

八街市地域公共交通総合連携計画（案）

平成26年3月

八 街 市

目 次

1. 計画策定の背景及び課題	1
2. 基礎調査等の概要	2
(1) 市民移動実態・ニーズ調査等について	2
(2) ふれあいバスについて	2
(3) デマンド交通試験運行について	2
(4) 他団体（自治体）における注目すべき動向	3
3. 地域公共交通総合連携計画	4
3-1 法定項目、策定経過	4
(1) 法律	4
(2) 法定項目	4
(3) 策定経過	4
3-2 計画内容	5
(1) 基本的な方針	5
(2) 計画の区域	6
(3) 計画の目標	7
(4) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	9
(5) 計画期間	14
(6) 事業評価等	15

1. 計画策定の背景及び課題

- ・八街市は、千葉県北部のほぼ中央部に位置し、東京から50Km圏にあり、成田国際空港から10Kmの位置にあります。東は山武市に接し、南は東金市・千葉市に接し、西は佐倉市、北は酒々井町・富里市に接しています。
- ・バブル期には、東京都内或いは東京近郊、また、千葉市などと比較すると比較的安価な価格でマイホームが取得できたことから、急激に人口が増加し、平成2年国勢調査で人口5万人を超えたことから、平成4年4月1日に市制が施行されました。
- ・平成17年国勢調査人口の75,735人が本市人口のピークであり、以降人口減少が続き、平成22年国勢調査では人口73,212人となり、前回国勢調査との比較では2,523人、3.3%の減少となっています。
- ・公共交通については、国の規制緩和により、路線バスの撤退が相次いだことから、平成11年10月からコミュニティバスである八街市内循環バス（通称：ふれあいバス）が運行を開始し、当初3コースの運行でしたが、地域からの要望等に可能な限り配慮し、路線バスが運行する区域を除き、現在では5コースにより運行しています。
- ・本市の人口増加期においては、首都圏近郊整備地帯であるにもかかわらず、未線引き地域であり、大規模住宅開発があったものの、住宅開発の多くが用途地域以外における都市基盤整備（公共交通を含む。）が進んでいない郊外型のミニ開発中心に人口が増えてきた経緯があります。ふれあいバスは、これら郊外に点在する住宅地付近にも配慮していることから、網羅性は高いが、速達性は低いといった状況にあります。
- ・ふれあいバスの利用者数は、運行開始当初から増加してきましたが、平成17年度がピークであり、人口減少期とほぼ時期を同じくして利用者数は減少に転じました。
- ・JR八街駅を発着する路線バスは、現在、3社、5路線あり、また、東京行き高速バスが1路線あります。しかし、平成26年4月1日付けで路線バス1路線の廃止が決定しており、他の路線も利用者の減少、収支の悪化が続いており、路線バスの確保維持が厳しい状況になっています。
- ・市内の公共交通利用者は、病院への通院、又は買い物利用の高齢者や小学校通学利用の児童が多くを占めており、少子高齢化が進展する中、児童数は減少傾向にあるものの、通学利用は依然として高く、今後の高齢化率の上昇にも配慮する必要がある、交通弱者の主体をどこに置くのか、その位置付けが課題となっています。
- ・ふれあいバスを維持するため、市では年間約5千万円を運行委託料として、収支の差額を支出していますが、利用者の減少に伴い運賃収入も減少し、毎年、市負担額が増大しており、収支率の健全性が求められているところであります。
- ・これらの状況を踏まえ、八街市では将来にわたり持続可能な公共交通への再編・見直し等が求められています。

2. 基礎調査等の概要

(1) 市民移動実態・ニーズ調査等について

- ・自家用車（自分で運転）での移動実態が多く、主な移動手段として72.6%を占めており、通院・買い物などには自家用車の利用が多くなっている。以下、鉄道13.0%、自動車（家族の送迎）3.1%、路線バス0.5%、ふれあいバス0.3%となっている。
- ・路線バスの利用状況に対する意見としては、車などで移動するため利用しないとの回答が72.4%あり、また、運行サービスに対する考えとしては、バスの運行本数が少ないが最も多く、次に利用したい時間帯に走っていないとの理由であった。
- ・ふれあいバスの利用状況に対する意見としては、車などで移動するため利用しないとの回答が73.9%あり、また、運行サービスに対する考えとしては、バスの運行本数が少ないが最も多く、次に利用したい時間帯に走っていないとの理由であった。
- ・デマンド交通、あるいはふれあいバスのどちらが利用しやすいかとの問いに対しては、JR総武本線の線路を境として、仮に市域を南部・北部に区分した場合、北部においてはデマンド交通が、南部においてはふれあいバスの方が利用しやすいとの回答が比較的多かった。

