

令和3年5月20日
活性化協議会 資料

成田市地域公共交通計画 (素案)

令和3年5月

成 田 市

目次

第1章 計画の概要.....	1
1.1 計画策定の目的.....	1
1.2 計画の位置づけ.....	2
1.3 計画の対象区域.....	3
1.4 計画の期間.....	3
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題.....	4
2.1 地勢・地理.....	4
2.1.1 地形条件・土地利用.....	4
2.1.2 用途地域.....	5
2.1.3 観光資源.....	6
2.1.4 道路整備状況.....	8
2.2 社会情勢、経済状況.....	9
2.2.1 人口.....	9
2.2.2 総人口の変化率.....	11
2.2.3 人口集中地区.....	12
2.2.4 人口密度.....	13
2.2.5 将来人口.....	14
2.2.6 世帯数.....	16
2.2.7 主要施設立地状況.....	17
2.2.8 通勤圏・通学圏.....	22
2.3 自動車保有及び交通事故発生状況.....	23
2.3.1 自動車保有状況の推移.....	23
2.3.2 免許返納者状況.....	23
2.3.3 交通事故発生状況.....	23
2.4 地域旅客サービス等の現状.....	24
2.4.1 公共交通整備状況.....	24
2.4.2 交通結節点.....	31
2.4.3 鉄道運行状況.....	32
2.4.4 バス運行状況.....	33
2.4.5 路線バス運賃.....	35
2.4.6 鉄道駅の乗降者数.....	38
2.4.7 路線バス利用者数.....	39
2.4.8 コミュニティバス利用状況.....	42
2.4.9 コミュニティバスの運営状況.....	52
2.4.10 バリアフリー対象車両.....	53
2.4.11 オンデマンド交通の運営状況.....	54

2.5 公共交通ニーズの実態・課題の整理.....	57
2.5.1 地域の現状と課題を踏まえた公共交通のイメージ図.....	60
第3章 上位・関連計画の整理.....	60
3.1 上位計画	60
3.1.1 総合計画.....	60
3.1.2 都市計画マスタープラン	62
3.2 関連計画	63
3.2.1 立地適正化計画.....	63
第4章 計画の基本理念・基本方針・目標	64
4.1 計画の基本理念等.....	64
4.1.1 基本理念.....	64
4.1.2 地域区分と公共交通の基本的な考え方.....	65
4.2 計画の方針等.....	65
4.2.1 方針	65
4.2.2 各交通モードの役割.....	67
4.2.3 市民、交通事業者、行政の役割	68
第5章 目標達成に向けた施策.....	70
5.1 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成.....	70
5.2 ニーズに対応した運行形態の構築	73
5.3 利用しやすい公共交通の環境整備	76
5.4 利用促進に係るサービスの充実.....	81
5.5 公共交通の利用に向けた意識啓発の実施	84
5.6 誰もがわかりやすい情報提供の推進.....	87
第6章 目標の評価指標と計画の進行管理	91
6.1 目標の評価指標	91
6.2 計画の進行管理	92
6.2.1 推進・管理体制	92
6.2.2 進行管理.....	92
6.2.3 多様な関係者との連携、協働.....	93

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の目的

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や移動手段に関する国民の選考の変化等の社会経済情勢の変化に伴い、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にあります。近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要があることなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっています。

こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるため、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線やダイヤ・運賃の見直しや新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員しながら、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、施行されました。

本市の公共交通は、鉄道、路線バスのほか、市民の生活交通手段を確保するため、コミュニティバスや高齢者の外出支援としてオンデマンド交通（※）を運行しています。

そのような中、今後人口減少が見込まれる地区と人口増加が見込まれる地区が存在し、立地適正化計画（※）により都市機能誘導区域（※）や居住誘導区域（※）が位置づけられるなど、公共交通を取り巻く環境は大きく変化してきており、医療・福祉・商業などの都市機能を有するエリアと、郊外部の居住エリアを公共交通でつなぐことにより、まちづくりと連携した快適な市民生活を維持する必要があります。

本市では、持続可能な公共交通体系の再構築に加えて、地域旅客運送サービスの提供の確保や公共交通の効率性と利便性の向上を図るため、公共交通を地域全体で支える体制づくりやモビリティ・マネジメント（※）等の利用促進策など、地域の望ましい公共交通のあり方や方向性を示す「成田市地域公共交通計画」を策定するものです。

文中の（※）については、巻末の「用語解説」を参照ください。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「成田市総合計画『NARITAみらいプラン』」や「成田市都市計画マスタープラン」、関連計画である「成田市立地適正化計画」などとの整合を図るとともに、「コンパクトプラスネットワーク」の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定します。

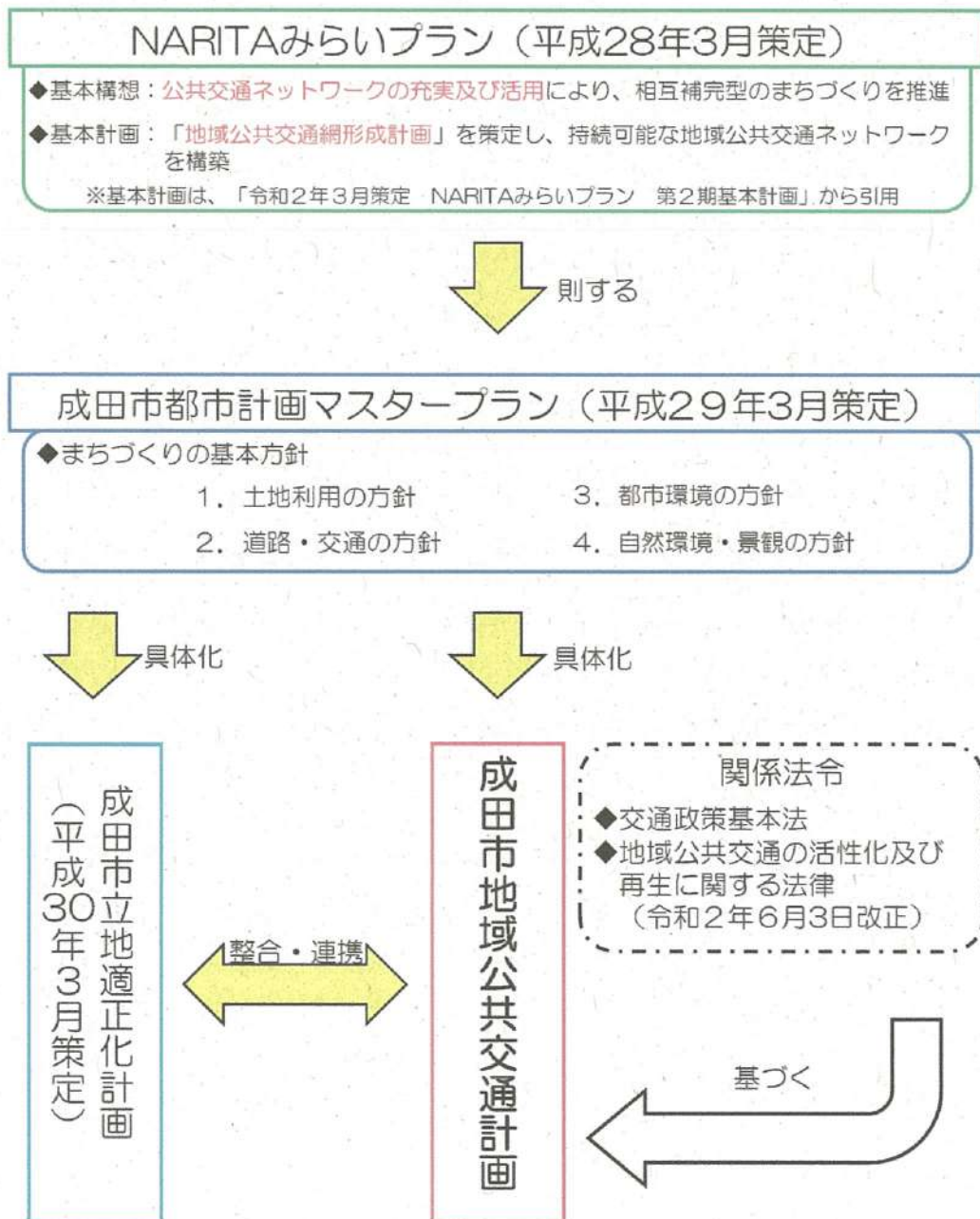


図 1 本計画の位置づけ

1.3 計画の対象区域

本計画の区域は、成田市全域とします。



図 2 成田市及び周辺区域図

1.4 計画の期間

本計画の期間は、成田市総合計画「NARITAみらいプラン」、都市計画マスタープラン、「立地適正化計画」などの点検・改訂と整合性を図るため、令和4年度（2022年度）から令和9年度（2026年度）までの6年間とします。ただし、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

年度	2016 H28	2017 H29	2018 H30	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4	2023 R5	2024 R6	2025 R7	2026 R8	2027 R9	...	2036 R18						
総合計画	基本構想												構想期間：12年							
総合計画	基本計画												第1期計画		第2期計画		第3期計画			
マスタープラン	都市計画												計画期間：11年			2036年を展望 [R18]	★			
立地適正化計画	立地適正化計画												計画期間：10年			2036年を展望 [R18]	★			
地域公共交通計画	地域公共交通計画												計画期間：6年							
												評価：検証 ※毎年度実施								

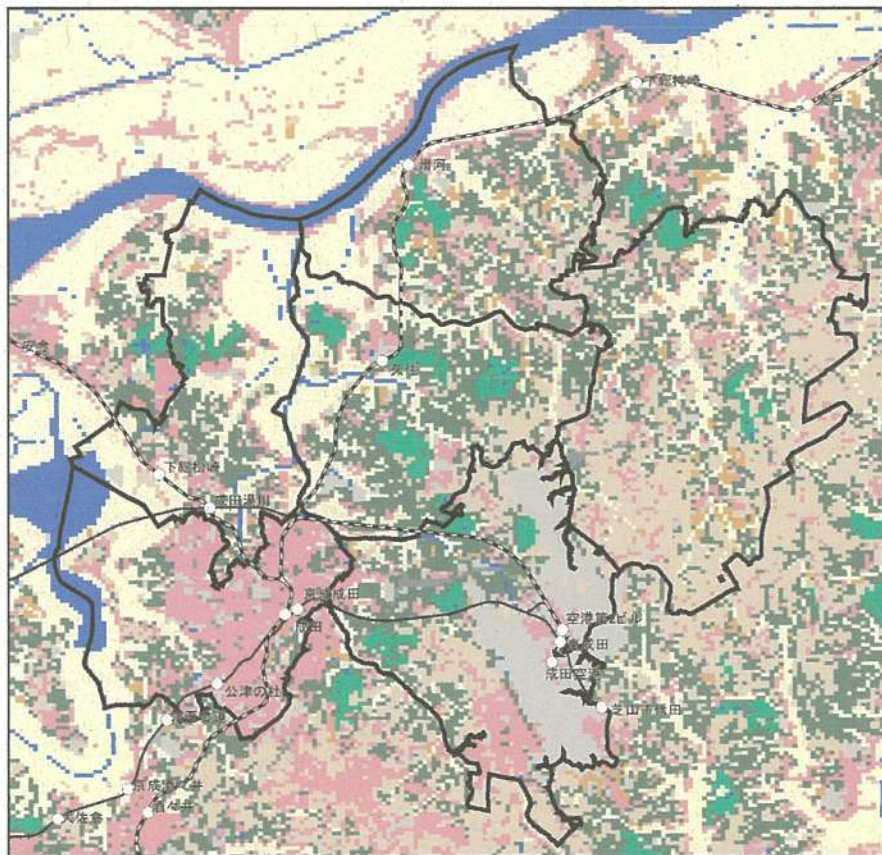
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 地勢・地理

2.1.1 地形条件・土地利用

成田市の地形は、主として、東部と南部が下総台地上にあって、標高が概ね 20m から 50 m、北部と西部が利根川と印旛沼沿いの低地となっています。

土地利用としては、JR 成田駅及び京成成田駅周辺の市中心部は建物用地が多く市街地が広がっており、利根川、根木名川の周辺には田が広がっています。また、ゴルフ場や森林も多く点在しています。



凡例

----- JR 線

+++ 私鉄

○ 鉄道駅

田

その他の農用地

森林

荒地

建物用地

土地利用種別と面積【ha】

道路 212 ha

その他の空港などの用地 1,782 ha

河川池及び湖沼 786 ha

ゴルフ場 709 ha

※面積は土地利用細分メッシュの面積より計算

出典：平成 26 年度土地利用細分メッシュ 国土数値地図情報

図 3 成田市及び周辺地域の土地利用状況

2.1.2 用途地域

JR 成田駅及び京成成田駅周辺の市中心部とその周辺は、商業系・住居系用途が指定されています。豊住、中郷、大栄地域の一部は工業専用地域に指定され、工業団地が立地しています。

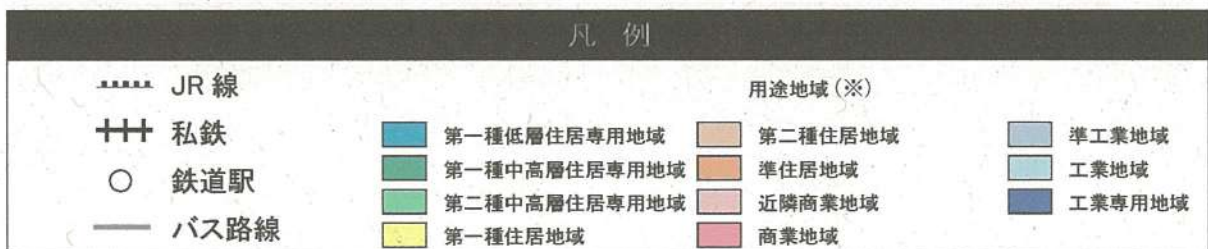
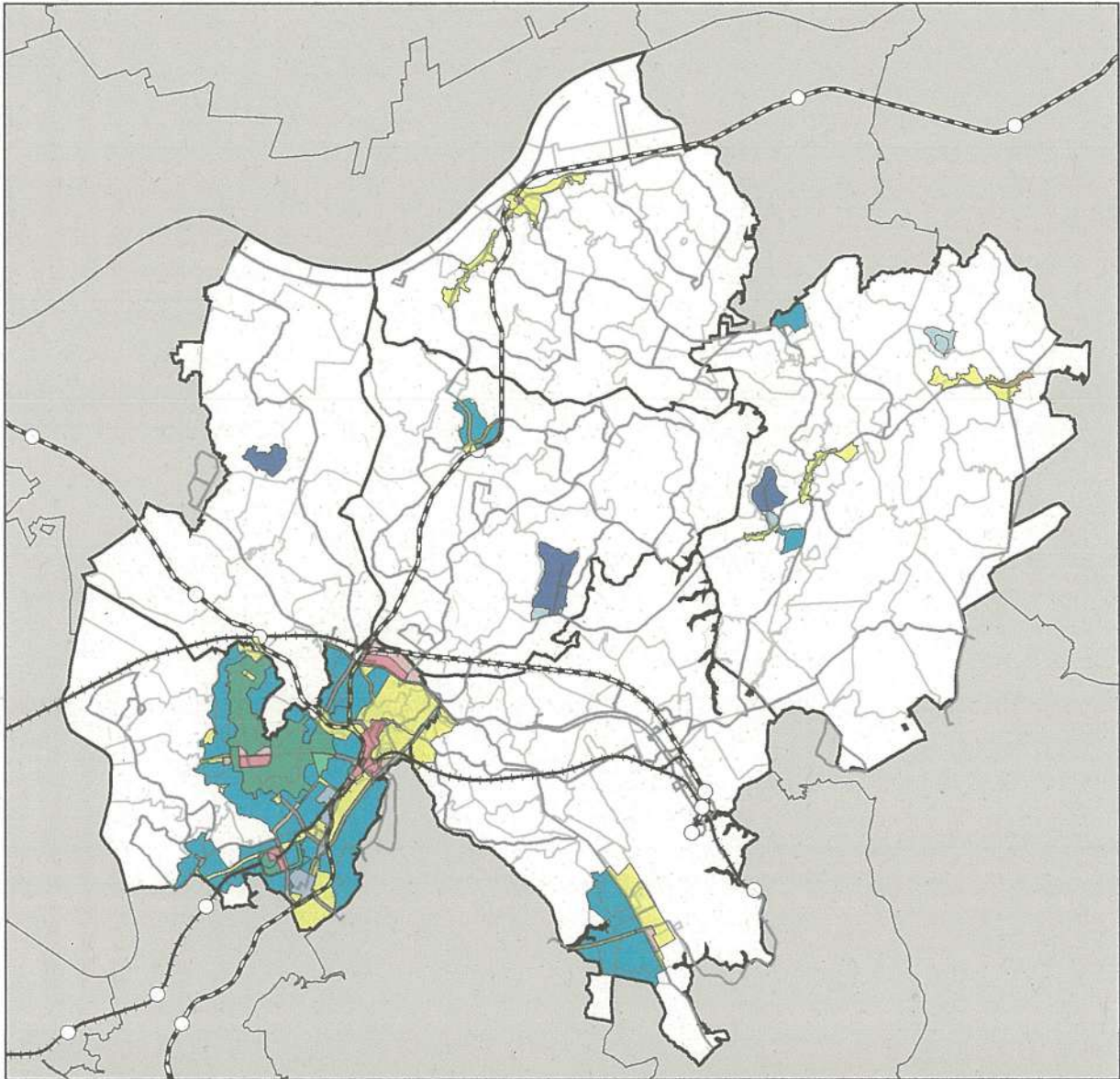
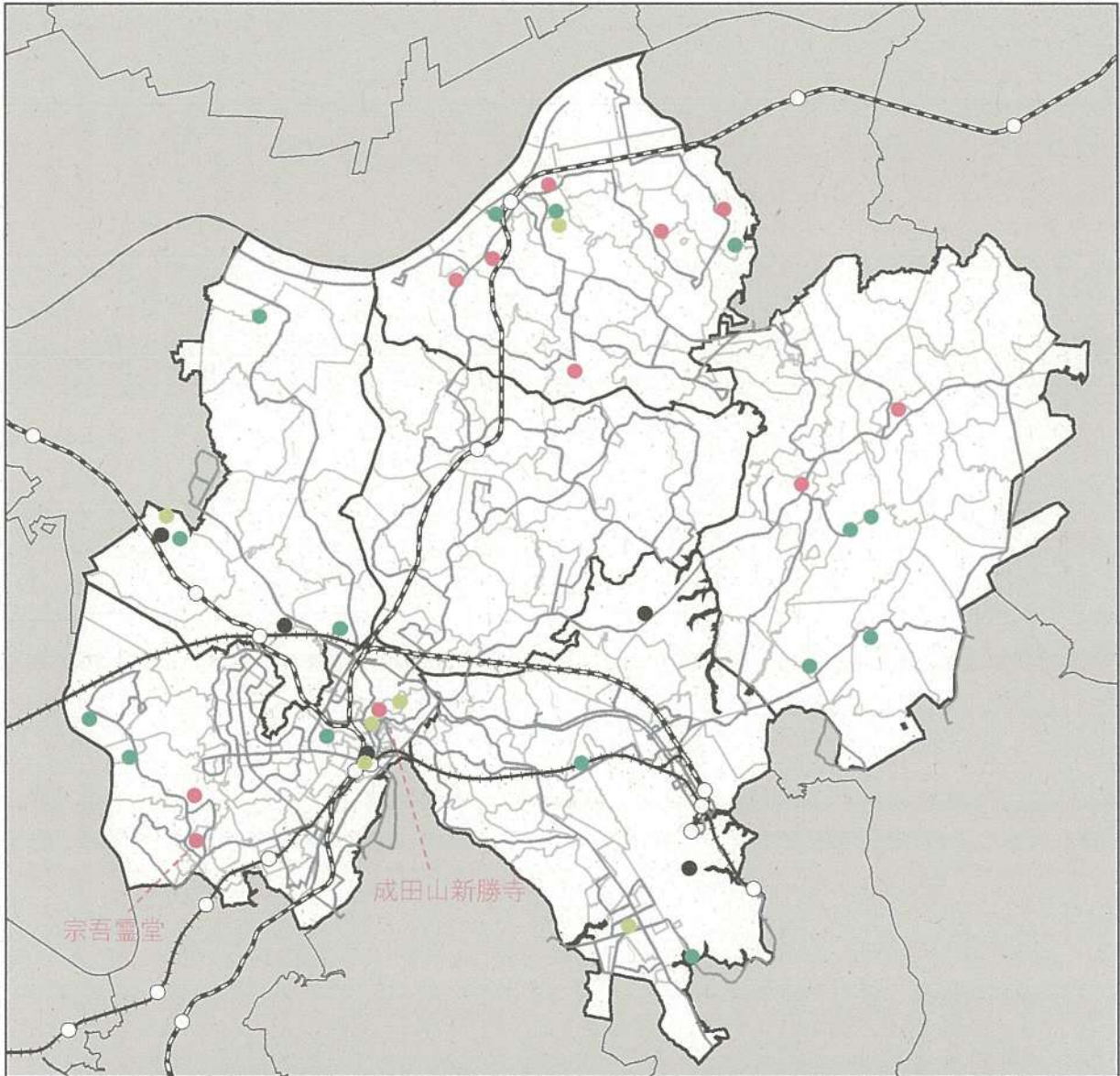


図 4 成田市の都市計画用途指定状況

2.1.3 観光資源

2.1.3.1 市内の観光資源

成田山新勝寺や宗吾霊堂などの神社・寺院をはじめ、市内に多くの観光資源が点在しています。



凡例	
----- JR線	観光施設
+++ 私鉄	
○ 鉄道駅	
— バス路線	
● 神社・寺院	
● 文化施設	
● 公園・スポーツ・レジャー施設	
● その他観光施設	

出典：成田市観光協会「成田市観光パンフレット」

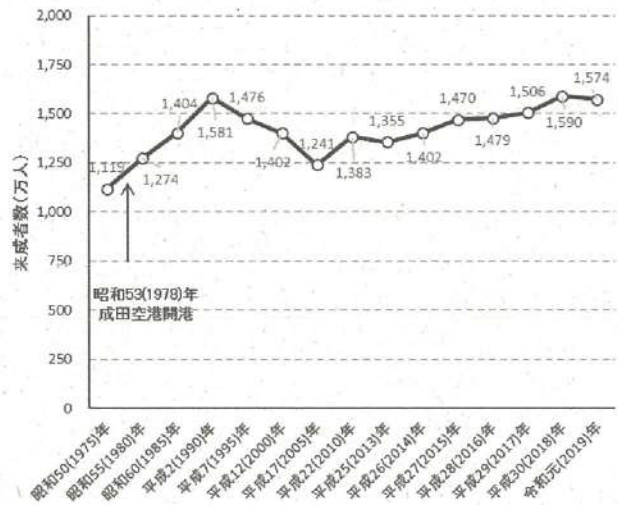
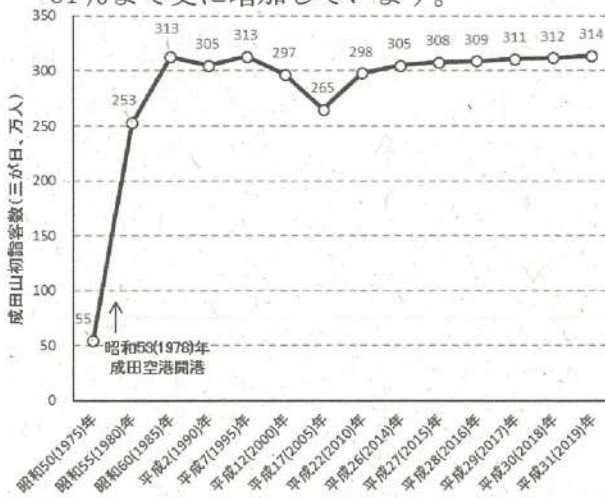
図 5 成田市の観光資源

2.1.3.2 観光入込客数の推移

成田山新勝寺の初詣客数をみると、成田空港開港以降、急激に初詣客が増加し、それ以降は、平成17年に大きく減少したものの、概ね横ばい傾向となっています。

来成者数は、平成2年の1,581万人をピークに減少傾向にありましたが、平成22年に増加に転じ、それ以降概ね増加傾向にあります。

成田市来訪時の交通手段は、平成2年に自動車割合が45%と大幅に増加し、令和元年では51%まで更に増加しています。



出典:成田市統計書

図6 成田山新勝寺の初詣客数の推移
(各年1月1日~3日の合計値)

図7 来成者数
(各年12月末時点)



出典:成田市統計書

図8 交通機関別来成者割合

2.1.4 道路整備状況

成田市は、東関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道が東西・南北を貫き、東京方面や関東各地域、また、常磐道や東北道などを経て全国各地へのアクセスが良好です。

また、成田空港へアクセスする新空港自動車道が整備されています。

成田市内には、国道 51 号、国道 356 号、国道 464 号が骨格を形成し、これらと主要地方道、一般県道により、市内の道路体系が形成されています。

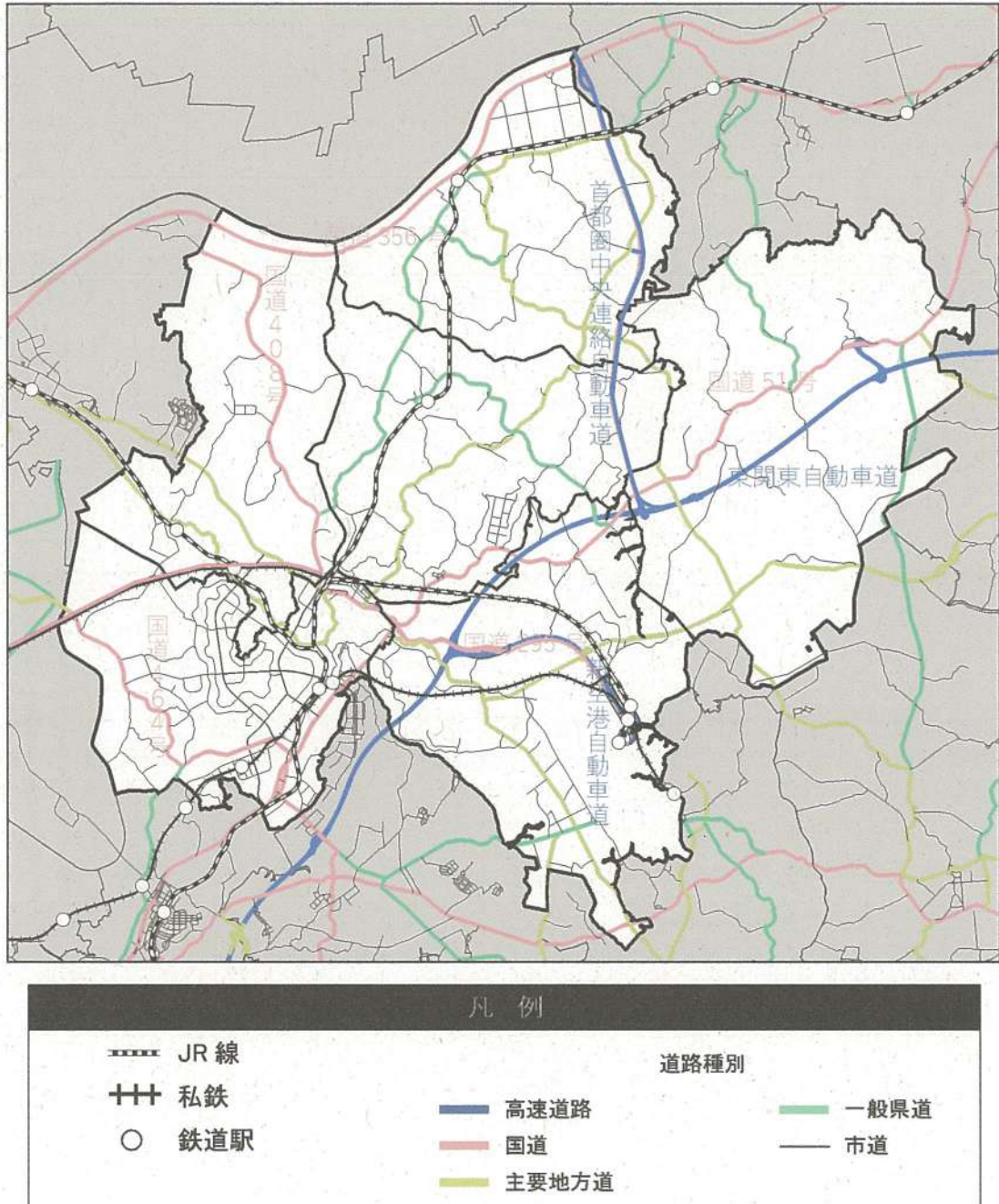


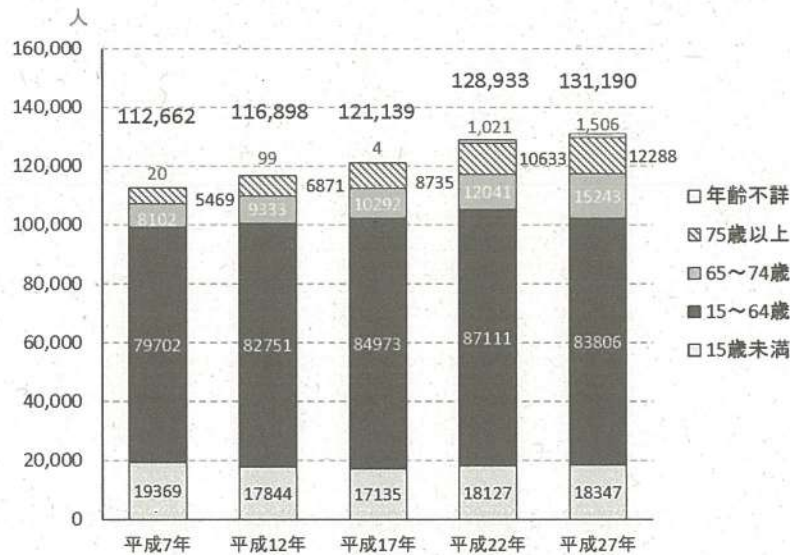
図 9 成田市及び周辺地域の道路網

2.2 社会情勢、経済状況

2.2.1 人口

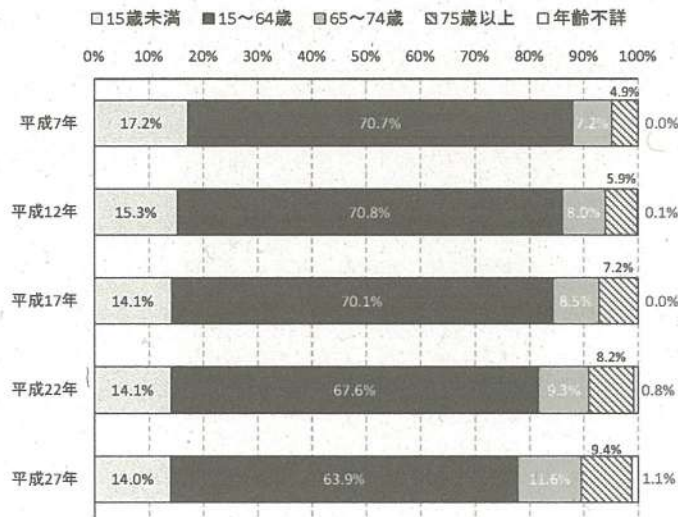
2.2.1.1 成田市人口推移

成田市の人口は、平成7年から平成27年まで増加傾向となっています。なかでも、他の年齢区分に比べ、65歳以上の人口は増加しており、人口割合で見ると、平成7年人口構成割合12%に比べ、平成27年では21%と9ポイント伸びています。



