

富里市地域公共交通計画
(骨子案)

令和〇年〇月

富里市

目 次

序章 計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的.....	1
1-2 計画の位置づけ.....	1
1-3 計画期間	1
1-4 計画区域	1
第1章 富里市の公共交通の現状	2
2-1 地域特性	2
2-2 人口・世帯数の動向.....	3
2-3 施設分布状況.....	7
2-4 道路網	11
2-5 交通特性	12
2-6 上位・関連計画の整理.....	25
第2章 市民移動ニーズの調査	33
2-1 市民アンケート調査.....	33
2-2 公共交通利用者調査.....	40
2-3 高校生アンケート調査.....	49
2-4 交通事業者ヒアリング.....	50
2-5 関係事業者ヒアリング.....	51
第3章 課題の整理	52
第4章 富里市公共交通の将来像	53
第5章 富里市公共交通の目指す姿	54
5-1 公共交通施策の目指すべき姿及び方針.....	54
5-2 望ましい公共交通ネットワークのあり方.....	55
5-3 評価指標と目標値（イメージ）	57
第6章 実施事業及び実施主体	58
6-1 実施事業の関連表.....	58
6-2 実施事業	59
6-3 実施スケジュール.....	60
第7章 進捗状況の評価と推進管理体制	61

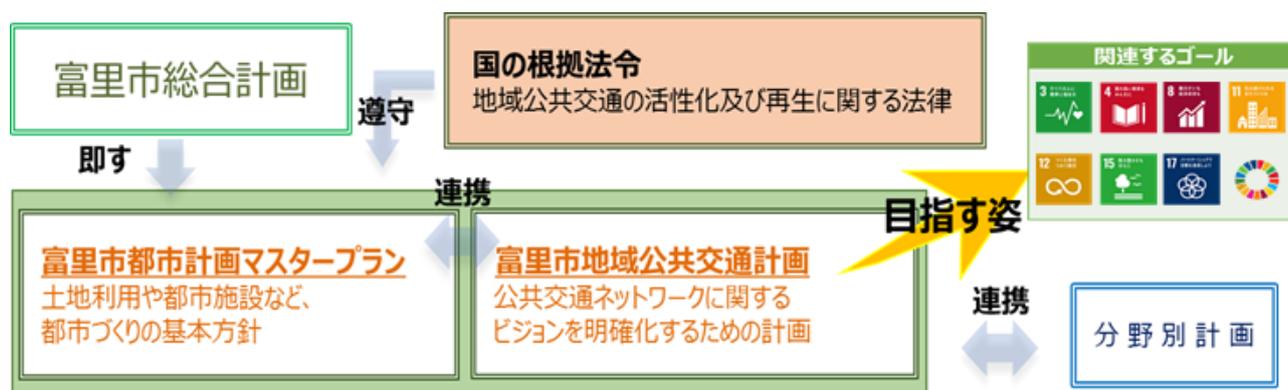
序章 計画の概要

1-1 計画の背景と目的

本市では、高齢化の進行による交通需要と利用ニーズは多様化しており、また、成田空港の更なる機能強化や新型コロナウイルス感染症など、社会動向は大きく変化しています。

社会動向の変化に応じた、持続可能な公共交通施策の指針として、「富里市地域公共交通計画」を策定することとし、「市民ニーズにきめ細やかに対応できる地域公共交通計画」とすることで、その実効性・実現性を確保していきます。

1-2 計画の位置づけ



1-3 計画期間

令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

1-4 計画区域

富里市全域とします。

第1章 富里市の公共交通の現状

2-1 地域特性

(1) 位置・地勢

富里市は、千葉県北部中央、東京都心から東に約 50～60 km圏に位置し、東を芝山町、南を八街市、山武市、西を酒々井町、北を成田市に接しています。

また、北総台地の高台地帯でもあり、根木名川、高崎川の源流となっており、肥沃な農地や自然環境に恵まれています。

市の東側約4kmには成田国際空港があり、開港以降、空港関連の就業者や事業所が進出したことにより発展を遂げています。

■図 富里市の位置



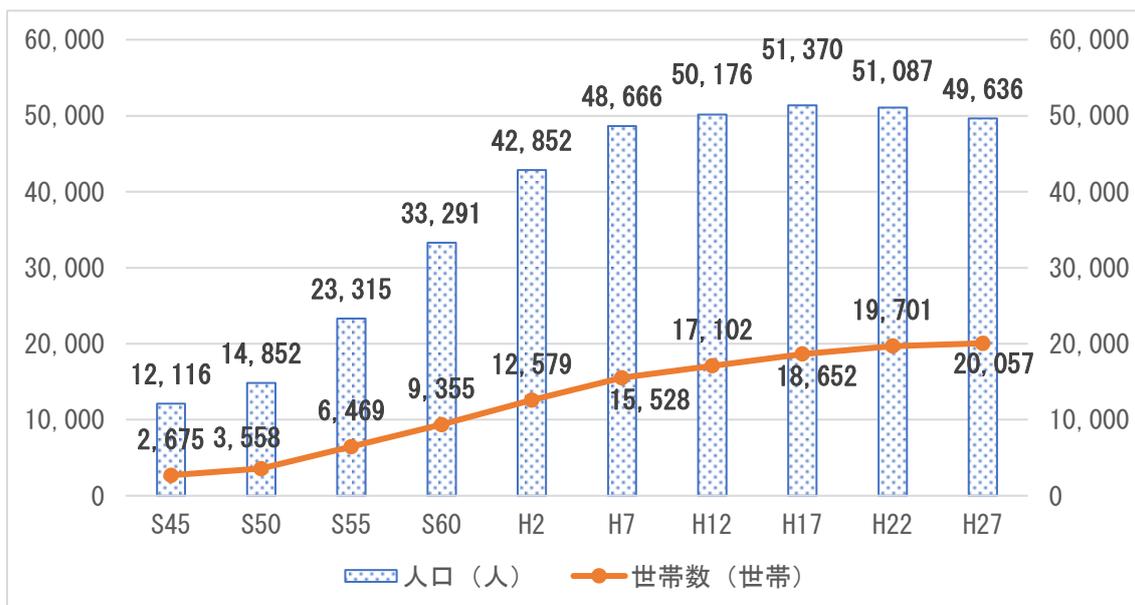
2-2 人口・世帯数の動向

(1) 人口・世帯数の推移・少子・高齢化の状況

富里市の人口は、平成 17 (2005) 年の 51,370 人をピークに、平成 27 (2015) 年には 49,636 人、15,244 人 (3.4%) 減少しています。

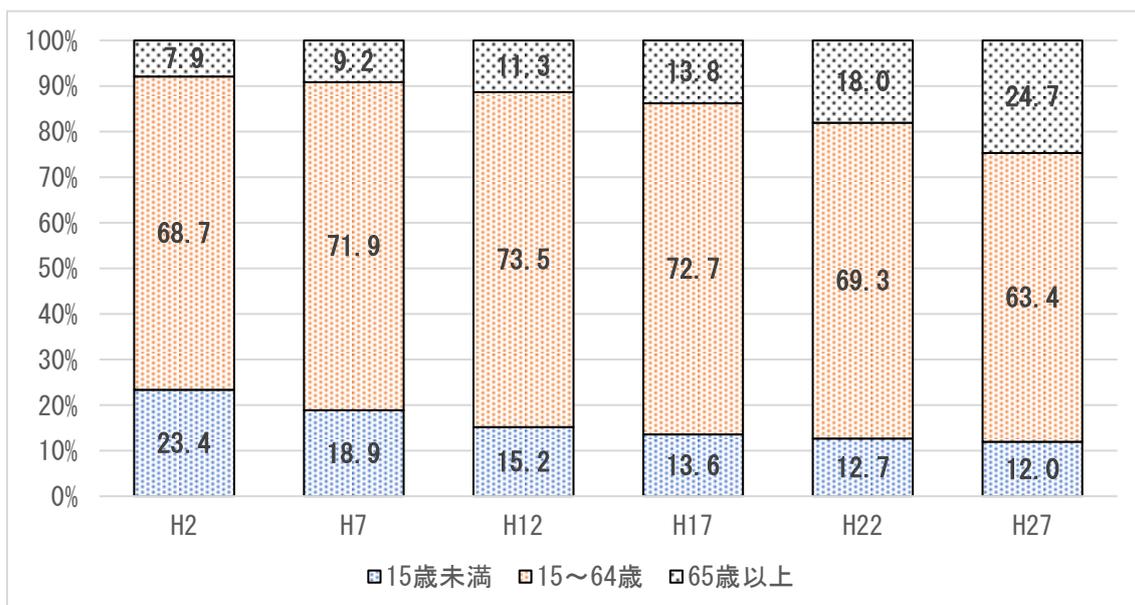
また、高齢化が急速に進行しており、65 歳以上の人口は平成 27 (2015) 年で 24.7% (12,161 人) で、平成 17 (2005) 年から約 11%増加しています。それに伴い 15 歳未満の人口は、平成 27 (2015) 年で 12.0% (5,888 人) で、平成 2 (1990) 年から約 11%減少しています。

■図 人口・世帯数の推移



資料：各年国勢調査

■図 年齢3区分別人口割合の推移

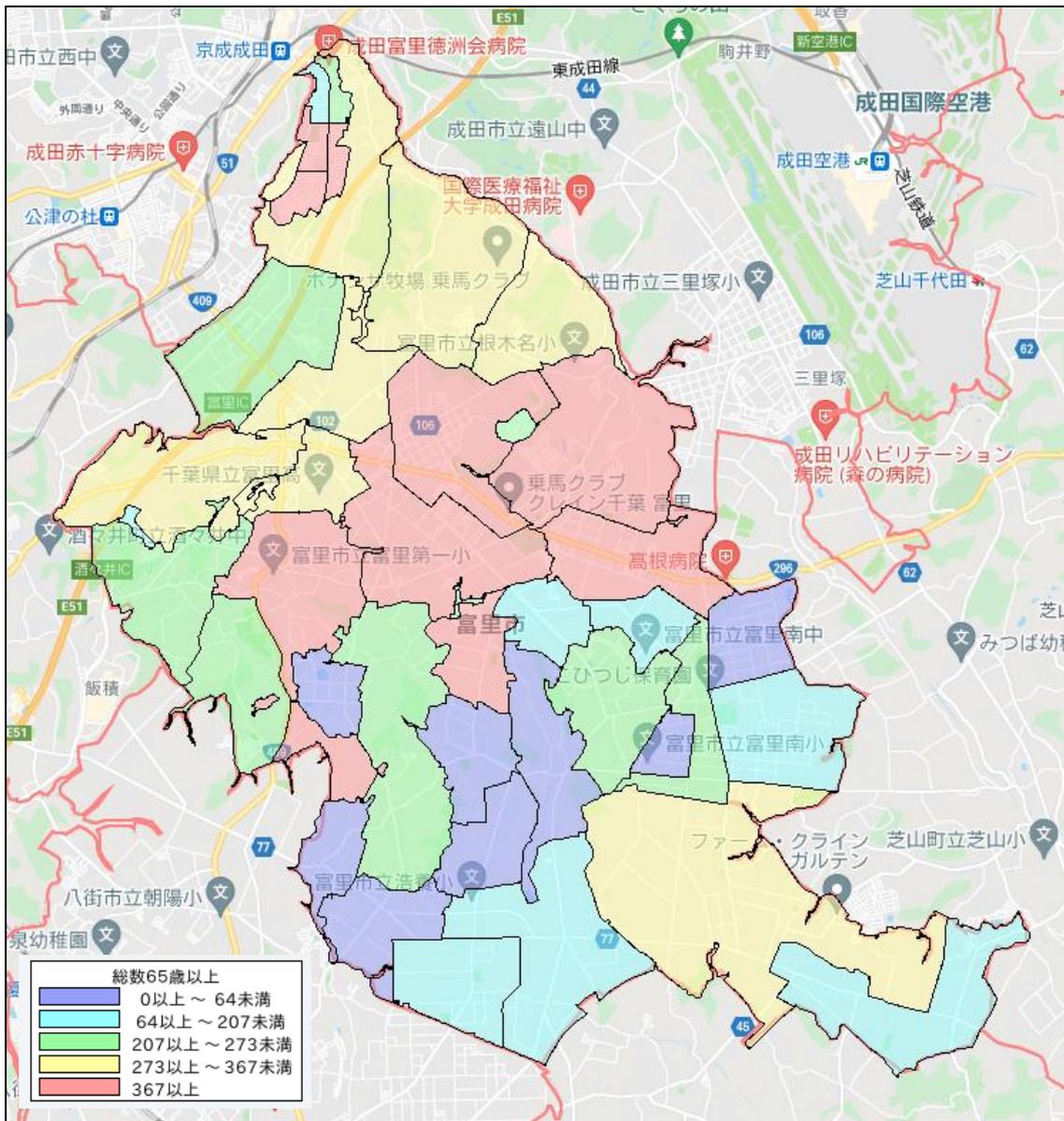


資料：各年国勢調査

第1章 富里市の公共交通の現状

本市の65歳以上の人数を小地域（町丁・字）別に見ると、七栄、根木名、中沢、日吉台などで367人以上となっており、市の中心部から北側で高く、南側では「0以上～64未満」、「64以上～207未満」の地域が多く見られます。

■図 平成27年国勢調査 小地域（町丁・字）別 65歳以上の人数



資料：地図でみる統計（統計局）

(2) 人口集中地区 (D I D)

富里市の人口集中地区 (D I D) は、市北部、京成成田駅と東関東自動車道に挟まれた位置にあります。

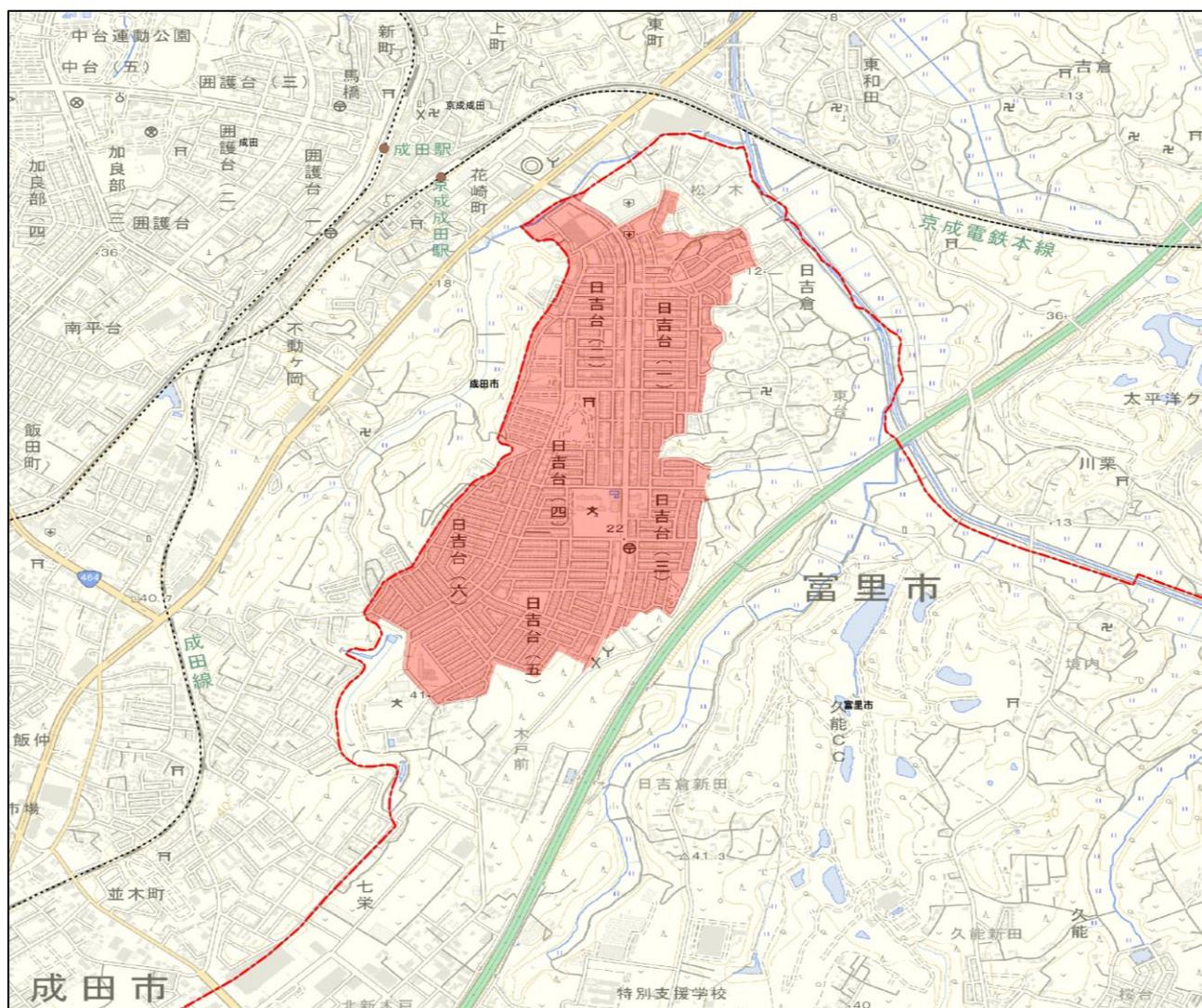
人口は、平成 17 (2005) 年から減少しており、平成 27 (2015) 年では 8,719 人、1,278 人減少しています。

■表 人口集中地区 (D I D) の推移

区分	人口 (人)	増加率 (%)	面積 (km ²)	人口密度 (km ² あたり人)	市全体に占める割合	
					人口 (%)	面積 (%)
2000 (平成12) 年	9,295	3.8	0.93	9,995	18.52	1.73
2005 (平成17) 年	9,997	7.6	1.03	9,706	19.46	1.91
2010 (平成22) 年	9,400	△ 6.0	0.97	9,691	18.40	1.80
2015 (平成27) 年	8,719	△ 7.2	0.97	8,989	17.57	1.80

資料：富里市統計書

■図 人口集中地区 (D I D) 平成 27 年国勢調査



資料：国土数値情報

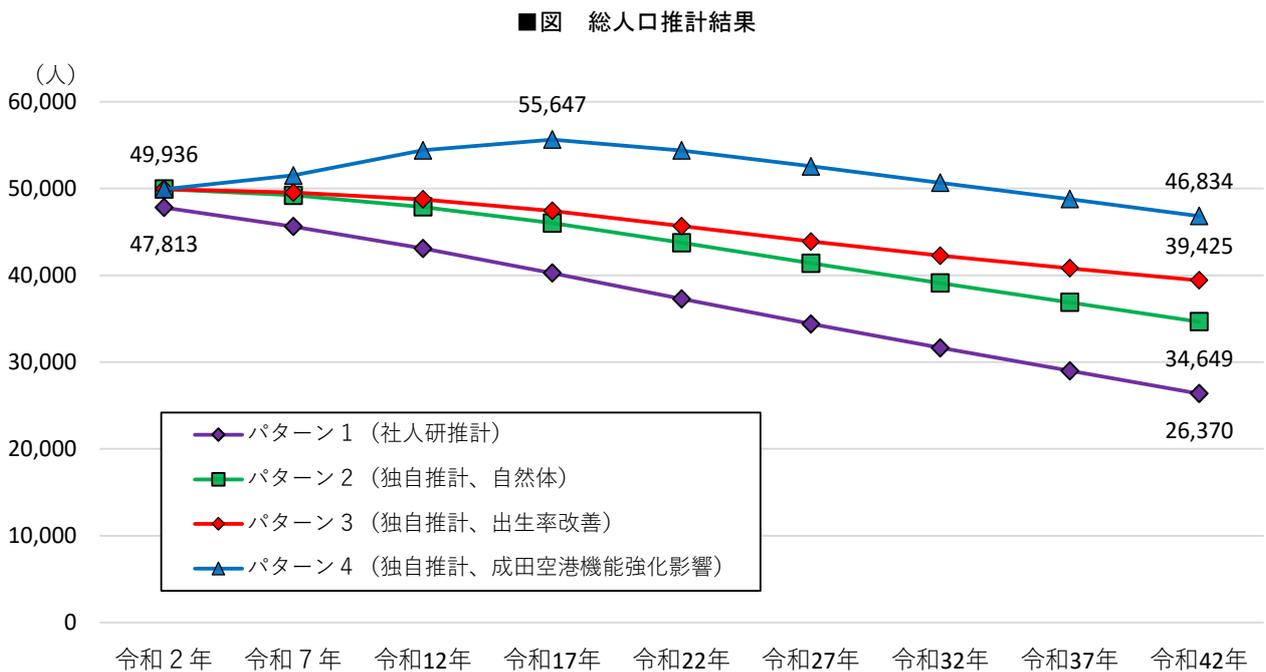
第1章 富里市の公共交通の現状

(3) 将来人口・世帯数

「富里市 人口ビジョン」における将来人口・世帯数推計では、パターン1の推計は、令和2（2020）年の人口は50,000人以下となり、令和42（平成72・2060）年には26,370人となり、平成24（2012）年の約52%まで減少すると予測されています。

一方、人口ビジョンに定める合計特殊出生率が達成された場合（パターン3）は、令和22（2040）年に45,675人、令和42（2060）年では39,425人と予測されています。

今後は、成田空港の機能強化による転入者増加の影響を見込んだパターン4の推計である令和7（2025）年に51,514人、令和22（2040）年に54,399人を目指すとともに、令和42（2060）年は、46,000人以上を維持することを目標としています。



	令和2年 (2020)	令和7年 (2025)	令和12年 (2030)	令和17年 (2035)	令和22年 (2040)	令和27年 (2045)	令和32年 (2050)	令和37年 (2055)	令和42年 (2060)
パターン1(社人研推計)	47,813	45,615	43,092	40,260	37,290	34,392	31,645	29,004	26,370
パターン2(独自推計、自然体)	49,936	49,230	47,890	46,023	43,765	41,398	39,104	36,888	34,649
パターン3 (独自推計、出生率改善)	49,936	49,536	48,747	47,422	45,675	43,893	42,269	40,818	39,425
パターン4 (独自推計、 成田空港機能強化影響)	49,936	51,514	54,405	55,647	54,399	52,568	50,668	48,785	46,834

資料：富里市人口ビジョン

2-3 施設分布状況

(1) 公共公益施設

本市の公共公益施設は、国道296号と県道102号成田両国線沿線及び京成成田駅南側に多く立地しています。

特に、富里市役所周辺（七栄）は、市役所の他、市立図書館や福祉センター、消防署など、中心的な施設が立地しています。

■表 公共公益施設

文教公共施設	富里市立図書館	七栄 653-1	官公庁施設	成田警察署七栄交番	七栄 448-26
	市立浩養小学校	十倉 185-54		成田警察署日吉台交番	日吉倉 1096-6
	市立根木名小学校	根木名 1005-3		成田警察署実の口駐在所	十倉 212-117
	市立七栄小学校	七栄 132-7		成田警察署両国駐在所	十倉 127-35
	市立洗心小学校	十倉 732		富里市消防本部	七栄 735-2
	市立日吉台小学校	日吉台 4-21		富里市消防署	七栄 735-2
	市立富里小学校	七栄 720		富里市消防署北分署	日吉倉 1096-2
	市立富里第一小学校	中沢 573		富里郵便局	七栄 674-6
	市立富里南小学校	御料 4-1		富里七栄郵便局	七栄 298
	市立富里中学校	七栄 652-226		富里十倉郵便局	十倉 496-4
	市立富里南中学校	十倉 127-38		富里日吉台郵便局	日吉台 3-34-3
	市立富里北中学校	日吉倉 1515-31		富里市役所	七栄 652-1
	県立富里高等学校	七栄 181-1		在宅介護支援センター龍岡	七栄 653-73
	県立富里特別支援学校	七栄 483-2	特別養護老人ホーム「九十九荘」	立沢新田 192-16	
	富里市立向台こども園	中沢 1023	富里市福祉センター	七栄 653-2	
	富里市立浩養幼稚園	十倉 1087-1	富里町在宅介護支援センター九十九荘	立沢新田 192-16	
	太子幼稚園	日吉倉 483	若草児童館	七栄 299-9	
	日吉台幼稚園	日吉台 5-25	協和厚生園	日吉倉 1082-3	
	富里市立富里幼稚園	七栄 636-1	十倉厚生園	十倉 2442	
	末広幼稚園	七栄 647-41	十倉厚生園	十倉 2443	
	こひつじ保育園	御料 116	日吉厚生園	日吉倉 1082-6	
	富里市立葉山こども園	大字御料 1009-32	富里福葉苑	中沢 975-3	
	富里保育園	七栄 299-4			

