船橋市地域公共交通計画

令和４年１２月

船　橋　市

目　次

Ⅰ．計画の概要 ····· **1**

１．背景と目的 ····· 1
２．計画の位置づけ ····· 2
３．計画の目標年次 ····· 2
４．計画区域 ····· 3

Ⅱ．地域及び公共交通の現状 ····· **4**

１．地域の状況 ····· 4
２．公共交通の現状 ····· 12
３．本市の上位・関連計画 ····· 34

Ⅲ．公共交通に関する種々の調査 ····· **37**

１．市民アンケート及び公共交通利用客アンケート ····· 39
２．情報・案内に関するアンケート ····· 44
３．公共交通不便地域に関するアンケート ····· 47
４．企業送迎バスに関する調査 ····· 49
５．関係者へのアンケート及びヒアリング調査 ····· 50
６．主要ターミナル等の現地状況 ····· 52

Ⅳ．今後に向けた課題等 ····· **55**

Ⅴ．今後に向けた基本方針と取り組みの方向性 ····· **60**

１．目標と基本方針 ····· 60
２．今後の取り組みの方向性 ····· 61

Ⅵ．今後の取り組み施策について ····· **67**

１．取り組み施策の体系 ····· 67
２．各取り組みの概要 ····· 68

Ⅶ. 都市・地域総合交通戦略 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 103
１. 都市・地域総合交通戦略の目的と位置づけ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 103
２. 都市・地域総合交通戦略の目標年次 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 103
３. 都市・地域総合交通戦略の計画区域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 103
４. 都市・地域総合交通戦略の目指す将来都市像と戦略目標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 103
５. 地区交通戦略による重点地区の整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 104
６. 都市・地域総合交通戦略、地区交通戦略の評価指標 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 115

Ⅷ. 今後の進め方 ・・ 117
１. 計画の達成状況の評価について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 117

巻末資料　用語集 ・・ 124

Ⅰ．計画の概要

1．背景と目的

本市は、千葉県北西部の東京近郊に位置する住宅都市として発展する一方、交通、商業、港湾等の機能が集積する中核市であり、約 85km^2 に約 64 万人の市民が暮らしています。

市内には、複数の鉄道路線、バス路線が運行するとともに、タクシー営業所も複数あるなど、公共交通が非常に発達していますが、市域の全てを鉄道・路線バスではカバーしきれず、公共交通の利用が不便な地区が散在している状況です。また、市民の日常生活における交通手段は自転車、マイカーの順に多く、バスやタクシーなどの交通事業者は厳しい経営環境にあります。本市では、平成 22 年に「船橋市地域公共交通総合連携計画」を策定し、公共交通不便地域への支援やバスマップ配布等の取り組みを行ってきましたが、依然として公共交通不便地域への支援不足やバス利用者の減少など、改善すべき問題が残っている状況であり、計画の見直しや更新が必要となっています。

今後、社会的に少子高齢化の進展が懸念されるなか、市民の日々の移動手段として、公共交通の担う役割は、ますます重要になると考えられます。また、本市は、活気あふれるまち、都市の活力を生むまちを目指しており、公共交通は、多様化する市民や来訪客のニーズに応えながら、まちづくりに貢献していくことが必要と考えられます。

平成 25 年に制定された交通政策基本法では、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図る基本事項を定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにし、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることとなっています。また、平成 27 年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発目標（SDGs）」の取り組みのひとつとして、「公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供すること。」が掲げられており、社会全体として公共交通の重要性は益々高まっています。

このような背景のもと、本市の地域及び公共交通を取り巻く現状等を踏まえた上で、今後、市民、利用者、公共交通事業者、行政等の関係者が連携し、将来に向けて、安全で誰もが利用しやすい公共交通を確保する取り組みを継続的に進められるよう、本市の公共交通に関する今後の目標や施策の方向性を示すことを目的として、交通マスタープランとしての、「船橋市地域公共交通計画」を策定するものです。

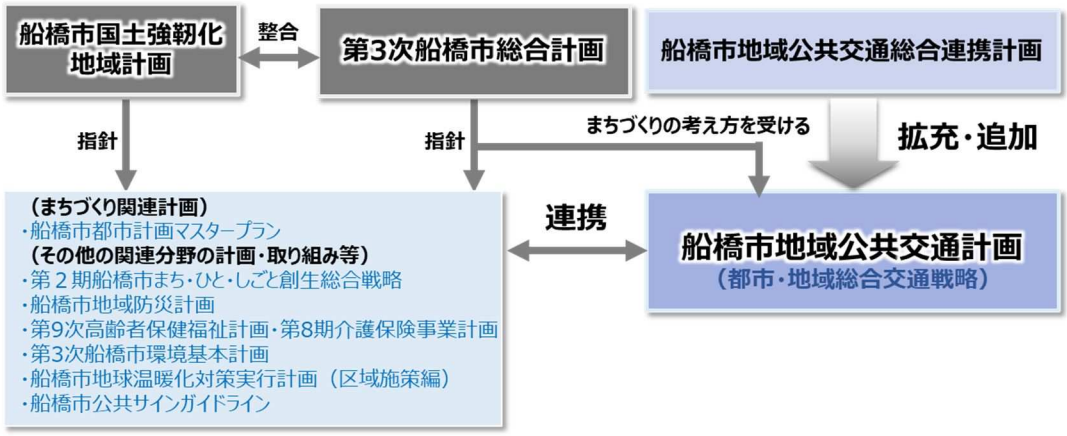
また本計画では、交通事業とまちづくりが連携し総合的かつ戦略的な交通施策、すなわち都市・地域総合交通戦略における実施プログラムを示し、魅力的でにぎわいのある都市・地域の整備推進を図っていきます。

2．計画の位置づけ

本計画は、第３次船橋市総合計画、船橋市都市計画マスタープラン、第３次船橋市環境基本計画等を関連計画とした、本市の公共交通政策の方向性を定める基本計画です。

また、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市民及び公共交通事業者の参画と協働、近隣自治体及び関係機関と連携しながら、すべての利用者が安全かつ利用しやすい公共交通を確保及び充実させる施策を総合的かつ計画的に実施する計画となるものです。

さらに、本計画は、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものとして、「都市・地域総合交通戦略」を含む計画とします。



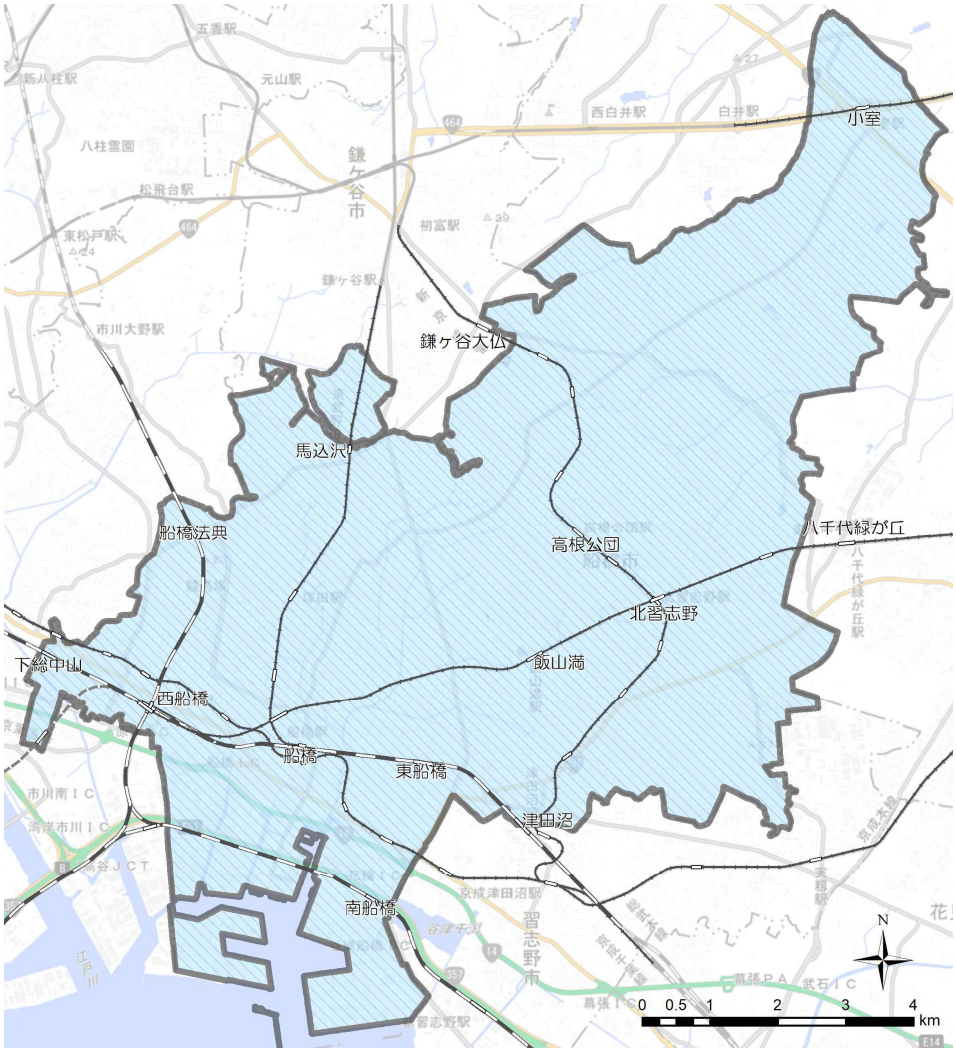
3．計画の目標年次

本計画の目標年次は、船橋市総合計画の計画期間とあわせ 2031 年度（令和 13 年度）とします。ただし本計画では、令和 8 年度までを短期、令和 13 年度までを中期として施策等を整理するとともに、その後も取り組んでいくべき長期的な施策等も整理しています。

なお、計画期間中の検証結果により計画内容の見直しを行います。

4．計画区域

本計画の計画区域は、**船橋市全域**　とします。



（「国土数値情報」より作成（国土交通省国土政策局））

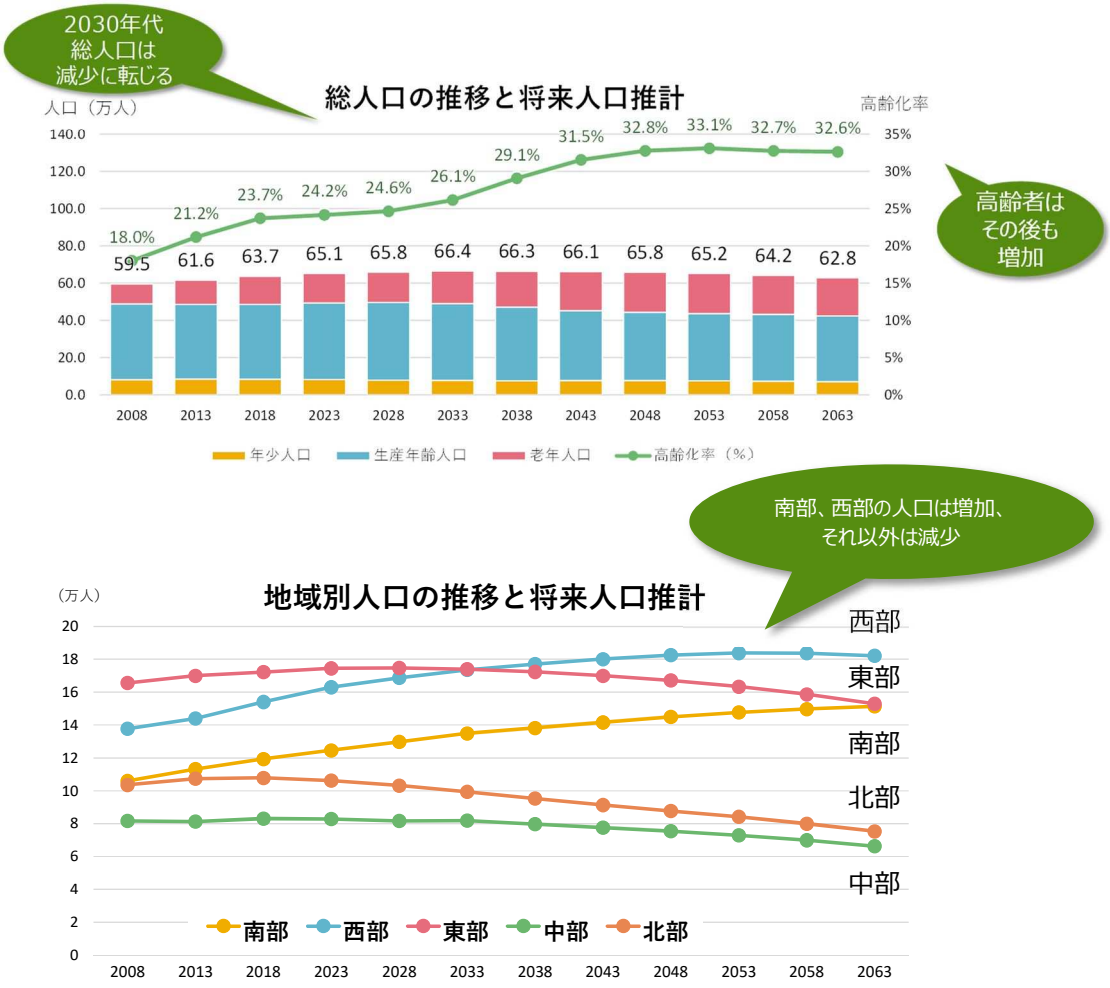
Ⅱ．地域及び公共交通の現状

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。

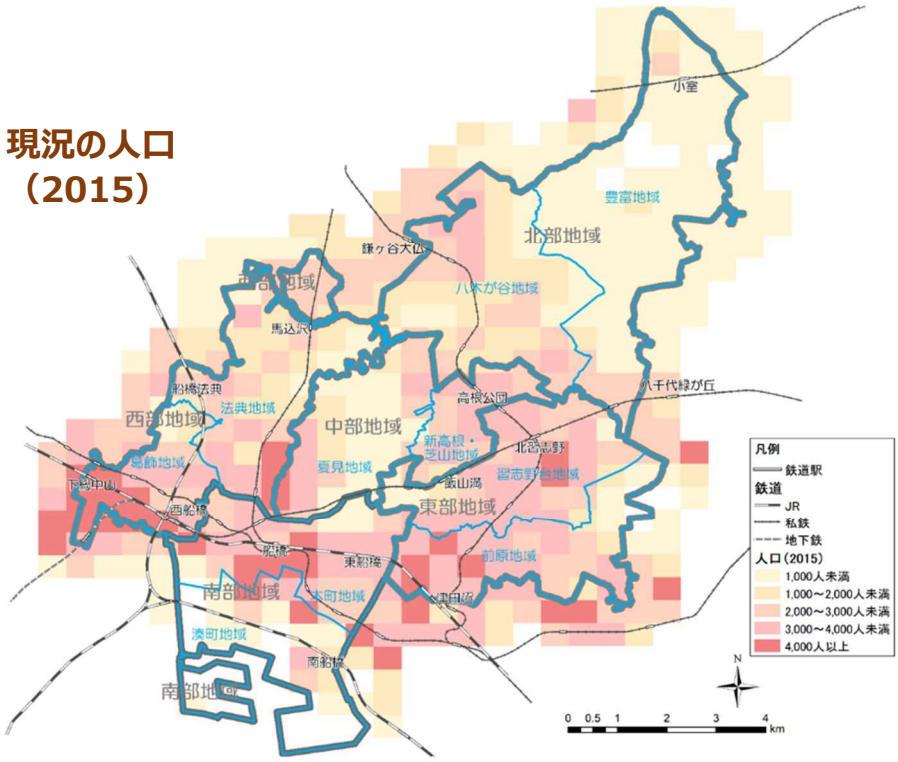
1.1．人口等の状況

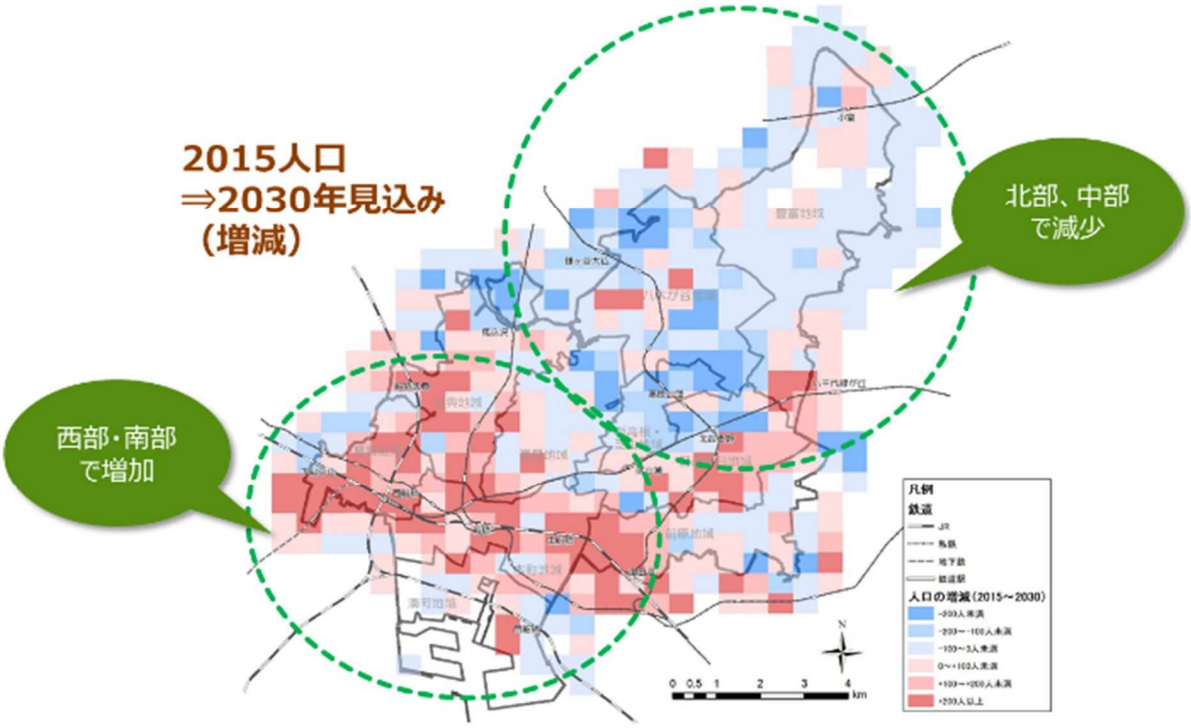
- 本市の総人口は 2033 年まで緩やかに増加を続け、66.4 万人をピークに以降は減少に転じる見込みですが、高齢者はピーク後も増加する見通しです。西部・南部地域では、今後人口がさらに増加し、その他の地域では減少する見通しです。



（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。



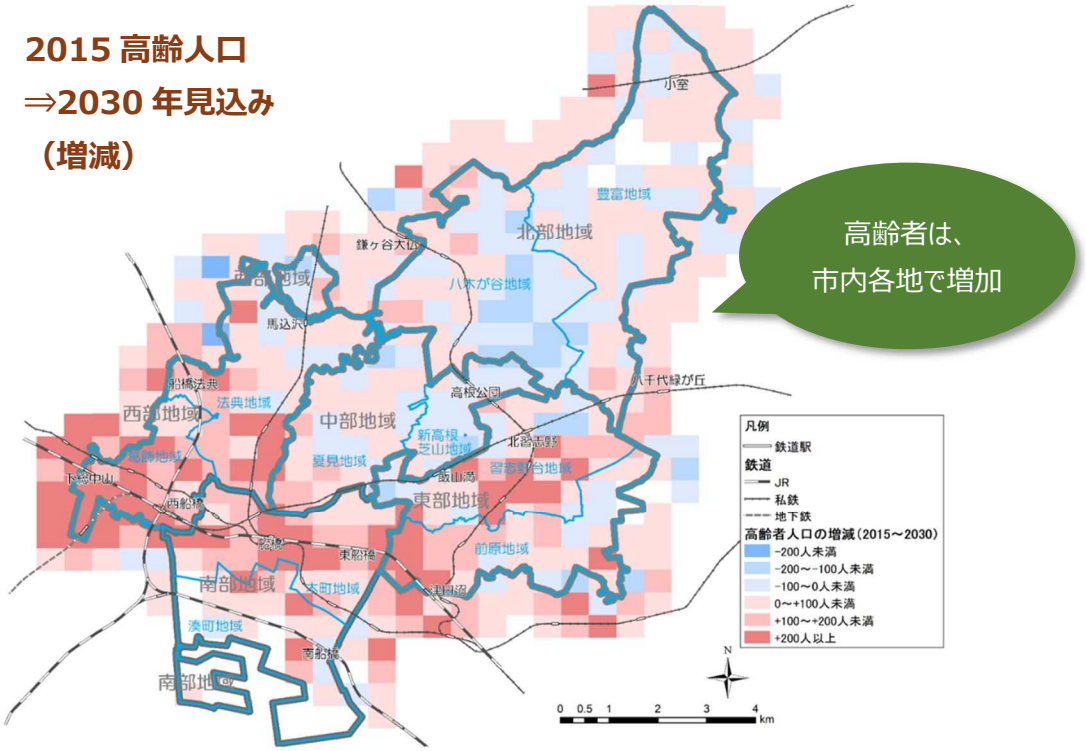


（H27「国勢調査」（総務省統計局）より作成）

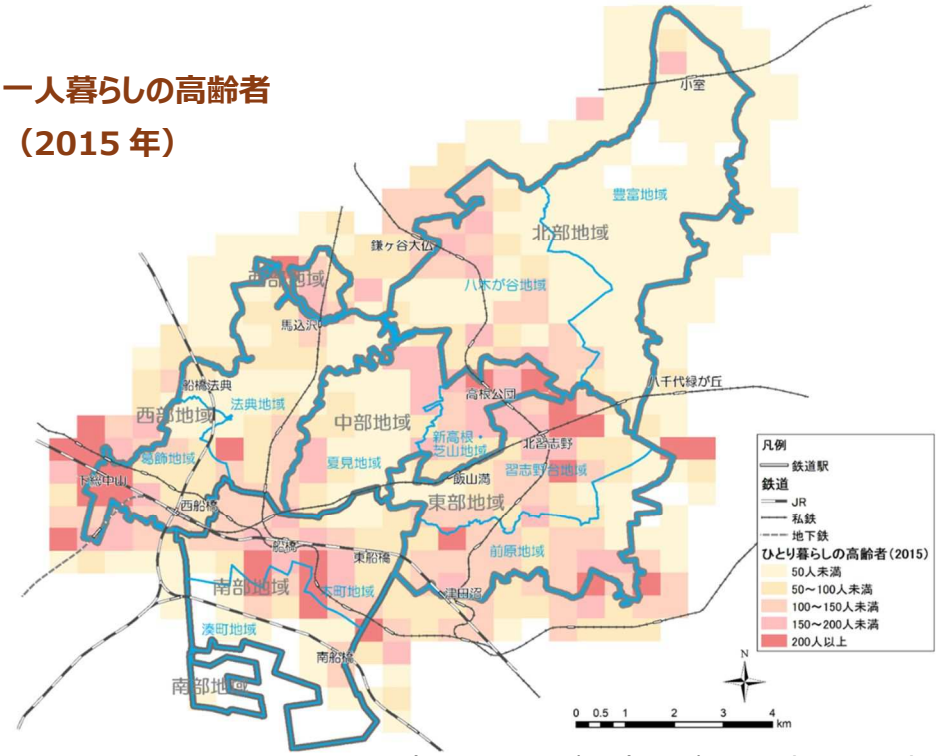
（H30「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

●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。

医療施設の立地状況

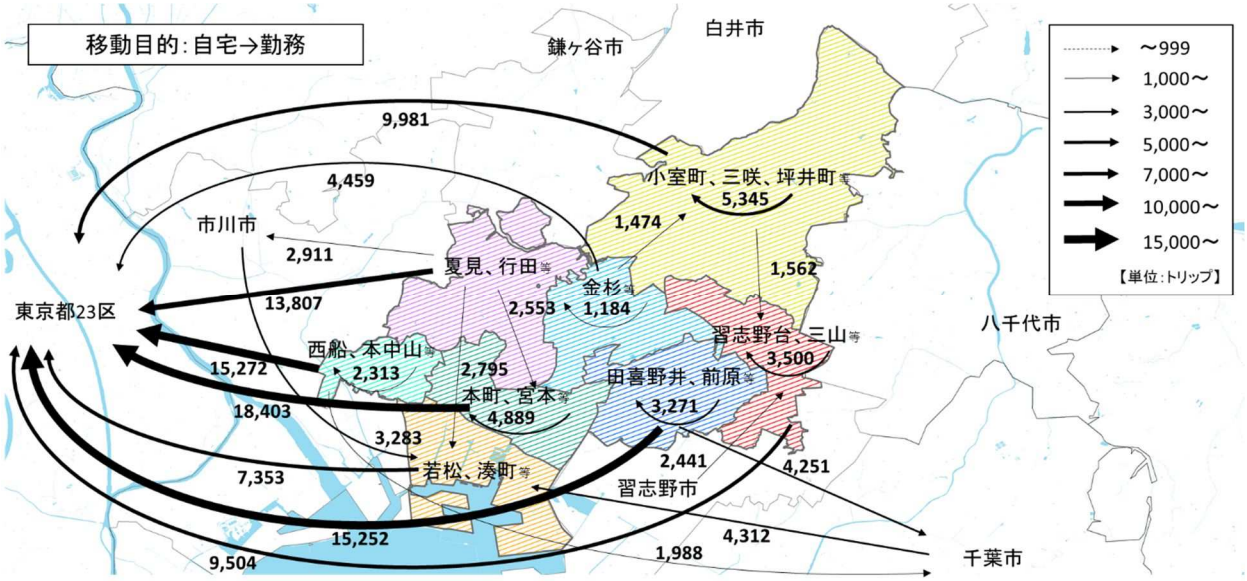
（H26「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

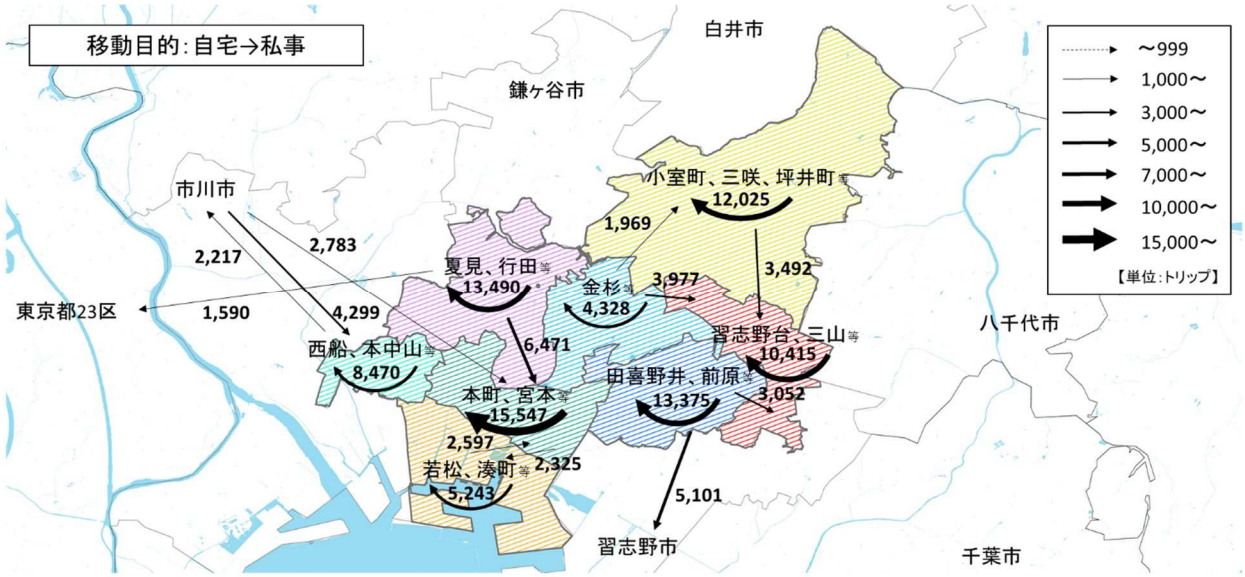
店舗の立地状況

（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。

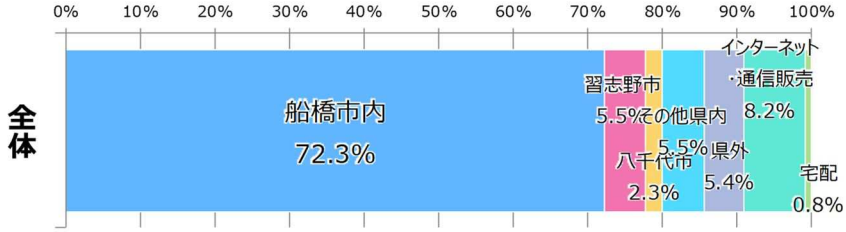


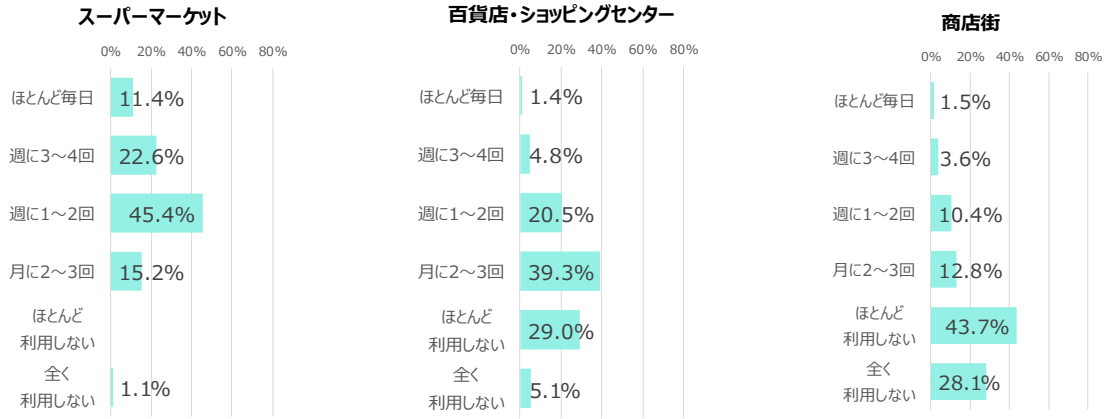


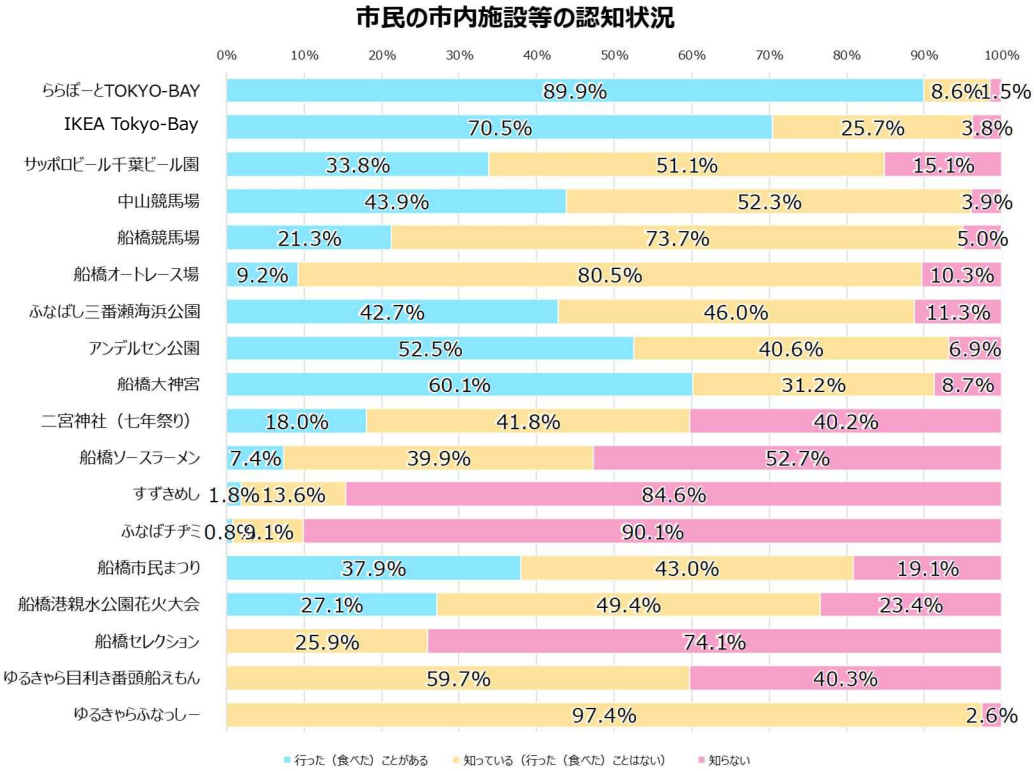
（H30「東京都市圏パーソントリップ調査」（東京都市圏交通計画協議会）より作成）

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。



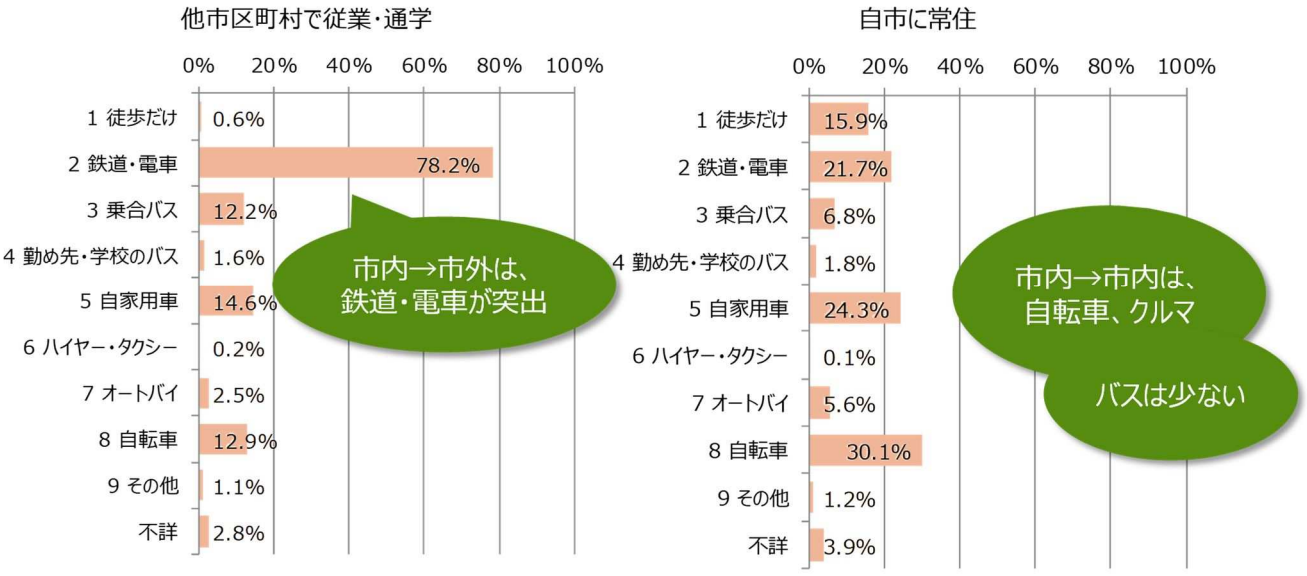




（H27「船橋市商工業戦略プラン基礎調査報告書」（船橋市）より作成）

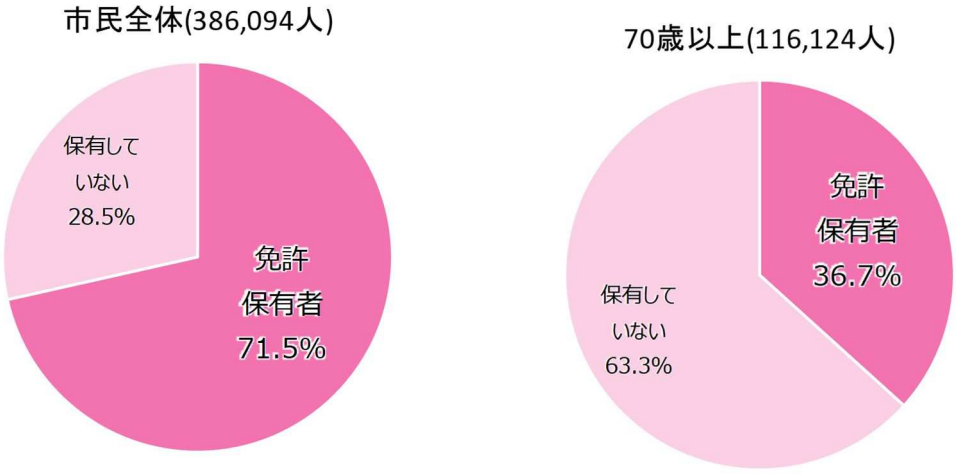
1.5. 市民の交通手段

- 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

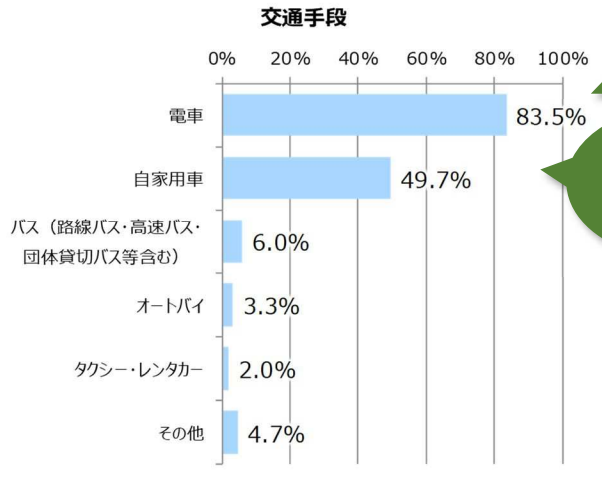
- 市内には、多くの人が訪れる集客・観光スポットが点在しています。
- 市外から本市を訪れる人の交通手段も、電車が大半であり、次いでマイカーが多い状況です。

