

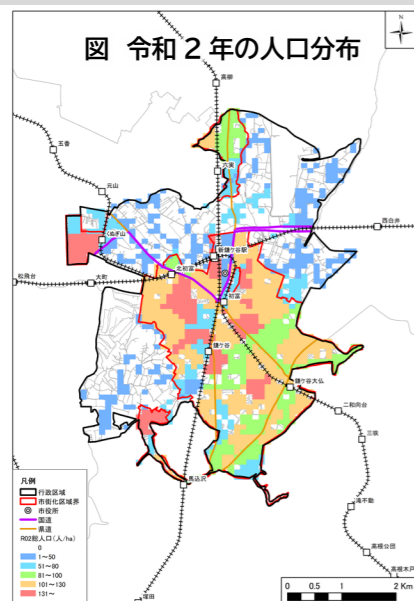
1. 地域特性

(1)地整

●本市は、千葉県の北西部に位置し、首都近郊の住宅都市として発展。

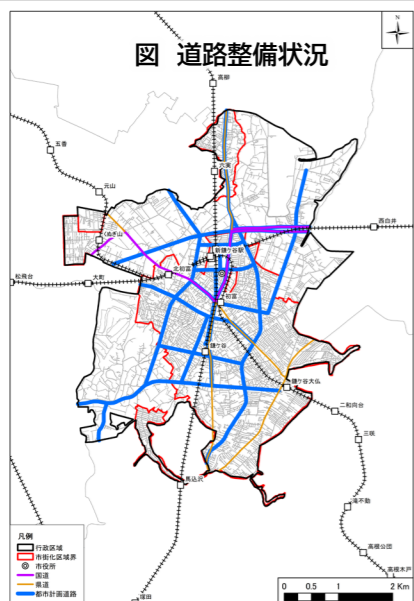
(2)人口動態

- 本市の総人口は、令和2年 109,932 人で、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。
- 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る。



(3)道路整備状況

●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る。



(4)主要施設の分布状況

●中心部に集積傾向にあるが、市全域に概ね日常生活に必要な施設が分布している。

2. 公共交通の現況

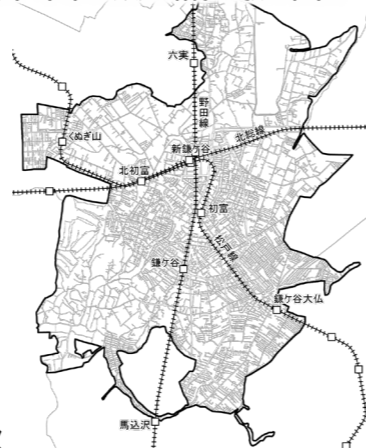
(1)本市の公共交通の利用圏域・交通手段の分担率

- 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。
- 外出時には「鉄道」、「自家用車」の利用が多い。

(2)鉄道

- 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駅を有している。
- 近年の利用者数はコロナ禍前に近い状況、もしくはそれ以上となっている。

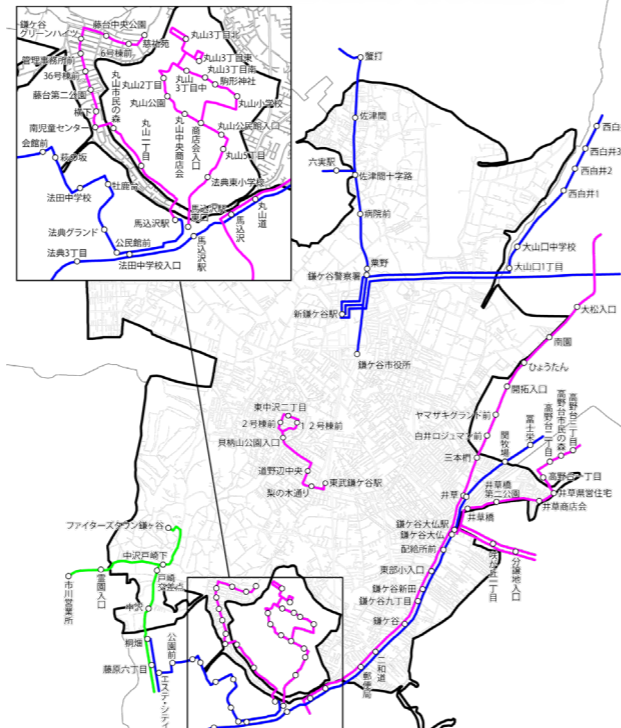
図 本市の鉄道路線と駅の位置



(3)路線バス

- 本市バス路線は、複数の路線を有し、市外の主要駅へのアクセスが可能だが、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」となっている。

