公共交通不便地域における施策検討に向けた取組

資料4

※第３回協議会にて提示

	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	●「乗務員不足」が深刻（持続的な運営面で最大の問題） ●バス事業者間の路線の調整機会（不定期） ●バス停での利用客のマナーがよくない ●外国人への対応（各社個別） ●鉄道の終電時刻、直通運転、バリアフリーの要望 ●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 ●サービス向上、利用 PR の種々の取組み（各社個別）	●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） ●市内の移動が多く、東京への移動も多い ●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） ●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） ●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） ●ターミナルの案内所、HP の案内情報等（各社個別） （市全体のまちづくりの方向性） ●集約型都市構造への転換 ●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 ●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） （その他各分野のまちづくり） ○駅周辺の賑わい創出　○港を活かした観光・集客 ○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	●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） ●鉄道の満足度が高く、バスの不満足度がやや高い（鉄道の満足理由の多くは、便数が多いことや駅が近いこと）（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） ●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）
都心部 ↑	●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） ●渋滞でバスが遅延（バス離れ、労働環境に影響） ●送迎バスがバス路線と重複　●バスロータリーが飽和状態 ●航路を PR しきれていない、観光との連携が必要 ●ラッシュ時の車内が著しい混雑（改善の要望） ●最終列車遅延時等のバス待ち合わせの例は一部	●ラッシュ時間帯に、鉄道、路線バスの便数、利用客とも集中	●バス定時性(渋滞による遅延)への不満が多い ●鉄道車内の混雑に対する不満が多い ●主要駅・ターミナル等が、不慣れな高齢者、来訪客にわかりにくい（抵抗感の可能性がある、改善の希望がある）
↓ 郊外部	●特に団地部等で高齢化、バス・タクシー利用客が減少 ●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） ●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）	●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）	●運行本数、乗り換えの改善への要望がある ●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） ●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

