

## 鎌ヶ谷市地域公共交通計画 素案（案）

（～将来像まで）

地域公共交通とは・・・

地域住民の日常生活や社会生活における移動、観光客など地域を来訪する人の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のことです。

- 全体のレイアウトや表現については、今後、適宜修正が入る可能性があります。
- 一部、図表等が未作成ですが、令和8年度に行う業務発注の中で整理します。

# 目次

第1章	計画の概要	1
1-1	計画策定の目的・背景	1
1-2	計画の位置づけ	1
1-3	計画区域	2
1-4	計画期間	2
第2章	現状と課題	3
2-1	地域の現状	3
2-2	地域公共交通の現状	6
2-3	課題	18
第3章	将来像	19
第4章	方針と目標	
第5章	施策・事業と実施主体	
第6章	計画の達成状況の評価	
第7章	計画の推進	

# 第1章 計画の概要

## 1-1 計画策定の目的・背景

地域公共交通は、住民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動に不可欠な社会基盤であり、その充実度は地域の活力にも影響します。

近年では、人口減少や少子高齢化、コロナ禍等による利用者の減少、乗務員不足や燃料費等の物価高騰など、地域公共交通の存続に関わる新たな社会問題が顕在化してきています。地域公共交通は厳しい状況に置かれており、本市においても例外ではありません。今後、地域公共交通を取り巻く状況は、さらに複雑化・多様化することが想定されます。

このような状況を踏まえ、市や交通事業者をはじめ、市民も含めた交通に関わる多様な関係者で連携・協力し、地域一体となって本市における地域の移動手段を維持・確保し、本市にとって最適な公共交通ネットワークの実現に向けて、目指すべき地域公共交通の方向性等を示すマスタープランとして「鎌ヶ谷市地域公共交通計画」を定めます。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年法律第59号）第5条の規定に基づく法定計画であり、策定にあたっては、本市の上位・関連計画と整合を図るものとします。

計画の位置づけ

図を作成予定

### 1-3 計画区域

本計画の対象区域は、鎌ヶ谷市全域とします。

### 1-4 計画期間

本計画の計画期間は、令和9年度から令和13年度までの5年間とします。

ただし、計画期間内であっても、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

## 第2章 現状と課題

### 2-1 地域の現状

本市の地域の現状を次のように整理しました。

#### (1) 位置・都市構造

本市は、千葉県の北西部、東京都心から25 km圏内に位置し、面積は21.08 km<sup>2</sup>の北総台地の上に広がる都市で、市域全域が都市計画区域に指定されており、そのうち5割弱が市街化調整区域となっています。東武野田線、京成松戸線、成田スカイアクセス線、北総線の鉄道4路線が乗り入れ、都心へ直通で20分以内という恵まれた立地条件にあります。

道路は、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発達しております。また、本市を東西方向に横断するような形で、外環道と成田空港を最短で結ぶ北千葉道路の建設が予定されています。

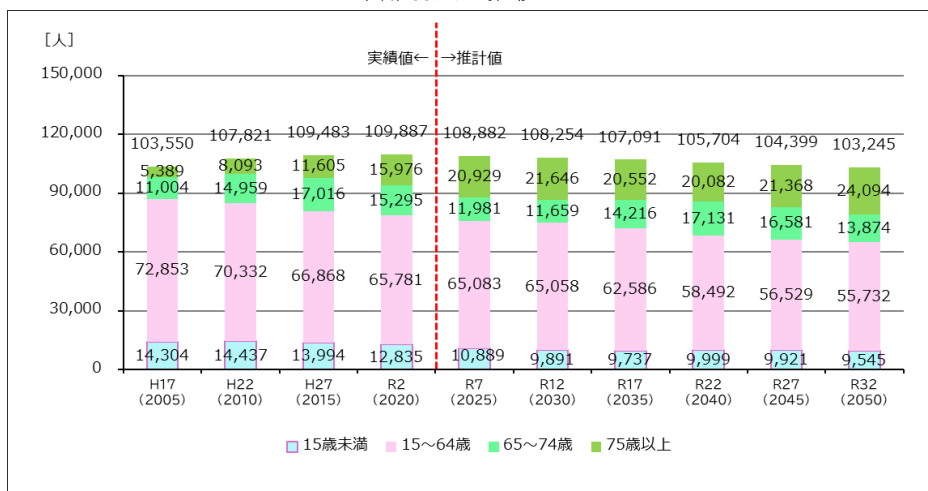


## (2) 人口推移

本市の人口は近年ほぼ横ばいで推移し、約11万人ですが、国立社会保障・人口問題研究所の推計では将来的に減少傾向となり、約10年後の令和17年時点では約10万7千人、約20年後の令和27年時点では約10万4千人になると見込まれます。

一方で、65歳以上の高齢者人口は増加傾向にあり、本市の高齢化率は令和17年時点で32.5%、令和27年時点では36.3%になると見込まれます。

年齢別人口推移



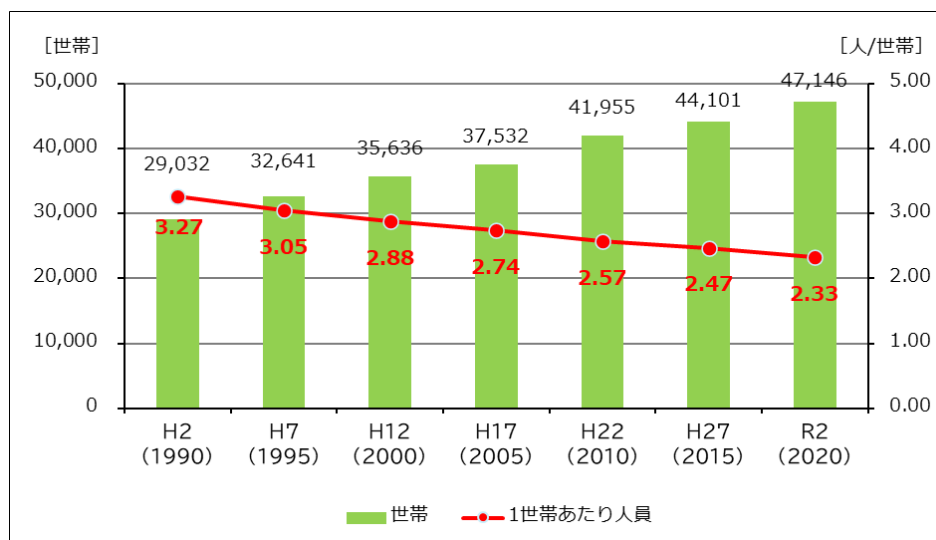
出典：鎌ヶ谷市「統計かまがや」国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口（令和5年推計）」

## (3) 世帯数推移

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、令和2年時点の1世帯当たりの人員は2.33人となっており、30年間で1世帯あたり1人が減少したこととなります。

