

「地域公共交通網形成計画」策定

の進め方について

■「地域公共交通網形成計画」とは

○「地域公共交通網形成計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画です。

○この計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定めるものであり、地域にとって望ましい姿を示す、いわば公共交通の“マスタープラン”です。

（国による「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」より）

（制度の背景）

交通政策基本法の基本原則に則り、

- ①地方公共団体が中心となり、
- ②まちづくりと連携し、
- ③面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められている。

- ・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
- ・まちづくりの観点からの交通施策の促進
- ・関係者相互間の連携と協働の促進 等

これを受けた、「**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**」の改正によって…

国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が交通事業者など地域の関係者と連携しつつ、マスタープランとなる「地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画という。）」を策定できるようになった。

さらに、
状況に応じて…

《参考》

地方公共団体が、交通事業者との合意の上で、地域公共交通再編事業^{*1}を実施するための計画である「地域公共交通再編実施計画^{※2}」を策定できるようになった。

…具体的な内容は、実施計画で検討（別途、個別に検討してもよい）

※1 「地域公共交通再編事業」

地域公共交通を再編するための事業。地方公共団体の支援を受けつつ、以下に掲げるものを行う事業と定義されています。

- ・特定旅客運送事業に係る路線・運行系統・航路又は営業区域の編成の変更
- ・他の種類の旅客運送事業への転換
- ・自家用有償運送による代替
- ・以上の再編事業と併せて行う運行計画の改善、共通乗車船券の発行、乗降場の改善等の措置

※2 「地域公共交通再編実施計画」

マスタープランである網形成計画を実現するための実施計画の一つです。網形成計画において、「地域公共交通再編事業」に関する事項を記載した場合、同事業の実施計画である「地域公共交通再編実施計画」を作成することができます。この計画は、地方公共団体が事業者等の同意のもとに策定します。

〔網形成計画を策定するメリット〕

① 地域公共交通政策の「憲法」

網形成計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で公共交通ネットワークを整備します」という宣言文。

地域の方々から寄せられる「なぜこの地域にバスが通っていて、別の地域には通っていないのか?」、「どういう基準で公共交通サービスを導入しているのか?」といった、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果に関する問いかけに明確に回答するもの。

② まちづくりとの連携強化

活性化再生法の改正により、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが明記されたことで、コンパクトな都市構造の実現を支援する網形成計画の検討が可能。

③ 関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできる。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。

④ 公共交通機関どうしの役割分担の計画化と連携強化

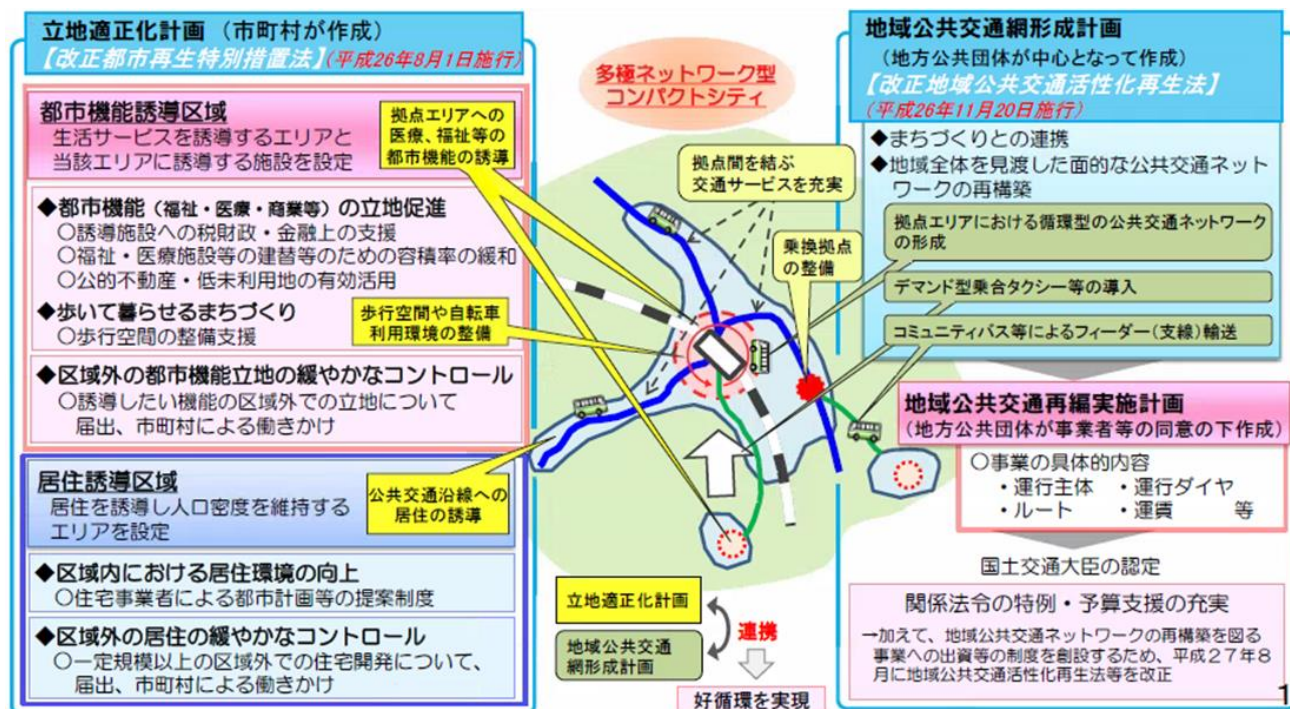
網形成計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域全体の公共交通を「ネットワーク」として総合的に捉えるもの。網形成計画の策定をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシーなどを一体として検討し、各地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができる。

