

成田市地域公共交通計画 概要版

策定の目的

本市の公共交通は、鉄道、路線バス及びタクシーのほか、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、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。

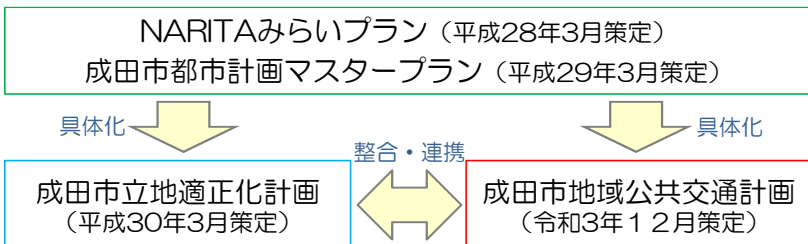
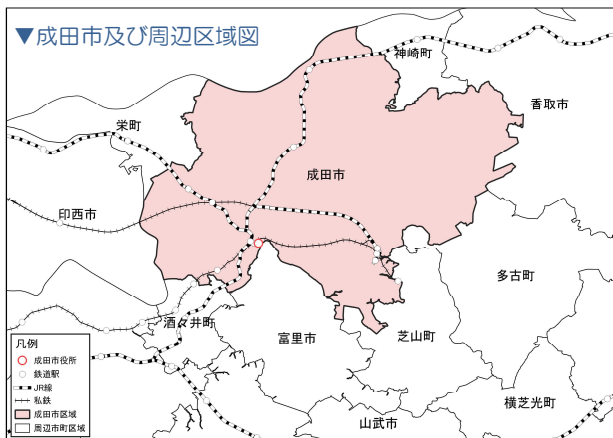
そのため、地域の望ましい公共交通のあり方や方向性を示す「成田市地域公共交通計画」を策定するものです。

計画の区域

成田市全域とします。

計画の期間

成田市総合計画「NARITAみらいプラン」、成田市都市計画マスタープラン、成田市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（2022）年度から令和9（2027）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。



▲本計画の位置づけ



地域の特性及び地域公共交通の現状

○人口、人口流動

- ・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。
- ・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。

○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。

○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。
- ・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。

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

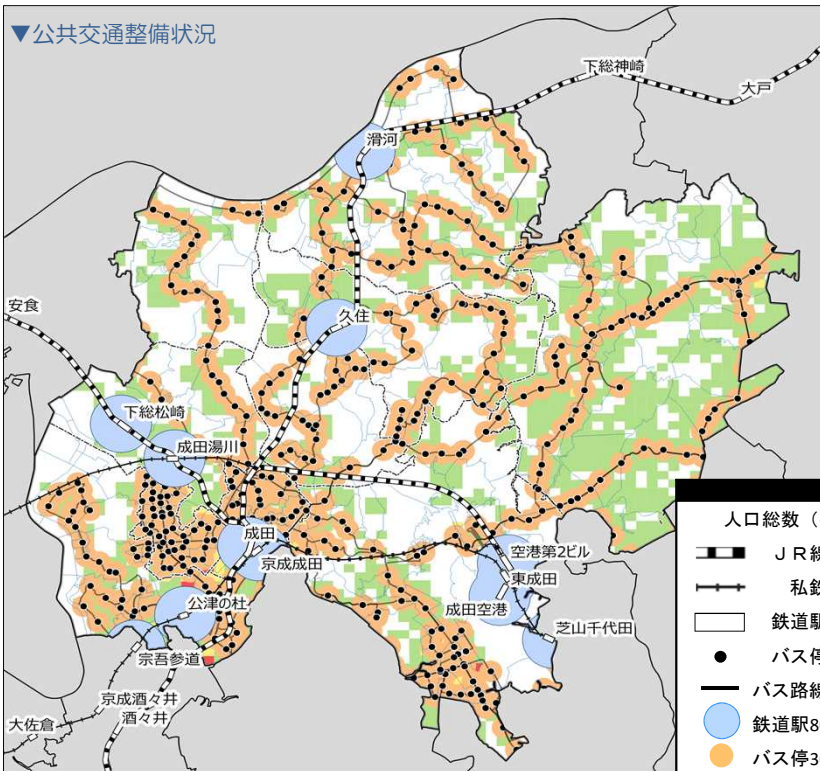
○超高齢社会に対応した安全・安心 な外出環境の確保

○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

▼公共交通整備状況



凡例	
人口総数（平成27(2015)年）【人】	
	J R線
	私鉄
	鉄道駅
	バス停
	バス路線
	鉄道駅800m圏域
	バス停300m圏域
	0
	1以上 250未満
	250以上 500未満
	500以上

