平成２６年度第１回八街市地域公共交通協議会　次第

日　時　平成２６年　６月２６日（木）午前９時３０分から
場　所　八街市役所第１庁舎　３階　第１会議室

１．開　会

２．副市長あいさつ

３．委員及び事務局職員の紹介

４．議　題
（１）会長の選出等について

（２）委員の追加について

（３）平成２５年度事業報告及び平成２５年度歳入歳出決算（案）の認定について（Ｐ１～Ｐ４）

（４）八街市地域公共交通総合連携計画の策定について（報告）
（別添　資料１及び資料２）

（５）平成２６年度事業計画について
（Ｐ５～Ｐ９）

（６）その他

５．閉　会

平成２６年度八街市地域公共交通協議会委員名簿

Ｎｏ	関係条項	委員区分	所　　属	職　　名	氏　　名	適　用	備　考	
1	法第６条第２項第１号	市の職員の中から市長が指名する者	八街市	副市長	榎　本　隆　二	H26年度から	会長	出席
2			八街市	総務部長	石　毛　　勝	H26年度から		出席
3			八街市	建設部長	武　井　義　行	H26年度から		出席
4			八街市教育委員会	教育次長	河　野　政　弘	H26年度から		出席
5	法第６条第２項第２号	一般乗合旅客自動車運送事業者	千葉交通株式会社	常務取締役	鵜　澤　尚　夫			出席
6			ちばフラワーバス株式会社	営業課長 兼営業所長	今　井　明　彦			出席
7			九十九里鐵道株式会社	取締役社長	田　中　康　嗣			出席
8		一般乗用旅客自動車運送事業者	八街タクシー株式会社	代表取締役	戸　川　　有		代理	龍﨑　晃
9			有限会社相孝	代表取締役	飯　塚　誠　次			出席
10		一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	ちばフラワーバス協議会	会長	稗　田　　等			出席
11		千葉県バス協会の代表者又はその指名する者	一般社団法人千葉県バス協会	専務理事	花　﨑　幸　一			欠席
12		千葉県タクシー協会の代表者又はその指名する者	一般社団法人千葉県タクシー協会	専務理事	土　屋　信乃夫		代理	竹門克彦
13		東日本旅客鉄道株式会社千葉支社長又はその指名する者	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社	総務部 企画室長	小　林　千　佳	H26年度から	代理	後藤昌男
14		（道路管理者）印旛土木事務所長又はその指名する者	千葉県県土整備部 印旛土木事務所	所長	櫻　井　謙　治			欠席
15	法第６条第２項第３号	（公安委員会）佐倉警察署長又はその指名する者	千葉県佐倉警察署	交通課長	小　林　靖　彦			欠席
16		地域公共交通の利用者又は市民の代表者	八街市区長会	会長	原　　弘　行	H26年度から	監査委員	出席
17		地域公共交通の利用者又は市民の代表者	八街市シニアクラブ連合会	会長	花　澤　　潔			出席
18		地域公共交通の利用者又は市民の代表者	八街市身体障害者福祉会	会長	越　川　陽　子			出席
19		地域公共交通の利用者又は市民の代表者	八街市ＰＴＡ連絡協議会	会長	小田川　知寿子	H26年度から		出席
20		地域公共交通の利用者又は市民の代表者	公募市民		中　村　　進			出席
21		地域公共交通の利用者又は市民の代表者	公募市民		佐　藤　利代子			出席
22		国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者	国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局	首席運輸 企画専門官	泰　間　　隆			出席
23		千葉県総合企画部交通計画課長又はその指名する者	千葉県総合企画部交通計画課	企画調整班 班長	伊　藤　昌　央		監査委員	欠席
24		学識経験者	日本大学理工学部 交通システム工学科	教授	轟　　朝　幸		副会長	出席
25		その他協議会の運営上必要と認める者	社会福祉法人八街市社会福祉協議会	会長	齋　藤　勝　美			欠席
26		その他協議会の運営上必要と認める者	八街商工会議所	会頭	大　畑　喜　信			出席

（３）平成２５年度事業報告及び平成２５年度歳入歳出決算（案）の認定について

平成２５年度八街市地域公共交通協議会事業報告

◆協議会の開催

第１回　平成２５年６月２７日（木）

議　題

（１）平成２４年度事業報告及び平成２４年度歳入歳出決算（案）の認定について

（２）平成２５年度事業計画（変更）及び平成２５年度補正予算（案）について

（３）八街市地域公共交通調査事業について

（４）これまでの地域公共交通総合連携計画策定作業の経過について

第２回　平成２５年９月２７日（金）

議　題

（１）八街市地域公共交通調査事業について

（２）八街市デマンド交通試験運行事業について

（３）区長アンケートの結果について

（４）路線バス「都賀線」の廃止及び廃止に伴う八街線・八街循環線のダイヤ等
の変更について

（５）八街～酒々井プレミアム・アウトレット線の廃止について
（榎戸駅～八街駅～酒々井プレミアム・アウトレット間）

（６）ふれあいバスの運行体系について

第３回　平成２６年２月７日（金）

議　題

（１）「地域公共交通に関する勉強会」の結果について（報告）

（２）八街市デマンド交通試験運行事業の実施結果について（報告）

（３）八街市内循環バス（ふれあいバス）の変更案について

（４）八街市地域公共交通連携計画（案）について

第４回　平成２６年３月２６日（水）

議　題

（１）パブリックコメントの実施結果について
（２）八街市地域公共交通総合連携計画（案）について
（３）平成２６年度事業計画（案）及び平成２６年度予算（案）について

◆平成２５年度の取組み

１．区長アンケートの実施
区長３９名中３４名から回答（回収率８７％）

２．地域公共交通確保維持に関する勉強会
（１）日　時　平成２５年１０月２４日（木）午前１０時から
（２）場　所　八街市役所第４庁舎１階第４会議室
（３）参加者　５９名
（４）内　容
①公共交通のあり方について
日本大学理工学部交通システム工学科
轟　朝幸　教授
②公共交通の他市町村の事例紹介等
国土交通省関東運輸局職員
③八街市地域公共交通協議会について
八街市総務部企画課職員
④市内公共交通の現状及びデマンド交通試験運行について
八街市総務部企画課職員
⑤質疑応答

