

東葉高速線地域公共交通総合連携計画（素案）

概 要 版

平成21年3月

船橋市
八千代市

目 次

第1章 沿線地域の人口動態	
(1) 沿線人口の推移	1
(2) 高齢化の状況	1
第2章 東葉高速線の現況	
(1) 東葉高速線のあゆみ	1
(2) 利用促進の取り組み状況	2
(3) 駅施設の整備状況	2
(4) 1日平均乗車人員の推移	2
(5) 各駅端末交通手段	2
(6) 沿線地域の利用路線割合	3
(7) ターミナル駅の乗換・乗降者状況	3
(8) ピーク時・終日混雑率の推移	4
(9) 駅前広場の整備状況	4
(10) 駐車場、駐輪場の整備状況	4
第3章 利用者ニーズの把握	
(1) 沿線住民アンケート調査結果	4
(2) 大規模商業施設来店者アンケート調査結果	5
(3) 沿線企業従業員アンケート調査結果	6
第4章 沿線地域の将来動向と課題整理	
(1) 将来人口	7
(2) 上位計画での東葉高速線の位置付け	7
(3) 現況整理からの課題	8
(4) 利用者ニーズからの課題	8
第5章 東葉高速線地域公共交通総合連携計画	
5-1 東葉高速線活性化総合連携計画の基本方針	10
5-2 東葉高速線活性化総合連携計画の目標	10
(1) 定期外乗車人員の増加目標	10
(2) 企画乗車券の販売増加目標	10
(3) イベント来場者人員の増加目標	10
5-3 総合連携計画の区域	10
5-4 利用促進策のターゲットと考え方	11
(1) 利用促進策のターゲット	11

(2)	各ターゲットに対する利用促進策の考え方	1 1
5-5	目標を踏まえた具体的な施策	1 2
(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	1 2
(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 4
(3)	新たな東葉高速線利用者を創出するための施策	1 5
5-6	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 7
(1)	地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく事業	1 7
(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	1 8
5-7	計画期間	1 8

1 沿線地域の人口動態

(1) 沿線人口の推移

東葉高速線の駅を中心とした半径1.5kmの範囲に居住する沿線人口は、平成19年度、約25.7万人、世帯数は約10.6万世帯であり、駅別の駅勢圏人口の推移は、八千代緑が丘駅、八千代中央駅、村上駅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。

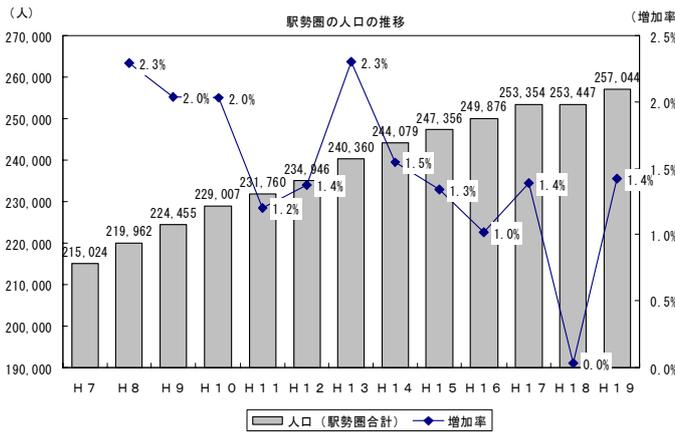


図 1-1 駅勢圏人口の推移

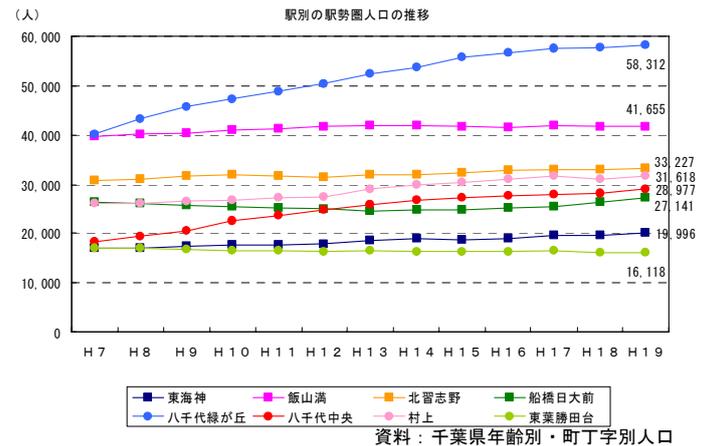


図 1-2 駅別の駅勢圏人口の推移

(2) 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年度は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の21.0%、北習志野駅の19.4%となっている。

