

第2期富里市地域公共交通計画 骨子（案）

令和8年8月

富里市地域公共交通会議



本計画の概要

計画の背景

- 令和4年3月に「富里市地域公共交通計画」を策定し、計画期間内でのコミュニティバスの廃止やデマンド交通の再編など、公共交通ネットワークの見直しを進めてきました。
- 高齢化の進行により、市民の移動ニーズが多様化している一方で、「2024年問題」による運転手不足や社会情勢の変化による燃料費・人件費の高騰など、公共交通を取り巻く環境が変化しています。
- また、成田空港の更なる機能強化に伴う、市内居住者やインバウンドによる観光客の増加などが見込まれており、更なる移動手段の検討が必要です。
- 現計画は、令和8年度をもって計画期間を終了することから、これらの地域課題等を踏まえ、次期地域公共交通計画を策定します。

計画期間

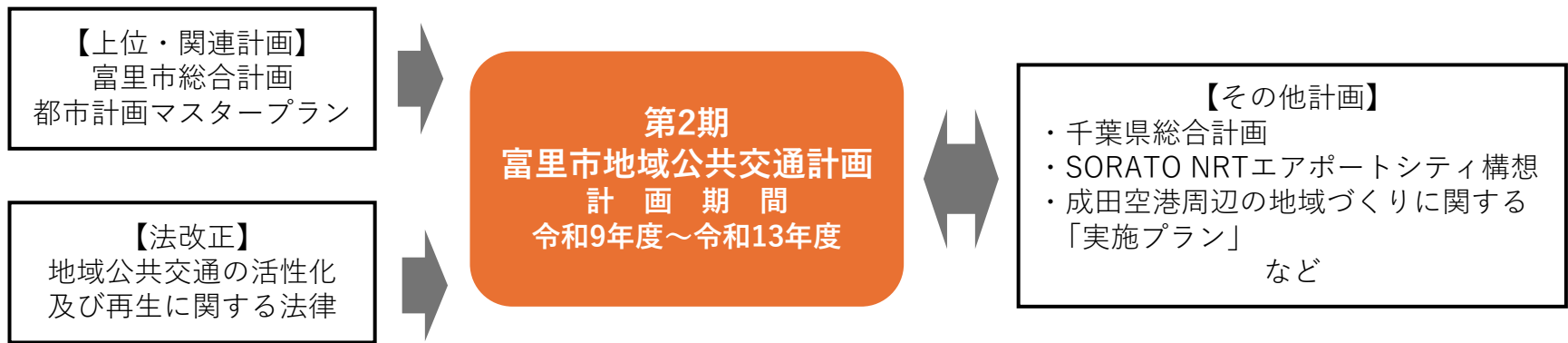
令和9年度から令和13年度までの5年間とします。

	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度
富里市総合計画	→					
都市計画 マスタープラン	→					
地域公共交通計画	→	→				

計画区域

富里市内全域、一部市外

計画の位置づけ



地域公共交通の動向

《市内の主な公共交通機関》

○民間バス路線 ○デマンド交通「キャロリン号」 ○一般タクシー

《市内の公共交通の現状》

- 京成成田駅と八街駅へアクセスする民間バス路線は5路線あります。
- デマンド交通は、令和4年9月末のコミュニティバス「さとバス」の廃止に伴い、従来の定時定路線型から市内全域の乗降ポイント方式（一部ドア・ツー・ドア方式）となった。
- 現在、デマンド交通「キャロリン号」が市内全域（一部市外）を運行しているため、市内の交通空白地域は存在しない状況。
- 市内の一般タクシーの営業区域は、北総交通圏に属しており、市内に営業所を有するタクシー事業者は1社。

《地域公共交通計画に係る国の動向》

- 要モニタリング地区の位置づけと対応策の検討
- まちづくりとの連携
- 医療・介護・教育等との地域輸送資源との連携

《「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正》

- ✓ 地域公共交通の関係者として、教育文化・医療・福祉・商業・観光等の施設利用者向け送迎サービスが追加⇒地域公共交通の円滑な実施に協力する努力義務を措置
- ✓ 交通事業者に対し、資料又は情報等の提供を求めることが可能

