

とうがね
東金市乗合タクシーの現状と課題

平成28年10月28日

東金市 企画政策部 企画課

主任主事 長井 宏介



1. 東金市について

- ①. 東金市の概要
- ②. 東金市の人口の推移
- ③. 東金市民の日常の交通手段



①. 東金市の概要



市制施行： 昭和29年4月1日
人 口： 60,336人 (H28.10.1現在)
※うち65歳以上： 15,739人 (高齢化率26.2%)
面 積： 89.12km²

九十九里地域の中核都市

東金市は、東京都心まで約50キロメートル、千葉県のほぼ中央部に位置しています。人口は約6万人で温暖な気候に恵まれ、平野部は良質な田園地帯が太平洋に向かって広がり、丘陵地は山武杉の森林に覆われています。

古くは江戸時代、徳川家康の鷹狩りのために「御成街道」が造られたことにより、この地に宿場町と近隣の農産物が集まる問屋街とが形成されました。以降、東金は物流の集散地としてにぎわうようになり、九十九里地域の中核都市として発展しました。現在では、国道126号線と千葉東金有料道路、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）をつなぐ交通の要衝となっています。

交通アクセス

○車を利用する場合

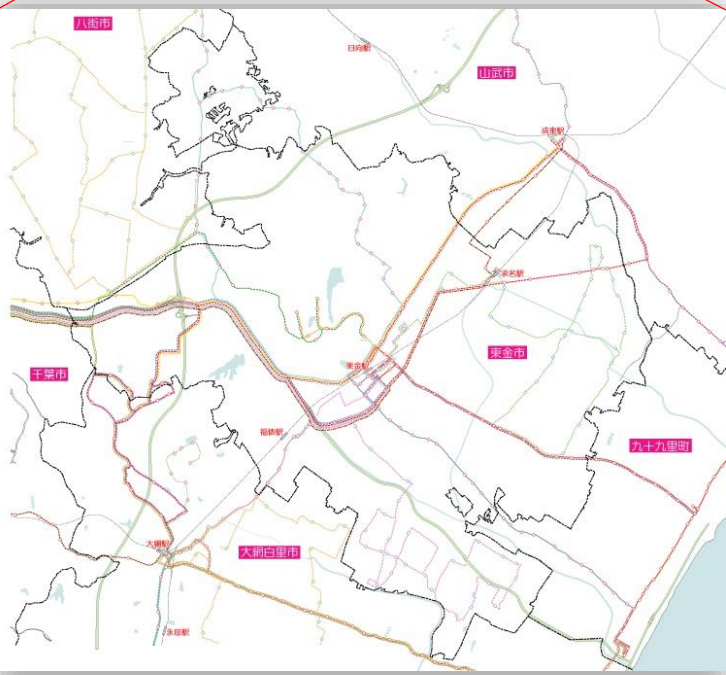
東京⇒京葉道路または東関東自動車道（約40分）⇒千葉
⇒千葉東金道路（約15分）⇒東金IC

○電車を利用する場合

JR東京駅⇒京葉線～外房線（特急わかしお号・約50分）⇒大網駅
⇒東金線（約7分）⇒JR東金駅

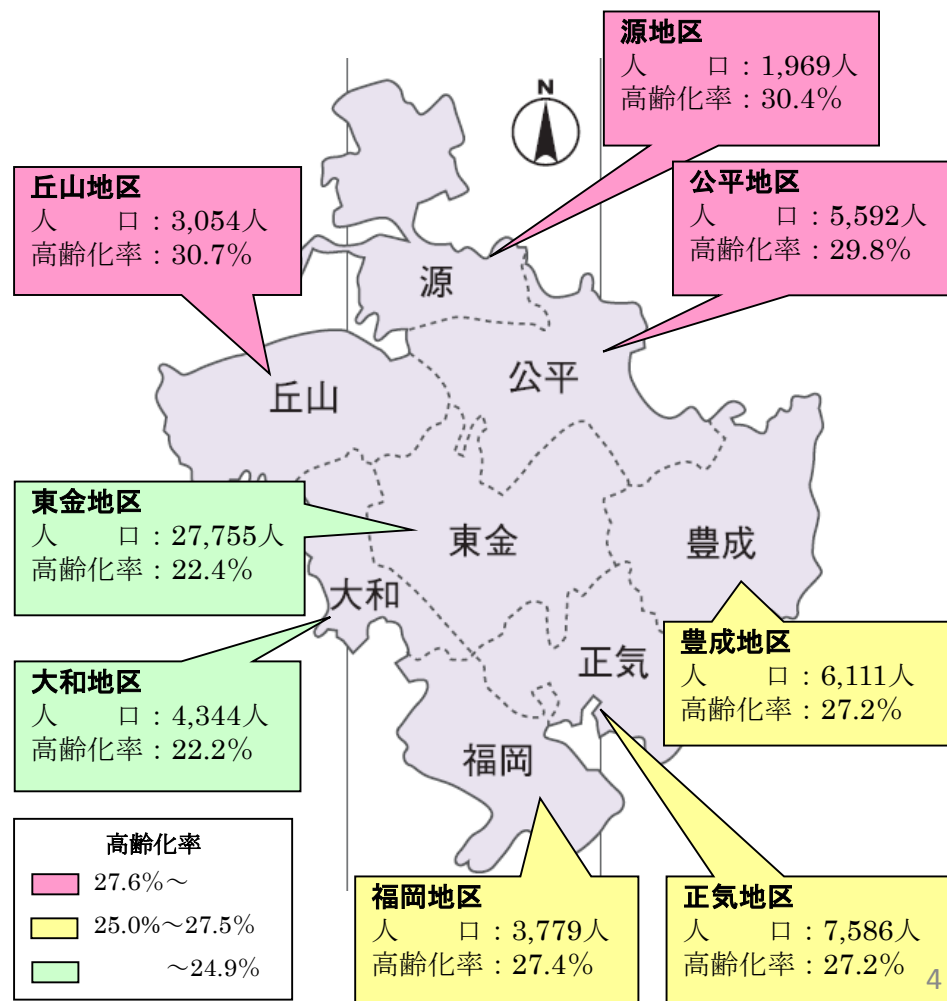
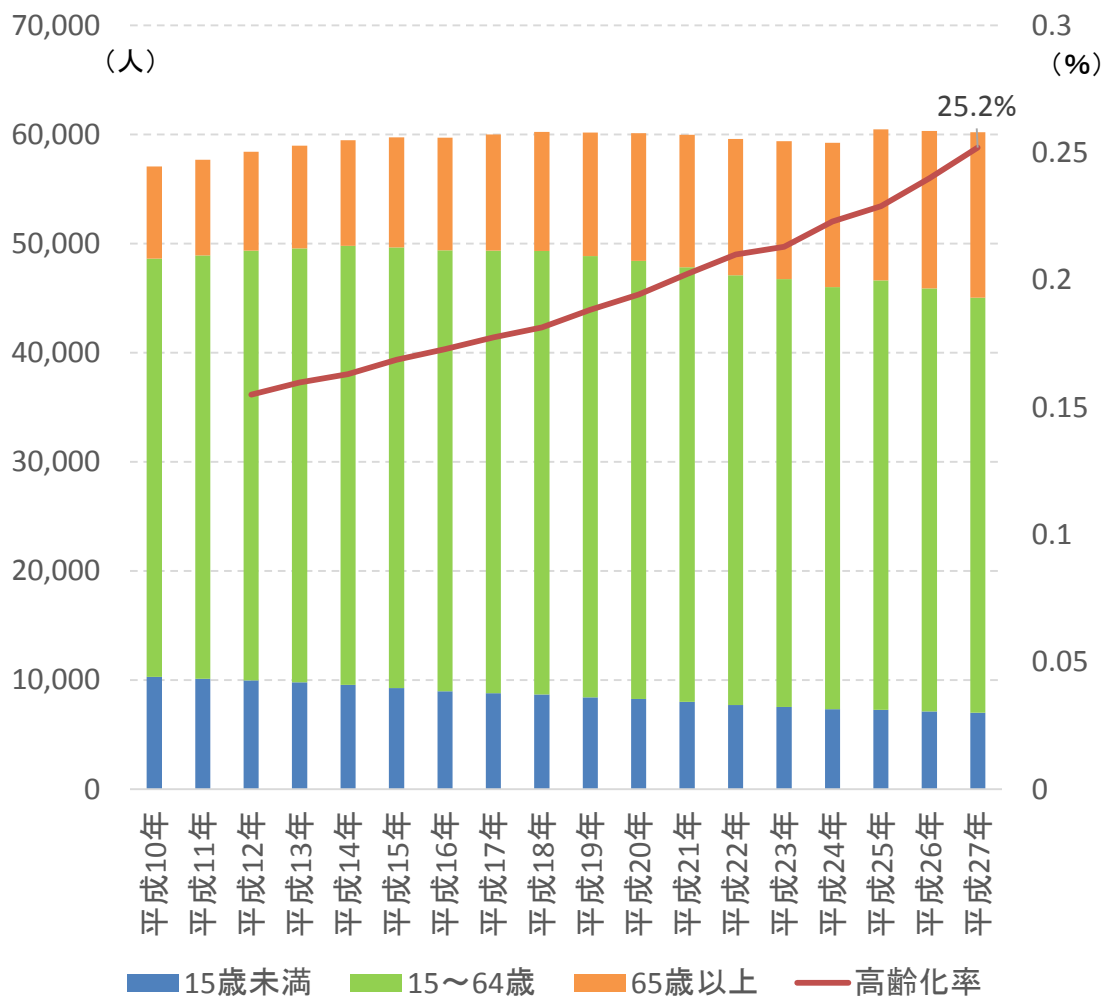
○バスを利用する場合

