

第2次東金市総合交通計画



平成 28 年 3 月
東 金 市

はじめに

東金市では平成23年度に策定した「東金市総合交通計画」に基づき、平成24年10月から平成26年3月までの実証運行を経て、平成26年4月に乗合タクシーの市内全域運行を開始し、市内の公共交通不便地域の解消を図ってきました。

その間、平成25年4月の圏央道の開通、平成26年4月の地域医療の拠点となる東千葉メディカルセンターの開院等、地域を取り巻く社会情勢が変化し、それぞれの公共交通の相互連携に配慮した「公共交通ネットワーク」の構築が次の課題となりました。

このような中、平成25年12月に「交通政策基本法」*1が公布・施行され、平成26年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」*2の改正が行われ、人口減少社会における地域の活力の維持・向上のために地方公共団体が中心となって、関係者との合意の下、まちづくり等の地域戦略と一体となって持続可能な地域公共交通を形成することの重要性が示されました。

また、平成28年度は「東金市第3次総合計画」最終期5ヶ年の初年度と位置づけられており、上位計画と一体的に施策を推進する必要があります。

これらの現状を踏まえ、さらなる少子高齢化に向けて、日常生活圏を考慮した上で、鉄道、高速バス、路線バス、市内循環バス、一般タクシー、乗合タクシー等の多様な地域公共交通についてまちづくりと連携して持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、「第2次東金市総合交通計画」を策定し、公共交通施策の推進に取り組みます。

*1 交通政策基本法

我が国における初めての交通政策に関する基本法制として、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念、基本的な施策、国及び地方公共団体の責務、交通政策基本計画の策定等について定めた法律。平成25（2013）年12月に公布・施行された（平成25年法律第92号）。

*2 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）は、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置等について定めた法律

目 次

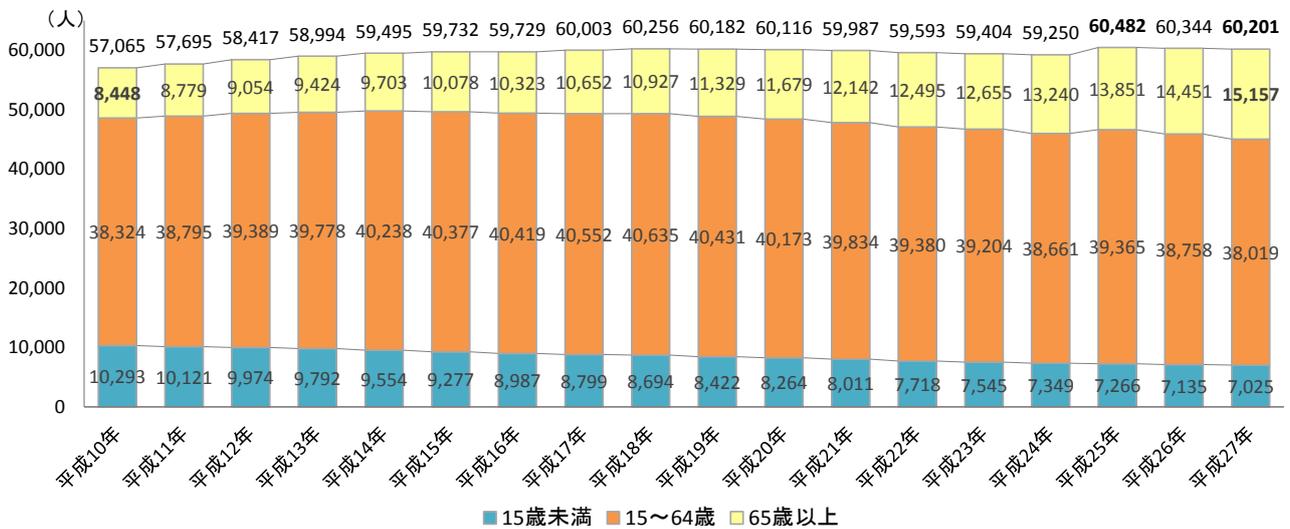
1. 現況の把握	1
1-1. 人口及び高齢化の動向	1
1-2. 通勤・通学流動	3
1-3. 商業の推移	5
1-4. 観光動向	6
1-5. 市内の主要施設分布	7
1-6. 地域公共交通の現状	8
1-7. 交通流動・特性	18
1-8. 上位計画の整理	20
2. 公共交通に関するニーズの把握	25
2-1. 公共交通に関するアンケート調査結果	25
2-2. バス利用者ヒアリング調査結果	40
2-3. 乗合タクシー登録者アンケート調査結果	44
3. 地域公共交通の課題の整理	49
4. 望ましい公共交通網のあり方	50
5. 東金市における総合交通計画の基本的な方針	53
5-1. 基本理念	53
5-2. 基本方針	53
5-3. 計画の区域及び計画期間	55
6. 計画の目標	56
7. 目標を達成するために行う事業及び実施主体	57
8. 計画の達成状況の評価	66
参考資料	
東金市地域公共交通会議設置要綱	69
東金市地域公共交通会議 委員名簿	72

1. 現況の把握

1-1. 人口及び高齢化の動向

- 人口は平成 25 年をピークに微減している中、高齢化率*は年々上昇しており、65 歳以上の人口は、平成 10 年に比べ、約 2 倍となっている。平成 27 年 4 月 1 日現在の高齢化率は、全国（26.4%）より低く、千葉県とほぼ同程度である。
- 地区別に人口を見ると市中心部の東金地区が市全体の約 46%を占めている。東金地区は平成 22 年以降増加を続けているが、その他の地区は横ばいもしくは微減で推移している。
- 地区別の高齢化率を見ると平成 27 年 4 月 1 日現在で、東金地区・大和地区以外では、全国の高齢化率 26.4%を上回っている。特に高齢化率が高い地区は、丘山地区 30.7%、源地区 30.4%、公平地区 29.8%である。

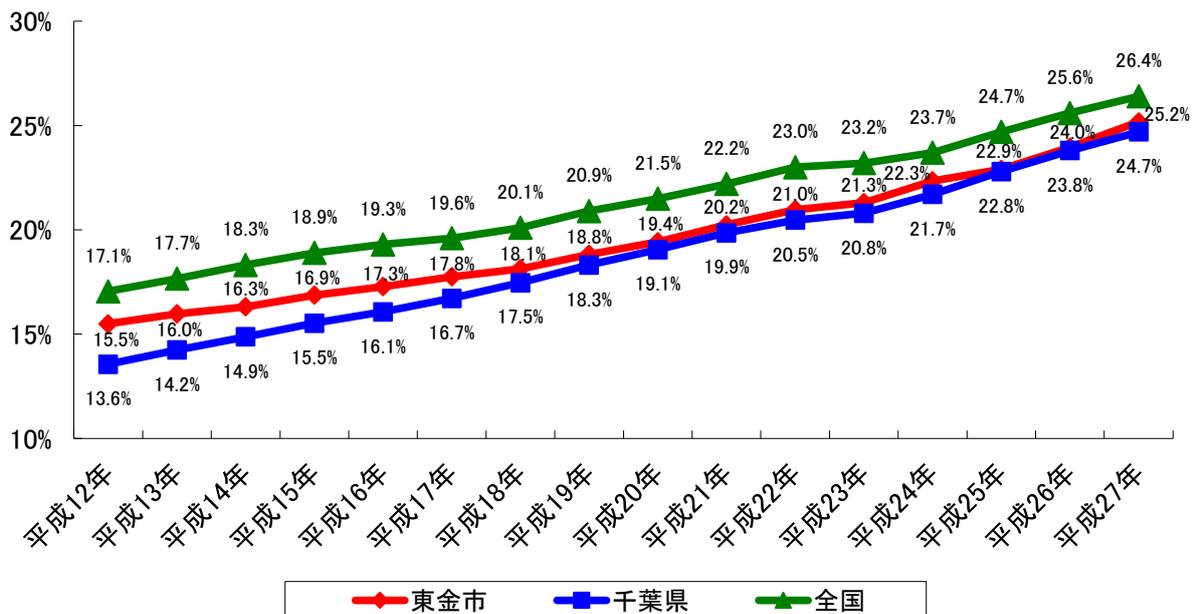
図表1-1 年齢3区分人口の推移



※平成 24 年 7 月に改正された住民基本台帳法の施行により、平成 25 年以降は外国人を含む

出典 住民基本台帳

図表1-2 東金市・千葉県・全国の高齢化率の推移

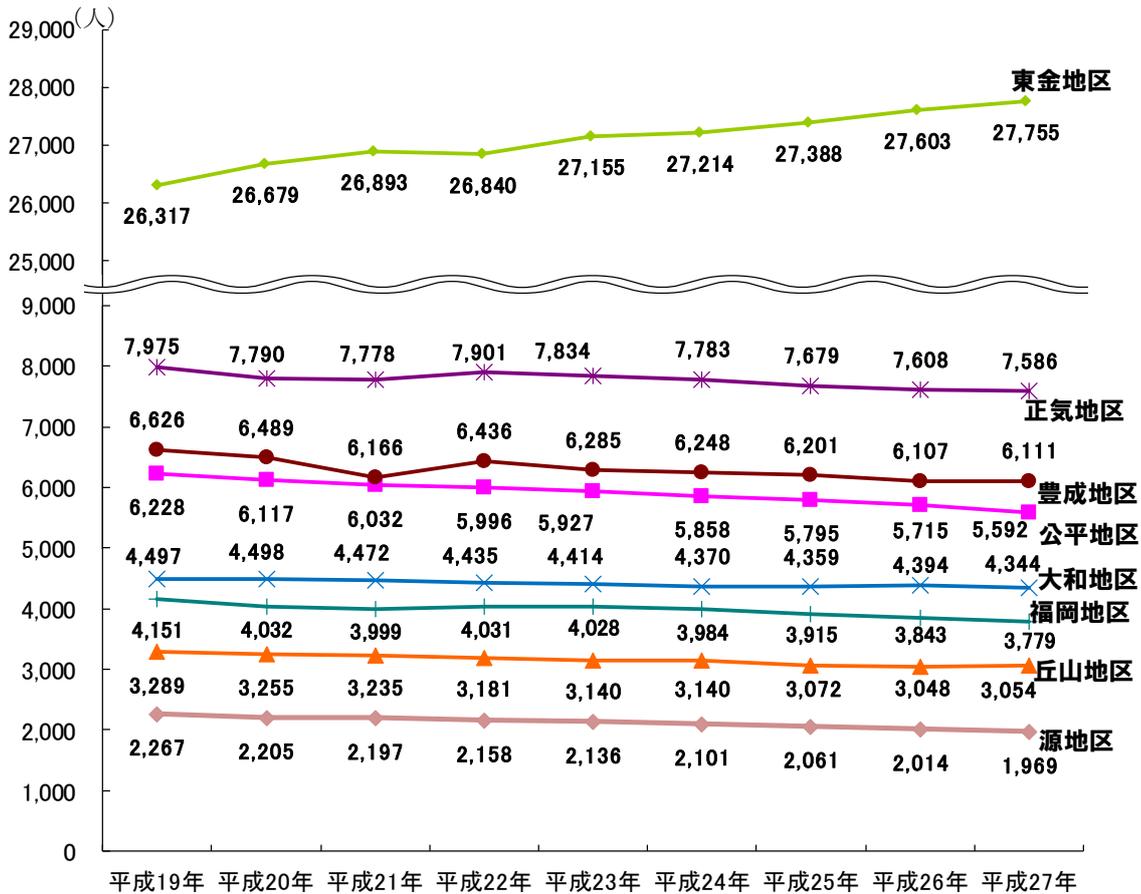


出典 東金市：住民基本台帳、千葉県：「千葉県年齢別・町丁字別人口」、全国：総務省統計局「人口推計」

* 高齢化率

65歳以上の人口が総人口に占める割合

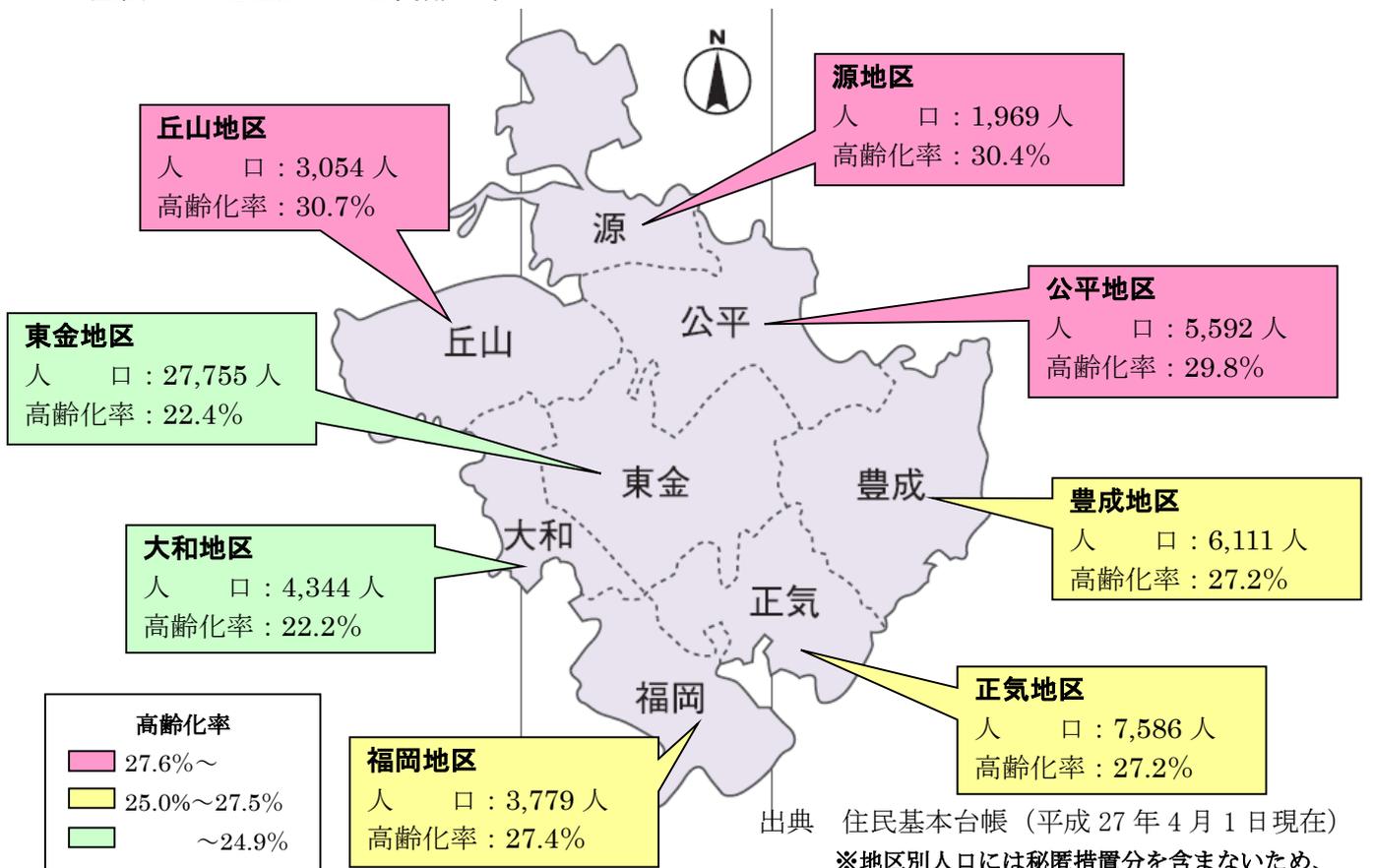
図表1-3 地区別人口の推移



平成19年 平成20年 平成21年 平成22年 平成23年 平成24年 平成25年 平成26年 平成27年
 ※地区別人口には秘匿措置分を含まないため、その合計は総人口とは一致しない

出典 住民基本台帳

図表1-4 地区別人口と高齢化率



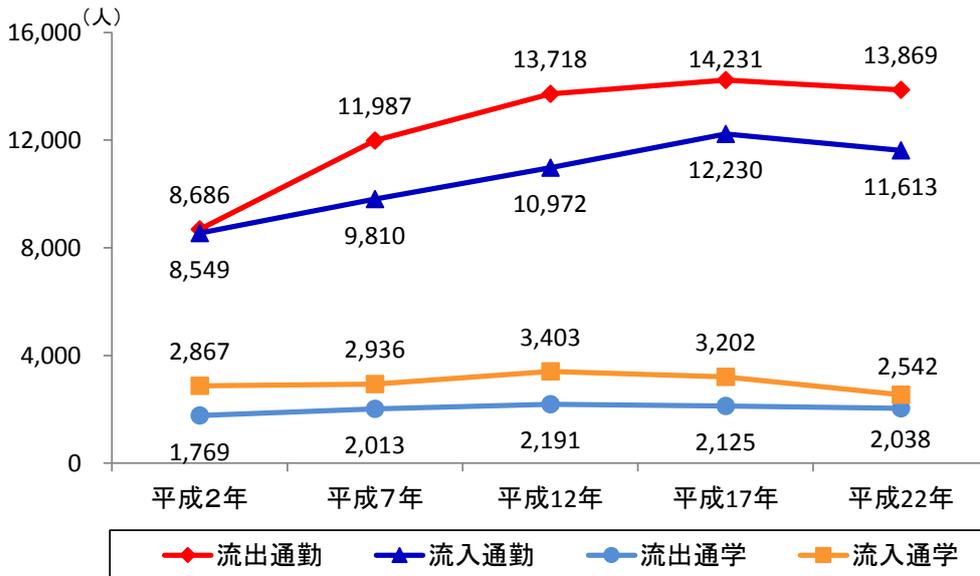
出典 住民基本台帳 (平成27年4月1日現在)

※地区別人口には秘匿措置分を含まないため、その合計は総人口とは一致しない

1-2. 通勤・通学流動

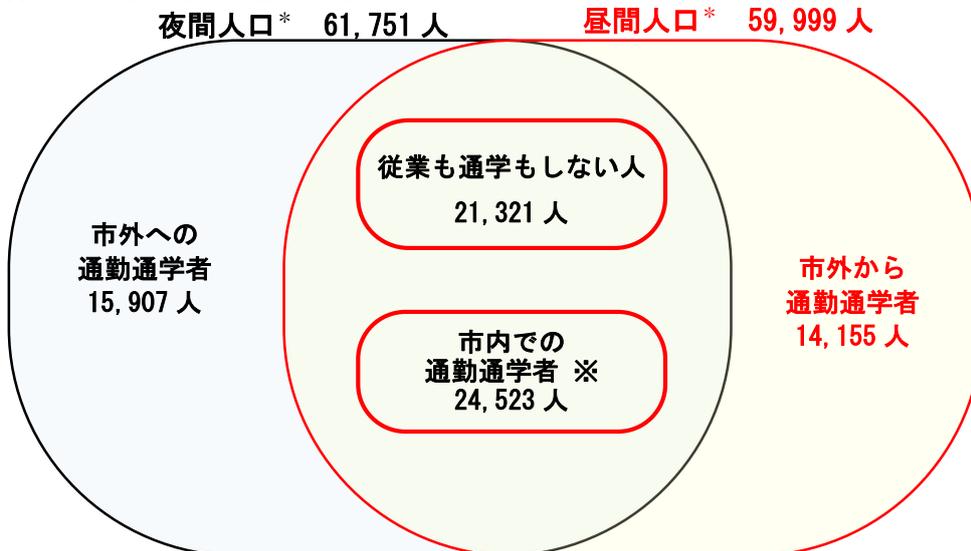
- 通勤については、流入人口*よりも流出人口が多くなっているが、通学については、流出人口*よりも流入人口が多くなっている。
- 市内常住者の従業地及び通学地は、千葉市の割合が最も多くなっており、従業地は次いで山武市、東京都となっており、通学地は東京都、県内北西部、山武市と続いている。
- 市外常住者で市内に従業する人は、山武市民、大網白里市民が多く、通学する人は山武市民、千葉市民、大網白里市民が多くなっている。

図表1-5 通勤・通学動向の推移



出典 各年の国勢調査

図表1-6 通勤通学流出・流入



※従業地・通学地「不詳」で、当地に常住している者を含む。

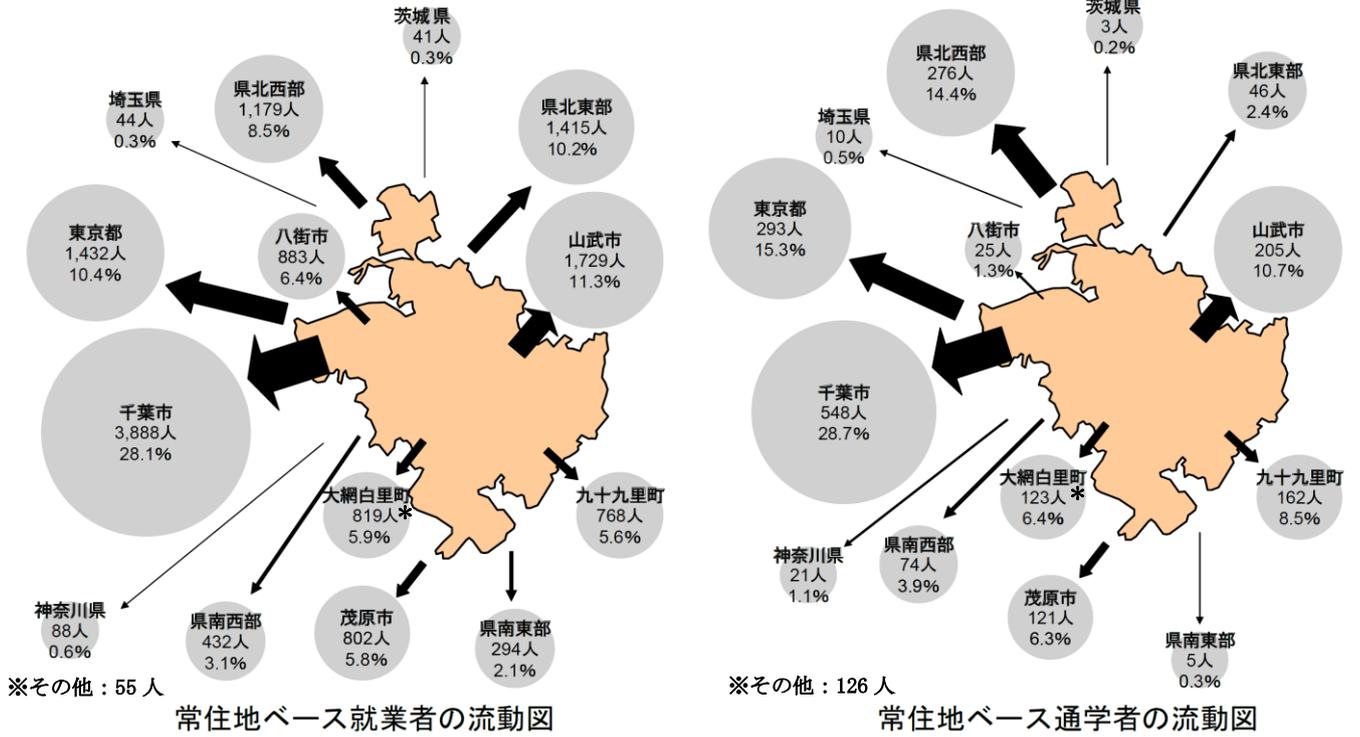
出典 平成22年国勢調査

* 流入人口、流出人口、夜間人口、昼間人口

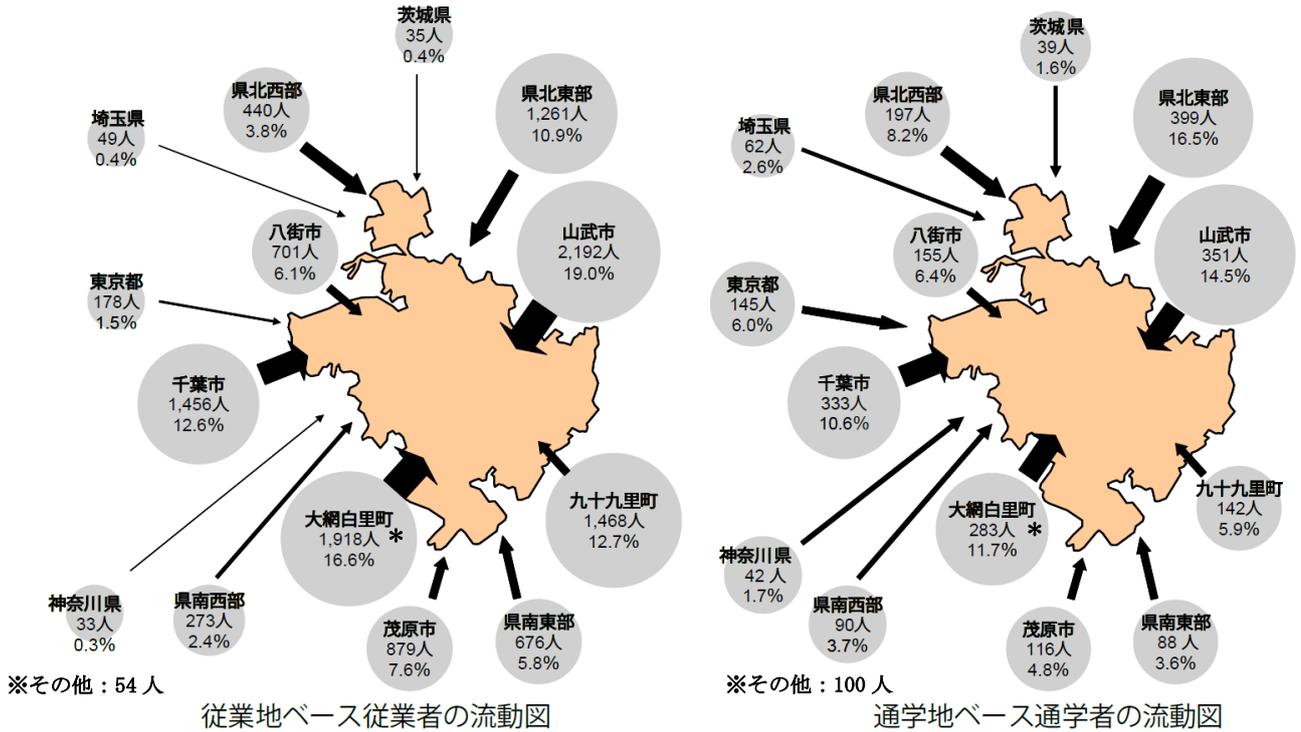
流入人口とは、他の区域から当該区域へ通勤・通学する人口をいう。
 流出人口とは、当該区域から他の区域へ通勤・通学する人口をいう。
 夜間人口（常住人口）とは、調査時に調査の地域に常住している人口をいう。
 昼間人口とは、就業者または通学者が従業・通学している従業地・通学地による人口であり、従業地・通学地集計の結果を用いて算出された人口をいう。

A市の昼間人口 = A市の夜間人口（常住人口） - A市からの流出人口 + A市への流入人口

図表1-7 常住地による従業・通学市区町村（15歳以上就業者数及び15歳以上通学者数）



図表1-8 従業地・通学地による常住市区町村（15歳以上就業者数及び15歳以上通学者数）



出典 平成22年国勢調査

*平成25年1月市制施行により大網白里市

1-3. 商業の推移

- 東金市の年間商品販売額は、平成14年から平成19年にかけて増加していたが、平成24年に約570億円まで減少し、平成26年には約680億円まで増加している。
- 平成21年から平成24年にかけて従業者1～4人の小規模小売店は減少し、従業員30人以上の大規模小売店は横ばいに推移している。
- 全体の約81%が第3次産業であり、特に医療・福祉関係の需要が増加している。