郊外部を運行している公共交通の現状

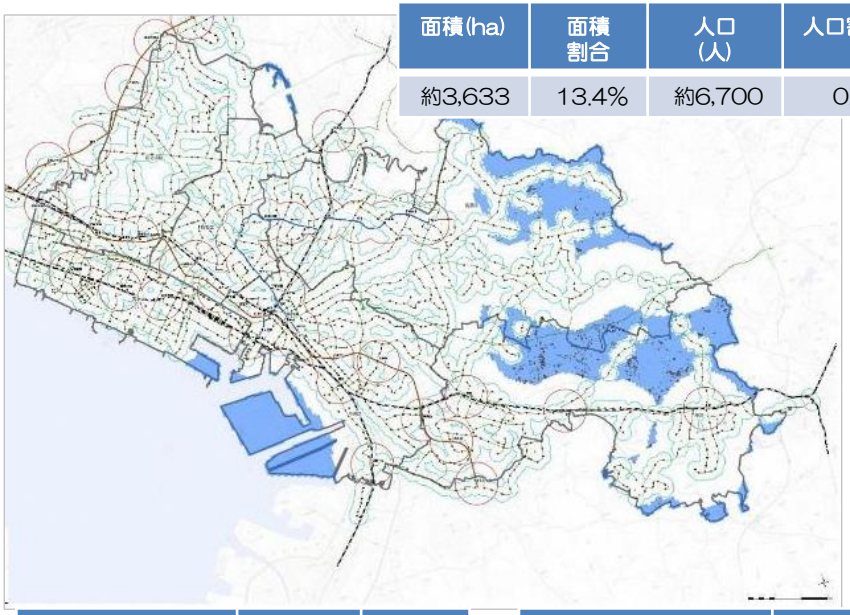
郊外部を運行している公共交通に対する市民の視点

○今後、区分D（公共交通不便地域）における施策を検討する上では、地域の移動実態や問題点・課題をより詳細に把握する必要がある。

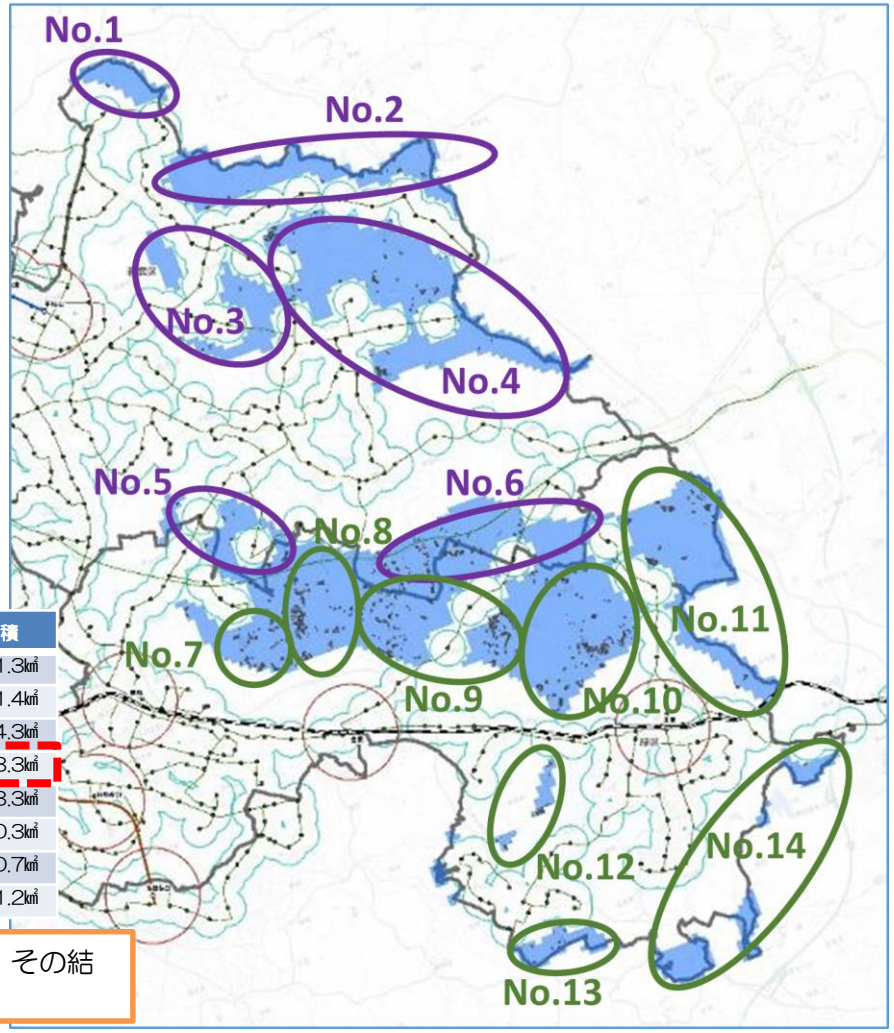
公共交通不便地域における施策検討に向けた取組

◆公共交通不便地域における実態調査等実施地域の選定

〇区分Dの地域の実態や問題点・課題をより詳細に把握するため、ワークショップ等を実施。
〇区分Dを14グループに分割し、各エリアの状況を基にワークショップ等を実施すべきモデル候補地を選定した。



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



	人口(人)	面積(㎢)
No.1（旦谷町等）	約10人	約0.6㎢
No.2（小間子町等）	約80人	約2.5㎢
No.3（御殿町等）	約70人	約1.3㎢
No.4（富田町等）	約340人	約5.1㎢
No.5（佐和町等）	約120人	約0.8㎢
No.6（野呂町等）	約580人	約2.7㎢

	人口	面積
No.7（平山町等）	約760人	約1.3㎢
No.8（高田町）	約870人	約1.4㎢
No.9（平川町等）	約1,400人	約4.3㎢
No.10（高津戸町等）	約1,600人	約3.3㎢
No.11（下大和田町等）	約300人	約3.3㎢
No.12（越智町）	約350人	約0.3㎢
No.13（大木戸町等）	約200人	約0.7㎢
No.14（小食土町等）	約20人	約1.2㎢

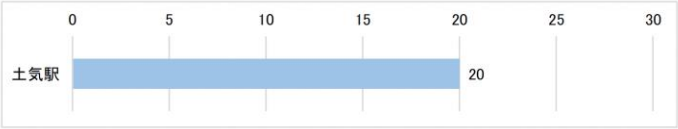
今後、区分Dでは、一定程度の居住規模の地域を対象とした調査を実施し、その結果を基に区分Dにおけるモデルとして施策を検討する。

