

東葉高速線地域公共交通総合連携計画

平成21年3月

船橋市
八千代市

目次

第1章 東葉高速鉄道を取り巻く社会環境の現況と推移

1-1	沿線地域の人口動態	1
(1)	沿線人口の推移	1
(2)	人口密度	2
(3)	高齢化の状況	4
(4)	沿線従業人口の推移	5
1-2	沿線地域の開発動向	6
(1)	沿線の開発状況	6
(2)	沿線地域の主要施設立地状況	10

第2章 東葉高速鉄道の現況

2-1	東葉高速鉄道の概要	13
(1)	東葉高速鉄道のあゆみ	13
(2)	利用促進の取り組み状況	14
(3)	駅施設の整備状況	16
2-2	東葉高速鉄道の利用状況	17
(1)	1日平均乗車人員の推移	17
(2)	各駅端末交通手段	18
(3)	沿線地域の利用路線割合	19
(4)	ターミナル駅の乗換・乗降者状況	21
(5)	駅間通過人員	25
(6)	ピーク時・終日混雑率の推移	25
2-3	東葉高速鉄道各駅の周辺状況	26
(1)	駅前広場の整備状況	26
(2)	駐車場、駐輪場の整備状況	26
(3)	沿線地域の道路網の整備状況	28
(4)	沿線地域のバス路線の運行状況	29

第3章 利用者ニーズの把握

3-1	アンケート調査の実施概要	30
(1)	沿線住民アンケート調査の実施概要	30

(2)	大規模商業施設来店者アンケート調査の実施概要	30
(3)	沿線企業従業員アンケート調査の実施概要	30
3-2	アンケート調査結果	31
(1)	沿線住民アンケート調査結果	31
(2)	大規模商業施設来店者アンケート調査結果	35
(3)	沿線企業従業員アンケート調査結果	38

第4章 沿線地域の将来動向

4-1	船橋市、八千代市の将来人口	41
4-2	沿線地域の将来動向	42
4-2-1	船橋市の交通体系構想（船橋市都市計画マスタープランより）	42
(1)	全体構想	42
(2)	地域別構想（公共交通・駅周辺地区に関する施策）	44
4-2-2	八千代市の交通体系構想（八千代市都市計画マスタープランより）	49
(1)	全体構想	49
(2)	地域別構想（公共交通・駅周辺地区に関する施策）	51
4-3	上位計画での東葉高速鉄道の位置付け	55

第5章 東葉高速鉄道地域の課題整理

5-1	東葉高速鉄道地域の課題	56
(1)	現況整理からの課題	56
(2)	利用者ニーズからの課題	57

第6章 東葉高速鉄道地域公共交通総合連携計画

6-1	東葉高速鉄道活性化総合連携計画の基本方針	60
6-2	東葉高速鉄道活性化総合連携計画の目標	61
(1)	定期外乗車人員の増加目標	61
(2)	企画乗車券の販売増加目標	61
(3)	イベント来場者人員の増加目標	61
6-3	総合連携計画の区域	62
6-4	利用促進策のターゲットと考え方	63
(1)	利用促進策のターゲット	63
(2)	各ターゲットに対する利用促進策の考え方	63

6-5	目標を踏まえた具体的な施策	66
(1)	現東葉高速鉄道利用者の継続的な利用を確保するための施策	66
(2)	他路線利用者の東葉高速鉄道への転換利用を促進するための施策	70
(3)	新たな東葉高速鉄道利用者を創造するための施策	76
6-6	目標を達成するために行う事業及びその実施主体とスケジュール	81
(1)	地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく事業	81
(2)	地域公共交通活性化・再生総合事業に基づかないその他事業	82

1 東葉高速鉄道を取り巻く社会環境の現況と推移

1-1 沿線地域の人口動態

(1) 沿線人口の推移

平成 19 年度、東葉高速鉄道の駅を中心として半径 1.5 km の範囲に居住する沿線人口は約 25.7 万人、世帯数は約 10.6 万世帯であり、沿線人口、世帯数共に増加傾向となっている。

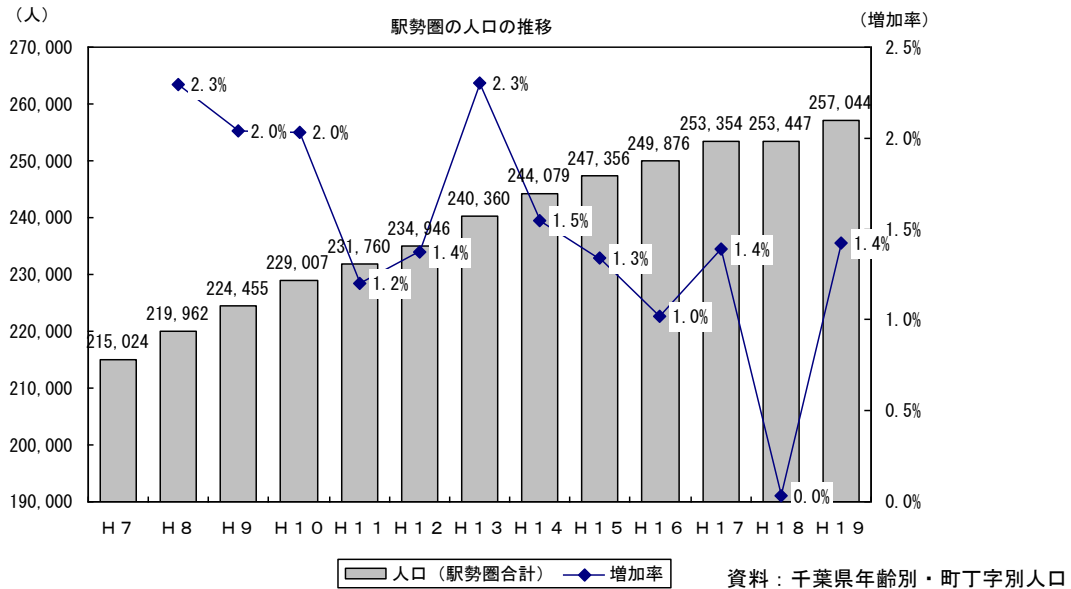


図 1-1 沿線人口の推移

駅別の駅勢圏人口の推移は、八千代緑が丘駅（平成 7 年と比較して約 45.6%増加）、八千代中央駅（平成 7 年と比較して約 59.1%増加）、村上駅（平成 7 年と比較して約 21.2%増加）で増加傾向がみられるものの、飯山満駅、東葉勝田台駅では減少傾向がみられ、全体的には人口の推移は横ばい状態である。

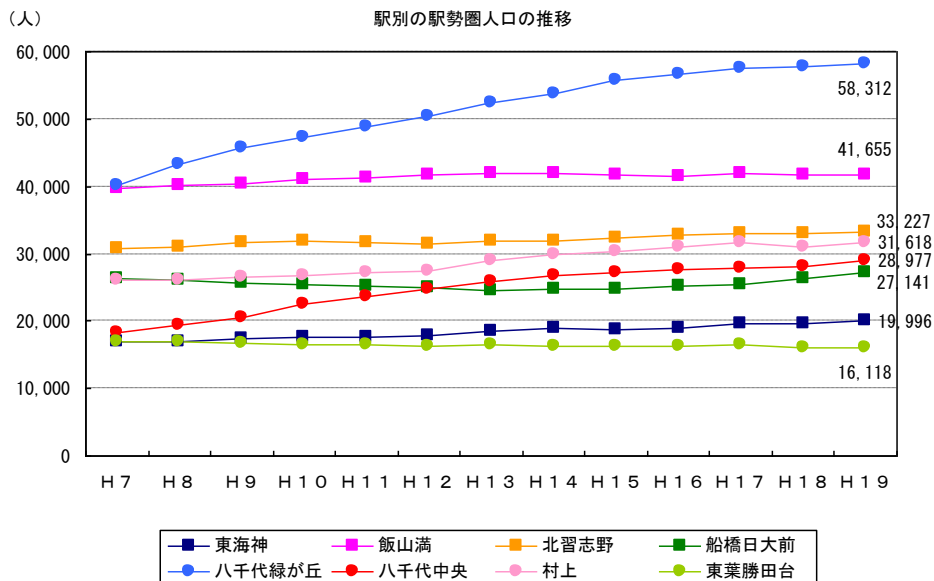


図 1-2 駅別の駅勢圏人口の推移

(2) 人口密度

① 東海神駅・飯山満駅・北習志野駅・船橋日大前駅（船橋市）

船橋市内の東海神駅、飯山満駅、北習志野駅、船橋日大前駅の駅勢圏の人口密度は、北習志野駅周辺部で人口密度が150～200人/haと高くなっているが、船橋日大前駅周辺部では、人口密度が0～50人/haと低くなっている。

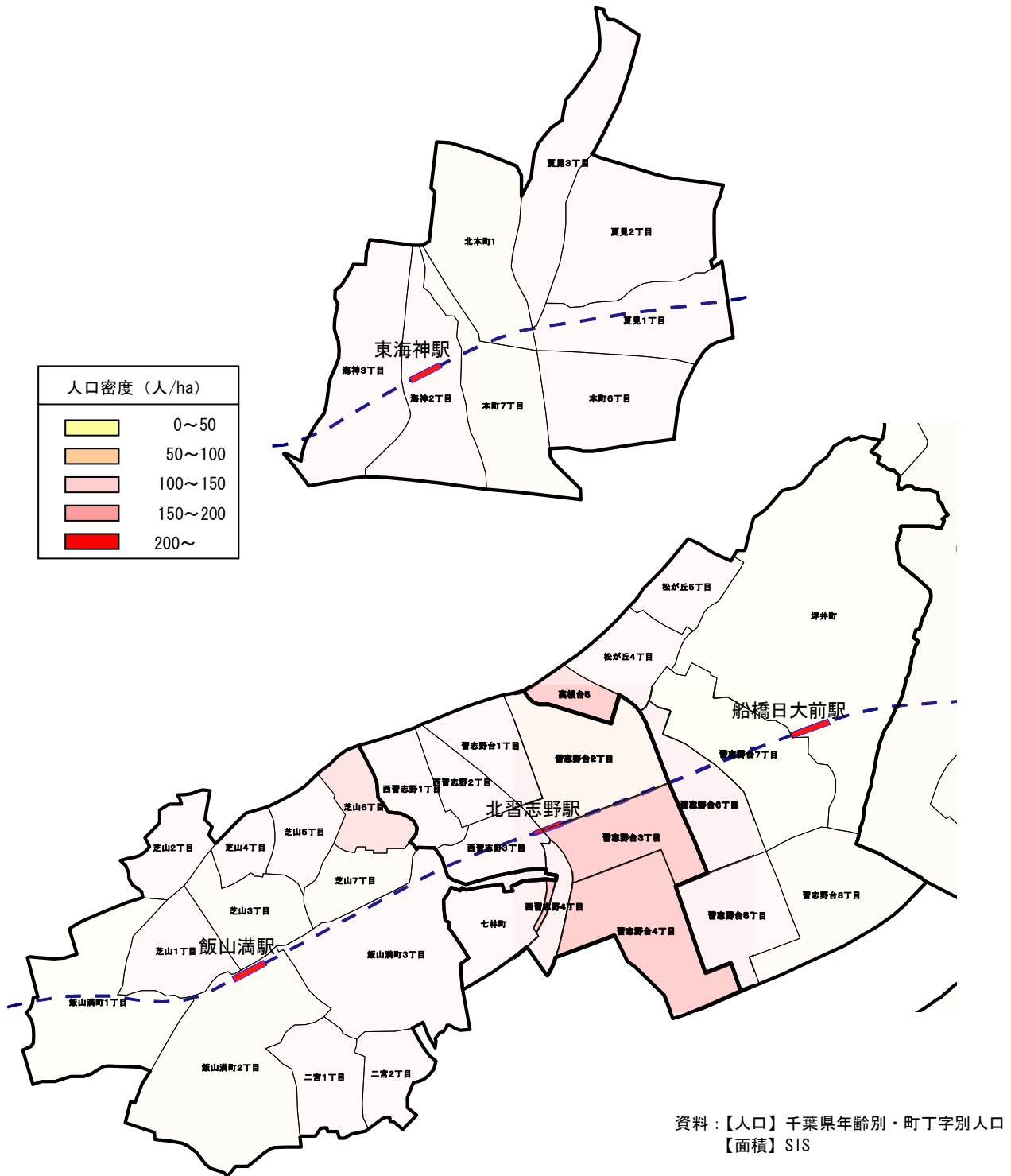
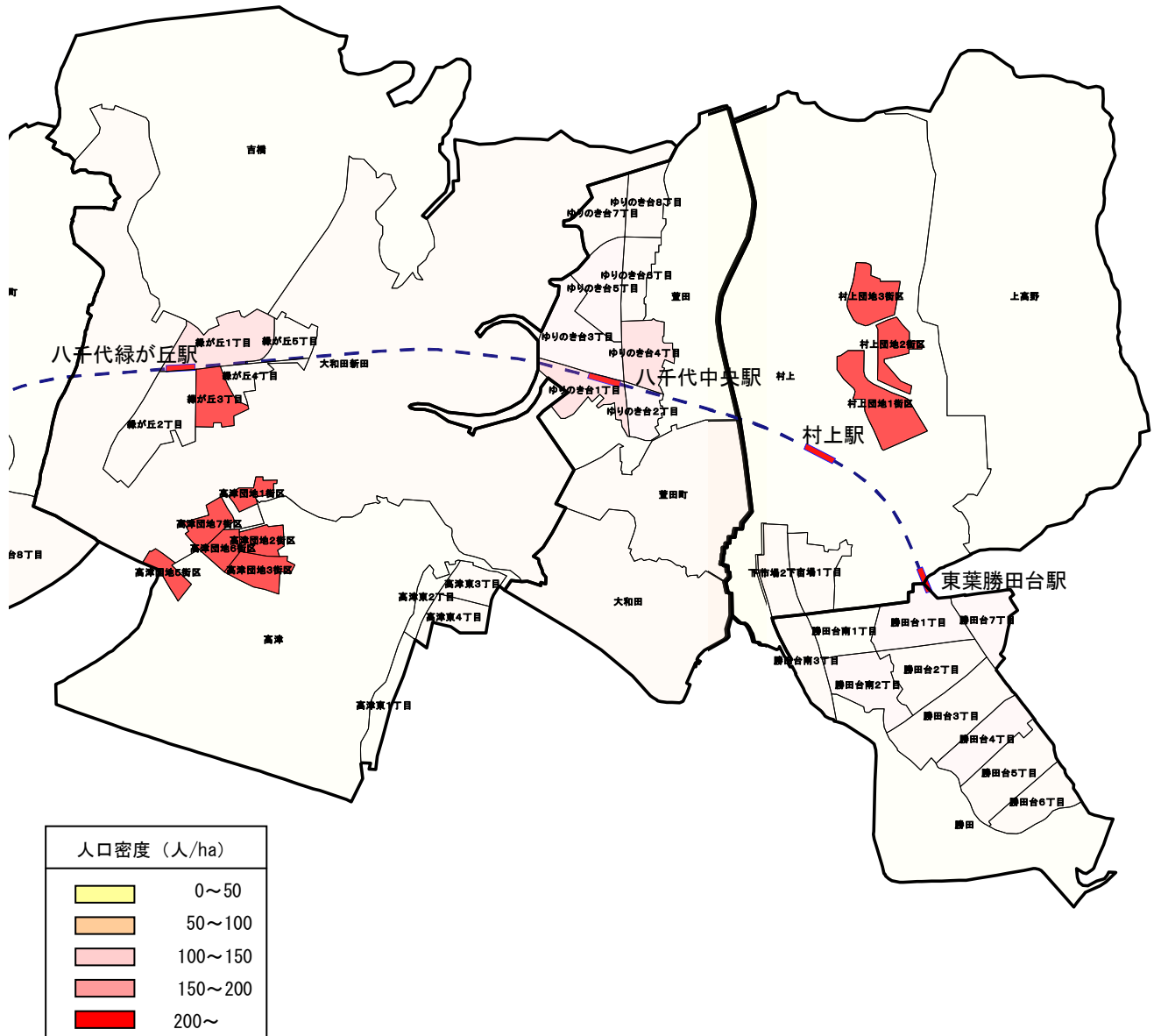


図 1-3 東海神・飯山満・北習志野・船橋日大前駅勢圏の人口密度

② 八千代緑が丘駅・八千代中央駅・村上駅・東葉勝田台駅（八千代市）

八千代市内の八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅、東葉勝田台駅の駅勢圏の人口密度は、八千代緑が丘駅周辺部で人口密度が 200 人/ha 以上と高くなっているが、その他では、八千代緑が丘駅の南側にある高津団地、村上駅の北側にある村上団地が高くなっており、若干、駅から距離がある。



資料：【人口】千葉県年齢別・町丁字別人口
【面積】SIS

図 1-4 八千代緑が丘、八千代中央、村上、東葉勝田台駅勢圏の人口密度

(3) 高齢化の状況

駅勢圏の高齢化率は年々増加しており、平成19年度17.5%となっている。駅別では、東葉勝田台駅が29.2%と最も高く、次いで船橋日大前駅(21.0%)、北習志野駅(19.4%)となっている。

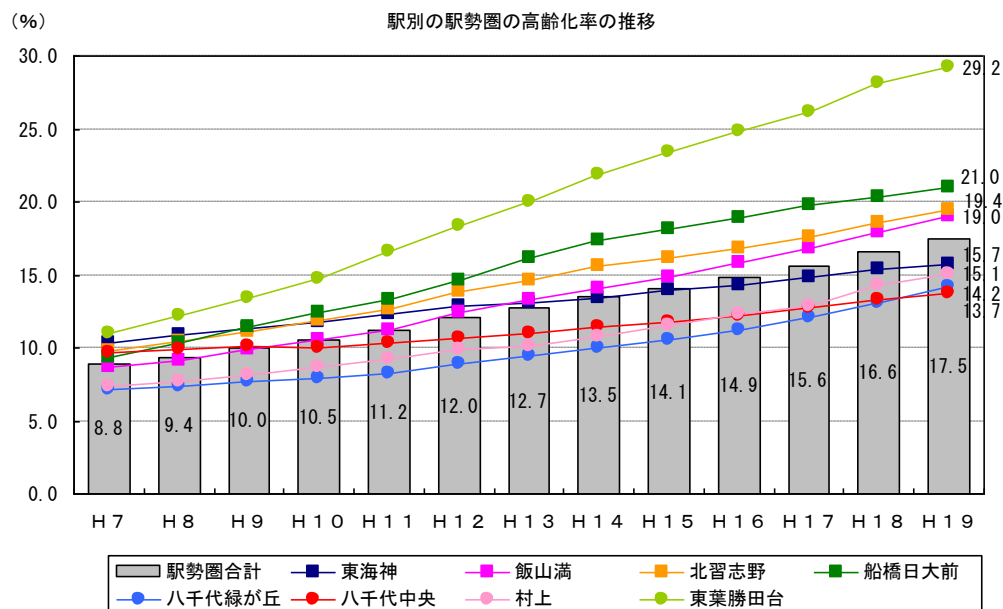


図 1-5 駅別の高齢化率の推移

資料：千葉県年齢別・町丁字別人口

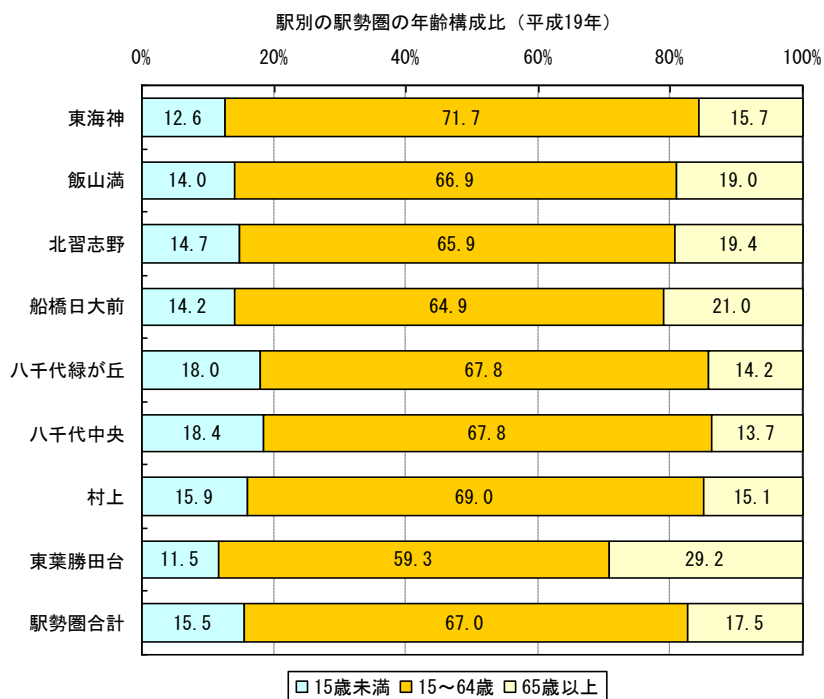
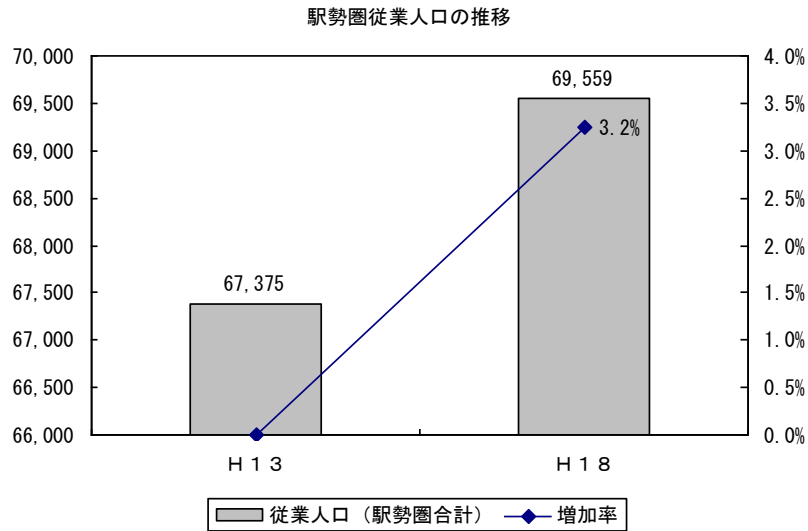


図 1-6 駅別の年齢構成(平成19年)

資料：千葉県年齢別・町丁字別人口

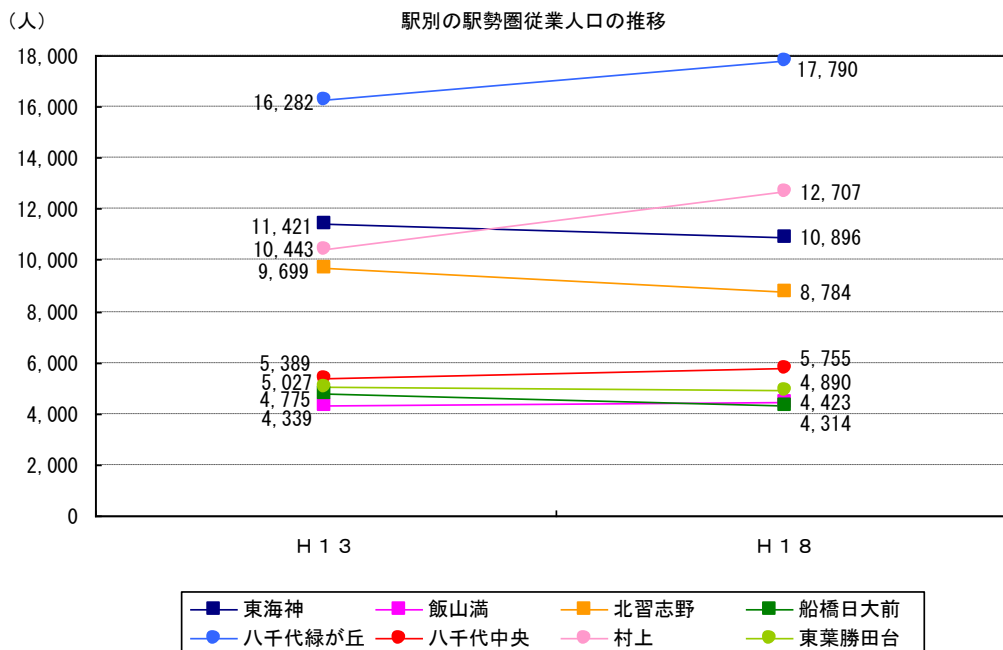
(4) 沿線従業員人口の推移

駅勢圏の従業員人口は、平成13年から平成18年にかけて2,184人増加している。駅別では、村上駅が2,264人と最も多く増加しており、次いで八千代緑が丘駅の1,508人増となっている。



資料：事業所・企業統計調査

図 1-7 駅勢圏従業員人口の推移



資料：事業所・企業統計調査

図 1-8 駅別の駅勢圏従業員人口の推移

1-2 沿線地域の開発動向

(1) 沿線の開発状況

東葉高速鉄道沿線の開発状況を以下に示す。

東葉高速鉄道沿線開発状況

平成20年3月31日現在



東海神

JR船橋駅と東武新船橋駅の間に位置し、都心から約2.0kmと恵まれた立地条件を有する住宅街が広がります。



飯山満



駅前タワー周辺 飯山満地区土地区画整理事業

芝山団地の最寄駅として利用されており、今後は駅前広場の整備が予定されています。



北習志野



駅前商店街 新京成線北習志野駅 新京成線連絡口

新京成線との接続駅で、連絡口により、乗りかえがスムーズです。駅前に広がる商店街は活気にあふれています。

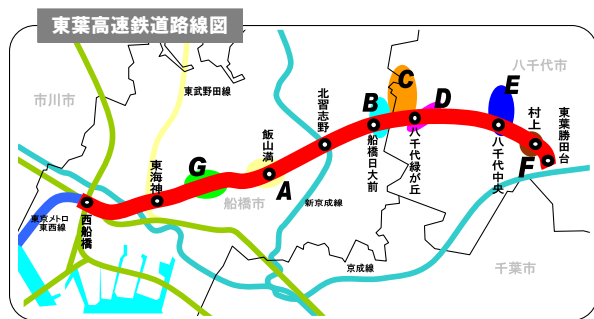


船橋日大前



日本大学工学部 東口駅舎 坪井地区開発

平成16年10月に東口を開設し、木造の新駅舎を中心に新しい街づくりが進められています。



	開発計画名	最寄駅	事業主体	施行面積 (ha)	計画人口 (人)	備考 (H20.3.31現在)
A	飯山満地区土地区画整理事業	飯山満	船橋市	21.4	2,100	進捗率35.0%
B	坪井特定土地区画整理事業	船橋日大前	都市再生機構	65.4	7,200	開発完了
C	西八千代北部特定土地区画整理事業	八千代緑が丘	都市再生機構	140.5	14,000	進捗率23.7%
D	西八千代東部土地区画整理事業	八千代緑が丘	土地区画整理組合	50.8	5,100	開発完了
E	萱田特定土地区画整理事業	八千代中央	都市再生機構	98.4	12,000	開発完了
F	辺田前土地区画整理事業	村上	土地区画整理組合	59.5	5,950	進捗率97.6%
G	海老川上流地区土地区画整理事業	東海神 ～飯山満間	土地区画整理組合 設立準備委員会	78.3	7,800	請願駅舎計画

※船橋の進捗率は仮換地指定率、八千代の進捗率は事業費ベース



八千代緑が丘



イオン八千代SC 駅前タワー周辺 公園都市Plaza

多くの高層マンションが建ち並びます。平成17年4月には、駅前に大規模なショッピングセンターが、また、平成18年3月には、シネマコンプレックスを含むテナントビルが、駅前にオープンしました。



八千代中央

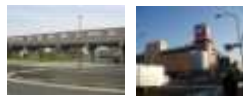


東京女子医科大学八千代医療センター 駅前タワー周辺 八千代市総合生涯学習センター

警察署などの公共施設が数多く集まる駅で、平成18は医療センターが開院し、市民生活の中心地としての進められています。



村上

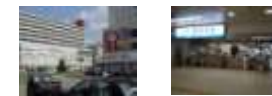


駅前タワー周辺 フルルガーデン

駅を中心に地区開発が進んでおり、平成14年に大型ショッピングセンターが駅前にオープンし、一層の発展が期待されます。



東葉勝田台



駅周辺 京成線のりば

京成線との接続駅であり、成田空港へ向かうお客様に利用されています。また、駅周辺には商店が多く建ち並びます。

資料：東葉高速鉄道㈱

① 東海神駅周辺

J R 船橋駅と東武新船橋駅の間に位置し、都心から約 20 k m と恵まれた立地条件を有しながら、道路網が脆弱なため交通拠点としての機能を十分に活かしきれていない状況である。

