

# 鎌ヶ谷市地域公共交通計画 策定調査業務委託

## 報告書

令和8年1月（進捗版）

昭和株式会社

# 目次

---

<b>1. 地域特性の整理</b> . . . . .	<b>1</b>
1-1. 地勢 . . . . .	2
1-2. 人口動態 . . . . .	3
1-3. 土地利用・道路整備状況 . . . . .	13
1-4. 従業員数 . . . . .	15
1-5. 主要施設の分布状況 . . . . .	17
<b>2. 公共交通の現況整理</b> . . . . .	<b>25</b>
2-1. 本市の公共交通の利用圏域 . . . . .	26
2-2. 都市計画マスタープランに示す地域別の課題と方針 . . . . .	27
2-3. 交通手段の分担率 . . . . .	33
2-4. 鉄道の整備状況 . . . . .	35
2-5. 路線バスの整備状況 . . . . .	41
2-6. コミュニティバスの整備状況 . . . . .	46
2-7. タクシーの整備状況 . . . . .	49
2-8. シェアサイクルの整備状況 . . . . .	50
2-9. その他の市内の輸送資源の状況 . . . . .	54
<b>3. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性の整理</b> . . . . .	<b>57</b>
3-1. 上位計画の整理 . . . . .	58
3-2. 関連計画の整理 . . . . .	62
3-3. 上位・関連計画に示す公共交通の方向性の整理 . . . . .	68
3-4. 国・千葉県が示す公共交通の動向 . . . . .	69
3-5. 近隣自治体等が示す公共交通の方向性の整理 . . . . .	74
<b>4. 公共交通に関するニーズの把握</b> . . . . .	<b>75</b>
4-1. 市民アンケート調査実施概要 . . . . .	76
4-2. 調査結果 . . . . .	78
4-3. 民生委員へのヒアリング調査結果概要 . . . . .	141
4-4. 調査結果まとめ . . . . .	143
<b>5. 地域公共交通を取り巻く課題整理</b> . . . . .	<b>147</b>
5-1. 地域特性にみる地域公共交通の課題 . . . . .	148
5-2. 市民アンケート調査結果にみる地域公共交通の課題 . . . . .	149
<b>巻末資料（予定）</b> . . . . .	
・市民アンケート自由意見等	
・市民アンケート調査 アンケート票	
・その他必要に応じ収録	

# 1. 地域特性の整理

## 1-1. 地勢

鎌ヶ谷市（以下、本市）は、千葉県の北西部に位置し、総面積 21.08 km<sup>2</sup>の北総台地の上に広がる都市です。

市内には東武野田線、京成松戸線、北総線、成田スカイアクセス線の私鉄 4 路線が乗り入れ、市内から利用できる 8 駅※を有しています。また国道 464 号、主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線、主要地方道船橋我孫子線、主要地方道市川印西線によって、東西、南北等の方向に道路網が発達しており、都心から 25km 圏内にあることから、首都近郊の住宅都市として発展してきました。

※市内から利用できる 8 駅…六実駅、新鎌ヶ谷駅、鎌ヶ谷駅、馬込沢駅、くぬぎ山駅、北初富駅、初富駅、鎌ヶ谷大仏駅

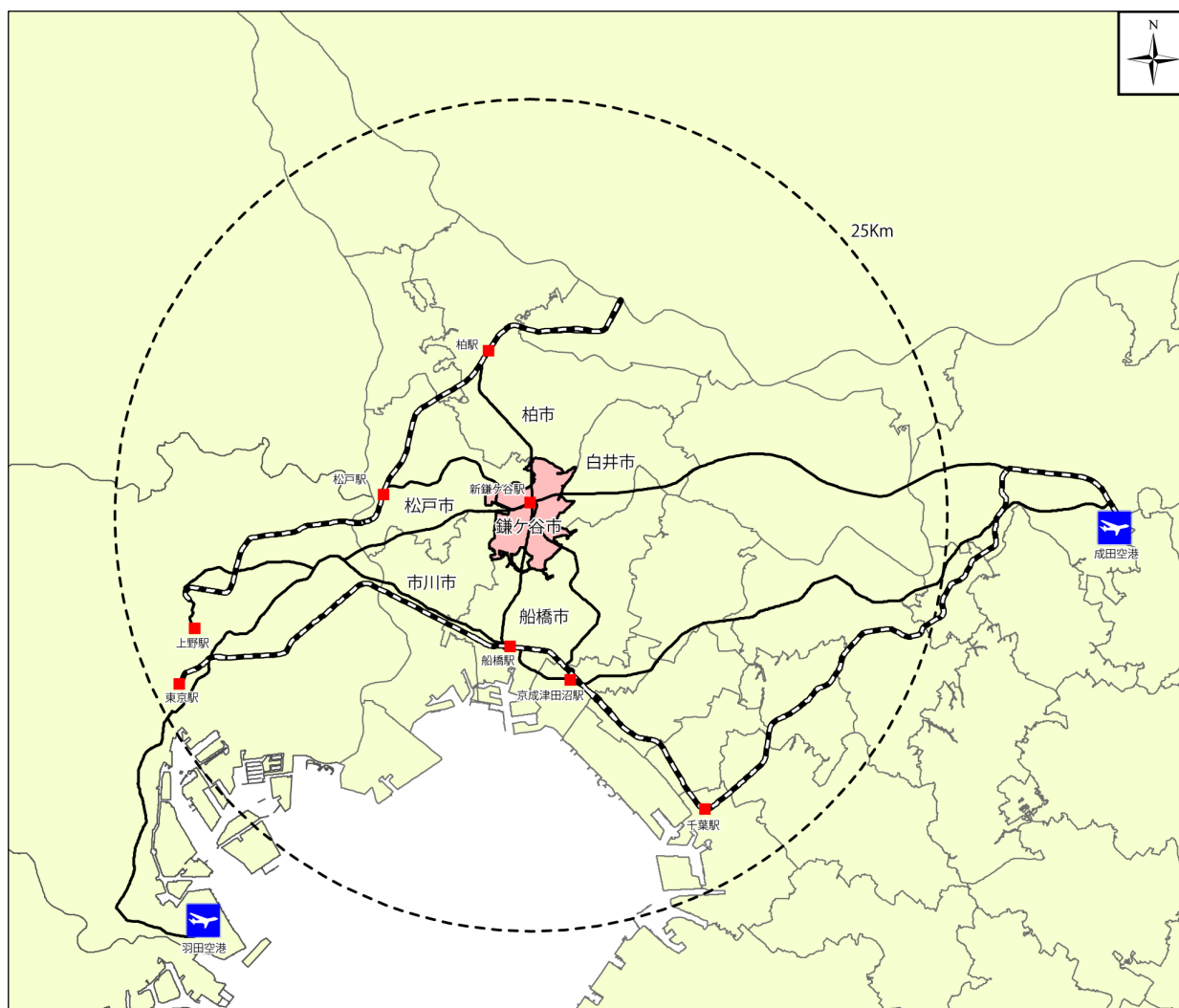


図1-1 鎌ヶ谷市位置図

出典:国土数値情報/参考:鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン 令和 5 年 3 月

## 1-2. 人口動態

### ●人口の推移

本市の総人口は、国立社会保障・人口問題研究所による令和2年の将来推計人口は109,887人であり、今後約15年間は継続し約11万人前後で推移することが予想されています。

3区分構成を見ると、15歳～64歳の生産年齢人口は、平成17年の約73,000人をピークに減少傾向となっており、令和32年には約55,000人になると見込まれます。

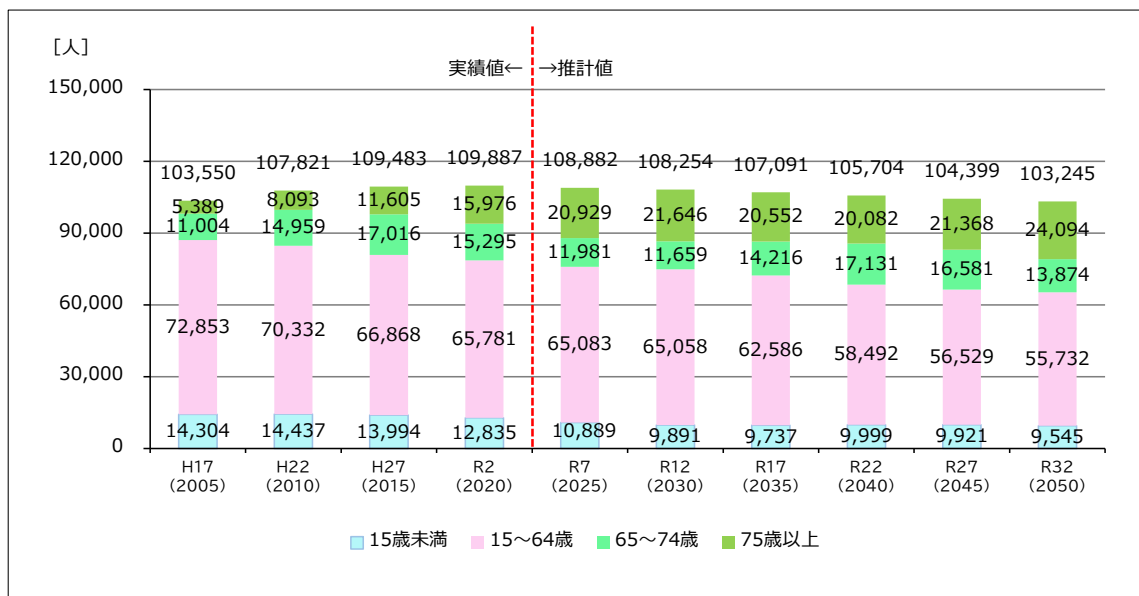


図 1-2 年齢別人口推移

出典:鎌ヶ谷市「統計かまがや」 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)」

/参考:鎌ヶ谷市総合基本計画 後期基本計画策定方針

### ●世帯数の推移

本市の世帯数は、増加が続いており、令和2年時点で47,146世帯となっています。

世帯数は増加傾向にある一方、世帯人員は減少しており、2000年代以降の1世帯当たりの人員は3人以下となっており、30年間で1世帯あたり1人が減少したこととなります。

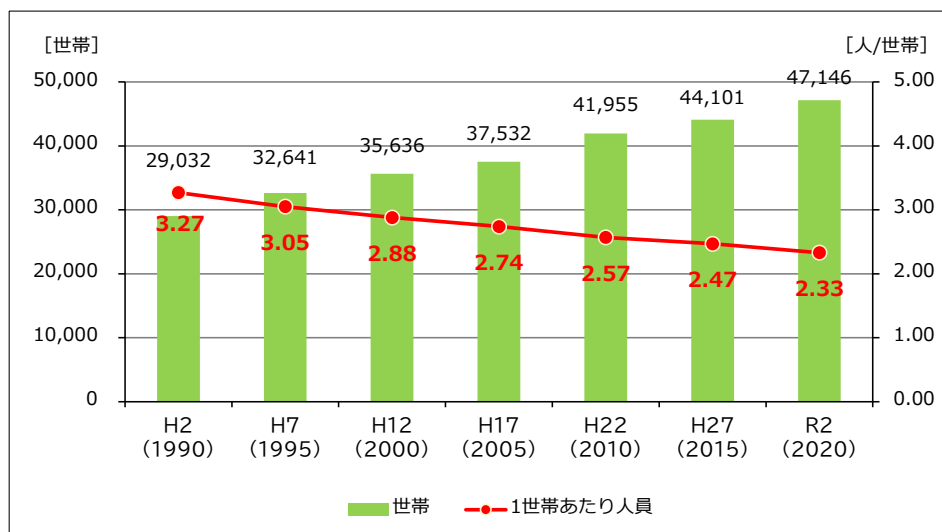


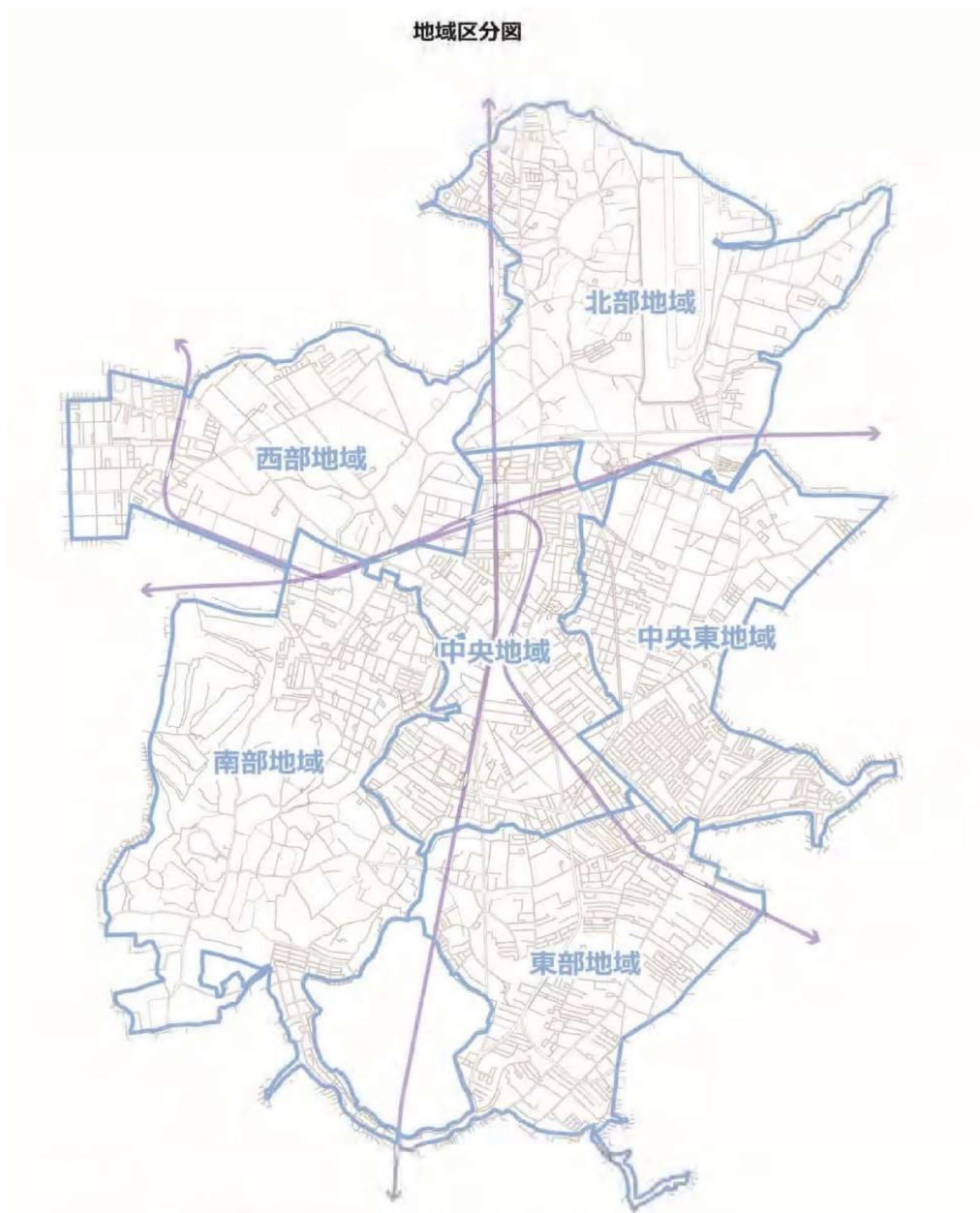
図 1-3 世帯数推移

出典:各年国勢調査

## 1. 地域特性の整理

●人口分布

本市の人口分布状況について、下記に整理します。なお、地域ごとの状況についての記述は、下記の「鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン」で定める地域区分に沿った内容とします。



- 1 北部地域 (粟野の一部、佐津間の一部、中佐津間、西佐津間、南佐津間、軽井沢、初富の一部)
- 2 西部地域 (くぬぎ山、粟野の一部、佐津間の一部、串崎新田、北初富、初富の一部)
- 3 中央東地域 (東鎌ヶ谷、東初富、南初富一～三丁目、初富の一部)
- 4 中央地域 (道野辺中央、道野辺本町、初富本町、右京塚、南初富四～六丁目、中央、富岡、初富の一部、丸山の一部、新鎌ヶ谷)
- 5 東部地域 (丸山の一部、鎌ヶ谷、東道野辺二～七丁目、南鎌ヶ谷)
- 6 南部地域 (東中沢、東道野辺一丁目、西道野辺、馬込沢、道野辺、中沢、北中沢、中沢新町)

図1-4 鎌ヶ谷市地域区分図

出典:鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン 令和5年3月.66頁

## 1. 地域特性の整理

本市の令和2年の人口分布及び人口密度は、下記の図に示すよう初富駅を中心とした市中心部に人口集中が見られるほか、くぬぎ山駅西側の住宅地にも集中が見られます。

地域別では、中央地域、中央東地域、東部地域の人口は比較的多く、北部地域、南部地域は人口50人以下の場所が目立つ状況です。※下図は100×100mメッシュで作成

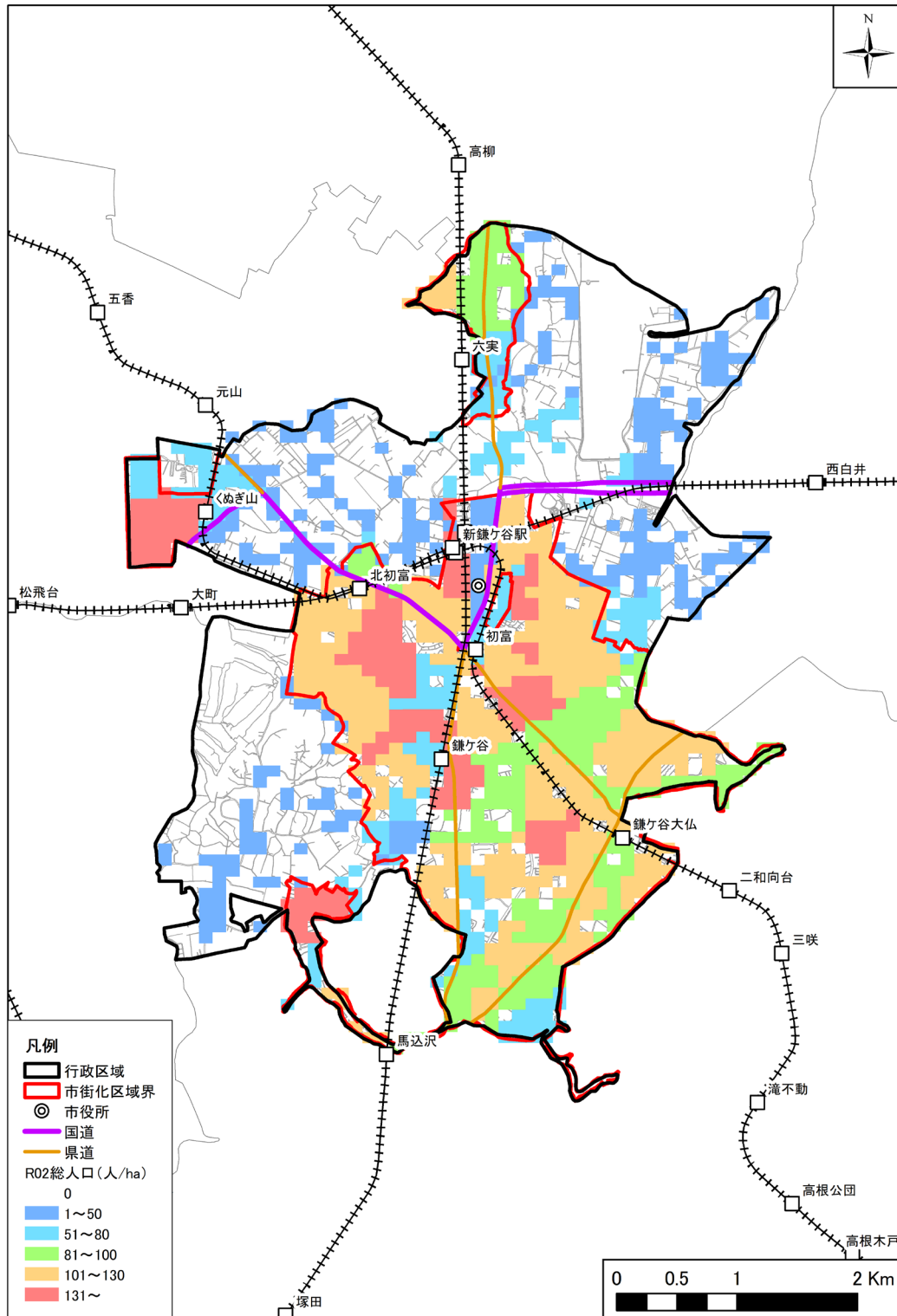


図1-5 令和2年の人口分布

出典:国土技術政策総合研究所、国立社会保障・人口問題研究所推計

本市の将来（令和 22 年）の人口分布及び人口密度は、下記の図に示すよう変化しています。全体的に人口減少がみられる中で、北初富駅南側、六実駅北東側、主要地方道市川印西線（県道 59 号線）以南の人口増加が予想されています。

地域別では、大きな傾向の変化はありませんが、東部地域の人口の増減が顕著であることが予想されています。※下図は 100×100m メッシュで作成

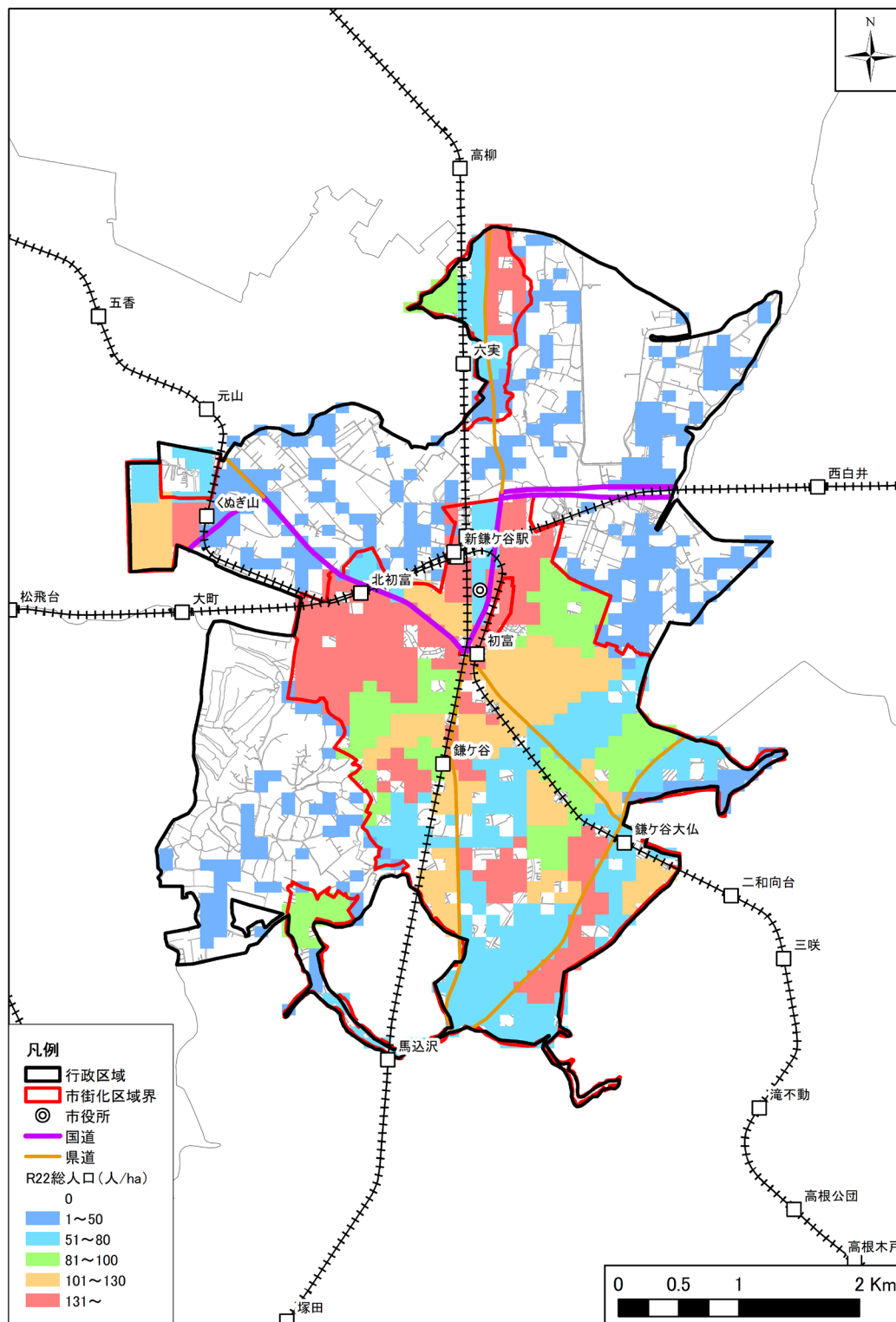


図1-6 令和 22 年の人口分布

出典：国土技術政策総合研究所、国立社会保障・人口問題研究所推計

## 1. 地域特性の整理

### ●老年人口分布

本市の令和2年の65歳以上の老年人口分布及び人口密度は、下記の図に示すよう南部地域の南側にある集合住宅の鎌ヶ谷グリーンハイツ帯に集中が見られます。

その他の地域別では、中央地域、中央東地域、東部地域は比較的老年人口が目立つ状況です。

※下図は100×100mメッシュで作成

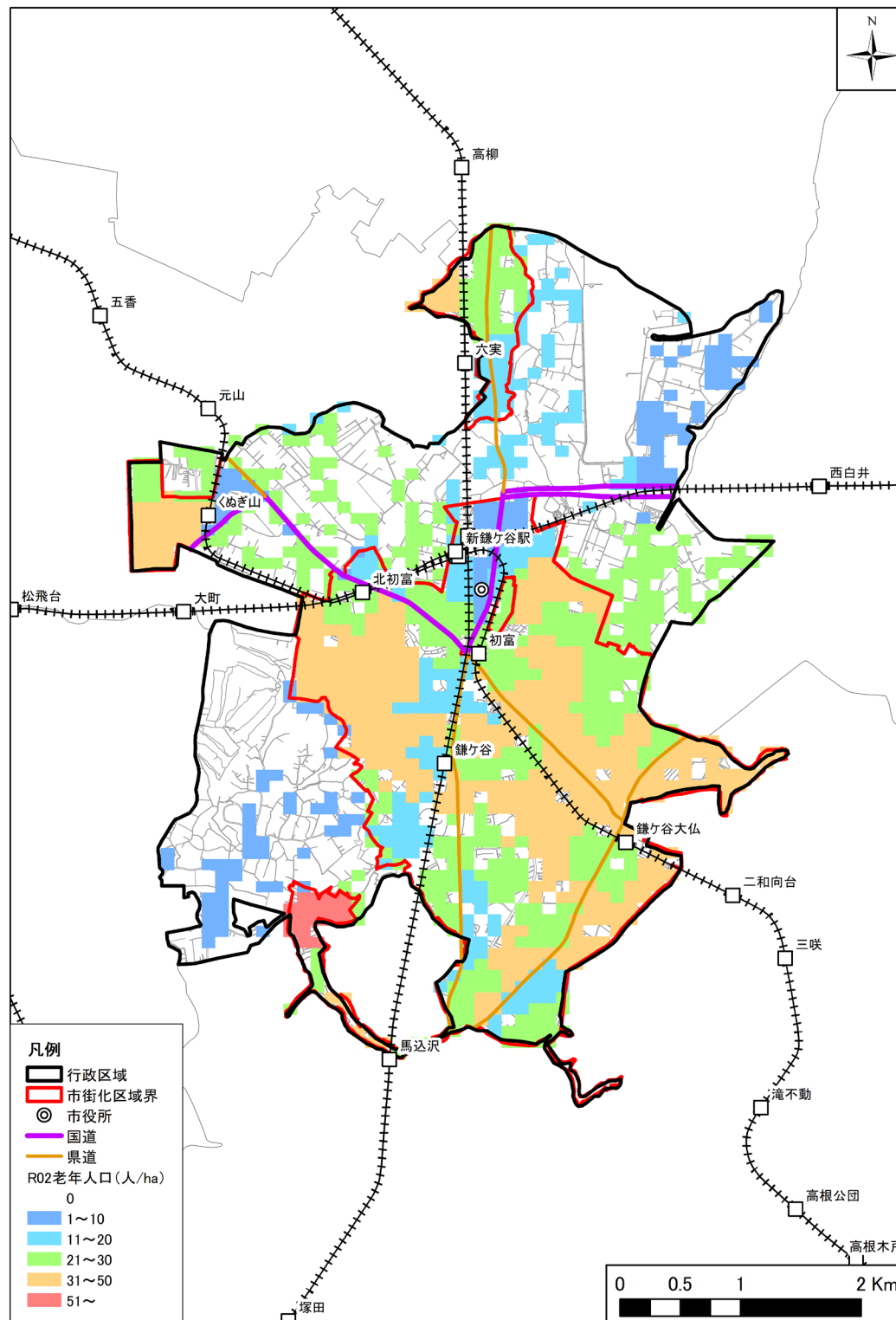


図1-7 令和2年の老年人口分布

出典:国土技術政策総合研究所、国立社会保障・人口問題研究所推計

本市の将来（令和 22 年）の老年人口分布及び人口密度は、下記の図に示すよう変化しています。全体的に人口減少がみられる中で、北初富駅南側、鎌ヶ谷駅西側、主要地方道市川印西線（県道 59 号線）以南の一部の場所等での老年人口増加が予想されています。

地域別では、中央地域、東部地域における老年人口の増加が予想されています。

※下図は 100×100m メッシュで作成

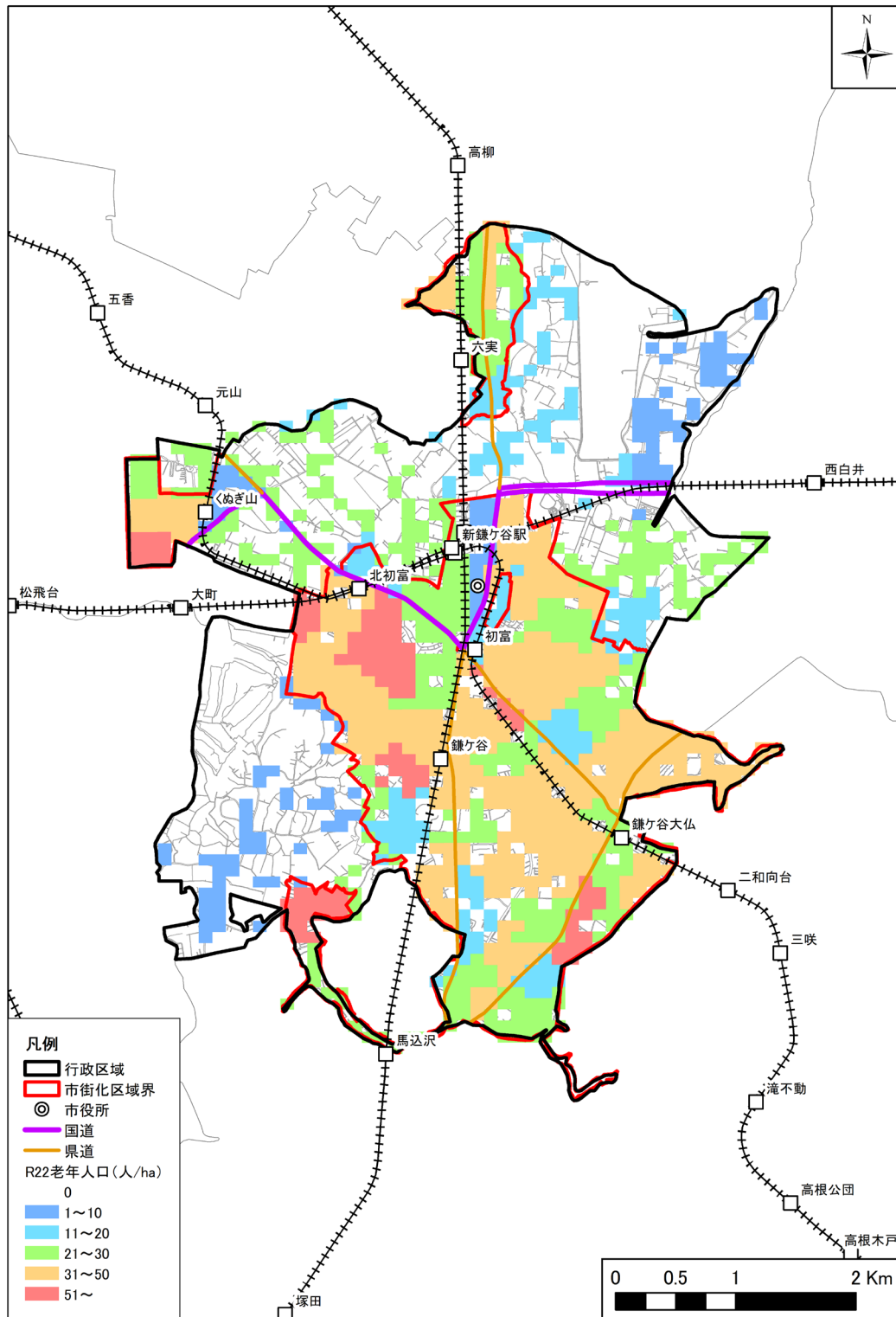


図1-8 令和 22 年の老年人口分布

出典：国土技術政策総合研究所、国立社会保障・人口問題研究所推計

●近隣都市間の通勤・通学の状況

令和2年国勢調査結果によると、本市での通勤通学者は50,010人です。(居住地不詳も含むため、不詳は市外として整理)うち、39.6%が鎌ヶ谷市在住者(19,818人)、60.4%が市外在住者(30,192人)となっており、市外からの通勤通学者が市内在住者を上回る状況です。

近隣都市からの流入人口(通勤通学者)の居住地は、通勤では、船橋市(3,430人)、松戸市(2,313人)、白井市(1,485人)の順で多く、通学では船橋市(332人)、松戸市(235人)、柏市(185人)の順となっており、上位2市町村は通勤、通学で同様となっています。

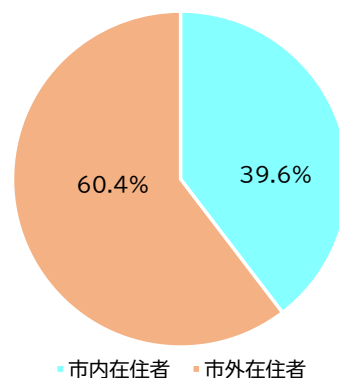


図 1-9 通勤通学者の居住地割合

出典:令和2年国勢調査

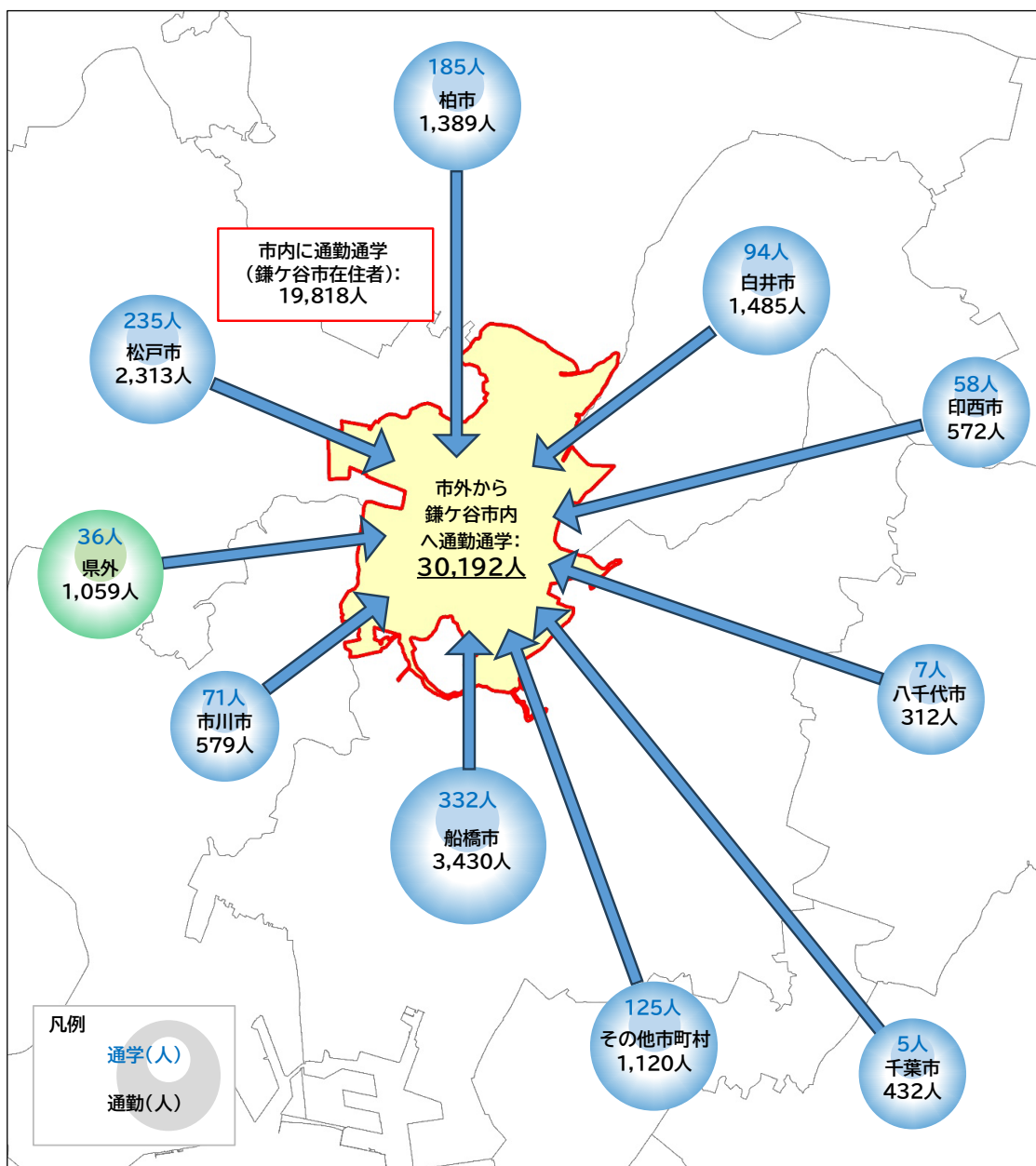


図 1-10 近隣市町村からの通勤・通学流入人口

出典:令和2年国勢調査

令和 2 年国勢調査結果によると、本市の市外への通勤通学者は 61,641 人です。(通勤通学先不詳も含むため、不詳は市外として整理)

近隣都市への流出地は、通勤では、船橋市 (5,500 人)、松戸市 (3,130 人)、市川市 (1,915 人) の順で多く、通学では船橋市 (590 人)、柏市 (515 人)、松戸市 (345 人) の順となっています。また、市外への通勤通学者のうち 22%が県外へ通勤通学しています。

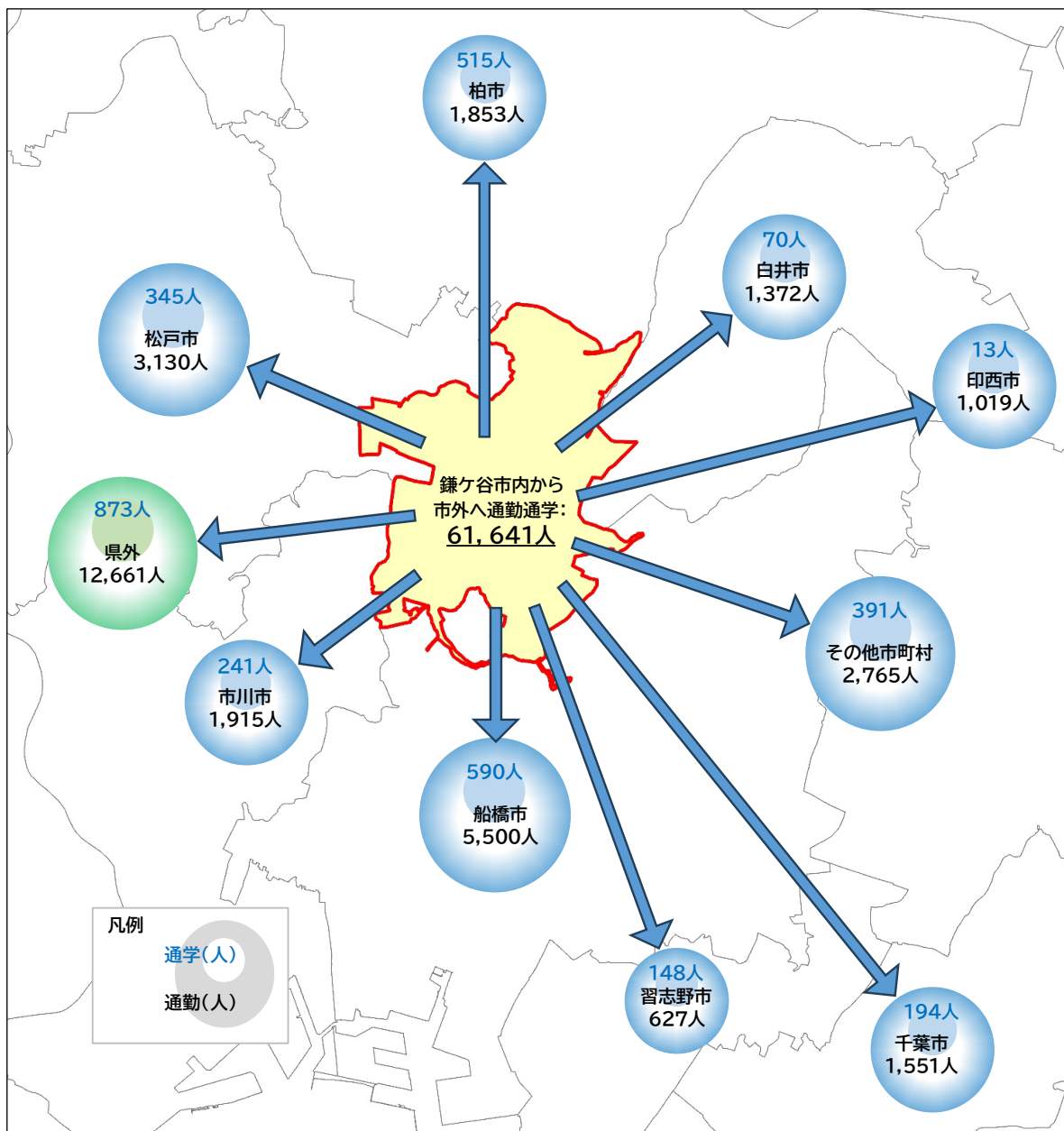


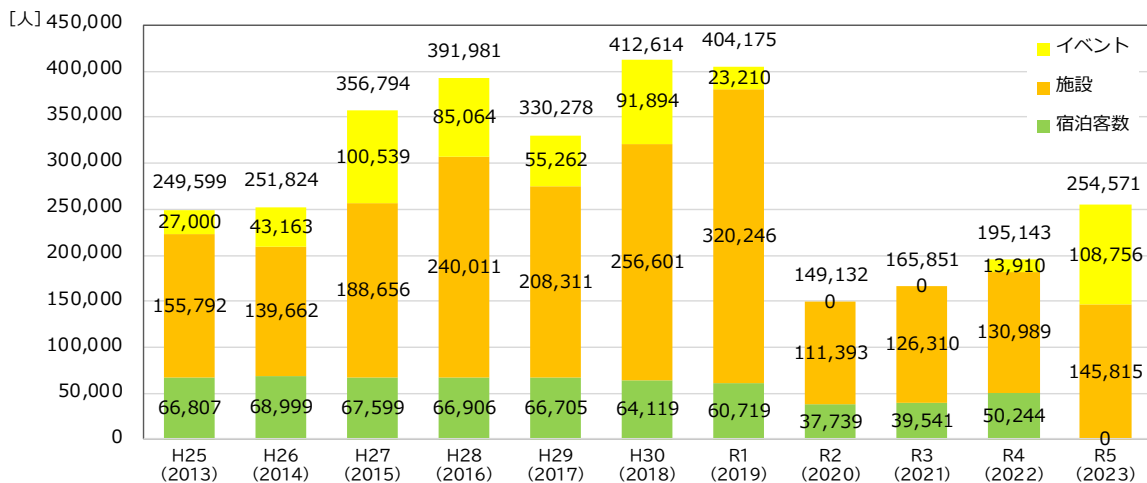
図 1-11 近隣市町村への通勤・通学流出口

出典:令和 2 年国勢調査

1. 地域特性の整理

●観光入込客数

鎌ケ谷市の観光入込客数は、増加傾向にありましたが、令和2年に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しました。令和4年にはイベントの再開等があり、徐々に増加に転じています。



施設	ファイターズ鎌ケ谷スタジアム	鎌ケ谷カントリー倶楽部	YOSAKOIかまがや	産業フェスティバル	市民まつり	スリランカフェスティバル
施設	10	6	3	-	-	-
イベント	8	6	3	1	-	-
	13	6	-	2	9	-
	18	6	-	2	7	-
	15	6	-	1	4	-
	20	6	-	2	7	-
	26	6	-	2	-	-
	6	5	-	-	-	-
	7	6	-	-	-	-
	7	6	-	-	-	-
	9	6	-	1	9	1
	9	6	-	1	9	1

(単位: 万人)

図 1-12 観光入込客数の推移

出典:千葉県ホームページ内 観光客の入込動向

## 1-3. 土地利用・道路整備状況

### ●土地利用の状況

本市の土地利用状況は、市街化区域は住宅、市街化調整区域は畑が多くなっています。

市街化区域は、住宅地主体の土地利用となっており、商業・業務・文化・交流・憩いなど、暮らしに必要な都市機能の配置が必要とされています。そのため、駅周辺や、商業施設が立地する幹線道路沿道の土地利用のあり方の検討が求められています。

市街化調整区域は豊かな農地など緑や自然環境の保全を基本としつつ、広域幹線道路の整備に伴う活用の方向性などの検討が求められています。

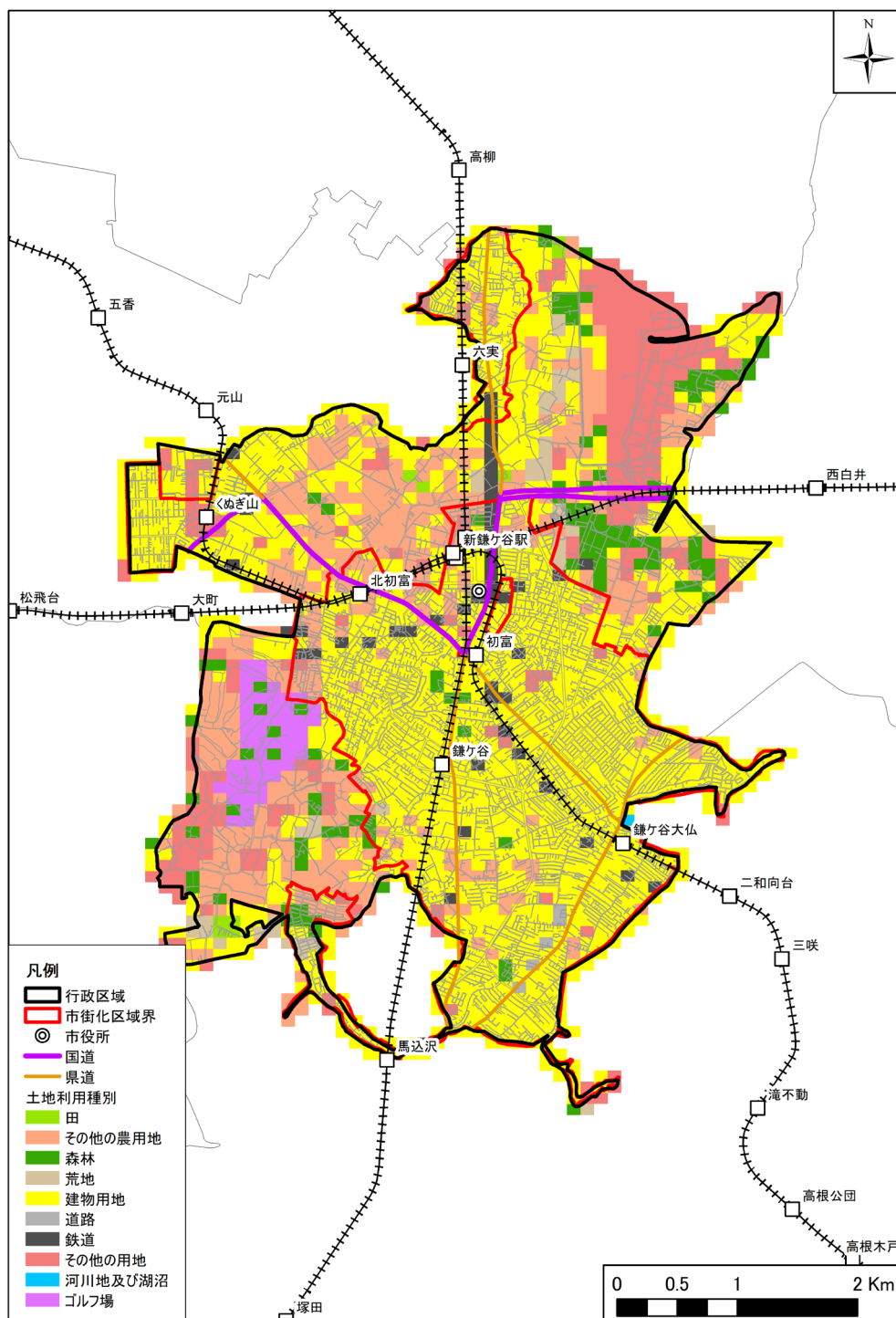


図 1-13 土地利用状況

出典:国土数値情報/参考:鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン 令和 5 年 3 月

## 1. 地域特性の整理

### ●道路整備の状況

本市の道路整備状況は、国道464号、主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線、主要地方道船橋我孫子線、主要地方道市川印西線によって、東西、南北等の方向に道路網が構成されています。市では広域へのアクセス強化、交通渋滞の軽減、交通の円滑化による生活利便性の向上を目指し、都市計画道路整備プログラムや道路ネットワークを踏まえ、都市計画道路等の計画的な整備を進めています。

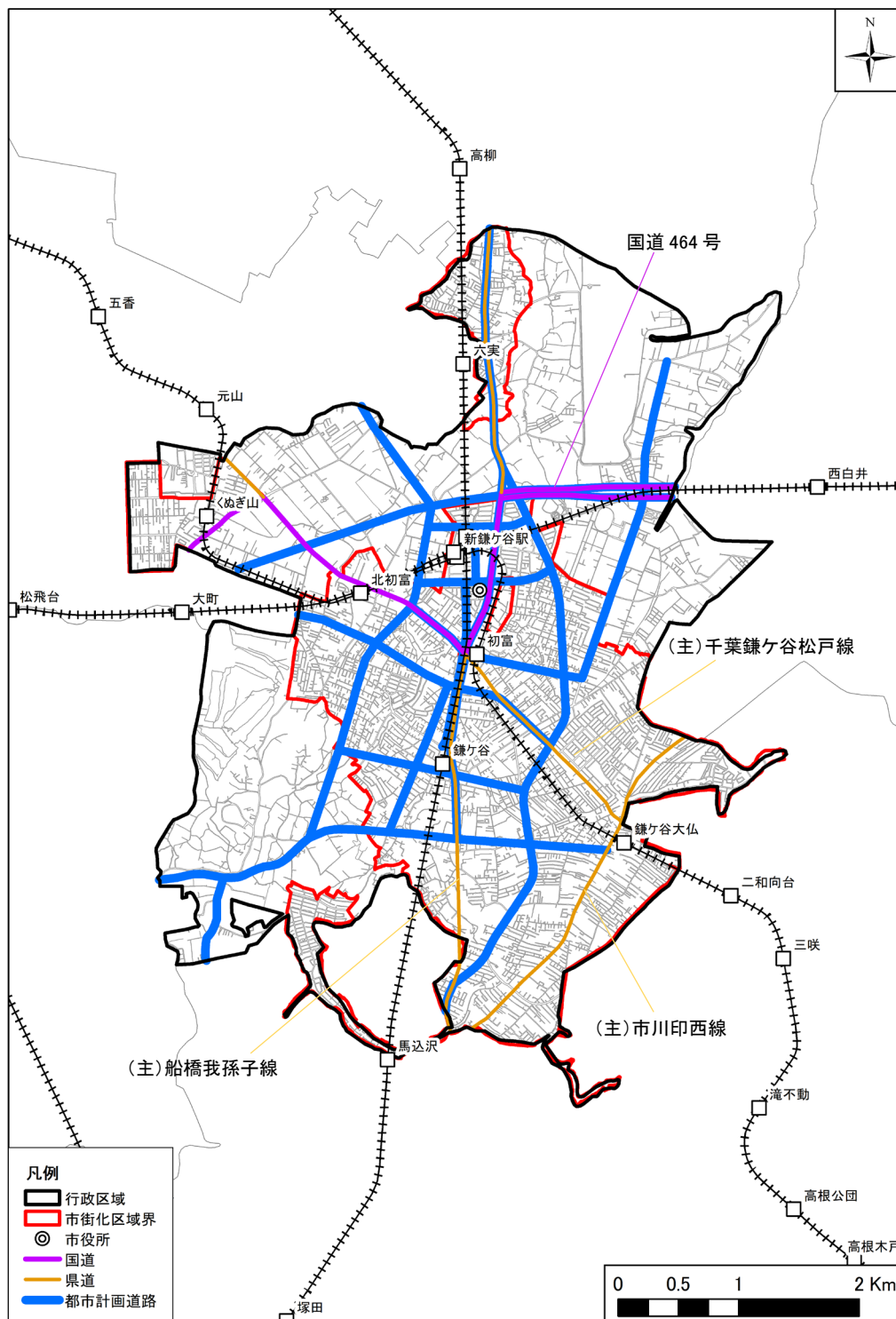


図1-14 道路整備状況

出典:令和3年 道路交通センサス/参考:鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン 令和5年3月

## 1-4. 従業員数

下記に本市の就業状況として、「商業」・「医療」の状況を整理します。

### ●商業の状況

商業の事業所数は、個人・法人合わせ約 600 箇所まで推移していましたが、令和 3 年には 542 箇所に減少しています。特に法人に比べ、個人の事業所数の減少が顕著な状況があり、令和 2 年の新型コロナウイルス感染拡大の影響が要因として考えられます。

一方、従業員数は、約 5,800~5,900 人の推移が継続しており、減少傾向はありません。男女比は令和 3 年では男性が 42.1%、女性が 57.2%となっており、女性が男性を上回っています。

			H24	H28	R3
商業	全体	事業所数	636	613	542
		従業員数	5,913	5,806	5,831
		男性	2,416	2,412	2,452
		女性	3,443	3,394	3,334
	個人	事業所数	197	181	121
		従業員数	558	567	432
		男性	245	257	204
		女性	313	310	228
	法人	事業所数	439	432	421
		従業員数	5,355	5,239	5,399
		男性	2,171	2,155	2,248
		女性	3,130	3,084	3,106

※一部法人ではない団体も含むため、全体数値と一致しない項目があります。

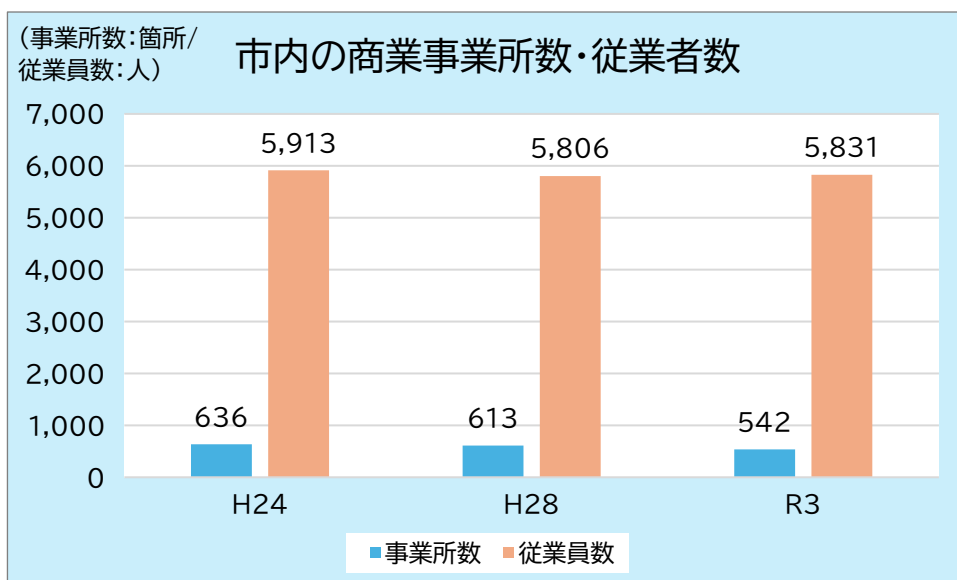


図 1-15 市内の商業事業所数・従業者数の推移

出典:統計かまがや

●医療の状況

医療の事業所数は、個人・法人合わせ令和3年は341箇所と、平成24年からの約20年間で100箇所の増加がみられます。特に法人の事業所数が増加しており、高齢化の進行による社会背景がうかがえます。

