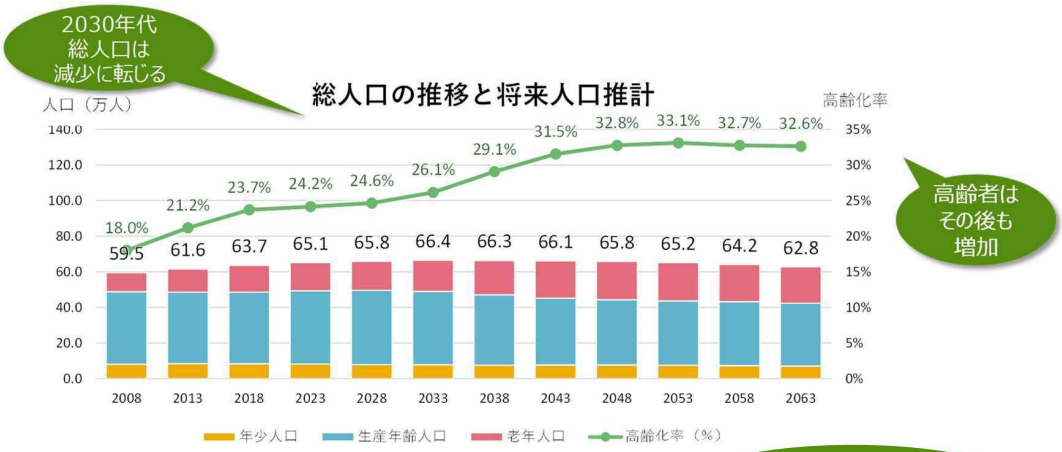
Ⅱ．地域及び公共交通の現状

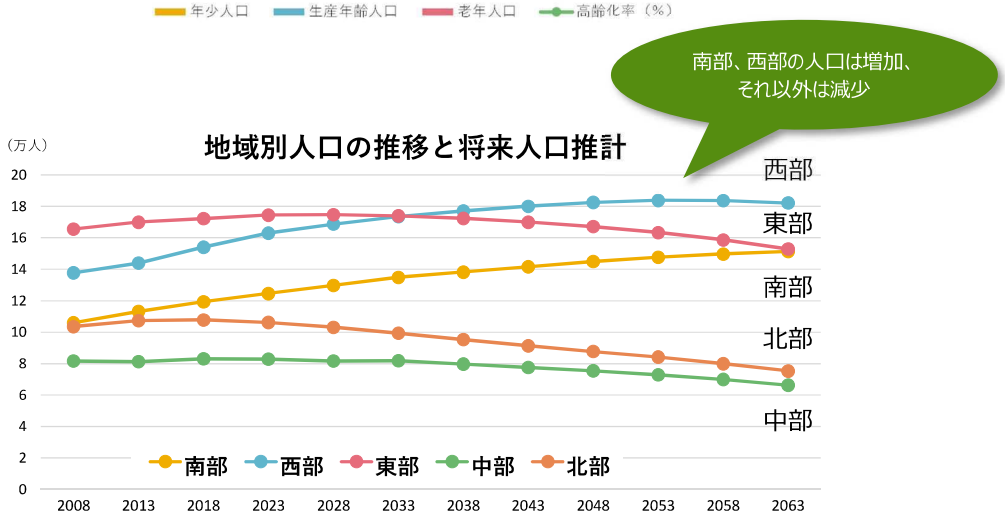
1．地域の状況

本市の人口の推移、年齢構成、将来の見込み、人口分布状況、主要施設の立地状況、人の動きや交通手段、集客・観光など、公共交通の検討に関わる地域の概況は、以下のとおりです。

1.1．人口等の状況

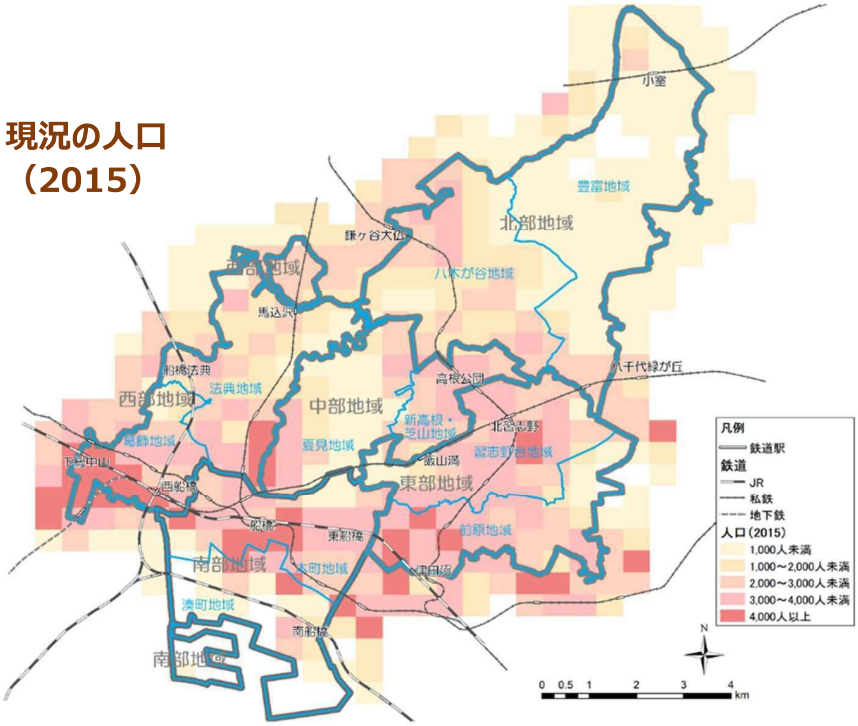
- 本市の総人口は 2033 年まで緩やかに増加を続け、66.4 万人をピークに以降は減少に転じる見込みですが、高齢者はピーク後も増加する見通しです。西部・南部地域では、今後人口がさらに増加し、その他の地域では減少する見通しです。

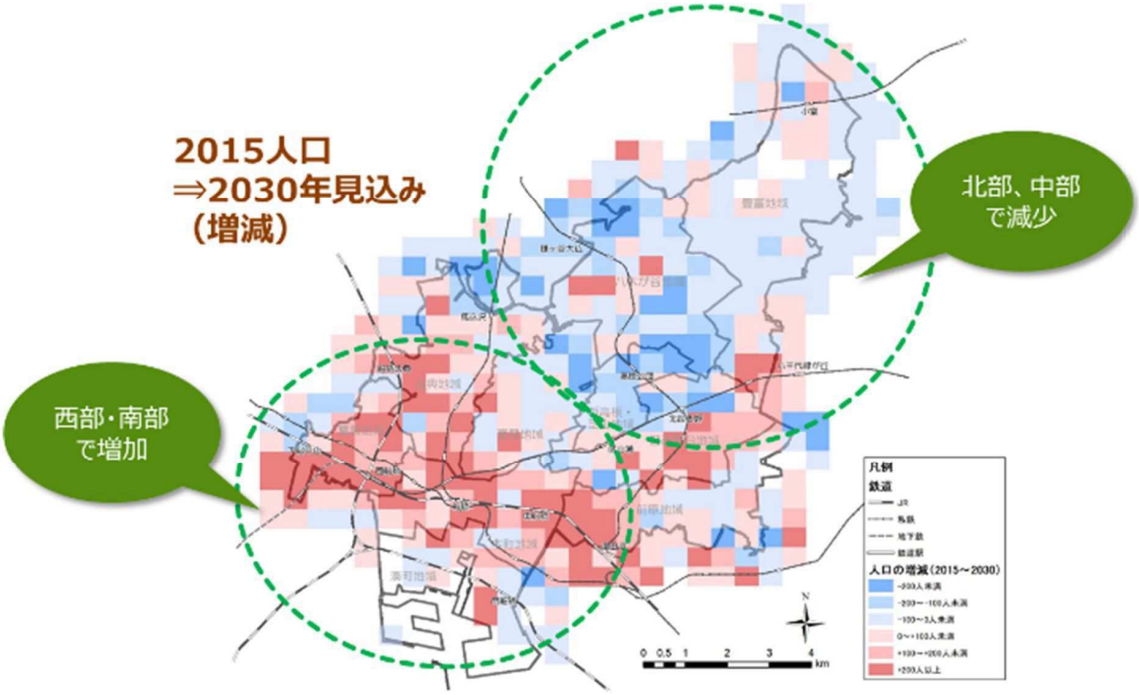




（R1「人口推計調査報告書第 2 版」（船橋市）より作成）

● 人口は、西・南・東部に集中しており、北・中部は広く分布しています。西部・南部に人口が集中する傾向が、今後さらに進む見通しです。

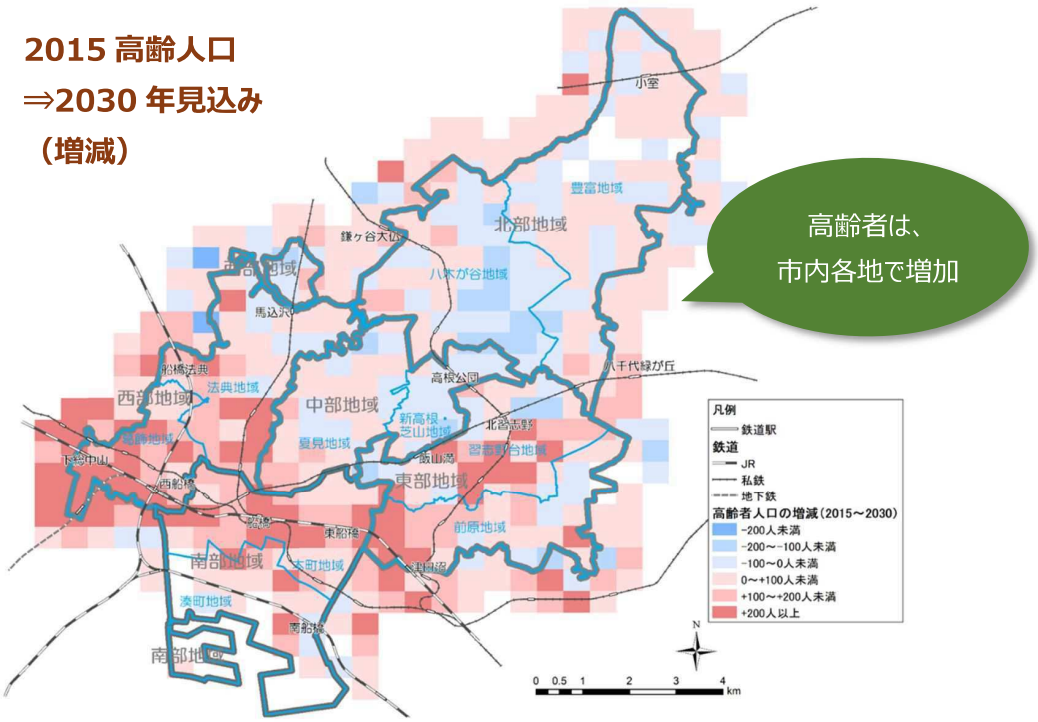




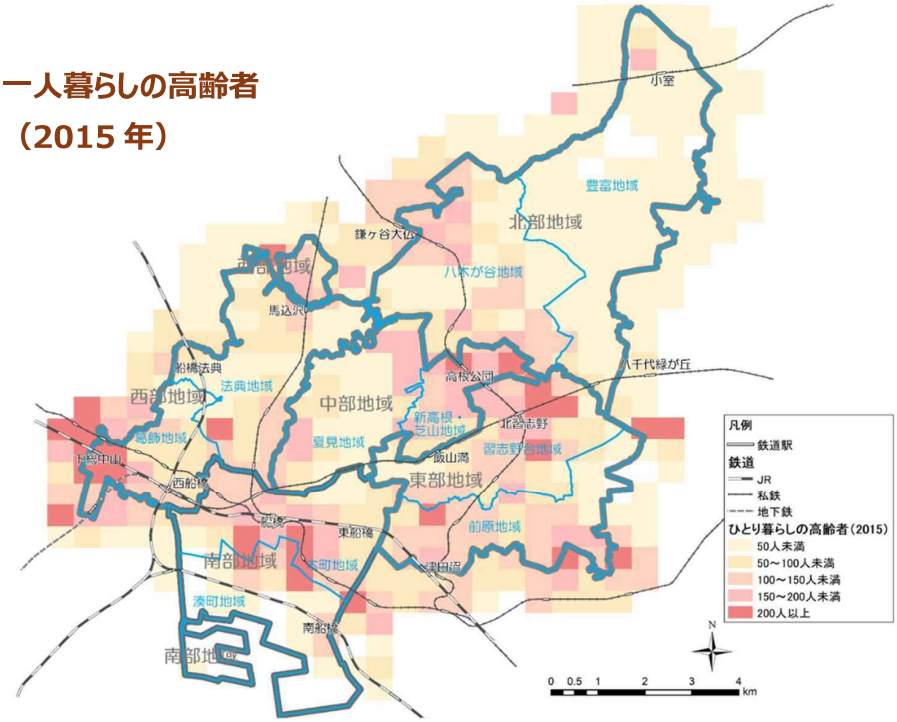
（H27「国勢調査」（総務省統計局）より作成）
（H30「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

●高齢者人口も、南部・西部に多い傾向ですが、市内各地で増加する見込みです。
今後、一人暮らしや高齢者のみの世帯が増加するものと想定されます。

2015 高齢人口
⇒2030 年見込み
（増減）



一人暮らしの高齢者
（2015 年）



（H27「国勢調査」（総務省統計局）より作成）
（H30「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