浜松町駅・東京駅⇒シーサイドライナー（ちばフラワーバス・約70分
～90分）⇒東金



②. 東金市の人口の推移

- 人口は6万人前後で横ばいに推移している。
- 高齢化率は上昇を続けており、平成27年には25.2%となっている。
- 地区によっては、高齢化率が30%を超えている。(平成27年4月1日現在、住民基本台帳より)

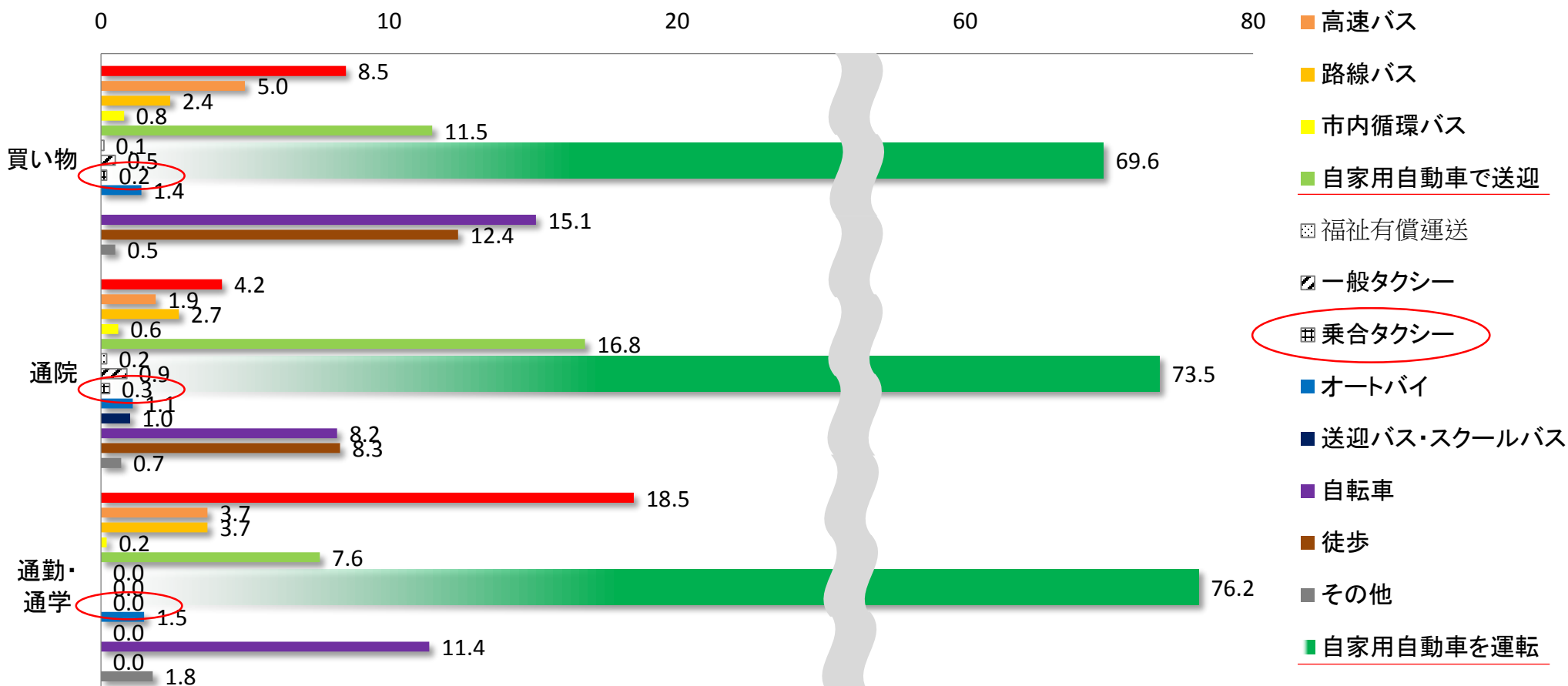


③. 東金市民の日常の交通手段

- 平成28年1月～2月に実施したアンケート調査の結果、外出時の交通手段として、最も多く上げられたのは自家用車によるものであった。
- 通勤通学では鉄道の利用が比較的多く、買い物では自転車や徒歩が多く挙げられた。

外出時の交通手段

(%)

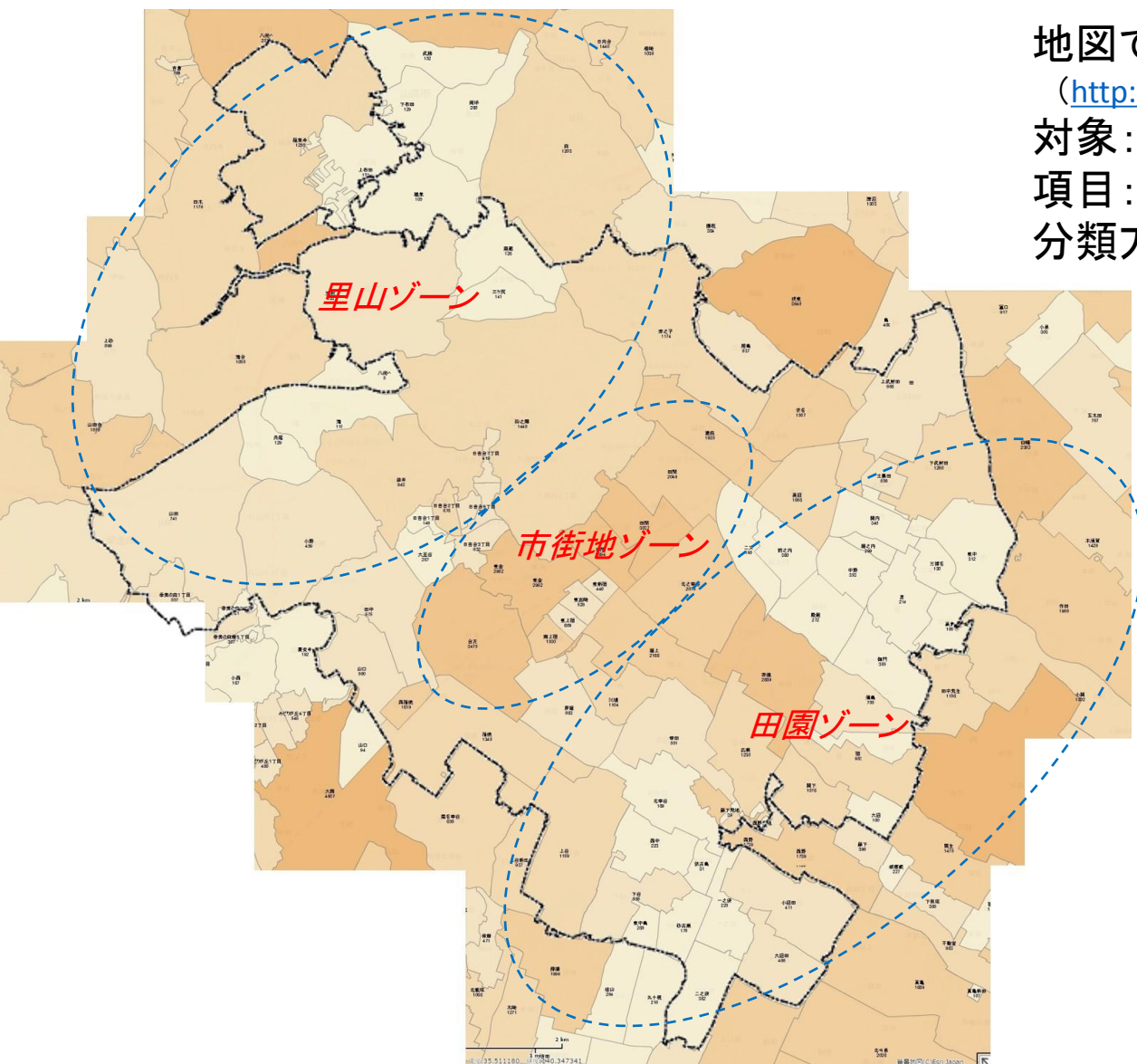


2. 東金市の公共交通網について

- ①. 東金市の人口の分布
- ②. 東金市の人口分布と公共交通網
- ③. 東金市の交通不便地域



①. 東金市の人口の分布



地図で見る統計(e-Stat)より

(<http://e-stat.go.jp/SG2/eStatFlex/>)

