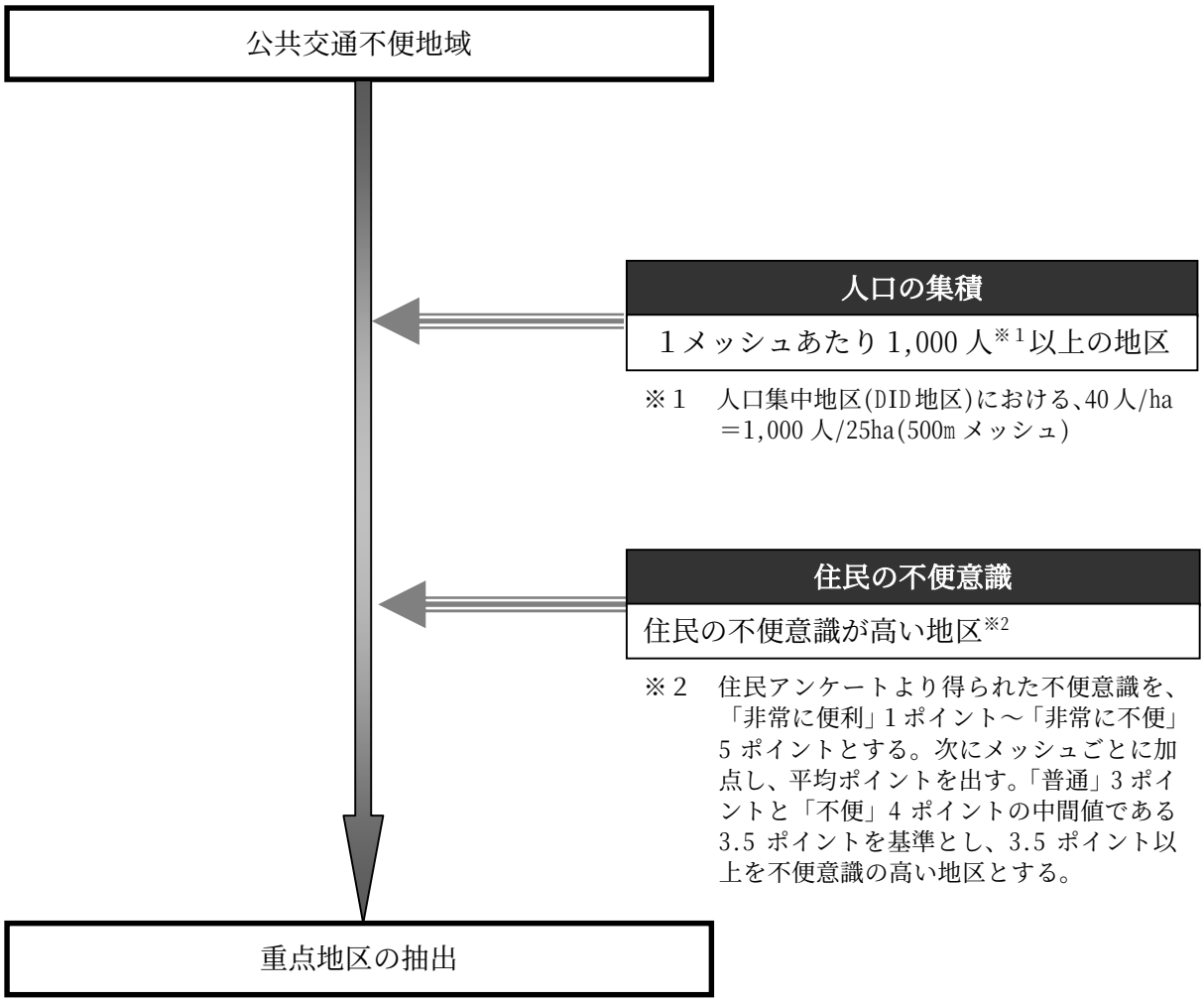
４．目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

４－１．目標１　公共交通不便地域における持続可能な公共交通サービスの提供

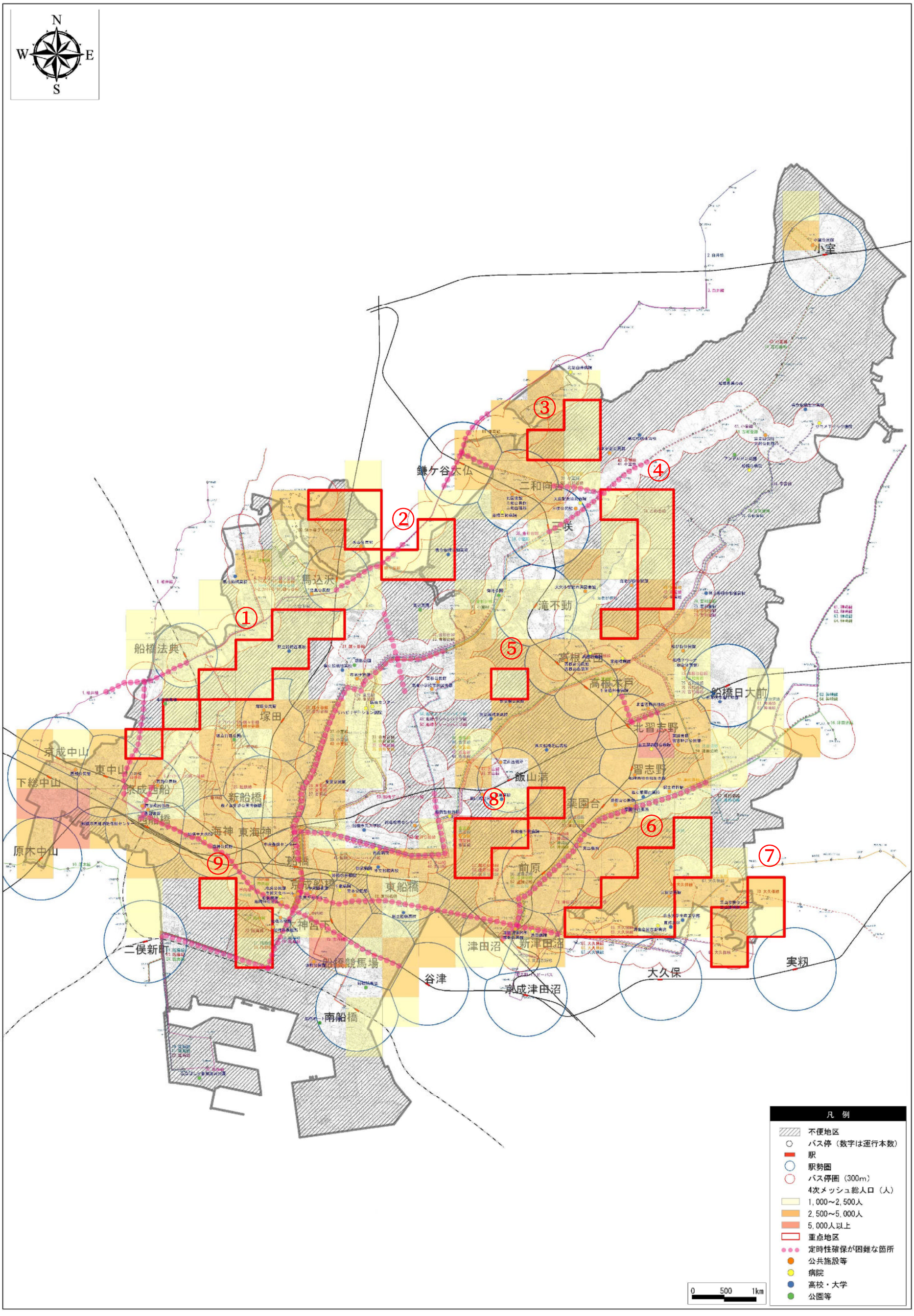
公共交通不便地域における持続可能な公共交通サービスの提供については、公共交通不便地域において行うことが理想的であると考えられるが、費用が膨大になるものと想定されるため、同時期に実施することは困難である。一方、公共交通不便地域の中で、人口が集積しており、不便意識が高い地区においては、公共交通に対する改善要望も高いことが明らかになっている。このため、重点地区を選定し、適切な公共交通サービスの具体的なあり方を検討することにより、持続可能な公共交通サービスを提供するための基準や仕組みづくりを行うこととする。

（１）重点地区の抽出方法

公共交通不便地域の中から、人口集積の高い地区（人口密度 40 人/ha）かつ不便意識が高い地区（3.5 ポイント以上）を基準として重点地区を抽出する。



重点地区一覧


N
W
E
S
①
②
③
④
⑤
⑥
⑦
⑧
⑨
鎌ケ谷大仏
二和向台
二咲
馬込沢
滝不動
船橋法典
高根台
高根木戸
船橋日大前
塚田
北習志野
習志野
京成中山
東中山
下総中山
京成西船
新船橋
飯山満
薬園台
海神
東海神
原木中山
船橋
前原
京成船橋
東船橋
二俣新町
神宮下
津田沼
新津田沼
船橋競馬場
谷津
京成津田沼
大久保
実籾
南船橋
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等
0
500
1km

