

# 東葉高速線地域公共交通総合連携計画

## 資 料 編

平成21年6月

船橋市  
八千代市



# 目次

1	東葉高速線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
2	東葉高速線の現況	
2-1	東葉高速線の概要	13
(1)	東葉高速線のあゆみ	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	東葉高速線の利用状況	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	東葉高速線各駅の周辺状況	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
3	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
4	沿線地域の将来動向	
4-1	将来人口	41
4-1-1	船橋市の将来人口	41
4-1-2	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線の位置付け	55
5	東葉高速線地域の課題整理	
5-1	東葉高速線地域の課題	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

# 1 東葉高速線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、東葉高速線の駅を中心として半径1.5km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。

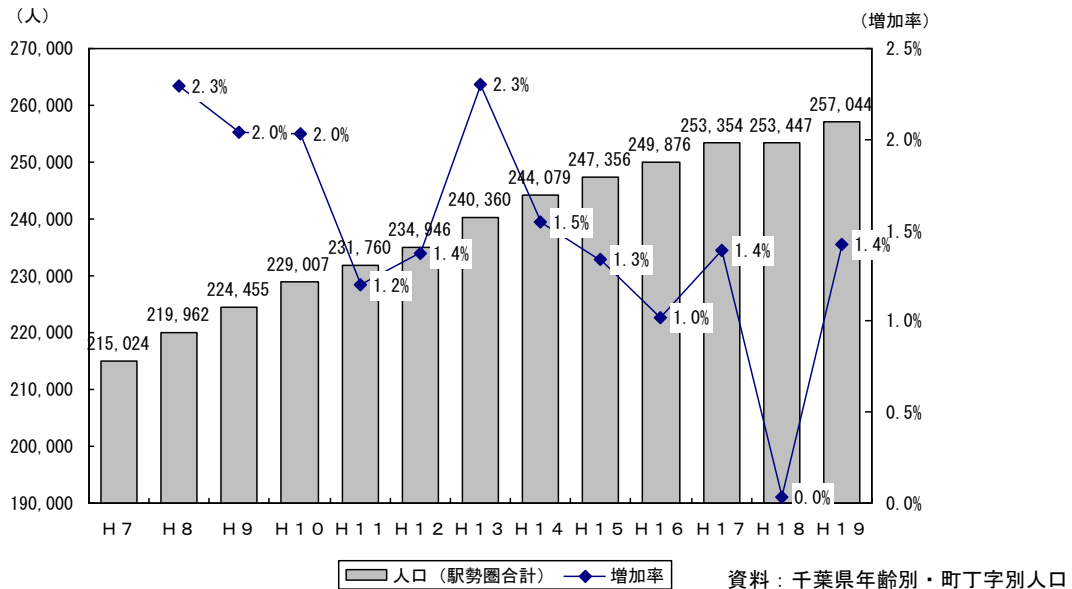


図 1-1 駅勢圏の人口の推移

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。

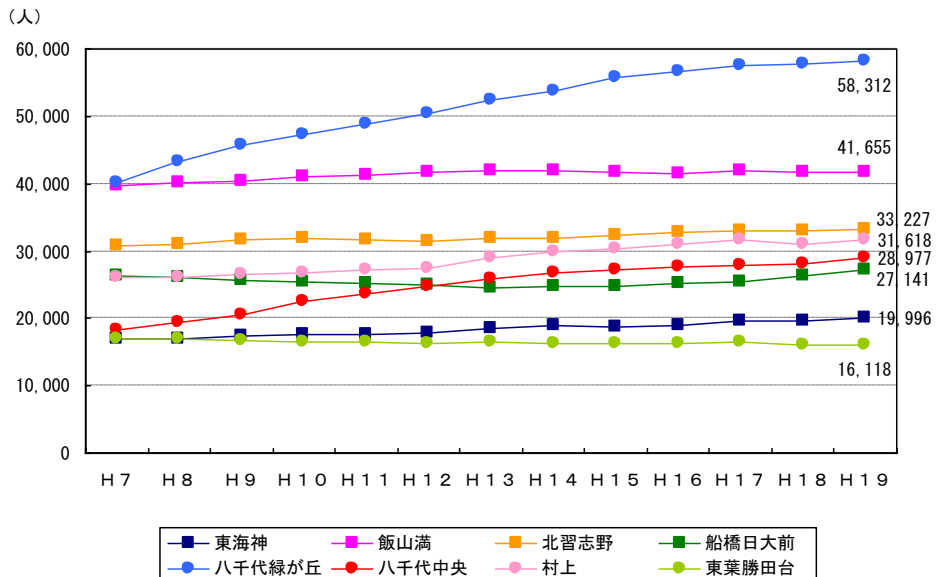


図 1-2 駅別の駅勢圏人口の推移

## (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。

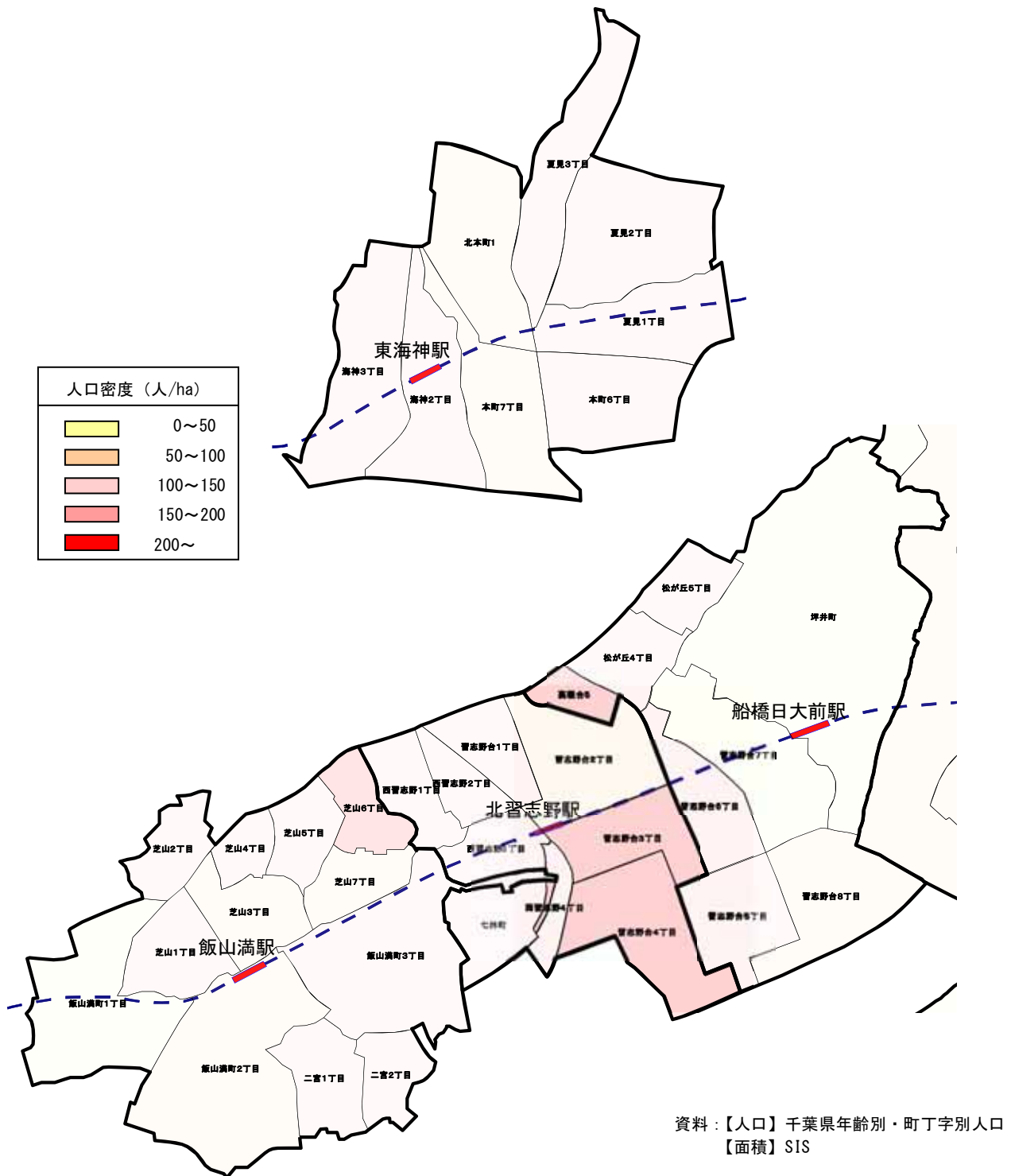
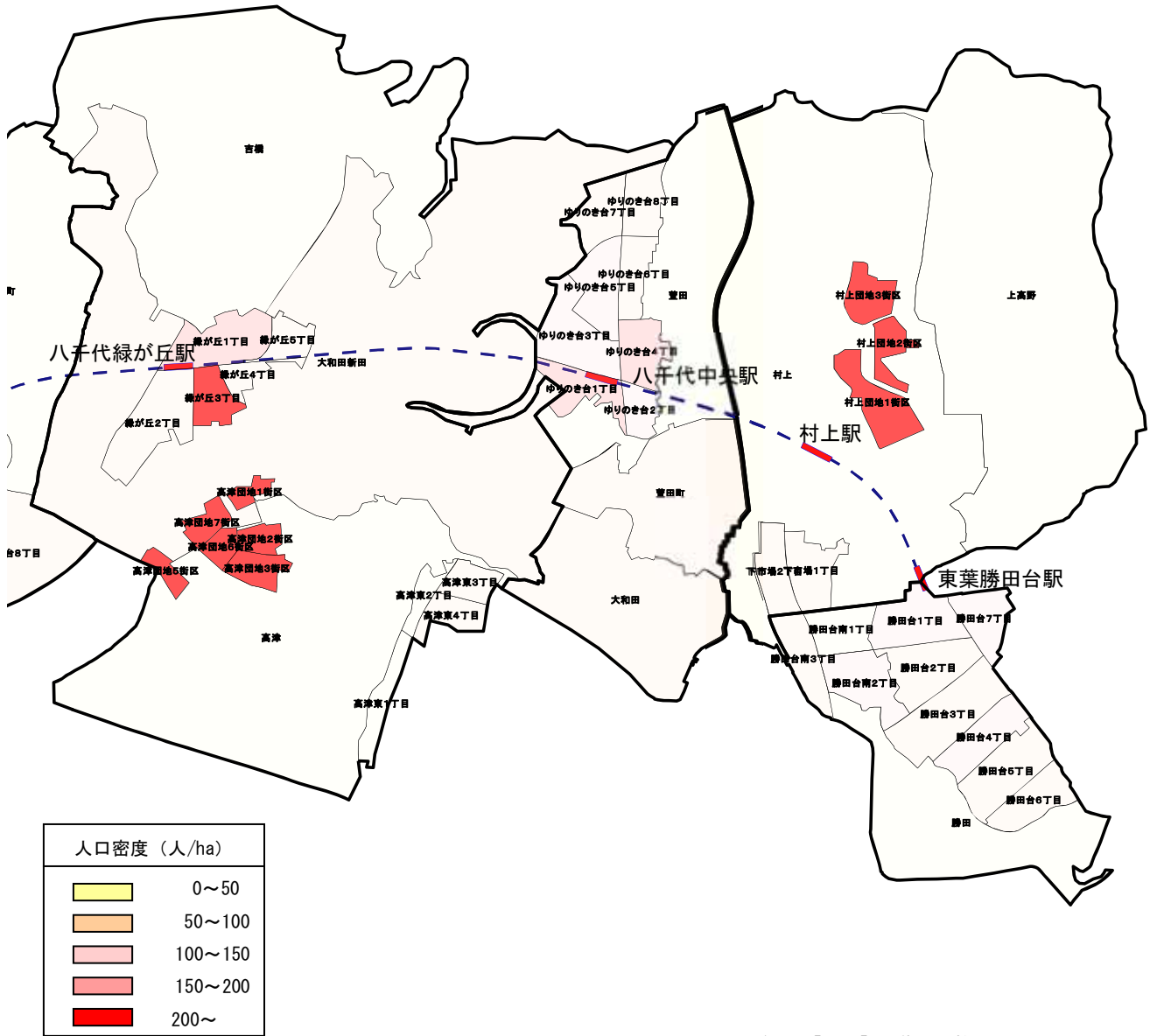


図 1-3 東海神・飯山満・北習志野・船橋日大前駅勢圏の人口密度

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。

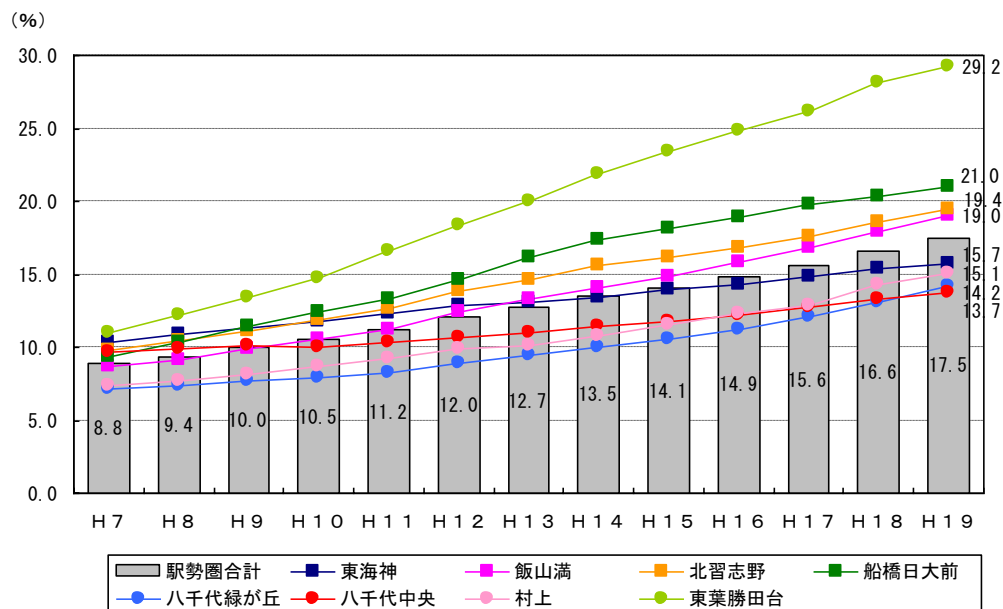


図 1-5 駅別の駅勢圏の高齢化率の推移

資料：千葉県年齢別・町丁字別人口

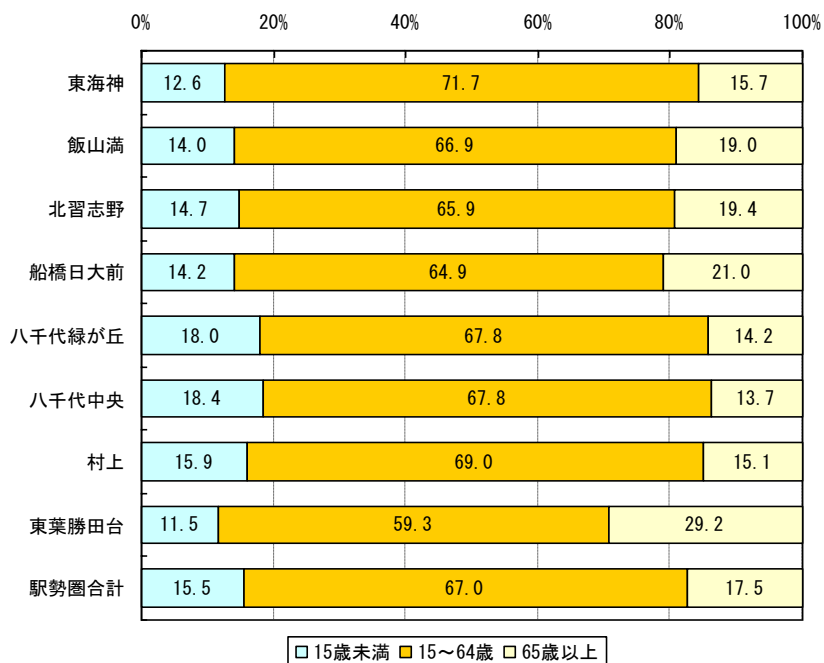


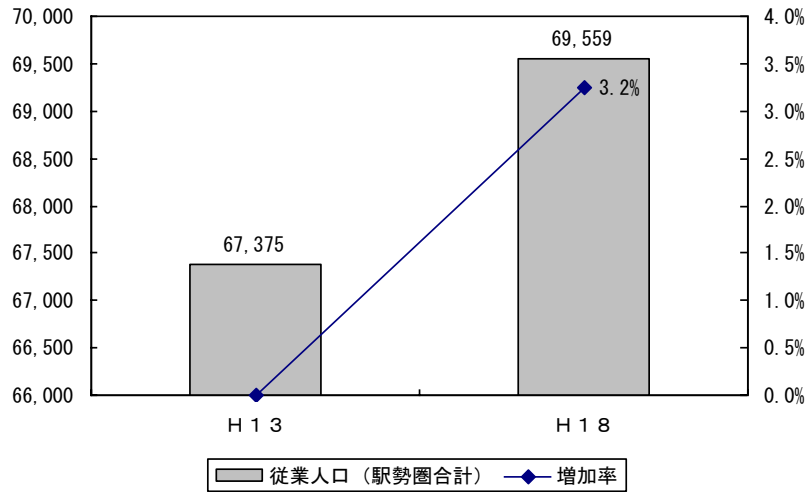
図 1-6 駅別の駅勢圏の年齢構成 (平成19年)