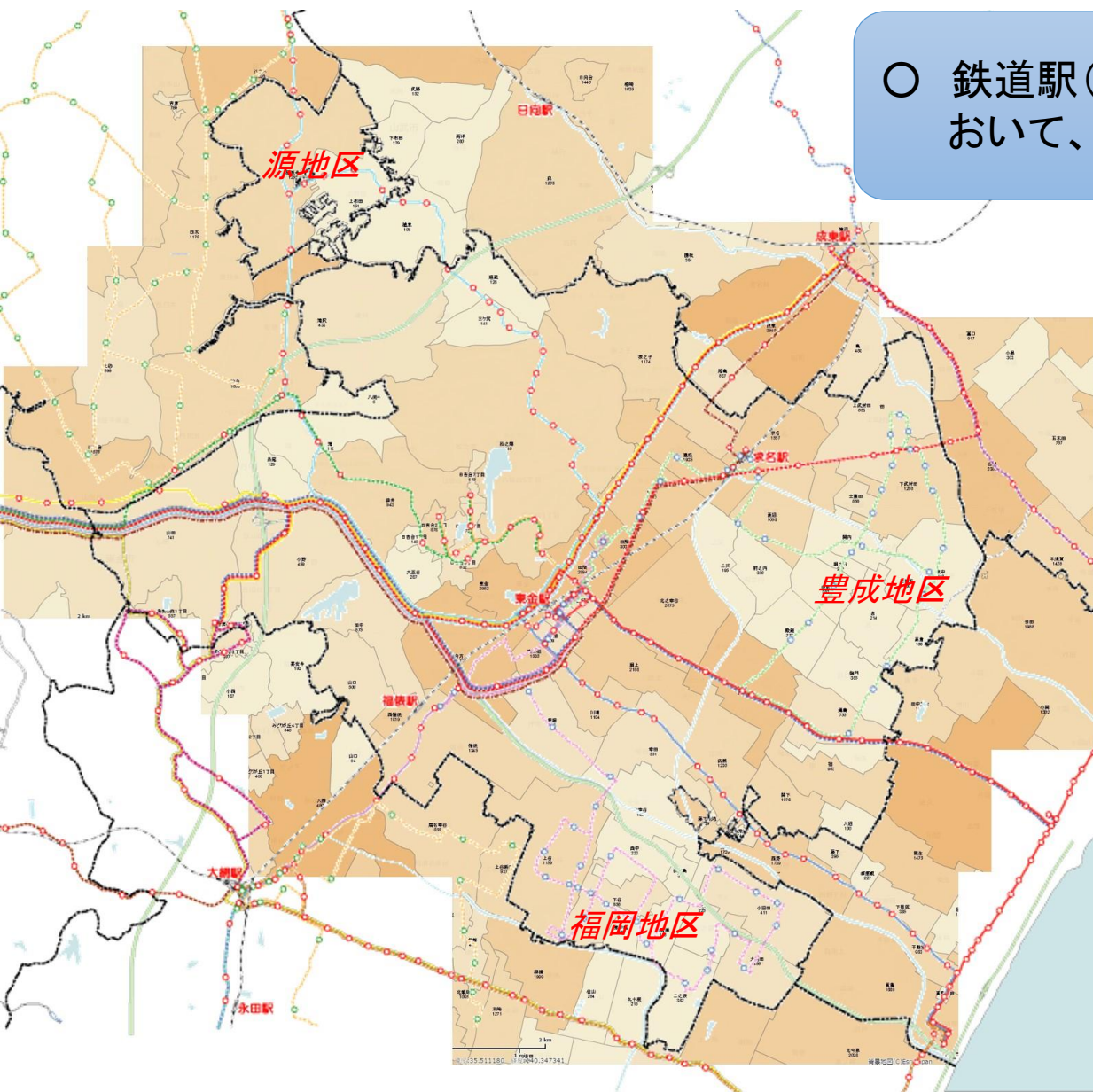
対象:平成22年国勢調査(小地域)

項目:人口総数

分類方法:選択地域分布—自然分類



②. 東金市の人口分布と公共交通網



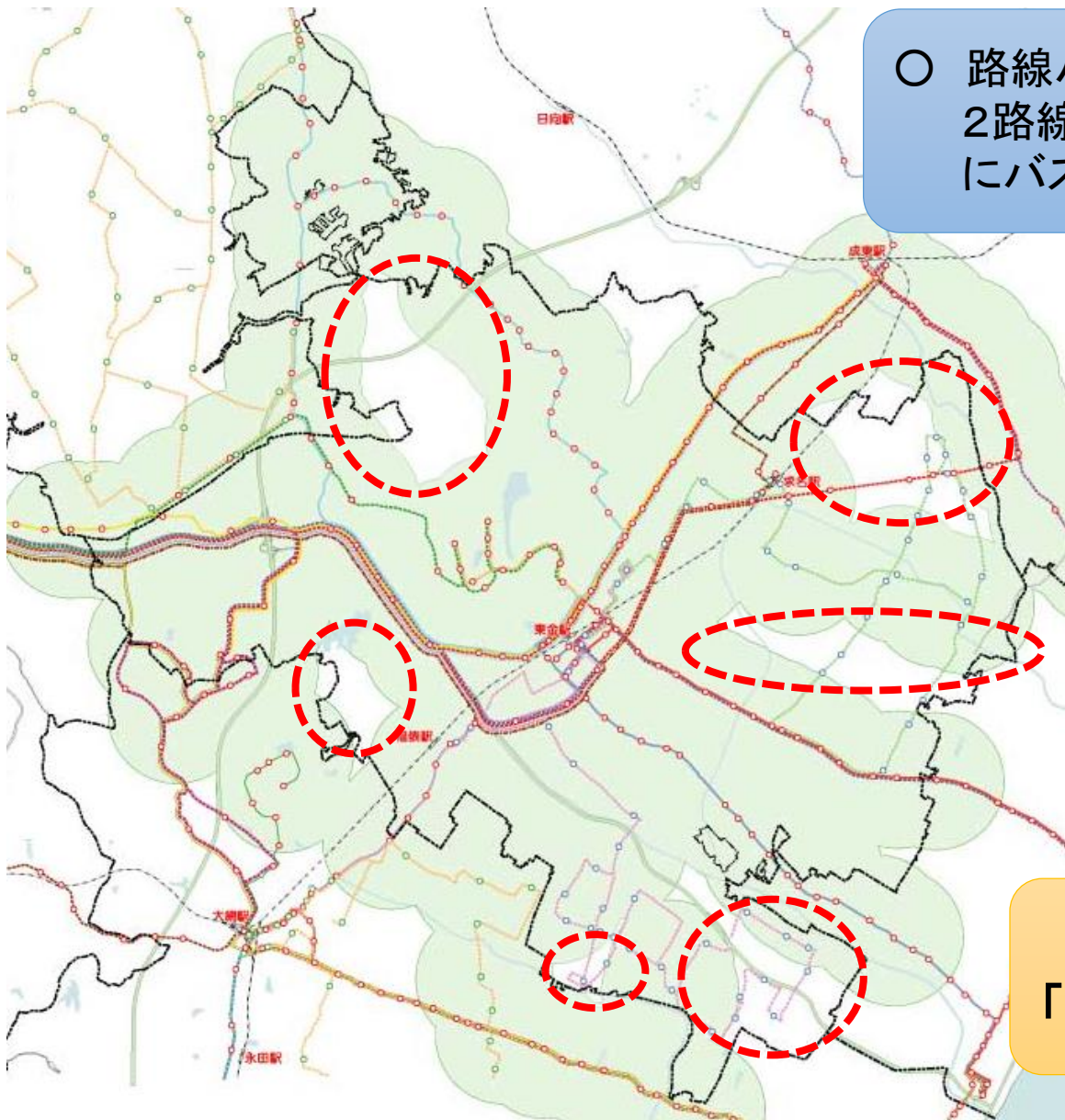
○ 鉄道駅(JR)や主要な民間路線バスの沿線において、人口総数が多い。

○北部(源地区等)へ伸びている路線バスは、事業者からの撤退の打診があり、それ以降、路線維持のための補助金を交付している(平成13年度～)。

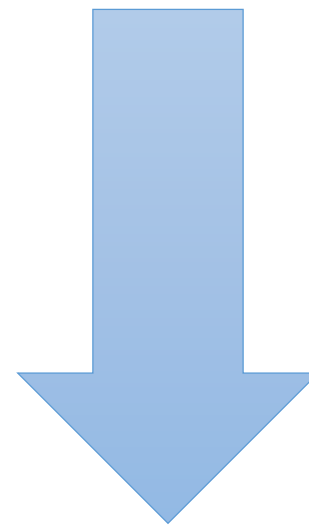
○南部(福岡地区等)については、路線バスの廃止後、地区の要望によりコミバスを運行している(市内循環バス福岡路線、平成13年9月～)

○東部(豊成地区等)については、路線バスの廃止後、地区の要望によりコミバスを運行している(市内循環バス豊成路線、平成22年度～)