《用語》

交通空白地域…公共交通機関がカバーしていない地域

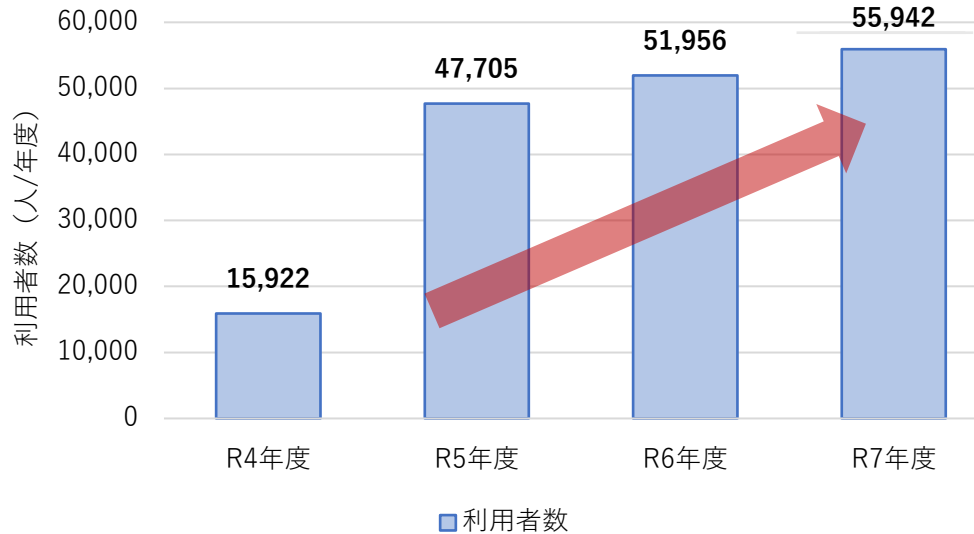
要モニタリング地区…バス路線の廃止・減便が懸念されており、未然防止が必要な地区

■現地域公共交通ネットワーク図

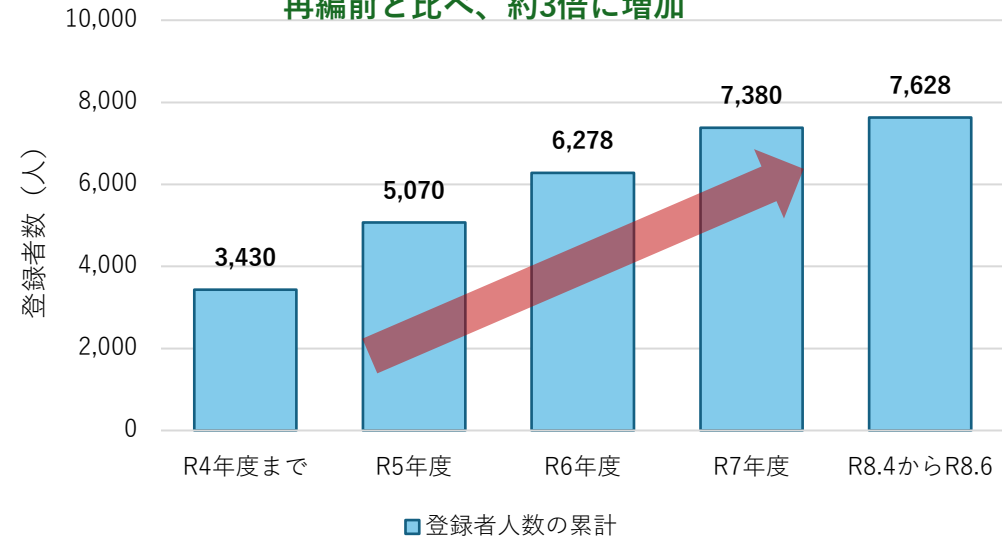


デマンド交通の現状

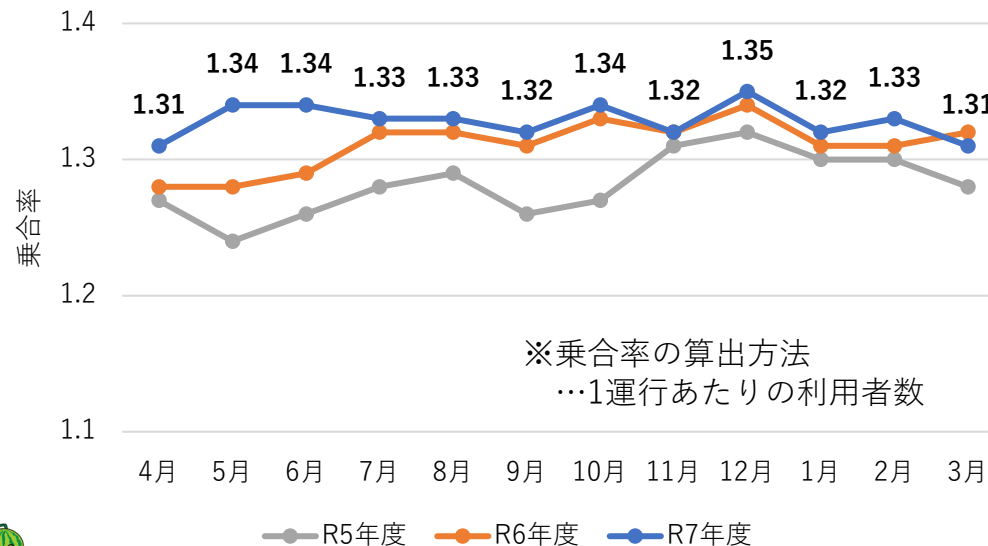
○デマンド交通は再編により利用者数が増加



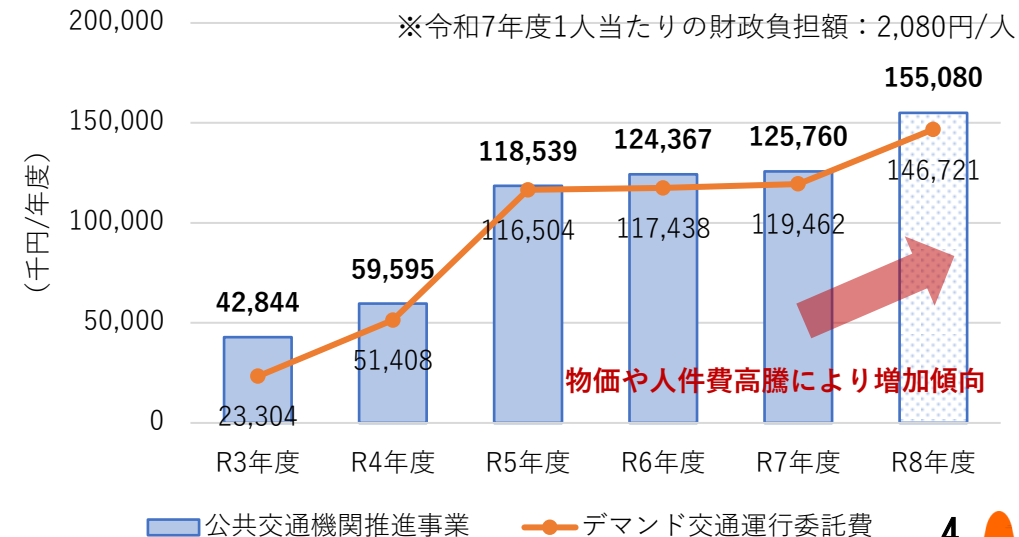
○デマンド交通の利用登録者は、再編前と比べ、約3倍に増加



○デマンド交通の乗合率は1.3前後 (人/回)

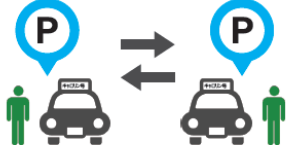


○公共交通に係る公的負担額は計画策定時より年々増加している



デマンド交通の現状

○デマンド交通の運行方式と料金

運行方式	料金（片道）
乗降ポイント方式 行き・帰り 「乗降ポイント」から「乗降ポイント」への運行  対象 ●市民 ●市内在学者 ○利用条件があります。詳しくは問い合わせてください。 	〈大 人〉 ○市内移動 300円 ○市外移動 500円 〈小学生〉 ○市内移動 100円 ○市外移動 300円 ○後期高齢者、障害者手帳や運転経歴証明書をお持ちの方 ○市内移動 150円 ○市外移動 250円
ドア・ツー・ドア方式 行き「自宅」から「乗降ポイント」へ 帰り「乗降ポイント」から「自宅」へ  対象 ①70歳以上の方 ②要介護認定を受けている方 ③障害をお持ちの方※1と一緒に利用する方 ④停留所まで歩くことが難しい方※1 ⑤就学前の乳幼児と一緒に利用する方※2 ⑥妊婦の方※3 ○市民限定 ○利用条件があります。詳しくは問い合わせてください。	○市内移動 400円 ○市外移動 600円