図表 1-9 年間商品販売額



図表 1-10 従業者規模別小売店数の推移

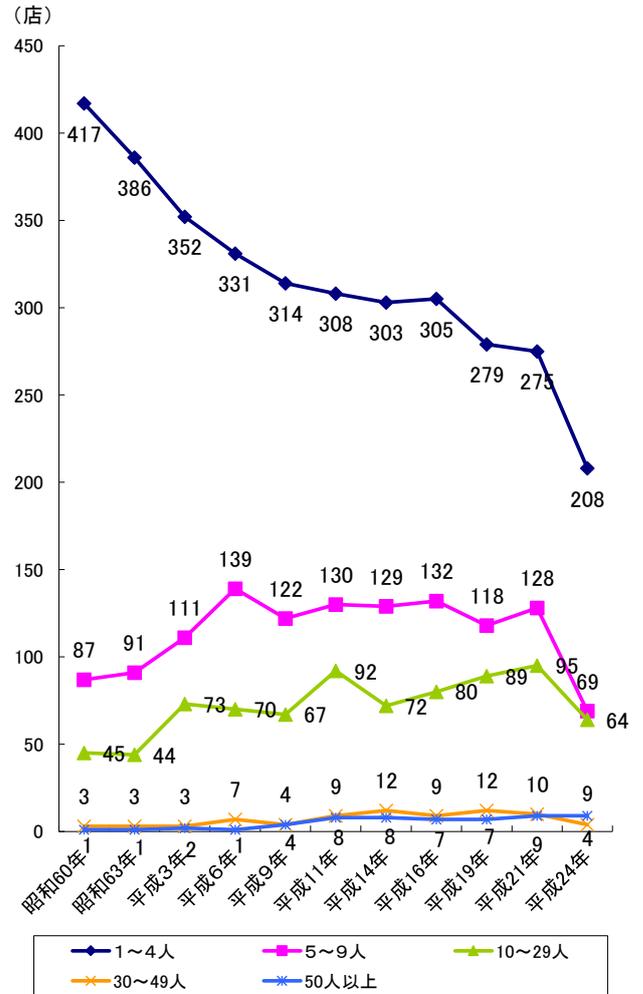


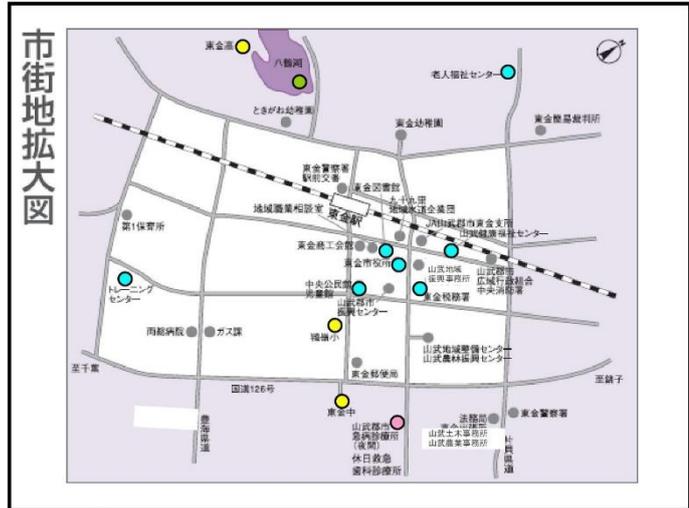
図 1-11 産業別事業所数の推移

区分	平成13年	平成16年	平成18年	平成21年	平成24年	平成26年
総数	2,305	2,110	2,276	2,491	2,293	2,469
第1次産業	8	6	8	22	23	23
第2次産業	425	382	398	476	453	445
第3次産業	1,872	1,722	1,870	1,993	1,817	2,001
電気・ガス・熱供給	7	1	8	8	2	7
運輸・通信業	52	37	41	62	57	58
卸売・小売業・飲食店	979	948	924	928	861	903
金融・保険業	41	34	31	37	36	36
不動産業	121	124	123	162	151	151
医療・福祉	-	93	126	137	137	191
教育・学習支援	-	53	101	102	65	107
複合サービス	-	10	19	15	15	15
サービス業	645	422	471	513	493	505
公務	27	-	26	29	-	28

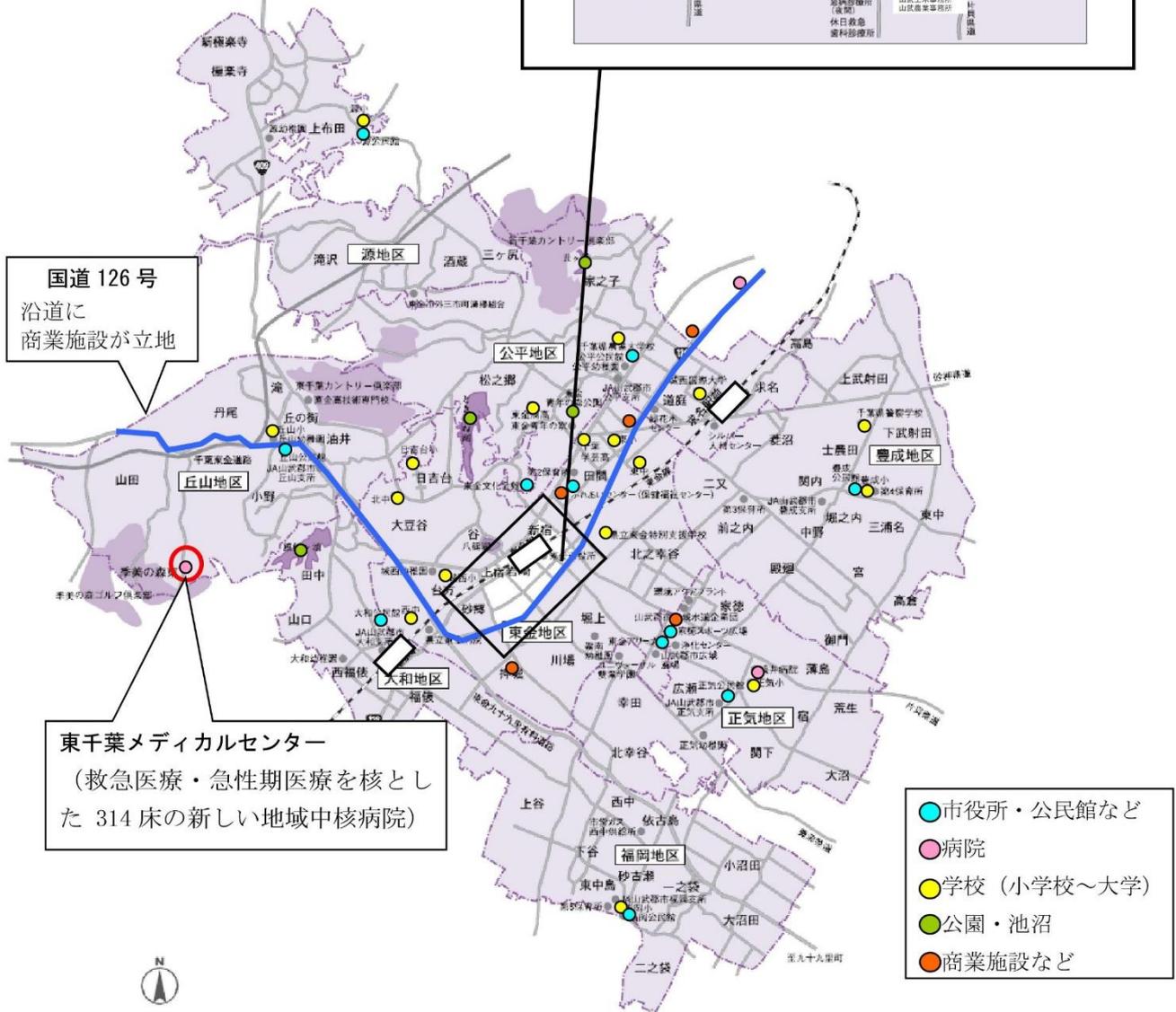
出典 経済産業省調査統計部「商業統計表」、事業所・企業統計報告書、経済センサス

1-5. 市内の主要施設分布

- 市役所等の公共施設は、JR 東金駅周辺に集中し、東金アリーナ等のスポーツ施設は、正気地区に立地している。
- 公平地区には、城西国際大学、千葉県立農業大学校、県立東金商業高等学校、県立東金青年の家を有している。
- 八鶴湖や雄蛇ヶ池は観光地となっている。
- 平成 26 年 4 月、丘山地区南部に東千葉メディカルセンターが開院。それ以外に浅井病院等多くの病院が立地している。



図表 1-14 市内の主要施設分布



1-6. 地域公共交通の現状

(1) 鉄道交通の現況

- 市内には JR 東金線が通っており、1 日当り運行本数は、59 本（上り 30 本・下り 29 本）でピーク時は約 30 分、オフピーク時は約 1 時間間隔で運行している。
- 1 日当り乗車人員は、JR 東金駅と JR 求名駅において平成 23 年度以降増加を続けており、平成 25 年度では JR 東金駅で約 4,500 人、JR 求名駅で約 2,000 人となっている。

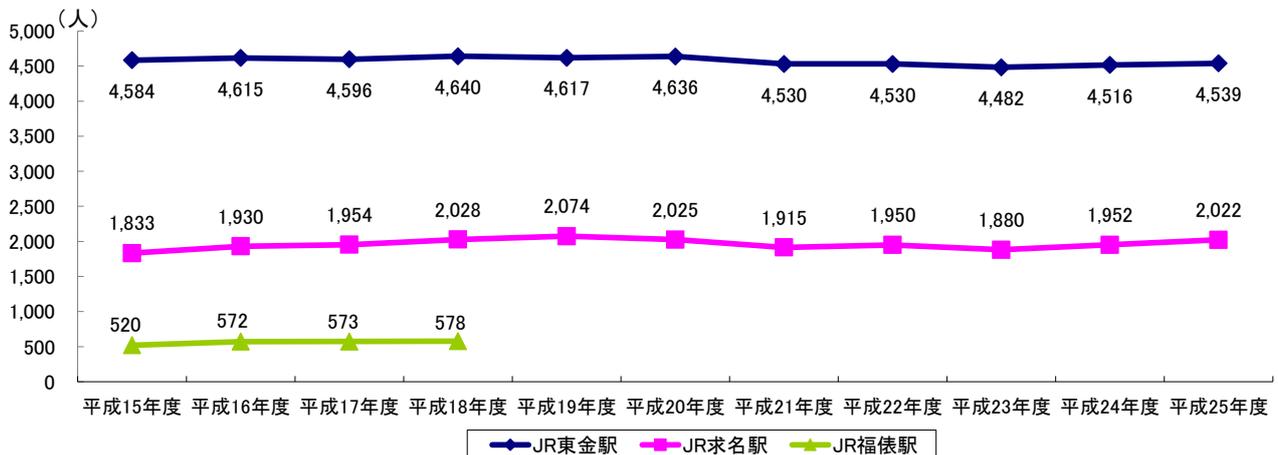
図表1-15 JR東金駅の運行サービス状況

時	上り	時	下り
5	6	5	33
6	0 42(千)	6	3 17 41
7	8(通快、東) 21 47	7	7 47
8	13(千) 37(千)	8	13 37
9	12(千) 54(千)	9	12 52
10	33(千) 57(千)	10	34
11	57(千)	11	34
12	57(千)	12	33
13	57(千)	13	33
14	57	14	32
15	50	15	18 49
16	19 57	16	19 57
17	26 49(千)	17	25
18	42	18	6 42
19	24(千) 36	19	10 24(通快)
20	15 39	20	6 39
21	8 45	21	8 36
22	8(千) 35	22	35

行先
 上り 千：千葉、東：東京、無印：大網
 通快：通勤快速
 下り 無印：成東

出典 東日本旅客鉄道株式会社 HP 「駅の時刻表」（平成 28 年 3 月 26 日改正）

図表1-16 市内鉄道駅の1日当り乗車人員の推移



※平成19年度よりJR福俵駅（無人駅）分については、JR方針により公表中止
 出典 東金市資料、千葉県統計年鑑

(2) 高速バスの現状

○ 市内を運行する高速バス路線は7路線あり、利用者数の増加が続いている。その要因として鉄道よりも運賃が割高である一方、乗り換えが不要で、必ず座って乗車ができる等の利点が挙げられる。

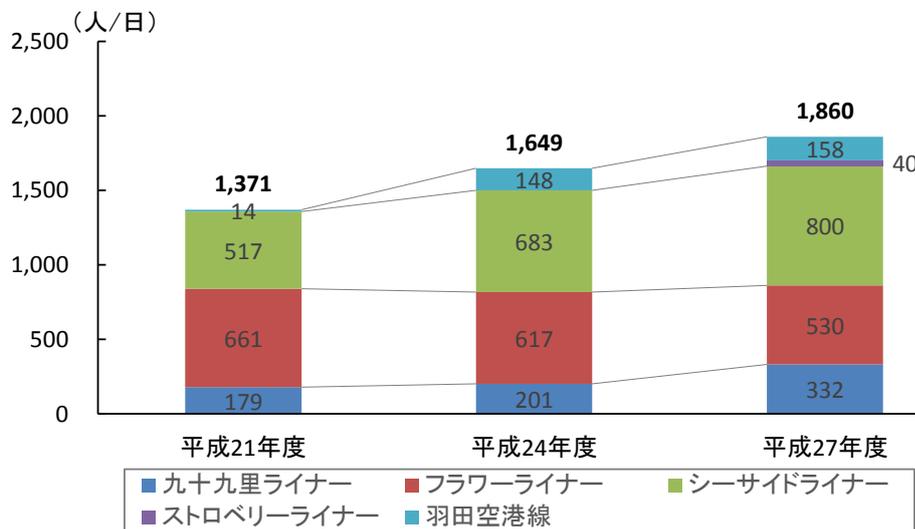
図表 1-17 高速バスの運行概要（千葉東金有料道路を経由するバス）

平成 27 年 10 月 1 日現在

バス事業者	路線系統名	運行経路	1日の運行回数 (上り・下り合計)	
			平日	土休日
九十九里鐵道(株)	九十九里ライナー	片貝駅⇨東金市役所⇨JR 千葉駅	21 便	14 便
		片貝駅⇨JR 東金駅西口⇨日吉台地区⇨JR 千葉駅 (一部 JR 東金駅西口発 レイクサイドライナー)	16 便	4 便
		片貝駅⇨東千葉 MC⇨JR 千葉駅	9 便	8 便
ちばフラワーバス(株)	千葉特急線 (フラワーライナー)	成東車庫⇨田間中央⇨JR 千葉駅 (一部東千葉 MC 経由)	16 便	22 便
		成東車庫⇨国道 126 号⇨JR 千葉駅	1 便	—
	【上りは東千葉 MC まで乗車のみ、下りは乗降可】	成東車庫⇨旧国道 126 号線⇨JR 千葉駅 (一部東千葉 MC 経由)	22 便	10 便
		シーサイドライナー	成東車庫⇨JR 東京駅・東雲車庫	44 便
	ストロベリーライナー	成東車庫⇨JR 海浜幕張駅・イオンモール幕張新都心	21 便	22 便
小湊鐵道(株)	千葉～白子中里線	白子中里⇨東千葉 MC⇨JR 千葉駅	18 便	18 便
ちばフラワーバス(株) 小湊鐵道(株)	白子～東京線	白子中里⇨季美の森地区⇨JR 東京駅・東雲車庫 (一部東千葉 MC 経由) (最終便のみ JR 東京駅⇨JR 大網駅)	21 便	21 便
小湊鐵道(株) 京浜急行バス(株)	東金～五井～羽田空港線	JR 東金駅東口⇨JR 五井駅⇨羽田空港	10 便	10 便

出典 東金市資料 九十九里鐵道(株)HP ちばフラワーバス(株)HP 小湊鐵道(株)HP

図表1-18 高速バスの1日平均乗車人員の推移



※千葉～白子中里線、白子～東京線については、調査を実施していない

出典 東金市資料

図表1-19 鉄道とバスの運賃と所要時間の比較

交通手段	路線系統名	対象区間	運賃	所要時間
鉄道	JR 東金線	JR 東金駅 ⇒ JR 千葉駅	IC 496 円 現金 500 円	34 分
		バス	フラワーライナー	東金駅入口 ⇒ JR 千葉駅
バス	九十九里ライナー	JR 東金駅東口 ⇒ JR 千葉駅	現金 540 円	45 分
鉄道	JR 東金線 (京葉線経由)	JR 東金駅 ⇒ JR 東京駅	現金 1,140 円 IC 1,144 円	75 分
バス	シーサイドライナー	東金駅入口 ⇒ JR 東京駅	IC 1,300 円 現金 1,550 円	63 分

出典 東金市資料 東日本旅客鐵道株式会社 HP 九十九里鐵道(株)HP ちばフラワーバス(株)HP

(3) 路線バスの現況

- 市内のバス路線は、九十九里鐵道(株)・ちばフラワーバス(株)の2事業者で運行されている。
- 各路線の乗車人員は、横ばいもしくは年々減少している。
- 東千葉メディカルセンターの開院(平成26年4月)に伴い、JR東金駅と当病院を結ぶ季美の森線が運行、千葉線の一部の便が当病院を経由する等、アクセスが確保されている。
- JR外房線とJR東金線の最終列車の時刻に大きな差があるため、千葉・東京方面からの深夜の帰宅需要に対応するため、平成25年12月6日から毎金曜日にJR大網駅から東金市内への深夜バスが運行されている。(小湊鐵道(株)が運行)

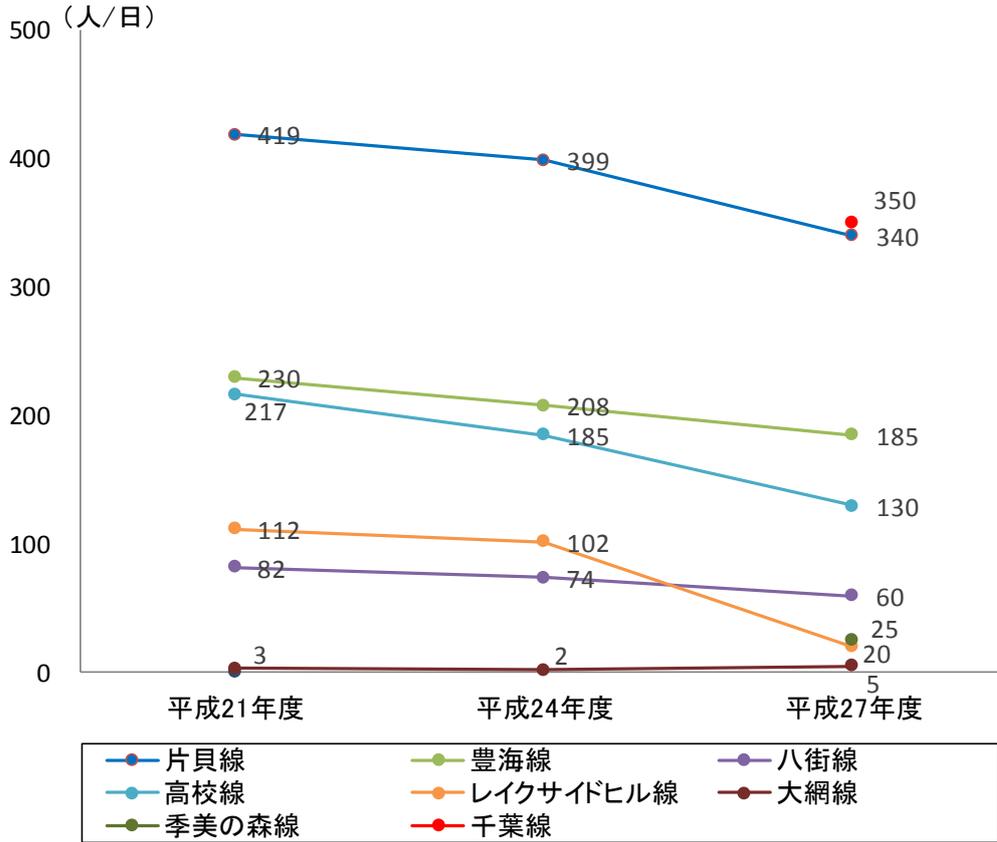
図表1-20 路線バスの運行概要

平成27年10月1日現在

バス事業者	路線系統名	運行経路	1日の運行回数 (上り・下り合計)			
			平日	土	日祝	
九十九里 鐵道(株)	片貝・豊海循環線	JR東金駅⇔家徳・幸田(正気地区)⇔JR東金駅	12便	7便	5便	
	片貝線	JR東金駅⇔片貝駅(九十九里町)	6便	4便	2便	
		JR東金駅⇔本須賀(山武市)	19便	19便	14便	
	豊海線	JR東金駅⇔サンライズ九十九里	10便	8便	7便	
		JR東金駅⇔白里(大網白里市)	11便	9便	8便	
	八街線	JR東金駅⇔上布田⇔JR八街駅	8便	6便	5便	
		JR東金駅⇔上布田	2便	2便	—	
		JR東金駅⇔滝台⇔JR八街駅	2便	2便	1便	
	市内 循環	福岡路線	東金市役所前⇔ふれあいセンター⇔福俵⇔福岡地区⇔東金市役所前	5便	—	—
		豊成路線	東金市役所前⇔ふれあいセンター⇔道の駅みのりの郷東金⇔豊成地区⇔東金市役所前	5便	—	—
レイクサイドヒル線	JR東金駅⇔日吉台地区	3便	—	—		
大網線	JR東金駅⇔福俵(大和地区)⇔JR大網駅	2便	—	—		
季美の森線	JR東金駅⇔東千葉MC⇔季美の森(丘山地区)⇔小湊鐵道操車場(大網白里市)	10便	—	—		
ちばフラワ ーバス(株)	千葉線	成東車庫⇔(一部 東千葉MC経由)⇔中野操車場⇔JR千葉駅	34便	30便	30便	
小湊鐵道(株)	深夜バス (平日金曜日のみ)	JR大網駅⇒JR福俵駅入口⇒JR東金駅⇒田間地区⇒JR求名駅	1便	—	—	

出典 東金市資料 九十九里鐵道(株)HP ちばフラワーバス(株)HP 小湊鐵道(株)HP

図表1-21 路線バスの1日平均乗車人員の推移



※千葉線については、過年度の利用者数は千葉線全体のものであったため、表記から除外した

出典 東金市資料

図表 1-22 JR 大網駅からの深夜バスの運行



停留所	出発時刻	運賃
大網駅	24:15	大網駅から 520円
住宅入口	降車のみ	
福俵駅入口		
南上宿		
東金駅		
田間(新町公園前)		820円
求名駅		1,030円

※ 大網駅以外のバス停は降車専用のため、ご乗車できません。

出典 東金市資料

(4) 市内循環バスの現状

- 市内循環バスは、福岡路線（福岡地区と東金市街地を結ぶ）と豊成路線（豊成地区と東金市街地を結ぶ）の2路線が運行されている。
- 乗車人員は、福岡路線においては、平成26年3月末で県立東金病院が閉院した影響により減少している一方、豊成路線は横ばいに推移している。
- 平成26年度運行コスト（行政負担）は、福岡路線：約575万円、豊成路線：約448万円となっている。

図表1-23 市内循環バスの運行概要（平日運行）

運行事業者	路線系統名	運行回数	運賃	運行時間帯
東金市	市内循環バス （福岡路線）	5回	200円*	6:45～17:52
	市内循環バス （豊成路線）	5回	200円*	6:41～17:53

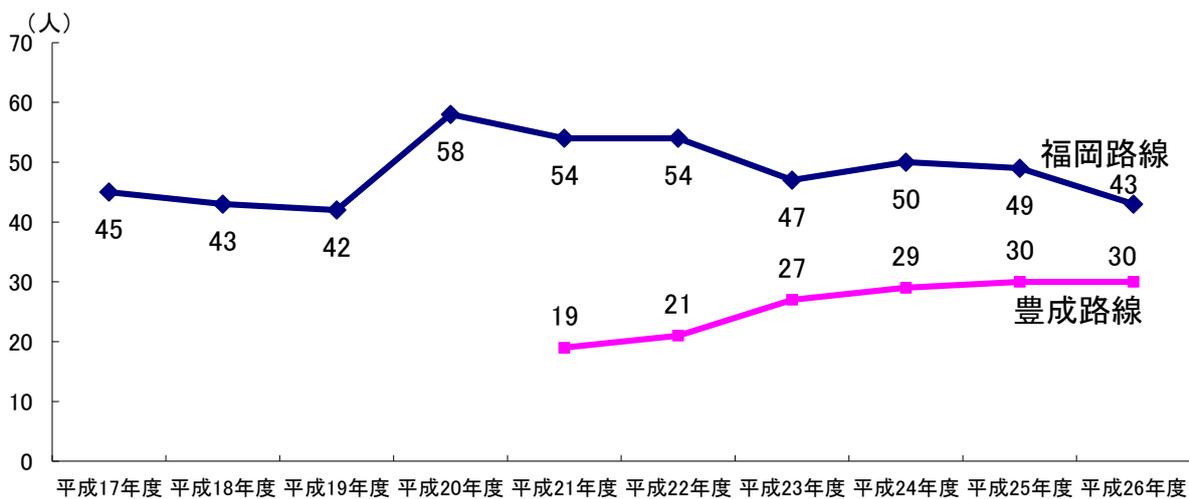
* 運賃 大人（高校生以上） 200円、小中学生 100円、大人同伴の乳幼児 無料
 障害者及び要介護認定者は、乗車時に障害者手帳または要介護保険証を提示することにより無料

①身体障害者（1種）及び知的障害者（1種）……本人及び付添者について無料

②身体障害者（2種）及び知的障害者（2種）、精神障害者及び介護認定者……本人無料

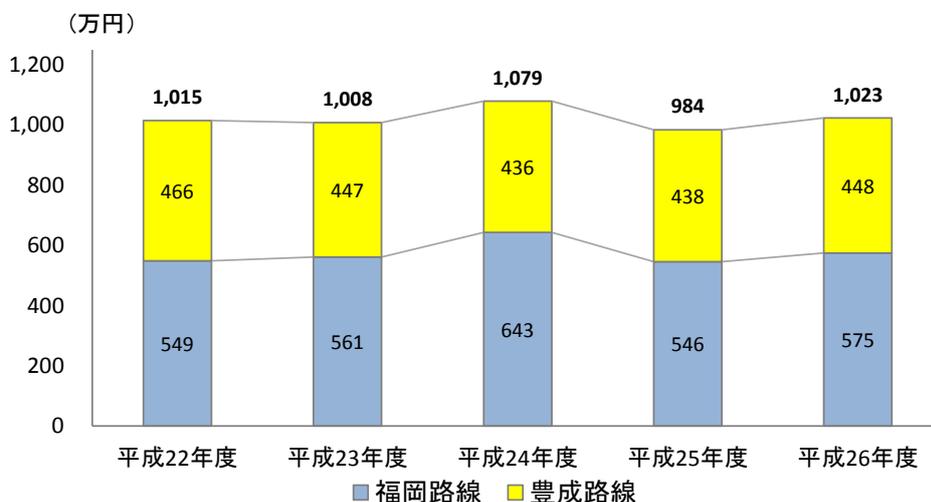
出典：東金市HP

図表1-24 市内循環バスの1日平均乗車人員



出典：東金市資料

図表1-25 運行コスト（行政負担）の推移

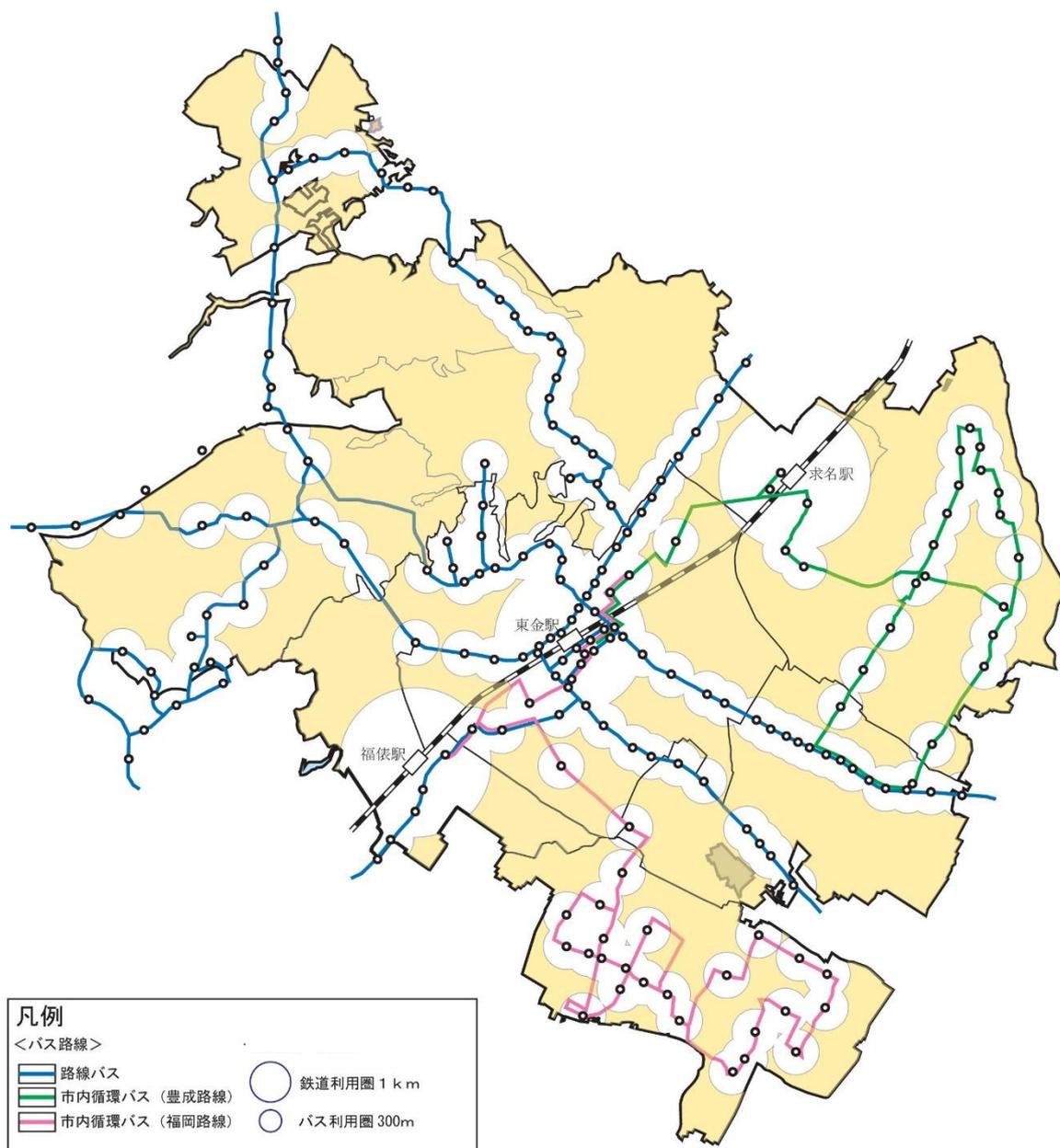


出典：東金市資料

(5) 公共交通利用圏域図

- JR 東金線及び路線バス・市内循環バスによる公共交通利用圏域*は、以下のとおりである。
- 公共交通利用圏域以外は、公共交通不便地域となっていたが、平成 26 年 4 月より、乗合タクシーの市内全域運行が開始されたことにより解消された。