ふなばしアンデルセン公園

ららぽーと TOKYO-BAY

IKEA Tokyo-Bay

ふなばし三番瀬海浜公園



（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	

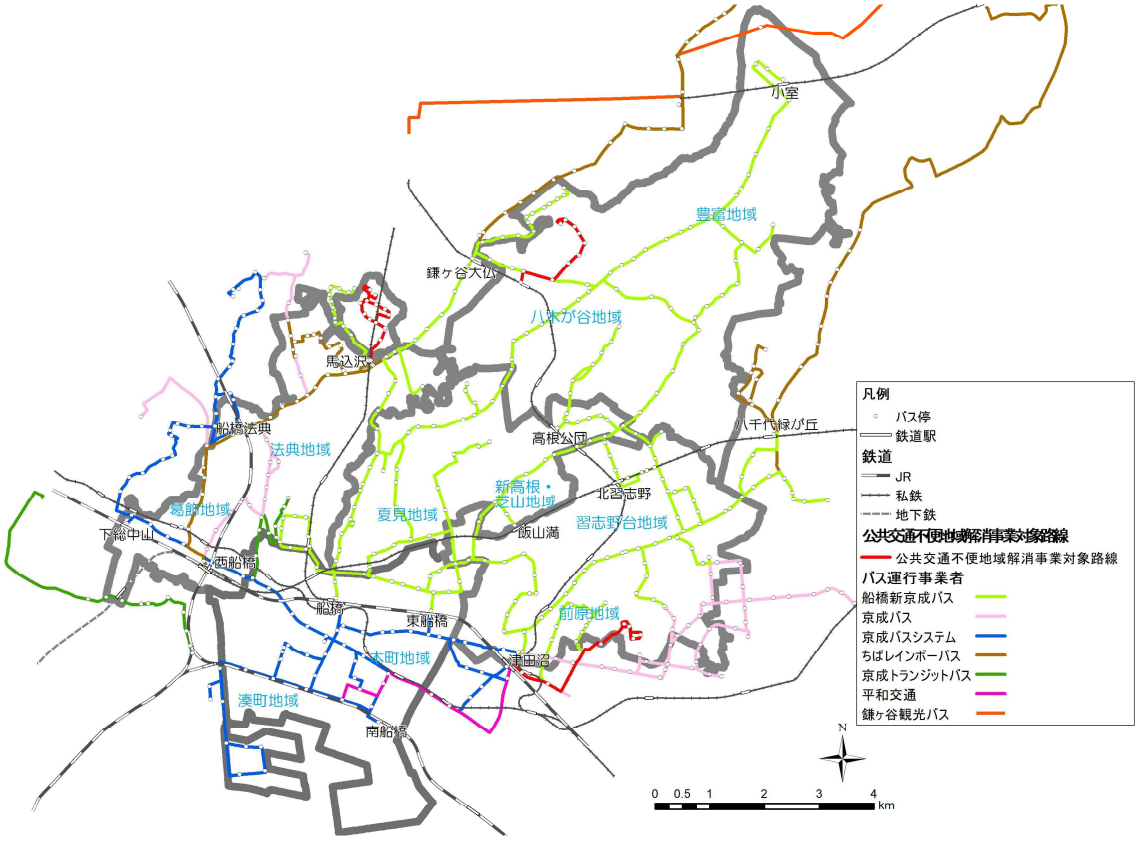
多様な公共交通が運行

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）

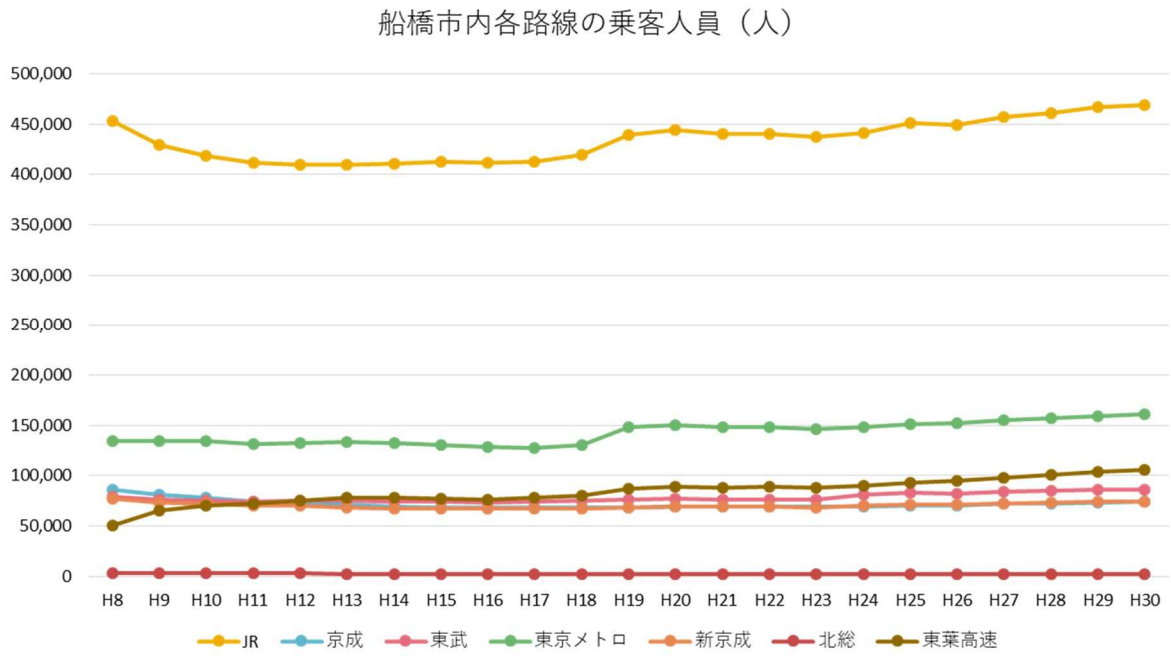
2.2. 鉄道の状況

- 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）

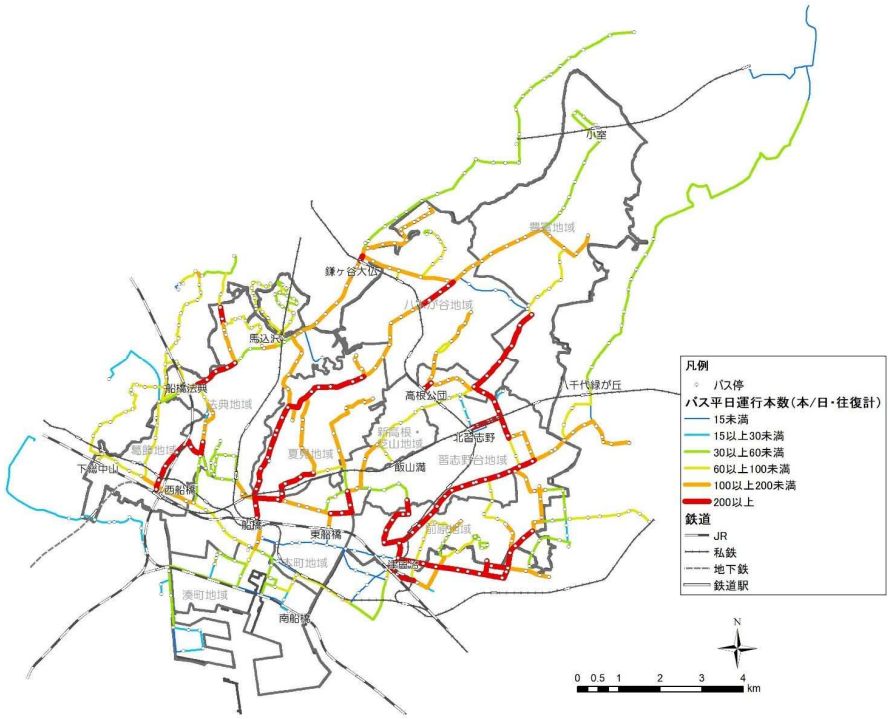
●いずれの鉄道も、近年の利用客数は微増傾向です。



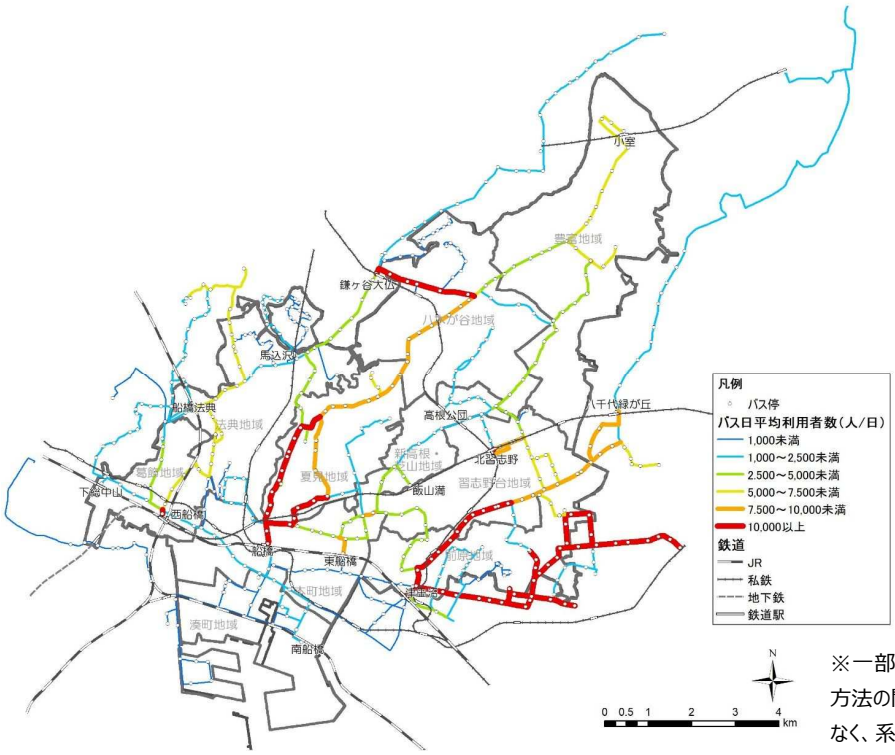
（H8～H30「交通統計」（船橋市）より作成）

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

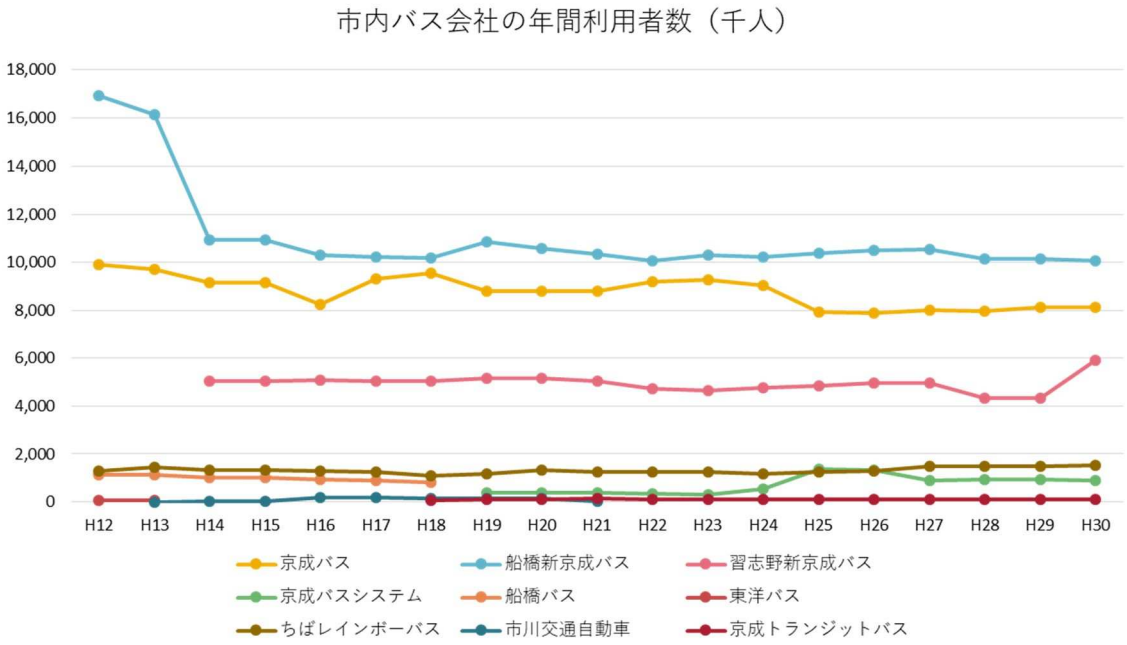


路線バスの利用客数（日平均）

※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。

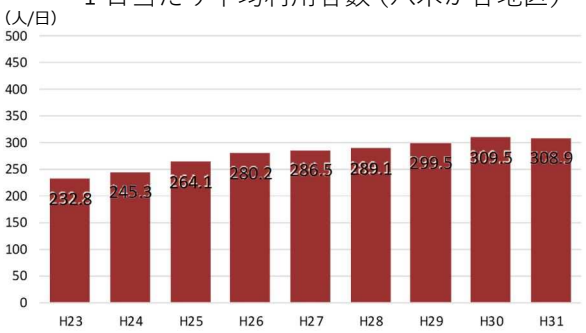


（H13～H31「交通統計」（船橋市）より作成）

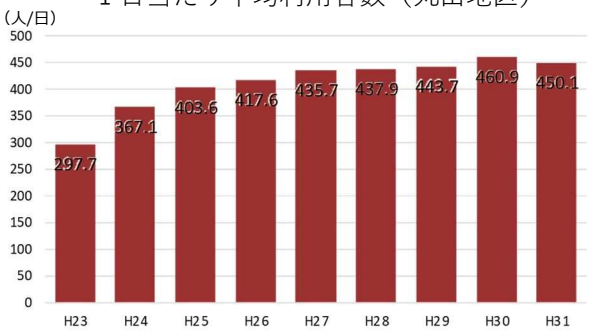
2.4. 公共交通不便地域解消事業の状況

●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。

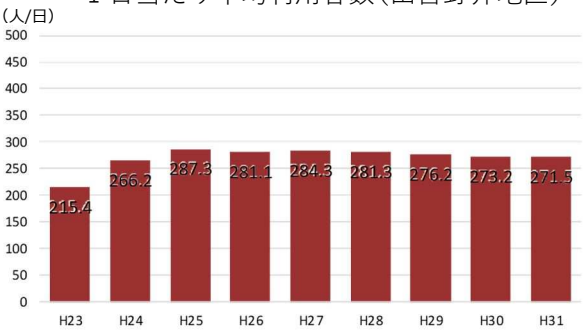
1 日当たり平均利用客数（八木が谷地区）



1 日当たり平均利用客数（丸山地区）



1 日当たり平均利用客数（田喜野井地区）



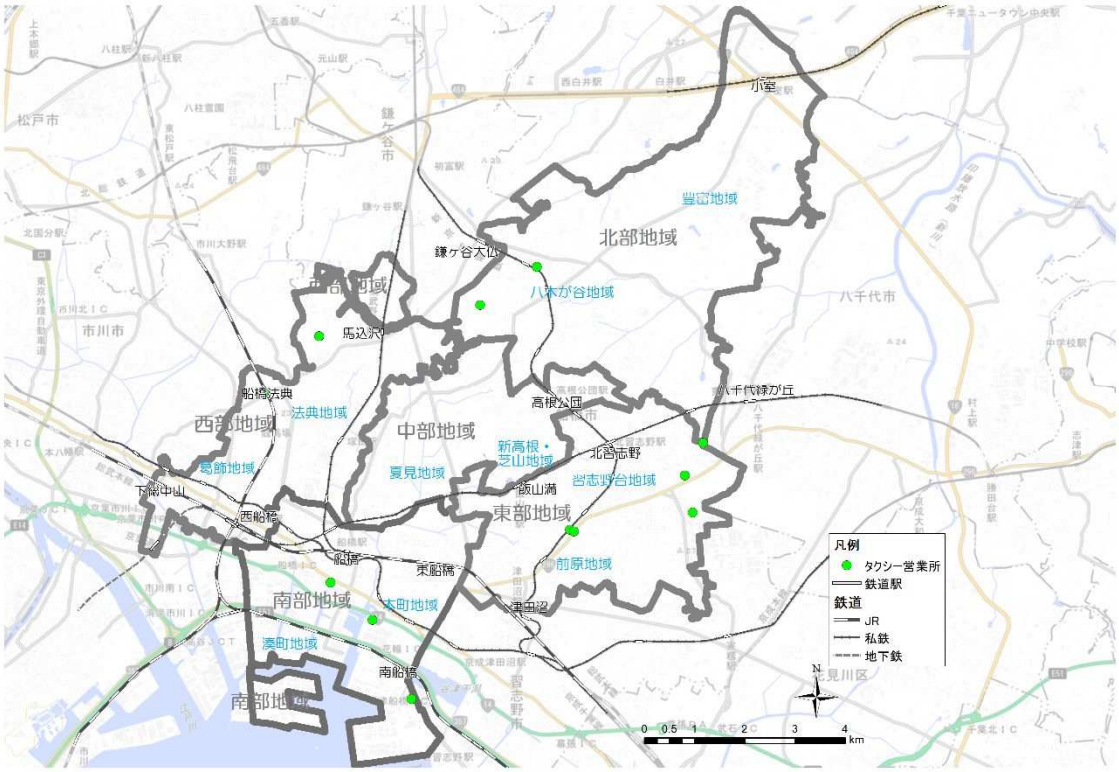
1 日当たり平均積み残し乗客数

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

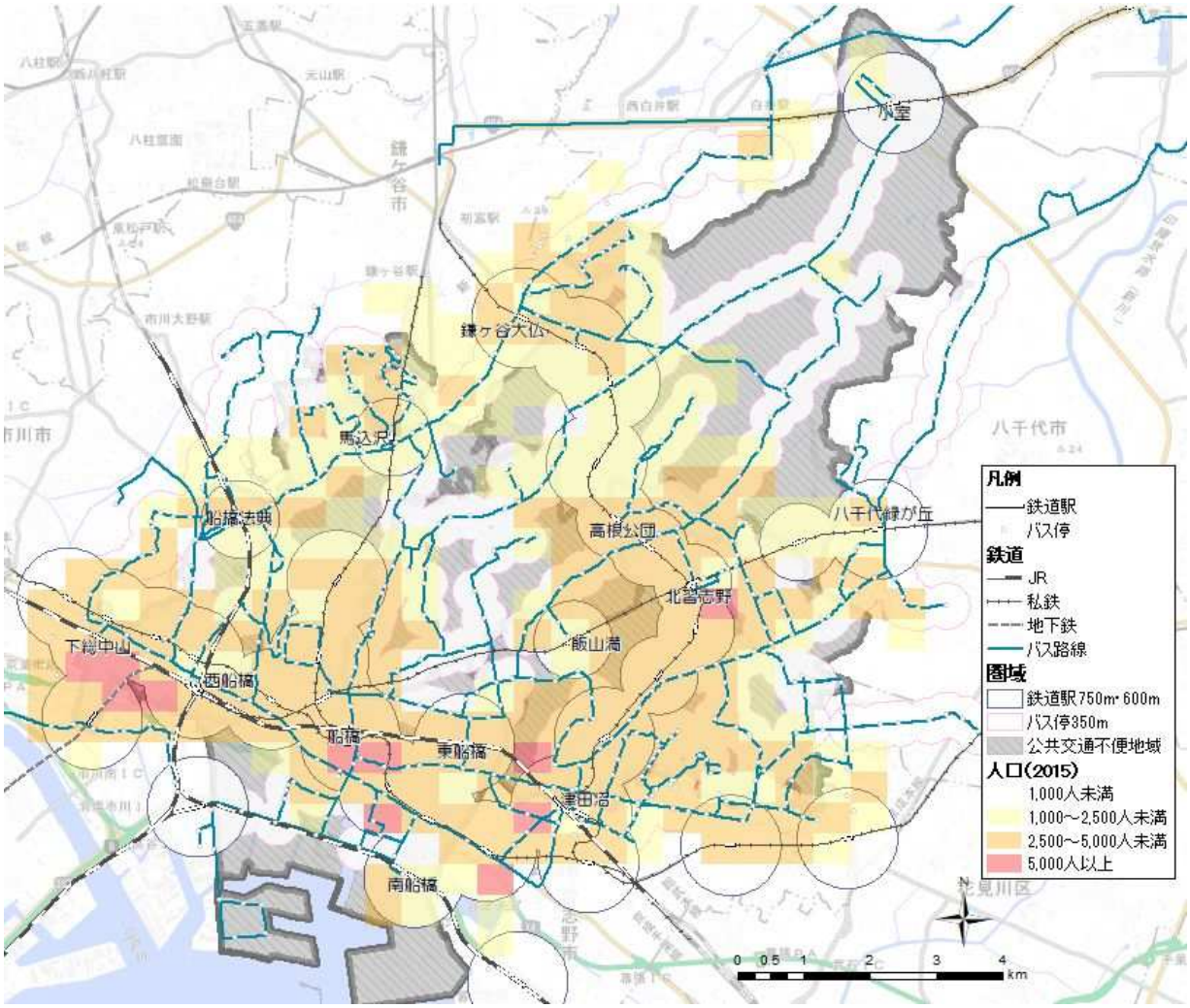
タクシー事業者一覧

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。



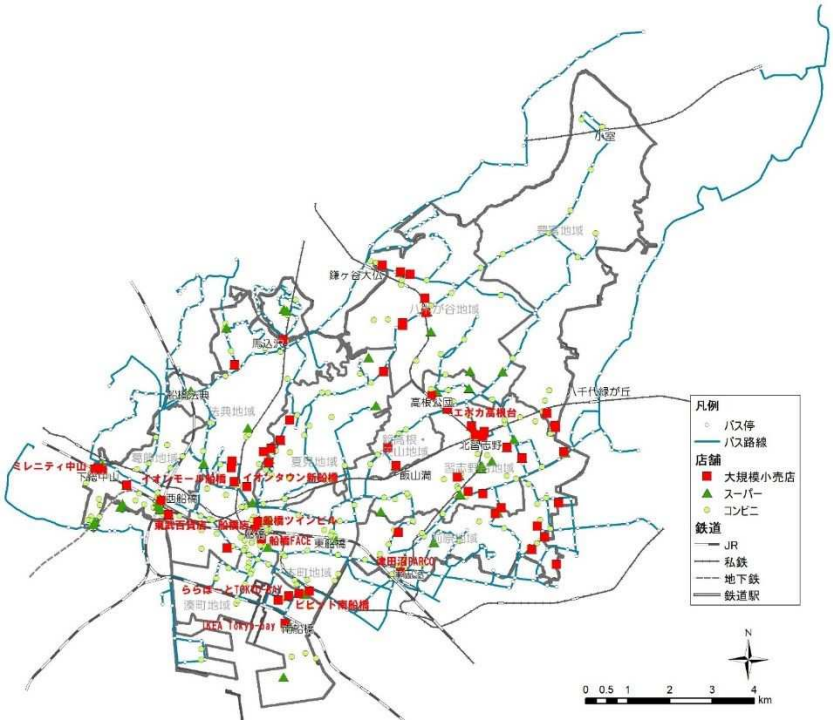
人口分布と公共交通ネットワーク

（H27「国勢調査」（総務省統計局）より作成）

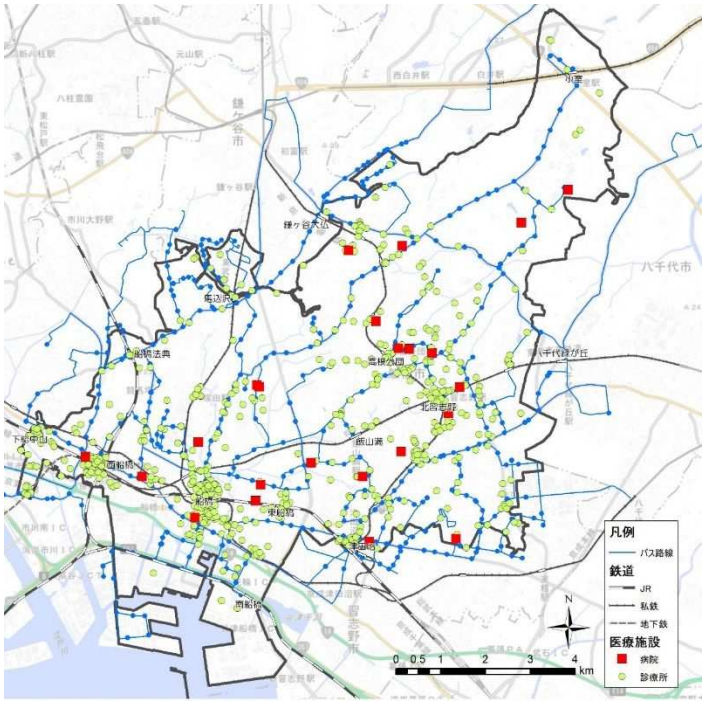
（「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

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

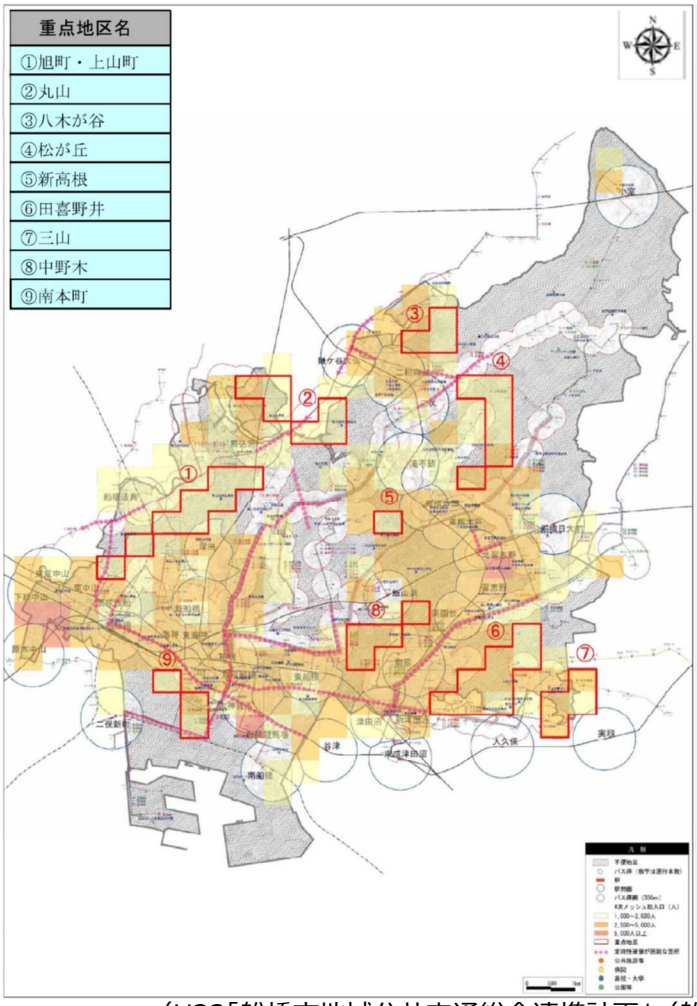
（「国土数値情報」（国土交通省国土政策局）より作成）

（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

公共交通不便を表わす指標		
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
↓		
公共交通不便地域の基準の設定		
鉄道駅までの所要時間 13分	バス停までの所要時間 6分	バスの運行間隔 15分
↓		↓
所要時間×歩行速度＝歩行距離		運行本数の設定
鉄道駅までの歩行距離 800m	バス停までの歩行距離 300m	バスの運行本数 100本/日・往復
↓	↓	↓
公共交通不便地域		
鉄道駅徒歩圏域 （640m・500m）外	バス停徒歩圏域 （300m）外	バスの運行本数 100本/日・往復未満
↓		
公共交通不便地域重点地区の抽出		

（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。

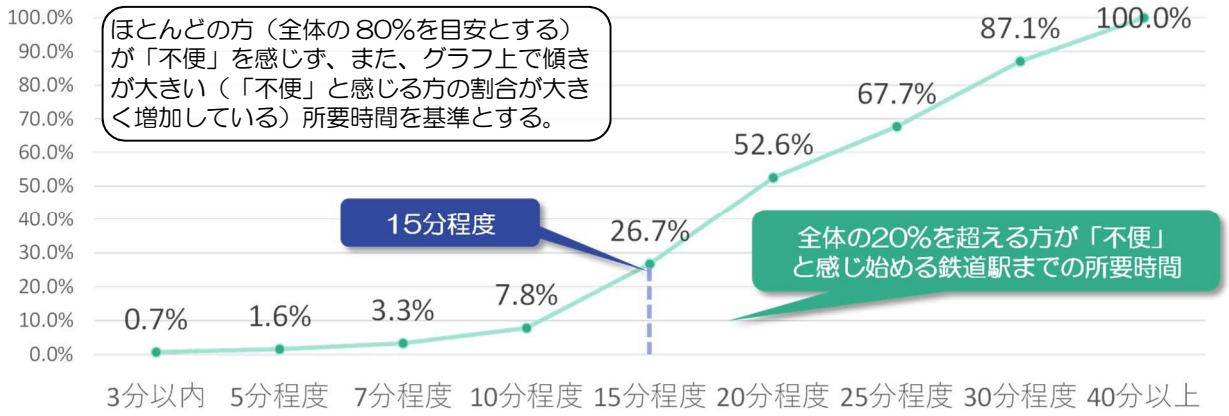
●公共交通不便を表す指標として「鉄道駅までの所要時間」「バス停までの所要時間」「バスの運行間隔」の３項目を設定しました。（船橋市地域公共交通総合連携計画に準拠）

●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

〇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。



〇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

〇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

〇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。

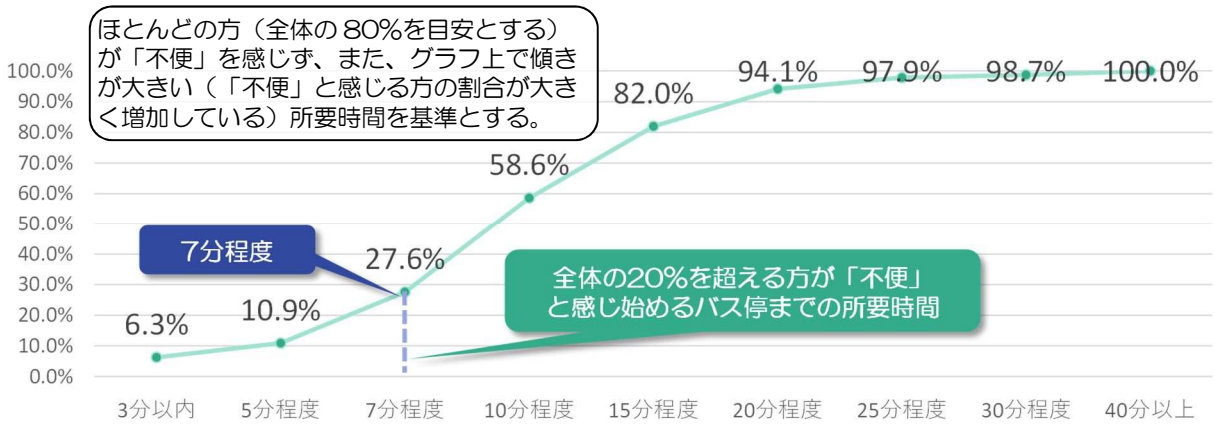
鉄道駅までの利用圏域（距離補正後）750m×補正係数 0.78

＝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

〇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。



〇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

〇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

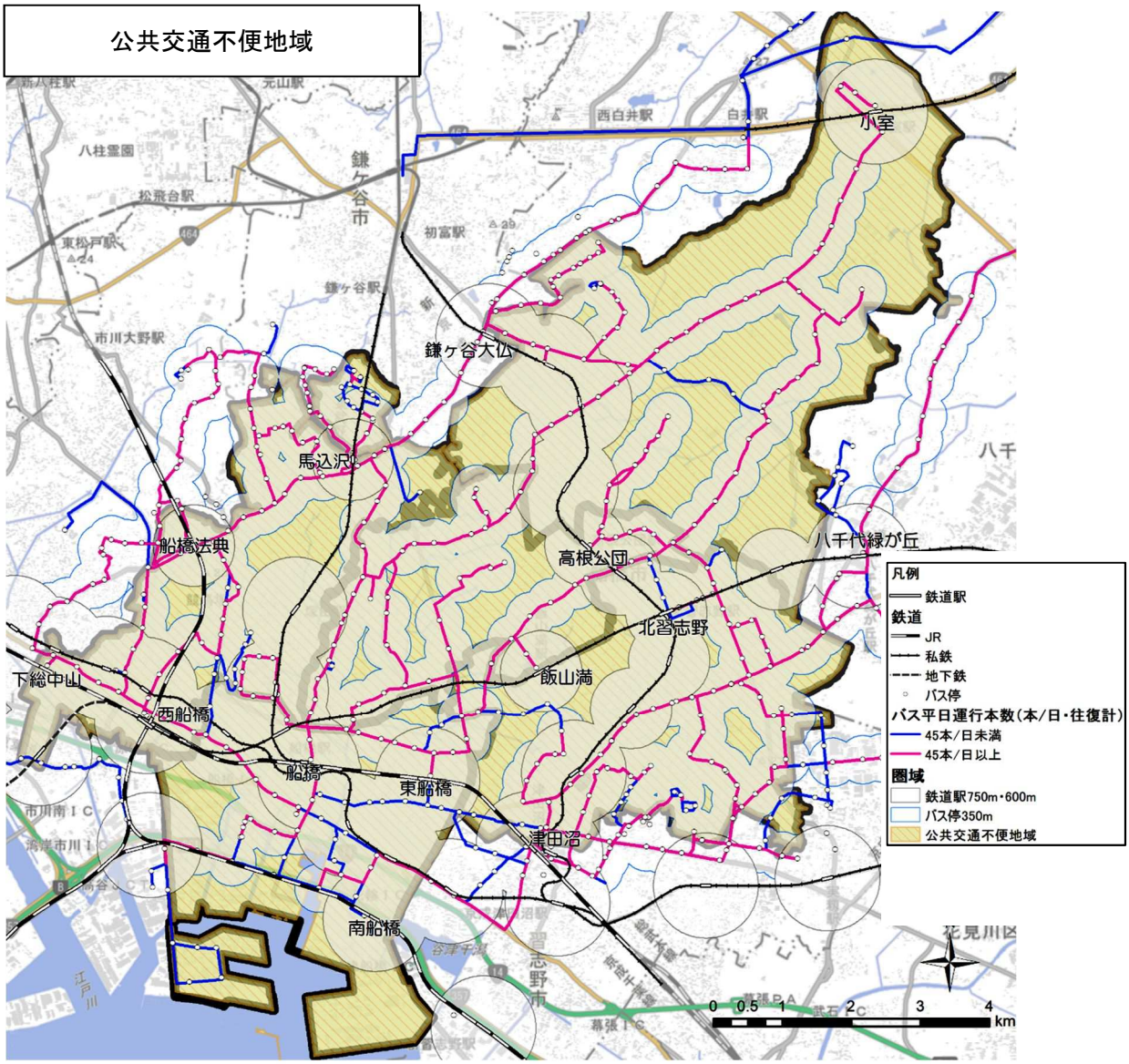
＝バス停までの利用圏域（補正後）353m≒350m

●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）

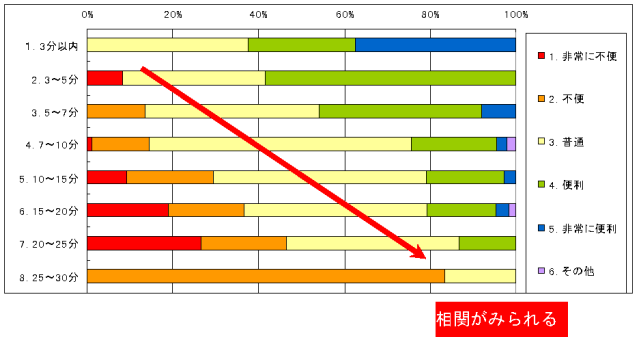
（参考）船橋市地域公共交通総合連携計画における公共交通不便を表す指標

① 不便を表わす指標

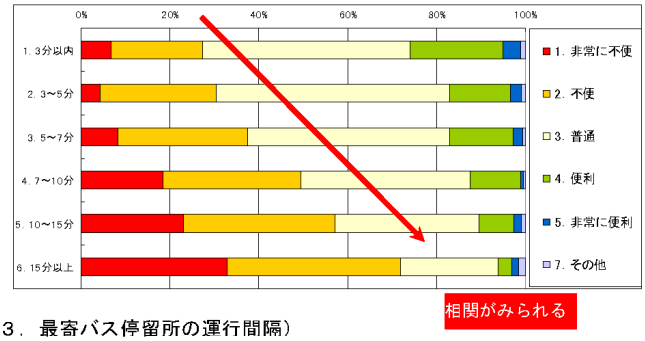
「不便」とは、鉄道やバスの公共交通機関が利用しにくいことをさすものであるが、「不便」を表わす指標が必要である。ここでは、住民アンケート調査をもとに、「不便」と感じる意識と提供されている公共交通のサービス条件との関係から分析を行うものとする。

