

第3次東金市総合交通計画（骨子案）

■ I. 計画の概要

背景・目的

東金市では、平成 26 年 4 月より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るとともに、平成 27 年度に策定した「第 2 次東金市総合交通計画」に基づき、地域の公共交通の利便性向上に努めてきました。しかしながら、依然としてクルマを利用する人が大半を占め、公共交通の利用客数が低迷しており、目指す姿の実現には至っていない状況となっています。

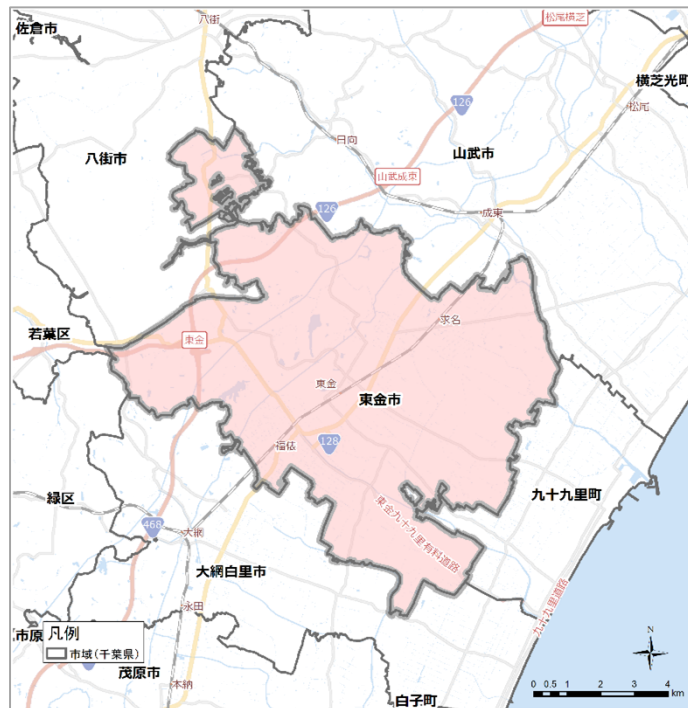
一方、本市では人口減少、少子・高齢化が進んでおり、地域公共交通の役割は、ますます重要になっています。地域公共交通を取り巻く社会情勢が変化している中、新たな技術等を活かした施策の実施や、地域内の輸送サービスも考慮に入れた持続可能な移動手段の確保を検討する必要性が高まっています。また、鉄道駅等の交通結節点や拠点を活かした都市づくり、暮らしやすさの充実、観光・集客による賑わい創出等、これからのまちづくりと連携し、本市の抱える地域公共交通の課題に計画的・効率的に対処していくことが重要です。

このような現状を踏まえ、本市の将来像を見据えながら、公共交通が果たすべき役割を整理し、市民・利用者、鉄道・路線バス・タクシーの運行事業者、行政等が一体となって取り組みを進められるよう、取り組みの方向性、考え方等を示す計画として、「第 3 次東金市総合交通計画」を策定します。

なお、本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいた「地域公共交通計画」に必要な要件を満たすものとして策定します。

《計画区域》

・東金市全域

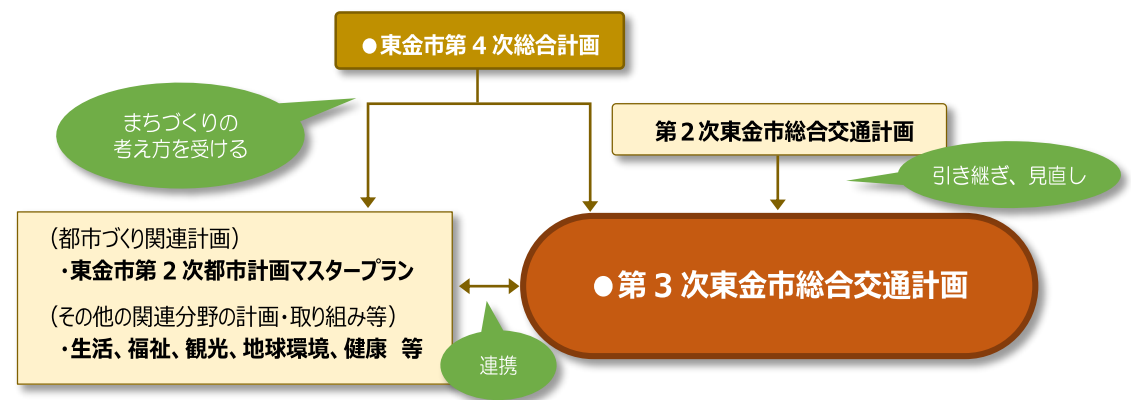


《計画期間》

・令和 4 年(2022 年)中旬[※]～令和 9 年(2027 年)中旬の 5 年間 (※10 月頃を予定)

《計画の位置づけ》

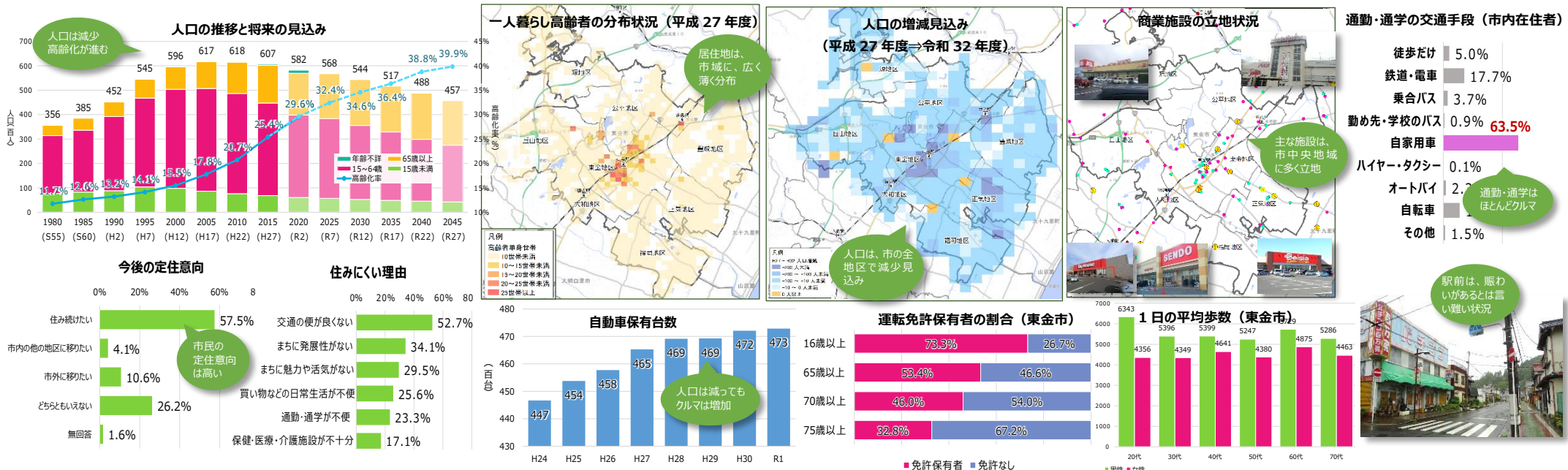
・「第 3 次東金市総合交通計画」は、本市のまちづくりの最上位計画である総合計画等の考え方を踏まえた計画であり、第 2 次東金市総合交通計画（前計画）を引き継ぐとともに、各分野の関連計画と連携を図りながら進める計画です。