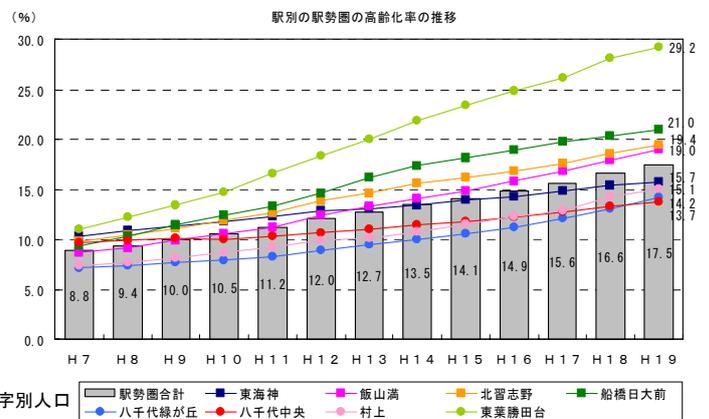


図 1-3 駅別の駅勢圏の高齢化率の推移

2 東葉高速線の現況

(1) 東葉高速線のあゆみ

平成8年4月の開業以来、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、重要な路線となっている。

(2) 利用促進の取り組み状況

① 企画乗車券の発売

表 2-1 企画乗車券の発売状況

資料：東葉高速鉄道㈱

企画乗車券名	発売時期	概要
東葉東京メトロパス	平成 20 年 4 月～	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
東葉シネマチケット	平成 19 年 5 月～	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
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	東葉高速線の 1 日乗車券
親子夏休み JOY きっぷ	平成 20 年 7 月 19 日～8 月 31 日	東葉高速線の 1 日乗車券

② その他タイアップ事業

表 2-2 その他タイアップ事業

資料：東葉高速鉄道㈱

事業名	実施日	概要
第 12 回東葉サマーコンサート	平成 20 年 8 月 22 日 (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
やちよローズウォーク	平成 20 年 10 月 18 日	京成バラ園芸㈱との共催により実施
東葉・アンデルセン公園ウォーク	平成 20 年 11 月 15 日	(財)船橋市公園協会・船橋新京成バス㈱の協力により実施

(3) 駅施設の整備状況

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 2-3 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	×	○	○	○	○	○	×	×
飯山崎	×	○	○	○	○	○	○	○
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	×	○	○	○	○	○	×	◎

資料：東葉高速鉄道㈱

◎：上下方向
○：片方向

◎：窓口
○：自動発売機

(4) 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/日と定期券利用者が多い。

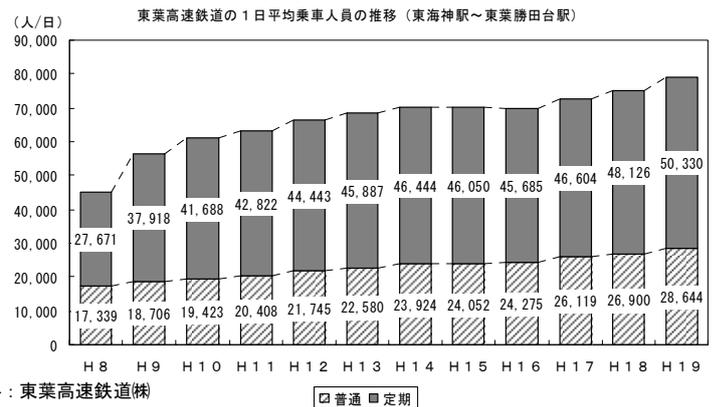


図 2-1 1日平均乗車人員の推移

(5) 各駅端末交通手段

アクセス交通手段(鉄道駅までの交通手段)、イグレス交通手段(鉄道駅から目的地までの交通手段)は、全駅とも徒歩が最も多く、次いで自転車となっている。

(6) 沿線地域の利用路線割合

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。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。