公共交通不便地域における施策検討に向けた取組

地域概況及び公共交通の現状（No.10　緑区（高津戸町北部等））

①地域の概要

地域概要	・JR 外房線土気駅の北部、緑区と若葉区の境の丘陵地に位置する。 ・丘陵地のため、駅近傍以外は幹線道路を中心に人口が分散して立地。 ・土気駅、誉田駅から路線バスが地区内に運行しているが、運行本数は少ない。
人口の状況	・人口総数：約 1,600 人　・65 歳以上人口数：約 560 人　・65 歳以上人口比率：約 35.0% ・面積：3.3km2　・可住地面積：1.3km2　・可住地の人口密度：約 1,215 人/km2
最寄り駅	・駅名：JR 土気駅　・地域からの距離：概ね 2～3km ・地域住民の主な利用駅　→アンケート結果より JR 土気駅の利用が多く見受けられる。



②周辺の路線バスの運行状況

運行本数

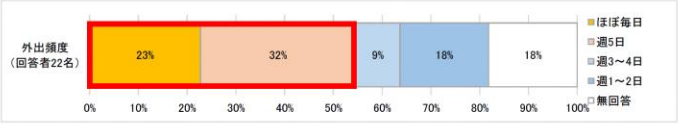
・当地域の周辺を運行するバスは、土気駅、誉田駅と地域を結ぶ千葉中線となる。
・誉田駅方面は運行本数が極めて少なく、土気駅方面は 1 時間 1 本弱の運行となる。

路線名	事業者	方面	行き先	朝 6～8時台	午前中 9～11時台	午後 12～15時台	夕方 16～17時台	夜 18時台～	計
千葉中線	千葉中央バス	地域方面	大椎台団地	2	0	2	1	0	5
		駅方面	誉田駅北口	1	0	1	1	0	3
千葉中線	千葉中央バス	地域方面	千葉中	1	0	3	1	2	7
		駅方面	大椎台団地	3	0	3	2	2	10

③外出の状況、公共交通の利用状況、満足度（アンケート結果）

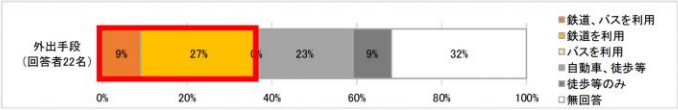
外出頻度

・回答者の 5 割以上の方が、週に 5 日以上外出している。



外出手段

・回答者の 4 割程度の方が、鉄道やバスを選択している。



満足度

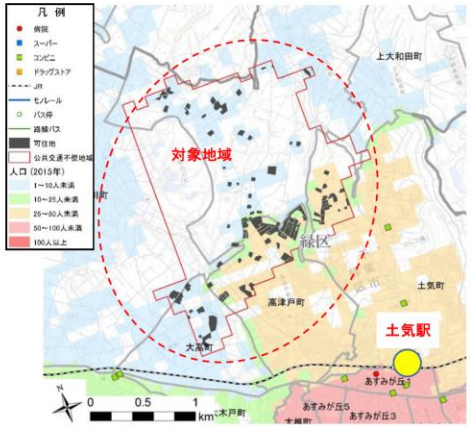
・鉄道以外は不満・やや不満が満足・やや満足を上回っている。

	鉄道	路線バス	タクシー	公共交通全体
満足・やや満足	50%	14%	5%	14%
不満・やや不満	27%	55%	55%	36%

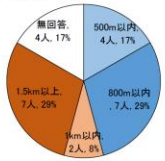
④人口分布、施設分布、周辺の路線バス網

人口分布等

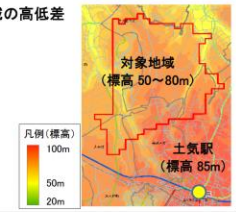
・地域全域に人口が薄く分散している。駅周辺と比較すると人口密度が少ない。
・JR 土気駅周辺に買い物（コンビニ、スーパー等）施設が立地、地域周辺に医療施設も立地。



アンケート回答者の最寄り駅までの徒歩時間



地域の高低差



⑤主な移動の目的地（アンケート結果）

主な移動の目的地

・普段の買い物は最寄り鉄道駅近傍、その他の目的地は鉄道でアクセス可能な場所が多い。

	対象地域内の施設	対象地域外の施設	
		JR 土気駅周辺の施設	鉄道でアクセス可能な施設
普段の買い物	なし	13 件（カスミ など）	なし
その他の買い物	なし	3 件（しまむら　など）	4 件（イオン鎌取店 など）
通院・介護等	なし	5 件（篠崎医院　など）	6 件（市立青葉病院など）

