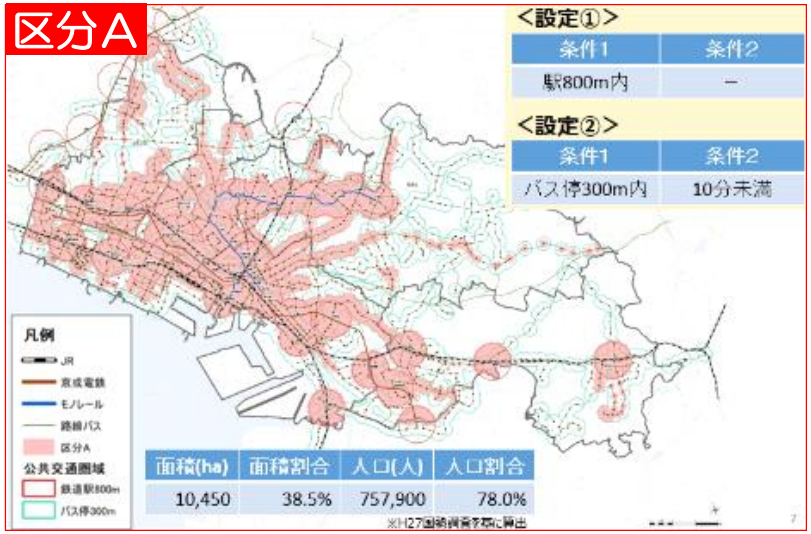
公共交通サービス水準に基づくエリア区分（案）

資料1

■エリア区分　※第３回協議会にて提示（継続審議中）

公共交通の「距離の利用しやすさ」と「時間の利用しやすさ」の２つの条件から、市内を４つのエリアに分け、各区分の特性を考慮した施策を検討。

区分A



<設定①>

条件1	条件2
駅800m内	－

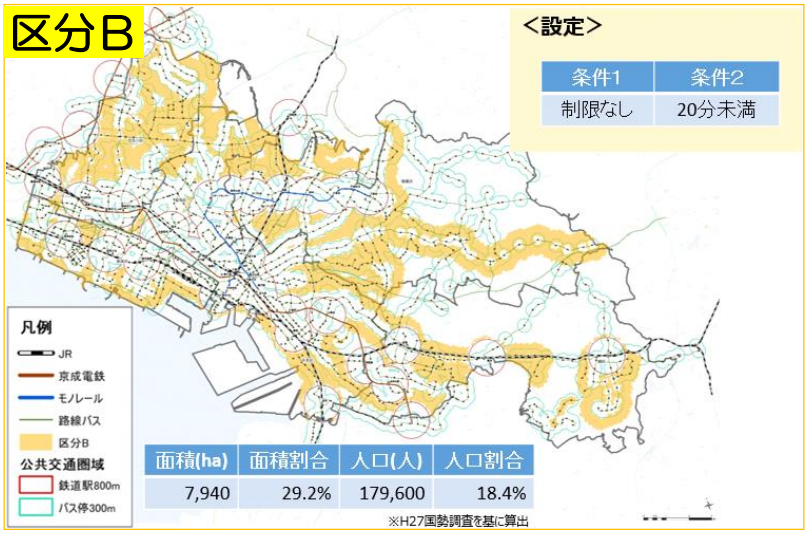
<設定②>

条件1	条件2
バス停300m内	10分未満

面積(ha)	面積割合	人口(人)	人口割合
10,450	38.5%	757,900	78.0%

※H27国勢調査を基に算出

区分B



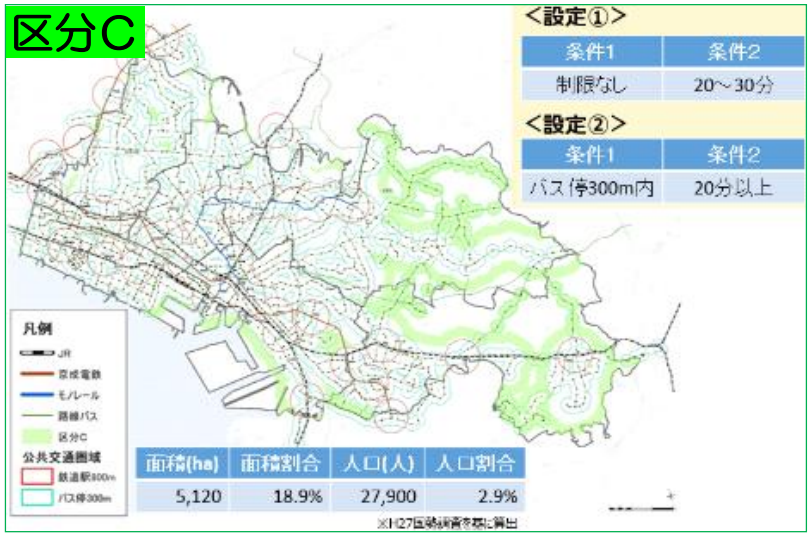
