

# 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については、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。

### 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

		方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
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	◎		○	○
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	◎		○	○
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	◎		○	
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	◎	○	○	○

### 方針2 公共交通不便地域等の移動支援

		方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
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		◎	○	○

### 方針3 将来にわたる公共交通サービスの確保

		方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
取り組み 3-1	公共交通事業者間の連携強化の取り組み	○		◎	○
取り組み 3-2	バス運行に関わる負担軽減の取り組み	○		◎	○
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	○		◎	○

### 方針4 集客、回遊性向上等を通じた、まちづくりへの寄与

		方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
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	○		○	◎
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	○		○	◎
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	○	○	○	◎

## 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

実施時期：短期

○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）

- 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）

JR南草津駅をご利用の皆様へ

**JR南草津駅東口ロータリー前の市道において、一般車両の通行規制を行います。**

**なぜ？**  
JR南草津駅東口ロータリーは交通量が多いため、交通渋滞が発生しています。このことから、駅前ロータリーの道路機能や公共交通の定時性確保に向けた方策を検討するとを目的に、一般車両の通行規制を行う社会実験を実施します。ご迷惑をお掛けいたしますが、ご理解いただきますようお願いいたします。

**いつ**  
令和2年10月19日(月)から11月13日(金)まで  
午前7時30分から午前9時00分まで（※平日のみ）

**どこで**  
JR南草津駅東口ロータリー前の市道

**【注意！】**  
■ JR南草津駅東口ロータリーは、**自家用車ではご利用いただけません。**  
■ JR南草津駅東口ロータリー前の市道は、**通り抜けいただけません。**  
■ JR南草津駅をご利用の際は、西口ロータリーをご利用いただきますようお願いいたします。

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。



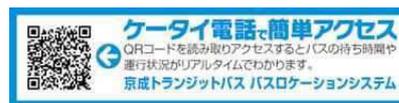
屋根が整備されたバス停：船橋駅南口



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。





- 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

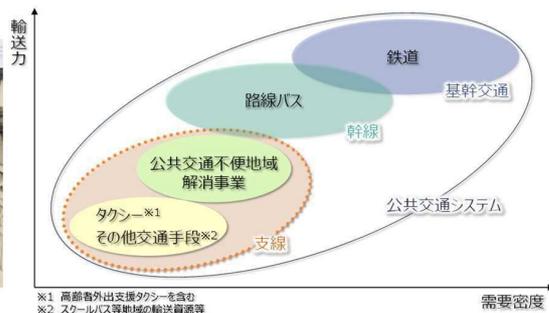
- 公共交通不便地域の解消を目的として、重点地区への新規路線または移動支援策の導入を行います。今後、モデル地区を対象とし、民間バスの新規路線や新たな路線の「公共交通不便地域解消事業」等について、運行事業者との調整や地区居住者との意見交換等を行い、市民、行政、交通事業者の三者協働で、路線バス、乗合タクシー、あるいはデマンドタクシーなど地区の特性を踏まえ柔軟な運行形態で「実証運行」を進めます。なお実証運行については、市から運行事業者への補助によって行います。
- 乗合タクシーについては、定時定路線等の実現性の高い運行形態を含め柔軟に検討を行っていきます。デマンドタクシーについては「船橋市地域公共交通総合連携計画」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)



※1 高齢者外出支援タクシーを含む

※2 スクールバス等地域の輸送資源等

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がります。



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ベ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、タクシーベースやタクシープールといった「タクシー待機場所の確保」（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）