■ II. 地域・公共交通の現状

地域の現状

- 本市の人口は平成27年度(2015)より減少に転じており、**今後も減少**の見通し。
- 本市の人口は**中心市街地(東金地区)**に集中しているが、**人口減少は市の全地区で進む**見通し。
- 高齢化が進展**し高齢化率は2040年には約4割になる見通し。一方、世帯数は増加しており、世帯当たりの人口が減少している状況。
一人暮らしや高齢者のみの世帯が増加し、運転免許返納が進められるなか、外出で**クルマを使えない人が増える可能性**がある。
⇒日々の移動手段としての**公共交通の役割が、ますます重要**になる。
- 人口が広く市域に分布。この状態は将来も同様。⇒鉄道やバス等で、**市域すべてをカバーすることが難しい**状況。
- 主な施設は概ね中心市街地に立地。日々の買い物先となる**地域密着型の商業施設は、中心市街地に多く立地**。通院では、**中心市街地に多くある診療所の他、市郊外部や隣接市町の病院へ、通勤・通学等では、千葉・東京方面へ出かける市民**もいる。⇒**地域内・中心市街地への移動、市外への移動手段の維持・確保**が必要。
- 市民の**定住意向は高い**が、公共交通に対しては**不満の声が多い**。⇒暮らしの手段の一つとして、**移動手段の維持・確保**が必要。
- 市民の交通手段は、**大半がクルマ**であり、**公共交通を利用する人が少ない**状況。
- クルマ中心の行動スタイル**であるため、**地球環境面、健康面、まちなかの賑わい**等の面での**悪影響**が生じる危惧もある。
- 現状でも、**自動車保有台数は増加**、**高齢者の運転免許保有率は高く**、**運転免許返納はあまり進んでいない**(70歳以上でも約半数が免許を保有)。
- 市の中心である東金地区でも、**駅前商店街は歩く人通りが少なく**、賑わいがあるとは言い難い状況。⇒**市民等の現状は、クルマ中心の行動スタイル**である。
- 観光資源はあるが上手く活用できておらず、**イベント等へ、クルマでの来訪者が多い**。



■ II. 地域・公共交通の現状

まちづくりの上位・関連計画等

- 本市のまちづくりの最上位計画である「**総合計画**」の土地利用の基本的な方向性の一つとして、「**公共交通などにより移動しやすいまちづくり**」が掲げられており、まちづくりの3つ目の柱の中の取り組みとして、「**生活に適應した公共交通網の再編**」が位置づけられている。
- 都市計画マスタープランにおいて、都市機能が集積した**中心拠点**と**市内各方面を交通ネットワークで結ぶ都市構造**が**目指されている**。市内外からクルマ、鉄道・バス等を含め、**多様な交通手段によるアクセスが便利で、誰もが快適に移動でき、回遊性の高いエリア**が**目指されている**。
- その他、福祉、健康、観光、交通安全、地球環境等、本市の**多様な分野で公共交通が貢献**できることがある。また、SDGs に貢献できる項目も多数ある。

まちづくりの最上位計画（東金市第4次総合計画より）

■ 東金市の目指す将来

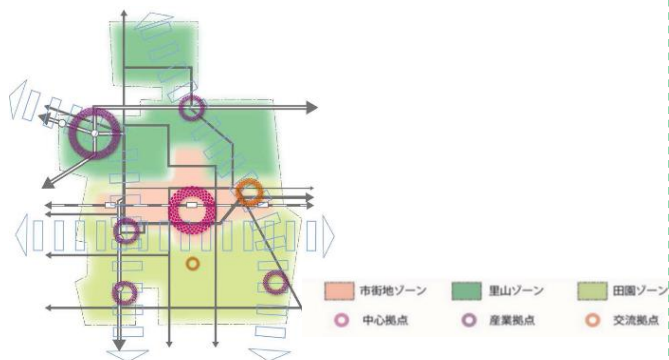
豊かな自然と伝統を守り 未来へ続く My City 東金

■ まちづくりの基本理念

- 未来へ向かいポテンシャルを最大限に活かしたまち
- 誇りと愛着を持って暮らせるまち
- 地域とともに手を携え歩むまち

■ 土地利用の基本的な方向性

- 1 ポテンシャルを活かしたまちづくり
- 2 市の中心部に都市機能の一定の集積を進めるまちづくり
- 3 住み慣れた地域に住み続けられるまちづくり
- 4 公共交通などにより移動しやすいまちづくり



まちづくりの柱1 子どもたちの今と未来を創る

まちづくりの柱2 稼ぎ・にぎわうまちを創る

まちづくりの柱3 街・道・自然が織り成す市域を創る

まちづくりの柱4 安心で健やかな暮らしを創る

まちづくりの柱5 ころ豊かなひとを創る

- (1) 豊かな自然と利便性の高い市街地の形成
JR東金駅を中心とする中心市街地については、市民が快適なサービスを継続して受けられ、かつ、中心市街地にふさわしい都市機能を集積し、にぎわいのあるまちづくりを目指します。
また、中心市街地以外の丘陵部や平野部についても、都市の活力を生み出す産業地を形成しつつ、里山・田園などの豊かな自然環境の保全を図り、自然景観と共生する計画的な土地利用を行います。
- (2) 生活に適應した公共交通網の再編
JR東金駅、福俣駅と求名駅のバリアフリー化や乗り継ぎ拠点の整備検討などの利便性向上に努めるとともに、身近な交通手段である路線バスに加え、これを補完する循環バスやデマンドタクシーなどの二次交通についても、少子高齢化などの社会状況を見極めた活用しやすい公共交通体系の整備を推進します。