従業員数も同様に増加傾向にあり、令和3年は6,344と、平成24年からの約20年間で2,000人の増加がみられます。男女比は令和3年では男性が24.0%、女性が76.0%となっており、女性が男性を大きく上回っています。

			H24	H28	R3
医療	全体	事業所数	244	304	341
		従業員数	4,346	5,393	6,344
		男性	955	1,381	1,521
		女性	3,140	3,989	4,823
	個人	事業所数	130	132	120
		従業員数	1,099	1,170	543
		男性	244	259	143
		女性	855	904	400
	法人	事業所数	113	172	211
		従業員数	3,246	4,223	5,464
		男性	710	1,122	1,359
		女性	2,285	3,085	4,105

※一部法人ではない団体も含むため、全体数値と一致しない項目があります。

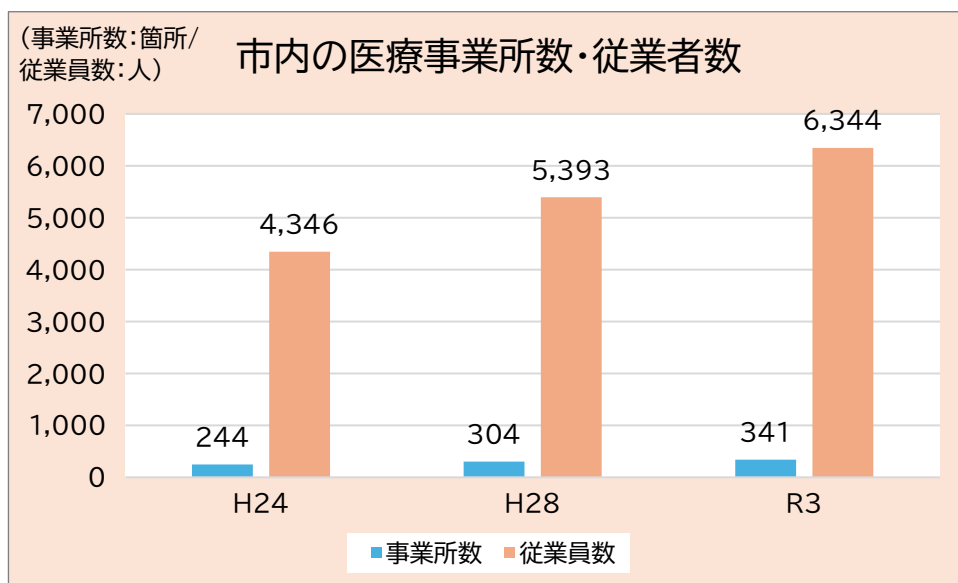


図 1-16 市内の医療事業所数・従業者数の推移

出典:統計かまがや

## 1-5. 主要施設の分布状況

本項に本市の主要施設の分布状況をカテゴリーごとに整理します。なお、本項図面内の「徒歩利用圏域 800m」は、国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月）」において示す一般的な徒歩圏域に準じています。

### ●官公庁・公共施設

官公庁は、市役所を中心とし、公民館、集会施設がほぼ市内全域に立地しています。

公共施設は、図書館、警察署、消防署等があります。スポーツ施設は市の東部に集積しています。人口の少ない南部地域と東部地域の南部には、徒歩 800m の圏域外が目立ちます。

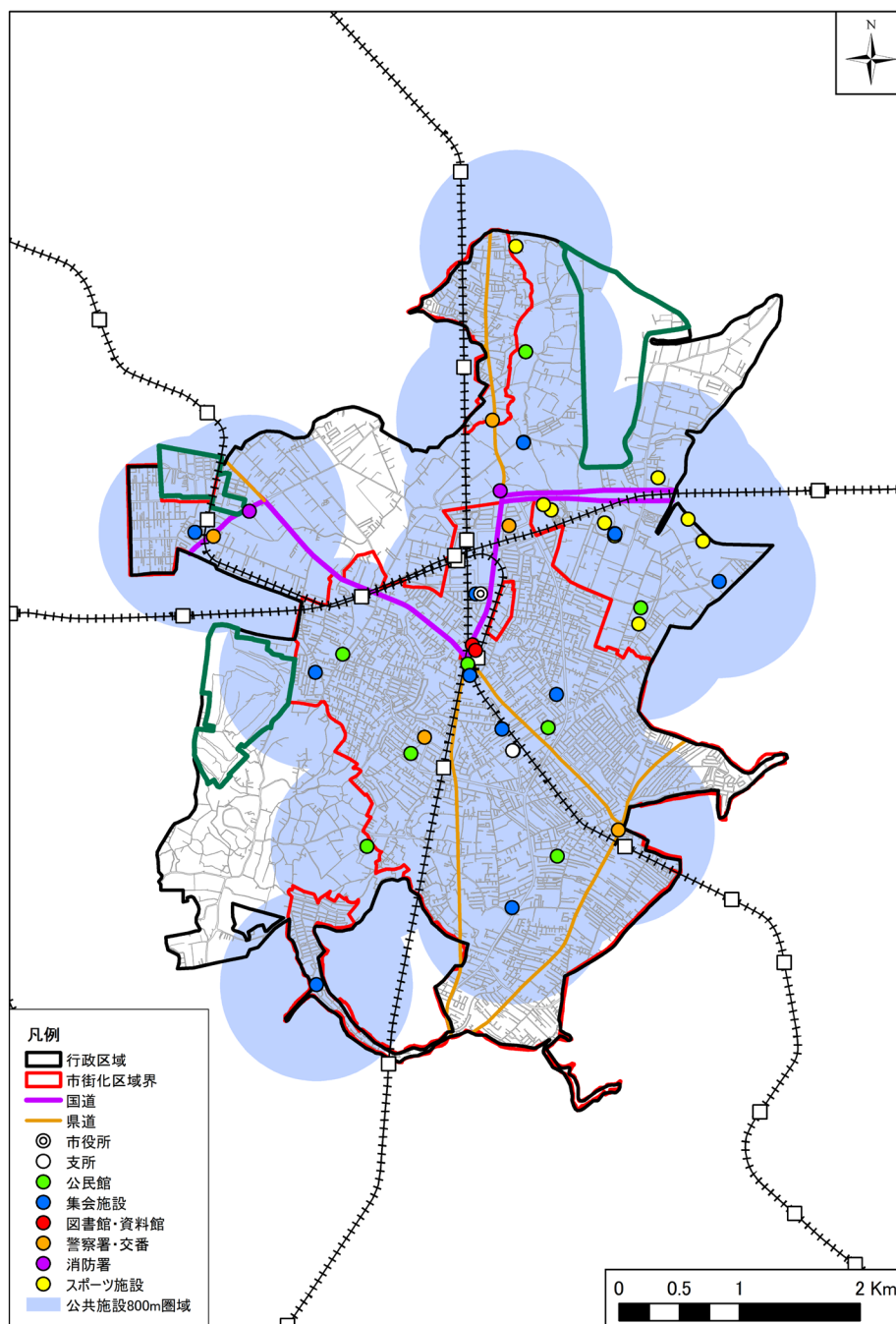


図 1-17 官公庁・公共施設の立地状況

出典：国土数値情報

## 1. 地域特性の整理

### ●教育施設

教育施設は、市内全域に立地しています。小学校は9校、中学校は5校、高等学校は2校立地しています。

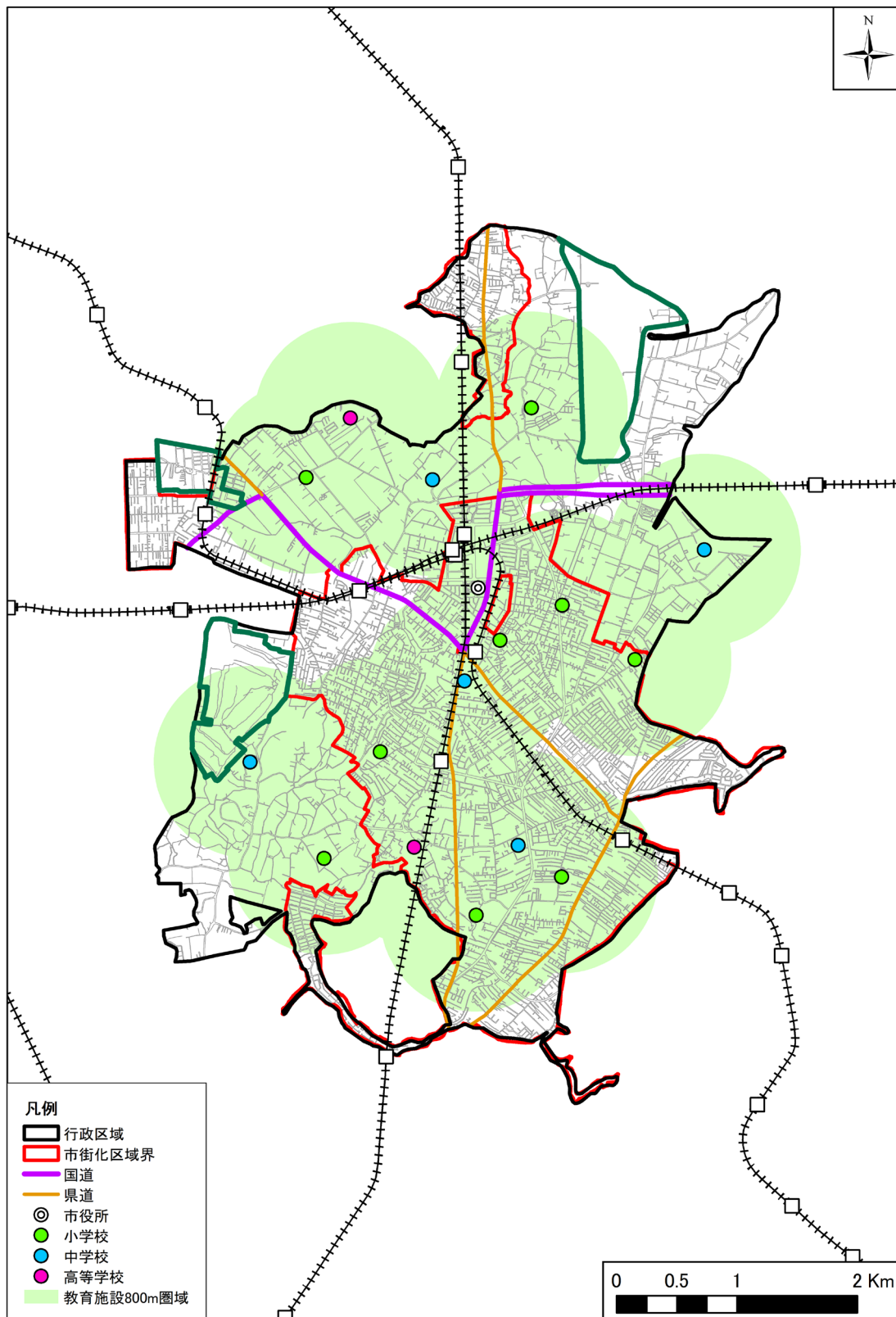


図 1-18 教育施設の立地状況

出典:国土数値情報

●金融機関

金融機関は、銀行は新鎌ヶ谷駅、鎌ヶ谷大仏駅周辺のみ立地しています。郵便局は市内に8施設立地しています。北部地域、西部地域に郵便局は無いものの、近傍に位置する市外の金融機関が利用できる状況です。

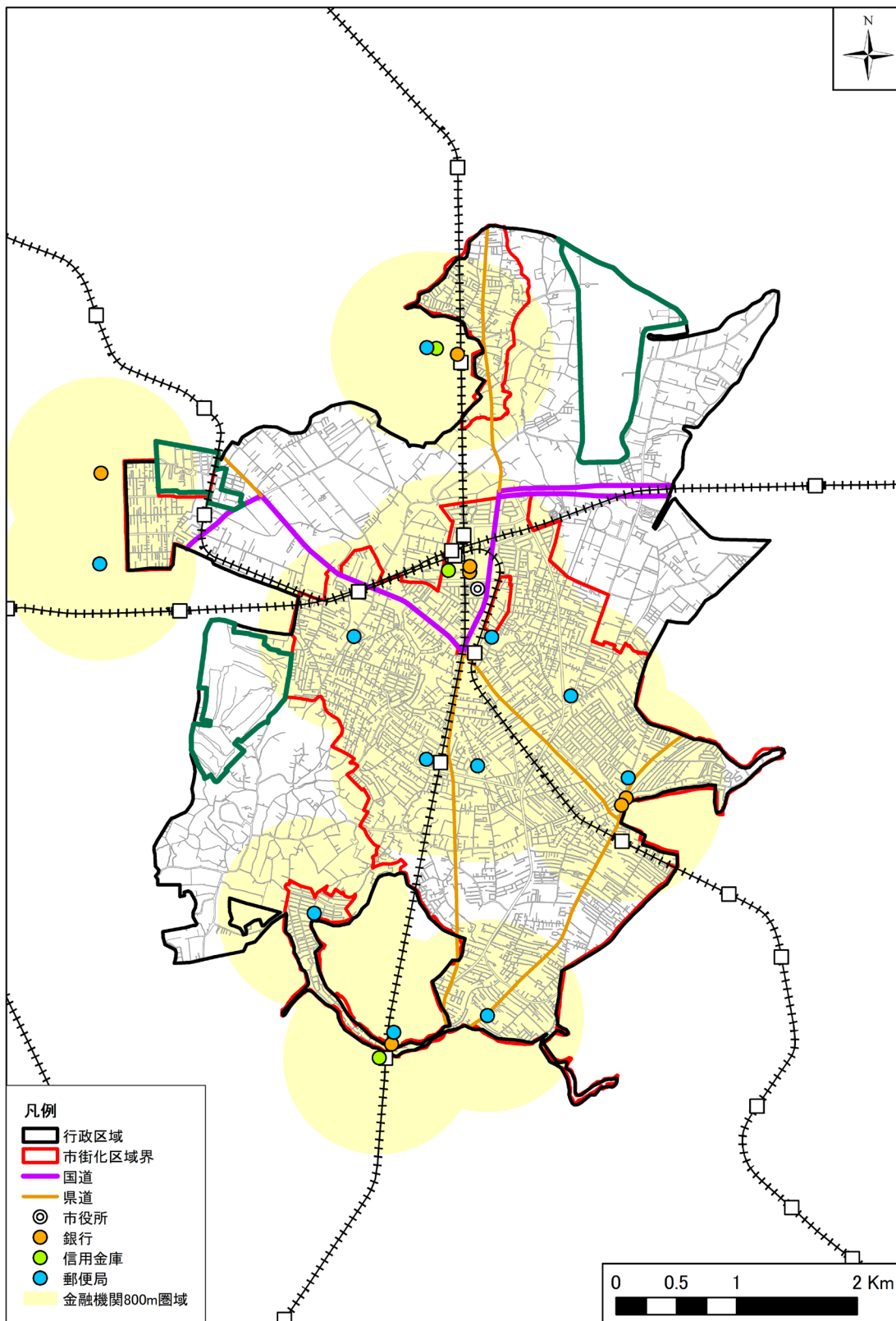


図 1-19 金融機関の立地状況

出典:国土数値情報

## 1. 地域特性の整理

### ●医療施設

医療施設は、病院、診療所、歯科医院がほぼ市内全域に立地し徒歩圏域がカバーしていますが、人口の少ない北部地域と南部地域の市街化調整区域には徒歩 800m の圏域外があります。

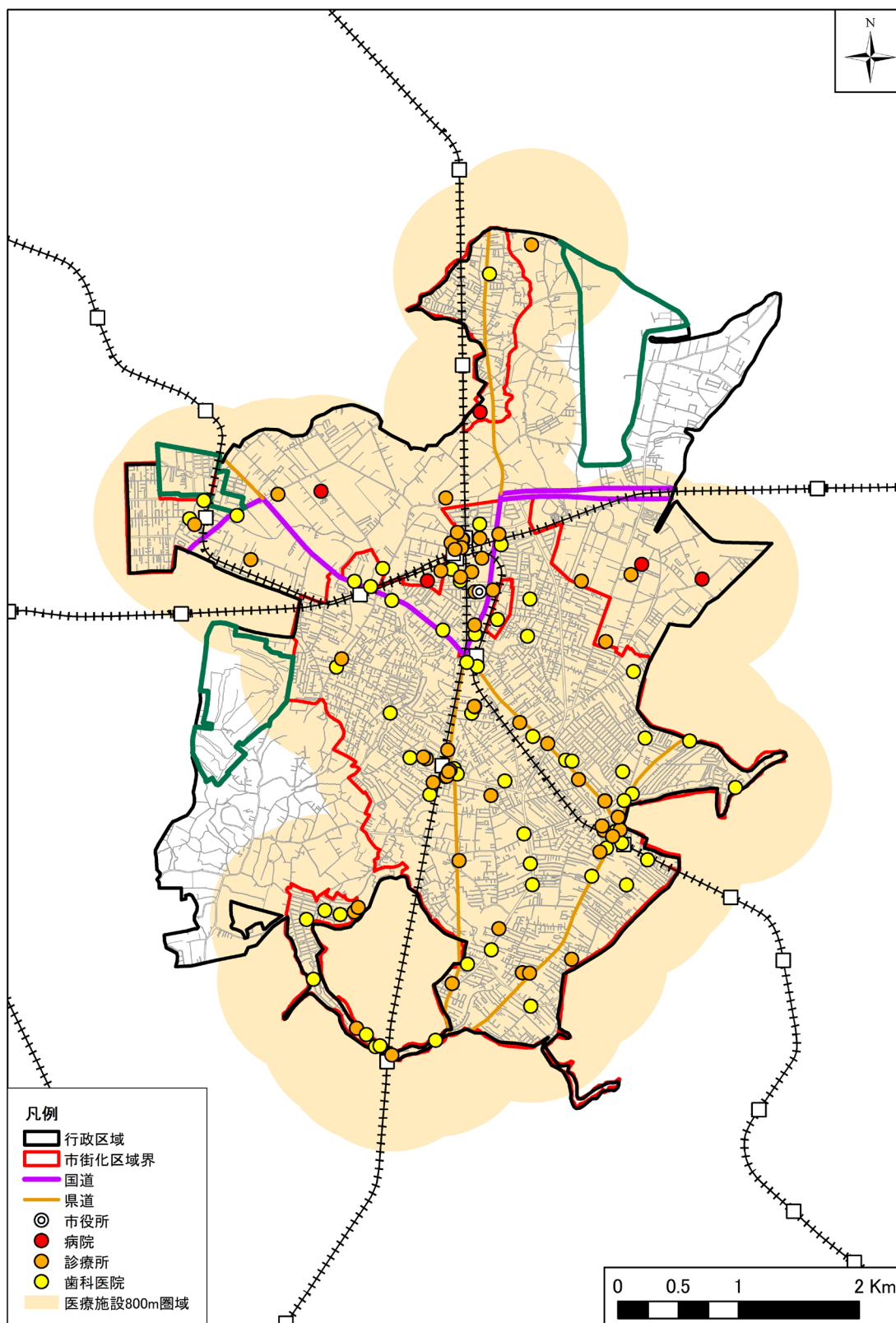


図 1-20 医療施設の立地状況

出典：国土数値情報、医療情報ネット ウェブサイト

●福祉施設

福祉施設は、介護老人福祉施設、有料老人ホーム、グループホーム、サービス付高齢者住宅等があり、ほぼ市内全域に立地し、徒歩圏域がカバーしていますが、人口の少ない北部地域と南部地域の市街化調整区域には徒歩 800m の圏域外があります。

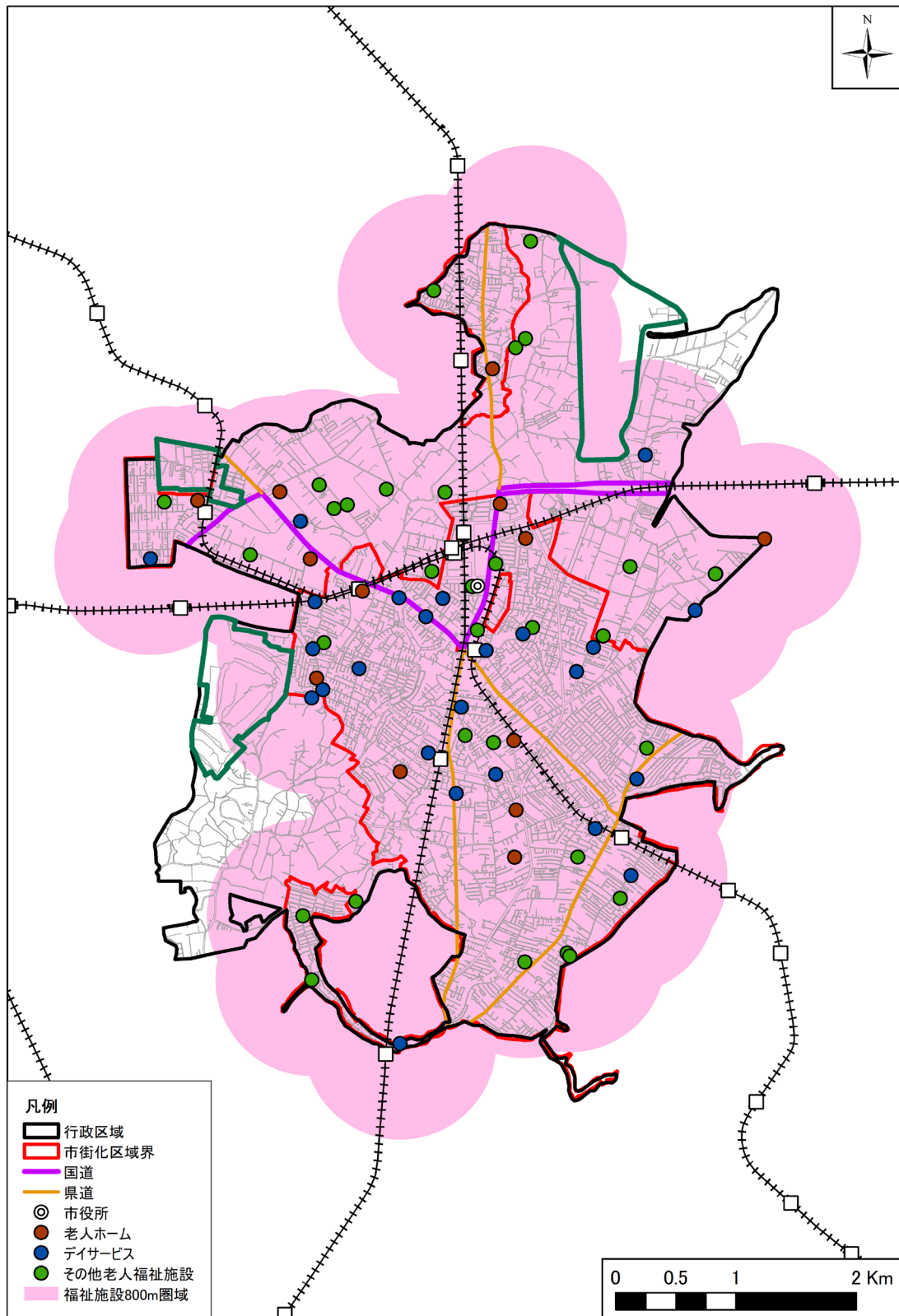


図 1-21 福祉施設の立地状況

出典:国土数値情報

## 1. 地域特性の整理

### ●商業施設

商業施設は、ほぼ市内全域に立地し、徒歩圏域がカバーしていますが、人口の少ない北部地域と南部地域の市街化調整区域には徒歩 800m の圏域外があります。

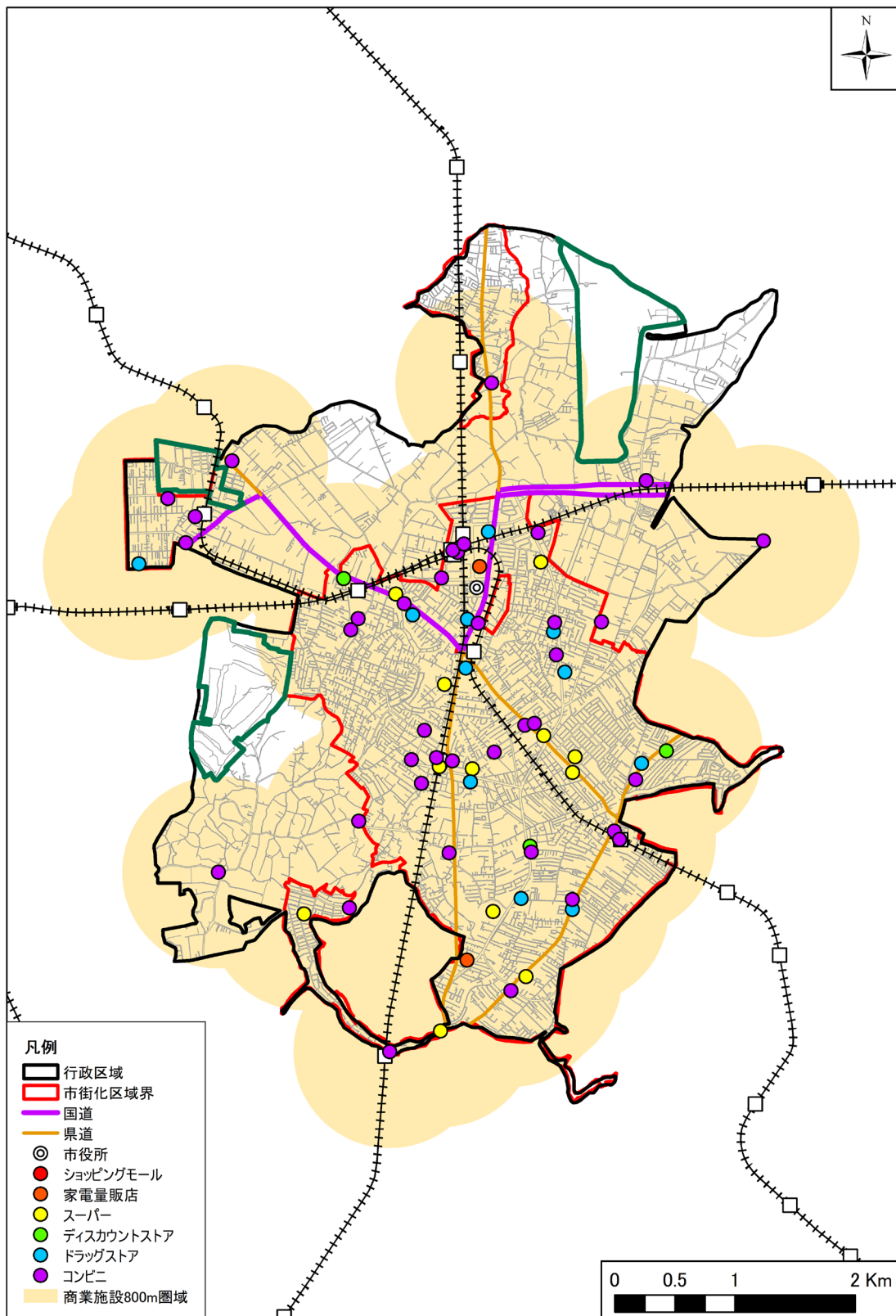


図 1-22 商業施設の立地状況

出典:国土数値情報、iタウンページ ウェブサイト、全国スーパーマーケットマップ ウェブサイト

●観光資源

観光資源は市内に2か所あり、南部地域に「鎌ヶ谷カントリークラブ」と「ファイターズ 鎌ヶ谷スタジアム」が立地しています。

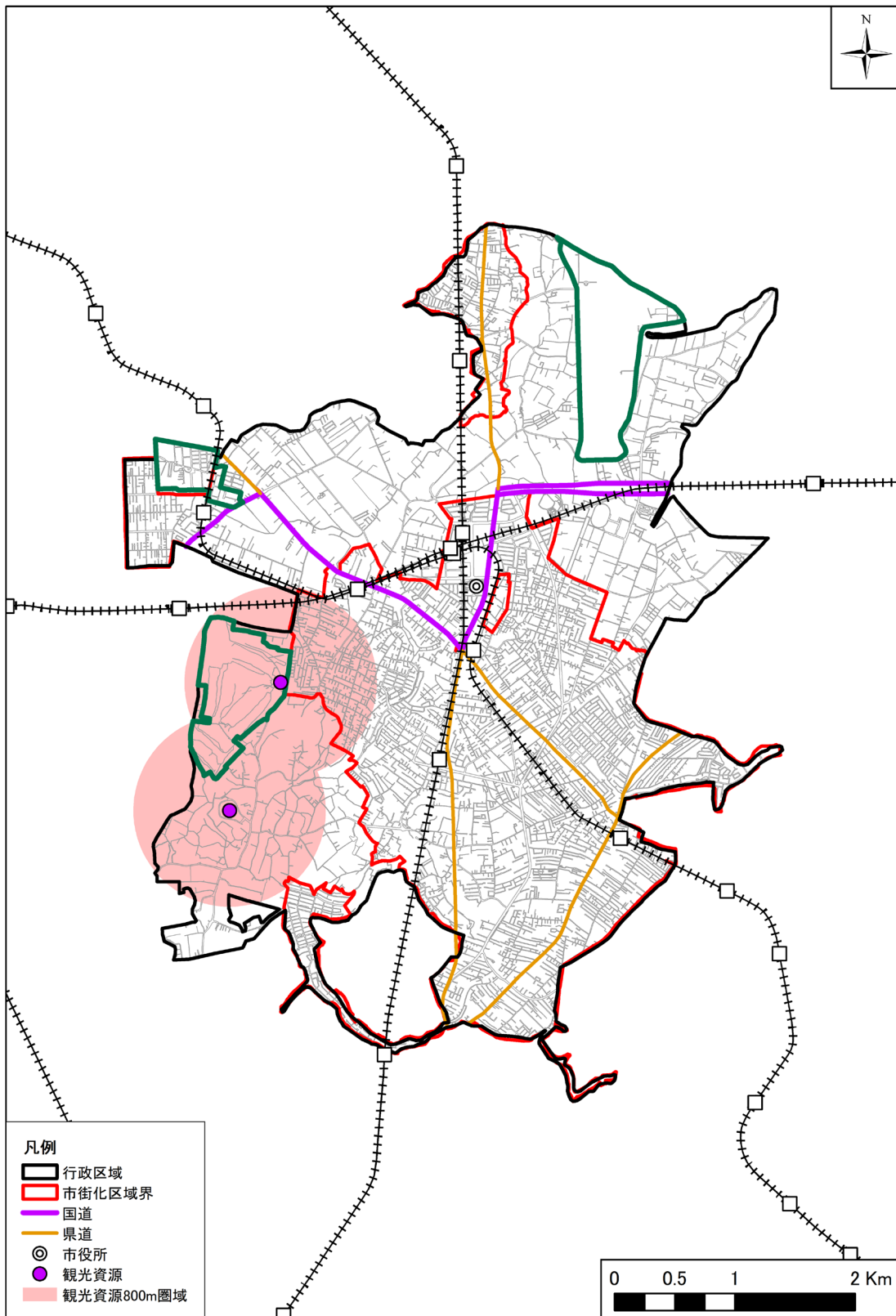


図 1-23 観光資源の立地状況

出典:国土数値情報

## 1. 地域特性の整理

## 2. 公共交通の現況整理

## 2-1. 本市の公共交通の利用圏域

本市の公共交通のうち、路線を有する公共交通である鉄道、路線バス、コミュニティバス「ききょう号」の利用圏域を下記に示します。本市の公共交通のカバー率は95.0%となっており、住居のある地域においては概ね公共交通がカバーしている状況です。(面積按分無しの場合98.2%)

※利用圏域は路線バス及びコミュニティバス「ききょう号」のバス停から300m圏域と鉄道駅から800m圏域で算出。人口(出典:令和2年国勢調査)は、250mメッシュ単位の人口と圏域外の部分の面積から、按分して算出。

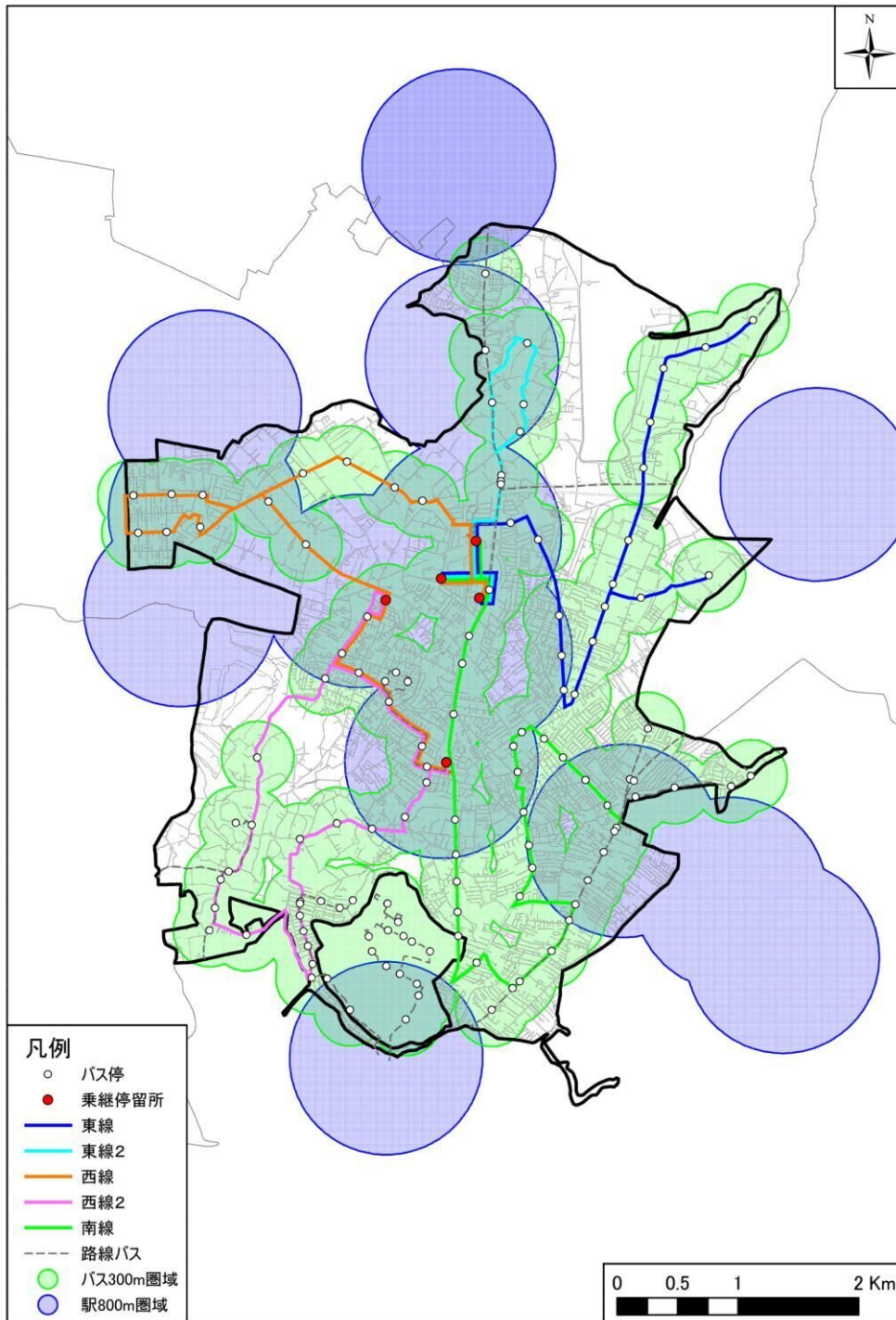


図 2-1 公共交通の利用圏域

出典:国土技術政策総合研究所

## 2-2. 都市計画マスタープランに示す地域別の課題と方針

地区別の公共交通に係る課題の把握として、下記に「鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン」（令和5年3月策定）に示す市内6地域それぞれの交通に係る現状、課題、整備方針を整理します。

### ●北部地域

#### 交通体系整備の現状と課題

- ・地域内に鉄道駅は立地していないが、六実駅、新鎌ヶ谷駅、西白井駅の利用圏となる地区もあるほか、コミュニティバスききょう号、京成バス千葉セントラル（旧ちばレインボーバス）が運行。
- ・国道464号や主要地方道船橋我孫子線が通っている一方、六実駅周辺や栗野十字路等で交通量が多く交通渋滞が発生。
- ・地域南端には北千葉道路の整備が計画されており、主要地方道船橋我孫子線以西の未整備区間の早期整備の促進が求められている。整備の際は、利便性が高い新鎌ヶ谷駅周辺へのアクセス等、南北の連携について配慮が求められている。
- ・六実駅周辺の市街地、周辺の集落地ともに、体系的な道路網が整備されておらず、狭隘な道路も多く、改善が必要。

#### 交通体系の整備方針

- ・都市計画道路1・3・1号北千葉道路及び同3・1・1号北千葉鎌ヶ谷線、同3・4・5号船橋我孫子バイパス線について、国や県へ整備を要請します。
- ・地域の主要な幹線道路等については、交通渋滞の解消や、歩行者及び自転車の安全で快適な通行に向けて、整備の推進を図ります。
- ・都市計画道路の計画的な整備を推進するとともに、利便性の向上のため、地域の骨格となる道路と連絡する生活道路等の整備を検討します。
- ・軽井沢周回道路等、生活道路の整備を通じ、通過交通の円滑な処理と、駅や主要道路等への連携を図り、利便性を高めます。
- ・六実駅周辺では、松戸市が目指す六実駅周辺地区のまちづくりとの連携を図りながら、地域の暮らしを支える駅を中心とした生活道路等の整備を進めます。



●西部地域

交通体系整備の現状と課題

- ・くぬぎ山駅及び北初富駅が立地するとともに、コミュニティバスききょう号が運行。新京成線の連続立体交差事業により高架化され、地域の分断や交通渋滞の解消が図られつつあり、引き続き、関連整備の推進が求められている。
- ・本市の主要路線である国道 464 号や主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線が通っている一方、北初富駅の周辺等で交通量が多く交通渋滞が発生。
- ・地域内は体系的な道路網が整備されておらず、狭隘な道路も多いため、改善が必要。
- ・北千葉道路の整備が計画されており、接続する主要な道路の整備を含め、早期整備の促進が求められている。
- ・北初富駅は駅前広場や関連側道について、連続立体交差事業に伴う速やかな整備が求められている。(関連側道整備済み)

交通体系の整備方針

- ・都市計画道路 1・3・1 号北千葉道路や同 3・1・1 号北千葉鎌ヶ谷線、同 3・1・2 号粟野田境線について、国や県へ整備を要請します。
- ・地域の主要な幹線道路等については、交通渋滞の解消や、歩行者及び自転車の安全で快適な通行に向けて、整備の推進を図ります。
- ・都市計画道路 3・4・10 号中沢北初富線等、都市計画道路の計画的な整備を推進します。また、利便性の向上のため、地域の骨格となる道路と連絡する生活道路等の整備を検討します。
- ・北初富駅周辺では、関係機関との調整や、地権者、地域住民の協力を得ながら、駅前広場の整備や、周辺道路及び交差点の改良等を推進します。
- ・くぬぎ山駅周辺では、地域の暮らしを支える駅周辺の生活道路等の計画的な整備を進めます。



●中央東地域

交通体系整備の現状と課題

- ・地域内に鉄道駅は立地していないが、新鎌ヶ谷駅、初富駅、鎌ヶ谷駅、鎌ヶ谷大仏駅の利用圏となる地区もあるほか、コミュニティバスききょう号、京成バス千葉ウエスト（旧船橋新京成バス）、京成バス千葉セントラル（旧ちばレインボーバス）が運行。
- ・主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線、同市川印西線が通過。また南北に都市計画道路 3・4・5 号船橋我孫子バイパス線が整備され、交通利便性が向上。
- ・一方で主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線及び同市川印西線は交通量が多く、鎌ヶ谷大仏交差点付近では、慢性的な交通渋滞がみられ、改善が必要。
- ・地域内は体系的な道路網が整備されておらず、狭隘な道路も多いため、改善が必要。

交通体系の整備方針

- ・地域の主要な幹線道路等については、交通渋滞の解消や、歩行者及び自転車の安全で快適な通行に向けて、整備の推進を図ります。また、鎌ヶ谷大仏交差点の改良について、事業の推進を関係機関に働きかけます。
- ・都市計画道路の計画的な整備を推進するとともに、利便性の向上のため、地域の骨格となる道路と連絡する生活道路等の整備を検討します。



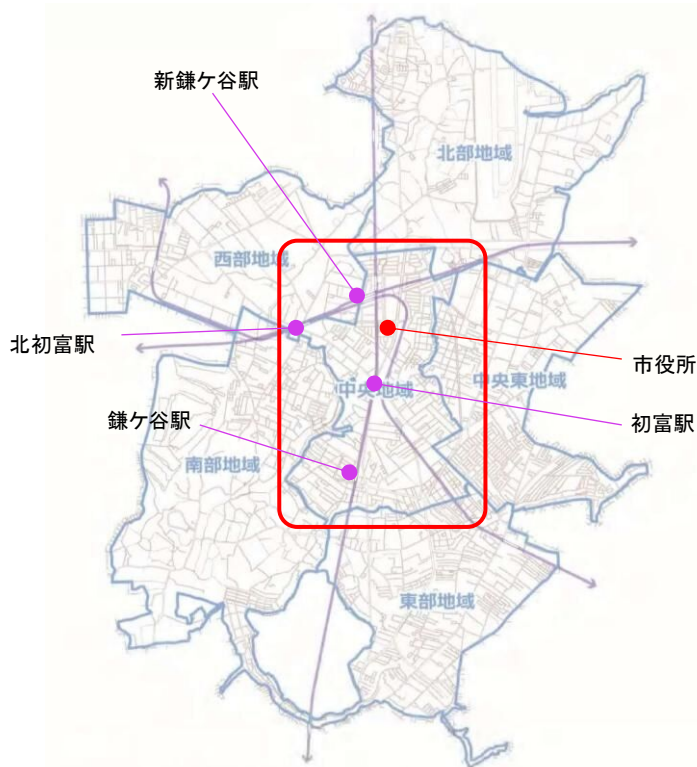
●中央地域

交通体系整備の現状と課題

- ・新鎌ヶ谷駅、初富駅、鎌ヶ谷駅、北初富駅の各駅が鉄道で結ばれ、周辺都市や東京方面へのアクセスが飛躍的に向上。交通利便性の高い地域となっている。また、コミュニティバスききょう号、京成バス千葉ウエスト（旧船橋新京成バス）、京成バス千葉セントラル（旧ちばレインボーバス）が運行。
- ・国道 464 号や主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線、同船橋我孫子線が市の中心部である本地域を通り、本市及び周辺地域の交通の要衝となっている一方、初富交差点などで、慢性的な交通渋滞が発生。
- ・市街地整備事業に伴い、都市計画道路の整備が進行。また、地域を囲うように市街地外郭幹線による道路網が計画される等、更なる整備充実が期待されている。
- ・新鎌ヶ谷駅、初富駅、北初富駅では、連続立体交差事業により新京成線が高架化され、交通渋滞の緩和など市街地環境が改善。引き続き、新鎌ヶ谷駅南北自由通路の整備、初富駅前広場や北初富駅前広場の整備、接続する道路等の関連整備の推進が期待されている。
- ・地域内は体系的な道路網が整備されつつある一方、狭隘な道路が多い地区もあり、改善が必要。

交通体系の整備方針

- ・地域の主要な幹線道路等については、交通渋滞の解消や、歩行者及び自転車の安全で快適な通行に向けて、整備の推進を図ります。
- ・都市計画道路 3・3・16 号新鎌ヶ谷南線等、都市計画道路の計画的な整備を推進します。また、利便性の向上のため、地域の骨格となる道路と連絡する生活道路等の整備を検討します。
- ・新京成線連続立体交差事業の進捗に伴い、関連側道である都市計画道路 7・6・1 号富岡 1 号線、同 7・7・2 号初富線、同 7・7・3 号北初富線、同 8・7・1 号富岡 2 号線の整備を推進し、通過交通の円滑な処理と、駅や主要道路への連携を図り、利便性を高めます。（整備済み）
- ・初富駅では、関係機関との調整や、地権者、地域住民の協力を得ながら初富駅周辺地区整備事業を推進します。また、初富交差点の改良について、事業の推進を関係機関に働きかけます。
- ・北初富駅周辺では、関係機関との調整や、地権者、地域住民の協力を得ながら、駅前広場の整備や、周辺道路及び交差点の改良等を推進します。
- ・都市計画道路や駅周辺施設の整備に際しては積極的なバリアフリー化に努めます。



● 東部地域

交通体系整備の現状と課題

- ・ 鎌ヶ谷大仏駅が立地するとともに、馬込沢駅や鎌ヶ谷駅の利用圏となる地区もあるほか、コミュニティバスききょう号、京成バス千葉ウエスト（旧船橋新京成バス）、京成バス千葉セントラル（旧ちばレインボーバス）が運行。
- ・ 主要地方道千葉鎌ヶ谷松戸線や同船橋我孫子線、同市川印西線が通過。また、都市計画道路 3・4・5 号船橋我孫子パイパス線が整備され環境の改善が図られている一方、大仏交差点や馬込十字路付近等では、交通量が多く、交通渋滞が発生し、交差点の改良等の改善が進行中。
- ・ 地域内は体系的な道路網が整備されておらず、狭隘な道路も多いため、改善が必要。

交通体系の整備方針

- ・ 地域の主要な幹線道路等については、交通渋滞の解消や、歩行者及び自転車の安全で快適な通行に向けて、整備の推進を図ります。また、鎌ヶ谷大仏交差点及び馬込十字路の改良について、事業の推進を関係機関に働きかけます。
- ・ 都市計画道路の計画的な整備を推進するとともに、利便性の向上のため、地域の骨格となる道路と連絡する生活道路等の整備を検討します。



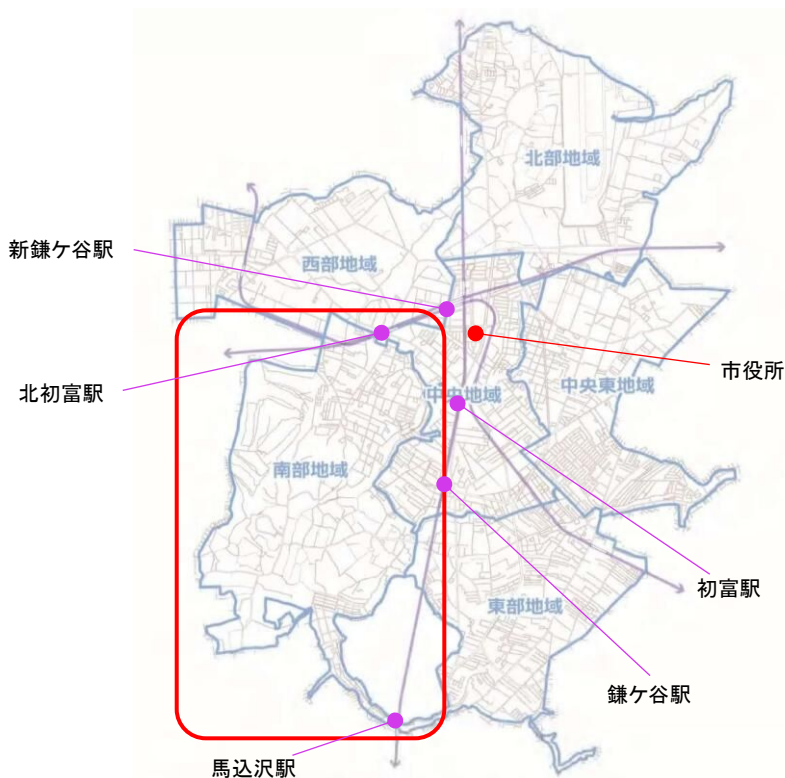
●南部地域

交通体系整備の現状と課題

- ・北初富駅及び馬込沢駅が立地するとともに、新鎌ヶ谷駅や初富駅、鎌ヶ谷駅の利用圏となる地区もあるほか、コミュニティバスききょう号、京成バス千葉ウエスト（旧船橋新京成バス）が運行。
- ・地域内には主要地方道等は通っておらず、都市計画道路 3・4・10 号中沢北初富線が幹線連絡道路として計画されており、早期整備が必要。
- ・北初富駅は駅前広場や関連側道について、連続立体交差事業に伴う速やかな整備が求められている。
- ・地域内は体系的な道路網が整備されておらず、狭隘な道路も多い地区もあり、改善が必要。
- ・東京 10 号線延伸新線の計画廃止に伴い、（仮称）中沢駅の構想も廃止となったことから、道路・交通網のあり方の再検討が必要。

交通体系の整備方針

- ・都市計画道路 3・4・7 号中沢鎌ヶ谷線、同 3・4・10 号中沢北初富線の整備等、都市計画道路の計画的な整備を進めます。また、利便性の向上のため、地域の骨格となる道路と連絡する生活道路等の整備を検討します。
- ・北初富駅周辺では、関係機関との調整や、地権者、地域住民の協力を得ながら、駅前広場の整備や、周辺道路及び交差点の改良等を推進します。
- ・馬込沢駅周辺では、駅を中心とした生活道路等の整備を検討し、駅への利便性の向上を図ります。
- ・東京 10 号線延伸新線の計画が廃止となったことから、南部地域の公共交通ネットワークの利便性の向上を図るため、引き続き調査、研究を行います。



## 2-3. 交通手段の分担率

### ●パーソントリップ調査結果

パーソントリップ調査結果における本市の外出状況と交通手段の分担率を下記に整理します。

#### ・移動目的

目的は「帰宅」が最も多く、次いで「自宅-私事」、「自宅-勤務」の順となっています。

#### ・交通手段

目的別の代表交通手段の構成は、「自宅-勤務」においては【鉄道】が最も多く、「自宅-通学」においては【徒歩】が最も多い交通手段となっています。それ以外の目的5項目においては、全て【自動車】となっており、全体でも【自動車】の割合は30.5%と最も高い結果となっています。鉄道(25.1%)、徒歩(22.6%)、自転車(18.8%)も自動車の割合と大きな差が無いことから、本市における移動手段は目的等に応じ、複数の選択肢の中から決定されていることがうかがえます。

単位(トリップ)	自宅-勤務	自宅-通学	自宅-業務	自宅-私事	帰宅	勤務・業務	私事	不明	計	比率
鉄道	25,945	6,446	985	5,241	37,286	270	4,396	0	80,569	25.1%
バス	155	0	0	260	265	0	0	0	680	0.2%
自動車	14,769	1,085	2,437	21,018	40,027	3,760	12,835	1,846	97,777	30.5%
二輪車	2,117	0	0	161	2,825	0	547	0	5,650	1.8%
自転車	7,700	5,014	0	12,718	26,520	254	7,904	360	60,470	18.8%
徒歩	2,541	12,881	750	16,692	33,773	0	5,351	452	72,440	22.6%
その他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
不明	273	0	0	752	2,022	0	216	108	3,371	1.1%
計	53,500	25,426	4,172	56,842	142,718	4,284	31,249	2,766	320,957	100.0%

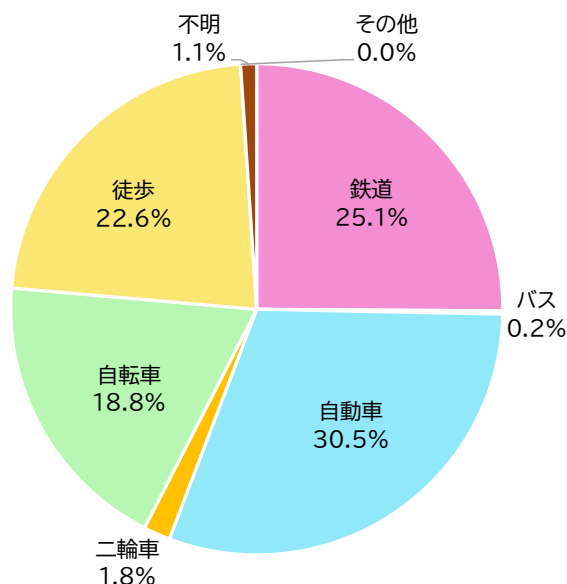


図2-2 目的別代表交通手段の構成

出典:平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

## 2. 公共交通の現況整理

### ●国勢調査結果

国勢調査結果（通勤・通学の移動手段のみ）における本市の外出状況と交通手段の分担率を下記に整理します。

#### ・交通手段

目的別の代表交通手段の構成は、「通勤」、「通学」共に【鉄道・電車】が最も多く、2番目に多い代表交通手段は、「通勤」では【自家用車】、「通学」では【自転車】となっています。全体では【電車・鉄道】の割合は44.6%と半数近い結果であることから、通勤、通学時における活発な鉄道の利用がうかがえます。

	選択肢	通勤	通学	合計	比率
1	徒歩のみ	2,012	294	2,306	4.3%
2	鉄道・電車	21,543	2,634	24,177	44.6%
3	乗合バス	1,792	183	1,975	3.6%
4	勤め先・学校のバス	674	155	829	1.5%
5	自家用車	13,207	43	13,250	24.4%
6	ハイヤー・タクシー	39	-	39	0.1%
7	オートバイ	1,371	24	1,395	2.6%
8	自転車	7,143	1,216	8,359	15.4%
9	その他	628	13	641	1.2%
10	利用交通手段「不詳」	1,005	270	1,275	2.4%
	合計	49,414	4,832	54,246	100.0%

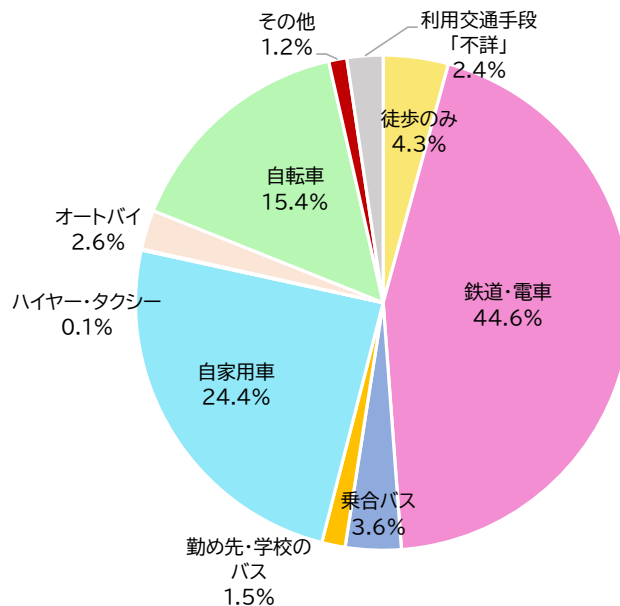


図2-3 目的別代表交通手段の構成

出典:令和2年国勢調査

## 2-4. 鉄道の整備状況

### ●本市の鉄道整備の概況

本市の鉄道は、東武野田線、京成松戸線、北総線、成田スカイアクセス線の私鉄4路線が乗り入れ、市内から利用できる8駅を有しています。

※六実駅は松戸市に所在するが、立地特性上、本市の北部地域の利用者の最寄り駅となることから本市の鉄道駅として整理を行った。また、馬込沢駅は船橋市に所在するが、上記同様、本市の南部、東部地域の利用者の最寄り駅となっている。

各駅の乗り入れ路線、運行本数を下記に整理します。

表 2-1 本市の鉄道駅の概要(※印は市外駅)

駅名	鉄道会社	路線	運行区間
馬込沢※	東武鉄道	野田線 (アーバンパークライン)	柏～船橋
鎌ケ谷	東武鉄道	野田線 (アーバンパークライン)	柏～船橋
新鎌ケ谷	東武鉄道	野田線 (アーバンパークライン)	柏～船橋
	京成電鉄	松戸線、成田スカイアクセス線	松戸～京成津田沼 京成高砂～成田空港
	北総鉄道	北総線	京成高砂～印旛日本医大
六実※	東武鉄道	野田線 (アーバンパークライン)	柏～船橋
鎌ケ谷大仏	京成電鉄	松戸線	松戸～京成津田沼
初富	京成電鉄	松戸線	松戸～京成津田沼
北初富	京成電鉄	松戸線	松戸～京成津田沼
くぬぎ山	京成電鉄	松戸線	松戸～京成津田沼

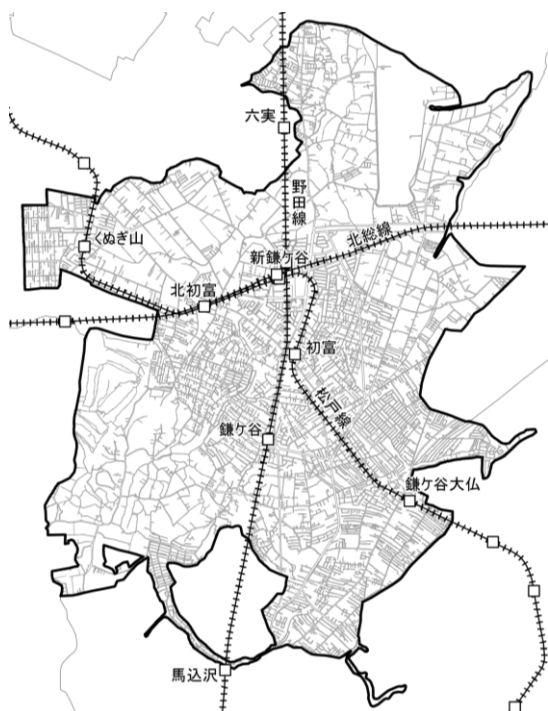


図2-4 本市の鉄道路線と駅の位置

### 北総鉄道 運行本数

北総鉄道の駅は新鎌ケ谷駅の1駅となっています。運行本数は、近年の乗車人員数を反映し、増加傾向にあります。

表 2-2 北総鉄道市内駅の運行本数

上り		H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
新鎌ケ谷駅	平日	113	113	113	113	113	117	116
	土曜	97	97	97	97	97	99	104
	休日							
下り		H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
新鎌ケ谷駅	平日	113	113	113	113	113	116	116
	土曜	86	86	86	86	86	90	99
	休日							