(国による「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」より)



○地域の取組が計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成が図られることが期待されます。

〔コンパクトな都市構造のイメージ（コンパクト・プラス・ネットワーク）〕



（国土交通省作成資料より）

国の補助メニューの活用、
地方債の配慮など

■本市における「網形成計画」の位置づけ等

○国の手引きでは、網形成計画の留意点が以下のようにされています。

○網形成計画は、特に本市全体のまちづくり等に関する各計画と連携し、一体的な取り組みとなるよう留意することが必要です。

〔国の手引きによる網形成計画の“留意点”〕

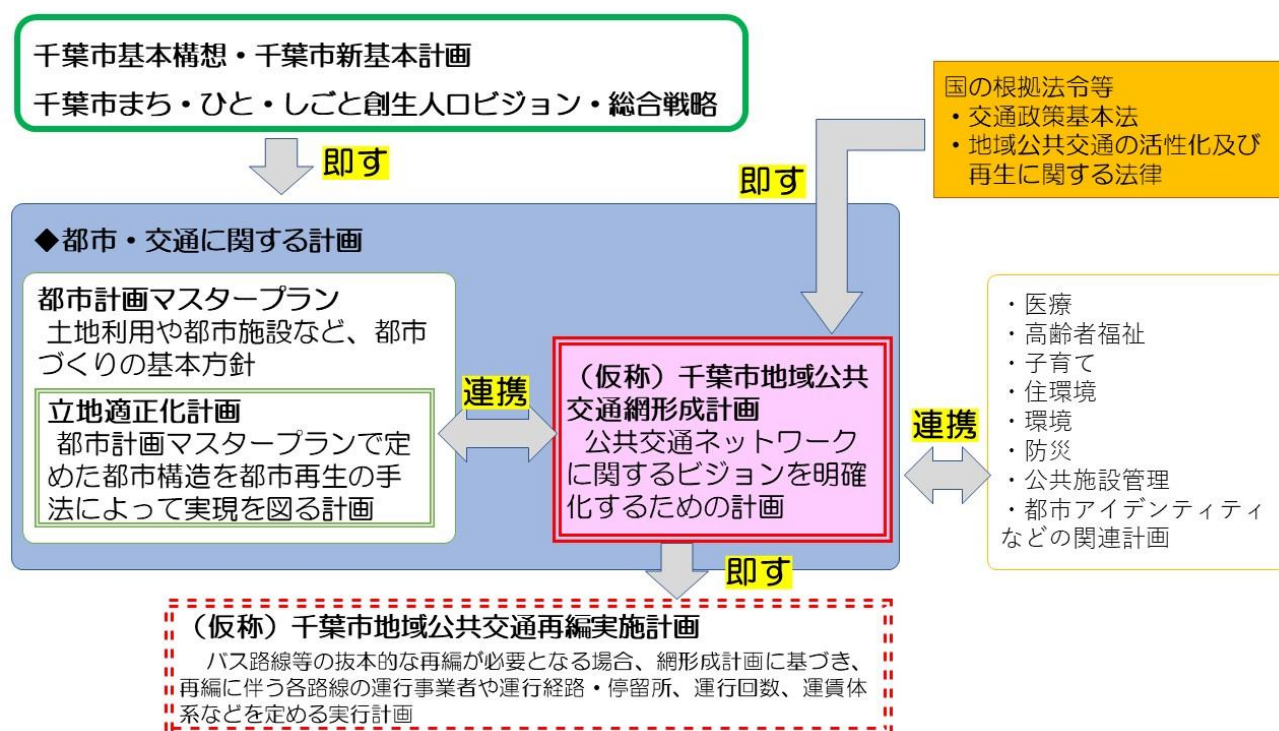
- まちづくり、観光振興等の「地域の戦略」との一体性を確保する
- 地域の全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを形成する
- 地域の特性に応じて多様な交通サービスの組み合わせを考える
- 地域住民の協力を含む関係者の連携を図る
- 広域性を確保する
- 具体的で可能な限り数値化した目標を設ける