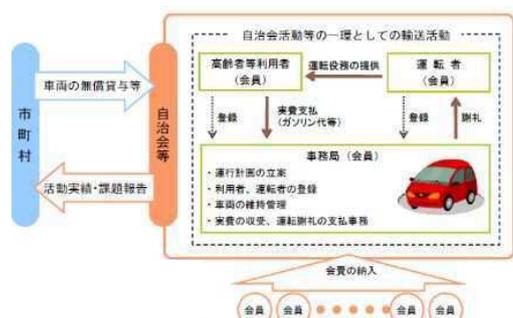
○実施主体：市民、市・協議会

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）

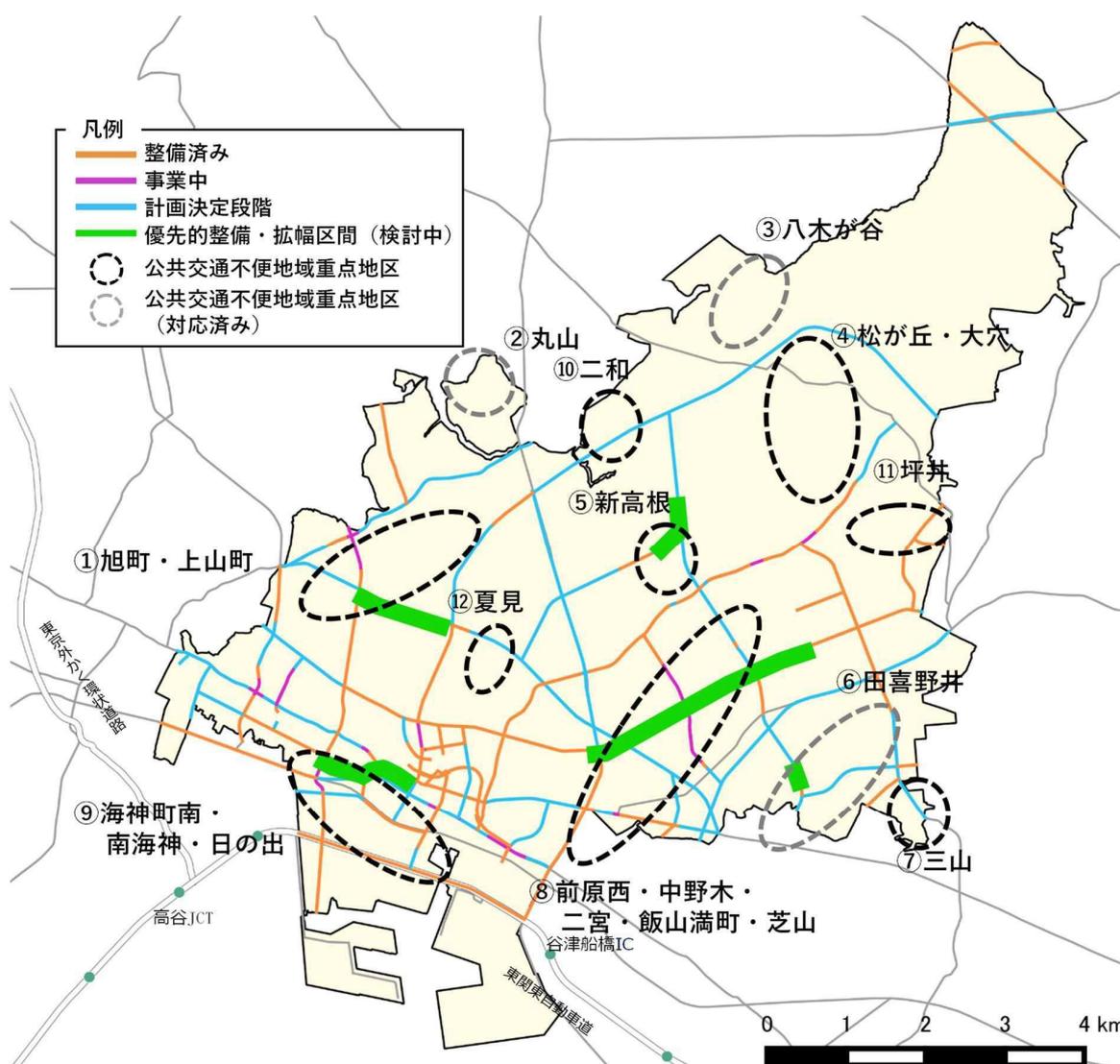
## 《メニュー概要⑥》 バスの進入が困難な地区における道路の優先的整備・拡幅の推進（中長期）