世帯数推移



出典：各年国勢調査

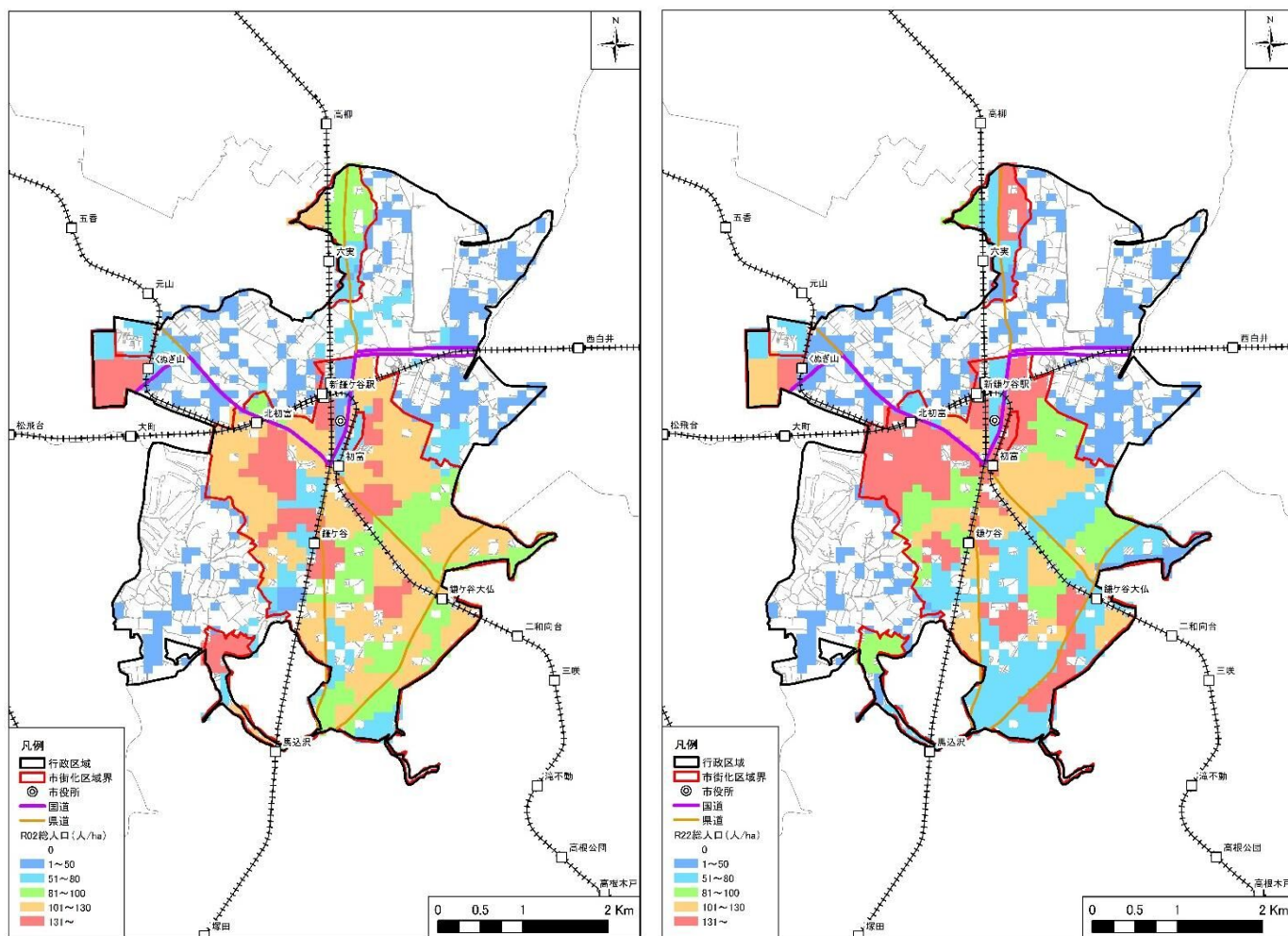
#### (4) 人口分布

本市の令和2年の人口分布及び人口密度は、市中心部に人口集中が見られ、市街化調整区域は人口が50人以下の場所が目立ちます。

将来（令和22年）の人口分布及び人口密度は、全体的に人口減少が見られる中で、北初富駅南側、六実駅北東側、主要地方道市川印西線以南の人口増加が予想されています。※下図は100×100mメッシュで作成。

令和2年の人口分布

令和22年の人口分布



出典：鎌ヶ谷市「統計かまがや」国立社会保障・人口問題研究所推計

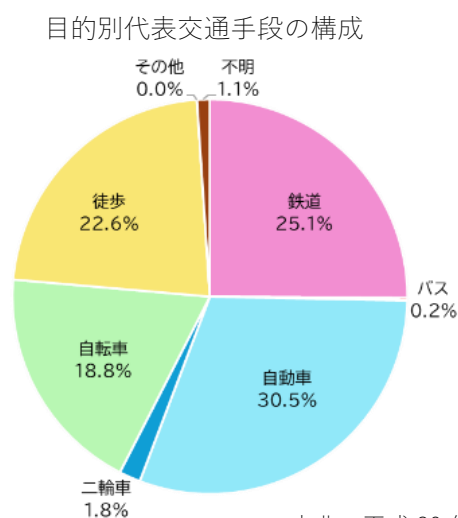
## 2-2 地域公共交通の現状

本市の地域公共交通の現状を次のように整理しました。

### (1) 交通分担率

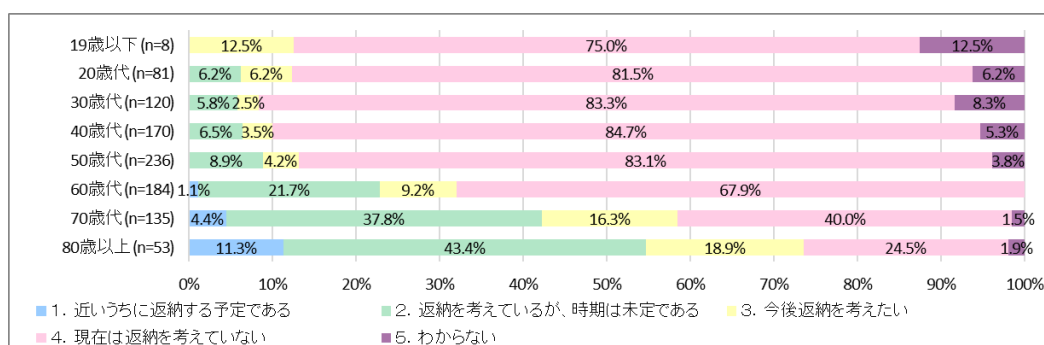
パーソントリップ調査結果における本市の交通分担率は自動車が30.5%と最も高くなっていますが、鉄道の25.1%、徒歩の22.6%、自転車の18.8%と大きな差が無いことから、本市における移動手段は目的等に応じ、複数の選択肢の中から決定されていることがうかがえる一方で、バスは0.2%と非常に低い割合となっています。