３．デマンド交通試験運行事業
（１）運 行 日　平成２５年１１月１８日（月）～１１月２７日（水）の１０日間
（２）運行時間　午前８時３０分～午後５時３０分
（３）エリア　夕日丘区（一部）、西林区（一部）、岡田区、用草区、根古谷区、希望ヶ丘区
（４）登録者数　２９人
（５）予約件数　５０件
（６）総利用者数　４９人／１０日（実利用者数１９人）

４．八街市地域公共交通総合連携計画の策定

（１）パブリックコメント手続き

平成２６年２月２０日（木）～３月５日（水）

（２）意　　見　３者から８件の意見

（３）計画の策定　平成２６年３月

（４）計画の公表　平成２６年５月１日（木）から

平成25年度決算書

歳入

（単位:円）

款	項	目	節	当初予算額	補正予算額及び流用増減	最終予算額	収入済額	収入未済額	摘　要
1．負担金	1.負担金	1.負担金	1 市負担金	400,000	0	400,000	400,000	0	市負担金　400,000
2．国庫支出金	1．国庫補助金	1．国庫補助金	1 国庫補助金	0	1,830,000	1,830,000	1,816,500	0	国庫補助金　1,816,500
3．諸収入	1.雑入	1.雑入	1 雑入	0	0	0	45	0	預金利息
歳入合計				400,000	1,830,000	2,230,000	2,216,545	0	

歳出

（単位:円）

款	項	目	節	当初予算額	補正予算額及び流用増減	最終予算額	支出済額	不用額	摘　要
1．総務費	1.総務費	1.会議費	8 報償費	340,000	0	340,000	285,000	55,000	協議会委員報償　5,000円×57名
			12 役務費	44,000	▲ 32,000	12,000	8,085	3,915	振込依頼手数料　18件
		2.事務局費	11 需用費	10,000	0	10,000	2,257	7,743	消耗品費
2．事業費	1.事業推進費	1.調査研究費	8 報償費	0	5,000	5,000	5,000	0	
			12 役務費	0	24,000	24,000	2,011	21,989	
			13 委託料	0	1,838,000	1,838,000	1,816,500	0	
3．予備費	1．予備費	1．予備費	1 予備費	6,000	▲ 5,000	1,000	0	1,000	
歳出合計				400,000	1,830,000	2,230,000	2,118,853	89,647	

収入支出差引残額　　97,692 円（市へ返納）

上記のとおり報告します。
平成26年5月31日

八街市地域公共交通協議会
会 長　小 澤　誠 一

監査の結果、相違ないことを認めます。

平成26年5月31日

監査委員　越 川　芳 勝

監査委員　伊 藤　昌 央

（５）平成２６年度事業計画について

平成２６年度事業計画　参考資料

「地域公共交通総合連携計画」の事業の実施スケジュールに従い、平成２６年度は以下のとおり事業を実施する。

１．利用者アンケートの実施・フィードバック（～平成２８年度）

路線バス・ふれあいバスの利用者へアンケート、また、乗降調査を実施し、見直しを進める上での基礎データを収集する。

２．公共交通の再編

①ふれあいバスの再編（～平成２７年度）

ふれあいバスの再編・運行体系の見直しによる機能強化を図るため、利用者や地域の意見などを踏まえながら検討していく。

②路線バスの確保・維持（～平成２８年度）

路線バスを確保・維持を図るため、地域住民や各種団体と連携し、広報紙・回覧等の活用、また、各種活動を実施することにより、バスの利用促進を図る。

③新たな交通システムの導入検討（～平成２７年度）

新たな交通システム導入の可能性について、市民ニーズやデマンド交通の試験的運行等を踏まえ、また市の財政状況にも配慮しつつ検討を行う。

併せて、市民協働による新たな交通システムを含めた地域公共交通の担い手となる地域住民組織等についての検討、また、情報提供等支援を行う。

３．乗継拠点の整備

①八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（～平成２７年度）

八街駅近接地への移設、又は新設することにより、他の公共交通との乗り継ぎ機能の強化について検討する。

４．地域主体の公共交通の再編の仕組み

①見直しのルールづくり

・公共交通見直しの基準となるルールづくり（～平成２６年度）

ふれあいバス等(新たな交通システムを含む)に関して、再編・見直しの基準となる仕組み・ルールとしての指針(改善基準・廃止基準)を策定する。

②地域住民組織立ち上げの検討（～平成２８年度）

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。また、その熟度に応じて、地域が主体となった検討組織の設立を検討していく。

５．公共交通利用促進に向けた啓発等

①住民を対象とした施策

・啓発の取り組み(地域公共交通確保維持に関する勉強会の開催を含む)

市民の公共交通利用意識の啓発、また、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、公共交通に関する勉強会を開催する。

・区長への説明（～平成２８年度）

区長会等の場において、八街市の公共交通の現状を説明し、確保・維持に向けた協力を依頼する。

６．公共交通確保・維持に向けた取り組み

①収支率等の健全化に向けた取り組み

・運賃等の検討・見直し（～平成２７年度）

ふれあいバスの運賃等について、公平性を維持しつつ見直しを行う。

・運賃収入以外の収入の確保（～平成２８年度）

運賃収入以外の収入源として、車体広告等の導入を図る。

・経費の縮減努力（～平成２８年度）

サービスの低下とならいないように、経費縮減等の取り組みを進めていく。

７．その他

①ＪＲ駅舎等の整備促進

・ＪＲ榎戸駅橋上化及び自由通路の整備（～平成２８年度）

②道路事情の改善

・八街バイパスの整備促進（未共用区間）（～平成２８年度）

※（　）内の年度は、あくまでも「地域公共交通総合連携計画」の事業の実施スケジュール期間内（平成２６年度～２８年度）の年度である。

平成２６年度における主な事業概要

１．協議会の開催（年４回）
　第１回　　６月予定
　第２回　１０月予定
　第３回　１２月予定
　第４回　　３月予定

２．利用者アンケート・乗降調査の実施
　●９月実施予定

３．ふれあいバスの再編案・新たな交通システム導入の可能性についての検討
　平成２６年度から平成２７年度までの検討期間

４．ふれあいバス乗継拠点の検討
　平成２６年度から平成２７年度までの検討期間
　例：八街駅の機能強化（ふれあいバスターミナルの移設、又は整備等）
　　路線バスへの乗継強化　など