③. 東金市の交通不便地域



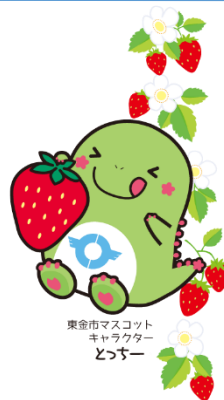
○ 路線バスへの補助による路線確保、コミバス2路線の運行を実施してなお、半径1km以内にバス停等のない「交通不便地域」がある。



東金市乗合タクシーにより「交通不便地域」の解消を図っている

3. 東金市乗合タクシーの概要

- ①. 東金市乗合タクシー導入の経緯
- ②. 実証運行から市内全域運行へ
- ③. 東金市乗合タクシーの特徴



①. 東金市乗合タクシー導入の経緯

- 様々な背景がある中、路線バスへの補助金交付やコミバスの運行では「交通不便地域」の解消が十分ではなかった。
- タクシー事業者からデマンド方式による運行について提案を受けた。

背景1

- ① 進む超高齢社会(移動困難)
- ② 個人商店、地域内での病院の廃業
- ③ 「交通不便地域」の散在(バス停から500m以上1km未満)
- ④ 生活路線バスの撤退、縮小 → 高速バスの台頭
- ⑤ 市内循環バスの限界 (定時定路・所要時間・行き先→利用者数)
- ⑥ 平成26年4月"東千葉メディカルセンター"の開院
- ⑦ "パーツ対処"から"トータル政策対応"
- ⑧ 「健康・元気」、「まちの元気」、「経済振興」
- ⑨ 市民アンケート(H20年度)において不満足度1位(交通施策)

背景2

- ① 市議会の強い関心 (交通全般の再編、デマンド交通等)
- ② 民間交通事業者の社会貢献に対する意識の高揚 (要望あり)
- ③ 近隣市町の状況を踏まえて検討を進めていた

具体的な検討事項

- ① 市民のニーズ : 利用者数、地域、利用者負担 等
- ② 実現の手法 : 運行形態、運賃 等
- ③ 運行コスト : 手法に掛かる費用、補助金 等

| 時期 | 概要 |
|----------|---|
| H13.~ | 路線バス(上布田線)の維持のために補助金交付開始 |
| H13.3 | 循環バス基礎調査報告書 |
| H13.9~ | 市内循環バス(福岡路線)運行開始 |
| H13.12~ | 市議会からデマンド方式について質問始まる (特にH16以降質問が本格化) |
| H22.3~ | 市内循環バス(豊成路線)運行開始 |
| H23.5.30 | 東金市タクシー組合から市へデマンドタクシー実施についての提案書提出 |
| H24.3 | 東金市総合交通計画策定 |
| H24.10 | 東金市乗合タクシーの実証運行開始 |

②. 実証運行から市内全域運行へ

- 高齢化率が高く、利用者が多いと思われる3地区を対象に実証運行を始めた。
- 利用者数や登録状況等を分析しつつ、対象地域を拡大していった。

段階的な導入

| 時期 | 内容 |
|----------------|---|
| <u>H24.10~</u> | 市内3地区(公平・丘山・源)を対象に 実証運行開始 |
| H25.4~ | 予約期間の拡大(1週間前から前日までだったものを当日の午後のみ2時間前予約に対応) |
| H25.10~ | 対象地区を1地区(正気)拡大 |
| H26.1~ | 利用運賃の改定 (障害者等の運賃を無料から100円引きに) |
| H26.2~ | 対象地区をさらに1地区(大和)拡大 |
| <u>H26.4~</u> | 対象を市内全域に拡大し、 本格運行開始 |
| H27.1~ | 当日予約の拡大(午後のみ2時間前予約だったものを午前から1時間前予約に対応) |

高齢化率の最も高い3地区
丘山地区は病院設立予定地あり

次に高齢化率の高い地区 源
正気地区には、比較的大きい既存の私立病院あり

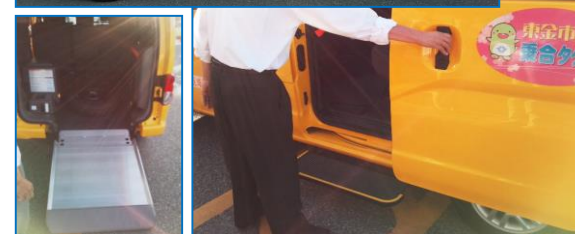
市内で最も高齢化率の低い地区

市内循環バスのある福岡地区、豊成地区を含め、市内全域での運行へ

コミュニティバス(市内循環バス 福岡路線・豊成路線)との整合

定時刻定路線バスとデマンド交通それぞれの特徴、目的を考慮し、各地区の循環バス推進委員会と共に検討を行い、平成26年度に併用運行を行った。利用者が減少すれば、市内循環バスの廃線も視野に入れていたが、利用者は減少せず、デマンドへの移行もなかった。これにより、併用運行を継続している。

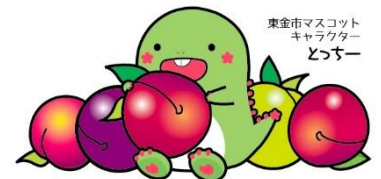
③. 東金市乗合タクシーの特徴



| 項目 | 実施状況 |
|-------|--|
| システム | コンビニクル |
| 運営主体 | 東金市 |
| 運営方法 | 市内タクシー事業者(4社)へ業務委託 |
| 運行形態 | <u>フルデマンド型</u> |
| 運行エリア | <u>市内全域</u> |
| 運行日 | 月曜日～金曜日 (祝日・年末年始を除く) |
| 運行時間 | 8:00～18:00 |
| 車両台数 | 1日3台運行(応援車1台) |
| 車両サイズ | ジャンボタクシー、UDタクシー、セダン型タクシー |
| 運賃 | 均一制 (高校生以上400円、小中学生200円、小学生未満無料、障害者等100円引き) |
| 利用登録 | 必須 |
| 登録対象者 | 原則自治体住民のみ、相談により市外対応可 |
| 利用方法 | 電話予約 (8:30～17:00 オペレーター常駐) |
| 発着場 | 自宅、公共施設、医療施設、商業施設 等 |

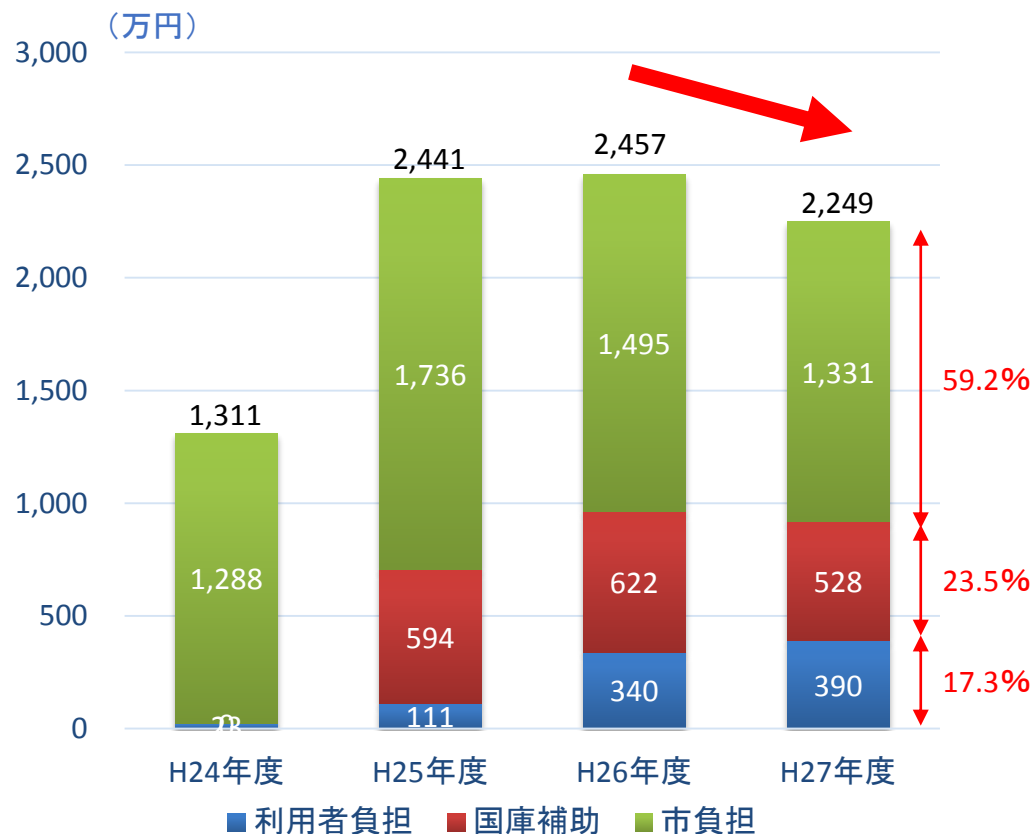
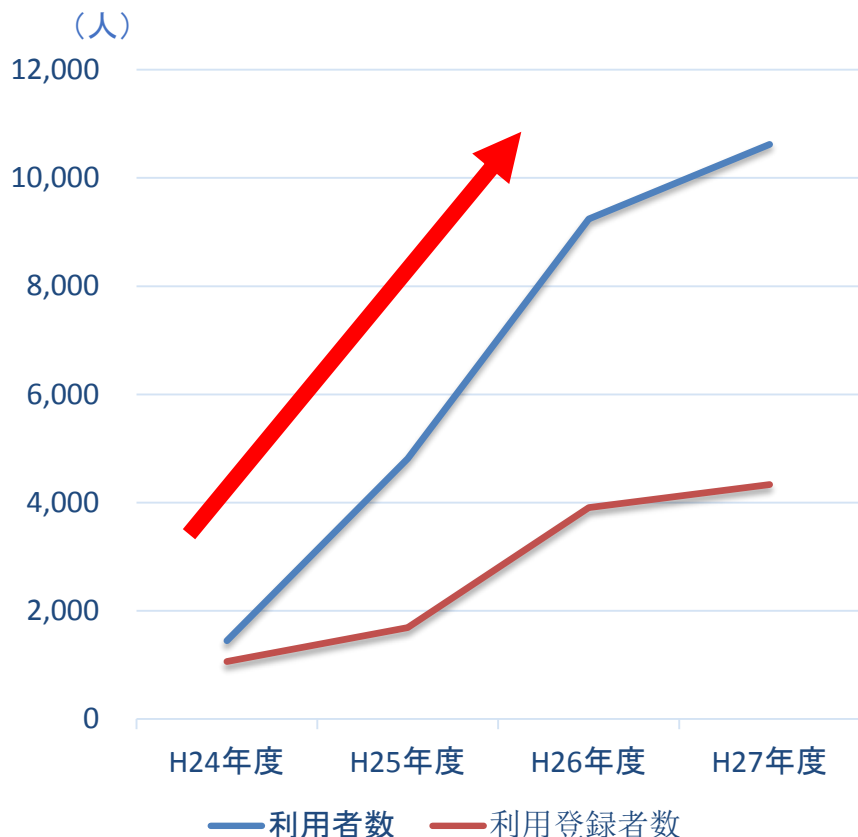
4. 運行実績と今後の方向性

