

(2) 山武市地域公共交通総合連携計画について

# 山武市地域公共交通総合連携計画 (素案)

山 武 市



# 目 次

1. 山武市の公共交通の現状	1
(1) 背景	1
(2) 公共交通の現状と課題	2
2. 山武市地域公共交通総合連携計画の基本方針	4
方針1：持続可能な公共交通体系の確立	4
方針2：公平性が確保された公共交通体系の確立	4
方針3：市民のニーズに適合した公共交通体系の確立	4
3. 山武市地域公共交通総合連携計画の区域	6
4. 山武市地域公共交通総合連携計画の目標	7
目標1：持続可能な公共交通体系に関する目標	7
目標2：公平性が確保された公共交通体系に関する目標	8
目標3：市民ニーズに適合した公共交通体系に関する目標	9
5. 山武市地域公共交通総合連携計画の目標を達成するために行う事業	10
事業1：連携型による新たな公共交通システムの導入	10
事業2：新たな公共交通システムの導入に合わせた乗り継ぎバス停の快適性向上	14
事業3：新たな公共交通システムの導入に合わせた モビリティ・マネジメントの実施	14
事業4：新たな公共交通システムの導入に合わせた 各種団体・施設と連携した利用促進策の展開	16
6. 目標を達成するために行う事業の計画期間及び実施主体	17
7. 一般公共交通と福祉交通のバランスのとれた役割分担の考え方	18



## 1 山武市の公共交通の現状

### (1) 背景

山武市（平成18年3月に蓮沼村・松尾町・山武町・成東町の4町村が合併）は、千葉県北東部に位置し、千葉市などの都市部に比べ、自家用車の利用が著しく、路線バスの輸送人員は減少傾向にあり、市内を運行している民営バス路線についても不採算路線からの撤退や、運行回数を減らして維持しているところであり、このような状況を看過し続けると、近い将来、市内の公共交通体系が崩壊する可能性がある。

一方、市内の公共交通利用者は、病院へ通院する高齢者や学生が大半を占めており、時間帯や曜日による変動が見られるものの、路線バスに大きく依存していることに加え、地域住民の高齢化などにより、いわゆる交通弱者の移動手段として、公共交通の重要性はますます大きくなっている。

また、合併前に旧町村単位で運行されていたコミュニティバスについては、現在も同様な路線・サービス水準で現在も運行しており、市域全体という観点からみると、市民の移動手段としての機能は不十分であると言わざるを得ない状況となっている。

## (2) 公共交通の現状と課題

山武市内では、定期路線バスとして4系統（千葉線・海岸線・八街線・蓮沼循環バス）が運行されており、その他、空港シャトルバス、山武市巡回バス、市営松尾自動車教習所送迎乗合バスが運行されている。また、タクシー事業者は市内で3社の44台の車両が市内の駅や営業所などで待機している。

しかし、バスの利用者数は、平成20年度は前年より利用者の増加がみられたものの、減少傾向にあり、平成15年度から平成21年度にかけて、約4.5万人/年も減少している。

そのため、バス路線を維持していくための補助等は平成15年度の約2,300万円から平成20年度では約5,200万円と2倍以上に増加しており、バス路線を維持していくことは年々困難になっている。

