

## (2) バス利用者数の減少

公共交通機関の利用者数は、鉄道については平成10年に比べ平成20年は増加しているのに対し、バスについては、平成10年に比べ平成20年は年間1.3万人(約15%)減少している。

住民アンケート調査によると、定時性に関する不満(乗車するバス停にバスが来る時間が予測できない、乗車後に目的地までの時間が予測できない)が約40%、バスの運行本数に対する不満が約20%となっている。

また、バス事業者へのヒアリングでは、バスの運行ルートにあたる幹線道路の慢性的な渋滞により定時性の確保が困難であることや、駅前広場の整備に対する要望が挙げられている。

以上のことから、バスの定時性の低下が、利便性や信頼性を低下させ、バス利用者数が減少している原因であると考えられる。

### バスに対する不満

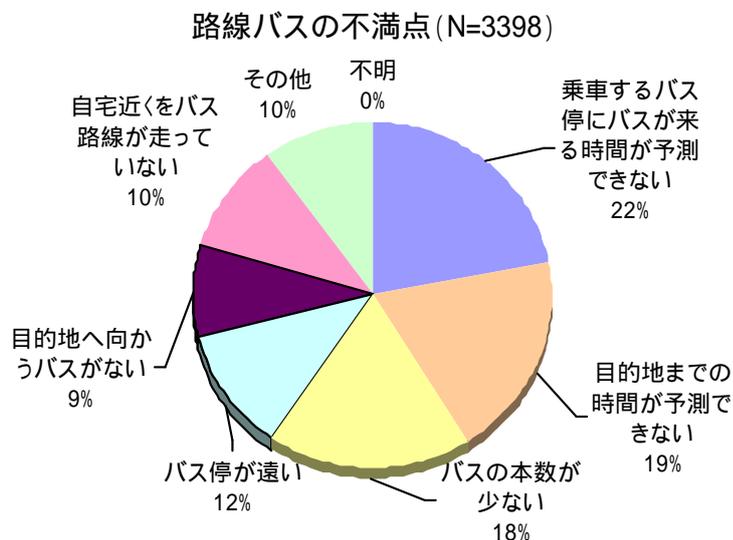
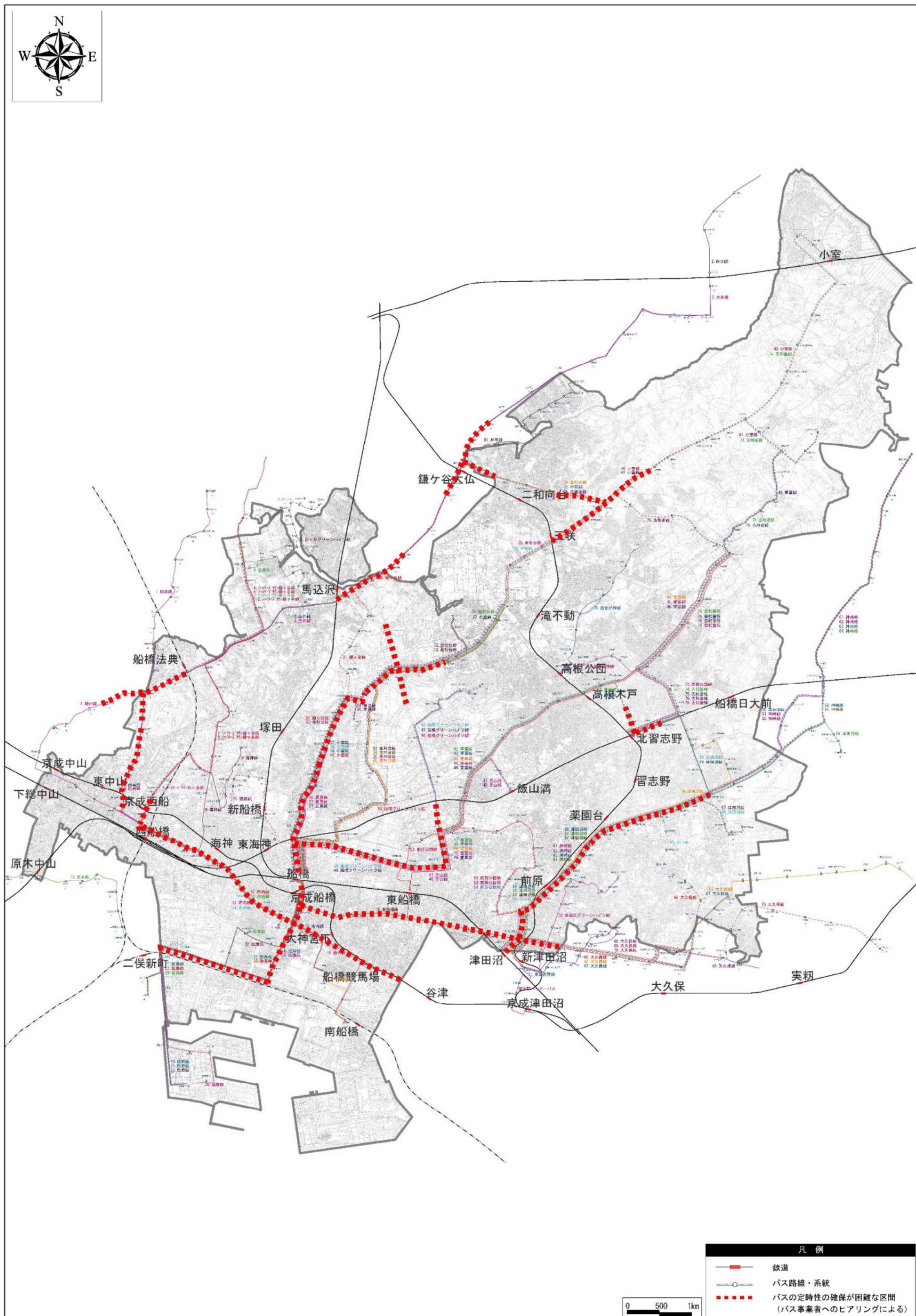
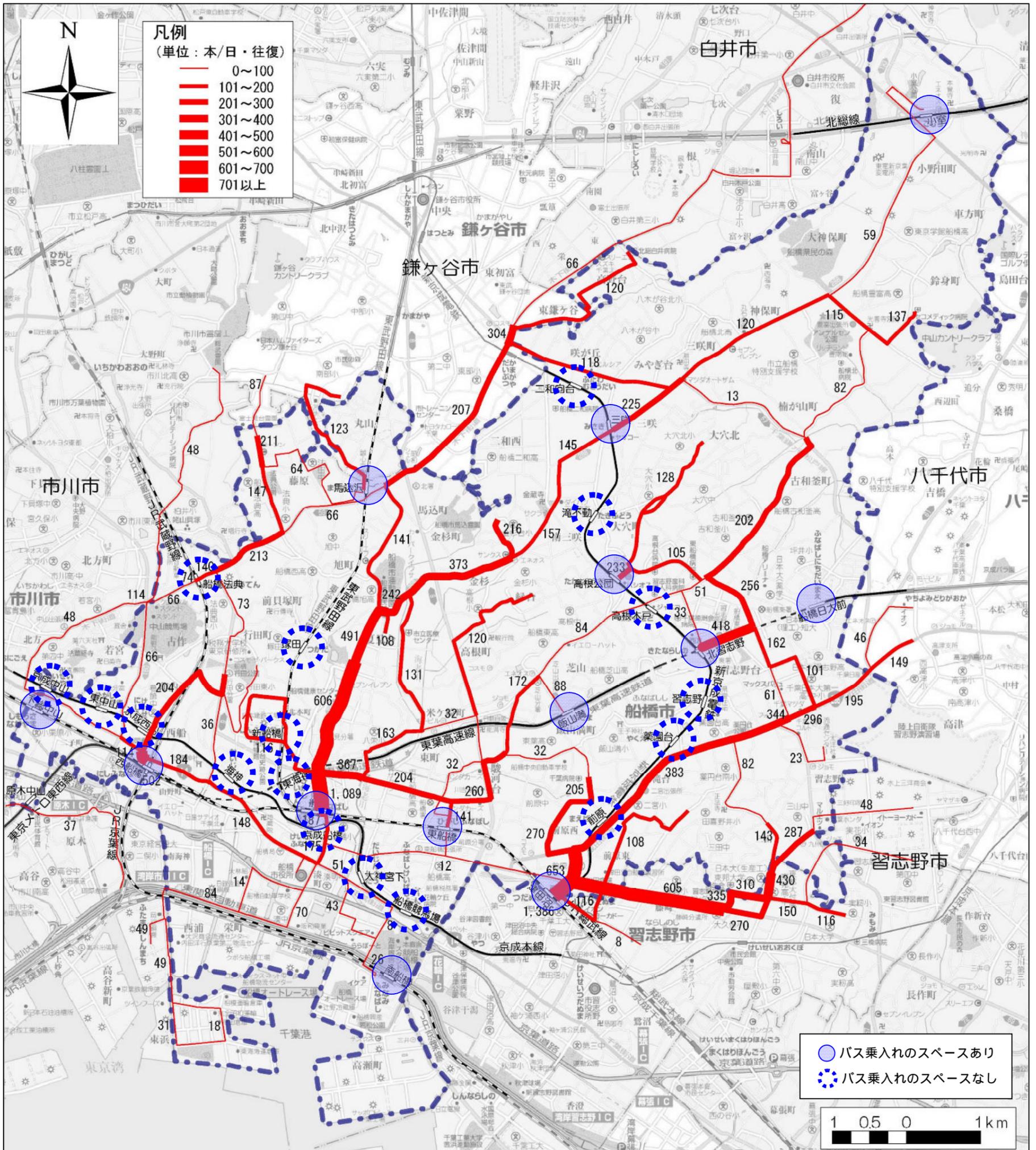


