

成田市地域公共交通網形成協議会傍聴要綱（改正案）

（趣旨）

第1条 この要綱は、成田市地域公共交通網形成協議会設置要綱（令和元年5月22日施行。以下「設置要綱」という。）第14条の規定に基づき、成田市地域公共交通網形成協議会の会議（以下「会議」という。）の傍聴に関し、必要な事項を定めるものとする。

（傍聴の手続）

第2条 会議の傍聴を希望する者（以下「傍聴人」という。）は、会議の開催予定時刻までに所定の場所で自己の住所、氏名を傍聴受付簿に記入するものとする。

（傍聴人の定員等）

第3条 傍聴人の定員は、20名とする。

- 2 前項の規定にかかわらず、会長は、開催場所の規模等を勘案して傍聴人の定員を変更することができる。
- 3 傍聴希望者が、会議の開催予定時刻までに定員を超えるときは、抽選により傍聴人を決定するものとする。
- 4 傍聴希望者が定員に満たない場合は、会議の開始後も定員に達するまで傍聴の受付を行うものとする。

（傍聴することができない者）

第4条 次の各号のいずれかに該当する者は、会議を傍聴することができない。

- (1) 凶器その他危険なものを携帯している者
- (2) 酒気を帯びていると認められる者
- (3) 張り紙、ビラ、掲示板、プラカード、旗、のぼり、ゼッケン、たすきその他これらに類するものを携帯している者
- (4) 録音機、ビデオカメラ、写真機その他これらに類するもの（カメラ機能付携帯電話を除く。）を携帯している者
ただし、第6条の規定により撮影、または録音をすることにつき、会長の許可を得たものを除く。
- (5) 拡声器、笛、ラッパ、太鼓その他の楽器を携帯している者
- (6) 前各号に掲げるもののほか、会議を妨げ、または他人に迷惑を及ぼすおそれがあると会長が認める者

（傍聴人の遵守事項）

第5条 傍聴人は、所定の場所において傍聴しなければならない。

- 2 傍聴人は、次に掲げる事項を遵守しなければならない。

- (1) 会議における議事や言論に批評を加え、または公然と賛否を表明しないこと。
- (2) 私語、談話、拍手等会議の妨害となるような行為をしないこと。
- (3) みだりに席を離れないこと。
- (4) 飲食及び喫煙をしないこと。
- (5) 携帯電話等音声を発する機器の電源を切り、使用しないこと。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、会議の秩序を乱し、または議事の妨げとなる行為をしないこと。

(撮影、録音等の禁止)

第 6 条 傍聴人は、写真、ビデオ等の撮影、または録音等をしてはならない。
ただし、会長の許可を得たときは、この限りでない。

(職員の指示)

第 7 条 傍聴人は、設置要綱第 11 条に規定する庶務を処理する職員の指示に従わなければならない。

(違反に対する措置)

第 8 条 会長は、傍聴人がこの要綱の規定に違反したときは、これを制止するなど必要な措置を行うことができる。

2 会長は、傍聴人が前項の規定による措置又は前条の指示に従わないときは、その者の傍聴を禁じ、または退場を命じることができる。

(傍聴の禁止および退場)

第 9 条 傍聴人は、前条第 2 項の規定により会長が傍聴を禁じ、または退場を命じたときは、速やかに退場しなければならない。

2 傍聴人は、設置要綱第 7 条第 5 項ただし書の規定により会議を非公開で行うものとされた場合は、速やかに退場しなければならない。

(その他)

第 10 条 この要綱に定めるもののほか、会議の傍聴に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和元年 5 月 22 日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和 年 月 日から施行する。

○成田市地域公共交通網形成協議会傍聴要綱の改正について

新旧対照表

改正案	現行
<p>成田市地域公共交通網形成協議会傍聴要綱</p> <p>(前略)</p> <p>(傍聴人の定員等)</p> <p>第3条 傍聴人の定員は、20名とする。</p> <p>2 前項の規定にかかわらず、会長は、開催場所の規模等を勘案して傍聴人の定員を変更することができる。</p> <p>3 傍聴希望者が、<u>会議の開催予定時刻までに定員を超えるときは、抽選により傍聴人を決定するものとする。</u></p> <p>4 <u>傍聴希望者が定員に満たない場合は、会議の開始後も定員に達するまで傍聴の受付を行うものとする。</u></p> <p>(後略)</p>	<p>成田市地域公共交通網形成協議会傍聴要綱</p> <p>(前略)</p> <p>(傍聴人の定員等)</p> <p>第3条 傍聴人の定員は、20名とする。</p> <p>2 前項の規定にかかわらず、会長は、開催場所の規模等を勘案して傍聴人の定員を変更することができる。</p> <p>3 傍聴希望者が、定員を超えるときは、抽選により傍聴人を決定するものとする。</p> <p>(新設)</p> <p>(後略)</p>

成田市地域公共交通網形成計画策定に関する市民意見交換会 開催結果概要

1. 実施概要

(1) 実施目的

地域公共交通網形成計画の策定を進めるにあたり、市民の移動実態や公共交通のニーズ等を把握するため、市民意見交換会を実施したものです。

(2) 実施方法

招集方法：11月15日号の区長回覧にて、啓発チラシの全戸回覧やコミュニティバスの車内掲示、各区長会長あてに開催案内の送付及び市ホームページへの掲載などにより参加を呼びかけた。

進行方法：本市の公共交通の現状と課題を説明した後、移動の手段として主に公共交通を「利用している人」と「利用していない人」に班分けし、3つのテーマ（現在の公共交通の利用実態、不便だと感じていること（問題点、課題、良い点）、将来に向けての改善策（10年後の成田の公共交通を見据えて））について、意見交換を行った。

2. 実施日程

地区別	実施日時	会場	参加者
豊住地区	11月30日(土) 10:00～11:00	豊住ふれあい健康館(多目的室3)	5名
久住地区	11月30日(土) 10:00～11:30	久住公民館(第2会議室・実習室)	1名
八生地区	11月30日(土) 14:00～15:30	八生公民館(会議室・実習室)	5名
中郷地区	11月30日(土) 14:00～15:00	中郷ふるさと交流館(多目的室)	1名
公津地区	12月7日(土) 10:00～11:30	もりんぴあこうづ(会議室D)	2名
下総地区	12月7日(土) 10:00～11:30	下総公民館(大会議室)	7名
遠山地区	12月7日(土) 14:00～15:30	三里塚コミュニティセンター(多目的ホール1)	4名
大栄地区	12月7日(土) 14:00～15:30	大栄公民館(研修室)	3名
ニュータウン地区	12月8日(日) 10:00～11:30	中央公民館(視聴覚室)	18名
成田地区	12月8日(日) 14:00～15:30	成田市役所(中会議室)	5名

計 51 名

3. 実施状況



4 . 実施結果

地区	(1) 利用実態	(2) 不便な点		(3) 改善点	
		全般	路線バス・コミバス・オンデマンド交通	全般	路線バス・コミバス・オンデマンド交通
豊住地区	<ul style="list-style-type: none"> ・買物は成田駅周辺やイオンに外出している。 ・通院は成田病院が多い。 ・栄町に行っている人も多く、下総松崎駅から鉄道で移動している人もいる。 ・鉄道を利用する場合または自動車以外で外出できない時、コミバスを利用する。 ・帰宅する際コミバスの待ち時間が長いので、オンデマンド交通を利用する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的に成田駅周辺だけの公共交通となっている。栄町との連携の必要性が高いため、下総松崎駅や成田湯川駅との接続も重視することも必要。 	<p>【コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミバスは待ち時間が長いので、帰りの時間が合わない場合がある。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・帰りの便の予約が取れないことが多い。 ・土日が運休になっているので利用しにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・各地域から全てを成田駅周辺の中心部に接続するのではなく、市外も含めて、成田湯川駅、下総松崎駅、久住駅など最寄りの鉄道駅との接続を強化することが必要。 ・ボランティアによる輸送も必要になってくる。スーパーが協力して、ボランティア輸送の運転手に対してポイント付与などを行う。 	<p>【路線バス・コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的によって外出先が違うので、目的別にバスを運行する。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自宅の近くから利用できるようにする。 ・目的地は固定する。 ・専用の問い合わせ窓口を設立する。 ・利用の仕方を説明する乗り方教室を開く。
久住地区	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車を利用する人が殆どであり、運転ができない人は家族が送迎していることが多い。 ・中高生は自転車で駅またはバス停（大栄JCT、なのはなクリニック近辺）まで行くか、親が送迎している。中高生の他に自転車を利用する人は殆どいない。 ・コミバスは、芝地蔵前バス停などから決まった住民が数名利用している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車に代わる公共手段がないと、運転免許証の返納には踏み切れない状況。 ・芝地区では、久住駅を利用した場合目的地まで行くのに更に時間がかかるため、使われることが少ない。 	<p>【コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミバス大室循環ルートは回り方によって距離・所要時間が長くなる。片方が到着に30分程度かかるのに対し、もう片方は1時間程度かかる。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行きは良いが、帰りの予約が取りづらい。 	<p>【利用促進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(今後、市民意見交換会等を開催する場合の周知方法として)区長回覧は時間がかかるため、年4回開催される区長会でお知らせを出してもらえれば、効率的に周知できる。 	<p>【共通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2種免許等を持っている定年退職した方において、ワンボックス車両を使って地元限定で地域内交通を運行する。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・集会で地域住民が集まった際に、地域で声かけし合って一緒に出かけるようにして、オンデマンド交通の利用を呼び掛けや、一緒に出かける予定を組む。
八生地区	<ul style="list-style-type: none"> ・買物は、ニュータウン地域や土屋のイオンに行く人が多い。 ・通院は、成田病院、成田赤十字病院、市外の北総栄病院に行く人が多い。 ・安食駅など、栄町まで移動している人もいる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・新田や松崎など、地域によっては移動手段がない公共交通不便地域がある。 	<p>【路線バス・コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・昔は鉄道沿いの道路(旧道)を千葉交通バスが運行していたが、バイパスが整備されたのでバスは廃止になった。 ・コミバスは運行本数が1日5便と少ない。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行きは予約がとれるが、通院の場合など、帰りの時間が分からない時は待ち時間が長くなるため、タクシーを使って帰っている人が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・助け合い交通として、地域内の駐車場に集まり、そこから代表者が自動車ですり街地等まで運行する。 ・自宅の前から最寄りのバス停や鉄道駅まで乗合タクシーを運行する。 	<p>【路線バス・コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的地となる施設はある程度決まっているので、地域から成田湯川駅、成田病院、土屋イオン、ニュータウンなどを循環するバスがあると良い。

