

第3次東金市地域公共交通計画

(成案)

令和5年(2023年)2月

目次

I. 計画の概要	1
II. 地域・公共交通の現状	3
1. 地域の現状	3
2. まちづくりの上位・関連計画等	20
3. 公共交通の現状	22
4. 市内循環バスの状況(詳細)	34
5. 乗合タクシーの状況(詳細)	41
III. 各種調査結果	47
1. 市民へのアンケート	47
2. 公共交通利用者へのアンケート	55
IV. 今後に向けた課題	62
V. めざす姿と今後に向けた基本方針	64
1. めざす姿と今後に向けた基本方針	64
2. 将来の公共交通ネットワーク	65
VI. 今後の取り組み施策	66
1. 取り組み施策の体系	66
2. 各取り組みの概要	67
VII. 今後の進め方	79
参考資料	82

I. 計画の概要

(1) 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、依然として自家用車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、賑わいの創出等、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、行政、鉄道・路線バス・タクシーの運行事業者等が一体となって取り組みを進められるよう、その方向性、考え方等を示す計画として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」^{*}に基づき、「第3次東金市地域公共交通計画」を策定しました。

(2) 計画区域

本計画の計画区域は「東金市全域」とします。



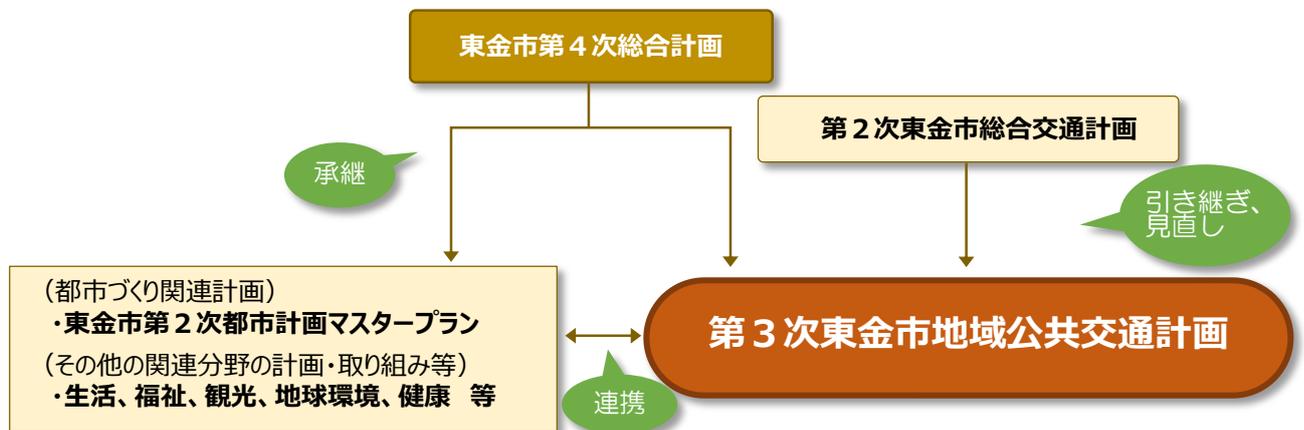
(3) 計画期間

本計画の計画期間を令和5年(2023年)2月から5年間とします。

(4) 計画の位置づけ

「第3次東金市地域公共交通計画」は、本市のまちづくりの最上位計画である東金市第4次総合計画等の考え方を踏まえたものであり、第2次東金市総合交通計画（前計画）の考え方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。

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」*に基づき策定した今後5年間の地域公共交通のあり方を示すものです。



Ⅱ. 地域・公共交通の現状

東金市の地勢、人口、主要施設等の地域の現状、まちづくりの計画及び本市を運行する公共交通の現状は、以下に示すとおりです。

なお、本計画に向けた基礎調査は、令和3年度に行っており、その時点での数値やデータをもとに整理しています。

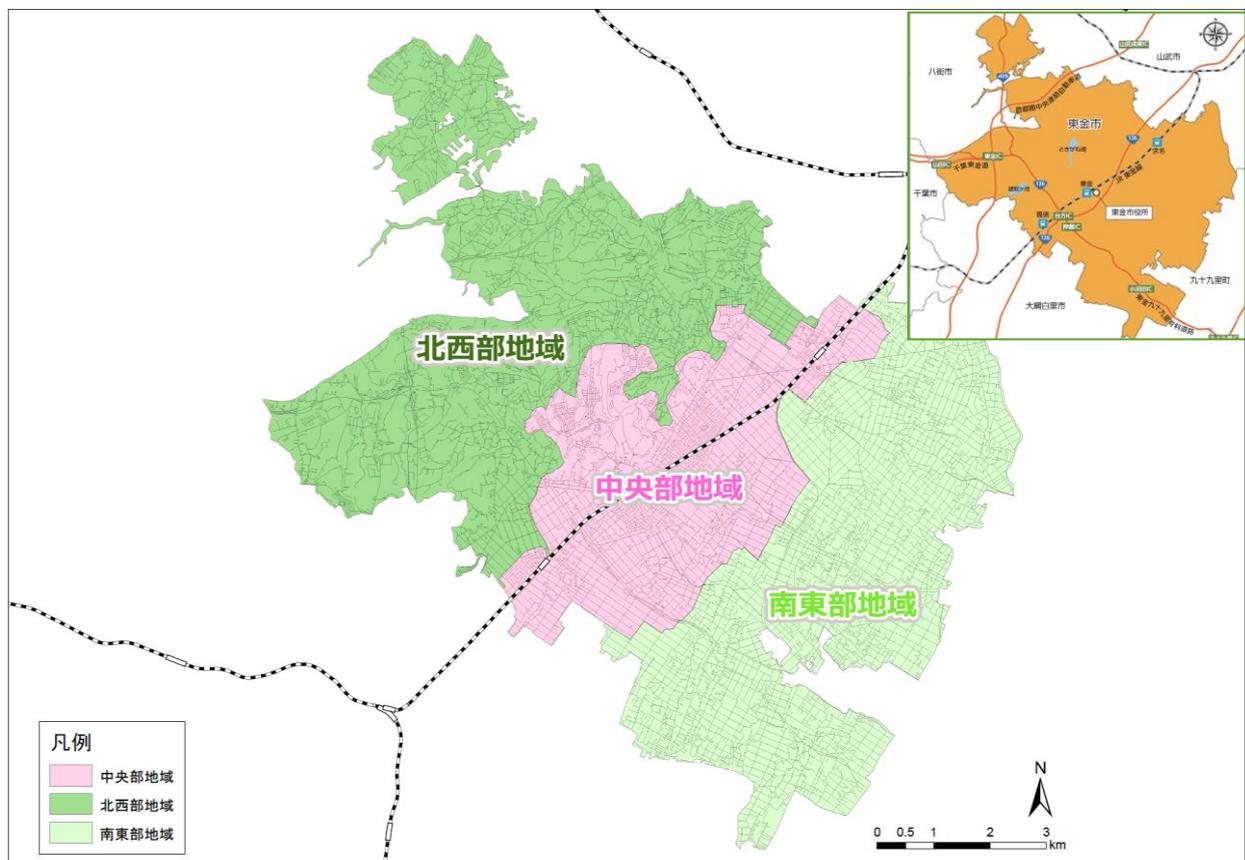
(*図中の数値は、四捨五入の関係で合計が100%にならない場合があります。)

1. 地域の現状

1-1 位置・地勢

○東金市は、千葉県の中央東部、成田国際空港や千葉港まで約30km、都心から50～60kmに位置し、鉄道や広域道路ネットワークにより、東京、成田、内房・外房、銚子方面を結節する交通の要衝となっています。

○本市の北西部は台地・丘陵部、南東部は海岸平野部となっており、面積は約89km²の市域に約5万8千人の市民が暮らしています。JR東金線が通る中央部地域に市街地が広がっており、東金市役所、東金駅等の周辺が本市の中心エリアとなっています。

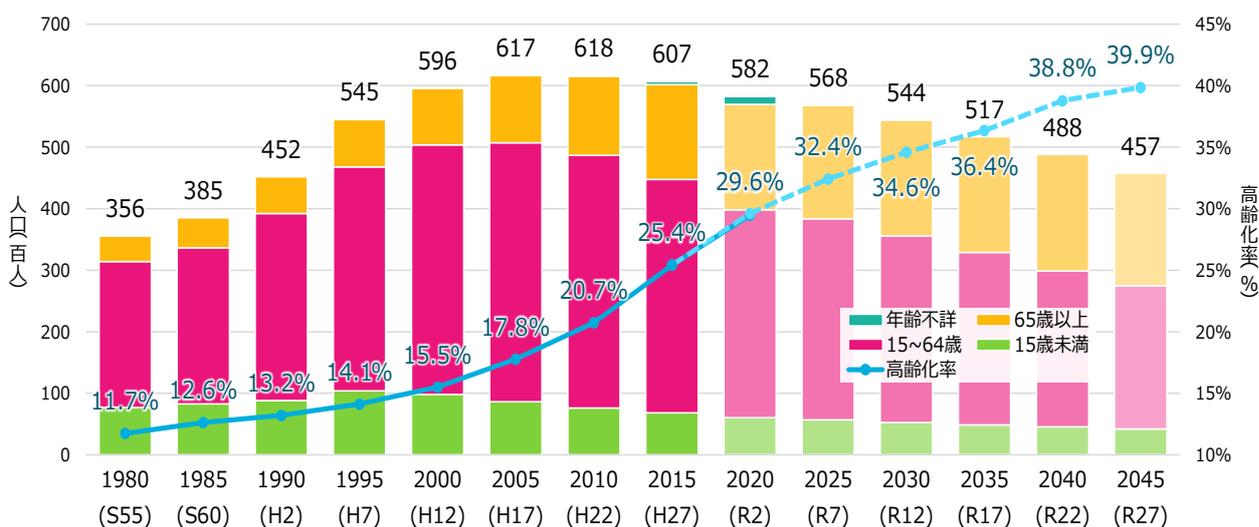


1-2 人口動態

1) 人口・高齢化

○本市の人口は、平成27年度（2015年）より減少に転じており、今後も減る見通しです。
 ○一方、高齢者の割合は増加し続けており、少子・高齢化が進展している状況です。今後も高齢化は進展し、令和22年（2040年）には高齢化率が約4割になる見通しです。

人口の推移と将来の見込み

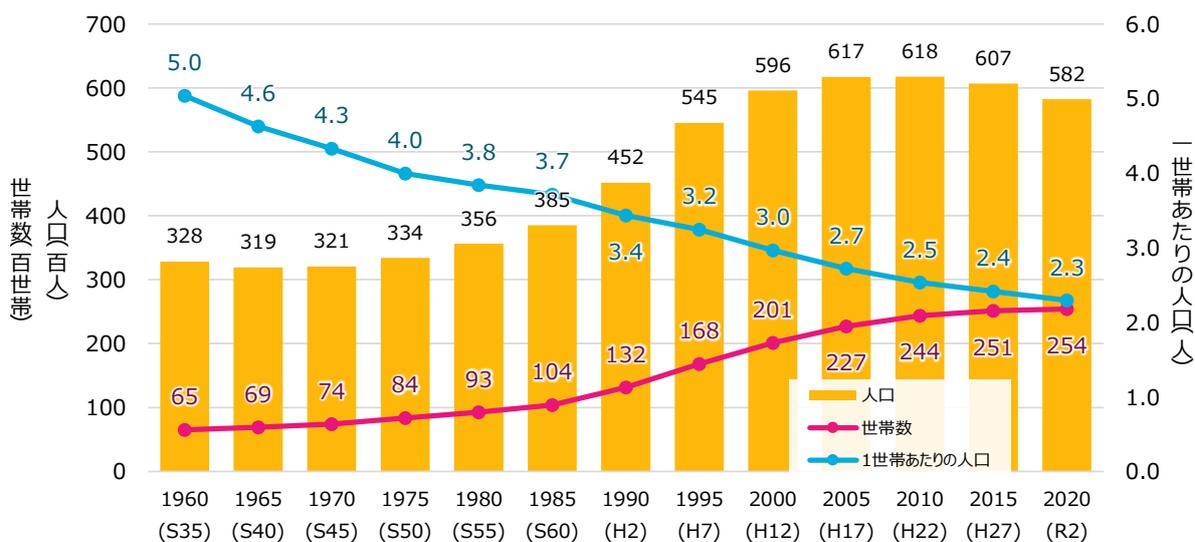


(出典：平成27年国勢調査)

2) 世帯数の状況

○人口が減少しているのに対し、世帯数は増加しています。世帯あたりの人口は減少し、1世帯あたり2人程度となっており、一人暮らしの世帯も増えています。

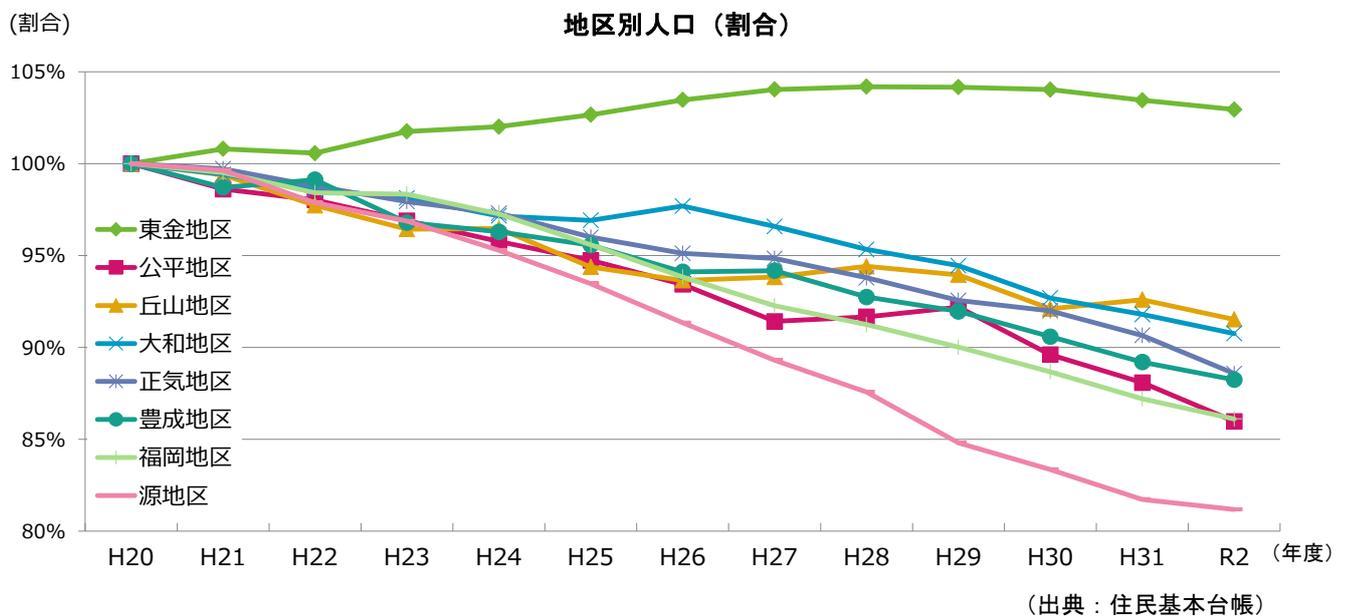
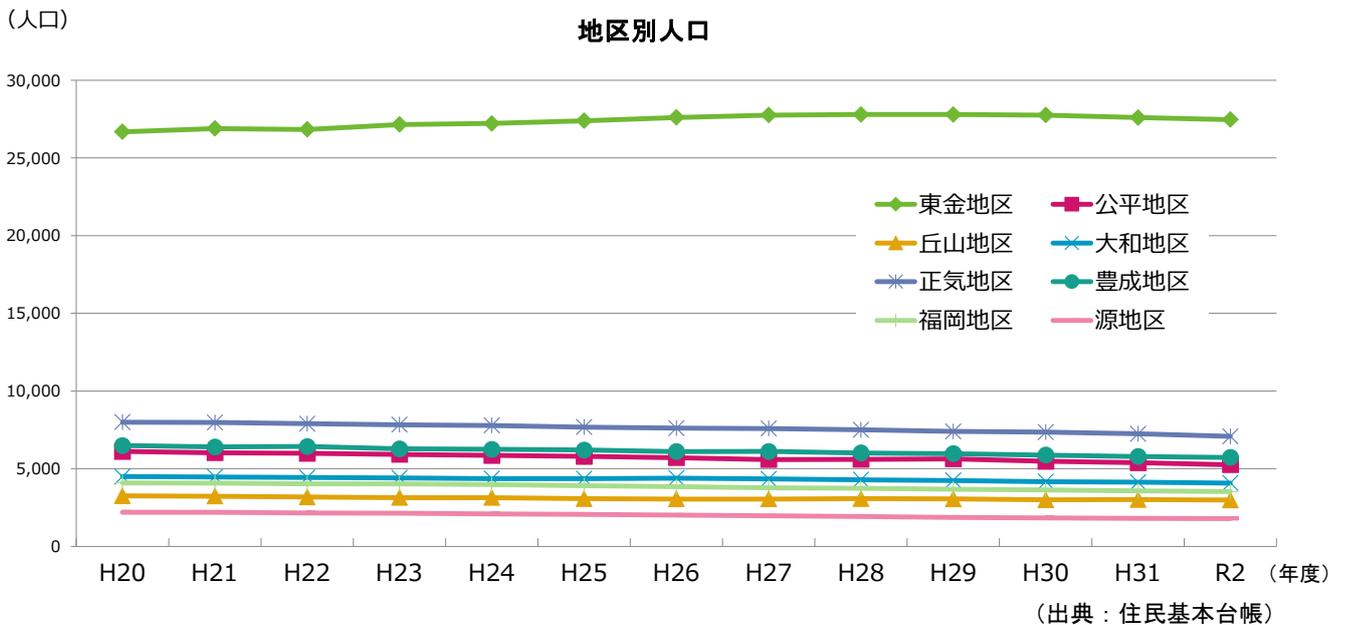
人口と世帯数の推移



(出典：平成27年国勢調査)

3) 地区別人口の状況

○地区別では、東金地区の人口が突出して多く、市全体の人口の半数近くを占めています。
 ○人口減少は市の全地区で進んでいます。東金地区以外の地区の人口は、経年的に減少傾向が続いています。東金地区については、増加傾向でしたが、平成28年度以降、減少に転じています。



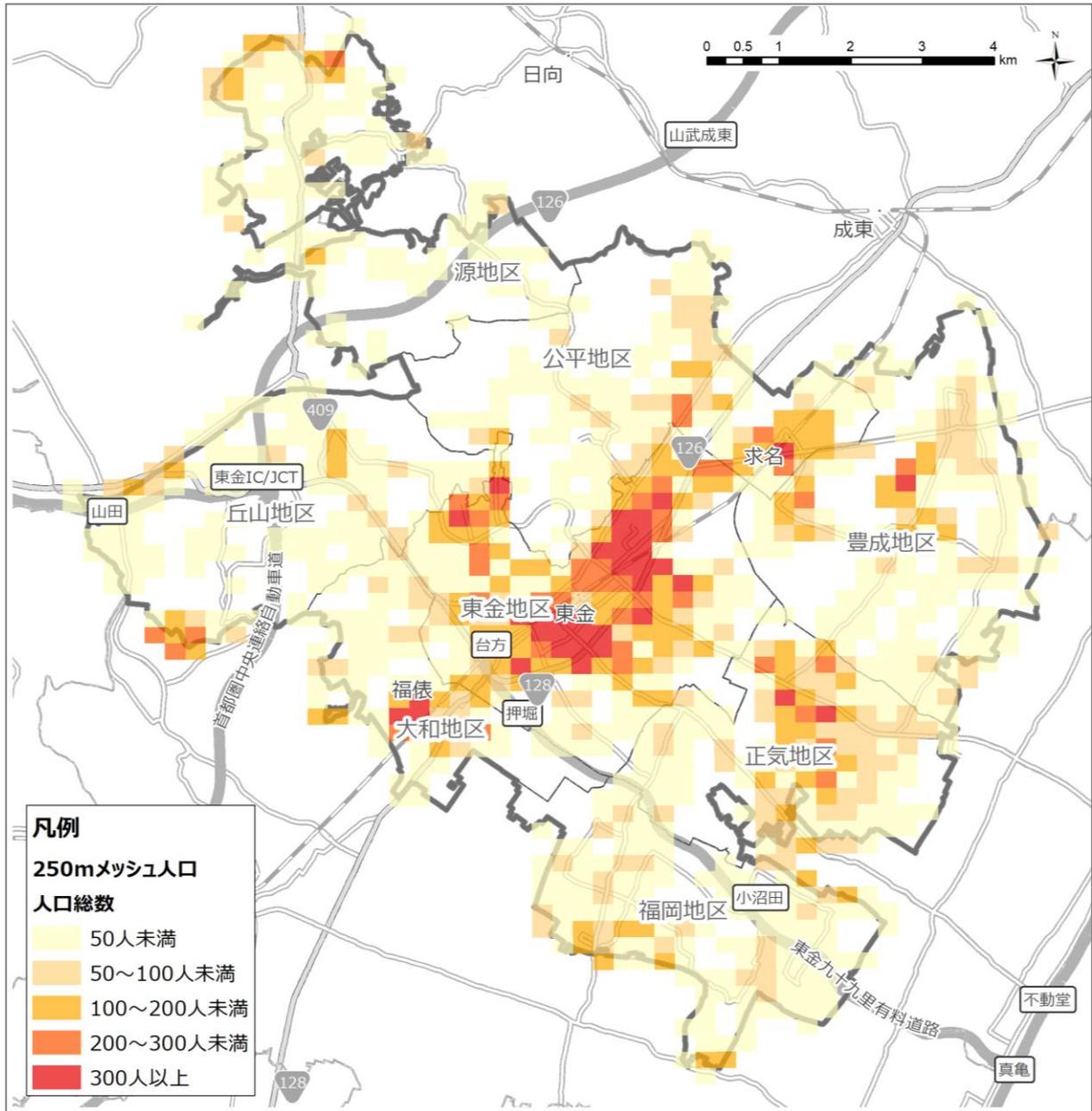
※平成20年度における各地区の人口を100%とし、年度ごとに増減割合を示しています。

1-3 人口分布

1) 人口の分布

○人口は、全市域に広く分布しており、その中でも中心市街地及びその周辺に集中しています。

人口の分布



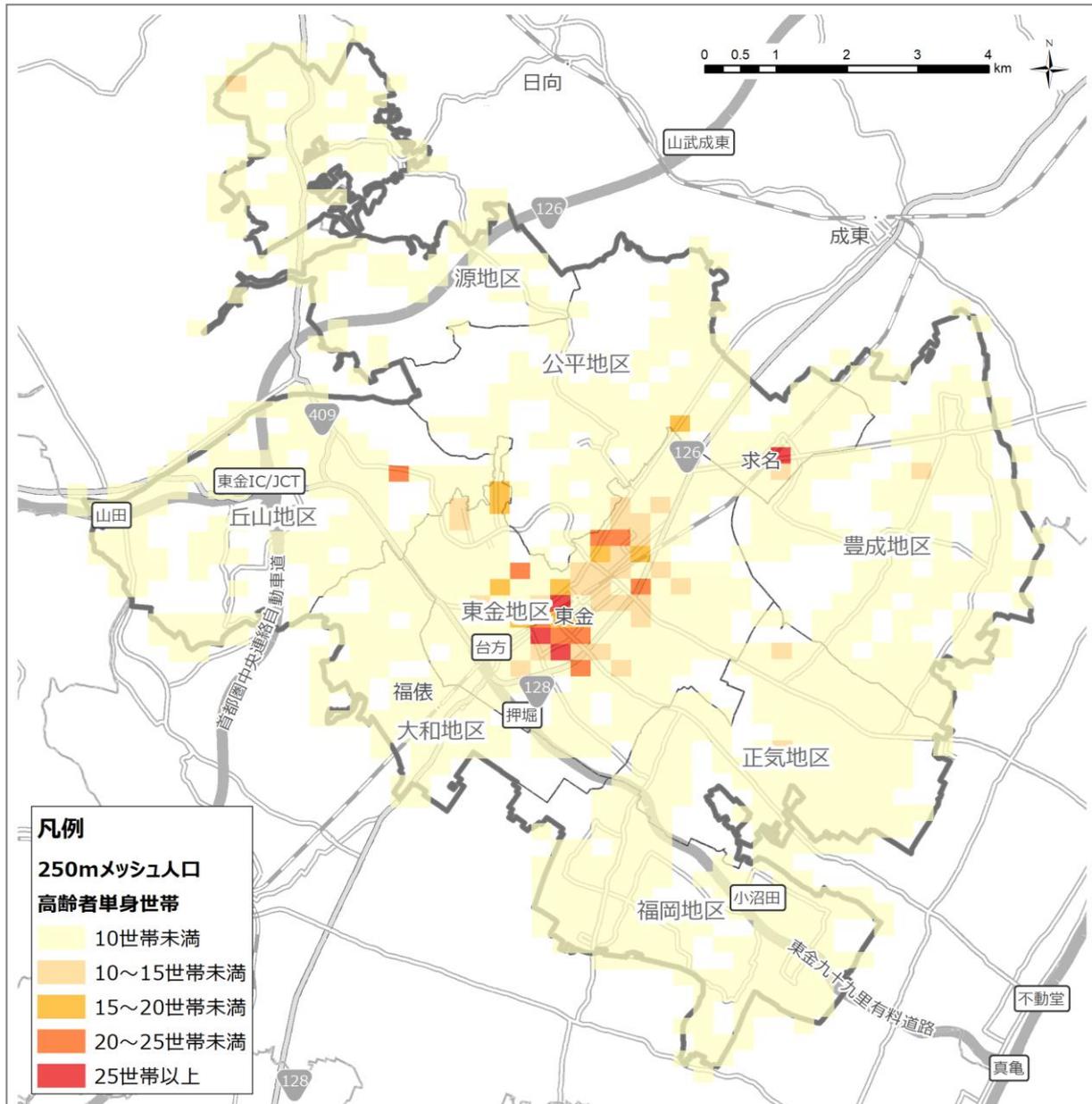
(出典：平成27年国勢調査)

2) 一人暮らしの高齢者の分布

○一人暮らしの高齢者の分布をみても、東金地区に集中している一方、市全域に広がっている状況です。

○運転免許返納制度*が導入され、自家用車を運転しない高齢者が増加傾向にあり、日々の移動手段としての公共交通の役割はますます重要になることが見込まれます。

一人暮らしの高齢者の分布



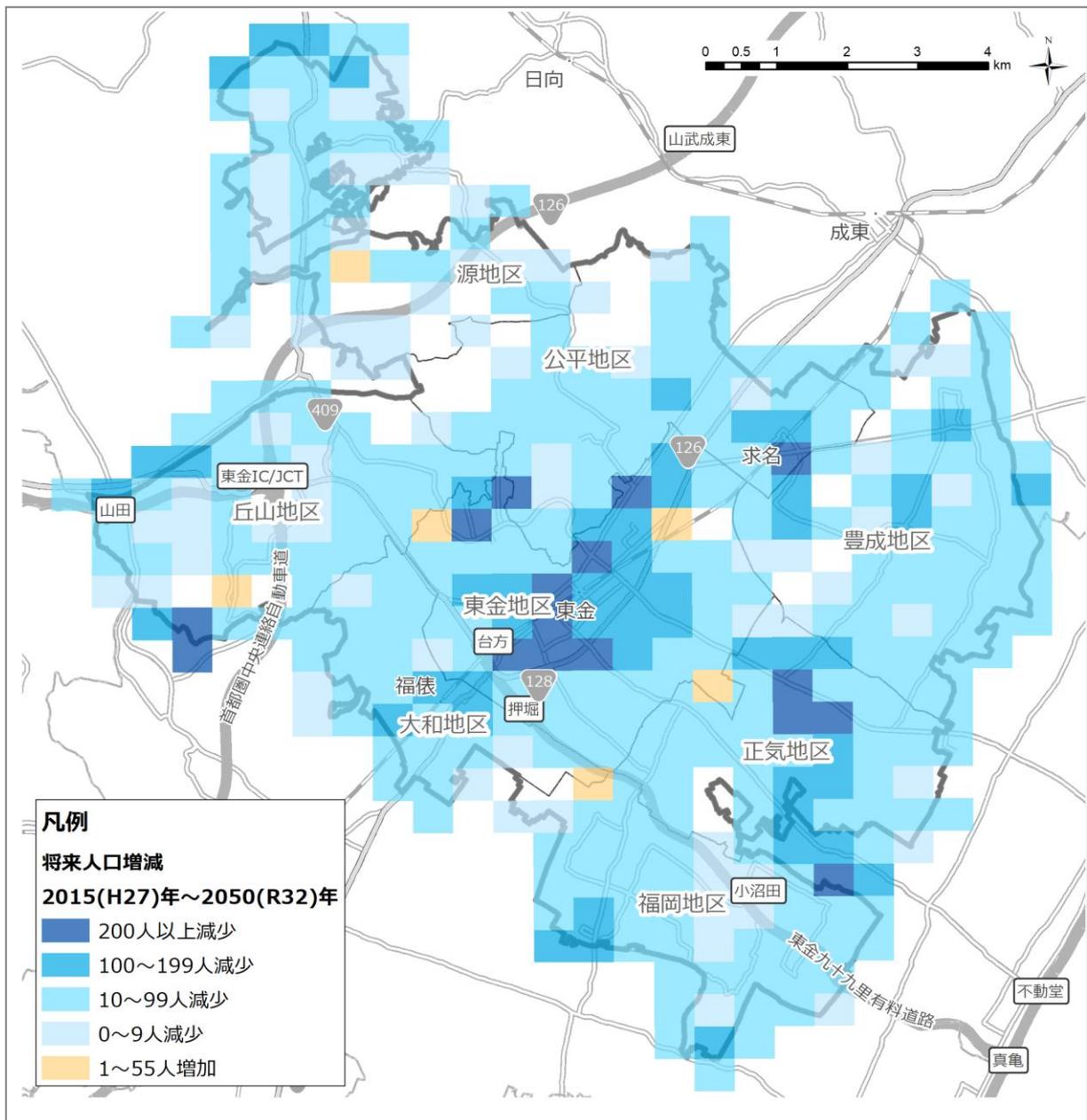
(出典：平成27年国勢調査)

3) 将来の人口増減の見込み

○将来の人口は、ほぼ全域で減少するものと想定されます。平成27年度から令和32年度までに、500m四方あたり200人程度減少する地区が多くなっています。

○現在、人口が集積している中心市街地での人口減少が顕著になる見込みです。よって、将来も、居住地は市の中心市街地だけに集積せず、市全域に拡がった状況となることが予想されます。