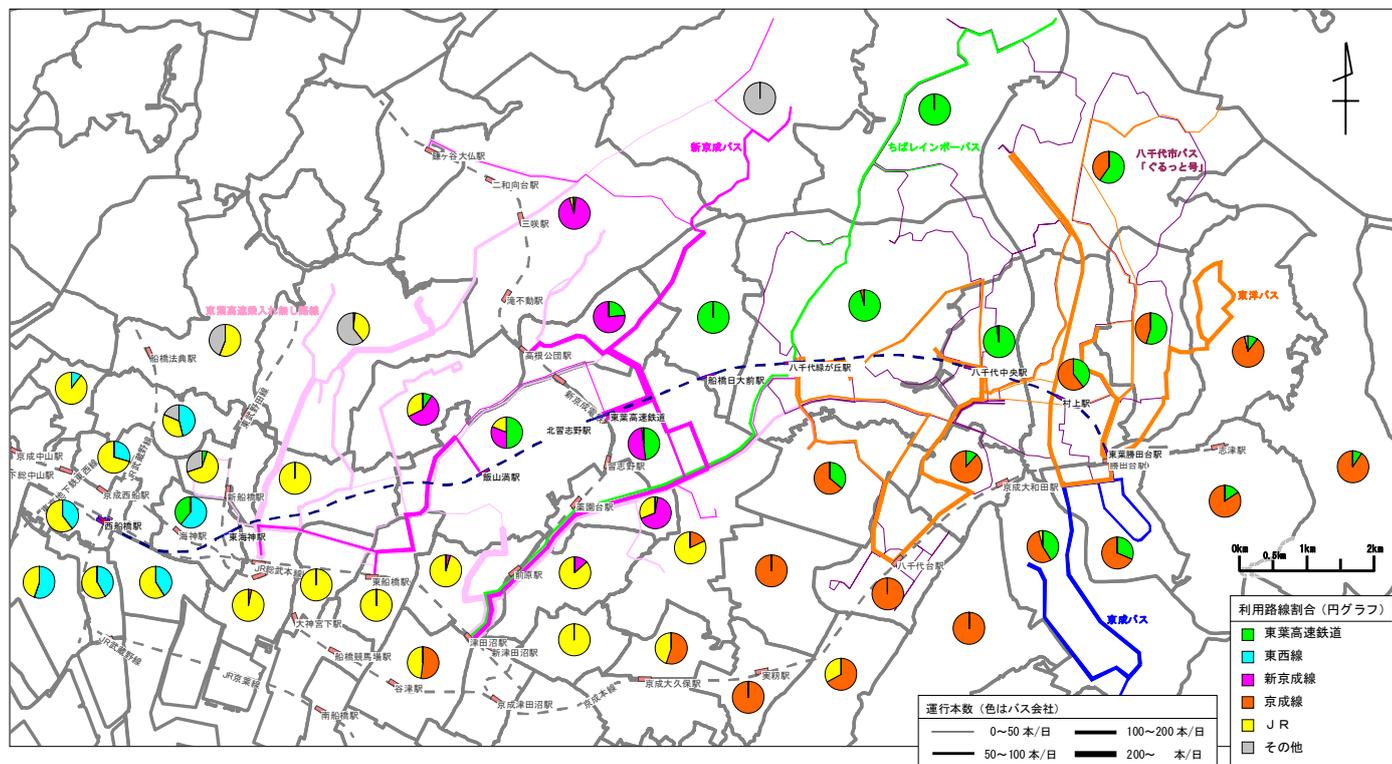


図 2-2 駅勢圏の状況

資料：平成 17 年大都市交通センサス

(7) 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

西船橋駅での乗換・乗降者数の内訳は、「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 71.2%、「他路線へ（他路線から）乗り換える人」が 26.1%、「西船橋駅で乗降する人」が 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。

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）」への乗換が最も多く、次いで「東葉高速線（上り）から新京成電鉄（下り）」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）へ乗車する人が最も多くなっている。

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）へ乗車する人が最も多く、次いで東葉高速線（上り）へ乗車する人となっている。

(8) 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%を下回っている。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。東葉高速線は、終日の混雑率が、平成17年で33%とほぼ混雑していない状況である。