地区	(1) 利用実態	(2) 不便な点		(3) 改善点	
		全般	路線バス・コミバス・オンデマンド交通	全般	路線バス・コミバス・オンデマンド交通
中郷地区	<ul style="list-style-type: none"> 中郷地区の北部に住んでいる人は、移動手段の一つとして、久住駅への交通アクセスを検討できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ニュータウンと比較すると、交通網の格差を感じる。 成田湯川駅でJR線の利用ができるようになると非常に便利になる。 	【コミバス】 <ul style="list-style-type: none"> イオンはコミバスの最寄りのバス停から数百mほど離れており、高齢者は歩くのがつらい。 水掛ルートでイオンへ行こうとしたが、混んでいて乗れなかったことがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線が廃止になるという危機感を伝えて、利用の意識を変える。 お酒を飲んで帰る人に向けた、朝のバス利用をPRする。 地区の防災会議で、もっとバスを利用してもらうように話をしてみる。 イオンを交通拠点にする。 	【共通】 <ul style="list-style-type: none"> 地域で高齢者の足を支えるという考えから、各行政区単位で駅・バス停までの移動手段として、定年退職され、地域に貢献したいと考えている人にワンボックス車両を運行してもらう。
公津地区	<ul style="list-style-type: none"> 買物は、イトーヨーカ堂などの地区内が多い。 公津の杜駅や成田駅周辺へのアクセスについては、自動車を多く使うものの、家族とシェアしているので、自動車が使えない場合は、公津の杜駅まで徒歩(20分程度)もしくは自転車で移動している。 	<ul style="list-style-type: none"> 買物で荷物を持ちながらだと、歩きづらい状況。 駅までアクセスしやすい公共交通を整備してほしい。 	【コミバス】 <ul style="list-style-type: none"> コミバスは30分に1本くらいの水準が必要。 【オンデマンド交通】 <ul style="list-style-type: none"> 行きは利用できても帰りは利用できない状況は改善が必要。 車両7台では対応できない。 オンデマンド交通を充実しなければ、免許返納は難しい。 利用料金500円は高齢者にとっては高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 年間もしくは1ヶ月いくらか支払えば、コミバスやオンデマンド交通が乗り放題というフリーパスのようなものを検討したら良い。1ヶ月の料金は、1ヶ月のガソリン代などの自動車の維持費を一つの目安とする。 	【コミバス・オンデマンド交通】 <ul style="list-style-type: none"> 行きはオンデマンド交通で、帰りはコミバスが上手く使えるように公共交通同士で連携をすれば良い。
下総地区	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通はあまり利用せず、車で送迎してもらうことが多い。 下総学園が週に1~2回、名木地区から「ナリタヤ」や「イオン」に連れて行ってくれるバスがある。地域貢献の一環であり無料。時刻表の配布もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 滑河駅からタクシーを利用する際、目的地がワンメーターくらいの近くだと乗せてもらえないことがある。 免許返納をした人がいたが、優遇策がない。返納したばかりに不便になった。 	【コミバス】 <ul style="list-style-type: none"> コミバスはJR滑河駅などに行くときは利用できるが、地域内の移動では使いにくい。 【オンデマンド交通】 <ul style="list-style-type: none"> 富里の徳洲会病院まで行かないので困っている。 予約がとりにくく使いづらい。 自宅まで来てくれない。 オンデマンドは介助をしてくれる付き添いがあると料金負担が大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> 半額負担のタクシー券を発行する。 滑河駅で電車とバスの時刻をマッチングする。 免許返納をした際は公共交通を使い易くできるようなメリットを作る。 	【共通】 <ul style="list-style-type: none"> 地域の退職者やシルバー人材センターを活用して、地区内のバスを運行させる。 【コミバス】 <ul style="list-style-type: none"> 安西地区と久住地区で時間を調整し、バスの接続を行う。 コミバスのサイズを小さくして、車いす対応のバスを導入する。
遠山地区	<ul style="list-style-type: none"> 買物は、京成成田駅周辺や土屋イオン、通院は、日赤病院や保健センターが多い。 成田空港に買物や食事で行っている人がいる。 	<ul style="list-style-type: none"> バス同士の乗り継ぎとなると、電車の運賃より高くなってしまう。 赤字の前に、利用者は高額だと生活に直接打撃を受けるので、運賃の面をまず考えてほしい。 	【路線バス・コミバス】 <ul style="list-style-type: none"> コミバスは朝夕だけ混んでいる。定期券を購入しているのに行きに乗り切れない、帰りに利用できないという状況は改善が必要。 JRバス、千葉交通バスは運賃が高すぎて(片道500円)利用できない。コミバスと同等の運賃にしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 朝夕などの利用が多い時間帯は、他のルートを行っている車両を持ってくる。また、他地域のルートについて、車両を違う車両にして、その車両を遠山ルートに適用する。 	【路線バス・コミバス】 <ul style="list-style-type: none"> JRバスに対する補助を行い、コミバスと同じくらいの料金で利用できるようにする。コミバスを利用する人がいなくなる可能性を考慮し、ある程度の条件を設ける。

地区	(1) 利用実態	(2) 不便な点		(3) 改善点	
		全般	路線バス・コミバス・オンデマンド交通	全般	路線バス・コミバス・オンデマンド交通
大栄地区	<ul style="list-style-type: none"> 車の運転をやめて公共交通を使っている。 通院はほとんど車を使う。買い物は妻が近所のスーパーへ車で行っている。 免許更新をどうするか迷う。仕事で多古町まで毎日運転している。 	<ul style="list-style-type: none"> 個人商店はほぼなく、スーパーはオオクボを利用している、足がないと市内の買い物はできない。 近所同士での送迎はあまりない、事故が怖い。 	<p>【路線バス・コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東ノ台の停留所は、コミバスが1日1往復のみの運行で、下り便は18時台の1本しかない。15時台を1本増やしてほしい。 コミバスと千葉交通バスの乗り継ぎが不便、家まで行けない。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用する時はほぼ一人で乗っているの、乗り合わせをしたほうが良い。 乗降場から家までの距離が長く歩くのが大変。 成田市内だけでなく、市域を超えたバスがあればよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 社協、シルバー人材、NPO、住民主体の公共交通の検討。 	<p>【路線バス・コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> コミバスと路線バスの乗り換えがスムーズにできるようにする。 コミバスの本数を増やす。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 予約を取りやすくするために、オペレーターが予約できる時間を提案するなど工夫が必要。
ニュータウン地区	<ul style="list-style-type: none"> バスは電車に乗る時に1日1往復利用している。 通院、買い物にオンデマンドを利用している。 路線バスは市役所、JR、京成を利用する時に使う。 ボンベルタバスを買い物に利用している。 	<ul style="list-style-type: none"> サークルバスが無くなりイオンモールに行く時は、一度成田駅まで出ないと行けなくなった。 お買い物バスはノンステップにならないか、カートが乗せられない。 ボンベルタからイトーヨーカ堂へ行く時に途中で降車できない、日赤病院を利用したい。 	<p>【路線バス・コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> コミバスは便数が少なく、本数が多いバス停まで行くのは遠い。 バス便と電車の接続ができていない。電車到着後にバスに乗り遅れた。 文化会館発着の便数を増やしてほしい。 バス停にベンチ、上屋がない。また、照明もなく時刻表が見えない。 低床型バスでないと高齢者が困る。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 土日利用できない。予約がとりにくく希望時間に乗れない。 年金生活者には料金が高い。夫婦二人で利用すると日赤まで1,000円かかる。 	<ul style="list-style-type: none"> 免許返納者への対策としてタクシー券を配布する。 元々運転免許証を持っていない高齢者にも、返納者と同じ優遇措置を行う。 イオン、ボンベルタ、ユアエルムなどの商業施設がお金を出し合ってサークルバスを復活する。 自転車など他の交通手段も取り組む。 子供たちに春休み、夏休みに安価で公共交通を使えるようにする。 運行状況をスマホ、バス停に表示。 スポーツクラブのバスに余裕がある時に一般の人も乗れるサービスを検討。 	<p>【路線バス・コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 図書館前を乗り換え拠点にする。 成田線が不便なのでコミバスのように運行して補助金を出す。 佐原病院、徳洲会病院など他市への運行をする。 小型の乗り合いバスを増やして、運行経費の軽減ときめ細かいルートの設定。 成田循環バス、成田からイオン・日赤に直行するバスの検討。 民間路線バスとコミバスの両方が記載された路線マップ、時刻表の作成。
成田地区	<ul style="list-style-type: none"> 買物は、京成成田駅周辺に歩いて行っている。 通院は日赤病院に月2回程度、行っており、コミバスを利用している。帰りは運行時間帯の問題で、路線バスを乗り継いで利用している。 	<ul style="list-style-type: none"> 昔、地区内でバスが運行する際の振動が気になるので何とかならないかとの話があった。バスは家の近くを走ってほしいが、一方でバス停は自宅の前に置かないでほしいとの気持ちがある。 	<p>【路線バス・コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用したい時間帯に運行していない。 渋滞の影響で到着が遅れる。20分程度遅れることもある。 路線バスのバス停がある関係で、コミバスのバス停が遠くなっており不便。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 登録はしているが利用したことがない。利用しようとした時に予約がとれなかった。病院の受付が9時30分なので、それに間に合うように利用できれば良い。 近場の移動だと路線バスの方が安い。 	<ul style="list-style-type: none"> 以前、サークルバスを運行しており、土屋のイオンに行く際に利用していた。そういったバスがあれば便利だと思う。 バスの運行状況が携帯などで分かるようなシステムがほしい。 	<p>【路線バス・コミバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 成田湯川駅の電車の発着時間に合わせて、路線バスを運行する。 路線バスをコミバスの料金で利用できるように施策を検討したら良いと思う。回数券を販売するなどが考えられる。それから乗継割引も対応できれば良いと思う。 <p>【オンデマンド交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> オンデマンド交通でよく利用される乗降場を巡回する交通手段があるとよい。

地域公共交通網形成計画の区域について

1 計画の区域とは

市町村が、地域公共交通網形成計画を策定する際に定める区域
(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条第 2 項第 2 号)

法第 5 条抜粋

市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。

2 地域公共交通網形成計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

- 一 省略
- 二 地域公共交通網形成計画の区域
- 三 省略

2 地域公共交通網形成計画の区域の設定

地域公共交通網形成計画を策定する際の必須記載事項とされており、区域の設定については、市内全域、市内の一部の地域、他市町などを含めた地域による区域の設定が可能となっている。