○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）

### 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

##### 《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

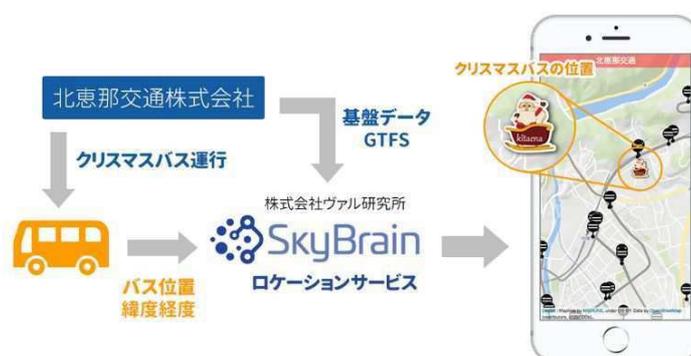
○その他必要な連携等：市・協議会（調整・検討会議等の企画、開催支援、事業者による検討及び導入時の支援等）

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ム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（制度等活用を検討、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と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



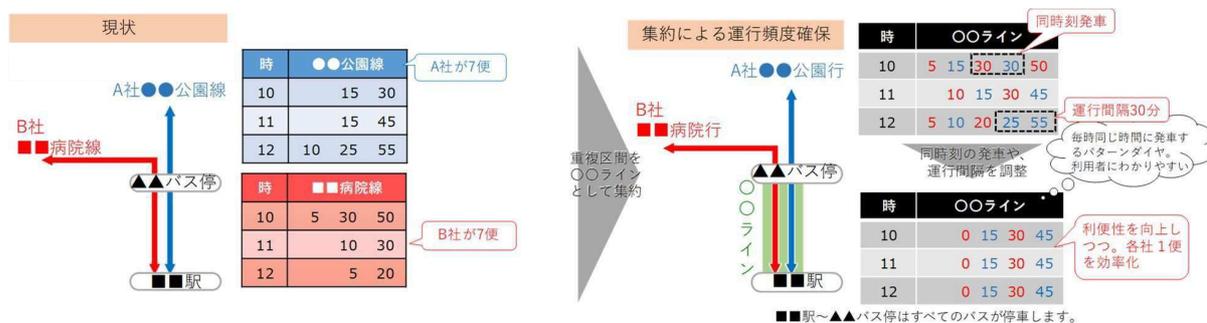
## 《メニュー概要③》 異なるバス系統間のダイヤ調整（便数の調整）の可能性検討

