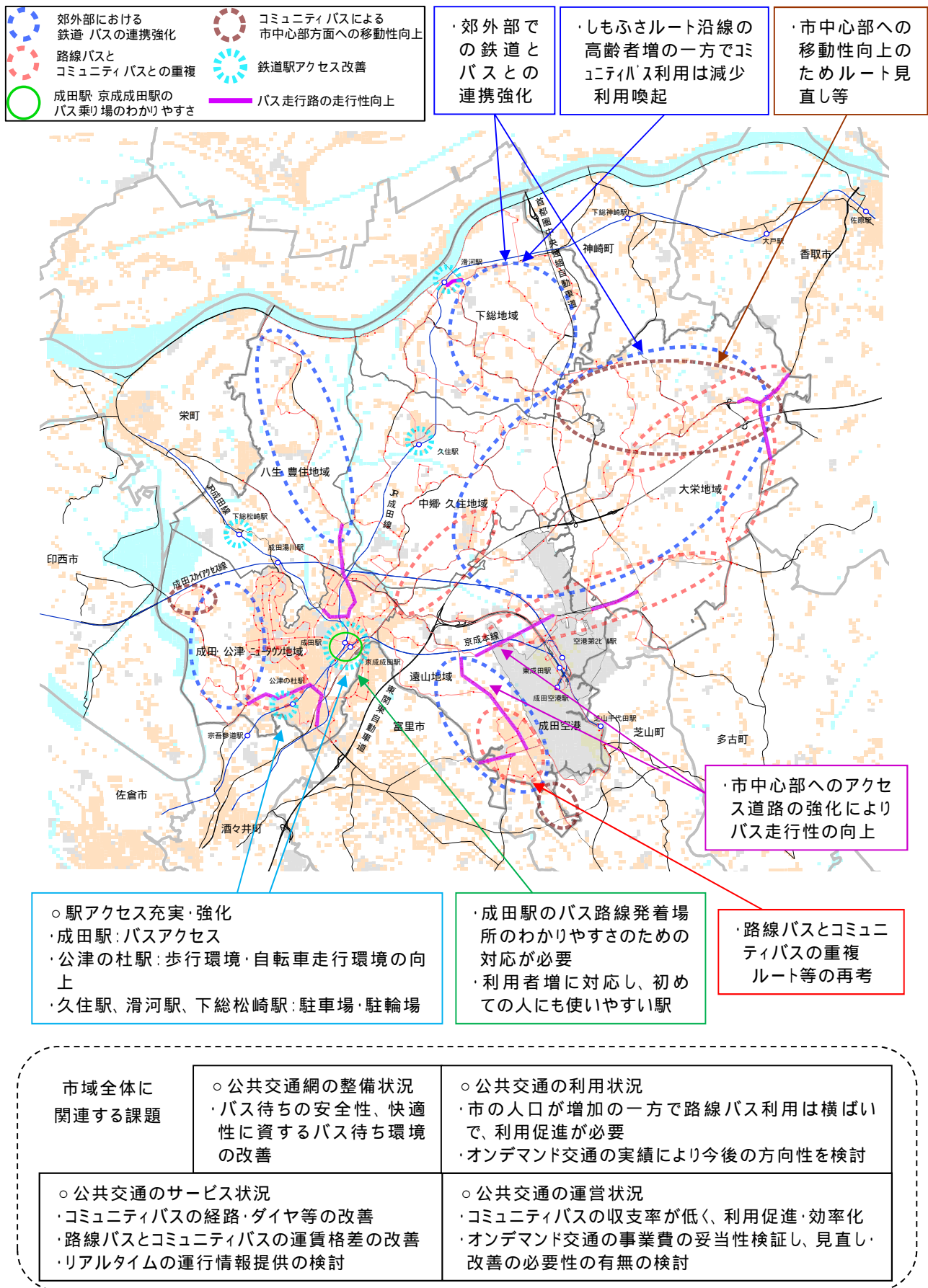


バス関連

分野		現状等	地域公共交通の役割・課題
公共交通網の整備状況	路線バス コミュニティバス	・路線バスは市中心部、遠山地区、国道51号を運行し、他はコミュニティバスがカバーしている。しかし、カバーされない地域が大栄地域などに広がっている。 ・路線バスとコミュニティバスの重複区間がある。	・鉄道空白地域が広がる郊外部では、鉄道とバスとの連携強化、最低限の移動の足の確保が必要 ・路線重複は路線バスの維持に影響を与えかねず、ルート等の再考が必要
	バス待ち環境	・路線バスではバス停にベンチ等が無い箇所が多い。コミュニティバスでは歩道が無いところにバス停がある。	・バス待ちの安全性、快適性に資するよう、利用状況を踏まえつつ、バス待ち環境の改善が必要
交通結節点	交通広場	・利用者数の少ない下総松崎駅を除き、交通広場が整備され、バス路線が乗り入れている(滑河駅は概成)。	・成田駅はバス路線が多く乗り入れているが、発着場所は分散しており、わかりやすさのためのソフト的な対応が必要
サービス状況	運行サービス	・市中心部やニュータウンでは運行本数が多くサービス水準が高い。一方、コミュニティバスの運行本数は少ない。	・コミュニティバスの運行本数増は難しいため、運行経路やダイヤ等の改善でサービス向上を図っていくことが必要
	所要時間	・コミュニティバスにおいて成田市中心部まで40分以上を要する地域がある。	・市中心部への移動性向上のためルート見直し等の検討が必要
	運賃	・路線バスとコミュニティバスでは運賃差が大きく、両者が重複する路線では路線バスの維持に影響が生じている。	・路線バスとコミュニティバスの運賃格差の緩和・解消に資する方策の検討が必要
	情報提供	・路線バスではホームページにて運行状況(運休、迂回等)の周知を行っている。	・利用が比較的多く、道路事情の影響を受けやすい路線では、リアルタイムの運行情報提供の検討も考えられる。
公共交通利用状況	路線バス	・利用者数は横ばいの傾向	・市の人口が増加する一方で路線バス利用は横ばいであり、バスの利用促進を図ることが必要
