

第4回八街市地域公共交通協議会資料

今年度の検討結果と次年度の検討予定について

平成 25 年 3 月 18 日

八街市総務部企画課
株式会社シオ政策経営研究所

目次

I. 今年度の検討結果	1
1. 八街市の公共交通の現状	1
2. 市民移動実態・ニーズ調査	7
3. 地域公共交通のあり方の検討	9
3-1 利便性向上の課題	9
3-2 市内各地域での利便性向上の可能性	15
3-3 公共交通の利便性向上の方策案	32
4. 地域公共交通総合連携計画策定に向けて	41
4-1 法定項目、策定のスケジュール	41
（1）法律	41
（2）法定項目	41
（3）策定のスケジュール	41
4-2 計画への記載事項（案）	42
（1）基本的な方針	42
（2）計画の区域	43
（3）計画の目標	44
（4）目標を達成するために行う事業及びその実施主体	45
（5）計画期間	50
II. 次年度の検討予定	51
（1）検討項目	51
（2）検討スケジュール	51

■今までの検討経過

(第1回協議会)

1. 八街市の公共交通の現状

1-1 八街市の地域特性

* 市街地形成の状況、道路の整備状況と交通量、主要な公共施設等の分布状況

1-2 潜在需要となる人口動向

* 人口の推移、通勤・通学の状況、移動制約者の状況

1-3 市内の交通実態

* 市民等の交通実態、公共交通の実態、市民の車両保有状況



(第2回協議会)

2. 市民移動実態・ニーズ調査

2-1 市民アンケート調査

* 市民各集落に在住の市民3,000世帯を対象にアンケート調査を実施。2,172人回収。

* 「市民の交通需要」「路線バス・ふれあいバスの利用状況」「車が運転できなくなった場合の交通手段」「デマンドかコミュニティバスか」に関する市民意向の把握

2-2 ふれあいバスの乗降調査

* H24.6.10～6.16(7日間実施)。ダイヤ改正後H25.1実施予定。

* 利用の多い便、区間、バス停の傾向の把握

2-3 路線バス・ふれあいバスの市民ニーズへの対応状況

* 通勤・通学(市外)＝北部から八街駅、榎戸駅へのニーズに対応できていない

* 通学(市内)＝二州小、川上小、実住小、八街東小の登下校ニーズに対応

* 通院・買物等＝午後の買物ニーズに対応できていない路線バス・ふれあいバスが多い



(第2回協議会、第3回協議会)

3. 地域公共交通のあり方の検討

3-1 公共交通の現状と利便性向上の課題

* 公共交通の現状、市民の移動ニーズの特徴(上記1、2より)

* 市の公共交通の利便性向上の目標(八街市第二次基本計画)

* 公共交通の利便性向上の課題

(運行本数、時間帯＝市民の移動ニーズに対応できていない時間帯の増便)

(所要時間＝周回ルートで所要時間がかかっていることの改善)

(ネットワーク＝市内各集落と主要施設を網羅したネットワークの維持、改善。
＝榎戸駅への利便性向上)

(輸送力＝約150～200人/日程度の輸送力の維持、改善)

3-2 市内各地域での利便性向上の可能性

* 市内「北部」「南東部」「南西部」「西部」における

「ふれあいバスの利便性向上の可能性」「デマンド交通の導入可能性とその効果」の検証

3-3 目指すべき公共交通のパターン案

* 運行頻度を高める方策／デマンド交通とふれあいバスとの比較(メリット・デメリット)



(第3回協議会)

4. 地域公共交通総合連携計画策定に向けて

4-1 法定項目、策定のスケジュール

* 計画に定めるべき項目

* 計画策定に向けたスケジュール

4-2 計画への記載事項(案)

* 基本的な方針(市が目指す公共交通体系の将来像／将来像の実現に向けた基本方針)

* 計画の区域

* 計画の目標(サービス水準、ネットワークの考え方)

* 目標を達成するために行う事業及びその実施主体

(公共交通の再編に関する事業／交通結節点の整備に関する事業

／公共交通再編の仕組みづくりに関する事業／公共交通利用促進に向けた啓発に関する事業)

* 計画期間

I. 今年度の検討結果

1. 八街市の公共交通の現状

(1) 公共交通の種類と利用状況

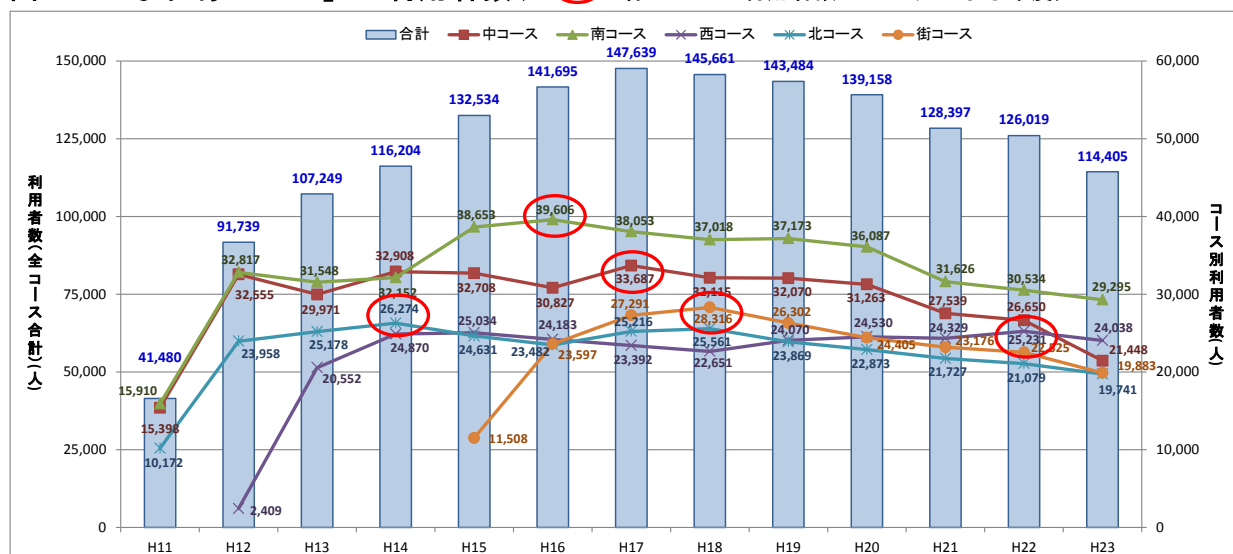
○公共交通の種類

- ・八街市の公共交通は、鉄道（JR総武線八街駅、榎戸駅）、路線バス（5系統）、ふれあいバス（5コース）により提供されている。

○利用状況

- ・鉄道：平成22年度における「八街駅」「榎戸駅」の1日の乗車人員は8,750人/日（八街駅6,242人/日、榎戸駅2,508人/日）。両駅とも乗車人員は減少傾向にある。
- ・路線バス
 - ：平成23年度の利用者数（八街線（成東駅・山武支所）、都賀線のみ）は約93,283人で、利用者数は減少傾向にある。（平成17年度⇒平成23年度の減少率：28.1%）。
- ・ふれあいバス
 - ：平成23年度の利用者数は114,405人で、平成17年度の147,639人（405人/日）をピークに利用者数は減少傾向にある。（平成17年度⇒平成23年度の減少率：22.5%）