将来の人口増減（平成27年度～令和32年度）

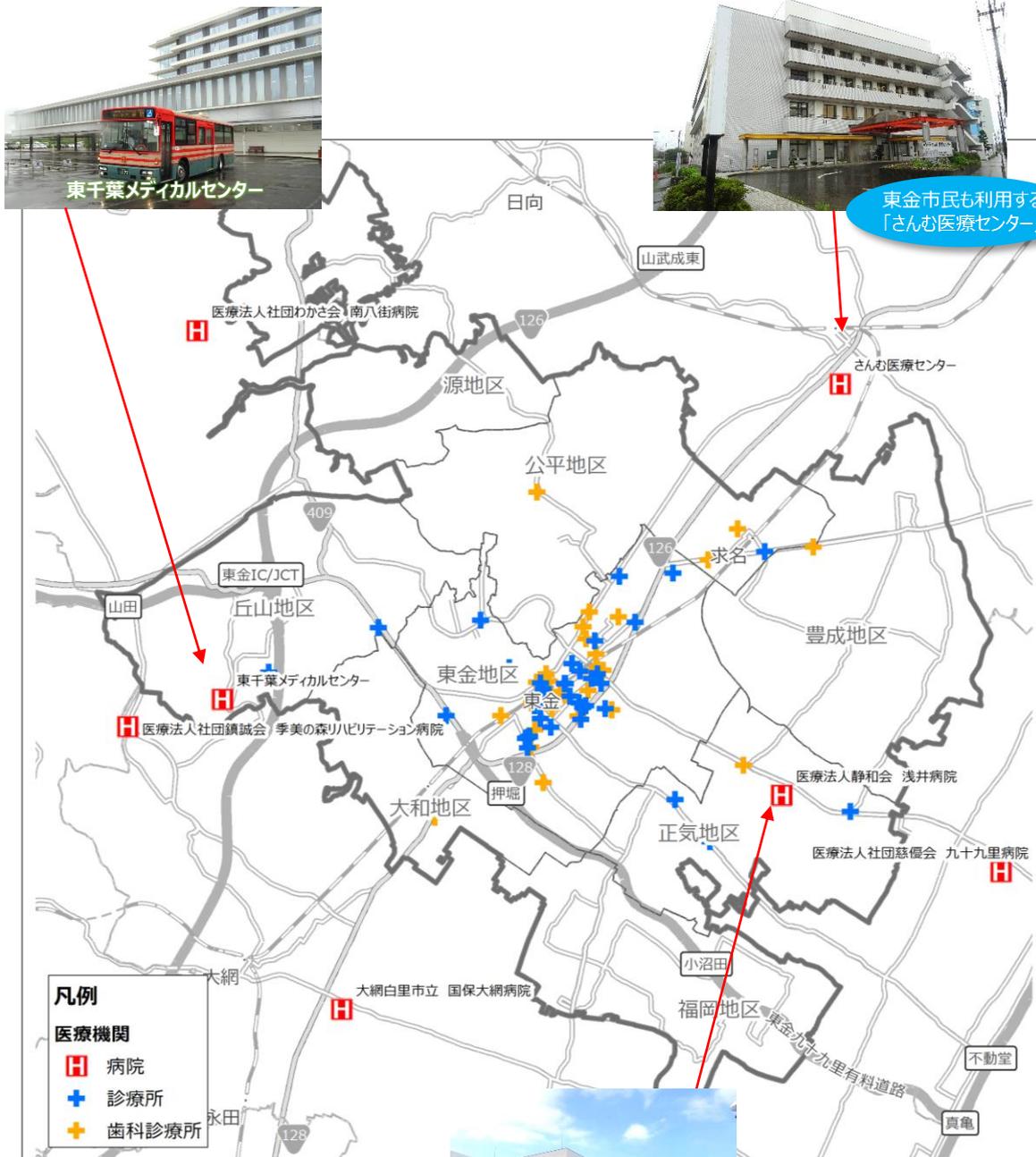


(出典：国土数値情報)

2) 医療施設

○市内の病院・診療所等は、概ね本市の中心市街地及びその周辺に立地しています。
 ○救命救急センター※に指定されている東千葉メディカルセンターは、市内北西部に立地しています。日常的に利用する総合病院として、正気地区に浅井病院があり、隣接市町のさんむ医療センター等に通院する市民もいます。

医療施設の立地状況

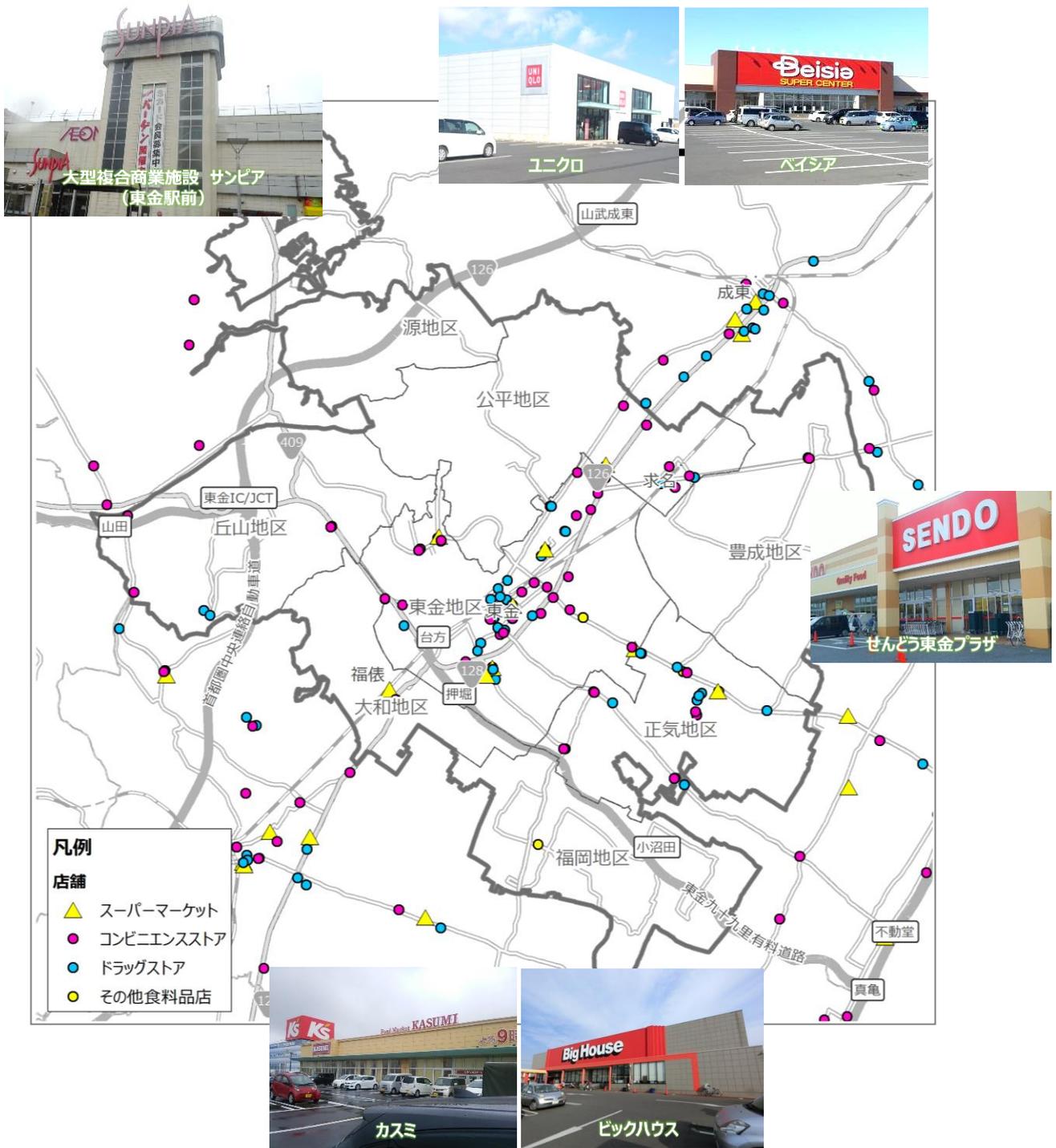


(出典：国土数値情報)

3) 商業施設

- 大型複合商業施設であるサンピア（イオン）が、東金駅前に立地しており、市民だけでなく、周辺市町からも多くの買い物客が訪れています。
- その他、スーパーマーケットや、衣料品店等が中央部地域に複数立地していますが、いずれも駅から離れたロードサイド店*が多い状況です。
- 東京・千葉方面へ買い物に外出する市民もいます。

商業施設の立地状況



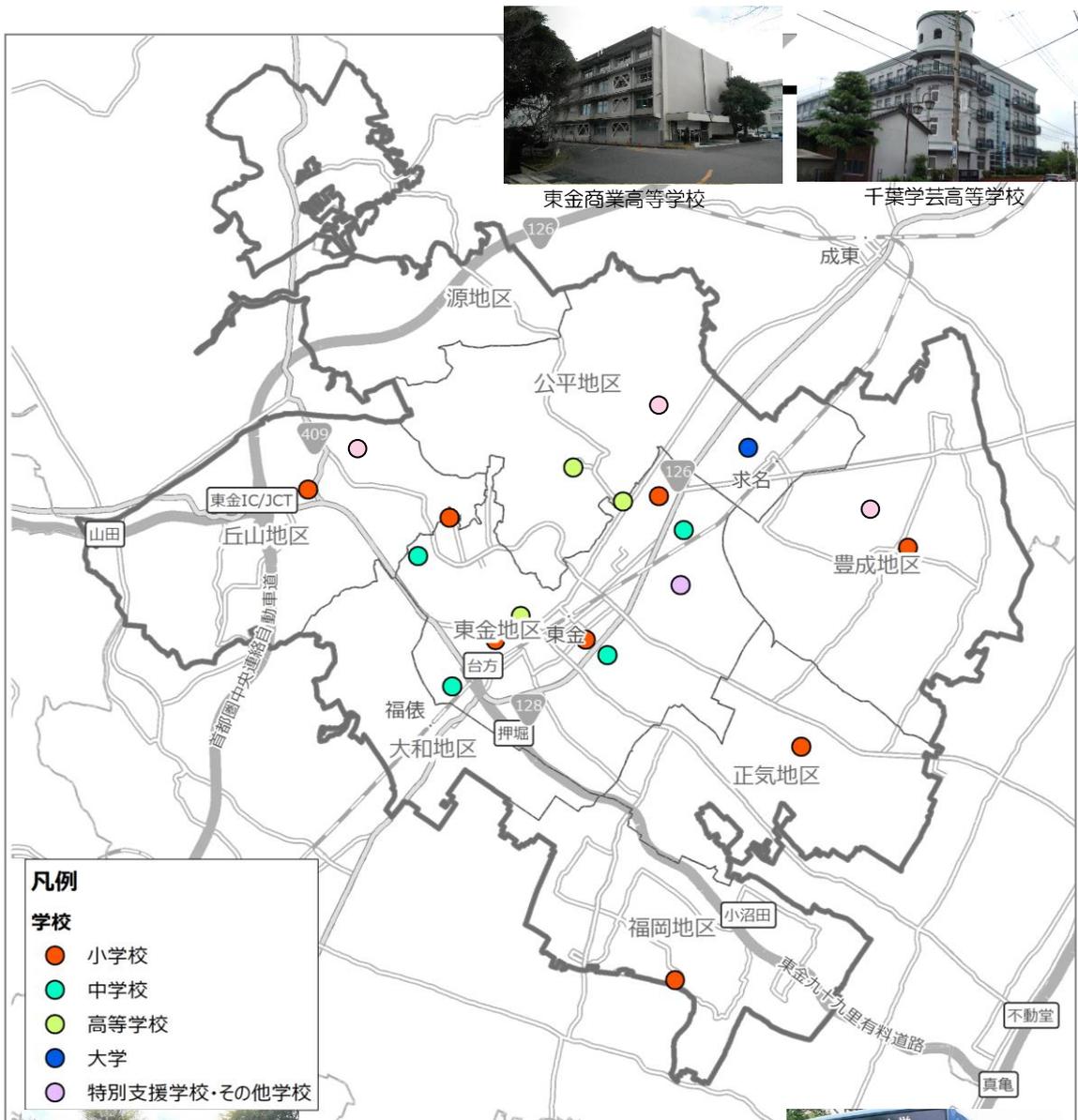
(出典：i-タウンページ)

4) 学校

○市内各地に小中学校が立地しています。高等学校については、東金市内に3校あり、東金高等学校は駅から徒歩圏ですが、他の2校は離れて立地しています。その他の学校として、農業大学校、東金高等技術専門校、千葉県警察学校があります。

○また、城西国際大学千葉東金キャンパスが、求名駅の直近に立地しています。キャンパスからは千葉県内、東京方面へシャトルバスが運行されています。

学校の立地状況



駅から徒歩圏の東金高等学校



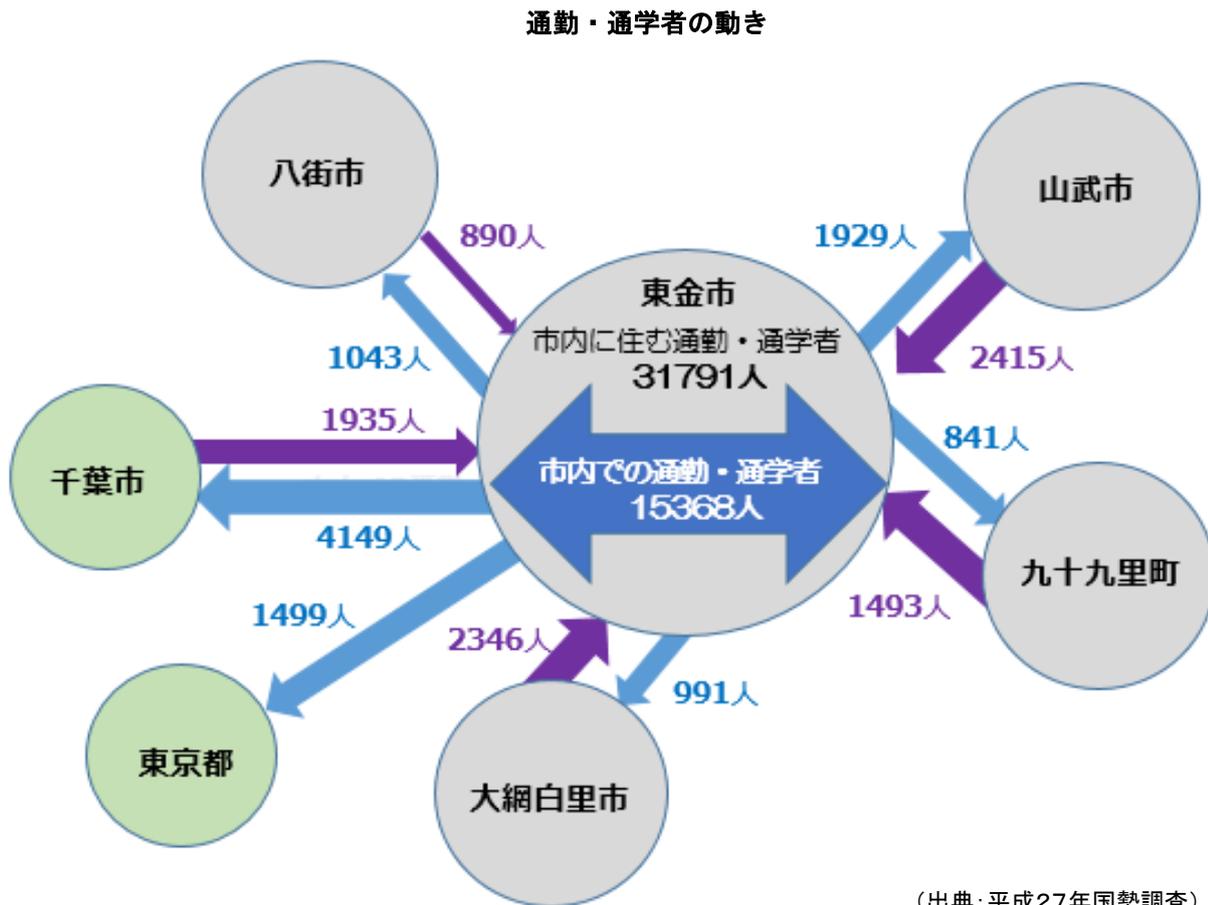
城西国際大学のシャトルバス
(出典：国土数値情報)

1-5 通勤・通学の状況

1) 通勤・通学

○市民の通勤・通学者の動きをみると、市内での通勤・通学者が約半数、次いで千葉市が1割強となっています。

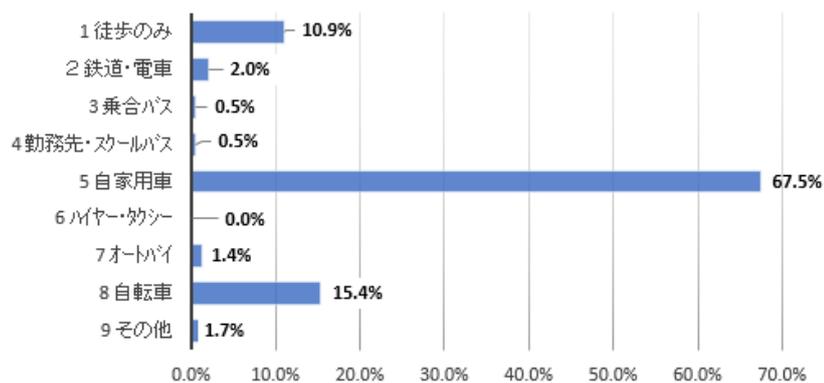
○その他の隣接市町間の動きでは、東金市へ向かう人のほうが多い状況です。



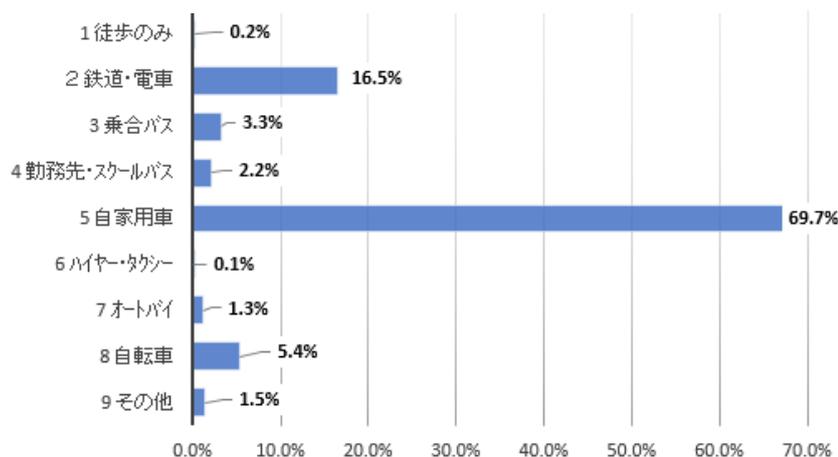
2) 通勤・通学での移動手段

○通勤・通学での移動手段は、自家用車の割合が70%近くを占めています。
○市外への通勤・通学では鉄道の利用が16.5%、乗合バスの利用は3.3%となっています。
市内での通勤・通学では、乗合バス*よりも徒歩や自転車が多くなっています。

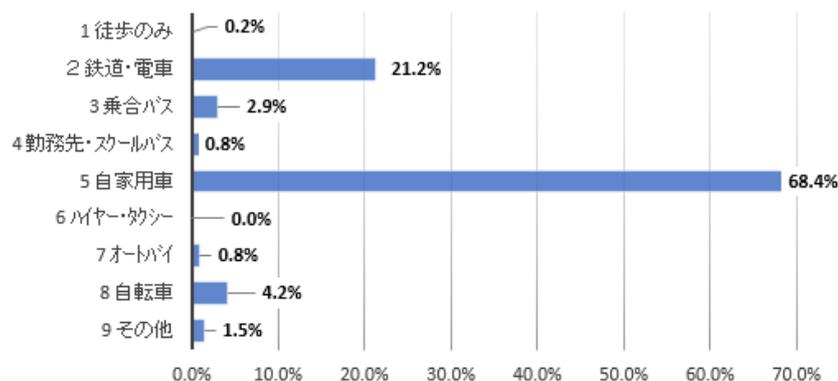
市内にて通勤・通学をする東金市民の移動手段



市外に通勤・通学をする東金市民の移動手段



市外からの通勤・通学者の移動手段

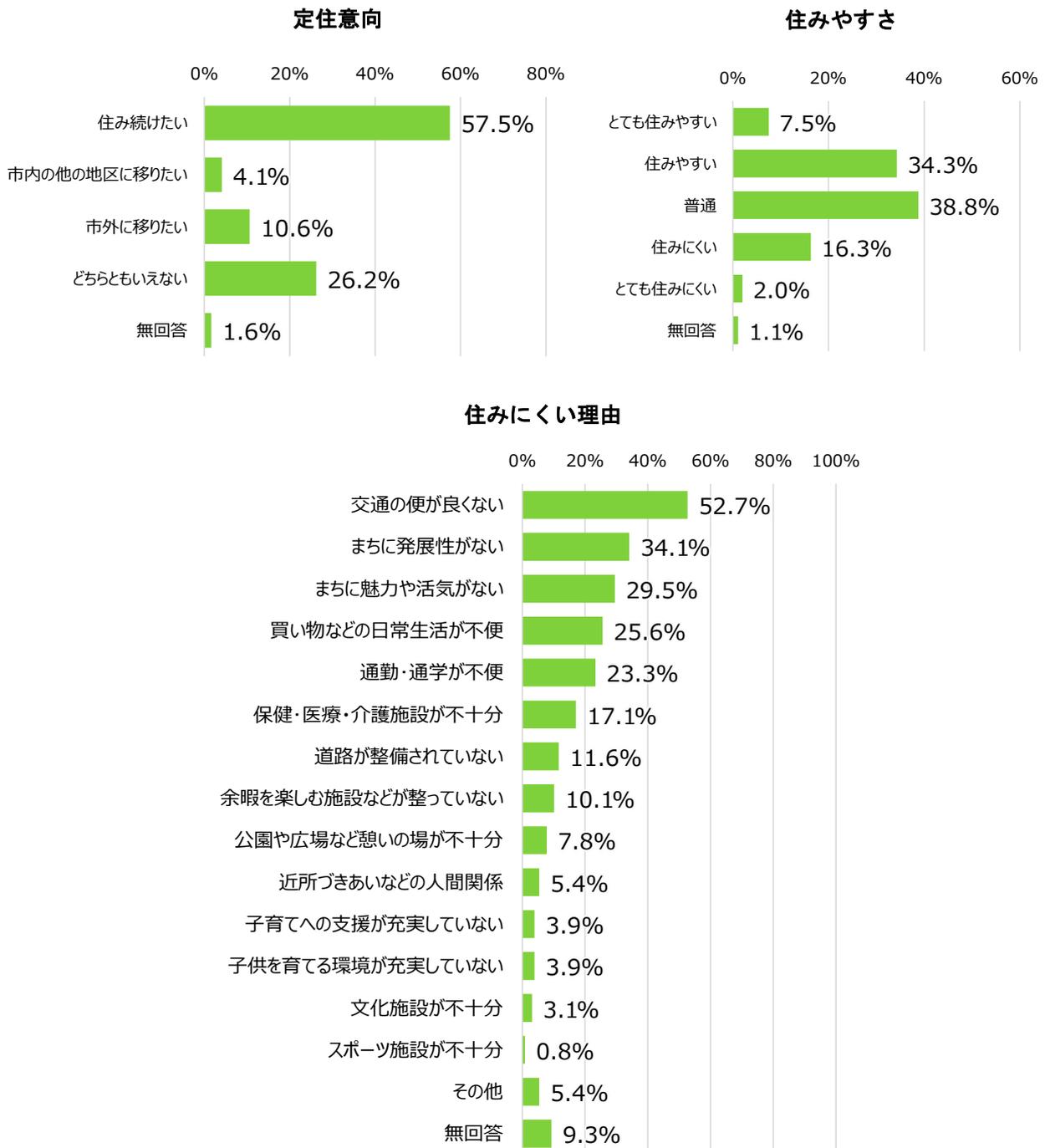


(出典:平成27年国勢調査)

1-6 定住・暮らしやすさ等の市民の意識

○過年度の東金市民アンケート調査*によれば、住みやすさを感じる市民が多く、定住意向を持つ市民が多い状況です。

○一方で、住みにくい理由としては、「交通の便が良くない」が最も多くなっています。その他、外出に関わる項目として「買い物などの日常生活が不便」、「通勤・通学が不便」も上位にあがっており、移動手段の確保・維持が必要です。

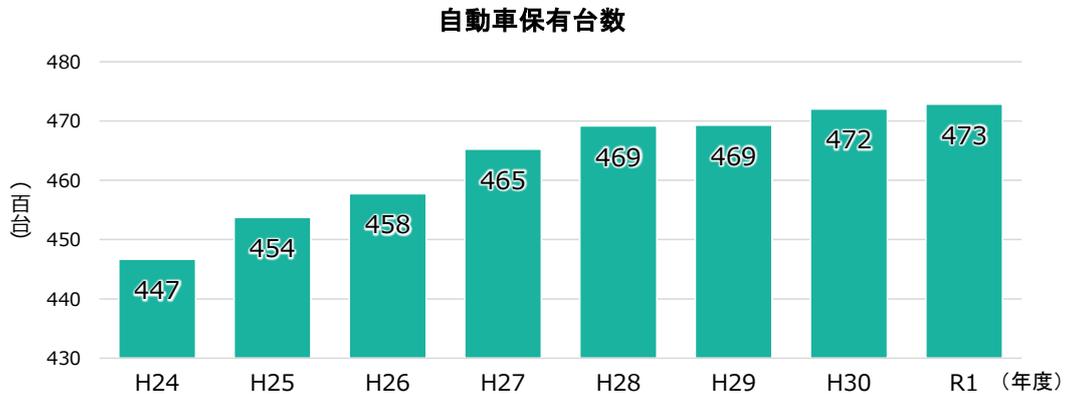


(出典: 令和3年度第25回東金市民アンケート調査)

1-7 自動車利用の状況

1) 自動車の保有状況

○本市の人口は、近年、減少に転じていますが、自動車の保有台数は、増加し続けている状況です。



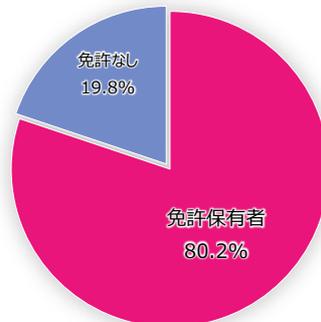
(出典:千葉県統計年鑑(関東運輸局資料))

2) 運転免許の保有状況

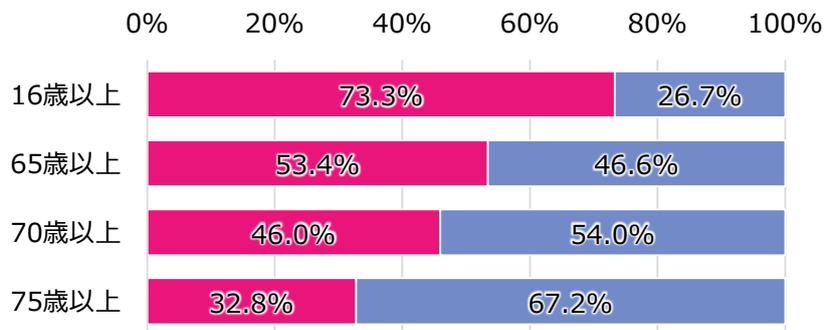
○運転免許保有者の割合は、16歳以上の市民の約7割強です。

○高齢ドライバーによる交通事故が社会的な課題となっている中、本市の65歳以上で5割以上、75歳以上でも3割以上が運転免許を所持しています。

運転免許の保有状況(令和2年度)



運転免許の年代別保有状況(令和2年度)



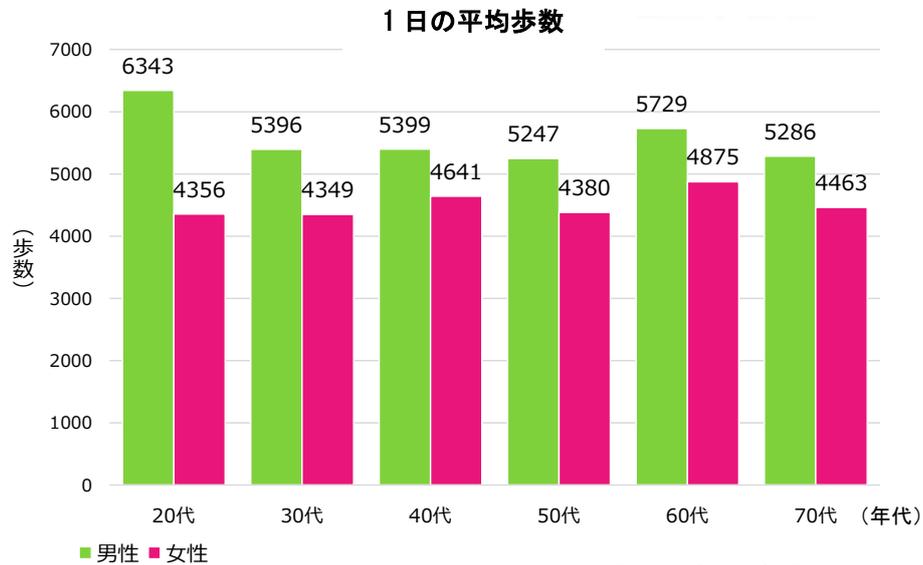
■ 免許保有者 ■ 免許なし

(出典:千葉県警資料)

1-8 1日の平均歩数と中心市街地の賑わいの状況

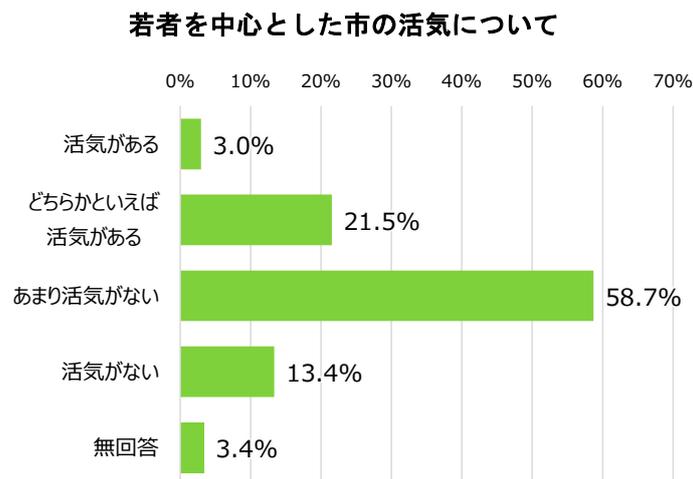
1) 1日の平均歩数

○市民は、日常生活での歩数が少なくなっています。男性は一般的に自家用車を運転できるようになる20代を過ぎると歩数が減っています。



2) 中心市街地の賑わい

○東金市民アンケート調査*によると、「市の活気があまりない」との回答が最も多くなっています。



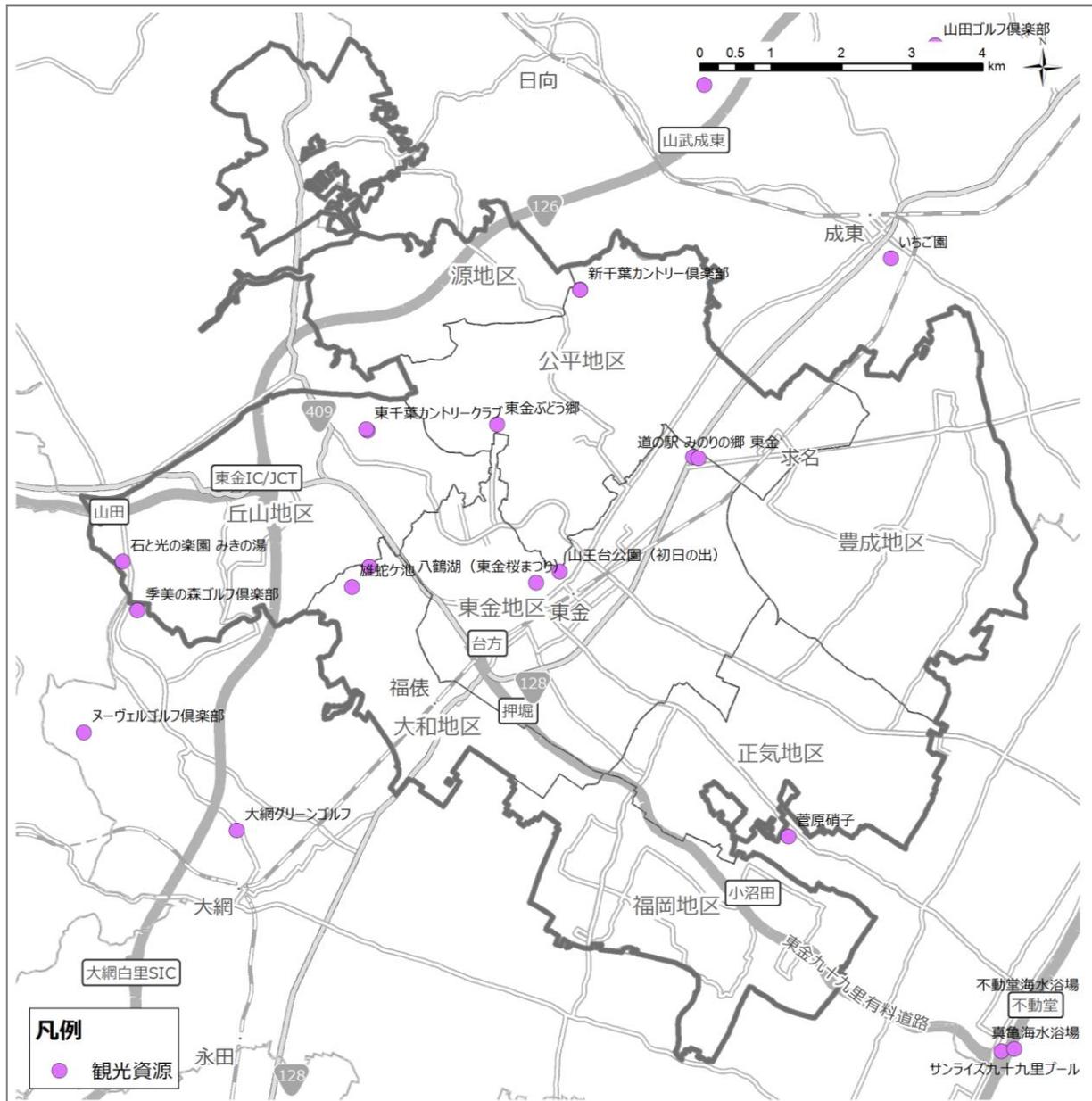
(出典:令和3年度第25回東金市民アンケート調査)