	コミュニティバス	・全体としての利用者数の動向は横ばいもしくは微減 ・遠山ルートの利用が最も多い。 ・しもふさルートの利用が最も少ない上に減少している。また、利用者の多くは高校生とみられる。	・遠山ルートの利用は多いが、路線バスと重複しており、本ルートのあり方については再考が必要 ・しもふさルート沿線の高齢者人口は増加しているものの利用は減少しており、利用喚起を講じることが必要

	オンデマンド交通	・最近の利用者数は減少 ・9 時前後の利用が多い。 ・70 歳以上に対する利用率は豊住地域が最も高く、NT が最も低い。	・平成 29 年度の利用者数減少は供給台数の削減が要因と考えられ、平成 30 年度の実績を確認した上で今後の方向性の検討が必要
二次交通	鉄道駅アクセス	・成田駅はバスアクセス割合が高い ・公津の杜駅は徒歩・自転車でのアクセスが大半である。 ・久住駅、滑河駅、下総松崎駅は徒歩割合が想定的に低く、広範な駅勢圏を有しているとみられる。	・両成田駅のバスアクセスの充実・強化が重要 ・公津の杜駅は歩行環境・自転車走行環境の向上が重要 ・久住駅、滑河駅、下総松崎駅は、駐車場・駐輪場整備に係る施策が重要
公共交通の運営状況	コミュニティバス	・収支率は、全体で 21.3%、最高の遠山ルートは 38.2%、最低のしもふさルートは 14.3% (一方、関東地方の収支率平均値は 34.4% (関東運輸局資料))	・他地域に比べ、成田市コミュニティバスの収支率は低い。利用の少なさが要因であるならば利用促進や効率化の検討が必要
	オンデマンド交通	・平成 29 年度の総事業費は 6,289 万円で、利用料収入を差し引いても利用者 1 人当たり約 3,300 円の支出である。	・事業費の妥当性を検証し、見直し・改善の必要性の有無の検討が求められる。
道路交通状況		・30km/h 未満の道路は市中心部から放射状に伸びる道路に多く、これらを走行するバスは混雑に見舞われる。	・市中心部へアクセスする道路の強化を図り、バスの走行性の向上が必要