図 1-1 「ふれあいバス」の利用者数（※○は各コースの利用者数がピークとなる年度）



資料：八街市資料

(2) 公共交通サービスの現状

○運行本数・所要時間・路線網

(路線バス)

- ・運行本数(八街駅を発着する路線のみ)

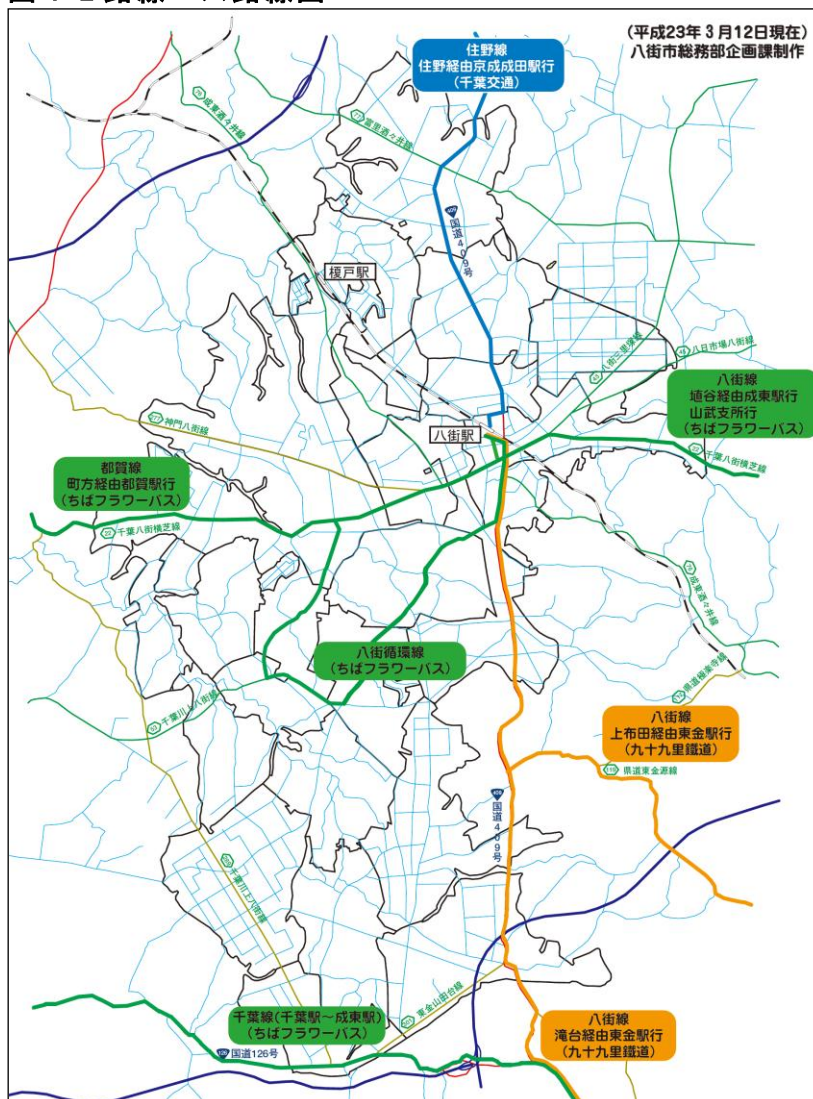
：八街駅発着の5路線の運行本数は、合計で48往復/日(平日)

－八街線(成東駅・山武支所)11往復、都賀線8往復、八街循環線8往復、
住野線16往復、八街線(東金駅)5往復

- ・ネットワーク

：八街駅を中心に放射方向の国県道を運行。八街循環線は、向台、川上小、勢田付近を循環

図 1-2 路線バス路線図



資料：八街市資料

(ふれあいバス)

- ・ 運賃 : 一般 200 円、小中学生 100 円
- ・ 運行本数、1 便(1 循環)あたりの所要時間 (H24. 12. 26 改正後)

項目	全コース 合計	コース別				
		中コース	南コース	西コース	北コース	街コース
運行本数	38 便/日	8 便/日	8 便/日	6 便/日	7 便/日	6 便/日
うち八街駅, 同北口乗入れ	32 便/日	8 便/日	8 便/日	6 便/日	7 便/日	6 便/日
うち市役所乗入れ	22 便/日	5 便/日	5 便/日	5 便/日	5 便/日	5 便/日
1 便(1 循環)あたりの 所要時間(※1)	—	85~103 分	86~97 分	91~95 分	93~94 分	102 分

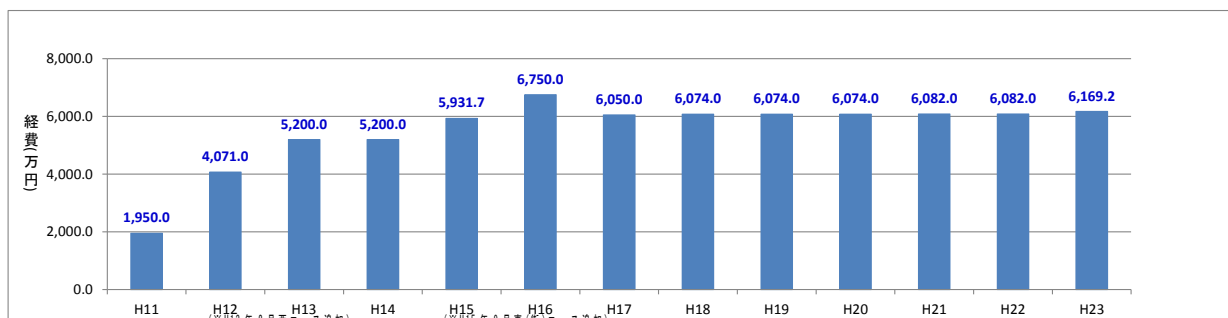
(※1) 最も所要時間がかかるルートの場合(市中心部を循環⇒郊外⇒市中心部、市中心部⇒郊外⇒中心部を循環)循環ルートを取らない朝、夕の便(中心部⇒郊外、郊外⇒中心部)は除く