駅周辺は旧来からの低層の個人住宅が建ち並んでいる。現在、東海神駅に隣接する都市計画道路 3・3・7 号線の整備が計画されており、J R 船橋駅や京成本線京成船橋駅とを結ぶ南北の交通アクセスの向上が期待される。

② 海老川上流地区

東海神駅と飯山満駅の間に位置する、海老川上流地区では施工面積 78.3 ヘクタール、計画人口 7,800 人の海老川上流地区特定土地区画整理事業が計画されている。

この事業施工に伴い新駅（請願駅）の建設も計画されており、今後の事業展開が期待される。

③ 飯山満駅周辺

大規模住宅団地の芝山団地が近接しており、最寄り駅として利用されている。現状の駅周辺は未利用地となっているが、これは飯山満土地区画整理事業の開発用地である。今後は、道路・駅前広場等の都市基盤施設の整備によって、飯山満駅を拠点とした、新たな市街地整備が計画されている。

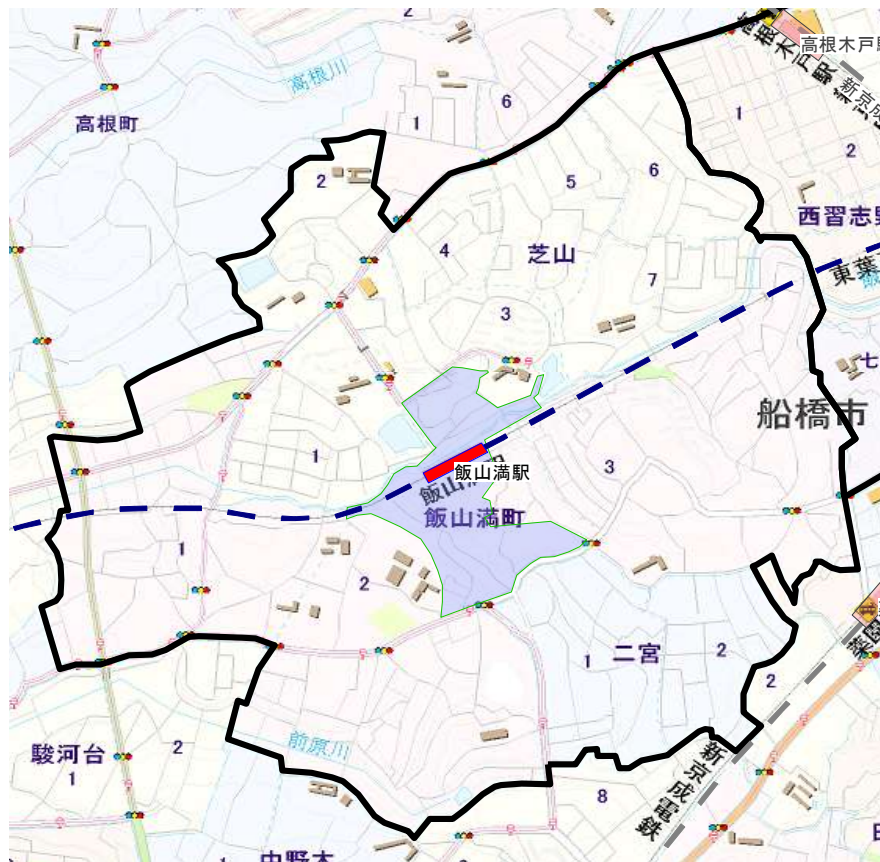


図 1-9 飯山満土地区画整理

④ 北習志野駅周辺

北習志野駅の東側は大規模住宅団地である習志野台団地が隣接しており、西側は低層の住宅地で形成されている。新京成電鉄との乗換駅であり、都内に向かう人の接続駅として通勤・通学に多く利用されている。また、市域北東部の路線バスのターミナル機能を有しており、交通拠点となっている。

⑤ 船橋日大前駅周辺

日本大学理工学部や薬学部等の教育施設が集まる文教地域であり、2004年に新たに開設された東口駅舎は、坪井特定土地区画整理事業による請願出入口である。2004年10月のまちびらき以来、着々と入居が進んでおり、将来的には約2,300戸の住宅建設が予定されている。

⑥ 八千代緑が丘駅周辺

2005年に大規模商業施設「イオン八千代緑が丘ショッピングセンター」、2006年には「T O H O シネマズ八千代緑が丘」が開店するなど、業務、商業アミューズメント、住居など多様な機能を複合させたまちづくりが進んでいる。

また、同駅に隣接して、西八千代北部特定土地区画整理事業が計画されており、2009年にはまちびらきが予定されている。

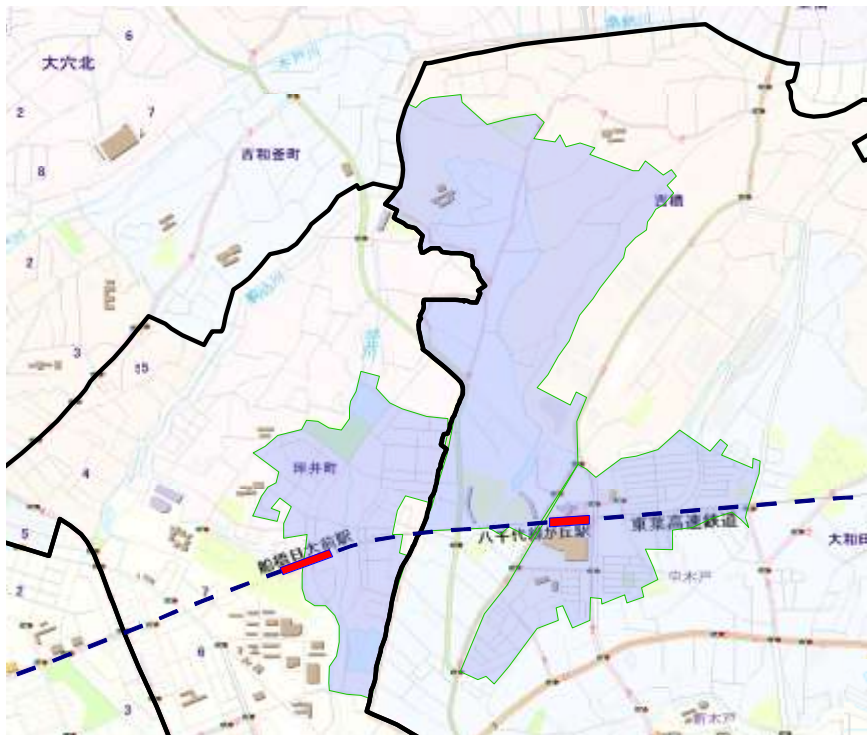


図 1-10 坪井特定土地区画整理事業・西八千代北部特定土地区画整理事業・西八千代東部土地区画整理事業

⑦ 八千代中央駅周辺

萱田特定土地区画整理事業が1996年に完了し、八千代中央駅周辺には市役所をはじめ市民会館、総合運動公園、八千代広域公園、八千代警察署などの公共施設が集約されている。平成18年12月に東京女子医科大学八千代医療センターが、平成19年4月に八千代市総合生涯学習プラザがオープンした。

⑧ 村上駅周辺

駅を中心に、辺田前土地区画整理事業が進行している。2002年には、大規模商業施設「フルルガーデン八千代」やマンションが建ち並び、買物やレジャーにと、多様な機能を複合させたまちづくりが進んでいる。北側には大規模住宅団地の村上団地が近接しているが、東葉勝田台駅との距離が短いため、交通網の整備が課題となっている。

⑨ 東葉勝田台駅周辺

京成線との乗換駅であり、隣接する佐倉市及び千葉市に開発された住宅街からの通勤・通学のターミナル駅となっている。また、成田空港へ向かう利用客も多い。

駅前には既成市街地が広がり、今後の駅前広場などの整備が課題となっている。

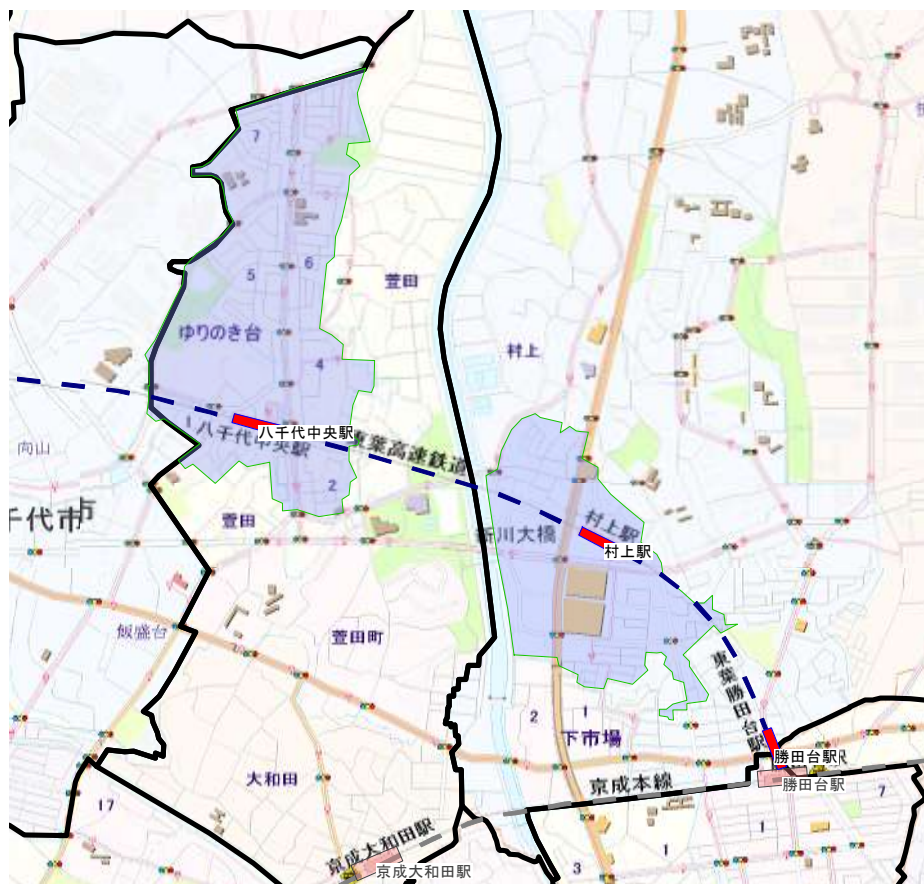


図 1-11 萱田特定土地区画整理事業・返田前土地区画整理事業

(2) 沿線地域の主要施設立地状況

① 工業団地の立地状況

沿線地域の工業団地は、八千代市域の東葉高速鉄道の北側に集中している。

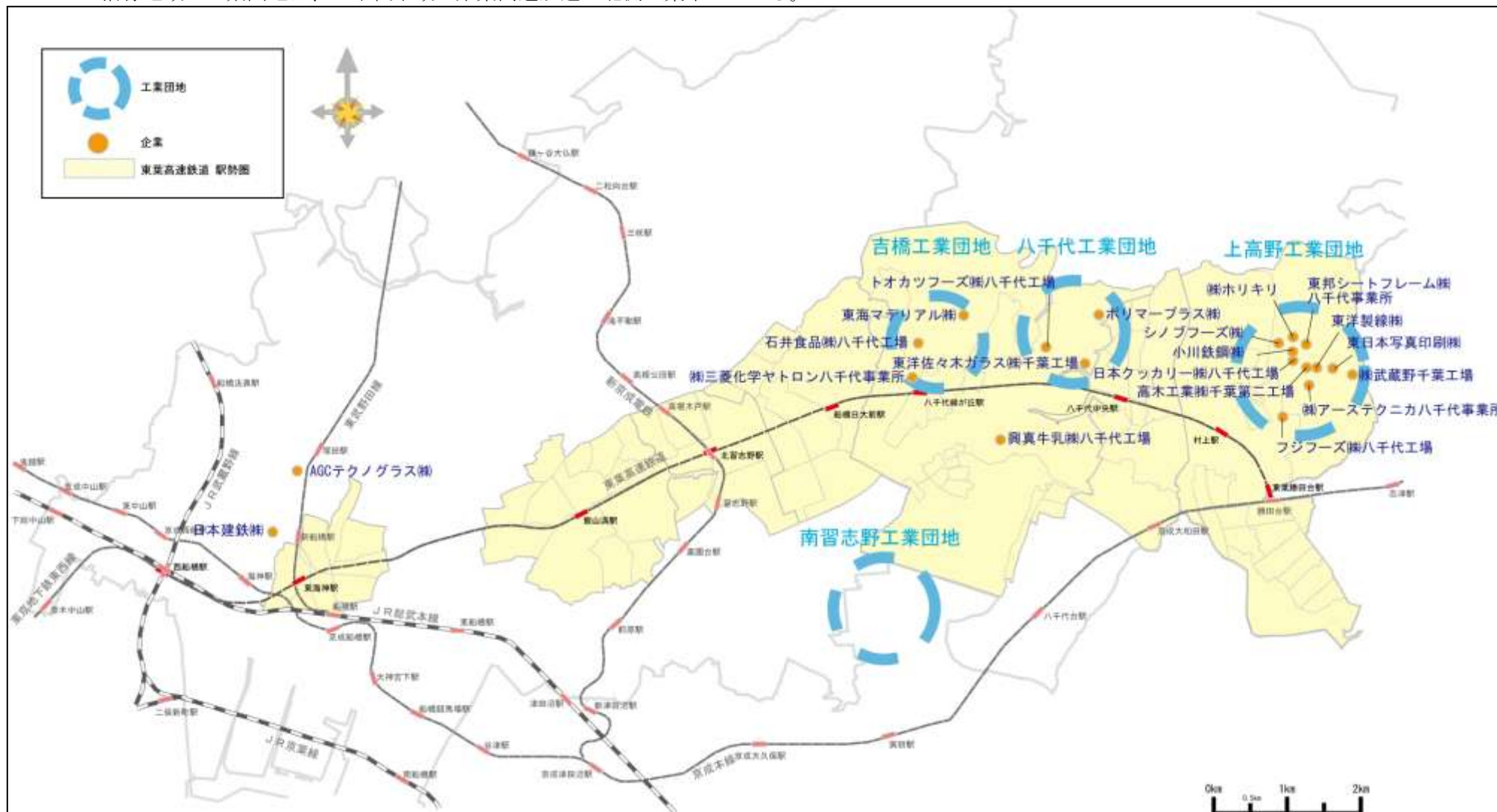


図 1-12 沿線地域の工業団地の立地状況

② 大規模集客施設の立地状況

沿線地域の大規模集客施設は、八千代市の各駅付近に立地している。

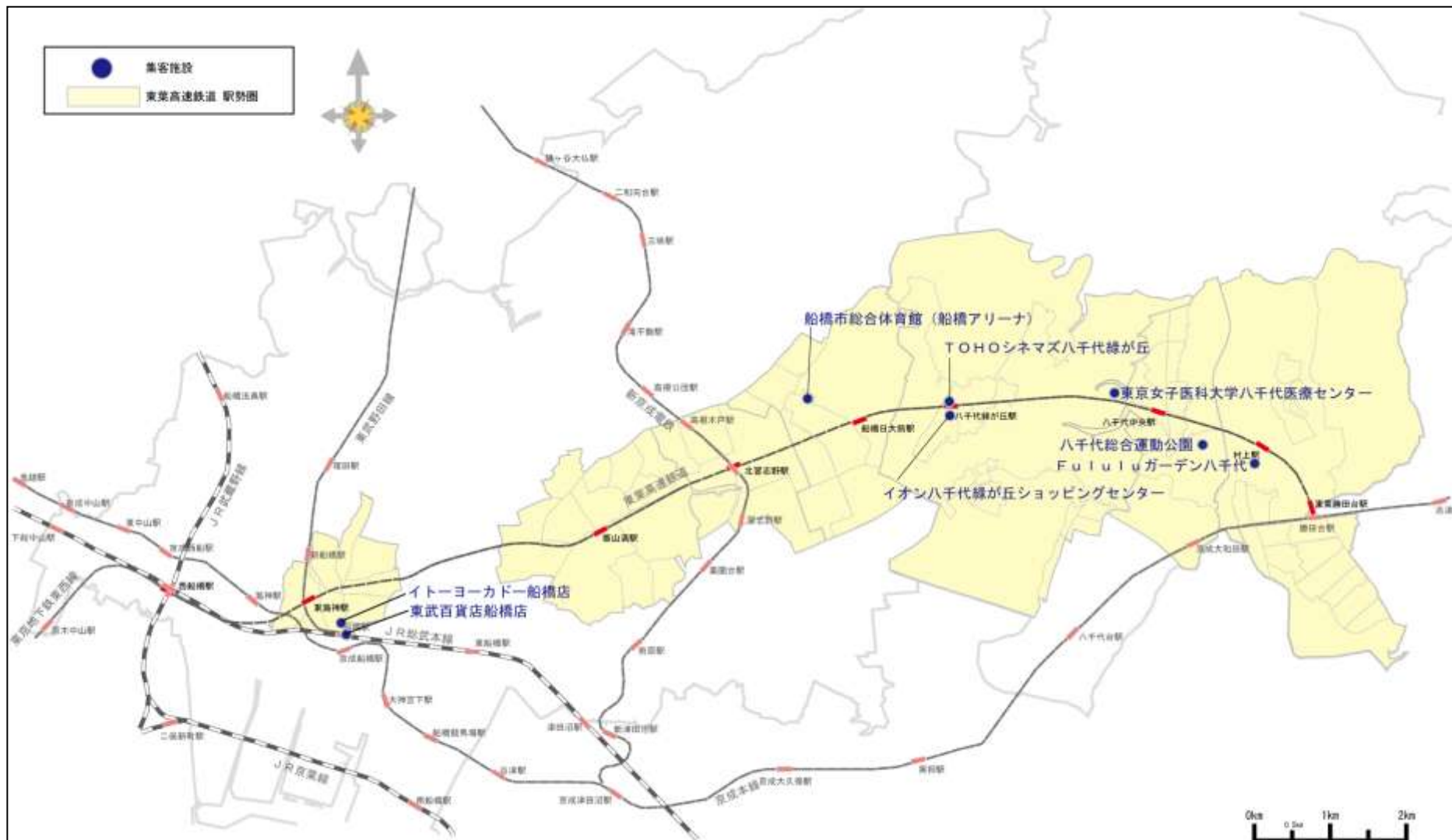


図 1-13 沿線地域の大規模集客施設の立地状況

③ 教育施設の立地状況

沿線地域の教育施設は、飯山満駅と船橋日大前駅付近に立地している。

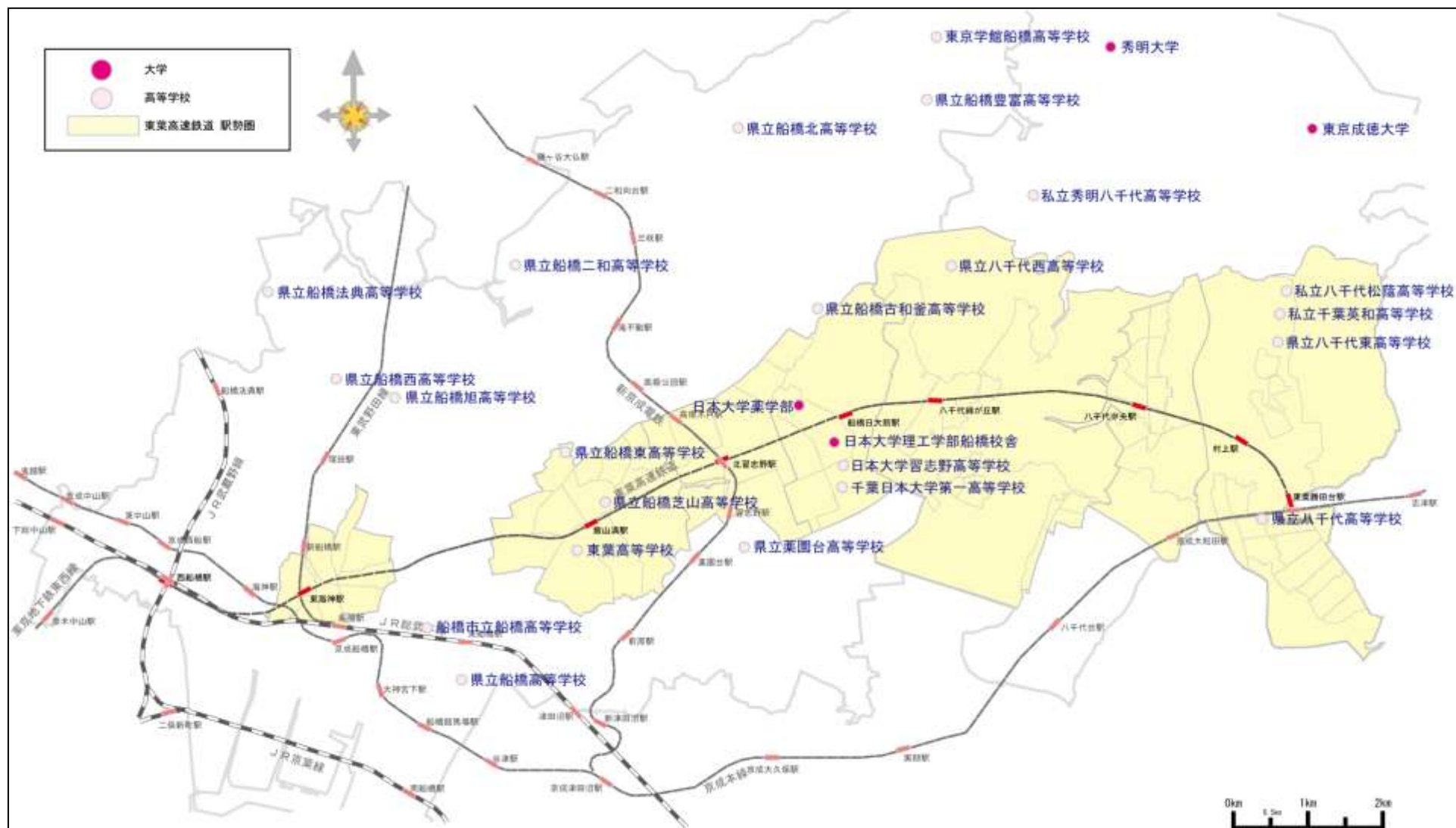


図 1-14 沿線地域の教育施設の立地状況

2 東葉高速鉄道の現況

2-1 東葉高速鉄道の概要

(1) 東葉高速鉄道のあゆみ

東葉高速鉄道は、西船橋駅（船橋市）から八千代市・船橋市の中央部を東西に横断し東葉勝田台駅（八千代市）に至る全長 16.2km の鉄道として、平成 8 年 4 月に開業した。

開業以来、東京地下鉄の東西線と相互直通運転を行っているため、都心（日本橋・大手町方面）への利便性が高く、通勤・通学の足として、船橋市及び八千代市両地域において、重要な交通機関としての役割を果たしている。

また、沿線では、複数の大規模土地区画整理事業が進められているほか、大型ショッピングセンターや医療機関がオープンするなど街づくりが進捗しており、その意味でも重要な路線となっている。

表 2-1 東葉高速鉄道のあゆみ

年 月	項 目
昭和 47 年 3 月	都市交通審議会第 15 号答申
56 年 9 月	会社設立（本社 千葉県船橋市）
57 年 3 月	地方鉄道業免許
59 年 6 月	工事施工認可
59 年 7 月	工事着手届
平成 8 年 4 月	工事完成
8 年 4 月	営業開始
9 年 3 月	東葉勝田台駅連絡地下通路完成
11 年 9 月	本社、千葉県八千代市緑が丘に移転
11 年 12 月	東葉高速線内快速運転（東葉快速）開始
12 年 10 月	共通乗車カードシステム「パスネット」導入
16 年 10 月	船橋日大前駅東口駅舎完成
16 年 12 月	新型車両「2000 系」営業運転開始
18 年 11 月	女性専用車両を導入
19 年 3 月	PASMO 導入

(2) 利用促進の取り組み状況

① 企画乗車券の発売

1) 東葉東京メトロパス【平成 20 年 4 月発売開始】

- ・ 東葉高速線の往復乗車券と東京メトロ 1 日乗車券をセットにした企画乗車券
- ・ 販売実績：3,535 枚/月（平成 20 年度上期平均）
- ・ 東葉東京メトロパスの販売促進のため、東京メトロと共同で「乗っておトク当たっておトクキャンペーン」を実施（平成 20 年 10 月 1 日～11 月 12 日）



図 2-1 東葉東京メトロパスとキャンペーンのチラシ

2) 東葉シネマチケット【平成 19 年 5 月発売開始】

- ・ 東葉高速線の往復乗車券と TOHO シネマズ八千代緑が丘の映画鑑賞引換券をセットにした企画乗車券
- ・ 販売実績：413 枚/月（平成 20 年度上期平均）



図 2-2 東葉シネマチケット

3) ゴールデンウィーク JOY きっぷ【平成 20 年 4 月 26 日～5 月 6 日発売】

- ・ 東葉高速線の 1 日乗車券
- ・ 販売実績：1,318 枚



図 2-3 ゴールデンウィーク JOY きっぷ

4) 親子夏休み JOY きっぷ【平成 20 年 7 月 19 日～8 月 31 日発売】

- ・ 東葉高速線の 1 日乗車券
- ・ 販売実績：1,514 枚



図 2-4 親子夏休み JOY きっぷ

資料：東葉高速鉄道㈱

② その他タイアップ事業

1) 第12回東葉サマーコンサート【平成20年8月22日開催（21日は荒天で中止）】

- ・ 八千代商工会議所との共催により実施
- ・ 観客数：約2,000名



図2-5 ポスターとコンサート風景

2) ウォークイベント

○ やちよローズウォーク【平成20年10月18日開催】

- ・ 京成バラ園芸(株)との共催により実施（村上駅 → 京成バラ園 5km コース）
- ・ 参加者数：573名



図2-6 ポスターと参加者状況

○ 東葉・アンデルセン公園ウォーク【平成20年11月15日開催】

- ・ (財)船橋市公園協会・船橋新京成バス(株)の協力により実施
- ・ 船橋日大前駅 → ふなばしアンデルセン公園 5km コース
- ・ 参加者数：500名



図2-7 ポスターと参加者状況

資料：東葉高速鉄道(株)

(3) 駅施設の整備状況

東葉高速鉄道各駅の施設整備状況を以下に示す。

全駅に車椅子対応型のエスカレータ、トイレ（車椅子対応、オストメイト対応、乳児用設備）は整備されており、ホーム待合室は、地下駅を除き整備されている。エレベータ等は、駅によって未整備の駅もある。

表 2-2 各駅施設の整備状況

駅名	エレベータ	エスカレータ (車椅子 対応型)	トイレ	車椅子対応 トイレ	オストメイト 対応設備	乳児用設備	ホーム 待合室	定期券 発売所
西船橋	○	○	○	○	○	○	×	×
東海神	×	○	○	○	○	○	×	×
飯山満	×	○	○	○	○	○	○	○
北習志野	○	◎	○	○	○	○	×	◎
船橋日大前	○	○	○	○	○	○	×	×
八千代緑が丘	×	○	○	○	○	○	○	○
八千代中央	○	○	○	○	○	○	○	×
村上	×	○	○	○	○	○	○	×
東葉勝田台	×	○	○	○	○	○	×	◎

◎：上下方向
○：片方向

◎：窓口
○：自動発売機

資料：東葉高速鉄道㈱

2-2 東葉高速鉄道の利用状況

(1) 1日平均乗車人員の推移

1日平均乗車人員は、年々増加傾向にあり、平成19年度は78,974人/日となっている。乗車券種類は普通乗車券が28,644人/日、定期券が50,330人/日と定期券の方が多。

駅別では、各駅とも増加傾向にあり、特に八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅は平成8年からの増加率が大きい。

