

4. 公共交通不便地域の基準について

4.1. 公共交通不便地域の設定方法

連携計画策定時の公共交通不便地域の設定方法および公共交通不便地域を以下に示す。
公共交通不便地域は、鉄道駅やバス停留所までの距離とバスの運行間隔より設定される。
また、現状のバス路線における公共交通不便地域を示した図を次ページに示す。

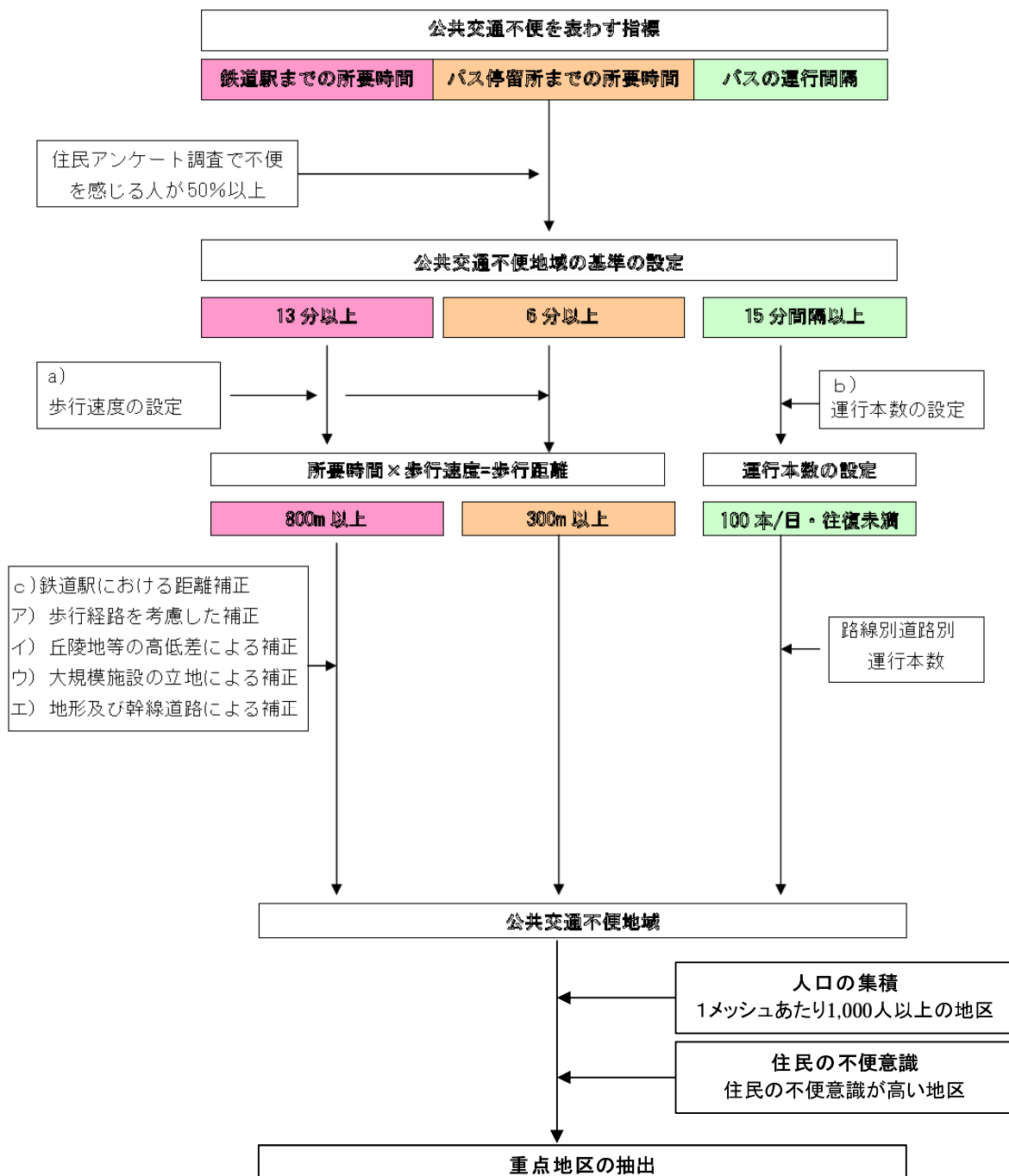