特に、市全体の
まちづくり等と
の連携が必要。

○本市の網形成計画は、「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に即すとともに、上位計画である「[千葉市基本構想](#)」、「[千葉市新基本計画](#)」、「[千葉市都市計画マスタープラン](#)」等によるまちづくりの考え方を受け、「[千葉市立地適正化計画](#)」との連携のもと、本市全体の地域公共交通の今後の目標や取り組みの方向性（公共交通ネットワークに関するビジョンを明確化）を示す計画とします。

○計画内容の検討においては、既に取り組んでいる「[千葉市総合交通政策](#)」の方針や考え方を踏まえ、[施策メニューを検証](#)し網形成計画に[位置付ける](#)とともに、必要に応じて新たな施策を検討します。

〔（仮称）千葉市地域公共交通網形成計画の位置づけ〕



〔千葉市総合交通政策と網形成計画との違い〕

○総合交通政策 ⇒ 本市の交通政策の中長期的な指針となる[本市独自のマスタープラン](#)。

○網形成計画 ⇒ [法定計画として策定することができる](#)「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする[マスタープラン](#)。

例えば、法定計画とすることにより、国の基本方針等に則り、市民・交通事業者・行政の役割を定めることから、住民（利用者）も関係者の一員として主体的に検討に参画する。

■「地域公共交通網形成計画」に記載する事項

- 「網形成計画」は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン＋事業体系の記載）」としての役割を果たすものです。国の方針にもとづき地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定します。
- まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する様々な事業（取り組み）について記載します。

- ◆地域の現状、公共交通の現状、上位・関連計画等
- ◆基本的な方針（コンセプト等）
- ◆計画の区域
- ◆計画期間
- ◆計画の目標
- ◆目標を達成するために行う事業・実施主体
- ◆達成状況の評価に関する事項