また、市民アンケートの結果では、60歳代以上になると運転免許返納の意向が徐々に増えています。



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

### 年代別運転免許返納の意向



出典：鎌ヶ谷市の地域公共交通に関するアンケート

目的：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実施。

期間：令和7年10月6日～令和7年10月23日

回答者：15歳以上の市民3,000人無作為抽出

回収数：1,489通（郵送回収951通、WEB回収538通） 回収率49.6%

## (2) 公共交通ネットワーク

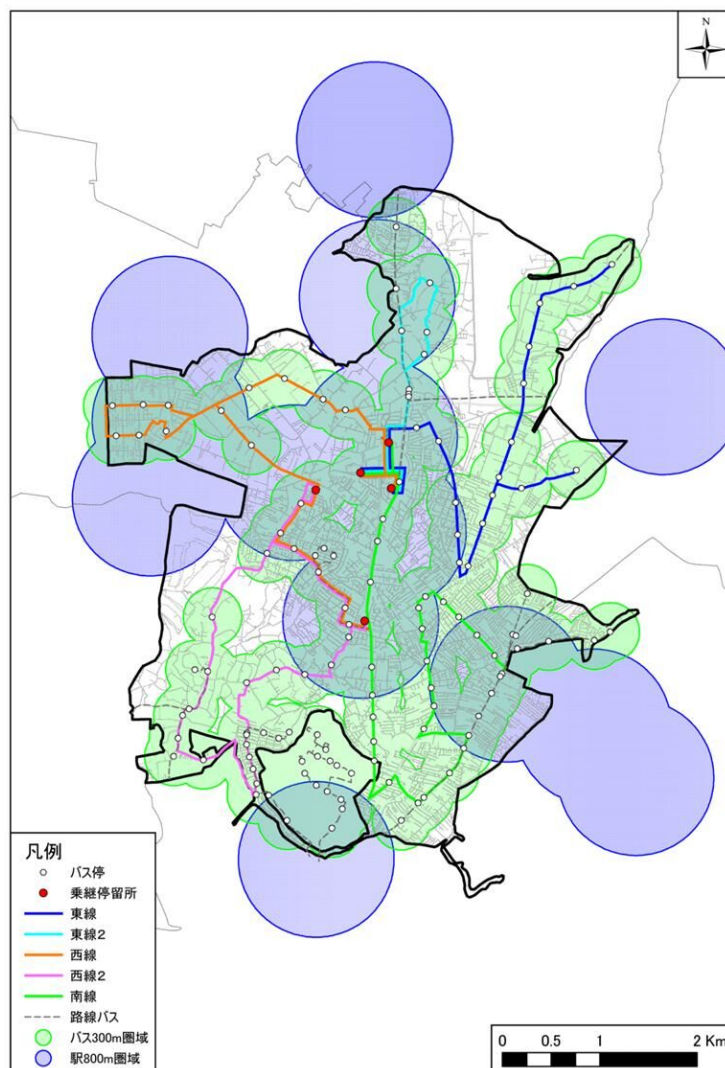
本市の公共交通ネットワークの軸である鉄道は、私鉄4路線が乗り入れ、市内から利用できる鉄道駅が8か所（新鎌ヶ谷駅は3駅が隣接しているため1か所とし、六実駅と馬込沢駅も含めています。）に分布し、地域内での移動から地域を跨ぐ広域の移動までを担っています。

路線バスの殆どは市境付近の運行で近隣市との地域間移動を担っており、交通空白を埋めるような形で運行しているコミュニティバスが鉄道駅への端末交通や地域内移動を担っています。また、複数の事業者のタクシーが面的な移動を担っており、その他3団体が福祉有償運送を運行しています。

また、令和7年度に導入したシェアサイクルは、市内での回遊や近隣自治体との往来など、公共交通ネットワークを補完しています。

本市の公共交通のカバー率は約95%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。

公共交通の利用圏域



出典：国土技術政策総合研究所

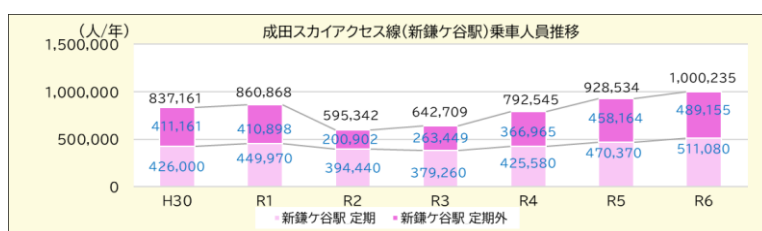
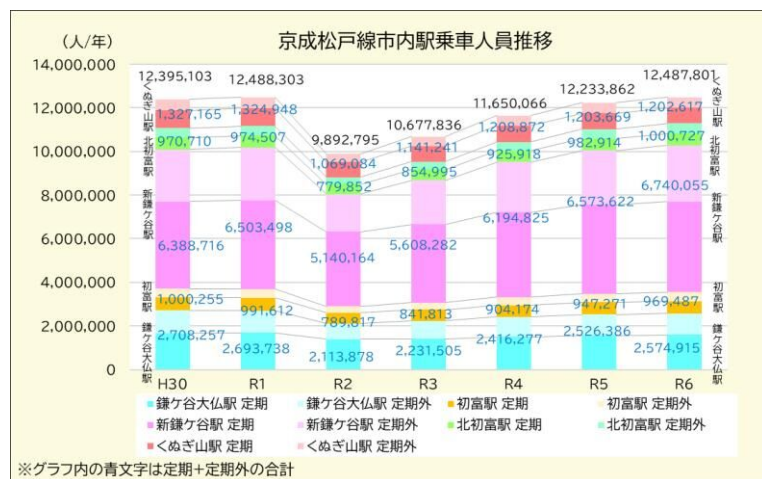
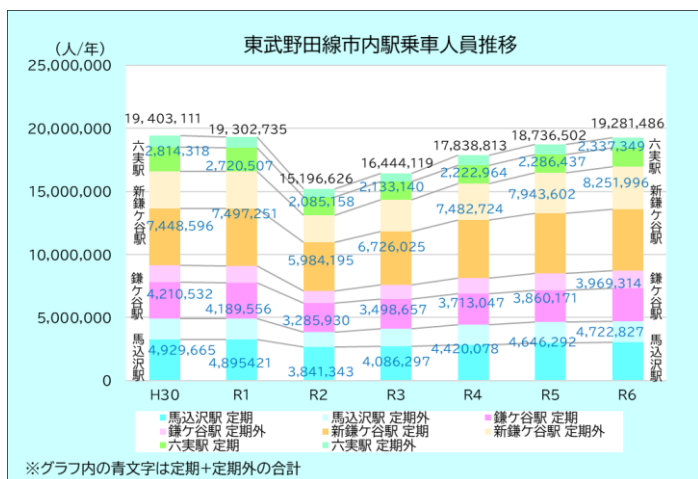
### (3) 鉄道の状況

東武野田線、京成松戸線、成田スカイアクセス線、北総線の各年間乗車人員は令和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、令和6年にはコロナ禍前と同水準又は上回る結果となっています。

また、市内各駅にはエレベーター等が整備されており、バリアフリー対策もされています。

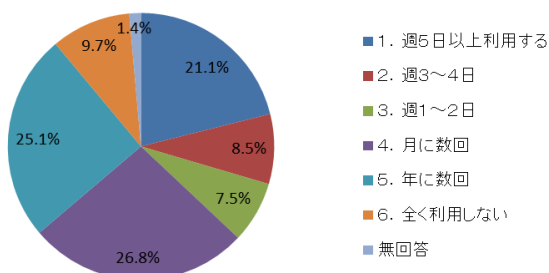
市民アンケート結果によると、鉄道は、毎日のように利用する人と月・年単位で数回しか利用しない人に二極化しており、年代が上がるにつれて徐々に利用頻度が低くなっています。新鎌ヶ谷駅、鎌ヶ谷駅の利用が多く、また、鉄道に対する満足度は他の交通モードと比較すると高いですが、混雑しているといった意見があります。