図表 1-26 公共交通利用圏域図



* 公共交通利用圏域

一般的には、鉄道駅から半径 1km、バス停から半径300m以内の区域をいう。

(6) 乗合タクシー

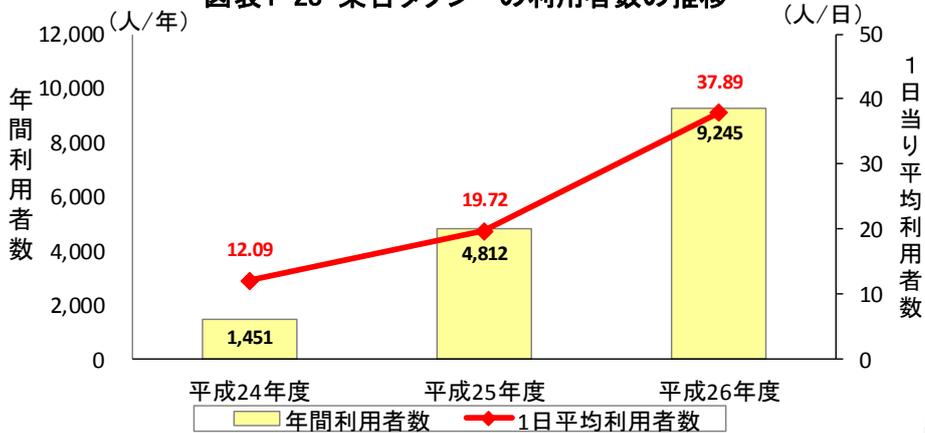
- 市内の公共交通不便地域の解消のため、平成 24 年 10 月から公平地区・丘山地区・源地区を対象に実証運行を開始した。平成 25 年 10 月から正気地区、平成 26 年 2 月から大和地区を対象として運行地域を拡大し、平成 26 年 4 月からは市内全域を対象に運行している。運行は平日のみである。
- 平成 26 年度末現在、利用登録者は 3,907 人であり、市全体の約 6%にとどまっている。利用者数は、1 日平均 37.89 人であった。
- 平成 26 年度運行コスト（行政負担）は、約 1,495 万円となっている。

図表1-27 乗合タクシーの運行概要（平日のみ運行）

利用対象者	事前に利用登録をした東金市在住者
利用運賃	高校生以上 400円 小・中学生 200円 小学生未満 無料 乗車の際に、障害者手帳等を提示した場合、利用運賃が軽減される
発着地	自宅及び定められた共通乗降場（駅・公共施設、病院・診療所、買い物に便利な乗降場、市内のバス停留所）
運行日	月曜日から金曜日（ただし、祝日・年末年始を除く）
運行時間	午前 8 時から午後 6 時までの間
予約受付の期間、時間	予約受付期間 ・利用希望日の 1 週間前から前日の午後 5 時までの間 ・ただし、午前 10 時以降に病院・診療所、買い物先などの共通乗降場や自宅などを出発する運行については、当日の 1 時間前までの予約が可能 受付時間 ・平日の午前 8 時 30 分から午後 5 時まで

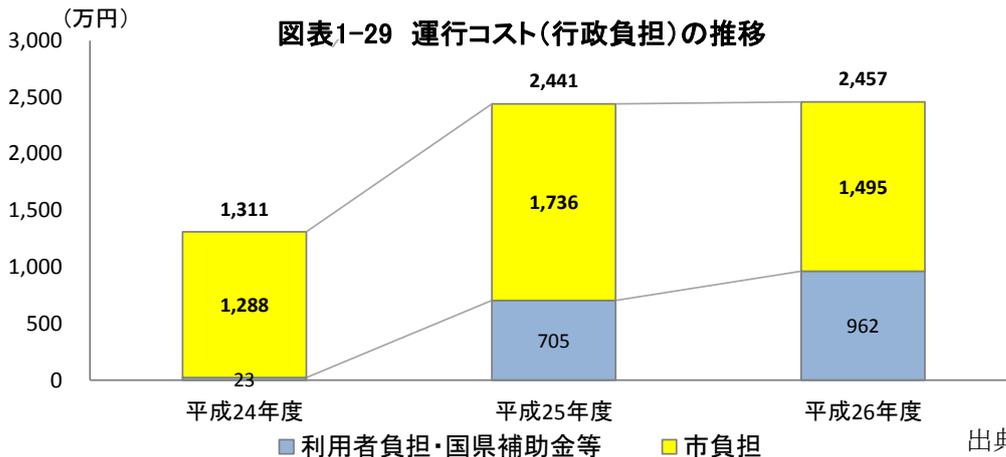
出典：東金市HP

図表1-28 乗合タクシーの利用者数の推移



出典：東金市資料

図表1-29 運行コスト(行政負担)の推移



出典：東金市資料

(7) タクシー交通の現況

- 市内のタクシー事業者は5社である。
- 福祉タクシーの平成26年度の利用延人数は821人であり、横ばいで推移している。一方、ケアタクシーの利用延人数は平成19年度以降微増を続けている。

図表1-30 市内タクシー事業者の車両数

社名	市内車両台数(台)	福祉車両
東金タクシー(有)	10	有
南総タクシー(株)	14	有
関口タクシー(有)	7	有
仲田タクシー(有)	6	
小川タクシー(有)	4	
合計	41	

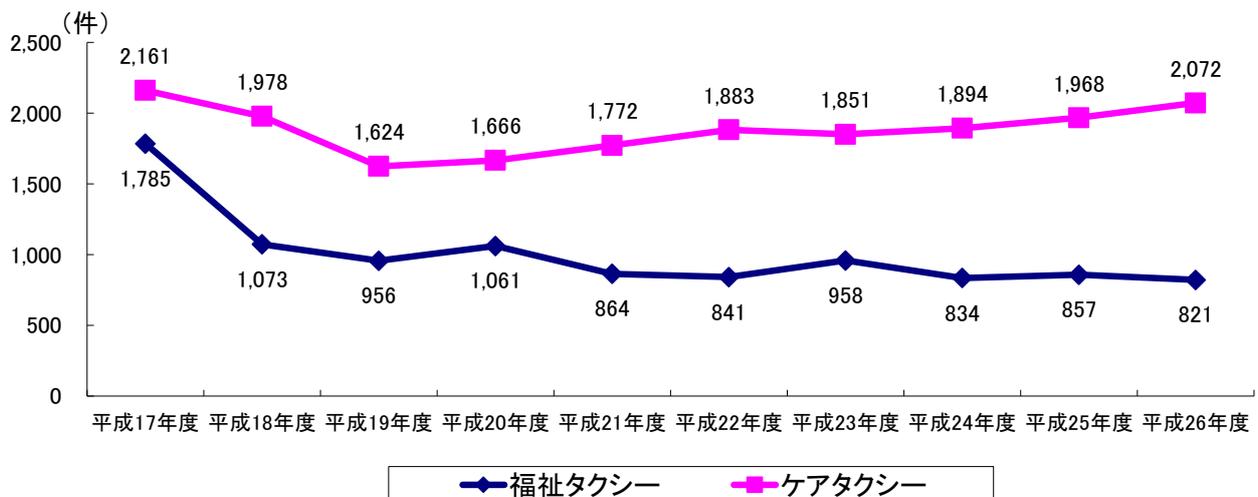
出典 東金市資料

図表1-31 福祉タクシーとケアタクシー利用状況

		平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
福祉タクシー	利用申請者(人)	195	203	175	203	216	203	173	193	181	181
ケアタクシー	タクシー券交付者(人)	424	423	322	309	313	313	352	341	345	358

出典 東金市資料

図表1-32 福祉タクシー及びケアタクシーの利用延人数の推移



出典 東金市資料

(8) スクールバスの現状

- 平成24年度までは3つのスクールバスが補助金を受け運行されてきたが、平成27年度からは2つのスクールバスが運行されている。
- いずれのスクールバスの利用者数も、年々減少している。

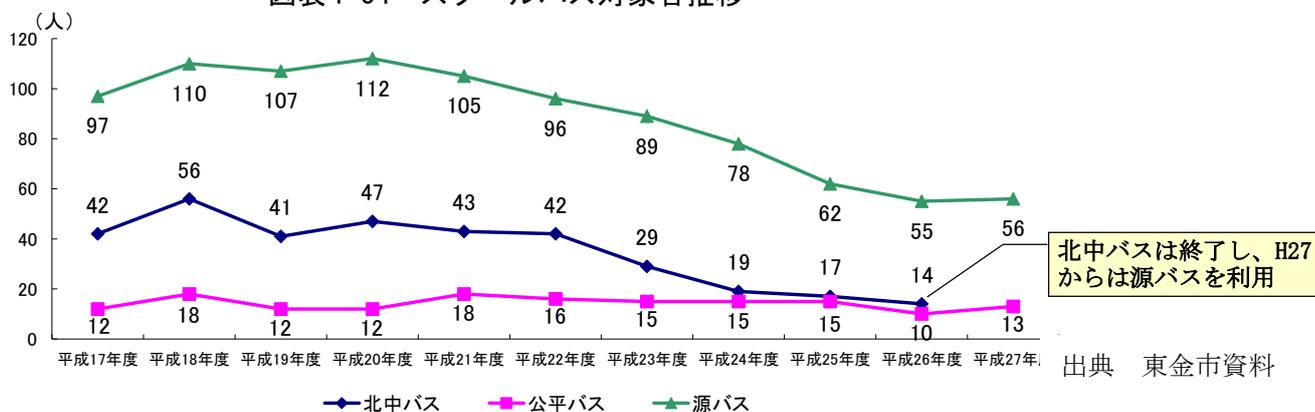
図表1-33 スクールバスの運行経費及び費用負担内訳 (単位：千円)

■北中学校通学バス					■公平幼稚園通園バス				
	運行経費	利用者負担・国県補助	市負担	市負担率		運行経費	利用者負担・国県補助	市負担	市負担率
平成24年度	10,132	683	9,449	93.3%	平成24年度	2,454	454	2,000	81.5%
平成25年度	9,998	673	9,325	93.3%	平成25年度	2,463	463	2,000	81.2%
平成26年度	9,399	391	9,008	95.8%	平成26年度	2,425	425	2,000	82.5%

■源幼稚園通園バス				
	運行経費	利用者負担・国県補助	市負担	市負担率
平成24年度	9,946	3,146	6,800	68.4%
平成25年度	9,810	3,010	6,800	69.3%
平成26年度	9,638	2,838	6,800	70.6%

出典 東金市資料

図表1-34 スクールバス対象者推移



出典 東金市資料

(9) 城西国際大学送迎バスの現状

- 市外及び県外からの送迎バスが有料で運行されている。

図表1-35 大学送迎バスの運行ダイヤ (平成27年6月4日改正)

時間	東京駅 発	横浜駅 発	木更津 駅発	西船橋 駅発	JIU Global College (紀尾井町発)	蘇我駅 発	大網駅 発	東金駅 発	成東駅 発	成田駅 発
7	40	20								
8			10	10		25 35	50			15
9	0								5	
10						10 20	15 50	30		45
11							55		35	
12						10	40	10		
13						55	15	30		45
14							10		35	
15	20				0	50 5 30	45			
16						5				5
17							10		0	
19					△0					

図表1-36 所要時間及び料金

駅名	所要時間	料金(片道)
JR東京駅	1時間10分	600円
JR横浜駅	1時間40分	900円
JR木更津駅	60分	500円
JR西船橋駅	60分	400円
JR蘇我駅	45分	200円
JR大網駅	25分	100円
JR東金駅	15分	100円
JR成東駅	10分	100円
京成成田駅	50分	300円
JIU Global College (紀尾井町キャンパス)	1時間30分	700円

【大学発】

時間	東京駅 行	横浜駅 行	木更津 駅行	西船橋 駅行	JIU Global College (紀尾井町行)	蘇我駅 行	大網駅 行	東金駅 行	成東駅 行	成田駅 行
9					◎20	20 30	50		40	40
10							25			
11						15	30	30		
12							15 50		45	45
13	0					5	45	45		
14						0	40			
15						0 15	5	5	5	5
16	50	50	50				45	45		
17				0						
18	30					20 30			20	20

出典 城西国際大学 HP

(10) 自動車教習所送迎バスの現況

- 九十九里自動車教習所では、あらかじめ登録・予約しておいた住所へ自宅送迎バスを運行している。
- 送迎エリアは、東金市・大網白里市・九十九里町・山武市の一部・千葉市の一部となっている。

図表1-37 自宅送迎エリアマップ



出典 九十九里自動車教習所 HP

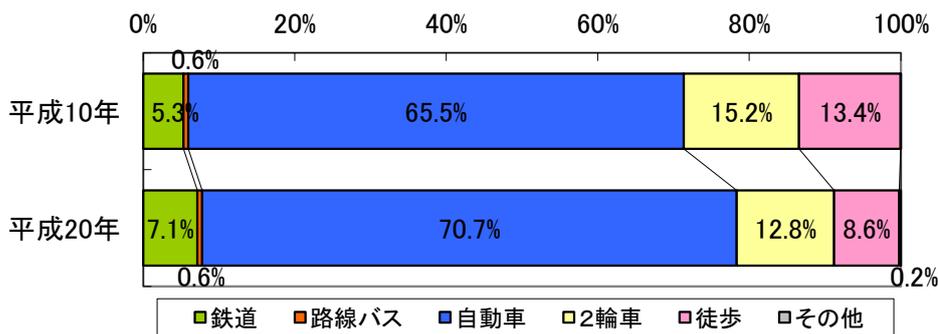
1-7. 交通流動・特性

(1) 交通流動特性

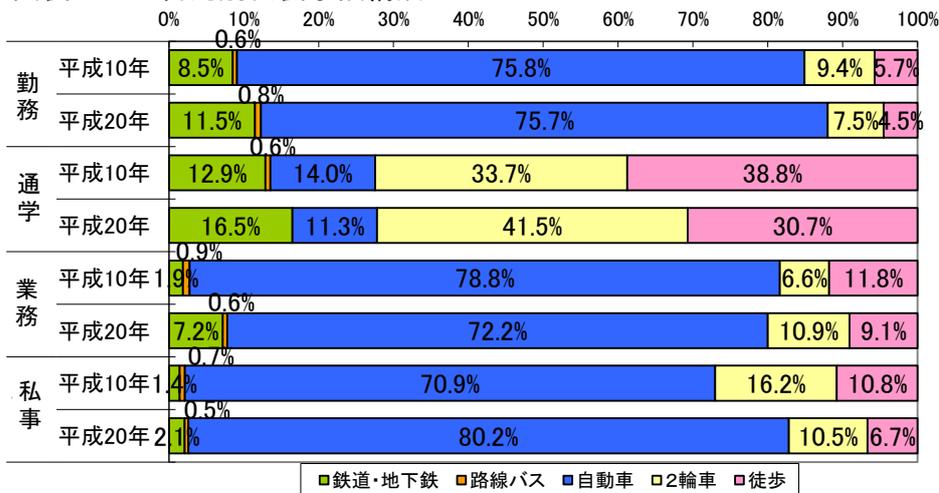
※平成20年度のデータのため、現状と異なる可能性がある。

- 東金市民の主な交通手段は自動車であり、全体の約70%を占めている。一方、鉄道や路線バス等の公共交通の割合は8%未満となっている。
- 目的別に見ると、私事において特に公共交通の割合が低くなっている。通学においては2輪車の割合が最も高く、徒歩、鉄道と続き、自動車の割合が最も低くなっている。
- 駅端末交通手段は、JR福俵駅・JR東金駅・JR求名駅の3駅共に徒歩の割合が最も多く、次いで自動車となっている。JR東金駅において、路線バスの割合は減少している。

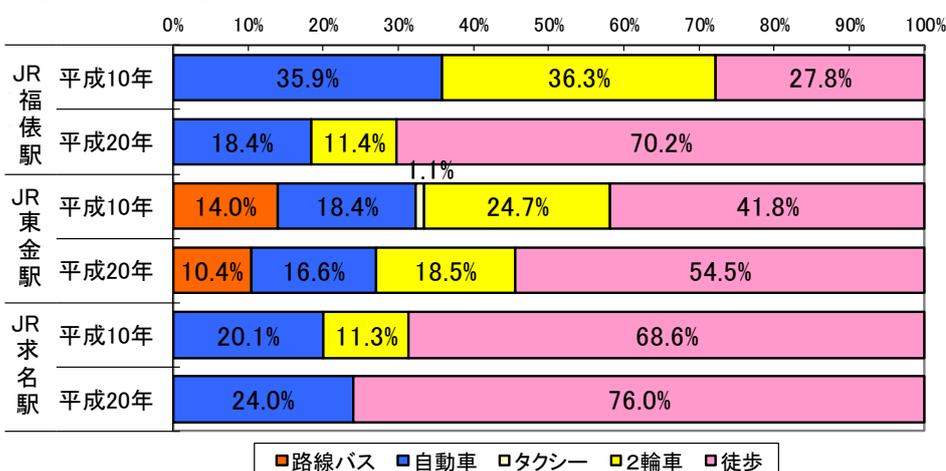
図表1-38 代表交通手段構成比



図表1-39 目的別代表手段構成比



図表1-40 駅端末交通手段構成比

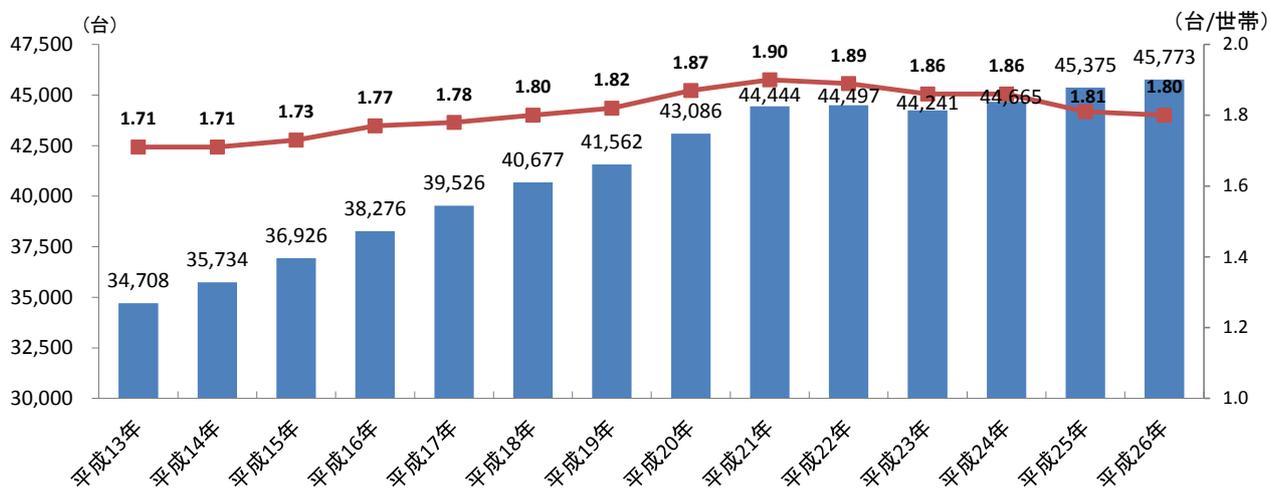


出典
平成10年・平成20年
東京都市圏パーソナル
トリップ調査

(2) 自家用自動車保有状況の推移

○ 東金市における自家用自動車の保有台数は、平成23年以降増加している。一方、世帯当り自家用自動車保有台数は、平成22年をピークに減少している。

図表1-41 世帯当り自家用自動車保有台数の推移



出典 千葉県統計年鑑

1-8. 上位計画の整理

(1) 東金市第3次総合計画 第4期基本計画（平成28年3月）

【基本構想】

■目標年次

平成32年度（2020）

計画期間：平成13年度から平成32年度（2001～2020）

■将来像

「人・自然 ときめき交感都市 東金」

■目標人口

目標年次2020年の人口：75,000人

■まちづくりの基本方向

- こころ豊かなまちづくり
- ぬくもりのあるまちづくり
- うるおいのあるまちづくり
- 活力のあるまちづくり
- 安全で快適なまちづくり

【第4期基本計画】

■計画期間

平成28年度から平成32年度（2016～2020）

■第4期基本計画の重点施策（公共交通に関わる事業）

- 東金市まち・ひと・しごと総合戦略における重点施策
⇒通勤等の利便性向上のための公共交通の充実
 - ・通勤のための高速バス等のさらなる路線確保と増便の実現
 - ・高速バス利用者利便性向上のためのバスターミナルの整備に向けた検討など
- 第3期基本計画において立ち上げた事業の継続性の維持
 - ・デマンドタクシーなどの地域公共交通の充実

■分野別計画（公共交通に関する事業）

●市民生活を支える公共交通の充実

○施策の目標

市民の生活を支える鉄道やバス、タクシーなどの公共交通について、利便性の向上を目指して一層の充実を図る。

○今後の展開

- ・利便性の向上を確保しつつ、財政的な観点からも、それぞれの公共交通の役割や機能を明確にして、持続可能な体系とすることを目的に総合的な施策を構築していく。
- ・適切な公共交通ネットワークや運行形態等を再検証して、平成27年度中に策定する第2次東金総合計画を推進する。
- ・JR東金線については、引き続き東日本旅客鉄道㈱への要望活動を行っていく。
- ・高速バスについては、更なる路線確保と増便について取り組むとともに、バスターミナル（パークアンドバスライド）の整備に向けての検討を行う。

○主な基本事務事業

基本事務事業	事業概要
JR東金線対策事業	○JR東日本への要望活動・市町民号の運行・緑化事業・その他PR活動の実施 ○求名駅における無料駐車場の貸し出し
バス路線確保対策事業	○市内循環バスの運行 ○布田線（東金駅・上布田間）の運行事業者への補助金の交付
総合交通計画推進事業	○第2次総合交通計画の策定 ○デマンド型乗合タクシーの運行

(2) 都市計画マスタープラン (平成 14 年 3 月)

■目標年次

平成 32 年

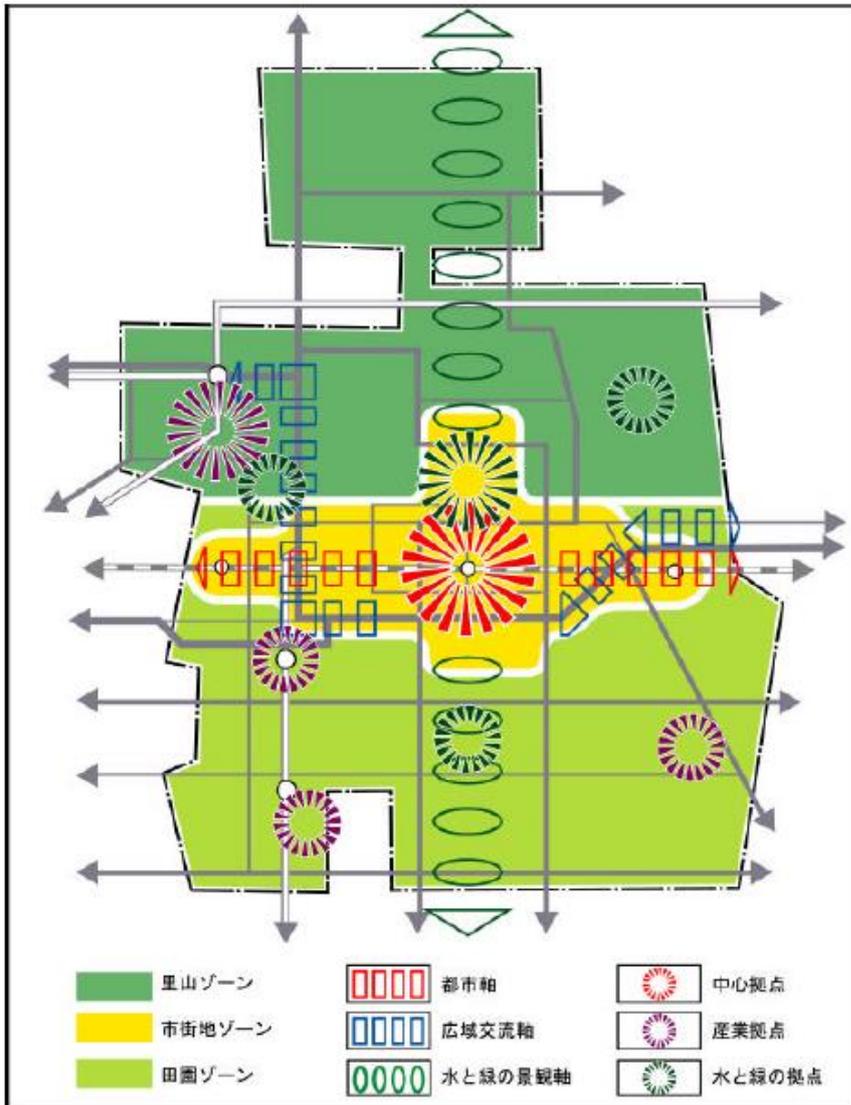
■まちづくりの目標

人と自然が育む “にぎわい” と “やすらぎ” のステージ とうがね

■将来人口

75,000 人

■将来都市構造



■道路・交通の方針（公共交通に関する方針）

J R 東 金 線	基本目標	JR 東金線は本市の発展を支えてきた都市軸の中心であり、今後の市民生活の向上や経済活性化の鍵を握る重要な交通機関であることから、更なる利便性の向上に努めます。また、高齢者・障害者を含め、市民が利用しやすい交通機関とするため、駅及びその周辺の整備を進めます。
	方針	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進、利用客増加、経営改善に対し、JR と市の連携強化 ・JR に対する要望活動を行うとともに、利用促進の取り組みを行う。また、JR と地方公共団体との連携に対する規制緩和、市独自の利便性向上に向けた取り組みを行う。 ・駅舎改修、周辺整備の促進。バリアフリー化。求名駅東口の駅前広場や駐車場等、周辺施設の整備促進。福俵駅のホーム移転
そ の 他 の 公 共 交 通	基本目標	市民の身近な公共交通であるバス交通の路線確保に努めるとともに、交通空白地域の解消や公共施設への交通確保のため、新たな公共交通システムの導入を進めます。
	方針	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの機能維持を図り、市民の身近な交通手段の確保 ・交通弱者の生活の足や公共施設等への交通手段確保。新たな公共交通システムの導入 ・首都圏中央連絡自動車道等の整備進展による利便性向上と地域の活性化につながる長距離バス運行の実現の方向性についての研究を進める。

■福祉のまちづくり方針

基本目標	誰もが安心して活動できる安全で快適な街づくりを推進します。
方針	<p>①バリアフリー化の推進</p> <p>②公共交通の充実による交通手段の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 東金線や路線バスなどの公共交通機関の充実や新たな公共交通システムの導入を図り、年少者や高齢者などの交通弱者に対する移動手段の確保に努めます。 <p>③思いやり空間の提供</p>

(3) 東金市地域福祉計画・地域福祉活動計画（平成24年3月）

■計画期間

平成24年度から平成28年度

■基本理念

自然豊かな郷土で 市民が支えあって
ぬくもりあふれるまち とうがね

■基本目標

- 目標1 情報の充実
- 目標2 相談支援体制の充実
- 目標3 権利擁護の普及
- 目標4 良質なサービスの供給
- 目標5 安全で暮らしやすいまちづくりの推進
- 目標6 地域福祉体制の強化
- 目標7 交流とふれあいの拡大

■公共交通に関わる取組み

目標5 安全で暮らしやすいまちづくりの推進

市民一人ひとりが犯罪や事故、災害からの不安を取り除き、安心して暮らしていただけるよう、ぬくもりのある安心・安全な環境を整備します。

○JR東金線対策事業

求名駅のエレベーター、スロープの設置をJR東日本（東日本旅客鉄道株式会社）に要請します。

○デマンド交通の運行

新たな交通手段としてデマンド乗り合い交通を導入します。ユニバーサルデザイン車両の導入を含め、運行方法等について検討します。

(4) 東金市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 9 月）

■計画期間

平成 27 年度～平成 31 年度までの 5 年間

■目指すべき将来像

豊かな環境と便利さを兼ね備え、人が集まるまち「東金」

九十九里地域がともに発展していくための広域的な連携

地域資源活用と住みやすさ向上のための新技術の導入

まちの賑わいのための市街地活性化と産業振興

通勤等の利便性向上のための公共交通の充実

安心して子育てのできる環境を作るため防犯対策と施設整備

■基本目標

- げんきづくり for VITALIZATION ～魅力あるまちをPRし人を呼び込む～
- みらいづくり for NEXT GENERATION ～子育てのしやすい環境を整える～
- まちづくり for COMFORTABLE CITY ～住みやすいまちをつくる～
- しごとづくり for JOB CREATION ～地域に雇用を創出し、働きやすい環境を整える～
- きずなづくり for FRIENOSHIP ～地域間の連携を目指して～

■公共交通に関わる施策

基本目標達成のための施策として、以下の公共交通に関わる施策が位置付けられている。

【まちづくり for COMFORTABLE CITY】

○施策 1 交通機能を使いやすく改善し、安全で便利なまちにする。

- ・短期実施事業 : JR 東金線対策事業
- ・中、長期実施事業 : JR 東金駅及び求名駅の橋上化*等
通勤のための高速バス等の更なる路線確保及び増便の実現
高速バス利用者の利便性向上のためのバスターミナルの整備