3 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。

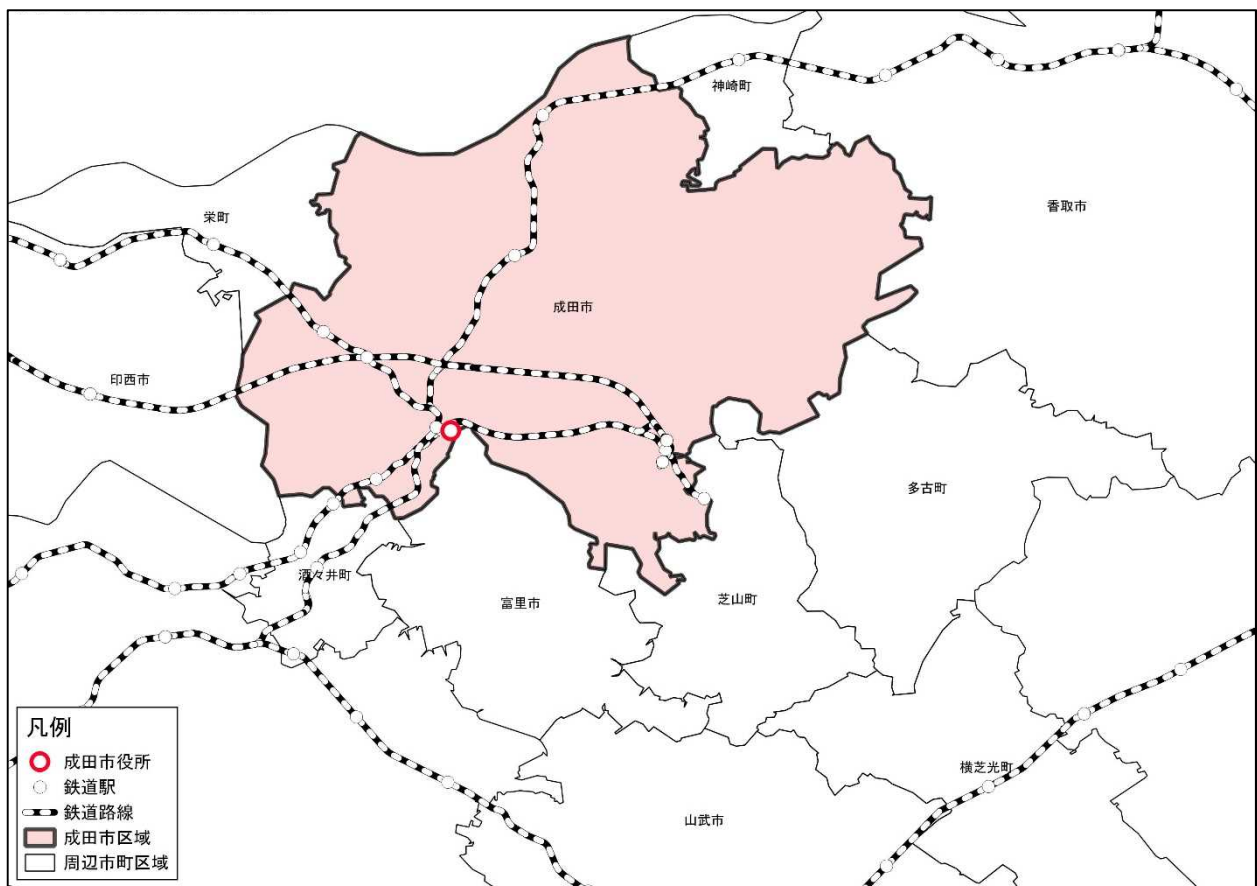
4 区域の設定におけるメリット・デメリット

区域の設定範囲	メリット	デメリット
他市町などを含めた地域	<ul style="list-style-type: none"> ・市域を超えた広域での交通機関との運行調整が比較的容易である。 ・市域を超えた利用ニーズに対応が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の策定に係る調整が難しく、計画の策定に時間を要する。 ・細かな利用者ニーズへの対応が難しい。 ・関係市町村で構成した協議会の新たな立ち上げ、もしくは同じ議題を関係市町村の協議会で協議することが必要。
市内全域	<ul style="list-style-type: none"> ・交通状況の地域間格差を把握しやすい。 ・利用者ニーズへの対応についても広域に比べ対応しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市域を超えた広域での交通機関の運行調整が難しい。
市内の一部の地域	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに対してきめ細やかに対応できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域間格差が生じる。

5 本市における計画区域の設定（案）

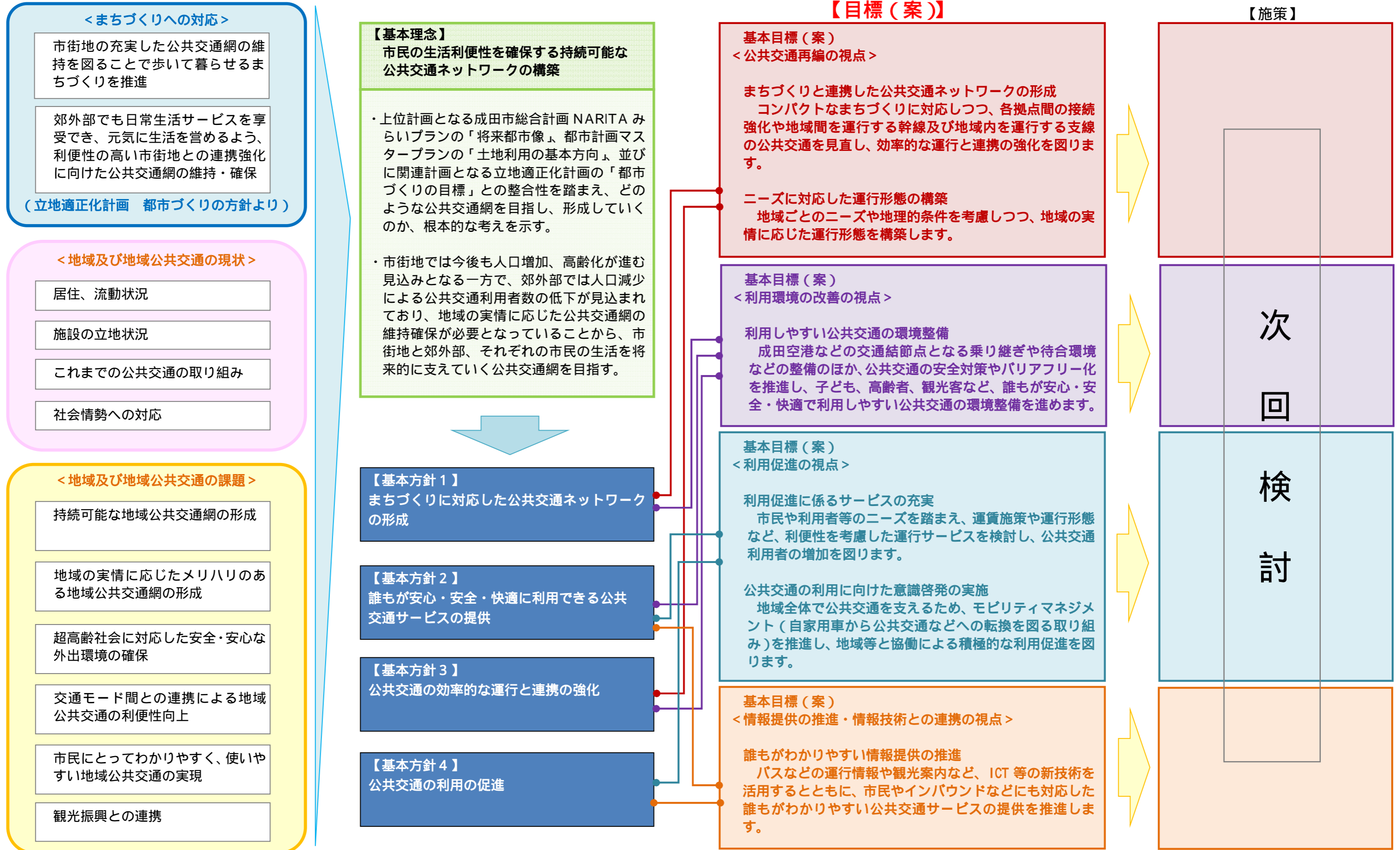
成田市全域とする。

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】

< 基本理念及び基本方針を踏まえた、基本目標及び施策の体系図 >



体系図に示す各基本目標の他市の施策事例

基本目標（案）＜公共交通再編の視点＞

- 1 地域間を運行するの幹線の公共交通の見直し・・・福島県会津若松市、福島県喜多方市
 - 2 地域内を運行する支線の公共交通の見直し・・・福島県会津若松市、福島県喜多方市
 - 3 市街地周辺の利便性向上に向けた公共交通の検討・・・茨城県常陸大宮市、福島県会津若松市
 - 4 乗継ダイヤの改善・・・福島県会津若松市、福島県喜多方市
 - 5 料金体系の改善・・・茨城県常陸太田市、福島県会津若松市
-
- 1 地域が実施主体となった新たな交通手段の検討・・・福島県会津若松市、静岡県静岡市
 - 2 タクシーの有効活用（タクシー助成などの施策）・・・福島県会津若松市、静岡県静岡市
 - 3 C&Rの実施に向けた検討及び環境整備・・・静岡県藤枝市、静岡県静岡市
 - 4 C&BRの実施に向けた検討及び環境整備・・・静岡県静岡市
 - 5 フリー乗降区間の検討・・・静岡県静岡市

基本目標（案）＜利用環境の改善の視点＞

- 1 バス停の待合環境の整備（ベンチ・上屋など）・・・茨城県常陸大宮市、静岡県藤枝市
- 2 バス停周辺の既存施設との連携・・・茨城県常陸大宮市、福島県会津若松市
- 3 駅前の環境整備・・・静岡県静岡市
- 4 広域及び地域の交通結節点の設置・整備・・・静岡県静岡市、福島県会津若松市
- 5 利用しやすい車両等の導入・・・茨城県常陸大宮市、静岡県藤枝市
- 6 市街地周辺におけるバス優先施策の検討・・・静岡県静岡市
- 7 市街地周辺における歩行空間の整備・・・静岡県静岡市
- 8 バスレーンの設置の検討・・・静岡県静岡市
- 9 公共車両優先システム（PTPS）検討・・・静岡県静岡市

基本目標（案）＜利用促進・モビリティマネジメントの視点＞

- 1 学生や高齢者の料金割引サービスの検討・・・茨城県常陸大宮市、静岡県藤枝市
 - 2 運転免許証自主返納支援制度・・・茨城県常陸大宮市、静岡県藤枝市
 - 3 施設とのタイアップ企画の検討・・・茨城県常陸大宮市、福島県会津若松市
 - 4 企画乗車券の検討（フリーバスや1日乗車券など）・・・静岡県静岡市
 - 5 車内における観光サービスの充実・・・静岡県静岡市
 - 6 観光客の二次交通の利便性向上・・・静岡県藤枝市、茨城県常陸太田市
-
- 1 バスの乗り方教室・バスツアーの実施・・・茨城県常陸大宮市、茨城県常陸太田市
 - 2 広報・啓蒙活動の検討・実施・・・静岡県藤枝市、福島県会津若松市
 - 3 サポーター制度の検討・・・静岡県藤枝市、静岡県静岡市
 - 4 ワークショップ等によるツール作成・・・静岡県静岡市
 - 5 教育プログラムとの連携・・・茨城県常陸大宮市、静岡県静岡市

基本目標（案）＜情報提供の推進・情報との連携の視点＞

- 1 公共交通マップの作成・・・茨城県常陸大宮市、静岡県藤枝市
- 2 デジタルマップの作成・・・東京都、群馬県、千葉市
- 3 情報案内板の改善・整備（多言語含む）・・・静岡県静岡市
- 4 バスロケーションシステムの検討・・・茨城県常陸大宮市、静岡県藤枝市
- 5 オンデマンド交通等の公共交通アプリの検討・・・茨城県常陸大宮市
- 6 オンデマンド交通等のAI化の検討・・・神奈川県横浜市、群馬県前橋市
- 7 MaaS や自動運転等の新技術の情報収集・検討・・・静岡県静岡市、青森県五所川原市

【用語解説】

モード : (方法、様式、形式) ...交通モード (鉄道、バス、タクシー等)

C&R、C&BR : サイクル&ライド、サイクル&バスライドの略。自転車と電車、自転車とバスを乗り継ぎする方法で、鉄道駅付近、バス停留所付近に駐輪場を設置し、鉄道やバスを利用しやすくする方法。

フリー乗降 : バス停等の特定の乗り場を設けず、路線上のどの場所でも乗降できる区間。路線バスや乗合タクシーの路線の全部または一部の区間を設定する。

モビリティマネジメント : 地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(= かしこく) 利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。住民一人ひとりや一つひとつの組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