鉄道路線の年間乗車人員の推移

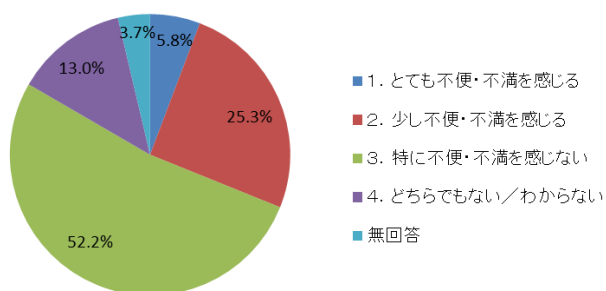


出典：鎌ヶ谷市資料（事業者提供データ）

鉄道利用頻度

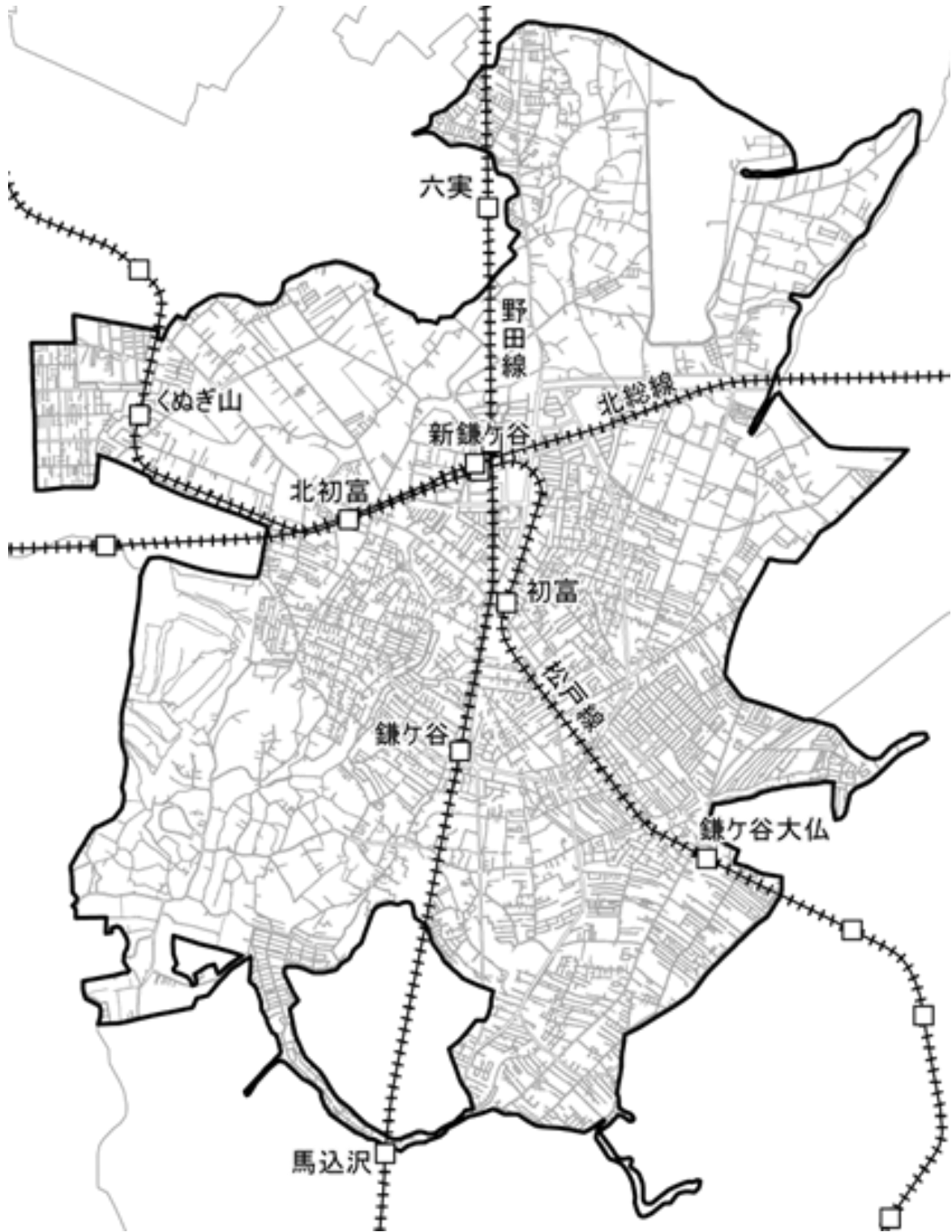


鉄道に対する満足度



出典：鎌ヶ谷市の地域公共交通に関するアンケート

本市の鉄道路線と駅の位置



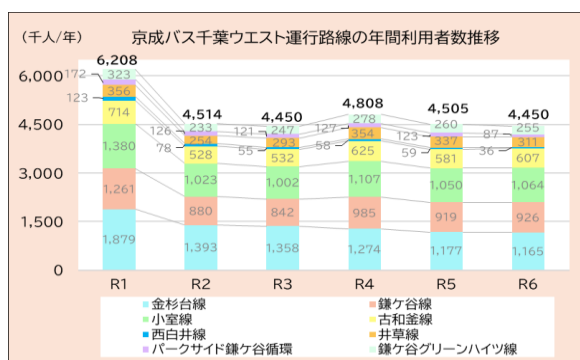
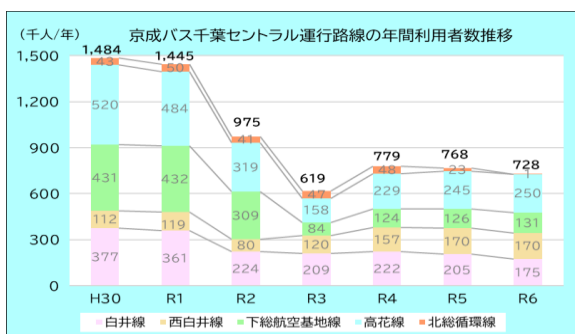
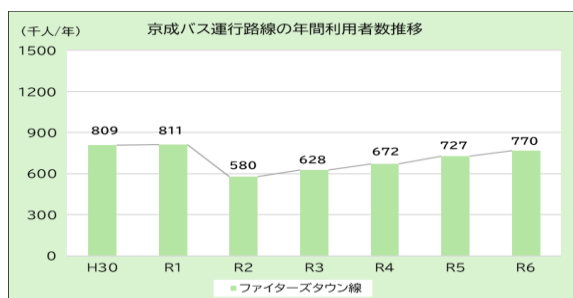
#### (4) 路線バスの状況

路線バスは、京成バス、京成バス千葉セントラル、京成バス千葉ウエスの3事業者により運行されており、各年間乗車人員はコロナ禍で減少し、その後の回復状況としては、全体的に伸び悩んでいます。

また、乗務員が慢性的に不足しており、乗務員の高齢化や令和6年4月から時間外労働の上限や長時間労働の見直しが行われたことなどに伴い、これまでのサービスを維持するためには新たな乗務員の確保が必要となりました。こういった状況の中、一部のバス路線ではサービスが維持できず廃止や減便が行われています。

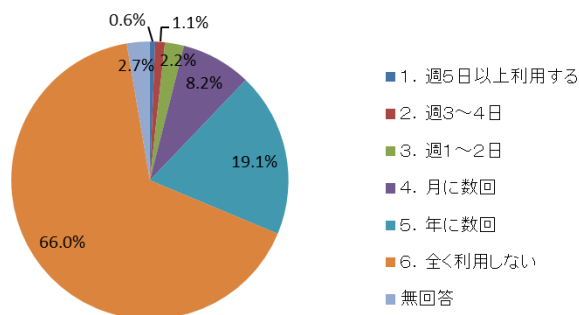
市民アンケート結果によると、路線バスは、月に数回以上利用する人の割合の合計が約12%と全体的に利用頻度が低くなっています。また、満足度は低く、運行便数が足りない、バス停が遠い、運行情報がわからないといった意見が多くなっています。