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。

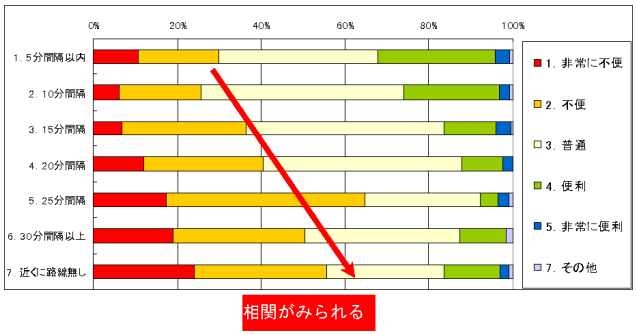
（指標１．自宅から最寄鉄道駅までの所要時間（徒歩のみで移動する人））



（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

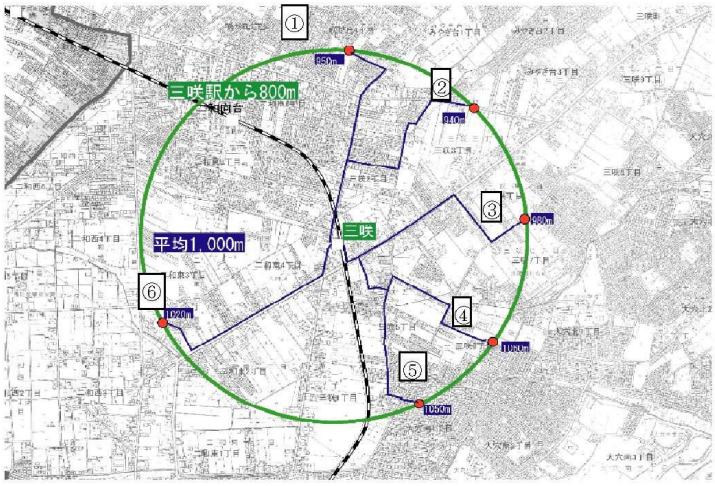
ｃ）鉄道駅における距離補正

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。

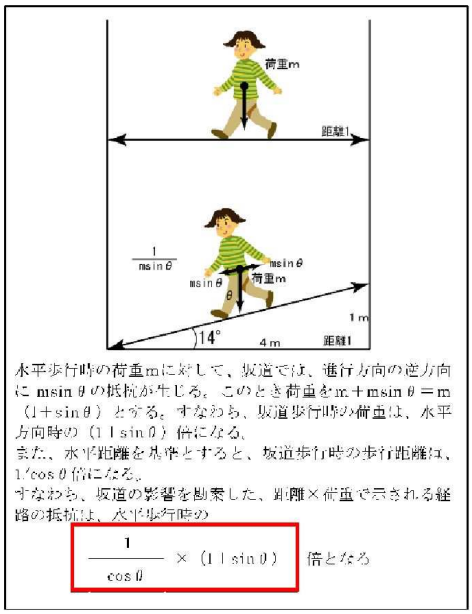
$$\frac{1}{\mathrm{Cos}\,\theta} \times (1+\sin\theta)$$

＝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



水平歩行時の荷重mに対して、坂道では、進行方向の逆方向にmsinθの抵抗が生じる。このとき荷重をm＋msinθ＝m（1＋sinθ）とする。すなわち、坂道歩行時の荷重は、水平方向時の（1＋sinθ）倍になる。
また、水平距離を基準とすると、坂道歩行時の歩行距離は、1/cosθ倍になる。
すなわち、坂道の影響を勘案した、距離×荷重で示される経路の抵抗は、水平歩行時の

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

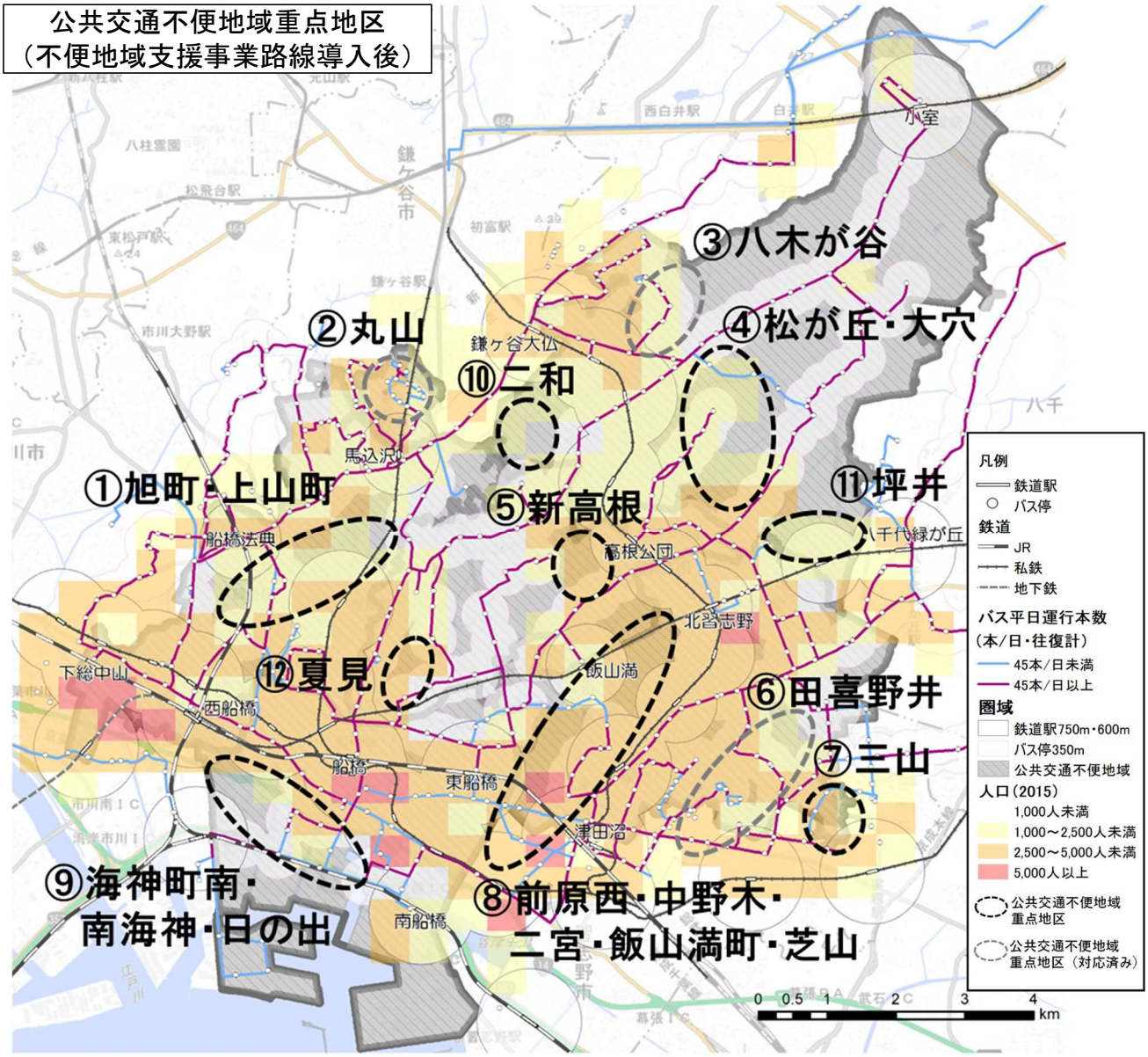
倍となる

出典：阿久津邦男：歩行の科学、岩波新書（1975）

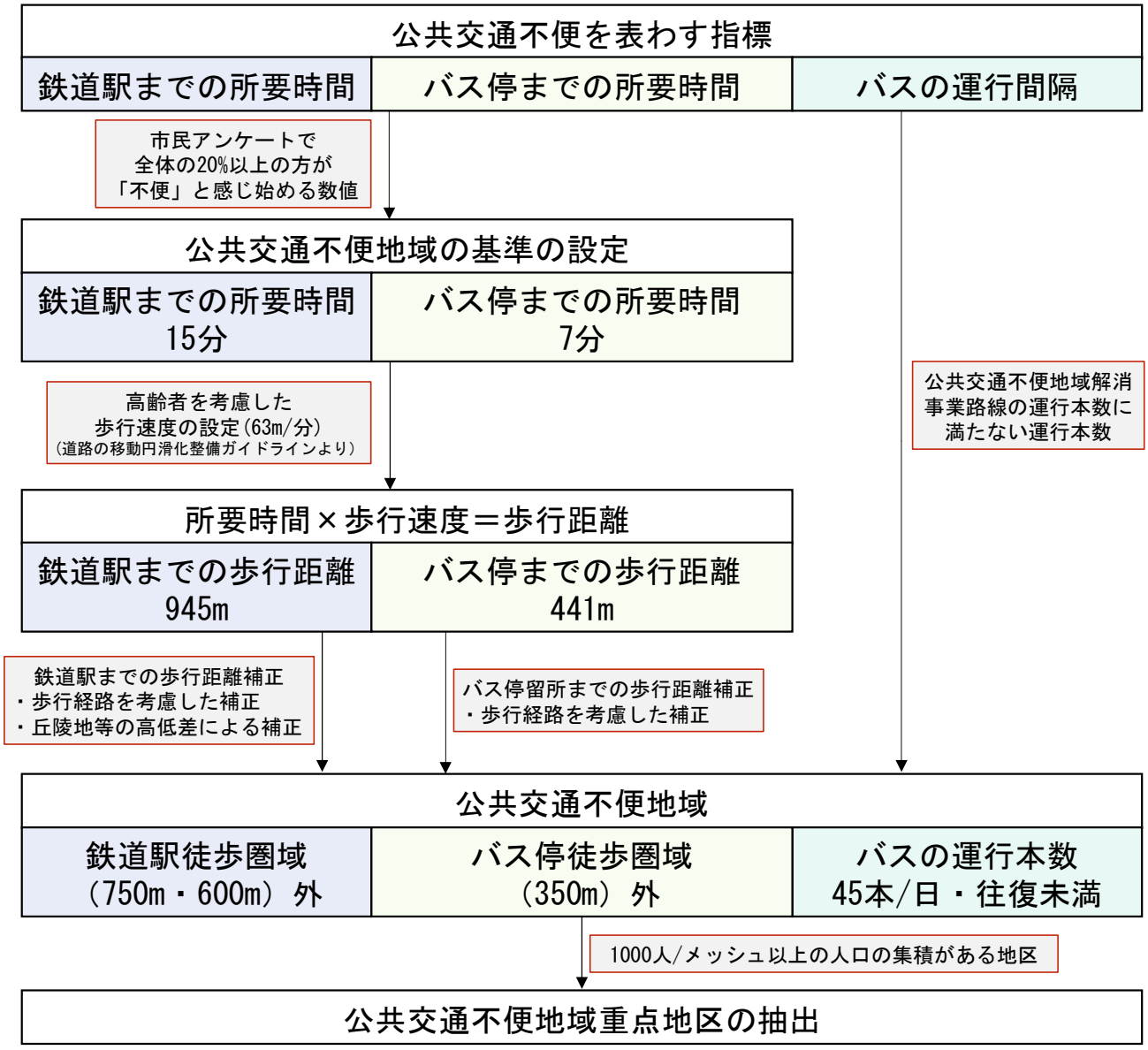
（H22「船橋市地域公共交通総合連携計画」（船橋市））

●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。

公共交通不便地域重点地区
（不便地域支援事業路線導入後）



（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）

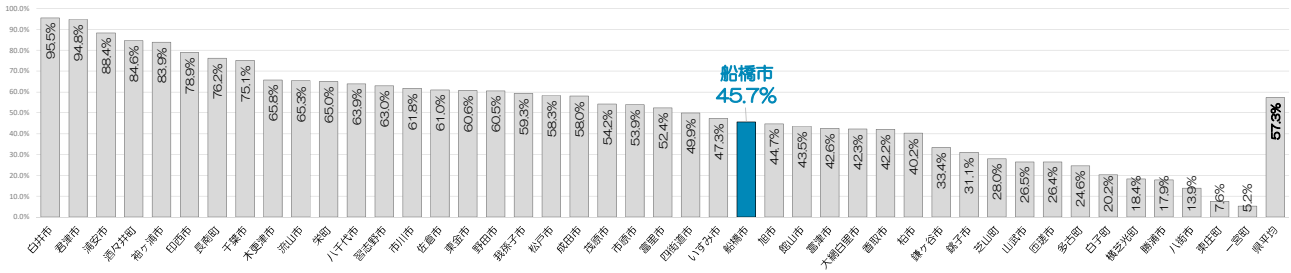


公共交通不便地域重点地区の設定の流れ（本計画による）

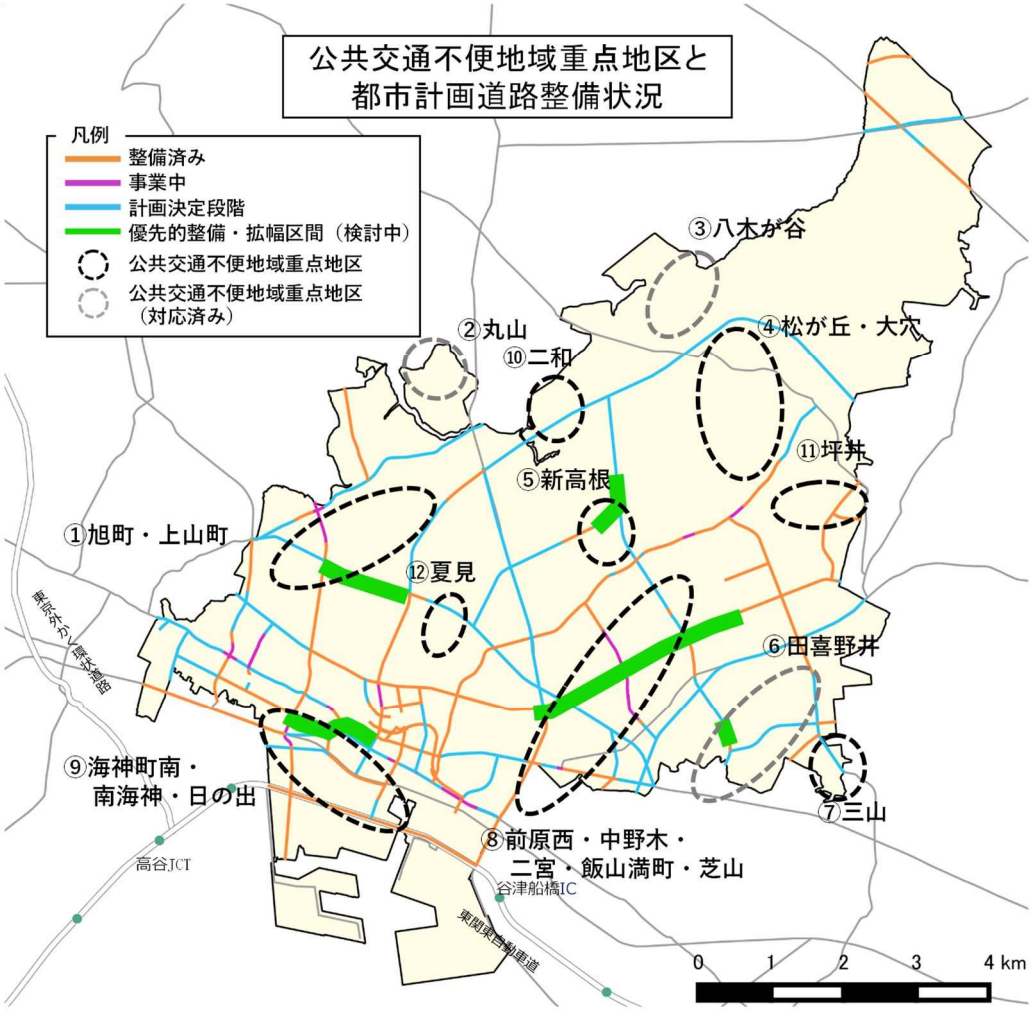
2.9. 都市計画道路の整備状況

●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）

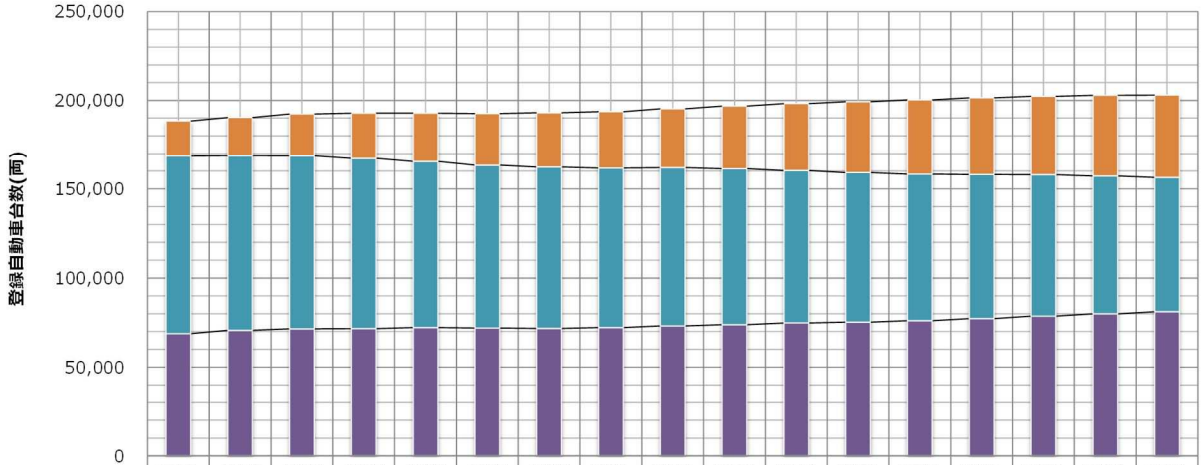


（船橋市都市計画課資料より作成）

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

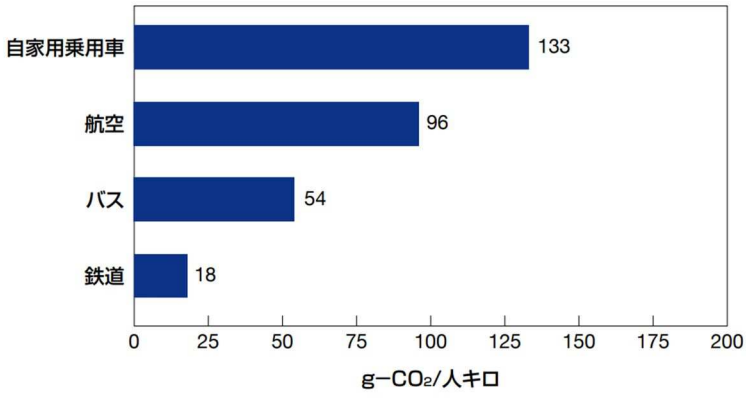


	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
軽自動車・四輪乗用車	19,957	21,773	23,838	25,713	27,515	29,305	30,881	32,032	33,391	35,470	37,977	40,159	42,063	43,397	44,501	45,726	46,620
乗用自動車・小型車	99,673	97,928	97,058	95,447	93,082	91,242	90,425	89,312	88,635	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）



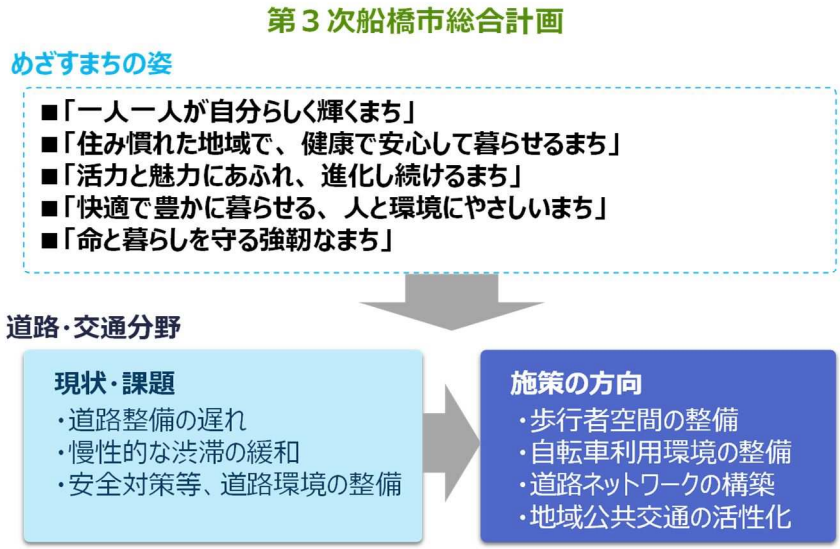
（「2021 年版　運輸・交通と環境」（国土交通省））

3．本市の上位･関連計画

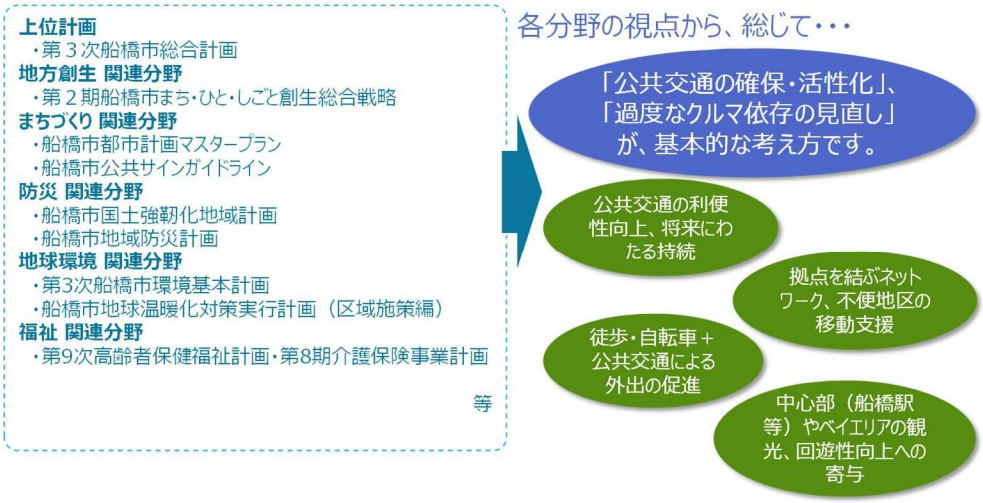
公共交通や人の移動に関わる本市の上位、関連計画等について、概要を以下に示します。

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。

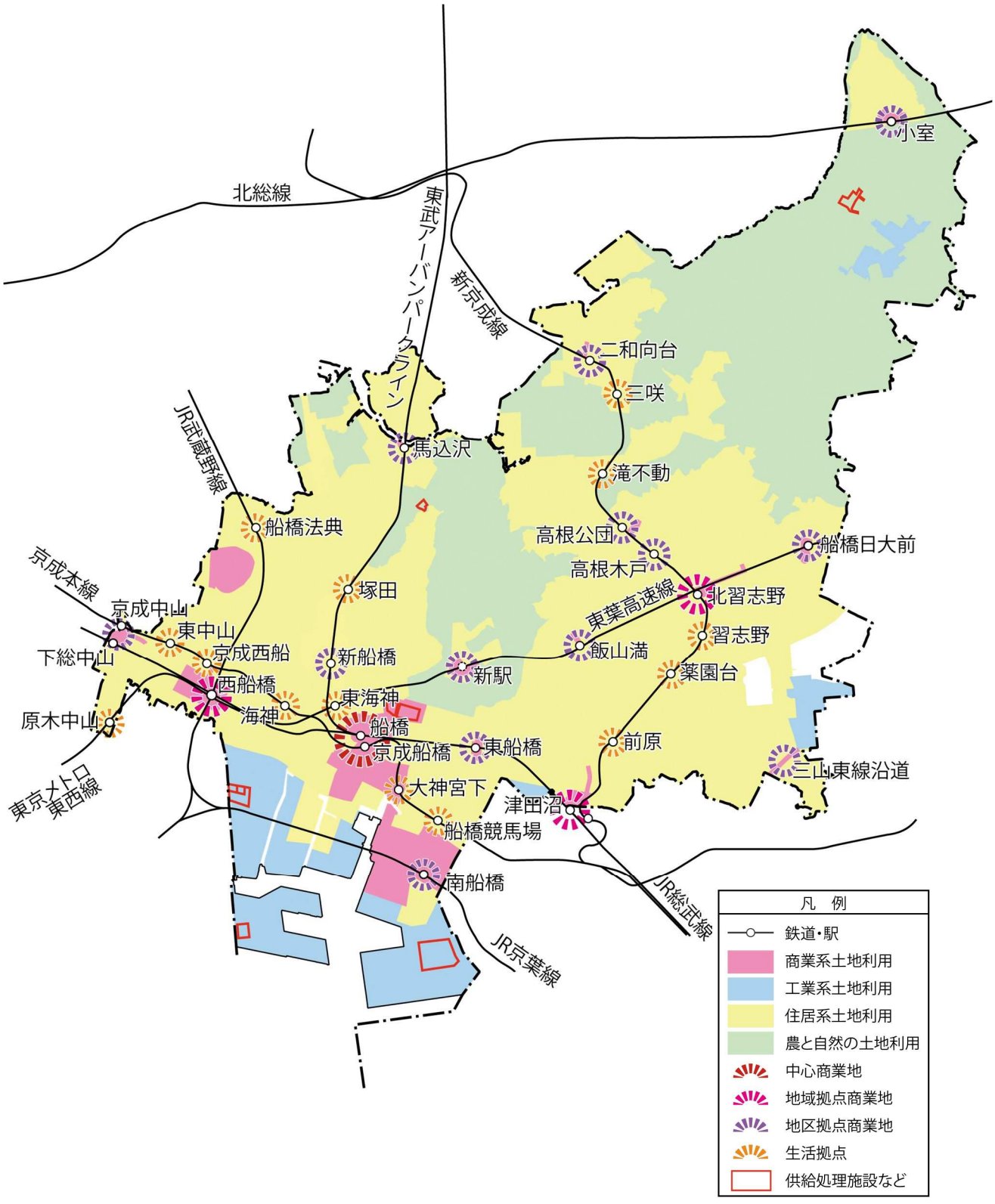


●その他、多様な分野の関連計画等があり、基本的な考え方は以下のとおりです。



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**

Ⅲ．公共交通に関する種々の調査

市民や来訪客の交通手段選択の実態･意識、及び個々の交通手段だけでなく、複数の交通手段の乗り継ぎや、本市の公共交通全体に関わる改善に向けた着眼点等を把握するため、以下の調査を行いました。調査結果からポイントとなる事項を以降に示します。

1．市民アンケート及び公共交通利用客アンケート

・現在、公共交通を利用していない人も含め、市民の外出状況、利用交通手段、公共交通への要望等を把握するため、郵送配布によるアンケートを行いました。（全市域から無作為抽出）

＊2019 年 12 月実施。市内全域を対象に計 6,000 人に配布、回答数は計 1,649 票

・また、本市では主にクルマを利用する人が多く、市民アンケートだけではバスを利用する人の回答が少数になると想定されたことから、加えて、公共交通を利用する人を対象に、駅、バス停等でアンケート配布を行いました。

＊2020 年 1 月実施。西船橋駅、船橋駅、津田沼駅、北習志野駅、三咲駅、小室駅を対象に計 2,000 人に配布、回答数は計 474 票

2．情報･案内に関するアンケート

・駅周辺の来訪者を対象に公共交通の情報案内のわかりやすさに対する意見を把握するため、また、車で来訪する来訪者に対し、公共交通を利用する場合の条件等を把握するため、アンケートを配布しました。

＊2020 年 12 月実施。船橋駅北口バスターミナル、JR 船橋駅、船橋駅北口駐車場連絡口付近を対象にアンケートを配布、回答数は計 129 票

3．公共交通不便地域に関するアンケート

・公共交通不便地域の１つである坪井地区をモデル的に対象とし、公共交通不便地域解消事業の新規路線導入に対する地域住民の意見を把握するため、アンケートを配布しました。

＊2020 年 12 月実施。240 世帯 480 票に配布（1 世帯 2 票）、回答数は 137 世帯 249 票

4．企業送迎バスに関する調査

・企業送迎バスの利活用を将来的に見据え、船橋市南部の企業送迎バスの運行実態を把握しました。

＊2020 年 12 月実施。西船橋駅南口を対象に、企業送迎バスを運行する企業を記録

5. 関係者へのアンケート及びヒアリング調査

・公共交通事業者の運行実態や利用状況等の現状や問題、課題、また、取り組みメニューに対する意見を把握するため、アンケート及びヒアリング調査を実施しました。また、集客施設の来訪者の来訪状況や施設が感じる問題、課題、また、取り組みメニューに対する意見を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

6. 主要ターミナル等の現地状況の把握

・本市の主要ターミナル等における利用客目線での“わかりやすさ”を把握するため、現地において確認しました。

1．市民アンケート及び公共交通利用客アンケート

市民アンケート及び公共交通利用客アンケートについて、調査結果からポイントとなる事項を以下に示します。

1.1．調査の実施概要

（市民アンケート）

- 調査方法：　市民を地域ごとに無作為抽出し、郵送配布・回収。
- 実施時期：　2019 年 12 月
- 配布数：　6,000 票　　回収数 1,649（約 27%）

（公共交通利用客アンケート）

- 調査方法：　市内の主要駅やバス停を利用する人を対象に、手渡し配布、郵送回収。
- 調査場所：　西船橋駅、船橋駅、津田沼駅、北習志野駅、小室駅、三咲駅
- 実施時期：　2020 年 1 月（配布）
- 配布数：　2,000 票　　回収数 474（約 24%）

（船橋駅北口バスターミナル）

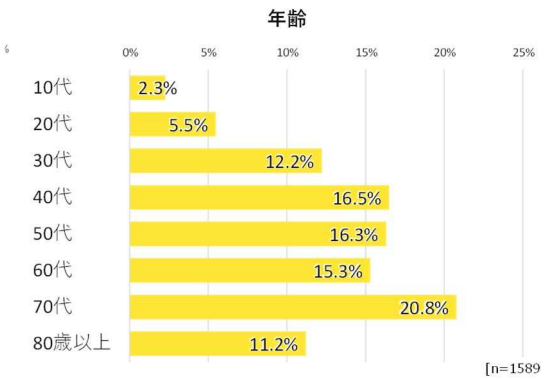
（北習志野駅）

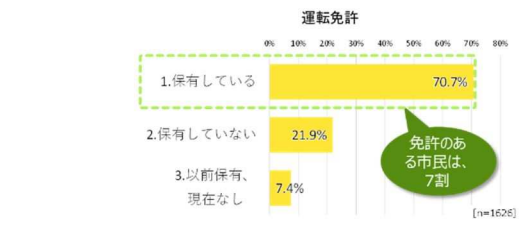
（西船橋駅）

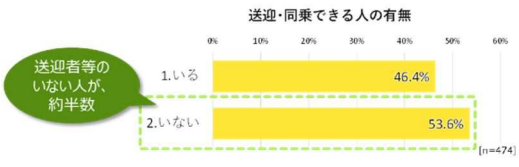
1.2．調査結果の概要

調査結果の概要は以下のとおりです。なお、ここでは市民アンケートの全市計を示します。

- 回答者の概要

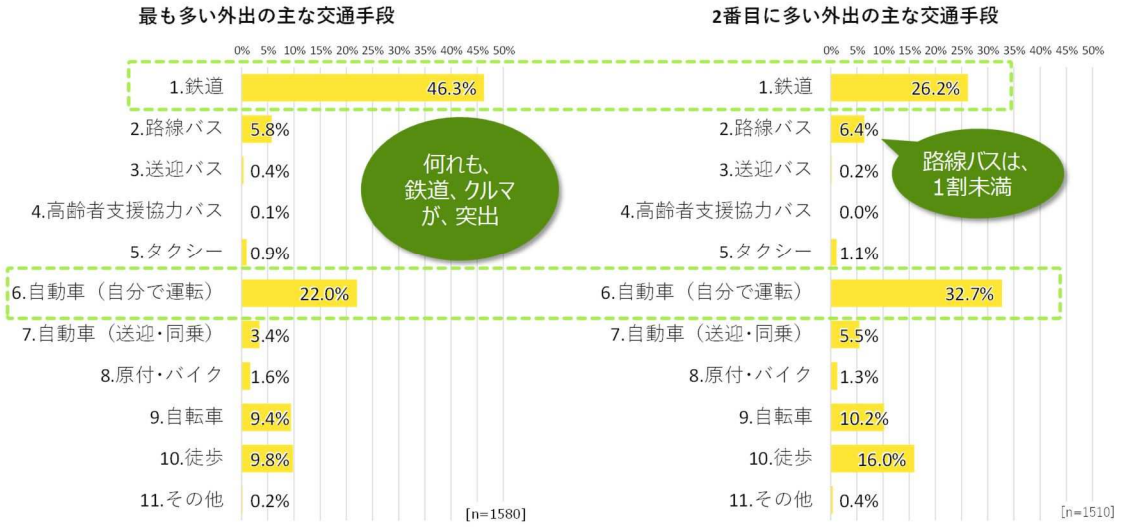




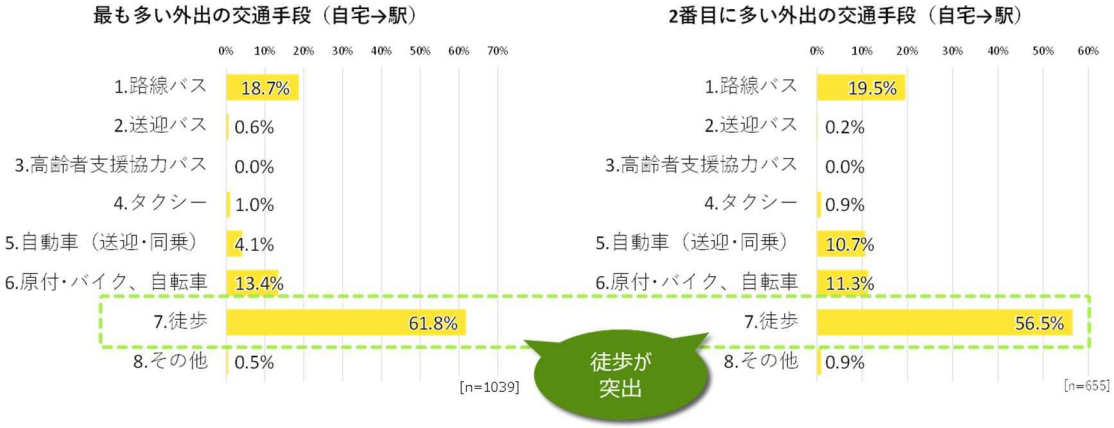


●市民（回答者）の外出の目的は、通勤、買い物、通院が多くを占めます。

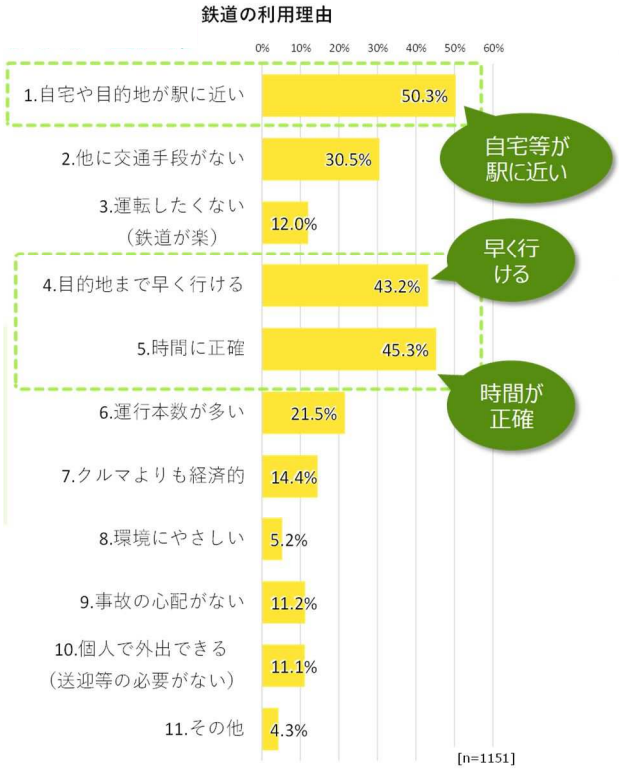
●外出する際の交通手段は、鉄道、クルマ（自分で運転）が突出して多い状況であり。路線バスは 1 割未満となっています。

