

成田市地域公共交通網形成計画
(骨子案)

成田市都市部

都市計画課

令和2年3月

【 目 次 】

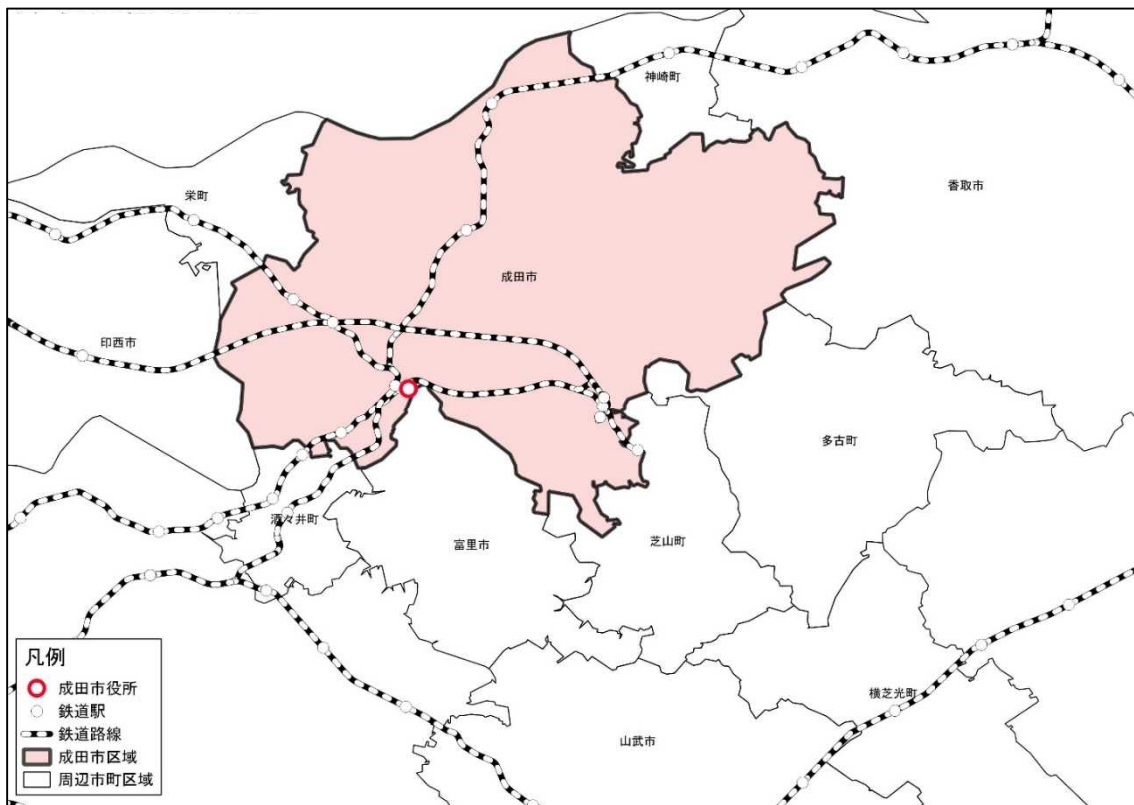
- 1) 地域公共交通網形成計画の区域について
- 2) 成田市の地域公共交通の現状と課題
 - ・ 地域の特性及び地域公共交通の現状
 - ・ 地域の課題及び地域公共交通の課題
- 3) 基本理念及び基本方針を踏まえた、基本目標
- 4) 地域公共交通のイメージ図

1) 地域公共交通網形成計画の区域について

1. 本市における計画区域の設定

成田市全域とする。

※広域的な交通網については、必要に応じて連携を図る。



【参考：成田市及び周辺市町の区域図】

2. 区域設定に当たってのポイント

- ・ 日常生活における移動の結びつきが強い区域であること。
- ・ 地域間を跨ぐ公共交通が運行している区域又は今後公共交通の運行が必要となる区域であること。
- ・ 市民ニーズ及び各地域の交通事情が把握しやすい区域であること。
- ・ 計画及び事業について、見直しが可能な区域であること。
- ・ 福祉施策等を含めた交通手段の調整が可能な区域とすること。