バス路線の年間乗車人員の推移

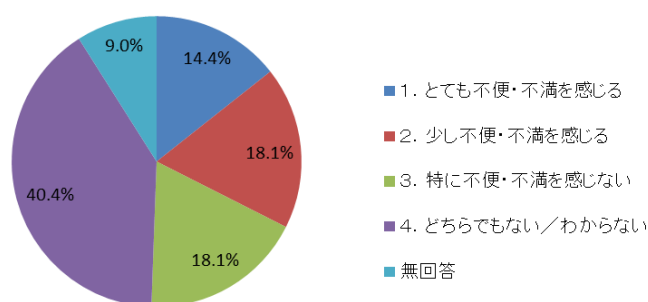


出典：鎌ヶ谷市資料（事業者提供データ）

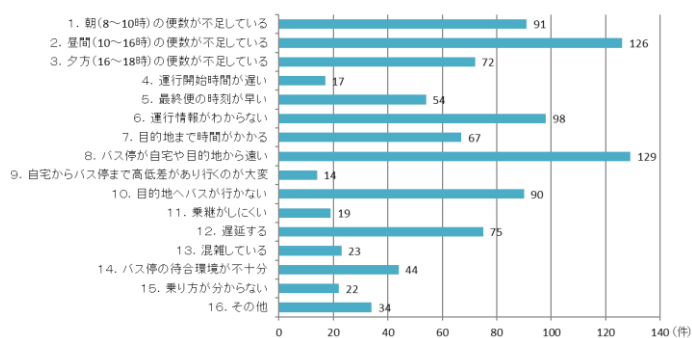
路線バス利用頻度



路線バスに対する満足度



不便・不満を感じる理由



出典：鎌ヶ谷市の地域公共交通に関するアンケート



### (5) コミュニティバス「ききょう号」の状況

ききょう号は、誰でも利用できるコミュニティバスで、主に高齢者や障がい者等の足となることを目指しています。ききょう号の運賃は一律100円（割引等は半額）で、市が協定を締結しているバス事業者が運行しており、5路線（東線・東線2・南線・西線・西線2）が、各地域と公共施設や駅、病院などを結んでいます。

ききょう号運行のため市が負担している補助金は、令和6年度決算では約7,800万円でしたが、令和8年度予算では約8,700万円と、燃料費や人件費の高騰等により年々増加しています。

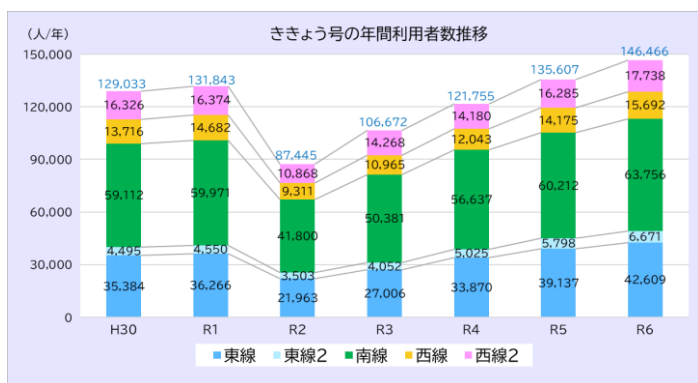
ききょう号の年間乗車人員はコロナ禍で減少しましたが、回復傾向にあり、令和5～6年度にはコロナ禍前を上回っています。

なお、ききょう号の運行はバス事業者の協力により行われているため、ききょう号も路線バスの乗務員不足の影響を受けます。

市民アンケート結果によると、ききょう号は、月に数回以上利用する人の割合の合計が約7%と全体的に利用頻度が低くなっています。また、満足度は低く、運行情報がわからないといった意見が多くなっています。

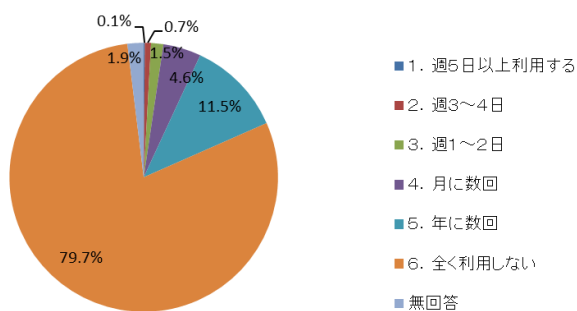
その他、ききょう号に対する取り組みとして、令和5年4月から運転免許自主返納者への割引を開始、令和8年1月から利用者の利便性向上のためバスロケーションシステムを導入、令和8年4月からは新しい時刻・ルートで運行しています。

コミュニティバスききょう号の年間乗車人員の推移

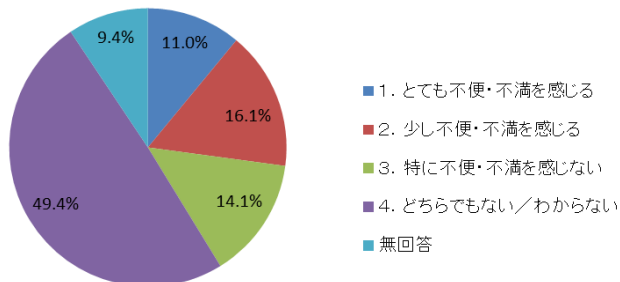
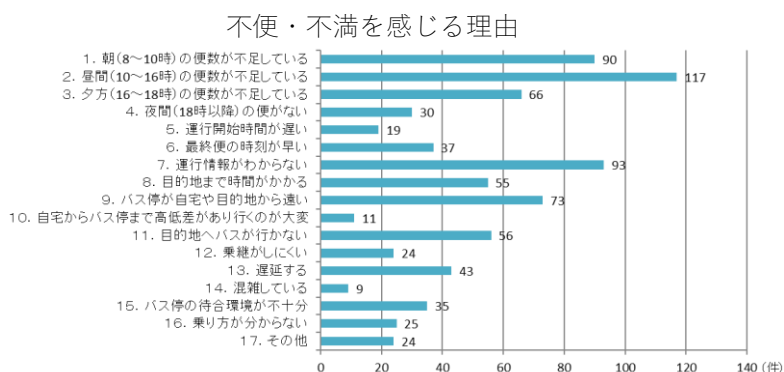