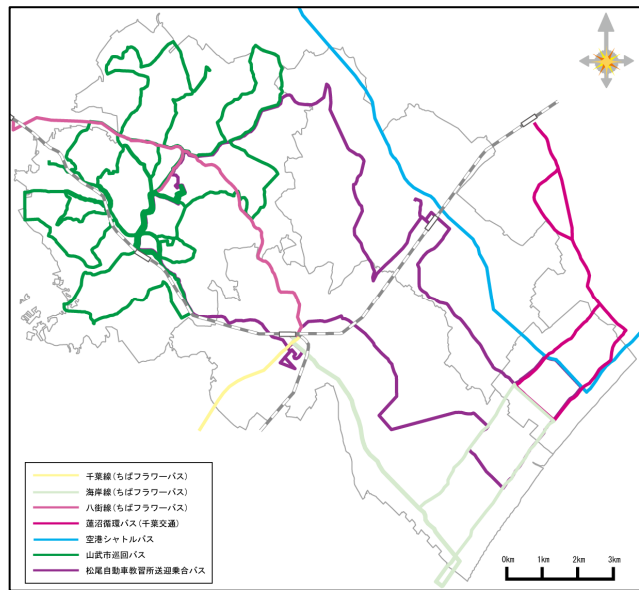


図 山武市内のバス路線網

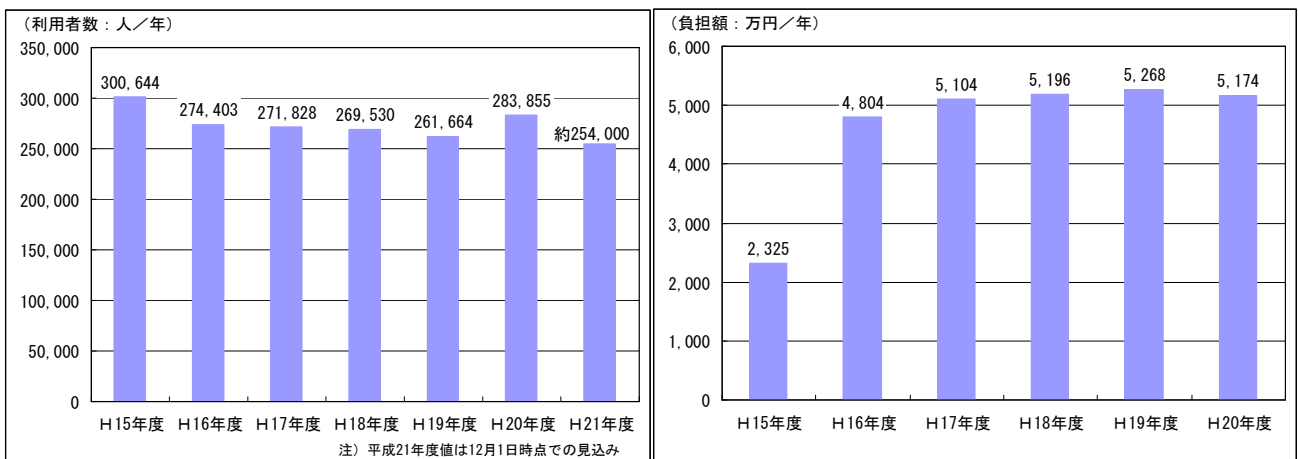


図 市内を運行するバス路線の利用者数の推移

図 バス交通に対する市の負担額の推移

しかし、バス利用者は高齢者や学生など運転免許を持たない人などの通院や通学利用が中心となっており、これらの人の貴重な移動手段となっている。

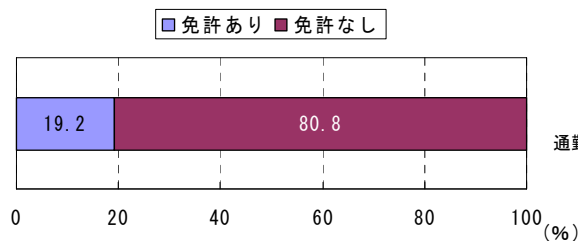


図 バス利用者の免許保有状況

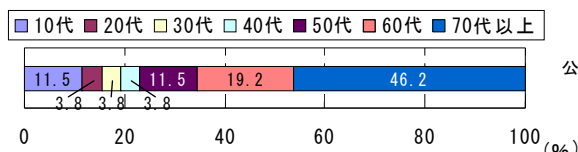


図 バス利用者の年齢階層

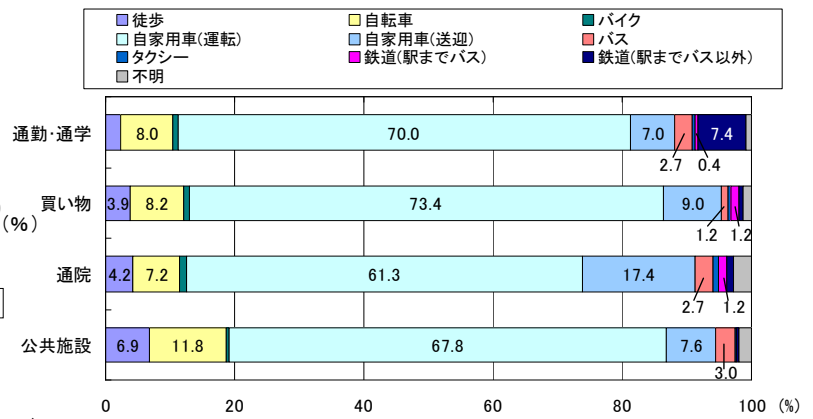


図 バスの利用目的

資料) 平成 19 年度市民アンケート調査結果より

また、公共交通サービスについては、山武・蓮沼地域では大半の地域がバス路線でカバーされているのに対して、松尾・成東地域ではバス路線から離れた地域がみられるなど、公共交通サービスに地域的な格差がみられ、市民から改善の要望が多く寄せられているが、財政的な制約より、持続可能な公共交通として市内全域に山武市巡回バスと同様の対応をすることは困難となっている。

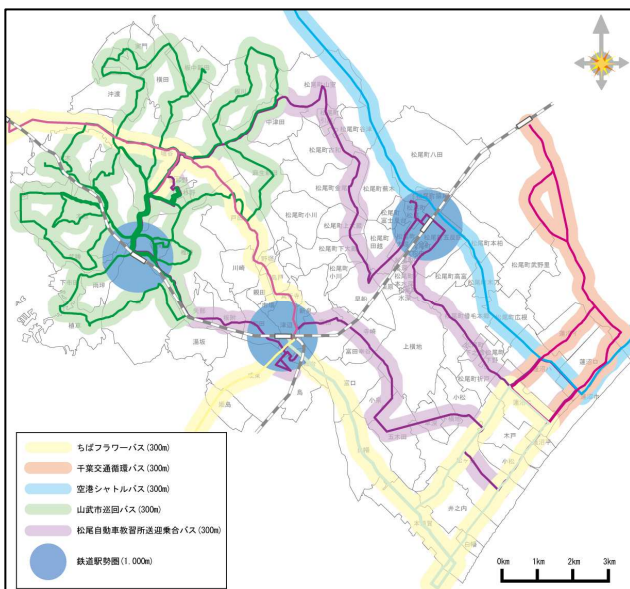
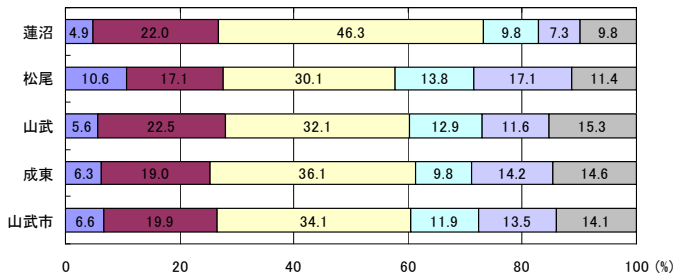


図 バスサービス圏域



- 山武地区より利用者が少なくても、運行されていない地区にも導入すべき
- 山武地区と同程度の利用者が見込めるならば、運行されていない地区にも導入すべき
- 山武地区の巡回バスの運賃や運行形態を見直し、他の地区にも市が負担できる範囲で導入すべき
- これまで以上に市の負担が増えるのは望ましくないので、導入すべきではない
- わからない
- その他

図 交通サービス格差に対する意向

そのため、これまでの公共交通網について、利用ニーズに適合した路線へ見直すとともに、公平性が確保され、今後も維持可能な公共交通網を構築していくことが早急の課題である。

## 2 山武市地域公共交通総合連携計画の基本方針

山武市の公共交通の現状と課題を踏まえ、市が目指す公共交通体系の将来像は、

### **「いつまでも誰もが便利に利用できる公共交通」**

いつまでも：将来に渡り持続可能な公共交通

誰もが：地域間格差のない公平性が確保された公共交通

便利に：市民のニーズに適合した公共交通

とし、それを実現するための基本方針を以下のように定める。

#### **【方針1：持続可能な公共交通体系の確立】**

山武市の市民の交通手段選択の傾向（自家用車への依存）が現在のまま推移すれば、公共交通利用者の減少がさらに進み、民間事業としては成り立たなくなり、公共交通体系の存続は極めて困難なものになると予想される。