主要事業

- 総合交通計画推進
- 公共交通の再編
- 市内循環バス運行路線の再編 ・路線バス、乗合タクシーの再編
- JR東金線3駅のバリアフリー化
- 交通結節点の機能強化
 - ・乗り継ぎ拠点の整備検討

将来の都市イメージ（東金市第2次都市計画マスタープランより）



参考：東金市の上位・関連計画等

（上位計画）

- 東金市総合計画
- **（関連計画等）**
- 東金市都市計画マスタープラン、都市計画区域マスタープラン
- 東金市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画
- 東金市障がい者福祉計画
- 東金市地域福祉計画地域福祉活動計画
- とうがね健康プラン 21
- 観光立県ちば推進基本計画
- 東金市交通安全計画
- 東金市環境基本計画

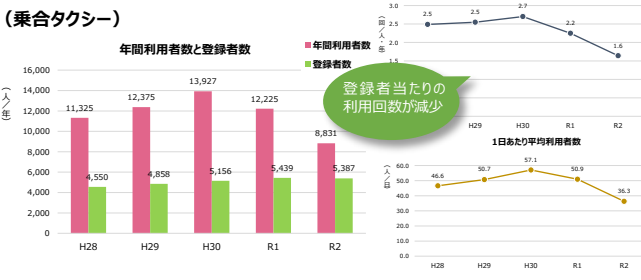
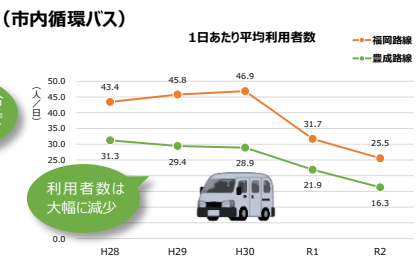
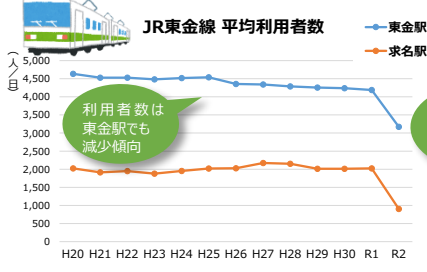
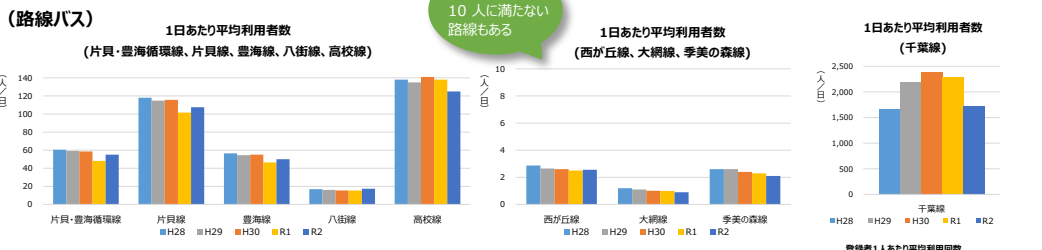
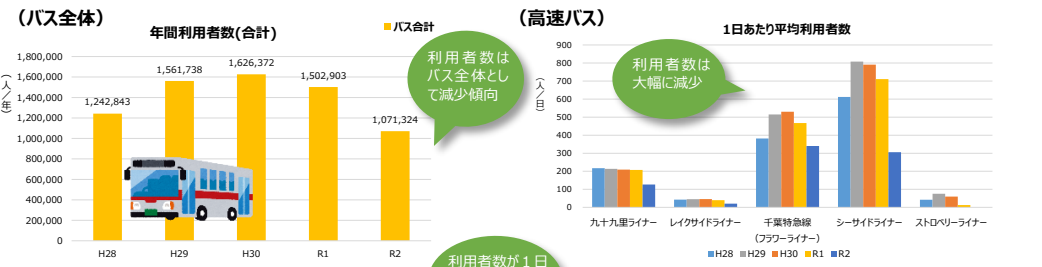
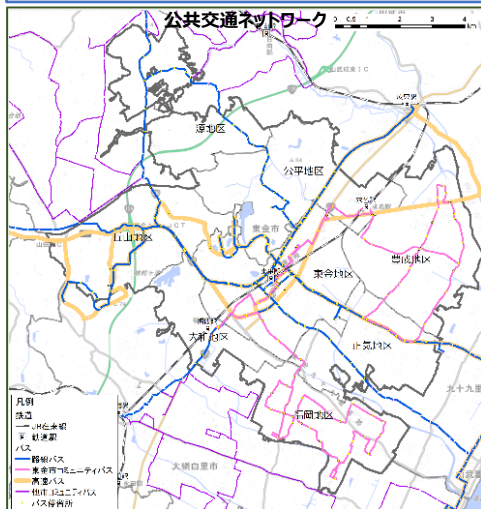
等