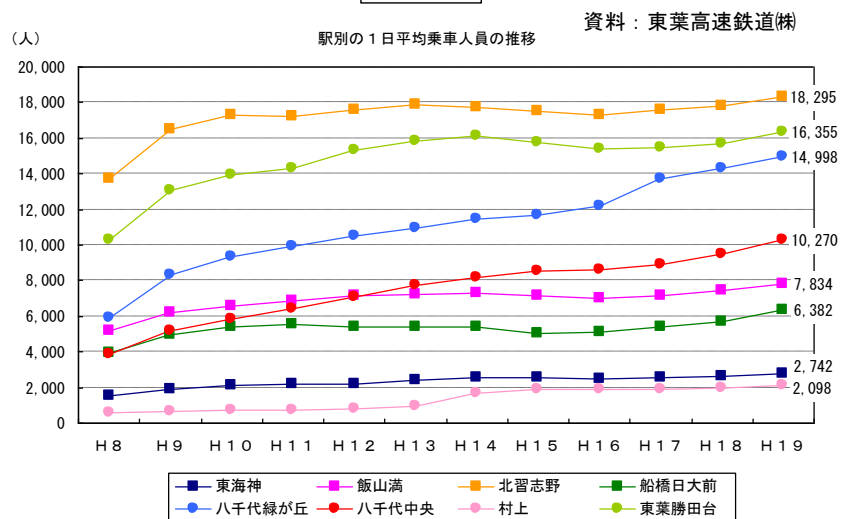
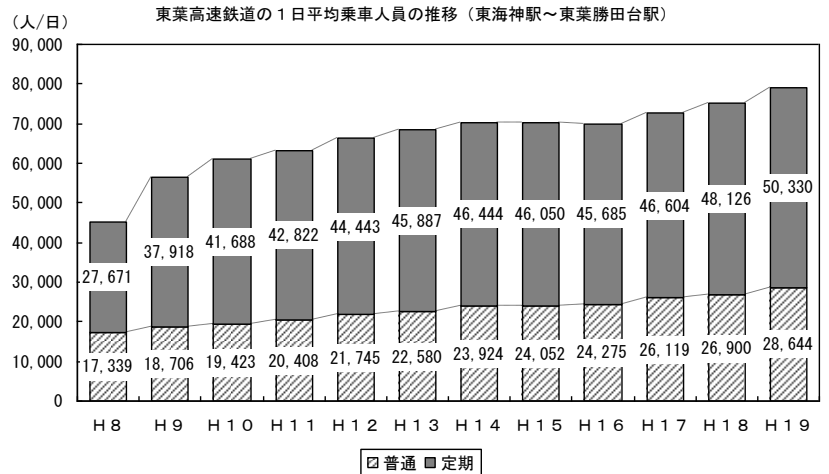


図2-8 1日平均乗車人員の推移

駅別の1日平均乗車人員は、北習志野駅が18,295人/日と最も多く、次いで東葉勝田台駅16,355人/日、八千代緑が丘駅の14,998人/日となっている。乗車券種類は、東海神駅、村上駅は普通券利用の方が多いが、他の駅は定期券利用が多くなっている。

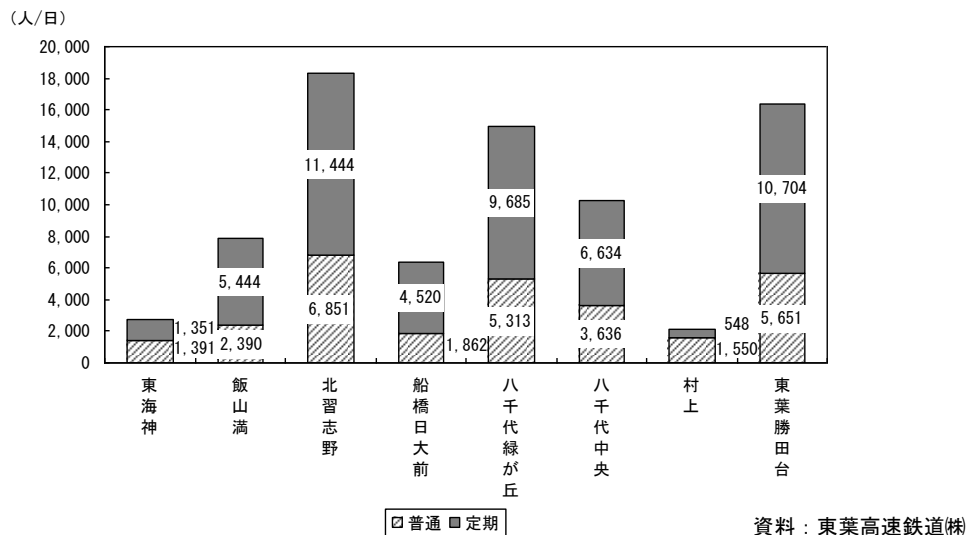


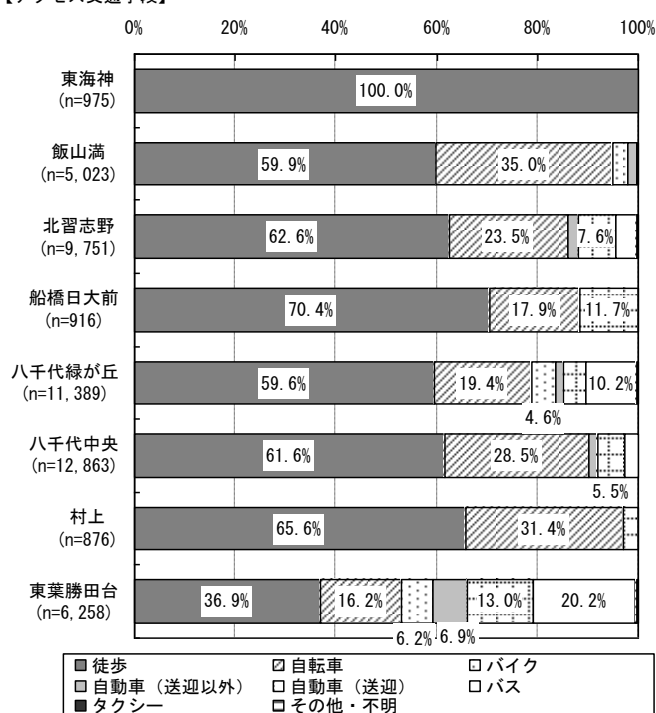
図2-9 駅別の1日平均乗車人員 (平成19年度)

(2) 各駅端末交通手段

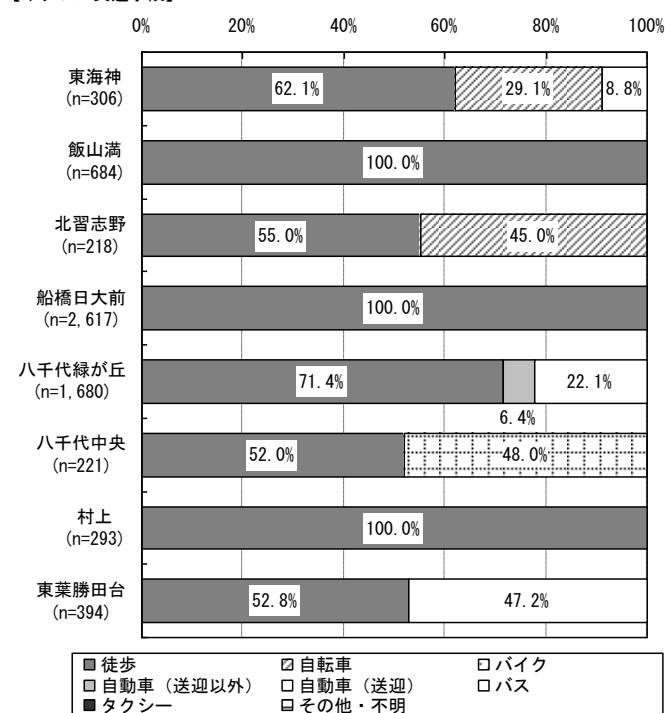
各駅のアクセス交通手段は、全駅ともに徒歩が最も多くなっており、次いで自転車となっている。ただし、東葉勝田台駅、八千代緑が丘駅は、バスも全体の10~20%と、他の駅より多くなっており、東葉勝田台駅、船橋日大前駅では、自動車の送迎も約10%を占めている。

各駅のイグレス交通手段（鉄道駅などの主要な交通手段利用後に、目的地に至るまでの交通）は、全駅ともに徒歩が最も多くなっており、飯山満駅、船橋日大前駅、村上駅は100%となっている。ただし、各駅で違いがみられ、東海神駅、北習志野駅は自転車が30~45%を占め、八千代緑が丘駅、東葉勝田台駅はバスが20~50%を占めている。また八千代中央駅では、自動車の送迎が48.0%と半数近くを占めている。

【アクセス交通手段】



【イグレス交通手段】



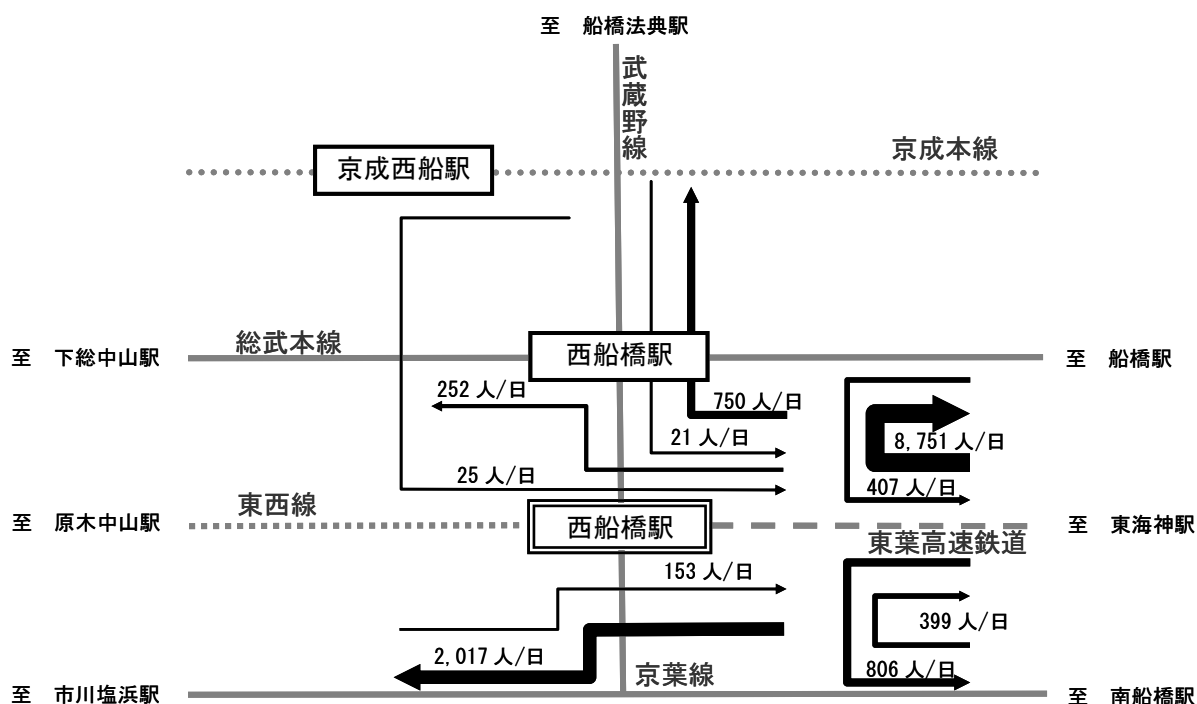
資料：平成17年大都市交通センサス

図2-10 駅別端末交通手段構成比

(4) ターミナル駅の乗換・乗降者状況

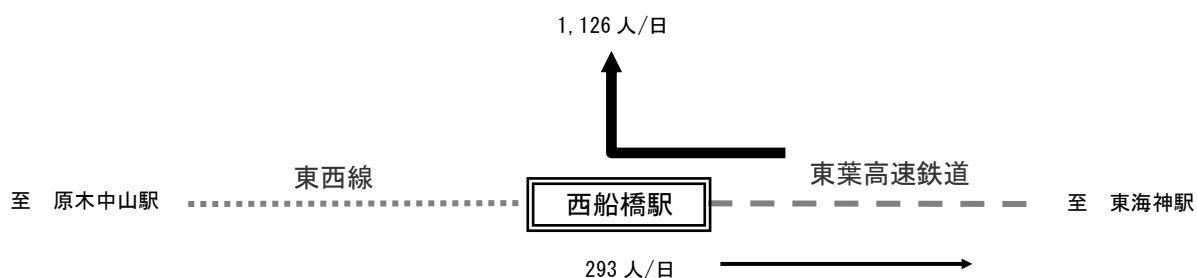
① 西船橋駅の乗換・乗降者状況 (定期券利用者 単位：人/日・片道)

西船橋駅の乗換者数は、「東葉高速線 (上り) から総武本線 (下り)」への乗換が 8,751 人/日・片道と最も多く、次いで「東葉高速線 (上り) から京葉線 (上り)」の 2,017 人/日・片道となっており、全乗り換えの 6 割近くを占めている。乗降者数では、東葉高速線 (上り) から降車する人が 1,126 人/日・片道と最も多くなっている。



資料：平成 17 年大都市交通センサス

図 2-12 西船橋駅の乗換者数



資料：平成 17 年大都市交通センサス

図 2-13 西船橋駅の乗降者数

※ 上記値は、定期券利用者の片道の値である

西船橋駅での乗換・乗降者数（定期券利用者 103,948 人/日）の内訳は、「東西線から東葉高速線（東葉高速線から東西線）へ乗り入れる人」が 73,948 人/日（71.2%）、「他路線へ（他路線から）乗り換える人」が 27,162 人/日（26.1%）、「西船橋駅で乗降する人」が 2,838 人/日（2.7%）となっており、東西線から東葉高速線（東葉高速線から東西線）へ乗り入れる人が大半となっている。

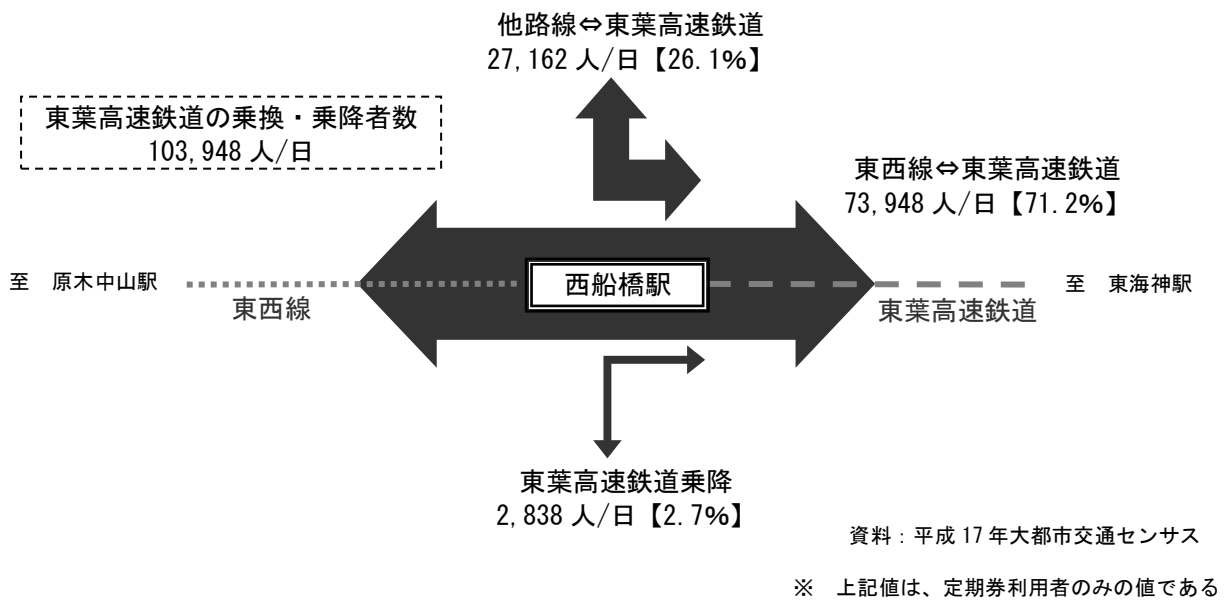
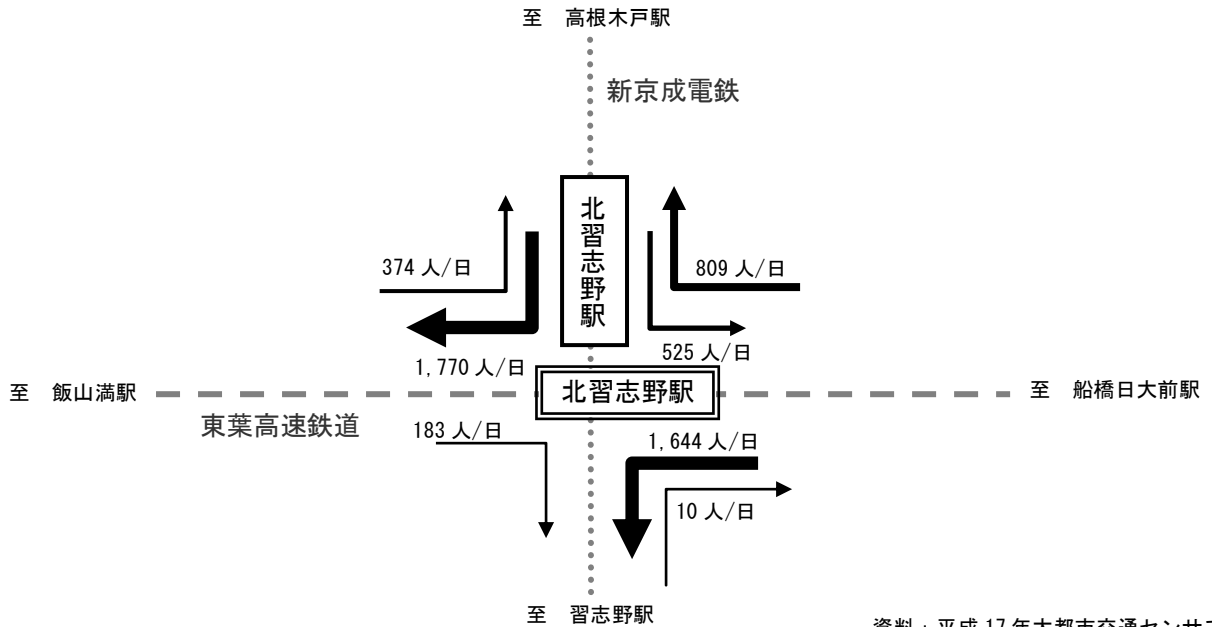


図 2-14 西船橋駅の乗換・乗降者数の内訳

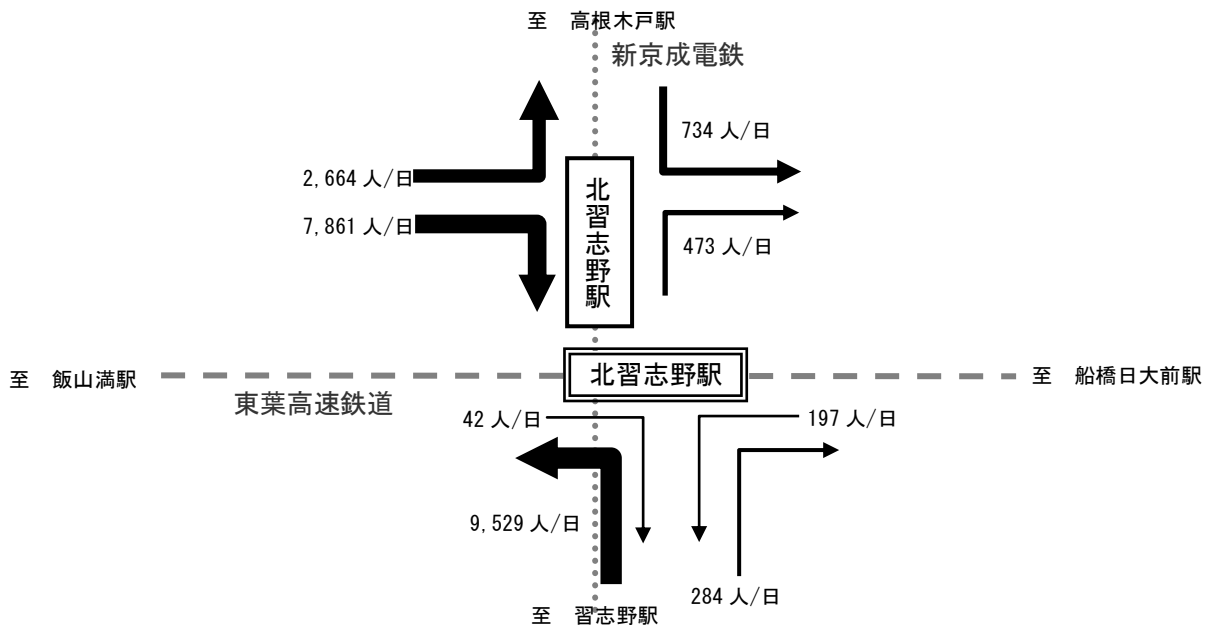
② 北習志野駅の乗換・乗降者状況

北習志野駅の乗換者数は、「新京成線（上り）から東葉高速線（上り）」への乗換が1,770人/日と最も多く、次いで「東葉高速線（上り）から新京成線（上り）」の1,644人/日となっており、全乗り換えの6割近くを占めている。乗降者数では、東葉高速線（上り）へ乗車する人が9,529人/日と最も多くなっている。



資料：平成17年大都市交通センサス

図 2-15 北習志野駅の乗換者数



資料：平成17年大都市交通センサス

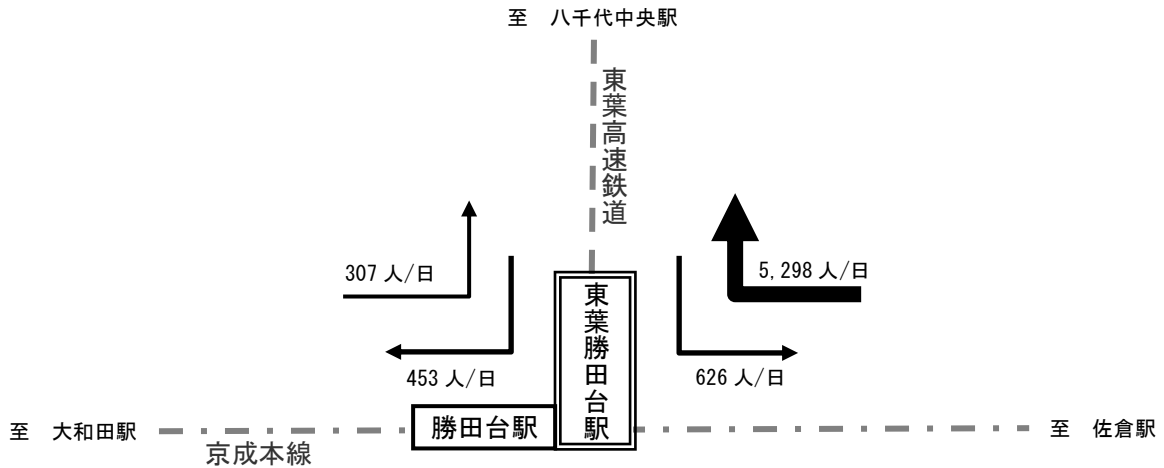
図 2-16 北習志野駅の乗降者数

※ 上記値は、定期券利用者の片道の値である

③ 東葉勝田台駅の乗換・乗降者状況

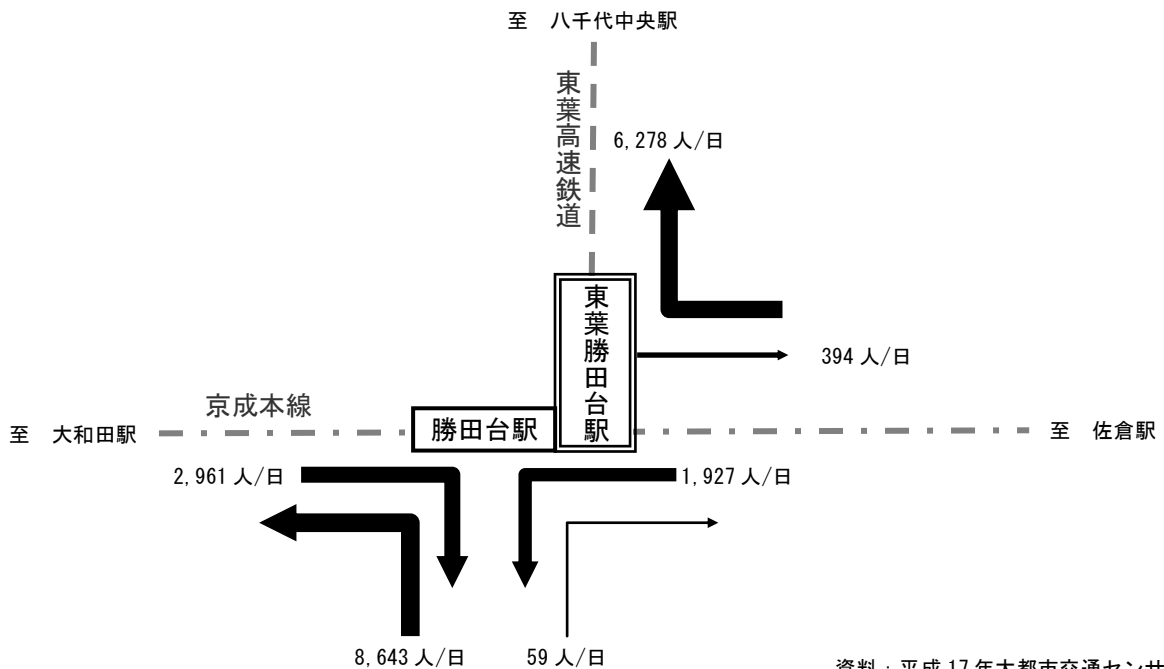
東葉勝田台駅の乗換者数は、「京成本線（上り）から東葉高速線（上り）」への乗換が 5,298 人/日と最も多く、全乗り換えの 8 割近くを占めている。