また、公共交通体系の整理・縮小により、高齢化社会が進展していく中で高齢者や学生などの公共交通機関に頼らざるを得ない人達は、社会生活を営む上で必要最小限の交通サービス・移動性すらも奪われるという深刻な問題に直面している。

そのため、公共交通体系を再構築するとともに、多様な利用促進策を展開することにより、公共交通の活性化を図り、将来に渡って持続可能な公共交通体系の確立を目指す。

#### **【方針2：公平性が確保された公共交通体系の確立】**

山武市の公共交通サービスは、既にコミュニティバスが運行されている地域とコミュニティバスが運行されていない地域との公共交通サービスには大きな格差がみられる。

平成19年に実施した市民アンケート調査結果では、公平性を求める要望が半数を超えている。（「山武地域の巡回バスの運賃や運行形態を見直し、他の地域にも市が負担できる範囲で導入すべき」が34.1%、「山武地域と同程度の利用者が見込めるならば、運行されていない地域にも導入すべき」が19.9%となっている。）

そのため、公共交通網の再編を行い、地域間格差のない公共交通体系の確立を目指す。

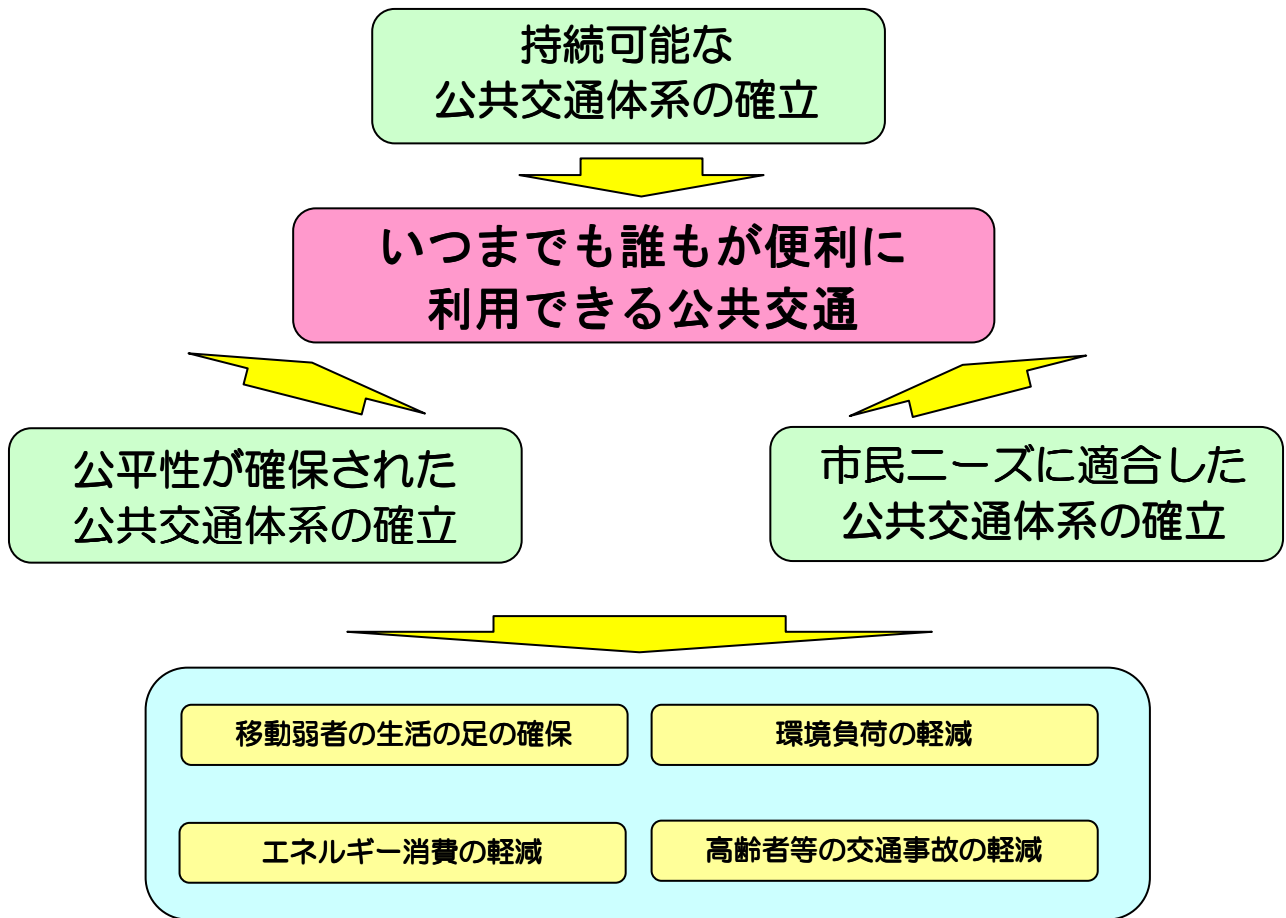
#### **【方針3：市民のニーズに適合した公共交通体系の確立】**

利用していただける公共交通を構築するためには、市民（利用者）のニーズに適合させることが最も重要である。

そのため、公共交通網の再編に際しては、市民のニーズを十分に把握した上で路線計画に反映していくとともに、実証実験運行等を重ねて実施し、運行サービスの見直しを適宜行い、



市民のニーズに適合した公共交通体系の確立を目指す。



### 3. 山武市地域公共交通総合連携計画の区域

山武市地域公共交通総合連携計画の区域は、山武市全域とする。



#### 4. 山武市地域公共交通総合連携計画の目標

山武市地域公共交通総合連携計画の目標を以下のとおり設定する。

##### 【目標 1：持続可能な公共交通体系に関する目標】

平成 19 年度における山武市内の路線バス等の公共交通サービス圏域人口（バス路線から 300m 以内の居住人口）に対する公共交通の利用率は 14.2% となっている。

