
船橋市地域公共交通活性化協議会
第 5 回協議会資料

平成 21 年 11 月 13 日

目 次

Page

議事 2

- ・ アンケート配布・回収結果 ----- 1
- ・ アンケート集計結果
 - 1．市民の交通利用特性 ----- 2
 - 2．公共交通利用に関する不便状況 ----- 4
 - 3．路線バスや新たな公共交通サービスに関する要望 ----- 6
- ・ 船橋市公共交通不便地区（案）の設定
 - 1．設定の考え方 ----- 8
 - 2．公共交通不便地区（案）の設定 ----- 9

議事 3．施策検討地区の抽出（案）

- 1．施策検討地区抽出の考え方 ----- 20
- 2．施策検討地区の抽出（案） ----- 21

議事 4．事業計画（草案）の検討

- 1．各施策検討地区の特性 ----- 23
- 2．不便地区解消方策の検討（案） ----- 33

2 .・アンケート配布・回収結果

(1) 配布・回収結果

9月に実施したアンケート調査の配布・回収結果を以下に示す。

配 布

第4回協議会にて設定した配布地区に対し、人口比率を考慮した無作為抽出を行い、郵送による配布を行った。

配布数：5,000世帯（1世帯3人まで回答可）

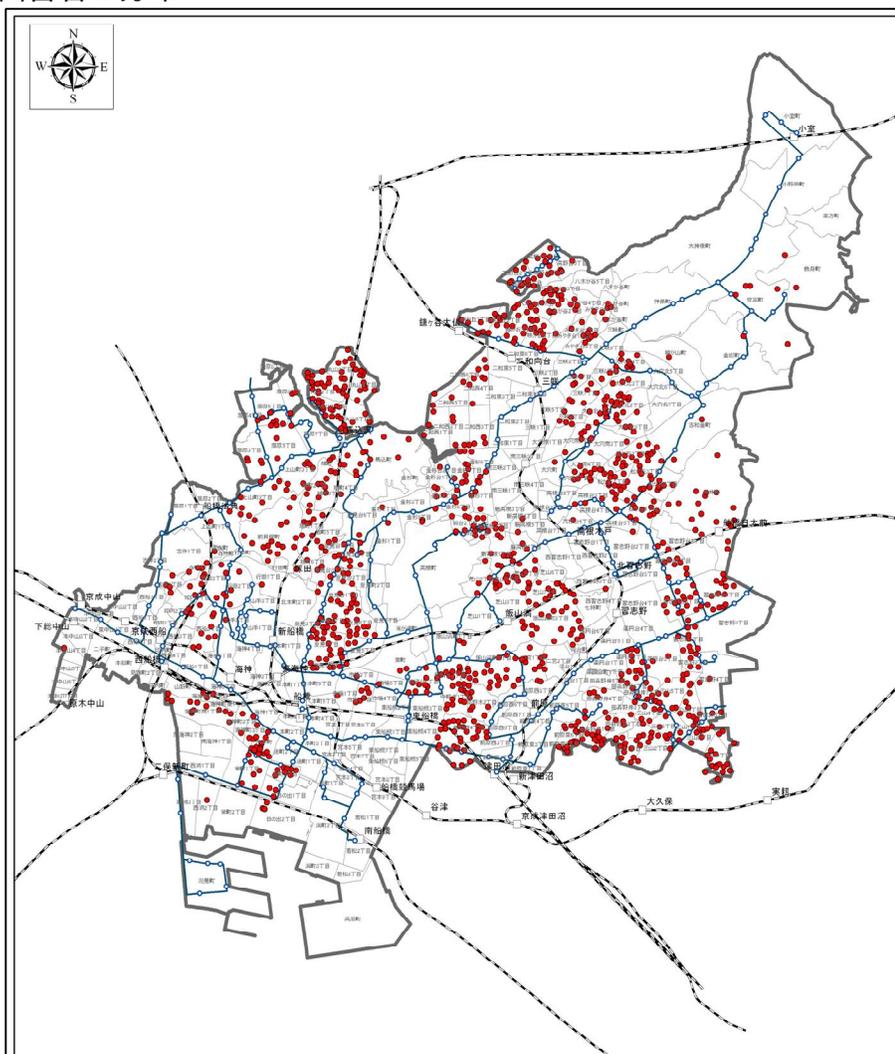
回収結果

1,591世帯（回収率約32%）

個人数：3,453人

	世帯数	サンプル数
回収総数	1,591世帯	3,453サンプル
無効票数	15世帯	55サンプル
有効票総数	1,576世帯	3,398サンプル

(2) 回答者の分布

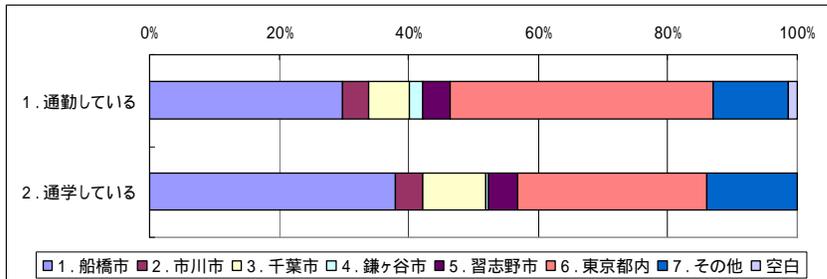


2. アンケート集計結果

1. 市民の交通利用特性

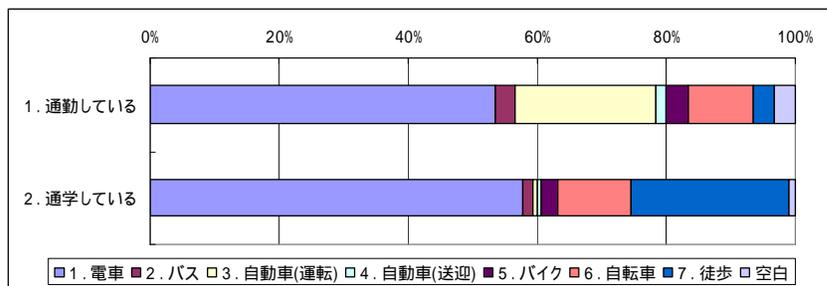
(1) 通勤・通学行動

通勤・通学者の目的地、交通手段



通勤者の目的地の約 40% は東京都内であり、市内通勤者は約 30%となっている。

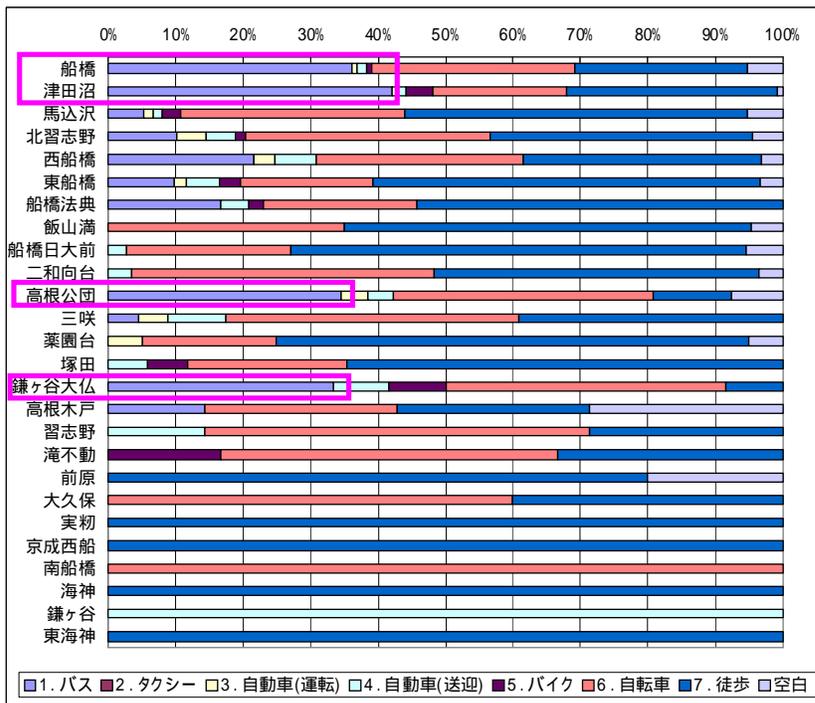
通学者の目的地は、船橋市内が約 40%、東京都内が約 30%となっている。



目的地までの代表的な移動手段として、通勤者は、電車及びバス利用が多い。

通学者は電車に次いで徒歩、自転車利用が多い。

鉄道乗車駅と駅までの移動手段

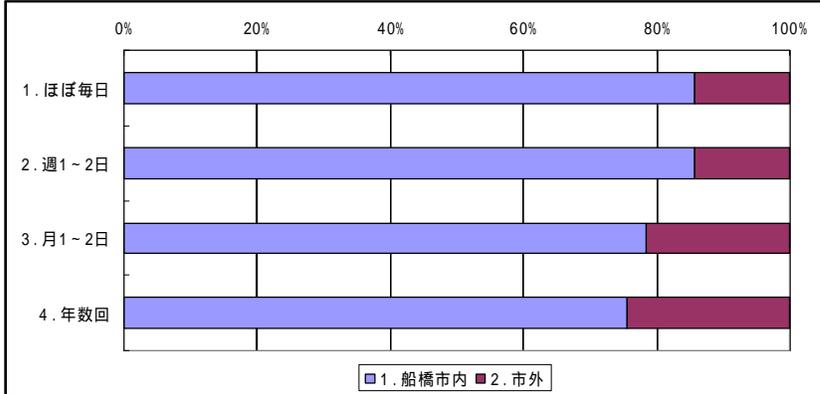


鉄道乗車駅までの移動手段としては、津田沼駅、船橋駅、高根公団駅、鎌ヶ谷大仏駅はバス利用の割合が高い。

その他の駅では自転車及び徒歩による移動手段が基本となっている。

(2) 通院行動

通院者の目的地



通院者の概ね 80%は通院頻度にかかわらず船橋市内の病院に通院している。

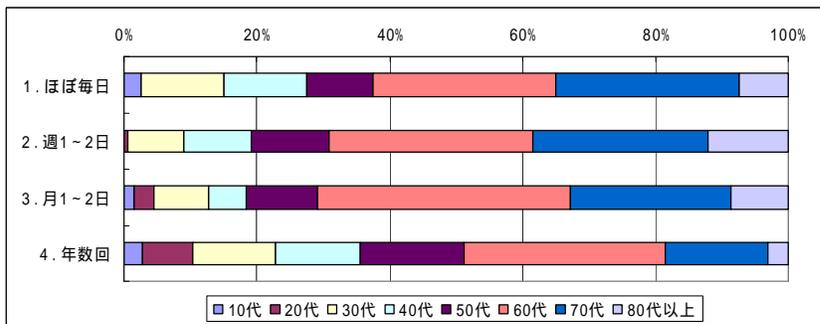
主な通院先と移動交通手段

	1. 電車	2. バス	3. タクシー	4. 自動車	5. 自動車	6. バイク	7. 自転車	8. 徒歩	(空白)	総計
セコメディック病院	3	8	2	18	10	1	1	2	1	45
医療センター	15	23	3	28	23	3	7	6	7	115
済生会習志野病院	1	3		3	3	1	1	4		16
青山病院		2	1	7	3	2	2	3	1	19
船橋総合病院	4	1		3	4		2	1		15
船橋中央病院	19	12	1	9	5	1	11	2	1	61
船橋二和病院	13	5	4	29	6	3	20	10	4	94
北習志野病院	8	3	3	4	5		3	3	1	30
北総白井病院				3			1			4
総計	63	57	14	104	59	9	47	31	15	399