出典: 国勢調査

図 10 成田市人口推移

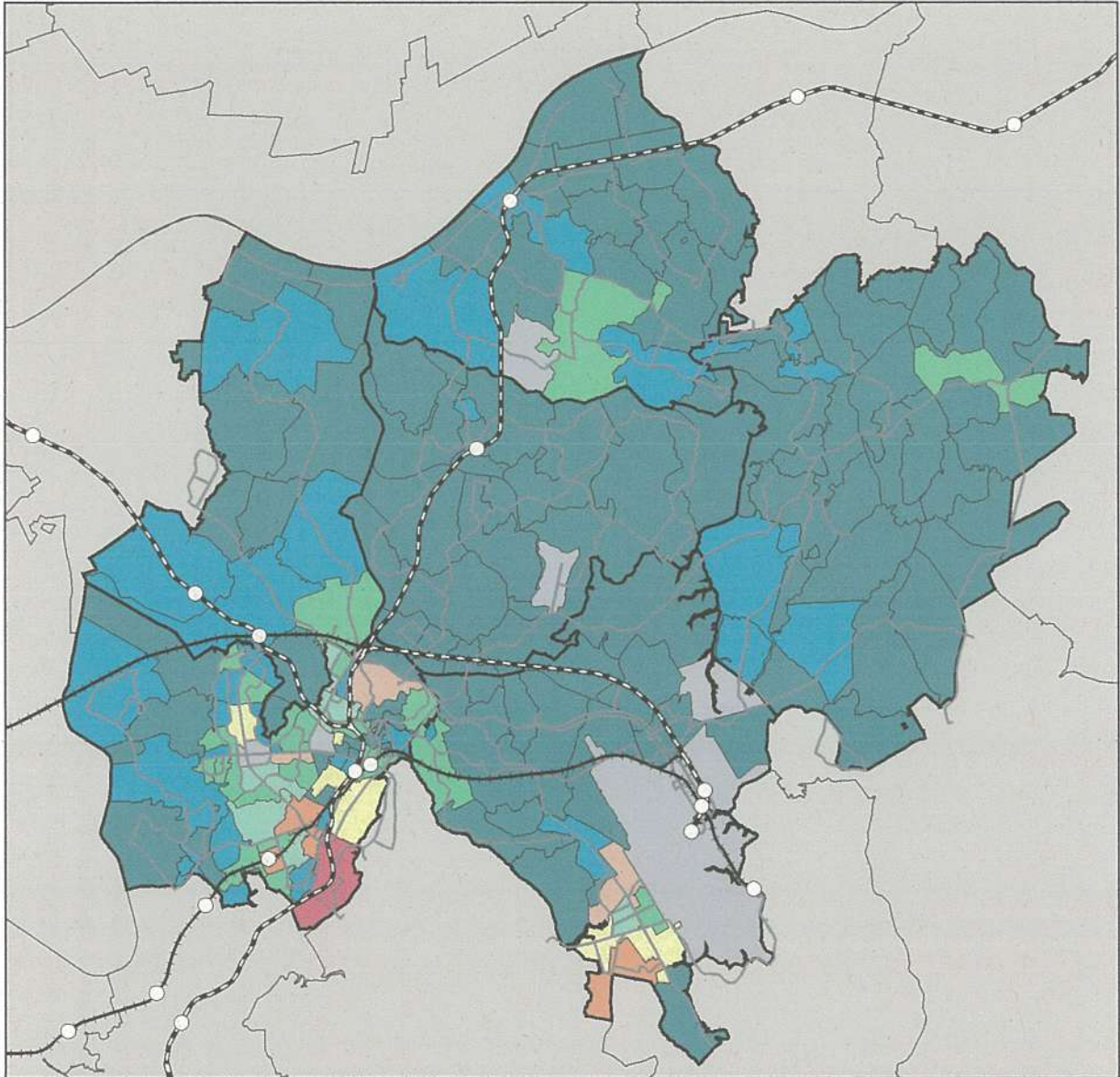


出典: 国勢調査

図 11 成田市人口割合

2.2.1.2 総人口

成田市では、成田・公津・ニュータウン地域に人口が集中しています。また、成田空港周辺地域にも人口の集中がみられます。

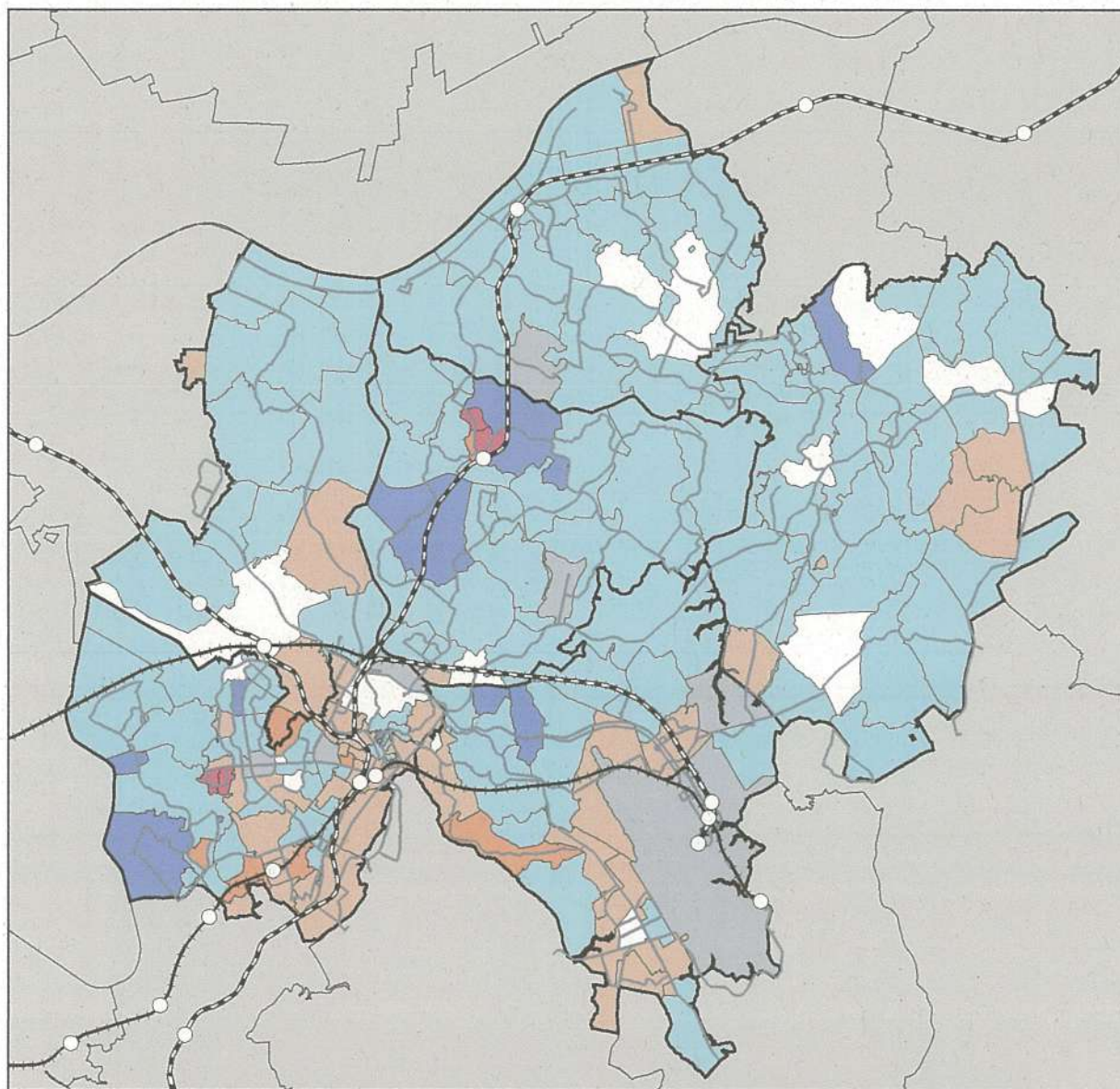


出典:国勢調査

図 12 小地域別人口(総人口)

2.2.2 総人口の変化率（平成17年からの変化率）

成田市は市全体としては人口が増加していますが、地域別にみても増加している地域は、成田・公津・ニュータウン地域、成田空港周辺地域、久住駅北側地域などであり、市街化区域外では減少している地域が多くなっています。

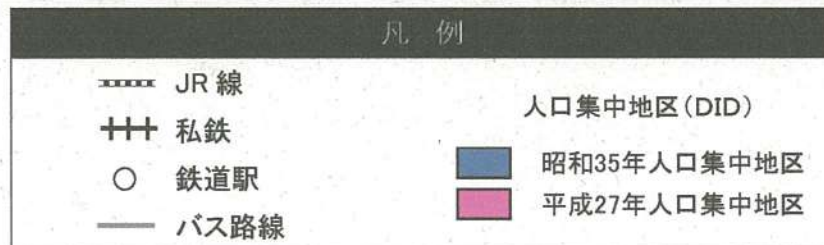
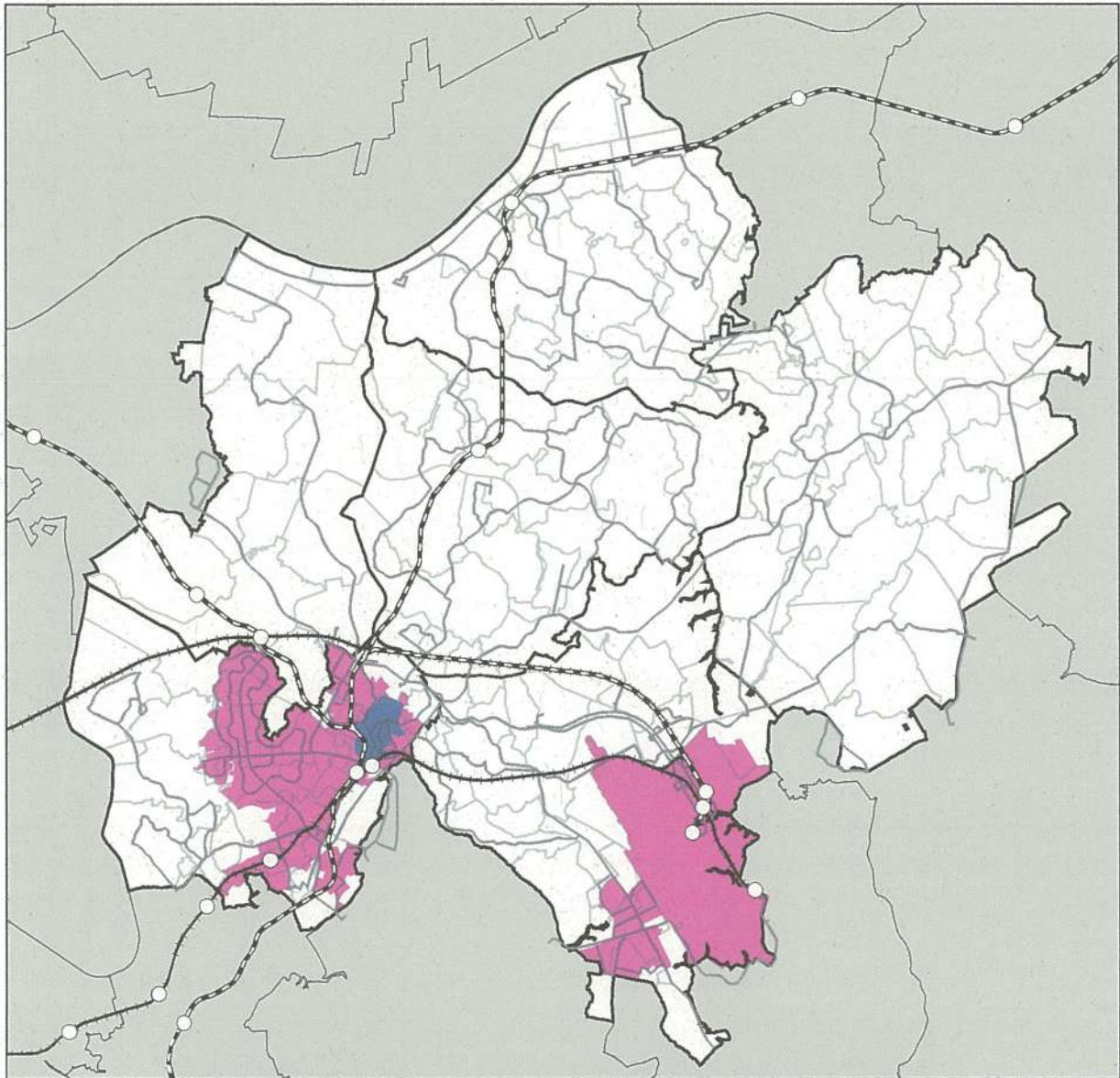


出典：国勢調査

図 13 小地域別人口の変化(総人口)

2.2.3 人口集中地区

昭和 35 年当時の成田市は、JR 成田駅及び京成成田駅周辺の一部地域が人口集中地区でした。これが、平成 27 年になると、南西側へ広がって成田ニュータウン等の中心市街地が含まれるとともに、成田空港周辺地域が人口集中地区となっています。



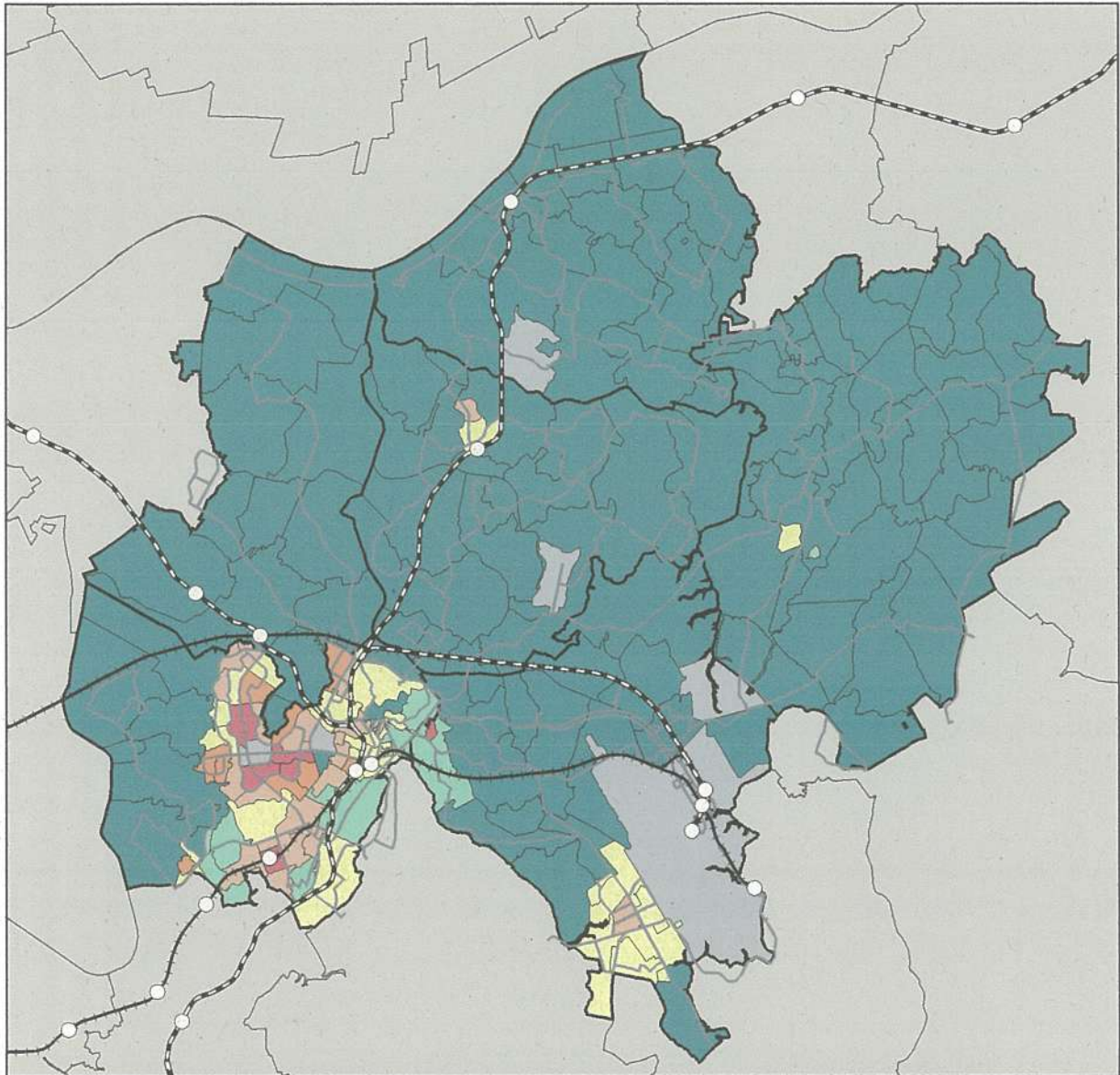
出典:国土数値情報

図 14 人口集中地区

人口集中地区 (DID 地区) とは、人口密度が 1 平方キロメートルあたり 4,000 人以上の地域が互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域。

2.2.4 人口密度

地域別の人口密度は、成田・公津・ニュータウン地域で高くなっており、JR成田駅及び京成成田駅周辺、公津の杜駅周辺も高くなっています。



出典：国勢調査

図 15 小地域別人口密度

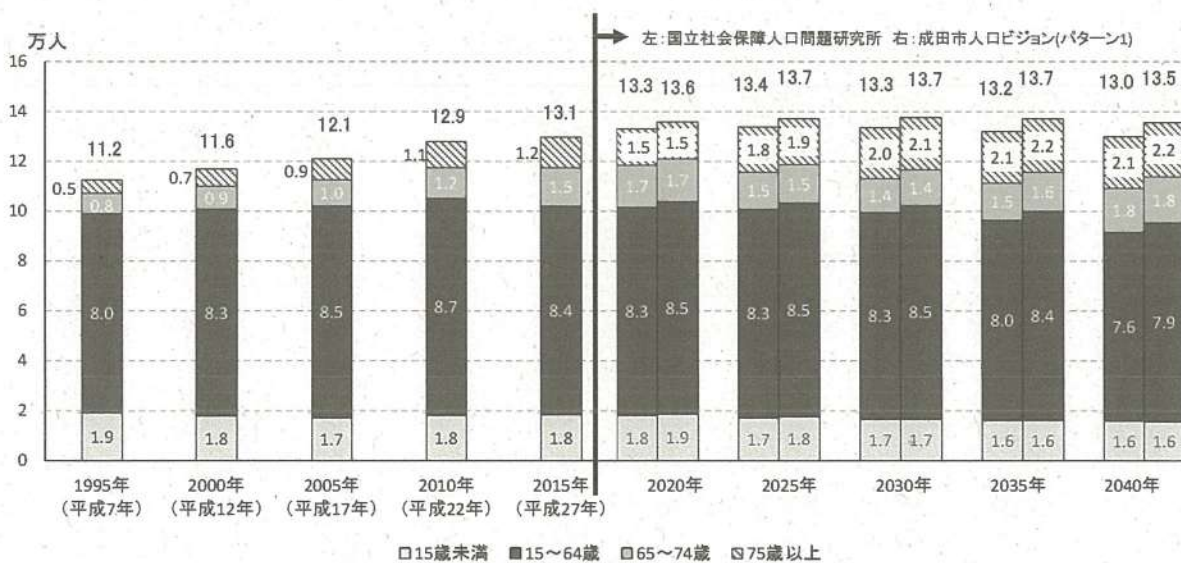
2.2.5 将来人口

2.2.5.1 市全体の将来人口の推計値

「国立社会保障・人口問題研究所（以後「社人研」）」の推計では、2025年の13.4万人がピークとなり、成田市人口ビジョン（※）では2035年の13.7万人がピークと推計されています。

年齢区分別では、65歳から74歳、75歳以上人口は増加する傾向になると推計されています。

15歳から64歳人口は、社人研では2020年以降減少傾向に対し、成田市人口ビジョンでは、2030年まで増加傾向にあり、2035年から減少へ転ずる推計となっています。

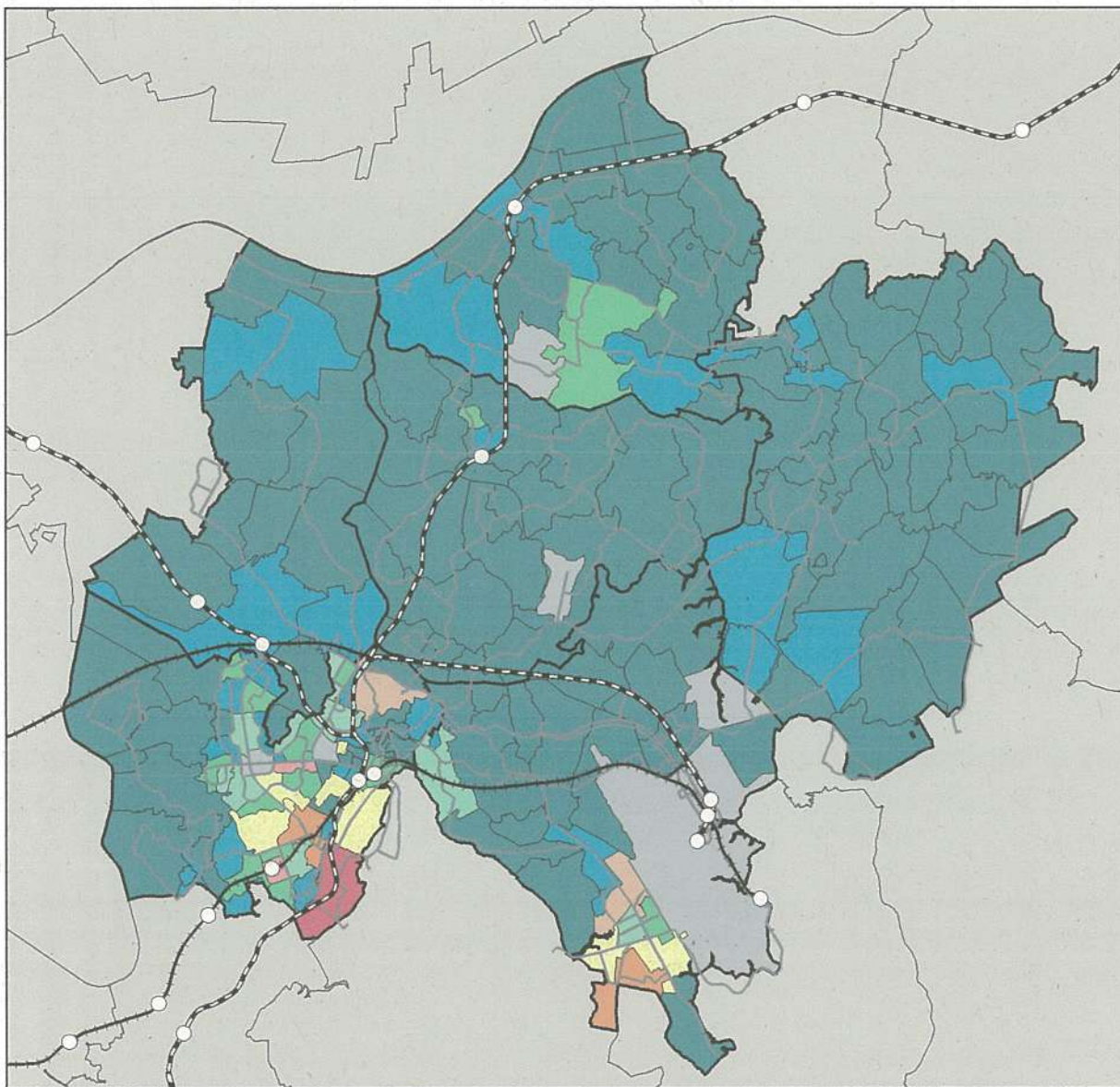


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所
成田市人口ビジョン

図 16 市全体の将来人口の推計値

2.2.5.2 地域別将来人口推計値（2040年）

2040年の人口は、現状と同様、成田・公津・ニュータウン地域、JR成田駅周辺地域が多いと推計されています。



出典:国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツールV2(H27 国調対応版)」を使用

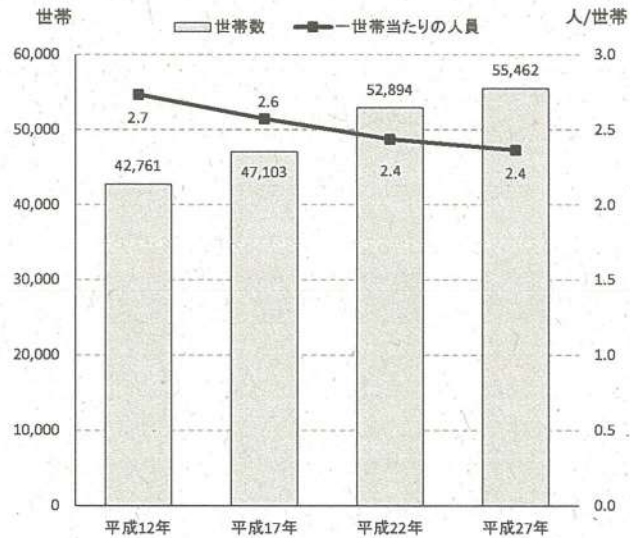
図 17 成田市の小地域別将来人口推計(2040年)

2.2.6 世帯数

成田市の世帯数は、継続して増加傾向にあります。

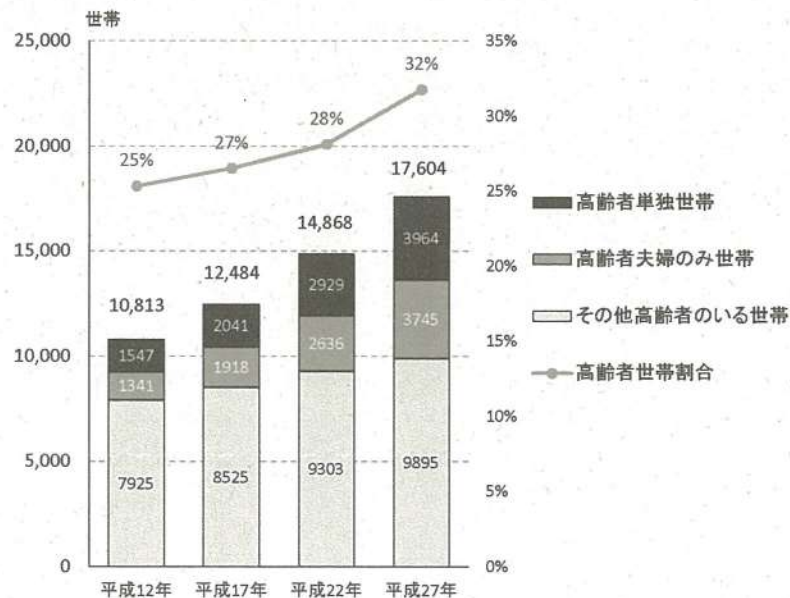
一方、一世帯当たり人員は、平成12年は2.7人/世帯に対し、平成27年になると2.4人/世帯となり、減少傾向にあります。

高齢者（65歳以上）のいる世帯数は増加しており、平成27年では全世帯の32%を占めています。また、高齢者の単独世帯、夫婦のみの世帯が大きく増加しています。



出典:国勢調査

図 18 成田市の世帯数と一世帯当たり人員の推移



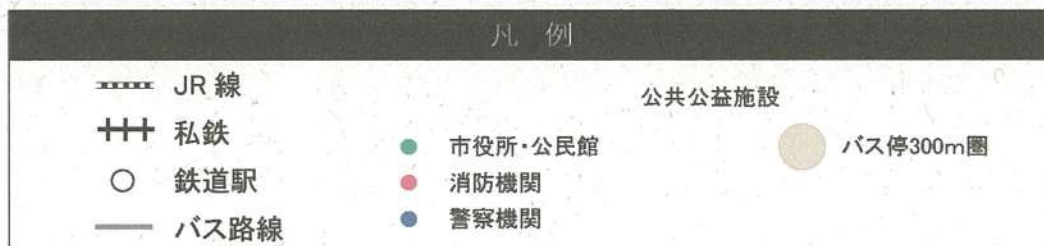
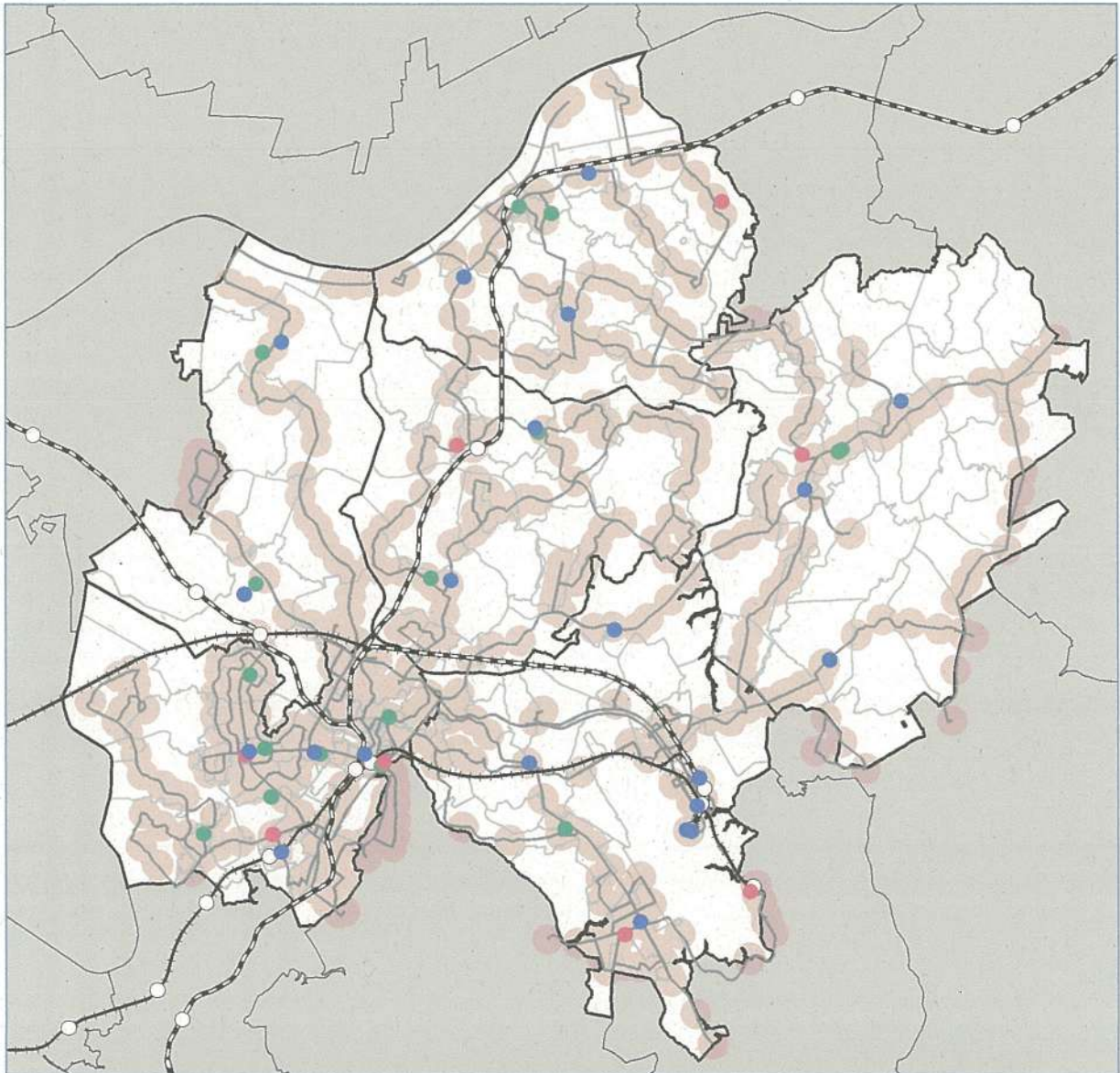
出典:国勢調査

図 19 成田市における高齢者(65歳以上)のいる世帯の推移

2.2.7 主要施設立地状況

2.2.7.1 公共公益施設

公共施設は、成田市の各地域に点在しており、多くがバス停 300m 圏内に立地しています。

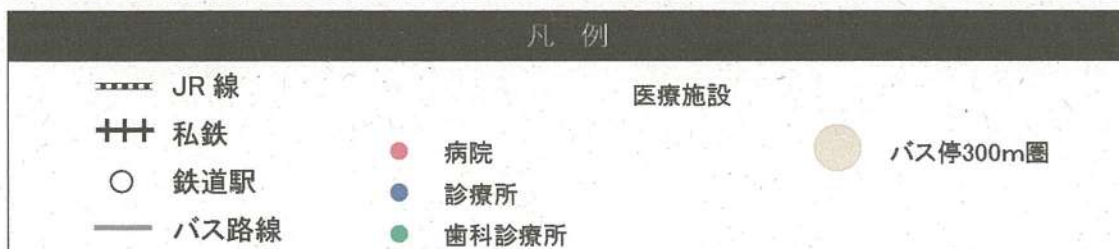
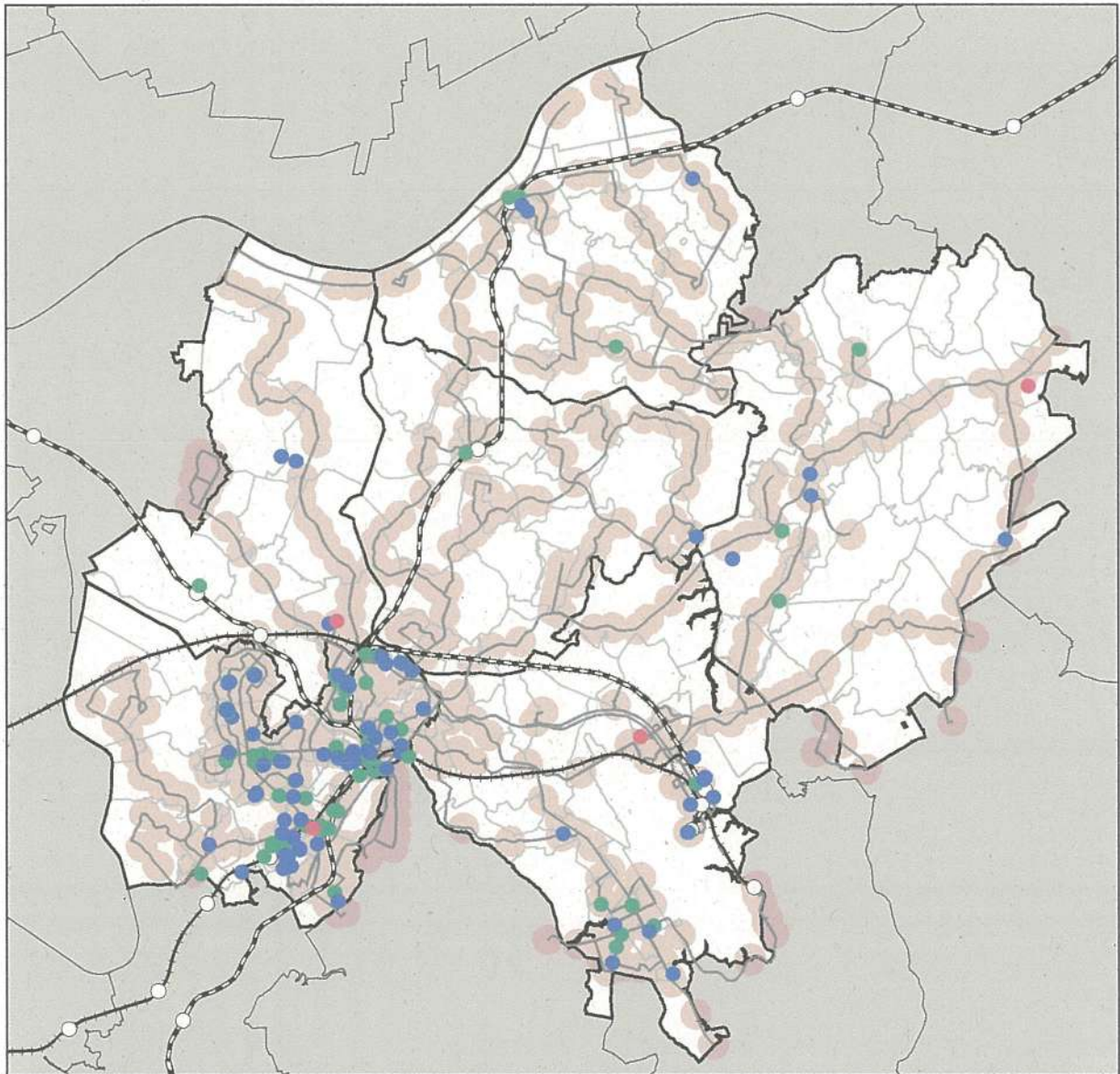