５．市民等への啓発（利用促進）
　●重点啓発月間　１０月、２月（通年で検討を行う。）
　例：広報紙、ＨＰなどによる啓発
　　バスの日を設けるなどして、一時的な値下げや無料化の検討
　　商店街等各団体との連携の検討　など

６．公共交通（ふれあいバス等）見直しのルールづくり
　●平成２６年度において策定
　（仮称）ふれあいバス等運行見直し指針の策定
　改善基準や廃止基準等をメニューに盛り込む。

７．地域住民組織立ち上げの検討
　通年で検討を行う。
　例：地域で公共交通のあり方について検討する組織設立の検討（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を含む。）

８．地域公共交通確保維持に関する勉強会

●１１月開催予定

市民のための学識経験者、交通関係者による講義、勉強会

９．運賃等の検討見直し

平成２６年度から平成２７年度までの検討期間

10．運賃収入以外の収入の確保

通年で検討を行う。

例：ふれあいバス車両への広告掲載　など

11．経費の縮減努力

通年で検討を行う。

平成２６年度八街市地域公共交通協議会歳入歳出予算　参考資料

歳入

（単位：千円）

款	項	目	予算額	節		説　　明	
				区分	金額		
１．負担金	１.負担金	１.負担金	430	１　市負担金	430	市負担金	430
計			430		430		

歳出

（単位：千円）

款	項	目	予算額	節		説　　明	
				区分	金額		
１．総務費	１.総務費	１.会議費	384	８　報償費	340	協議会委員報償	340
				12　役務費	44	振込依頼手数料	44
		２.事務局費	10	11　需用費	10	消耗品費	10
２．事業費	１.事業推進費	１.調査研究費	30	８　報償費	30	勉強会講師報償	30
３．予備費	１.予備費	１.予備費	6	１　予備費	6	予備費	6
計			430		430		

資料
1

八街市地域公共交通総合連携計画

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り、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%おり、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%おり、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問いでは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）