- ①. 利用者数と支出額の推移
- ②. 平成28年度の行政負担率の推計
- ③. 行政負担率を抑えるために



①. 利用者数と支出額の推移

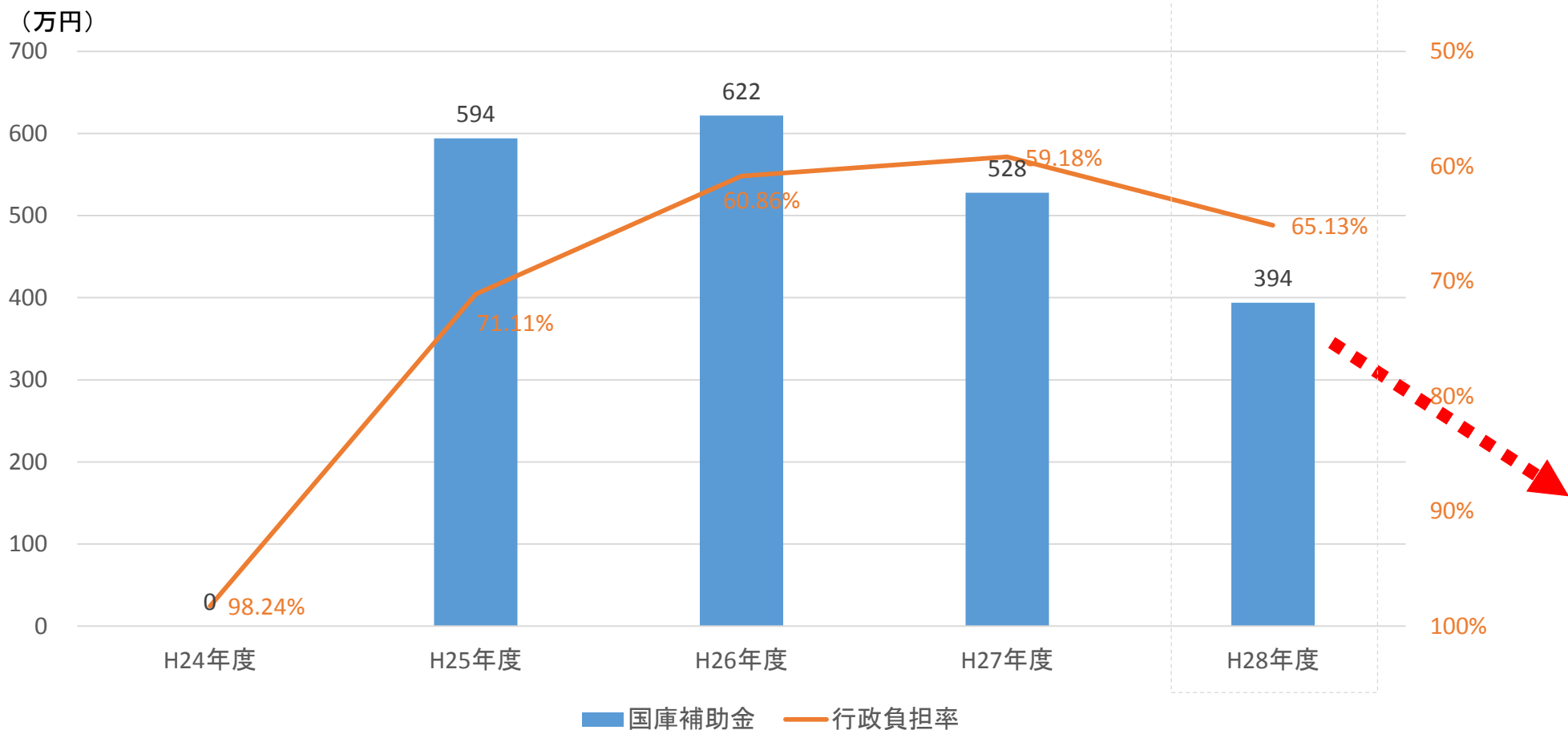
- 利用登録者及び利用者数は増加を続けており、運賃収入も増加している。
- 平成27年度の支出額は2,249万円であり、国庫補助金額が減額した一方、市負担も抑えられており、支出額全体としては減額している。



※ 平成24年10月～平成26年3月 公平・丘山・源・正気・大和地区にて実証運行
 平成26年4月～ 市内全域運行開始

②. 平成28年度の行政負担率の推計

- 今後、国庫補助は漸減していくことが通知されている。
(H25年度) 594万円 → (H26年度) 622万円 → (H27年度) 528万円 → **(H28年度内示) 394万円**)
- 運賃収入や支出額が平成27年度と同等の場合、平成28年度の行政負担率は約65.1% (5.9増)となる。