（２）重点地区の特性整理

地区ごとに、住民の交通行動や交通条件、不便に対する意識、バスに対する不満、バス路線の新設や新たな公共交通サービスに対する要望などから、地区の特性を整理する。

各地区の特性の整理

地区名	通勤時の利用交通手段（%）			通院時の利用交通手段（%）			主な利用駅	駅までの利用交通手段（%）			バス利用頻度（%）			バスに対する不満（%）				不便意識に対する平均ポイント	路線新設要望（%）			新たな公共交通サービス（%）		
	鉄道	バス	自動車	鉄道	バス	自動車		バス	自転車	徒歩	毎日	週1～2 月1～2	利用なし	定時性	本数	バス停遠い	路線がない		要望	目的地	利用意向 （毎日・週1、2回）	要望	目的地	利用意向 （毎日・週1、2回）
① 旭町・上山町	56	2	23	18	0	56	西船橋 船橋法典	9	24	49	2	21	75	35	14	20	29	3.63	25	船橋駅	71	31	医療センター	41
② 丸山	63	0	19	37	2	44	馬込沢	4	52	35	5	20	74	29	8	19	41	3.8	53	馬込沢	89	39	馬込沢	91
③ 八木が谷	48	0	37	14	0	42	二和向台	0	69	25	2	10	88	23	16	16	40	3.92	54	二和向台	71	63	二和病院	65
④ 松が丘	47	0	39	18	11	46	高根公団	26	48	19	12	38	44	34	12	25	24	3.85	32	医療センター	88	28	医療センター	58
⑤ 新高根	40	20	20	0	20	50	高根公団	0	67	34	19	56	25	12	46	15	12	3.5	50	医療センター	45	36	医療センター	40
⑥ 田喜野井	42	5	28	18	8	32	津田沼	62	24	0	10	57	29	26	23	19	23	3.73	47	津田沼駅	84	34	津田沼駅	72
⑦ 三山	53	0	13	31	12	19	津田沼	92	8	0	11	64	21	33	21	19	20	4.03	19	－	0	19	－	80
⑧ 中野木	71	5	14	22	9	48	東船橋	27	27	37	13	33	45	50	19	13	10	3.54	19	津田沼駅	81	27	津田沼駅	85
⑨ 南本町	50	0	17	18	9	36	船橋	10	45	35	5	14	72	34	24	15	16	3.66	30	西船橋	66	29	－	33

不便意識に対する平均ポイント：住民アンケートより得られた不便意識を、「非常に便利」1 ポイント～「非常に不便」5 ポイントとして、メッシュごとに加点し、平均したポイント

重点地区における地区特性

地区名	現在の交通行動特性	バスに対する不満	不便意識に対する平均ポイント	現在のバス利用率（毎日～月1，2回）	バスに対する改善要望（%）		目的施設	地区特性の整理
					バス新設	新たな公共交通サービス		
① 旭町・上山町	鉄道利用は比較的多く、駅（西船橋、船橋法典）まで徒歩、自転車の利用が多い	バスの定時性 35% 路線がない 29%	3.63	2～21%	25	31	・船橋駅 ・医療センター	・当該地区は1.5km以内に複数の鉄道駅があり、徒歩の利用が多い ・バスの利用は少なく、定時性に対する不満が特に大きい ・路線新設、新たな公共交通サービスに対する要望はあまり高くない
② 丸山	鉄道利用は比較的多く、駅（馬込沢）まで自転車利用が多い	路線がない 41% バスの定時性 29%	3.8	5～20%	53	39	馬込沢駅	・当該地区には最寄駅が馬込沢駅しかなく、自転車の利用が多い ・近接するバス路線まで高低差があり、バス利用はほとんど困難で、路線がないことの不満が特に大きい ・路線新設に対する要望（馬込沢駅）が非常に多い
③ 八木が谷	・鉄道利用は比較的少なく、駅（二和向台）までの自転車利用が多い ・自動車利用が他地区に比べて多い	路線がない 40% バスの定時性 23%	3.92	2～10%	54	63	・二和向台駅 ・二和病院	・当該地区には1.5～2km程度に複数の鉄道駅があり、自転車の利用が多い ・近接するバス路線は比較的高頻度であるが、バス利用は少なく、路線がないことの不満が特に大きい ・路線新設（二和向台駅）及び新たな公共交通サービスに対する要望（二和病院）が非常に多い
④ 松が丘	・鉄道利用は比較的少なく、駅（高根公団）までの自転車利用が多い ・自動車利用が他地区に比べて多い	バスの定時性 34% バス停が遠い 25%	3.85	12～38%	32	28	・医療センター	・当該地区には1.5～2km程度に複数の鉄道駅があり、自転車の利用が多い ・近接するバス路線は比較的高頻度であるが、バス利用は少なく、路線がないことの不満が特に大きい ・路線新設及び新たな公共交通サービスに対する要望はあまり高くない
⑤ 新高根	・鉄道利用は比較的少なく、駅（高根公団）までの自転車利用が多い	運行本数少ない 46% バス停が遠い 15%	3.5	19～56%	50	36	・医療センター	・当該地区には1.0～1.5km程度に複数の鉄道駅があり、徒歩利用が多い ・バスの運行本数や定時性に対する不満が大きく、バス利用は少ない ・路線新設及び新たな公共交通サービスに対する要望はあまり高くない
⑥ 田喜野井	・鉄道利用は比較的少なく、駅（津田沼）までのバス利用が圧倒的に多い ・自動車利用が他地区に比べて少ない	バスの定時性 26% 運行本数少ない 23%	3.73	10～57%	47	34	津田沼駅	・当該地区は最寄駅（薬園台、大久保）まで1.5km程度であるが、津田沼駅までバスの利用が多い ・バスの運行本数や定時性に対する不満が大きいが、バス利用は非常に多い ・路線新設に対する要望（津田沼駅）が高い
⑦ 三山	・鉄道利用は比較的少なく、駅（津田沼）までのバス利用が圧倒的に多い ・自動車利用が他地区に比べて少ない	バスの定時性 33% 運行本数少ない 21%	4.03	11～64%	19	19	–	・当該地区は最寄駅（大久保、実籾）まで1.0～1.5km程度であるが、津田沼駅までバスの利用が多い ・バスの運行本数や定時性に対する不満が大きいが、バス利用は非常に多い ・路線新設に対する要望及び新たな公共交通サービスに対する要望が少ない
⑧ 中野木	・鉄道利用は非常に高く、駅（東船橋）までの徒歩利用が多い ・自動車利用が他地区に比べて少ない	バスの定時性 50% 運行本数少ない 19%	3.54	13～33%	19	27	津田沼駅	・当該地区は1.5km程度の範囲に複数の鉄道駅（飯山満、前原、東船橋）があるが、東船橋駅まで徒歩利用が多い ・バスの定時性に対する不満が非常に大きい ・路線新設に対する要望や新たな公共交通サービスに対する要望は少ないが、津田沼駅へのアクセス要望が高い
⑨ 南本町	・鉄道利用は比較的高く、駅（船橋）までの自転車利用が多い ・自動車利用が他地区に比べて少ない	バスの定時性 34% 運行本数少ない 24%	3.66	5～14%	30	29	西船橋駅	・当該地区は1.5km程度の範囲に複数の鉄道駅（船橋、京成船橋、海神）があり、船橋駅まで自転車利用が多い ・バスの定時性に対する不満が高い ・路線新設に対する要望や新たな公共交通サービスに対する要望はあまり高くない

不便意識に対する平均ポイント：住民アンケートより得られた不便意識を、「非常に便利」1ポイント～「非常に不便」5ポイントとして、メッシュごとに加点し、平均したポイント

（３）重点地区の施策検討

①　施策の考え方

各重点地区の施策の考え方を以下に示す。

重点地区の特性

・既存バス路線の運行状況
・道路の幅員状況
・道路の渋滞状況
・住民の要望（サービスの要望度合い、希望目的地）

↓

施策の検討

→ａ）既存バス路線の再構築

既存バス路線の運行状況、道路の渋滞箇所、地区内の道路幅員などをふまえ、バス路線の運行区間や経由地の変更、運行本数の増便など、既存バス路線の再構築について検討を行う。

（ａの施策により解消が困難な場合）

→ｂ）小型車両による新たな公共交通サービス

路線バスの進入が困難となっている地区については、小型車両による新たな公共交通サービスについて検討を行う。

② 各地区の施策検討

施策の考え方をうけ、各地区ごとの施策を検討する。

ａ）既存バス路線の再構築

既存のバス路線に対しては、定時性の向上や運行本数の増便に対する要望が多い。定時性の低下については、道路渋滞による影響が大きく、道路改良や交通量の抑制が必要である。また、運行本数の増便に関しては、車両や要員の増加に伴うバス事業者の負担が生じることから、採算性の悪化につながることが想定される。こうしたことから、ここでは、短中期的な施策として以下の方策を対象とする。