市内通院者の目的施設としては医療センターや船橋二和病院利用が多い。

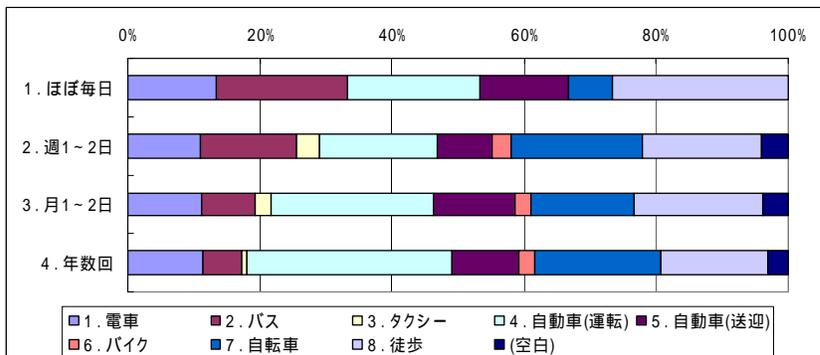
施設までの移動手段は自動車(自分で運転)利用が多い。

年齢別通院状況



年齢別通院状況としては、60歳代以上の割合が約50%を占める。

通院頻度別の交通手段

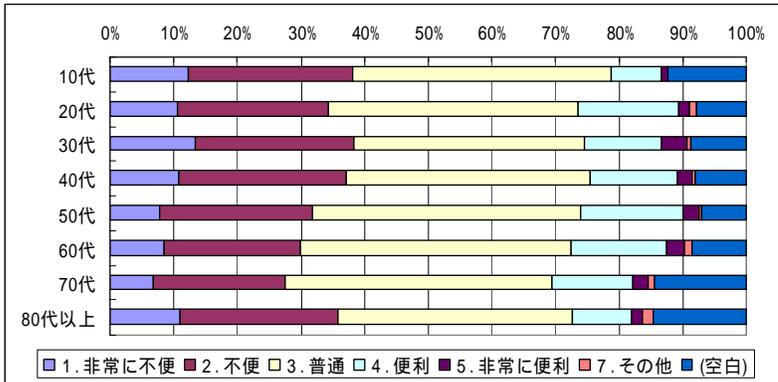


電車やバスといった公共交通手段利用者は20~30%程度であり、自動車、自転車、徒歩で通院している割合が高い。

通院頻度別にみると、通院頻度が高いとバスを利用する割合が高く、頻度が低くなるとともに、自動車利用割合が高くなる傾向にある。

2. 公共交通利用に関する不便状況

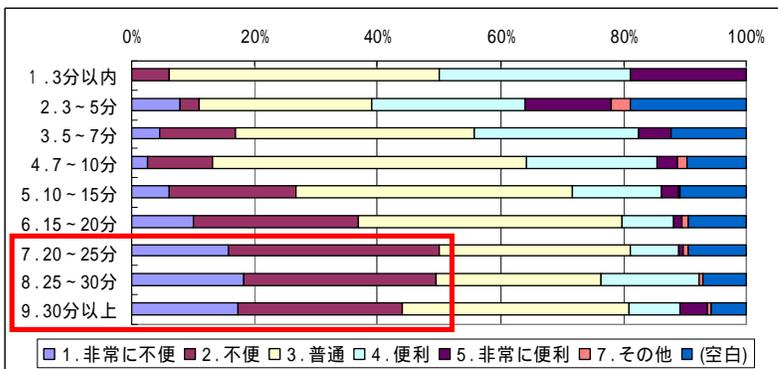
公共交通に対する年齢別不便状況



公共交通利用に対する不便状況としては、不便と回答している人は、概ね30%である。

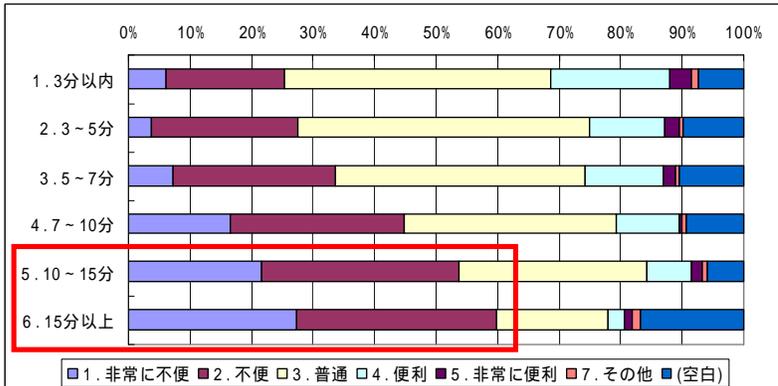
年齢別にみると50～70歳代は、不便と感じている割合が若干減少する傾向にある。

自宅から最寄り駅までの所要時間別不便状況



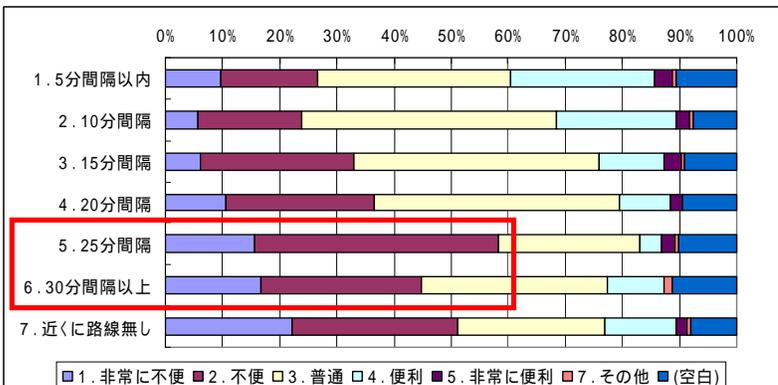
自宅から最寄り駅までの所要時間(徒歩)では、駅から20分以上の居住者が不便と感じる割合が高い。

自宅から最寄りバス停までの所要時間別不便状況



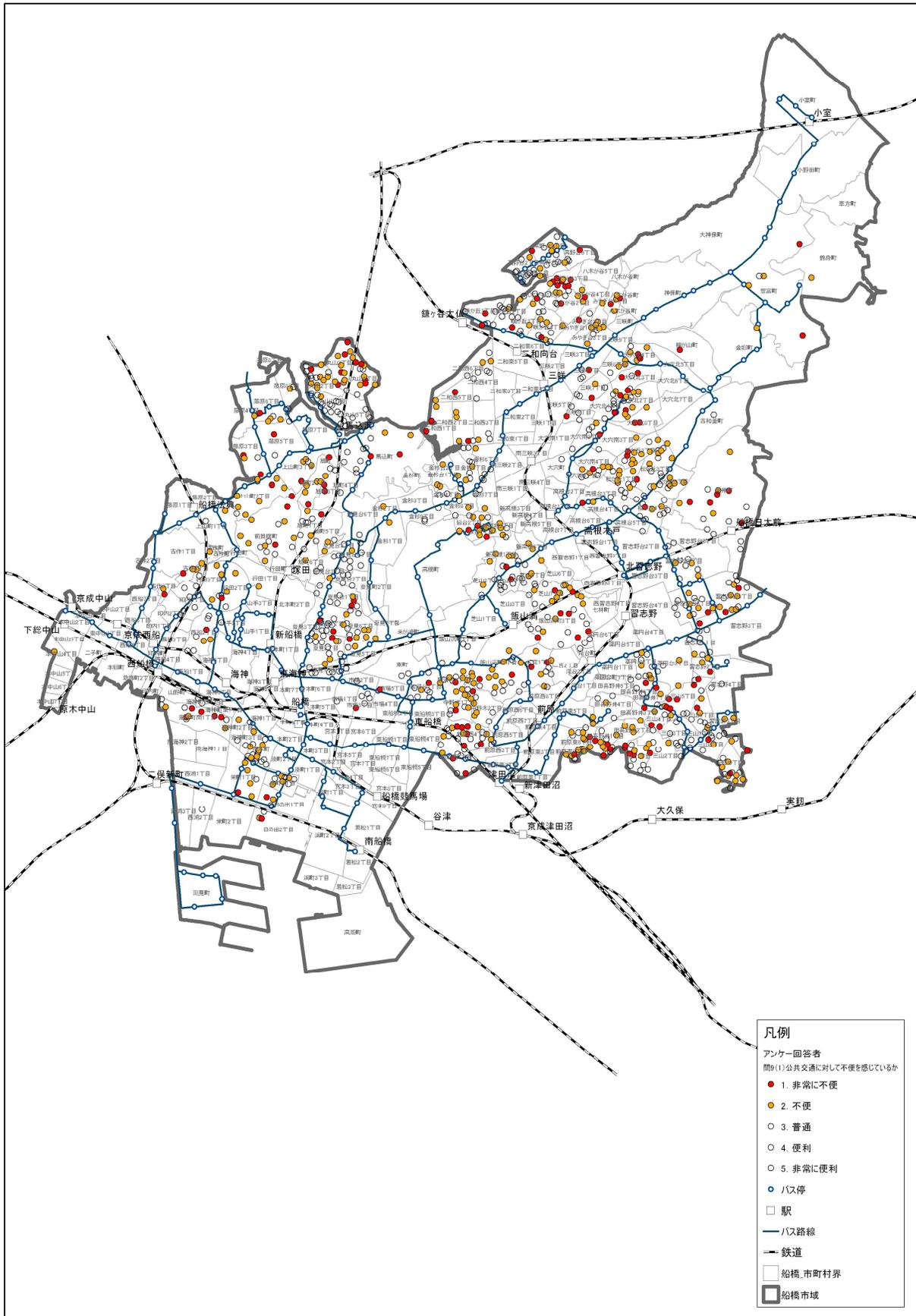
自宅から最寄りバス停までの所要時間(徒歩)では、バス停から10分以上の居住者が不便と感じる割合が高い。

最寄りバス停の運行頻度別不便状況



最寄りバス停におけるバスの運行頻度としては、25分間隔以上となると不便と感じる割合が高い。

不便回答者マップ



3. 路線バスや新たな公共交通サービスに関する要望

(1) 路線バスの新設、ルート変更に関する要望

路線バスに対する不満

路線バスに対する不満	回答者数	回答割合
乗車するバス停にバスが来る時間が予測できない	861	22
目的地までの時間が予測できない	757	19
バスの本数が少ない	727	18
バス停が遠い	464	12
目的地へ向かうバスがない	343	9
自宅近くをバス路線が走っていない	398	10
その他	398	10
不明		0
合計	3,948	100

路線バスに対する不満は、「バスがいつ来るか予測できない」ことや「乗車後の到着時間が予測できない」、「バスの本数が少ない」に対する不満割合が高い。

バスに対する不満が解消した場合の利用意向

	1. 利用回数が増える	2. 回数は変わらない	3. バスは利用しない (空白)	総計
1. ほぼ毎日	106	115	1	275
2. 週1～2日	217	167	1	480
3. 月1～2日	219	213	19	551
4. 雨の日のみ	67	57	6	145
総計	609	552	27	1,451

路線バスに対する不満が解消した場合の利用意向としては、回答者の約42%は「利用回数が増える」と回答している。

路線バスの新設、変更希望

【バス路線の新設を希望するか】	回答者数	回答割合
バス路線の新設を希望する	738	22
特に希望しない	1963	57
不明	697	21
合計	3398	100

路線バスの新設、変更希望者は、回答者全体の約20%が希望している。

路線バスの新設、変更による目的施設

【希望する方、種類と具外的な名称】	回答者数	回答割合
病院	163	22
駅	360	48
公共施設	30	4
商業施設	59	8
その他	26	4
不明	100	14
合計	738	100

路線バスの新設、変更希望者の目的施設としては、駅が最も多く、次いで病院である。具体の施設名として、駅は船橋駅及び津田沼駅に対するニーズが高く、病院は医療センターへのニーズが高い。

