

今後の地域公共交通のあり方について

- これまでの会議において本市の「人口推移」等を踏まえ、また他地域での公共交通施策の実施事例を参考に今後、望まれる東金市の地域公共交通のあり方について検討を行ってまいりました。
今回はまとめとして、地域公共交通をまちづくりの視点からどのように再編していくことが望ましいかという基本的な考え方を整理します。

望まれる地域公共交通のあり方（案）

1. 目標 地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、更には市民の健康、福祉、教育、環境等、様々な分野で大きな効果をもたらします。よって地域公共交通に求められる必要な役割を果たしていきます。

《求められる役割》

- (1) **地域住民の移動手段の確保**

運転のできない高齢者、障害者、交通不便地域に居住されている方の交通手段の確保

- (2) **まちのにぎわいの創出や健康増進**

外出機会の増加によるまちのにぎわいの創出や健康増進

- (3) **コンパクトシティの実現**

諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と住居エリアを結ぶ交通手段の提供

- (4) **人の交流の活発化**

観光客等の来訪者の移動手段の向上により人の交流を活発化

2. 効果

現在、東金市に居住している人が、もっと暮らしやすくなり、当市を訪れた人が住みたくなるまちづくりにつながる。



“定住人口と交流人口の増加”に寄与

3. 今後、必要な取組み

現行の「東金市総合交通計画」は地域公共交通の改善・整備の施策として、地域内生活交通の新たな交通手段であるデマンド型乗合タクシーの整備に主眼を置いた内容となっていました。今後は前述の目標に掲げた地域公共交通に求められる役割を果たすため、利用者ニーズを把握し、民間交通事業者の能力を活用しながら行政がその補完を行うという基本的な方針のもと、持続可能な公共交通ネットワークの再編について協議を行います。

『地域公共交通網形成計画』の策定

※地域公共交通網形成計画・・・資料4

4. 公共交通整備（改善）事項 ～ 交通手段別【市営】

(1) デマンド型乗合タクシー

平成26年4月より市内全域運行を開始し、2月末時点で11ヶ月が経過した。実績として直近である平成27年2月の1日あたりの利用者数は約**41人**という結果であり、これを今後の利用者の推移を想定する上での指標にした場合、市民への浸透、更なる高齢化が進んだ場合においても、**50人～70人程度で推移することが予想される**。

※今後、改善が必要な事項・検討課題

- ・サービス水準の向上⇒当日1時間前予約の実施、休日運行の検討
- ・事業費の行政負担割合の改善⇒持続可能な地域公共交通 目標：50%台
- ・東千葉MC等シャトル便の検討⇒乗合効率の高い定時定路線型
- ・市域外運行の実施⇒隣接市町との相互乗入れによる利便性拡大

(2) 市内循環バス（福岡路線・豊成路線）

デマンド型乗合タクシーの市内全域運行による市内循環バスの利用状況の推移を考察した結果、“バス停から遠い方”“目的地が運行ルート上に無い方”“バス車両の乗降が困難な方”がデマンド型乗合タクシーを利用され、従来から市内循環バスを利用されている方は継続して利用されているというすみ分けがされている状況がうかがえたため、運行を継続することになった。

※今後、改善が必要な事項・検討課題

- ・運行ルート of 検討（運行時間の短縮）⇒利便性と効率性の兼ね合い
- ・事業費の行政負担割合の改善⇒利用運賃の見直し等 目標：50%台

(3) スクールバス

少子化の影響により、園児・児童・生徒数が減少しており、この状況は、益々進行する状況にある。今後、統廃合の際には、スクールバスの需用がさらに予想される。スクールバスのあり方については、教育委員会の考え方を踏まえ本会議で審議を行う。

(4) ケアタクシー・福祉タクシー・(福祉有償運送)

高齢化の影響により、ケアタクシーの需用増加が見込まれ、障害者の社会参加の機会が増加していることから福祉タクシーの利用の増加も見込まれている。更にこれらを補完する福祉有償運送利用者の増加も予想される。

※今後改善が必要な事項・検討課題

- ・サービス対象者の検討⇒利用状況を把握し、基準等適正であるかを検証する。
- ・デマンド型乗合タクシーとの役割分担⇒自身で乗降することが可能（付き添い人が同乗）な方はデマンド型乗合タクシーを優先的に利用する。

5. 民営公共交通手段の利用増進（JR・路線バス・高速バス）

地域内の生活交通であるデマンド型乗合タクシー、市内循環バス（福岡路線・豊成路線）及び民間の路線バスは日常生活において居住地域と中心市街地を結ぶ重要な移動手段である。一方、**都市・地域間公共交通**であるJR及び高速バスは通勤・通学等、広域的な長距離移動の需用に対応した移動手段である。

高齢化対策と定住人口・交流人口の増加のための方策を考察した場合、「**地域内生活交通**」と「**都市・地域間公共交通**」相互の更なる利便性の向上が不可欠である。

(1) 「**地域内生活交通**」と「**都市・地域間公共交通**」の乗継

改善のポイント：JR3駅（求名・東金・福俵）と国道（旧国道）等幹線道路高速バス停留所へのスムーズな乗継

(2) 「**自家用車**」と「**都市・地域間公共交通**」の乗継

改善のポイント：乗継拠点整備の検討

新たな乗継拠点の整備を検討する際に、単に利便性のみを追及した場合はJR東金駅周辺が最適だが、民間駐車場に対する配慮などの課題はある。

また、他地域の事例（資料3参照）からも道路交通アクセスの良いロケーションが選ばれるケースもある。

いずれの場合においても利用者ニーズの把握と整備の効果について、更なる検討が必要となる。