出典: 鎌ケ谷市資料(事業者提供データ)

2. 公共交通の現況整理

東武鉄道 運行本数

東武鉄道は、市内に2駅、市内から利用できる2駅の計4駅を有しており、運行本数は全駅において増加傾向にあります。令和2年3月のダイヤ改正により、野田線における急行運転が開始され、新鎌ヶ谷駅は急行停車駅となりました。

表 2-3 東武鉄道市内駅の運行本数

	各停上り	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	各停下り	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
馬込沢駅	平日	125	128	128	128	128	128	128	平日	125	128	128	128	128	128	128
	土曜	114	119	119	119	119	119	119	土曜	114	119	119	119	119	119	119
	休日	114	119	119	119	119	119	119	休日	114	119	119	119	119	119	119
鎌ヶ谷駅	平日	125	128	128	128	128	128	128	平日	125	128	128	128	128	128	128
	土曜	114	119	119	119	119	119	119	土曜	114	119	119	119	119	119	119
	休日	114	119	119	119	119	119	119	休日	114	119	119	119	119	119	119
新鎌ヶ谷駅	平日	125	128	128	128	128	128	128	平日	125	128	128	128	128	128	128
	土曜	114	119	119	119	119	119	119	土曜	114	119	119	119	119	119	119
	休日	114	119	119	119	119	119	119	休日	114	119	119	119	119	119	119
六実駅	平日	125	128	128	128	128	128	128	平日	125	128	128	128	128	128	128
	土曜	114	119	119	119	119	119	119	土曜	114	119	119	119	119	119	119
	休日	114	119	119	119	119	119	119	休日	114	119	119	119	119	119	119

	急行上り	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	急行下り	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
馬込沢駅	平日	0	0	0	0	0	0	0	平日	0	0	0	0	0	0	0
	土曜	0	0	0	0	0	0	0	土曜	0	0	0	0	0	0	0
	休日	0	0	0	0	0	0	0	休日	0	0	0	0	0	0	0
鎌ヶ谷駅	平日	0	0	0	0	0	0	0	平日	0	0	0	0	0	0	0
	土曜	0	0	0	0	0	0	0	土曜	0	0	0	0	0	0	0
	休日	0	0	0	0	0	0	0	休日	0	0	0	0	0	0	0
新鎌ヶ谷駅	平日	0	32	32	32	32	32	32	平日	0	32	32	32	32	32	32
	土曜	0	32	32	32	32	32	32	土曜	0	32	32	32	32	32	32
	休日	0	32	32	32	32	32	32	休日	0	32	32	32	32	32	32
六実駅	平日	0	0	0	0	0	0	0	平日	0	0	0	0	0	0	0
	土曜	0	0	0	0	0	0	0	土曜	0	0	0	0	0	0	0
	休日	0	0	0	0	0	0	0	休日	0	0	0	0	0	0	0

出典:鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

京成電鉄 運行本数① 在来線

京成電鉄は、市内に5駅を有しており、全駅各駅停車の停車駅となっています。運行本数は、近年乗車人員数が増加傾向にある駅があるものの、全駅において微減傾向にあります。

表 2-4 京成電鉄市内駅の運行本数

	各停上り	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	各停下り	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
鎌ヶ谷大仏駅	平日	135	135	135	135	135	135	133	平日	135	135	135	135	135	135	132
	土曜	112	112	112	112	112	112	110	土曜	112	112	112	112	112	112	110
	休日	112	112	112	112	112	112	110	休日	112	112	112	112	112	112	110
初富駅	平日	135	135	135	135	135	135	133	平日	135	135	135	135	135	135	132
	土曜	112	112	112	112	112	112	110	土曜	112	112	112	112	112	112	110
	休日	112	112	112	112	112	112	110	休日	112	112	112	112	112	112	110
新鎌ヶ谷駅	平日	135	135	135	135	135	135	133	平日	135	135	135	135	135	135	132
	土曜	112	112	112	112	112	112	110	土曜	112	112	112	112	112	112	110
	休日	112	112	112	112	112	112	110	休日	112	112	112	112	112	112	110
北初富駅	平日	135	135	135	135	135	135	133	平日	135	135	135	135	135	135	132
	土曜	112	112	112	112	112	112	110	土曜	112	112	112	112	112	112	110
	休日	112	112	112	112	112	112	110	休日	112	112	112	112	112	112	110
くぬぎ山駅	平日	147	147	147	147	147	147	144	平日	142	142	142	142	142	142	147
	土曜	114	114	114	114	114	114	115	土曜	114	114	114	114	114	114	117
	休日	114	114	114	114	114	114	115	休日	114	114	114	114	114	114	117

出典:鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

### 京成電鉄 運行本数② スカイライナー・アクセス特急

新鎌ヶ谷駅には、スカイライナー、アクセス特急が停車します。京成上野駅と成田空港を結ぶスカイライナーは、令和4年から停車駅となり、1日16本が停車します。また、押上方面、京成上野方面と成田空港を結ぶアクセス特急は1日27本が停車します。(令和6年時点)

表 2-5 新鎌ヶ谷駅におけるスカイライナー・アクセス特急の運行本数

新鎌ヶ谷駅	上り	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	平日	ア27	ア27	ア27	ア27	ス14・ア27	ス15・ア27	ス16・ア27
	土曜	ア27	ア27	ア27	ア27	ス14・ア27	ス15・ア27	ス16・ア27
	休日	ア27	ア27	ア27	ア27	ス14・ア27	ス15・ア27	ス16・ア27
新鎌ヶ谷駅	下り	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
	平日	ア27	ア27	ア27	ア27	ス10・ア27	ス10・ア27	ス12・ア27
	土曜	ア27	ア27	ア27	ア27	ス10・ア27	ス10・ア27	ス12・ア27
	休日	ア27	ア27	ア27	ア27	ス10・ア27	ス10・ア27	ス12・ア27

凡例：ス=スカイライナー / ア=アクセス特急

出典：鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

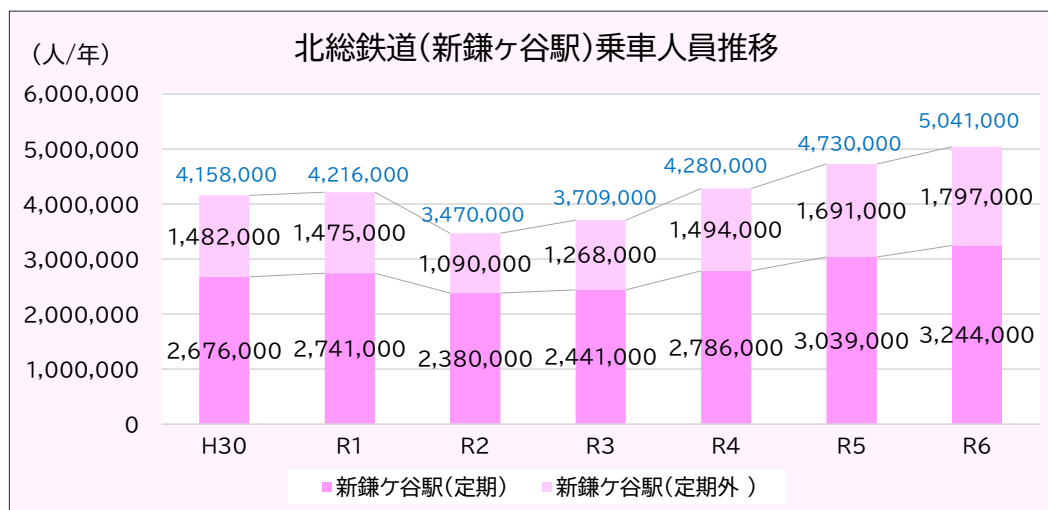
### ●近年の利用者数の推移

#### 北総鉄道

北総鉄道の年間乗車人員数は、令和2年の新型コロナウイルス感染拡大下では減少しましたが、その後回復傾向にあり、令和6年にはコロナ禍前を上回り、直近3ヶ年の中で最多乗車人員数を記録しています。

表 2-6 北総鉄道市内駅の年間乗車人員推移

北総鉄道乗車人員	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
新鎌ヶ谷駅(定期)	2,676,000	2,741,000	2,380,000	2,441,000	2,786,000	3,039,000	3,244,000
新鎌ヶ谷駅(定期外)	1,482,000	1,475,000	1,090,000	1,268,000	1,494,000	1,691,000	1,797,000
合計	4,158,000	4,216,000	3,470,000	3,709,000	4,280,000	4,730,000	5,041,000



出典：鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

## 2. 公共交通の現況整理

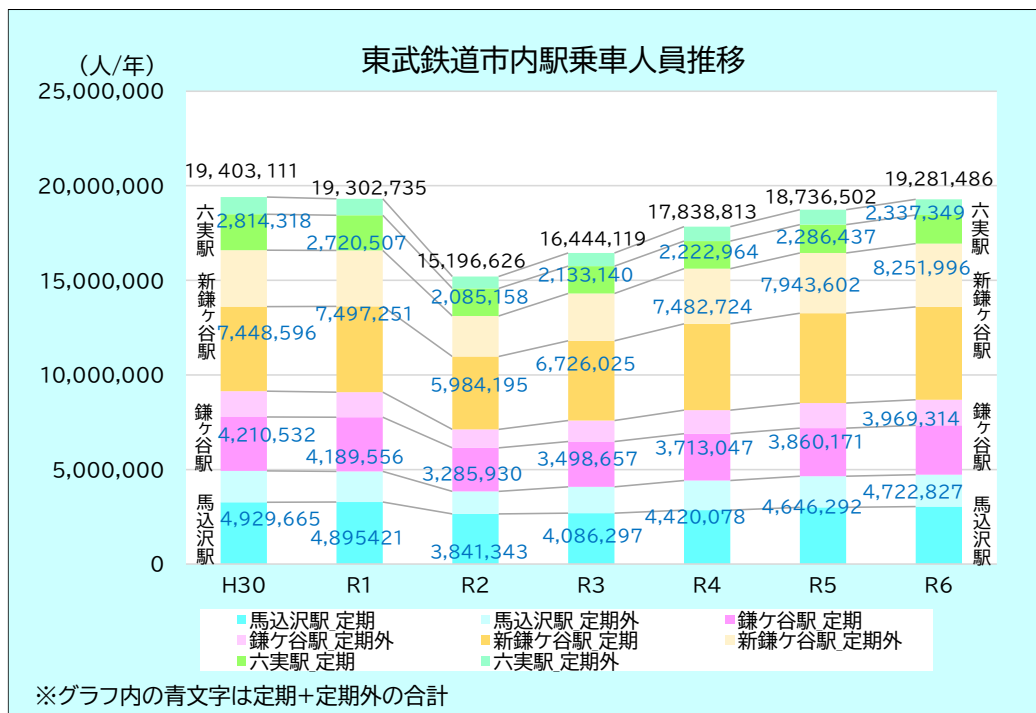
### 東武鉄道

東武鉄道の年間乗車人員数は、令和 2 年の新型コロナウイルス感染拡大下では減少しましたが、その後回復傾向にあります。全駅合計においても、コロナ禍前の利用者数に近い状況まで回復しています。

駅別では、新鎌ヶ谷駅のみ令和 6 年にはコロナ禍前を上回る乗車人員数を記録しています。

表 2-7 東武鉄道市内駅の年間乗車人員推移

東武鉄道乗車人員	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
馬込沢駅_定期	3,273,600	3,277,140	2,647,110	2,692,650	2,848,800	2,993,520	3,035,730
馬込沢駅_定期外	1,656,065	1,618,281	1,194,233	1,393,647	1,571,278	1,652,772	1,687,097
鎌ヶ谷駅_定期	2,852,790	2,870,820	2,305,410	2,391,690	2,474,520	2,537,160	2,609,640
鎌ヶ谷駅_定期外	1,357,742	1,318,736	980,520	1,106,967	1,238,527	1,323,011	1,359,674
新鎌ヶ谷駅_定期	4,475,790	4,536,360	3,844,410	4,212,000	4,570,920	4,755,600	4,898,490
新鎌ヶ谷駅_定期外	2,972,806	2,960,891	2,139,785	2,514,025	2,911,804	3,188,002	3,353,506
六実駅_定期	1,906,230	1,857,180	1,456,950	1,439,310	1,464,240	1,489,350	1,510,980
六実駅_定期外	908,088	863,327	628,208	693,830	758,724	797,087	826,369
合計	19,403,111	19,302,735	15,196,626	16,444,119	17,838,813	18,736,502	19,281,486



出典:鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

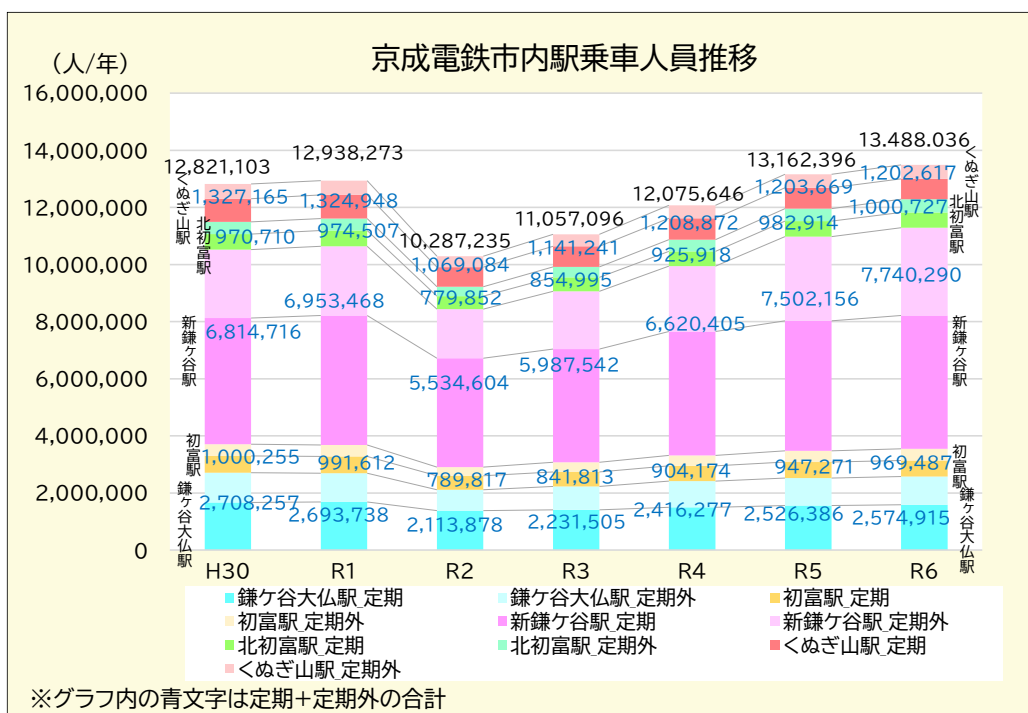
### 京成電鉄

京成電鉄の年間乗車人員数は、令和 2 年の新型コロナウイルス感染拡大下では減少しましたが、その後回復傾向にあり、令和 6 年には全駅合計の乗車人員数がコロナ禍前を上回る結果となりました。

駅別では、新鎌ヶ谷駅と北初富駅の乗車人員数が増加傾向にあります。

表 2-8 京成電鉄市内駅の年間乗車人員推移

京成電鉄乗車人員	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
鎌ヶ谷大仏駅_定期	1,668,150	1,686,870	1,385,640	1,411,740	1,500,510	1,560,360	1,587,000
鎌ヶ谷大仏駅_定期外	1,040,107	1,006,868	728,238	819,765	915,767	966,026	987,915
初富駅_定期	591,120	590,880	493,860	508,500	536,610	555,510	563,640
初富駅_定期外	409,135	400,732	295,957	333,313	367,564	391,761	405,847
新鎌ヶ谷駅_定期	4,415,700	4,530,930	3,811,740	3,969,120	4,330,110	4,558,020	4,671,630
新鎌ヶ谷駅_定期外	2,399,016	2,422,538	1,722,864	2,018,422	2,290,295	2,944,136	3,068,660
北初富駅_定期	538,260	550,860	456,030	489,420	521,940	544,140	541,410
北初富駅_定期外	432,450	423,647	323,822	365,575	403,978	438,774	459,317
くぬぎ山駅_定期	811,500	820,110	692,580	718,320	747,810	730,080	715,980
くぬぎ山駅_定期外	515,665	504,838	376,504	422,921	461,062	473,589	486,637
合計	12,821,103	12,938,273	10,287,235	11,057,096	12,075,646	13,162,396	13,488,036
新鎌ヶ谷駅における成田スカイアクセス利用人数 ※上記新鎌ヶ谷駅利用者数に含む	489,155	458,164	366,965	263,449	200,902	410,898	411,161



出典:鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

2. 公共交通の現況整理

●各駅のバリアフリー対策の状況

北総鉄道

種別		新鎌ヶ谷駅	備考
ラッチ内	エレベーター	2基	
	エスカレーター (うち車椅子対応)	4基	
	スロープ	—	
ラッチ外	エレベーター	—	駅直結
	エスカレーター (うち車椅子対応)	—	
	スロープ	—	
斜行リフト	—		
車椅子階段昇降機	—		
多機能トイレ	○		
点字誘導ブロック	○		
点字警告ブロック (うち内方線付)	○		
点字券売機	○		
点字運賃表	○		
拡幅改札口	○		
触知図式案内板	○		
階段手摺点字	○		
音声・音響案内	触知案内図	○	
	改札口	○	
	券売機	○	
	エスカレーター	○	
	多機能トイレ	○	
	階段	○	
	エレベーター	○	
その他	—		
拡幅改札機	—		
その他施設	—		

東武鉄道

種別		新鎌ヶ谷駅	鎌ヶ谷駅	備考
ラッチ内	エレベーター	2基	2基	
	エスカレーター (うち車椅子対応)	2基	2基	
	スロープ	—	—	
ラッチ外	エレベーター	—	—	
	エスカレーター (うち車椅子対応)	—	—	
	スロープ	2通路(東西1通路づつ)	—	
斜行リフト	—	—		
車椅子階段昇降機	—	—		
多機能トイレ	○	○		
点字誘導ブロック	○	○		
点字警告ブロック (うち内方線付)	○	○		
点字券売機	○	○		
点字運賃表	○	○		
拡幅改札口	○	○		
触地図式案内板	○	○		
階段手摺点字	○	○		
音声・音響案内	触知案内図	○	—	
	改札口	○	—	
	券売機	○	—	
	エスカレーター	○	—	
	多機能トイレ	○	—	
	階段	○	—	
	エレベーター	○	—	
その他	男女トイレ	—		
拡幅改札機	○	○		
その他施設	—	—		

京成電鉄

種別		鎌ヶ谷大仏駅	初富駅	新鎌ヶ谷駅	北初富駅	くぬぎ山駅	備考
ラッチ内	エレベーター	1基	1基	1基	2基	1基	
	エスカレーター (うち車椅子対応)	—	2基	2基	4基	—	
	スロープ	—	—	—	—	—	
ラッチ外	エレベーター	1基	—	—	—	2基	
	エスカレーター (うち車椅子対応)	1基	—	—	—	—	
	スロープ	—	—	—	1基	—	
斜行リフト	—	—	—	—	—		
車椅子階段昇降機	—	—	—	—	—		
多機能トイレ	○	○	○	○	○		
点字誘導ブロック	○	○	○	○	○		
点字警告ブロック (うち内方線付)	○	○	○	○	○		
点字券売機	○	○	○	○	○		
点字運賃表	○	○	○	○	○		
拡幅改札口	○	○	○	○	○		
触地図式案内板	○	○	○	○	○		
階段手摺点字	○	○	○	○	○		
音声・音響案内	触知案内図	○	○	○	○	○	券売機と兼用
	改札口	○	○	○	○	○	
	券売機	○	○	○	○	○	触知案内図と兼用
	エスカレーター	—	2箇所	2箇所	4箇所	—	改札内設置対象として
	多機能トイレ	○	○	○	○	○	
	階段	○	○	○	○	○	
	エレベーター	2箇所	1箇所	1箇所	2箇所	3箇所	
その他	—	—	—	—	—		
拡幅改札機	○	○	○	○	○		
その他施設	—	—	—	—	—		

出典:鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

## 2-5. 路線バスの整備状況

### ●本市の路線バス整備の概況

本市バス路線は、下記の図に示すよう、複数の路線を有し、白井駅、船橋駅、西船橋駅方面等、市外の主要駅へのアクセスが可能です。

しかし、市境が経路となる路線が多く、市内部の運行をメインとしたバス路線はコミュニティバス「ききょう号」となっています。

No.	系統名	運行区間	運行事業者
①	下総航空基地線	鎌ヶ谷市役所-白井駅	京成バス千葉セントラル 印西営業所 ※旧ちばレインボーバス
		五香駅-鎌ヶ谷市役所	
②	西白井線	新鎌ヶ谷駅-セブンパークアリオ柏	京成バス千葉ウエスト 鎌ヶ谷営業所 ※旧船橋新京成バス
		新鎌ヶ谷駅-白井車庫	
③	東鎌01	東武鎌ヶ谷駅-2号棟前	京成バス千葉ウエスト 鎌ヶ谷営業所 ※旧船橋新京成バス
④	鎌10	ニュータウン七次台-鎌ヶ谷大仏	
④	鎌12	西白井駅-鎌ヶ谷大仏	
⑤	鎌01	鎌ヶ谷大仏-北総白井病院	京成バス千葉セントラル 印西営業所
⑥	船03	鎌ヶ谷大仏-船橋駅北口	
⑥	白井線	白井車庫-西船橋駅	京成バス千葉セントラル 印西営業所
		白井車庫-西船橋駅	
⑦	Fs01/Fs11/Fs02/ /Fs03/Fs12	<Fs01・Fs11>ファイターズタウン鎌ヶ谷-西船橋駅 <Fs02>医療センター入口(市川営業所)-西船橋駅 <Fs03>桐畑-西船橋駅 <Fs12>医療センター入口(市川営業所)-船橋法典駅	京成バス 市川営業所
⑧	馬01	馬込沢駅-慈祐苑	京成バス千葉ウエスト 鎌ヶ谷営業所

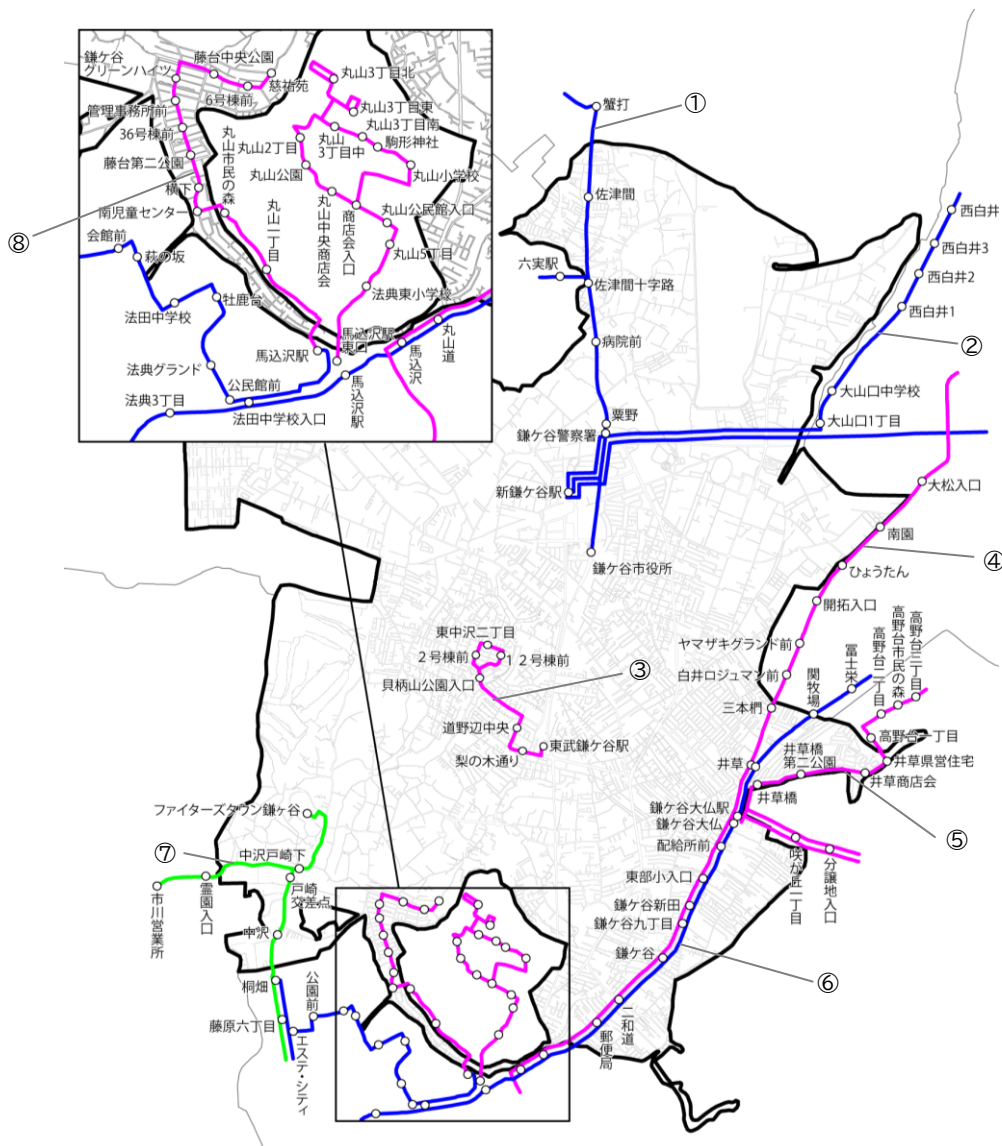


図2-5 本市のバス路線(コミュニティバスを除く)

## 2. 公共交通の現況整理

### ● 運行事業者毎の動向

#### 京成バス市川営業所の路線における近年の動向

下記に市南部を運行する京成バス市川営業所による「ファイターズタウン線」の近年の利用者数の推移を整理します。※下記の内容は市外のバス停も含めた路線全体の実績として整理。

表 2-9 ファイターズタウン線 運行概要(R7.11 現在)

路線名	系統番号	系統別経路		停留所 総数	市内 停留所数	路線 停留所数	往復回数	運行回数			運行距離 (km)	所要時間 (分)	常用台数	
		起点バス 停留所名	終点バス 停留所名					平日 (回)	土曜 (回)	休日 (回)				
		ファイターズ タウン線	Fs01					西船橋駅	ファイターズタウン鎌ヶ谷	26				2
	Fs02	西船橋駅	市川営業所	21.5	43	34	34	8.31	32					
	Fs11	船橋法典駅	ファイターズタウン鎌ヶ谷	8.5	17	15	15	4.49	19					
	Fs11	市川営業所	ファイターズタウン鎌ヶ谷	10	20	20	20	1.86	7					
	Fs12	船橋法典駅	市川営業所	7.5	15	9	9	4.84	19					

出典:鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

#### 利用者数推移

5 系統合計の年間乗車人員数は、令和 2 年の新型コロナウイルス感染拡大下では減少しましたが、その後回復傾向にあり、令和 6 年にはコロナ禍前の利用者数に近づいています。

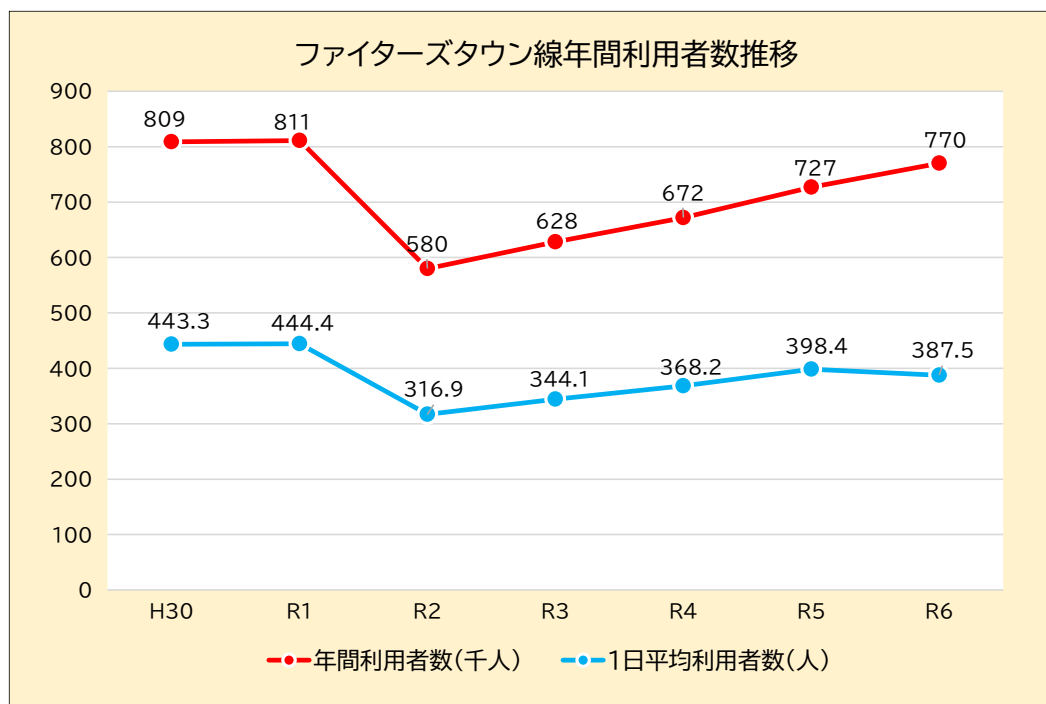


図 2-6 ファイターズタウン線の年間利用者数推移(5 系統合計)

出典:鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

### 京成バス千葉セントラルの路線における近年の動向

下記に市北部、東部を運行する京成バス千葉セントラルの運行路線の近年の利用者数の推移を整理します。※下記の内容は市外のバス停も含めた路線全体の実績として整理。

表 2-10 京成バス千葉セントラル運行路線の運行概要(R7.11 現在)

路線名	系統数	系統別経路			停留所 総数	市内 停留所数	路線 停留所数	往復回数	運行回数			運行距離 (km)	所要時間 (分)	常用台数	備考
		起点バス 停留所名	終点バス 停留所名	経由地					平日 (回)	土曜 (回)	休日 (回)				
		起点バス 停留所名	終点バス 停留所名												
白井線	2	白井車庫	西船橋駅	白井駅・鎌ヶ谷大 仏駅・馬込沢駅	47	7	47	9	9	9	19.1	52~55	4		
		白井駅	西船橋駅		36	7	47	7	7	7	14.6	40			
西白井線	3	新鎌ヶ谷駅	白井工業団地	西白井2・白井工 業団地	26	2	27	8	8	2	8.7	23	2		
		新鎌ヶ谷駅	セブンパークアリオ柏		11	2	27	11	11	13	13	9.5		23	
		白井車庫	新鎌ヶ谷駅	白井工業団地・西 白井2	25	2	27	3	3	2	2	14		34	
下総航空基地線	4	白井車庫	高柳駅	白井工業団地・下 総航空基地	24	24	38	3	3	2	12.7	28	2		
		白井駅	高柳駅		25	0	38	5	5	3	3	11.9		27	
		白井駅	鎌ヶ谷市役所	白井工業団地・高 柳駅	27	33	38	1	1	0	0	16.4		38	
高花線	1	高花	新鎌ヶ谷駅	千葉ニュータウン 中央駅	15	15	15	1	0	1	15.7	45	1	土休日のみ1便 利用人数 は高花線の他系統を含む	
北総循環線	1	千葉ニュータウン 中央駅	新鎌ヶ谷駅	桜台4丁目・白井 駅	20	17	17	1	1	0	15.6	35	1	平日のみ1便	

出典: 鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

### 利用者数推移

5系統合計の年間乗車人員数は、令和2年の新型コロナウイルス感染拡大下で減少しました。その後の回復状況は伸び悩んでおり、令和6年にはコロナ禍前(平成30年度)の利用者数の半数以下の利用者数に落ち着いています。路線別では、唯一西白井線は利用者数を伸ばしています。

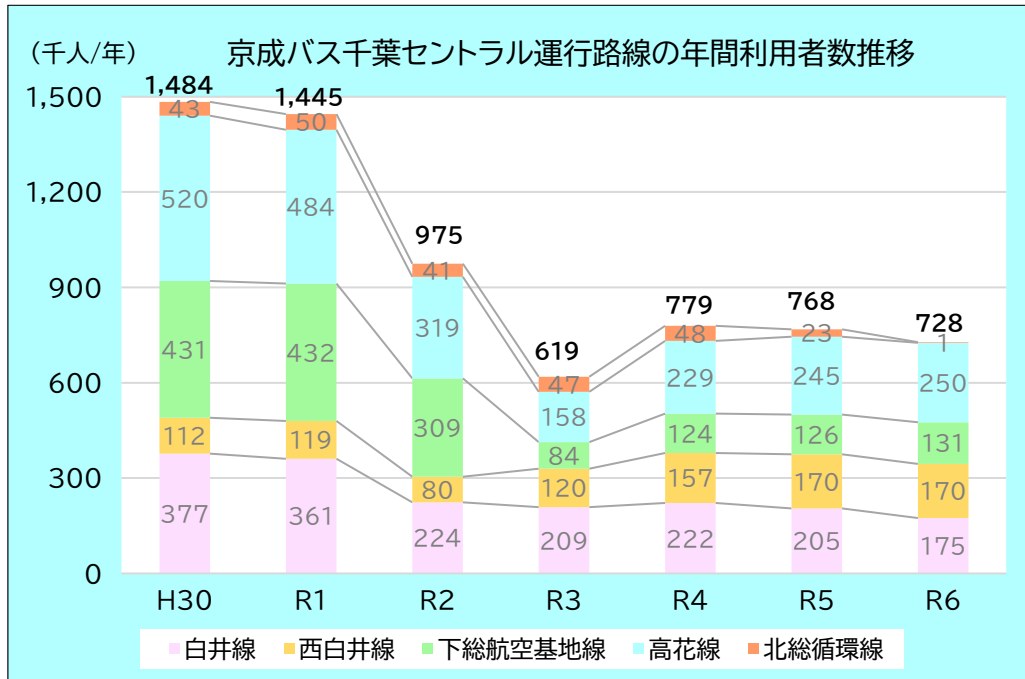


図 2-7 京成バス千葉セントラル運行路線の年間利用者数推移(5系統合計)

出典: 鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

## 2. 公共交通の現況整理

5 系統合計の 1 日平均乗車人員数は、令和 2 年の新型コロナウイルス感染拡大下で減少しました。その後の回復状況は伸び悩んでおり、路線別では、北総循環線、高花線、下総航空基地線、白井線は、令和 6 年にはコロナ禍前（平成 30 年度）の利用者数の半数以下の利用者数となっています。年間利用者数と同様、唯一西白井線は利用者数を伸ばしています。

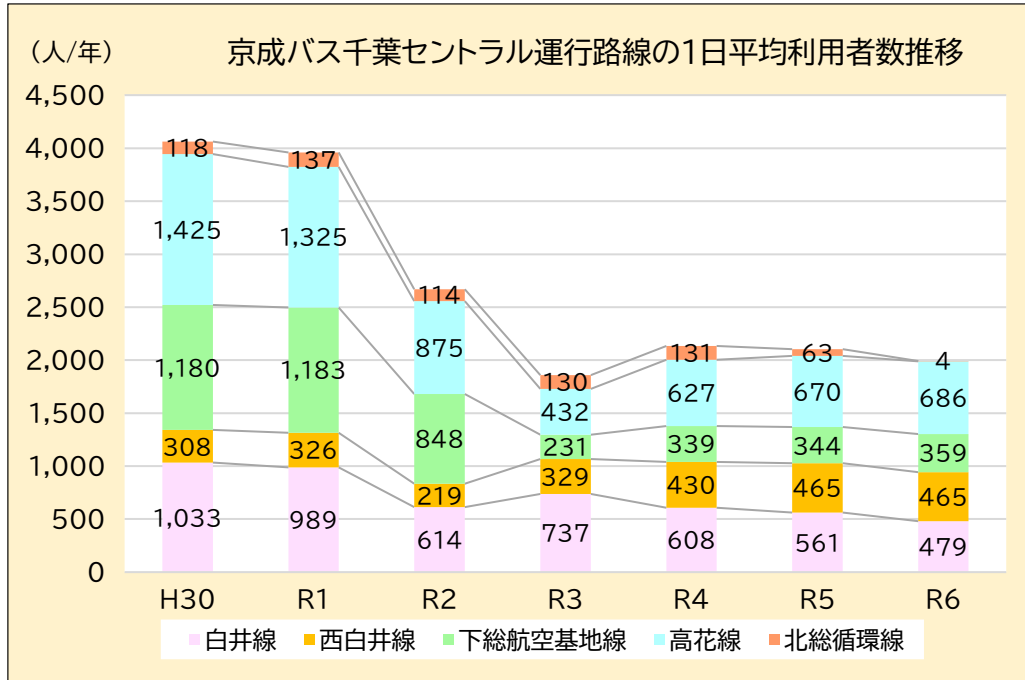


図 2-8 京成バス千葉セントラル運行路線の 1 日平均利用者数推移(5系統合計)

出典:鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

### 京成バス千葉ウエストの路線における近年の動向

下記に市北部、東部を運行する京成バス千葉ウエストの運行路線の近年の利用者数の推移を整理します。※下記の内容は市外のバス停も含めた路線全体の実績として整理。

表 2-11 京成バス千葉ウエスト運行路線の運行概要(R7.12 現在)

路線名	系統数	系統別経路			停留所総数	市内停留所数	路線停留所数	往復回数	運行回数			運行距離(km)	所要時間(分)	常用台数
		起点バス	終点バス	経由地					平日(回)	土曜(回)	休日(回)			
		停留所名	停留所名											
金杉台線	1	鎌ヶ谷大仏	船橋駅北口	三鉄駅 医療センター 八栄小学校入口	32	1	32	4	8	8	7	12.18	67	9
鎌ヶ谷線	1	鎌ヶ谷大仏	船橋駅北口	鎌ヶ谷 市立体育館 夏見台団地	24	7	24	54.5	109	79	79	7.68	32	6
小室線	1	鎌ヶ谷大仏	船橋駅北口	白百合団地入口 三鉄駅 桜ヶ丘	33	1	33	7	14	13	13	11.05	60	12
古和釜線	1	鎌ヶ谷大仏	北習志野駅	白百合団地入口 古和釜十字路 東習志野駅前	23	1	23	5.5	11	10	10	9.1	33	15
西白井線	2	西白井駅	鎌ヶ谷大仏駅	大松入口 ヤマザキグランド前	10	3	10	1	2	4	4	3.85	14	1
		ニュータウン七次台	鎌ヶ谷大仏駅	清水口 大松入口 ヤマザキグランド前	19	3	19	7	14	12	12	6.65	25	1
井草線	1	北総白井病院	鎌ヶ谷大仏	高野台三丁目 井草乗客住宅 井草橋	13	5	13	51	102	70	70	2.8	13	3
パークサイド鎌ヶ谷循環	1	東武鎌ヶ谷	東武鎌ヶ谷	東中沢	11	11	11	11	22	20	20	2.6	12	1
鎌ヶ谷グリーンハイツ線	2	慈祐苑	馬込沢	鎌ヶ谷グリーンハイツ 東武鎌ヶ谷 丸山一丁目	12	10	12	22	44	35	35	2.25	11	3
		慈祐苑	馬込沢	鎌ヶ谷グリーンハイツ 丸山市民の森	11	9	11	22.5	45	37	37	3.2	16	3

出典: 鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

### 利用者数推移

8系統合計の年間乗車人員数は、令和2年の新型コロナウイルス感染拡大下で減少しました。その後の回復状況は伸び悩む状況が続いています。路線別では、金杉台線、小室線は年間100万人以上の利用者数を維持しているほか、鎌ヶ谷線も100万人弱の利用者数を維持しています。

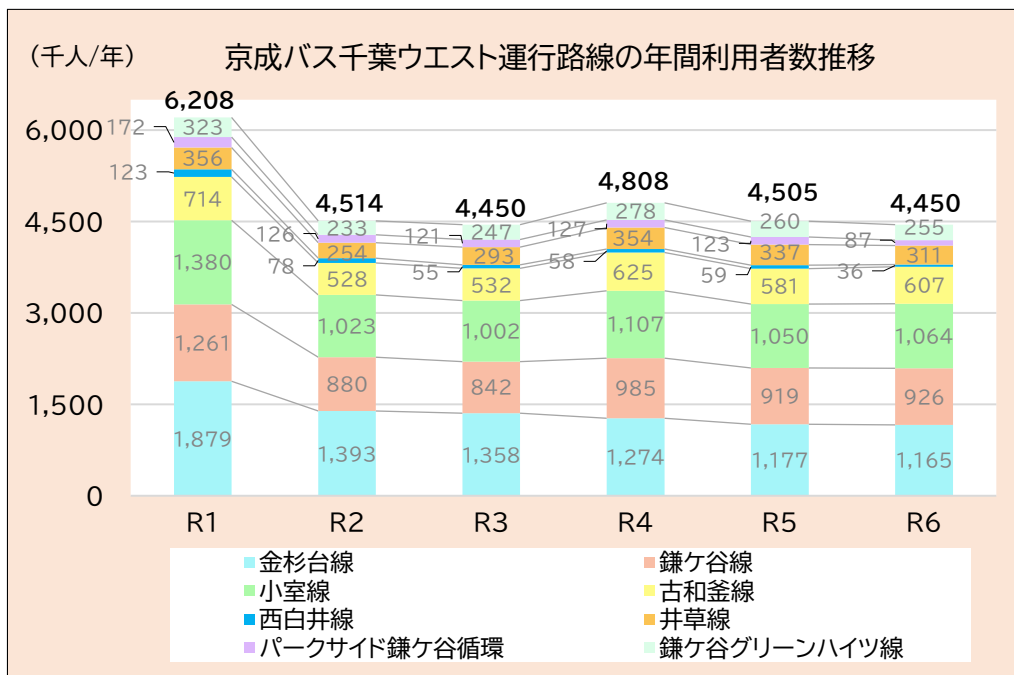


図 2-9 京成バス千葉ウエスト運行路線の年間利用者数推移(8系統合計)

出典: 鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

## 2-6. コミュニティバスの整備状況

ききょう号は、平成13年4月に4路線で運行を開始した誰でも利用可できるコミュニティバスです。平成28年11月、旧西線を「西線」・「西線2」へ分割し、市内を「東線」、「東線2」、「西線」、「西線2」、「南線」の5路線により運行しており、毎日利用が可能です（年末年始のみ運休）。

市境を経路とする系統が多い市内路線バスに対し、ききょう号は市内をコンパクトに移動できるバス交通として、市民を中心に利用が定着しています。運行概要は下記の通りです。

表 2-12 ききょう号運行概要

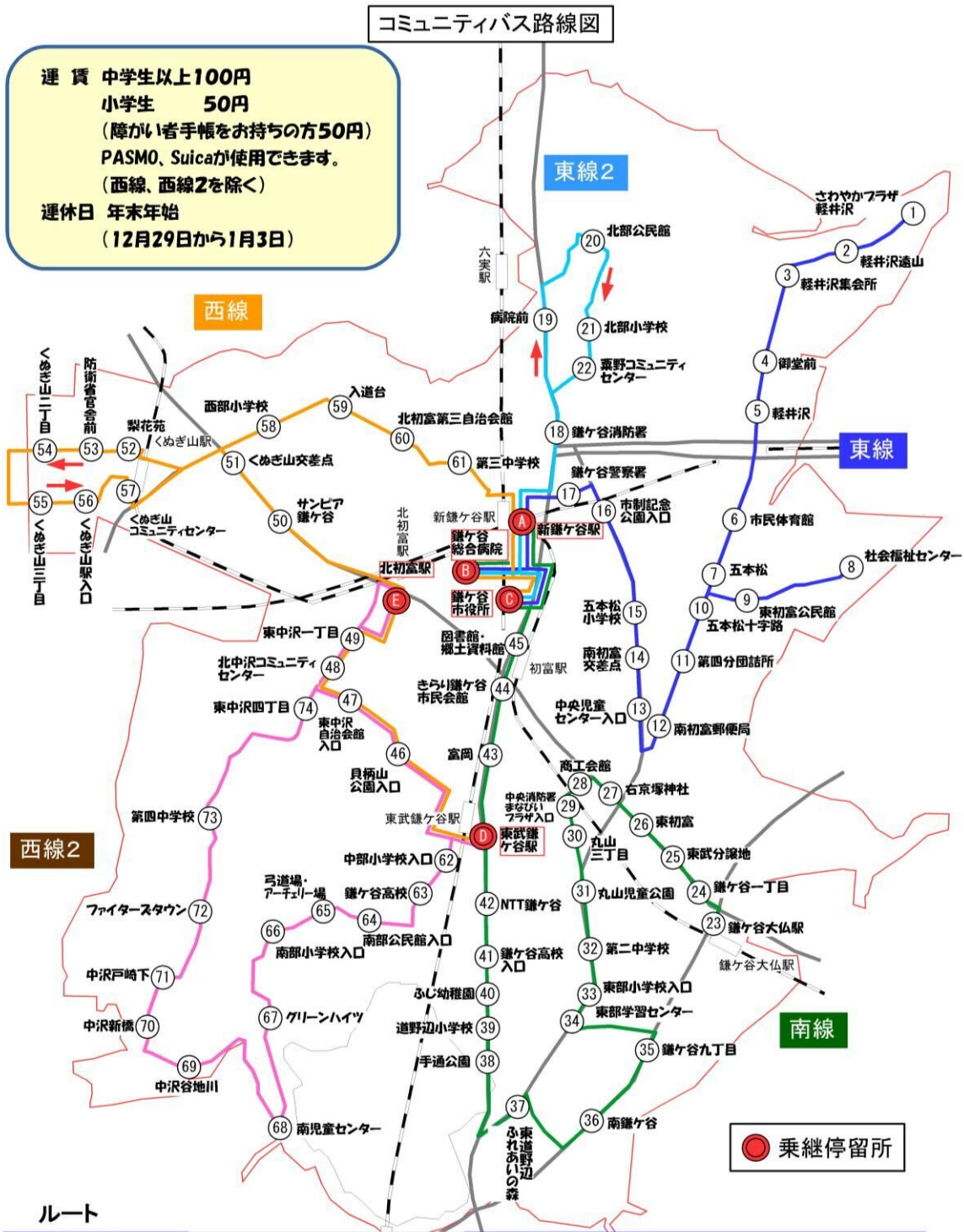
運休日	年末年始（12/29～1/3）	
運賃	支払い方法	乗り継ぎ
中学生以上：100円 小学生：50円 障がい者手帳所有者：50円	現金、 交通系 IC カード ※西線・西線2は 現金のみ	最初に乗車したバスの運転士から 「乗り継ぎ券」の発行を受け、その 券を乗り継ぐ先のバス運転士に渡す ことで可能。
運行事業者	東線・東線2：京成バス千葉セントラル 南線：京成バス千葉ウエスト 西線・西線2：鎌ヶ谷観光バス	

※令和5年4月より運転免許自主返納者への割引として、「運転免許証自主返納割引証」の交付後5年間、半額料金（50円）で利用できる制度を導入しました。また、障がい者手帳をお持ちの方の付き添い1名も半額（50円）で利用できます。

表 2-13 ききょう号の運行本数

コース名	経路	平日 運行 本数	休日 運行 本数	運行時間 上：平日 下：休日
東線上り	さわやかプラザ軽井沢～鎌ヶ谷市役所	8	5	8:45～17:49 8:45～17:39
東線下り	鎌ヶ谷市役所～さわやかプラザ軽井沢	8	5	9:20～18:39 9:35～18:19
東線2	鎌ヶ谷市役所～鎌ヶ谷市役所	4	3	10:15～15:58 11:00～16:18
南線上り	鎌ヶ谷大仏駅～新鎌ヶ谷駅	8	5	8:30～17:59 8:30～17:57
南線下り	新鎌ヶ谷駅～鎌ヶ谷大仏駅	8	5	9:09～18:42 9:15～18:42
西線下り	鎌ヶ谷市役所～東武鎌ヶ谷駅	6	4	8:15～17:44 8:30～15:49
西線上り	東武鎌ヶ谷駅～鎌ヶ谷市役所	5	4	9:00～16:31 9:10～16:51
西線2 右回り	東武鎌ヶ谷駅～東武鎌ヶ谷駅	6	5	8:25～17:41 8:40～17:01
西線2 左回り		5	4	9:10～16:34 9:21～15:54

ききょう号の運行経路



ルート			
ききょう号東線		京成バス千葉セントラル	047-497-0962
ききょう号東線2		京成バス千葉ウエスト	047-443-2035
ききょう号南線		鎌ヶ谷観光バス	047-444-3154
ききょう号西線			
ききょう号西線2			

※) 道路状況により、時刻表の時間通りに運行できない場合がありますので、予めご了承ください。  
荒天・災害時には、やむを得ず運休することがあります。

## 2. 公共交通の現況整理

### ●近年の利用者数の推移

年間乗車人員数は、令和2年の新型コロナウイルス感染拡大下では減少しましたが、その後回復傾向にあり、令和5年～6年にかけてコロナ禍前を上回る結果となりました。平成30年度から令和6年度の間、年間利用者数は約17,400人増加しています。

路線別では、市南東部を経路とする南線の利用者が毎年最も多く、次いで、東線、西線2の順となっています。

令和5年度から開始した、運転免許証返納者に対する割引の利用者は、導入2年目も数字を伸ばしており、今後も制度を活用した利用者の増加が見込める状況です。※東線2は東線を含む

	東線	東線2	南線	西線	西線2	合計
H30	35,384	4,495	59,112	13,716	16,326	129,033
R1	36,266	4,550	59,971	14,682	16,374	131,843
R2	21,963	3,503	41,800	9,311	10,868	87,445
R3	27,006	4,052	50,381	10,965	14,268	106,672
R4	33,870	5,025	56,637	12,043	14,180	121,755
R5	39,137	5,798	60,212	14,175	16,285	135,607
R6	42,609	6,671	63,756	15,692	17,738	146,466

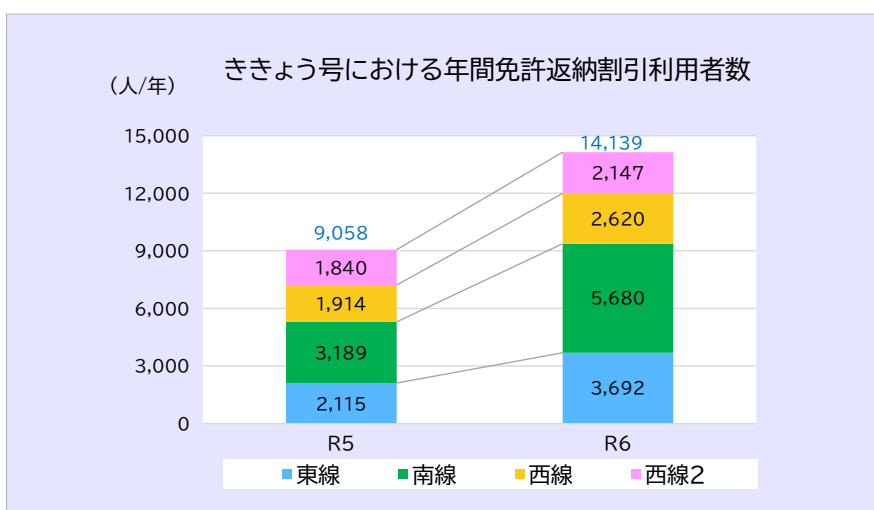
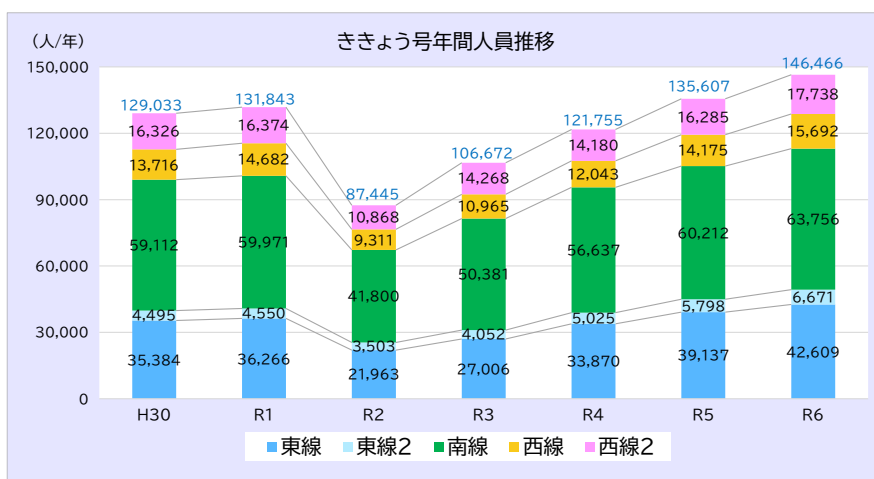


図 2-10 ききょう号の年間利用者数推移(上)・年間免許返納割引者数推移

出典: 鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

## 2-7. タクシーの整備状況

本市では、市内に営業所を有するタクシー会社2社と個人タクシー事業者、その他市外に営業所を有するタクシー会社により、タクシーの運行が市内全域で実施されています。

表 2-14 市内で運行するタクシーの概要

事業者名	運賃形態
株式会社樺山交通	初乗 1.155km まで 500 円 / 239m ごとに 100 円加算 ※迎車の場合は回送料金がかかります
協進交通有限会社	

タクシーの年間輸送人員は、令和 2 年の新型コロナウイルス感染拡大下では減少しましたが、その後回復傾向にあり、令和 6 年においては、コロナ禍前を上回る年間 290,000 人以上の結果となりました。※協進交通 1 社のみの実績を基に整理

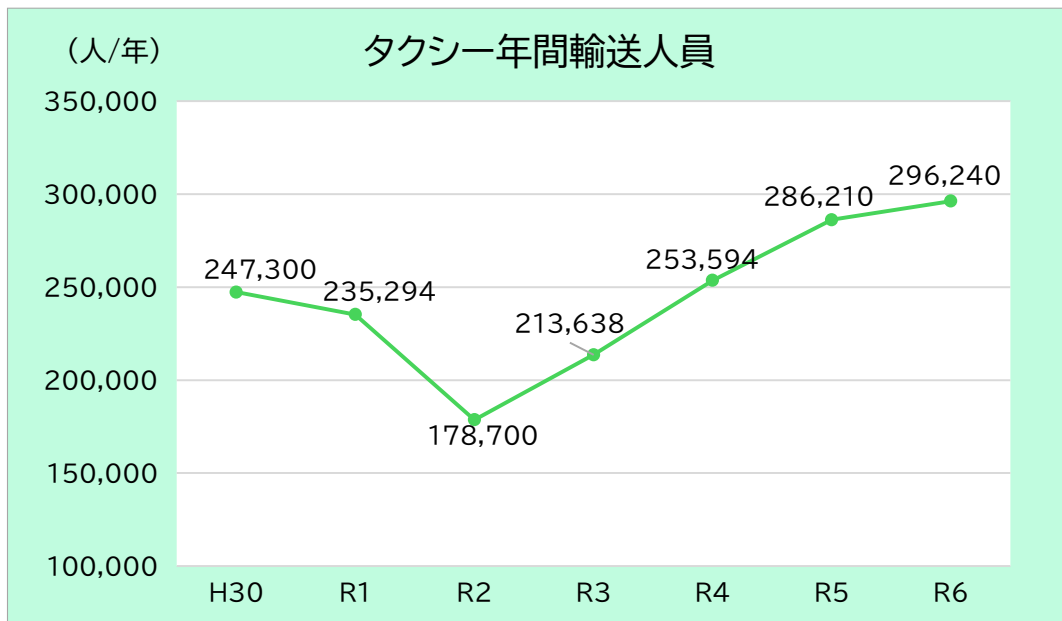


図 2-11 タクシー(協進交通有限会社)の年間利用者数推移

出典:鎌ヶ谷市資料(事業者提供データ)

## 2-8. シェアサイクルの整備状況

### ●整備概要

シェアサイクルは、ステーションが設置されている場所であればどこでも借りることができ、どこでも返すことができる有料の自転車シェアサービスです。

鎌ケ谷市では、市内の回遊性向上や近隣自治体との往来の利便性向上に寄与する新たな移動手段として、令和7年4月からシェアサイクル『シェアサイクルサービス「HELLO CYCLING」』を導入しています。市がステーション用の市有地を確保し、事業者が運営を担当しています。

電動アシスト自転車を採用しており、市内外問わず、日常の移動に便利に使えます。利用には専用アプリによる会員登録、事前のアカウント作成が必要です。利用の際は、付近のステーションを検索し、予約することができます。