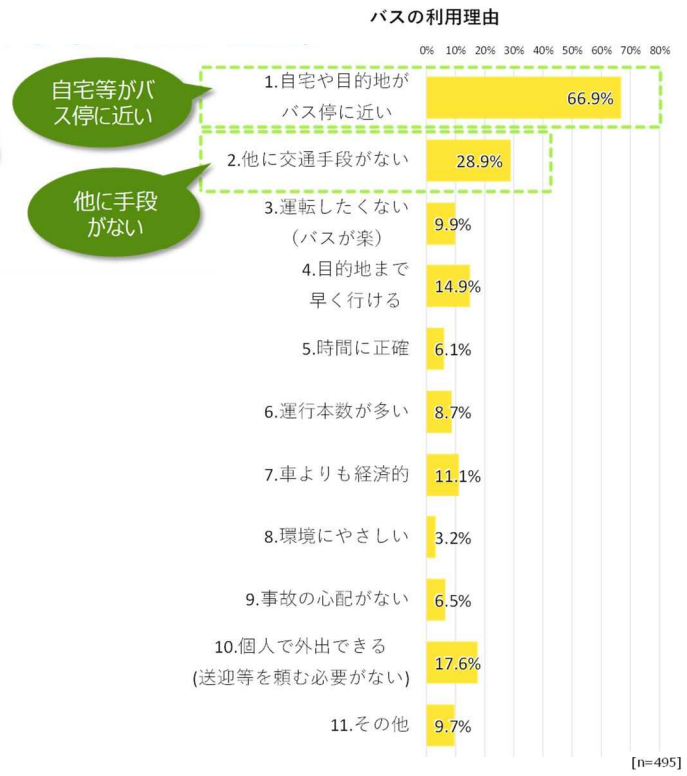


●自宅から駅への交通手段は、徒歩が中心であり、鉄道を利用する人は徒歩圏が多いといえます。路線バスも一定の利用があります。

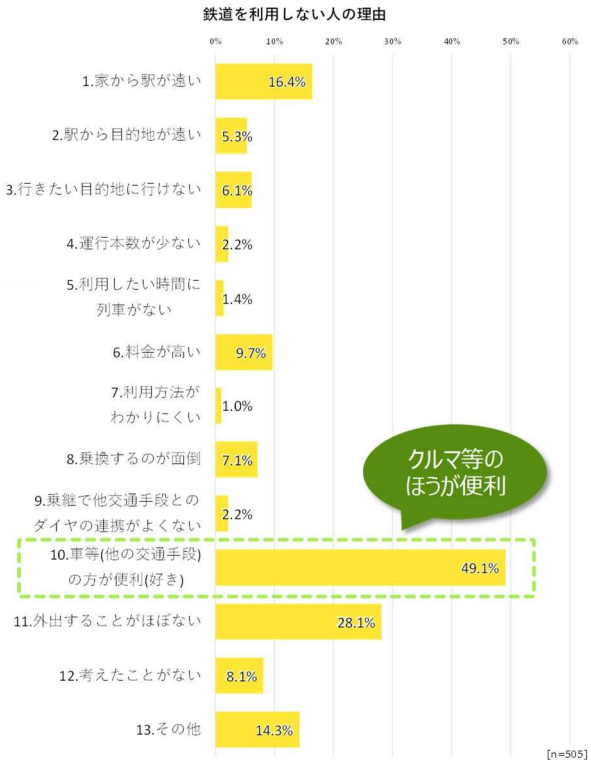


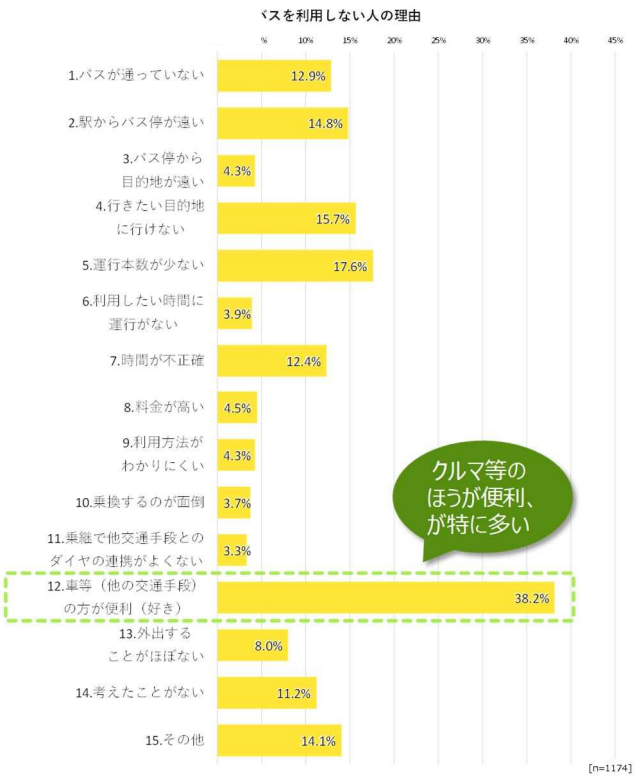
●鉄道・バスとも、自宅や目的地が駅・バス停に近いから利用するという人が多くなっています。鉄道では、早く行ける、時間が正確との理由が多いことに対し、バスは、バス停が近いことのみが突出して多くなっています。



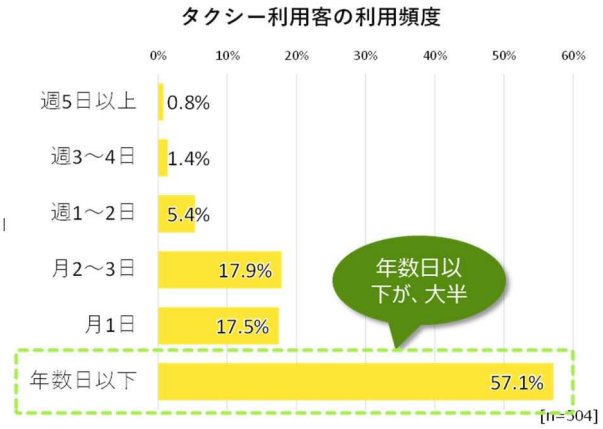


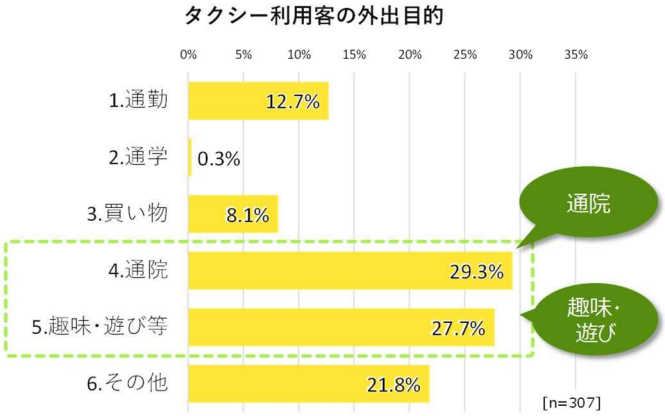
●鉄道・バスとも、利用しない理由は、クルマ等があるため必要がないという人が特に多い状況です。



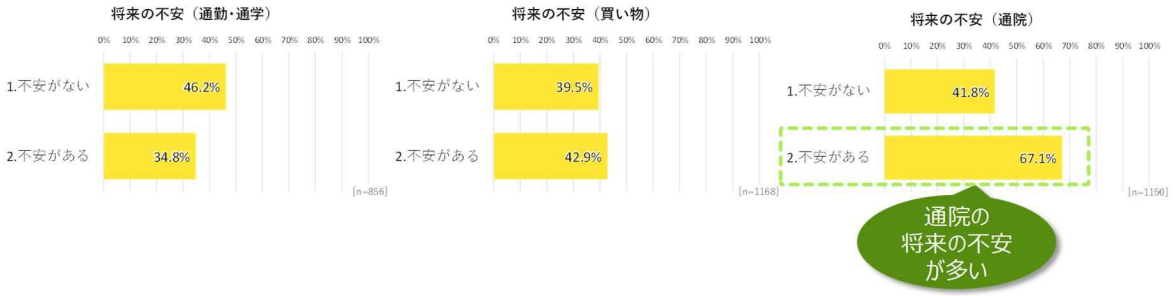


●タクシーを利用する頻度は、年数日以下という人が多く、通院や趣味・遊び等の外出で使う人が多くなっています。

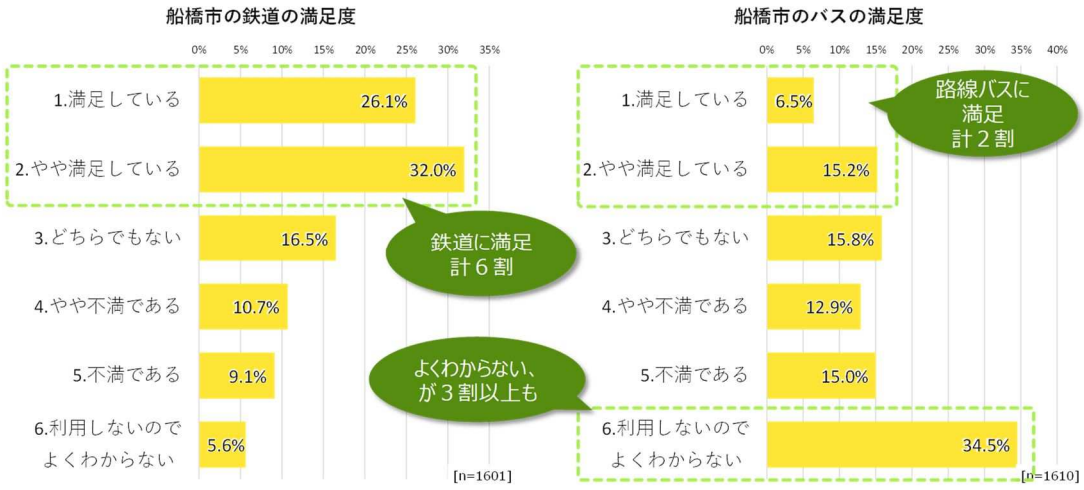




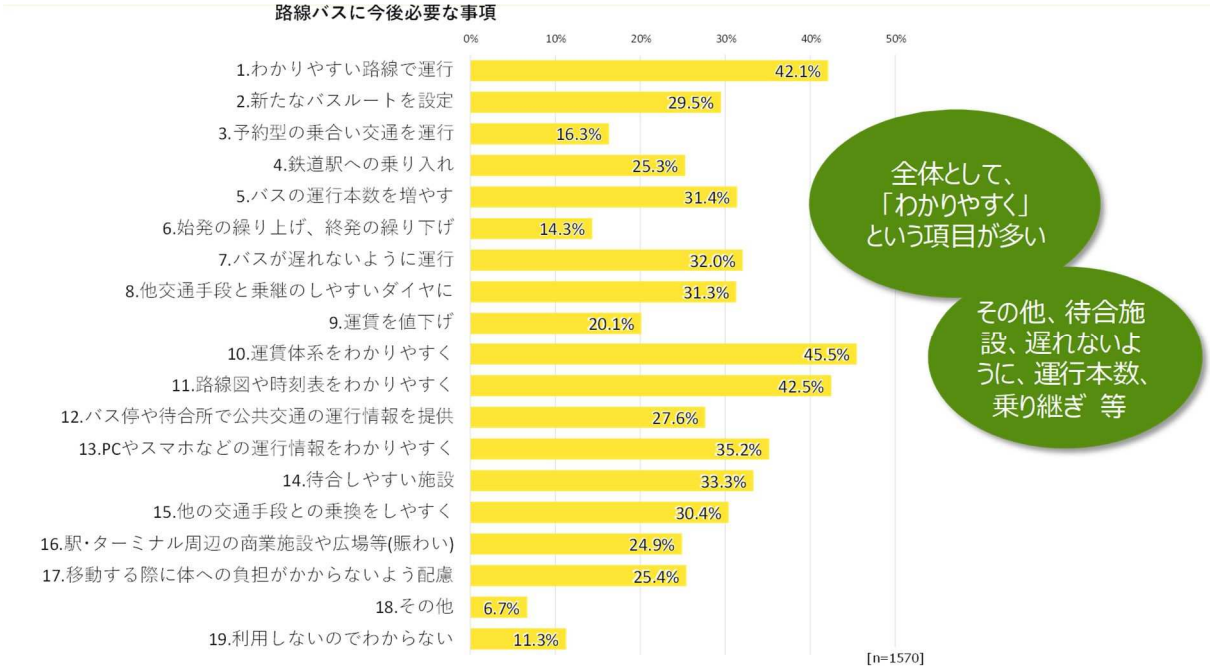
●将来の、通院の移動手段について、不安を感じる人が比較的多くなっています。

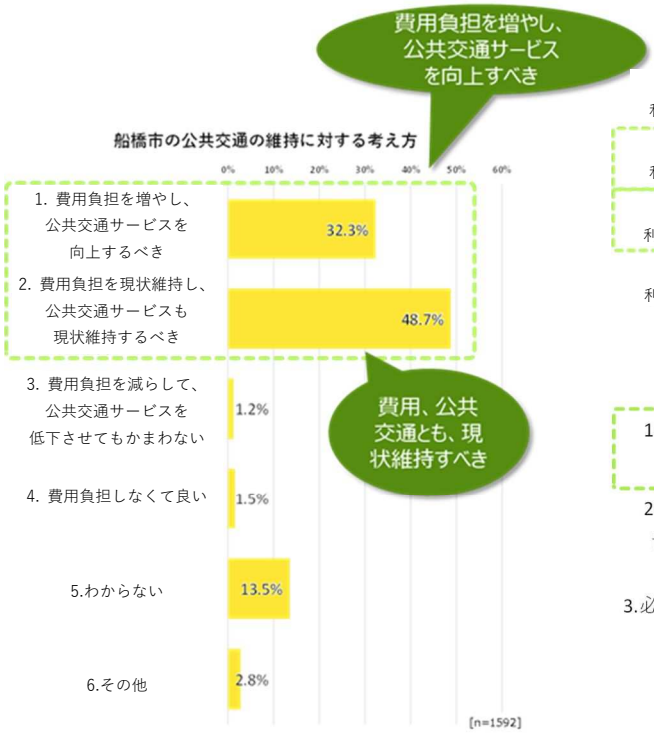


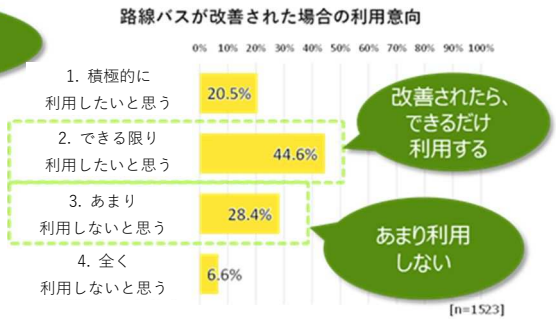
●市内の鉄道の満足度は比較的高く、バスの満足度は比較的低い状況です。一方、バスについては、利用しないので満足かどうかわからないという人が特に多いことに、着目されます。

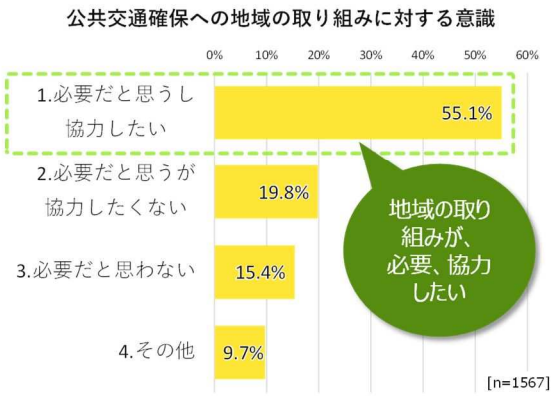


- 公共交通への改善希望として「行先や路線・運賃体系のわかりやすさ」が特に多く、その他で「待合施設」「遅延」「運行本数」「乗り継ぎ」への希望が多くなっています。ただし、改善後も「できるかぎり利用」「あまり利用しない」という意向の人が多い状況です。
- これからの公共交通に対する意識については、「現状を維持」、「公共交通サービスを向上」、「公共交通確保の取り組みが必要、協力する」との回答が多くなっています。









2. 情報･案内に関するアンケート

情報・案内に関する調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

2.1. 調査の実施概要

- 調査方法： 駅周辺の来訪者に対してインタビュー形式で直接配布･回収
- 実施時期： 2020 年 12 月
- 配布数： 129 票
- 調査箇所： 船橋駅北口バスターミナル、JR 船橋駅コンコース付近、船橋北口駐車場連絡口付近（イトーヨーカ堂地下 1 階）

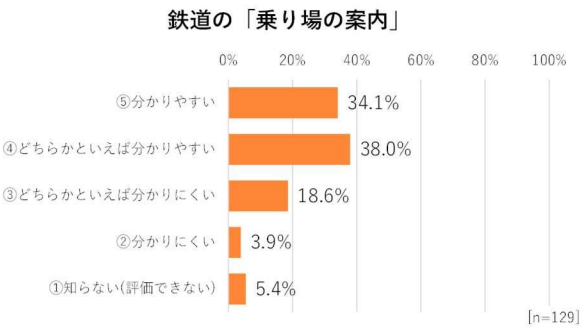
（船橋駅北口バスターミナル）

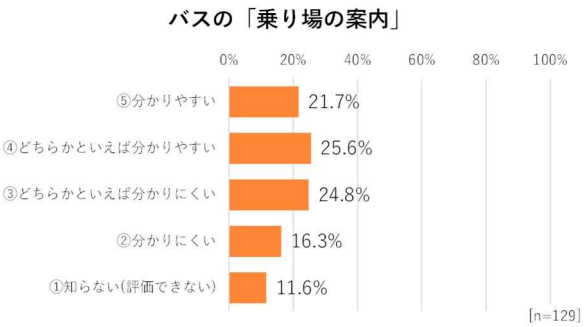
（船橋北口駐車場連絡口付近）

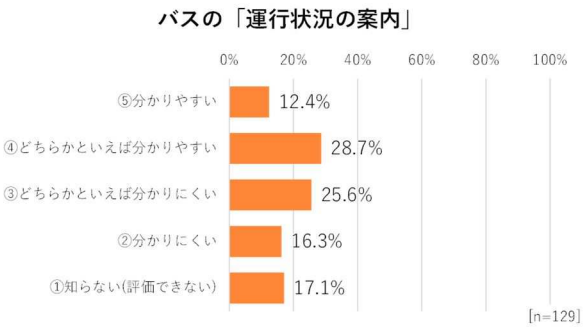
（船橋駅）

2.2. 乗り場や運行状況の案内のわかりやすさについて

- 鉄道の「乗り場の案内」について、約 72%はわかりやすいと回答しています。また、鉄道の「運行情報の案内」について、約 59%はわかりやすいと回答しています。
- バスの「乗り場の案内」について、約 47%はわかりやすい、約 41%はわかりにくいと回答しています。また、バスの「運行情報の案内」について、約 41%はわかりやすい、約 42%はわかりにくいと回答しています。
- 鉄道の案内情報に比べ、バスの案内情報はわかりにくいと認知されています。特にバスの「運行状況の案内」がわかりにくい状況にあります。

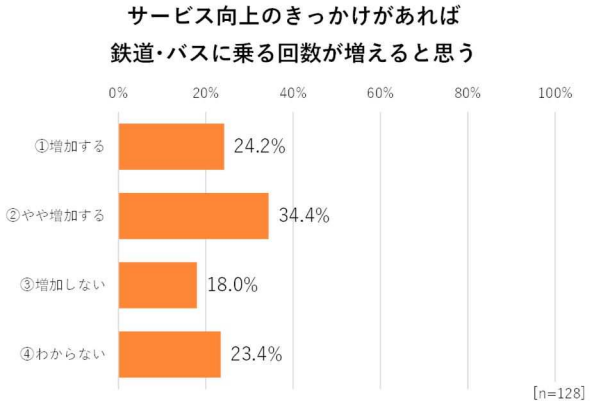


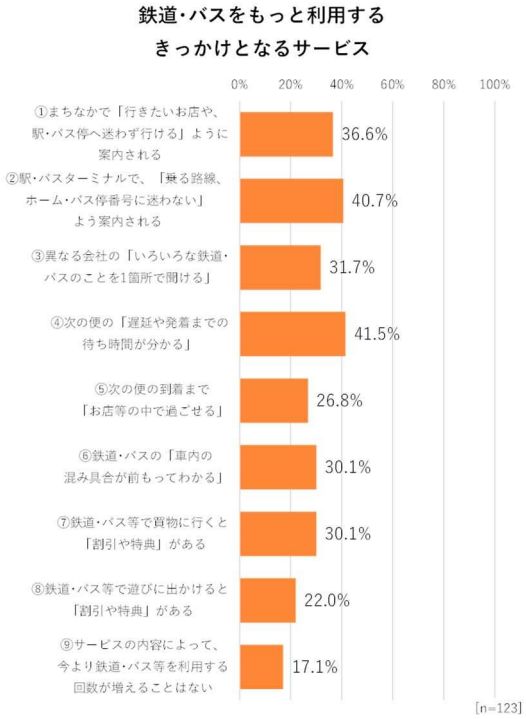




2.3. 公共交通の利用頻度が増えるきっかけについて

- 鉄道・バスの乗る回数について、公共交通のサービスが向上すれば、利用頻度が増加すると回答した人は約 59%であり、公共交通のサービス向上により、潜在需要を掘り起こせる可能性があります。
- 鉄道・バスをもっと利用するきっかけとなるサービスについて、「次の便の遅延や発着までの待ち時間が分かる」と回答している人が約 42%と最も多く、次いで約 41%が「駅・バスターミナルで、乗る路線、ホーム・バス停番号に迷わないよう案内される」と回答しています。





3. 公共交通不便地域に関するアンケート

公共交通不便地域に関する調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

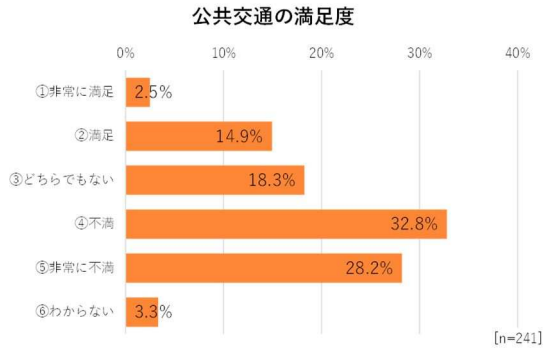
3.1. 調査の実施概要

- 調査方法： 無作為でアンケート票配布・郵送回収
- 実施時期： 2020 年 12 月
- 配布数： 480 票（1 世帯に 2 票 計 240 世帯に配布）
- 回収数： 249 票（137 世帯）
- 調査箇所： 坪井地区

（坪井地区）

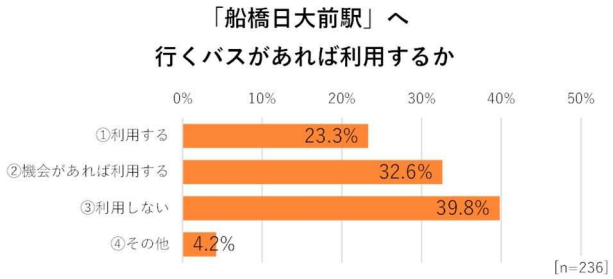
3.2. 坪井地区周辺における公共交通の満足度について

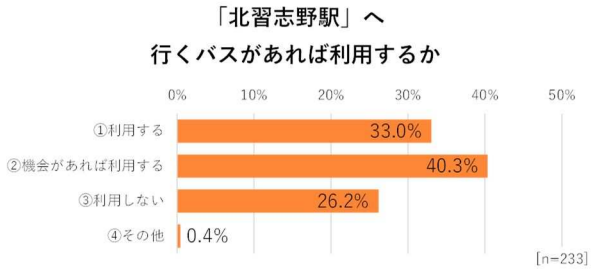
- 公共交通不便地域の 1 つである坪井地区の公共交通の満足度について、約 61%の人が公共交通に対して不満に思っています。

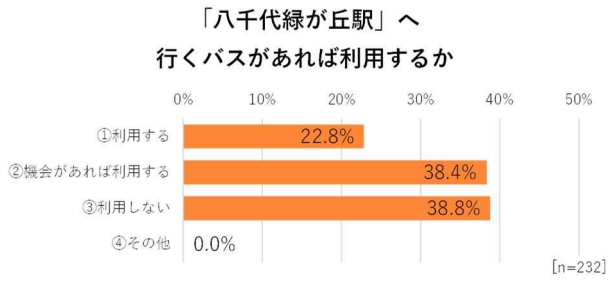


3.3. バス路線新設による利用意向について

- 「船橋日大前駅」へ行くバスがあれば利用すると回答した人は約 56%、「北習志野駅」へ行くバスがあれば利用すると回答した人は約 73%、「八千代緑が丘駅」へ行くバスがあれば利用すると回答した人は約 61%とバス路線新設への期待が大きいことがうかがえます。







4. 企業送迎バスに関する調査

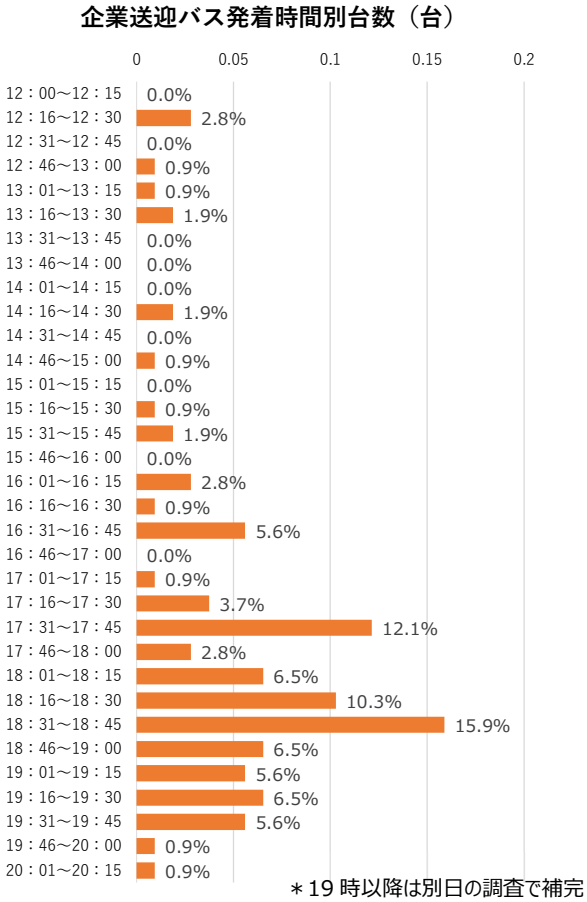
企業送迎バスに関する調査について、調査結果からポイントと考えられる事項を以下に示します。

4.1. 調査の実施概要

- 調査方法： 発着する企業送迎バスの企業及び委託先の運行事業者を目視で把握
- 実施時期： 2020 年 12 月
- 調査箇所： 西船橋駅南口付近

4.2. 西船橋駅南口付近の企業送迎バス発着実態について

- 調査時間帯内において、西船橋駅南口付近を発着する企業送迎バスは計 86 台でした。
- 時間帯別の発着台数に着目すると、夕方に発着台数が増える傾向にあり、18:31～18:45 の 15 分間が最も発着台数が多く、17 台でした。
- 本調査で、企業送迎バスを運行する企業名を記録しました。今後、高齢者支援事業等の送迎バス利活用の可能性を検討する際の基礎資料となります。



＊19 時以降は別日の調査で補完

（西船橋駅南口付近）

5. 関係者へのアンケート及びヒアリング調査

関係者へのアンケート及びヒアリング調査結果から検討する必要があると考えられる事項を以下に示します。

5.1. 運行事業者の状況等

- バス、タクシーは、乗務員不足が発生している。⇒持続的運営上課題が残る。
- 収支面で厳しい路線がある。
- 今後、人口減少・高齢化により、利用客減少の危惧がある。
- バスの運行面で最大の問題は、渋滞による遅延。⇒利用客のクレーム・バス離れ、乗務員の負荷に
- 多くの鉄道路線、バス路線・系統があり、高齢者や、来訪者にわかりにくい。（特に主要ターミナル）
- タクシーへは、乗車環境のほか、予約しようとしても来てもらえないとの声もある。（営業所の多くは市の南寄り）
- 公共交通全体に関する PR、市民等の意識を変える啓発等が必要。
- 現状では、バス・鉄道・タクシーとも、お客様サービスや取り組みの多くは各社個別。
- タクシー車両を減らしている。

5.2. 運行事業者の取り組み等

- バスの一時停車場所を新設し、既存路線を延長。
- 今後の利用状況によっては、不採算路線の減便を検討。
- バス停にバスロケ機能へアクセスすることができる二次元バーコードを設定予定。
- バス停の英語表記や系統番号のアルファベット化を予定。
- バス利用促進策として、地元利用客への説明会やイメージキャラクターの作成を予定。
- 乗務員交代用の待機所を設置し回送削減を各所で実施している。
- 渋滞による遅延の大きい路線については折り返し地点での待機時間を増加させたり所要時間を見直したりしている。また、一部区間では、複数の系統を調整し、時間の間隔を整えている。
- 集客施設と協力してバス乗車券等の特典付与の取り組みを実施した事例がある。
- web やバス停で運行情報を表示するシステムの整備やバス案内情報端末の設置。
- ダイヤ改正による運行の調整、長距離路線の短縮化、短距離路線の増発による定時性の向上。
- 主要ターミナル駅での案内サイン類の充実に向けた取り組みの実施を検討している。
- 数字には表れにくい運行状況・利用状況等、バス運転士からの生の声をヒアリングする機会の導入
- 複雑な運行系統を簡素化・集約化し分かりやすくする。
- 方向幕標記のランドマーク化(バスの行き先表示に、沿線で通過する主要施設や観光地等を含める)
- 乗り継ぎ運賃制度の導入

- GTFS-JP 等バス情報をオープンデータとして整備
- バス路線図に近隣商業施設名等を記載したチラシ作成
- 沿線集客施設の入園券等とセットの企画乗車券の販売（他市）
- 鉄道利用者に対して駐車場料金の一部を割り引くパーク＆ライド事業（他市）
- オフピーク通勤の推進キャンペーンの実施
- MaaS アプリの導入
- 広報誌の作成
- 電子決済の標準化、配車アプリ、言語翻訳アプリの導入
- ユニバーサルデザインタクシーの導入及びユニバーサルタクシードライバーの育成
- デリバリータクシー事業（タクシー事業者による食料・飲料宅配事業）への参加、今後の有償貨物事業への参入もにらんだ事業許可の取得

5.3. 新型コロナウイルス感染症による運行事業者への影響等

- 新型コロナウイルス感染症により、鉄道・バス会社では運賃収入等が減少。
- 外出自粛期間中においても、公共交通サービスを維持するために一般路線は運行を継続。
- 深夜急行バスや空港連絡バス等は、運休・減便が発生している。
- 鉄道会社の早朝・深夜帯のダイヤ改正に対応し、一部バス会社はダイヤ改正を実施予定。
- 交通事業者では、様々な感染症予防対策を実施。
- 新型コロナウイルス感染症が沈静化した場合においても、新しい働き方の定着等により、利用者数は感染拡大以前の水準に戻ることは難しいと考えており、減便等を検討する可能性がある。感染拡大沈静後の需要変化に的確に対応するため、市と連携強化をしていきたい。
- 外出自粛要請と飲食店の営業制限が著しく需要を減少させていることから、タクシー事業者は需給調整を図り、乗務員を休業させながら大幅な稼働数の調整を行っている。

5.4. 集客施設・観光関係者の状況等

- 市外からは鉄道、マイカーでの来訪が多い。マイカーが多いことによる駐車場不足、周辺混雑等の問題。
- 現状は、市内の 1 箇所のみを訪れる来訪客が多い。
- 来訪客は、駅の混雑、乗り継ぎ先のわかりにくさ、駅周辺の交通渋滞等に不満。

5.5. 新型コロナウイルス感染症による集客施設・観光関係者への影響等

- 新型コロナウイルス感染症感染拡大の影響により集客数が減少。
- 一部無料お買い物バスが運休。

6. 主要ターミナル等の現地状況

本市の主要ターミナル等における利用客目線での“わかりやすさ”を把握するため、現地における確認を行いました。その結果、以下の例のような点で、今後改善の余地があると考えられます。

- 本市の主要な駅には、駅前広場、バス・タクシー乗り場、待ち時間を過ごす店舗等があり、まちの賑わいがあります。ただし、一部の駅では、十分ではない点もあります。
- 複数の運行事業者による鉄道、路線バス等が、多数の路線を運行しており、非常に便利ですが、不慣れな高齢者や来訪客等にとって、わかりにくい面があります。

■ **（例１：駅構内で）**

乗りたいバスは、駅のどちら側に出ればよいか迷う。

■ **（例２：バスターミナルで）**

たくさん乗り場があり、乗るべきバスが何番のバス乗り場なのか迷う。

■ （例３：バスターミナルで）

乗りたいバスの、乗り場がどこにあるかわからない。

船橋海浜公園方面のバス乗り場は、離れている

▲船橋駅南口の例

案内があるが、目立たない（気づかない）

■ （例４：バスターミナルで）

行きたい場所へ、どのバス会社に乗れば（聞けば）よいか知らない。

津田沼駅の例

バスの案内所・券売所は、各社個別

そもそも、どの会社に聞けばいいかわからない

バスの総合案内所等はない

観光案内所等ではバスの乗り方の詳細まではわからない

船橋駅の例

■ （例５：駅構内で）

乗り継ぐ先の別の駅がどこにあるか、どれぐらい離れているかわからない。

船橋駅と京成船橋駅はやや離れている

案内はあるが目立たない

距離感がわからない

▲船橋駅の例

Ⅳ. 今後に向けた課題等

本市の地域概況、公共交通の現状、移動実態及びニーズ、主要ターミナルの現状を踏まえ、本市が抱える問題点を把握しました。

●地域及び公共交通の現状・問題等のまとめ

本市の地域概況

・近い将来、総人口は減少に転じますが、高齢者は増加傾向にあります。
　→人口の総数が減少するなか、公共交通の役割はますます重要になります。
・人口は、西・南・東部に集中し、北・中部は広く分布しており、この傾向は将来さらに進むことが見込まれます。
・高齢者だけの世帯や一人暮らしの人が、広く分布しています。
　→鉄道や一般路線バス等だけでの対応は難しくなることが想定されます。
・市外へは主に鉄道利用、市内ではクルマ、自転車、鉄道利用が多く、バス利用は比較的少ない状況です。　→クルマ中心の行動スタイルの見直しや、公共交通に対する意識の醸成も必要です。
・70 歳以上でも 1/3 以上の人が運転免許を保有しています。
・市外からの来訪手段は、電車またはクルマが大半です。

公共交通の現状

・鉄道・路線バス・タクシー等があり、多数の事業者が運行しています。
・各方面に多くの路線が運行されていますが、市全域の細部まではカバーしきれていない状況です。
・利用客、運行本数とも、おおむね主要駅に集中しており、ラッシュ時には車内が混雑します（鉄道、バスとも）。
・鉄道の利用客は微増傾向ですが、路線バスの利用客は横ばいか微減傾向にあります。
（新型コロナウイルス感染症発生以前の状況）

運行事業者の現状・問題等

・バス・タクシーの乗務員不足が発生しており、公共交通の持続的運行・運営に影響があります。
・バス路線のうち、収支面で厳しい路線があり、減便が検討される懸念があります。
・今後、人口減少・高齢化により、利用客減少の危惧があります。
・バスの運行面で最大の問題は、渋滞による遅延です。利用客のクレームやバス離れの要因になるばかりでなく、乗務員の勤務時間にも負荷がかかっています。

・バス運行面では、長距離の路線や狭い道路の路線など、運行効率のよくない路線があります。
・多くの鉄道・バス会社、系統があり、不慣れな高齢者や来訪者には分かりにくいです。
・鉄道・バスのラッシュ時等に関する改善（運行、車両、空調）等の要望が多いです。
・鉄道については、輸送障害時の対応、バリアフリー対応、駅前広場や乗り継ぎ環境の改善等への要望があります。
・タクシーは、乗車環境のほか、配車予約しようとしても受け付けてもらえないといった声があります。
・現状では、バス・鉄道・タクシーとも、お客様サービスや取り組みの多くは各社個別で行われています。

集客施設･観光関係者の現状･問題等

・本市への観光は定着していない状況ですが、大規模な商業施設や公園等に、周辺他市からも多くの来訪客があります。
・市外からは、鉄道、マイカーでの来訪が多い状況です。マイカーが多いことにより、駐車場不足、集客施設周辺の道路の混雑等の問題が発生しています。
・市内の１箇所のみを訪れる来訪客が多く、市内の回遊はあまり行われていません。
・来訪客は、駅の混雑、駅・バス停等のわかりにくさ、渋滞等によるバスの遅延・道路の混雑等に不満があります。