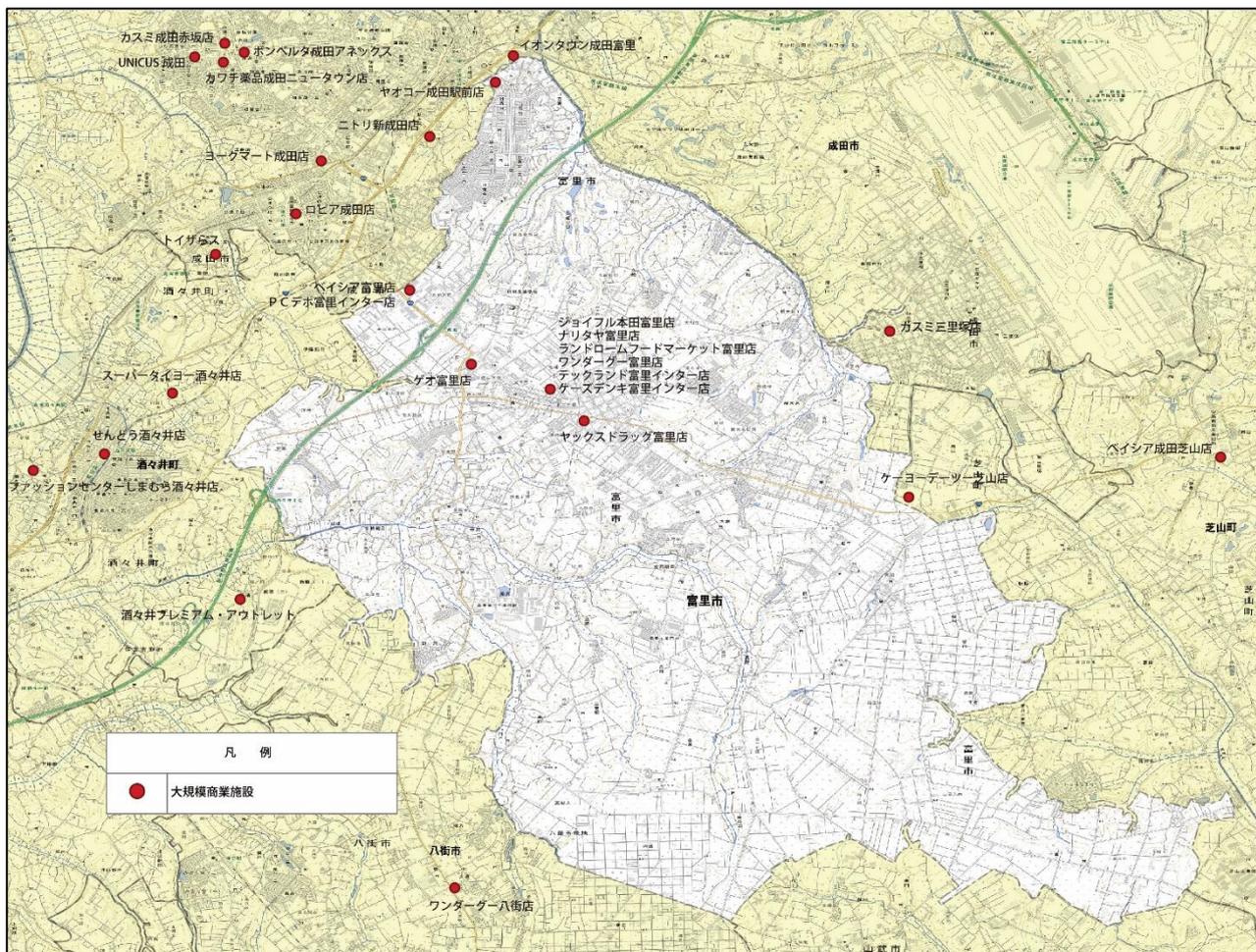
資料：国土数値情報

(2) 大規模商業施設

市の中心部（国道 296 号と県道 102 号成田両国線沿線の交差点周辺）にジョイフル本田富里店などが集中しています。

富里インターチェンジ周辺にベイシア富里店、京成成田駅東側（成田市）にイオンタウン成田富里などが立地しており、市民アンケート調査では利用率が高くなっています。

■ 図 大規模商業施設の位置



資料：千葉県 市町村別大規模小売店舗名簿（一部、市民アンケート調査より抽出）

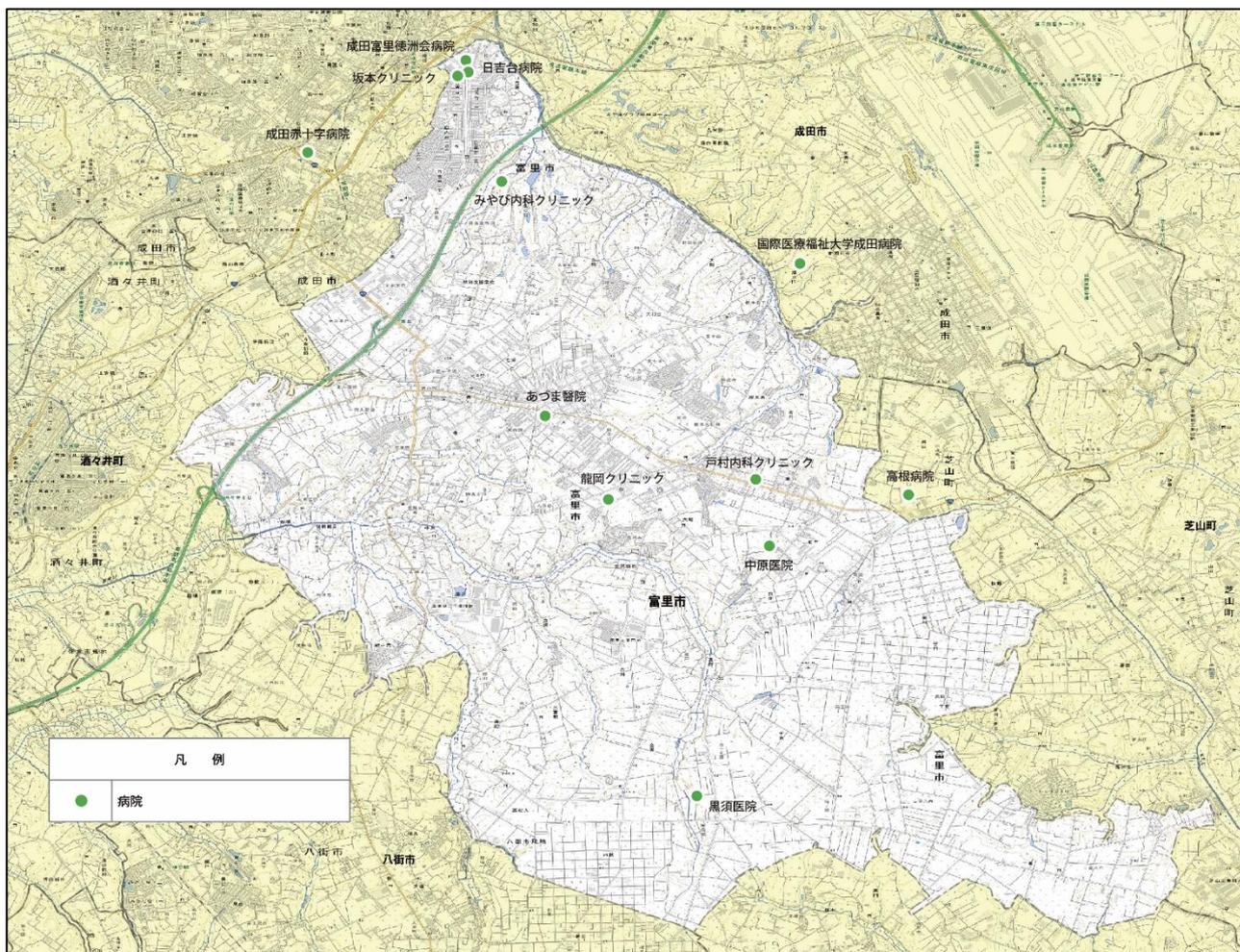
第1章 富里市の公共交通の現状

(3) 病院

市民アンケート調査において利用の高かった病院をプロットしています。

市内では成田富里徳洲会病院、龍岡クリニック、日吉台病院、市外では成田赤十字病院、国際医療福祉大学成田病院などの利用が高くなっています。

■ 図 主な病院

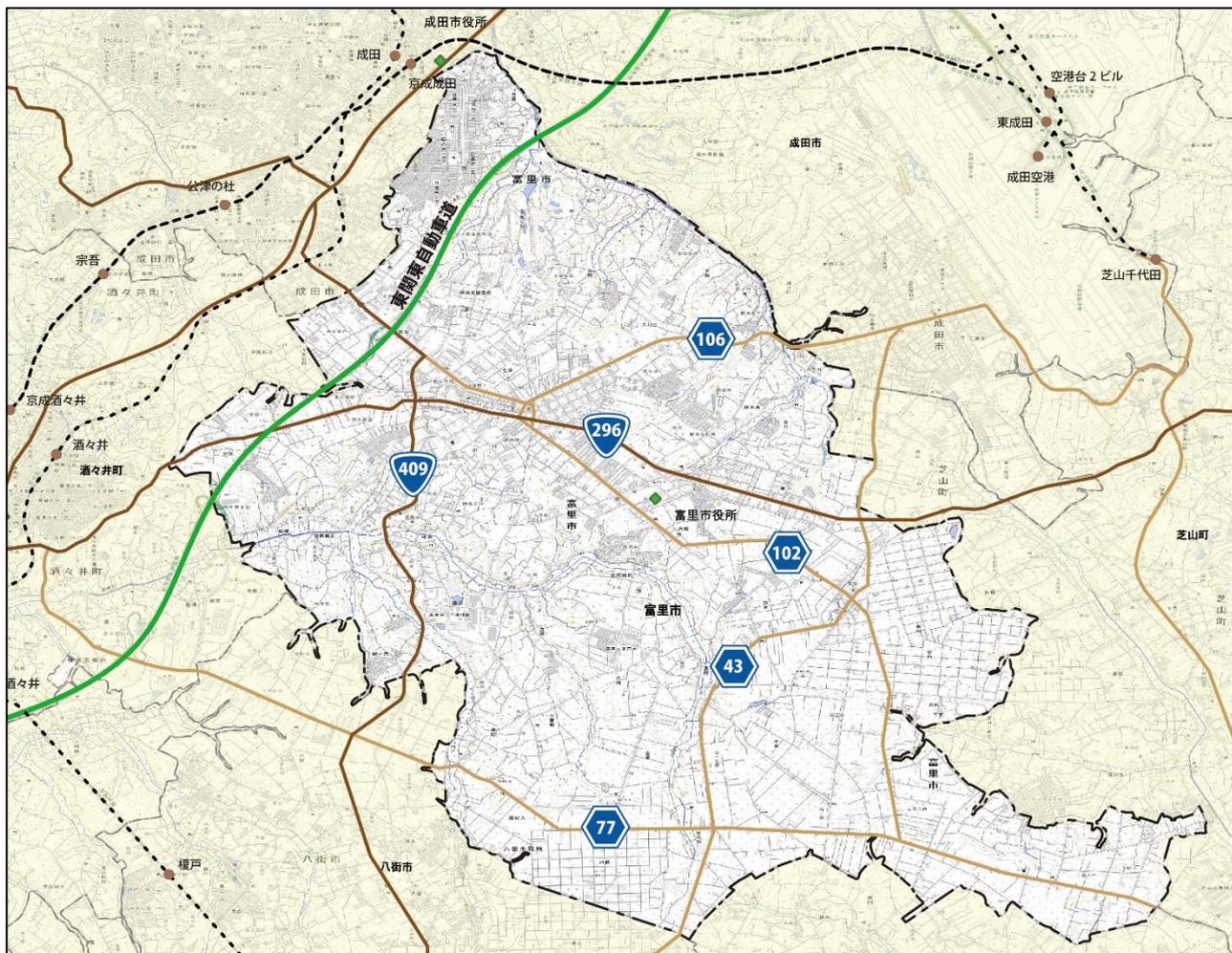


資料：市民アンケート調査より、回答の多い病院等

2-4 道路網

市内は、国道296号や国道409号、県道102号成田両国線を主要幹線道路に、周辺では、東関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道、北千葉道路などの広域幹線道路の整備が図られ、広域的なアクセス性が向上しています。

■図 道路網



資料：国土数値情報

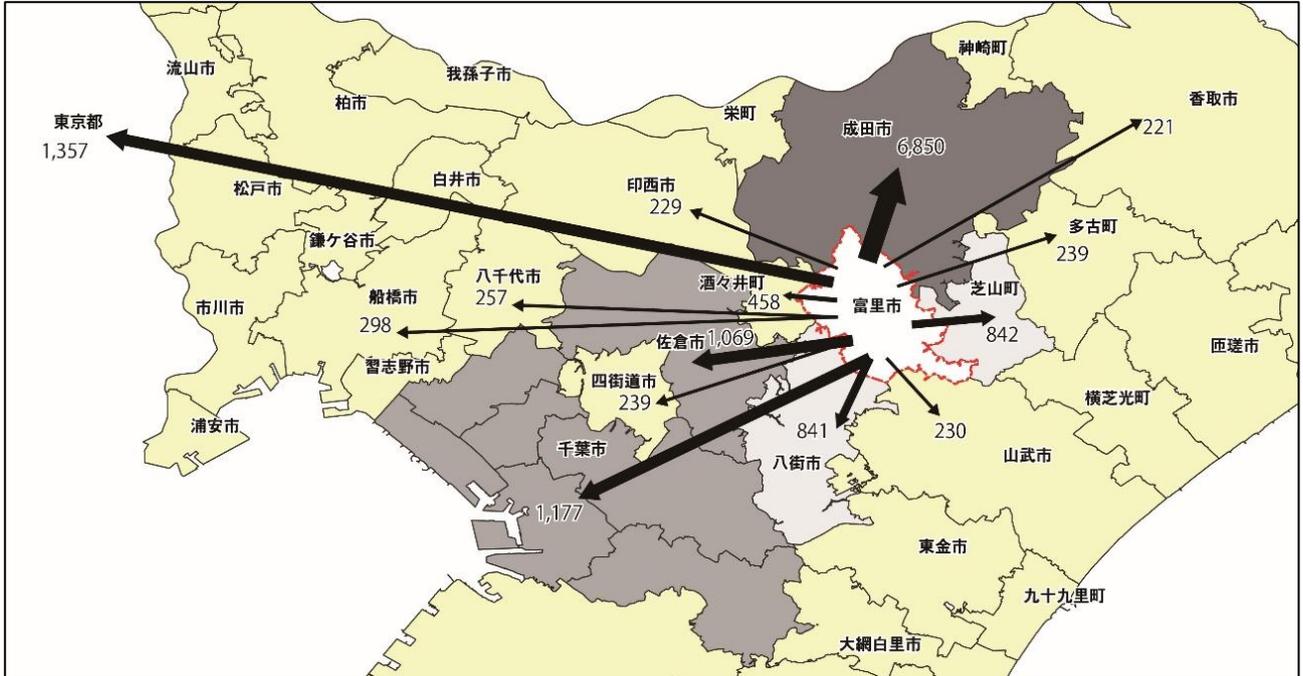
2-5 交通特性

(1) 流出・流入

本市は、隣接する成田市や八街市、佐倉市などとの結びつきが強く、特に成田市は、流出・流入ともに最も多くなっています。

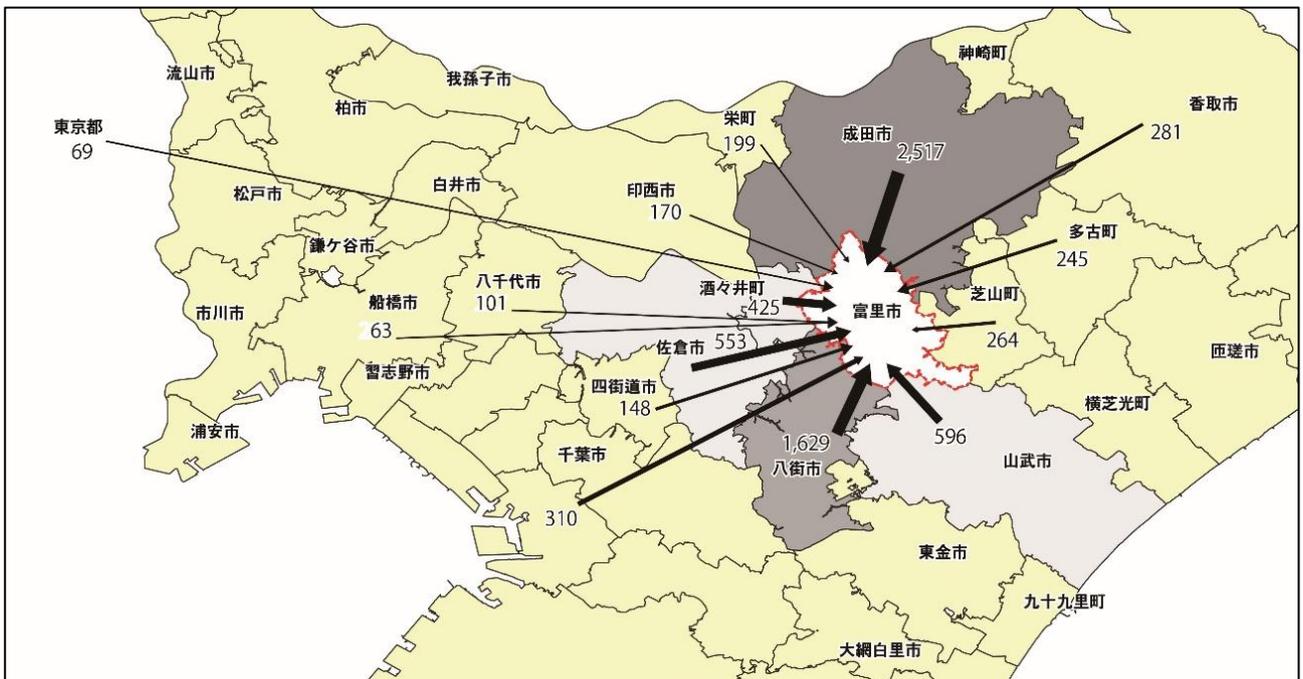
また、首都圏 50~60 km圏に位置することから、東京都への流出も目立っています。

■図 流出



資料平成 27 年 国勢調査

■図 流入



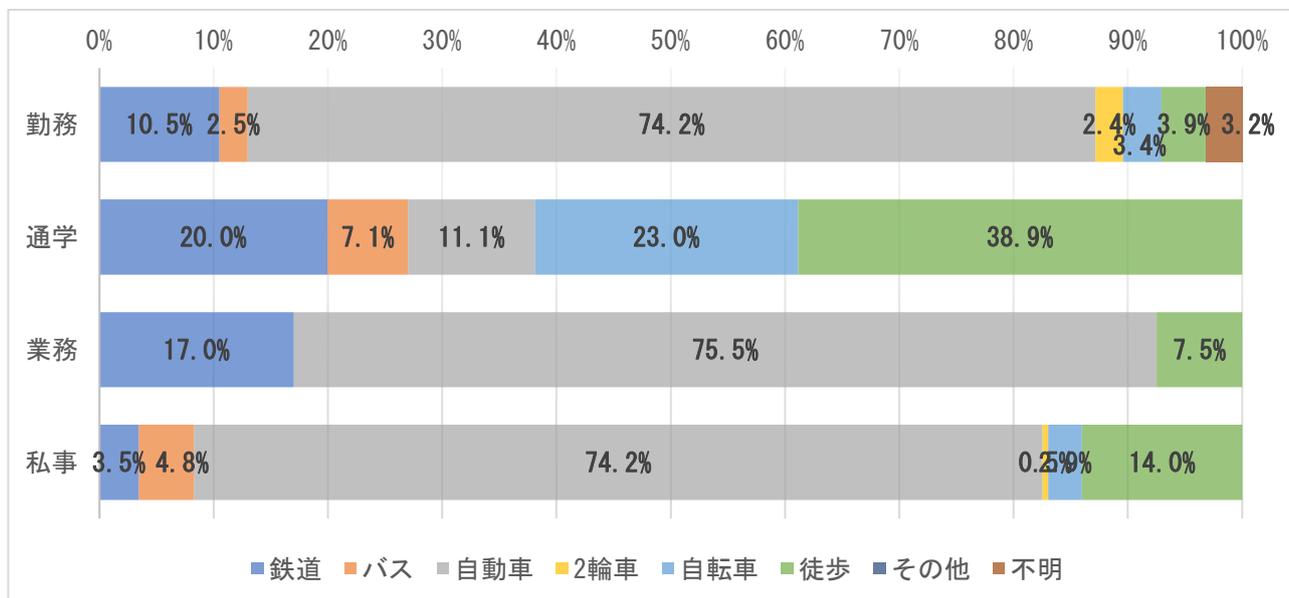
資料平成 27 年 国勢調査

(2) 交通機関分担率

本市の代表交通手段は、「勤務」、「業務」、「私事」では「自動車」が最も多くなっています。「バス」については、「通学」で7.1%あるものの、その他では5%以下となっています。

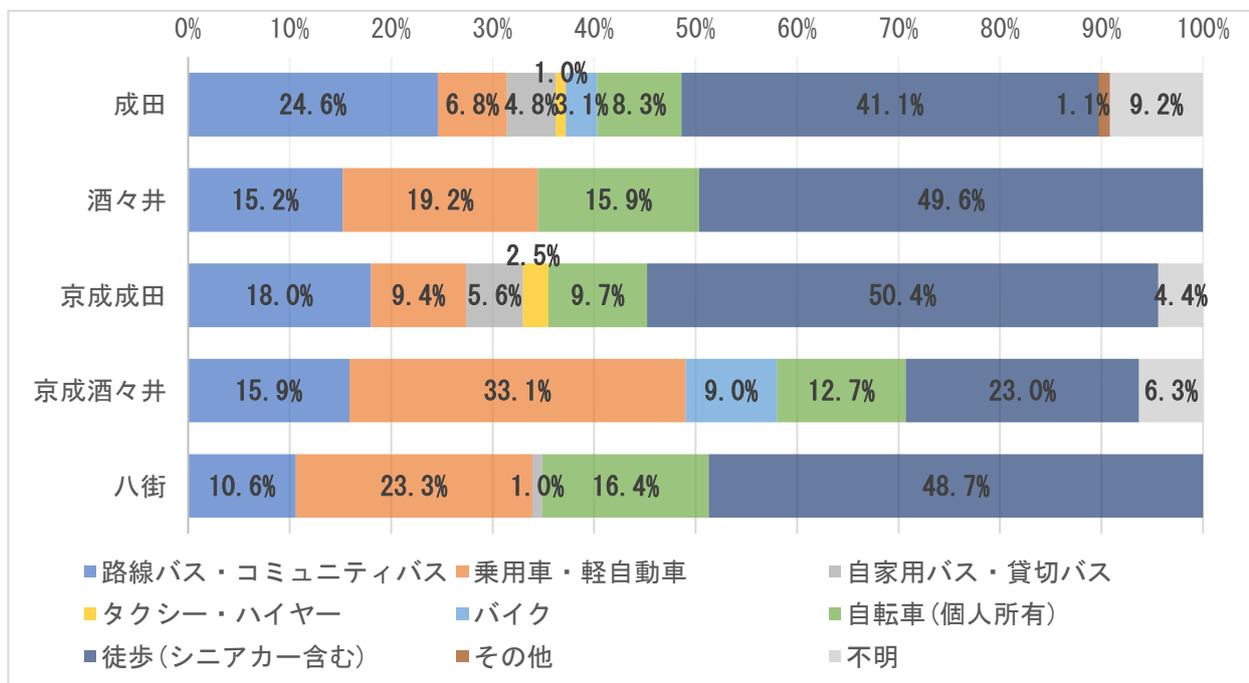
周辺市町の主な鉄道駅の端末交通手段は、ほとんどの駅で「徒歩（シニアカーを含む）」が最も多く約41～50%となっていますが、京成酒々井駅では「乗用車・軽自動車」の割合が高く、33.1%に上っています。