乗降者数では、京成本線（上り）へ乗車する人が 8,643 人/日と最も多く、次いで東葉高速線（上り）へ乗車する人の 6,278 人/日となっている。



資料：平成 17 年大都市交通センサス

図 2-17 東葉勝田台駅の乗換者数



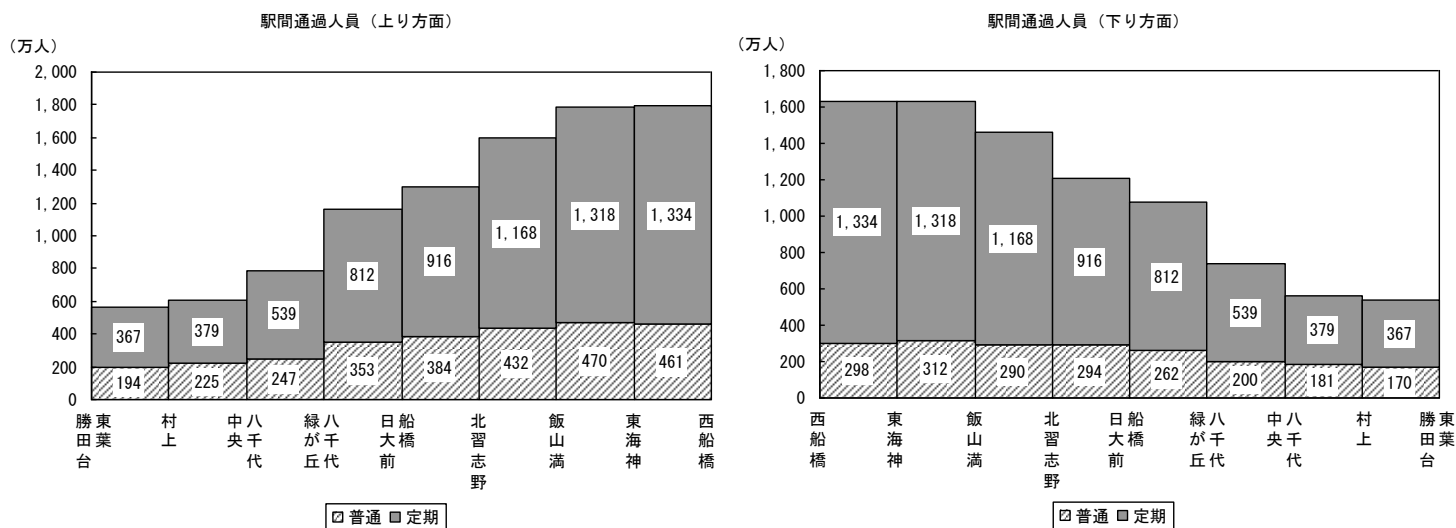
資料：平成 17 年大都市交通センサス

図 2-18 東葉勝田台駅の乗換者数

※ 上記値は、定期券利用者の片道の値である

(5) 駅間通過人員

駅間の通過人員は、西船橋駅へ向かうほど多くなっている。八千代緑が丘駅の前後で駅間通過人員が300人程度変化しており、乗降者が多いことが伺える。

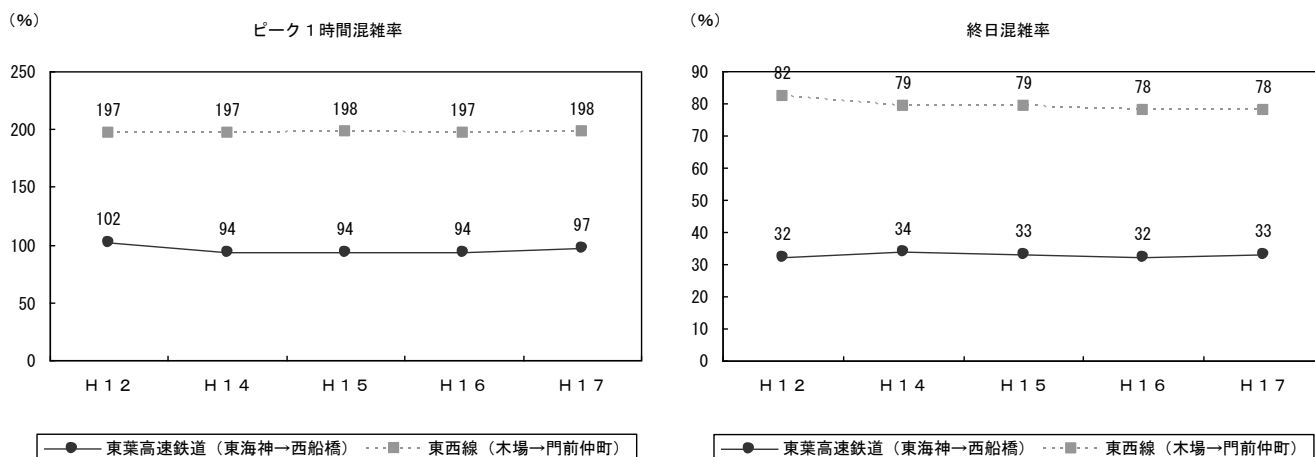


資料：平成19年版 都市交通年報

図 2-19 東葉高速鉄道内の駅間通過人員

(6) ピーク時・終日混雑率の推移

ピーク時の混雑率の推移は、東葉高速鉄道では平成12年を除いて100%をきっている。一方、相互直通している東西線のピーク時の混雑率は200%近く混雑が激しい。東葉高速鉄道の終日の混雑率では、平成17年で33%とほぼ混雑していない状況である。



資料：平成19年版 都市交通年報

図 2-20 東葉高速鉄道と東西線のピーク時・終日混雑率の推移

2-3 東葉高速鉄道各駅の周辺状況

(1) 駅前広場の整備状況

駅前広場の整備状況は、飯山満駅を除く全ての駅で、都市計画決定された面積は供用されている。

表 2-3 駅前広場の整備状況

駅名	名称	都市計画 決定面積 (㎡)	供用面積 (㎡)
J R 西船橋駅	都市計画道路3・5・31号線 J R 西船橋駅交通広場	3,100	3,100
新京成北習志野駅	都市計画道路3・3・5号線 北習志野駅交通広場	7,600	7,600
東葉高速鉄道飯山満駅	都市計画道路3・4・27号線 飯山満駅交通広場	3,000	0
東葉高速鉄道船橋日大前駅	都市計画道路3・3・38号線 船橋日大前駅交通広場	4,500	4,500
東葉高速鉄道 八千代緑が丘駅	都市計画道路3・3・19号線 八千代緑が丘駅北口交通広場	6,400	6,400
	都市計画道路3・3・19号線 八千代緑が丘駅南口交通広場	1,600	1,600
東葉高速鉄道 八千代中央駅	都市計画道路3・3・7号線 八千代駅（八千代中央駅）北口交通広場	6,100	6,100
	都市計画道路8・6・3号線 八千代駅（八千代中央駅）南口交通広場	1,400	1,400
東葉高速鉄道 村上駅	都市計画道路3・4・1号線 村上駅交通広場	7,100	7,100
東葉高速鉄道 東葉勝田台駅	都市計画道路3・4・9号線 勝田台駅北口交通広場	3,000	3,000
	都市計画道路3・4・4号線 勝田台駅南口交通広場	3,600	3,600

※駅前広場は、道路の一部として都市計画決定されています。

資料：船橋市、八千代市

(2) 駐車場、駐輪場の整備状況

駐車場、駐輪場の整備状況は、駐輪場は、各駅とも市営駐輪場が整備されているが、駐車場は民営駐車場のみとなっている。駅によって差はみられるが、飯山満駅では駅周辺に駐輪場がない状況である。

表 2-4 駅周辺の駐車場、駐輪場整備状況

駅名	駐車場		駐輪場	
	駐車場数	収容台数	駐輪場数	収容台数
東海神駅	4ヶ所	45台	2ヶ所	1,000台
飯山満駅	0ヶ所	0台	5ヶ所	1,950台
北習志野駅	6ヶ所	147台	6ヶ所	2,440台
船橋日大前駅	3ヶ所	191台	3ヶ所	559台
八千代緑が丘駅	2ヶ所	154台	1ヶ所	3,366台
八千代中央駅	4ヶ所	184台	2ヶ所	1,469台
村上駅	2ヶ所	732台	1ヶ所	252台
東葉勝田台駅	12ヶ所	185台	7ヶ所	4,809台

資料：船橋市、八千代市

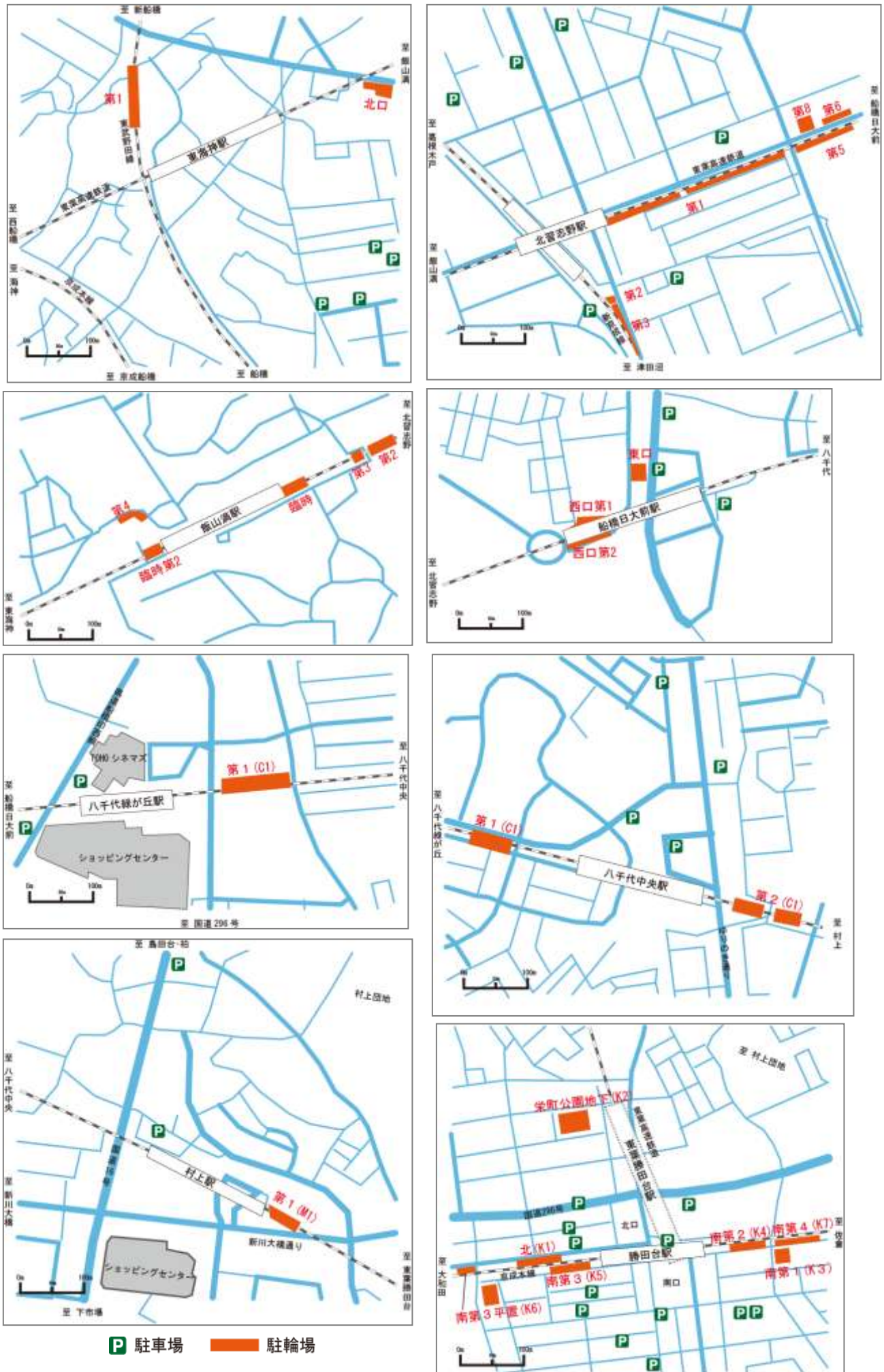


図 2-21 各駅周辺の駐車場、駐輪場

(3) 沿線地域の道路網の整備状況

東葉高速鉄道沿線地域の道路網（国道、主要地方道、県道）は、国道 296 号が東葉高速鉄道とほぼ並行しており、県道 288 号、8 号、57 号、61 号、国道 16 号が縦貫している。

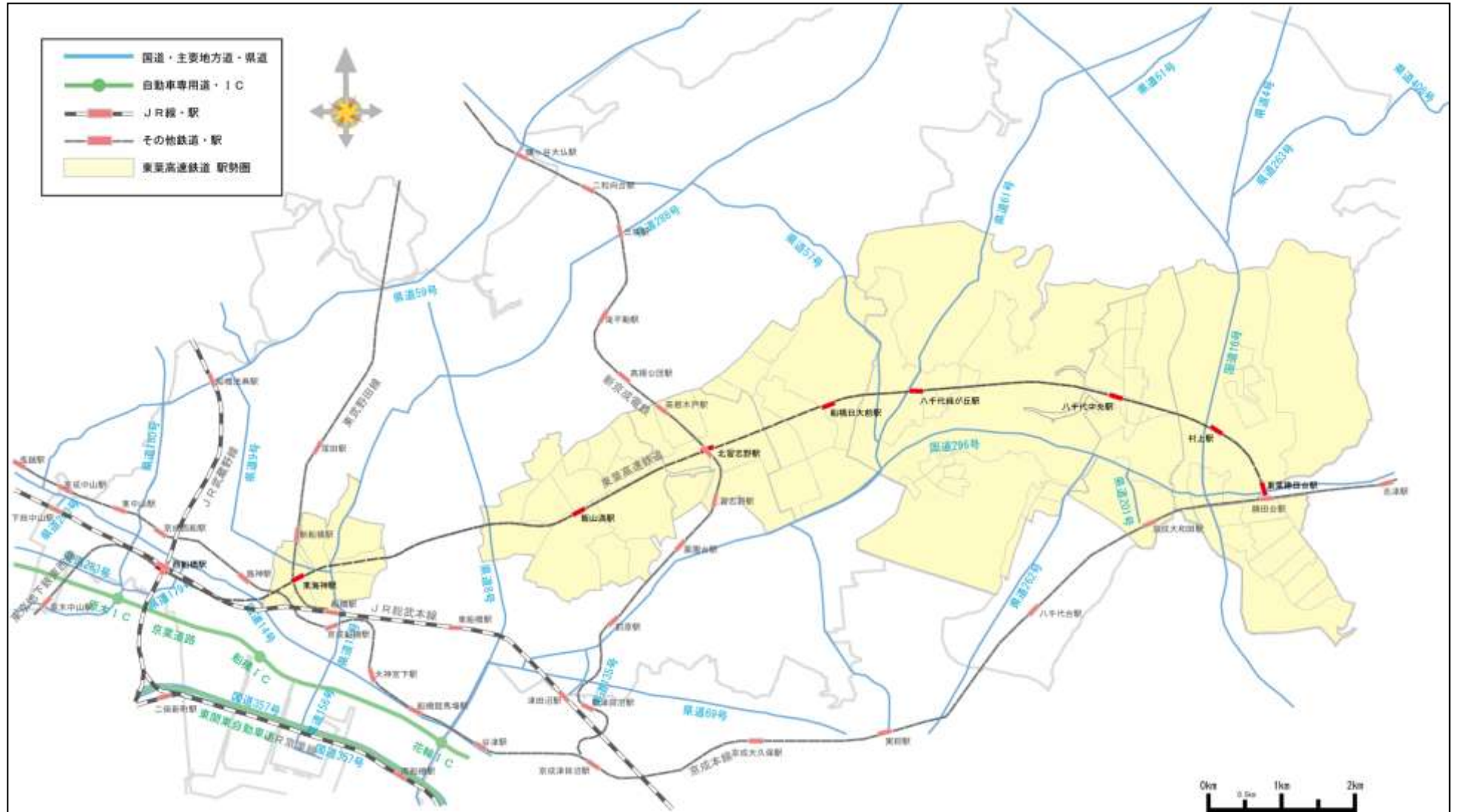


図 2-22 道路網

(4) 沿線地域のバス路線の運行状況

東葉高速鉄道沿線地域のバス路線網を以下に示す。

バス路線網では、JR船橋駅、津田沼駅に乗り入れする路線が多く、東葉高速鉄道の駅に乗り入れする路線は少ない。ただし新京成線との乗換駅である北習志野駅においては、運行本数が比較的多くなっている。一方、東海神駅、船橋日大前駅に関しては、駅に乗り入れている路線がない。

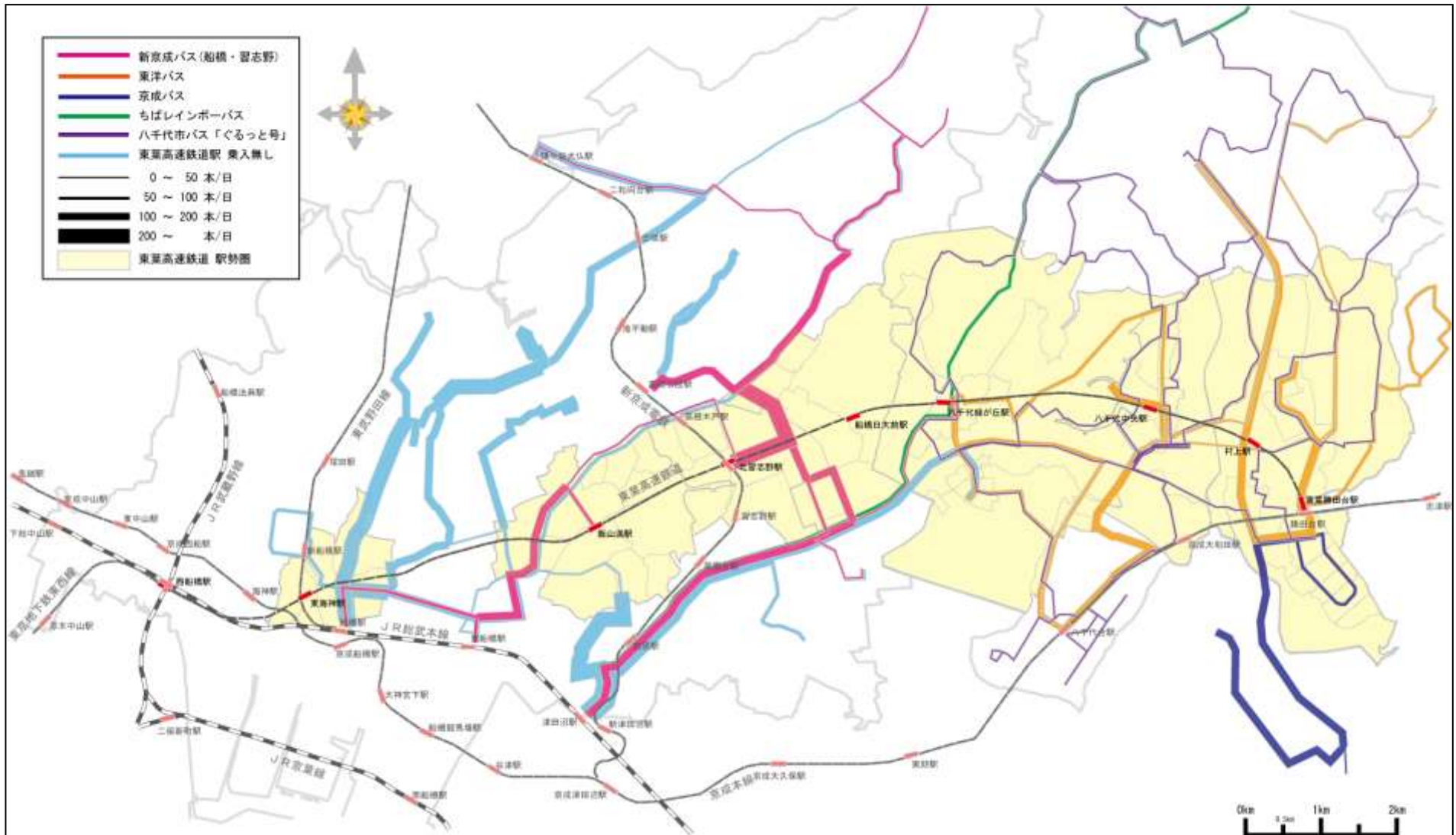


図 2-23 バス路線網

3 利用者ニーズの把握

3-1 アンケート調査の実施概要

東葉高速鉄道の利用者ニーズを把握するため、沿線住民、沿線大規模商業施設来店者、沿線企業従業員を対象としたアンケート調査を実施した。

(1) 沿線住民アンケート調査の実施概要

東葉高速鉄道の沿線住民のニーズを把握するため、ポスティングによるアンケート調査を実施した。

- 調査対象者 : 東葉高速鉄道沿線地域 (駅勢圏約 1.5 km)
- 配布・回収方法 : (配布) 平成 20 年 12 月 22~25 日の 4 日間 (回収方法) 郵送にて回収
- 配布物件 : 回収用封筒にお願い状、アンケート票を同封
- 回収状況 : (配布) 14,000 枚、(回収) 3,178 枚 【回収率 : 22.7%】

(2) 大規模商業施設来店者アンケート調査の実施概要

東葉高速鉄道沿線に立地する大型ショッピングセンター等の来店者を対象に、東葉高速鉄道の利用状況や利用促進に際しての意向を把握するために、聞き取り調査を実施した。

- 調査対象者 : 東葉高速鉄道沿線の大型ショッピングセンター等の来店者
イオン八千代緑が丘 S C、TOHO シネマズ八千代緑が丘店、フルルガーデン八千代・イトーヨーカドー八千代店
- 調査方法 : 各店舗の出入り口周辺で調査員が来店者に調査への協力を依頼し、協力が得られた場合、聞き取りにより調査する。なお調査協力者に対しては、景品 (クリアファイル) を進呈する。
- 調査時期 : 平成 21 年 1 月 30 日 (金) 31 日 (土) 10 : 00~18 : 00
- 回収状況 : (回収) 413 枚

(3) 沿線企業従業員アンケート調査の実施概要

東葉高速鉄道沿線企業の従業員を対象に、東葉高速鉄道の利用状況や利用促進に際しての意向を把握するために、アンケート調査を実施した。

- 調査対象者 : 東葉高速鉄道沿線企業の従業員
- 配布・回収方法 : (配布) 各企業の総務課等を通じて従業員に配布し、記入後、総務課等で回収して宅配便で一括して回収する。
- 配布物件 : 協力依頼状、お願い状付きアンケート票を同封
- 回収状況 : (配布) 4,540 枚 (9 企業)、(回収) 1,162 枚 (8 企業) 【回収率 : 25.6%】

3-2 アンケート調査結果

(1) 沿線住民アンケート調査結果

- 今後望むサービスとしては、「その他（運賃を安くするが約9割）」、「お得な切符の充実」の要望が高く、次いで「平日朝夜の運行本数の増加」、「平日昼間の運行本数の増加」となっており、これらのサービスの改善を図ることが重要と考えられる。また利用頻度が低いほど「運賃を安くする」、「お得な切符の充実」に関する要望が高く、利用頻度が高い週4日以上の利用者は、「平日朝夜の運行本数の増加」となっている。
- サービスの向上に伴う利用意向は、74.7%が「利用頻度が増える（利用するようになる）」と回答しており、利用意向は高い。また今までに数回でも利用したことがある人は、7割強が「利用頻度が増える（利用するようになる）」と回答している。サービスでは、「運賃を安くする」、「お得な切符の充実」、「平日昼間の運行本数の増加」、「休日運行本数の増加」の項目で、利用意向が高くなっており、これらのサービスの改善が効果的だと考えられる。

表 3-1 沿線住民アンケート調査結果（駅施設・鉄道利用の満足度）

区分	項目	アンケート結果の概要	
		東葉高速鉄道利用者	東葉高速鉄道非利用者
今後望むサービスと利用意向	今後望むサービス	「その他（運賃を安くするが約9割）」が40.3%と最も多く、次いで「お得な切符の充実」の35.6%となっている。それ以外では、「平日昼間の運行本数の増加」22.3%、「平日朝夜の運行本数の増加」21.8%、「バリアフリー整備」の19.4%、「駅ナカ・沿線施設の充実」の19.0%も高くなっている。	「その他（運賃を安くするが約9割）」が36.4%と最も多くなっている。その他では、「他路線との乗り継ぎ」の18.2%、「駅ナカ・沿線施設の充実」の15.9%高くなっている。
	サービスの向上に伴う利用意向	「利用頻度が増える」は75.3%となっており、利用意向は高くなっている。 サービス別では、「平日昼間の運行本数の増加」、「休日運行本数の増加」、「他路線との乗り継ぎを便利にする」、「お得な切符の充実」、「駅ナカ・沿線施設の充実」、「沿線イベントの充実」で、「利用頻度が増える」の割合が高くなっている。	「利用するようになる」は45.5%となっており、利用意向は、東葉高速鉄道利用者より低くなっている。 サービス別では、「お得な切符の充実」、「改札外での運行情報・沿線案内」で「利用するようになる」の割合が高くなっている。

【東葉高速鉄道利用者】

【非利用者】

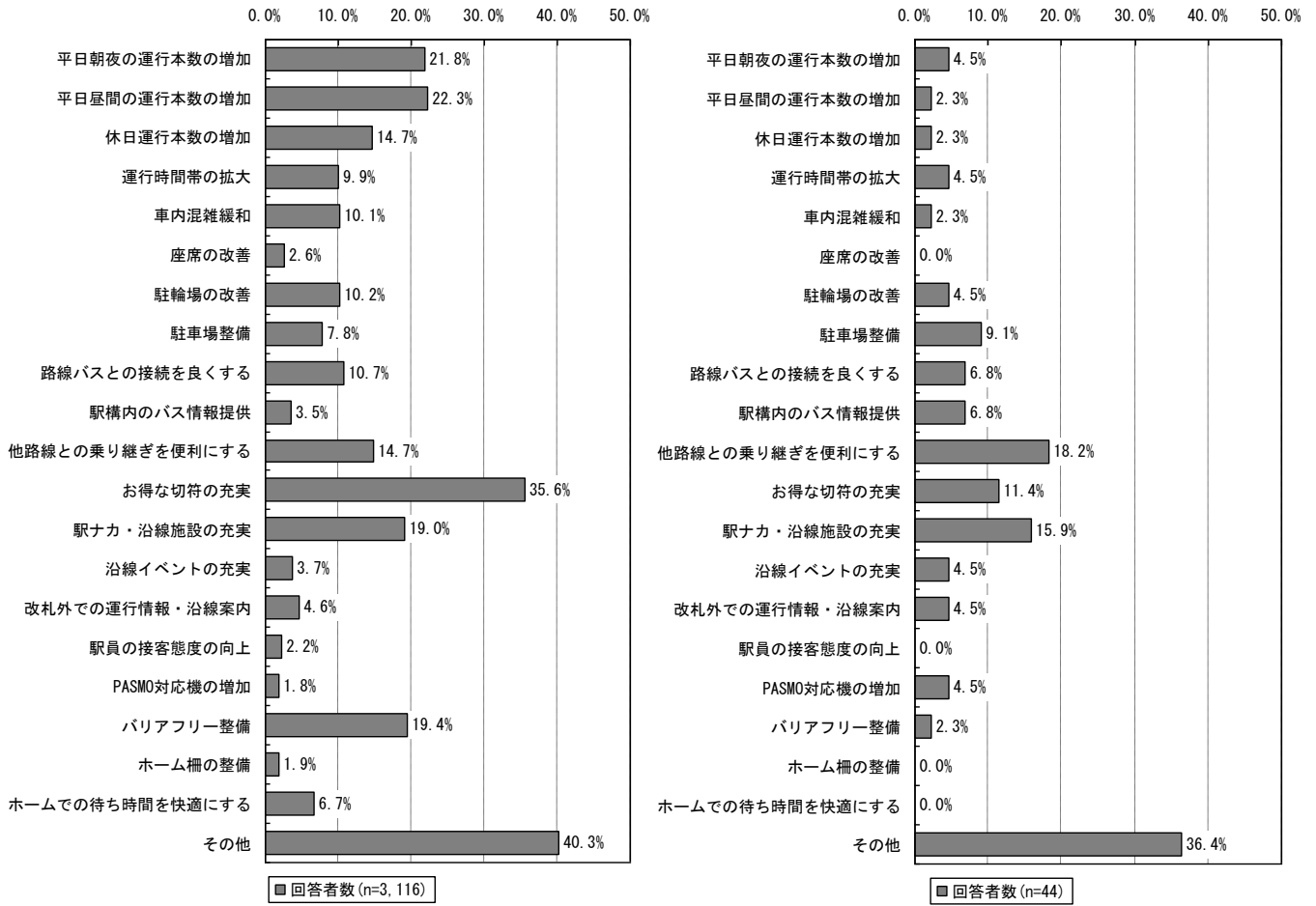


図 3-1 今後望むサービス

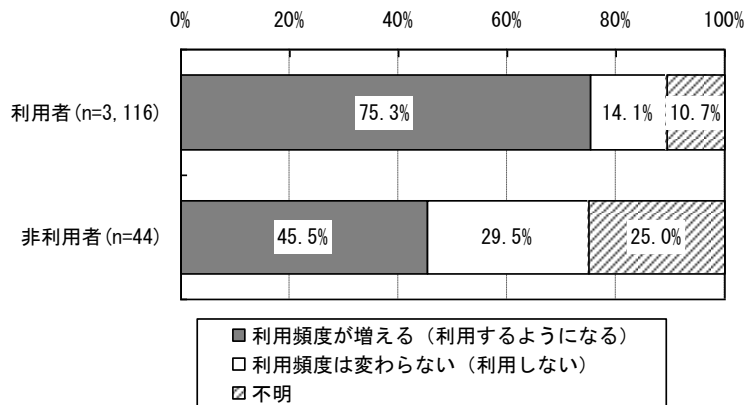


図 3-2 サービスの向上に伴う利用意向

- 駅施設・鉄道利用の満足度に関しては、「運賃」に対する不満が約96%と大部分が不満と回答している。
- 「待ち時間の快適性」、「EV・ESの設置」に関しては、駅によって不満が高くなっている。