資料：千葉県年齢別・町丁字別人口



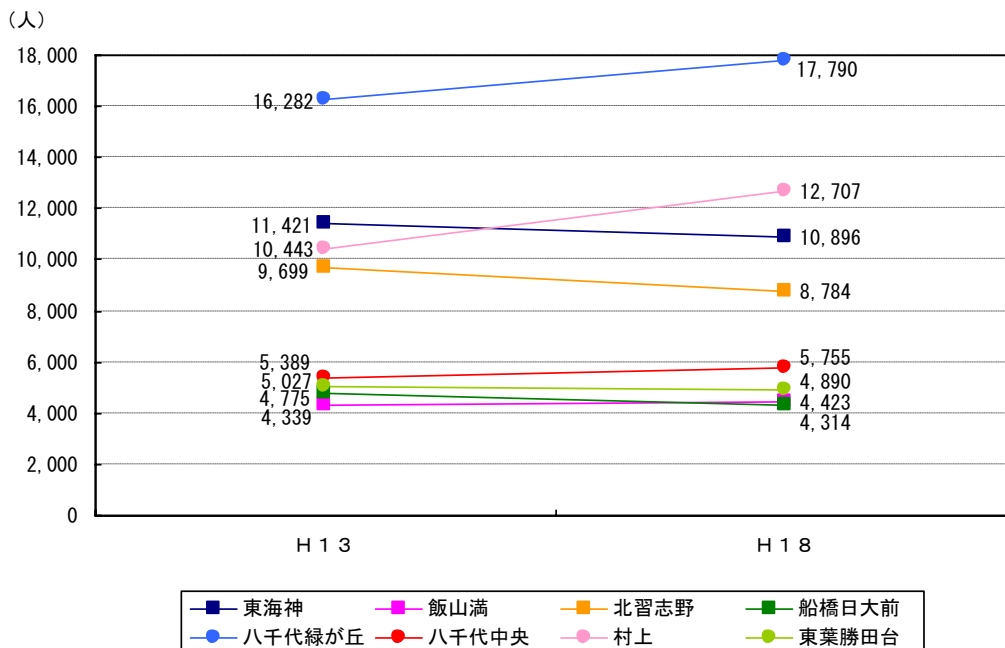
#### (4) 沿線従業員人口の推移

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20分と恵まれた立地条件を有する住宅街が広がります。



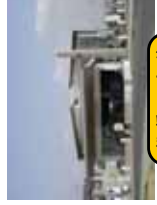
飯山満

幸山団地の集約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。



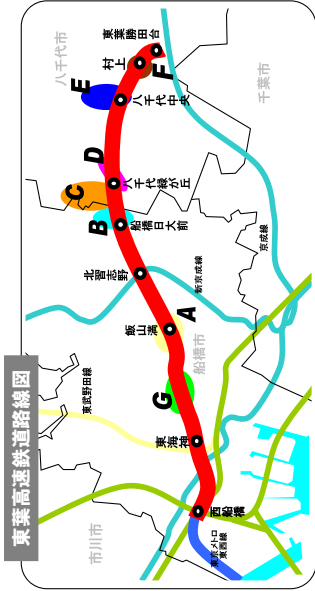
北習志野

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



船橋日大前

平成16年10月に車庫を開発し、本道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 (平成20.3.31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	押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	八千代線が丘	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	八千代線が丘	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車、八千代の進捗率は事業費ベース



八千代線が丘



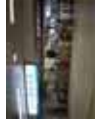
八千代中央



村上



東葉勝田田



多くの高層マンションが立ち並びます。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、駅前オープンしました。

市役所、警察署などの公共施設が数多く集まる駅で、平成18年12月には医療センターが開院し、市民生活の中心地としての街づくりが進められています。

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オープンし、一層の発展が期待されます。

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

資料：東葉高速鉄道(株)