図 市内の定時性確保の困難な箇所（バス事業者へのヒアリングによる）



出典：バス事業者ヒアリング（平成 21 年 9 月実施）

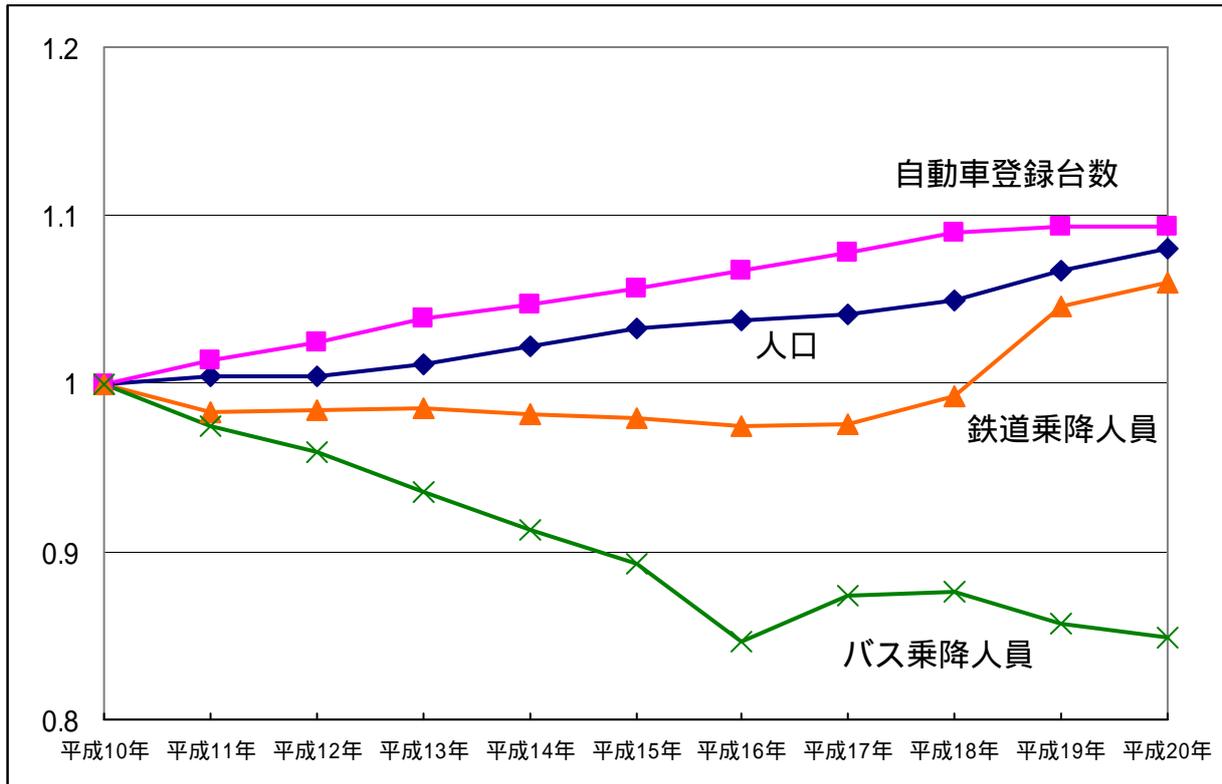
図 バスの乗り入れが可能な駅前広場の有無と主要ターミナルへのバスの運行集中状況



出典：バス運行本数はバス事業者資料（平成21年3月現在）

バスの乗り入れ可能なスペースは地図または現地踏査による確認

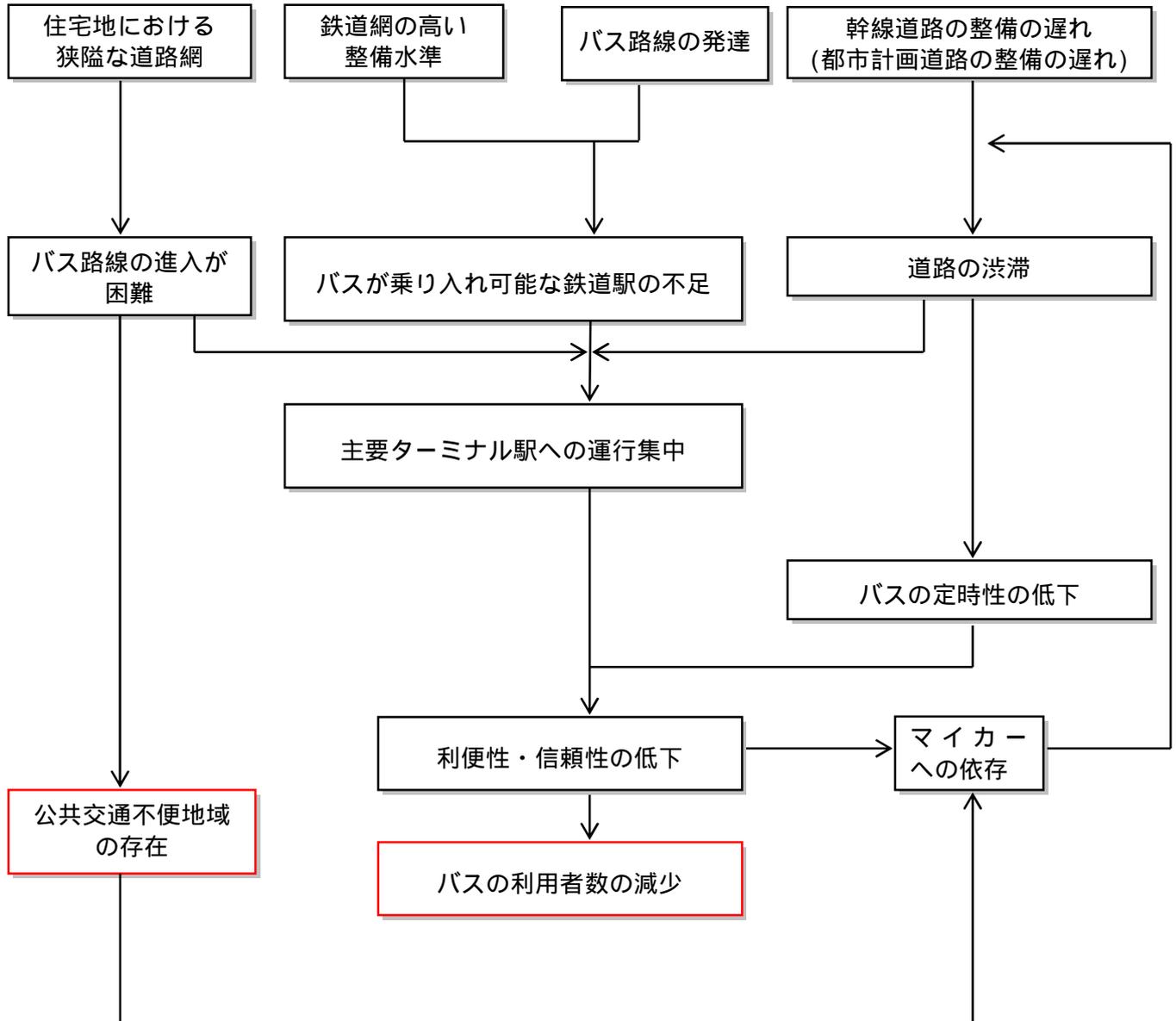
図 公共交通機関の利用状況の変化



出典：都市交通年報、船橋市統計 より作成

( 3 ) 公共交通における問題点とその原因

前項で整理した、公共交通不便地域の存在、バス利用者数の減少をふまえ、公共交通における問題点とその原因との因果関係は以下のように整理される。



公共交通の問題点

## 1 6 . 基本的な方針

### ( 1 ) 公共交通不便地域の解消

公共交通不便地域は、市内に広く存在しており、公共交通が利用しにくいことから、住民の不便に対する意識や交通の改善に対する要望が大きい。

また、公共交通不便地域の中には、人口集積が高く、公共交通に対する潜在的需要が見込まれるにもかかわらず、道路が狭隘であるなどの物理的な要因により、バスの進入ができない地域が存在する。しかしその一方、道路の整備には、相当な期間とコストを伴うため、容易に解決できず、長期間にわたって公共交通不便地域が解消できない状況である。