<設定>

条件1	条件2
制限なし	20分未満

面積(ha)	面積割合	人口(人)	人口割合
7,940	29.2%	179,600	18.4%

※H27国勢調査を基に算出

区分C



<設定①>

条件1	条件2
制限なし	20～30分

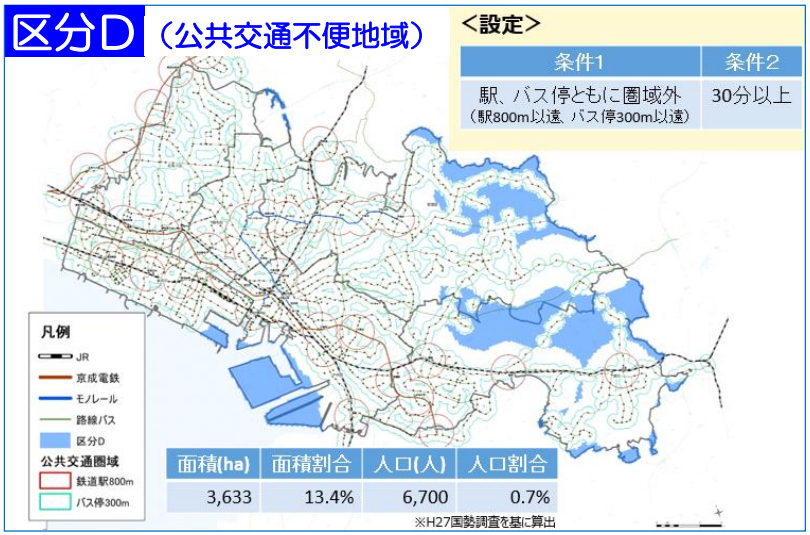
<設定②>

条件1	条件2
バス停300m内	20分以上

面積(ha)	面積割合	人口(人)	人口割合
5,120	18.9%	27,900	2.9%

※H27国勢調査を基に算出

区分D（公共交通不便地域）



<設定>

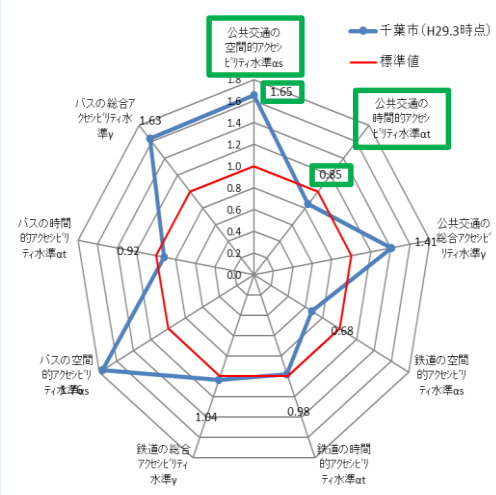
条件1	条件2
駅、バス停ともに圏域外（駅800m以遠、バス停300m以遠）	30分以上

