

## 8.市内における公共交通サービスの地域間格差の改善（公共交通空白地域・不便地域の解消）

### 8-1.地域間格差の改善に向けた基本的な考え方

- ・公共交通空白地域・不便地域の全てに対して、市が財政的に負担をして、公共交通施策を行うことは難しい。また、市が施策を進めていく場合においても、対象となる地域を一度に解消することは難しいため、短期的に対応すべき地域および中・長期的に対応すべき地域に区分し、それぞれ導入が考えられる公共交通施策について検討する。
- ・公共交通施策は、既存の路線バスやヨッピーのルート変更など既存の公共交通を有効活用することを基本とし、道路が狭隘な地区など地域特性上、既存の公共交通で対応できない地域においては、新たな公共交通の導入などについて検討する。
- ・市が財政的に負担をして、公共交通施策を行うことが困難な人口が少ない等の地域においては、地域が主体となって地域交通を確保することを基本とし、市は運行実現に向けた支援を行う。

### 8-2.市内地区別における公共交通サービスの方向性

#### (1) 北西部エリア

市内循環バス『ヨッピー』が運行しているエリアであるが、大作岡地区に公共交通空白地域が残っている。また、バス交通に対する不便意識も高い上、地元要望としてバスの運行があげられていることから、『ヨッピー』の活用などにより空白地域の解消に向けた検討を行う。

#### (2) 北部中央エリア

エリア東部をバードヒル池花線、エリア西部を大日線が運行しているものの、エリア中央部が公共交通空白地域となっている。

公共交通空白地域のうち、北部の人口密度が低い地域については、既存のバス路線のルート変更などについて民間バス事業者と協議、検討を行う。また、南部の「四街道駅周辺北エリア」にまたがる地域は、人口が多い上、不便意識も高いことから、短期的に対策を検討する。

#### (3) 千代田エリア

路線バスのサービスが充実しているエリアであるが、近年エリア内の高齢化に伴い、バス利用者が減少傾向にある。バスサービスを維持していくために、利用促進策を実施する。

#### (4) 北東部エリア

エリア内の市街化区域を中心に民間路線バスが運行しているが、周辺に公共交通空白地域が存在する。

物井特定土地区画整理事業地域（もねの里）については、事業の進展や都市計画道路の整備に伴い、既存バス路線の活用や公共交通導入について検討する。亀崎地区については、運行本数は少ないものの亀崎線が運行されており、公共交通サービスは確保されているが、利用者が少ないため、維持していくための利用促進策を実施する。

上記以外の公共交通空白地域については、不便意識が高く改善意欲がある地域が、主体となって地域交通を確保していくにあたり、市は支援を行う。

#### (5) 西部中央エリア

市内循環バス『ヨッピー』が運行しているエリア以外の地域が公共交通空白地域となっており、人口も多く、不便意識も高いことから、短期的に対策を検討する。

#### (6) 四街道駅周辺北エリア

民間路線バスサービスも充実しており、エリアのほとんどは公共交通が便利な地域であるものの、エリア北部の「北部中央エリア」にまたがる地域は、公共交通空白地域となっており、人口が多く、不便意識も高いことから、短期的に対策を検討する。

#### (7) 四街道駅周辺エリア

概ね四街道駅から半径 1 km 以内のエリアであることから、公共交通サービスは非常に充実している。更なる公共交通の利用増進を図るため、運賃の低廉化、乗り継ぎ割引といった料金施策や施設整備について、民間バス事業者と協議、検討を行う。

#### (8) 四街道駅周辺南エリア

民間路線バスの運行により一定のサービス水準は確保されていることから、不便地域は存在していない。しかしながら、エリア東部を運行している、みそら線は時間帯によって運行ルートが異なり、利用しづらい状況であるため、同路線の運行方法の見直しについて、民間バス事業者と協議、検討を行う。

#### (9) みそら・旭ヶ丘エリア

路線バスのサービスが充実しているエリアであるが、近年エリア内の高齢化に伴い、バス利用者が減少傾向にある。また、みそら団地内に一部公共交通不便地域が存在しており、人口が多い上、不便意識も高いことから、利用促進策に加えて、既存のバス路線の延伸など、短期的な対応に向けて、民間バス事業者と協議、検討を行う。

みそら団地線については、時間帯によって発着するロータリーや運行ルートが異なり、利用しづらい状況であるため、同路線の運行方法の見直しについて、民間バス事業者と協議、検討を行う。