・運行区間の短縮、経路変更

路線の一部区間の短縮や経路変更により､道路渋滞箇所を回避する方策を検討する。

・運行本数の増便

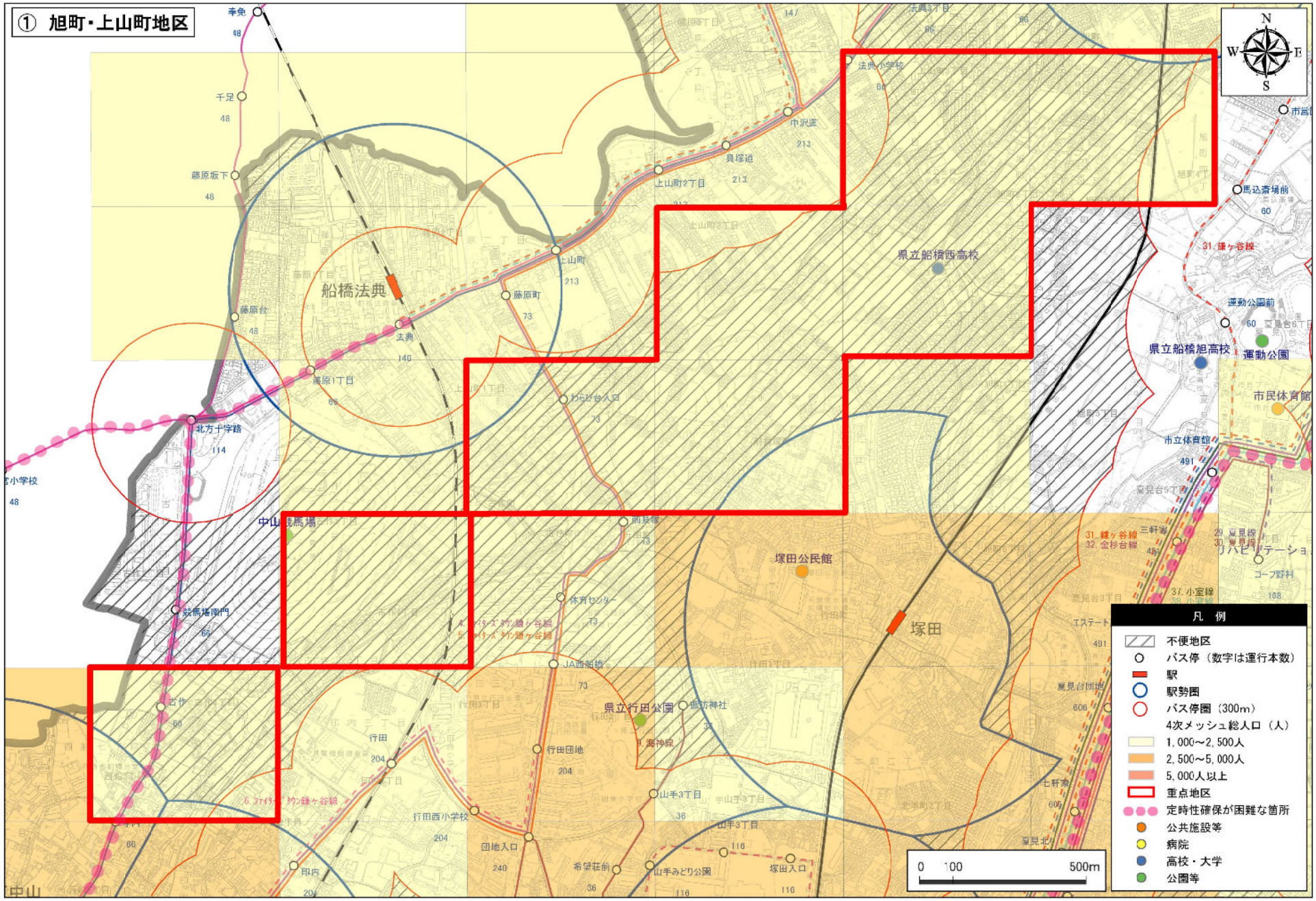
運行本数の増便は、路線長の短縮や運行区間の一部延長などにより対応するものとし、事業者の負担が大きく増加しない方策を検討する。

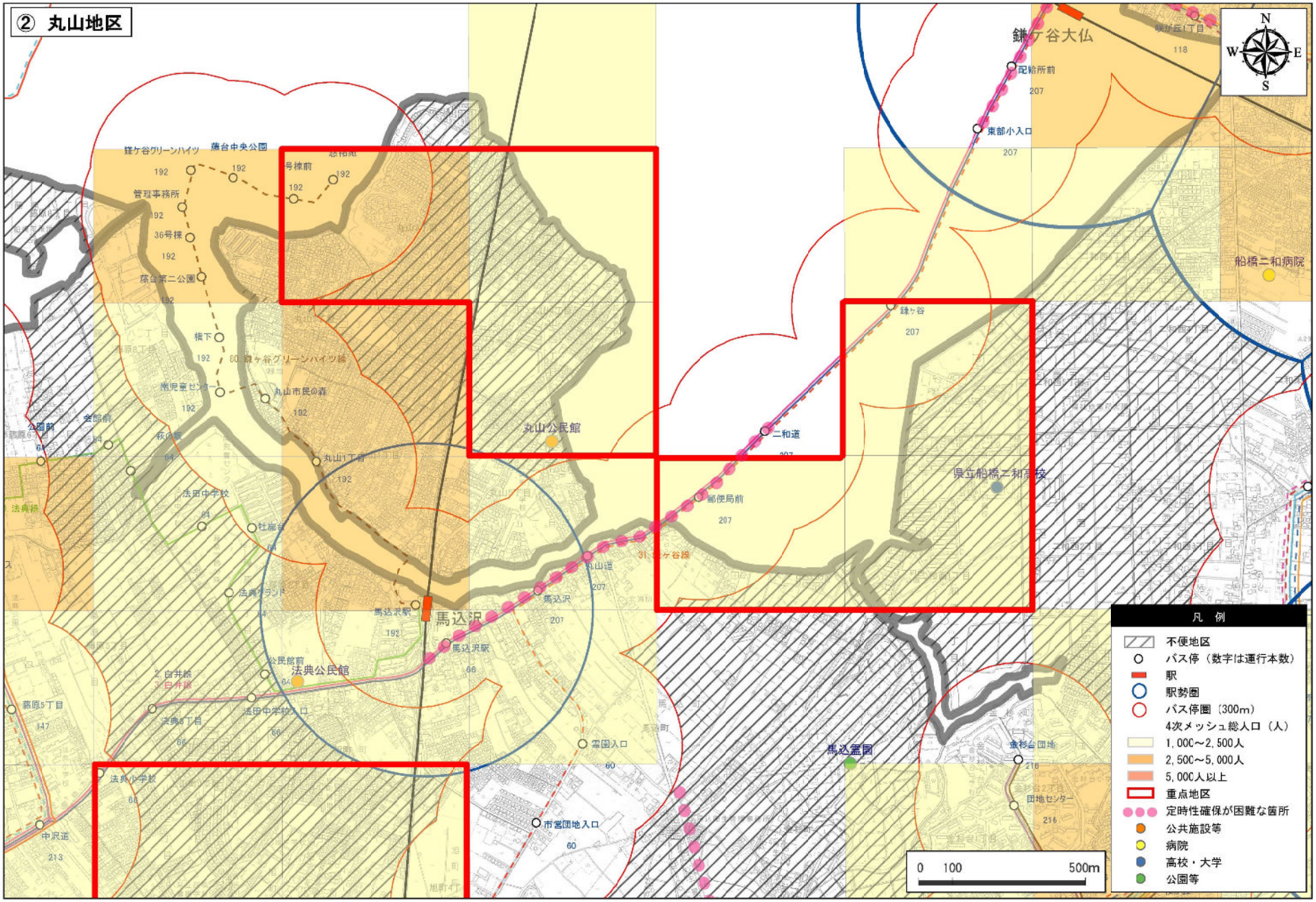
・鉄道とバスとの連携

整備水準の高い鉄道ストックを活かすとともに、バスの効率的な運行を図るため、船橋駅方面に一極集中するバス路線網の見直しや長大路線の短縮など、バス路線の再編成による鉄道とバスとの連携強化を図る方策を検討する。