(2) ふれあいバスについて

- ・ふれあいバス利用者（市民）からは、1コースあたりの便数が少ない。利用したい時間帯に走っていない。人が乗っていないので空気をはこんでいるように見えるなどといった指摘があるが、時間帯やコース区間によっては、利用者数の多いところがあるので一概には言えない。
- ・バス車両は中型車両を用いているが、定員は25人乗りであり、小学生の通学利用にも使用されているコースもあり、通学、通勤、通院、買い物等幅広い目的に利用されている。
- ・収支率及び利用者数は、県下のコミュニティバスを運行する自治体（デマンド交通を含む。）の中では、ほぼ中位置か若干上位に位置している。
- ・ふれあいバスは、交通空白地域のないよう、路線バスの運行と合わせて、市内一円をほぼカバーしている。しかし、網羅性に重点を置いているため運行頻度は低くなってしまっている。

(3) デマンド交通試験運行について

- ・平成25年11月18日(月)から11月27日(水)までの10日間の日程でタクシー車両によるデマンド交通の試験運行を市内西部地域において実施した。この地域は路線バス「都賀線」が廃止となるエリアを含めた上で区域設定（区域内はドア・ツー・ドアとした。）を行った。
- ・短期間の試験運行であったことや、デマンド交通の接続場所として、ふれあいバスターミナル、市役所、八街駅、榎戸駅、総合病院、区域外の隣接するバス停のみを接続場所として設定したことにより、他の場所に行く場合は乗り継ぎが必要であること。事前に登録・予約が必要なこと。運行時間が8時30分から17時30分までとふれあいバスより短いこと。

ふれあいバスを休止せず、平行して運行していたことなど。これらの理由により、利用者数がのべ49人（実利用者数は19人）と伸び悩んだ。

- ・試験運行の結果として、利用者の多かった地域としては、希望ヶ丘区であり、次が西林区であった。目的地としては、八街駅南口が多かった。
- ・アンケート調査を実施した結果として、利用した方の91.7%が満足と回答した。
- ・試験運行は、無料で実施したが、アンケート調査における料金設定の間いでは300円が多かった。しかし、年間運行経費（概ね2千5百万円）を踏まえると、収支率の低迷が予想され、市財政運営上、かなりの赤字となることが予想される。
- ・今回の試験運行の結果として、あくまでものべ49人（実利用者数は19人）分のデータ収集であったことを、本格導入の検討の際には考慮する必要がある。

（４）他団体（自治体）における注目すべき動向

- ・近年、デマンド交通を導入する自治体が増えてきている。しかし、収支率、利用者数が伸び悩んでいるところも多い。地域住民を交え、十分な検討（実態把握を含む。）がなされない中、導入を決定した自治体もあり、導入しても実際は乗らないという状況が見受けられる。本来は地域で支え合う公共交通を目指していかなければならない。
- ・自治体によっては、コミュニティバスやデマンド交通に関して、収支率等の数値を用いて廃止基準を設定しているところがあり、現実に収支率等の悪化から廃止となるケースも見受けられる。
- ・廃止となったコミュニティバスやデマンド交通の代替として、地域（民間団体）が主体となって実施する高齢者等に対する会員制の外出支援サービスを開始したところも見受けられる。