現計画の評価

目指すべき姿	実施事業	実施状況	評価指標	現計画策定時	目標値	令和7年度実績	達成有無	備考
【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	【事業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	実施	年間利用者数	1,280,770人 (路線バス・高速バス)	1,472,885人	1,590,975人	達成	交通事業者提供データ
	【事業2】さとバスの見直し ⇒デマンド交通へ転換	実施		8,363人 (デマンド)	10,453人	55,942人	達成	
	【事業3】デマンド交通の拡充 ⇒利便性を高め、移動性を向上	実施						
	【事業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	一部実施	公的負担額					
	【事業5】福祉移送サービスの充実 ⇒交通弱者の交通手段の確保	実施		42,250千円	現状維持	122,122千円	未達成	
	【事業6】スクールバスの見直し ⇒持続可能な公共交通運営	一部実施						
	【事業7】成田空港へのアクセス ⇒就業者等の交通手段確保	一部実施	観光入込客数	18,116人	400,000人	582,306人 (R6年度)	達成	千葉県公表データ
【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	【事業2】さとバスの見直し ⇒デマンド交通へ転換	実施	市民満足度	4.4% (さとバス)	5.0%	—	—	R4年9月末さとバス廃止
				9.5% (デマンド)	10.0%	R8年度実施	—	市民アンケート調査
	【事業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	一部実施	既存ストックの活用	0件	1件	0件	未達成	
	【事業9】交通事業者と連携した新たな交通システムの展開 ⇒各地域の移動ニーズにきめ細やかに対応	実施	地域住民の協力による取組	0件	1件	0件	未達成	
	【事業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	一部実施						



現計画の評価

目指すべき姿	実施事業	実施状況	評価指標	現計画策定時	目標値	令和7年度実績	達成有無	備考
【目指すべき姿3】 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	【事業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	実施	認知度	33.6%	50.0%	R8年度 実施	－	市民 アンケート 調査
			利用促進	0件	50件	計58件	達成	
	【事業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	実施	モビリティ・ マネジメント	0回/年	1回/年	計30回	達成	

デマンド交通の再編により、利用者数の増や交通利便性の向上を達成した一方、公的負担額が増加傾向となっている。
現計画の事業の効果を検証し、次期計画に反映する。



地域公共交通の現状と課題

課題1 デマンド交通の効率的な運行と受益者負担等の見直し

- 再編後のデマンド交通は、利用登録者数及び乗車人数が増加し、ニーズの高い公共交通機関となっており、路線バスとの機能分担が図れている。
- 乗合率は1.3人/台となっており、利用登録者が増加傾向にある一方で、乗合率は横ばいで推移しているため、利用者増加に向けて、効率的な運行による乗合率の向上や需要に応じた運行台数の見直しが必要。
- 予約したが利用しなかった方の無断キャンセルは、運行に支障を来している可能性があるため対策が必要。
- 人件費等の高騰により、運行委託費が令和8年度より増額となっていることから、乗合率の改善や受益者負担の見直しが必要。

課題2 交通不便地域のモニタリング

- デマンド交通は、市内全域(一部市外)を運行しており、交通空白地域は存在しない状況となっているものの、自宅付近に民間バス路線のルートが通っていない地域や駅から遠い地域などでは、公共交通が利用しづらい状況(交通不便地域が存在している可能性)も考えられることから、地域ごとの公共交通の充足度を継続的にモニタリングしていくことが必要。

課題3 民間路線バスの維持と交通不便地域への対応

- 鉄道駅までのアクセス軸を担う路線バスの役割が重要なことから、維持に向けた支援が必要。
- 交通事業者を取り巻く環境は変化しており、「2024年問題」による人手不足で運行本数の減便や運行時間帯の短縮が発生しており、移動が不便と感じる地域に、事業者協力型の移動手段の検討が必要。現計画では地域住民の協力による取組を検討したものの実現に至らなかった事業あり。

課題4 成田空港の更なる機能強化に伴う市内と空港を結ぶアクセス手段の検討

- 成田空港の更なる機能強化に伴い、市内と空港を結ぶアクセス手段の検討が必要。検討にあたっては、空港関連事業者・近隣自治体との連携や自動運転技術の導入の研究が必要。