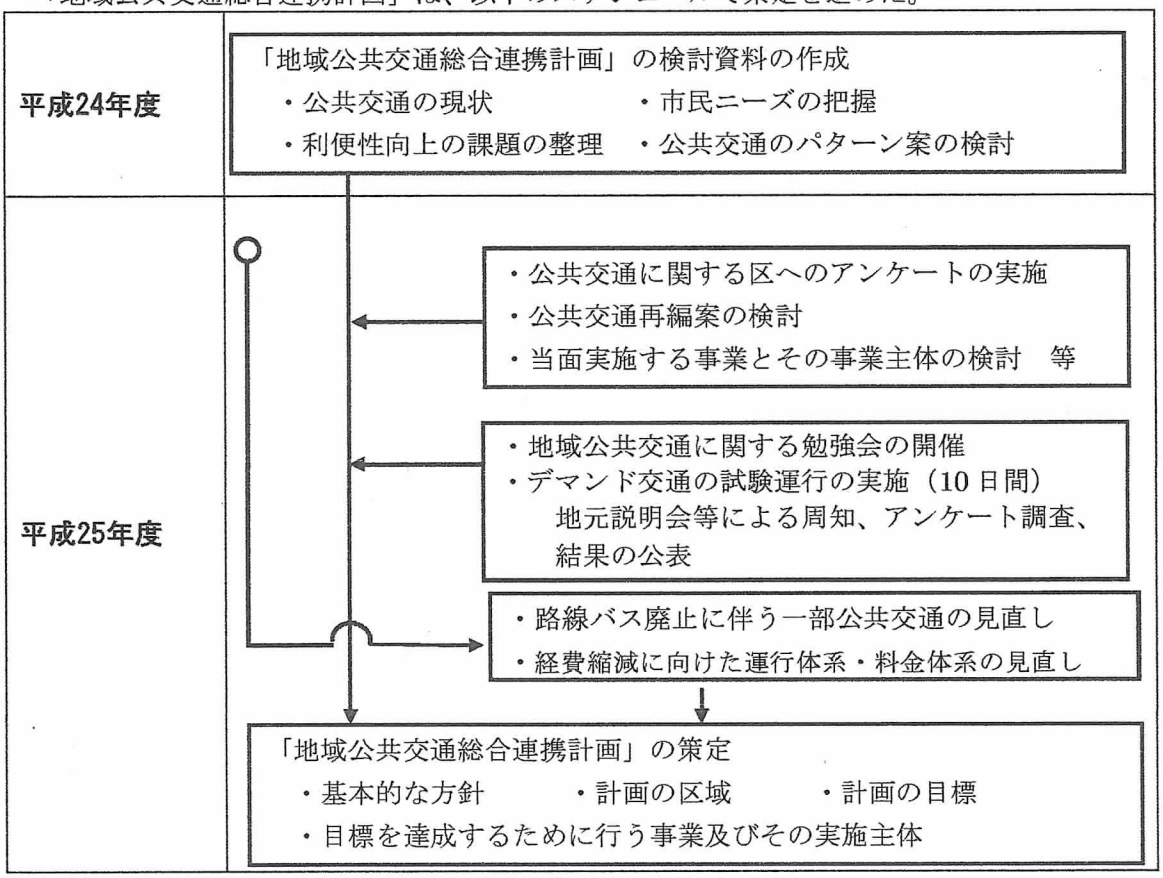
（2）法定項目

・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

公共交通体系の将来像
誰もが利用しやすい、地域とともにはぐくむ
持続可能な公共交通の実現

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

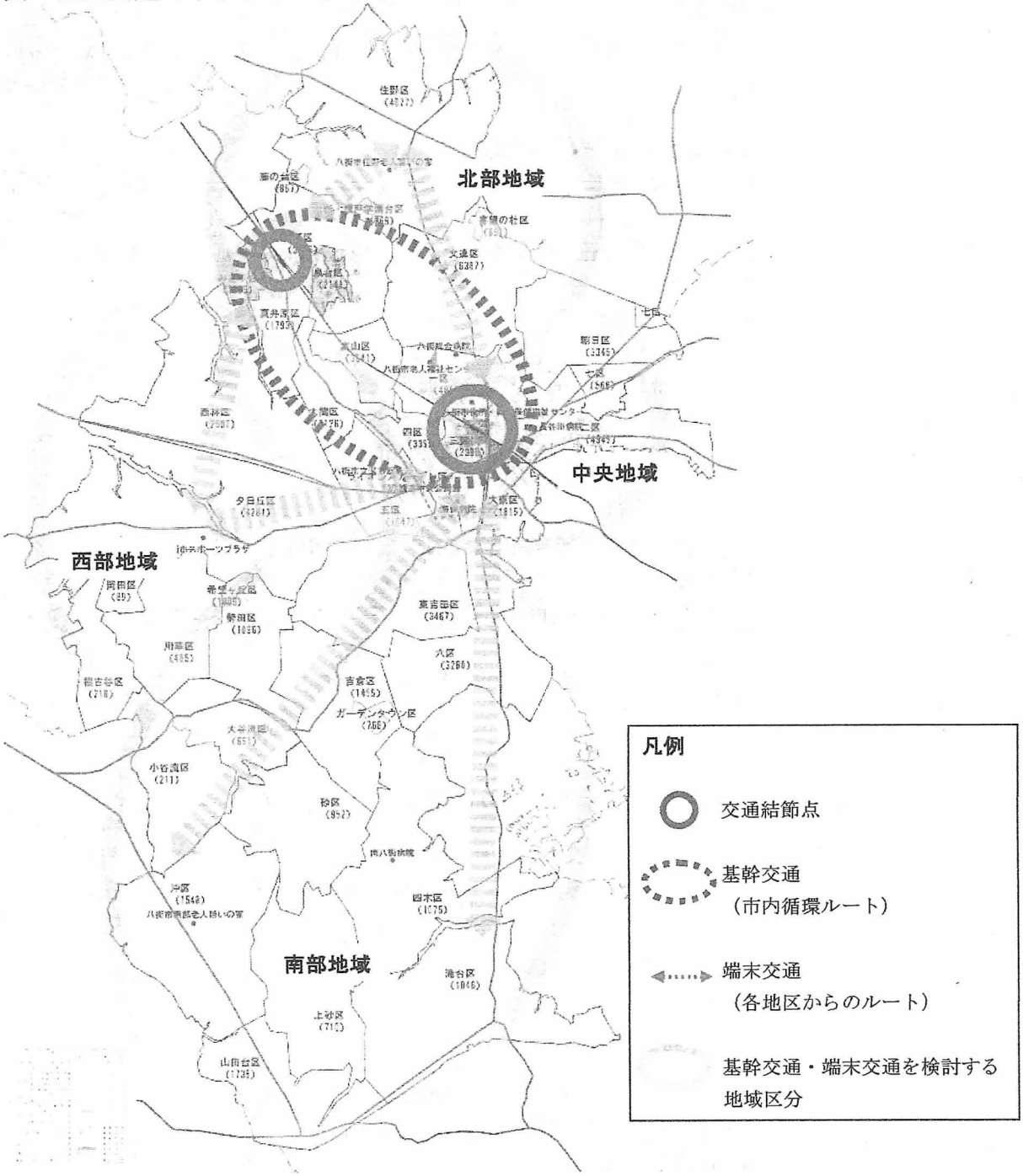
・路線バス、ふれあいバス、タクシー交通により、市内各地域と八街駅、或いは榎戸駅、市内主要公共施設、病院、大型商業施設を、乗換えなし、或いは可能な限り少ない乗換えで結ぶ、ネットワークの構築を目指す。

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。

図ー公共交通のネットワークのイメージ



中央地域	・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	・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。 ・北コースの市単独運行による「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	・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	・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、市単独運行による「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	ＴＦＰ (ﾄﾗﾍﾞﾙ・ﾌｨｰﾄﾞﾊﾞｯｸ・ﾌﾟﾛｸﾞﾗﾑ)	・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 ：ｻｰﾋﾞｽ情報　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(八街ﾊﾞｲﾊﾟｽ(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か年とする。

2）事業の実施スケジュール

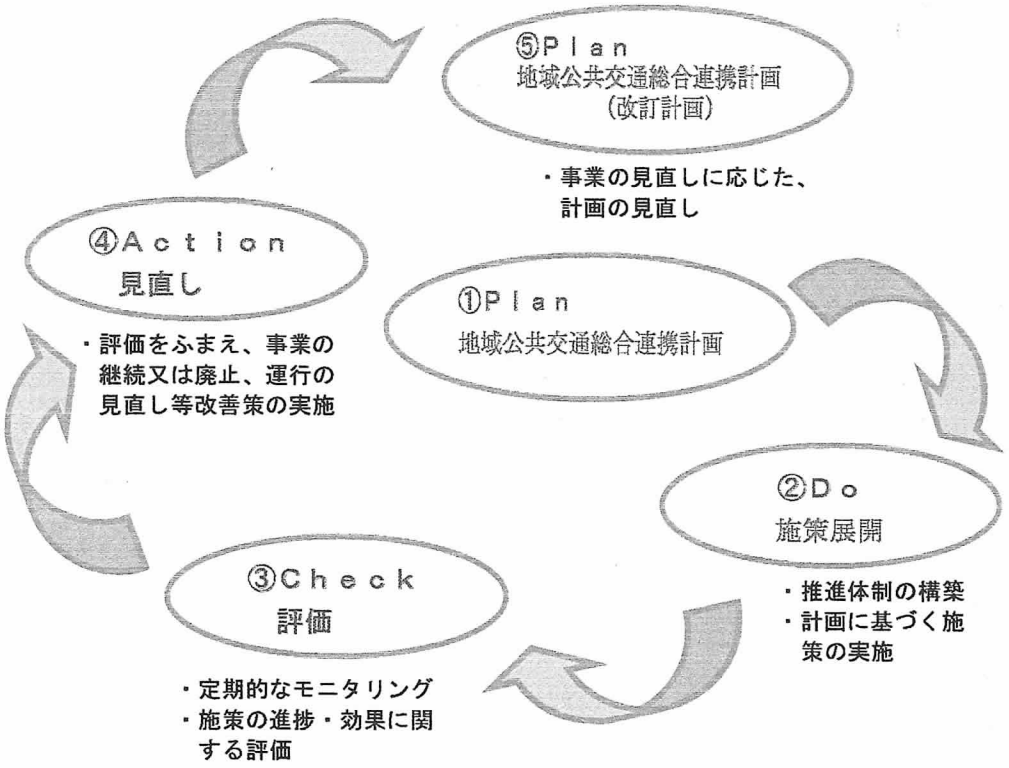
項目		実施事業	実施主体	スケジュール			
				25	26	27	28
地域公共交通総合連携計画の策定			市、協議会	→			
利用者アンケートの実施・フィードバック			市、協議会		→	→	→
公共交通の再編	ふれあいバスダイヤ等の一部見直し		市、協議会、運行事業者	→			
	ふれあいバスの再編		市、協議会、住民、運行事業者		→	→	
	路線バスの確保・維持		市、協議会、住民、バス事業者		→	→	→
	新たな交通システムの導入検討(実証実験の検討を含む。)		市、協議会、住民、交通事業者		→	→	
乗継拠点の整備	八街駅周辺の機能強化	ふれあいバスターミナルの整備・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	(仮称)ふれあいバス等運行見直し指針の策定	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	収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

