

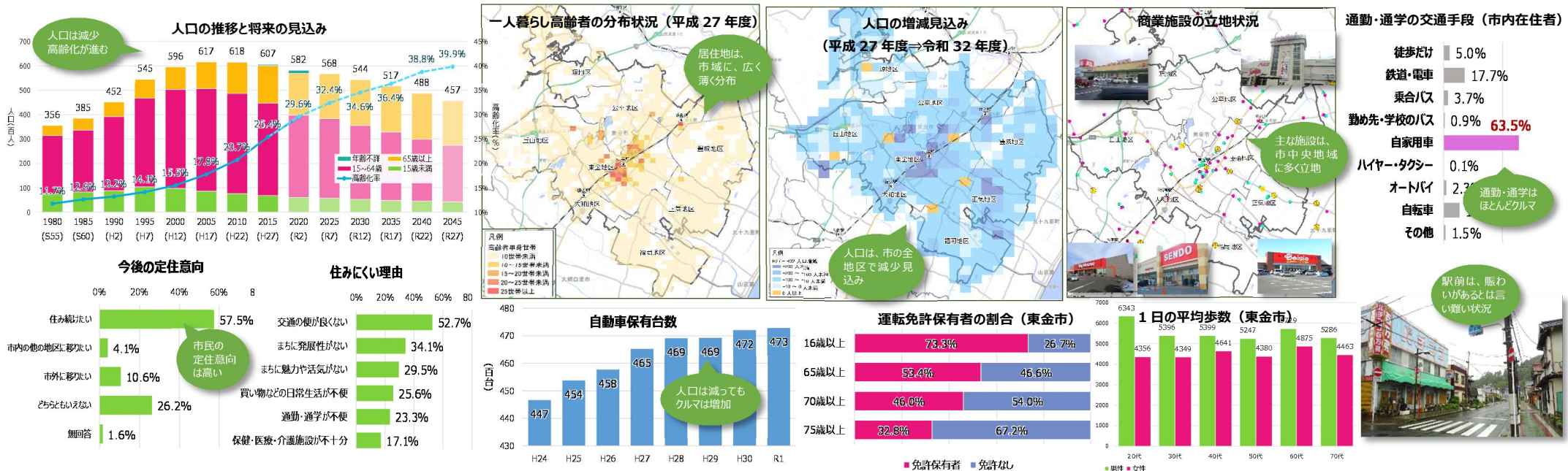
第3次東金市総合交通計画

東金市の地域・公共交通の現状について

I. 地域・公共交通の現状

地域の現状

- 東金市の人口は平成 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**クルマを使わ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り、今後の危惧もある**。
- 観光資源は多くなく、イベント等へ、クルマでの来訪者が多い**。



I. 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

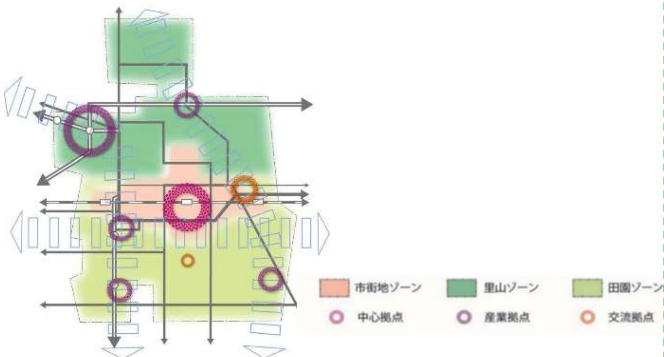
豊かな自然と伝統を守り 未来へ続く My City 東金

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



将来の都市イメージ（東金市第3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
- 東金市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン、創生総合戦略（九十九里地域広域連携）

（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
- 東金市地球温暖化対策実行計画

等



- 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 安心して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。