(2) 公共交通事業者へのヒアリングに基づく整理（今後の計画に係る事項）

事業者	現状等	地域公共交通の役割・課題
鉄道事業者	・駅改札口付近でのバス案内が少ない。 ・バリアフリー化は国の基準に基づき、順次、進めている。 ・京成成田駅と空港駅間の新駅設置については、開設するだけの利用が見込まれるのか不透明	・鉄道とバスとの連携強化を図るため、駅でのバス案内の充実が必要 ・駅から周辺建物等までの経路も含めたバリアフリー化が必要 ・予想される需要の把握、新設される大学病院へのアクセス経路を踏まえ、新駅設置の必要性の検証が必要
バス事業者	・朝夕の通勤時は利用があるが、昼間時は非常に利用が少ない路線がある。 ・遠山地域ではコミュニティバスと重複しており、利用者数に影響している。 ・成田市は自動車中心の地域であるが道路網が脆弱な箇所があり、道路混雑が生じている。 ・駅前ロータリー及び周辺で一般車乗り入れによる混雑でバスが遅延 ・新勝寺参道のバス走行で交通安全上の問題が危惧される。 ・今後の高齢者増に対応した施策が実施されることが望ましい。 ・訪日外国人旅行者による需要はあるが路線バス利用に結びついていない。	・昼間時の利用促進を図る方策の検討が必要（観光需要の取り込み等） ・コミュニティバスとの重複の問題について、今後の方針の検討が必要 ・自動車と公共交通の役割分担など、総合交通体系の観点から、今後の地域交通のあり方の検討が必要 ・交通が集中する駅周辺等における交通の整流化を図ることが必要 ・参道を含めた中心市街地の交通体系のあり方の検討が必要 ・高齢者の移動利便性、利用促進に資する施策の検討が必要 ・訪日外国人をはじめ、観光客の路線バスへの取り込みに資する施策が必要
タクシー事業者	・市全体としては、高齢者の通院利用が多い。朝の需要も多い。 ・オンデマンド交通の供給が今以上に増えると、営業に影響が出る。 ・訪日外国人の観光利用は少ない。	・訪日外国人をはじめ、観光利用の可能性を検討し需要喚起につなげる施策の検討 ・現在、オンデマンド交通は実験期間中であり、利用状況や関係者の考え方を踏まえながら今後のあり方の検討が必要