II. 地域・公共交通の現状

公共交通の現状

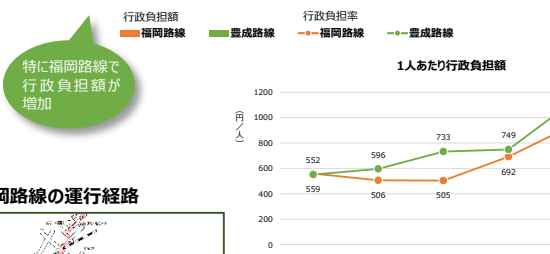
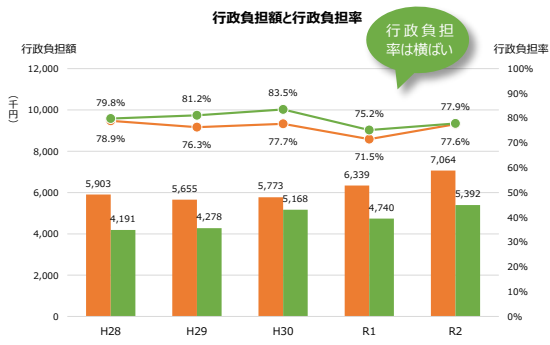
- 本市の公共交通は、主に鉄道、バス等で構成。**広域・地域間移動、中心市街地への移動、中心市街地内での移動のためのネットワークが概成。**
- 鉄道、バスでカバーしきれない箇所に対し、**市内循環バス・乗合タクシー（市全域）で補完。**
- 市内に3駅があり、主要駅は**東金駅**だが、鉄道からバスへの**乗り換えの際の案内がわかりにくい・バス停の待合環境が不十分・階段の昇降・駅前を歩く際の負担等、結節点としての機能が不十分**な面がある。通勤・通学時間帯での千葉方面へは鉄道の乗り継ぎが必要で、東金線の便数が少なく終電が早い**ため利用しない市民もいる。**
- 鉄道各駅の利用者数は1日5,000人未満。**また、近年、最も多い**東金駅でも減少傾向**、求名駅は少ない状態で横ばい。
- 路線バスの利用者数は、広域路線である千葉線を除き、1日100人程度。**利用者数が1日10人に満たない路線もある。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、高速バス・市内循環バスの利用者数は近年、大幅な減少傾向**にある。また、一部の路線バスや高速バスで運行休止がみられる状況。
- 乗合タクシーの登録者数は増加しているが、近年、利用者数は減少**しており、登録者**1人当たりの利用回数は少ない**（平均1.6回/年）。



■ II. 地域・公共交通の現状

市内循環バスの運行・利用状況（詳細）

- 市内循環バスは、中心市街地を周回するのではなく、福岡及び豊成の各地区と中心市街地をつないでいる。
- 利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり減少しているが、車体ラッピング及び車内窓枠の広告収入があり、行政負担率は横ばいとなっている。
- 福岡路線・豊成路線ともに1日に5便運行。1便当たりの利用者数は便によって差があり（利用者数が最も少ない便の利用者数は、最も多い便と比較して1割程度）、非効率となっている可能性がある。
- バス停ごとの乗降人数をみると、市街地からの乗車、主要な商業施設や市役所等での降車が多い。一方、年間を通して乗降のほとんどないバス停もあり、非効率となっている可能性がある。

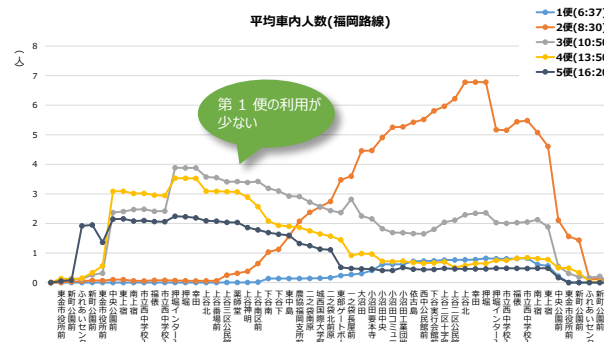


(福岡路線)

運行概要

	区間距離 (km)	運行回数 (回/年)	年間利用者数 (人/年)	1便当たり利用者数 (人/便)	1km当たり利用者数 (人/km)
1便(6:37)	24.5	293	248	0.8	0.03
2便(8:30)	37.8	293	2215	7.6	0.20
3便(10:50)	37.8	293	2247	7.7	0.20
4便(13:50)	37.8	293	1655	5.6	0.15
5便(16:20)	34.8	293	1119	3.8	0.11
合計	172.7	1465	7484	5.1	0.15

平均車内人数(福岡路線)

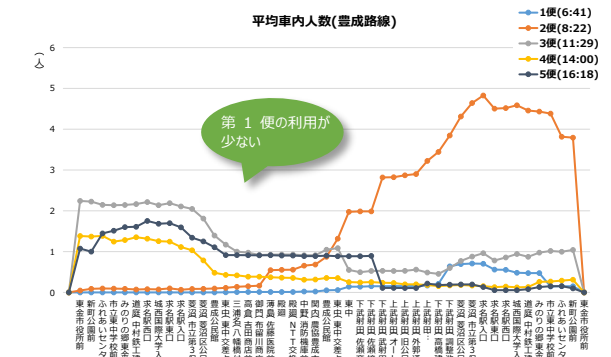


(豊成路線)

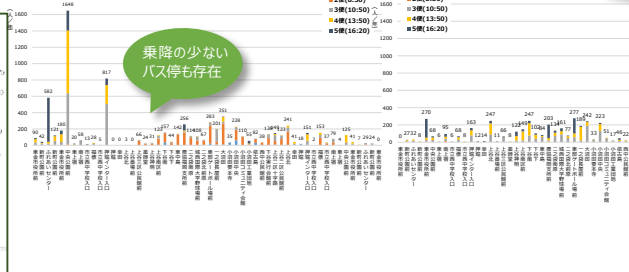
運行概要

	区間距離 (km)	運行回数 (回/年)	年間利用者数 (人/年)	1便当たり利用者数 (人/便)	1km当たり利用者数 (人/km)
1便(6:41)	27.8	293	213	0.7	0.03
2便(8:22)	34.7	293	1830	6.2	0.18
3便(11:29)	34.7	293	1286	4.4	0.13
4便(14:00)	34.7	293	666	2.3	0.07
5便(16:18)	34.7	293	780	2.7	0.08
合計	166.6	1465	4775	3.3	0.10

平均車内人数(豊成路線)

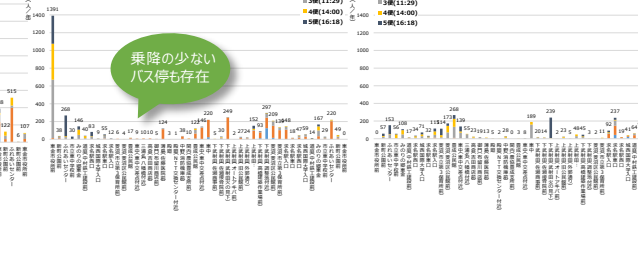


乗車人数(福岡路線)

