

東葉高速線地域公共交通総合連携計画

平成 2 1 年 6 月

船橋市
八千代市

目 次

| | | |
|-----|--|-----|
| 1 | 東葉高速線活性化総合連携計画の基本方針 | 1 |
| 2 | 東葉高速線活性化総合連携計画の目標 | 2 |
| (1) | 定期外乗車人員の増加目標 | 2 |
| (2) | 企画乗車券の販売増加目標 | 2 |
| (3) | イベント来場者人員の増加目標 | 2 |
| 3 | 総合連携計画の区域 | 3 |
| 4 | 利用促進策のターゲットと考え方 | 4 |
| (1) | 利用促進策のターゲット | 4 |
| (2) | 各ターゲットに対する利用促進策の考え方 | 4 |
| 5 | 目標を踏まえた具体的な施策 | 7 |
| (1) | 現東葉高速線利用者の継続的な利用を確保するための施策 | 7 |
| (2) | 他路線利用者の東葉高速線への転換利用を促進するための施策 | 1 1 |
| (3) | 新たな東葉高速線利用者を創出するための施策 | 1 7 |
| 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 | 2 2 |
| (1) | 地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく事業 | 2 2 |
| (2) | 地域公共交通総合連携計画のうち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 | 2 3 |
| 7 | 計画期間 | 2 4 |

1 東葉高速線活性化総合連携計画の基本方針

東葉高速線は、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・ツールを確保するため、東葉高速線の活性化・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線に対する不満は、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「お得な切符の充実」、「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、東葉高速線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

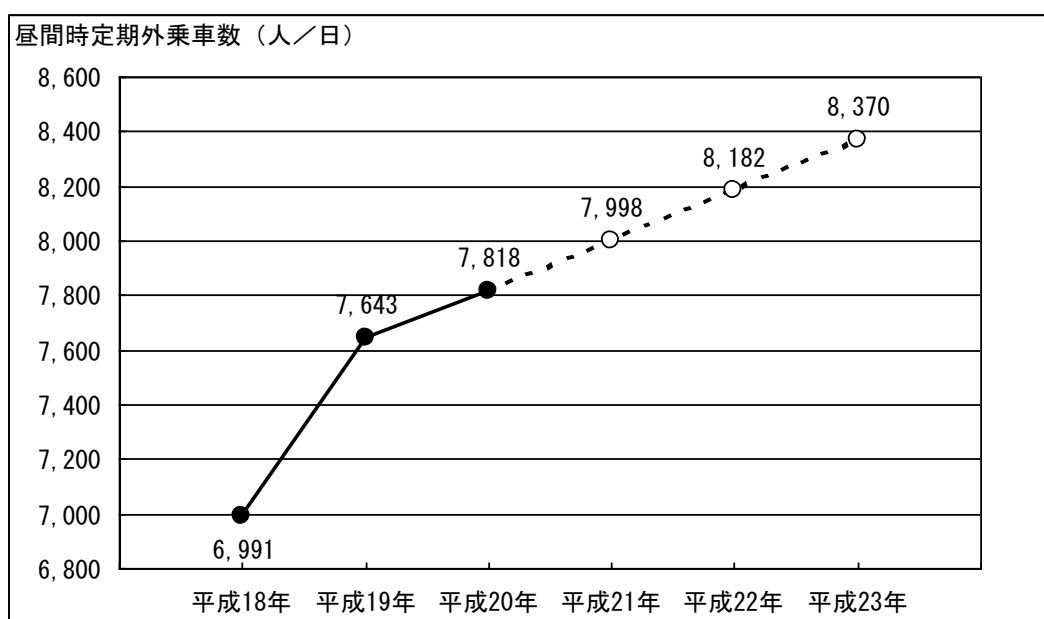
東葉高速線の自立・活性化、沿線地域のモビリティの維持・確保

2 東葉高速線活性化総合連携計画の目標

東葉高速線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、PASMO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。