新たに導入する公共交通システムは、市全域をカバー圏域とするため、その利用者数を山武市の全人口（平成 22 年 1 月 1 日現在：57,898 人）に 14.2% を乗じた約 8,000 人／月以上とすることを目標とする。

【目標2：公平性が確保された公共交通体系に関する目標】

現在の山武市内の公共交通カバー圏域は、面積では51.3%、人口では84.5%となっているものの、松尾、成東地域を中心に公共交通空白地域が見られる。

そのため、市民の誰もが利用でき、地域間の公平性が確保された公共交通サービスを提供する新たな公共交通システムの構築により、市内の公共交通空白地域を解消することを目標とする。

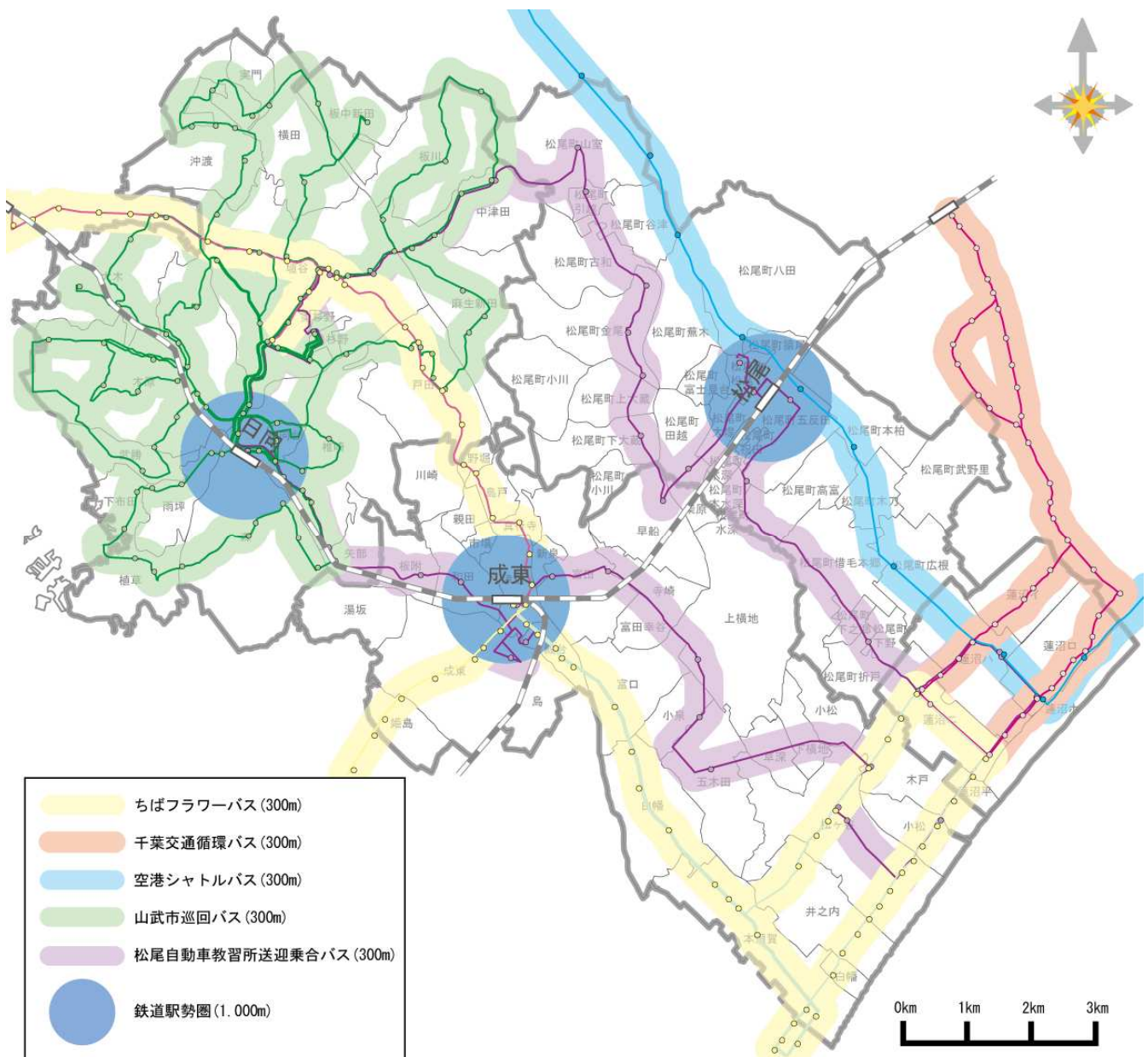


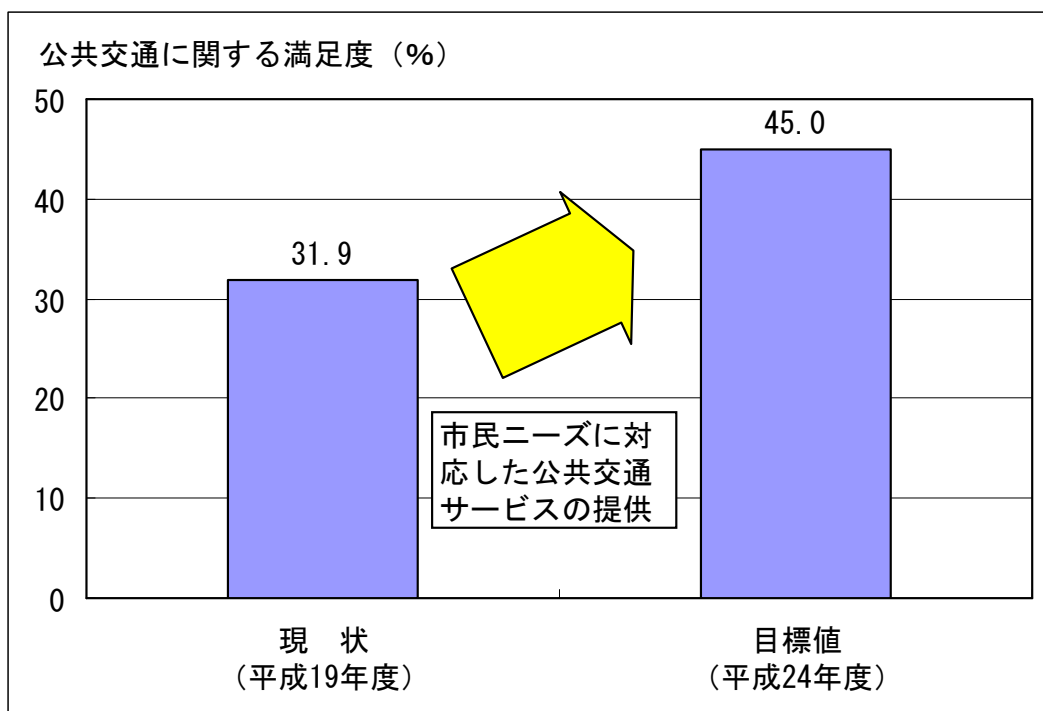
図 現況の公共交通カバー圏域

### 【目標3：市民ニーズに適合した公共交通体系に関する目標】

「山武市総合計画（平成20年3月：山武市）」で平成19年8月に実施した「山武市総合計画に係るアンケート」では、「公共交通網の整備・充実」は重要度が最も高く位置づけられているが、満足度は31.9%と他の項目と比べ最も低い満足度となっている。

また、平成19年12月に実施した「バス利用に関する市民アンケート調査」では、日頃からバスを利用している市民がバス利用に関して不満に感じている理由としては、「運行本数が少ない」が50.7%を占めており、そのほか「バス停に上屋やベンチがない」6.0%、「バスの時刻表や路線図などの情報がない」4.5%、「運行時間帯が短い」、「行きたい方向のバスがない」、「運賃が他の交通手段に比べて高い」、「自宅からバス停までが遠い」がそれぞれ3.0%となっている。