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

基本方針

- | | |
|--------|----------------------------------|
| 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 |
| 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

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
- ②ニーズに対応した運行形態の構築

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

利用促進の視点

- 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

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

目標達成に向けた施策



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

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。

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

コミュニティバスの共通ルートにおける課題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。

施策①-3 コミュニティバスの再編

コミュニティバスがフル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ことから、運行形態を再検討します。

目標② ニーズに対応した運行形態の構築

施策②-1 オンデマンド交通の見直し

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、オンデマンド交通の見直しを検討します。

施策②-2 交通空白地域解消のためのデマンド交通の導入

交通空白地域を対象に、交通結節点等へ接続するためのデマンド交通の導入を検討します。



▲デマンド交通の運行イメージ

施策②-3 地域における輸送資源との連携の検討

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。

目標達成に向けた施策



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

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の充実など、公共交通の使いやすい環境改善に努めます。

施策③-2 ラストワンマイルの環境整備

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。

施策③-3 新たな交通結節点における環境整備

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。

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

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。

施策③-5 親しみやすい環境づくり

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。



▲商業施設と連携した待合スペース（神奈川県横浜市）



▲グリーンスローモビリティ（福島県飯舘村）



▲JR成田駅前バリアフリー整備状況



▲コミュニティバスのラッピング

目標達成に向けた施策



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

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、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。

▶ 運転免許証自主返納支援制度
(茨城県常陸太田市)

施策④-2 運転免許証自主返納支援の促進に向けた検討

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。

施策④-3 地域等との協働による利用促進

地域の市民団体や施設と連携し、公共交通の情報提供を行うとともに、企画乗車券やタイアップ企画などの利用促進策を実施します。

▶ 公共交通利用者への運賃補助
(神奈川県小田原市)

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

これまで以上にバスを利用してもらうために、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。

施策⑤-2 公共交通利用に向けた意識啓発

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。

施策⑤-3 教育機関や高齢者団体との連携

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。



▲バスの乗り方教室
(茨城県神栖市)



▲児童・生徒への出前講座
(茨城県神栖市)

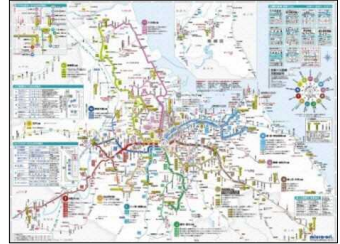
目標達成に向けた施策



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

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できるようにデジタル化を行います。



▲総合的な公共交通マップ
(青森県八戸市)

施策⑥-2 ICTによる情報発信

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。



▲公共交通案内サイト
(茨城県神栖市)

施策⑥-3 新しい生活様式への対応の検討

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。

施策⑥-4 MaaSや自動運転等の新技術の情報収集・検討

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。

対象地域	公共交通の新たな社会サービス	
<p>対象地域</p> <p>循環バスルート</p> <p>水素ステーション(案)</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>《バス移動と統合された病院受付サービス》</p> <p>・「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> <p>《乗車待機時間のバスへの事前通知による乗車スペース確保や介助の迅速な提供》</p> <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)

目標の評価指標



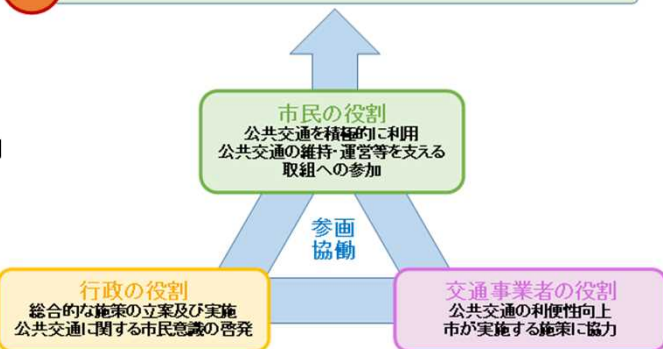
基本目標
①まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成
②ニーズに対応した運行形態の構築
③利用しやすい公共交通の環境整備
④利用促進に係るサービスの充実
⑤公共交通の利用に向けた意識啓発の実施
⑥誰もがわかりやすい情報提供の推進

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 600万人→650万人 <small>※しもふさ循環ルートを除く</small>	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% <small>※市民アンケート調査（H30）より</small>	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 : 68% → 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

役割と連携

目的 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

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。



▲市民、事業者、行政の連携イメージ

発行：成田市 都市部 都市計画課

〒286-8585 千葉県成田市花崎町760

E-Mail : toshikei@city.narita.chiba.jp

TEL : 0476-20-1560

FAX : 0476-22-4493