○実施主体：公共交通事業者

実施時期：短期

○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）

- 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。



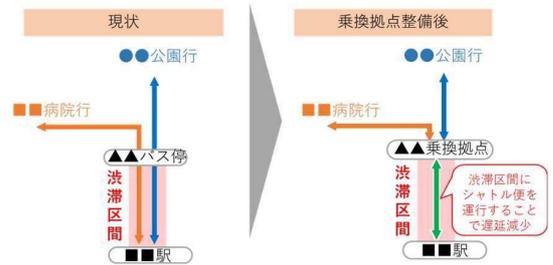
異なるバス系統間のダイヤ調整のアイデア例

## 《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

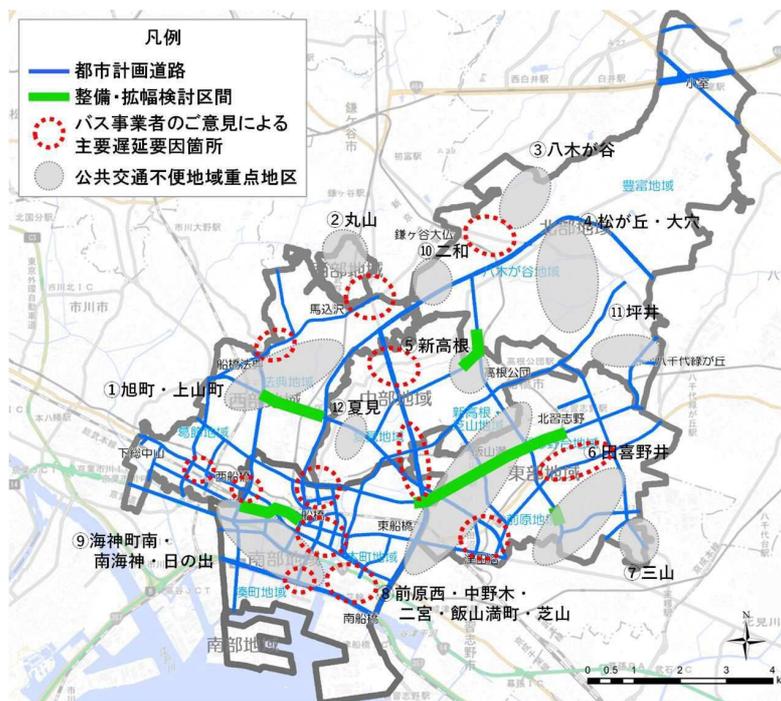
## 《メニュー概要⑤》 公共交通不便地域重点地区解消とバス遅延の回避に繋がる都市計画道路整備及びバス運行ルート見直し等の検討（長期）

○実施主体：県、市・協議会

実施時期：長期

○その他必要な連携等：公共交通事業者（運行方法の検討）

- 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。







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：渡邊一洋、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：小峰千雄、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的に運行するバスで、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て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。

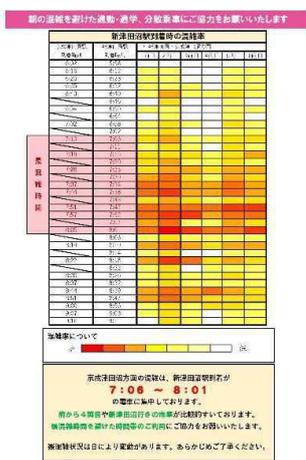
### 《メニュー概要③》 鉄道・バスの車内混雑緩和の継続的な取り組み

○実施主体：公共交通事業者、市・協議会

実施時期：短期

○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）

- 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)

東武線 OFF PEAK PROJECT 2020.4.1 WED - 2021.3.31 WED

オフピーク通勤なら、早くても、遅くても、おトクな朝に！  
ピークの時間の前後に改札タッチで、  
PASMOにチャージできる  
メトロのポイント「メトポ」をGETしよう！

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

実施時期：短期

○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）

- 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。

ふなばしデリタク

飲食店へ電話注文した商品をタクシーで配達するデリバリーサービス

- 2時間前までに飲食店へ電話注文
- 自宅から概ね3km以内の飲食店が対象
- 1,000円以上のご注文で利用できる

手数料 配送料 無料 実施期間: 2020年7月15日～9月30日

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、国や県と協議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。

#### 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

#### 《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、各社個別に取り組みされており、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

実施時期：短期

○その他必要な連携等：店舗・集客施設等（取り組みへの協力）

- ・市内・市外から多くの人を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され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

実施時期：短期

○その他必要な連携等：店舗・集客施設等（公共交通との協働）

- ・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）

**「アンデルセン公園」の前売入園券を発売開始**

船橋新京成バスでは7月1日からふなばしアンデルセン公園の前売入園券を発売開始いたしました。当日でも購入でき、公園の窓口で並ぶことなくお得に入園できます。

一般	810円(当日券900円)
高校生(生徒証提示)	540円(当日券600円)
小・中学生	180円(当日券200円)
幼児	90円(当日券100円)