(※2) 市中心部を 2 回循環するルート(市中心部を循環⇒郊外⇒市中心部を循環)の所要時間は 119 分

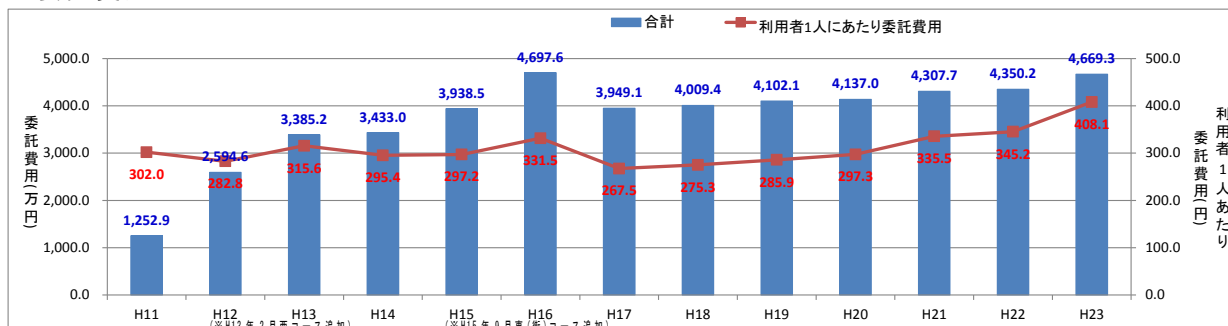
- ・ 運行経費：平成 23 年度の運行経費は 6,169 万円。平成 17 年以降横ばいで推移。
 - ・ 委託費用(八街市負担金額)
 - ：平成 23 年度の委託費用は 4,669 万円。委託費用は平成 17 年以降増加傾向
 - ：平成 23 年度の利用者 1 人あたりの委託費用は 408 円で。増加傾向。
- ※(注)平成 23 年 8 月末までは補助事業による運行。

図 1-3 「ふれあいバス」の運行経費・委託費用

○ 運行経費

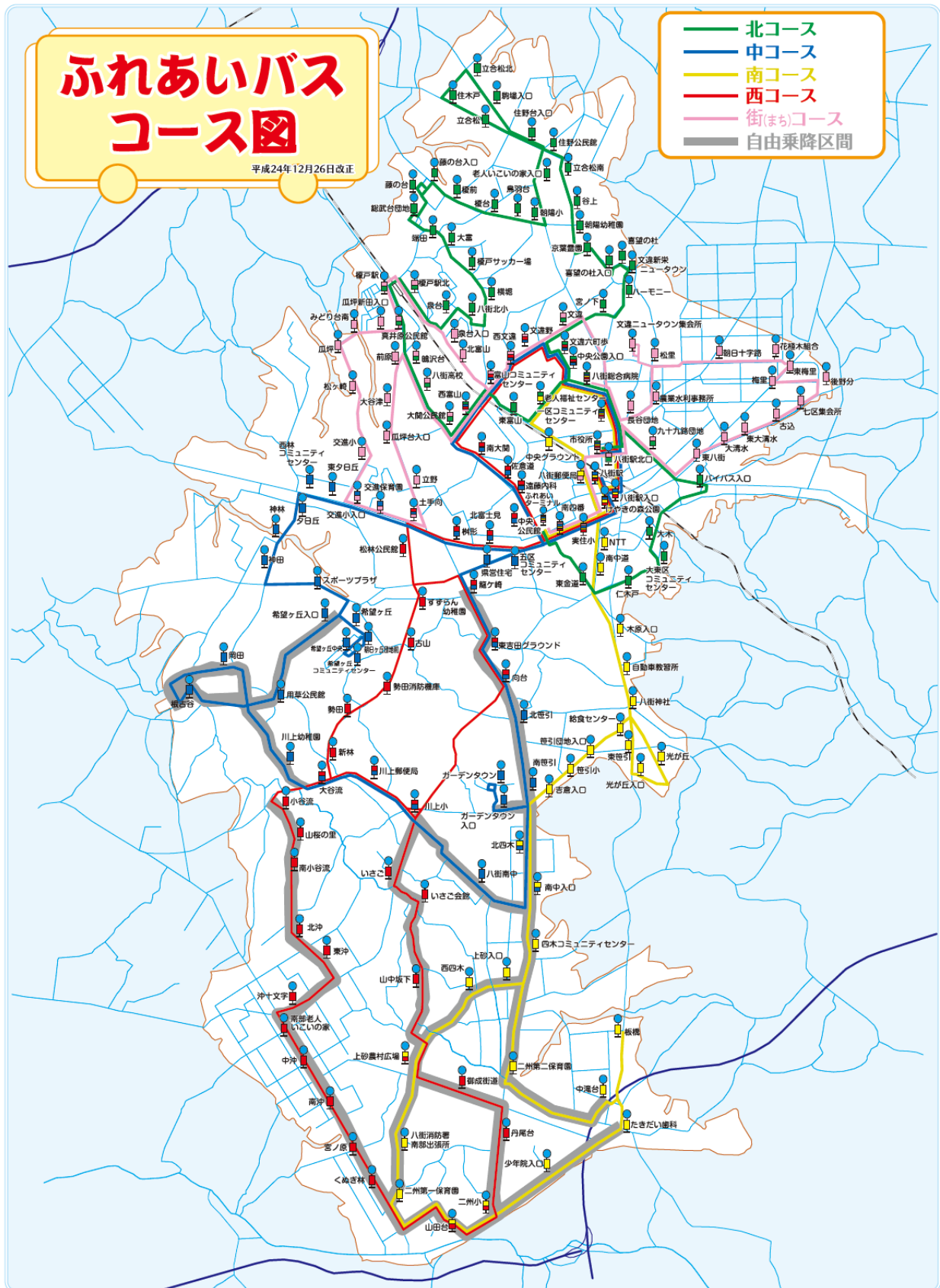


○ 委託費用



資料：八街市資料

図 1-4 ふれあいバス路線図 (H24. 12. 26 改正後)



