

IV. 今後に向けた課題等



本市の地域概況、公共交通の現状、移動実態及びニーズ、主要ターミナルの現状を踏まえ、本市が抱える問題点を把握しました。

●地域及び公共交通の現状・問題等のまとめ

本市の地域概況

- ・近い将来、総人口は減少に転じますが、高齢者は増加傾向にあります。
→人口の総数が減少するなか、公共交通の役割はますます重要になります。
- ・人口は、西・南・東部に集中し、北・中部は広く分布しており、この傾向は将来さらに進むことが見込まれます。
- ・高齢者だけの世帯や一人暮らしの人が、広く分布しています。
→鉄道や一般路線バス等だけでの対応は難しくなることが想定されます。
- ・市外へは主に鉄道利用、市内ではクルマ、自転車、鉄道利用が多く、バス利用は比較的少ない状況です。→クルマ中心の行動スタイルの見直しや、公共交通に対する意識の醸成も必要です。
- ・70歳以上でも1/3以上の人が運転免許を保有しています。
- ・市外からの来訪手段は、電車またはクルマが大半です。

公共交通の現状

- ・鉄道・路線バス・タクシー等があり、多数の事業者が運行しています。
- ・各方面に多くの路線が運行されていますが、市全域の細部まではカバーしきれていない状況です。
- ・利用客、運行本数とも、おおむね主要駅に集中しており、ラッシュ時には車内が混雑します（鉄道、バスとも）。
- ・鉄道の利用客は微増傾向ですが、路線バスの利用客は横ばいか微減傾向にあります。
（新型コロナウイルス感染症発生以前の状況）

運行事業者の現状・問題等

- ・バス・タクシーの乗務員不足が発生しており、公共交通の持続的運行・運営に影響があります。
- ・バス路線のうち、収支面で厳しい路線があり、減便が検討される懸念があります。
- ・今後、人口減少・高齢化により、利用客減少の危惧があります。
- ・バスの運行面で最大の問題は、渋滞による遅延です。利用客のクレームやバス離れの要因になるばかりでなく、乗務員の勤務時間にも負荷がかかっています。

- ・バス運行面では、長距離の路線や狭い道路の路線など、運行効率のよくない路線があります。
- ・多くの鉄道・バス会社、系統があり、不慣れな高齢者や来訪者には分かりにくいです。
- ・鉄道・バスのラッシュ時等に関する改善（運行、車両、空調）等の要望が多いです。
- ・鉄道については、輸送障害時の対応、バリアフリー対応、駅前広場や乗り継ぎ環境の改善等への要望があります。
- ・タクシーは、乗車環境のほか、配車予約しようとしても受け付けてもらえないといった声があります。
- ・現状では、バス・鉄道・タクシーとも、お客様サービスや取り組みの多くは各社個別で行われています。

集客施設・観光関係者の現状・問題等

- ・本市への観光は定着していない状況ですが、大規模な商業施設や公園等に、周辺他市からも多くの来訪客があります。
- ・市外からは、鉄道、マイカーでの来訪が多い状況です。マイカーが多いことにより、駐車場不足、集客施設周辺の道路の混雑等の問題が発生しています。
- ・市内の1箇所のみを訪れる来訪客が多く、市内の回遊はあまり行われていません。
- ・来訪客は、駅の混雑、駅・バス停等のわかりにくさ、渋滞等によるバスの遅延・道路の混雑等に不満があります。

駅・ターミナルの現状・問題等

- ・主要な駅には、業務施設や待ち時間を過ごす店舗等が集まっており、まちの賑わいが見られますが、一部では店舗やホテル等が閉店・閉館する状況も見られ、賑わいが十分ではない点もあります。
- ・主要な駅のうち、船橋駅南口、津田沼駅北口では交通広場が狭く、バスバースにバスが収容できていません。また、西船橋駅南口には交通広場がなく、バスの発着は道路上で行われています。
- ・市内で多数の事業者が公共交通サービスを提供していることから、不慣れな高齢者、来訪客等にとって、わかりにくい面があります。