資料
2

八街市地域公共交通総合連携計画の概要

１．経緯

平成２６年　３月３１日作成

平成２６年　５月　１日公表（市ホームページに掲載、公共施設での閲覧等）

２．八街市地域公共交通総合連携計画の区域

八街市内全域

３．八街市地域公共交通総合連携計画に関する基本方針

（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、駅と主要交通施設間

４．八街市地域公共交通総合連携計画の目標

（１）目標とする公共交通のサービス水準

〇鉄道駅

・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。

〇基幹交通

・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。

〇端末交通

・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軽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。

５．事業の概要及び事業の実施主体

（１）公共交通の再編に関する事業

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

（市、協議会、市民、運行事業者）

②路線バスの確保・維持（路線バスの運行支援）

（市、協議会、市民、バス事業者）

③新たな公共交通の導入の検討

（市、協議会、市民、交通事業者）

（２）交通結節点の整備に関する事業

①八街駅の機能強化（ふれあいバスターミナルの整備）

（市、協議会、運行事業者）

②榎戸駅の乗継強化

（市、ＪＲ）

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）

（市、協議会、市民、運行事業者、バス事業者）

（３）公共交通再編の仕組みづくりに関する事業

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）

（市、協議会）

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

（市、市民）

（４）公共交通利用促進の向けた啓発に関する事業

①市民を対象とした施策（啓発の取組み等）

（市、協議会、市民、交通事業者）

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、協議会、市民、交通事業者、各種団体）

（５）持続可能な公共交通の育成に関する事業

①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。
（市、協議会、市民、交通事業者、企業等）

（６）その他

①ＪＲ駅舎等の整備促進
（市、ＪＲ）

②道路事情の改善
（県、市）

６．計画期間

平成２６年度～平成２８年度

７．法第６条に定める協議会の有無

有（設立：平成２４年　９月１９日、名称：八街市地域公共交通協議会、
構成員：別添）

８．法第５条第６項に定められている関係者との協議

平成２６年　３月２６日

９．法第５条５項に定められている利用者の意見の反映

①八街市地域公共交通協議会に以下の団体からメンバーが参画し、４回（平成２５年度）にわたって協議会で議論を行った。

・八街市区長会
・八街市シニアクラブ連合会
・八街市身体障害者福祉会
・八街市小中学校ＰＴＡ連絡協議会
・社会福祉法人八街市社会福祉協議会
・八街商工会議所

②市民３０００世帯を対象に市民移動実態・ニーズ調査を行った。（回収率３１．５％）

③コミュニティバス利用者に対して、アンケート調査を行った。

④市内に３９の区（自治会）があるが、各区長に対してアンケート調査を行った。

⑤八街市地域公共交通協議会に、市の公募による市民２人が参画し、４回（平成２５年度）にわたって協議会で議論を行った。

⑥パブリックコメントを平成２６年２月２０日から３月５日まで行い、８件の意見が寄せられた。

10. その他

・法第７条による提案の有無：無し

別添１

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（地域公共交通調査事業）

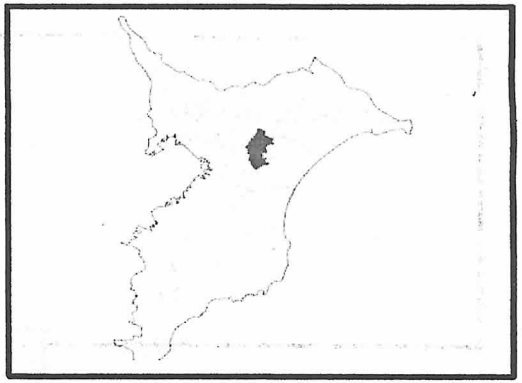
平成２６年　４月１５日

協議会名：　八街市地域公共交通協議会

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③生活交通ネットワーク計画等の計画策定に向けた方針
【事業内容及び結果概要を記載】	A・B・C評価	【調査事業が適切に実施された（されている）かを記載。適切に実施されなかった（されていない）場合には、実施されなかった事項及び理由等記載】	【補助申請を行う補助対象事業名、事業内容、実施時期等を記載】
①八街市の地域公共交通ニーズの把握、 ②地域公共交通確保維持に関する勉強会の開催、 ③デマンド交通の試験運行等を行い、 「八街市地域公共交通総合連携計画」（案）を取りまとめる。 計画のとりまとめにあたっては、八街市地域公共交通協議会を４回開催し、関係者間の合意形成を行う。	A	地域公共交通の現状分析、区長アンケート調査、市民向け勉強会の開催、デマンド交通の試験運行を実施し、八街市における課題の把握に努めた。 また、地域公共交通確保維持に関する勉強会については、予想以上の集客があり、市民の公共交通に関する関心が伺えた。 但し、デマンド交通の試験運行については、10日間実施したが、期間が短かったこともあり、利用者数が伸び悩んだことから、少ないデータ収集となった。 協議会の運営支援により、４回開催し、「八街市地域公共交通総合連携計画」（案）をとりまとめた。パブリックコメントの手続きの実施により、市民から意見を求め、最終的に八街市地域公共交通総合連携計画を策定した。このことから、調査事業については適切に実施されている。	○調査事業を活用し、八街市地域公共交通総合連携計画を策定する。当計画において、勉強会の開催等を実施し、市民への啓発を行うとともに、市民が主体となった地域公共交通の検討組織の設立についても検討し、市内の公共交通の再編・見直しを行い、新たな交通システムの導入の検討を行う。