駅･ターミナルの現状･問題等

・主要な駅には、業務施設や待ち時間を過ごす店舗等が集まっており、まちの賑わいが見られますが、一部では店舗やホテル等が閉店・閉館する状況も見られ、賑わいが十分ではない点もあります。
・主要な駅のうち、船橋駅南口、津田沼駅北口では交通広場が狭く、バスバースにバスが収容できていません。また、西船橋駅南口には交通広場がなく、バスの発着は道路上で行われています。
・市内で多数の事業者が公共交通サービスを提供していることから、不慣れな高齢者、来訪客等にとって、わかりにくい面があります。

市民の実態･意識等

・主な外出は、通勤・通学、買物、通院が大半です。
・主な交通手段は、鉄道、クルマが突出しており、バスやタクシーを利用する人は少数派です。駅への交通手段は、徒歩が突出しており、バスも一定の利用があります。
・鉄道は、駅が近い・早く行ける・時間に正確との利用理由が多いのに対し、バスは、バス停が近いため利用する人が突出しています。クルマが便利との理由で、鉄道・バスを利用しない人が多い状況です。

・「通院」について、将来に不安を感じる市民が多いです。
・公共交通への改善希望として、「わかりやすさ」が特に多いです。ただし、改善後も「できるかぎり利用」「あまり利用しない」という意向の人が多いです。

本市のまちづくりの考え方を基にした地域公共交通計画の考え方

・本市の公共交通や人の移動に関する基本的な考え方は、「誰もが安全で利用しやすい総合的な公共交通システムの構築を目指す」とともに、「駅を中心とした魅力ある拠点の整備や市街地の開発・再編により利便性の高い市街地の形成を図る」ことです。
・それを受け、各分野の視点・計画等で、総じて求められていることは、以下のとおりです。
① 公共交通の利便性向上、将来にわたる持続
② 各拠点を結ぶ交通ネットワークの確保、公共交通不便地域の解消
③ 歩く＋公共交通による外出の促進
④ 中心部やベイエリアの観光、回遊性の向上への寄与

本計画策定時期における社会の動向について（新型コロナウイルス感染症拡大の影響等）

・本市だけでなく社会全体として、少子・高齢化の進展のほか、働き方改革の推進、共働き世帯の増加、情報技術（AI、IoT 等）の進歩・普及と若者等の外出の変化、子育て・介護等と就業に対する考え方の変化等がみられます。一方で、世界的にも SDGｓ（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）への貢献やカーボンニュートラルの実現への意識が高まる中、全ての市民の移動の確保や、脱炭素社会実現に向けた公共交通の取り組みの重要性が改めて認識されています。その他現時点では想定できない社会変化等に対して、今後人々のライフスタイルや行動が大きく変容していくことも考えられます。
・このような中、本計画策定期間において、わが国のみならず世界的な「新型コロナウイルス感染症」の感染拡大に見舞われました。その影響により、人々の外出や会合の自粛、テレワークや時差出勤等の生活様式が普及したことにより、公共交通利用者が減少し、マイカー利用者が増加するなど、交通の利用状況にも大きな変化がありました。新しい生活様式が社会に定着することで、東京一極集中の是正と地方の活性化や、交通需要マネジメントによる大都市圏等での交通集中の緩和等の期待が持たれる一方で、全国の公共交通機関においては、今後感染拡大が収束したとしても、感染拡大以前の交通需要には戻らない可能性も予見されています。今回の新型コロナウイルス感染症感染拡大により、公共交通政策の「あらゆる地域で、あらゆる人々が、自らの運転だけでなくニーズに対応した移動サービスを享受できる社会の実現」という基本的な使命は、これまでになく重要度・緊急度が増しています。
・今後とも社会動向を注視するとともに、これらに対応する都市機能や移動手段を継続的に検討し、状況に応じた見直し等を行っていく必要があると考えられます。

●現状･問題等を踏まえた今後に向けた地域公共交通の課題

地域・公共交通の現状・問題等及び市民・来訪客・運行事業者等の状況に対し、まちづくりの基本的な考え方を踏まえた場合、本市の公共交通については、クルマ中心の行動スタイルから、多様な選択肢のある移動手段を提供し、将来まで確保することにより、豊かなライフスタイルに寄与することが必要です。今後、以下のようなことが課題になると考えられます。

課題１　市民等にとってより便利な公共交通を目指すとともに、よりいっそうの利用促進を図る必要がある。

- 本市の主要ターミナルには、複数の鉄道、バス、タクシーなど多様な公共交通が集まっていますが、不慣れな高齢者や来訪者にとっては、わかりにくい面があります。また、船橋駅前等に一般車両の集中によるバスの円滑な運行の阻害や、西船橋駅付近の路上で多数の企業送迎バスが発着せざるを得ないなど、ターミナルの機能の充実を検討する余地があります。地区拠点についても、駅前でのバスの乗り継ぎが不便な場所があります。
- 渋滞で遅延することによる利用客のバス離れや、鉄道が運休・遅延した際の乗り継ぎに不安があるなど、利用客にとっての利便性の面で改善の余地があるため、ソフト面も含めた種々の技術も活かした方策を検討することが必要と考えられます。
- 市民等の日常生活は、クルマ中心となっており、公共交通があっても利用しない人が多いのが現状です。公共交通のサービスを充実したとしても、思うように利用されない危惧もあり、将来にわたる持続的な公共交通を目指すためにも、公共交通に対する市民等の理解の醸成、行動の変容、公共交通利用促進をいかに図っていくかが課題となります。

課題２　公共交通不便地域等の移動手段を継続的に検討する必要がある。

- 本市の公共交通網はある程度充実していますが、鉄道・路線バス等でカバーしきれない公共交通不便地域が一部残っており、市内各所に散在しています。
- 今後の人口減少、少子・高齢化の進展は、本市の中でも地域による差異があり、各地区の状況も多様であると考えられるため、それぞれの地域の現状や意識の醸成等を把握しながら、それぞれの地域に合った移動支援策を検討していくことが課題となります。そのため、種々の方策について、市民とともに考え取り組んでいくことが必要となります。

課題３　将来にわたり、公共交通サービスを確保する必要がある。

- 本市の公共交通は、複数の事業者が市内各地域・各方面を運行しており、総じて充実している状況にあり、広域移動、市内地域間移動、地域内移動を支えるこれらの公共交通サービスを、将来にわたって確保していく必要があります。
- 現状では、道路の渋滞による運行長時間化と利用客離れ、長距離路線や回送などのほか、利用客が低迷している路線の存在や乗務員不足など、持続的な運行を目指す上で解決していくべき問題があります。また、わが国をはじめ世界的な新型コロナウイルス感染症の広がりによる感染症対策や新たな生活様式に伴う人々の行動変化への対応方法を検討することも大きな課題です。

課題４　集客･回遊性向上、“公共交通利用＋歩く”が中心の交通まちづくりを目指し、市のまちづくりに寄与する必要がある。

- 本市のまちづくりでは、活気あるまちを目指しており、とりわけ市の主要駅や集客・観光拠点の周辺では、人々が往来することにより賑わいのあるまちなかになることが望まれます。この考え方を踏まえ、集客、回遊するための移動手段の提供や、来訪者が回遊するための案内の充実、動機付けなど、公共交通として寄与していくことが課題と考えられます。
  また、まちなかの現状は、市民・来訪者とも、クルマ中心の行動スタイルとなっています。本市のまちづくりとして、クルマ中心の行動スタイルから、公共交通や徒歩などを含めた多様な選択肢のある自由度の高い移動手段をかしこく利用することにより、まちが多くの人々で賑わうとともに、暮らしやすく地球環境にも健康にもよい“公共交通利用＋歩く”が中心の交通まちづくり※を目指すことが必要です。
- 本計画は、第３次船橋市総合計画や船橋市都市計画マスタープラン等、まちづくりの関連計画と連携を図って進めていきます。これら関連計画の方針を踏まえ、本計画においては、鉄道駅周辺地区を拠点とし、各拠点間を結ぶ交通ネットワーク、各拠点とその周辺の住宅地等を結ぶフィーダー線、各拠点と交通不便地域を結ぶ公共交通について計画していくことを基本とします。

※交通まちづくり：鉄道駅を中心として業務施設、商業施設、教育･文化施設･公園緑地などの公共施設、そして住宅地など生活に必要な機能を集約し、歩いて暮らせることを基本に、公共交通などによる移動の利便性を高めたまちを整備すること。

Ⅴ．今後に向けた基本方針と取り組みの方向性

本市の現状・問題等及びそれに対する課題をふまえ、本市の公共交通が、将来に向けて目標、基本方針を定めるとともに、今後の取り組み施策を考える上での視点を整理しました。

１．目標と基本方針

本市のまちづくりの方向性や課題等をふまえ、船橋の公共交通の目標（公共交通がめざす姿）、及びその実現に向けて今後取り組むべき事項等の基本方針を以下のとおり定めます。

目標（船橋の公共交通がめざす姿）

●将来まで持続し、まちづくりに寄与する船橋の公共交通を目指します。

基本方針（めざす姿の実現に向けた取り組みの方向性）

方針１　ターミナル・拠点等の利便性・わかりやすさの向上と市民等の利用促進

・複数の事業者が各社個別の対応を行っていること、駅アクセス・乗り継ぎ等の利用環境に改善の余地があること、クルマ中心のライフスタイルであること等の現状を踏まえ、利用しやすい公共交通の実現と公共交通の一層の利用促進を図っていきます。

【主に市民や利用に関わる取り組み】【都市・地域総合交通戦略に関わる取り組み】

方針２　公共交通不便地域等の移動支援

・公共交通不便地域の解消に向けた移動支援策等に継続的に取り組みます。移動支援策については地域主体で支えていくことも含め、市民とともに考え取り組んでいきます。

【主に地域における取り組み】【都市・地域総合交通戦略に関わる取り組み】

方針３　将来にわたる公共交通サービスの確保

・「広域移動」、「市内地域間移動」、「地域内移動」、「回遊等」を支える公共交通サービスを、将来にわたって確保していきます。また、持続的な運営・運行を目指す上での問題の解決に取り組んでいきます。

【主に運行事業者に関わる取り組み】【都市・地域総合交通戦略に関わる取り組み】

方針４　集客・回遊性向上等を通じたまちづくりへの寄与

・今後のまちづくりの考え方を踏まえ、集客・回遊性の向上に資する拠点間公共交通やフィーダー交通等による利便性向上に取り組みます。また、“公共交通＋歩く”を中心とした交通まちづくりに取り組んでいきます。

【主にまちなかにおける取り組み】【都市・地域総合交通戦略に関わる取り組み】

2．今後の取り組みの方向性

基本方針から、今後必要となる取り組みの方向性、及び取り組み施策を考える上で重要となる視点を以下に示します。

2.1．取り組みの方向性（取り組みのねらい等）

本市の目標・基本方針をふまえ、今後、以下に示す方向での取り組みが必要と考えられます。これらに対応する取り組みの具体的な実施方法については、本計画以降、市民・運行事業者や関係者が連携しながら検討し、また必要に応じて、実証運行や試行実施を踏まえながら進めていきます。

1 ターミナル・拠点等の利便性・わかりやすさの向上と市民等の利用促進

現状で、乗り継ぎ、遅延や運休等による公共交通利用への抵抗感が生じていること、複数の事業者で各社個別の案内等の対応が行われていること、市民等のライフスタイル自体がクルマ中心になってしまっていること等に着目し、これらの改善に資する種々の方策について、状況によっては試行等による可能性検討も踏まえながら、取り組んでいきます。

考えられる取り組みの方向性(例)

【主に市民や利用に関わる取り組み】
駅アクセスや乗り継ぎ拠点等の利便性を向上する
あわせて、新規路線を検討する
主要ターミナル等のわかりにくさによる抵抗感を軽減する
遅延や運休等による利用客離れを防ぐ
市民等のクルマ依存（意識・ライフスタイル）を少しずつ変える

【都市・地域総合交通戦略に関わる取り組み】
利用者の利用促進を図るため、交通結節点の機能強化を行う

例えば…
・主要ターミナル等ののりば等をわかりやすく案内する、駅前のバスの発着、鉄道との乗り継ぎを容易にする
・バスの駅前乗り入れと合わせて新規路線を検討する
・運行情報・案内を充実する
・遅延を待つ苦痛を緩和することでフォローする
・大幅遅延や運休時の連携を考える
・クルマ依存の見直しや公共交通利用の PR・企画等を行う
市民が自ら考える機会を提供する　等

2 公共交通不便地域等の移動支援

公共交通不便地域への移動支援策について、継続的に検討していきます。地域の状況に応じて、種々の方策による公共交通サービスを検討し、市民とともに考える機会を設け、また、状況によっては実証運行等による可能性検討も踏まえながら、取り組んでいきます。

考えられる取り組みの方向性(例)

【主に地域における取り組み】
不便地域に対する公共交通サービスを継続的に検討する
地域とともに考え、地域とともに支えていく

【都市・地域総合交通戦略に関わる取り組み】
公共交通不便地域を解消するため、道路整備等を行う

例えば…
・バス、タクシー等の可能性を考える
・人口が少なく広く分布する地区の方策を考える
・地域主体で考え支える移動サービスを検討する　等

3 将来にわたる公共交通サービスの確保

「広域移動」、「市内地域間移動」、「地域内移動」、「回遊等」を支える公共交通サービスを将来にわたって確保していくとともに、駅アクセス・拠点の充実に合わせ新規路線を検討します。持続的な運営・運行を目指し、運行の負担や厳しい運営状況につながっている要素の改善や、各運行事業者の連携に資する取り組みを行っていきます。

考えられる取り組みの方向性(例)

【主に運行事業者に関わる取り組み】
現在のネットワーク構成を確保するため、路線・運行のロスや負荷につながる要素を改善する

【都市・地域総合交通戦略に関わる取り組み】
バス遅延を解消するため、道路整備や道路改良等を行う

例えば…
・効率的な運行を考える
・渋滞での遅延による負荷を減らす方法を考える
・運行方法の調整を検討する
・各事業者が連携・協力する仕組みをつくる
・支援方法を継続的に検討する
・新型コロナウイルス感染症への対応を考える　　等

4 集客・回遊性向上等を通じた、まちづくりへの寄与

集客・拠点整備などのまちづくりと連携し、集客、回遊性の向上に資する公共交通サービスの提供や来訪客へのPR・案内を充実する方策等について検討します。状況によっては試行等による可能性検討も踏まえながら、取り組んでいきます。

考えられる取り組みの方向性(例)

【主にまちなかにおける取り組み】
集客・拠点整備などのまちづくりと連携し、回遊性の向上に資する公共交通サービスを提供する
来訪客へのＰＲ・案内を充実する
継続的に来訪客のニーズや関係者の情報を把握する

【都市・地域総合交通戦略に関わる取り組み】
集客・回遊性の向上等を図るため、駅を中心とした交通まちづくりを行う

例えば…
・回遊する公共交通手段を提供する
・回遊するための複数の公共交通を使いやすくする
・公共交通や観光・集客施設が連携したＰＲ・企画を考える
・来訪者への総合的な案内を行う
・市民や来訪者のニーズ等を継続的に把握する、商業・集客・観光の関係者と情報交換する　　等

２.２．取り組みを考える上での視点（取り組み方等）

前記の取り組みの方向性（取り組みのねらい等）を満たすための方策として種々のメニューが考えられますが、本市における今後の取り組み方策を選ぶにあたっては、以下の視点（取り組み方）を重視することとします。

今後の取り組みに関しては、その検討プロセスにおける市民の参加等を通じて、公共交通に対する意識の醸成につながるよう検討します。

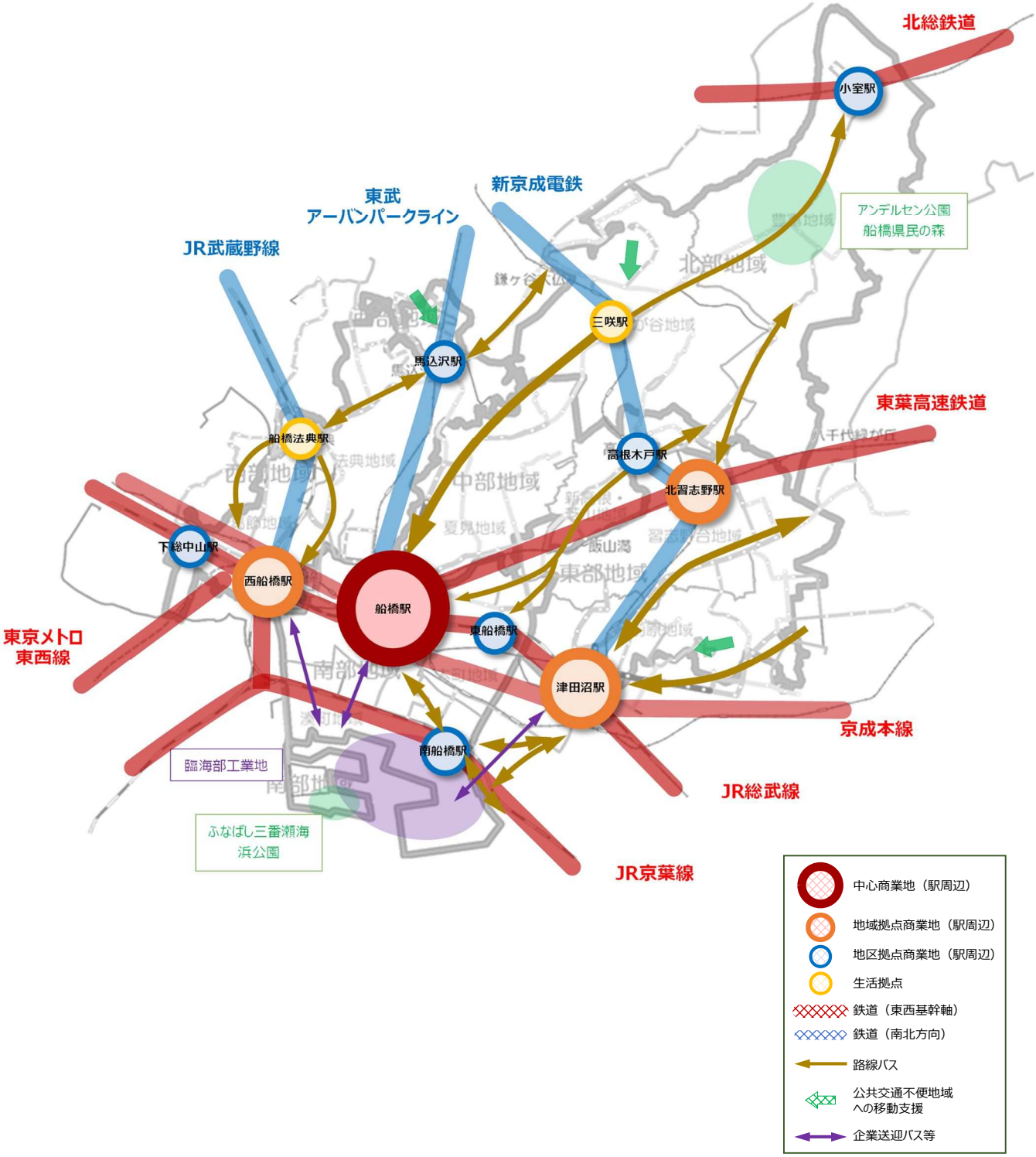
また、取り組み方策については、市民・利用客の多様な行動スタイルに対応できるよう、公共交通の運行状況など情報データの標準化（オープンデータ化）を検討するとともに、新たな技術・ツールの活用（情報の見える化や MaaS による公共交通利用促進など）の可能性を検討します。

取り組み方策の検討に当たっては、本計画による取り組みを機に、異なる公共交通事業者や、集客・観光等の関係者が意見交換を行いながら進めるなど、目指す方向を共有した取り組みにつながるよう検討します。

（船橋市の将来の公共交通ネットワーク）

・現在の公共交通ネットワークの構成を将来まで持続します。
・公共交通不便地域に対する交通サービスを、実証運行を踏まえながら順次導入します。
・主要ターミナルや駅前等の案内・利便性の充実だけでなく、市民等の利用促進に取り組みます。
・集客エリアの回遊性を向上する方策に、試行・実証運行を踏まえながら取り組みます。

現在の公共交通ネットワーク



将来の公共交通ネットワーク

軸		交通機関	具体的な路線	考え方
広域移動 **（主に都市間）**		**●東西方向の鉄道**	**JR 総武線** **JR 京葉線** **京成本線** **東葉高速鉄道** **東京メトロ東西線** **北総鉄道**	**鉄道（東西方向の基幹軸）** ●本市と東京方面をつなぐ基幹軸として、バス等の取り組みと連携した利用促進、継続的なサービスの取り組み。（快適性向上、車内混雑の分散等）
広域・地域間移動 **（主に都市間・地域間）**		**●南北方向の鉄道**	**JR 武蔵野線** **東武アーバンパークライン** **新京成電鉄**	**鉄道（南北方向の基幹軸）** ●近隣自治体及び市内地域間をつなぐ中心軸として、バス等の取り組みと連携した利用促進、継続的なサービスの取り組み。（快適性向上、車内混雑の分散等）
		●路線バス **（南北方向の中心軸）**	**船橋新京成バス（船橋駅~小室駅）　等**	**路線バス（南北方向の中心軸）** ●市内地域間をつなぐ中心軸として、将来まで確保。多数のバス路線が重なる軸であり、分かりやすさ、路線を強化。遅延によるバス離れ（信頼性低下）の回避、乗り継ぎ・サービス向上、案内充実等による利用促進の取り組み。
地域内移動		**●路線バス**	**民間路線バス**	**路線バス（各拠点へのアクセス手段）** ●各地域の日常生活の移動手段として、将来まで確保・利用促進。 ●新駅開業、都市計画道路開通に伴う新規路線の導入検討。
		●公共交通不便地域への移動支援（支援事業路線、送迎バスの活用等）	**丸山線** **八木が谷線** **田喜野井線** **高齢者移動支援バス**	**公共交通不便地域への移動支援** ●公共交通不便地域への種々の支援方策について、「実証運行」、市民主体で考える機会を設けながら順次検討。
特定のエリア内の回遊		**●徒歩や自転車及びグリーンスローモビリティなどを含めた新たな回遊手段**	―	**特定エリアの回遊手段** ●来訪客の状況や、実証運行を踏まえながら、新たな公共交通の導入の可能性を検討。
臨海部工業地へのアクセス		**●企業送迎バス等**	―	**公共交通不便地域への移動支援（再掲）** ●公共交通不便地域への種々の支援方策について、「実証運行」、市民主体で考える機会を設けながら順次検討。

拠点		説明	具体的な拠点	考え方
中心商業地		**●広域的な商業業務機能を高める船橋駅周辺の商業地** 【公共交通の状況】 東西方向の鉄道、南北方向の鉄道、路線バス（南北中心軸）が接続	**船橋駅周辺**	●運行情報、乗り継ぎのわかりやすさ、アクセスの利便性の向上。 ●クルマの集中によるバス遅延の緩和。
地域拠点商業地		**●駅のターミナル機能と一体となった商業業務機能の強化を図る商業地** 【公共交通の状況】 東西方向の鉄道、南北方向の鉄道、路線バスが接続	**西船橋駅、津田沼駅、北習志野駅周辺**	
地区拠点商業地		**●駅の性格や地区の特性に応じ、商業機能を中心とした育成を図る商業地** 【公共交通の状況】 鉄道と路線バス等が接続	**高根木戸駅、馬込沢駅、下総中山駅、東船橋駅、南船橋駅、船橋日大前駅、東葉高速鉄道新駅、小室駅、三山**	●運行情報のわかりやすさ、アクセスの利便性の向上。
生活拠点		**●市民の交流や買い物などの日常生活を支える拠点** 【公共交通の状況】 鉄道と路線バス等が接続	**三咲駅、船橋法典駅、原木中山駅**	●運行情報のわかりやすさ、アクセスの利便性の向上。

Ⅵ. 今後の取り組み施策について

基本方針をふまえ、本市の公共交通が今後取り組んでいく施策（事業）を以下に示します。個々の具体的な実施内容ついては、本計画以降、市民・運行事業者と関係者が連携しながら検討し、また必要に応じて、実証運行や試行実施を踏まえながら進めていきます。

1．取り組み施策の体系

基本方針（取り組みの方向性）に対応する取り組み施策全体の体系は、以下の通りです。各取り組みは、１つの方針だけでなく、複数の方針に関連します。

2．各取り組みの概要

以降に、個々の取り組み（事業）について示します。なお、各事業における個々の施策メニューについては、本計画以降の検討状況に応じて、取捨選択や具体的な実施計画に取り組んでいきます。

1．ターミナル・拠点等の利便性・わかりやすさの向上と市民等の利用促進

取り組み１-１：主要ターミナル等のわかりやすさ・機能充実の取り組み

《現状・ねらい等》

●本市の主要ターミナルには、複数の事業者の鉄道駅、バス乗り場があります。路線や系統が多いことは、利用客にとって大きなメリットですが、駅やバス停の場所が離れていることや、現状の案内表示や駅窓口、バス案内所等が各社個別のものとなっており、わかりにくい面もあります。

不慣れな来訪客や高齢者等が、「乗りたいバスが駅のどちら側に発着するかわからない」、「乗り継ぐ先の別の駅がどこにあるか、どれくらい離れているかわからない」といった声や、バスターミナルでは、「たくさん乗り場があり、乗るべきバスが何番のバス乗り場なのか迷う」、「どこのバス会社に乗れば（聞けば）よいかわからない」といった声があります。

●また、船橋駅前には多くのバスやタクシーが発着するとともに、一般車両との輻輳により混雑が発生することや、西船橋駅南口付近にはロータリー等が無いため多くの企業バスが路上で発着するなど、円滑な運行に支障がある場合が見受けられます。

このような状況に対し、主要ターミナル等の関係者や事業者が連携し、利用客にとってのわかりやすさを向上するとともに、交通結節機能の拡充を図ります。

《メニュー概要①》 主要ターミナル等における情報の充実

○実施主体：市・協議会、公共交通事業者	実施時期：短期

・主要ターミナルに情報提供設備（デジタルサイネージ等）を設置し、運行情報をはじめ多様な情報をわかりやすく提供します。リアルタイム運行データ（オープンデータ化）が構築され活用可能となった際には、バスの発着時刻等をリアルタイムに提供します。情報提供設備は、市内の主要ターミナルである船橋駅、北習志野駅等を候補として、試行的な設置を検討します。

事例：デジタルサイネージ
（門前仲町駅）
（出典：東京都交通局 HP）

北習志野駅バス乗り場
（北習志野駅東口）

《メニュー概要②》 異なる公共交通事業者･施設間相互の場所の案内充実の検討

○実施主体：公共交通事業者、市･協議会 ○その他必要な連携等：集客施設等（施設内での案内に関する協力等）	実施時期：短期

・初めての来訪者でもわかりやすくなるよう、現状では各社で異なっている公共交通や公共施設の案内サインのデザインや表記方法（相互の利用客への位置案内、誘導案内等）を統一することについて、可能性を検討します。この取り組みにあたっては、まず、公共交通事業者や関係者による「意見交換」（取り組み 3-2 で詳述）を行い、必要性、可能性を検討した上で、交通機関相互の乗換え、路線情報の案内等について連携を図るとともに、周辺の集客施設とも連携し、種々のアイデアによって、主要ターミナルのわかりにくさを軽減する方策を検討します。
また、相互の場所等に関する問い合わせ対応や案内を、相互の係員（人手）や貼り紙等で行うようなホスピタリティ高い日々の協力体制についても、意見交換等を通じて検討します。

事例：サイン表記のレイアウトの統一（新宿駅）
（出典：東京都都市整備局資料）

《メニュー概要③》 主要ターミナルのバス発着場所のわかりやすさの向上

○実施主体：公共交通事業者、市･協議会	実施時期：短期

・主要バスターミナルにおいて、バス発着場所のわかりやすさを向上する方策に取り組みます。必要に応じて利用客の意見等も聞きながら、対象とするバス乗り場の候補を検討します（船橋駅南口側のやや離れたバス乗り場等）。方策については、バス乗り場の位置の調整、バス行先表示にランドマークの名称を用いる、乗り場案内看板の表記方法など、早期に可能な方策から順次行っていきます。また状況に応じて、方面別路線のカラー化や路線のナンバリング、多言語表記化等誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン※に対応する検討も行います。

※ユニバーサルデザイン：障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいようあらかじめ都市や生活環境をデザインする考え方

バス乗り場案内
（津田沼駅北口）

事例：行先表示の路線のナンバリング及びカラー化、経由地のランドマーク表示事例
（出典：第 1 回バス系統ナンバリング検討会
京都市交通局資料）

《メニュー概要④》 主要ターミナル前の道路で、公共交通から一般車両を分離する方策の検討（中期）

○実施主体：市・協議会 ○その他必要な連携等：警察（交通規制に関する協議等）、 公共交通事業者（運行方法の調整等）	実施時期：中期

・主要ターミナルや周辺道路における、公共交通（路線バスやタクシー等）の円滑な運行環境の確保を目的に、公共交通から一般車両の通行を分離する方策の可能性を検討します。方策については、駅前の経路や配置を見直すようなハード面の方策だけでなく、規制や駐車場料金等で抑制するようなソフト的な方策の可能性を検討します（駅前等で、一般車両を分離あるいは抑制する等）。

バスが渋滞に巻き込まれる様子
（船橋駅北口周辺）

事例：駅前通りの一般車両通行禁止エリア（姫路市）
（出典：姫路市 HP）

事例：駅ロータリー及び駅前通りの一般車両の通行規制に伴う社会実験
（出典：草津市 HP）

《メニュー概要⑤》 主要ターミナルにおけるバス発着機能拡充の検討（長期）

○実施主体：市・協議会 ○その他必要な連携等：警察（交通規制に関する協議等）、 公共交通事業者（運行方法の調整等）	実施時期：長期

・主要ターミナル前や、周辺道路上に多数発着しているバス（路線バス、高速バス、企業送迎バス等）の乗り場を整理するなど、交通結節点としての機能の充実を図ります。（JR 西船橋駅南口や JR 船橋駅の周辺にバスの発着場所を確保、船橋駅北口のバス発着場所の整理、船橋駅南口の駅前広場の拡充等の検討を行います。）また、新規路線やアクセス道路の検討を行います。さらに、生活利便施設、教育文化施設、娯楽施設や業務施設など複合施設整備を行い、交通結節点の価値を高めることも検討します。

道路上で発着する企業送迎バス
（西船橋駅南口周辺）

事例：熊本桜町バスターミナル
（出典：熊本県観光振興課 HP）

取り組み１-２：地区拠点等のアクセス･乗り継ぎ等の利便性向上と新規路線検討の取り組み

《現状･ねらい等》

●現状で、一部のバス路線は、鉄道駅の駅前広場があっても乗り入れをせず、駅近傍の道路上のバス停で発着しており、乗り換えをする利用客はバス停から鉄道駅までの間を歩くことが必要であり、バスに乗り継ぐ際も駅舎で待つことができない状況です。
地区の拠点となるような駅で、駅前広場が整備されておらず、様々な交通モードでアクセスすることが不便な駅があります。
また、複数の事業者のバスが運行する駅アクセス区間では、各々のダイヤ設定でバス路線が運行されている状況もあります。

以上の状況に対し、鉄道駅など地区拠点等へのアクセスを向上させ、乗り継ぎの不便さ等を軽減する方策を検討します。

《メニュー概要①》 既存駅前広場へのバス乗り入れ(ストックのリユース)と、新規路線の運行

○実施主体：市･協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者（バス路線の経路変更･新規路線の検討、駅前施設に関する調整、鉄道･バス利用促進策の連携等）	実施時期：短期

・駅前広場が既に整備されておりバスが発着していない駅について、必要に応じて駅前広場の若干の改良等を行うことを含め、「バス路線の乗り入れ」を実施し、交通モード間の乗継をスムーズにします。また、駅前広場への乗り入れに伴い、当該駅に発着する新規バス路線開設の可能性について検討･調整します。（原木中山駅の駅前広場の改良によるバス･タクシー乗降場の設置、船橋日大前駅の駅前広場へのバス乗り入れ等）

鉄道駅から離れた道路上で発着するバス路線（原木中山駅）

バス路線が乗り入れない駅前広場（原木中山駅）

使用されていないバス乗り場（船橋日大前駅）

《メニュー概要②》 アクセス充実のための拠点整備とバス乗り入れの可能性検討（中期）

○実施主体：市・協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者（バス路線の経路変更・新規路線の検討、駅前施設に関する調整、鉄道・バス利用促進策の連携等）	実施時期：中期

・駅前広場がない鉄道駅について、「駅前広場の整備」の必要性・可能性、及びバス乗り入れの可能性について検討します。（三咲駅、馬込沢駅、二和向台駅等）
また、駅アクセスの確保について、併せて検討します。

駅前広場が整備されていない地区拠点
（馬込沢駅東口）

取り組み１-３：遅延・運休等による公共交通利用への抵抗感軽減の取り組み

《現状・ねらい等》

●本市では、主要駅や大規模集客施設周辺の一般車両等の集中による渋滞で、バスが遅延する区間があり、利用客のバス離れの大きな要因の一つとなっています。遅延に関する利用客からの問い合わせやクレーム等もあり、運行事業者にとっても負担となっています。また、荒天など不測の事象による運休や大幅な遅延があった場合、乗り継ぎのための各交通モードの接続については、各社や各場所で個別の対応となっているため総合的な情報伝達・案内が難しいのが現状です。

そこで、渋滞によるバスの遅延自体を減らす取り組みを行う一方で、遅延による待ち時間の苦痛を軽減する取り組みを行います。また、荒天など不測の事象による運休や大幅な遅延時の各交通事業者間の連携について取り組みます。

《メニュー概要①》 バス待ち環境・運行情報の充実

○実施主体：公共交通事業者 ○その他必要な連携等：市・協議会（設備の充実等に関する支援）	実施時期：短期

・主要なバス停の上屋（屋根）等の設置を進めるとともに、市内の一部のバス停で、バスロケーションシステム、バス接近情報システムを導入しています。今後これらを保守するとともに、順次、導入を進めていきます。また、バスの到着までの時間、発車までの時間を表示するなど、状況に応じ機能の充実も検討します（バス利用促進等総合対策事業（バス停留所施設整備

事業、バス接近表示システム整備事業、バスロケーションシステム整備事業等）による）。なお、バス停の二次元バーコードから、運行状況をスマホで見られるアプリがすでに一部のバス停で導入されていますが、あまり周知されていないため、他のバス停への導入推進とともに活用の PR も図っていきます。一方、すでに一部で行われているように、日常的に遅延の多い区間や時間帯について、遅延を見込んだダイヤに調整することも検討します。

屋根が整備されたバス停：船橋駅南口

使用されていないバスロケ：市役所前

事例：既存のバス運行アプリ
（両備システムズ）

事例：バス停への二次元バーコード設置による運行情報提供
（京成トランジットバス HP）

《メニュー概要②》 店舗や集客施設内での運行情報の提供に関する検討（中期）

○実施主体：公共交通事業者、市・協議会 ○その他必要な連携等：集客施設等（施設内での情報提供への協力等）	実施時期：中期

・バス停近くの店舗・ショッピングセンター、公共施設、公園のような集客施設の中でバスのリアルタイム情報を把握できれば、バスが到着するまで施設内で待つことができます。そこで、施設内の休憩スペース等に簡易なモニターあるいはタブレット端末等を設置することについて、施設関係者と可能性を検討します。

事例：コンビニと連携したバス待ち環境（京都）

アンデルセン公園

《メニュー概要③》 運休・大幅遅延時に備えた運行事業者間での調整・検討等

○実施主体：公共交通事業者
○その他必要な連携等：市・協議会（調整会議等の企画・開催支援）

実施時期：短期

・荒天など不測の事象による運休や大幅な遅延、運行区間や最終便の変更等が生じる場合に備え、鉄道・バス等のスムーズな接続や情報伝達など、異なる公共交通事業者間での調整について、「意見交換」（取り組み 3-1①参照）を行います。鉄道・バスだけでなく、帰宅手段としてタクシーと連携することも考えられます。

取り組み１-４：公共交通利用に関する意識の醸成に向けた取り組み

《現状・ねらい等》

●市内には複数の鉄道路線、バス路線が運行しており、また東京方面等へのアクセスもよく、本市の公共交通は充実しているといえます。一方で、クルマ中心の生活を送っている市民が多いのも現状であり、特に市の郊外部等で利用客数が低迷し収支の厳しいバス路線があります。また、バスやタクシーの乗務員確保の難しさなど公共交通事業者の厳しい運営状況や、公共交通不便地域解消事業等、市が補助金を出して運行を支援しているバス路線があることを市民等に理解してもらう機会が必要と考えています。

本市の公共交通を将来まで持続していくため、また、地球環境や健康への影響も考慮し、これらの現状に対し、公共交通のサービス面を維持・充実する取り組みだけでなく、市民の交通手段に対する考え方や行動スタイルの変容を促す取り組みを行います。

