

成田市の地域及び地域公共交通の現況と課題

地域別にみた地域及び地域公共交通の現況

- <成田・公津・ニュータウン地域>**
 - ・居住人口が80,697人と他地域に比べて多く、高齢化率は約19%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べるとやや低くなっています。
 - ・医療施設、商業施設、観光施設が多く立地し、バス路線で概ねカバーされています。
 - ・都市機能誘導区域、居住誘導区域に位置づけられています。
 - ・路線バスの利用割合が約89%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
 - ・バス停300m圏域の居住人口割合は約86%と高く、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、あまり利用がない地区も見られます。
 - ・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での利用が多いものの、一部、他地域への広域利用が見られます。
- <八生・豊住地域>**
 - ・人口減少が見込まれ、高齢化率は36%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べると高くなっています。
 - ・医療施設と観光施設が立地していますが、バス路線でカバーできていない施設が見られます。商業施設の立地が少なく、地域内だけでなく、市街地への移動手段の確保が求められます。
 - ・コミュニティバスの利用割合が約56%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
 - ・バス停300m圏域の居住人口割合は約62%となっており、成田市全体の割合（約80%）と比べると低くなっています。
 - ・コミュニティバスの豊住ルートは、通勤通学や出張利用が見られます。押畑坂上は成田病院の最寄りのバス停となっており、利用が見られます。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、鉄道、路線バス、コミュニティバス沿線～地域内の病院周辺、市街地間の利用が見られます。一部でバス路線沿線外からの利用が見られます。
- <中郷・久住地域>**
 - ・人口が増加している地区もありますが、全体的に人口減少が見込まれています。
 - ・高齢化率は25%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べるとやや高くなっています。
 - ・医療施設、商業施設の立地が少なく、地域内だけでなく、市街地への移動手段の確保が求められます。
 - ・コミュニティバスの利用割合が約84%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
 - ・バス停300m圏域の居住人口割合は約68%となっており、成田市全体の割合（約80%）と比べると低くなっています。
 - ・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水掛ルートは、しもふさ循環ルートとの接続機能として、滑河駅での乗り継ぎ利用があります。ウイング土屋での利用が多くなっており、1km先にイオンがあることが影響しています。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、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17%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べるとやや低くなっています。
 - ・地域内は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、市街地への移動手段の確保が求められます。
 - ・都市機能誘導区域、居住誘導区域に位置づけられています。
 - ・路線バスの利用割合が約60%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
 - ・バス停300m圏域の居住人口割合は約86%と高く、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、課題となっております。利用状況は、平日の通勤通学（特に高校生の通学）で多く利用されており、朝の時間帯は満車になる状況です。帰宅時間帯は民間路線バスや送迎なども利用しており、朝の時間帯ほど混雑はしない状況です。自宅近くの民間路線バス停留所は利用せず、駐輪場が近くにあるコミュニティバス停留所まで自転車で移動して、コミュニティバスを利用している方も見られます。
 - ・オンデマンド交通は、路線バス、コミュニティバス沿線～市街地間の利用が多いものの、一部、他地域への広域利用が見られます。
- <下総地域>**
 - ・人口減少が見込まれ、高齢化率は約34%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べると高くなっています。
 - ・医療施設、商業施設の立地は少なく、地域内だけでなく、市街地への移動手段の確保が求められます。観光施設が立地しており、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利用割合が約74%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
 - ・バス停300m圏域の居住人口割合は約72%となっており、成田市全体の割合（約80%）と比べると低くなっています。
 - ・コミュニティバスのしもふさ循環ルートは、全体の利用者は少ないが、朝の時間帯は多い状況です。滑河駅から下総高校までの高校生の利用が多くみられます。行きの利用が多く、帰りは分散しており、徒歩などで移動していると考えられます。
 - ・オンデマンド交通は、コミュニティバス沿線～市街地間の広域利用が多く見られます。
- <大栄地域>**
 - ・人口減少が見込まれ、高齢化率は約30%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べると高くなっています。
 - ・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、市街地への移動手段の確保が求められます。観光施設が立地しており、バス路線で概ねカバーされています。
 - ・路線バスの利用割合が約65%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
 - ・バス停300m圏域の居住人口割合は約54%となっており、成田市全体の割合（約80%）と比べると低くなっています。
 - ・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～市街地間の広域利用が多く見られます。一部でバス路線沿線外からの利用が見られます。

地域全体の地域及び地域公共交通の現況

- <人口>**
 - ・郊外部（八生・豊住地域、中郷・久住地域、下総地域、大栄地域）は、全体的に人口減少が見込まれています。
 - ・郊外部は、市街地部（成田・公津・ニュータウン地域、遠山地域）や成田市全体と比べて高齢化率が高くなっています。
- <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。
- <人口移動>**
 - ・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。
 - ・一部で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、成田駅や京成成田駅に接続しており、利用者も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、バス路線沿線から外れたエリアでの乗降が見られます。

地域別にみた課題

<成田・公津・ニュータウン地域>

- ・医療施設、商業施設、観光施設が多く立地されており、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ます。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。
- ・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、他地域への広域利用も見られるため、他の公共交通との棲み分けや接続強化を検討することが必要となります。

<八生・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。
- ・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・通院等の移動手段として機能しています。
- ・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おり、バス路線沿線外の利用も見られるため、対応策を検討することが必要となります。

<中郷・久住地域>

- ・人口が増加している地区もありますが、全体的に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と重複していない部分があるため、コミュニティバスとオンデマンド交通の役割分担が必要となります。

<遠山地域>

- ・都市機能誘導区域と居住誘導区域に位置づけられています。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。
- ・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、他地域への広域利用も見られるため、他の公共交通との棲み分け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広域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、他の公共交通との棲み分けや接続強化を検討することが必要となります。



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す。
- ・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：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。

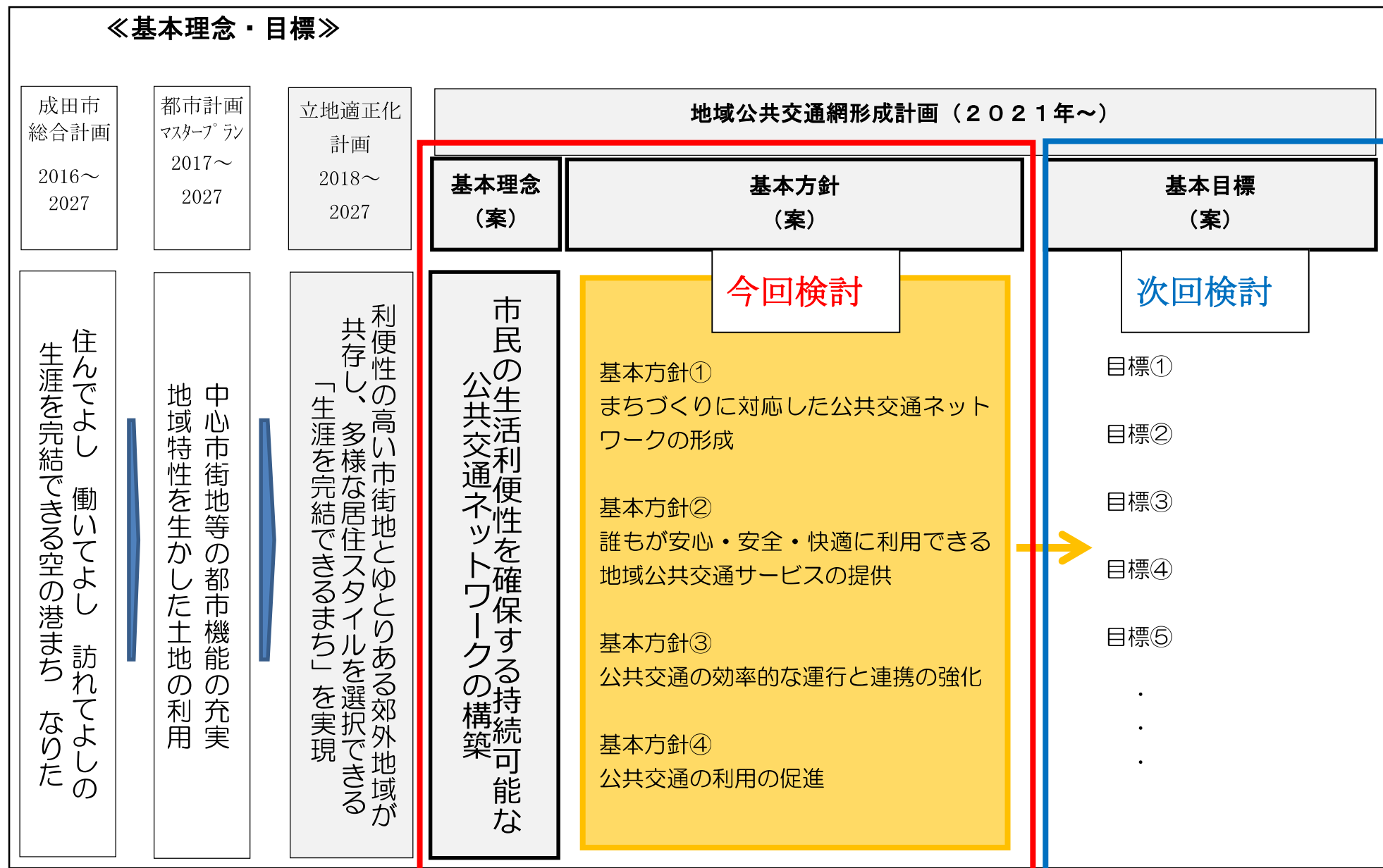
課題5：市民にとってわかりやすく、使いやすい地域公共交通の実現が必要

- ・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。

本計画における基本方針等の体系図



まちづくりの方向 地域公共交通の課題

- 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楽しみ、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
- 持続可能な地域公共交通網の形成が必要
- 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
- 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
- モード間との連携による地域公共交通の利便性向上が必要
- 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
- 観光振興との連携が必要

今回検討

基本方針(案)

①：まちづくりに対応した公共交通ネットワークの形成

②：誰もが安心・安全・快適に利用できる地域公共交通サービスの提供

③：公共交通の効率的な運行と連携の強化

④：公共交通の利用の促進

次回検討

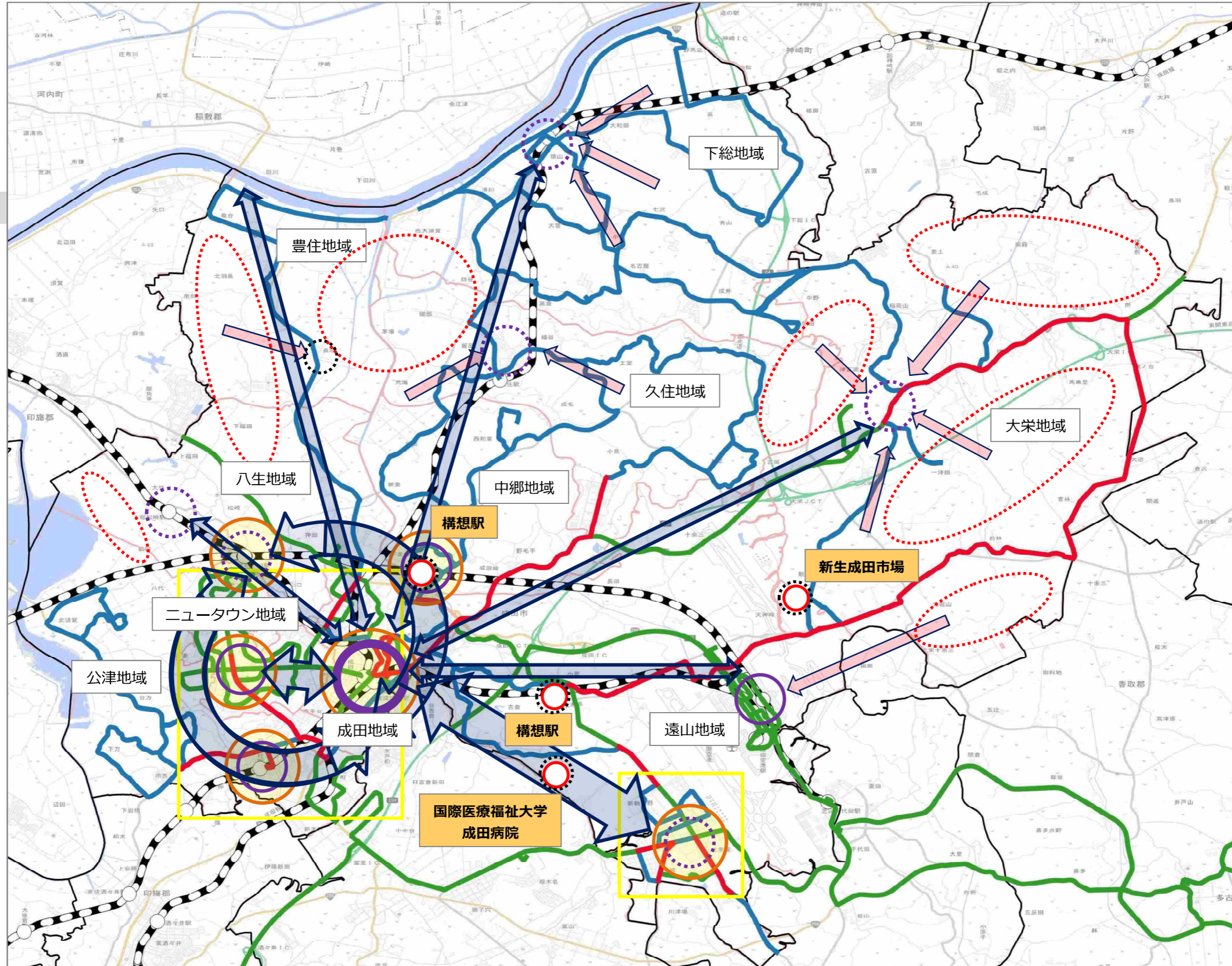
基本目標(例)

- ・都市機能誘導区域や居住誘導区域内のサービス水準の維持・向上
- ・主要拠点への公共交通ネットワークの接続強化
- ・主軸となる路線バスと連携した公共交通網の形成
- ・幹線、支線による階層型ネットワークの形成
- ・交通結節点の環境整備
- ・利用しやすい乗車環境の整備
- ・観光利用への対応
- ・ICT との連携
- ・自動運転技術の導入検討
- ・Maas などの新技術の活用
- ・路線バス、コミュニティバス、オンデマンド交通の役割分担
- ・既存の公共交通(タクシー、自転車等)の有効活用
- ・運行情報媒体の作成
- ・新たな利用促進施策の推進
- ・利用促進に係る支援制度の確立 など

施策

次回以降に検討

課題を踏まえた地域公共交通のイメージ図



- 凡例
- バス路線
 - コミュニティバス
 - 路線バス
 - 重複路線バス
 - 鉄道駅
 - 鉄道路線
 - 行政界
 - 地域界

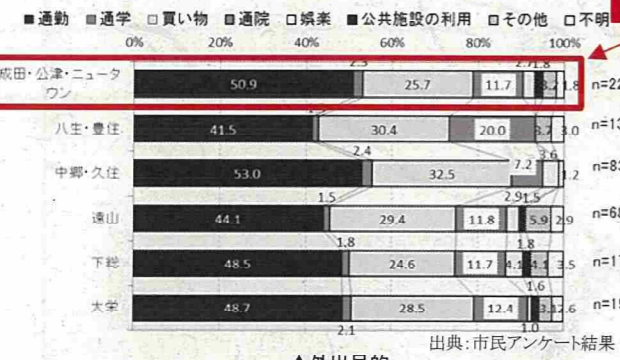
- : 中心拠点
- : 都市拠点
- : 生活拠点
- : 都市機能誘導区域
- : 居住誘導区域
- ↔ : 幹線軸
- ← : 拠点等へのアクセス
- : 新たな拠点
- : 新たな交通結節点
- : 交通空白地域