表 3-2 沿線住民アンケート調査結果（駅施設・鉄道利用の満足度）

区分	項目	アンケート結果の概要
駅施設・ 鉄道利用 の満足度	運行状況	半数弱が満足をしているが、運行本数に関しては、約35%が不満と回答しており、若干不満が高くなっている。
	運賃	運賃については不満と回答した人が約96%と、大半が不満と回答している。
	車両	半数弱が満足としており、特に「座席の使いやすさ」は56.5%が満足と回答しており高くなっている。「車内混雑」は約20%が不満と回答している。
	駅施設	半数弱が満足としており、特に「駅構内・通路の明るさ」、「駅構内の清潔さ」の満足度が高い。「待ち時間の快適性」、「EV・ESの設置」は、約2割が不満と回答しており、「待ち時間の快適性」に関しては、東海神駅、北習志野駅、船橋日大前駅で不満が高く、「EV・ESの設置」は、東海神駅、八千代緑が丘駅で高い。
	案内・駅員	不満は低いが、若干「改札外、駅周辺の案内」の不満が高くなっている。

- 企画乗車券の認知度は約6割となっているが、利用者の利用回数は「2回以上」が約7割とリピーターがみられることから、認知度を向上させることが重要と考えられる。

表 3-3 沿線住民アンケート調査結果（利用状況）

区分	項目	アンケート結果の概要
利用状況	利用頻度	「週に4日以上」が40.3%、「月に1～3日」の27.4%となっている。最寄り駅別では、八千代中央駅、八千代緑が丘駅で「週に4日以上」が半数を超え利用頻度が高く、逆に東海神駅、東葉勝田台駅では「週に4日以上」が2～3割程度と利用頻度が低い。
	利用目的	「通勤」が42.5%と最も多く、次いで「買物・レジャー」の36.3%となっており、通勤目的と買物目的が大半を占めている。最寄り駅別では、飯山満駅、船橋日大前駅、八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅では、「通勤」が最も多く、東海神駅、北習志野駅、東葉勝田台駅では、「買物・レジャー」が最も多い。船橋日大前駅では「通院」が他の駅に比べて多くなっている。
	端末交通手段 (アクセス)	「徒歩」が72.5%と最も多く、次いで「自転車」の13.4%、「バス」の8.8%となっている。最寄り駅別では、東海神駅、飯山満駅、八千代中央駅、村上駅で「徒歩」が8～9割と高く、北習志野駅、船橋日大前駅、八千代緑が丘駅では「自転車」の割合が他の駅に比べて高い。特に船橋日大前駅では3割近くとなっている。八千代緑が丘駅、東葉勝田台駅では「バス」が2割近くになっている。

表 3-4 沿線住民アンケート調査結果（利用状況、企画乗車券）

区分	項目	アンケート結果の概要
利用状況	利用する理由	「自宅から駅が近い」が最も多く、次いで「所要時間が早い」となっている。最寄り駅別では、東海神駅、飯山満駅、船橋日大前駅、八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅では、「自宅から駅が近い」が最も多くなっており、北習志野駅では「所要時間が早い」、東葉勝田台駅では「座っていける」が最も多い。
	利用しない理由・外出する際の交通手段	「運賃が高い」が最も多く、次いで「他路線が便利」、「自宅から駅まで行きにくい」となっている。また、外出する際の交通手段は「東葉高速鉄道以外の鉄道」が最も多く、次いで「自動車」となっている。
企画乗車券	東葉東京メトロパス	約6割が認知しており、そのうち1割が利用している。最寄り駅別では、東海神駅、東葉勝田台駅で認知度が低く、利用頻度が高いほど認知度も高い。利用回数は2回以上が約7割とリピーターが多い。
	東葉シネマチケット	約6割が認知しており、そのうち0.5割が利用している。最寄り駅別では、東海神駅、東葉勝田台駅で認知度が低く、利用頻度が高いほど認知度も高い。利用回数は2回以上が約7割とリピーターが多い。

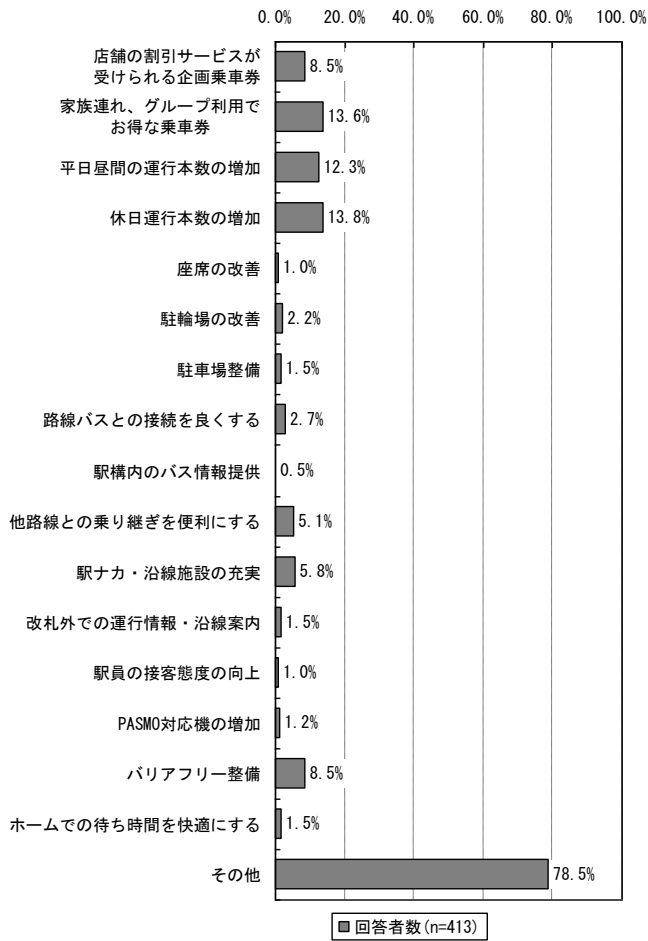
(2) 大規模商業施設来店者アンケート調査結果

- 今後望むサービスとしては、「その他（運賃を安くするが約9割）」が圧倒的に多く、それ以外では、「休日運行本数の増加」、「家族連れ、グループ利用でお得な乗車券」、「平日昼間の運行本数の増加」となっており、運賃、企画乗車券、運行本数のサービスの改善を図ることが重要と考えられる。転換可能層では、「その他（運賃を安くするが約9割）」が全回答者より多くなっており、それ以外では、企画乗車券よりも運行本数の増加に対する要望が高くなっている。
 - サービスの向上に伴う利用意向に関しては、59.6%が「利用頻度が増える（利用するようになる）」と回答し、転換可能層では、若干全回答者に比べて利用意向は低くなっている。
 - サービス別では、「店舗の割引サービスが受けられる企画乗車券」、「駐輪場の改善」、「駅構内のバス情報提供」、「他路線との乗り継ぎを便利にする」の利用意向が高く、転換可能層では、「家族連れ、グループ利用でお得な乗車券」、「駅構内のバス情報提供」、「他路線との乗り継ぎを便利にする」、「駅ナカ・沿線施設の充実」の利用意向が高くなっている
- ※ 転換可能層：東葉高速鉄道の駅勢圏、千葉県（千葉市、印西市、白井市を除く）、東京都に在住で、自動車、バイク、路線バス等で来店している人を今後サービス改善等による転換可能層と考える。

表 3-5 沿線住民アンケート調査結果（駅施設・鉄道利用の満足度）

区分	項目	アンケート結果の概要	
		全回答者	転換可能層
今後望むサービスと利用意向	今後望むサービス	「その他（運賃を安くするが約9割）」が78.5%と圧倒的に多く、それ以外では、「休日運行本数の増加」、「家族連れ、グループ利用でお得な乗車券」、「平日昼間の運行本数の増加」となっている。	「その他（運賃を安くするが約9割）」が81.3%と全回答者より多くなっており、それ以外では、「休日運行本数の増加」、「平日昼間の運行本数の増加」、「家族連れ、グループ利用でお得な乗車券」、「店舗の割引サービスが受けられる企画乗車券」の順になっており、企画乗車券よりも運行本数の増加に対する要望が高くなっている。
	サービスの向上に伴う利用意向	「利用頻度が増える（利用するようになる）」が59.6%と半数以上を占めている。 サービス別では、「店舗の割引サービスが受けられる企画乗車券」、「駐輪場の改善」、「駅構内のバス情報提供」、「他路線との乗り継ぎを便利にする」で70%以上が「利用頻度が増える（利用するようになる）」と回答している。	「利用頻度が増える（利用するようになる）」が58.4%と半数以上を占めているが、全回答者により若干割合が低くなっている。 サービス別では、「家族連れ、グループ利用でお得な乗車券」、「駅構内のバス情報提供」、「他路線との乗り継ぎを便利にする」、「駅ナカ・沿線施設の充実」で70%以上が「利用するようになる」と回答している。

【全回答者】



【転換可能層】

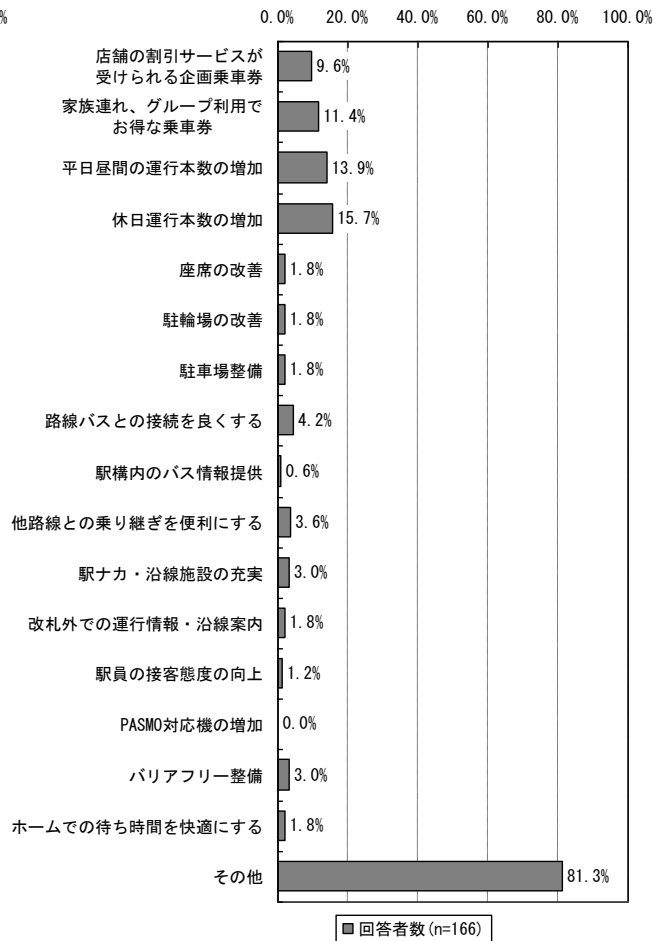


図 3-3 今後望むサービス

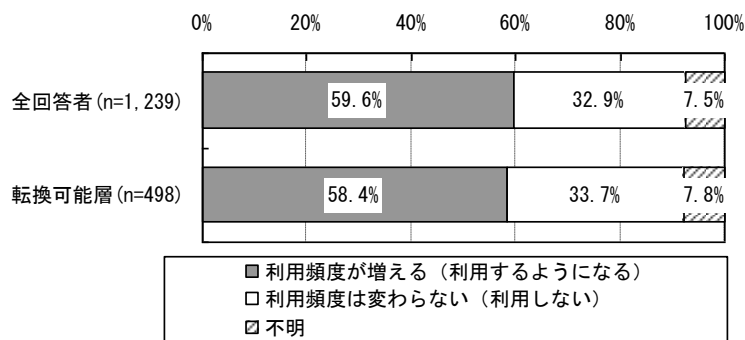


図 3-4 サービスの向上に伴う利用意向

- 来店時の交通手段は、「自動車」が66.1%と最も多く、「徒歩」が13.3%、「東葉高速鉄道」は12.3%となっている。来店人数は、「1人」が48.0%、「家族」が45.3%と1人と家族連れが多くなっている。来店頻度は、「週に数回以上」が6割近くとなっており、利用頻度は高い。
- 企画乗車券の認知度は「昼間・土休日割引回数券」の認知度が3割弱と、他の企画乗車券に比べて低くなっており、PRの必要性がある。

表 3-6 大規模商業施設来店者アンケート調査結果

区分	項目	アンケート結果の概要
来店状況	交通手段	「自動車」が66.1%、「徒歩」が13.3%となっており、「東葉高速鉄道」は、12.3%となっている。施設別では、フルルガーデン八千代で「自動車」が94.3%と、ほぼ自動車利用となっており、東葉高速鉄道利用者はいなかった。一方、TOHOシネマズでは、「東葉高速鉄道」が27.1%と他の施設に比べて多い。
	来店目的	イオン八千代緑が丘SC、フルルガーデン八千代では、「買物」が9割強であり、他の目的は1割弱と少ない。一方、TOHOシネマズでは、「映画」が9割強となっている。ただし、TOHOシネマズにおいては、「買物」が46.6%、「食事」が23.3%と、映画以外の目的での利用もみられる。
	来店人数	「1人」が48.0%、「家族」が45.3%、「友人」が6.6%となっており、半数弱が「1人」での来店となっている。施設別では、フルルガーデン八千代で、「家族」の割合が約6割と多く、TOHOシネマズでは「友人」の割合が16.2%と他の施設より多い。また、転換可能層 [※] の構成は、全回答者に比べて「家族」の割合が多く、複数人数での来店となっている。
	来店頻度	「週に数回以上」が6割近くとなっており、特にイオン八千代緑が丘SCでは8割近くと来店頻度が高い。
東葉高速鉄道の利用	利用する理由	「所要時間が短い」、「自宅から駅までが近い」が最も多く、次いで「他の交通手段がない」となっている。またその他の意見で、「東葉シネマチケットがあるので」と回答した人もおり、企画乗車券による効果もみられた。
	利用しない理由	イオン八千代緑が丘SCとフルルガーデン八千代では、「自動車やバイクの方が便利」が最も多く、回答者の6割近くとなっている。一方、TOHOシネマズでは、「自宅から店舗までが近い」が最も多くなっている。
企画乗車券	東葉東京メトロパス	約5割が認知しており、そのうち約6%が利用している。利用回数は、2回以上の利用者が6割とリピーターがみられる。
	東葉シネマチケット	約5割弱が認知しており、そのうち7%が利用している。利用回数は、1回、2回以上がそれぞれ半数となっている。
	昼間・土休日割引回数券	「知らない」が約7割と、認知度が低い。しかし、利用回数は、5回以上が半数近くと、リピーターがみられる。

※ 転換可能層：東葉高速鉄道の駅勢圏、千葉県（千葉市、印西市、白井市を除く）、東京都に在住で、自動車、バイク、路線バス等で来店している人を今後サービス改善等による転換可能層と考える。

(3) 沿線企業従業員アンケート調査結果

- 今後望むサービスとしては、「その他（運賃を安くするが約9割強）」、「お得な切符の充実」、「他路線との乗り継ぎを便利にする」が多くなっており、これらのサービスの改善を図ることが重要と考えられる。また、東葉高速鉄道利用者は「平日朝夜の運行本数の増加」が多く、非利用者は「お得な切符の充実」が多くなっている。
- サービスの向上に伴う利用意向は、61.9%が「利用頻度が増える（利用するようになる）」と回答しており、利用意向は高い。
- サービス別のサービスの向上に伴う利用意向は、「お得な切符の充実」、「駅ナカ・沿線施設の充実」、「その他」の項目で、利用意向高くなっており、これらのサービスの改善が効果的だと考えられる。また、東葉高速鉄道利用者、非利用者では、東葉高速鉄道利用者は、「休日運行本数の増加」、「駐輪場の改善」、「お得な切符の充実」、「駅ナカ・沿線施設の充実」、「駅員の接客態度の向上」、「その他」の項目が高く、非利用者は、「平日昼間の運行本数の増加」、「駅構内のバス情報提供」、「その他」の項目で利用意向が高くなっている。

表 3-7 沿線住民アンケート調査結果（駅施設・鉄道利用の満足度）

区分	項目	アンケート結果の概要	
		東葉高速鉄道利用者	東葉高速鉄道非利用者
今後望むサービスと利用意向	今後望むサービス	「その他（運賃を安くするが約9割強）」が34.9%と最も多く、次いで「平日朝夜の運行本数の増加」の32.0%、「平日昼間の運行本数の増加」の24.9%、「他路線との乗り継ぎを便利にする」の24.6%、「お得な切符の充実」の23.4%となっており、運行本数に対する要望が高くなっている。	「お得な切符の充実」の33.7%が最も多く、次いで「その他（運賃を安くするが約9割強）」が30.0%、「他路線との乗り継ぎを便利にする」の19.3%、「平日朝夜の運行本数の増加」の15.6%となっており、運賃や、お得な切符の充実に対する要望が高くなっている。
	サービスの向上に伴う利用意向	「利用頻度が増える」が67.1%と約7割となっている。サービス別では、「休日運行本数の増加」、「駐輪場の改善」、「お得な切符の充実」、「駅ナカ・沿線施設の充実」、「駅員の接客態度の向上」、「その他」の項目で「利用頻度が増える」の割合が高くなっている。	「利用頻度が増える」が60.0%と若干、利用者よりは低くなっている。サービス別では、「平日昼間の運行本数の増加」、「駅構内のバス情報提供」、「その他」の項目で「利用頻度が増える」の割合が高くなっている。

【東葉高速鉄道利用者】

【非利用者】

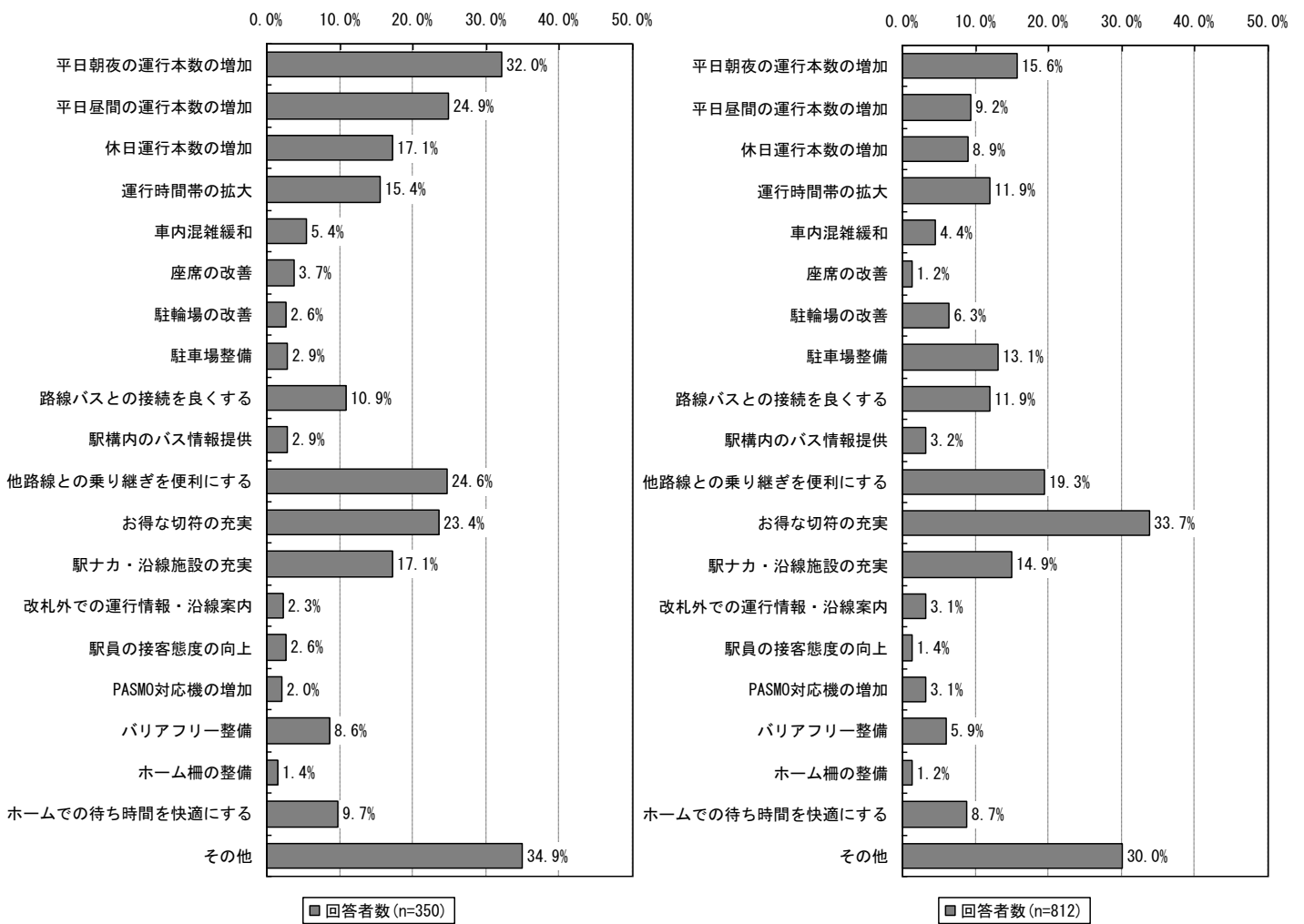


図 3-5 今後望むサービス

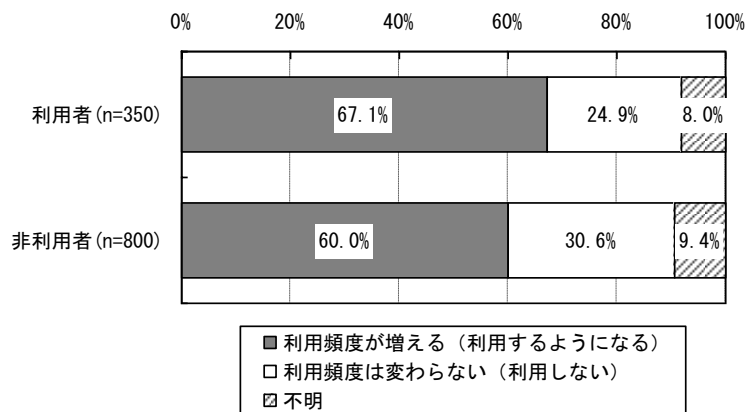


図 3-6 サービスの向上に伴う利用意向

- 「運行本数」に関しては、半数強が不満と回答している。
- 駅施設・鉄道利用の満足度に関しては、「運賃」に対する不満が約 96%と大部分が不満と回答している。
- 「待ち時間の快適性」、「駅のトイレ」に関しては、4割弱が不満と回答している。

表 3-8 沿線企業従業員アンケート調査結果

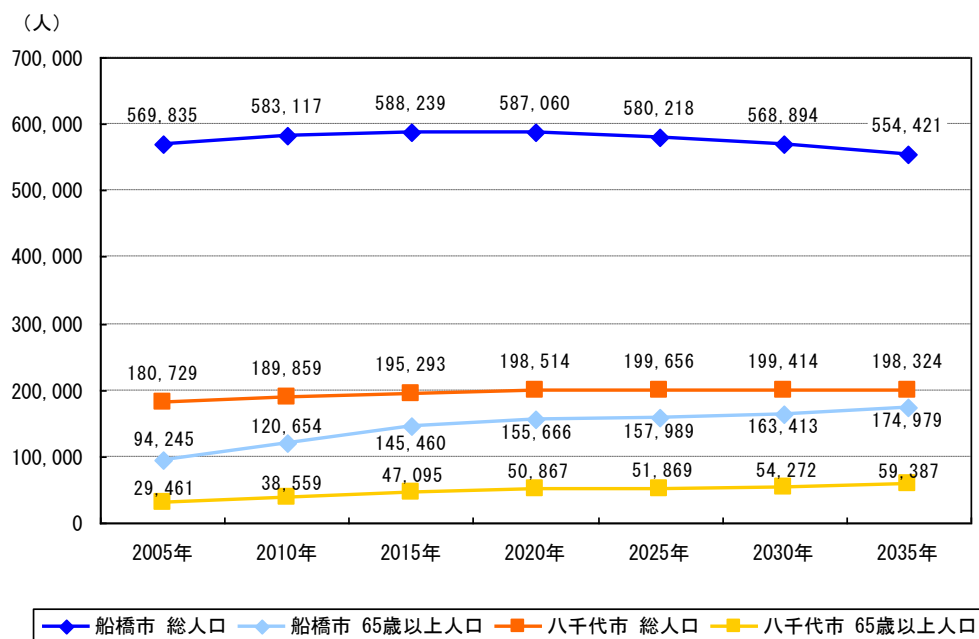
区分	項目	アンケート結果の概要
駅施設・鉄道利用の満足度	運行状況	「運行本数」に関して、55.1%が不満と回答しており、不満が高い。一方、「始発時刻」に関しては5.8%が不満と回答しており、不満は低い。
	運賃	96.2%が不満と回答しており、ほとんどの人が不満を感じている。特に、「大変不満」と回答している人が76.1%となっている。
	車両	「座席の使いやすさ」、「車内温度」、「車両混雑」の全ての項目において、半数以上が満足と回答しており、満足度は高い。
	駅施設	「駅構内・通路の明るさ」、「駅構内の清潔さ」の項目において、半数以上が満足と回答しており、満足度は高い。一方、「待ち時間の快適性」、「駅のトイレ」に関しては、40%弱が不満と回答している。
	案内・駅員	不満が10%前後と不満は高くない。また「どちらでもない」が半数近くを占め、満足でも不満でもない状況といえる。
利用状況	通勤時の交通手段	「自動車（自分で運転して）」が38.7%と最も多く、次いで「東葉高速鉄道（乗り継ぎあり）」の19.0%、「東葉高速鉄道（乗り継ぎなし）」の11.5%となっている。企業別では、 、 、 で半数以上が東葉高速鉄道を利用しており、一方、 、 で自動車利用が多くなっている。
	端末交通手段（イグレス）	「徒歩」が90.5%と大多数を占め、次いで「路線バス」の5.2%、「会社の送迎バス」の3.5%となっている。企業別では、 、 では、「路線バス」の割合が多く、 では、「会社の送迎バス」が100%となっている。
	利用する理由	「駅から勤務地が近い」の53.4%が最も多く、次いで「他の交通手段がない」の43.1%となっている。
	利用しない理由	「自動車やバイクの方が便利」の41.5%が最も多く、次いで「自宅から勤務地までが近い」の33.3%となっている。

4 沿線地域の将来動向

4-1 船橋市、八千代市の将来人口

船橋市の将来人口は、2015年（平成27年）に約58.8万人をピークに以降減少傾向に転じており、高齢者人口（65歳以上人口）は年々増加傾向を示している。八千代市は2025年（平成37年）に約20.0万人をピークに増加傾向にあるが、それ以降は減少傾向に転じており、高齢者人口（65歳以上人口）は年々増加傾向を示している。

東葉高速鉄道沿線地域の人口は、今後、横ばい、もしくは減少傾向にあり、また高齢化が進んでいくものと考えられる。



資料：国立社会保障・人口問題研究所

図 4-1 船橋市、八千代市の将来人口

4-2 沿線地域の将来動向

4-2-1 船橋市の交通体系構想（船橋市都市計画マスタープランより）

（1）全体構想

① 交通体系目標

市民の多様な都市活動や日常生活を支える交通網を総合的かつ体系的な整備を推進するとともに、自動車利用の抑制・分散を図る交通管理・制御システムの導入や、公共交通機関利用への転換を図る方策の導入など、総合的かつ体系的な交通網の整備を推進し、人優先のみちづくりやバリアフリーに対応した交通体系の整備を目指す。

② 公共交通に関する整備方針

1) 鉄道

- ・ 鉄道駅がより魅力的で便利に使えるようにするとともに、駅へのアクセスのための道路の整備などにより、既存の鉄道駅における連絡性を改善し、鉄道の利便性の高いまちづくりを推進する。
- ・ 京成線などの立体化を促進し、交通の円滑化を図るとともに、海老川上流地区において検討されている東葉高速線新駅及び旭町周辺における東武野田線新駅の整備について関係機関に要請する。
- ・ 交通渋滞の緩和などを図るため、新京成線の立体交差化について、沿線のまちづくりとあわせた検討を行う。