出典：鎌ヶ谷市資料（事業者提供データ）

ききょう号利用頻度

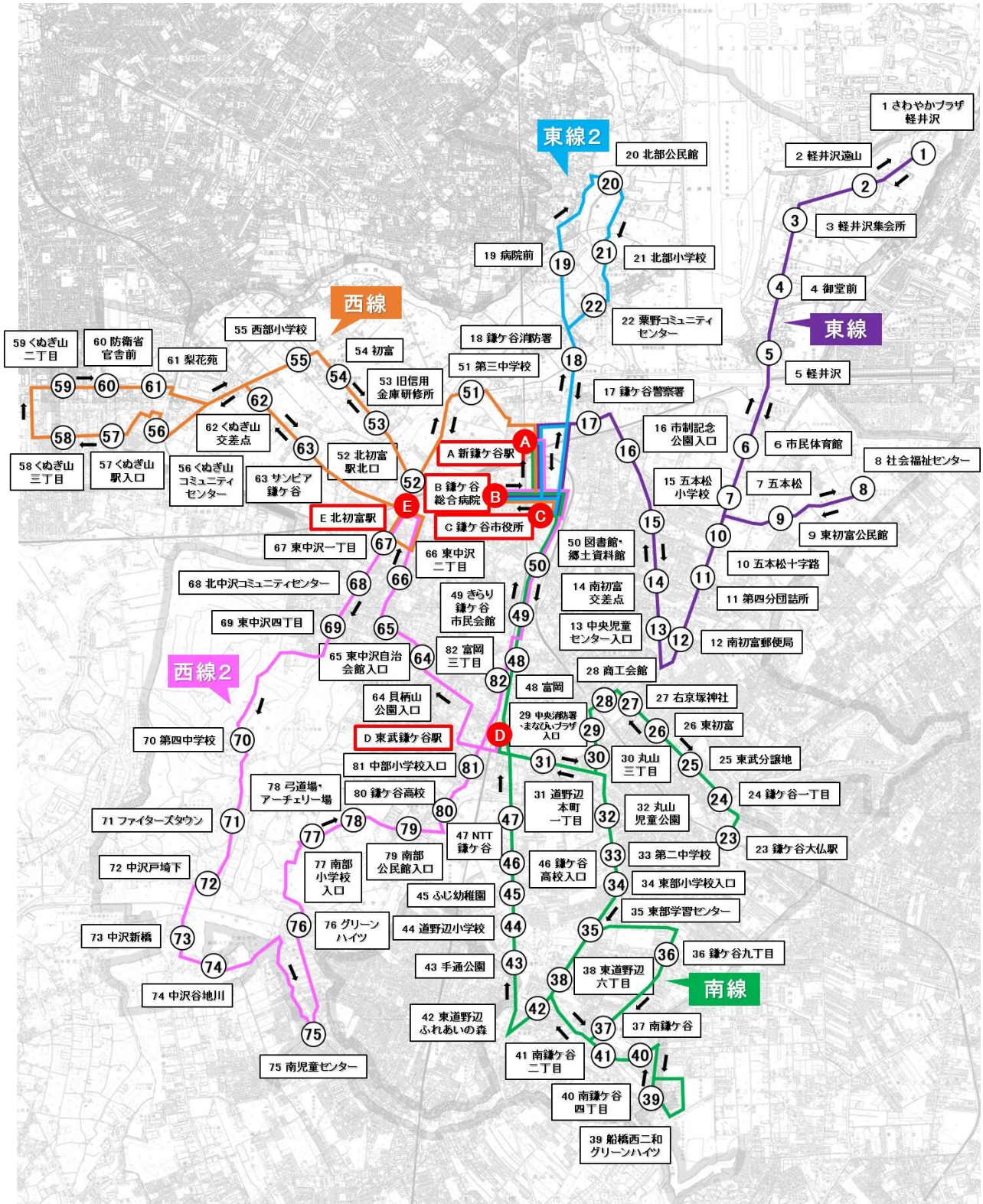


ききょう号に対する満足度



出典：鎌ヶ谷市の地域公共交通に関するアンケート

コミュニティバスききょう号のルートとバス停の位置



## (6) タクシーの状況

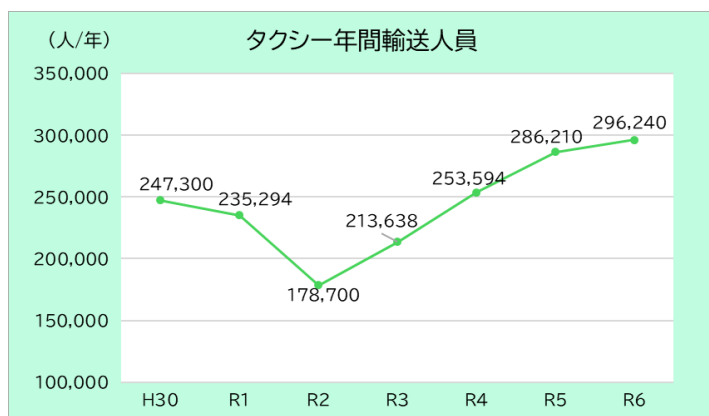
本市では、市内に営業所を有するタクシー会社2社と個人タクシー事業者、その他市外に営業所を有するタクシー会社により、タクシーの運行が市内全域で実施されています。

タクシーの年間輸送人員は、コロナ禍で減少しましたが、回復傾向にあり、令和4年以降はコロナ禍前を上回っています。

また、タクシーも路線バスと同様に慢性的な乗務員不足が生じています。

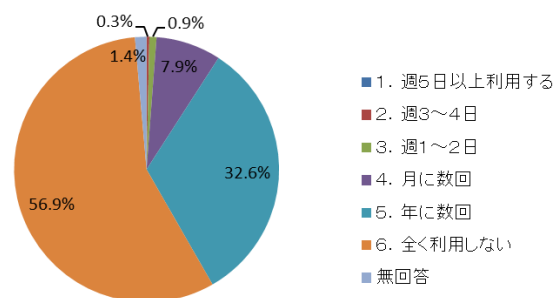
市民アンケート結果によると、タクシーは、月に数回以上利用する人の割合の合計が約9%と全体的に利用頻度が低くなっており、年代が上がるにつれて徐々に利用頻度が高くなっています。また、タクシーに対する満足度は鉄道とバスとの中間程度で、運賃が高い、駅にタクシーが待機していないという意見が多くなっています。

タクシー（協進交通）の年間輸送人員の推移

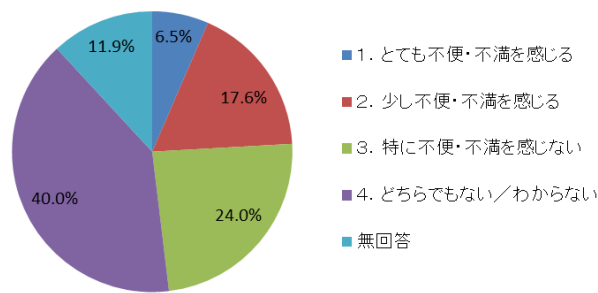


出典：鎌ヶ谷市資料（事業者提供データ）

タクシー利用頻度

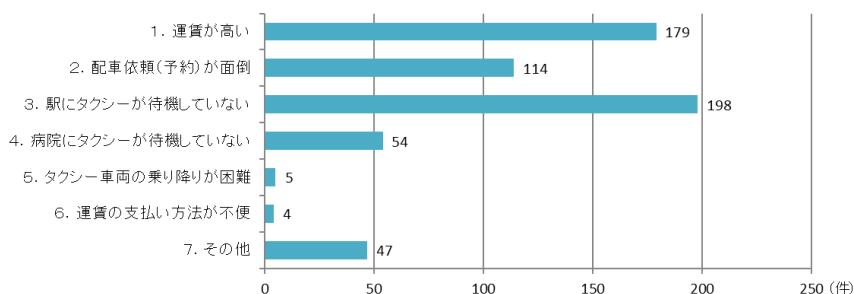


タクシーに対する満足度



出典：鎌ヶ谷市の地域公共交通に関するアンケート

不便・不満を感じる理由



## (7) シェアサイクルの状況

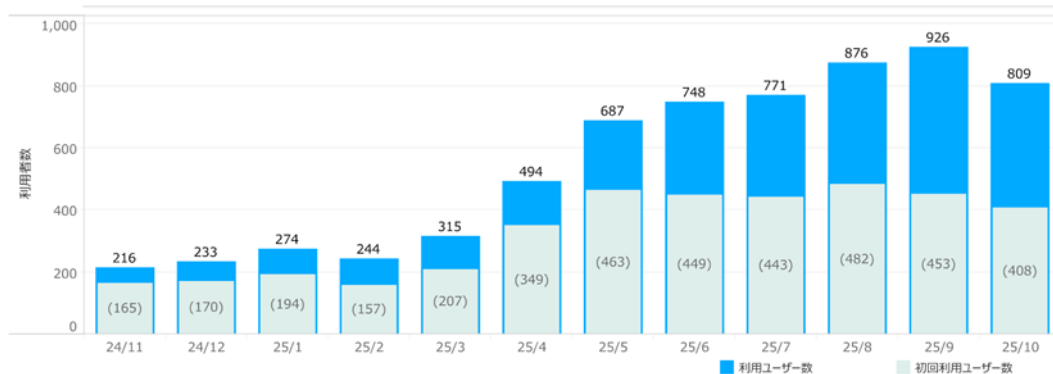
本市では、事業者と協定を結び、令和7年4月からシェアサイクルサービス「HELLO CYCLING」を導入しています。市がステーション用の市有地を確保し、事業者が運営しており、電動アシスト自転車を採用しています。市内外問わず、どこでも借りられ、どこでも返せます。利用には、専用アプリの会員登録、事前のアカウント作成が必要で、アプリ上でステーションの検索や予約ができます。