1-9 観光の状況

1) 観光資源

○主な観光資源としては、八鶴湖で開催される桜まつり、YASSA フェスティバル、道の駅みのりの郷東金、東金ぶどう郷、九十九里平野が一望できる山王台公園、房総の十和田湖と言われている雄蛇ヶ池等があります。また、ゴルフ場も複数あります。

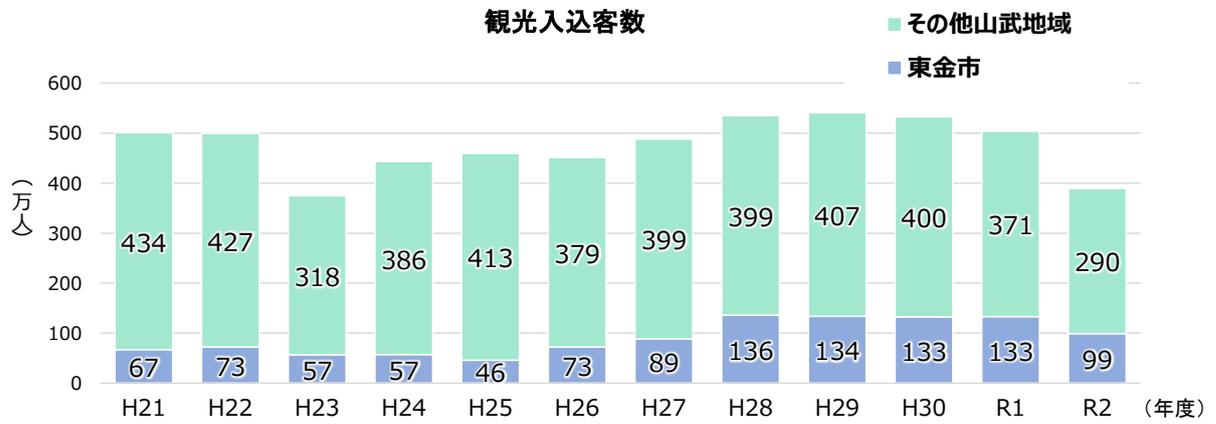
観光資源の立地状況



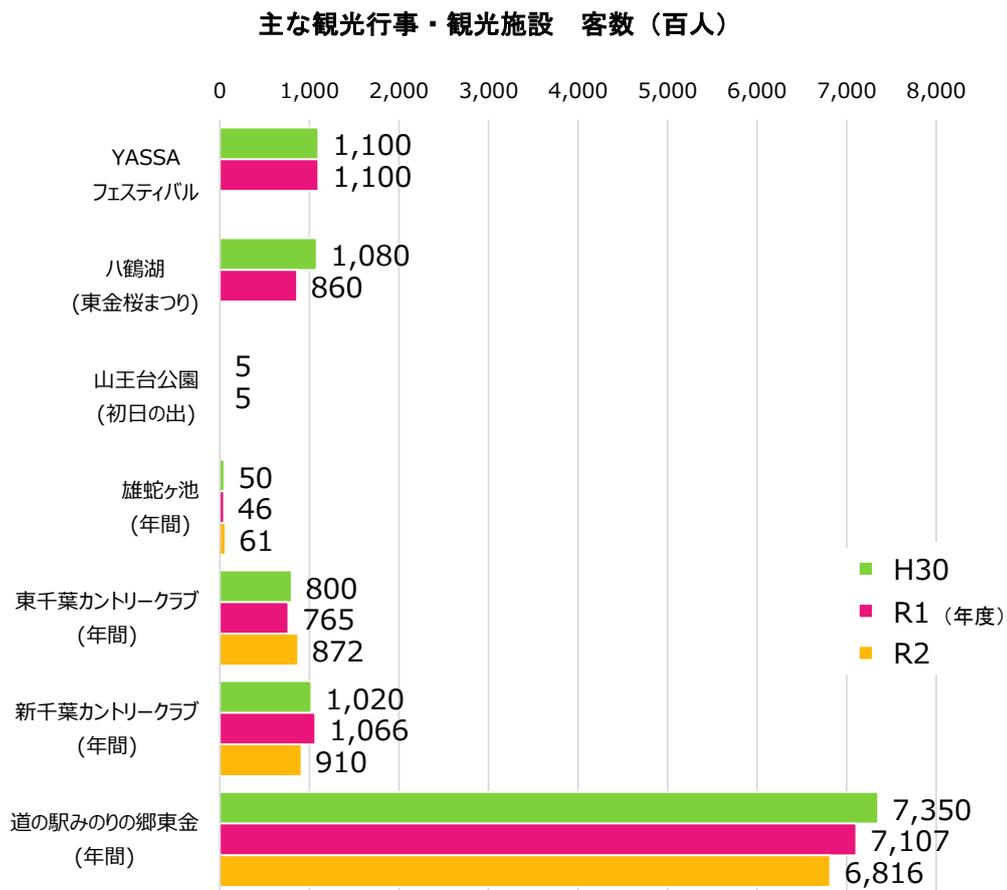
(出典:国土数値情報)

2) 観光入込客数*

○山武地域及び本市における観光入込客数は、増減はあるものの近年、横ばいの状況です。
○本市の観光入込客数が最も多いのは「道の駅みのりの郷東金」です。



(出典: 千葉県観光入込調査)



(出典: 東金市統計書)

2. まちづくりの上位・関連計画等

2-1 東金市第4次総合計画

- 本市のまちづくりの最上位計画である「東金市第4次総合計画」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」を掲げています。
- まちづくりの3つ目の柱（街・道・自然が織り成す市域を創る）の中での取り組みとして、「生活に適應した公共交通網の再編」を位置づけています。

東金市第4次総合計画における記載内容

■ 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

- 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 こころ豊かなひとを創る

主要事業

- 公共交通の再編
- 総合交通計画推進事業
- デマンドタクシー運行事業
- バス路線確保対策事業
- JR 東金線の3駅のバリアフリー化
- JR 東金線バリアフリー化事業
- 交通結節点の機能強化
- 乗り継ぎ拠点整備事業

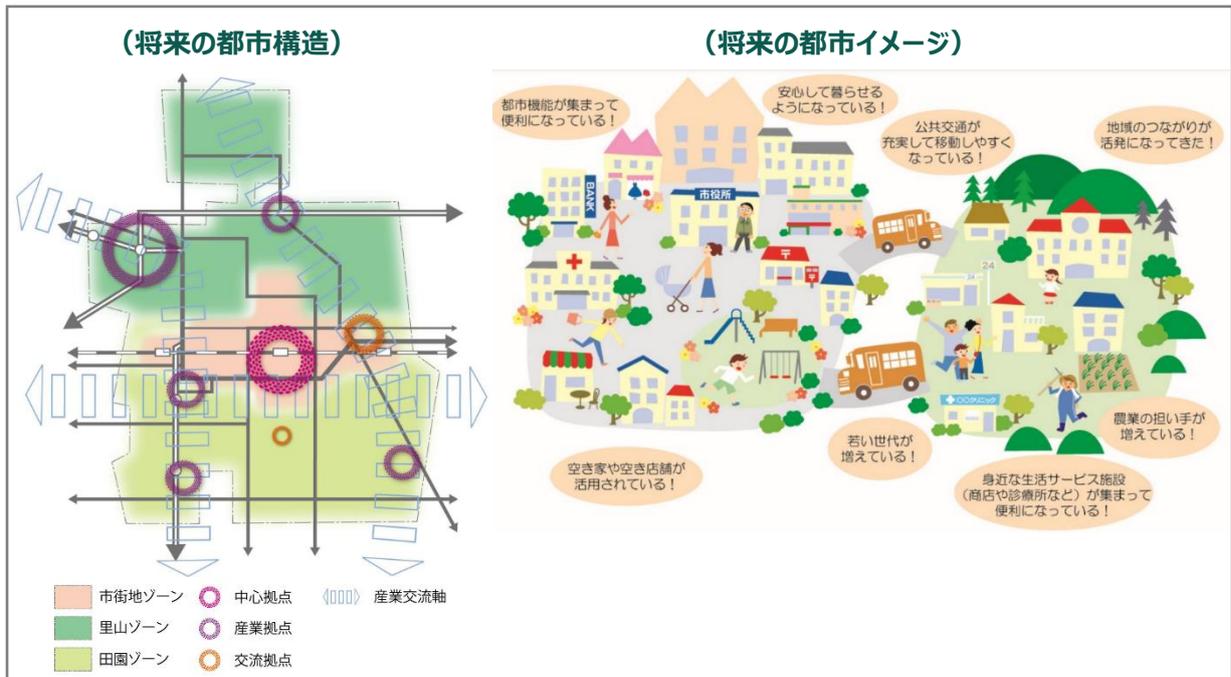
(1) 豊かな自然と利便性の高い市街地の形成
JR 東金駅を中心とする中心市街地については、市民が快適なサービスを継続して受けられ、かつ、中心市街地にふさわしい都市機能を集積し、にぎわいのあるまちづくりを目指します。
また、中心市街地以外の丘陵部や平野部についても、都市の活力を生み出す産業地を形成しつつ、里山・田園などの豊かな自然環境の保全を図り、自然景観と共生する計画的な土地利用を行います。

(3) 生活に適應した公共交通網の再編
JR 東金駅、宿原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。

2-2 東金市第2次都市計画マスタープラン

- 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を目指しています。
- 市内外から自家用車、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る、回遊性のある都市空間の創出を目指しています。

東金市第2次都市計画マスタープランにおける記載内容



2-3 その他の関連計画等

- 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ます。
- 本計画の達成により、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であるSDGs（持続可能な開発目標：Sustainable Development Goals）の様々なターゲットに貢献します。

その他の関連計画等

(その他の関連計画等)

- ・東金市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画
- ・東金市障がい者計画・障がい福祉計画・障がい児福祉計画
- ・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 2 1
- ・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

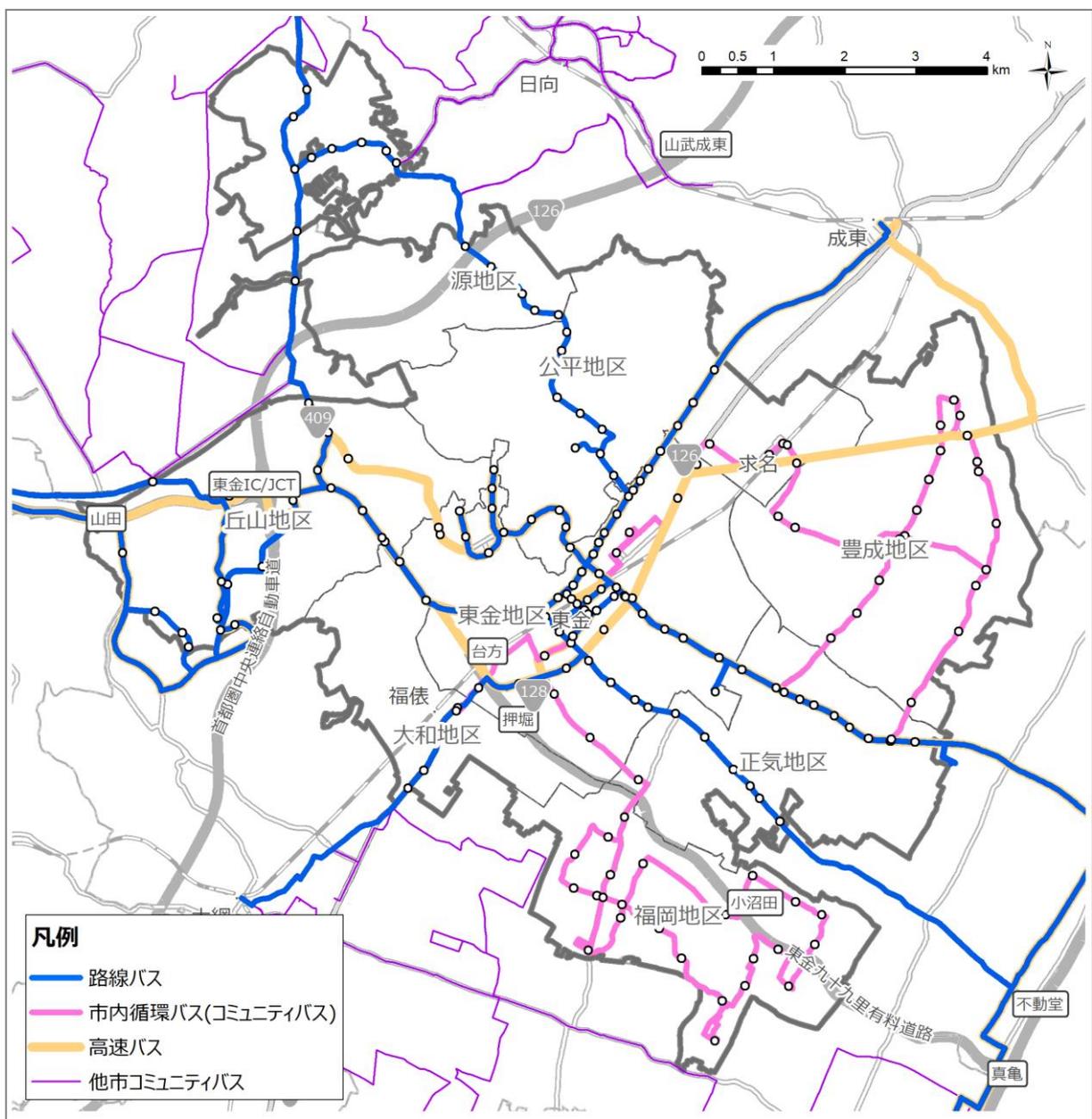
SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS
世界を変えるための17の目標

3. 公共交通の現状

3-1 公共交通ネットワーク

- 市内の公共交通は、鉄道（JR 東金線）と高速バスが広域移動、周辺地域との移動を担っています。
- 市内各地域と市中心部との移動を路線バスや市内循環バス（コミュニティバス※）が担っています。これらとは別に、鉄道やバスが運行していない地域を含めた市内全域を乗合タクシーが運行しています。

公共交通ネットワーク

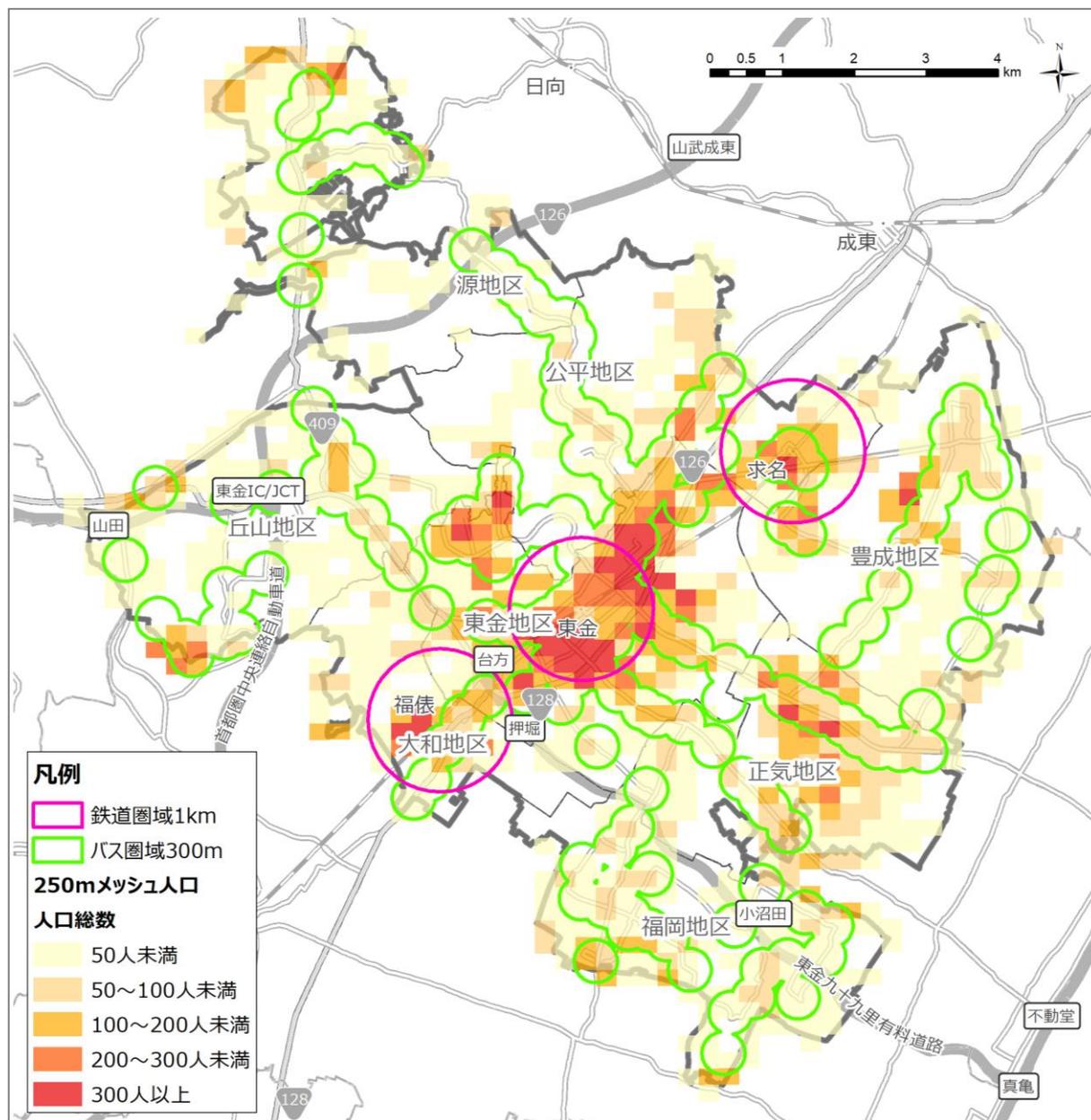


(出典: 国土数値情報)

3-2 公共交通利用圏域と人口分布

○鉄道駅から1km、バス停から300m以上距離のある交通不便地域※は市内全域運行している乗合タクシーでカバーしています。

公共交通利用圏域と人口分布



(出典:平成27年国勢調査、国土数値情報)

3-3 鉄道の状況

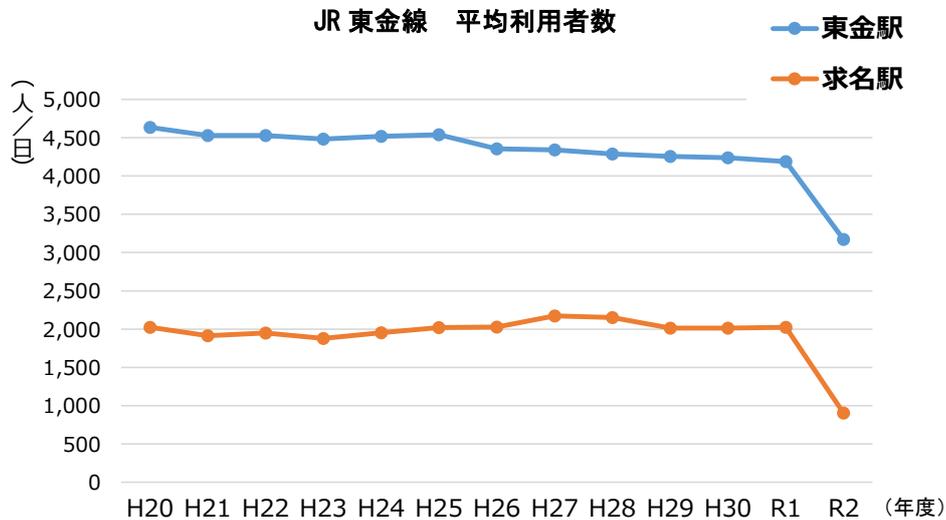
- 市内には、JR東金線の3駅（東金駅、求名駅、福俵駅）があり、東金駅が主要駅となっています。
- サービス状況は、上下線ともにピーク時2～3本/時、オフピーク時1本/時で、計運行本数は59本/日となっています。運行間隔は、上り（大網方面）でピーク時10～30分程度、下り（成東方面）でピーク時15～30分程度となっています。
- 1日あたり平均利用者数は、最も多い東金駅で4,000人強でしたが、令和2年度においては、新型コロナウイルス感染症により東金駅、求名駅ともに減少しています。なお、福俵駅についてはデータ非公表となっています。

JR 東金線 サービス状況

	運行本数			運行間隔	
	ピーク時	オフピーク時	1日あたり	ピーク時	オフピーク時
上り (大網方面)	2～3本/時	1本/時	30本	10～30分程度	1時間程度
下り (成東方面)	2～3本/時	1本/時	29本	15～30分程度	1時間程度

※平日・土・日祝ともに同じ運行本数

(出典:JR 東日本 HP)



3-4 バスの状況

1) 市内のバスの運行概要

- 市内には、路線バスが9路線、市内循環バス（コミュニティバス※）が2路線、高速バスが3路線通っています。
- 路線バス、高速バスは九十九里鐵道（株）、ちばフラワーバス（株）の2事業者により運行されています。
- 市内循環バスは、九十九里鐵道（株）に運行委託をしています。

市内のバスの運行概要

種別	事業者名	路線名	運行経路	運行本数 (上下計・本/日)		
				平日	土	日祝
路線バス	九十九里鐵道(株)	片貝・豊海循環線	東金駅⇔家徳・幸田⇔東金駅	10.0	7.5	7.5
		片貝線	東金駅⇔片貝駅(九十九里町)	4.0	1.5	1.5
			東金駅⇔サンライズ九十九里	1.5	1.5	1.5
			東金駅⇔海の駅九十九里	4.0	4.0	4.0
			東金駅⇔本須賀(山武市)	5.5	5.5	5.5
			東金駅⇔片貝駅(九十九里町)	2.5	1.5	1.5
		豊海線	東金駅⇔サンライズ九十九里	7.0	5.5	5.5
			東金駅⇔白里(大網白里市)	1.5	1.0	1.0
			東金駅⇔上布田⇔八街駅	3.0	2.5	2.5
		八街線	東金駅⇔上布田	3.0	-	-
	八街駅⇔滝台⇔東金駅		0.5	0.5	0.5	
	高校線	東金駅⇔千葉学芸高等学校	5.5	-	-	
		東金駅⇔東金商業高等学校	4.0	-	-	
	西が丘線	東金駅⇔日吉台地区	1.0	-	-	
大網線	東金駅⇔大網駅	-	1.0	1.0		
季美の森線	東金駅⇔東千葉 MC⇔季美の森地区	1.0	-	-		
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⇔千葉駅	15.0	15.0	15.0	
市内バス循環	九十九里鐵道(株)	福岡路線	東金市役所⇔ふれあいセンター⇔福岡地区⇔東金市役所	5.0	5.0	-
		豊成路線	東金市役所⇔ふれあいセンター⇔豊成地区⇔東金市役所	5.0	5.0	-
高速バス	九十九里鐵道(株)	九十九里ライナー	片貝駅⇔(一部東千葉 MC 経由)⇔千葉駅	12.5	9.5	9.5
			片貝駅(一東金駅発)⇔東金駅⇔日吉台地区⇔千葉駅	5.5	1.5	1.5
	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⇔東金駅入口⇔東千葉 MC⇔千葉駅	5.0	-	-
			成東車庫⇔国道 126 号⇔千葉駅	15.0	15.0	15.0
			成東車庫⇔求名駅⇔東中学校⇔国道 126 号⇔千葉駅	0.5	-	-
シーサイドライナー	成東車庫⇔東京駅	19.0	19.0	19.0		

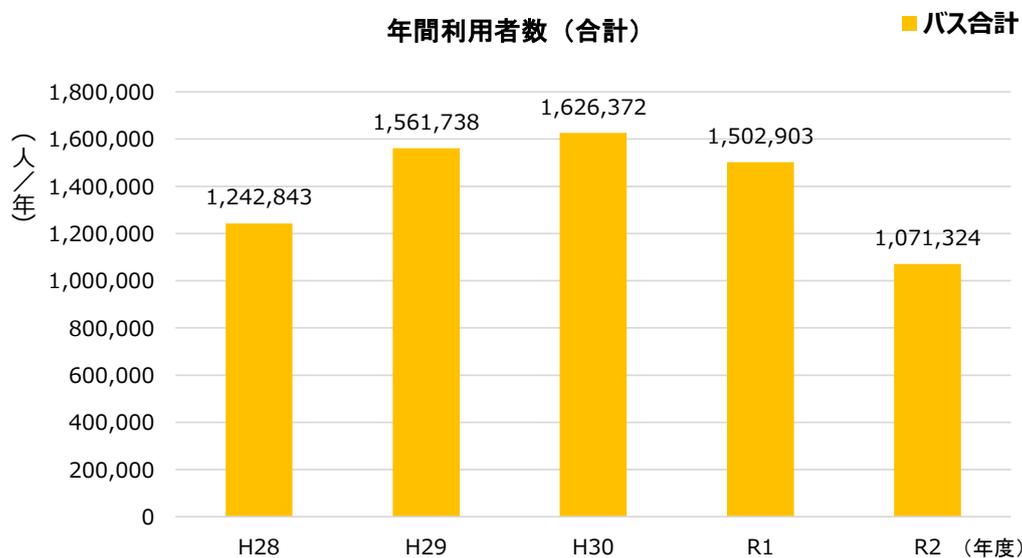
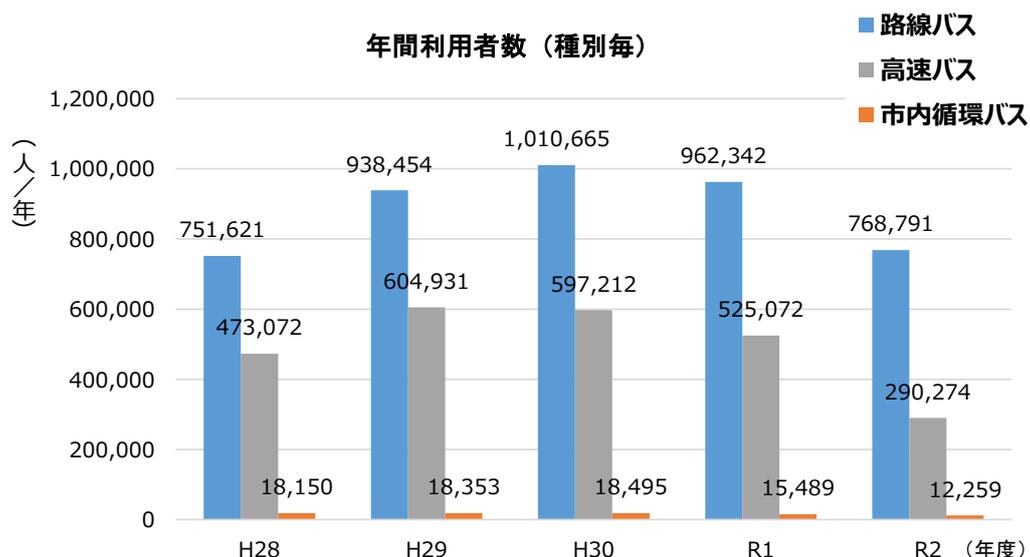
※令和2年度実績値

(出典:九十九里鐵道(株)、ちばフラワーバス(株)資料)

2) 市内のバスの年間利用者数の推移

○年間利用者数は全体として平成30年度以降、減少傾向にあります。特に令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、大きく減少しています。

○路線バス・市内循環バスの利用者数は平成30年度まで増加傾向にありましたが、以降減少に転じています。高速バスは平成29年度までは増加傾向にありましたが、以降減少に転じており、令和2年度は平成29年度の半分以下の水準まで落ち込んでいます。



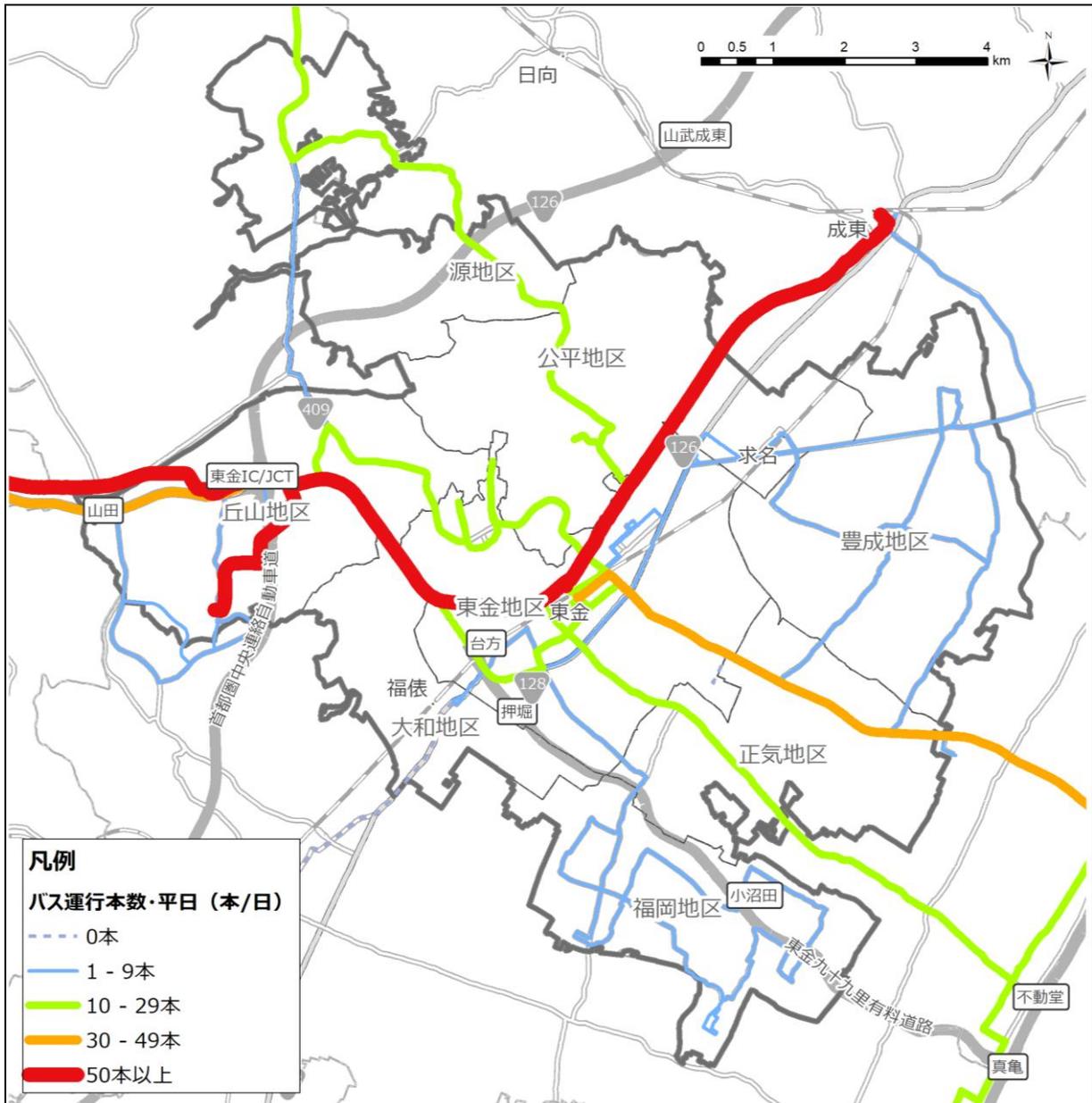
（出典：東金市、九十九里鐵道（株）、ちばフラワーバス（株）資料）

3) 市内のバスの運行本数

○路線バスは、九十九里鐵道（株）により8路線、ちばフラワーバス（株）により1路線が運行されています。

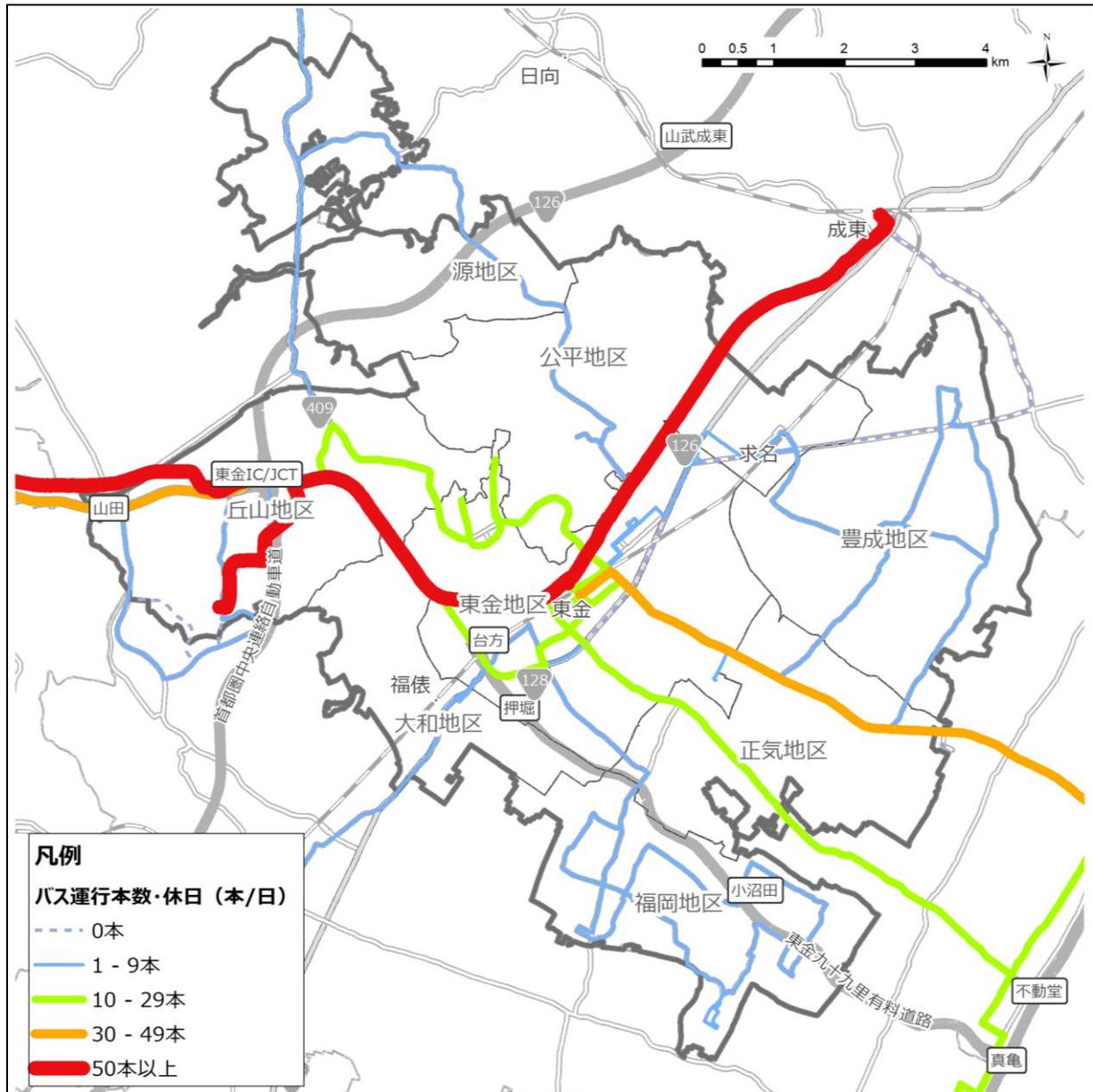
○運行本数は、東金駅を通り国道126号や県道119号・124号等、幹線道路*を運行する路線では50本/日以上ですが、その他の路線は30本/日未満の状況です。