2. 市民移動実態・ニーズ調査

(1) 市民の移動ニーズの特徴

○目的別の特徴

- ・通勤・通学(市外)
 - ：鉄道利用者の利用駅は、八街駅、榎戸駅に分かれる。
 - －八街駅利用圏域は、市北部や榎戸駅周辺を除く、概ね市全域
 - －榎戸駅利用圏域は、市北部・西部
 - ：時間帯－①7：00～8：00に到着／②18：00以降に駅発
- ・通学(市内)：二州小、川上小、実住小、八街東小で公共交通利用ニーズあり
 - ：時間帯－①7：30～8：00に学校着／②15：30～16：30以降に学校発
- ・通院・買物：市内への通院・買物が多く、市内目的地は八街駅周辺と文違に集まる
 - ：時間帯－①9：30～11：00に八街駅周辺着／②11：00～13：00に八街駅周辺発
 - －③13：00～15：00に八街駅周辺着／④15：00～17：00に八街駅周辺発

○地域別の特徴

- ・北部地域：通勤・通学は榎戸駅利用で、通院・買物は八街駅周辺（目的地が2極化）
- ・南部地域：目的地は八街駅周辺で、移動距離が長い（ふれあいバス利用で30分を超える）
- ・西部地域：榎戸駅周辺を除き八街駅利用が中心。

○路線バス・ふれあいバスに対する意向

- ・路線バス：「運行本数が少ない」42.3%、「利用したい時間帯に走っていない」31.5%
- ・ふれあいバス：「運行本数が少ない」45.2%、「利用したい時間帯に走っていない」38.3%
 - ：満足度は「バス停までの距離」の満足高く「ルート」「時間帯」の不満高い

○車を運転できなくなった場合の交通手段

- ・「ふれあいバス」が952人（51.1%）と最も多く、次いで「タクシー」が779人（41.8%）となっている。

○路線バス、ふれあいバスの潜在需要

- ・「バスを利用している」回答者数に、「自動車を利用しているが路線バス、ふれあいバスでの代替可能」とした回答者数を加えた割合を、人口換算、日換算した値)

表 2-1 ふれあいバスのネットワークと市内主要施設の位置

	主な目的地		潜在需要	
	市内割合	主な目的地（市内の鉄道駅、施設）	ふれあいバス	路線バス
通勤	29.8%	八街駅 55.0%、榎戸駅 36.9%（鉄道利用者）	1,287 人/日	1,387 人/日
通学	58.1%	八街駅 48.7%、榎戸駅 33.3%（鉄道利用者）	496 人/日	123 人/日
通院	59.9%	一区 44.3%、三区 20.8%、二区 15.7%	659 人/日	287 人/日
買物	80.1%	文違 50.9%、五区 19.7%、大東 11.9%	2,765 人/日	892 人/日
私用	46.1%	—	786 人/日	232 人/日
手続き	95.8%	一区 98.7%	149 人/日	33 人/日
合計			6,142 人/日	2,954 人/日

3. 地域公共交通のあり方の検討

3-1 利便性向上の課題

(1) 市の公共交通の利便性向上の目標

- ・八街市第二次基本計画では、公共交通に関する施策の目指すべき基本的な方向として、「誰もが利用しやすい公共交通の実現に努めます。」ことが示されている。

八街市第二次基本計画

■ 計画期間：平成22年度～平成26年度の5年間

■ 将来都市像（基本構想の将来都市像）

「ひと・まち・みどりが輝く ヒューマンフィールドやちまた」

■ 公共交通に関する施策「移動を支える公共交通の充実」

- ・ 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。」

- ・ 施策の内容

① 鉄道の利便性向上

J R 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、榎戸駅舎改築などについて、引き続き J R に要請します。

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へ要請します。

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。

(2) 公共交通の利便性向上の課題

- ・八街市の公共交通の現状と市民の利用ニーズをふまえると、市の公共交通の利便性向上の目標を実現するための課題としては、「運行本数・運行時間帯」「所要時間」「ネットワーク」「輸送力」「採算性」に即して、以下のとおり整理できる。

1) 「運行本数・運行時間帯」に関する課題

・現状の路線バスとふれあいバスは、市民の移動ニーズに対応できていない時間帯（特に午後の時間帯）がある。

(市民の移動ニーズ)

- ・市民アンケート調査によると、市民の移動ニーズは、以下のとおりであり、公共交通での対応が必要である。
 - ：通勤・通学（市外）＝①7：00～8：00に駅着／②18：00以降に駅発
 - ：通学（市内）＝①7：30～8：00に学校着／②15：30～16：30以降に学校発
 - ：通院・買物＝①9：30～11：00に八街駅周辺着／②11：00～13：00に八街駅周辺発
＝③13：00～15：00に八街駅周辺着／④15：00～17：00に八街駅周辺発

(路線バス・ふれあいバスの対応状況)

- ・現状の一部の路線バス（八街線（九十九里））とふれあいバスは、公共交通利用可能性の高い日中の移動ニーズ（通院、買物等）に対応しきれない時間帯があることが見受けられる。

表 3-1 市民の移動ニーズ毎の路線バスのカバー状況

市民の移動ニーズ	ちばフラワーバス			千葉交通	九十九里	
	八街循環線 8往復/日	都賀線 8往復/日	八街線 11往復/日	住野線 16往復/日	八街線 5往復/日	
通勤・通学 (市外)	①7：00～8：00に駅着 →八街発7：11千葉、7：19東京 7：30千葉、7：41千葉 8：03千葉、8：23千葉	7：30八街 8：15八街	7：45八街 8：25八街	6：40八街 6：50八街 7：05八街 7：35八街	6：54八街 7：19八街 8：04八街	6：40八街
	②18：00以降に駅発 →八街発18：10銚子、18：31成東 18：54銚子、19：19銚子	19：25八街	17：30八街	18：15八街 19：25八街 20：20八街	18：20八街 19：25八街	19：00八街
通学 (市内)	①7：30～8：00に学校着	7：25実住	7：38実住	7：35八十	—	—
	②15：30～16：30以降に学校発	15：42実住	15：51実住 16：23実住	15：50八十	—	—
買物・通院	①9：30～11：00に八街駅周辺着	9：30八街	9：50八街 10：55八街	11：20八街	9：34八街 10：39八街	8：57八街
	②11：00～13：00に八街駅周辺発	11：30八街 12：50八街	10：50八街	11：10八街 12：30八街	11：00八街 12：10八街	12：30八街
	③13：00～15：00に八街駅周辺着	13：20八街	15：15八街	13：10八街 15：10八街	12：39八街 13：44八街 14：44八街	—
	④15：00～17：00に八街駅周辺発	15：40八街 16：50八街	15：50八街 16：20八街	15：50八街 17：30八街	15：27八街 15：50八街 16：25八街 17：03八街	17：30八街

