

# サービス水準に基づくエリア区分（案） と公共交通不便地域（案）

# ■サービス水準に基づくエリア区分（案）

## 現状と問題（再掲）

- 地域によって公共交通の実情が異なることから、問題も異なっております。
- このことから、エリアごとに分け、各エリアにおける持続可能な公共交通サービスの実現に向けた検討を行います。

|                                                         | 公共交通事業者の現状・視点から                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 地域・公共交通の状況から                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 市民の実態・視点から                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 千葉市全体に関わる事項                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>●「乗務員不足」が深刻（持続的な運営面で最大の問題）</li> <li>●バス事業者間の路線の調整機会（不定期）</li> <li>●バス停での利用客のマナーがよくない</li> <li>●外国人への対応（各社個別）</li> <li>●鉄道の終電時刻、直通運転、バリアフリーの要望</li> <li>●バス離れに対し市民の意識、イメージを変えることが必要</li> <li>●サービス向上、利用 PR の種々の取組み（各社個別）</li> </ul>                                                                                                                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>●今後、人口が減少するなか、高齢化が進展（移動手段確保が重要、ただし需要面での危惧）</li> <li>●市内の移動が多く、東京への移動も多い</li> <li>●区内の移動は、徒歩・自転車、クルマ利用が特に多い（高齢者も同様）</li> <li>●他区や東京都内へは、鉄道、クルマの利用が多い（バスは少数だが一定の利用）</li> <li>●路線やダイヤがわかりにくい（高齢者と若年層は調べる手段が異なる）</li> <li>●ターミナルの案内所、HP の案内情報等（各社個別）</li> </ul> <p>（市全体のまちづくりの方向性）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●集約型都市構造への転換</li> <li>●少子高齢化対応、低炭素社会に向け、過度にクルマに頼らない生活に転換</li> <li>●公共交通利用を促進し利便性を向上、郊外の地域公共交通を維持・確保（多様な分野で同様）</li> </ul> <p>（その他各分野のまちづくり）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○駅周辺の賑わい創出</li> <li>○港を活かした観光・集客</li> <li>○健康、地球環境、賑わい、暮らし等の分野の観点から、徒歩・自転車・公共交通利用の促進が必要</li> </ul> <p>●主要駅・ターミナル等が、不慣れた高齢者、来訪客にわかりにくい（抵抗感の可能性ある、改善の希望ある）</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の利用頻度が少ない人が一定数存在（クルマ等があるため必要がないとの理由が多い）</li> <li>●鉄道の満足度が高く、バスの不満度がやや高い（鉄道の満足理由の多くは、便数が多いことや駅に近いこと）（バスの不満理由の多くは、便数が少ないことや定時性について）（満足か不満か、わからない人も多い）</li> <li>●最寄りのバスについて知らない人が一定数存在（身近な交通手段として、バスに対する意識醸成等が必要）</li> <li>●バス定時性(渋滞による遅延)への不満が多い</li> <li>●鉄道車内の混雑に対する不満が多い</li> <li>●運行本数、乗り換えの改善への要望がある</li> <li>●バス利用客は少ないが、一定の利用がある（バスが必要な高齢者等がいる）</li> <li>●運転免許の返納者は少ないが、将来的に考えている人が多い</li> </ul> |
| <div>都心部</div> <div>↑</div> <div>↓</div> <div>郊外部</div> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●バスの特定区間で利用客が増加（ただし一部のみ、乗務員不足で増便不可も）</li> <li>●渋滞でバスが遅延（バス離れ、労働環境に影響）</li> <li>●送迎バスがバス路線と重複</li> <li>●バスロータリーが飽和状態</li> <li>●航路を PR しきれていない、観光との連携が必要</li> <li>●ラッシュ時の車内が著しい混雑（改善の要望）</li> <li>●最終列車遅延時等のバスと合わせの例は一部</li> <li>●特に団地部等で高齢化、バス・タクシー利用客が減少</li> <li>●収支のよくないバス路線が存在（減便等の対応と、利用客のバス離れの悪循環）</li> <li>●タクシーの営業所は多くが市中心エリア（乗務員不足で配車に時間がかかりクレーム）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●ラッシュ時間帯に、鉄道、路線バスの便数、利用客とも集中</li> <li>●人口密度の低いエリアに高齢者が広く分布（今後さらに進み、鉄道・バス等では対応困難）</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