面積(ha)	面積割合	人口(人)	人口割合
3,633	13.4%	6,700	0.7%

※H27国勢調査を基に算出

エリア区分（案）に関する意見、考え方

協議会委員からの意見概要及び対応方針等【第3回協議会（8/25）及び書面照会（8/28）】

No.	意見概要	対応方針等
1	・区分Aの鉄軌道駅圏域内も時間の利用しやすさを考慮すべきでは。	鉄軌道は定時性・輸送力・速達性に優れている。また、鉄軌道は、各路線の運行本数が充実しており駅800m圏域内のアクセシビリティ指標の差は小さくなっていることから、アクセシビリティ指標に限らず、駅800m圏域内であれば、本市で最もサービス水準の高い区分Aとする。
2	・生活利便施設（総合病院・スーパーなど）へのアクセシビリティ指標を加えるのはいかがか。	今回エリア設定を行う背景として、R1実施の調査結果から、地域によって実情や公共交通に対する要望が異なることを踏まえ、市内を公共交通サービス水準を基に分類することで、各エリアの公共交通の方向性や施策等を設定するものである。 また、国交省が定めた本市の公共交通のサービス水準（下図参照）では、本市の特徴として、公共交通が身近である（路線が多い）一方で運行本数は少ないことが考えられる。 このことから、市内の公共交通サービス水準を整理する際には、駅・バス停の圏域の空間的な条件だけでなく、本市の公共交通の特徴を考慮し、時間的指標も加味した上で整理するものとする。 以上から、エリアの設定方法は駅・バス停の圏域の「距離の利用しやすさ」及びアクセシビリティ指標の「時間の利用しやすさ」の２つの条件を基に設定している。 なお、多種多様な条件設定については、移動の目的によって不便の捉え方が変わってしまうと考えられるため、今回の市全域におけるエリア設定の際には、「アクセシビリティ指標活用の手引き」に基づき、公共交通に乗車するまでの期待時間を示すアクセシビリティ指標を活用するものとしている。 一方で、今回の設定条件だけでは、市全体を公共交通サービス水準で分類はできるものの、地域に「真に必要な交通」は何かを捉えるのは困難であるため、今後、公共交通不便地域など各地域における施策を検討する場合においては、地域の利用実態やニーズ等を的確に把握するとともに、ご提案の設定方法の活用を検討した上で、地域特性に適した施策を検討していく。 
3	・アクセシビリティ指標は様々な考え方があるため、まず考えを示してからこの指標を用いて区分したという説明が必要と感じた。	
4	・アクセシビリティ指標を時間の利用しやすさだけでなく、別な指標（高低差、交通渋滞、道路幅員など）も考慮としてはどうか。	
5	・今後の展開等によっては、さらなる指標（都市計画、用途地域等）の評価を加えていく必要があると考える。また、公共交通不便地域が、必ずしも輸送資源の総動員を適用する公共交通サービス水準が低いエリアには繋がらないこともあるのでは。	
6	・千葉市の公共交通サービス水準が同等規模の他自治体と比較して、客観的・数値的・相対的に正しく捉え、評価しておく必要があると考える。	

・空間的アクセシビリティ：公共交通の路線が近くにあるかを表す指標。
・時間的アクセシビリティ：公共交通の乗り場においてどのくらい利用しやすいかを示す指標。

エリア区分（案）に関する意見、考え方

協議会委員からの意見概要及び対応方針等【第3回協議会（8/25）及び書面照会（8/28）】

No.	意見概要	対応方針等
7	・可住地人口密度等に応じた公共交通サービス水準を整理する必要があるのでは。区分Dの可住地ではない箇所は除外地とした方が良いのでは。	区分Dの工業専用地域には居住者はいないが、一部企業バスが運行しており、工業施設への通勤者等が利用している。 法改正による「輸送資源の総動員」も踏まえ、通勤、帰宅等により人の流れがある当該地域は除外せず、公共交通は運行していない（＝サービス水準が低い）区分Dとして位置付ける。 また、工業専用地域以外で居住者がいないと思われる地域についても、今後、居住や人の移動の可能性を考慮し除外しない。
8	・区分Dは工業専用地区も含まれるが、可住地がなく、工場等の企業送迎交通で交通確保されている地区は、別の区分として設定するのはいかがか。	
9	・千葉立地適正化計画との相違や調整はどのように行われているか。	エリア設定にあたっては立地適正化計画と矛盾が生じないよう考慮している。（公共交通サービス水準の高い区分A・Bは、主に都市機能誘導区域内もしくは居住促進区域内、公共交通サービス水準の低い区分C・Dは、主に居住促進区域外） なお、千葉市立地適正化計画は、「ゆるやかな集約」として時間をかけながら移住の集約化の促進を目指すものであり、郊外部においても暮らしが継続できることが重要である旨の記載がされている。このことから、区分C・Dは主に居住促進区域外となっているものの、公共交通の維持・確保あるいは輸送資源の総動員など、現在居住している地域住民の移動を検討する。
10	・交通弱者となる介護高齢者や就学児童の介護サービス、スクールバスによる輸送がメインのエリア圏内での支援メニューや利用調整をどのように行っていくのか。	法改正により新たに「輸送資源の総動員」が追加されたことから、特に公共交通サービス水準の低いエリアにおいては公共交通に限らず、多様な交通モードの位置づけを検討していく。 また、支援メニューや利用調整は施策の内容となるため、今後エリア内の利用実態やニーズを踏まえた上で所管部署と調整し、施策としての位置づけを検討する。
11	・「サービス水準」という言葉はバリアフリーなども含めた広い概念と考える。今回の指標は、公共交通へのアクセス性についてであり、区分設定について適切な表現が必要と考える。	国土交通省において、交通サービス水準の「見える化」として、前ページのレーダーチャートを位置づけている。 この指標では、「公共交通の路線が近くにあるか」や「運行本数の多さ」などのデータを「サービス水準の見える化」としているため、今回の本市のエリア設定においても「公共交通のサービス水準」に基づく設定として位置づけている。 なお、計画に位置づける際には、例えば脚注を付けるなど市民にわかりやすい表現の仕方を検討する。