1.2. 主要な施設等の立地状況

●病院等の医療施設は、市内の各地域に立地しています。

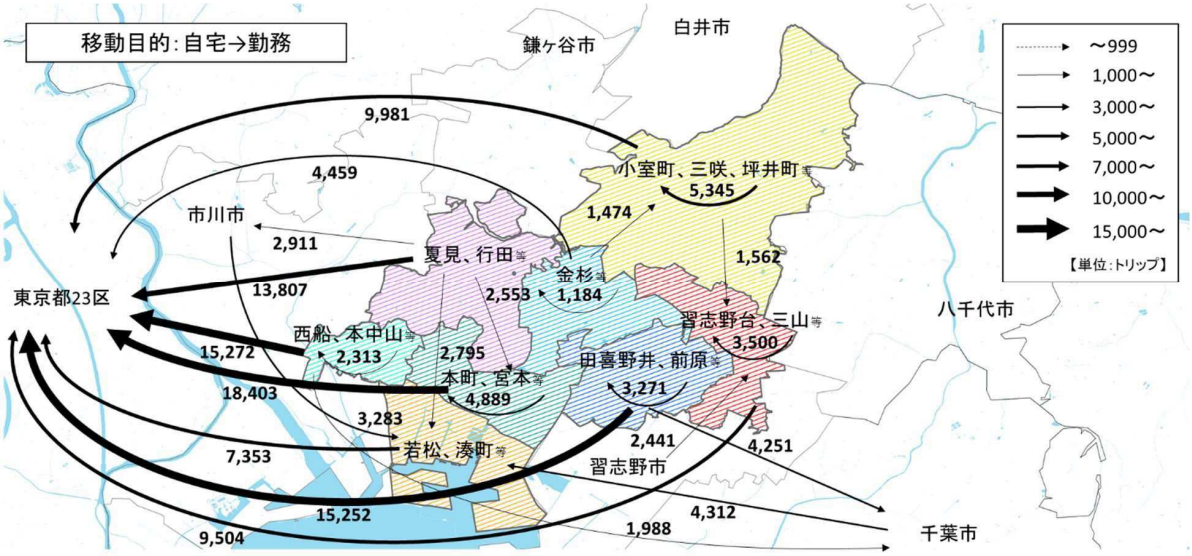
店舗も、市内各地域に立地していますが、特に大規模なショッピングセンター等は、南部・西部に集中して立地しています。

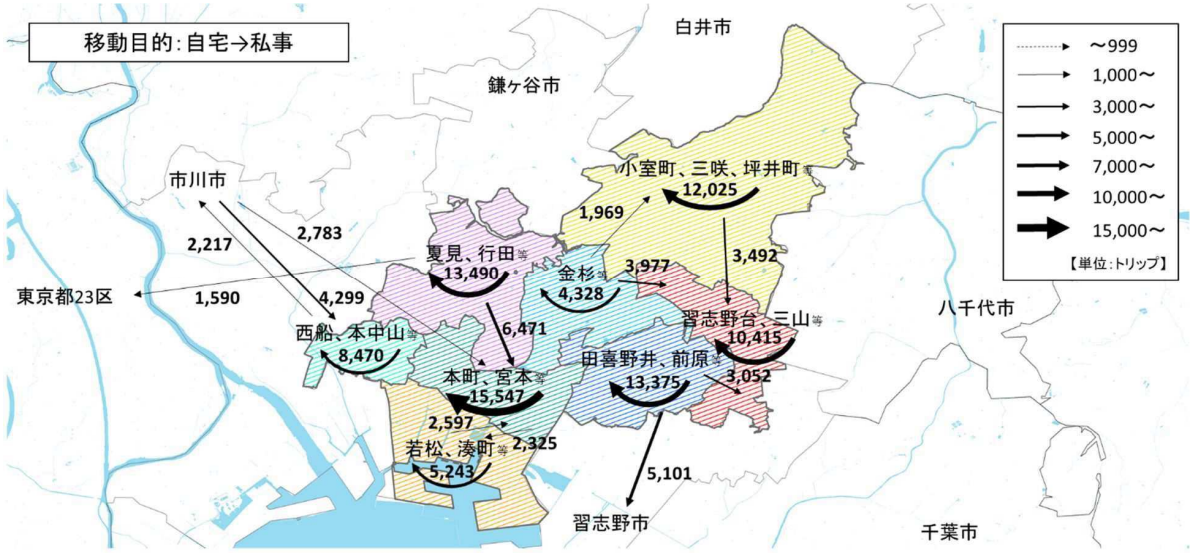
（H26「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

（H30「「大店立地法の届出一覧」「i タウンページ」より作成（船橋市都市政策課））

1.3．本市の人の動き

- 本市の人の動きをみると、通勤では、東京都への動き、船橋市内での動きが特に多くなっていますが、東京都への動きが、市内での動きを上回っている状況です。
- 私事の外出では、船橋市内での動きが中心となっています。

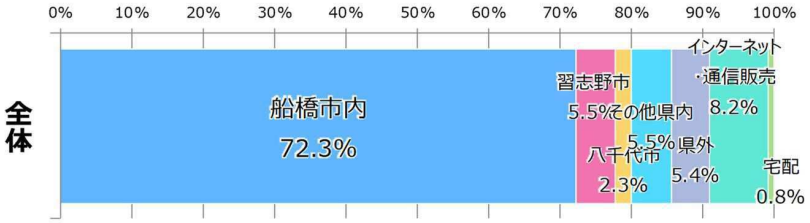


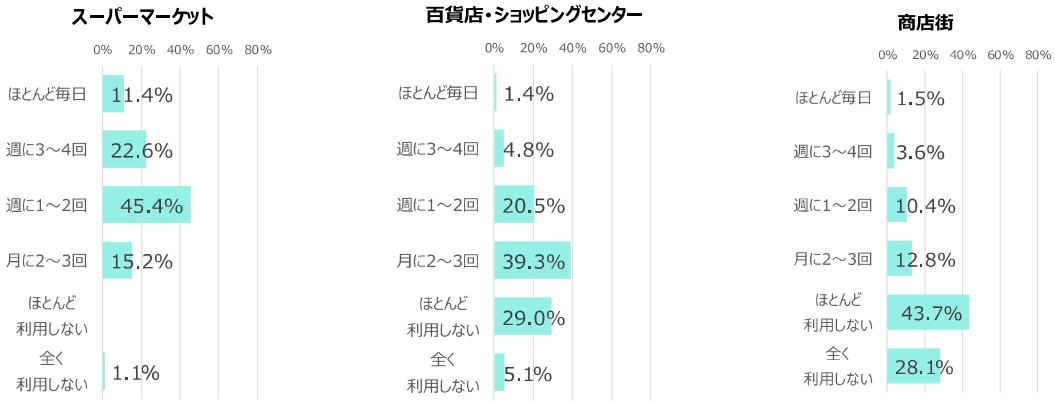


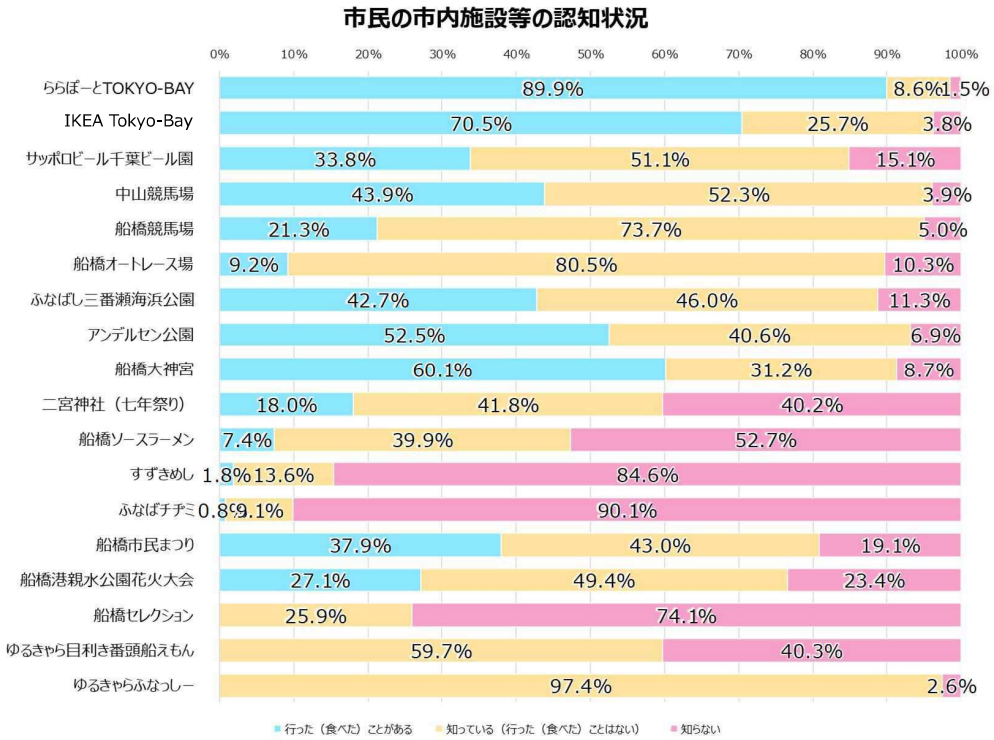
（H30「東京都市圏パーソントリップ調査」（東京都市圏交通計画協議会）より作成）

1.4. 買い物等の外出

- 市民の買い物先は、船橋市内が多くを占めますが、一部、近隣の他市へ出かける人もいます。
- 普段はスーパーで買い物し、時々、大規模なショッピングセンター等に出かけるといった状況です。
- 市内の施設等のうち、ららぽーと TOKYO-BAY、IKEA Tokyo-Bay への来訪経験のある人の割合が、特に高くなっています。その他では、船橋大神宮、アンデルセン公園等が高くなっています。



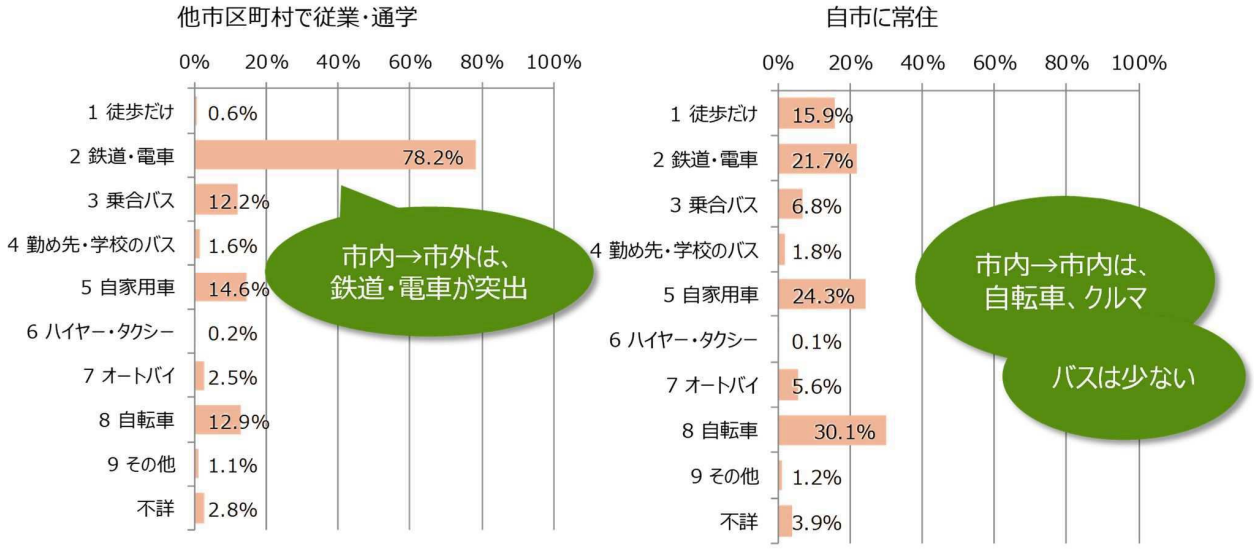




（H27「船橋市商工業戦略プラン基礎調査報告書」（船橋市）より作成）

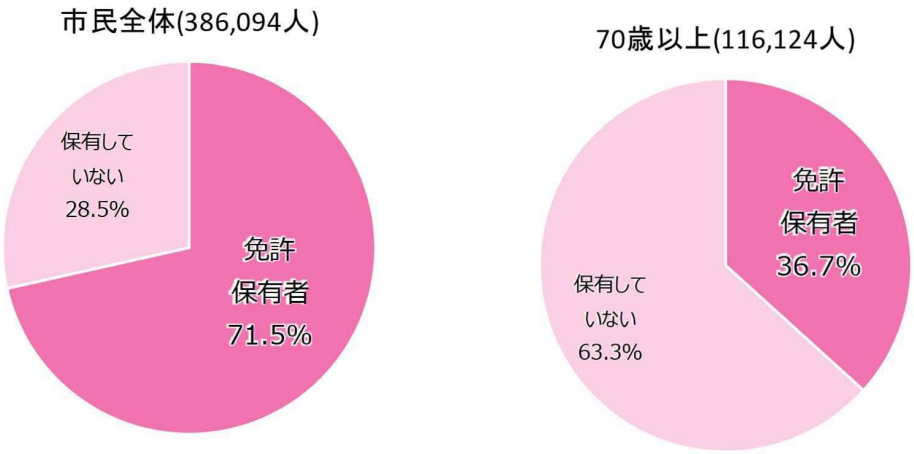
1.5. 市民の交通手段

- 市外への通勤・通学では、鉄道を利用する人が大半を占めています。
- 市内での通勤・通学では、自転車、マイカー、鉄道が同程度で多くなっており、それらと比べ、バスを利用する人は少ない状況です。