3. 地域公共交通総合連携計画

3-1 法定項目、策定経過

(1) 法律

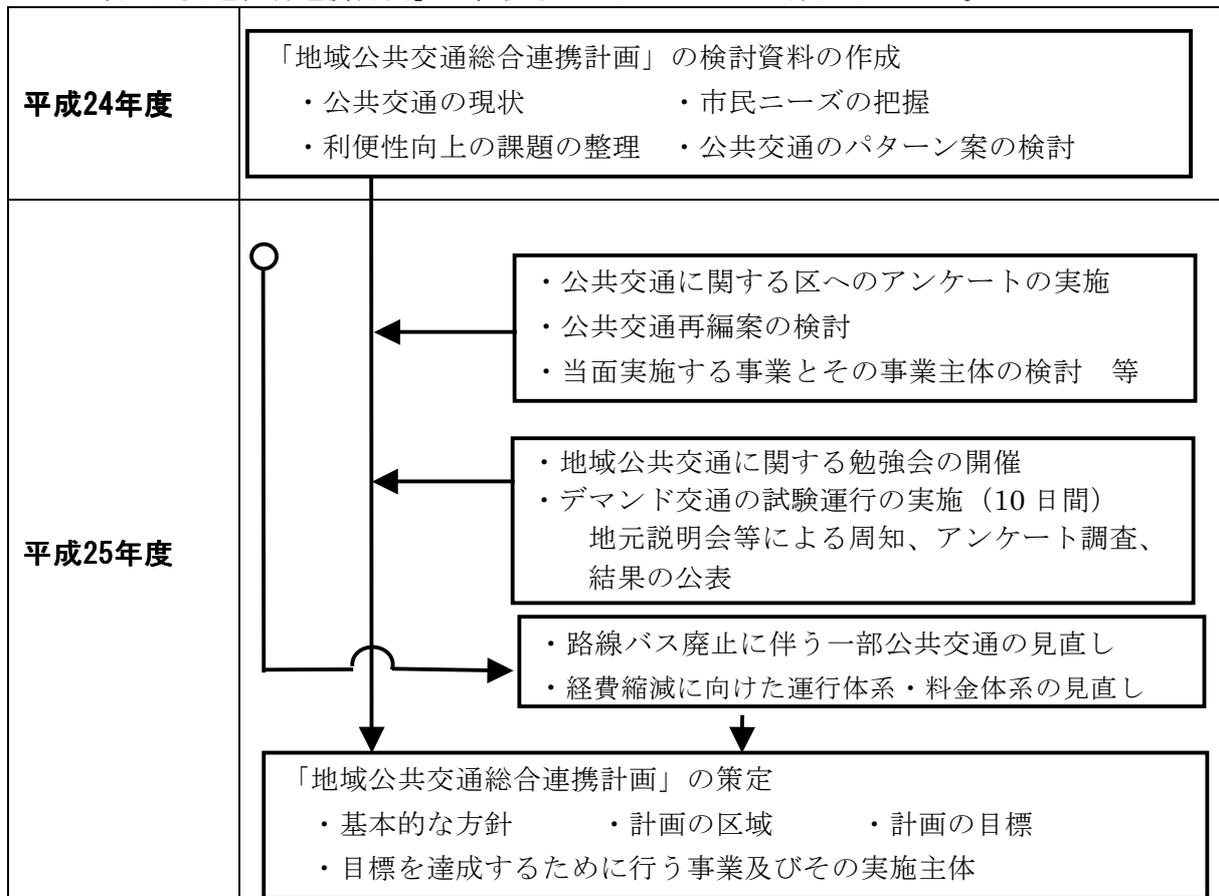
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 19 年 5 月 25 日）

(2) 法定項目

- ・ 法第 5 条第 2 項
 - ① 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な準備に関する基本的な方針
 - ② 地域公共交通総合連携計画の区域
 - ③ 地域公共交通総合連携計画の目標
 - ④ 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
 - ⑤ 計画期間
 - ⑥ 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通総合連携計画の実施に関し当該市町村が必要と認める事項

(3) 策定経過

- ・「地域公共交通総合連携計画」は、以下のスケジュールで策定を進めた。



※(注)平成 25 年度については、国庫補助事業（地域公共交通確保維持改善事業費補助金における地域公共交通調査事業）の採択を受けての実施。

3-2 計画内容

(1) 基本的な方針

1) 計画の位置付け

- ・「地域公共交通総合連携計画」は、「八街市総合計画2005」における基本構想に掲げている将来都市像、並びに第2次基本計画に掲げている施策がめざす基本的方向及び施策の内容に基づき、関連する他計画等の趣旨を尊重しつつ、八街市の公共交通の現状と課題を踏まえ、市の公共交通施策を推進するための指針として位置付けるものである。

八街市総合計画2005

【基本構想】

- 計画期間：平成17年から平成37年までの20年間
- 将来都市像

「ひと・まち・みどりが輝く ヒューマンフィールドやちまた」

【第2次基本計画】

- 計画期間：平成22年度から平成26年度までの5年間
(平成27年度からの新たな計画を策定予定)
- 施策が目指す基本的な方向

「誰もが利用しやすい公共交通の実現に努めます。」

- ・施策の体系「移動を支える公共交通の充実」
- ・施策の内容

① 鉄道の利便性向上

JR総武本線の利便性向上を図るため、沿線自治体と連携をとりながら、快速電車の増発や複線化、また、榎戸駅舎改築などについて、引き続きJRに要請します。

(注) 榎戸駅橋上駅舎化については、平成26年度事業化に向け推進中である。

② バス交通の確保

民間バス事業者が運行する既存路線の維持と、利用者の実状に即した運行体制の確立を関係機関に要請します。また、ふれあいバスについては、公共交通空白地域における高齢者など、自家用車の利用が困難な市民の生活交通手段として、更なる利便性の向上を図ります。