出典：国土数値情報、千葉県警察 HP

図 20 公共公益施設の立地状況

2.2.7.2 医療施設

JR 成田駅及び京成成田駅、公津の杜駅、成田空港周辺に医療施設が集中しており、多くがバス停 300m 圏内にあります。

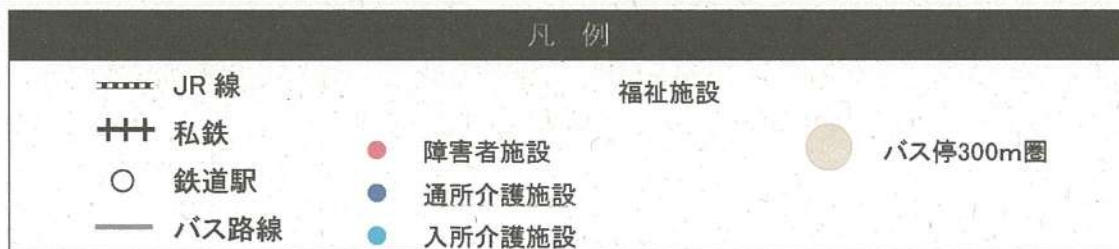
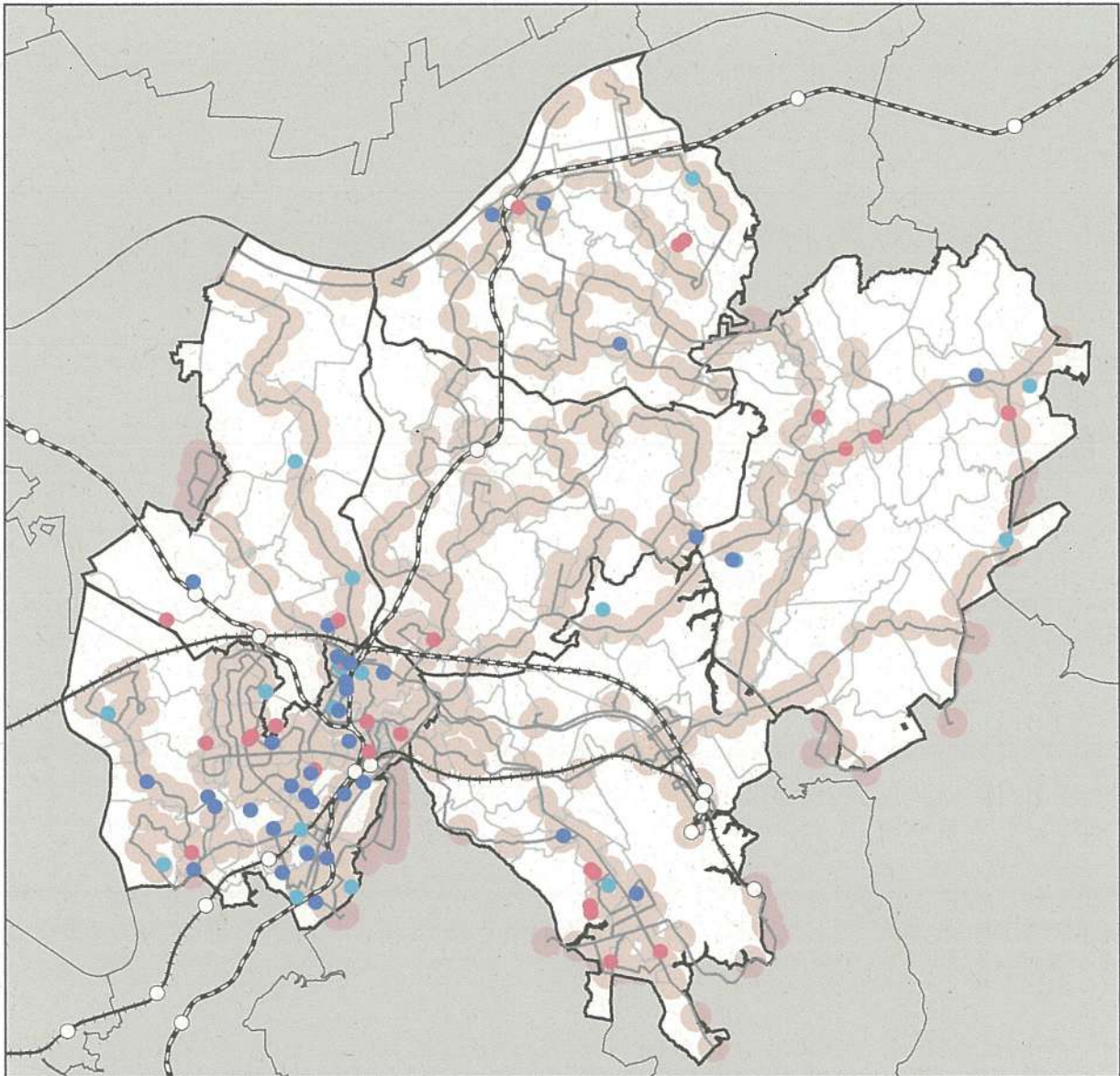


出典:国土数値情報

図 21 医療施設の立地状況

2.2.7.3 福祉施設

成田・公津・ニュータウン地域に福祉施設が集中しており、多くがバス停 300m 圏内に立地しています。

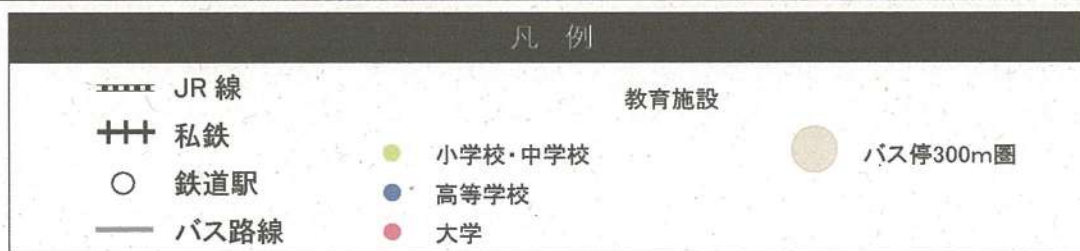
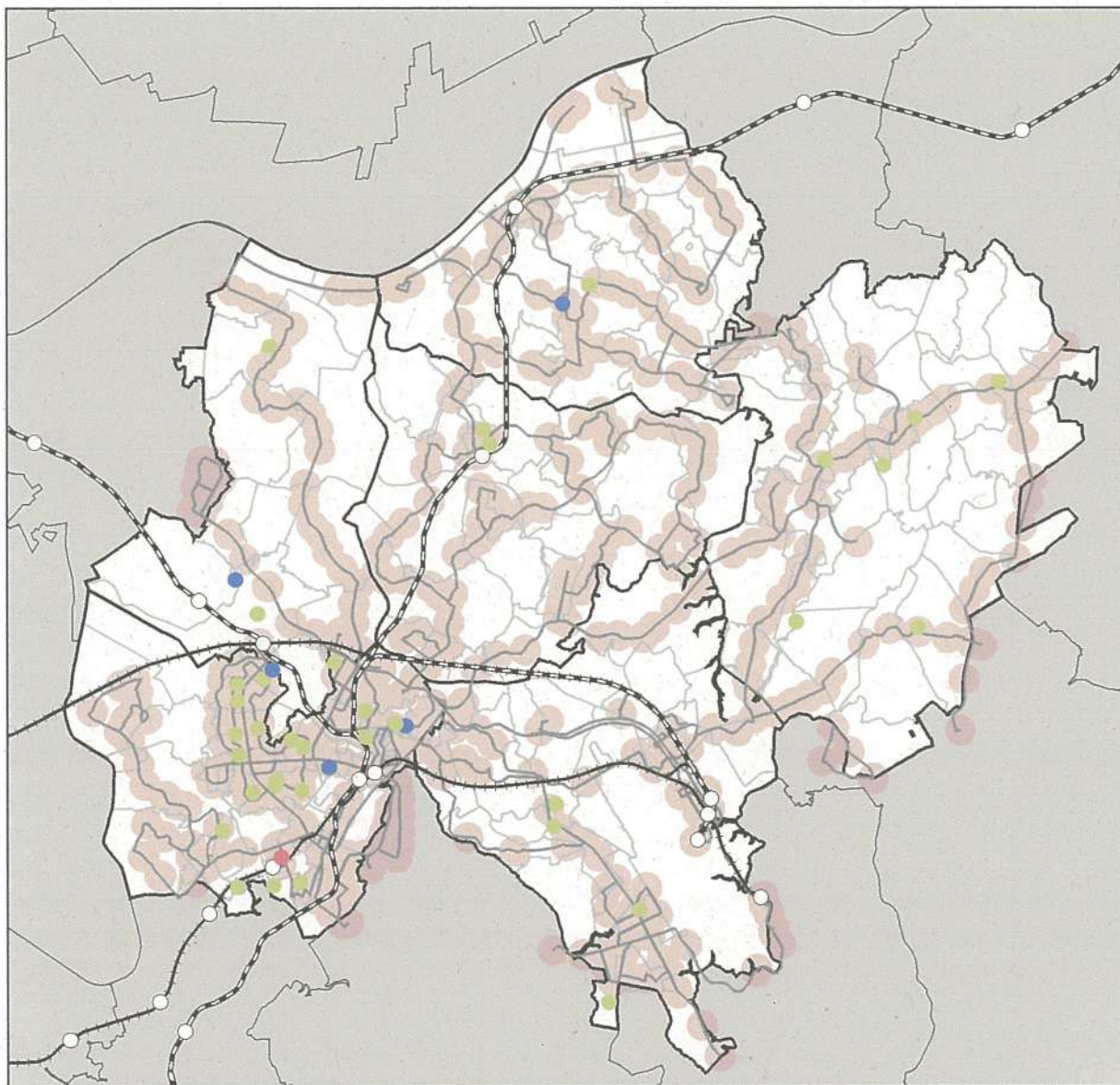


出典:国土数値情報

図 22 福祉施設の立地状況

2.2.7.4 教育施設

成田・公津・ニュータウン地域に小学校・中学校が集中しており、多くがバス停 300m 圏内に立地しています。



出典:国土数値情報

図 23 教育施設の立地状況

2.2.7.5 大規模商業施設

成田・公津・ニュータウン地域といった人口が集積する地域に大規模商業施設が立地しています。

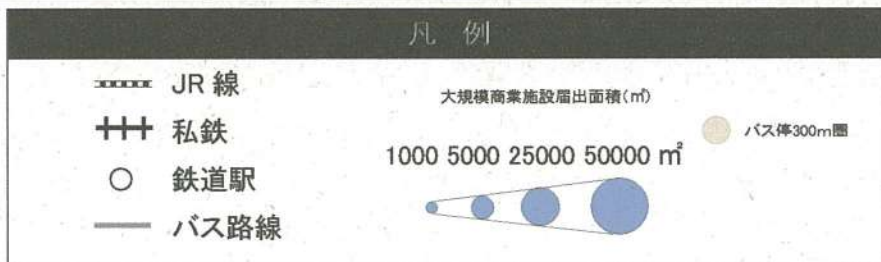
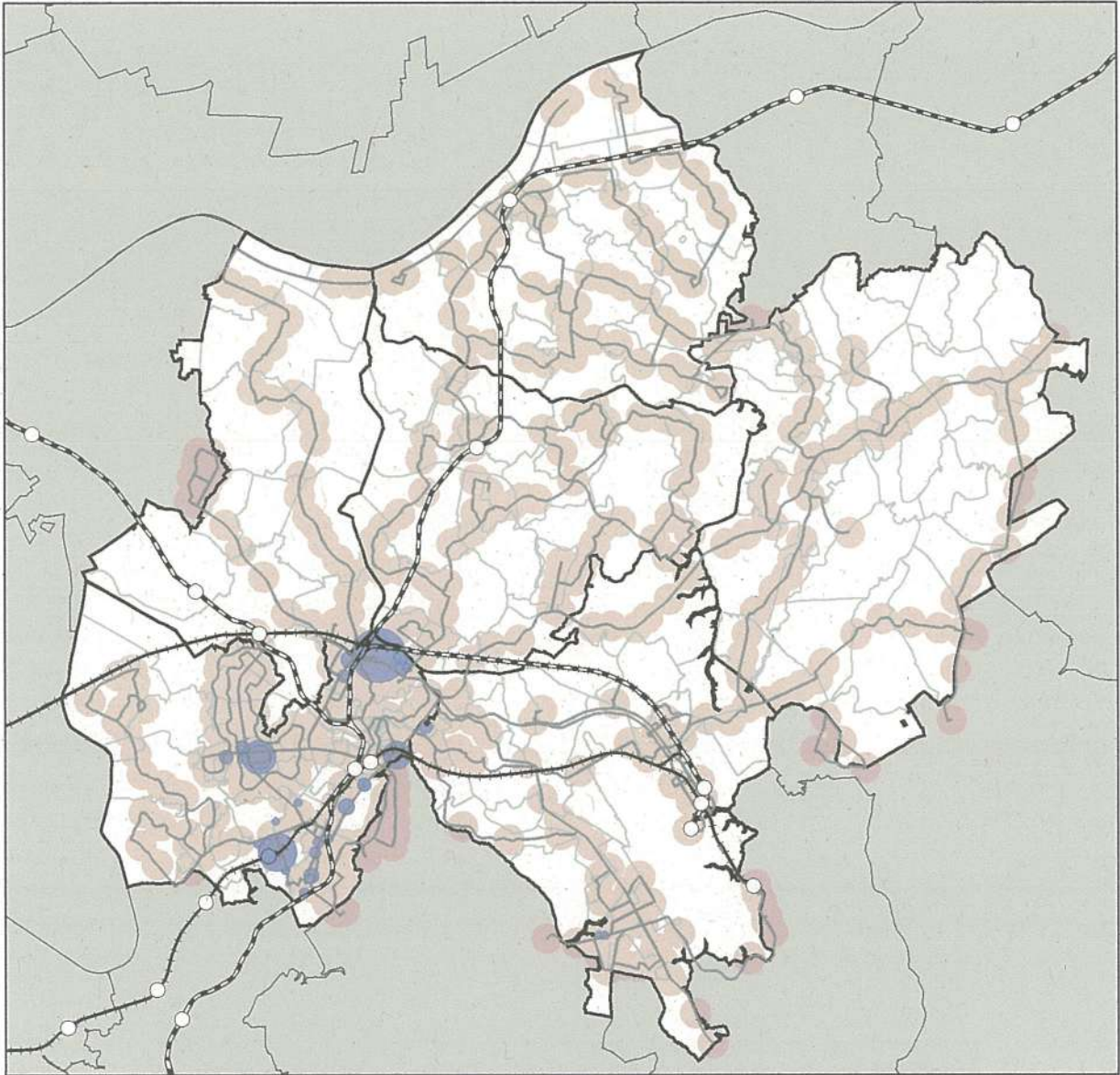


図 24 大規模商業施設の立地状況

2.2.8 通勤圏・通学圏

◆成田市に居住する就業者・通学者の勤務先・通学先

成田市内での通勤・通学者が1万人以上と最も多くなっています。市外では香取市、芝山町、富里市、佐倉市のほか、千葉市、八千代市、船橋市など鉄道でアクセス可能な地域が多くなっています。

◆成田市へ通勤・通学する就業者・通学者の居住地

成田市内での通勤・通学者が1万人以上と最も多くなっています。隣接地域以外の多くの地域から、成田市へ通勤・通学する流動が多くなっています。

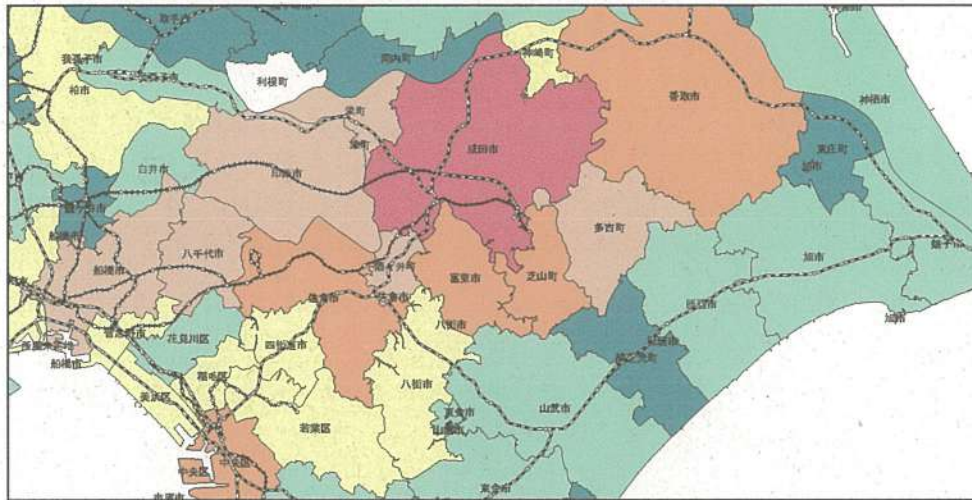


図 25 成田市に居住する就業者・通学者の勤務先・通学先

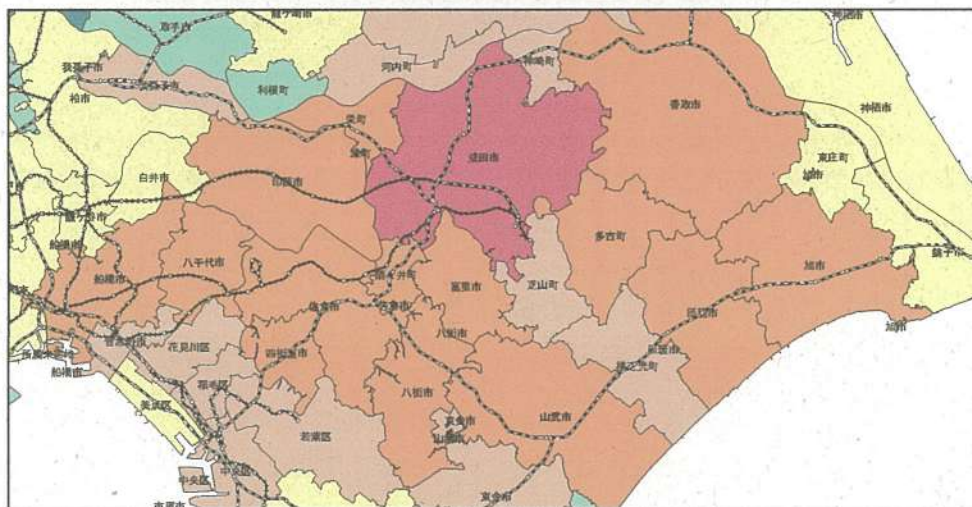


図 26 成田市へ通勤・通学する就業者・通学者の居住地



出典:国勢調査

2.3 自動車保有及び交通事故発生状況

2.3.1 自動車保有状況の推移

自動車保有件数は、増加傾向にあり、平成31年3月末時点で、116,415台となっています。

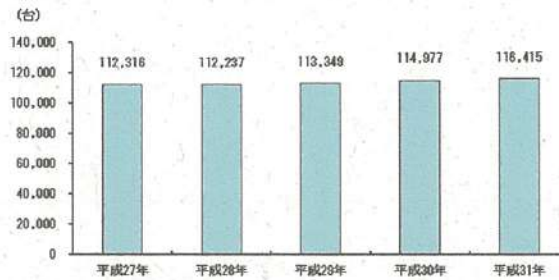


図 27 自動車保有件数の推移(各3月末時点)

2.3.2 免許返納者状況

運転免許返納者数は、増加傾向にあります。

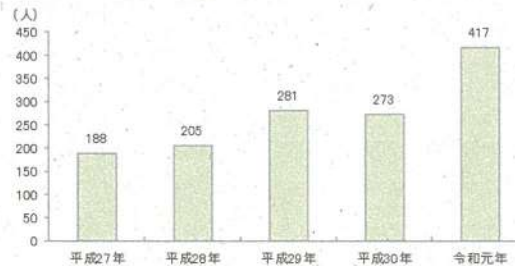


図 28 免許返納者件数(各12月末時点)

注) 運転免許返納者数は成田警察署へ返納された数であり、成田市民以外も含まれる。

2.3.3 交通事故発生状況

交通事故発生件数は、平成30年までは減少傾向にあったものの、令和元年時点で再び増加しています。また、交通事故発生件数のうち、高齢者が第一当事者となった交通事故発生件数は増加傾向にあります。

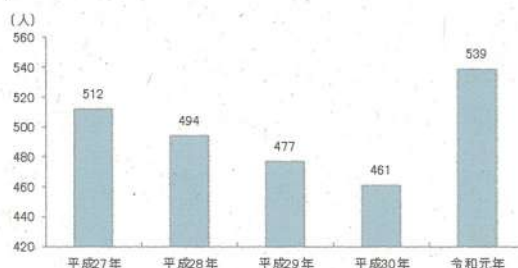


図 29 交通事故発生件数(全年齢)
(各12月末時点)

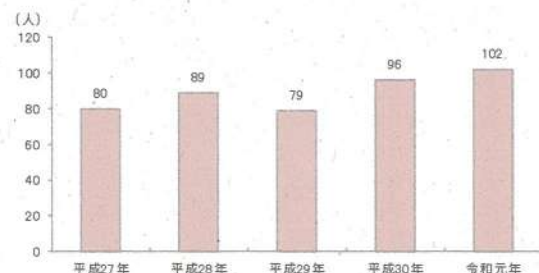


図 30 交通事故発生件数(高齢者第一当事者)
(各12月末時点)

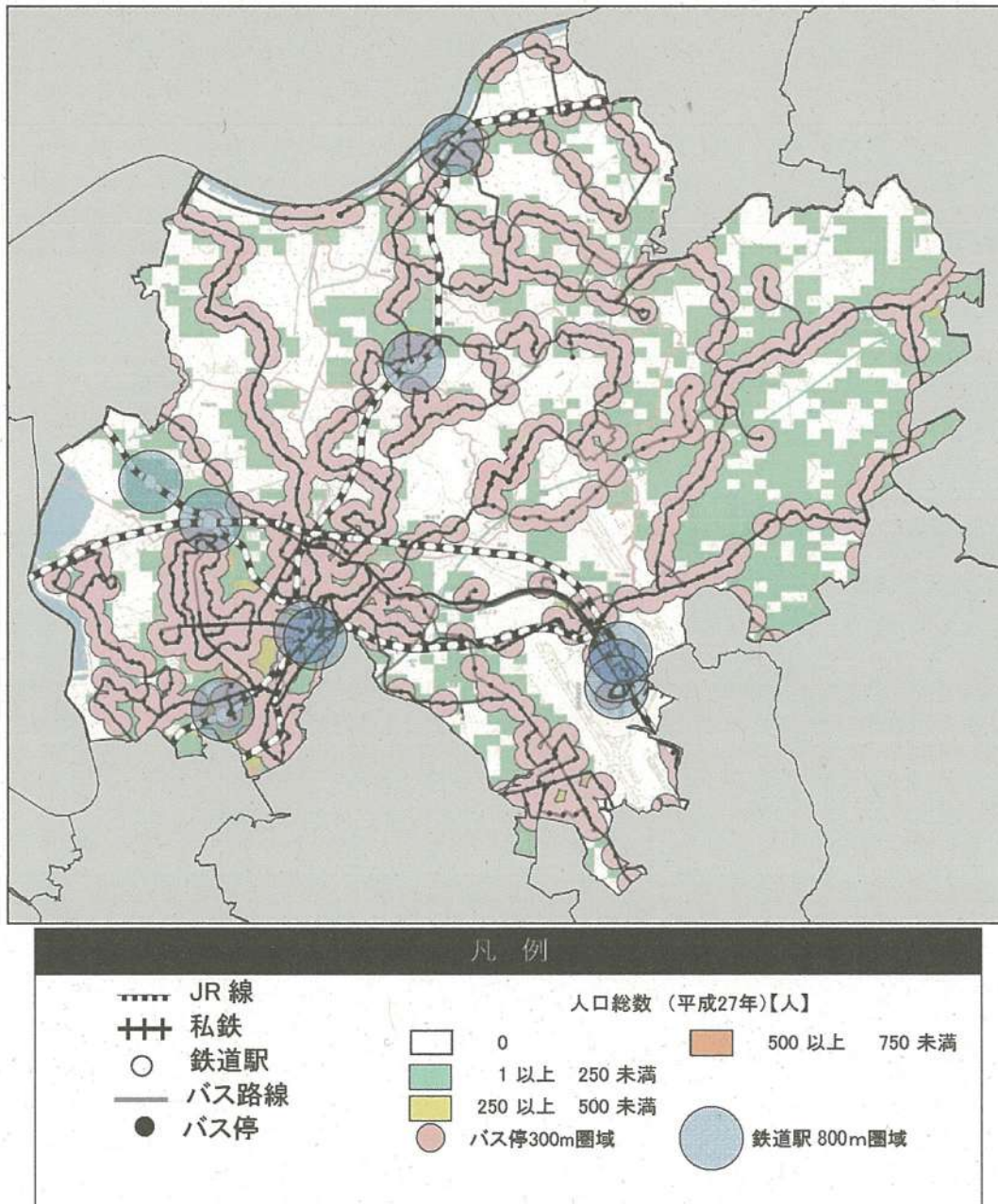
第一当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転手又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

2.4 地域旅客サービス等の現状

2.4.1 公共交通整備状況

2.4.1.1 公共交通整備状況

成田市には、鉄道として成田線、京成本線、成田スカイアクセス線があり、バス路線が市域全体を網羅しています。ただし、大栄地区においては、バス停から 300m 圏外の公共交通空白地域に居住地が存在する地域が多くみられます。



出典: 国土数値情報、各事業者HP、国勢調査

図 31 公共交通整備状況

交通空白地域とは、近隣に鉄道駅、バス停が設置されておらず、公共交通を利用しづらい地域をいう。本市では、鉄道駅から 800m 以上、バス停から 300m 以上離れた地域とする。(図中の橙色、黄色、緑色及び白色の箇所)

2.4.1.2 地域別・バス停300m圏内外別人口及び割合

表1 バス停300m圏内外別人口

	バス停300m圏内人口(人)						バス停300m圏外人口(人)				
	0～14歳	15～64歳	65歳以上	(75歳以上)	合計		0～14歳	15～64歳	65歳以上	(75歳以上)	合計
成田	2,116	11,523	3,431	(1,558)	17,070	成田	268	1,780	489	(222)	2,537
公津	3,910	14,907	3,677	(1,565)	22,494	公津	1,428	5,364	1,032	(419)	7,824
八生	338	1,642	1,115	(690)	3,095	八生	179	1,207	714	(322)	2,100
中郷	91	623	371	(189)	1,085	中郷	12	76	44	(26)	132
久住	523	1,522	590	(344)	2,635	久住	308	964	367	(189)	1,639
豊住	92	725	487	(269)	1,304	豊住	48	342	253	(140)	643
遠山	2,189	11,030	2,522	(1,106)	15,741	遠山	201	1,642	621	(321)	2,464
ニュータウン	4,638	18,964	6,094	(1,924)	29,696	ニュータウン	126	673	277	(98)	1,076
下総	446	2,733	1,639	(847)	4,818	下総	174	1,126	619	(304)	1,919
大栄	540	3,670	1,815	(938)	6,025	大栄	557	3,154	1,516	(787)	5,227
合計	14,883	67,339	21,741	(9,430)	103,963	合計	3,301	16,328	5,932	(2,828)	25,561

総人口(人)					
	0～14歳	15～64歳	65歳以上	(75歳以上)	合計
成田	2,384	13,303	3,920	(1,780)	19,607
公津	5,338	20,271	4,709	(1,984)	30,318
八生	517	2,849	1,829	(1,012)	5,195
中郷	103	699	415	(215)	1,217
久住	831	2,486	957	(533)	4,274
豊住	140	1,067	740	(409)	1,947
遠山	2,390	12,672	3,143	(1,427)	18,205
ニュータウン	4,764	19,637	6,371	(2,022)	30,772
下総	620	3,859	2,258	(1,151)	6,737
大栄	1,097	6,824	3,331	(1,725)	11,252
合計	18,184	83,667	27,673	(12,258)	129,524

注)75歳以上は65歳以上に含まれているため、参考として記載している。

表2 バス停300m圏内外別

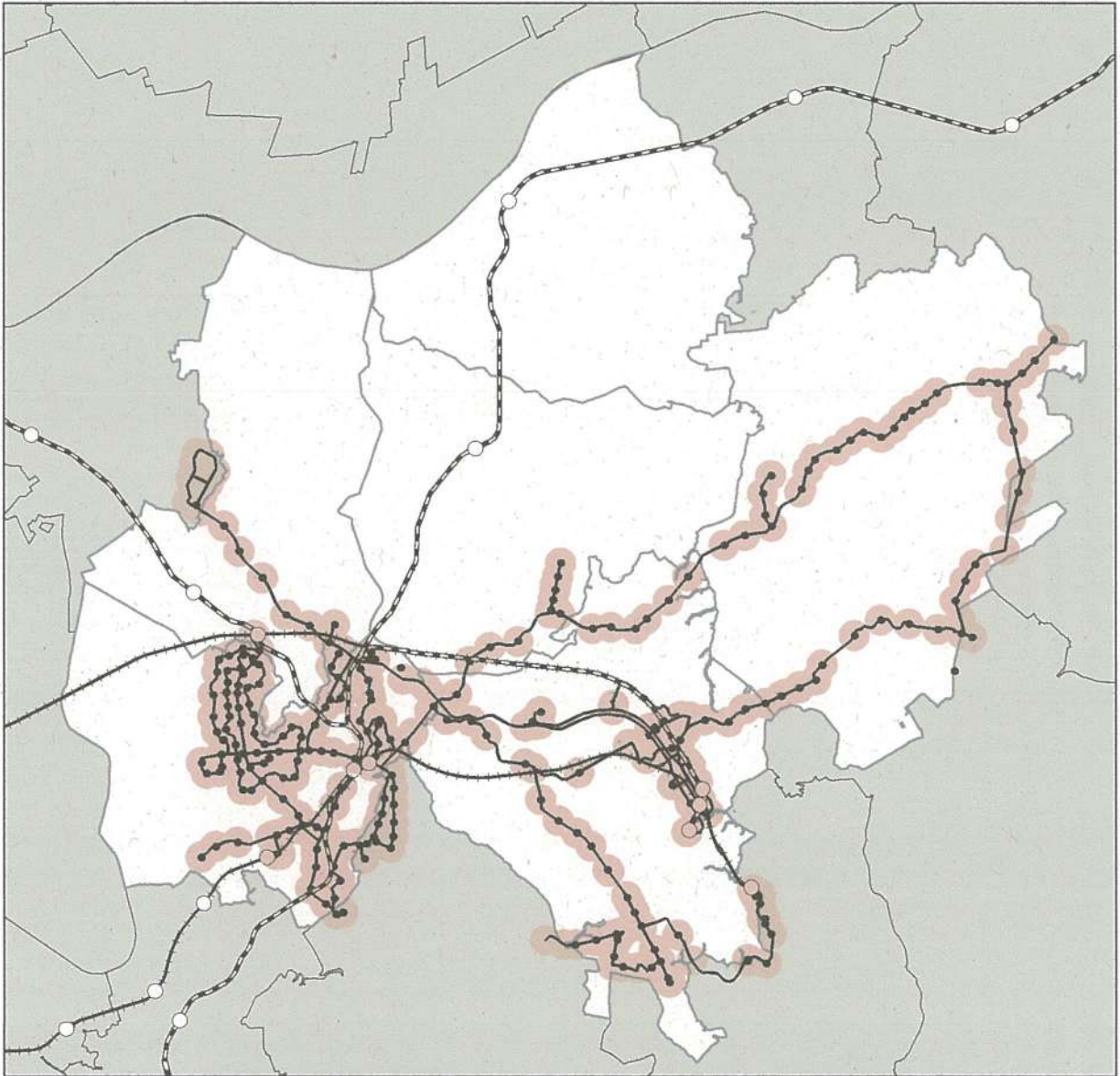
	バス停300m圏内人口(人)						バス停300m圏外人口(人)				
	0～14歳	15～64歳	65歳以上	75歳以上	合計		0～14歳	15～64歳	65歳以上	75歳以上	合計
成田	88.8%	86.6%	87.5%	87.5%	87.1%	成田	11.2%	13.4%	12.5%	12.5%	12.9%
公津	73.2%	73.5%	78.1%	78.9%	74.2%	公津	26.8%	26.5%	21.9%	21.1%	25.8%
八生	65.4%	57.6%	61.0%	68.2%	59.6%	八生	34.6%	42.4%	39.0%	31.8%	40.4%
中郷	88.3%	89.1%	89.4%	87.9%	89.2%	中郷	11.7%	10.9%	10.6%	12.1%	10.8%
久住	62.9%	61.2%	61.7%	64.5%	61.7%	久住	37.1%	38.8%	38.3%	35.5%	38.3%
豊住	65.7%	67.9%	65.8%	65.8%	67.0%	豊住	34.3%	32.1%	34.2%	34.2%	33.0%
遠山	91.6%	87.0%	80.2%	77.5%	86.5%	遠山	8.4%	13.0%	19.8%	22.5%	13.5%
ニュータウン	97.4%	96.6%	95.7%	95.2%	96.5%	ニュータウン	2.6%	3.4%	4.3%	4.8%	3.5%
下総	71.9%	70.8%	72.6%	73.6%	71.5%	下総	28.1%	29.2%	27.4%	26.4%	28.5%
大栄	49.2%	53.8%	54.5%	54.4%	53.5%	大栄	50.8%	46.2%	45.5%	45.6%	46.5%
合計	81.8%	80.5%	78.6%	76.9%	80.3%	合計	18.2%	19.5%	21.4%	23.1%	19.7%

注)平成27年国勢調査による成田市の総人口は131,190人、年齢不明(1,506人)を差し引いた場合は129,684人で、表1の成田市合計総人口の129,524人と合わない。これは、隣接市町との市境にあるメッシュの人口を成田市内外の面積比で分けているためである。