成田市_地域別カルテ【①成田・公津・ニュータウン地域】

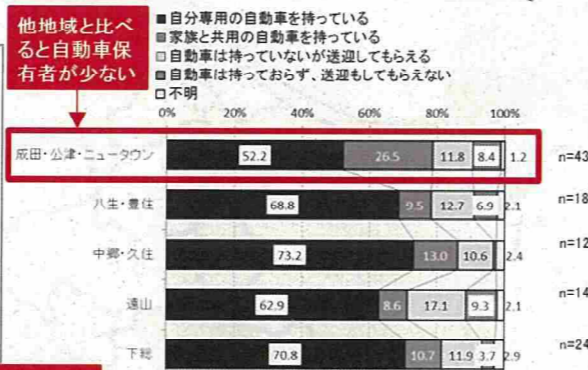
【地域の概要】



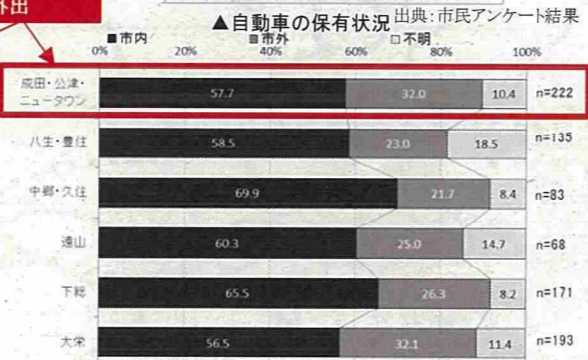
▲年代別人口 出典:H27国勢調査



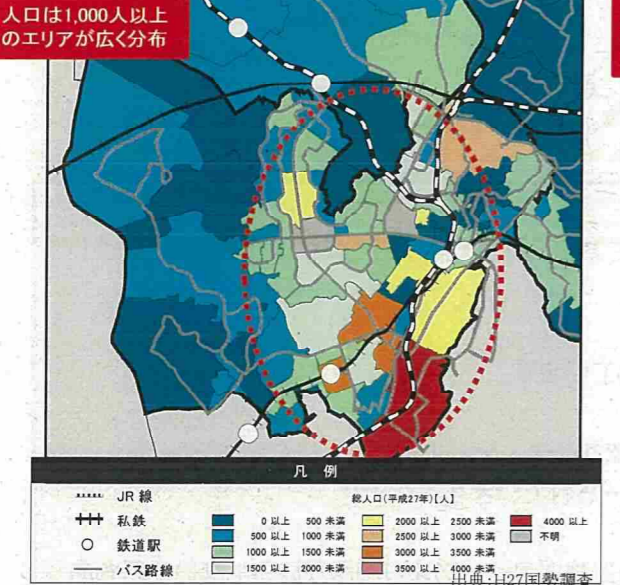
▲外出目的 出典:市民アンケート結果



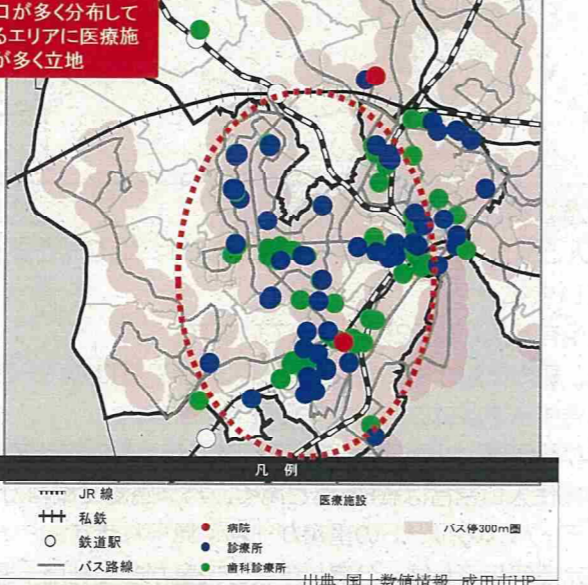
▲自動車の保有状況 出典:市民アンケート結果



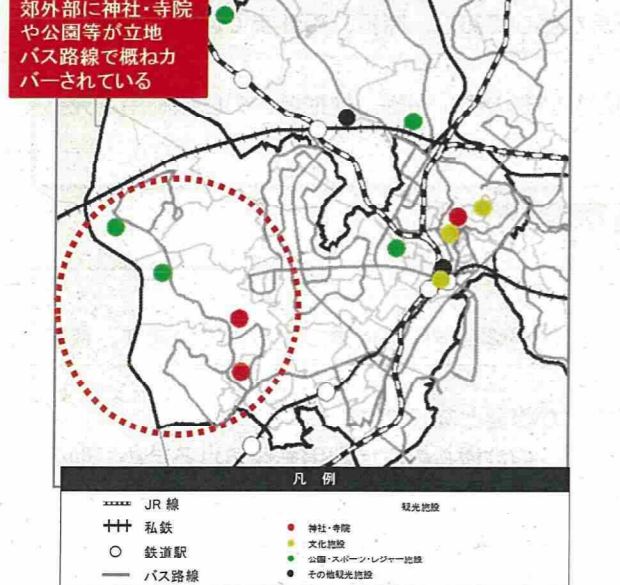
▲目的地 出典:市民アンケート結果



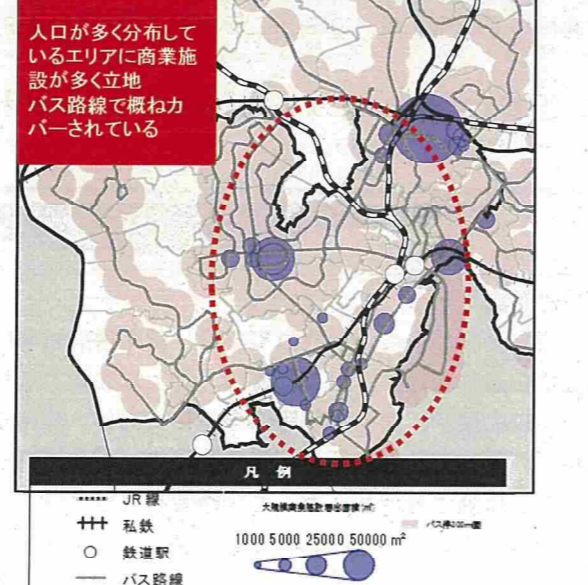
▲総人口 出典:H27国勢調査



▲医療施設の立地状況 出典:国土数値情報、成田市HP



▲観光施設の立地状況 出典:成田市観光協会「成田市観光パンフレット」



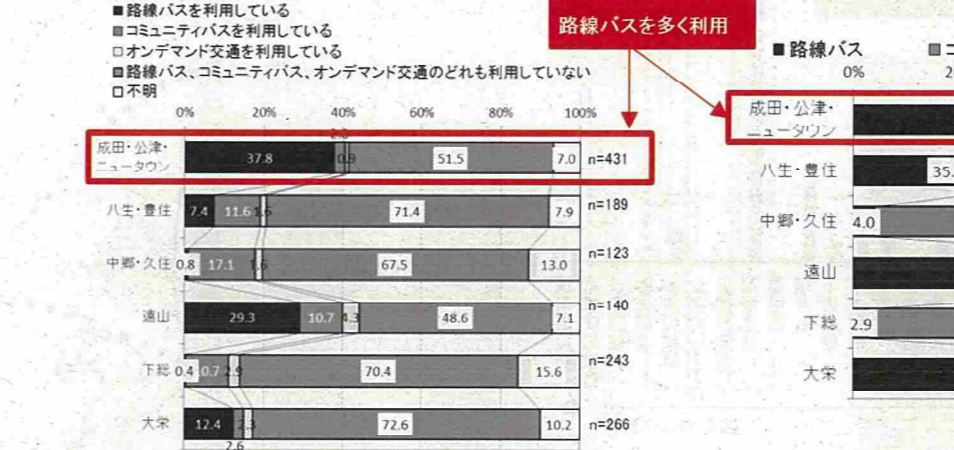
▲大規模商業施設の立地状況 出典:成田市HP「千葉県市町村別大規模小売店舗名簿(H29)」

【公共交通の概要】

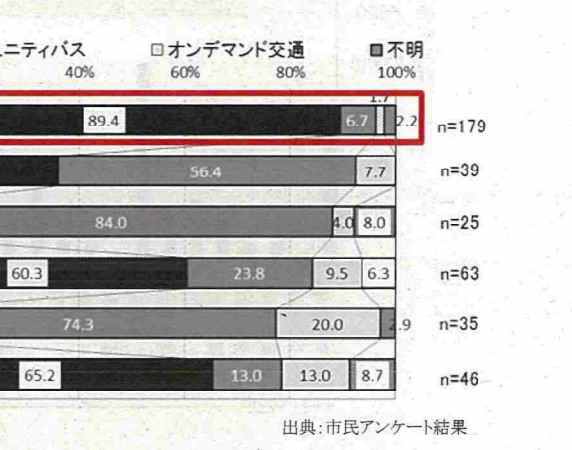
交通手段	路線	運賃制
鉄道	JR東日本(成田駅)、京成本線(京成成田駅、公津の杜駅)	距離制
路線バス	千葉交通、JRバス関東	距離制
コミュニティバス	しもふさ循環ルートを除く各ルート	大人200円、小学生100円 幼児、障がい者手帳保有者は無料
オンデマンド交通	地域内全域	500円



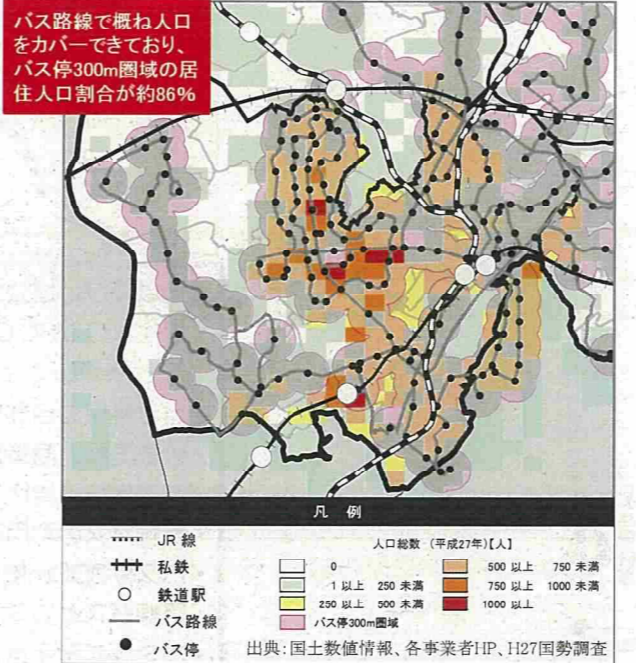
▲目的地別構成比 出典:市民アンケート結果



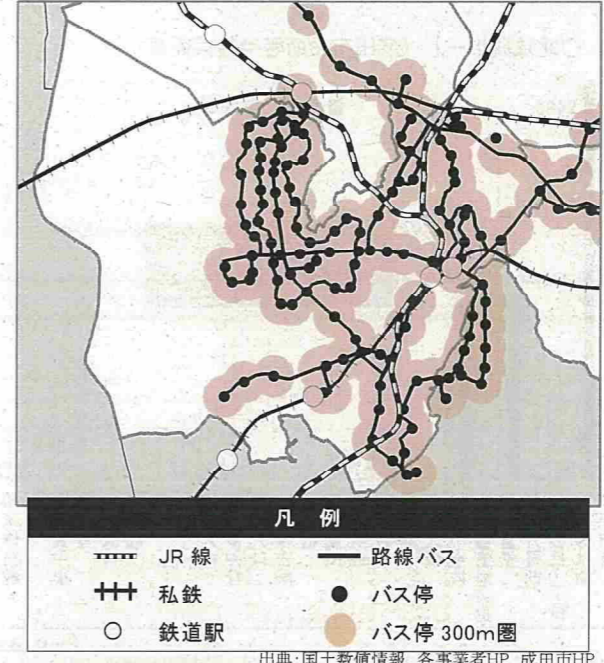
▲地域別の公共交通の利用状況 出典:市民アンケート結果



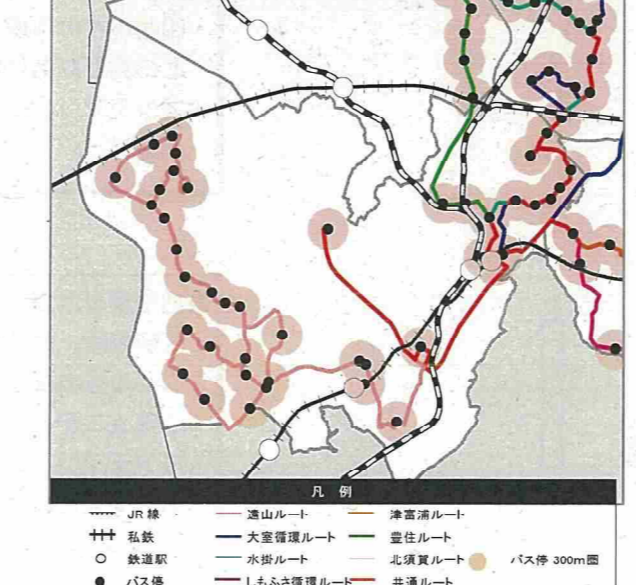
▲地域別・公共交通利用者のバスやオンデマンド交通の利用状況 出典:市民アンケート結果