以上の点を踏まえ、市民ニーズを反映した公共交通サービスを提供することにより、公共交通に関する満足度を45%以上に向上させることを目標とする。



## 5. 山武市地域公共交通総合連携計画の目標を達成するために行う事業

### 【事業1：連携型による新たな公共交通システムの導入】

市民に対するニーズ調査等の結果、新たな公共交通サービスに求める機能としては、

- ①「ドア・トゥ・ドアに近い移動性を備えた公共交通サービス」
- ②「公共交通不便地域での公共交通サービス」
- ③「低価格な運賃による公共交通サービス」

の3点を中心であったため、これらのニーズに最も対応可能と考えられる連携型システムによる新たな公共交通システムの導入を図る。

連携型システムとは、山武市内を3つの地域に分け、それぞれの地域内を運行するデマンド対応の乗合タクシーと、各地域の拠点間や市民からの経路希望が高い主要施設間を速達性を確保しながら連絡する基幹バスを組み合わせた交通システムとして考える。

地域内は乗合タクシーで乗り継ぎなしに移動でき、地域間については基幹バスに乗り継いで移動する。

#### 【基幹バス】

運行形態：定期定路線型運行／バス事業者へ運行委託

運行区域：蓮沼出張所～松尾 I T 保健福祉センター～松尾駅～成東駅～山武市役所～  
国保成東病院～ラパーク成東～日向駅～(仮称)さんぶの森交流センター～  
さんぶの森元気館（主要施設のみ記述）

運行車両：中型バス程度を予定

運行時間：概ね平日 8:00～18:00、土日祝日 9:00～17:00 を予定

#### 【乗合タクシー】

運行形態：デマンド型運行／タクシー事業者へ運行委託

運行区域：蓮沼・松尾地域／山武地域／成東地域の各地域内  
(国保成東病院、山武市役所、松尾 I T 保健福祉センターの3施設に限り地域外から利用可)