市内には、令和7年11月時点で38箇所のステーションが設置されています。

シェアサイクルの利用者数は、令和7年4月に市が導入して以降、大幅に増加しています。利用範囲としては、市内で利用が完結する利用者が多くなっています。

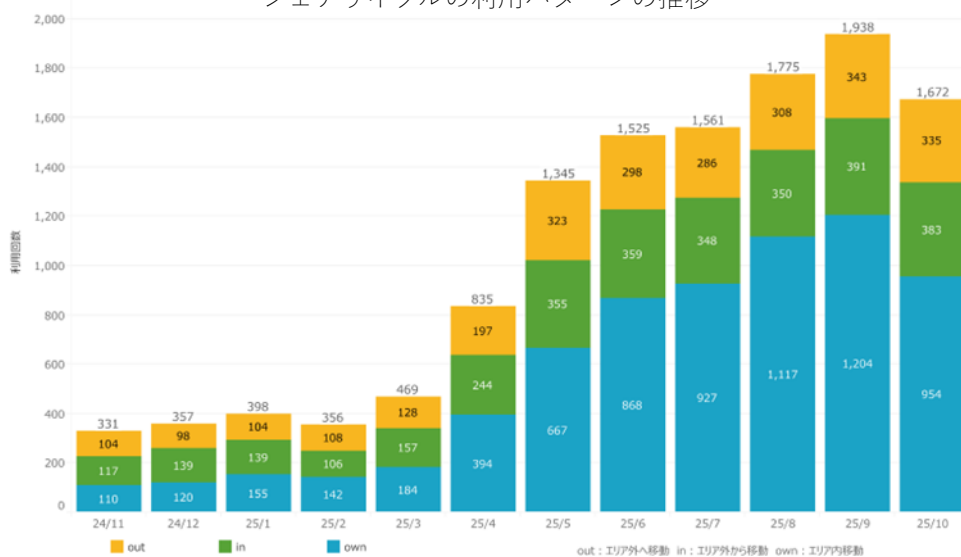
### シェアサイクルの利用者数の推移

	24/11	24/12	25/1	25/2	25/3	25/4	25/5	25/6	25/7	25/8	25/9	25/10
利用者数	216	233	274	244	315	494	687	748	771	876	926	809
本エリア初回利用者数	165.0	170.0	194.0	157.0	207.0	349.0	463.0	449.0	443.0	482.0	453.0	408.0
利用回数/利用者数	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.7	2.0	2.0	2.0	2.0	2.1	2.1



※本エリア初回利用者数…他エリアで利用履歴があって本エリアを該当月に初めて利用したユーザ、または他エリアでも利用履歴が無く本エリアを該当月に初めて利用したユーザ

### シェアサイクルの利用パターンの推移



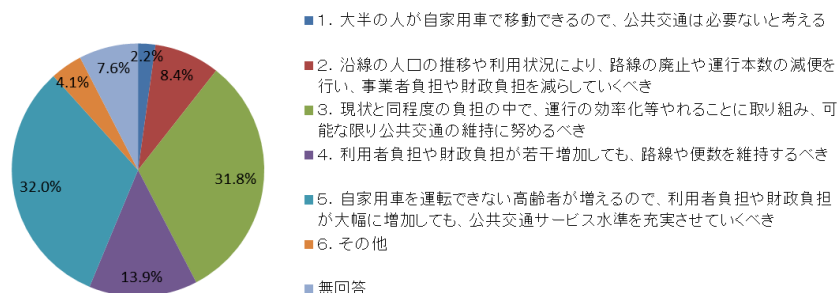
(8) 将来の公共交通について

今後の公共交通の費用負担のあり方について、市民がどのように考えるか調査したところ、「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」と「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」という考えが同程度で多くなっており、60歳代以上になると、負担が増えてもサービス水準を充実させるべきという考えが多くなっています。

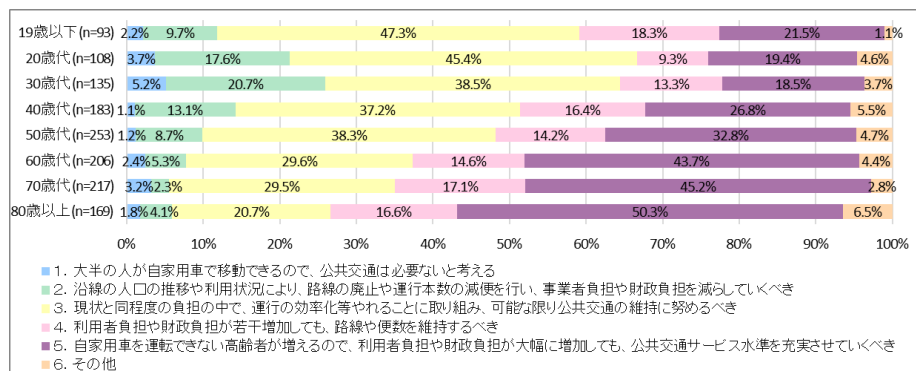
また、今後注力すべき公共交通としては、30歳代以下では意見が分散していますが、40歳代以上では「コミュニティバスの維持・拡充」の割合が増え、年代が上がるにつれて「タクシー利用への助成」が増えていきます。

新しい移動手段等については、対象や年代により利用意向にばらつきがありますが、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なっています。