市内のバスの運行本数（平日）



（出典：国土数値情報、各社 HP）

市内のバスの運行本数（休日）



(出典: 国土数値情報、各社 HP)

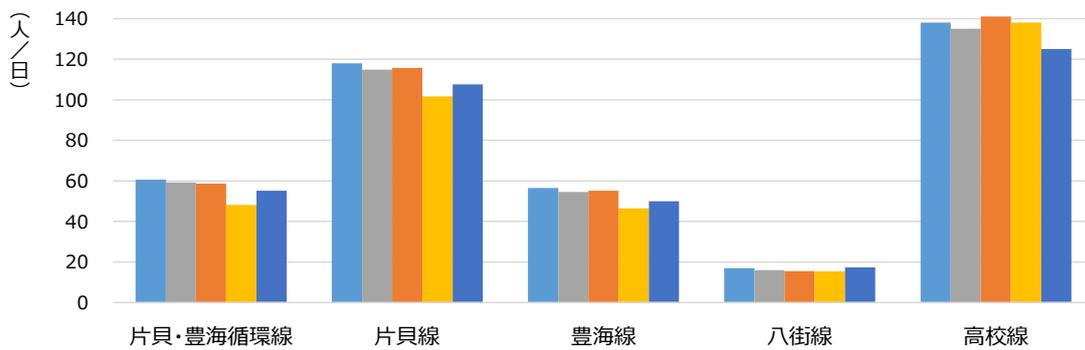
4) 路線バス

● 1日あたり平均利用者数の推移

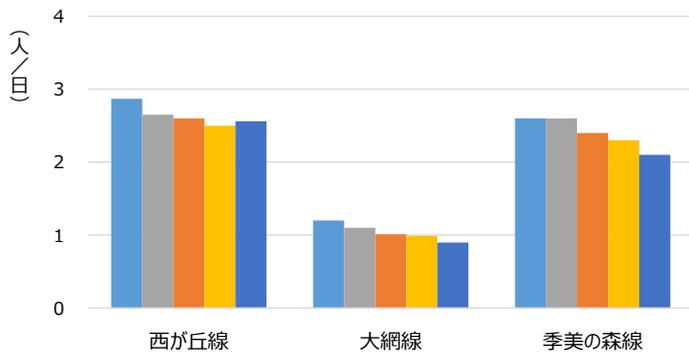
○1日あたりの平均利用者数は、多くの路線で横ばいもしくは減少傾向にあります。
 ○最も多い千葉線は、1日あたりの利用者数が2,000人前後ですが、その他の路線は、いずれも1日150人未満です。西が丘線、大網線、季美の森線は1日あたりの利用者数が1～3人で近年さらに減少傾向にあります。

1日あたり平均利用者数

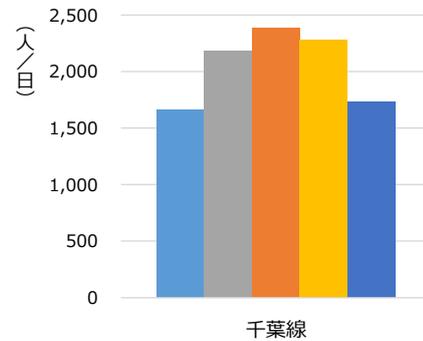
片貝・豊海循環線、片貝線、豊海線、八街線、高校線



西が丘線、大網線、季美の森線



千葉線



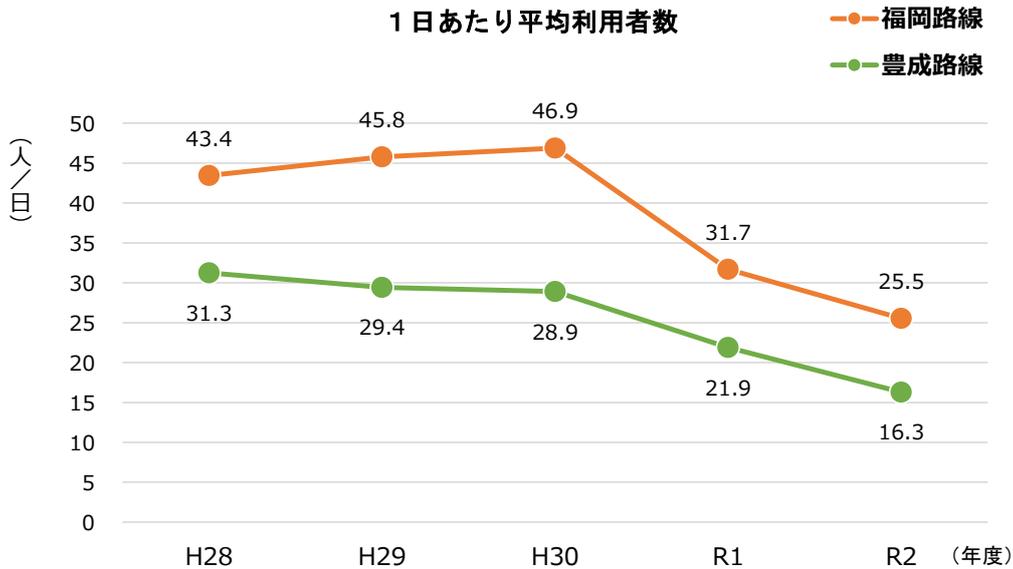
■ H28 ■ H29 ■ H30 ■ R1 ■ R2 (年度)

(出典: 九十九里鐵道(株)、ちばフラワーバス(株)資料より)

5) 市内循環バス

● 1日あたり平均利用者数の推移

○1日あたりの利用者数は50人未満であり、福岡路線、豊成路線ともに減少傾向にあります。
 ○特に平成30年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり大きく減少し、令和2年度は1日あたり30人未満となっています。

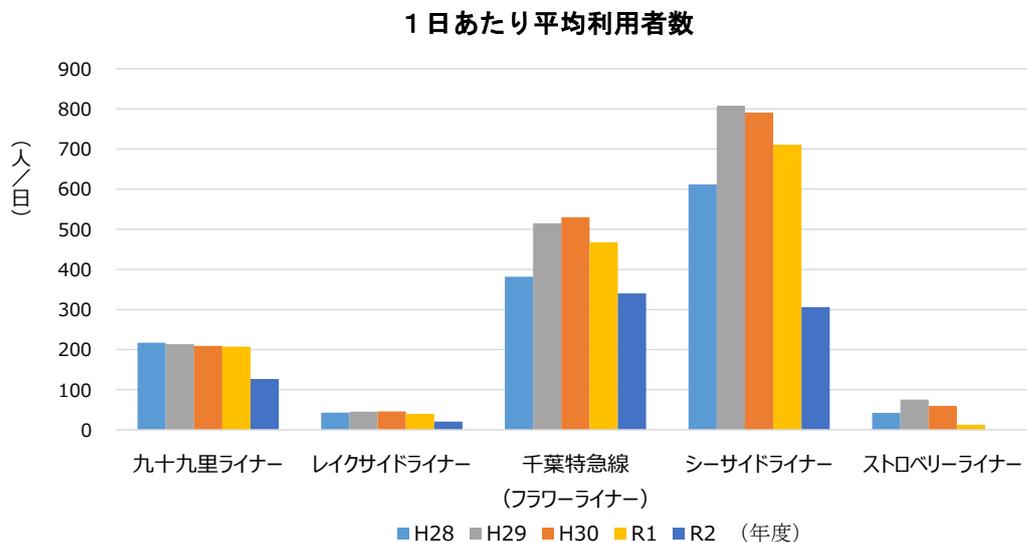


(出典: 令和2年度東金市資料より)

6) 高速バス

● 1日あたり平均利用者数の推移

○1日あたりの利用者数は、路線により大きな差があります。全路線で減少傾向にあり、特に令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、大きく減少しています。



(出典: 九十九里鐵道(株)、ちばフラワーバス(株)資料より)

3-5 乗合タクシーの状況

1) 乗合タクシーの運行概要

○平成26年4月から、市内の公共交通不便地域*の解消のため、市内全域を対象に乗合タクシーを運行しています。

乗合タクシーの概要

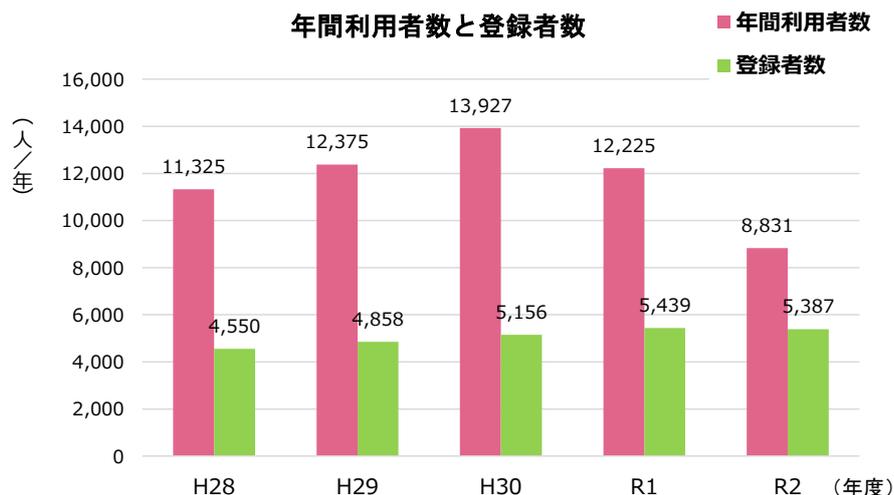
対象者	事前登録をした東金市民
1人1乗車 利用運賃	高校生以上 400 円、小・中学生 200 円、小学生未満 無料 (身体障害者手帳等、運転経歴証明書所持者 100 円減額)
運行日	月曜日から金曜日まで(祝日・年末年始を除く)
運行時間	午前8時から午後5時まで(予約状況に応じた運行)
受付方法	電話予約 利用希望日の1週間前から前日の午後4時まで 当日は午前10時以降、利用希望時間の1時間前まで
受付時間	午前8時30分から午後4時まで(土日・祝日・年末年始を除く)
運行車両	セダン型タクシー、ユニバーサルデザインタクシー、ジャンボタクシー
車両台数	1日3台体制
発着地	事前登録者自身の自宅、市内の駅、バス停留所、公共施設、医療機関、商業施設
運行形態	一般乗合旅客自動車運送事業(区域運行)
運行主体	東金市(東金市内に営業所を有するタクシー事業者4社に委託)

(出典:令和2年度東金市資料より)

2) 年間利用者数・登録者数の推移

○年間延べ利用者数は、平成30年度まで増加していましたが、令和元年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大により減少しています。

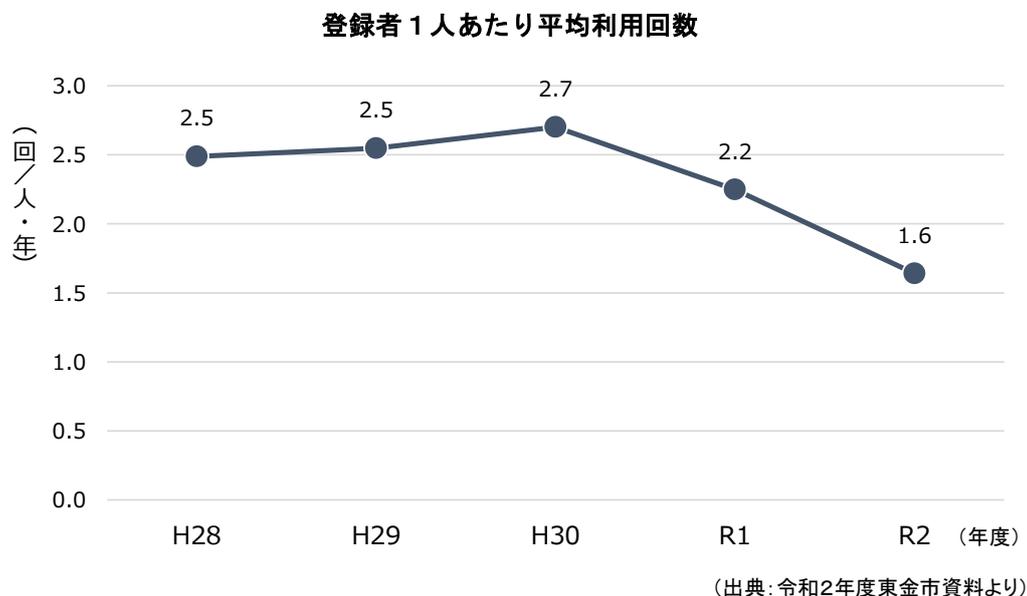
○現在の登録者数は5,000人強です。



(出典:令和2年度東金市資料より)

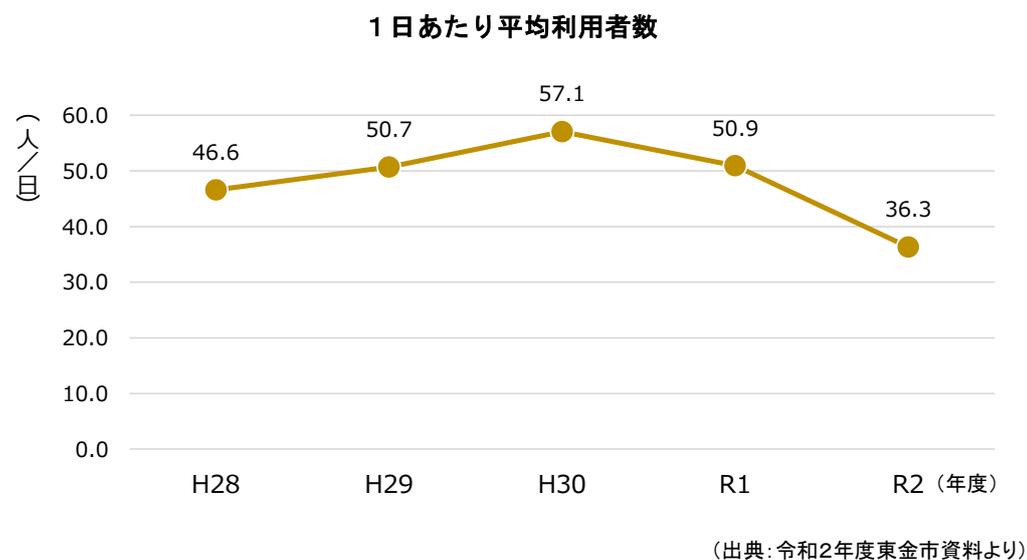
3) 登録者1人あたり年間平均利用回数の推移

○登録者1人あたりの年間平均利用回数は、平成30年度以降減少しています。令和元年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大により減少しています。



4) 1日あたり平均利用者数の推移

○1日あたり平均利用者数は、令和元年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大により減少しています。



3-6 一般タクシーの状況

- 市内に営業所のあるタクシー事業者は4社です。
- タクシー営業所は東金駅や求名駅付近に立地しています。

タクシー営業所の立地状況



(出典:一般社団法人 千葉県タクシー協会 HP)

タクシー事業者一覧

社名	住所	車両台数	備考
東金タクシー(有)	東金 1250	7台	福祉車両あり
南総タクシー(株)	東金 587-6	31台	福祉車両あり
仲田タクシー(有)	東金 1250	5台	
小川タクシー(有)	求名 37-15	4台	

(出典:一般社団法人千葉県タクシー協会 HP)

4. 市内循環バスの状況（詳細）

4-1 行政負担の状況

1) 行政負担額と行政負担率

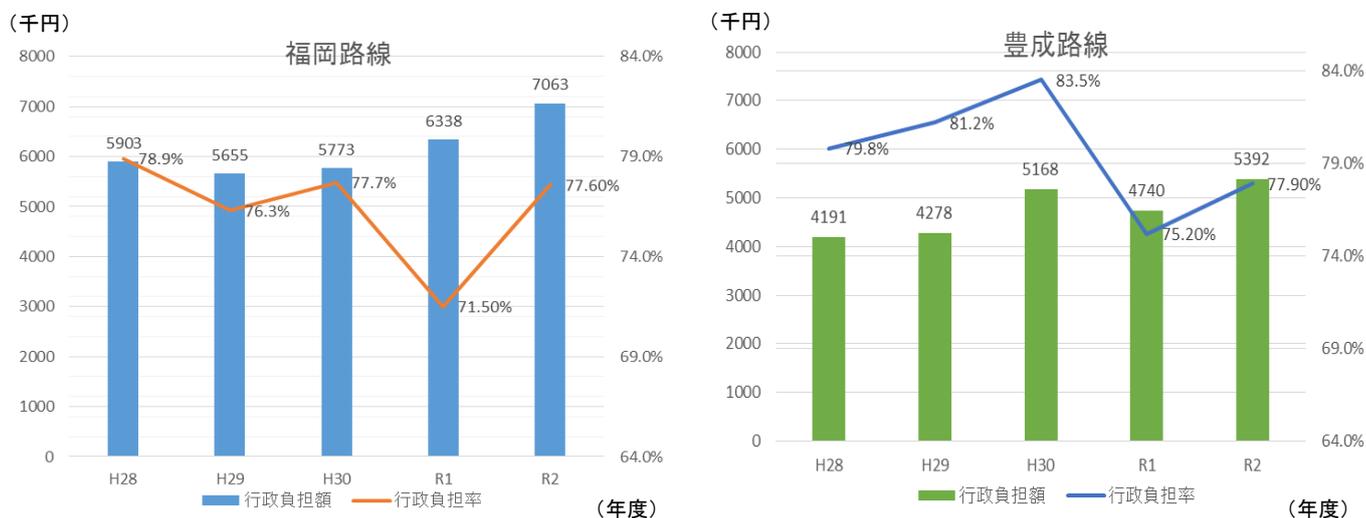
○行政負担額（※1）は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少や車両更新による運行委託費の増額により増加傾向にあります。

○行政負担率（※2）は概ね横ばいで推移しており、福岡路線、豊成路線ともに令和2年度は78%程度となっています。

（※1） 行政負担額＝（運行委託料＋バス停修繕費等）－（運賃収入＋広告収入）

（※2） 行政負担率＝ $\frac{\text{（運行委託料＋バス停修繕費等）－（運賃収入＋広告収入）}}{\text{（運行委託料＋バス停修繕費等）}}$

行政負担額と行政負担率

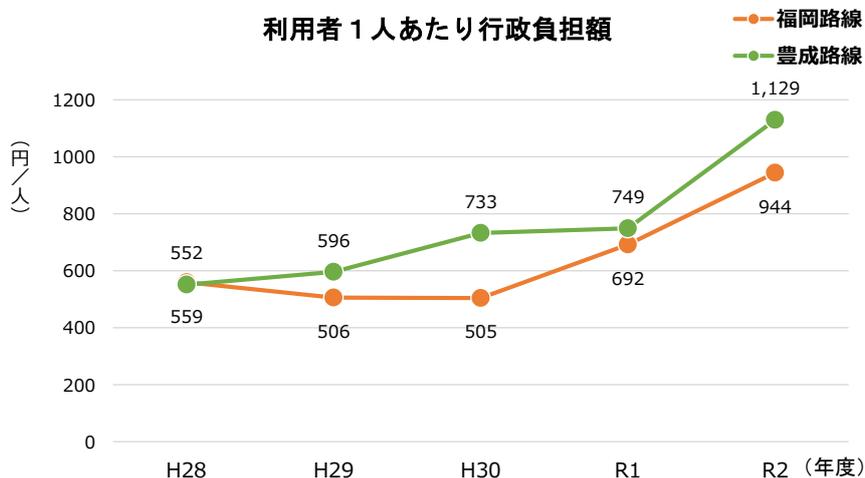


（出典：令和2年度東金市資料より）

2) 利用者1人あたり行政負担額の推移

○利用者1人あたりの行政負担額は、両路線とも増加傾向しています。

○豊成路線では令和2年度に1,000円を超えています。



（出典：令和2年度東金市資料より）

4-2 福岡路線の運行状況

1) 運行概要(福岡路線)

- 福岡路線は日曜日、休日(祝日、振替休日など)及び年末年始を除く朝6時台から夕方5時台まで1日5便が運行しています。
- 始発便の利用者が少ない状況です。
- 利用者数は、朝の時間帯の第2便、第3便で多くなっています。

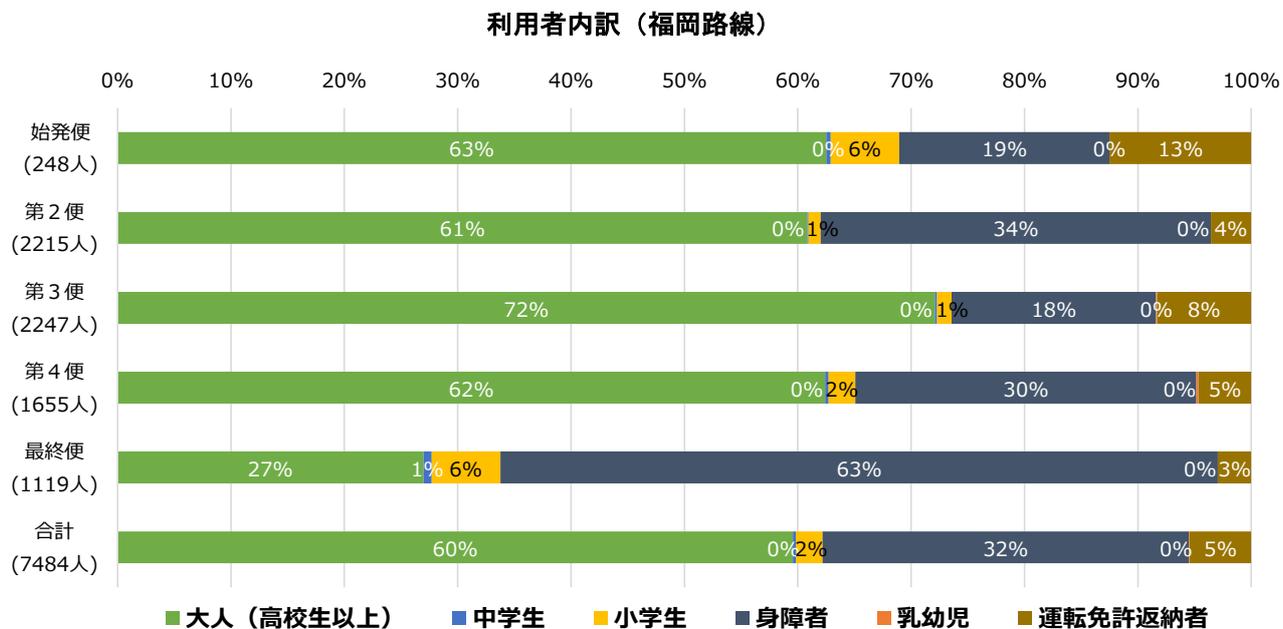
(運行日数 293日 定員28人乗り)

	運行時間	区間距離	利用者数	1便あたり利用者数	1kmあたり利用者数
始発便	6:37-7:46	24.5km	248人	0.8人	0.03人
第2便	8:30-10:16	37.8km	2,215人	7.6人	0.20人
第3便	10:50-12:36	37.8km	2,247人	7.7人	0.20人
第4便	13:50-15:36	37.8km	1,655人	5.6人	0.15人
最終便	16:20-17:56	34.8km	1,119人	3.8人	0.11人
平均			1,496人	5.1人	0.15人

(出典:令和2年度東金市資料より)

2) 利用者内訳(福岡路線)

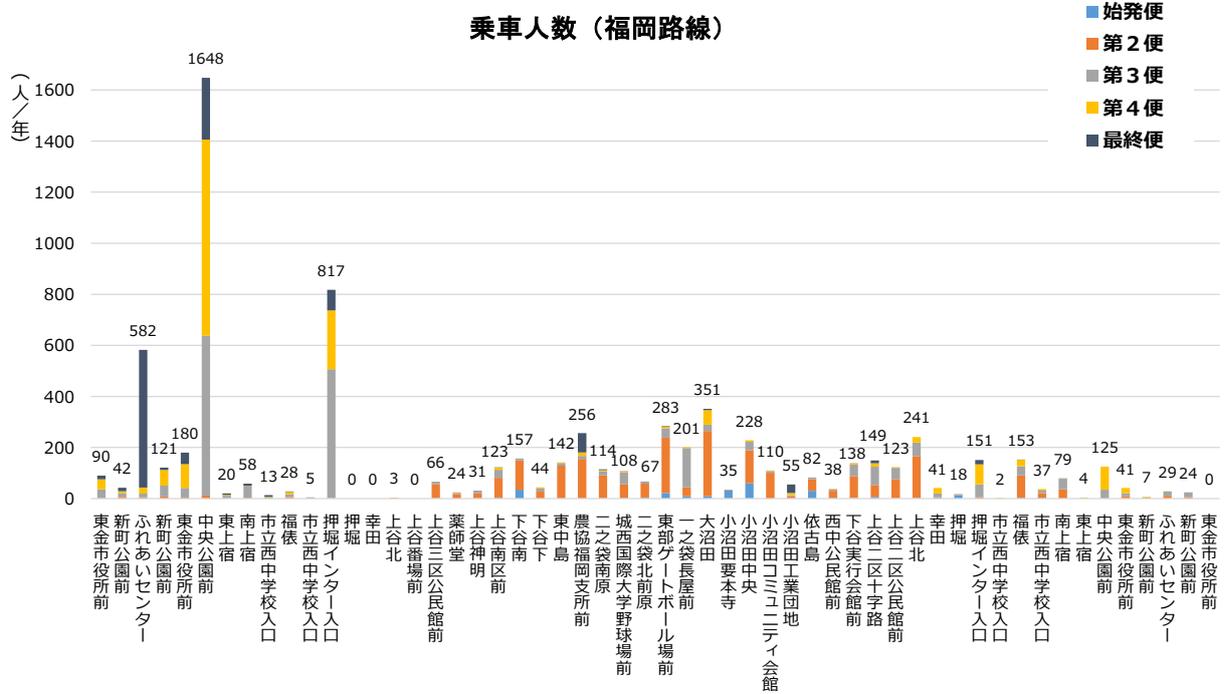
- 利用者は高校生以上の大人が中心で、小中学生の利用は僅少です。



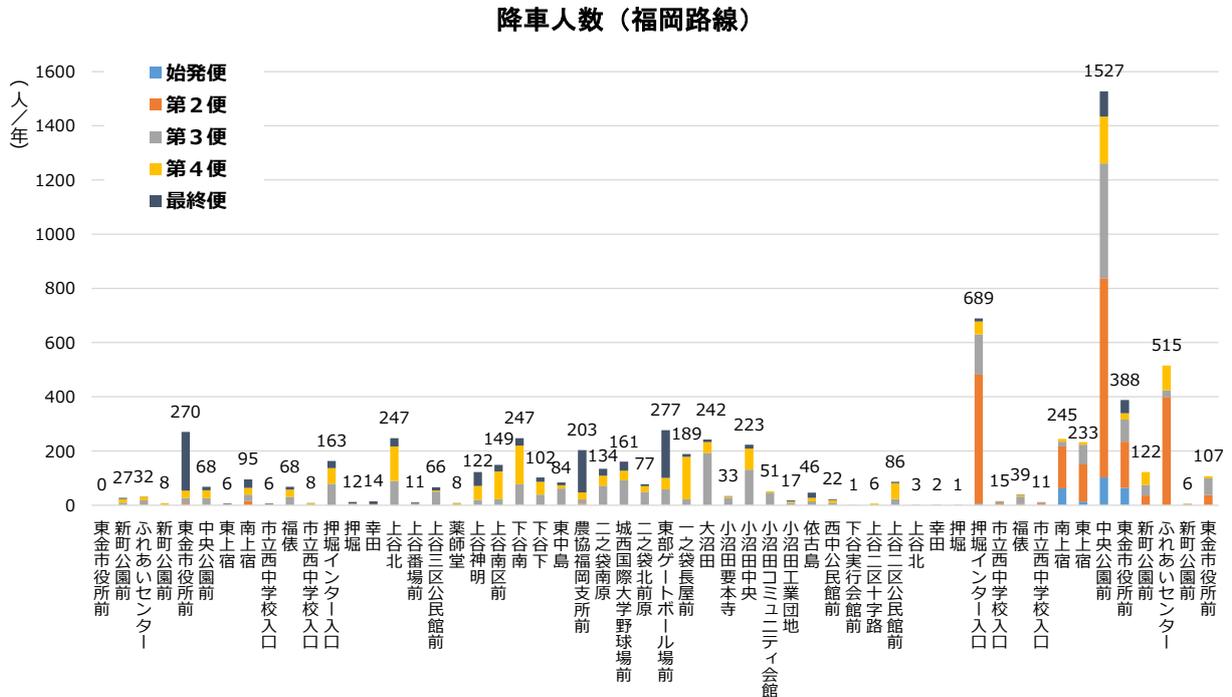
(出典:令和2年度乗降調査より)