※評価にあたっては、「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて（ガイダンス）」（平成25年11月）を参照し、実施。

平成２５年度　八街市地域公共交通会議　（千葉県八街市）
（地域公共交通調査事業）



概要

○公共交通の概況

八街市の公共交通には、千葉駅と銚子駅を結ぶJR総武本線（八街駅、榎戸駅）、JR八街駅とJR成東駅、また、京成成田駅方面等を結ぶ3事業者による路線バス及び3事業者によるタクシー運行がある。さらに、市内各地区と中心部を結ぶコミュニティバス（八街市内循環バス（通称）ふれあいバス）が運行している。

ふれあいバスの導入により、市内の交通空白地域の解消が図られる一方で、八街駅周辺の市街地や比較的新しい住宅団地を除く地域では高齢化が著しく、依然として移動手段の確保が必要な状況にある。

また、市全体として、平成17年度以降の人口減少に比例するように、鉄道、路線バス、ふれあいバスの利用者がともに減少傾向にあり、公共交通の利用促進の取組みを進め、いかに地域公共交通を維持していくかが、喫緊の課題となっている。

また、市全体として、自動車利用割合が66.6%（H20パーソントリップ調査）と高く、自家用車に対する依存度が非常に高い傾向にある。

面　積		74.87k㎡
人口（H25.4.1時点）		74,623人
	15歳未満	8,879人
	65歳以上	16,165人
高齢化率		21.66%
世帯数		30,159世帯

計画策定調査の必要性

市では、相次ぐ路線バスの撤退により、コミュニティバス（八街市内循環バス（通称）ふれあいバス）の運行エリア（市内3コース⇒5コース）を拡大し、交通空白地域の解消に努めてきたが、今後も基幹的な路線バスの撤退の可能性が大きいことから、路線バスの確保・維持に係る方策の推進、また、ふれあいバスの再編成等を行うことで、市民の移動手段の確保、利便性の向上、さらに、財政支出の適正化を図る必要がある。

このため、市民の交通ニーズを把握し、市内各地域毎に検討会等の設置を推奨し、持続可能な公共交通体系のあり方や運行形態について検討するため、地域公共交通総合連携計画を策定する。

協議会開催状況

○H25年度の協議会開催状況
（4回開催）
・第1回（6月27日）
　調査事業の実施について
・第2回（9月27日）
　調査事業について(報告)
　区長アンケートの結果について
　デマンド交通試験運行について
・第3回（2月7日）
　勉強会の結果について
　デマンド交通試験運行結果について
　総合連携計画（案）について
　パブリックコメントの実施について
・第4回（3月26日）
　パブリックコメントの実施結果について
　総合連携計画（案）について
　事業評価について

調査の内容

(1)市民ニーズの把握
「地域公共交通に関する勉強会」の開催の検討をおこなう。また、「区長アンケート」の結果を取りまとめる。
(2)デマンド交通試験運行(デマンド型乗合タクシーによる試験運行)の実施と利用者意向の取りまとめ。
デマンド交通試験運行を10日間行う。
デマンド交通試験運行の利用者に対する利用意向等の調査の実施支援。
デマンド交通試験運行の実施結果を取りまとめる。
デマンド交通試験運行の利用者の意向を取りまとめる。
(3)地域公共交通総合連携計画(案)の取りまとめ
地域の市民ニーズ、デマンド交通試験運行での利用者意向をふまえ、地域公共交通総合連携計画(案)を取りまとめる。
(4)協議会の運営に関する支援等
協議会の開催(3回)に関して、資料作成等支援を行う。

調査事業の結果概要

(1)市民ニーズの把握
「地域公共交通に関する勉強会」＝10月24日(木)開催。参加者59名。勉強会の内容(①地域公共交通のあり方について、②公共交通の他市町.村の事例紹介等、③八街市地域公共交通協議会について、④市内公共交通の現状及びデマンド交通試験運行について)
「区長アンケート」＝回収率87%(34区／39区)
(2)デマンド交通試験運行(デマンド型乗合タクシーによる試験運行)の実施と利用者意向の取りまとめ
「デマンド交通試験運行」＝実施期間(11月18日(月)～11月27日(水)の10日間)。運行時間(午前8:30～午後5:30)。総登録者29人。予約件数50件／10日。総利用者数のべ49人／10日(実利用者数19人)。
「利用者意向」＝利用目的(「私用」「その他」各26.7%。「通院」20.0%)。満足度(「満足」が91.7%)。本格運行の場合の料金(「300円」が41.7%。「500円」が25.0%)。改善点(「JR線との接続をよくする」、「予約の締切時間を遅くする」が各20.0%)
(3)地域公共交通総合連携計画(案)の取りまとめ
「地域公共交通総合連携計画」
公共交通体系の将来像＝「誰もが利用しやすい、地域とともにはぐくむ持続可能な公共交通の実現」
基本方針＝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、②速達性と網羅性に配慮した公共交通網の確保、③速達性と運行頻度の高い公共交通網の育成、④持続可能な公共交通の推進