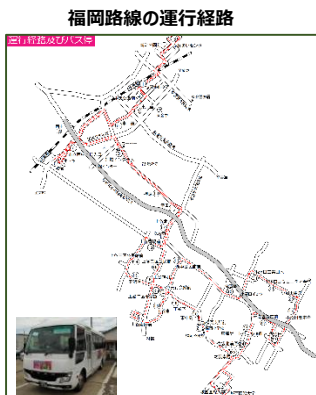


主に駅前、商業施設や市役所で降車

乗車人数(豊成路線)



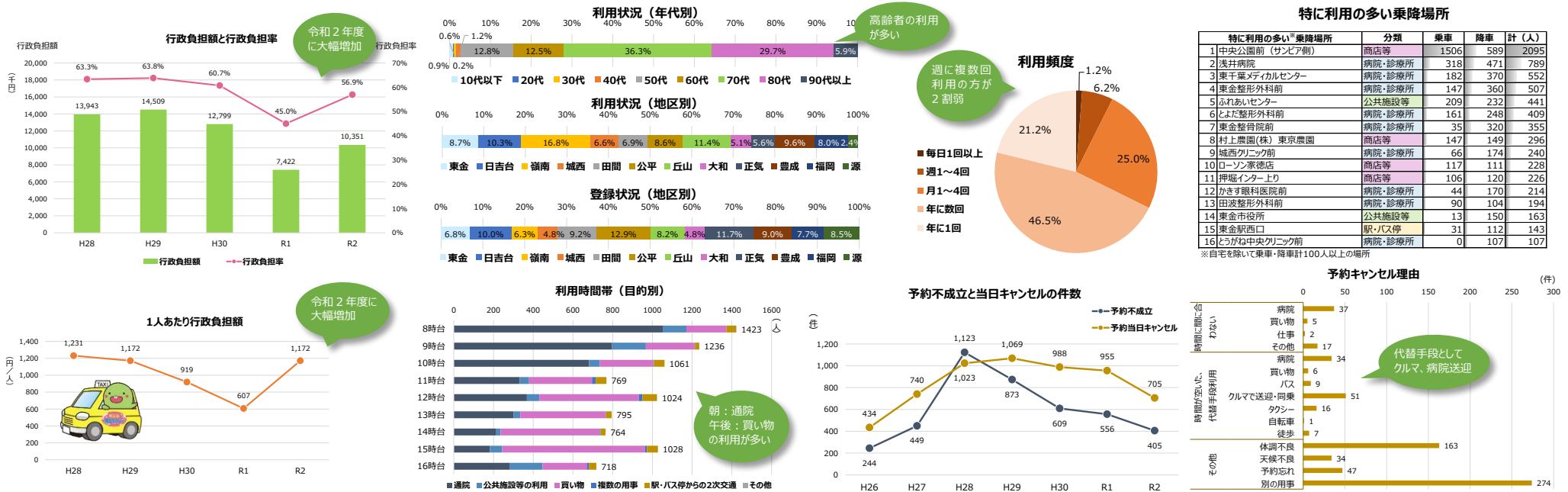
主に市役所で降車



■ II. 地域・公共交通の現状

乗合タクシーの運行・利用状況（詳細）

- 乗合タクシーは、東金市民であれば**利用登録の制限等はなく、市全域をカバー**。新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、運行便数は減少傾向。**乗り合いの便が少なく、効率的な運行が難しくなっている状況**。
- 行政負担額・負担率ともに減少傾向であったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、令和2年度は増加(行政負担額は約1,000万円、**行政負担率は56.9%**)。また、令和2年度、**利用者1人当たりの行政負担額は大幅に増加**。
- 市内全域をカバーする形で運行しているものの、利用者が少ない地区もある**（利用者が偏っている可能性）**。
- 利用者は70代以上が多く、特に**70代が30%以上**を占めている。
- 利用頻度は、**年に数回の人**が最も多い。一方、**週に1回以上利用している人は1割弱**おり、毎日、利用している人もいる。**（利用者が偏っている可能性）**
- 利用時間帯は、8時台が最も多く、次に9時台、10時台、15時台が多い。**朝は通院目的の利用、午後は買い物目的の利用が多い**。
- 乗降場所の利用は「**中央公園前（サンピア側）**」が最も多い。
- 予約不成立**（利用希望したが予約できなかったケース）の件数は、平成28年度以降減少しているが、**年間400件程度**ある。
- 当日キャンセル**の件数は、平成29年度以降減少しているが、**年間700件程度**ある。
- 予約キャンセル時の代替手段としては「**クルマで送迎・同乗**」が最も多く、次に「**病院の送迎サービス**」が多い（…バス等が代替手段にはなっているわけではない）。