発売箇所 ●船橋駅北口バス案内所 ●バス案内所等  
●津田沼駅発売所 ●北習志野駅 ●鎌ヶ谷営業所 ●習志野営業所

※有効期間は購入してから6カ月以内。  
※65歳以上・身体障害者などは証明書提示で入園無料。

お問い合わせ 船橋新京成バス  
鎌ヶ谷営業所 ☎047-443-2035  
習志野営業所 ☎047-466-0525

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

実施時期：短期

○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）

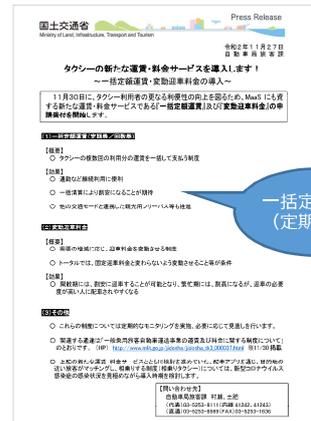
- 市民や来訪者のタクシーへの多様なニーズに対応するため、今後とも種々のサービスを検討し取り入れていきます。(配車アプリ、翻訳機器等による多言語対応、ユニバーサルデザインタクシー、一括定額運賃等)
- また、ホスピタリティ向上や高齢者や体の不自由な方等の介助に関する乗務員研修等に今後とも取り組み、より便利に、より多くの人に利用して頂くことを目指します。



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)



一括定額運賃 (定期券等)

事例：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

実施時期：中期

○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）

- 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)



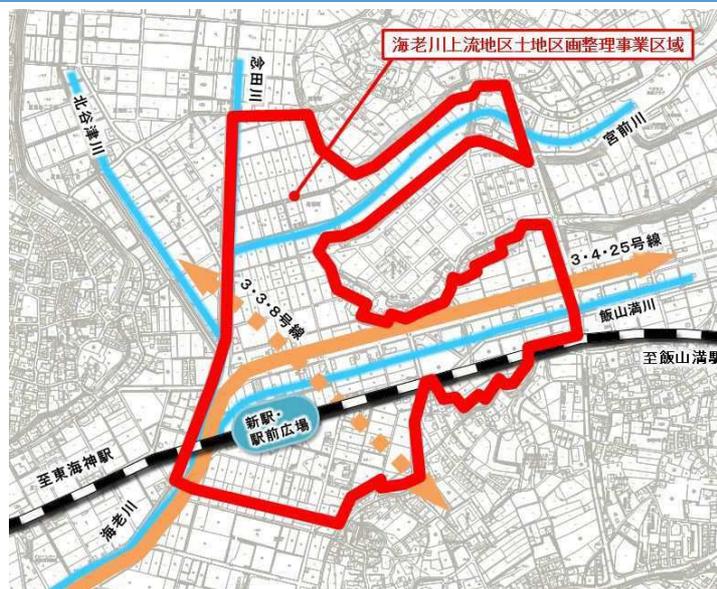
## 《メニュー概要⑦》 まちづくりと連携した新駅の整備とバス路線の調整（中期）

○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

- 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、不慣れた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た人でも安心して訪れられ、より多くの人々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、不慣れた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：利用者・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者、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、市民や利用者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、利用者、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