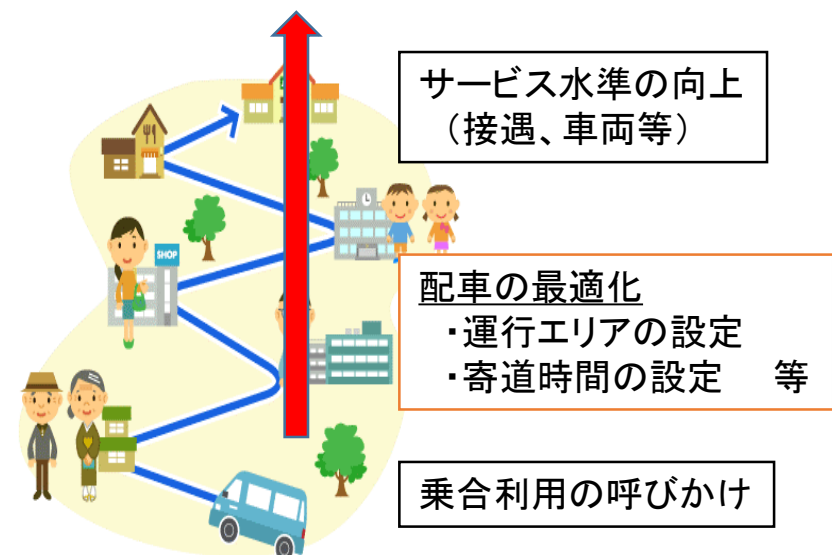


③. 行政負担率を抑えるために

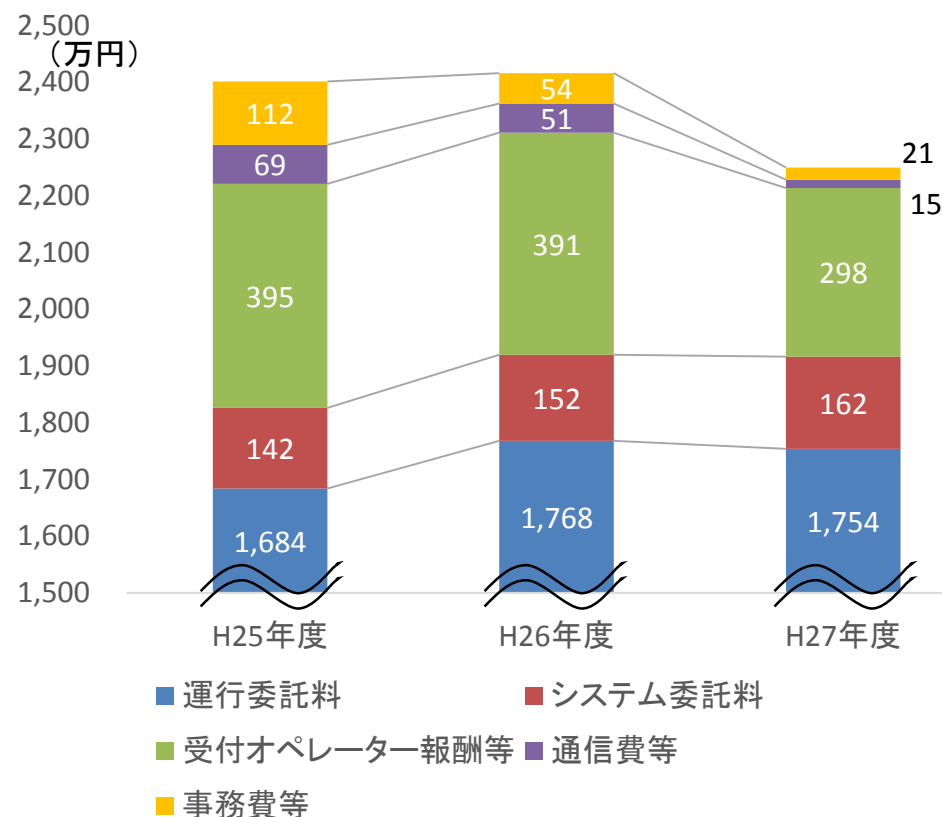
- 限られた財源の中、効率的な運行の見直しを続けていかなければならない。
- 収支の両面から今後も検討を続けていく。

収入額を伸ばす

- 利用者数を増加させる
- 1台あたりの乗車人数を増加させる
- 時間あたりの運行回数を増加させる
- 運賃を増額する



支出額を抑える



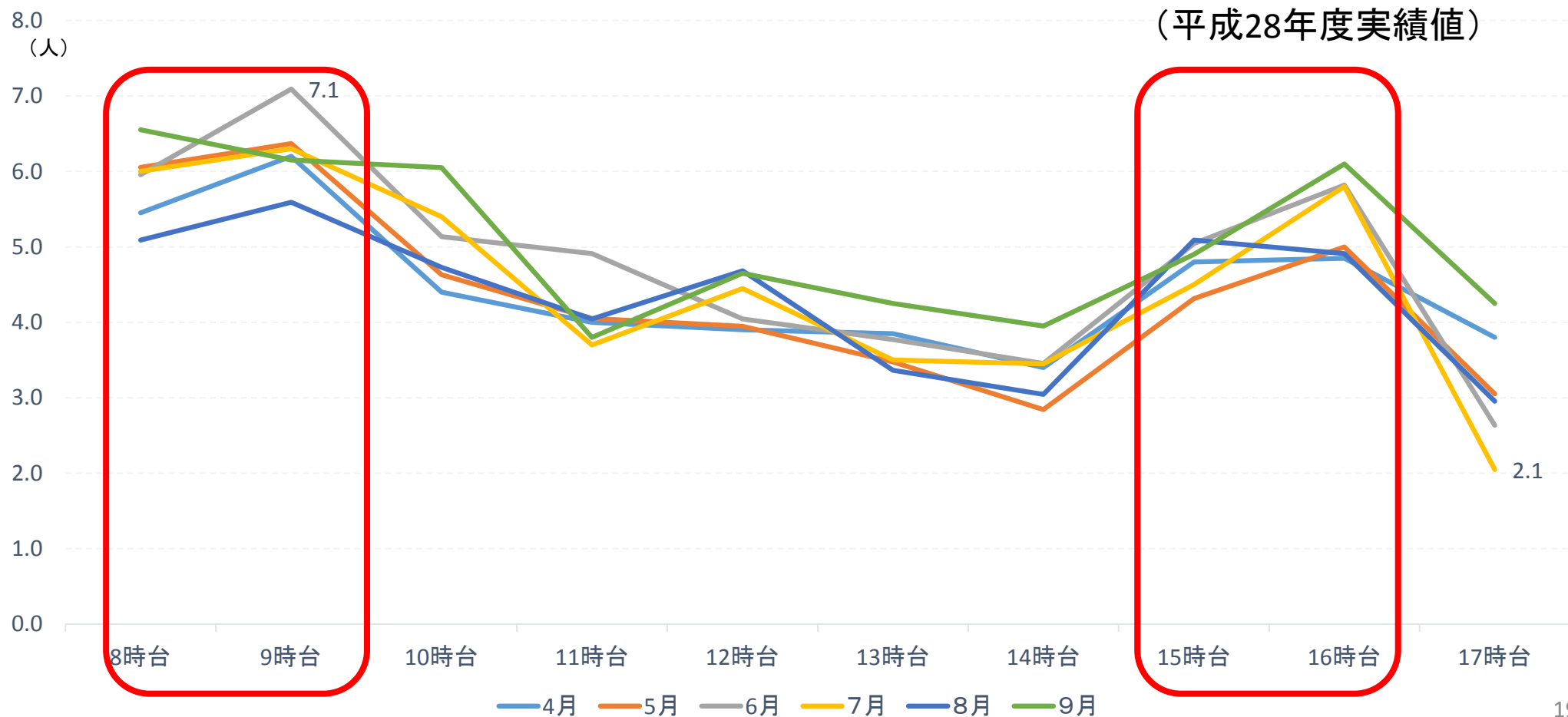
5. 具体的課題1～朝夕時間帯における応援車配車の検討～

- ①. 1日あたり時間帯別利用者数
- ②. 1日あたり時間帯別予約不成立数
- ③. 応援車を配車した場合の試算
- ④. 1日あたりキャンセル件数



①. 1日あたり時間帯別利用者数

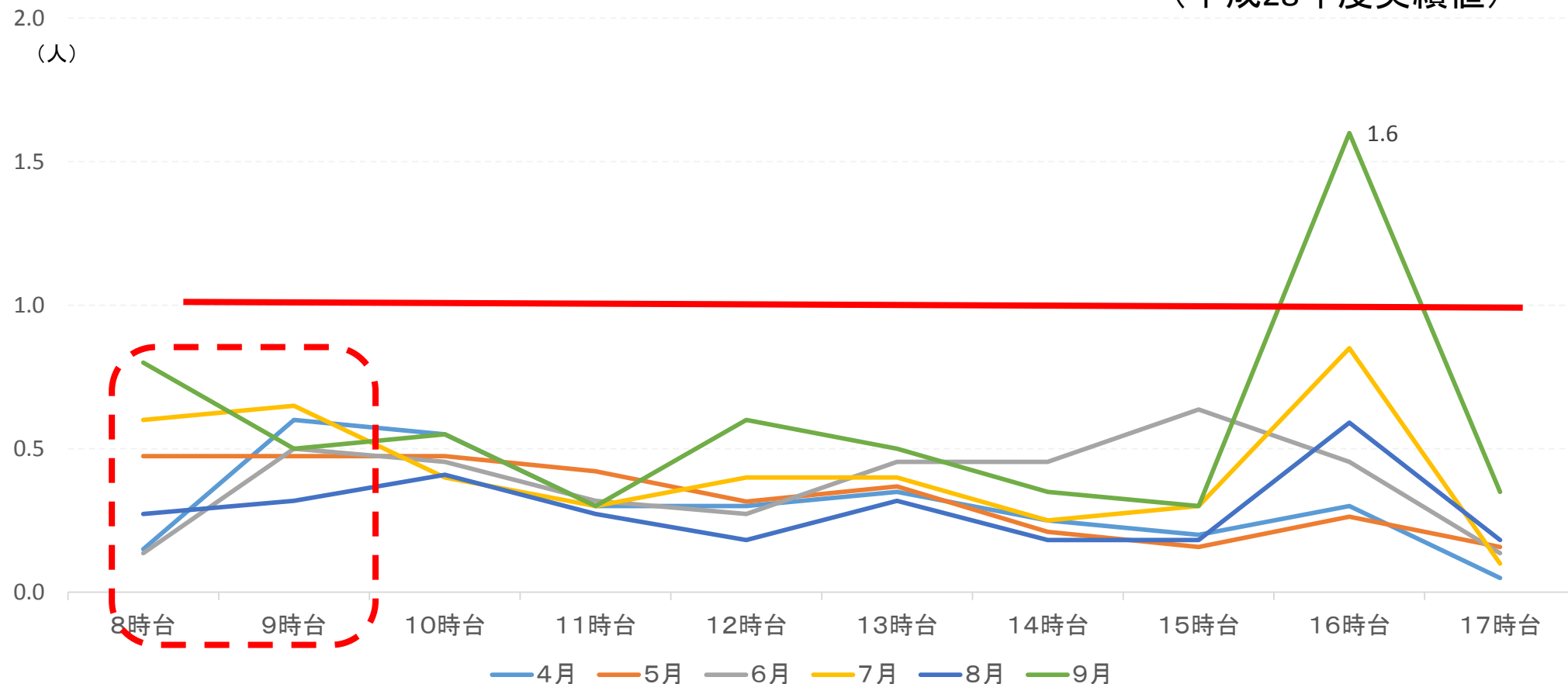
- 利用者の多い時間帯は、8時台、9時台、15時台、16時台となっている。
- 最も利用者数の多い時間帯は6月の9時台で7.1人となっている。