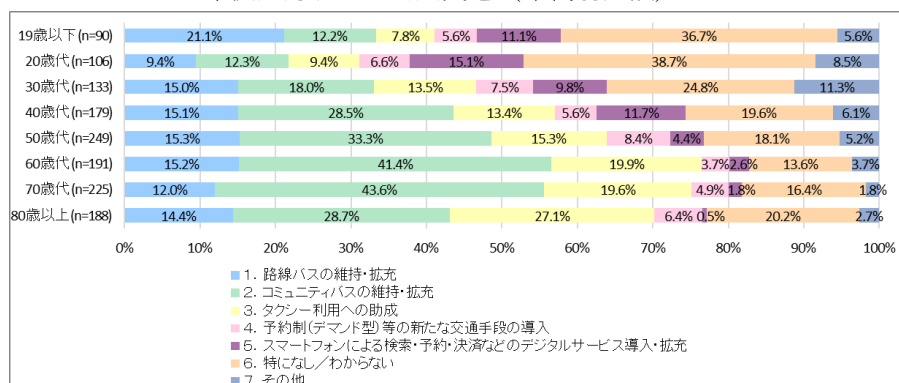
公共交通の費用負担について



公共交通の費用負担について（年代別内訳）

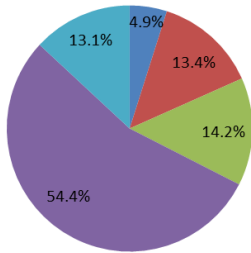


今後注力すべき公共交通（年代別内訳）



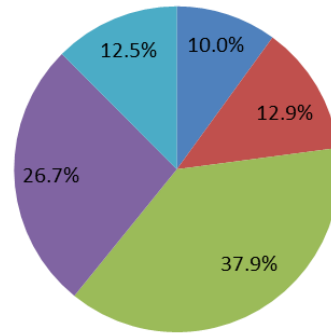
## 新しい移動手段等の利用意向

カーシェアリング



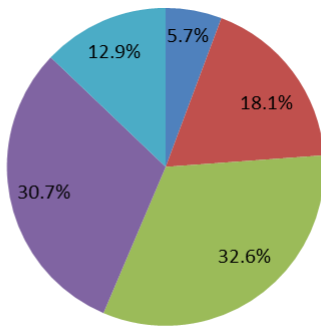
- 1. ぜひ利用したい
- 2. 料金によっては利用したい
- 3. 便利であれば利用したい
- 4. 利用しないと思う
- 無回答

自動運転車両



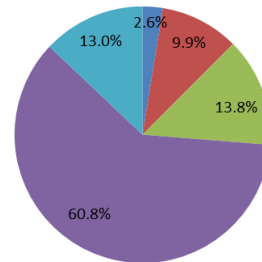
- 1. ぜひ利用したい
- 2. 料金によっては利用したい
- 3. 便利であれば利用したい
- 4. 利用しないと思う
- 無回答

デマンド型交通



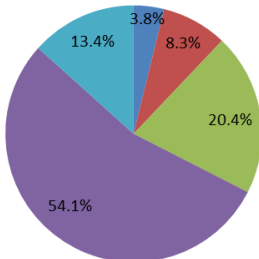
- 1. ぜひ利用したい
- 2. 料金によっては利用したい
- 3. 便利であれば利用したい
- 4. 利用しないと思う
- 無回答

ライドシェア



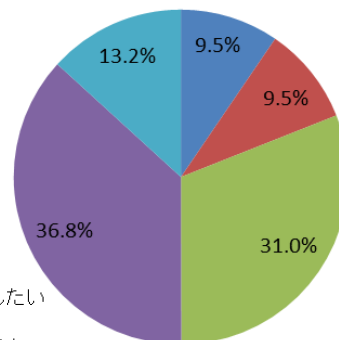
- 1. ぜひ利用したい
- 2. 料金によっては利用したい
- 3. 便利であれば利用したい
- 4. 利用しないと思う
- 無回答

タクシーの相乗り



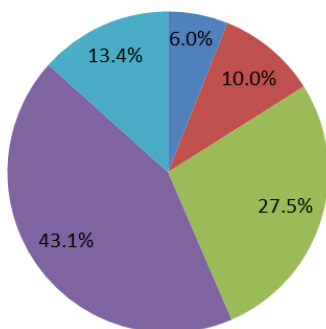
- 1. ぜひ利用したい
- 2. 料金によっては利用したい
- 3. 便利であれば利用したい
- 4. 利用しないと思う
- 無回答

異なる移動サービスを一括で  
予約・決済できるシステム



- 1. ぜひ利用したい
- 2. 料金によっては利用したい
- 3. 便利であれば利用したい
- 4. 利用しないと思う
- 無回答

グリーンスローモビリティ



- 1. ぜひ利用したい
- 2. 料金によっては利用したい
- 3. 便利であれば利用したい
- 4. 利用しないと思う
- 無回答

出典：鎌ヶ谷市の地域公共交通に関するアンケート

## 2-3 課題

本市における地域公共交通の課題を、次のように整理しました。

### (1) 公共交通の維持・確保

- バスやタクシーでは慢性的に乗務員が不足しており、特にバスでは、コロナ禍等による利用者の減少や燃料費等の物価高騰など、様々な要因と相まって廃止や減便に繋がっています。
- 市民が安心して暮らし、市が持続的に発展をしていくためにも、地域一体となって公共交通の維持・確保を図り、将来に繋いでいくことが必要です。

### (2) 移動に困難を抱える交通弱者への対応

- 運転免許返納などにより自動車での移動ができなくなる高齢者の増加が見込まれます。高齢者をはじめとした、子育て世帯や障がいのある方など、移動に困難を抱える交通弱者への対応が求められています。

### (3) 公共交通ネットワークの再構築

- 本市は鉄道が比較的充実していますが、自動車の利用頻度が高く、路線バスやコミュニティバス、タクシーの利用頻度は低くなっています。
- 既存公共交通における地域内交通網の殆どがコミュニティバス頼りとなっていますが、乗務員不足や利用者不足、財政状況等からコミュニティバスで全てのニーズに対応することは困難となっています。また、路線バスとの運賃格差も生じています。コミュニティバスの運行について、随時見直していく必要があります。
- 広域交通、地域間交通、地域内交通、面的交通、新たな移動サービスそれぞれの機能や特性に応じた役割分担を位置づけ、各交通事業者と連携し本市により適した公共交通ネットワークの再構築が必要です。

### (4) 新たな移動サービスの検討

- 交通事業者の自助努力のみでは、公共交通サービスを維持していくことは困難になると想定されます。地域ごとに移動ニーズや適した移動手段は異なると考えられるため、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、予約決済システムなど、新たな移動サービスを検討することが必要です。

### (5) 公共交通の利用促進に向けた環境整備

- 本市の路線バスやコミュニティバスの利用頻度は低く、不満の理由として運行情報がわからないという指摘があり、わかりやすい情報発信が求められます。
- 市民が公共交通を身近な事柄として考え、移動の選択肢として捉えられるよう、意識醸成を図ることが必要です。
- 本市はバスが走行できない狭隘な道路が多く、交通渋滞も多く発生しています。渋滞緩和に向けては、交差点や道路の改良が必要であるとともに、公共交通の利用促進が不可欠です。自動車と共存可能な交通環境の整備が求められます。

### 第3章 将来像

鎌ヶ谷市総合基本計画（基本構想）では、全市一体となったまちづくりへの取組みを踏まえて、本市が目指す将来の姿（都市像）「人と緑と産業が調和し 未来へひろがる 鎌ヶ谷」を掲げており、これには、まちが一段とにぎわいを増していく中でも、子どもからお年寄りまで、あらゆる世代の人々が、住み慣れた地域の中で、安心して暮らし、学び、活躍するとともに、これまで受け継いできた緑を大切にするという想いを込めています。

本計画においては、上記の本市が目指す将来の姿、本市における地域公共交通の現状や課題を踏まえ、目指すべき地域公共交通の将来像を掲げます。

#### 将来像

#### 「地域で支え合い 移動を豊かにする 持続可能な地域公共交通」

地域で支え合い・・・市や交通事業者をはじめ、市民も含めた交通に関わる多様な関係者で連携・協力する。

移動を豊にする・・・都合に合わせて、多様な移動手段の中から移動手段を選ぶ又は組み合わせることで目的地まで移動できる。

持続可能な地域公共交通・・・将来にわたって公共交通サービスを維持・確保する体制・仕組みを構築します。

本計画における公共交通ネットワークの目指す姿

図を作成予定