4) 乗降人数(福岡路線)

○乗車・降車ともに、サンピアのある「中央公園前」が最も多くなっています。
○次いで商業施設が集まっている「押堀インター入口」が多くなっています。



(出典:令和2年度乗降調査より)



(出典:令和2年度乗降調査より)

4-3 豊成路線の運行状況

1) 運行概要(豊成路線)

- 豊成路線は、日曜日、休日(祝日、振替休日など)及び年末年始を除く朝6時台から夕方5時台まで1日5便が運行しています。
- 利用者数は、朝の時間帯の第2便で多くなっています。

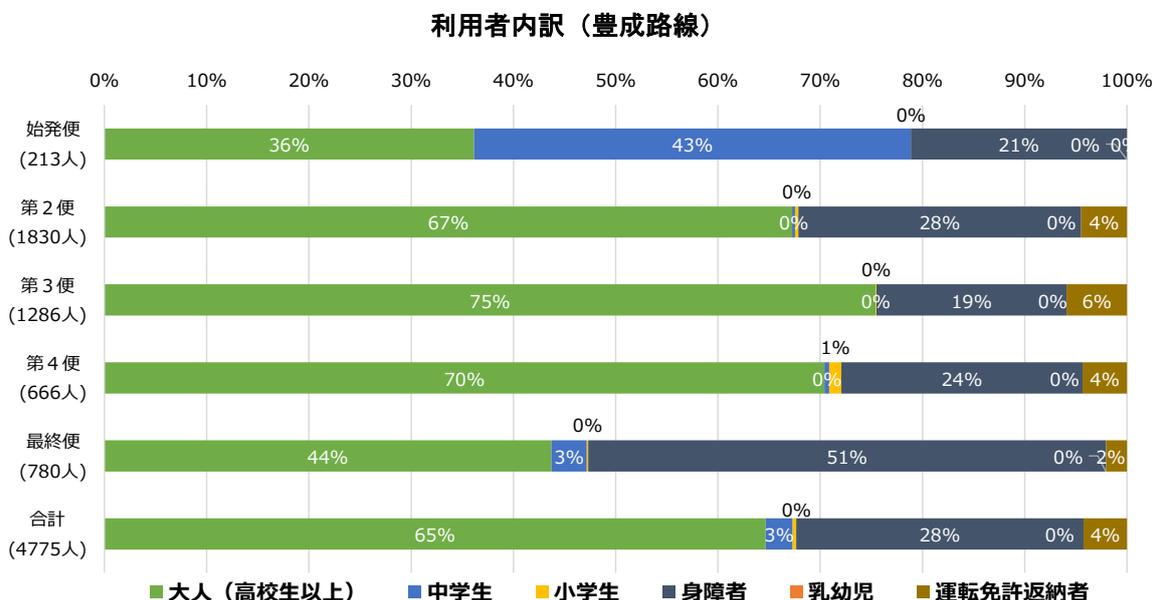
(運行日数293日 定員12人乗り)

	運行時間	区間距離	利用者数	1便あたり利用者数	1kmあたり利用者数
始発便	6:41- 7:48	27.8 km	213 人	0.7 人	0.03 人
第2便	8:22- 9:57	34.7 km	1,830 人	6.2 人	0.18 人
第3便	11:29-13:04	34.7 km	1,286 人	4.4 人	0.13 人
第4便	14:00-15:35	34.7 km	666 人	2.3 人	0.07 人
最終便	16:18-17:53	34.7 km	780 人	2.7 人	0.08 人
平均			955 人	3.3 人	0.10 人

(出典:令和2年度東金市資料より)

2) 利用者内訳(豊成路線)

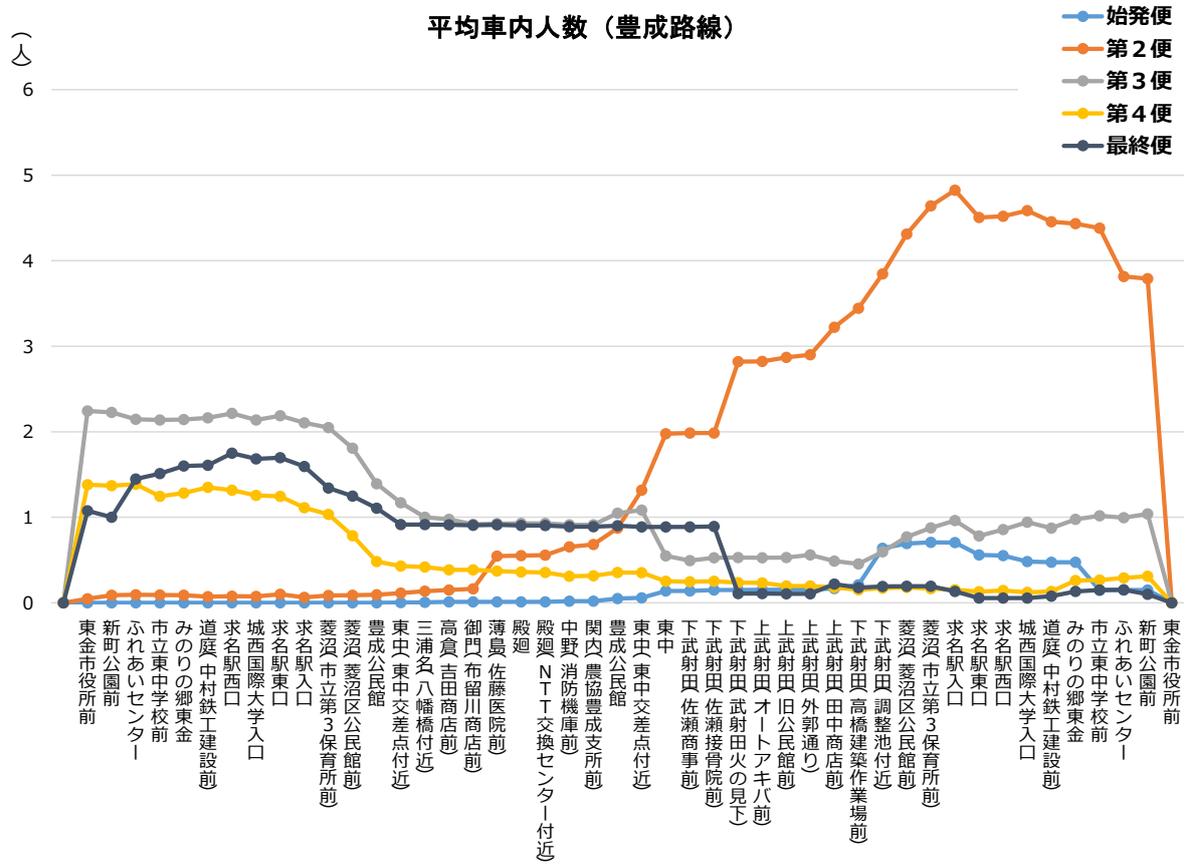
- 利用者は高校生以上の大人が中心です。



(出典:令和2年度乗降調査より)

3) 平均車内人数(豊成路線)

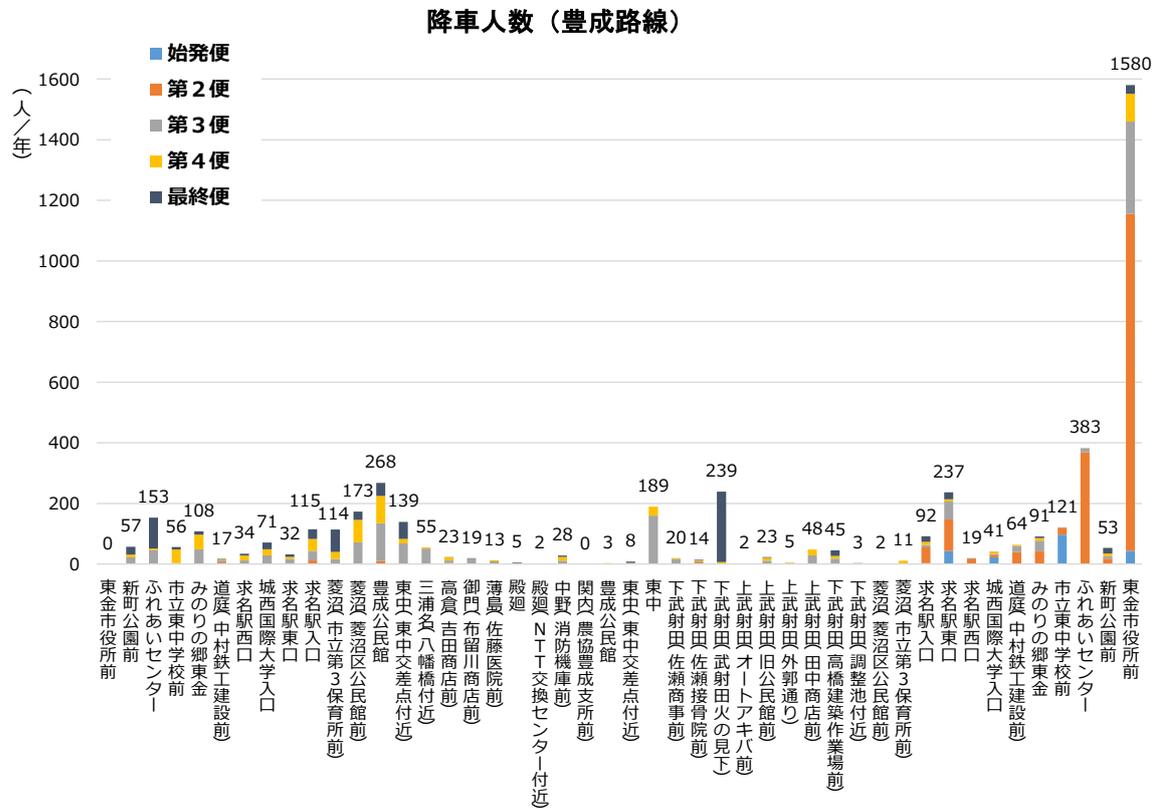
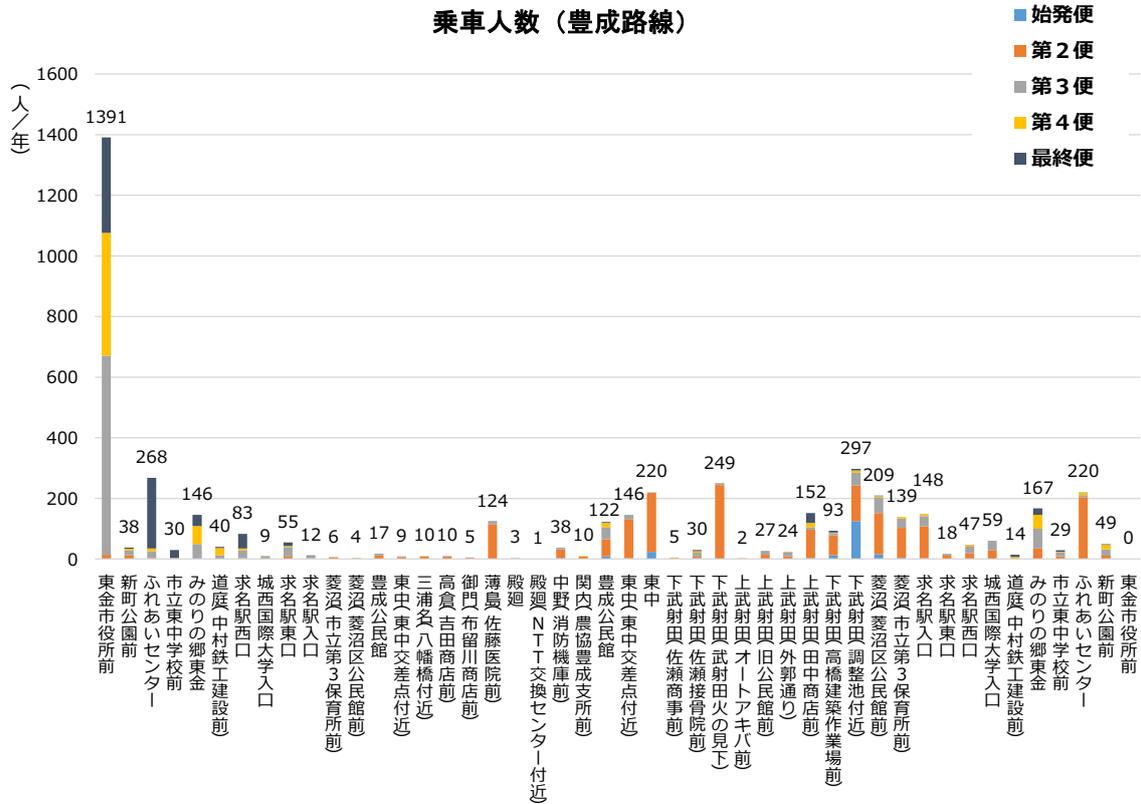
○平均車内人数は、第2便の最も多い区間で5人程度となっています。



(出典: 令和2年度乗降調査より)

4) 乗降人数(豊成路線)

○乗車・降車ともに「東金市役所前」が最も多くなっています。

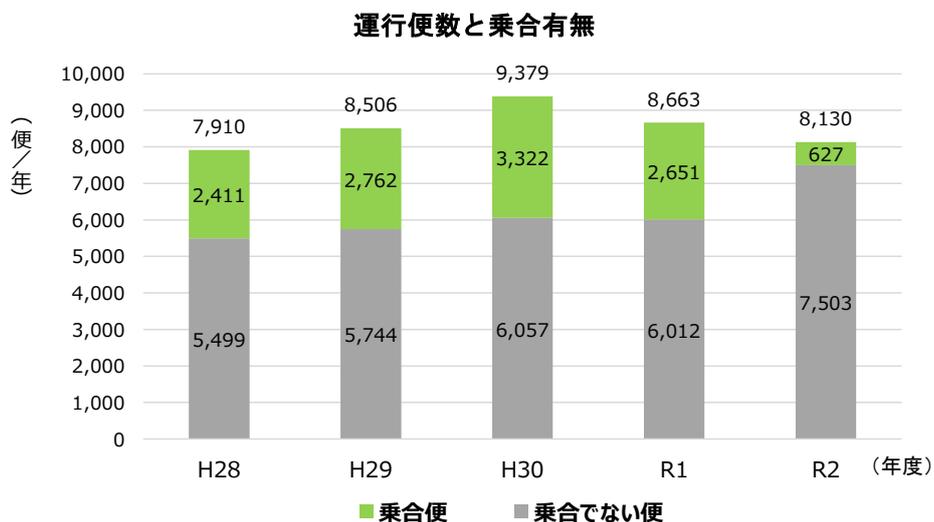


(出典: 令和2年度乗降調査より)

5. 乗合タクシーの状況（詳細）

5-1 運行便数と利用者が乗り合う便数の有無

○運行便数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和元年度以降、減少しています。
○利用者が乗り合う便数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度は著しく減少しています。



(出典: 令和2年度東金市資料より)

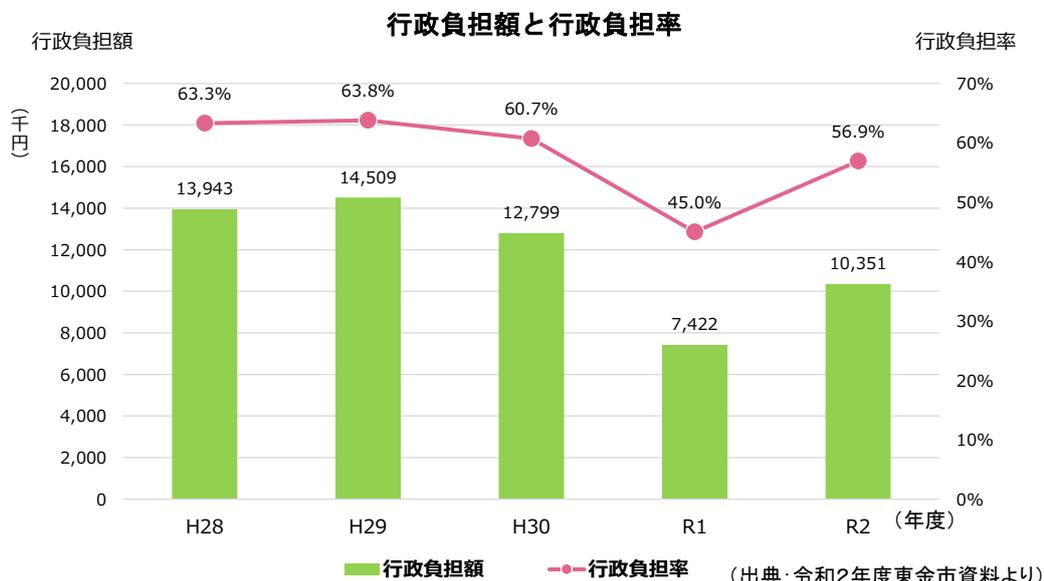
5-2 行政負担の状況

1) 行政負担額と行政負担率

○行政負担額（※1）、行政負担率（※2）ともに減少傾向にありましたが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、増加しています。

（※1） 行政負担額＝（運行委託料）－（運賃収入＋国庫補助金）

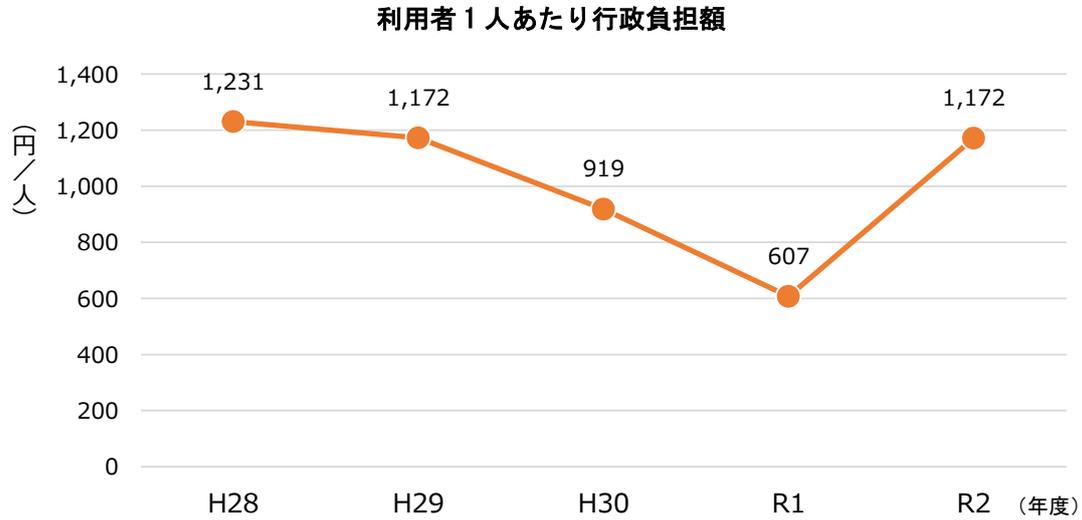
（※2） 行政負担率＝ $\frac{\text{（運行委託料＋必要経費）－（運賃収入＋国庫補助金）}}{\text{（運行委託料＋必要経費）}}$



(出典: 令和2年度東金市資料より)

2) 利用者1人あたり行政負担額の推移

○利用者1人あたりの行政負担額は、減少傾向にありましたが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、増加しています。

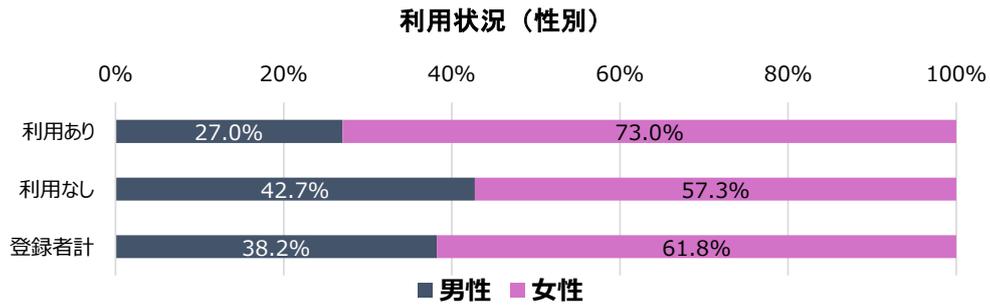


(出典:令和2年度東金市資料より)

5-3 利用者の属性

1) 性別

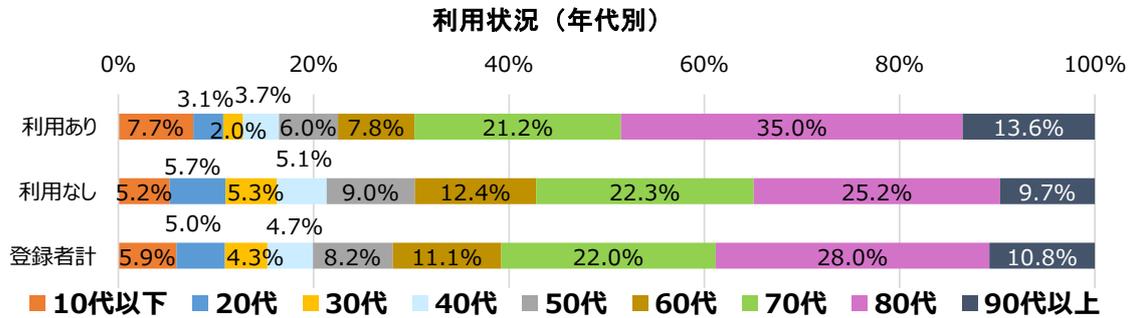
○登録者、利用者ともに女性が多く、利用者の割合は女性が73.0%を占めています。



(出典:令和2年度東金市資料より)

2) 年代別

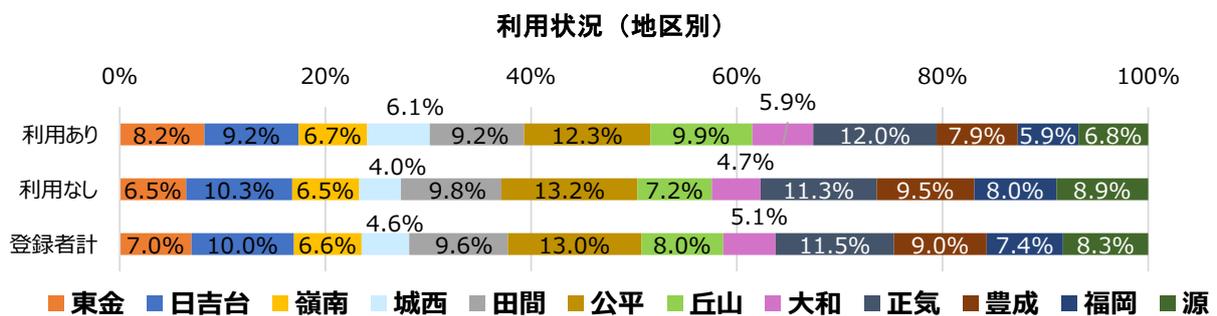
○登録者、利用者ともに過半数は70代以上が占めており、特に80代が多くなっています。



（出典：令和2年度東金市資料より）

3) 地区別

○登録者、利用者ともに公平地区の割合が最も多くなっています。

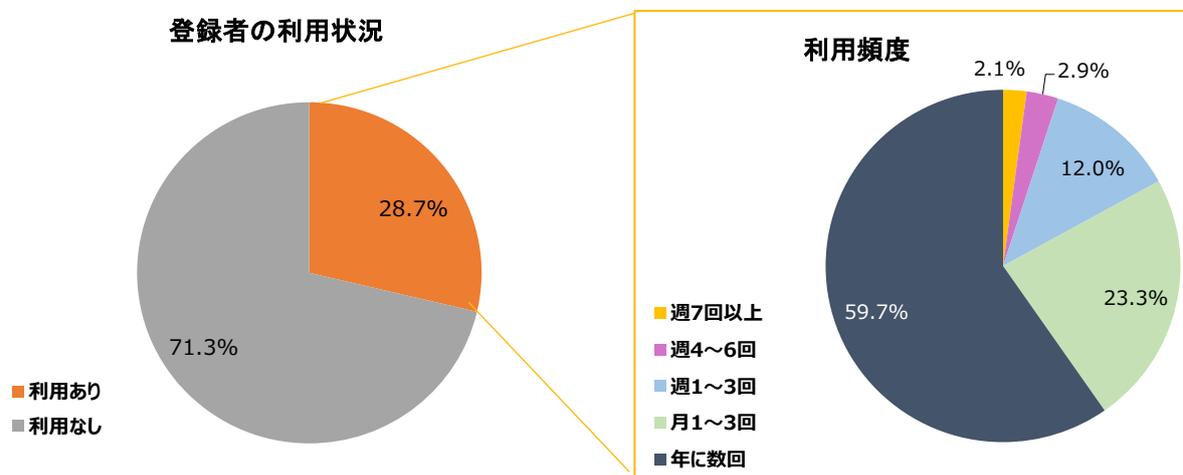


（出典：令和2年度東金市資料より）

5-4 利用状況・頻度

1) 利用状況・頻度

○登録者のうち、令和2年度の利用者の割合は28.7%となっています。
 ○利用頻度は、「年に数回」が最も多くなっています。一方、週に複数回利用している人も2割弱います。

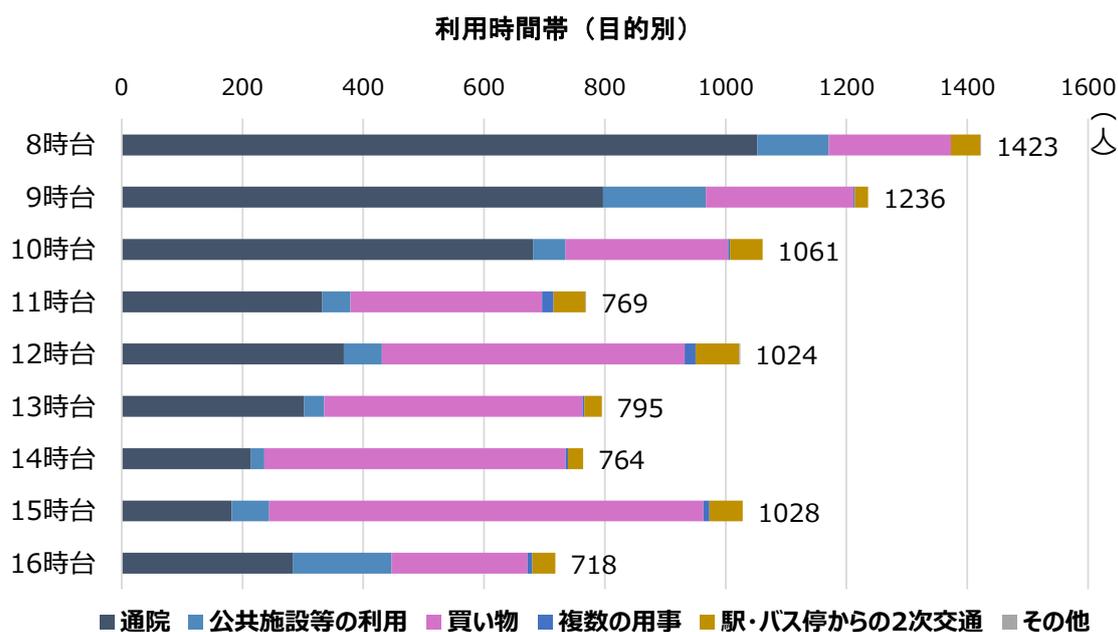


(出典: 令和2年度東金市資料より)

5-5 利用時間帯

2) 目的別利用時間帯

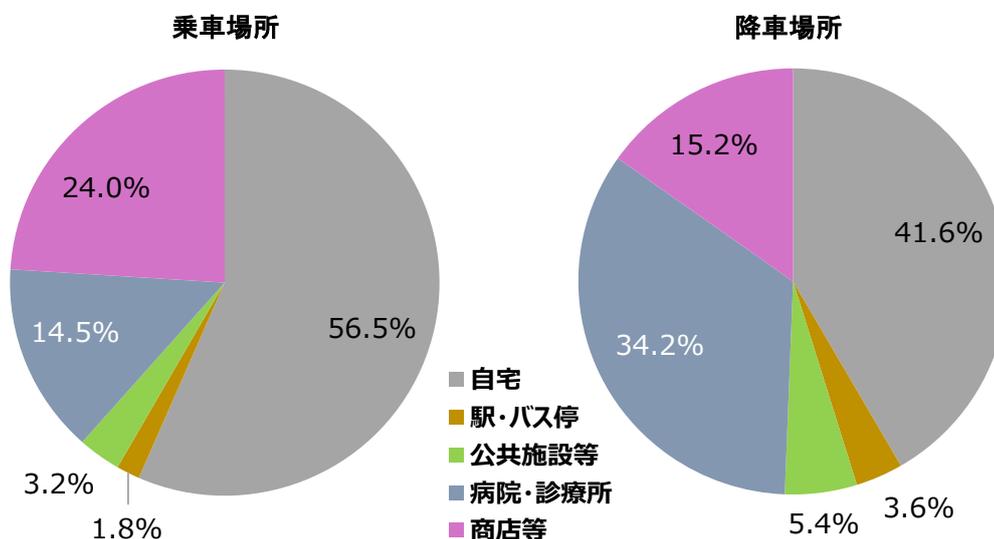
○朝は「通院」、午後は「買い物」を目的に利用する人が多くなっています。
 ○16時台は「通院からの帰宅」、「買い物からの帰宅」のほか、「公共施設等からの帰宅」が多くを占めています。



(出典: 令和2年度東金市資料より)

5-6 乗降場所

- 乗車場所は、「自宅」に続き「商店等」が多くなっています。
- 降車場所は、「自宅」に続き「病院・診療所」が多くなっています。
- 特に利用の多い乗降場所は、「中央公園前（サンピア側）」です。



利用の多い乗降場所（自宅を除き乗降者数100人以上）

乗降場所	地区	分類	乗車人数	降車人数	合計人数
1 中央公園前(サンピア側)	東金	商店等	1,506人	589人	2,095人
2 浅井病院	正気	病院・診療所	318人	471人	789人
3 東千葉メディカルセンター	丘山	病院・診療所	182人	370人	552人
4 東金整形外科前	東金	病院・診療所	147人	360人	507人
5 ふれあいセンター	田間	公共施設等	209人	232人	441人
6 とよだ整形外科前	正気	病院・診療所	161人	248人	409人
7 東金整骨院前	東金	病院・診療所	35人	320人	355人
8 村上農園(株)東京農園	丘山	商店等	147人	149人	296人
9 城西クリニック前	東金	病院・診療所	66人	174人	240人
10 ローソン家徳店	正気	商店等	117人	111人	228人
11 押堀インター入口上り	嶺南	商店等	106人	120人	226人
12 かきす眼科医院前	東金	病院・診療所	44人	170人	214人
13 田波整形外科前	東金	病院・診療所	90人	104人	194人
14 東金市役所	東金	公共施設等	13人	150人	163人
15 東金駅西口	東金	駅・バス停	31人	112人	143人
16 とうがね中央糖尿病腎クリニック前	東金	病院・診療所	0人	107人	107人

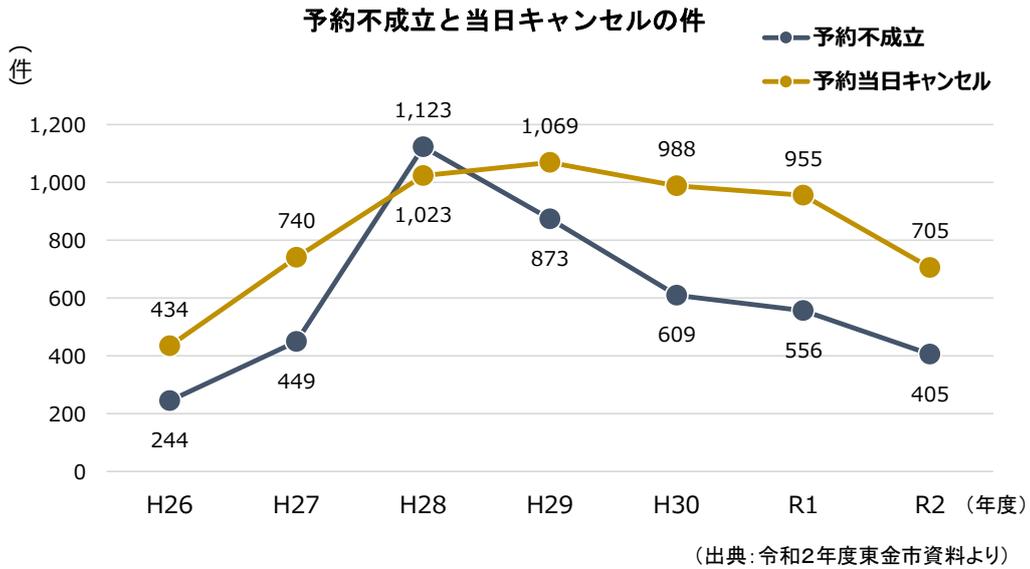
(出典:令和2年度東金市資料より)