市民の実態・意識等

- ・主な外出は、通勤・通学、買物、通院が大半です。
- ・主な交通手段は、鉄道、クルマが突出しており、バスやタクシーを利用する人は少数派です。駅への交通手段は、徒歩が突出しており、バスも一定の利用があります。
- ・鉄道は、駅が近い・早く行ける・時間に正確との利用理由が多いのに対し、バスは、バス停が近い利用する人が突出しています。クルマが便利との理由で、鉄道・バスを利用しない人が多い状況です。

- ・「通院」について、将来に不安を感じる市民が多いです。
- ・公共交通への改善希望として、「わかりやすさ」が特に多いです。ただし、改善後も「できるかぎり利用」「あまり利用しない」という意向の人が多いです。

本市のまちづくりの考え方を基にした地域公共交通計画の考え方

- ・本市の公共交通や人の移動に関する基本的な考え方は、「誰もが安全で利用しやすい総合的な公共交通システムの構築を目指す」とともに、「駅を中心とした魅力ある拠点の整備や市街地の開発・再編により利便性の高い市街地の形成を図る」ことです。
- ・それを受け、各分野の視点・計画等で、総じて求められていることは、以下のとおりです。
 - ① 公共交通の利便性向上、将来にわたる持続
 - ② 各拠点を結ぶ交通ネットワークの確保、公共交通不便地域の解消
 - ③ 歩く＋公共交通による外出の促進
 - ④ 中心部やベイエリアの観光、回遊性の向上への寄与

本計画策定期間における社会の動向について（新型コロナウイルス感染症拡大の影響等）

- ・本市だけでなく社会全体として、少子・高齢化の進展のほか、働き方改革の推進、共働き世帯の増加、情報技術（AI、IoT等）の進歩・普及と若者等の外出の変化、子育て・介護等と就業に対する考え方の変化等がみられます。一方で、世界的にもSDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）への貢献やカーボンニュートラルの実現への意識が高まる中、全ての市民の移動の確保や、脱炭素社会実現に向けた公共交通の取り組みの重要性が改めて認識されています。その他現時点では想定できない社会変化等に対して、今後人々のライフスタイルや行動が大きく変容していくことも考えられます。
- ・このような中、本計画策定期間において、わが国のみならず世界的な「新型コロナウイルス感染症」の感染拡大に見舞われました。その影響により、人々の外出や会合の自粛、テレワークや時差出勤等の生活様式が普及したことにより、公共交通利用者が減少し、マイカー利用者が増加するなど、交通の利用状況にも大きな変化がありました。新しい生活様式が社会に定着することで、東京一極集中の是正と地方の活性化や、交通需要マネジメントによる大都市圏等での交通集中の緩和等の期待が持たれる一方で、全国の公共交通機関においては、今後感染拡大が収束したとしても、感染拡大以前の交通需要には戻らない可能性も予見されています。今回の新型コロナウイルス感染症感染拡大により、公共交通政策の「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなくニーズに対応した移動サービスを享受できる社会の実現」という基本的な使命は、これまでになく重要度・緊急度が増しています。
- ・今後とも社会動向を注視するとともに、これらに対応する都市機能や移動手段を継続的に検討し、状況に応じた見直し等を行っていく必要があると考えられます。

●現状・問題等を踏まえた今後に向けた地域公共交通の課題

地域・公共交通の現状・問題等及び市民・来訪客・運行事業者等の状況に対し、まちづくりの基本的な考え方を踏まえた場合、本市の公共交通については、クルマ中心の行動スタイルから、多様な選択肢のある移動手段を提供し、将来まで確保することにより、豊かなライフスタイルに寄与することが必要です。今後、以下のようなことが課題になると考えられます。