出典:平成27年国勢調査メッシュ別人口

2.4.1.3 路線バス路線図

JR 成田駅及び京成成田駅を起点とするバス路線や、成田空港へアクセスする路線バスが配置されており、市中心部及び幹線道路沿道をカバーしています。

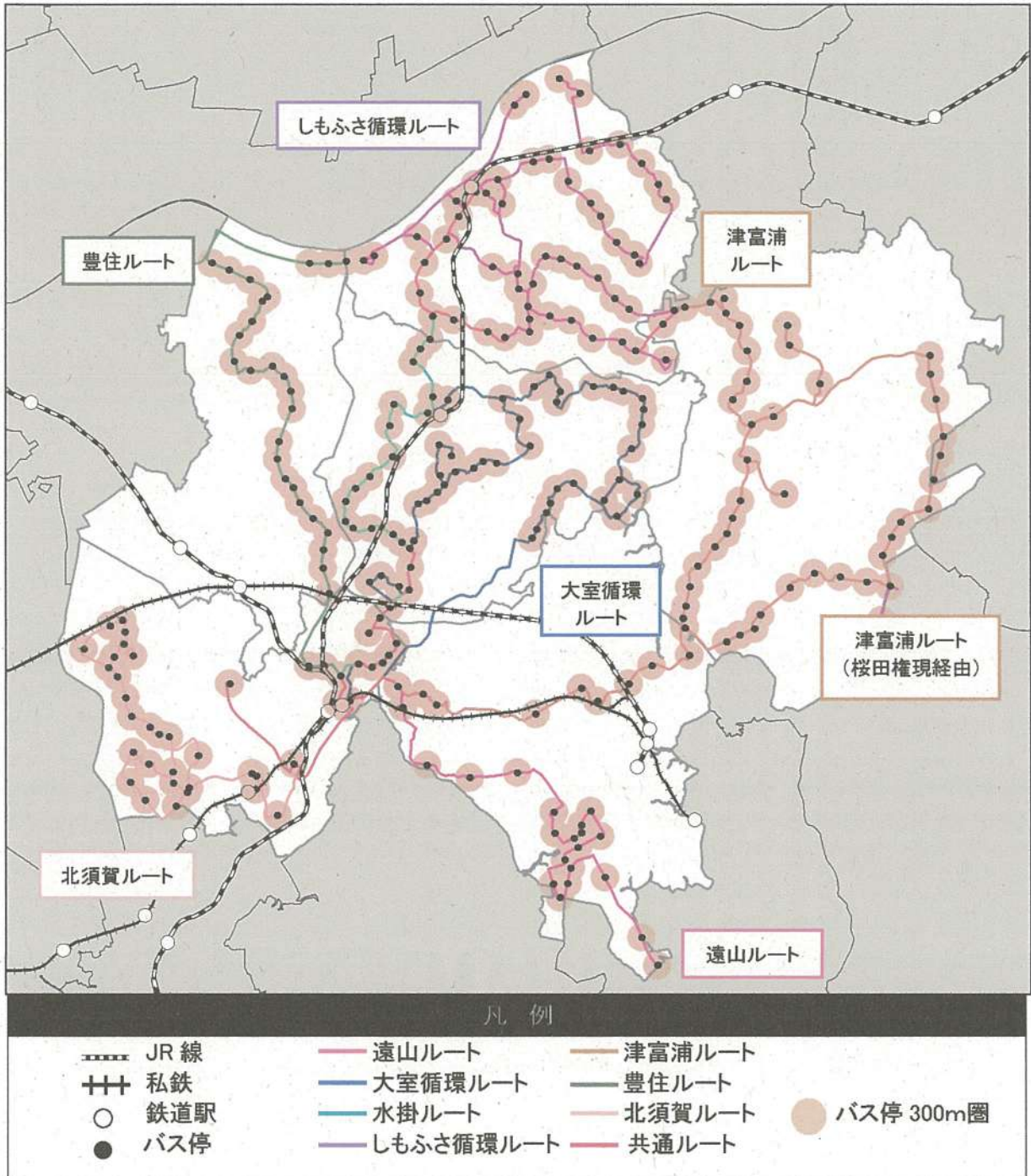


出典：国土数値情報、各事業者 HP

図 32 路線バスのバス停 300m圏

2.4.1.4 コミュニティバス路線図

コミュニティバスは、鉄道や路線バスを補完するように市域全体に配置され、主に郊外部をカバーしています。



出典: 国土数値情報、各事業者 HP

図 33 コミュニティバスのバス停 300m圏

2.4.1.5 路線バスとコミュニティバスの重複状況

遠山ルート及び津富浦ルートで路線バスとの重複区間が長くなっています。

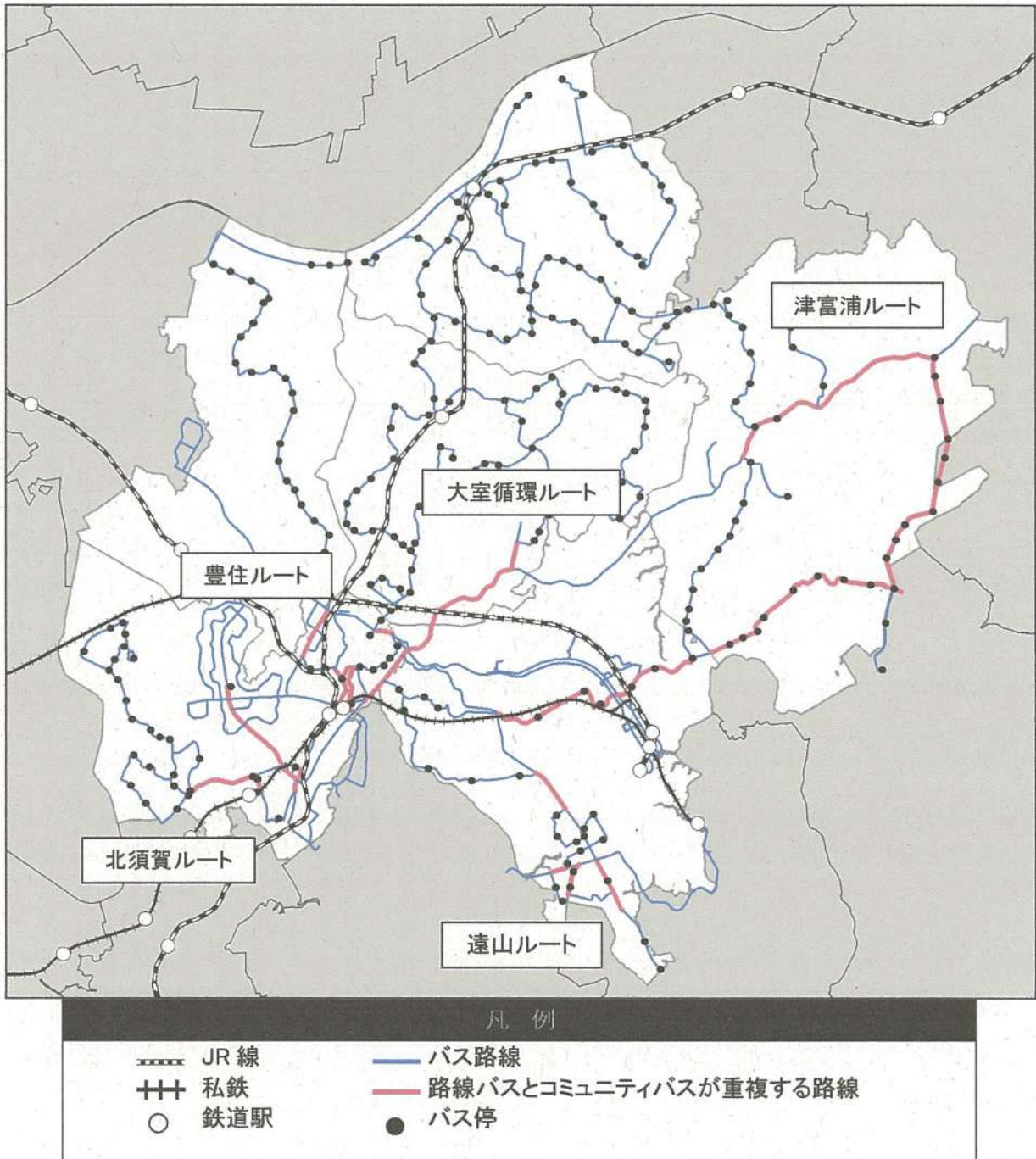


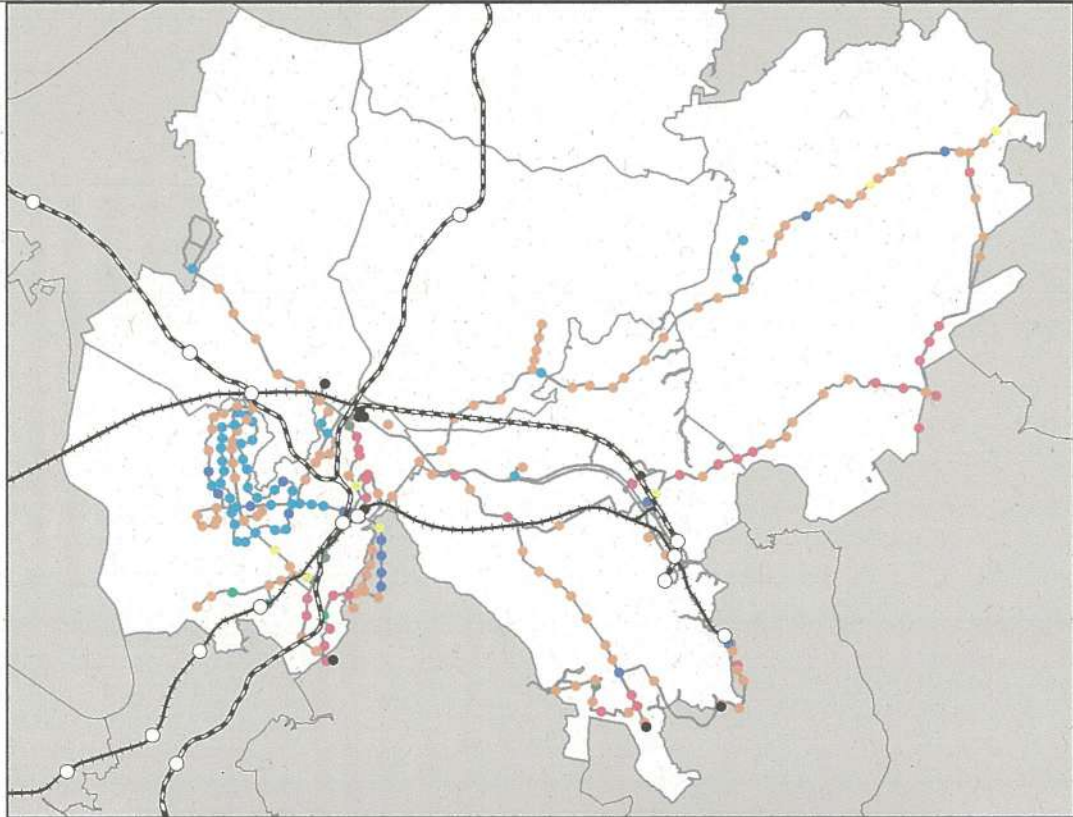
図 34 路線バスとコミュニティバスの重複状況

2.4.1.6 バス待ち環境の整備状況

バス待ち時の安全性、快適性の観点から、バス待ち環境の整備状況を把握しました。

路線バス

- : バス停が歩道上に無く、バス待ち時の安全性に問題のあるバス停
- : バス停にベンチ・椅子が無く、バス待ち時の快適性が低いバス停
- : バス停にシェルターが無く、冬季や雨天のバス待ち時の快適性が低いバス停
- : バス待ち時の安全性に問題があり、かつ、バス待ち時の快適性が低いバス停
- : バス停が歩道上にあり、ベンチ・椅子・シェルターがあり、安全性・快適性に長けたバス停



凡例

- JR 線
- +++ 私鉄
- 鉄道駅

バス付帯施設設置項目数

	歩道に バス停	ベンチ・ 椅子	バス シェルター	バス停数
●●●●	×	×	×	32
●●●●	○	×	×	121
●●●●	○	○	×	7
●●●●	○	○	○	20
●●●●	○	×	○	42
●●●●	×	○	×	5
●●●●	×	○	○	2
●●●●	不明			9

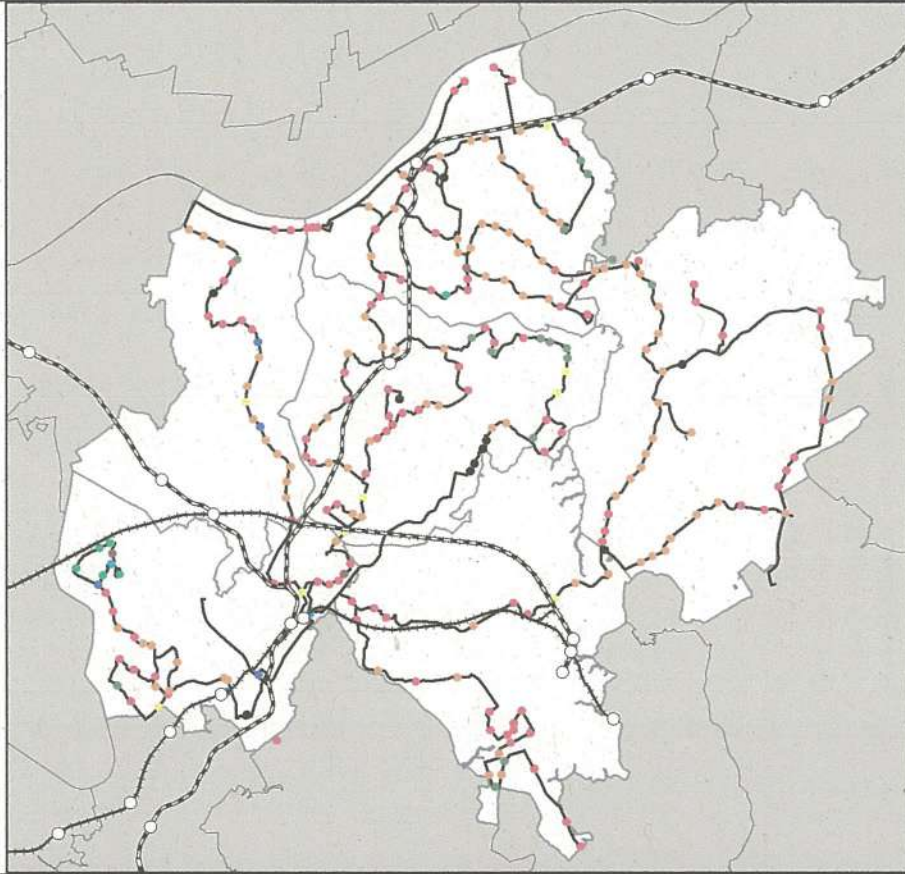
航空写真等で確認

図 35 バス待ち環境の整備状況(路線バス)

注) バス付帯施設がバスシェルターのみ設置されているバス停は未確認

コミュニティバス

- : バス停が歩道上に無く、バス待ち時の安全性に問題のあるバス停
- : バス停にベンチ・椅子が無く、バス待ち時の快適性が低いバス停
- : バス停にシェルターが無く、冬季や雨天のバス待ち時の快適性が低いバス停
- : バス待ち時の安全性に問題があり、かつ、バス待ち時の快適性が低いバス停
- : バス停が歩道上にあり、ベンチ・椅子・シェルターがあり、安全性・快適性に長けたバス停



凡例

- JR線
- ++++ 私鉄
- 鉄道駅

バス付帯施設設置項目数

	歩道に バス停	ベンチ・ 椅子	バス シェルター	バス停数
●●●●●	×	×	×	104
●●●●●	○	×	×	96
●●●●●	○	○	×	9
●●●●●	○	○	○	4
●●●●●	○	×	○	4
●●●●●	×	○	×	16
●●●●●	×	○	○	6
●●●●●	×	×	○	3
●●●●●	不明			11

航空写真等で確認

図 36 バス待ち環境の整備状況(コミュニティバス)

2.4.2 交通結節点（※）

2.4.2.1 主要駅における交通広場の整備状況

市内各駅の駅前広場等の整備状況、また、乗り継ぎ用の施設整備状況の把握を行いました。

駅前広場及び乗り継ぎ施設のうち、滑河駅を除き、JR 成田駅、京成成田駅、公津の杜駅、成田湯川駅、久住駅が整備済となっています。また、下総松崎駅には駅前広場が無く計画もない状況です。

下総松崎駅を除く各駅では、バスベイ（バス専用の停車スペース）が設置されています。

JR 成田駅・京成成田駅には多くのバス路線が乗り入れています。下総松崎駅へのバス乗り入れはない状況です。

注) 成田空港内の駅は、空港施設内にあり主に航空旅客の便に供する施設であるため、ここでは対象外とした。

表 3 市内各駅の駅前広場及び乗り継ぎ施設の整備状況

		面積 (㎡)	整備状況	バスベイ	タクシー ベイ	駐車場	駐輪場	乗入れバス 路線数
JR成田駅	参道口	6,800	整備済	6	2			10
	西口	5,000	整備済	4	1	○	○	11
京成成田駅	東口	5,000	整備済	8	2	○		22
	参道口			2				16
公津の杜駅		6,200	整備済	2	2		○	3
成田湯川駅		4,800	整備済	3	2	○	○	6
久住駅		2,600	整備済	1		○	○	1
滑河駅		2,400	未整備	1	1	○	○	2
下総松崎駅						○	○	

注) 京成成田駅参道口及び下総松崎駅は駅前広場の都市計画がないため、面積は不明である。

注) 駐車場及び駐輪場の有無は駅周辺を含み、商業施設専用を除く。

注) 乗入れバス路線数は、高速バス、深夜急行バス、TDR(東京ディズニーリゾート)行きを除き、コミュニティバスを含む。

注) 乗入れバス路線数は、参照資料の整理方法に従ってカウントしたものであり、実際の系統数とは異なる。

出典:【バスベイ・タクシーベイ数】 航空写真で確認

【駐車場及び駐輪場の有無】 航空写真で確認

【乗入れバス路線数】 「千葉県内乗合バス・ルートあんない NO.10」

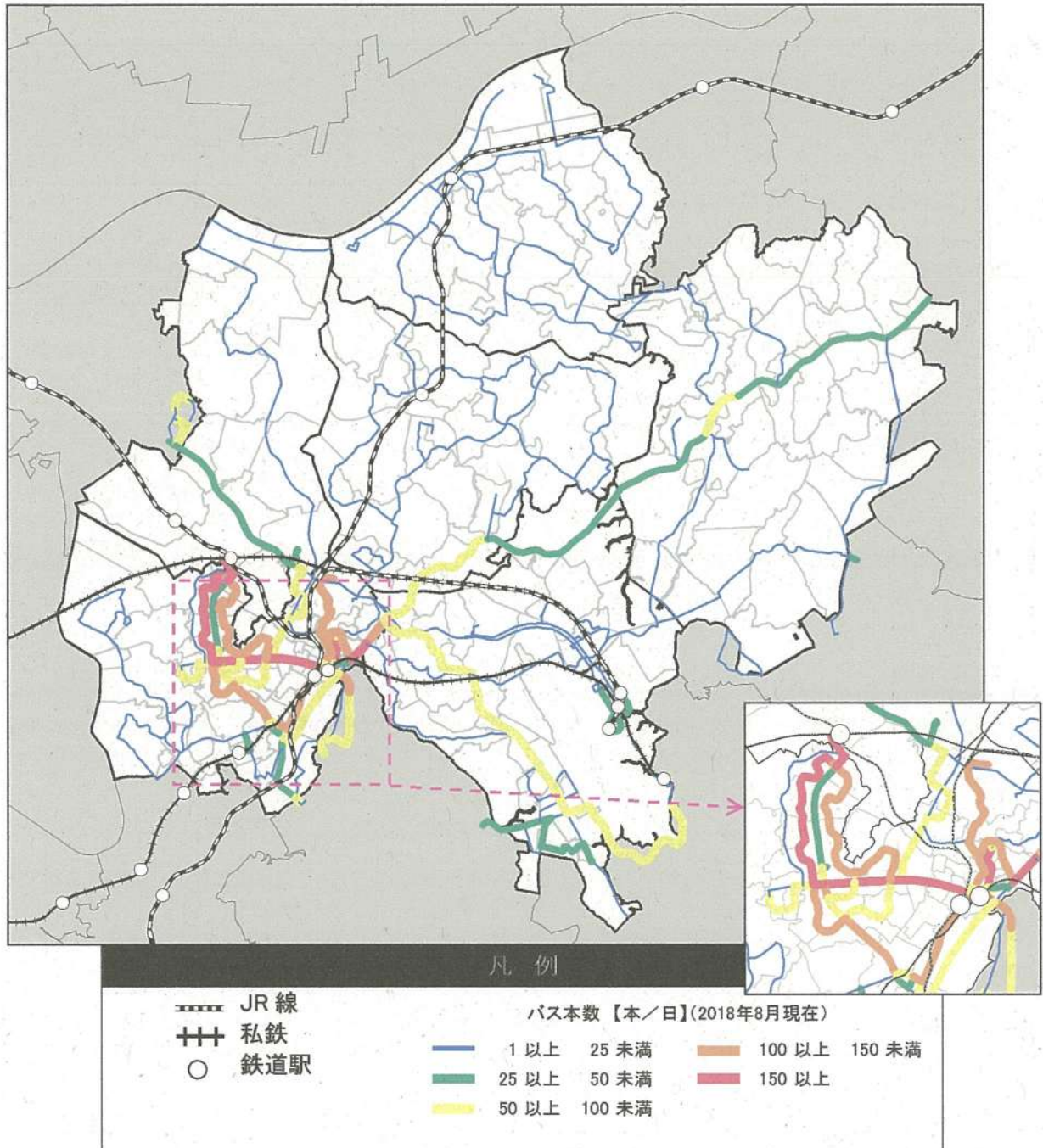
(一般社団法人千葉県バス協会)

2.4.4 バス運行状況

2.4.4.1 運行本数

(1) 平日

JR 成田駅及び京成成田駅を基点とし、成田ニュータウンや成田空港方面、また、大栄地区方面へ向かう路線の運行本数が多くなっています。

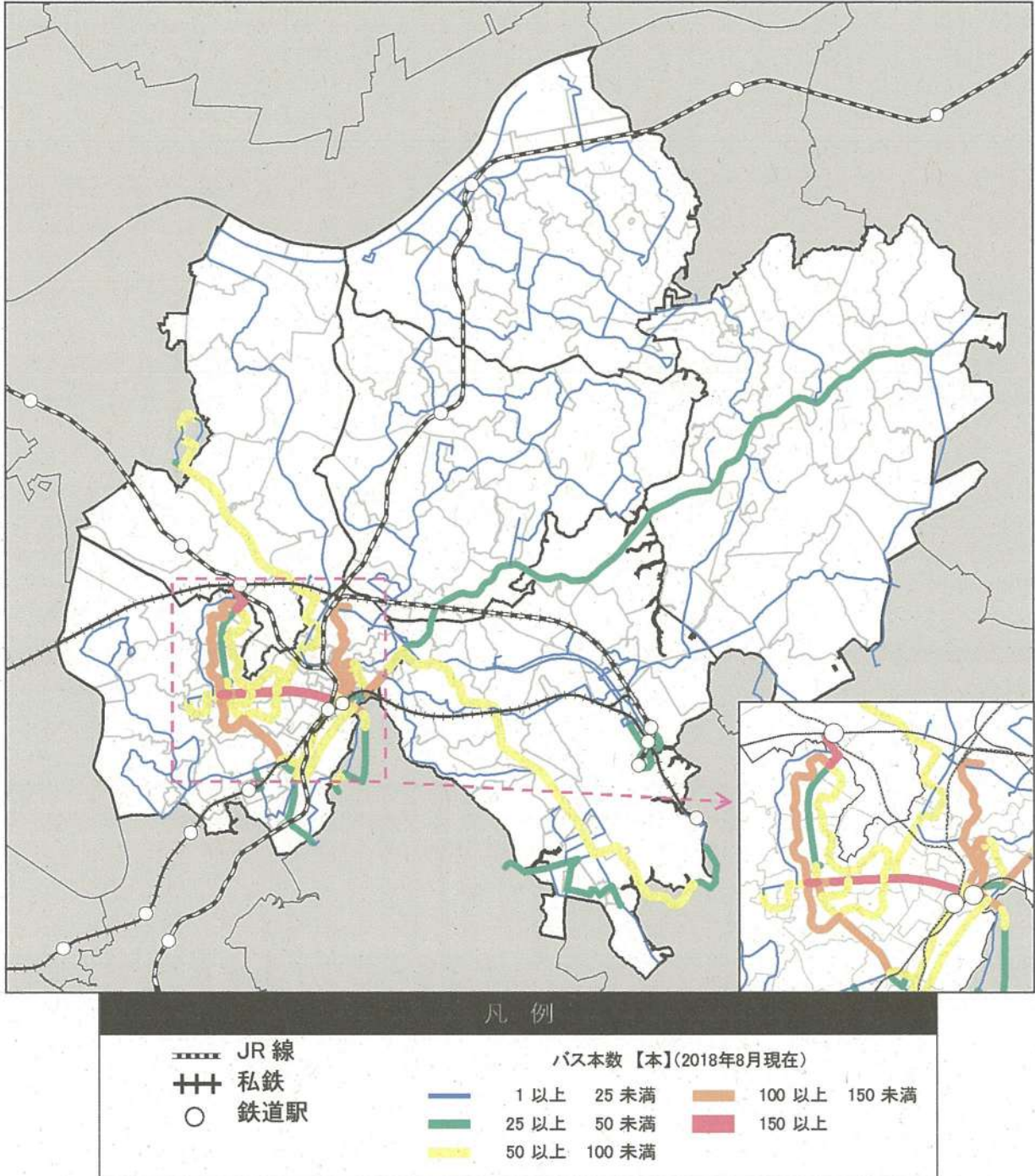


出典:各事業所 HP

図 38 バス運行本数(平日)

(2) 休日

平日と同様、JR 成田駅及び京成成田駅を基点とし、成田ニュータウンや成田空港方面、また、大栄地区方面へ向かう路線の運行本数が多くなっています。



出典：各事業所 HP

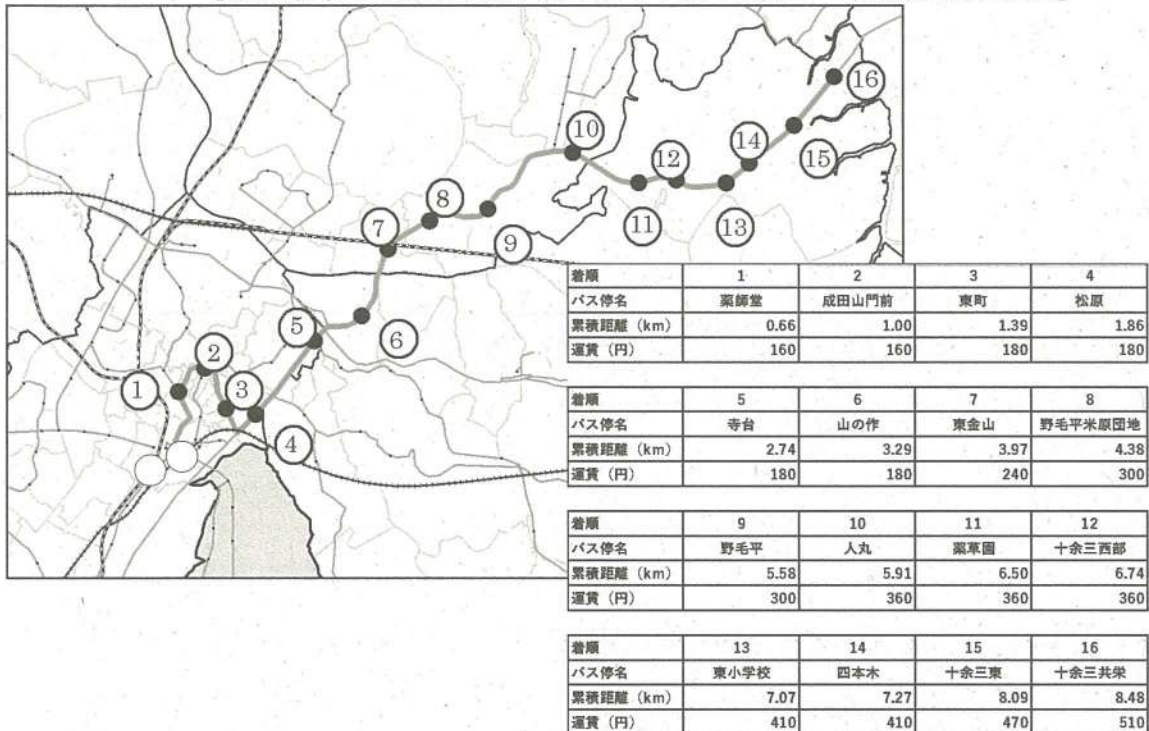
図 39 バス運行本数(休日)

2.4.5 路線バス運賃

千葉交通、ジェイアールバス関東ともに、およそ 8.5km で 500 円である一方、コミュニティバスは一律 200 円であり、民間路線バスとコミュニティバスの利用の運賃負担格差が大きい状況です。

■千葉交通株式会社

【吉岡線:JR 京成成田駅(中央口)から十余三共栄までの累積距離と運賃】



■ジェイアールバス関東株式会社

【JR 成田駅(参道口)から三里塚までの累積距離と運賃】



出典:検索 Web サイトにて距離、運賃を確認

■成田空港交通株式会社

【南部博物館線(成田空港～航空科学博物館～三里塚循環)の運賃】



	①成田空港 第2ターミナル	②鶴空ビル前 芝山千代田駅 入口	③南部 貨物地区	④航空科学 博物館	⑤博物館北	⑥西濃運輸前	⑦アロジ スパーク 成田1	⑧森の病院前	⑨本城台	⑩桜川	⑪三里塚	⑫住宅前
鶴空ビル前・芝山千代田駅入口	200											
南部貨物地区	210	160										
航空科学博物館	210	160	160									
博物館北	210	160	160	160								
西濃運輸前	260	200	160	160	160							
アロジスパーク成田1	260	200	160	160	160	160						
森の病院前	260	200	160	160	160	160	160					
本城台	260	200	160	160	160	160	160	160				
桜川	260	200	160	160	160	160	160	160	160			
三里塚	260	200	160	160	160	160	160	160	160	160		
住宅入口	260	200	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160

出典:成田空港交通株式会社 HP

■コミュニティバス

- ・運賃は小学生 100 円、中学生以上 200 円
- ・幼児、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害保健福祉手帳保持者は運賃無料

■オンデマンド交通

- ・運賃片道 500 円
- ・成田市内在住の 70 歳以上で、一人でタクシーの乗降可能な方が対象

【運賃割引制度】

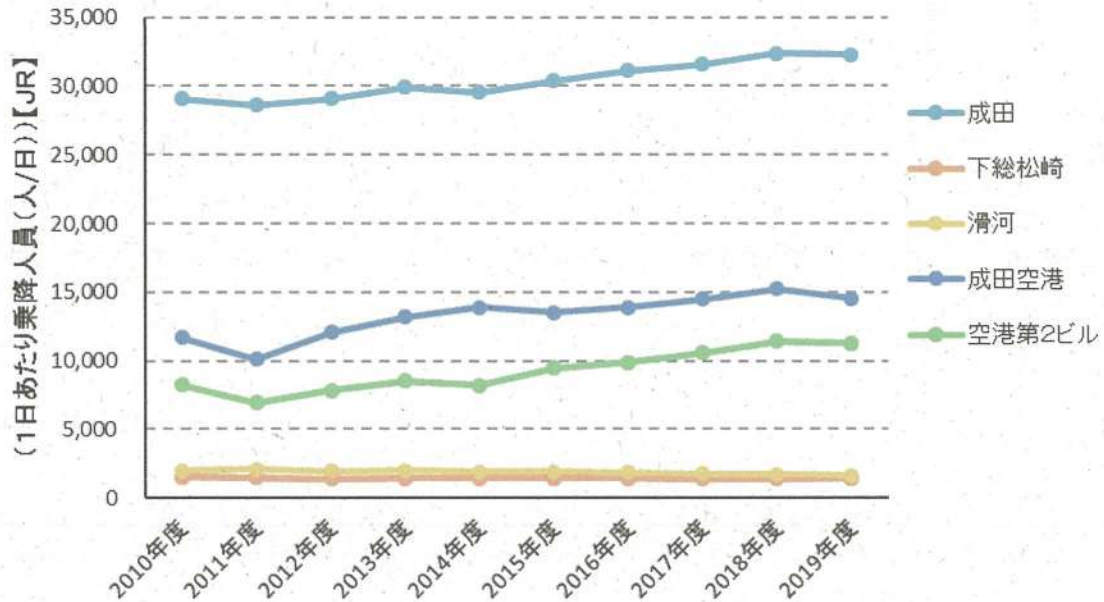
各事業者とも、障がい者等を対象に、割引制度が設定されています。

千葉交通株式会社	
障害者割引運賃	
○対象、対象路線	
<ul style="list-style-type: none"> ・等級に関わらず、身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の所持者を対象 ・身体障害者手帳、療育手帳を所持⇒全路線対象 ・高速バス回数券、路線バス特別回数券及びキャンペーン運賃実施路線においては対象外になる場合がある 	
○運賃	
<ul style="list-style-type: none"> ・普通旅客運賃の5割引（10円未満の端数は、10円単位に四捨五入） 	
運転免許自主返納者割引	
○対象者、対象路線	
<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を返納し、運転経歴証明書を所持する65歳以上を対象 ・ICカード及び回数券は利用不可 ・他の割引との併用不可 ・高速バス、早朝便、空港連絡バスは対象外 	
○運賃	
利用区間の現金運賃の半額（10円未満の端数は、10円単位に四捨五入）	
回数券	
<ul style="list-style-type: none"> ・各区间運賃の20枚分の値段で22枚綴 	
○特殊な回数券	
<ul style="list-style-type: none"> ・車内販売回数券：3,000円（3,300円の分の回数券） ・イオントクトク回数券（京成成田駅～イオンモール成田）：2,000円（210円区間12枚綴） ・成田北高校専用回数券：1,450円（8枚綴） 	
ジェイアールバス関東株式会社	
身体障害者割引・知的障害者割引	
○対象者	
<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者手帳または療育手帳を所持し、旅客鉄道会社運賃割引欄が「第1種」または「第2種」と記載されている方を対象 	
○運賃	
<ul style="list-style-type: none"> ・普通運賃の5割引（10円未満の端数は、10円単位に四捨五入） ・「第1種」の方は、介護人1名（同便かつ同区間の利用に限る）も5割引 	
フリーきっぷ	
○対象運行区間	<ul style="list-style-type: none"> ・JR成田駅～航空博物館 ・1日乗り降り自由
○運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・1,000円（こども500円）
成田空港交通株式会社	
○回数券	<ul style="list-style-type: none"> ・2,000円（2,520円分）
コミュニティバス	
○幼児、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳保持者は無料	
○回数券	<ul style="list-style-type: none"> ・1,000円（100円券11枚綴） 2,000円（200円券11枚綴）