ニーズに対応
できていない

注：「八街」＝八街駅、「実住」＝実住小学校、「八十」＝八街十字路

表 3-2-1 市民の移動ニーズ毎のふれあいバスのカバー状況（改正前）

市民の移動ニーズ		南コース 8便/日	西コース 6便/日	街コース 8便/日	北コース 7便/日	中コース 9便/日
通勤・ 通学 (市外)	①7:00～8:00に到着	6:50 八街 8:07 八街	8:11 八街	7:39 榎戸	7:21 榎戸	6:51 八街 8:07 八街
	②18:00以降に駅発	18:06 八街 19:40 八街	18:00 八街	18:00 八街 19:35 榎戸	18:42 榎戸	17:57 八街 19:25 八街
通学 (市内)	①7:30～8:00に学校着	7:31 二州 7:44 南中	7:37 二州 7:50 川上	7:26 八東	—	7:41 川上 7:46 南中
	②15:30～16:30以降に学校発	16:30 二州 16:49 南中	15:48 実住 16:07 川上 16:20 二州	—	15:42 八東	16:03 実住 16:24 南中 16:28 川上
買物・ 通院	①9:30～11:00に八街駅周辺着	10:07 八街	10:07 八街	9:34 八街 10:26 八街	9:34 八街 11:29 八街	—
	②11:00～13:00に八街駅周辺発	11:08 八街	11:10 八街	11:13 八街 12:01 八街	12:40 八街	—
	③13:00～15:00に八街駅周辺着	14:56 八街	—	14:09 八街 15:00 八街	—	—
	④15:00～17:00に八街駅周辺発	15:54 八街	15:45 八街	15:58 八街 16:46 八街	16:41 八街	15:59 八街

ニーズに対応できていない

表 3-2-2 市民の移動ニーズ毎のふれあいバスのカバー状況（H24. 12. 26 改正後）

市民の移動ニーズ		南コース 8便/日	西コース 6便/日	街コース 6便/日	北コース 7便/日	中コース 8便/日
通勤・ 通学 (市外)	①7:00～8:00に到着	6:50 八街 8:07 八街	8:05 八街	7:37 榎戸 8:11 八街	7:04 榎戸 7:20 八街	6:50 八街 8:18 八街
	②18:00以降に駅発	18:06 八街 19:40 八街	18:16 八街	18:40 八街 19:15 榎戸	18:45 八街 19:00 榎戸	17:44 八街 19:25 八街
通学 (市内)	①7:30～8:00に学校着	7:31 二州 7:44 南中	7:29 二州 7:43 川上	7:06 八東	—	7:41 川上 7:45 南中
	②15:30～16:30以降に学校発	16:30 二州 16:49 南中	15:48 実住 16:07 川上 16:20 二州	15:58 八東	—	15:42 実住 16:25 南中 16:29 川上
買物・ 通院	①9:30～11:00に八街駅周辺着	10:07 八街	10:01 八街	9:34 文違 10:36 八街	9:48 八街 11:54 八街	10:05 八街
	②11:00～13:00に八街駅周辺発	11:08 八街	11:05 八街	11:21 八街 12:23 文違	10:51 八街 13:16 八街	10:45 八街
	③13:00～15:00に八街駅周辺着	14:56 八街	—	12:50 八街 15:18 文違	14:18 八街	—
	④15:00～17:00に八街駅周辺発	15:54 八街	15:46 八街	15:54 文違 16:57 八街	15:01 八街 17:31 八街	15:45 八街

改正でサービスが一部向上

注：「八街」＝八街駅、八街駅北口、「榎戸」＝榎戸駅、「二州」＝二州小、「川上」＝川上小、「実住」＝実住小、「八東」＝一区コミュニティセンター、「南中」＝八街南中、南中入口

2)「所要時間」に関する課題

- ・ふれあいバスの所要時間は、1周 90～120分程度、市最遠部から八街駅まで30分以上を要している。また周回型の運行であることから、便によっては、遠回りをする事になり、30分以上の時間を要している。

(路線バス・ふれあいバスの所要時間)

- ・路線バス・ふれあいバスの所要時間は、下表のとおりであり、ふれあいバスの所要時間は、1周90～120分程度、市最遠部から八街駅まで30分以上を要している。
- ・また、ふれあいバスは、周回型の運行であることから、便によっては、遠回りをする事になり、30分以上の時間を要する場合が発生している。

	直線距離・所要時間
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・住野線 = 八街駅⇄住野入口 (5km、13分) ・八街線 (フラワー) = 八街駅⇄沖渡入口 (3km、9分) ・都賀線 = 八街駅⇄赤松 (6km、14分) ・八街循環線 = 八街駅⇄八街駅 (30分)、八街駅⇄川上小 (5km、13～15分) ・八街線 (九十九里) = 八街駅⇄滝台 (9km、17分)
ふれあいバス (H24.12.26 改正後)	<ul style="list-style-type: none"> ・北コース=1周 93～94分、立合松北⇄八街駅北口 23分 (旧ルート44分から大幅改善) ・南コース=1周 86～97分、二州小⇄八街駅 30分 ・西コース=1周 91～95分、二州小⇄八街駅 34分 ・中コース=1周 85～103分、根古谷⇄八街駅 36分 ・街コース=1周 102分

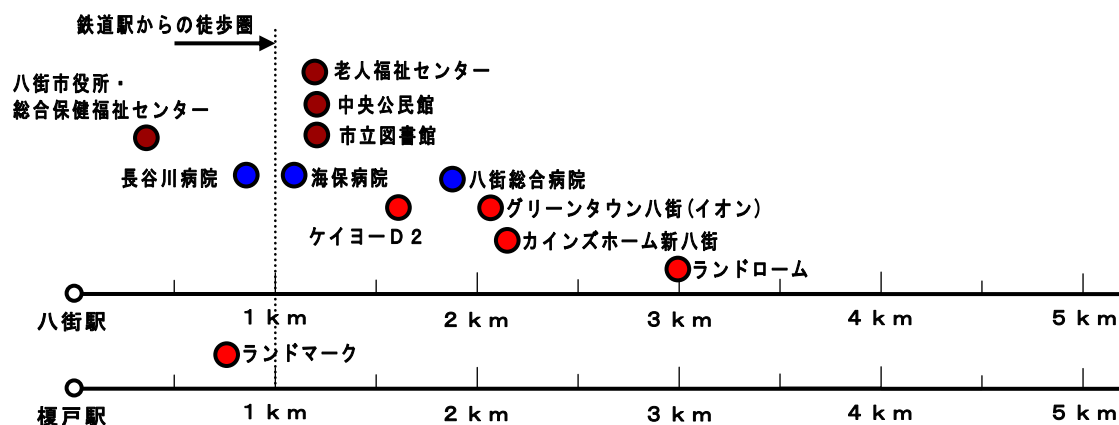
3)「ネットワーク」に関する課題

- ・ふれあいバスは、各集落と市内の主要な病院、公共施設、商業施設等を乗換えなし、或いは1回の乗換えで結ぶネットワークが出来上がっている。
- ・これは、市の公共交通の目標とされる「誰もが利用しやすい公共交通」を実現した一つの姿であり、今後のネットワーク再編にあたっては、このサービスを可能な限り維持し、利便性の向上を目指す必要がある。