課題1 市民等にとってより便利な公共交通を目指すとともに、よりいっそうの利用促進を図る必要がある。

- 本市の主要ターミナルには、複数の鉄道、バス、タクシーなど多様な公共交通が集まっていますが、不慣れな高齢者や来訪者にとっては、わかりにくい面があります。また、船橋駅前等に一般車両の集中によるバスの円滑な運行の阻害や、西船橋駅付近の路上で多数の企業送迎バスが発着せざるを得ないなど、ターミナルの機能の充実を検討する余地があります。地区拠点についても、駅前でのバスの乗り継ぎが不便な場所があります。
- 渋滞で遅延することによる利用客のバス離れや、鉄道が運休・遅延した際の乗り継ぎに不安があるなど、利用客にとっての利便性の面で改善の余地があるため、ソフト面も含めた種々の技術も活かした方策を検討することが必要と考えられます。
- 市民等の日常生活は、クルマ中心となっており、公共交通があっても利用しない人が多いのが現状です。公共交通のサービスを充実したとしても、思うように利用されない危惧もあり、将来にわたる持続的な公共交通を目指すためにも、公共交通に対する市民等の理解の醸成、行動の変容、公共交通利用促進をいかに図っていくかが課題となります。

課題2 公共交通不便地域等の移動手段を継続的に検討する必要がある。

- 本市の公共交通網はある程度充実していますが、鉄道・路線バス等でカバーしきれない公共交通不便地域が一部残っており、市内各所に散在しています。
- 今後の人口減少、少子・高齢化の進展は、本市の中でも地域による差異があり、各地区の状況も多様であると考えられるため、それぞれの地域の現状や意識の醸成等を把握しながら、それぞれの地域に合った移動支援策を検討していくことが課題となります。そのため、種々の方策について、市民とともに考え取り組んでいくことが必要となります。

課題3 将来にわたり、公共交通サービスを確保する必要がある。

- 本市の公共交通は、複数の事業者が市内各地域・各方面を運行しており、総じて充実している状況にあり、広域移動、市内地域間移動、地域内移動を支えるこれらの公共交通サービスを、将来にわたって確保していく必要があります。
- 現状では、道路の渋滞による運行長時間化と利用客離れ、長距離路線や回送などのほか、利用客が低迷している路線の存在や乗務員不足など、持続的な運行を目指す上で解決していくべき問題があります。また、わが国をはじめ世界的な新型コロナウイルス感染症の広がりによる感染症対策や新たな生活様式に伴う人々の行動変化への対応方法を検討することも大きな課題です。

課題4 集客・回遊性向上、“公共交通利用＋歩く”が中心の交通まちづくりを目指し、市のまちづくりに寄与する必要がある。

- 本市のまちづくりでは、活気あるまちを目指しており、とりわけ市の主要駅や集客・観光拠点の周辺では、人々が往来することにより賑わいのあるまちなかになることが望まれます。この考え方を踏まえ、集客、回遊するための移動手段の提供や、来訪者が回遊するための案内の充実、動機付けなど、公共交通として寄与していくことが課題と考えられます。
また、まちなかの現状は、市民・来訪者とも、クルマ中心の行動スタイルとなっています。本市のまちづくりとして、クルマ中心の行動スタイルから、公共交通や徒歩などを含めた多様な選択肢のある自由度の高い移動手段をかしこく利用することにより、まちが多くの人々で賑わうとともに、暮らしやすく地球環境にも健康にもよい“公共交通利用＋歩く”が中心の交通まちづくり※を目指す必要があります。
- 本計画は、第3次船橋市総合計画や船橋市都市計画マスタープラン等、まちづくりの関連計画と連携を図って進めていきます。これら関連計画の方針を踏まえ、本計画においては、鉄道駅周辺地区を拠点とし、各拠点間を結ぶ交通ネットワーク、各拠点とその周辺の住宅地等を結ぶフィーダー線、各拠点と交通不便地域を結ぶ公共交通について計画していくことを基本とします。

※交通まちづくり：鉄道駅を中心として業務施設、商業施設、教育・文化施設・公園緑地などの公共施設、そして住宅地など生活に必要な機能を集約し、歩いて暮らせることを基本に、公共交通などによる移動の利便性を高めたまちを整備すること。