市内には令和7年11月時点で38箇所のサイクルステーションが設置されています。

表 2-15 市内のサイクルステーション所在地一覧(R7.11 現在)

No.	名称	所在地	最大駐輪可能台数	No.	名称	所在地	最大駐輪可能台数
1	AOKI 新鎌ケ谷店	鎌ケ谷市新鎌ケ谷4-2-12	10	21	北中沢コミュニティセンター	鎌ケ谷市北中沢2-1-23	5
2	アクロスモール新鎌ケ谷	鎌ケ谷市鎌ケ谷2-12-1	5	22	北中沢ゲートボール場（赤い羽根公園）	鎌ケ谷市北中沢1-7-21	6
3	シェアハウス・WestFall 鎌ケ谷	鎌ケ谷市南鎌ケ谷3-4-56	7	23	新鎌ケ谷四丁目公園	鎌ケ谷市新鎌ケ谷4-7-34	3
4	ファイターズ鎌ケ谷スタジアム	鎌ケ谷市中沢459	10	24	栗野コミュニティセンター	鎌ケ谷市栗野79-1	5
5	ダイヤモンドハウスオガワ	鎌ケ谷市東道野辺4-17-48	5	25	鎌ケ谷市 北部公民館	鎌ケ谷市佐津間631	4
6	東部学習センター	鎌ケ谷市東道野辺4-9-50	5	26	くぬぎ山公園	鎌ケ谷市くぬぎ山4-2-46-10	7
7	藤台中央公園	鎌ケ谷市西道野辺4-4	5	27	新鎌ケ谷三丁目第一公園	鎌ケ谷市新鎌ケ谷3-22	5
8	南部公民館	鎌ケ谷市道野辺61	4	28	西佐津間二丁目児童遊園	鎌ケ谷市西佐津間2-12	8
9	鎌ケ谷駅東口	鎌ケ谷市道野辺本町1-3	6	29	第二新田公園	鎌ケ谷市東初富4-32	5
10	アカシア児童遊園	鎌ケ谷市東道野辺6-9-23	4	30	井草橋公園	鎌ケ谷市東鎌ケ谷3-9-10-5	5
11	福太郎アリーナ	鎌ケ谷市初富860-3	6	31	長谷津公園	鎌ケ谷市中央2-19-1	3
12	富里公園前歩道	鎌ケ谷市くぬぎ山4-9	3	32	新鎌ふれあい公園	鎌ケ谷市新鎌ケ谷2-20-19-16	3
13	新鎌ケ谷駅南口	鎌ケ谷市新鎌ケ谷2-8	13	33	貝柄山公園（南駐輪場）	鎌ケ谷市初富本町2-5-31	5
14	丸山3丁目ふれあいの森公園	鎌ケ谷市丸山3-1	3	34	鎌ケ谷中央1丁目駐車場	鎌ケ谷市中央1-1-37	4
15	まなびいプラザ	鎌ケ谷市富岡2-6-1	5	35	鎌ケ谷大仏駅前駐輪場	鎌ケ谷市鎌ケ谷1-4-2	6
16	西本田公園	鎌ケ谷市鎌ケ谷8-2-3-1	5	36	【AHC】ハイツAHC	鎌ケ谷市道野辺本町1-1-25	7
17	横下公園	鎌ケ谷市道野辺1041-3	6	37	ECOPOOL新鎌ケ谷駅前第2	鎌ケ谷市鎌ケ谷2-9-5	15
18	東初富公民館	鎌ケ谷市東初富1-10-1	3	38	京成サイクルパーク北初富駅前	鎌ケ谷市初富324-11	6
19	鎌ケ谷市役所（2箇所）	鎌ケ谷市新鎌ケ谷2-6-1	12				
20	東中沢ふれあい緑道	鎌ケ谷市富岡3-25	3				

### ●利用料金

利用料金は下記の通りです。

表 2-16 シェアサイクルの利用料金

	自転車			電動サイクル
	シティサイクル	スポーツタイプ	e-Bikeタイプ	
開始30分まで	160円	200円	設定なし	設定なし
15分ごと	160円	200円	設定なし	200円
12時間まで	2,500円	3,000円	設定なし	4,000円
24時間まで	設定なし	設定なし	設定なし	設定なし

※同一ステーションでも車種によって料金の異なる場合あり

※1分に満たない秒数は繰上げ

※利用開始30分までの料金記載がないエリアは、利用開始直後より15分ごとの料金が適用

出典:鎌ケ谷市、HELLO CYCLING ウェブサイト

市内のサイクルステーションの分布状況 ※地図内の番号は前頁記載の一覧より

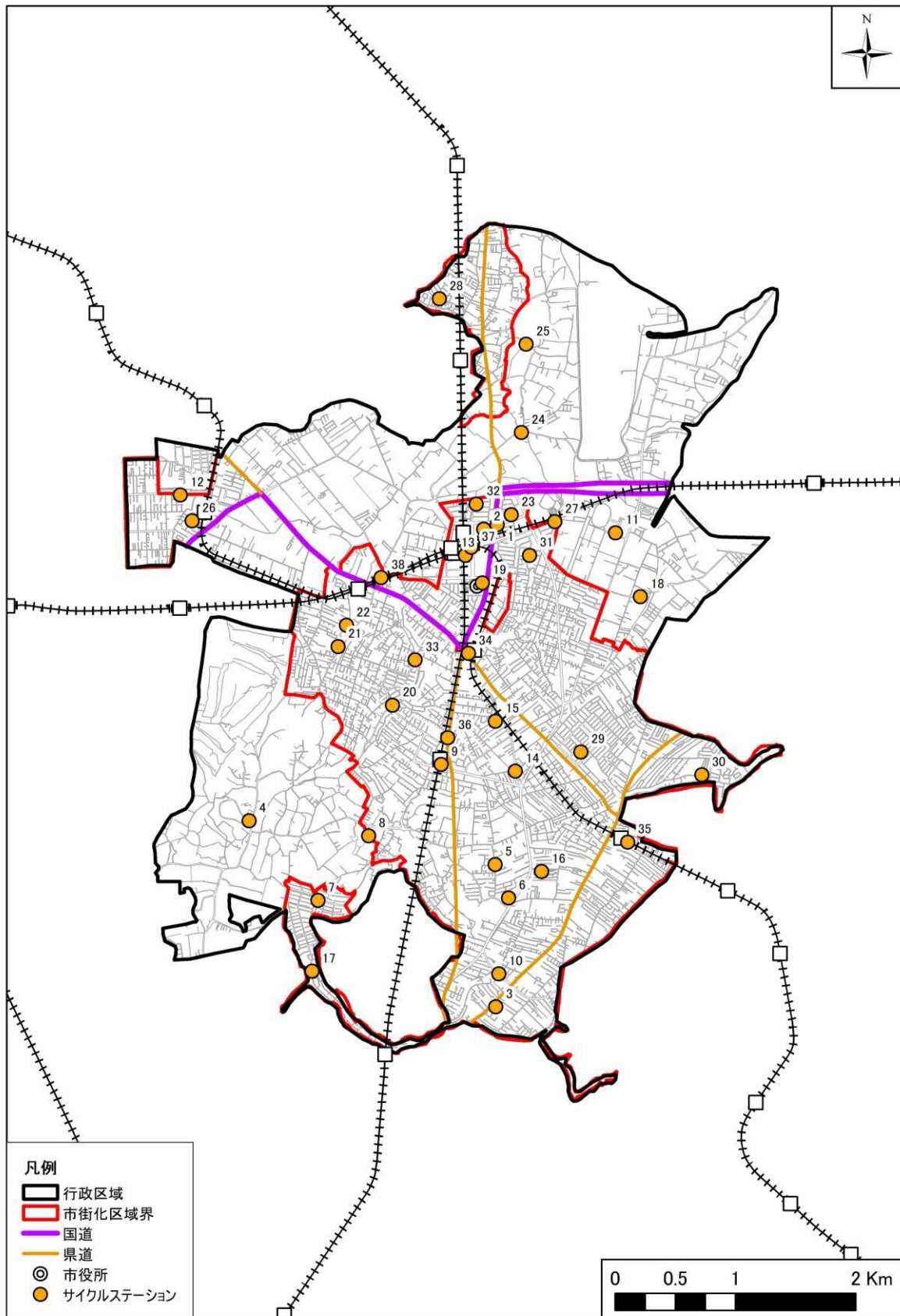


図 2-12 市内のサイクルステーション

出典:HELLO CYCLING ウェブサイト

## 2. 公共交通の現況整理

### ●利用者数の推移

シェアサイクルの利用者数は、市が導入を行った令和7年4月以降（それ以前は民間事業者のみ導入）、大幅に増加しています。令和7年9月は最多の926人/月が利用をしており、初回利用者数においても1か月あたり400人のペースで増加傾向にあります。

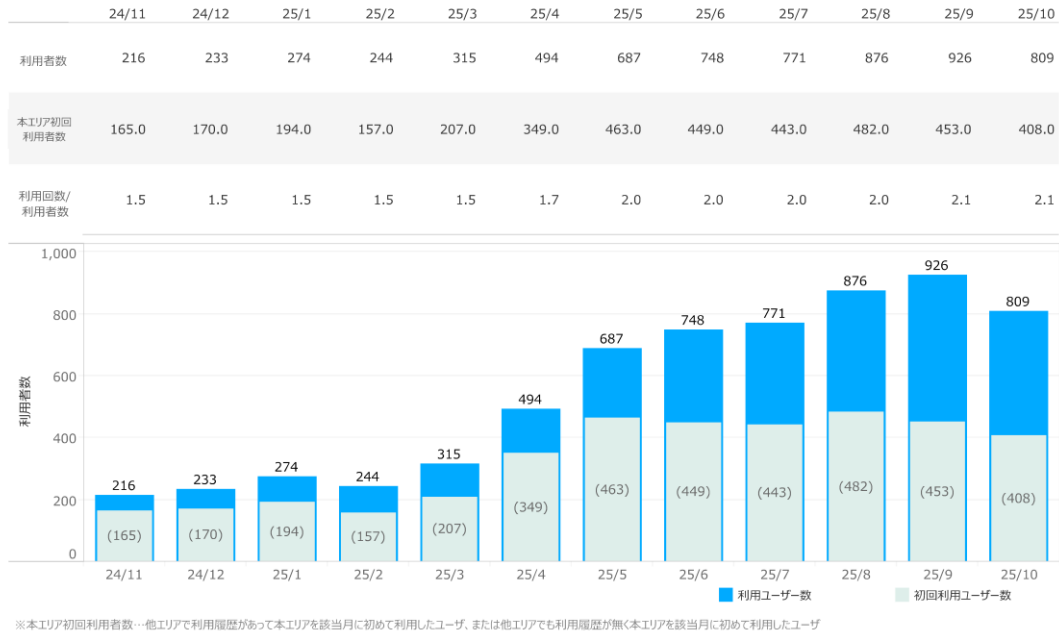


図 2-13 シェアサイクルの利用者数の推移

出典:鎌ヶ谷市資料

利用者の利用範囲は、下記の図内の own に示すよう市内で利用が完結する利用者が多く、利用者数が最も多い令和7年9月でみると、市内の利用は62.1%、市内で借りた利用者が市外で返却する利用が17.7%、市外で借りた利用者が市内で返却するケースが20.2%となっており、6割以上が市内で完結する利用パターンとなっています。

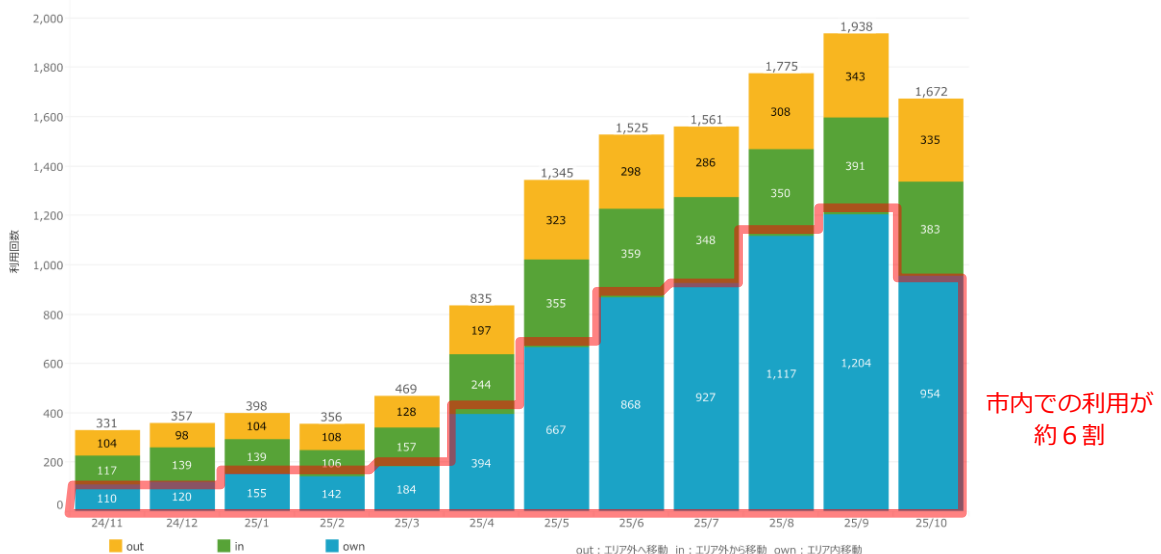


図 2-14 シェアサイクルの利用パターンの推移

出典:鎌ヶ谷市資料

利用回数の最新動向は、約 1,500～1,900 回/月で推移しており、1 日の利用回数は 50～60 回/日となっています。

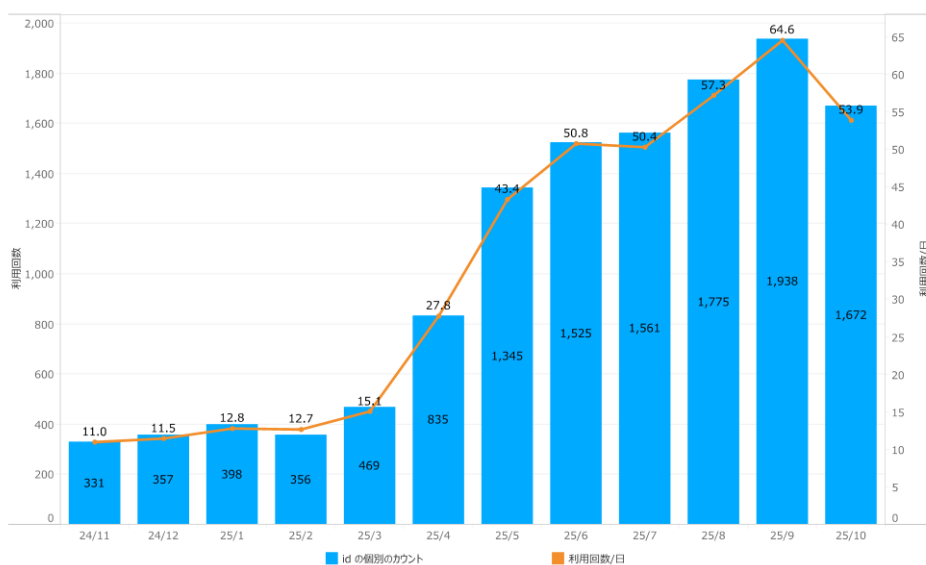


図 2-15 シェアサイクルの利用回数の推移

出典:鎌ヶ谷市資料

平日・休日別の利用回数の最新動向は、1 月当たりの平日、休日の日数で算出した場合、休日の利用回数が平日の利用回数よりやや多い傾向にあります。しかしその差は大きく無く、平日・休日ともに一定の利用者数を維持しています。

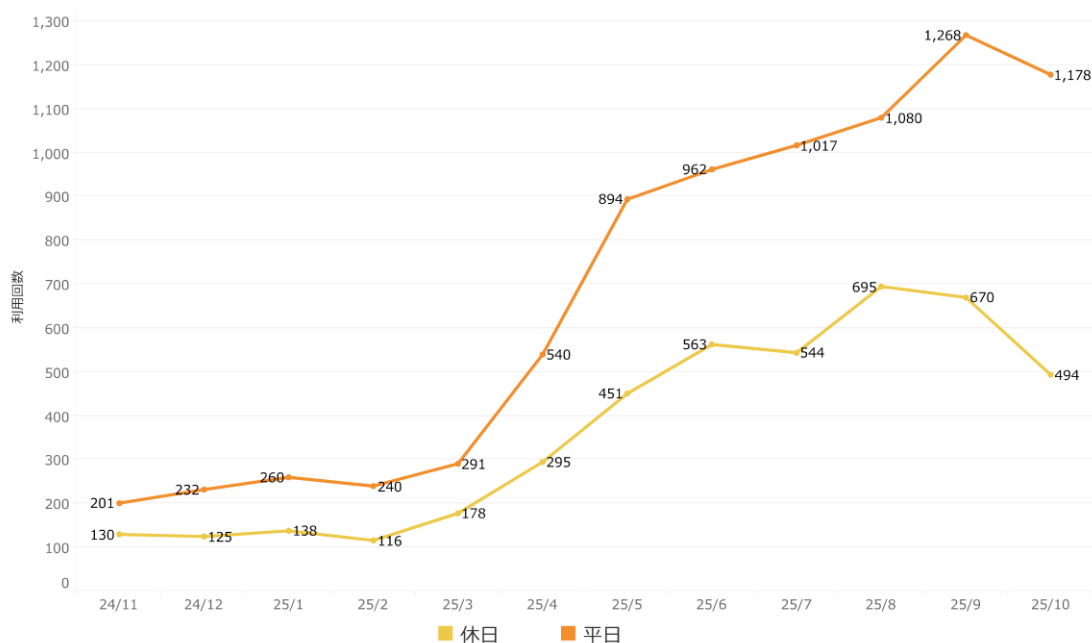


図 2-16 シェアサイクルの平日・休日別の利用回数の推移

出典:鎌ヶ谷市資料

## 2-9. その他の市内の輸送資源の状況

### ●福祉有償運送

市内では、以下の福祉有償運送が運行しています。

福祉有償運送とは、NPO法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。福祉有償運送を実施するには、市町村が主宰する福祉有償運送運営協議会で合意がされていること等、国土交通省の登録が必要。

(出典：福祉有償運送ガイドブック 平成20年3月 国土交通省自動車局)

表 2-17 市内で運行する福祉運送事業の概要

団体名	料金	サービス提供地域	備考
特定非営利活動 法人 キューピット 二四の会	非公表	船橋市、習志野 市、八千代市、 鎌ヶ谷市	非公表
一般社団法人 インナーピース	時間制 走行30分ごとに1,000円 運送の対価以外 待機料金:30分ごとに1,000円 介助料金:30分ごとに1,000円 添乗料金:30分ごとに1,000円	松戸市、柏市、 流山市、市川市、 鎌ヶ谷市等	車いす1台、 セダン等2台 ※全て運送主体の所有
特定非営利活動 法人 想創	非公表	非公表	非公表

出典:各法人 公式ウェブサイト、国土交通省ウェブサイト

### ●新鎌ヶ谷駅南側ロータリーにおける民間事業者等による送迎車両

新鎌ヶ谷駅南側ロータリーにおいて、以下の民間事業者、教育機関による送迎車両が乗り入れをしています。

表 2-18 市内で運行する民間事業者等による送迎の概要(令和 7 年 7 月現在)

No.	施設種別	事業者名もしくは運行内容（カッコ内は事業者）
1	スクールバス	秀明八千代中学高等学校（協和観光）
2	従業員送迎	DOI SYSTEM TECHNOLOGY（株）土井製作所（自社）
3	従業員送迎	（株）東京スタッフサービス（自社）
4	従業員送迎	ロジスティード東日本（株）沼南中央営業所 A・B（柏流通）
5	従業員送迎	わーくはぴねす農園柏（株）ジャパン・リリーフ関東）
6	スクールバス	八千代松陰中学校・高等学校（東洋バス）
7	従業員送迎	酒井医療株式会社（自社）
8	従業員送迎	DHL ノース（黒潮観光）
9	従業員送迎	佐川グローバルロジスティクス（柏流通）
10	スクールバス	東京学館船橋高等学校（コスモスバス）
11	スクールバス	二松学舎大学附属柏中学校・高等学校 （株）マルノウチディーエス）
12	従業員送迎	ピップ物流株式会社（自社）
13	スクールバス	秀明大学（豊島運輸）
14	従業員送迎	株式会社ナカノ商会（コスモスバス）
15	幼稚園バス	みちる幼稚園（自園）
16	従業員送迎	DHL（コスモスバス）
17	従業員送迎	ミキフーズサプライ（株）（コスモスバス）
18	従業員送迎	丸喜化学工業（株）（コスモスバス）
19	従業員送迎	オーペクステクノロジー（株）・オーペクス（株） （コスモスバス）
20	従業員送迎	Huawei（コスモスバス）

出典：鎌ヶ谷市資料

## 2. 公共交通の現況整理

### 3. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性の整理

### 3. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性の整理

本項では、下記の本市の上位計画、関連計画に示す公共交通関連のまちづくりに係る方針や施策内容を把握し、交通分野のまちづくりの方向性を整理します。

公共交通に係るまちづくりの方向性を記載した計画

«上位計画»

『鎌ケ谷市総合計画（基本構想・前期基本計画）』 令和3年3月策定

『鎌ケ谷市都市計画マスタープラン』 令和5年3月策定

『鎌ケ谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略（改訂版）』

令和6年12月策定、令和2年3月改訂

«関連計画»

『鎌ケ谷市高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の推進に関する基本構想  
～鎌ケ谷市バリアフリー基本構想～』 平成19年3月策定

『第4期鎌ケ谷市地域福祉計画』 令和3年3月策定

『第3期鎌ケ谷市障がい者計画』 令和3年3月策定

『鎌ケ谷市自転車ネットワーク計画』 平成31年3月策定

『都市計画道路整備プログラム～都市計画道路の整備優先順位～』 平成19年度策定

## 3-1. 上位計画の整理

### 鎌ケ谷市総合計画（基本構想・前期基本計画） 令和3（2021）年3月策定

『鎌ケ谷市総合計画（基本構想・前期基本計画）』は、まちづくりの基本理念「みんなでつくるふるさと 鎌ケ谷」に基づき、市民、事業者、市が一体となって目指す将来の姿（都市像）「人と緑と産業が調和し 未来へひろがる 鎌ケ谷」を実現するための指針となる計画であり、本市の総合的かつ計画的な市政の運営を図るための計画です。総合基本計画は、「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」の3層構造で構成されています。

計画期間：

【基本構想】 令和3年度から令和14年度

【前期基本計画】 令和3年度から令和8年度



将来都市像：「人と緑と産業が調和し 未来へひろがる 鎌ケ谷」

- 基本目標
- 1 誰もが観光でいきいきと暮らせるまち【保健・福祉分野】
  - 2 子どもの生きる力をはぐくむまち【子育て・教育分野】
  - 3 自然と調和した災害に強いまち【安全・環境分野】
  - 4 にぎわいと活力に満ちた緑あふれるまち【都市基盤・産業分野】
  - 5 豊かな心と生きがいを実感できるまち【生涯学習・文化・スポーツ分野】

**公共交通関連事項（交通関連項目の抜粋）**

- ・基本目標4 にぎわいと活力に満ちた緑あふれるまち【都市基盤・産業分野】  
⇒公共交通機関の利便性向上や都市交通によるネットワークの充実を図り、安定したライフラインの供給や治水対策を図り、安全で快適な居住環境の構築を推進することを掲げています。
- ・前期基本計画内「政策6 都市基盤」における政策6  
⇒魅力ある都市機能の充実【重点施策】  
公共交通体系の充実を示しています。誰もが利用しやすく、持続可能な公共交通体系を構築することを目的とし、公共交通体系が効果的、効率的に運営できるよう事業者と連携を図ること、公共交通ネットワークの利便性向上を目指し、調査・研究を行うことを示しています。

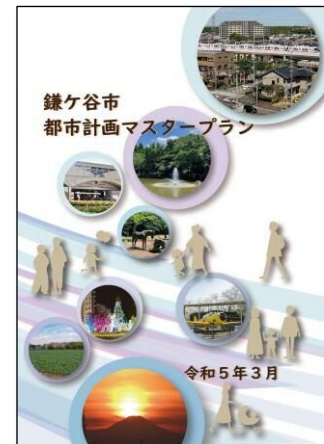
**鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン 令和5（2023）年3月策定**

『鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン』は、都市計画法第18条の2に基づいて策定される、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」です。住民の意見を反映し、「まちの将来像」やその実現に向けた「まちづくりの方針」を示します。

本計画は、快適で望ましい将来都市像に向けたまちづくりを進めるため、住民との合意形成を図りながら都市整備の目標を明らかにするものです。

都市計画マスタープランの役割

- 鎌ヶ谷市の都市全体と地域別の将来像を示します。
- 総合的・一体的なまちづくりを進めるための指針となります。
- まちづくりへの理解を深めます。



計画期間：令和6年から令和25年度

将来都市像：「人と緑と産業が調和し 未来へひろがる 鎌ヶ谷」

- 都市づくりの目標
- 1 にぎわいと活力に満ちたまちづくり
  - 2 誰もがいきいきと、安心して暮らせるまちづくり
  - 3 緑あふれる持続可能なまちづくり

**公共交通関連事項（交通関連項目の抜粋）**

- ・分野別まちづくり方針における「交通体系整備の方針」  
⇒多くの方が、気軽に安心して移動できるよう、公共交通網の維持・充実に取り組むことを示しています。また、道路整備の推進による交通渋滞の解消や、公共交通網の活用の促進、利用しやすい自転車環境の整備等により、自動車交通への過度な依存を低減し、脱炭素社会の構築へ貢献していくことも示しています。

### 公共交通整備の方針

#### 「公共交通ネットワーク」

- ・鉄道 8 駅を有する利便性を活かし、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通体系を構築。
- ・市内各地域を結ぶコミュニティバスをはじめとする公共交通体系が効果的、効率的に運営できるよう事業者と連携。公共交通ネットワークの利便性の向上を目指し、調査・研究を実施。
- ・道路事情や利用者のニーズに対応した移動手段等、新たな制度等も含め、総合的な検討を実施。
- ・交通事業者と連携し、交通施設の再整備等に合わせて、バリアフリー化等を促進。

#### 「交通結節機能の強化」

- ・鎌ヶ谷駅東口駅前広場、新鎌ヶ谷駅北口駅前広場、新鎌ヶ谷駅南口駅前広場は、機能の維持を図るとともに、初富駅駅前広場と北初富駅駅前広場の整備を推進。
- ・新鎌ヶ谷駅については、南北自由通路等の整備を推進。また、南北自由通路の整備後を見据え、新鎌ヶ谷駅北口及び南口駅前広場について、路線バスやタクシー、企業バス等が乗り入れる際のルールなど、利用のあり方について検討を実施。

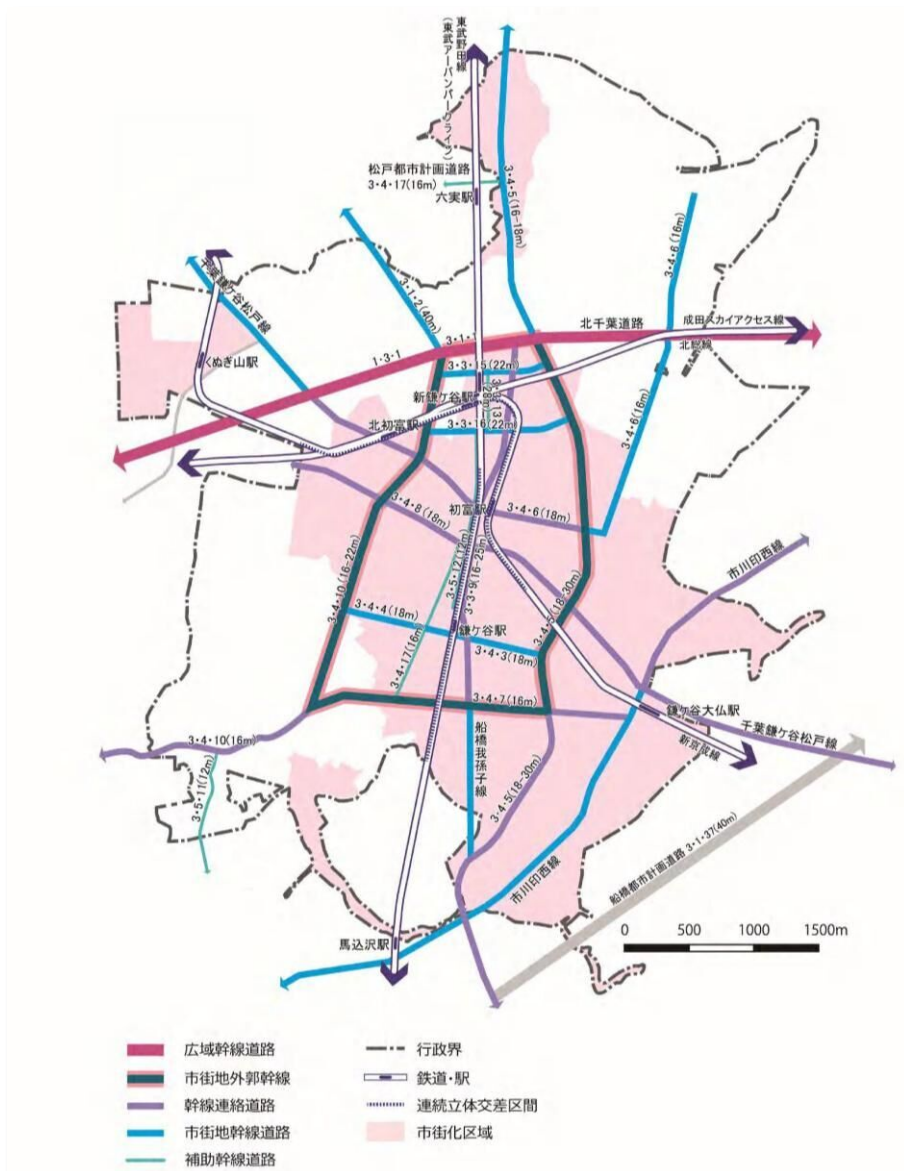


図 3-1 交通体系整備方針

出典:鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン 令和 5 年 3 月 50 頁

## 鎌ケ谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略（改訂版）

平成 27 年 12 月策定、令和 2 年 3 月改訂

本市では、まち・ひと・しごと創生法（平成 26 年 11 月施行）第 10 条の規定により、平成 27 年 12 月に、「鎌ケ谷市人口ビジョン」及び「鎌ケ谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定しました。

この人口ビジョンは、人口の減少に歯止めをかけるため、「出生率の向上」、「人口の流入増」、「暮らしやすい社会づくり」の 3 つの目指すべき将来の方向性を示したものです。同時に、本市の総人口が令和 42 年に約 10 万 7 千人を維持する将来展望を示したものです。

また、総合戦略は、平成 27 年度から令和元年度までを計画期間とし、まち・ひと・しごと創生に関する 4 つの基本目標、施策の基本的方向、具体的な施策などを示すものです。



本市の総合戦略は、令和元年度に計画期間が満了することから、第 2 期総合戦略の策定について検討した結果、現行の総合戦略を一部修正し、令和 2 年度まで 1 年間延長し、その後、令和 3 年度から令和 8 年度までを計画期間とする「鎌ケ谷市総合基本計画（前期基本計画・前期実施計画）」と一体的に策定を行いました。

計画期間：

「鎌ケ谷市総合基本計画（前期基本計画・前期実施計画）」の計画期間である令和 3 年度から令和 8 年度までと整合を図り計画を進行

- 基本目標
- 1 人々が交流・定着する、魅力あふれるまちづくり
  - 2 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえるまちづくり
  - 3 働きたいという希望をかなえるまちづくり
  - 4 あらゆる世代の誰もが安心して暮らすことのできる、支え合いつながり合う地域づくり

### 公共交通関連事項（交通関連項目の抜粋）

・基本目標 4「あらゆる世代の誰もが安心して暮らすことのできる、支え合いつながり合う地域づくり」における基本的方向（3）快適で暮らしやすいまちづくり

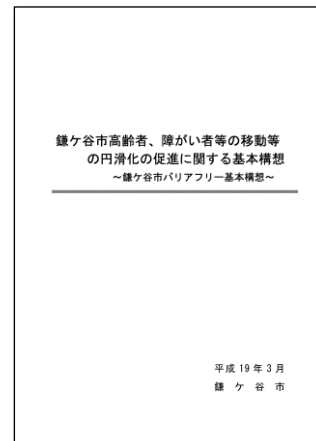
⇒「公共交通網の充実」として、

- ・交通ネットワークの充実により、地域連携による活力ある経済・生活圏の形成
  - ・市内外との交流・連携を促進するとともに、市民の安全・安心を支えるために、新京成線高架による市内交通渋滞を緩和
  - ・広域幹線道路である北千葉道路や都市計画道路の整備を促進し、公共交通手段の確保
- 上記の事業により、交通基盤を整備・維持することを示しています。

## 3-2. 関連計画の整理

### 鎌ケ谷市高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の推進に関する基本構想 ～鎌ケ谷市バリアフリー基本構想～ 平成19年3月策定

本市は「健康で生きがいのある福祉・学習都市を」をめざし、高齢者、障がい者等の社会参加や社会活動を促進するため、バリアフリー化を進めています。バリアフリー法の制定に伴い本構想を策定し、重点的、連続的にバリアフリー化を実現し、市民が安心して安全に移動できるまちづくりを推進することを目的としています。



基本理念：誰もが安全・安心に移動できるまちをめざして  
～移動にやさしいまち かまがや～

- ・重点整備地区を中心にバリアフリー化を推進する
- ・心のバリアフリー、情報のバリアフリーを推進する。
- ・将来的には、市内全域のバリアフリー化をめざす。

#### 公共交通関連事項（交通関連項目の抜粋）

- ・バリアフリー整備方針（1）旅客施設の整備方針  
⇒「鉄道駅のバリアフリー化の推進にあわせた市による支援措置」、「鉄道駅での段差の解消やエレベーター、エスカレーターの設置などによる、移動円滑化の推進」
- ・鉄道駅等の旅客施設は、垂直移動施設の設置、券売機、トイレ等施設改良等が進められてきているが、さらに移動が円滑化された経路の確保や、分かりやすい誘導案内設備（視覚・聴覚情報等）、使いやすい施設・設備（障がい者用トイレ、多目的トイレの設置等）の充実を図ることを示しています。
- ・また、特定事業者が個別に整備を進めていくだけでなく、駅と道路、その他交通手段（路線バス・コミュニティバス等）のバリアフリー化を一体的に推進することを示しています。特に、案内設備の充実、旅客施設から駅前広場、道路、建築物、公園等への連続性・一体性を確保するよう努めるとしています。

#### 重点地区の設定

本構想において、下記をバリアフリー重点地区とすることを示しています。

最もバリアフリー化の優先度が高いのは、生活関連施設が多く集まっている都市軸（「新鎌ケ谷駅」、「初富駅」及び「鎌ケ谷駅」並びにその周辺地区）である。都市軸においては、道路整備事業や面的整備事業等により、バリアフリー化が進められているが、さらに、バリアフリー化を推進していく必要がある。そこで、都市軸を「重点整備地区」として設定する。次に、「移動のモデル」から、垂直移動施設がない旅客施設及びその周辺地区のバリアフリー化を進める必要がある。そこで、「くぬぎ山駅」周辺地区、「北初富駅」周辺地区、「鎌ケ谷大仏駅」周辺地区の3地区も「重点整備地区」として設定する。

### 重点地区における特定事業

<「新鎌ヶ谷駅」、「初富駅」、「鎌ヶ谷駅」周辺地区>

- ・平成 22 年までに北総鉄道線新鎌ヶ谷駅改札内（1 箇所）に垂直移動施設設置等を実施。

<「くぬぎ山駅」周辺地区>

- ・平成 22 年までにくぬぎ山駅改札内及び改札外（東西 2 箇所）に垂直移動施設設置等を実施。

<「北初富駅」周辺地区>

- ・なし

<「鎌ヶ谷大仏駅」周辺地区>

- ・平成 22 年までに鎌ヶ谷大仏駅改札内及び改札外（各 1 箇所）にエレベーター設置等を実施。

## 第 4 期鎌ヶ谷市地域福祉計画 令和 3 年 3 月策定

本市では、誰もが安心して住み続けられる“福祉のまち鎌ヶ谷”を目指して、市民と行政、関係団体が連携し、地域福祉の充実に向けた総合的な取組を進めてきました。本計画は、前身計画である「第 3 期地域福祉計画」の期間満了に伴い、新たな計画として、福祉の各分野における共通事項を定める上位計画として位置づけられました。

また、本計画は、市政運営の基本方針である総合基本計画に則した福祉分野の計画であり、関連する高齢者・障がい者・児童等の個別計画との整合・連携を図っていくものです。併せて、本計画は、成年後見制度の利用の促進に関する法律第 14 条に基づく、市町村における「成年後見制度の利用の促進に関する施策についての基本的な計画」を包含しています。



計画期間：令和 3 年度から令和 8 年度

基本方針：一人ひとりがきらりと輝きましょう ともに知恵と力を出し合いましょう  
いつまでも安心して、暮らしていきましょう

- 基本目標
- 1 地域で支えあう取組を推進します
  - 2 必要な相談・情報・支援が得られる仕組みを推進します
  - 3 安全で安心して暮らせる仕組みを推進します

### 公共交通関連事項（交通関連項目の抜粋）

- ・基本目標 3 「安全で安心して暮らせる仕組みを推進します」における施策 8

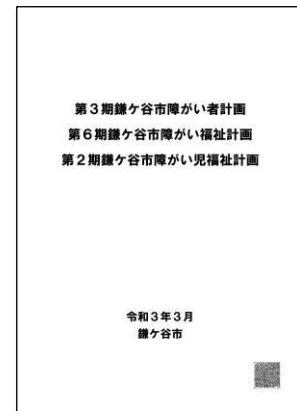
⇒「安全で暮らしやすいまちづくりを進めます」

- ・車いすの人等、公共交通機関を利用することが困難な人や公共の交通機関が無く移動が不便な地域に住んでいる人、移動に配慮が必要な人に対する移動手段の改善
  - ・コミュニティバスについて、ノンステップバスを全ての運行路線で導入する取組の実施
- 上記の事業を示しています。

### 第3期鎌ヶ谷市障がい者計画 令和3年3月策定

本市では、平成23年に「第二期鎌ヶ谷市障がい者計画」を、平成30年に「第5期鎌ヶ谷市障がい福祉計画」、「第1期鎌ヶ谷市障がい児福祉計画」を策定し、幅広い分野から、障がい者福祉に関する施策を総合的に推進してきました。

「第二期鎌ヶ谷市障がい者計画」並びに「第5期鎌ヶ谷市障がい福祉計画」、「第1期鎌ヶ谷市障がい児福祉計画」がともに令和2年度をもって計画期間を終了することから、国の制度改正の方向、これまでの市の取組及び目標値を検証し、計画的に障がい者福祉に関する施策を推進するため、新たに「第3期鎌ヶ谷市障がい者計画」並びに「第6期鎌ヶ谷市障がい福祉計画」、「第2期鎌ヶ谷市障がい児福祉計画」を策定したものです。本計画は、障害者基本法第11条第3項に基づき、障がい者施策に関する基本的な計画として策定されたものです。



計画期間：令和3年度から令和8年度

基本理念：障がいのある人もない人も、お互いを尊重し支え合う共生のまち

- 基本目標
- 1 丸ごと受け止める 包括的支援体制の構築
  - 2 個性や能力を伸ばし自立した生活を支えるしくみづくり
  - 3 みんなの理解と協働のある まちづくり

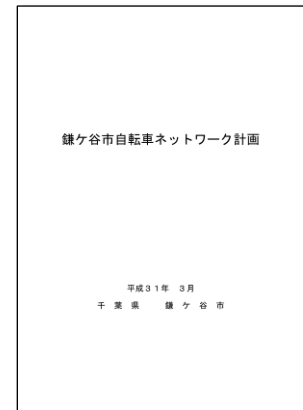
#### 公共交通関連事項（交通関連項目の抜粋）

- ・基本目標2「個性や能力を伸ばし自立した生活を支えるしくみづくり」における施策2-5  
⇒「市内循環バスの利便性向上」
  - ・市内コミュニティバスの利便性向上と利用促進に取り組むことを事業として示しています。

## 鎌ヶ谷市自転車ネットワーク計画 平成31年3月策定

本計画は、本市の狭隘かつ混雑の多い道路事情等を踏まえ、歩行者や自転車利用者の安全な通行環境や市民生活の利便性向上のため、道路整備などの際に、安全で快適な自転車利用環境の確保を効果的に行っていくための指針として策定されたものです。

「自転車利用環境の確保」、「自転車事故の削減」、「自転車利用ルール・マナーの遵守」という課題を整理し、その解決のため、下記の方針等を設定しています。



基本方針：国道、県道、都市計画道路を含む幹線道路を中心とした自転車利用環境の確保、  
自転車利用者へのルール・マナーの周知徹底

- 計画目標
- 1 安全で快適な自転車利用環境の確保を目指します
  - 2 自転車事故の削減を目指します
  - 3 公共施設等を結び市民の方々の生活利便性の向上を目指します

本計画では公共交通に係るまちづくりに直接的に係る施策、事業は設定されていませんが、狭隘かつ混雑の多い道路事情やガイドラインを踏まえ、完成形態が自転車道、自転車専用通行帯とした路線において、車道混在での整備を暫定形態とすることを考慮して、道路区分により整備形態の検討を行うこととしています。

## 都市計画道路整備プログラム ～都市計画道路の整備優先順位～ 平成 19 年度策定

本整備プログラムは、交通渋滞の解消や歩行者の安全確保などを目的し、「次に整備を行う必要のある都市計画道路」を選定することを目的として策定されたものです。本市の持続可能な発展を目指した長期的視野から、次世代に向けた魅力ある『まち』を形成できるような都市計画道路の整備順位を示しています。



### 都市計画道路の役割

#### ○交通機能

鉄道や空港をはじめ、広域物流拠点、リゾート、大規模宅地などさまざまな拠点施設へのアクセス機能。

#### ○空間機能

国土や都市の骨格形成、防災空間、ライフラインの収容空間など、多様で多面的な機能。また、鎌ヶ谷市では道路緑化による緑の形成も大きな役割として期待されています。

### 本市の都市計画道路の整備状況

本プログラム策定時である平成 18 年度末時点の本市の都市計画道路の整備率は、約 26%であり、全国平均約 56%と比較すると大幅に立ち遅れている状況でした。

市が事業主体となって整備を進めている都市計画道路 5 路線については、いずれの路線も用地取得率は 8 割を超えており、概ね事業完了の目処が立っています。

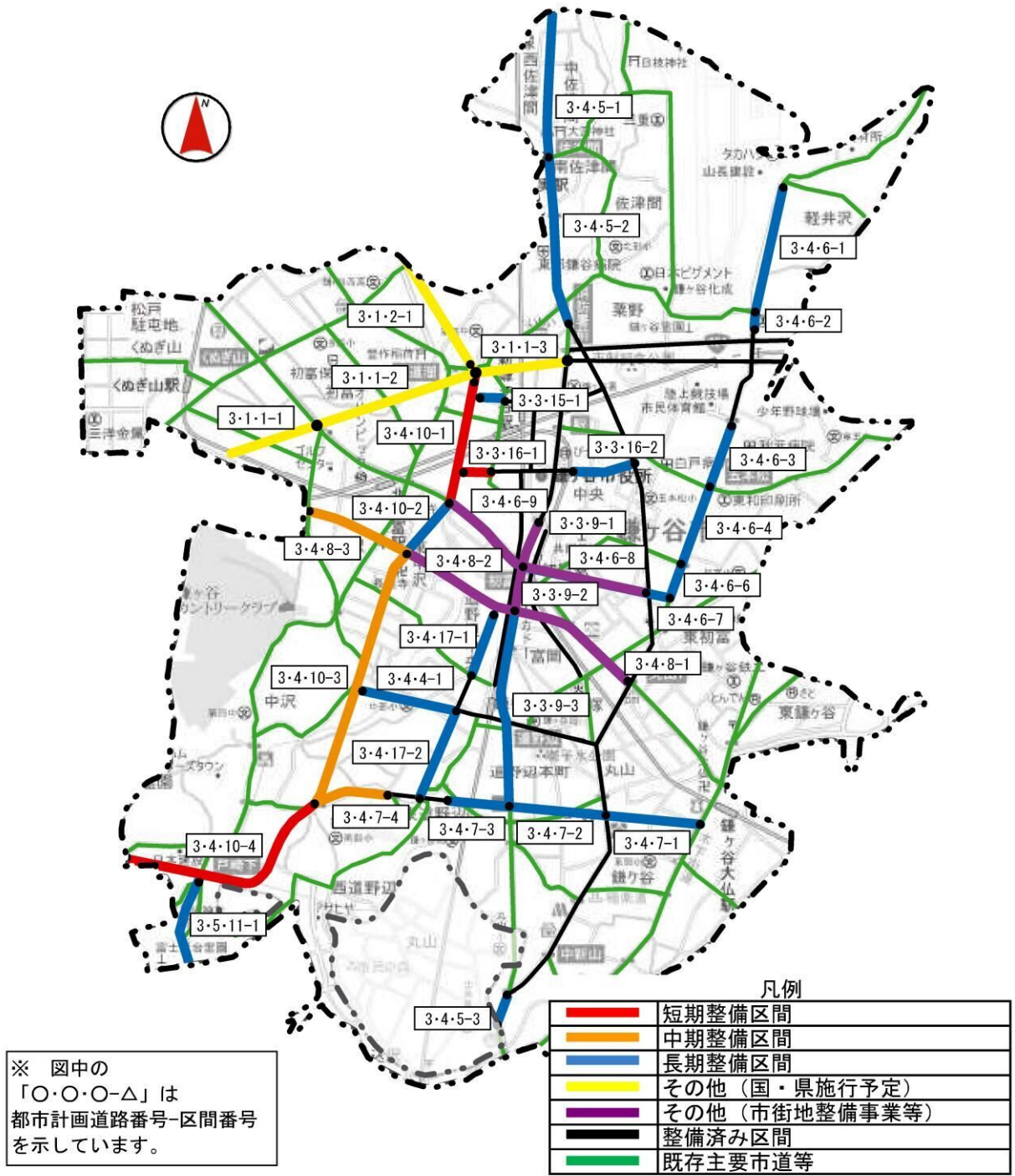
令和 7 年 3 月時点では、本市の都市計画道路の総延長 40,160m のうち、13,489m が施行済となっており、整備率は 34%まで上昇しています。

### 都市計画道路整備の今後について

短期及び中期整備区間に位置づけられた都市計画道路が整備されることで、鎌ヶ谷市の環状となる道路網（市街地外郭幹線）が概成し、これまで本市の中心域や生活道路に流入している通過交通の多くは、この市街地外郭幹線を利用することが考えられます。

その結果、中心市街地（市街地外郭幹線で囲まれた区域内）の渋滞解消及び生活道路の安全性の向上等が図られるとともに、市川市や松戸市方面とを結ぶ道路が新たに整備されることで隣接市との往来が容易になることが期待されます。

今後の課題は、短期及び中期整備計画に位置づけられなかった区間への対応やユニバーサルデザインに対応した道路構造のあり方（道路幅を変えずに車道を狭くし、歩道を広げて車いすやベビーカーが快適に利用できる空間の確保や景観・緑地等を重視した空間の整備等）を検討する必要があります。



区間番号	路線名	延長(km)	区間番号	路線名	延長(km)	区間番号	路線名	延長(km)
3・1・1-1	北千葉鎌ヶ谷線	0.55	3・4・6-6	北初富軽井沢線	0.20	3・3・9-2	鎌ヶ谷中央線	0.28
3・1・1-2	北千葉鎌ヶ谷線	1.23	3・4・6-7	北初富軽井沢線	0.15	3・3・9-3	鎌ヶ谷中央線	1.27
3・1・1-3	北千葉鎌ヶ谷線	0.70	3・4・6-8	北初富軽井沢線	0.80	3・4・10-1	中沢北初富線	0.83
3・1・2-1	栗野田境線	0.94	3・4・6-9	北初富軽井沢線	0.65	3・4・10-2	中沢北初富線	0.45
3・4・4-1	駅前西線	0.65	3・4・7-1	中沢鎌ヶ谷線	0.63	3・4・10-3	中沢北初富線	1.73
3・4・5-1	船橋我孫子バイパス線	1.07	3・4・7-2	中沢鎌ヶ谷線	0.60	3・4・10-4	中沢北初富線	1.52
3・4・5-2	船橋我孫子バイパス線	1.06	3・4・7-3	中沢鎌ヶ谷線	0.30	3・5・11-1	谷地川線	0.58
3・4・5-3	船橋我孫子バイパス線	0.45	3・4・7-4	中沢鎌ヶ谷線	0.53	3・3・15-1	新鎌ヶ谷北線	0.33
3・4・6-1	北初富軽井沢線	0.83	3・4・8-1	中沢南初富線	0.91	3・3・16-1	新鎌ヶ谷南線	0.43
3・4・6-2	北初富軽井沢線	0.10	3・4・8-2	中沢南初富線	0.80	3・3・16-2	新鎌ヶ谷南線	0.47
3・4・6-3	北初富軽井沢線	0.48	3・4・8-3	中沢南初富線	0.83	3・4・17-1	道野辺富岡線	0.46
3・4・6-4	北初富軽井沢線	0.52	3・3・9-1	鎌ヶ谷中央線	0.31	3・4・17-2	道野辺富岡線	0.60

図 3-1 都市計画道路の整備優先順位

出典：都市計画道路整備プログラム～都市計画道路の整備優先順位～ 平成 19 年

### 3-3. 上位・関連計画に示す公共交通の方向性の整理

各計画で示される公共交通に係る本市の主な方向性として、「誰もが利用しやすい持続可能な公共交通体系の構築」を掲げ、「バリアフリー化の促進」、「駅前広場の整備」、「コミュニティバスの利便性向上」等の施策を進めことが示されています。

【上位計画における公共交通の方向性】

・ **誰もが利用しやすい持続可能な公共交通体系の構築**

(鎌ヶ谷市総合計画（基本構想・前期基本計画）)

⇒道路整備の推進による交通渋滞の解消や、公共交通網の活用の促進、利用しやすい自転車環境の整備等により、自動車交通への過度な依存を低減し、脱炭素社会の構築へ貢献していくこととする。(鎌ヶ谷市都市計画マスタープラン)

＜主な具体的な施策・事業＞

- ・ 公共交通ネットワークの利便性の向上を目指した調査・研究の実施
- ・ 新たな制度等も含め、総合的な移動手段の検討の実施
- ・ バリアフリー化の促進
- ・ 駅前広場未整備駅における整備の推進

【関連計画における公共交通の方向性】

・ **安全で安心して暮らせる仕組みの推進、市内循環バスの利便性向上**

＜主な具体的な施策・事業＞

- ・ 移動に配慮が必要な人に対する移動手段の改善
- ・ 市内コミュニティバスの利便性向上と利用促進に係る取組の実施
- ・ バリアフリー重点区における駅構内のバリアフリー推進

## 3-4. 国・千葉県が示す公共交通の動向

### ●国の公共交通に係る動向

下記に国土交通省の示す地域公共交通政策の最新の動向の概要を整理します。

#### ・国が示す公共交通を取り巻く環境の整理

- ◆人口減少が加速化する中、病院の統廃合・移転、学校の統廃合等により、日常生活における「移動」の問題が深刻化。運転免許の自主返納後の移動手段に対する不安の声。
- ◆長期的な利用者の減少、コロナの影響による急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化。
- ◆介護・福祉分野、教育分野等の「移動」を担う人手不足等を背景とした各施設に係る移動手段の課題。

上記の諸課題について、国は関係府省庁が連携し、交通のり・デザインと社会的課題の解決に向け、一体的な検討が必要との見解を示しています。

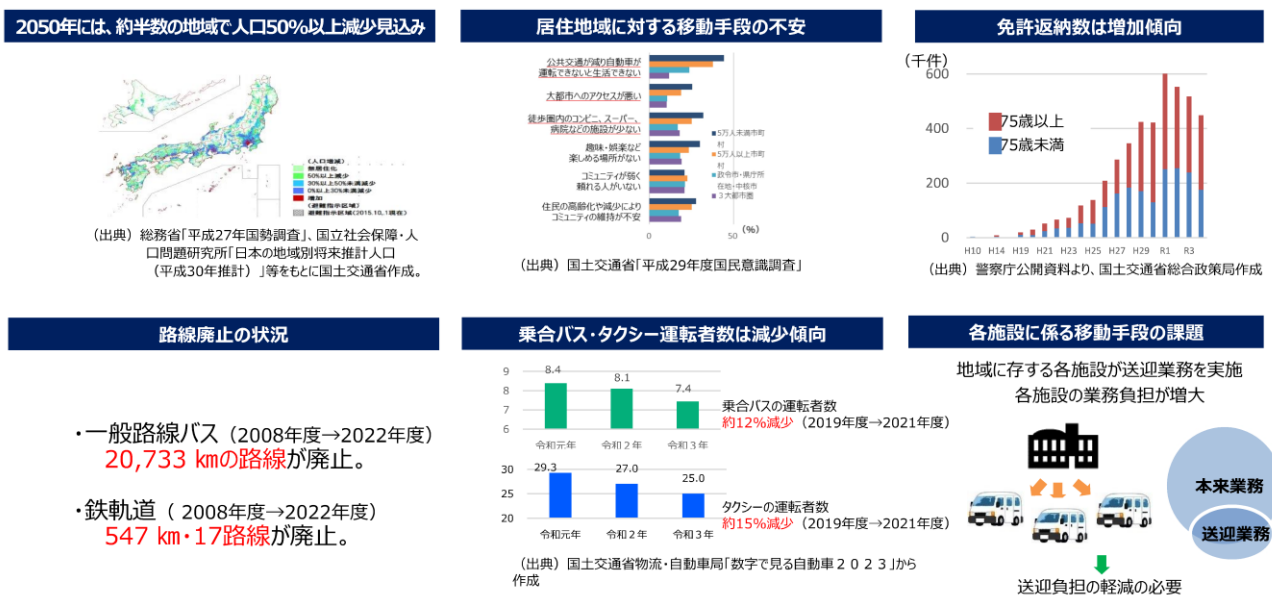


図 3-2 国が示す地域公共交通を取り巻く諸課題

出典:国土交通省 総合政策局 公表資料「地域公共交通政策について」令和6年6月

### 3. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性の整理

#### ・国が示す地域類型ごとの課題解決に向けた方向性

##### A：交通空白地など

公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難

⇒地域の輸送資源の総動員・公的関与の強化

##### B：地方中心都市など

提供されている公共交通と、各分野の送迎輸送との重複による需要の分散がみられ、将来的に公共交通の持続性が課題

⇒地域の公共交通の再評価・徹底活用

##### C：大都市など

内外から多くのビジネス客・旅行者が訪問（一部時間帯・エリアでは供給が不足）

⇒利便性・快適性に優れたサービス提供を質・量ともに拡充

##### D：地域間

人口減少等が進む中、広域での社会経済活動の活性化が重要⇒

幹線鉄道ネットワークの機能強化等の取組について地域の実情に応じて検討

連携・協働に向けた取組が継続して行われるよう、KPI を位置付けたうえで、定期的に進捗状況のフォローアップを実施することを示しています。

表 3-2 国が示す地域の公共交通リ・デザインの目標指標

KPI	項目
<b>目標年次</b> <b>2027 年度</b> （デジタル田園都市国家 構想総合戦略の期間）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各施設の送迎の見直しに新たに取組む自治体数：100</li> <li>・他分野との連携・協働に先導して取組む自治体数：100</li> <li>・自動運転移動サービスの活用に取組む箇所数：100</li> <li>・AI オンデマンド交通の活用に取組む自治体数：500</li> <li>・自家用有償旅客運送に取組む団体数：1,000</li> </ul>

出典：国土交通省 総合政策局 公表資料「地域公共交通政策について」令和 6 年 6 月

## 地域公共交通の「リ・デザイン」

地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)とは、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「3つの共創」、自動運転やMaaS※1などデジタル技術を実装する「交通DX※2」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通GX※3」、を柱とした国土交通省による近年の取組です。「交通事業者のみならず、地域の関係者が連携・協働(共創)し、地域ぐるみで支えていくことが重要である」との考えに基づき、地域の関係者の連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めることを目的としています。

国土交通省ではこの取組を促進していくため、法律・予算等を大幅に拡充するとともに、国土交通省地方運輸局と地方整備局の連携によるワンストップ相談窓口、伴走支援体制を構築しています。

### 本取組による主な法改正内容

#### 地域交通法：

##### 地域の関係者の連携と協働の促進

- ・法律の目的に、「地域の関係者」の「連携と協働」の推進を規定。
- ・国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進を追加。
- ・地域公共交通計画への記載に努める事項として、地域の関係者相互間の連携に関する事項を追加。

##### ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

- ・ローカル鉄道の再構築を図るため、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていない区間について、地方公共団体又は鉄道事業者は、国土交通大臣に「再構築協議会」の組織を要請。
- ・国土交通大臣は、関係地方公共団体から意見を聴取した上で、基準に合致すると認める場合には、再構築協議会を組織し、同協議会が再構築方針を策定。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・国は、大臣認定を受けた「鉄道事業再構築事業」によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。

##### バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

- ・地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準と費用負担に関する協定を締結し、交通サービスの提供を行う事業(「エリア一括協定運行事業」)を法律に位置づけ。
- ・交通分野におけるDXやGXを推進する事業を法律に位置付け。

#### 鉄道事業法・道路運送法：

- ・鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設。
- ・地域に根差した輸送サービスの充実を図るため、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣による認可に代えて、届出により運賃設定が可能となる協議運賃制度を創設。

出典：国土交通省ウェブサイト

みんなで作る持続可能な公共交通 地域公共交通の「リ・デザイン」<https://www.mlit.go.jp/redesign/>

#### 【用語説明】

- ※1 MaaS：Mobility as a Service の略。一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応し、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検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等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。
- ※2 交通DX：DXはDigital Transformationの略。MaaSや自動運転等、デジタル技術を活用した交通に係る利便性の向上を図るもの。
- ※3 交通GX：GXはGreen Transformationの略。太陽光パネルの設置、再生エネルギーの活用、蓄電池・充電設備の共同利用等により交通に係る利便性、持続可能性、生産性の向上を図るもの。

●千葉県公共交通に係る動向

下記に千葉県交通計画による千葉県内の公共交通の状況の概要を整理します。

・県内市町村の補助、運行状況

令和5年度末現在において、「民間バス路線への補助」は32市町村(約59%)が実施しており、「コミュニティバス」は39市町(約72%)、「デマンド型交通」は30市町(約56%)で運行されています。

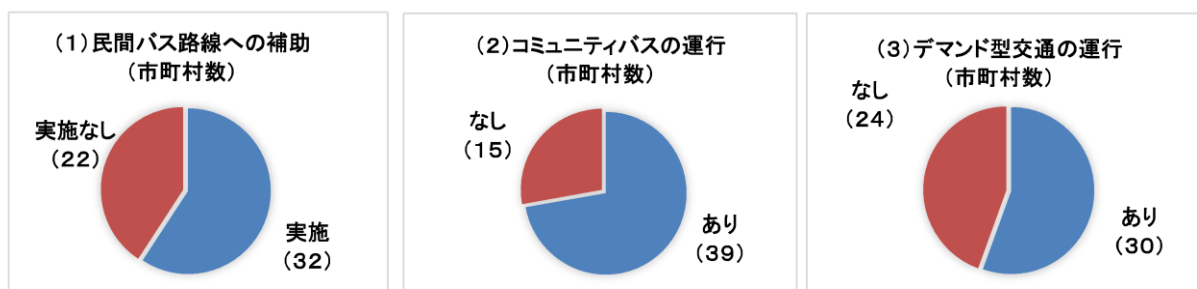


図 3-3 千葉県内市町村の補助、運行状況

出典:千葉県交通計画課公表資料

・コミュニティバス路線数・デマンド型交通区域数の推移状況

令和5年度末現在で、コミュニティバスが142路線、デマンド型交通が38区域となっています。コミュニティバスは平成25年をピークにその後減少し、平成28年以降は横ばいの傾向にあります。デマンド型交通は平成25年に急増し、その後は減少している年もありますが、総じて増加傾向にあります。

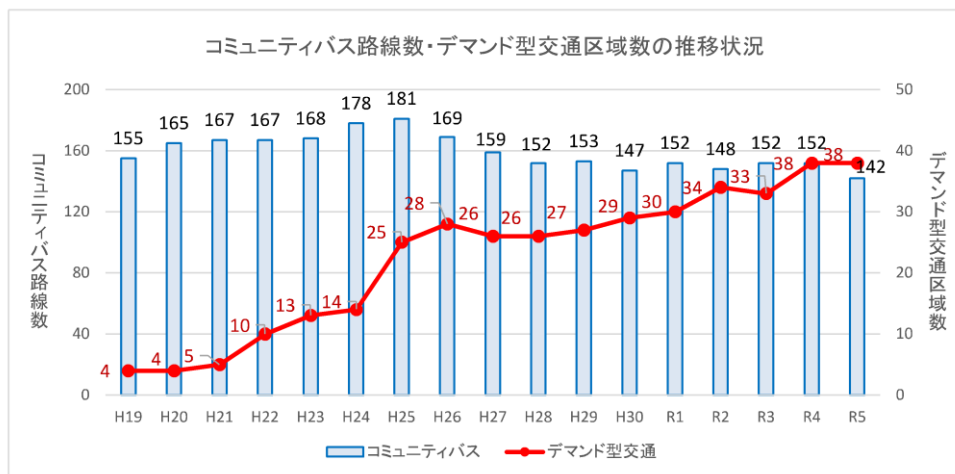


図 3-4 コミュニティバス路線数・デマンド型交通区域数の推移状況

出典:千葉県交通計画課公表資料

・ 県内路線バス事業及びコミュニティバス・デマンド型交通の輸送人員の推移

県内全体の路線バス事業の輸送人員は、令和5年度末で約1億8213万人となり、前年度比で約224万人減、令和元年度末と比較すると約85%の数値となっています。  
 また、県内コミュニティバス及びデマンド型交通の輸送人員については、令和5年度末で約700万人となり、令和元年度末の人員数と比較して約97%の数値まで回復しています。

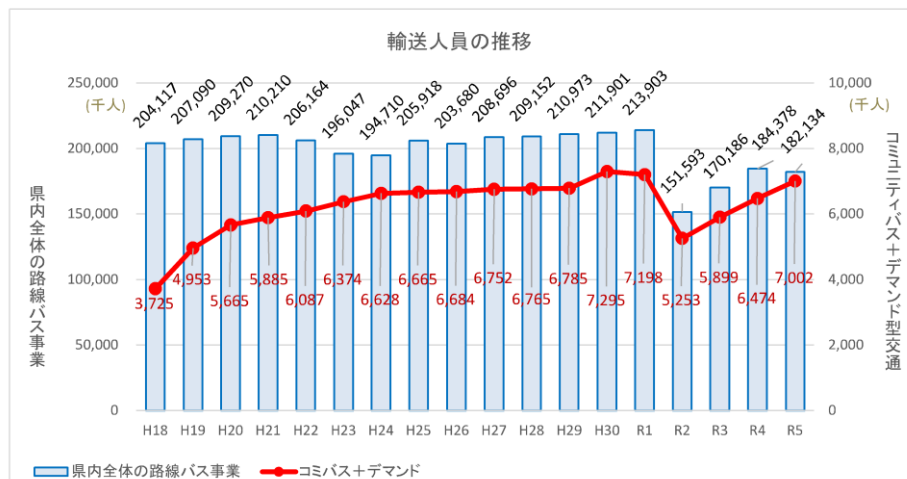


図 3-5 県内路線バス事業及びコミュニティバス・デマンド型交通の輸送人員の推移

出典: 千葉県交通計画課公表資料

・ 千葉県内の鉄道乗車人員の推移状況 (JR 線、私鉄合計)

千葉県内の鉄道の人員数は、令和2年の新型コロナウイルス感染拡大下では減少しましたが、その後回復傾向にあり、令和5年にはコロナ禍前の人員数に近付いています。

	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
乗車人員	3,784,908	3,828,438	3,807,767	2,800,523	3,008,061	3,325,499	3,535,336
普通	1,377,058	1,395,323	1,356,472	879,207	1,046,009	1,248,341	1,373,337
定期	2,407,911	2,433,352	2,452,001	1,921,274	1,961,986	2,077,080	2,161,942
対前年度増減率	1.4	1.2	▲0.5	▲26.5	7.4	10.6	6.3

数字は、単位未満を四捨五入してあります。したがって合計数と内訳の計が一致しない場合があります。

JR線については、平成19年度から無人駅の乗車人員は公表していないため、合計乗車人員は公表データ分のみの集計となっています。

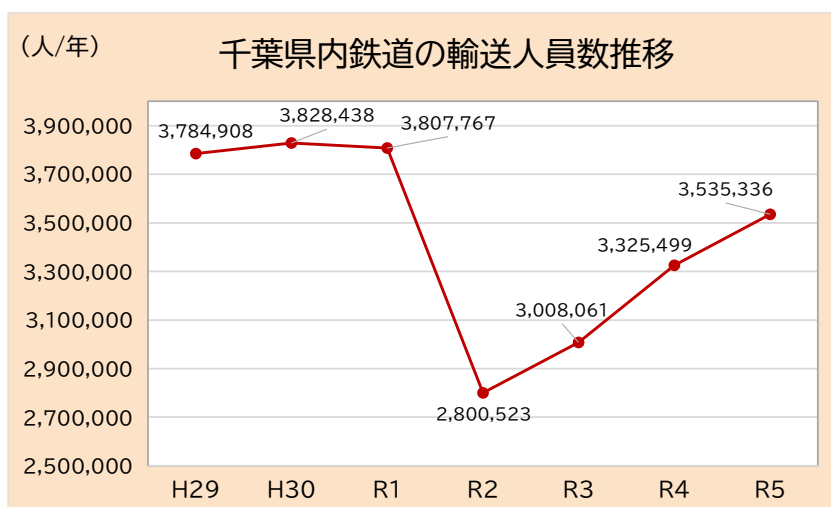


図 3-6 千葉県内の鉄道乗車人員の推移状況

出典: 千葉県交通計画課公表資料

### 3-5. 近隣自治体等が示す公共交通の方向性の整理

本市の近隣自治体の地域公共交通計画に示す内容を、下記に整理します。  
 いずれの計画においても、バス交通の再編、利用促進策を通し、高齢者や交通不便地域の移動を確保していくことを示しています。

表 3-2 近隣自治体の地域公共交通計画の概要

自治体名	公共交通における主な課題	計画の基本方針	主な施策
千葉県 柏市	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の移動需要の減少による公共交通の採算性の低下</li> <li>移動手段を持たない高齢者等の交通弱者の日常の足の確保</li> <li>中心市街地の混雑緩和・路線バスの定時性の確保</li> <li>運転士不足等による運行サービス低下、路線再編による運行効率の向上への取組み</li> </ul>	多様な交流を実現する持続可能な地域公共交通の実現	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通軸のバス路線再編</li> <li>公共交通空白不便地域における公共交通の適切な見直し</li> <li>新たな交通サービスの提供</li> <li>サイクル&amp;バスライドの促進</li> <li>高齢者等の移動支援</li> </ul>
策定：令和6年3月/計画期間：令和5～9年度（短期）、令和10～19年度（中・長期）			
千葉県 松戸市 ※策定中のため内容変更の可能性あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の維持、確保</li> <li>移動の利便性向上</li> <li>地域の特性に即した対応</li> <li>交通弱者への対応</li> <li>災害時や環境負荷を考慮した持続性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来都市構造や社会動向を捉えた公共交通の継承</li> <li>「地域の実情」に即した移動の構築</li> <li>「地域」「行政」「事業者」など多様な主体との共創（計画の理念）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅の利便性向上</li> <li>路線バスの維持、利便性の向上</li> <li>タクシーの利便性向上</li> <li>地域の実状に即した移動手段の実現</li> <li>情報発信力の強化</li> <li>環境にやさしい交通の実現</li> </ul>
策定：令和8年策定予定/計画期間：令和8～12年度			
千葉県 白井市	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区特性に応じた交通の必要性</li> <li>公共交通機関の役割分担が不明確、非効率</li> <li>公共交通機関同士の交通結節機能が不十分</li> <li>公共交通空白地域の存在</li> <li>高い自動車の依存度</li> </ul>	快適な生活の移動手段を確保し“つながる”ことでまちの活力を育む 持続可能で利便性の高い公共交通体系を確立する	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通軸のバス路線再編</li> <li>市内における公共交通結節点の強化</li> <li>路線バスを主体とした交通サービスの維持、向上</li> <li>コミュニティバスの運行サービスの見直し</li> <li>利便性の高い地域公共交通の環境整備</li> </ul>
策定：平成30年3月・令和5年3月改訂/計画期間：平成30～令和8年度 ※地域公共交通網形成計画として策定			
千葉県 船橋市	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民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の必要</li> <li>公共交通不便地域等の移動手段の継続的な検討</li> <li>将来にわたる公共交通サービス確保の必要</li> </ul>	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。（計画目標）	<ul style="list-style-type: none"> <li>主要ターミナル等のわかりやすさ、機能充実の取り組み</li> <li>公共交通利用に関する意識の醸成に向けた取り組み</li> <li>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</li> <li>バス交通に係る負担軽減の取り組み</li> <li>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</li> </ul>
策定：令和4年12月/計画期間：令和5年～令和8年度（短期）、令和9～13年度（中期）			

出典：各市ウェブサイト

## 4. 公共交通に関する二 ーズの把握

## 4-1. 市民アンケート調査実施概要

### ●市民アンケート調査の目的

日常的な交通行動、公共交通の利用状況、サービスに対する満足度、公共交通の維持・確保のあり方、公共交通の利用者及び公共交通の潜在需要層のニーズ等を把握し、将来の地域公共交通のすがたやその実現に向けて必要となる施策等を検討するにあたっての基礎資料とするため、市民アンケートを実施しました。

### ●回答者

15歳以上の市民 3,000人無作為抽出（住民基本台帳）

### ●調査方法

#### 【配布方法】

回答者に調査票を直接郵送し、記入後郵送により回収を行いました。あわせて、QRコードを添付し、WEB上での回答も可能としました。

#### 【調査機関】

令和7年10月6日～令和7年10月23日

### ●回収率

配布数	回収数	回収率
3,000通	1,489通	49.6%
	郵送による回収：951通	
	WEBによる回収：538通	

### ●集計方法

- ・単数回答や回答数の上限定められている設問で、上限以上の回答があった場合は無効回答としています。
- ・複数回答の設問は回収数である「1,489」を分母としグラフを作成しています。ただし、前の設問で特定の選択肢を選んだ人だけが答える設問の場合、回収数の「1,489」ではなく、前の設問で条件を満たした人の数を母数としています。
- ・クロス集計については、地区及び年齢別の違いが分かりやすいよう、無回答を除き、複数回答についても100%になるように表示しています。
- ・四捨五入の関係により、合計が一致しない場合があります。

●質問項目・内容と回答方法

質問項目は、回答者の属性のほか、公共交通の利用実態や既存の公共交通に関する取組みの満足度・重要度、今後の公共交通で重要なことなどの内容から構成しました。

項目	質問内容	回答方法	
あなたご自身について	問1 年齢	単数回答	
	問2 性別	単数回答	
	問3 運転免許の有無	単数回答	
	問4 免許返納の意向	単数回答 (問3で1か2を選択した人のみ)	
	問5 自由に使える車両の所持	複数回答	
	問6 お住まいの地区	単数回答	
公共交通の利用実態について	外出頻度	問7 日常における外出状況 (外出頻度・交通手段)	単数回答 (外出頻度) 複数回答 (交通手段)
		鉄道	問8 鉄道利用頻度
	問9 鉄道利用駅		複数回答 (問8で1~4を選択した人のみ/2つまで)
	問10 鉄道利用満足度		単数回答
	問11 鉄道利用に対する不便・不満理由		複数回答 (問10で1か2を選択した人のみ/3つまで)
	路線バス	問12 路線バス利用頻度	単数回答
		問13 路線バス停	複数回答 (問12で1~4を選択した人のみ/3つまで)
		問14 路線バス利用満足度	単数回答
		問15 路線バス利用に対する不便・不満理由	複数回答 (問14で1か2を選択した人のみ/3つまで)
	タクシー	問16 タクシー利用頻度	単数回答
		問17 タクシー利用方法	複数回答 (問16で1~4を選択した人のみ/3つまで)
		問18 タクシー利用満足度	単数回答
		問19 タクシー利用に対する不便・不満理由	複数回答 (問18で1か2を選択した人のみ/3つまで)
	コミュニティバス	問20 コミュニティバス利用頻度	単数選択
		問21 コミュニティバス停	複数選択 (問20で1~4を選択した人のみ/3つまで)
		問22 コミュニティバス満足度	単数選択
問23 コミュニティバスに対する不便・不満理由		複数選択 (問22で1か2を選択した人のみ/3つまで)	
将来の公共交通について	問24 費用負担のあり方	単数選択	
	問25 公共交通で注力すべきもの	単数選択	
	問26 問25の選択理由	記述	
	問27 シェアサイクル利用意向	単数選択	
	問28 新規交通手段及び仕組みへの利用意向	単数選択	
自由意見	問29 自由意見	自由記述	

## 4-2. 調査結果

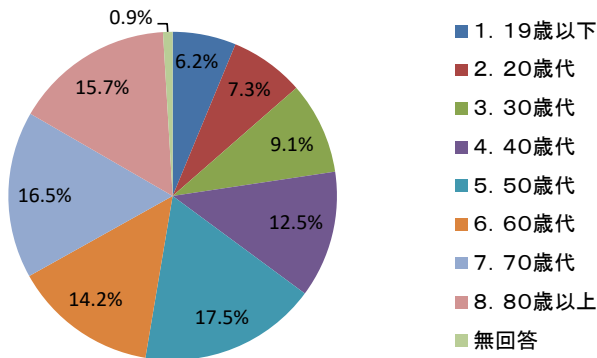
### (1) 単純集計

#### <あなたご自身について>

問1 あなたの年齢を教えてください。

アンケートの回答者の年齢は、「5. 50歳代」が17.5%と最も多いものの、40歳代から70歳代は10%を超えており、各年代バランスよく回答しています。

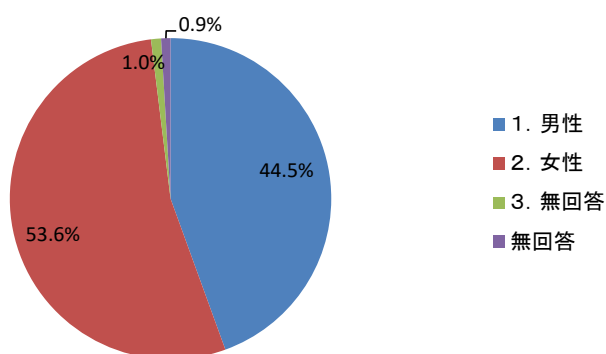
設問項目	回答者数	%
1. 19歳以下	93	6.2%
2. 20歳代	109	7.3%
3. 30歳代	135	9.1%
4. 40歳代	186	12.5%
5. 50歳代	261	17.5%
6. 60歳代	212	14.2%
7. 70歳代	245	16.5%
8. 80歳以上	234	15.7%
無回答	14	0.9%
合計	1489	100.0%



問2 あなたの性別について教えてください。

性別は「2. 女性」が53.6%と若干多いものの、男女とも半数程度となっています。

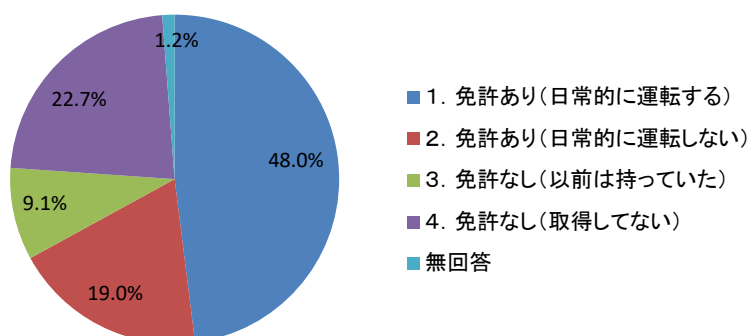
設問項目	回答者数	%
1. 男性	662	44.5%
2. 女性	798	53.6%
3. 無回答	15	1.0%
無回答	14	0.9%
合計	1489	100.0%



問3 自動車(または自動二輪・原付)の運転免許の有無を教えてください。

運転免許の有無は「1. 免許あり(日常的に運転する)」が48.0%最も多く、「2. 免許あり(日常的に運転しない)」を合わせると免許ありが約7割となっています。

設問項目	回答者数	%
1. 免許あり(日常的に運転する)	715	48.0%
2. 免許あり(日常的に運転しない)	283	19.0%
3. 免許なし(以前は持っていた)	135	9.1%
4. 免許なし(取得してない)	338	22.7%
無回答	18	1.2%
合計	1489	100.0%

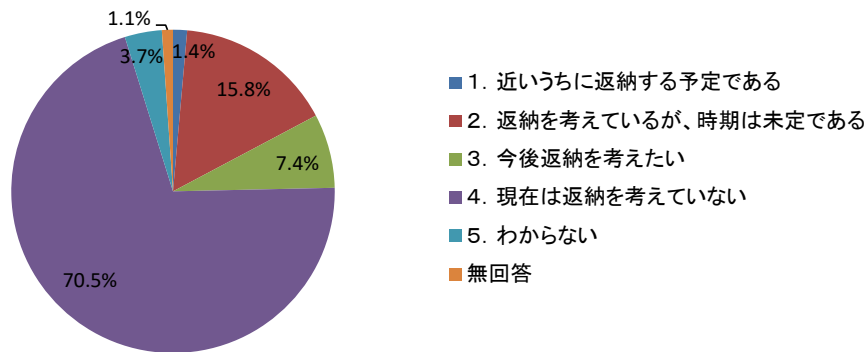


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

問4 問3で1または2と答えた方にお伺いします。将来、免許返納を考えていますか。

免許の返納意向について、「4. 現在は返納を考えていない」が70.5%と最も多く、「1. 近いうちに返納する予定である」「2. 返納を考えているが、時期は未定である」を足した、現在返納を考えている人は約17%となっています。

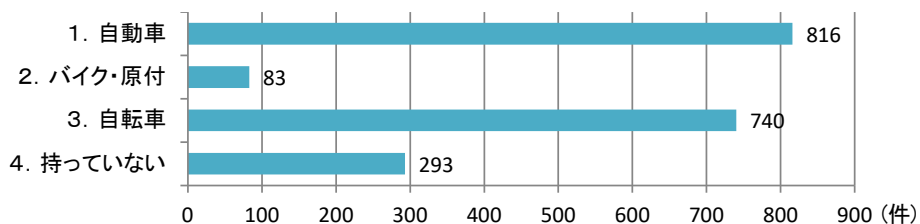
設問項目	回答者数	%
1. 近いうちに返納する予定である	14	1.4%
2. 返納を考えているが、時期は未定である	158	15.8%
3. 今後返納を考えたい	74	7.4%
4. 現在は返納を考えていない	704	70.5%
5. わからない	37	3.7%
無回答	11	1.1%
合計	998	100.0%



問5 あなたは自由に使える車両をお持ちですか。(複数回答)

自由に使える車両について、「1. 自動車」「3. 自転車」が共に約半数となっており、「4. 持っていない」は約20%となっています。

設問項目	回答者数	%
1. 自動車	816	54.8%
2. バイク・原付	83	5.6%
3. 自転車	740	49.7%
4. 持っていない	293	19.7%
合計	1932	129.8%

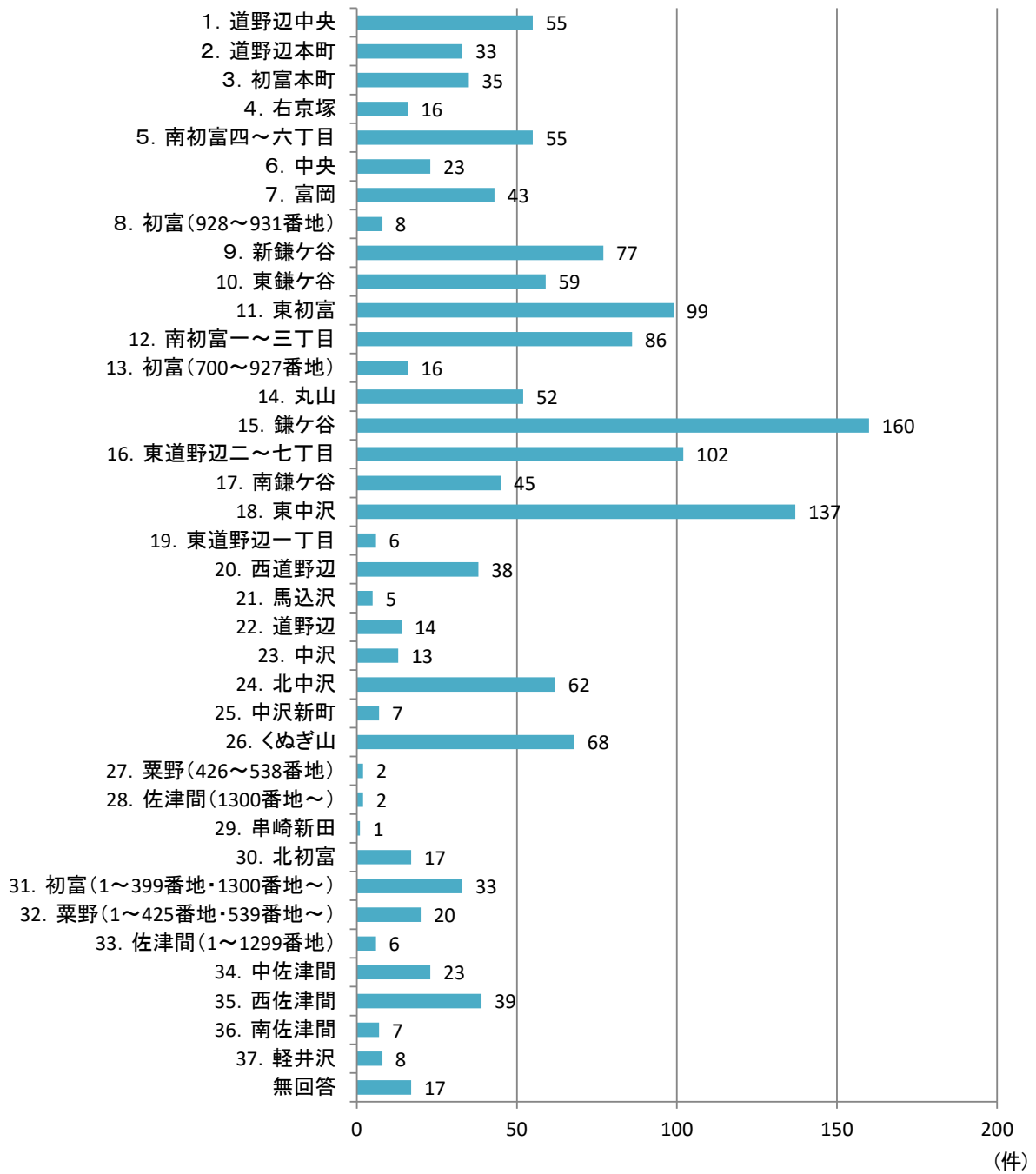


問6 あなたのお住まいを教えてください。

お住まいの地区は、中央地区が 23.2%、中央東地区が 17.5%、東部地区が 24.1%、南部地区が 18.9%、西部地区が 8.3%、北部地区が 6.9%となっています。

設問項目	回答者数	%
<b>中央地区</b>	<b>345</b>	<b>23.2%</b>
1. 道野辺中央	55	3.7%
2. 道野辺本町	33	2.2%
3. 初富本町	35	2.4%
4. 右京塚	16	1.1%
5. 南初富四～六丁目	55	3.7%
6. 中央	23	1.5%
7. 富岡	43	2.9%
8. 初富 (928～931 番地)	8	0.5%
9. 新鎌ヶ谷	77	5.2%
<b>中央東地区</b>	<b>260</b>	<b>17.5%</b>
10. 東鎌ヶ谷	59	4.0%
11. 東初富	99	6.6%
12. 南初富一～三丁目	86	5.8%
13. 初富 (700～927 番地)	16	1.1%
<b>東部地区</b>	<b>359</b>	<b>24.1%</b>
14. 丸山	52	3.5%
15. 鎌ヶ谷	160	10.7%
16. 東道野辺二～七丁目	102	6.9%
17. 南鎌ヶ谷	45	3.0%
<b>南部地区</b>	<b>282</b>	<b>18.9%</b>
18. 東中沢	137	9.2%
19. 東道野辺一丁目	6	0.4%
20. 西道野辺	38	2.6%
21. 馬込沢	5	0.3%
22. 道野辺	14	0.9%
23. 中沢	13	0.9%
24. 北中沢	62	4.2%
25. 中沢新町	7	0.5%
<b>西部地区</b>	<b>123</b>	<b>8.3%</b>
26. くぬぎ山	68	4.6%
27. 栗野 (426～538 番地)	2	0.1%
28. 佐津間 (1300 番地～)	2	0.1%
29. 串崎新田	1	0.1%
30. 北初富	17	1.1%
31. 初富 (1～399 番地・1300 番地～)	33	2.2%
<b>北部地区</b>	<b>103</b>	<b>6.9%</b>
32. 栗野 (1～425 番地・539 番地～)	20	1.3%
33. 佐津間 (1～1299 番地)	6	0.4%
34. 中佐津間	23	1.5%
35. 西佐津間	39	2.6%
36. 南佐津間	7	0.5%
37. 軽井沢	8	0.5%
無回答	17	1.1%
合計	1489	100.0%

#### 4. 公共交通に関するニーズの把握



## <公共交通の利用の実態について>

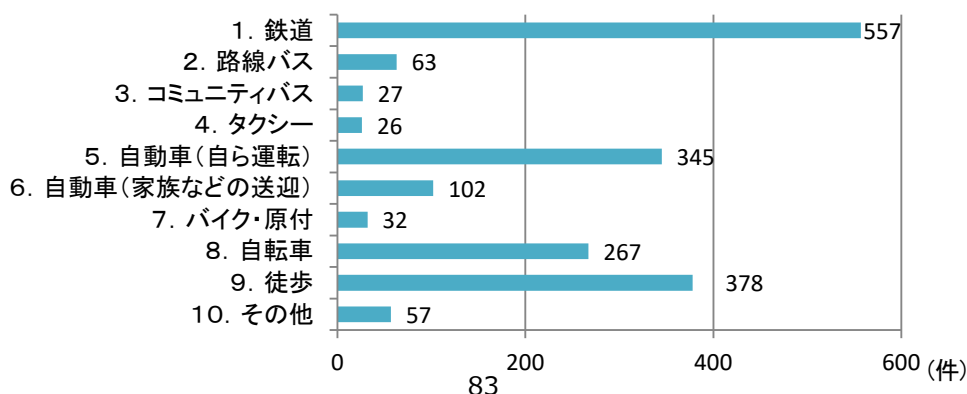
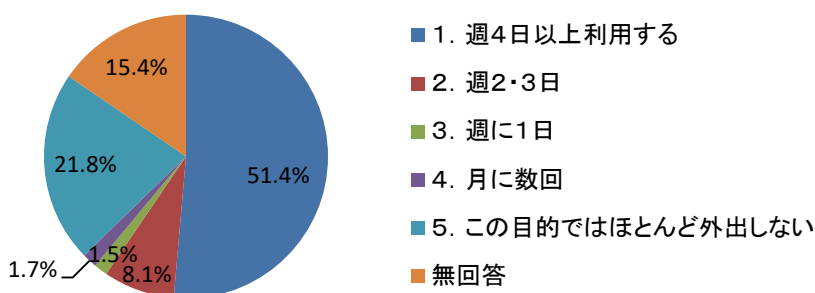
### ●外出頻度

問7 あなたの日常生活における外出状況(外出頻度・交通手段)について、次の4つの目的であてはまるものはどれですか。

#### ①通勤・通学

通勤・通学の外出頻度については、「1. 週4日以上利用する」が51.4%と最も多くなっています。移動手段は、「1. 鉄道」が37.4%で最も多く、次いで「9. 徒歩」が25.4%、「5. 自動車(自ら運転)」が23.2%となっています。

設問項目		回答者数	%
頻度	1. 週4日以上利用する	765	51.4%
	2. 週2・3日	121	8.1%
	3. 週に1日	23	1.5%
	4. 月に数回	25	1.7%
	5. この目的ではほとんど外出しない	325	21.8%
	無回答	230	15.4%
合計		1489	100.0%
設問項目		回答者数	%
交通手段	1. 鉄道	557	37.4%
	2. 路線バス	63	4.2%
	3. コミュニティバス	27	1.8%
	4. タクシー	26	1.7%
	5. 自動車(自ら運転)	345	23.2%
	6. 自動車(家族などの送迎)	102	6.9%
	7. バイク・原付	32	2.1%
	8. 自転車	267	17.9%
	9. 徒歩	378	25.4%
	10. その他	57	3.8%
合計		1854	124.5%

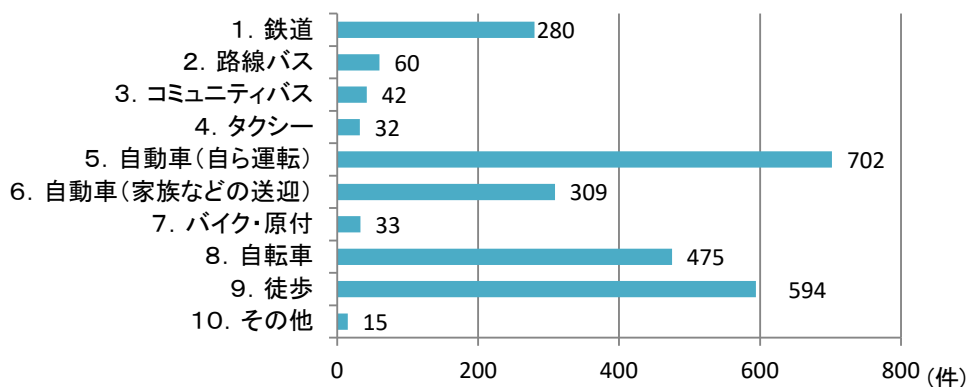
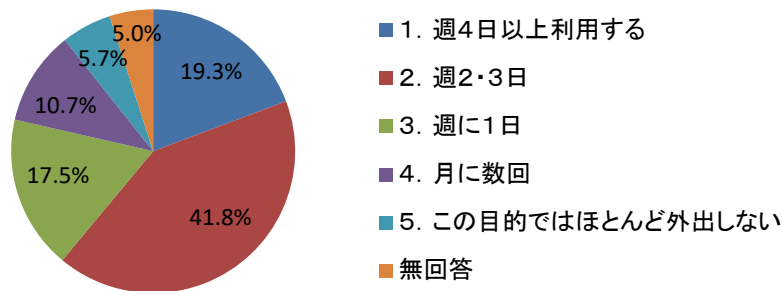


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ②日常の買い物

日常の買い物の外出頻度については、「2. 週2・3日」が41.8%と最も多くなっています。移動手段は、「5. 自動車（自ら運転）」が47.1%で最も多く、次いで「9. 徒歩」が39.9%、「8. 自転車」が31.9%となっています。

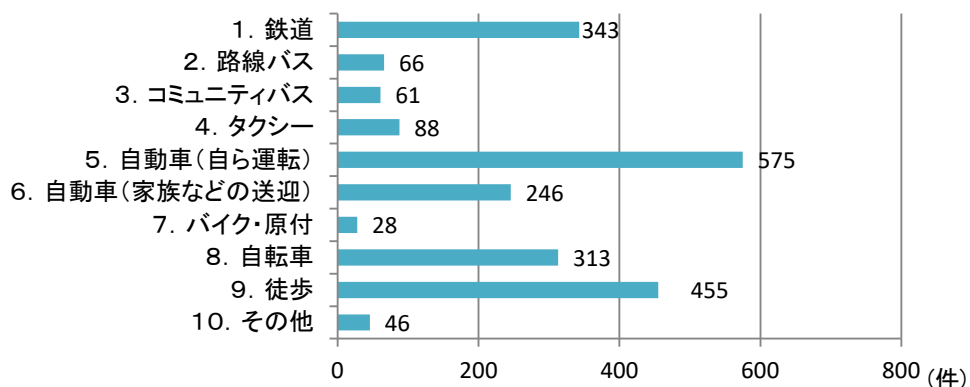
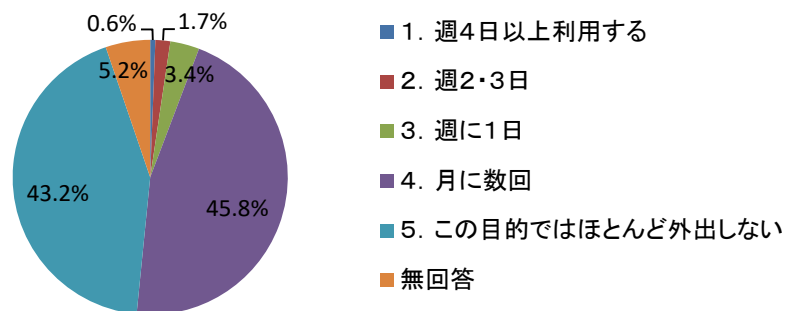
設問項目		回答者数	%
頻度	1. 週4日以上利用する	287	19.3%
	2. 週2・3日	622	41.8%
	3. 週に1日	261	17.5%
	4. 月に数回	160	10.7%
	5. この目的ではほとんど外出しない	85	5.7%
	無回答	74	5.0%
合計		1489	100.0%
設問項目		回答者数	%
交通手段	1. 鉄道	280	18.8%
	2. 路線バス	60	4.0%
	3. コミュニティバス	42	2.8%
	4. タクシー	32	2.1%
	5. 自動車（自ら運転）	702	47.1%
	6. 自動車（家族などの送迎）	309	20.8%
	7. バイク・原付	33	2.2%
	8. 自転車	475	31.9%
	9. 徒歩	594	39.9%
	10. その他	15	1.0%
合計		2542	170.7%



### ③通院

通院の外出頻度については、「4. 月に数回」が45.8%と最も多く、次いで「5. この目的ではほとんど外出しない」が43.2%となっています。移動手段は、「5. 自動車（自ら運転）」が38.6%で最も多く、次いで「9. 徒歩」が30.6%、「1. 鉄道」が23.0%となっています。

設問項目		回答者数	%
頻度	1. 週4日以上利用する	9	0.6%
	2. 週2・3日	26	1.7%
	3. 週に1日	51	3.4%
	4. 月に数回	682	45.8%
	5. この目的ではほとんど外出しない	643	43.2%
	無回答	78	5.2%
合計		1489	100.0%
設問項目		回答者数	%
交通手段	1. 鉄道	343	23.0%
	2. 路線バス	66	4.4%
	3. コミュニティバス	61	4.1%
	4. タクシー	88	5.9%
	5. 自動車（自ら運転）	575	38.6%
	6. 自動車（家族などの送迎）	246	16.5%
	7. バイク・原付	28	1.9%
	8. 自転車	313	21.0%
	9. 徒歩	455	30.6%
	10. その他	46	3.1%
合計		2221	149.2%

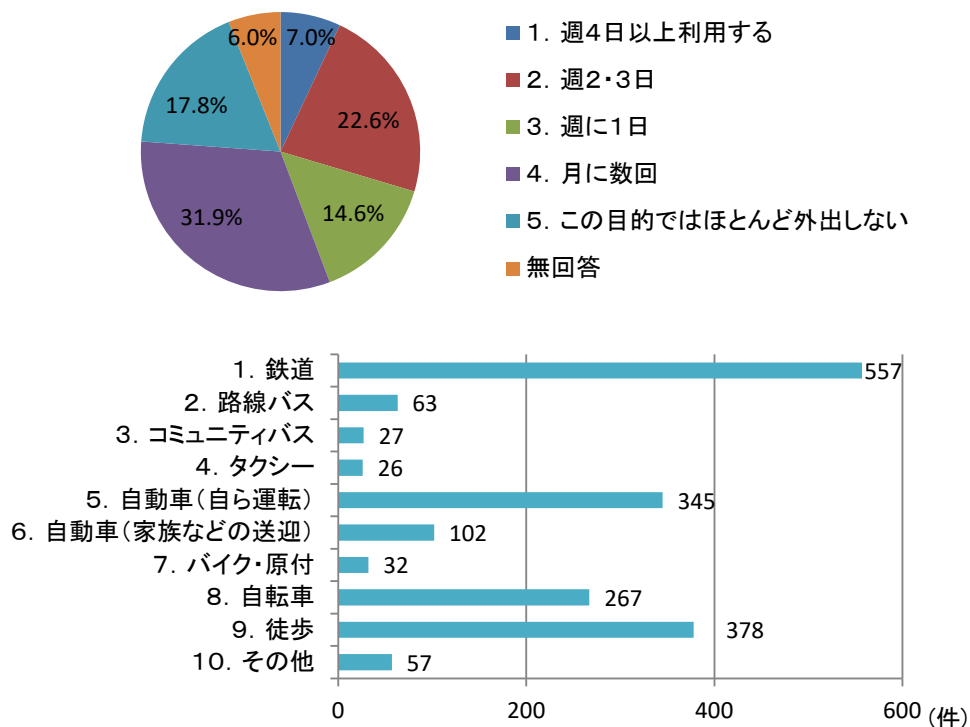


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ④趣味・娯楽・食事・習い事

趣味・娯楽・食事・習い事の外出頻度については、「4. 月に数回」が31.9%と最も多くなっています。移動手段は、「5. 自動車(自ら運転)」が42.0%で最も多く、次いで「1. 鉄道」が35.9%、「9. 徒歩」が30.0%となっています。

設問項目		回答者数	%
頻度	1. 週4日以上利用する	104	7.0%
	2. 週2・3日	337	22.6%
	3. 週に1日	218	14.6%
	4. 月に数回	475	31.9%
	5. この目的ではほとんど外出しない	265	17.8%
	無回答	90	6.0%
合計		1489	100.0%
設問項目		回答者数	%
交通手段	1. 鉄道	535	35.9%
	2. 路線バス	71	4.8%
	3. コミュニティバス	44	3.0%
	4. タクシー	32	2.1%
	5. 自動車(自ら運転)	626	42.0%
	6. 自動車(家族などの送迎)	291	19.5%
	7. バイク・原付	36	2.4%
	8. 自転車	331	22.2%
	9. 徒歩	447	30.0%
	10. その他	38	2.6%
合計		2451	164.6%

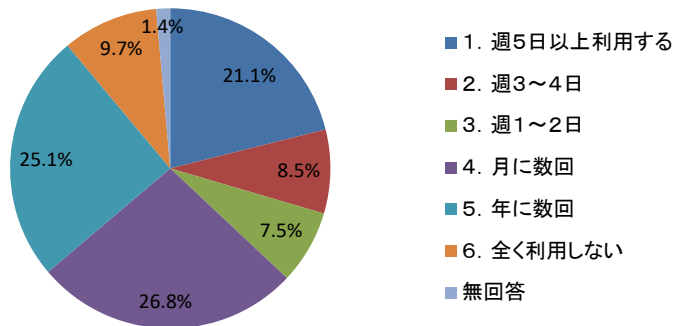


## ●鉄道

問8 普段の生活で、鉄道をどの程度利用しますか。

普段の生活での鉄道の利用頻度について、「4. 月に数回」が26.8%と最も多く、次いで「5. 年に数回」が25.1%、「1. 週5日以上利用する」が21.1%となっています。

設問項目	回答者数	%
1. 週5日以上利用する	314	21.1%
2. 週3～4日	126	8.5%
3. 週1～2日	111	7.5%
4. 月に数回	399	26.8%
5. 年に数回	374	25.1%
6. 全く利用しない	144	9.7%
無回答	21	1.4%
合計	1489	100.0%

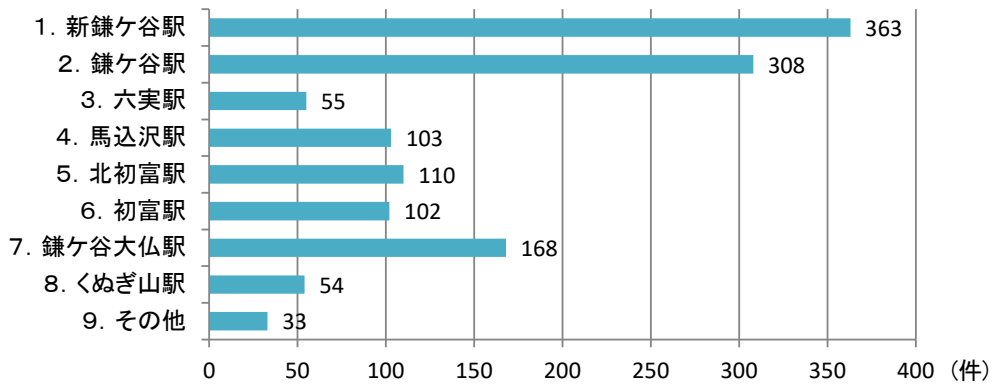


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

問9 問8で1~4のいずれかを選んだ方にお伺いします。主な鉄道利用駅はどこですか。

主な鉄道利用駅は、「1. 新鎌ヶ谷駅」が 38.2%と最も多く、次いで「2. 鎌ヶ谷駅」が 32.4%となっています。

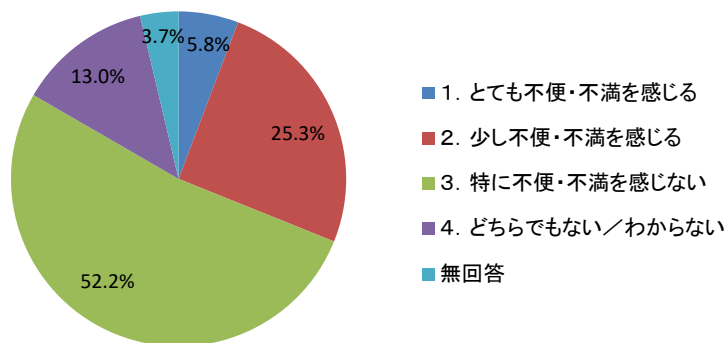
設問項目	回答者数	%
1. 新鎌ヶ谷駅	363	38.2%
2. 鎌ヶ谷駅	308	32.4%
3. 六実駅	55	5.8%
4. 馬込沢駅	103	10.8%
5. 北初富駅	110	11.6%
6. 初富駅	102	10.7%
7. 鎌ヶ谷大仏駅	168	17.7%
8. くぬぎ山駅	54	5.7%
9. その他	33	3.5%
合計	1296	136.4%



問10 鉄道を利用するにあたり(または利用しない理由となる)不便・不満を感じていますか。

鉄道に対する不便・不満について、「1. とても不便・不満を感じる」「2. 少し不便・不満を感じる」を合わせると31.1%となっており、約半数は「3. 特に不便・不満を感じない」となっています。

設問項目	回答者数	%
1. とても不便・不満を感じる	86	5.8%
2. 少し不便・不満を感じる	377	25.3%
3. 特に不便・不満を感じない	778	52.2%
4. どちらでもない／わからない	193	13.0%
無回答	55	3.7%
合計	1489	100.0%

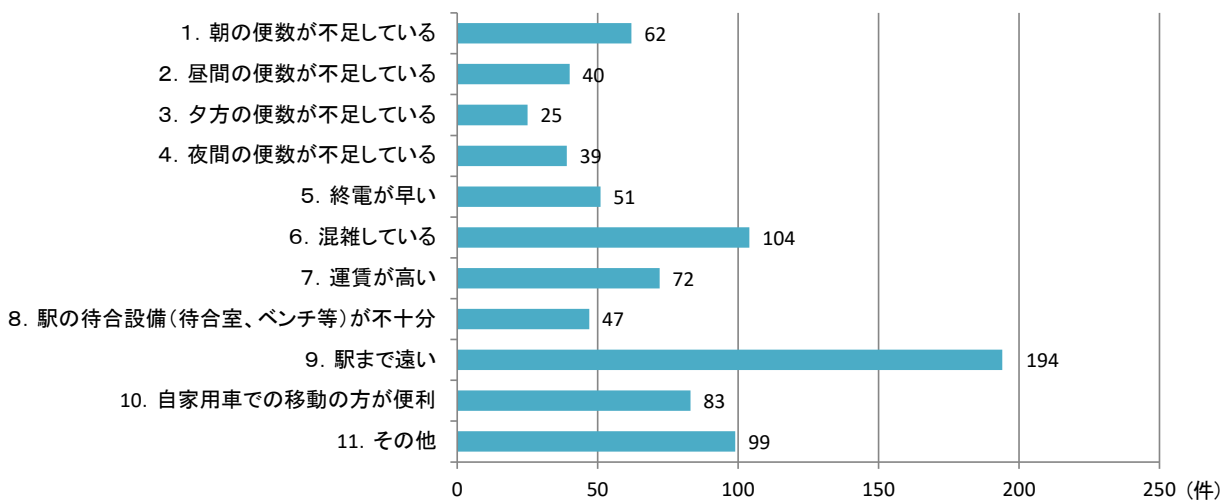


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

問11 問10で「1. とても不便不満を感じる」または「2. 少し不便・不満を感じる」を選んだ方にお聞きします。不便・不満を感じる理由で特にあてはまるものは何ですか。

鉄道に対する不便・不満の理由について、「9. 駅まで遠い」が41.9%と最も多く、次いで「6. 混雑している」が22.5%、「10. 自家用車での移動の方が便利」が17.9%となっています。

設問項目	回答者数	%
1. 朝の便数が不足している	62	13.4%
2. 昼間の便数が不足している	40	8.6%
3. 夕方の便数が不足している	25	5.4%
4. 夜間の便数が不足している	39	8.4%
5. 終電が早い	51	11.0%
6. 混雑している	104	22.5%
7. 運賃が高い	72	15.6%
8. 駅の待合設備（待合室、ベンチ等）が不十分	47	10.2%
9. 駅まで遠い	194	41.9%
10. 自家用車での移動の方が便利	83	17.9%
11. その他	99	21.4%
合計	816	176.2%

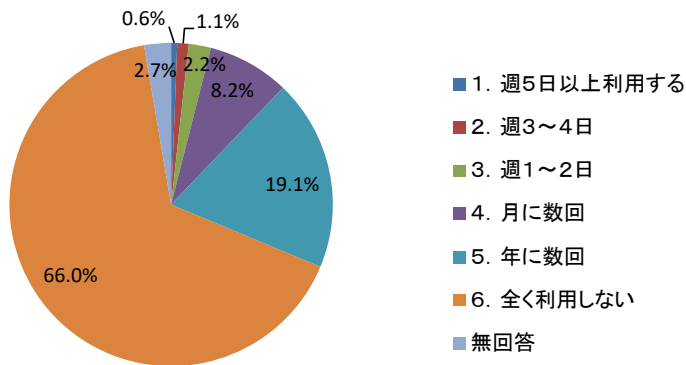


●路線バス

問12 普段の生活で、路線バスをどの程度利用しますか。

普段の生活での路線バスの利用頻度について、「6. 全く利用しない」が66.0%と最も多く、次いで「5. 年に数回」が19.1%となっており、全体的に利用頻度は低い結果となっています。

設問項目	全体	%
1. 週5日以上利用する	9	0.6%
2. 週3～4日	17	1.1%
3. 週1～2日	33	2.2%
4. 月に数回	122	8.2%
5. 年に数回	285	19.1%
6. 全く利用しない	983	66.0%
無回答	40	2.7%
合計	1489	100.0%



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

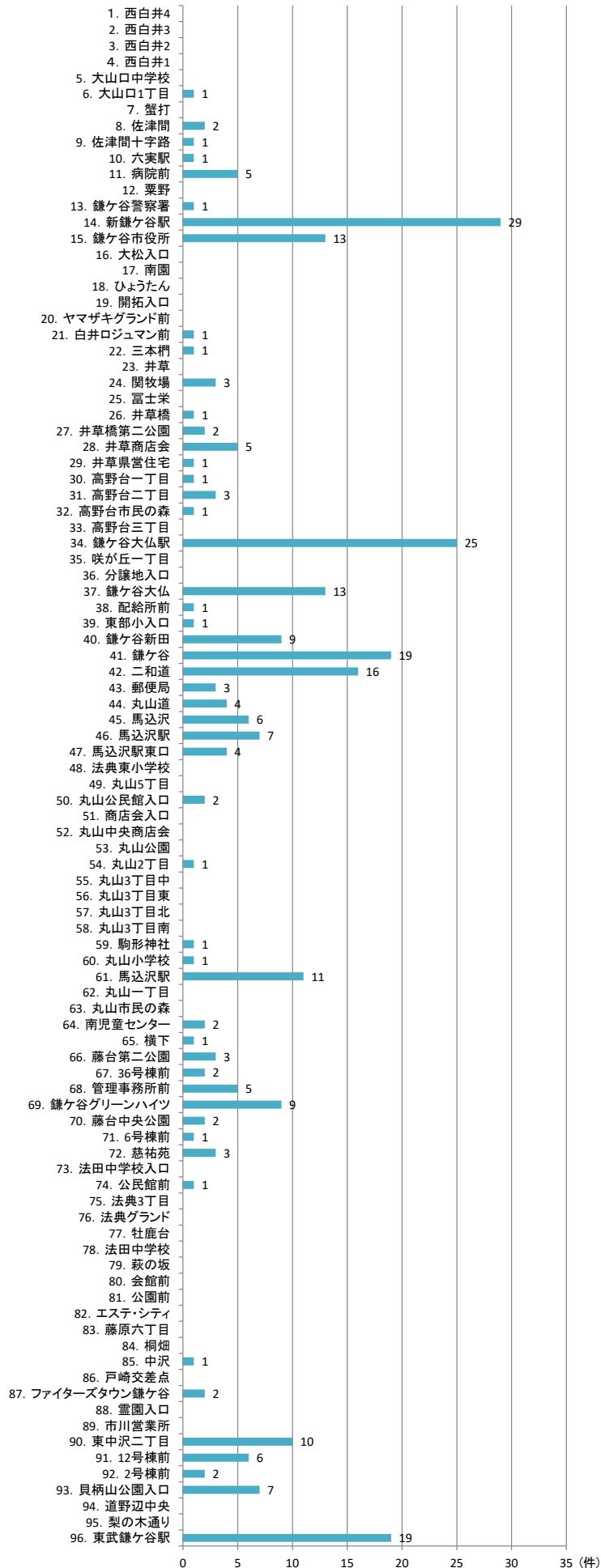
問13 問12で1～4のいずれかを選んだ方にお伺いします。乗降でよく利用する路線バスのバス停を教えてください。

乗降で利用する路線バスのバス停について、「14. 新鎌ヶ谷駅」が 16.0%と最も多く、次いで「34. 鎌ヶ谷大仏駅」が 13.8%、「41. 鎌ヶ谷」及び「96. 東武鎌ヶ谷駅」が 10.5%となっています。

設問項目	全体	%
1. 西白井 4	0	0.0%
2. 西白井 3	0	0.0%
3. 西白井 2	0	0.0%
4. 西白井 1	0	0.0%
5. 大山口中学校	0	0.0%
6. 大山口 1 丁目	1	0.6%
7. 蟹打	0	0.0%
8. 佐津間	2	1.1%
9. 佐津間十字路	1	0.6%
10. 六実駅	1	0.6%
11. 病院前	5	2.8%
12. 粟野	0	0.0%
13. 鎌ヶ谷警察署	1	0.6%
14. 新鎌ヶ谷駅	29	16.0%
15. 鎌ヶ谷市役所	13	7.2%
16. 大松入口	0	0.0%
17. 南園	0	0.0%
18. ひょうたん	0	0.0%
19. 開拓入口	0	0.0%
20. ヤマザキグランド前	0	0.0%
21. 白井ロジュマン前	1	0.6%
22. 三本櫛	1	0.6%
23. 井草	0	0.0%
24. 関牧場	3	1.7%
25. 富士栄	0	0.0%
26. 井草橋	1	0.6%
27. 井草橋第二公園	2	1.1%
28. 井草商店会	5	2.8%
29. 井草県営住宅	1	0.6%
30. 高野台一丁目	1	0.6%
31. 高野台二丁目	3	1.7%
32. 高野台市民の森	1	0.6%
33. 高野台三丁目	0	0.0%
34. 鎌ヶ谷大仏駅	25	13.8%
35. 咲が丘一丁目	0	0.0%
36. 分譲地入口	0	0.0%
37. 鎌ヶ谷大仏	13	7.2%
38. 配給所前	1	0.6%
39. 東部小入口	1	0.6%
40. 鎌ヶ谷新田	9	5.0%
41. 鎌ヶ谷	19	10.5%
42. 二和道	16	8.8%
43. 郵便局	3	1.7%
44. 丸山道	4	2.2%
45. 馬込沢	6	3.3%
46. 馬込沢駅	7	3.9%

47. 馬込沢駅東口	4	2.2%
48. 法典東小学校	0	0.0%
49. 丸山5丁目	0	0.0%
50. 丸山公民館入口	2	1.1%
51. 商店会入口	0	0.0%
52. 丸山中央商店会	0	0.0%
53. 丸山公園	0	0.0%
54. 丸山2丁目	1	0.6%
55. 丸山3丁目中	0	0.0%
56. 丸山3丁目東	0	0.0%
57. 丸山3丁目北	0	0.0%
58. 丸山3丁目南	0	0.0%
59. 駒形神社	1	0.6%
60. 丸山小学校	1	0.6%
61. 馬込沢駅	11	6.1%
62. 丸山一丁目	0	0.0%
63. 丸山市民の森	0	0.0%
64. 南児童センター	2	1.1%
65. 横下	1	0.6%
66. 藤台第二公園	3	1.7%
67. 36号棟前	2	1.1%
68. 管理事務所前	5	2.8%
69. 鎌ヶ谷グリーンハイツ	9	5.0%
70. 藤台中央公園	2	1.1%
71. 6号棟前	1	0.6%
72. 慈祐苑	3	1.7%
73. 法田中学校入口	0	0.0%
74. 公民館前	1	0.6%
75. 法典3丁目	0	0.0%
76. 法典グラウンド	0	0.0%
77. 牡鹿台	0	0.0%
78. 法田中学校	0	0.0%
79. 萩の坂	0	0.0%
80. 会館前	0	0.0%
81. 公園前	0	0.0%
82. エステ・シティ	0	0.0%
83. 藤原六丁目	0	0.0%
84. 桐畑	0	0.0%
85. 中沢	1	0.6%
86. 戸崎交差点	0	0.0%
87. ファイターズタウン鎌ヶ谷	2	1.1%
88. 霊園入口	0	0.0%
89. 市川営業所	0	0.0%
90. 東中沢二丁目	10	5.5%
91. 12号棟前	6	3.3%
92. 2号棟前	2	1.1%
93. 貝柄山公園入口	7	3.9%
94. 道野辺中央	0	0.0%
95. 梨の木通り	0	0.0%
96. 東武鎌ヶ谷駅	19	10.5%
合計	272	150.3%