# ■サービス水準に基づくエリア区分（案）

## サービス水準に基づくエリア区分の考え方

- エリア設定を行うにあたっては、市内の公共交通サービス水準を整理し、サービス水準によってエリアを分けることとします。
- 公共交通サービス水準は、以下の2つの条件から検討します。

＜条件1＞距離の利用しやすさ ⇒ 公共交通カバー圏域

＜条件2＞時間の利用しやすさ ⇒ アクセシビリティ指標



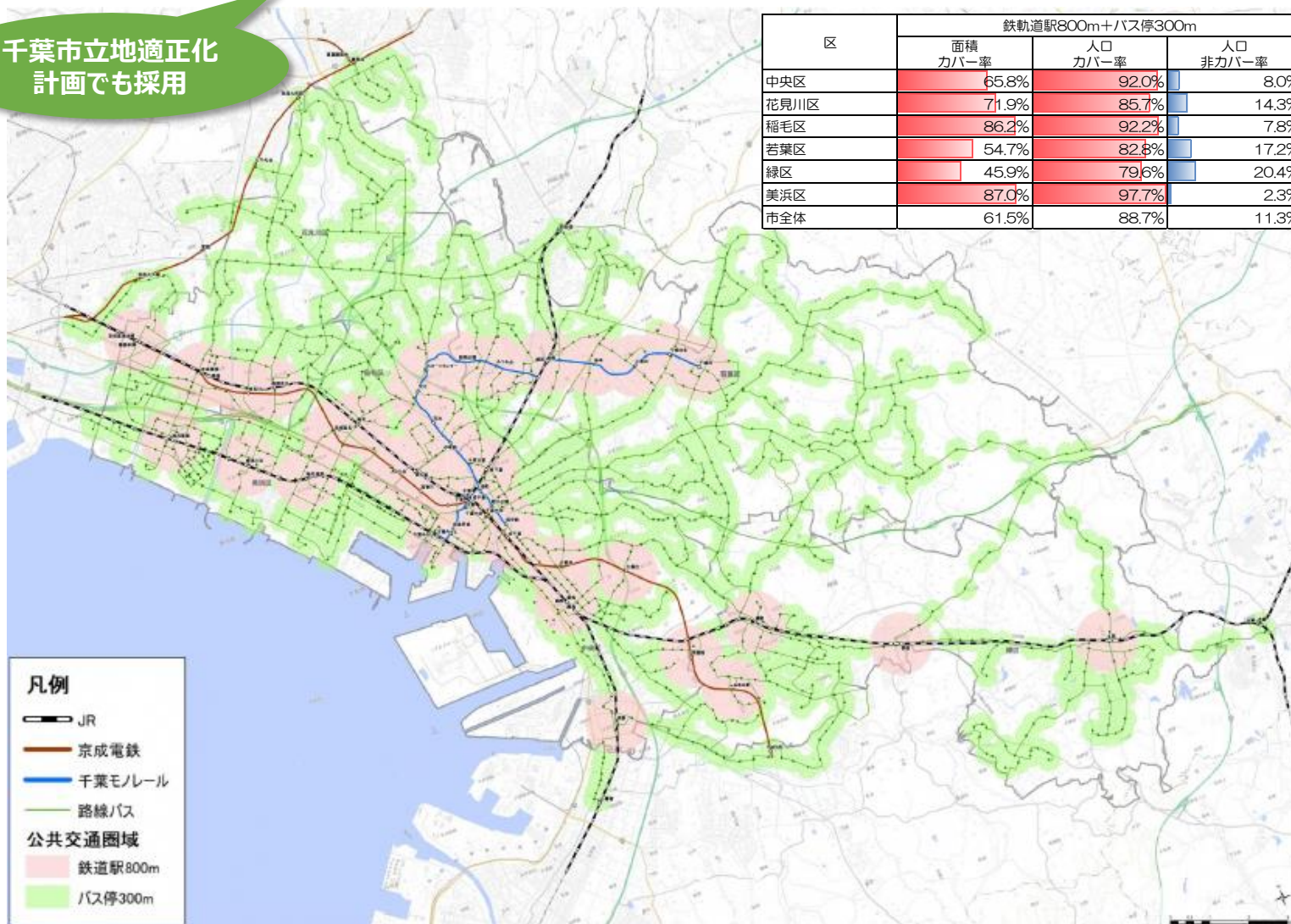
公共交通サービス水準に基づくエリア区分を設定

# ■サービス水準に基づくエリア区分（案）

条件1：公共交通カバー圏域（距離の利用しやすさ）

○「都市の構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月、国土交通省都市局）」を参考にし、**鉄道駅から800m**、**バス停から300m**と設定します。