## (10) 東部中央エリア

民間路線バスが運行している地域の周辺に公共交通空白地域が存在する。

鹿渡南部、成台中の土地区画整理事業地域については、事業の進展や都市計画道路の整備に伴い、既存バス路線の活用、増便等について検討する。また、それ以外の公共交通空白地域については、不便意識が高く改善意欲がある地域が、主体となって地域交通を確保していくにあたり、市は支援を行う。

路線バスの運行本数が少なく公共交通不便地域となっている地区については、利用促進策を実施した上で、既存の路線バスサービスの向上について、民間バス事業者と協議、検討を行う。

## (11) 吉岡・鷹の台エリア

鷹の台地区はモノレール千城台駅等とを結ぶ民間路線バスが運行していることから、公共交通サービスが充実しているが、当エリアと市の中心部を結ぶ吉岡線については、市の補助により運行しており、今後も地域住民の日常生活の足として確保・維持できるよう、効率的な運行への見直しと利用促進について、民間バス事業者と協議、検討を行っていく。

また、周辺の吉岡地区で、吉岡線が利用できない公共交通空白地域については、不便意識が高く改善意欲がある地域が、主体となって地域交通を確保していくにあたり、市は支援を行う。

【エリア別施策の方向性】

【北部中央エリア】

- ・ 既存路線バスのルート変更など
- ・ エリア南部の人口が多く、不便意識が高い空白地域の公共交通施策の検討

【北東部エリア】

- ・ 公共交通利用促進策
- ・ 地域主体の地域交通確保の支援

【北西部エリア】

ヨッピーのルート変更

【千代田エリア】

公共交通利用促進策

【四街道駅周辺北エリア】

エリア北部の人口が多く、不便意識が高い空白地域の公共交通施策の検討

【西部中央エリア】

「ヨッピー」運行エリア以外の人口が多く、不便意識が高い地域の公共交通施策の検討

【四街道駅周辺エリア】

- ・ 料金施策（低廉な運賃、乗り継ぎ割引など）
- ・ 施設整備の充実

【四街道駅周辺南エリア】

みそら線の運行方法の見直し協議・検討

【みそら・旭ヶ丘エリア】

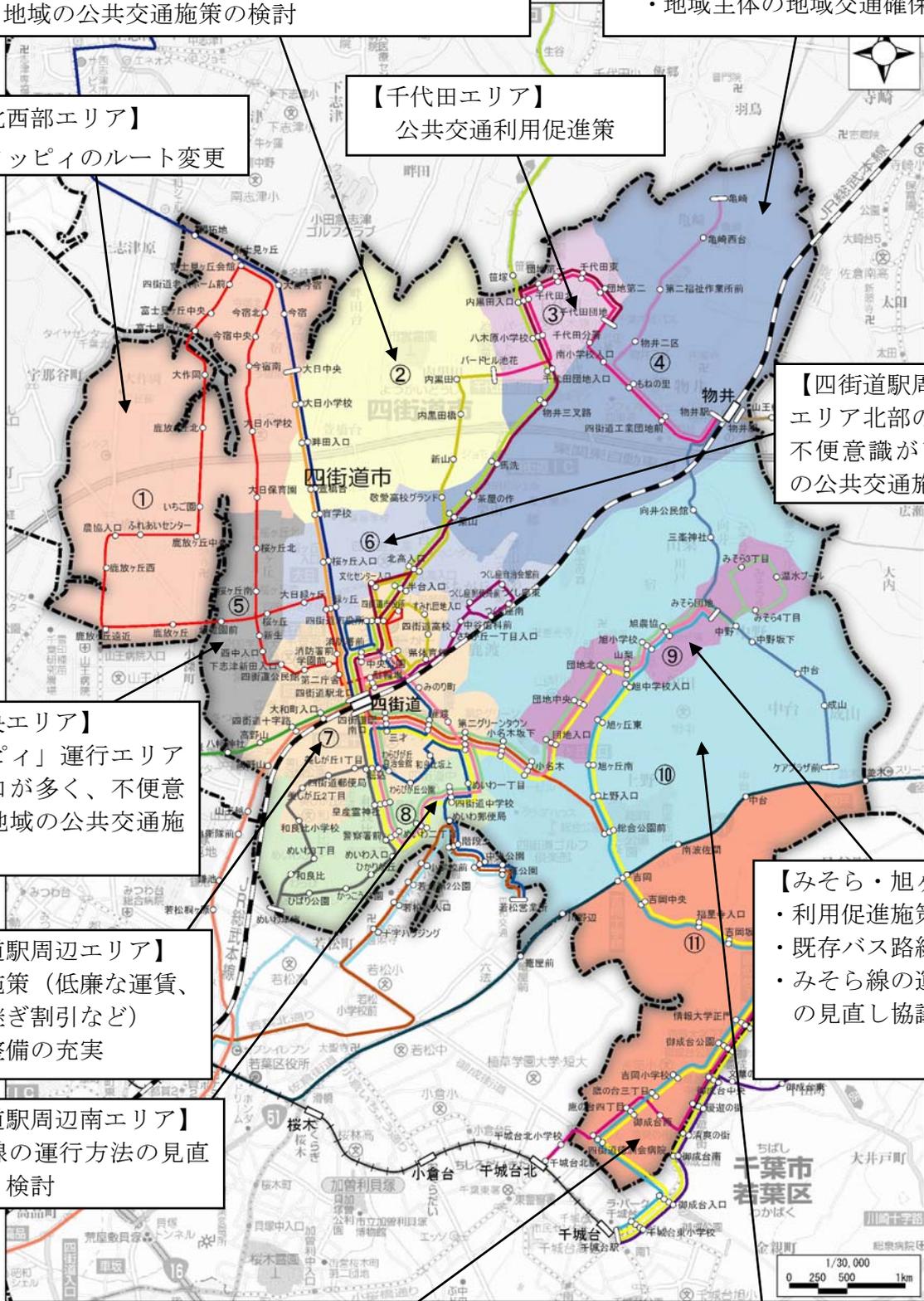
- ・ 利用促進施策
- ・ 既存バス路線の延伸
- ・ みそら線の運行方法の見直し協議・検討