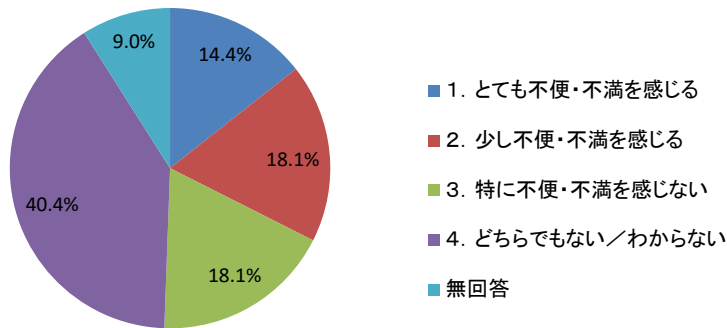
#### 4. 公共交通に関するニーズの把握



問14 路線バスを利用するにあたり(または利用しない理由となる)不便・不満を感じていますか。

路線バスに対する不便・不満について、「1. とても不便・不満を感じる」「2. 少し不便・不満を感じる」を合わせると 32.5%となっており、「3. 特に不便・不満を感じない」は 18.1%となっています。

設問項目	全体	%
1. とても不便・不満を感じる	214	14.4%
2. 少し不便・不満を感じる	269	18.1%
3. 特に不便・不満を感じない	270	18.1%
4. どちらでもない／わからない	602	40.4%
無回答	134	9.0%
合計	1489	100.0%

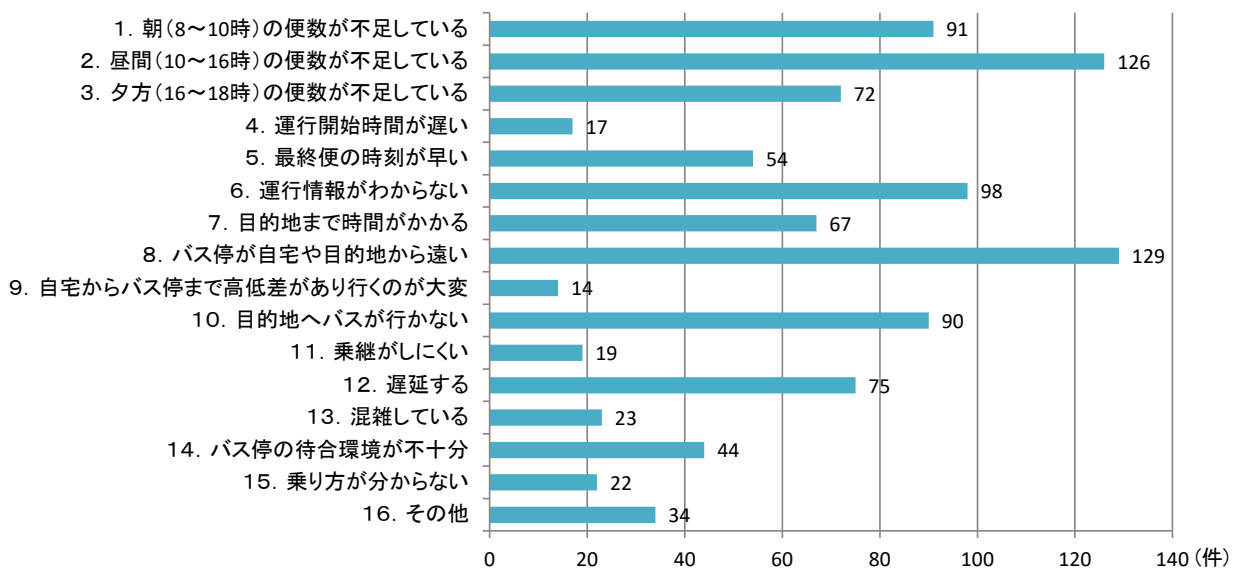


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

問15 問14で「1. とても不便・不満を感じる」または「2. 少し不便・不満を感じる」を選んだ方にお聞きします。不便・不満を感じる理由で特に当てはまるものは何ですか。

路線バスに対する不便・不満の理由について、「8. バス停が自宅や目的地から遠い」が26.7%と最も多く、次いで「2. 昼間（10～16時）の便数が不足している」が26.1%、「6. 運行情報がわからない」が20.3%となっています。

設問項目	全体	%
1. 朝（8～10時）の便数が不足している	91	18.8%
2. 昼間（10～16時）の便数が不足している	126	26.1%
3. 夕方（16～18時）の便数が不足している	72	14.9%
4. 運行開始時間が遅い	17	3.5%
5. 最終便の時刻が早い	54	11.2%
6. 運行情報がわからない	98	20.3%
7. 目的地まで時間がかかる	67	13.9%
8. バス停が自宅や目的地から遠い	129	26.7%
9. 自宅からバス停まで高低差があり行くのが大変	14	2.9%
10. 目的地へバスが行かない	90	18.6%
11. 乗継がしにくい	19	3.9%
12. 遅延する	75	15.5%
13. 混雑している	23	4.8%
14. バス停の待合環境が不十分	44	9.1%
15. 乗り方が分からない	22	4.6%
16. その他	34	7.0%
合計	975	201.9%

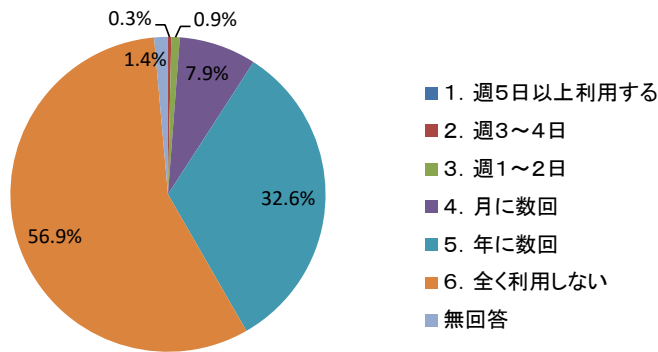


●タクシー

問16 普段の生活で、タクシーをどの程度利用しますか。

普段の生活でのタクシーの利用頻度について、「6. 全く利用しない」が56.9%と最も多く、次いで「5. 年に数回」が32.6%となっており、全体的に利用頻度は低い結果となっています。

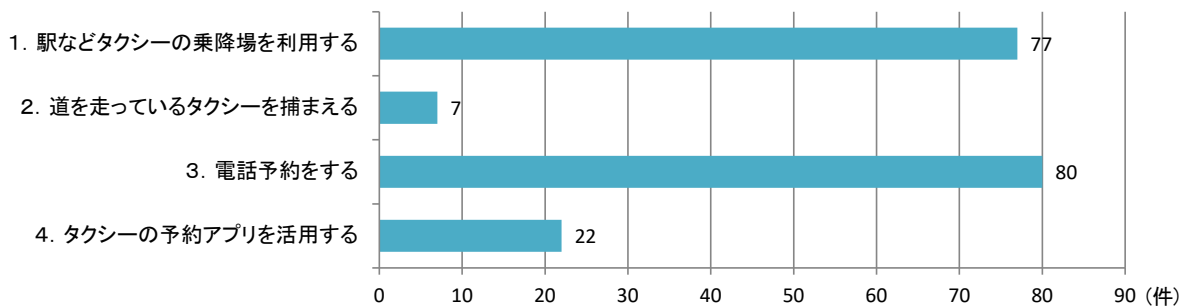
設問項目	全体	%
1. 週5日以上利用する	0	0.0%
2. 週3～4日	5	0.3%
3. 週1～2日	13	0.9%
4. 月に数回	118	7.9%
5. 年に数回	485	32.6%
6. 全く利用しない	847	56.9%
無回答	21	1.4%
合計	1489	100.0%



問17 問16で1～4のいずれかを選んだ方にお伺いします。どのような方法でタクシーを利用しますか。

タクシーの利用方法について、「3. 電話予約をする」が58.8%と最も多く、次いで「1. 駅などタクシーの乗降場を利用する」が56.6%と同程度になっています。

設問項目	全体	%
1. 駅などタクシーの乗降場を利用する	77	56.6%
2. 道を走っているタクシーを捕まえる	7	5.1%
3. 電話予約をする	80	58.8%
4. タクシーの予約アプリを活用する	22	16.2%
合計	186	136.8%

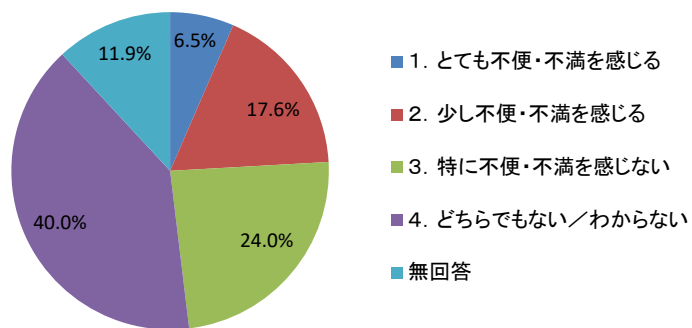


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

問18 タクシーを利用するにあたり(または利用しない理由となる)不便・不満を感じていますか。

タクシーに対する不便・不満について、「1. とても不便・不満を感じる」「2. 少し不便・不満を感じる」を合わせると24.1%となっており、「3. 特に不便・不満を感じない」は24.0%となっています。

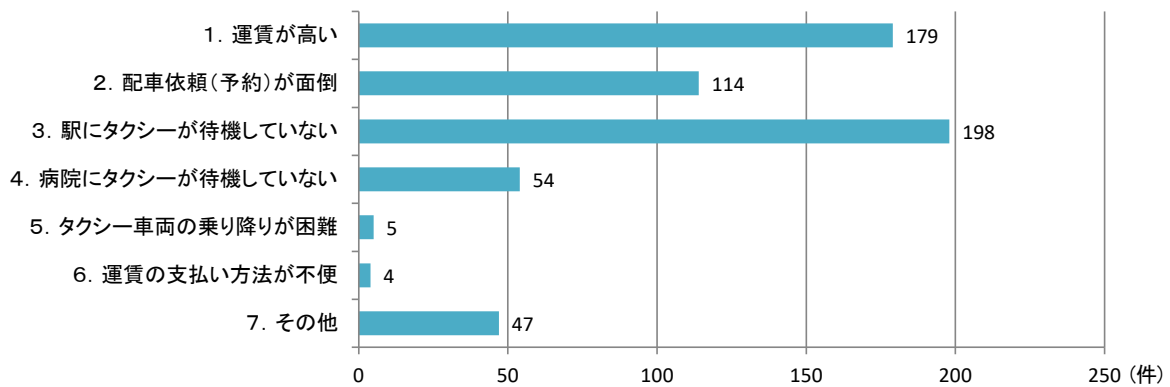
設問項目	全体	%
1. とても不便・不満を感じる	97	6.5%
2. 少し不便・不満を感じる	262	17.6%
3. 特に不便・不満を感じない	357	24.0%
4. どちらでもない／わからない	596	40.0%
無回答	177	11.9%
合計	1489	100.0%



問19 問18で「1. とても不便・不満を感じる」または「2. 少し不便・不満を感じる」を選んだ方にお聞きします。不便・不満を感じる理由で特に当てはまるものは何ですか。

タクシーに対する不便・不満の理由について、「3. 駅にタクシーが待機していない」が 55.2%と最も多く、次いで「1. 運賃が高い」が 49.9%、「2. 配車依頼（予約）が面倒」が 31.8%となっています。

設問項目	全体	%
1. 運賃が高い	179	49.9%
2. 配車依頼（予約）が面倒	114	31.8%
3. 駅にタクシーが待機していない	198	55.2%
4. 病院にタクシーが待機していない	54	15.0%
5. タクシー車両の乗り降りが困難	5	1.4%
6. 運賃の支払い方法が不便	4	1.1%
7. その他	47	13.1%
合計	601	167.4%



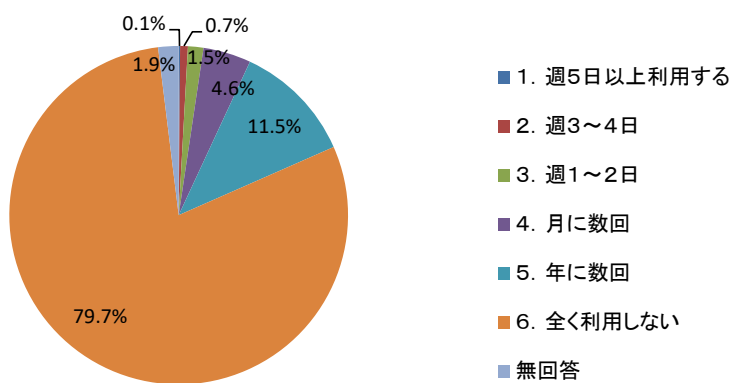
#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ●コミュニティバス

問20 普段の生活で、コミュニティバスをどの程度利用しますか。

普段の生活でのコミュニティバスの利用頻度について、「6. 全く利用しない」が79.7%と最も多く、次いで「5. 年に数回」が11.5%となっており、全体的に利用頻度は低い結果となっています。

設問項目	全体	%
1. 週5日以上利用する	2	0.1%
2. 週3～4日	11	0.7%
3. 週1～2日	22	1.5%
4. 月に数回	68	4.6%
5. 年に数回	171	11.5%
6. 全く利用しない	1186	79.7%
無回答	29	1.9%
合計	1489	100.0%



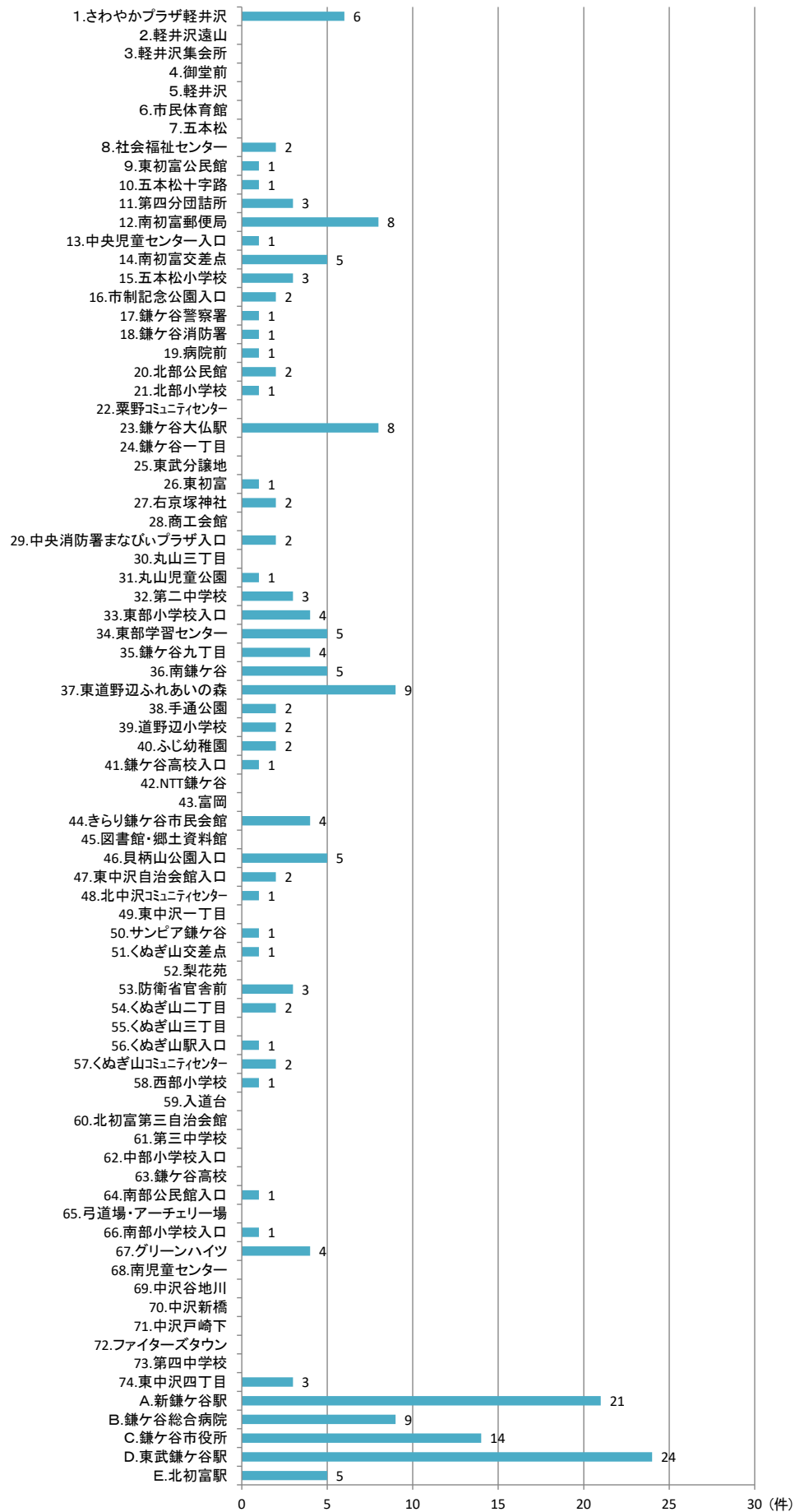
問21 問20で1～4のいずれかを選んだ方にお伺いします。乗降でよく利用する鎌ヶ谷市コミュニティバス「ききょう号」のバス停を教えてください。

乗降で利用するコミュニティバスのバス停について、「D.東武鎌ヶ谷駅」が23.3%と最も多く、次いで「A.新鎌ヶ谷駅」が20.4%、「C.鎌ヶ谷市役所」が13.6%となっています。

設問項目	全体	%
1.さわやかプラザ軽井沢	6	5.8%
2.軽井沢遠山	0	0.0%
3.軽井沢集会所	0	0.0%
4.御堂前	0	0.0%
5.軽井沢	0	0.0%
6.市民体育館	0	0.0%
7.五本松	0	0.0%
8.社会福祉センター	2	1.9%
9.東初富公民館	1	1.0%
10.五本松十字路	1	1.0%
11.第四分団詰所	3	2.9%
12.南初富郵便局	8	7.8%
13.中央児童センター入口	1	1.0%
14.南初富交差点	5	4.9%
15.五本松小学校	3	2.9%
16.市制記念公園入口	2	1.9%
17.鎌ヶ谷警察署	1	1.0%
18.鎌ヶ谷消防署	1	1.0%
19.病院前	1	1.0%
20.北部公民館	2	1.9%
21.北部小学校	1	1.0%
22.栗野コミュニティセンター	0	0.0%
23.鎌ヶ谷大仏駅	8	7.8%
24.鎌ヶ谷一丁目	0	0.0%
25.東武分譲地	0	0.0%
26.東初富	1	1.0%
27.右京塚神社	2	1.9%
28.商工会館	0	0.0%
29.中央消防署まなびいプラザ入口	2	1.9%
30.丸山三丁目	0	0.0%
31.丸山児童公園	1	1.0%
32.第二中学校	3	2.9%
33.東部小学校入口	4	3.9%
34.東部学習センター	5	4.9%
35.鎌ヶ谷九丁目	4	3.9%
36.南鎌ヶ谷	5	4.9%
37.東道野辺ふれあいの森	9	8.7%
38.手通公園	2	1.9%
39.道野辺小学校	2	1.9%

#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

40.ふじ幼稚園	2	1.9%
41.鎌ヶ谷高校入口	1	1.0%
42.NTT 鎌ヶ谷	0	0.0%
43.富岡	0	0.0%
44.きらり鎌ヶ谷市民会館	4	3.9%
45.図書館・郷土資料館	0	0.0%
46.貝柄山公園入口	5	4.9%
47.東中沢自治会館入口	2	1.9%
48.北中沢コミュニティセンター	1	1.0%
49.東中沢一丁目	0	0.0%
50.サンピア鎌ヶ谷	1	1.0%
51.くぬぎ山交差点	1	1.0%
52.梨花苑	0	0.0%
53.防衛省官舎前	3	2.9%
54.くぬぎ山二丁目	2	1.9%
55.くぬぎ山三丁目	0	0.0%
56.くぬぎ山駅入口	1	1.0%
57.くぬぎ山コミュニティセンター	2	1.9%
58.西部小学校	1	1.0%
59.入道台	0	0.0%
60.北初富第三自治会館	0	0.0%
61.第三中学校	0	0.0%
62.中部小学校入口	0	0.0%
63.鎌ヶ谷高校	0	0.0%
64.南部公民館入口	1	1.0%
65.弓道場・アーチェリー場	0	0.0%
66.南部小学校入口	1	1.0%
67.グリーンハイツ	4	3.9%
68.南児童センター	0	0.0%
69.中沢谷地川	0	0.0%
70.中沢新橋	0	0.0%
71.中沢戸崎下	0	0.0%
72.ファイターズタウン	0	0.0%
73.第四中学校	0	0.0%
74.東中沢四丁目	3	2.9%
A.新鎌ヶ谷駅	21	20.4%
B.鎌ヶ谷総合病院	9	8.7%
C.鎌ヶ谷市役所	14	13.6%
D.東武鎌ヶ谷駅	24	23.3%
E.北初富駅	5	4.9%
合計	194	188.3%

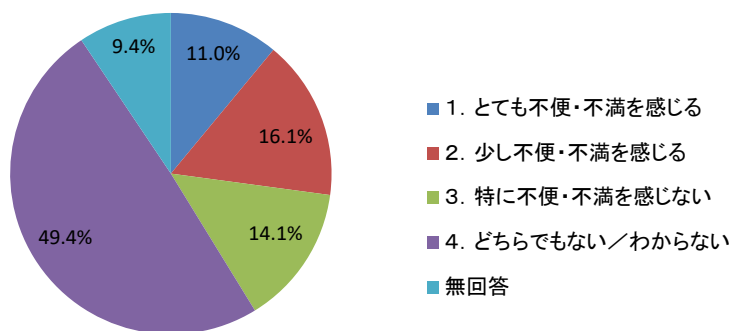


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

問22 コミュニティバスを利用するにあたり(または利用しない理由となる)不便・不満を感じていますか。

コミュニティバスに対する不便・不満について、「1. とても不便・不満を感じる」「2. 少し不便・不満を感じる」を合わせると 27.1%となっており、「3. 特に不便・不満を感じない」は 14.1%となっています。

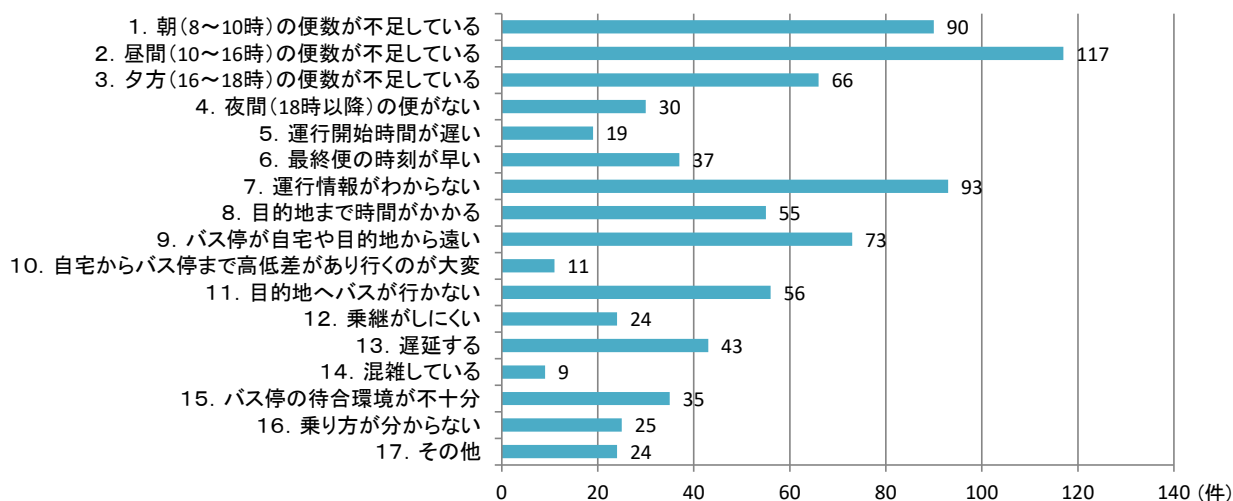
設問項目	全体	%
1. とても不便・不満を感じる	164	11.0%
2. 少し不便・不満を感じる	240	16.1%
3. 特に不便・不満を感じない	210	14.1%
4. どちらでもない／わからない	735	49.4%
無回答	140	9.4%
合計	1489	100.0%



問23 問22で「1. とても不便・不満を感じる」または「2. 少し不便・不満を感じる」を選んだ方にお聞きします。不便・不満を感じる理由で特に当てはまるものは何ですか。

コミュニティバスに対する不便・不満の理由について、「2. 昼間（10～16時）の便数が不足している」が29.0%と最も多く、次いで「7. 運行情報がわからない」が23.0%、「1. 朝（8～10時）の便数が不足している」が22.3%となっています。

設問項目	全体	%
1. 朝（8～10時）の便数が不足している	90	22.3%
2. 昼間（10～16時）の便数が不足している	117	29.0%
3. 夕方（16～18時）の便数が不足している	66	16.3%
4. 夜間（18時以降）の便がない	30	7.4%
5. 運行開始時間が遅い	19	4.7%
6. 最終便の時刻が早い	37	9.2%
7. 運行情報がわからない	93	23.0%
8. 目的地まで時間がかかる	55	13.6%
9. バス停が自宅や目的地から遠い	73	18.1%
10. 自宅からバス停まで高低差があり行くのが大変	11	2.7%
11. 目的地へバスが行かない	56	13.9%
12. 乗継がしにくい	24	5.9%
13. 遅延する	43	10.6%
14. 混雑している	9	2.2%
15. バス停の待合環境が不十分	35	8.7%
16. 乗り方が分からない	25	6.2%
17. その他	24	5.9%
合計	807	199.8%

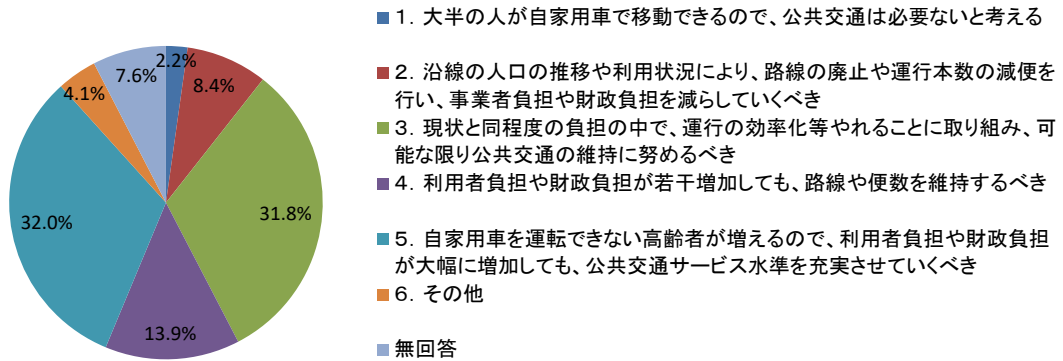


<将来の公共交通について>

問24 公共交通を維持するため、鎌ヶ谷市ではコミュニティバスなどの一部の公共交通に対し補助を行っています。今後の人口減少による利用者の減少や、人件費の高騰等により現状のサービスの維持が困難になってくることが想定されます。  
鎌ヶ谷市における、今後の公共交通の費用負担のあり方について、どう思いますか。

公共交通の費用負担のあり方について、「5. 自家用車を運転できない高齢者が増えるので、利用者負担や財政負担が大幅に増加しても、公共交通サービス水準を充実させていくべき」が 32.0%と最も多く、次いで「3. 現状と同程度の負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が 31.8%と同程度になっています。

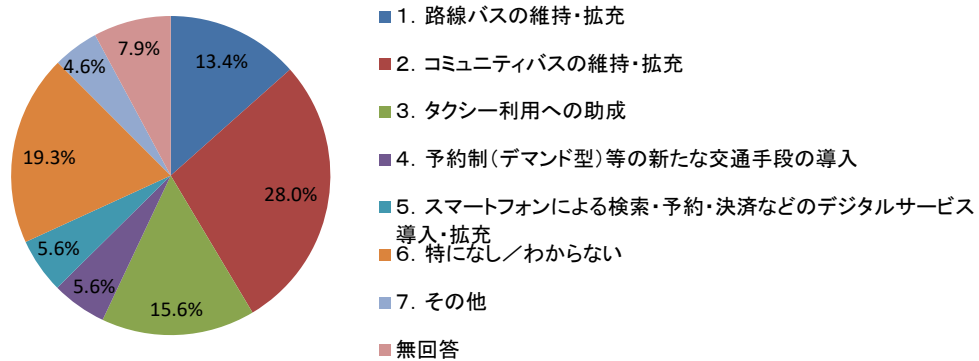
設問項目	全体	%
1. 大半の人が自家用車で移動できるので、公共交通は必要ないとする	33	2.2%
2. 沿線の人口の推移や利用状況により、路線の廃止や運行本数の減便を行い、事業者負担や財政負担を減らしていくべき	125	8.4%
3. 現状と同程度の負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき	473	31.8%
4. 利用者負担や財政負担が若干増加しても、路線や便数を維持するべき	207	13.9%
5. 自家用車を運転できない高齢者が増えるので、利用者負担や財政負担が大幅に増加しても、公共交通サービス水準を充実させていくべき	477	32.0%
6. その他	61	4.1%
無回答	113	7.6%
合計	1489	100.0%



問25 今後、鎌ヶ谷市が公共交通において力を入れていくべきだと思うものは何ですか。

今後力を入れていくべきことについて、「2. コミュニティバスの維持・拡充」が28.0%と最も多く、次いで「3. タクシー利用への助成」が15.6%、「1. 路線バスの維持・拡充」が13.4%となっています。

設問項目	全体	%
1. 路線バスの維持・拡充	200	13.4%
2. コミュニティバスの維持・拡充	417	28.0%
3. タクシー利用への助成	232	15.6%
4. 予約制（デマンド型）等の新たな交通手段の導入	83	5.6%
5. スマートフォンによる検索・予約・決済などのデジタルサービス導入・拡充	83	5.6%
6. 特になし／わからない	288	19.3%
7. その他	69	4.6%
無回答	117	7.9%
合計	1489	100.0%



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

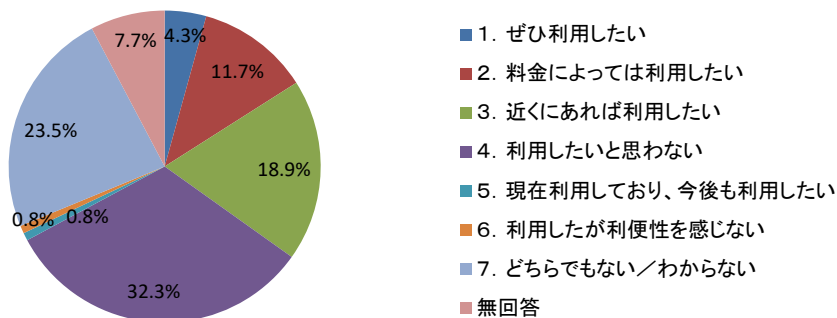
問26 問25の回答を選んだ理由を教えてください。

※別冊に記載

問27 鎌ヶ谷市では、渋滞の回避、市内の回遊性向上、近隣自治体との従来の利便性向上等に寄与する新たな移動手段として令和7年4月からシェアサイクル(ステーションが設定されている場所であればどこでも借りて返すことができる、有料の自転車シェアサービス)を導入しました。今後利用したいと思いますか。

シェアサイクルの利用意向について、「4. 利用したいと思わない」が32.3%と最も多く、次いで「3. 近くにあれば利用したい」が18.9%、「2. 料金によっては利用したい」が11.7%となっています。「1. ぜひ利用したい」「2. 料金によっては利用したい」「3. 近くにあれば利用したい」「5. 現在利用しており、今後も利用したい」を合わせた利用したいという意向は35.7%となっており、「4. 利用したいと思わない」「6. 利用したが利便性を感じない」を合わせた利用したいと思わないという意向は33.1%となっています。

設問項目	全体	%
1. ぜひ利用したい	64	4.3%
2. 料金によっては利用したい	174	11.7%
3. 近くにあれば利用したい	281	18.9%
4. 利用したいと思わない	481	32.3%
5. 現在利用しており、今後も利用したい	12	0.8%
6. 利用したが利便性を感じない	12	0.8%
7. どちらでもない／わからない	350	23.5%
無回答	115	7.7%
合計	1489	100.0%

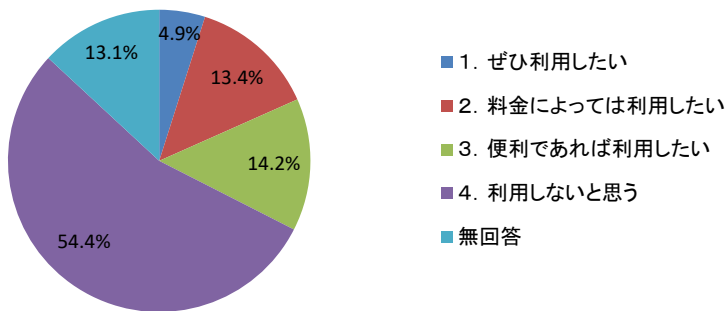


問28 現在市内で運行している公共交通の補完または代替案として、以下のような新しい交通手段や仕組みが導入されたり普及した場合、あなたは利用すると思いますか。

**ア. カーシェアリング**

カーシェアリングの利用意向について、「4. 利用しないと思う」が54.4%と最も多く、次いで「3. 便利であれば利用したい」が14.2%、「2. 料金によっては利用したい」が13.4%となっています。「1. ぜひ利用したい」「2. 料金によっては利用したい」「3. 近くにあれば利用したい」を合わせた利用したいという意向は32.5%となっています。

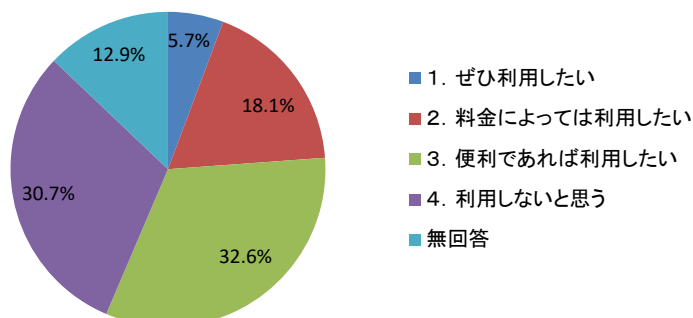
設問項目	全体	%
1. ぜひ利用したい	73	4.9%
2. 料金によっては利用したい	200	13.4%
3. 便利であれば利用したい	211	14.2%
4. 利用しないと思う	810	54.4%
無回答	195	13.1%
合計	1489	100.0%



**イ. デマンド型交通**

デマンド型交通の利用意向について、「3. 便利であれば利用したい」が32.6%と最も多く、次いで「4. 利用しないと思う」が30.7%、「2. 料金によっては利用したい」が18.1%となっています。「1. ぜひ利用したい」「2. 料金によっては利用したい」「3. 近くにあれば利用したい」を合わせた利用したいという意向は56.4%と半数を超えて高くなっています。

設問項目	全体	%
1. ぜひ利用したい	85	5.7%
2. 料金によっては利用したい	270	18.1%
3. 便利であれば利用したい	485	32.6%
4. 利用しないと思う	457	30.7%
無回答	192	12.9%
合計	1489	100.0%

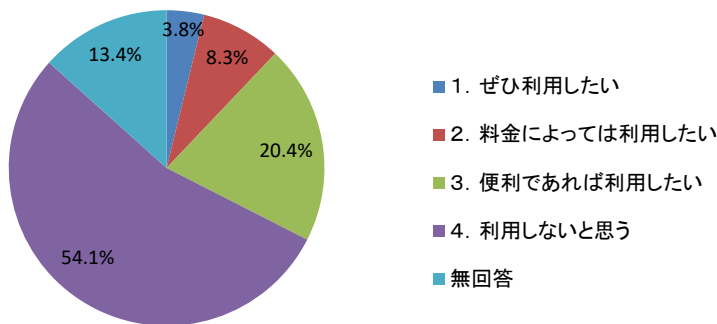


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ウ. タクシーの相乗り

タクシーの相乗りの利用意向について、「4. 利用しないと思う」が54.1%と最も多く、次いで「3. 便利であれば利用したい」が20.4%、「2. 料金によっては利用したい」が8.3%となっています。「1. ぜひ利用したい」「2. 料金によっては利用したい」「3. 近くにあれば利用したい」を合わせた利用したいという意向は32.5%となっています。

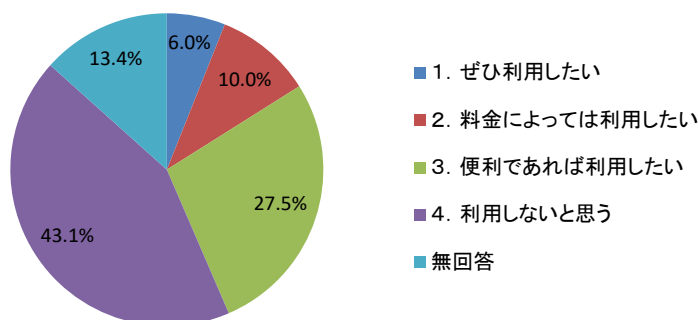
設問項目	全体	%
1. ぜひ利用したい	57	3.8%
2. 料金によっては利用したい	123	8.3%
3. 便利であれば利用したい	304	20.4%
4. 利用しないと思う	806	54.1%
無回答	199	13.4%
合計	1489	100.0%



##### エ. グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティの利用意向について、「4. 利用しないと思う」が43.1%と最も多く、次いで「3. 便利であれば利用したい」が27.5%、「2. 料金によっては利用したい」が10.0%となっています。「1. ぜひ利用したい」「2. 料金によっては利用したい」「3. 近くにあれば利用したい」を合わせた利用したいという意向は43.5%となっています。

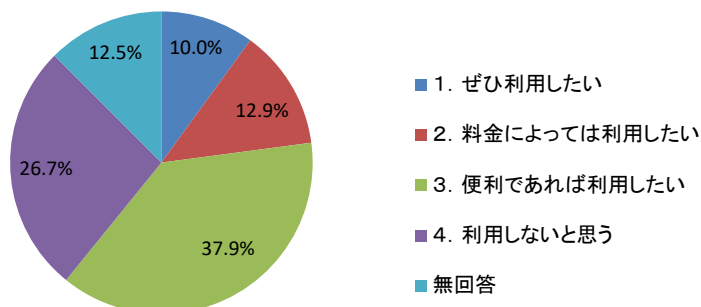
設問項目	全体	%
1. ぜひ利用したい	90	6.0%
2. 料金によっては利用したい	149	10.0%
3. 便利であれば利用したい	409	27.5%
4. 利用しないと思う	642	43.1%
無回答	199	13.4%
合計	1489	100.0%



### オ. 自動運転車両

自動運転車両の利用意向について、「3. 便利であれば利用したい」が37.9%と最も多く、次いで「4. 利用しないと思う」が26.7%、「2. 料金によっては利用したい」が12.9%となっています。「1. ぜひ利用したい」「2. 料金によっては利用したい」「3. 近くにあれば利用したい」を合わせた利用したいという意向は60.8%と半数を超えて高くなっています。

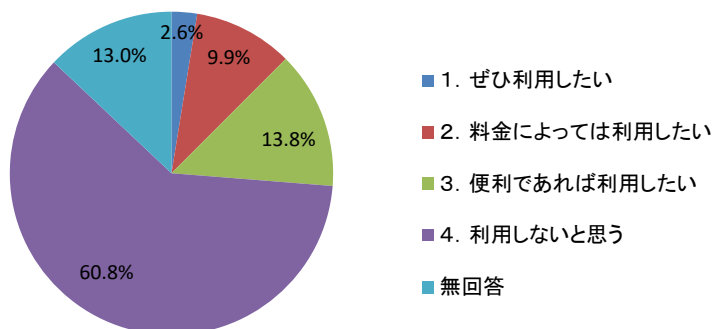
設問項目	全体	%
1. ぜひ利用したい	149	10.0%
2. 料金によっては利用したい	192	12.9%
3. 便利であれば利用したい	565	37.9%
4. 利用しないと思う	397	26.7%
無回答	186	12.5%
合計	1489	100.0%



### カ. ライドシェア

ライドシェアの利用意向について、「4. 利用しないと思う」が60.8%と最も多く、次いで「3. 便利であれば利用したい」が13.8%、「2. 料金によっては利用したい」が9.9%となっています。「1. ぜひ利用したい」「2. 料金によっては利用したい」「3. 近くにあれば利用したい」を合わせた利用したいという意向は26.3%となっています。

設問項目	全体	%
1. ぜひ利用したい	38	2.6%
2. 料金によっては利用したい	148	9.9%
3. 便利であれば利用したい	205	13.8%
4. 利用しないと思う	905	60.8%
無回答	193	13.0%
合計	1489	100.0%

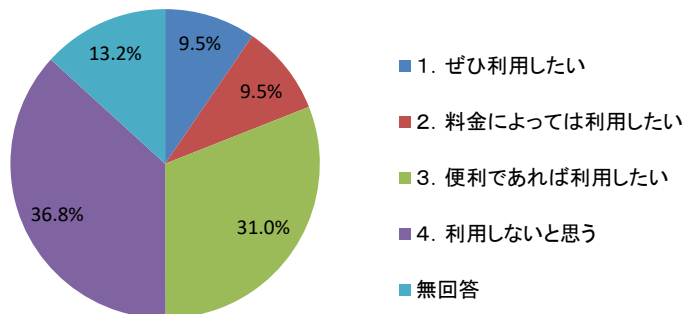


#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### キ. 異なる移動サービスを一括で予約・決済できるシステム

予約・決済システムの利用意向について、「4. 利用しないと思う」が36.8%と最も多く、次いで「3. 便利であれば利用したい」が31.0%、「2. 料金によっては利用したい」及び「1. ぜひ利用したい」が9.5%となっています。「1. ぜひ利用したい」「2. 料金によっては利用したい」「3. 近くにあれば利用したい」を合わせた利用したいという意向は50.0%と高くなっています。

設問項目	全体	%
1. ぜひ利用したい	142	9.5%
2. 料金によっては利用したい	141	9.5%
3. 便利であれば利用したい	461	31.0%
4. 利用しないと思う	548	36.8%
無回答	197	13.2%
合計	1489	100.0%



#### <自由意見>

問29 鎌ヶ谷市の公共交通や移動でのお困りごとについて、自由にお書きください。

※別冊に記載

## (2) クロス集計

クロス集計は、地区及び年齢別について、それぞれ下記の項目とクロス集計を実施しました。

地区については、基本的に全ての項目とクロス集計を実施しました。(ただし、バス停については、母数が少なくなるため対象外としています。)

年齢別については、年齢によって変化が期待できる利用頻度や不満理由等をメインにクロス集計を実施しました。

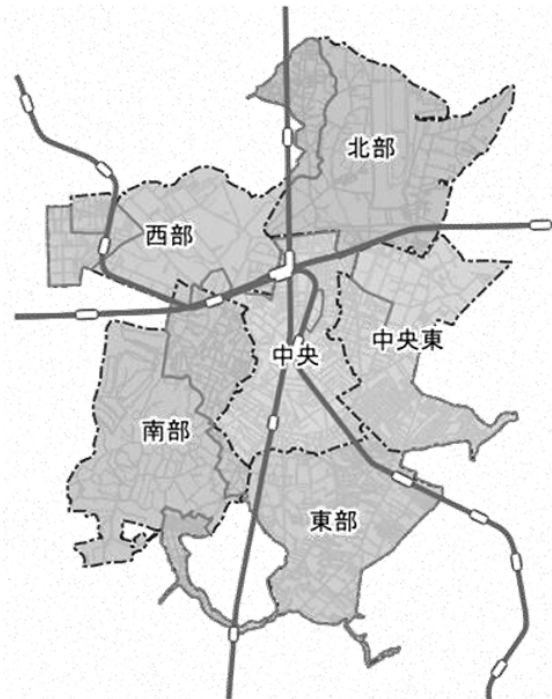
### <クロス集計を実施した項目>

設問	①地区	②年齢
問4 免許返納の意向	—	●
問5 自由に使える車両の所持	—	●
問7 日常における外出状況 (外出頻度・交通手段)	●	●
問8 鉄道利用頻度	●	●
問9 鉄道利用駅	●	—
問10 鉄道利用満足度	●	—
問11 鉄道利用に対する不便・不満理由	●	●
問12 路線バス利用頻度	●	●
問14 路線バス利用満足度	●	—
問15 路線バス利用に対する不便・不満理由	●	●
問16 タクシー利用頻度	●	●
問17 タクシー利用方法	●	—
問18 タクシー利用満足度	●	—
問19 タクシー利用に対する不便・不満理由	●	●
問20 コミュニティバス利用頻度	●	●
問22 コミュニティバス満足度	●	—
問23 コミュニティバスに対する不便・不満理由	●	●
問24 費用負担のあり方	●	●
問25 公共交通で注力すべきもの	●	●
問27 シェアサイクル利用意向	●	●
問28 新規交通手段及び仕組みへの利用意向	●	●

#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ①地区別（問6 居住地区）

地区別は「1. 中央地区」「2. 中央東地区」「3. 東部地区」「4. 南部地区」「5. 西部地区」「6. 北部地区」の6地区となっています。  
（右図参照）

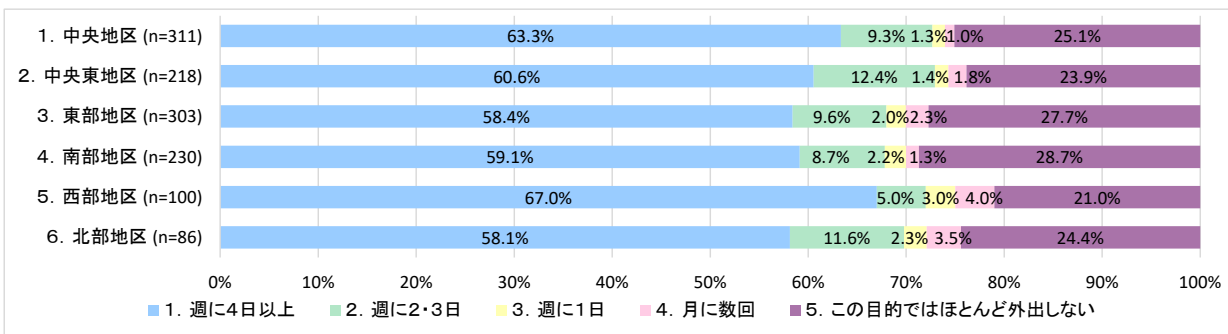


#### <公共交通の利用の実態について>

##### ●外出頻度

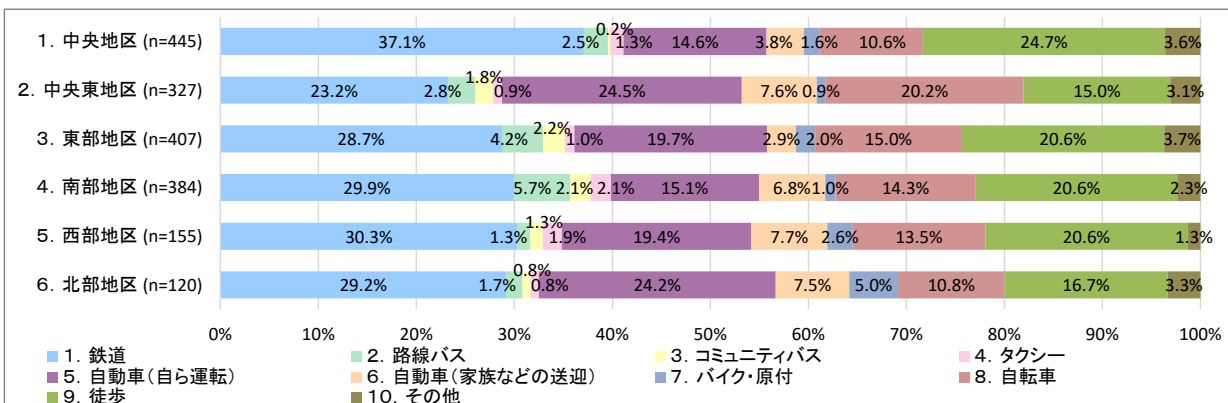
##### ×問7(①通勤・通学【外出頻度】)

通勤・通学の外出頻度は、若干「5. 西部地区」の外出頻度が高いものの、地区によって特出すべき大きな差は見られません。



##### ×問7(①通勤・通学【交通手段】)

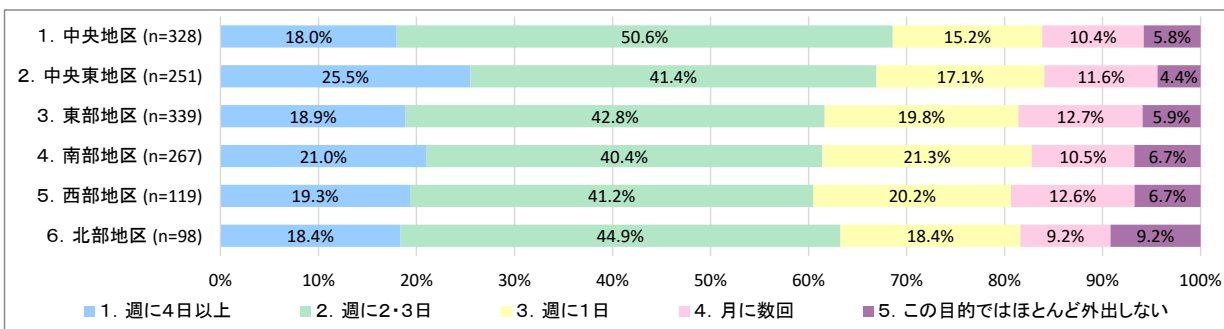
通勤・通学の交通手段は、「1. 中央地区」において鉄道が若干多くなっています。



※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

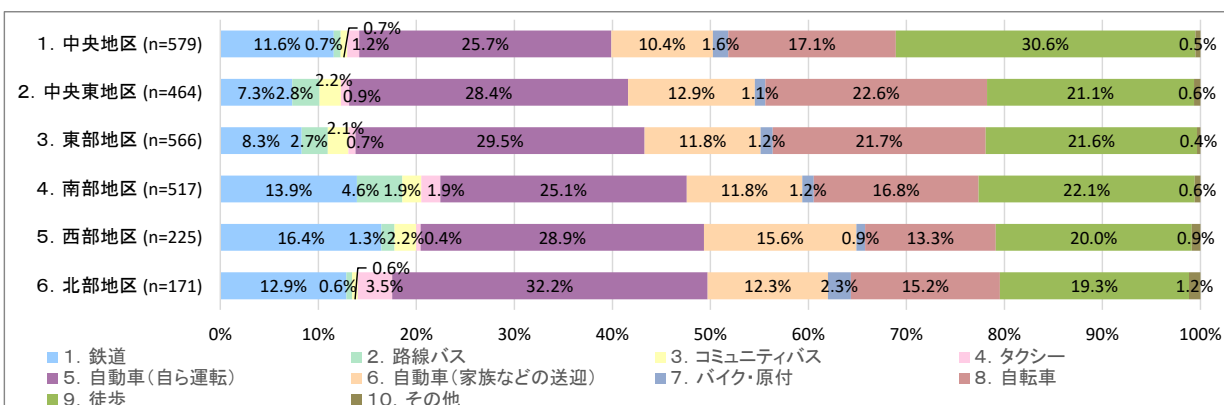
×問7(②日常の買い物【外出頻度】)

日常の買い物の外出頻度は、地区によって特出すべき大きな差は見られません。



×問7(②日常の買い物【交通手段】)

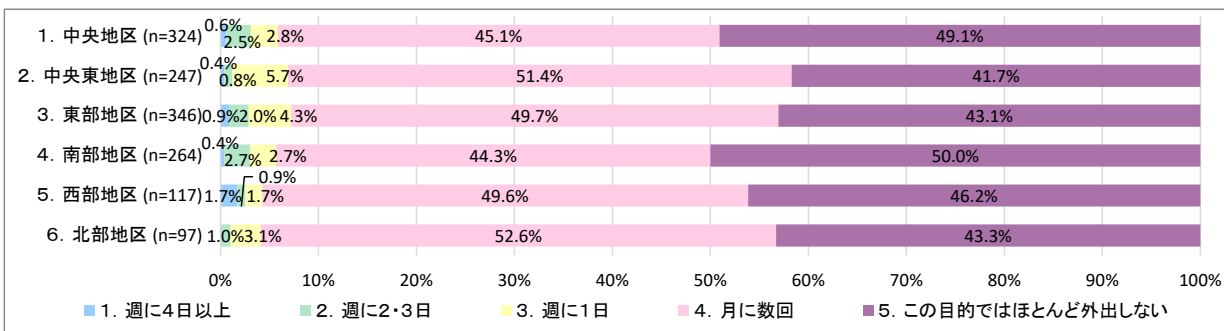
日常の買い物の交通手段は、「1. 中央地区」において徒歩が若干多くなっています。



※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

×問7(③通院【外出頻度】)

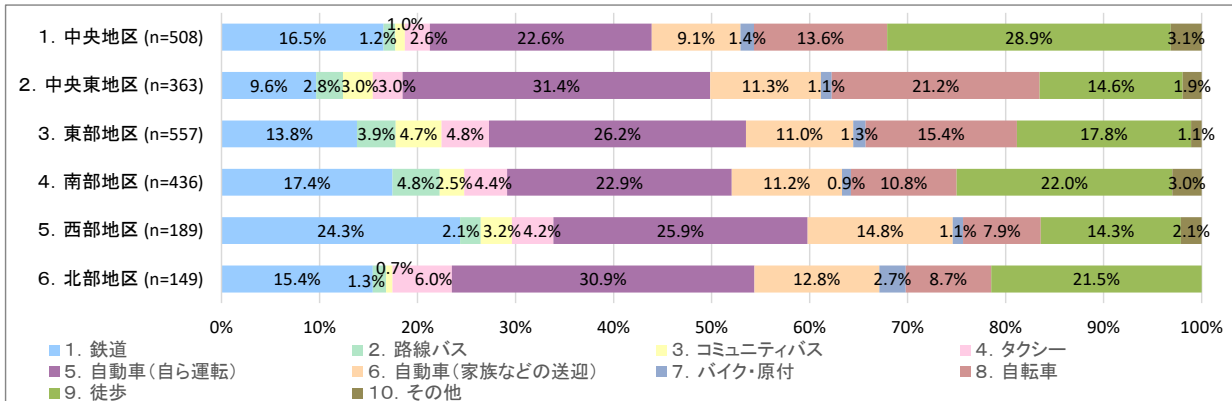
通院の外出頻度は、地区によって特出すべき大きな差は見られません。



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ×問7(③通院【交通手段】)

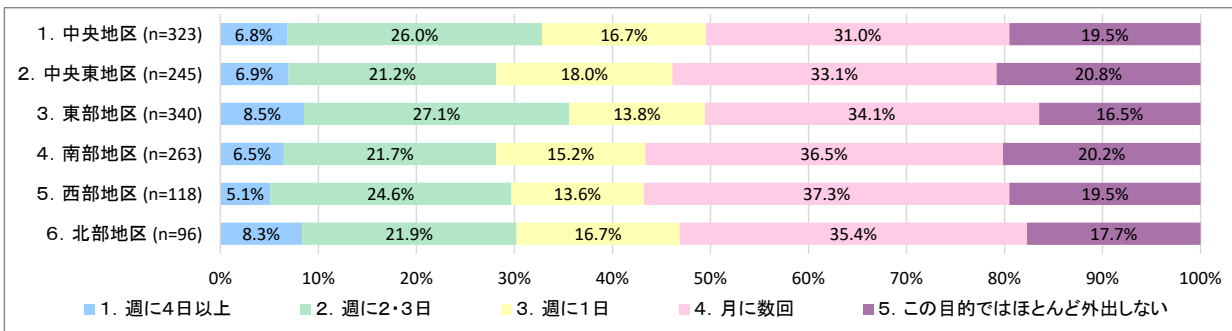
通院の交通手段は、「1. 中央地区」において徒歩が若干多くなっています。



※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

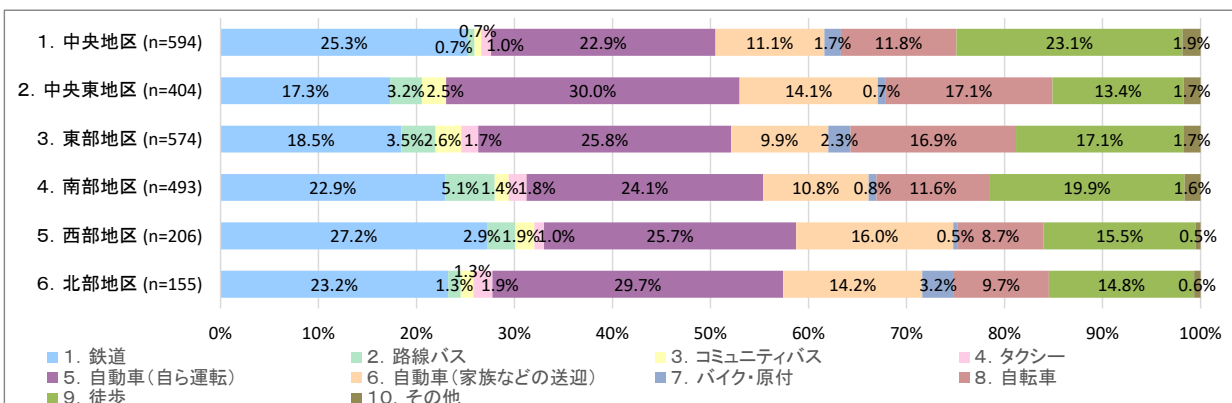
##### ×問7(④趣味・娯楽・食事・習い事【外出頻度】)