公共車両優先システム (PTPS) : Public Transportation Priority Systems : 公共車両優先システムの略。路線バスやパトカー・救急車などの公共車両が交差点を通行する際に信号が青になるなど、優先的に信号機等を制御するシステム。

バスロケーションシステム : G P S (Global Positioning System : 全世界的な無線測位システム) などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム。利用者向けサービスとして、バスの接近や到着予測時刻の情報を、バス停留所や携帯電話、インターネットにおいて情報提供することができる。

デマンド交通 : 「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡 (予約) を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。

AI (Artificial Intelligence) : 人工知能

AI 運行バス : 自動運転を活用した施策、乗りたいときに行きたい場所まで+、自由に移動できるオンデマンド型公共交通システム。AI (人工知能) を使い、リアルタイムに発生する「乗降リクエスト」から、最適な乗り合わせ (乗り合わせる組み合わせ) を判断し、「車両配車 + 運行の指示」を行うことにより、効率的な移動を実現。

MaaS (Mobility as a Service : 「マース」) : ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ (移動) を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念である。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。

ICT (Information and Communication Technology) : 情報通信技術の略称で、パソコンなどの情報機器やインターネット、通信インフラなどを組み合わせて活用していくための技術の総称。

成田市地域公共交通網形成協議会交通事業分科会について

成田市地域公共交通網形成協議会設置要綱第 10 条に規定する分科会の設置を次のとおり求める。

1. 名称

分科会の名称は、成田市地域公共交通網形成協議会交通事業分科会（以下「交通事業分科会」という。）とする。

2. 目的

交通事業分科会は、成田市地域公共交通網形成協議会設置要綱（以下「設置要綱」という。）第 3 条に規定する事項のうち公共交通に係る事業について、調査・検討を行うものとする。

3. 組織等

交通事業分科会は、設置要綱第 4 条に規定する委員のうち以下の委員及び関連する事務を所掌する市職員をもって組織する。

- ・ 第 1 号のうち市長が指名する職員及び関連する事務を所掌する市職員。
- ・ 第 2 号から第 4 号の委員又は代表する者が指名する者。
- ・ 第 11 号の委員のうちいずれかの委員。

4. 委員の任期

委員の任期については、成田市地域公共交通網形成協議会の現委員の任期とする。

5. 庶務

交通事業分科会の庶務は、成田市都市部都市計画課において処理する。

○成田市地域公共交通網形成協議会設置要綱抜粋

(目的)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項の規定に基づき、成田市地域公共交通網形成計画(以下「網形成計画」という。)の作成及び実施に関する事項を協議するため、成田市地域公共交通網形成協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

第2条 略

(協議事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 網形成計画の策定及び変更に関する事項
- (2) 網形成計画の実施に関する事項
- (3) 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(協議会の委員)

第4条 協議会の委員(以下「委員」という。)は、次に掲げる者とする。

- (1) 成田市副市長の職にある者及び市長が指名する市職員
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者を代表する者
- (3) 一般乗用旅客自動車運送事業者を代表する者
- (4) 鉄道事業者を代表する者
- (5) 成田市社会福祉協議会の代表者又はその指名する者
- (6) 成田土木事務所長又はその指名する者
- (7) 成田警察署長又はその指名する者
- (8) 成田市区長会の代表者又はその指名する者
- (9) 成田市高齢者クラブ連合会の代表者又はその指名する者
- (10) 成田市福祉連合会の代表者又はその指名する者
- (11) 学識経験者
- (12) 関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
- (13) 千葉県総合企画部交通計画課長又はその指名する職員
- (14) 千葉県総合企画部空港地域振興課長又はその指名する職員
- (15) 成田国際空港株式会社の代表者又はその指名する者
- (16) 成田商工会議所の代表者又はその指名する者
- (17) 成田市観光協会の代表者又はその指名する者
- (18) 成田市東商工会の代表者又はその指名する者
- (19) 前各号に掲げる者のほか、協議会が必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

第6条～第9条 略

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ分科会を設置することができる。

(庶務)

第11条 協議会の庶務は、成田市都市部都市計画課において処理する。

(経費)

第12条 協議会の運営に要する経費は、成田市の予算の範囲内から執行するものとする。

(報償費)

第13条 会議に出席した委員等に対し、報償費を支給することができる。

(委任)

第14条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、令和元年5月22日から施行する。

成田市地域公共交通網形成協議会交通事業分科会委員（案）

NO	委員区分	所 属	役職等
1	市長が指名する職員(第 1 号)及び関連する事務を所掌する市職員	成田市	市民生活部長
2			福祉部長
3			都市部長
4			交通防犯課長
5			高齢者福祉課長
6			都市計画課長
7	一般乗合旅客自動車運送事業者を代表する者(第 2 号)	千葉交通株式会社	
8		ジェイアールバス関東株式会社	
9		成田空港交通株式会社	
10	一般乗用旅客自動車運送事業者を代表する者(第 3 号)	成田市タクシー協議会	
11	鉄道事業者を代表する者(第 4 号)	京成電鉄株式会社	
12		東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社	
13	学識経験者(第 11 号)	日本大学理工学部 交通システム工学科	准教授

交通政策審議会 交通体系分科会
地域公共交通部会 中間とりまとめ

持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた
新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方
～地域交通のオーバーホール～

令和2年1月29日

目次

1. はじめに	1
2. 地域公共交通の現状と課題	2
(1) 平成 26 年地域公共交通活性化再生法改正の成果と課題	2
① 地方公共団体が中心となった取組（地域公共交通網形成計画の策定）	
② まちづくり（立地適正化計画等）との連携	
③ 面的な公共交通ネットワークの再構築（地域公共交通再編実施計画制度の創設）	
(2) 平成 26 年改正以降の地域公共交通をめぐる社会経済情勢の変化	3
① 人口減少の本格化	
② 高齢者による運転に係る問題の顕在化	
③ 運転者不足の深刻化	
④ 公共交通確保・維持のための公的負担の増加	
⑤ AI・IoT 等のイノベーション	
⑥ インバウンドの急増	
3. 課題・テーマ（解決の方向性）と「地域交通のオーバーホール」の具体策	5
(1) 地域が自らデザインする地域の交通	6
【具体策①】 地方公共団体による「地域公共交通計画（仮称）」作成の努力義務化	
【具体策②】 定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化	
【具体策③】 協議会のガバナンスの強化、人材育成	
【具体策④】 公共交通マーケティング手法の活用徹底	
(2) 移動者目線の徹底による既存サービスの改善	8
【具体策①】 「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設	
【具体策②】 共同経営等に係る独禁法の特例創設	
【具体策③】 移動その他の地域の課題を解決するための MaaS の円滑な普及促進に向けた措置	
【具体策④】 新技術の積極的活用	
(3) 郊外・過疎地等における移動手段の確保	10
【具体策①】 「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設	
【具体策②】 タクシーの一層の活用	
【具体策③】 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化	
【具体策④】 ラストマイル対策	
(4) 計画の実効性確保及びサービスの持続性重視	12
【具体策①】 地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設	
【具体策②】 貨客運送効率化事業（仮称）の創設	
【具体策③】 「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化等	
4. 最終とりまとめに向けて	14

【参考資料】

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会委員等名簿	15
開催経緯（令和元年度）	16

1. はじめに

地域公共交通は、地域の暮らしと産業を支え、大都市部、地方部を問わず、豊かで暮らしやすい地域づくりや個性・活力のある地域の振興を図るうえで不可欠な基盤的サービスである。交通政策基本法においても、国が講ずべき施策として、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保が、まず掲げられている。

地域公共交通に関する施策については、バス・タクシーの需給調整の廃止（平成 12・14 年）から 20 年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）の制定（平成 19 年）から約 10 年が経過し、平成 26 年の同法の改正を踏まえ、地方公共団体をはじめとする地域が主体となって、計画的なまちづくりと連携し、地域公共交通の確保・維持等の取組が進められてきたところである。

このような中で、引き続き、公共交通の利用者の減少や、公共交通事業者の赤字運営等が課題となっており、これらに加えて、人口減少の本格化、高齢者運転の問題の顕在化、運転者不足の深刻化、公共交通確保・維持のための公的負担の増加等、地域公共交通の安定的な確保・維持をめぐる環境はますます厳しくなっている。

一方で、インバウンド急増による観光地への移動や観光地内の周遊のニーズの増加がみられ、また、第 4 次産業革命、Society5.0 の進展を踏まえた AI 技術の進展、スマートフォンの普及により、MaaS（Mobility as a Service）と呼ばれる個人単位の需要に応じた、よりパーソナライズされた移動サービスが実現し、地域公共交通の確保・充実に活用することが可能となっている。

このような状況を踏まえ、国土交通省においては、平成 30 年 11 月より「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を開催し、今後の地域公共交通政策のあり方について幅広く検討し、令和元年 6 月に提言をとりまとめた。

さらに、「成長戦略フォローアップ」（令和元年 6 月 21 日閣議決定）においては、「地域交通について、多様な主体が連携・協働し、AI などの新技術・サービスの進展も踏まえた地域の取組を促進するための計画・支援制度等の在り方の検討を行い、2020 年の通常国会を目指し、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討する。」とされたところである。

このため、「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」の提言も踏まえつつ、法律の措置が必要な事項を中心として、具体的な制度設計を行った上で、その早期実現を目指すため、令和元年 9 月より交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催し、詳細な検討を進めることとした。

地方部における移動手段の確保については、将来的には、自動運転によるサービスの提供が効果的な対策の一つになると考えられる。一方で、技術的な課題等も踏まえた自動運転の実用化や普及に向けた検討と並行して、自らの運転だけに頼らずに暮らせる社会の実現に向けた諸課題に迅速に対応するためには、引き続き公共交通を地域の移動手段の中核と位置付け、その確保・充実に必要があると考えらるべきである。このため、本部会においては、地方公共団体や交通事業者からのヒアリング、委員等からのプレゼンテーション等を通じ、①地域公共交通活性化再生法の計画制度等の法的枠組みのあり方、②道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方、③MaaS の普及に向けた制度のあり方について議論を行ってきたところであり、それを踏まえ、この度、以下のとおり中間とりまとめを行うものである。

2. 地域公共交通の現状と課題

「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」の提言に示された地域交通を巡る現状・課題とあわせ、以下のとおり、平成 26 年地域公共交通活性化再生法の改正（以下「平成 26 年改正」という。）の成果と課題、平成 26 年改正以降の地域公共交通をめぐる社会経済情勢の変化を検証する。

(1) 平成 26 年地域公共交通活性化再生法改正の成果と課題

① 地方公共団体が中心となった取組（地域公共交通網形成計画の策定）

平成 19 年に地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置し、「地域公共交通総合連携計画」を作成し、法定計画に基づき取組を推進する制度が創設された。

さらに、平成 26 年改正により、①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）を法定計画として規定するとともに、計画の作成主体について、市町村だけでなく、都道府県が追加された。

網形成計画は、令和元年 7 月末時点で、524 の地域で策定されている。その策定主体については、市町村単独によるものが約 9 割を占めており、都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない。

また、地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり、PDCA を着実に進める観点から、より一層の具体性・客観性や、分かりやすさ等が必要である。