出典：各事業所HP

2.4.6 鉄道駅の乗降者数

JR 成田駅は約 3 万人/日、京成成田駅は約 3.5 万人/日程度となっています。
下総松崎駅、滑河駅は横ばい傾向にあります。

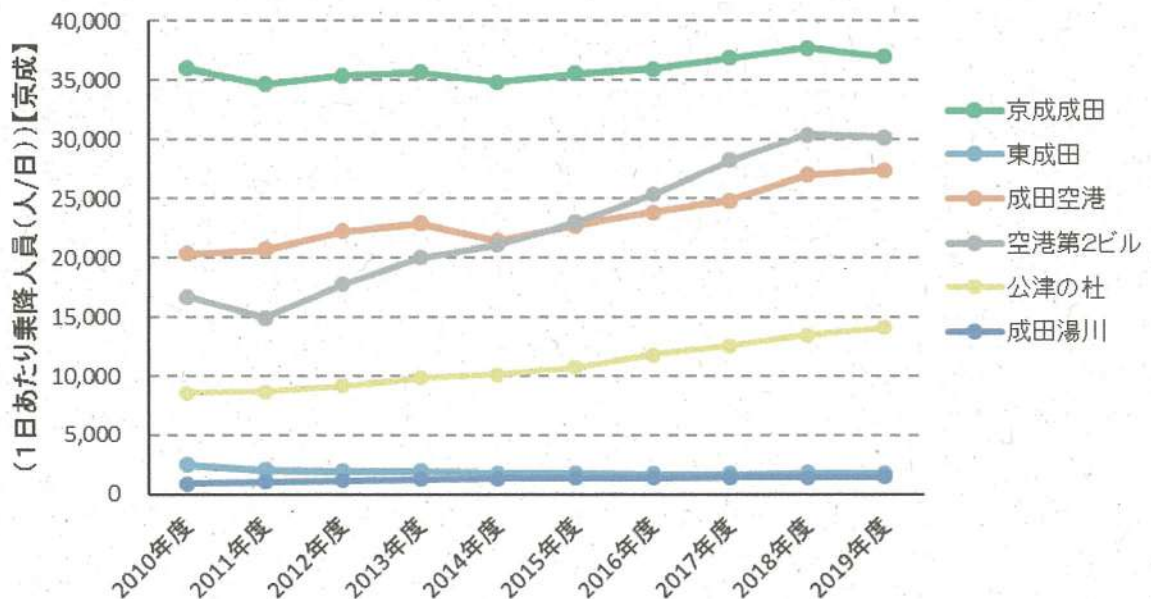


注) JR のデータは乗車数のみのため、乗車数を 2 倍して乗降者数とした。

注) 久住駅は 2008 年度から無人駅となり、乗車人員の公表が終了したため記載なし。

出典: 成田市統計書

図 40 JR 東日本・駅別乗降人員



注) 成田湯川駅は平成 22 (2010) 年 7 月 17 日開業のため、平成 22 (2010) 年度は 258 日で除して 1 日あたり乗降人員を算出した。

出典: 成田市統計書

図 41 京成電鉄・駅別乗降人員

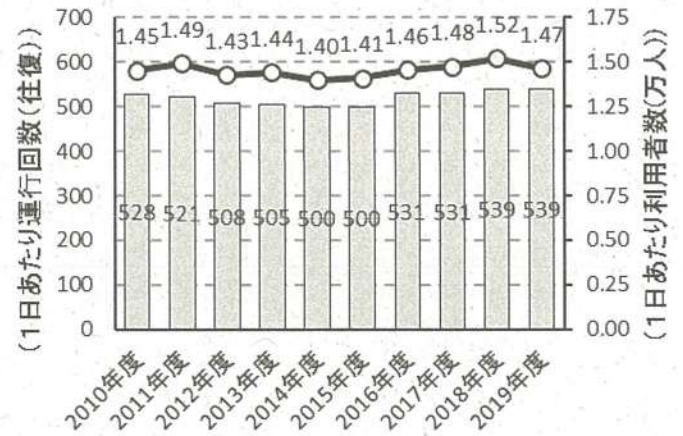
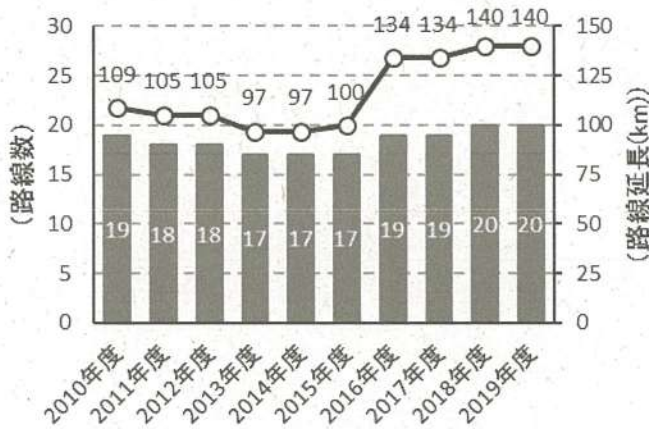
2.4.7 路線バス利用者数

成田市の路線バス

路線バスの路線数及び路線延長は微減もしくは横ばいで推移してきましたが、2016年度に増加しています。

路線バス利用者数も横ばいでしたが、2016年度は増加しています。しかし、2016年度の1回当たり利用者数は前年度に比べて減少しています。

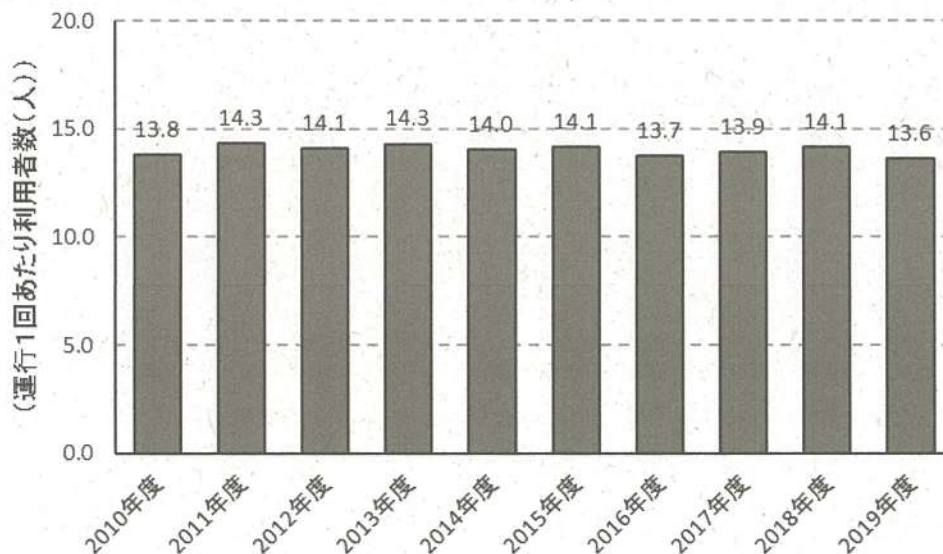
2016年度は大幅な路線の延長及び路線数の増加があり、年間の利用者数は増加しましたが、運行1回当たりの利用者数は減少しており、路線の長さに見合った増加には至っていない状況です。



出典:成田市統計書

図 42 路線バス路線数と路線延長

図 43 路線バス1日当たり運行回数・利用者数



出典:成田市統計書

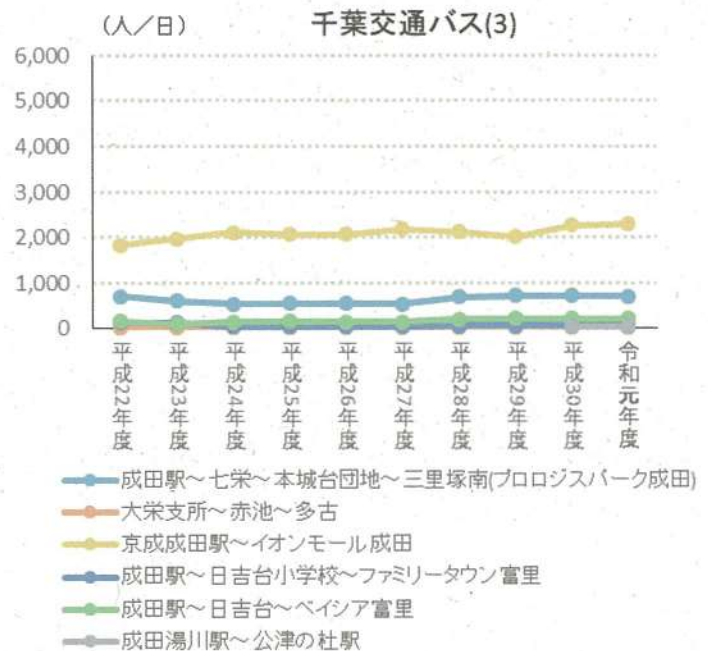
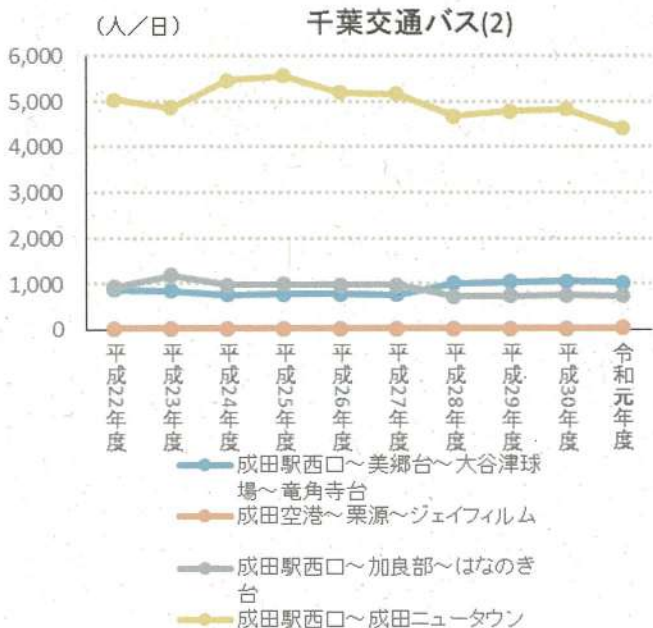
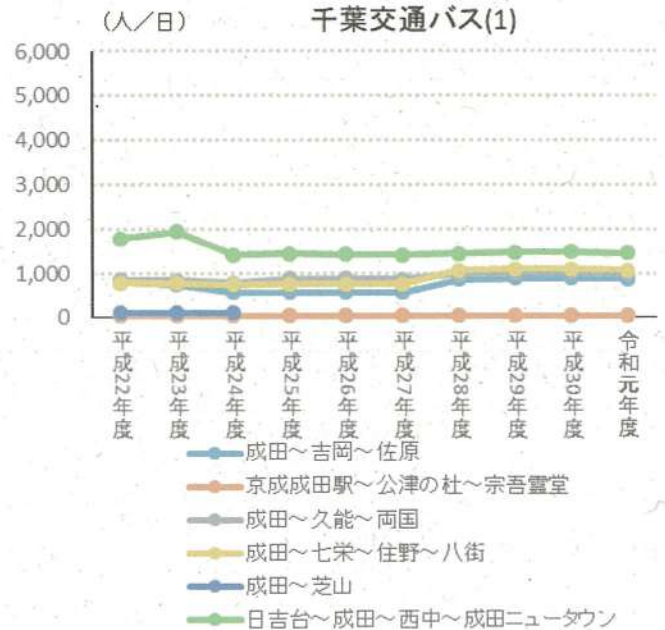
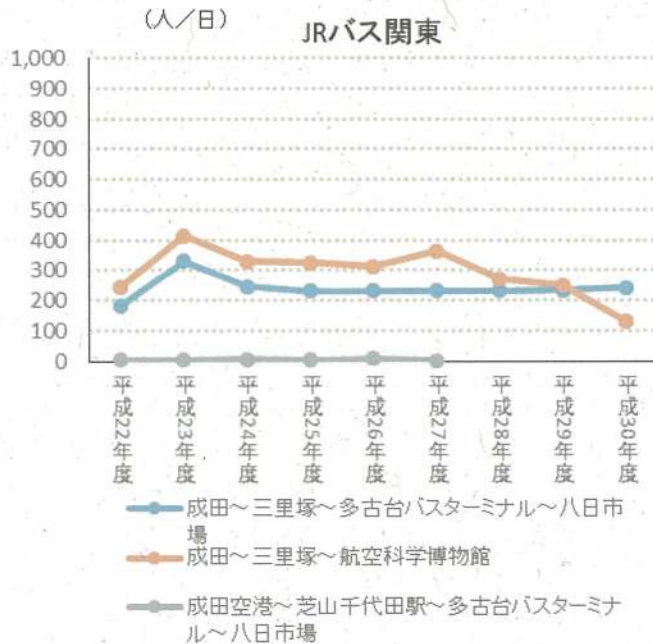
図 44 路線バスの運行1回当たり利用者数

注) 2019年度の利用者数のデータについては、JRバス関東が新型コロナウイルスの影響により調査を実施していないため、2018年度のJRバス関東の数値を2019年度の数値として使用。

路線別利用者数

ジェイアールバス関東では、成田～三里塚～多古台バスターミナル～八日市場、成田～三里塚～航空科学博物館が利用者の多い路線ですが、平成17年度から平成23年度にかけて利用者数が減少し、その後は横ばいで推移しています。

また、千葉交通の路線も平成24年度頃までは利用者数が減少していましたが、その後は横ばい傾向、路線によっては増加となっています。



出典：成田市統計書

図 45 JRバス関東、千葉交通バスの利用者数

表 4 路線バスルート別利用者数の推移

事業者	NO.	運行路線	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
JRバス関東	1	成田～三里塚～多古台バスターミナル～八日市場	183	333	246	230	231	230	231	234	242	
	2	成田～三里塚～航空科学博物館	246	413	330	325	313	364	270	249	132	
	3	成田空港～芝山千代田駅～多古台バスターミナル～八日市場	2	3	4	3	6	2	0	0	0	
	4	成田～さくらの山～貨物管理ビル							60	64	72	
	5	成田～貨物管理ビル							55	72	145	
	6	成田～多古台バスターミナル							25	23	96	
千葉交通バス	7	成田～吉岡～佐原	804	731	556	564	561	559	852	873	881	859
	8	京成成田駅～公津の杜～宗吾霊堂	43	42	42	43	43	42	39	40	40	39
	9	成田～久能～両国	844	834	780	880	875	871	982	1,007	1,016	990
	10	成田～七栄～住野～八街	774	764	730	755	751	747	1,063	1,089	1,099	1,071
	11	成田～芝山	106	104	100							
	12	日吉台～成田～西中～成田ニュータウン	1,791	1,939	1,410	1,432	1,424	1,417	1,437	1,473	1,486	1,449
	13	成田～竜台										
	14	成田駅西口～美郷台～大谷津球場～竜角寺台	878	851	769	781	777	773	1,024	1,050	1,059	1,032
	15	成田空港～栗源～ジェイフィルム	28	22	24	27	26	25	24	27	30	39
	16	成田駅西口～加良部～はなのき台	929	1,187	971	986	981	976	728	746	752	733
	17	成田駅西口～成田ニュータウン	5,040	4,856	5,464	5,548	5,192	5,167	4,667	4,784	4,826	4,405
	18	成田駅～七栄～本城台団地～三里塚南(プロロジスパーク成田)	712	609	541	549	546	544	698	716	722	704
	19	成田湯川駅～公津の杜駅									51	50
	20	大栄支所～赤池～多古	21	29	25	27	18	13	15	24	27	29
	21	山倉～多古～成田空港	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	22	京成成田駅～イオンモール成田	1,834	1,972	2,105	2,075	2,067	2,187	2,119	2,007	2,269	2,293
	23	成田駅～日吉台小学校～ファミリータウン富里	135	138	42	42	42	42	59	61	61	60
	24	成田駅～日吉台～ベシア富里	162	97	151	154	153	152	208	214	216	210

出典:成田市統計書

注) 令和元年度の JR バス関東路線については、新型コロナウイルスの影響により、調査を実施できていないため、利用者データなし。

2.4.8 コミュニティバス利用状況

2.4.8.1 年間利用者数

遠山ルートの利用者数が最も多く、反面、しもふさ循環ルートの利用者数が最も少ない状況です。しもふさ循環ルートの利用者数は減少が続いていますが、その他のルートは概ね横ばいとなっています。

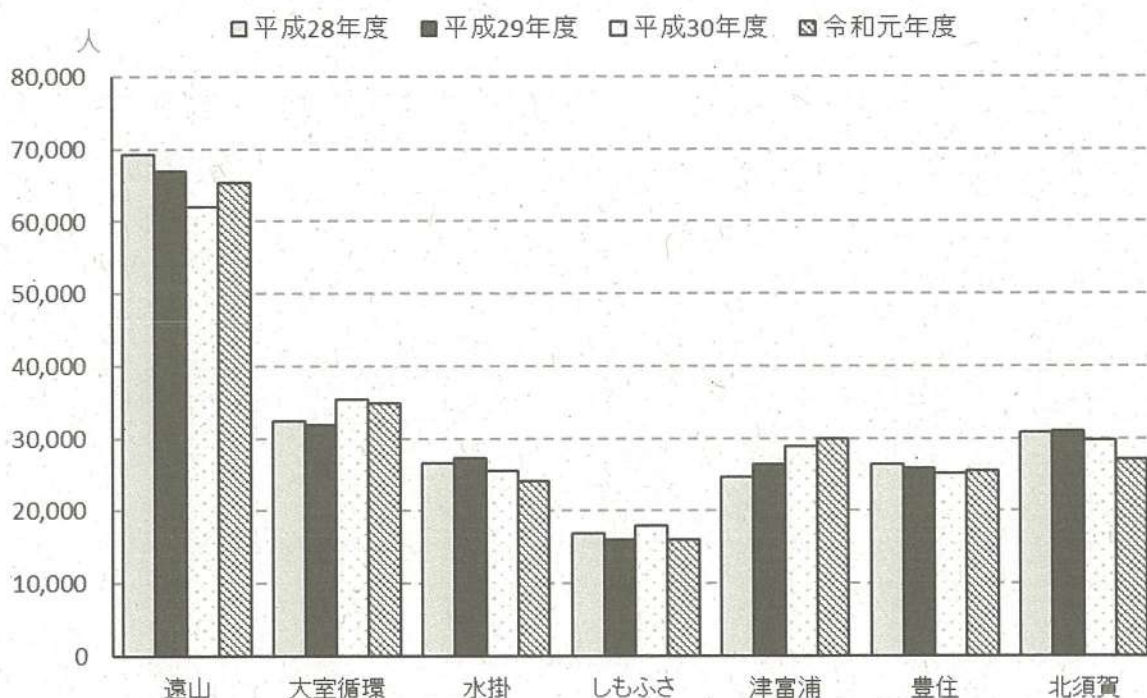


図 46 コミュニティバス年間利用者数の推移

表 5 コミュニティバス年間利用者数

ルート	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
遠山	69,239	66,931	62,091	65,438
大室循環	32,405	31,789	35,411	34,869
水掛	26,599	27,235	25,490	24,171
しもふさ	16,851	15,919	17,941	16,048
津富浦	24,716	26,445	28,793	29,909
豊住	26,355	25,919	25,176	25,462
北須賀	30,782	30,959	29,757	27,130
合計	226,947	225,197	224,659	223,027

2.4.8.2 バス停別利用者数

鉄道の起点となる駅及び乗り継ぎ駅での乗降者数が多い状況です。

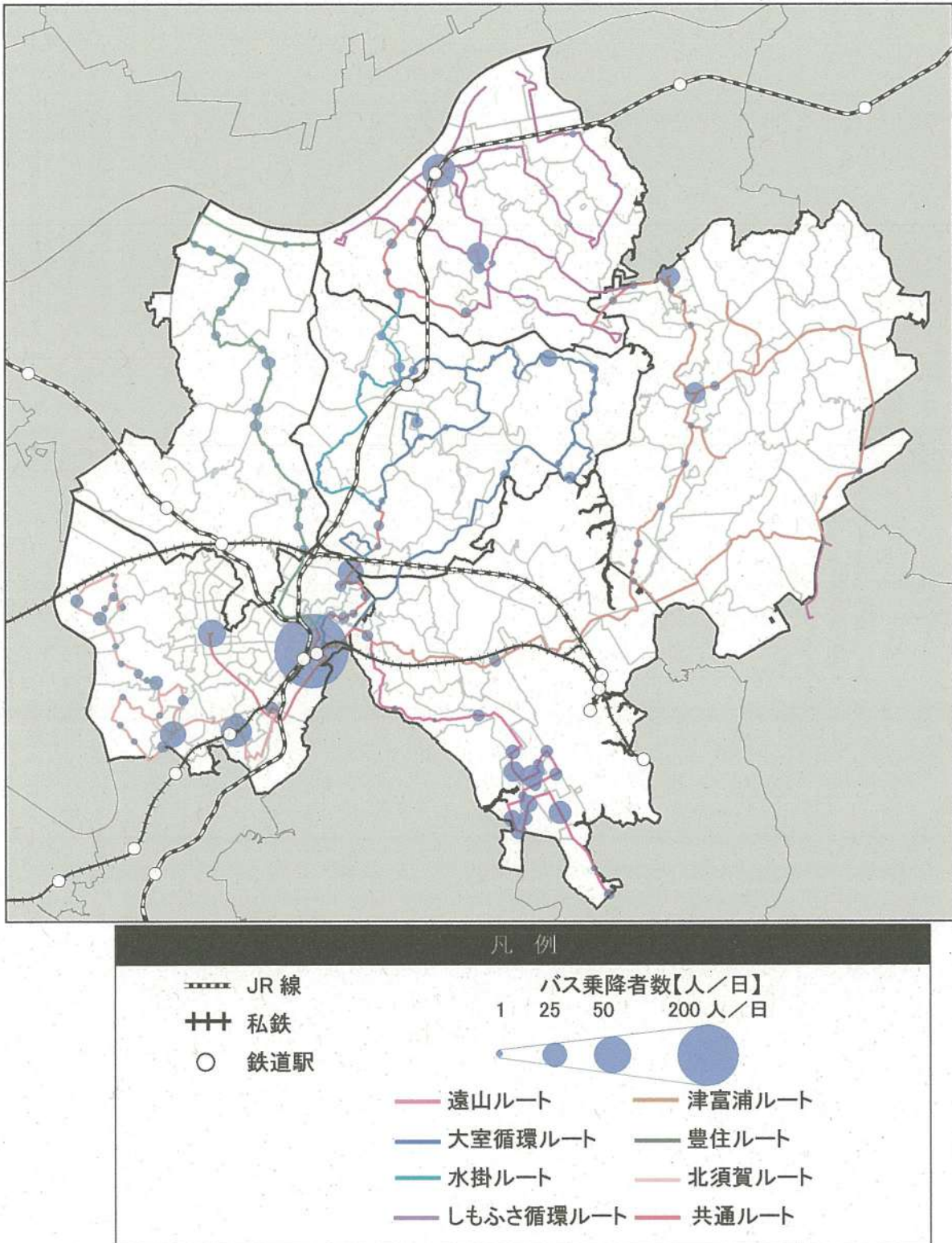


図 47 バス停別利用者数

2.4.8.3 ルート別利用者数

遠山ルート

①バス停別乗・降者数（平成 28 年度）

上り、下りとも、京成成田駅や駅から 5km 以遠の住宅集積地である新駒井野神社前～桜川間のバス停での利用が多くなっています。

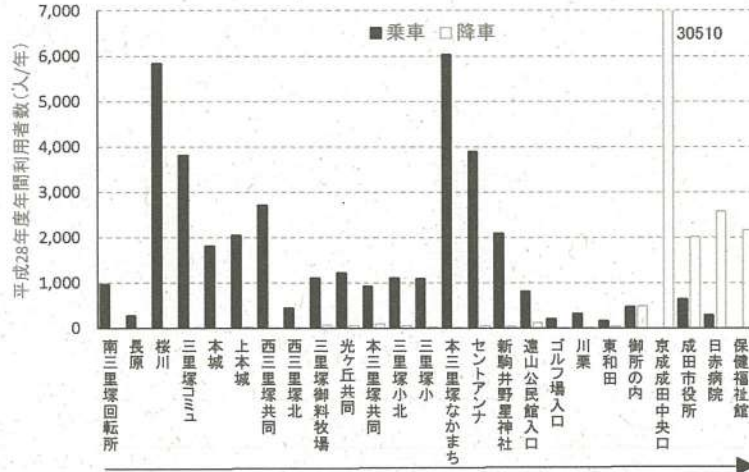


図 48 遠山ルートのバス停別利用者数(上り 南三里塚→保健福祉館)

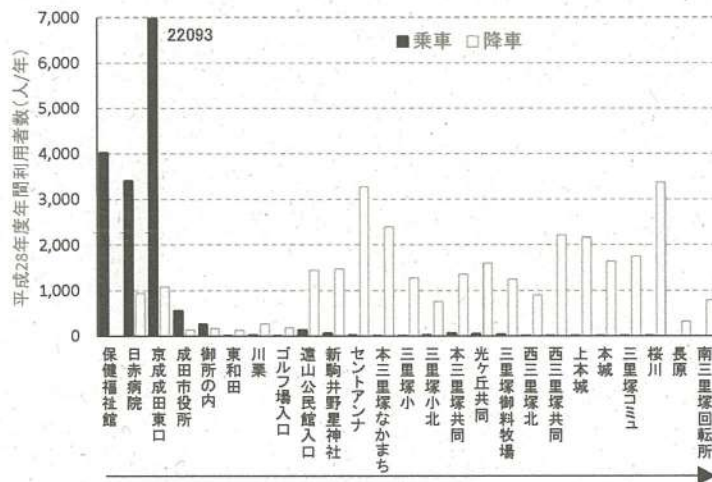


図 49 遠山ルートのバス停別利用者数(下り 保健福祉館→南三里塚)

②便別利用者数（平成 28 年度）

保健福祉館方面は午前中、南三里塚方面は夕方以降の利用が多くなっています。

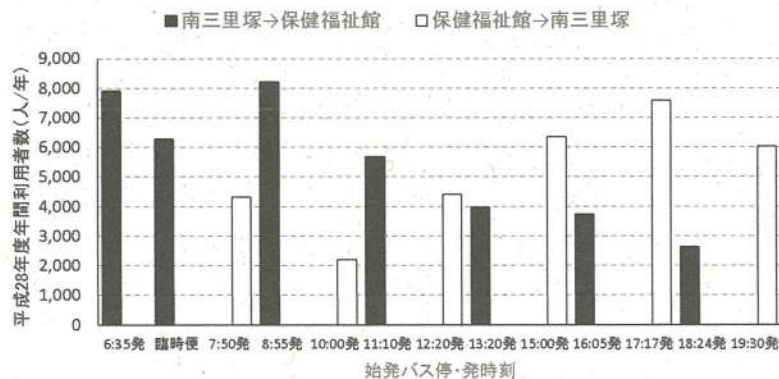


図 50 遠山ルートの便別利用者数

大室循環ルート

①バス停別乗・降者数（平成28年度）

竜面共同、大室青年館は、付近の工場等への通勤のための利用が多いとみられます。いずみ聖地公園、ウイング土屋は、バス停の近隣施設を利用する人が多いとみられます。

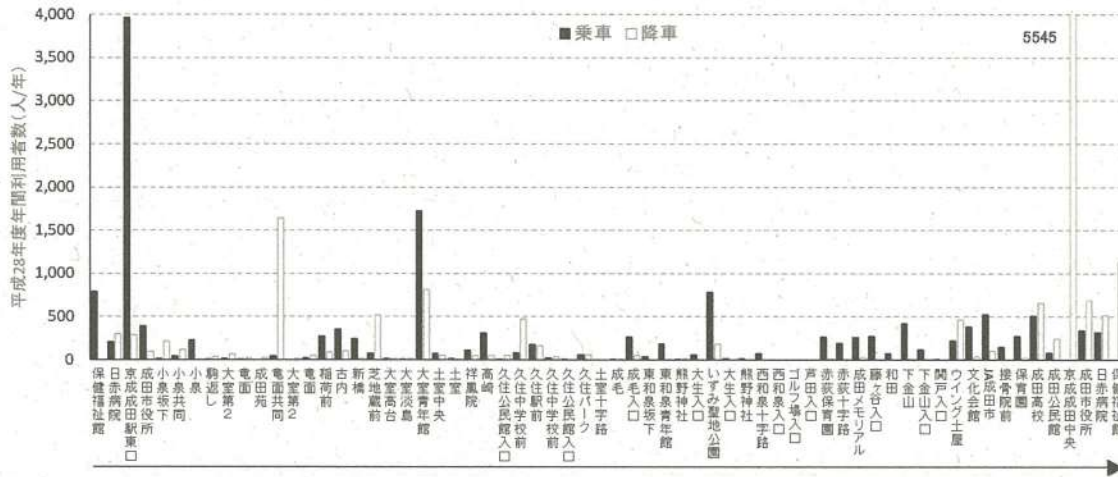


図 51 大室循環ルートのバス停別利用者数(小泉先回り)

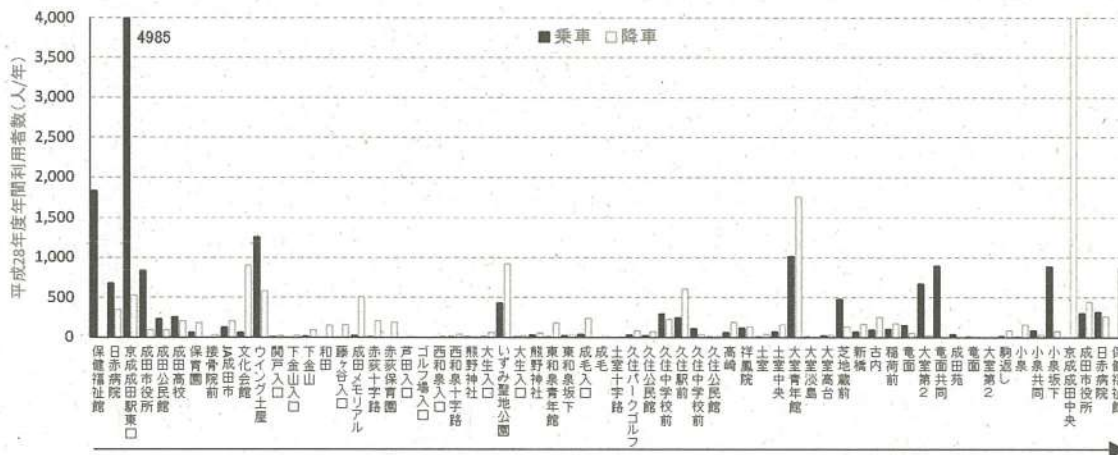


図 52 大室循環ルートのバス停別利用者数(赤荻先回り)

②便別利用者数（平成28年度）

京成成田駅 6:45 発の利用が突出しており、17 時台以降の便の利用は少なくなっています。

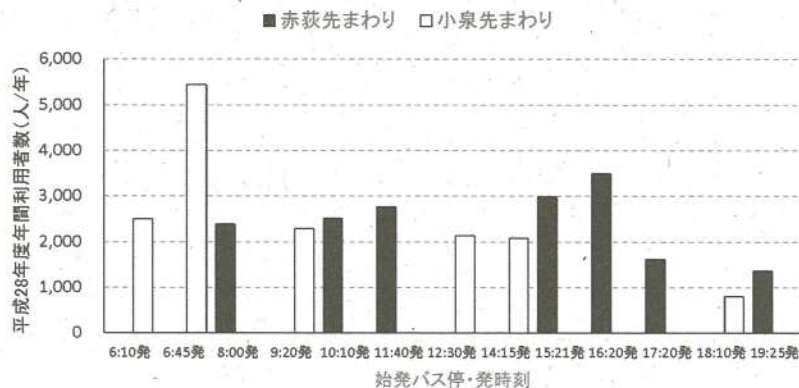


図 53 大室循環ルートの便別利用者数

水掛ルート

①バス停別乗・降者数（平成28年度）

京成成田駅やウイング土屋を起終点とし、久住駅～滑河駅間で乗降する利用が多いことが伺えます。

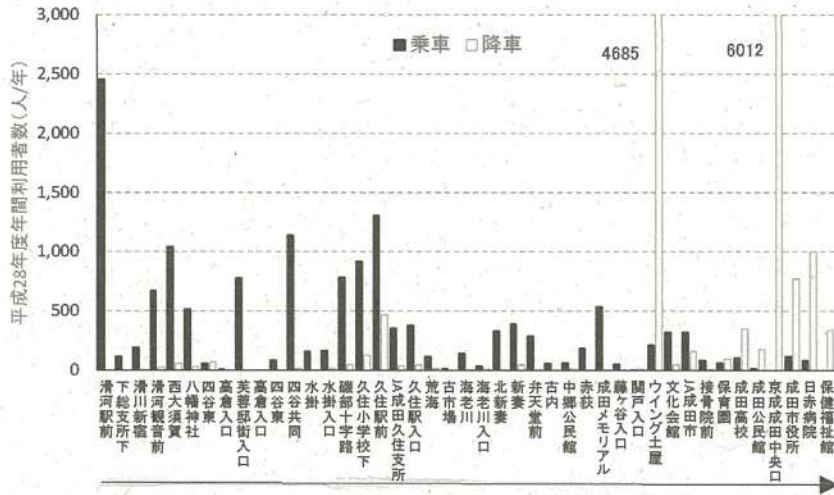


図 54 水掛ルートのバス停別利用者数(上り 滑河駅前→保健福祉館等)

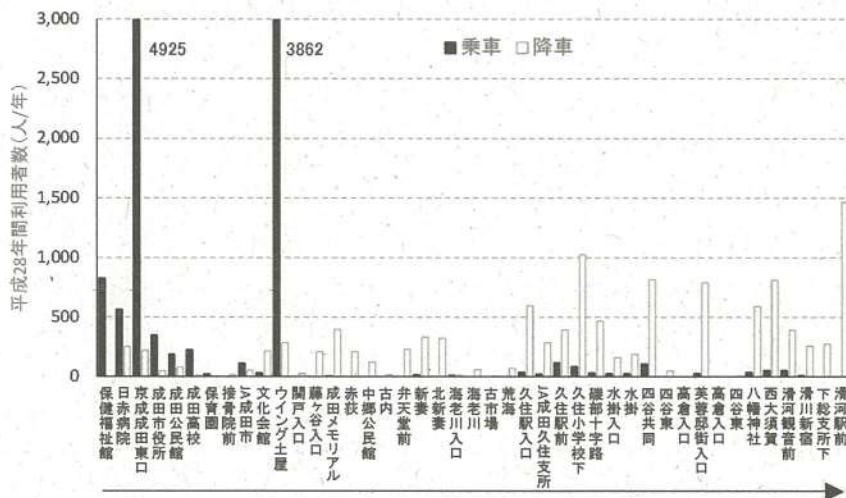


図 55 水掛ルートのバス停別利用者数(下り 保健福祉館等→滑河駅前)

②便別利用者数（平成28年度）

滑河駅 9:40 発の便の利用が突出しており、午前中は上り、午後はお下りの利用が多くなっています。

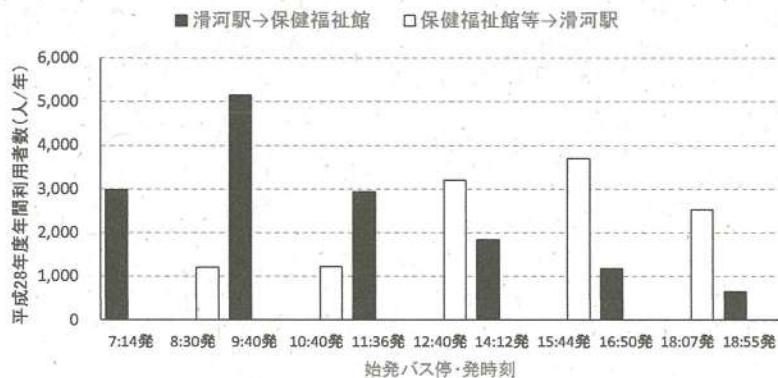


図 56 水掛ルートの便別利用者数

しもふさ循環ルート

①バス停別乗・降者数（平成 28 年度）

滑河駅と下総高校前の利用が突出しており、利用者の大半は高校生とみられます。

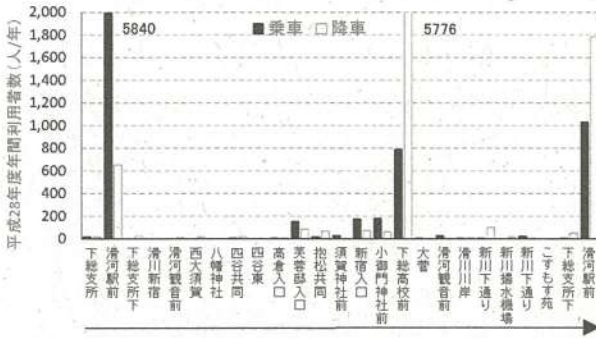


図 57 しもふさ循環ルートのバス停別利用者数 (下総支所～下総高校前～滑河駅前)