《メニュー概要①》 モビリティ・マネジメントの継続的な取り組み

○実施主体：市・協議会、公共交通事業者 ○その他必要な連携等：市民（取り組みへの積極的な参加、考え方・行動スタイルの変容、周囲への呼びかけ等）	実施時期：短期

・移動手段に対し考える機会を提供し、適切な交通モードの選択を促すとともに、地域の公共交通は地域で守るという意識の醸成を図るモビリティ・マネジメントの方策を検討し、継続的な取り組みを行います。公共交通利用促進の PR 及び広報、小学生対象の学習会、高齢者対象の相談会、乗車フリーデイなどの企画･可能性を検討し、地元関係者･公共交通事業者と連携しながら取り組んでいきます。

・また、地球環境の保全や健康増進を考えて「歩く＋公共交通」による外出の促進など、他部門と連携した取り組みも検討します。

（乗り方教室の例）

出典：東海バス資料

（高齢者中心の公共交通についての相談会の例）

（その他 MM ツール等の例）

モビリティ・マネジメントの取り組み例

（バス・電車無料デーの例）

九州産交グループ
NEWS RELEASE
2019年8月20日
九州産業交通ホールディングス株式会社
全国初「熊本県内バス・電車無料の日」
県内全路線バス・コミュニティバス4,099便を含む、市電など以下全域の交通機関が対象
～“公共交通機関の利用が、社会問題解決の一助に……”のメッセージを込めて～

出典：九州産業交通ホールディングス資料

・モビリティ・マネジメントは啓発活動により行動変容を促す仕組みですが、公共交通を利用すると買い物のポイントが付与される方策、あるいは混雑時には駐車場の価格を高くするなど、行動経済学による公共交通利用促進策を検討することも考えられます。

《メニュー概要②》 地域が主体となって、地域の公共交通を考える相談窓口の開設・支援

○実施主体：市・協議会 ○その他必要な連携等：市民（取り組みへの積極的な参加、考え方・行動スタイルの変容、周囲への呼びかけ等）、 公共交通事業者（取り組みへの協力可否の検討）	実施時期：短期

・本市では、以前、行政主導で公共交通不便地域に対するデマンドタクシーの実証運行を行った結果、想定した方法で利用されなかった経緯があります。今後、地域の公共交通について、地域主体で考える機会を提供することによって、意識の醸成を図ります。
以前より公共交通不便地域を対象に、実証運行を行う移動サービスについて自治会や住民組織が主体で検討し、それに対し市が助言等を行うことを行ってきました。既存路線は運行の周知が行き届いていないため利用者が減少しています。まだ組織化できていない地域も含めて、移動サービスを導入したい自治会等に対して道路計画課内に相談窓口を開設し、具体的な支援等に取り組みます。

2．公共交通不便地域等の移動支援

取り組み２-１：地域とともに考える公共交通不便地域の移動サービスに関する継続的な取り組み

《現状・ねらい等》

●本市では、近い将来、総人口が減少に転じる中で高齢者人口は増加することが見込まれており、公共交通の役割はますます重要になります。一方で、市内には、鉄道駅及びバス停から遠い地区（公共交通不便地域）が残っています。

●これらの地域は市内に広く点在しており、まとまった需要が見込めないことや道路が狭くバスが進入できないことにより、従来の路線バス等でカバーすることは難しい面があります。また、一部の地域はタクシー営業所から離れておりタクシーの配車に時間を要するケースがあります。道路が狭い地区において小型車両（ワゴン車）での運行（公共交通不便地域解消事業・田喜野井地区）を行っているケースもあります。

以上のような状況に対して、今後とも、公共交通不便地域を解消する移動サービスについて、継続的に取り組んでいきます。移動サービスについては、種々の方策・工夫が考えられるため、地域の状況に応じた「実証運行」を踏まえ、地域居住者の利用状況や特性を見ながら取り組んでいきます。

《メニュー概要①》 新規路線または移動支援策の実証運行

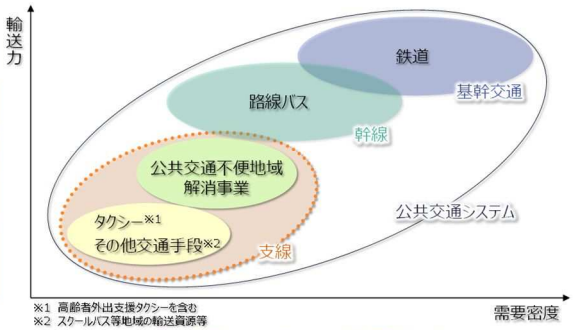
○実施主体：市・協議会、公共交通事業者、市民	実施時期：短期

・公共交通不便地域の解消を目的として、重点地区への新規路線または移動支援策の導入を行います。今後、モデル地区を対象とし、民間バスの新規路線や新たな路線の「公共交通不便地域解消事業」等について、運行事業者との調整や地区居住者との意見交換等を行い、市民、行政、交通事業者の三者協働で、路線バス、乗合タクシー、あるいはデマンドタクシーなど地区の特性を踏まえ柔軟な運行形態で「実証運行」を進めます。なお実証運行については、市から運行事業者への補助によって行います。

・乗合タクシーについては、定時定路線等の実現性の高い運行形態を含め柔軟に検討を行っていきます。デマンドタクシーについては「船橋市地域公共交通総合連携計画」を受けた実証実験の結果、不採用となった経緯がありますが、近年 AI 技術を用いて効率的な運行を行うデマンドタクシーの登場など当時よりも技術が進化しており、今後再検討の対象とします。

公共交通不便地域解消事業の
現行路線の１つである丸山線

公共交通不便地域の例
（坪井町）



各交通システムの位置付け
（出典：関東運輸局資料（令和３年８月）より作成）

《メニュー概要②》 公共交通不便地域への取り組みに関する PR･広報の強化

○実施主体：市･協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者（PR 等への協力）、 市民（取り組みへの積極的な参加、積極的利用）	実施時期：短期

・本市で行っている「公共交通不便地域解消事業」のバス路線については、存在を知らない市民も比較的多く見受けられます（アンケート等より）。そこで、市民に対しては現在行っている「まちづくり出前講座」、バス利用者に対しては「バス利用状況の車内掲示」などの PR 及び広報の強化を行い、認知度向上による公共交通の利用促進、また地域の公共交通に対する意識の醸成に繋げます。

事例：市民への PR 及び広報活動の取り組み（船橋市 HP）

《メニュー概要③》 民間送迎サービスの活用による移動支援拡大の検討

○実施主体：市、民間企業	実施時期：短期

・現在、本市では、高齢者の移動支援を補完するために、市内で運行されている民間企業の協力により、送迎バスを活用した「高齢者移動支援協力バス事業」を行っています。この取り組みを継続するとともに、新たな企業の参加協力による新たな地区へ広げる可能性について調査・調整等を行っていきます。

現行の自動車教習所が運行する高齢者移動支援バス

事例：送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出支援（自動車教習所、病院、大学、市の福祉施設の送迎バス等：我孫子市 HP）

《メニュー概要④》 タクシー待機場所の調整･検討

○実施主体：市･協議会、公共交通事業者	実施時期：短期

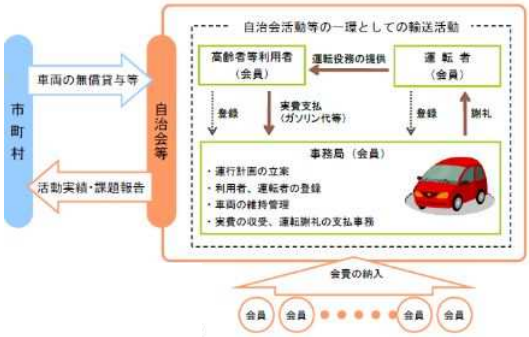
・本市のタクシー営業所は南側のエリアに多く立地し、離れた地区（タクシーが配車しづらい地区）において、なかなかタクシーが来ないという居住者の声があります。また、タクシー事業者からタクシーバースやタクシープールが足りないとの声も頂いています。そこで、タクシーバースやタクシープールといった「タクシー待機所の確保」（新たな場所を確保する、公的施設や駅の駐車スペースを使わせて頂く等）と配車の調整について、タクシー事業者等との意見交換を行い、可能性を検討します。

《メニュー概要⑤》 地域主体の送迎サービスの検討･実証運行（中期）

○実施主体：市民、市･協議会	実施時期：中期

・公共交通不便地域において、地域の住民（住民組織・自治会等）が自ら考え、自ら支えていくことによる、持続可能な公共交通サービスの導入を検討します。具体的には、地域住民が主体で、地域に見合った送迎サービスの運行方法や運営の仕組みを検討し、モデル的な地区で「実証運行」を行います。取り組みを行う地区に対し、市から検討・運営へのアドバイス及び実証運行期間における支援を行います。

カーシェアから生まれた
送迎活動の例（宮城）
（グループに車両を貸出し、
グループは、実費を支払
い、ドライバーはボランテ
ィア、利用料はカンパ）



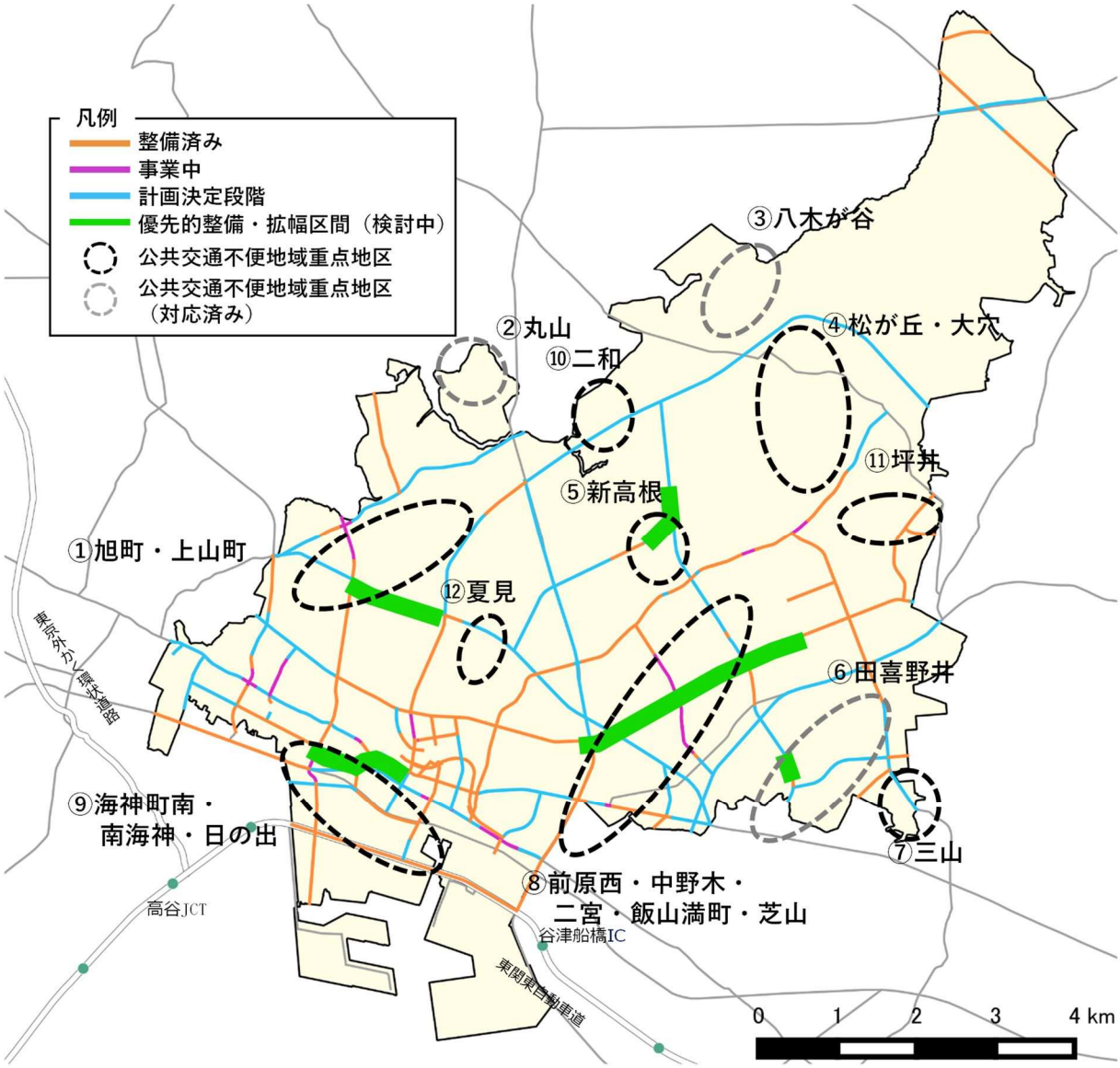
自治会活動の一環としての輸送活動の例（島根）
（自治会等が主体となって会員を送迎。車両は、市町村から貸与）

グリーンスローモビリティの実証運行調査の例
（出典：松戸市 HP）

《メニュー概要⑥》 バスの進入が困難な地区における道路の優先的整備･拡幅の推進（中長期）

○実施主体：市･協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者（運行方法検討への協力、運行可否の検討）、 市民（取り組みへの積極的な参加、積極的利用）	実施時期：中長期

・道幅が狭いためにバスが運行（進入）できないような地区について、バス事業者の意向や運行の可能性を確認するとともに、居住者のバス利用に対する意向等を調査したうえで、道路拡幅を検討します。特に、都市計画道路のうち該当する区間（整備すればバスが運行できるようになる区間）については、公共交通の充実に寄与することを重視し、優先的に整備・拡幅を行うことを推奨していきます。また、公共交通不便地域解消事業の田喜野井線における利用者積み残しの課題解決策のひとつとして検討していきます。



公共交通不便地域重点地区と都市計画道路整備状況（令和３年２月時点）（再掲）
（出典：船橋市都市計画課資料より作成）

《メニュー概要⑦》 ラストワンマイルの移動手段の検討（中長期）

○実施主体：市・協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者（運行方法検討への協力、運行可否の検討）、 市民（取り組みへの積極的な参加、積極的利用）	実施時期：中長期

・“ラストワンマイルの移動手段”とは、駅・バス停まで歩くにはやや遠く、高齢者等が気軽に利用しにくい場合等に、その短い距離の行き来をカバーする端末の移動手段のことです（イメージとして１マイル≒1.6km 程度の距離）。ラストワンマイルの移動を支え、公共交通を気軽に利用できる地区・人を増やす方策について検討します。移動ツールとしては、前述の乗合タクシー、地域による送迎等のほか、自転車、小型 EV カーシェア、電動キックボード、自動運転タクシーなど多様なものが考えられ、今後の技術や普及の動向もみながら検討していきます。

ワンマイルタクシーとバスの連携に関する実証実験（前橋市）（出典：国土交通省 HP）

取り組み３-１：公共交通事業者間の連携強化の取り組み

《現状・ねらい等》

●本市内では、鉄道が７社、バスが７社、タクシーが 14 社以上と、複数の事業者の多様な交通機関によって、公共交通ネットワークが形成されていますが、バス・鉄道・タクシーとも、お客様サービスや取り組みの多くは各社個別で行われている現状にあります。

●主要ターミナル等において、特に高齢者や来訪者等にとって案内等がわかりにくい面があります。また、利用者側からは、目的地まで乗り継ぎなしで行きたい、バス運行本数が多い路線では便によりバス車内の混雑に差があるため解消してほしい、あるいは鉄道の最終列車遅延時のバスダイヤの調整をしてほしいなどの要望があります。これらの要望については、各交通事業者個別の対応だけでは解決できない課題もあります。

一方、事業者側では、バスやタクシー事業者の乗務員が不足しており、乗務員確保に向けた取り組みを行っていますが、各交通事業者個別の対応だけでは限界があると考えます。

これらのような状況に対し、必要なテーマについて、事業者が情報、意見の交換をできる場を設け、異なる事業者が連携したサービスの提供、運営面での協働等の取り組みの実現を目指します。また、各社の運行情報のオープンデータ化、共通化など、今後の必要性や可能性、方策について意見交換しながら取り組んでいきます。

《メニュー概要①》 運行事業者間の調整・協働の取り組みのための「部会」の活用

○実施主体：公共交通事業者
○その他必要な連携等：市・協議会（調整・検討会議等の企画、開催支援等）

実施時期：短期

・テーマに応じて、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市関係者等が参加する意見交換の場を設けます。（地域公共交通活性化協議会の部会の仕組みを活用します。）

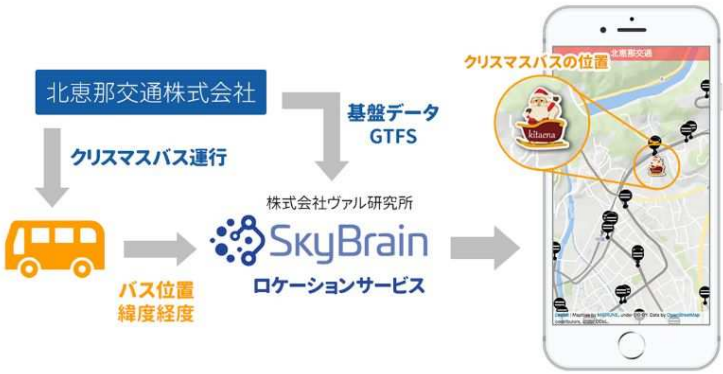
テーマとしては、路線やダイヤの調整、バス待機所、運休・遅延時の調整、事業者間を跨いだ課題、乗務員確保に向けた協働の取り組み等の必要性、可能性の意見交換のほか、利用客や乗務員のご意見を把握あるいは共有する機会等が考えられます。

《メニュー概要②》 バス事業者の運行データ共通化･デジタル化に向けた検討

○実施主体：公共交通事業者 ○その他必要な連携等：市･協議会（調整･検討会議等の企画、開催支援、事業者による検討及び導入時の支援等）	実施時期：短期

・バス事業者間を跨いだ経路情報、運賃情報、運行情報等の「オープンデータ化」に向けた検討を行います。オープンデータ化ができれば、一般的な地図アプリや乗換検索アプリ等のプラットフォーマーによる自由な情報活用が可能となり、民間の多様なサービスで、船橋の公共交通の情報が取り込みやすくなり、潜在的な需要の掘り起こしにつながると期待されます。また、バスの「運行や利用実績」について、事後の分析が可能となり、「運行改善・効率化」につながることが期待されます。各社共通で、一定の様式・項目で「データ化」する必要性、可能性、方策についても検討します。
まずはじめに、事業者間で必要性や可能な方法について「意見交換等」を行います。オープンデータ化への取り組み意向があり、希望する事業者に対して、ノウハウ取得や研修機会への支援を行うことを検討します。

事例：GTFS を用いた経路情報や運賃情報の
オープンデータ化の取り組みの例
（出典：京成トランジットバス HP）



事例：運行情報のオープンデータを活用したアプリの例
（岐阜県中津川市）（出典：ヴァル研究所 HP）

《メニュー概要③》 公共交通の持続的な運営･運行への支援の継続的な検討

○実施主体：市･協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者（制度等活用の検討、制度等を活用した積極的な取り組み）、 市民（公共交通の現状の理解、積極的利用）	実施時期：短期

・公共交通の持続的な運営・運行に取り組む事業者に対し、これまで、以下のような行政による支援や助成を行ってきました。（新型コロナウイルス感染症関連の支援を除く、従来から行ってきた支援や助成制度等）

●鉄道駅バリアフリー化設備整備事業（段差解消設備、転落防止設備等）
●鉄道駅利用環境改善促進事業（鉄道高架下を利用した子育て支援施設の整備）
●鉄道施設耐震対策事業（鉄道施設の耐震化）
●バス利用促進等総合対策事業（バスカードシステム整備、ノンステップバス整備、バス接近表示システム整備、バスロケーションシステム整備、バス総合案内システム整備、バス停留所設備整備（上屋、ベンチ等）、路線バス利用状況調査）
●交通不便地域支援事業（八木が谷地区、丸山地区、田喜野井地区、二和地区（試験運行））
●連続立体交差事業（県主体）（京成本線立体交差）
●船橋市バスガイドマップ（平成 24 年度作成）
●船橋市公共交通マップ（令和２年度作成）

これら制度の継続、対象の見直し等を含め、今後とも、支援のあり方について継続的に検討します。支援については、運行の効率化策や負担軽減策のコーディネート・推進、市民等の利用を促進するソフト的な面での支援、実証運行やサービス試行等の積極的な取り組みを行う事業者に対する費用面の助成など、種々の方法について検討していきます。

取り組み３-２：バス運行に関わる負担軽減の取り組み

《現状・ねらい等》

●今後、本市の公共交通は、現在のネットワーク構成を将来にわたって確保・充実していくことを目指します。しかし現状の路線バス等は、利用客数が低調な路線があることや、乗務員確保が難しくなっていること等により、厳しい運営環境にあります。

そこで、バスの運行に関わる負担を軽減し、事業者の持続的な運営・運行に寄与できる方策に取り組みます。特に乗務員不足は、近年全国的な問題となっています。また本市では、主要駅や大規模施設の周辺のマイカー等の集中による渋滞で、バスが遅延する区間があり、利用客のバス離れだけでなく、運行時間が長くなることで乗務員や労務時間の負荷につながっているため、そのロスを軽減する方策に取り組みます。その他、回送によるロスの軽減など運行の効率化を図る方策に取り組みます。

《メニュー概要①》 駅前・大規模集客施設前の道路に集中するクルマ削減によるバス遅延緩和策の検討

○実施主体：市・協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者、集客施設（意見交換・調整、駐車場対策・インセンティブでの協力等）	実施時期：短期

・主要駅前や大規模集客施設周辺など、入庫等のマイカーの集中による著しい渋滞が生じ、バスが遅延するエリアで、クルマ自体を削減する方策を検討します。クルマ利用から公共交通への転換を促すことを目的とし、例えば、船橋駅北口の商業施設、市内のショッピングセンター、集客施設などへ公共交通で来訪する人のインセンティブ（割引・特典）を付与する仕組み、駐車場の満車情報や周辺道路混雑情報の提供、状況によっては駐車料金調整等による流入抑制等の方策を検討します。関係者と連携・調整しながら取り組み、必要に応じて、試行実施等を踏まえて可能性を検討します。

船橋駅北口の駐車場待ち行列

事例：集客施設に公共交通で来訪する方へのバスチケットの特典事例
（出典：三井アウトレットパーク幕張 HP）

ライブカメラによる道路情報の提供
（出典：国土交通省大宮国道事務所 HP）

《メニュー概要②》 バス待機場所の確保等による回送ロス削減の可能性検討

○実施主体：公共交通事業者、市･協議会	実施時期：短期

・本市には複数の事業者のバスが運行し、営業所・バス待機場所は、各社がそれぞれ確保しています。これらと運行ルートの位置関係によっては回送が生じて乗務時間が増えることや、時間調整できずにダイヤをうまく組めないことがあります。関係者や各社で「意見交換・調整」を行い、バス待機場所を確保してこれらのロスを削減する方策（共同のバス待機場所の確保、事業者間でのスペースの共有、駅前、公共施設、商業施設等主要施設の敷地内におけるスペースの確保、道路の改良と路側のバスベイの設置、転回場所の確保、パーク＆ライド用地の確保等）の可能性を検討します。

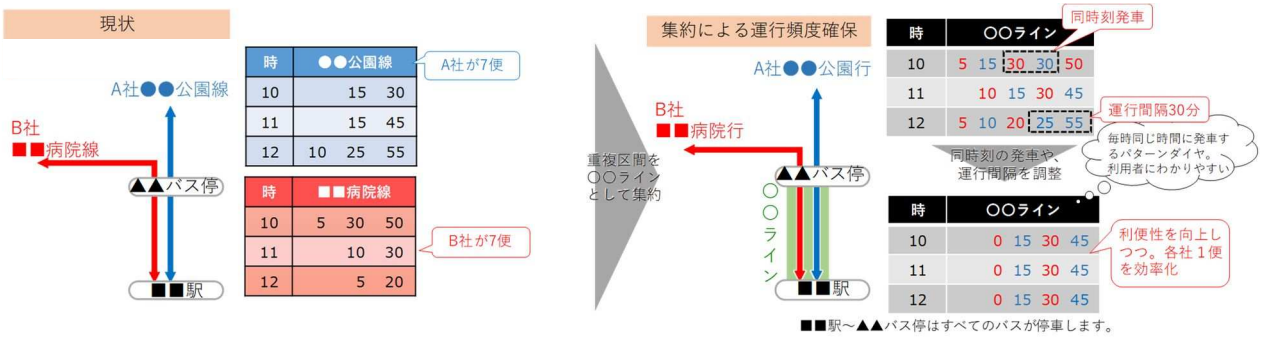
事業者ごとのバス待機場

駅前のバス待機場が未整備であり道路上で発着を行う事例
→発着場所は事業者で異なる：馬込沢駅東口付近

《メニュー概要③》 異なるバス系統間のダイヤ調整（便数の調整）の可能性検討

○実施主体：公共交通事業者 ○その他必要な連携等：市･協議会（調整･検討会議の企画、開催支援等）	実施時期：短期

・複数のバス路線・系統が運行するアクセス区間等において、ダイヤに偏りが生じているケース等について「ダイヤ調整」の可能性を検討・調整し、利用者の利便性向上とダイヤの効率化を図ります。既に一部で調整が行われているように、各社で可能性を検討するほか、必要に応じ船橋市地域公共交通活性化協議会を意見交換の場として活用し調整を行います。

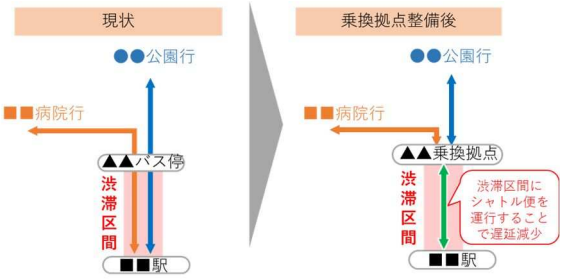


異なるバス系統間のダイヤ調整のアイデア例

《メニュー概要④》 乗り換え拠点設定とルート調整によるバス運行のロス軽減策の検討（長期）

○実施主体：公共交通事業者、市･協議会	実施時期：長期

・マイカーの集中による混雑区間の運行を極力避けること、及び路線が長距離で調整時間を要することによるロスや乗務員の負担を少しでも軽減することを目的として、利用客の乗り換え拠点を設定し、運行ルートを調整する方策について検討します。また、一般車両の駅周辺への集中を分散するため、パーク＆ライド施設を整備して乗り換え拠点として活用すること、さらに生活利便施設や医療・福祉施設を併設して、バス待ち環境を改善することも検討します。

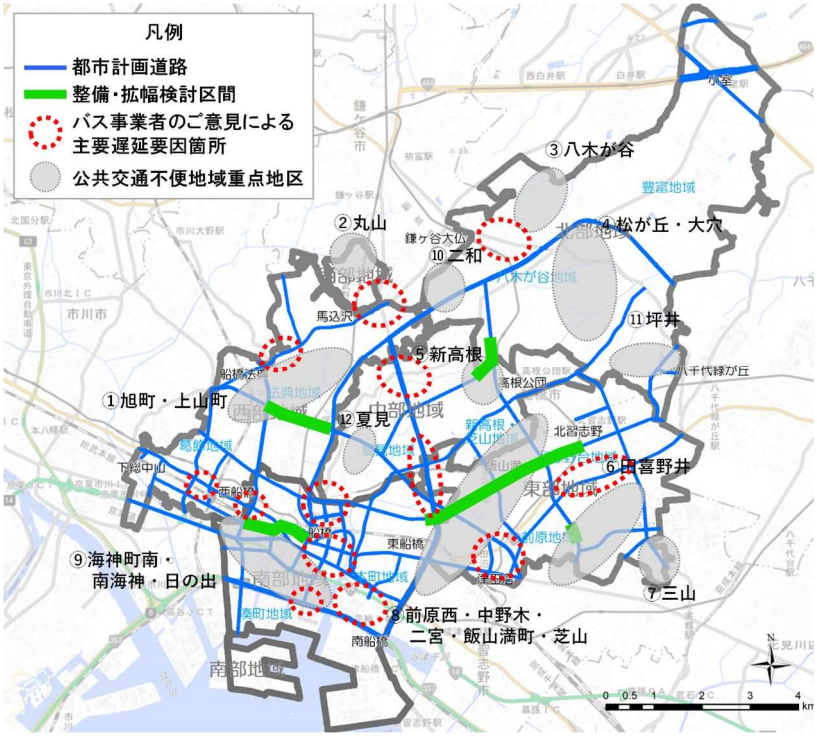


乗換拠点整備及びルート調整による
バス運行ロス軽減のイメージ

《メニュー概要⑤》 公共交通不便地域重点地区解消とバス遅延の回避に繋がる都市計画道路整備及びバス運行ルート見直し等の検討（長期）

○実施主体：県、市･協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者（運行方法の検討）	実施時期：長期

・公共交通の利便性確保、バス運行ロスの軽減を重視し、未整備の都市計画道路のうち、公共交通不便地域重点地区と路線バスの渋滞箇所の回避につながる区間の都市計画道路整備を検討します（ミッシング・リンクの解消）。路線バスの運行ルート見直しや新規バスルートの開設の可能性については、船橋市地域公共交通活性化協議会等でバスやタクシー事業者等の意見を聴きながら検討します。



バス事業者のご意見による主要遅延要因箇所と都市計画道路
及び公共交通不便地域重点地区

《メニュー概要⑥》 自動運転車両に関する情報収集と道路機能整備推進の検討（長期）

○実施主体：市・協議会	実施時期：長期

・自動運転技術が進展しており、公共交通への導入の研究も行われています。バス等に自動運転を導入できれば、乗務員不足問題の改善につながると考えられるため、来るべき将来に備え、情報収集など、今後継続的に技術開発の動向に注視します。また、自動運転に対応する道路機能の整備について検討していきます。

西武バス　群馬大学　日本モビリティ　MS&AD あいおいニッセイ同和損保　MS&AD MS&ADインターリスク総研

2021年1月27日

～詳細決定～

通常営業の路線バスによる自動運転実証実験

-大型車両での実施は国内初-

西武バス株式会社
国立大学法人群馬大学
日本モビリティ株式会社
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社
MS&AD インターリスク総研株式会社

西武バス株式会社（所在地：埼玉県所沢市、取締役社長：渡邉一洋、以下：西武バス）と国立大学法人群馬大学（所在地：群馬県前橋市、学長：平塚浩士、以下：群馬大学）は、2020年2月に自動運転技術に関する共同研究契約を締結し、研究を進めてまいりました。そしてこの度、群馬大学より発足したベンチャー企業である日本モビリティ株式会社（所在地：群馬県前橋市、代表取締役社長：小峰千紘、以下：日本モビリティ）の協力のもと、2021年2月より、遠隔監視システムを活用した自動運転大型バスによる実証実験を行います。この実験では、西武バス路線である西武池袋線飯能駅南口と美杉台ニュータウン（飯能営業所管内）間で、国内初の試みとして、通常の営業運行をしている大型車両の路線バス(※1)と同じ運行形態で自動運転大型バスも運行いたします。

また、あいおいニッセイ同和損害保険株式会社（所在地：東京都渋谷区、代表取締役社長：金杉恭三、以下：あいおいニッセイ同和損保）は本実験に最適な保険の提供を行い、MS&AD インターリスク総研株式会社（所在地：東京都千代田区、取締役社長：中村光身、以下：MS&AD インターリスク総研）は、総合的なリスクアセスメントや安全管理体制の構築支援を行うことで安全・安心な実証実験の実施をサポートいたします。

この度の実験を皮切りに、今後も段階的に実験を重ね、自動運転「レベル4（※2）」による営業運行を目指し、自動運転技術の社会実装の実現に貢献してまいります。

実証実験の詳細は別紙のとおりです。

※1 路線バスとは一般乗合旅客事業において路線を定めて定期に運行するバスのことで、個別に運賃を支払い、同じ車両に複数の乗客が「乗り合わせる」日常の移動手段です。

※2 別紙参照

（運行車両イメージ）

事例：通常営業の路線バスによる自動運転実証実験（西武バス HP）

取り組み３-３：新型コロナウイルス感染症の影響による行動変容への対応の取り組み

《現状・ねらい等》

●現在、わが国をはじめ世界的に新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する中、会合の自粛、テレワーク、時差出勤、早めの帰宅など人々の行動が変化しており、今後元の状態には戻らないという見方もあります。この間、公共交通事業者は、利用客が減少するなかでも、運行を継続しており、日々車両の除菌・換気、利用客への呼びかけなどが行われています。また、マイクロツーリズム施策など今後の集客に向けた取り組みの検討が行われています。

将来にわたる運行・運営を目指すため、新しい生活様式が今後継続することも念頭においた対応を行っていく必要があります。そこで、適正に公共交通を利用して、適正に出かけて頂くことの PR、新しい生活様式の需要に対応するサービスの提供等について、継続的に検討し取り組んでいきます。

《メニュー概要①》 新型コロナウイルス感染症感染拡大下の公共交通利用 PR 等の継続的な検討

○実施主体：公共交通事業者、市・協議会
○その他必要な連携等：市民（公共交通の現状の理解、適正な利用）

実施時期：短期

・新型コロナウイルス感染症感染拡大の状況下でも、適切に利用すれば公共交通は安全であり、各交通機関では利用者に対して PR 活動等に取り組んでいるところですが、行政も協働で PR 活動を行っていきます。この取り組みについては、公共交通事業者による「意見交換」の場や協議会等において検討します。

各事業者で実施されている新型コロナウイルス感染症感染拡大の状況での公共交通利用の PR

・なお、市から、新型コロナウイルス感染症感染拡大の状況で運行を継続するバス、タクシー事業者に対し、総合交通対策事業（新型コロナウイルス感染症対策）として「船橋市地域公共交通新型コロナウイルス感染症対策事業支援金」、「船橋市地域公共交通新型コロナウイルス感染症対策事業運行継続支援金」等を交付しました。

《メニュー概要②》 社会的要請や行動変化に応じたダイヤの調整等

○実施主体：公共交通事業者、市・協議会
○その他必要な連携等：市民（公共交通の現状の理解、適正な利用）

実施時期：短期

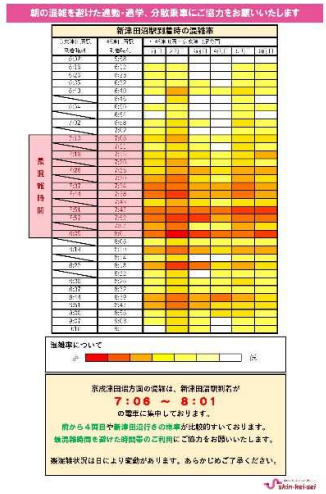
・会合の自粛、テレワーク、時差出勤、早めの帰宅など、社会的な要請や人々の行動の変化に応じた公共交通の運行ダイヤの調整（需要に応じた便数の調整、最終便の切り上げ等）を検討します。その際、市民等の理解・協力を得られる内容となるように努め、PR 等について市内の公共交通事業者と行政が協働で行うことを検討します。

《メニュー概要③》 鉄道・バスの車内混雑緩和の継続的な取り組み

○実施主体：公共交通事業者、市・協議会
○その他必要な連携等：市民（公共交通の現状の理解、適正な利用）

実施時期：短期

・東京方面への通勤・通学に便利なため、ラッシュアワーには鉄道・バスの車内で混雑が生じ、従前から、改善を望む声が多く寄せられています。これに対し、公共交通事業者では、ダイヤや車両編成の対応、ピーク分散の呼びかけ、車内空調など種々の取り組みが行われてきました。さらに、新型コロナウイルス感染症感染拡大の状況下においては、車内混雑は避けるべき事象であるため、鉄道各社のホームページ等で、混雑情報の提供等の取り組みが行われています。また、ピーク時間帯や曜日・季節等により運賃を変える変動運賃制（ダイナミックプライシング）の導入の検討がＪＲ東日本や西日本を中心に進められています。今後とも、鉄道・バスだけでなく関係者を含め、ピークの混雑を避け乗客数の平準化を図る取り組みを、継続的に行っていきます。



事例：鉄道事業者で実施されている時間帯別車内混雑状況の発信（出典：新京成電鉄 HP）

事例：オフピーク時利用者にインセンティブを与える取り組み（出典：JR 東日本 HP）

事例：オフピーク時利用者にインセンティブを与える取り組み（出典：東京地下鉄 HP）

《メニュー概要④》 タクシー等の車両を活かした種々のサービスの検討

○実施主体：公共交通事業者
○その他必要な連携等：市・協議会（調整・検討会議等の企画、開催支援等）

実施時期：短期

・新型コロナウイルス感染症感染拡大の状況下、会合や外出頻度を少なくする生活が広がる一方で、フード等の宅配サービスが普及しました。今後も個人のライフスタイルの変化や価値観の多様化など市民等のニーズの変化に対応し、タクシー等の車両を活用した種々のサービスの可能性を継続的に検討します。なお本市においては、過年度に商業活性化を目的として「ふなばしデリタク」（タクシーを活用した飲食店宅配支援事業）を実施した経験があります。