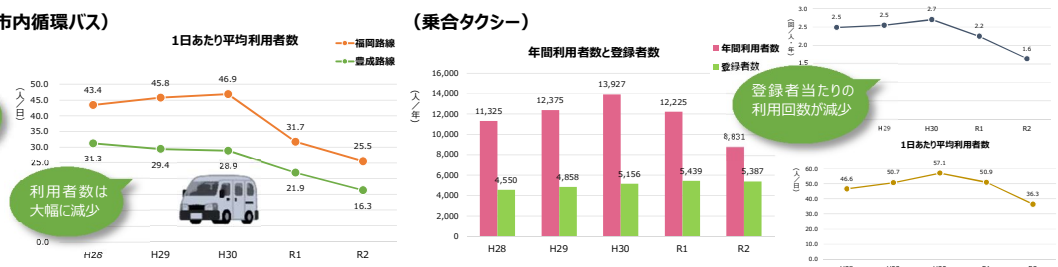
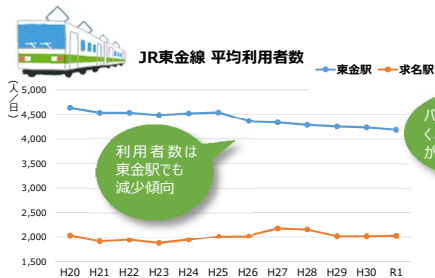
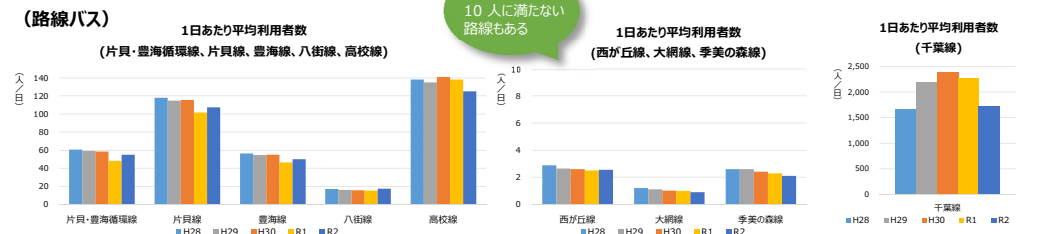
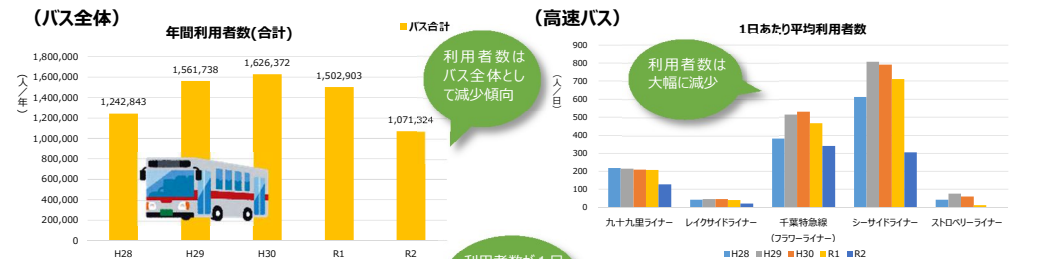
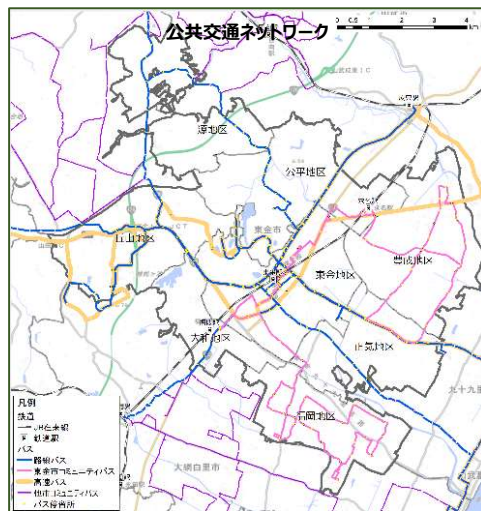
主要事業

- 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

I. 地域・公共交通の現状

公共交通の現状

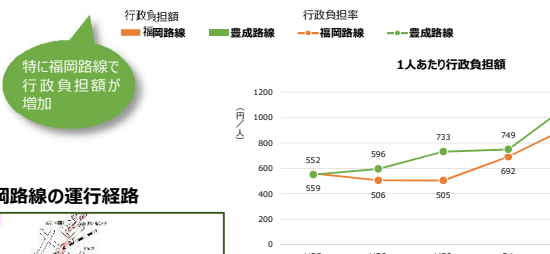
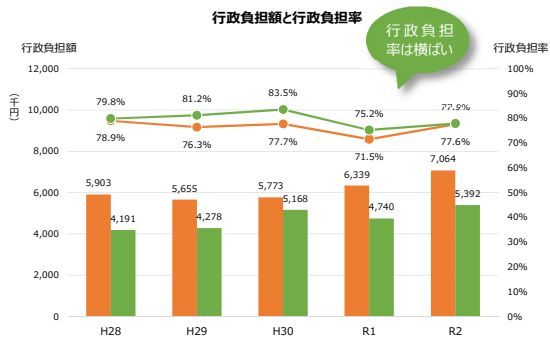
- 本市の公共交通は、主に鉄道、バス等で構成。**広域・地域間移動、中心市街地への移動、中心市街地内での移動のためのネットワークが概成。**
- 鉄道、バスでカバーしきれない箇所に対し、**市内循環バス・乗合タクシー（市全域）で補完。**
- 市内に3駅があり、主要駅は**東金駅**だが、**案内がわかりにくい・待合環境が不十分・階段の昇降・駅前を歩く際の負担等、結節点としての機能が不十分な面**がある。千葉方面へは鉄道の乗り継ぎが必要で、東金線の便数が少なく終電が早い**ため利用しない市民もいる。**
- 鉄道各駅の利用者数は1日5,000人未満**。また、近年、最も多い**東金駅でも減少傾向**、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）。