千葉市立地適正化  
計画でも採用

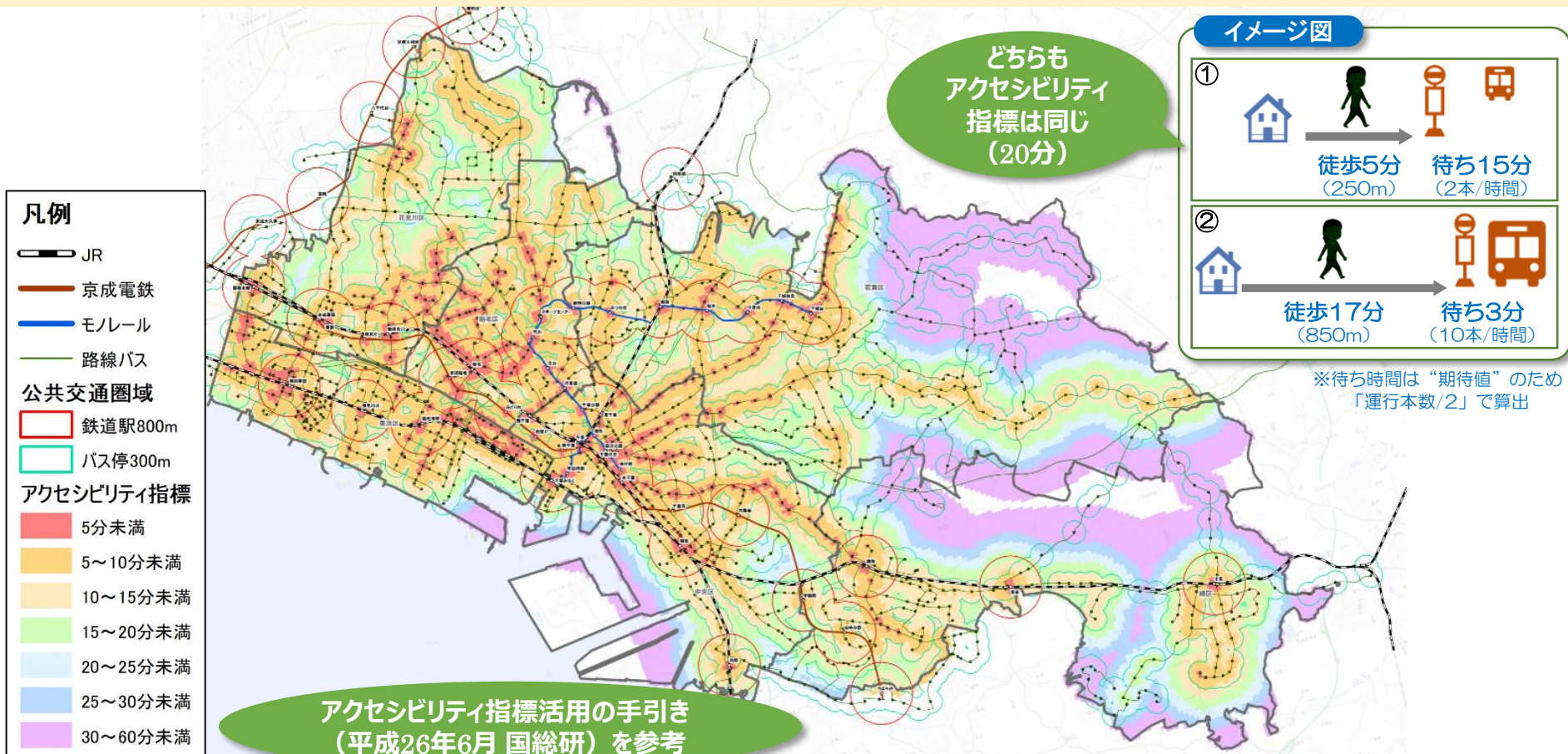




# ■サービス水準に基づくエリア区分（案）

## 条件2:アクセシビリティ指標(時間の利用しやすさ)

○アクセシビリティ指標とは、都市内の各地点について、公共交通の利用しやすさを表す指標。任意の時刻に家を出て、公共交通に乗車するまでの期待時間を示すものです。



## <計算方法>

アクセシビリティ指標(分) = 徒歩移動時間※1 + 公共交通待ち時間※2