▲公共交通整備状況 出典:国土数値情報、各事業者HP、H27国勢調査



▲路線バスのバス停300m圏 出典:国土数値情報、各事業者HP、成田市HP



▲コミュニティバスのバス停300m圏 出典:国土数値情報、各事業者HP、成田市HP

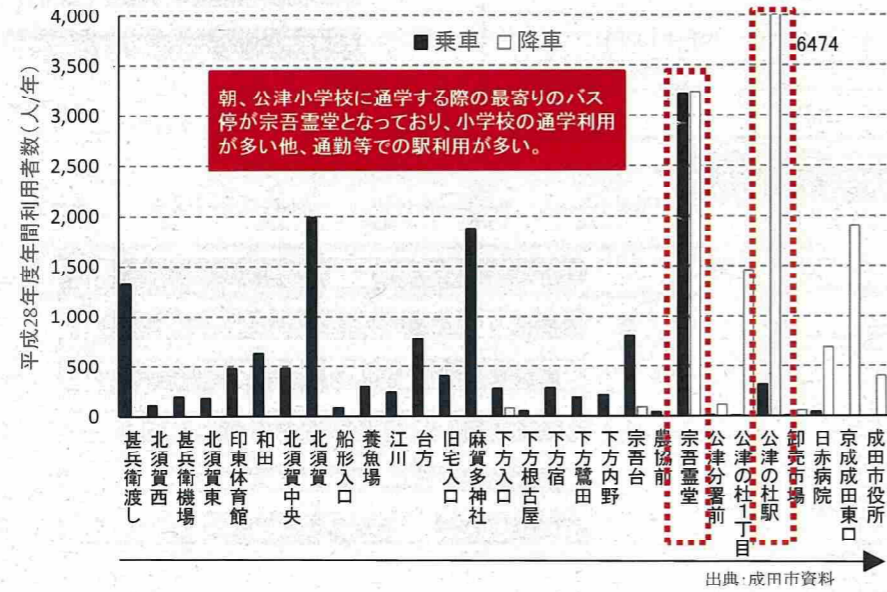


▲路線バスとコミュニティバスの重複状況 出典:国土数値情報、各事業者HP、成田市HP

成田市地域別カルテ【①成田・公津・ニュータウン地域】

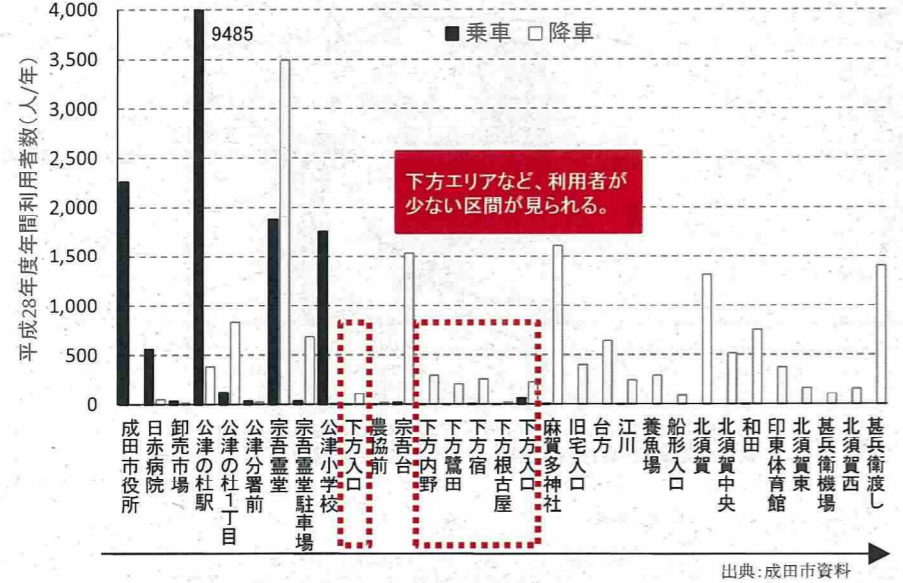
【コミュニティバスの利用状況】

○北須賀ルート（甚兵衛渡し⇒成田市役所等）



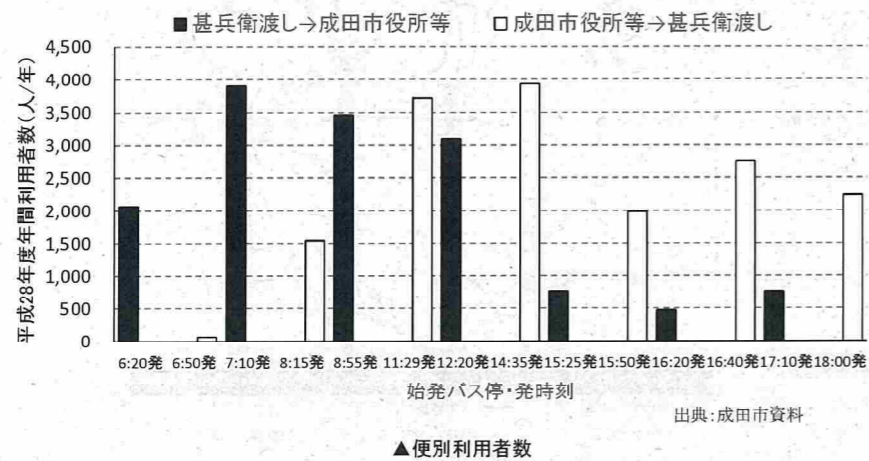
▲バス停別利用者数

○北須賀ルート（成田市役所等⇒甚兵衛渡し）

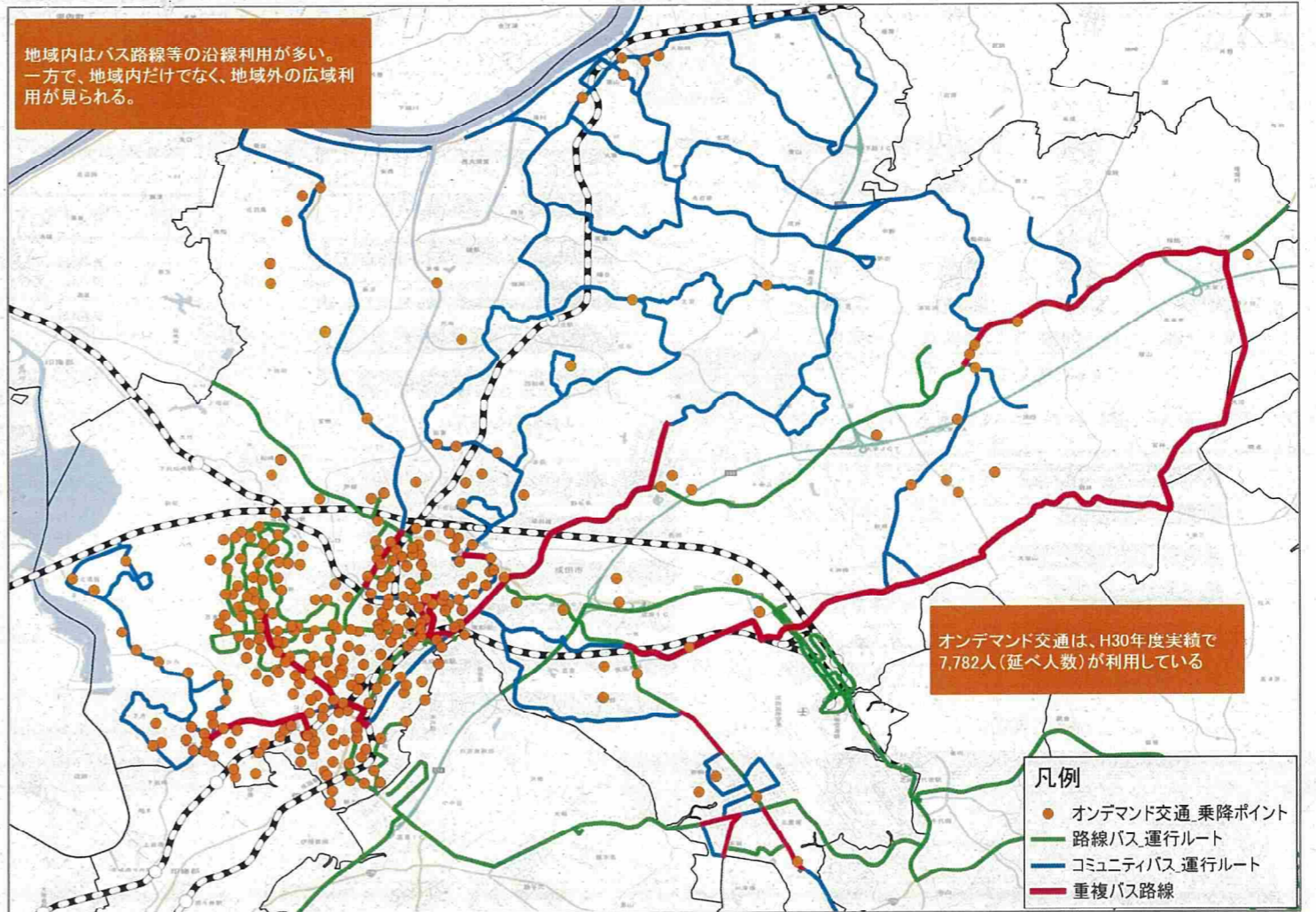


▲バス停別利用者数

○北須賀ルート（便別利用者数）



【オンデマンド交通の利用状況】



■地域及び地域公共交通の現状

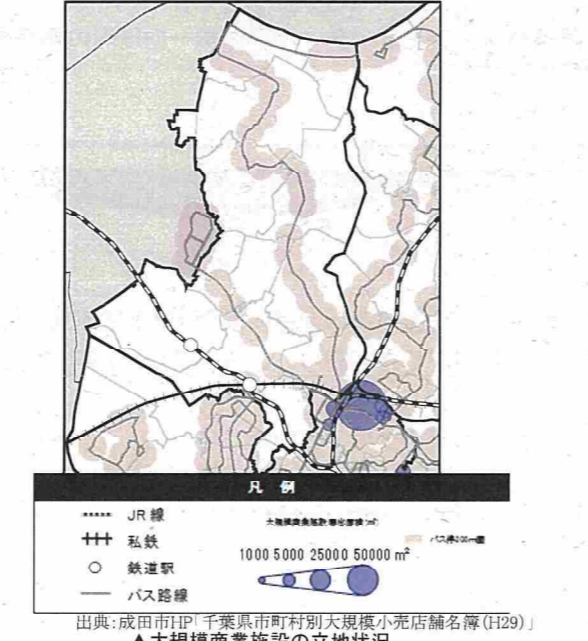
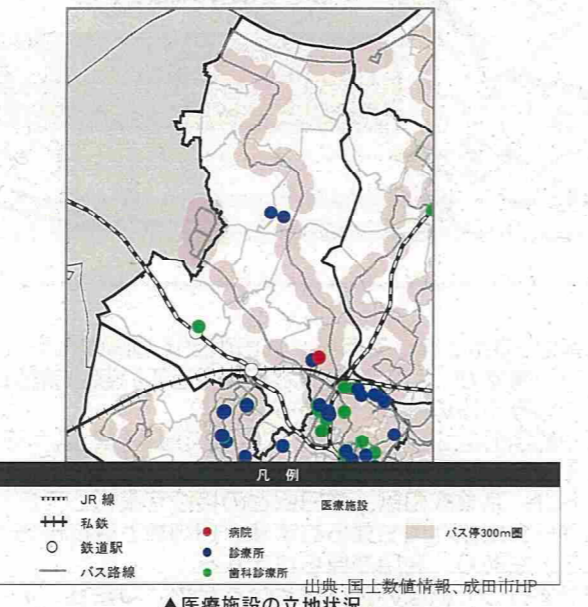
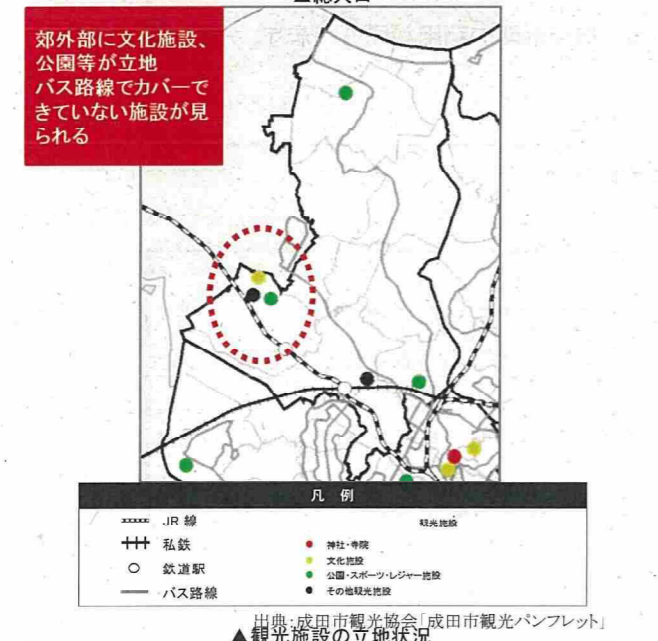
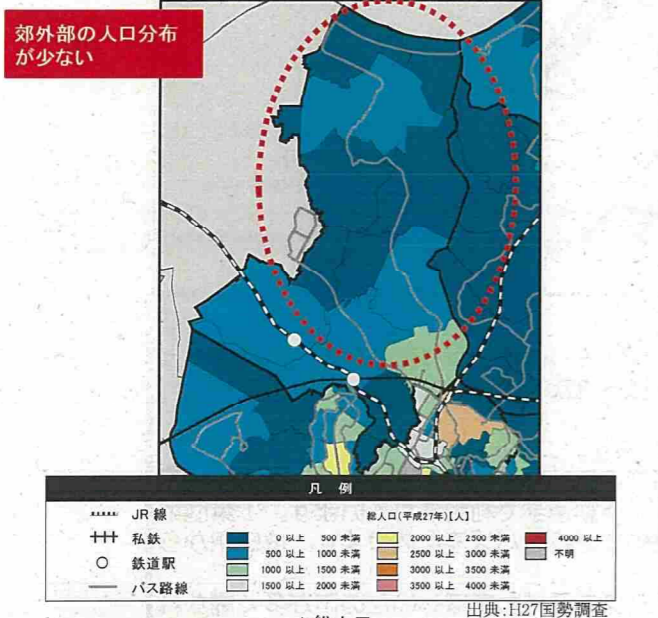
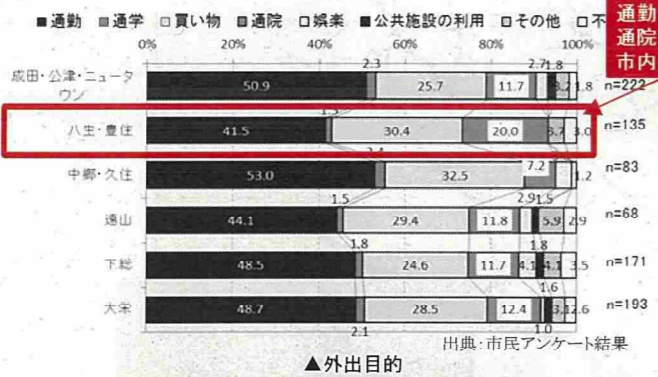
- ・居住人口が80,697人と他地域に比べて多く、高齢化率は約19%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べるとやや低くなっています。
- ・自分専用の自動車の保有状況が約52%となっています。
- ・医療施設、商業施設、観光施設が多く立地し、バス路線で概ねカバーされています。
- ・都市機能誘導区域、居住誘導区域に位置づけられています。
- ・路線バスの利用割合が約89%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
- ・バス停300m圏域の居住人口割合は約86%と高く、バス路線で概ねカバーされています。
- ・路線バスとコミュニティバスのルートの重複が一部で見られます。
- ・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。
- ・印西市との市境まで運行していますが、コミュニティバスのため、市内で折り返しており、時折、市外まで運行してほしいとの需要があります。
- ・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での利用が多いものの、一部、他地域への広域利用が見られます。

■地域及び地域公共交通の課題

- ・医療施設、商業施設、観光施設が多く立地されており、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ます。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。
- ・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、他地域への広域利用も見られるため、他の公共交通との棲み分けや接続強化を検討することが必要となります。

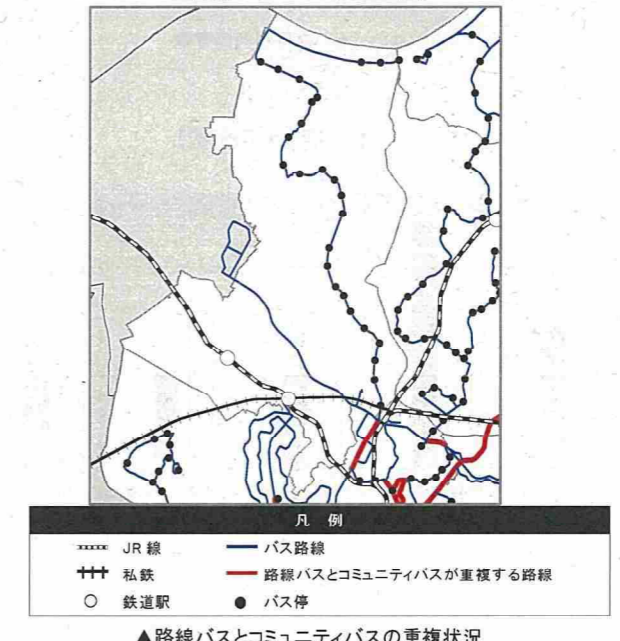
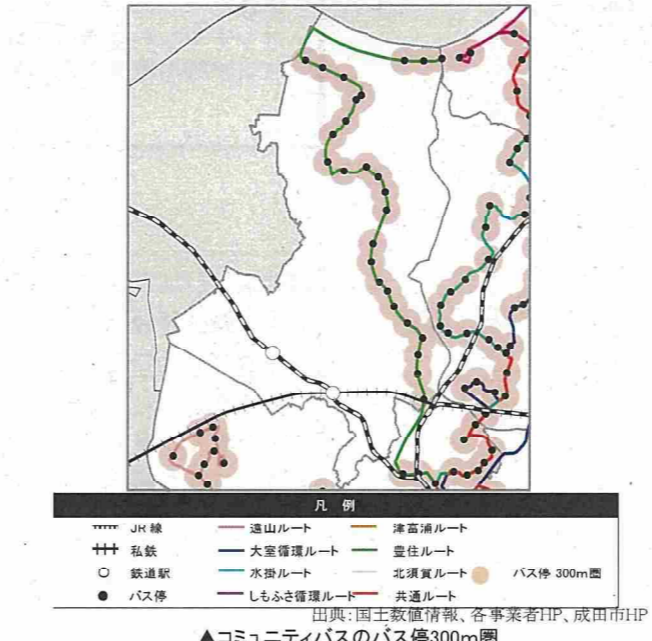
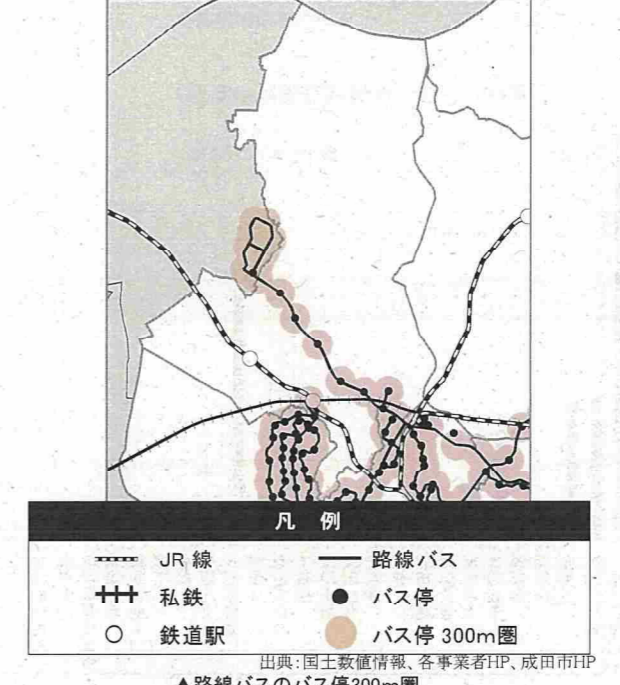
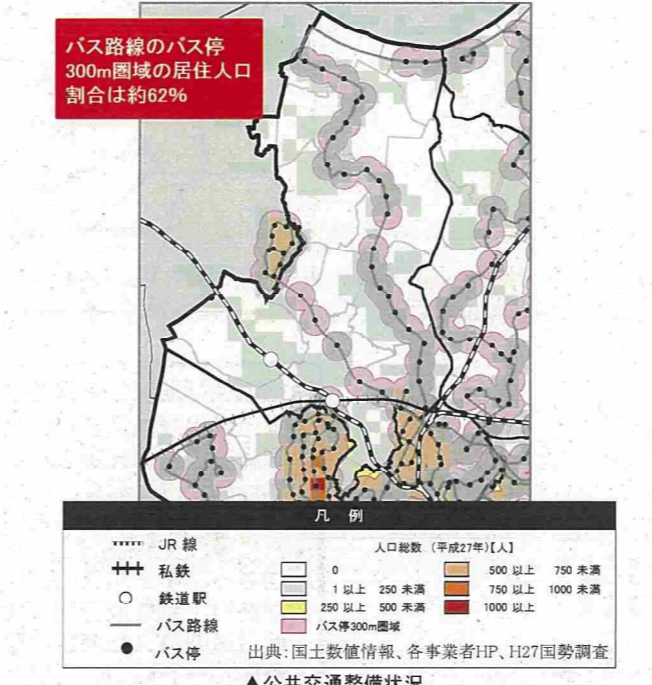
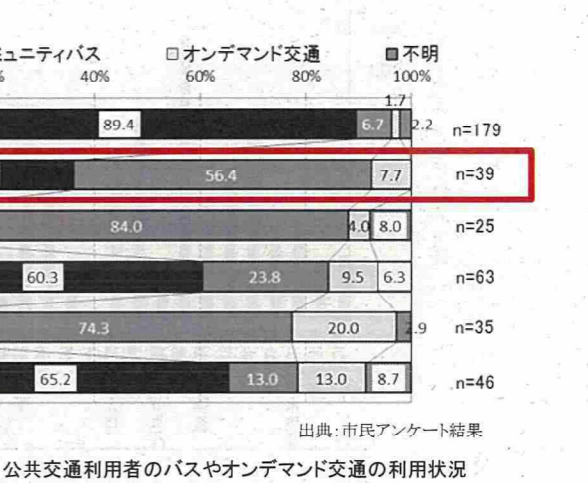
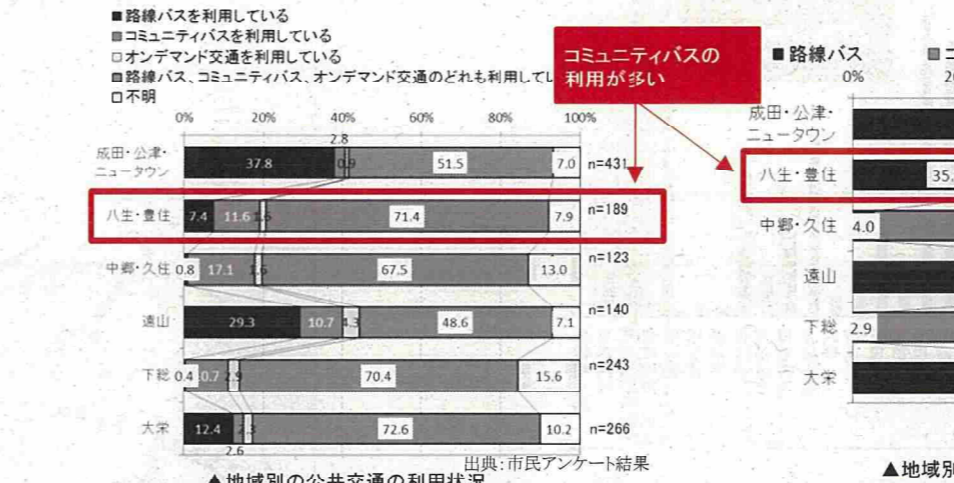
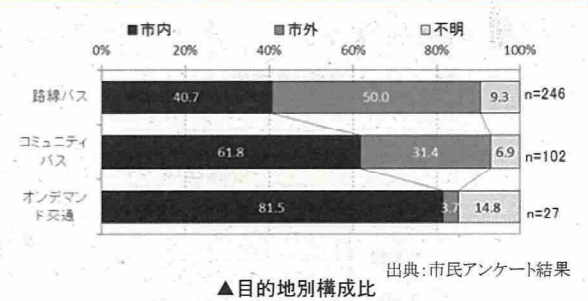
成田市_地域別カルテ【②八生・豊住地域】

【地域の概要】



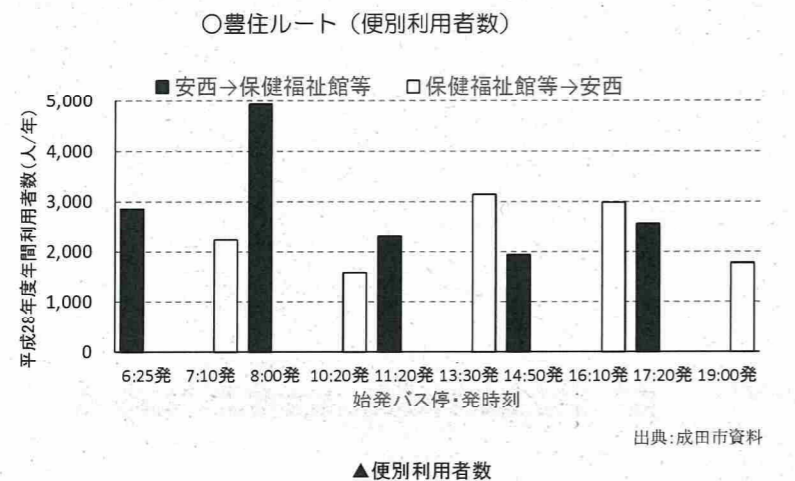
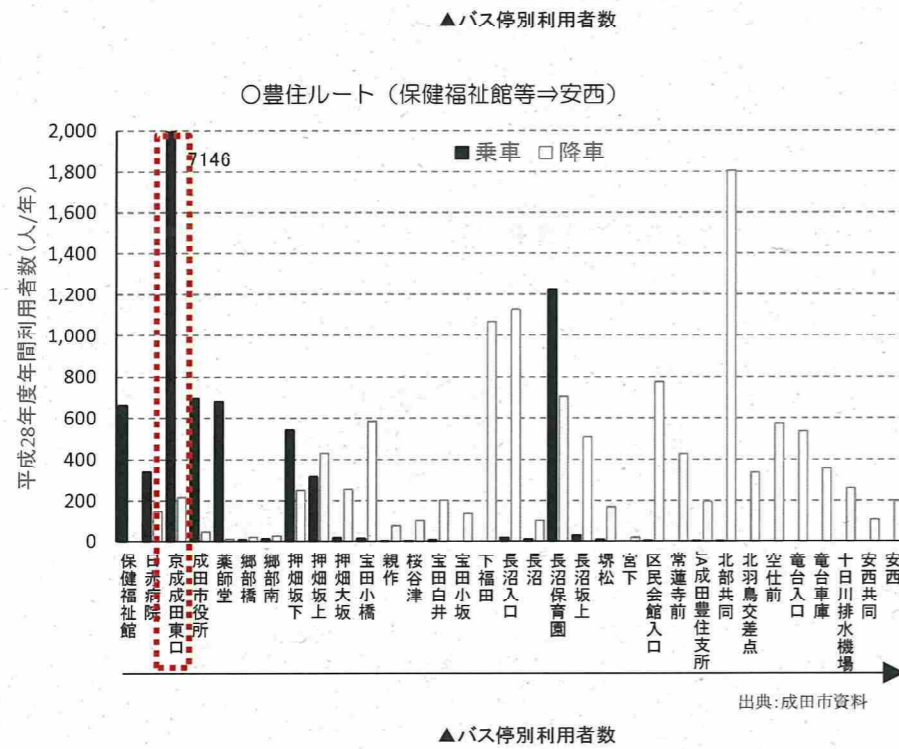
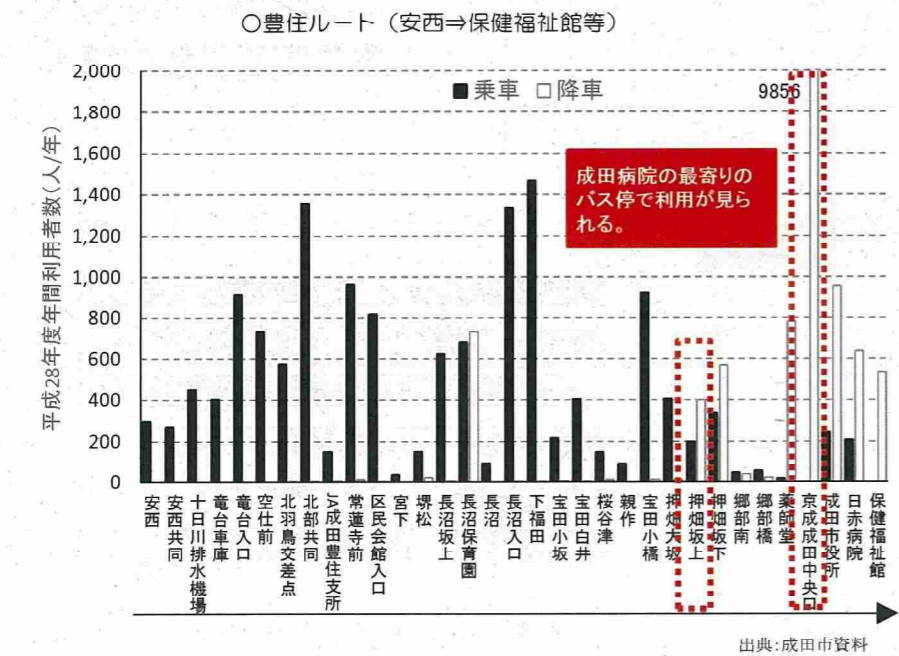
【公共交通の概要】