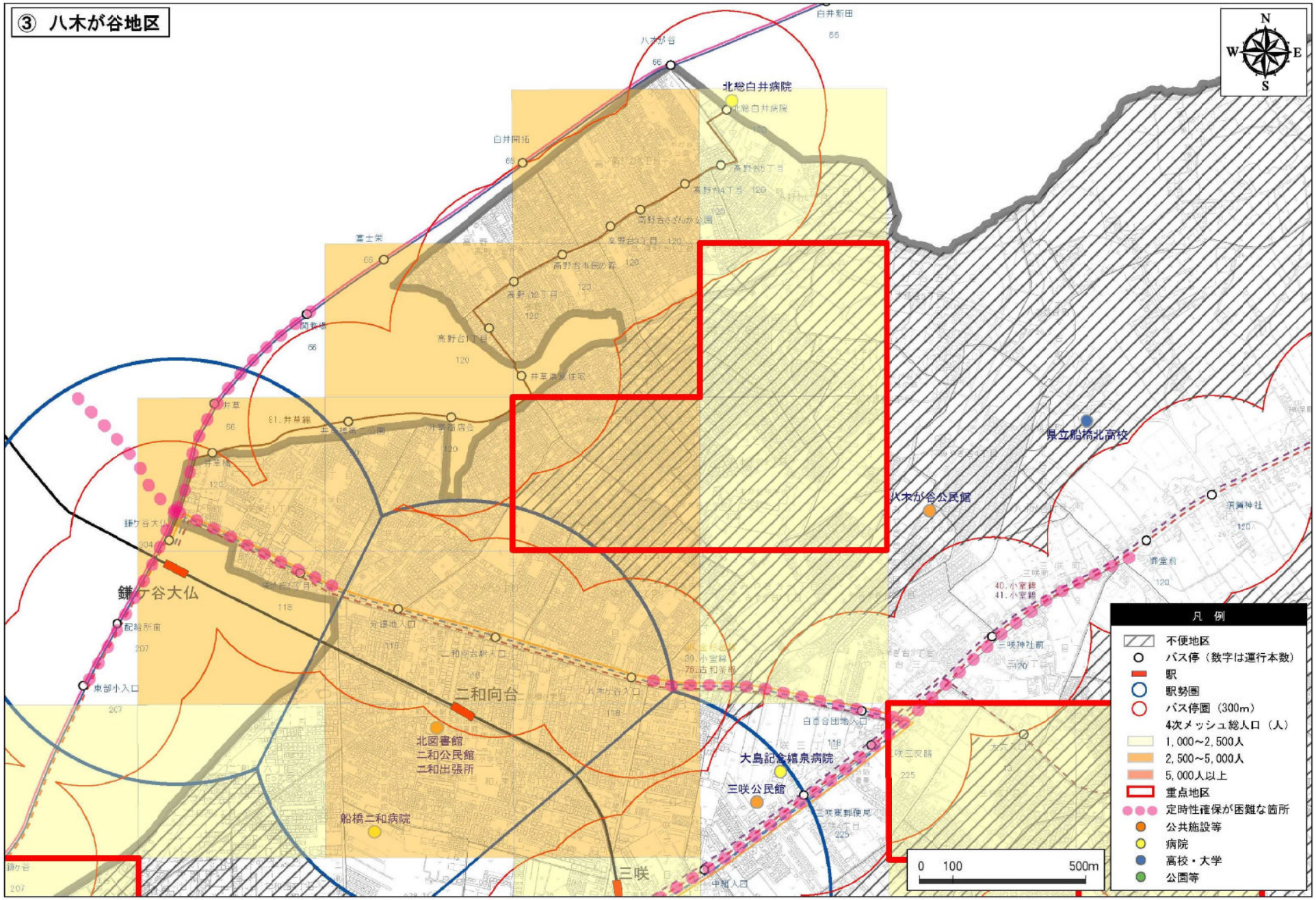
ｂ）新たな公共交通サービスの導入検討

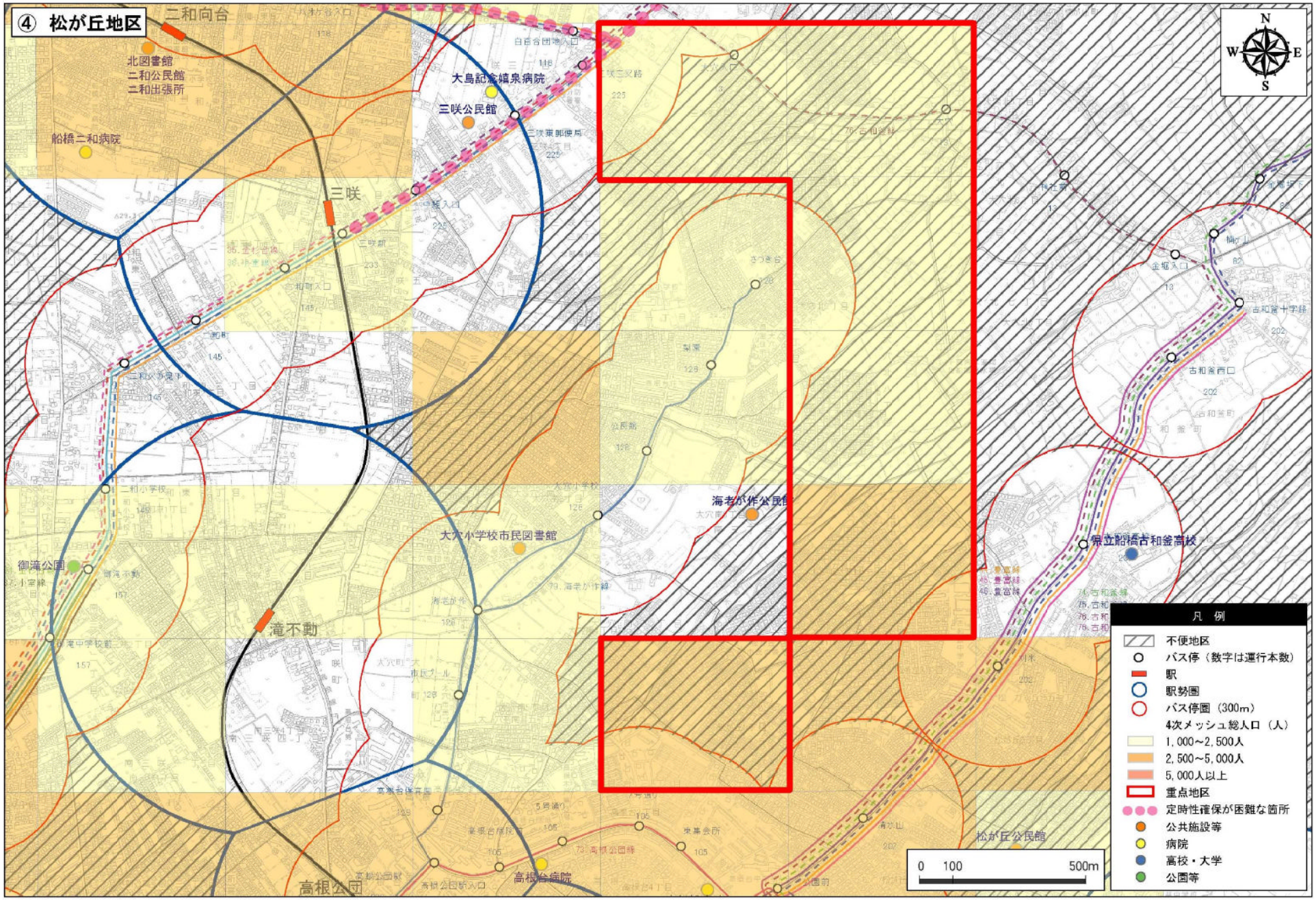
道路幅員が狭隘でバスの進入が困難である等の理由により、既存バス路線の再構築が出来ない箇所については、小型車両による公共交通サービスについて検討を行う。提供するサービス内容や希望目的地の状況などの住民の要望をふまえ、医療センター等の病院を目的地とする路線運行や定時定路線型の運行、デマンド型の需要発生時だけの運行など、新たな公共交通サービスの導入可能性を検討する。