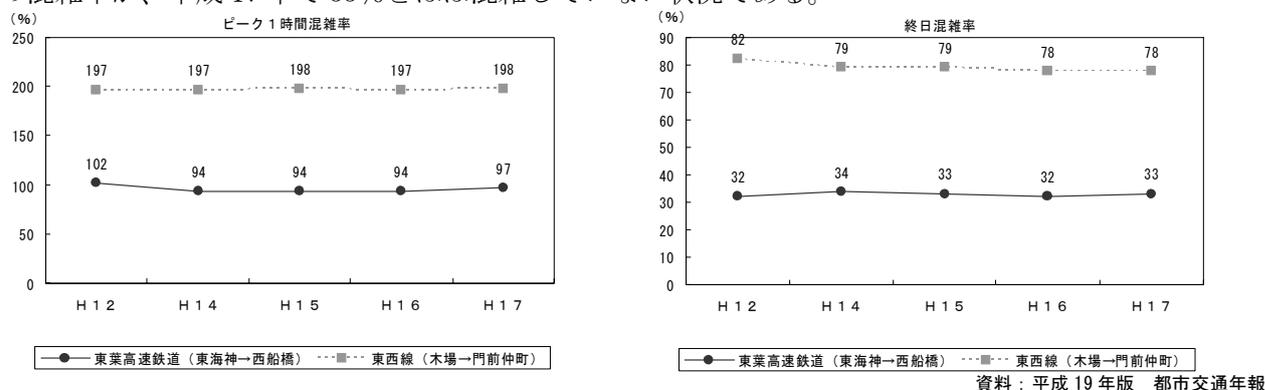


図2-3 東葉高速線と東西線のピーク時・終日混雑率の推移

(9) 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。

(10) 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

3 利用者ニーズの把握

(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。

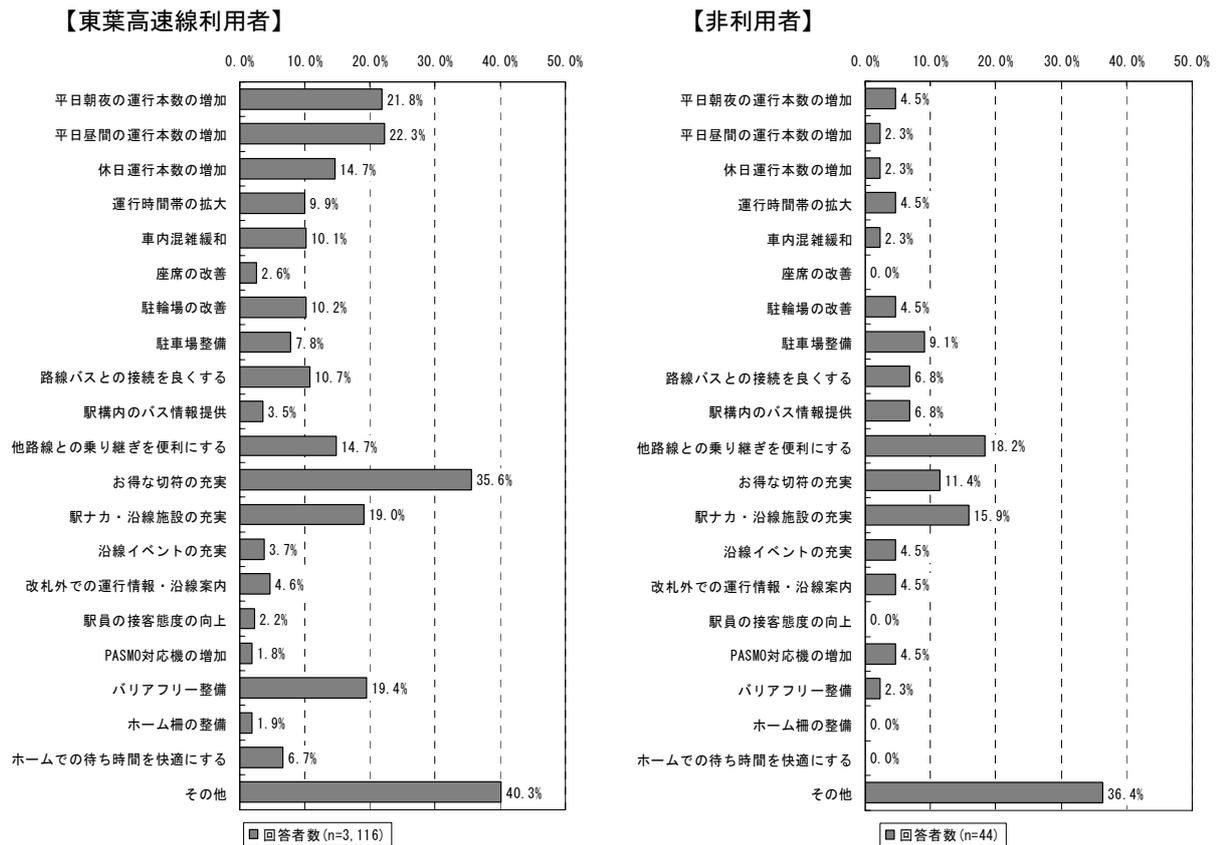


図 3-1 今後望むサービス（沿線住民）

（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。

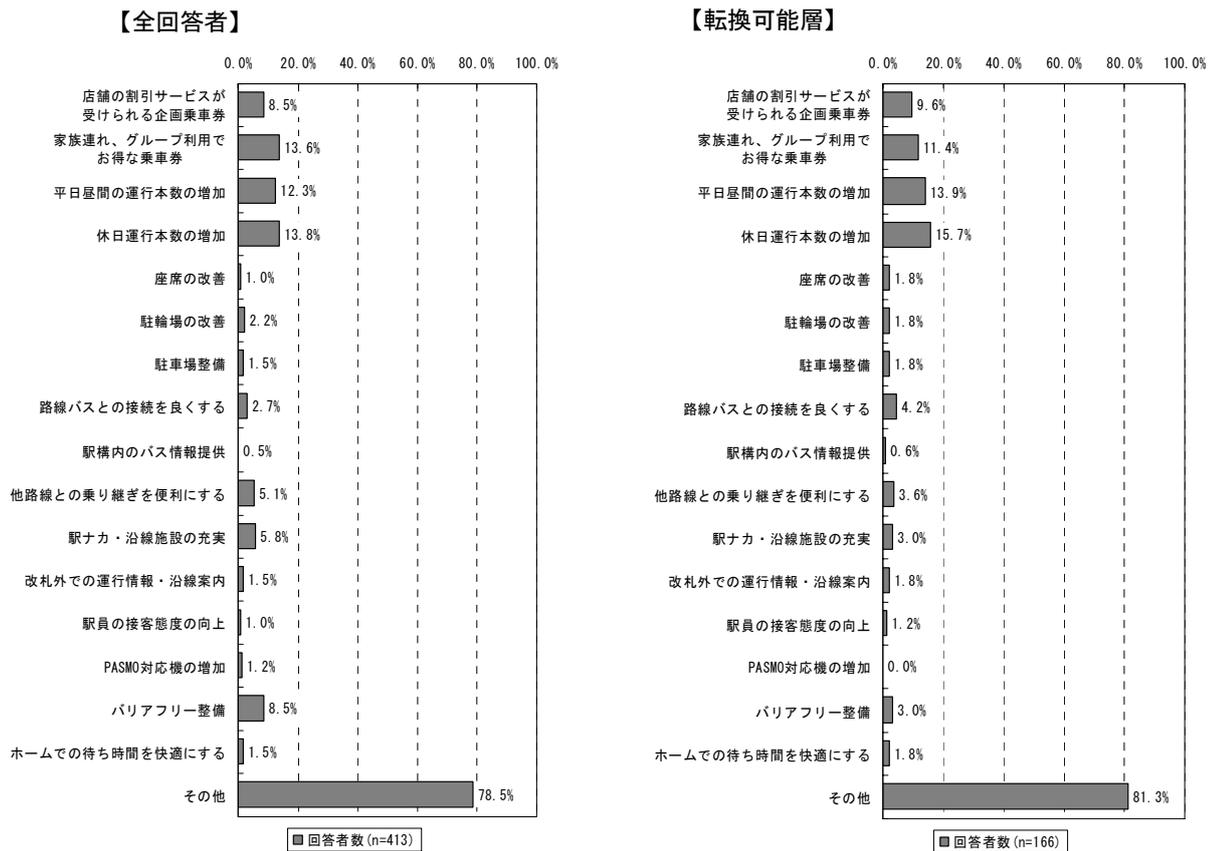


図 3-2 今後望むサービス（大規模商業施設来店者）

（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。