(市内の主要な病院、公共施設、商業施設等への利便性向上)

- ・市外への通勤・通学や日中の移動ニーズの目的地の多くがや八街駅周辺と文違にあることから、市内各地域からの利便性を向上させる必要がある。
- ・八街総合病院、大規模商業施設、老人福祉センター等の目的施設は、駅からの徒歩圏を超える1～2km圏内に分散的に立地していることから、駅とこれらの施設間を連絡する交通網を確保する必要がある。

図 3-1 主要施設の鉄道駅からの距離圏



- ・榎戸駅は、市北部、西部からの利用が多くなっているが、路線バスがなく、ふれあいバスは、背後地から迂回するネットワークとなっていることから、ネットワークの利便性向上を進める必要がある。

(榎戸駅への利便性向上(駅勢圏からのルート見直し))

- ・現状で榎戸駅へアクセスする路線バスはない。
- ・ふれあいバスの街コース、北コースがアクセスしているが、利用が進んでいないことから、その利便性の向上が必要である。
 - ：街コースは、八街東部方面までルートがのびており、複雑なルート形態であることから所要時間がかかる。
 - ：北コースは、八街北部方面までルートがのびていることから、所要時間がかかる。

4) 「輸送力」に関する課題

- ・ふれあいバスは、24人乗り（運転手除く）の中型バスで、各集落を6～8便（休日6便）/日運行しており、144～192人/日の輸送力を提供している。
- ・現状の公共交通の利用状況を見ると、輸送力を上回る需要が発生している状況にはないことから、当面は、現状の輸送力の維持を目安に、公共交通の利便性向上を進めていく必要がある。

5) 「採算性」に関する課題

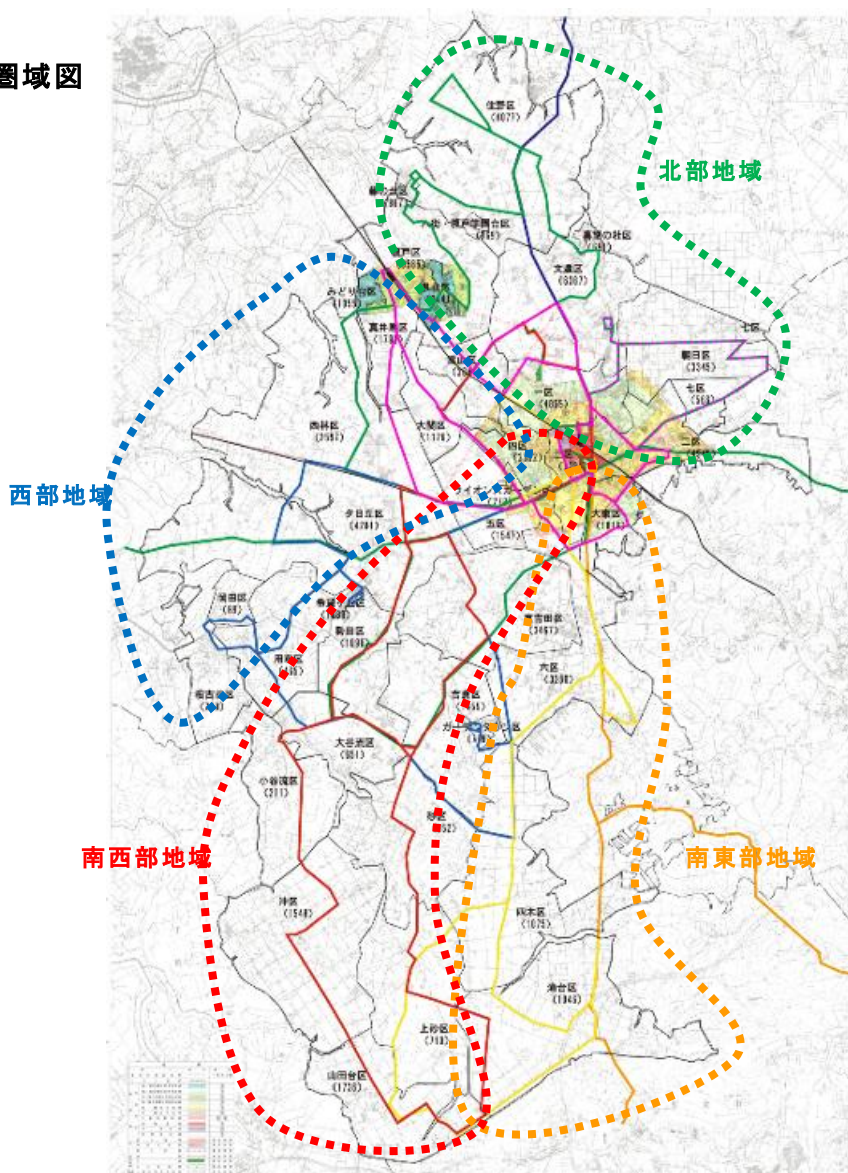
- ・ふれあいバスは、近年利用者数が減少する傾向にあり、委託費用（市負担金額）が増加する傾向にある。（H23度、運行経費6,169万円、委託費用4,669万円）
- ・市の財政状況が逼迫していることから、運行経費の圧縮を図ることが求められている。
- ・安定的で持続可能な公共交通を目指すためには、市民の利用促進策、運行形態の見直し、また運賃の見直しや運賃収入以外の収入確保、あるいは運行形態の改編等も含めて、その採算性を高めていくための取組みを検討していく必要がある。

3-2 市内各地域での利便性向上の可能性

※本章は、利便性向上の可能性を事例的に検討するもので、再編案の検討ではない。

- ・市内を仮に「北部」「南東部」「南西部」「西部」の4地域に分け、路線バス・ふれあいバスの市民の移動ニーズへの対応状況を整理し、「ふれあいバスの利便性向上の可能性」「デマンド交通の導入可能性と効果」を検討する。
- ・デマンド交通に関する検討条件
 - ：デマンド交通は、ふれあいバスの代替手段として、その導入を検討する。
 - ：ふれあいバス1コースの代替としては、ワゴンタクシー（10人乗り）の場合=1台、セダntaxi（4人乗り）の場合=2台とする。
 - ：所要時間は、走行速度=30km/時として算出する。ただし、客待ち・乗降時間をふまえて1地点での乗降時間を2分程度見込む。
 - ：デマンド交通は、ふれあいバス（24人乗り）に比べ、その輸送力が半分以下となることから、運行頻度はふれあいバスの2倍（1便/時間）以上の達成を前提とする。したがって各地域最遠部から30分を要する八街駅までの乗入れは行わず、周辺乗継地点で路線バス、或いはふれあいバス（街コース）への乗継を検討する。
- ・なお、路線バスに関しては、平成26年3月末をもって路線廃止となるため、都賀線、~~八街線~~を除外して検討する必要がある。