図 4-1 公共交通不便地域の設定方法（連携計画策定時）

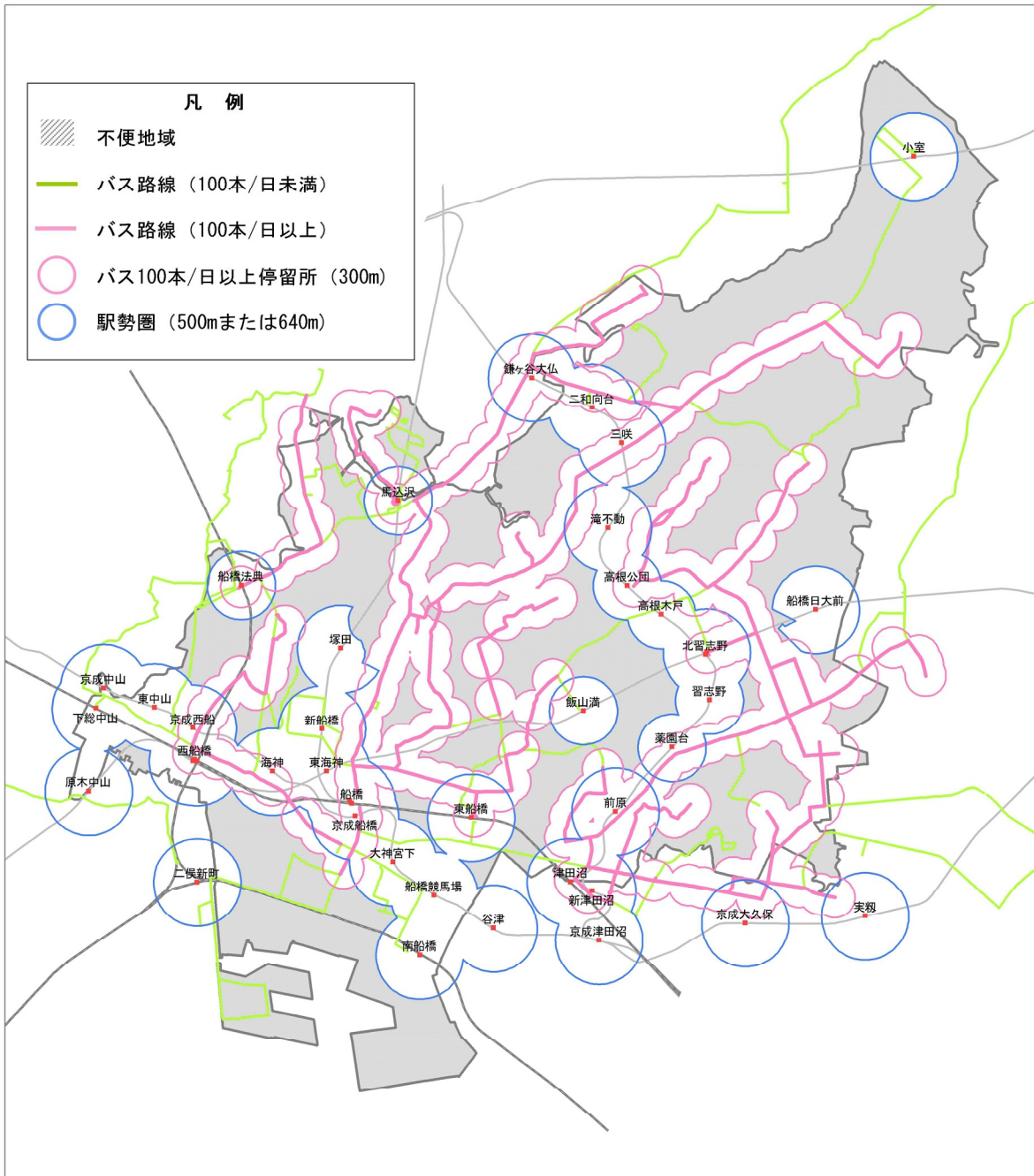


図 4-2 現状のバス路線と不便地域 (平成 25 年 3 月末現在)

4.2. 公共交通不便地域の設定の課題

公共交通不便地域の解消するための仕組みを作ることを目的に、連携計画策定時に公共交通不便地域の設定方法を定義し、重点地区においてバス路線の実験等の事業を実施した。その結果、以下のような課題が生じてきた。