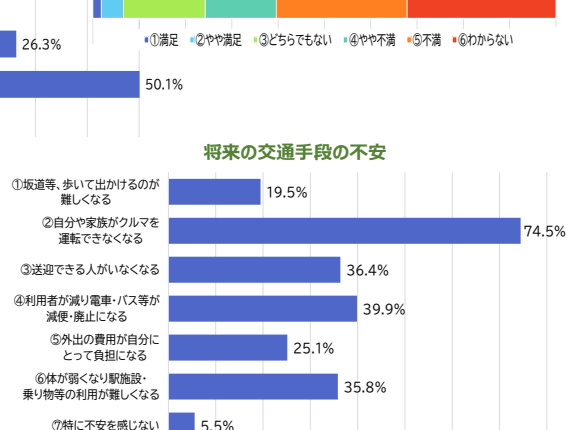
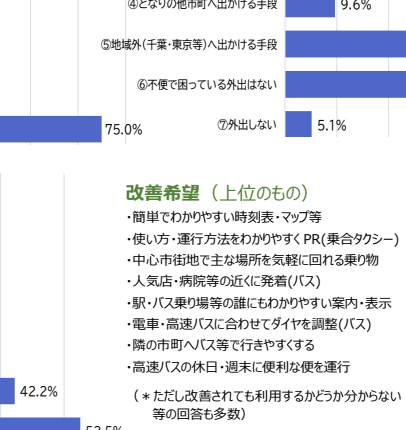
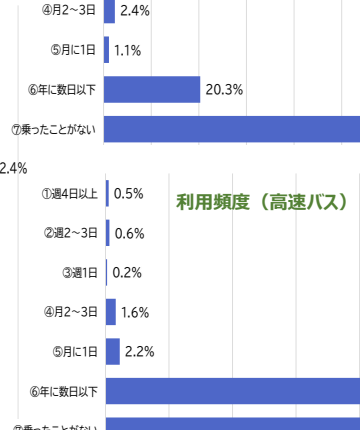
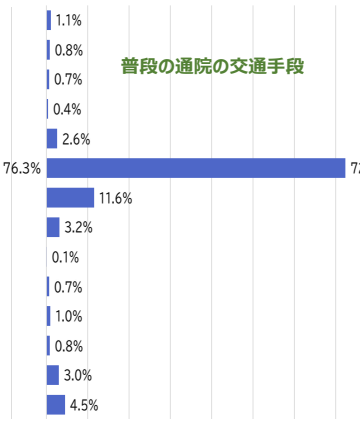
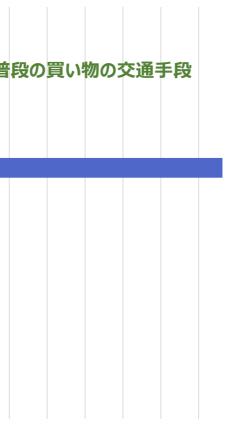
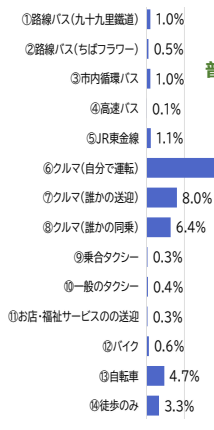
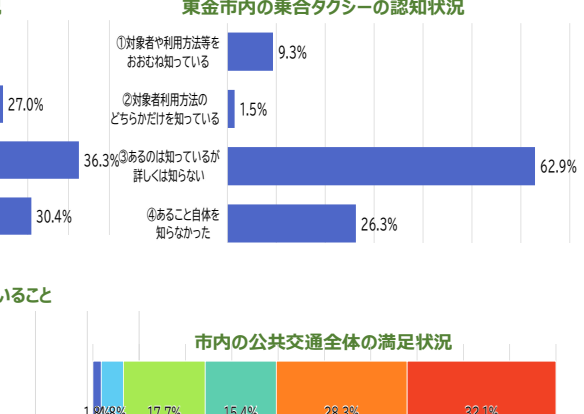
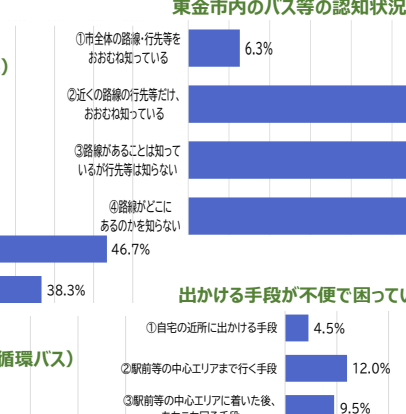
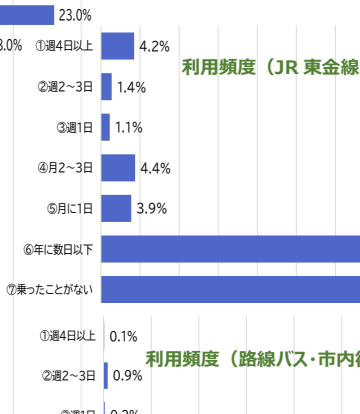
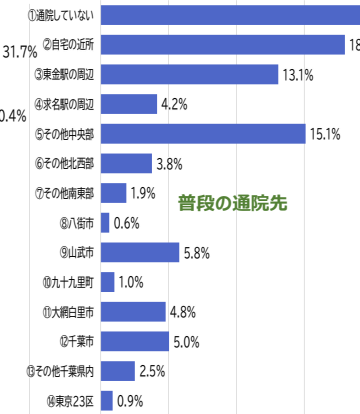
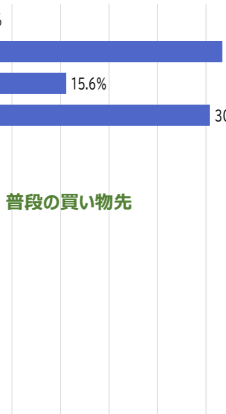
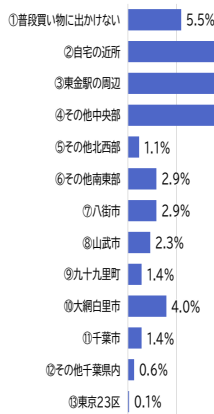


■ Ⅲ. 市民へのアンケート結果

(このアンケートは、16歳以上の市民 2500人の無作為抽出による郵送配布・回収方式で、回答者数 821(33%))

市民の外出状況・意識等

- 日常的に、**中心市街地**にある**商業施設**や**病院・診療所**に出かける市民が46%を占めている。また、山武市など**市外**に通院する人もいる。
- **クルマ（運転）**での買い物が76%、通院が72%を占めている。**公共交通**の利用は買い物で5%、通院で7%にとどまっている。徒歩利用もクルマ利用と比較して少ない。
- **公共交通**に対する満足度は、乗らないので**わからない**という人が特に多く32%を占めている。**バスや乗合タクシー**の運行状況等を認識していない市民が多く、**利用頻度**については**鉄道・高速バス**より**路線バス**の方が少ない。⇒特に**市内のバス等**が、**交通手段として定着していない状況**。
- 外出手段に困っていない人が過半数だが、**市外への交通手段**に困っている人は26%にのぼる。公共交通への改善希望は、**バスや乗合タクシー全体のわかりやすさ、中心市街地を回る手段、隣接市町への手段や高速バスの利便性、乗り継ぎダイヤ、駅・バス乗り場での案内等**が上位で何れも30%以上。
- 今は公共交通を利用しないが、**将来にクルマを運転できなくなることへの不安**がある人が75%近くを占めている。