■鉄道	JR東日本 (成田湯川駅、下総松崎駅)	距離制
■路線バス	千葉交通	距離制
■コミュニティバス	豊住ルート	大人200円、小学生100円 幼児、障がい者手帳保有者は無料
■オンデマンド交通	地域内全域	500円

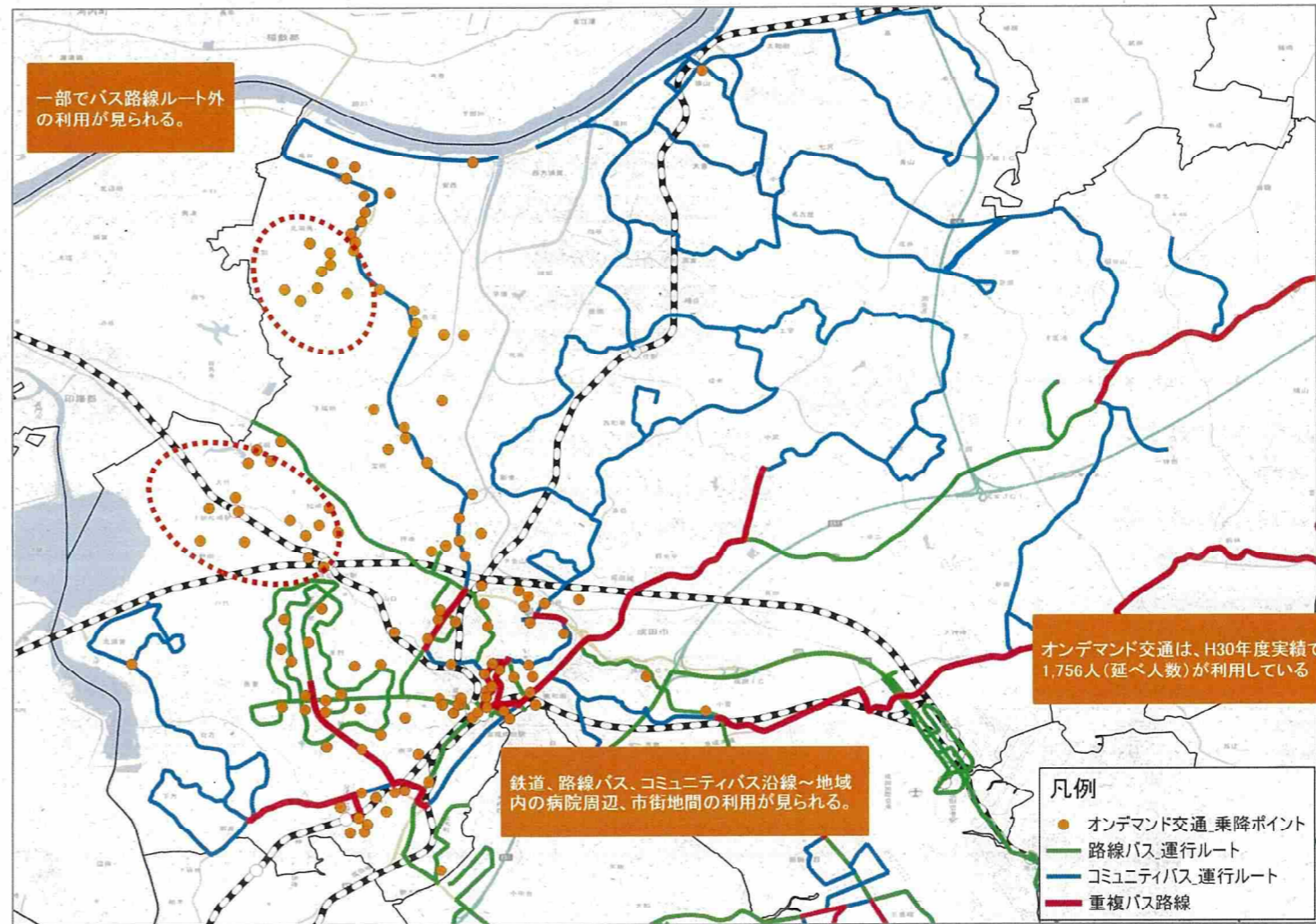


成田市_地域別カルテ【②八生・豊住地域】

【コミュニティバスの利用状況】



【オンデマンド交通の利用状況】



■地域及び地域公共交通の現状

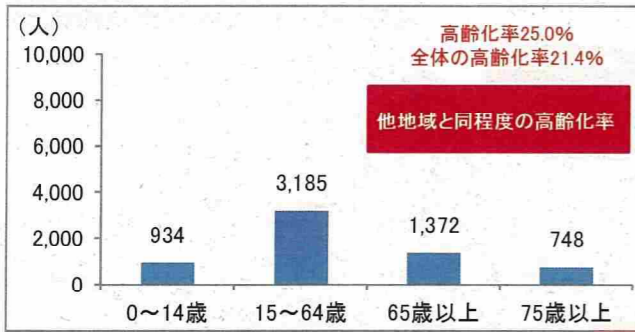
- ・人口減少が見込まれ、高齢化率は36%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べると高くなっています。
- ・医療施設と観光施設が立地していますが、バス路線でカバーできていない施設が見られます。商業施設の立地が少なく、地域内だけでなく、市街地への移動手段の確保が求められます。
- ・コミュニティバスの利用割合が約56%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
- ・バス停300m圏内の居住人口割合は約62%となっており、成田市全体の割合（約80%）と比べると低くなっています。
- ・コミュニティバスの豊住ルートは、京成成田駅、成田駅との接続を重視しており、通勤通学で利用されています。工業団地があり、京成成田駅、成田駅からの出張利用も見られます。押畑坂上は成田病院の最寄りのバス停となります。成田駅から病院送迎バスが廃止となったこともあり、利用が見られます。
- ・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、鉄道、路線バス、コミュニティバス沿線～地域内の病院周辺、市街地間の利用が見られます。一部でバス路線沿線外からの利用が見られます。

■地域及び地域公共交通の課題

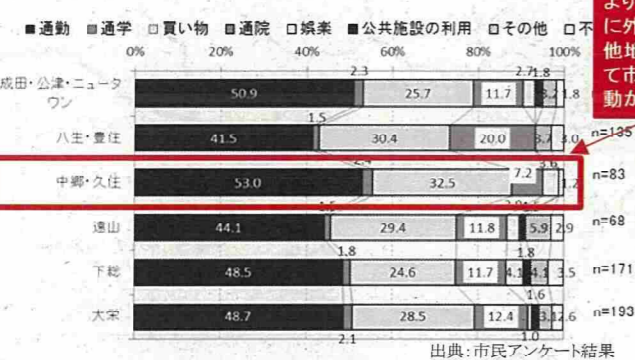
- ・人口減少が見込まれ、高齢化率が高く、交通弱者の地域内及び市街地への移動手段の確保が必要となります。
- ・路線バスとコミュニティバスの役割分担ができており、コミュニティバスは通勤・通学・通院等の移動手段として機能しています。
- ・オンデマンド交通はコミュニティバスの運行エリアと重複しており、バス路線沿線外の利用も見られるため、対応策を検討することが必要となります。

成田市_地域別カルテ【③中郷・久住地域】

【地域の概要】



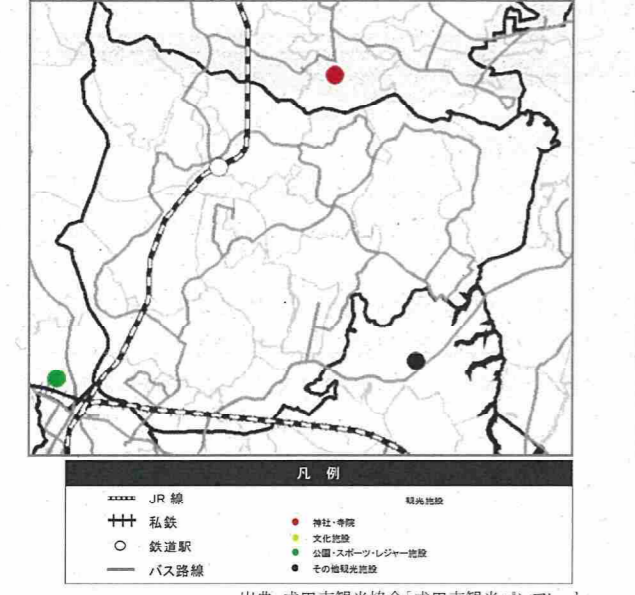
▲年代別人口 出典:1127国勢調査



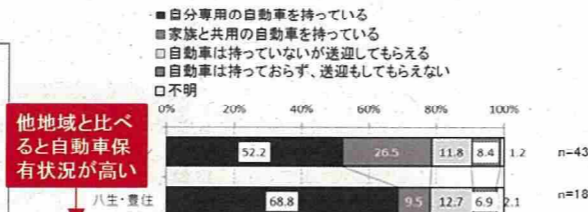
▲外出目的 出典:市民アンケート結果



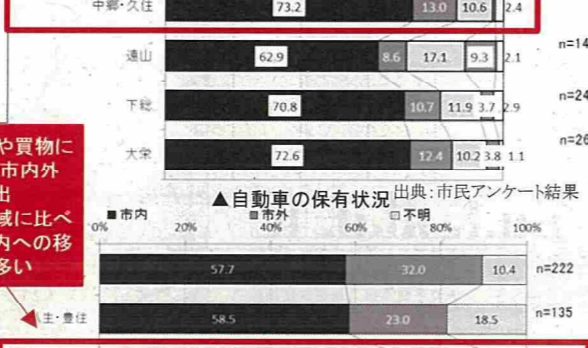
▲総人口 出典:H27国勢調査



▲観光施設の立地状況 出典:成田市観光協会「成田市観光パンフレット」



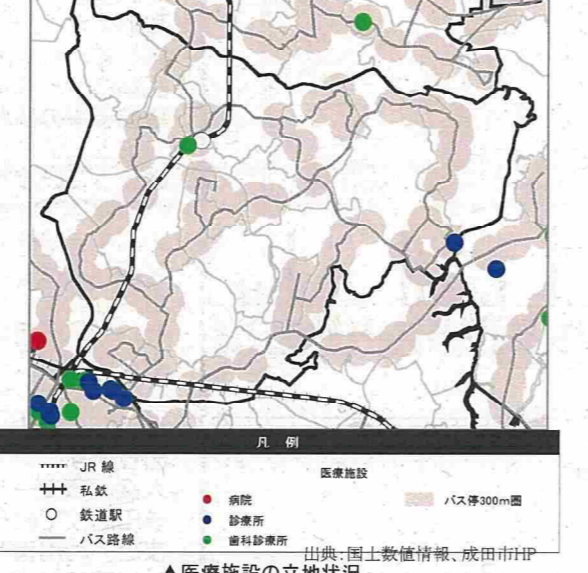
▲自動車保有状況 出典:市民アンケート結果



▲自動車保有状況 出典:市民アンケート結果



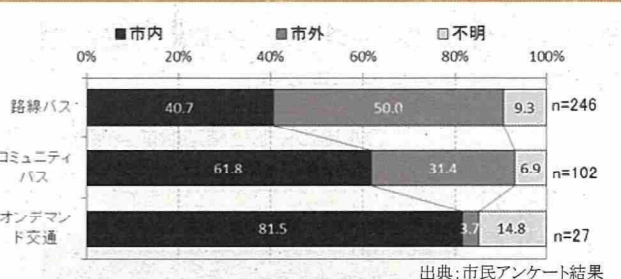
▲医療施設の立地状況 出典:国土数値情報、成田市HP



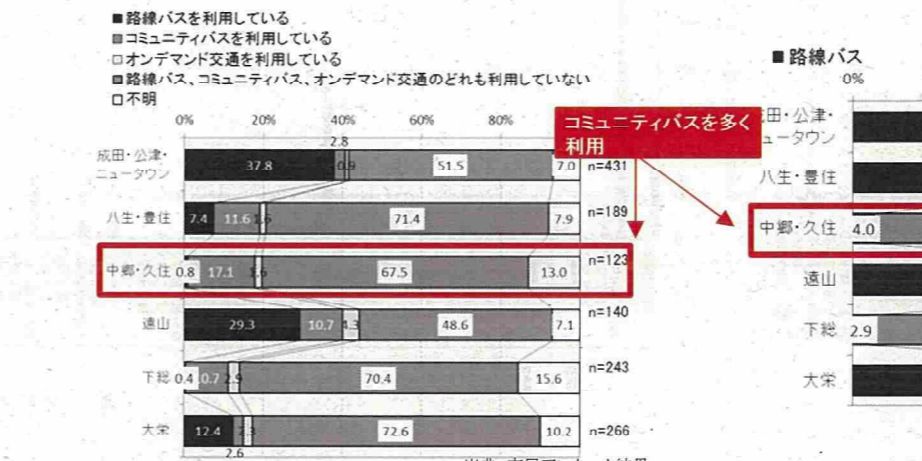
▲大規模商業施設の立地状況 出典:成田市HP「千葉県市町村別大規模小売店舗名簿(H29)」

【公共交通の概要】

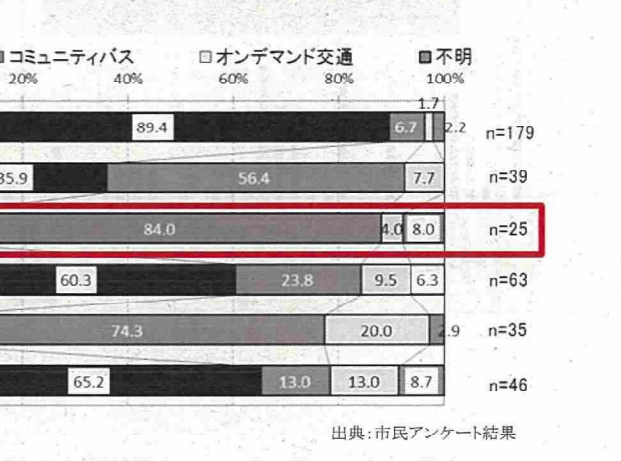
■鉄道	JR東日本(久住駅)	距離制
■路線バス	千葉交通	距離制
■コミュニティバス	水掛ルート、大室循環ルート	大人200円、小学生100円 幼児、障がい者手帳保有者は無料
■オンデマンド交通	地域内全域	500円