2) バス、タクシー

- ・ 道路網の整備や交通結節点の整備とあわせて、市民ニーズに応じた多様なバス網の再編成を図り、公共交通の利便性の高いまちづくりを推進する。
- ・ バス網の再編成にあたっては、公共交通不便地区や公共公益施設を巡回する市民の足となるコミュニティバス運行を検討する。
- ・ バスの定時制を確保し、運行を円滑なものにするため、道路拡幅、交差点改良、バスベイなどの設置及び違法駐車防止対策など、走行環境の改善を図る。
- ・ 車いすを利用する人などが乗降できる福祉タクシーなど、市民生活に密着したタクシーの活用を促進する。

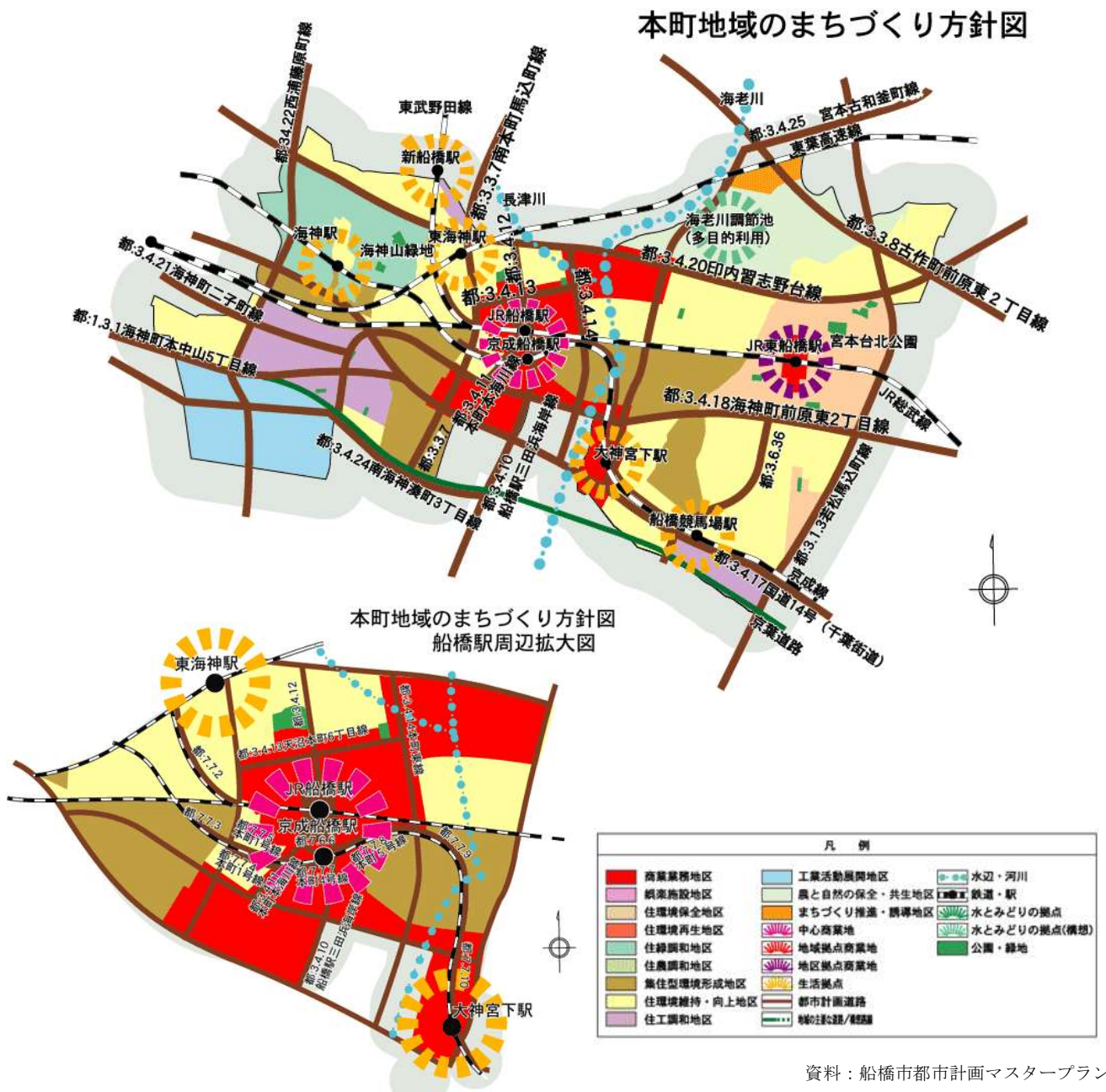
3) 駐車場の整備と駐車場への効率的誘導

- ・ 交通の集中する駅前などでは、駐車場整備地区の拡大による計画的な駐車場整備の促進と既存駐車場の有効利用を図る。
- ・ 市街地外縁部にある駐車場を活用し、自動車利用から公共交通機関利用への転換を誘導するため、パークアンドライドシステムなどの導入について検討する。
- ・ 都市における交通管理の一環として、駐車場探しの回遊を防止するため、駐車場への誘導・案内システムの導入について検討する。

(2) 地域別構想 (公共交通・駅周辺地区に関する施策)

① 本町地域 (対象：東海神駅)

- ・ 中心市街地として多様な都市機能が集中している利便性を活かし、公共交通の便利なまちづくりを進める。
- ・ 地域内に整備された既存の鉄道網や、JR船橋駅に集中するバス交通などの施設と体系を活かし、骨格となる道路網や南口駅前広場などを整備することにより、公共交通の便利なまちをつくる。
- ・ だれもが気軽に利用できる身近な公共公益施設を巡る市民のためのコミュニティバス運行を検討し、より快適で便利な公共交通体系づくりを進める。



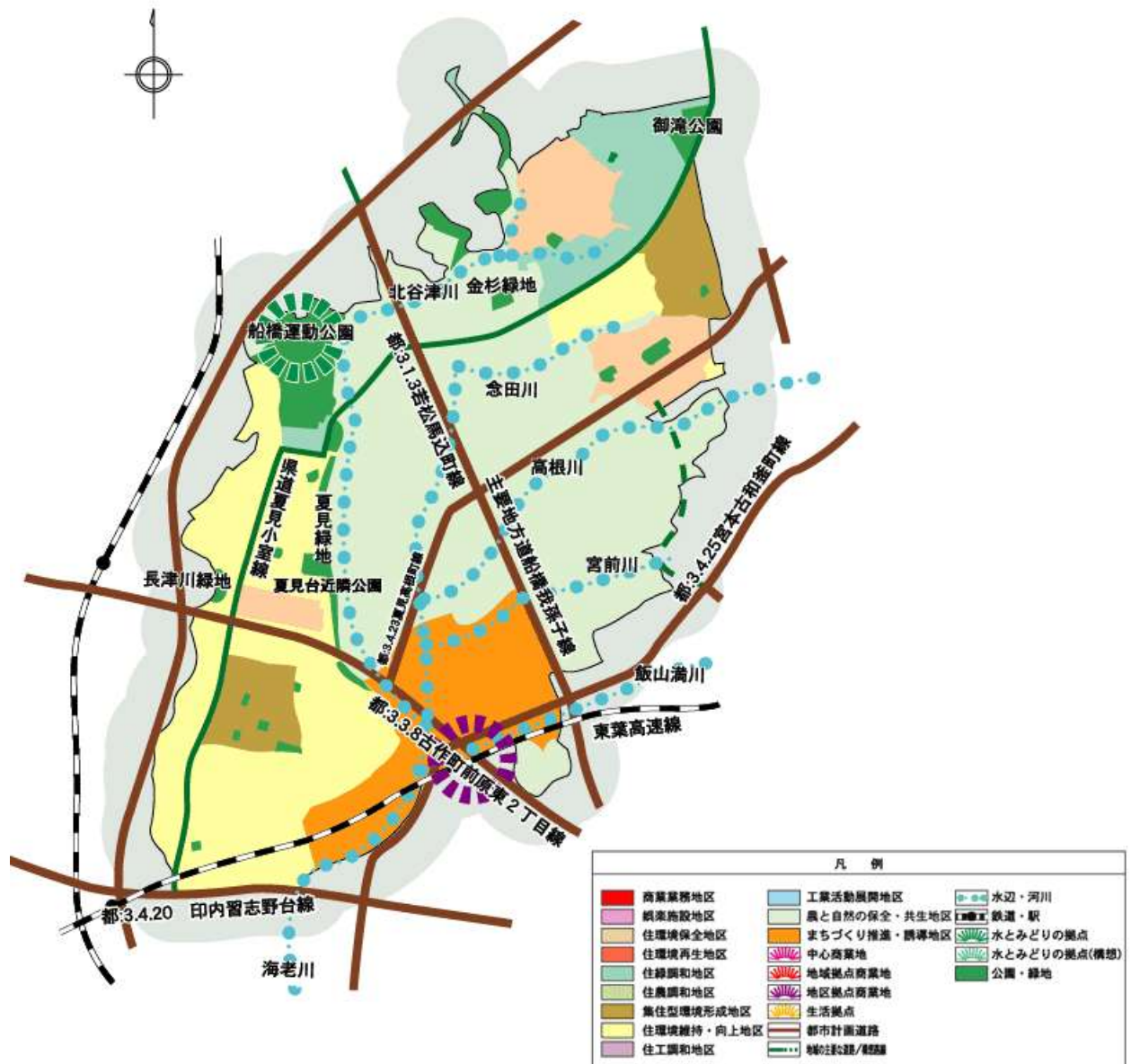
資料：船橋市都市計画マスタープラン

図 4-3 本町地域のまちづくり方針図 (対象：東海神駅)

② 夏見地域（対象：東海神駅と飯山満駅間に建設計画の新駅）

- ・ 医療センターなどの公共公益施設を巡る市民のためのコミュニティバス運行を検討し、より快適で便利な公共交通体系づくりを進める。
- ・ 東葉高速線東海神駅と飯山満駅間に新駅の設置を関係機関に要請し、海老川上流地区のまちづくりにあわせ環境にやさしい交流拠点としての充実を図る。

夏見地域のまちづくり方針図



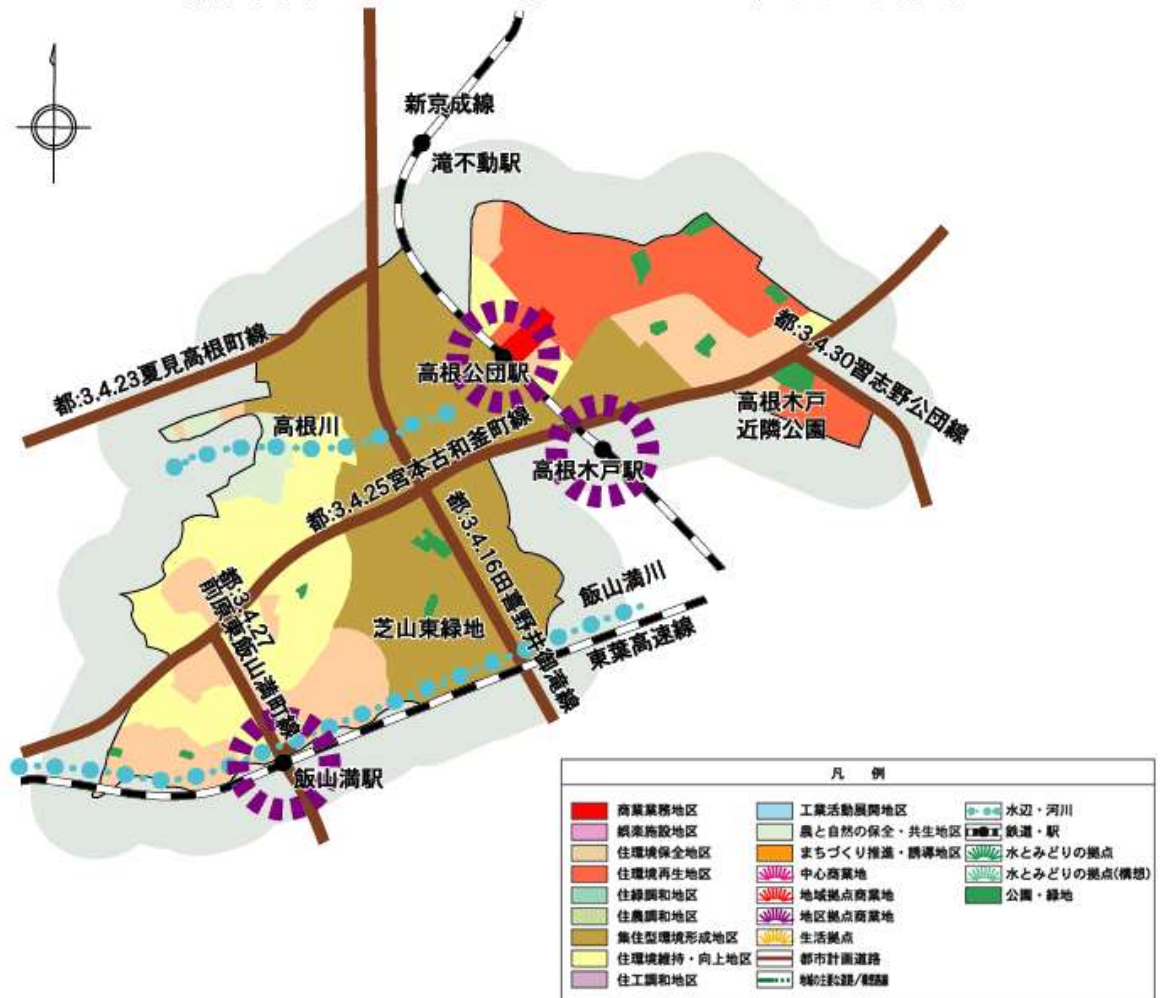
資料：船橋市都市計画マスタープラン

図 4-4 夏見地域のまちづくり方針図（対象：東海神駅と飯山満駅間に建設計画の新駅）

③ 新高根・芝山地域（対象：飯山満駅）

- ・ 新京成線の各鉄道駅及び東葉高速線飯山満駅と路線バスの結び付きを密接にするとともに、だれもが気軽に利用できる、主要な公共公益施設を巡る市民のためのコミュニティバス運行を検討し、より快適で便利な公共交通体系づくりを進める。

新高根・芝山地域のまちづくり方針図



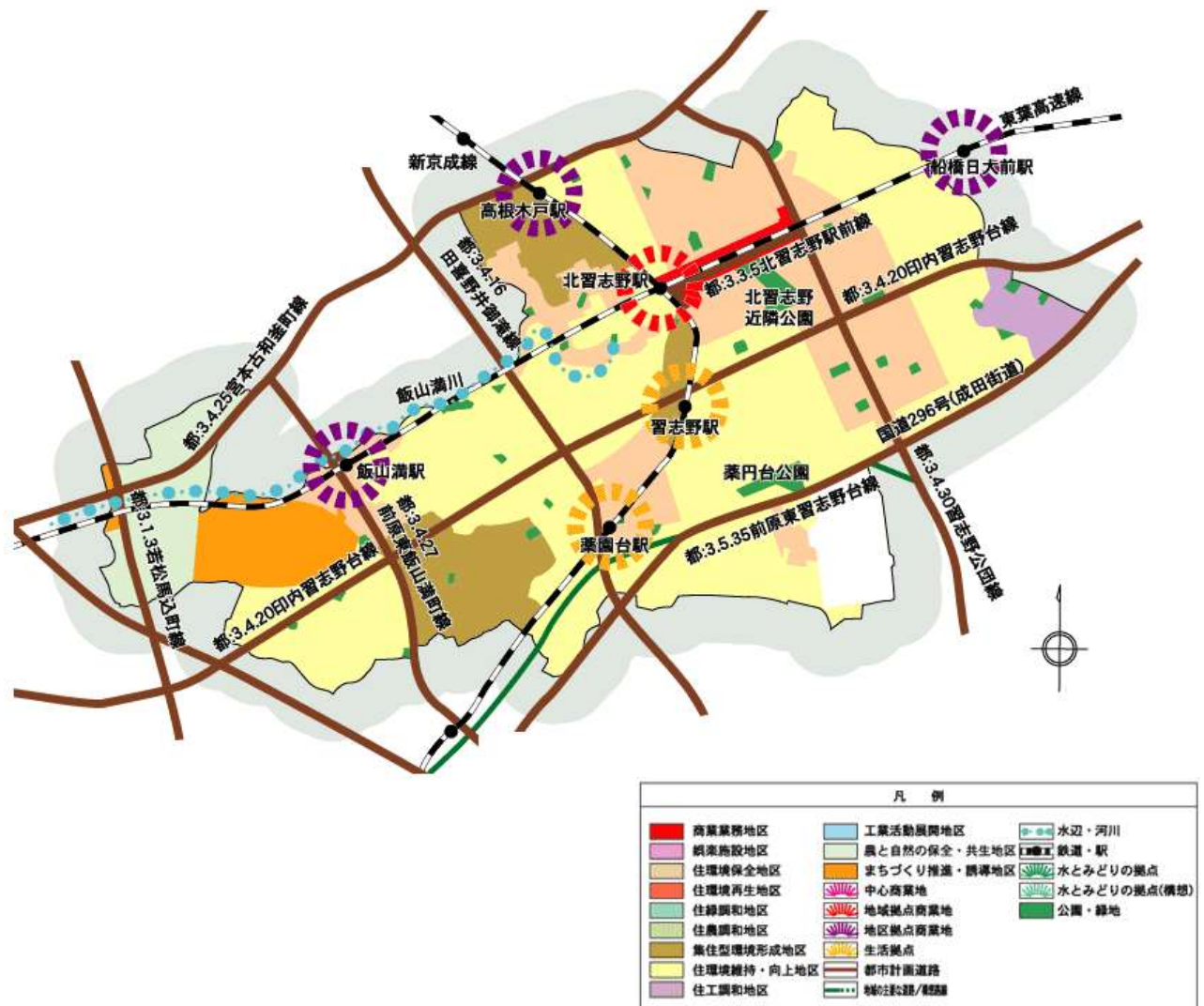
資料：船橋市都市計画マスタープラン

図 4-5 新高根・芝山地域のまちづくり方針図（対象：飯山満駅）

④ 習志野台地域（対象：飯山満駅、北習志野駅、船橋日大前駅）

- ・ 新京成線の各鉄道駅及び東葉高速線飯山満駅と路線バスの乗り換え機能の充実を図るとともに、だれもが気軽に利用できる、主要な公共公益施設を巡る市民のためのコミュニティバス運行を検討し、より快適で便利な公共交通体系づくりを進める。
- ・ 鉄道による市街地の分断や、踏切による交通遮断を解消するために、新京成線の連続立体交差化について、沿線のまちづくりとあわせた検討を行う。

習志野台地域のまちづくり方針図

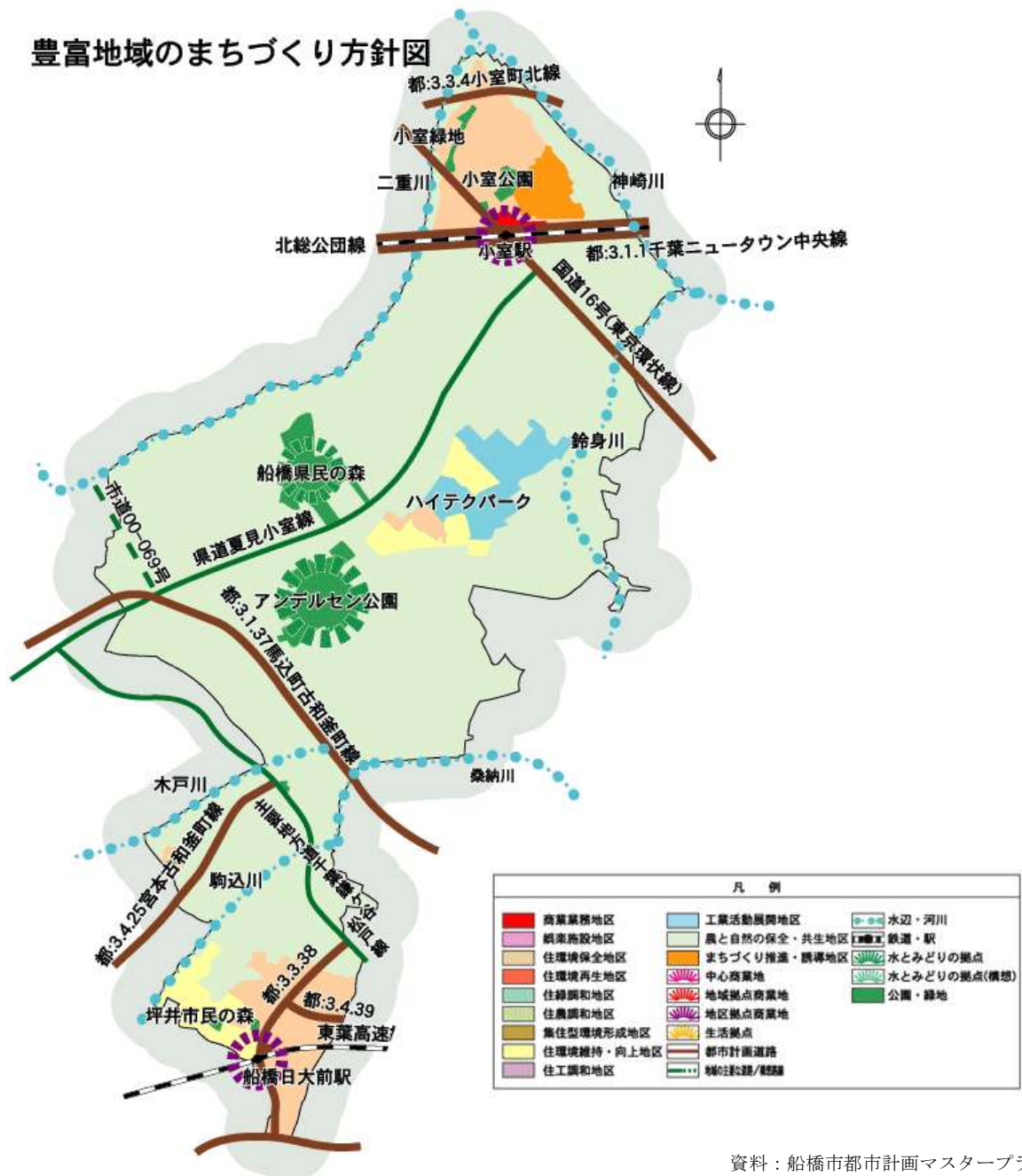


資料：船橋市都市計画マスタープラン

図 4-6 習志野台地域のまちづくり方針図（対象：飯山満駅、北習志野駅、船橋日大前駅）

⑤ 豊富地域（対象：船橋日大前駅）

- ・北総公団線小室駅や東葉高速線船橋日大前駅と路線バスの乗り換え機能の充実を図るとともに、だれもが気軽に利用できる、主要な公共施設を巡る市民のためのコミュニティバス運行を検討し、快適で便利な公共交通体系づくりを進める。
- ・東葉高速線船橋日大前駅における駅前広場などの整備や、バリアフリーに配慮した施設整備を促進することによって、より利用しやすい駅づくりを推進する。



資料：船橋市都市計画マスタープラン

図 4-7 豊富地域のまちづくり方針図（対象：船橋日大前駅）

4-2-2 八千代市の交通体系構想（八千代市都市計画マスタープランより）

（1）全体構想

① 交通体系目標

人々が安全で快適に移動する交通環境を形成していくためには、より多くの自動車交通を処理する道路整備のみでなく、TDMの検討も必要である。TDMについては、今後の個別計画の中で検討していくものとし、八千代市では施設整備の視点から整備方針を定め、利用者の利便性の向上や交通環境の改善を図っていく。

② 公共交通に関する整備方針

1) 鉄道

- ・ 八千代市では、京成電鉄成田線と東葉高速線の2本の鉄道路線が都心とアクセスしている。このうち東葉高速線については、高架式や地下式によって道路と立体化されており、道路交通は、スムーズに処理されている。一方、京成電鉄成田線は平面構造のため、交差する道路の一部では、朝夕のラッシュ時に慢性的な渋滞が見られる。これを解消するため、道路や鉄道の立体化事業について検討する。

2) バス

- ・ 東葉高速鉄道の開業による駅勢圏再編を受け、各駅を中心としたアクセス路線を充実するよう路線再編に努めるとともに、運行密度の改善、低床車の導入、利用者に優しいバス停留所の整備や運行情報表示システムなどについて、行政とバス事業者が協力して推進していく。

3) コミュニティバス

- ・ 市内の各種公共施設を利用する機会を広げ、高齢者や障害者などを含め幅広い年齢層を対象とした「公共施設循環バス」が運行していることから、今後とも利用者の利便性の向上を図るため安定的な運行に努める。

4) 駅端末交通

- ・ 東葉高速鉄道の開通により、駅勢圏が分割され、徒歩駅勢圏は若干増大したものの、徒歩以外の利用者は、自転車、バイク、自家用車、バスなどに依存している。これらの交通手段の利用を円滑に処理するため、駅前広場に以下の機能を整備する。
 - ◆ バスの増便に対応できる乗降スペース、待機スペース
 - ◆ タクシー乗降スペース、待機スペース
 - ◆ 自家用車による送迎に対応する乗降スペース
 - ◆ 歩行者、自転車の流れを円滑に処理する通路スペース
- ・ 特に、自家用車、バイク、自転車による通勤通学に対応するため駅前広場の拡充や地下利用などによる立体的利用についても検討する。この他、駅前広場やその周辺における公共駐車場や駐輪場の立地について、行政と民間が一体となって取り組む。

5) 歩行者系道路

- ・ 駅前地域は歩行者や自転車交通の最も集中する地域であるため、歩道や自転車歩行者道の充実を図り、また駅に近接する幹線道路の歩道では、歩行者と自転車を分離した形態も検討する。この他、歩道と車道の分離が出来ない道路などは、歩車共存道路として景観形成をも考慮した整備を検討する。

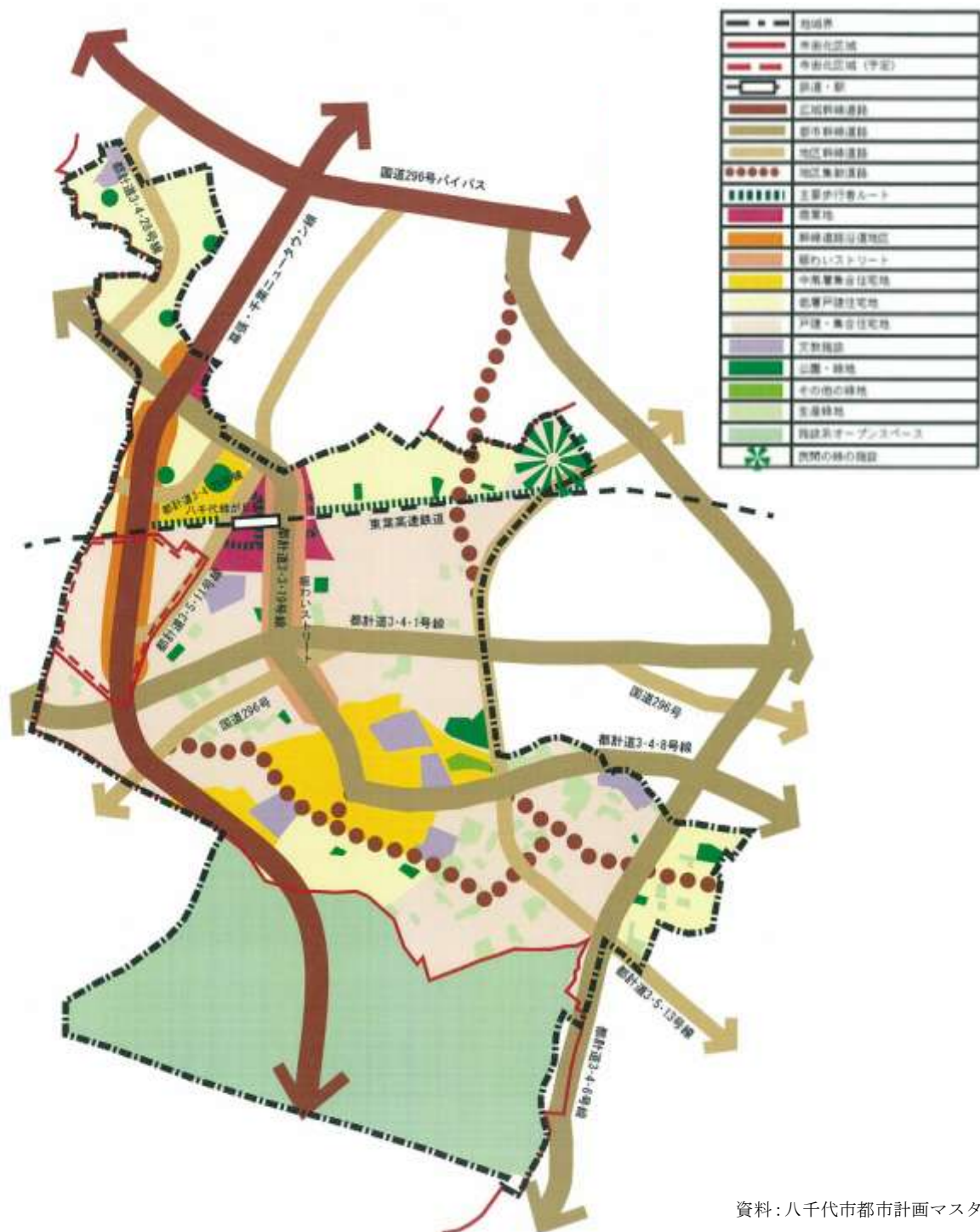


図 4-8 八千代市の交通体系の方針図

(2) 地域別構想 (公共交通・駅周辺地区に関する施策)