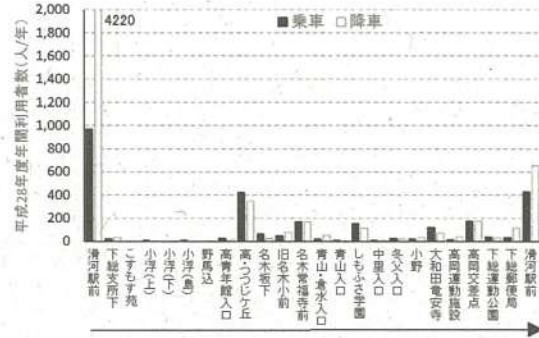


図 58 しもふさ循環ルートのバス停別利用者数 (滑河駅前～小御門神社前～滑河駅)

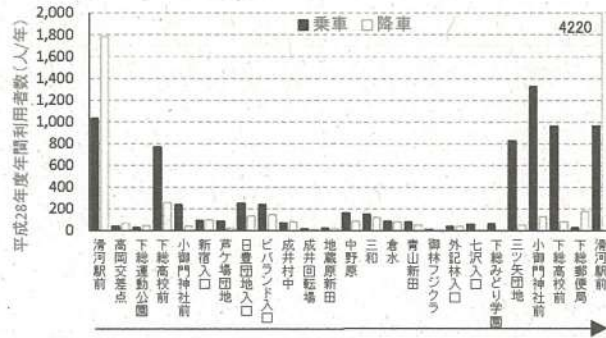


図 59 しもふさ循環ルートのバス停別利用者数(滑河駅前～しもふさ学園～滑河駅)

②便別利用者数（平成 28 年度）

下総高校の登下校時間帯の便の利用が多く、その他の時間帯の利用は非常に少なくなっています。

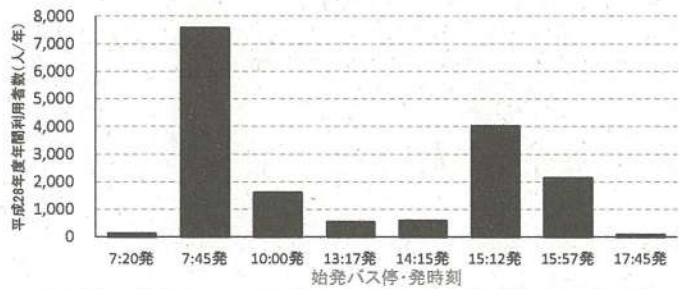


図 60 しもふさ循環ルートの便別利用者数

津富浦ルート

①バス停別乗・降者数（平成28年度）

上り、下りとも、中野原～八坂神社前間の利用が多くなっています。また、リバティ中央、津富浦小前、京成成田の利用が突出して多くなっています。

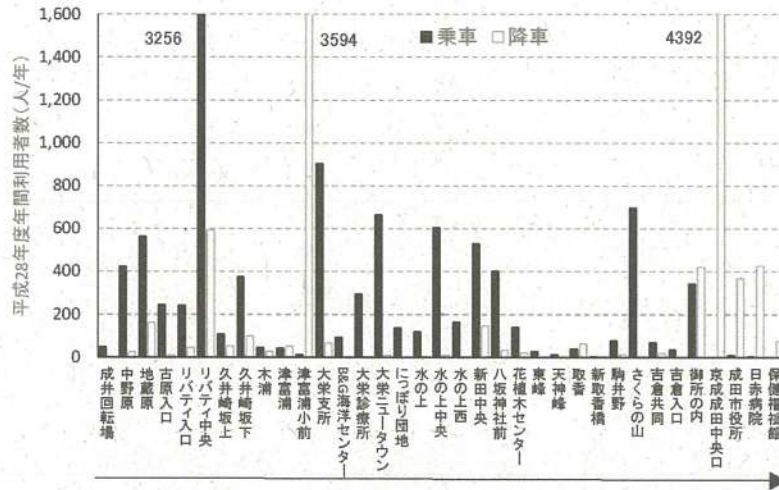


図 61 津富浦ルートの上り 成井回転場等→保健福祉館等

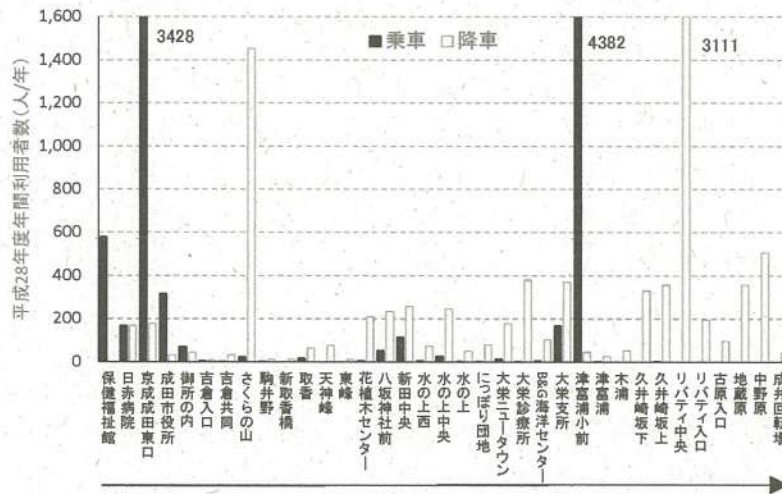


図 62 津富浦ルートの下り 保健福祉館等→成井回転場等

上りでは大栄支所～新田南間での乗車、下りでは新田南～大沼入口での降車が多くなっています。

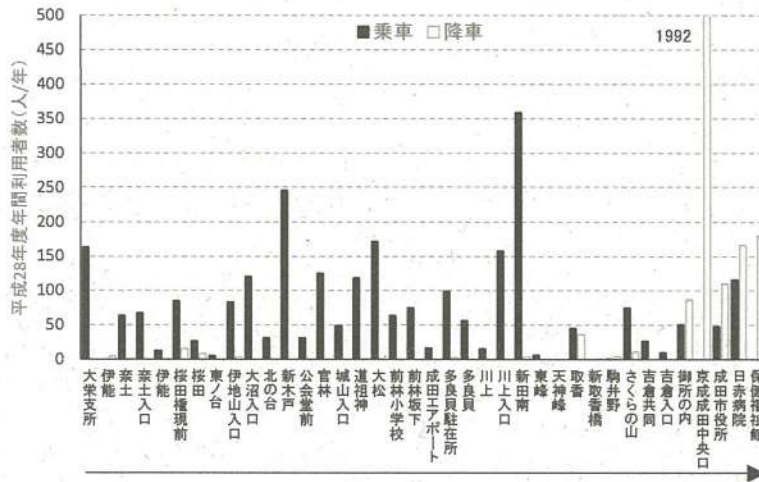


図 63 津富浦ルートの上りバス停別利用者数(上り 大栄支所→(桜田権現)→保健福祉館)

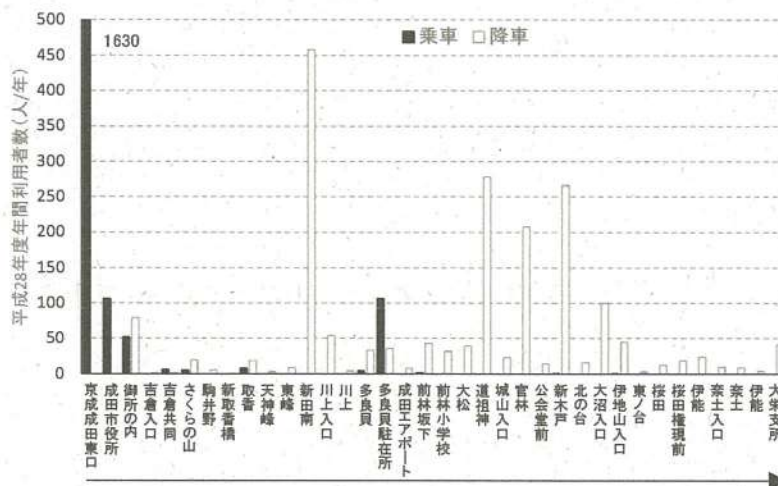


図 64 津富浦ルートの下りバス停別利用者数(下り 京成成田駅東口→(桜田権現)→大栄支所)

②便別利用者数 (平成 28 年度)

津富浦小の登下校時に当たる成井回転場 7:09 発と京成成田駅東口 14:23 発の利用が多くなっています。

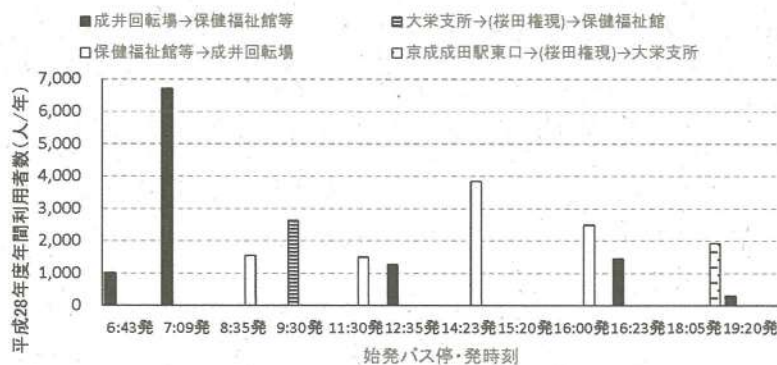


図 65 津富浦ルートの便別利用者数

豊住ルート

①バス停別乗・降者数（平成 28 年度）

上り、下りとも、下福田～安西間、及び京成成田の利用が多くなっています。

長沼保育園バス停は、豊住小学校に通学する児童も利用するため、乗降ともに利用が多いとみられます。

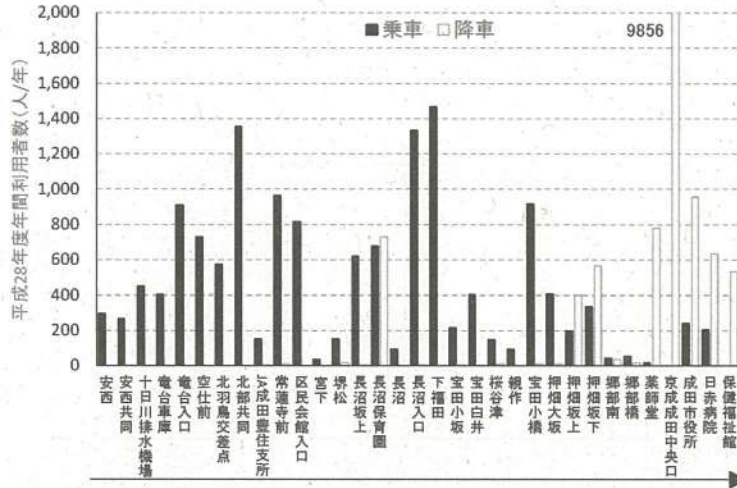


図 66 豊住ルートのバス停別利用者数(上り 安西→保健福祉館等)

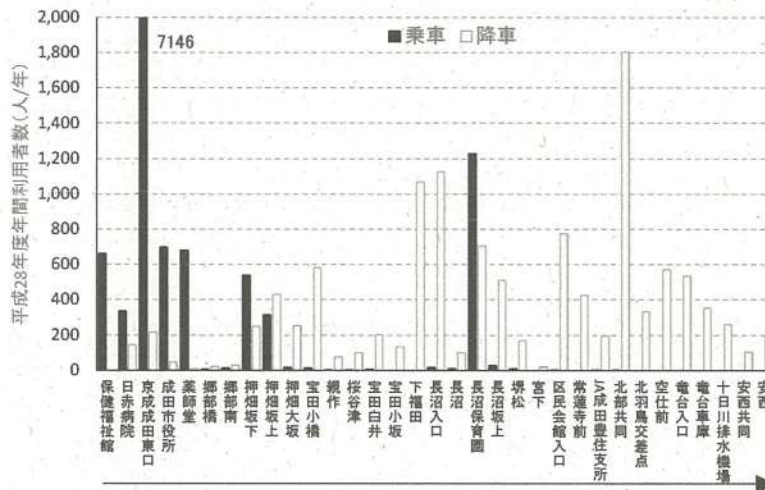


図 67 豊住ルートのバス停別利用者数(下り 保健福祉館等→安西)

②便別利用者数（平成 28 年度）

朝の上り方向（安西発 8:00）の利用が最も多くなっています。

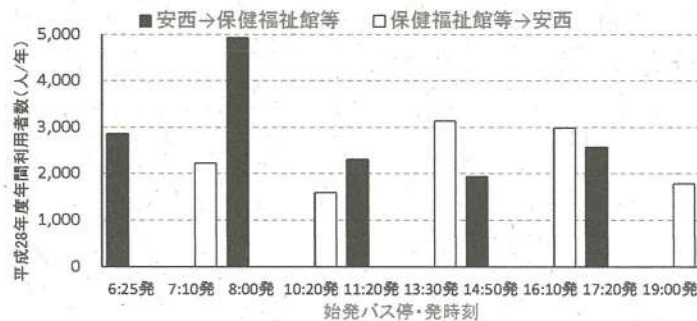


図 68 豊住ルートの便別利用者数

北須賀ルート

①バス停別乗・降者数（平成 28 年度）

上り、下りとも、甚兵衛渡し、北須賀、麻賀多神社、宗吾霊堂、公津の杜駅の利用が多くなっています。また、乗降者の中には公津小学校に通学する児童も多く含まれています。

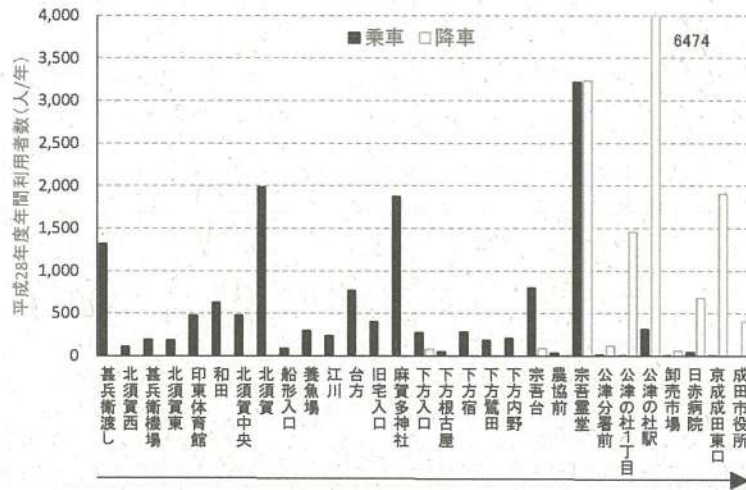


図 69 北須賀ルートのバス停別利用者数(上り 甚兵衛渡し→成田市役所等)

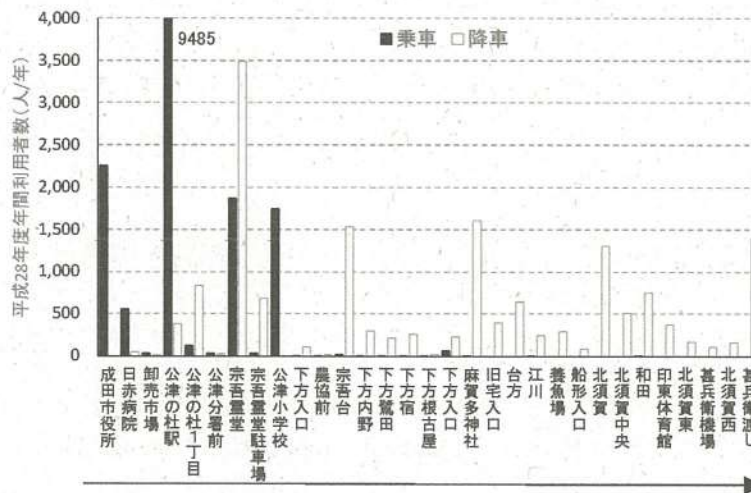


図 70 北須賀ルートのバス停別利用者数(下り 成田市役所等→甚兵衛渡し)

②便別利用者数（平成 28 年度）

午前中は上り、午後には下りの利用が多くなっています。

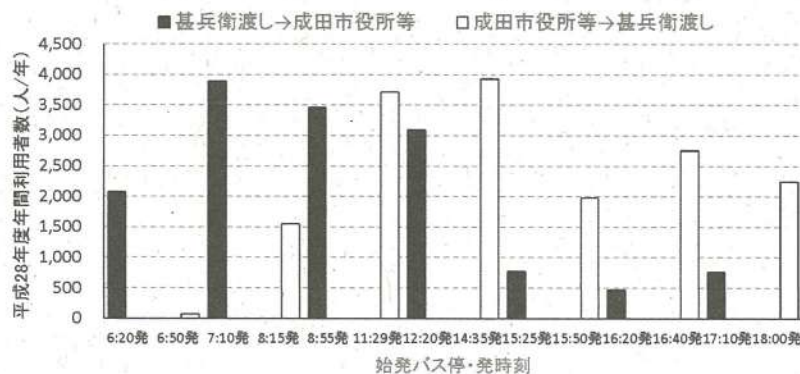


図 71 北須賀ルートの便別利用者数

2.4.9 コミュニティバスの運営状況

コミュニティバスの収支率は、全体で 21%、最も高い遠山ルートが 37.2%、最も低いしもふさ循環ルートは 14.8%（共に令和元年度）となっています。

一方、千葉県内のコミュニティバスの収支率の平均値は 31.3%（令和元年度）であり、全体で見ると、千葉県平均よりも低くなっています。

【コミュニティバスの運営状況】

表 6 年間利用者数

単位：人

運行ルート	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
遠山	65,003	69,501	69,239	66,931	62,091	65,438
大室循環	32,806	33,934	32,405	31,789	35,411	34,869
水掛	25,736	27,699	26,599	27,235	25,490	24,171
しもふさ	20,702	18,822	16,851	15,919	17,941	16,048
津富浦	26,285	25,279	24,716	26,445	28,793	29,909
豊住	26,119	26,775	26,355	25,919	25,176	25,462
北須賀	34,352	33,332	30,782	30,959	29,757	27,130
合計	231,003	235,342	226,947	225,197	224,659	223,027

表 7 運賃経費

単位：千円

運行ルート	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
遠山	25,146	25,670	25,600	25,600	25,600	25,678
大室循環	26,742	34,107	34,014	34,014	34,014	34,329
水掛	13,706	17,384	17,336	17,336	17,336	17,497
しもふさ	15,204	15,499	18,864	18,864	18,864	19,091
津富浦	15,957	16,255	19,922	19,922	19,922	20,135
豊住	16,026	16,316	19,678	19,678	19,678	19,915
北須賀	15,129	15,398	15,419	18,381	18,381	18,602
合計	127,910	140,629	150,833	153,795	153,795	155,247

表 8 運賃収入

単位：千円

運行ルート	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
遠山	10,094	10,420	10,319	9,789	9,385	9,550
大室循環	5,193	5,254	4,948	4,934	5,596	5,418
水掛	4,315	4,491	4,446	4,327	3,904	3,739
しもふさ	3,312	3,043	2,658	2,703	3,048	2,834
津富浦	2,966	2,818	3,047	3,161	3,401	3,744
豊住	3,784	4,134	4,038	4,090	4,042	3,923
北須賀	3,972	3,872	3,880	3,810	3,660	3,390
合計	33,636	34,032	33,336	32,814	33,036	32,598

表 9 収支率

運行ルート	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
遠山	40.1%	40.6%	40.3%	38.2%	36.7%	37.2%
大室循環	19.4%	15.4%	14.5%	14.5%	16.5%	15.8%
水掛	31.5%	25.8%	25.6%	25.0%	22.5%	21.4%
しもふさ	21.8%	19.6%	14.1%	14.3%	16.2%	14.8%
津富浦	18.6%	17.3%	15.3%	15.9%	17.1%	18.6%
豊住	23.6%	25.3%	20.5%	20.8%	20.5%	19.7%
北須賀	26.3%	25.1%	25.2%	20.7%	19.9%	18.2%
合計	26.3%	24.2%	22.1%	21.3%	21.5%	21.0%

2.4.10 バリアフリー対象車両

市が運行するコミュニティバスは、7路線全てがバリアフリー（※）対象車両（ノンステップバス）となっており、路線バス・一般タクシーが所有するバリアフリー対象車両は次のようになっています。

表 10 バリアフリー対象車両数

【コミュニティバス】

番号	事業者名	総車両台数（台）	うちノンステップバス台数（台）
1	コミュニティバス	8	8
合 計		8	8 (100.0%)

【路線バス】

番号	事業者名	総車両台数（台）	うちノンステップバス台数（台）
1	千葉交通株式会社	77	51
2	ジェイアールバス関東株式会社	15	10
3	成田空港交通株式会社	6	0
合 計		98	61 (62.2%)

【一般タクシー】

番号	事業所名	総車両台数（台）	うちバリアフリー対象車両（台）
1	参光タクシー株式会社	36	8
2	株式会社都市交通	27	0
3	国際空港交通株式会社	20	4
4	エミタスタクシー北総株式会社	36	13
5	松崎交通株式会社	48	0
6	多古タクシー有限会社	21	2
7	東関交通株式会社	18	1
8	京成タクシー成田株式会社	87	25
合 計		293	53 (18.1%)

注) 欄外の数値については、総車両台数に占めるバリアフリー対象車両の割合を示します。

2.4.11 オンデマンド交通の運営状況

成田市におけるオンデマンド交通は、70歳以上のための外出支援策として平成23年12月から実証実験として運行を開始し、当初は市内4地区を対象としていましたが、平成25年度からは対象を市内全域に拡大し、1人1回500円でサービスを提供しています。

このような中、運行効率を高めるため、平成28年度及び29年度は運行台数を7台から6台に切り替えるとともに、乗務員の労務管理等の観点から予約運行システムの変更等を行った影響から、利用実績は平成27年度の20,004件をピークに減少しています。このことから、平成30年度からは運行台数を再び7台に戻すことで予約成立率の改善を図りました。その結果、平成30年度と令和元年度ともにピーク時の利用件数には届かないものの、予約成立率は90%を維持し、全国平均を上回っています。

なお、令和元年度の後期からはコロナ禍の影響により、利用件数は減少しています。

【オンデマンド交通の概要】

事業名称(所管部署)	成田市オンデマンド交通高齢者移送サービス事業(福祉部高齢者福祉課)
対象地域、対象者	市内全域、70歳以上、一人で車両の乗り降りができる方
料金	1人1回500円
運行日・時間帯	月曜日から金曜日(祝日、年末年始を除く)午前7時30分～午後5時30分

表 11 オンデマンド交通の運行実績及び利用実績

	単位	平成23年度 (12月～ 2011年度)	平成24年度 (2012年度)	平成25年度 (2013年度)	平成26年度 (2014年度)	平成27年度 (2015年度)	平成28年度 (2016年度)	平成29年度 (2017年度)	平成30年度 (2018年度)	令和元年度 (2019年度)
対象地区		市内4地区 (中郷・久住・ 豊住・下総)	市内4地区	市内全域	市内全域	市内全域	市内全域	市内全域	市内全域	市内全域
運行日数	日	77	298	244	244	243	243	244	244	240
対象者数	人	3,134	3,130	17,562	18,109	18,172	19,078	20,153	21,195	22,275
登録者数	人	408	746	2,332	2,995	3,633	3,996	4,118	4,225	4,302
登録率	%	13.0%	23.8%	13.3%	16.5%	20.0%	20.9%	20.4%	19.9%	19.3%
利用者数	人			978	1,152	1,354	1,316	1,217	1,248	1,185
利用率	%			41.9%	38.5%	37.3%	32.9%	29.6%	29.5%	27.5%
延べ利用者数	人	913	6,644	14,659	18,385	20,004	18,562	16,569	18,110	17,061
日平均利用者数	人	11.86	22.30	60.08	75.35	82.32	76.39	67.91	74.22	71.09
利用料収入	万円	27	199	733	919	1,000	928	828	906	853
総事業費	万円	926	2,990	7,449	7,166	7,161	6,329	6,289	7,199	7,164
①運行業務委託料	万円	740	2,702	5,918	6,087	6,062	5,196	5,218	6,087	6,042
②運行管理委託料	万円	0	0	1,309	917	917	917	917	917	925
③共同研究費	万円	45	99	98	78	54	41	15	16	17
④システム運行委託料	万円	130	157	79	82	128	165	129	171	174
⑤その他	万円	11	32	45	5	0	10	11	7	6

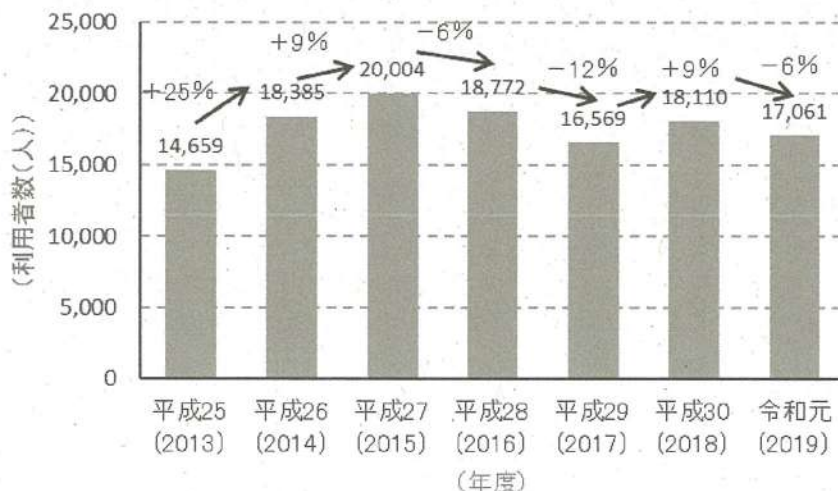


図 72 オンデマンド交通の利用実績の推移

最も登録率の高い地域は豊住の 35.3%、最も低い地区は公津の 15.2%となっています。

登録者数に対する利用率（利用率A）が最も高い地区は大栄の 30.7%、最も低い地区は下総の 20.2%となっています。

対象者数に対する利用率(利用率B)が最も高い地区は豊住の 8.9%、最も低い地区は公津の 4.3%となっています。

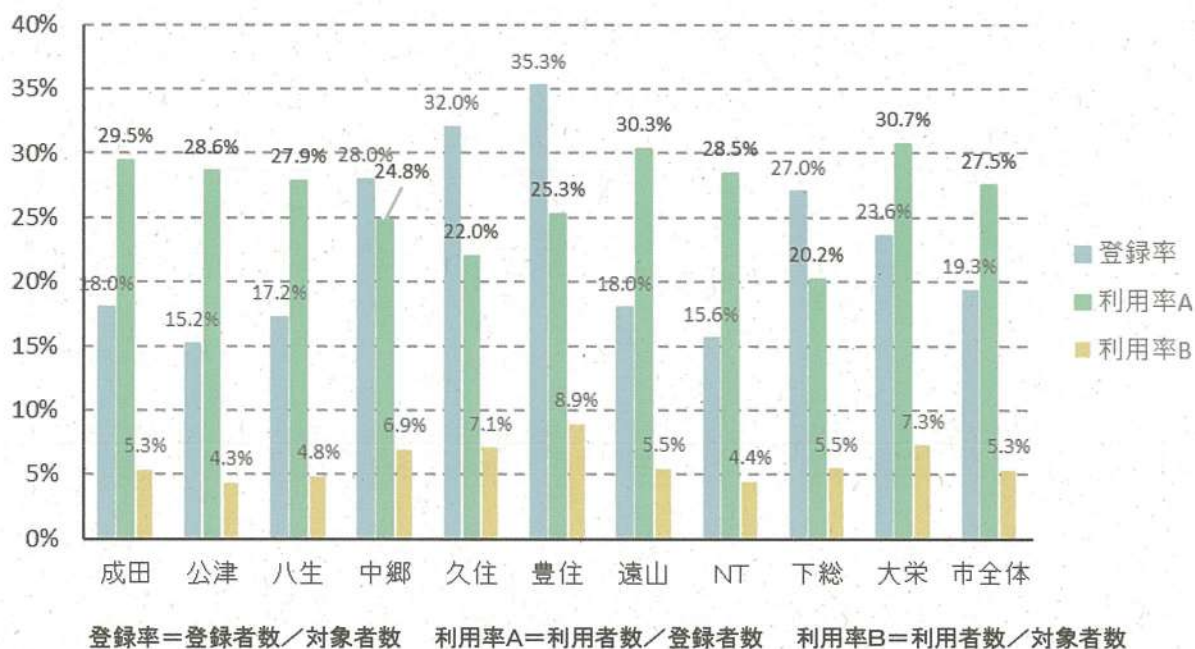


図 73 地域別のオンデマンド交通登録状況・利用状況(令和元年度)

利用件数を時間帯別にみると、どの年度も似た傾向にあり、9時台がピークで前後の8,10時台の利用も多くなっています。また、14-16時台の利用も多くなっています。7,17時台の利用は少なくなっています。



図 74 オンデマンド交通の時間帯別利用件数

地域別の利用件数のシェアをみると、大栄とNTの利用が最も多く、次いで、成田の順となって

います。下総はかつてシェアが高かったですが、最近ではシェアが低くなっています。

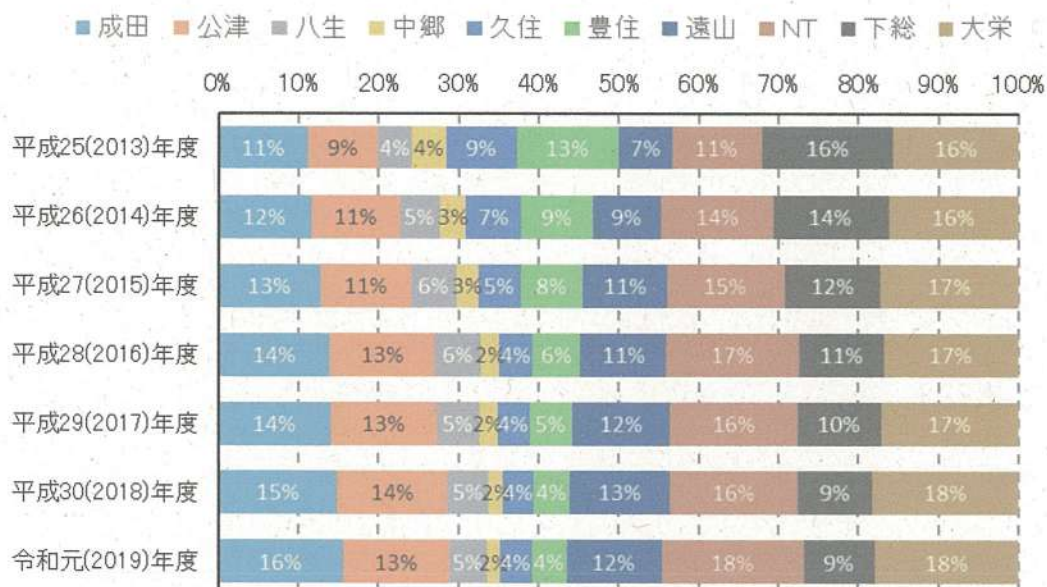


図 75 オンデマンド交通利用件数の地域別シェア

表 12 地域別のオンデマンド交通利用件数

	成田	公津	八生	中郷	久住	豊住	遠山	NT	下総	大栄	合計
平成25(2013)年度	492	395	184	195	392	563	299	499	734	696	4,449
平成26(2014)年度	669	639	293	186	402	515	495	810	836	941	5,786
平成27(2015)年度	843	752	373	180	352	514	700	978	791	1,148	6,631
平成28(2016)年度	753	712	308	123	228	323	579	901	575	911	5,413
平成29(2017)年度	810	777	301	129	238	304	703	932	603	995	5,792
平成30(2018)年度	901	832	315	104	236	268	762	971	564	1,103	6,056
令和元(2019)年度	898	762	267	95	223	249	682	1,024	504	1,032	5,736

2.5 公共交通ニーズの実態・課題の整理

地域別にみた地域の特性及び地域公共交通の現状
<p><成田地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><公津地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><ニュータウン地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><八生地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><豊住地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><中郷地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><久住地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
<p><遠山地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><下総地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><大栄地域></p> <ul style="list-style-type: none"> 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圏内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。 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
<p><人口></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><施設立地></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><人口流動></p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p><地域公共交通></p> <ul style="list-style-type: none"> 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、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。
- ・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 JR 成田駅、京成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。