(2) 新たな公共交通サービスに関する要望

新たな公共交通サービスに対する希望

【新たな交通サービス】	回答者数	回答割合
新たなサービスを希望する	650	19
希望しない	2045	60
不明	703	21
合計	3398	100

全回答者のうち約 20%が新たな公共交通サービスを希望している。

新たな公共交通サービスによる目的施設

【目的施設】	回答者数	回答割合
病院	273	42
駅	202	31
公共施設	55	8
商業施設	57	9
その他	13	2
不明	50	8
合計	650	100

希望者の目的施設としては、病院が約 40%、次いで駅が約 30%。具体の施設名として、病院は医療センター、駅は津田沼駅へのニーズが高い。

料金の希望

【希望の料金】	回答者数	回答割合
300円	366	56
500円	72	11
1000円	8	1
その他	182	28
不明	22	3
合計	650	100

料金的には、半数以上が 300 円程度と回答。その他の内容としては、無料から 200 円といった回答となっている。

予約から乗車までの時間

【予約から乗車までの時間】	回答者数	回答割合
1時間以内	404	62
2時間以内	51	8
3時間以内	16	2
その他	122	19
不明	57	9
合計	650	100

予約から乗車までの時間の希望は、1 時間以内が約 60%。

利用意向

【条件が満たされれば、利用するか】	回答者数	回答割合
毎日利用したい	105	16
週1~2日程度利用したい	223	34
月1~2日程度利用したい	188	29
雨の日だけ利用したい	91	14
不明	43	7
合計	650	100

上記条件が満たされた場合の利用意向としては、週 1~2 回以上の利用意向が約 50%。

(3) タクシー車両の活用方法

タクシー車両の活用方法

【タクシー車両の有効活用の方法】	回答者数	回答割合
複数人で利用できるようにし、一人当たりの単価を下げる	1,158	34
決められた区間を走行する	504	15
タクシー定期券などが利用できるようにする	445	13
その他	297	9
不明	994	29
合計	3,398	100

タクシー車両の活用方法としては、乗合いによる料金の低減に対する回答が 30%以上。

2. 船橋市公共交通不便地区（案）の設定

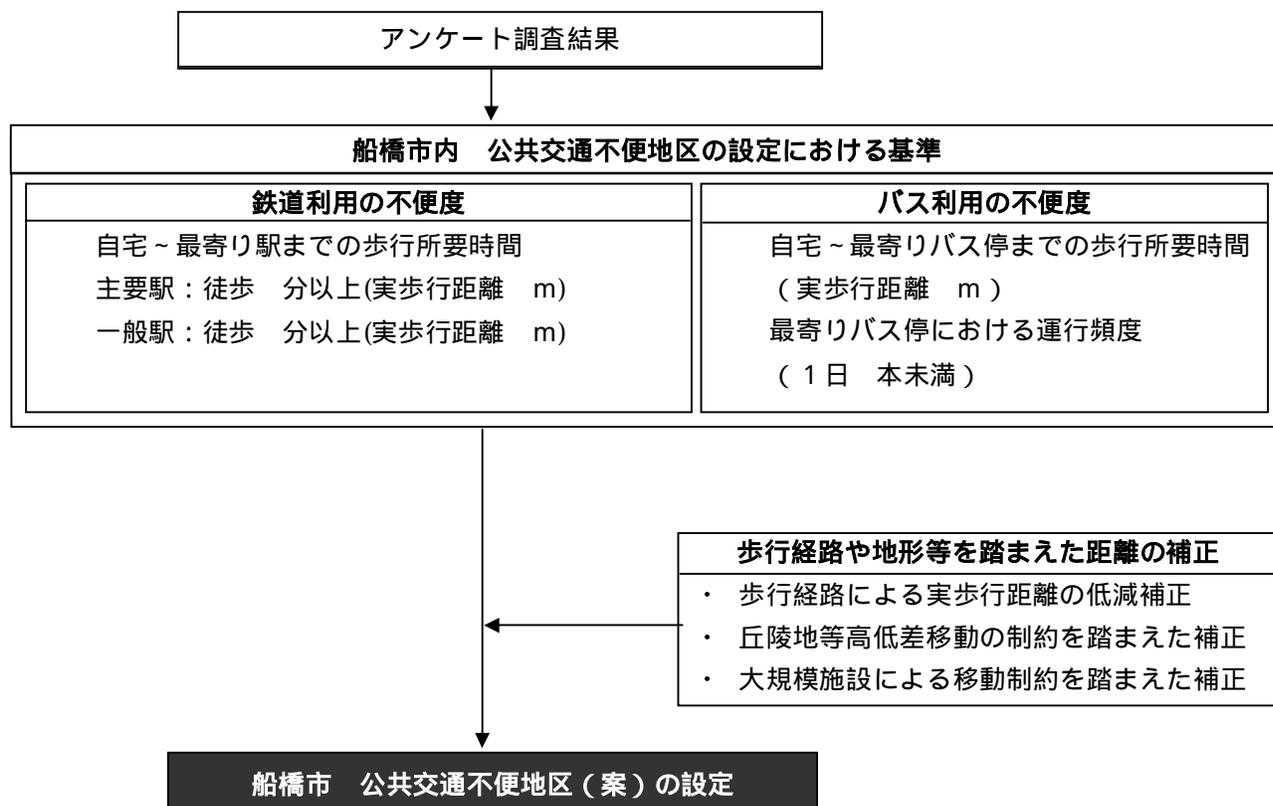
1. 不便地区設定の考え方

(1) 基本的考え方

本検討における不便地区の設定は、不便と回答した市民の各居住地における「駅までの所要時間」、「バス停までの所要時間」、「最寄りバス停における運行頻度」に対する不便と感じる人の割合が50%に達する値を基準とする。

(2) 公共交通不便地区の設定の流れ

船橋市における公共交通不便地区の設定は、アンケート調査結果を踏まえ以下の流れで設定する。



2. 公共交通不便地区の設定

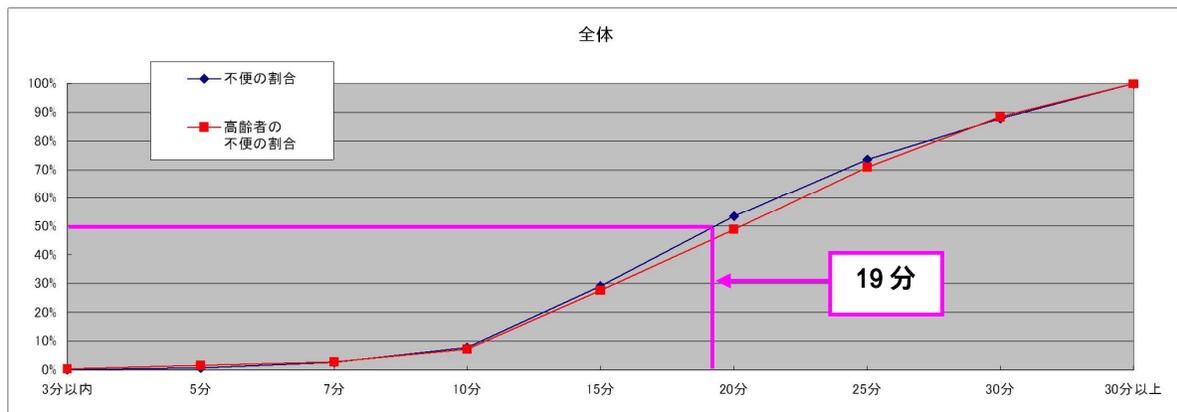
(1) 公共交通不便地区の設定における基準

市民が不便と感じる最寄り駅までの所要時間

公共交通の利用に際し、不便と感じている市民の自宅から最寄り駅までの所要時間割合を以下に示す。

) 市内全駅平均

- 不便と感じる市民の割合が50%を超える所要時間は、19分以上



) 主要駅、一般駅の区分

市内全域を対象とした視点で不便と感じる自宅から駅までの所要時間は19分であるが、鉄道駅は複数路線が乗り入れるターミナル駅や郊外の利用者が少ない駅では、駅そのものの吸引力が異なることから不便と感じる所要時間を異なるものと考えた。

以下に主要駅と一般駅別の不便と感じる自宅から駅までの所要時間を整理する。

主要駅とは、市内鉄道駅で複数路線が結節し、かつ駅利用者多い駅とする。設定した主要駅は以下のとおりであり、主要駅以外の駅は一般駅として取り扱うこととする。

主要駅

- 主要駅における不便と感じる市民の割合が50%を超える所要時間は、25分以上 (実歩行距離 1,500m)

	不便基準値	距離換算
船橋駅	24分以上	-
津田沼駅	27分以上	-
西船橋駅	23分以上	-
北習志野駅	24分以上	-
平均	25分以上	1,500m

- 高齢者及び車椅子利用者を考慮した歩行速度(63m/分)は、道路の移動円滑化整備ガイドライン(国土交通省)にて換算
- 距離換算値の100m未満は切り捨て処理

一般駅

■ 一般駅における不便と感じる市民の割合が 50%を超える所要時間は、**15分以上**
(実歩行距離 900m)

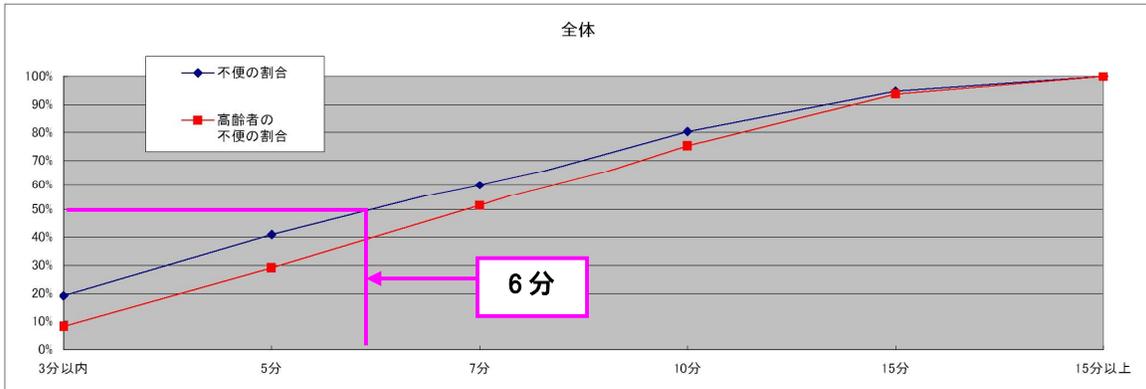
	不便基準値	距離換算
馬込沢駅	17分以上	-
塚田駅	13分以上	-
三咲駅	20分以上	-
葉園台駅	13分以上	-
飯山満駅	13分以上	-
船橋法典駅	16分以上	-
平均	15分以上	900m

- 高齢者及び車椅子利用者を考慮した歩行速度(63m/分)は、道路の移動円滑化整備ガイドライン(国土交通省)にて換算
- 距離換算値の100m未満は切り捨て処理

市民が不便と感じるバス停までの所要時間

公共交通の利用に際し、不便と感じている市民の自宅から最寄りバス停までの所要時間割合を以下に示す。

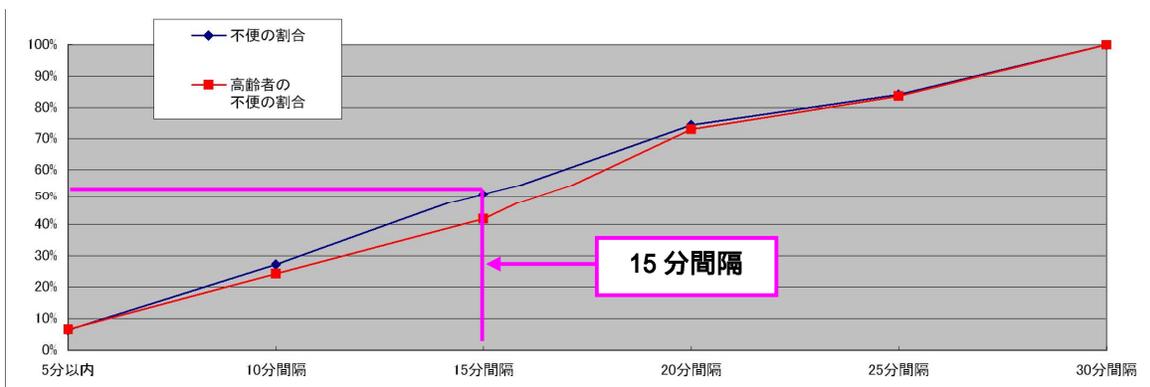
- 不便と感じる市民の割合が 50%を超えるバス停までの所要時間は、**6分以上**（実歩行距離約 300m）