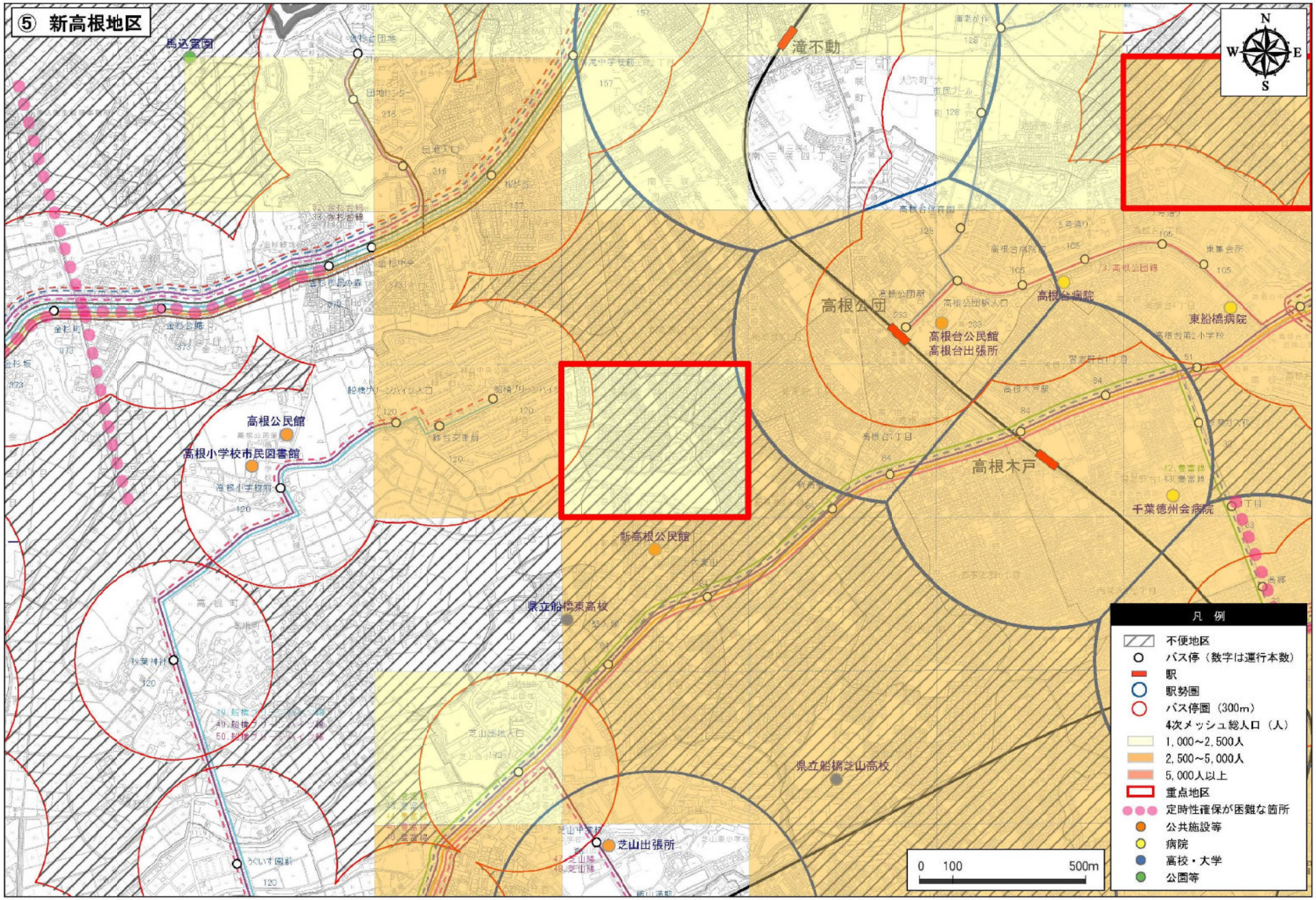

① 旭町・上山町地区
船橋法典
県立船橋西高校
県立船橋旭高校
運動公園
市民体育館
塚田公民館
塚田
県立行田公園
中山競馬場
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等
0 100 500m

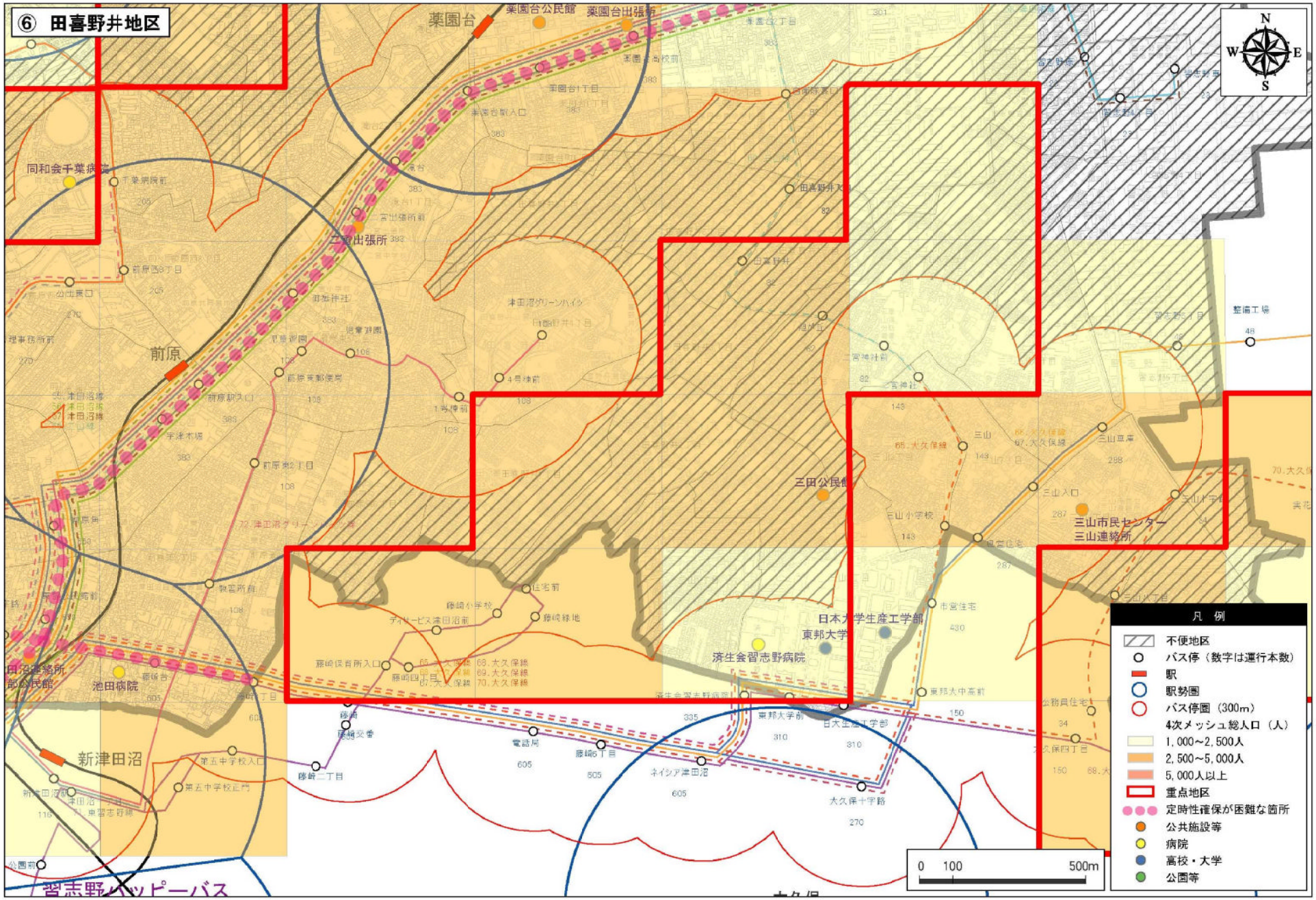

② 丸山地区
鎌ケ谷大仏
記念所前
東部小入口
鎌ケ谷
二和道
郵便局前
丸山道
馬込沢
馬込沢駅
馬込沢駅
雷園入口
市営団地入口
法典公民館
公民館前
法田中学校入口
法典6丁目
法典小学校
法田中学校
法典グランド
法典線
白井線
中沢道
蕨原5丁目
公園前
全館前
萩の原
杜鵑台
丸山1丁目
丸山市民の森
幽児童センター
桜下
鎌ケ谷グリーンハイツ線
鎌ケ谷グリーンハイツ
廣台中央公園
管理事務所
36号棟
廣台第二公園
号棟前
丸山公民館
県立船橋二和高校
船橋二和病院
馬込霊園
金杉台団地
団地センター
N
S
W
E
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等
0 100 500m

