

令和2年度 富津市地域公共交通会議 (千葉県富津市) (地域内フィーダー系統確保維持事業)



半島振興指定

地域の公共交通等の現況

富津市の公共交通は、JR内房線（6駅）、東京湾フェリー、高速バス（5路線）、路線バス（8路線）及び5事業者によるタクシー運行がある。鉄道駅やバス路線沿線に人口の分布がみられるものの、市域に広く居住地が分散し、人口減少及び少子高齢化、また、市全体として、自家用車に対する依存度が非常に高く（2.02台/世帯）、各交通機関の利用者は全体として減少傾向にあり、公共交通サービスの維持確保が年々難しくなっている。

交通計画の目指す概要/地域公共交通に関する施策・取組の概要

基本方針：①各公共交通機関の連携と乗継環境の向上による利用しやすい公共交通網の形成を目指す②地域の特性や実情に即した公共交通網の形成を目指す③利用者目線に立った分かりやすい公共交通サービスを目指す④多様な主体との連携による観光振興や商業活性化と一体となった持続可能な公共交通を目指す
 評価指標：公共交通網の整備に満足している人の割合14%（2015年）⇒30%（2022年）
 市内公共交通機関の利用者 268万人（2015年）⇒268万人（2022年）

交通施策として実施した事業の全体像の概要

「公共交通網の形成に関する基本的な方針」において掲げた方針及び目標の実現に向けて、各交通機関の利用促進や、地域にあった移動手段の導入など全16事業を実施している。
 主な実施事業としては、平成31年4月から、市内竹岡地区において、NPO法人の運営による公共交通空白地有償運送事業を開始したほか、令和元年7月から、運転免許証を保有していない高齢者等や運転が一時的に困難となる妊産婦に対し、タクシー運賃の一部を助成する「富津市タクシー運賃助成事業」を開始した。

面積	205.53 km ²
人口 (R2.4.1時点)	43,799人
15歳未満	3,854人
65歳以上	16,478人
高齢化率	37.6%
世帯数	20,118世帯

補助対象事業の概要

地域住民が主体となり、各地域に必要な移動手段や輸送量等を研究し、地域にとって必要な移動手段の認識を共有することで、既存の交通機関の見直しや、公共交通空白地域又はこれに準ずる地域におけるコミュニティバス、乗合タクシー、デマンド型交通などの運行（交通事業者に委託）及び自家用有償運送により移動手段を導入する。

富津市は、導入、維持、改善及び廃止に関する基準を作成し、地域住民が実施する移動手段の確保に関する調査研究の支援及び運行に関する費用の一部補助など、人的、財政的な支援を行う。

既存の公共交通では移動手段の確保が困難であった竹岡地区公共交通空白地に、フィーダー事業として、自家用有償運送を導入することにより、当該地域の移動困難者の生活交通手段を確保した。

【竹岡地区公共交通空白地有償運送「ぶちバスわだち」】
 事業者名：NPO法人わだち
 運行系統：竹岡コミュニティセンター～上総湊駅 14.2km
 運行日：月曜・火曜・金曜（祝日、年末年始運休）
 運行時間帯：8時30分～15時30分
 運行本数：3.5便/日
 運行車両：トヨタハイエース
 運賃：1乗車 500円

交通計画の策定年月日

平成30年3月22日

協議会開催状況

- 協議会の開催状況 2回開催
 - ・第1回（令和2年7月22日）
富津市地域公共交通網形成計画に係る2019年度実施事業の評価及び2020年度事業計画(案)について
富津市地域公共交通確保維持改善計画(案)について
 - ・第2回（令和3年1月※書面開催）
令和2年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

前回の事業評価結果の反映状況

利用者の増加を図るため、市広報紙(公共交通ニュース)での記事掲載、チラシの配布等を行い周知に努めたほか、令和2年1月に地区住民に向けてアンケート調査を実施し、ニーズの把握及び分析を行った。

定量的な目標・効果

【評価指標・目標値】

- ・指標①:利用者数⇒目標値:1,000人(令和元年10月1日～令和2年9月30日)
- ・指標②:地域と連携した地域特性等に即した移動手段の確保数⇒目標値:1件以上

【当該指標・目標値を設定した理由】

- ・地域公共交通確保維持改善事業国庫補助対象となる1運行当たり2人以上の要件を満たすための利用者数として設定。

【効果】

- ・これまで公共交通空白地であった地区に生活交通としての移動手段が確保され、一定数が利用している。



目標・効果の達成状況

【指標①】実績:240人(令和元年10月1日～令和2年9月30日)

【目標を達成できなかった要因(分析)】

- ・住民の移動ニーズと運行とのミスマッチ及び制度の周知不足。また、新型コロナウイルス感染症の影響により、移動ニーズそのものが減少したことも一因と考えられる。

【指標②】実績:1件

【目標を達成できた要因(分析)】

- ・当該地域住民を主体としたワークショップを開催するなど移動手段導入の機運が醸成され、また、運行を担うNPO法人が地域に存在したこと。

【効果】

- ・指標①利用者数としては、目標値に達することが出来なかったものの、指標②としては、目標値を達成しており、地域公共交通網形成計画全体の目標達成に寄与している。

アピールポイント

運行しているNPO法人は、本事業を担う以前から、同地区を拠点として、福祉有償運送事業を行っていた実績があり、運営スタッフもほとんどが地域住民であり、地区住民の移動ニーズを含めた生活実態といった情報について把握しやすい。