（H27「国勢調査」（総務省統計局）より作成）

- 市民の 7 割が運転免許を保有しています。70 歳以上でも、3 割以上が免許を持っている状況です。



（船橋警察署・船橋東警察署資料より作成）

1.6. 市外からの集客・観光等

- 市内には、多くの人が訪れる集客・観光スポットが点在しています。
- 市外から本市を訪れる人の交通手段も、電車が大半であり、次いでマイカーが多い状況です。

（H26「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）
（船橋市観光協会 HP（一般社団法人船橋市観光協会））
（H27「船橋市商工業戦略プラン基礎調査報告書」（船橋市））

2．公共交通の現状

本市には、複数の鉄道路線、バス路線が運行しており、複数のタクシー営業所が立地するなど、多様な公共交通が運行しています。多数の事業者によって運行されていることが、本市の公共交通の特徴の一つです。

これら公共交通の現状を以下に示します。

船橋市の公共交通

鉄道	JR 東日本	総武線、武蔵野線、京葉線
	京成電鉄	京成本線
	東武鉄道	東武野田線（東武アーバンパークライン）
	新京成電鉄	新京成線
	東京地下鉄（東京メトロ）	東西線
	北総鉄道	北総線
	東葉高速鉄道	東葉高速線
路線バス	船橋新京成バス	（鎌ヶ谷）17 路線･38 系統、（習志野）7 路線･32 系統 (丸山循環線、八木が谷線は、公共交通不便地域解消事業)
	京成バス	7 路線･31 系統（田喜野井線は、公共交通不便地域解消事業）
	京成バスシステム	7 路線･27 系統
	ちばレインボーバス	4 路線･12 系統
	京成トランジットバス	2 路線･3 系統
	ビィー･トランセホールディングス	1 路線･2 系統
	鎌ヶ谷観光バス	1 路線･ 1 系統
	その他、高速バス･深夜急行バスなど	
タクシー	市内に、14 社、約 537 台	
その他	高齢者支援協力バス（老人福祉センター、自動車学校･教習所の送迎バスの活用）や種々の交通サービス等	

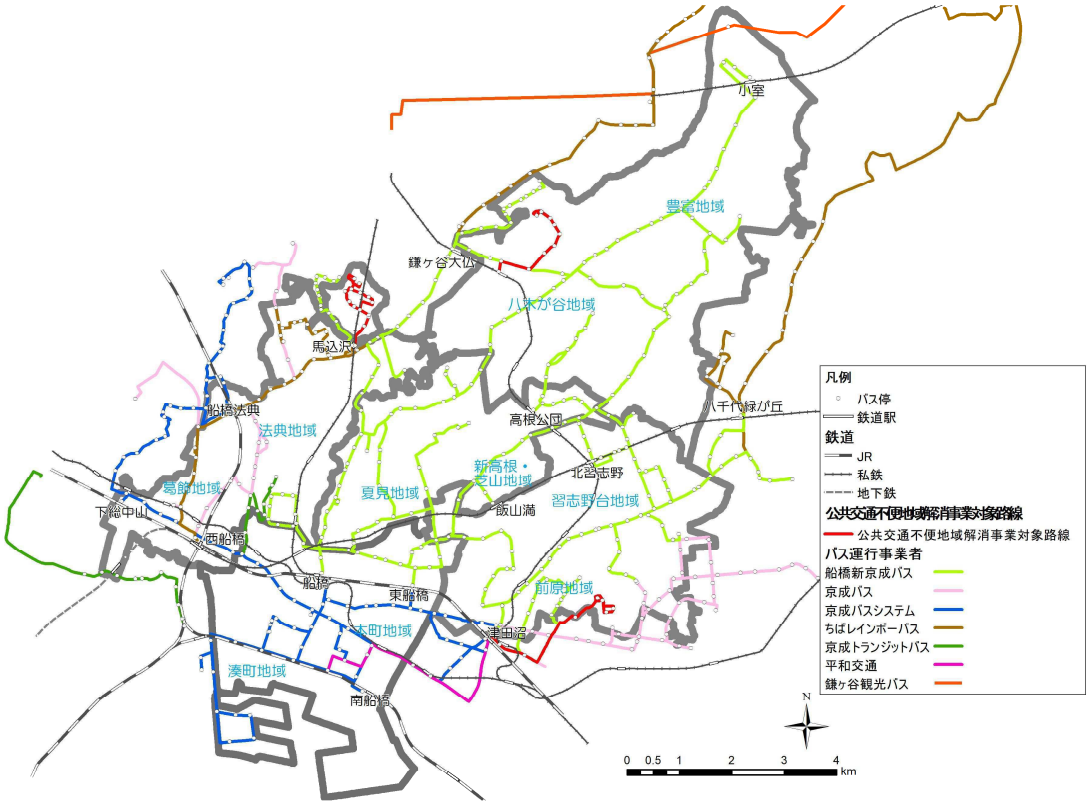
多様な公共交通が運行

運行事業者が多数

（R2「交通統計」（船橋市）より作成）

2.1. 市内の公共交通ネットワーク

● 本市には、複数の鉄道路線、バス路線があり、市内の各方面を運行しています。
基軸となる東西方向の鉄道が通り、さらに、南北方向の鉄道が、各方面を結んでいます。市の主要駅、及び拠点駅に発着するバス路線が、市内各地域を面的に運行しています。
また、鉄道や路線バスでカバーしきれない地域の一部を、「公共交通不便地域解消事業」の路線が補っています。



（H23「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

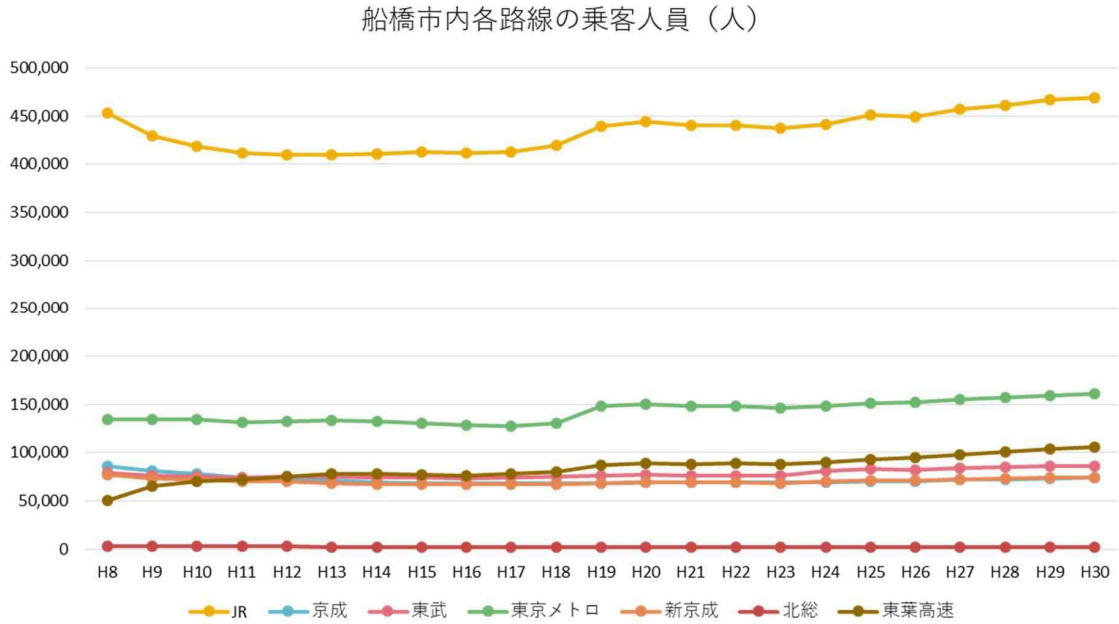
2.2. 鉄道の状況

- 市内には多数の鉄道駅がありますが、本市の主要ターミナルである船橋、西船橋、津田沼の利用客数が突出して多く、これらに次いで北習志野が多くなっています。
- 多くを定期券利用客が占めており、これらの駅や車両では、通勤・通学のラッシュ時において、混雑が生じています。

平成 30 年度船橋市内の鉄道各駅の 1 日当たり乗車客数

（H31「交通統計」（船橋市）より作成）

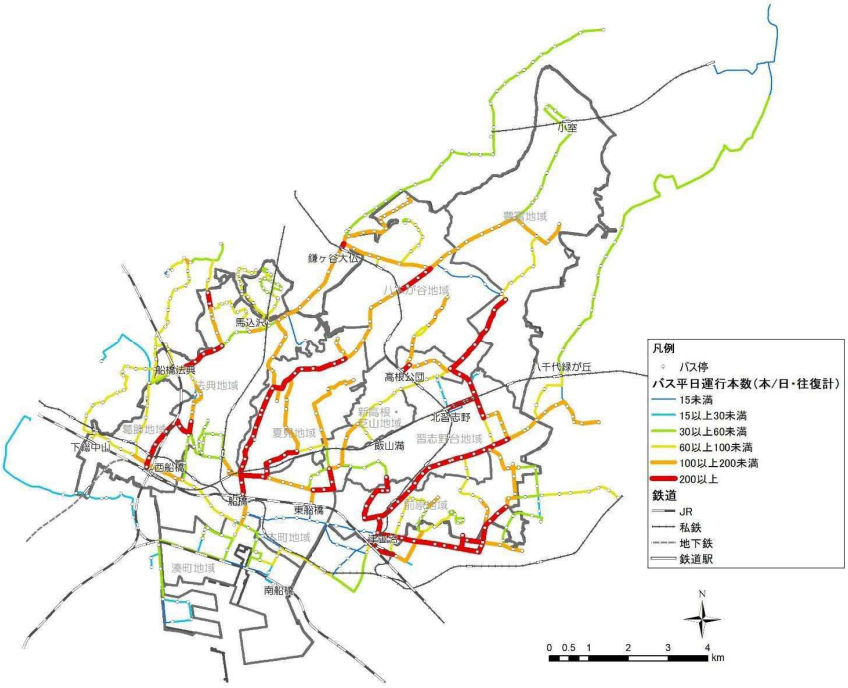
●いずれの鉄道も、近年の利用客数は微増傾向です。



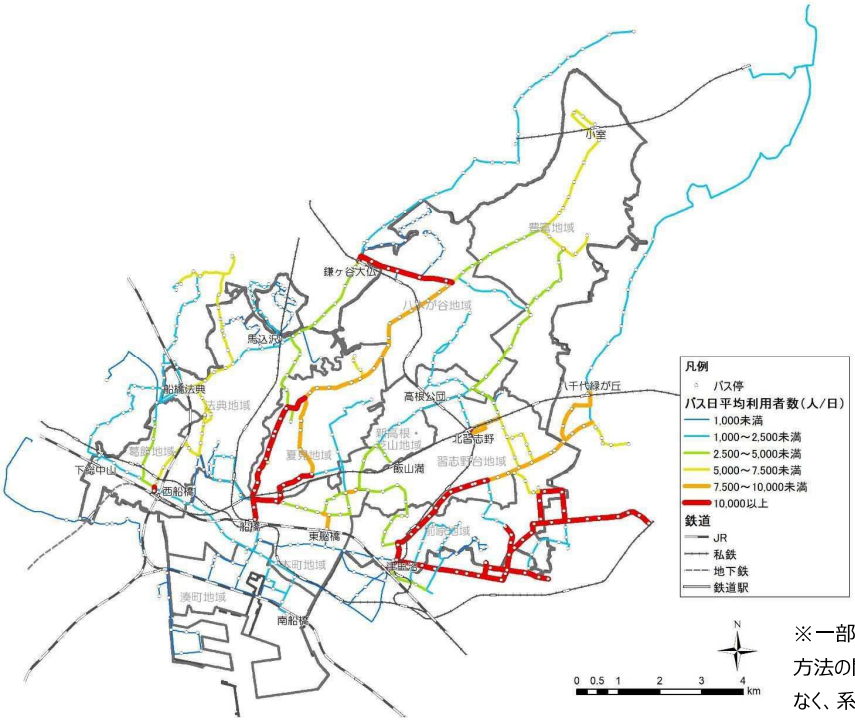
（H8～H30「交通統計」（船橋市）より作成）

2.3. 路線バスの状況

- 路線バスの運行本数は、主要駅に発着する路線で多く、郊外部等で少なくなっています。
  利用客数は、市の中心に位置する船橋駅、津田沼駅に発着する路線が多くなっています。
- 通勤・通学のラッシュ時には、台数、利用客数とも集中し、混雑が生じています。