○施策 4 快適な住まいの場を提供し、新たな定住者を迎え入れる。

- ・中、長期実施事業 : 高速バス利用者の利便性向上のためのバスターミナルの整備
(再掲)

* 駅の橋上化

駅舎機能（改札口や乗車券売り場等）をプラットホームの上階部分に集約した鉄道駅、あるいはその駅舎の構造をすること。跨線橋と駅舎を一体化したような構造を持つ。

2. 公共交通に関するニーズ把握

2-1. 公共交通に関するアンケート調査結果

2-1-1. 調査概要

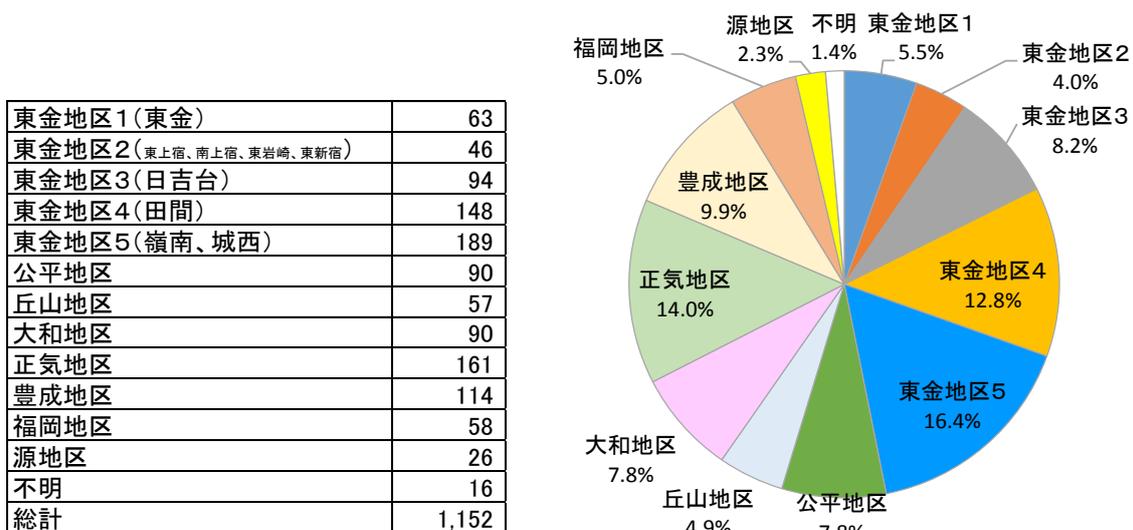
調査地	東金市内
実施方法	15歳～79歳の市民から無作為抽出し、郵送配布、回収
調査内容	○個人属性 ○日常的な移動について ○高速バスの利用について ○路線バス・市内循環バスの利用について ○乗合タクシーの利用について ○公共交通の維持・確保について
実施期間	平成28年1月29日（金）～2月12日（金）
配布数	3,000通
回答数	1,152通
回収率	38.4%
調査結果の見方	集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が100.0%にならないケースもある。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。

2-1-2. 調査結果

(1) 地区別回答者数

今回のアンケート調査における地区別回答者数は、以下のとおりである。

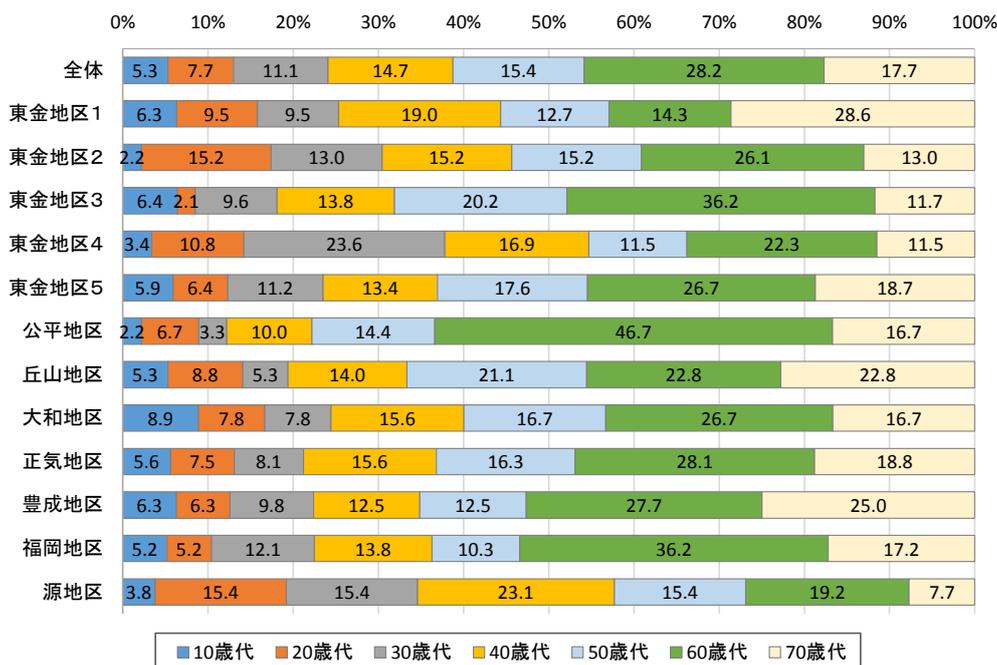
図2-1 地区別回答者数



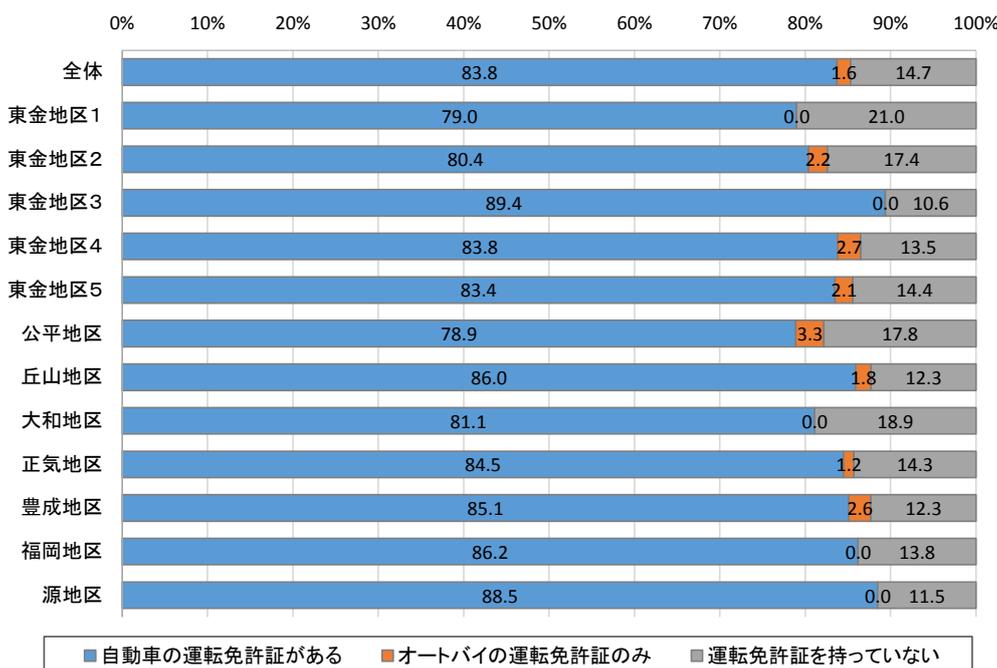
(2) 回答者の属性について

- 回答者は全体の45.9%が60歳以上の高齢者であり、公平地区、豊成地区、福岡地区は半数以上が高齢者となっている。
- 全体の85.4%が自動車あるいはオートバイの免許を有している。
- 主に福岡地区と豊成地区で運行している市内循環バスの認知及び利用は、同2地区で多くなっている。運行されていない公平地区、源地区では認知度が低く、利用者が0%となっている。また、JR東金駅周辺である東金地区1でも利用者が0%となっている。
- 市内全域を対象に運行している乗合タクシーの認知及び利用は、利用している人は、全体の1.2%にとどまっており、認知度についても全体の36.0%が認知しておらず、周知が不十分となっている。

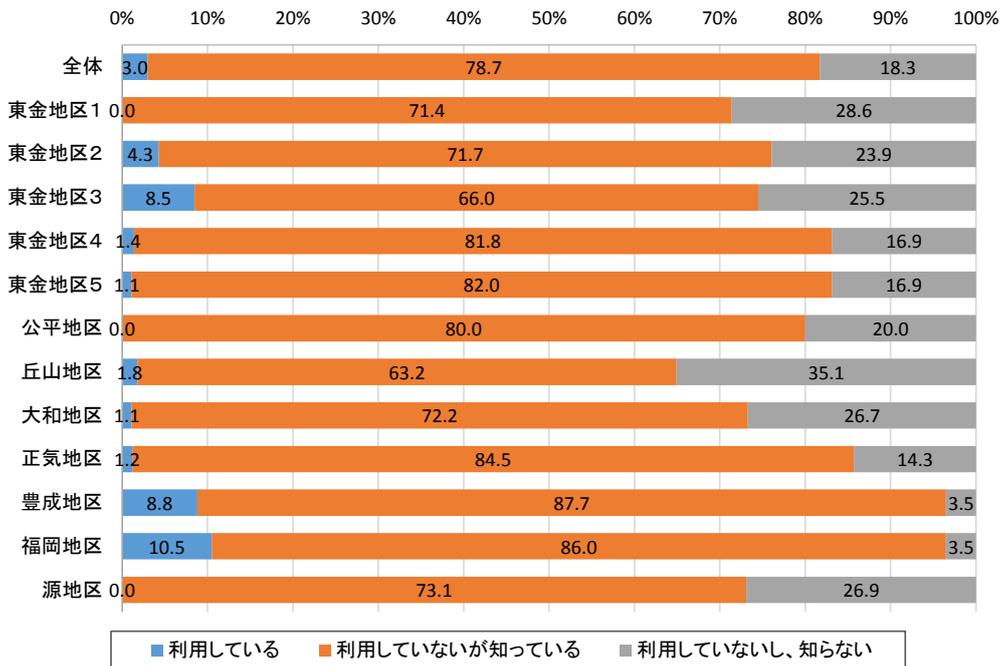
図表2-2 回答者の年齢



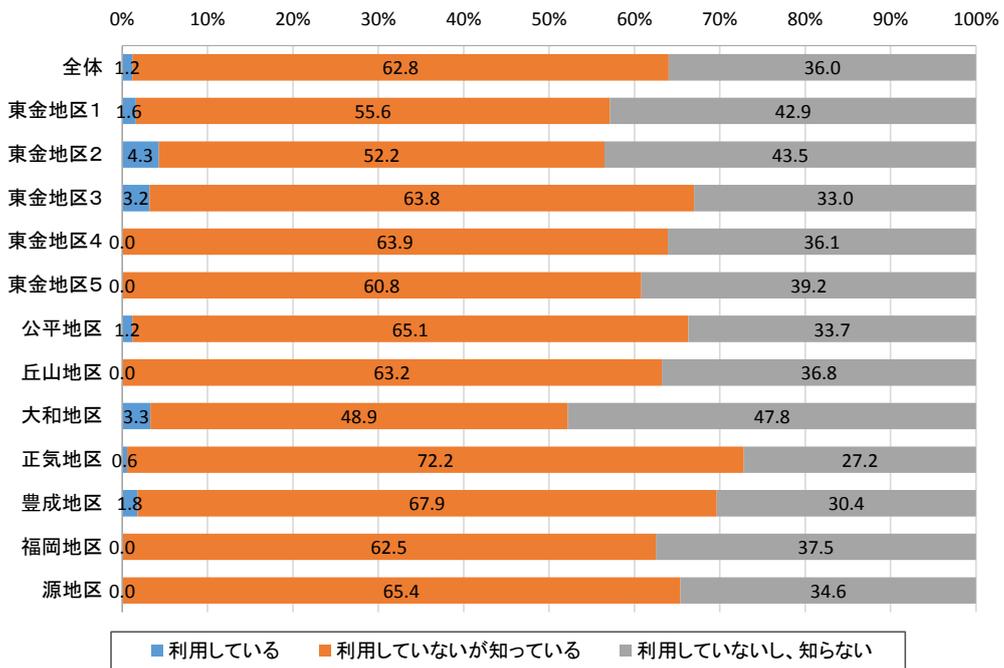
図表2-3 運転免許証の保有状況



図表2-4 市内循環バスの利用について



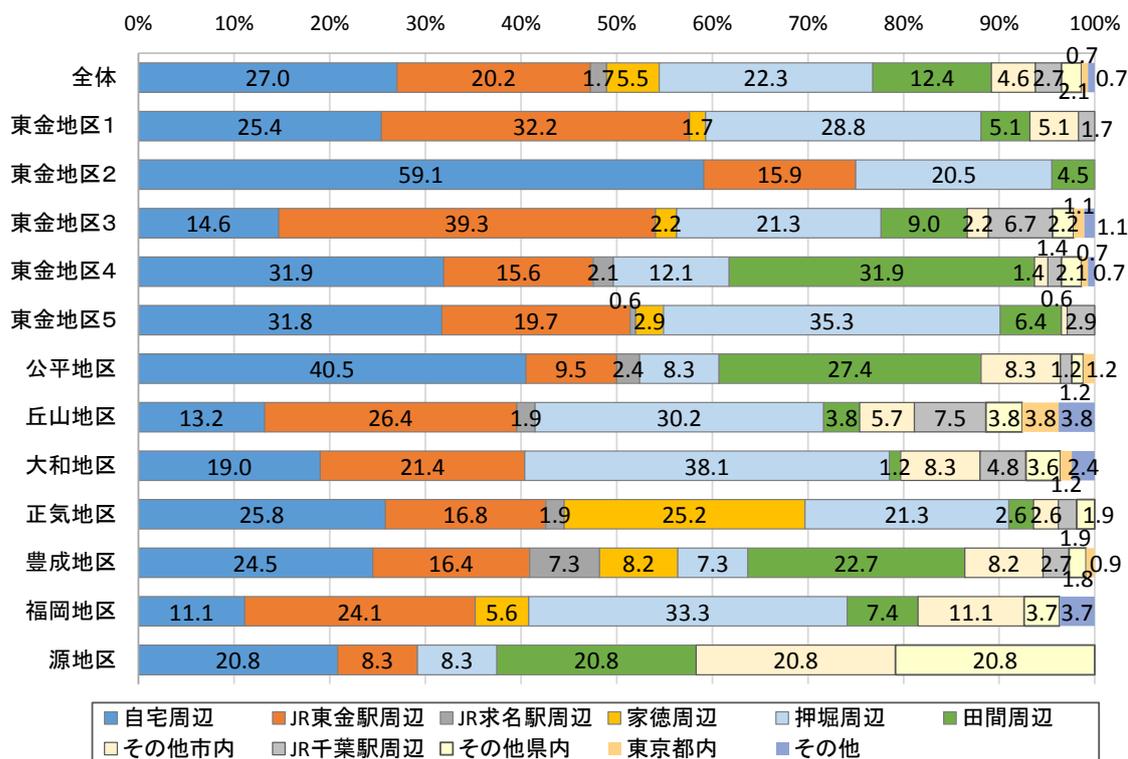
図表2-5 乗合タクシーの利用について



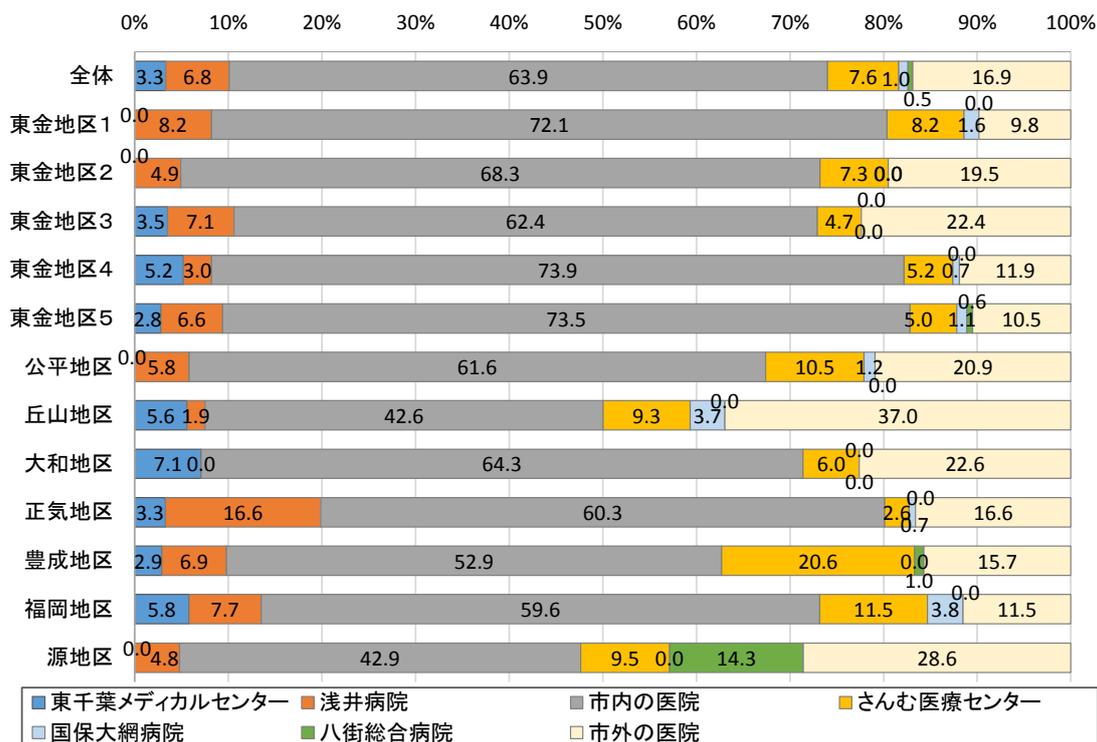
(3) 日常の移動先について

- 最もよく行く買い物先は、多くの地区で、「自宅周辺」及び「JR 東金駅周辺」となっているが、東金地区 5（嶺南、城西）・丘山地区・大和地区・福岡地区では「押堀周辺」、東金地区 4（田間）・公平地区・豊成地区では「田間周辺」、源地区では「自宅周辺」・「田間周辺」・「その他市内」・「その他県内」となっている。
- 最もよく行く病院は、どの地区も「市内の病院」となっている。丘山地区及び源地区では他の地区に比べ、「市外への病院」、豊成地区では「さんむ医療センター」、源地区では「八街総合病院」にもよく行っている。
- 通勤・通学先については、東金地区 3（日吉台）と丘山地区では「千葉市」の割合が最も高く、その他の地区では「市内」の割合が最も高い。

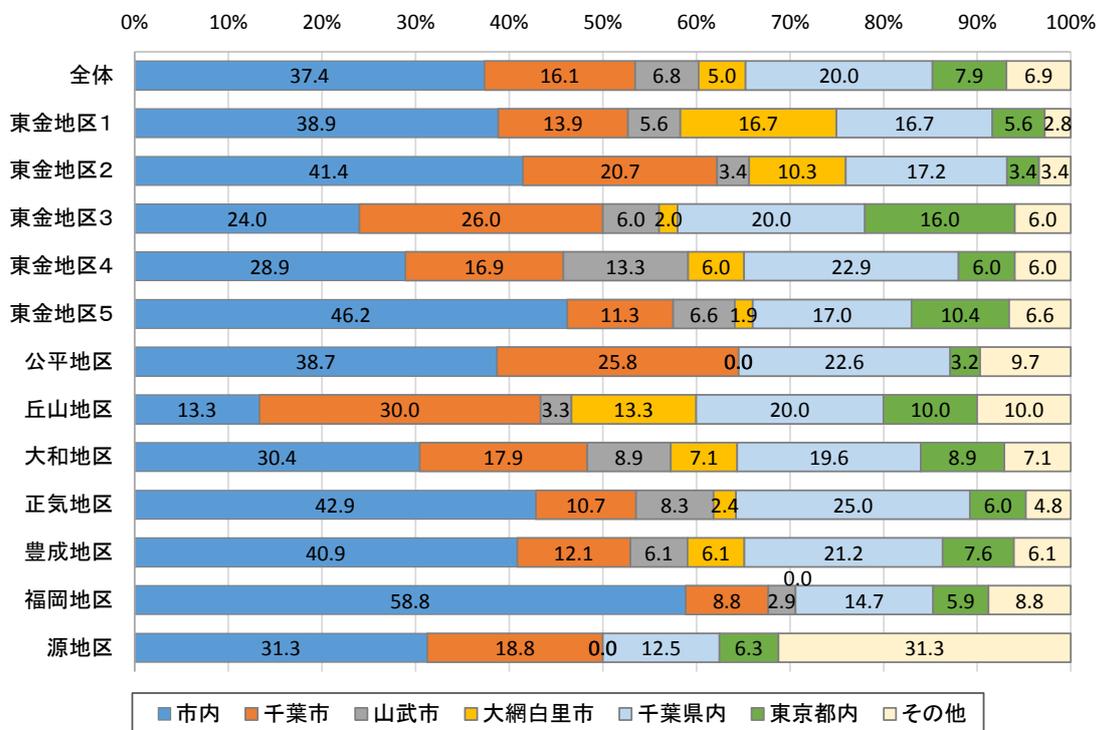
図表 2-6 買い物先



図表 2-7 よく行く病院



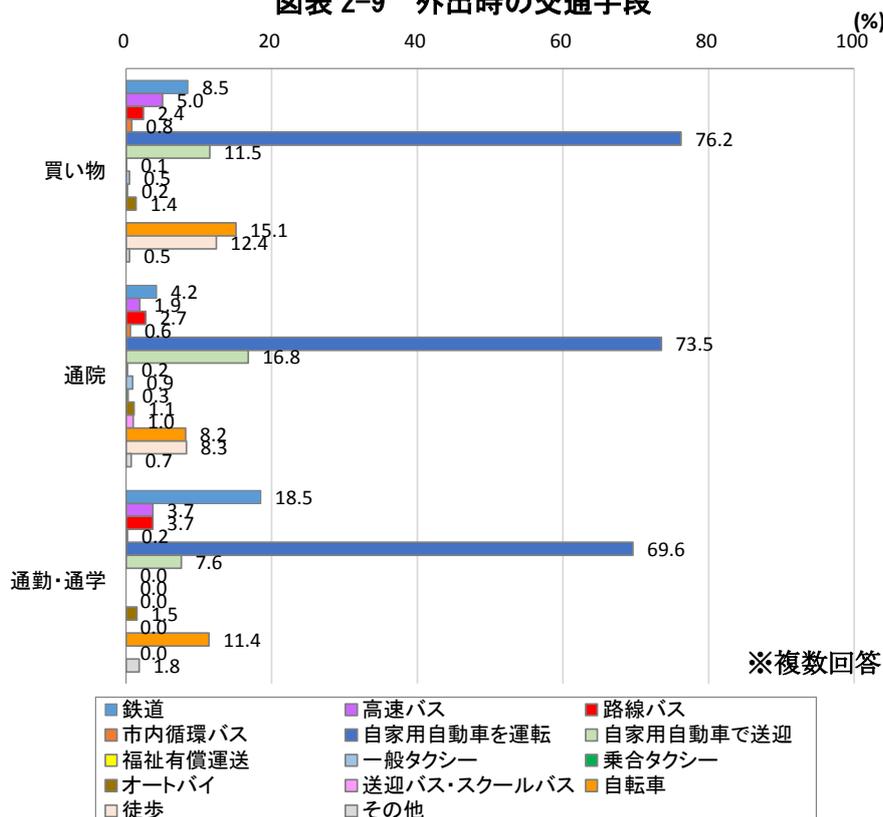
図表 2-8 通勤・通学先



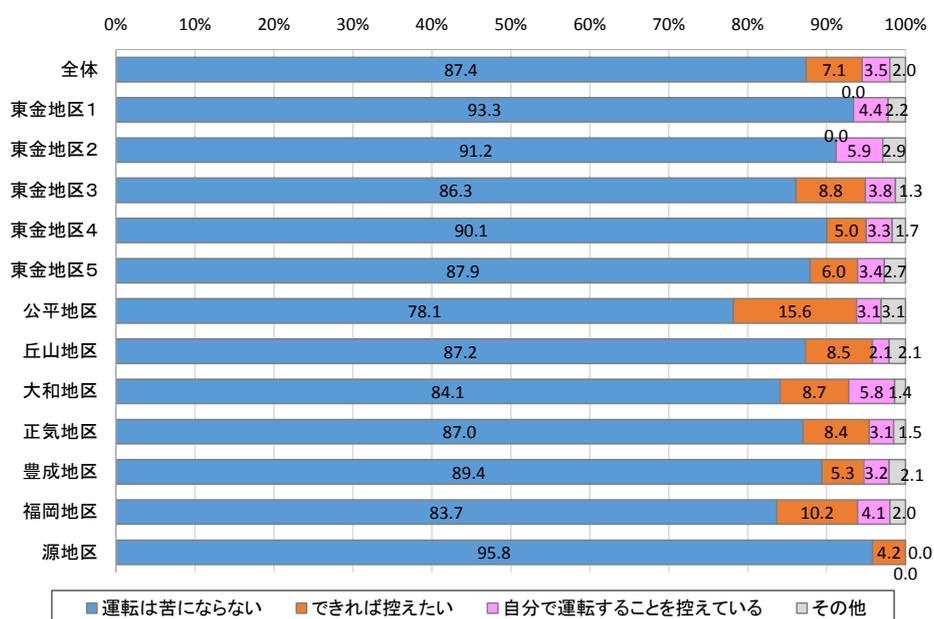
(4) 日常の交通手段について

- 買い物、通院、通勤・通学での交通手段はいずれも「自家用自動車を運転」の割合が最も高く、次に、買い物では「自転車」、通院では「自家用自動車送迎」、通勤・通学では「鉄道」となっている。
- 運転を続けると思われる年齢については、「70～74歳」と回答した人が多く、次いで「75～79歳」が多くなっている。
- 70歳代でも80.9%の人は、「運転は苦にならない」と回答しており、運転を続けると思われる年齢については、「80～84歳」、「75～79歳」の順に回答した人が多くなっている。