(1) 国の補助要件を満たさない船橋市の公共交通網

国の地域公共交通確保維持改善事業における地域内フィーダーシステムの補助要件は、鉄道駅及びバス停留所から 1Km 離れた集落等、地方運輸局長が指定する地域が対象である。

船橋市において、鉄道駅及びバス停留所から 1Km 圏域を図化すると以下のとおりであり、国庫補助対象となる地域はほぼ存在しない。このことから市費単独で事業を行っていくことが想定される。

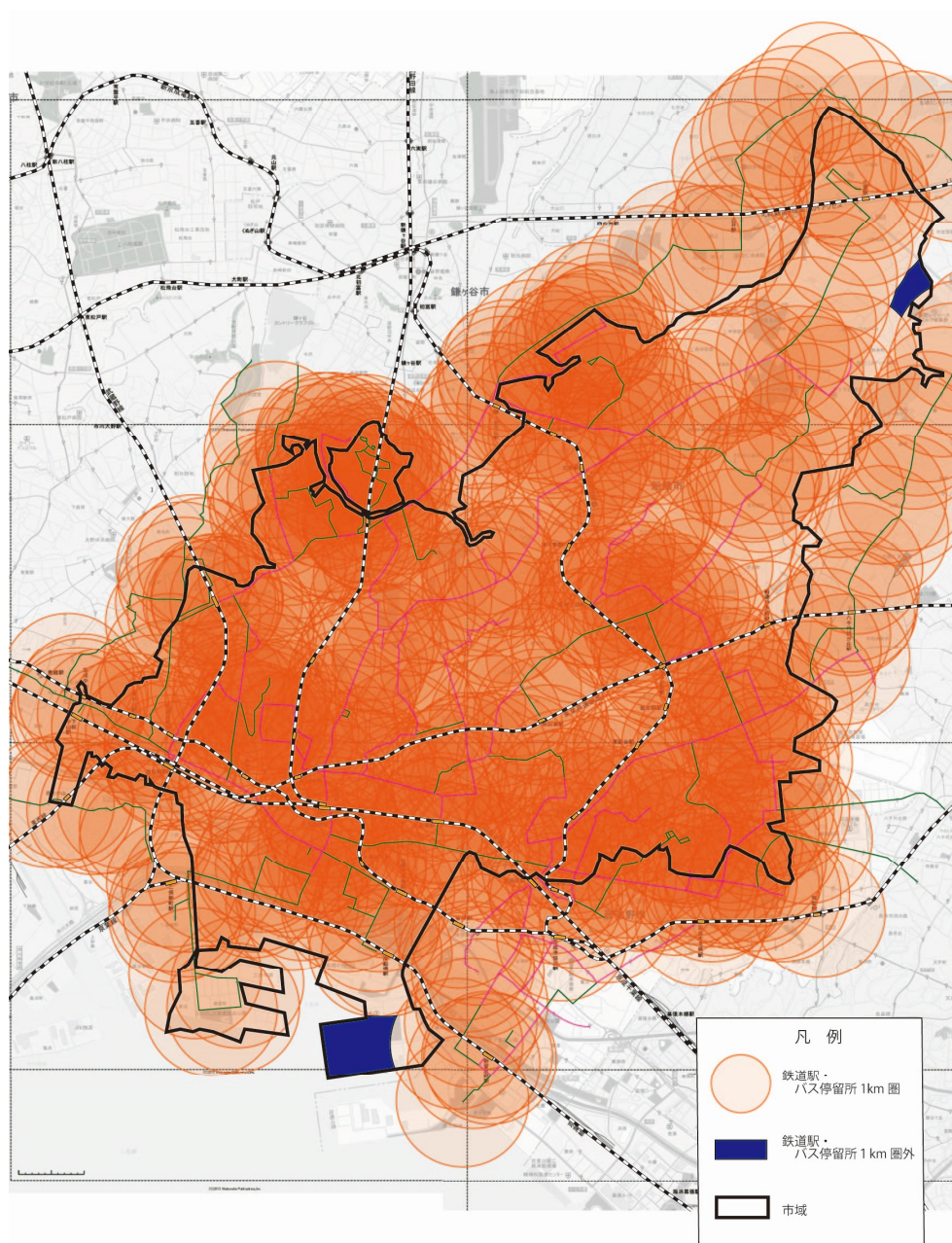


図 4-3 鉄道駅及びバス停留所からの 1Km 圏域

(2) バスの運行間隔

公共交通不便地域を表す指標として、バスの運行が 100 本/日・往復確保しなければ、公共交通不便地域としている。

その結果、路線バスが運行している地区についても 100 本/日・往復以下の地区は公共交通不便地域と定義している。

しかし、運行間隔が長い路線は、需要も少ないことが多く、増便した場合、事業者がその分の赤字を被ることが想定される。新たな交通手段を導入した場合には、既存路線への影響が懸念される。