路線バスの運行状況

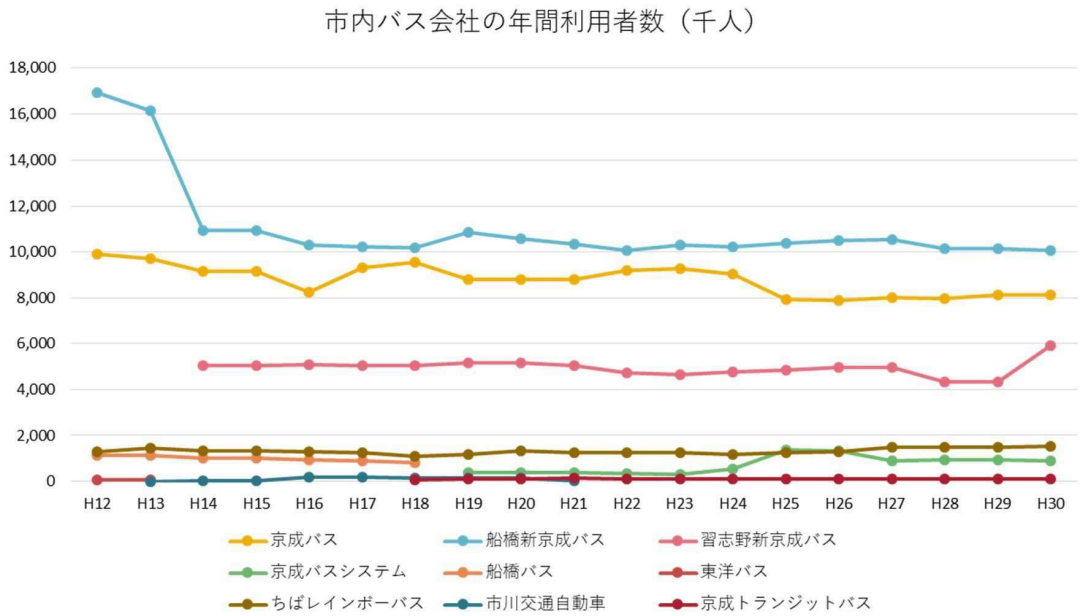


路線バスの利用客数（日平均）

※一部路線では、データ取得方法の関係で、区間単位ではなく、系統単位の集計となっている場合があります。

（H31「交通統計」（船橋市）より作成）

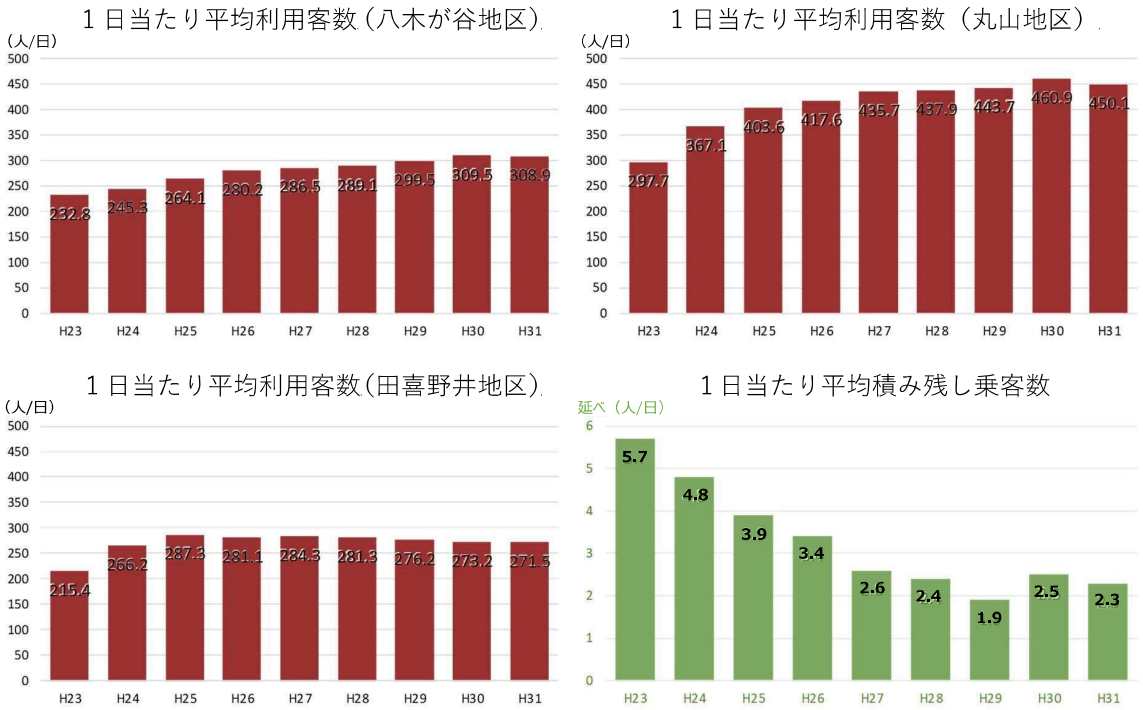
●路線バスの利用客数は、近年、おおむね横ばいまたは微減傾向となっていますが、習志野新京成バスは平成 30 年度に利用者数が増加しています。



（H13～H31「交通統計」（船橋市）より作成）

2.4. 公共交通不便地域解消事業の状況

●公共交通不便地域解消事業によるバス運行を市内の 3 地区で行っています。
利用客数は平成 30 年まではおおむね増加傾向でしたが、ここ数年は伸び悩んでいる状況です。なお、田喜野井地区については、利用客が車両に乗り切れず、積み残しが生じるケースもあります。

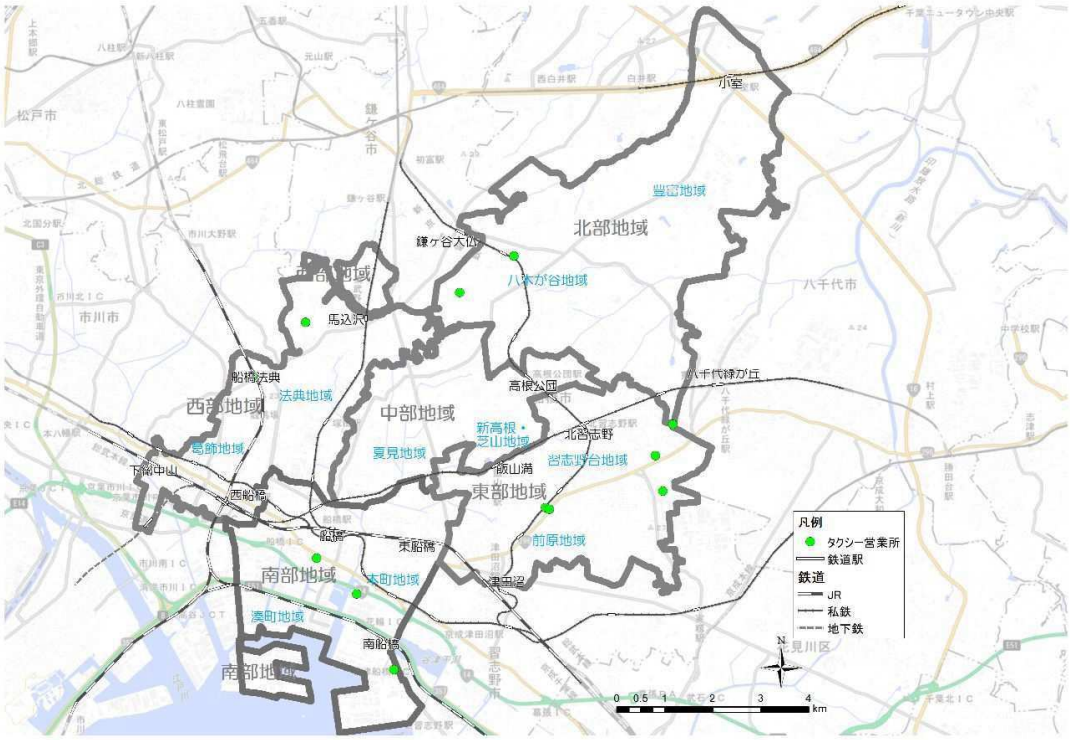


公共交通不便地域解消事業の利用状況

（船橋市地域公共交通活性化協議会資料より作成）

2.5. タクシーの状況

● 市内には複数のタクシー営業所があり、市の南寄りに多く立地しています。
タクシー車両の台数は、市の西部、南部と比較して、北部が少ない傾向があります。また、中部地域にはタクシー営業所がない状況です。



タクシー営業所

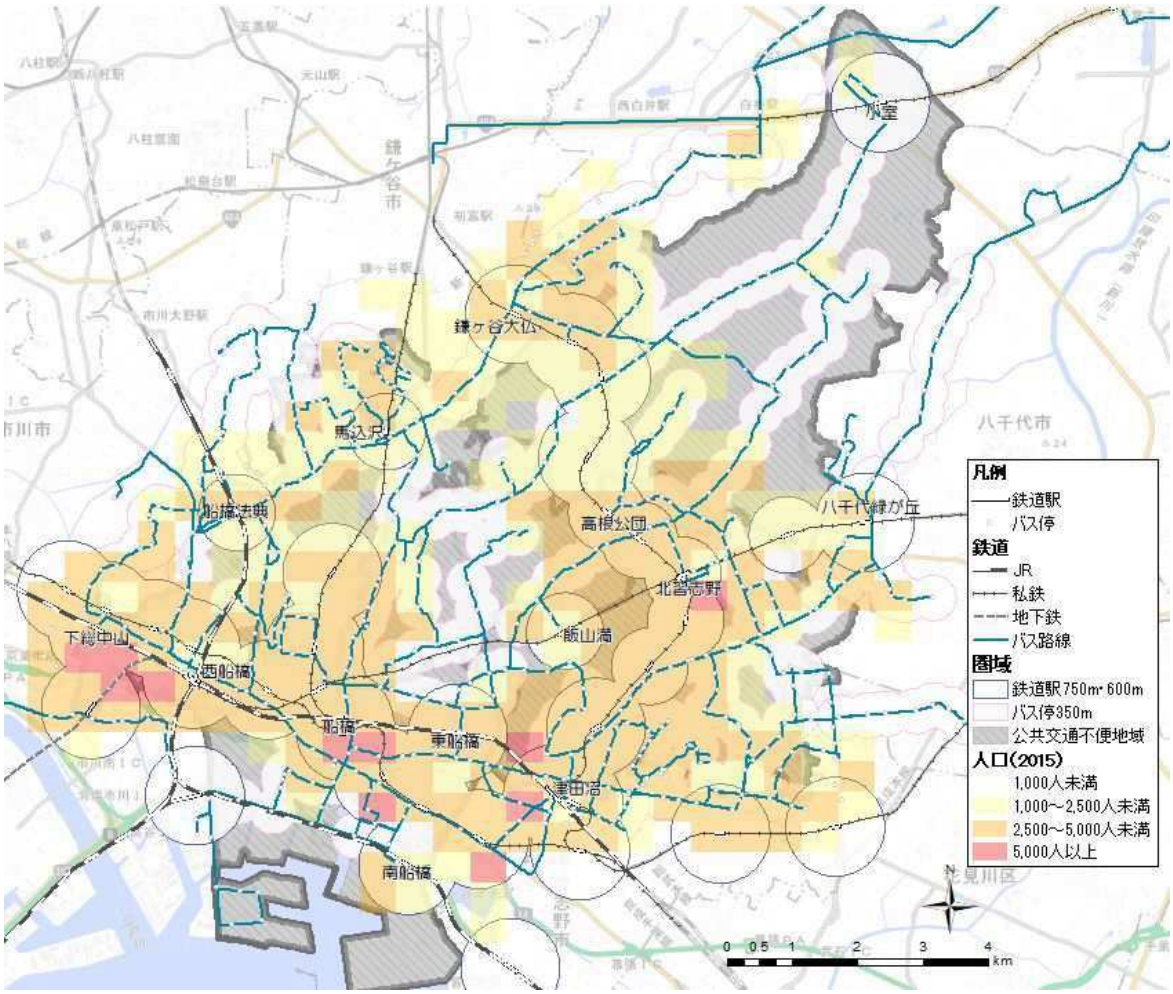
タクシー事業者一覧

No.	タクシー事業者	住所	車両台数
1	京成タクシー船橋株式会社	船橋市湊町2-7-7	93台
2	船橋タクシー有限会社	船橋市藤原5-8-5	65台
3	京成タクシー習志野株式会社	船橋市習志野4-16-16	80台
4	有限会社神崎交通	船橋市滝台2-6-13	10台
5	有限会社丸十タクシー	船橋市藤原5-8-5	79台
6	飛鳥交通千葉株式会社	船橋市浜町1-5-101	30台
7	ハト交通株式会社	船橋市滝台1-3-30	21台
8	鎌ヶ谷タクシー株式会社	船橋市二和東6-29-26	15台
9	有限会社サンタクシー	船橋市藤原1-27-7	20台
10	エムティ有限会社イースタン	船橋市二和西2-12-10	62台
11	千葉寝台自動車株式会社	船橋市習志野台8-41-10	5台
12	豊田商事株式会社	船橋市習志野台8-9-8	14台
13	三ツ矢エミタスタクシー株式会社	船橋市高瀬町66-2	18台
14	株式会社みさきタクシー	船橋市二和東6-29-29	25台