前提

八街市地域公共交通総合連携計画 ※本計画

整合

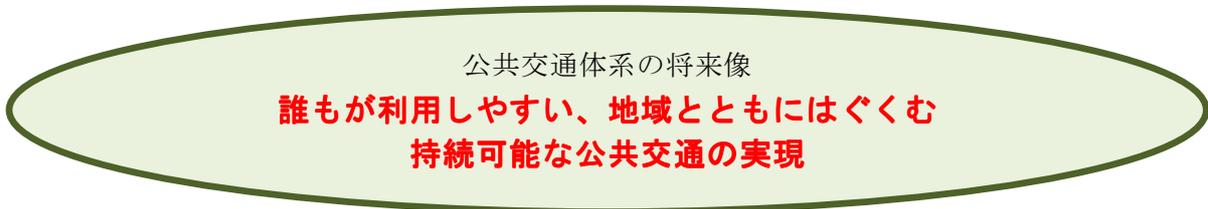
関連計画等（まちづくり、環境、福祉など）

- 八街市都市マスタープラン
- 八街市高齢者福祉計画、八街市次世代育成支援行動計画
- その他関連計画 など

2) 基本的な方針

- ・市の公共交通施策を推進するための基本的な方針として、「公共交通体系の将来像」、「将来像実現に向けた基本方針」を定める。

①市が目指す公共交通体系の将来像



②将来像の実現に向けた基本方針

方針1 = 市内の各地域と八街駅周辺・文違地域、また、榎戸駅を連絡する公共交通体系の確保

：市内の各地域と利用ニーズの高い八街駅周辺・文違地域、または榎戸駅を連絡する公共交通体系の確保に努める。

：また、八街駅周辺においては、駅と主要公共施設間での利便性の高い公共交通の確保に努める。

方針2 = 速達性と網羅性に配慮した公共交通網の確保

：可能な限り、速達性と網羅性に配慮した公共交通網の確保に努める。

方針3 = 速達性と運行頻度の高い公共交通網の育成

：市内主要道を運行する公共交通を確保する場合、速達性を重視し、主要な目的地へ短時間、高頻度で結ぶ基幹交通の育成に努める。

：あわせて、基幹交通を補完し、各地域を運行する端末交通の育成に努める。

方針4 = 持続可能な公共交通の推進

：持続可能な公共交通を育成していくために、市民の利用を促す取組みを進めるとともに、運行体系の見直し、また、運賃の見直しや運賃収入以外の収入の確保、市財政状況に配慮した経費縮減等の取組みを総合的に進めていく。

：地域住民が運行主体となって維持していく交通について検討していく。

(2) 計画の区域

- ・「地域公共交通総合連携計画」の計画の区域は、八街市全域とする。

(3) 計画の目標

- ・今後の公共交通の利便性向上の目標となる「サービス水準」、「ネットワークの考え方」を定める。

1) 目標とする公共交通のサービス水準

○鉄道駅

- ・八街市の公共交通を支える公共交通ターミナルとして、鉄道とバス交通の結節性を高めるとともに、乗換え利便性の向上を図る。

○基幹交通

- ・基幹交通は、鉄道駅と市内各地域を結ぶ主要な交通手段となるよう、そのサービスは、可能な限り速達性と運行頻度を重視する。
- ・運行頻度については、可能な限り運行本数の確保を目指す。

○端末交通

- ・端末交通は、基幹交通を補完する交通手段となるよう、そのサービスは、可能な限りアクセスの利便性と網羅性を重視する。
- ・網羅性については、バス停から 300～500m を基本として、各集落や主要な公共施設をカバーする運行を目指す。
- ・公共交通空白地域を解消するため、新たな公共交通システムの検討を行う。