市民が不便と感じる最寄りバス停における運行頻度

公共交通の利用に際し、不便と感じている最寄りバス停におけるバスの運行頻度割合を以下に示す。

- 不便と感じる市民の割合が 50%を超えるバスの運行頻度は、**15分間隔以上**（1時間に4本/片道）



公共交通不便地区の設定の基準

アンケート調査結果を踏まえた公共交通不便の基準は、以下のように設定した。

自宅～最寄り駅までの歩行所要時間

- ・主要駅 : 徒歩 25 分以上(約 1,500m) ¹
 - ・その他一般駅 : 徒歩 15 分以上 (約 900m) ¹
- 自宅～最寄りバス停まで徒歩6分以上 (約300m) ¹
- 最寄りバス停での運行頻度 15 分間隔以上 (1 日 100 本/日未満) ²

1 歩行距離は高齢者及び車椅子利用者を考慮した歩行速度 (63m/分) にて換算
距離換算値の 100m 未満は切り捨て処理

2 1 時間片道 4 本×2 (往復) ×13 時間帯 = 約 100 本/日にて算出

(2) 歩行経路や地形等の移動制約を踏まえた距離の補正

前出のアンケート調査結果における、不便と感じる自宅から駅までの距離は、直線的な距離であり、実際の歩行経路は直線的ではなく、屈曲や迂回等による移動ロスが生ずることとなる。

また、船橋市の地形的特性として、臨海部から北東方向にむかって丘陵化しており、駅アクセスに際して高低差による移動制約を余儀なくされる地区がある。

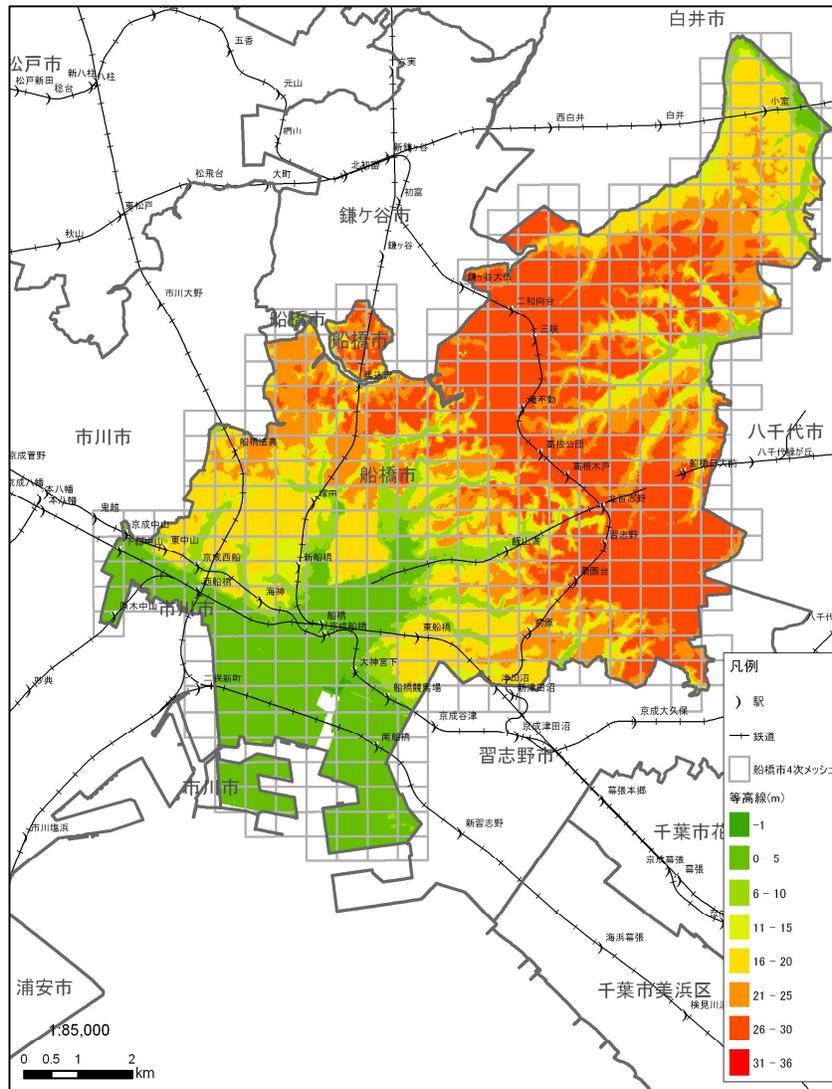
さらに、大規模施設による駅アクセス路の分断が生じる地区がある。

上記の要因を踏まえ、実態に即した距離として補正する。

【補正の項目】

- 歩行経路による実歩行距離の低減補正
- 丘陵地等の高低差移動の制約を考慮した補正
- 大規模施設等による移動制約を考慮した補正

図 市内地形標高図



歩行経路を考慮した不便と感じる駅アクセス距離の補正

ア) 補正係数の設定

下図は、駅を中心として実際の歩行経路に沿って 1km 移動を行った場合の歩行圏域を示したものである。

市内の複数駅における歩行経路を踏まえた歩行圏域を算出すると約 800m 圏域となることから、補正係数を 0.8 と設定する。

補正係数： $800\text{m} \div 1,000\text{m} = \mathbf{0.80}$

- ・ 主要駅の不便と感じる圏域： $1,500\text{m} \times 0.8 = \mathbf{1,200\text{m}}$
- ・ 一般駅の不便と感じる圏域： $900\text{m} \times 0.8 = \mathbf{700\text{m}}$

図 三咲駅 実歩行距離

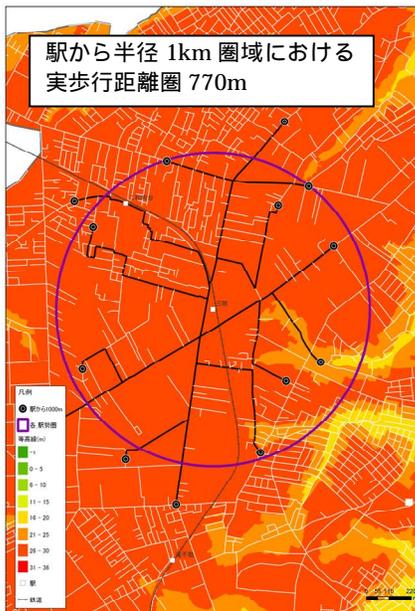
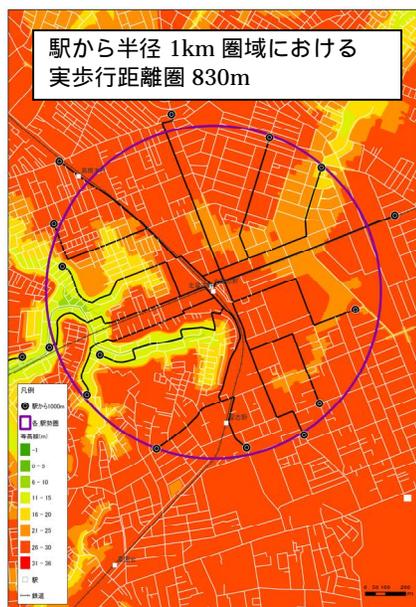


図 北習志野駅 実歩行距離



駅名	実歩行距離
西船橋駅	840m
津田沼駅	830m
北習志野駅	830m
塚田駅	770m
三咲駅	770m
東海神駅	740m
小室駅	750m
平均	800m

丘陵地等の高低差移動の制約に伴う距離の補正

ア) 補正係数の設定

丘陵地等の高低差を考慮した歩行抵抗に関する文献を基に高低差移動の制約に関する補正係数を設定する。

本検討における水平移動時の歩行速度は、道路の移動円滑化整備ガイドライン（国土交通省）に基づき、高齢者等を考慮した歩行速度として 63m/分(1時間あたり 3,780m)を用いている。

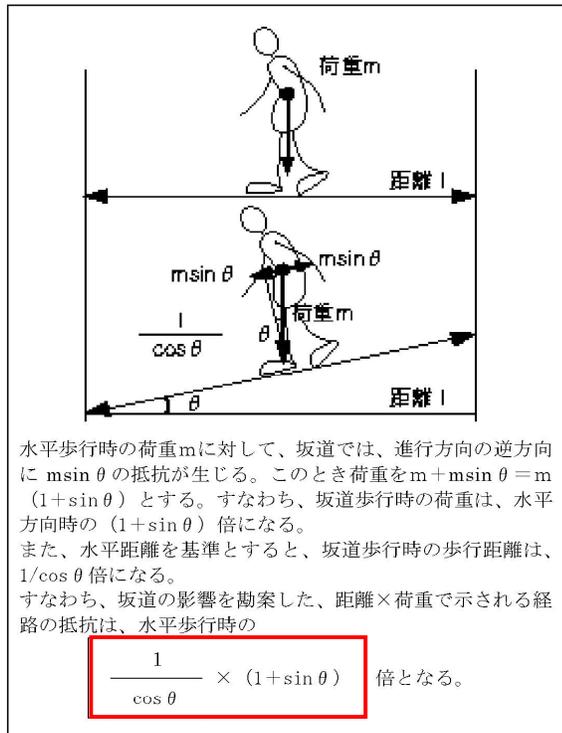
設定勾配に関しては、丘陵地帯での階段部や比較的緩い勾配等があるが、ここでは、25%勾配を設定値とし、地形抵抗補正を行う。

$$\frac{1}{\cos\theta} \times (1 + \sin\theta)$$
$$= 1.28 \text{ 倍}$$
$$63\text{m/分} \div 1.28 = 49\text{m/分}$$