### 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。

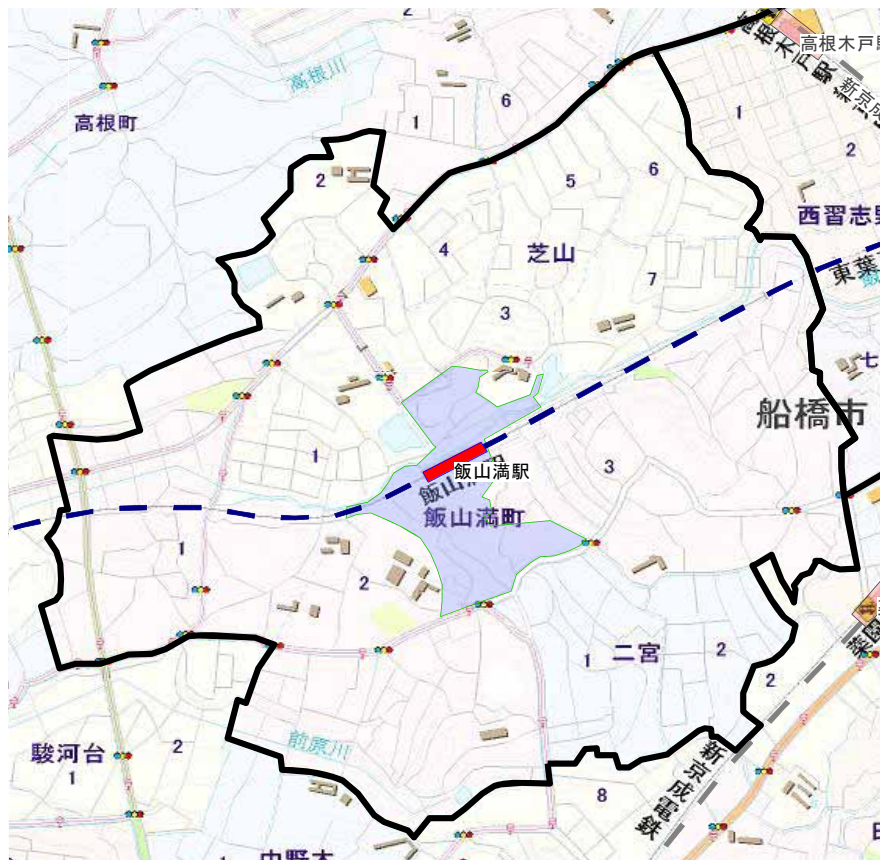


図 1-9 飯山満土地区画整理

#### 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。

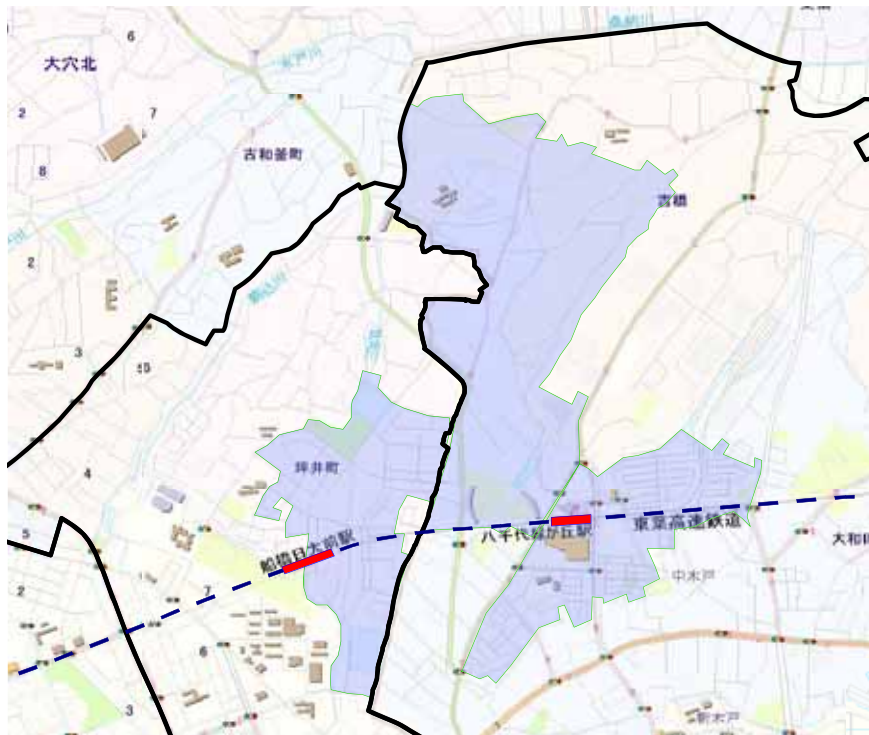


図 1-10 坪井特定土地区画整理事業・西八千代北部特定土地区画整理事業・西八千代東部土地区画整理事業

### 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

京成本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。

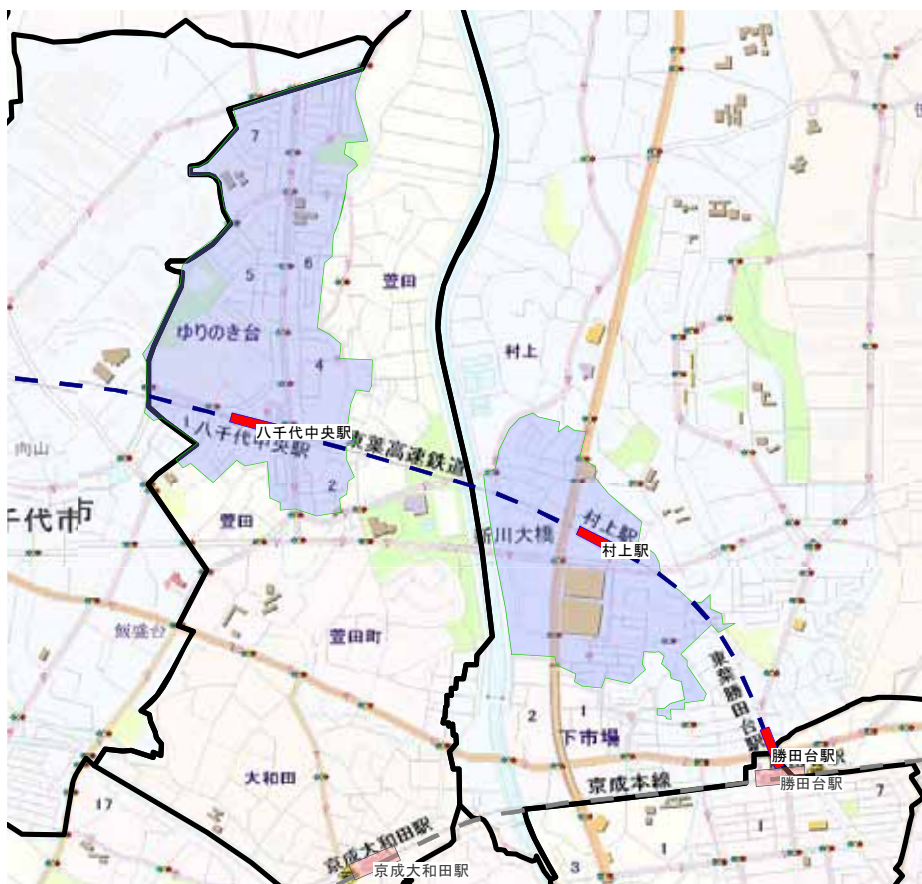


図 1-11 萱田特定土地区画整理事業・辺田前土地区画整理事業

(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、八千代市の東葉高速線の北側に集中している。

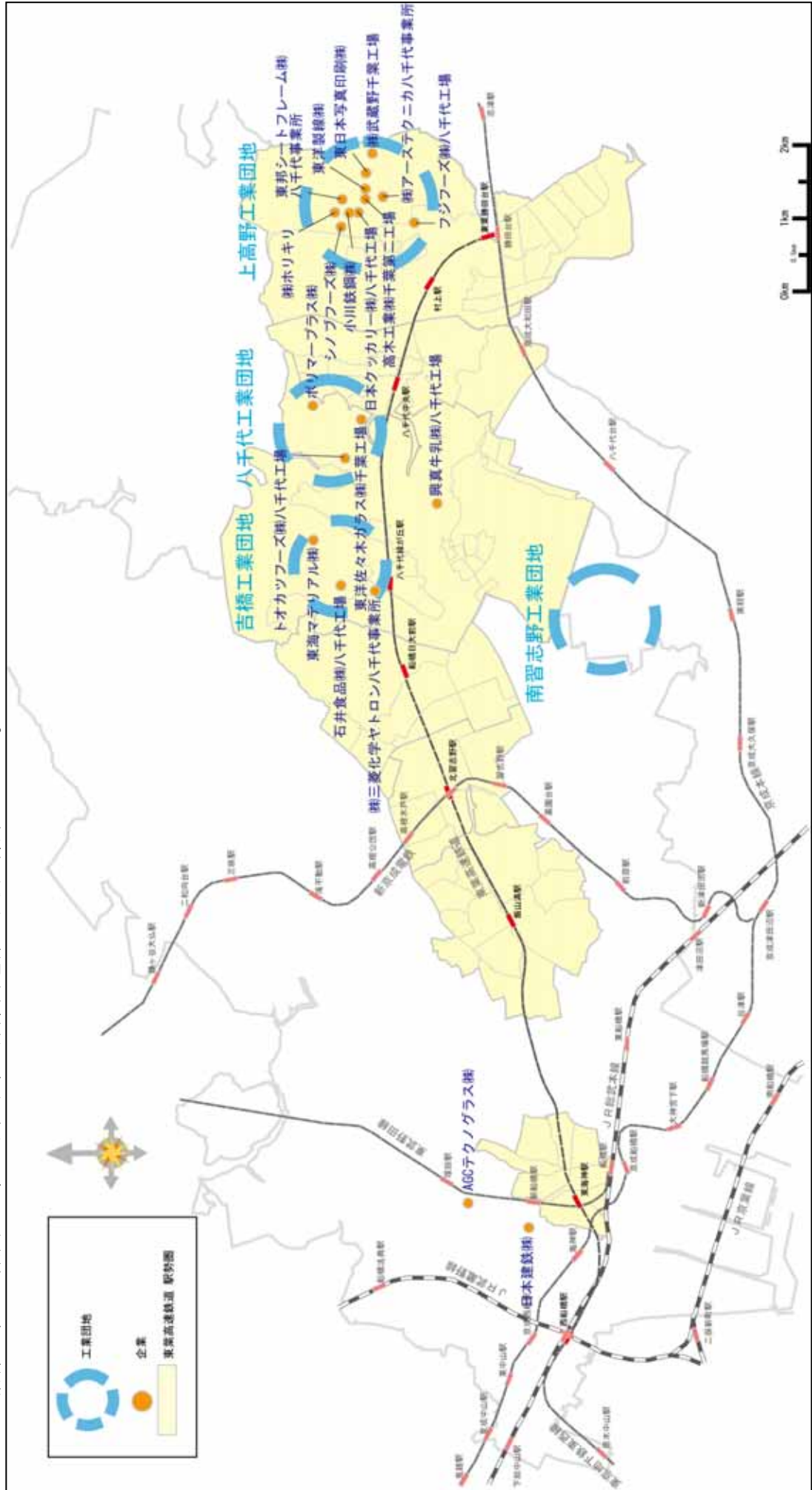


図 1-12 沿線地域の工業団地の立地状況

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。

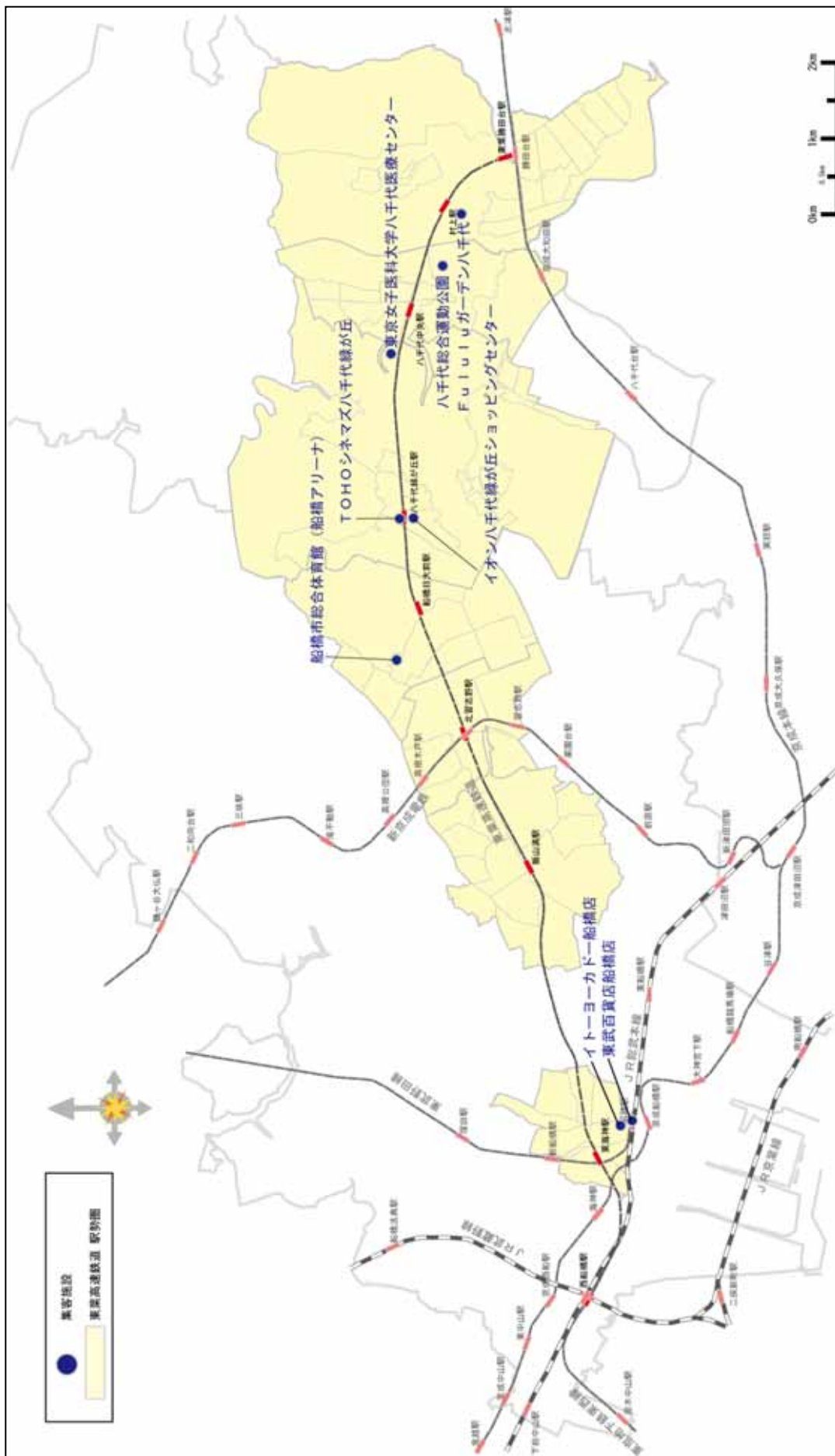


図 1-13 沿線地域の大規模集客施設の立地状況

### 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。

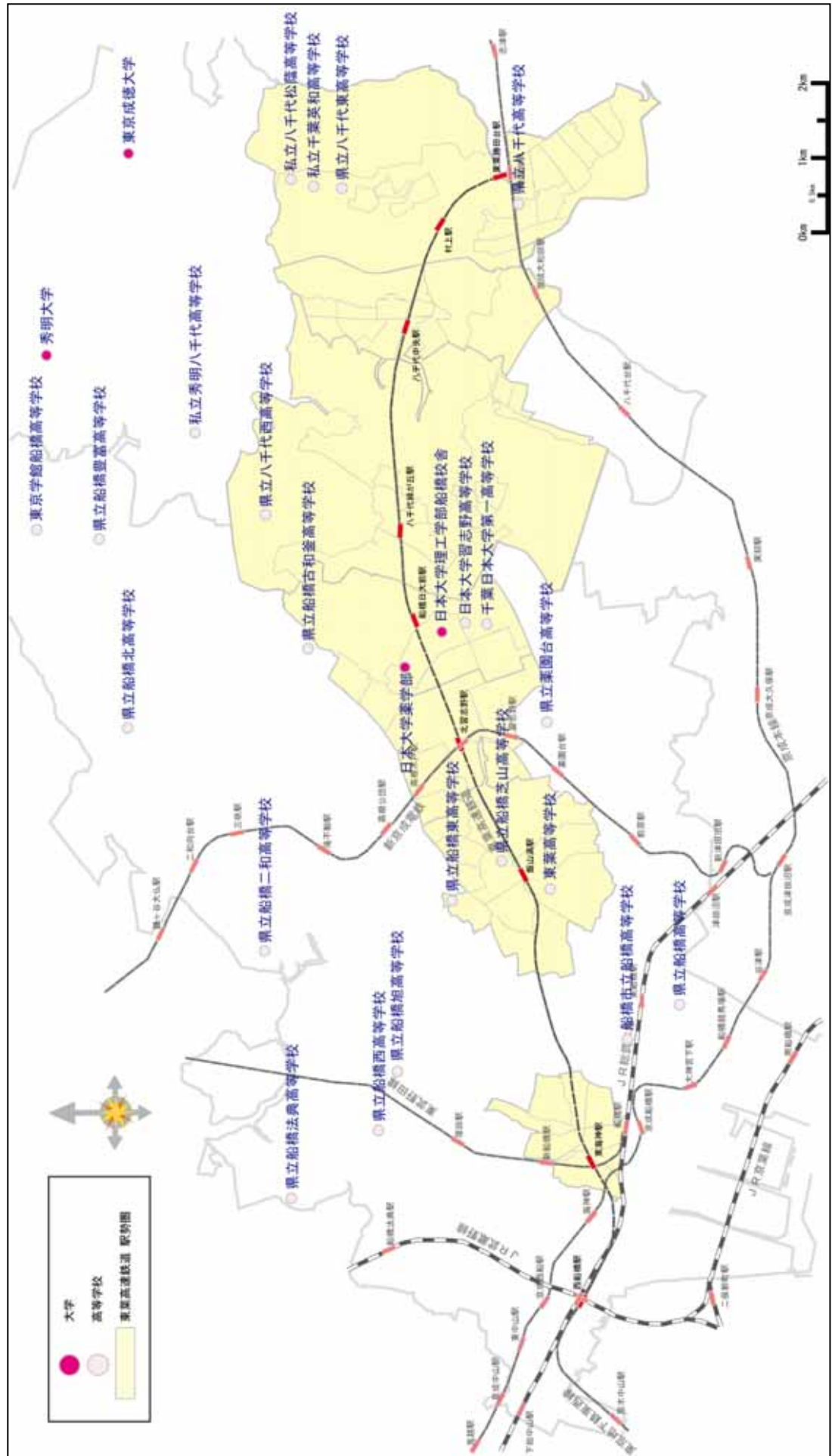


図 1-14 沿線地域の教育施設の立地状況



## 2 東葉高速線の現況

### 2-1 東葉高速線の概要

#### (1) 東葉高速線のあゆみ

東葉高速線は、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 東葉高速線のあゆみ

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

東葉高速線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 東葉高速線の利用状況

### (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。

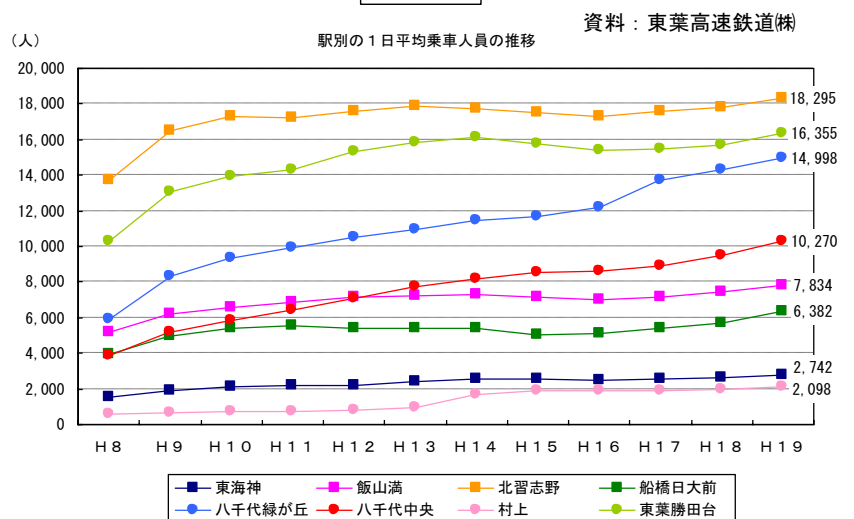
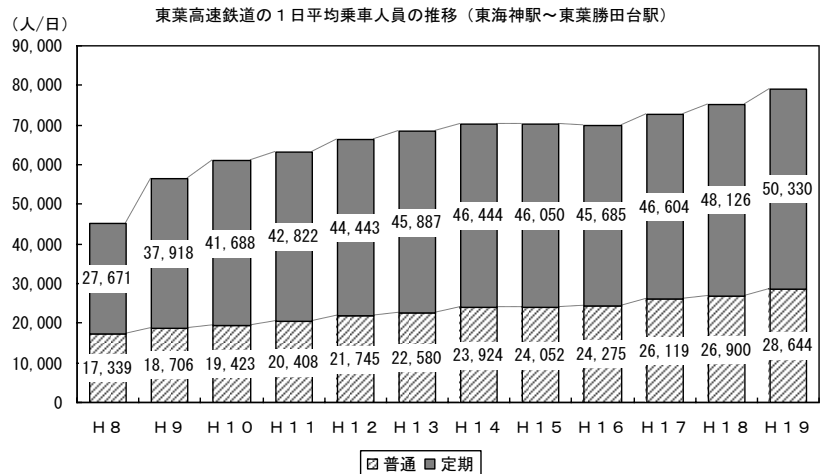


図2-8 1日平均乗車人員の推移

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。

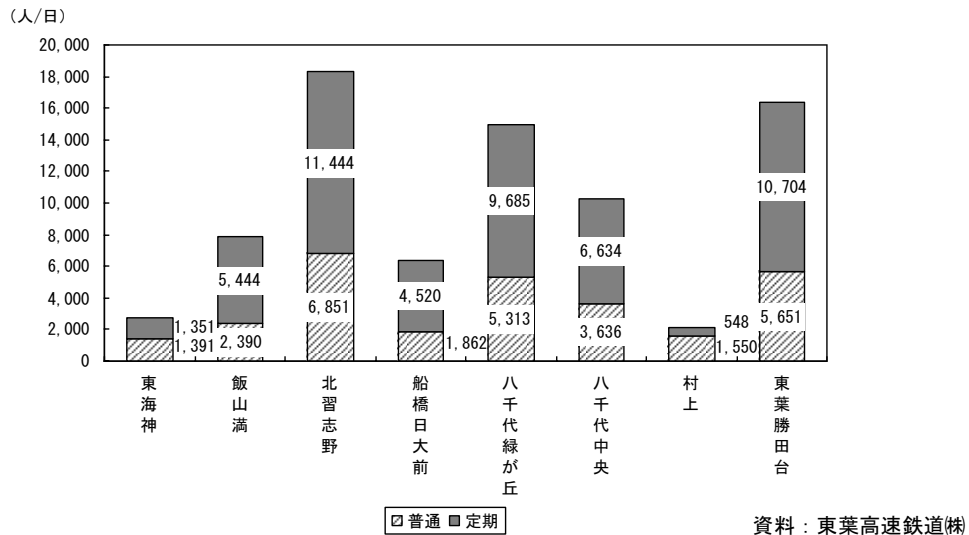


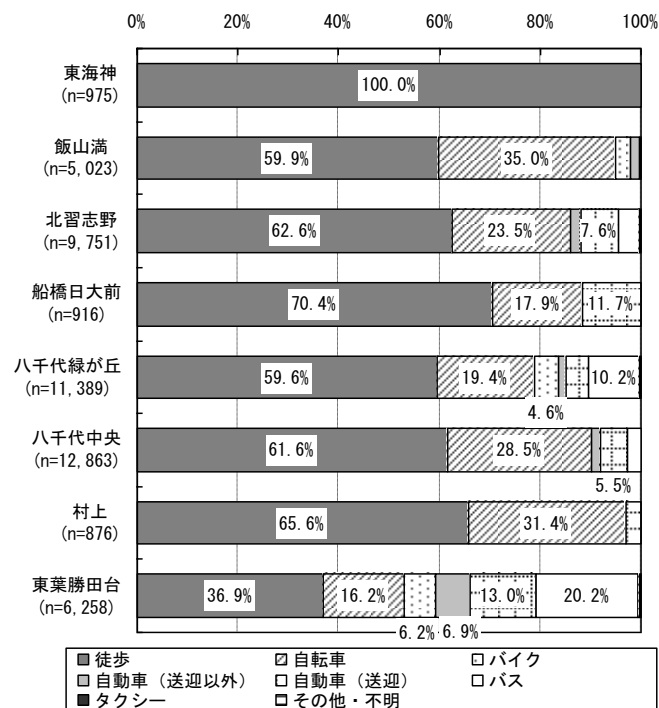
図2-9 駅別の1日平均乗車人員 (平成19年度)

## (2) 各駅端末交通手段

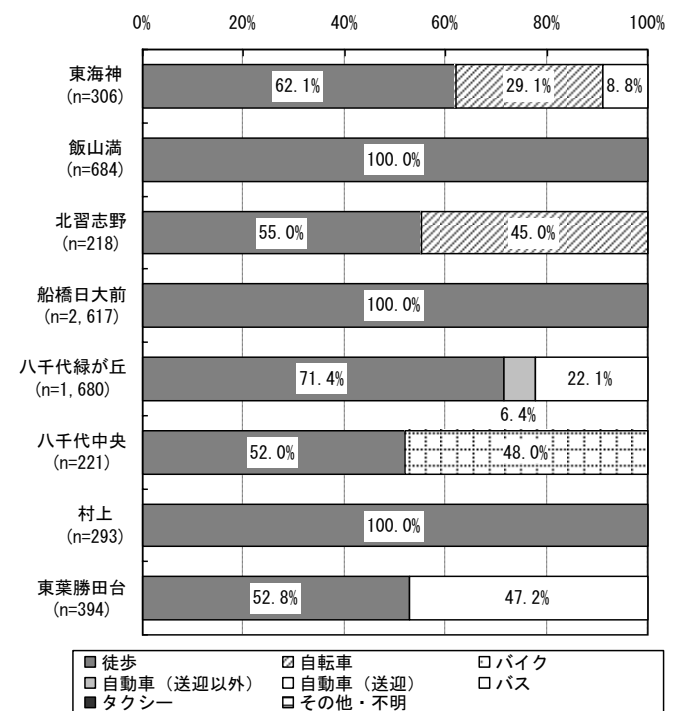
各駅のアクセス交通手段は、全駅ともに徒歩が最も多くなっており、次いで自転車となっている。ただし、東葉勝田台駅、八千代緑が丘駅は、バスも全体の10～20%と、他の駅より多くなっており、東葉勝田台駅、船橋日大前駅では、自動車の送迎も約10%を占めている。

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】



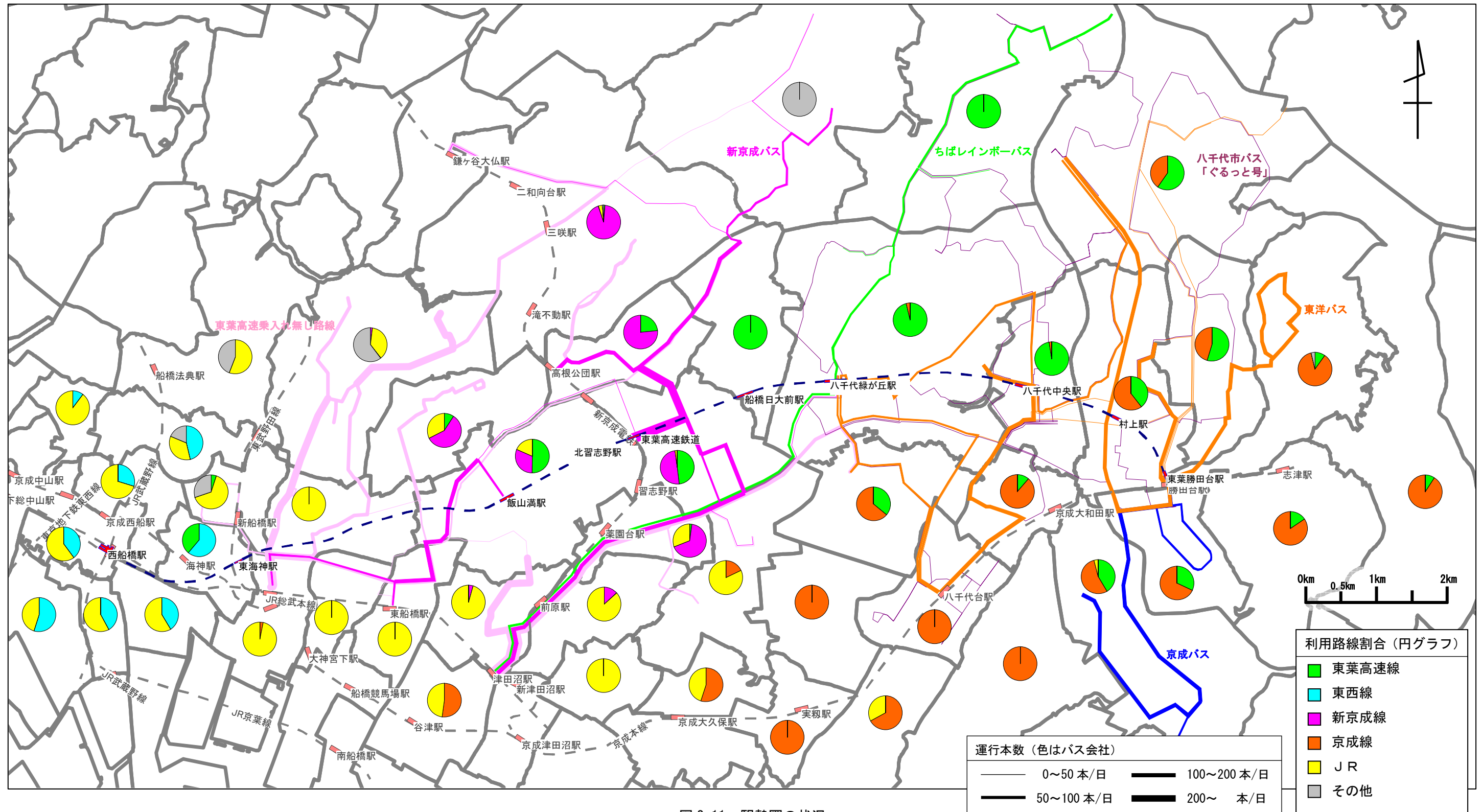
資料：平成17年大都市交通センサス

図2-10 駅別端末交通手段構成比

### (3) 沿線地域の利用路線割合

東葉高速線沿線地域の利用路線割合を以下に示す。

東葉高速線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線等の影響により利用者が減っている。なかには、東葉高速線の駅の方が近いのに京成本線やJR線に利用者が流れている地域もみられる。(飯山満駅周辺地区、八千代緑が丘駅南側地区等。) この地域では、バス路線網が無かったり、京成本線の駅へ接続する路線数が多いなどの影響も考えられる。