■ 図 目的種別別代表交通手段



資料：平成30年 第6回 パーソントリップ調査

■ 図 鉄道駅乗降別端末手段別トリップ数



資料：平成30年 第6回 パーソントリップ調査

第1章 富里市の公共交通の現状

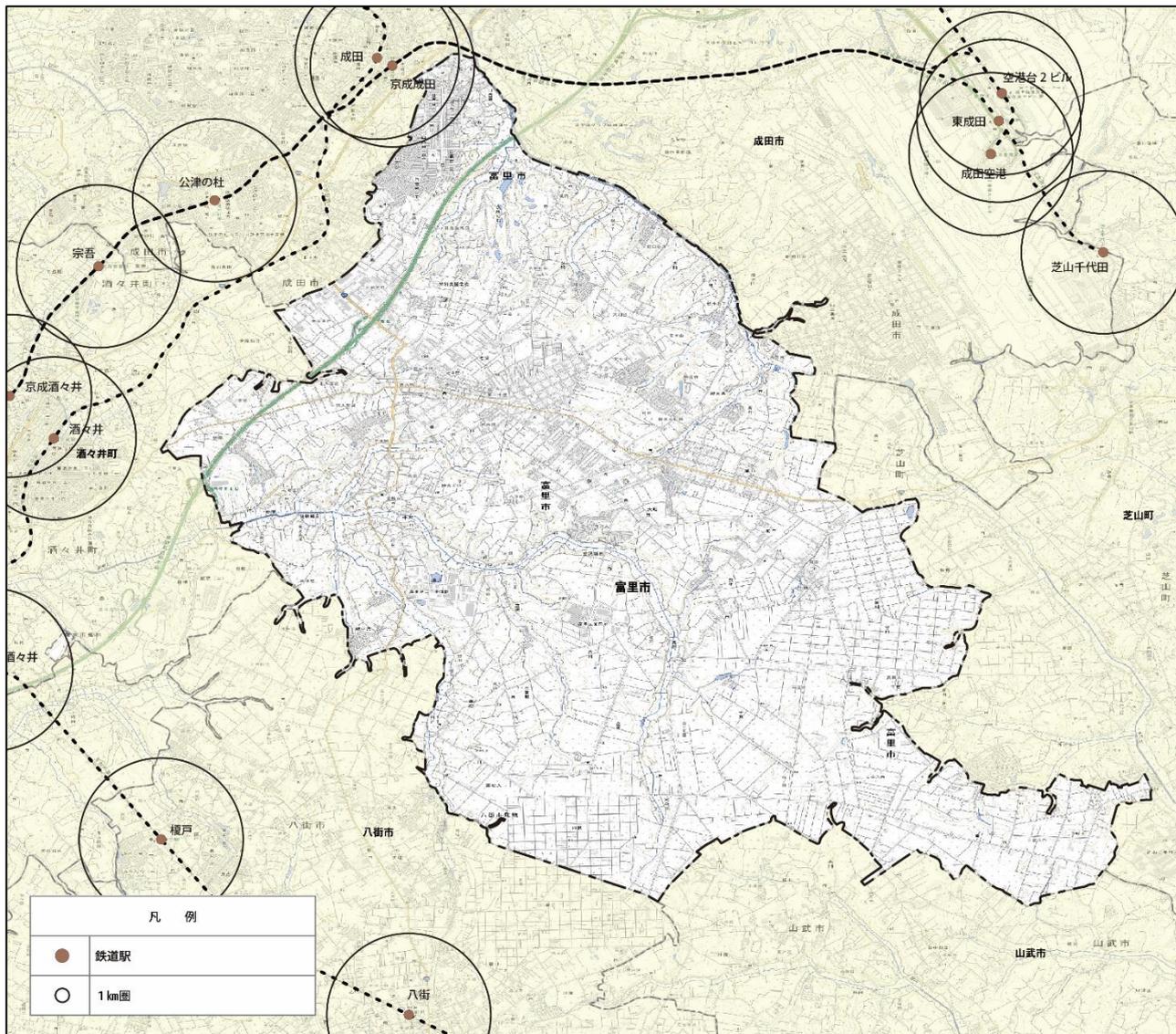
(3) 公共交通

1) 鉄道

本市周辺の鉄道駅は下図の通りであり、市民アンケート調査結果から見ても、京成成田駅の利用が最も多くなっています。

その他、比較的利用が多い駅は、JR 成田駅、京成酒々井駅、JR 八街駅となっています。

■図 周辺の鉄道駅



2) 路線バス

① 運行系統・運行本数

本市を走るバス路線は、7路線8系統、運行事業者は千葉交通となっています。

最も本数が多い路線は、「日吉台線」で平日上り：40本・下り：42本、土日祝日上り：35本・下り32本となっています。

市の南部、立沢や高松、十倉などにはバス路線が無い状況で、デマンド交通のルートとなっています。

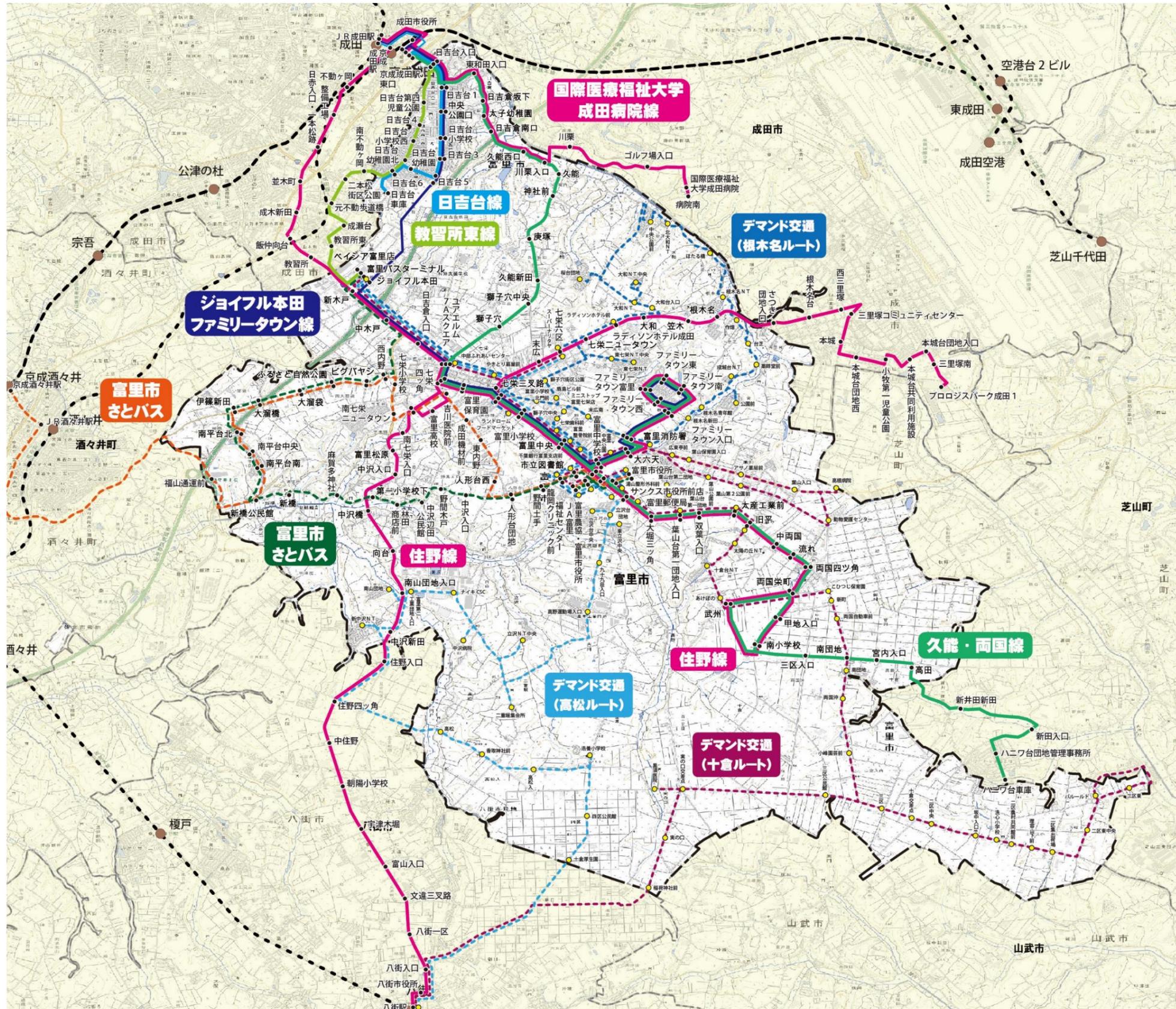
■表 市内バス路線

No.	系統名	事業者名	発着		上り			上り			
					平日	土曜	日曜 祝日	平日	土曜	日曜 祝日	
1	日吉台線	千葉交通	京成成田駅	⇔	日吉台車庫	40	35	35	42	32	32
2	教習所東線	千葉交通	京成成田駅東口	⇔	ベイシア富里店	8	8	8	10	9	9
3	国際医療福祉大学成田病院線	千葉交通	JR成田駅東口	⇔	病院南	17	17	17	30	30	25
4	ジョイフル本田ファミリータウン線	千葉交通	JR成田駅東口	⇔	ファミリータウン東	2	2	2	2	2	2
5	本城台線	千葉交通	京成成田駅	⇔	プロジスパーク成田1	18	14	14	18	14	14
6	住野線	千葉交通	京成成田駅	⇔	八街駅・南小学校	16	12	12	20	14	14
7	久野・両国線	千葉交通	京成成田駅東口	⇔	南小学校	20	14	14	18	12	12
			京成成田駅東口	⇔	ハニワ台車庫	3	2	2	3	2	2

資料：千葉交通ホームページ

②バス路線図

■図 バス路線図



3) 高速バス

①運行系統・運行本数

本市を走る高速バス路線は2系統2路線で、運行事業者は千葉交通、JRバス関東となっています。令和3年に新たな停留所（市外）の設置に伴い、ダイヤが改正されました。

東京ディズニーリゾート路線は、毎日1便運行されています。

いずれの路線も、本市は経由地となっています。

■表 高速バス

No.	系統名	事業者名	発着（経由）					上り	下り				
								平日	平日				
1	匝瑳・富里～東京線	千葉交通 JRバス	匝瑳市役所 多古台バスターミ ナル	⇔	ラディソンホテル 成田	⇔	富里七栄スクエア	⇔	富里バスターミナ ル	⇔	東京駅日本橋口	9	8
2	東京ディズニーリゾート	千葉交通	京成成田駅	⇔	公津の社駅	⇔	富里バスターミナ ル	⇔	東京ディズニーラ ンド	⇔	東京ディズニー シー	1	

資料：富里市ホームページ

■富里バスターミナル



第1章 富里市の公共交通の現状

4) コミュニティバス (さとバス)

①運行系統・運行本数

さとバスは、市の西部、公共交通機関が脆弱な地域を中心に運行しています。

運行は平日のみ、2路線が走り、富里市役所と京成酒々井駅、富里バスターミナルを結んでいます。

※路線図は 16 ページに掲載

■表 さとバス

No.	系統名	事業者名	発着		上り	下り	
					平日	平日	
1	酒々井線	千葉交通	市役所	⇔	京成酒々井駅	5	5
2	富里バスターミナル線	千葉交通	市役所	⇔	富里バスターミナル	4	5

資料：富里市ホームページ

②車両

さとバス車両として、マイクロバスタイプが運行しています。

■さとバス



③料金 (デマンド交通と共通)

分類	運賃	
	市内	市外 (JR酒々井駅及び 京成酒々井駅)
大人	300円	400円
小学生	100円	200円
後期高齢者医療被保険者証をお持ちの方	150円	200円
身体障害者手帳, 療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方, 小学生未満	無料	

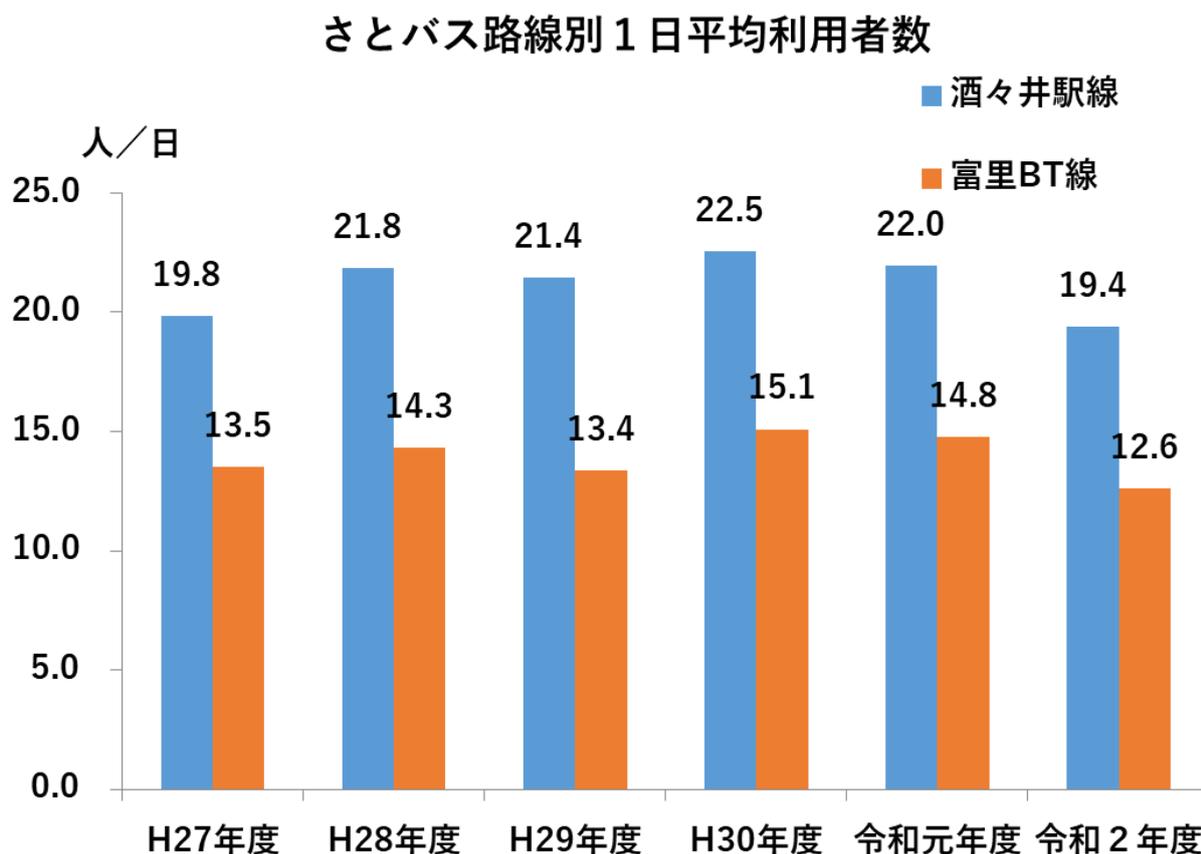
※割引制度として回数券を発行しています。

④利用状況

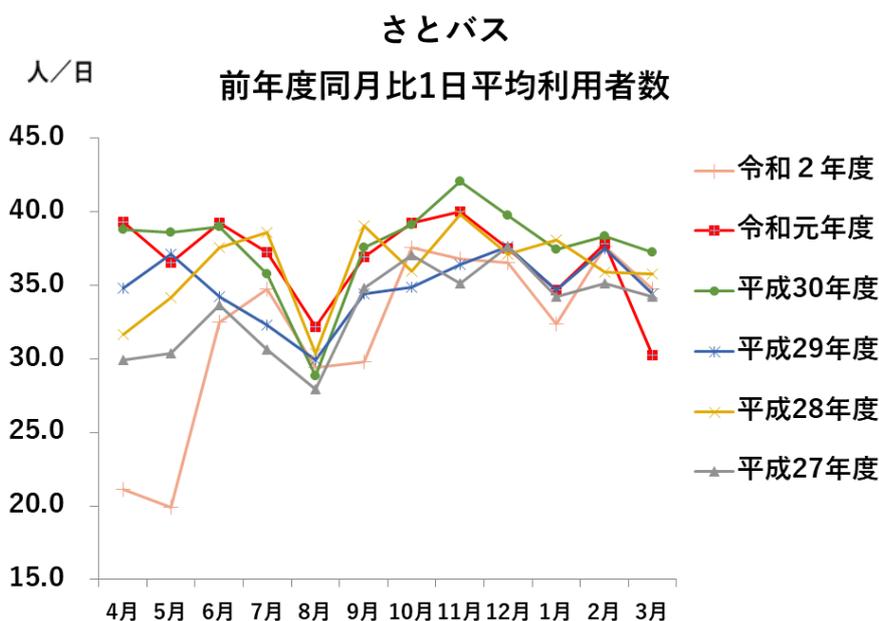
路線別1日平均利用者数は、本格運行開始以降、酒々井駅線は、平成27年度19.8人、平成28年度21.8人、平成29年度21.4人、平成30年度22.5人、令和元年度22.0人、令和2年度19.4人となっています。

富里バスターミナル線は、平成27年度13.5人、平成28年度14.3人、平成29年度13.4人、平成30年度15.1人、令和元年度14.8人、令和2年度12.6人となっており、酒々井駅線の方が富里バスターミナル線よりも利用者数が多くなっています。

■図 さとバス路線別1日平均利用者数



■図 さとバス前年度同月比1日平均利用者数



第1章 富里市の公共交通の現状

5) デマンド交通

①運行系統・運行本数

本市のデマンド交通は、事前登録の完全予約制で、利用者から予約があった場合に、決められた乗降ポイント間を乗り合いで運行しています。

運行は平日のみ、3路線が走り、富里バスターミナル～市役所（1ルート）、富里バスターミナル～JR八街駅（2ルート）が運行しています。

いずれのルートも、立沢や高松、十倉を、路線バスを補完する形で運行しています。

※路線図は16ページに掲載

■表 デマンド交通

No.	系統名	事業者名	発着		上り	下り	
					平日	平日	
1	根木名ルート	京成タクシー	市役所	⇔	富里バスターミナル	6	6
2	十倉ルート	京成タクシー	八街駅	⇔	富里バスターミナル	6	6
3	高松ルート	京成タクシー	八街駅	⇔	富里バスターミナル	6	6

資料：富里市ホームページ

②車両

車両は、セダンタイプのタクシー車両（乗車定員4名まで（条件付き））で、乗車定員を超える場合は別の車両を用意して対応しています。

■デマンド交通（タクシー）



③料金（さとバスと共通）

分類	運賃	
	市内	市外 (JR酒々井駅及び 京成酒々井駅)
大人	300円	400円
小学生	100円	200円
後期高齢者医療被保険者証をお持ちの方	150円	200円
身体障害者手帳, 療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方, 小学生未満	無料	

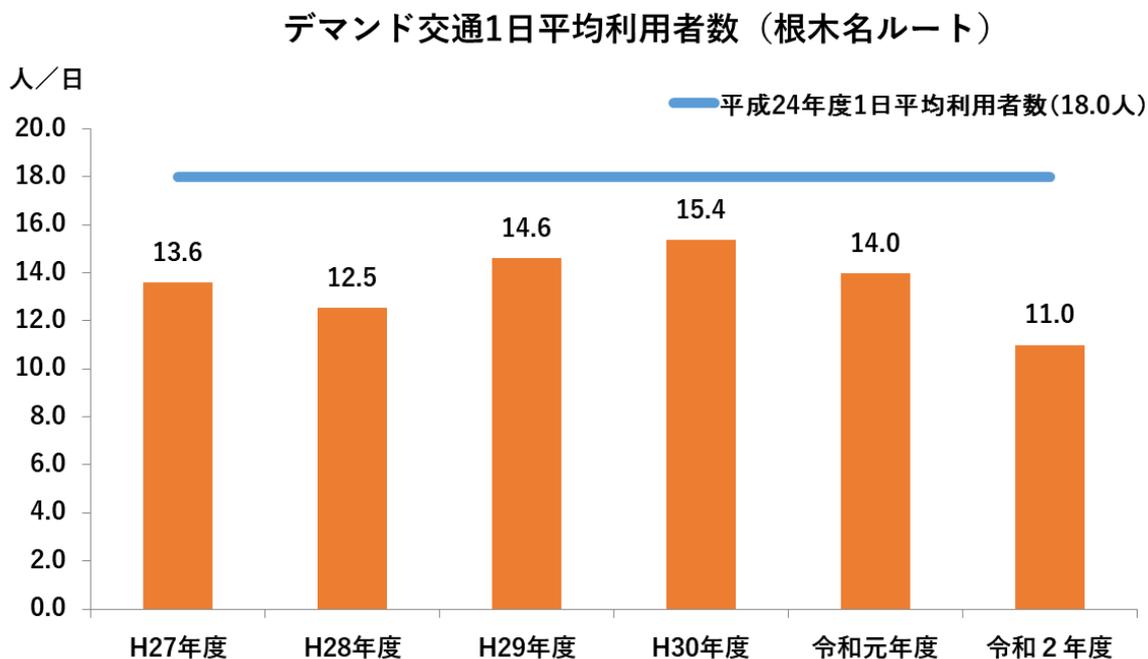
※割引制度として回数券を発行しています。

④利用状況

I. 根木名ルート

平成28年度以降、1日平均利用者数は増加傾向にあったものの、令和元年度以降は、房総半島台風、新型コロナウイルス感染症における減少があり、減少傾向となっています。

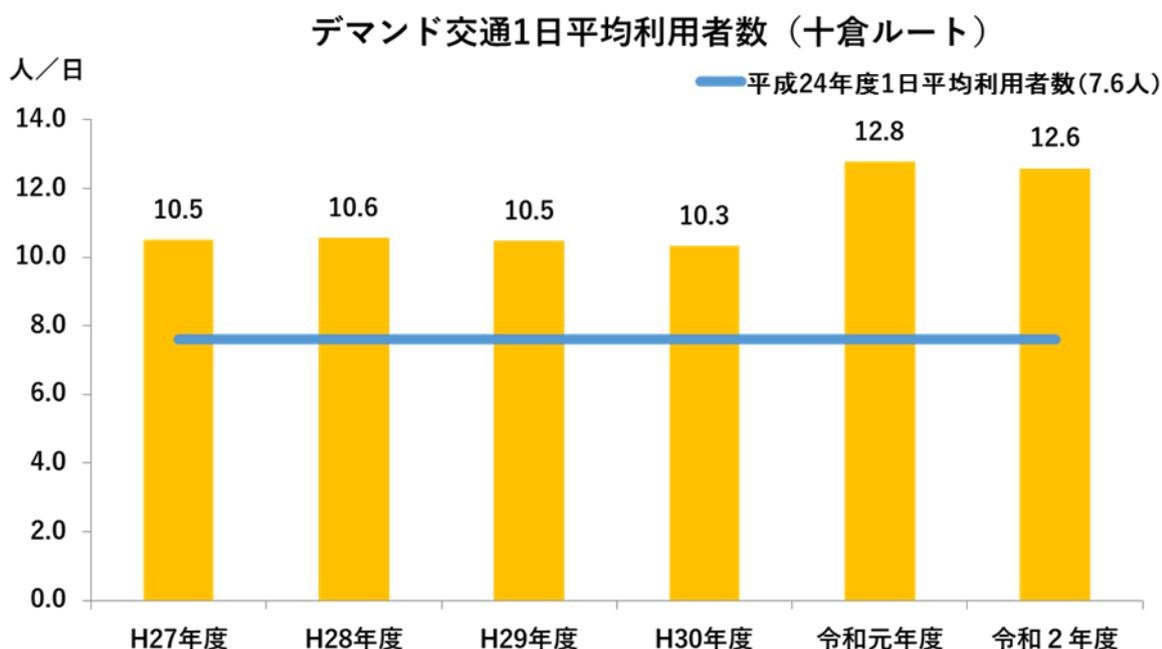
■図 デマンド交通1日平均利用者数（根木名ルート）



II. 十倉ルート

本格運行以降（平成27年度以降）は、実証運行前の利用者数を上回っています。

■図 デマンド交通1日平均利用者数（十倉ルート）

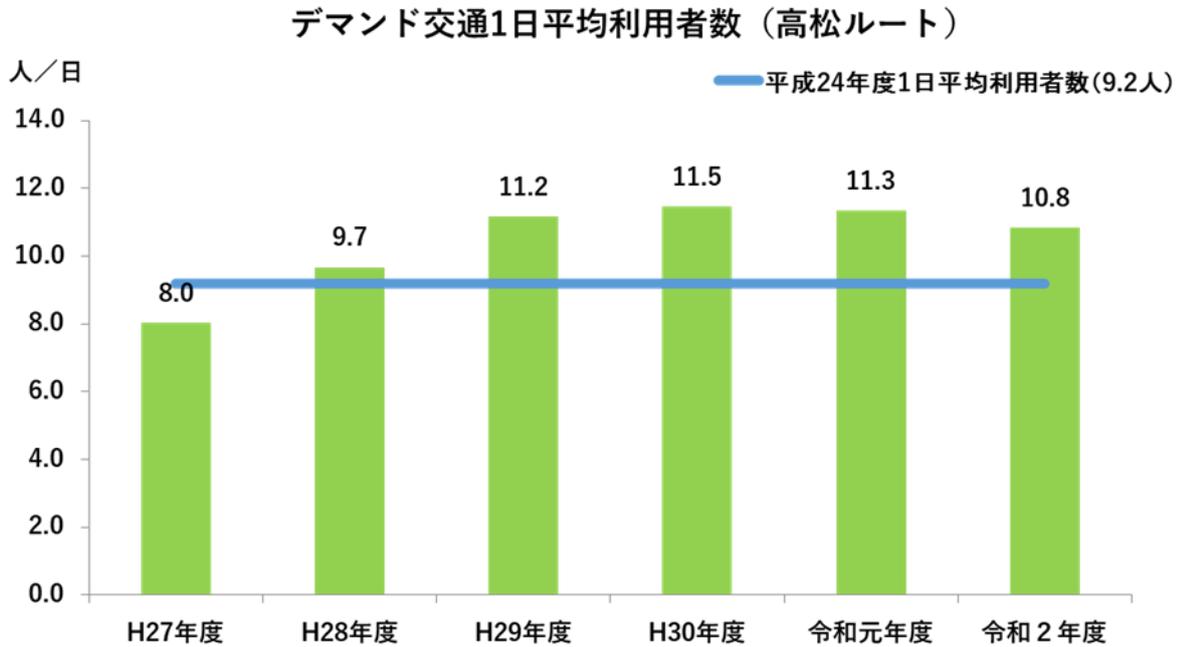


第1章 富里市の公共交通の現状

Ⅲ. 高松ルート

本格運行以降（平成27年度以降）は、実証運行前の利用者数を上回っています。

■図 デマンド交通1日平均利用者数（高松ルート）

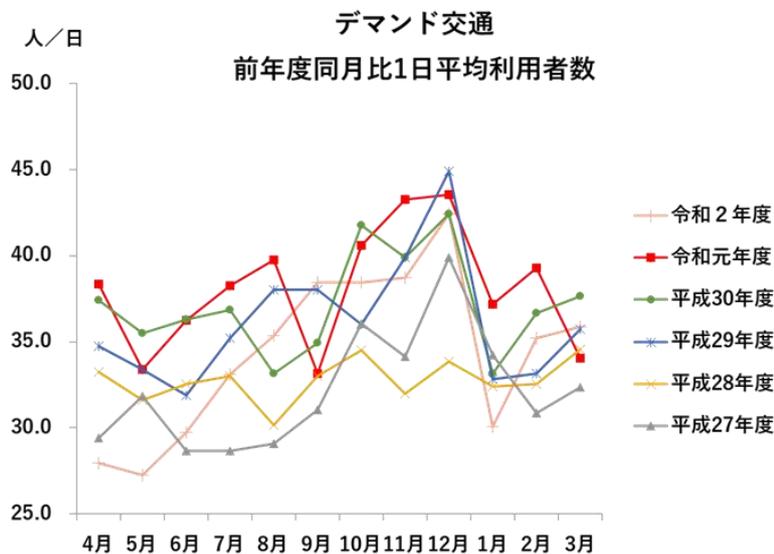


Ⅳ. 前年度同月比1日平均利用者数

平成27年度の本格運行開始以来、1日平均利用者数は徐々に増加し、安定した利用傾向にあります。

令和元年度においては、元号が改められ大型連休が続いた5月、台風15号が千葉県を襲った9月、そして、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けた3月を中心に前年度比較で見ると減少幅が大きいものの、それ以外の月については、昨年度とほぼ同等あるいは、それ以上の1日平均利用者数を記録しています。