I. 地域・公共交通の現状

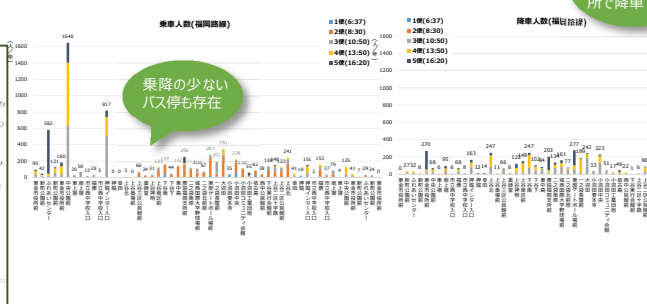
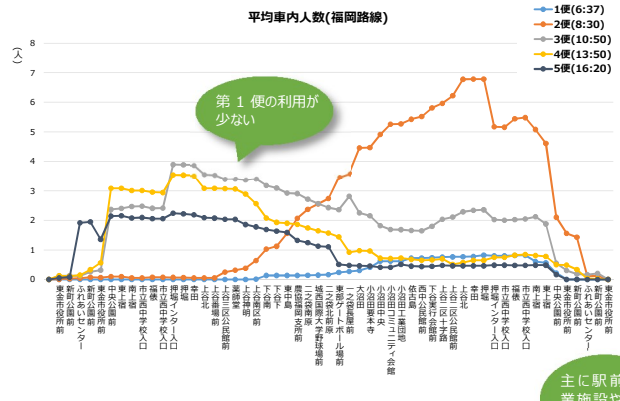
市内循環バスの運行・利用状況（詳細）

- 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。



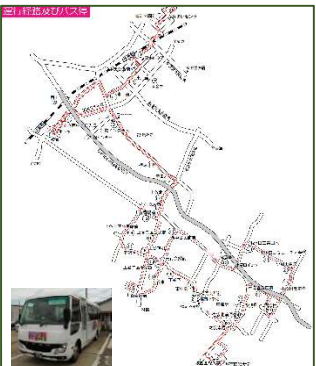
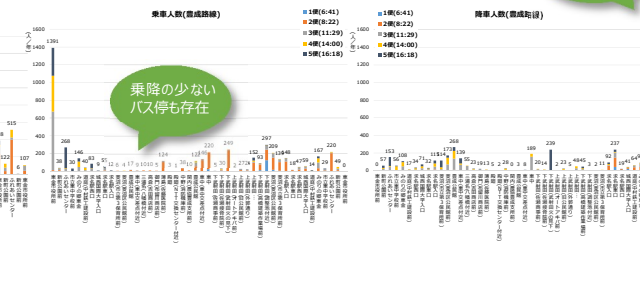
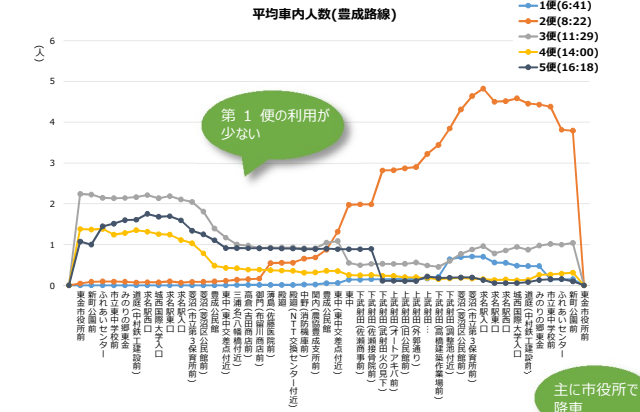
(福岡路線) 運行概要