（一般社団法人千葉県タクシー協会 HP より作成）

2.6. 人口分布と公共交通ネットワーク

- 市内の各方面に、鉄道、路線バスが運行しているものの、各地域の細部までは、カバーしきれていない状況です。



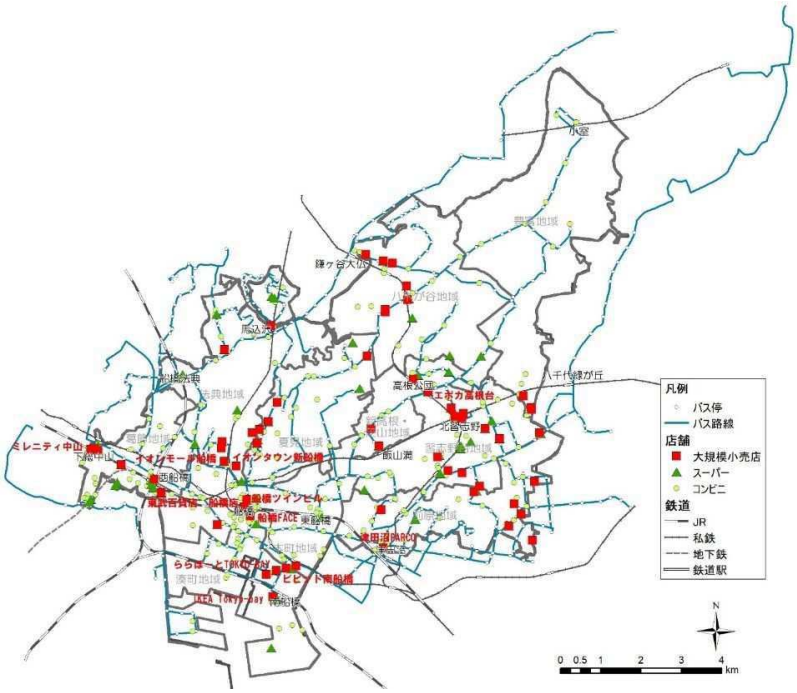
人口分布と公共交通ネットワーク

（H27「国勢調査」（総務省統計局）より作成）

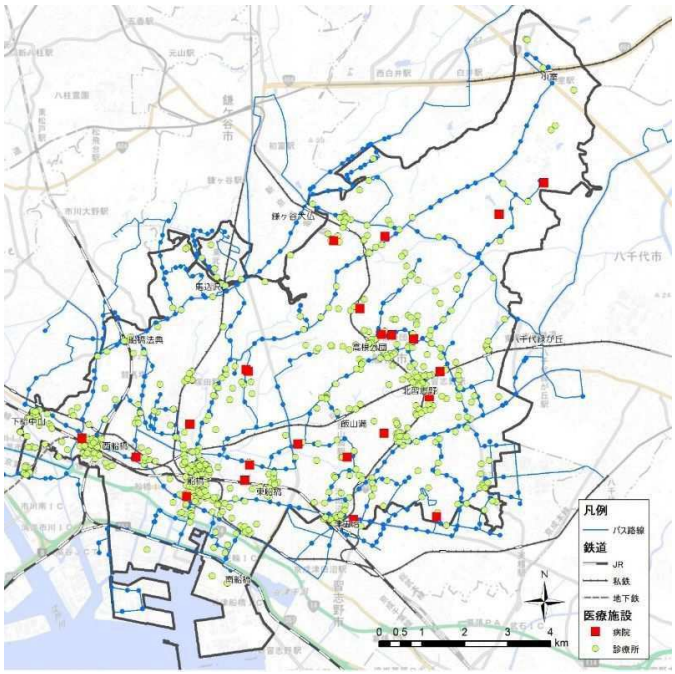
（「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

2.7. 施設立地と公共交通ネットワーク

- 大規模なショッピングセンター、病院等は、鉄道駅、路線バスの付近に立地しており、鉄道・バスを利用すればアクセスできる状況です。



店舗等と公共交通ネットワーク



医療施設と公共交通ネットワーク

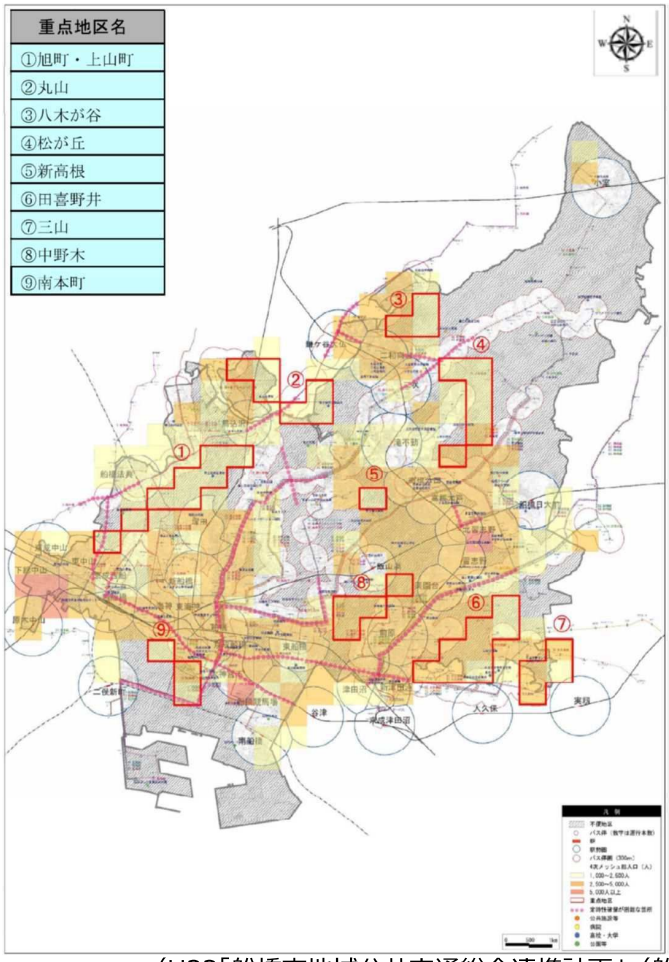
（「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

（H30「大店立地法の届出一覧」「i タウンページ」より作成（船橋市都市政策課））

2.8. 公共交通不便地域

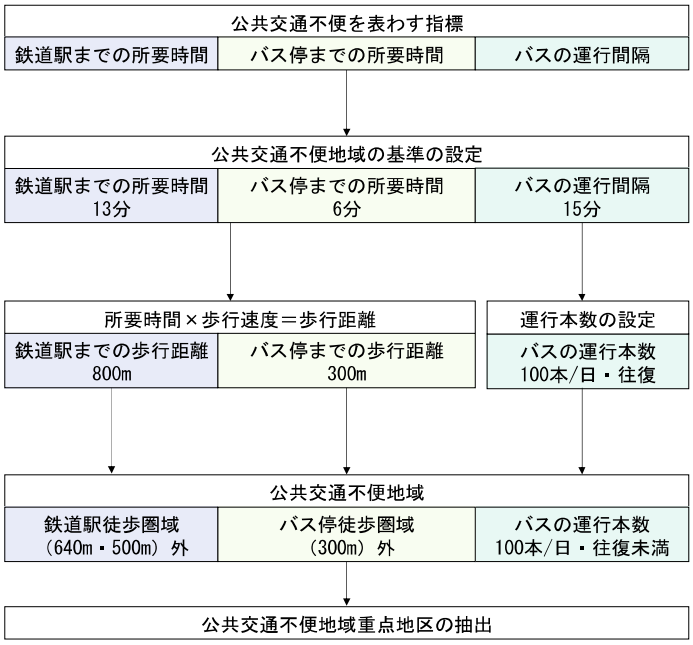
- 本市には複数路線の鉄道・バスが運行していますが、駅・バス停から離れた公共交通不便地域が残っています。公共交通不便地域については、「船橋市地域公共交通総合連携計画」（H22 年 2 月）で抽出しています。また、公共交通不便地域のうち、より不便な地域を公共交通不便地域重点地区として設定し、「公共交通不便地域解消事業路線」を導入することにより対応を行っております。しかし、依然として一部に公共交通不便地域重点地区が残存している状況であり、今後も計画的に対応を行っていきます。
- なお、本計画においては、基本的に「船橋市地域公共交通総合連携計画」の公共交通不便地域の設定方法を踏襲するとともに、既に導入した公共交通不便地域解消事業路線の利用状況及び令和元年度に実施した市民アンケートの結果に基づいて指標を精査し「公共交通不便地域重点地区」を設定しました。

船橋市地域公共交通総合連携計画における公共交通不便地域重点地区



（H22「船橋市地域公共交通総合連携計画」（船橋市））

船橋市地域公共交通総合連携計画における公共交通不便地域重点地区の指標



（H22「船橋市地域公共交通総合連携計画」（船橋市）より作成）

（本計画における公共交通不便地域重点地区設定方法について）

本計画における公共交通不便地域重点地区の設定方法は、以下のとおり「船橋市地域公共交通総合連携計画」の考え方を踏襲するとともに、令和元年度に実施した市民アンケートの結果及び既に導入した公共交通不便地域解消事業路線の利用状況に基づき指標の精査を行い設定しました。

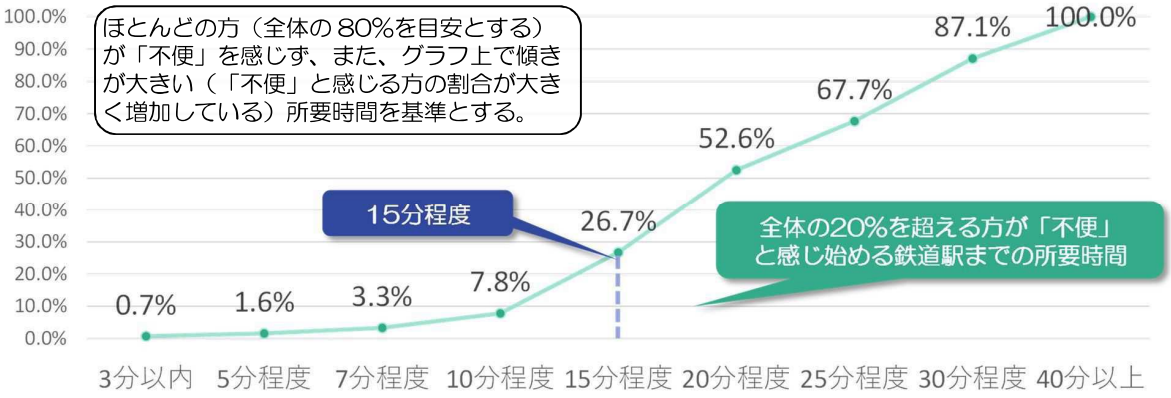
●公共交通不便を表す指標として「鉄道駅までの所要時間」「バス停までの所要時間」「バスの運行間隔」の３項目を設定しました。（船橋市地域公共交通総合連携計画に準拠）

●利用圏域については、鉄道駅までの所要時間 15 分、バス停までの所要時間７分を基準として設定しました（令和元年度実施の市民アンケートの結果より再設定）。距離を算出する際の歩行速度については、高齢者を考慮し、63m/分と設定しました（船橋市地域公共交通総合連携計画と同様、道路の移動円滑化整備ガイドラインに準拠）。鉄道駅からの直線距離と実際の歩行距離に差があることから、補正係数により鉄道駅徒歩圏域の距離を補正しました。ただし、バス停からの直線距離と実際の歩行距離にも差があることから、本計画では、バス停徒歩圏域の距離についても、補正係数を適用しました。丘陵地における高低差移動の抵抗を考慮し、丘陵地に位置する鉄道駅で距離を補正しました（船橋市地域公共交通総合連携計画に準拠）。

鉄道駅までの利用圏域

○鉄道駅までの所要時間

令和元年度実施の市民アンケートより、鉄道駅までの所要時間について、「不便」、「非常に不便」と感じている人を累計で集計し、全体の 20%を超える方が不便と感じ始める所要時間を基準とする。



○歩行速度の設定と利用圏域への換算

歩行速度は高齢者を考慮し、63m/分とし、所要時間を距離に換算。

鉄道駅までの所要時間 15 分×歩行速度 63m/分＝鉄道駅の利用圏域 945m

○鉄道駅までの距離補正

鉄道駅からの直線距離と実際の歩行距離に差があるため、補正係数を用いて鉄道駅までの距離を補正。

鉄道駅までの利用圏域（距離補正前）945m×補正係数 0.8

＝鉄道駅までの利用圏域（距離補正後）756m≒750m

○丘陵地等の高低差による補正

丘陵地における高低差移動の抵抗を考慮し、丘陵地に位置する鉄道駅において、補正係数を用いて鉄道駅までの距離を補正。

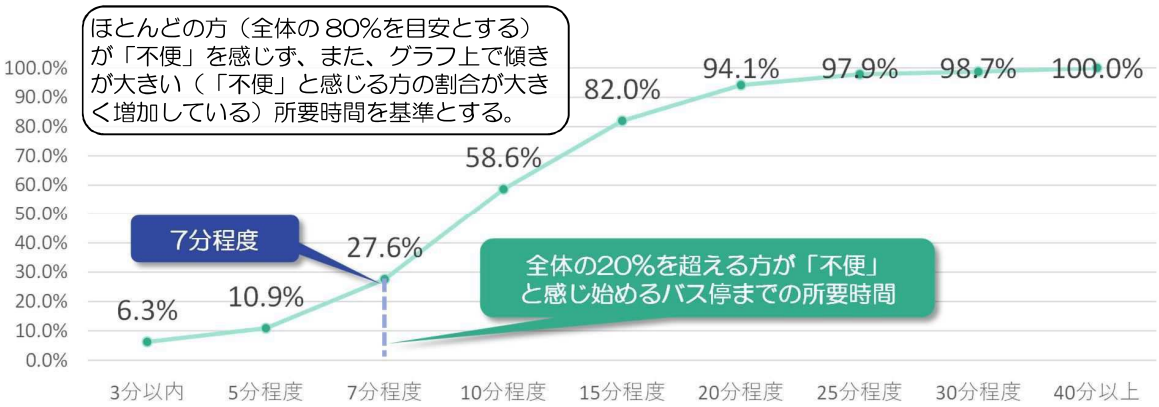
鉄道駅までの利用圏域（距離補正後）750m×補正係数 0.78

＝鉄道駅までの利用圏域（距離・高低差補正後）585m≒600m

バス停までの利用圏域

○バス停までの所要時間

令和元年度実施の市民アンケートより、バス停までの所要時間について、「不便」、「非常に不便」と感じている人を累計で集計し、全体の 20%を超える方が不便と感じ始める所要時間を基準とする。