取り組む事業メニューと実施主体を記載することとなります。

個々のメニューの内容「概要、参考イメージ、実施主体、スケジュール等」を記載

〔事業メニューの記載イメージ〕

第5章 本市の公共交通網形成に向けた取組み

目標を達成するための事業の設定

目標を設定するための事業として8事業を設定する。各事業の内容は次頁より示す。

目標の設定

目標1 公共交通利用者の維持・増加を目指す

【目標1の指標】

①バス路線、駅利用者の維持

H27年度 H39年度
駅利用者 4,874人/日 駅利用者 4,874人/日
バス利用者 32,751人/日 バス利用者 32,751人/日

②交通不便地域人口割合の減少

H29年度 H39年度
17.4% 10%以下

目標2 移動しやすい公共交通の実現を目指す

【目標2の指標】

③まちの機能強化（公共交通体系の充実等）と国際化の推進の満足度

H29年度 H39年度
19.7% 30%以上

目標3 ニーズに対応した路線やダイヤの設定を目指す

【目標3の指標】

④通勤や通学などの交通の便の満足度

H29年度 H39年度
45.1% 50%以上

目標4 利用促進策等に向けた取組みの充実を目指す

【目標4の指標】

モビリティマネジメントの実施

H29年度 H39年度
5回/年 5回/年以上

運転手確保に向けた取組み

H29年度 H39年度
1回/年 1回/年以上

【事業1】バス路線に関する事業

バス路線の強化・わかりやすさ向上

【事業2】郊外路線に関する事業

路線本数の少ない郊外路線の維持 交通不便地域解消

【事業3】駅拠点に関する事業

駅周辺における分りやすい方策の実施

【事業4】利用環境、乗換環境の改善に関する事業

バス待合や乗換案内等の利用環境や乗換環境の改善

【事業5】バリアフリーに関する事業

バス車両のバリアフリー化など高齢者・障害者等に優しい交通環境

【事業6】観光に関する事業

観光地へ分りやすい路線案内、もてなし路線の形成

【事業7】利用促進に関する事業

駅係者が一体となったモビリティ・マネジメント等の取組み

【事業8】安定運行に関する事業

運転手確保に向けた取組み

実施主体

市、バス事業者、タクシー事業者、利用促進等に関する団体

実施スケジュール

2018 2019 2020

検討 実施

第5章 本市の公共交通網形成に向けた取組み

5-1 目標を達成するための事業の設定

目標を設定するための事業として8事業を設定する。各事業の内容は次頁より示す。

目標の設定

目標1 公共交通利用者の維持・増加を目指す

【目標1の指標】

①バス路線、駅利用者の維持

H27年度 H39年度
駅利用者 4,874人/日 駅利用者 4,874人/日
バス利用者 32,751人/日 バス利用者 32,751人/日

②交通不便地域人口割合の減少

H29年度 H39年度
17.4% 10%以下

目標2 移動しやすい公共交通の実現を目指す

【目標2の指標】

③まちの機能強化（公共交通体系の充実等）と国際化の推進の満足度

H29年度 H39年度
19.7% 30%以上

目標3 ニーズに対応した路線やダイヤの設定を目指す

【目標3の指標】

④通勤や通学などの交通の便の満足度

H29年度 H39年度
45.1% 50%以上

目標4 利用促進策等に向けた取組みの充実を目指す

【目標4の指標】

モビリティマネジメントの実施

H29年度 H39年度
5回/年 5回/年以上

運転手確保に向けた取組み

H29年度 H39年度
1回/年 1回/年以上

【事業1】バス路線に関する事業

バス路線の強化・わかりやすさ向上

【事業2】郊外路線に関する事業

路線本数の少ない郊外路線の維持 交通不便地域解消

【事業3】駅拠点に関する事業

駅周辺における分りやすい方策の実施

【事業4】利用環境、乗換環境の改善に関する事業

バス待合や乗換案内等の利用環境や乗換環境の改善

【事業5】バリアフリーに関する事業

バス車両のバリアフリー化など高齢者・障害者等に優しい交通環境

【事業6】観光に関する事業

観光地へ分りやすい路線案内、もてなし路線の形成

【事業7】利用促進に関する事業

駅係者が一体となったモビリティ・マネジメント等の取組み

【事業8】安定運行に関する事業

運転手確保に向けた取組み

実施主体

市、バス事業者、タクシー事業者、利用促進等に関する団体

実施スケジュール

2018 2019 2020

検討 実施

…取り組み内容を、「～の導入に向けた検討」、「～の実証運行（試行実施）を踏まえた検討」等とする場合もあります。

■ 計画策定に向けた進め方について

○本計画は、令和元年度～2年度の2年間で策定することを予定しています。

○今年度（令和元年度）は、基礎調査として、本市の地域及び公共交通の現状・問題点を十分に把握するとともに、総合交通政策によるこれまでの取り組み状況を整理、検証します。