趣味・娯楽・食事・習い事の外出頻度は、地区によって特出すべき大きな差は見られません。



##### ×問7(④趣味・娯楽・食事・習い事【交通手段】)

趣味・娯楽・食事・習い事の交通手段は、地区によって特出すべき大きな差は見られません。

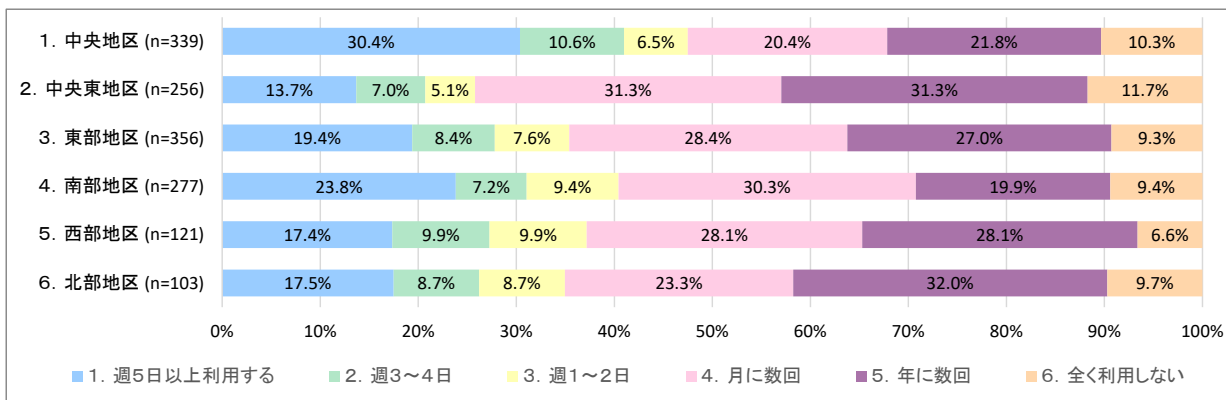


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

●鉄道

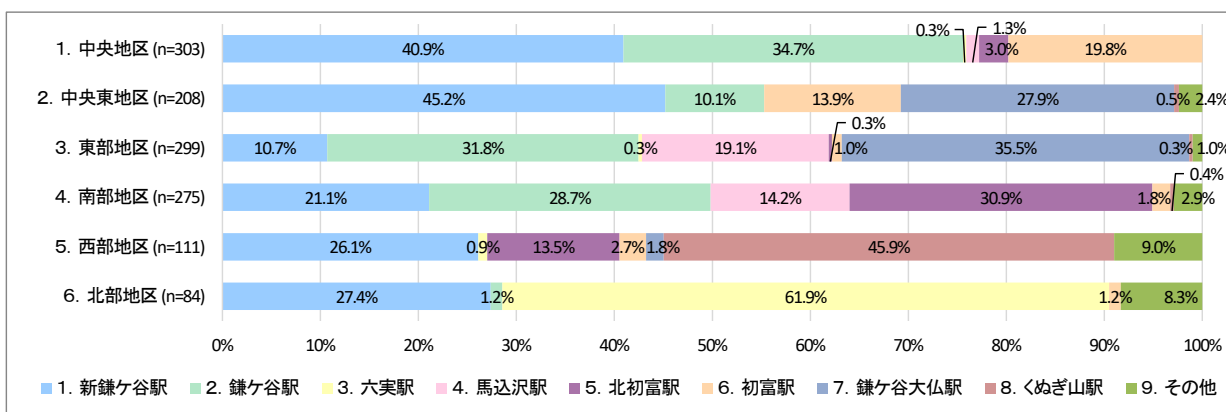
×問8(鉄道利用頻度)

鉄道の利用頻度は、「1. 中央地区」は「1. 週5日以上利用する」が最も多く他地区よりも利用頻度が高くなっています。一方、「2. 中央東地区」は「4. 月に数回」や「5. 年に数回」が多く他地区よりも頻度が低くなっています。



×問9(鉄道利用駅)

鉄道の駅で利用が多いのは、「1. 中央地区」は「1. 新鎌ヶ谷駅」「2. 鎌ヶ谷駅」、「2. 中央東地区」は「1. 新鎌ヶ谷駅」、「3. 東部地区」は「2. 鎌ヶ谷駅」「7. 鎌ヶ谷大仏駅」、「4. 南部地区」は「5. 北初富駅」「2. 鎌ヶ谷駅」、「5. 西部地区」は「8. くぬぎ山駅」、「6. 北部地区」は「3. 六実駅」となっています。

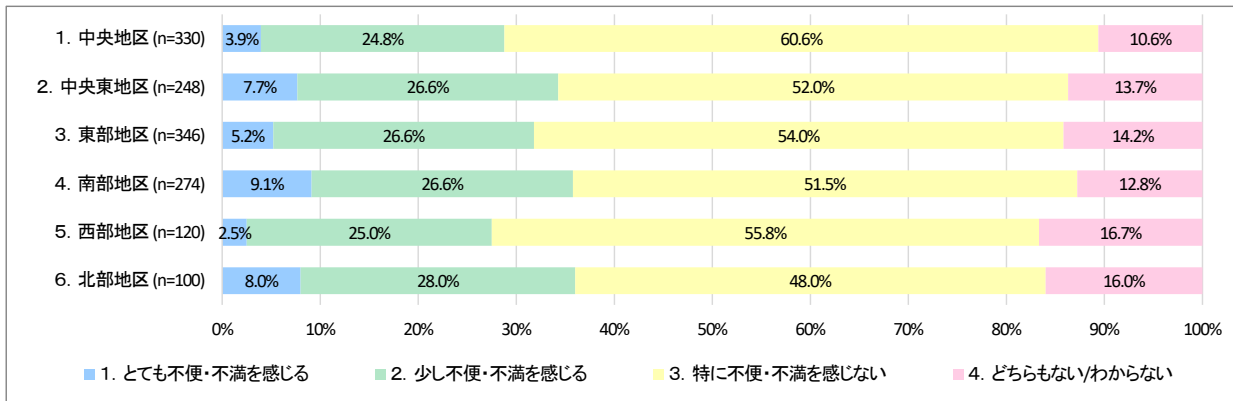


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

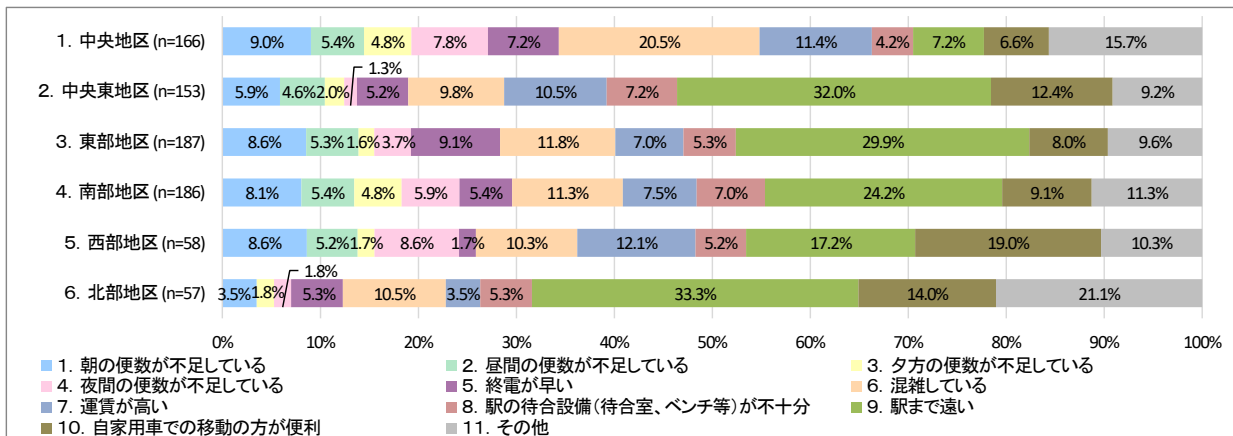
##### ×問10(鉄道満足度)

鉄道の満足度は、「2. 中央東地区」「4. 南部地区」「6. 北部地区」の不満がやや高めになっています。



##### ×問11(鉄道不便・不満理由)

鉄道の不便・不満理由は、「1. 中央地区」以外の地区は、「駅まで遠い」が最も多くなっています。

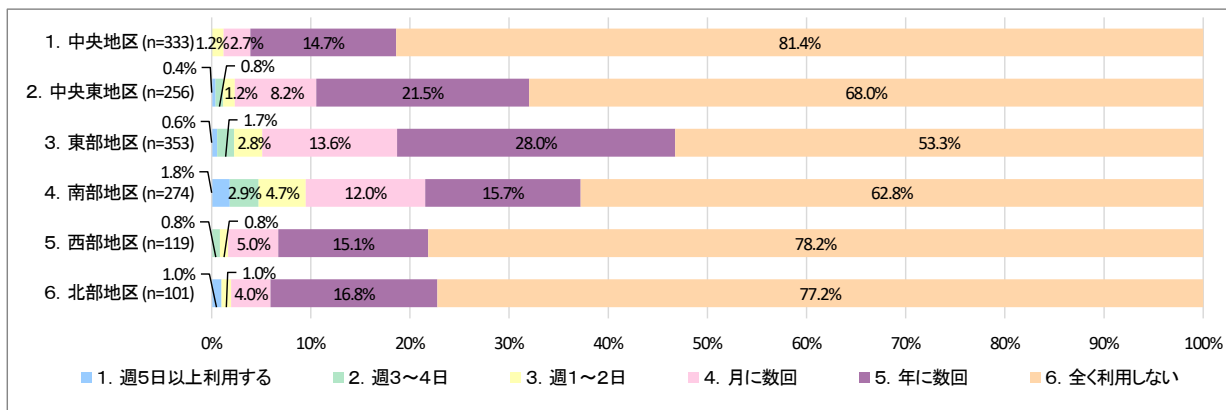


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

●路線バス

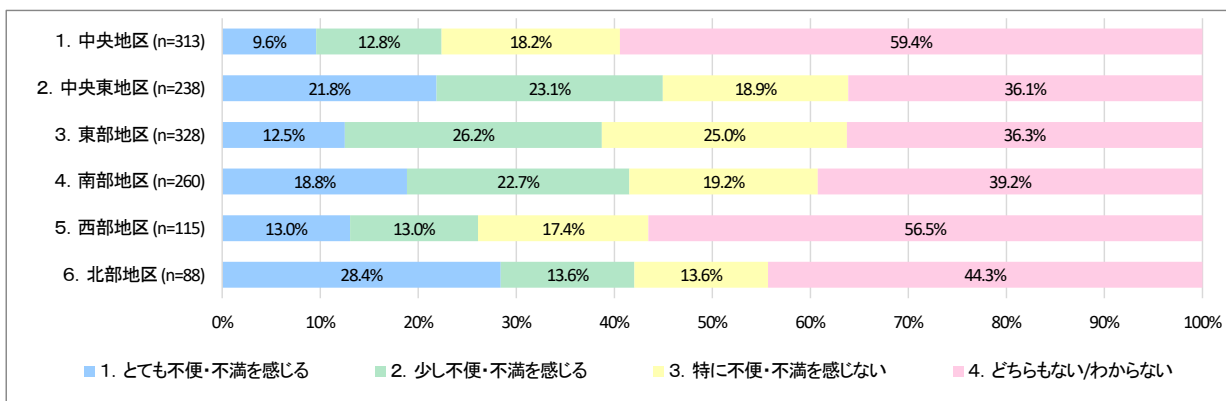
×問 12(路線バス利用頻度)

路線バスの利用頻度は、「3. 東部地区」「4. 南部地区」が他の地区よりも若干高くなっています。



×問 14(路線バス満足度)

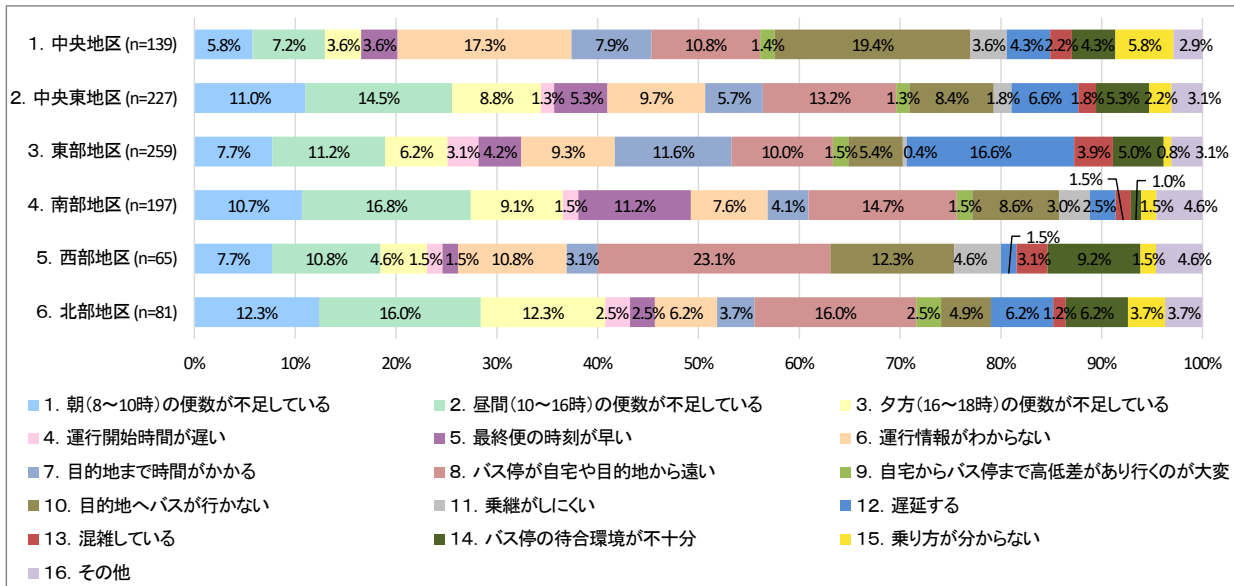
路線バスの満足度は、「1. 中央地区」「5. 西部地区」は他の地区よりも不満が少ない傾向にあります。



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ×問 15(路線バス不便・不満理由)

路線バスの不便・不満の理由で最も多い理由は、「1. 中央地区」は「10. 目的地へバスが行かない」、「2. 中央東地区」「4. 南部地区」「6. 北部地区」は「2. 昼間(10~16時)の便数が不足している」、「3. 東部地区」は「12. 遅延する」、「5. 西部地区」「6. 北部地区」は「8. バス停が自宅や目的地から遠い」となっています。(※北部地区は同率1位あり)

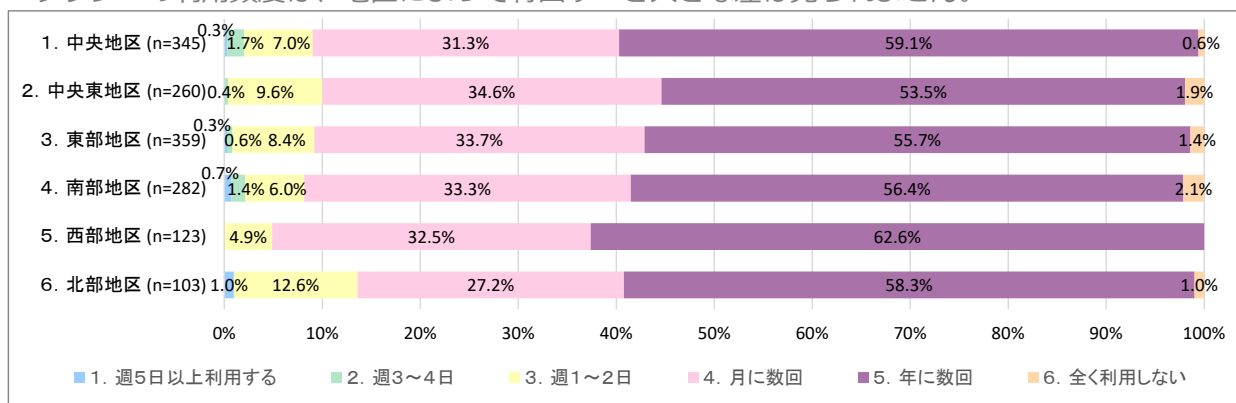


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

●タクシー

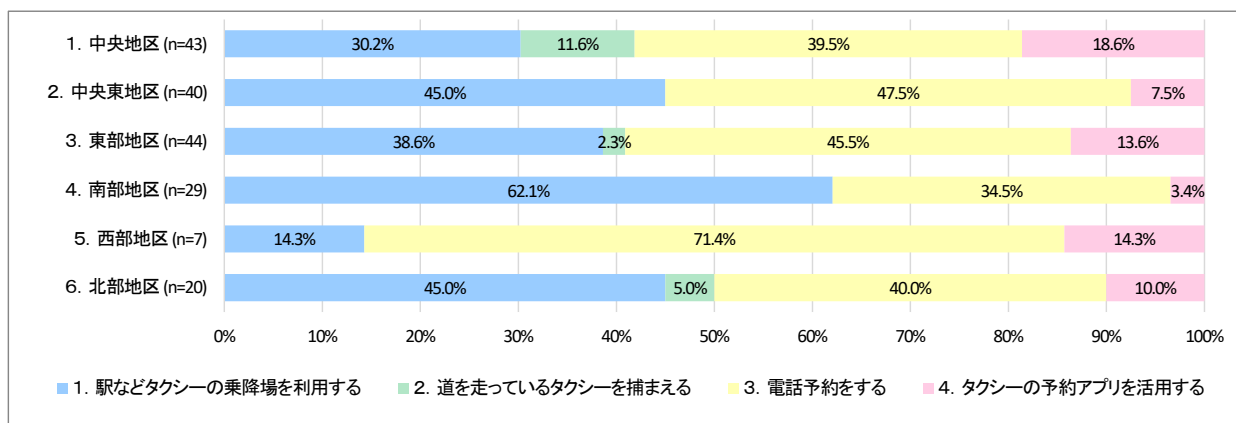
×問16(タクシー利用頻度)

タクシーの利用頻度は、地区によって特出すべき大きな差は見られません。



×問17(タクシー利用方法)

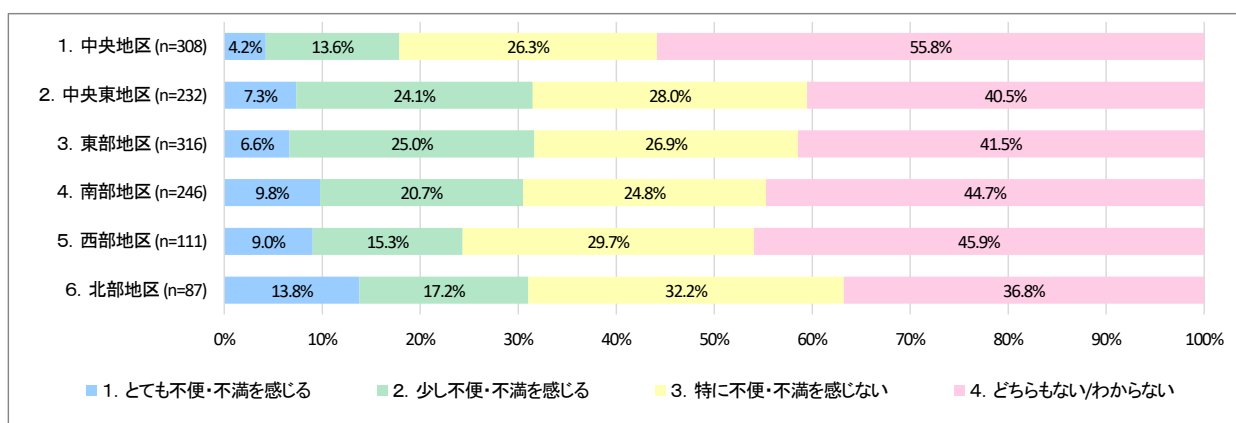
タクシーの利用方法は、「4. 南部地区」では他地区より乗降場の利用が多く、「5. 西部地区」では電話予約が多くなっています。



※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

×問18(タクシー満足度)

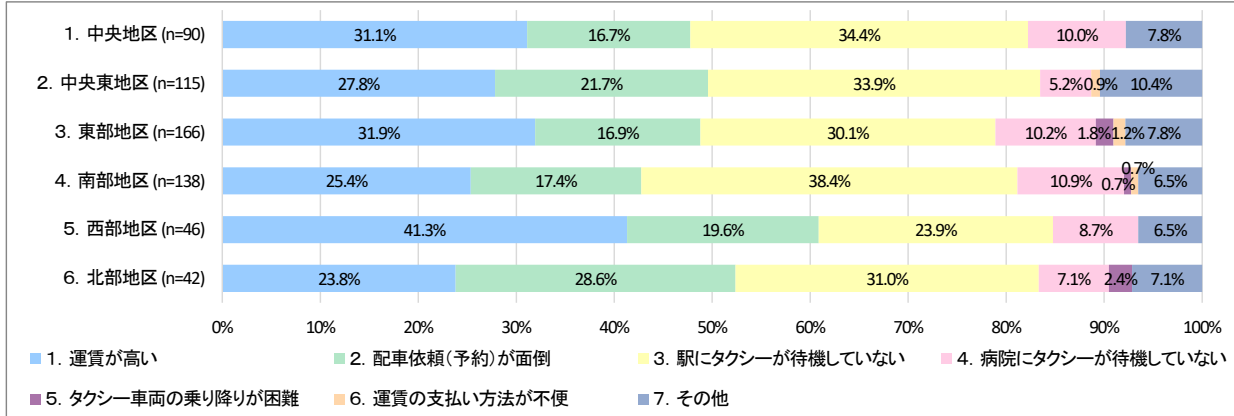
タクシーの満足度は、「1. 中央地区」において他の地区よりも不満が少ない傾向にあります。



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ×問19(タクシー不便・不満理由)

タクシーの不便・不満理由で最も多い理由は、「3. 東部地区」「5. 西部地区」は「1. 運賃が高い」となっており、「1. 中央地区」「2. 中央東地区」「4. 南部地区」「6. 北部地区」は「3. 駅にタクシーが待機していない」となっています。

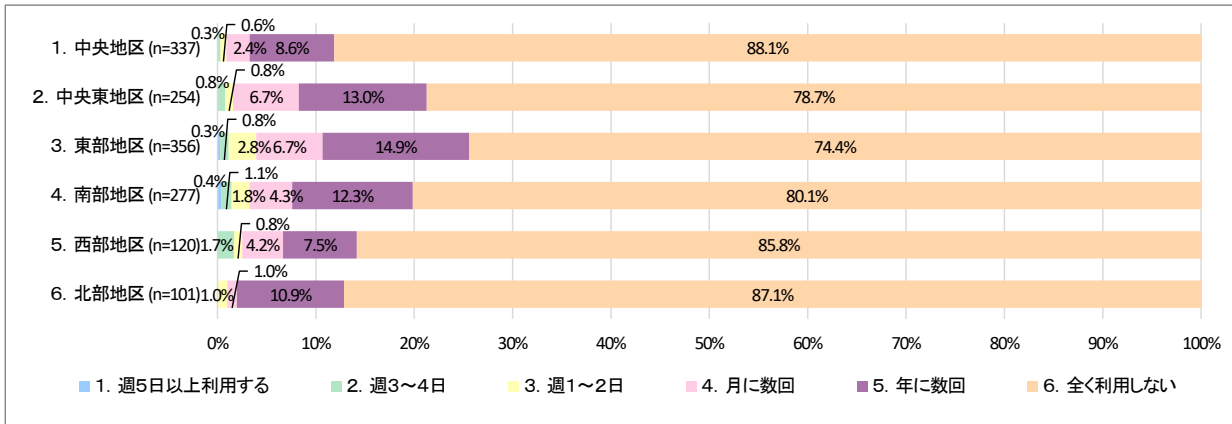


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

●コミュニティバス

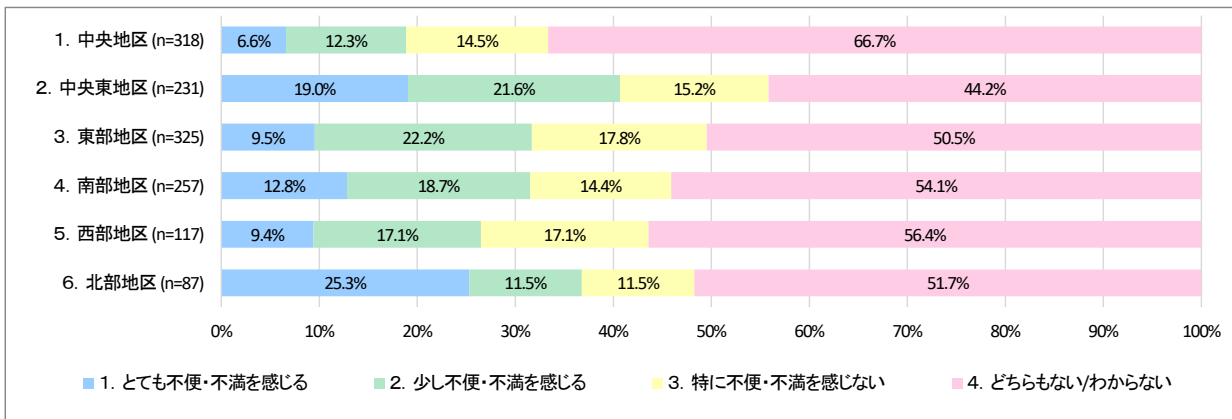
×問20(コミュニティバス利用頻度)

コミュニティバスの利用頻度は、「3. 東部地区」が他の地区よりも若干高くなっています。



×問22(コミュニティバス満足度)

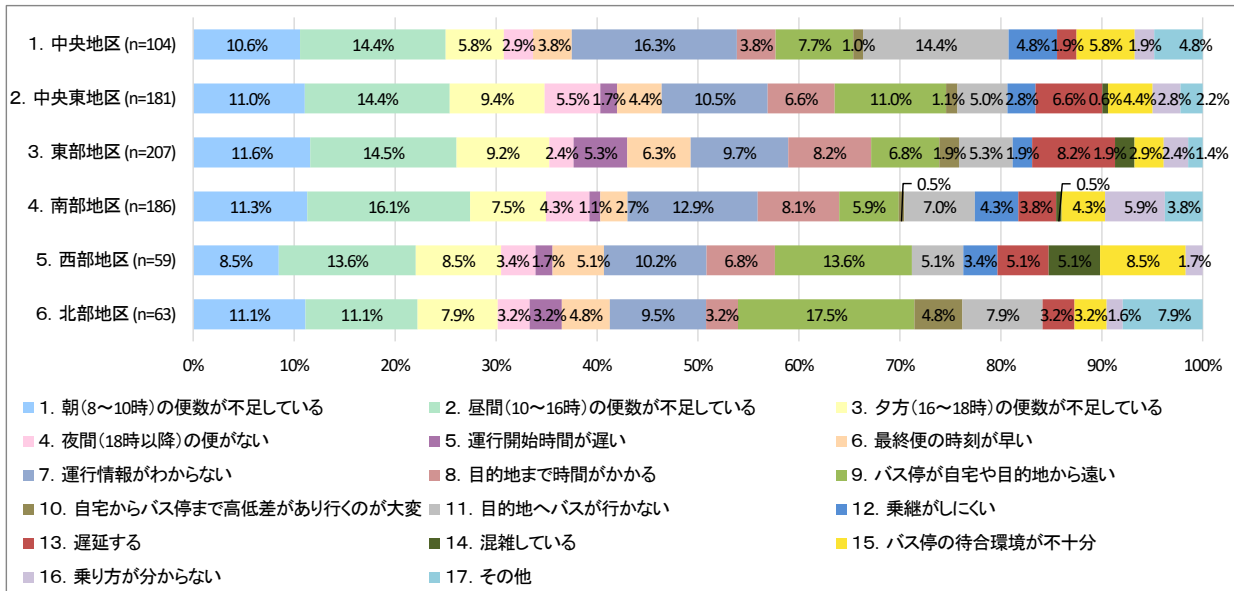
コミュニティバスの満足度は、「1. 中央地区」「5. 西部地区」は他の地区よりも不満が少ない傾向にあります。「6. 北部地区」は「1. とても不便・不満を感じる」が他地区よりも高くなっています。



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ×問23(コミュニティバス不便・不満理由)

コミュニティバスの不便・不満の理由で最も多い理由は、「1. 中央地区」は「7. 運行情報がわからない」、「2. 中央東地区」「3. 東部地区」「4. 南部地区」「5. 西部地区」は「2. 昼間(10～16時)の便数が不足している」、「5. 西部地区」「6. 北部地区」は「9. バス停が自宅や目的地から遠い」となっています。(※西部地区は同率1位あり)

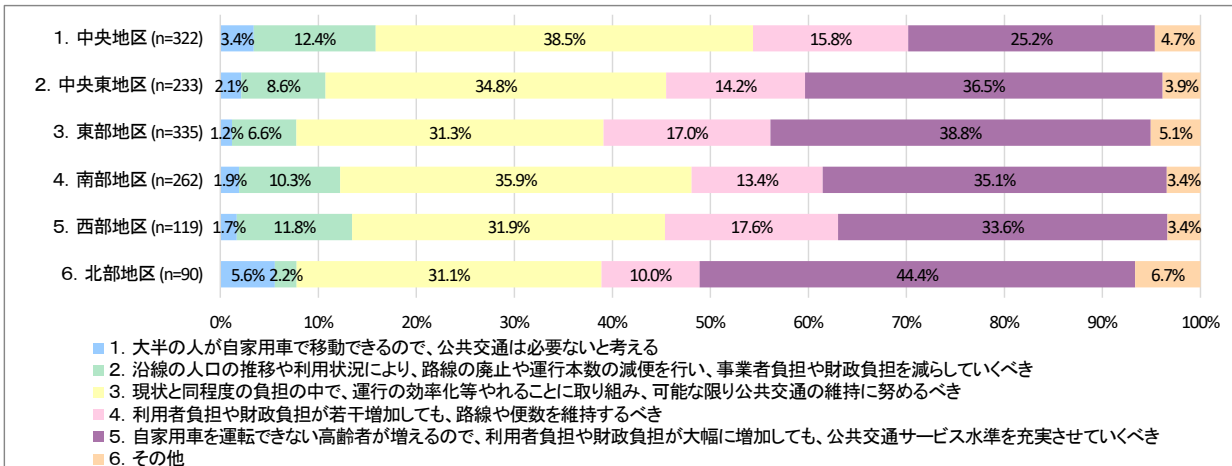


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

<将来の公共交通について>

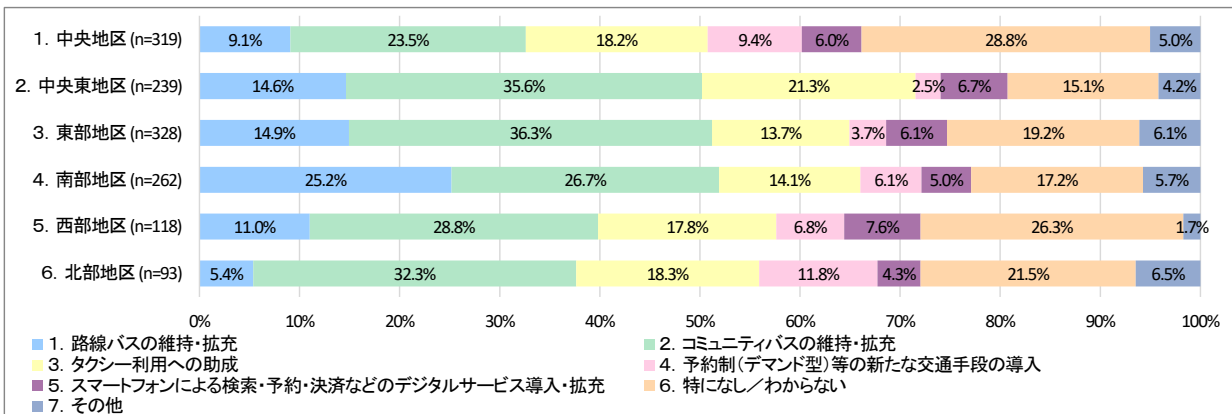
×問24(費用負担)

費用負担は、「1. 中央地区」「4. 南部地区」は「3. 現状と同程度の負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が最も多く、残りの4地区は、「5. 自家用車を運転できない高齢者が増えるので、利用者負担や財政負担が大幅に増加しても、公共交通サービス水準を充実させていくべき」が最も多くなっています。特に「6. 北部地区」は公共交通サービス水準の充実が求められています。



×問25(注力すべき公共交通)

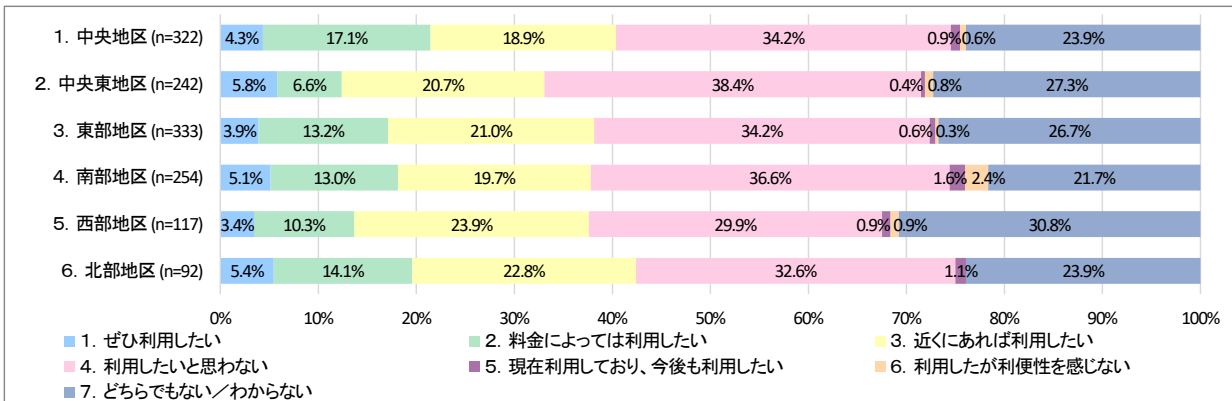
注力すべき公共交通は、全ての地区で「2. コミュニティバスの維持・拡充」となっていますが、「4. 南部地区」では「1. 路線バスの維持・拡充」も同程度となっています。



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

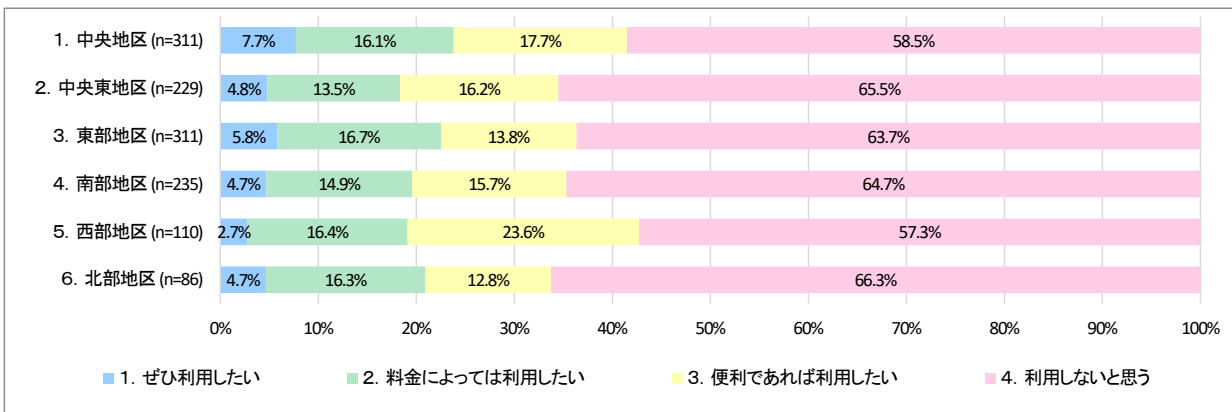
##### ×問27(シェアサイクル利用意向)

シェアサイクルの利用意向は、「1. 中央地区」「6. 北部地区」が他地区よりも若干高くなっています。



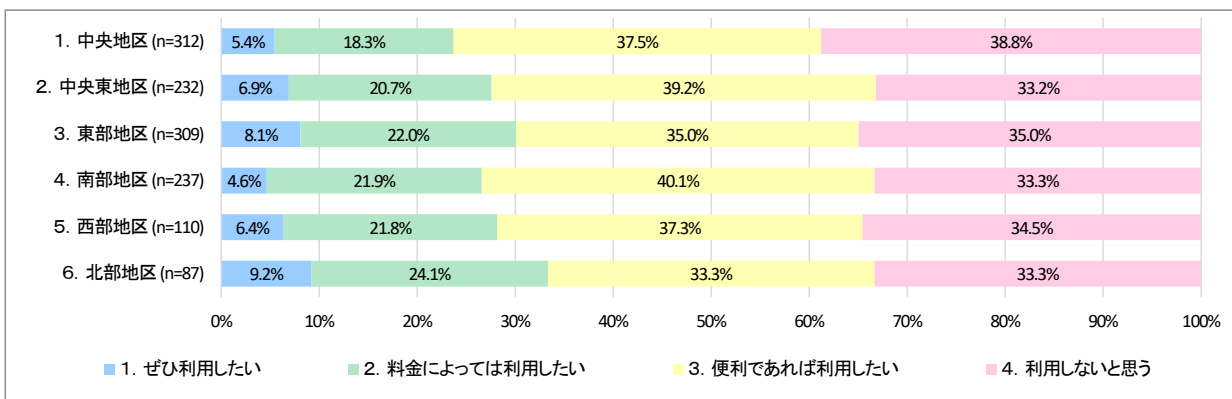
##### ×問28(ア. カーシェアリング利用意向)

カーシェアリングの利用意向は、「1. 中央地区」「5. 西部地区」が他地区よりも若干高くなっています。



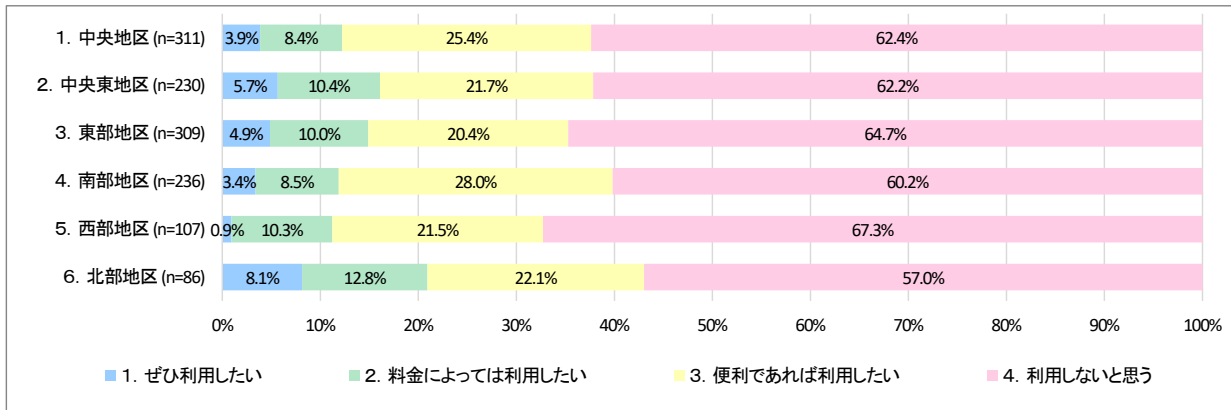
##### ×問28(イ. デマンド型交通利用意向)

デマンド型交通の利用意向は、「1. 中央地区」が他地区よりも若干低くなっています。



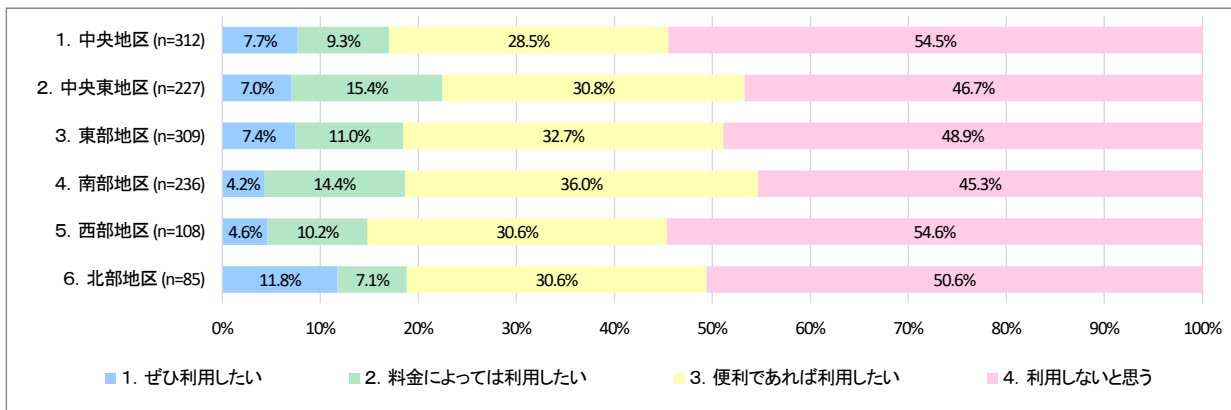
×問28(ウ. タクシー相乗り利用意向)

タクシー相乗りの利用意向は、「6. 北部地区」が他地区よりも若干高くなっています。



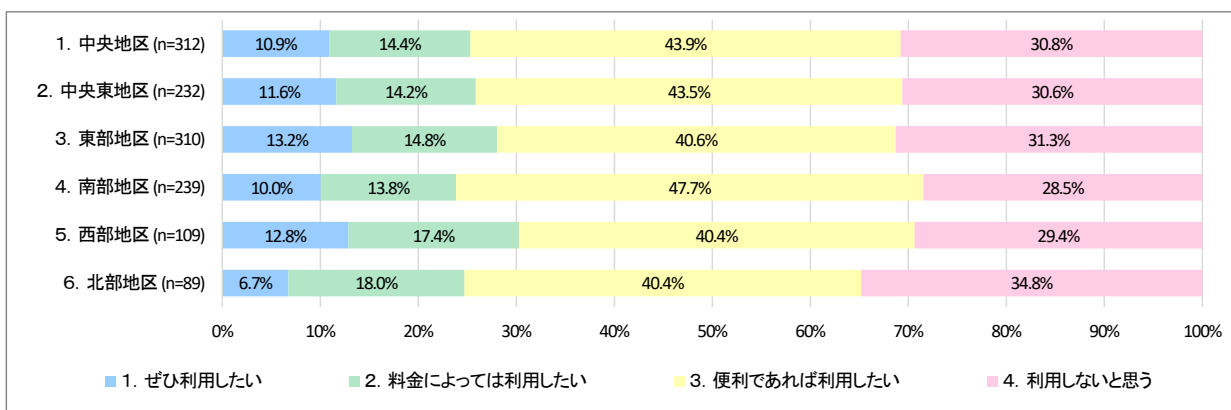
×問28(エ. グリーンスローモビリティ利用意向)

グリーンスローモビリティの利用意向は、「2. 中央東地区」「3. 東部地区」「4. 南部地区」が他地区よりも若干高くなっています。



×問28(オ. 自動運転車両利用意向)

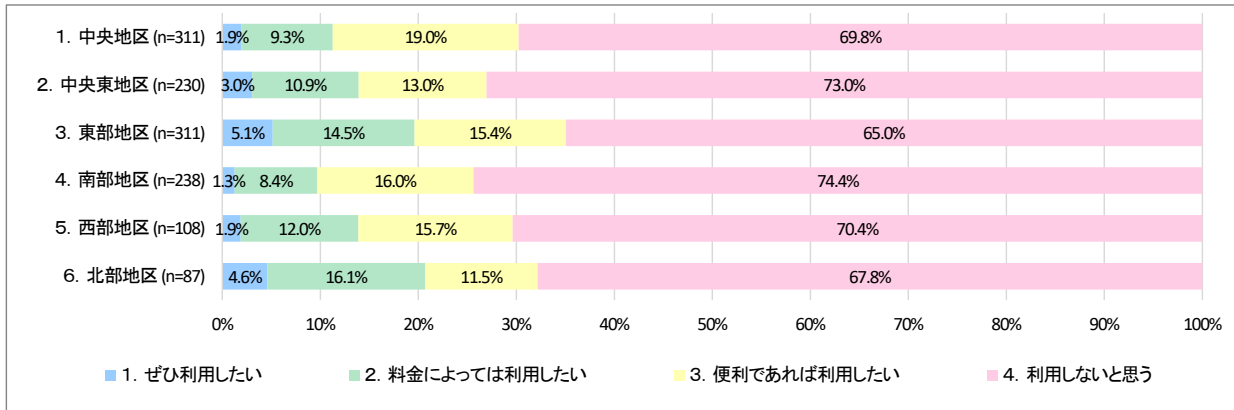
自動運転車両の利用意向は、「6. 北部地区」が他地区よりも若干低くなっています。



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

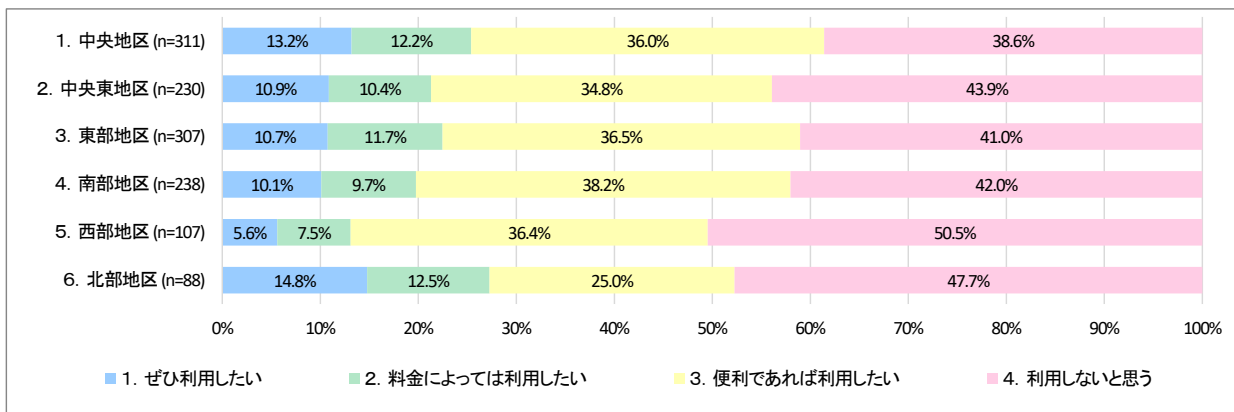
##### ×問28(カ. ライドシェア利用意向)

ライドシェアの利用意向は、「3. 東部地区」が他地区よりも若干高くなっています。



##### ×問28(キ. 異なる移動サービスを一括で予約・決済できるシステム利用意向)

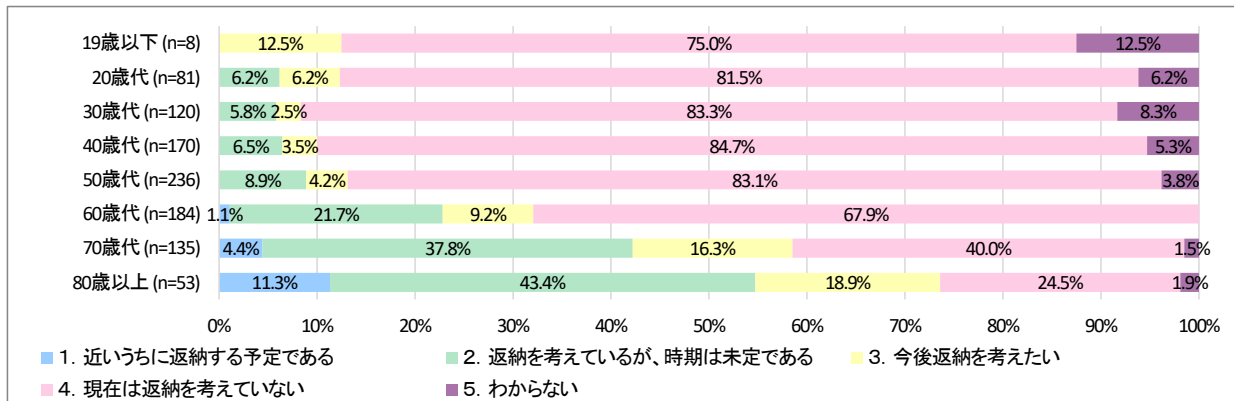
予約・決済システムの利用意向は、「5. 西部地区」「6. 北部地区」が他地区よりも若干低くなっています。



②年齢別（問1 年齢）  
 <あなたご自身について>

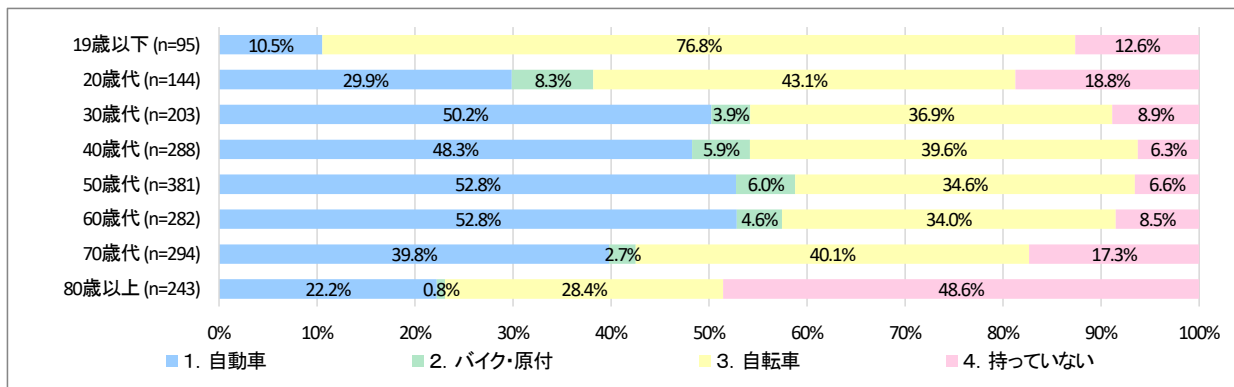
×問4(免許返納意向)

免許の返納意向について、「60歳代」以上は、免許返納意向が徐々に増えており、「80歳以上」になると、「1. 近いうちに返納する予定である」「2. 返納を考えているが、時期は未定である」を足した、返納を考えている人は半数以上となっています。



×問5(自由に使える車両)

自由に使える車両について、「80歳以降」は「4. 持っていない」が約半数となっています。



※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

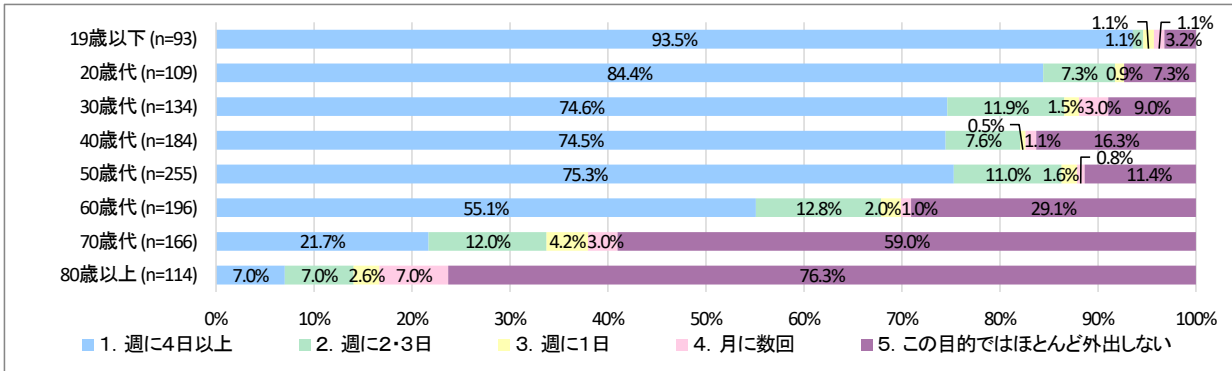
4. 公共交通に関するニーズの把握

<公共交通の利用の実態について>

●外出頻度

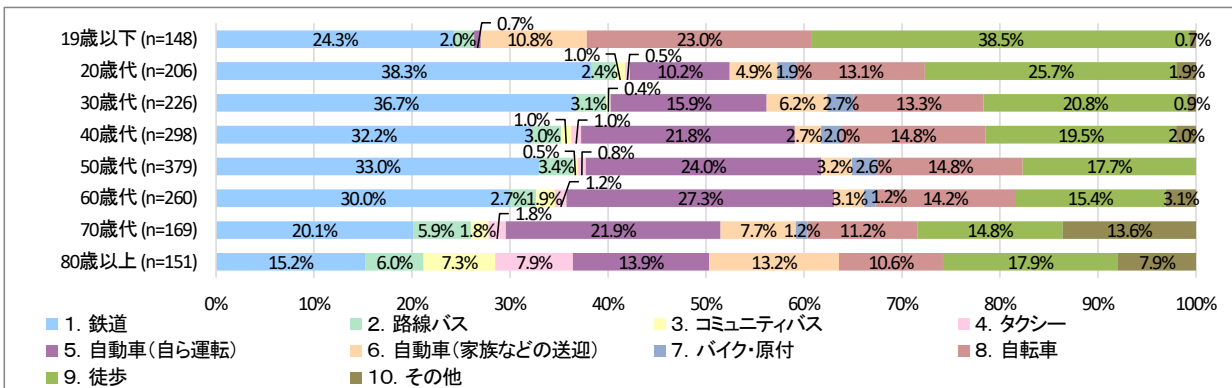
×問7(①通勤・通学【外出頻度】)

通勤・通学の外出頻度は、年齢が低いほど高い傾向にあります。



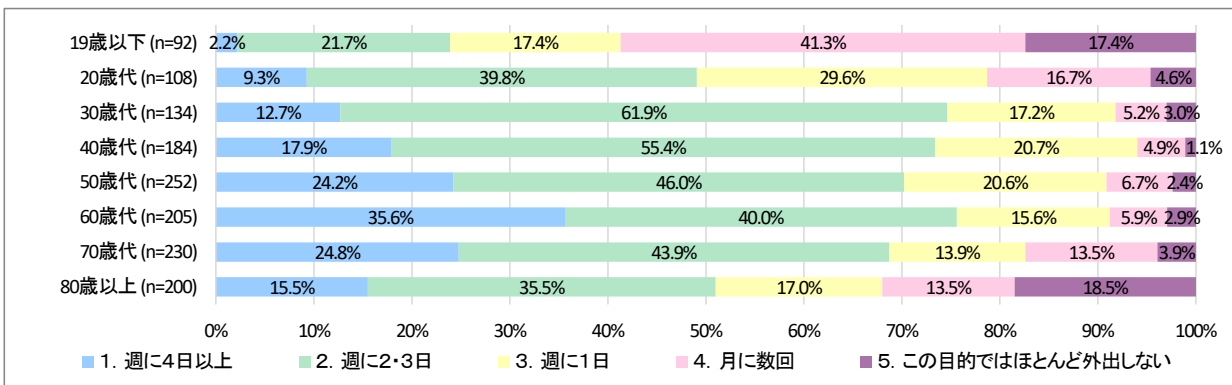
×問7(①通勤・通学【交通手段】)