※1：徒歩の移動時間は50m/分と仮定して算出

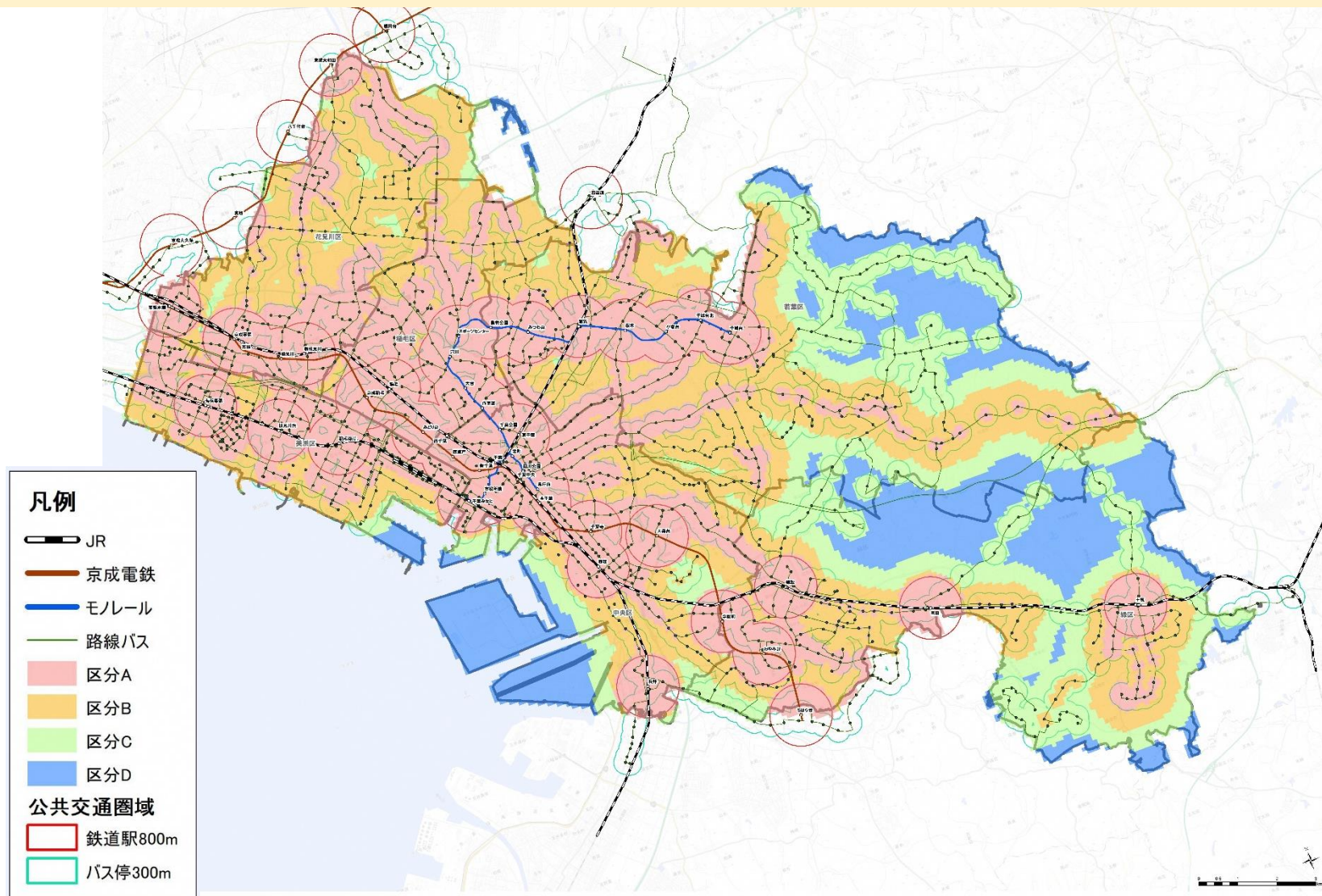
※2：平均運行時間(14時間)÷運行本数(本/日)÷2



## ■ サービス水準に基づくエリア区分（案）

## 公共交通サービス水準に基づくエリア区分

○公共交通カバー圏域（条件１）及びアクセシビリティ指標（条件２）を踏まえ、エリア区分を４つ（区分Ａ～Ｄ）に設定します。





# ■サービス水準に基づくエリア区分（案）

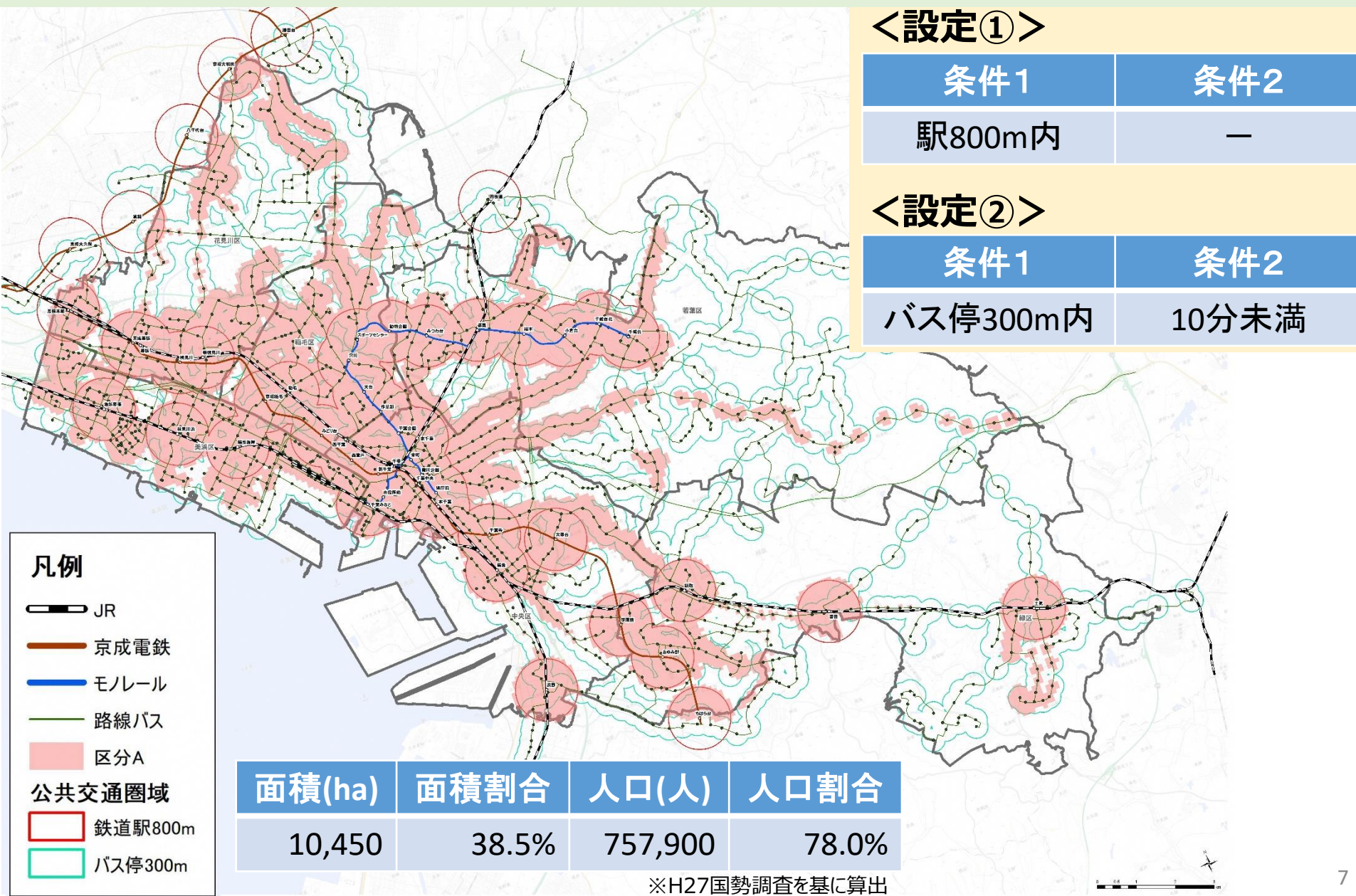