② まちづくり（立地適正化計画等）との連携

平成 26 年改正においては、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方の下、網形成計画と、同時に創設された都市計画制度における立地適正化計画等との連携が明記された。これを受けて、網形成計画と立地適正化計画を併せて策定する地域が増加している。

引き続き、両計画の作成部署が緊密な連携を取った上で、公共交通指向型都市開発（TOD：Transit Oriented Development）の視点も踏まえ、公共交通の幹線軸や交通結節点等に都市機能や居住を誘導するとともに、幹線軸となる鉄道、LRT、BRT 等の整備・機能向上や鉄道、乗合バス等の乗換えが容易な交通結節点の整備を図るなど、両計画を整合させながら効果的に取組を進めることが重要であり、これらを通じて、コンパクト・プラス・ネットワークの実現を目指す取組の促進が求められている。

また、行政や地域の住民・企業・NPO 等が主体となって魅力的なまちづくりを推進する活動と連携することで、地域公共交通の利用促進、走行空間の確保等の取組を進めることも重要な課題である。

③ 面的な公共交通ネットワークの再構築（地域公共交通再編実施計画制度の創設）

平成 26 年改正において、地域公共交通再編事業は、都市機能と整合性をとりながら、地域の交通ネットワークを面的に再編する制度として創設され、令和元年 7 月末時点で 33 件の地域公共交通再編実施計画（以下「再編実施計画」という。）が認定を受け、バス路線等の再編を通じた利便性・生産性の向上を目的とした取組が実施されている。

しかしながら、再編実施計画については、

- ・バス路線等の再編を必須の要件としており、メニューが限定的であること
 - ・複数事業者が連携した取組について、独占禁止法の競争制限に該当する可能性があり、協議会での円滑な議論が困難であること
 - ・策定に当たって計画区域内の全事業者の同意が必要であり、事業内容の変更に際し改めて国の認定が必要である等、柔軟な事業実施が困難であること
- 等から取組が十分に広がっていないという課題もある。

(2) 平成 26 年改正以降の地域公共交通をめぐる社会経済情勢の変化

① 人口減少の本格化

我が国の人口は、2008 年をピークに減少を続けており、今後も減少を続けることが予測されている。2045 年まで 2015 年比で、三大都市圏では概ね 10%減少、それ以外の地方部では概ね 20%減少する見通しとなっている。特に、2025 年以降、「高齢者の急増」から「現役世代の急減」に局面が変化することが見込まれている。

こうした人口減少の本格化・生産年齢人口の減少は、地方部における利用者の更なる減少に加え、後述の運転者不足の深刻化につながり、公共交通事業者の経営環境をますます厳しいものとしている。

また、人口減少だけでなく、外出率や 1 人 1 日あたりのトリップ数の減少も見られるところであり、移動手段を確保することで外出を促し、地域としての活動量を増加させることが重要となってきている。

② 高齢者による運転に係る問題の顕在化

地方部を中心に自家用車に依存する状況は続いているところ、高齢者による運転免許の自主返納件数は、年々増加しており、高齢者を中心に、「公共交通がなくなると生活できなくなるのではないか」という声が大きくなっている。また、高齢者の健康寿命が伸びていること等を背景として、高齢者の外出率は伸びており、高齢者の日常生活での外出機会を確保することは、将来にわたる医療・介護分野における公的負担の軽減につながることも期待される。

こうした状況を踏まえ、高齢者が自らの運転だけに頼らずに公共交通を利用して移動できる環境の整備への要請が強まっている。

③ 運転者不足の深刻化

地域公共交通における担い手不足が課題となっており、とりわけ自動車運転事業は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、若年者が就業を敬遠している。また、第二種大型自動車運転免許の保有者は、15 年間で約 20%減少している。こうした中で、バス・タクシー等の自動車運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の約 2 倍となっている。

こうした状況により、公共交通事業者は、生産性の向上等に取り組んでいるものの、運転者不足により、黒字路線であっても路線の維持が困難になっている場合もある。

④ 公共交通確保・維持のための公的負担の増加

地方部の乗合バスは、収支率 85%程度で赤字となっており、さらに近年悪化傾向にあるため、国及び地方公共団体の補助でようやく維持している状況にある。

また、路線バスの撤退が相次ぐ状況において、地方公共団体の公的負担によりコミュニティバス、乗合タクシー、さらに自家用有償旅客運送等を導入することで、地域の移動手段を確保する取組が進められており、これらの導入市町村数は、近年増加している。

こうした状況を背景に、乗合バス等の運行費への国の補助（地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助）に対するニーズは拡大傾向にあり、また、地方公共団体による地域公共交通の確保（地方バス、離島航路支援等）に対する特別交付税交付額は、最近9年間で約50%増加している。

⑤ AI・IoT等のイノベーション

近年、AI・IoT等の技術革新が進展し、いわゆるMaaS（Mobility as a Service）、AIを活用したデマンド交通等、新たなモビリティサービスが登場しているところであり、こうした技術革新の成果を積極的に活用することで、地域住民の外出機会を減らすことなく、公共交通を利用してストレスなく快適に移動できる環境を整備する必要がある。その際に、MaaSはあくまでも地域の交通課題等を解決する手段であり、目的ではないということ意識しながら、取組を進めていくことが重要である。

国土交通省においては、「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」中間とりまとめを踏まえ、地域特性に応じたMaaSの実証実験を支援するとともに、「MaaS関連データ検討会」において、MaaSに関するデータの連携を円滑、かつ、安全に進めるために、関係者間で留意すべき事項として、事業者間におけるデータの取扱やその形式等について、検討を進めている。

また、CASE(Connected, Autonomous, Shared and Services, Electric)の概念の広がり等自動車業界のあり方も大きく変化しており、このような動きについても注視する必要がある。

⑥ インバウンドの急増

我が国を訪れる外国人旅行者は、近年急速に増加し、2018年には3,000万人を超えており、今後も、2020年4,000万人、2030年6,000万人の政府目標の下、更なる増加が見込まれている。

また、近年は、団体旅行者よりもFIT（個人旅行者）の割合が高くなっており、三大都市圏やゴールデンルートだけでなく、全国各地の地方部の観光地への来訪も増加している。

こうした状況を踏まえ、観光による地域振興を図る上でも、外国人旅行者を含む地域外からの来訪者にとって利用しやすい移動手段の確保に努めていく必要がある。

3. 課題・テーマ（解決の方向性）と「地域交通のオーバーホール」の具体策

地域公共交通については、すべての人にとって安全・安心で快適な移動手段であることを前提としたうえで、高齢者の日常生活のための移動を支えるべき受け皿として、また、外国人旅行者を含む地域外からの来訪者の移動手段として、自らの運転だけに頼らずに暮らせる社会の実現に向け、その重要性が高まっているところである。

しかしながら、人口減少の本格化等、社会構造が変化し、民間事業者が採算をとって公共交通を担うという構造が難しくなっている中で、地方公共団体が中心となって、公共交通事業者等の地域の多様な関係者が連携・協働して、地域の実情に応じた創意工夫や努力を前提に、地域公共交通を確保・維持していく体制が求められている。また、地域によっては、公共交通を補完する自家用有償旅客運送等の地域における旅客運送サービスについても、適材適所の考え方で総動員しながら活用し、移動ニーズに対応しなければならないとなっている。

また、このような新たな体制のもとでは、公共交通事業者は、連携・協働の取組を柔軟かつ円滑に行うとともに、最新技術も活用して、生産性の向上や利用者に使いやすいサービスの提供に向けた改善に徹底して取り組むことが求められており、国においては、そのための制度的な環境整備を進める必要がある。

このような課題を踏まえた上で、新しい枠組みとして、地域公共交通の計画のあり方を見直すべきである。

特に、人口減少だけでなく、外出率等も減少している状況においては、地域公共交通の特性である、①移動手段がないことで潜在化していた多様な交通需要を顕在化させ、②人々の移動を「束ねる」機能があることに着目し、外出の機会の増加を図り、経済・社会活動や交流による地域の活性化、高齢化社会における健康増進等につなげることが重要であることにも留意する必要がある。

また、人流のみならず、物流についても、過疎地等の非効率な地域での輸送コストや、車両・労働力の不足など、今後のサービスレベルの維持等に向けた懸念が顕在化しており、地域の暮らしと産業を支えるという観点から、持続可能なサービスのあり方を併せて検討していく必要がある。

見直しに当たっては、交通政策基本法に定める目的や理念を踏まえつつ、地域において、

- ・地域公共交通を確保・充実させることの必要性や意義について、関係者が認識を共有するとともに、
- ・まちづくり、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の関係分野と積極的かつ緊密に連携し、
- ・公共交通マーケティング、新技術等を活用する

など、地域の暮らしと産業を支える基盤となる移動手段の持続的な確保に向けて、活用できる資源やノウハウを総動員して取り組むとともに、そのような地域の取組が最大限の効果を発揮できるよう、国において、予算面やノウハウ面からの支援を着実にを行う必要がある。

このような観点から、持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みの構築に向け、4つの課題・テーマを提起し、それらに対応する主な具体策（地域交通のオーバーホール）として、以下を速やかに実施すべきである。

(1) 地域が自らデザインする地域の交通

2 (1)①で示したとおり、地方公共団体が中心となって、関係者との議論を踏まえ法定計画（マスタープラン）を作成し、それに基づく取組を進めることで、地域の移動手段を確保するという認識が多くの地域に広まっている。

交通事業者任せではなく、地域が自ら地域の交通をデザインするという方向性は引き続き重要であり、その根幹となる公共交通のマスタープラン作成の取組を更に多くの地域に広げる必要がある。一方で、マスタープランの「量」の拡大だけでなく、まちづくりとの効果的な連携を含む「質」の向上にも十分に留意する必要がある。

【具体策①】地方公共団体による「地域公共交通計画（仮称）」作成の努力義務化

人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等で地域公共交通の経営環境は悪化し、路線廃止等が相次いでいる状況を踏まえ、地域が作成する法定計画（マスタープラン）については、「地域公共交通のネットワークの形成」にとどまらず、「持続可能性のある地域の移動手段となるサービスの提供の確保」という次のステージに移行する必要がある。

このような観点から、これまでの法定計画を活かしつつ、まちづくり（立地適正化計画等）、観光、医療、福祉、教育、情報、物流等の分野と連携し、公共交通事業者による旅客運送サービスの改善・充実に加え、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉・介護輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする法定計画（地域公共交通計画（仮称））に見直す必要がある。

また、現行制度は、地方公共団体が網形成計画（マスタープラン）を作成することが「できる」こととしているが、地域交通に関する取組を内容とする法定計画は、地域の社会・経済の基盤となるものである。このため、「地域公共交通計画（仮称）」の作成について、地方公共団体の責務であることを明確化するため、努力義務化し、国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進し、原則として全ての地方公共団体が、協議会方式でマスタープランを作成・共有し、それを確実に実施することとすべきである。

また、網形成計画については、単独の市町村が作成する場合のほか、複数の市町村が連携して作成する場合、都道府県と複数の市町村が連携して作成する場合等がみられる。地域最適な生活交通等を実現する観点からは、利用者の移動実態を踏まえた交通圏単位で、広域的な幹線と市町村内路線の統合が確保された効果的な地域交通のあり方を検討し、その実現のための取組を計画することが不可欠であり、都道府県と複数市町村が、それぞれの地域の実情に応じて連携・協働して広域的なマスタープランを作成するよう促進する枠組みを検討すべきである。