次期計画の基本方針

基本理念

生活を支える公共交通ネットワークの整備によるウェルビーイングの向上

《基本方針（案）》

1. 市民の幸福度向上を目指した持続可能な公共交通体系の維持

[目指す姿]

- 交通不便地域のモニタリング
- 民間バス路線の維持
- デマンド交通の見直し
- 財政負担額の適正化 等

2. まちづくりと連携した移動手段の創出

[目指す姿]

- 成田空港への移動ニーズへの対応
- DX技術の導入の研究 等

3. 次世代を見据えた市民・行政・交通事業者等が一体となった移動手段の実現

[目指す姿]

- 交通不便地域への対応
- 地域住民の協力による取組 等

※「ウェルビーイング（Well-Being）」とは

…心身ともに健康で、幸福感や充実感を持ちながら、自分らしく生きていられる状態のこと



基本方針に対する計画目標と施策の方向性

基本方針案	計画目標案	施策の方向性
1. 市民の幸福度向上を目指した持続可能な公共交通体系の維持	交通不便地域の解消	✓ 交通不便地域のモニタリング
	交通結節点を結ぶネットワークの維持	✓ 民間路線バスの維持と利便性向上
	デマンド交通の持続可能な環境整備	✓ 運行体系の更なる見直し ✓ 受益者負担の見直し ✓ 利便性の向上
2. まちづくりと連携した移動手段の創出	空港との共創による地域公共交通の実現	✓ 成田空港へのアクセス交通の研究 ✓ 成田空港関連事業者と連携した、従業員の輸送の研究
	デジタル技術の活用による次世代への対応	✓ 自動運転技術車両による運行の研究 ✓ GTFSの研究
3. 次世代を見据えた市民・行政・交通事業者等と一体となった移動手段の実現	市民・行政・交通事業者等との連携による地域ニーズに即した交通環境の整備	✓ 民間送迎車両を活用した移動手段の研究 ✓ 事業者協力型による移動手段の研究 ✓ 夜間のライドシェアの研究



現計画の事業の実施状況を踏まえた次期計画への反映・展開

現計画における事業の実施状況や評価指標の達成状況を踏まえ、積み残した課題を再整理し、次期計画の事業に位置づける。
またモビリティ・マネジメントのような継続的实施により、効果が期待される事業は「**継続**」を前提とする。

計画目標案	施策の方向性	現計画からの継続事業イメージ
【計画目標1】 交通不便地域の解消	✓ 交通不便地域のモニタリング	—
【計画目標2】 交通結節点を結ぶネットワークの維持	✓ 民間路線バスの維持と利便性向上	・【事業1】 民間バスの路線維持・拡充 ・【事業4】 交通ネットワークの機能拡充 ・【事業12】 モビリティ・マネジメントの実施
【計画目標3】 デマンド交通の持続可能な環境整備	✓ 運行体系の更なる見直し ✓ 受益者負担の見直し ✓ 利便性の向上	・【事業3】 デマンド交通の拡充
【計画目標4】 空港との共創による地域公共交通の実現	✓ 成田空港へのアクセス交通の研究 ✓ 成田空港関連事業者と連携した、従業員の輸送の研究	・【事業7】 成田空港へのアクセス
【計画目標5】 デジタル技術の活用による次世代への対応	✓ 自動運転技術車両による運行の研究 ✓ GTFS※の研究 ※バスや電車などの公共交通機関の時刻表や停留所の位置、運賃などの運行情報を表すオープンデータの形式	・【事業11】 利用促進のための意識啓発
【計画目標6】 市民・行政・交通事業者との連携による地域ニーズに即した交通環境の整備	✓ 民間送迎車両を活用した移動手段の研究 ✓ 事業者協力型による移動手段の研究 ✓ 夜間のライドシェアの研究	・【事業5】 福祉移送サービスの拡充 ・【事業6】 スクールバスの見直し ・【事業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 ・【事業9】 交通事業者と連携した新たな交通システムの展開 ・【事業10】 富里市独自のモビリティサービスの検討

〔完了していることから終了する事業〕 【事業2】 さとバスの見直し



計画策定までのスケジュール

項目	R8.8月	R8.9月	R8.10月	R8.11月	R8.12月	R9.1月	R9.2月	R9.3月
アンケート調査の実施・分析	実施 集計・分析							
計画素案作成			作成・庁内調整					
市議会への説明		●			●			
パブリックコメントの実施						●		
地域公共交通会議の実施	●			●		●		●