## 区分Aの概要

### <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 |





# ■サービス水準に基づくエリア区分（案）

## 区分Bの概要

### ＜設定＞

条件1

制限なし

条件2

20分未満

### 凡例

- JR
- 京成電鉄
- モノレール
- 路線バス
- 区分B
- 公共交通圏域
  - 鉄道駅800m
  - バス停300m

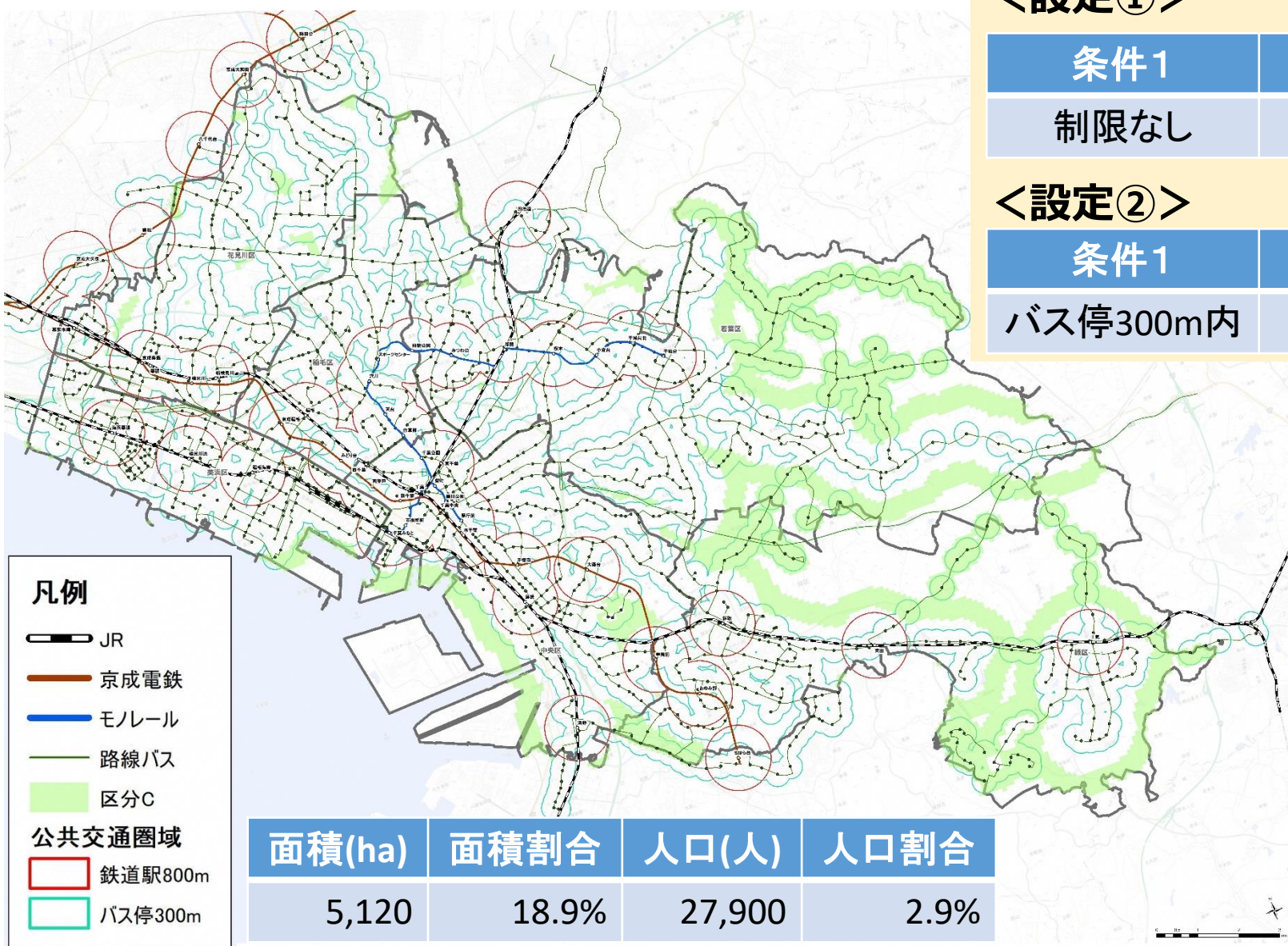
| 面積(ha) | 面積割合  | 人口(人)   | 人口割合  |
|--------|-------|---------|-------|
| 7,940  | 29.2% | 179,600 | 18.4% |

※H27国勢調査を基に算出



# ■サービス水準に基づくエリア区分（案）

## 区分Cの概要



### <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 |

※H27国勢調査を基に算出



# ■サービス水準に基づくエリア区分（案）

## 区分Dの概要

### ＜設定＞

条件1

駅、バス停ともに圏域外  
(駅800m以遠、バス停300m以遠)

条件2

30分以上



### 凡例

- JR
- 京成電鉄
- モノレール
- 路線バス
- 区分D

### 公共交通圏域

- 鉄道駅800m
- バス停300m

面積(ha)

3,633

面積割合

13.4%

人口(人)