通勤・通学の交通手段は、「19歳以下」は「9. 徒歩」が多いのに対し、その他の年代は「1. 鉄道」や「5. 自動車（自ら運転）」が多い傾向にあります。



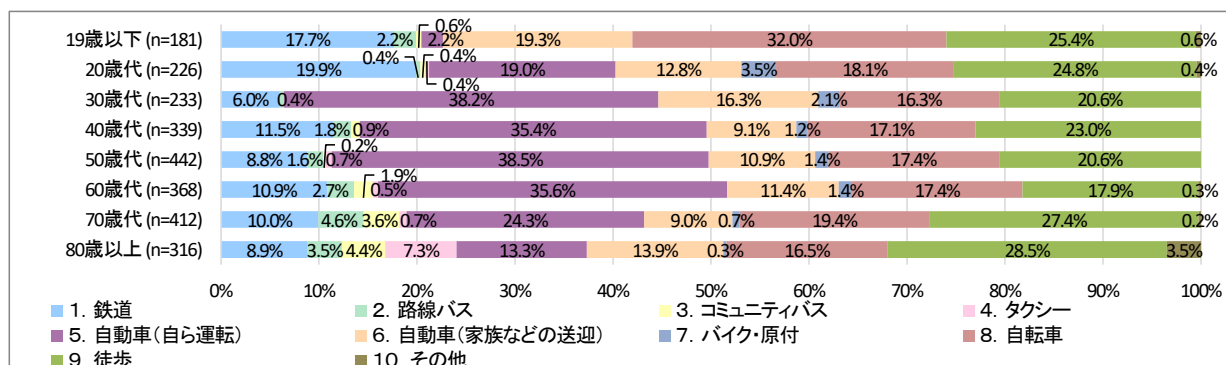
×問7(②日常の買い物【外出頻度】)

日常の買い物の外出頻度は、60歳代までは年齢が高くなるにつれて外出頻度も高くなっています。



×問7(②日常の買い物【交通手段】)

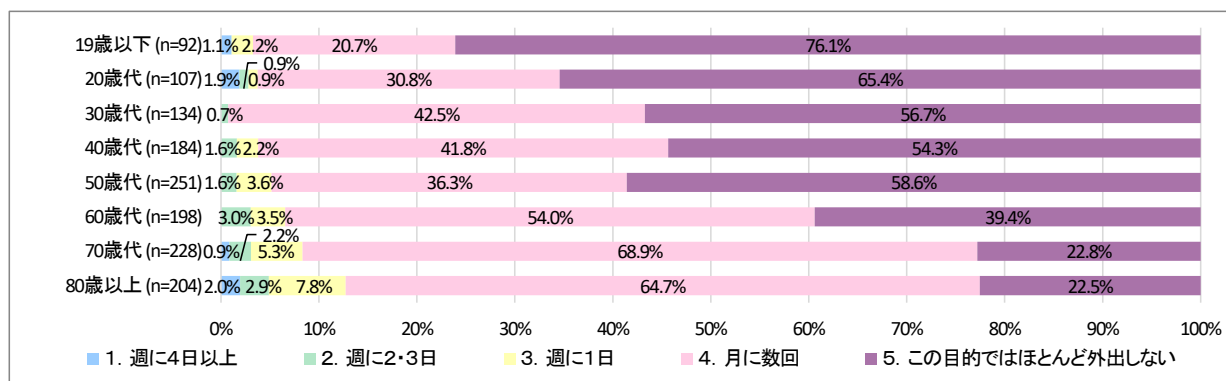
日常の買い物の交通手段は、「19歳以下」は「8. 自転車」や「9. 徒歩」が多いのに対し、その他の年代は「5. 自動車（自ら運転）」や「9. 徒歩」が多い傾向にあります。



※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

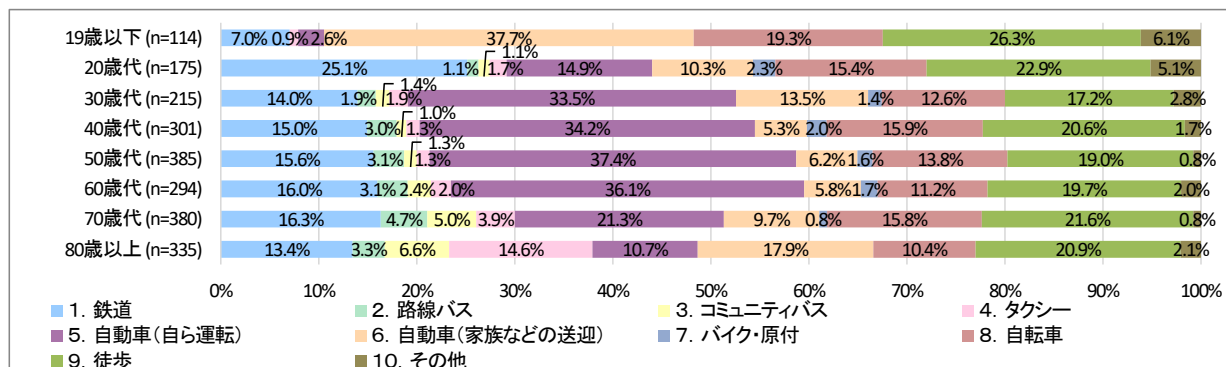
×問7(③通院【外出頻度】)

通院の外出頻度は、年齢が高くなるにつれて外出頻度も高くなっています。



×問7(③通院【交通手段】)

通院の交通手段で最も多いのは、「19歳以下」は「6. 自動車（家族などの送迎）」、「20歳代」は「1. 鉄道」、「30歳代」から「60歳代」は「5. 自動車（自ら運転）」、「70歳代」以上は「9. 徒歩」となっています。

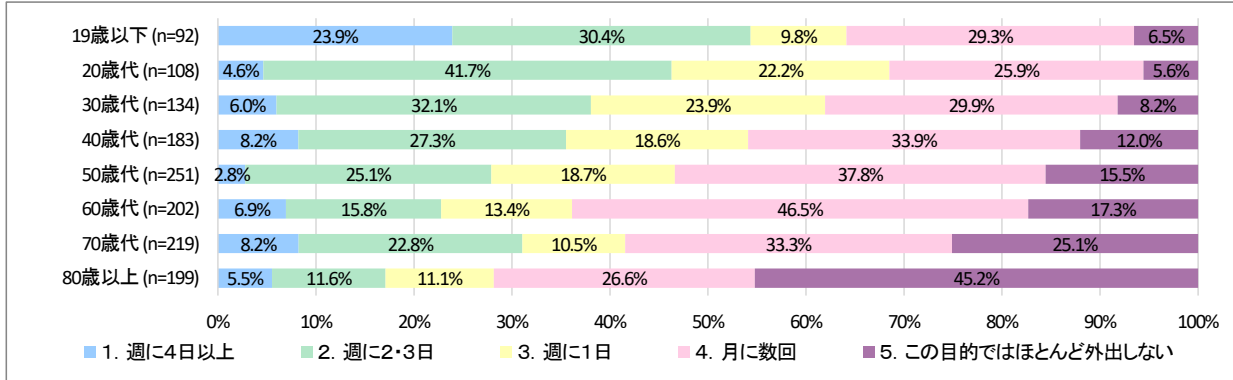


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

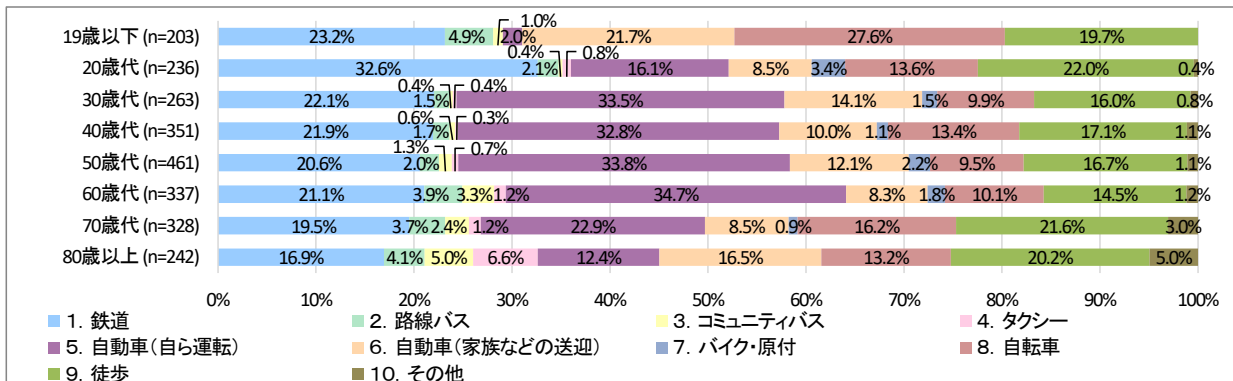
##### ×問7(④趣味・娯楽・食事・習い事【外出頻度】)

趣味・娯楽・食事・習い事の外出頻度は、「19歳以下」は「1. 週に4日以上」及び「2. 週に2・3日」が多くなっていますが、「20歳代」「30歳代」は「2. 週に2・3日」が多く、「40歳代」以上は、「4. 月に数回」が最も多くなっています。



##### ×問7(④趣味・娯楽・食事・習い事【交通手段】)

趣味・娯楽・食事・習い事の交通手段で最も多いのは、「19歳以下」は「8. 自転車」、「20歳代」は「1. 鉄道」、「30歳代」から「70歳代」は「5. 自動車(自ら運転)」、「80歳以上」は「9. 徒歩」となっています。

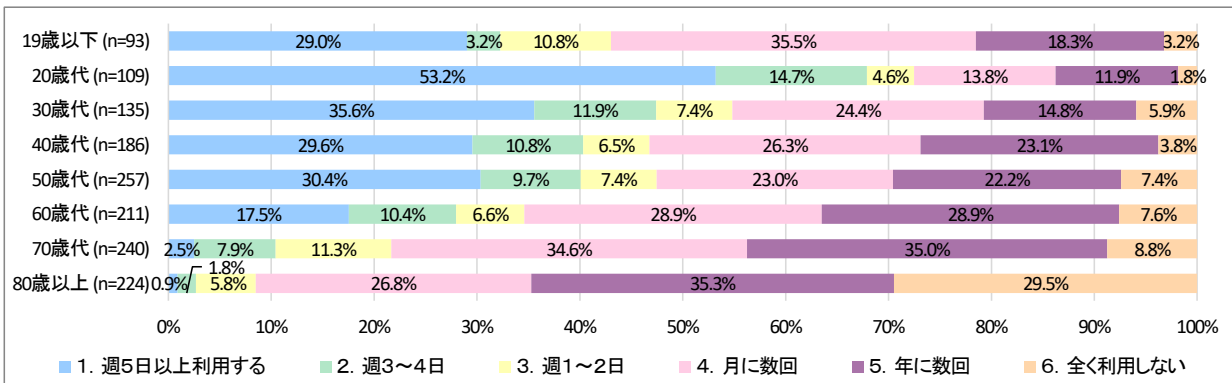


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

●鉄道

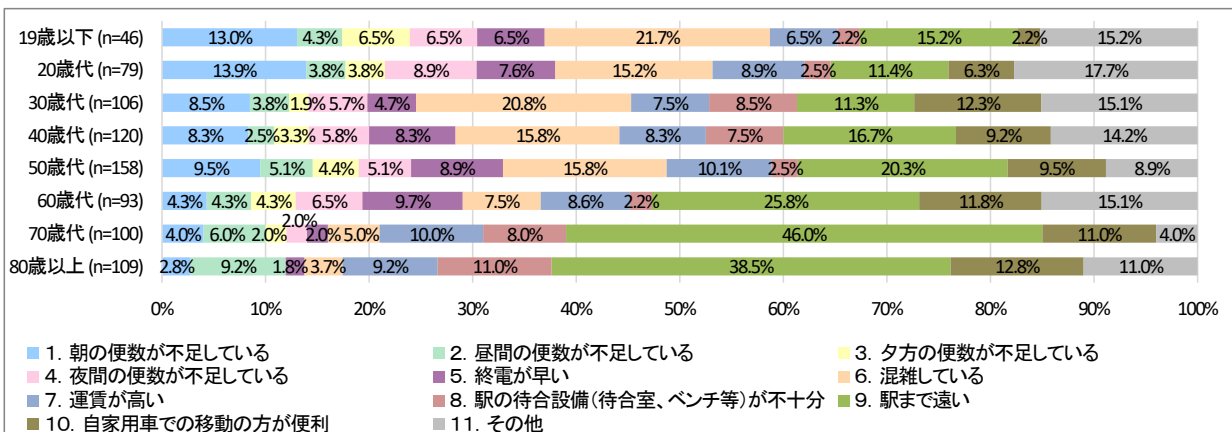
×問 8 (鉄道利用頻度)

鉄道の利用頻度は、「20 歳代」が最も多く、年齢があがるにつれて徐々に低くなっています。



×問11(鉄道不便・不満理由)

鉄道の不便・不満理由で最も多い理由は、「30 歳代」以下は「6. 混雑している」で、「40 歳代」以上は「9. 駅まで遠い」となっています。



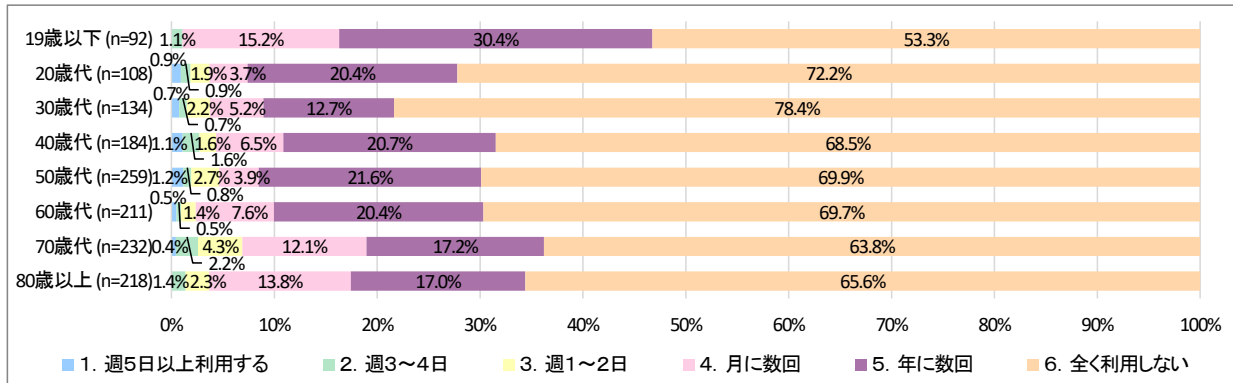
※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ●路線バス

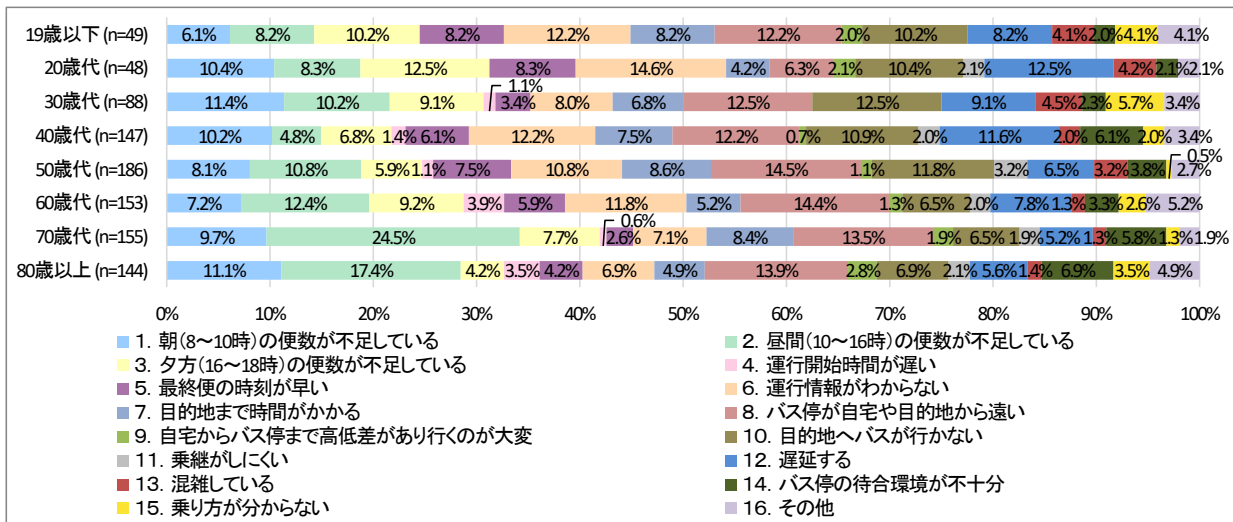
###### ×問12(路線バス利用頻度)

路線バスの利用頻度は、「19歳以下」が他の年齢よりも高くなっていますが、頻繁に利用するのは「70歳代」「80歳以上」となっています。



###### ×問15(路線バス不便・不満理由)

路線バスの不便・不満理由で最も多い理由は、「19歳以下」及び「30歳代」から「60歳代」は「8. バス停が自宅や目的地から遠い」、「19歳以下」「20歳代」「40歳代」は「6. 運行情報がわからない」、「30歳代」は「10. 目的地へバスが行かない」、「70歳代」「80歳以上」は「2. 昼間(10~16時)の便数が不足している」となっています。(※19歳以下・30歳代・40歳代は同率1位あり)

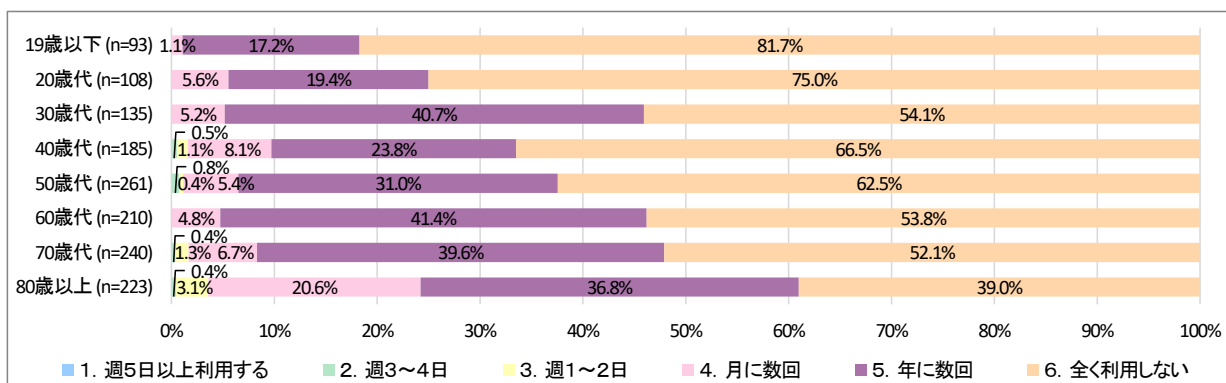


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

●タクシー

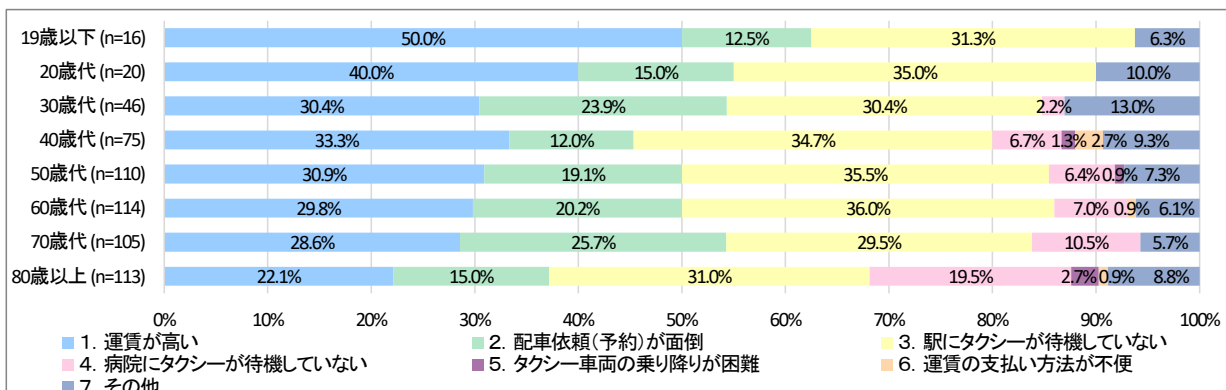
×問 16(タクシー利用頻度)

タクシーの利用頻度は、年齢が上がるにつれて徐々に高くなっています。



×問 19(タクシー不便・不満理由)

タクシーの不便・不満理由で最も多い理由は、「19歳以下」から「30歳代」は「1. 運賃が高い」、  
「30歳代」以上は「3. 駅にタクシーが待機していない」となっています。(※30歳代は同率1位あり)



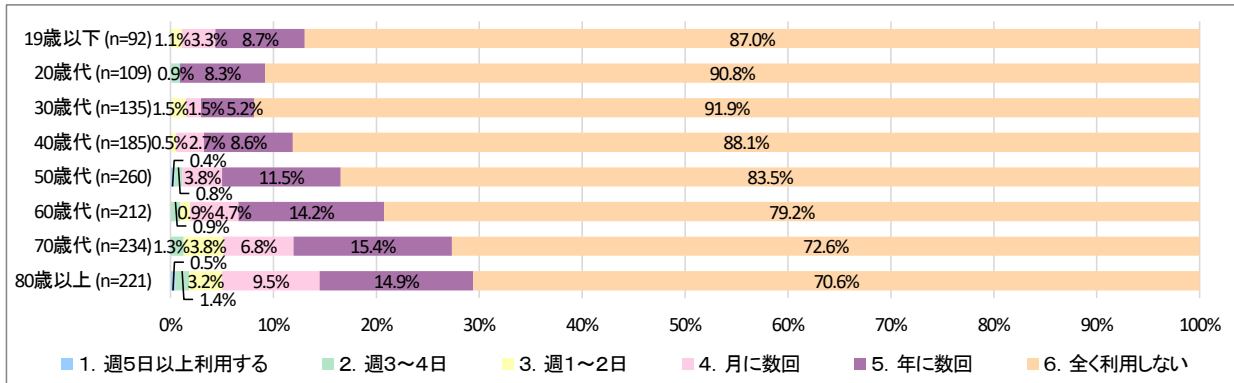
※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ●コミュニティバス

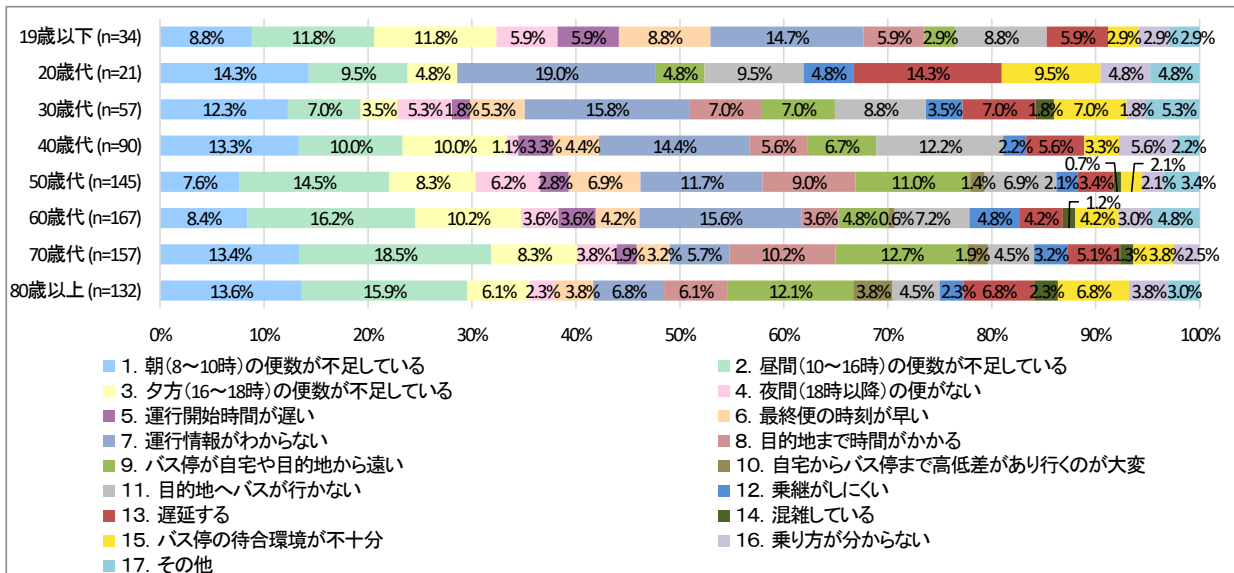
###### ×問20(コミュニティバス利用頻度)

コミュニティバスの利用頻度は、「30 歳代」が最も低く、年齢が上がるにつれて徐々に高くなっています。



###### ×問23(コミュニティバス不便・不満理由)

コミュニティバスの不便・不満理由で最も多い理由は、「40 歳代」以下は「7. 運行情報がわからない」、「50 歳代」以上は「2. 昼間 (10~16 時) の便数が不足している」となっています。

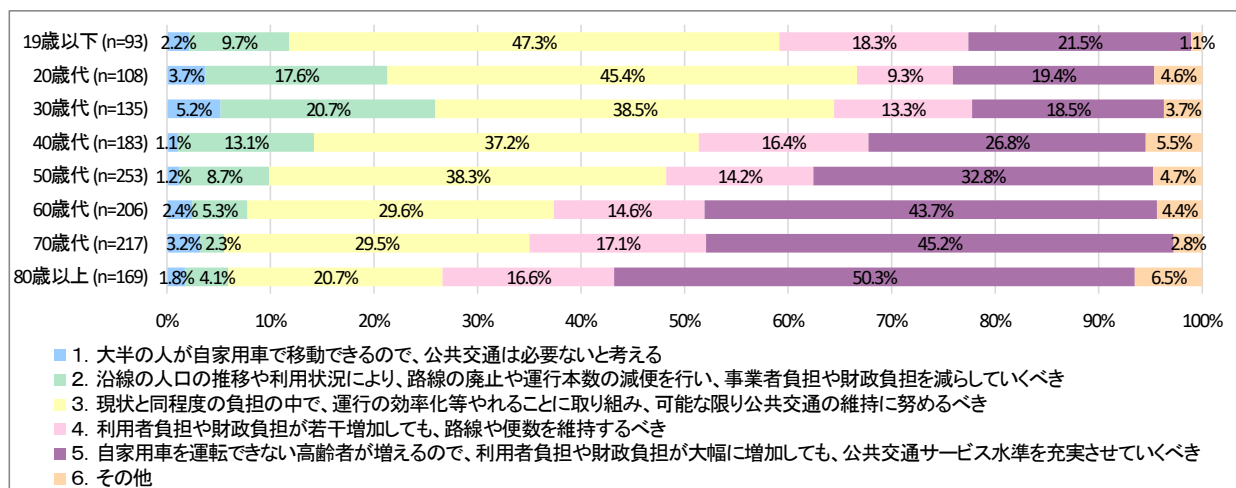


※複数回答であるが比較のため回答数の割合で表示

## <将来の公共交通について>

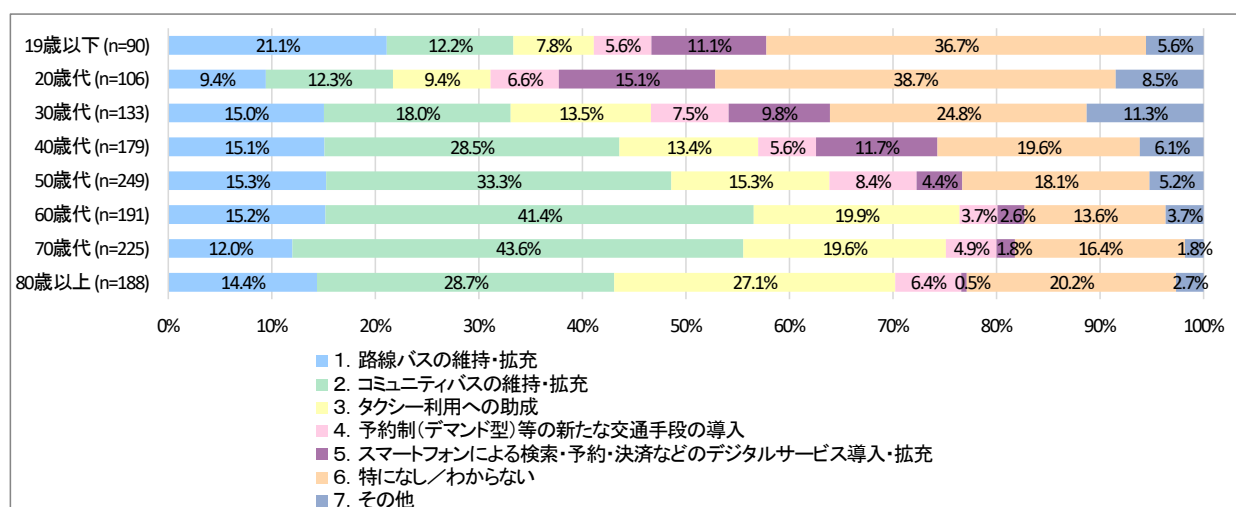
### ×問24(費用負担)

費用負担は、年齢が上がるにつれて、「5. 自家用車を運転できない高齢者が増えるので、利用者負担や財政負担が大幅に増加しても、公共交通サービス水準を充実させていくべき」の割合が増える傾向にあります。



### ×問25(注力すべき公共交通)

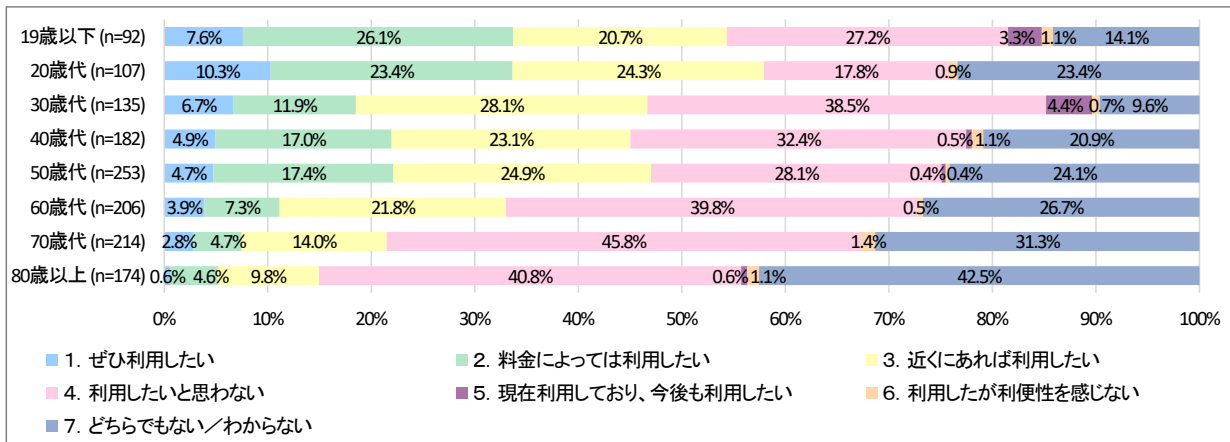
注力すべき公共交通は、「30歳代」以下では、意見が分散していますが、「40歳代」以上は「2. コミュニティバスの維持・拡充」の割合が増えており、「80歳以上」では「3. タクシー利用への助成」が同程度となっています。



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

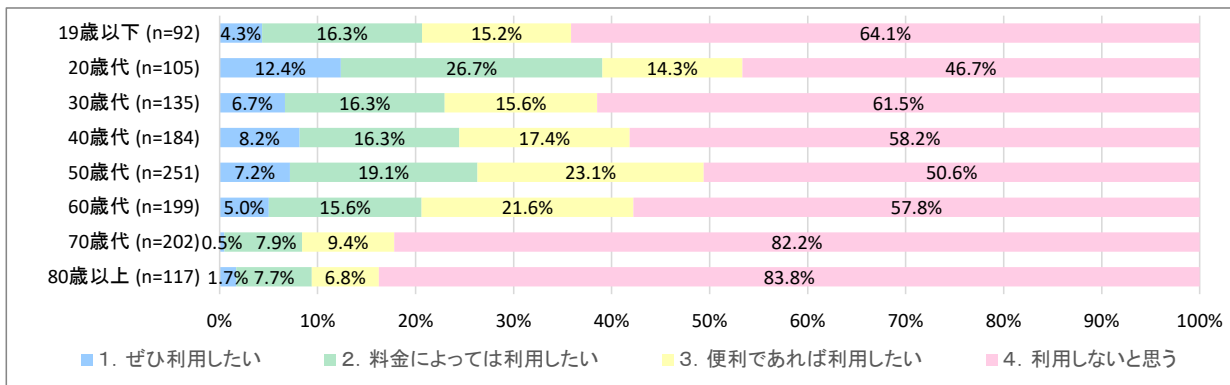
##### ×問27(シェアサイクル利用意向)

シェアサイクルの利用意向は、若い世代が高く、年齢が上がるにつれて徐々に低くなる傾向にあります。



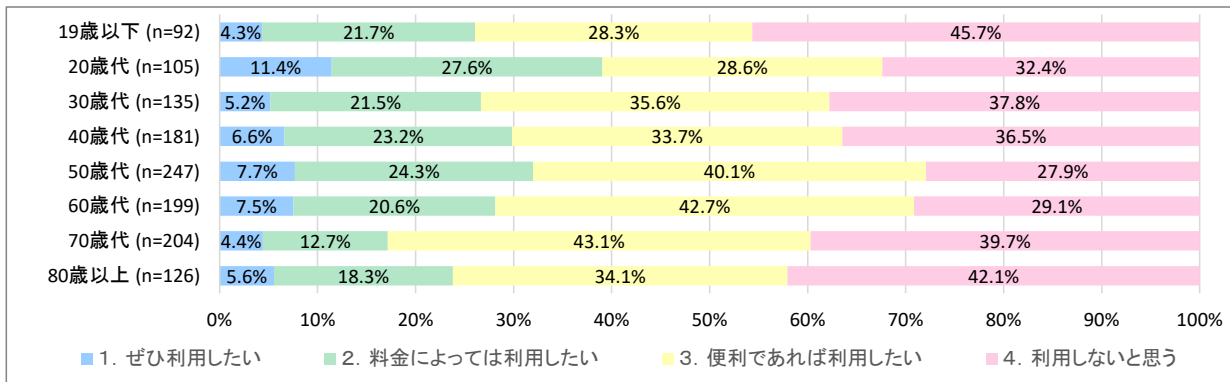
##### ×問28(ア. カーシェアリング利用意向)

カーシェアリングの利用意向は、「70歳代」「80歳以上」が他の年代よりも低くなっています。



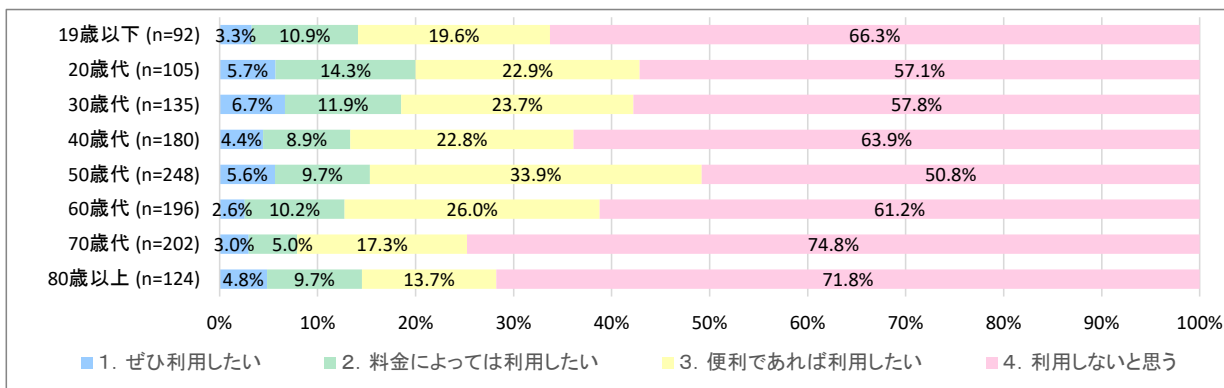
##### ×問28(イ. デマンド型交通利用意向)

デマンド型交通の利用意向は、「20歳代」「50歳代」「60歳代」が他の年代よりも若干高くなっています。



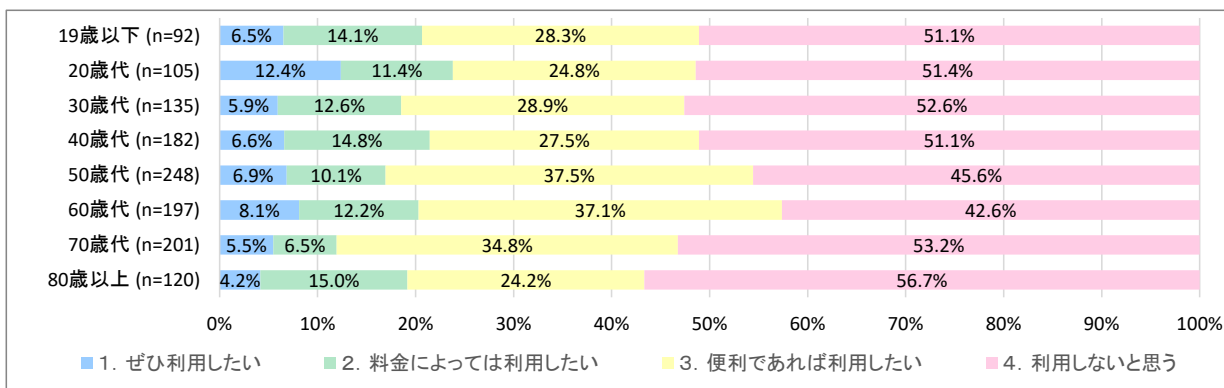
×問28(ウ. タクシー相乗り利用意向)

タクシーの相乗りの利用意向は、「70 歳代」「80 歳以上」が他の年代よりも低くなっています。



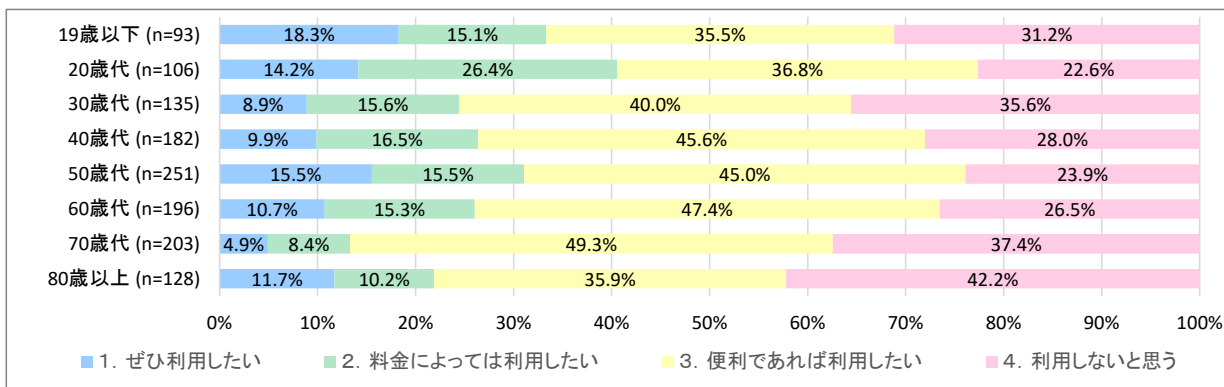
×問28(エ. グリーンスローモビリティ利用意向)

グリーンスローモビリティの利用意向は、「50 歳代」「60 歳代」が他の年代よりも若干高くなっています。



×問28(オ. 自動運転車両利用意向)

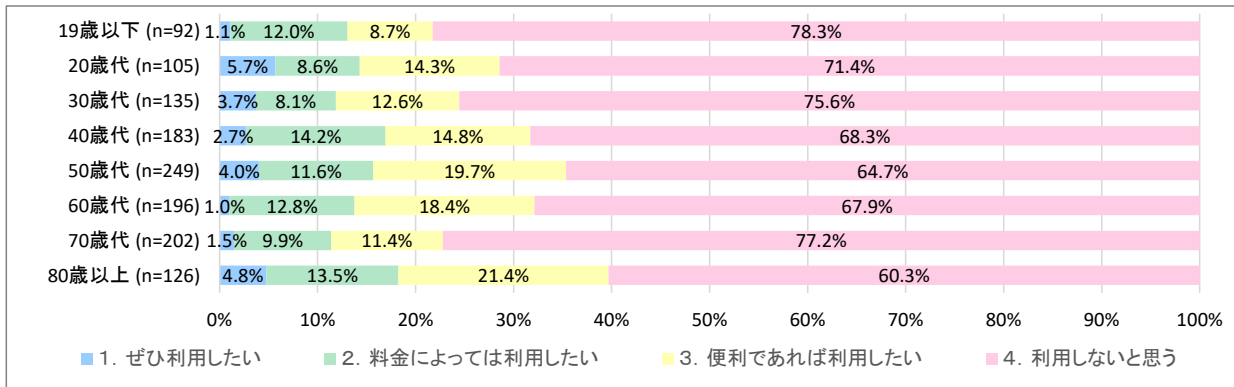
自動運転車両の利用意向は、「70 歳代」「80 歳以上」が他の年代よりも若干低くなっています。



#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

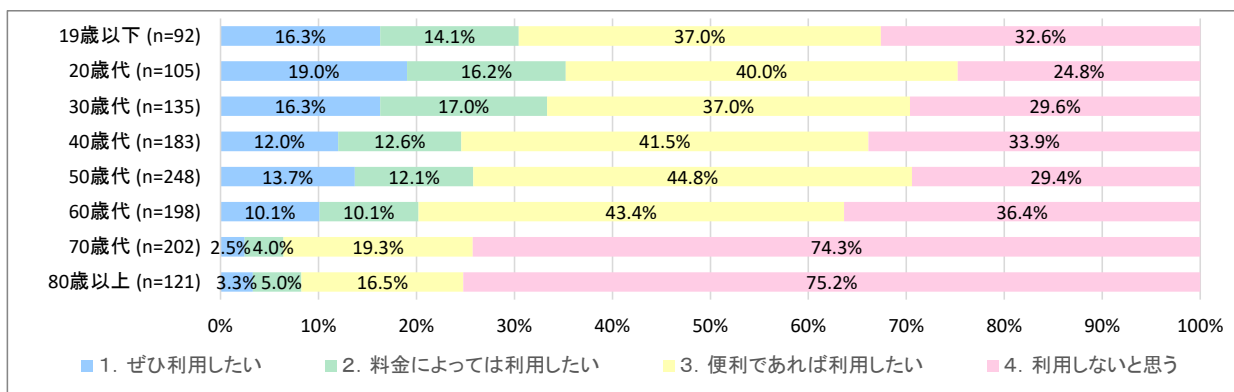
##### ×問28(カ. ライドシェア利用意向)

ライドシェアの利用意向は、「80歳以上」が他の年代よりも若干高くなっています。



##### ×問28(キ. 異なる移動サービスを一括で予約・決済できるシステム利用意向)

予約・決済システムの利用意向は、「70歳代」「80歳以上」が他の年代よりも低くなっています。



## 4-3. 民生委員へのヒアリング調査結果概要

市民の日常の移動に係る状況をより詳細に把握するため、前項までに整理した公共交通に係る市民アンケート調査を補完することを目的とし、市内各地区の民生委員を対象としたヒアリング調査を実施しました。下記に結果の概要を整理します。

### ● 調査方法

《意見収集方法》

- ・市内 6 地区の民生委員代表者より、各地区の民生委員にヒアリングシートを配布。民生委員から市民に回答を依頼し、これにより日常の移動に係る困りごと、要望等の把握を実施しました。

《実施期間》

- ・令和 7 年 9 月上旬より約 2 カ月

### ● 調査結果概要

#### 全体的に多く寄せられた意見

- ・コミュニティバスのききょう号は、運行本数が少なく不便であるため、増便して欲しい。
- ・駅、市役所といった施設への外出をはじめ、通院、買い物といった日常の外出においてバスの利用が不便。
- ・市内は道路が狭く、渋滞箇所も多い。渋滞解消やバスの定時運行確保のため、道路整備を進めて欲しい。

下記に各地区の結果概要を整理します。

#### 路線バス及びバス交通全般に係る主な意見

##### ● 中央東地区

- ・京成バスを増便して欲しい。

##### ● 中央地区

- ・東中沢 3 丁目の奥まった地域は交通の便が悪い。鎌ヶ谷駅、市役所、新鎌ヶ谷駅に行くバスが無いため、買い物や通院に不便が生じている。

##### ● 北部地区

- ・中佐津間 1 丁目付近、2 丁目はバスが走っていないため不便。

##### ● 西部地区

- ・スーパーへ移動できるバスを運行して欲しい。

##### ● 南部地区

- ・東武鎌ヶ谷駅～パークサイド循環バスは、減便により買い物や通院に不便が生じている。

#### コミュニティバスききょう号に係る主な意見

##### ● 中央東地区

- ・運行本数が少ないため増便して欲しい。
- ・バス停までが遠いため、自治会館前まで入って来て欲しい。

##### ● 中央地区

#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

- ・市役所から帰宅する際のバスの待ち時間が長く不便。

##### ●北部地区

- ・西佐津間では、北部公民館のバス停までかなり遠い。通院に苦労している。

##### ●西部地区

- ・本数、バス停を増やして欲しい。

##### ●南部地区

- ・運行本数が少ないため増便して欲しい。
- ・目的地まで遠回りであったり、乗り継ぎの時間が悪かったりで利用しにくい。

##### ●東部地区

- ・運行本数が少ないため増便して欲しい。
- ・渋滞の影響を受けており、定時運行が確保されていない。高齢者の利用が多いため、待ち時間の対策としてバス停にベンチ等を設置して欲しい。
- ・鎌ヶ谷総合病院へ行く本数が少なく不便。
- ・西二和グリーンハイツ鎌ヶ谷自治会は高齢者が多い地域であり、通院、買物に不自由であるため、南線を少しグリーンハイツ側を通るよう変更して欲しい。

#### 道路整備に係る主な意見

##### ●中央東地区

- ・道路が狭くききょう号が通れない。道路政策を進めて欲しい

##### ●中央地区

- ・みちる幼稚園の下り坂は、舗装工事をしないと路面が悪い。

##### ●南部地区

- ・西道野辺グリーンハイツ～谷地川交差点付近は、道路が狭く歩道が無い。車の通行量も多く危険。
- ・中沢は道路が狭く、歩道が無い所や狭いため歩くのが大変。
- ・京成松戸線北初富駅付近の横断歩道は、駅入口へ向かう歩道の幅が狭く、非常に危険。
- ・妙蓮寺からグリーンハイツに行く道は、道路が狭く朝晩の交通量が多いため、危険。

#### その他の主な意見

##### ●北部地区

- ・乗り合いタクシーがあると便利。

##### ●東部地区

- ・狭い道路が多く、ききょう号だけで公共交通をカバーすることは難しい。補完的にデマンド交通を導入すると良い。

## 4-4. 調査結果まとめ

### ●免許・車両の有無

約7割がバイク・原付を含む運転免許を持っており、現在は免許返納を考えていない人が多くなっています。

自由に使える車両は、自動車・自転車ともに半数程度となっています。

### ●公共交通の利用実態

#### <外出頻度>

日常生活における外出頻度・交通手段について、通勤・通学は週4日以上で鉄道利用が多く、日常の買い物は週数回で自動車利用が主、通院は月数回で自動車・徒歩利用が主、趣味娯楽等は月に数回で自動車利用が主となっています。

#### <鉄道>

鉄道利用は、毎日利用する人と月・年単位で数回の人に二極化しています。

鉄道利用駅は新鎌ケ谷駅・鎌ケ谷駅が多くなっています。

鉄道に対する不満は、他の公共交通に比べて比較的少なくなっていますが、駅までが遠い等の不満が多くなっています。

#### <路線バス>

路線バスは、全く利用しない人が約7割と多くなっています。

利用するバス停は、新鎌ケ谷駅・鎌ケ谷大仏駅・東武鎌ケ谷駅などの駅にあるバス停が多くなっています。

路線バスに対する不満は3割となっており、バス停が自宅や目的地から遠い・昼間の便が不足している・運行情報が分からない等の不満が多くなっています。

#### <タクシー>

タクシーは、全く利用しない人が約6割と多くなっています。

利用方法としては、電話予約や駅などの乗降場を利用する人が主となっています。

タクシーに対する不満は2割と少ないものの、駅にタクシーが待機していない・運賃が高い等の不満が多くなっています。

#### <コミュニティバス>

コミュニティバスは、全く利用しない人が約8割と多くなっています。

利用するバス停は、東武鎌ケ谷駅・新鎌ケ谷駅・鎌ケ谷市役所等の乗継停留所が多くなっています。

コミュニティバスに対する不満は約3割となっており、昼間の便数が不足している・運行情報が分からない・朝の便が不足している等の不満が多くなっています。

## 4. 公共交通に関するニーズの把握

### ●将来の公共交通について

公共交通の費用負担のあり方について、利用者・財政負担が大幅に増加してもサービス水準を充実させていくべきとの意見が最も多かったものの、現状と同程度の負担の中でできる限り維持に努めるべきとの意見も同程度となっています。

今後力を入れていくべきこととしては、コミュニティバスの維持・充実が最も多く、次いでタクシー利用への助成が求められています。

シェアサイクルを利用したいという意向は約4割で、利用したいと思わないという意向を若干上回っています。

カーシェアリング・タクシーの相乗り・ライドシェアの利用意向は3割以下と比較的低く、デマンド型交通・グリーンスローモビリティ・自動運転車両・予約決済システムの利用意向は比較的高くなっています。

### ●自由意見

自由意見として、渋滞が多い、道路が狭い、道路・歩道の舗装状態が悪い、コミュニティバスの便数改善といった意見が多く見られました。

項目ごとの主な意見としては、以下の通りです。

- ・道路に関すること 「渋滞が多い」「道路が狭い」「道路・歩道の舗装状態が悪い」「その他の道路の環境改善（交差点改良・カーブミラー・街灯・交通規制等）」
- ・コミュニティバスに関すること 「コミュニティバスの便数が少ない」「その他コミュニティバスの環境改善（バス停の場所・乗継・待合環境等）」
- ・自転車に関すること 「自転車の走行環境の改善（道路が狭い・歩道の凹凸・専用レーンの設置・自転車置き場）」「自転車の交通マナーの改善」
- ・タクシーに関すること 「タクシー利用の環境改善（タクシーを増やす・割引チケット等）」
- ・路線バスに関すること 「路線バスの環境改善（便数を増やす・小型化）」
- ・鉄道に関すること 「鉄道の環境改善（混雑解消・運賃が高い・バリアフリー化等）」
- ・その他 「既存の公共交通以外の交通の充実（デマンド型交通・グリスロ等）」「デジタルサービスへの対策（利用ができるかの懸念・サービス導入の推進）」「シェアサイクルの環境改善」「公共交通全体への意見」「財政負担の見直し」等

### ●地区別

#### <1. 中央地区>

中央地区は、鉄道の利用頻度が他地区よりも高い一方、路線バス・コミュニティバス・タクシーの利用頻度は若干低くなっています。各公共交通についての不満が他地区よりも若干少なく公共交通が充実していることが伺えます。また、日常の買い物や通院は徒歩が多く、徒歩で日常的な生活が可能な地区となっていることが伺えます。

#### <2. 中央東地区>

中央東地区は、鉄道の利用頻度が低く、駅までが遠いなど鉄道に対する不満が若干高くなってい

ます。

路線バスやコミュニティバスの利用頻度も若干低く、昼間の便が不足しているなどの不満が高くなっています。

公共交通サービス水準の充実を求めており、デマンド型交通やグリーンスローモビリティの意向も高めとなっています。

### < 3. 東部地区 >

東部地区は、鉄道の利用頻度は若干低く、路線バスやコミュニティバスの利用頻度が他地区よりも高くなっています。昼間の便が不足しているなど路線バスやコミュニティバスに対する不満が高くなっています。

コミュニティバスの維持・充実が求められています。

また、公共交通サービス水準の充実も求めており、デマンド型交通やグリーンスローモビリティ、ライドシェアの意向が高めとなっています。

### < 4. 南部地区 >

南部地区は、路線バスの利用頻度は若干高くなっていますが、コミュニティバスの利用頻度は低くなっています。

鉄道に対して、駅までが遠いなど鉄道に対する不満が若干高くなっています。

路線バスやコミュニティバスに対する不満が若干高く、昼間の便が不足しているなどが不満と感じています。

コミュニティバス及び路線バスの維持・拡充が求められています。

デマンド型交通やグリーンスローモビリティの意向も高めとなっています。

### < 5. 西部地区 >

西部地区は、路線バスやコミュニティバスの利用頻度や不満は若干低くなっています。

タクシーの利用方法が、他地域は乗降所の利用が多い中、西部地区は電話予約が多くなっています。

公共交通サービス水準の充実を求めており、デマンド型交通やグリーンスローモビリティ、ライドシェアの意向も高めとなっています。

### < 6. 北部地区 >

北部地区は、駅までが遠いなど鉄道に対する不満がやや高くなっています。

路線バスやコミュニティバスの利用頻度は若干低く、バス停が遠いや昼間の便が不足しているなどの不満が高くなっています。

タクシーについては、駅に待機していないなどの不満が多くなっています。

他地区よりも特に公共交通サービス水準の充実を求めており、シェアサイクル、デマンド型交通、タクシーの相乗りの意向も高めとなっています。

#### 4. 公共交通に関するニーズの把握

##### ●年齢別

公共交通の利用について、19歳以下は徒歩や自転車が多く、20歳代は鉄道、30歳代から60歳代にかけては自動車（自ら運転）が多く、70歳代以上は徒歩・路線バス・コミュニティバスの利用が多い傾向にあります。

鉄道について、年代が上がるにつれて駅までが遠いことへの不満が多くなっています。

路線バス・コミュニティバスについて、若い世代はバス停が遠い、運行情報が分からないといった不満が多い中、よく路線バスやコミュニティバスを利用する高齢世代は、昼間の便数が不足しているなどの不満が多くなっています。

タクシーについては、年代が上がるにつれて運賃が高いことよりも駅にタクシーが待機していないことに対する不満が多くなっています。

費用負担について、年代が上がるにつれて費用負担が大幅に増大しても公共交通サービス水準は充実させていくべきとの意見が多くなっています。

将来の公共交通の利用意向について、高齢世代はシェアサイクルやカーシェアリング、タクシーの相乗り、予約・決済システムの利用意向が低くなっています。

## 5. 地域公共交通を 取り巻く課題整理

## 5-1. 地域特性にみる地域公共交通の課題

### ●将来の高齢化の進行と人口減少

本市の総人口は、今後緩やかに減少することが予想されており、令和 32 年には、現在より約 5,000 人の人口減が見込まれています。また、全国的な潮流と同様、15 歳～64 歳の生産年齢人口は、平成 17 年をピークに減少傾向となっており、65 歳以上の高齢人口は増加傾向にあります。

### ●市中心部への移動手手段の確保

本市の人口分布は、新鎌ヶ谷駅周辺から初富駅にかけてのエリアに集中が見られます。商業施設、医療施設等、日常生活に必要な施設は概ね市全域に立地していますが、中心地から離れた地域の住民の中心部への移動手手段を確保・継続していくことが必要です。

### ●継続的な道路整備の必要性

市内の交通渋滞は市の課題となっており、解決に向けた道路整備が求められています。交通の円滑化を通し、広域へのアクセス強化、都市計画道路のネットワーク強化といった効果が期待されています。

### ●公共交通の利用促進

パーソントリップ調査、国勢調査の結果においては、市民の日常的な移動手手段として、「鉄道」、「自家用車」の利用に集中しています。道路交通渋滞の一因ともなる自家用車利用を抑制し、目的、時間帯等によって令和 7 年に導入されたシェアサイクルを含め、公共交通を移動の選択肢として捉えるための行政、交通事業者の取組が必要です。

本市の公共交通は、令和 2 年の新型コロナウイルス感染拡大下で減少したものの、概ねその後は利用者数が回復傾向にあります。将来に公共交通を残していくためにも、現行の運行を維持・確保していくことが必要です。

### ●コミュニティバスの運行適正化

コミュニティバスききょう号は、市内をコンパクトに移動できる公共交通として、利用者数は増加傾向にあります。一方、運行本数が少ないこと、運行終了時刻が早く、ニーズに適していないといった状況がうかがえます。

今後、可能な範囲でニーズに適した運行内容へと見直しを図り、利便性を向上していくことが期待されています。

## 5-2. 市民アンケート調査結果にみる地域公共交通の課題

### ●市民ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成

路線バスやコミュニティバスは、昼間の便が少ない、バス停が遠い、目的地まで行けないといった不便さが指摘されています。こうした市民ニーズを受け、バス事業者と連携して現行の路線バス・コミュニティバスの運行内容の見直しによる利便性の向上・最適化を図ることが必要です。

### ●高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段の確保

路線バス及びコミュニティバスは、70代以降の高齢者に多く利用されています。

今後増加が見込まれる高齢者は、免許返納などにより自力での移動が困難となるケースが多く、移動手段の確保が重要な課題となっています。

### ●新たな公共交通サービスの導入検討

デマンド型交通や自動運転車両、グリーンスローモビリティ、予約決済システムについては、利用意向が比較的高く、新たな移動サービスの導入を通じて、移動困難を抱える世代への対応を検討する必要があります。さらに、地域ごとに異なる移動ニーズが存在することから、複数の交通手段を最適に組み合わせ、地域特性に即した交通体系の検討が求められます。

### ●公共交通の利用促進に向けた環境整備

路線バスやコミュニティバスに対する不満・不便の理由として、運行情報が分からないという意見が多く出ており、分かりやすい情報発信が求められます。

また、市内の交通渋滞が多いとの指摘が数多く見られます。渋滞緩和に向けては、公共交通や自転車の利用促進が不可欠であり、そのためには道路改良を含め、自動車と共存可能な交通環境の整備が求められます。