運行車両：セダン又はワゴン車を予定

運行時間：概ね平日 8:00～18:00、土日祝日 9:00～17:00 を予定

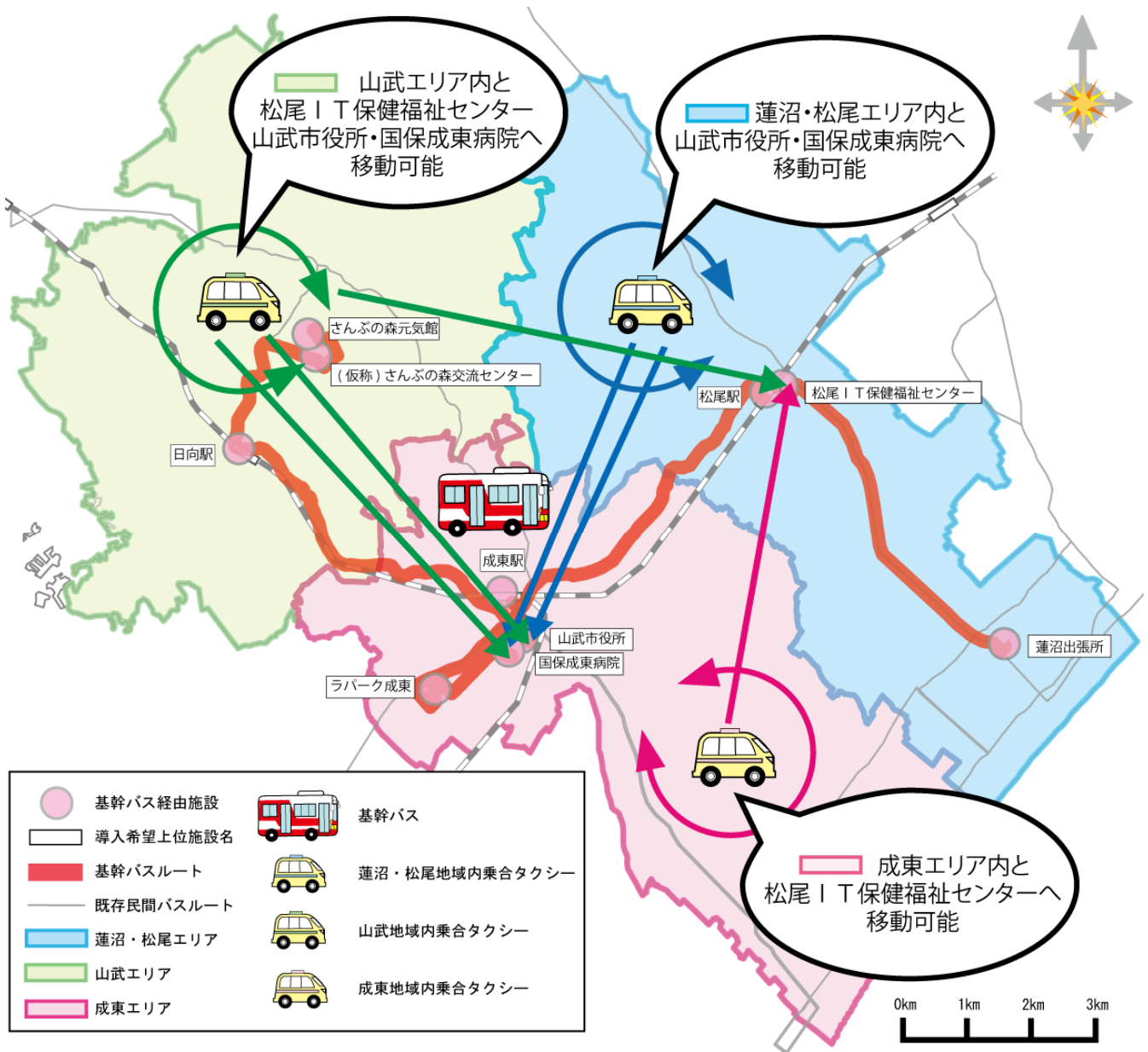


図 連携型システムの運行イメージ

## 【連携型による新たな公共交通システムの実証実験】

なお、事業1で示した連携型による公共交通システムが市民のニーズに適合しているかを検討するため、平成22年度から以下の内容で実証実験を実施し検証する。

### ○ 実証実験期間

- ・ 第Ⅰ期：平成22年10月～平成23年3月
- ・ 第Ⅱ期：平成23年度
- ・ 第Ⅲ期：平成24年度

### ○ 実証実験内容（第Ⅰ期）

#### 【基幹バス】

運行形態：定期定路線型運行／バス事業者へ運行委託

運行区域：蓮沼出張所～松尾IT保健福祉センター～松尾駅～成東駅～山武市役所～  
国保成東病院～ラパーク成東～日向駅～（仮称）さんぶの森交流センター～  
さんぶの森元気館（主要施設のみ記述）

運行車両：中型バス程度を予定

運行時間：概ね平日 8:00～18:00、土日祝日 9:00～17:00を予定

#### 【乗合タクシー】

運行形態：デマンド型運行／タクシー事業者へ運行委託

運行区域：蓮沼・松尾地域／成東地域の各地域内

（山武地域については山武市巡回バスで対応）

（国保成東病院、山武市役所、松尾IT保健福祉センターの3施設に限り地域外から利用可）

運行車両：セダン又はワゴン車を予定

運行時間：概ね平日 8:00～18:00、土日祝日 9:00～17:00を予定

また、第Ⅰ期実証実験にあわせて以下の調査を実施し、その結果を踏まえ、基幹バスや乗合タクシーの運行計画の見直しや山武地域への乗合タクシーの導入などを中心とする第Ⅱ期以降の実証実験を実施する。

### 【実証実験（第Ⅰ期）にあわせて実施する調査】

- 利用状況調査：基幹バスや乗合タクシーの利用状況を調査
- 利用者アンケート調査：基幹バス・乗合タクシー利用者へのアンケート調査
- 市民アンケート調査：市民を対象としたアンケート調査
- 既設路線利用者数調査：既存路線の利用者数の調査