5-7 予約不成立・キャンセルの状況

1) 予約不成立と当日キャンセルの件数の推移

○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ますが、令和2年度では、年間400件程度あります。

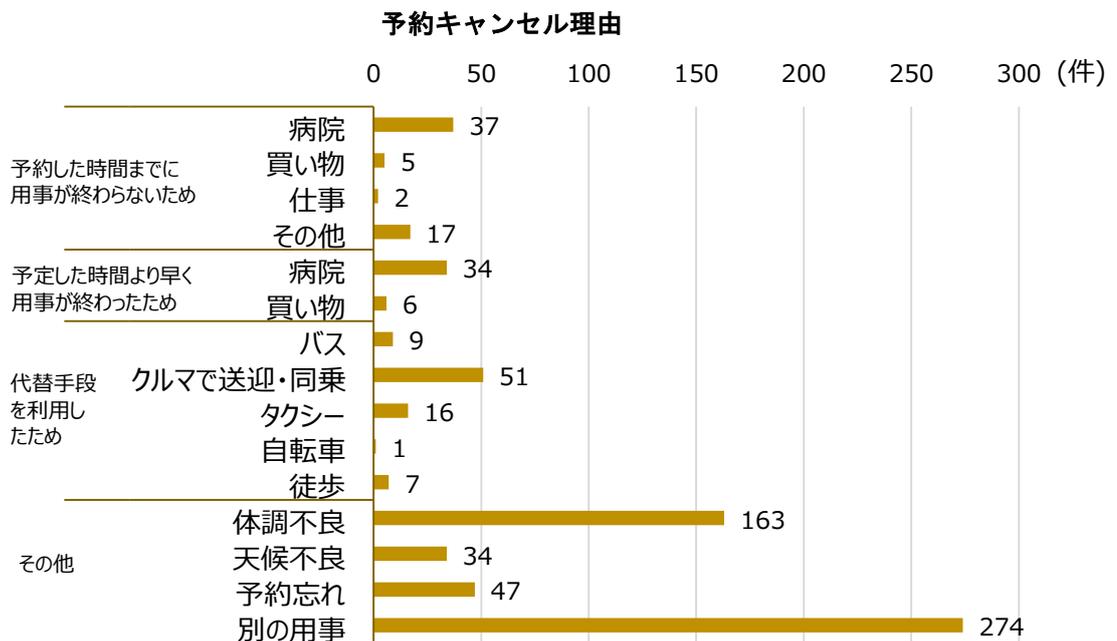
○当日キャンセルの件数は、平成29年度以降減少していますが、令和2年度では、年間700件程度あります。



2) 予約キャンセル理由

○予約をキャンセルする理由としては、「別の用事が入ったから」、「体調不良」が多くなっています。

○代替手段利用としては「自家用車による送迎」が最も多く、次に「病院の送迎サービス」が続きます。



Ⅳ. 各種調査結果

1. 市民へのアンケート

東金市民の外出や移動手段の状況、今後の公共交通に関する意識等を把握するため、以下の方法によるアンケートを行いました。調査内容と結果の概要は以下に示すとおりです。

《調査の概要》

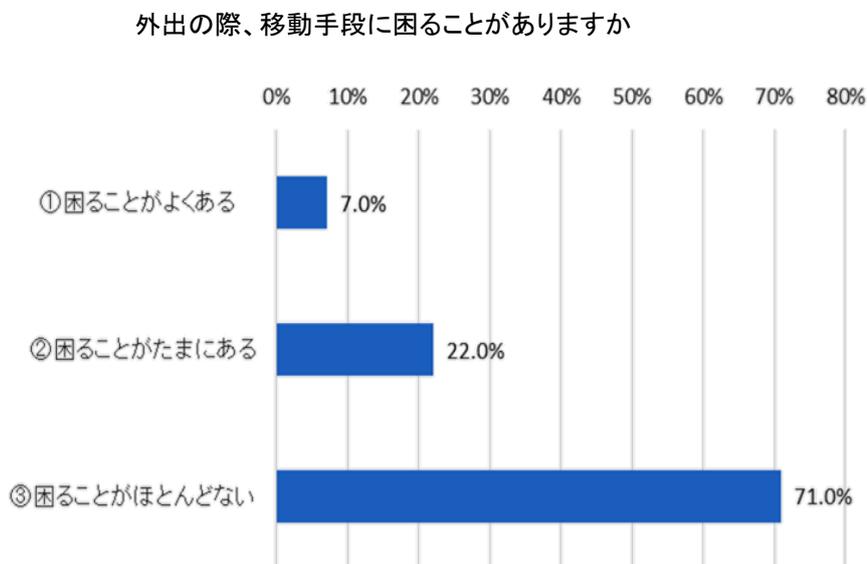
- 調査方法 郵送配布・郵送回収方式
- 調査対象 東金市民2,500人(16歳以上を無作為抽出)
- 回答者数 821人(33%)

(*図中の数値は、四捨五入の関係で合計が100%にならない場合があります。)

《主な調査結果》

外出の際に移動手段で困ること

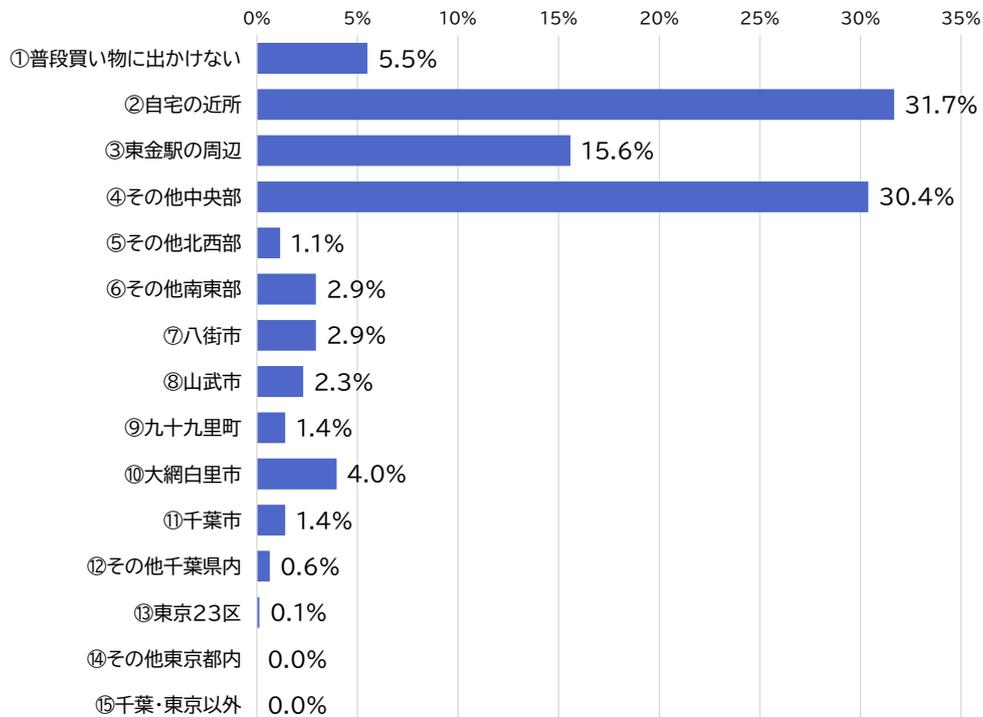
○「困ることがほとんどない人」は7割程度で、「困ることがたまにある人」は2割程度います。



日常の買い物

○日常の買い物では、自宅の近所や東金駅周辺等の市中央部で済ませる人が大半を占めています。

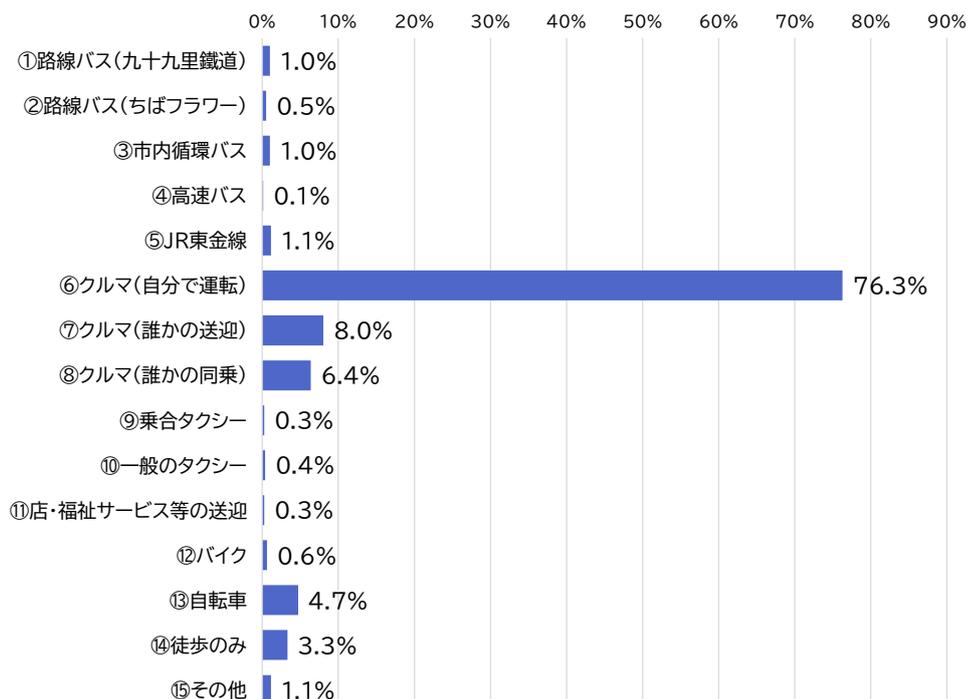
日常の買い物(食料品・日用品等)はどこへ出かけますか



買い物の際、最も利用する移動手段

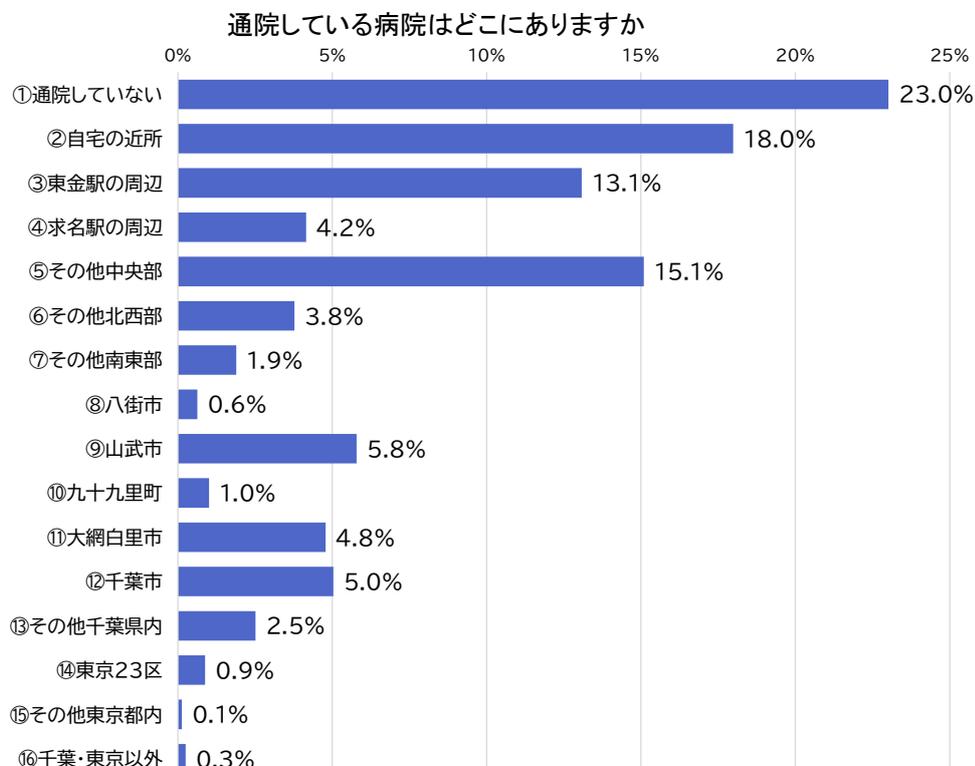
○日常の買い物では、自家用車の利用が8割近くを占めています。徒歩や鉄道・バスを利用する人はほとんどいません。

日常の買い物の際、最も利用する移動手段は何ですか



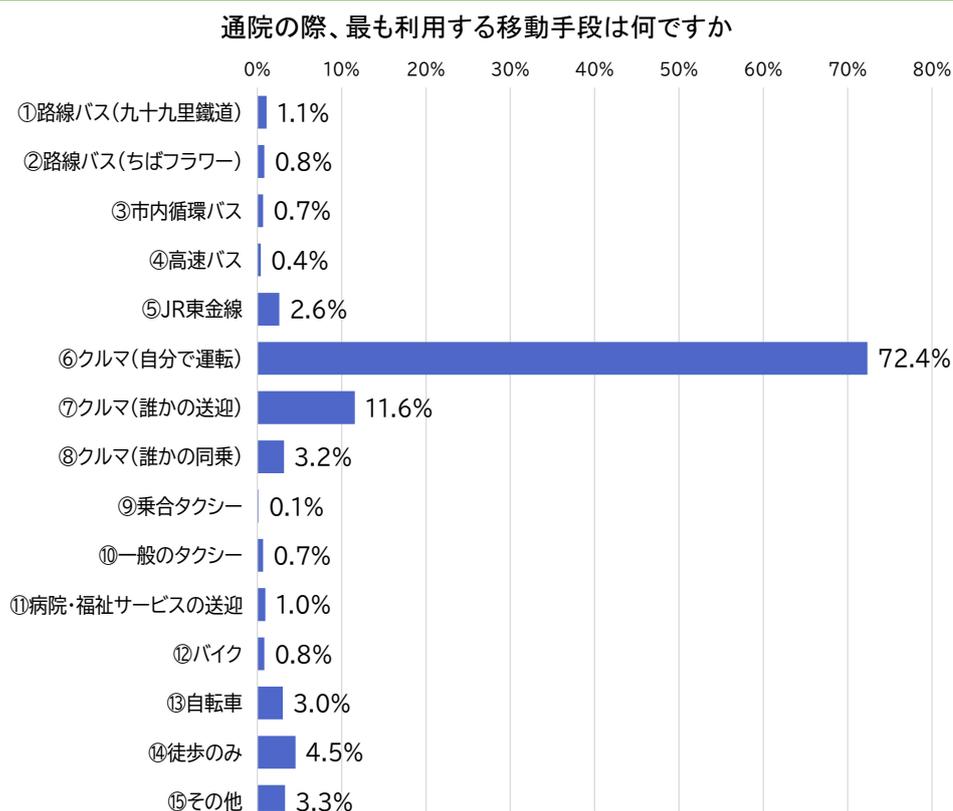
通院

○通院している人の行先も買い物先と同様に、自宅の近所や東金駅周辺等の市中央部が多くを占めています。山武市、千葉市、大網白里市に通院する人もいます。



通院の際、最も利用する移動手段

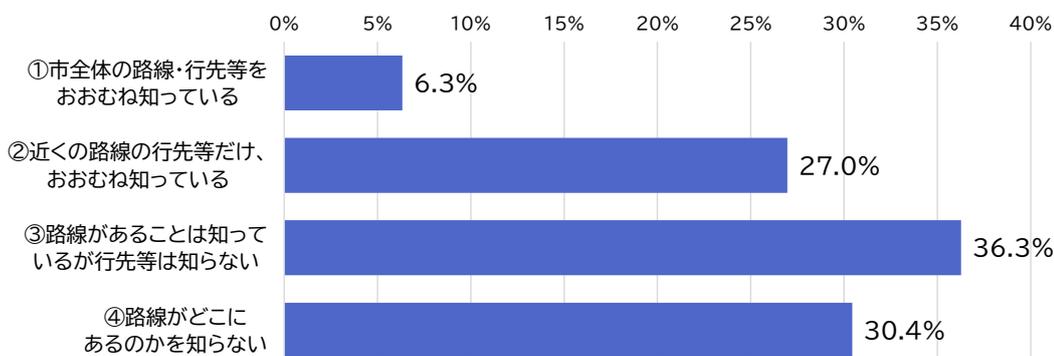
○通院の際の移動手段についても、自家用車が7割を占めており、徒歩や鉄道・バス等を利用する人はほとんどみられません。



東金市内の「路線バス」や「市内循環バス」の認知度

○市内のバスについて、路線全体を知っている人は6%程度にとどまっている状況です。路線の行先等まで知らない人が36%程度、路線のある場所を知らない人も30%程度となっており、市民の外出手段として、バスが定着していない状況です。

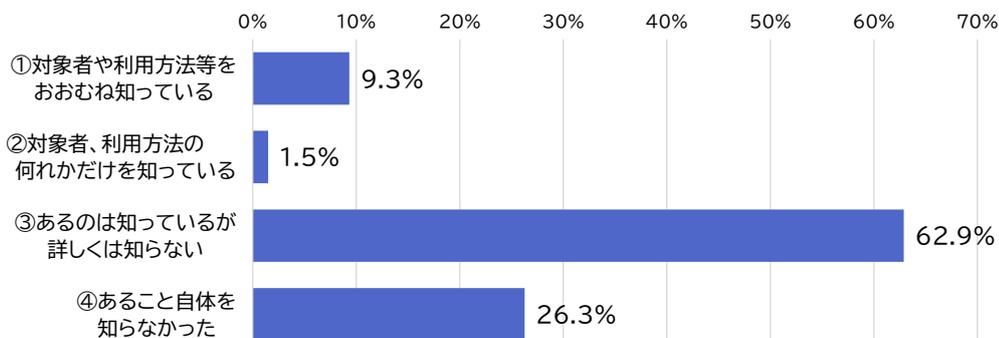
市内で運行している「路線バス」や「市内循環バス」の路線・行先等を知っていますか



「乗合タクシー」の認知度

○乗合タクシーについては、対象者、利用方法をおおむね知っている人が1割弱という状況です。市民の6割が存在だけしか知らず、存在も知らない人が3割近くを占めている状況です。

市内で運行している「乗合タクシー」のことを知っていますか

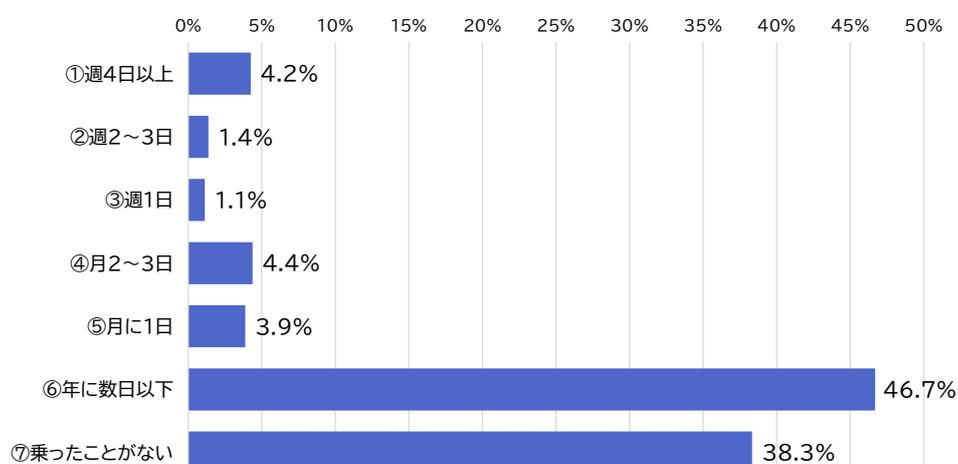


東金市内の公共交通の利用頻度

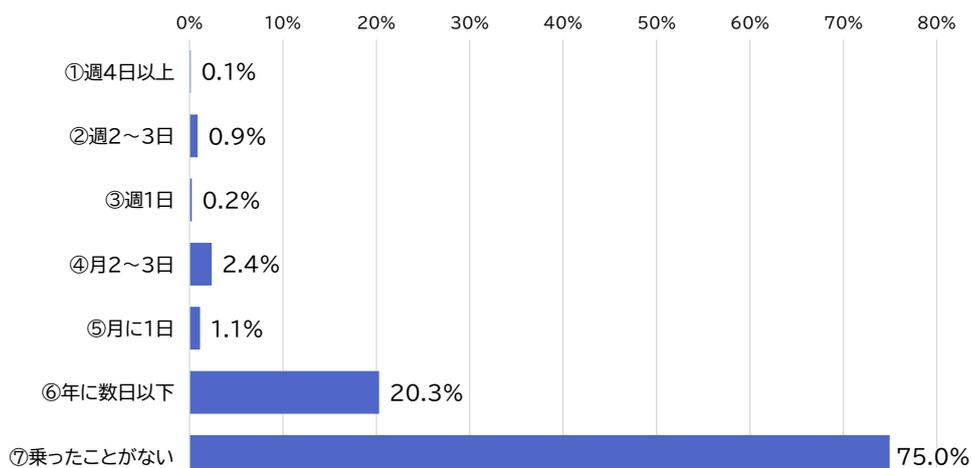
○JR 東金線の利用頻度は「年数日」が5割弱、「乗ったことがない」が約4割を占めています。
 ○市内の路線バス・市内循環バスが定着していない状況です。市民の日常的な外出手段として路線バス・市内循環バスが定着していない状況です。高速バスについても「乗ったことがない」が5割を超えています。
 ○乗合タクシーの利用頻度は「乗ったことがない」が97%を占めており、限られた人に利用されている状況です。

市内で運行している公共交通をどれくらいの頻度で利用していますか

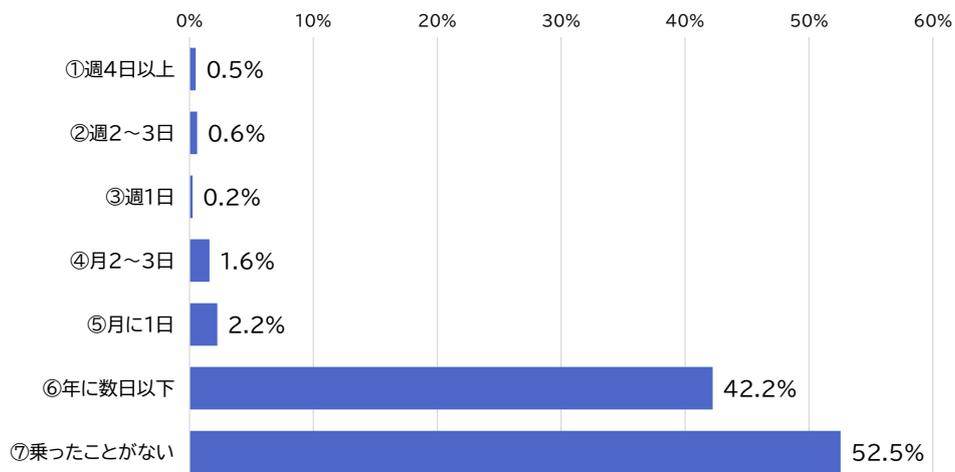
JR東金線



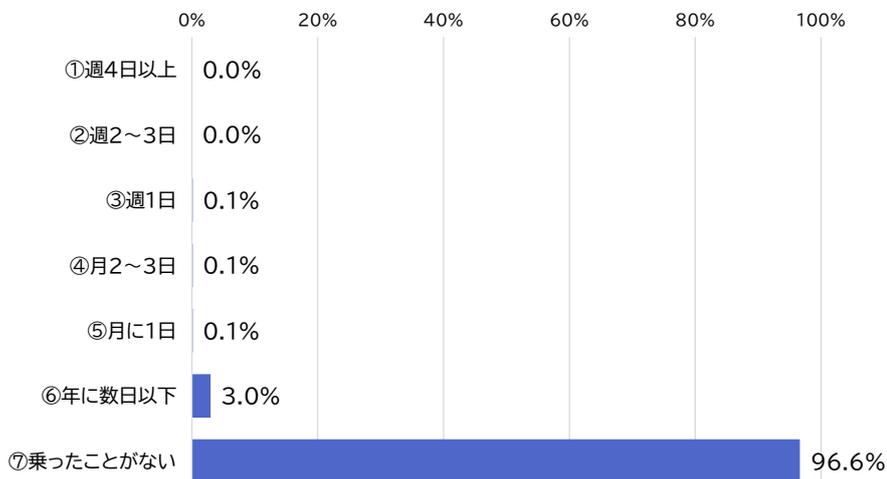
路線バス・市内循環バス(東金市内)



高速バス(東金市～市外)



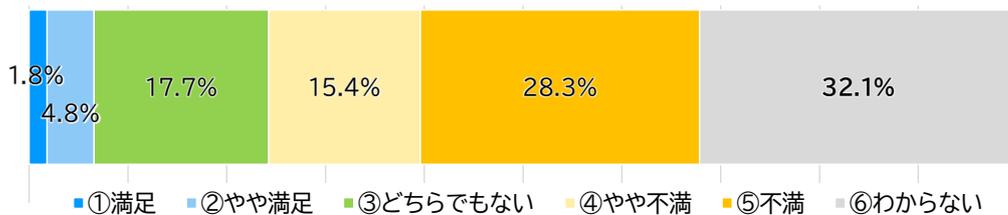
乗合タクシー(東金市内)



市内の公共交通(電車・バス・タクシー)の利便性に対する全体的な満足度

○市内の公共交通全体については、「不満」が28%、「やや不満」が15%を占めています。「利用しないので判らない」が32%を占め、最も多くなっていることに着目されます。

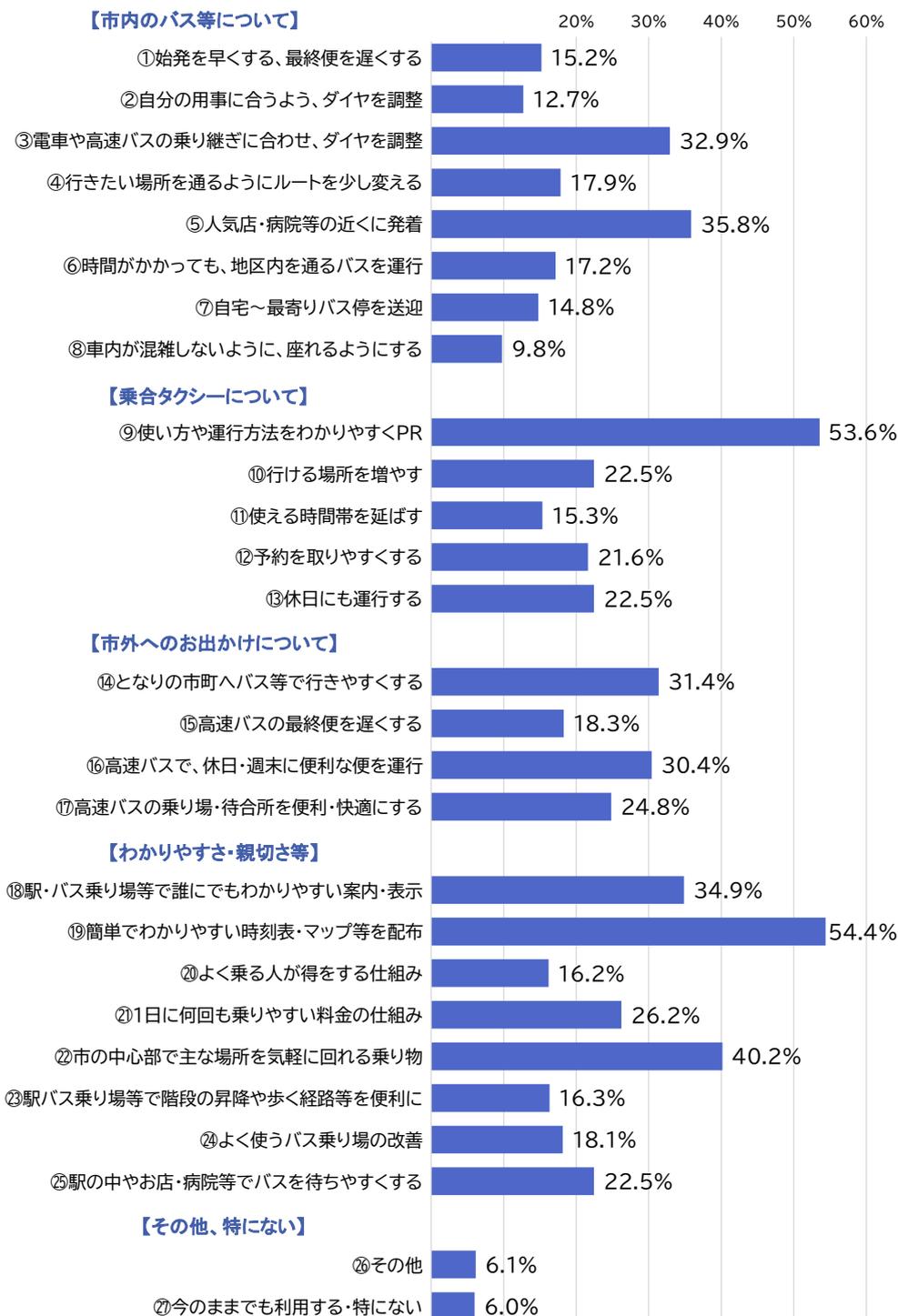
市内を運行する電車・バス・タクシーの利便性に対するあなたの全体的な満足度を教えてください



もっと東金市の公共交通を利用するための改善希望

○改善の希望として「簡単でわかりやすい時刻表・マップ」、「乗合タクシーのわかりやすいPR」、「市中心部を回る乗り物」の順で多く、各々4割以上となっています。市内バス路線への希望の中には「人気店・病院の近くに発着」、「乗り継ぎダイヤの調整」が多くあげられています。その他では「駅・乗り場でのわかりやすい案内」、「近隣市町への利便性の高い移動手段」、「休日・週末の高速バスの利便性」が多くあげられています。

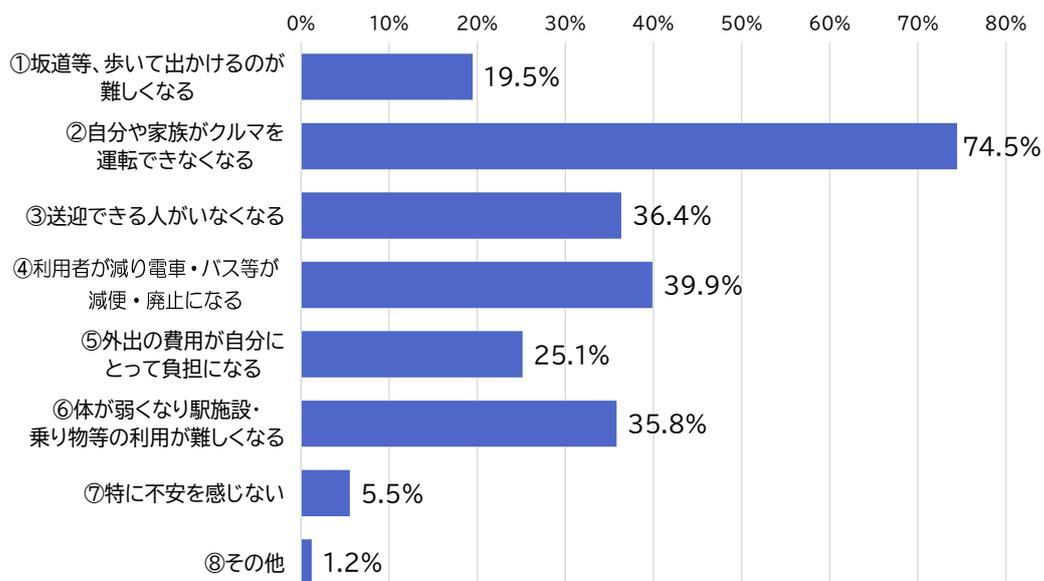
東金市の公共交通を利用するための改善希望はありますか



移動手段に対する将来への不安

○将来、自家用車を運転できなくなることに不安を持つ人が7割以上います。その他、「送迎してくれる人がいなくなることへの不安」を4割近くの人々が持っています。「電車・バス等の減便や廃止」や「体力や肉体的に公共交通の利用が困難になることに対して不安」を持つ人もそれぞれ4割弱を占めています。