6,700

人口割合

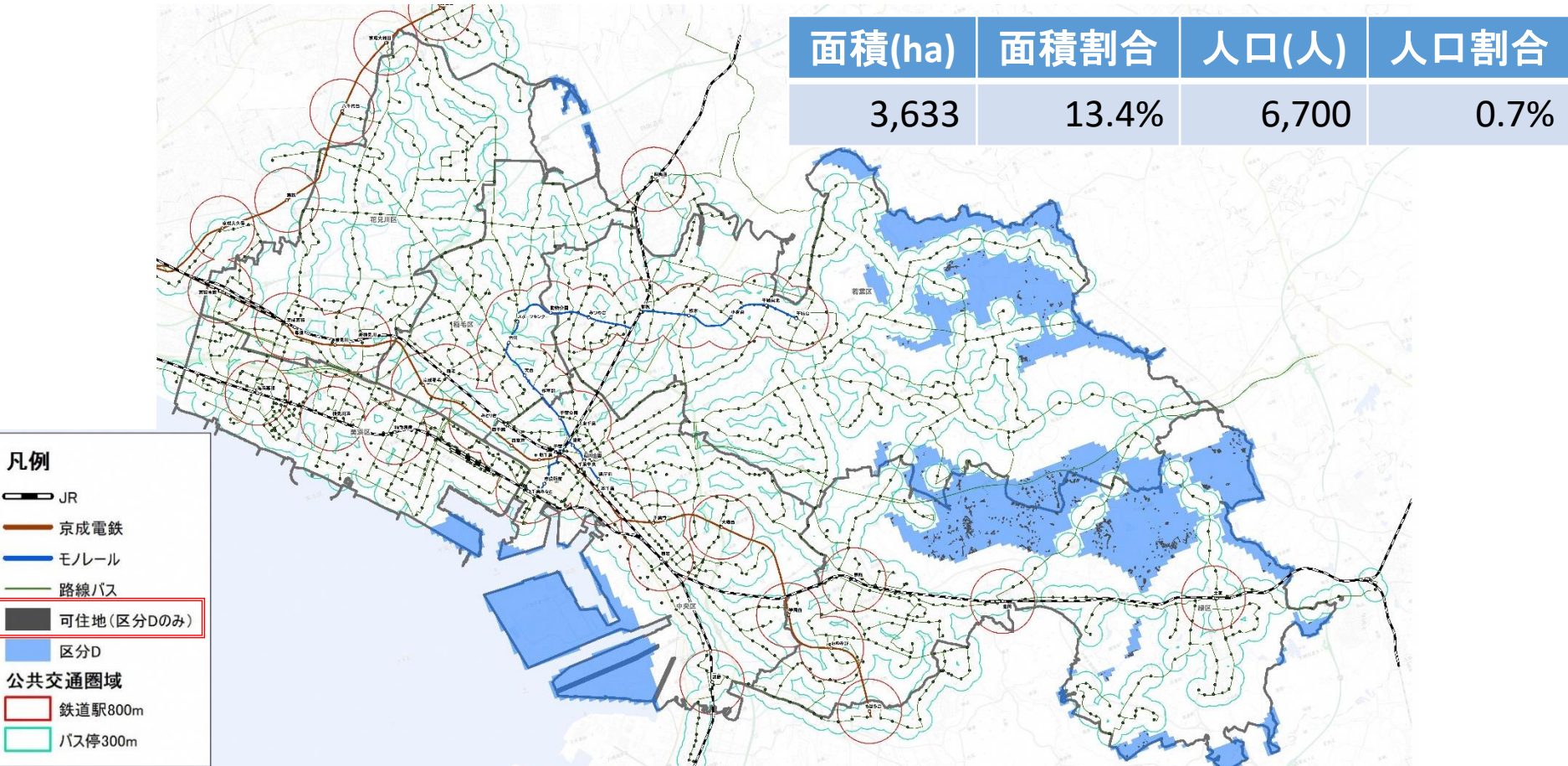
0.7%

※H27国勢調査を基に算出



# ■公共交通不便地域（案）

○設定した4つのエリア区分のうち、公共交通サービス水準の最も低い**区分D**を千葉市における公共交通不便地域として設定します。



公共交通不便地域においては、公共交通サービス水準が低いことから、法改正により新たに追加された「**輸送資源の総動員**」の取り組みなども踏まえ、今後施策を検討します。

※区分A～Cにおいても各区分の特性を考慮した施策を検討します。