図 3-2 地域圏域図

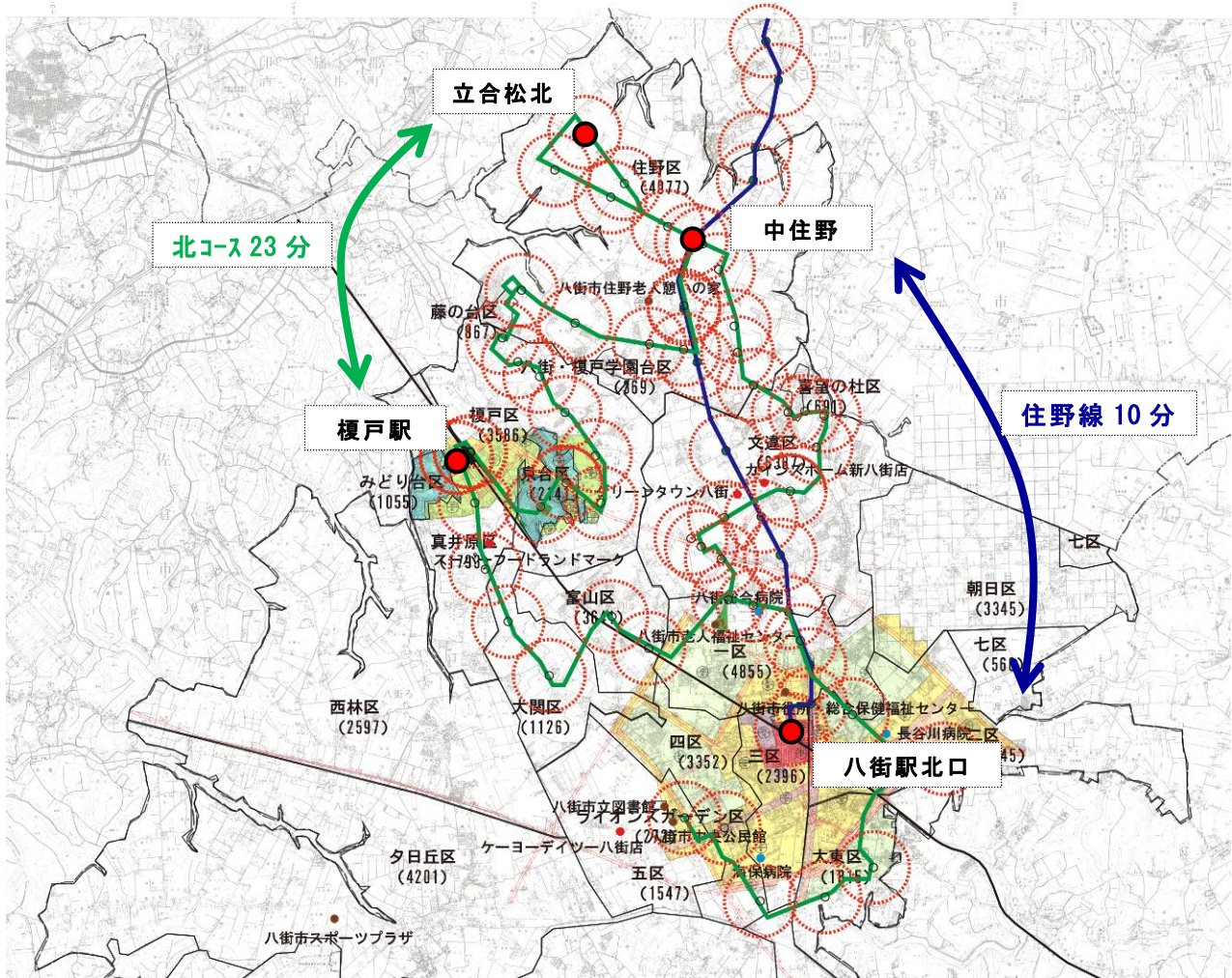


(1) 北部地域

1) 現状の公共交通サービス

	路線名	運行本数	サービス水準
路線バス	住野線	16 往復	(八街駅)・中住野→八街駅 10 分
ふれあいバス	北コース	7 便 (休日 6 便)	(八街駅)・立合松北→八街駅北口 23 分 (榎戸駅)・立合松北→榎戸駅 23 分 ・藤の台→榎戸駅 11 分

図 3-3 北部地域の公共交通サービス状況図



2) 市民の移動ニーズ

通勤・通学(市外)	・文違以北、以西は榎戸駅を利用、文違以南は八街駅利用
通学(市内)	・八街東小で登校時利用の場合あり
通院・買物等	・主に八街駅周辺、文違の施設を利用

3) 公共交通の利便性向上の課題

○市民の移動ニーズへの対応状況

	市民の移動ニーズ	移動ニーズへの対応状況	
通勤・通学(市外)	①7:00~8:00に到着 →八街発7:11千、7:19東 7:30千、7:41千 8:03千、8:23千	(八街駅) ・住野線3便 (榎戸駅) ・北コース1便(13人/5日)	○地域からの利用の多い榎戸駅へは、ふれあいバスがアクセスしているが、 迂回することで所要時間がかかっていることもあり、利用が進んでいない ○通勤時間帯に八街駅にアクセスしていない ※H24.12.26 改正で榎戸駅到着後、八街駅に周回するルートとなった。
	②18:00以降に駅発 →八街発18:10銚、18:31成 18:54銚、19:19銚	(八街駅) ・住野線2便 (榎戸駅) ・北コース1便(2人/5日)	
通学(市内)	①7:30~8:00に学校着	・街コース1便(46人/4日)	○登校需要が顕在化。下校では利用されていない
	②15:30~16:30以降に学校発	・北コース1便(0人/4日)	
通院・買物等	①9:30~11:00に八街駅周辺着 ※人数は北口、総合病院、文違着	・住野線2便 ・北コース2便(66人/7日)	○午前の通院・買物等の利用が進んでいる ○ 午後の出発需要対応は路線バスのみ。午後の帰りの利用客は少ない ※H24.12.26 改正で午後八街駅周辺着の便が設定された。
	②11:00~13:00に八街駅周辺発 ※人数は北口、総合病院、文違発	・住野線2便 ・北コース1便(51人/7日)	
	③13:00~15:00に八街駅周辺着	・住野線3便 ・北コース0便	
	④15:00~17:00に八街駅周辺発	・住野線3便 ・北コース1便(10人/7日)	