②. 1日あたり時間帯別予約不成立数

- 予約不成立の多い時間帯は、9時台、16時台となっている。
- 最も予約不成立数の多い時間帯は、9月の16時台で1.6人となっている。

(平成28年度実績値)



③. 応援車を配車した場合の試算

- 通年で1台増車した場合、予約不成立がなくなったとして、1日あたり1.85人利用者数が増えるが、約543万円の負担増となる。
- 1日2時間の応援車を増車した場合、最大で384人の利用者増が見込めるが、約87万円の負担増となる。

通年で1台増車

○ 年間を通して1日1台増車した場合の試算(平成27年度実績値に追加した場合)

| | |
|-------|--|
| 委託料 | : 17,538,084円 + 5,613,300円 (23,100円×243日) |
| 運賃収入 | : 3,902,600円 + 179,600円 (449人(H27年度不成立実績値)×400円) |
| 増車分差額 | : 5,433,700円増 |
| 国庫補助 | : 5,280,000円 |
| その他支出 | : 4,750,245円 |
| 収支率 | : 33.55% (行政負担率66.45%) |

行政負担率の変化 59.18% → **66.45%** (7.27増)

1日2時間の応援車

○ 年間を通して配車した場合の試算

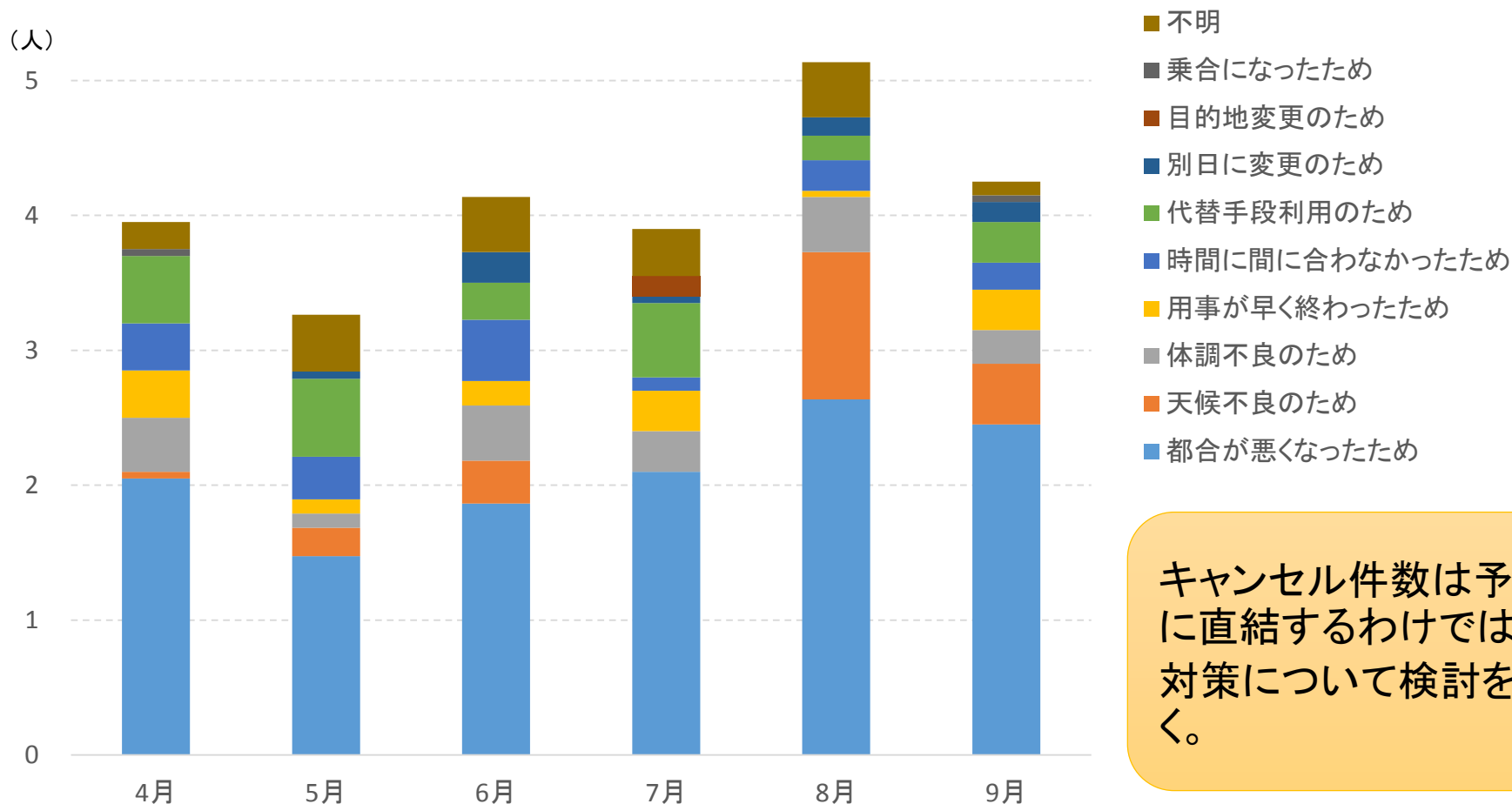
| | |
|-------|--|
| 委託料 | : 17,538,084円 + 1,020,600円 (2,100円×2時間×243日) |
| 運賃収入 | : 3,902,600円 + 153,600円 (32人×400円×12ヶ月) |
| 増車分差額 | : 867,000円増 |
| 国庫補助 | : 5,280,000円 |
| その他支出 | : 4,750,245円 |
| 収支率 | : 40.05% (行政負担率59.95%) |

行政負担率の変化 59.18% → **59.95%** (0.77増)

引き続き需要調査を続け、必要に応じて応援車を配車していく

④. 1日あたりキャンセル件数

- 1日あたりのキャンセル件数は3～5件となっている。
- キャンセルの理由は「都合が悪くなったため」が最も多い。
- 最もキャンセル件数が多いのは8月であり、台風の影響からか、他の月と比較して「天候不良のため」が多い。



キャンセル件数は予約不成立に直結するわけではないが、対策について検討を続けていく。

6. 具体的課題2～市外運行についての検討課題の整理～

- ①. 東金市乗合タクシーの運行ルートの原則
- ②. 東金市乗合タクシーについての改善要望等
- ③. 検討課題の整理



①. 東金市乗合タクシーの運行ルートの原則

- 原則として市外へは直接アクセスはせず、路線バスとの競合を避けるとともに、路線バスの需要確保に努めることとしている。
- これまでは市内運行の安定化を優先してきたが、今後はニーズ把握や各種団体との協議、調整を含め、具体的な検討を進めていく。

東金市総合交通計画(H24.3) P.63

【運行ルート】

《路線バスとの競合を避け、市外へは直接アクセスせず、地域内生活交通幹線路線の乗継拠点(最寄の鉄道駅や主要バス停)や市内主要施設へは乗継なしで運行》

- ・市域外の目的地については、地域内生活路線の幹線路線を利用することによりアクセスを確保し、路線バスとの競合を避けるとともに、路線バスの需要確保に努める。
- ・なお、八街市やさんむ医療センターなどの市域を超えた目的地移動ニーズもあることから、引き続き利用者ニーズの把握、関連自治体及び既存バス事業者等との協議調整を図りながら検討を進めるものとする。

第2次東金市総合交通計画(H28.3) P.60

【事業5】乗合タクシーの効率的な運行見直し

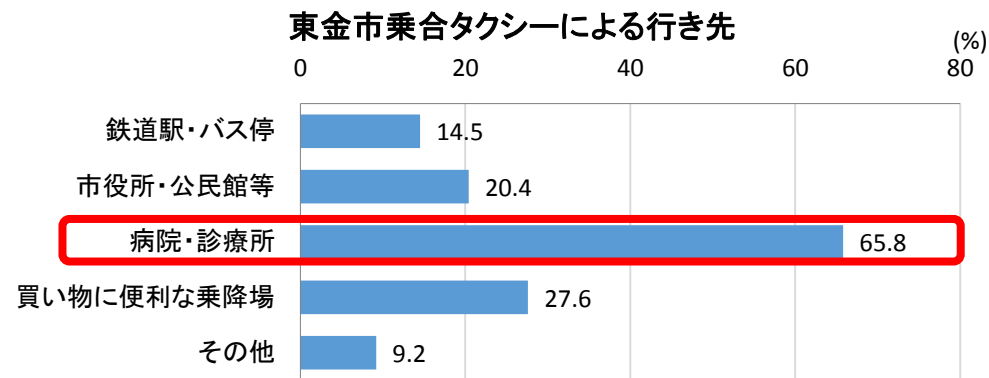
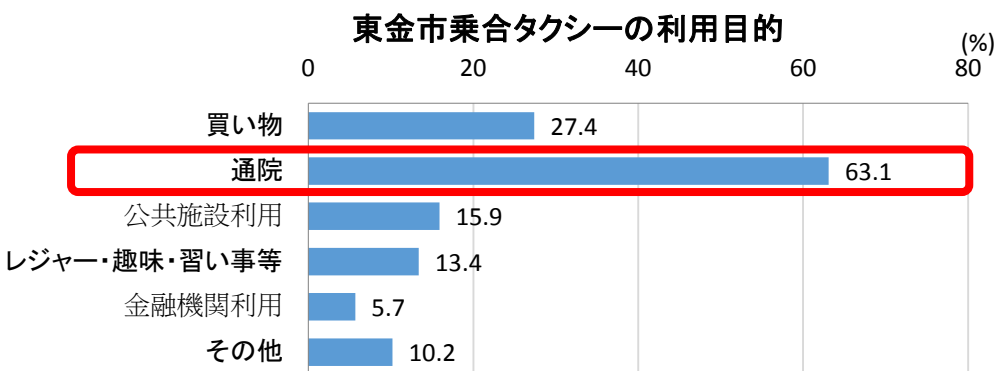
乗合タクシーの利用促進と利便性を高めながら、以下の観点等から運行形態を見直し、効率的な運行を実施する。