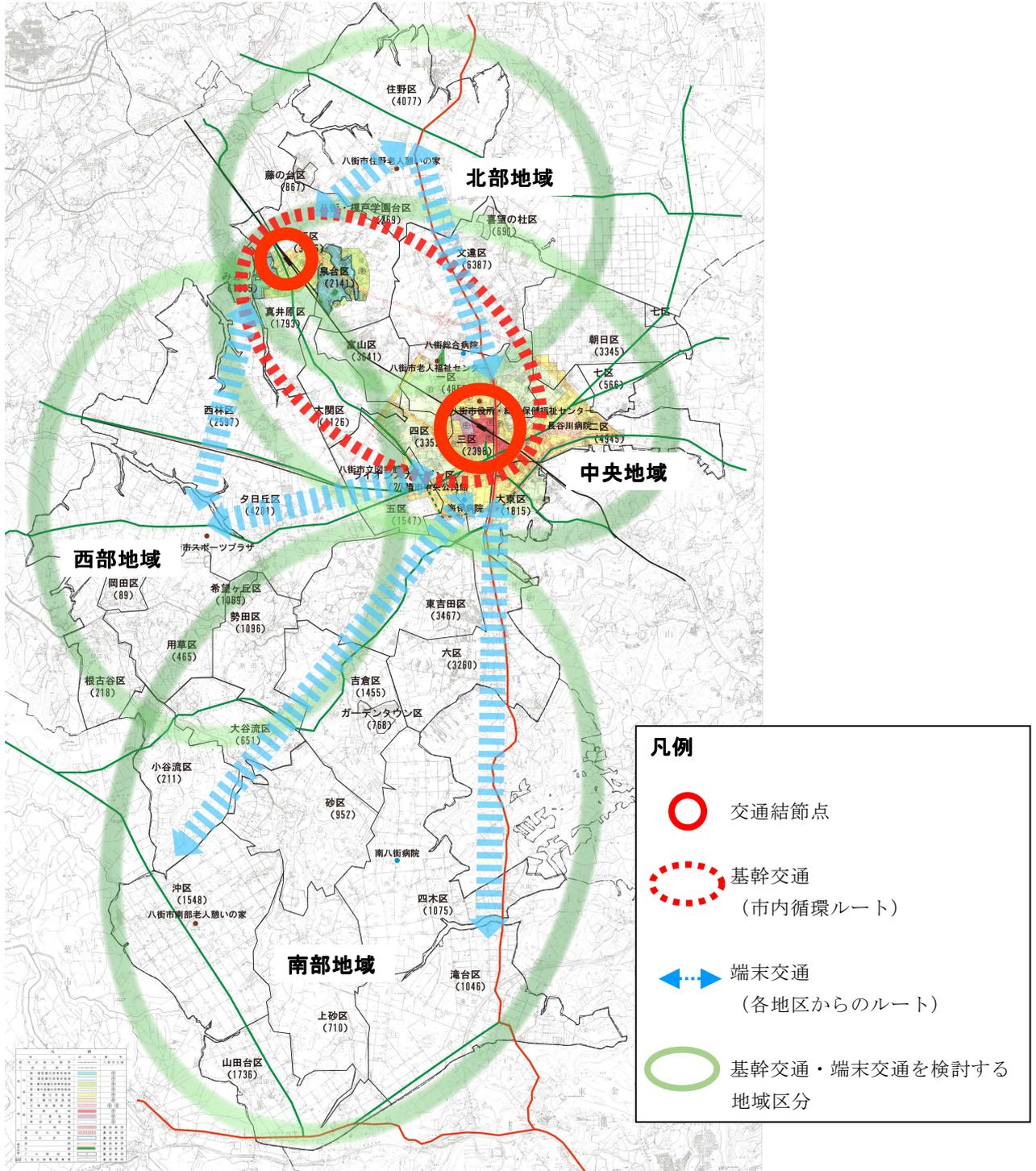
2) 目標とする公共交通のネットワークの考え方

- ・路線バス、ふれあいバス、タクシー交通により、市内各地域と八街駅、或いは榎戸駅、市内主要公共施設、病院、大型商業施設を、乗換えなし、或いは可能な限り少ない乗換えで結ぶ、ネットワークの構築を目指す。

3) 持続可能な公共交通の考え方

- ・持続可能な公共交通を育成していくために、市民の利用を促す取組みを進めるとともに、運行体系の見直し、また、運賃の見直しや運賃収入以外の収入の確保、市財政状況に配慮した経費縮減等の取組みを総合的に進めていく。
- ・地域住民が運行主体となって維持していく交通の育成に努める。

図一公共交通のネットワークのイメージ



中央地域	<ul style="list-style-type: none"> ふれあいバスについて、八街駅、文違地域、榎戸駅等を周回する市内循環型のルートとして再編することにより、基幹交通として位置付けが可能か検討する。また、速達性について検討する。 八街駅を発着する路線バスの確保・維持に努める。 八街駅近接地にふれあいバスターミナルの設置が可能か検討する。
北部地域	<ul style="list-style-type: none"> ふれあいバス北コース車両の更新について検討する。また、北コースの速達性、網羅性について検討する。 北コースの「酒々井プレミアム・アウトレット」への乗り入れが可能か検討する。
西部地域	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス「都賀線」の路線廃止に伴い、ふれあいバス中コースの路線延長により、暫定的な対応を行う。 西部地域の特性を踏まえ、新たな交通システム等運行体系の見直し・再編の可能性について検討する。
南部地域	<ul style="list-style-type: none"> ふれあいバス南コース、西コースについて、可能な限り現行の運行体系の維持に努める。

(4) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ 目標を達成するために行う事業及びその実施主体を定める。

1) 公共交通の再編に関する事業

○事業のねらい

- ・ 市内公共交通の利便性向上の目標となる「サービス水準」、「ネットワークの考え方」の実現に向けて、各事業主体等と連携を図りながら、路線バスの確保・維持、ふれあいバスの再編・運行体系の見直し等による機能強化を進める。