○歩行速度の設定と利用圏域への換算

歩行速度は高齢者を考慮し、63m/分とし、所要時間を距離に換算。

バス停までの所要時間 7 分×歩行速度 63m/分＝利用圏域 441m

○バス停までの距離補正

バス停からの直線距離と実際の歩行距離に差があるため、補正係数を用いてバス停までの距離を補正。

バス停までの利用圏域（補正前）441m×補正係数 0.8

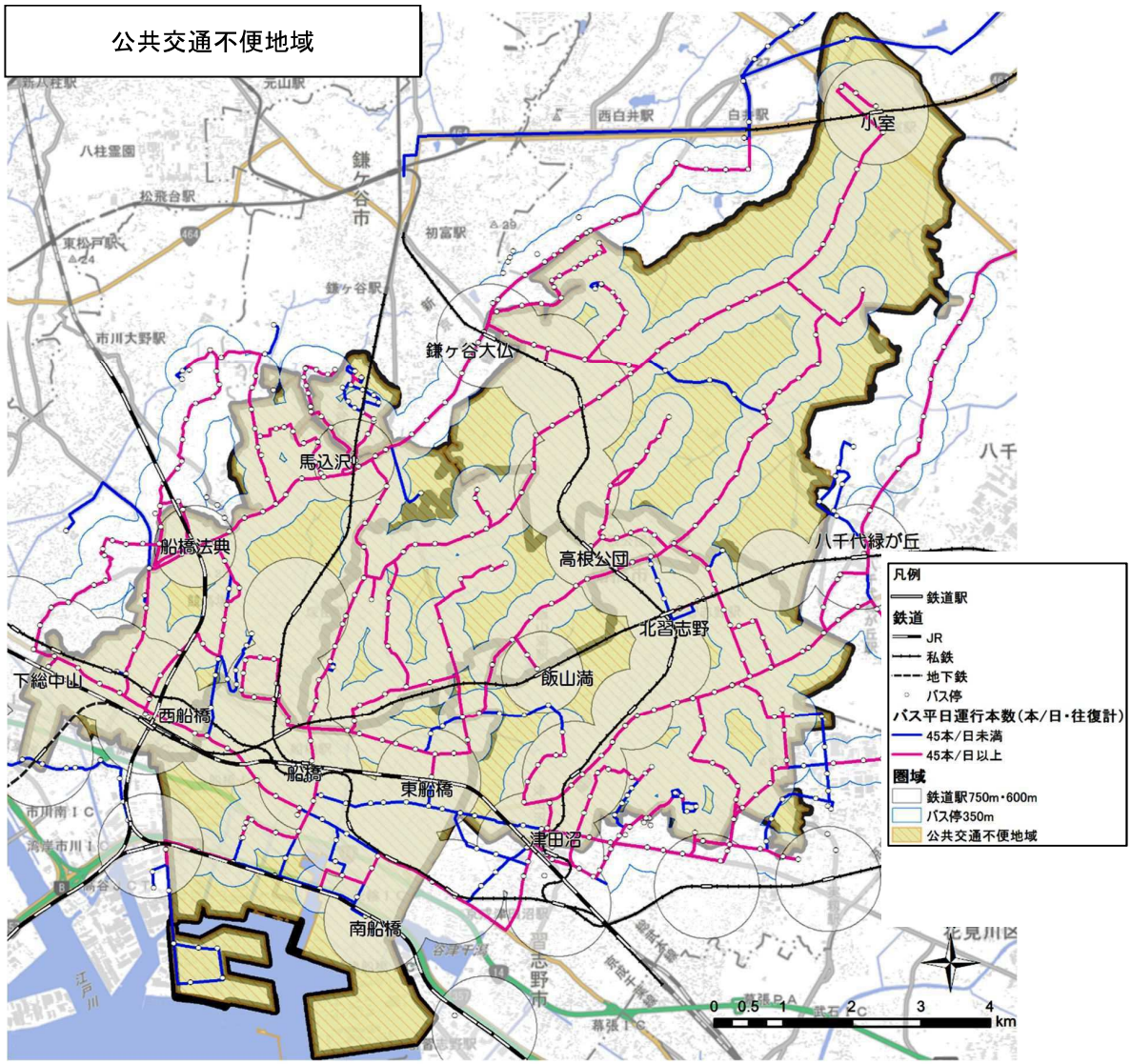
＝バス停までの利用圏域（補正後）353m≒350m

●運行本数については、公共交通不便地域解消事業路線において、運行判断基準の収支率を達成する程度の利用があり一定の効果が得られていることから、現行の公共交通不便地域解消事業路線と同等以上であれば十分であるものと判断しました。よって、実績に基づく運行本数（45 本/日・往復）に満たない場合を公共交通不便地域の対象としました。

＊2021 年 8 月現在の平日における八木が谷線及び丸山線の運行本数は 66 本/日・往復、田喜野井線の運行本数は 48 本/日・往復です。最も運行本数の少ない田喜野井線の運行本数を基準とし、今後の社会情勢の影響による減便等の発生可能性を加味し、運行本数が 45 本/日・往復に満たない場合を公共交通不便地域の対象としました。

●１メッシュ（500m 四方）あたり 1,000 人以上の人口集積がある箇所がある程度固まっている地域を公共交通不便地域重点地区として抽出しました。（船橋市地域公共交通総合連携計画に準拠）

（参考）船橋市地域公共交通総合連携計画の考え方に基づき、本計画で指標を精査した公共交通不便地域の状況は、以下のとおりです（公共交通不便地域「重点地区」については P30 に掲載）。



（H22「船橋市地域公共交通総合連携計画」（船橋市）より作成）

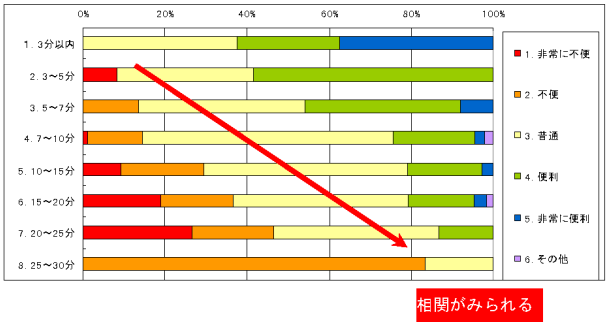
（参考）船橋市地域公共交通総合連携計画における公共交通不便を表す指標

① 不便を表わす指標

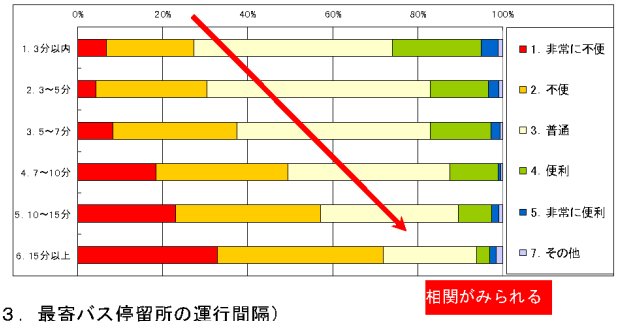
「不便」とは、鉄道やバスの公共交通機関が利用しにくいことをさすものであるが、「不便」を表わす指標が必要である。ここでは、住民アンケート調査をもとに、「不便」と感じる意識と提供されている公共交通のサービス条件との関係から分析を行うものとする。

不便に関しては、住民アンケート調査の結果から、以下の 3 つの要素に高い相関がみられるため、これらを指標として分析・検討を進める。

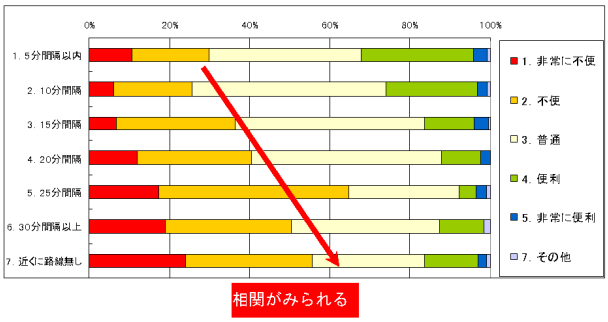
（指標１．自宅から最寄鉄道駅までの所要時間（徒歩のみで移動する人））



（指標２．自宅から最寄バス停留所までの所要時間）



（指標３．最寄バス停留所の運行間隔）



（H22「船橋市地域公共交通総合連携計画」（船橋市））

（参考）船橋市地域公共交通総合連携計画における歩行速度の設定及び鉄道駅における距離補正

a）歩行速度の設定

歩行速度については、高齢者を考慮し、63m/分と設定する。

	歩行速度(m/分)
健常者	60～102(平均78)
高齢者	48～78(中間値63)
車いす使用者(手動)	66程度
車いす使用者(自動)	42～102(中間値72)
視覚障害者(白杖使用)	60～66(中間値63)

出典:道路の移動円滑化整備ガイドライン

b）運行本数の設定

運行本数については、鉄道、バスの路線別道路別の運行本数を整理したうえ、100 本/日と設定する。

15 分間隔：運行本数 100 本/日・往復≒4 本/1 時間×往復 2×運行時間帯 13 時間

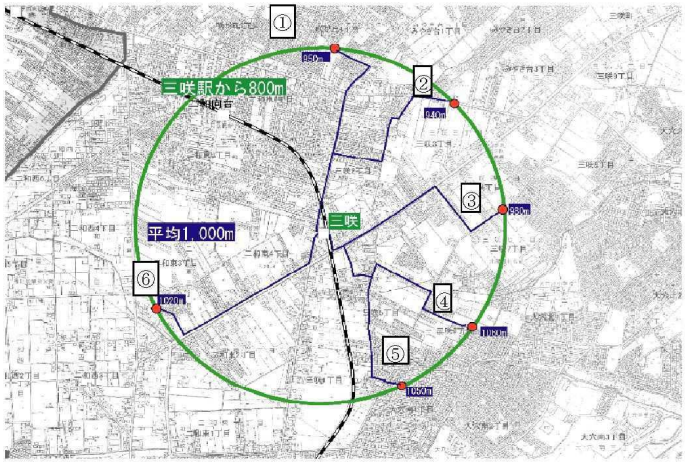
c）鉄道駅における距離補正

ア）歩行経路を考慮した補正

鉄道駅の徒歩圏を想定する場合、鉄道駅からの直線距離と実際の歩行距離に差がある。

実際の歩行経路と鉄道駅までの直線距離との関係を分析した結果、直線距離に対して実際の歩行距離は 1.25 倍になるため、補正係数は 0.8 とする。

図　鉄道駅における距離補正　例　（三咲駅）



三咲駅における直線距離 800m に対する実際の歩行距離

地点	歩行距離（m）
1	950
2	940
3	980
4	1,060
5	1,050
6	1,020
平均	1,000

直線距離 800m に対する実際の歩行距離

駅名	歩行距離(m)
西船橋駅	1,120
津田沼駅	1,100
北習志野駅	1,080
塚田駅	980
三咲駅	1,000
東海神駅	940
小室駅	950
平均	1,000

$$\frac{\text{実際の歩行距離 1,000m}}{\text{直線距離 800m}} = 1.25$$

$$\frac{\text{直線距離 800m}}{\text{実際の歩行距離 1,000m}} = 0.8$$

（H22「船橋市地域公共交通総合連携計画」（船橋市））

（参考）船橋市地域公共交通総合連携計画における公共交通不便を表す指標

イ）丘陵地等の高低差による補正

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。補正にあたっては、坂道の勾配に基づく抵抗を考慮し、次式を用いて補正を行う。勾配は 25%と設定し、以下の鉄道駅で補正を行うものとする。

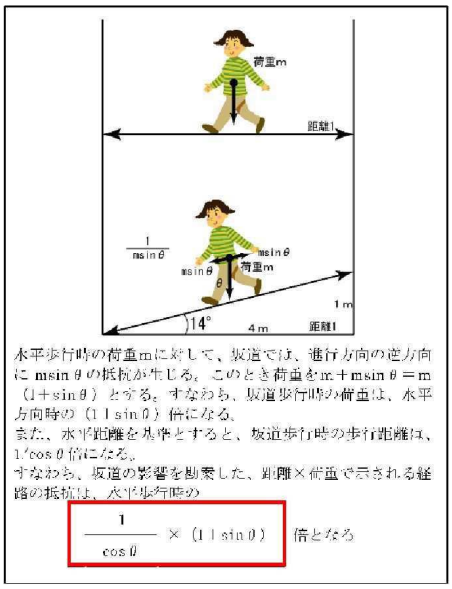
$$\frac{1}{\cos\theta} \times (1+\sin\theta)$$