エリア区分（案）に関する意見、考え方

協議会委員からの意見概要【第3回協議会（8/25）及び書面照会（8/28）】

No.	その他意見
12	・提示の条件設定には一定の合理性があると考えるため、内容に同意する。
13	・工業専用地域について、通勤者等がいる地域であれば、検討していくことも必要と考える。
14	・着実に実施可能な計画、将来必要と考える長期的計画等をどこまで描けるのか、公共交通の充実は移住を検討する際の重要なポイントの一つと考える。 ・また、コロナの影響により若い世代が田舎に移住する生活様式の変化は、都心に近い自然豊かな地域と言える千葉市にとってチャンスともいえるため、そのような状況を含め、まちづくりと一体化した将来計画が実現できれば、夢が生まれると考える。
15	・区分Dだけでなく、A～Cにおいても各区分の特性を考慮した施策を検討するとなると、各エリアの目標となる指標又は調整方針を明記することが重要と考える。各区分の支援メニューのバランスなど今後検討いただきたい。
16	・「サービス水準」という文言は、道路が提供するサービスという意味で使用されることから違和感はない。

エリア区分（案）に関する意見、考え方

議会からの主な意見及び対応方針等【令和2年超高齢社会調査特別委員会（10/7）】

No.	主な意見概要	対応方針等
1	・歴史的な経緯は考慮しているのか。歴史的な経緯が違えば今後の取組の意味合いが変わってくると考える。これまでの地域のなりわいというものを考えながら施策を行っていくべき。	今回の区分設定は、あくまでも市全域を距離と時間の利用しやすさを基に機械的に分類したものであり、地域の歴史的な経緯は考慮していない。 今後施策を検討していく上では、各エリアの特性を踏まえた施策設定を検討していく。
2	・区分Aのみで市の人口の78%を占めているのは少し粗っぽいのではないか。区分Aにおいても不満の声は確実にあるため、例えば区分AをA1、A2、A3のようにきめ細かく分ける必要があるのでは。 ・区分A～Cでも不便な場所はいっぱいある。現地をよく見たり、現地の声をよく聞いて判断するべきでは。	区分Aだから何もしない、区分D以外は不便ではないということではなく、今回の区分設定は、距離と時間の利用しやすさを基に機械的に分類したものであり、今後区分A～Cにおいても必要な施策を打ってくことを考えている。 施策の検討にあたっては、昨年度の基礎調査や市民ワークショップ等で市民の意見等を聞きながら施策等も今後検討していきたい。

No.	その他意見
3	・クロスセクター効果として、交通が便利になれば他の取組の節約につながる。その点を考えて進めていただきたい。
4	・超高齢社会調査特別委員会の立場からすると、高齢者の移動支援という視点になるため、不便地域という言葉に少し違和感を感じる。「不便さ」は区分Aであっても感じていることだと考えるため、そこに対してどんな施策とするのかしっかり考えていただきたい。
5	・他市では社会実験をやっているが、千葉市は社会実験的なものが行われてこなかった。社会実験のようなものをこれからどんどん動かしていくべきだと考える。