○事業メニュー

①ふれあいバスの再編・運行体系の見直しによる機能強化

- ・ 現行のふれあいバスを基幹交通と端末交通に再編する。
- ・ 基幹交通は、現行街コースを路線変更した市内循環型のルートとし、八街駅、文違地域、榎戸駅等を周回するものへの変更が可能か検討する。運行頻度については、速達性に配慮するものとする。
- ・ 端末交通は、市内循環ルートや路線バスへの乗継ポイントへのアクセスを可能とし、運行頻度を高める。また、市南部地域の南コース、西コースについては、現状において、他のコースと比較して利用率が高いことから、可能な限り、現行サービスを維持するとともに、中コースを含めた再編が可能か検討する。
- ・ 北コース車両が老朽化し、故障の頻度が高まりつつあることから、新たな車両の確保の必要性が生じている。車両小型化の可能性や車両確保の手法について検討する。また、「酒々井プレミアム・アウトレット」までの乗り入れが可能か検討する。
- ・ 上記の再編・運行体系の見直しにあたっては、地域の声も踏まえた上で実施する。

②路線バスの確保・維持（路線バスの運行支援）

- ・ 路線廃止が進む中、路線バスの確保・維持を図るために、下記の運行支援及び営業努力を行う。
- ・ 住民は、地域の住民組織等を主体として、路線バスの利用促進について啓発する。
- ・ 各種団体等は、路線バスの利用促進に向けた各種活動を実施する。
- ・ バス事業者は、サービスの向上及び利用促進活動を実施する。
- ・ 市及び各事業所等は、バス利用が可能な職員等がいる場合、バス利用デーを設定するなどし、通勤利用を促進する。

③新たな公共交通の導入の検討

- ・ 市民の通学、通院、買物等のニーズを踏まえながら、導入地域を含め、新たな公共交通システム導入の可能性を検討する。（平成25年11月に本市西部地域において実施した10日間のデマンド交通の試験的運行等を踏まえるとともに、様々な観点からさらなる検討を加え、新たな公共交通システムの導入についての検討を進める。）
- ・ 新たな公共交通システムを導入する際には、市財政状況にも配慮し、ふれあいバス縮減を含めた検討が必要となる。
- ・ デマンド型の乗合交通については、実施主体が市だけではなく、地域住民組織等が実施主体となる市民協働型の交通システムを地域組織等が検討を行っていく場合には、情報提供等の支援を行う。

2) 交通結節点の整備に関する事業

○事業のねらい

- ・公共交通の利用を促進するためには、交通結節点（乗継拠点＝鉄道駅、バスターミナル等）の利便性を高めることが重要である。
- ・八街市内の交通結節点は、鉄道駅（八街駅、榎戸駅）、バスターミナル等であり、その利便性を高める事業の実施が望まれる。

○事業メニュー

①八街駅の機能強化（ふれあいバスターミナルの整備）

- ・八街駅近接地に、ふれあいバスターミナルを移設、又は新設することにより、鉄道、路線バス、ふれあいバス間、タクシー交通との乗継機能の強化について検討する。（接続時間の調整を含む。）

②榎戸駅の乗継強化

- ・榎戸駅の橋上駅舎化及び自由通路の整備に合わせて、ふれあいバスと、鉄道との乗継機能を強化する。（接続時間の調整を含む。）

③路線バスへの乗継強化（ふれあいバスとの乗継拠点の設置）

- ・路線バスとふれあいバスとの乗り継ぎ拠点の設置について検討する。
- ・乗継拠点では、運行ダイヤを調整し、可能な限り待ち時間の短縮を図る。

3) 公共交通再編の仕組みづくりに関する事業

○事業のねらい

- ・今後、「地域公共交通総合連携計画」の目標達成を目指し、ふれあいバス等の公共交通の運行を、住民の利用ニーズに応じて柔軟に対応していくためには、その見直しの基準となるルールづくりと体制づくりが必要である。
- ・そこで、見直しの基準となる「(仮称)ふれあいバス等運行見直し指針(廃止基準を含む。)」を策定する。
- ・また、地域での公共交通のあり方について検討する組織((仮称)地域検討会。または、市民協働による地域公共交通の担い手となる地域住民組織等の検討を含む。)の設立について検討する。

○事業メニュー

①公共交通見直しの基準となるルールづくり((仮称)ふれあいバス等運行見直し指針の作成)