主な移動ニーズとなりうる通院需要に合わせるため、沿線にある診療所の診療日に合わせ、月、火、金の週3回の運行日を設定している。

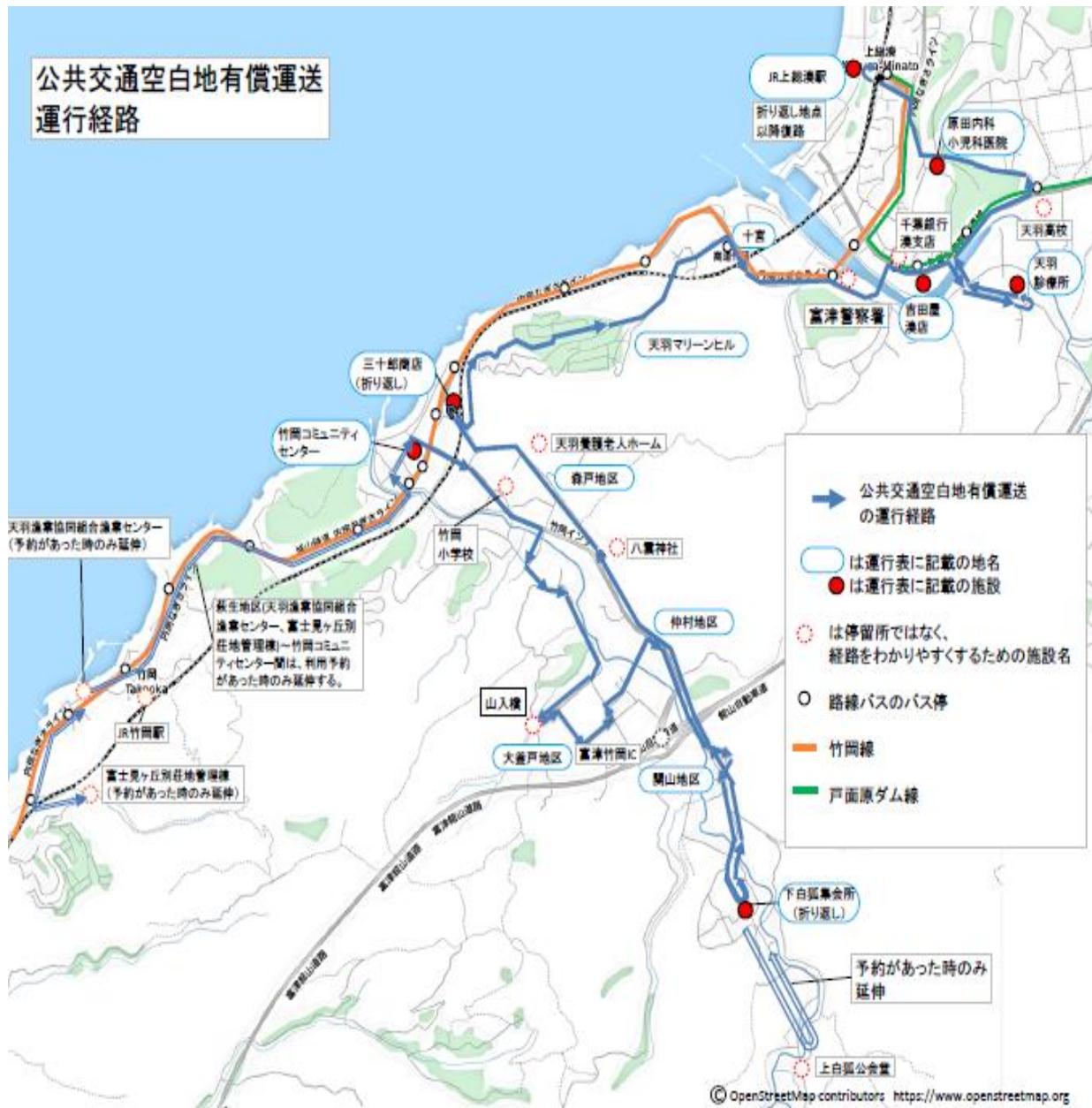
今後の改善点

指標①利用者数の目標値1,000人に対し、実績240人と達成状況としては、厳しい結果となった。

住民の移動ニーズと運行とのミスマッチ及び制度の周知不足や新型コロナウイルス感染症の影響で、利用者数が伸びてこなかったことが考えられることから、令和2年1月に実施したアンケート調査や事業者からのヒアリング、利用状況を分析・研究し、運行計画の見直し・変更を行い、令和3年度事業から実施する。今後も利用状況や利用者の声をもとに、都度見直しを行う。

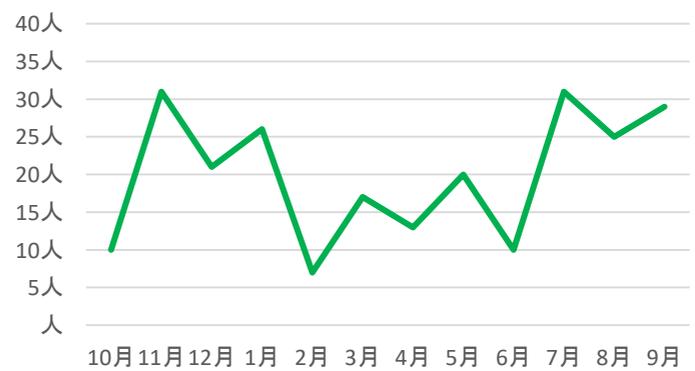


補助対象事業の運行系統図及び実績データ



月別利用者数	単位: 人
10月	10人
11月	31人
12月	21人
1月	26人
2月	7人
3月	17人
4月	13人
5月	20人
6月	10人
7月	31人
8月	25人
9月	29人
計	240人

月別利用者数



経常収支 (R1.10~R2.9)	
収入	174,000
支出	3,533,436
収支	△3,359,436
収支率	4.92%