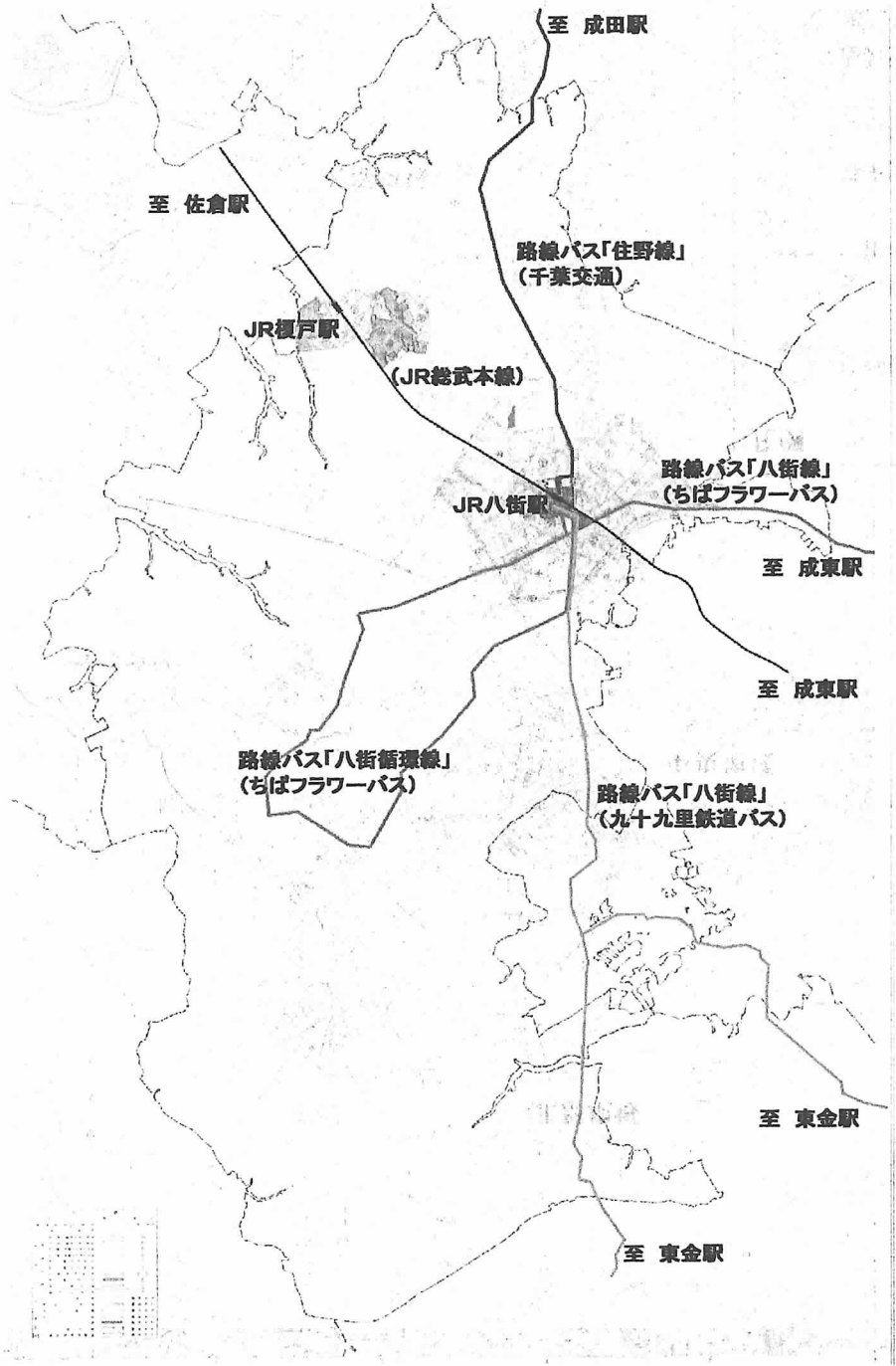
生活交通ネットワーク計画等の計画策定の方針

- 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。
- 八街市周辺地域においては、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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 地域住民が主体となって維持していく交通について検討していく。