- ・地域の公共交通の見直し等にあたって、地域住民の利用ニーズを反映していくために、地域からの意見を踏まえるとともに、市、協議会、運行事業者等との協働により実施していく。
- ・上記の実現に向けて、再編・見直しの基準となる仕組み・ルールとして「(仮称)ふれあいバス等運行見直し指針(廃止基準を含む。)」を策定する。
- ・地域負担金制度や協賛金制度の可能性を検討する。

※①における施策例

- ・指針に盛り込むメニュー等

改善基準：啓発や改善努力により、利用者の増加が見込まれるとともに、強い地域住民要請等がある場合など、ダイヤ・ルート等の見直しにより、ふれあいバス等の見直し・改善策等を検討。

廃止基準：数値を設定し、収支率や利用率を基本とした場合、達しない路線・コースは、原則廃止とすることを検討。

：各地域における利用者数が減少した場合、その地域を運行ルートから外すことを検討。

②地域での公共交通のあり方について検討する組織の育成

- ・地域住民の利用ニーズを踏まえた運行を推進するため、地域での公共交通のあり方について検討する組織、或いは勉強会の設立を検討する。((仮称)地域検討会。または、市民協働による地域公共交通の担い手となる地域住民組織等の検討を含む。))
- ・地域が主体となり、勉強会を開催し、その熟度に応じて、検討組織の設立を検討していく。

4) 公共交通利用促進に向けた啓発に関する事業

○事業のねらい

- ・市民アンケート調査結果をみると、市民の日常の通勤・通学・通院・買物等の行動は、自家用車の利用が中心で、公共交通の利用は少なくなっており、公共交通の機能強化のためには、市民の公共交通利用を啓発する仕組みが不可欠であり、市民に対する多様な啓発活動等の実施が必要である。

○事業メニュー

①市民を対象とした施策（啓発の取組み等）

- ・市内の公共交通の利用を促進するために、市民の公共交通利用意識を啓発するための取組みを実施する。
- ・路線バスの確保維持、ふれあいバスの利用促進を図るため、地域公共交通に関する勉強会を開催する。

※①における施策例

施策メニュー		八街市で実施する取組み	
		既存の取組み	今後実施する取組み
コミュニケーション施策	T F P (トラベル・フィードバック・プログラム)	・市民アンケート :市民の交通行動把握	・啓発資料配布 :公共交通のメリット :サービス情報 等 ・見直し後や啓発資料配付後の効果測定アンケート :市民の交通行動把握
	その他のコミュニケーション手法	・市HPで時刻表、 運行ルート掲載等 ・市HPで公共交通利用促進の呼びかけ	・講習会（勉強会）の開催 ・ワークショップ 等
道路整備等ハード施策	公共交通の魅力を高める施策 ・交通基盤整備や交通運用改善	・渋滞区間のバイパス整備の促進(八街バイパス(一部供用開始))	・未整備の都市計画道路(八街バイパス)の整備促進 ・八街駅周辺へのふれあいバスターミナルの移設 等
一時的な利用者サービス施策		—	・バスの日などを設けて、一時的な料金値下げや無料化の検討等

②各種団体等と連携した利用促進施策（商店街等で利用券の発行、乗継割引等）

・市内の公共交通の機能強化を進めていくためには、市民に対する啓発活動を実施することに加え、「公共交通を地域で育てる」といった考えのもとに、市内の各種団体と連携し、公共交通の利用促進のための各種取組みを実施する。

※②における施策例

利用促進施策	施策の内容
商店街等での利用促進の取組み	・商店街等の景品として、バス利用券の配布等 ・バス回数券等購入者に、抽選で商店街等のサービス券などの配布等 ・ふれあいバスと商店街等でのスタンプラリーなどのイベント開催等