2) 成田市の地域公共交通の現状と課題

地域別にみた地域の特性及び地域公共交通の現状
＜成田地域＞ ・医療施設、商業施設、観光施設が地域内に立地し、バス路線で概ねカバーされています。 ・路線バスとコミュニティバスのルートの重複が一部で見られます。 ・オンデマンド交通は、地域内の路線バスやコミュニティバスの沿線での利用が多いものの、一部、他地域への移動が見られます。
＜公津地域＞ ・高齢化率は約 16%と市全体（約 21%）に比べて低くなっています。 ・医療施設、商業施設は駅周辺の市街地に立地し、観光施設は郊外部に立地しており、バス路線で概ねカバーされています。 ・路線バスとコミュニティバスのルートの重複が一部で見られます。 ・コミュニティバスの北須賀ルートは、公津小学校の児童が多く利用。運行距離が長く、あまり利用が見られない地区もあります。 ・オンデマンド交通は、地域内の路線バスやコミュニティバスの沿線での利用が多いものの、一部、他地域への移動が見られます。
＜ニュータウン地域＞ ・医療施設、商業施設が地域内に立地し、バス路線で概ねカバーされています。 ・路線バスとコミュニティバスのルートの重複が一部で見られます。 ・オンデマンド交通は、地域内の路線バスやコミュニティバスの沿線での利用が多いものの、一部、他地域への移動が見られます。
＜八生地域＞ ・人口減少が見込まれており、高齢化率が約 35%と市全体（約 21%）に比べて高くなっています。 ・医療施設は中心部に立地し、観光施設は中心部と郊外部に立地しており、バス路線で概ねカバーされています。 ・地域内の商業施設の立地が少なく、地域内だけでなく、地域外への移動が必要となります。 ・オンデマンド交通は、鉄道、路線バス沿線～地域内の病院周辺及び市街地間の利用が見られ、一部でバス路線沿線外からの利用が見られます。
＜豊住地域＞ ・人口減少が見込まれており、高齢化率が 38%と市全体（約 21%）に比べて高くなっています。 ・医療施設、観光施設、商業施設の立地が少なく、地域内だけでなく、地域外への移動が必要となります。 ・コミュニティバスの豊住ルートは、通勤通学での利用や出張利用も見られます。通院利用も見られます。 ・豊住ルートについては、鉄道が運行していないエリアとなるため、コミュニティバスを維持してほしいとの声が多く聞かれます。 ・オンデマンド交通は、路線バス、コミュニティバス沿線～地域内の病院周辺及び市街地間の利用が見られ、一部でバス路線沿線外からの利用が見られます。
＜中郷地域＞ ・人口減少が見込まれており、高齢化率が約 34%と市全体（約 21%）に比べて高くなっています。 ・医療施設、観光施設、商業施設の立地が少なく、地域内だけでなく、地域外への移動が必要となります。 ・コミュニティバスの水掛ルートは、しもふさ循環ルートとの接続機能があります。水掛ルート、大室循環ルート、豊住ルートなど、イオンに直接つなげられるよう強い要望があります。 ・大室循環ルートは、利用者がほとんどいない区間を運行している問題があります。 ・オンデマンド交通は、鉄道、コミュニティバス沿線～地域内の病院周辺及び市街地間の利用が見られます。
＜久住地域＞ ・医療施設、観光施設、商業施設の立地が少なく、地域内だけでなく、地域外への移動が必要となります。 ・路線バスとコミュニティバスのルートの重複が一部で見られます。 ・オンデマンド交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス沿線～市街地間の利用が見られます。
＜遠山地域＞ ・高齢化率は約 17%と市全体（約 21%）に比べて低くなっています。 ・医療施設や観光施設が地域内に立地し、バス路線で概ねカバーされています。商業施設の立地が少なく、地域内だけでなく、地域外への移動が必要となります。 ・路線バスとコミュニティバスのルートの重複が一部で見られます。 ・コミュニティバスの遠山ルートは、民間路線バスと競合しており課題となっています。 ・オンデマンド交通は、路線バス、コミュニティバス沿線～地域内の病院周辺、市街地間及び大栄地域への利用が見られます。
＜下総地域＞ ・人口減少が見込まれており、高齢化率が約 34%と市全体（約 21%）に比べて高くなっています。 ・医療施設、商業施設の立地は少なく、地域内だけでなく、地域外への移動が必要となります。観光施設が立地し、バス路線で概ねカバーされています。 ・コミュニティバスのしもふさ循環ルートは、滑河駅から下総高校までの高校生の利用が多く見られます。 ・オンデマンド交通は、コミュニティバス沿線～市街地間の利用が多く見られます。
＜大栄地域＞ ・人口減少が見込まれており、高齢化率が約 30%と市全体（約 21%）に比べて高くなっています。 ・医療施設は地域内にあるものの、商業施設の立地は少なく、地域内だけでなく、地域外への移動が必要となります。観光施設が立地し、バス路線で概ねカバーされています。 ・路線バスとコミュニティバスのバス停 300m 圏域の居住人口割合は約 54%と 10 地域の中で最も低くなっています。 ・コミュニティバスの津富浦ルートは、津富浦小学校の児童と成田市中心部までの利用が多くなっています。 ・オンデマンド交通は、路線バスやコミュニティバス沿線～地域内の病院周辺及び市街地間の利用が見られ、一部でバス路線沿線外からの利用が見られます。