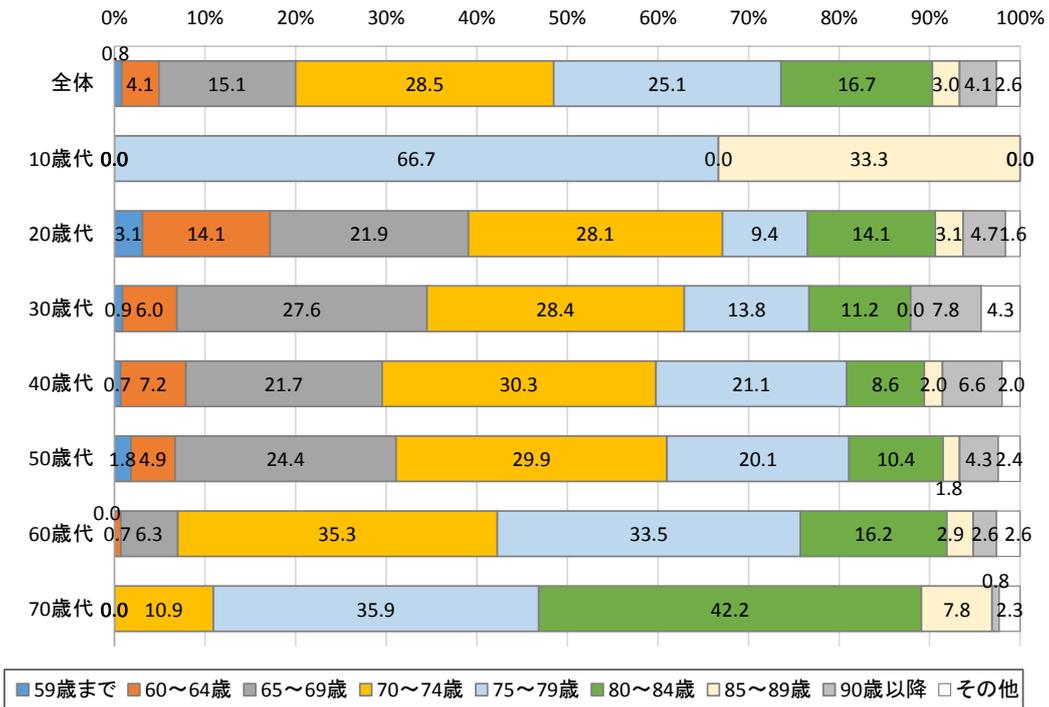
図表 2-9 外出時の交通手段



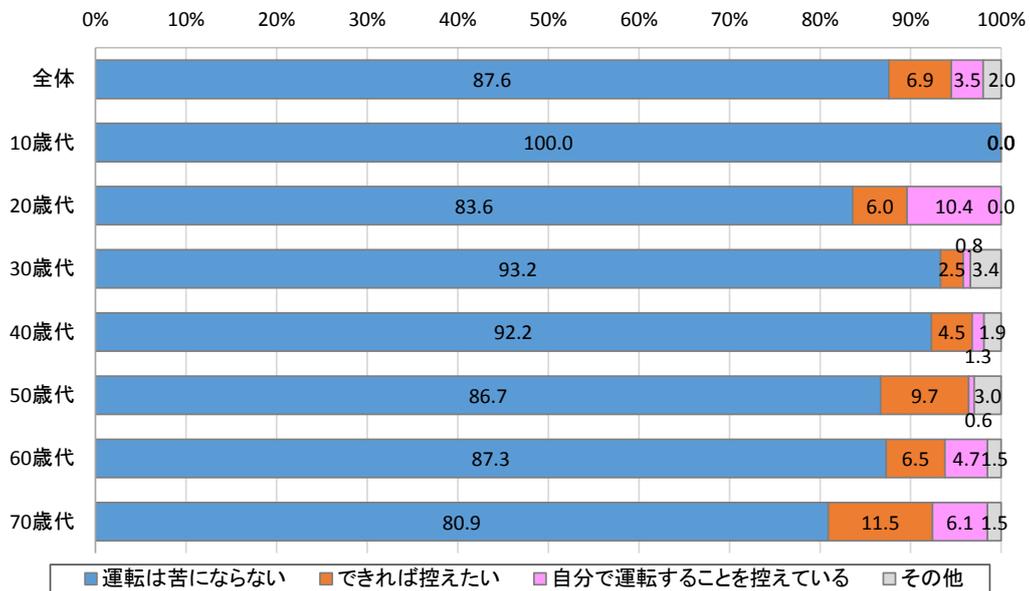
図表 2-10 自分で自動車を運転することについて



図表2-11 運転を続けると思われる年齢



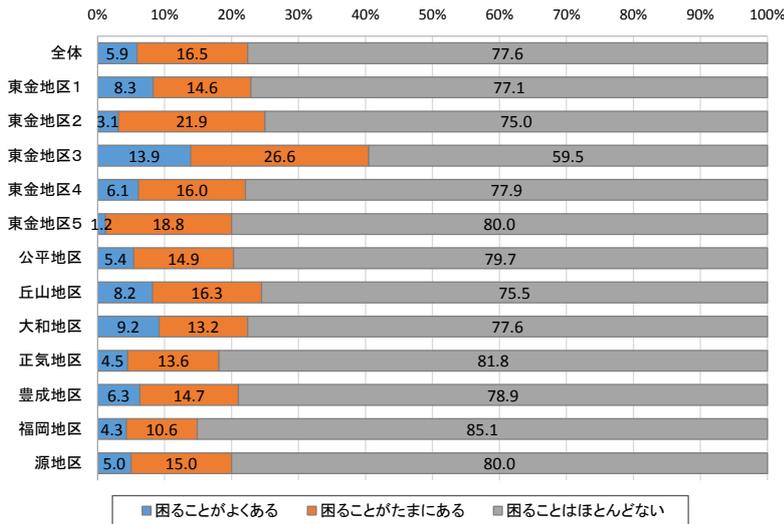
図表2-12 年齢別にみた自分で自動車を運転することについて



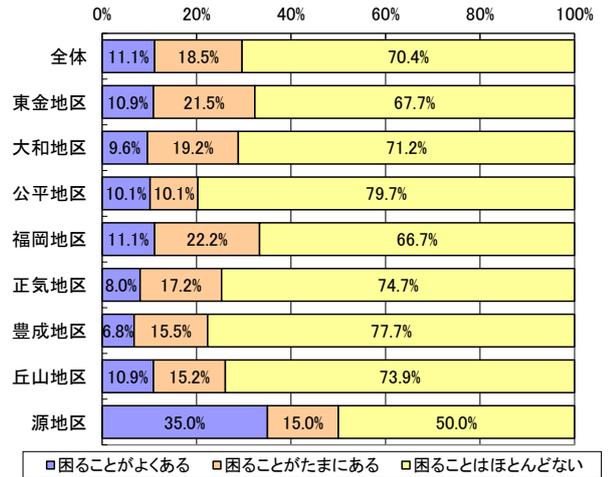
(5) 外出したい時に交通手段がなくて困る場合

- 「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答した人は、全体で22.4%となっている。平成24年に実施した調査結果29.6%と比較すると、その割合は減少しており、平成26年度より乗合タクシーが市内全域運行を開始したことも一因となっていると考えられる。
- 「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答した方の困る時の行き先は、「駅」が最も多くなっている。
- 困っている時は、「家族の人に自動車で送ってもらう」が最も多くなっている。

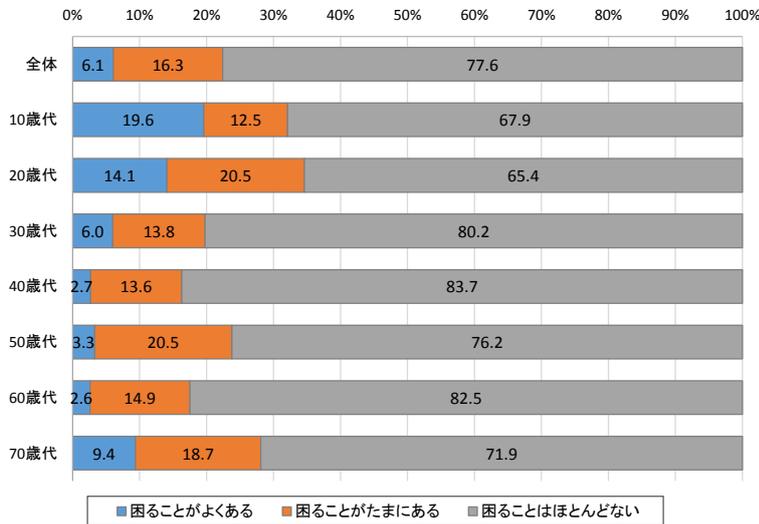
図表 2-13 外出時に交通手段がなく困る頻度



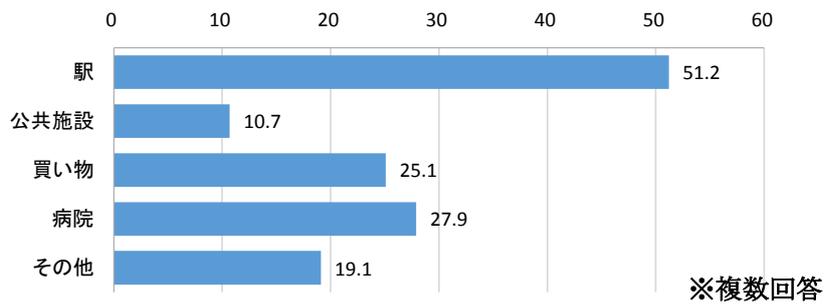
【参考】平成24年調査結果



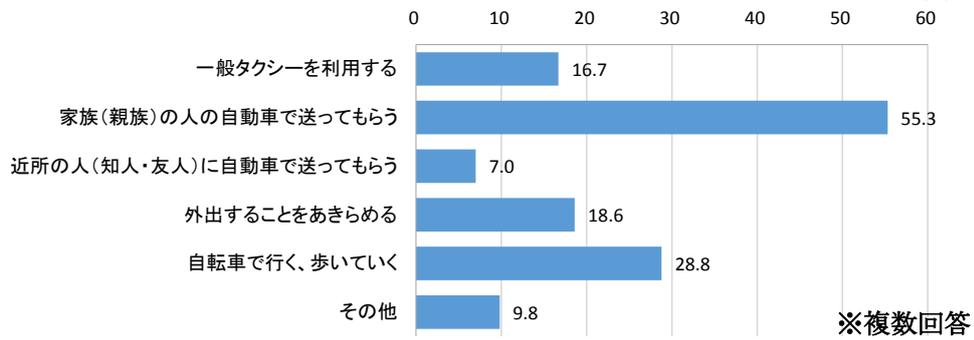
図表 2-14 年代別外出時に交通手段がなく困る頻度



図表2-15 外出時に交通手段がなく困る時の行き先 (%)



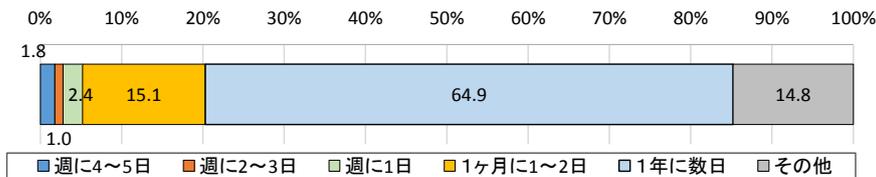
図表2-16 外出時に交通手段がなく困った時の対応について (%)



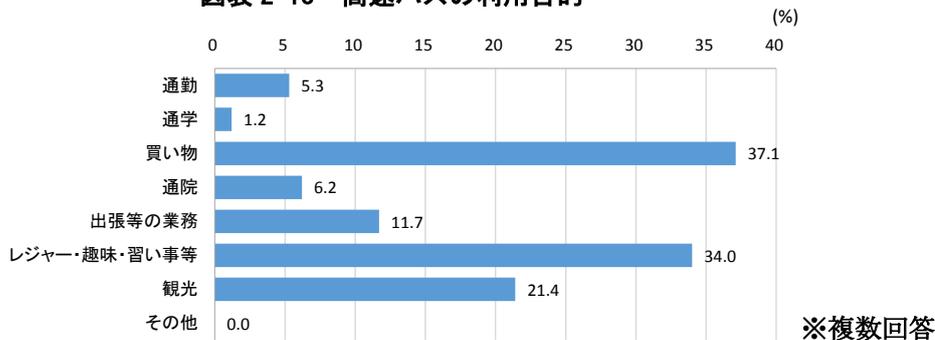
(6) 高速バスの利用について

- 高速バスの利用頻度については、「1年に数日」と回答した人が最も多く、次いで「1ヶ月に1~2日」が多くなっており、利用頻度は低い。
- 高速バスの利用目的として、「買い物」、「レジャー・趣味・習い事等」が最も多く、次いで「観光」が多くなっている。
- 市内に多くの高速バスが運行されており、そのうち「シーサイドライナー（成東車庫～東金市内～JR 東京駅）」を利用する割合が高い。
- 高速バスの運行サービスについて、「バス停留所の待合空間」及び「バス停周辺での駐車場の確保のしやすさ」の満足度が低くなっている。
- 「便利になる」もしくは「新たに行けるようになると良い」方面としては、東京方面への路線の充実及び横浜方面・成田空港方面等の新たな路線開設が挙げられている。

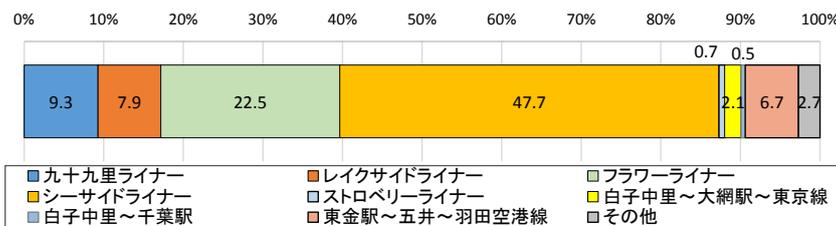
図表 2-17 高速バスの利用頻度



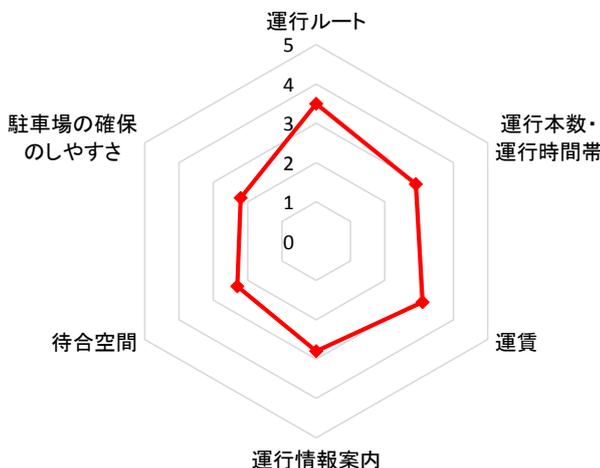
図表 2-18 高速バスの利用目的



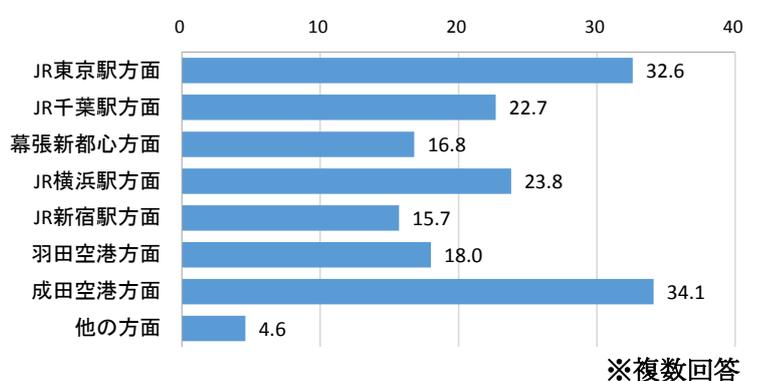
図表2-19 よく利用する高速バス路線



図表 2-20 高速バスの運行サービスの満足度



図表 2-21 便利になるもしくは新たに行けるようになると良い方面

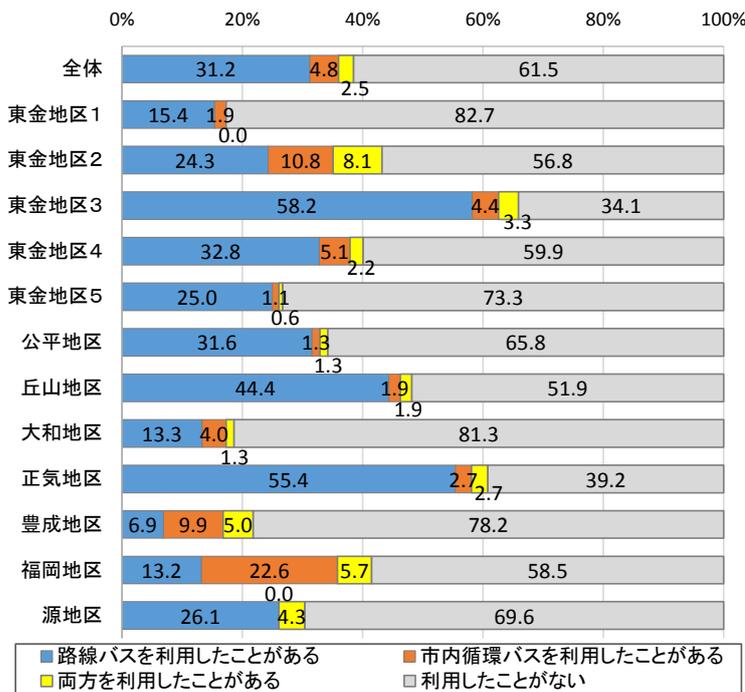


※満足度は、満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1のように評価を点数化し、その平均点を示している。

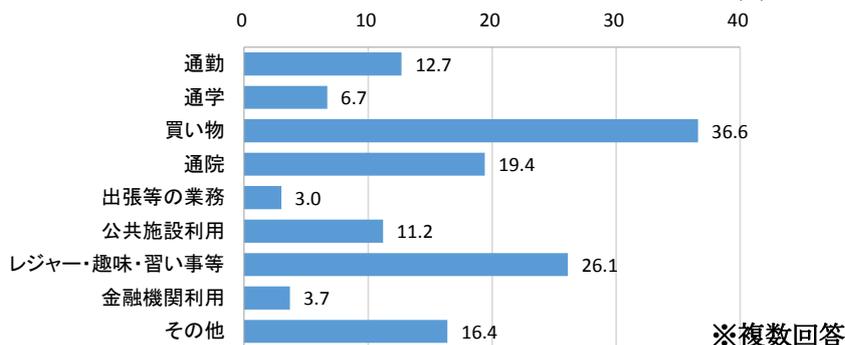
(7) 路線バス及び市内循環バスの利用について

- 路線バスもしくは市内循環バスの利用について、東金地区3（日吉台）と正気地区以外の地区においては、半数以上が「バスを利用したことがない」と回答している。市内循環バスが運行している豊成地区では、「バスを利用したことがない」と回答した人が78.2%となっている。
- 路線バスや市内循環バスの利用目的としては、「買い物」の割合が最も高く、次いで「レジャー・趣味・習い事等」、「通院」の割合が高い。
- 路線バスの運行サービスについての満足度は、「運行本数」、「運行時間帯」、「他の交通機関との乗り継ぎ」において満足度が低くなっている。
- 福岡地区及び豊成地区を運行する市内循環バスの満足度は、路線バスと同様に、「運行本数」、「運行時間帯」、「他の交通機関との乗り継ぎ」の満足度が低くなっている。それ以外に「所要時間」に対する満足度も低くなっている。
- 市内循環バスについての全体で見た満足度と福岡地区及び豊成地区の回答者による満足度には大差は見られない。
- 現在、バスを利用していない人のうち、64.0%が「バスが便利になれば利用する可能性がある」と回答している。その場合の改善点として、「運行本数が増える」が最も多く、「バス停が自宅近くにできる」、「運行時間帯が拡大する」の順となっている。

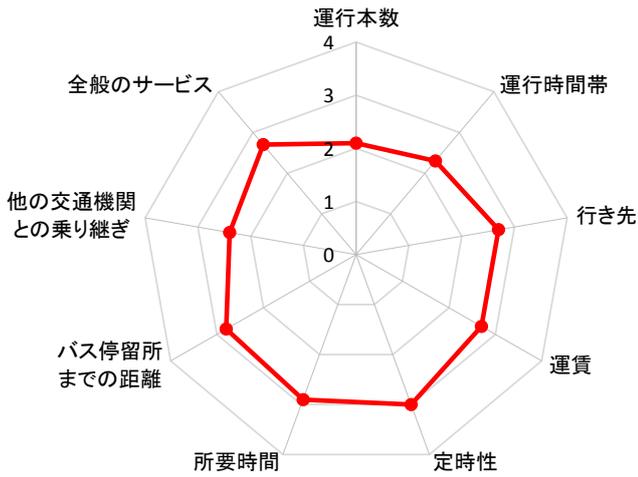
図表 2-22 バスの利用の有無について



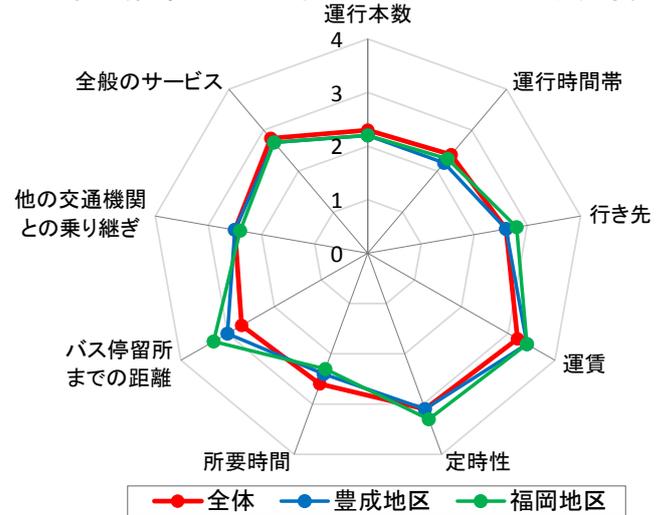
図表 2-23 路線バスや市内循環バスの利用目的 (%)



図表 2-24 路線バスの運行サービスについての満足度

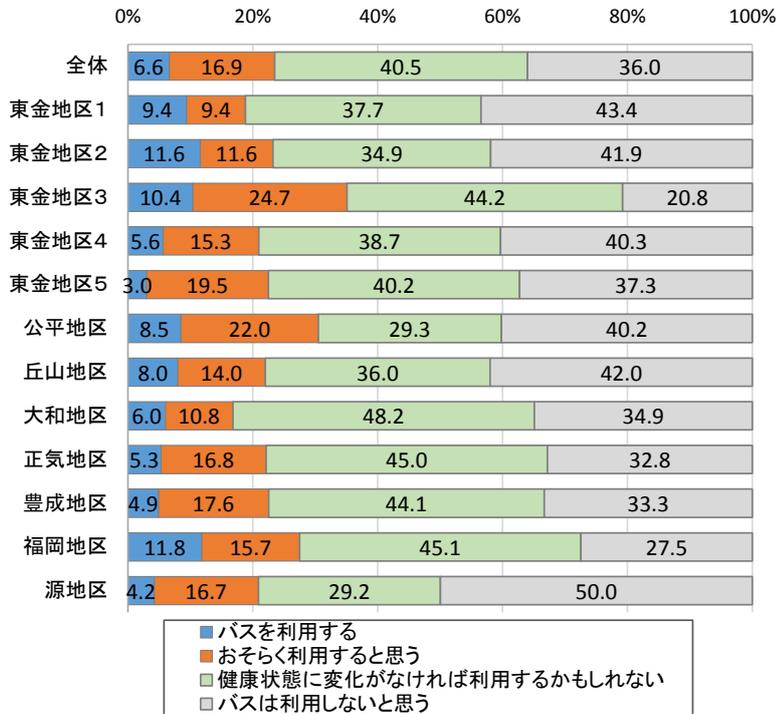


図表 2-25 市内循環バスの運行サービスについての満足度

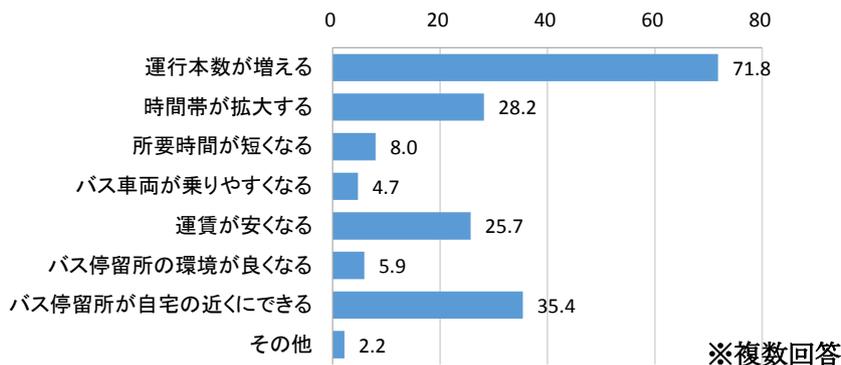


※満足度は、満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1のように評価を点数化し、その平均点を示している。

図表 2-26 市内のバスが便利になった場合のバス利用意向



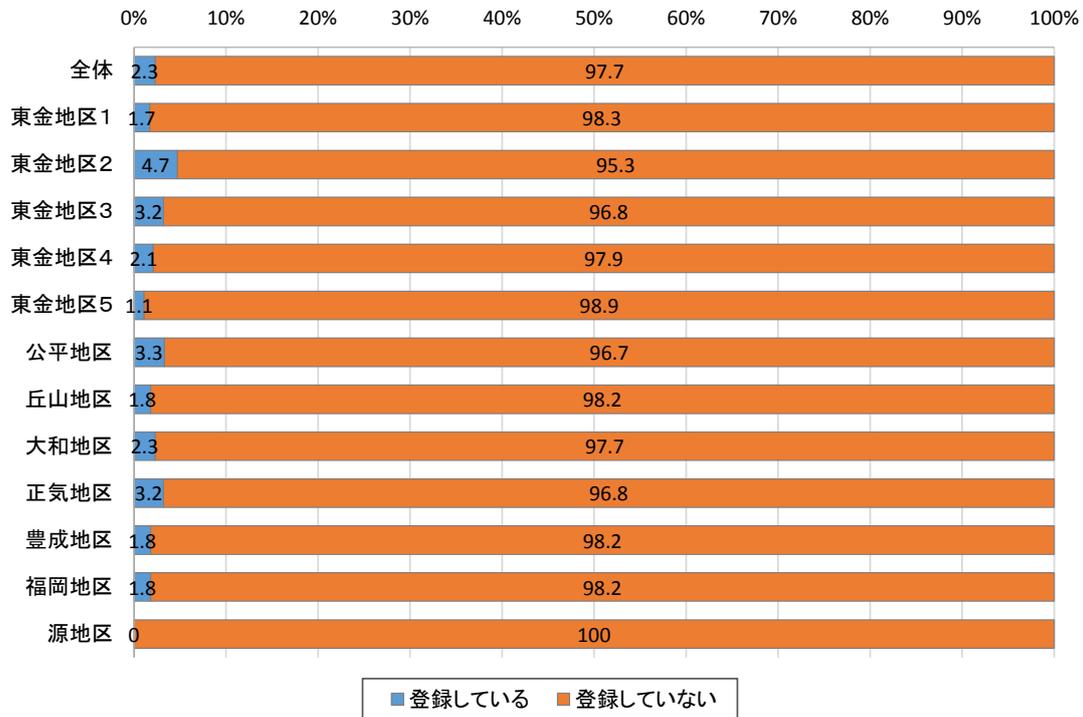
図表 2-27 バスを利用するために便利になってほしい点 (%)



(8) 乗合タクシーの利用について

- 回答者のうち、乗合タクシーの利用登録をしている割合は2.3%とかなり低い。
- 乗合タクシーを利用していない理由として、「現在の移動手段が便利だから」が最も多くなっている。また、「乗合タクシーの利用方法がわからないから」が二番目に多く、利用促進を図るうえで効率的なPRが課題と考えられる。
- 運行サービスについては、「運行エリア」及び「運行時間帯」についての満足度が他の項目に比べ低くなっている。