資料：平成 17 年大都市交通センサス、各バス事業者

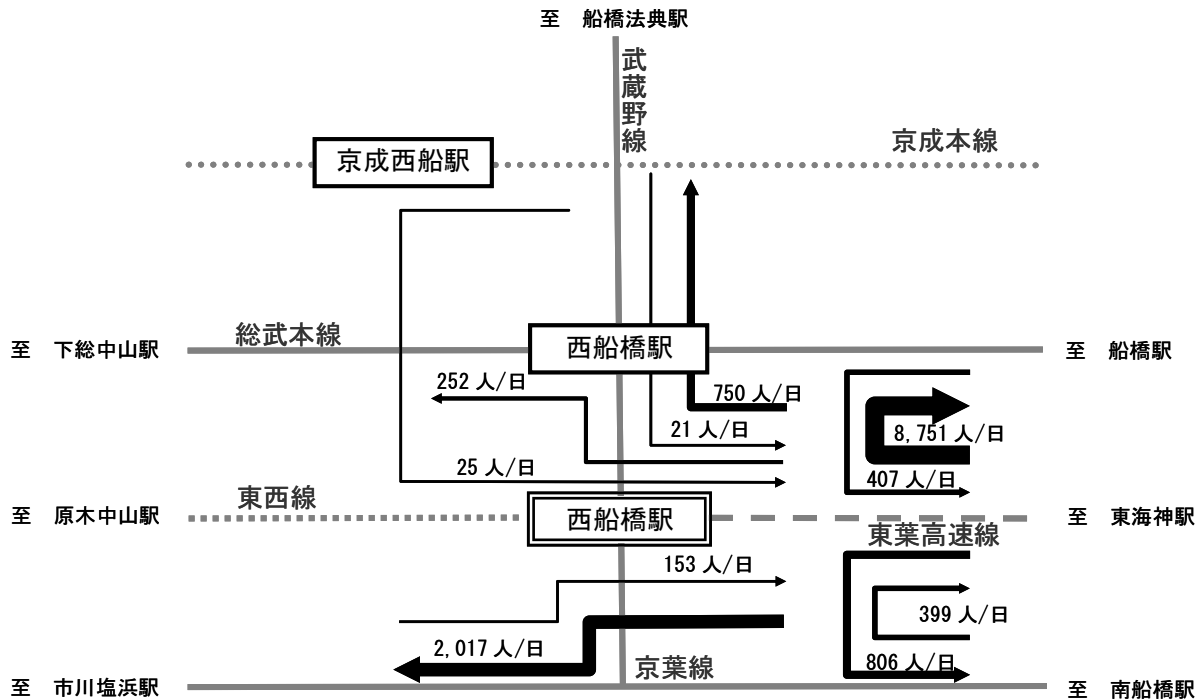




(4) ターミナル駅の乗換・乗降者状況

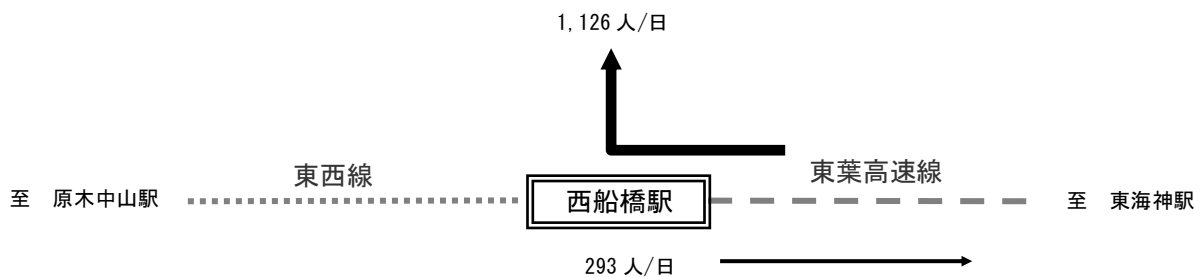
① 西船橋駅の乗換・乗降者状況（定期券利用者 単位：人/日・片道）

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。

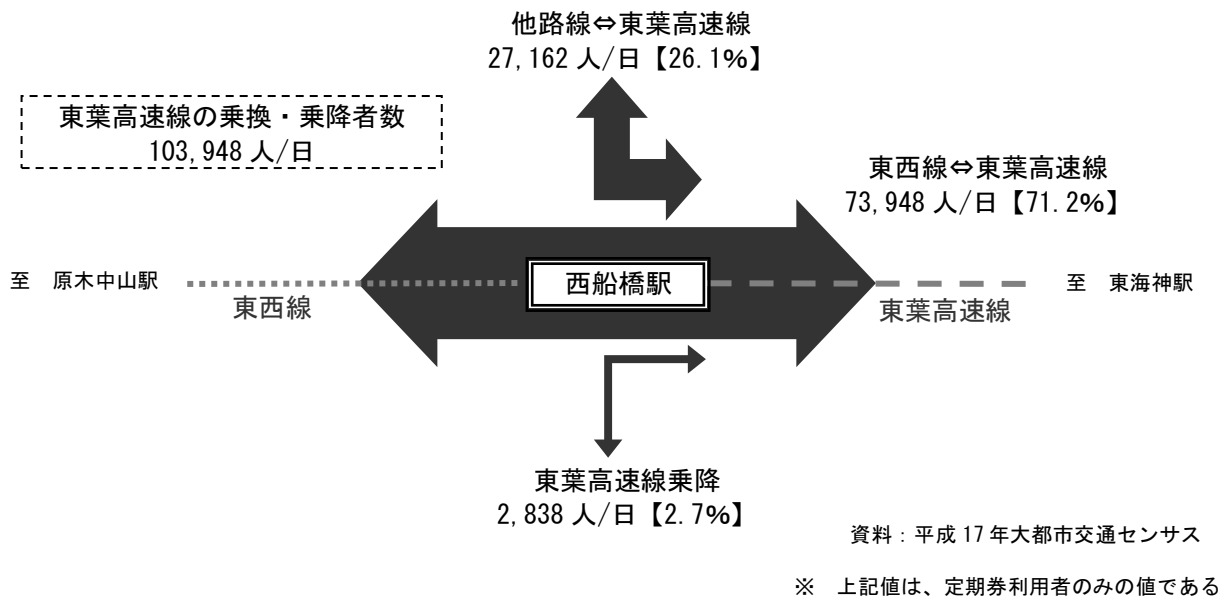
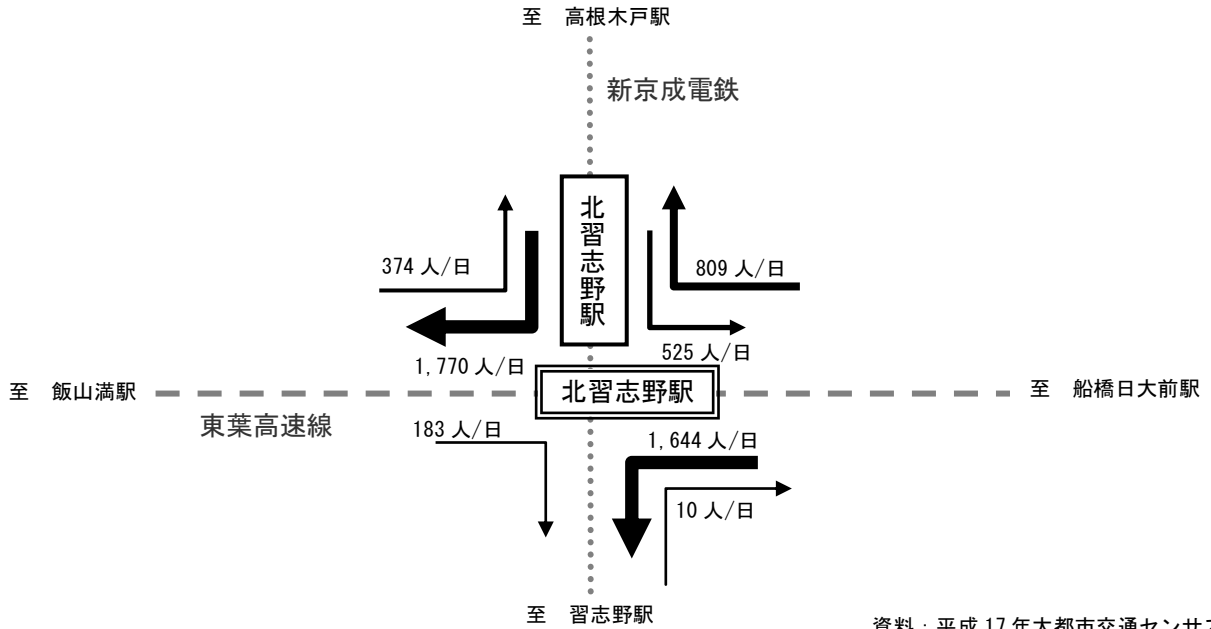


図 2-14 西船橋駅の乗換・乗降者数の内訳

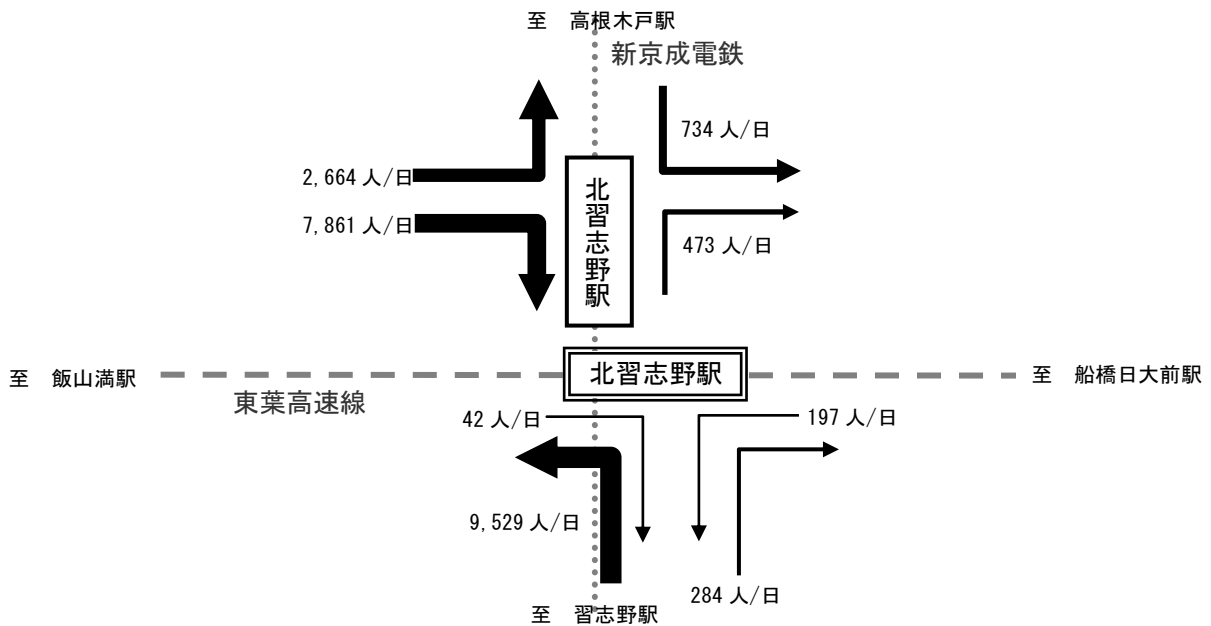
② 北習志野駅の乗換・乗降者状況

北習志野駅の乗換者数は、「新京成電鉄（下り）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）から新京成電鉄（下り）」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

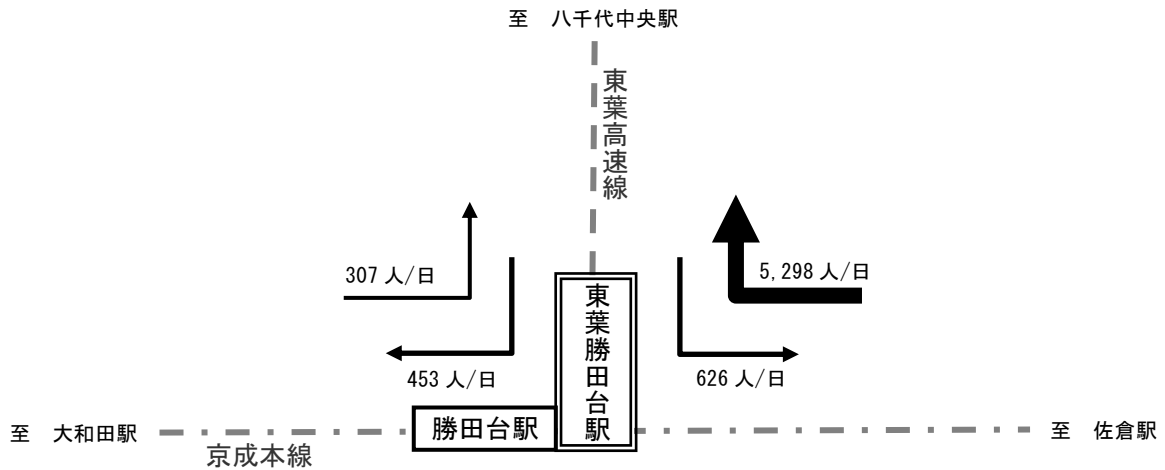
図 2-16 北習志野駅の乗降者数

※ 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

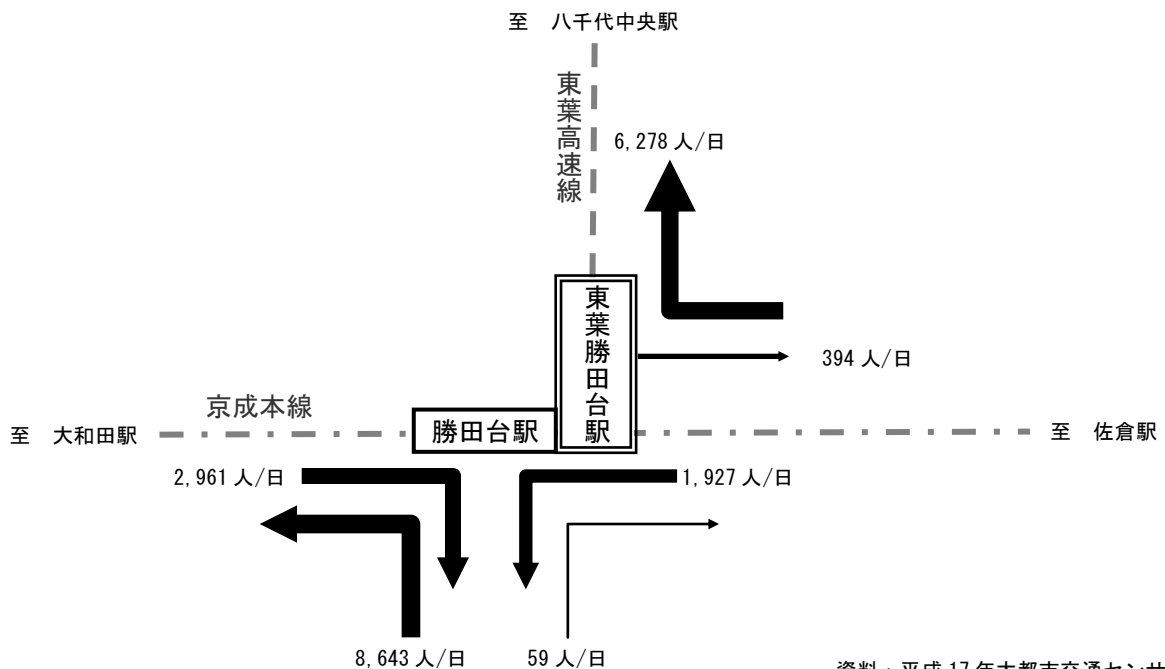
東葉勝田台駅の乗換者数は、「京成本線（上り）から東葉高速線（上り）」への乗換が 5,298 人/日と最も多く、全乗り換えの 8 割近くを占めている。

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 東葉勝田台駅の乗降者数

※ 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。

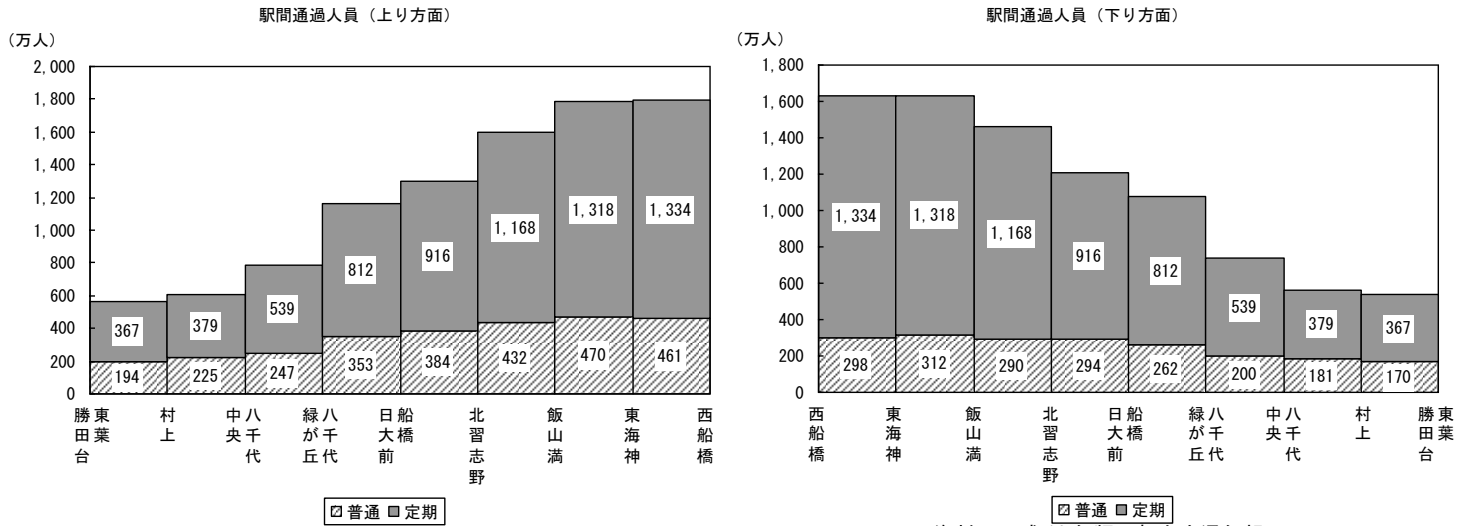


図 2-19 東葉高速線内の駅間通過人員

### (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、東葉高速線では平成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。東葉高速線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。