過年度に行ったタクシーによるデリバリーサービス（実施期間は終了）

（新型コロナウイルス感染症等想定外の事象における運行事業者への支援について）

・なお、本計画策定までの期間に発生した新型コロナウイルス感染症に対し、運行・運営を持続する公共交通事業者に対する支援を目的として、以下のような行政による支援や助成を行ってきました。（従来から行ってきた支援や助成制度等を除く、新型コロナウイルス感染症関連の支援）

●船橋市地域公共交通新型コロナウイルス感染症対策事業支援金
●船橋市新型コロナウイルス感染症対策公共交通不便地域解消事業運行奨励金
●船橋市地域公共交通新型コロナウイルス感染症対策事業運行継続支援金

また今後、新型コロナウイルス感染症を含むこのような想定外の事象については、国や県と協調し適宜対応を検討します。
支援内容は、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策物品等購入の助成、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策を講じた上で利用促進 PR 等ソフト面での支援など、新型コロナウイルス感染症収束後も含め、種々の方策を検討します。

取り組み 4-1：まちづくりと連携し回遊性を促す公共交通サービス提供の取り組み

《現状・ねらい等》

●本市に関しては、大型店や公園等への来訪はあるものの、一日の来訪場所は 1 ヶ所程度であり、市内を回遊するような人は少数派です。また、電車等で市内へ来訪した人は、主要駅付近の目的地に留まる傾向があります。
集客・観光施設等への市外からの来訪は、市民と同様、鉄道、マイカーが中心です。マイカーでの来訪が多いことで、駐車場不足と周辺道路の混雑を招いています。

●駅周辺や市内の乗り場案内等は、来訪客にとってわかりにくい面があります。また、高齢者パスや外国人対応等の種々のサービスや割引制度は、各社個別に取り組まれており、市民や来訪者に浸透していない状況です。

●新型コロナウイルス感染症の影響による人々の行動スタイルの変化により、近隣地域内の観光（マイクロツーリズム）が注目されており、本市においても積極的に取り組んでいく必要があります。

以上の状況に対し、まちづくりと連携しながら、市民や来訪者が市内で回遊するためのサービスや、回遊を促す取り組みを行い、まちなかの賑わい創出に寄与することを目指します。

《メニュー概要①》 公共交通での外出、回遊の促進を図る料金割引・きっぷ等の企画

○実施主体：公共交通事業者、市・協議会	実施時期：短期

・市民・来訪者の公共交通による回遊を促す方策として、「特別料金体系・チケット等」（回遊を促す定期券や回数カード等の新たな仕組み、公共交通事業者が連携した乗り継ぎ割引等）の企画を検討するとともに、既存の割引制度（学生支援定期券等）の PR 強化を行います。新規企画については、試行的な実施を行い効果検証を行います。

事例：学生支援定期券
（出典：新京成バス HP）

事例：金額式 IC 定期券
（出典：新京成電鉄 HP）

事例：さくら満開おでかけきっぷ
（出典：新京成電鉄 HP）

《メニュー概要②》 店舗・集客施設等へのバス等の乗り入れに関する検討・調整

○実施主体：公共交通事業者、市・協議会 ○その他必要な連携等：店舗・集客施設等（取り組みへの協力）	実施時期：短期

・市内・市外から多くの人が訪れる本市内の店舗・集客施設のうち、バス停が離れた施設について、敷地内あるいは建物直近への「バスの乗り入れ」を調整・検討します。また、バス利用客が施設内で待つことができるよう施設内の待合スペースの活用を調整・検討します。
・公共交通不便地域の高齢者移動支援で使用する比較的小型の運行車両等については、地域密着型のスーパーや病院等の敷地（駐車場等）への乗り入れを調整・検討します。

集客施設から離れた狭いバス停に発着するバス路線（アンデルセン公園）

バスが敷地内で発着する集客施設（ららぽーと TOKYO-BAY）

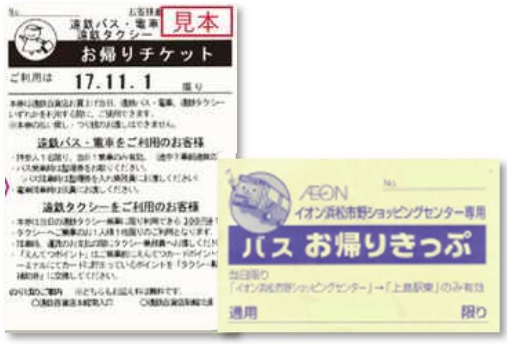
地域密着型の店舗への乗り入れの例（香川県）

《メニュー概要③》 店舗・集客施設と公共交通がコラボした割引・特典サービスの企画・調整（MaaS の試行等）

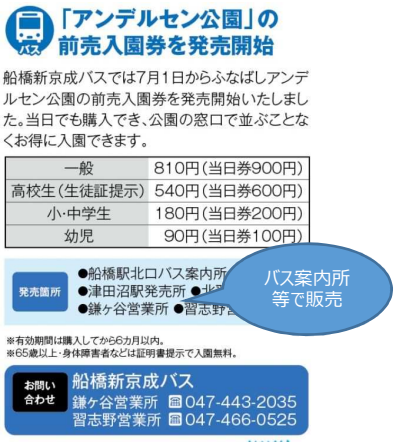
○実施主体：公共交通事業者、市・協議会 ○その他必要な連携等：店舗・集客施設等（公共交通との協働）	実施時期：短期

・公共交通と店舗・集客施設等の協働により、公共交通利用者に、割引・特典等を付与する仕組みを検討します。ツールについては、「MaaS」（スマホのアプリ等での予約、支払い、割引・特典の付与）の活用を検討します。（チケット、スタンプ等の併用も検討します。）
なお、公共交通事業者、集客施設関係者等で意見交換しながら、回遊を促す他の企画等もあわせて検討します。新規企画については、試行的な実施を行い効果検証を行います。

事例：MaaS アプリを活用した割引・特典（出典：小田急電鉄 HP）



事例：店舗とタイアップした割引切符（浜松市）



事例：新京成バス窓口での
アンデルセン公園前売券販売
（出典：新京成電鉄 HP）

事例：ふなばし９路線鉄道
スタンプラリー
（出典：船橋市 HP）

事例：店舗とタイアップした
ラッピングバス
（アミュプラザ宮崎）

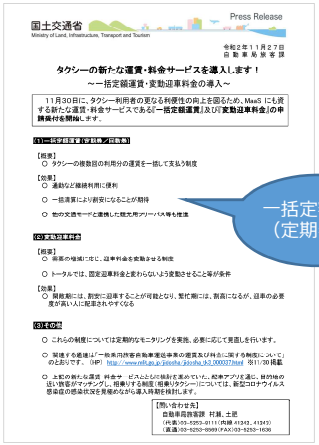
《メニュー概要④》 タクシー等の多様なニーズへの対応とサービス普及の推進

○実施主体：公共交通事業者 ○その他必要な連携等：市・協議会（調整・検討会議の企画、開催支援等）	実施時期：短期

・市民や来訪者のタクシーへの多様なニーズに対応するため、今後とも種々のサービスを検討し取り入れていきます。（配車アプリ、翻訳機器等による多言語対応、ユニバーサルデザインタクシー、一括定額運賃等）
また、ホスピタリティ向上や高齢者や体の不自由な方等の介助に関する乗務員研修等に今後とも取り組み、より便利に、より多くの人に利用して頂くことを目指します。

事例：タクシー配車アプリ
（JapanTaxi　HP）
（出典：株式会社 Mobility
Technologies　HP）

事例：ユニバーサルドライバー研修
（出典：一般財団法人全国福祉輸送サービス協会 HP）



タクシーの新たな運賃・料金サービス
（出典：国土交通省 HP）

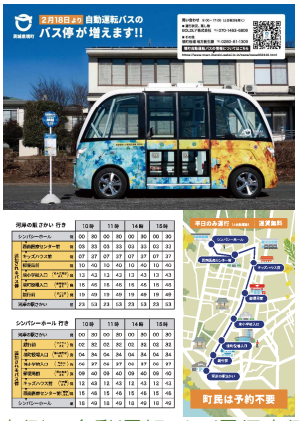
《メニュー概要⑤》 集客拠点や居住地区での新たな回遊手段の検討・実証運行（中期）

○実施主体：市・協議会 ○その他必要な連携等：集客施設・公共交通事業者（取り組みへの協力）、 市民（取り組みへの積極的参加、積極的利用）	実施時期：中期

・集客拠点周辺や居住地区におけるまちづくりと連携し、回遊のための「新たな交通手段」を検討します。（JR 船橋駅～JR 南船橋駅・ららぽーとＴＯＫＹＯ－ＢＡＹ周辺、海老川上流地区新駅周辺、原木中山駅周辺）

回遊のための新たな交通手段としては、主要駅周辺や集客施設間の循環バス、連絡バス、レンタサイクル等のほか、開発・試験等が進められているグリーンスローモビリティ、ZEV や自動運転バスなど、今後の研究開発動向等の情報を収集するとともに、実証実験を行うことも検討します。

事例：中型自動運転バスを用いた
実証調査
（出典：西日本鉄道 HP）



事例：自動運転バス運行事例
（出典：境町 HP）

《メニュー概要⑥》 集客地区の拠点駅前における交通結節機能の充実（中期）

○実施主体：市・協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者	実施時期：中期

・集客地区の拠点駅として交通結節機能が不十分な JR 南船橋駅南口ロータリーについて、公共交通利用と回遊行動を促します。

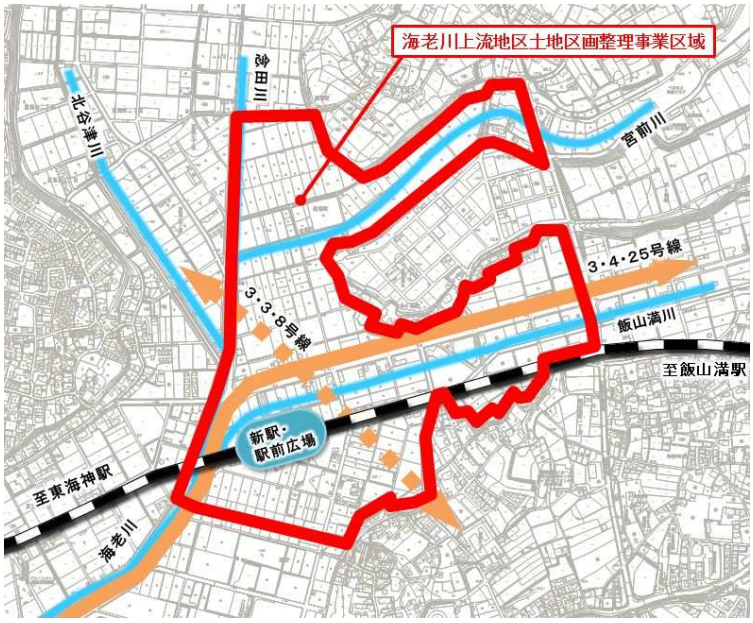
南船橋駅及び駅前ロータリーの位置関係
（出典：(C) NTT インフラネット）

《メニュー概要⑦》 まちづくりと連携した新駅の整備とバス路線の調整（中期）

〇実施主体：市・協議会
〇その他必要な連携等：公共交通事業者

実施時期：中期

- ふなばしメディカルタウン構想にもとづく海老川上流地区周辺が新たな拠点として整備される計画であり、拠点の交通機能として、鉄道の「新駅」の誘致を目指します。
- この鉄道新駅の誘致に伴い、駅前広場または駅周辺に交通結節機能施設を整備するとともに、当駅及び周辺施設にアクセスする「バス路線」について、バス事業者と調整・検討します。



ふなばしメディカルタウン構想にもとづく新駅の誘致
（出典：船橋市都市政策課資料）

- **「海老川上流地区」**については、自然との調和を図りながら医療センターと新駅をまちの中核とし市民や訪れた人が健康を意識し健康になれるまちづくり（地区の活性化）とともに地区交通戦略に取り組みます。地区交通戦略の取り組みとして、「新駅の整備」、「駅前広場または駅周辺における交通結節機能施設の整備」、「バス路線の調整」、「歩行者・自転車利用空間の充実」をパッケージとして位置付けます。

取り組み４-２：人の往来･賑わい、来訪客への PR･案内の充実等の取り組み

《現状･ねらい等》

●本市の主要ターミナルにおいては、多数の鉄道・路線バスが運行しているため、利便性が高いメリットがある一方、案内等は各社個別に行われているため、初めて来訪する人や、不慣れな路線を利用しようとする人にとっては、わかりにくい面があります。

ホスピタリティが高く不慣れな人でも安心して訪れられ、より多くの人が船橋のまちなかを往来することで、賑わいの創出に寄与することを目指し、来訪客への PR・案内の充実等を図ります。

《メニュー概要①》 主要ターミナル等における総合案内の方策の検討（中期）

○実施主体：公共交通事業者、市･協議会	実施時期：中期

・多数の鉄道・路線バスが集まる主要ターミナルにおいては、各社個別に交通情報等の案内が行われており、利用者は、どこに聞けばいいかわからない状況です。そこで、一元的に交通情報等の案内が得られるよう総合案内機能を備えた施設や仕組みを考えます。
また、インバウンド観光等も視野に、多言語対応機能を備えた設備あるいは仕組みも考えます。

船橋駅周辺の観光案内所

事例：異なるバス事業者の案内及び観光案内が一体となった総合案内所（広島バスセンター総合案内所）
（出典：広島バスセンターHP）

《メニュー概要②》 ターゲットを絞った公共交通マップの作成

○実施主体：市･協議会 ○その他必要な連携等：公共交通事業者、集客施設（掲載情報等の協力）	実施時期：短期

•若い世代にはスマホ等で経路検索するような行動慣習が普及していると考えられますが、例えば高齢者等は、不慣れな路線等を調べて公共交通でまちなかに出かけることに抵抗感が生じている可能性があります。このような状況を改善するきっかけとするため、難解な内容ではなくターゲットを絞ったわかりやすい公共交通マップを作成します。
マップの内容については、適宜更新し、店舗・観光・集客施設等がコラボするなど、公共交通での外出の動機付けとなるよう工夫していきます。

船橋市公共交通マップ

《メニュー概要③》 集客地区駅周辺の歩行者･自転車利用空間の充実（中期）

○実施主体：市･協議会	実施時期：中期

・集客地区駅周辺では、クルマではなく、“徒歩・自転車＋公共交通”で多くの人が往来し、まちの賑わいの創出に寄与することを目指します。そのため、当該地区の駅周辺の道路について、歩行者・自転車利用空間や駅前等歩行者空間の充実を、関連計画（船橋市自転車走行環境整備計画書、船橋市移動円滑化基本構想）等に基づき計画的に進めます。

・**「海老川上流地区」**（本計画においては、海老川上流地区土地区画整理事業区域を指す。）については、自然との調和を図りながら医療センターと新駅をまちの中核とし市民や訪れた人が健康を意識し健康になれるまちづくり（地区の活性化）とともに地区交通戦略に取り組みます。地区交通戦略の取り組みとして、区画整理による「歩行者・自転車利用空間の充実」のほか、「新駅の整備」、「駅前広場または駅周辺における交通結節機能施設の整備」、「バス路線の調整」をパッケージとして位置付けます。

・**「JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区」のエリア**については、「地区交通戦略」として、地域資源を活かしながら回遊性のある快適な歩行者空間形成等の整備を行い地域経済の活性化に取り組みます。また、JR 南船橋駅前周辺の公共施設再整備による「歩行者・自転車利用空間の充実」のほか、「新たな回遊手段」「交通結節機能の充実」をパッケージとして位置付けます。

《メニュー概要④》 主要駅の待ち合わせスペース充実の可能性検討（長期）

○実施主体：市･協議会、公共交通事業者	実施時期：長期

・主要駅周辺では、多くの人が集い、多くの人が往来し、まちの賑わいに寄与することを目指します。現状の主要駅で、賑わいに寄与するスペースが充実していない場所について、多くの人の待ち合わせスポット等となるようにスペースを充実する方策について可能性を検討します。

西船橋駅改札付近の待ち合わせ
（壁に沿って人が立って待つ状況）

取り組み４-３：利用客･市民･来訪客等の意見･動向の定期的な把握の取り組み

《現状･ねらい等》

●本計画にあたっては、基礎調査として利用客、市民、来訪客など種々の情報把握を行いました。

今後も定期的に、関係者や公共交通事業者にとっては生の声を把握でき、市民や利用客にとっては考え意見を伝えられる機会を設けるとともに、人の移動に関連する他分野の情報も把握しながら、必要に応じて見直しを行い、今後の取り組みに反映していきます。

《メニュー概要①》 定期的な調査と観光･集客･商業関係者との情報交換等

○実施主体：市･協議会、公共交通事業者、観光･集客･商業関係者	実施時期：短期

・今後も定期的に公共交通に関するアンケート等を行うとともに、公共交通事業者や、人の移動に関する他分野（例えば、都市分野、観光・集客・商業分野、高齢者福祉分野等）と、利用客、市民、来訪客等に関わる現状や取り組みの動向等に関する情報交換、あるいは、観光・集客・商業活性化等に向けて公共交通と関連分野の連携に関する意見交換を行う機会を設けます。

《取り組みとメニュー概要一覧》

※個々のメニューの可否や具体的な実施内容等は、本計画期間中に、調整・検討を進めていくこととなります。

1．ターミナル・拠点等の利便性・わかりやすさの向上と市民等の利用促進

取り組み１-１：主要ターミナル等のわかりやすさ・機能充実の取り組み

《メニュー概要①》 主要ターミナル等における情報の充実
《メニュー概要②》 異なる公共交通事業者・施設間相互の場所の案内充実の検討
《メニュー概要③》 主要ターミナルのバス発着場所のわかりやすさの向上
《メニュー概要④》 主要ターミナル前の道路で、公共交通から一般車両を分離する方策の検討（中期）
《メニュー概要⑤》 主要ターミナルにおけるバス発着機能拡充の検討（長期）

取り組み１-２：地区拠点等のアクセス・乗り継ぎ等の利便性向上と新規路線検討の取り組み

《メニュー概要①》 既存駅前広場へのバス乗り入れ(ストックのリユース)と、新規路線の運行
《メニュー概要②》 アクセス充実のための拠点整備とバス乗り入れの可能性検討（中期）

取り組み１-３：遅延・運休等による公共交通利用への抵抗感軽減の取り組み

《メニュー概要①》 バス待ち環境・運行情報の充実
《メニュー概要②》 店舗や集客施設内での運行情報の提供に関する検討（中期）
《メニュー概要③》 運休・大幅遅延時に備えた運行事業者間での調整・検討等

取り組み１-４：公共交通利用に関する意識の醸成に向けた取り組み

《メニュー概要①》 モビリティ・マネジメントの継続的な取り組み
《メニュー概要②》 地域が主体となって、地域の公共交通を考える仕組み・支援

2．公共交通不便地域等の移動支援

取り組み２-１：地域とともに考える公共交通不便地域の移動サービスに関する継続的な取り組み

《メニュー概要①》 新規路線または移動支援策の実証運行
《メニュー概要②》 公共交通不便地域への取り組みに関する PR・広報の強化
《メニュー概要③》 民間送迎サービスの活用による移動支援拡大の検討
《メニュー概要④》 タクシー待機場所の調整・検討
《メニュー概要⑤》 地域主体の送迎サービスの検討・実証運行（中期）
《メニュー概要⑥》 バスの進入が困難な地区における道路の優先的整備・拡幅の推進（中長期）
《メニュー概要⑦》 ラストワンマイルの移動手段の検討（中長期）

3．将来にわたる公共交通サービスの確保

取り組み３-１：公共交通事業者間の連携強化の取り組み

《メニュー概要①》 運行事業者間の調整・協働の取り組みのための「部会」の活用
《メニュー概要②》 バス事業者の運行データ共通化・デジタル化に向けた検討
《メニュー概要③》 公共交通の持続的な運営・運行への支援の継続的な検討

取り組み３-２：バス運行に関わる負担軽減の取り組み

《メニュー概要①》 駅前・大規模集客施設前の道路に集中するクルマ削減によるバス遅延緩和策の検討
《メニュー概要②》 バス待機場所の確保等による回送ロス削減の可能性検討
《メニュー概要③》 異なるバス系統間のダイヤ調整（便数の調整）の可能性検討
《メニュー概要④》 乗り換え拠点設定とルート調整によるバス運行のロス軽減策の検討（長期）
《メニュー概要⑤》 公共交通不便地域重点地区解消とバス遅延の回避に繋がる都市計画道路整備及びバス運行ルート見直し等の検討（長期）
《メニュー概要⑥》 自動運転車両に関する情報収集と道路機能整備推進の検討（長期）

取り組み３-３：新型コロナウイルス感染症の影響による行動変容への対応の取り組み

《メニュー概要①》 新型コロナウイルス感染症感染拡大下の公共交通利用 PR 等の継続的な検討
《メニュー概要②》 社会的要請や行動変化に応じたダイヤの調整等
《メニュー概要③》 鉄道・バスの車内混雑緩和の継続的な取り組み
《メニュー概要④》 タクシー等の車両を活かした種々のサービスの検討

４．集客、回遊性向上等を通じた、まちづくりへの寄与

取り組み 4-1：まちづくりと連携し回遊性を促す公共交通サービス提供の取り組み

《メニュー概要①》 公共交通での外出、回遊の促進を図る料金割引・きっぷ等の企画
《メニュー概要②》 店舗・集客施設等へのバス等の乗り入れに関する検討・調整
《メニュー概要③》 店舗・集客施設と公共交通がコラボした割引・特典サービスの企画・調整（MaaS の試行等）
《メニュー概要④》 タクシー等の多様なニーズへの対応とサービス普及の推進
《メニュー概要⑤》 集客拠点や居住地区での新たな回遊手段の検討・実証運行（中期）
《メニュー概要⑥》 集客地区の拠点駅前における交通結節機能の充実（中期）
《メニュー概要⑦》 まちづくりと連携した新駅の整備とバス路線の調整（中期）

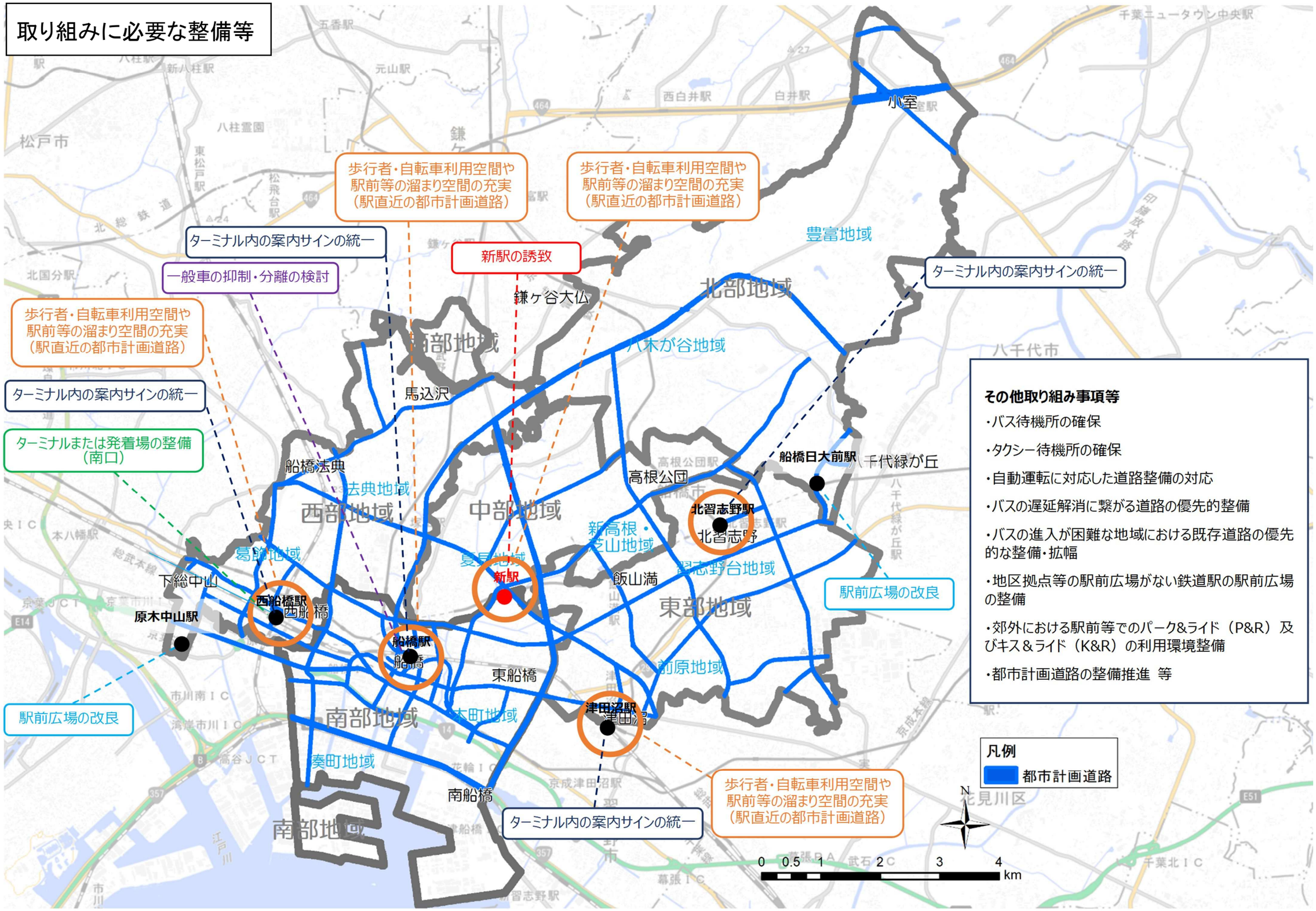
取り組み４-２：人の往来・賑わい、来訪客への PR・案内の充実等の取り組み

《メニュー概要①》 主要ターミナル等における総合案内の方策の検討（中期）
《メニュー概要②》 ターゲットを絞った公共交通マップの作成
《メニュー概要③》 集客地区駅周辺の歩行者・自転車利用空間の充実（中期）
《メニュー概要④》 主要駅の待ち合わせスペース充実の可能性検討（長期）

取り組み４-３：利用客・市民・来訪客等の意見・動向の定期的な把握の取り組み

《メニュー概要①》 定期的な調査と観光・集客・商業関係者との情報交換等

取り組みに必要な整備等



その他取り組み事項等

・バス待機所の確保

・タクシー待機所の確保

・自動運転に対応した道路整備の対応

・バスの遅延解消に繋がる道路の優先的整備

・バスの進入が困難な地域における既存道路の優先的な整備・拡幅

・地区拠点等の駅前広場がない鉄道駅の駅前広場の整備

・郊外における駅前等でのパーク&ライド（P&R）及びキス＆ライド（K&R）の利用環境整備

・都市計画道路の整備推進 等

（船橋市道路計画課資料より）

Ⅶ. 都市・地域総合交通戦略

1. 都市･地域総合交通戦略の目的と位置づけ

本市では、進展する少子高齢化への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、徒歩、自転車、公共交通等の交通モードを組み合わせ、望ましい将来都市・地域像の実現に寄与することが必要です。本計画は、市民、交通事業者、行政が相互に協力し、交通サービスとまちづくりが連携し総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることで魅力的でにぎわいのある都市・地域の整備を行うことを目的とします。

また本戦略は、船橋市の総合計画、都市計画マスタープラン、環境基本計画などを関連計画とし、船橋市地域公共交通計画と連携した位置づけとします。

※都市・地域総合交通戦略とは、望ましい都市・地域の将来像を実現するために必要な都市交通体系を構築することである。そのために、必要な都市交通とまちづくりの施策を明示し、一体的に取り組むことが重要である。

2. 都市･地域総合交通戦略の目標年次

本計画の目標年次は、2031 年度（令和 13 年度）とします。

3. 都市･地域総合交通戦略の計画区域

本計画の計画区域は船橋市全域とします。ただし、地区交通戦略については、特定の範囲を対象区域とします。

4. 都市･地域総合交通戦略の目指す将来都市像と戦略目標

本計画における将来都市像は、まちづくりの拠点となる各鉄道駅を中心に、歩いて暮らせるまち、また交通サービスにより拠点とつながる利便性の高いまちを目指します。

そのための戦略目標として以下に示します。

目標１　公共交通利用促進や徒歩、自転車利用促進につながる交通結節点の機能強化

目標２　公共交通不便地域解消事業の実施

目標３　バス遅延解消につながる道路整備や道路改良等道路交通網の充実

目標４　集客･回遊性の向上につながる駅を中心とした交通まちづくり※の実施

※交通まちづくり：鉄道駅を中心として業務施設、商業施設、教育・文化施設・公園緑地などの公共施設、そして住宅地など生活に必要な機能を集約し、歩いて暮らせることを基本に、公共交通などによる移動の利便性を高めたまちを整備すること。

5．地区交通戦略による重点地区の整備

《地区交通戦略（重点地区の整備）の基本的な考え方》

地区交通戦略（重点地区の整備）は、地区を限定しきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるための計画です。すなわち、人間中心の都市空間の形成やエリアの価値向上を目指すためのまちづくりの方向性と具体的な交通政策を位置づける計画です。

本市においては、都市づくりの拠点としての鉄道駅を中心に、人や自転車、クルマ等が共存し、歩いて暮らせる道路空間、また憩いの場として、さらにイベント開催が可能なオープンスペース等により魅力ある公共空間づくりを目指すとともに、市民の日常生活や多様な活動を支えるため、誰もが利用できる持続可能な交通モード※のベストミックスにより安全性、利便性の向上を目指したまちづくりを行う計画として位置づけます。

※交通モード：交通手段、輸送方式のこと。ここでは、徒歩、自転車、クルマ（自家用車など）、タクシー、バス、鉄道などすべての移動手段のこと。

《モデル地区の考え方》

以上の基本的な考え方に基づき、早期に実現する必要があるか、あるいは早期に実現が可能と考えられる以下の 3 地区を地区交通戦略重点地区のモデル地区として整備を進めていきます。

- 「海老川上流地区」
  ：土地区画整理事業により本市の新たな拠点の形成を図り、訪れた人が歩いて楽しみながら健康になれるまちを目指す地区
- 「JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区」
  ：JR 船橋駅南口周辺部から JR 南船橋駅を含む臨海部エリアの回遊性向上により、楽しく回遊でき、にぎわいのあるまちを目指す地区
- 「原木中山駅周辺地区」
  ：既存の公共施設や公共空間を更新し、利便性の向上やにぎわい創出を目指す地区

地区交通戦略重点地区のモデル地区 位置図

（船橋市 HP より作成）

《地区交通戦略（重点地区の整備）》

（１）「海老川上流地区」

土地区画整理事業により本市の新たな拠点の形成を図り、
訪れた人が歩いて楽しみながら健康になれるまちを目指す地区

- 対象地区範囲：**海老川上流地区土地区画整理事業区域**
- 地区が目指すべき将来都市像：**訪れた人が楽しみながら歩いて健康になれるまち**

《概要》

・「海老川上流地区」では、ふなばしメディカルタウン構想※に基づき、健康維持や予防医学等などの考え方を活かしたまちづくりを行う計画となっています。そこで地区交通戦略（重点地区の整備）については、健康づくりに資する交通のあり方を検討し、訪れた人が楽しみながら歩いて健康になれるまちを目指します。

※ふなばしメディカルタウン構想：健康維持や予防医学の考え方をまちづくりに活かしていくため、目指すまちの姿、目指すまちづくり方針、導入を目指す施策をまとめたもの。常に新しい技術や情報を更新して進化し続けるまち（地域）を実現し、市民が健康に過ごし来訪者が元気になれる「健康寿命日本一」を目指すことで、本市の健康・医療の中核となるまちを目指していくもの。

《地区の現状と課題》

・海老川上流地区は、市中央部の丘陵地を源流とし南の東京湾へ南北に流れる海老川流域の谷津地形となっています。海老川上流地区の南側では、千葉県が海老川調節池を整備中です。
・既存の公共交通機関として、地区内の南側には東葉高速線が東西方向に、また、地区の西側を南北に運行するバス路線（JR 船橋駅北口～医療センター方面）と、東葉高速線に並走し東西に運行するバス路線（JR 船橋駅北口～船橋グリーンハイツ）の大きく２つのバス路線があります。
・令和４年３月に土地区画整理事業が都市計画決定され、東葉高速線の新駅、病院（医療センター）、商業施設、住宅地、道路、公園、広場などの施設整備が予定されています。
・地区交通戦略では、地区内の健康づくりやまちのにぎわいに資する交通サービスの提供と他の地域との交通ネットワークをどのように構築していくかが課題となります。

《目標》

・東葉高速線の新駅を中心とした公共空間の整備や交通サービスの提供による利用者の利便性向上
・公共空間の整備による歩いて暮らすことのできるまちの構築
・市民や訪れた人が健康を意識し、健康になれるまちの構築

《具体的な施策》

【中期施策】

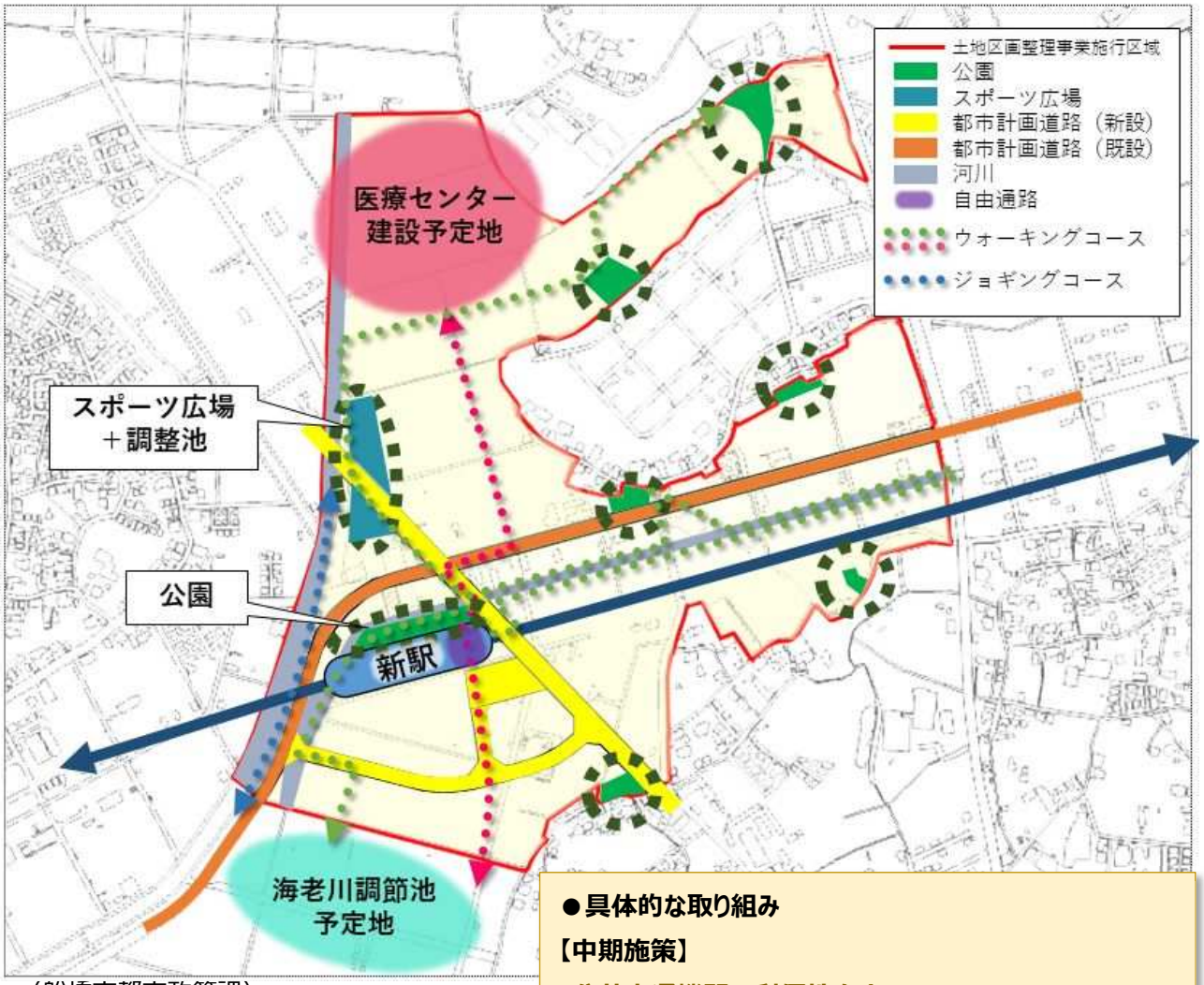
・公共交通機関の利便性向上（新駅の誘致、駅前広場の整備）
・歩行空間の形成（歩行者優先の道路整備、都市計画道路３・３・８の歩行者空間の充実、自由通路の整備）
・駅構内及びその周辺のバリアフリー化
・駐輪場の整備
・公共交通結節点（新駅）と地区内、地区外への交通ネットワークの構築
・新駅と新病院を結ぶ新たな交通モード（グリーンスローモビリティなど）の導入検討
・新駅の駅前広場を活用した新規バス路線による交通ネットワーク構築（JR 船橋駅、JR 東船橋駅、新京成線三咲駅、古和釜方面）の検討、JR 船橋駅北口に集中しているネットワークを分散させることの検討
・都市計画道路整備（３・３・８、３・４・４０、３・４・４１）
・自転車走行空間の創出
・ウォーキングコースの整備