3 総合連携計画の区域

東葉高速線地域公共交通総合連携計画の区域は、船橋市及び八千代市とする。

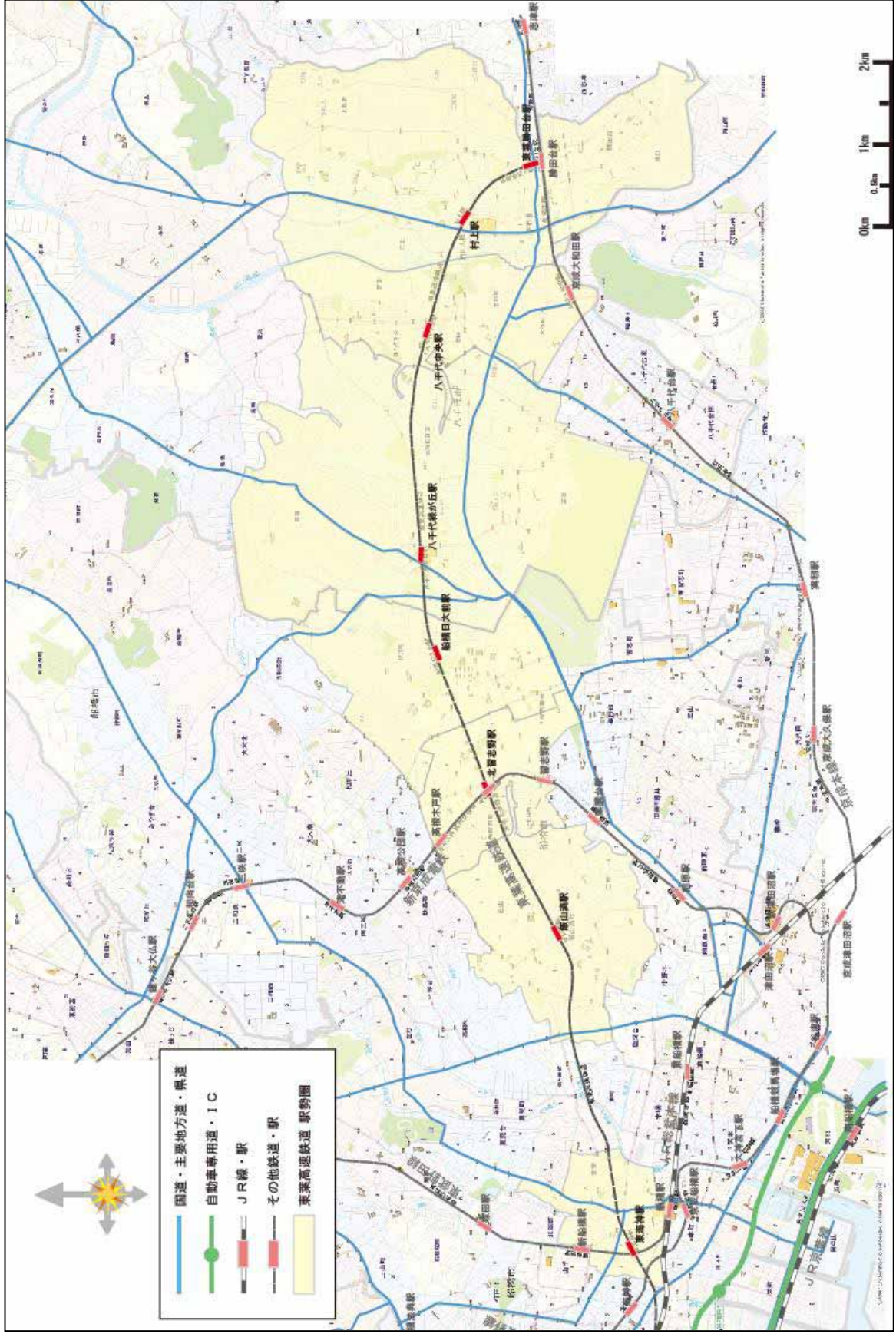


図1 総合連携計画計画対象地区

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

東葉高速線の利用促進のターゲットは、次の3つを対象と考える。

- 現東葉高速線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線への利用促進による利用者増
- 新たな東葉高速線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、東葉高速線に対する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。

○ 現東葉高速線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線を利用しているものと考えられる。

したがって、東葉高速線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たっては、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線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、東葉高速線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。

○ 新たな東葉高速線利用者の創出による利用者増

東葉高速線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線利用に誘導するための利用促進策を展開し、新たな東葉高速線利用者を創出することが必要と考えられる。