地域の特性及び地域公共交通の現状
＜人口＞ ・市街地部（成田・公津・ニュータウン地域、遠山地域、久住地域）以外は人口減少が見込まれています。
＜施設立地＞ ・医療施設や商業施設の一部の施設は各地域内に立地しているものの、多くは市街地部に立地しています。通院や買物目的において、地域内及び市街地部への地域間の移動が想定されます。 ・多くの医療施設や商業施設はバス路線等で概ねカバーされている状況です。 ・観光施設は市街地部だけではなく、郊外部にも立地しています。一部、バス路線等でカバーされていない観光施設も見られます。
＜人口流動＞ ・通勤、買物、通院目的において、市内移動の割合が6割程度と高いものの、市外移動の割合も2～3割程度見られます。
＜地域公共交通＞ ・路線バスが運行している地域（成田・公津・ニュータウン地域、遠山地域、大栄地域）は路線バスの利用割合が高くなっています。 ・成田地域、公津地域、ニュータウン地域、久住地域、遠山地域において、路線バスとコミュニティバスの運行ルートの重複が見られます。 ・コミュニティバスは、地域に応じて利用のされ方が異なっており、小学生や高校生の通学の移動手段として機能している路線、通院や通勤等で機能している路線が見られます。 ・コミュニティバスは、しもふさ循環ルート以外は、JR 成田駅や京成成田駅に接続しており、利用者也鉄道駅前での乗降が多くなっています。 ・コミュニティバスは、遠山ルートは民間路線バスとの競合問題、共通ルートは等間隔でない運行や民間路線バスとの競合問題、昼間の買い物利用に適していない運行ルートといった問題点を抱えています。 ・オンデマンド交通の乗降ポイントをみると、基本的には路線バス、コミュニティバスの運行ルート沿線での乗降が見られますが、八生・豊住地域や大栄地域は、バス路線沿線から離れたエリアでの乗降が見られます。

地域別にみた地域の課題及び地域公共交通の課題
<成田地域> ・医療施設、商業施設、観光施設が立地されており、都市機能誘導区域と居住誘導区域にも位置づけられている中、路線バスは高いサービス水準で運行しており、まちづくりを支援する観点から公共交通サービスの維持・向上が必要となります。 ・オンデマンド交通は路線バスの運行エリアと重複しており、他地域への移動も見られるため、他の公共交通との役割分担や接続強化を検討することが必要となります。 <公津地域> ・医療施設、商業施設は駅周辺に立地されており、市街地への移動手段の確保が必要となります。 ・コミュニティバスは小学校の通学、通勤利用等に機能しており、維持することが必要となります。 ・オンデマンド交通は、路線バスやコミュニティバスの運行エリアと重複しており、他地域への移動も見られるため、他の公共交通との役割分担や接続強化を検討することが必要となります。 <ニュータウン地域> ・医療施設、商業施設が立地されている中、地域内の移動手段は路線バスで網羅されており、利用率も高い状況のため、公共交通サービスの維持が必要となります。 ・オンデマンド交通は、路線バスやコミュニティバスの運行エリアと重複しており、他地域への移動も見られるため、他の公共交通との役割分担や接続強化を検討することが必要となります。 <八生地域> ・人口減少が見込まれ、高齢化率が高く、交通弱者の地域内及び市街地への移動手段の確保が必要となります。 ・路線バスとコミュニティバスの役割分担ができており、コミュニティバスは通勤・通学・買物・通院等の移動手段として機能しており、サービス水準を維持することが必要となります。 ・オンデマンド交通の利用割合が他地域に比べて高い一方で、コミュニティバスの運行エリアと重複しており、バス路線沿線外からの利用も見られるため、他の公共交通との役割分担を検討することが必要となります。 <豊住地域> ・人口減少が見込まれ、高齢化率が高く、交通弱者の地域内及び市街地への移動手段の確保が必要となります。 ・コミュニティバスの利用割合が高く、通勤・通学・買物・通院等の移動手段として機能しており、サービス水準を維持することが必要となります。 ・オンデマンド交通は、コミュニティバスのバス路線沿線外からの利用が見られるため、対応策を検討することが必要となります。 <中郷地域> ・人口減少が見込まれ、高齢化率が高く、交通弱者の地域内及び市街地への移動手段の確保が必要となります。 ・コミュニティバスは通勤・通学・買物・通院等の移動手段として機能しているものの、利用が少ない区間が見られます。また、イオンへの買物利用ニーズに対する利便性向上策を検討することが必要となります。 ・オンデマンド交通は、コミュニティバスの運行エリアと重複している部分が多く見られるため、他の公共交通との役割分担を検討することが必要となります。 <久住地域> ・地域内の施設立地が少なく、市街地への移動手段の確保が必要となります。 ・コミュニティバスは通勤・通学・買物・通院等の移動手段として機能しているものの、利用が少ない区間が見られます。また、イオンへの買物利用ニーズに対する利便性向上策を検討することが必要となります。 ・オンデマンド交通は、コミュニティバスの運行エリアと重複している部分と重複していない部分が見られるため、コミュニティバスとオンデマンド交通の役割分担を検討することが必要となります。 <遠山地域> ・医療施設が立地されており、都市機能誘導区域と居住誘導区域にも位置づけられている中、まちづくりを支援する観点から公共交通サービスの維持・向上が必要となります。 ・商業施設については地域内の立地が少なく、市街地への移動手段の確保が必要となります。 ・路線バスとコミュニティバスの運行ルートが競合しており、運賃格差の問題もあることから、課題解決に向けた取り組みが求められます。 ・オンデマンド交通は、路線バスやコミュニティバスの運行エリアと重複しており、他地域への移動も見られるため、他の公共交通との役割分担や接続強化を検討することが必要となります。 <下総地域> ・高齢化率が高く、交通弱者の地域内及び市街地への移動手段の確保が必要となります。 ・コミュニティバスは高校生の通学利用として機能しているものの、利用が少ない区間が見られるため、効率化を行うなどを検討することが必要となります。 ・オンデマンド交通は市街地への利用が見られるため、オンデマンド交通で対応するのか、他の公共交通との連携で対応するのか、検討することが必要となります。 <大栄地域> ・高齢化率が高く、交通弱者の地域内及び市街地への移動手段の確保が必要となります。 ・コミュニティバスは小学校の通学利用があり、維持することが求められますが、今後は学校の統合が予定されており、通学手段の方向性に合わせた見直しの検討が必要となります。 ・オンデマンド交通は、バス路線沿線外の利用が見られるため、対応策を検討することが必要となります。