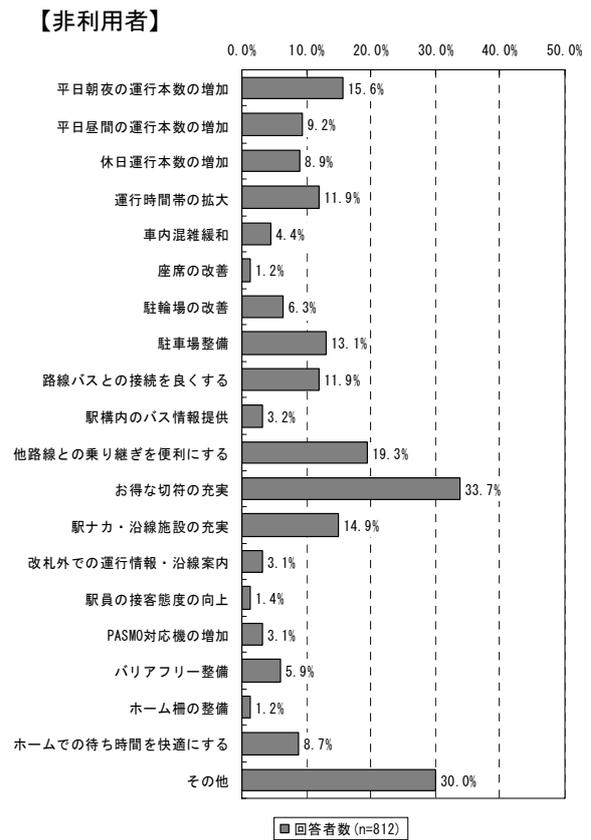
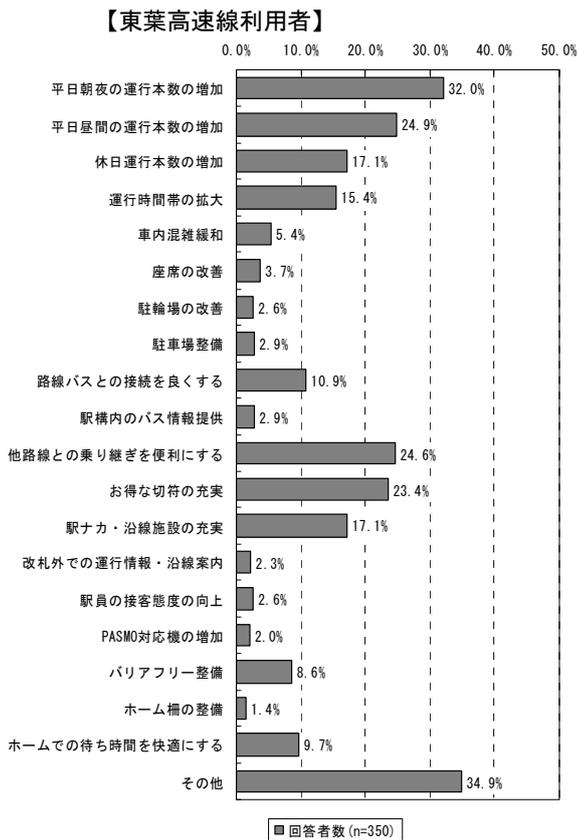


図 3-3 今後望むサービス（沿線企業従業員）

4 沿線地域の将来動向と課題整理

(1) 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。一方、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。

(2) 上位計画での東葉高速線の位置付け

- 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。

(3) 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、このまま看過すれば、東葉高速線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

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、駅勢圏も広がっており、南側は京成線、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地区等では、他路線に多くの利用者が流れている。また、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。

(4) 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、企画乗車券に対するニーズが高い。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好評であるが、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S C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、また沿線地域の高齢化率も年々増加しており、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。