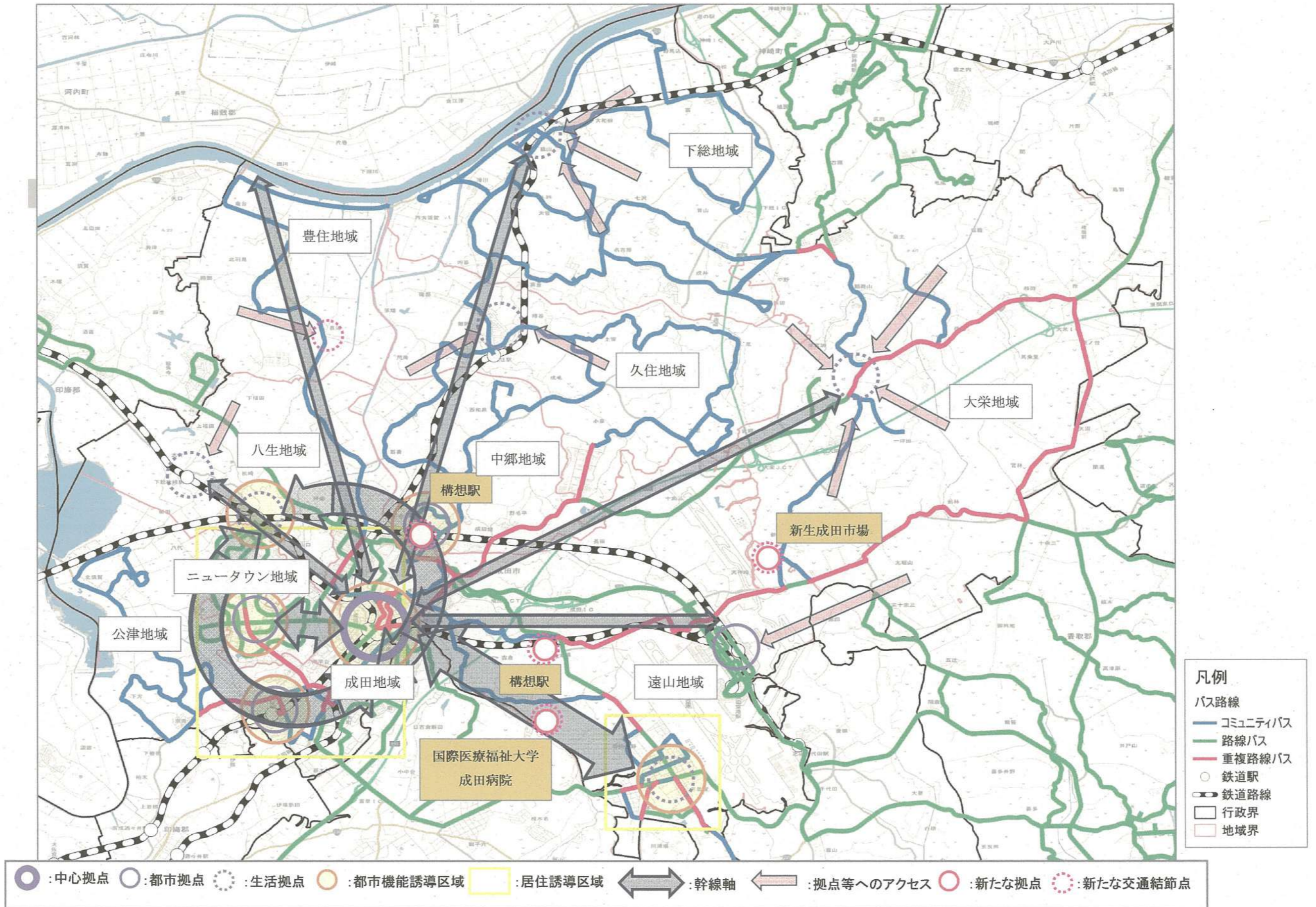
課題5：市民にとってわかりやすく、使いやすい地域公共交通の実現が必要

- ・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。

2.5.1 地域の現状と課題を踏まえた公共交通のイメージ図



第3章 上位・関連計画の整理

3.1 上位計画

3.1.1 総合計画

(1) 総合計画・第1期基本計画

総合計画は、中長期的なまちづくりを進めていく上で、地域の将来像を掲げ、それを実現するための基本的な指針を示したもので、市政に関わる様々な分野を総合的にとりまとめたものです。

成田市総合計画「NARITAみらいプラン」は、市の総合的かつ計画的な行政運営を図るため、2016(平成28)年を初年度に計画期間を12年間として策定した、成田市におけるまちづくりの最上位計画であり、計画の基本となる将来都市像には、「住んでよし 働いてよし 訪れてよしの生涯を完結できる空の港まち なりた」を掲げ、未来を見据えた「次世代に誇れるまちづくり」の実現に向けて各種施策を推進するための指針となるものです。

「NARITAみらいプラン」の基本構想において掲げた「土地利用の基本方向」では、地域特性を生かした集約的なまちづくりを進めるとともに、各地域を結ぶ公共交通ネットワークの充実及び活用により、互いの地域が補完し合う相互補完型のまちづくりを推進するとしており、公共交通体制の形成等による魅力ある機能的なまちづくりを目指しています。

【総合計画「NARITAみらいプラン」の概要】

名称	成田市総合計画「NARITAみらいプラン」			
策定時期	平成28年3月策定	計画期間	2016(平成28)年度～2027(令和9)年度	
将来人口	年次	人口	高齢化率	備考
(資料:「成田市人口ビジョン」※)	2010(平成22)年	12.9万人	17.8%	基準年
	2030(令和12)年	13.8万人	25.5%	人口のピーク
	2055(令和37)年	13.2万人	33.5%	高齢化率のピーク
基本構想	将来都市像	「住んでよし 働いてよし 訪れてよしの生涯を完結できる空の港まち なりた」		
	まちづくりの基本姿勢	①若者や子育て世代に魅力のあるまちづくり ②医療・福祉の充実したまちづくり ③空港と共に発展するまちづくり		
	土地利用の基本方向	①中心市街地等の都市機能の充実 ②地域特性を生かした土地の利用		
	将来都市像実現に向けた基本方向	①安全・安心でうるおいのある生活環境をつくる(住環境) ②健康で笑顔あふれ、共に支え合う社会をつくる(保健・医療・福祉) ③地域文化を生かし、未来を担う心豊かな人材を育む(教育・文化) ④空港の機能を最大限に生かし、魅力的な活気あふれる都市をつくる(空港・都市基盤) ⑤活力ある産業を育て、にぎわいや活気を生み出すまちをつくる(産業振興) ⑥市民サービスを充実させ、持続可能な自治体運営を行う(自治体経営)		

基本計画	分野	基本施策	事業内容
基本計画	①住環境	犯罪や事故などが起こりにくいまちをつくる	交通安全施設等設置、駐輪場管理等
	②保健・医療・福祉	高齢者が安心して生活できる体制の整備	オンデマンド交通高齢者移送サービス事業
		健康づくりの支援	健康づくり推進、健康増進計画策定
		地域医療体制の充実	医科系・医療系大学開設
	③教育・文化	地域文化・伝統の学び	伝統文化を市内外へ周知
		スポーツに親しめる環境づくり	大会教室等の開催、運動公園等の整備
	④空港・都市基盤	空港を生かしたまちづくりの推進	医療関連産業・先端産業の集積、MICE 施設の建設
		空港を活用し新たな成田の魅力の開発	スポーツイベント・大会開催、スポーツツーリズム
		地域特性を生かした土地利用と快適な市街地形成	都市機能の集約化、居住地域の誘導、JR 成田駅前地区の整備
		道路ネットワークと交通環境の整備	道路整備、コミュニティバス運行内容改善、路線バス運行支援等
	⑤産業振興	観光資源の更なる活用	観光活性化、観光PR
		魅力ある国際性豊かな観光地づくりの推進	観光施設整備、観光情報提供、外国人旅行者受け入れ環境整備
		商工業の活性化	商店街の振興、中心市街地活性化、企業誘致

(2) 第2期基本計画

「NARITAみらいプラン」は、12年間の基本構想の期間の中で4年ごとに基本計画を定めることとしており、2020（令和2）年度からの4年間を計画期間とする第2期基本計画では、将来都市像の実現に向けて、第1期基本計画との継続性を確保しつつ、社会経済状況の変化を反映させ、本市のまちづくりを新たなステージに進めるために新しい目標と方向性を示しています。

地域公共交通計画については、基本施策「4-2-2 道路ネットワークと交通環境を整える」の中で、本計画を策定し、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を図るものとして位置づけられました。

将来人口	年次	人口	高齢化率	備考
（資料：「NARITAみらいプラン」第2期基本計画）」	2020(令和2)年	13.3万人	22.5%	基準年
	2045(令和27)年	15.3万人	31.6%	人口のピーク
	2050(令和32)年	15.1万人	31.8%	高齢化率のピーク

3.1.2 都市計画マスタープラン

成田市都市計画マスタープランは、千葉県「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に則り、総合計画「NARITAみらいプラン」に示された将来都市像である「住んでよし 働いてよし 訪れてよしの生涯を完結できる空の港まち なりた」を具体化していくための都市計画の基本方針として位置づけられるものです。

【都市計画マスタープランの概要】

名称	成田市都市計画マスタープラン	策定期期	平成 29 年 3 月策定
目標年次	2030(令和 12)年の都市像を展望し 2055(令和 37)年度に向けた方針を定める。		
将来都市像	住んでよし 働いてよし 訪れてよしの生涯を完結できる空の港まち なりた		
土地利用の基本方向	①中心市街地等の都市機能の充実 ②地域特性を生かした土地の利用		
まちづくりの理念	持続可能な、次世代に誇れるまちづくり		
まちづくりの目標	①持続的発展につながる機能的なまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・市の顔となる中心市街地や商業・公共サービス機能が整っている利便性の高い地域を拠点と位置づけ ・拠点地域への商業施設や公共施設などの都市機能の充実、居住誘導による集約的なまちづくり ・各拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの充実による相互補完型のまちづくり 	
	②活気あふれる、訪れたいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の更なる活性化、地域資源を生かした魅力あふれるまちづくり ・大学を核とした交流・高次教育機能等の形成 	
	③生涯住みやすく、誰もが安心して暮らせるまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・道路・公園などのインフラの充実、緑地・自然環境保全により快適に暮らせるまちづくり ・子育て世代に魅力的な公共施設整備、高齢者・障がい者が住み慣れた地域で安心して暮らせるための医療・福祉環境の整備 	
	④ポテンシャルを生かした成田らしいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・空港、圏央道、北千葉道路等の広域交通ネットワーク整備による地域ポテンシャルを生かすため、国家戦略特区を活用した新たな産業や医療拠点の形成を図りつつ、適正な住環境の整備を推進 ・新勝寺や宗吾霊堂等の歴史文化的資源や印旛沼等の自然景観資源を活用した観光振興を図り、魅力あるまちを目指す。 	

3.2 関連計画

3.2.1 立地適正化計画

立地適正化計画は、医療・福祉・商業等の生活サービスを提供する都市機能や居住機能の誘導と、公共交通網の形成等によって「コンパクトプラスネットワーク」の都市づくりを目指す制度で、2014（平成26）年の都市再生特別措置法の改正により創設されました。

立地適正化計画は地域公共交通計画を策定する上で前提となるものであり、また、立地適正化計画の目標を実現するためには、地域公共交通計画と連動していることが必要で、両計画は両輪の関係にあります。

成田市では、今後とも人口増加が見込まれており、成田国際空港の機能拡充や国家戦略特区の指定に伴う学術・医療集積拠点の形成により、更なる人口増加も期待されています。一方、全国的な傾向と同様に少子高齢化が進展しており、将来を見据えた持続可能なまちづくりの実現が求められているところです。これらを踏まえ、成田市立地適正化計画は、総合計画で位置づけられている「集約的なまちづくり」、「相互補完型のまちづくり」の考えに則り、持続可能なまちづくりの実現を目指して策定されたものです。

【立地適正計画の概要】

名称	成田市立地適正化計画	策定期期	平成30年3月30日公表	
計画期間	2036(令和18)年の都市像を展望し2018(平成30)年から2027(令和9)年までの10年間を計画期間とする。			
将来人口 (国立社会保障・人口問題研究所推計値)	年次	人口	高齢化率	備考
	2010(平成22)年	12.9万人	17.6%	基準年
	2030(令和12)年	13.7万人	25.7%	人口のピーク
	2040(令和22)年	13.5万人	29.7%	
都市づくりの目標	利便性の高い市街地とゆとりのある郊外地域が共存し、多様な居住スタイルを選択できる「生涯を完結できるまち」を実現			
都市づくりの方向性	①魅力的な拠点形成に向けた高次都市機能の誘導 ②市街地における都市機能の充実と居住の誘導 ③生活利便性を確保する公共交通網の維持・確保 ・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 ④都市基盤の有効活用と選択的投資の推進			
将来都市構造	「成田市都市計画マスタープラン」を踏襲 ■立地適正化計画で具体化を目指す拠点・軸・エリア ・都市機能の立地を目指す拠点（中心、都市、生活拠点） ・市の魅力・活力向上に資する拠点（学術・医療集積拠点、歴史観光拠点） ・市民の移動利便性を高める軸（広域連携軸、地域間交流軸） ・計画的な住宅地形成を図るエリア（計画的な市街地を形成するエリア）			

第4章 計画の基本理念・基本方針・目標

4.1 計画の基本理念等

4.1.1 基本理念

市民の生活利便性を確保する持続可能な地域公共交通の構築

～目指すべき公共交通の将来像～

総合計画「NARITAみらいプラン」では、『住んでよし 働いてよし 訪れてよしの生涯を完結できる空の港まち なりた』という将来都市像の実現に向けて掲げた基本施策として、「地域特性を生かした土地利用と快適な市街地形成」、「道路ネットワークと交通環境の整備」を位置づけ、地域特性を生かしたまちづくりや公共交通ネットワークの充実による市内外の交通アクセスの向上を目指しています。

立地適正化計画においては、JR成田駅・京成成田駅周辺を中心市街地や成田空港周辺を高次の生活サービスを提供する「中心拠点」や「都市拠点」と位置づけ、各地区に日常生活に必要な外出がある程度できる「地域拠点」を位置づけており、基盤施設の整備を図りつつ、中心拠点や都市拠点間については、都市幹線軸として、公共交通網の充実等を図ることが必要となります。また、新たな拠点として、国際医療福祉大学成田病院が令和2年3月に開院しており、総合計画「NARITAみらいプラン」、都市計画マスタープラン、立地適正化計画などにおいて、構想駅が位置づけられており、既存の中心拠点や都市拠点などとのネットワーク化に向けた検討を行い、市民だけでなく、市外からの来訪者との交流を促進するための地域旅客運送サービスの構築が必要となります。

近年の本市の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況が続いておりますが、一方で、公共交通の必要性が高い高齢者などは、地区によっては今後も増加することが見込まれています。そのため、高齢社会・人口減少社会に対応しつつ、市民の日常生活を支えるための地域旅客運送サービスの提供が必要となります。

このことから、これら上位・関連計画と整合を図り、本市の市街地、郊外地の地域特性に対応し、市民と来訪者のニーズに対応した地域旅客運送サービスを構築していきます。

財政負担の制約がある中で、持続可能な地域旅客運送サービスを構築するためには、行政や交通事業者などが単独で取り組むのではなく、市民、交通事業者、行政が密に連携しなければなりません。本市が抱える様々な問題点・課題を共有した上で、それぞれが適正な役割を担い、主体的な取組を展開していくことが必要となります。また、路線バスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて、地域、施設、学校、企業などの民間事業者による送迎サービスとの連携も検討しながら、地域全体で公共交通を支える仕組みを構築していきます。

4.1.2 地域区分と公共交通の基本的な考え方

本市では“市街地”“郊外地”ごとに人口、地勢等の違いから、公共交通に対する需要が異なります。このため、地域区分の定義及び基本的な考え方を以下のとおり整理し、地域の特性に応じた持続可能な公共交通体系の構築に取り組みます。

地域区分	定義	基本的な考え方
市街地	一定以上の都市機能、住居、建物が集中する地区で、まとまった人を一度に運ぶのに適した公共交通の需要を見込める地域 ⇒都市機能誘導区域、居住誘導区域、中心拠点・都市拠点・地域拠点	市内の主要拠点や主要施設を結ぶネットワークを形成し、大量輸送が可能な交通モードが主体となる。
郊外地	市街地の周辺地域で住宅が点在する地区で、公共交通の需要が多く見込めない地域	拠点への交通手段を形成し、日常生活の移動手段を念頭におき、少人数の利用に適した交通モードが主体となる。

4.2 計画の方針等

4.2.1 方針

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

居住地が分散している本市の地域特性に対応し、地域（居住地）から地域拠点までの地域内移動、拠点間の地域間移動の移動を確保するため、各公共交通手段で連携した地域公共交通網を構築します。

公共交通の運行には多くの経費を要することから、公共交通手段の連携、運行の効率化等の検討が必要となります。そのため、市街地においては公共交通サービス維持、郊外地においては地域の実情に応じた効率的な運行形態や運行方法等の検討を行い、持続可能な地域公共交通網の構築を図ります。

JR 成田駅・京成成田駅周辺の中心拠点、その他鉄道駅や成田空港周辺の都市拠点、生活拠点、活力と賑わいをもたらす新たな拠点づくりに向けた取り組みと連携を図りながら、これらの拠点を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点の活性化につなげます。

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

公共交通の運行経費に係る財政負担に制約があることを踏まえて、運行の効率化を図る取組を行うことに加えて、公共交通の利便性の向上を図り、利用者及び運賃収入を増加させる取組を行い、地域に愛される公共交通に育てることが重要となります。

また、近年では高齢化の進行による高齢ドライバーの交通事故が増加しており、安全・安心な移動が可能な公共交通の重要性は年々高まってきています。高齢者にも見やすい情報提供、使いやすいバリアフリー（※）施設の整備など、公共交通を利用しやすい環境を整え、交通事故防止の観点から利用促進を図ることが重要となります。

そのため、誰もがわかりやすい、利用しやすい公共交通の構築を図るため、快適な利用環境づくりや公共交通情報の提供・発信を行います。また、来訪者向けの情報の提供・発信を行い、安心して便利に利用できる公共交通を構築します。

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、誰もが気軽に利用できる公共交通を構築します。

基本方針3 公共交通の効率的な運行と連携の強化

地区に応じて、路線バス、コミュニティバス、オンデマンド交通の運行ルート及び役割が重複している問題、移動需要に対応しきれていない部分に対応するため、路線バスとコミュニティバスの連携、オンデマンド交通等とコミュニティバスの役割分担等の検討、新規公共交通サービスの運行の検討を行い、各地域（10地域）における最適解を検討します。

基本方針4 公共交通の利用の促進

地域で公共交通を支えるためには、市民等が公共交通に興味を持ち、継続的に利用することが重要です。

そのため、各種体験イベントなど実際に公共交通に触れる機会を創出し、モビリティ・マネジメント（※）の手法を取り入れ、地域等と協働による積極的な利用促進を図ります。

交通事業者、地域、行政との協働について、利用促進を図るだけでなく、PDCAサイクル（※）に沿って、施策立案、実施、効果検証、改善策の検討など、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを行います。

路線バス、コミュニティバス、オンデマンド交通では対応しきれない末端部分の公共交通について、タクシーの有効活用、福祉や教育の交通資源との連携可能性について検討します。

4.2.2 各交通モード（※）の役割

公共交通の機能、役割及び目的を分類し、以下のとおり整理します。

交通手段	機能	役割及び目的	検討事項
鉄道	市域をまたいで周辺市町村と本市を結ぶ広域的な路線	定時定路線を基本とし、通勤、通学、通院、買物などの移動に使用	可能な限り、現在の運行サービスを維持
路線バス	市域をまたいで周辺市町村と本市を結ぶ広域的な路線	定時定路線を基本とし、通勤、通学、通院、買物などの移動に使用	可能な限り、現在の運行サービスを維持
循環バス	市内の市街地である中心拠点、都市拠点及び地域拠点を循環して結ぶ路線	定時定路線を基本とし、通勤、通学、通院、買物などの移動に使用	コミュニティバスの効率化、オンデマンド交通の利用エリア制限などを踏まえて、市街地の利便性向上の観点から運行を検討
コミュニティバス	市内の各地域を起点に中心拠点、都市拠点及び地域拠点を結ぶ路線	定時定路線を基本とし、地域住民の通勤、通学、通院、買物などの移動に使用	路線バスとの重複区間については役割分担等による効率化、需要が少ない地域については効率化を検討
デマンド交通	路線バスやコミュニティバスを補完し、各地域と交通結節点（※）を結び、交通空白地域を解消	地域住民の通勤、通学、通院、買物などの移動に使用	既存の路線バスや一般タクシー、コミュニティバスとの役割分担に配慮
オンデマンド交通	自宅等から歩いて行ける範囲に乗降場を設け、市内全域を乗合方式で運行	本市では、高齢者の外出支援として、通院、買物などの移動に使用	実証実験による運行が続いていることから、運行形態等について見直しを検討
乗合タクシー	自由な時間帯とエリア制限のない移動に対応できる移動手段として、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通を補完	地域住民の通院、買物などの移動に使用	可能な限り、現在の運行サービスを維持
スクールバス	児童・生徒の移動に特化した路線	児童・生徒の通学に使用	公共交通との連携の可能性について検討
福祉タクシー	障がい者等の外出支援策として、タクシー運賃の半額助成	障がい者等の通院、買物などの移動に使用	公共交通との連携の可能性について検討
自家用有償旅客運送（※） （福祉有償運送）	単独で公共交通機関を利用できない障がい者等を対象に行う個別輸送	障がい者等の通院、買物などの移動に使用	公共交通との連携の可能性について検討
シャトルバス	特定目的地間を短い間隔で運行するバス	通勤や観光地など特定の目的地間の移動に使用	公共交通との連携の可能性について検討

4.2.3 市民、交通事業者、行政の役割

本市の公共交通を維持し充実させていくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組むことが必要です。

(1) 市民の役割

地域に住む市民一人ひとりが、公共交通の必要性を認識し、利用促進活動の実施及び参加に関する意識の醸成、市民による公共交通の維持・運営等を支える取組への参加など、地域に最適な旅客運送サービスの継続を支える役割を担っています。

(2) 交通事業者の役割

交通事業者は、利用者ニーズの把握、地域での協議の場への参画による、公共交通の運行サービスの改善に取り組むほか、他の交通事業者と連携、役割分担による効率化及び運行サービスの維持・向上に取り組む役割を担っています。

(3) 行政の役割

市は、地域公共交通全体を主体的に計画・維持し、市民の移動を支援する役割を持ちます。また、地域の輸送資源を総動員するため、都市計画、福祉、教育、商業、観光などの関係部署が取り組むまちづくりと連携して施策を展開します。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言など行う役割を担っています。

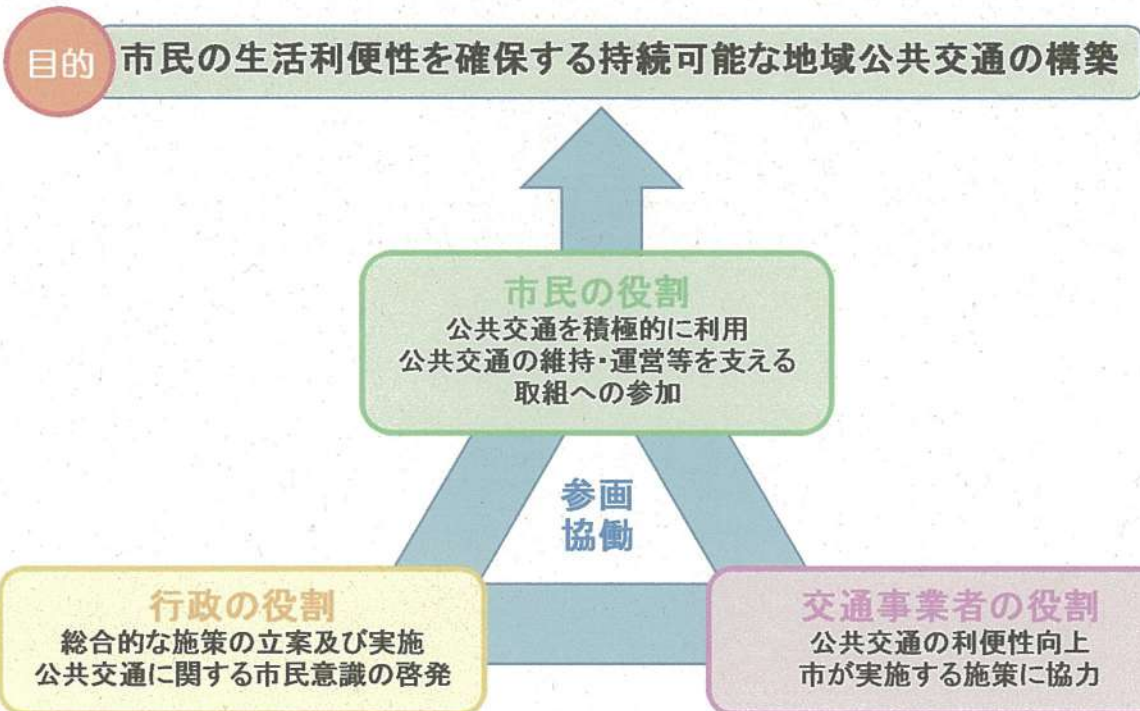


図 76 市民、事業者、行政の連携イメージ

＜基本方針・基本目標、目標達成に向けた施策一覧＞

＜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

(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地域公共交通の構築

・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

【目標】

■基本目標
＜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。

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
＜利用環境の改善の視点＞

③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、障がい者、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
＜利用促進の視点＞

④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。

⑤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(※)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
＜情報提供の推進・情報技術との連携の視点＞

⑥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、障がい者、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みます。

【施策】

①-1 まちづくり施策との連携
①-2 市街地周辺の利便性向上に向けた公共交通の検討
①-3 コミュニティバスの再編
②-1 交通空白地域解消のためのデマンド交通の導入
②-2 オンデマンド交通の見直し
②-3 地域における輸送資源との連携の検討

③-1 既存施設との連携も含めたバス待ち環境の改善
③-2 ラストワンマイルの環境整備
③-3 新たな交通結節点における環境整備
③-4 利用しやすく、乗りやすいバリアフリーに配慮した環境づくり
③-5 親しみやすい環境づくり

④-1 路線バスとコミュニティバスの連携
④-2 運転免許証自主返納支援の促進に向けた検討
④-3 地域等との協働による利用促進
⑤-1 バスの乗り方教室及びバスツアーの実施
⑤-2 公共交通利用に向けた意識啓発
⑤-3 教育機関や高齢者団体との連携

⑥-1 デジタル化も含めた公共交通マップの作成
⑥-2 ICTによる情報発信
⑥-3 新しい生活様式への対応の検討
⑥-4 MaaS や自動運転等の新技術の情報収集・検討

第5章 目標達成に向けた施策

目標の達成に向けて、次のとおり各施策を展開します。

5.1 まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

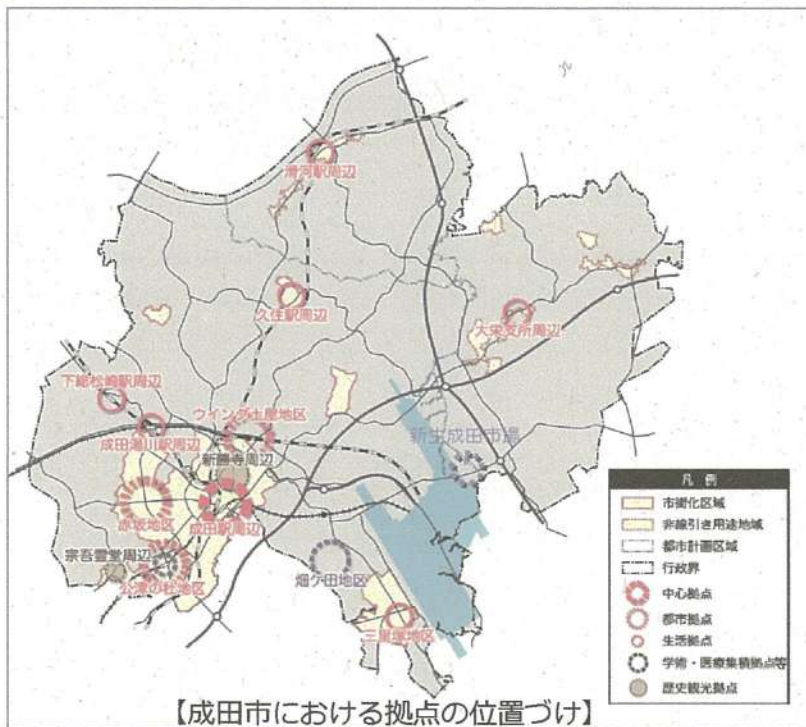
目標① まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

施策①-1 まちづくり施策との連携

施策概要	・都市機能を拠点に集約する際、日常生活に必要なサービスを身近に享受できるようにするため、拠点へのアクセスや拠点間のアクセスを確保するなど、公共交通の維持・充実について一体的に検討します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・成田駅周辺の「中心拠点」、ウイング土屋地区、公津の杜地区、赤坂地区の「都市拠点」、成田湯川駅周辺、三里塚地区の「生活拠点」を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点づくりの取組など拠点の活性化に寄与します。
- ・都市機能誘導区域や居住誘導区域におけるまちづくりの方向性と連動した公共交通を構築するため、関係者間の連携を図りながら、必要かつ適切な公共交通の再編について検討します。
- ・本市は 2050 年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指すゼロカーボンシティ宣言をしており、環境に配慮し脱炭素化に向けた公共交通の構築を推進します。



【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
-------	-------	-------	-------	-------	-------

拠点づくりの取組と連携しながら、拠点間の公共交通ネットワークを整備

評価・検証 ※毎年実施

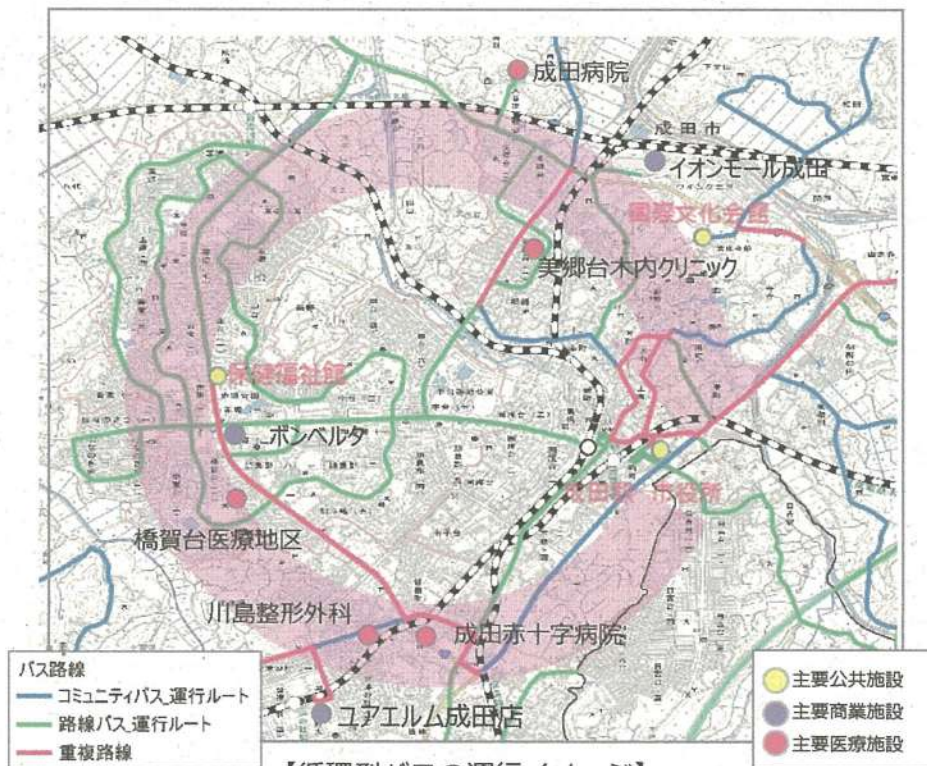
目標① まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

施策①-2 市街地周辺の利便性向上に向けた公共交通の検討

施策概要	・コミュニティバスの共通ルートの問題点に対する対応及び市民からのサークルバス（市街地を周遊するバス）の復活要望を踏まえて、循環型バスの運行を検討します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・コミュニティバスの5路線（豊住・水掛・大室・津富浦・遠山）は、京成成田駅東口から保健福祉館までは共通ルートとなっています。時間帯によっては、少ない利用者数で連続して運行していることに加え、運行ルートが長距離化するなどの問題が発生しています。また、市民意見交換会や市長への手紙などにおいて、以前運行していたサークルバスの復活を希望する意見が多く寄せられています。
- ・令和3年3月に公津の杜駅から成田ニュータウンを經由してイオンモール成田へ向かう路線バスの運行が始まったため、その利用状況等を検証した上で、循環する路線バスについて、必要性も併せて検討します。



【循環型バスの運行イメージ】

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
-------	-------	-------	-------	-------	-------

循環型バスの運行計画・交通事業者との調整

評価・検証 ※毎年実施

目標① まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

施策①-3 コミュニティバスの再編

施策概要

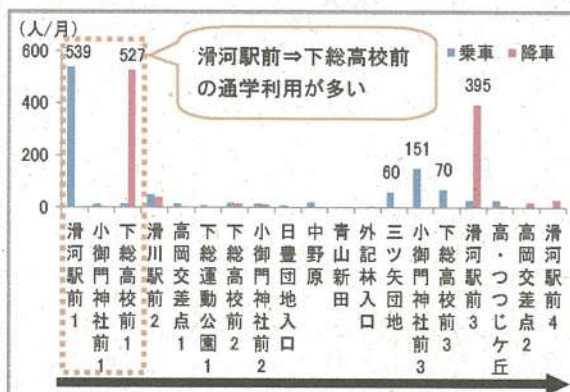
・コミュニティバスが7ルート運行されていますが、しもふさ循環ルートは、他のコミュニティバスと比較して利用者が少ない中、下総高等学校の通学に多く利用されていることから、運行形態を再検討します。

実施主体

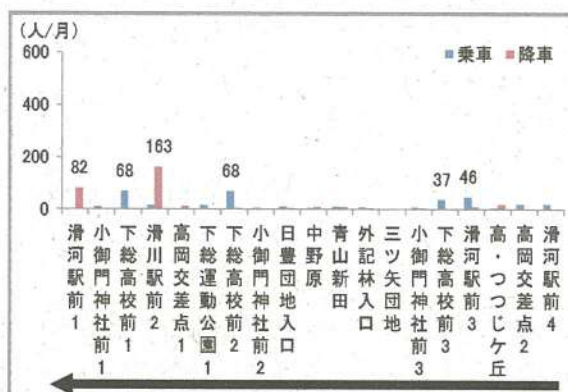
成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・現状のコミュニティバスは、しもふさ循環ルートとして、JR滑河駅を起点とし、主に下総高等学校の通学用のバスとして利用されていますが、通学用のバスとしてのみ機能しているのであれば、現状の機能を維持できるコミュニティバス以外の方法の検討も必要と考えられます。
- ・しもふさ循環ルートは、小御門神社前、三ツ矢団地などから滑河駅前までの利用者も見られますが、全体として利用者が少ないことから、車両を小型化した交通手段等で対応することも検討します。



■バス停別利用者数 (2019年10月)
(第2便)



■バス停別利用者数 (2019年10月)
(第6便)



車両の小型化 (イメージ)

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
運行形態及び料金の検討・交通事業者との調整				実証実験の開始	
評価・検証 ※毎年実施					