地域の課題及び地域公共交通の課題
課題１：持続可能な地域公共交通網の形成が必要 ・成田・公津・ニュータウン地域、遠山地域以外は、今後、人口減少が見込まれており、公共交通利用者の減少が予想されます。現状の地域公共交通網を維持する場合、運行経費が増加することが見込まれ、公共交通を維持できなくなる可能性があります。そのため、限られた財源の中で利便性や効率性を追求し、人の移動を支えて、まちの賑わい創出につなげるネットワークの形成が必要で ・地域全体的に高齢化が見込まれ、交通弱者の生活交通確保を考慮し、最低限の移動を確保できるネットワークの形成が必要です。
課題２：地域の実情に応じたメリハリのある地域公共交通網の形成が必要 ・現在、人口や主要施設は京成成田駅、JR 成田駅周辺の市街地周辺に集中しています。市街地や鉄道駅周辺は公共交通のサービス水準を維持して、まちづくりを支援することが必要となります。 ・郊外部は、今後、居住人口が減少していくと見込まれており、最低限の公共交通サービスは確保する必要があるものの、地域の実情に応じた運行方法を検討して、運行の効率化を図ることが必要となります。
課題３：超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保が必要 ・高齢化の進行により、高齢者の免許保有者が増加することが見込まれています。また、免許を保有していない市民も存在しています。免許や自動車を保有していない人や高齢者等が安心して外出して生活できる環境を整備するため、ハード・ソフト両面から公共交通の充実が必要です。
課題４：交通モード間の連携による地域公共交通の利便性向上が必要 ・通勤・通学などの外出目的に応じて、日常生活圏が市外まで拡大しています。鉄道、路線バス、コミュニティバス、オンデマンド交通など、各交通モードの特性に応じて、モード間での役割分担及び交通結節点の整備を行い、地域公共交通の最適解を見出すことが必要です。また、周辺市町村の公共交通の運行状況を踏まえて、本市の公共交通の見直しを行い、公共交通間の円滑な接続などを検討することも必要です。
課題５：市民にとってわかりやすく、使いやすい地域公共交通の実現が必要 ・将来に向けて公共交通を維持するため、運行経費を削減する方法として、利用者を増やして運賃収入を増加させる取組を検討する必要があります。 ・公共交通の運行内容や利用方法などの情報が市民にうまく伝わっていない可能性があります。そのため、運行情報の提供を行うとともに、施設とのタイアップ企画などの乗車券による利用促進や、免許返納の促進につながる施策の展開などにより、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるように情報発信等を継続していくことが必要です。
課題６：観光振興との連携が必要 ・成田市には、成田山新勝寺や宗吾霊堂などの観光地を有しています。観光施設は鉄道駅周辺だけではなく、鉄道駅から離れた地域にも立地しています。 ・成田市への来成者数は増加傾向にありますが、訪問時の交通手段は、平成 2 年から自動車割合が大幅に増加し、近年では５割以上にまで増加しています。 ・観光地は地域内のバス路線で概ねカバーされており、鉄道等と連携した二次交通の充実により、新規の公共交通の利用者を呼び込むことで、収益を高める工夫が必要です。