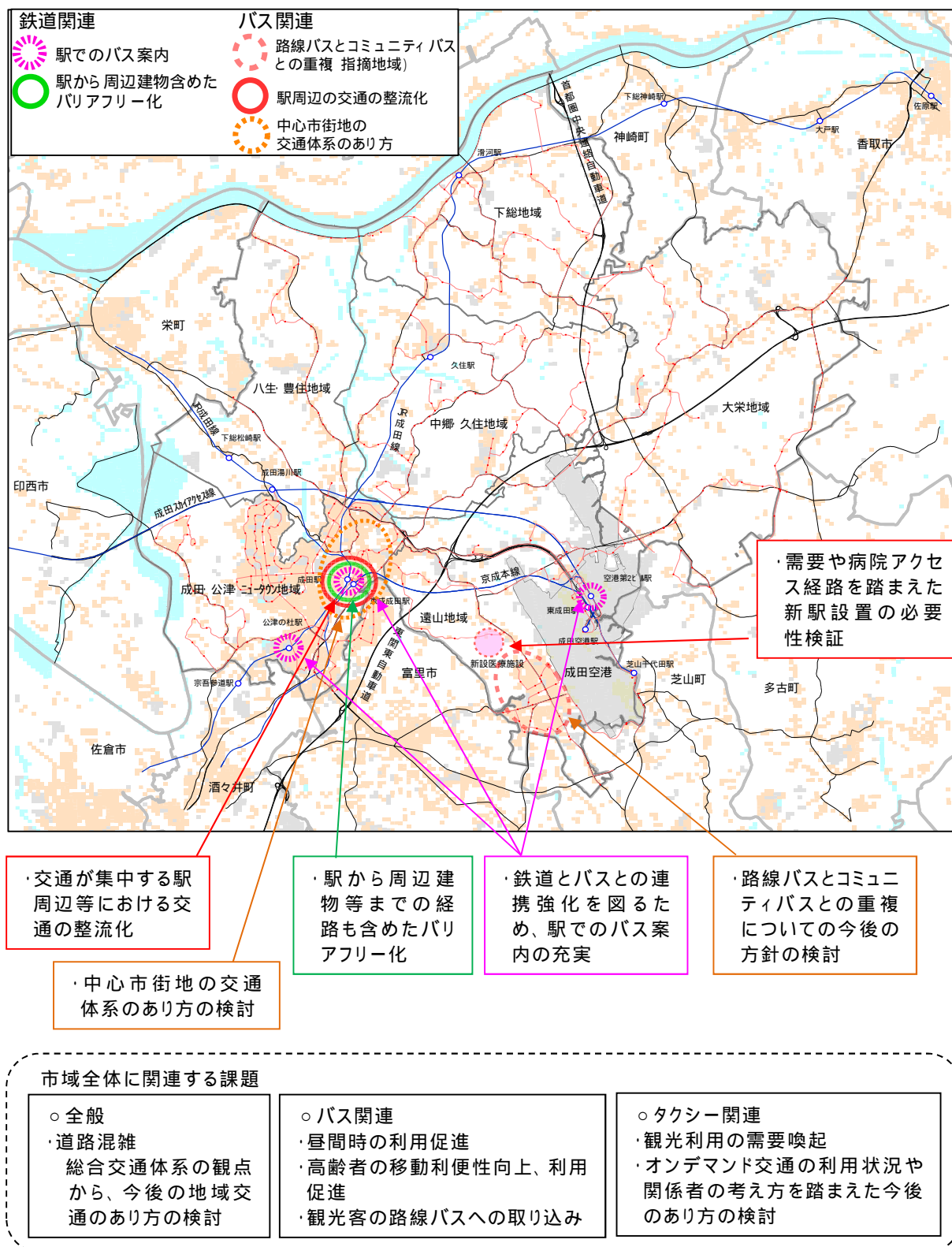


図 199 公共交通の現状（ヒアリングに基づく）から見た地域公共交通の課題

8.4 「5.市民アンケート調査」「6.利用者アンケート調査」からみた地域公共交通の役割と課題

(1) 市民アンケートに基づく整理

分野	現状・市民のニーズ等		地域公共交通の役割・課題
自動車保有	・成田・公津・ニュータウン地区以外では6～7割が自分専用の車を保有		・成田市は自動車中心の地域で、今後ともこの状況が続くと予想される。一方、道路混雑や今後の高齢化を考えると、公共交通への利用転換を推進することが重要
運転免許保有	・現時点で運転免許返納を予定している人は非常に少ない		
公共交通利用状況	・公共交通非利用者は、成田・公津・ニュータウンと遠山地区で5割程度、その他7割程度 ・路線バスは、成田・公津・ニュータウンと遠山地区で3～4割が利用。20歳代以下が多い。 ・コミュニティバスは、公共交通の中では、中郷・久住と下総では70%以上を占める。 ・オンデマンド交通は、どの地区も数%程度。公共交通の中では下総地区が20%		・公共交通は市街地部や免許非保有者、高齢者の移動の足となっている。 ・路線バスが無い(少ない)地域でコミュニティバスが主要な公共交通手段となっている。 公共交通は今後とも市街地部居住者、移動制約者等の主要な移動手段となりうる。 ・一方、地域公共交通の維持のためには、利用者層の幅を広げていくことも重要
公共交通の満足状況	・路線バス：運行本数、運行時間帯、鉄道等との乗り継ぎへの不満割合が高い。 ・コミュニティバス：定時性以外の全般で満足度が低い。特に運行本数の不満が多い。 ・デマンド交通：行先・経路、乗り場までの時間に対する満足度が高い。		・路線バスに対するニーズを掘り下げ、経費増を勘案しつつ、サービス拡大の取り組みが必要 ・コミュニティバスの増便は困難を伴うが、ルート変更などにより増便につなげられることが望ましい。
重要度・満足度分析	維持・向上すべき事項	・路線バス：定時性 ・コミュニティバス：行き先、運行経路、乗車の所要時間 ・オンデマンド交通：最寄り乗車場所までの時間	
	優先的に改善すべき事項	・路線バス、コミュニティバス：運行本数、乗り継ぎ ・オンデマンド交通：乗り継ぎ、定時性、始発時刻・終発時刻、運行本数	
運賃値上げの可否	・運賃値上げに対しては5～6割が許容可能 ・値上げ許容可能金額は、路線バスが10～50円(10円が最多)、コミュニティバスは100円		バスサービス改善の条件、また、コミュニティバスと路線バスとの重複区間の解決策としての値上げの参考材料
乗継発生の可否	・路線の分割は6割近くが条件付きで許容 ・条件として、待ち時間の短さが最も高い		条件付きながら、長大路線の分割による効率化の可能性がある。
公共交通を利用しない理由	・路線バス：運行内容不明、自宅周辺にバス停が無い、運賃が高い ・コミュニティバス：運行内容不明、利用方法不明、自宅周辺にバス停が無い ・オンデマンド交通：利用方法がわからない		・公共交通を利用してもらうため、まずは「認知度を高めること」「利用方法の周知」 ・バス停位置など利用機会を増やすための方策は、市全体の公共交通網の中でルート再編等の検討が必要

