

富里市地域公共交通計画の方向性について

～暮らしを守り、みんなで支え、未来へとつなぐ持続可能な交通体系～

第3回 富里市地域公共交通会議 資料
令和3年10月29日



1. 計画策定にあたって

■ 地域公共交通計画とは

- **「地域公共交通計画」**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。
- 地域公共交通計画は、地域公共交通の現状、問題点及び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。
- 持続可能な地域公共交通体系の形成に向けて、国の補助金の必要性や有効性、定量的な目標を含めて地域公共交通計画の中に位置づけることで財源の確保も見込まれます。



2. 計画の概要

■ 計画策定の背景と目的

- 本市では、平成27年度から、さとバス・デマンド交通の本格運行を開始し、市民の移動手段の確保及び民間事業者による交通網が整備されていない交通空白地域の解消を図ってきました。
- 現在、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、公共交通への利用転換など地域の移動ニーズにきめ細やかに対応できる交通サービスの提供が求められています。
- また、本計画は、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、地域に大きな影響を及ぼす社会動向の変化に対応していく必要があります。
- このように、本市の公共交通を取り巻く社会情勢は大きく変化しており、これらを踏まえ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、社会動向の変化に応じて、策定後も、不断の見直しを行っていく「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。



3. 計画策定の基本的な考え方

- 本計画は、高齢化による免許の自主返納や公共交通が不便なことに起因する人口流出の抑止、今後さらに進行する高齢者の増加等に対応し、市民が利用しやすい公共交通の効率性と利便性の向上を図りつつ、公共交通ネットワーク全体の一体的な構築と持続可能な交通サービス提供を目指します。

▼ 富里市地域公共交通計画の策定においては、下記に示すポイントを基本的な考え方とします。



① 暮らしを守る公共交通

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。



② みんなで支える公共交通

住民、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。



③ 未来へつなぐ公共交通

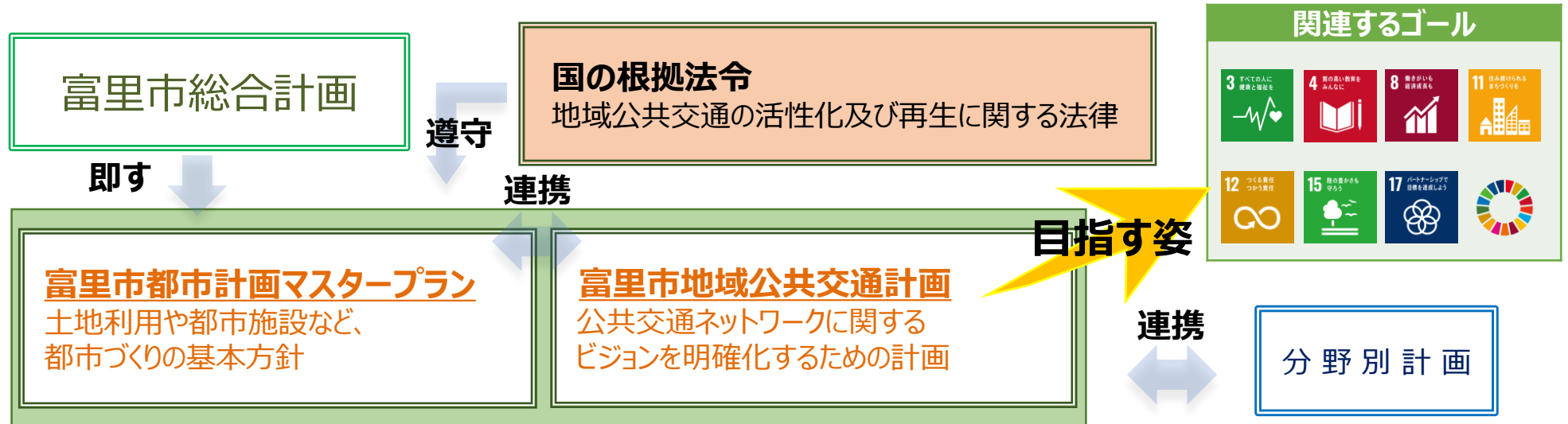
既存の公共交通の手段だけではなく、「地域における輸送資源を総動員」することで、持続可能な公共交通体系を構築します。



4. 計画の位置づけ

- 本計画は、富里市総合計画を上位計画とし、富里市都市計画マスタープランや、その他配慮すべき計画を関連計画として整合・連携を図り展開します。また、次期総合計画の策定に取り入れるSDGsに関連するゴールを目指す計画とします。

▼ 富里市地域公共交通計画の位置づけ



5. 地域及び公共交通の現状

地域の現状

- 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
- 交通量の増加に伴う慢性的な渋滞
- 新たな観光交流施設の整備
- 成田空港の機能強化等に伴うアクセスの必要性

公共交通の現状

- 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
多様な公共交通の存在
- さとバス、デマンド交通の収支率は1割以下
- デマンド交通の運行形態がわかりにくい
- さとバス車両の更新時期（70万km）
- 利用者は減少傾向
- 交通利便性が高い地域と交通空白不便地域が混在
- 行政負担額は約32,000千円/年



6. 市民のニーズについて

アンケート調査から浮かび上がってきた市民のニーズ

- 目的別の移動先として「買い物・通院」は市内が多い。
- 目的別の移動先として「通勤通学・私事」は市外が多い。
- 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多い。
- 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。
- 通学における自家用車送迎による家族の負担が大きい。

富里市の地域特性と公共交通の現状や、公共交通利用者等ニーズ結果などを踏まえ、公共交通の取り組むべき **方向性** を整理します。



7. 富里市地域公共交通の取り組むべき方向性

周辺鉄道駅（成田、酒々井、八街）へのアクセス強化

コンパクトシティを支える都市・交流拠点間を結ぶ公共交通軸の形成
とこれら拠点と生活圏を結ぶ移動しやすい交通ネットワークの確保

さとバス運行の見直し

デマンド交通のルート拡大等による充実

成田空港で勤める通勤手段の確保

将来の自家用車の運転に不安を抱えている高齢者や免許返納者への交通手段の確保

交通空白地域の解消

利用しやすい運行体系の構築

多様な主体の取組による持続可能な公共交通の確保

市民ニーズにきめ細やかに対応できる公共交通体系の見直しを行い、
運行サービス向上について検討していきます。



8. 今後のスケジュール

令和3年 9月（議会）	富里市地域公共交通計画についての説明
-------------	--------------------



令和3年10月	富里市地域公共交通会議※（市民アンケート結果と方向性について）
---------	---------------------------------

令和3年12月（議会）	富里市地域公共交通計画【骨子案】の説明
-------------	---------------------

令和3年12月	富里市地域公共交通会議※（骨子案について）
---------	-----------------------

令和4年 2月（議会）	富里市地域公共交通計画【素案】の説明
-------------	--------------------

令和4年 2月	富里市地域公共交通会議※（素案について）
---------	----------------------

令和4年 2月	パブリックコメントの実施
---------	--------------



富里市地域公共交通計画 策定

※道路運送法に基づく「地域公共交通会議」と、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」を併せた協議会です。