また、「公共交通不便地域の解消へ向けて（バス導入編）」に定めた仕組みに基づき運行を行った地域については、事業の目的を達成し、利便は確保されていると考えられる。

このことから、今後の状況等の変化により、運行間隔の設定方法について検討することも考えられる。

(3) 鉄道駅・バス停留所の徒歩圏域の定義

公共交通不便地域を表す指標として、鉄道駅から基本的には半径 640m、バス停留所から半径 300m の徒歩圏域から離れた地域を公共交通不便地域としている。

しかし、公共交通不便地域として定義した地域において、乗り合いタクシーの実証実験を行ったが利用は少ない状況であった。

さらに、バス実証実験における八木が谷地区および丸山地区のバス停留所別の日乗車人数においても駅に近いバス停留所ほど利用者数が少ない傾向にある。(次頁参照)

利用者が少ない要因の 1 つとして、運行地区のうち、鉄道駅に比較的近い住民の方は、日常的に鉄道駅まで徒歩や自転車で移動する方が多いと想定される。

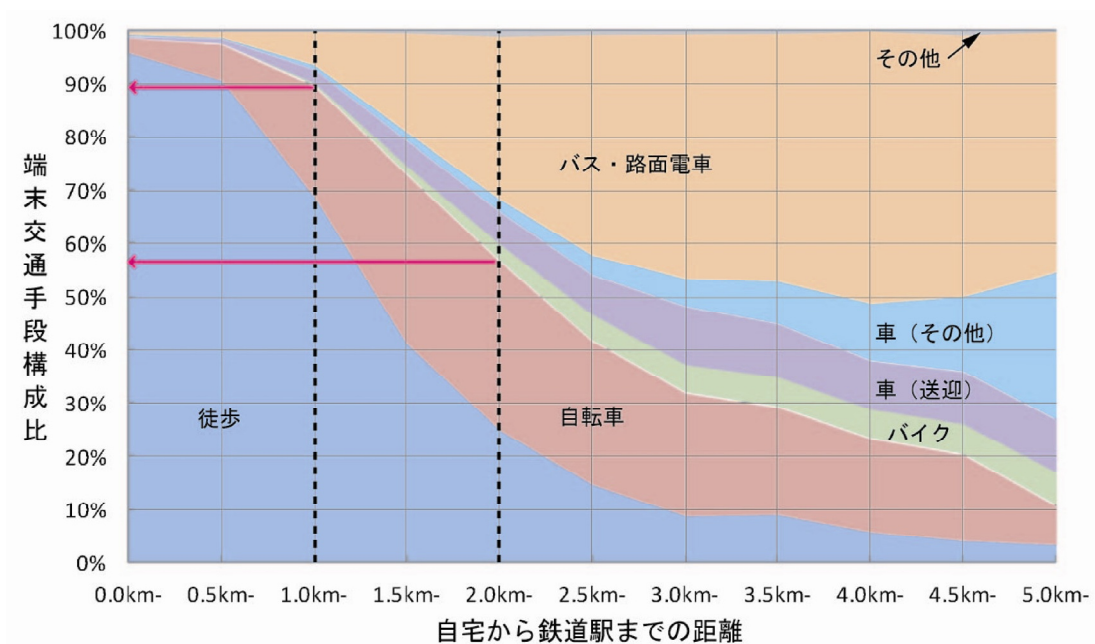
参考に、国土交通省の第 11 回大都市交通センサス（首都圏）の報告では、自宅から鉄道駅までの距離が 1.0Km までは徒歩が約 7 割を占め、自転車を含めると約 9 割となっている。

また、2.0km までにおいても約 6 割が徒歩または自転車となっており、遠くなるほど徒歩の移動が減少している。

一方、バスは 1.0Km までの利用割合は 1 割未満で、1.0 km を越えるとバスの利用割合が増加し、2.0Km で約 3 割を占めている。

以上のことから、公共交通不便地域と定義した地域のうち、鉄道駅やバス停留所に近い住民は、公共交通を利用するには不便と感じつつも、公共交通が導入されても実際に利用する方は、その一部と考えられ利用者は少ない。