補正係数：49m/分÷63m/分 **0.78**

- ・ 主要駅 1,200m×0.78 = 936m **900m**
- ・ 一般駅 700m×0.78 = 546m **500m**

図 地形抵抗の換算定義



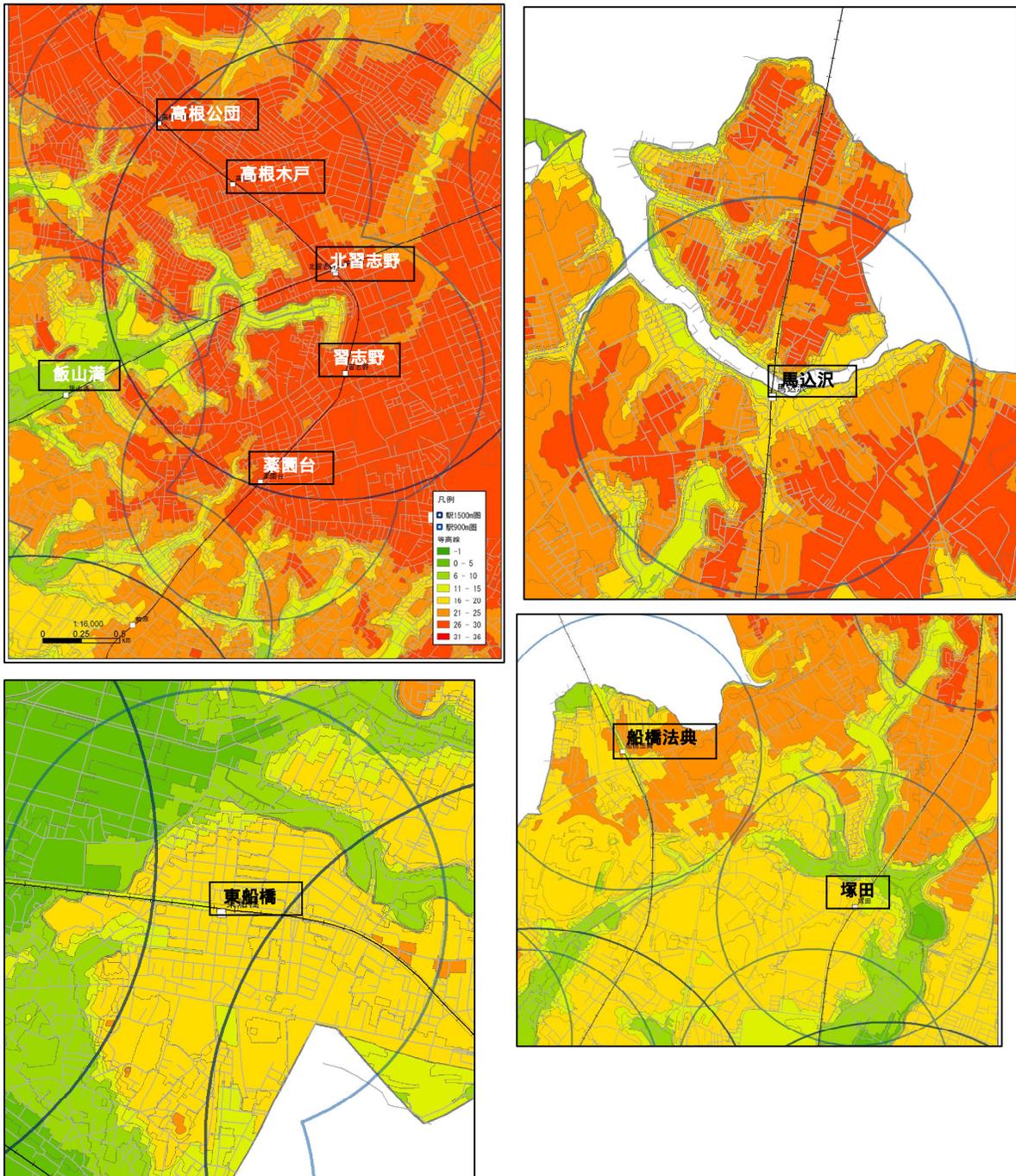
出典：「居住者の行動領域と施設の利用圏域を反映したアクセシビリティを基準とする公共施設サービスネットワーク再構築の提案」（首都大学東京 都市環境科学研究科 吉川徹准教授）

イ) 補正対象地区の抽出

地形的高低差が大きい地区は以下のとおりであり、前出ア) で検討した補正を行うこととする。

主要駅：北習志野駅（西側） 対象部は $1,200\text{m} \times 0.78 = 900\text{m}$
 一般駅：高根公団駅（東西）、高根木戸駅（西側）、習志野駅（西側）、薬圃台駅（南側）、飯山満駅（全域）、馬込沢駅（全域）、東船橋駅（北側）、船橋法典駅（南側）、塚田駅（北東側） 対象部は $700\text{m} \times 0.78 = 500\text{m}$

図 地形的高低差が大きい駅周辺



大規模施設等の移動制約による補正

大規模施設による移動制約に関する補正としては、駅と大規模施設の配置関係を踏まえ、移動可能圏域を補正する。

- 船橋法典駅南西側圏域：300mに補正
- 京成大久保駅北側圏域：600mに補正
- 船橋日大前西側圏域：圏域から除外
- 船橋競馬場南側圏域：200mに補正
- 南船橋駅北側・南西圏域：圏域から除外

中山競馬場（船橋法典駅）



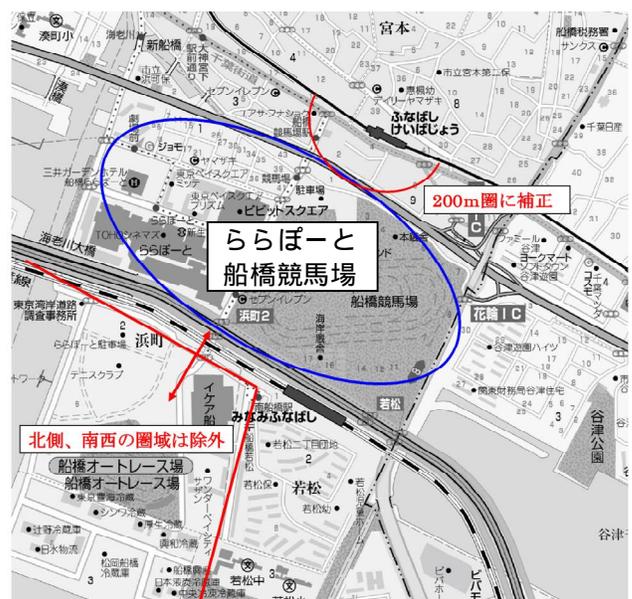
東邦大学等（京成大久保駅）



日大（船橋日大前）



船橋競馬場等（船橋競馬場駅、南船橋駅）



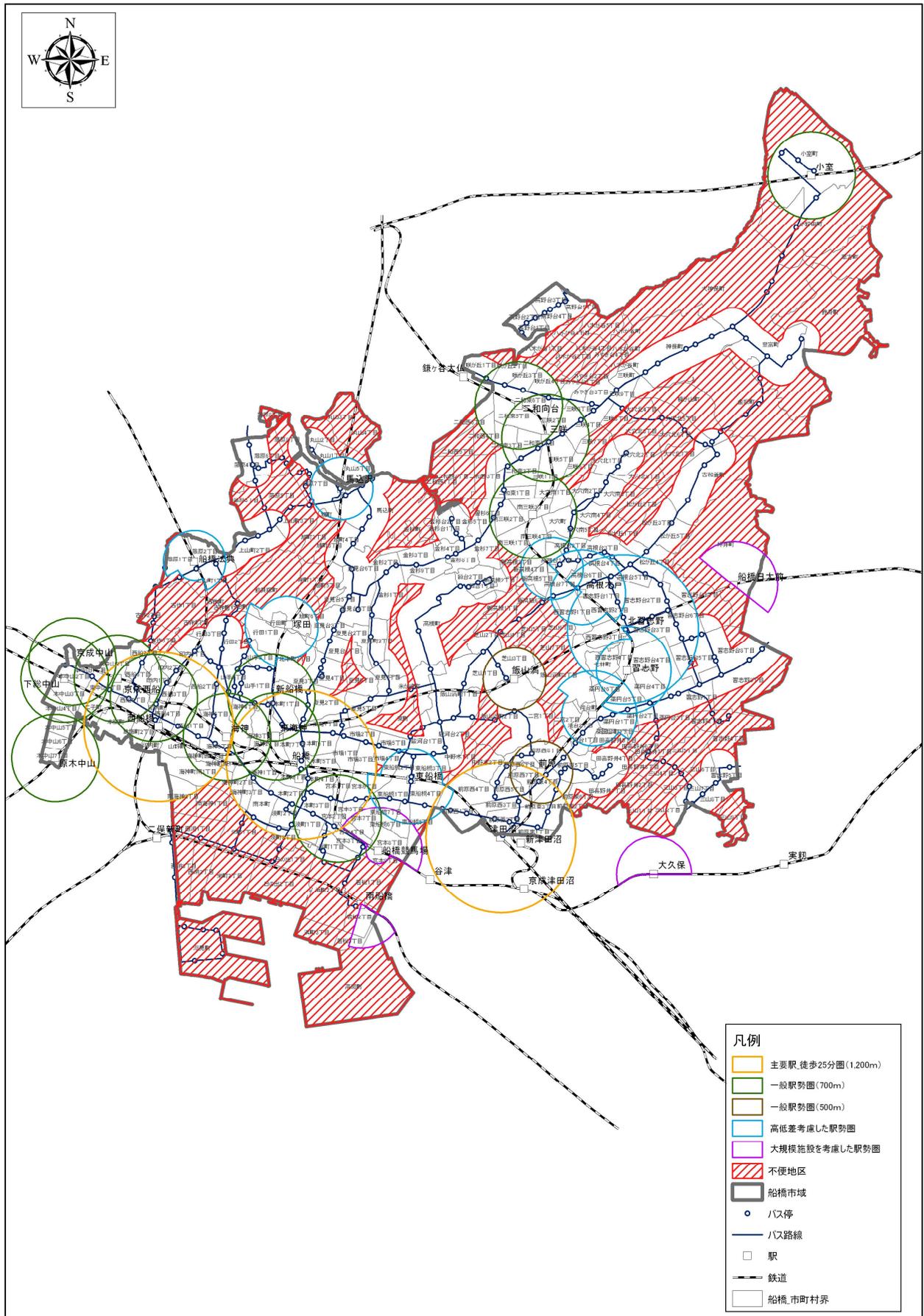
(3) 船橋市公共交通不便地区(案)の設定

前出の結果を踏まえ、各駅の距離補正を行い、船橋市公共交通不便地区(案)の設定を行った。

表 駅別鉄道利用圏域

	駅名	アンケート調査を踏まえた不便と感じる実歩行距離	歩行経路による実歩行距離の低減(0.8)基本圏域	補正		
				高低差(0.78)	大規模施設	
主要駅	西船橋駅	1,500m	1,200m	-	-	
	船橋駅			-	-	
	津田沼駅			-	-	
	北習志野駅			西側900m	-	
一般駅	馬込沢	900m	700m	全域500m	-	
	塚田			南西側以外500m	-	
	新船橋			-	-	
	京成中山			-	-	
	東中山			-	-	
	京成西船			-	-	
	海神			-	-	
	大神宮下			-	-	
	船橋競馬場			-	南側200m	船橋競馬場等
	二和向台			-	-	
	三咲			-	-	
	滝不動			-	-	
	高根公園			-	-	
	高根木戸			-	-	
	習志野			-	-	
	薬園台			-	-	
	前原			-	-	
	東海神			-	-	
	飯山満			-	-	
	船橋日大前			-	西側0m	日大
	下総中山			-	-	
	東船橋			-	-	
	船橋法典			-	北側500m	
南船橋	-	南側500m	南西側300m 中山競馬場			
小室	-	-	南東側以外0m 船橋競馬場等			
原木中山	-	-				

図 船橋市域における公共交通不便地区（案）の設定



3. 施策検討地区の抽出(案)