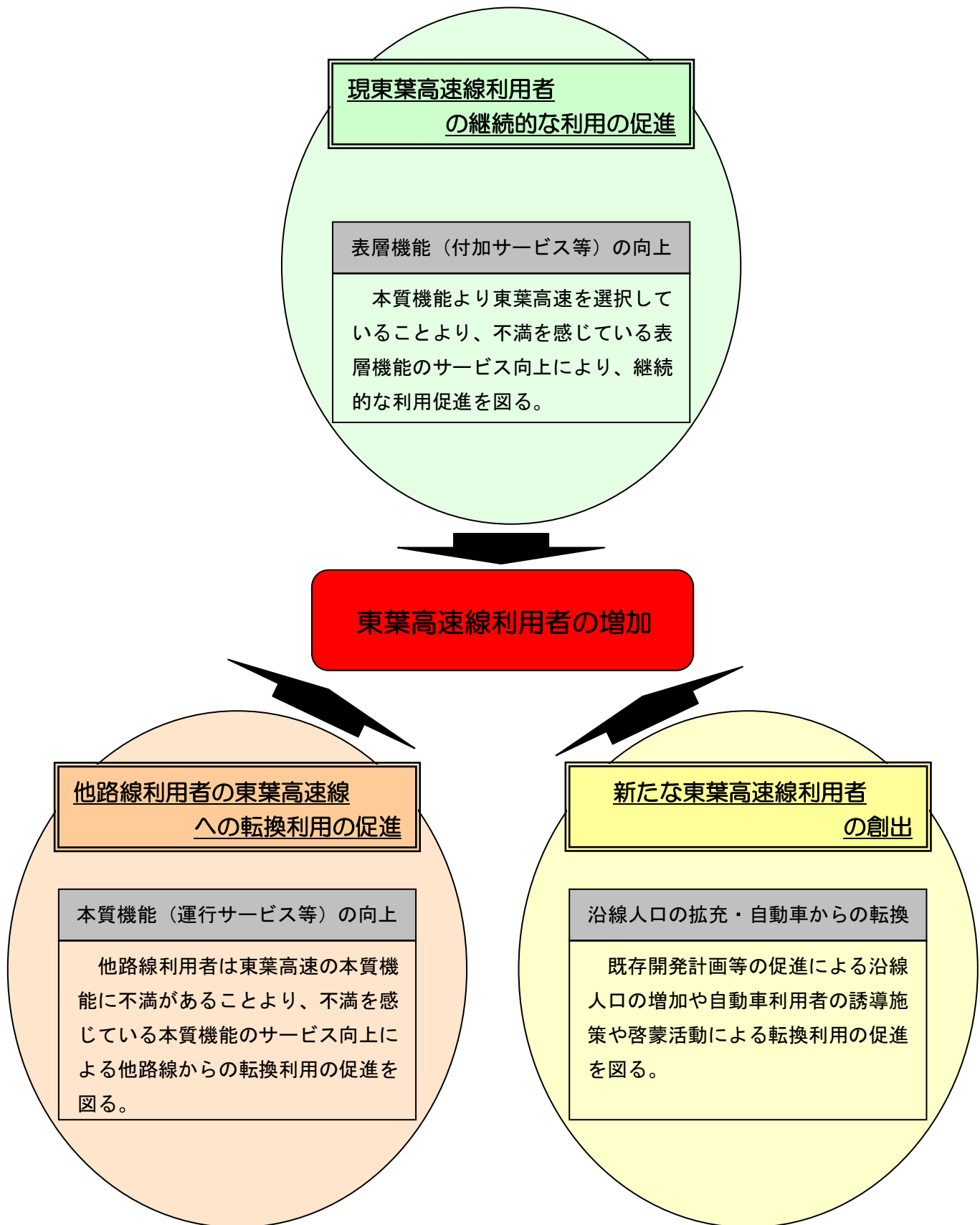


図2 利用促進策の基本的考え方

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) 現東葉高速線利用者の継続的な利用を確保するための施策

現在、東葉高速線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構想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 | ○ 船橋市 東海神駅、飯山満駅（予定） ○ 八千代市 八千代緑が丘駅、村上駅、東葉勝田台駅（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を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、八千代緑が丘駅、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 ○:○ | | |
|--------------------------|-------------|---------------|------------|--|
| 〇〇方面 | 発車時刻 | 運行状況 | 乗り場 | |
| 先発 〇〇行き (○経由) | ○:○発 | 平常運行 | 〇〇乗り場 | |
| 次発 〇〇行き (△経由) | ○:○発 | 平常運行 | 〇〇乗り場 | |
| □□方面 | 発車時刻 | 運行状況 | 乗り場 | |
| 先発 □□行き (□経由) | ○:○発 | 平常運行 | 〇〇乗り場 | |
| 次発 □□行き (□経由) | ○:○発 | 遅れが生じています | 〇〇乗り場 | |
| △△方面 | 発車時刻 | 運行状況 | 乗り場 | |
| 先発 △△行き (△経由) | ○:○発 | 平常運行 | 〇〇乗り場 | |
| 次発 △△行き (△経由) | ○:○発 | 遅れが生じています | 〇〇乗り場 | |
| | ⋮ | | | |
| 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】