① 高津・緑が丘地域 (対象: 八千代緑が丘駅)

- ・ 八千代緑が丘駅周辺地域は、生活拠点としての商業施設に加え、業務系施設の立地を誘導し、昼間も賑わいのある駅前商業・業務地の形成を目指す。
- ・ 駅周辺地域への交通需要に対応するため、公共駐車場の立地を推進し、利便性の高い駅前地域の形成を目指す。

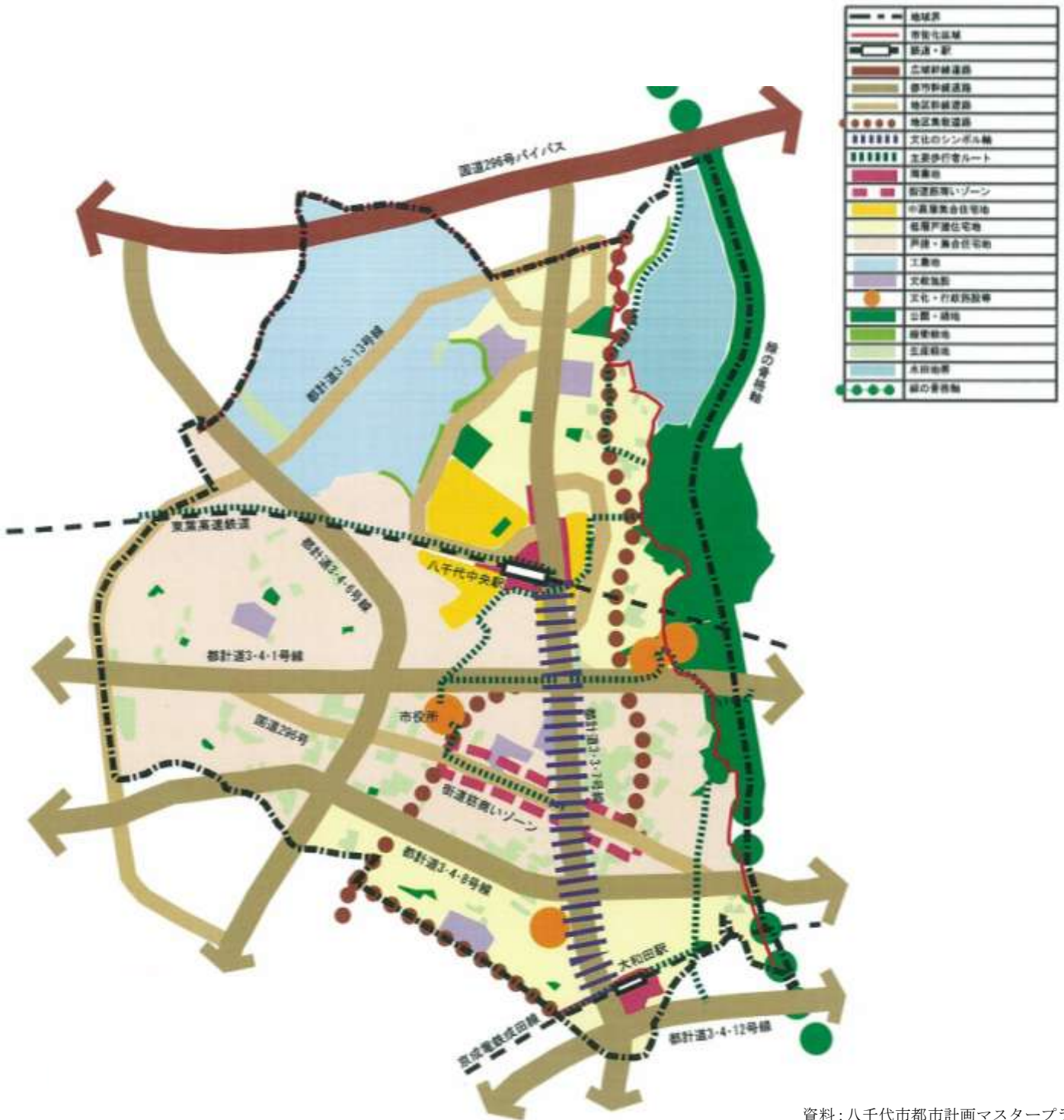


資料: 八千代市都市計画マスタープラン

図 4-9 高津・緑が丘地域のまちづくり方針図 (対象: 八千代緑が丘駅)

② 大和田地域（対象：八千代中央駅）

- ・ 駅前地区に相応しい活力と魅力あるセンター地区として、商業や業務施設の誘導を図る。また駅前周辺の利便性を活かした商業施設と公益施設等の複合施設の立地を図るなど、文化シンボル軸の玄関口としての特徴のある商業地づくりを目指す。

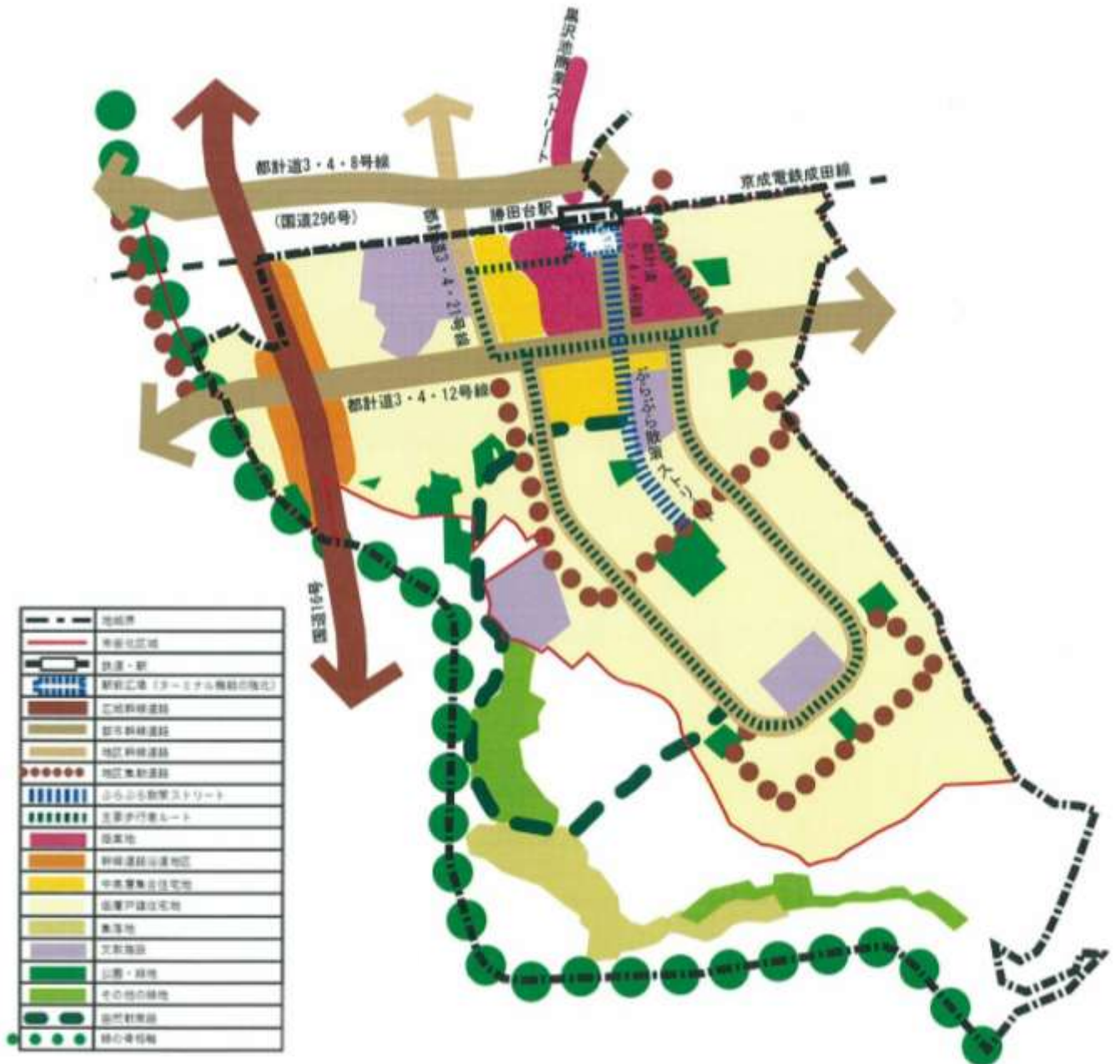


資料：八千代市都市計画マスタープラン

図 4-10 大和田地域のまちづくり方針図（対象：八千代中央駅）

④ 勝田台地域（対象：東葉勝田台駅）

- ・ 混雑の激しい勝田台駅南口の駅前広場は、ターミナル駅に相応しい機能と交通処理能力を持つ広場とするため、立体的利用による拡張整備を行う。これにより、バス交通をはじめとする車と歩行者空間の分離や駐輪場の整備を図る。
- ・ 駅前広場を含め周辺地区は、まちの顔でもあり、周辺商業地の整備と合わせ、魅力あるまちの景観形成を図る。また、駅周辺に集中する自動車交通に対応するため、公共駐車場の立地を推進して、安全で快適な交通環境の形成を目指す。



資料：八千代市都市計画マスタープラン

図 4-12 勝田台地域のまちづくり方針図（対象：東葉勝田台駅）

4-3 上位計画での東葉高速鉄道の位置付け

上位計画での東葉高速鉄道の位置付けは、沿線各市の将来動向を踏まえると、次のように考えられる。

- 駅へのアクセスのための道路網の整備、バス網の再編成を図り、コミュニティバスの運行も検討する。
- バスとの連絡、タクシーや一般車両との連絡、自転車や歩行者との連絡等、各鉄道駅の性格に応じ、駅前広場の整備や駐車場、駐輪場の確保、歩行空間の確保等、交通結節点機能の強化を図る。
- お年寄りや障害をもつ方々が安心して安全に駅を利用できるように、エスカレータ整備等を含むバリアフリー整備を促進する。

5 東葉高速鉄道地域の課題整理

5-1 東葉高速鉄道地域の課題

東葉高速鉄道地域の課題は、これまでの現況整理結果、利用者ニーズ等を踏まえると、次のように考えられる。

(1) 現況整理からの課題

□ 沿線人口増加率の鈍化・高齢化の進展による東葉高速鉄道利用者の停滞の危惧

沿線人口は、東葉高速鉄道開業後、年々増加傾向にあったが、年々その増加率は鈍化している。また、駅勢圏の高齢化率は年々増加傾向にあり、駅勢圏全体で平成19年度17.5%となっている。特に、東葉勝田台駅では高齢化率が29.2%と非常に高くなっており、このまま看過すれば、東葉高速鉄道の利用者の大幅な増加が見込まれないことが危惧される。

そのため、沿線地域での開発を促進などによる新たな交通需要を創造するとともに、利用者や沿線地域のニーズに対応した新たな交通サービスを提供することが重要と考えられる。

□ 他路線競合地域での駅勢圏の拡大

平成17年大都市交通センサスの居住地別の利用路線割合をみると、東葉高速鉄道の北側は比較的用户が多く、駅勢圏も広がっている。一方、南側は京成本線、JR線等との競合による影響により、駅勢圏が小さくなっている。中でも、東葉高速鉄道の駅が近いにもかかわらず、東葉高速鉄道の駅へのアクセスバス路線が脆弱な、飯山満駅周辺地区、八千代緑が丘駅の南側地区等では、京成本線やJR線に多くの利用者が流れている。

また、東海神駅、飯山満駅周辺等、東葉高速鉄道の駅へのアクセス道路網が脆弱で交通拠点として十分に機能を活かしきれていない地域もある。

そのため、このような地域において、東葉高速鉄道の駅へのアクセス道路網の整備や駅への路線バス等の強化することが必要と考えられる。

□ 駅周辺施設（駐輪場、駐車場等）の整備、改善

駅周辺施設の整備状況は、駐輪場に関しては、全ての駅で公共駐輪場が整備され、駐車場に関しては、民営駐車場が何箇所かある状況である。しかし、駅によって整備状況は異なり、駅へのアクセス向上のためには、駅周辺施設（駐輪場、駐車場等）の整備、改善も重要である。

また、利用者ニーズでは、駐輪場、駐車場等の駅周辺施設の整備は、駅によって要望の高い駅もみられた。特に駐輪場に関しては、駅までの交通手段が徒歩に次いで自転車が多い状況から、駐輪場の整備、改善は重要な課題といえる。利用者ニーズで「駐輪場の改善」の要望が高かった駅は、船橋日大前駅、東海神駅となっており、「駐車場整備」に関しては、飯山満駅、八千代中央駅となっている。

（２）利用者ニーズからの課題

□ 運賃割高感の軽減の必要性

利用者の運賃に対する満足度は、約96%が不満と回答しており、他路線と比べて運賃が割高なことに関する不満が多くなっている。また利用者ニーズで、最も望むサービスが「運賃を安くする」になっており、利用者の運賃割高感の軽減が課題といえる。

□ 企画乗車券のPR不足

運賃の低減化への要望の他には、企画乗車券に対する要望も高く、特に大型SC来店者は、「店舗と連携した割引サービス」、「家族・グループ等、複数人数での割引サービス」等の要望が高くなっている。現在ある企画乗車券の認知状況は沿線住民で6割程度であり、更なるPR等が必要といえる。企画乗車券を利用した人の利用回数は、2回以上が半数を超えており、リピーターもみられ、大型SC来店者の中には、企画乗車券があったために東葉高速鉄道を利用したという人もいた。このように、企画乗車券に対するニーズは高く、現在ある企画乗車券の利用者はリピーターがみられるなどの状況であるが、認知度が低いというのが課題であり、今後PR活動の拡充が必要といえる。

□ 運行間隔、運行本数の見直しの必要性

運行本数の増加に対する要望は、運賃の次に高くなっており、利用頻度が高い利用者は、平日朝夜の運行本数の増加、利用頻度が低い利用者は、平日昼間の運行本数の増加、また大型SC来店者は、休日の運行本数の増加となっている。利用者、利用頻度によって要望は異なるが、運行間隔、運行本数の見直しの必要性があるといえる。

□ 駅施設整備・バリアフリー整備の遅れ

利用者ニーズにおいて、運賃、運行本数の次に高い要望として、「バリアフリー整備」があげられている。(※ここでいうバリアフリーとは、エレベータ以外のエスカレータ等を含む、駅施設全般を指している。) その中でも特に、エレベータの設置に対する要望が高く、東葉高速鉄道を利用しない理由の中で「エレベータがないため」という意見もみられた。

駅別では、東葉勝田台駅、八千代緑が丘駅、飯山満駅の順で要望が高くなっている。また沿線地域の高齢化率も年々増加しており、特に東葉勝田台駅、船橋日大前駅で高齢化率が増加傾向にあり、エレベータの設置は重要といえる。更に、エスカレータに関しては、降り方向の設置に対する高齢者の要望が高く、上下方向のエスカレータの設置も課題といえる。

エレベータ、エスカレータ以外では、「待ち時間の快適性」の満足度が4割程度であり、待合室等の整備も望まれる。特に、船橋日大前駅、北習志野駅、東海神駅で利用者の満足度が低くなっている。

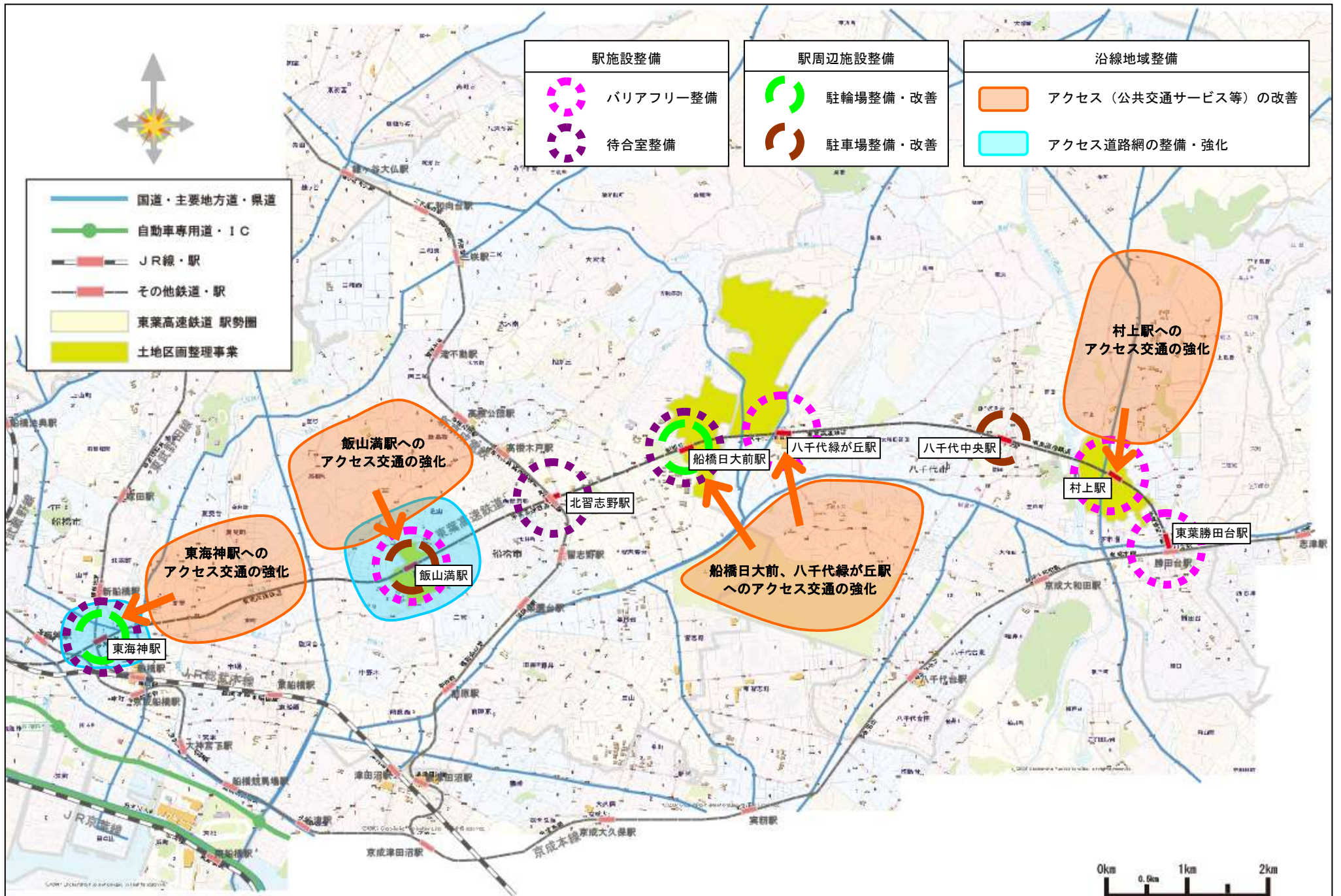


図 5-1 東葉高速鉄道地域の課題

6 東葉高速鉄道地域公共交通総合連携計画

6-1 東葉高速鉄道活性化総合連携計画の基本方針

東葉高速鉄道は、開業以来、東京地下鉄東西線と相互直通運転を行っているため、都心への利便性が高く、通勤・通学の足として、船橋市及び八千代市両地域において、重要な交通機関としての役割を果たしている。

また、沿線地域では、複数の大規模土地区画整理事業が進められているほか、大型ショッピングセンターや医療機関がオープンするなど街づくりが進捗しており、開業以来輸送人員は順調に推移し、現在では一日平均13万人以上が利用し、営業利益は平成19年度決算で47億円余りを計上するなど、6期連続で40億円以上を上げている。

しかしながら、路線の建設の経緯（P線方式の適用や用地買収の難航による工事の遅延）から多額の有利子負債を抱えており、平成19年度末では、鉄道建設時の長期債務に係る支払い利息が約51億円と多額に上ったため、経常損失として約5億円、当期純損失として約3億円を計上する結果となっており、沿線住民が安心・安全に利用できるモビリティ・ツールの確保するため、東葉高速鉄道の活性化・自立へ向けた需要拡大等の活性化による経営基盤の安定は急務である。

一方、アンケート調査での東葉高速鉄道に対する不満は、割高な運賃に対して最も高く、次いで運行本数やエレベータ・エスカレータの設置、待ち時間の快適性などと多岐に渡っている。また、要望としても「お得な切符な充実」、「ピーク時や昼間の運行本数の増加」、「バリアフリー整備の充実」など不満事項の解消が中心となっているが、最寄駅や利用頻度によって要望が異なっている。

そのため、東葉高速鉄道地域公共交通総合連携計画の基本方針としては、次のように考える。

□ 多様なニーズやターゲットに適応した利用促進策の展開による

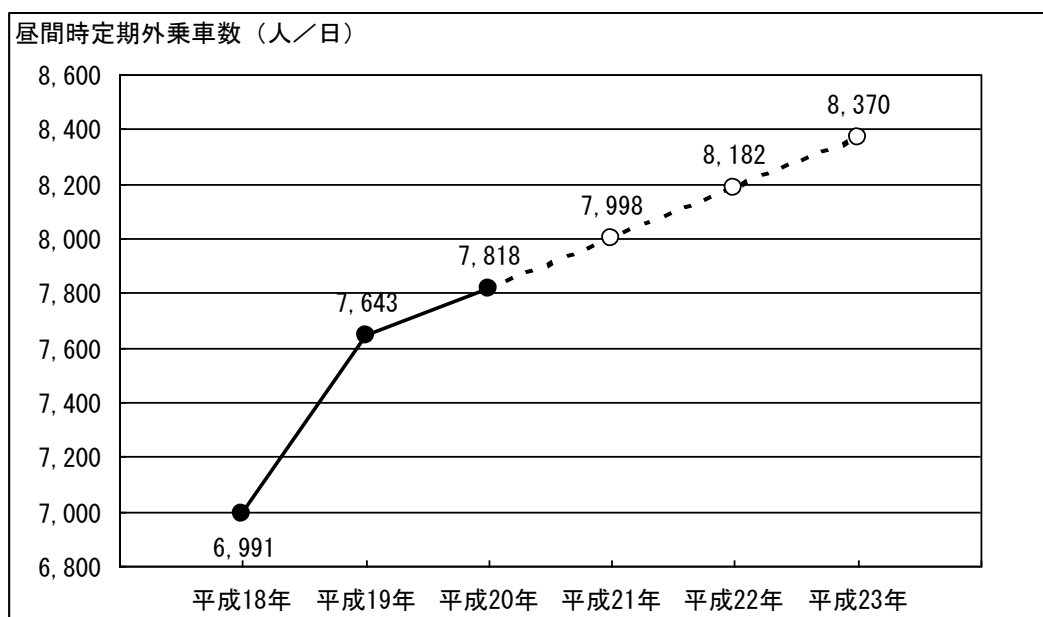
東葉高速鉄道の自立・活性化、沿線地域のモビリティの維持・確保

6-2 東葉高速鉄道活性化総合連携計画の目標

東葉高速鉄道活性化総合連携計画の目標としては、次のように考える。

(1) 定期外乗車人員の増加目標

昼間時（10：00～16：00）の定期外乗車人員について、昨今の経済状況の停滞による私事目的等の利用者減を考慮して、平成21年から平成23年の3年間に於いて現状の増加率（平成19年から平成20年の定期外乗車人員の増加率：2.3%）を継続させ、約7%の増加を目指す。



注1) 調査日：平成18年10月19日、平成19年10月18日、平成20年10月16日（動態調査（自動改札通過人員）から）

注2) 平成19年度の伸びは、P A S M O導入による精算人員計上のため。

(2) 企画乗車券の販売増加目標

企画乗車券の販売増加目標として、平成21年から平成23年の3年間で7%増を目標とする。

(3) イベント来場者人員の増加目標

イベント来場者人員の増加目標として、既存イベントに加え新たなイベントの開催により、平成21年から平成23年の3年間で20%増を目標とする。

6-4 利用促進策のターゲットと考え方

(1) 利用促進策のターゲット

東葉高速鉄道の利用促進のターゲットは、次の3つを対象と考える。

- 現東葉高速鉄道利用者の継続的な利用促進による利用者の確保
- 他路線利用者の東葉高速鉄道への利用促進による利用者増
- 新たな東葉高速鉄道利用者の創出による利用者増

(2) 各ターゲットに対する利用促進策の考え方

① 本質機能と表層機能

マーケティングでは、CS (Customer Satisfaction: 顧客満足) に関する要素として、

- ①**本質機能**: 鉄道利用者が、当然受けることができると期待する機能 (サービス)
- ②**表層機能**: 当然とは思わないが、あるとうれしい機能 (サービス)

の2つがある。

この2つの機能の最も大きな違いは、表層機能は満たさなくても不満足にはならないのに対して、本質機能を満たさないと不満足になることがあるという点である。

表 6-1 鉄道事業における本質機能と表層機能の例

	満たすと	満たさないと	傾向	具体例
本質機能	不満足でない (満足度が高まるわけではない)	不満足になる	少しでも欠けると満足度が一気に低下する	料金 所要時間 定時性 安全性 等
表層機能	満足 (満足度が高まる)	不満足でない (不満足にはならない)	ひとつ満たすだけで満足度が高まる	駅務員の対応 付加サービス 清潔性 等

② 各ターゲットに対する利用促進策の考え方

以上のことより、東葉高速鉄道に対するCSを高めるための各ターゲットに対する利用促進策は次のように考える。

○ 現東葉高速鉄道利用者の継続的な利用促進による利用者の確保

既存利用者については、もともと鉄道輸送における本質機能（運賃、運行）については、他路線との比較の上で東葉高速鉄道を利用しているものと考えられる。

したがって、東葉高速鉄道の本質機能についてはある程度満足しているものと考えられ、継続利用の促進に当っては、本質機能以外の表層機能の満足度の向上を基本に考えていくことが必要と考えられる。

しかしながら、運賃に対する割高感は既存利用者においても大きく、特に自己負担が大半を占める通学定期については、割引率の拡充を検討していくことが必要と考えられる。また、他路線において乗換え改善や運行改善などの本質機能の向上が実施される場合もあり、継続利用を促進するためには、本質機能の向上も必要となる。そのため、本質機能の向上については、非利用者調査、沿線施設調査結果等とともに、転換利用の促進施策とあわせて検討することも重要である。

○ 他路線利用者の東葉高速鉄道への利用促進による利用者増

他路線からの転換利用を促進するためには、本質機能の向上を図ることが重要であり、他路線利用者に対するアンケート調査結果より、東葉高速鉄道の本質機能の中で最も大きな課題と考えられる運賃に対する割高感を解消するとともに、駅へのアクセス性を向上する利用促進施策を検討することが必要と考えられる。また、駅へのアクセス性に関しては、現状で路線バスによるアクセスが脆弱な地区等からの駅への路線バス網を強化・見直しすることも重要と考えられる。