(2) コミュニティバス利用者アンケートに基づく整理

分野	現状・利用者のニーズ等	コミュニティバスの役割・課題
自動車保有	・自動車を保有せず、送迎してもらえない人の割合が約半数	・コミュニティバスは運転免許の非保有者、自動車非保有者など、移動に制約のある人の重要な移動の足となっており、この点を考慮したコミュニティバスの役割の評価が必要
運転免許保有	・平日利用者では、運転免許を持っていない人が過半数	
利用頻度	・平日は週に2,3日以上が6割以上	・利用者にとって、日常の移動手段として欠かせない存在になっている。
利用の理由	・他に移動手段がないとする割合が20%程度	・公共交通空白地域や移動に制約のある人にとって重要な移動の足となっている。
コミュニティバスの満足状況	・運行時間帯への不満割合が高く、特に、しもふさ、水掛、遠山ルートで高い。	・運行時間帯は実際の利用状況を踏まえ、サービス拡大の可能性を検討することが必要
重要度・満足度分析	●維持・向上すべき事項： 定時性 ■優先的に改善すべき事項： 運行本数、乗り継ぎ	
運賃値上げの可否	・運賃値上げは約6割が許容可能 ・増便のための値上げ許容可能額は100円が最多	サービス改善の条件、また、路線バスとの重複区間の解決策としての値上げの参考材料
乗り継ぎ発生の可否	・路線の分割は8割近くが条件付きで許容。条件は待ち時間の短さが最も高い	条件付きながら、長大路線の分割による効率化の可能性はある。

【市民・利用者の意識・意向からみた地域公共交通の課題】

市域全体に関連する課題(市民アンケート結果に基づく)

・自動車から公共交通への利用転換の推進

・地域公共交通は今後とも市街地部居住者、移動困難者等の主要な移動手段として期待
・一方、地域公共交通の維持のため、利用者層の拡大も重要

・公共交通非利用者の認知度向上、利用方法の周知がまず必要

・路線バスに対するニーズを掘り下げ、経費増を勘案しつつ、サービス拡大への取り組みが必要

・ルート変更などによりコミュニティバスの増便ができれば望ましい。

●維持・向上すべき事項
 ・路線バス：定時性
 ・コミュニティバス：行き先、運行経路、乗車の所要時間
 ・オンデマンド交通：最寄り乗車場所までの時間
 ■優先的に改善すべき事項
 ・路線バス：運行本数、乗り継ぎ
 ・コミュニティバス：運行本数、乗り継ぎ
 ・オンデマンド交通：乗り継ぎ、定時性、始終発時刻、運行本数

市域全体に関連する課題(コミュニティバス利用者アンケート結果に基づく)