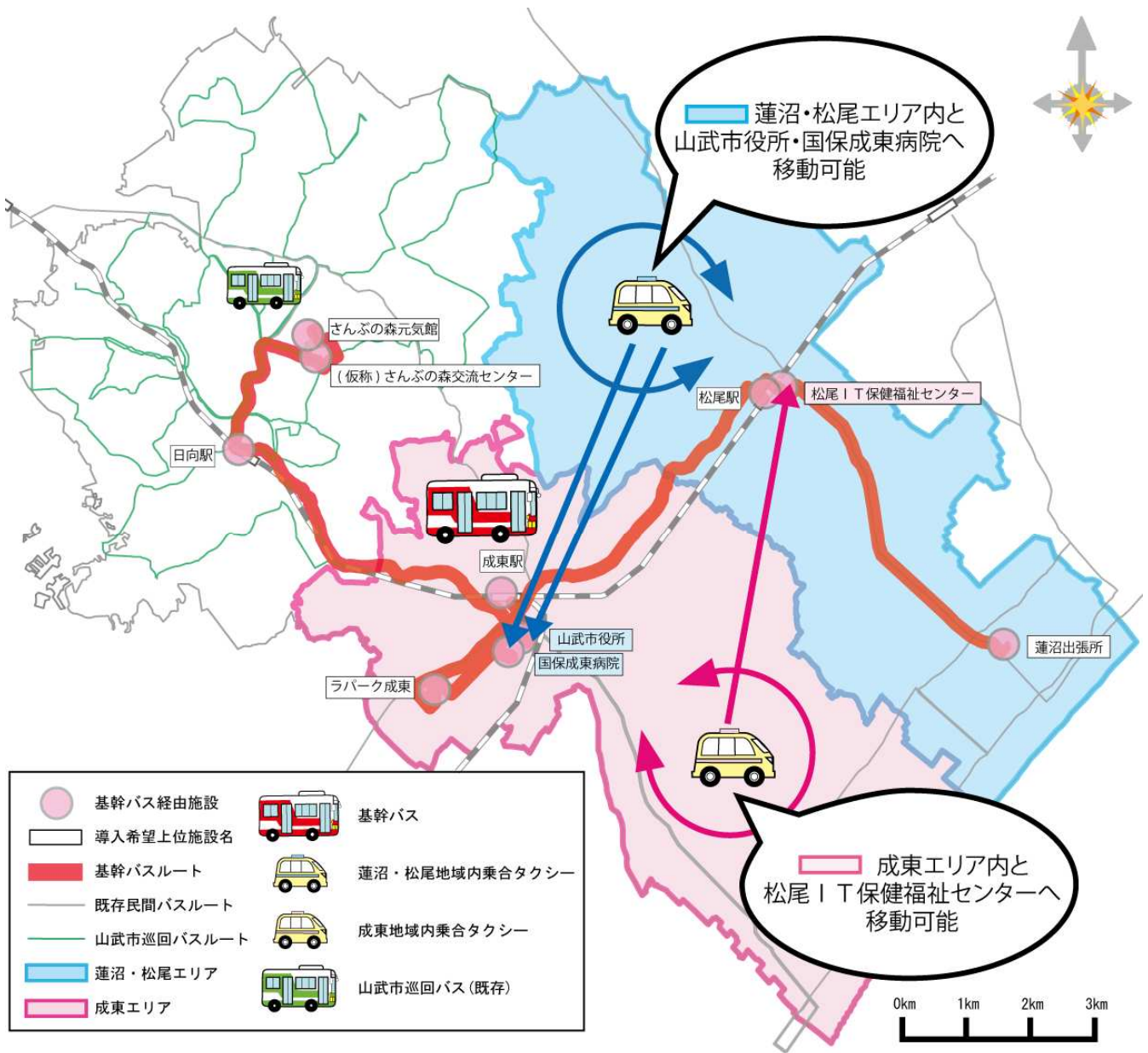


図 第 I 期の実証実験の運行イメージ

## 【事業2：新たな公共交通システムの導入に合わせた乗り継ぎバス停の快適性向上】

新たな公共交通システムの導入に合わせて、鉄道、路線バス、基幹バス及び乗合タクシーの乗り継ぎバス停に上屋やベンチの設置を検討・実施し、待ち時間等の快適性向上を図る。

- 実施場所：蓮沼出張所、松尾出張所、(仮称)さんぶの森交流センター、さんぶの森元気館、松尾駅、成東駅、日向駅 等
- 実施内容：上屋・ベンチ等の設置



上屋・ベンチの設置イメージ

## 【事業3：新たな公共交通システムの導入に合わせたモビリティ・マネジメントの展開】

新たに導入する公共交通システム及び既存公共交通機関の市民への周知を徹底し利用促進を図るため、実証実験の実施に合わせて近年各地で実施されている『モビリティ・マネジメント』を実施する。

- 実施対象：全市民を対象
- 実施内容：ワンショットTFPによる居住地モビリティ・マネジメント

第I期の実証実験のPRを兼ねて、以下の情報提供ツールを戸別配布する。(なお、実証実験に合わせて実施する市民アンケート調査で行動変容の効果を検証する)

- ・新しい公共交通システムの利用方法
- ・市内公共交通マップ(路線図、時刻表等)
- ・動機付け冊子 等

## □ モビリティ・マネジメントとは

モビリティ・マネジメント（MM）とは、地域や都市の「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。こうした施策目標は、TDM（交通需要マネジメント）と同様ですが、

### 「環境や健康などに配慮した交通行動を、 大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」

を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴です。そして、こうしたコミュニケーション施策を中心として、

- ・交通システム運用改善等のTDM施策
- ・交通システムそのものの改善や新規導入
- ・そうした諸施策の実施主体の「組織の改変」や「新たな組織の構築」等

の、これまでも行われてきた各種施策を実施します。そして、こうした取り組みを通じて、最終的に、当該の地域や都市「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」を目指していきます。

## □ トラベル・フィードバック・プログラム（TFP）とは

モビリティ・マネジメントの代表的なコミュニケーション施策として、トラベル・フィードバック・プログラム（Travel Feedback Program：以下TFP）と呼ばれる施策が挙げられます。TFPとは、「大規模、かつ、個別的」なコミュニケーション施策の一種であり、複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策です。