	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



(豊成路線) 運行概要

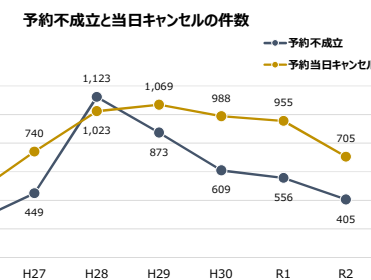
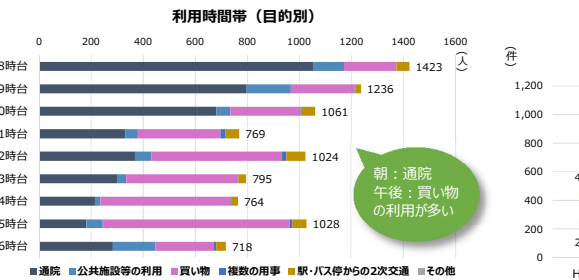
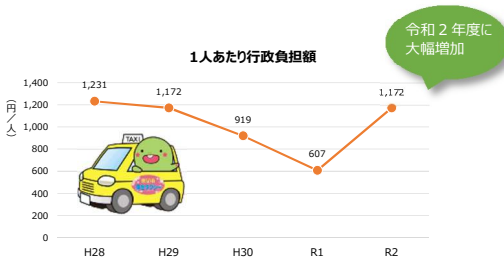
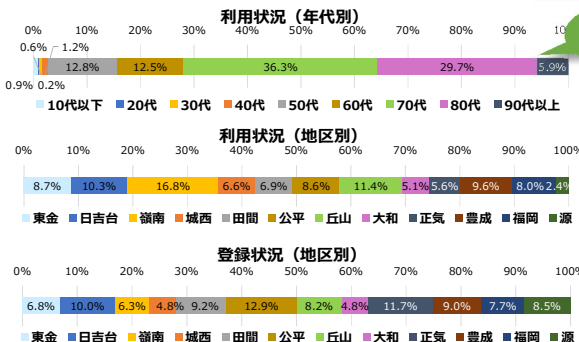
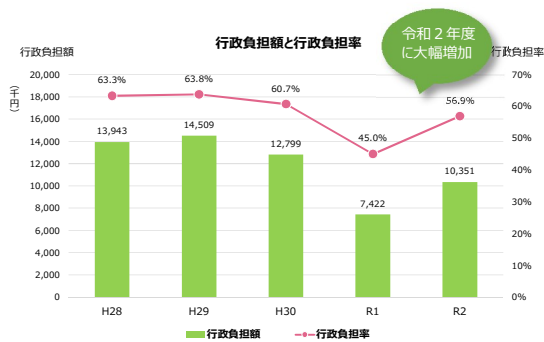
	区間距離 (km)	運行回数 (回/年)	年間利用者数 (人/年)	1便当たり利用者数 (人/便)	1km当たり利用者数 (人/km)
1便(6:41)	27.8	293	213	0.7	0.03
2便(8:22)	34.7	293	1830	6.2	0.18
3便(11:29)	34.7	293	1286	4.4	0.13
4便(14:00)	34.7	293	666	2.3	0.07
5便(16:18)	34.7	293	780	2.7	0.08
合計	166.6	1465	4775	3.3	0.10



I. 地域・公共交通の現状

乗合タクシーの運行・利用状況（詳細）

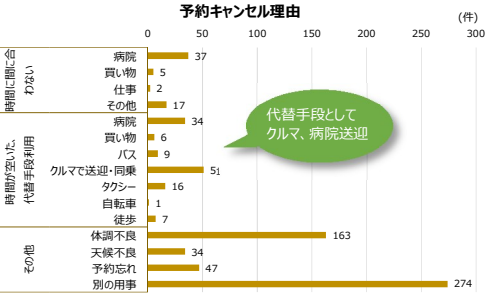
- 乗合タクシーは、東金市民であれば**利用登録の制限等はなく、市全域をカバー**。新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、運行便数は減少傾向。**乗り合いの便が少なく、効率的な運行が難しくなっている状況**。
- 行政負担額・負担率ともに減少傾向であったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、令和2年度は増加(行政負担額は約1,000万円、**行政負担率は56.9%**)。また、令和2年度、**利用者1人当たりの行政負担額は大幅に増加**。
- 市内全域をカバーする形で運行しているものの、利用者が少ない地区もある（**利用者が偏っている可能性**）。
- 利用者は70代以上が多く、特に**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700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400件程度**ある。
- 予約キャンセル時の代替手段利用としては「**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）。