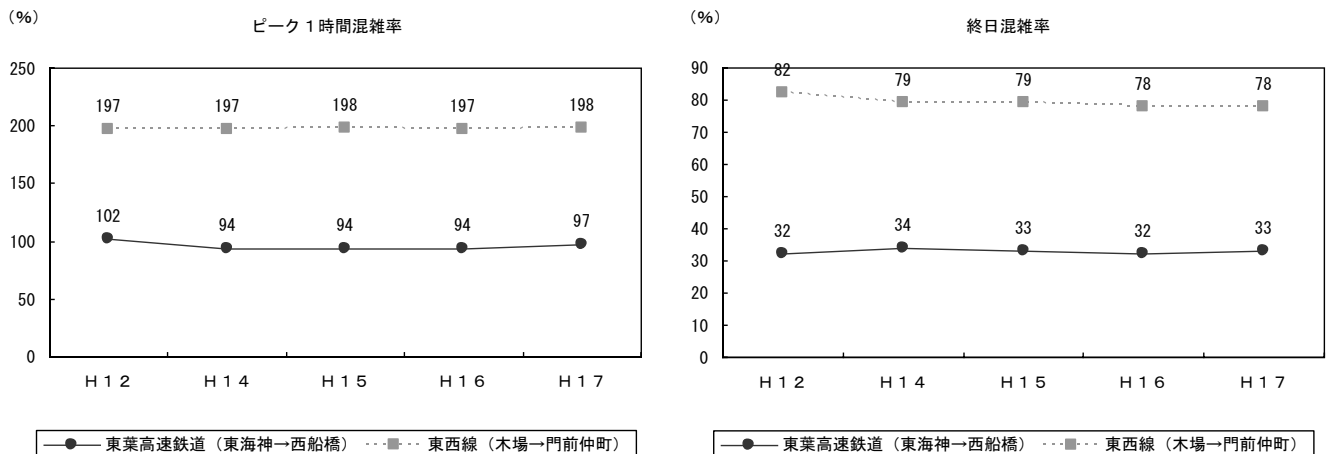


図 2-20 東葉高速線と東西線のピーク時・終日混雑率の推移

## 2-3 東葉高速線各駅の周辺状況

### (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車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

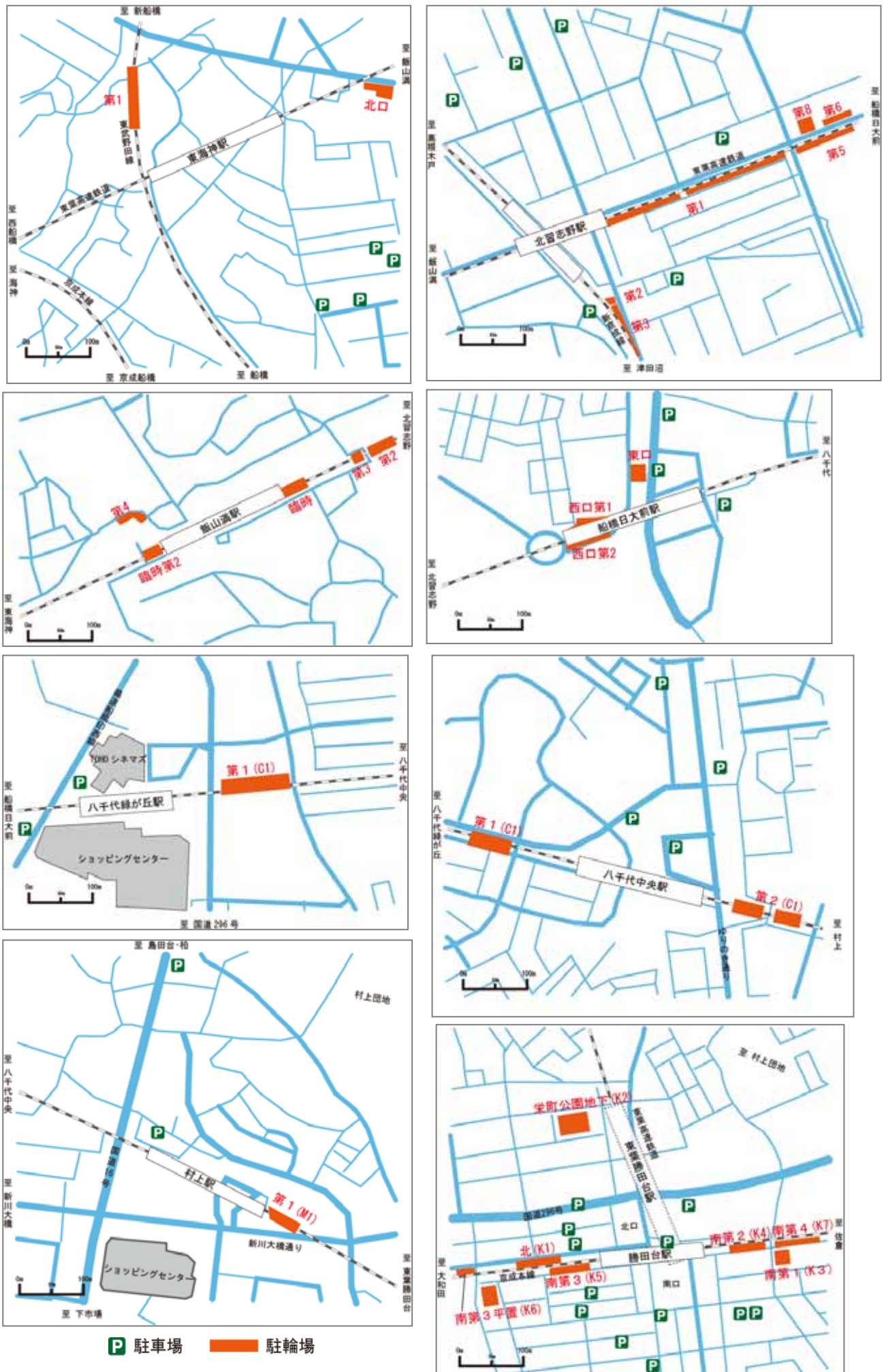


図 2-21 各駅周辺の駐車場、駐輪場

(3) 沿線地域の道路網の整備状況

東葉高速線沿線地域の道路網（国道、主要地方道、県道）は、国道 296 号が東葉高速線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。

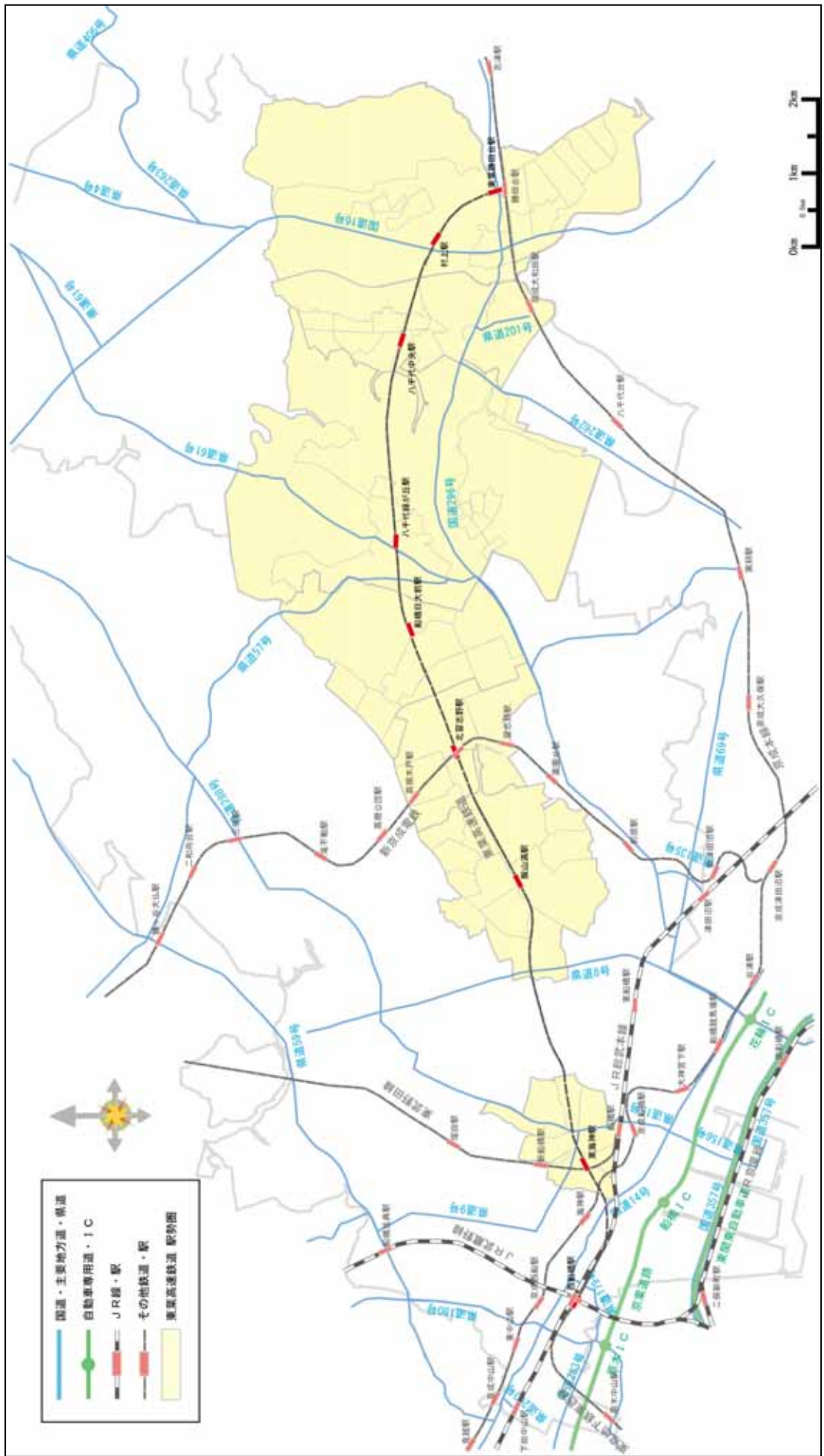


図 2-22 道路網



#### (4) 沿線地域のバス路線の運行状況

東葉高速線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、東葉高速線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、駅に乗り入れしている路線がない。

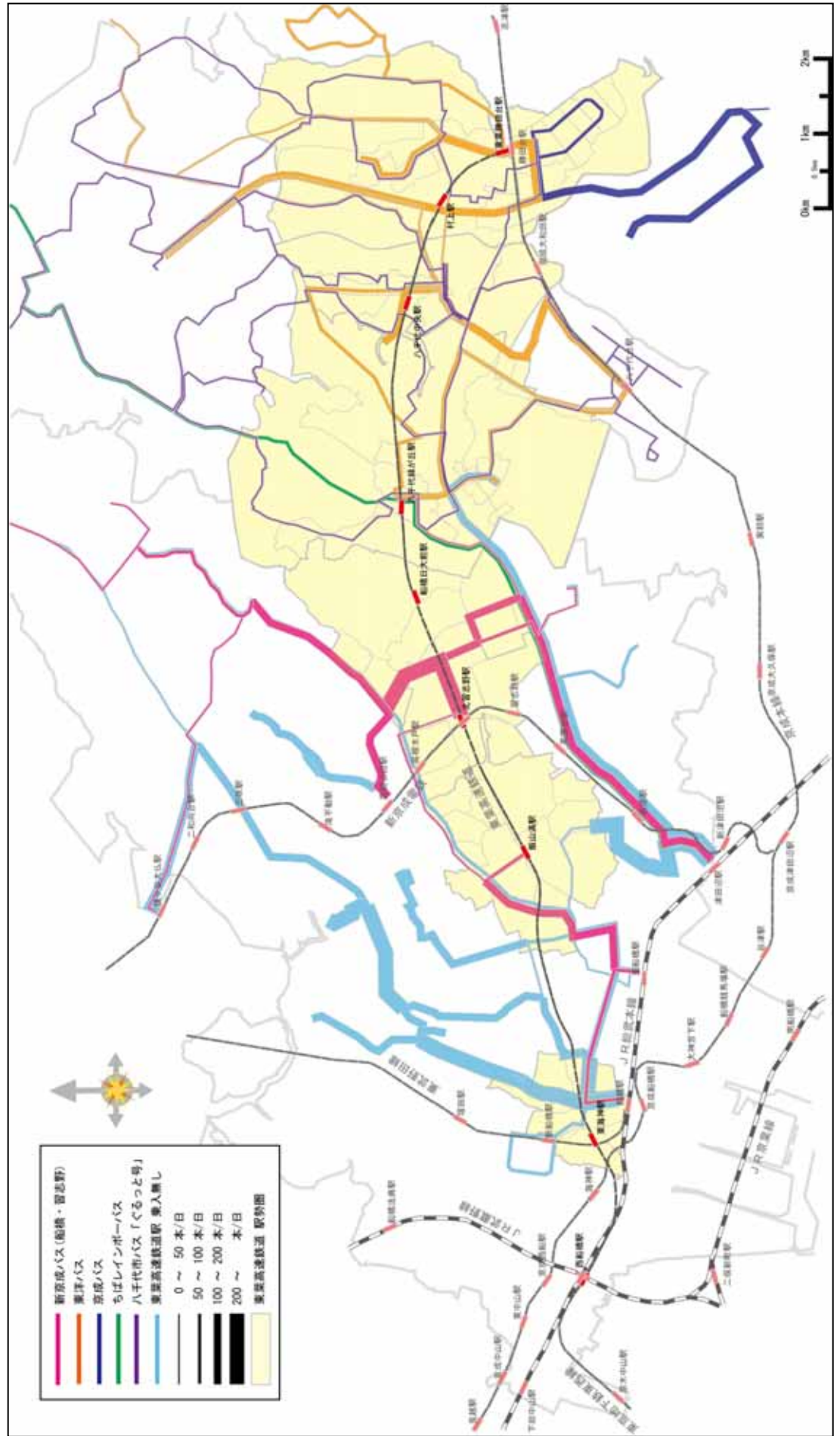


図 2-23 バス路線網

### 3 利用者ニーズの把握

#### 3-1 アンケート調査の実施概要

東葉高速線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

東葉高速線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 : 東葉高速線沿線地域（駅勢圏約 1.5 k m）
- 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

東葉高速線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、東葉高速線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 : 東葉高速線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

東葉高速線沿線企業の従業員を対象に、東葉高速線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 : 東葉高速線沿線企業の従業員
- 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

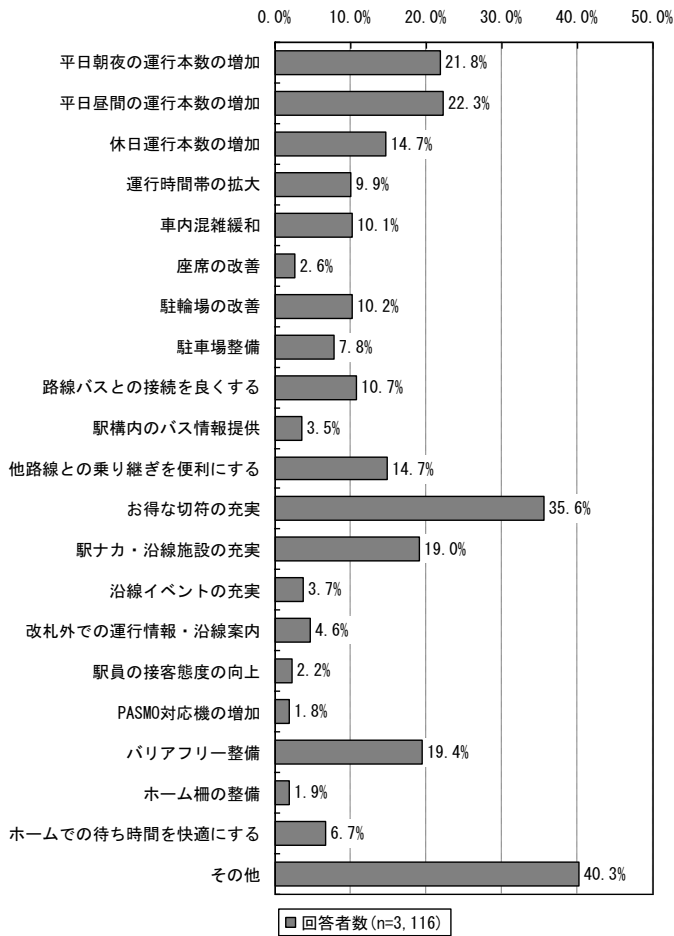
#### (1) 沿線住民アンケート調査結果

- 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、75.3%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 今後望むサービスと利用意向（沿線住民）

区分	項目	アンケート結果の概要	
		東葉高速線利用者	東葉高速線非利用者
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、東葉高速線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。

【東葉高速線利用者】



【非利用者】

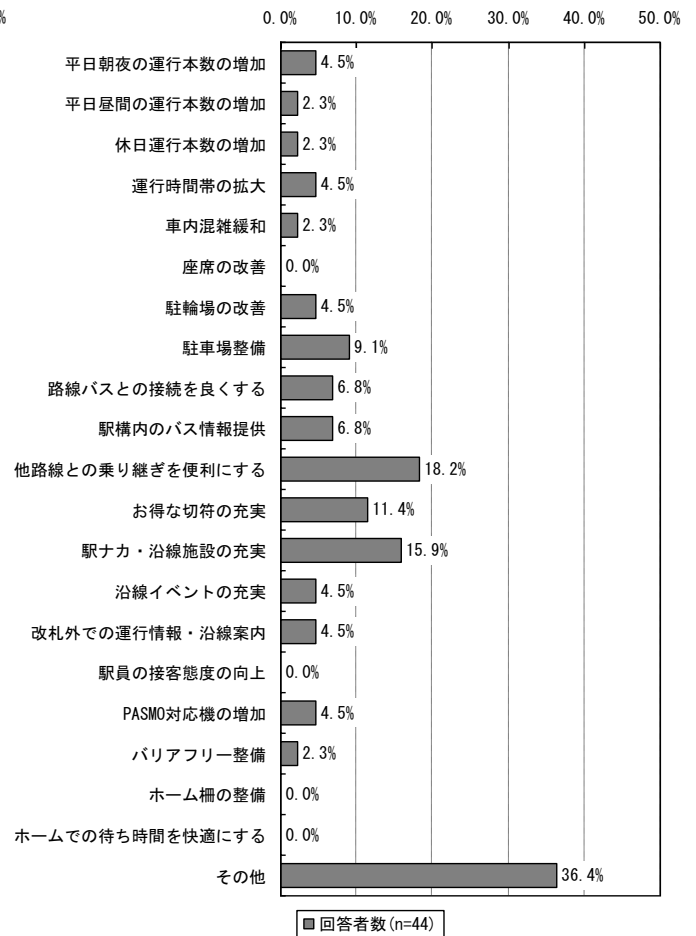


図 3-1 今後望むサービス (沿線住民)

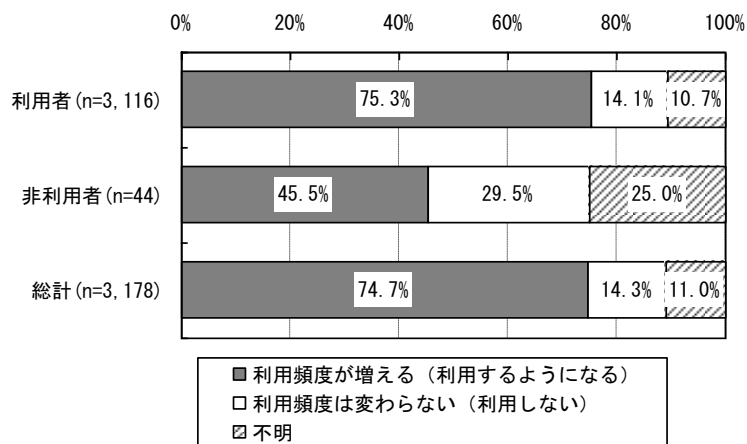


図 3-2 サービスの向上に伴う利用意向 (沿線住民)

- 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 駅施設・鉄道利用の満足度（沿線住民）

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 東葉高速線利用状況（沿線住民）

区分	項目	アンケート結果の概要
東葉高速 線の利用 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 東葉高速線利用状況、企画乗車券利用状況（沿線住民）

区分	項目	アンケート結果の概要
東葉高速線の利用状況	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「所要時間が短い」、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「東葉高速線以外の鉄道」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。