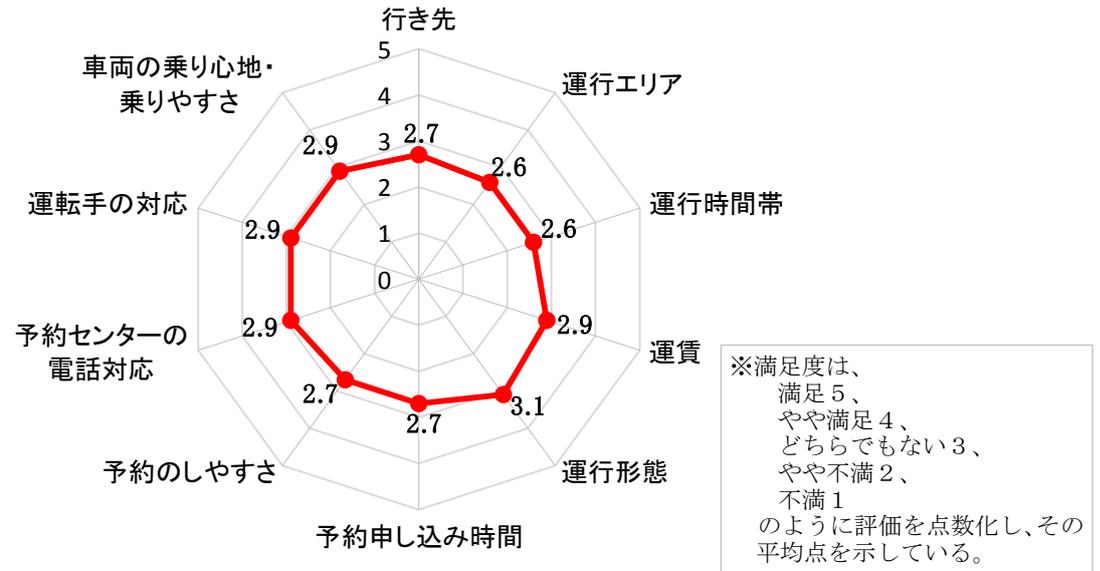
図表 2-28 乗合タクシーの利用登録の有無



図表 2-29 乗合タクシーを利用しない理由



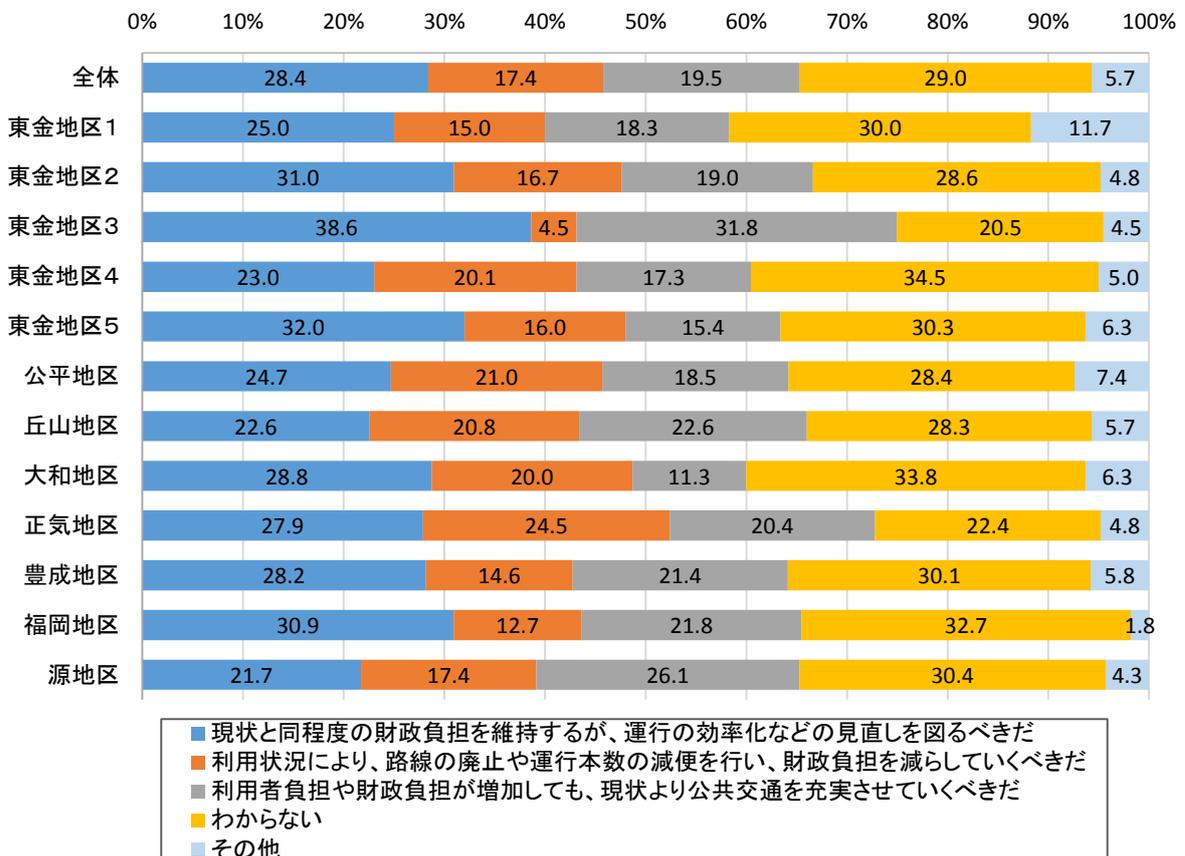
図表 2-30 乗合タクシーの運行サービスについての満足度



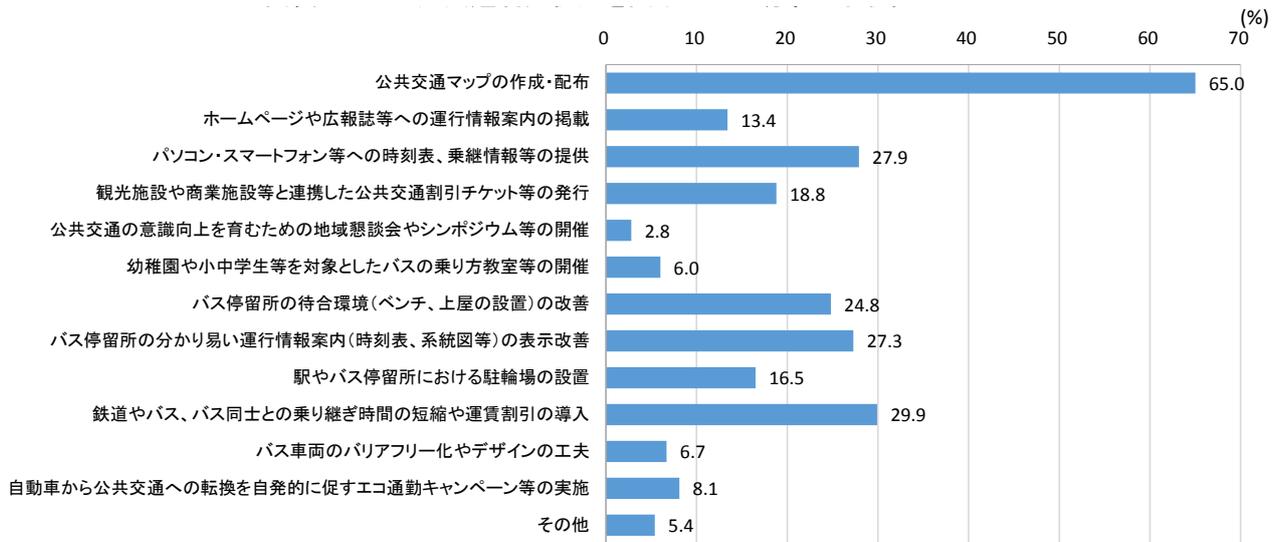
(9) 公共交通の維持・確保、利用促進策について

- 公共交通の維持・確保、利用促進策については「わからない」と回答している人が最も多く、全体の約30%を占めている。次いで「現状と同程度の財政負担を維持するが、運行の効率化などの見直しを図るべき」の割合が高い。
- 公共交通の利用促進を図るための取組として、公共交通マップの作成・配布を求める回答が最も多く、次いで、乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入、パソコン・スマートフォン等への時刻表や乗継情報等の提供、バス停留所等における運行情報案内の表示改善等の要望が多い。

図表 2-31 公共交通に対する取り組みの方向性について



図表 2-32 公共交通利用促進を図るための効果的な取組について



※複数回答

2-2. バス利用者ヒアリング調査結果

2-2-1. 調査概要

調査地	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 東金駅西口ロータリー、JR 東金駅東口ロータリー、「東金駅入口」バス停付近 ・市内循環バス車内
実施方法	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの乗車待ちをしている方、降車してくる方にヒアリング ・市内循環バス利用者への車内ヒアリング ・ピーク時などは封筒と共に配布、郵送回収
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ○個人属性 ○利用状況について ○バスの運行サービスの満足状況について
実施期間	平成 28 年 1 月 26 日（火） 6：00～19：00
サンプル数	178 票（うち、郵送回収 37 票）
調査結果の見方	集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第 2 位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が 100.0%にならないケースもある。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を 100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。

2-2-2. 調査結果

(1) 路線別回収票数

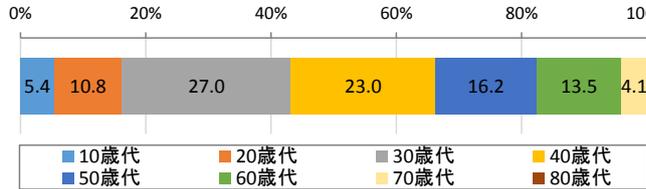
	路線名	集計数	合計
高速バス (千葉東金有料道路を 経由するバス)	シーサイドライナー	39	74
	フラワーライナー	13	
	レイクサイドライナー	13	
	羽田空港直行便	3	
	九十九里ライナー	6	
路線バス	片貝線	20	57
	豊海線	7	
	八街線	4	
	東金商業線	5	
	学芸高校線	2	
	千葉東金線	18	
	季美の森線	1	
市内循環バス	福岡路線	28	44
	豊成路線	16	
不明	—	3	3
合計			178

(2) 高速バス利用者についての集計結果

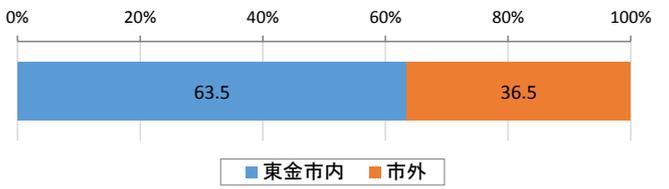
①回答者の属性について

- 高速バスは幅広い年代の利用が見られ、中でも30歳代及び40歳代の割合が高くなっている。
- 回答者の居住地は、東金市内の割合が高くなっている。

図表 2-33 回答者の年齢



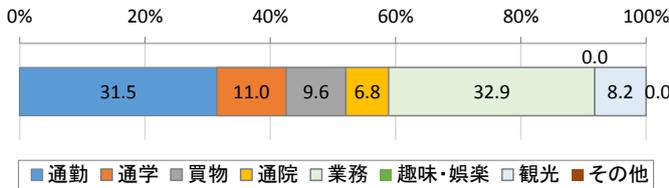
図表 2-34 回答者の居住地



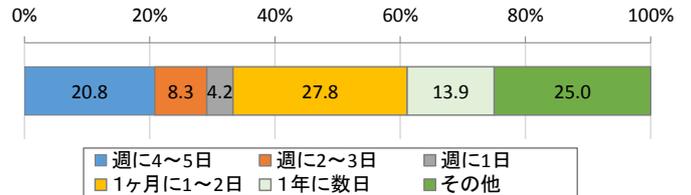
②高速バスの利用について

- 高速バスの利用目的としては、「業務」と「通勤」の割合が高く、合わせて全体の6割以上を占めている。
- 高速バスの利用頻度は、「1ヶ月に1～2日」が最も多く、次いで「週4～5日」となっている。

図表2-35 高速バスの利用目的



図表2-36 高速バスの利用頻度

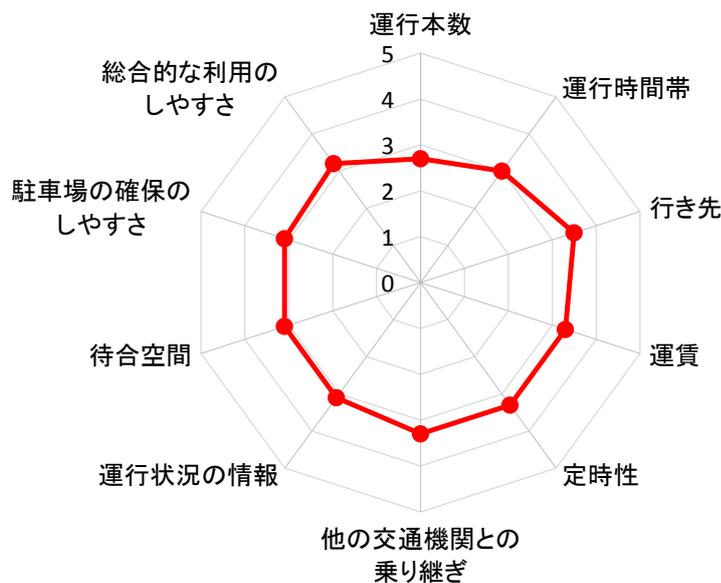


③高速バスの満足度について

- 高速バスの満足度については、どの項目も3前後となっており、行き先の満足度が最も高く、運行本数の満足度が最も低くなっている。

※満足度は、満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1のように評価を点数化し、その平均点を示している。

図表2-37 高速バスの運行サービスに対する満足度

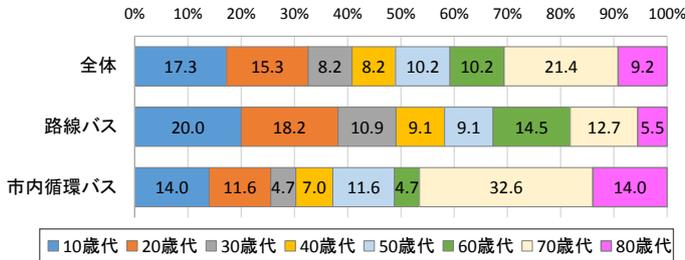


(2) 路線バス及び市内循環バス利用者についての集計結果

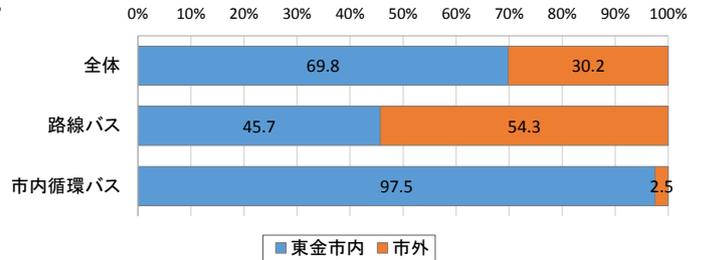
①回答者の属性について

○路線バスでは、10歳代・20歳代など若い世代の利用が多いのに対して、市内循環バスは70歳以上の利用が多くなっている。
 ○回答者の居住地は、路線バスでは東金市内と市外に別れており、市内のみを運行する市内循環バスは、市民の利用割合が高くなっている。

図表 2-38 回答者の年齢



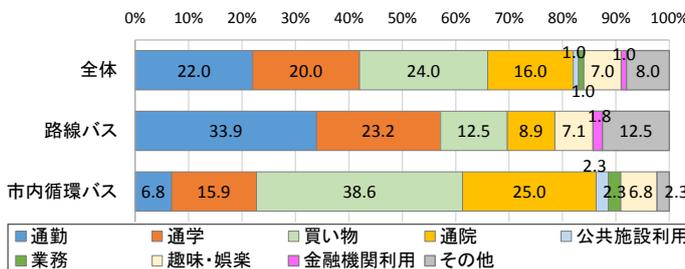
図表 2-39 回答者の居住地



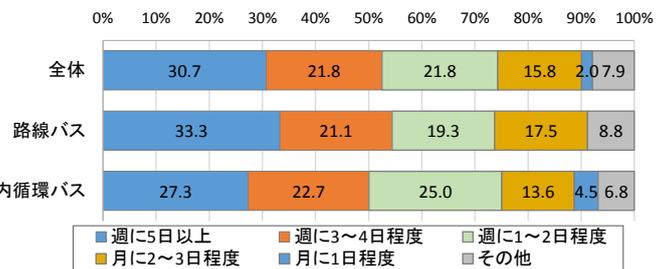
②バスの利用について

○路線バスは通勤・通学での利用が多く、市内循環バスは買い物、通院での利用が多くなっている。
 ○利用頻度においては、路線バスでは「週5日以上」が最も多いのに対して、市内循環バスは、「週5日以上」「週に1～2回」が多くなっている。

図表 2-40 バスの利用目的



図表 2-41 バスの利用頻度



③バスの満足度について

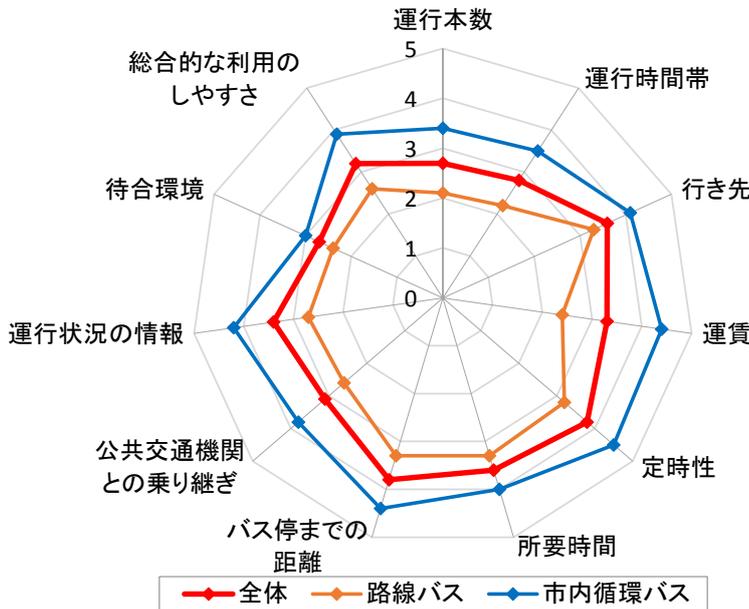
- 全体及び路線バスの満足度については、11項目のうち自宅からバス停までの距離の満足度が高く、運行本数についての満足度が最も低くなっている。
- 市内循環バスは、路線バスに比べ全体的に満足度は高く、最も満足度の低い項目は待合環境となっている。
- 路線バスは、どの路線も運行本数の満足度が低くなっている。

※満足度は、満足5、やや満足4、どちらでもない3、やや不満2、不満1のように評価を点数化し、その平均点を示している。

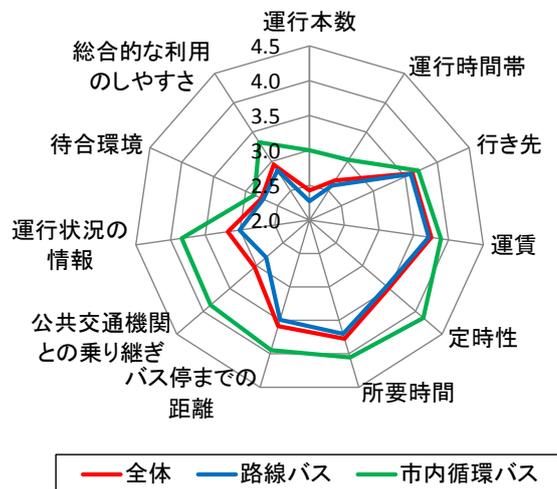
図表 2-42 路線バス・市内循環バスの運行サービスに対する満足度

		運行本数	運行時間帯	行き先	運賃	定時性	所要時間	バス停までの距離	公共交通機関との乗り継ぎ	運行状況の情報	待合環境	総合的な利用のしやすさ
全体		2.7	2.8	3.6	3.3	3.8	3.6	3.8	3.1	3.4	2.7	3.2
路線バス		2.1	2.2	3.3	2.4	3.2	3.3	3.3	2.6	2.7	2.4	2.6
市内循環バス		3.4	3.5	4.1	4.4	4.5	4.0	4.4	3.8	4.2	3.0	3.9
路線バス	片貝線	1.9	2.2	3.1	2.0	3.3	3.4	3.4	2.4	2.7	2.4	2.4
	豊海線	2.0	2.3	3.4	3.1	3.1	3.0	3.4	2.6	2.7	2.3	2.6
	八街線	3.2	2.6	4.2	2.4	4.0	4.0	3.0	2.5	3.0	3.0	3.0
	東金商業線	1.3	1.3	3.0	2.0	3.3	3.0	4.3	3.5	2.5	3.0	2.3
	千葉東金線	2.1	2.3	3.0	2.8	2.7	3.1	2.9	2.6	2.6	2.1	2.7
市内循環バス	福岡路線	3.3	3.4	4.2	4.3	4.4	4.2	4.3	4.0	4.3	2.6	4.0
	豊成路線	3.6	3.7	3.9	4.5	4.7	3.8	4.6	3.4	4.0	3.5	3.8

青 最も高い、赤 最も低い



【参考】前回調査（H24）における路線バス・市内循環バスの運行サービスに対する満足度



2-3. 乗合タクシー登録者アンケート調査結果

2-3-1. 調査概要

調査地	東金市内
実施方法	乗合タクシー利用登録者から無作為抽出し、郵送配布、回収
調査内容	○個人属性 ○日常的な移動手段について ○乗合タクシーの利用状況について
実施期間	平成28年1月29日（金）～2月12日（金）
配布数	1,000通
回答数	583通
回収率	58.3%
調査結果の見方	集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が100.0%にならないケースもある。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨てる」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。

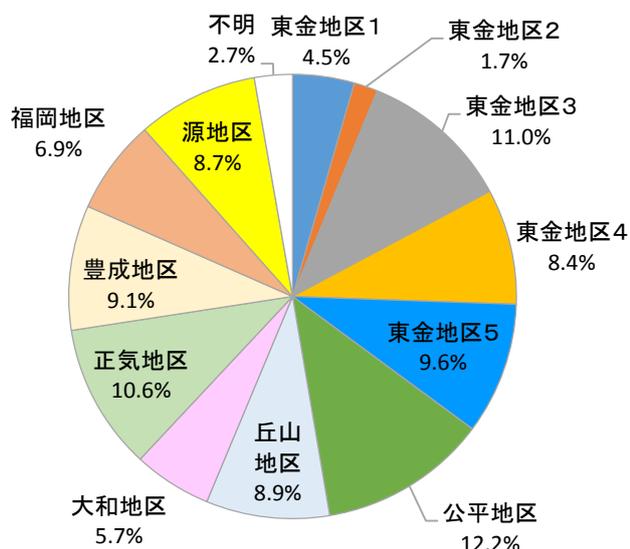
2-3-2. 調査結果

(1) 地区別回答者数

今回のアンケート調査における地区別回答者数は、以下のとおりである。

図表 2-43 地区別回答者数

東金地区1(東金)	26
東金地区2(東上宿、南上宿、東岩崎、東新宿)	10
東金地区3(日吉台)	64
東金地区4(田間)	49
東金地区5(嶺南、城西)	56
公平地区	71
丘山地区	52
大和地区	33
正気地区	62
豊成地区	53
福岡地区	40
源地区	51
不明	16
総計	583

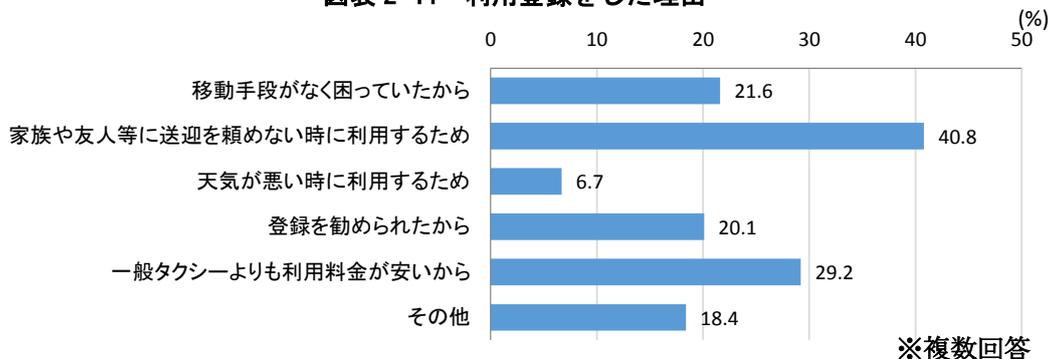


(2) 乗合タクシーの利用状況について

①利用登録をした理由

○利用登録をした理由として、「家族や友人等に送迎を頼めない時に利用するため」を挙げている人が多く、次いで「一般タクシーよりも利用料金が安いから」となっている。

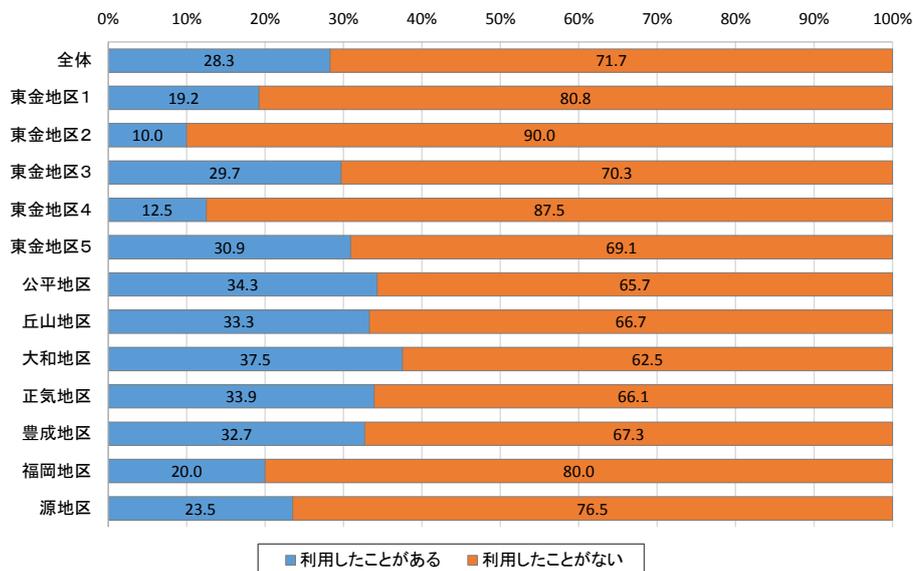
図表 2-44 利用登録をした理由



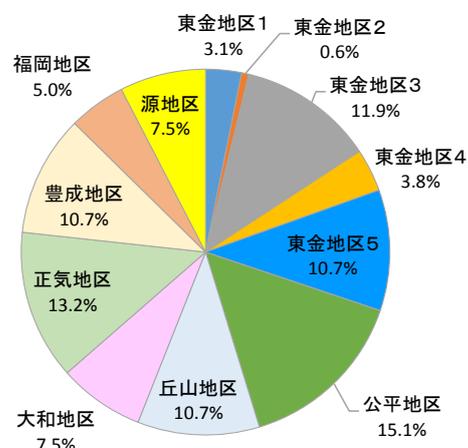
②乗合タクシー利用の有無

○利用登録をした人のうち、実際に乗合タクシーを利用したことがあると回答した人の割合は 28.3%となっている。地区別にみると、東金地区 5、公平地区、丘山地区、大和地区、正気地区、豊成地区では、利用したことがある人の割合が 30%を超えている。
○乗合タクシーの利用者の年齢構成をみると、60 歳以上の人の利用が 92.0%を占めており、特に 70 歳代の人が多い。

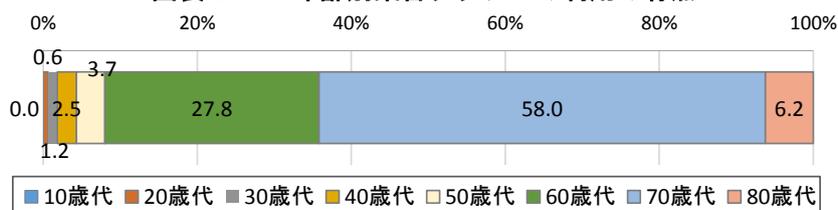
図表 2-45 乗合タクシーの利用の有無



図表 2-46 乗合タクシーを利用したことがある人の地区別内訳



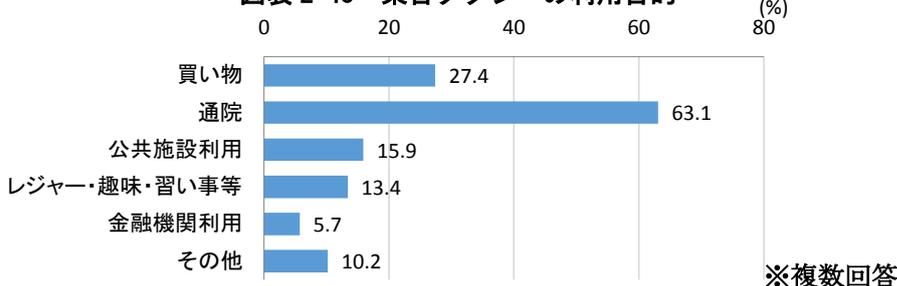
図表 2-47 年齢別乗合タクシーの利用の有無



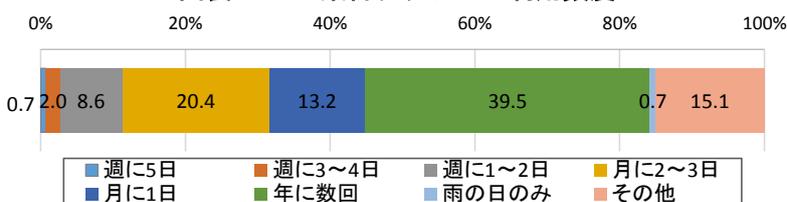
③乗合タクシーの利用目的・利用頻度

○乗合タクシーの利用目的は「通院」が多くなっており、利用頻度は「年に数回」が最も多く、利用頻度は低い。

図表 2-48 乗合タクシーの利用目的



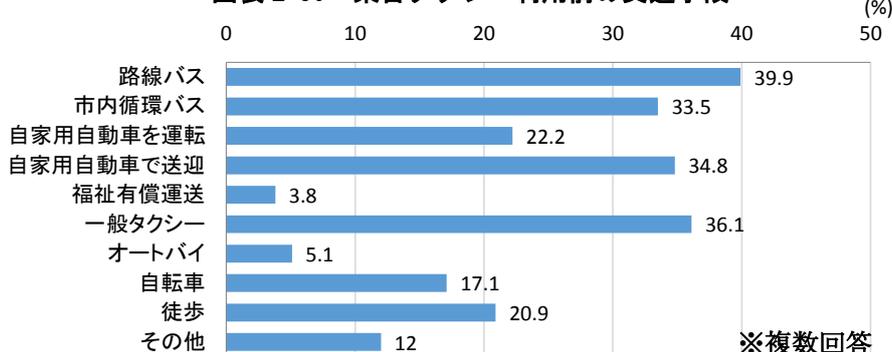
図表 2-49 乗合タクシーの利用頻度



④乗合タクシーを利用する以前の交通手段

○乗合タクシーが運行する前の交通手段として、路線バス・市内循環バス・一般タクシー等、既存の公共交通からの転換が多い。また、自家用自動車で移動していた人の利用も多い。

図表 2-50 乗合タクシー利用前の交通手段



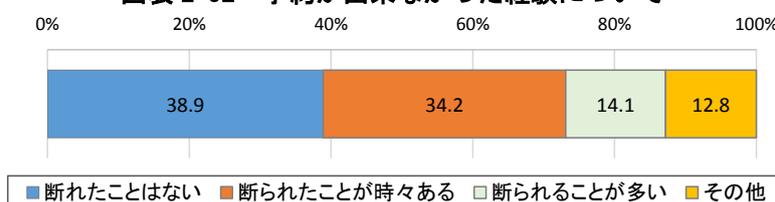
⑤乗合タクシーを利用した際の他者との乗合経験・予約不成立の経験について

○乗合タクシーを利用した際に、乗り合いになった経験がある人は75.0%を占めている。
○予約が出来なかった経験がある人の割合が48.3%となっており、半数近くを占めている。