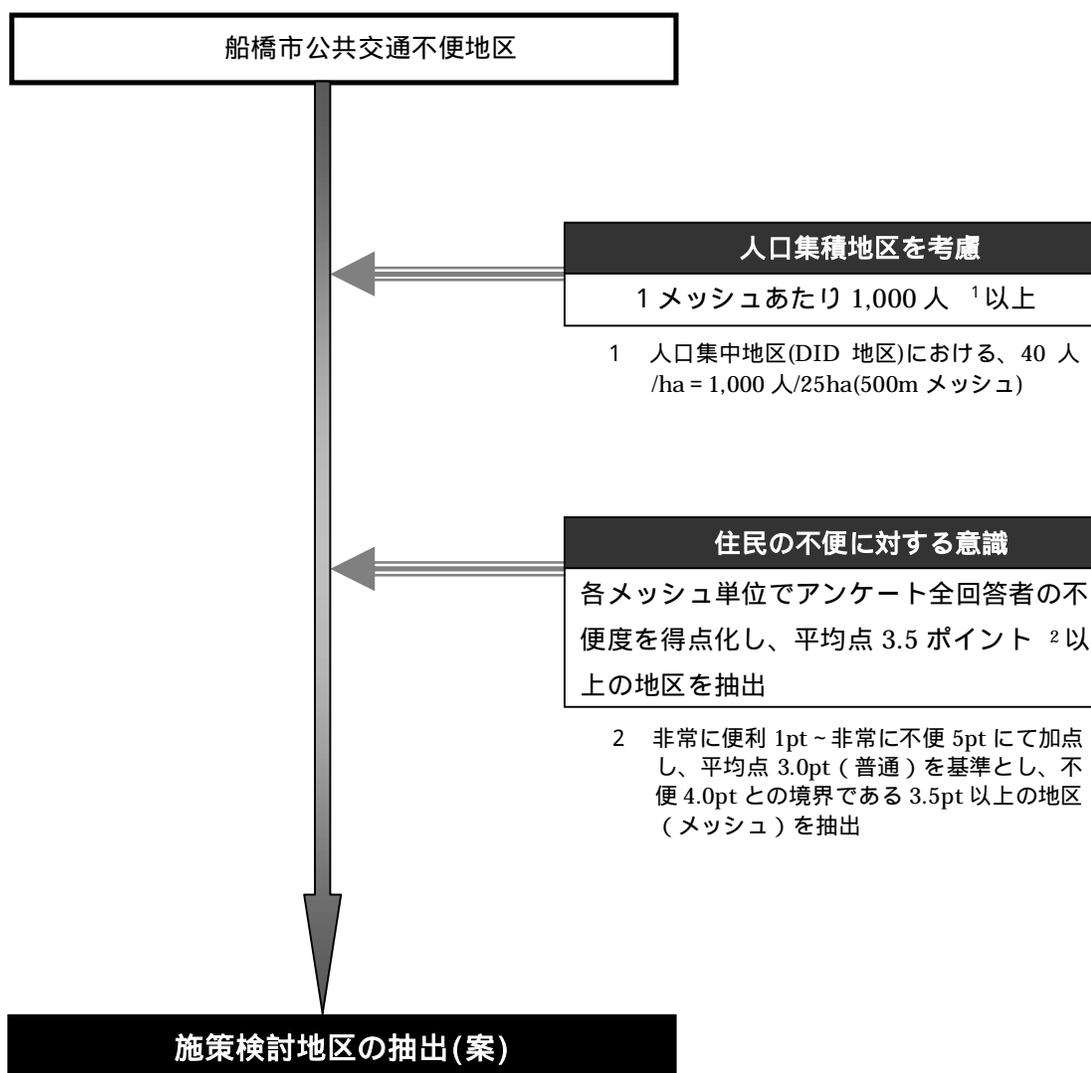
1. 施策検討地区抽出の考え方

施策検討地区の抽出は、前出の公共交通不便地区の中から、人口の集積や住民ニーズを考慮し、優先的に施策の検討を行うべき地区を抽出する。

施策検討地区抽出の流れ

施策検討地区の抽出は以下のとおりである。

下記 ~ の条件を満たす地区を施策検討地区として抽出する。



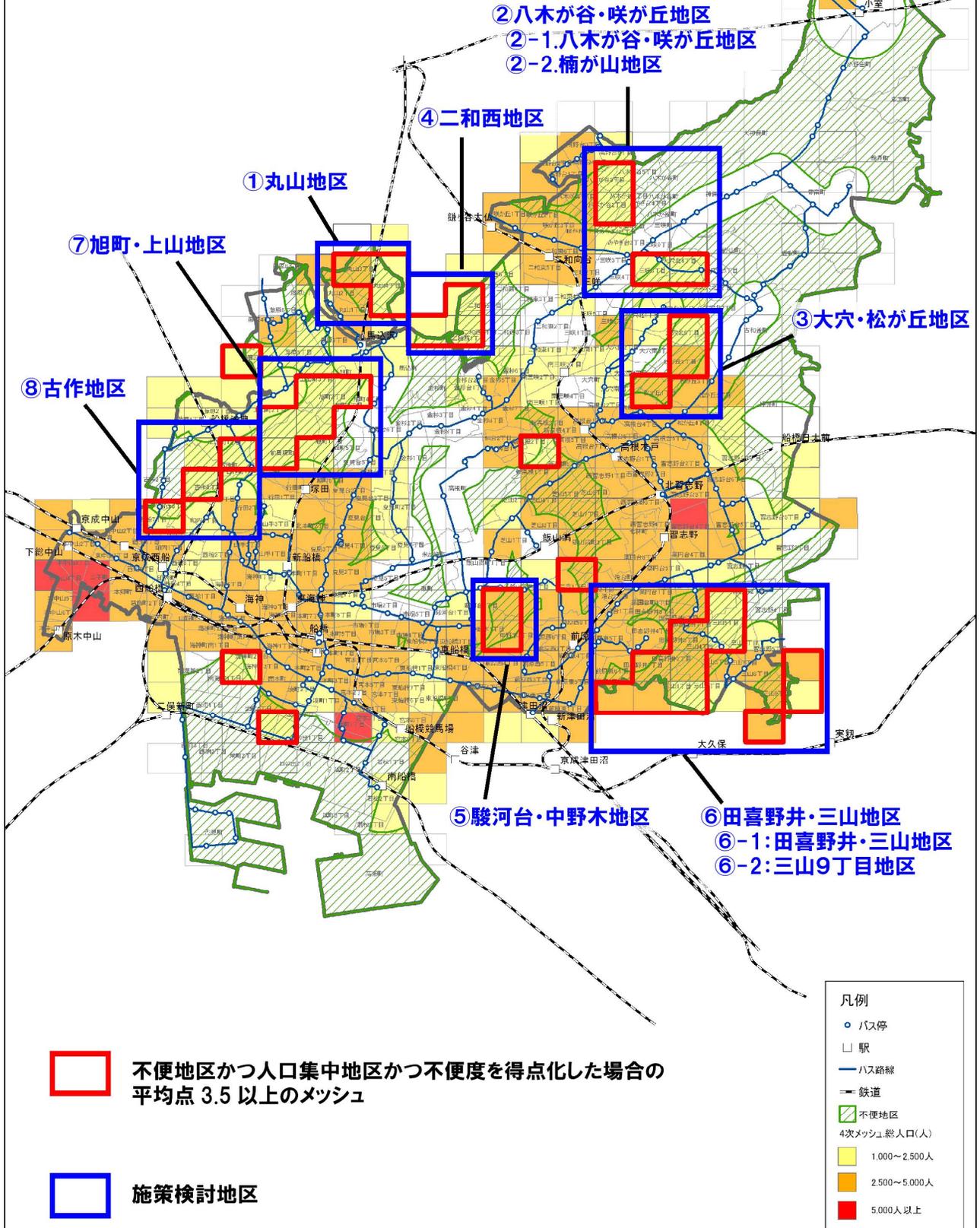
2 . 施策検討地区の抽出（案）

施策検討地区は、以降に示す赤枠のエリアであるが、ある程度の広がりを持った地区として、以下の8つの地区を抽出した。

丸山地区
八木が谷、咲が丘地区
- 1 : 八木が谷、咲が丘地区
- 2 : 楠が山地区
大穴、松が丘地区
二和西地区
駿河台、中野木地区
田喜野井、三山地区
- 1 : 田喜野井・三山地区
- 2 : 三山9丁目地区
旭町、上山地区
古作地区



施策検討地区の抽出(案)



4. 事業計画（草案）の検討

1. 各施策検討地区の特性

アンケート調査結果を踏まえ、公共交通利用に際し不便と感じている人の特性を整理する。
丸山地区

不便と感じている60歳以上の割合は40%である。
通勤者、通院時の鉄道利用駅は、主に馬込沢駅である。
バス路線に対する不満は、「自宅近くにバスがない」との意見が多い。
路線バスの新設、変更希望は35名(58%)、新たなサービス希望は29名(44%)である。
各要望における目的地は、馬込沢駅(88%)、医療センター(8%)である。

○ 配布町丁目

住所	人数
丸山	70
合計	70

○ 不便と回答した人の年齢属性

	非常に不便	不便	合計
60歳未満	11	11	22
60歳以上	6	9	15
合計	17	20	37

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤者	通院者	合計
鎌ヶ谷	1		1
馬込沢	28	20	48
合計	29	20	49

○ 鉄道駅までのアクセス手段

移動手段	通勤時	通院時	合計
1. バス	2		2
2. タクシー			
3. 自動車(運転)		1	1
4. 自動車(送迎)	2	1	3
5. バイク	1	1	2
6. 自転車	15	10	25
7. 徒歩	8	8	16
合計	28	21	49

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	2
2. 週1~2日	3
3. 月1~2日	2
4. 雨の日のみ	
5. ほとんど利用なし	49
合計	56

○ 路線バスに対する不満

不満理由	回答総数	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	16	3	1	12	23
2. 目的地までの時間が予測困難	13		8	5	21
3. バスの本数が少ない	15	4	5	6	28
4. バス停が遠い	36	9	13	14	67
5. 目的地へのバスがない	26	4	15	7	49
6. 自宅近くにバスなし	48	34	9	5	125
7. その他	2	2			6
合計	156	56	51	49	319

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	35
希望しない	25
合計	60

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	29
希望しない	36
合計	65

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

種類	具体名	人数
1. 病院	医療センター	2
	二和病院	1
病院計		3
2. 駅	馬込沢	21
	駅計	21
合計		24

- 1 八木が谷、咲が丘地区

不便と感じている60歳以上の割合は56%である。

通勤者、通院時の鉄道利用駅は、主に二和向台駅、三咲駅、鎌ヶ谷大仏駅である。バス路線に対する不満は、「自宅近くにバスがない」、「バスの本数が少ない」との意見が多い。

路線バスの新設、変更希望は39名(53%)、新たなサービス希望は37名(49%)である。各要望における目的地は、二和向台駅(44%)、船橋二和病院(17%)、船橋駅(17%)である。

○ 配布町丁目

住所	人数
みやぎ台	13
高野台	29
咲が丘	3
八木が谷	52
合計	97

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤時	通院時	合計
鎌ヶ谷大仏	5	2	7
三咲	5	3	8
津田沼	1		1
二和向台	13	8	21
船橋		1	1
合計	24	14	38

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	4
2. 週1~2日	8
3. 月1~2日	12
4. 雨の日のみ	4
5. ほとんど利用なし	49
合計	77

○ 路線バスに対する不満

不満理由	回答総数	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	24	9	5	10	47
2. 目的地までの時間が予測困難	20	5	11	4	41
3. バスの本数が少ない	43	8	18	17	77
4. バス停が遠い	27	8	16	3	59
5. 目的地へのバスがない	20	3	4	13	30
6. 自宅近くにバスなし	33	22	5	6	82
7. その他	7	4	2	1	17
合計	174	59	61	54	353

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	39
希望しない	35
合計	74

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	37
希望しない	39
合計	76

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

種類	具体名	人数
1. 病院	セコメテック病院	1
	二和病院	4
病院計		5
2. 駅	船橋	3
	二和向台	8
	西白井	1
駅計		12
合計		17

- 2 楠が山地区

不便と感じている60歳以上の割合は70%である。

通勤者、通院時の鉄道利用駅は、主に三咲駅、高根公園駅である。

バス路線に対する不満は、「バスの本数が少ない」、「バス停が遠い」との意見が多い。

路線バスの新設、変更希望は13名(39%)、新たなサービス希望は14名(48%)である。

各要望における目的地は、具体的施設名の回答は得られなかった。

○ 配布町丁目

住所1	人数
三咲	15
大穴北	24
総計	39

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤時	通院時	合計
三咲	7	1	8
北習志野	2		2
高根公園		5	5
合計	9	6	15

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	3
2. 週1~2日	7
3. 月1~2日	12
4. 雨の日のみ	1
5. ほとんど利用なし	12
合計	35

○ 路線バスに対する不満

不満理由	回答総数	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	15	5	5	5	30
2. 目的地までの時間が予測困難	8	2	4	2	16
3. バスの本数が少ない	20	10	8	2	48
4. バス停が遠い	17	6	5	6	34
5. 目的地へのバスがない	12	3	4	5	22
6. 自宅近くにバスなし	8	2	2	4	14
7. その他	4	1	1	2	7
合計	84	29	29	26	171