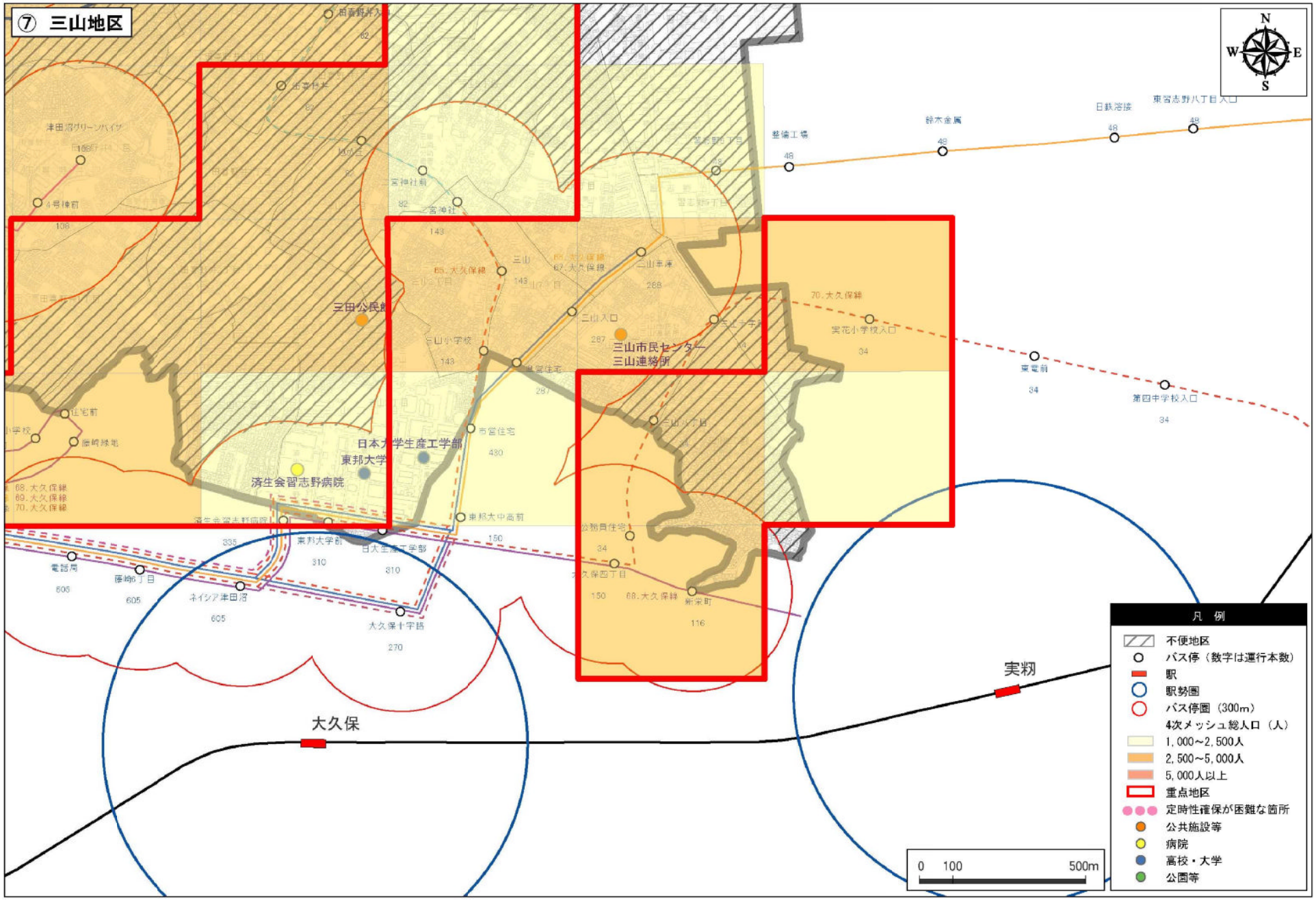
③ 八木が谷地区

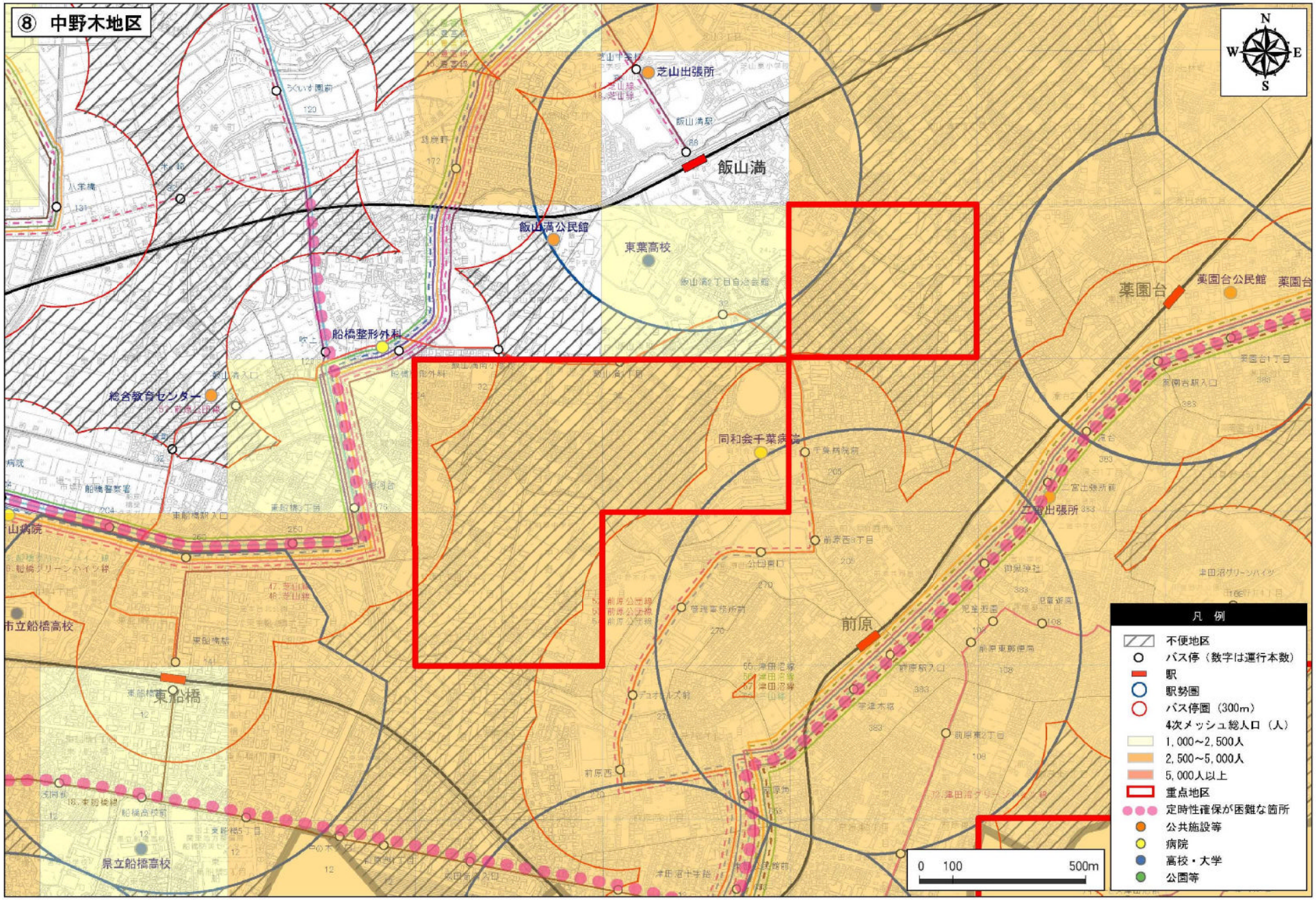

北総白井病院
八木が谷公民館
県立船橋北高校
鎌ケ谷大仏
二和向台
北図書館
二和公民館
二和出張所
船橋二和病院
大島記念鎌泉病院
三咲公民館
三咲
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等
0 100 500m
N
S
W
E

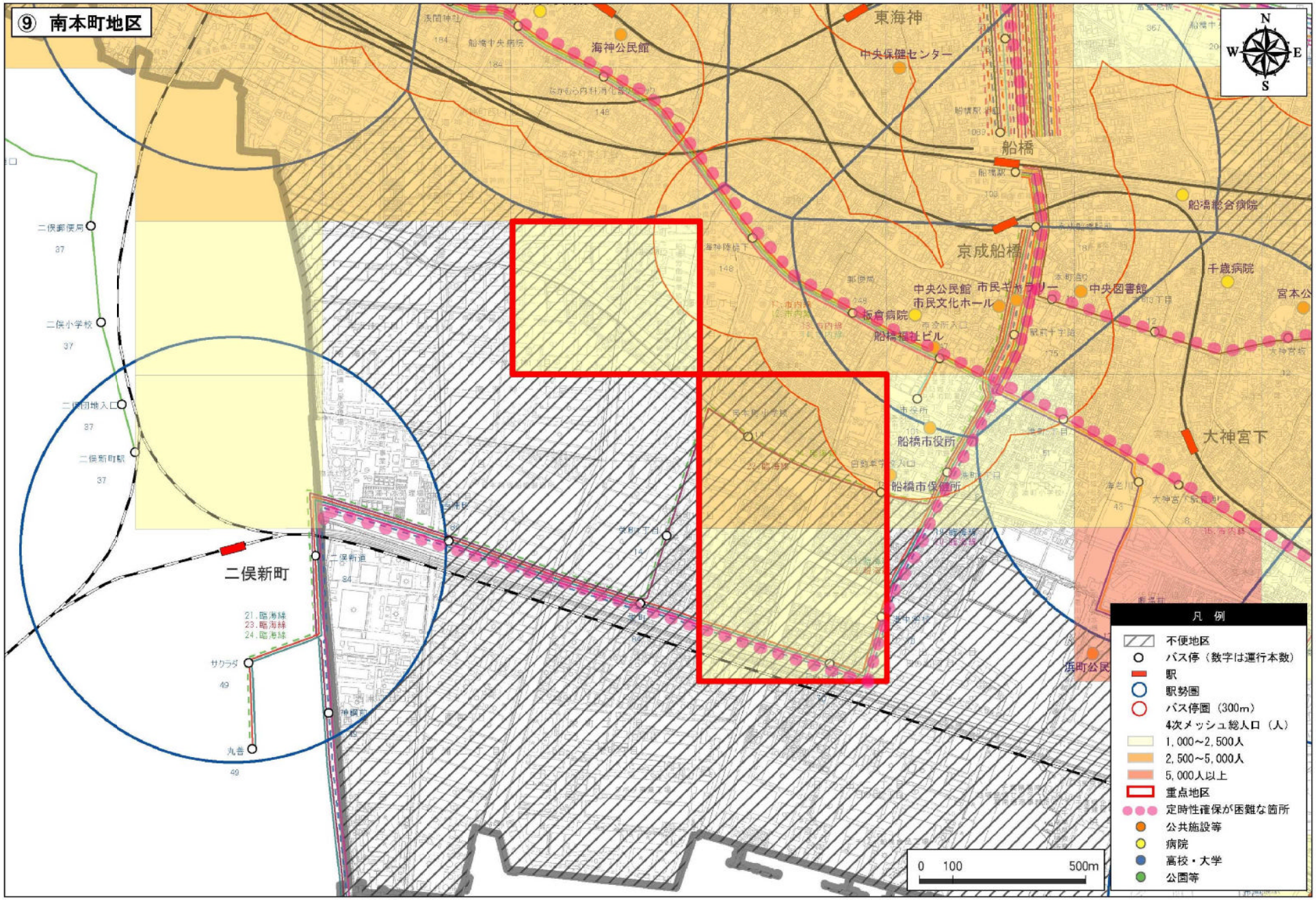

④ 松が丘地区
二和向台
北図書館
二和公民館
二和出張所
船橋二和病院
大島記念婦人病院
三咲公民館
三咲
海老が作公民館
大穴小学校市民図書館
御滝公園
滝不動
高根公団
高根台病院
県立船橋古和釜高校
松が丘公民館
N
S
W
E
0 100 500m
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等