5) 持続可能な公共交通の育成に関する事業

○事業のねらい

・持続可能な公共交通を育成していくために、運賃の見直しや運賃収入以外の収入の確保、経費縮減等の取組みを総合的に進めていく。

○事業メニュー

①適正な財政支出の確保（収支率の健全化）

・運賃の見直しや運賃収入以外の収入の確保、経費縮減等の取組みを総合的に進めていく。（収支率等の健全化を目指す。）

(5) 計画期間

1) 計画期間

・「八街市地域公共交通総合連携計画」の計画期間は、平成 26 年度～平成 28 年度までの 3 年とする。

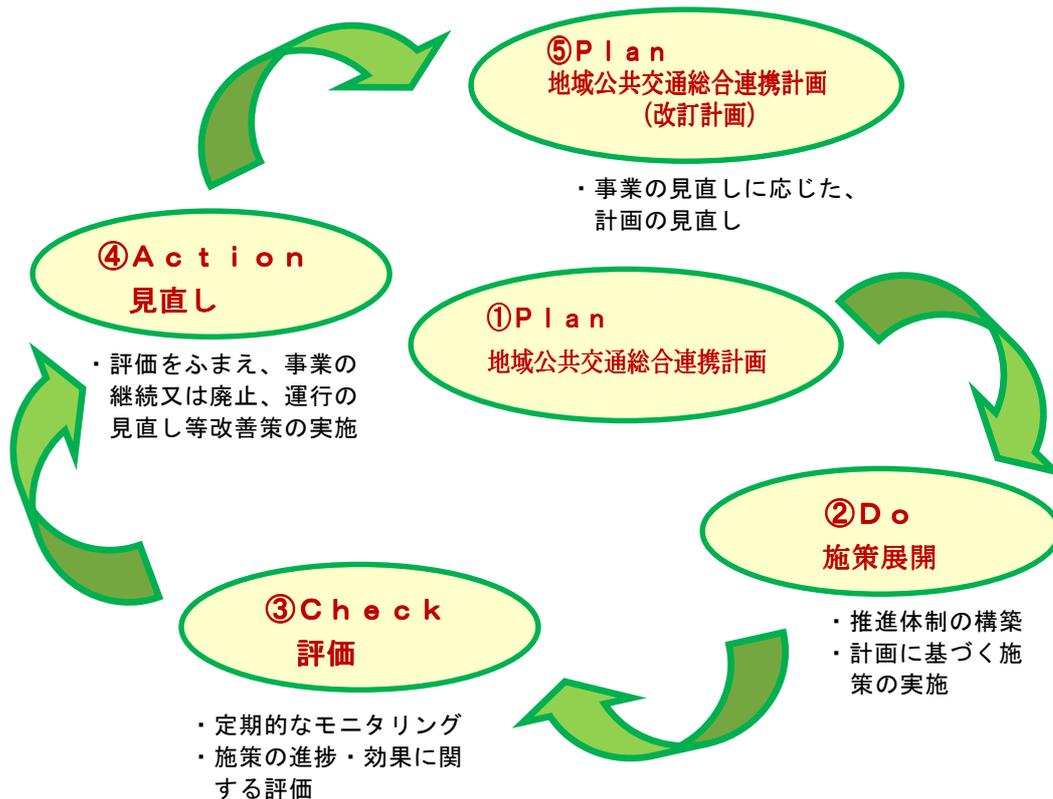
2) 事業の実施スケジュール

項目		実施事業	実施主体	スケジュール			
				25	26	27	28
地域公共交通総合連携計画の策定			市、協議会	→			
利用者アンケートの実施・フィードバック			市、協議会		→	→	→
公共交通の再編	ふれあいバスダイヤ等の一部見直し		市、協議会、運行事業者	→			
	ふれあいバスの再編		市、協議会、住民、運行事業者		→	→	
	路線バスの確保・維持		市、協議会、住民、バス事業者		→	→	→
	新たな交通システムの導入検討(実証実験の検討を含む。)		市、協議会、住民、交通事業者		→	→	
乗継拠点の整備	八街駅周辺の機能強化	ふれあいバスターミナルの整備・移設の検討	市、協議会、運行事業者		→	→	
	地域主体の公共交通再編の仕組み	見直しのルールづくり	市、協議会		→		
	地域住民組織立ち上げの検討		市、住民		→	→	→
公共交通利用促進に向けた啓発等	住民を対象とした施策	啓発の取組み(地域公共交通確保維持に関する勉強会の開催を含む。) 区長への説明	市、協議会、住民、交通事業者、各種団体		→	→	→
公共交通確保・維持に向けた取組み	取支率等の健全化に向けた取組み	運賃等の検討・見直し	市、協議会、住民、交通事業者		→		
		運賃収入以外の収入の確保	市、協議会、交通事業者、企業等		→	→	→
		経費の縮減努力	市、交通事業者		→	→	→
その他	JR 駅舎等の整備促進	JR 榎戸駅橋上駅舎化及び自由通路の整備促進	市、JR		→	→	→
	道路事情の改善	八街バイパスの整備促進(未供用区間)	県、市		→	→	→

(6) 事業評価等

1) PDCAサイクルにもとづく事業評価の実施

- ・「八街市地域公共交通総合連携計画」に係る事業については、事業性を逐次評価し、事業継続の判断や利用者ニーズに対応した改善策などを行うため、継続的に「八街市地域公共交通協議会」を開催し、PDCAサイクルにもとづく、定期的なモニタリング、評価を行う。
- ・モニタリング、評価の内容を踏まえ、事業の継続又は廃止、運行の見直し等改善策の実施を行う。



八街市地域公共交通総合連携計画

平成26年3月

八街市総務部企画課

〒289-1192 千葉県八街市八街ほ35番地29