▲目的地別構成比 出典:市民アンケート結果

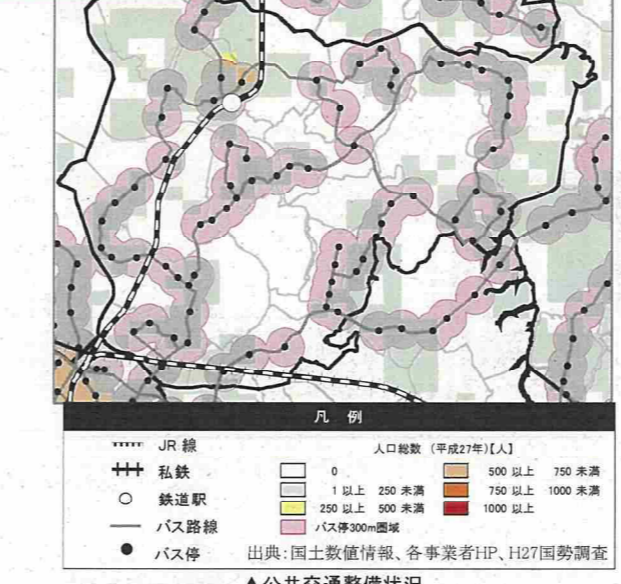


▲地域別の公共交通の利用状況 出典:市民アンケート結果

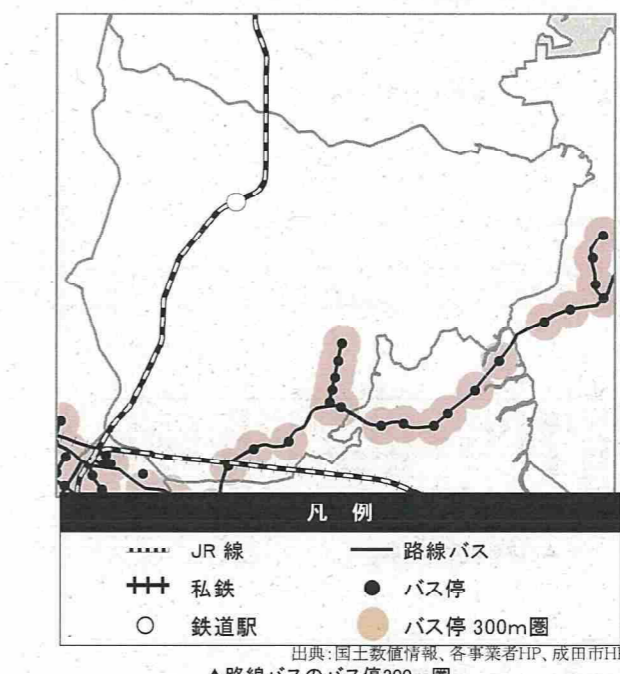


▲地域別・公共交通利用者のバスやオンデマンド交通の利用状況 出典:市民アンケート結果

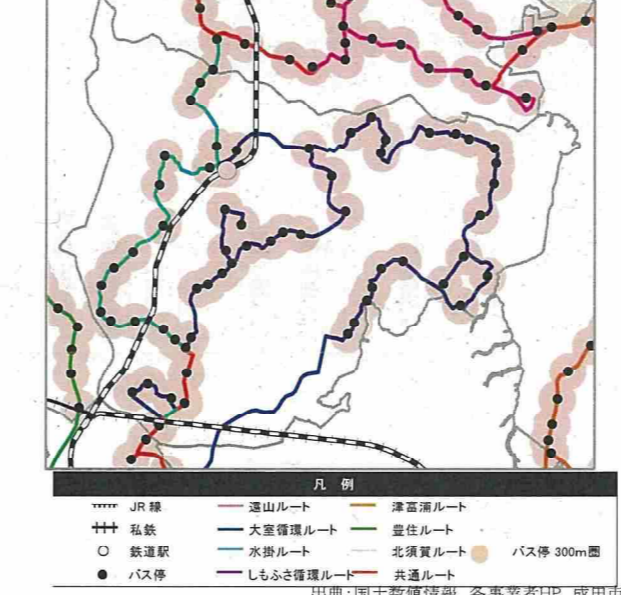
バス路線のバス停300m圏域の居住人口割合は約68%



▲公共交通整備状況 出典:国土数値情報、各事業者HP、H27国勢調査



▲路線バスのバス停300m圏 出典:国土数値情報、各事業者HP、成田市HP



▲コミュニティバスのバス停300m圏 出典:国土数値情報、各事業者HP、成田市HP

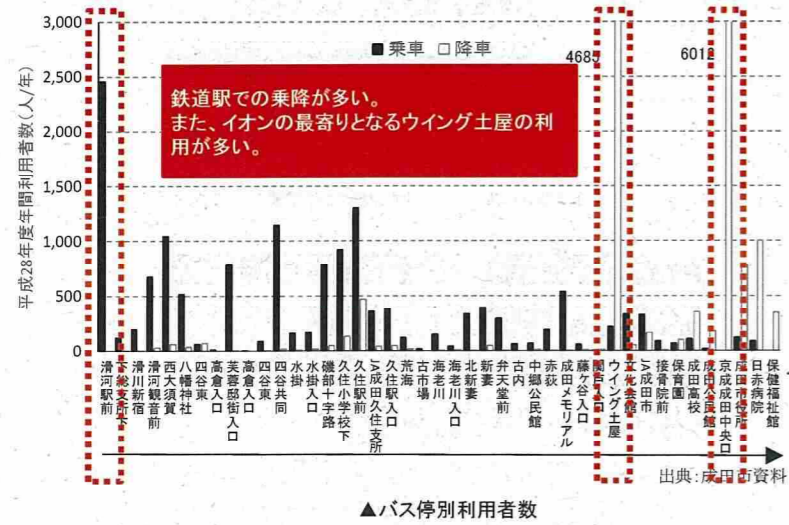


▲路線バスとコミュニティバスの重複状況 出典:国土数値情報、各事業者HP、成田市HP

成田市 地域別カルテ【③中郷・久住地域】

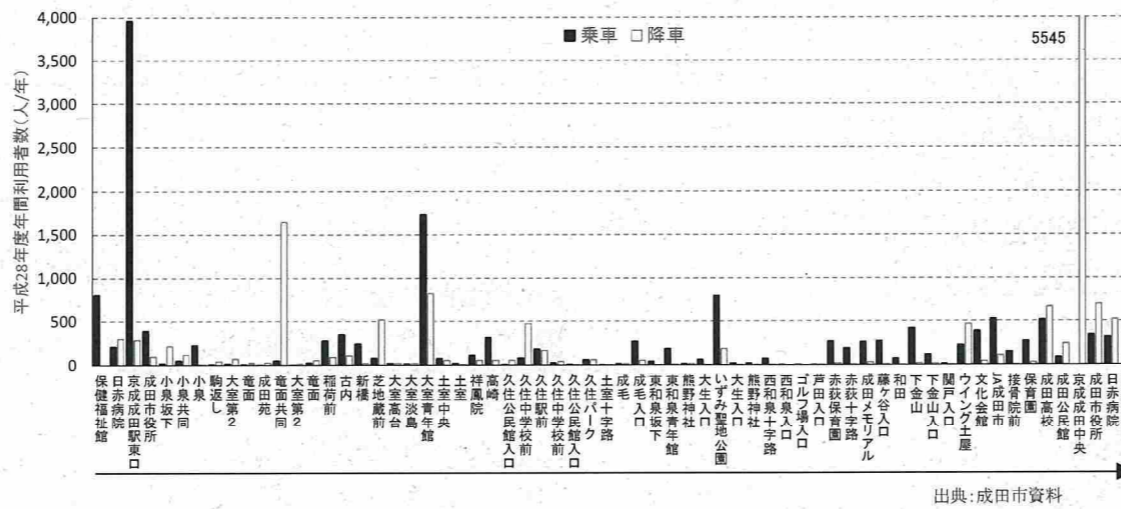
【コミュニティバスの利用状況】

○水掛ルート（滑河駅前⇒保健福祉館等）



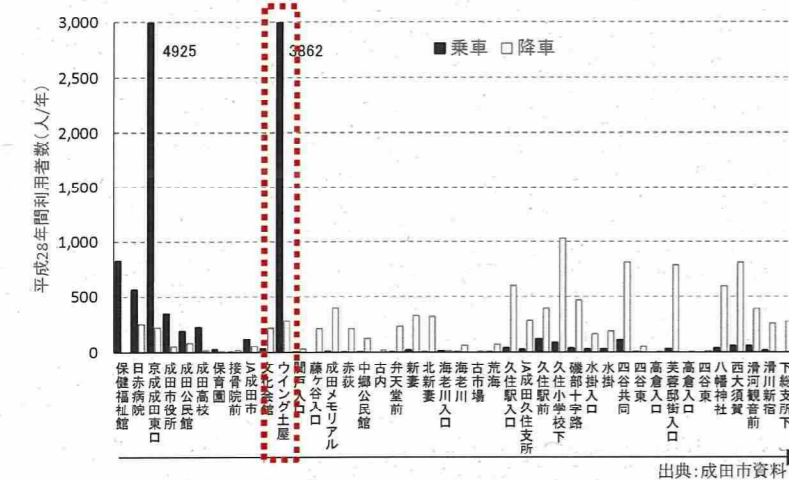
▲バス停別利用者数

○大室循環ルート（小泉先回り）



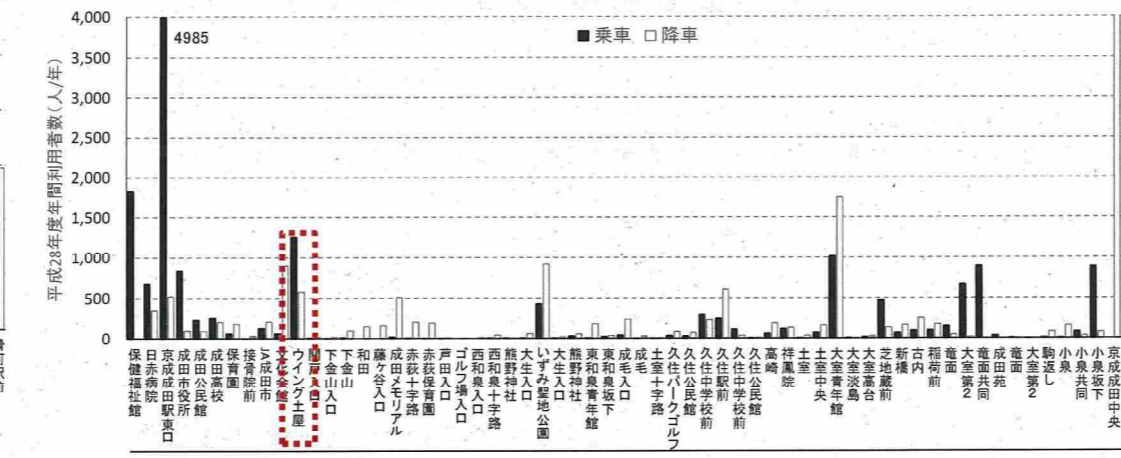
▲バス停別利用者数

○水掛ルート（保健福祉館⇒滑河駅前）



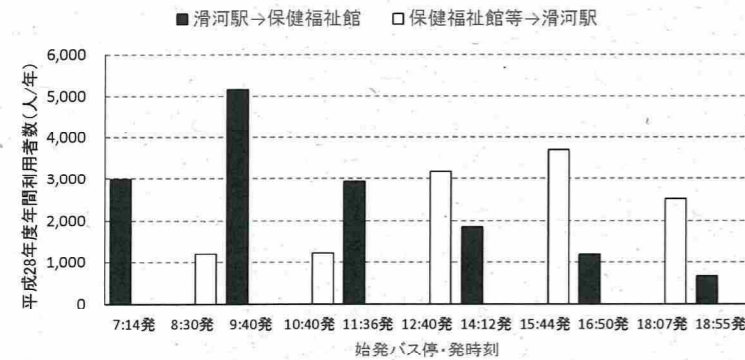
▲バス停別利用者数

○大室循環ルート（赤荻先回り）



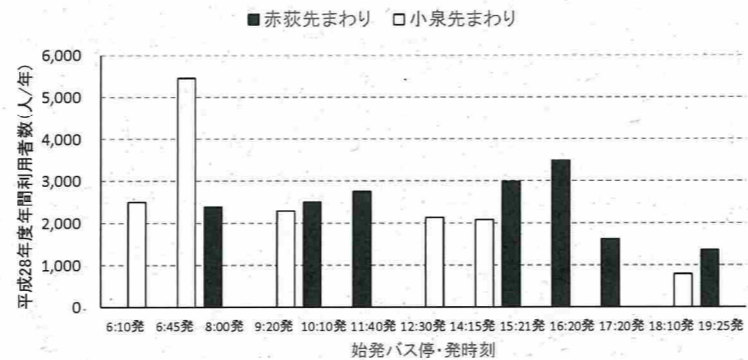
▲バス停別利用者数

○水掛ルート（便別利用者数）



▲便別利用者数

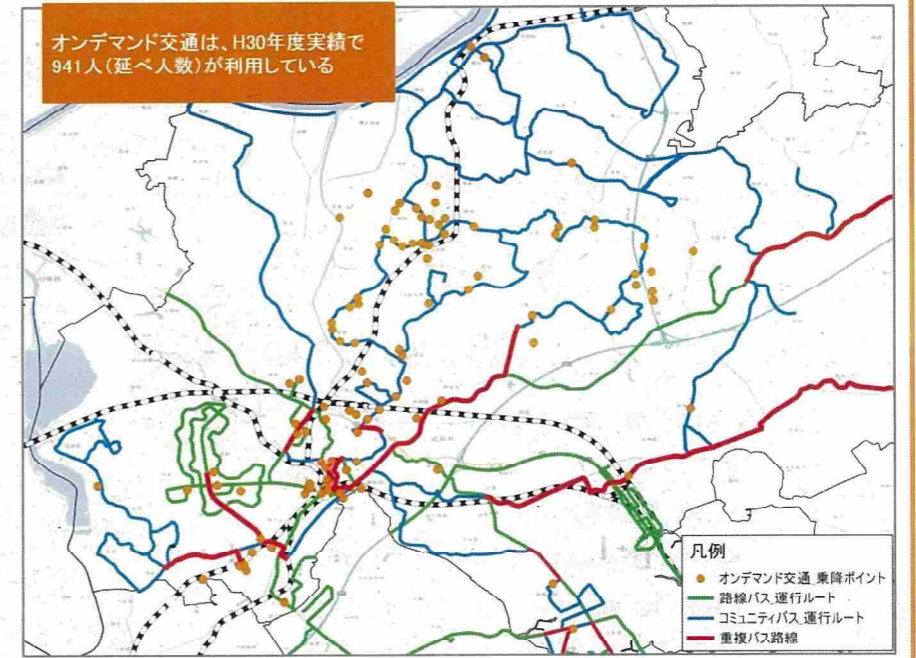
○大室循環ルート（便別利用者数）



▲便別利用者数

【オンデマンド交通の利用状況】

鉄道、路線バス、コミュニティバス沿線～地域内の病院周辺、市街地間の利用が見られる。



■地域及び地域公共交通の現状

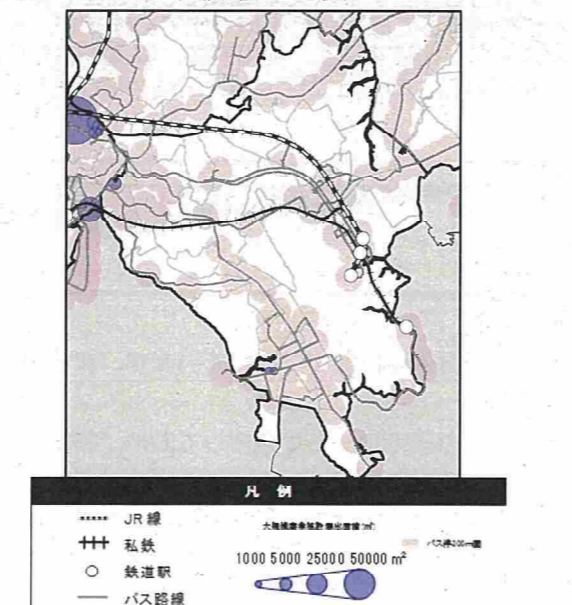
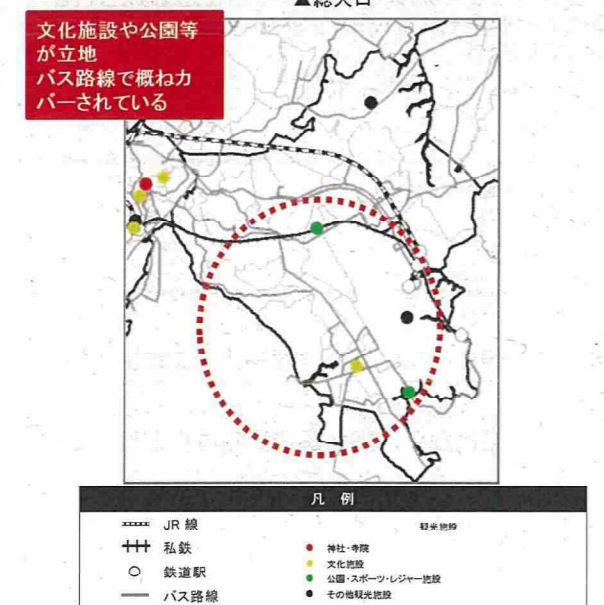
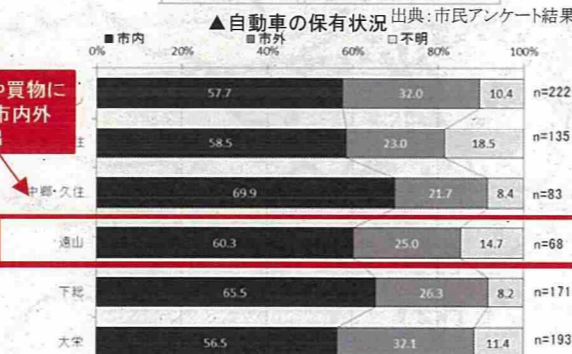
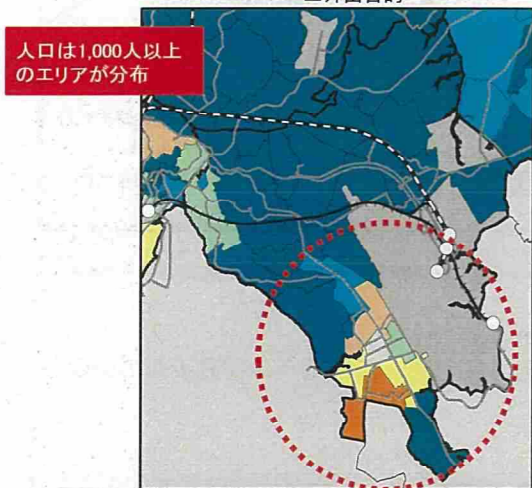
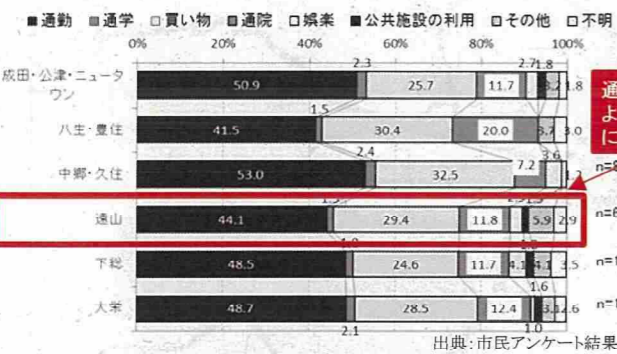
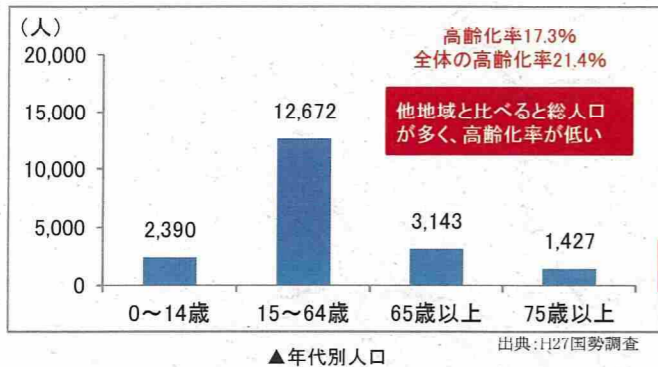
- ・人口が増加している地区もありますが、全体的に人口減少が見込まれています。
- ・高齢化率は25%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べるとやや高くなっています。
- ・医療施設、商業施設の立地が少なく、地域内だけでなく、市街地への移動手段の確保が求められます。
- ・コミュニティバスの利用割合が約84%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
- ・バス停300m圏内の居住人口割合は約68%となっており、成田市全体の割合（約80%）と比べると低くなっています。
- ・路線バスとコミュニティバスのルートの重複が一部で見られます。
- ・コミュニティバスの水掛ルートは、しもふさ循環ルートとの接続機能として、滑河駅で乗り継ぎを行っており、月50～60人程度の利用があります。ウイング土屋での利用が多くなっており、ウイング土屋から1km先にイオンがあることが影響しています。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、小泉工業団地付近のバス停の利用が見られる他、成田高校での利用も見られます。
- ・また、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、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。

■地域及び地域公共交通の課題

- ・人口が増加している地区もありますが、全体的に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と重複していない部分があるため、コミュニティバスとオンデマンド交通の役割分担が必要となります。