＝1.28 倍

63m/分÷1.28＝49m/分

補正係数：49m/分÷63m/分≒**0.78**

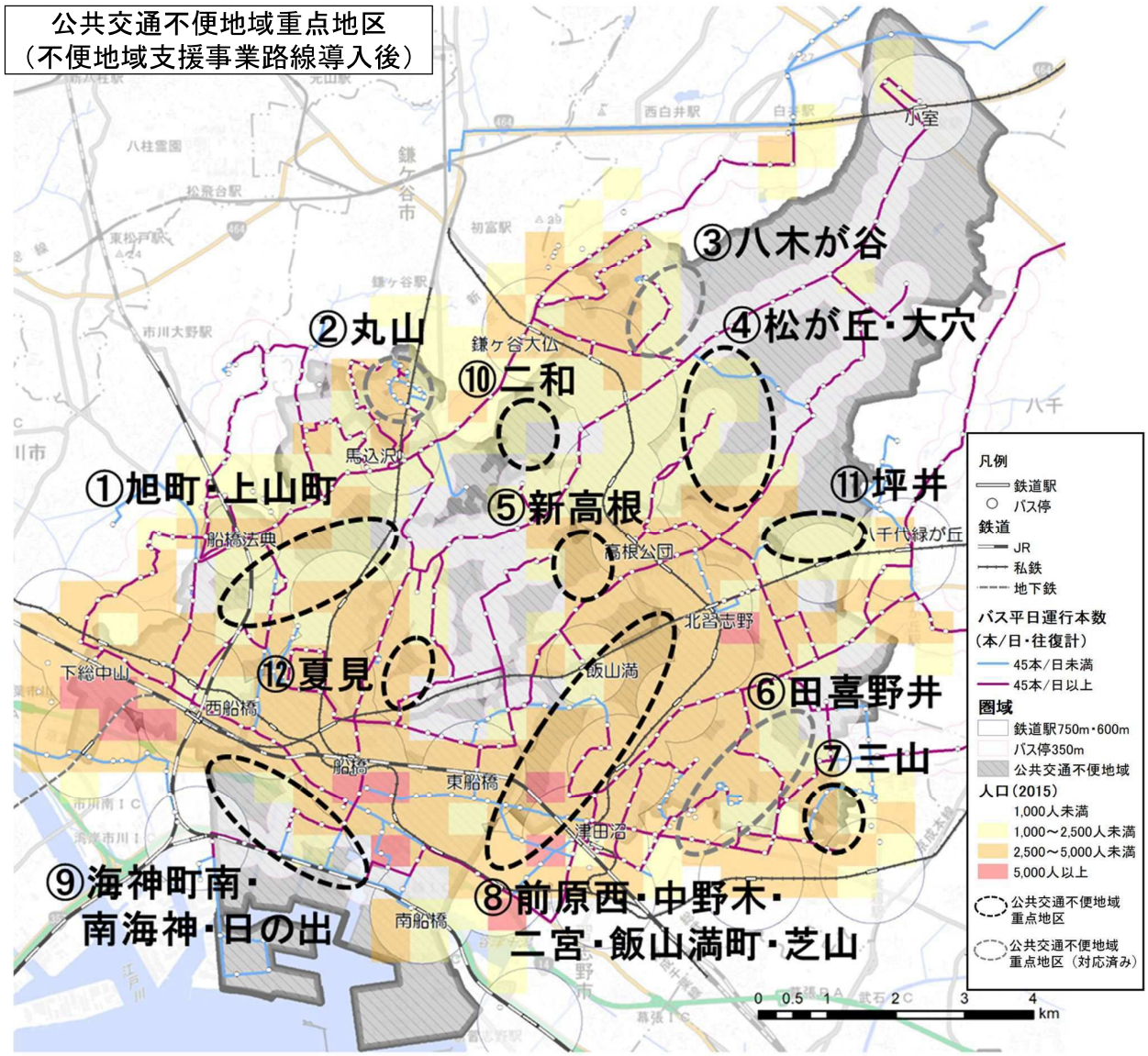
地形抵抗の換算定義



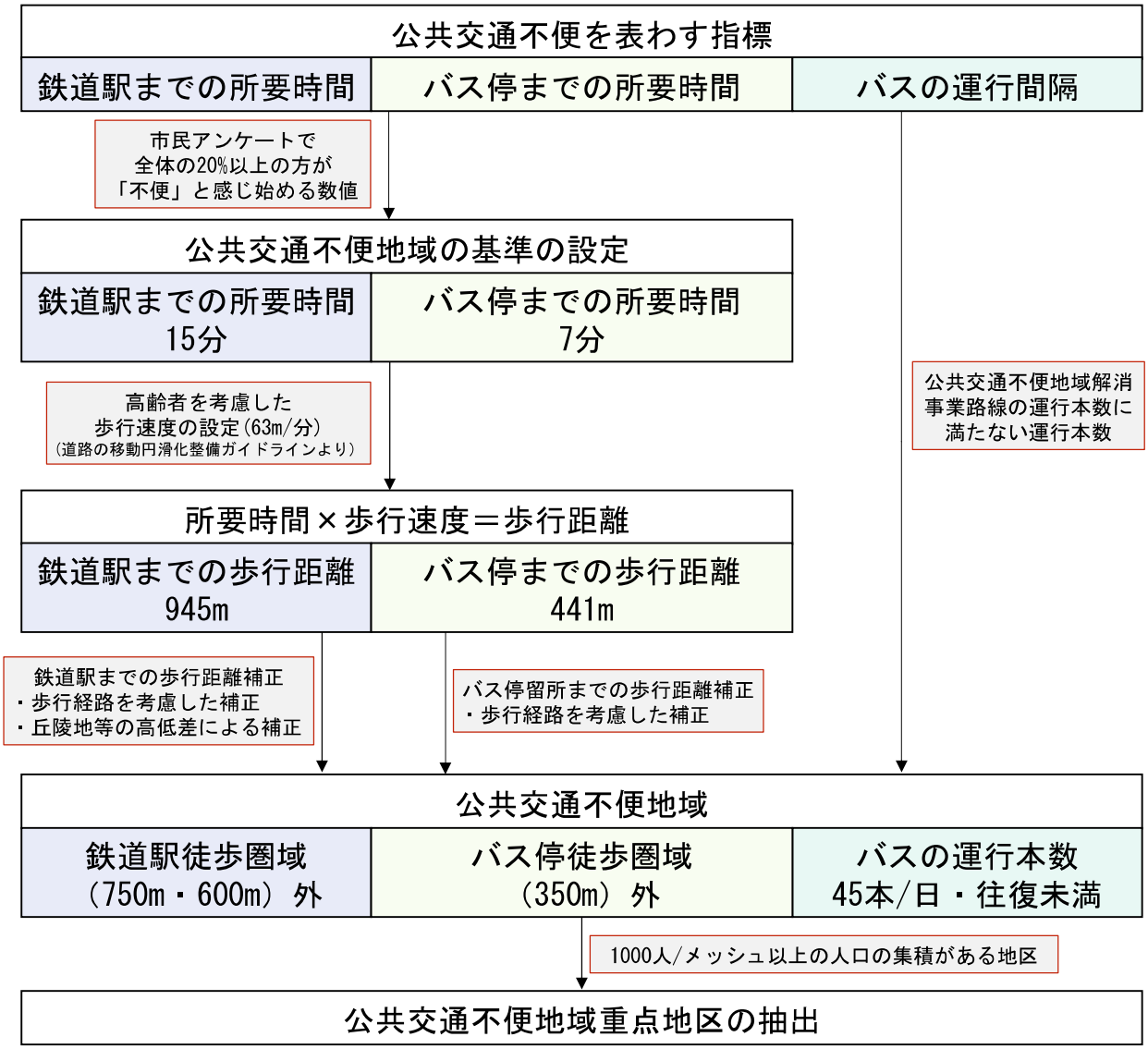
出典：阿久津邦男：歩行の科学、岩波新書（1975）

（H22「船橋市地域公共交通総合連携計画」（船橋市））

●本計画において指標を精査し設定した「公共交通不便地域重点地区」は以下のとおりです。



（H31「交通統計」（船橋市）より作成）
（「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

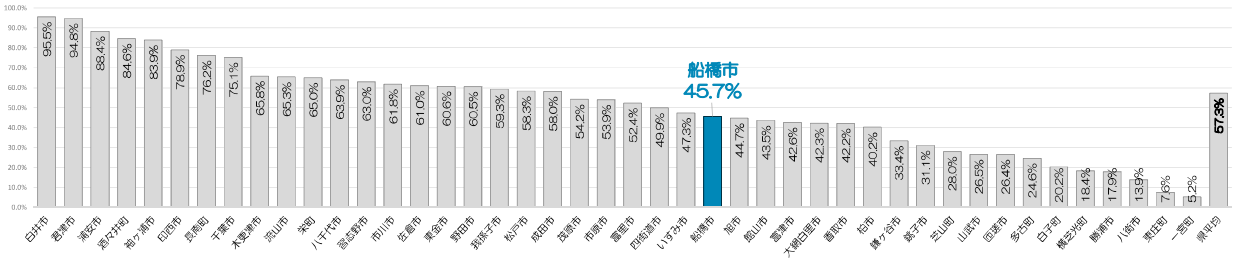


公共交通不便地域重点地区の設定の流れ（本計画による）

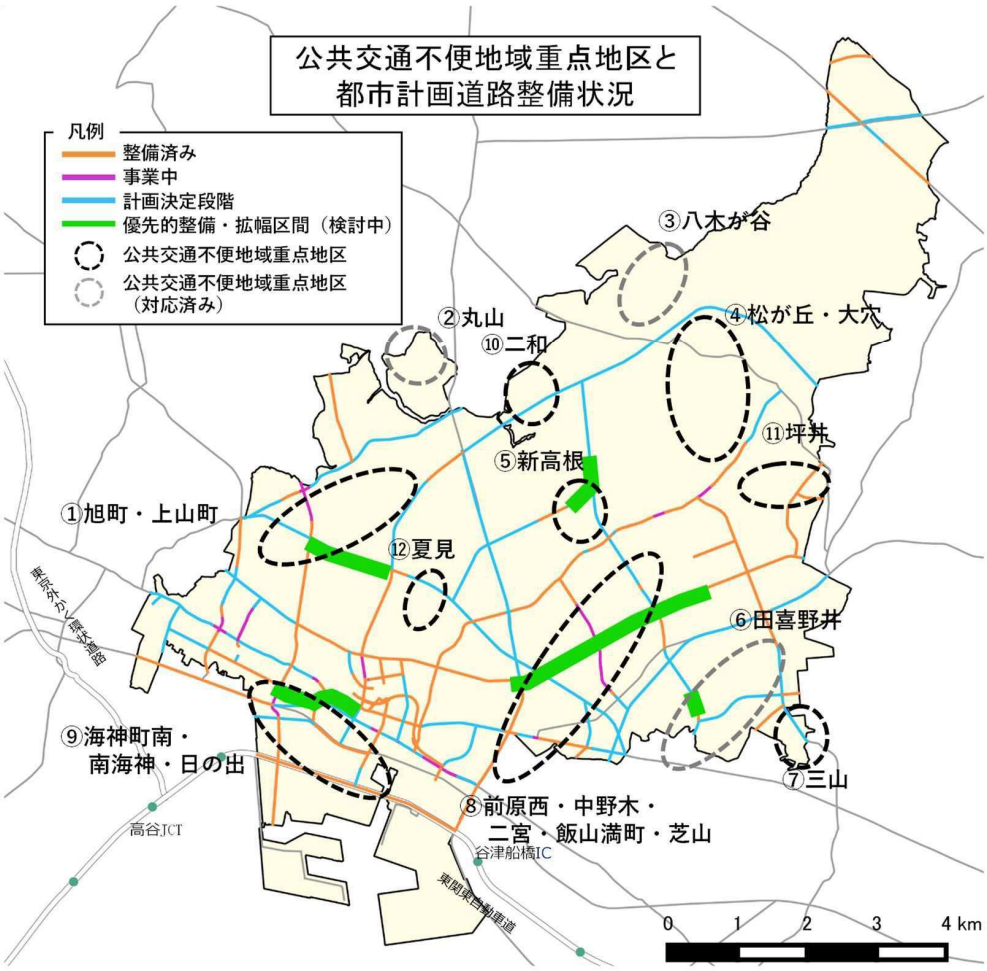
2.9. 都市計画道路の整備状況

- 船橋市の都市計画道路整備率は、約 46%と千葉県内において、都市計画道路の整備が遅れている状況です。公共交通不便地域重点地区と都市計画道路の整備状況を重ね合わせると、いくつかの地域で都市計画道路が未整備の状況にあります。道路が未整備のため、地域内にバス路線を通すことができず、公共交通不便地域となっている地域が存在します。