特に利用の多い乗降場所

特に利用の多い乗降場所	分類	乗車	降車	計 (人)
1 中央公園前（サンピア側）	商店等	1506	589	2095
2 洗井病院	病院・診療所	318	471	789
3 東千葉メディカルセンター	病院・診療所	182	370	552
4 東金整形外科前	病院・診療所	147	360	507
5 ふれあいセンター	公共施設等	209	232	441
6 とよた整形外科前	病院・診療所	161	248	409
7 東金整骨院前	病院・診療所	35	320	355
8 村上農園(株) 東京農園	商店等	147	149	296
9 城西クリニック前	病院・診療所	66	174	240
10 ローソン家徳店	商店等	117	111	228
11 押堀インター上り	商店等	106	120	226
12 かきず眼科医院前	病院・診療所	44	170	214
13 田波整形外科前	病院・診療所	90	104	194
14 東金市役所	公共施設等	13	150	163
15 東金駅西口	駅・バス停	31	112	143
16 とうがね中央クリニック前	病院・診療所	0	107	107

※自宅を除いて乗車・降車計100人以上の場所

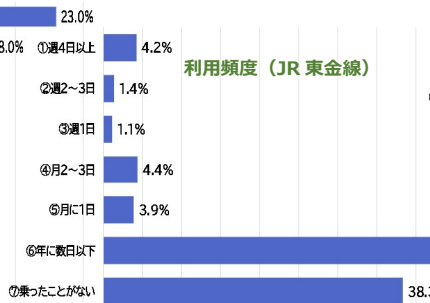
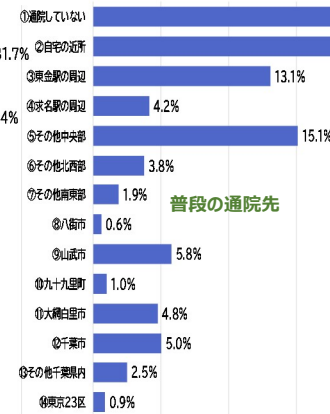
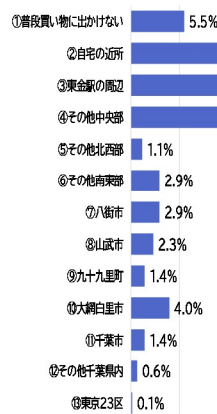


■ II. 市民へのアンケート結果

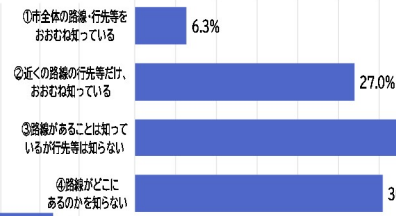
(このアンケートは、16歳以上の市民 2500人の無作為抽出による郵送配布・回収方式で、回答者数 821(33%))

市民の外出状況・意識等

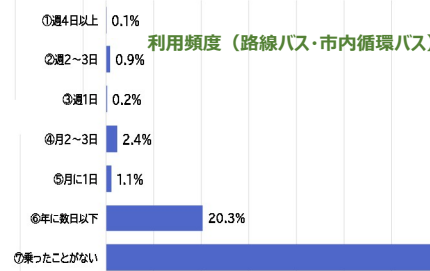
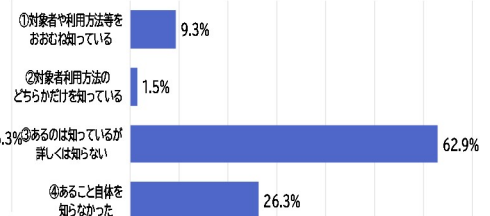
- 日常的に、**中心市街地**にある**商業施設**や**病院・診療所**に出かける市民が46%を占めている。ただし、山武市など**市外**に通院する人もいる。
- **クルマ（運転）**での買い物が76%、通院が72%を占めている。**公共交通**の利用は買い物で5%、通院で7%にとどまっている。徒歩利用もクルマ利用と比較して少ない。
- **公共交通**に対する満足度は、乗らないので**わからない**という人が特に多く32%を占めている。**バスや乗合タクシー**の運行状況等を認識していない市民が多く、**利用頻度**については**鉄道・高速バス**より**路線バス**の方が少ない。⇒特に**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。