ワークショップ等実施モデル候補地としての設定（案）

設定における指標	数値	分類	候補地評価
①人口総数	約 1,600 人	上位 3 位以内	評価：A
②65 歳以上人口数	約 560 人	上位 3 位以内	評価：A
③可住地の人口密度	約 1,215 人/km2	上位 3 位以内	評価：A
④最寄り駅までの距離	概ね 2～3km	3km 以内	評価：A

候補地評価の設定（案）

総合評価 A

人口総数、65 歳以上人口数ともに多く、目的地となる駅までの距離も近いことから、市内の公共交通不便地域（14 地区）の中では評価が最も高く、モデル候補地として設定する。

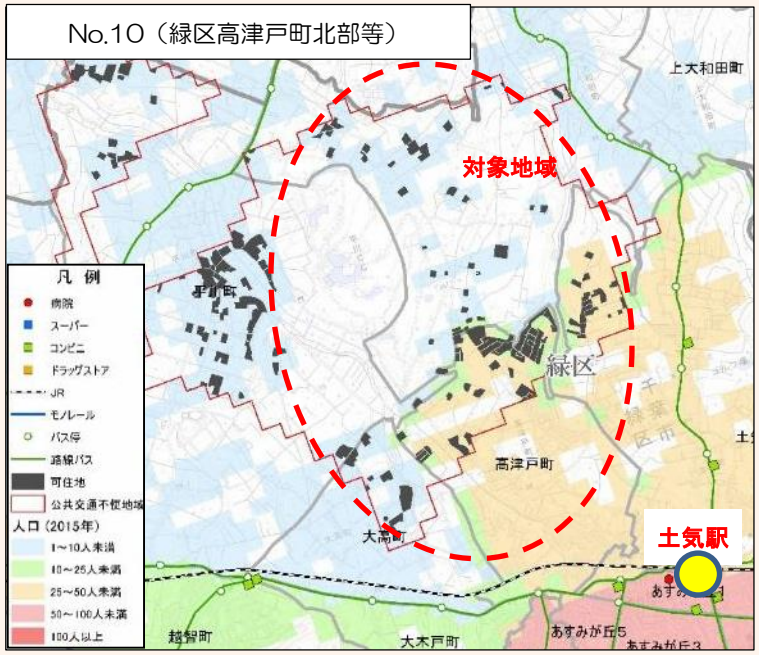
モデル候補地としての設定に向けた指標分類の考え方
→評価 A が 4 つで総合評価 A、評価 A が 2～3 つで総合評価 B、それ以外を総合評価 C とする

①人口総数、②65 歳以上人口数、③可住地の人口密度	上位 3 位以内 評価 A	4～7 位の地域 評価 B	8 位以下の地域 評価 C
④最寄り駅までの距離	3km 以内 評価 A	3～5km 評価 B	5km 以上 評価 C

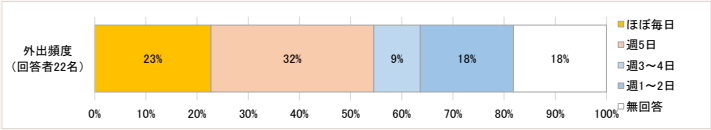
公共交通不便地域における施策検討に向けた取組

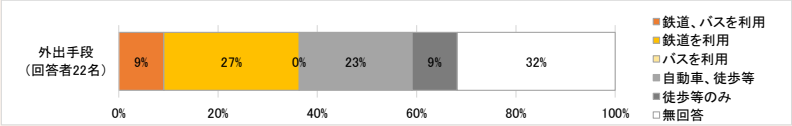
◆No.10（緑区高津戸町北部等）

〇対象エリアの人口規模（エリア内の人口総数、65歳以上の人口など）及び最寄りの鉄軌道駅までの距離の視点から、地域の実態を把握するためのワークショップ等を実施する候補地をNo.10（緑区高津戸町北部等）とする。



人口	高齢者人口	可住地の人口密度	土気駅までの距離
約1,600人	約550人	約1,215人/㎢	約2.1km





	鉄道	路線バス	タクシー	公共交通全体
満足・やや満足	50%	14%	5%	14%
不満・やや不満	27%	55%	55%	36%

No.10を区分Dのモデル候補地として進め、当該地域にて考えられる取組等を他の地域の参考とし反映していく。

※今後、地元の意向状況等によっては他の地域にて実施するものとする。

ワークショップ等により移動実態等を把握した後、地域の暮らしを支える柔軟な交通サービスの構築に向け、地域・事業者・市の３者が担う役割と共に、サービスの持続可能性を整理していく。