【吉岡・鷹の台エリア】

- ・ 吉岡線の効率的な運行への見直し、利用促進の協議・検討
- ・ 地域主体の地域交通確保の支援

【東部中央エリア】

- ・ 既存バス路線の活用、増便等、公共交通導入
- ・ 地域主体の地域交通確保の支援



### 8-3.公共交通施策を検討すべき地区区分

	短期的（2～3年）に対策を検討	中長期的（3年～）に対策を検討
公共交通空白地域	<p><b>【優先度★★★】</b></p> <p>人口密度が高く※<sup>1</sup>、不便意識が高い※<sup>2</sup>地区として、短期的に対策を検討する必要がある地域</p>	<p><b>【優先度★★】</b></p> <p>比較的人口密度が高く、今後対策が必要になると考えられる地域</p> <p><b>【優先度★】</b></p> <p>現状においては、人口密度が低く、対策を講じることは難しいが、将来的には都市計画道路の建設や区画整理事業の進展により対策の検討が必要と考えられる地域</p>
公共交通不便地域	<p><b>【優先度★★】</b></p> <p>公共交通が全く利用できない地域ではないが、人口密度が高いため、短期的に対策を検討した方が良いと考えられる地域</p>	<p><b>【優先度★】</b></p> <p>現状においては、人口密度が低く、対策を講じることは難しいが、将来的には都市計画道路の建設や区画整理事業の進展により、対策の検討が必要と考えられる地域</p>