■図 デマンド交通前年度同月比1日平均利用者数

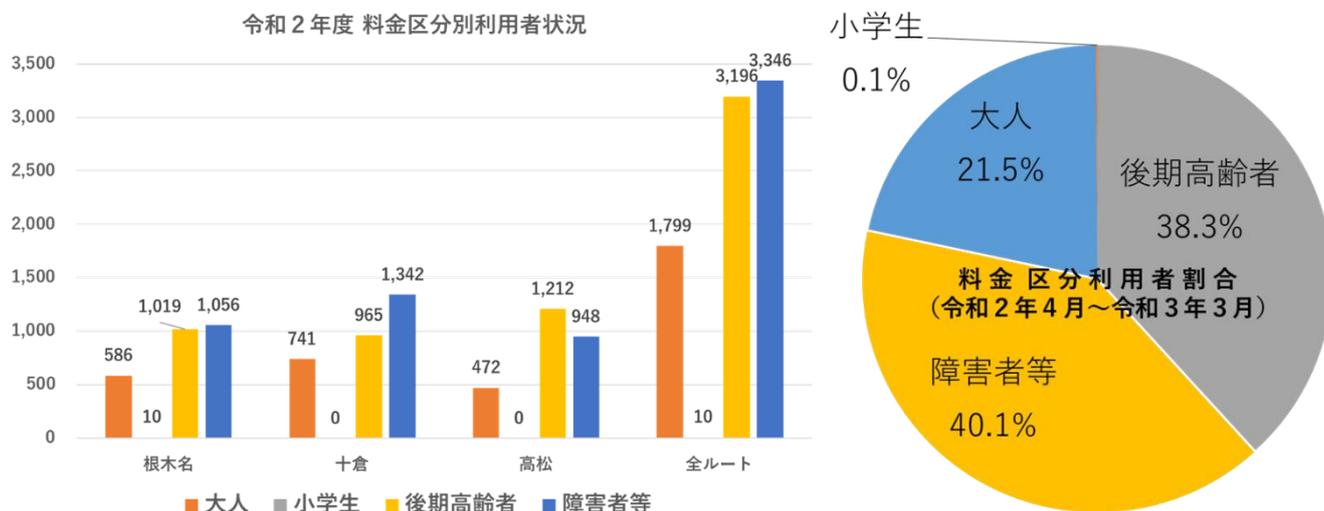


V. 料金区分別利用状況

料金区分別利用者状況は障害者等が最も多く、次いで後期高齢者の利用が最も多くなっています。

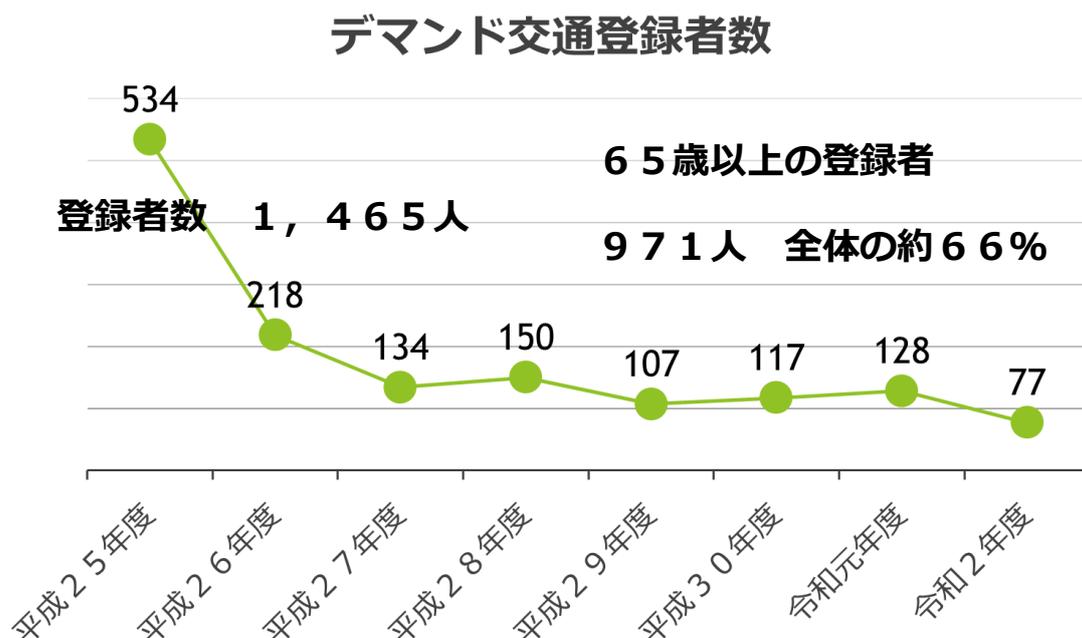
全ルートでは障害者等の利用が 40.1%で最も多く、次いで後期高齢者が 38.3%、大人が 21.5%、小学生 0.1%の状況となっています。

後期高齢者及び障害者等の利用率を合わせると 78.4%であり約 8 割の利用割合を占めています。



VI. 登録者状況

登録者数は、本格運行開始以降は毎年約 100 人の登録があり、令和3年3月末現在、1,465人の登録があります。



第1章 富里市の公共交通の現状

6) タクシー

本市のタクシー事業者は、下記の2社となっています。

このうち、京成タクシー成田（株）はデマンド交通の事業者となっています。

- ①エミタスタクシー北総（株） 富里市十倉 555-57
- ②京成タクシー成田（株） 富里市日吉倉 1080-28

7) スクールバス

- ・小学校統廃合に伴うスクールバスの運行について現在検討中

8) 福祉交通

①移送サービス（富里市社会福祉協議会）

- ・富里市内在住の方で高齢や障害により、単独での移動及び公共交通機関の利用が困難な方を対象に、福祉車両による外出支援を行っている。

項目	内容
対象者	介護保険法の要介護認定を受けている方 介護保険法の要支援認定を受けている方 身体障害者福祉法による重度心身障害者（1級・2級）
利用目的	医療機関への送迎 在宅福祉サービスを提供する施設又は場所への送迎 公共施設への送迎 金融機関への送迎
運行範囲と利用回数	運行範囲として富里市内及び近隣市町村とし片道おおむね20キロメートル以内 月に4回までの利用
利用日時	月曜日～金曜日 （祝日及び12月29日～1月3日までを除く） 午前9時～午後4時まで
利用料金	1回（片道）につき 市町村民税課税世帯 400円 市町村民税非課税世帯 200円

②福祉タクシー料金助成

- ・重度心身障害者が、市が指定したタクシー会社のタクシーを利用したとき、料金の半額を助成している。（限度額1,000円）

項目	内容
対象者	身体障害者手帳1・2級所持者 （下肢・体幹・視覚障がい3級も該当） 療育手帳○A・○Aの1・○Aの2・Aの1・Aの2所持者 精神障害者保健福祉手帳1級の所持者
必要なもの	手帳・印鑑
利用回数	一人年間24回まで（人工透析を受けている方は48回まで）

2-6 上位・関連計画の整理

(1) 富里市 総合計画 前期基本計画 (2022 (令和4) 年)

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
計画期間	基本構想										
	前期基本計画					後期基本計画					
	第2期まち・ひと・しごと創生 総合戦略					第3期まち・ひと・しごと創生 総合戦略					
	<p>3年間のローリング方式で 毎年度見直し</p>										
	政策 実行 計画										
まちづくり の将来像	心ひとつに 未来に向かって飛び立つ 躍動のとみさと										
まちづくり の目標	<p>■政策1：地域でつながり守りあう、子どもから高齢者まで全ての人が安心して暮らせる元気なまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域福祉の充実 ・子育て支援体制の充実 ・高齢者福祉の充実 ・障害者福祉の充実 ・健康づくり、地域医療の充実 ・暮らしを支える支援の充実 <p>■政策2：誰もが暮らしやすい、未来へとつむぎ輝くまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市基盤整備の促進 ・道路ネットワークと地域交通⇒公共交通体系の拡充 ・水の安全、安心な循環 ・情報基盤の整備 <p>■政策3：災害などのリスクから地域を守り、安心して暮らせる安全なまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害に強いまちづくり ・対応能力の強化 ・防犯、交通安全、消費者行政の充実 <p>■政策4：地域の良さを活かした、富里ならではのにぎわいのまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農林業振興 ・商工業振興 ・観光まちづくり <p>■政策5：豊かな自然に抱かれた安心して暮らせるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境保全 ・循環型社会の形成 <p>■政策6：ふるさとを愛し、心の豊かさと未来を切り拓く人づくりのまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ・学校教育の推進 ・生涯学習の推進 ・文化資源 ・スポーツ振興 										

第1章 富里市の公共交通の現状

	<ul style="list-style-type: none"> ・青少年健全育成 ・平和、人権意識 ■政策7：多様な主体と連携・交流するまち ・協働による地域社会づくり ・パートナーシップの推進 ・助けあいの地域づくり ・移住定住、関係人口の増進 ■政策8：運営から経営へ 歳入改革による持続可能なまち ・行財政改革 ・市民起点による市民サービス向上
<p style="text-align: center;">施策 2</p>	<p>■施策の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通網の整備については、利用実態の把握と分析を行い、新たな交通体系を確立します。 <p>■施策の展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上 <p>高速バスや路線バスの維持・拡充について、バス事業者等と協議を行い、必要に応じ運行支援を行い、バス交通の利便性向上を図ります。</p> <p>・新交通体系の検討</p> <p>市民の更なる交通利便性を図るため、令和3年（2021年）度策定の富里市地域公共交通計画に基づき、新たな公共交通ネットワークを実現します。</p> <p>■指標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス・高速バス利用者数： 1,280,770人（実績値）⇒1,472,885人（将来値） ・デマンド交通利用者数：8,363人（実績値）⇒10,453人（将来値）

(2) 富里市 都市計画マスタープラン (2019 (平成 31・令和元) 年)

目標年次	2036 (令和 18) 年
将来都市像	ーペガサスプラン21ー 未来へとつむぎ、輝き、はばたく 笑顔あふれるまち とみさと
都市づくりの 目標と方針	<p>■目標1：持続可能で誰もが暮らしやすい自立したまちづくり</p> <p>○方針1：子どもから高齢者まで誰もが暮らしやすい住環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の富里市を支えていく子育て世代が出産や子育てを安心してできる環境づくり ・周辺市町で従業する人々の住宅都市として求められる住宅ニーズなどに対応した、暮らしやすい住環境の形成 ・だれもが安全・安心に暮らせる住環境の形成 <p>○方針2：誰もが安心して移動できる環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが過度に自動車に依存することなく暮らせるように、公共交通の維持・拡充 ・歩行空間や自転車利用空間の確保など安心して移動できる環境づくり <p>○方針3：災害に強く、犯罪や事故が起こりにくい安全・安心な環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然災害に強いまちづくり ・日常生活における防犯対策や交通事故を防ぐ対策の推進 ・誰もが安心・安全に暮らせる環境づくりを進めます。 <p>■目標2：富里の人、自然、歴史・文化が輝く魅力あふれるまちづくり</p> <p>○方針1：本市が誇る豊かな自然環境や農業環境を活かす</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊かな自然環境を保全し活用 ・幹産業である農業の振興 ・農地が有する多面的な機能（水源の涵養、良好な景観形成、緑とのふれあいの場等）を活かしたまちづくり <p>○方針2：企業活動を活性化させる働きやすい環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・働きやすい環境の向上 ・新たな雇用機会の創出などによる経済活動の活性化 <p>○方針3：観光・交流による「にぎわい」をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・文化財や馬文化、豊かな自然環境や農業環境など、地域の資源の活用 ・多くの人が集い、にぎわうまちづくり <p>■目標3：広域交通の要衝を支え、未来へつなぐまちづくり</p> <p>○方針1：広域交通を活かして経済や交流の流れを生み出す</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通ネットワークの利便性を活かして、人・モノの流れを地域に呼び込み、地域活力や経済の活性化 <p>○方針2：広域的なニーズにも対応した既存ストックの効果的かつ効率的な活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空き家や空き地等の低・未利用地、既存都市施設等の効果的かつ効果的な有効活用 <p>○方針3：広域及び地域連携によるまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等に即したまちづくり ・各地域の特性を活かした連携と分担を図れる体制づくり ・地域や市民、事業者などがそれぞれの立場で相互に連携し、一体となったまちづくりを行うことができる体制づくり ・市民が主体となってまちづくりに取り組める仕組みづくり
将来人口フレーム	2036 (令和 18) 年：48,000 人

<p>将来都市構造</p>	
<p>都市施設の方針</p>	<p>■バス交通</p> <p>○バス網</p> <ul style="list-style-type: none"> バス網については、現況のバス路線の維持を基本としながら、利用者ニーズに合った運行間隔や運行時間帯等の見直しを図るなど、更なる利用促進に向けた運行改善に取り組むとともに、利用促進を図るための情報発信強化など、路線維持に向けた取組強化を図ります。 公共交通空白地域となっている地域については、さとバスやデマンド交通の運行形態の見直しやタクシーの利活用等を視野に入れた利用圏域の拡大に努めます。 <p>■交通広場</p> <ul style="list-style-type: none"> 富里バスターミナルにおいては、パークアンドバスライドの促進に向けた駐車場の適正管理を図るとともに、更なる利便性向上や活用に向けた可能性を検討します。 広域交通と地域内交通の交通結節機能を有する七栄地区周辺については、成田空港や成田・八街・酒々井各市町の駅へのアクセス強化を図るため、乗り継ぎ利便性の向上に向けた取組を検討します。 <p>■富里市さとバス・デマンド交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地域を中心に生活交通の確保を目的とし、公共交通機関（高速バス、路線バス、鉄道）への乗り継ぎや主要な店舗への移動手段として運行している富里市さとバス・デマンド交通について、利用実態や利用者ニーズを踏まえた運行形態及び運行路線を検討します。 <p>■バス利用環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 円滑で安全なバス運行を図れるよう、バス路線に該当する道路整備の促進を図るとともに、バス利用者の安全性確保につながる停車スペースの確保や個々のバス停の環境改善に努めます。

(3) 第2期富里市 まち・ひと・しごと創生総合戦略(2022(令和4)年3月)

計画期間	策 定 中
基本目標	
公共交通に関する事項	

(4) 富里市 観光振興アクションプラン (2018 (平成 30) 年 3 月)

計画期間	平成 30 年度～平成 32 年度
目標	平成 32 年 年間観光入込客数：132,000 人
基本戦略	<ul style="list-style-type: none"> ■観光プロモーション活動の強化 ○観光プロモーション活動の充実 <ul style="list-style-type: none"> ①物産展などを通じた富里の魅力発信の充実 ②ロケ地を活用した新たな観光 PR の充実 ③市マスコットキャラクターの活用 ○情報発信の充実・工夫 <ul style="list-style-type: none"> ①観光情報パンフレットなどによる情報発信の工夫・充実 ②SNS を活用した情報発信の充実 ■新たな観光資源の創出 ○観光イベントの充実 <ul style="list-style-type: none"> ①観光イベントの開催 ②市民主体で実施するイベントなどへの支援 ○富里ブランドの創造 <ul style="list-style-type: none"> ①商品の開発・販売 ②ふるさと産品推奨品の充実 ○インバウンド向け資源の創出・ブラッシュアップ <ul style="list-style-type: none"> ①旧岩崎家末廣別邸及び隣接地の活用 ②富里観光ルートの検討 ・高速バスや路線バスなど富里バスターミナル等の乗り入れ拠点への誘導・協議及びコミュニティバスの連結による市内交通網の更なる充実 ○重要業績評価指標 (KPI) <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関利用者数：1,590,947 人 (H26) ⇒1,680,000 人 (H31) ■広域連携の推進 ○県・北総地域・成田空港周辺自治体との連携の推進 <ul style="list-style-type: none"> ①観光推進を目的とした各種協議会などへの参加 ②成田空港圏自治体連絡協議会への参加 ○旧岩崎家末廣別邸を生かした連携の促進 <ul style="list-style-type: none"> ①岩崎家ゆかりの地広域連携の仕組づくり ■受入体制の整備 ○訪れやすい・歩きやすい環境整備 <ul style="list-style-type: none"> ①観光拠点の設置 ②観光案内板・インターネット環境などの整備 ○観光人材の充実・連携 <ul style="list-style-type: none"> ①観光人材の発掘・育成 ②市民・事業者などとの連携 ③観光に関わる取組を行う団体に対する支援

(5) 成田空港周辺の地域づくりに関する「実施プラン」(2020(令和2)年3月)

<p>計画期間</p>	<p>令和2年度～令和14年度</p>
<p>地域の将来像</p>	<p>「地域と空港を支える人材の確保」を起点とする地域づくり</p>
<p>地域の将来像の実現に向けた取組の方向性</p>	<p> ■空港で躍動する地域人材の育成・確保に向けた生活環境の向上 ■地域特性に合わせた産業振興 ■地域と空港の発展を支えるインフラ整備 </p> <p style="text-align: center;">■図 成田空港周辺9市町の将来像(イメージ)</p>
<p>生活環境の向上</p>	<p> ■9市町から成田空港へのアクセス利便性の向上 ○具体的取組 こうした中、周辺市町では、若年層の定住の促進や空港周辺企業への就業人口増加を目的に、空港と周辺市町を結ぶ新規バス路線の運行を開始しているほか、バスターミナルの検討や整備も進められています。 地域振興連絡協議会における「成田空港周辺地域における公共交通のあり方に関する調査」(H28～H30)の中でも、公共交通網を整備する際の方向性として、成田駅や成田空港といった空港周辺地域と都心を結ぶ主要ハブと、道の駅やバスターミナル等の周辺施設(衛星ハブ)を適切に結びことで公共交通ネットワークの強化を目指す「ハブアンドスポーク」の活用や、衛星ハブにおける「パークアンドライド」の活用が挙げられており、より効率的な運行が期待されます。 今後、地域の実情に応じたモビリティとして、バス・タクシーのほかグリーンスローモビリティ、レンタサイクルなど様々なモビリティの活用可能性を検討していきます。 また、芝山鉄道については、引き続き延伸の検討を進めるとともに、これまでの利用促進策に加え、周辺施設等とも連携し、更なる利活用の促進を図っていきます。 </p>
<p>施策事業</p>	<p> ■その他、特に力を入れている取組 ・さとバス・デマンド交通運航事業 </p>

(6) 富里市ではじめての観光・交流拠点（仮称）「末廣農場」整備計画

(2021（令和3）年3月)

<p>公設民営による方針転換と将来像</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■観光・交流拠点の必要性 <ul style="list-style-type: none"> ・観光拠点の必要性 ・交流拠点の必要性 ・アフターコロナ時代を見据えて出口戦略 ■公設による付加価値の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・地域振興に資する拠点づくり <ul style="list-style-type: none"> ・農業・商業の連携 ・観光の振興 ・交流人口の拡大 ・新たな防災拠点としての機能 <ul style="list-style-type: none"> ・避難場所 ・災害時の情報発信 ・救援物資の中継・配布 ・中継基地 ・周辺土地利用の高度化 ・地域創生の促進 ■（仮称）「末廣農場」の将来像 <ul style="list-style-type: none"> ○持続的に発展する拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・旧岩崎家末廣別邸隣接地を（仮称）「末廣農場」として整備し、（仮称）「末廣農場」により地域資源・観光資源を「地域の『宝』」として掘り興し、磨き、誇り」にする。 ○着地型観光の拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏からの有利なアクセス性を活用し、固定的な来訪者を獲得し、じっくりとまちの良さを知ってもらう「着地型観光の拠点」として（仮称）「末廣農場」が窓口になり地域へ展開していく。 									
<p>基本コンセプト</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center; background-color: #f9cb9c; margin-bottom: 5px;">末廣農場跡地等賑わい拠点基本コンセプト</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%; padding: 5px;">富里に来たら最初に訪れる、</td> <td style="width: 5%; text-align: center;">▶</td> <td style="width: 35%; padding: 5px; border: 1px solid black; background-color: #fce4d6;">観光・情報の拠点機能</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">富里の農の歴史や末廣農場の歴史を伝え、</td> <td style="text-align: center;">▶</td> <td style="padding: 5px; border: 1px solid black; background-color: #fce4d6;">歴史・文化のガイダンス機能</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">そして富里の「今」を味わえる拠点</td> <td style="text-align: center;">▶</td> <td style="padding: 5px; border: 1px solid black; background-color: #fce4d6;">集客（飲食・物販）機能</td> </tr> </table> </div>	富里に来たら最初に訪れる、	▶	観光・情報の拠点機能	富里の農の歴史や末廣農場の歴史を伝え、	▶	歴史・文化のガイダンス機能	そして富里の「今」を味わえる拠点	▶	集客（飲食・物販）機能
富里に来たら最初に訪れる、	▶	観光・情報の拠点機能								
富里の農の歴史や末廣農場の歴史を伝え、	▶	歴史・文化のガイダンス機能								
そして富里の「今」を味わえる拠点	▶	集客（飲食・物販）機能								