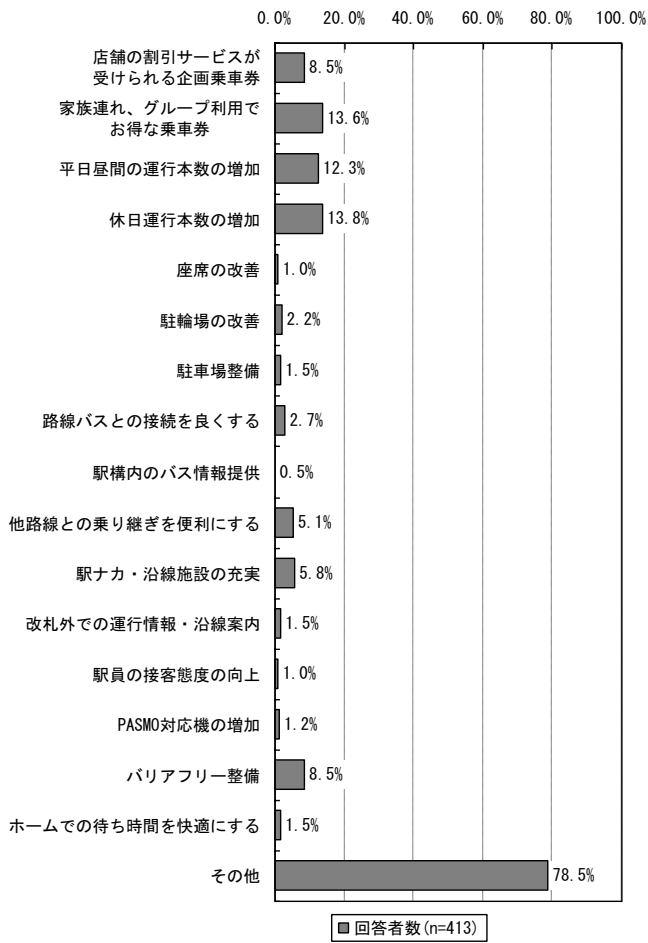
## (2) 大規模商業施設来店者アンケート調査結果

- 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：東葉高速線の駅勢圏、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 今後望むサービスと利用意向（大規模商業施設来店者）

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】

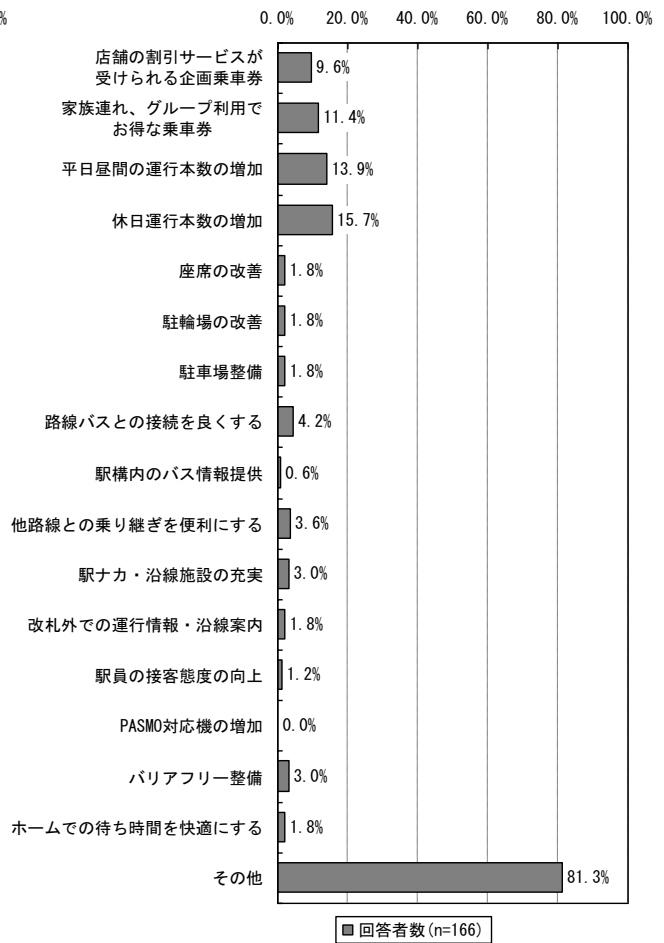


図 3-3 今後望むサービス（大規模商業施設来店者）

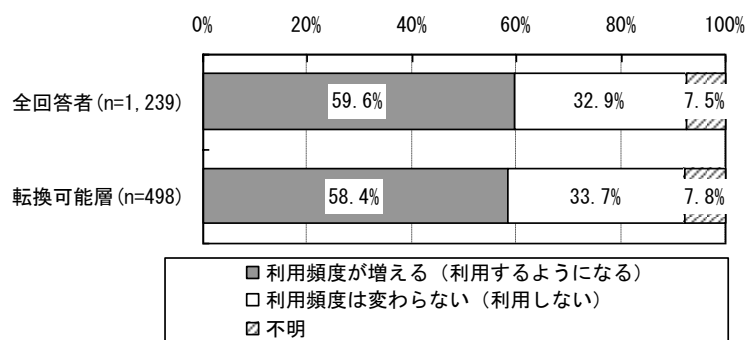


図 3-4 サービスの向上に伴う利用意向（大規模商業施設来店者）



- 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%、「東葉高速線」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 来店状況、東葉高速線利用状況、企画乗車券利用状況（大規模商業施設来店者）

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、「東葉高速線」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、東葉高速線利用者はいなかった。一方、TOHOシネマズでは、「東葉高速線」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状況	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：東葉高速線の駅勢圏、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、東葉高速線利用者は「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。また、東葉高速線利用者、非利用者では、東葉高速線利用者は、「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 今後望むサービスと利用意向（沿線企業従業員）

区分	項目	アンケート結果の概要	
		東葉高速線利用者	東葉高速線非利用者
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。

【東葉高速線利用者】

【非利用者】

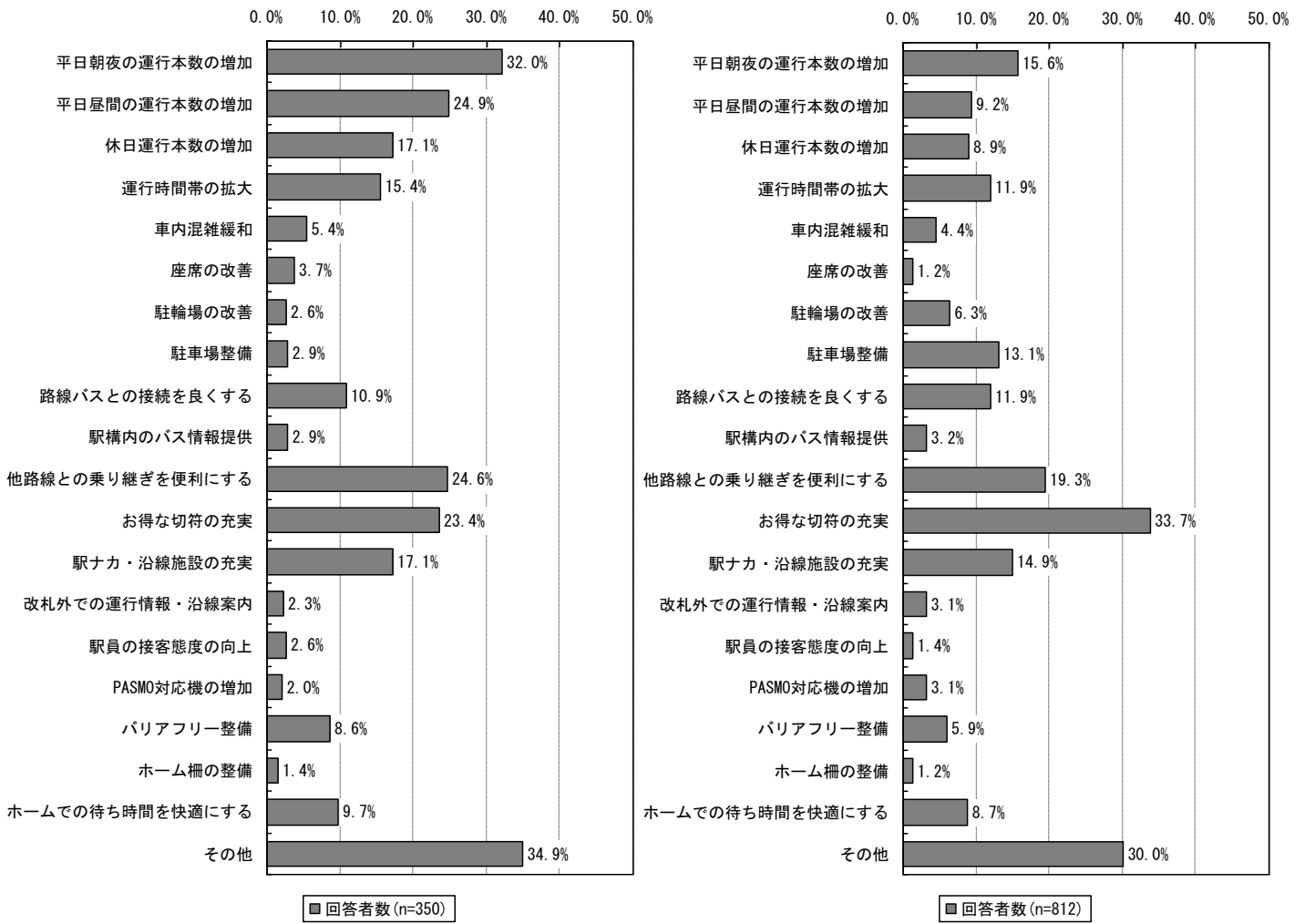


図 3-5 今後望むサービス（沿線企業従業員）

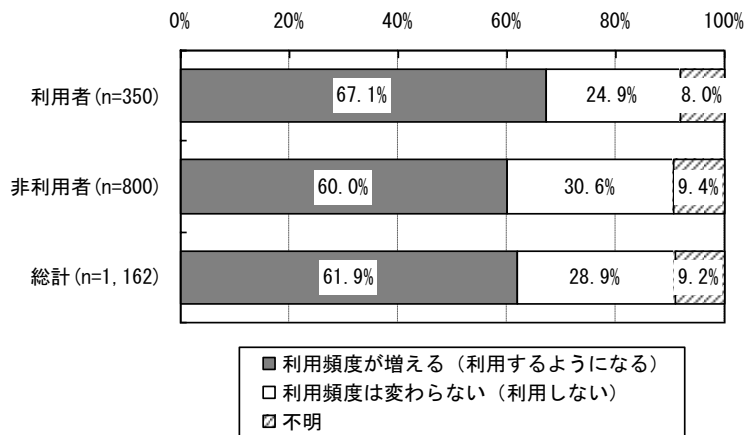


図 3-6 サービスの向上に伴う利用意向（沿線企業従業員）

- 「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 駅施設・鉄道利用の満足度、東葉高速線利用状況（沿線企業従業員）

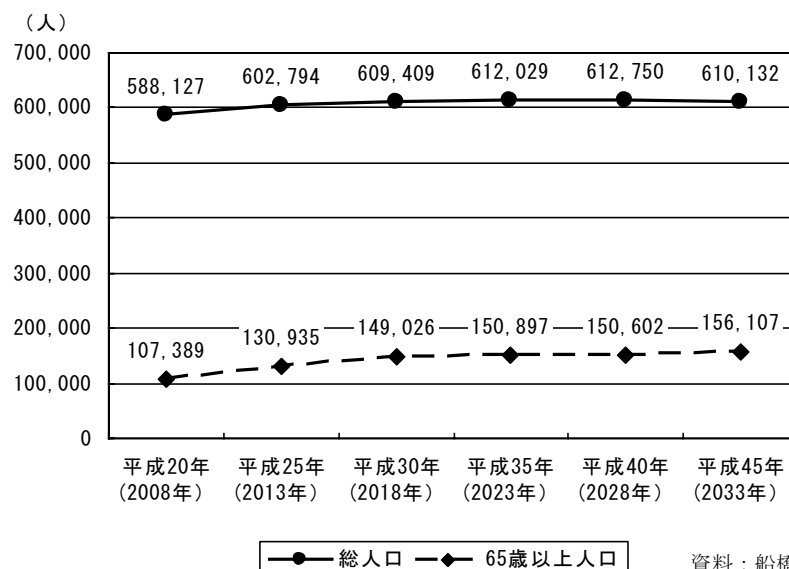
区分	項目	アンケート結果の概要
駅施設・ 鉄道利用 の満足度	運行状況	「運行本数」に関して、55.1%が不満と回答しており、不満が高い。一方、「始発時刻」に関しては5.8%が不満と回答しており、不満は低い。
	運賃	96.2%が不満と回答しており、ほとんどの人が不満を感じている。特に、「大変不満」と回答している人が76.1%となっている。
	車両	「座席の使いやすさ」、「車内温度」、「車両混雑」の全ての項目において、半数以上が満足と回答しており、満足度は高い。
	駅施設	「駅構内・通路の明るさ」、「駅構内の清潔さ」の項目において、半数以上が満足と回答しており、満足度は高い。一方、「待ち時間の快適性」、「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。
東葉高速 線の利用 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「東葉高速線（乗り継ぎあり）」の19.0%、「東葉高速線（乗り継ぎなし）」の11.5%となっている。
	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。
	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 将来人口

#### 4-1-1 船橋市の将来人口

船橋市の将来人口は、船橋市実施の将来人口・世帯数推計により、2028年（平成40年）まで増加傾向をみせ、約61.3万人をピークに以降減少傾向に転じ、高齢者人口（65歳以上人口）は年々増加傾向が見込まれる。

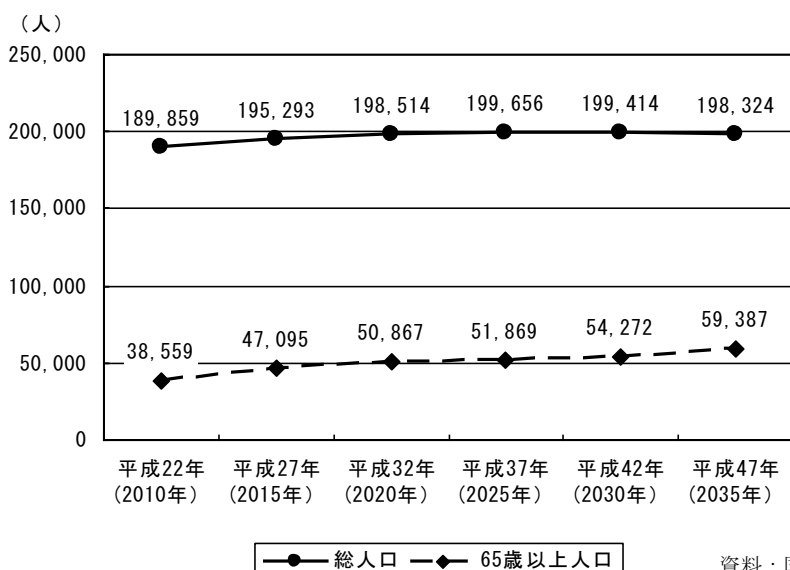


資料：船橋市「将来人口・世帯数推計」  
(平成20年4月実施 常住人口基準)

図4-1 船橋市の将来人口

#### 4-1-2 八千代市の将来人口

八千代市の将来人口は、国立社会保障・人口問題研究所データより、2025年（平成37年）まで増加傾向をみせ、約20.0万人をピークに以降減少傾向に転じ、高齢者人口（65歳以上人口）は年々増加傾向が見込まれる。



資料：国立社会保障・人口問題研究所  
(平成20年12月推計)

図4-2 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：平成13年2月策定）

#### （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行うため、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

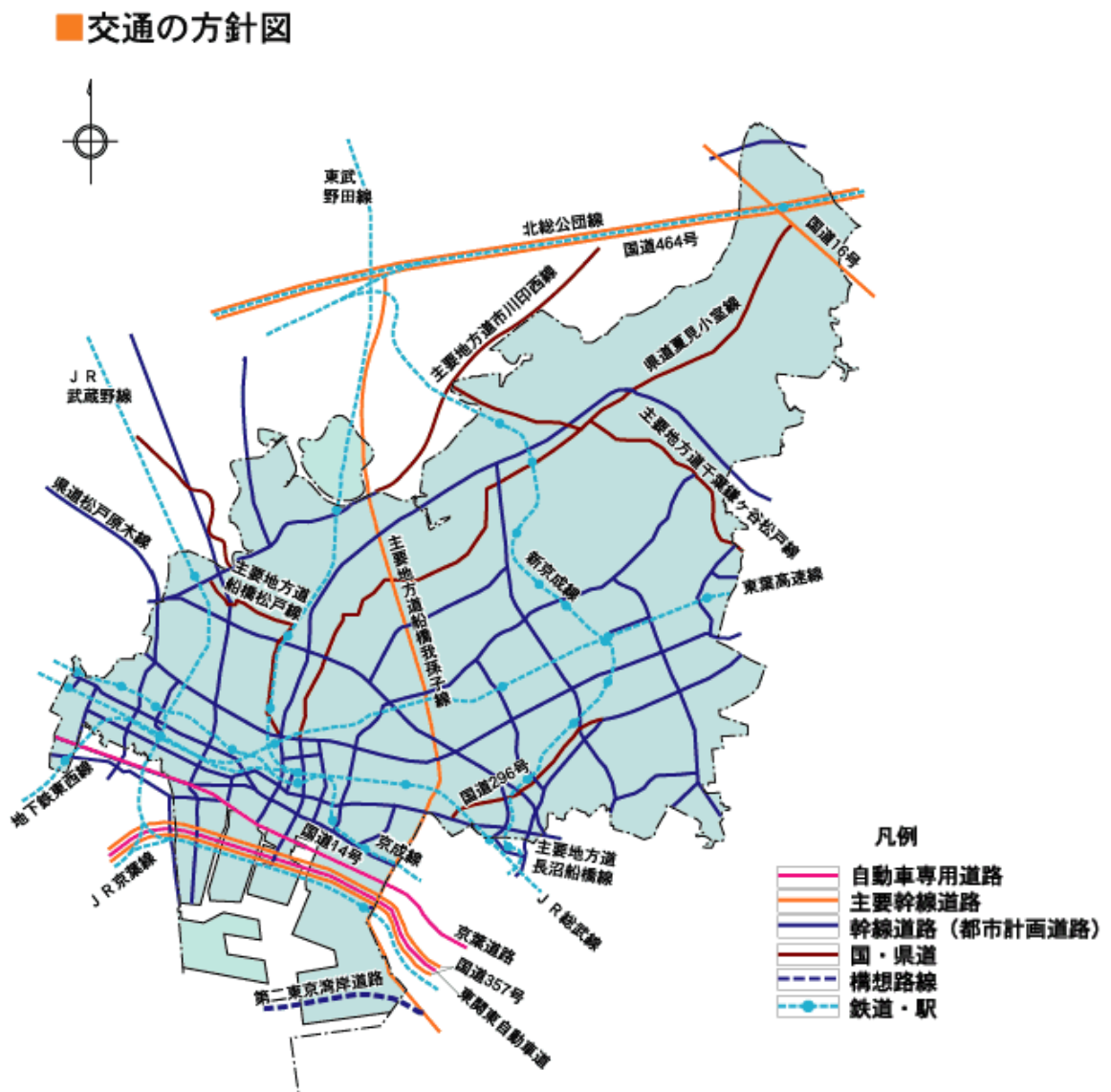
- ・ 交通の集中する駅前などでは、駐車場整備地区の拡大による計画的な駐車場整備の促進と既存駐車場の有効利用を図る。
- ・ 市街地外縁部にある駐車場を活用し、自動車利用から公共交通機関利用への転換を誘導するため、パークアンドライドシステムなどの導入について検討する。
- ・ 都市における交通管理の一環として、駐車場探しの回遊を防止するため、駐車場への誘導・案内システムの導入について検討する。