なお、既に策定されている網形成計画については、必要な見直しを行うこと等により、地域公共交通計画（仮称）に円滑に移行できることとするなど、制度の継続性の観点から地方公共団体等に過度な負担が生じないように留意すべきである。

【具体策②】定量的な目標設定、実施状況の分析・評価の明確化

網形成計画（マスタープラン）については、目標及び評価（平成26年改正で追加）を記載することとされている。目標のうち、「利用者数」「満足度」については、網形成計画策定団体の6割以上が設定している一方、事業の効率性に関する指標である「収支」や「行政負担額」については、2割程度が設定しているにとどまる。

また、人の移動がもたらすクロスセクター効果（健康、福祉、医療、まちづくり、観光等への影響）を考慮した目標設定も重要である。あわせて、地域の実情に応じて、地域公共交通を確保・充実する目的に即した指標（例：外出回数の増加や目的地の変化、送迎頻度・時間の減少、利用交通手段の変化、高校生の利用の増加等）を設定することも有効と考えられる。

評価については、既に実施した地域は3割程度にとどまっており、実施予定時期が到来しているものの未実施の地域もある。「利用者数」や「収支」について、毎年度、その状況进行分析・評価していない地域も見られるところである。

このような状況を踏まえ、地域公共交通計画（仮称）においては、地域住民等も含め、地域の関係者が、地域公共交通の確保・維持の必要性や意義、その利用や公的負担をめぐる客観的な状況等について、情報及び認識を共有し、PDCAを着実に図ることで財政面も含めたサービスの持続可能性を確保するため、定量的な目標（利用者数、収支率、公的負担額等）を設定するよう努めるとともに、原則として、毎年度、実施状況の分析・評価を行うことを明確化すべきである。また、国においても、目標設定のあり方や分析・評価の手法等のあり方について、ガイドラインや優良事例の横展開等により、周知を図るべきである。

【具体策③】協議会のガバナンスの強化、人材育成

地域が自ら主体的に地域の移動手段をデザインする、すなわち、地域において、地方公共団体を中心とし、これまで以上に多くの関係者が連携・協働して法定計画を策定し、それに基づく取組を効果的に推進していくためには、関係者の連携・協議の場である「法定協議会」が実効的に機能する必要がある。

一方で、地方公共団体が、これまで以上に主体的かつ積極的に地域公共交通施策に取り組む必要があるが、依然として、人口が少ない市町村をはじめとして、地方公共団体における地域公共交通分野の人材や組織体制が不足している状況にある。

このため、有識者、コンサルタント、メーカー等の参加や地方運輸局のサポート強化等により法定協議会の充実を図るとともに、会議の原則公開の徹底、地域住民を含む関係者間の認識の共有など、実効的な議論プロセスの明確化とその確実な実施を図るべきである。

あわせて、国において、引き続き専門的な知見に基づく計画策定調査への補助を行うこと、地方公共団体や地方運輸局の職員等に対する研修等の充実を図ること、優良事例の横展開を図ること、専門人材データベースの全国展開を図ることなど、地域における人材育成やノウハウの共有に向けた支援を強化すべきである。また、地方公共団体において、地域の基盤的サービスである交通と、まちづくり、福祉、教育、観光、環境等の関係部署が緊密に連携して取組を進めることが重要であり、国においても、関係省庁が一丸となって施策間の実効的な連携を更に進めるべきである。

【具体策④】公共交通マーケティング手法の活用徹底

地方部においては、自家用車に依存した状況が続いている一方で、高齢者運転の問題の顕在化により、高齢者の公共交通への需要も高まることを見込まれており、また、一部の地域鉄道や路線バスにおいては、利用者数が下げ止まったり、増加に転じている事例もみられるところである。こうした状況の背景を公共交通マーケティングの視点から分析し、利用促進を図るために必要な情報を得るとともに、新たな利用者を積極的に取り込むことは、公共交通の収支改善、ひいてはサービスの持続性の確保につながるものと考えられる。

しかしながら、現在、都市部においては、パーソントリップ調査等のデータがある場合もあるが、多くの都市で、公共交通のODや公共交通に限らない移動に関する情報（モビリティデータ）の把握が不十分であり、地方部においては、いずれのデータもほとんど得られていない。

このため、地域公共交通計画（仮称）の作成・実施に当たっては、

- ・ 立地適正化計画等のまちづくり施策や、行政や地域の住民・企業・NPO等による地域公共交通の利用促進、走行空間の確保等のまちづくりを推進する取組との更なる連携
- ・ MaaSの提供による移動と周辺サービス利用に係る詳細なデータ等（モビリティデータ）の把握・分析による利便性や効率性の向上
- ・ 地域における移動意識調査や公共交通の利用者の増減要因の分析等によるマイカー利用者の潜在需要の取込み等

などを通じて、地域の実情に応じた公共交通事業者と地方公共団体等の適切な役割分担に基づき、地域ぐるみの公共交通マーケティング手法の活用とPDCAへの反映を徹底すべきである。あわせて、地域住民、学校、企業等の公共交通を利用する側の意識を高め、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用するように促す取組についても、引き続き進めることが重要である。

さらに、2(2)⑥で示したとおり、インバウンド急増による観光地への移動や観光地内の周遊のニーズの増加を積極的に取り込むことも重要である。特に、地方部の観光地への誘客の促進のためには、移動・周遊の手段となる二次交通の創出・活性化が不可欠であり、生活交通との融合の観点も十分に踏まえつつ、地域においてFIT（個人旅行者）の移動・周遊ニーズを意識した地域公共交通計画（仮称）を議論することが望まれる。

(2) 移動者目線の徹底による既存サービスの改善

政令市、中核市等の都市部においては、幹線軸となる鉄道、LRT、BRT等の整備・機能向上を図ることも重要であるとともに、路線バス等の中心部路線やそのダイヤを一体的に改善すれば、公共交通の競争力強化やバス事業者の収支改善を通じて、周辺部路線の存続見通しが好転する可能性がある。これまで以上に、地方公共団体と交通事業者、交通事業者間の連携・協働の取組を促し、移動者目線を徹底して、既存サービスの改善を図る必要がある。

また、AI・IoT等の新たな技術については、移動手段の効果的な確保、必要な費用の削減、データの把握・分析等による公共交通の利用者の利便性や生産性の更なる向上を可能とし、さらには交通や移動を中心とした地域の課題を解決するために有効な手段にな

り得ることから、その具体的な効果を検証しつつ、積極的な活用を図る必要がある。

【具体策①】「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設

地域の限られた資源で利用者の利便を増進するには、交通事業者間の路線、ダイヤ、運賃等のサービスの連携・協働が不可欠である。

現行の地域公共交通再編事業は、地域公共交通ネットワークの再編（バス路線の変更等）を対象としている。運転者不足の深刻化等を踏まえ、都市の中心部において、ダイヤ、運賃等のサービス内容を見直し、運行の効率化と利用者の利便性向上を図るニーズが増加しているものの、複数の乗合バス事業者等によるダイヤ、運賃等の調整は、独占禁止法の規制（カルテル）に抵触するおそれがある。

独占禁止法の特例措置により、複数の乗合バス事業者等による共同経営が可能となる見込みであることを踏まえ、路線の変更等を伴わない「運行間隔の調整（等間隔運行等）」、「利用者が使いやすい運賃設定」等についても対象メニューに追加し、地方公共団体の関与の下、きめ細やかなサービス向上が確実に実施される制度（地域公共交通利便増進事業（仮称））とする必要がある。その際、地域公共交通利便増進事業（仮称）の実施計画の作成や変更に係る手続についても柔軟化を図る必要がある。

また、ゾーン運賃、乗継ぎ運賃等、利用者が使いやすい運賃の設定に当たっては、地域関係者の議論・合意の下、柔軟に運賃を設定できる枠組みが必要である。このため、乗合バス事業以外の鉄軌道、旅客船についても、法定協議会で合意した運賃設定については、地域公共交通利便増進実施計画（仮称）の認定を受けることをもって、各事業法における運賃の届出がなされたこととみなす等、手続きの円滑化を図るべきである。

【具体策②】共同経営等に係る独禁法の特例創設

効率的かつ持続的な公共交通ネットワークを実現するためには、「定額制乗り放題運賃、乗継ぎ割引運賃（通し運賃）」、「等間隔運行、パターンダイヤ」、「ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編」等の取組が有効であるが、1つの地域内で複数の公共交通事業者が共同して行う場合、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれがあることから、円滑かつ柔軟に行うことが困難となっている。

このため、未来投資会議等の議論を踏まえ、地域内の乗合バス事業者がその他の公共交通事業者と行う共同経営（運賃・料金、路線、運行回数等の調整）等について、独占禁止法の適用を除外するための特例措置を設ける必要がある。

【具体策③】移動その他の地域の課題を解決するためのMaaSの円滑な普及促進に向けた措置

新たなモビリティサービスであるMaaSは、スマートフォンの専用アプリ等により、複数の公共交通機関のほか、観光、小売り、医療、福祉、教育等の多様な周辺サービスを一括した検索・予約・決済等を提供するものである。ただし、アプリ等を開発すること自体が目的ではなく、MaaSを交通や移動を中心とした地域の課題を解決するための多様な関係者の連携を促進するための手段として捉えることが重要である。

また、MaaSは、地域における移動の利便性向上、公共交通機関の維持・活性化、高齢者の外出機会の創出等に対して非常に有効な手段であるとともに、地域のデータプラットフォームとして、まちづくりや都市の様々な課題解決、地域経済の活性化等における

活用の可能性があると考えられる。このため、国においても各地域での MaaS の実証実験に対して支援を行い、全国普及を図るとともに、普及に伴って生じる課題に対しては速やかに対応することとしている。

こうした中、MaaS の円滑な普及に向けた措置として、まずは、MaaS に参加しようとする交通事業者等は MaaS の実施に係る事業計画の申請を行い、国土交通大臣の認定を受けることができることとしたうえ、認定された事業計画に定められた交通事業者が運賃・料金の届出を行う場合は、これを共同で行うことができることとすることにより、行政手続きのワンストップ化を図るべきである。

また、都道府県又は市町村は、MaaS の実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織できることとし(任意の法定協議会)、協議会の構成員は協議が調った事項について、協議の結果を尊重しなければならないようにすることで、関係者間の協議・連携の促進を図るべきである。その際、協議会の組織や運営に事業者の創意工夫が活かされるような運用の工夫を図る必要がある。

なお、事業者による広域的な取組や迅速な取組や、交通事業者をはじめとする多様な関係者の連携を促す観点から、国の認定を受けた計画については、地域公共交通計画(仮称)に基づくものとはしないが、地域における MaaS の持続性を担保する観点から、必要に応じて地域公共交通計画(仮称)と連動すべきである。

【具体策④】新技術の積極的活用

2(2)⑤で示したとおり、デマンド交通における AI の活用(スマート AI モビリティ)、交通事業者における交通系 IC カードや QR コード等のキャッシュレス決済の導入の促進、移動サービスへの活用を見据えた自動運転の実証実験の実施、全国各地における MaaS の実証実験の成果や課題を踏まえた全国への展開など、新たな技術を積極的に活用し、持続可能な輸送サービスを確保する必要がある。特に、地方部におけるキャッシュレス決済の導入、交通事業者のデータ化のためのシステム整備等、MaaS のための基盤整備についても引き続き取り組む必要がある。