第2章 市民移動ニーズの調査

2-1 市民アンケート調査

(1) 調査概要

対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・16歳以上の男女3,000を無作為抽出（紙面による調査） ・市（市民）メール登録者5,836人に配信（Webアンケート） 					
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・属性（性別、年齢、職業、居住地） ・日常生活の移動実態（主な行先、移動目的、利用交通手段、外出頻度） ・公共交通の利用実態と意識・要望（運行サービスに対する満足度） ・公共交通の維持・確保意向（効果的な公共交通の利用促進策） 					
調査方法	・郵送による配布・回収およびWebによる回答					
調査期間	・令和3年7月30日～8月31日					
回答数	<ul style="list-style-type: none"> ・N=1,017（33.9%）（紙面による調査） ・N=418（Web） 					
回答の内訳	性別	男性	549（42.7%）	女性	736（57.3%）	
		10歳代		29（2.1%）	20歳代	
	30歳代		136（9.7%）	40歳代		272（19.5%）
	50歳代		238（17.0%）	60～64歳		139（9.9%）
	65～69歳		158（11.3%）	70歳代		275（19.7%）
	80歳代以上		84（6.0%）			
	職業	会社員・公務員	450（32.3%）	自営業	101（7.2%）	
		農林水産業	48（3.4%）	学生	36（2.6%）	
		専業主婦（夫）	133（9.5%）	パート・アルバイト	259（18.6%）	
		無職（年金生活者含む）	339（24.3%）	その他	29（2.1%）	
	地区	日吉台小	267（19.1%）	富里小	236（16.9%）	
		富里第一小	168（12.0%）	根木名小	189（13.5%）	
		七栄小	161（11.5%）	富里南小	238（17.0%）	
		浩養小	141（10.1%）			

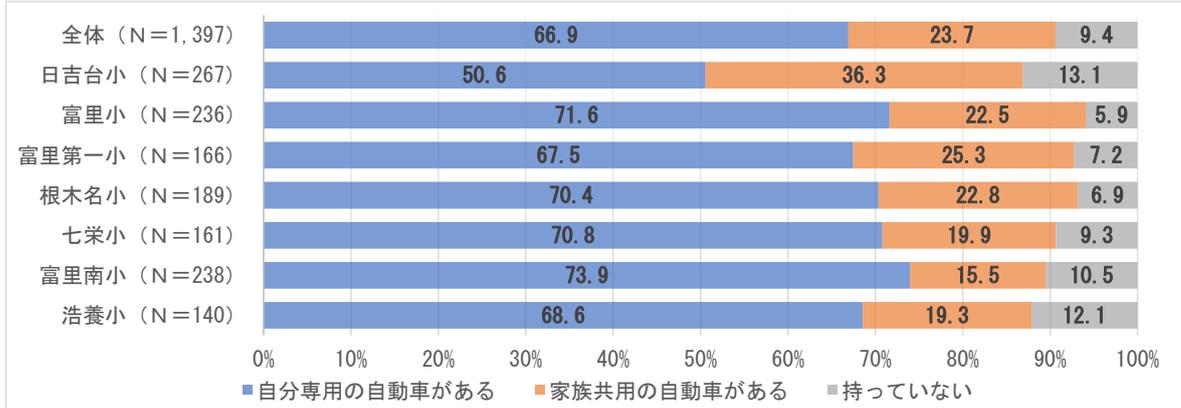
※無回答を除く数値

第2章 市民移動ニーズの調査

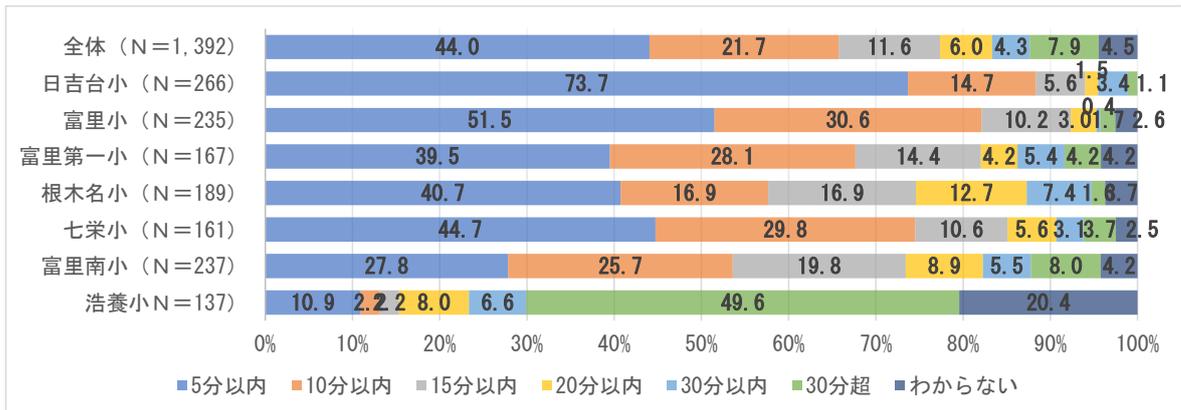
(2) 地区特性について

- 日吉台小、富里第一小学校区での高齢化が進んでおり、日吉台小学校区では自動車を共用している世帯が多い。
- 市内では、日吉台小学校区が最も公共交通利便性が高く、浩養小学校区が他地区に比べて著しく公共交通利用の不便な地区となっている。
- 約1割の方は免許を保有しておらず、また、免許返納検討者は若干数存在している。

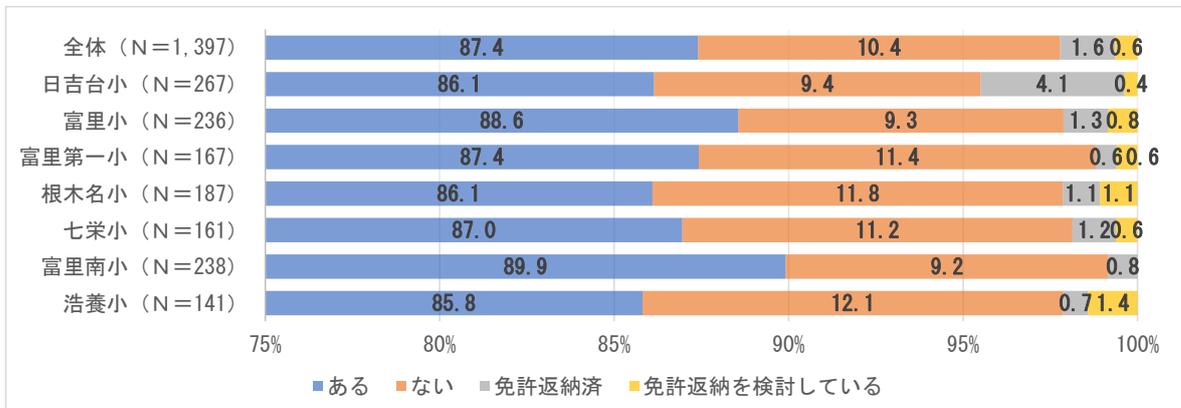
■自家用車保有状況



■最寄りのバス停または駅までの徒歩での所要時間



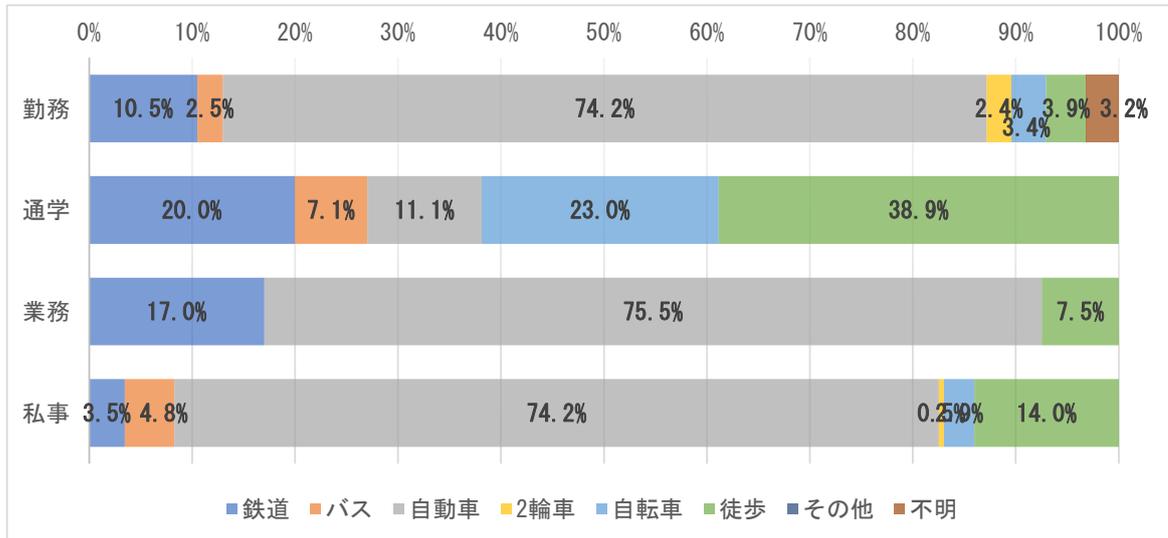
■地区別免許保有状況



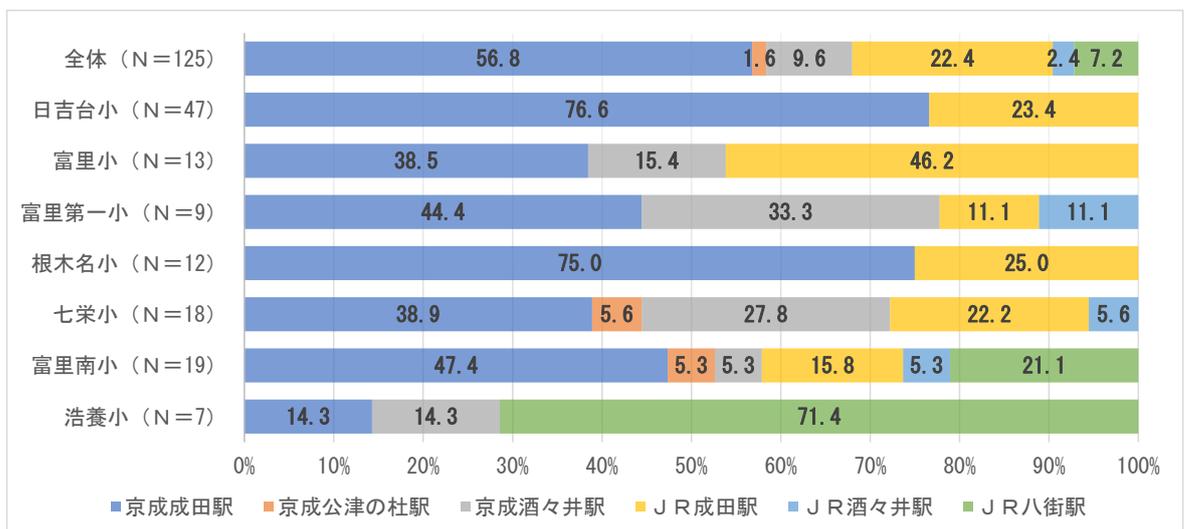
(3) 利用交通手段について

- 市内の移動に関しては自家用車の利用が約7割と高く、路線バス・さとバス等の公共交通の利用は極めて少ない。(第6回東京都市圏パーソントリップ調査)
- 京成成田駅利用が最も多く、次いでJR成田駅、京成酒々井駅、JR八街駅の順となっている。

■目的別代表交通手段（第6回東京都市圏パーソントリップ調査）



■通勤・通学による利用鉄道駅



第2章 市民移動ニーズの調査

(4) 市民の移動先について

- 買い物・通院目的では富里市内、通勤通学・遊び等では富里市外への移動が多い。
- 通院の行き先は、市内では、成田富里徳洲会病院・龍岡クリニック、市外では、成田赤十字病院・国際医療福祉大学成田病院が多い。
- 遊び等の行き先は、市内では、ジョイフル本田、市外では、イオンモール成田が多い。

■通勤・通学の行き先

	市内		市外		
	名称	件数	市区町	名称	件数
1	ベイシア	7	成田市	成田空港	27
2	会社	7	成田市	イオンモール成田	9
3	富里高校	6	成田市	会社	7

■買い物の行き先

	市内		市外		
	名称	件数	市区町	名称	件数
1	ベイシア	169	成田市	イオンモール成田	29
2	ナリタヤ	102	八街市	ベイシア	17
3	ヤオコー	91	八街市	カスミ	11
4	ジョイフル本田	82	八街市	カインズ	11
5	ランドローム	77	芝山町	セイミヤ	9

■通院の行き先

	市内		市外		
	名称	件数	市区町	名称	件数
1	成田富里徳洲会病院	59	成田市	成田赤十字病院	41
2	龍岡クリニック	41	成田市	国際医療福祉大学成田病院	22
3	日吉台病院	38	芝山町	高根病院	14
4	あづま医院	34	印西市	日本歯科大学千葉北総病院	13
5	みやび内科クリニック	30	佐倉市	聖隷佐倉市民病院	7

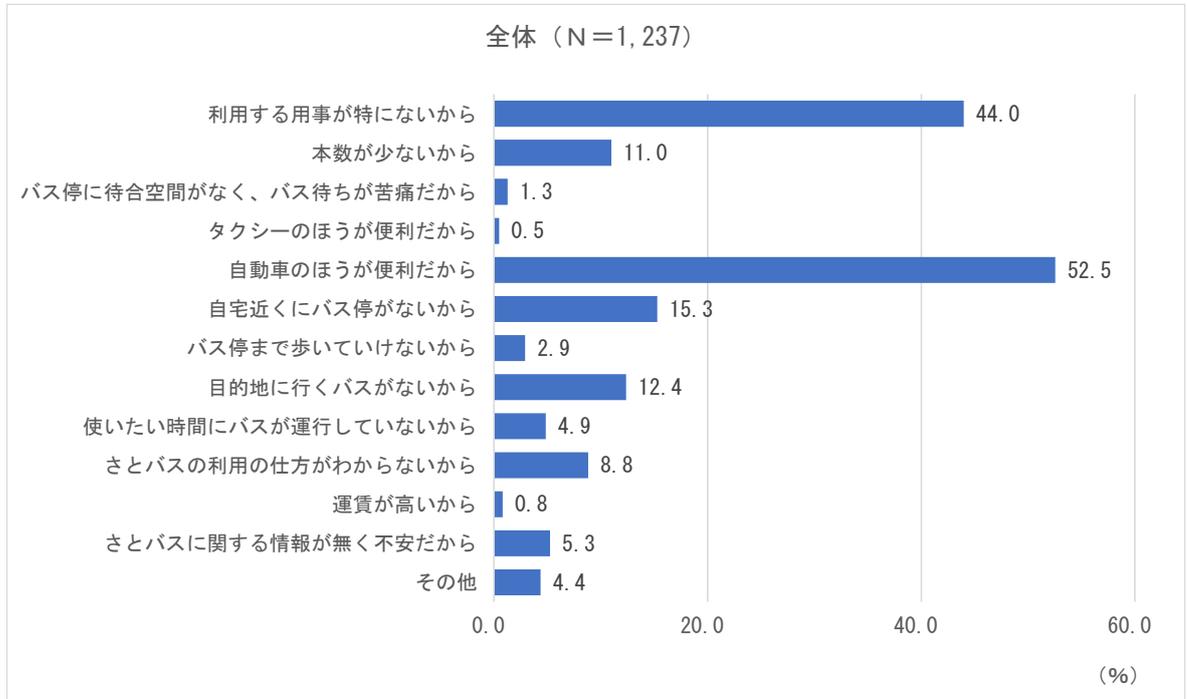
■遊び・趣味・習い事の行き先

	市内		市外		
	名称	件数	市区町	名称	件数
1	ジョイフル本田	12	成田市	イオンモール成田	68
2	社会体育館	10	酒々井町	酒々井アウトレット	6
3	中部ふれあいセンター	9	成田市	ボンベルタ	4
4	図書館	7	成田市	ユアエルム	4
5	公民館	6			

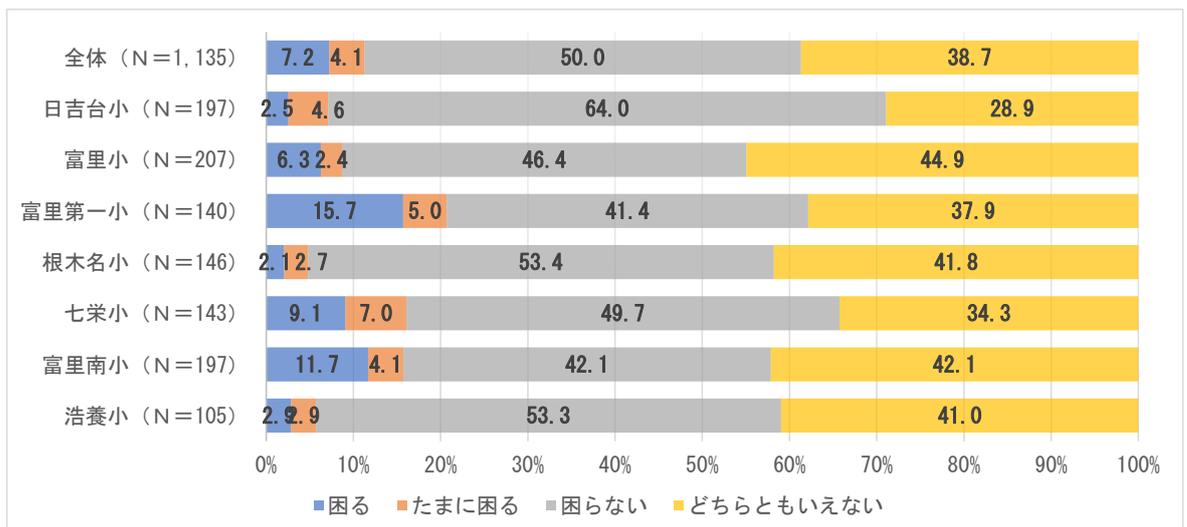
(5) さとバスについて

- 自動車の手軽さから、さとバスの利用機会もなくなっている。
- 1割の方が、困る又は困らないと回答。半数の方が、酒々井線が廃止されても困らないと回答。

■利用しない理由



■さとバス酒々井駅線の廃止について

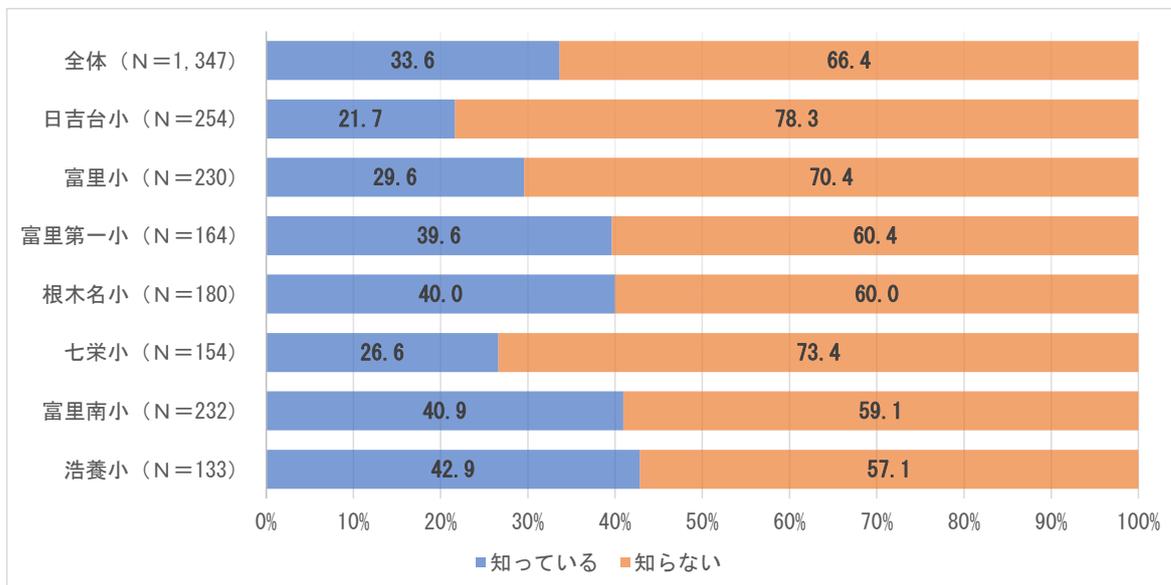


第2章 市民移動ニーズの調査

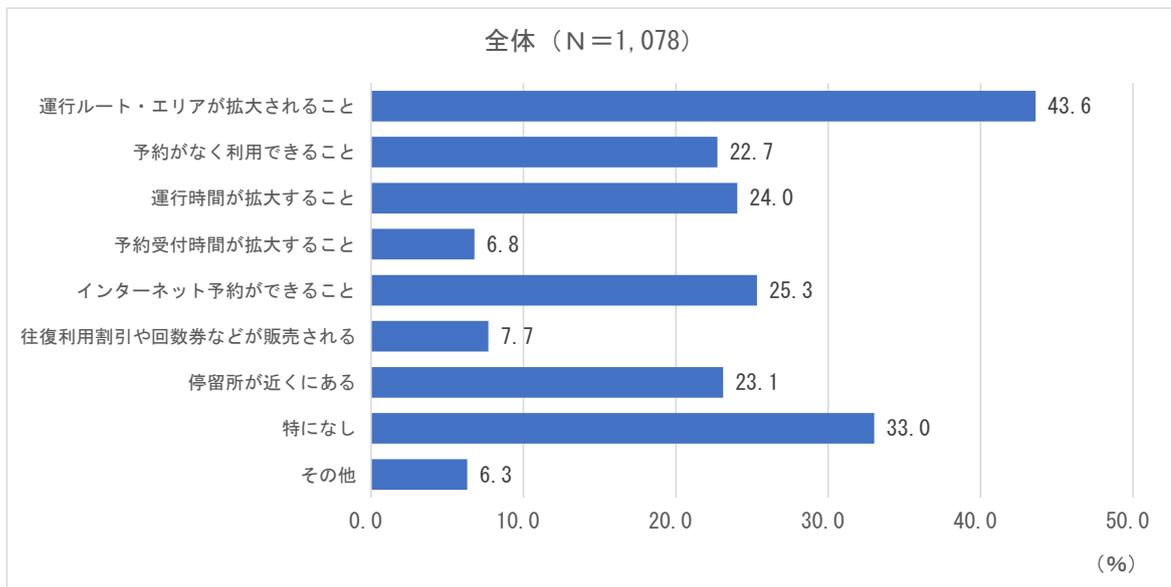
(6) デマンド交通について

- デマンド交通が運行している根木名、十倉などの地域でも、デマンド交通を認知していない市民が多い。
- 利用者ニーズとして「ルートの拡大」「予約の廃止」「停留所が近い」等の要望が多い。

■デマンド交通の認知について



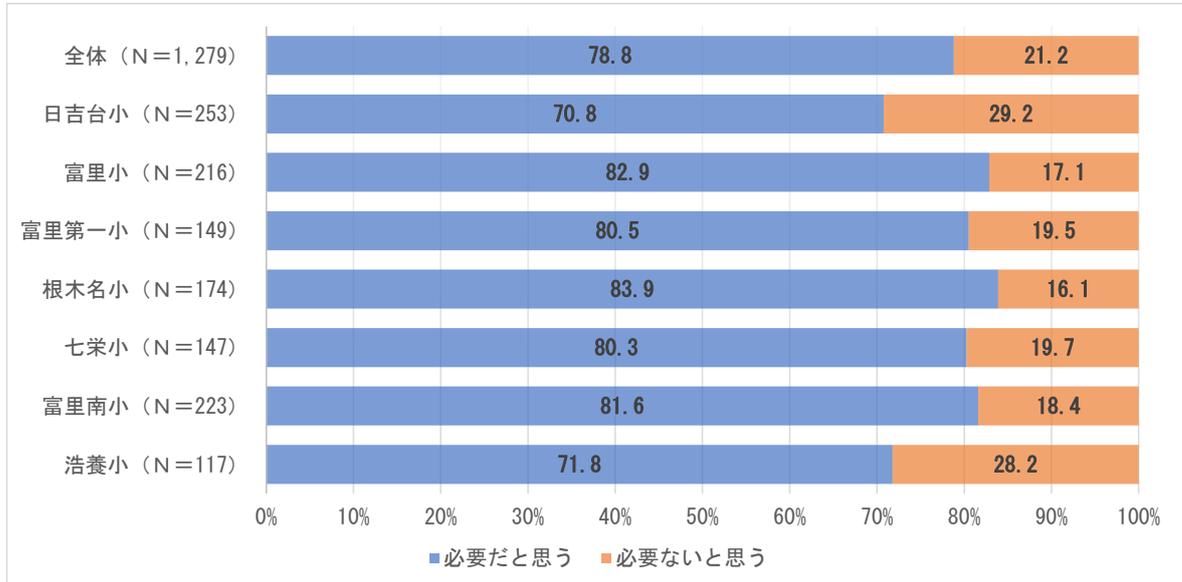
■デマンド交通に期待すること



(7) 成田空港への新しい交通の導入について

- 約8割の方が成田空港への新しい交通の導入について必要だと思うと回答。
- 必要ない方の意見としては、空港関連の従事者ではないため、身近なメリットとして感じていない、一方で定住人口の増加や交通利便性向上を期待している声が寄せられた。