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	13
希望しない	20
合計	33

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	14
希望しない	15
合計	29

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

具体的目的地については、回答がない。

松が丘、大穴北地区

不便と感じている60歳以上の割合は57%である。

通勤者、通院時の鉄道利用駅は、主に高根公団駅、北習志野駅である。

バス路線に対する不満は、「バス停が遠い」、「バスの本数が少ない」との意見が多い。

路線バスの新設、変更希望は25名(32%)、新たなサービス希望は16名(22%)である。

各要望における目的地は、医療センター(43%)、船橋駅(17%)、高根公団駅(9%)である。

○ 配布町丁目

住所	人数
松が丘	64
大穴南	28
大穴北	10
合計	102

○ 不便と回答した人の年齢属性

	非常に不便	不便	合計
60歳未満	1	17	18
60歳以上	5	19	24
合計	6	36	42

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤者	通院者	合計
高根公団	13	8	21
高根木戸	3		3
東船橋	1		1
飯山満	1		1
北習志野	10	3	13
合計	28	11	39

○ 鉄道駅までのアクセス手段

移動手段	通勤時	通院時	合計
1. バス	5	2	7
2. タクシー			
3. 自動車(運転)	4	2	6
4. 自動車(送迎)	1	1	2
5. バイク	3		3
6. 自転車	14	4	18
7. 徒歩	3	7	10
合計	30	16	46

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	10
2. 週1~2日	12
3. 月1~2日	15
4. 雨の日のみ	5
5. ほとんど利用なし	46
合計	88

○ 路線バスに対する不満

不満理由	回答総数	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	19	6	7	6	38
2. 目的地までの時間が予測困難	26	7	14	5	54
3. バスの本数が少ない	31	12	10	9	65
4. バス停が遠い	52	22	15	15	111
5. 目的地へのバスがない	28	13	6	9	60
6. 自宅近くにバスなし	27	5	13	9	50
7. その他	12	6	3	3	27
合計	195	71	68	56	405

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	25
希望しない	52
合計	77

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	16
希望しない	56
合計	72

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

種類	具体名	人数
1. 病院	セコムメディック病院	1
	医療センター	10
病院計		11
2. 駅	船橋	4
	船橋日大前	1
	八千代緑ヶ丘	2
	北習志野	3
	高根公団	2
駅計		12
合計		23

二和西地区

不便と感じている60歳以上の割合は33%である。

通勤者、通院時の鉄道利用駅は、主に馬込沢駅である。

バス路線に対する不満は、「乗車後の目的地到着時間の予測が困難」、「乗車前の到着時間の予測が困難」との意見が多い。

路線バスの新設、変更希望は9名(39%)、新たなサービス希望は7名(32%)である。

各要望における目的地は、馬込沢駅(40%)、船橋二和病院(33%)、二和向台駅(20%)である。

○ 配布町丁目

住所	人数
二和西	22
馬込町	6
合計	28

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤者	通院者	合計
鎌ヶ谷大仏	1		1
船橋	1		1
馬込沢	7	3	10
合計	9	3	12

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	2
2. 週1~2日	2
3. 月1~2日	9
4. 雨の日のみ	1
5. ほとんど利用なし	13
合計	27

○ 路線バスに対する不満

不満理由	回答総数	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	9	4	4	1	21
2. 目的地までの時間が予測困難	14	3	5	6	25
3. バスの本数が少ない	7	2	1	4	12
4. バス停が遠い	7	3	3	1	16
5. 目的地へのバスがない	2			2	2
6. 自宅近くにバスなし	4	3	1		11
7. その他	0				0
合計	43	15	14	14	87

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	9
希望しない	14
合計	23

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	7
希望しない	15
合計	22

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

種類	具体名	人数
1. 病院	二和病院	5
	病院計	5
2. 駅	二和向台	3
	馬込沢	6
	船橋	1
駅計		10
合計		15

中野木、駿河台地区

不便と感じている60歳以上の割合は28%である。

通勤者、通院者の鉄道利用駅は、主に東船橋駅、津田沼駅である。

バス路線に対する不満は、「乗車前の到着時間の予測が困難」、「乗車後の目的地到着時間の予測が困難」との意見が多い。

路線バスの新設、変更希望は17名(21%)、新たなサービス希望は28名(33%)である。

各要望における目的地は、津田沼駅(43%)、東船橋駅(22%)である。

○ 配布町丁目

住所	人数
駿河台	19
中野木	42
飯山満町	28
合計	89

○ 不便と回答した人の年齢属性

	非常に不便	不便	合計
60歳未満	11	21	32
60歳以上	1	12	13
合計	12	33	45

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤者	通院者	合計
津田沼	8	3	11
東船橋	29	7	36
飯山満	1		1
船橋		1	1
前原		1	1
合計	38	12	50

○ 鉄道駅までのアクセス手段

移動手段	通勤時	通院時	合計
1. バス	8	5	13
2. タクシー			
3. 自動車(運転)	1		1
4. 自動車(送迎)	3		3
5. バイク	2		2
6. 自転車	11		11
7. 徒歩	15	6	21
総計	40	11	51

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	10
2. 週1~2日	15
3. 月1~2日	18
4. 雨の日のみ	
5. ほとんど利用なし	42
合計	85

○ 路線バスに対する不満

不満理由	回答総数	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	54	18	24	12	114
2. 目的地までの時間が予測困難	49	12	22	15	95
3. バスの本数が少ない	44	19	10	15	92
4. バス停が遠い	37	13	9	15	72
5. 目的地へのバスがない	13	4	6	3	27
6. 自宅近くにバスなし	19	7	7	5	40
7. その他	10	5	1	4	21
合計	226	78	79	69	461

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	17
希望しない	65
合計	82

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	28
希望しない	56
合計	84

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

種類	具体名	人数
1. 病院	医療センター	2
	船橋中央病院	2
	東船橋病院	1
病院計		5
2. 駅	船橋	1
	津田沼	10
	東船橋	5
	飯山満	2
駅計		18
合計		23

- 1 田喜野井、三山地区

不便と感じている60歳以上の割合は36%である。

通勤者、通院時の鉄道利用駅は、主に津田沼駅、実籾駅である。

バス路線に対する不満は、「バス停が遠い」、「バスの本数が少ない」との意見が多い。

路線バスの新設、変更希望は72名(47%)、新たなサービス希望は52名(35%)である。

各要望における目的地は、津田沼駅(70%)、済生会習志野病院(16%)である。

○ 配布町丁目

住所	人数
三山	117
前原東	11
田喜野井	62
薬円台	2
合計	192

○ 不便と回答した人の年齢属性

	非常に不便	不便	合計
60歳未満	18	36	54
60歳以上	12	19	31
合計	30	55	85

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤者	通院者	合計
実籾	6	6	12
津田沼	43	16	59
大久保		1	1
合計	49	23	72

○ 鉄道駅までのアクセス手段

駅までの手段	通勤時	通院時	合計
1. バス	19	12	31
2. タクシー			
3. 自動車(運転)	2	1	3
4. 自動車(送迎)	2		2
5. バイク	3		3
6. 自転車	12	3	15
7. 徒歩	2		2
合計	40	16	56

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	18
2. 週1~2日	45
3. 月1~2日	49
4. 雨の日のみ	8
5. ほとんど利用なし	55
合計	175

○ 路線バスに対する不満

不満理由	回答総数	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	38	7	6	25	58
2. 目的地までの時間が予測困難	58	20	26	12	124
3. バスの本数が少ない	68	24	22	22	138
4. バス停が遠い	75	34	38	3	181
5. 目的地へのバスがない	39	12	12	15	75
6. 自宅近くにバスなし	58	30	19	9	137
7. その他	16	9	1	6	35
合計	352	136	124	92	748

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	72
希望しない	82
合計	154

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	52
希望しない	97
合計	149

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

種類	具体名	人数
1. 病院	済生会習志野病院	7
病院計		7
2. 駅	海浜幕張	2
	津田沼	31
	八千代緑ヶ丘	2
	北習志野	2
駅計		37
合計		44

- 2 三山9丁目地区

不便と感じている60歳以上の割合は40%である。

通勤者、通院時の鉄道利用駅は、主に津田沼駅、実籾駅である。

バス路線に対する不満は、「バスの本数が少ない」、「乗車後の目的地到着時間の予測が困難」、「自宅近くにバスがない」との意見が多い。

路線バスの新設、変更希望は5名(50%)、新たなサービス希望は4名(33%)である。

各要望における目的地は、具体的施設名の回答は得られなかった。

○ 配布町丁目

住所	人数
三山	11
習志野	2
合計	13

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤者	通院者	合計
実籾	1	3	4
大久保		1	1
津田沼	3	2	5
合計	4	6	10

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	3
2. 週1~2日	2
3. 月1~2日	5
4. 雨の日のみ	
5. ほとんど利用なし	3
合計	13

○ 路線バスに対する不満

不満理由	回答総数	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	2			2	2
2. 目的地までの時間が予測困難	8	3		5	14
3. バスの本数が少ない	7	3	3	1	16
4. バス停が遠い	5	1	4		11
5. 目的地へのバスがない	8		4	4	12
6. 自宅近くにバスなし	5	4	1		14
7. その他	1	1			3
合計	36	12	12	12	72

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	5
希望しない	5
合計	10

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	4
希望しない	8
合計	12

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

具体的目的地については、回答がない。

旭町、上山地区

不便と感じている60歳以上の割合は40%である。
 通勤者、通院時の鉄道利用駅は、主に船橋法典駅、馬込沢駅、塚田駅である。
 バス路線に対する不満は、「自宅近くにバスがない」、「バス停までが遠い」との意見が多い
 路線バスの新設、変更希望は25名(29%)、新たなサービス希望は21名(26%)である。
 各要望における目的地は、船橋駅(35%)、医療センター(22%)、西船橋駅(13%)である。

○ 配布町丁目

住所	人数
旭町	38
上山町	33
前貝塚町	31
計	102

○ 不便と回答した人の年齢属性

	非常に不便	不便	合計
60歳未満	6	25	31
60歳以上	4	17	21
合計	10	42	52

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤者	通院者	合計
西船橋	3	2	5
船橋	1		1
船橋法典	11	5	16
塚田	7	2	9
馬込沢	8	7	15
合計	30	16	46

○ 鉄道駅までのアクセス手段

駅までの手段	通勤時	通院時	合計
1. バス	2	1	3
2. タクシー			
3. 自動車(運転)			
4. 自動車(送迎)	4	1	5
5. バイク			
6. 自転車	9	2	12
7. 徒歩	12	13	25
合計	27	17	42

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	2
2. 週1~2日	12
3. 月1~2日	9
4. 雨の日のみ	1
5. ほとんど利用なし	68
合計	92

○ 路線バスに対する不満

不満理由	総計	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	31	8	16	7	63
2. 目的地までの時間が予測困難	28	7	8	13	50
3. バスの本数が少ない	29	10	9	10	58
4. バス停が遠い	30	17	9	4	73
5. 目的地へのバスがない	19	6	8	5	39
6. 自宅近くにバスなし	34	19	10	5	82
7. その他	1			1	1
合計	172	67	60	45	366

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	25
希望しない	60
合計	85

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	21
希望しない	61
合計	82

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

種類	具体名	人数
1. 病院	医療センター	5
	船橋中央病院	2
	病院計	7
2. 駅	西船橋	3
	船橋法典	2
	船橋	8
	塚田	3
駅計		16
合計		23