●街路の性格付け

・歩行者空間の確保とともに快適性のある整備を行い、回遊性機能を高める

●民間によるまちづくり活動

・民間の開発事業者による都市開発



（船橋市都市政策課）

●具体的な取り組み

【中期施策】

・公共交通機関の利便性向上

・歩行空間の形成

・自由通路の整備

・駅構内及びその周辺のバリアフリー化

・駐輪場の整備

・公共交通結節点（新駅）と地区内、地区外への交通ネットワークの構築

・新駅と新病院を結ぶ新たな交通モードの導入検討

・新駅の駅前広場を活用した新規バス路線による交通ネットワーク構築の検討、JR 船橋駅北口に集中しているネットワークを分散させることの検討

・都市計画道路整備

・自転車走行空間の創出

・ウォーキングコースの整備

《地区交通戦略（重点地区の整備）》

（２）「JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区」

JR 船橋駅南口周辺部から JR 南船橋駅を含む臨海部エリアの回遊性向上により、
楽しく回遊でき、にぎわいのあるまちを目指す地区

- 対象地区範囲：**JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区**
- 地区が目指すべき将来都市像：**楽しく回遊でき、にぎわいのあるまち**

《概要》

・「JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区」の地区交通戦略（重点地区の整備）では、交通モードのベストミックスにより回遊性の向上を図るとともに、公共空間の更新によりにぎわいの創出を図ります。

《地区の現状と課題》

・JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区については、西側は船橋港、南側は東京湾に面した埋立地となっています。西側に船橋港親水公園、南側に若松公園が立地しています。
・JR 船橋駅南口周辺地区には、中心市街地や歴史と伝統のある船橋大神宮があります。JR 南船橋駅周辺にはららぽーと TOKYO－BAY、IKEA Tokyo-Bay 等大型商業施設が集積、北側には船橋競馬場、南側には UR 若松団地、大型分譲マンションなどが立地しています。JR 南船橋駅周辺は商業施設や住宅地、工業施設など様々な施設が立地していることが特徴となっています。しかしながら、これらの地区間または施設間はつながりに欠け、中心市街地から臨海部までの徒歩等による回遊性がやや劣っている状況にあるため、JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区への回遊性創出を図ることが求められています。
・公共交通は JR 総武線、JR 京葉線、京成本線及びバス路線で構成されています。幹線道路として東西方向は東関東自動車道、国道１４号、京葉道路及び国道３５７号があります。当該地区にアクセスする道路は限られており、通過交通や駐車場に出入りする車両が集中する時間帯には、国道１４号や国道３５７号、大型商業施設周辺などで渋滞が発生しています。

《目標》

・商業施設や集客施設の魅力度の向上
・まちのにぎわいの確保

《具体的な施策》

【中期施策】

- JR 南船橋駅南口における官民連携による地域拠点の創出
- 公共交通の利便性向上に向けた施策の検討
- 商業施設等と連携した公共交通機関の利用促進による交通の分散化
- JR 南船橋駅周辺の大型商業施設、集客施設、公園緑地等を結ぶ歩行者空間ネットワークの再構築
- JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区におけるバリアフリー機能の点検・改善
- コミュニティサイクル（シェアサイクル）導入後の効果の検証

【長期施策】

- JR 南船橋駅と鉄道主要駅を結ぶバス路線の定時運行確保のための道路整備
- 荷物一時預かり所や宅配サービス拠点の設置の検討
- 現道改良による自転車走行空間の確保
- 海上交通の検討（地区内ルート：南船橋（船橋港親水公園）～船橋三番瀬～サッポロビール園、地区外ルート（例）：南船橋～羽田空港等）

●街路の性格付け

・回遊性の向上を図る街路について、歩行者空間の確保とともに快適性のある整備を行い、回遊性機能を高める

●民間によるまちづくり活動

・JR 南船橋駅南口周辺地区の商業・住宅開発事業による地域の活性化

・JR 南船橋駅周辺のエリアマネジメント組織の設立とマネジメント活動

（H27「JR 船橋駅南口周辺部と臨海部エリアの回遊性創出に向けた基本計画」整備イメージ図（船橋市）より作成）

●具体的な取り組み

【中期施策】

・JR 南船橋駅南口における官民連携による地域拠点の創出

・公共交通の利便性向上に向けた施策の検討

・商業施設等と連携した公共交通機関の利用促進による交通の分散化

・JR 南船橋駅周辺の大型商業施設、集客施設、公園緑地等を結ぶ歩行者空間ネットワークの再構築

・JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区におけるバリアフリー機能の点検・改善

・コミュニティサイクル（シェアサイクル）導入後の効果の検証

【長期施策】

・JR 南船橋駅と鉄道主要駅を結ぶバス路線の定時運行確保のための道路整備

・荷物一時預かり所や宅配サービス拠点の設置の検討

・現道改良による自転車走行空間の確保

・海上交通の検討

【景観資源】

①船橋漁港

②浜町橋（赤橋）

【景観資源・観光資源】

③船橋大神宮

【観光資源】

④船橋港親水公園

⑤ららぽーと TOKYO-BAY

《地区交通戦略（重点地区の整備）》

（３）「原木中山駅周辺地区」

鉄道駅へのアクセスの向上を図るとともに、地域住民の日常生活を支える「生活拠点」を目指す地区

●対象地区範囲：**原木中山駅周辺地区**

●地区が目指すべき将来都市像：**公共交通利用環境の充実・鉄道やバスを利用しやすいまち**

《概要》

・「原木中山駅周辺地区」の地区交通戦略（重点地区の整備）では、過度な自動車への依存を解消するため、交通結節点の機能強化により、公共交通の利用促進を図る。

《地区の現状と課題》

・駅前のロータリー車路や地区外道路へアクセスする交差点が狭く、路線バスの乗り入れが困難です。

《目標》

・原木中山駅を中心とした交通結節点の機能強化（鉄道とバスのシームレスな乗り継ぎ）
・地域交通網を強化することにより利用者の利便性を向上

《具体的な施策》

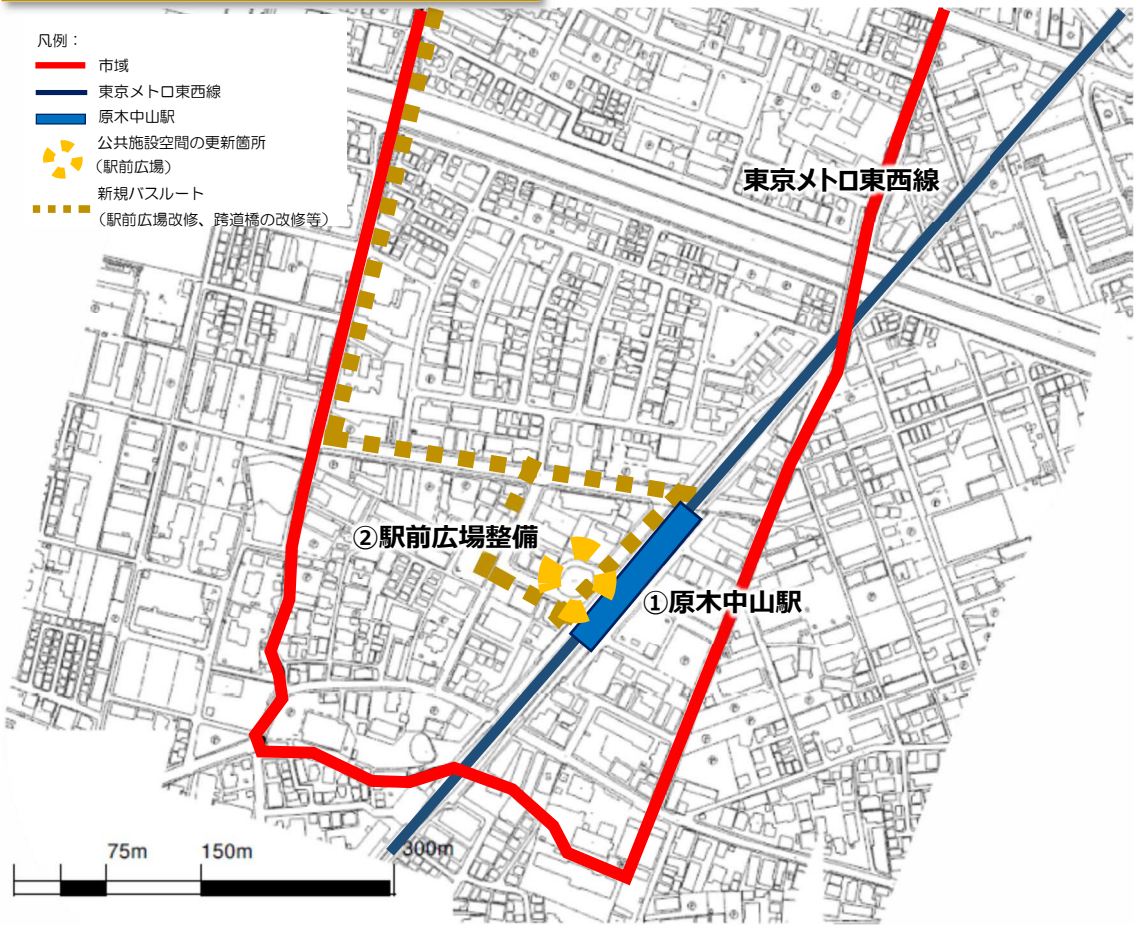
【中期施策】

・バス路線の駅乗り入れによる利用者の利便性向上を図るため、原木中山駅前広場を再整備
・バス路線の新設、既存バス路線の乗り入れ検討
・跨道橋の改良、交差点改良（拡幅、隅切り）によるバス走行空間の確保
・原木中山駅周辺地区のバリアフリー機能の点検・改善

●街路の性格付け

・歩行者に寄り添った歩行者空間の更新

・バス路線の新規開設に耐えうる道路構造



①原木中山駅

②駅前広場整備
（既存駅前広場）

●具体的な取り組み

【中期施策】

・バス路線の駅乗り入れによる利用者の利便性向上を図るため、原木中山駅前広場を再整備

・バス路線の新設、既存バス路線の乗り入れ検討

・跨道橋の改良、交差点改良（拡幅、隅切り等）によるバス走行空間の確保

・原木中山駅周辺地区のバリアフリー機能の点検・改善

《公共交通を利用した外出･来訪を促す市全体の取り組み等》

以上のモデル地区における取り組みに加え、市全体の取り組みとして以下に取り組みます。これらは、公共交通を利用した外出・来訪を促す取り組みとして各モデル地区の施策にも資するものです。

- ･主要ターミナル等のわかりやすさ･機能充実
- ･SNS 等を活用し運行情報等を提供し公共交通の利便性を向上
- ･過度なクルマ依存の見直し･公共交通利用に関する意識の醸成（MM※等の取り組み）
- ･まちの賑わい、回遊を促すサービス等（MaaS、回遊を促す料金･きっぷ等、タクシーサービス等）
- ･来訪客への PR･案内の充実等（主要ターミナルでの総合案内、公共交通マップ）等

※MM（モビリティ･マネジメント）：一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

6．都市･地域総合交通戦略、地区交通戦略の評価指標

《都市･地域総合交通戦略の評価指標》

都市・地域総合交通戦略の目指す将来都市像と戦略目標の実現のため、達成すべき目標と評価指標を以下のように設定します。

指標		現況値	目標値 （将来：2031（R13）年度）
■１公共交通利用促進や徒歩、自転車利用促進につながる交通結節点の機能強化			
目安■拠点（鉄道駅）の利用者が増えている			
指標①	船橋市内の鉄道駅の乗客数 （交通統計：市内鉄道事業者７社合算値）	1,456,653 人/日 （2020 年）	1,602,400 人/日
■２公共交通不便地域解消事業の実施			
目安■公共交通不便地域が削減されている			
指標②	公共交通不便地域（重点地区）への移動支援取り組み地区数	３地区 （2020 年）	現状以上
■３バス遅延解消につながる道路整備や道路改良等道路交通網の充実			
目安■都市計画道路の整備率が増えている			
指標③	都市計画道路の整備率 （都市計画課資料）	45.1% （2021 年）	47.1%
■４集客・回遊性の向上につながる駅を中心とした交通まちづくりの実施			
目安■地区交通戦略の重点地区整備が進捗している			
指標④	重点地区の整備進捗地区数（事業中を含む）	０地区 （2021 年）	３地区

《地区交通戦略の評価指標》

地区交通戦略（重点地区の整備）に関しては、各モデル地区のビジョンを実現するため、達成すべき目標と評価指標を以下のように個別に設定します。

（1）海老川上流地区

目安■地区内の鉄道駅の利用者が増えている

指標		現況値（2018 年）	目標値（将来：2031（R13）年度）
	地区内の駅乗降客数		
	新駅	-	9,100 人/日

（2）JR 船橋駅南口周辺地区～JR 南船橋駅周辺地区

目安■地区内の鉄道駅の利用者が増えている

指標		現況値（2018 年）	目標値（将来：2031（R13）年度）
	地区内の各駅乗降客数（1 割増を目指す）		
	船橋駅	277,900 人/日	305,700 人/日
	南船橋駅	45,616 人/日	50,200 人/日
	大神宮下駅	4,910 人/日	5,400 人/日
	船橋競馬場駅	20,872 人/日	23,000 人/日

（3）原木中山駅周辺地区

目安■地区内の鉄道駅の利用者が増えている

指標		現況値（2018 年）	目標値（将来：2031（R13）年度）
	地区内の駅乗降客数（1 割増を目指す）		
	原木中山駅	27,641 人/日	30,400 人/日

Ⅷ. 今後の進め方

1．計画の達成状況の評価について

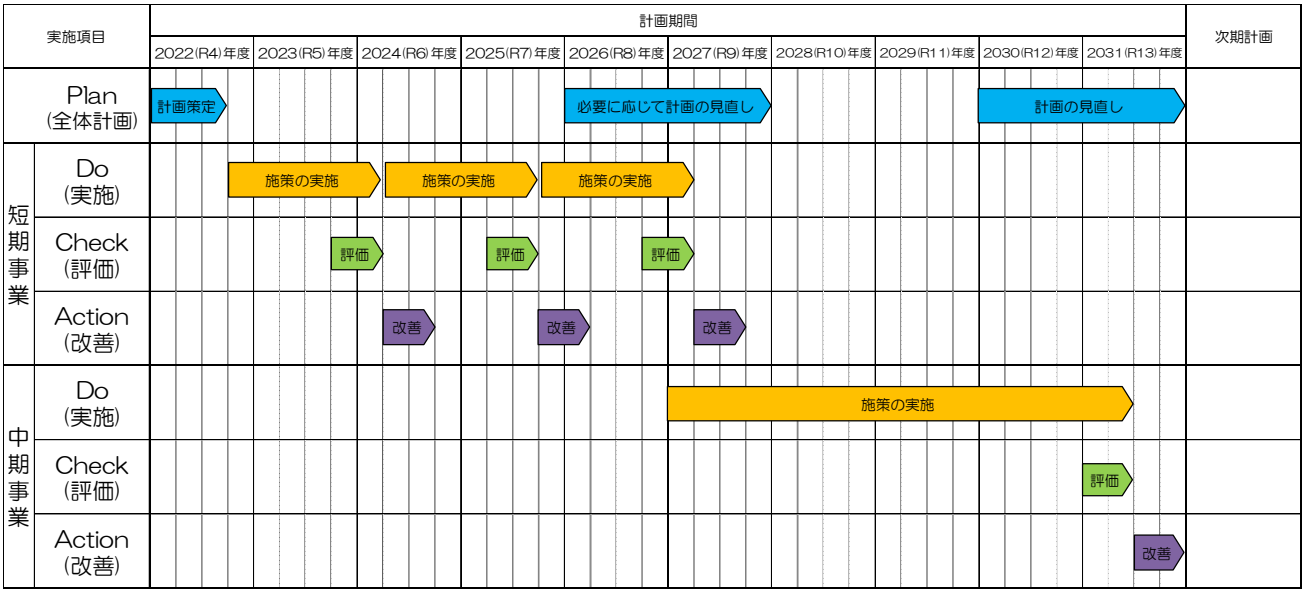
今後、本市の公共交通が目指す姿を実現するため、計画期間中に達成すべき目標を設定し、取り組んでいきます。

《PDCA サイクルによる計画の達成状況の評価》

計画を進めるにあたっては、PDCA（Plan･Do･Check･Action）のサイクルによる継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜改善を図っていきます。

目指す目標を実現するための取り組みの詳細を計画立案･調整、実行し、各取り組み（事業）についての進捗状況の確認、得られた結果についての評価･検証を行います。得られた結果のほか今後の地域や社会の情勢、交通手段に関する技術革新の動向、人々の意識･行動や嗜好･流行の変化等によっては、計画内容の更新、見直し等を行うことも必要となります。

Plan　：計画立案･調整等
Do　：取り組みの実行
Check　：進捗状況の確認、結果の評価・検証
Action　：更新･見直し等



《目標の評価指標》

これからの船橋市の公共交通が目指す姿･基本方針を実現するため、期間中に達成すべき目標と評価指標を以下のように設定します。

上記の４つの方針（目標）に対応し、実現状況をあらわす指標を選定します。

《評価指標》

■1 ターミナル･拠点等の利便性･わかりやすさの向上と市民等の利用促進

目安■市民の満足が得られている
- ･指標①：公共交通に対する満足度（アンケート結果）

目安■市民のクルマ利用が減り、公共交通の利用が増えている
- ･指標②：クルマ利用率の低減（国勢調査またはアンケート結果等）
- ･指標③：連携によるモビリティ･マネジメントの取り組み数

■2 公共交通不便地域等への移動支援

目安■公共交通不便地域が削減されている
- ･指標④：公共交通不便地域（重点地区）への移動支援取り組み地区数

■3 将来にわたる公共交通サービスの確保

目安■運行事業者の運営が現在より良好になっている
- ･指標⑤：市内バス事業者の年間利用客数

■4 集客、回遊性向上など、まちづくりへの寄与

目安■クルマで来訪する人が減り、公共交通で来訪する人が増えている
- ･指標⑥：本市への来訪客のクルマ利用率の低減（観光関連調査）

《各評価指標の現況値および目標値》

指標		現況値	目標値 （将来：2031（R13）年度）
■１ターミナル・拠点等の利便性向上と市民等の利用促進			
目安■市民の満足が得られている			
指標①	船橋市内を運行するバスの満足度 （2019 年度 市民アンケート）	約 22%	現状以上
	船橋市内を運行する鉄道の満足度 （2019 年度 市民アンケート）	約 56%	現状以上
目安■市民のクルマ利用が減り、公共交通の利用が増えている			
指標②	市民の通勤・通学での自家用車利用率 （2015 年　国勢調査）	市外 14.6% 市内 24.3%	現状以下
	70 歳以上の市民の免許保有率 （2019 年　船橋警察署・船橋東警察署資料）	36.7%	現状以下
指標③	交通事業者との連携によるモビリティ・マネジメントの取り組み件数	0 件 （2020 年）	現状以上
■２公共交通不便地域等への移動支援			
目安■公共交通不便地域が削減されている			
指標④	公共交通不便地域（重点地区）への移動支援取り組み地区数	3 地区 （2020 年）	現状以上
■３将来にわたる公共交通サービスの確保			
目安■運行事業者の運営が現在より良好になっている			
指標⑤	船橋市内を運行するバスの年間利用者 （交通統計：市内バス事業者計６社合算値）	26,605 千人 （2018 年）	現状以上
■４集客、回遊性向上など、まちづくりへの寄与			
目安■クルマで来訪する人が減り、公共交通で来訪する人が増えている			
指標⑥	市外からのクルマでの来訪者の割合 （2015 年　船橋市商工業戦略プラン基礎調査）	49.7%	現状以下

（＊）2020 年新型感染症拡大により外出が自粛されたため、現況値は主に 2020 年以前の数値を掲載

《推進体制》

本計画の推進にあたっては、船橋市地域公共交通活性化協議会が、施策の実施状況の評価や計画見直し等を行っていきます。

【船橋市地域公共交通活性化協議会について】

設置根拠　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成１９年法律第５９号）及び道路運送法（昭和２６年法律第１８３号）に基づき設置

設置年月日　平成 20 年 10 月 24 日

構成員　以下のとおり（令和４年３月 31 日現在）

委員	
船橋市	船橋市　副市長
	船橋市　建設局長
	船橋市　企画財政部
	船橋市　福祉サービス部
	船橋市　経済部
	船橋市　都市計画部
	船橋市　道路部（道路管理者）
公共交通事業者（バス事業関係者）	一般社団法人千葉県バス協会
	京成バス株式会社
	船橋新京成バス株式会社
	ちばレインボーバス株式会社
	京成バスシステム株式会社
公共交通事業者（タクシー事業関係者）	一般社団法人千葉県タクシー協会　京葉支部
	船橋タクシー有限会社
	有限会社丸十タクシー
	有限会社サンタクシー
	京成タクシー船橋株式会社
公共交通事業者（鉄道事業関係者）	東日本旅客鉄道株式会社　千葉支社
	京成電鉄株式会社
	新京成電鉄株式会社
	東武鉄道株式会社
	東葉高速鉄道株式会社
市民代表	東部地区代表
	西部地区代表
	南部地区代表
	北部地区代表
	中央地区代表
学識経験者	日本大学理工学部交通システム工学科
国土交通省	関東運輸局千葉運輸支局（企画調整）
	関東運輸局千葉運輸支局（輸送監査）
千葉県	千葉県総合企画部交通計画課
	千葉県葛南土木事務所（道路管理者）
交通管理者	船橋警察署交通課
	船橋東警察署交通課
運転者が組織する団体	京成バス労働組合
	新京成バス労働組合

業務　船橋市地域公共交通計画の作成及び変更に関すること。
船橋市地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
船橋市地域公共交通総合連携計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
公共交通不便地域解消事業に係る協議及び連絡調整に関すること。
地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項。
地方版図柄入りナンバープレートの寄付金活用事業の助成金の活用等に関すること。
その他、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

《SDGs への貢献について》

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であり、2015 年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で掲げられました。2030 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されています。我が国では、SDGs アクションプラン において、2030 年の目標達成に向けた行動を行うこととされています。

また、日本政府による国内の取り組みの中で、「目標 11 ［持続可能な都市］」に向けたターゲットの１つ（ターゲット 11.2）として公共交通に関する事項が掲げられています。

包摂的で安全かつ強靭(レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

（ターゲット１１.２）
・2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

本計画による取り組みの方向性は、上記のまちづくりの面だけでなく、その他、健康と福祉、教育、エネルギー、経済の活性化、自然環境など多くの面で、SDGs の考え方に合致しています。したがって、本計画が「目指す姿」を実現することによって SDGs 達成に貢献できるよう、本計画の取り組みを推進していきます。

あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する

（ターゲット３.９）
・2030 年までに、有害化学物質、ならびに大気、水質及び土壌の汚染による死亡及び疾病の件数を大幅に減少させる。

すべての人々への包摂的かつ公正な質の高い教育を提供し、生涯学習の機会を促進する

（ターゲット４．７）

・2030 年までに、持続可能な開発のための教育及び持続可能なライフスタイル、人権、男女の平等、平和及び非暴力的文化の推進、グローバル・シチズンシップ、文化多様性と文化の持続可能な開発への貢献の理解の教育を通して、全ての学習者が、持続可能な開発を促進するために必要な知識及び技能を習得できるようにする。

強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る

（ターゲット９．１）

・すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱（レジリエント）なインフラを開発する。

持続可能な生産消費形態を確保する

（ターゲット１２．８）

・2030 年までに、人々があらゆる場所において、持続可能な開発及び自然と調和したライフスタイルに関する情報と意識を持つようにする。

気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる

（ターゲット１３．２）

・気候変動対策を国別の政策、戦略及び計画に盛り込む。

（ターゲット１３．３）

・気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。

（「持続可能な開発目標（SDGs）指標仮訳」 令和３年６月最終更新（総務省））

《今後の取り組みスケジュール》

取り組みごとに、実施主体について調整・決定した上で、2022 年度以降の 10 年間で、細目メニューの可否・要否及び具体的な実施方法の検討を行った上で、取り組みを実施します。必要に応じて、試行実施、実証運行等を踏まえながら取り組んでいき、状況によっては計画の見直しも適宜行っていきます。現時点では、計画期間の前半５年程度が終了した時点で、取り組み状況の検証を行う予定です。（※スケジュールは、今後調整します。）

取り組み（事業）	主な実施主体	スケジュール						
		2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027～2031 (R9～R13)	2032～2041 (R14～R23)
		短期					中期	長期
■１ターミナル・拠点等の利便性向上と市民等の利用促進								
取り組み１－１ 主要ターミナル等のわかりやすさ・機能充実の取り組み	市・協議会 公共交通事業者	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
		検討・調整・準備（中期メニュー）						
		検討・調整・準備（長期メニュー）						
取り組み１－２ 地区拠点等のアクセス・乗り継ぎ等の 利便性向上と新規路線検討の取り組み	市・協議会	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
		検討・調整・準備（中期メニュー）						
取り組み１－３ 遅延・運休等による公共交通利用への 抵抗感軽減の取り組み	公共交通事業者 市・協議会	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
		検討・調整・準備（中期メニュー）						
取り組み１－４ 公共交通利用に関する 意識の醸成に向けた取り組み	市・協議会 公共交通事業者	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
■２公共交通不便地域等への移動支援								
取り組み２－１ 地域とともに考える公共交通不便地区の 移動サービスに関する継続的な取り組み	市・協議会 公共交通事業者 市民 民間企業	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
		検討・調整・準備（中期メニュー）						
		検討・調整・準備（長期メニュー）						
■３将来にわたる公共交通サービスの確保								
取り組み３－１ 公共交通事業者間の連携強化の取り組み	公共交通事業者 市・協議会	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
取り組み３－２ バス運行に関わる負担軽減の取り組み	公共交通事業者、 市・協議会 県	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
		検討・調整・準備（長期メニュー）						
取り組み３－３ 新型コロナウイルス感染症の影響による行動変容 への対応の取り組み	公共交通事業者、 市・協議会	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
■４集客、回遊性向上など、まちづくりへの寄与								
取り組み４－１ まちづくりと連携し回遊性を促す 公共交通サービス提供の取り組み	公共交通事業者、 市・協議会	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
		検討・調整・準備（中期メニュー）						
取り組み４－２ 人の往来・賑わい、来訪客への PR 案内の 充実等の取り組み	公共交通事業者、 市・協議会	検討・調整・準備（短期メニュー）必定に応じて試行実施				本格実施		
		検討・調整・準備（中期メニュー）						
		検討・調整・準備（長期メニュー）						
取り組み４－３ 利用客・市民・来訪客等の意見・動向の 定期的な把握の取り組み	市・協議会 公共交通事業者 観光・集客・商業関係者	検討・調整・準備（短期メニュー）				本格実施		
■地区交通戦略								
海老川上流地区	市※・協議会 民間企業 公共交通事業者	施策パッケージの実施						
JR 船橋駅南口周辺地区 ～JR 南船橋駅周辺地区	市※・協議会 民間企業 公共交通事業者	施策パッケージの実施						
原木中山駅周辺地区	市※・協議会 民間企業 公共交通事業者	施策パッケージの実施						

※地区交通戦略については、交通のみならず、都市計画・環境等、複数の分野にわたる庁内関係者との連携のうえ、進めていきます。

巻末資料

用語集

ここでは、本文中で使用された以下の用語について解説しています。

目次

AI……125
EV……125
GTFS-JP……125
IoT……125
MaaS……125
PFI……125
SDGs……125
SNS……126
ZEV……126
アプリ……126
インセンティブ……126
インバウンド……126
エリアマネジメント……126
オープンデータ……126
オフピーク通勤……126
カーシェア……126
カーボンニュートラル……126
空港連絡バス……126
グリーンスローモビリティ……127
公共交通……127
公共交通不便地域……127
交通結節点……127
交通結節機能……127
交通需要マネジメント……127
交通まちづくり……127
交通モード……127
交通モードのベストミックス……128
コンパクト・プラス・ネットワーク……128
循環バス……128
ストックのリユース……128
スマホ……128
脱炭素社会……128
デジタルサイネージ……128
デマンドタクシー……128
デリバリータクシー……128
テレワーク……128
都市計画道路……129
乗合タクシー……129
ノンステップバス……129
パーク＆ライド……129
バス接近表示システム（バスロケーションシステム）……129
バリアフリー……129
フィーダー線、フィーダー交通……129
プラットフォーマー……129
方向幕……129
ホスピタリティ……130
マイクロツーリズム……130
ミッシング・リンク……130
モビリティ・マネジメント（MM）……130
ユニバーサルデザインタクシー……130
ユニバーサルドライバー研修……130
ラストワンマイル……130
ランドマーク……130
リアルタイム運行データ・情報……130

AI

Artificial Intelligence：人工知能の略。
人間の知能をコンピューターを用いて人工的に再現したもの。

EV

Electric Vehicle：電気自動車の略。自宅や充電スタンドなどで車載バッテリーに充電を行い、モーターを動力として走行する。エンジンを使用しないため、走行中に二酸化炭素を排出せず、環境性能が高い。

GTFS-JP

静的バス情報フォーマットのこと。公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。「標準的なバス情報フォーマット」における静的データフォーマットであり、国際的に広く利用されている公共交通用データフォーマット「GTFS：General Transit Feed Specification」を基本に、日本の状況を踏まえて拡張されている。GTFS-JP は GTFS とも互換性があるため、Google マップをはじめとした海外の事業者へも情報提供を行うことが可能になっている。

IoT

Internet of Things：モノのインターネットの略。
「様々な物がインターネットにつながること」「インターネットにつながる様々な物」を指す。

MaaS

Mobility as a Service の略。
地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

PFI

Private Finance Initiative の略。公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。導入により、国や地方公共団体の事業コストの削減、より質の高い公共サービスの提供を目指す。

SDGs

Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標の略。「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であり、2015 年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中で掲げられた。2030 年を達成年限とし、17 のゴールと 169 のターゲットから構成されている。我が国では、SDGs アクションプランにおいて、2030 年の目標達成に向けた行動を行うこととされている。

SNS

Social Networking Service の略。
登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービスのこと。

ZEV

Zero Emission Vehicle：ゼロエミッション車の略。
排出ガスを一切出さない電気自動車や燃料電池車を指す。

アプリ

アプリケーションソフトウェアの略。目的にあった作業をする応用ソフトウェアのこと。

インセンティブ

モチベーションを維持・増幅させるための外的刺激のこと。

インバウンド

外国人が訪れてくる旅行のこと。本文では、特に外国人の訪日旅行を指す。

エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組みのこと。

オープンデータ

国、地方公共団体及び事業者が保有するデータで、誰もが編集・加工等がしやすい形でインターネットに公開された状態のデータのこと。

オフピーク通勤

通勤時の混雑時間をさけて通勤することをいう。

カーシェア

カーシェアリングの略。複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車の共同利用システムで、必要なときに必要なだけ利用する新しい自動車の使い方。総自家用車数と利用回数の減少に効果がある。

カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味する。

空港連絡バス

ホテルなどから直通で空港へと運行するバスのこと。

グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。

公共交通

不特定多数が利用できる交通機関のこと。なお、地域住民の日常生活や社会生活における移動、また、観光旅客その他の地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のことを地域公共交通といい、本文では、鉄道、バス、タクシー等を指す。

公共交通不便地域

公共交通利用が不便な地域であり、鉄道駅あるいはバス停から一定距離以上離れた地域を示す。補助金交付要綱で、交通不便地域として「半径 1km 以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落」が例示されており、その定義を用いている地域が多い。他の指標を用いている例としては、距離以外に、人口密度が一定（例：100 人/km^2）以上の地区に限る場合、住宅地域に限る場合、運行本数も考慮する場合（例：オフピークに２本/時未満は除く）などがある。

交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所、複数の交通モード間の不連続点のこと。

交通結節機能

交通結節点が担う機能。具体的には、複数の交通手段相互の乗り換え及び歩行の効率化のための「乗り換え機能」を基本とし、都市機能の誘導・集積を促進させ、都市内の中心的な拠点地区を形成する「拠点結成機能」及び「都市の顔・ランドマークとしての機能」があげられる。

交通需要マネジメント

ロードプライシング、公共交通機関の利用促進など、車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの交通渋滞を緩和する手法の体系をいう。

交通まちづくり

鉄道駅を中心として業務施設、商業施設、教育・文化施設・公園緑地などの公共施設、そして住宅地など生活に必要な機能を集約し、歩いて暮らせることを基本に、公共交通などによる移動の利便性を高めたまちを整備すること。

交通モード

交通手段、輸送方式のこと。本文では、徒歩、自転車、クルマ（自家用車など）、タクシー、バス、鉄道などすべての移動手段を指す。

交通モードのベストミックス

地域の特性に応じて、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせ、利便性の高い交通体系を構築すること。

コンパクト・プラス・ネットワーク

住宅や商業施設、医療・福祉施設などの生活サービス施設がまとまって立地し、住民が公共交通や徒歩などにより、これらの施設に容易にアクセスできるまちづくりの考え方をいう。

循環バス

始発点と終着点が同一になる運行形態をとるバスのこと。

ストックのリユース

ストックは資本等の蓄えや在庫、リユースは循環資源を再利用することを意味する。本文では、既存ストックを有効活用することをストックのリユースと表現している。

スマホ

スマートフォンの略。従来の携帯電話に比べてパソコンに近い性質を持った情報機器のこと。

脱炭素社会

地球温暖化の原因となる、温室効果ガスの実質的な排出量ゼロを実現する社会をいう。

デジタルサイネージ

屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアを総称していう。

デマンドタクシー

デマンドとは要望のこと。乗客から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態を取ったタクシーをいう。

デリバリータクシー

タクシー事業者による食料・飲料宅配事業をいう。新型コロナウイルスの感染拡大に伴う食料・飲料の運送に係るニーズの増加を踏まえ、貨物自動車運送事業法の許可の取得や一定の安全管理等に係る措置を講じることを前提として、タクシー事業者が特例措置の期限後も食料・飲料の運送ができるよう措置された。

テレワーク

情報通信技術等を活用し、普段仕事を行う事業所・仕事場とは違う場所で仕事をすること。

都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心で安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。

乗合タクシー

同じ方面へ向かう不特定多数の乗客が相乗りで利用するタクシーのこと。車両の乗車定員は 10 人以下で、定時定路線で運行する形態と、事前に予約を受けて運行するデマンド型等の形態がある。

ノンステップバス

車いすやベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差（ステップ）をなくしたバス。

パーク＆ライド

都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法。

バス接近表示システム（バスロケーションシステム）

運行中のバスの位置情報をＧＰＳ（Global Positioning System：全世界的な無線測位システム）車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ等の情報を提供するシステム。略してバスロケともいう。

バリアフリー

高齢者、障害のある人等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障壁（バリア）を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障害のある人等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

フィーダー線、フィーダー交通

一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指す。

プラットフォーマー

インターネット上で利用者とサービス提供者を結び付ける基盤（プラットフォーム）となるサービスやシステムなどを提供・運営する事業者のこと。

方向幕

バスや電車の行き先・運行区間・路線名などを、車両の前後面や側面に表示する幕を使用した装置のこと。

ホスピタリティ

思いやり、心のこもった手厚いおもてなし、歓待を意味する。本文では、ただサービスを提供するのではなく、相手の立場に立ち心を込めて尽くすことを指す。

マイクロツーリズム

自宅からおよそ 1 時間圏内の地元や近隣への短距離観光のこと。新型コロナウイルスによって打撃を受けた観光業界を救う手段の一つとして、株式会社星野リゾートの代表・星野佳路氏が提唱した。

ミッシング・リンク

つながりを完結するのに欠けている部分のこと。本文では、特に道路・交通ネットワークにおいて連続性が欠けた部分を指す。

モビリティ・マネジメント（MM）

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

ユニバーサルデザインタクシー

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい〝みんなにやさしい新しいタクシー車両〟であり、街中で呼び止めても良し予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシー。運賃料金は一般のタクシーと同じである。

ユニバーサルドライバー研修

タクシー乗務員の接遇向上のための教育研修であり、利用者とのコミュニケーション、車いすの取り扱いや乗降時の介助方法等について実施される。

ラストワンマイル

最終目的地までのワンマイル（約 1.6km）程度の区間のことを言う。例えば、最寄りの駅やバス停から自宅までの区間がワンマイルに当てはまる。

ランドマーク

都市景観や田園風景において目印や象徴となる対象物。歴史的、文化的に価値のある建造物、記念物、町並み、領域の境界を示す境界標などがある。

リアルタイム運行データ・情報

リアルタイムは即時の意味。本文では、交通機関についての位置情報や遅延・運休などの運行状況について即時で地図や端末上に提供されるデータ・情報を指す。