○ 新たな東葉高速鉄道利用者の創出による利用者増

東葉高速鉄道沿線で現在計画されている開発計画の進展による沿線人口の拡充を図るとともに、沿線に立地する大規模集客施設への自動車利用者などを東葉高速鉄道利用に誘導するための利用促進策を展開し、新たな東葉高速鉄道利用者を創出することが必要と考えられる。

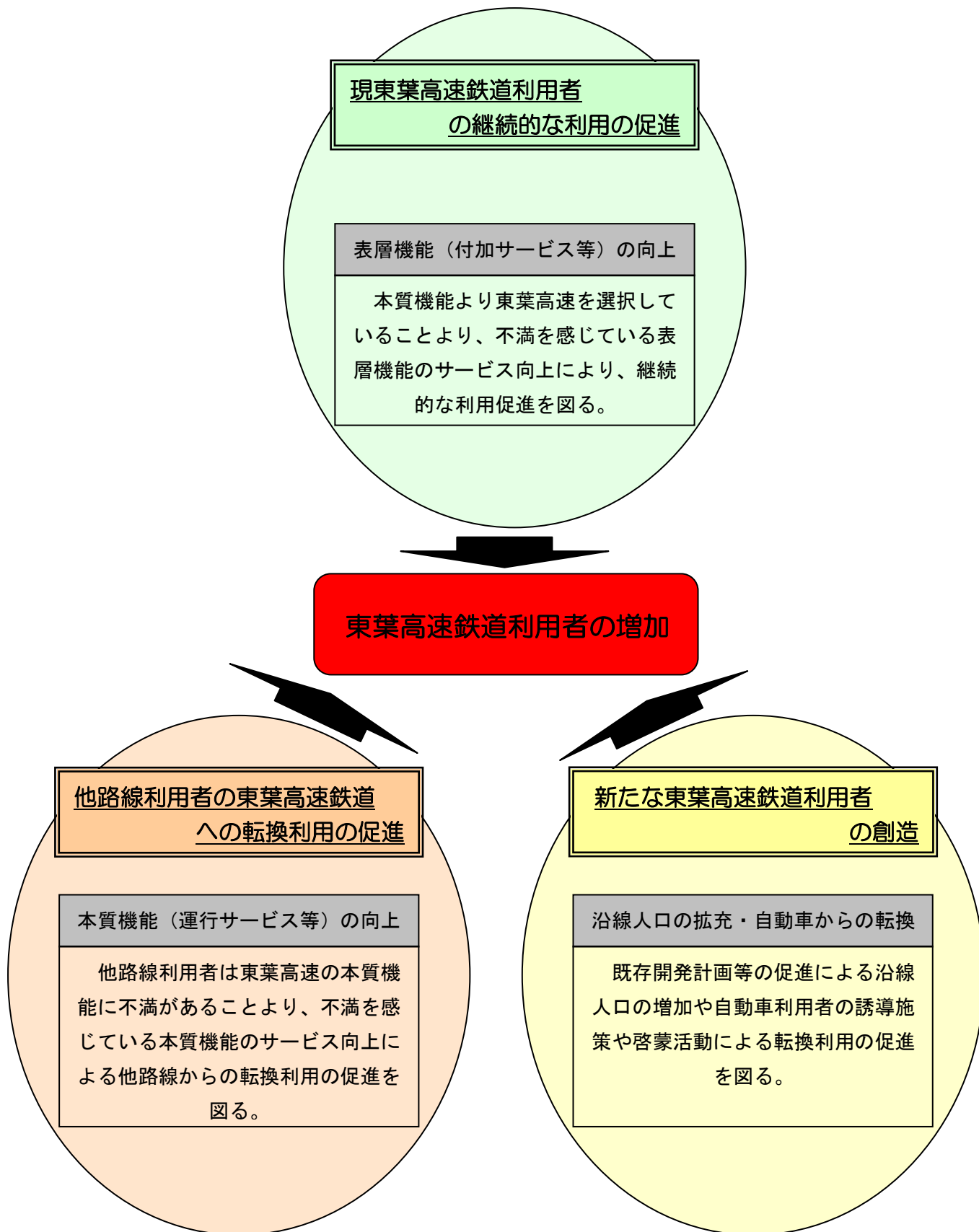


図 6-2 利用促進策の基本的考え方

6-5 目標を踏まえた具体的な施策

目標を踏まえた具体的な施策として、次のように考える。

(1) 現東葉高速鉄道利用者の継続的な利用を確保するための施策

現在、東葉高速鉄道を利用している利用者の顧客満足度を高める以下の表層機能を中心としたサービスを充実・向上し、今後の継続的な利用を確保する。

① 駅施設内のバリアフリー整備の推進

バリアフリー整備の推進は、利用者ニーズでも重要視されており、特にエレベータの設置は要望も高くなっている。現在、移動円滑化に係る事業として駅構内のエレベータの整備を行っており、計画的に整備を進めていくことが必要である。なお、高齢者にとっては上り階段より下り階段に対する負荷が大きく、下り方向のエスカレータの設置に対する要望もあり、その対応も今後検討していくことが必要である。

また、駅周辺についても、交通バリアフリー基本計画等に基づいた早急な対応や、高齢化率の高い東葉勝田台駅、船橋日大前駅などではハード面での対応だけでなく、ソフト面での対応も望まれる。

施策	具体的な内容
エレベータの整備	○ 平成 21 年度事業：東葉勝田台駅（予定） ○ 平成 22 年度事業：八千代緑が丘駅、飯山満駅（予定） ○ 平成 23 年度事業：村上駅（予定） ○ 平成 24 年度事業：東海神駅（予定）
ソフト面のバリアフリー化対応	○東葉勝田台、船橋日大前駅などを対象とした「交通バリアフリー教室」の開催など。 ○駅ボランティア活動の促進などの心のバリアフリーを促進する。

② 駅での快適性の向上

駅施設に関しては、アンケート調査では「待ち時間の快適性」に対する不満が高く、駅での待合環境を向上するため、待合室の設置やホームのベンチの充実等を図る。

また、アンケート調査では、「駅ナカ・沿線商業施設の充実」に対する要望も強く、駅周辺での商業機能を向上させることにより、待ち時間の快適性の向上を図るだけでなく、駅周辺の活性化にも寄与することが期待される。

さらに、ピーク時等での駅構内の混雑を解消することは顧客満足度の向上には重要と考えられることより、改札口周辺での混雑を解消するための改札機の増設や、錯綜するコンコースや昇降部の混雑感を解消するため、柵や路面表示、案内版の設置などにより旅客流動の整流化することが望まれる。

施策	具体的な内容
待合室の整備	○ 東海神駅、北習志野駅、船橋日大前駅、東葉勝田台駅での待合室の整備
駅ナカ・沿線商業施設の充実	○ 北習志野駅、八千代緑ヶ丘駅、東葉勝田台駅などの主要駅において駅ナカ機能の充実 ○ 駅周辺での商業機能の充実
駅構内の混雑解消	○ 改札機の増設による改札口周辺の混雑解消 ○ 柵や路面表示、案内版の設置など旅客流動の整流化による混雑感の解消

③ 利用者が要望する運行情報等の提供

案内・駅員に対する満足状況をみると、「改札外、駅周辺の案内」に対する不満が最も高くなっている。

鉄道利用者が求める情報は、相互直通運行している地下鉄東西線での混雑などによる遅延情報などの運行情報や、路線バスとの乗継ぎ情報（発車時刻案内等）などが考えられ、改札口周辺で利用者へ提供することが望まれる。

施策	具体的な内容
改札口付近（ラッチ外）での情報の提供	○ 利用者が要望する、電車の遅延情報などの運行情報や路線バスの発車時刻などの情報を提供するため、各駅で改札口周辺において情報提供板などを設置する。

例) バス情報提供イメージ

方面別の先発、次発の発車時刻、運行状況、乗り場等の情報提供。

【バス情報提供画面イメージ例】

バス情報		現在時刻 ○月○日 ○:○		
○○方面		発車時刻	運行状況	乗り場
先発	○○行き（○経由）	○:○発	平常運行	○○乗り場
次発	○○行き（△経由）	○:○発	平常運行	○○乗り場
□□方面		発車時刻	運行状況	乗り場
先発	□□行き（□経由）	○:○発	平常運行	○○乗り場
次発	□□行き（□経由）	○:○発	遅れが生じています	○○乗り場
△△方面		発車時刻	運行状況	乗り場
先発	△△行き（△経由）	○:○発	平常運行	○○乗り場
次発	△△行き（△経由）	○:○発	遅れが生じています	○○乗り場
		⋮		
季節ダイヤ、ダイヤ改正情報 ←テロップが流れる。				

④ 運休・遅延情報のホームページでの提供

災害時の運休・遅延情報を利用者により早く的確に提供するため、国土交通省「災害時における公共交通情報システム」への接続を行う。

施策	具体的な内容
運休・遅延情報のホームページでの提供	○国土交通省「災害時における公共交通情報システム」への接続を行う。

(災害時における公共交通情報システムの整備：国土交通省ホームページより)

近年多発している地震や台風等の自然災害によって、公共交通機関の運休・遅延等が発生した際に、公共交通の全モードを網羅した総合的な運行情報を収集し、利用者へ迅速かつ正確に提供するためのシステムの構築に取り組んでいる。

【災害時における公共交通情報システムの整備】

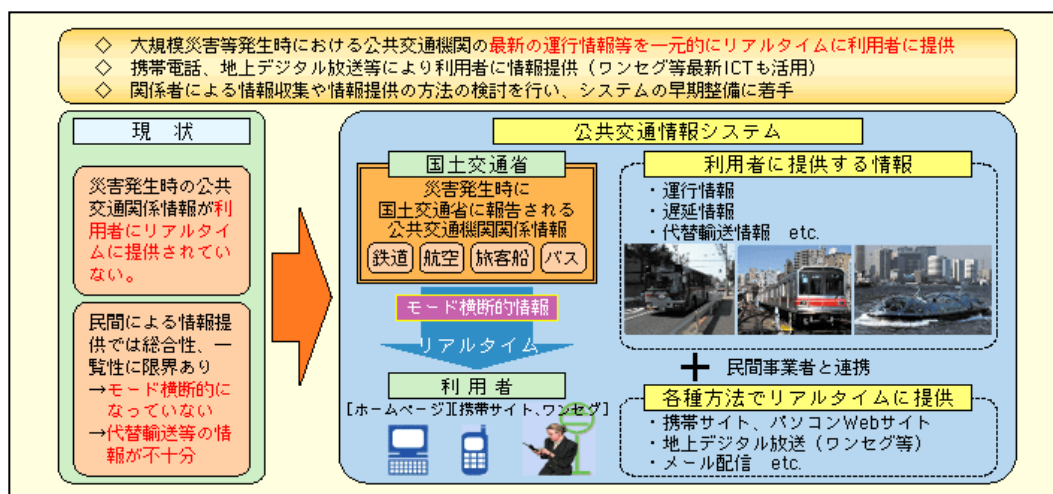


図 6-3 災害時における公共交通情報システムの整備・公共交通情報サービス画面

(2) 他路線利用者の東葉高速鉄道への転換利用を促進するための施策

現在、他路線を利用している鉄道利用者が求める本質機能を向上し、東葉高速鉄道に転換させるための施策としては、次のような施策が考えられる。

① 割安感のある多様な割引乗車券等の導入・拡充

東葉高速鉄道の最も大きな課題である運賃について、利用者が割安感を感じる多様な割引乗車券等を導入・展開していくことが重要である。

そのため、昼間時や休日の利用を促進する、エコ回数券、昼間回数券、休日回数券などの回数券などを検討することが必要と考えられる。さらに、他路線利用者は駅直近の利用でないことから、路線バスとの乗り継ぎ割引乗車券などの導入も重要と考えられる。また、これまでに導入した、東葉東京メトロパス、などの企画乗車券に加え、新たな企画乗車券についても検討をすることが肝要である。

なお、これらの施策の実施にあたっては、沿線住民等への周知・徹底を充分に行うことが非常に重要である。

施策	具体的な内容
多様な回数券の導入	○ エコ回数券、昼間回数券、休日回数券の導入・拡充
乗継乗車券の導入	○ 路線バスとの乗り継ぎ割引乗車券などの導入
企画乗車券の導入	○ 多様な企画乗車券の導入

(平成 20 年度の実施)

- 東葉東京メトロパス【平成 20 年 4 月発売開始】
 - ・ 東葉高速線の往復乗車券と東京メトロ 1 日乗車券をセットにした企画乗車券
 - ・ 販売実績：3,535 枚/月（平成 20 年度上期平均）
- ※ 東葉東京メトロパスの販売促進のため、東京メトロと共同で「乗っておトク当たっておトクキャンペーン」を実施【平成 20 年 10 月 1 日～11 月 12 日】
- ゴールデンウィーク JOY きっぷ【平成 20 年 4 月 26 日～5 月 6 日発売】
 - ・ 東葉高速線の 1 日乗車券
 - ・ 販売実績：1,318 枚
- 親子夏休み JOY きっぷ【平成 20 年 7 月 19 日～8 月 31 日発売】
 - ・ 東葉高速線の 1 日乗車券
 - ・ 販売実績：1,514 枚
- ゆく・くる年きっぷ【平成 20 年 12 月 20 日～平成 21 年 1 月 4 日発売】
 - ・ 東葉高速線の 1 日乗車券

② 駅へアクセス強化

他路線利用の転換を促進するためには、駅へのアクセス性を強化することが必要である。

また、東海神駅、飯山満駅については、東葉高速鉄道の駅へのアクセス道路網が脆弱で交通拠点として十分に機能を活かしきれていないことより、土地区画整理事業の進展に合わせたアクセス道路網の整備が喫急の課題である。

さらに、駅勢圏の拡大を図り、利用者の増加を図るため、船橋日大前駅、村上駅周辺に駐車場、飯山満駅周辺に駐輪場を整備することが必要である。

施策	具体的な内容
駅アクセス道路の整備	○ 東海神駅、飯山満駅へのアクセス道路の整備
P & R・C & R用駐車場の整備	○ 船橋日大前駅P & R用駐車場の整備：面積：513m ² 、台数：15台 ○ 村上駅高架下P & R用駐車場の整備：面積：985m ² 、台数：36台 ○ 飯山満駅C & R用駐輪場の整備：面積：2,000m ² 、台数：1,300台

表 6-2 飯山満地区土地区画整理事業

事業の名称	船橋都市計画事業飯山満地区土地区画整理事業
施行者の名称	船橋市（土地区画整理法第3条第3項）
施行地区の区域	船橋市飯山満町二丁目、飯山満町三丁目、芝山一丁目及び芝山三丁目の各一部
施行面積	約 21.4 ha
位置図	
主要公共 施設計画	<ul style="list-style-type: none"> ○都市計画道路 3・4・27号前原東飯山満町線（幅員16～17m） ○交通広場（駅北側一約3,000㎡） ○区画道路（幅員4.5～16m） ○公園（3箇所） ○緑地（2箇所） ○防災調節池（2箇所一関連事業） ○飯山満川整備（関連事業）
事業施行期間	<p>自 平成4年1月13日（事業計画の決定の公告日）</p> <p>至 平成23年3月31日（予定）</p>

③ 昼間時・休日における運行の見直しの検討

通勤時間帯の運行本数については、3月のダイヤ改正に合わせて増発を行ったが、アンケート調査では昼間時や休日での増発の要望も高いことより、買物・レジャー等に対応した運行本数の増加や、それに合わせた地下鉄東西線との相互直通運行の増発について今後検討していく必要がある。

施策	具体的な内容
昼間時・休日での運行の見直し	○ 買物・レジャー等に対応した昼間時・休日における運行本数の増加と相互直通運行の増発の検討

○ ダイヤ改正【平成21年3月14日～】

東京メトロ東西線に合わせてダイヤ改正を実施する。今回のダイヤ改正では、平日の朝ラッシュ時間帯及びタラッシュ時間帯の列車種別を変更し、混雑の平準化を図る。

<平日ダイヤ>

■ 朝ラッシュ時間帯の列車種別変更（上り）

- ・ 東葉勝田台駅を8時41分までに発車する現行の「東葉快速」と「快速」の列車種別を「通勤快速（東葉高速線内は各駅に停車）」に変更し、混雑の平準化を図る。

■ タラッシュ時間帯の列車種別変更（下り）

- ・ 西船橋駅を18時～19時台に発車する列車のうち2本の種別を「東葉快速」に変更する。

これにより現行2本の「東葉快速」を4本にし、速達性を図る。

- ・ その他の一部列車の運転時刻・行き先を変更する。

<土休日ダイヤ>

- ・ 一部列車の運転時刻・行き先を変更する。

④ 多様な媒体を活用した積極的なPRの展開

他路線利用からの転換利用を促進するための前述のような本質機能の向上策を展開することが重要であるが、それらの情報を他路線利用者が認知しなければ、転換利用に結びつくことがないことより、施策を展開した場合には、他路線利用者や沿線住民等への積極的なPRが必要である。(アンケート調査でも、企画乗車券等の認知率は7割程度である)

そのため、駅構内のポスター、車内広告、車内放送、東葉高速鉄道ホームページ等でPRするだけでなく、沿線住民等の潜在的利用者を対象とすることより、新聞広告や沿線商業施設等で配布されているフリーペーパー、市の広報誌等など様々な媒体を活用してPRを展開することにより、需要の顕在化を図ることが重要である。

施策	具体的な内容
積極的なPRの展開	<ul style="list-style-type: none">○ 列車ダイヤ増便、ダイヤ改正に合わせた時刻表等の作成・配布○ 駅構内のポスター、車内広告、車内放送、東葉高速鉄道ホームページ等でのPR○ 新聞・フリーペーパー・広報誌を活用したPR

The screenshot shows the homepage of Toho Rapid Railway. At the top, there is a navigation bar with links for 'ホーム', '乗車券・運賃', 'バリアフリー', '時刻表・駅案内', 'よくある質問', '広告のご案内', and 'テナント募集'. Below this is a large banner image of a train with the text 'TOYO RAPID RAILWAY' and '都心へアクセス! 早くで便利な東葉高速をぜひご利用ください'. The main content area is divided into several sections: '運行情報' (Operation Information), '新着情報' (Latest News), and 'コンテンツメニュー' (Content Menu). On the right side, there are several promotional banners, including one for 'TOHO CINEMAS' and another for '東葉東京メトロパス'. Two callout boxes with arrows point to specific banners: one for '東葉シネマチケット情報' pointing to the Toho Cinemas banner, and another for '東葉東京メトロパス情報' pointing to the Metro Pass banner.

図 6-4 東葉高速鉄道ホームページのトップページ

(3) 新たな東葉高速鉄道利用者を創造するための施策

現在、鉄道を利用していない沿線住民などに東葉高速鉄道を利用していただくための施策としては、次のような施策が考えられる。

① 沿線地域での開発の促進

東葉高速鉄道の利用者を増加させるための最も効果的な施策は、沿線人口を増加させることであることより、沿線で計画されている土地区画整理事業等の早期整備を促進することが重要である。また、その整備に当って自治体は、TOD（Transit Oriented Development：公共交通指向型都市開発）に充分配慮することが必要である。

施策	具体的な内容
沿線地域での開発の促進	<ul style="list-style-type: none">○ 飯山満土地区画整理事業の促進（飯山満駅）○ 坪井土地区画整理事業の促進（船橋日大前駅）○ 西八千代北部特定土地区画整理事業の促進（八千代緑ヶ丘駅）○ 辺田前土地区画整理事業の促進（村上駅）

② 自動車からの利用転換策

利用者ニーズにおいて要望が高い、沿線施設の大規模集客施設や、駅前商店街等とタイアップした企画乗車券や、割引制度（東葉高速鉄道の割引だけでなく沿線施設での割引も）の導入を検討することにより、これら自動車利用から東葉高速鉄道利用へ転換することが期待できる。（商業側にとっても、来店者の増加や駐車場の混雑緩和、地域の活性化などの効果が期待でき、また地球環境の負荷軽減も期待できる。）

また、商業施設への自動車利用来店者は、家族や友人同士での利用が多いことより、複数人数で割引になる家族（グループ）割引乗車券（家族割引、グループ割引等）を合わせて導入することによりさらに効果が高まるものと考えられる。

施策	具体的な内容
自動車からの利用転換策	<ul style="list-style-type: none">○ 沿線施設とタイアップした企画乗車券等の導入○ 家族（グループ）割引乗車券

（平成 20 年度の実施）

- 東葉シネマチケット【平成 19 年 5 月発売開始】
 - ・東葉高速線の往復乗車券と TOHO シネマズ八千代緑ヶ丘の映画鑑賞引換券をセットにした企画乗車券
 - ・販売実績：413 枚/月（平成 20 年度上期平均）

③ 多様なイベントを活用した利用促進策

沿線で実施される各種イベントや東葉高速鉄道が自ら実施するイベントと合わせて東葉高速鉄道の利用を促進するとともに、東葉高速鉄道のPRやマイレール意識の醸成を図ることが必要である。

施策	具体的な内容
多様なイベントによる利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ○ 親子車両基地見学会：地域住民に、東葉高速鉄道へのさらなる親しみを持ってもらうために、車両の自由解放・撮影会等を行い、親子の絆を深めるイベントを開催する。 ○ 東葉サマーコンサート：沿線地域の鉄道利用者への日頃の感謝と、沿線住民に、いっそうの親しみを持ってもらうために、開業当初から実施している沿線の中高生による駅前コンサートを開催する。また、開催に際し地球温暖化防止のため、来場者へCO2排出量の削減を呼びかけるべく、モビリティ・マネジメントによるエコ通勤の促進を呼びかけ鉄道利用の促進を図る。 ○ 駅からウォーク：沿線地域の施設との共催により、東葉高速鉄道の駅から沿線施設までのウォークイベントを開催する。イベントを通し、沿線地域への親しみをもってもらい、鉄道利用の促進を図る。 ○ 開業15周年記念事業：開業15周年記念事業の実施に伴い、駅装飾およびイベント車両のラッピング等を行う。記念事業の実施により、東葉高速鉄道へのさらなる親しみをもってもらい、鉄道利用の促進を図る。（駅装飾3駅：東葉勝田台駅、八千代緑が丘駅、北習志野駅） ○ ゆめ半島ちば国体等の開催に伴う記念事業：スポーツ振興法第6条に基づく第65回国民体育大会が平成22年9月25日～10月5日の間、千葉県を会場として開催される予定であり、東葉高速鉄道沿線の船橋市及び八千代市の競技会場としては、バレーボール及びバスケットボールの競技が開催される。また、平成21年度には開催気運醸成等のための国体プレイベント（大会のリハーサルとPRを兼ねた競技会等）が開催される予定となっており、それに伴う記念事業を実施する。さらに、第10回全国障害者スポーツ大会が平成22年10月23日～10月25日の間、東葉高速鉄道沿線の船橋市の競技会場として開催されることになっていることから、沿線自治体等に対する事業協力及び利用者の増客に努める。

(平成 20 年度の実施)

- 第 12 回東葉サマーコンサート【平成 20 年 8 月 22 日開催 (21 日は荒天で中止)】
 - ・ 八千代商工会議所との共催により実施
 - ・ 出演校：八千代東高、萱田中、八千代高 (鼓組)、船橋東高
 - ・ 観客数：約 2,000 名
- やちよローズウォーク【平成 20 年 10 月 18 日開催】
 - ・ 京成バラ園芸(株)との共催により実施
 - ・ 村上駅 → 京成バラ園 5km コース
 - ・ 参加者数：573 名
- 東葉・アンデルセン公園ウォーク【平成 20 年 11 月 15 日開催】
 - ・ (財)船橋市公園協会・船橋新京成バス(株)の協力により実施
 - ・ 船橋日大前駅 → ふなばしアンデルセン公園 5km コース
 - ・ 参加者数：500 名

④ 駅構内や駅周辺の案内掲示板等の外国語表記による更新

成田空港などからの外国人観光客など、国際化に対応するため、駅構内や周辺の案内表示を複数外国語で表示することが望まれる。

施策	具体的な内容
案内掲示板等の外国語表記	○ 各駅構内や駅周辺の案内表示板等に、日本語に加え英語、中国語、韓国語の並列表記を行う。

⑤ 駅公設掲示板の新設

船橋市、八千代市及び沿線自治会が利用者へ鉄道利用の促進の観点から公益情報を提供するために、公設掲示板を駅のラッチ外に設置する。その際には、駅構内の案内サインとの連続性や高齢者・身障者等を考慮し、見やすさ、分かりやすさに充分配慮する必要がある。

施策	具体的な内容
駅公設掲示板の新設	○ 各駅周辺に駅構内の案内サインとの連続性や高齢者・身障者等を考慮し、見やすさ、分かりやすさに充分配慮した公設掲示板の新設

⑥ 沿線地域へのモビリティ・マネジメント等の実施

沿線地域の公共交通利用促進のために、近年、各地で実施され高い効果が期待できるモビリティ・マネジメントやノーマイカーデー等の公共交通の利用促進に資する啓発活動を積極的に実施することが必要である。

なお、モビリティ・マネジメントについては、沿線開発による新たな転入者が今後も多く見込めることより、市役所の転入窓口で東葉高速鉄道の利用案内等を配布する“転入者を対象としたモビリティ・マネジメント”や、沿線企業を対象としてエコ通勤やノーマイカーデーなどの実施に合わせた“職場を対象としたモビリティ・マネジメント”などが考えられる。また、先に提案した通学定期割引率の拡充や商業施設と連携した企画乗車券等の導入などに合わせて、“学校教育におけるモビリティ・マネジメント”や“大規模集客施設利用者を対象としたモビリティ・マネジメント”なども考えられる。

施策	具体的な内容
多様なモビリティ・マネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none">○ 市役所の転入窓口での“転入者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施○ 沿線企業でのエコ通勤やノーマイカーデーの導入に合わせた職場を対象としたモビリティ・マネジメントの実施○ 通学定期割引率の拡充施策に合わせた学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施○ 商業施設と連携した企画乗車券等の導入などに合わせた大規模集客施設利用者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

6-6 目標を達成するために行う事業及びその実施主体とスケジュール

(1) 地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく事業

施策の視点	事業の名称	事業主体					事業期間		
		船橋市	八千代市	東葉	県	その他	H21	H22	H23
現東葉高速鉄道利用者の継続的な利用を確保するための施策	災害時における公共交通情報システムへの接続			○			→		
	コンコース行先表示器の設置			○				→	→
	コンコース・ホームの案内看板の更新			○				→	→
	ダイヤ改正に伴う駅時刻表および配布用時刻表の作成			○			→	→	→
他路線利用者の東葉高速鉄道への転換利用を促進するための施策	パーク＆ライドの整備（村上駅）		○	○			→		
	パーク＆ライドの整備（船橋日大前駅）			○				→	
	サイクル＆ライドの整備（飯山満駅）	○		○	○			→	→
	企画乗車券の発売			○			→	→	→
新たな東葉高速鉄道利用者を創造するための施策	東葉東京メトロパス販売促進			○		○メトロ	→	→	→
	車両基地見学会	○	○	○			→	→	→
	東葉サマーコンサート	○	○	○	○		→	→	→
	駅からウォーク	○	○	○	○		→		
	開業15周年記念事業	○	○	○	○				→
	ゆめ半島ちば国体開催に伴う記念事業	○	○	○	○			→	
	駅周辺地図看板の設置			○			→		
	駅公設掲示板の設置			○			→		
モビリティマネジメント推進事業	○	○	○	○	○	→	→	→	

(2) 地域公共交通総合連携計画の地域公共交通活性化・再生総合事業に基づかないその他事業

■ 土地区画整理事業

事業の名称	事業主体					事業期間		
	船橋市	八千代市	東葉	県	その他	H21	H22	H23
飯山満土地区画整理事業 (~H22 21.4ha)	○					→	→	→
坪井特定土地区画整理事業 (~H22 65.4ha)					○UR	→	→	
西八千代北部特定土地区画整理事業 (~H27 140.5ha)					○UR	→	→	→
辺田前土地区画整理事業 (~H23 59.5ha)					○組合	→	→	→

■ バリアフリー事業

事業の名称	事業主体					事業期間		
	船橋市	八千代市	東葉	県	その他	H21	H22	H23
東葉勝田台駅のエレベータ整備			○			→		
八千代緑が丘駅、飯山満駅のエレベータ整備			○				→	
村上駅のエレベータ整備			○					→
東海神駅のエレベータ整備 (H24予定)			○					