図表 2-51 利用した際の他者との乗合経験について



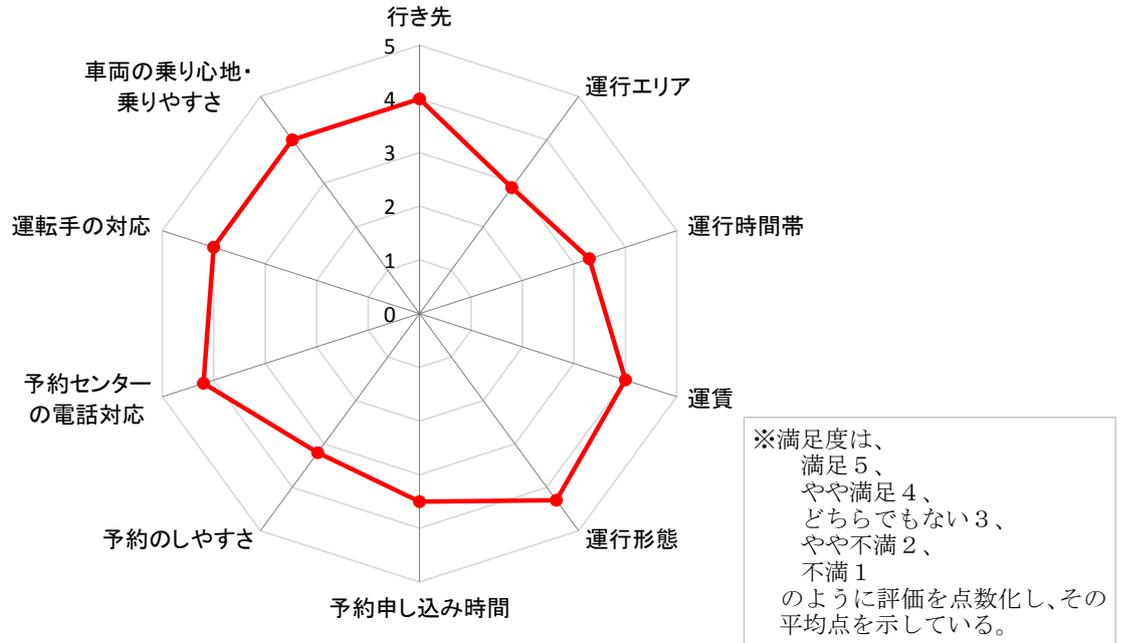
図表 2-52 予約が出来なかった経験について



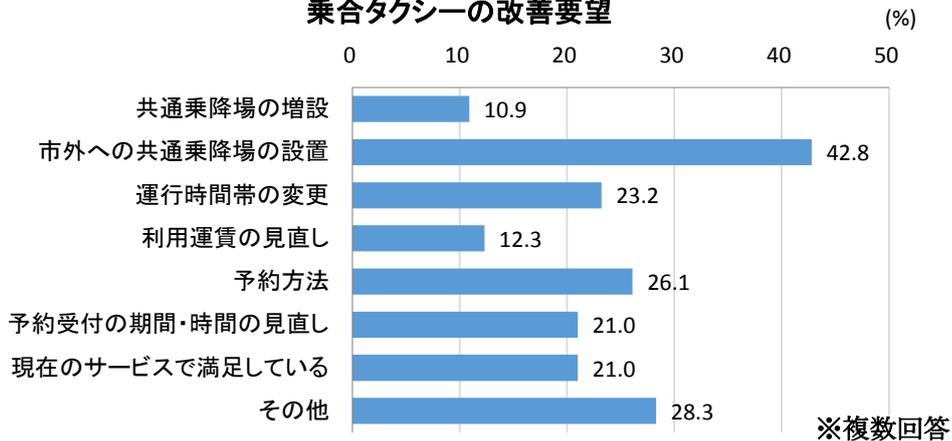
(3) 乗合タクシーの運行サービスに対する満足度・改善要望

○乗合タクシー利用者からみた運行サービスに対する満足度は、全体的には高くなっているが、「運行エリア」・「運行時間帯」・「予約のしやすさ」においては満足度が低くなっている。特に「運行エリア」の満足度が最も低く、改善要望として利用者の約4割が「市外への乗降場の設置」を望んでいる。

図表2-53 乗合タクシーを利用されている方の乗合タクシーの運行サービスについて満足度



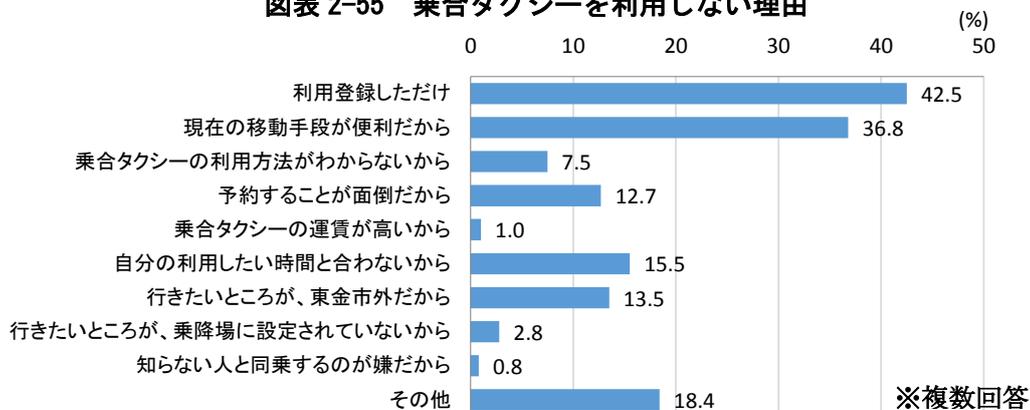
図表2-54 乗合タクシーを利用されている方の乗合タクシーの改善要望



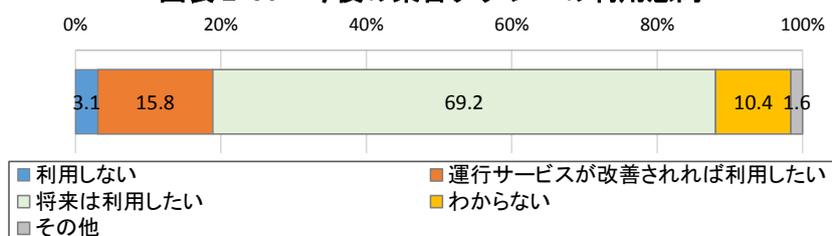
(4) 乗合タクシーを利用していない理由・今後の利用意向

- 乗合タクシーを利用していない理由として、「利用登録をただけ」が最も多く、次いで「現在の移動手段が便利だから」が多くなっている。
- 現在は乗合タクシーを利用していないが、「将来は利用したい」と回答している人が多く、改善要望として「市外への乗降場の設置」が挙げられている。

図表 2-55 乗合タクシーを利用しない理由



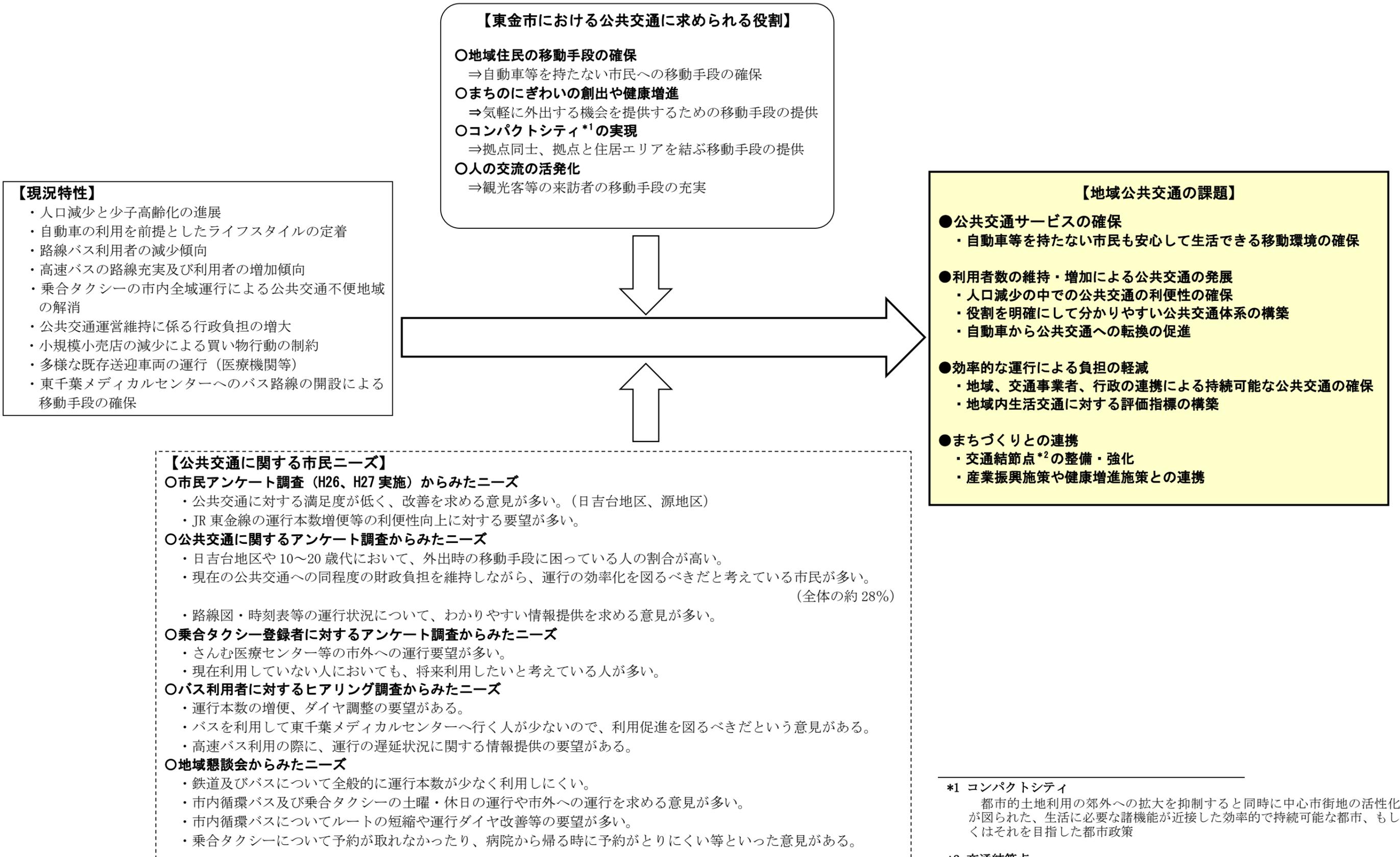
図表 2-56 今後の乗合タクシーの利用意向



図表 2-57 乗合タクシーを利用しない方の改善要望



3. 地域公共交通の課題の整理



4. 望ましい公共交通網のあり方

東金市においては、平成24年3月に策定した「東金市総合交通計画」に基づいて、鉄道駅等の乗継拠点を中心とした階層的な公共交通ネットワークに加えて、公共交通不便地域の解消等を図るため、乗合タクシーを導入し、平成26年4月からは市内全域での本格運行を開始している。

引き続き、都市・地域間交通である鉄道・高速バス及び路線バスを軸に、それらを補完する市民の移動手段として地域内生活交通である市内循環バス及び乗合タクシーを運行していくものとし、人が集まるまちをつくるために、安心して生活できる移動手段を確保し、外出の機会を増やしていくための施策を継続的に展開していくものとする。

また、近年においては、圏央道の開通により広域道路ネットワークが充実してきたことを受けて、道路網の強みを活かした施策を展開していくことが必要である。「東金市第3次総合計画第4期基本計画」や「東金市まち・ひと・しごと創生総合戦略」といった上位計画にも位置付けられている高速バスの利便性向上やパークアンドライド型バスターミナルを整備といった施策の実現を目指していく。

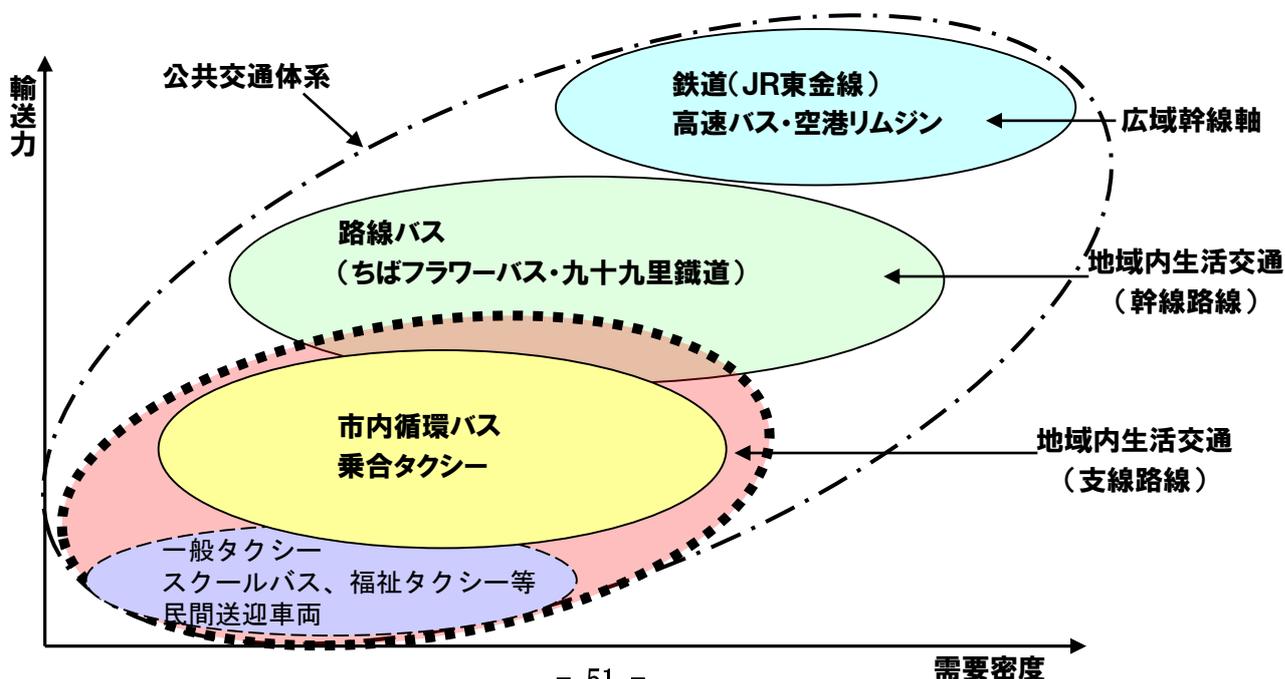
福岡地区及び豊成地区で運行している市内循環バスについては、市内循環バス推進委員会と連携して利用促進施策を強化するとともに、効率的な運行を実現するために、路線バスや乗合タクシーとの連携も含めて、明確な運行評価基準を設定していくものとする。

- 既存公共交通ネットワークの機能分担を明確にし、交通結節点として、JR東金駅・JR求名駅・JR福俵駅に加え、新たに高速バスの利便性を高める交通結節点を整備し、都市・地域間公共交通と地域内生活交通（幹線路線）である鉄道・高速バス及び路線バスとの強化を図るとともに、地域内生活交通（支線路線）である市内循環バス及び乗合タクシーの運行の効率性や利便性向上を目指す。

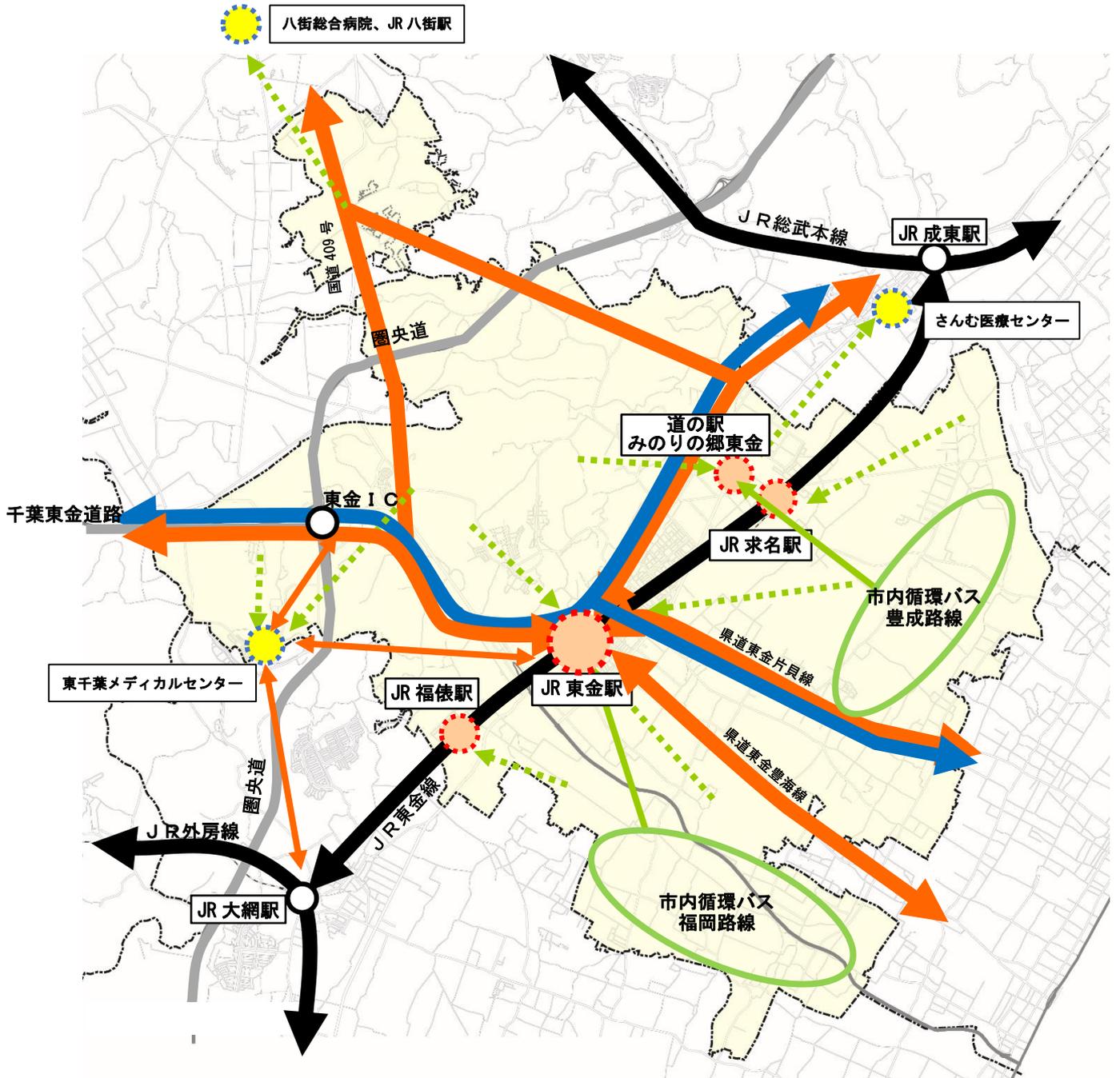
図表 4-1 公共交通システムの機能分類及び性格

機能分類		性格	対象
都市・地域間公共交通	広域幹線軸	<ul style="list-style-type: none"> 都市間の骨格を形成するために重要な役割を担う交通 通勤、通学、買い物、観光等の多様な目的に対応し、広域的な長距離需要に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道（JR 東金線） ●高速バス
	幹線路線	<ul style="list-style-type: none"> 民間バス路線のうち都市間連絡や市内幹線交通網を形成する路線 市外への通勤、通学、買い物、通院等の多様な目的に対応 	●路線バス
	支線路線	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の移動サービスを担う路線 幹線路線と接続して市域外へのニーズに対応 地域内の通勤、通学、通院、買い物、観光等の多様な目的に対応 	<ul style="list-style-type: none"> ●市内循環バス ●乗合タクシー
地域内生活交通	その他	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バス交通等（広域幹線軸、幹線路線、支線路線）を補完し、高齢者などの移動を支援 	<ul style="list-style-type: none"> ●一般タクシー ●スクールバス ●福祉タクシー ●ケアタクシー ●福祉有償運送等 ●民間送迎車両
交通結節点		<ul style="list-style-type: none"> 都市・地域間公共交通と地域内生活交通の乗継拠点で、待合空間としての機能の他に、地域の情報発信など魅力的で賑わいのある空間として機能強化を図るべき拠点 公共交通機関相互の乗継ぎに加え、自動車・自転車等との乗継拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ●JR 東金駅、JR 求名駅、JR 福俵駅 ●道路網の強みを活かした新たな交通結節点（パークアンドライド型バスターミナル）

図表 4-2 輸送力と需要密度との関係による各公共交通システムの体系的位置付け



図表 4-3 公共交通システムのネットワークイメージ



道路網の強みを活かした新たな交通結節点の整備
(パークアンドライド型バスターミナル)

- ↔ 広域幹線軸 (鉄道)
- ↔ 広域幹線軸 (高速バス)
- ↔ 地域内幹線路線 (路線バス)
- ↔ 地域内支線路線 (市内循環バス)
- ↔ 地域内支線路線 (乗合タクシー)
- 交通結節点 (鉄道駅、道の駅)
- 医療拠点等

5. 東金市における総合交通計画の基本的な方針

5-1. 基本理念

人・地域の暮らしを支え、便利で利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの構築

5-2. 基本方針

①機能・役割を明確化した地域内の公共交通ネットワークの構築

東金市の将来都市構造の骨格形成を支援し、地域の移動ニーズに合った交通サービスを提供するため、既存の公共交通の機能分担を明確にし、交通結節点として、JR 東金駅をはじめとする鉄道駅に加え、高速バス路線の利便性を高めるため道路網の強みを活かした新たな交通結節点（パークアンドライド型バスターミナル）を位置づけ、広域的な幹線軸と地域内生活交通が有機的に連携したわかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

②道路網の強みを活かした新たな交通結節点の整備とまちの活性化と連携した鉄道駅における交通結節点の強化

市民の多様な移動ニーズへの対応、観光振興、定住促進、総合戦略事業等との連携を図ることにより、安心・安全な市民の生活とにぎわいのある「とうがね」を創りあげていく必要がある。

そのため、千葉・東京方面への広域流動に対応するJR東金線及び高速バスへのアクセス性を高め、地域内生活交通や自動車等からの乗り換えが円滑にできる環境を整備する。さらに、圏央道や千葉東金道路、東金九十九里有料道路などの道路網の強みを活かしたパークアンドライド型バスターミナルを新たに整備する。

鉄道駅においては、交通機関の乗り換え空間の整備にとどまらず、乗換時に滞留する仕組みを構築し、まちの活性化と連携した交通結節点の強化を図る。

③公共交通を利用しやすくするための環境づくりの促進

減少傾向にある公共交通利用者を増加に転じさせ、より充実させるため、既存の鉄道や路線バスの利便性およびサービスの向上などを促進する。

また、公共交通マップやホームページ等を通じて、運行ダイヤや運行状況などの交通情報、観光情報などを、市民のみならず市内従業者、観光客が広く手軽に入手できるようにし、公共交通を利用しやすくする。

さらに、商業施設や観光施設との連携により、公共交通を利用するメリットを付加し、利用促進を図る。

④地域内の既存交通システムの活用による移動手段の確保

東金市内の主要な幹線道路においては、民間バス路線が運行され、市民の移動の足として利用されている。しかし、バス停まで遠い、運行本数が少ないなど市民のニーズに十分対応しきれていない面もある。

そのため、医療機関等の送迎車両を活用して、移動手段を持たない市民が安心して移動できる環境を確保するために、路線バスを補完する手段として、民間事業者の協力を検討する。

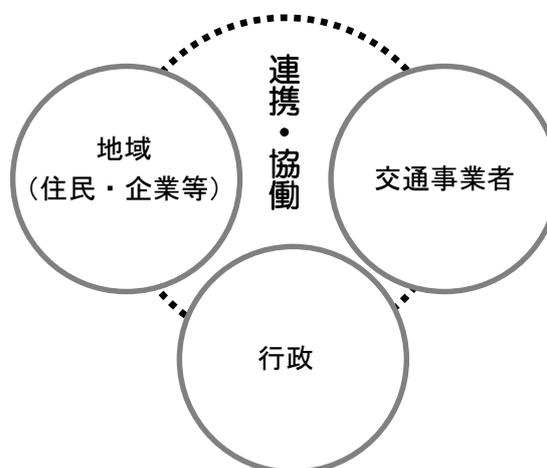
また、スクールバスにおいては、通学時間以外の空き時間を活用して、路線バスや乗合タクシーを補完するシステムとしての運行の可能性等について、教育委員会と連携して検討する。

⑤地域（住民・企業等）・交通事業者・行政との連携・協働による持続可能な公共交通を支える仕組みの構築

東金市の財政負担に限界がある中で、持続可能で利便性の高い公共交通の維持・確保を図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、市民が自ら地域内生活交通の維持・存続に対して責務を負う「協働」の意識が必要である。

そのためには、市民が地域の公共交通について、「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って一体的に関わっていく必要がある。

公共交通の確保のため、魅力ある、使いやすいものとしていくために、観光協会、商工団体、市民など多様な主体との連携・協働を図りながら、持続可能な仕組みを構築する。

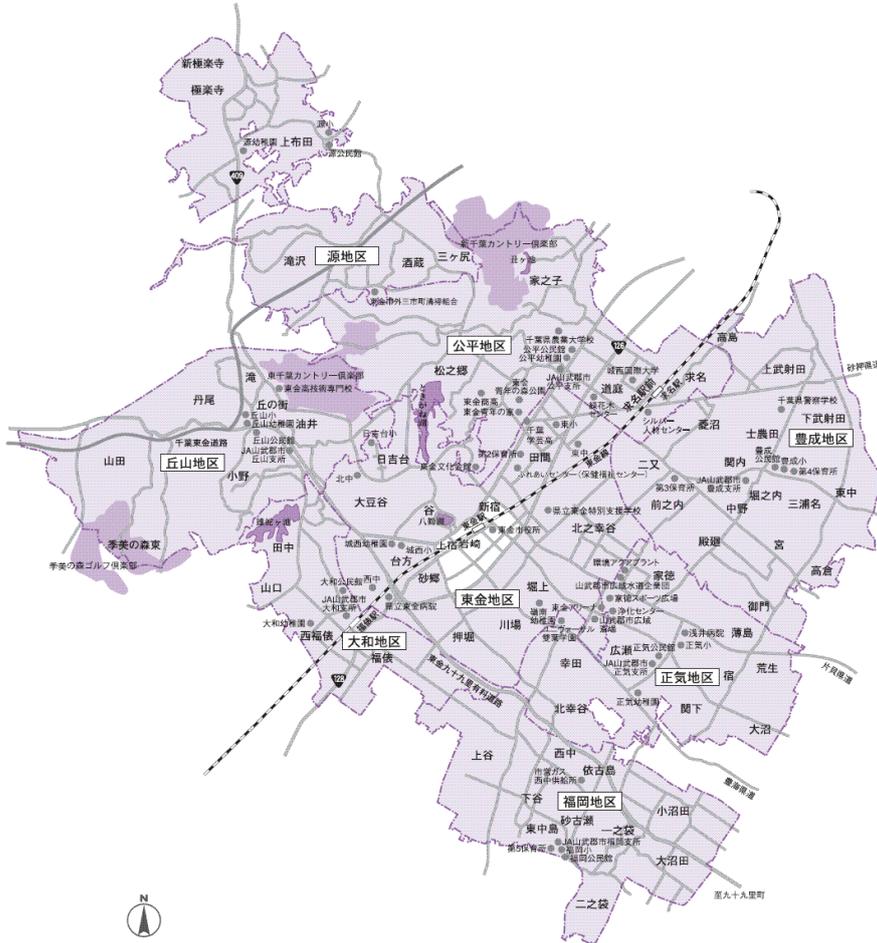


5-3. 計画の区域及び計画期間

(1) 計画の区域

計画対象地域は、千葉県東金市全域とする。

図表 5-1 計画対象地域



(2) 計画期間

平成 28 年度から平成 32 年度の 5 年間とする。

6. 計画の目標

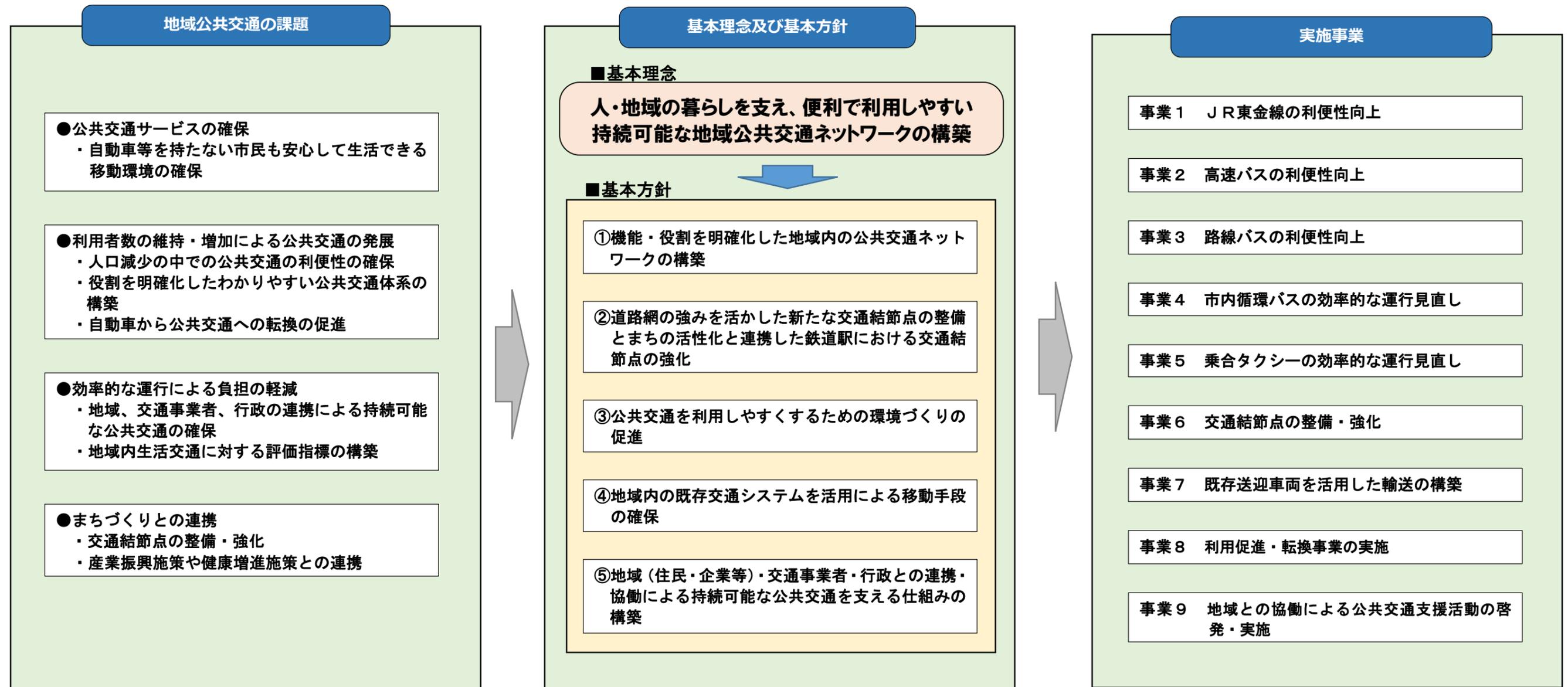
地域公共交通の目標は、基本方針それぞれについて、目標の達成状況を明確化するための目安となる指標と目標値を設定する。