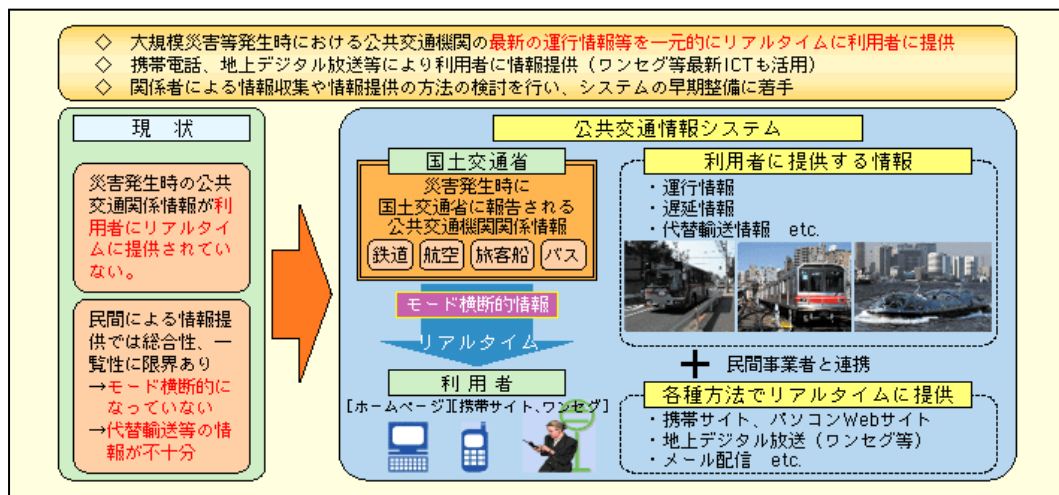


図3 災害時における公共交通情報システムの整備・公共交通情報サービス画面

(2) 他路線利用者の東葉高速線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、東葉高速線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

東葉高速線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 駅へのアクセス強化

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、東葉高速線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緊の課題である。

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 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－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夕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。

■ 夕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、東葉高速線ホームページ等で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、東葉高速線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 |



東葉シネマチケット情報

東葉東京メトロパス情報

図4 東葉高速線ホームページのトップページ

(3) 新たな東葉高速線利用者を創出するための施策

現在、鉄道を利用していない沿線住民などに東葉高速線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

東葉高速線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、その整備に当たって自治体は、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（八千代緑が丘駅） ○ 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（東葉高速線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線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）

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線が自ら実施するイベントと合わせて東葉高速線の利用を促進するとともに、東葉高速線の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、東葉高速線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、東葉高速線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、東葉高速線へのさらなる親しみを持ってもらい、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、東葉高速線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、東葉高速線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。 |



図5 船橋市、八千代市の国体競技会場

(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線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 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 | | | ○ | | | | ↑ | | |
| | コンコース先行表示器の設置 | | | ○ | | | | | | ↑ |
| | 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 | | | ○ | | | | | | ↑ |
| | 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 | | | ○ | | | | | | ↑ |
| | 東葉東京メトロバス販売促進 | | | ○ | | | | | | ↑ |
| | 車庫基地見学会 | ○ | ○ | ○ | | | | | | ↑ |
| 新たな東葉高速鉄道利用者を創造するための施策 | 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) 地域公共交通総連携計画のうち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 | 事業期間等 |
|------------------|------|----------------|
| 飯山満土地区画整理事業 | 船橋市 | ～H22 21.4ha施行 |
| 坪井特定土地区画整理事業 | UR | ～H22 65.4ha施行 |
| 西八千代北部特定土地区画整理事業 | UR | ～H27 140.5ha施行 |
| 辺田前土地区画整理事業 | 組合 | ～H21 59.5ha施行 |

■ バリアフリー事業

| 事業の名称 | 事業主体 | 事業期間等 |
|-----------------|---------|--------------------------------------|
| 東海神駅のエレベータ整備 | 東葉高速鉄道㈱ | 東葉高速鉄道バリアフリー基本計画に基づき、H24を目途として順次実施予定 |
| 飯山満駅のエレベータ整備 | | |
| 八千代緑が丘駅のエレベータ整備 | | |
| 村上駅のエレベータ整備 | | |
| 東葉勝田台駅のエレベータ整備 | | |

7 計画期間

東葉高速鉄道地域公共交通総合連携計画の計画期間は、平成21年度から平成23年度とする。