#### 4) 交通結節機能の強化

- ・ 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など、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、あるいは歩行空間を確保するなど、交通結節機能の強化を図る。
- ・ 駅におけるお年寄りや障害をもつ方々などが安心して安全に乗り換えることができるようにエスカレータなどの施設整備を促進する。

#### 5) 新たな軌道系システムの検討

- ・ 将来の都市活動の交通需要に対応した、新たな軌道系システムの導入について調査・検討を行う。



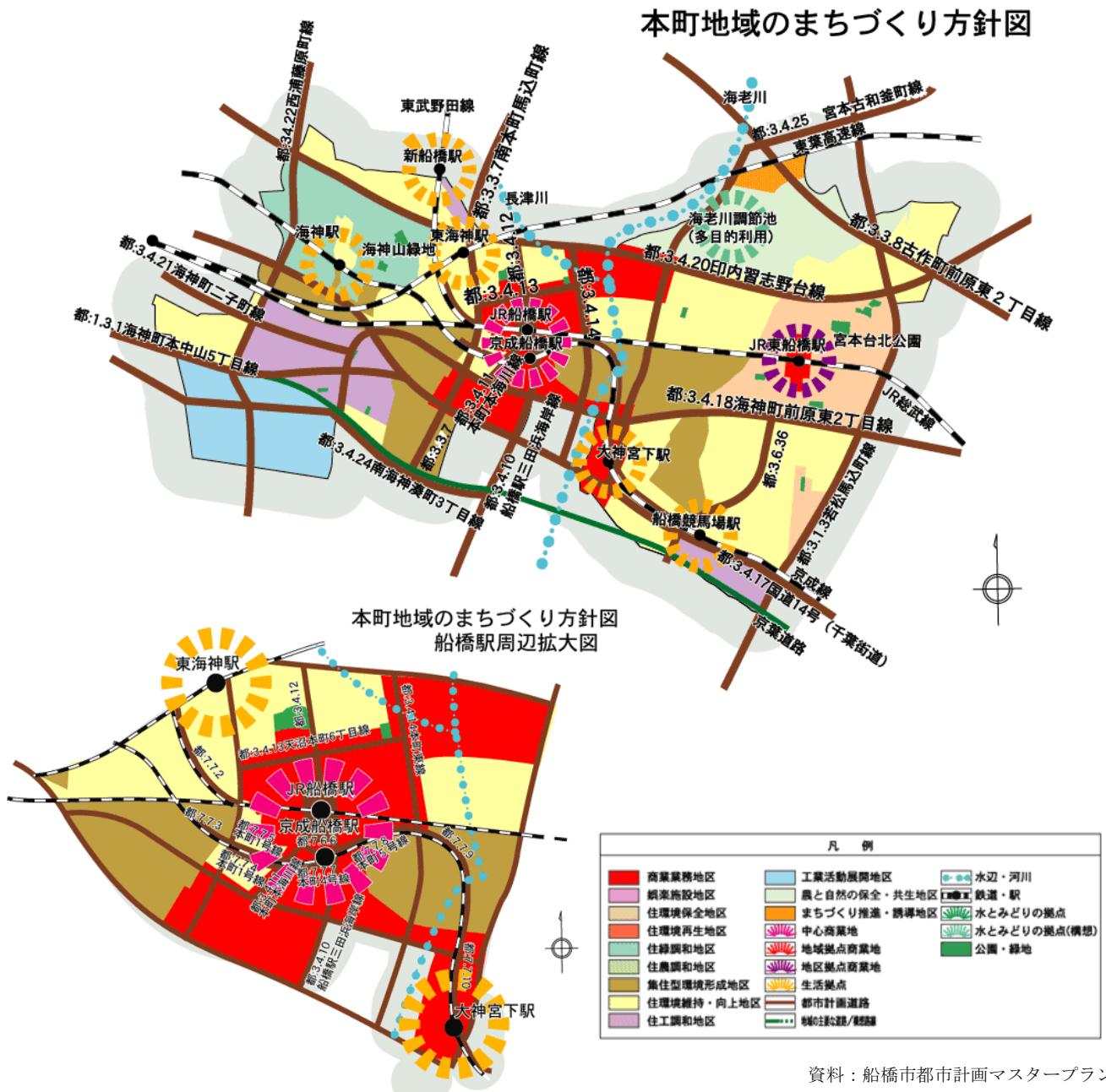
資料：船橋市都市計画マスタープラン

図 4-3 船橋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 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4-4 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



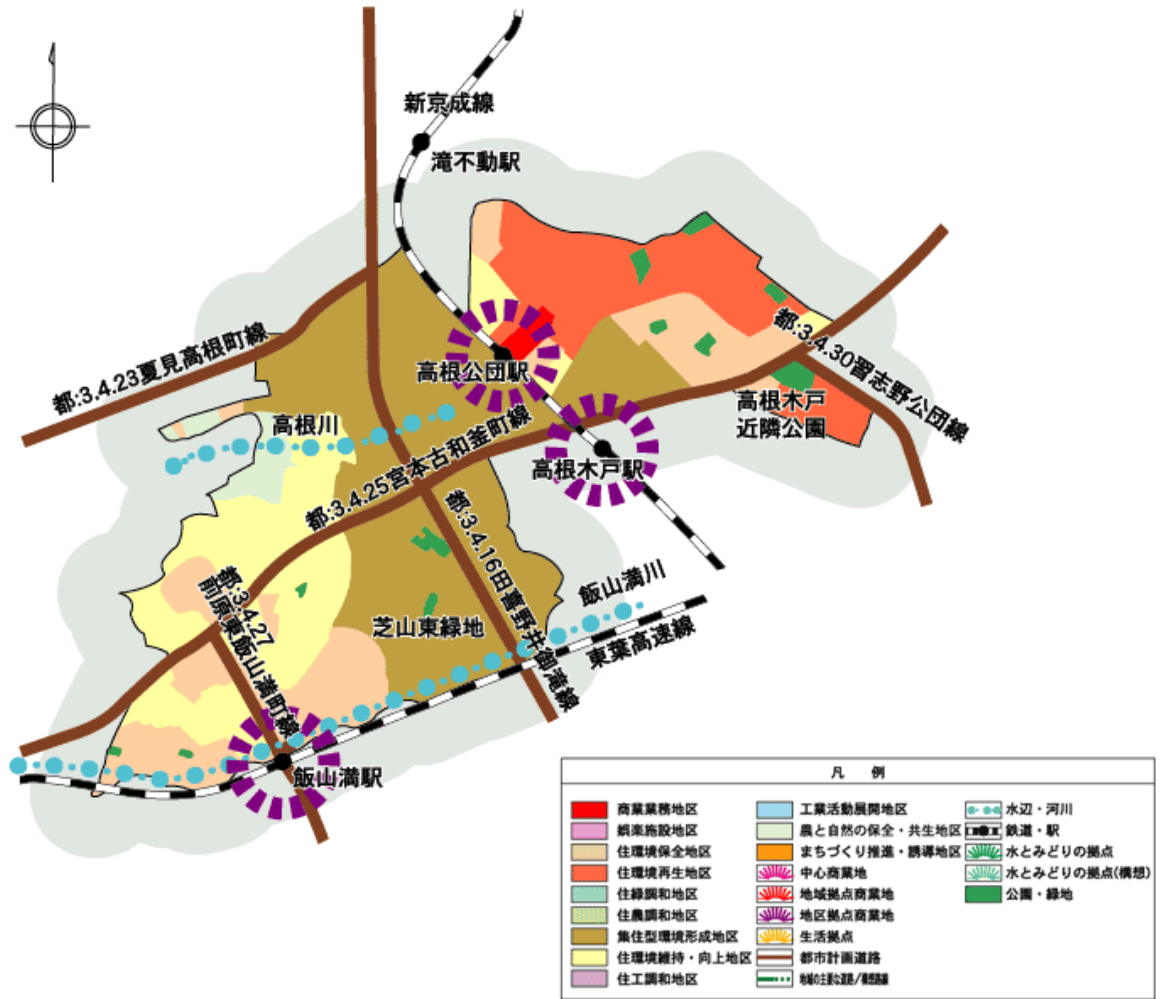
資料：船橋市都市計画マスタープラン

図 4-5 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 4-6 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 4-7 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。

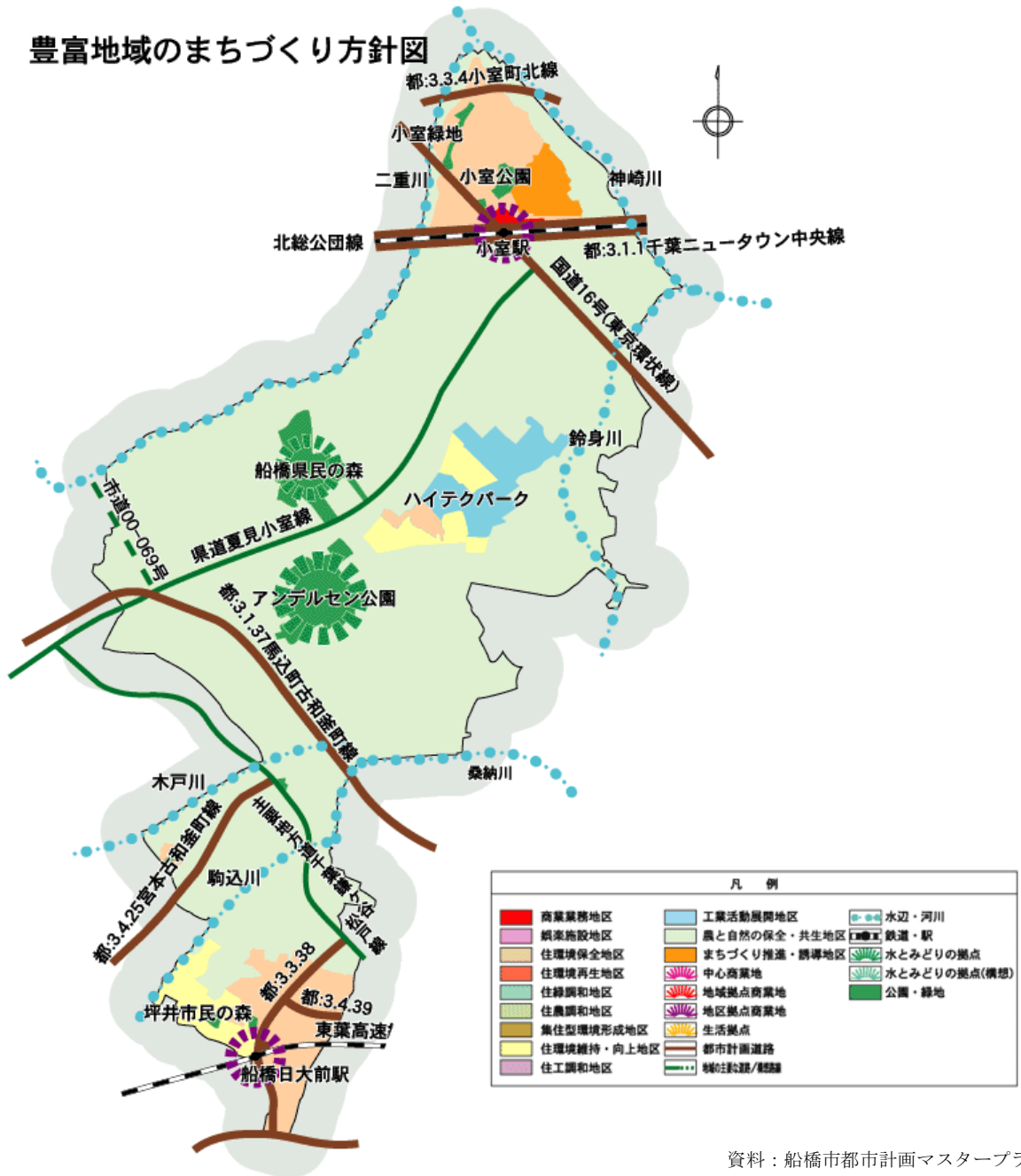


図 4-8 豊富地域のまちづくり方針図（対象：船橋日大前駅）

## 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：平成14年3月策定）

### （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

- ・ 東葉高速線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

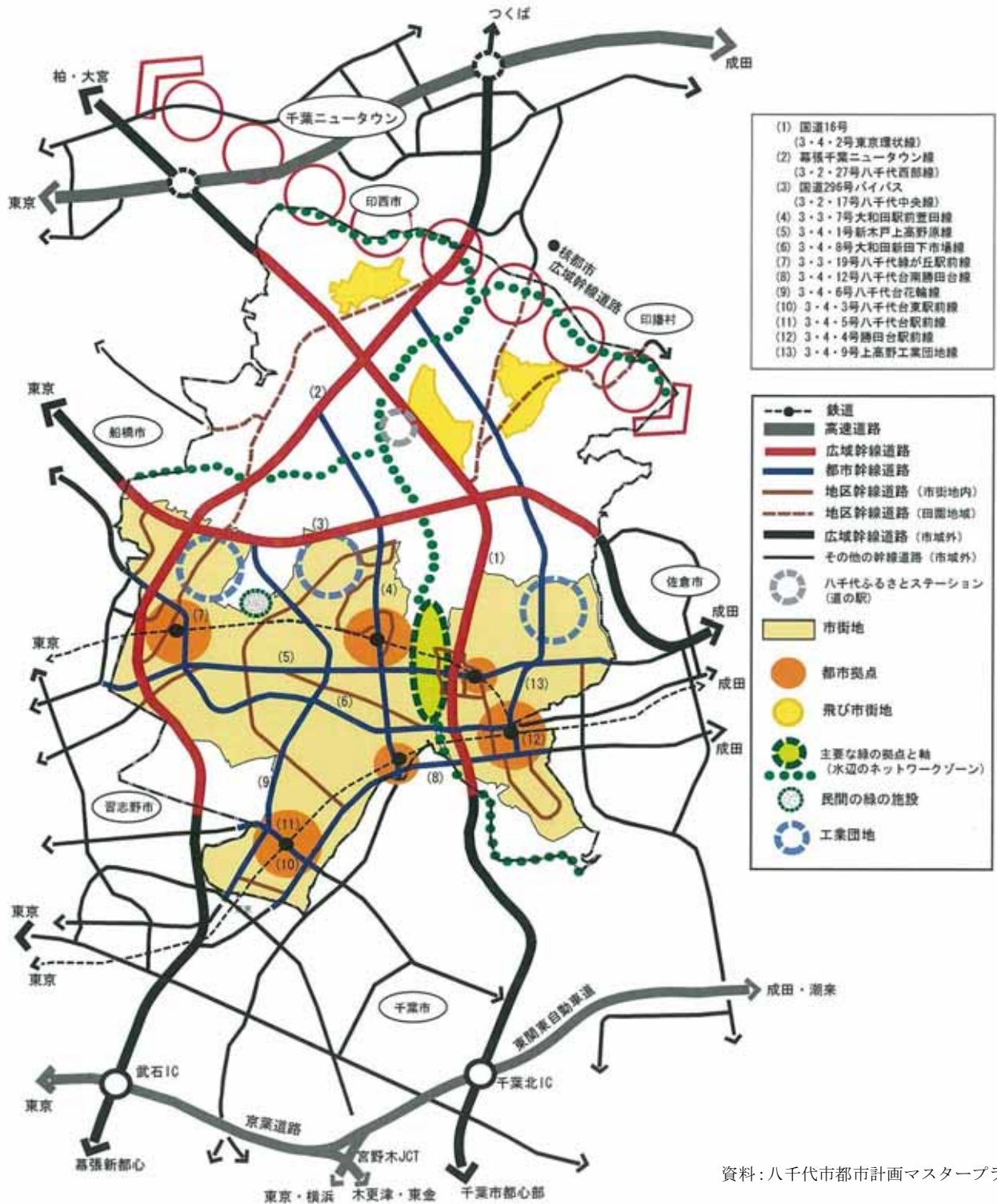
- ・ 市内の各種公共施設を利用する機会を広げ、高齢者や障害者などを含め幅広い年齢層を対象とした「公共施設循環バス」が運行していることから、今後とも利用者の利便性の向上を図るため安定的な運行に努める。