今年度（R1年度）

- 本市の公共交通の現状・問題点を十分に把握し、課題を整理。
- これまでの取り組みを検証。

- ・本市の人口、施設立地、移動の状況、市民の意向（既存アンケート等）等の地域の現状を把握。（状況に応じて、今後の施策のテーマとなるような地区から代表的な地区を抽出し、住民の意向を把握）
- ・各交通事業者への調査・ヒアリング、公共交通データの整理等から、現状の問題点や今後の意向・展望等を確認。
- ・総合交通政策による施策（取り組み状況）の検証。

網形成計画策定にあたっては、各交通事業者との打合せやヒアリングなど、各公共交通事業者との連携を密にすることが重要！

各種資料・データ、住民意向、交通事業者の調査等から、現状・問題点を十分に把握。

総合交通政策を検証し、方向性を検討。

来年度（R2年度）

- 計画の基本的な方向性を検討。
- 計画の骨子、あるいは素案を整理。
- それらをもとに、協議会での討議や公共交通事業者との意見交換・調整等を経て、実現性のある計画を策定。

- ・公共交通を充実する施策、利用促進等ソフト施策のメニューについて、地域住民や交通事業者と意見交換・調整を行いながら、固めていく。（取り組みメニュー・概要、実施主体、スケジュール等の記載内容について）
- ・協議会において、方向性や目標、取り組みの内容について討議し、本市の将来像に即した計画として取りまとめる。
- ・現状・問題点及び上位・関連計画を踏まえた課題、基本方針、目標の方向性を検討。

地域住民、交通事業者、関係者と、意見交換・調整。

施策メニューについて固めていき、計画を取りまとめ。

策 定

取組み・進行管理

目指す姿の実現に向けた、具体的な取り組みを行う。

取り組みはPDCAによって行い、進行管理の結果、状況によっては、途中段階での計画見直しも行う。

今年度（R1年度）

地域公共交通の現状・問題点の基礎的整理

本市の地域特性・公共交通の現状等の整理

・既存資料、データ、既存調査結果等による

各交通事業者への調査

・鉄道事業者、軌道事業者、旅客自動車運行事業者
・一般旅客、定期航路事業、自家用有償旅客運送

・提供情報による把握
・事業者へのアンケート

・事業者への個別ヒアリング

住民の現状・意向の把握

・地区住民へのアンケート
・地区住民との意見交換会

千葉市総合交通政策の見直し検証

・関連部門の取り組みに関する情報収集等

・将来都市構造を支える交通体系の将来像
・基本方針の検証・見直し
・公共交通の課題の整理
・公共交通ネットワークと施策メニューの検証

※網形成計画の策定に向けて、各交通事業者との連携（打合せ等による情報共有など）は継続して実施。

協議会での調査審議
（今回）

11月～

協議会での
調査審議
（2回程度
開催予定）

来年度（R2年度）

地域公共交通網の基本的な方針・目標の方向性の検討

計画案の骨子案の整理

各交通事業者・関係者等との意見交換・調整

（必要に応じて、）補完的なデータ整理、
実態調査・アンケート等の実施

計画案の骨子案の再整理

計画素案（記載内容）の整理

各交通事業者・関係者等との意見交換・調整

計画素案の作成

パブリックコメント等

計画のとりまとめ

協議会での
調査審議
（3回程度
開催予定）

《地区住民へのアンケート 実施概要(案)》

○地区住民へのアンケートについては、下記のように実施することを予定しています。

■ アンケート方法

- ・ 郵送配布・郵送回収

■ 実施時期

- ・ 2019 年 11～12 月（宛名抽出・配布～回収期間）

■ 調査対象

- ・ 各区の住民から無作為に抽出
- ・ 抽出数：計 3,000～4,000 人

■ 主な設問項目

○ご本人に関すること

- ・ 年齢・性別、居住地区、クルマ・免許・送迎者の有無、自宅から最寄りバス停・駅までの距離等（選択肢に「知らない」を含む）

*当アンケートは無記名

○普段の外出状況、交通手段の状況

- ・ 通勤・通学先の場所、その際の交通手段
- ・ 普段の買い物で最もよく行く場所、その際の交通手段
- ・ 普段の通院で最もよく行く場所、その際の交通手段
- ・ 趣味・遊び・特別な買い物等で最もよく出かける場所、その際の交通手段
- ・ 全ての用事を含めた、市内の都心等への外出頻度、市外（東京方面等）への外出頻度