⑤ 新高根地区
馬込霊園
滝不動
高根公団
高根台公民館
高根台出張所
高根台病院
東船橋病院
高根公民館
高根小学校市民図書館
高根木戸
千葉徳州会病院
新高根公民館
県立船橋東高校
県立船橋芝山高校
芝山出張所
N
W
E
S
0 100 500m
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等


⑥ 田喜野井地区
N
W
E
S
薬園台
薬園台公民館
薬園台出張所
同和会千葉病院
宮出張所
前原
三田公民館
三山市民センター
三山連絡所
日本大学生産工学部
東邦大学
済生会習志野病院
池田病院
新津田沼
習志野ハッピーバス
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等
0
100
500m


⑦ 三山地区
N
W
E
S
三田公民館
三山市民センター
三山連絡所
日本大学生産工学部
東邦大学
済生会習志野病院
大久保
実籾
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等
0 100 500m


⑧ 中野木地区
N
W
E
S
芝山出張所
飯山満
飯山満公民館
東葉高校
船橋整形外科
総合教育センター
同和会千葉病院
薬園台
薬園台公民館
芝山出張所
前原
東船橋
市立船橋高校
県立船橋高校
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等
0 100 500m


⑨ 南本町地区
東海神
海神公民館
中央保健センター
船橋
船橋総合病院
京成船橋
千歳病院
中央公民館
市民文化ホール
市民ギャラリー
中央図書館
板倉病院
船橋福祉ビル
船橋市役所
船橋市保健所
大神宮下
二俣郵便局
二俣小学校
二俣団地入口
二俣新町駅
二俣新町
サクラダ
丸善
凡 例
不便地区
バス停（数字は運行本数）
駅
駅勢圏
バス停圏（300m）
4次メッシュ総人口（人）
1,000～2,500人
2,500～5,000人
5,000人以上
重点地区
定時性確保が困難な箇所
公共施設等
病院
高校・大学
公園等
0 100 500m
N
S
W
E

（4）新たな公共交通サービスの導入検討

重点地区のうち、道路幅員が狭隘でバスの進入が困難である等の理由により、既存バスの再構築ができない箇所については、新たな公共交通サービスの導入を検討する。

① 車両の想定

路線バスの進入が困難である箇所については、ワゴンタイプまたは普通乗用車を想定する。

表―タイプ別車両緒元

		i 路線バス	ii 路線バス（小型）	iii ワゴンタイプ	iv 普通乗用車
図					
車両サイズ	全長	8,990㎜	6,990㎜	5,380㎜	4,590㎜
	全幅	2,300㎜	2,080㎜	1,880㎜	1,695㎜
	全高	2,980㎜	2,820㎜	2,285㎜	1,525㎜
車両定員		58人 (座席27人+立席30人+乗務員1人)	乗車定員は23～28人 （＋乗務員1人）	最大14名 （＋乗務員1人）	最大4名 （＋乗務員1人）
車両制限令に基づく必要な道路幅員（m）	一方通行または、交通量の極めて少ない道路	3.3	3.1	2.9	2.7
	両側通行	5.1	4.7	4.3	3.9

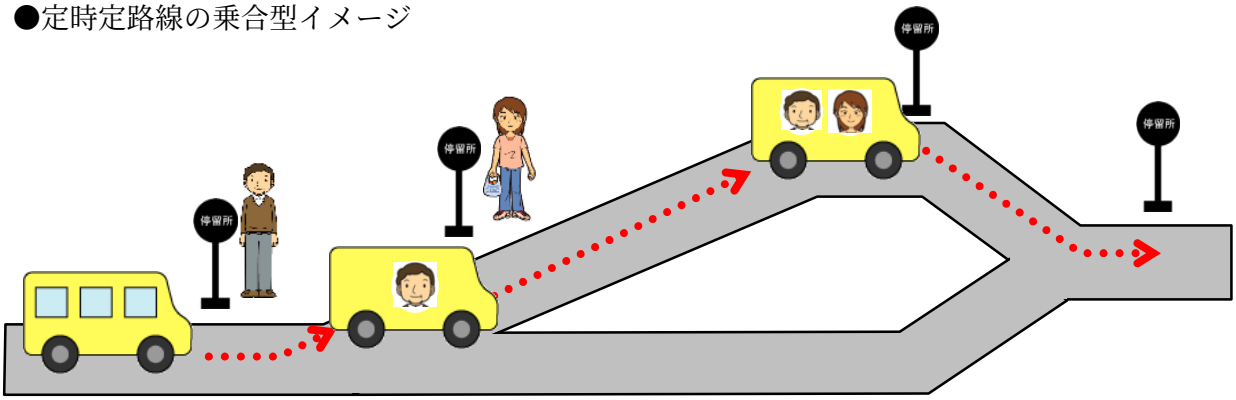
② 運行形態の検討

導入を想定する新たな公共交通システムの運行形態としては、定時定路線型あるいは、デマンド型の 2 種類が想定できる。導入する運行形態については、今後、各地区の特性や見込まれる需要、採算性などを把握した上で決定する。

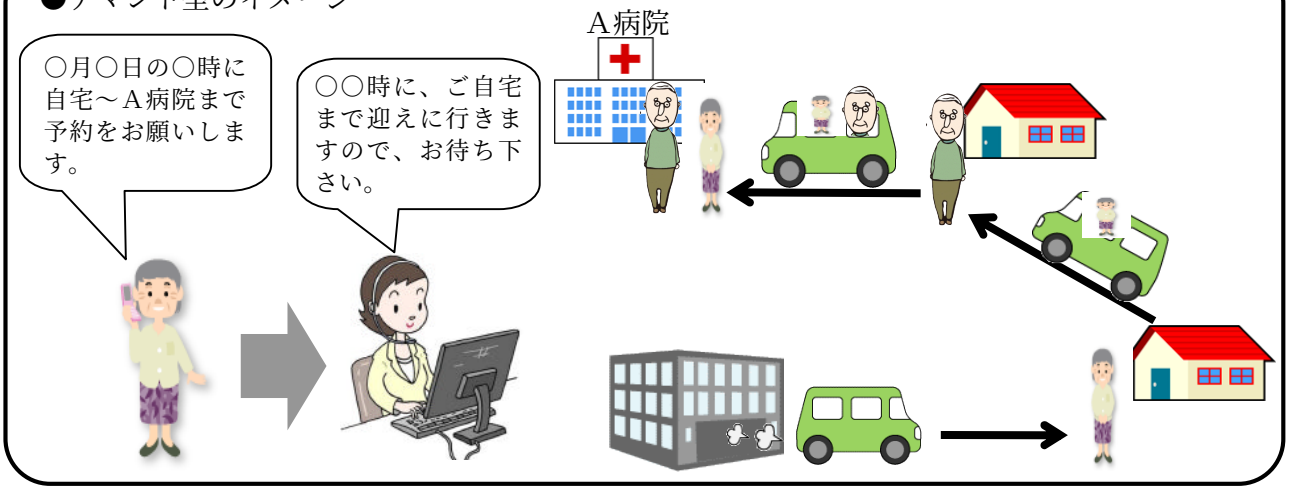
以下に上記の 2 種類の公共交通システムの一般的な長所・短所及びイメージを示す。

	定時定路線型	デマンド型
長所	・一定の需要規模に対し、合理的な輸送ができる ・決まった路線を通るため、安心感がある ・予約をする必要が無い	・小規模などの需要にも柔軟に対応できる ・戸口から戸口でのサービスのため、高齢者など交通弱者にとって利用しやすいシステムである ・決まった場所での乗降ではないため、提供するサービスに差が生じない
短所	・停留所に近い地域と遠い地域でサービスに差が生じる ・需要が少ない場合でも運行するため、運行経費に無駄が多い	・同乗者と行き先が異なる場合、目的地への到着時刻が遅くなる ・利用するには事前登録、その都度予約が必要で利用者にとって、抵抗感がある ・配車システムの導入に費用がかかる