・運転免許・自動車非保有者等の移動制約者の重要な足となっている点を考慮したコミュニティバスの評価が必要

・不満の多い運行時間帯に対し、実際の利用状況を踏まえ、サービス拡大の可能性検討が必要

・サービス改善の条件、路線バスとの重複区間の解決策としての運賃値上げの可能性を検討

・長大路線の分割による効率化の可能性の検討

8.5 「7.公共交通の需要と供給のマッチング分析」からみた地域公共交通の役割と課題

「8.公共交通の需要と供給のマッチング分析」における需給バランスの検証結果から、地域公共交通の役割と課題について整理した。

(1) 現在の交通需要量における需給バランスの検証に基づく整理

交通手段	検証結果	地域公共交通の役割・課題
路線バス	・どの路線も需給バランス(利用者数/供給量)は1.0を下回り、供給量は充足している。 ・一方、需給バランスの値が非常に低い路線は供給過多となっている。	・利用者数が少なく需給がアンバランスな路線は、効率化や利用促進、また、コミュニティバス路線との競合を調整する必要がある。
コミュニティバス	・どのルート、便も、最混雑区間において供給量を上回る便は無かった。 ・朝の下りや夕方の上りなどは乗車率が低いですが、例えば、しもふさルートなどは昼間時にはほとんど利用がみられない便がある。	・需要に対する供給量は充足しているが、逆に需要が非常に少ないルート・便があり、効率化や利用促進を図る必要がある。
オンデマンド交通	・ピーク時の乗車率(利用者数/供給量)は0.79で、利用者数は供給量を下回っている。	・需要に見合った供給量で、現時点では供給量の維持が望ましい。

(2) 将来人口の変化に伴う交通需要動向を踏まえた需給バランスの検証に基づく整理

交通手段	検証結果	地域公共交通の役割・課題
路線バス	・どの路線も需給バランス(利用者数/供給量)の値は1.0を下回り、供給量は充足している。 ・需給バランスの値が非常に低い路線は供給過多となっている。	・利用者数が少なく需給がアンバランスな路線は、効率化や利用促進、また、コミュニティバス路線との競合を調整する必要がある。
コミュニティバス	・どのルート、便も、最混雑区間において供給量を上回る便は無かった。 ・現況と同じく、朝の下りや夕方の上りなどは乗車率が低いですが、しもふさルートなどは昼間時にはほとんど利用がみられない便がある。	・需要に対する供給量は充足しているが、逆に需要が非常に少ないルート・便があり、効率化や利用促進を図る必要がある。
オンデマンド交通	・ピーク時間帯の利用者数は、2027年ではほぼ供給量と同じ、2036年では供給量を上回る。	・今後の高齢化の進行で、需給バランスのひっ迫が予想され、供給量の拡大または路線バスやコミュニティバスへの転換が必要である。

(3) バス停 300m圏居住の潜在需要を加味した需給バランスの検証に基づく整理

交通手段	検証結果	地域公共交通の役割・課題
路線バス	・現況、将来とも、多古本線(成田～航空博物館)、吉岡線、住野線、日吉台線・八代線、美郷台線、加良部・橋賀台線、中央通り線・中台線・吾妻線、本城台線、イオン線で利用者数が供給量を上回る。	・潜在需要から見て、バスが利用しやすい交通手段となれば、地域にとって重要な役割を果たす交通手段となる可能性を秘めている。 ・そのため、現況の利用状況と潜在需要との乖離が大きい路線については、バス利用への転換に向けた取り組みが必要である。
コミュニティバス	・現況、将来とも、全てのルートの多くの便で利用者数が供給量を上回る。	

(4) オンデマンド交通の潜在需要を加味した需給バランスの検証に基づく整理

検証結果	地域公共交通の役割・課題
・ピーク時間帯の利用者数は、2017 年、2027 年、2036 年のいずれも、需要が供給量を上回る。	・今後の高齢化の進行でも需給バランスのひっ迫が予想される中、潜在需要を見込むと、更に供給不足が生じる可能性があり、供給量の拡大または路線バスやコミュニティバスへの転換を検討する必要がある。

(5) サービス条件等の改善による転換需要を加味した需給バランスの検証に基づく整理

交通手段	検証結果	地域公共交通の役割・課題
路線バス	・現況、将来とも、吉岡線、日吉台線・八代線、本城台線で利用者数が供給量を上回る。	・潜在需要のうち、サービス条件等の改善が実現されるならば、相応の需要が見込まれ、地域にとって重要な役割を果たす交通手段となる可能性を秘めている。 ・そのため、特に現況の利用状況と潜在需要との乖離が大きい路線について、利用のための条件の改善に向けた取り組みが必要である。
コミュニティバス	・現況、将来とも、多くのルート、便で利用者数が供給量を上回る。	
オンデマンド交通	・ピーク時間帯の利用者数は、2027 年、2036 年で供給量を上回る。	・今後の高齢化の進行でも需給バランスのひっ迫が予想される中、潜在需要のうち条件改善分のみを見込んだ場合でも供給不足が予想される。そのため、供給量の拡大または路線バスやコミュニティバスへの転換を検討する必要がある。