図表 6-1 評価指標の目標値

基本方針	評価指標	指標の定義	現況値	目標値 (平成 32 年度)
全般	公共交通サービスへの満足度	市民アンケートにおいて満足であると回答された方の割合	38.4% (平成 27 年度)	増加
① ③ ④	移動環境の確保	市民アンケートにおいて外出時の移動手段に困っていると回答された方の割合	22.4% (平成 27 年度)	減少
② ③ ⑤	まちづくりとの連携	商業施設や観光施設等と連携した利用促進の取組みの件数	—	年 1 件以上
⑤	市民ニーズの把握	地域懇談会・シンポジウム・アンケート等の実施の回数	—	年 1 回以上
全般	利用者数 行政負担率	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道の利用者数 ・ 高速バスの利用者数 ・ 路線バスの利用者数 ・ 一般タクシーの利用者数 ・ 市内循環バス（福岡路線）の利用者数 ・ 市内循環バス（豊成路線）の利用者数 ・ 乗合タクシーの利用者数 	<ul style="list-style-type: none"> 100 100 100 100 100 100 100 	<ul style="list-style-type: none"> 100 増加 100 100 120 120 120
		※平成 26 年度利用者数を 100 とする		
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内循環バス（福岡路線）の行政負担率 ・ 市内循環バス（豊成路線）の行政負担率 ・ 乗合タクシーの行政負担率 	<ul style="list-style-type: none"> 77.4% (80.2%) 82.6% (85.1%) 60.18% (—) 	<ul style="list-style-type: none"> 65.0%以下 74.7%以下 減少
		※（ ）内は車両償却費を含めた補正值		

7. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

(全体図)



●目標を達成するための実施事業

目標を達成するための実施事業は、以下のとおりである。

次年度以降、実施事業については、「地域公共交通再編実施計画」を検討し、関係機関及び地域住民の連携・協働のもと、実現していくものとする。

【事業1】JR東金線の利便性向上	
概要	<p>東金市の広域基幹軸の機能を果たす JR 東金線は、市民の移動手段として重要な役割を果たしている。</p> <p>そのため、利用しやすい運行サービスの実現を目指して鉄道事業者への要望を継続する。</p> <p>また、鉄道を利用しやすくするため、JR 東金駅・JR 求名駅・JR 福俵駅におけるバリアフリー化（JR 東金駅及び JR 求名駅の橋上化、JR 福俵駅の老朽化による施設改良に合わせたスロープの設置等）について鉄道事業者への要望を継続する。</p> <p>○運行サービスの向上 （運行時間帯の拡大、東京・千葉方面との直通を含め運行本数増便、複線化）</p> <p>○JR 東金駅及び JR 求名駅・JR 福俵駅における駅舎のバリアフリー化</p>
実施主体	東金市、鉄道事業者
実施スケジュール	平成 28 年度～平成 32 年度 鉄道事業者への継続要望

JR 東金駅及び JR 求名駅の現状

【JR 東金駅】



【JR 求名駅】



【事業2】高速バスの利便性向上	
概要	<p>東京・千葉方面等への交通手段として、より利便性を高めるため、速達性の確保や運行本数の増便等を行う。</p> <p>また、利用ニーズの高い路線の増便・新たな方面への路線の運行等について高速バス運行事業者に要望し、実現を目指す。</p> <p>さらに、運行の遅延情報を提供する情報案内システムを導入する。</p> <p>○運行サービスの向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行本数の増便 ・新たな方面への路線運行 <p>○バスロケーションシステム*による運行情報の提供</p>
実施主体	東金市、高速バス運行事業者
実施スケジュール	<p>○運行サービスの向上</p> <p>平成 28 年度～平成 30 年度 高速バス運行事業者と検討・協議</p> <p>平成 31 年度以降 順次実施</p> <p>○バスロケーションシステムによる運行情報の提供</p> <p>平成 28 年度 高速バス運行事業者と検討・協議</p> <p>平成 29 年度以降 実施</p>

【事業3】路線バスの利便性向上	
概要	<p>東金市内の日常生活の移動を支える地域内交通の幹線となる路線バスを維持するため、路線バス事業者と調整し、利用者にとって利用しやすい運行サービスの提供を行う。</p> <p>さらに、高齢者等に配慮し、低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス）の導入を促進する。</p> <p>○運行サービスの向上（運行本数増便、鉄道とのダイヤ調整 等）</p> <p>○低床バスの導入促進</p>
実施主体	東金市、路線バス運行事業者
実施スケジュール	<p>○運行サービスの向上</p> <p>平成 28 年度～平成 32 年度 路線バス運行事業者と検討・協議・順次実施</p> <p>○バス車両のバリアフリー化</p> <p>平成 28 年度～平成 32 年度 順次実施</p>

* バスロケーションシステム

無線通信などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの接近や到着予測時刻情報を、バス停留所や携帯電話、インターネットにおいて情報提供をしたり、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム

【事業4】市内循環バスの効率的な運行見直し	
概要	<p>福岡地区及び豊成地区においては、市が運行する市内循環バス及び乗合タクシーが運行されていることから、両者を効率的に運行する観点から、明確な運行評価基準を設定し、ルート・ダイヤ等の運行計画の見直しを実施する。</p> <p>さらに、車両の更新に合わせて、車両購入の考え方を検討する。</p> <p>○運行評価基準の設定 ○市内循環バスの効率的な運行計画の見直し (ルート、ダイヤ、車両更新の検討等)</p>
実施主体	東金市、市内循環バス運行事業者、地域住民
実施スケジュール	<p>○運行評価基準の設定 平成 28 年度 基準の検討・調整</p> <p>○市内循環バスの効率的な運行計画の見直し(ルート、ダイヤ等) 平成 28 年度～平成 29 年度 運行計画の検討・協議 平成 30 年度以降 実施(必要に応じ見直し)</p>

【事業5】乗合タクシーの効率的な運行見直し	
概要	<p>乗合タクシーの利用促進と利便性を高めながら、以下の観点等から運行形態を見直し、効率的な運行を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●要望が多いさんむ医療センター等の市外における乗降場のあり方 ●乗合率の向上 ……複数人利用による割引等の導入など <p>○乗合タクシーの運行形態の見直し(市外の乗降場、乗合率の向上)</p>
実施主体	東金市、乗合タクシー運行事業者、地域住民
実施スケジュール	<p>平成 28 年度～平成 29 年度 運行形態の検討・協議 平成 30 年度以降 実施(必要に応じ見直し)</p>

【事業6】交通結節点の整備・強化

概要	<p>外房地域の活性化を図り、高速バスをはじめとする交通結節点として、パークアンドライド型バスターミナルを新たに整備する。</p> <p>また、JR東金駅においては、鉄道・高速バス等への乗り換え利便性を高めるため、駅周辺の商業施設の駐車場を活用したパークアンドライドを検討する。</p> <p>○新たなパークアンドライド型バスターミナルの整備 ○JR 東金駅における商業施設と連携したパークアンドライド</p>								
実施主体	東金市、バス運行事業者、商業事業者								
実施スケジュール	<p>○新たなバスターミナルの整備</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 28 年度～平成 30 年度</td> <td>計画の検討・協議</td> </tr> <tr> <td>平成 31 年度以降</td> <td>順次実施</td> </tr> </table> <p>○JR 東金駅における商業施設と連携したパークアンドライド</p> <table border="0"> <tr> <td>平成 28 年度～平成 30 年度</td> <td>関係者と検討・協議</td> </tr> <tr> <td>平成 31 年度以降</td> <td>順次実施</td> </tr> </table>	平成 28 年度～平成 30 年度	計画の検討・協議	平成 31 年度以降	順次実施	平成 28 年度～平成 30 年度	関係者と検討・協議	平成 31 年度以降	順次実施
平成 28 年度～平成 30 年度	計画の検討・協議								
平成 31 年度以降	順次実施								
平成 28 年度～平成 30 年度	関係者と検討・協議								
平成 31 年度以降	順次実施								

【高速バスターミナルの事例：君津バスターミナル】

- ・高速バス以外に、路線バス・コミュニティバスの乗降場及びパークアンドライド駐車場を整備し、高速バスとの乗り継ぎ利便性を確保している。



【事業7】既存送迎車両を活用した輸送の構築	
概要	市内を運行している送迎車両の運行実態を把握し、送迎車両に施設利用以外の住民が混乗する仕組みを構築し、民間事業者の協力を得ながら、地域住民の移動の足を確保する。 ○事業者用の送迎車両を活用した施設利用以外の地域住民の混乗
実施主体	東金市、送迎車両を運行する事業者
実施スケジュール	平成28年度 検討 平成29年度以降 関係者と協議、順次実施

【事例】大網白里市における事業者用の送迎車両を活用した施設利用以外の地域住民の混乗

・大網白里市では、高齢者の外出支援として、市が医療法人社団鎮誠会と協定を締結し、増穂地域を運行する『季美の森整形外科』の送迎バスに、事前に市に利用申請をした高齢者の方が混乗している。



【事業8】利用促進・転換事業の実施	
概要	公共交通の利用者を増加させるためには、総合的な公共交通マップの配布などの情報提供の充実を図るとともに、小中学生や高齢者等を対象にしたバスの乗り方教室の開催等、公共交通の利用啓発や潜在需要の掘り起こしのための施策を展開（毎年、企画・実施）する。 また、商業施設・観光施設等へ公共交通で移動しやすい環境を創出し、観光客等の回遊性の向上による交流の活性化を促すため、商業施設等と連携し、公共交通利用者に対する割引などのサービス等について検討を行う。 ○お試し乗車券の配布 ○園児・小中学生・高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施 ○商業施設・観光施設等との連携事業（公共交通割引チケット等の導入） ○公共交通の総合的情報等の提供 （公共交通マップ、ホームページによる情報提供 等） ○公共交通を利用した外出行動の移動モデルプログラムの提供 ○モビリティマネジメント*の実施
実施主体	東金市、交通事業者、商業・観光事業者
実施スケジュール	平成28年度～平成32年度 企画・実施 商業施設・観光施設等との連携事業については、関係者と検討・協議後、順次実施

*** モビリティマネジメント**

ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向）に自発的に変化することを促すコミュニケーションを中心とした取り組み

【事例】バスの乗り方・交通バリアフリー教室の開催

・八街市と関東運輸局千葉運輸支局が主催となり、運行に使用されている車両を用いて、バスの乗り方について説明・乗車体験するとともに、車いす利用体験、視覚障がい者疑似体験を行った交通バリアフリー教室を開催。



【事例】浜松市・遠鉄バス「お帰りきっぷ（無料乗車券）」サービス

・遠鉄バスでは、遠鉄百貨店、遠鉄ストア、イオンモール、温泉施設等と連携し、買い物金額等に応じて利用可能区間の「お帰りきっぷ（無料乗車券）」を発売している。



【事例】松本市 西部地域コミュニティバス「特典ポイントカードサービス」

・コミュニティバスを1回利用するごとに、ポイントカードに1個スタンプを押印し、一定量（15個分）たまったらところで、提携している店舗等から特典サービスが受けられる。



【事例】総合公共交通マップ（豊橋市）

The map includes several key sections:

- A 豊橋市 全体図** (Overall Map of Toyookashi): Shows the city layout with various transport lines and landmarks.
- B 豊橋市 公共交通マップ** (Public Transport Map): A smaller overview map.
- C 豊橋市 公共交通マップ** (Public Transport Map): A detailed map showing bus routes and stations.
- D バスの利用案内** (Bus Usage Guide): Provides information on bus routes, fares, and services.
- E 路面電車の利用案内** (Tram Usage Guide): Details about the Toyookashi Tramway, including routes and fares.
- F 鉄道の利用案内** (Railway Usage Guide): Information on JR and private railway lines serving the city.

電車バスの最終便 (Final Bus Times):

路線	最終便	時刻
豊橋駅前線	豊橋駅前	23:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	23:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	23:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	22:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	21:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	20:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	19:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	18:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	17:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	16:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	15:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	14:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	13:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	12:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	11:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	10:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	9:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	8:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	7:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	6:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	5:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	4:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	3:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	2:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	1:00
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:55
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:50
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:45
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:40
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:35
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:30
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:25
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:20
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:15
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:10
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:05
豊橋駅前線	豊橋駅前	0:00

【事業9】地域との協働による公共交通支援活動の啓発・実施

概要	<p>公共交通を持続可能なものにしていくためには、行政や交通事業者だけではなく、地域住民自らが公共交通を創り・守り・育てる意識を持つことが不可欠である。</p> <p>そのため、東金市における公共交通の現状についての情報発信やシンポジウムの開催等により、マイバス意識の向上や地域住民によるバス停留所の環境改善（定期的な清掃等）等、協働による仕組みづくりの構築を目指す。</p> <p>特に、福岡地区及び豊成地区においては、地域が主体となって市内循環バスの利用促進活動を実施する。</p> <p>○公共交通の運行実績等の情報発信 ○公共交通に関する勉強会・シンポジウム及び地域懇談会等の実施 ○地域ぐるみによる仕組みづくり</p>
実施主体	東金市、交通事業者、地域住民
実施スケジュール	平成 28 年度～平成 32 年度 継続実施

【事例】埼玉県日高市における公共交通の勉強会

- ・60 歳以上の方を対象とする「ゆうゆうカレッジ」の1つのテーマとして、公共交通勉強会を開催し、公共交通への理解を深めている。



図表 7-1 実施スケジュール

事業名		実施主体	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	平成 31年度	平成 32年度
①JR 東金線の利便性向上		東金市 鉄道事業者	●——— 継続要望、求名駐車場事業継続 ———>				
②高速バスの 利便性向上	②-1：運行サービスの向上	東金市 高速バス運 行事業者	●——— 調整 ———>		●——— 順次整備 ———>		
	②-2：バスロケーションシ ステムによる運行情 報の提供	東金市 高速バス運 行事業者	●——— 調整 ———>		●——— 実施 ———>		
③路線バスの 利便性向上	③-1：運行サービスの向上	東金市 路線バス運 行事業者	●——— 検討・協議、順次実施 ———>				
	③-2：低床バスの導入促進	東金市 路線バス運 行事業者	●——— 順次整備 ———>				
④市内循環バ スの効率的 な運行見直 し	④-1：運行評価基準の設定	東金市 市内循環バス 運行事業者 地域住民	●——— 検討・協議 ———>		●——— 運用開始 ———>		
	④-2：市内循環バスの効率 的な運行計画の見直 し	東金市 市内循環バス 運行事業者 地域住民	●——— 検討・協議 ———>		●——— 実施（必要に応じ見直し） ———>		
⑤乗合タクシーの効率的な運行見直し		東金市 乗合タクシー 運行事業者 地域住民	●——— 検討・協議 ———>		●——— 実施（必要に応じ見直し） ———>		
⑥交通結節点 の強化	⑥-1：新たなパークアンド ライド型バスターミ ナルの整備	東金市 バス運行事 業者	●——— 検討・協議 ———>			●——— 順次整備 ———>	
	⑥-2：東金駅における商業 施設と連携したパー クアンドライド	東金市 商業事業者	●——— 検討・協議 ———>			●——— 順次整備 ———>	
⑦既存送迎車両を活用した輸送の構築		東金市 送迎車両運 行する施設 事業者	●——— 検討 ———>		●——— 順次実施 ———>		
⑧利用促進・転換事業の実施		東金市 交通事業者 商業・観光 事業者	●——— 企画・実施 ———>				
⑨地域との協働による公共交通支援活動の 啓発・実施		東金市 交通事業者 地域住民	●——— 継続実施 ———>				

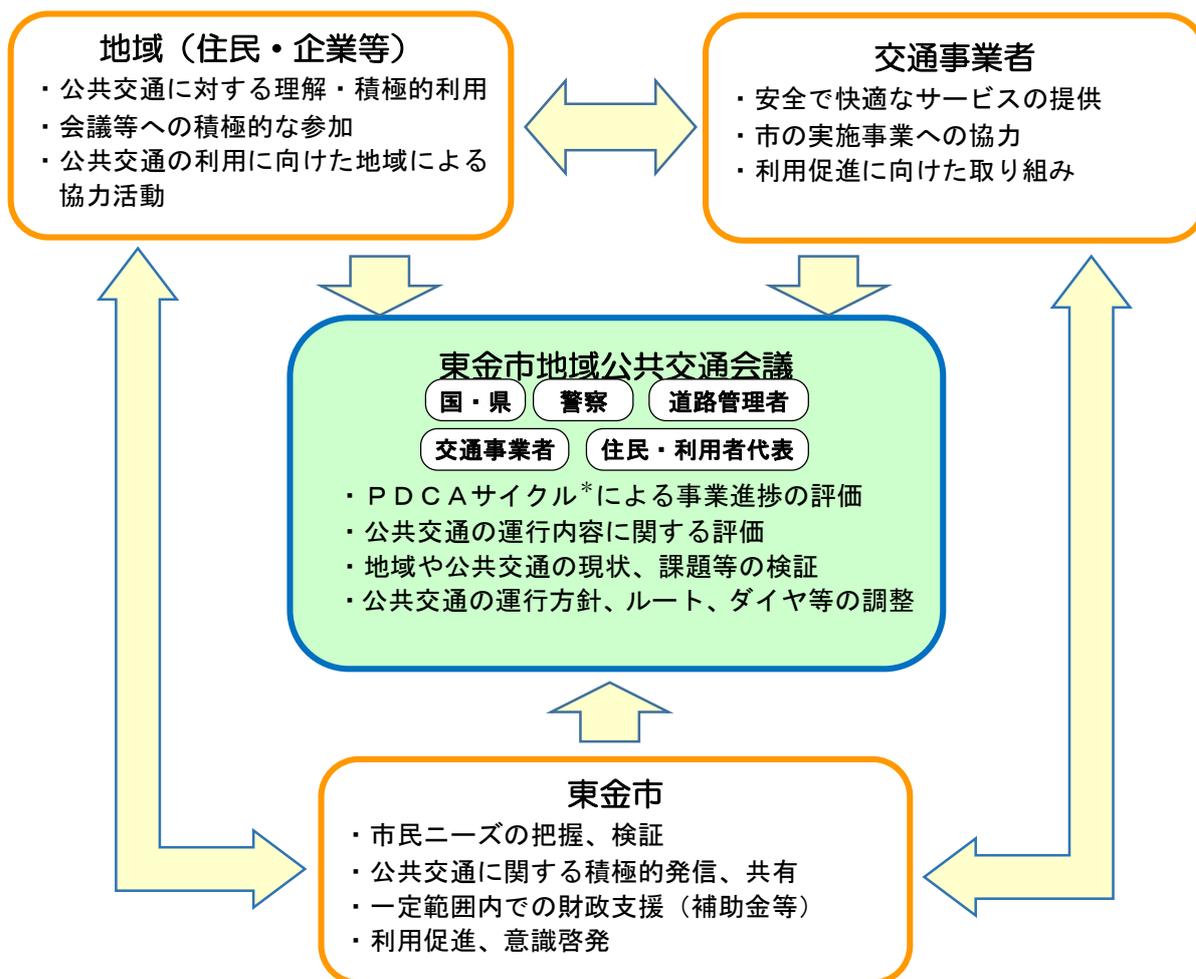
8. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の実施体制

本計画の実施にあたっては、地域（住民・企業等）・交通事業者・行政が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要不可欠である。

そのため、以下のような役割分担を行いながら、各事業に協力して取り組むための体制づくりを進める。

図表 8-1 本計画推進のための地域（住民・企業等）・交通事業者・行政による協働体制



* P D C A サイクル

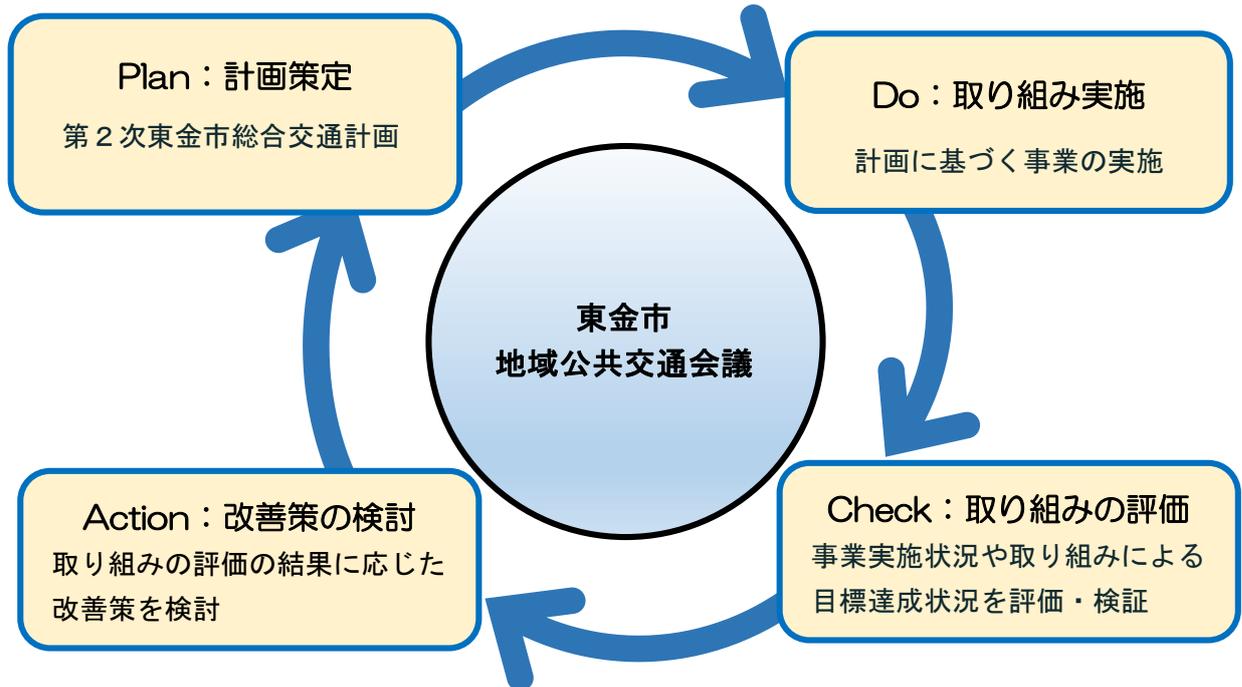
計画(Plan)を実行(Do)し、評価(Check)して改善(Action)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと

(2) PDCAサイクルの実行

「第2次東金市総合交通計画」を着実に推進するためには、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が重要なため、計画上で定めた数値目標との比較だけでなく、地域公共交通の利用状況など各実施事業の成果も把握し、適宜評価を行う。

本計画のPDCAサイクルの実行は、東金市地域公共交通会議が主体に行い、進行管理を実施する。

図表 8-2 PDCAサイクルの概念



(3) 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度（平成 32 年度）には各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び地域公共交通全体の再編の評価・検証を実施し、必要に応じて計画の見直しを行うなど次期計画の策定を検討する。

利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施する。

図表 8-3 評価スケジュール

項目		平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
評価方法	利用者数調査 ※1	●	●	●	●	●
	利用者アンケート			○		●
	市民アンケート調査 ※2			○		●
事業実施の評価		●	●	●	●	●
計画の評価						●
計画・目標値の見直し				○		☆
地域公共交通会議の開催		●	●	●	●	●

凡例 ●：実施 ○：必要に応じて実施 ☆：次期計画の検討

※1 事業者よりデータ提供

※2 市民アンケート調査では、「公共交通の満足度」について評価・検証する

参 考 资 料

(参考) 東金市地域公共交通会議設置要綱

(目的)

第1条 東金市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号）に基づく生活交通確保維持改善計画（以下「確保維持改善計画」という。）の策定に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うために設置する。

(事務所)

第2条 交通会議は、事務所を千葉県東金市東岩崎1番地1 東金市役所庁舎内に置く。

(業務)

第3条 交通会議は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項についての協議
- (2) 形成計画及び確保維持改善計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (3) 形成計画及び確保維持改善計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (4) 形成計画及び確保維持改善計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (5) 市の総合的な交通施策に関する事項についての協議
- (6) 市運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項についての協議
- (7) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要なことについての協議

(組織)

第4条 交通会議の委員は、次の各号に掲げる者により構成し、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 県職員及び市長又はその指名する職員
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表
- (4) 市民及び利用者の代表
- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表
- (6) 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
- (7) 東金警察署長又はその指名する者
- (8) その他交通会議の運営上必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 前条の委員のうち、行政機関の職員及び団体の役員が交通会議の委員となっている場合の当該委員の任期については、その職にある期間とする。

3 前項以外の委員については、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第6条 交通会議に会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、第4条に規定する委員の互選により定める。

3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときはその職務を代理する。

(会議)

第7条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が必要と認めるときに招集する。

2 会長は、会議の議長となり、議事を総理する。

3 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

4 委員は、会長が認める場合に限り、会議への出席及び議決権の行使を、当該委員と同等の資格を有する者に委任することができる。

5 交通会議の議決は出席委員の多数決をもって決する。なお、採決の結果可否同数の場合は、議長の決するところによる。

6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(関係者の出席等)

第8条 会長は、交通会議の会議において必要と認めるときは、関係者の出席を求め、その説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第9条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第10条 交通会議に提案する事項について、協議又は調整を行うため、必要に応じ交通会議に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第11条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、東金市企画政策部企画課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第13条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第14条 交通会議に監査委員を2人置く。

- 2 交通会議の監査委員は、委員の中から会長が任命する。
- 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第15条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬)

第16条 交通会議等に出席した委員等に対しては、予算の範囲内で報酬を支給することができる。

(費用弁償)

第17条 委員等が交通会議等に出席し、又は交通会議の職務のため旅行したときは、予算の範囲内で費用弁償として旅費を支給することができる。

- 2 前項の規定により支給する旅費の額は、会長が認めるものの実費額とする。

(交通会議が解散した場合の措置)

第18条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(補則)

第19条 この要綱に定めるもののほか、交通会議に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、平成20年1月15日から施行する。

(東金市市内循環バス検討委員会設置要綱の廃止)

- 2 東金市市内循環バス検討委員会設置要綱は廃止する。

附 則

この要綱は、平成20年2月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成23年5月9日から施行する。

附 則

この要綱は、平成27年11月9日から施行する。

(参考) 東金市地域公共交通会議 委員名簿 (敬称略)

設置要綱		所属・職名等		氏名	
1	県職員及び 市長又はその指名する職員	千葉県	総合企画部交通計画課企画調整班長	1	岡崎 晃士
		東金市	市民福祉部長	2	佐藤 恵三
			建設経済部長	3	今関 貞夫
			教育部長	4	錦見 佳之
2	一般乗合旅客自動車運送事業者 の代表	九十九里鐵道株式会社 代表取締役社長		5	田中 康嗣
		ちばフラワーバス株式会社 代表取締役社長		6	笹尾 充宏
3	一般乗用旅客自動車運送事業者 の代表	東金市タクシー組合 組合長		7	仲田 暁
		小川タクシー有限会社 代表取締役社長		8	小川 喜晴
4	市民及び利用者の代表	東金市社会福祉協議会 会長		9	川嶋 正明 (副会長)
		東金市区長会連合会 会長(東金地区代表)		10	三須 芳雄
		福岡地区代表		11	大塚 雅彦 (監査委員)
		豊成地区代表		12	吉井 忠志
		丘山地区代表		13	林 好昭
		源地区代表		14	座古 英司
		公平地区代表		15	小泉 正晴
		大和地区代表		16	岡本 伸一
		正気地区代表		17	矢野 政幸
		東金市議会 総務常任委員会		委員長	18
副委員長	19			坂本 賀一 (監査委員)	
5	一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転手が組織する団体の代表	九十九里鐵道バス労働組合		20	越川 一夫
6	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長 又はその指名する者	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官		21	尾崎 行雄
7	東金警察署長又はその指名する者	東金警察署 交通課長		22	千葉 勝彦
8	その他交通会議の運営上 必要と認める者	山武土木事務所 次長		23	椎名 正一
		東日本旅客鉄道株式会社 大網駅長(東金駅長)		24	大木 和也
		地方独立行政法人東金九十九里地域医療センター 事務部長		25	本吉 伸拓
		東金商工会議所	交通部会長	26	関口 隆一
			基本戦略推進委員会 委員長	27	伊藤 博幸
日本大学理工学部交通システム工学科 教授 博士(工学)		28	藤井 敬宏		