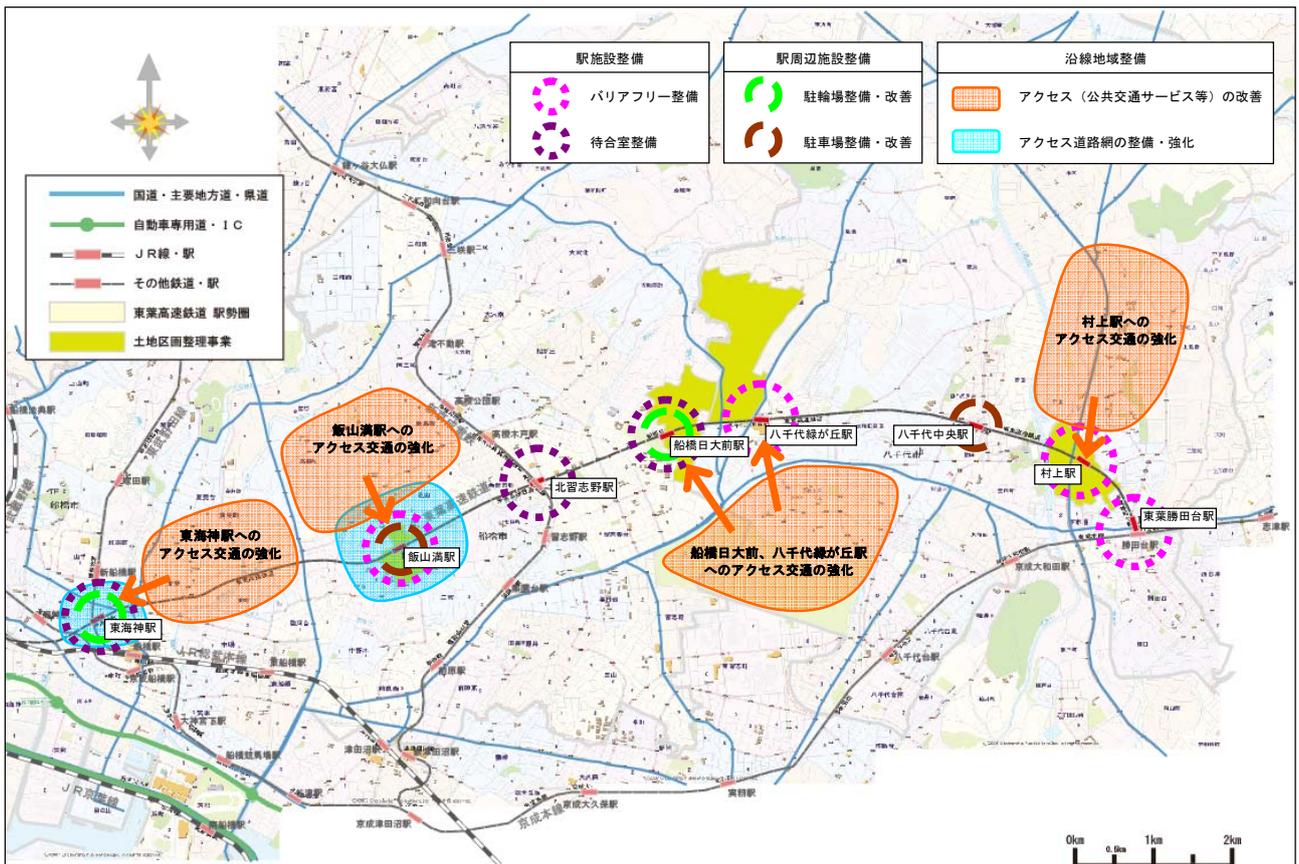


図 4-1 東葉高速線地域の課題

5 東葉高速線地域公共交通総合連携計画

5-1 東葉高速線活性化総合連携計画の基本方針

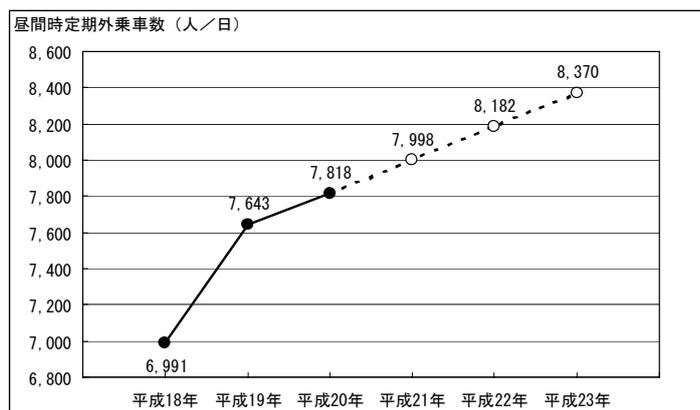
東葉高速線地域公共交通総合連携計画の基本方針としては、次のように考える。

□ 多様なニーズやターゲットに適應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

5-2 東葉高速線活性化総合連携計画の目標

(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。

5-3 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。

5-4 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 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。

5-5 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

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	○ 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。

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。

(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 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

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

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ことが必要である。

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

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、東葉高速線HP等でのPR ○ 新聞・フリーペーパー・広報誌を活用したPR

(3) 新たな東葉高速線利用者を創出するための施策

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

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 ○ 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 ○ ゆめ半島ちば国体等の開催に伴う記念事業

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。

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

5-6 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	東葉東京メトロバス販売促進			○		○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うち地域公共交通活性化・再生総合事業に基づかない其他事業

■ 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	～H23 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(株)	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		

5-7 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。