○千葉市内の公共交通の利用状況、満足度、改善希望等

- ・ 全ての用事を含めた、千葉市内の鉄道・モノレール、路線バス、コミュニティバス、タクシー、航路の各々の利用頻度
- ・ 鉄道・モノレール、路線バス・コミュニティバス、タクシーの各々の満足度（選択肢に「ほぼ乗らないので分からない」を含む）
- ・ もっと利用するために望まれること、改善された際の利用意向

○今後の公共交通に関する考え方等

- ・ 普段、主にクルマで外出する人の理由、主に公共交通で外出する人の理由
- ・ 将来の外出手段に関する不安の有無と内容
- ・ 路線バスやタクシー等の厳しい運営状況に対する認知状況
- ・ 路線バスやタクシー等の利便性
- ・ 地域の公共交通を維持・活性化することへの考え方（大切さに関する考え方）
- ・ 地域の公共交通を維持・活性化のために個人や地域ができると思うこと
- ・ 地域住民参加型の交通手段に関する考え方（必要性に関する考え方）
- ・ その他自由欄

《計画対象の考え方について(案)》

○本市の網形成計画は、「千葉市全域」を対象とします。

○ただし、公共交通にかかわる、これまでの取り組み状況、これからの将来像に鑑み、「中心部地域」、「近郊地域」、「低密度地域」に分けて、地域性に応じた取り組みの検討を行います。

これまでの取り組み

＜交通施策（総合交通政策）＞

- ・鉄道網、新たな交通網、地域交通など中心部に必要な施策を実施。
- ・公共交通に関して、鉄道路線や駅の利便性向上、自転車利用環境の整備、バスのICカード導入等、市の骨格的な事業は概ね完了。
- ・南北移動のニーズ、道路・交通環境の脆弱性といった課題が残る
- ・地域主体、支援が必要となる交通手段の確保は今後の課題が必要

＜取り組み状況からの課題＞

- 郊外部や団地と臨海部を結ぶ交通軸の確保、強化が必要
- 低密度地域の地域住民が主体となる交通手段の確保が必要

これからの将来像

＜まちづくりの計画＞

- ・2020年を目途に人口減少に転じ、中央区、緑区以外では既に人口減少が始まっている
- ・立地適正化計画が策定され、拠点となる都市機能誘導区域と居住促進地域への誘導が今後進められる。

＜将来像からみた今後の課題＞

- 都市機能誘導区域と居住区域が混在する
- ①中心部、居住区域が中心の②郊外部、市街化調整区域が中心となる③低密度地域に対応した、公共交通の取り組みが必要

上記より、千葉市の公共交通は、「3つの地域」に分け、地域性に合わせて取り組むことが必要

②近郊地域…居住促進地域から鉄道駅への路線バス軸の維持・強化、地域拠点を核とした地域内交通等

市外駅へのアクセス
(縦方向の補完)

南北移動のニーズと道路の脆弱性

東西方向の鉄道の高い利便性

都市内連携、周遊交通の必要性

①中心部地域…鉄道を軸とした、各地域から中心部へのつながりの強化、中心部内の移動性の向上等

南北交通の強化の必要性
(モノレールなど軸)

コミュニティバスの維持改善

③低密度地域

公共交通の利用率が低い

公共交通低サービスエリアへの対応

住民との協働による維持

③低密度地域…路線バスでは対応困難な地域におけるモビリティの確保等(鉄道駅への移動の確保、地域内の移動手段の確保)、地域住民との協働体制の構築、自動運転など新技術の活用等

【鉄道・バスの分担率】花見川区 32%、美浜区 37%、稲毛区 33%、中央区 28%、若葉区 24%、緑区 27%

○今年度の調査では、上記3つのエリアにおける地区特性・公共交通の現状等を把握するため、「事業者アンケート」・「事業者ヒアリング」を実施します。

○また、住民の現状・意向等を把握するため、「住民へのアンケート」を実施するとともに、当アンケートの結果等を受けて公共交通に関する「住民との意見交換会」を行います。