- 要望が多いさんむ医療センター等の市外における乗降場のあり方
- 乗合率の向上 ……複数人利用による割引等の導入など

②. 東金市乗合タクシーについての改善要望等

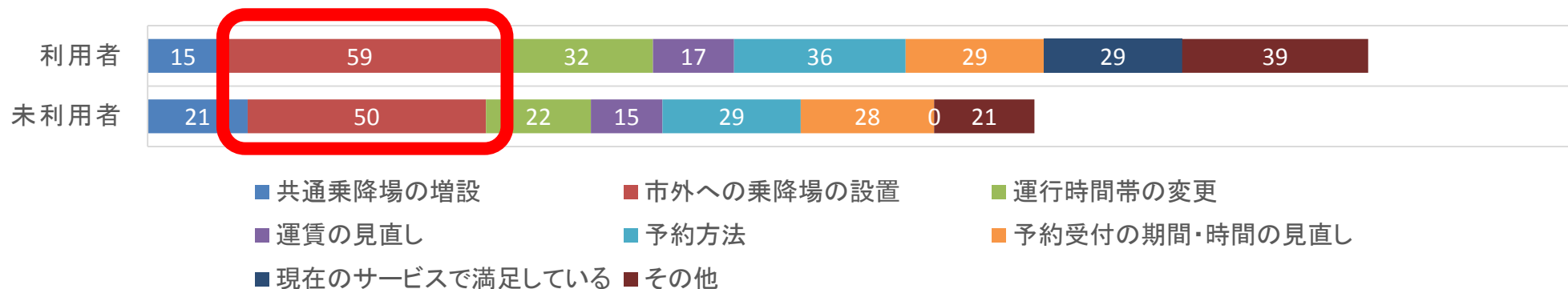
- 平成28年1月29日～2月12日に実施した東金市乗合タクシー利用登録者に対するアンケートの結果、東金市乗合タクシーの利用目的として63.1%から「通院」が挙げられており、実際の行き先として65.8%から「病院・診療所等」が挙げられている。
- 一方、改善要望としては「市外への乗降場の設置」が最も多く挙げられている。

第2次東金市総合交通計画 図2-48 (P.46)



第2次東金市総合交通計画 図2-54.57 (P.47-48)

東金市乗合タクシーについての改善要望

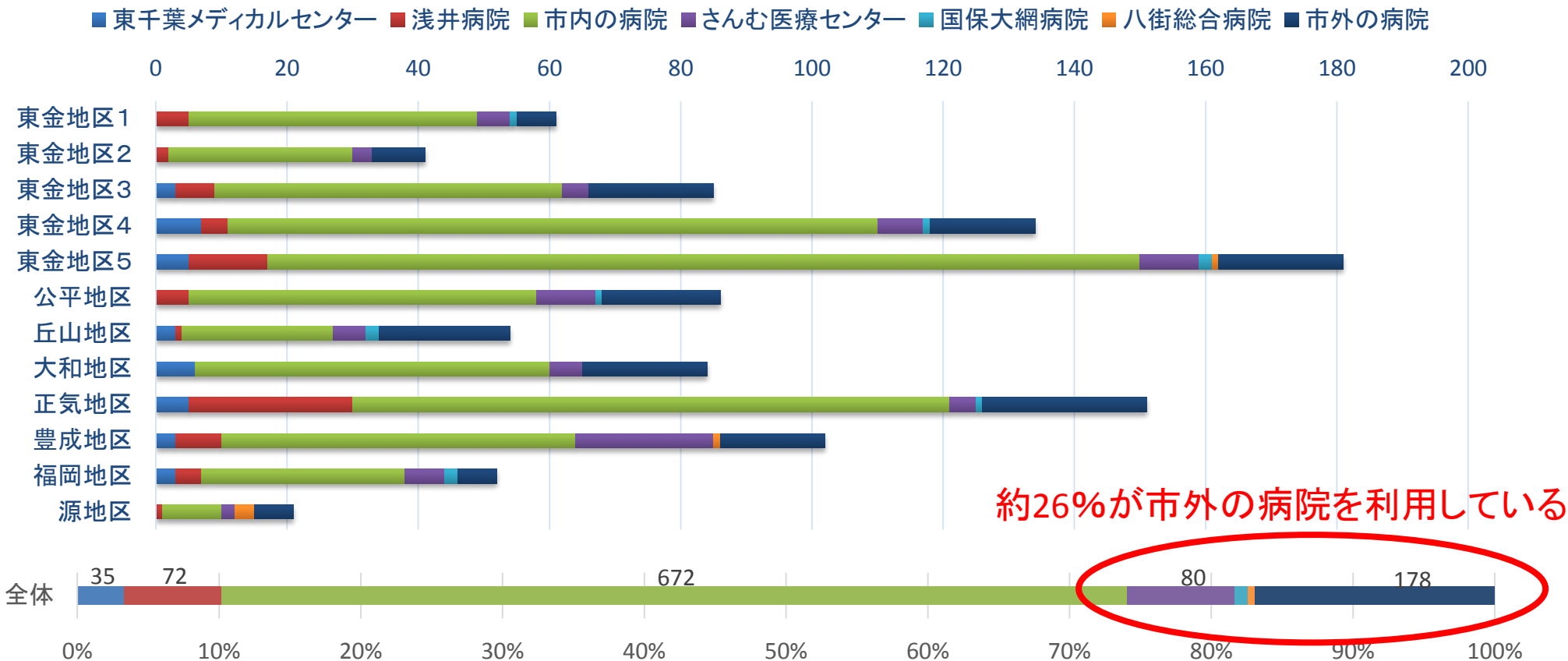


③. よく行く病院

○ 平成28年1月29日～2月12日に実施した公共交通に関するアンケート調査の結果、回答者1,052人中、273人がよく行く病院として市外の病院を挙げている。そのうち80人は、「さんむ医療センター」を挙げている。

よく行く病院

第2次東金市総合交通計画 図2-7 (P.29)



④. 検討課題の整理

- 詳細な需要の把握のために調査を行い、その結果について分析していく。
- 東金市地域公共交通会議等で検討し、実施することが望ましいのか判断した後、周辺自治体へ打診する。

課題

1. 詳細な需要の把握が不可欠
2. JR、路線バス、タクシー等との調整
3. 採算性の検討
4. 東金市地域公共交通会議での判断
5. 周辺自治体の意向確認

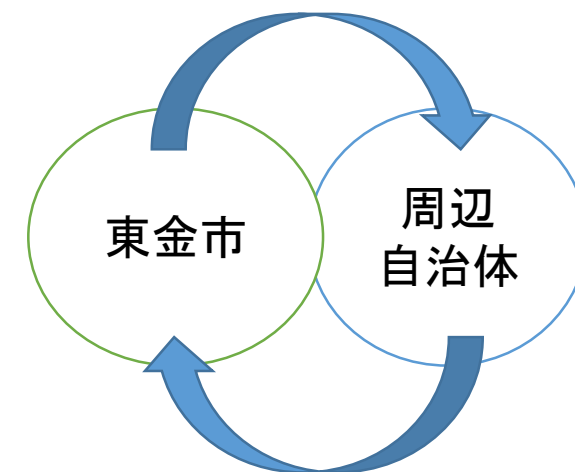
メリット・デメリット

○メリット

- ・ サービス水準の向上

○デメリット

- ・ 行政負担の増加
- ・ 市内需要の流出



本当に市外運行が必要かどうか調査・検討を進める。



-
- ①. 利用状況(月別、曜日別、時間帯別、発着場別等)の更なる分析
 - ②. 交通モードの連携(スクールバス、福祉タクシー、民間路線バス等)
 - ③. 業務の効率化(手作業での分析をシステムにより簡略化する等)
 - ④. ...

ありがとうございました