TFPのプログラム形態の代表的なものとして、フルセットTFP、簡易TFP、ワンショットTFPの3つがあります。各TFPの基本的な流れは下図に示すとおりです。

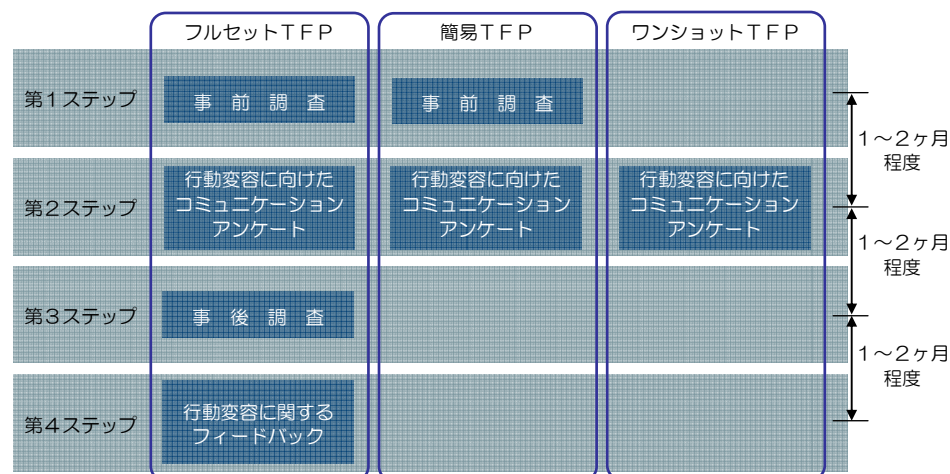


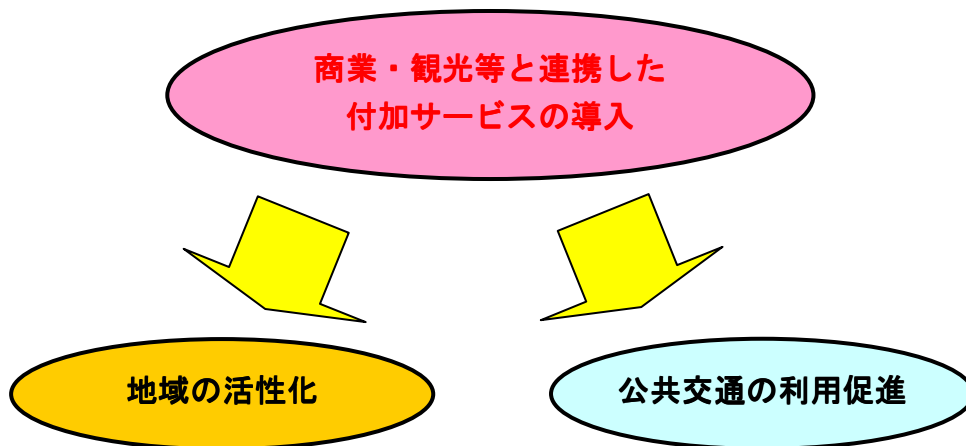
図 TFPの構成

**【事業4：新たな公共交通システムの導入に合わせた各種団体・施設等と連携した利用促進策の展開】**

新たな公共交通システムの実証実験に合わせて、公共交通の利用促進や山武市内の商工・観光業の活性化を図るため、交通事業者、商工会、観光協会、商業施設など各種団体・施設等と連携した利用促進策を検討・実施する。

また、本格運行時における継続的な利用促進策の展開についても検討する。

- 実施対象：市内の商店街、大規模商業施設などへの公共交通機関での来訪者 等
- 検討内容：既存バス路線との乗り継ぎ割り引き、お帰り乗車券の発行 等








## 6. 目標を達成するために行う事業の計画期間及び実施主体

### (1) 計画期間

山武市地域公共交通総合連携計画の計画期間は、平成22年度から平成24年度までの3ヶ年とする。

### (2) 実施主体とスケジュール

事業内容	実施主体		事業期間		
	山武市	その他	H22	H23	H24
連携型による新たな公共交通システムの導入	○		 実証実験 (第Ⅰ期) (H22/10~)	 実証実験 (第Ⅱ期) 運行見直し ・山武地域へ の導入等	実証実験 (第Ⅲ期) 運行見直し
新たな公共交通システムの導入に合わせた モビリティ・マネジメントの展開	○			継続	
新たな公共交通システムの導入に合わせた 乗り継ぎバス停の快適性向上	○				
新たな公共交通システムの導入に合わせた 各種団体・施設等と連携した利用促進策の 展開	○	○	 実証実験 (H22/10~)	継続 (可能性の検討)	

## 7. 一般公共交通と福祉交通のバランスのとれた役割分担の考え方

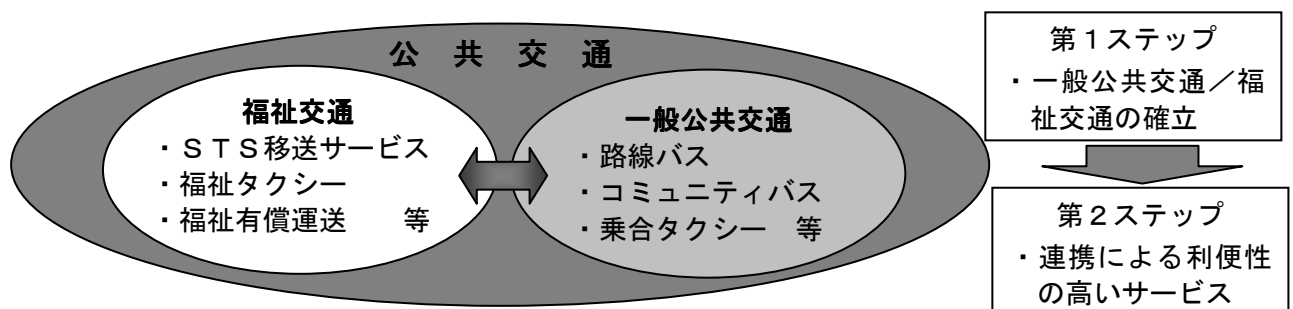
広義の公共交通サービスとは、誰もが利用できる交通サービスであり、この公共交通の概念の中には、乗合バスやタクシーなどに代表される一般公共交通サービスと、STS・移送サービスなどに代表される福祉交通サービスがある。

一般公共交通と福祉交通に求められる機能は、下表のように大きく異なり、ひとつのシステムで両者に対応することは、非常に困難と考えられる。

表 《一般公共交通と福祉交通に求められる機能・特性》

	一般公共交通	福祉交通
対象者	・一人での利用（乗降）ができる不特定の利用者（健常者だけでなく高齢者や身体障がい者を含む）	・一人での利用（乗降）が困難な高齢者や身体障がい者など特定の利用者
連絡性	・最大公約数的な面的なサービスが求められる。	・点と点間の移動性が求められる。（ドア・トゥ・ドア性）
速達性	・福祉交通より速達性は求められる。	・一般公共交通に比べると、速達性は求められない。
定時性	・福祉交通より定時性は求められる。	・一般公共交通に比べると、定時性は求められない。
大量輸送性	・乗合型であるため、需要に応じた車両で対応	・個別輸送であるため、ワゴン車・乗用車で対応
乗車のしやすさ	・バリアフリー化が望まれる。（現実には全ての車両では対応していない）	・バリアフリー化車両が必要であり、また、リフト付き車両などの特殊な車両が必要とされる。また、乗務員等についても介護補助も求められる場合がある。

そのため、山武市では、第1ステップとして、福祉交通については現在実施している福祉タクシー料金助成や福祉有償運送等によりサービス提供を行い、一般公共交通については、市民ニーズを的確に捉えた上で、持続可能で公平性が確保されたサービスの提供を目指すこととする。その後、第2ステップとして両者が連携したよりバランスのとれた利便性の高い公共交通システムの構築を検討する。



※ STS・移送サービス：既存の公共交通（バス等）を利用できない移動困難者に対して特別に仕立てたリフト付きバンやタクシーなどの車両により会員等を対象とした限定サービス。