さらに、地域で議論をする際のデータの活用のあり方について、補助金交付時の交通事業者からのデータ提供も含めて検討をする必要がある。その際、交通関係のデータ整備に当たっては個人情報保護やセキュリティ対策の観点も踏まえたうえで、プラットフォームのあり方を議論することが必要であり、今年度内にガイドラインが示される予定の「MaaS 関連データ検討会」での議論も踏まえながら検討を進めるべきである。

(3) 郊外・過疎地等における移動手段の確保

地方部を中心に、高齢者等が自家用車のない生活への不安が強く、移動ニーズに対応した移動サービスを確保するためには、公共交通の経営環境がますます厳しくなる中、地域の努力や創意工夫を反映しつつ、地域に潜在する資源も十分に活用して、効率的かつ効果的な支援を持続して行うことが必要である。

その際、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、路線バスについては生産性の向上を図るとともに、地域の実情に合わせてダウンサイジング等(車両の小型化、運行経路やダイヤ(頻度等)の見直し等)による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー、タクシー(乗用)等の運行、さら

には自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用、物流サービスとの連携により、地域の暮らしや産業に不可欠な移動手段を持続的に確保できるよう、既存の制度についてわかりやすく整理し、手続の簡素化など柔軟な制度整備をすべきである。

なお、車両の仕様等に関する各種規制については、安全・安心の確保を前提としつつ、運行や維持のコスト削減に資するよう、不断の見直し・緩和を進め、その周知を図るべきである。

【具体策①】「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設

鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、旅客船の廃止が増えている中で、地域住民等にとって必要な旅客運送サービスを継続していくためには、多様な選択肢を検討・協議し、真に効果的・効率的な事業を実施する必要がある。

また、例えば、路線バスやコミュニティバスの廃止に際しては、道路運送法により原則6ヶ月前に届出をする必要がある一方で、廃止届出がなされてから6ヶ月間では、代替する旅客運送サービスの継続に向けた議論を行うには十分な期間とは言い難い場合もある。

このため、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、旅客船の維持が困難と見込まれる段階で、

- ・地方公共団体が、既存の鉄軌道事業者、乗合バス事業者、タクシー事業者、旅客船事業者を含めた関係者とサービスの継続のあり方を協議したうえで実施方針（仮称）を策定すること
- ・この実施方針（仮称）に基づき、公募の手続を経て、既存の事業者を含む応募事業者の中から、継続するサービスを提供する事業者を総合評価により選定すること
- ・鉄軌道、路線バス、旅客航路の継続（縮小・変更を含む。）に加え、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー（乗用事業）、自家用有償旅客運送等の多様な手段を選択的に活用して地域の移動手段を確保すること

を内容とする法的スキームを創設し、法律の特例措置等によりその円滑かつ確実な実施を担保する必要がある。なお、制度の運用に当たっては、あらかじめ、地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者が、法定協議会等において、地域公共交通計画（仮称）の策定・実施を通じて、継続的に情報共有、協議等を行うこと、また、地域住民等に対し、路線バス等に関する利用や公的負担等の状況を継続的に情報提供することが重要であることに留意する必要がある。

【具体策②】タクシーの一層の活用

タクシーについては、多様なニーズに応じたドア to ドアの輸送を提供することができる公共交通機関として重要な役割を担っているところ、乗合タクシーの導入円滑化に向けた環境整備や、過疎地域等において移動手段が十分でない場合の移動ニーズに対応できるよう制度の柔軟化を検討するべきである。

また、事前確定運賃や定額タクシーなど潜在需要の活性化につながる取組を進めることにより、生産性の向上につなげ、持続可能なサービスの提供の確保を図ることも重要である。

【具体策③】自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化

自家用有償旅客運送については、現行の地域公共交通活性化再生法ではその位置づけが明らかになっていないが、公共交通機関を補完して、地域における旅客運送サービスを担う手段として明確に位置づけることが重要である。

また、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減し、地域における協議を前提のもと、その実施の円滑化を促進することが重要である。

このため、交通事業者が委託を受ける等により実施主体に参画し、運行管理を含む運行業務を担う交通事業者協力型自家用旅客運送制度（仮称）を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じるとともに、交通事業者が委託等を受けやすくなるよう委託環境を整備する必要がある。加えて、自家用有償旅客運送の実施にあたっては、協議プロセスを周知しているにも関わらず、関係者の全員同意が必須であるという誤解等もあり、地域に必要な旅客運送サービスを確保するという観点からの建設的な協議が行われにくいケースがみられるため、そのような事態が生じないように更なる周知及び明確化を行う必要がある。

また、インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性を高めるとともに、観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図るため、地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化する必要がある。

【具体策④】ラストマイル対策

地方部を中心に、高齢者等の外出機会を確保するためには、ドア to ドア型のサービスを含め、いわゆる「ラストマイル」の移動手段を確保することが重要である。

このため、需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、タクシー（乗用事業）等の組合せの最適化を図るとともに、自家用有償旅客運送の活用や、地方公共団体の関係部局の連携等によるスクールバス、福祉輸送等の積極的活用を推進する必要がある。

(4) 計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

地方公共団体を中心に、協議会方式により策定された計画については、利便性が高く、持続可能な地域交通の実現に向け、実効性をもって取組の具体化を図る必要がある。

また、公共交通確保・維持のための地方公共団体の負担が増加している中で、財政面も含めサービスの持続性を重視して取り組むことが必要である。

【具体策①】地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設

地方公共団体を中心となって、交通事業者等地域の関係者の連携・協働の下で法定計画を策定し、効果的に実施していく必要性が高まっている一方で、路線バスに係る新規参入等については、道路運送法に基づき、国と交通事業者との間での許認可手続きを経ることとなっており、地方公共団体は、新規参入等の申請に係る情報を把握することが困難となっている。

このため、地方公共団体が、こうした情報を速やかに把握し、地域における関係者の実効的な協議につなげることで、地域公共交通活性化再生法に基づく法定計画の迅速な作成・見直しや円滑な実施が可能となるよう、路線バスに係る新規参入等の申請があっ

た場合には、国土交通大臣は、地方公共団体に対し、その旨を通知することが望ましい。

また、通知を受けた地方公共団体のうち、地域公共交通利便増進実施計画（仮称、再編実施計画を見直し）を策定し、国土交通大臣の認定を受けている場合は、法定協議会を活用し、関係者と協議したうえで、計画に与える影響を実証的・定量的に明らかにしたうえで、国土交通大臣に対し意見を提出することができることとするなど、地域の意見を反映する仕組みを創設すべきである。

あわせて、現行制度では、認定を受けた地域公共交通利便増進実施計画（仮称、再編実施計画を見直し）の区域内において、路線バスに係る新規参入等の申請があった場合には、国土交通大臣は、道路運送法第6条に掲げる審査基準に加え、「地域公共交通再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうか」審査しなければならないこととされている。この運用に当たっては、従来の審査基準に加え、上記の地方公共団体からの意見提出を踏まえ、国土交通大臣が審査を行う際の取扱いを明確化し、審査を円滑化する必要がある。

【具体策②】貨客運送効率化事業（仮称）の創設

鉄道や乗合バス等については、地方部における輸送減少による収支の悪化が課題となっており、物流については、担い手不足が深刻化している。こうした状況下において、鉄道、乗合バス等の旅客運送事業において貨物の運送を行う貨客混載等については、地方部における物流サービスの確保とあわせて、過疎地等の維持が困難な公共交通における新たな収入源を確保し、その生産性の向上を図り、地域における旅客運送サービスの持続的な提供の確保につながる効果的な取組である。

このため、旅客運送事業における貨物の運送等（貨客運送効率化事業（仮称））を実施しようとする場合に必要となる許認可手続きをワンストップで可能とすることにより、円滑な導入のインセンティブとする必要がある。

【具体策③】「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化等

現行の乗合バス等の運行費等への補助制度は、法定計画（網形成計画）の策定を補助要件として求めておらず、別途に補助金交付要綱に基づく補助計画を策定することとしている。また、法定計画に定める具体的な内容については、各地域の判断に委ねられている。実態としても、地域内フィーダー系統補助を受けている市町村のうち、法定計画を策定しているのは約半数にすぎない状況である。

真に公的負担による確保・維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な支援を実施していくためには、地域公共交通活性化再生法の計画制度と補助制度を連動化し、鉄道を含む幹線と支線の役割分担など、地域の多様な旅客運送サービスを地域公共交通計画（仮称）に位置づけ、原則として法定協議会に対し補助することで、地域の多様な関係者による連携・協働による計画的な取組を支援することとするべきである。

これにより、地域公共交通計画（仮称）における定量的な目標設定や実施状況の分析・評価と相まって、地域の関係者による取組の継続的な改善が期待される。なお、地域公共交通計画（仮称）の作成又は変更に当たっては、地域における課題整理等の準備が必要であり、特に地域間幹線系統補助については、都道府県や複数の市町村等による調整が必要であることを踏まえ、補助の要件とする同計画の策定までの猶予期間（経過措置）を設

ける等の配慮が必要である。

また、(3)のとおり、郊外・過疎地等における移動手段を確保するためには、車両のダウンサイジングや運営効率化を進める必要があり、そのためのインセンティブを補助制度等において設定することが重要である。

4. 最終とりまとめに向けて

本中間とりまとめにおいては、地域公共交通は地域の暮らしと産業に不可欠な基盤的サービスであるとの認識を共有した上で、持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けて、主に制度的な側面から早期に実現を目指すべき施策の整理を行った。

今後の中期的な交通政策のあり方については、現在、次期交通政策基本計画の策定に向けて、交通政策審議会交通体系分科会計画部会において、主に以下の①、②について議論が進められているところである。

① 交通サービス・インフラの持続可能性をどのように高めていくか

(医療や介護等の生活支援サービスとの連携等超高齢社会型交通サービスのあり方、事業者等の連携・協働や地域内での自助・共助の更なる促進、地域交通を担う人材の確保・育成、地域交通の確保・維持に必要となる財源の確保、災害に対し強靱で早期に復旧可能なサービスのあり方 等)

② 技術革新やライフスタイル多様化が進む中で、「人中心」の新モビリティをどのように実現していくのか

(新モビリティに対応したまちづくりや道路空間の再編、交通分野のデジタル化や交通事業者の運行データの連携・活用、単身高齢者の増加や若年層の外出減を受けたQOL(生活の質)の向上に資する交通の実現 等)

本部会においても、計画部会における中期的な議論を踏まえつつ、今後、最終とりまとめに向けて、具体的な制度設計とその速やかな実現について、さらに議論を深めていくこととする。

【参考資料】

交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会 委員等名簿

【委員】

部会長	中村 文彦	横浜国立大学副学長・教授
部会長代理	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	大串 葉子	椙山女学園大学現代マネジメント学部教授
	鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
	住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
	原田 昇	東京大学大学院工学系研究科教授
	矢ヶ崎 紀子	東京女子大学現代教養学部教授