5.2 ニーズに対応した運行形態の構築

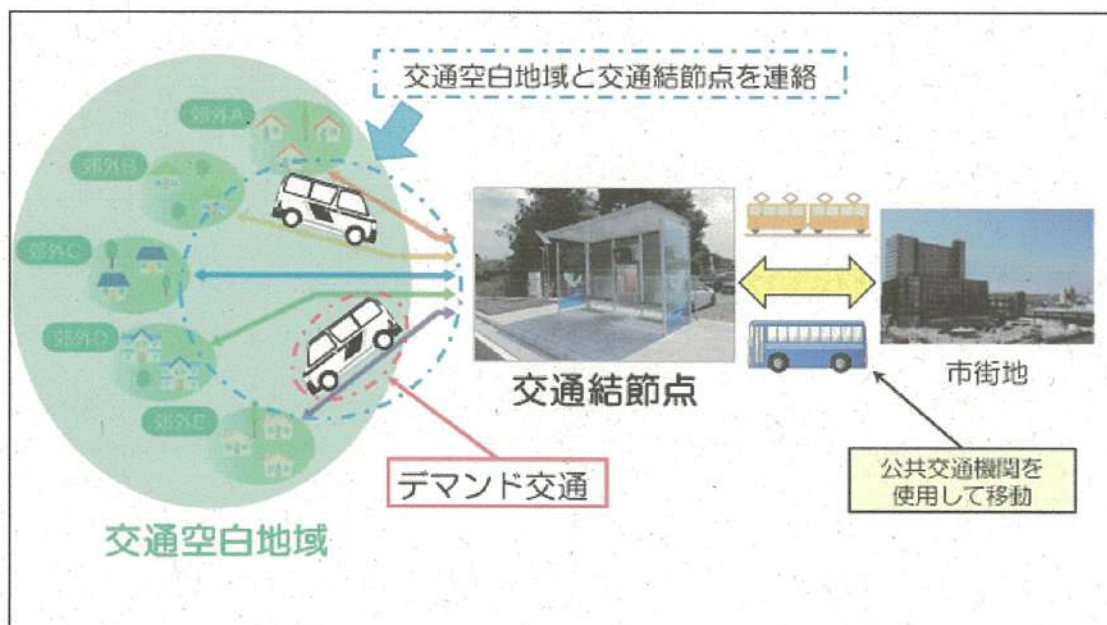
目標② ニーズに対応した運行形態の構築

施策②-1 交通空白地域解消のためのデマンド交通の導入

施策概要	・交通空白地域を対象に、交通結節点（※）へ接続するためのデマンド交通の導入を検討します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・交通空白地域では、需要が小規模かつ分散しており、既存コミュニティバスでの交通事業が成立しにくい状況となっていることから、各地域の交通結節点へ接続するためのデマンド交通の導入を検討します。
- ・デマンド交通の導入にあたっては、既存の一般タクシーや路線バス、コミュニティバスとの役割分担に十分配慮しつつ、適正な運賃設定、効率的な運行委託方式の検討など、導入による過度な財政負担の増加を招かぬよう調整を図ります。
- ・利便性向上に向けて、電話予約だけでなく、インターネットやスマートフォンアプリ等を利用したICT（※）の導入を検討します。



【デマンド交通の運行イメージ】

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
運行形態及び料金の検討・交通事業者との調整				実証実験の開始	
評価・検証 ※毎年実施					

目標② ニーズに対応した運行形態の構築

施策②-2 オンデマンド交通の見直し

施策概要	・高齢者の外出を支援する福祉施策として実証実験が続いていることから、見直しを検討します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・70歳以上の高齢者を利用対象者とし、定額で市内全域を運行エリアとしていることから、利用希望者が多い状況ですが、本格運行に向けては、路線バスやタクシー、コミュニティバスとのサービスの競合が懸念されており、未だ実証実験として運行しています。
- ・実証実験としての福祉施策の成果を基に、よりサービスを必要としている方に必要な輸送が提供できるよう、路線バスやタクシー、コミュニティバスと競合が懸念されている運行条件等について、福祉施策として実施することの必要性を改めて整理し、関連して事業の対象者についても再検討を行います。
- ・持続可能な運行を検証する過程の中で、必要に応じてより合理的で利便性が高い他の制度の導入の検証や移行について検討します。



【オンデマンド交通車両】

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
運行形態及び料金の検討・交通事業者との調整				見直し後の運行の開始	
評価・検証 ※毎年実施					

目標② ニーズに対応した運行形態の構築

施策②-3 地域における輸送資源との連携の検討

施策概要

・輸送資源の総動員の観点から、福祉施設、教育機関、商業施設、医療施設等が運行している送迎サービスとの連携方策について検討します。

実施主体

成田市、教育委員会、その他関係者、市民

【今後の取組内容】

- ・施設等へのヒアリング調査等を通じて、市内を運行している送迎サービスの実態把握を行います。
- ・その結果を踏まえて、公共交通においてサービスが行き届かない部分について、他地域における連携の事例等（例：ルート上であれば、施設利用者以外の一般市民も利用できるようにするなど）も収集しながら、連携方策について調査研究を行います。
- ・調査研究結果を受けて、連携方策についての施設等との協議を行うことも検討します。



【地域における輸送資源の総動員イメージ】

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> ➡ 送迎サービスの実態把握、他地域の事例調査、成田市における連携方策の検討 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> ➡ 評価・検証 ※毎年実施 </div>					

5.3 利用しやすい公共交通の環境整備

目標③ 利用しやすい公共交通の環境整備

施策③-1 既存施設との連携も含めたバス待ち環境の改善

施策概要

・主要な交通結節点において、バス待ち環境などの改善検討及び待合機能を充実させるなど、公共交通の使いやすい環境改善に努めます。

実施主体

成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・既存の商業施設と協議を行い、スペースを待合環境として活用するなど、待合環境の向上に向けて、事業者と協議を進めます。
- ・利用者目線で、誰もが迷うことなく気軽に利用できるように、JR 成田駅・京成成田駅などの主要な交通結節点において、行き先や乗継等の案内表示サインの充実を図ります。
- ・利用者が多いバス停や交通結節点のバス停において、上屋やベンチ等を整備し、バス待ち環境を改善します。また、景観にも配慮し、広告付きバス停等の整備を促進します。

【取組事例等】



【公共交通情報相互提供システム】

(埼玉県三郷市)



【商業施設と連携した待合スペース】
(神奈川県横浜市)



【広告付きバス停整備事業】
(エムシードウコー株式会社)

【取組スケジュール】

令和4年度 令和5年度 令和6年度 令和7年度 令和8年度 令和9年度

検討・関係者との調整

整備可能な箇所から順次整備

評価・検証 ※毎年実施

目標③ 利用しやすい公共交通の環境整備

施策③-2 ラストワンマイルの環境整備

施策概要 ・居住地から鉄道駅やバス停などの主要な交通結節点までの移動手段を確保するため、ラストワンマイル（※）の公共交通の検討を行います。

実施主体 成田市、交通事業者、その他関係者、市民

【今後の取組内容】

- ・ラストワンマイルの公共交通として、自転車が機能するように、主要な交通結節点における、サイクルアンドバスライド（※）の実施について検討します。シェアサイクル（※）などの施策について検討します。
- ・低速での近距離移動を得意とし、環境への負荷が少ないグリーンスローモビリティ（※）についても事業化に向けた可能性を検討します。バス等が通行できない狭い路地も通行が可能であり、住宅団地への導入を他地域の事例等も参考にしながら検討します。

【取組事例等】



【サイクルアンドバスライド】
(埼玉県蓮田市)



【シェアサイクルイメージ】
(千葉県千葉市)



【グリーンスローモビリティ】
(福島県飯舘村)

【取組スケジュール】

令和4年度 令和5年度 令和6年度 令和7年度 令和8年度 令和9年度

導入事例の調査・実施に向けた検討

実証実験の開始

評価・検証 ※毎年実施

目標③ 利用しやすい公共交通の環境整備

施策③-3 新たな交通結節点における環境整備

施策概要	・今後のまちづくりなどにより、新たな交通結節点となる鉄道駅や施設において、誰もがわかりやすい案内板やバス待ち環境などを整備します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・国際医療福祉大学成田病院が令和2年3月16日に開院し、令和3年度に新生成田市場が開業予定となっています。また、吉倉地区においては、鉄道の新駅構想もあります。これらは、まちづくりにより、新たな交通結節点となるので、誰もがわかりやすい案内サインの整備やバス待ち環境などを整備します。
- ・新生成田市場に勤める従業員や、一般来場客の交通手段の確保のため、令和3年11月1日から、市場と成田空港を結ぶシャトルバスを運行します。1年間の実証実験とし、利用状況を調査していきます。



【国際医療福祉大学成田病院の位置図】



【新生成田市場のイメージ図】

【取組事例等】



【バス停の上屋整備】（茨城県日立市）



【JR 成田駅前のバス乗り場】

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
検討・関係者との調整					
整備可能な箇所から順次整備					
評価・検証 ※毎年実施					

目標③ 利用しやすい公共交通の環境整備

施策③-4 利用しやすく、乗りやすいバリアフリーに配慮した環境づくり

施策概要	・高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安心して公共交通を利用できるように、バス、タクシー車両のバリアフリー（※）対応車両への更新、鉄道駅や交通結節点のバリアフリー対策を進めます。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・バス車両やタクシー車両のバリアフリー対策について、ノンステップバス（※）やUDタクシー（※）などユニバーサルデザイン（※）化への更新を進めます。これらの車両導入を進めることで、利用者からみて、わかりやすく、乗りやすく、親しみやすい公共交通になるように取り組みます。
- ・安心して公共交通を利用できるように、鉄道駅や交通結節点のバリアフリー対策を進めます。

【取組事例等】



【ノンステップバス】
（千葉交通株式会社）



【タクシー車両】
（京成タクシー成田株式会社）



【JR 成田駅前バリアフリー整備状況】

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
バリアフリー対応車両の導入（車両更新時に順次導入） 整備可能な箇所から順次整備					
評価・検証 ※毎年実施					

目標③ 利用しやすい公共交通の環境整備

施策③-5 親しみやすい環境づくり

施策概要	・利用者がひと目で見分けられるような車両ラッピングを施します。 また、運賃収入以外の収入源確保の観点からラッピング広告の実施を検討します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・現在、コミュニティバスにおいて車両ラッピングを施しており、オンデマンド交通や今後、導入を検討している新たな公共交通についてもこのようなラッピング車両の導入を進めます。車両ラッピングは、地域のバスとして、バスへの親しみと関心を持ってもらう効果が期待できます。
- ・運賃以外の収入源を確保する観点から、車両ラッピング広告等についても検討します。
- ・市が実施する交通安全や防火ポスターの受賞作品等を掲示し、地域のバスとしての周知活動を検討します。

【取組事例等】



【コミュニティバスのラッピング】



【ワゴン車両のラッピング】
(愛知県阿久比町)



【車両ラッピング広告】
(茨城県神栖市)



【車内広告イメージ】

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
-------	-------	-------	-------	-------	-------

車両ラッピング及び車内広告の実施 (実施できるものから順次導入)

評価・検証 ※毎年実施

5.4 利用促進に係るサービスの充実

目標④ 利用促進に係るサービスの充実

施策④-1 路線バスとコミュニティバスの連携

施策概要

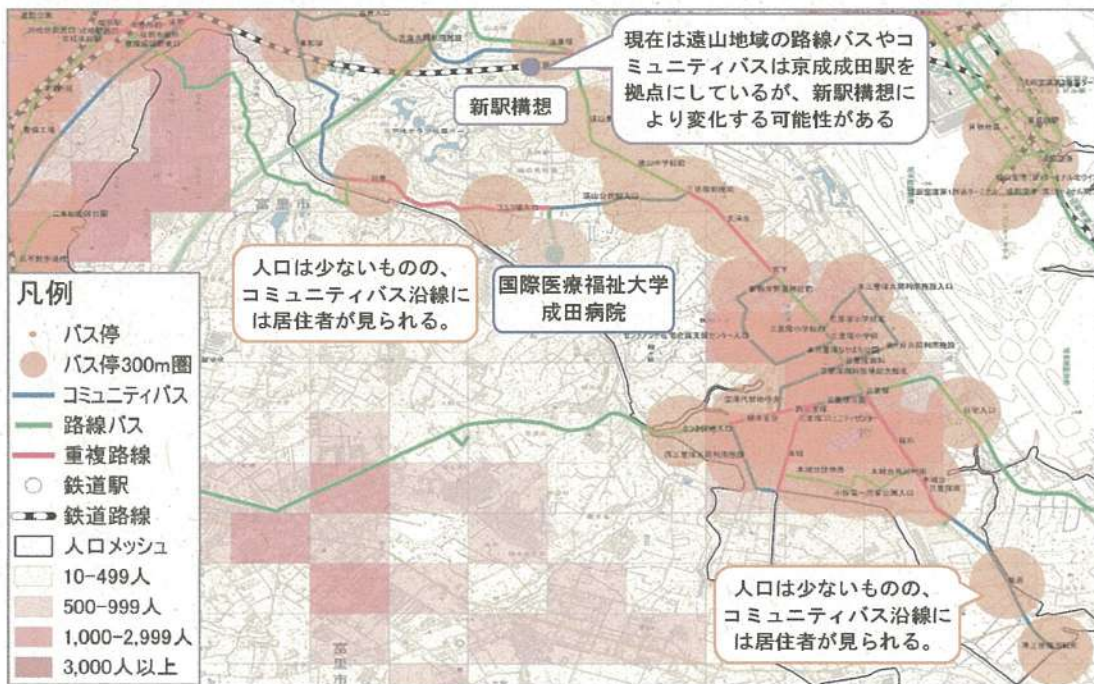
・路線バスとコミュニティバスの路線は一部の区間で重複・競合しており、特に遠山地域においては運賃格差が発生するなど、問題が生じております。路線バスとコミュニティバスの共存について検討します。

実施主体

成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・路線バスとコミュニティバスが重複して運行している路線については、運賃格差によりコミュニティバスの利用が多いなどの課題があるため、路線バスとコミュニティバスとの共存について検討します。ただし、遠山地区などではコミュニティバスしか運行していないエリアもあることから、直ちに解決することは難しいですが、まずは続行便の利用が多い高校生を対象として、路線バスへの利用促進策を検討します。
- ・現在、JR 成田駅と京成成田駅に接続している路線バスとコミュニティバスの運行ルートについては、新たな都市・生活・医療等の拠点への接続を検討していくことが必要となります。運行ルート再編の際は、競合が生じている路線バスやコミュニティバスを一体的に見直します。



【路線バスとコミュニティバスの路線図（遠山地域）】

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
交通事業者との調整、利用促進策の検討					
		路線バスへの利用転換・まちづくりの変化への対応			
		評価・検証 ※毎年実施			

目標④ 利用促進に係るサービスの充実

施策④-2 運転免許証自主返納支援の促進に向けた検討

施策概要	・自家用車から公共交通への転換を促進し、交通事故の減少等にもつなげるため、運転免許証自主返納支援策の新たな創設を検討します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・75歳以上などの高齢者を対象とした運転免許証自主返納支援の実施について検討します。
- ・運転免許証返納後の生活をサポートする体制を整えることにより、自動車を運転しない生活への安心感を高め、運転免許証の自主返納及び公共交通利用への転換につなげていきます。
- ・運転免許証自主返納支援の実施内容については、他地域の事例収集や高齢者のニーズをもとに、関係者間で協議し、利用しやすい支援策について検討します。

【取組事例等】

【タクシー料金割引サービス】
(静岡県タクシー協会)

【運転免許証自主返納支援制度】
(茨城県常陸太田市)

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
検討・関係者との調整					
運転免許証自主返納支援の実施・拡充					
評価・検証 ※毎年実施					

5.5 公共交通の利用に向けた意識啓発の実施

目標⑤ 公共交通の利用に向けた意識啓発の実施

施策⑤-1 バスの乗り方教室及びバスツアーの実施

施策概要

・これまでバスを利用したことがない高齢者や児童・生徒を対象に、バスに触れる機会を創出し、公共交通の利用を促す取組を検討・実施します。

実施主体

成田市、教育委員会、交通事業者、その他関係者、市民

【今後の取組内容】

- ・これまでバスを利用したことがない高齢者や児童・生徒を対象に、バスの乗り方教室、バスを利用した買物等を体験するバスツアー等を企画及び実施し、公共交通の利用に関する意識啓発を実施します。
- ・これらの取り組みは、行政や交通事業者が主導で開催するのではなく、将来的には市民団体等が中心になって開催できるように取り組んでいきます。

【取組事例等】



【バスの乗り方教室】（茨城県神栖市）



【買物バスツアー】（静岡県湖西市）

【取組スケジュール】

令和4年度 令和5年度 令和6年度 令和7年度 令和8年度 令和9年度

施策の検討
地域との
協議・調整

バスの乗り方教室、バスツアー等の実施

評価・検証 ※毎年実施

目標⑤ 公共交通の利用に向けた意識啓発の実施

施策⑤-2 公共交通利用に向けた意識啓発

施策概要	・公共交通に関心を持ってもらい、継続的な利用につなげるために必要な各種、広報活動や啓発活動を実施します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者、市民

【今後の取組内容】

- ・広報誌に公共交通の目標利用数や利用状況などを公表し、乗車運動と銘打って、積極的な利用を呼びかけます。(例：「全市民が年1回利用する」ことにより全路線の維持が可能な試算となっています」、「市民総力戦で公共交通を守りましょう」などといったメッセージを発信するなどの工夫を行う。)
- ・公共交通に関する各種イベントの開催や、別のイベント開催時に公共交通のブースを設けるなど、公共交通に触れる機会を多く創出します。

【取組事例等】



【乗車体験イベント】
(静岡県富士市)



【て～しゃばストリート】(静岡県藤枝市)



【モビリティウィーク&カーフリーデー】(福岡県福岡市)

【取組スケジュール】

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
地域や庁内関係各課との協議・調整	実施できる取組、実施できる地域から順次実施					
	評価・検証 ※毎年実施					

目標⑤ 公共交通の利用に向けた意識啓発の実施

施策⑤-3 教育機関や高齢者団体との連携

施策概要 ・教育機関や高齢者団体と調整し、直接訪問及び出前講座を実施し、公共交通に関する情報提供及びツールの配布を行い、公共交通の利用に関する意識を啓発することで、利用促進につなげます。

実施主体 成田市、教育委員会、交通事業者、その他関係者、市民

【今後の取組内容】

- ・高齢者や児童・生徒を対象とした出前講座を実施し、公共交通の現状について情報を提供し、公共交通の利用に関する意識啓発を実施します。
- ・出前講座の実施時、高齢者向け、児童・生徒向けに作成した公共交通に関する利用促進ツールも配布し、モビリティ・マネジメント（※）等の利用促進につなげます。
- ・職場体験、遠足等の学校行事において公共交通を利用してもらえるような情報提供等の対応も行います。
- ・バスの停発車時、高齢者による転倒事故が相次いでいることから、事故防止に向けた意識啓発を実施します。

【取組事例等】



【児童・生徒への出前講座】
(茨城県神栖市)



【公共交通利用促進リーフレット】
(茨城県)



【高齢者への出前講座】
(静岡県藤枝市)



【高齢者用のリーフレット】
(静岡県藤枝市)

【取組スケジュール】

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
教育機関や高齢者団体と調整	実施できる取組、実施できる地域から順次実施					
	評価・検証 ※毎年実施					

5.6 誰もがわかりやすい情報提供の推進

目標⑥ 誰もがわかりやすい情報提供の推進

施策⑥-1 デジタル化も含めた公共交通マップの作成

施策概要

- ・利用者目線でわかりやすく、見やすい公共交通マップ等を作成します。スマートフォン等でも見ることができるようデジタル化を行います。

実施主体

成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・成田市の公共交通を網羅した総合的な公共交通マップ等を作成して、市民へ配布するとともに、市内主要施設に配置することにより公共交通の情報提供の充実を図ります。また、公共交通の利用方法などを記載し、きめ細かな情報提供に努めます。
- ・地域住民だけでなく、インバウンド（※）対応を含む観光客等の地域外からの来訪者も使えるような観光情報等（観光地の場所、観光地までの公共交通を利用した行き方等）を併せて記載します。
- ・紙媒体だけでなく、スマートフォンやタブレット等でも見ることができるよう、デジタル化を行います。

【取組事例等】



【総合的な公共交通マップ】
(青森県八戸市)

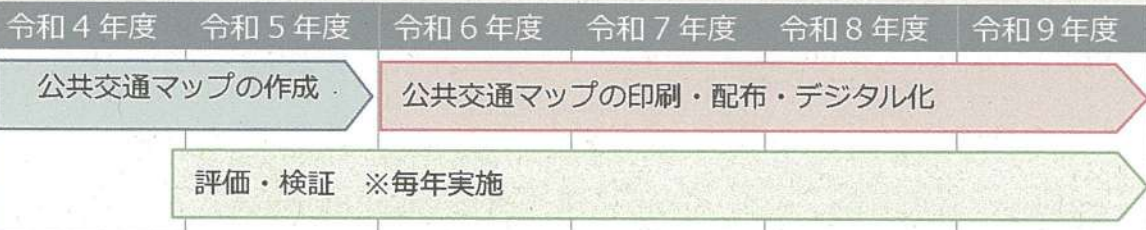


【ポケット時刻表】
(静岡県藤枝市)



【公共交通の使い方】(茨城県常陸大宮市)

【取組スケジュール】



目標⑥ 誰もがわかりやすい情報提供の推進

施策⑥-2 ICTによる情報発信

施策概要

・バスロケーションシステム（※）、ICTアプリの活用、ICTを活用した電子媒体での情報提供に向けたオープンデータ化など、最新技術を取り入れた取組について、インバウンド対応も含めて検討します。

実施主体

成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・最寄りのバス停案内や目的地までの経路検索など、スマートフォンやタブレット等を通じた運行情報サービスの提供を受けることができる、公共交通案内サイトやバスロケーションシステムなどについて、システム導入を検討します。
- ・市内開催のイベントチラシにシステムのQRコードを掲載するなどして、公共交通の利用を促し、市民に対する積極的な情報発信を行います。

【取組事例等】



【公共交通案内サイト】
(茨城県神栖市)



【バスロケーションシステム】
(有限会社エイ・ケイ・システム)



【公共交通アプリ】(北海道函館市)

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
システム導入の検討・関係者との調整・協議		導入できるシステムから順次導入			
評価・検証 ※毎年実施					

目標⑥ 誰もがわかりやすい情報提供の推進

施策⑥-3 新しい生活様式への対応の検討

施策概要	・新型コロナウイルス感染症などを踏まえて、公共交通についても新たな生活様式への対応が必要となるため、対応策を検討します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【今後の取組内容】

- ・交通事業者において、新型コロナウイルス感染症対策として、車内換気の機能向上や感染防止シートの設置などに取り組んでいます。こうした感染症対策について周知を図るため情報発信を行います。
- ・公共交通の混雑状況などについて、スマートフォンやタブレット等で確認できるなどの対応策についても検討します。

【取組事例等】

【バスの車内換気】
(阪急バス株式会社)



【バス車内への感染防止シートの設置】
(しずてつジャストライン株式会社)

【混雑状況ツールイメージ】

【取組スケジュール】





	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
関係者との調整・協議						
実施できる取組から順次実施、交通事業者の取組の情報発信	→					
評価・検証 ※毎年実施	→					

目標⑥ 誰もがわかりやすい情報提供の推進

施策⑥-4 MaaSや自動運転等の新技術の情報収集・検討

施策概要	・成田市と交通事業者を中心に、公共交通の施策の問題点・課題等を共有しながら、改善に向けて、継続的に協議を行います。まちづくりによる状況の変化等に対して必要となる、公共交通サイドからのアプローチを適宜、検討します。
実施主体	成田市、交通事業者、その他関係者

【取組事例等】

対象地域	公共交通の新たな社会サービス	
 <p>循環バスルート</p> <p>水素ステーション(家)</p> <p>筑波大学</p> <p>筑波大学附属病院</p> <p>つくば駅</p> <p>【筑波大学及びつくば駅周辺地区】</p>	<p>「キャンパスMaaS」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の代表点に設置される顔認証を可能とするサイネージポストを活用したバス乗降時のキャッシュレス決済の実証実験、AI活用による人流予測 ・匿名化した移動実態調査等を実現する「つくばモデル」アプリの開発 ・乗車待機時間を最小化するバス運行の最適化支援システムの設計検討  <p>【乗降時の顔認証による決済】</p>	<p>「医療MaaS」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス乗降時の顔認証による病院受付、診療費会計処理サービス  <p>【バス乗降と統合された病院受付サービス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「つくばモデル」アプリ活用による交通弱者の乗降車支援、シェアサービス  <p>【交通弱者のための安全な移動】</p>

【他地域の MaaS (※) の概要】 (茨城県つくば市)



【他地域の自動運転バス】 (茨城県境町)

【取組スケジュール】

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
継続的な調査・研究、関係者との調整・協議					
評価・検証 ※毎年実施					

第6章 目標の評価指標と計画の進行管理

6.1 目標の評価指標

本計画の基本方針を実現するため、目標に応じた計画期間に達成すべき評価指標を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

基本目標
①まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成
②ニーズに対応した運行形態の構築
③利用しやすい公共交通の環境整備
④利用促進に係るサービスの充実
⑤公共交通の利用に向けた意識啓発の実施
⑥誰もがわかりやすい情報共有の推進

令和9年度へ向けた目標値

評価指標 1

路線バス・コミュニティバス利用者数
600万人→650万人
※しもふさ循環ルートを除く

評価指標 2

コミュニティバスの収支率の改善
21%→25%

評価指標 3

公共交通に満足している人の割合
43.5%※→50%
※市民アンケート調査 (H30) より

評価指標 4

バス待ち環境の改善
6箇所

評価指標 5

総車両台数に占める
バリアフリー対象車両の割合
バス：65%→80%
タクシー：18%→25%

評価指標 6

利用促進に係る事業・イベントの数
5回/年→10回/年

評価指標 7

ICT、デジタル化への対応数
3事業

6.2 計画の進行管理

6.2.1 推進・管理体制

成田市地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合は、上位・関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改訂を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役割
成田市地域公共交通活性化協議会	市民、交通事業者、学識者、警察、国の交通施策担当者等	計画策定後も市民の移動需要に合わせた地域公共交通の見直し及び改善、持続可能な公共交通の構築に向けた検討などを継続的に協議する「場」として位置付けます。
成田市地域公共交通活性化協議会交通事業分科会	交通事業者、学識者等	地域公共交通活性化協議会の下部組織として、より具体的な議論等を行う「場」として位置付けます。

6.2.2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組みの進捗状況を確認し、PDCAサイクル（※）【「計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）」】による計画の進行管理を行います。

評価指標3、評価指標7については、計画最終年度に達成状況を評価します。それ以外の評価指標は毎年度調査・評価を実施し、状況に応じて取組内容の見直し・改善を行います。

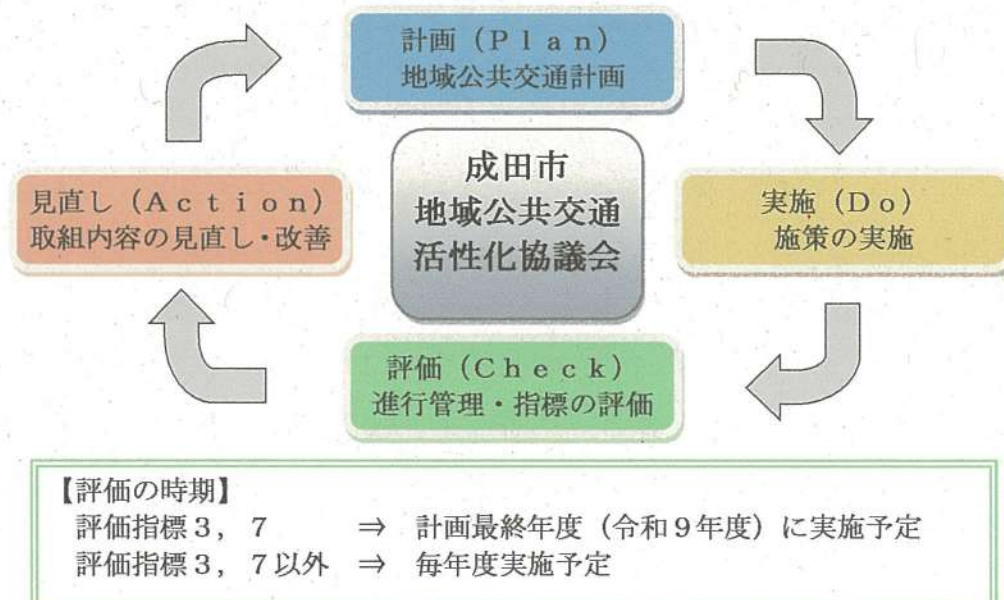


図 77 計画の進行管理イメージ

6.2.3 多様な関係者との連携、協働

本計画においては道路運送法に基づく許可・登録を要する運送の態様（いわゆる“公共交通”）を対象としていますが、教育分野や福祉分野など現在、特定輸送として運行している交通資源との連携も含め、関係者による検討を行っていく必要があります。

本計画を進めるにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向けて、「市民」「交通事業者」「行政」が連携、協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能な地域公共交通の構築を目指します。

用語解説

【あ行】

■ICT（アイシーティ：Information and Communication Technology）

情報・通信に関連する技術一般の総称。パソコンだけでなく、スマートフォンやスマートスピーカーなど、様々な形状のコンピュータを使った情報処理や通信技術の総称のことをいう。

■アクセシビリティ

公共交通施設などへのアクセスのしやすさを、交通機関の待ち時間等を含めて換算したもの。

■インバウンド

外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行又は訪日旅行という。

■運行サービス

時間帯、運行本数、料金のことをいう。

■運行効率化

乗客が少ない時間の運行時間の見直し・調整、運行便数の削減、ルートや乗換場所の変更、車両の小型化などによりバスの運行を効率化すること。

■LRT（ライトレールトランジット：Light Rail Transit）

次世代都市交通システムの略称。騒音が少なく速い、低床式（乗降口でステップを無くした車両）で乗り降りがしやすいと言った特徴があり、昔ながらの路面電車のイメージを一新した、人と環境にやさしい新しい交通機関とされている。

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。日本語では「人工知能」と訳される。

■OD

あるゾーン（出発地）からゾーン（到着地）へ移動する交通量をOD量、流動量等と呼ぶ。出発地と到着地の組み合わせをODペアと呼ぶ。

■オンデマンド交通

定時・定路線のバス等の運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態。本市では、高齢者の外出支援として実施している。

【か行】

■居住誘導区域

定住人口を確保し、住む人が便利に暮らせるよう、生活に必要なサービスの維持を図る区域。本市では、「利便性が高い市街地形成区域」としている。

■キス&ライド (K&R)

家族などが駅やバスターミナル等まで自家用車で送ることをいう。

■グリーンスローモビリティ

電動により時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上の公共交通。

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点をいう。

■交通空白地域

近隣に鉄道駅・バス停が設置されておらず、公共交通を利用しづらい地域をいう。
本市では、鉄道駅から 800m 以上、バス停から 300m 以上離れた地域とする。

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害者など、自分で運転することができず、自家用の交通手段がないため公共交通に頼らざるを得ない人をいう。

■交通モード

鉄道、バス、タクシーなどの交通手段をいう。

■コンパクトシティ

(集約連携型都市構造) 医療・福祉・商業等の暮らしをサポートする機能を中心市街地や公共交通軸沿線に集約した環境負荷の少ない都市をいう。

【さ行】

■ サイクルアンドバスライド

公共交通機関の利用促進策の1つであり、自宅からバス停付近の駐車場まで自転車で行き、そこからバスに乗り換えること。

■ シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムのこと。利用者はどこのポート（拠点）からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな交通手段。

■ 自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービスのこと。

自家用有償旅客運送には、交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障がい者等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。

■ 次世代都市交通システム

LRT、BRT などの新たな公共交通機関のシステムのことをいう。

【た行】

■ 地域公共交通

地域住民の日常生活や社会生活における移動、観光客など当該地域を来訪する者のための移動手段として利用される鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関。

■ デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。

■ デマンド交通

定時・定路線のバス等の運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態。

■道路交通センサス

全国の道路と道路利用の実態を捉え、将来の道路整備の方向を明らかにするため、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車運行の出発地・目的地・運行目的等を調査するものであり、5年毎に実施されている。

調査内容は、交通量・旅行速度などの実測を行う「一般交通量調査」、アンケート調査等により地域間の自動車の動きを把握する「自動車起終点調査」に大別される。

■都市機能誘導区域

医療、福祉、商業等の都市機能を誘導し、多くの人々が利用しやすい場所となるよう様々なサービスの充実を図る区域。

■都市拠点

商業、業務、行政、文化、交流、レクリエーション等の都市機能と人口が集積し、市民の多様な都市生活の活動を支える場。

【な行】

■ノンステップバス

床面を超低層として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

■成田市人口ビジョン

市の長期的な人口の将来展望に関する計画であり、本市の人口の現状を詳細に分析して将来の姿を示し、今後、本市が目指すべき方向を提示したものである。

【は行】

■バスロケーションシステム

無線通信やGPS（全地球測位システム）を用いてバスの位置情報等を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

■パーソントリップ調査

人の移動に関わる実態調査のこと。この調査によって、交通の起点と終点、目的地、利用手段、行動時間帯、交通量など、一日の詳細な交通データを得ることで将来予測などに利用される。

交通の主体である人（パーソン）の動き（トリップ）に着目し、交通の目的や利用交通手段、移動の起終点の位置など多面的に実態を把握する調査のことです。調査結果は、都市計画の目標を実現するための交通体系の整備方針や交通施設の検討に用いられる。

■バリアフリー

高齢者や障がい者等が生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除き、移動又は施設の利用にかかる負担を軽減することにより、利便性及び安全性を向上させる施策のこと。

■BRT (バスラピッドトランジット : Bus Rapid Transit)

連節バス、公共車両優先システム (PTPS)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や、輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

■PDCA サイクル

Plan (計画)、Do (実行)、Check (測定・評価)、Action (対策・改善) の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで改善・対策を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。

■PTPS (Public Transportation Priority System)

公共車両優先システムと訳され、交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合した新たな公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステムであり、全国で導入が進められている。

【ま行】

■MaaS (マース : Mobility as a Service)

移動全体を1つのサービスにとらえ、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。

■モビリティサービス (Mobility Service)

自動車による移動サービス。

■モビリティ・マネジメント (Mobility Management)

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利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取り組み。

【や行】

■ユニバーサルデザイン

年齢、性別、人種、障がいの有無等に関わらず、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

■UD タクシー（ユードィータクシー）

ユニバーサルデザインタクシーの略。足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の家族連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両。

■用途地域

住居、商業、工業など、その土地の特性に合わせ、市街地の大枠として土地利用を定めるものであり、全部で13種類の地域がある。

【ら行】

■ラストワンマイル

交通結節点、特に鉄道駅、バス停などから自宅などの最終目的地までのワンマイル程度の狭く限定された区間をいう。

■立地適正化計画

立地適正化計画は、平成26年8月の都市再生特別措置法の一部改正により、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、市町村が策定できることとなった計画。「コンパクトプラスネットワーク」の考えに基づき、住宅と生活サービスに関連する医療、福祉、商業等の利便施設がまとまって立地するよう、ゆるやかに誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを行う。