■ IV. 今後に向けた課題、取り組みの方向性（案）

基礎調査を通じて見出された現状・問題・着眼点等

- **人口減少・高齢化が進展する見込み。今後に向け、『中心拠点に都市機能を集積したまちづくり』、『公共交通等により移動しやすいまちづくり』を目指している。**
 - ・今後見込まれる**人口減少・高齢化**を念頭に置き、地域の実情に対応した移動手段の確保が必要。また、乗り継ぎ拠点の充実や地域連携等の**まちづくり**を支えていく公共交通が求められる。
- **市全域をカバーする公共交通ネットワークの構成は概成。将来にわたり、暮らしやまちづくりを支えるため、この構成を維持・継続することが重要である。**
 - ・路線バスや市内循環バスによる市内各地域から中心市街地までの移動、乗合タクシーによる市内全域運行に加えて、市外へ移動するための**公共交通手段の構成は概成**している。今後は市民ニーズへの対応や効率化のための見直し等を行いながら、**維持・継続**することが重要である。
- **路線バス、市内循環バス・乗合タクシーの運行体制を充実させる必要がある。**
 - ・路線バスや市内循環バスにおいては**利用者が極端に少ない**路線・時間帯があり、乗合タクシーにおいては**乗合率が低い**ため、**効率化**を図り、持続可能な公共交通として維持・継続することが重要である。
- **公共交通を利用した外出が便利になるように改善する必要がある。**
 - ・**中心市街地**に集中する公共施設や商業施設、病院・診療所等を循環する公共交通のニーズや**近隣市町や千葉市・東京方面等への移動**を便利にするニーズが高い状況にあるため、公共交通ネットワークを補完する方策を検討する必要がある。
- **乗り継ぎ拠点(鉄道駅やバス停等)での案内や機能を充実させる必要がある。**
 - ・鉄道駅と駅前の路線バスなどの**乗り継ぎ等の案内をわかりやすく**する他、駅舎やバス停の**待合環境の改善**及び駅の西口と東口の往来をスムーズにする方策を検討する必要がある。
- **公共交通への市民の理解と認識を向上させる施策が必要である。**
 - ・市民による公共交通の**利用頻度は極めて低い**。利用のしづらさを感じたり、不便を感じたりする声が多い。市民及び利用者目線での**改善・工夫**が必要である。
 - ・**クルマ移動が主流**である今、SDGsの観点からも**公共交通に移行する意識の醸成**が必要である。
- **東金市への来訪・回遊、近隣市町への周遊を通じ、まちの賑わい等に貢献することが求められる。**
 - ・「にぎわいと魅力を生み出す都市」を創出するために、公共交通を利用した**来訪・回遊、周遊**を促進し、**まちの活性化**に寄与することが求められている。

⇒前計画時の公共交通ネットワークの構成は、現在まで持続されています。
ただし、前計画で課題となっていた事項が、現在でも課題となっています。

めざす姿と今後に向けた基本方針

将来に向けて、本市の公共交通は、前計画のめざす姿を引き継ぐとともに、現在の地域・公共交通の状況を踏まえ、今後、以下を基本方針とした取り組みを実施していきます。

基本理念（めざす姿）

乗り続け未来に引き継ぐ公共交通

基本方針（取り組みの方向性）

方向性① 公共交通ネットワークの見直しにより地域の
実情に対応した移動手段の維持・継続を図る

方向性② 利用者ニーズに対応し、外出の利便性を向上
させる交通手段を検討する

方向性③ 鉄道駅やバス停の利用環境を充実する

方向性④ 公共交通を守る意識を醸成し、外出スタイルの
変容を促す

方向性⑤ 「にぎわいと魅力を生み出す都市」の創出に貢
献する移動サービスや企画等を検討する

■ V. 今後の取り組み施策

方向性① 公共交通ネットワークの見直しにより地域の 実情に対応した移動手段の維持・継続を図る

取り組みメニュー 1-1 「中心市街地への効率的な移動手段の確保」

《例》

- 地域コミュニティ拠点から中心市街地までのアクセス確保の可能性を検討
- 既存送迎サービスの活用
(民間事業者の送迎車両への混乗、空き時間の活用等の可能性検討)

取り組みメニュー 1-2 「乗合タクシーの運行体系の見直し」

《例》

- 乗合タクシーの予約ルール等の見直し、利用ルールの広報を強化
(優先利用対象者の設定、予約不成立者の削減施策の検討、予約・利用ルールをわかりやすく広報)
- 乗合率の向上、乗合タクシー制度を維持するための効率的な運行を継続的に検討
(乗り合いを促進する特典、市内の誘い合わせの奨励等、予約受付・配車の仕組みの定期的な見直し)
- 高齢者及び障がい者施策との連携による利用体系の検討

取り組みメニュー 1-3 「路線バス・市内循環バスのルート・ダイヤの見直しの検討」

《例》

- 路線バス・市内循環バスの現行路線の維持のために定期的なルート・ダイヤ等の見直しや使いやすい料金の仕組みの検討
- 東金市コミュニティバス運行の基本指針に基づく評価の実施

方向性② 利用者ニーズに対応し、外出の利便性を向上 させる交通手段を検討する

取り組みメニュー 2-1 「中心市街地内の回遊性の向上」

《例》

- 中心市街地を周回するバス路線等の可能性を検討
- バス・タクシーの日常的な利用を定着させる仕組みの検討

取り組みメニュー 2-2 「だれもが気軽に外出できるサービスの提供」

《例》

- 妊婦や乳幼児を連れてくる方へのサービス等の検討
(タクシー・バス利用の優遇、乗務員による補助や見守り等)
- 高齢者に便利なサービスの検討
(高齢者のタクシー・バス利用の優遇、運転免許証返納者特典の充実、店舗・病院等との協力による荷物積み下ろしの補助等)
- 子どもが一人で安心して乗れるサービスの検討
(乗務員による見守り等)
- 電子決済サービス導入の検討

取り組みメニュー 2-3 「市外への移動の利便性向上」

《例》

- 乗合タクシーの市外乗降場の設置の検討、隣接市町間の乗入れの検討
(相互乗入れの可能性に関する市町間の意見交換等)
- 鉄道・バスの乗り継ぎダイヤの定期的な調整
- JR 東金線の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た運行本数の増便等の働きかけ)
- 高速バスの運行サービスの向上
(運行本数の増便、新たな方面への路線運行の検討)

方向性③ 鉄道駅やバス停の利用環境を充実する

取り組みメニュー 3-1 「駅・バス乗り場等の案内・待合環境の充実」

《例》

- 鉄道駅・駅前バス乗り場の案内情報のわかりやすさの向上
- 駅舎内、主要な店舗・病院内のバス案内情報の充実
(バスの到着まで施設内で待てるようにする)