●定時定路線の乗合型イメージ

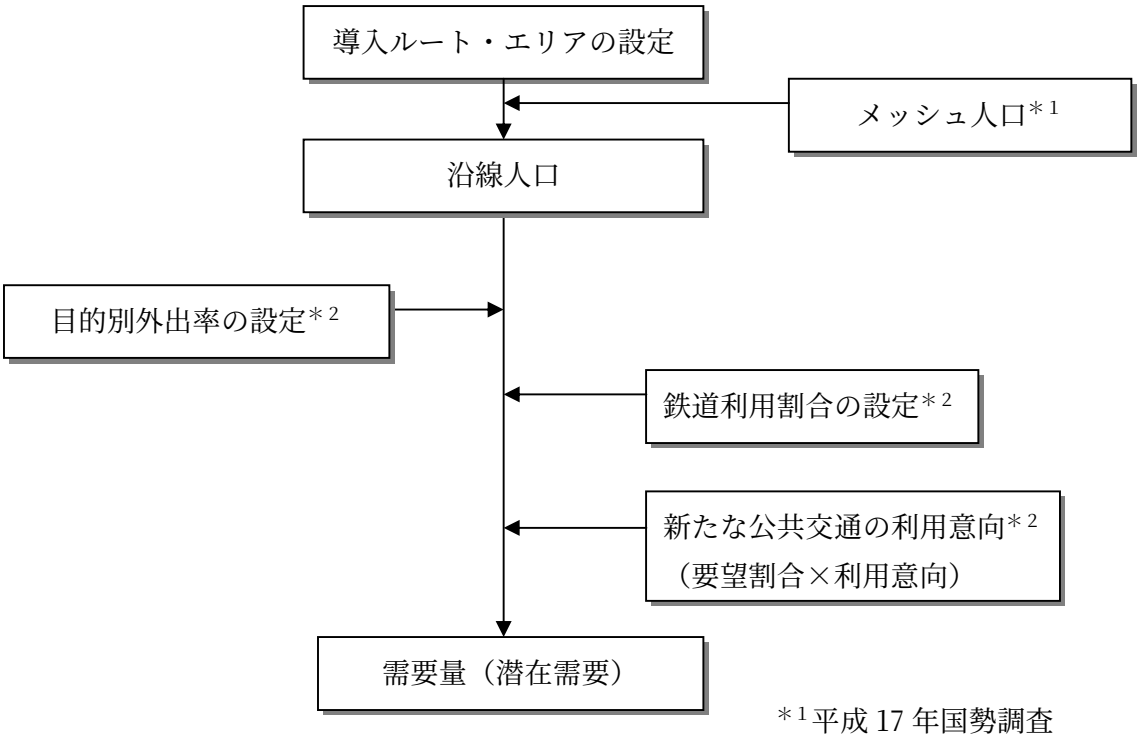


●デマンド型のイメージ



③　需要量の想定

公共交通サービスを導入した場合の需要量（潜在的需要）を想定する。需要量の想定は、人口及びアンケート調査による新たな公共交通サービスの利用意向をもとに行う。



＊1 平成 17 年国勢調査

＊2 アンケート調査による

④　採算性の検討

新たな公共交通システムを導入した場合の採算性について検討を行う。ここでは、予測した利用者数と設定した運賃から収入を算定し、必要な車両台数をもとに車両の借り上げを条件にして支出を算定し、概略的な採算性を試算する。

（5）公共交通不便地域の解消へ向けた持続可能な公共交通サービスの基準、仕組みの作成

重点地区での実証結果を受けて、持続可能な公共交通サービスの基準づくりや地域住民、交通事業者、行政の 3 者による協働体制の構築といった仕組みづくりについて、検討を進めていくものとする。

４－２．目標２　バス等公共交通機関利用者数の増加

（１）公共交通の利用促進に対する取り組み

公共交通の利用促進を図るため、以下の方策を検討する。

①　バス利用ガイドの作成

今までバスを利用したことがない人でも、バスが利用できるように、分かりやすく・見やすい利用ガイドブックの作成について検討する。

例として、利用ガイドブックに掲載する項目を以下に示す。

・主要施設（病院、公共施設、商業施設など）とその最寄バス停留所の位置、バスの運行時刻に影響が出る箇所などが掲載されているバス路線図
・最寄バス停留所から主要施設までの所要時間
・主要ターミナル駅のバス乗降場位置
・バス停留所間の所要時間、運賃体系表
・バスの時刻表（鉄道駅に接続するバス路線については、鉄道の時刻表の掲載も考える。）
・バスの乗り方、割引制度の紹介
　など

②　情報提供システム（バスロケーションシステム）の導入

パソコン及び携帯電話などを用いて、バスの位置情報、バス停留所到着時刻などの情報を利用者に提供することで時間の有効活用を可能とする、バスロケーションシステムの導入について、検討する。

例として、バスロケーションシステムで提供する情報項目を以下に示す。

・バスが到着するまでの待ち時間
・各停留所間の所要時間の予測
・乗車バス停留所から降車バス停留所間の所要時間の予測
・乗車バス停留所から降車バス停留所間の運賃
　など

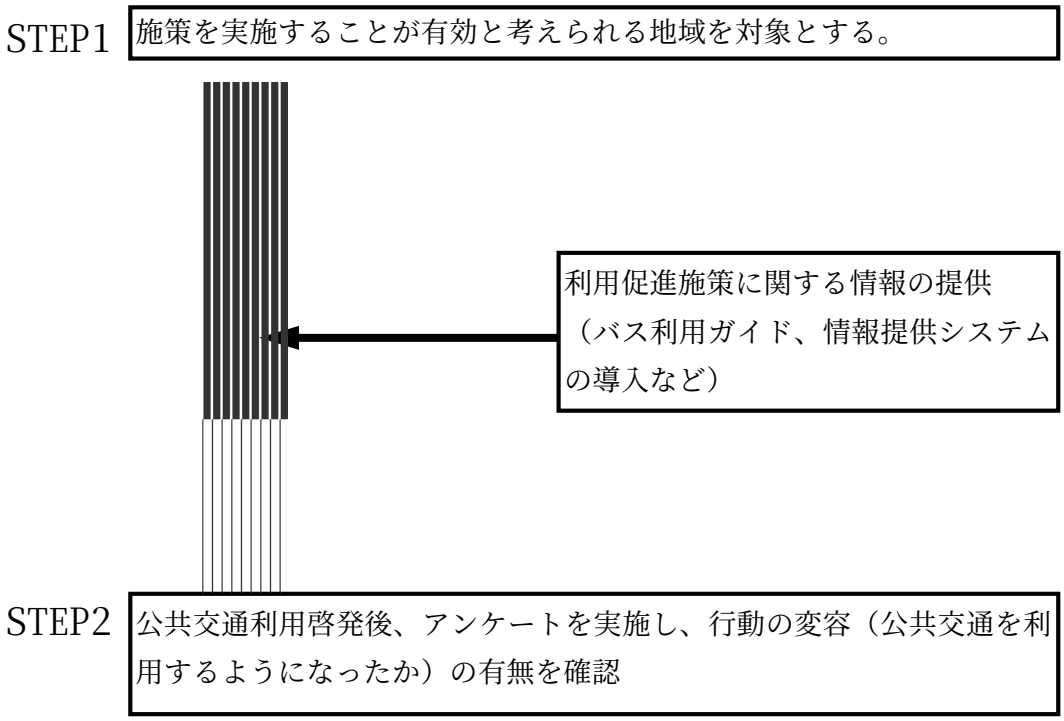
③　モビリティマネジメントの実施

自動車から公共交通利用あるいは現在公共交通を利用していない人が公共交通を利用するよう促すためのモビリティマネジメント※1の実践に向けた検討を行う。

モビリティマネジメントの一例として、ワンショットＴＦＰ※2の手順を以下に示す。

※1：モビリティマネジメントとは、一人一人が社会にとって望ましい行動（例えば、過度に自動車に依存せず、公共交通を利用するなど）を自発的に取るようなコミュニケーション施策のことである。

※2：ワンショットＴＦＰ（ワンショットトラベルフィードバックプログラム）とは、公共交通などの情報提供と組み合わせて、「コミュニケーションアンケート」を実施するシンプルな施策である。



４‐３．事業計画及び実施主体

これまで、公共交通不便地域のうち、重点地区として９地区を選定し、地区ごとに施策の検討を行った。ここでは、この施策の実現に向けた事業計画の概要と実施主体を示す。

①　バス路線の再構築

【概要】

公共交通不便地域の解消を目的に、経由地の変更や運行本数の増便を実施していくものである。この事業を実施するには、今後、事業者と調整を進めながら検討を行う必要がある。

【実施主体】

船橋市地域公共交通活性化協議会
バス事業者

②　新たな公共交通サービスの実証運行の実施

【概要】

公共交通不便地域の解消を目的とした、新たな公共交通サービスの導入検討においては、実証運行を実施したうえ、実現化に向けた検討を進める。

・実証運行の実施　3～4 地区
・実証運行期間　平成 22 年度から 3 年間

【実施主体】

船橋市地域公共交通活性化協議会
交通事業者

③　基準・仕組みづくり

【概要】

持続可能な公共交通サービスの基準づくりや地域住民、交通事業者、行政の 3 者による協働体制の構築といった仕組みづくりを行う。

【実施主体】

船橋市地域公共交通活性化協議会

④　公共交通の利用促進

【概要】

バス等公共交通機関利用者数の増加を目的に、以下の利用促進策を行う。

・バス利用ガイドの作成
・情報提供システムの導入
・モビリティ・マネジメントの実施

【実施主体】

船橋市地域公共交通活性化協議会
交通事業者