3) 基本理念及び基本方針を踏まえた、基本目標

＜まちづくりへの対応＞

- 市街地の充実した公共交通網の維持を図ることで歩いて暮らせるまちづくりを推進
- 郊外部でも日常生活サービスを享受でき、元気に生活を営めるよう、利便性の高い市街地との連携強化に向けた公共交通網の維持・確保

(立地適正化計画 都市づくりの方針より)

＜地域の特性及び地域公共交通の現状＞

- 居住、流動状況
- 施設の立地状況
- これまでの公共交通の取り組み
- 社会情勢への対応

＜地域の課題及び地域公共交通の課題＞

- 持続可能な地域公共交通網の形成
- 地域の実情に応じたメリハリのある地域公共交通網の形成
- 超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保
- 交通モード間との連携による地域公共交通の利便性向上
- 市民にとってわかりやすく、使いやすい地域公共交通の実現
- 観光振興との連携

【基本理念】

市民の生活利便性を確保する持続可能な公共交通ネットワークの構築

- ・上位計画となる成田市総合計画 NARITA みらいプランの「将来都市像」、都市計画マスタープランの「土地利用の基本方向」、並びに関連計画となる立地適正化計画の「都市づくりの目標」との整合性を踏まえ、どのような公共交通網を目指し、形成していくのか、根本的な考えを示す。
- ・市街地では今後も人口増加、高齢化が進む見込みとなる一方で、郊外部では人口減少による公共交通利用者数の低下が見込まれており、地域の実情に応じた公共交通網の維持確保が必要となっていることから、市街地と郊外部、それぞれの市民の生活を将来的に支えていく公共交通網を目指す。

【基本方針 1】

まちづくりに対応した公共交通ネットワークの形成

【基本方針 2】

誰もが安心・安全・快適に利用できる公共交通サービスの提供

【基本方針 3】

公共交通の効率的な運行と連携の強化

【基本方針 4】

公共交通の利用の促進

■基本目標 (1)

＜公共交通再編の視点＞

- (1)-①まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成
コンパクトなまちづくりに対応しつつ、各拠点間の接続強化や地域間を運行する幹線及び地域内を運行する支線の公共交通を見直し、効率的な運行と連携の強化を図ります。
- (1)-②ニーズに対応した運行形態の構築
地域ごとのニーズや地理的条件を考慮しつつ、地域の実情に応じた運行形態を構築します。

■基本目標 (2)

＜利用環境の改善の視点＞

- (2) 利用しやすい公共交通の環境整備
鉄道駅などの交通結節点における乗り継ぎや待合環境などの整備のほか、公共交通の安全対策やバリアフリー化及び走行環境の改善などを推進し、子ども、高齢者、インバウンドを含めた観光客など、誰もが安心・安全・快適で利用しやすい公共交通の環境整備を進めます。

■基本目標 (3)

＜利用促進の視点＞

- (3)-①利用促進に係るサービスの充実
市民や利用者等のニーズを踏まえ、移動支援や運行形態の見直しなど利便性を考慮した運行サービスを検討し、公共交通利用者の増加を図ります。
- (3)-②公共交通の利用に向けた意識啓発の実施
地域全体で公共交通を支えるため、モビリティマネジメント（自家用車から公共交通などへの転換を図る取り組み）を推進し、企業や地域等との協働による積極的な利用促進を図ります。

■基本目標 (4)

＜情報提供の推進・情報技術との連携の視点＞

- (4) 誰もがわかりやすい情報提供の推進
ICT などの新技術を活用した、バスの運行情報や観光案内などの情報提供を推進し、子ども、高齢者、インバウンドを含めた観光客など、誰もがわかりやすい公共交通サービスの提供に取り組めます。

4) 地域公共交通のイメージ図