■新しい交通の導入について



(8) 富里市の公共交通をより良くするための意見 (特に多かったご意見【抜粋】)

- さとバス等は終発ダイヤが早いので、通勤帰宅時には利用できない。
- 道路混雑によるバスの遅延の対応が必要。
- ドアトゥードアのオンデマンドシステムが望ましい。
- 行きたい場所へ直接行くことができる、さとバス・デマンドタクシーがない。
- 公共交通に関するわかりやすい情報が少ない。
- 将来高齢になってからの移動手段に不安を感じている。
- 安心して免許返納できる公共交通体系が望まれている。
- 鉄道駅のない市の公共交通計画について、多くの市民が期待している。

2-2 公共交通利用者調査

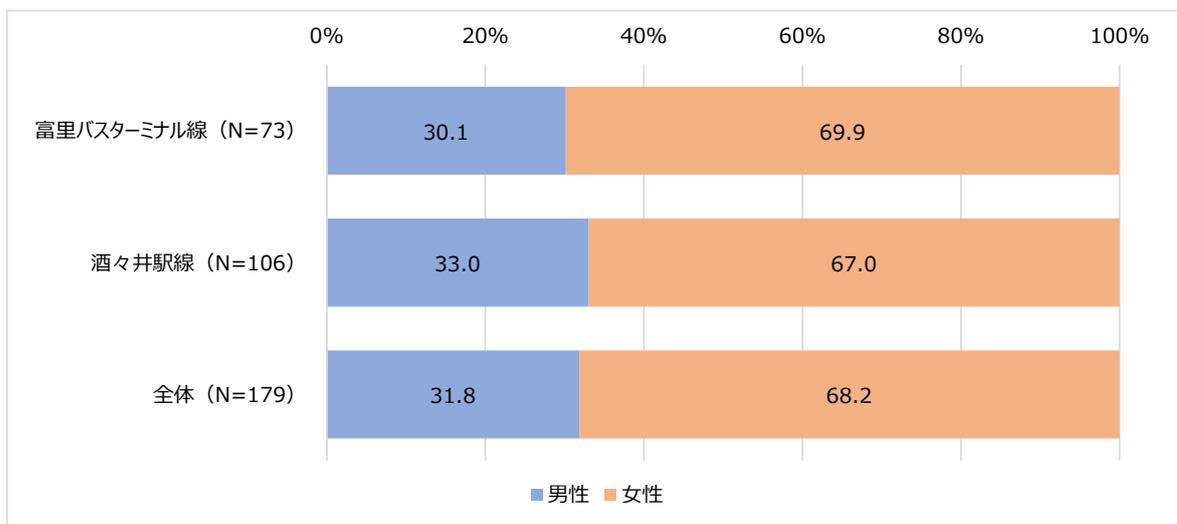
(1) 調査概要

対象者		<ul style="list-style-type: none"> 市内公共交通の利用者
主な調査項目		<ul style="list-style-type: none"> 属性（性別、年齢、職業、居住地） 利用特性（利用目的、利用方法、利用頻度） サービスの満足度、改善してほしいサービス
調査方法	さとバス	<ul style="list-style-type: none"> 調査員がバスに乗車し利用者に調査票（非接触型のビンゴ形式）を直接配布
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 調査員が路線バス利用者に対し直接ヒアリング
	デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> デマンド登録者 1,105名に対し、郵送による配布・回収
調査期間	さとバス	<ul style="list-style-type: none"> 9/6（月）～9/10（金）までの5日間（始発～終発）
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 9/8（水）の1日（始発～終発）
	デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年8月9日～8月20日
回答数	さとバス	<ul style="list-style-type: none"> N=179
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> N=281
	デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> N=457（回収率 40.7%）

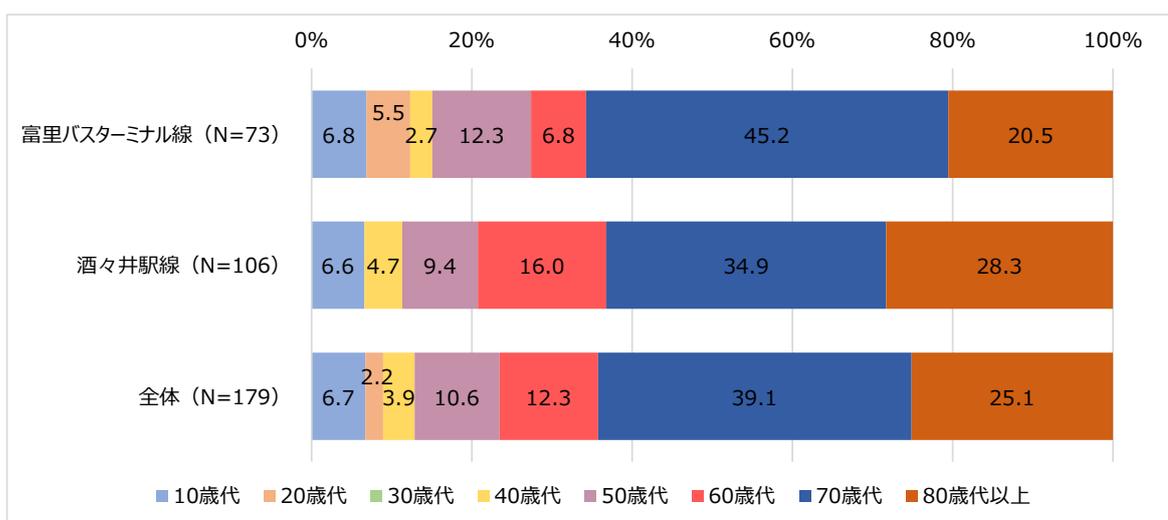
(2) さとバス利用者調査

- 70 歳以上の女性が買い物・通院目的として利用している。
 - 改善してほしいサービスでは、「運行本数」「運行時間帯」等の要望が多い。
- 【さとバスの利用状況】
- 調査期間 1 週間の全乗車人数は 179 人
 - 1 日の平均利用者数は富里バスターミナル線で 14.8 人 酒々井線で 21.2 人
 - 1 台当たりの乗車定員 29 人に対し、1 便の利用者数は 富里バスターミナル線 1.64 人 酒々井線 2.12 人
 - 富里バスターミナル線では、上下線あわせて「市役所」「富里バスターミナル」「サンクス市役所前店」「第一小学校下」「南平台北」で乗降が多い傾向にある。
 - 酒々井駅線では、上下線あわせて「JR 酒々井駅」「京成酒々井駅」「サンクス市役所前店」「南平台南」「人形台西」で乗降が多い傾向にある。

■性別

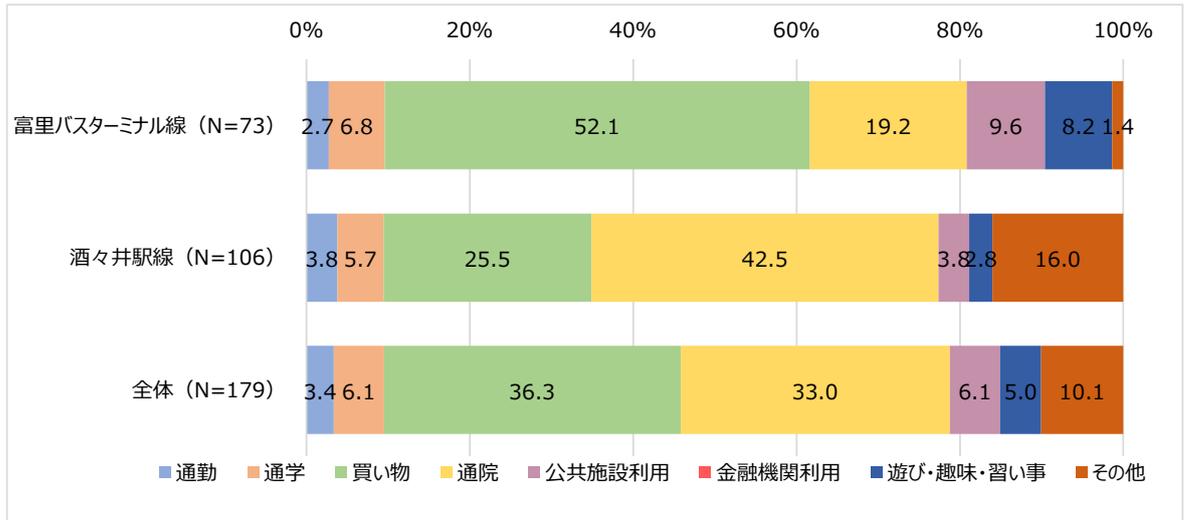


■年齢

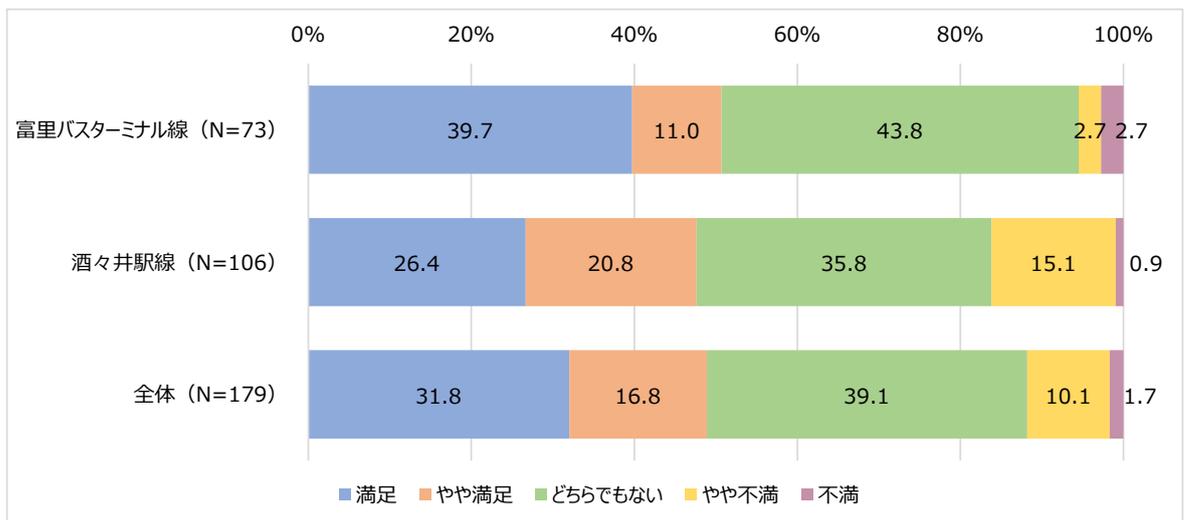


第2章 市民移動ニーズの調査

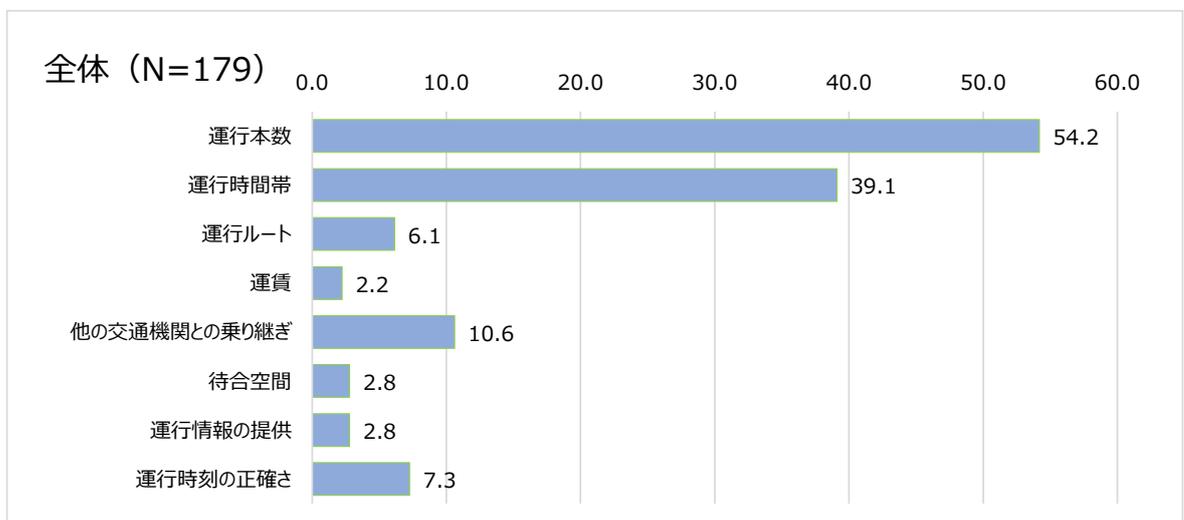
■利用目的



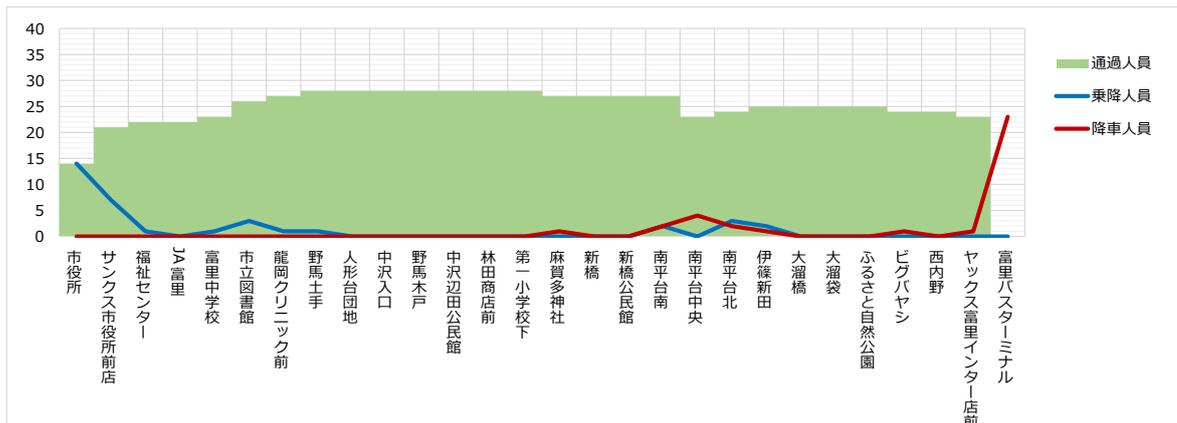
■満足度



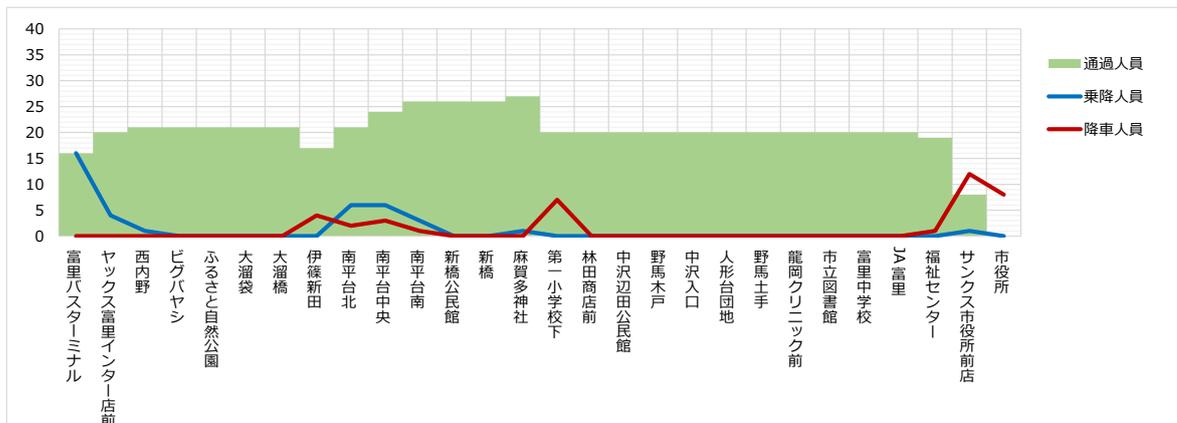
■改善してほしいサービス



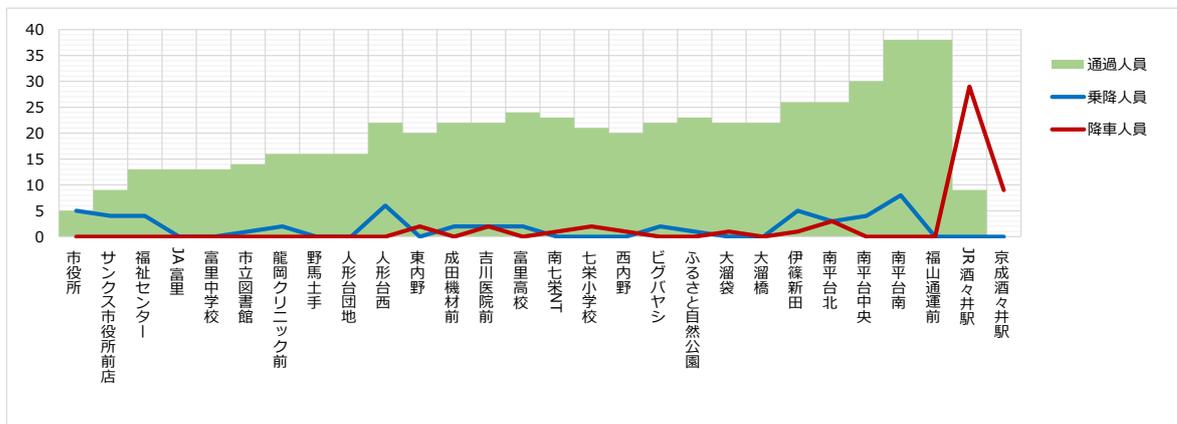
■富里バスターミナル線乗降図（市役所⇒富里バスターミナル）



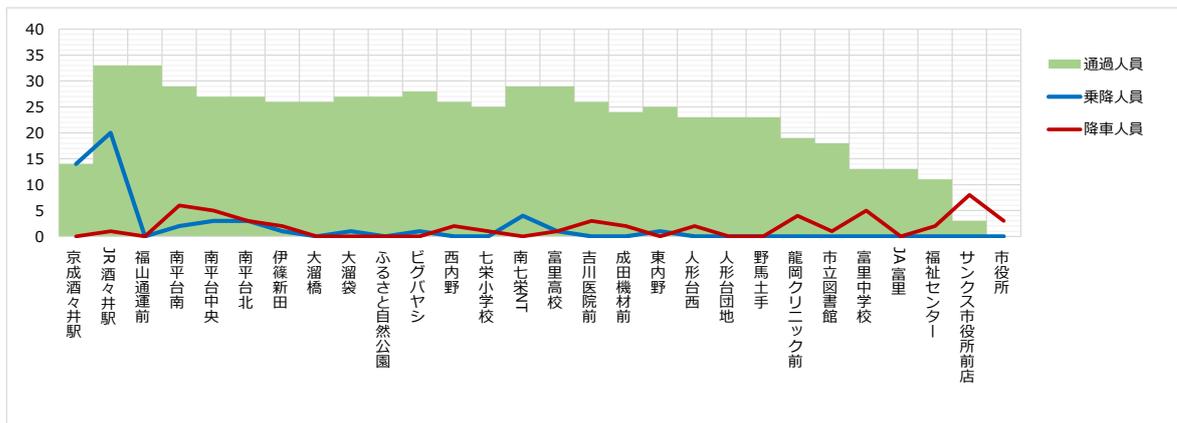
■富里バスターミナル線乗降図（富里バスターミナル⇒市役所）



■酒々井駅線乗降図（市役所⇒京成酒々井駅）



■酒々井駅線乗降図（京成酒々井駅⇒市役所）

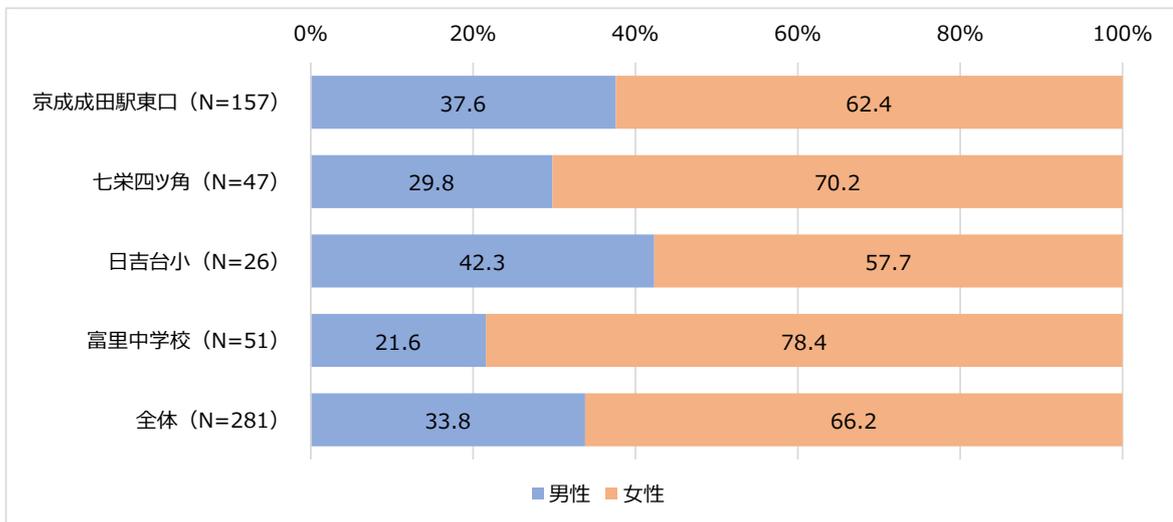


第2章 市民移動ニーズの調査

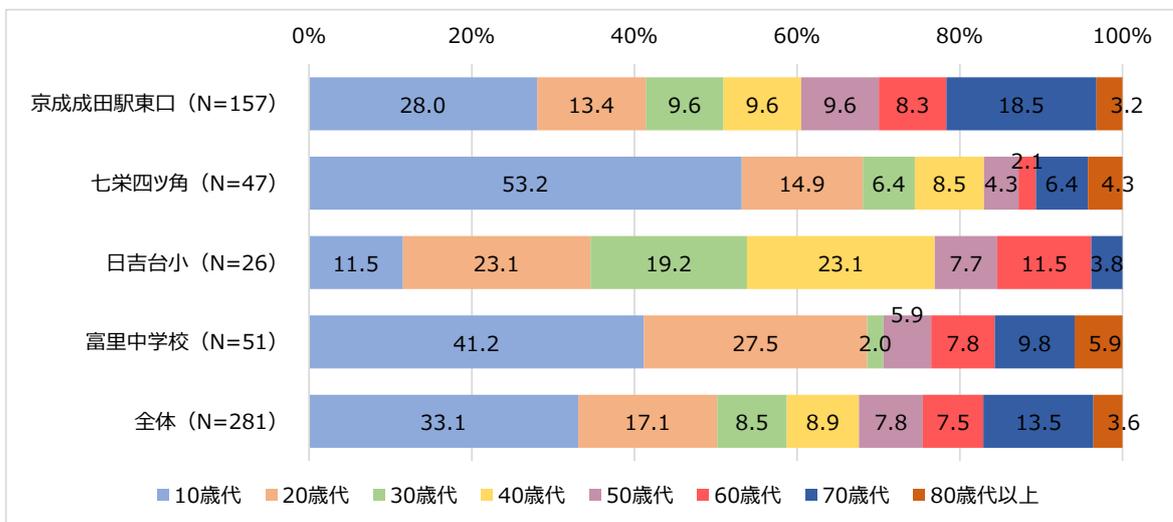
(3) 路線バス利用者調査

- 10 歳、20 歳代の女性が通勤・通学目的として利用している。
- 約7割の方が、通勤・通学に利用している。
- 運行サービスの満足度として、さとバスと比較すると満足度は高い傾向にある。
- 改善してほしいサービスでは、「運行本数」「運行時間帯」等の要望が多い。