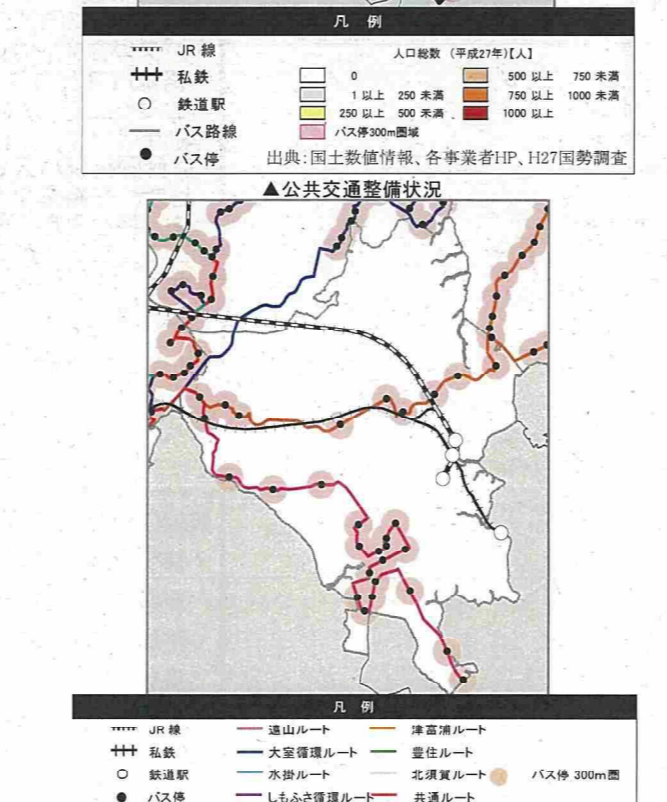
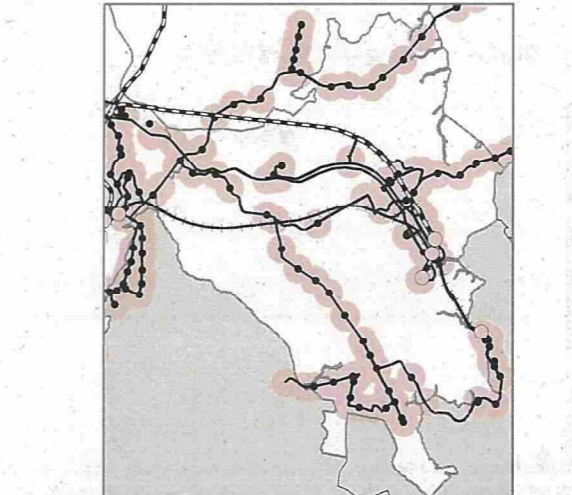
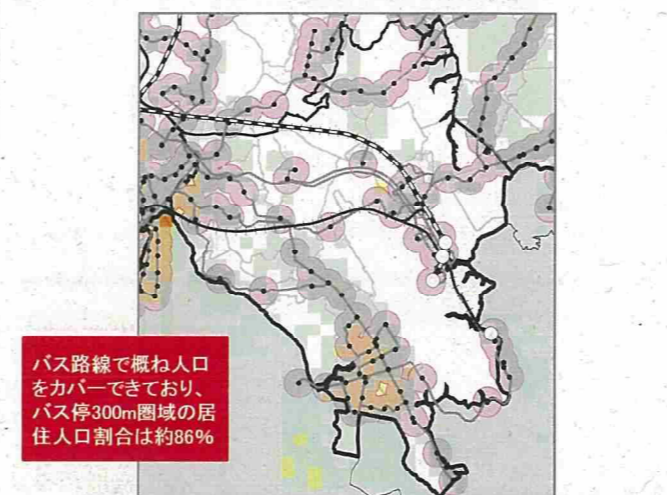
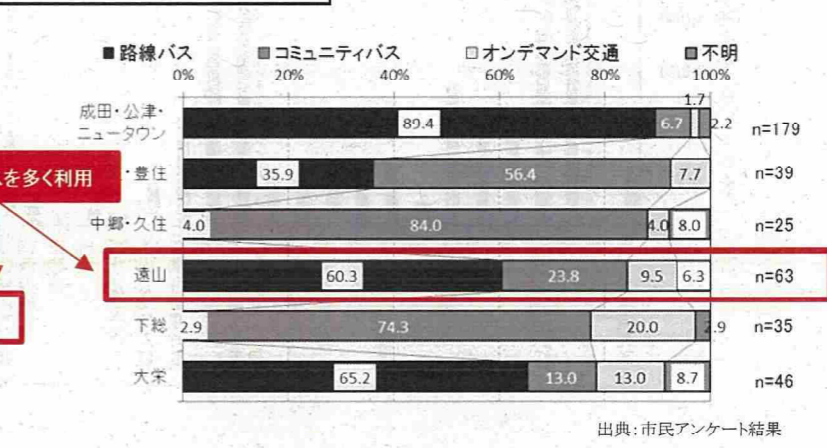
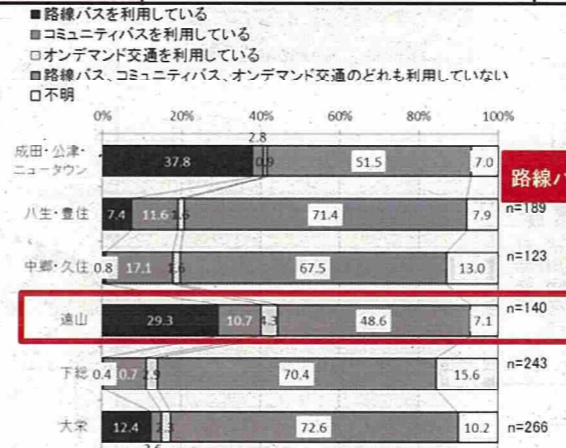
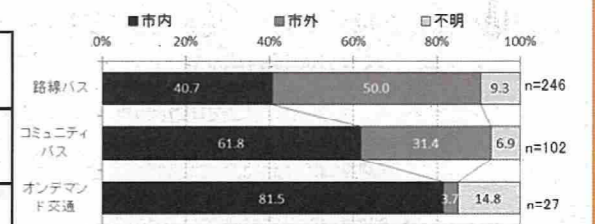
成田市_地域別カルテ【④遠山地域】

【地域の概要】



【公共交通の概要】

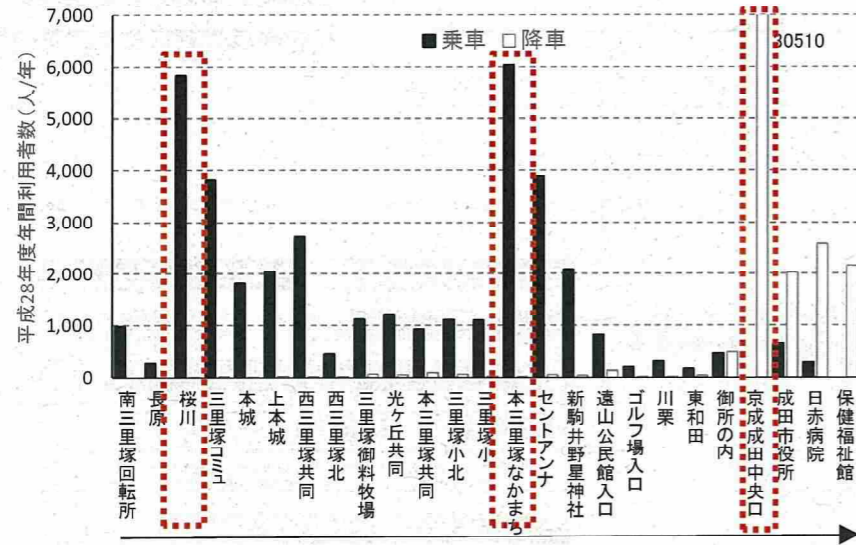
■鉄道	JR(成田空港駅)、京成本線(成田空港駅、空港第2ビル駅、東成田駅)	距離制
■路線バス	千葉交通、ジェイアールバス関東、成田空港交通	距離制
■コミュニティバス	遠山ルート	大人200円、小学生100円 幼児、障がい者手帳保有者は無料
■オンデマンド交通	空港内を除く地域内全域	500円



成田市_地域別カルテ【④遠山地域】

【コミュニティバスの利用状況】

○遠山ルート（南三里塚⇒保健福祉館）

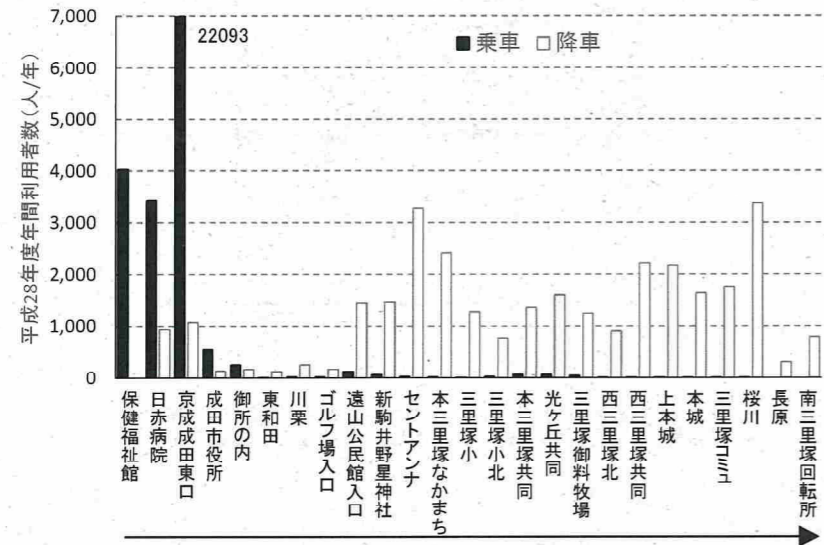


桜川や本三里塚なかまから乗車して、京成成田駅で降車する利用が多い

▲バス停別利用者数

出典:成田市資料

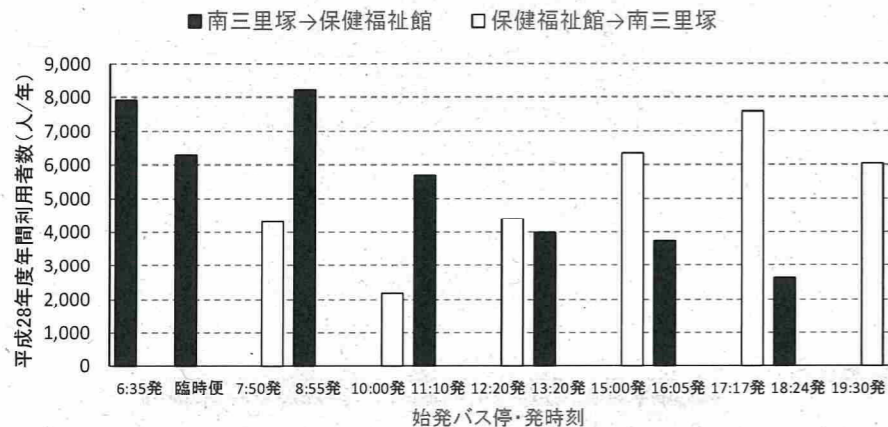
○遠山ルート（保健福祉館⇒南三里塚）



▲バス停別利用者数

出典:成田市資料

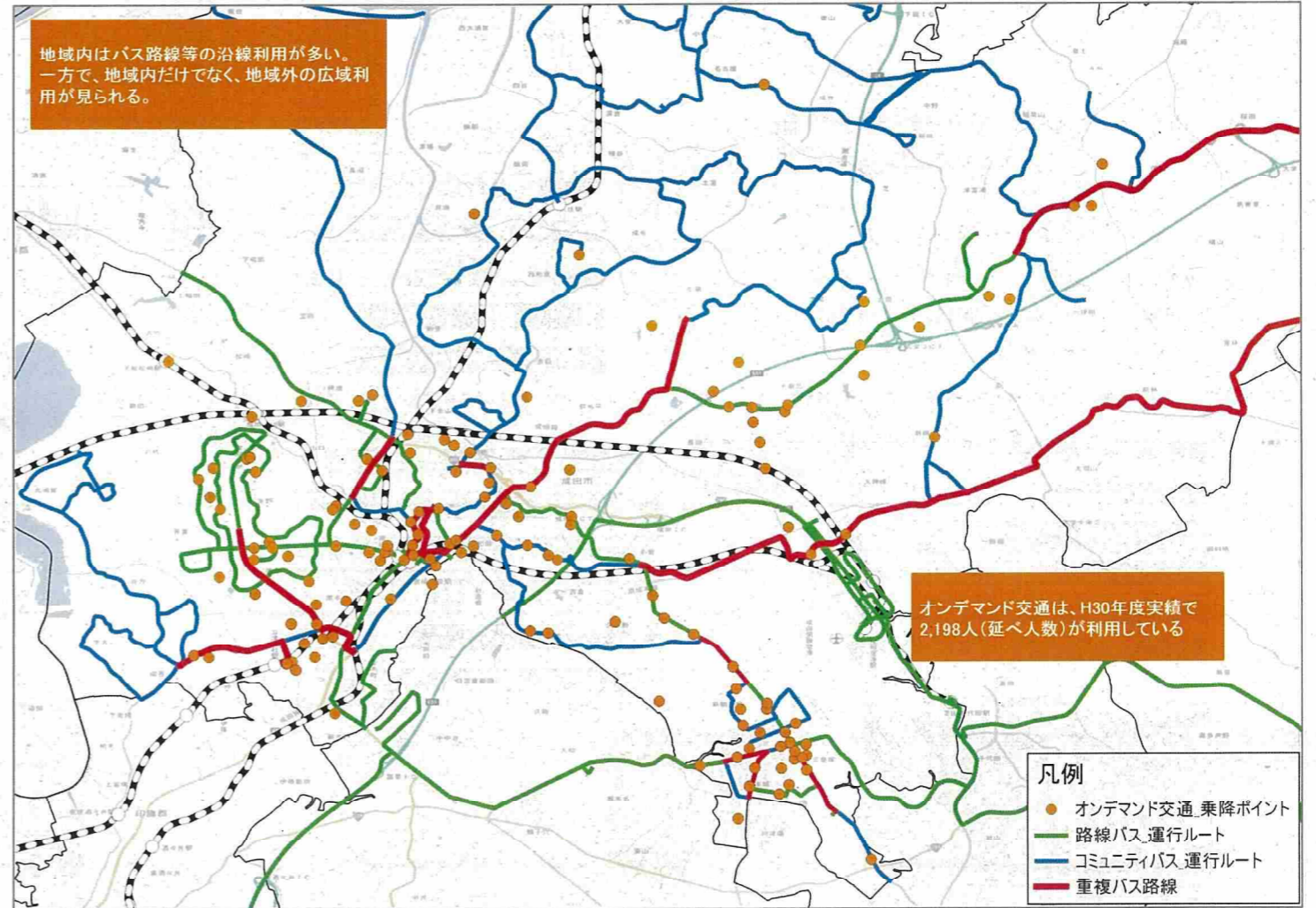
○遠山ルート（便別利用者数）



▲便別利用者数

出典:成田市資料

【オンデマンド交通の利用状況】



地域内はバス路線等の沿線利用が多い。一方で、地域内だけでなく、地域外の広域利用が見られる。

オンデマンド交通は、H30年度実績で2,198人(延べ人数)が利用している

凡例
 ● オンデマンド交通乗降ポイント
 緑線 路線バス運行ルート
 青線 コミュニティバス運行ルート
 赤線 重複バス路線

■地域及び地域公共交通の現状

- ・高齢化率は17%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べるとやや低くなっています。
- ・地域内は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、市街地への移手段の確保が求められます。
- ・都市機能誘導区域、居住誘導区域に位置づけられています。
- ・路線バスの利用割合が約60%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
- ・バス停300m圏内の居住人口割合は約86%と高く、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おります。また、運賃格差も発生しています。利用状況は、平日の通勤通学（特に高校生の通学）で多く利用されており、朝の時間帯は満車になる状況です。帰宅時間帯は民間路線バスや送迎なども利用しており、朝の時間帯ほど混雑はしない状況です。自宅近くの民間路線バス停留所は利用せず、駐輪場が近くにあるコミュニティバス停留所まで自転車で移動して、コミュニティバスを利用している方も見られます。朝と夕方の運行本数を増やしてほしいとの声が出ていますが、民間路線バスと競合しているため難しい部分があります。コミュニティバス全体の平均と比較すると、利用者数、収支率ともに高くなっています。
- ・オンデマンド交通は、路線バス、コミュニティバス沿線～市街地間の利用が多いものの、一部、他地域への広域利用が見られます。

■地域及び地域公共交通の課題

- ・都市機能誘導区域と居住誘導区域に位置づけられています。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。
- ・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、他地域への広域利用も見られるため、他の公共交通との棲み分けや接続強化を検討することが必要となります。

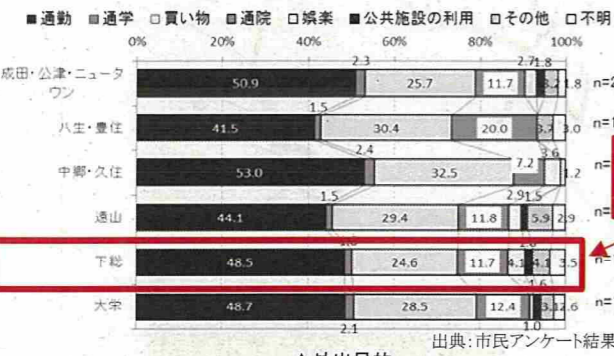
成田市_地域別カルテ【⑤下総地域】

【地域の概要】



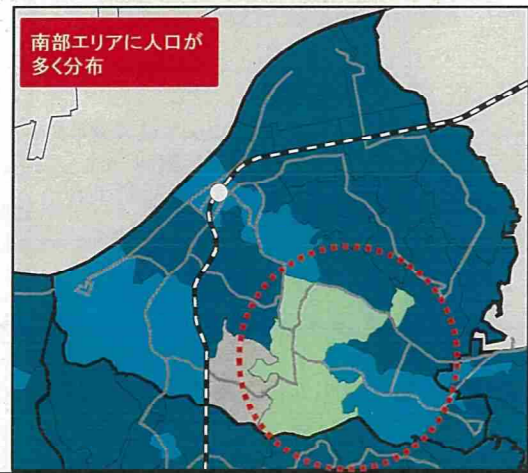
▲年代別人口

出典:H27国勢調査



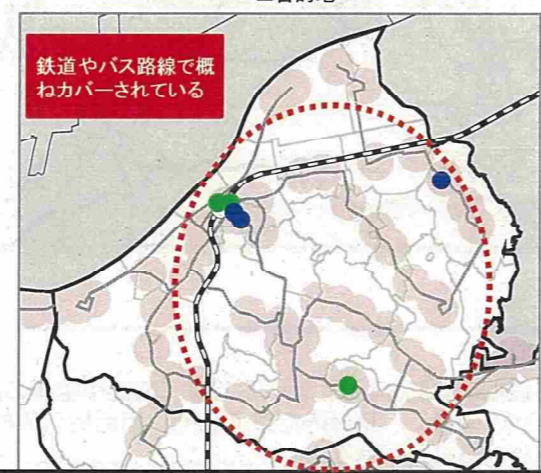
▲外出目的

出典:市民アンケート結果



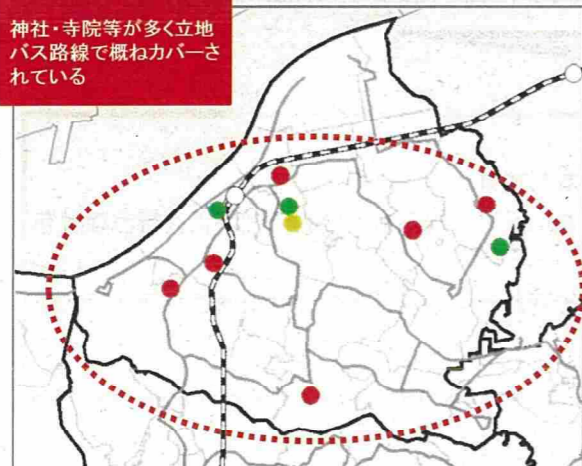
▲総人口

出典:H27国勢調査



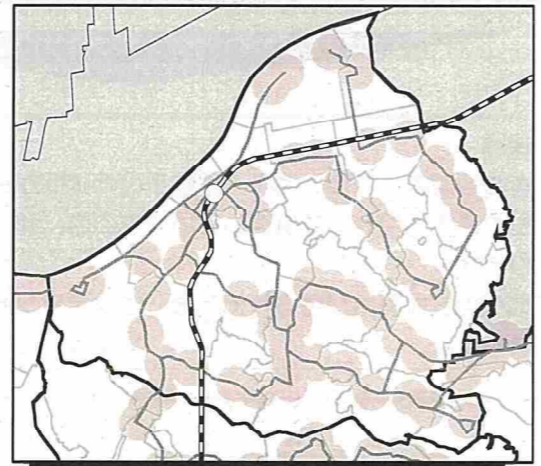
▲医療施設の立地状況

出典:国土数値情報、成田市HP



▲観光施設の立地状況

出典:成田市観光協会「成田市観光パンフレット」

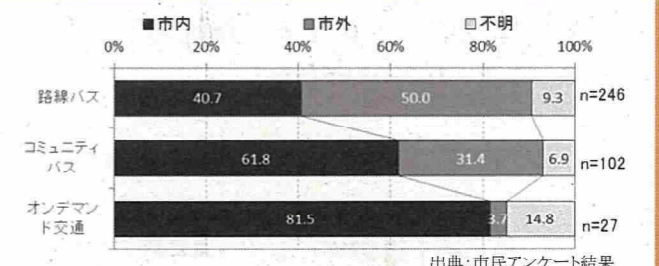


▲大規模商業施設の立地状況

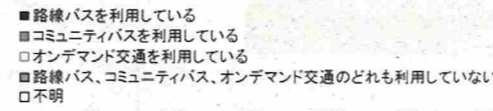
出典:成田市HP「千葉県市町村別大規模小売店舗名簿(H29)」

【公共交通の概要】

■鉄道	JR東日本(滑河駅)	距離制
■路線バス	—	—
■コミュニティバス	しもふさ循環ルート、水掛ルート、津富浦ルート	大人200円、小学生100円 幼児、障がい者手帳保有者は無料
■オンデマンド交通	地域内全域	500円