よって、状況等の変化により今後、鉄道駅やバス停留所からの徒歩圏域の設定方法については検討することも考えられる。



出典：第 11 回大都市交通センサス 平成 24 年度分析結果報告 国土交通省

図 4-4 距離帯別自宅から鉄道駅までの交通手段分担率（通勤・定期券利用者、首都圏）

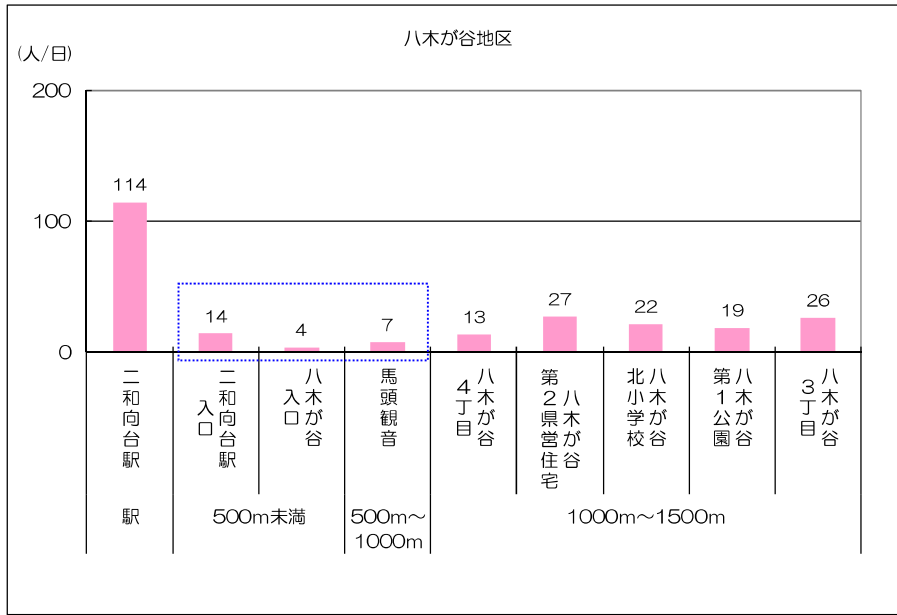


図 4-5 バスの距離別のバス停留所の日乗車人数（八木が谷地区）

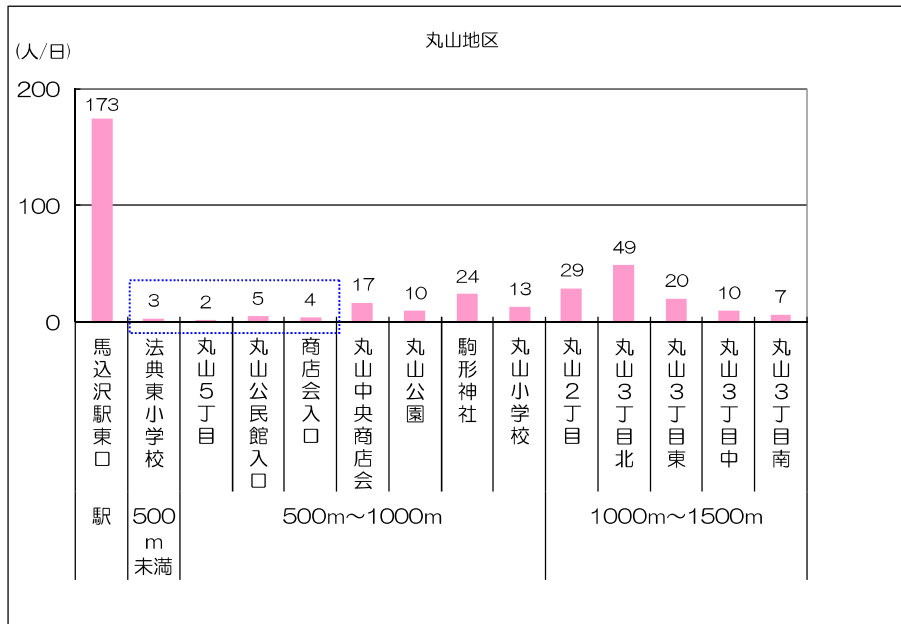


図 4-6 バスの距離別のバス停留所の日乗車人数（丸山地区）