【臨時委員】

	石田 東生	筑波大学特命教授
	大井 尚司	大分大学経済学部門教授
	大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科教授
	大森 雅夫	岡山市長
	楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
	小役丸 幸子	一般財団法人交通経済研究所調査研究センター主幹研究員
	清水 希容子	株式会社日本政策投資銀行地域企画部参事役
	杉本 達治	福井県知事
	常石 博高	高知県田野町長
	土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構理事長
	中道 久美子	東京工業大学環境・社会理工学院融合理工学系特定准教授
	矢野 裕児	流通経済大学流通情報学部教授
	山内 弘隆	一橋大学大学院経営管理研究科特任教授
	吉田 樹	福島大学経済経営学類准教授

【オブザーバー】

	出田 貴康	第三セクター鉄道等協議会会長 (肥薩おれんじ鉄道株式会社 代表取締役社長)
	喜勢 陽一	東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役 総合企画本部長
	斉藤 薫	公益社団法人日本バス協会地方交通委員会委員長 (遠州鉄道株式会社 取締役社長)
	田中 亮一郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会地域交通委員会委員長 (第一交通産業株式会社 代表取締役社長)
	堀家 久靖	一般社団法人日本旅客船協会理事長
	椋田 昌夫	一般社団法人日本民営鉄道協会副会長・地方交通委員長 (広島電鉄株式会社 代表取締役社長)

(敬称略、順不同)

開催経緯（令和元年度）

【第1回】令和元年9月9日（月）

- 地域交通をめぐる現状と課題
- 想定される基本的な論点（案）
- 地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方
 - ・委員からのプレゼンテーション（大森委員、吉田委員）

【第2回】令和元年9月27日（金）

- 地域公共交通活性化再生法の計画制度等法的枠組みのあり方
 - ・委員からのプレゼンテーション（杉本委員、加藤委員）
 - ・関係者からのヒアリング（熊本都市バス・熊本県・熊本市、網走バス）
- MaaSの普及に向けた制度のあり方
 - ・関係者からのヒアリング（WILLER、菰野町）

【第3回】令和元年10月25日（金）

- MaaSの普及に向けた制度のあり方
 - ・委員からのプレゼンテーション（石田委員）
- ラストマイルの足の確保～道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方～
 - ・関係者からのヒアリング（八幡浜市、北越急行(株)・佐川急便(株)）
- これまでの論点整理と対応の方向性

【第4回】令和元年11月22日（金）

- これまでの論点整理と対応の方向性
- 中間とりまとめ（素案）

【第5回】令和元年12月24日（火）

- 中間とりまとめ（案）

成田市地域公共交通網形成計画（骨子案）

中間とりまとめ

令和2年2月

成田市都市部都市計画課

【添付資料一覧】

地域公共交通網形成計画の区域について

成田市の地域及び地域公共交通の現状と課題

- ・ 地域及び地域公共交通の現状
- ・ 地域及び地域公共交通の課題

基本理念及び基本方針を踏まえた、基本目標

課題を踏まえた地域公共交通のイメージ図

地域公共交通網形成計画の区域について

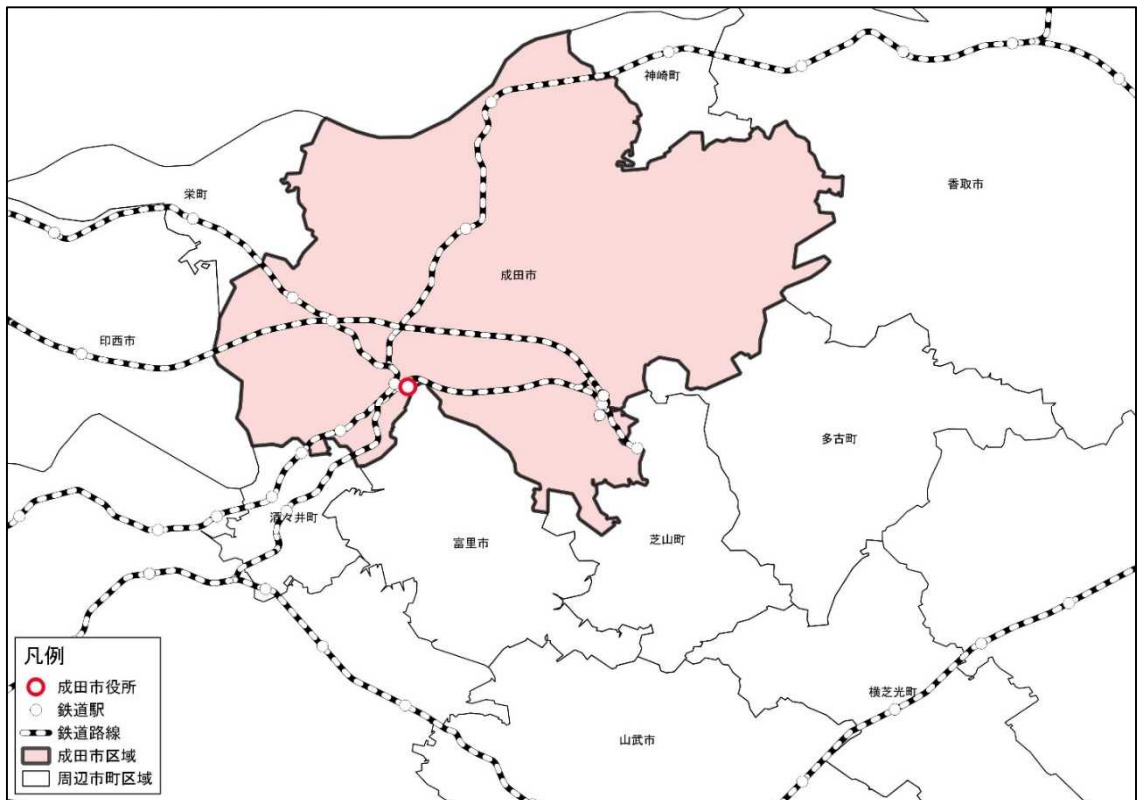
1. 区域の設定におけるメリット・デメリット

区域の設定範囲	メリット	デメリット
他市町などを含めた地域	<ul style="list-style-type: none">・市域を超えた広域での交通機関との運行調整が比較的容易である。・市域を超えた利用ニーズに対応が可能となる。	<ul style="list-style-type: none">・計画の策定に係る調整が難しく、計画の策定に時間を要する。・細かな利用者ニーズへの対応が難しい。・関係市町村で構成した協議会の新たな立ち上げ、もしくは同じ議題を関係市町村の協議会で協議することが必要。
市内全域	<ul style="list-style-type: none">・交通状況の地域間格差を把握しやすい。・利用者ニーズへの対応についても広域に比べ対応しやすい。	<ul style="list-style-type: none">・市域を超えた広域での交通機関の運行調整が難しい。
市内の一部の地域	<ul style="list-style-type: none">・利用者ニーズに対してきめ細やかに対応できる。	<ul style="list-style-type: none">・地域間格差が生じる。

2. 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】

成田市の地域及び地域公共交通の現状と課題

地域別にみた地域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。

地域全体の地域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、利用者は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。

地域全体の地域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：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。

< 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受受でき、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)- 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)- 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
成田空港などの交通結節点とな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を推進し、子ども、高齢者、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)- 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、運賃施策や運行形態など、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。

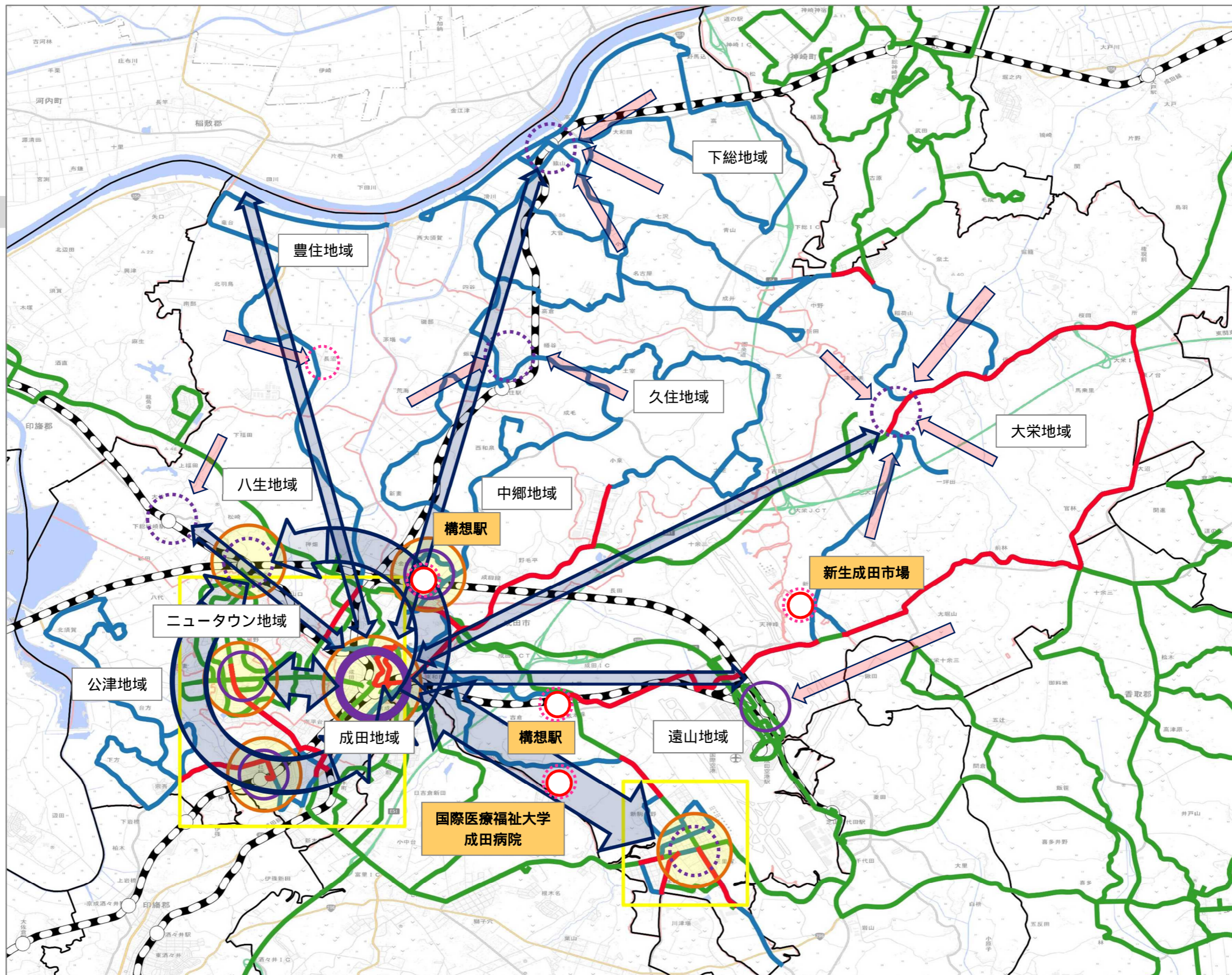
(3)- 公共交通の利用に向けた意識啓発の実施
地域全体で公共交通を支えるため、モビリティマネジメント(自家用車から公共交通などへの転換を図る取り組み)を推進し、地域等と協働による積極的な利用促進を図ります。

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
バスなどの運行情報や観光案内など、ICT等の新技術を活用するとともに、市民やインバウンドなどにも対応した誰もがわかりやすい公共交通サービスの提供を推進します。

<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
 - 行政区界
 - 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