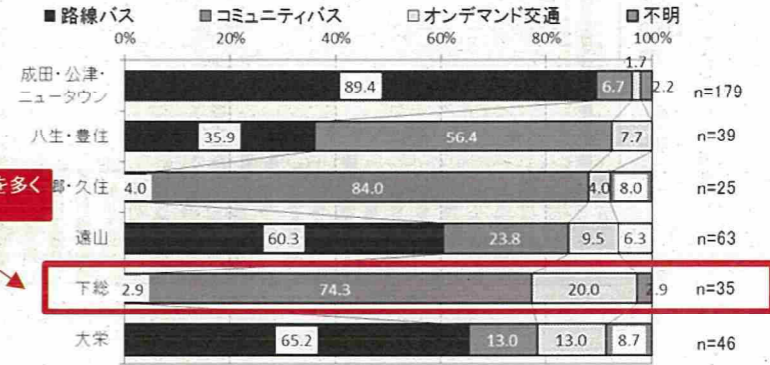


▲目的地別構成比



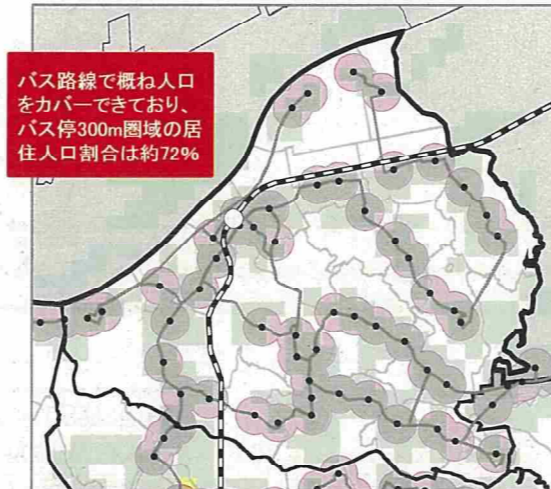
▲地域別の公共交通の利用状況

コミュニティバスを多く利用



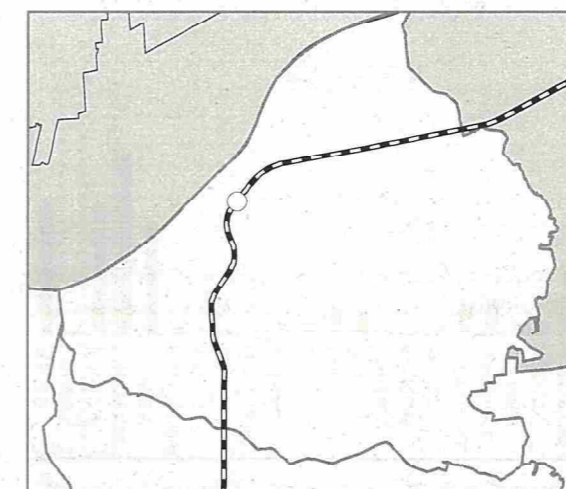
▲地域別・公共交通利用者のバスやオンデマンド交通の利用状況

出典:市民アンケート結果



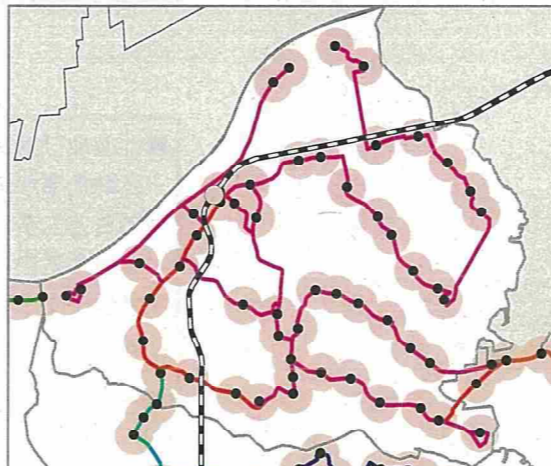
▲公共交通整備状況

出典:国土数値情報、各事業者HP、H27国勢調査



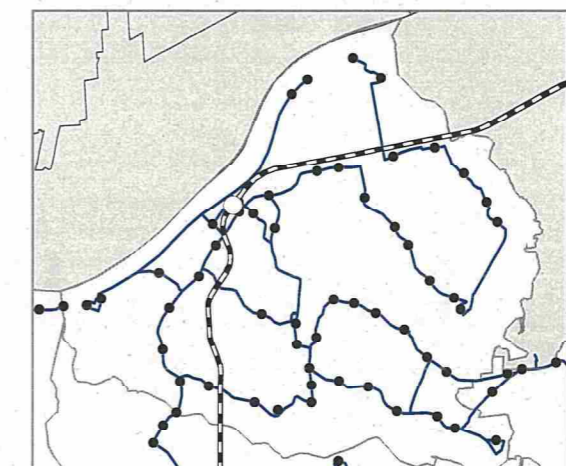
▲路線バスのバス停300m圏

出典:国土数値情報、各事業者HP、成田市HP



▲コミュニティバスのバス停300m圏

出典:国土数値情報、各事業者HP、成田市HP

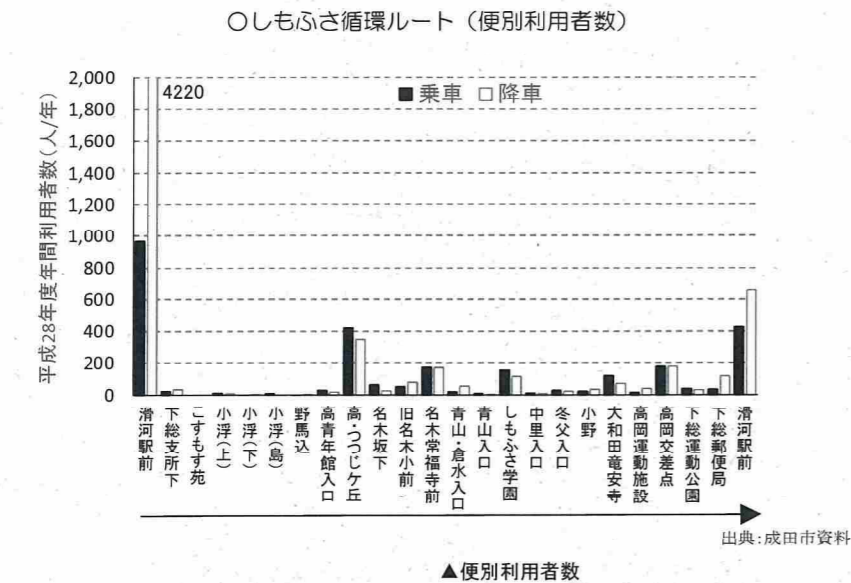
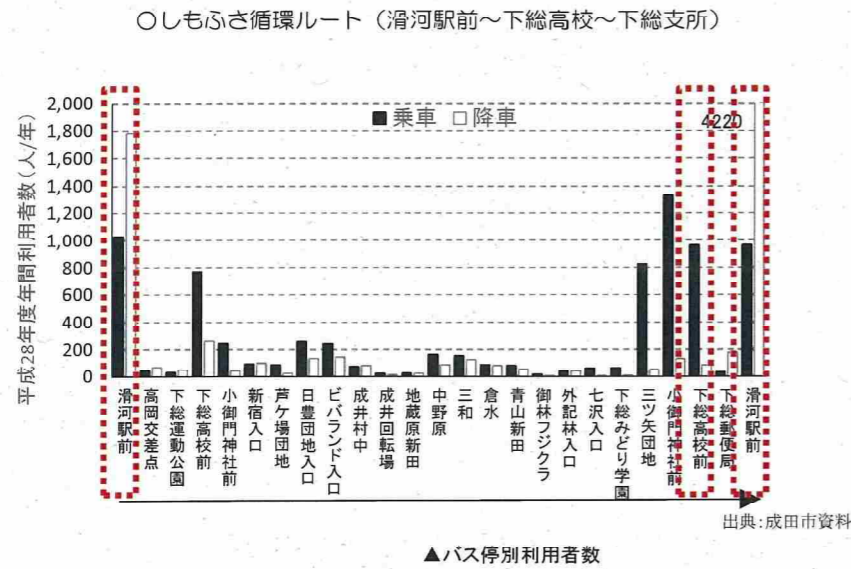
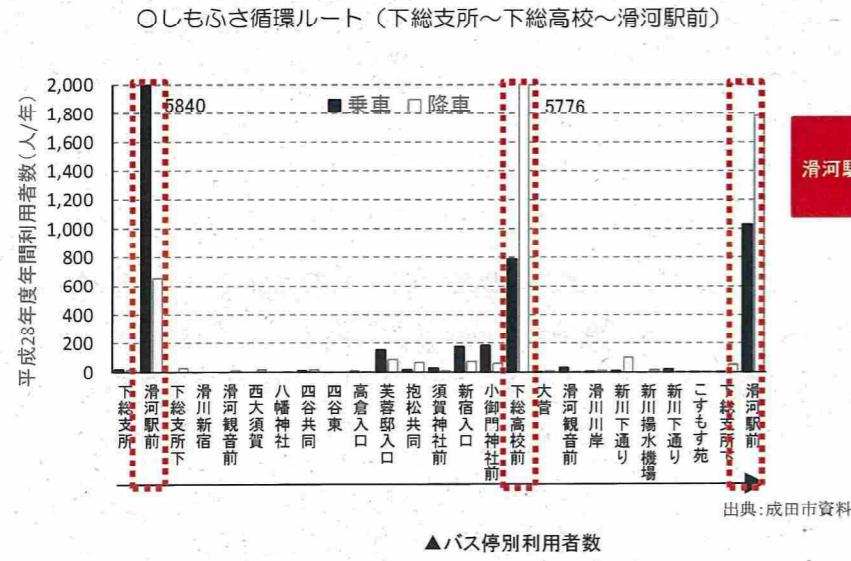


▲路線バスとコミュニティバスの重複状況

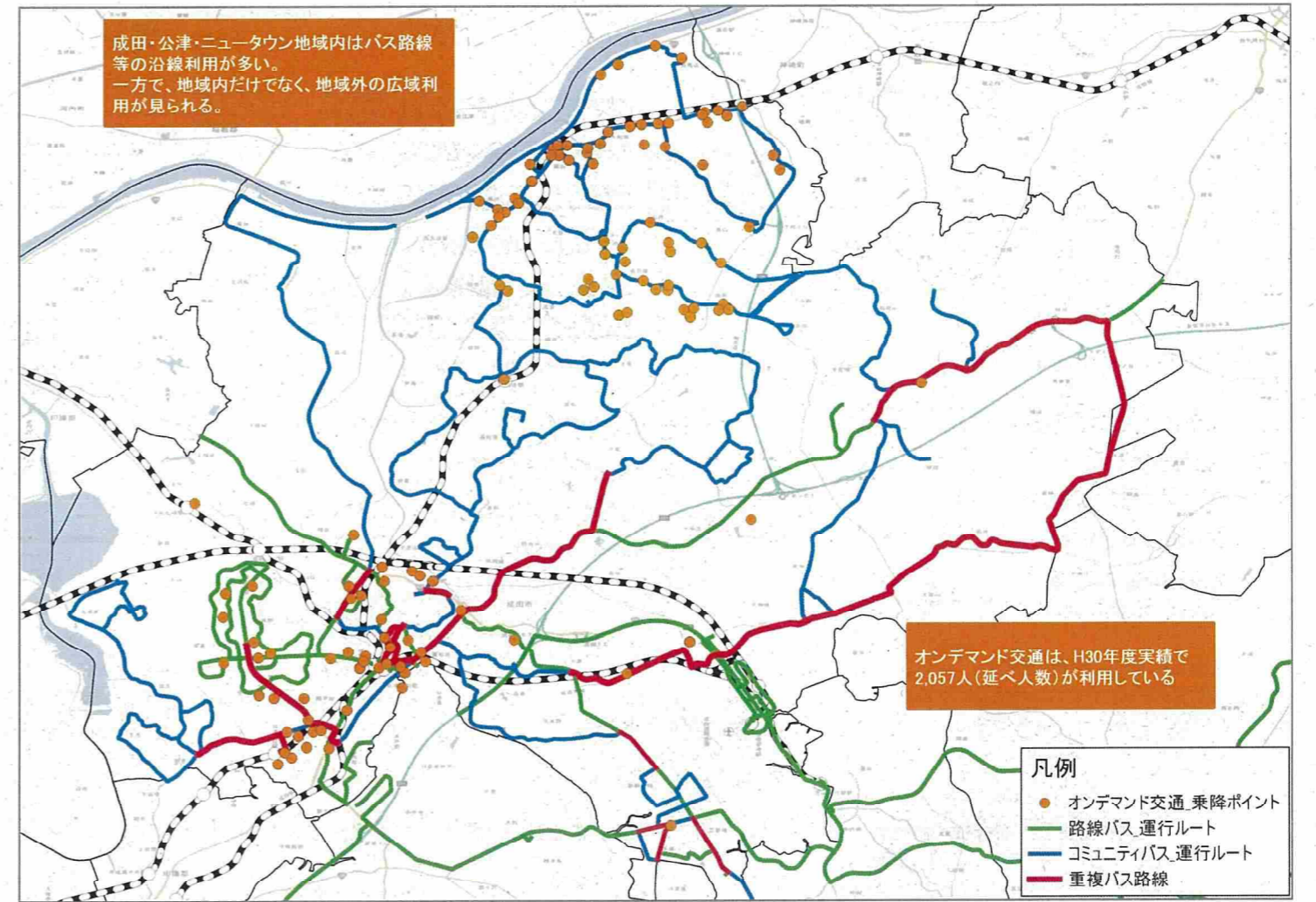
出典:国土数値情報、各事業者HP、成田市HP

成田市 地域別カルテ【⑤下総地域】

【コミュニティバスの利用状況】



【オンデマンド交通の利用状況】



■地域及び地域公共交通の現状

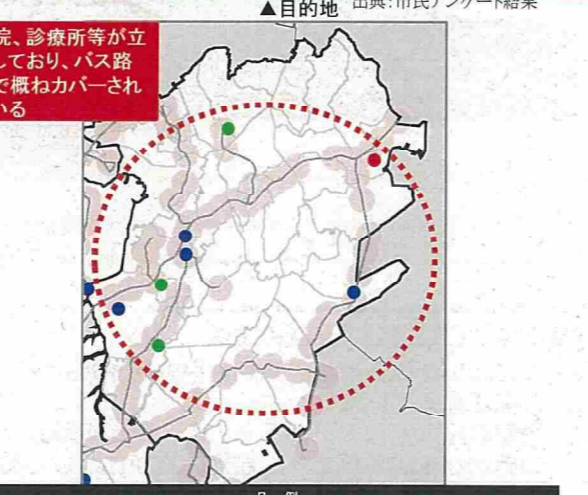
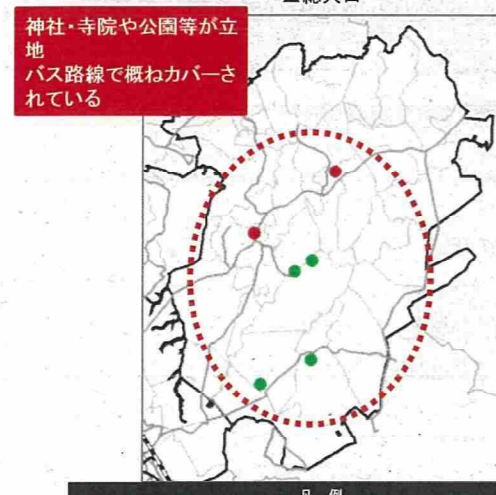
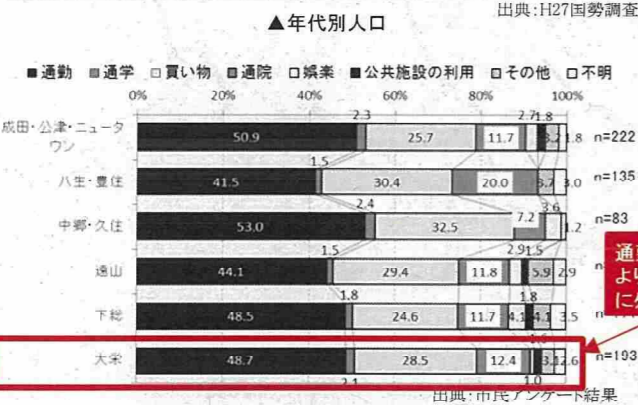
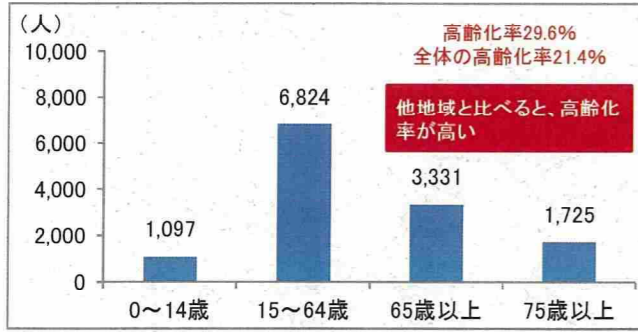
- ・人口減少が見込まれ、高齢化率は約34%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べると高くなっています。
- ・医療施設、商業施設の立地は少なく、地域内だけでなく、市街地への移動手段の確保が求められます。観光施設が立地しており、バス路線で概ねカバーされています。
- ・コミュニティバスの利用割合が約74%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
- ・バス停300m圏内の居住人口割合は約72%となっており、成田市全体の割合（約80%）と比べると低くなっています。
- ・コミュニティバスのしもふさ循環ルートは、全体の利用者は少ないですが、朝の時間帯は多い状況です。滑河駅から下総高校までの高校生の利用が多くみられます。行きの利用が多く、帰りは分散しており、徒歩などで移動していると考えられます。
- ・オンデマンド交通は、コミュニティバス沿線～市街地間の広域利用が多く見られます。

■地域及び地域公共交通の課題

- ・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広域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、検討が必要となります。