図 本市のバス路線(コミュニティバスを除く)



(4)コミュニティバス

- コミュニティバス「ききょう号」は5路線運行しており、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る。
- 年間乗車人員数は、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。
- 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 1、西線 2 の順となっている。

図 ききょう号の運行経路



(5)タクシー

- 本紙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る。
- タクシーの年間輸送人員は、令和 6 年には年間 290,000 人以上(コロナ禍前を上回る結果)。

(6)その他の輸送資源

- 市内の回遊性向上や近隣自治体との往來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。
- 市内で3団体による福祉有償運送が実施。
- 新鎌ヶ谷駅南側ロータリーにおいて、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る。

3. 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

(1)市の上位関連計画に示す公共交通の方向性

- 【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
  - ⇒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。
  - <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

(2)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

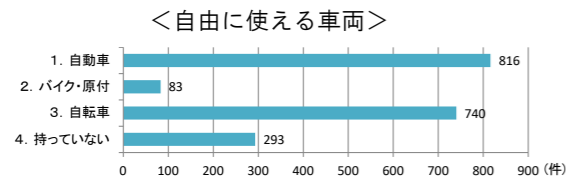
## 4. 公共交通に関するニーズ

### (1) 調査概要

- 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 → 郵送・WEB
- 調査期間 → 令和7年10月6日～令和7年10月23日
- 回収率 → 1,489通（回収率49.6%）
- 設問 → 回答者属性、公共交通の利用実態、既存の公共交通に関する取組の満足度、今後の公共交通で重要なこと等

### (2) 免許・車両の有無

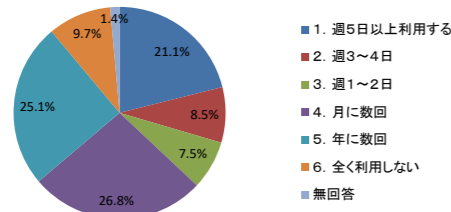
- 約7割がバイク・原付を含む運転免許を持っており、現在は免許返納を考えていない人が多い。
- 自由に使える車両は、自動車・自転車ともに半数程度。



### (3) 鉄道の利用実態

- 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。
- 鉄道利用駅は新鎌ヶ谷駅・鎌ヶ谷駅が多い。
- 鉄道に対する不満は、他の公共交通に比べて比較的少ないが、駅までが遠い等の不満が多い。

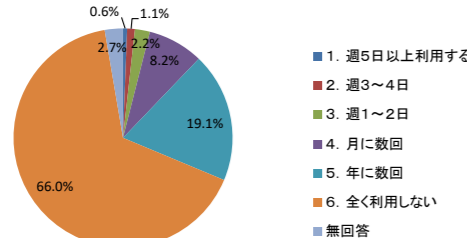
＜鉄道の利用頻度＞



### (4) 路線バスの利用実態

- 路線バスは、全く利用しない人が約7割。
- 利用するバス停は、新鎌ヶ谷駅・鎌ヶ谷大仏駅・東武鎌ヶ谷駅など駅にあるバス停が多い。
- 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い。

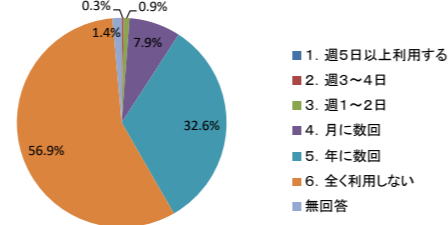
＜路線バスの利用頻度＞



### (5) タクシーの利用実態

- タクシーは、全く利用しない人が約6割。
- 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い。

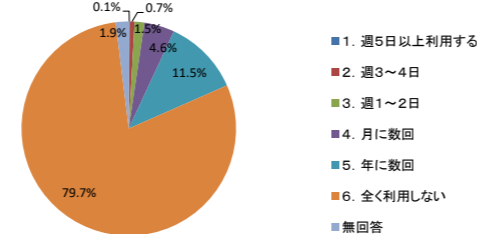
＜タクシーの利用頻度＞



### (6) コミュニティバスの利用実態

- コミュニティバスは、全く利用しない人が約8割。
- 利用するバス停は、東武鎌ヶ谷駅・新鎌ヶ谷駅・鎌ヶ谷市役所等の乗継停留所が多い。
- 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い。

＜コミュニティバスの利用頻度＞



### (7) 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。
- 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。
- 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る。
- 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る。

### (8) 自由意見

- 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みられた。

## 5. 地域公共交通を取り巻く課題

### (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。

### (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。