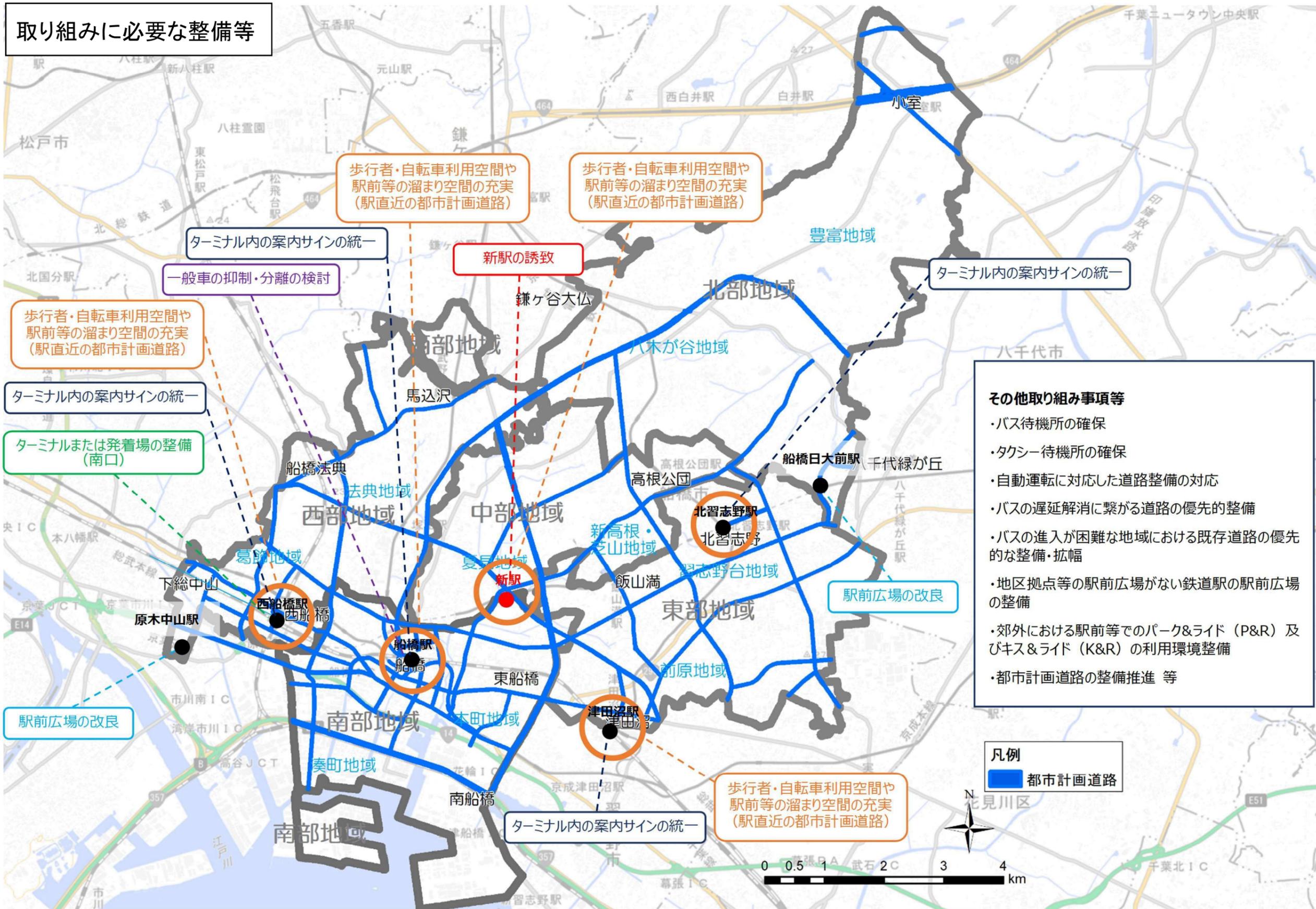
- 《メニュー概要①》 主要ターミナル等における総合案内の方策の検討（中期）
- 《メニュー概要②》 ターゲットを絞った公共交通マップの作成
- 《メニュー概要③》 集客地区駅周辺の歩行者・自転車利用空間の充実（中期）
- 《メニュー概要④》 主要駅の待ち合わせスペース充実の可能性検討（長期）



### 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

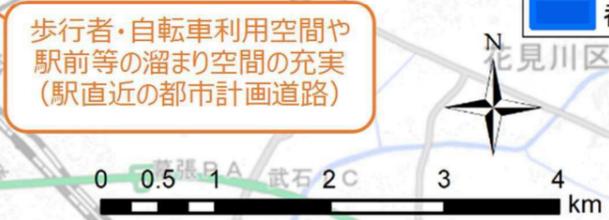
- 《メニュー概要①》 定期的な調査と観光・集客・商業関係者との情報交換等

**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

**凡例**  
■ 都市計画道路



(船橋市道路計画課資料より)