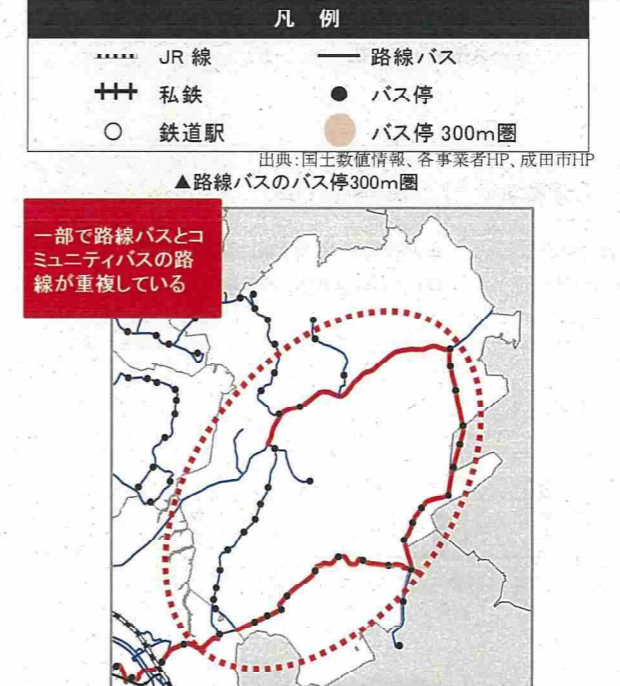
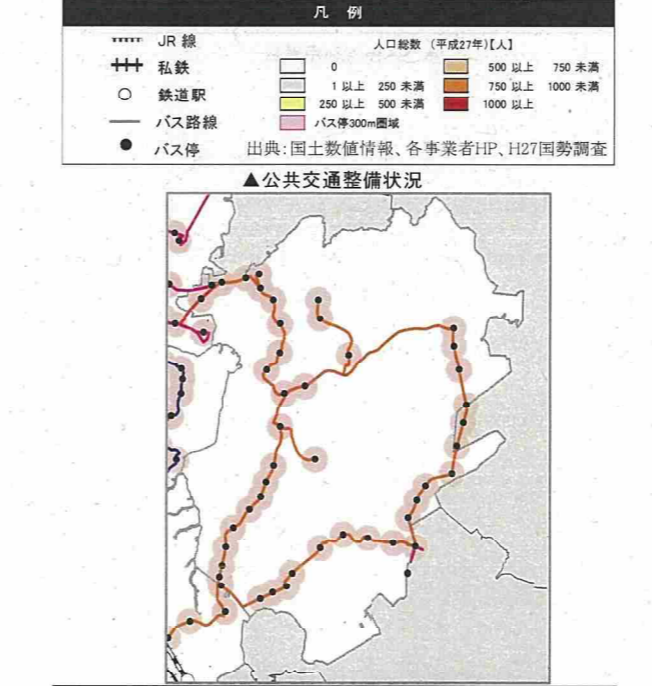
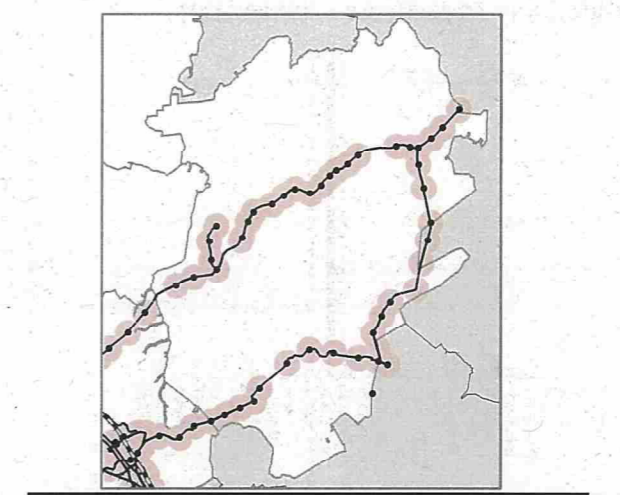
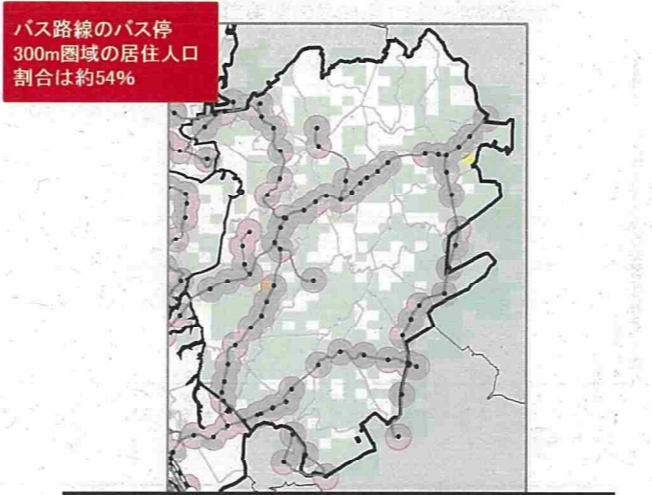
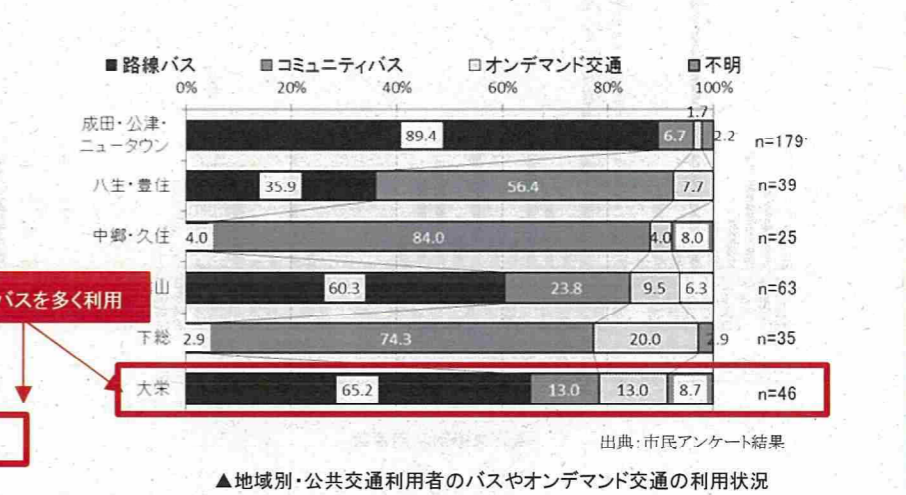
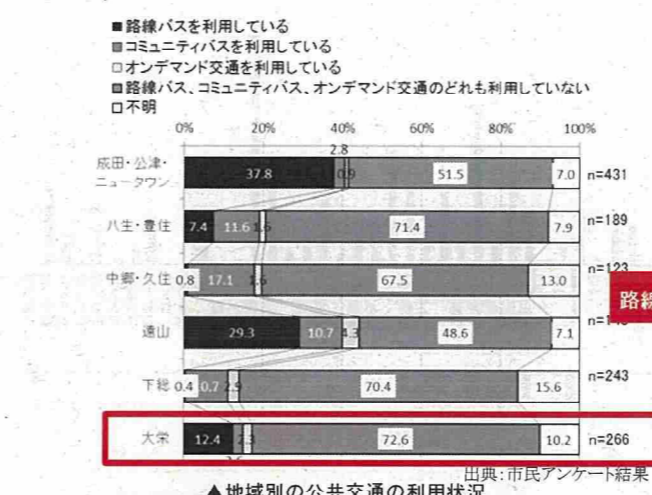
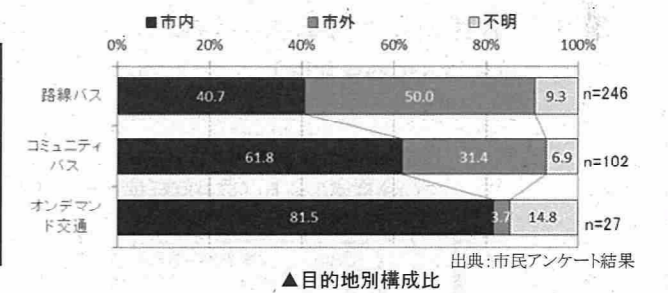
成田市_地域別カルテ【⑥大栄地域】

【地域の概要】



【公共交通の概要】

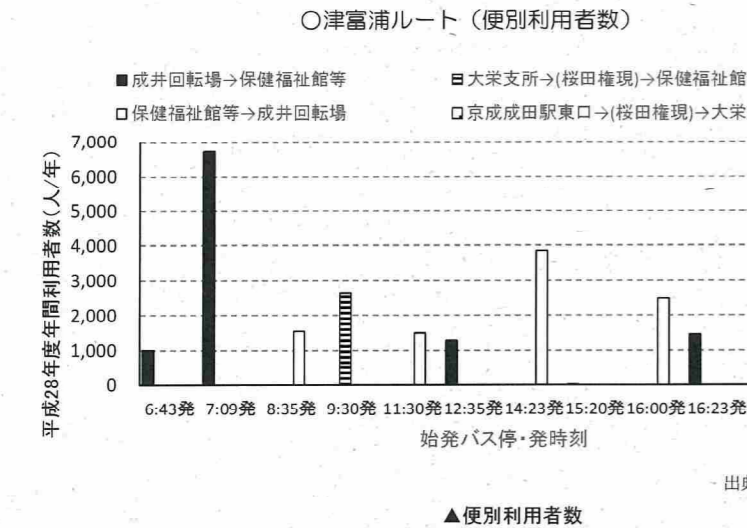
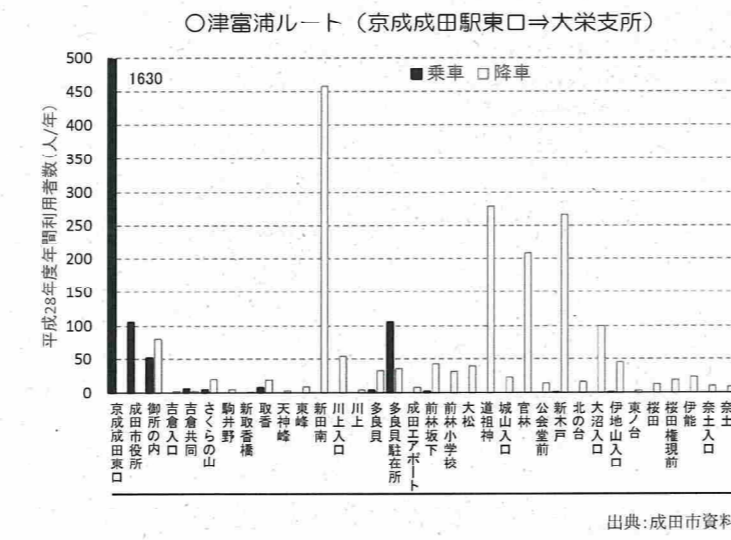
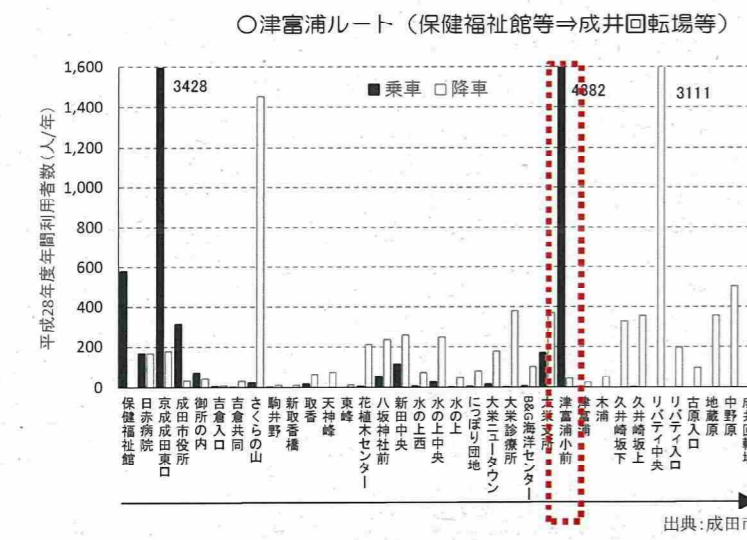
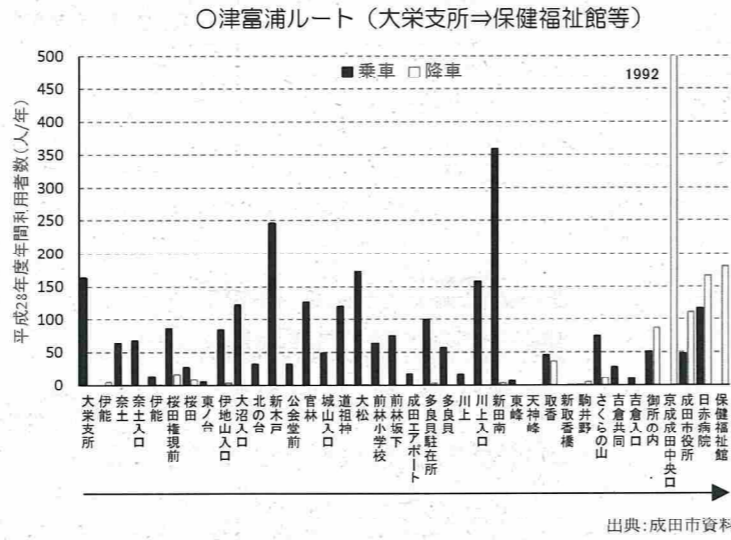
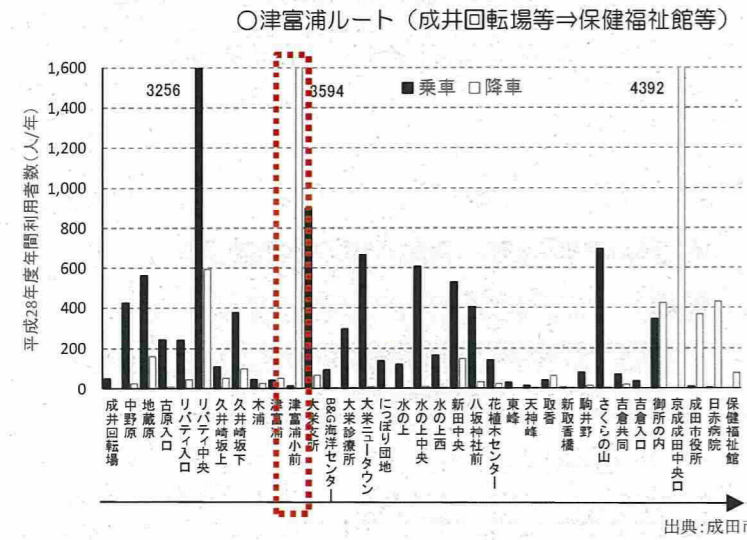
■鉄道	—	—
■路線バス	千葉交通	距離制
■コミュニティバス	津富浦ルート	大人200円、小学生100円 幼児、障がい者手帳保有者は無料
■オンデマンド交通	地域内全域	500円



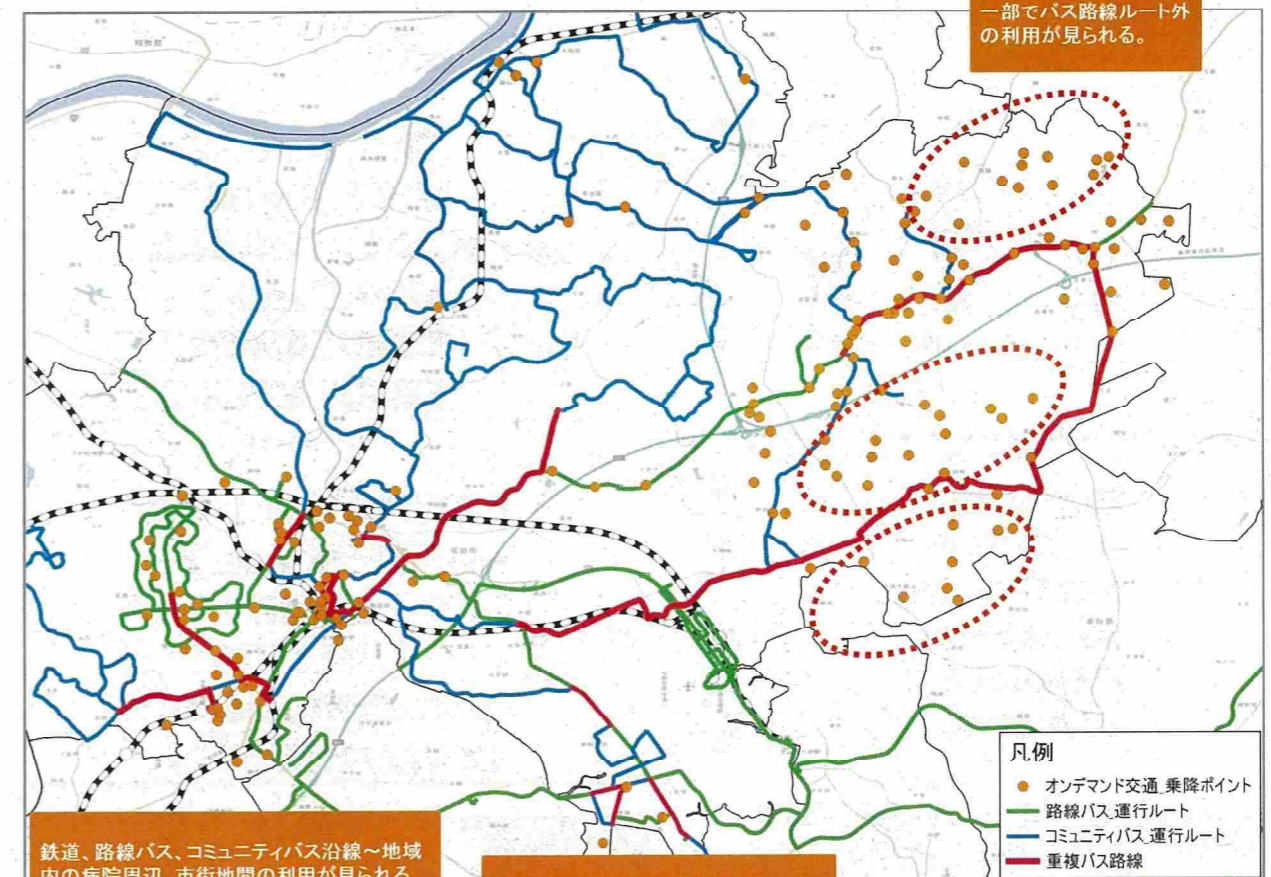
成田市_地域別カルテ【⑥大栄地域】

【コミュニティバスの利用状況】

津富浦小学校への通学、通勤等での駅利用が多い。



【オンデマンド交通の利用状況】



■地域及び地域公共交通の現状

- 人口減少が見込まれ、高齢化率は約30%となっており、成田市全体の高齢化率（約21%）と比べると高くなっています。
- 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、市街地への移動手段の確保が求められます。観光施設が立地しており、バス路線で概ねカバーされています。
- 路線バスの利用割合が約65%と高く、地域の主要な交通手段となっています。
- バス停300m圏内の居住人口割合は約54%となっており、成田市全体の割合（約80%）と比べると低くなっています。
- 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～市街地間の広域利用が多く見られます。一部でバス路線沿線外からの利用が見られます。

■地域及び地域公共交通の課題

- 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、他の公共交通との棲み分けや接続強化を検討することが必要となります。

法定協議会と地域公共交通会議の比較

参考資料2

	法定協議会	地域公共交通会議
根拠法令	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第6条	道路運送法施行規則 第9条の3
主宰者	地方公共団体 ※市町村（複数可）又は都道府県	地方公共団体 ※市町村（複数可）又は都道府県
目的	地域公共交通網形成計画の策定及び実施に関する協議	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項、その他の協議 ・ 地域の交通計画の策定（任意）
対象となる交通モード	鉄道、軌道、バス、タクシー、旅客船	バス、タクシー
構成員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通網形成計画を策定しようとする地方公共団体 ・ 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者 ・ 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他当該地方公共団体が必要と認める者 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長 ・ 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者等交通事業者 ・ 一般旅客自動車運送事業者の運転者が組織する団体 ・ 住民又は旅客 ・ 地方運輸局長 <p>※必要に応じて次に掲げる者を構成員として加えることができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線を定めて行う乗合事業又は市町村運営有償運送を行う場合、道路管理者及び都道府県警察 ・ 学識経験者その他運営上必要と認められる者
参加是非	応諾義務有り。	応諾義務無し。
協議結果	尊重義務有り。	法律上規定無し。