※1：1メッシュあたりの人口が1,000人（人口密度40人/ha）以上

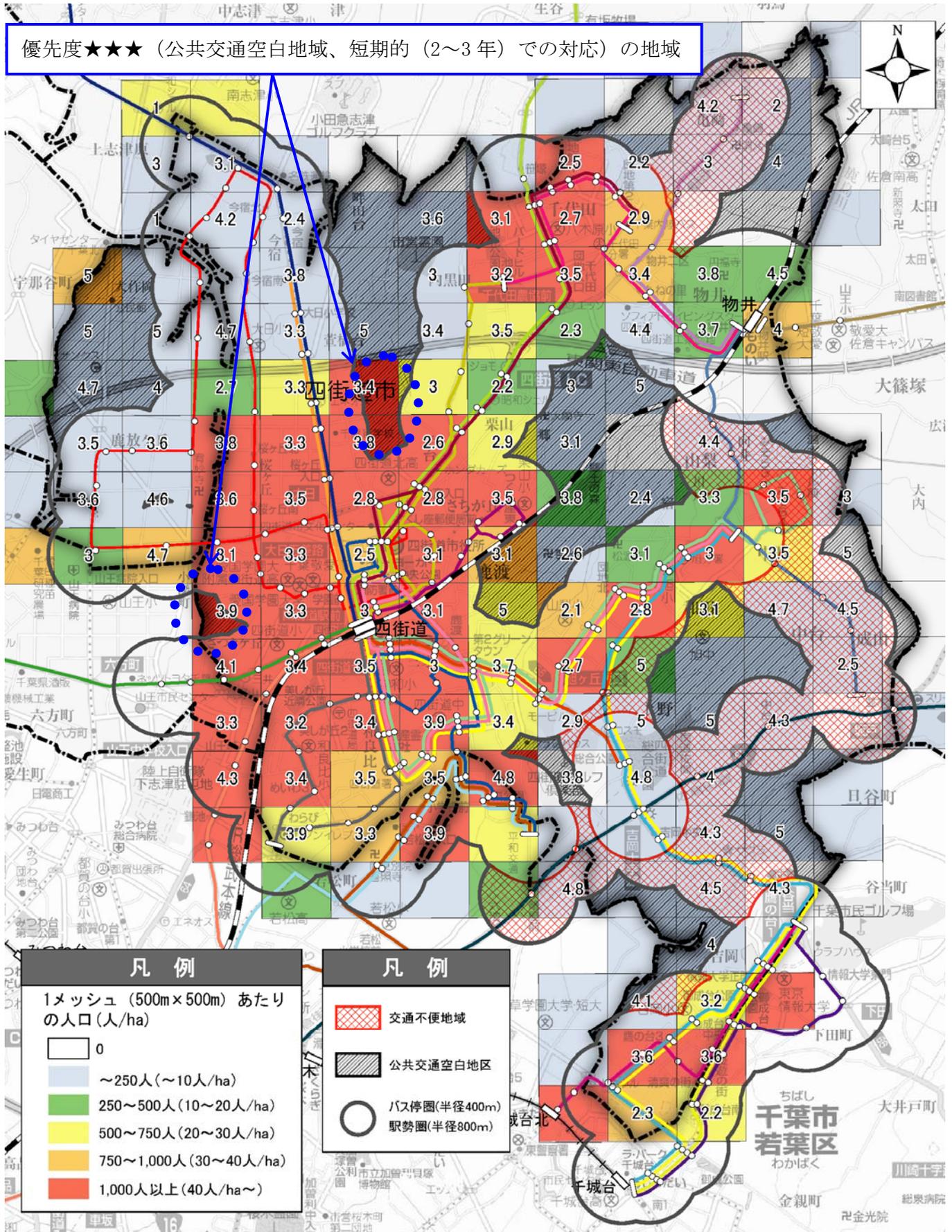
※2：不便意識が市平均である3.4ポイントより高い。

不便意識のポイントは、不満を5点～満足を1点として集計し、それを平均化した点数のことである。

■優先度★★★★（公共交通空白地域、短期的（2～3年）での対応）の地域

公共交通に対する不便意識が市全体以上（3.4ポイント）かつ人口が1,000人以上（40人/ha以上）の地域とする。

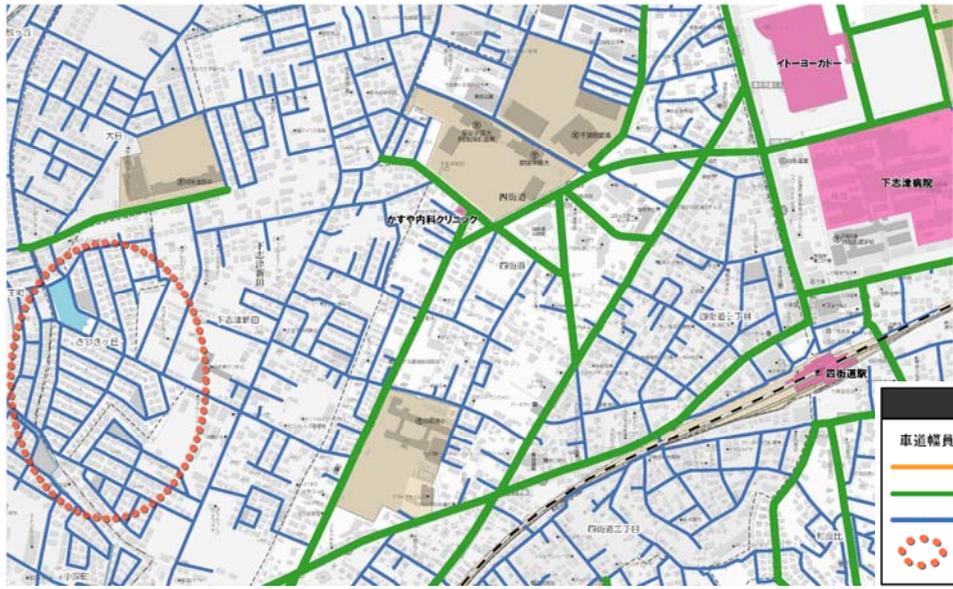
優先度★★★★（公共交通空白地域、短期的（2～3年）での対応）の地域



## 8-4.公共交通施策の検討

### (1) 【優先度★★★】に対する施策の検討

#### 1) さつきが丘・下志津新田地区

①対応期間	短期（2～3年）		②優先度	★★★
③移動実態		主要な行き先	代表的な外出頻度	主な利用交通手段
	通勤・通学	四街道市内、千葉市内	—	自動車（自分で運転） 自転車
	通院	かすや内科クリニック 下志津病院	月1、2日	自動車（自分で運転） 自動車（家族の送迎）
	買い物	イトーヨーカドー	ほぼ毎日	自動車（自分で運転） バイク
④道路幅員状況				
⑤通行可能車両	<p>地区内の道路幅員のほとんどが5.5m未満であり、大型車両（大型バス、中型バス）の通行は難しく、<b>小型バスやワゴン車、セダン型車両程度のみ</b>の通行が可能である。</p>			
⑥運行ルートの設定	<p>四街道駅、イトーヨーカドー、かすや内科クリニックのほか地域住民がよく利用する施設を極力経由した運行ルートの設定を今後、交通事業者、地元を含めて協議する</p>			
⑦運行形態	定時定路線		デマンド型乗合タクシー	タクシー補助
	バス	乗合タクシー		
メリット	人口密度が高い地区でも対応が可能	少し狭い道路でも余裕を持ったルート選定が可能	ドアトゥドアサービスが可能のため、利便性が高い	通常のタクシー利用と変わらないため、利便性が高い。
デメリット	通行できる道路が限定されるため、慎重にルート選定する必要がある	人口密度が高い地区のため、多くの台数が必要となり経費が高む	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度が高い地区のため、多くの台数が必要となり経費が高む</li> <li>初期投資（システム構築費、車両購入）が高い</li> <li>予約が面倒</li> </ul>	人口密度が高い地区のため、補助額が非常に多額になる可能性が高い
⑧評価	<p>人口密度が高く、多くの需要を見込まれるため、需要が小さい場合に適応されるデマンド型乗合タクシー、タクシー補助は当該地区には適さないものと考えられることから、<b>定時定路線による運行が望ましい。その際には、新規路線の開設にかかわらず、既存バス路線等の活用も考慮し、検討を行うこととする。</b></p>			