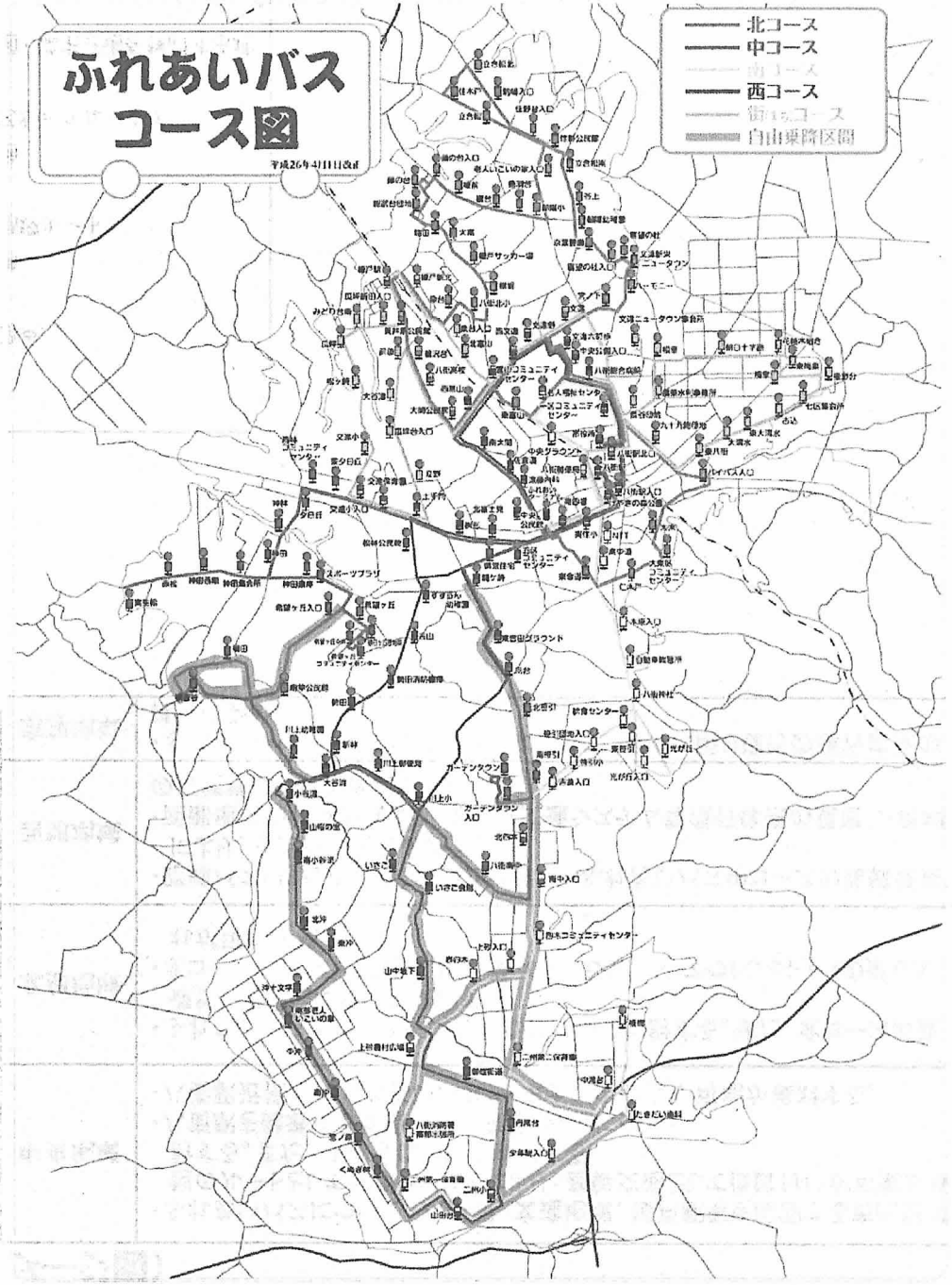
次年度以降の取組概要

- 利用者アンケートの実施・フィードバック
- 公共交通の再編(ふれあいバスダイヤ等の一部見直し、ふれあいバスの再編、路線バスの確保・維持、新たな交通システムの導入検討)
- 乗継拠点の整備(八街駅周辺の機能強化)
- 地域主体の公共交通再編の仕組み(見直しのルール作り、地域住民組織立ち上げの検討)
- 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)
- 公共交通確保・維持に向けた取組み(収支率等の健全化に向けた取組み)
- その他(JR榎戸駅橋上駅舎化及び自由通路の整備促進、八街バイパスの整備促進(未供用区間))

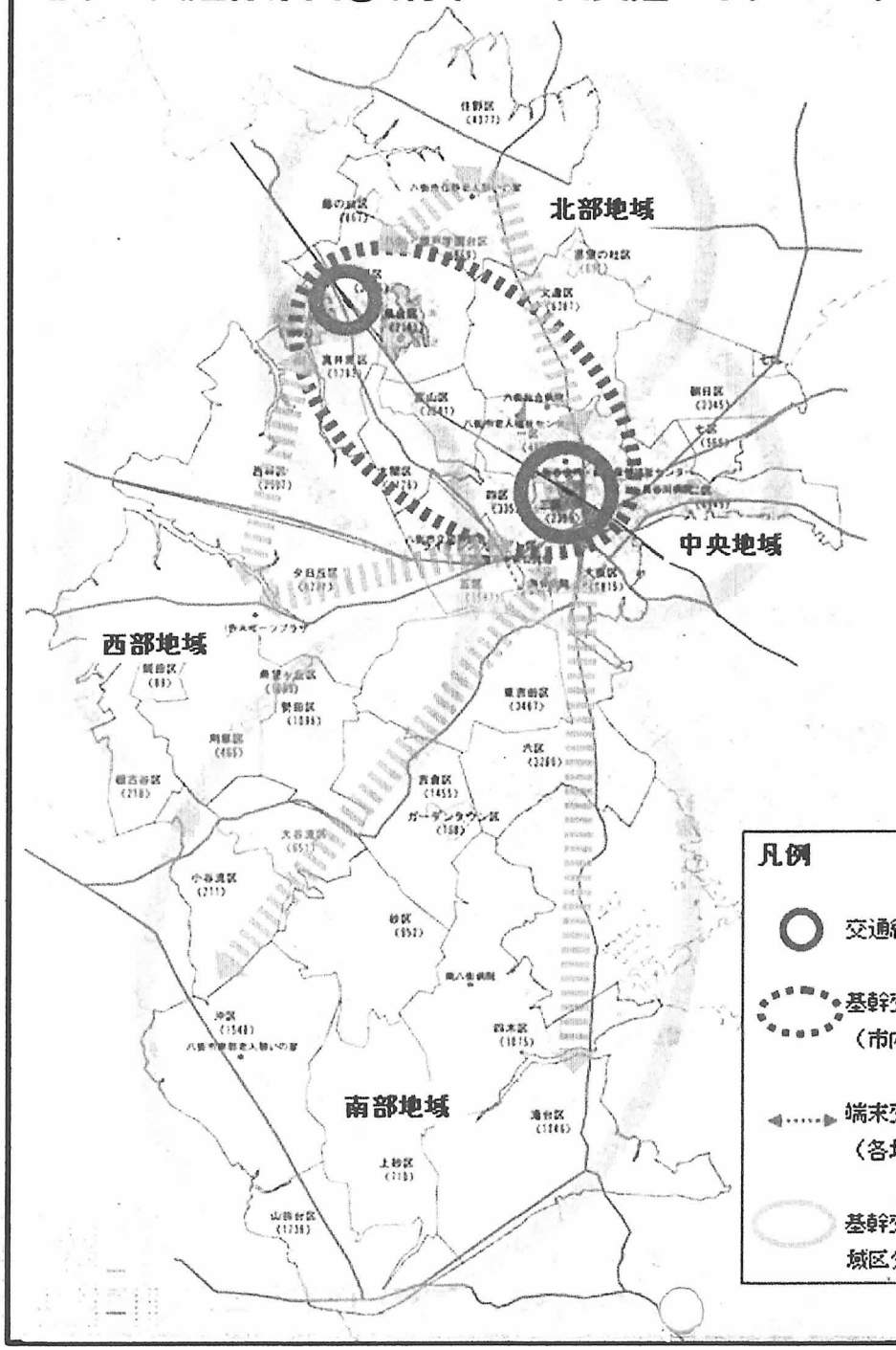
地域の交通体系図①（鉄道、路線バス）



地域の交通体系図②（ふれあい線バス）



地域の交通体系図③（将来の公共交通のネットワークイメージ図）



中央地域	・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	・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。 ・北コースの市単独運行による「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	・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	・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。