以上のことから、地域特性にあったきめ細かい公共交通サービスの提供や、公共交通を支える新たな仕組みづくりにより、公共交通不便地域の解消を目指すこととする。

### ( 2 ) 公共交通の利用促進

バスの主要な運行ルートにあたる市内の幹線道路が渋滞しており、このことがバスの速度や定時性を低下させ、公共交通としての利便性や信頼性が低下している原因と考えられる。

また、バスが乗り入れ可能な鉄道駅が不足していることから、現在のバス路線は、主要ターミナル駅に集中する構造となっており、駅周辺の道路渋滞やバスの集中によるだんご運行なども、バスの利便性や信頼性が低下している原因と考えられる。

道路渋滞は、道路の整備や駅前広場の整備をすることにより解消を図ることができるが、相当な期間とコストを伴うため、容易に解決できない状況である。

これらのことから、バスに関する不満を持つ利用者が自家用車利用に転換し、自動車交通量を増加させ、さらに道路渋滞の原因になるという悪循環を招いているものと考えられる。

道路渋滞は CO<sub>2</sub> 排出量を増加させ、地球温暖化につながる問題である。このため、この悪循環を断ち切るためにも、自家用車利用からバス等を含む公共交通利用への転換に取り組むことも必要である。

以上により、バスに関する不満を緩和するとともに、道路渋滞や地球温暖化を緩和するため、公共交通の利用促進を目指すこととする。