移動手段に対する将来への不安はありますか



2. 公共交通利用者へのアンケート

市内の公共交通を利用している人の状況、今後の公共交通に関する意識等を把握するため、鉄道・バスの利用者へのアンケート及び乗合タクシー利用者・登録者へのアンケートを行いました。調査内容と結果の概要は以下に示すとおりです。

● 鉄道・バスの利用者へのアンケート

《調査の概要》

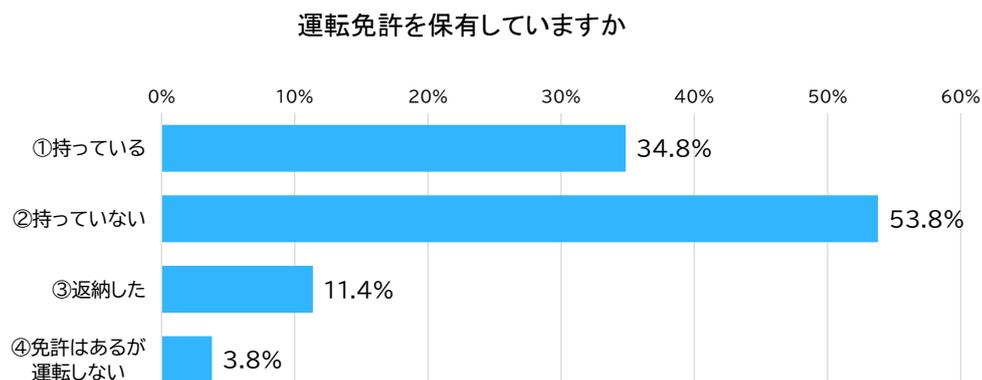
- 調査方法 現地における直接配布・回収（一部郵送回収）
- 調査対象 「東金駅」、「サンピア前」、「東金駅入口」バス停で鉄道・バスを待つ利用者及び市内循環バス利用者への車内での聞き取り調査
- 回答者数 138人

（*図中の数値は、四捨五入の関係で合計が100%にならない場合があります。）

《主な調査結果》

運転免許の保有状況

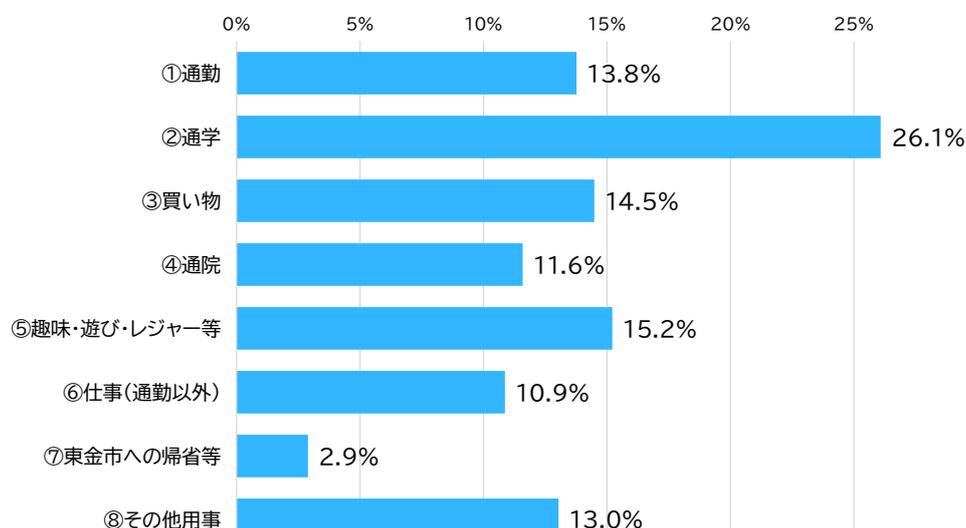
○回答者のうち、7割程度は「運転免許を持っていない人」や「自家用車を運転しない人」、「運転免許を返納した人」です。本市の公共交通は主に自家用車を運転しない人に利用されている状況です。



外出の目的

○回答者の5割程度を通勤・通学者が占めています。買い物、通院等での利用は、それぞれ1割以上となっています。

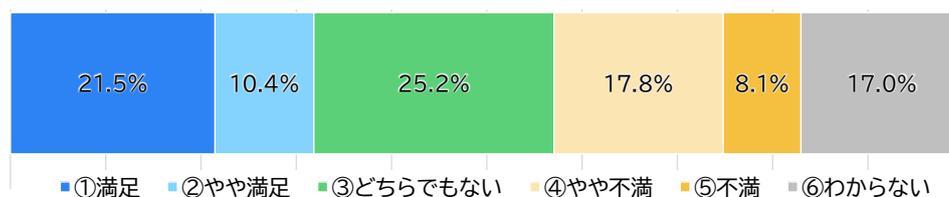
本日のお出かけの「目的」は何ですか



市内の公共交通の利便性に対する全体的な満足度

○公共交通全体に対する満足度をみると、「満足」が22%、「やや満足」が10%です。「不満」は8%、「やや不満」が18%です。公共交通全体のことが「わからない」という回答も17%あります。

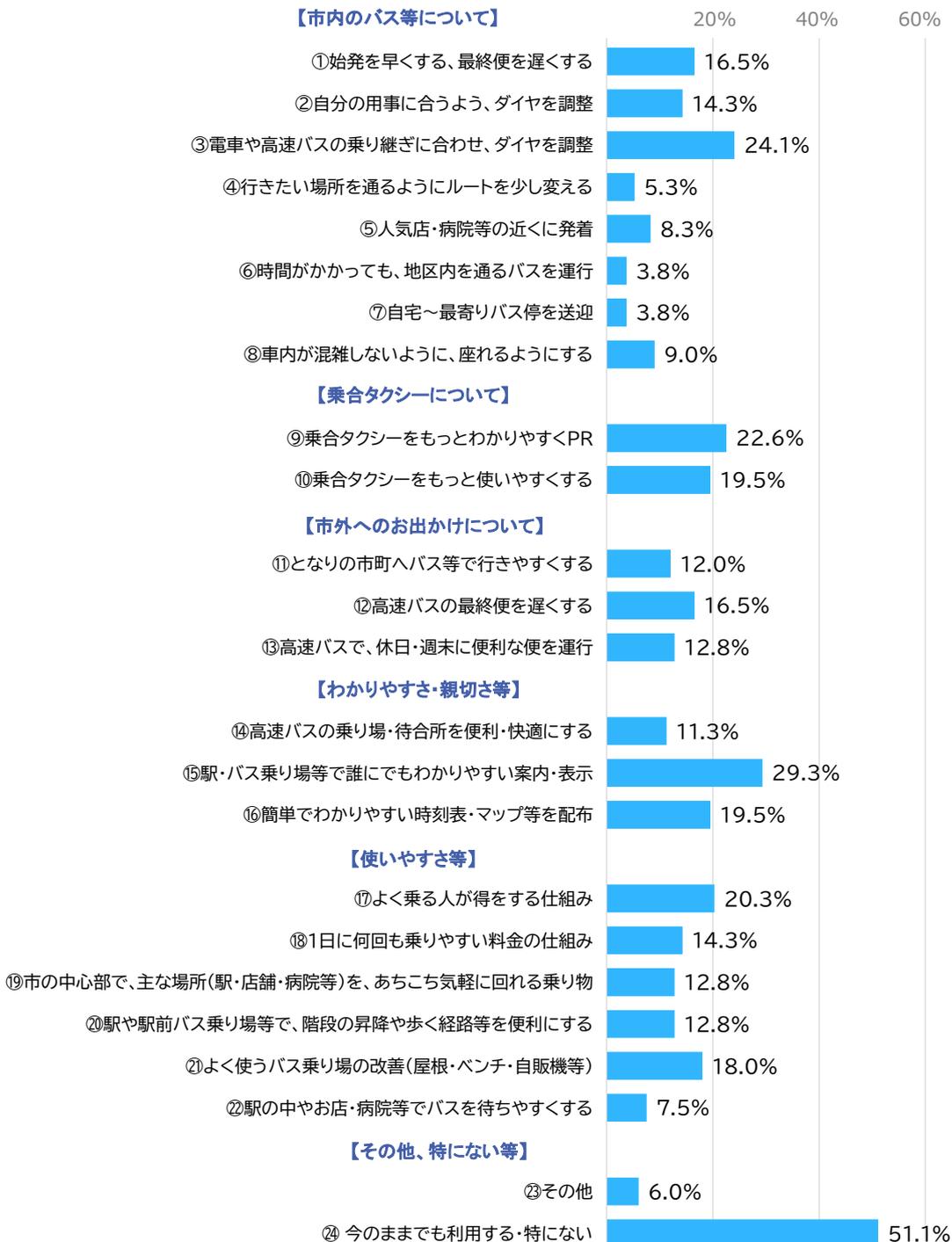
市内を運行する電車・バス・タクシーの利便性に対するあなたの全体的な満足度を教えてください



公共交通に対する改善希望

○すでに日々の外出で公共交通を利用している回答者が多く、全体として「今のままでも利用する・特
にない」との回答が5割を占めています。改善希望の中で最も多い項目は「駅・乗り場等でのわかり
やすい案内」であり、次いで「市内バスと電車・高速バスの乗り継ぎに合わせたダイヤ調整」、「乗合
タクシーをわかりやすくPR」、「頻繁に利用する人が得をする仕組み」となっています。

東金市の公共交通を利用するための改善希望はありますか



● 乗合タクシー利用者・登録者へのアンケート

《調査の概要》

- 調査方法 ① 運行事業者の協力により、車内にて直接配布・直接回収（一部郵送回収）
② 抽出し郵送・配布
- 調査対象 ① 乗合タクシー利用者
② 登録者名簿から1年以上利用していない人
- 回答者数 99人（登録者のうち利用していない方は56人、利用者は43人）

（*図中の数値は、四捨五入の関係で合計が100%にならない場合があります。）

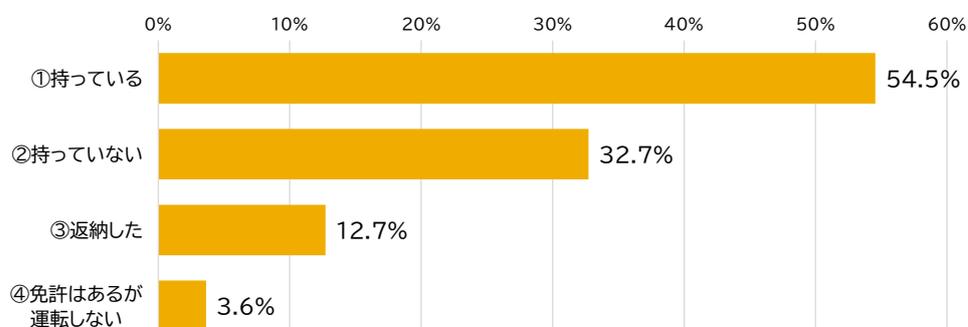
《主な調査結果》

運転免許の保有状況

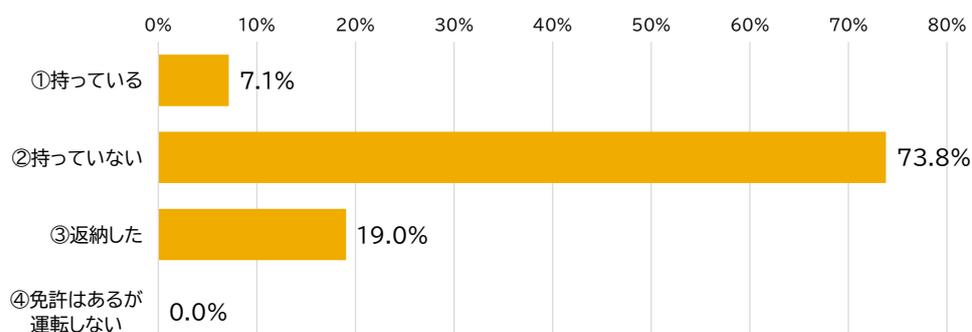
○乗合タクシーを利用しない登録者の半数以上が、運転免許を持っています。
○一方、利用者のうち、運転免許を持っている人は1割未満であり、自家用車を運転しない人に利用されていることがわかります。

運転免許を保有していますか

（利用しない登録者）

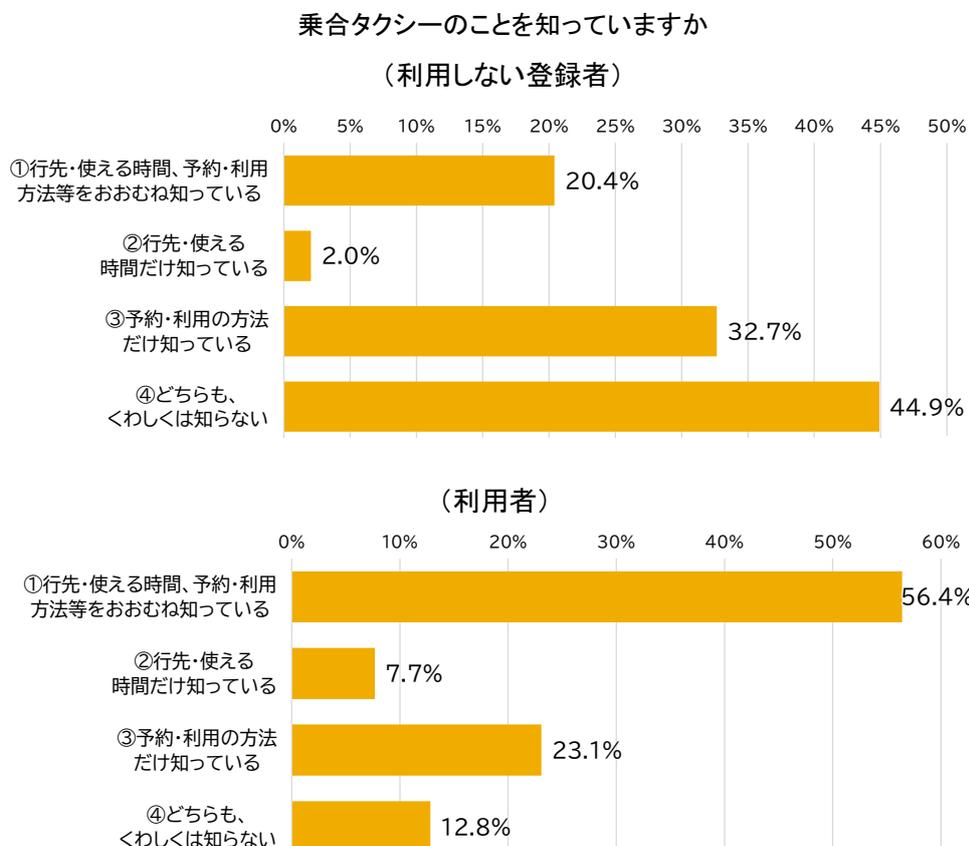


（利用者）



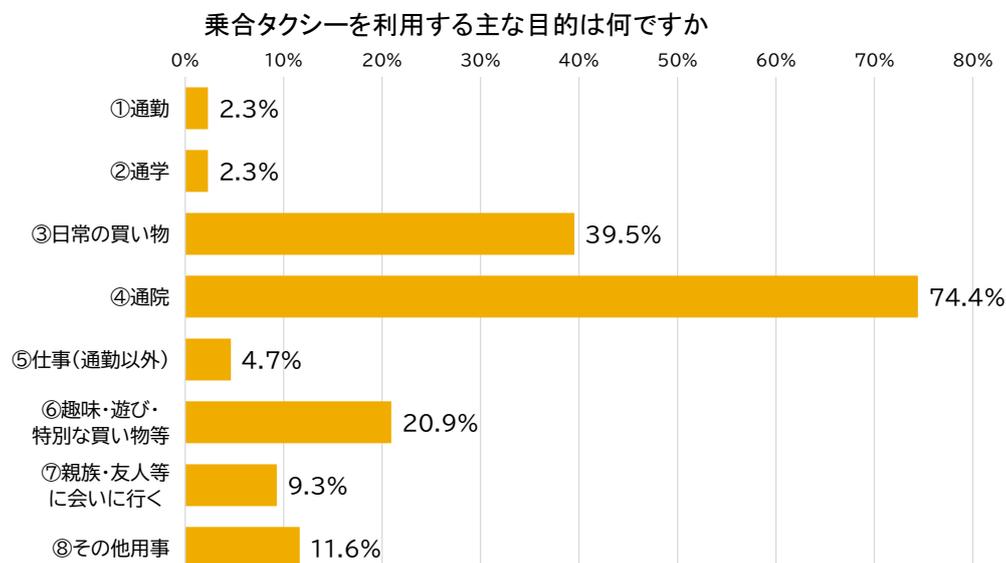
乗合タクシーの認知度

○利用しない登録者では、乗合タクシーのことを概ね理解している人が2割程度にとどまっています。
○利用者の中にも、詳しくは知らないという人がいます。



乗合タクシーの利用目的

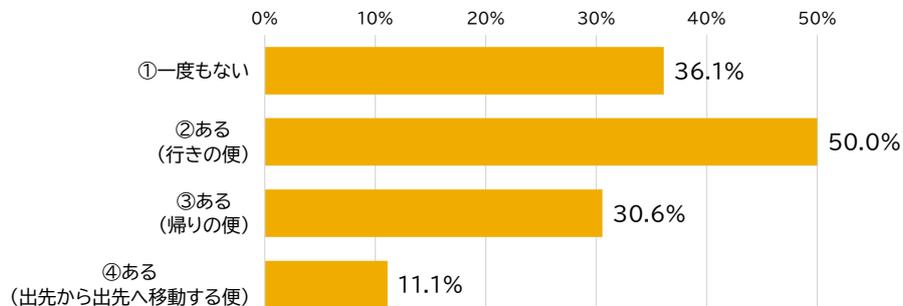
○乗合タクシーの利用目的は、「通院」が最も多く、次いで「買い物」が多くなっています。



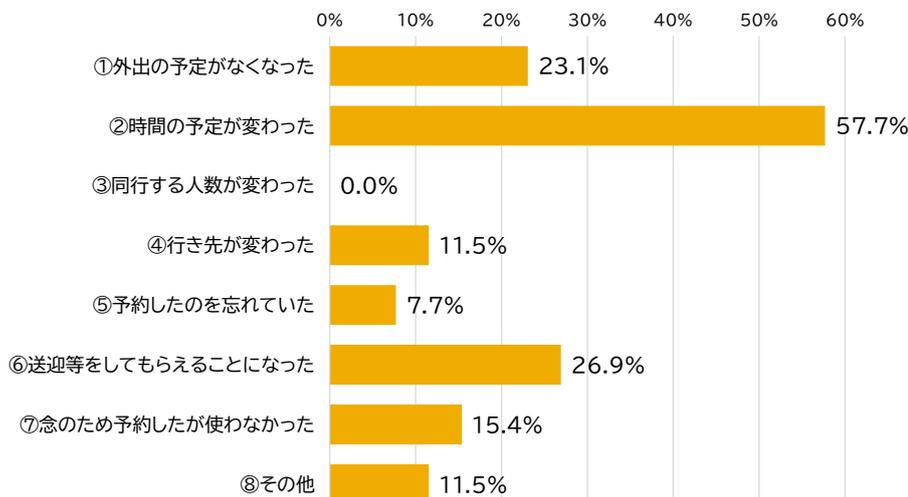
乗合タクシーの予約キャンセル

○利用者のうち、キャンセルをしたことのない人は4割弱で、それ以外の人にはキャンセルをした経験がある状況です。キャンセルの理由は、「予定が変わった」が6割弱を占め最も多くなっています。

乗合タクシーの予約をキャンセルしたことがありますか



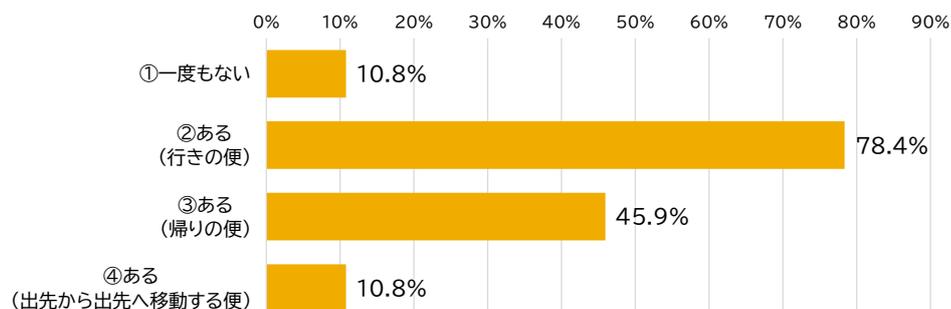
予約をキャンセルしたときの理由は何ですか



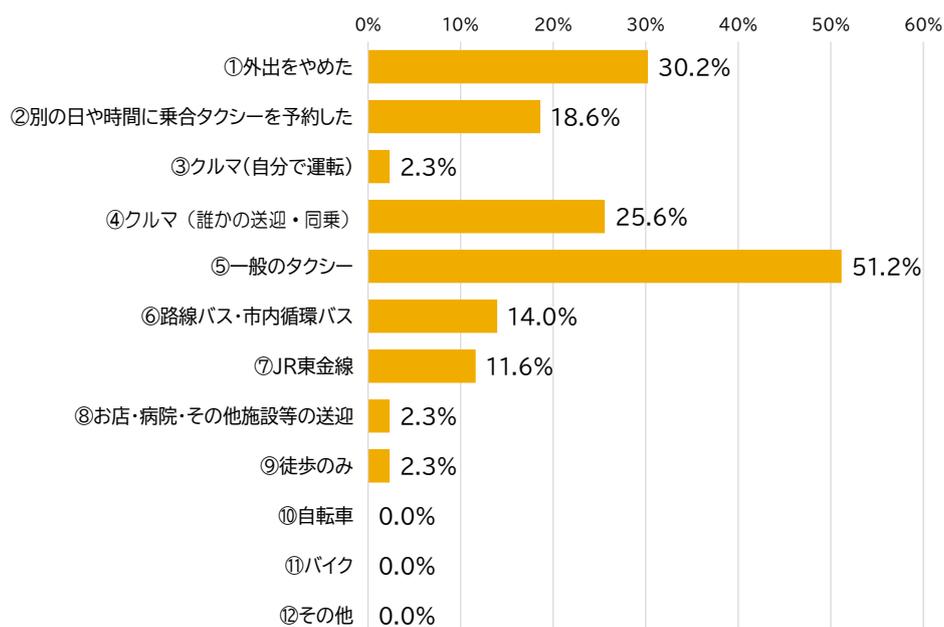
乗合タクシーの予約不成立

○利用者のうち、予約不成立の経験のない人は1割程度です。

予約ができなかった経験はありますか



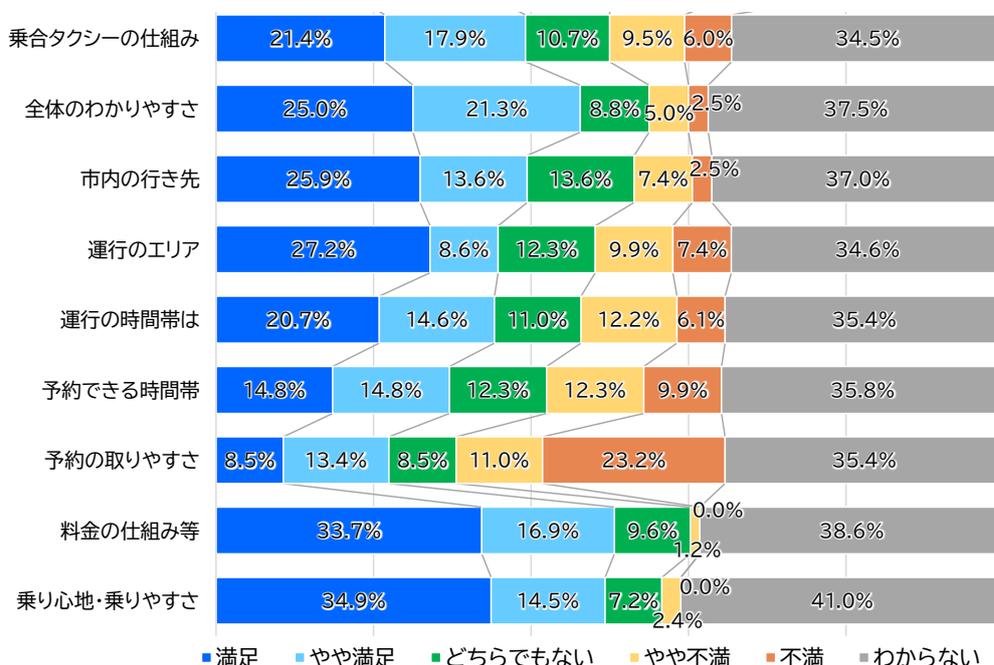
予約ができなかった際は、どのように対応しましたか



乗合タクシーに対する満足度

○利用者については、満足している人が半数以上を占める項目が多いなか、「予約の取りやすさ」のみが、不満の多い項目となっています。

乗合タクシーに対するあなたの満足度を教えてください



IV. 今後に向けた課題

《現状》

公共交通に関する基礎調査及び市民や利用者へのアンケートの結果による現状の要点は以下のとおりです。

●人口

今後も人口減少、高齢化は進展する見込みです。また、一人暮らしの高齢者や高齢者夫婦のみの世帯が増える見込みです。

●公共交通ネットワーク

市内での移動では路線バスや市内循環バス、それらを補完する乗合タクシー、市外への移動では鉄道や高速バス等があり、公共交通ネットワークは概ねできあがっています。しかし、利便性に対する満足度では「不満」が28.3%、「やや不満」が15.4%となっています。また、「利用しないので判らない」との回答が32.1%になっています。

また、公共交通の改善希望では、「簡単でわかりやすい時刻表やマップを配布」が53.6%、「市の中心部で主な場所を気軽に回れる乗り物」が40.2%、「駅やバス停でのわかりやすい案内表示」が34.9%となっています。

・路線バス、市内循環バス

バスに対する要望では「人気店や病院の近くでの発着」が35.8%と「電車や高速バスの乗り継ぎに合わせたダイヤ調整」が32.9%を占めています。

また、市内循環バスは、両路線ともに時間帯により利用者数に大きな差が生じ、1運行あたりの走行時間が1時間半以上となっております。

・乗合タクシー

乗合タクシーに対する要望では「利用方法や運行に関するわかりやすいPR」の要望が53.6%、次いで「乗降場の増設」が22.5%「予約を取りやすくする」21.6%となっています。

また、予約不成立の件数が年間705件と多いため、予約に対する「不満」が35.1%、「やや不満」が16.2%にのぼっています。

●市民の外出状況

外出の際の移動手段について「困ることはほとんどない」との回答が71.0%を占めています。

・外出手段

週1回以上、中心市街地へ外出している市民が70.4%を占めており、日常的な買い物はクルマを利用する（同乗・送迎を含む）市民が約90.7%となっています。

・公共交通の利用状況

月1日以上公共交通を利用する市民は、JR東金線15.0%、路線バス・市内循環バス4.7%、高速バス5.1%、乗合タクシー0.3%に留まっています。

●観光・集客

山武地域の観光入込客数は、増減はあるものの500万人程度で推移しています。

《課題》

現状を踏まえ、公共交通には今後に向けた以下のような課題があります。

○将来にわたり、『暮らし』、『まちづくり』を支えるため、公共交通ネットワークを維持する必要がある。

市内での移動では路線バスや市内循環バス、それらを補完する乗合タクシー、市外への移動では鉄道や高速バス等があり、公共交通ネットワークは概ねできあがっています。今後も、人口減少・高齢化が進んでいく中で、市民の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、将来にわたり維持していくことが重要となります。

○路線バス、市内循環バス・乗合タクシーの運行の効率化を図る必要がある。

路線バスや市内循環バスは、利用者が極端に少ない路線・時間帯等があります。また、乗合タクシーは、予約不成立が多く、乗合率*が低い現状にあります。そのため、運行の効率化を図ることで、持続可能な移動手段として維持することが重要となります。

○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。

中心市街地及びその周辺に立地する公共施設や商業施設、医療機関等を循環する公共交通へのニーズが高い状況にあります。これらのニーズに対し、公共交通ネットワークを補完する方策を検討することが必要となります。

○駅やバス停等での案内や移動環境の充実を図る必要がある。

市内の駅やバス停の案内・機能等は、利用者にとって十分とはいえない状況にあります。今後、駅前における路線バスの乗り継ぎ等の案内の改善や駅施設のバリアフリー化*等、機能を充実する方策を検討することが必要となります。

○公共交通に対する市民の理解と認識を向上させる施策に取り組む必要がある。

公共交通の利用頻度は低い状況です。市民等からは、不便を感じる声が多くあり、市民及び利用者目線での改善が必要です。一方、公共交通の運行状況の認知度も低い状況にあり、認知度の向上も必要となります。クルマでの移動が市民の主流である中、SDGs の観点からも公共交通に移行する意識を醸成することが必要となります。

○公共交通を利用した来訪・回遊を活性化させると共に、まちの賑わいに貢献する必要がある。

「にぎわいと魅力を生み出す都市」の創出を目指すため、まちづくりと連携し、公共交通を利用した本市への来訪・回遊を通じて、まちの活性化に寄与することが必要となります。

V. めざす姿と今後に向けた基本方針

1. 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、前計画のめざす姿の考え方を引き継ぐとともに、現在の公共交通の状況を踏まえ、以下を基本理念（めざす姿）とします。

《基本理念（めざす姿）》



乗り続け未来につなぐ公共交通



《基本方針（取り組みの方向性）》

基本理念（めざす姿）の実現に向け、以下の5つを今後の基本方針として、公共交通に関する取り組みを行っていきます。

方向性1 地域の実情に対応した移動手段の確保・維持

方向性2 外出の利便性の向上につながる交通手段の確立

方向性3 駅やバス停の利用環境の充実

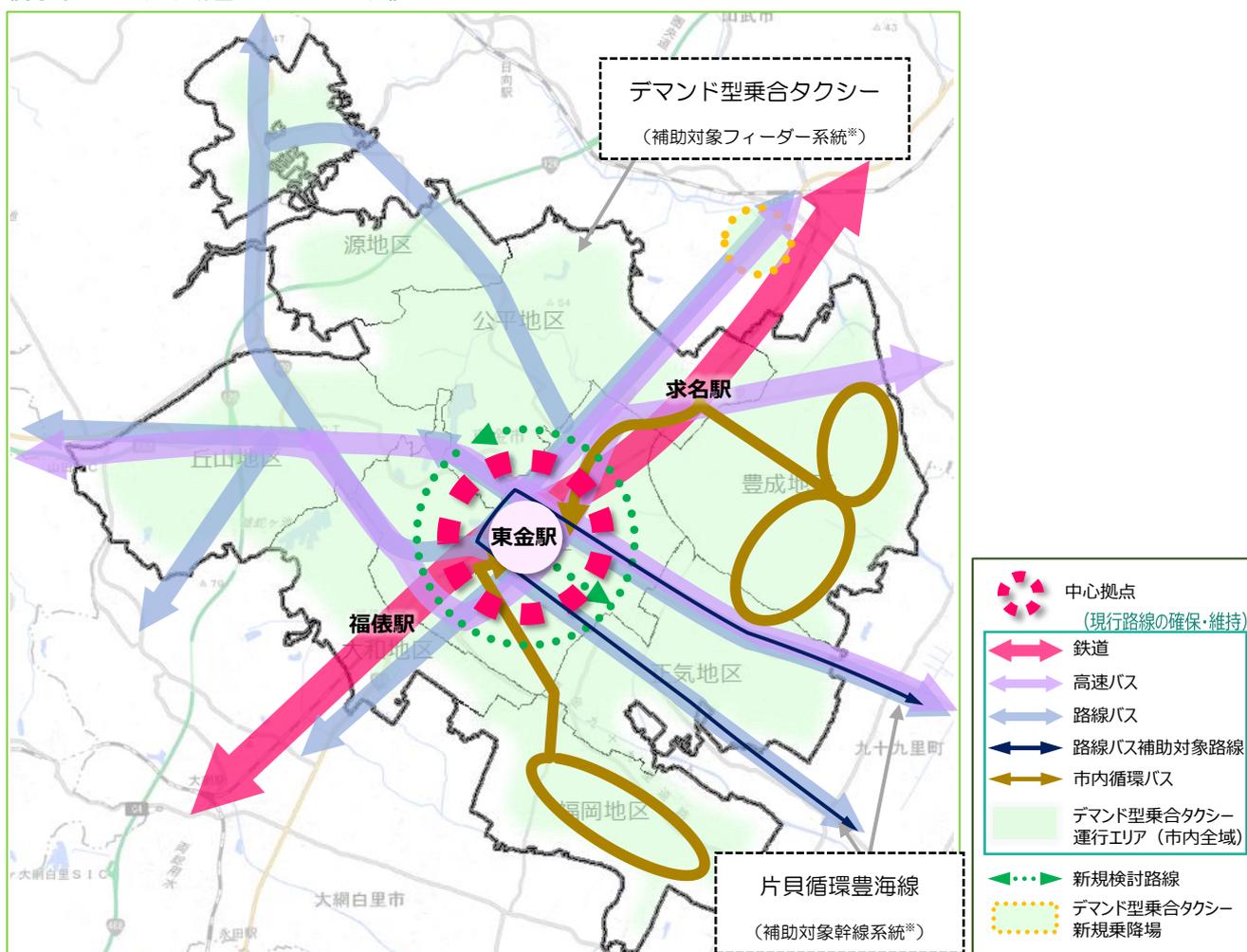
方向性4 外出スタイルの転換促進

方向性5 新たな移動サービスの創出や企画等の立案

2. 将来の公共交通ネットワーク

現在の公共交通ネットワークを構成している公共交通機関を将来まで持続するとともに、外出の利便性を向上する新たな交通手段について試行・実証運行を踏まえながら実現に向けて取り組んでいきます。また、運行面だけでなく、利用環境の充実や市民の意識・外出スタイルの転換を促す方策等によって公共交通の利用促進を図っていきます。