古作地区

不便と感じている60歳以上の割合は40%である。

通勤者、通院時の鉄道利用駅は、主に西船橋駅、船橋法典駅である。

バス路線に対する不満は、「乗車後の目的地までの到着時間の予測が困難」、「バス停が遠い」との意見が多い。

路線バスの新設、変更希望は2名(10%)、新たなサービス希望は11名(48%)である。

各要望における目的地は、船橋中央病院(67%)、西船橋駅(33%)である。

○ 配布町丁目

住所	人数
古作	21
行田	6
前貝塚町	2
合計	29

○ 不便と回答した人の年齢属性

	非常に不便	不便	合計
60歳未満	2	1	3
60歳以上		2	2
合計	2	3	5

○ 通勤・通院時のアクセス駅

利用駅	通勤者	通院者	合計
西船橋	9	2	11
船橋法典	3		3
塚田		1	1
合計	12	3	15

○ 鉄道駅までのアクセス手段

駅までの手段	通勤時	通院時	合計
1. バス	1	1	2
2. タクシー		1	1
3. 自動車(運転)	1		1
4. 自動車(送迎)	2		2
5. バイク			
6. 自転車	4		4
7. 徒歩	4		4
合計	12	2	14

○ 現状のバスの利用頻度

利用頻度	バス利用者数
1. ほぼ毎日	
2. 週1~2日	4
3. 月1~2日	
4. 雨の日のみ	1
5. ほとんど利用なし	18
合計	23

○ 路線バスに対する不満

不満理由	総計	1位	2位	3位	加重点
1. バスの到着時間が予測困難	8	3	2	3	16
2. 目的地までの時間が予測困難	15	3	8	4	29
3. バスの本数が少ない	11		5	6	16
4. バス停が遠い	12	6	2	4	26
5. 目的地へのバスがない	5	3	2		13
6. 自宅近くにバスなし	9	5	1	3	20
7. その他	0				0
合計	60	20	20	20	120

○ 路線バスの新設、変更及び新設希望有無

新設希望有無	該当者数
希望する	2
希望しない	19
合計	21

○ 新たな公共交通の新設希望有無

導入希望有無	該当者数
希望する	11
希望しない	12
合計	23

○ 路線バスの新設、変更及び新たな公共交通サービス希望者の目的地

種類	具体名	人数
1. 病院	船橋中央病院	2
病院計		2
2. 駅	西船橋	1
駅計		1
合計		3

2. 不便地区解消方策の検討

(1) 検討の前提

ここでは、不便地区の解消を図るための方策として、以下の施策等から検討を行う。

路線バスの再編成による解消（運行本数の増便、運行区間の延長）
 バスを小型化して運行を行うことによる解消
 タクシー車両を活用して乗合運行を行うことによる解消

(2) 道路の車両の走行可能性の検討

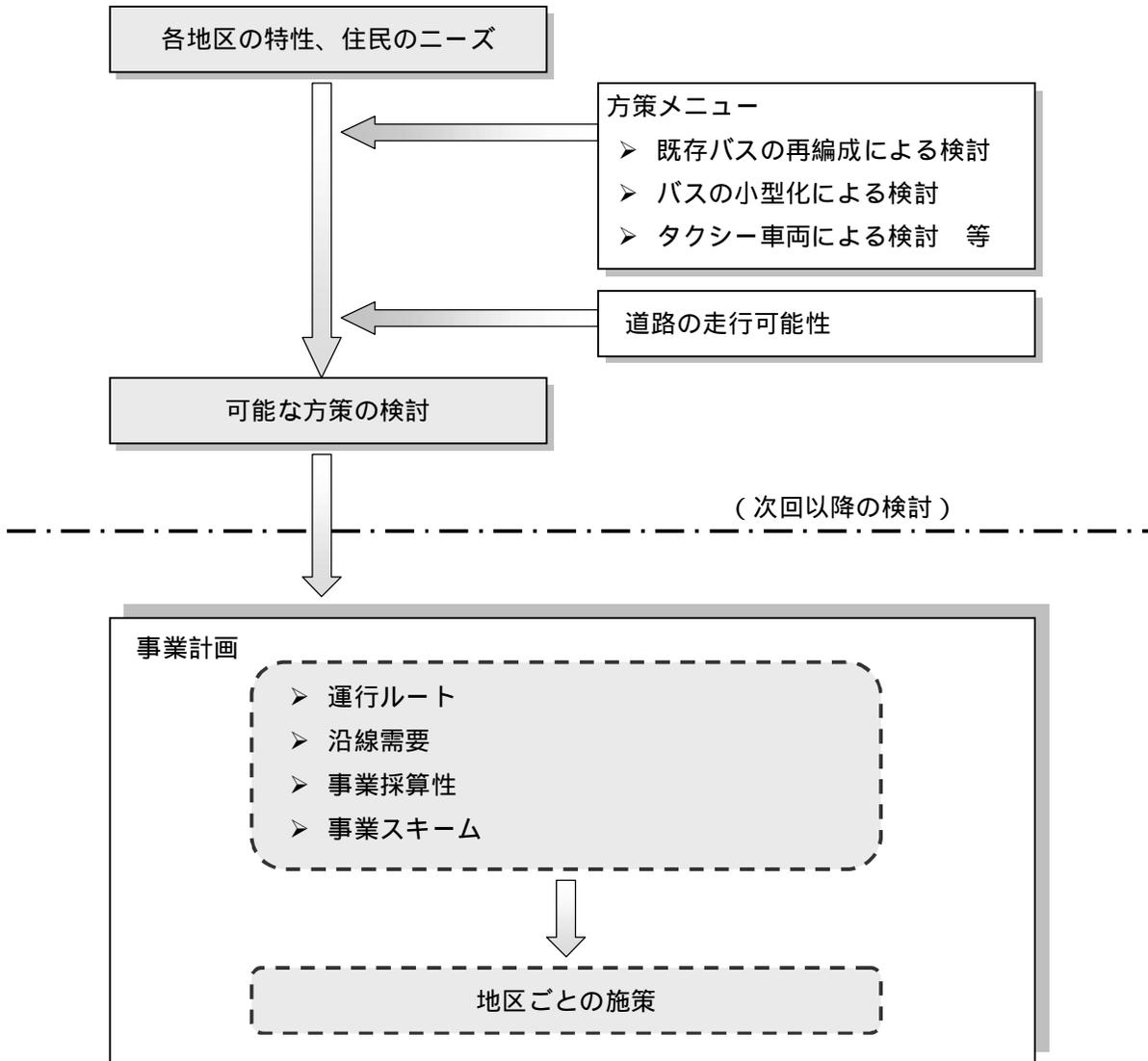
各地区毎に道路幅員の現状を調査し、車両の走行可能性を検討する。

表 タイプ別車両緒元

		路線バス	小型バス	ワゴンタクシー	普通自動車
図					
車両 サイズ	全長	8,990mm	6,990mm	5,380mm	4,590mm
	全幅	2,300mm	2,080mm	1,880mm	1,695mm
	全高	2,980mm	2,820mm	2,285mm	1,525mm
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 例に基づく 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

(3) 不便地区の解消のための方策の検討

各地区の特性や住民のバスに対するニーズ、道路の走行条件を踏まえ、可能な解消方策を検討する。



施策検討地区における対策案の比較検討と方針

地区名	現在の交通行動特性	バスに対する不満	バス路線等の結節要箇所	沿線人口(人)	アンケート調査におけるバスに対する改善要望(%)		道路の条件からみた地区内の走行可能性			不便地区解消のための方針案	
					バス新設	新たなサービス	路線バスでの対応	小型バスの運行	乗合タクシー等	路線バスによる対応	新たな交通サービスの検討
① 丸山地区	・鉄道利用者のほとんどが馬込沢駅を利用 ・駅までのアクセスは徒歩と自転車を利用	・自宅付近にバスがない	馬込沢駅	4,807	58	45	×道路幅員が狭隘であり、大型バスの進入は困難	△小型バスの場合は、走行できる道路が少ない	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	—	■乗合タクシーの運行(馬込沢駅～丸山地区)
②-1 八木が谷地区	・鉄道利用者は二和向台駅が多く、三咲駅や鎌ヶ谷大仏駅の利用もみられる ・駅までのアクセスは自転車が多い	・自宅付近にバスがない ・バスの本数が少ない	・二和向台駅 ・二和病院	7,374	53	49	△地区の南側は既存バス路線の運行経路を変更するにより不便地区の一部救済は可能	△小型バスの場合は、走行できる道路があるが、交通渋滞により定時性確保が困難	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	■既存バス路線の経路変更(船橋新京成バス小室線 みやぎ台経由)	■乗合タクシーによる運行(船橋二和病院・二和向台駅～八木が谷地区)
②-2 桶が山地区	・鉄道利用者は二和向台駅が多く、三咲駅や鎌ヶ谷大仏駅の利用もみられる ・駅までのアクセスは自転車が多い	・バスの本数が少ない	—	3,455	39	48	△既存バス路線の運行延長、増便により不便地区の一部救済は可能	△小型バスの場合は、走行できる道路があるが、交通渋滞により定時性確保が困難	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	■既存バス路線の増便(船橋新京成バス古和釜線)	—
③ 大穴、松が丘地区	・鉄道利用者は高根公団駅、北習志野駅が多い ・駅までのアクセスは自転車、徒歩、バス、自動車がこれに次ぐ	・バス停が遠い	医療センター	3,468	32	22	×道路幅員が狭隘であり、大型バスの進入は困難	△小型バスの場合は、走行できる道路が少ない	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	—	■乗合タクシーの運行(医療センター～高根公団駅～大穴地区)
④ 二和西地区	・鉄道利用者のほとんどが馬込沢駅を利用 ・駅までのアクセスは自転車が多い	・目的地までの時間が予測できない	・馬込沢駅 ・二和病院	2,232	39	32	×道路幅員が狭隘であり、大型バスの進入は困難	△小型バスの場合は、走行できる道路が少ない	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	■バスロケーションシステムの導入	■乗合タクシーの運行(馬込沢駅～船橋二和グリーンハイツ)
⑤ 駿河台、中野木地区	・鉄道利用者は東船橋駅が最も多く、津田沼駅も比較的多い ・駅までのアクセスは徒歩、自転車が多い、バス利用もみられる	・バスの到着時刻が予測できない・バスの本数が少ない	・津田沼駅	2,318	21	33	△既存バス路線の延長運行により不便地区の一部救済は可能	△小型バスの場合は、走行できる道路が少ない	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	■既存路線バスの延長運行(習志野新京成バス前原公団線 千葉病院前～飯山満2丁目) ■バスロケーションシステム導入	—
⑥-1 田喜野井地区	・鉄道利用者は津田沼駅利用が最も多い ・駅までのアクセスはバス、自転車、徒歩の順が多い	・バス停が遠い	・津田沼駅	5,984	47	35	△地区の北部は既存バス路線の増便により不便地区の一部救済は可能	△小型バスの場合は、走行できる道路が少ない	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	■既存バス路線の増便(習志野新京成バス三山線)	■乗合タクシーの運行(津田沼駅～田喜野井地区)
⑥-2 三山9丁目地区	・鉄道利用者は津田沼駅利用が最も多い ・駅までのアクセスはバス、自転車、徒歩の順が多い	・バスの本数が少ない	—	2,577	50	33	×道路幅員が狭隘であり、大型バスの進入は困難	△小型バスの場合は、走行できる道路が少ない	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	■既存バス路線の増便(京成バス東習志野線)	—
⑦ 旭町・上山地区	・鉄道利用者は馬込沢駅と船橋法典駅の利用が多い ・駅までのアクセスは徒歩が最も多い	・自宅付近にバスがない	・船橋駅 ・医療センター	4,201	29	26	×道路幅員が狭隘であり、大型バスの進入は困難	△小型バスの場合は、走行できる道路が少ない	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	—	■乗合タクシーの運行(船橋法典駅～上山地区～馬込沢駅)
⑧ 古作地区	・鉄道利用者は西船橋駅利用が多い ・駅までのアクセスは徒歩、自転車が多い	・目的地までの時間が予測できない	・船橋中央病院	1,518	10	48	△既存バス路線の延長運行により一部救済は可能	△小型バスの場合は、走行できる道路が少ない	○乗合タクシー(ワンボックスタイプ)の車両の場合は、地区内の走行は可能	■バスロケーションシステムの導入	—