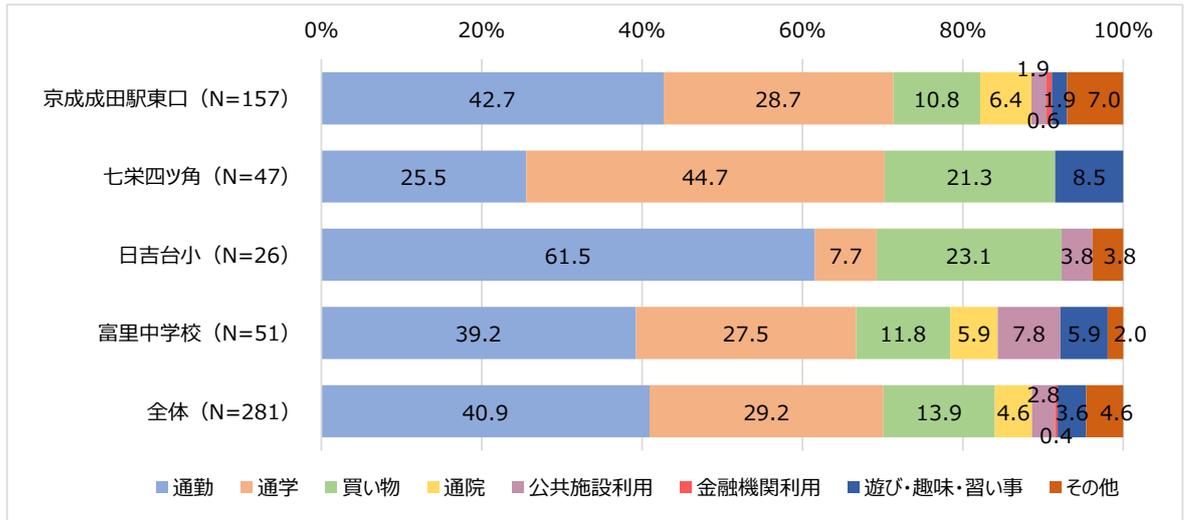
■性別



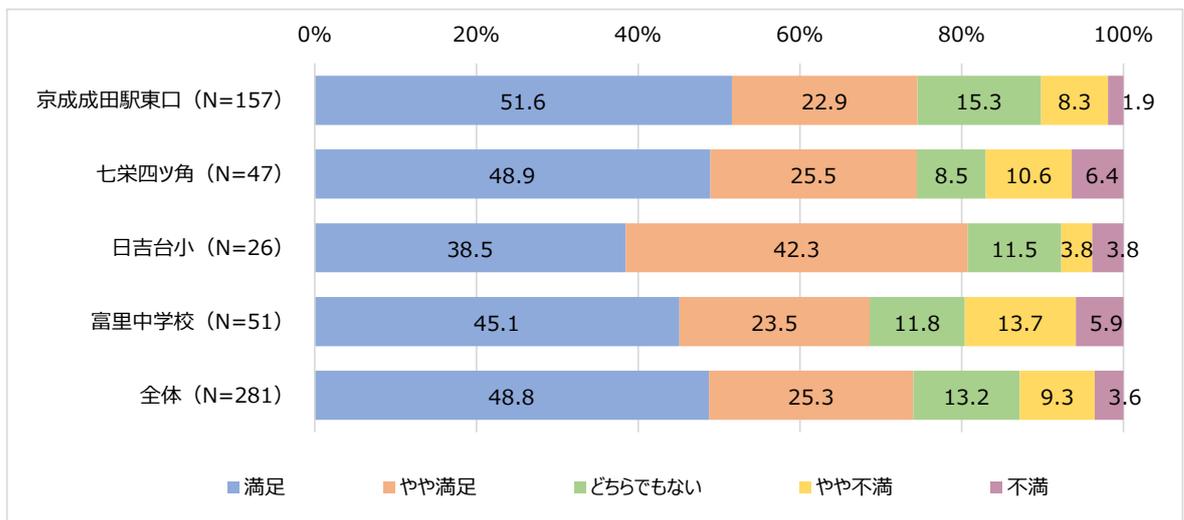
■年齢



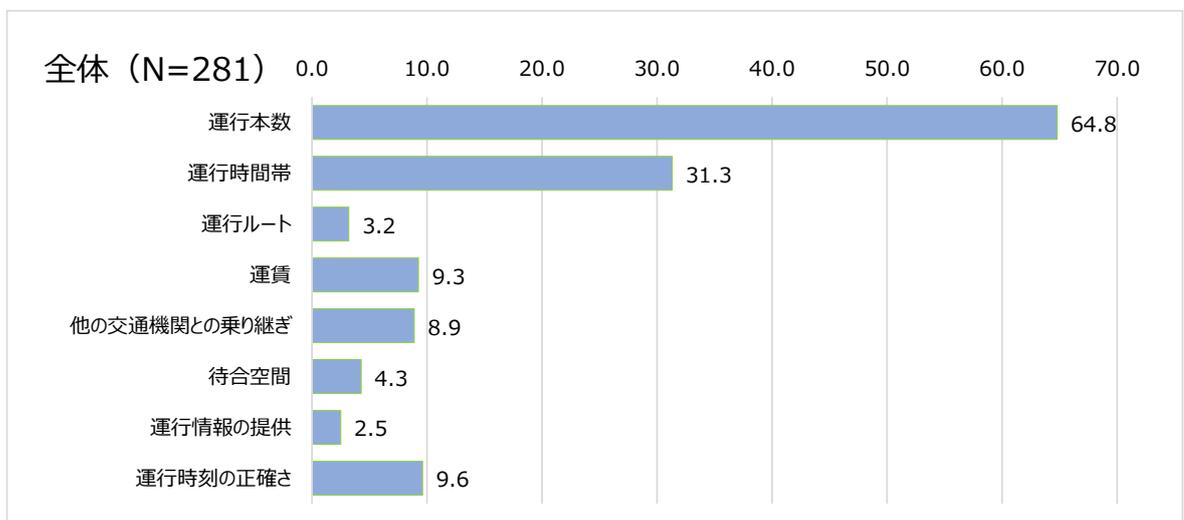
■利用目的



■満足度



■改善してほしいサービス

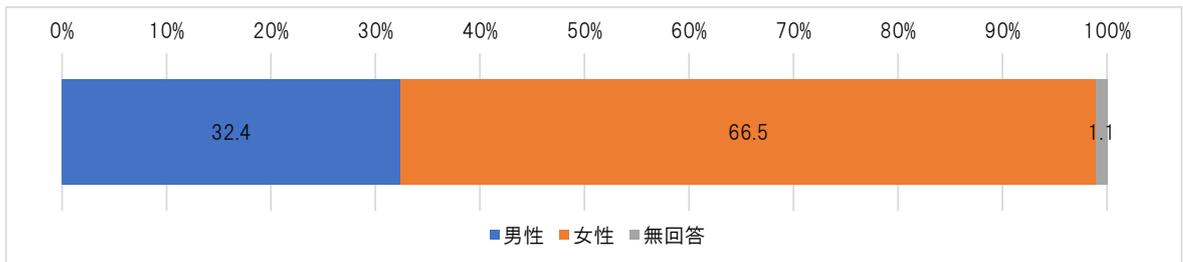


第2章 市民移動ニーズの調査

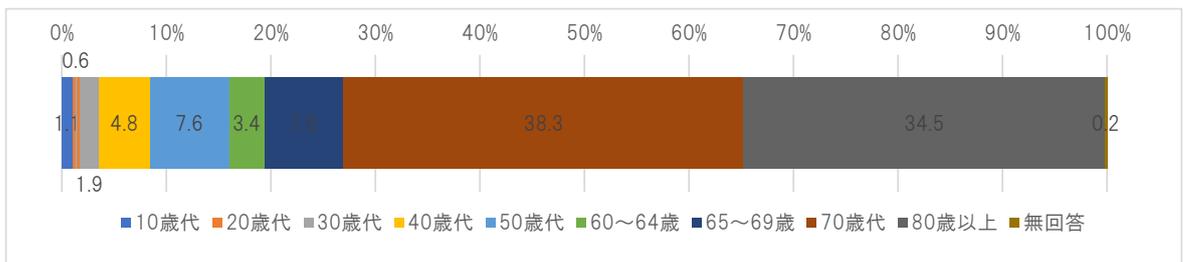
(4) デマンド交通登録者アンケート

- 70歳以上の女性が通院・買い物目的として利用している方が多い。
- 利用者は富里南小学校区、根木名小学校区が多い。
- 登録しているが利用していないとの回答が約半数を占めている。
- 約3割の方は片道利用であり、路線バスや一般タクシーと併用して利用されている。
- 往復利用しない理由として「利用したい時間帯に運行していないから」が最も多い。
- 利用しない理由として「自家用車利用のほか、予約が取りにくい」等の意見が多い。
- 「ルート拡大、ルート定めず運行」との回答が約半数を占めている。
- 「土曜日運行、毎日運行」との回答が約半数を占めている。
- 約3割の方が、運行サービスが向上するならば、利用料金を高くしても良いと回答。

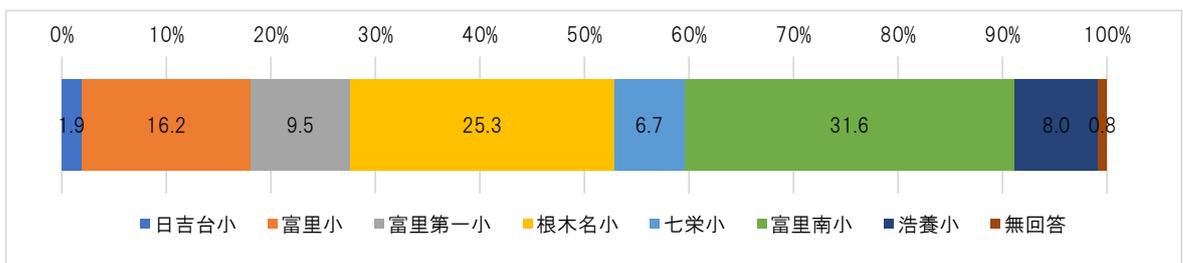
■性別



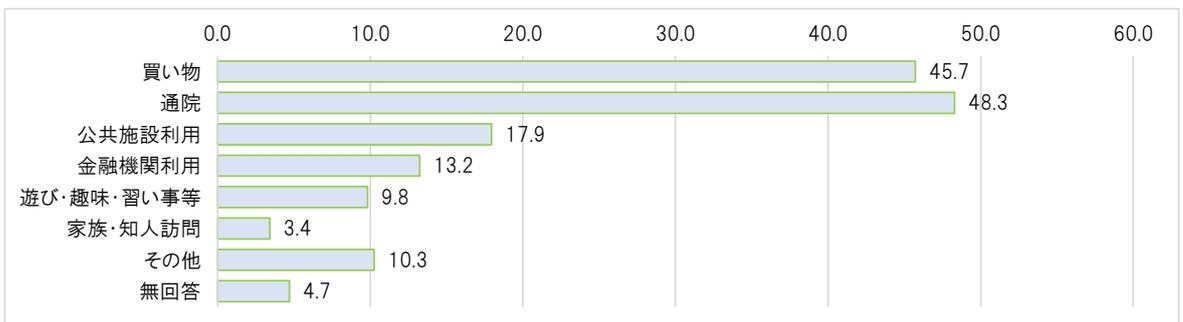
■年齢



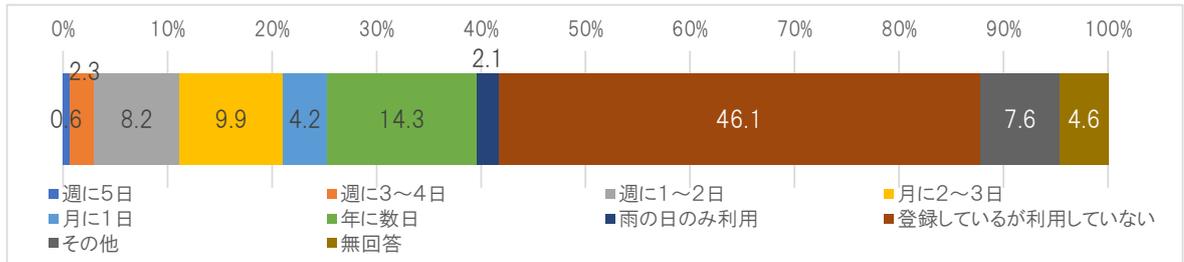
■住まい



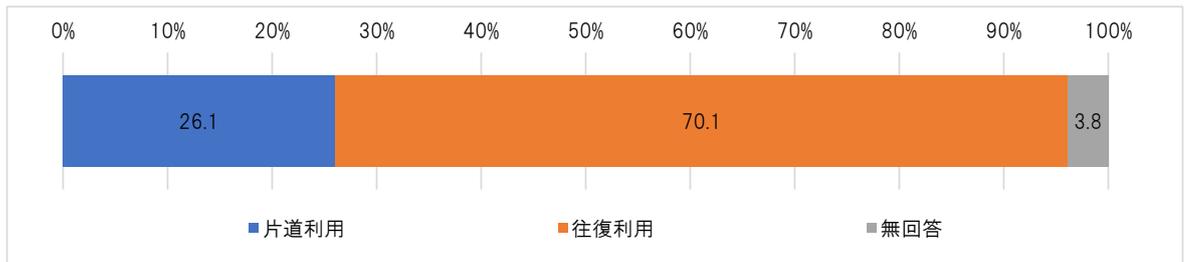
■利用目的



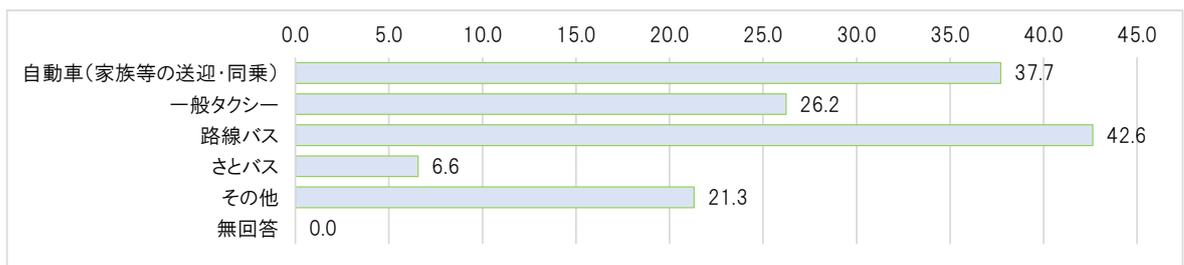
■利用率



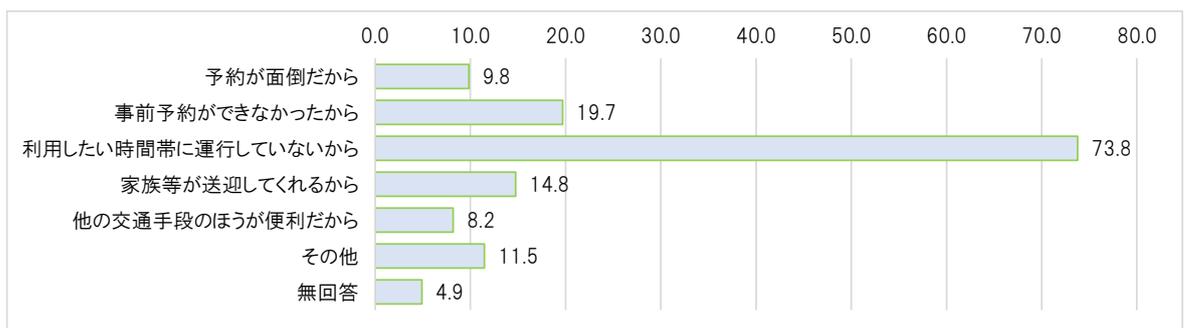
■利用法



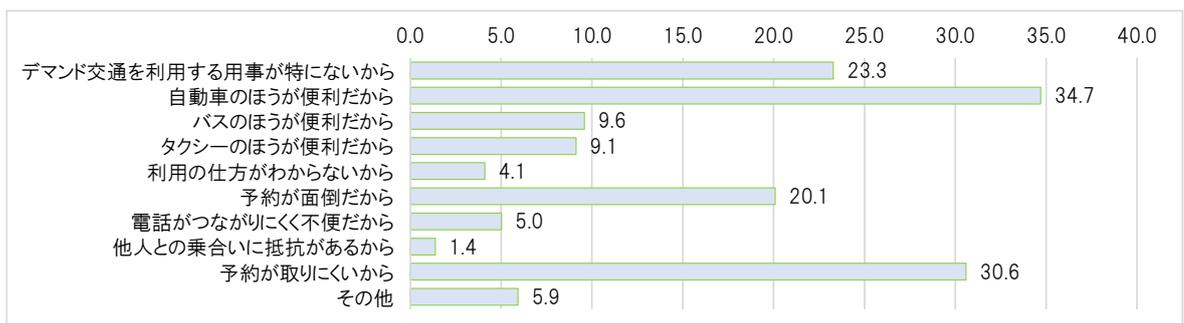
■片道利用者のデマンドに代わる交通手段



■往復利用しない理由

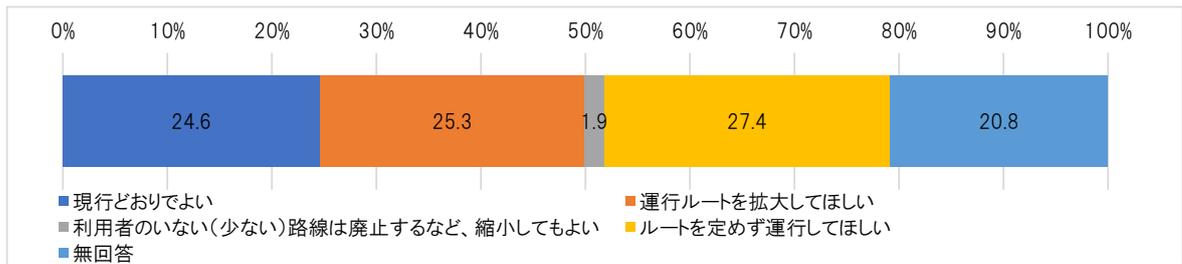


■利用しない理由

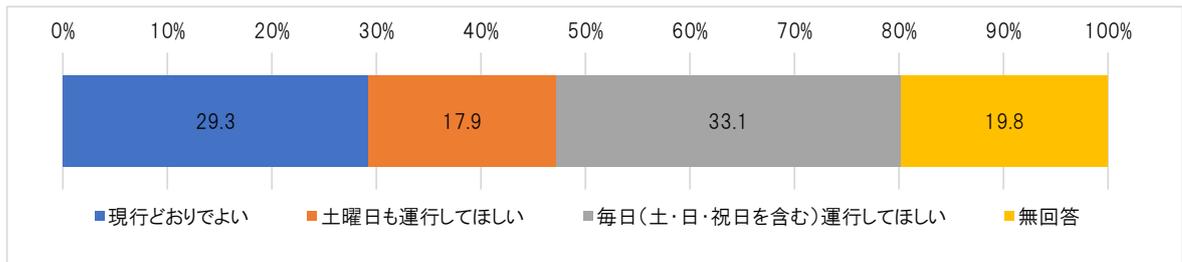


第2章 市民移動ニーズの調査

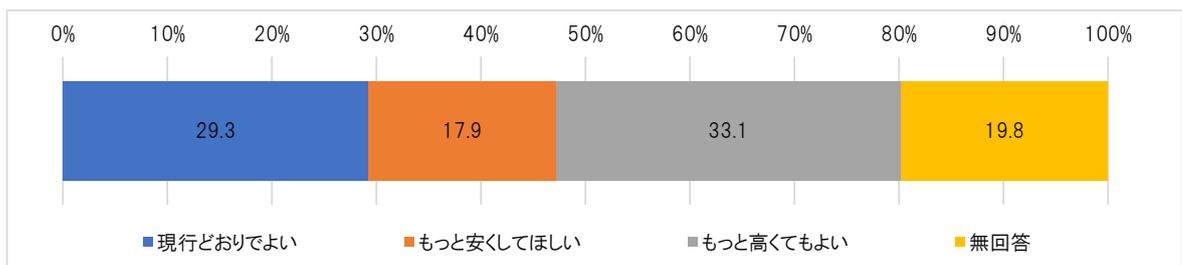
■運行方法



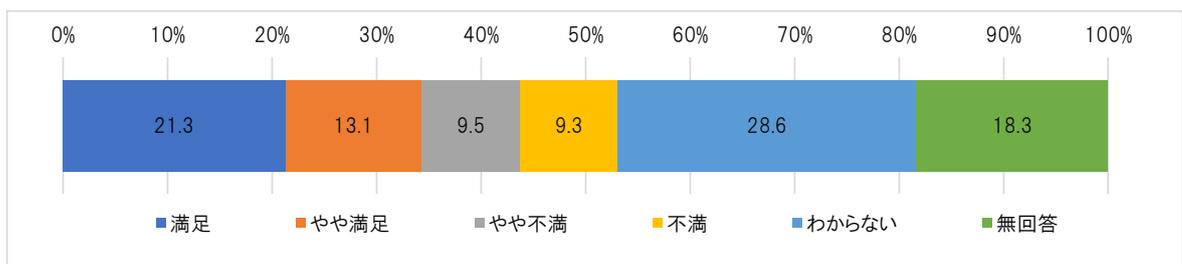
■運行日



■利用料金



■満足度



■デマンド交通に期待すること



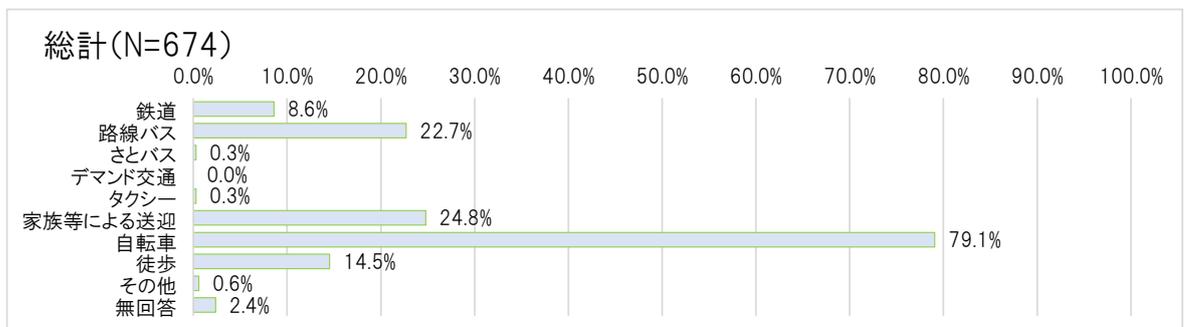
2-3 高校生アンケート調査

(1) 調査概要

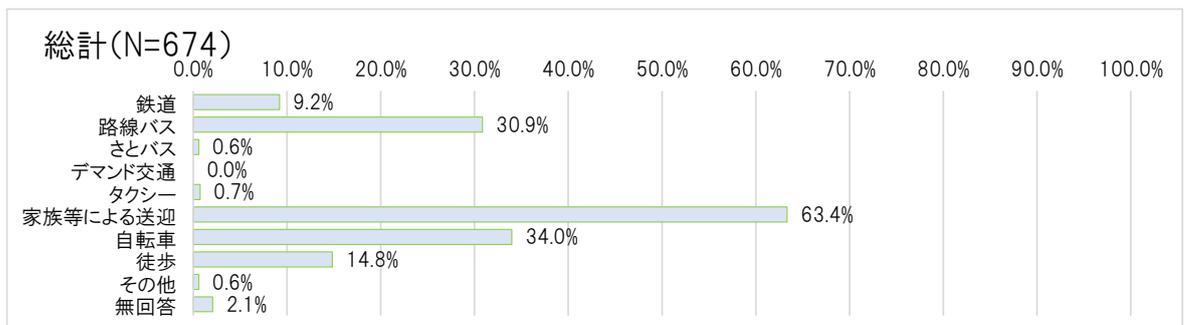
調査対象	・富里高校全生徒及び教員
調査方法	・学校に協力依頼し、配布・回収
調査項目	・通学実態（交通手段、通学時間（部活動時含む）、家族送迎の負担状況） ・路線バス等の公共交通の利用有無と、満足度（ルート、ダイヤ、運賃等） ・公共交通を利用しない理由、利用するための条件
実施時期	・令和3年7月14日
回収数	・N=733