取り組みメニュー 3-2 「駅・バス乗り場等の移動環境の充実」

《例》

- JR 東金駅及び JR 求名駅の東西のアクセスの利便性向上のための方策の検討
(JR 求名駅・JR 福俵駅における駅舎のバリアフリー化の働きかけ、JR 東金駅及び JR 求名駅の東西間の移動に便利なバス等のコースの検討、JR 東金駅前の歩行者動線の簡易な改良等の検討)

方向性④ 公共交通を守る意識を醸成し、外出スタイルの変容を促す

取り組みメニュー 4-1 「市内公共交通全体のわかりやすさの向上」

《例》

- 市全体の公共交通マップ、ホームページによる総合的な情報提供
(不慣れた高齢者等にもわかりやすい簡潔なマップ等)
- 種々の媒体、イベント等による市内公共交通の情報提供
- アプリ、検索ソフト等の活用を可能とする運行情報のオープンデータ化
- バスの位置情報等の提供に関する可能性を検討

取り組みメニュー 4-2 「乗合タクシーの認知度・理解度の向上」

《例》

- 種々の媒体、イベント等による乗合タクシーの利用方法の広報 PR
- 高齢者等への出前講座、お試し乗車券の配布等

取り組みメニュー 4-3 「モビリティ・マネジメントへの挑戦」

《例》

- 種々の媒体、イベント・会合等で、市民が「公共交通を考える機会」を提供することによる、過度なクルマ利用の見直しの促進、公共交通を守る意識の醸成
(市ホームページ、「広報とうがね」への公共交通利用促進のための記事の掲載、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)
- 小学生等の意識の醸成
(バスの乗り方教室、校外学習及び園外保育での市内循環バス利用奨励等)
- 市内の企業等へのエコ通勤の呼びかけ
- 市民への公共交通の運行実績等の情報発信
- 地域ぐるみによる仕組みづくり
(地域主体で移動手段を考える会合への行政による助言・支援等)

方向性⑤ 「にぎわいと魅力を生み出す都市」の創出に貢献
する移動サービスや企画等を検討する

取り組みメニュー 5-1 「公共交通と集客・観光とのソフト的な連携」

《例》

- 店舗・観光施設やイベント等と公共交通が連携した企画の検討

取り組みメニュー 5-2 「乗り継ぎ拠点利用環境の充実」

《例》

- JR 東金駅周辺における拠点（路線バスの発着・待機、待合環境等）の充実
- 千葉市・東京方面を往復する高速バス等の利用環境を充実させるための検討

■ VI. 今後の進め方

《計画の達成状況の評価》

計画を進めるにあたっては、PDCAのサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。



《目標の評価指標》（下記の候補の中から、今後選定予定）

方向性1 地域の実情に対応した移動手段の見直しにより公共交通ネットワークの維持・継続を図る

- 指標候補①：市内循環バスの利用者数の増加（実績データ）
- 指標候補②：市内循環バスの行政負担率の低減（実績データ）
- 指標候補③：市内循環バスの1便当たり乗車人員の増加（実績データ）
- 指標候補④：乗合タクシーの利用者数の増加（実績データ）
- 指標候補⑤：乗合タクシーの行政負担率の低減（実績データ）
- 指標候補⑥：乗合タクシーの1便当たり乗車人数の増加（実績データ）
- 指標候補⑦：乗合タクシーのキャンセル・予約不成立件数/運行回数比率の低減（実績データ）

方向性2 利用者ニーズを補完し、外出の利便性を向上させる交通手段を検討する

- 指標候補⑧：市内の公共交通全体の満足度の向上（アンケート結果）
- 指標候補⑨：外出手段に困っていない人の割合の増加（アンケート結果）
- 指標候補⑩：市内のバスの乗車経験がない人の割合の減少（アンケート）
- 指標候補⑪：市内の駅乗車人員計の維持（実績データ）
- 指標候補⑫：路線バスの利用者数の維持（実績データ）
- 指標候補⑬：高速バスの利用者数の維持（実績データ）

方向性3 乗り継ぎ拠点（鉄道駅やバス停等）の利用環境を充実する

- 再掲：市内の駅乗車人員計の維持（実績データ）*
- 指標候補⑭：駅前バス停の路線バス利用者数の維持（実績データ）
- 再掲：高速バスの利用者数の維持（実績データ）*

方向性4 公共交通を守る意識を醸成し、外出スタイルの変容を促す

- 指標候補⑮：市内のバス等の認知度の向上（アンケート）
- 指標候補⑯：乗合タクシーの認知度の向上（アンケート）
- 再掲：市内のバスの乗車経験がない人の割合の減少（アンケート）*
- 指標候補⑰：通勤・通学でのクルマ利用者の割合の低減（国勢調査）
- 指標候補⑱：モビリティ・マネジメントの取り組み件数の増加（実績データ）

方向性5 「にぎわいと魅力を生み出す都市」の創出に貢献する移動サービスや企画等を検討する

- 指標候補⑲：中心駅（東金駅）の乗車人員の増加
- 指標候補⑳：中心駅（東金駅）付近バス停の利用客数の増加
- 指標候補㉑：公共交通と集客・観光が連携した企画・臨時バス等の取り組み件数の増加

《SDGsへの貢献について》

本計画の取り組みの方向性は、まちづくりの面だけでなく、健康と福祉、エネルギー、経済の活性化、自然環境等、多くの面で、SDGsの考え方に合致しています。

本計画が目指す姿を実現することによって、SDGs達成に貢献できるよう、本計画の取り組みを推進していきます。



《進捗管理》

計画の進捗確認や結果の評価・検証を、「東金市地域公共交通会議」において行うこととします。

《今後の取り組みのスケジュール》

取り組みごとに、実施主体について調整・決定した上で、令和4年度以降の5年間で、細目のメニューの可否・要否及び具体的な実施方法の検討を行い、取り組みを実施します。必要に応じて、試行実施、実証運行を踏まえながら取り組み、状況によっては、計画の見直しも適宜行っていきます。

取り組みの進捗状況は適宜確認し、令和9年度に目標の達成状況の検証を行います。（スケジュールは、今後調整）