千葉県における都市計画道路整備率



（H30「都市計画年報」（国土交通省都市局）より作成）

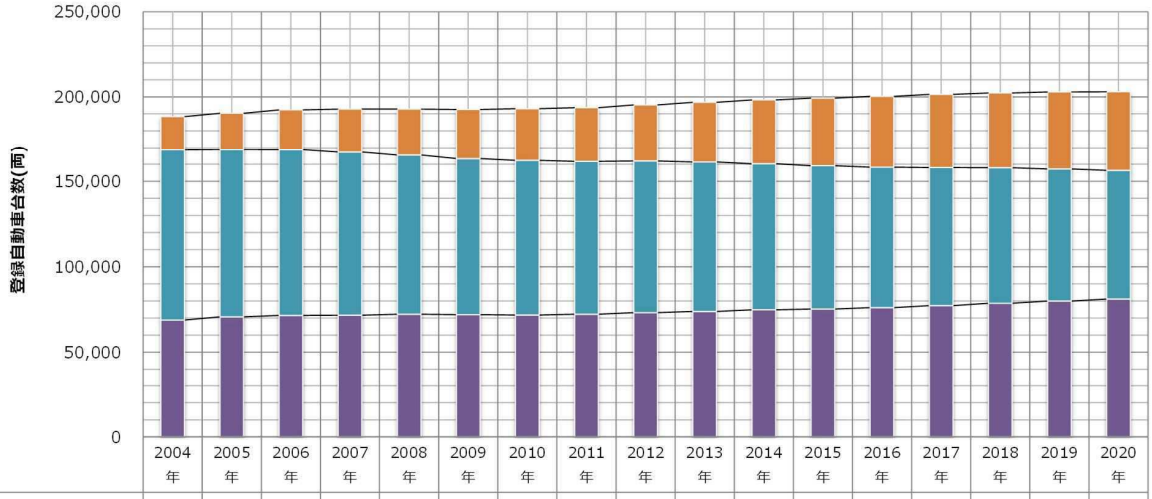


（船橋市都市計画課資料より作成）

2.10. 乗用自動車の登録台数

●船橋市の乗用自動車の登録台数は全体に毎年僅かではありますが増加傾向にあります。特に、軽自動車・四輪乗用車及び乗用自動車・普通車が増加しています。

船橋市における乗用自動車・軽自動車四輪乗用車の登録自動車台数の推移

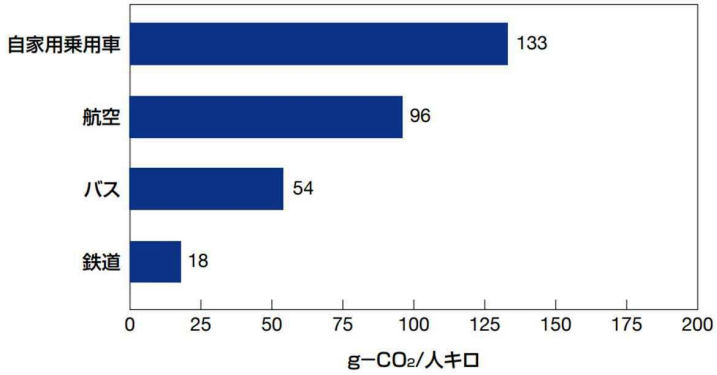


	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
軽自動車・四輪乗用車	19,957	21,773	23,838	25,713	27,515	29,305	30,881	32,032	33,391	35,470	37,977	40,159	42,063	43,397	44,501	45,726	46,620
乗用自動車・小型車	99,673	97,928	97,058	95,447	93,082	91,242	90,425	89,312	88,635	87,375	85,459	83,790	82,112	80,776	79,156	77,185	75,235
乗用自動車・普通車	68,813	70,734	71,541	71,701	72,278	72,050	71,793	72,298	73,232	73,946	74,791	75,324	76,161	77,279	78,710	80,011	81,129

（H16～R2「船橋市統計書」より作成）

●一般的に旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位（一人当たり 1km 当たりの二酸化炭素排出量）は、自家用乗用車が多く、航空機、バス、鉄道の順に少なくなります。地球環境を考える面から、公共交通は有効な移動手段と言えます。

●旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位（2018年度）



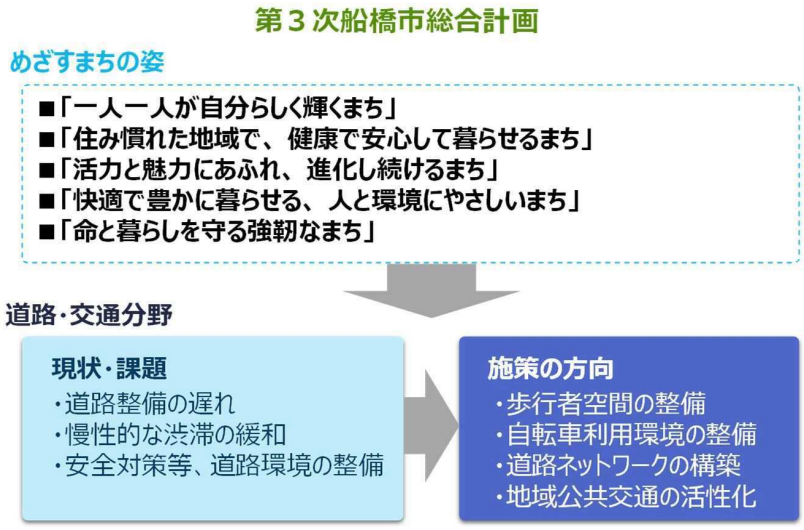
（「2021 年版　運輸・交通と環境」（国土交通省））

3．本市の上位･関連計画

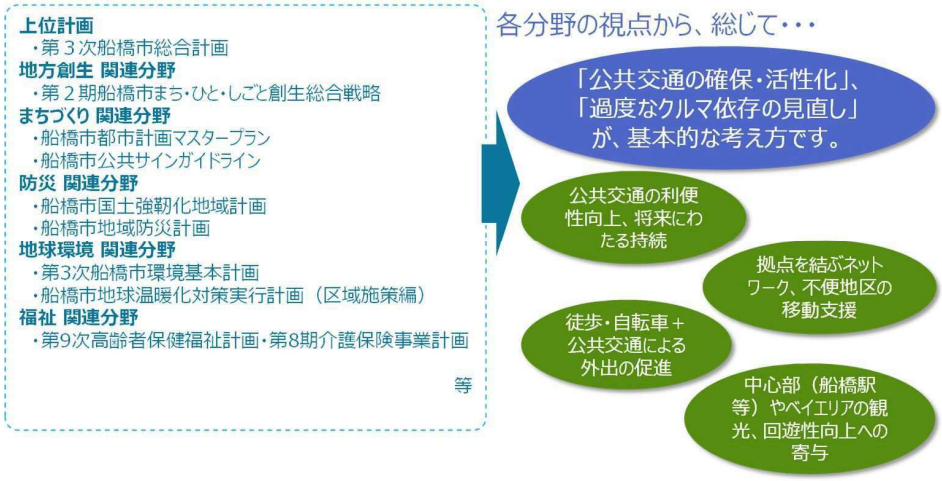
公共交通や人の移動に関わる本市の上位、関連計画等について、概要を以下に示します。

3.1．公共交通に関わる主な上位･関連計画

●船橋市のまちづくりの最上位計画として「第 3 次船橋市総合計画」があります。概要は以下のとおりです。

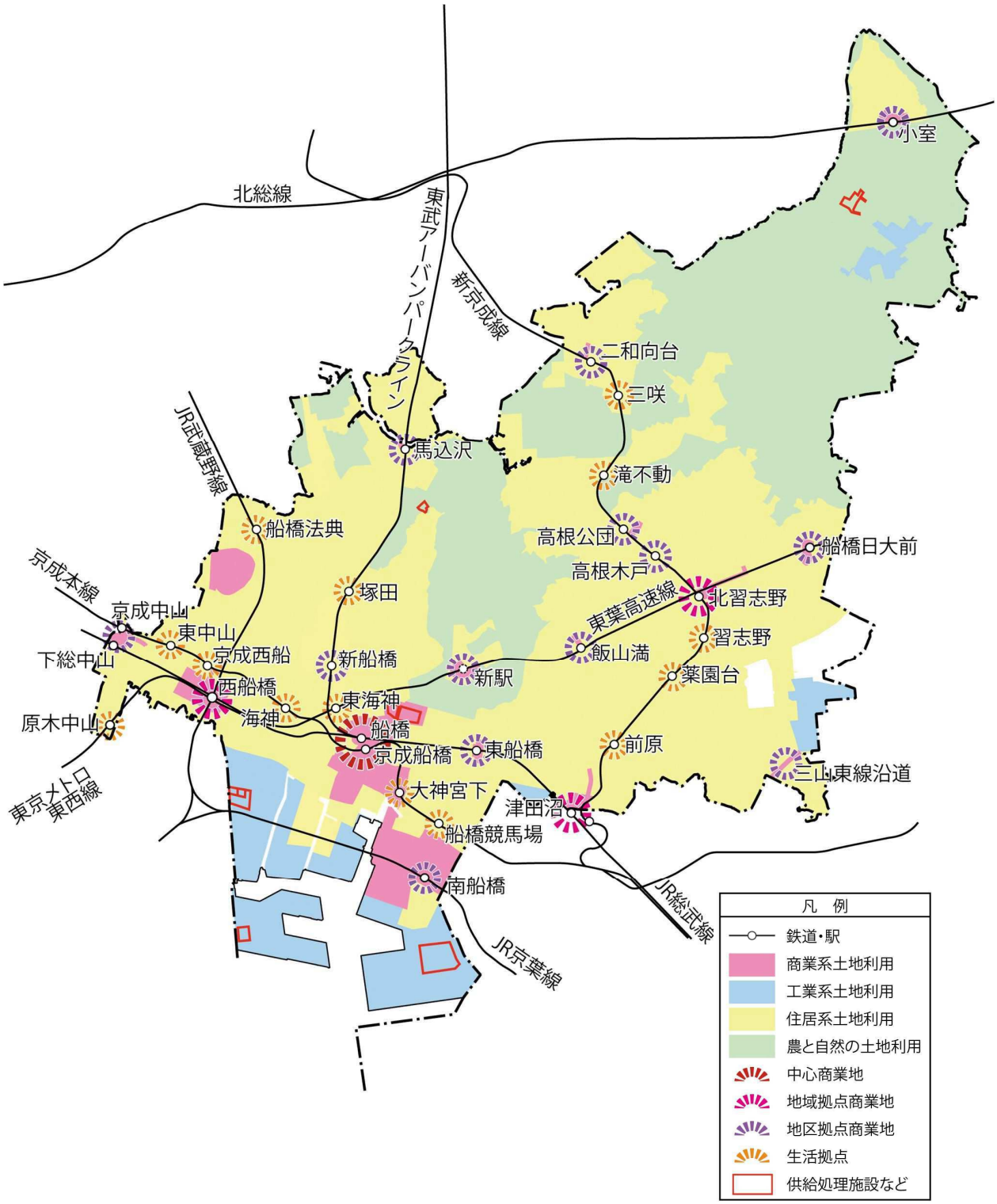


●その他、多様な分野の関連計画等があり、基本的な考え方は以下のとおりです。



参考　上位計画における拠点とネットワーク

●船橋市都市計画マスタープランにおける船橋市のまちづくりの方針図は以下のとおりです。



（「船橋市都市計画マスタープラン」）

3.2. 「船橋市地域公共交通総合連携計画」の経過について

●平成 22 年に策定した「船橋市地域公共交通総合連携計画」の経過は以下のとおりです。

■**公共交通不便地域**解消事業（バス路線）により、17 地区中、**3 地区を解消**しました。乗合タクシー(デマンド)型の実証実験を行いましたが、利用者数が目標を下回ったため、本格導入は見送ることとなりました。

■**バスガイドマップ**を**作成・配布**しました。その後、市発行のガイドマップふなばしと内容が重複したため、継続していませんでした。その他のモビリティ・マネジメント（MM）（※公共交通利用促進のための啓発活動。詳しくは用語集を参照。）に関する施策は実施していません。

■**バスロケ、バス接近情報システム**を一部路線に導入。

	船橋市地域公共交通総合連携計画(H22)	船橋市地域公共交通総合連携計画実施結果評価(H26)	その後の経過
方針１「公共交通不便地域の解消」	● **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** ● **施策等** **・公共交通不便地域の重点地区を選定** **・a 既存バス路線の再構築を検討** **・b（aで解消が困難な場合）小型車両による新たな公共交通サービスを提供**	● **バス路線の確認、実証実験** ・不便地域解消の仕組みづくりを目的に、八木が谷、丸山、田喜野井の**3地区**で**バス路線**の**実証実験**を実施（H22～H24） ・地域住民、公共交通事業者、行政による考え方「公共交通不便地域解消に向けて」を取りまとめ ・八木が谷、丸山、田喜野井の3路線は目標とする収支を達成	・八木が谷、丸山、田喜野井の**3路線**については、目標収支を達成しているため、**本格運行中** ・H28.8に**二和線**の試験運行を開始したが、目標収支に達成することができず、**H29年度**で**運行休止**
		● **乗り合いタクシーの実証実験** ・**乗合タクシー（デマンド型）**の運行を開始し、地区や運行車両を拡大しながら実施（H22～H24） ・**目標利用者数**を**下回った**ことを確認	・実証実験後、**実施をしていない**
		● **公共交通不便地域の基準について** ・今後の状況等の変化より、設定条件について検討することも必要	・連携計画策定後、設定条件の変更は行っていない

	船橋市地域公共交通総合連携計画(H22)	船橋市地域公共交通総合連携計画実施結果評価(H26)	その後の経過
方針2「公共交通の利用促進」	● **目標２** **バス等公共交通機関利用者数の増加** ● **施策等** **・バス利用ガイドの作成** **・情報提供システム（バスロケ）の導入** **・モビリティ・マネジメント（MM）の実施**	● **バスガイドマップを作成・配布** ・モビリティ・マネジメント（MM）の一環として**バスガイドマップ**を**作成**、転入者に配布 ・結果を把握するためのアンケートを実施。転入者のバス利用の促進に繋がっていないが、継続を求める声が多かった	・H25に作成し、転入者に配布。H26以降は在庫のみ配布の状態 ・**ガイドマップふなばし**と内容が重複するため、新たにバスガイドマップは作成していなかった
		● **情報提供装置の導入（バスロケ等）** ・**バスロケ、バス接近表示システム**を市内一部路線に**導入**（H23）	・バスロケ、バス近接表示システムを市内一部路線に導入（H27） ・現状は、**各社スマホのアプリ**で対応 ・バスガイドマップ以外の**モビリティ・マネジメント（MM）に関する施策**は**未実施**