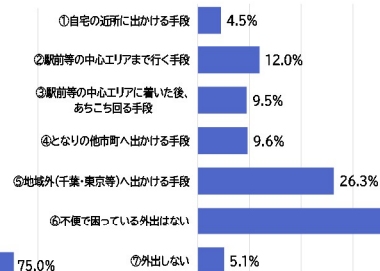
東金市内のバス等の認知状況



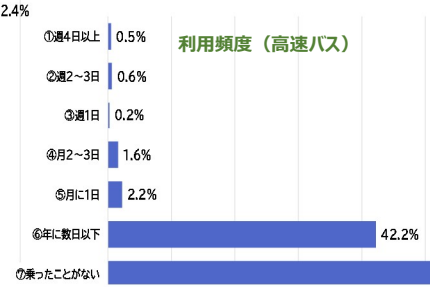
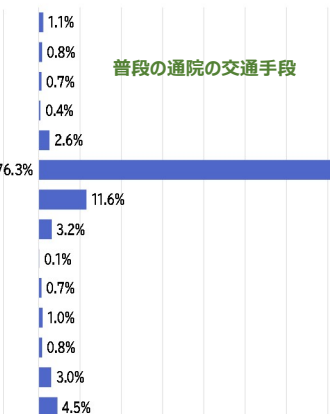
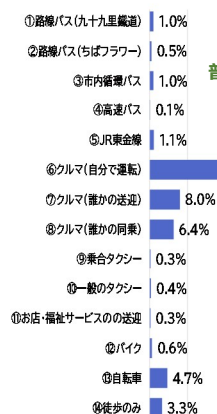
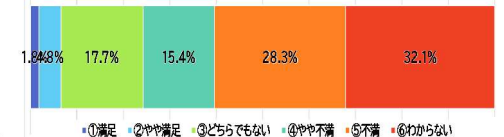
東金市内の乗合タクシーの認知状況



出かける手段が不便で困っていること



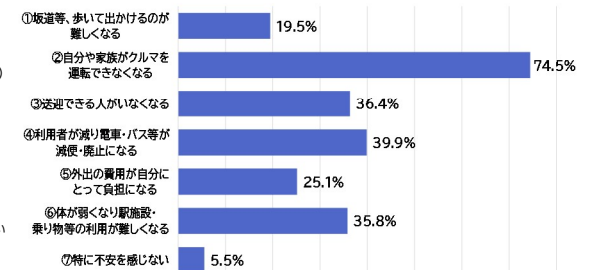
市内の公共交通全体の満足状況



改善希望 (上位のもの)

- ・簡単でわかりやすい時刻表・マップ等
 - ・使い方・運行方法をわかりやすくPR(乗合タクシー)
 - ・中心市街地で主な場所を気軽に回れる乗り物
 - ・人気店・病院等の近くに発着(バス)
 - ・駅・バス乗り場等の誰にもわかりやすい案内・表示
 - ・電車・高速バスに合わせてダイヤを調整(バス)
 - ・隣の市町へバス等で行きやすくする
 - ・高速バスの休日・週末に便利なお便を運行
- (※ただし改善されても利用するかどうか分からない等の回答も多数)

将来の交通手段の不安



■ Ⅲ. 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醸成。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。
 - ・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。
 - ・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。
 - ・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。

今後に向けた取り組みの方向性

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。

- 例) ・運行の効率化、真に必要とする人が利用可能とすることを目的とした、市内循環バス、乗合タクシーの運行方法や利用ルール等の見直し
・市内各地域から中心市街地までの移動手段の見直しの検討、既存の送迎サービスを活かした移動手段の可能性の検討 等

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

- 例) ・中心市街地の施設を循環するニーズに対応した交通手段の可能性の検討
・公共交通の日常的な利用頻度を向上させる仕組みの検討
・隣接市町への往来の利便性を向上させる方策の検討 等

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

- 例) ・鉄道駅及び駅前の案内をわかりやすくする。バスの待合環境整備の検討
・東金駅及び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
・千葉市・東京方面を往復する高速バスの利用環境充実のための検討 等

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

- 例) ・市全体の鉄道・バスの運行状況を様々な媒体によりPRする
・乗合タクシーの認知度を向上させる取り組みの検討
・イベントや会合等で、市民が「公共交通を考える機会」を提供し、過度なクルマ利用の見直し、公共交通を守る意識を醸成する 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

- 例) ・商業施設やイベント、観光施設等と公共交通が連携した企画の検討
・市内や周辺市町の回遊・周遊に便利な交通手段の必要性・可能性の検討 等