##### 4) 駅端末交通

- ・ 東葉高速線の開通により、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。



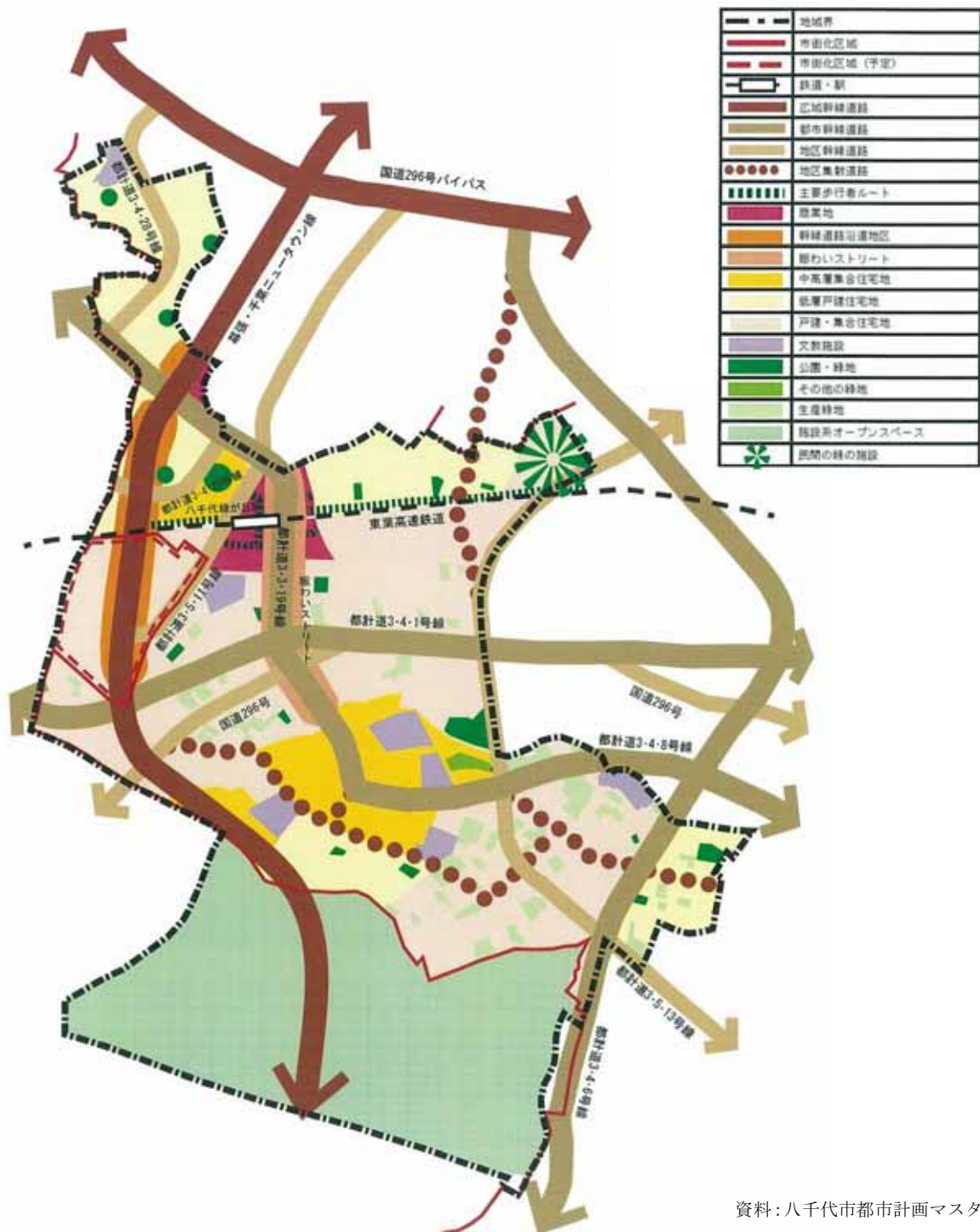
資料: 八千代市都市計画マスタープラン

図 4-9 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。

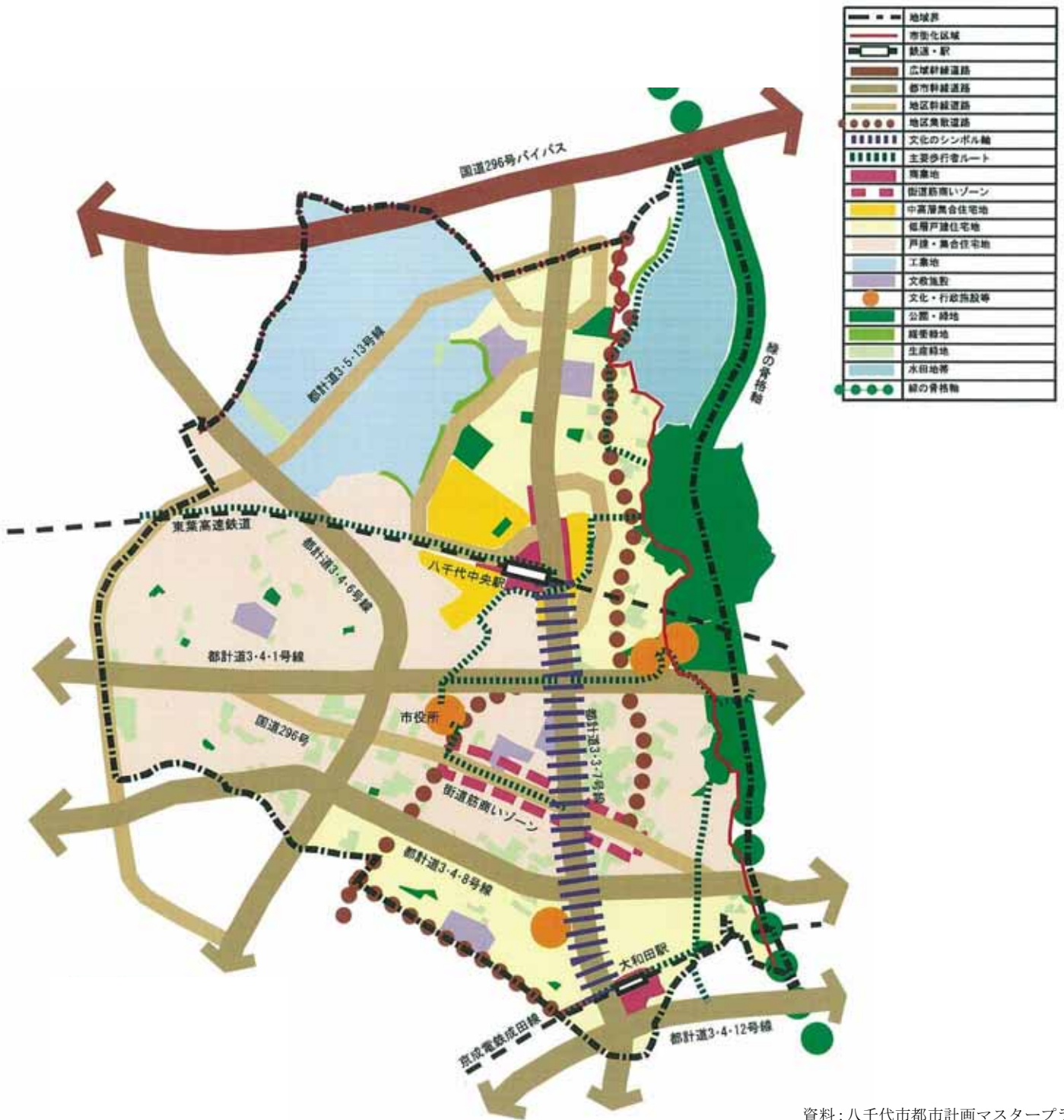


資料: 八千代市都市計画マスタープラン

図 4-10 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。



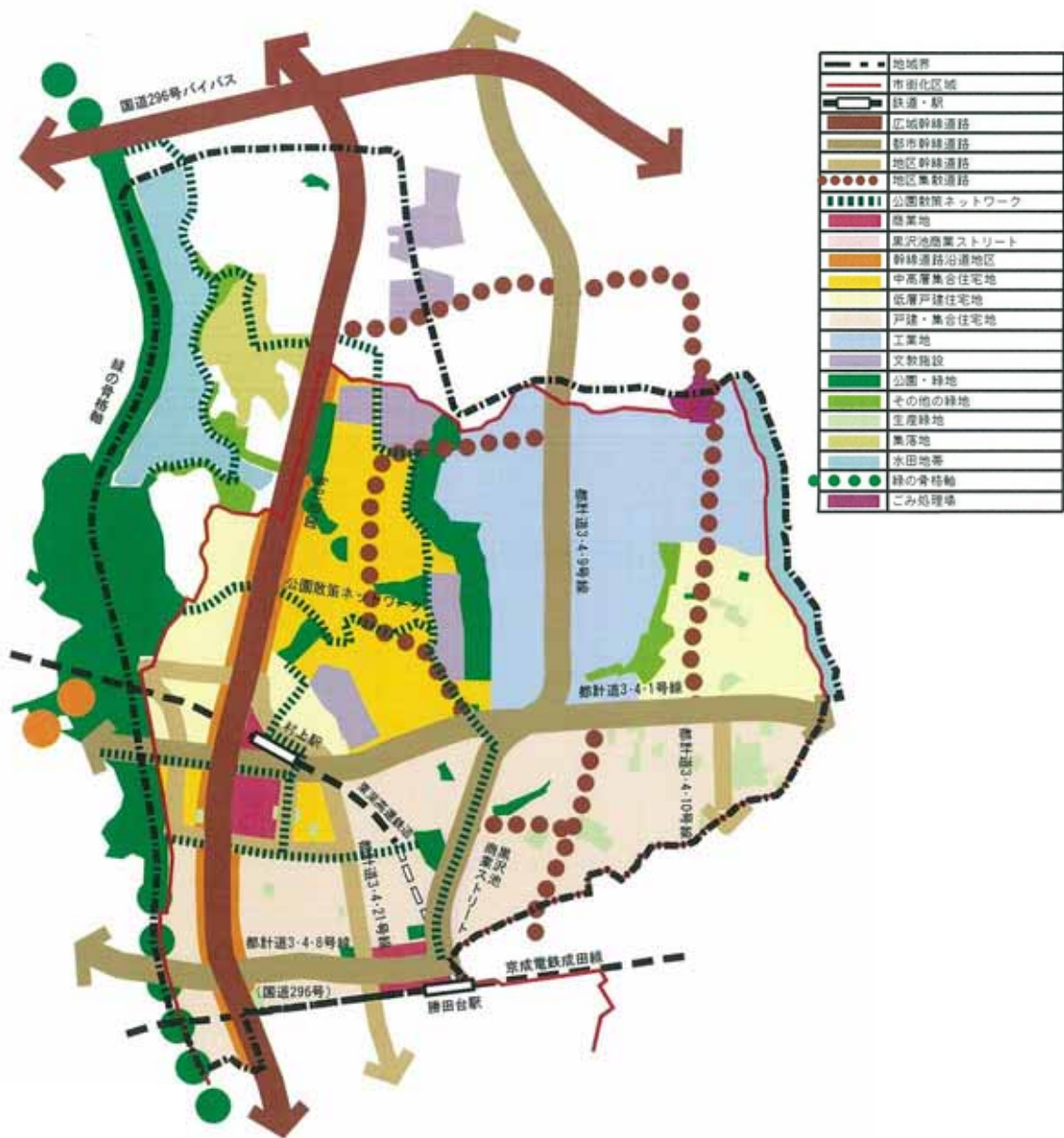
資料：八千代市都市計画マスタープラン

図 4-11 大和田地域のまちづくり方針図（対象：八千代中央駅）



③ 村上地域（対象：村上駅、東葉勝田台駅）

- ・ 勝田台駅北口地区においては、南口との一体性を確保し、集客力のある商業施設の立地を目指す。また、必要に応じ再開発事業を検討するとともに、駅前集中する自動車交通に対応するため、公共駐車場の整備も検討する。
- ・ 村上駅周辺の駅に近接する部分では、周辺住民や駅利用者に対応した商業地を目指すとともに、駅南側の大街区においては、本地区の交通利便性を活かし、広域的な商業施設の立地を図る。
- ・ 勝田台駅北口の駅前広場は、利用者の増大や利便性の向上に対応するため、立体的な利用を含め広場の拡充を目指す。

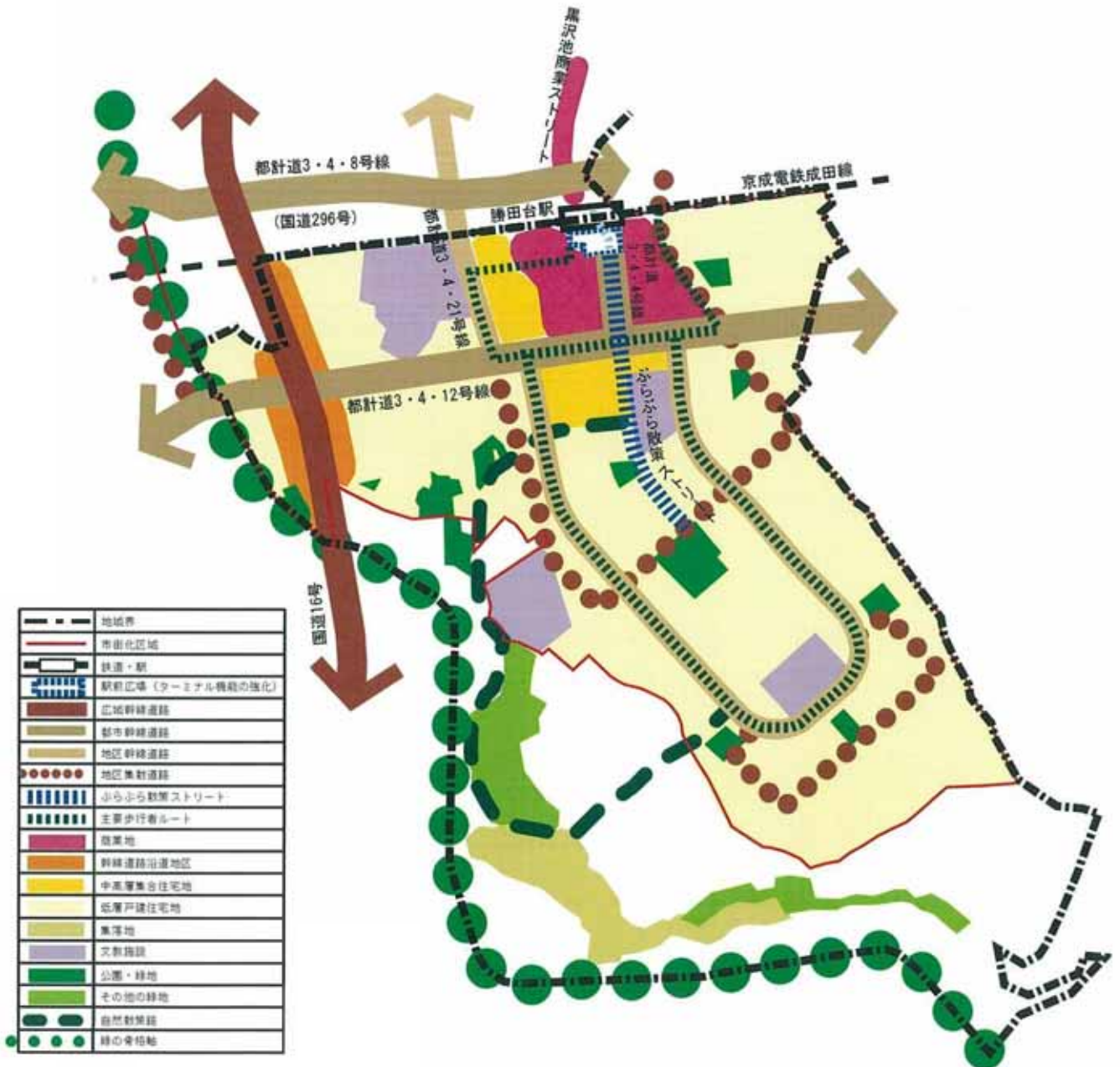


資料：八千代市都市計画マスタープラン

図 4-12 村上地域のまちづくり方針図（対象：村上駅、東葉勝田台駅）

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 4-13 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線の位置付け

上位計画での東葉高速線の位置付けは、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 東葉高速線地域の課題整理

### 5-1 東葉高速線地域の課題

東葉高速線地域の課題は、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線利用者の停滞の危惧

沿線人口は、東葉高速線開業後、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、東葉高速線の利用者の大幅な増加は見込まれないことが危惧される。

そのため、沿線地域での開発の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、東葉高速線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、東葉高速線の駅が近いにもかかわらず、東葉高速線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地域もある。

そのため、このような地域において、東葉高速線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線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、東葉高速線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。

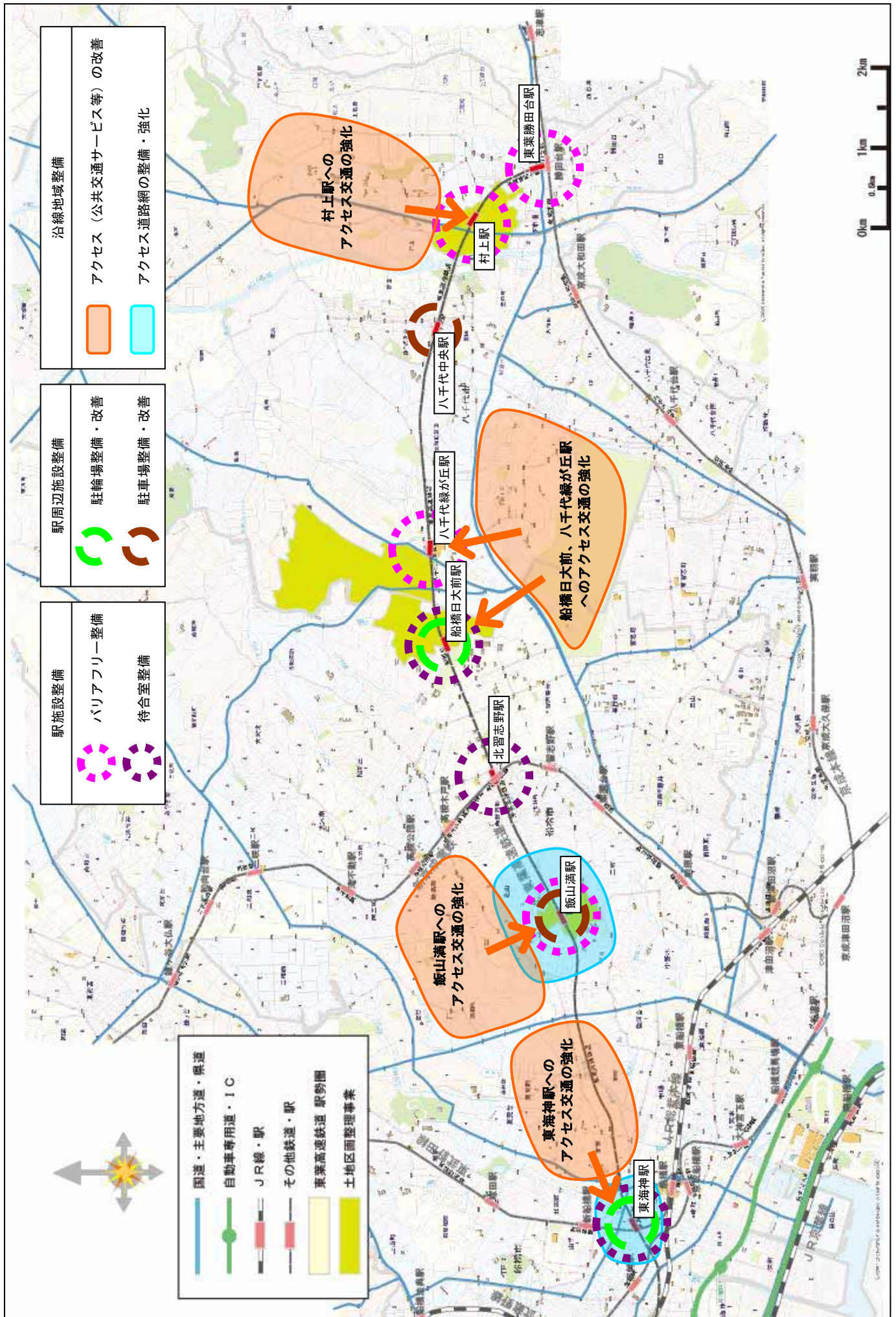


図 5-1 東葉高速線地域の課題