(2) 利用特性

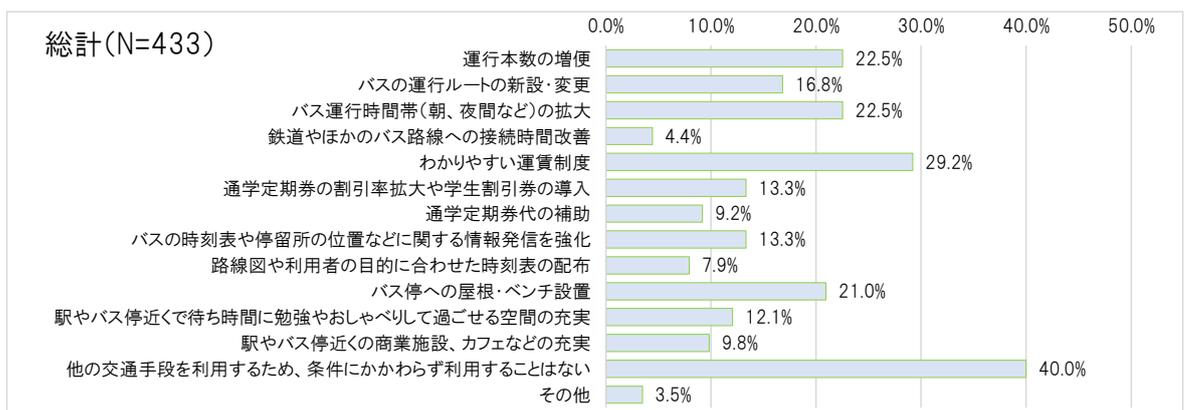
■ 普段の登下校時の交通手段



■ 雨天時の登下校時の交通手段



■ バス利用条件



2-4 交通事業者ヒアリング

事業者	調査概要
バス事業者	<p>○利用者特性</p> <ul style="list-style-type: none"> 各路線とも学生利用と高齢者利用が主な利用者。 京成成田駅～富里高校、富里中学校～京成成田駅等定期旅客はほぼ学生利用となっている。 <p>○利用者や市民等から寄せられている声</p> <ul style="list-style-type: none"> 富里インターチェンジ周辺の道路渋滞により、バスが毎日遅れることについて。 <p>○運行上の問題点、経営上の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> 東関東自動車道酒々井インターチェンジの運用開始とともに、酒々井から富里方面への車両が増加し、富里中学校先296バイパス信号での渋滞が悪化、以前からの富里インターチェンジ付近の渋滞も改善されず、路線バスの定時性確保に支障を来している。 <p>○利用者層の変化や動向変化</p> <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍によりリモート勤務の普及や、バス利用での密を避け自家用車での通勤が増加したとみられ、利用者の減少が顕著となっている。コロナが終息しても、以前のような利用者は見込めない。 <p>○モータリゼーションや人口減少以外に、利用者減となる原因</p> <ul style="list-style-type: none"> コロナにより、病院の通院やお見舞いの制限があり、バス利用がさらに減少した。 <p>○利用促進・経営改善等のために行っていること</p> <ul style="list-style-type: none"> 富里ベシピア・ジョイフル本田付近への利便性向上策としての運行ルートを再編。 <p>○市の施策・計画に提言・期待すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 富里市役所付近でハブとなるバスターミナルの設置。 渋滞対策の推進。尚、道路拡幅は容易でないので、信号サイクルの見直し、矢印信号への切替等を定期的に警察と協議して欲しい。 <p>○新型コロナウイルスの影響やその対策状況等</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスは運転席へ飛沫感染防止シートの設置、車内の消毒及び換気を実施。
タクシー事業者	<p>○利用者特性</p> <ul style="list-style-type: none"> <div data-bbox="544 1438 1382 1742" style="border: 1px solid black; padding: 20px; text-align: center;"> <p style="font-size: 2em; margin: 0;">調 査 中</p> </div>

2-5 関係事業者ヒアリング

事業者	調査概要
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> ○送迎サービスの実施状況・運賃・運行方法 <ul style="list-style-type: none"> ・実施している事業者なし。 ○高齢者等への移動支援サービスの実施状況 <ul style="list-style-type: none"> ・実施している事業者なし。 ○まちづくりの観点から、現在抱えている問題点 <ul style="list-style-type: none"> ・施設利用者は自家用車による利用が多いため、送迎バスの運行は利用が乏しい可能性がある。 ○施設利用者の公共交通に関する要望 <ul style="list-style-type: none"> ・公津の杜駅、京成成田駅からの公共バスの運行時間が増えれば利用しやすいという声がある。 ○市の施策・計画に提言・期待すること <ul style="list-style-type: none"> ・施設送迎バスより、公津の杜駅、京成成田駅からの公共バスによる巡回路線を導入した場合の需要を計ってみてはいかがか。
医療施設	<ul style="list-style-type: none"> ○送迎サービスの実施状況・運賃・運行方法 <ul style="list-style-type: none"> ・成田富里徳洲会病院のみ透析患者専用の送迎を実施。 ○高齢者等への移動支援サービスの実施状況 <ul style="list-style-type: none"> ・成田富里徳洲会病院のみ実施。 ○施設利用者の公共交通に関する要望 <ul style="list-style-type: none"> ・さとバスの運行エリアの拡大。 ・バスの便が少ない、最終の時間が早い。 ○市の施策・計画に提言・期待すること <ul style="list-style-type: none"> ・病院までの路線を作ってほしい。酒々井駅だけではなく成田駅にも行ける路線が欲しい。(成田富里徳洲会病院) ・通院のため土曜日にもさとバスを運行させてほしい。(龍岡クリニック) ・タクシー券等、タクシー利用の補助を考えてほしい。
社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者や子育て世代からの移動に関する要望 <ul style="list-style-type: none"> ・さとバスは本数が少なく、デマンドは停留所が自宅から遠いため使いづらい。 ○福祉分野から見た公共交通の課題 <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通の予約について高齢者にもわかりやすくしてほしい。 ○市の施策・計画に提言・期待すること <ul style="list-style-type: none"> ・年齢等の条件を設けても良いので、ドア to ドアの公共交通が必要と考える。

第3章 課題の整理

地域特性

- 人口減少や少子高齢化の進行
- 市民ニーズの多様化
- 市内には鉄道駅がない
- 自動車保有台数の増加
- 移動の交通手段は大半が自動車
- 旧岩崎久彌末廣農場別邸公園の整備
- 成田空港の機能強化等に伴うアクセスの必要性

交通特性

- 民間路線バス（7路線） 高速バス（3路線）
さとバス（2路線） デマンド交通（3ルート）
移送サービス（自家用有償旅客運送）等
- さとバス、デマンド交通の収支率は1割以下
- さとバス車両の更新時期（20年、70万km）
- さとバス利用者は減少傾向かつ極めて少ない
- 交通利便性が高い地域と交通空白不便地域が混在

市民移動ニーズ

- 通院先は、市内では、成田富里徳洲会病院・龍岡クリニック 市外では、成田赤十字病院・国際医療福祉大学、成田病院が多い。遊び等の行先は、市内では、ジョイフル本田、市外では、イオンモール成田が多い
- 日常的な移動として「さとバス」を利用しないと回答した市民が9割以上
- 空港アクセスを必要とする市民が約8割いる
- デマンド交通は登録したが利用していない人が約半数いる
- デマンド交通のニーズとして「ルート拡大」「予約の廃止」と回答した市民が多い
- 京成成田駅への依存が高い

公共交通ネットワークの課題

➤ 「地域間ネットワークの確保・維持」

- 周辺鉄道駅（成田、酒々井、八街）へのアクセス強化
- 生活圏と拠点を結ぶ都市基盤としての交通ネットワークの確保
- 成田空港機能強化に伴う定住促進及び通勤需要への対応

富里市公共交通の課題

➤ 「持続可能な公共交通体系の構築」

- デマンド交通の機能の強化
- 地域参加による持続可能な公共交通の確保
- 市交通事業全体の面的な運用の改善

日常生活の移動の課題

➤ 「交通弱者の面的な移動手段の確保」

- 高齢者に配慮したさとバスの見直し
- 高齢者（買い物・通院）の移動手段の確保
- 市民の移動ニーズに対応した、利便性の高い公共交通の維持確保
- 交通空白地域の解消

公共交通の利用意識の課題

➤ 「公共交通の利用意識の醸成」

- わかりやすく利用しやすい環境の改善
- 公共交通全般に関する情報発信
- 過度な自動車に依存の解消による公共交通への転換

第4章 富里市公共交通の将来像

将来像 ～暮らしを守り、みんなで支え、未来へつなぐ持続可能な交通体系～

暮らしを守る

○少子高齢化社会において、免許を持たない高齢者と通学利用の子供たちの移動手段の確保により、市民の暮らしといのちを守るため、市民のニーズやまちづくりの方向性等、地域の実情に即した公共交通体系を構築します。

みんなで支える

○市民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通認識を持ち、地域一体となって取り組む体制づくりに向け、実効性のある施策を各事業ごとに設定します。

未来へつなぐ

○既存の公共交通の手段だけではなく、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な公共交通体系を構築します。

将来像に込めた思い

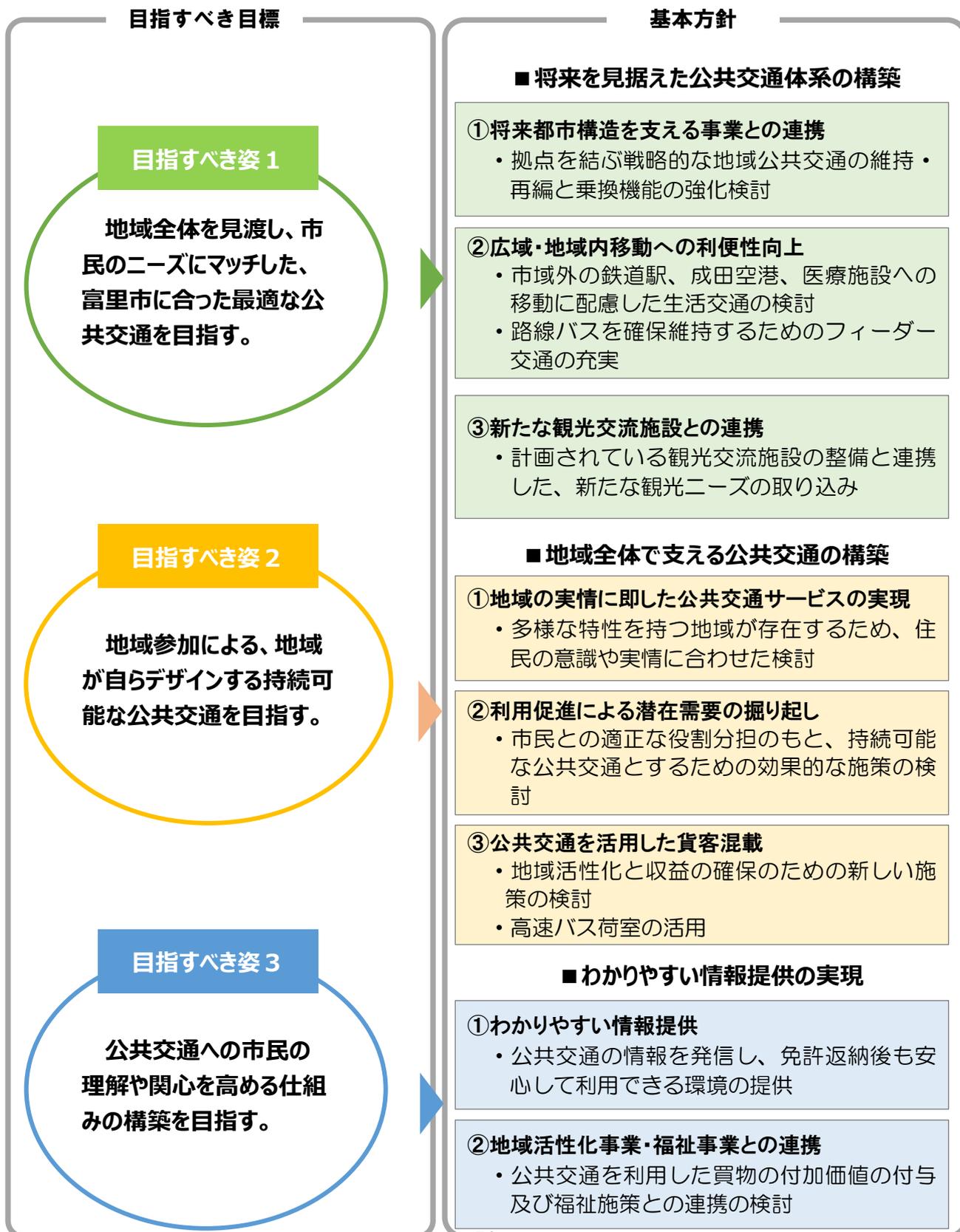
- 鉄道駅のない本市では、自動車利用が進んでいます。市民ニーズ調査で「免許返納したいけど移動できる足がなくなるから返納できない」という声が多く寄せられています。
- 人口減少や高齢化が進む中で、持続可能な交通施策を実現するためには、行政主体による環境づくりだけでなく、地域や市民、事業者などがそれぞれの立場で相互に連携し、一体となって環境づくりを行うことが重要です。
- 市民起点に立ち、子どもから高齢者まで、全ての市民が安全で安心する豊かな生活を送ることができるよう、市民と行政が様々な場面で手を携え、民間の活力を活用しながら、「住みよいまち 富里」の実現に向けて、「暮らしを守り、みんなで支え、未来へつなぐ持続可能な交通体系」を掲げました。

目指すべき姿及び基本方針を設定

第5章 富里市公共交通の目指す姿

5-1 公共交通施策の目指すべき姿及び方針

本市が目指すべき将来像の実現を図るとともに、公共交通の課題への対応を図る視点から、より良くするための公共交通施策の目指すべき姿及び方針を設定します。



5-2 望ましい公共交通ネットワークのあり方

富里市の公共交通ネットワークは、将来の都市構造を踏まえ、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通（高速バス、JR線、京成線）、市内を連絡する地域間交通（路線バス）、市内の主要施設を連絡する地域内交通（さとバス、デマンド交通）、補完交通（タクシー、民間送迎等）の4段階に機能分担を図る。

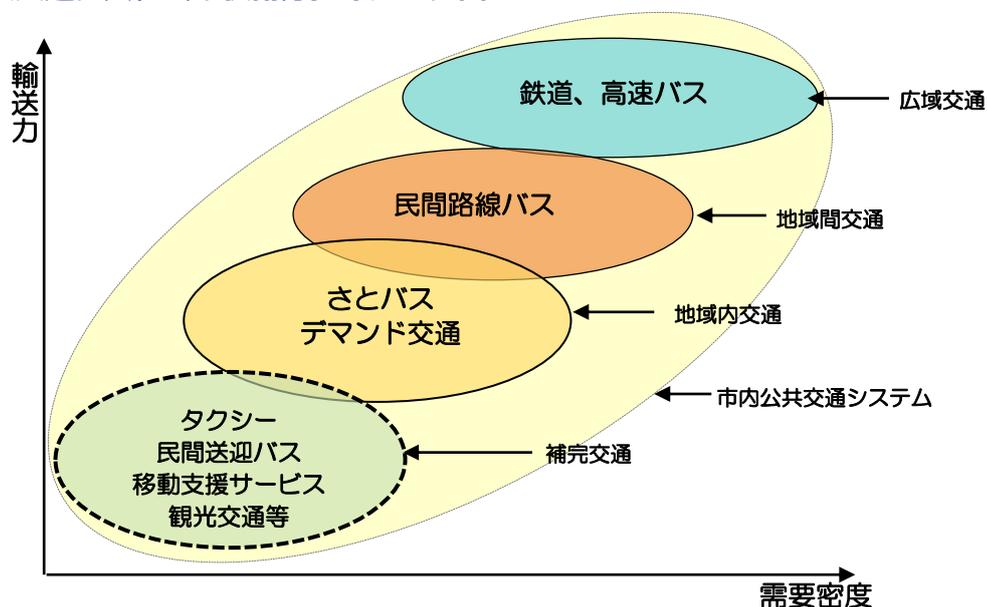
交通結節点としては、富里バスターミナル、市役所、主要施設等を位置づける。

さらに、既存公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムを導入し、地域公共交通機関相互の接続・連携により、富里市民の生活交通、更に来訪者の二次交通としても機能させ、利便性向上と効率的な運行を目指す。

■ 地域公共交通システムの役割分担

区分	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	○東京・TDR・なんば方面へ連絡し、地域の広域骨格形成軸の路線	高速バス 周辺鉄道駅（京成線・JR線）
地域間交通	○周辺都市への連絡及び市内の骨格となる路線バス	民間路線バス 日吉台線、教習所線、国際医療福祉大学成田病院線、久能両国線、佐野線、本城台線、ファミリータウン線
地域内交通	○広域交通に接続、地域間路線を補完 ○市内の地区間・拠点間を連絡し、分散する市街地の連携強化・一体化	さとバス（定時定路線） デマンド交通（区域運行） 新しい交通システム
補完交通	○上記公共交通を補完し、高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段	タクシー、民間送迎バス 福祉タクシー 地縁交通(地域の共助) 交通空白地有償運送 観光交通等
交通結節点	○上記交通システムの乗り継ぎ拠点となるバスターミナルや市役所をはじめ、地域の各拠点における乗継ぎ環境機能を強化	富里バスターミナル、市役所、主要施設等

■ 地域公共交通システムの役割分担イメージ図



■将来公共交通ネットワークイメージ

イメージ図

5-3 評価指標と目標値（イメージ）

本計画期間中の計画目標については、以下の評価指標を設定し目標値を定める。

	評価指標	指標の定義	現況値	目標値
	年間利用者数	利用者数	人	人
	公的負担額	公共交通の公的負担額	千円	千円
	市民満足度	公共交通に対する満足度 (アンケート調査結果)	%	%
	福祉イベント参加者数	生活習慣病予防教室、健康相談参加者数	人	人
	観光客数		人	人
	既存ストックの活用	民間送迎車両等による事業数	件	件
	市負担額	運行費用から収入額を除いた額	千円	千円
	地域住民の協力による取組	地域住民の協力による取組件数	件	件
	収支率	運行費用に対する収入額の割合	%	%

第6章 実施事業及び実施主体

6-1 実施事業の関連表

目指すべき姿・基本方針	実施施策メニュー・目的	実施主体
目指すべき姿 1 ● 地域全体を見渡し、市民のニーズにマッチした、富里市に合った最適な公共交通を目指す。		
① 将来都市構造を支える事業との連携 ・ 拠点を結ぶ戦略的な地域公共交通の維持・再編と乗換機能の強化検討 ② 広域・地域内移動への利便性向上 ・ 市域外の鉄道駅、成田空港、医療施設への移動に配慮した生活交通の検討 ・ 路線バスを確保維持するためのライダー交通の充実 ③ 新たな観光交流施設との連携 ・ 計画されている観光交流施設の整備と連携した、新たな観光ニーズの取り込み	① 民間バスの路線維持・拡充 ⇒ ネットワークの利便性を高める	交通事業者
	② さとバスの見直し再編 ⇒ 停留所まで歩く負担を軽減	富里市
	③ デマンド交通の拡充 ⇒ 利便性を高め、移動性を向上	富里市 交通事業者
	④ 交通ネットワークの機能強化 ⇒ 利便性を高め、移動性を向上	富里市 交通事業者
	⑤ 福祉移送サービスの充実 ⇒ 交通弱者の交通手段の確保	富里市 交通事業者 NPO 等
	⑥ スクールバスの見直し ⇒ 持続可能な公共交通運営	富里市 交通事業者
	⑦ 成田空港へのアクセス ⇒ 就業者等の交通手段の確保	富里市 交通事業者
目指すべき姿 2 ● 地域参加による、地域が自らデザインする持続可能な公共交通を目指す。		
① 地域の実情に即した公共交通サービスの実現 ・ 多様な特性を持つ地域が存在するため、住民の意識や実情に合わせた検討 ② 利用促進による潜在需要の掘り起し ・ 市民との適正な役割分担のもと、持続可能な公共交通とするための効果的な施策の検討 ③ 公共交通を活用した貨客混載 ・ 地域活性化と収益の確保のための新しい施策の検討 ・ 高速バス荷室の活用	⑧ 地域主体による新たな地域公共交通の導入に向けた取組 ⇒ 持続可能な公共交通運営	富里市 交通事業者 NPO 等
	⑨ 交通事業者と連携した新たな交通システムの展開【予約なしお迎えサービス】 ⇒ 各地域の移動ニーズにきめ細やかに対応	交通事業者等
	⑩ 富里市独自のモビリティサービスの検討 ⇒ 魅力的なモビリティサービスの構築	富里市 交通事業者 NPO 等
目指すべき姿 2 ● 公共交通への市民の理解や関心を高める仕組みの構築を目指す。		
① わかりやすい情報提供 ・ 公共交通の情報を発信し、免許返納後も安心して利用できる環境の提供 ② 地域活性化事業・福祉事業との連携 ・ 公共交通を利用した買物の付加価値の付与及び福祉施策との連携の検討	⑪ 利用促進のための意識啓発【有料広告を活用したチラシ等の作成】 ⇒ 持続可能な公共交通運営	富里市 交通事業者 市民
	⑫ モビリティ・マネジメントの実施 [*] 【住民説明会等】 ⇒ 次世代へつなぐ公共交通 ⇒ 免許返納の推進	富里市 交通事業者 市民

6-2 実施事業

各事業を記載

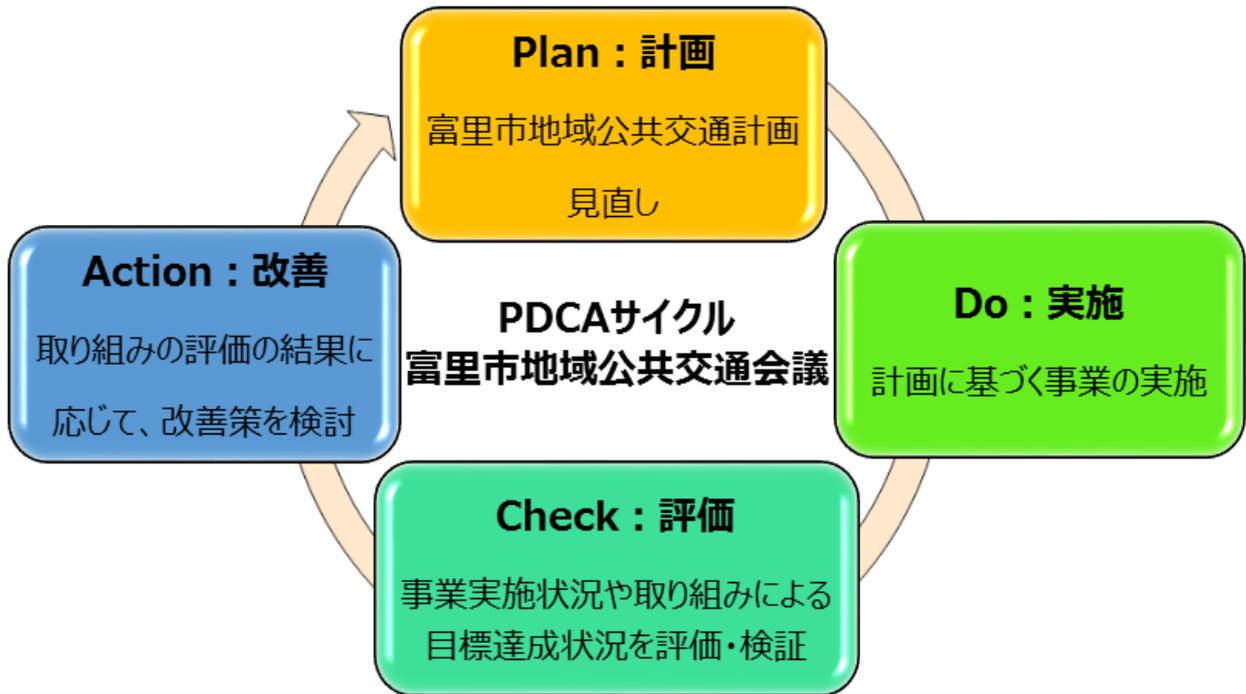
6-3 実施スケジュール

【イメージ】

事業	年度				
	R2	R3	R4	R5	R6
①民間バスの路線維持・拡充	検討・順次実施				
②さとバスの見直し	検討	実証運行 利用状況を見て本格運行			
③デマンド交通の拡充	検討	実証運行 利用状況を見て本格運行			
④交通ネットワークの機能強化	検討	運用			
⑤福祉移送サービスの充実	順次実施				
⑥スクールバスの見直し	運行（順次見直し）				
⑦成田空港へのアクセス	検討				
⑧地域主体による新たな地域公共交通の導入に向けた取組【展開地区】	準備	実証運行 利用状況を見て本格運行			
⑨交通事業者と連携した新たな交通システムの展開【予約なしお迎えサービス】	準備	実施			
⑩富里市独自のモビリティサービスの検討	順次実施				
⑪利用促進のための意識啓発【有料広告を活用したチラシの作成及び配布】	準備	実施			
⑫モビリティ・マネジメントの実施※【住民説明会等】	検討・順次実施				

第7章 進捗状況の評価と推進管理体制

「富里市地域公共交通計画」の推進にあたっては、公共交通を取り巻く環境（人口減少等）の大きな変化をあらかじめ検討した上で、本計画に記載した事業等の評価・検証を継続的に行い、策定後も、不断の見直しを行います。



PDCA サイクルの概念