《将来の公共交通ネットワーク》



* 乗合タクシー新規乗降場（さんむ医療センターの市外乗降場）の設置については、引き続き山武市と協議しながら可能性を検討します。

* 片貝循環豊海線及びデマンド型乗合タクシーは引き続き地域公共交通確保維持改善事業補助金を活用し運行を維持していきます。

地域公共交通確保維持改善事業*の必要

- 片貝循環豊海線は東金市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動の移動を確保しており、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。
- 東金市乗合タクシーは、市内に点在する交通不便地域解消のために運行し、買い物、通院等の日常生活行動の移動を確保しており、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で、事業者や自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要があります。

VI. 今後の取り組み施策

1. 取り組み施策の体系

基本方針（取り組みの方向性）を踏まえ、今後、本市の公共交通が取り組んでいく施策メニューを示します。取り組み全体の施策の体系は、以下のとおりです。取り組み項目によっては、他の方向性にも関連し寄与します。

●：取り組みが該当する主な方向性
○：その他関連する方向性

《取り組み施策の体系》

	関連する方向性				
	方向性1	方向性2	方向性3	方向性4	方向性5
方向性1 地域の実情に対応した移動手段の確保・維持					
取り組み項目 1-1 中心市街地への効率的な移動手段の確保	●			○	
取り組み項目 1-2 路線バス・市内循環バスのルート・ダイヤの見直し	●				
取り組み項目 1-3 乗合タクシーの効率化を図るための運用方法の見直し	●	○		○	
方向性2 外出の利便性の向上につながる交通手段の確立					
取り組み項目 2-1 中心市街地での回遊性の向上	○	●			○
取り組み項目 2-2 気軽に外出できるサービスの提供	○	●	○		○
取り組み項目 2-3 市外への移動の利便性の向上	○	●			
方向性3 駅やバス停の利用環境の充実					
取り組み項目 3-1 駅・バス停の案内・利用環境の充実		○	●		○
方向性4 外出スタイルの転換促進					
取り組み項目 4-1 市内公共交通全体の情報・わかりやすさの充実	○			●	
取り組み項目 4-2 乗合タクシーの認知度の向上	○			●	
取り組み項目 4-3 モビリティ・マネジメント [*] への挑戦	○			●	
方向性5 新たな移動サービスの創出や企画等の立案					
取り組み項目 5-1 公共交通と商業・観光振興とのソフト的な連携	○	○		○	●
取り組み項目 5-2 乗り継ぎ拠点の整備に向けた調査	○		○		●

2. 各取り組みの概要

方向性1 地域の実情に対応した移動手段の確保・維持

取り組み項目 1-1 中心市街地への効率的な移動手段の確保

《背景・ねらい》

多くの市民が、買い物や通院等で、市内各地域から中心市街地へ出かけています。人口減少や超高齢社会*が進展するなか、公共交通の重要性はさらに高まるものと考えられ、日常生活を支える移動手段を確保・維持していくことが求められています。

このような状況を踏まえ、地域の実情や利用者ニーズに応じた効率的な方法で、中心市街地への移動手段を確保します。

■ 中心市街地までの移動手段の確保

市内各地域と中心市街地を結ぶ公共交通として、鉄道や路線バス、市内循環バスのほか、それらを補完する乗合タクシーが運行しています。しかし、利用客が少ない、乗合タクシーの乗合率*が低い状況も見受けられるため、今後とも、市が、公共交通事業者や市民と定期的な意見交換を行い、市内バス路線のルート・ダイヤの見直しや乗合タクシーの効率化等、地域の実情や利用者ニーズに応じた効率的な運行方法を検討しながら、中心市街地への移動手段を確保します。

また、公共交通の持続的な運行に対する支援制度である地域公共交通確保維持改善事業補助金*の活用についても、継続的に国や県と連携して取り組みます。

■ 地域の輸送資源の活用

民間企業では従業員の、医療機関では患者の送迎バス等を運行しています。今後、市民の外出手段を確保する方策の一つとして、送迎バス等への混乗が考えられるため、市が、これら送迎バス等の主な運営主体を対象に運行・運用状況に関する情報収集を行い、実現可能性について検討します。

《この施策の取り組み体制》

(●: 取り組み主体 ○: 連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	●	○(企業・医療機関等)	●(循環バス推進委員会*)

取り組み項目 1-2 路線バス・市内循環バスのルート・ダイヤの見直し

《背景・ねらい》

本市には、民間の路線バスと、市内循環バスが運行していますが、路線バスの利用者は、1日あたり概ね100人で、10人に満たない路線も一部あります。また、市内循環バスの利用者は、1日あたり概ね25人で推移しています。また、公共交通事業者においては、新型コロナウイルス感染症拡大が利用者の減少に拍車を掛け、厳しい状況にあります。

このような状況を踏まえ、将来にわたりバス路線を維持していくため、利用状況に応じた運行ルートやダイヤの見直しに取り組みます。

■ 路線維持のためのルート・ダイヤの見直し

現状の路線バスや市内循環バスは、利用者が極めて少ない時間帯や区間があるため、市、公共交通事業者、循環バス推進委員会*が連携して、利用者ニーズの調査や利用実態の分析を定期的に行い、状況に応じた適正な運行ルートやダイヤへの見直しに向けた取り組みを行います。

■ 「市内循環バス運行基本指針」*に基づく評価の実施

「市内循環バス運行基本指針（平成29年度策定）」に基づき、運行に関する評価を定期的に行います。評価の結果、改善が必要となった場合は、市と運営主体である循環バス推進委員会が一体となって利用者ニーズに応じた運行方法の見直しや利用促進の広報等、利用状況の改善に向けた取り組みを行います。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	●	—	●(循環バス推進委員会)

取り組み項目 1-3 乗合タクシーの効率化を図るための運用方法の見直し

《背景・ねらい》

本市の乗合タクシーは、「予約が取りづらい」、「当日キャンセルが多い」、「乗合率*が低い」等、様々な課題を抱えています。

これらの課題を解決するため、運用方法の見直しに取り組みます。

■ 利用方法等の見直しと周知徹底

当日キャンセルが予約不成立の主な要因となっていることから、当日キャンセルの多い利用者の分析を行い、注意喚起の継続的な実施と併せて、予約・利用方法の見直しについても検討します。

また、利用者の適正な利用を促すため、運行の意義や利用ルールの要点を簡潔にまとめたチラシ等により周知徹底を図ります。

■ 乗合率の向上のための見直し

乗合人数が少ない状況を改善するため、運行・利用実績の分析を定期的に行い、配車システムや共通乗降場の数の見直し等、乗合率を向上させる取り組みを行います。

■ 高齢者・福祉施策との連携による利用体系の整理

超高齢社会*が進展するなか、市の高齢者・福祉担当部門や関係機関、公共交通担当部門が連携するための協議を定期的に行い、高齢者や障がい者を対象とする外出等の支援策と、乗合タクシーとの役割を整理した上で、それぞれの利用体系に応じた移動手段の確保に取り組みます。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	○	○(高齢者・福祉関係機関等)	○

方向性2 外出の利便性の向上につながる交通手段の確立

取り組み項目 2-1 中心市街地での回遊性の向上

《背景・ねらい》

本市では、市内での移動では路線バスや市内循環バス、それらを補完する乗合タクシー、市外への移動では鉄道や高速バス等があり、公共交通ネットワークは概ねできあがっていますが、「市の中心部で主な場所を気軽に回れる乗り物」を望む市民が多い状況です。

このような状況を踏まえ、施設の立地や利用者ニーズに応じた新たな移動手段を検討し、中心市街地及びその周辺での回遊性の向上に取り組みます。

■ 中心市街地を周回する移動手段の導入

中心市街地及びその周辺の移動の利便性向上のため、まちづくりの拠点となる駅に加え、公共施設、商業施設、医療機関等を周回する新たな移動手段について検討します。この取り組みについては、市が主体となり、公共交通事業者、施設関係者と連携しながら導入について検討します。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	●	○ (施設関係者等)	—

取り組み項目 2-2 気軽に外出できるサービスの提供

《背景・ねらい》

誰もが気軽に外出することができ、安全かつ安心して住み続けられるまちづくりを進めるため、公共交通の運行面の取り組みだけでなく、利用しやすい環境づくりが必要です。

このような状況を踏まえ、高齢者や障がいのある人、妊婦や子育て世代等、誰もが安心して利用できる公共交通のあり方や制度、サービスについて検討し取り組みます。

■ 高齢者や障がい者が利用しやすい環境づくり

高齢者や障がいのある人が、公共交通を利用して気軽に外出できるよう、バスやタクシーの利用に対する優遇制度や高齢者や障がいのある人に対する理解を促す取り組みについて、市の高齢者・福祉担当部門と公共交通担当部門が連携して検討します。

■ 妊婦や子育て世代が利用しやすい環境づくり

妊婦や乳幼児を連れている人が、公共交通を利用して気軽に外出できるよう、バスやタクシーの利用に対する優遇制度や陣痛タクシー[※]制度のPR、妊婦や子育て世代に対する理解を促す取り組みについて、市の健康・子育て担当部門と公共交通担当部門が連携して検討します。

■ 電子決済サービスの導入推進

公共交通を使った外出の利便性向上のため、ICカード[※]等による電子決済サービスの導入に向けて、市と公共交通事業者が協議の場を設けるとともに、関係機関から要件・制度等の情報収集を行い、実現に向けた調査を行います。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	●	—	○

取り組み項目 2-3 市外への移動の利便性の向上

《背景・ねらい》

市民が市外へ移動する目的として、東京・千葉方面への通勤・通学のほか、隣接市町の医療機関への通院が多くなっています。また、市民から、市外への移動手段の利便性向上を望む意見や要望が多数あります。

このような状況を踏まえ、市外への移動の利便性向上に取り組みます。

■ JR 東金線、高速バスの運行サービスの維持・向上

東京・千葉方面への往来の利便性を向上するため、JR 東金線の運行時間帯の拡充、直通便の増便等、また、高速バスの増便や新たな路線の確保等の方策について、利用者の利用状況やニーズを継続的に調査するとともに、市が公共交通事業者との意見交換や協議の場を設け検討します。

■ 鉄道・バスの乗り継ぎダイヤの調整

JR 東金線と高速バスへの乗り継ぎ環境を維持していくため、路線バスや市内循環バスのダイヤの調整を市と公共交通事業者が連携して取り組んでいきます。鉄道のダイヤ改正に合わせたバスのダイヤの調整、さらには、乗り継ぎ以外の面も含めたサービス等について連携するため、市が主体となり、公共交通事業者との意見交換の場を定期的に設けます。

■ 乗合タクシーの市外乗降場の設置、市内循環バスと隣接市のコミュニティバスとの乗り継ぎに向けた検討

近隣市町の医療機関へ通院する市民の利便性を向上するため、市が主体となり、隣接市町、公共交通事業者との協議を行い、本市の乗合タクシーの市外乗降場の設置の検討や本市の市内循環バスと隣接市のコミュニティバス[※]との乗り継ぎを可能とする運行方法について検討します。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	●	○ (隣接市町等)	● (循環バス推進委員会 [※])

方向性3 駅やバス停の利用環境の充実

取り組み項目 3-1 駅・バス停の案内・利用環境の充実

《背景・ねらい》

JR 東金駅には、複数の路線バスや一般タクシーが乗り入っていますが、「乗り場案内がわかりにくい」と感じる市民や利用者がいます。また、各駅施設のバリアフリー*環境が不十分であり、「利用しづらい」という意見や改善要望も多数あります。

このような状況を踏まえ、駅・バス停の案内・利用環境の充実に取り組みます。

■ バス・タクシー乗り場までの案内の充実

駅前における路線バスや一般タクシーの案内表示板や路面標示のあり方について、市と公共交通事業者が連携して検討し、利用しやすい乗り場案内への改善を行います。

■ 駅舎内や商業施設・医療機関におけるバス利用案内の充実

出発まで建物内で待つことができるよう、駅舎や商業施設、医療機関にて路線バスの運行ダイヤや一般タクシー等の利用情報を取得しやすくするため、施設内での運行情報の掲載やICT*技術の導入等について、市、施設関係者、公共交通事業者の意見交換の場を設けて検討します。

■ 駅施設のバリアフリー化の推進

各駅施設のバリアフリー化は、まちづくりの視点や駅の利用状況を考慮しながら、市と公共交通事業者が連携し取り組みます。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	●	○ (施設関係者等)	—

方向性4 外出スタイルの転換促進

取り組み項目 4-1 市内公共交通全体の情報・わかりやすさの充実

《背景・ねらい》

市民の日常生活は「クルマ中心の外出スタイル」であることや、「公共交通をあまり利用しない」という状況にあり、公共交通に対する関心が薄く、市全体の路線や運行状況の認知度も低い状況にあります。

このような状況を踏まえ、外出スタイルの転換を促していくため、公共交通に対する関心を高め、認知度の向上に取り組めます。

■わかりやすい公共交通マップの作成

市内の公共交通全体の情報が一目で把握でき、誰もがわかりやすい「公共交通マップ」を市と公共交通事業者が協力しながら作成します。

■イベント等における市内公共交通のPR

市や地域の行事に出向き、公共交通担当部門と公共交通事業者が連携し公共交通に関する情報のPRを行い、認知度の向上に取り組めます。

■インターネット等を活用した運行情報のオープンデータ化や情報提供の強化

公共交通の利用情報等を提供しているWEBサイト*等で、利用情報を手軽に取得できるような環境を整えるため、市と公共交通事業者が連携し、運行情報のオープンデータ化*に取り組めます。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	●	—	—

取り組み項目 4-2 乗合タクシーの認知度の向上

《背景・ねらい》

乗合タクシーについて、「運行していることを知らない」、「全く利用をしたことがない」、「利用方法がよくわからない」という意見があります。

このような状況を踏まえ、乗合タクシーの利用方法の認知度の向上に取り組み、外出スタイルの転換につなげていきます。

■ イベント等による乗合タクシーの PR

乗合タクシーの存在は知っていても「利用方法がよくわからない」という市民が多い状況であるため、公共交通担当部門と公共交通事業者が連携しながら要点を簡潔にまとめたリーフレット※等を作成し、市や地域の行事等に出向いての PR 活動を行います。

■ 高齢者等への出前講座※、体験乗車券の配布

乗合タクシーの認知度の向上や新規登録者の増加を目的とした「出前講座」を開催します。また、開催時等に乗合タクシーを体験する機会を提供するため、「体験乗車券」の配布を検討します。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	○	—	—

取り組み項目 4-3 モビリティ・マネジメント[※]への挑戦

《背景・ねらい》

本市では、日常生活における移動は自家用車の利用が多く、「クルマ中心の外出スタイル」になっています。この状況が続くと、公共交通の維持が困難となることが懸念されます。

このような状況を踏まえ、「クルマ中心の外出スタイル」の改善を図るため、「モビリティ・マネジメント」に挑戦し、市内公共交通の利用者増加に寄与していきます。

■ 市民全体へのクルマ利用見直しのPR

市の広報媒体への定期的な掲載や、勉強会・シンポジウム[※]等において、市民に公共交通の必要性を伝え、考える機会を提供し、「クルマ中心の外出スタイル」から「公共交通が含まれた外出スタイル」へと意識の転換が進むよう、市と公共交通事業者が連携しながらPR活動を行います。

■ 公共交通を利用する意識を育む取り組みの推進

子どもたちの公共交通に対する意識を育むため、「公共交通の乗り方教室」等の開催について、市が公共交通事業者や教育委員会と連携し取り組みます。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	○	○ (学校等)	○

方向性5 新たな移動サービスの創出や企画等の立案

取り組み項目 5-1 公共交通と商業・観光振興とのソフト的な連携

《背景・ねらい》

本市は、にぎわいと魅力のあるまちづくりを目指すため、多くの人に公共交通の利用を促し、中心市街地に人の流れを生み出すことに取り組んでいます。

このようなまちづくりに貢献するため、公共交通の利便性向上の取り組みに加え、商業や観光振興施策と連携し、中心市街地に人の流れを生み出す企画等の立案や新たな移動サービスの創出に取り組めます。

■ 商店街や観光施設と連携した利用促進策の企画・立案

誰もが移動しやすく快適に暮らすことができ、都市のにぎわいにつながる環境づくりを進めるため、市の商工観光担当部門と公共交通部門が連携して定期的な意見交換を行い、公共交通を利用して観光スポットをめぐる企画や中心市街地及びその周辺を周回する移手段の導入等を検討します。

なお、市内で開催されるイベントや観光シーズンの集客等に関する「案内・広報」において、「クルマの利用を控え、公共交通で来訪すること」のPRを強化します。

《この施策の取り組み体制》

(●: 取り組み主体 ○: 連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	○	○ (施設関係者)	—

取り組み項目 5-2 乗り継ぎ拠点の整備に向けた調査

《背景・ねらい》

本市では、公共交通ネットワークの利便性を向上させるため、市街地における交通結節点[※]の機能強化を目指しています。

このような状況を踏まえ、鉄道、高速バス、路線バス等の利用環境向上を図るとともに、多くの市民や来訪者が往来することで、都市のにぎわい創出につながることを目指し、乗り継ぎ拠点の整備に向けて取り組みます。

■ 乗り継ぎ拠点の整備に向けた調査の実施

市内の公共交通ネットワークの機能を最大限に発揮できる乗り継ぎ拠点の候補地選定を目的とした市民ニーズや整備コスト等の調査を実施します。また、市が中心となり、公共交通事業者と調整・協議を行いながら、必要な機能・サービスの検討や他地域の事例や必要事項に関する情報収集等も行います。

《この施策の取り組み体制》

(●:取り組み主体 ○:連携)

東金市	公共交通事業者	その他企業・関係者	市民・利用者
●	●	—	—

Ⅶ . 今後の進め方

(1) 計画の達成状況の評価について

《計画の達成状況の評価》

計画の目標を実現するためには、PDCA サイクルにより取り組み内容について成果の評価・検証を行い、必要に応じて目標値の改善を行います。

また、地域や社会情勢、交通手段に関する技術革新の動向によっては、取り組み内容を見直し、更新等を行います。



Plan : 計画立案・調整等
 Do : 取り組みの実行
 Check : 進捗状況の確認、結果の評価・検証
 Action : 更新・見直し等

《目標の評価指標》

指標		現状値	目標値 (令和9年度)
方向性1 地域の実情に対応した移動手段の確保・維持			
指標①	路線バス・市内循環バス運行路線数	路線バス：9 路線 市内循環バス：2 路線	現状値以上
指標②	市内循環バス	利用者数（実績データ）	福岡路線：9,161 人/年 豊成路線：6,328 人/年 (令和元年度)
指標③		利用者数（実績データ）	12,225 人/年 (令和元年度)
指標④	乗合タクシー	1 便当たり乗合人数（実績データ）	1.40 人/便 (令和元年度)
指標⑤		予約不成立件数割合（実績データ）	4.35% (令和元年度)
方向性2 外出の利便性の向上につながる交通手段の確立			
指標⑥	市内公共交通全体に対する満足度（アンケート）	28.70% (令和3年度)	現状値以上
指標⑦	JR 東金線乗車人員（実績データ）	6,211 人/日 (令和元年度)	現状値以上
指標⑧	路線バス利用者数（実績データ：高速バスを含む）	1,487 千人/年 (令和元年度)	現状値以上
方向性3 駅やバス停の利用環境の充実			
指標⑥ (再掲)	市内公共交通全体に対する満足度（アンケート）	28.70% (令和3年度)	現状値以上
方向性4 外出スタイルの転換促進			
指標⑨	「公共交通を利用しない」の回答率（アンケート）	32.10% (令和3年度)	現状値以下
指標⑩	モビリティ・マネジメント*の取り組み件数 (実績データ)	-	年1件以上
方向性5 新たな移動サービスの創出や企画等の立案			
指標⑦ (再掲)	JR 東金線乗車人員（実績データ）	6,211 人/日 (令和元年度)	現状値以上
指標⑪	公共交通と商業・観光振興が連携した企画立案件数 (実績データ)	-	年1件以上

《SDGs への貢献について》

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であり、2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられました。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。我が国では、SDGsアクションプランにおいて、2030年の目標達成に向けた行動を行うこととされています。

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。

(2) 今後の取り組みスケジュールについて

取り組みごとに、実施主体について調整・決定した上で、計画期間中に具体的な実施方法の検討を行い、実現に向け実施します。必要に応じて、実証を踏まえながら、適宜、計画の見直しも行っていきます。

取り組みの進捗状況は毎年確認し、令和9年度に目標の達成状況の検証を行います。

取り組み	計画期間						令和10年度以降
	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	
方向性1 地域の実情に対応した移動手段の確保・維持							
取り組み項目 1-1 「中心市街地への効率的な移動手段の確保」	検討・準備				実施		
取り組み項目 1-2 「路線バス・市内循環バスのルート・ダイヤの見直し」	検討・準備	実施					
取り組み項目 1-3 「乗合タクシーの効率化を図るための運用方法の見直し」	検討・準備	実施					
方向性2 外出の利便性の向上につながる交通手段の確立							
取り組み項目 2-1 「中心市街地での回遊性の向上」	検討・準備				実施		
取り組み項目 2-2 「気軽に外出できるサービスの提供」	検討・準備	実施					
取り組み項目 2-3 「市外への移動の利便性の向上」	検討・準備				実施		
方向性3 駅やバス停の利用環境の充実							
取り組み項目 3-1 「駅・バス停の案内・利用環境の充実」	検討・準備	実施					
方向性4 外出スタイルの転換促進							
取り組み項目 4-1 「市内公共交通全体の情報・わかりやすさの充実」	検討・準備	実施					
取り組み項目 4-2 「乗合タクシーの認知度の向上」	検討・準備	実施					
取り組み項目 4-3 「モビリティ・マネジメント※への挑戦」	検討・準備	実施					
方向性5 新たな移動サービスの創出や企画等の立案							
取り組み項目 5-1 「公共交通と商業・観光振興とのソフト的な連携」	検討・準備	実施					
取り組み項目 5-2 「乗り継ぎ拠点の整備に向けた調査」	検討・準備	実施					

参 考 资 料

(1) 計画の策定経過

年 月 日	概 要
令和3年5月17日	令和3年度第1回東金市地域公共交通会議（策定スケジュールについて）
11月24日	令和3年度第2回東金市地域公共交通会議（中間報告）
12月下旬～ 令和4年1月下旬	公共交通に関する市民アンケート実施
2月15日	令和3年度第3回東金市地域公共交通会議（国土交通省への事業報告資料の審議）
2月15日	令和3年度第4回東金市地域公共交通会議（市民アンケートの結果報告）
3月11日	公共交通事業者ヒアリング
3月24日	令和3年度第5回東金市地域公共交通会議（計画骨子案の報告）
5月26日	東金市議会全員協議会（計画骨子案の報告）
6月21日	令和4年度第1回東金市地域公共交通会議（計画骨子案の審議）
6月25日	地区説明会（丘山地区）
6月26日	地区説明会（源地区、嶺南地区）
7月1日	地区説明会（田間地区）
7月6日	地区説明会（大和地区）
7月9日	地区説明会（福岡地区）
7月13日	地区説明会（東金地区）
7月16日	地区説明会（正気地区、日吉台地区）
7月21日	地区説明会（城西地区）
7月28日	地区説明会（公平地区）
8月6日	地区説明会（豊成地区）
9月15日	令和4年度第2回東金市地域公共交通会議（計画素案の審議）
9月20日	東金市議会全員協議会（計画素案の報告）
12月1日	令和4年度第3回東金市地域公共交通会議（計画素案の審議）※2回目
12月15日～ 令和5年1月13日	パブリックコメントの実施
1月19日	令和4年度第4回東金市地域公共交通会議（国土交通省への事業報告資料の審議）
2月20日	令和4年度第5回東金市地域公共交通会議（計画成案の審議）

(2) 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計画（以下「交通計画」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) 交通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事。
- (3) 交通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事。
- (4) 交通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事。
- (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) 自家用有償旅客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

2 自家用有償旅客輸送に係る協議を行う場合は、前項の委員に加えて、市において現に自家用有償旅客輸送を行っている特定非営利活動法人等の団体に所属する者のうちその代表者が指名する者を交通会議の委員とする。

(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、東金市企画政策部地域振興課に置く。

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。

附 則

この要綱は、平成31年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和3年2月1日から施行する。

(3) 東金市地域公共交通会議委員名簿

区 分		所属・職名等	氏 名	備 考
1号委員	1	千葉県 総合企画部 交通計画課 企画調整班長	渡 邊 彰	
	2	東金市 市民福祉部長	神 山 英 雄	
	3	東金市 経済環境部長	鈴 木 聡	
	4	東金市 都市建設部長	安 川 尚 紀	会 長
	5	東金市 教育部長	長 尾 泰 正	
2号委員	6	九十九里鐵道株式会社 総務部部長	丸 浩 一	
	7	ちばフラワーバス株式会社 代表取締役社長	藤 崎 英 男	
3号委員	8	東金市タクシー組合 組合長	仲 田 暁	
	9	小川タクシー有限会社 代表取締役社長	小 川 喜 晴	
4号委員	10	東金市社会福祉協議会 会長	真 行 寺 洋 男	副会長
	11	東金市区長会連合会 会長（東金地区代表）	三 須 芳 雄	
	12	福岡地区代表	石 井 幸 浩	
	13	豊成地区代表	吉 井 忠 志	
	14	丘山地区代表	小 見 川 智 明	
	15	源地区代表	座 古 英 司	監査委員
	16	公平地区代表	白 石 哲 也	
	17	大和地区代表	佐 瀬 静 雄	
	18	正気地区代表	子 安 昌 人	
	19	東金市議会総務常任委員会 委員長	佐 竹 真 知 子	監査委員
20	東金市議会総務常任委員会 副委員長	宮 沢 敬 人		
5号委員	21	九十九里鐵道バス労働組合	土 屋 健	
6号委員	22	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	高 橋 直 人	
7号委員	23	千葉県東金警察署 交通課長	荒 田 真 也	
8号委員	24	千葉県 県土整備部 山武土木事務所 次長	庄 司 強	
	25	東日本旅客鐵道株式会社 大網駅長（東金駅長）	椎 名 智 子	
	26	東金商工会議所 交通業部会	村 川 仁	
	27	東金商工会議所 専務理事	飯 田 重 行	
	28	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授 博士（工学）	藤 井 敬 宏	

（令和5年2月20日現在）

(4)用語集

本編中の文章に「※」を記載している用語について、解説を記載します。

【あ行】

IC カード

電車やバス等、公共交通機関の乗車券・定期券として利用できる Integrated Circuit（集積回路）を組み入れたカード。

ICT（Information and Communication Technology）

通信技術を活用したコミュニケーション（情報通信技術）。

WEB サイト（website）

ワールドワイドウェブ（World Wide Web）の中で特定のドメイン名（インターネット上の住所）の下にある文書のまとめ。

運転免許返納制度

理由があって運転免許証を自主的に返納された方や運転免許証の有効期限が切れてから5年以内の方の申請により、運転経歴証明書が交付される制度。

オープンデータ化

誰もが機械判読に適したデータを許可されたルールの範囲で自由に複製・加工、頒布等ができること。

【か行】

観光入込客

日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者。

幹線系統

鉄道駅や複数の市区町村にまたがって運行する広域的なバス路線。

幹線道路

主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。

救命救急センター

重篤救急患者の救命医療を行うことを目的に設置された医療機関。脳神経外科及び循環器科等の集中治療を主体とし、重症及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤な救急患者に対し、高度な救急医療を総合的に24時間体制で提供できる機能を有しており、千葉県内では14施設で運営されている。（令和4年度時点）

交通結節点

バスのほか電車やタクシー、自動車、自転車等さまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点。

交通不便地域

鉄道駅から半径1 km以上、バス停から半径300メートル以上距離のある地域。

コミュニティバス

一般的な定義はないが、行政が中心となって、既存の路線以外のバスを必要としている地域に走らせるバス。

【さ行】

市内循環バス運行基本指針

市内循環バスを確保・維持するための基本的な基準や関係者の果たすべき役割を示した指針。

循環バス推進委員会

市内循環バス福岡路線及び豊成路線の運行ルートやダイヤ等を検討する地区の代表による協議体。

陣痛タクシー

妊娠中に自宅等、迎えに行く場所、掛かりつけ病院、出産予定日等をタクシー事業者に登録しておき、いざという時に素早く確実に病院へ向かうタクシー。

シンポジウム

特定の問題について何人かが意見を述べ、参加者と質疑応答を行う形式の討論会。

【た行】

地域公共交通確保維持改善事業

地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みに対する国土交通省の支援事業のひとつ。

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）

交通施策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割等を定める基本法制である交通政策基本法（平成25年法律第92号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通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並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄

与することを目的とする。

超高齢社会

国連の世界保健機関(WHO)の定義に基づき、65歳以上の人口(老年人口)が総人口(年齢不詳を除く)に占める割合(高齢化率)が21%超の社会のこと。7%超で高齢化社会、14%超が高齢社会という。

出前講座

市民が開催する集会や会合等に職員が出向き、市の施策や制度、事業等について分かりやすく説明すること。

東金市民アンケート

東金市第4次総合計画前期基本計画及び第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略の進捗管理に当たって、まちへの愛着度や今後の定住意向をはじめ、まちの現状、評価や今後重視する取り組み等、市民の意識構造の実態を把握し、計画づくりの基礎資料を得るために実施。

【な行】

乗合バス

路線バスともいい、他人の需要に応じ、有償で自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバス。一般的には路線(バスの走る経路)を定めて定期に運行し、設定された運行系統の起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態のことをいう。他に高速バス等も乗合バスにあたる。

乗合率

乗合タクシーにおいて1運行あたり2人以上が乗り合わせた比率。

【は行】

バリアフリー

高齢者・障がい者等が生活していく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁等すべての障壁を除去する考え方。

フィーダー系統

鉄道駅や複数の市区町村にまたがって運行する広域的なバス路線のバス停に接続している地域内のバス路線等。

【ま行】

モビリティ・マネジメント

1人ひとりのモビリティ(移動)が、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等、社会的にも個人的にも望ましい方向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交通政策。

【ら行】

リーフレット

1枚の紙を折ることによって、複数のページを作る印刷物。

ロードサイド店

幹線道路等通行量の多い道路の沿線において、自家用車等でのアクセスが主たる集客方法である店舗。