2) 大日萱橋台地区

①対応期間	短期（2～3年）		②優先度	★★★	
③移動実態		主な行き先	代表的な外出頻度	主な交通手段	
	通勤・通学	千葉市内、その他千葉県内	—	自動車（自分で運転） 電車	
	通院	栗山中央病院	月1、2日	自動車（自分で運転） 自動車（家族の送迎）	
	買い物	イトーヨーカドー ヤオコー	週1、2日	自動車（自分で運転） 自転車	
④道路幅員状況	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">凡例</p> <p>車道幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: orange;">—</span> 13.0m以上</li> <li><span style="color: green;">—</span> 5.5～13.0m</li> <li><span style="color: blue;">—</span> 3.0～5.5m</li> <li><span style="color: red;">●●●●</span> 優先度★★★地区</li> </ul> </div>				
⑤通行可能車両	<p>地区内の道路幅員のほとんどが5.5m未満であり、大型車両の相互通行は難しく、<b>小型バスやワゴン車、セダン型車両程度のみの通行が可能である。</b></p>				
⑥運行ルートの設定	<p>四街道駅、イトーヨーカドー、ヤオコー、栗山中央病院のほか地域住民がよく利用する施設を極力経由した運行ルートの設定を今後、交通事業者、地元を含めて協議する</p>				
⑦運行形態	定時定路線		デマンド型乗合タクシー	タクシー補助	
	バス	乗合タクシー			
⑧評価	メリット	人口密度が高い地区でも対応が可能	少し狭い道路でも余裕を持ったルート選定が可能	ドアトゥードアサービスが可能のため、利便性が高い	通常のタクシー利用と変わらないため、利便性が高い。
	デメリット	通行できる道路が限定されるため、慎重にルート選定する必要がある	人口密度が高い地区のため、多くの台数が必要となり経費が高む	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口密度が高い地区のため、多くの台数が必要となり経費が高む</li> <li>・初期投資(システム構築費など)が高い</li> <li>・予約が面倒</li> </ul>	人口密度が高い地区のため、補助額が非常に多額になる可能性が高い
⑧評価	<p>人口密度が高く、多くの需要を見込まれるため、需要が小さい場合に適応されるデマンド型乗合タクシー、タクシー補助は当該地区には適さないものと考えられることから、<b>定時定路線による運行が望ましい。その際には、新規路線の開設にかかわらず、既存バス路線等の活用も考慮した検討を行うこととする。</b></p>				