注：ふれあいバスの便数、利用者数は旧ルート

○利便性向上の課題

- ・地域から利用の多い榎戸駅や八街駅への通勤時間帯の運行確保、所要時間の短縮。
- ・午後の買物等のニーズに対応する、ふれあいバスの運行確保。

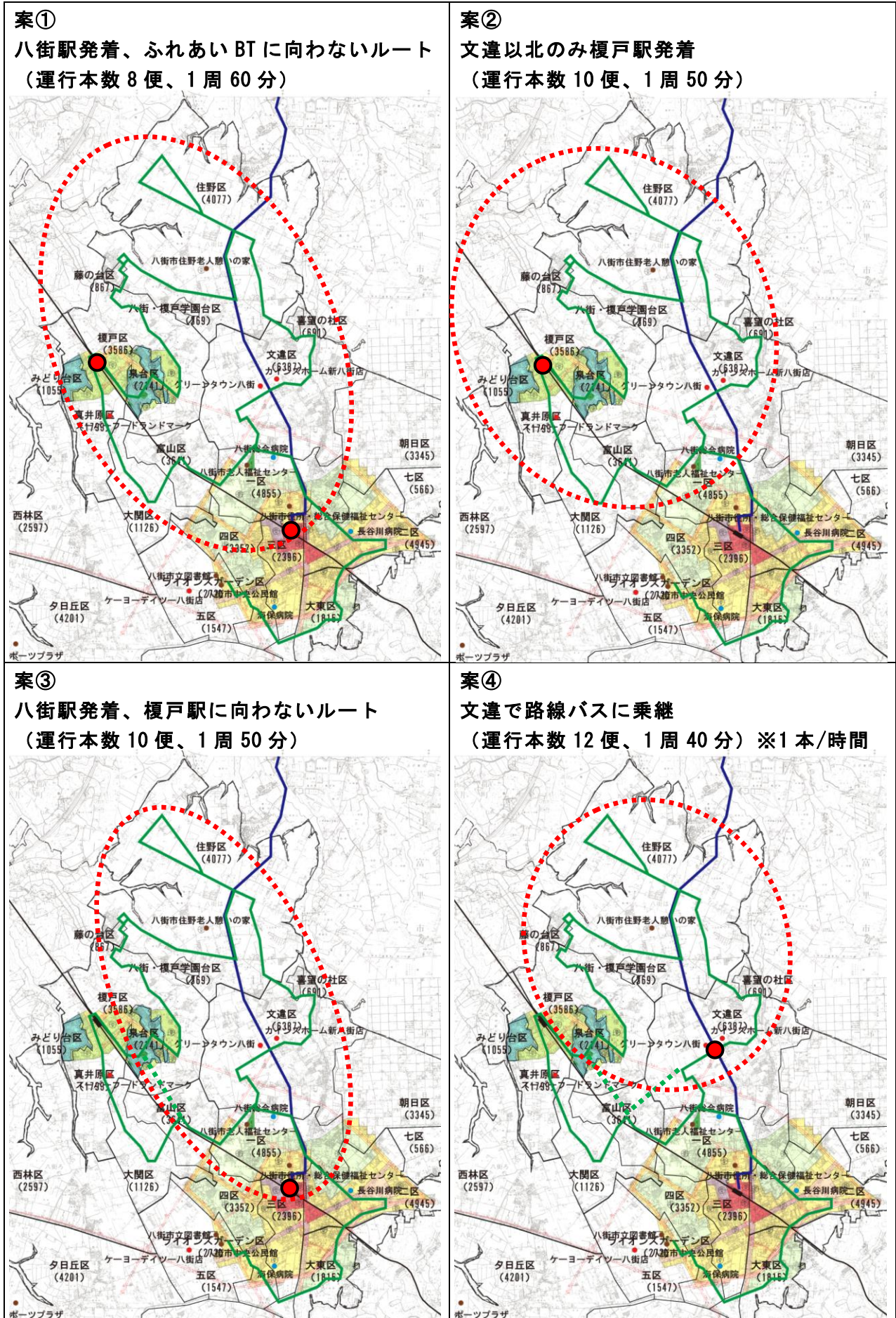
4) 利便性向上の可能性

(北部地域のふれあいバスの利便性向上案)

- ・ 鉄道駅へのアクセスを榎戸駅或いは八街駅のみとすれば、乗継なしで、概ね 10 便/日程度まで増加でき、午後の需要にも対応可能と考えられる。八街総合病院等へのアクセスを考慮すれば、八街駅のみへのアクセス案の方が利便性は高い。
- ・ 文違で路線バスに乗継ぐことを前提とすれば、概ね 12 便/日程度まで本数が増やせるが、八街総合病院や八街駅南部の公共施設等に直接アクセスできなくなるデメリットがある。

	乗継	運行本数	所要時間	主要施設へのアクセス
現状 (H24.12 改正)	無	5~7 便	1 周 90 分 : 立合松北⇄八街駅 23 分 : 立合松北⇄榎戸駅 23 分	・ 文違、総合病院、榎戸駅、八街駅、ふれあい BT…乗継なし
案① 八街駅発着、ふれあい BT に向わないルート	無	8 便	1 周 60 分 : 立合松北⇄八街駅 23 分 : 立合松北⇄榎戸駅 23 分	・ 文違、総合病院、榎戸駅、八街駅…乗継なし ・ ふれあい BT…乗継必要
案② 文違以北のみ榎戸駅発着	無	10 便	1 周 50 分 : 立合松北⇄榎戸駅 23 分	・ 文違、総合病院、榎戸駅…乗継なし ・ 八街駅、ふれあい BT…乗継必要
案③ 八街駅発着、榎戸駅に向わないルート	無	10 便	1 周 50 分 : 立合松北⇄八街駅 23 分	・ 文違、総合病院、八街駅…乗継なし ・ 榎戸駅、ふれあい BT…乗継必要
案④ 文違で路線バスに乗継	有	12 便	1 周 40 分 : 立合松北⇄八街駅 28 分	・ 文違…乗継なし ・ 総合病院、榎戸駅、八街駅、ふれあい BT…乗継必要

図 3-4 ふれあいバスの利便性向上案の概念図(事例として記載)



※利便性向上の可能性を事例的に検討したもので再編案ではない

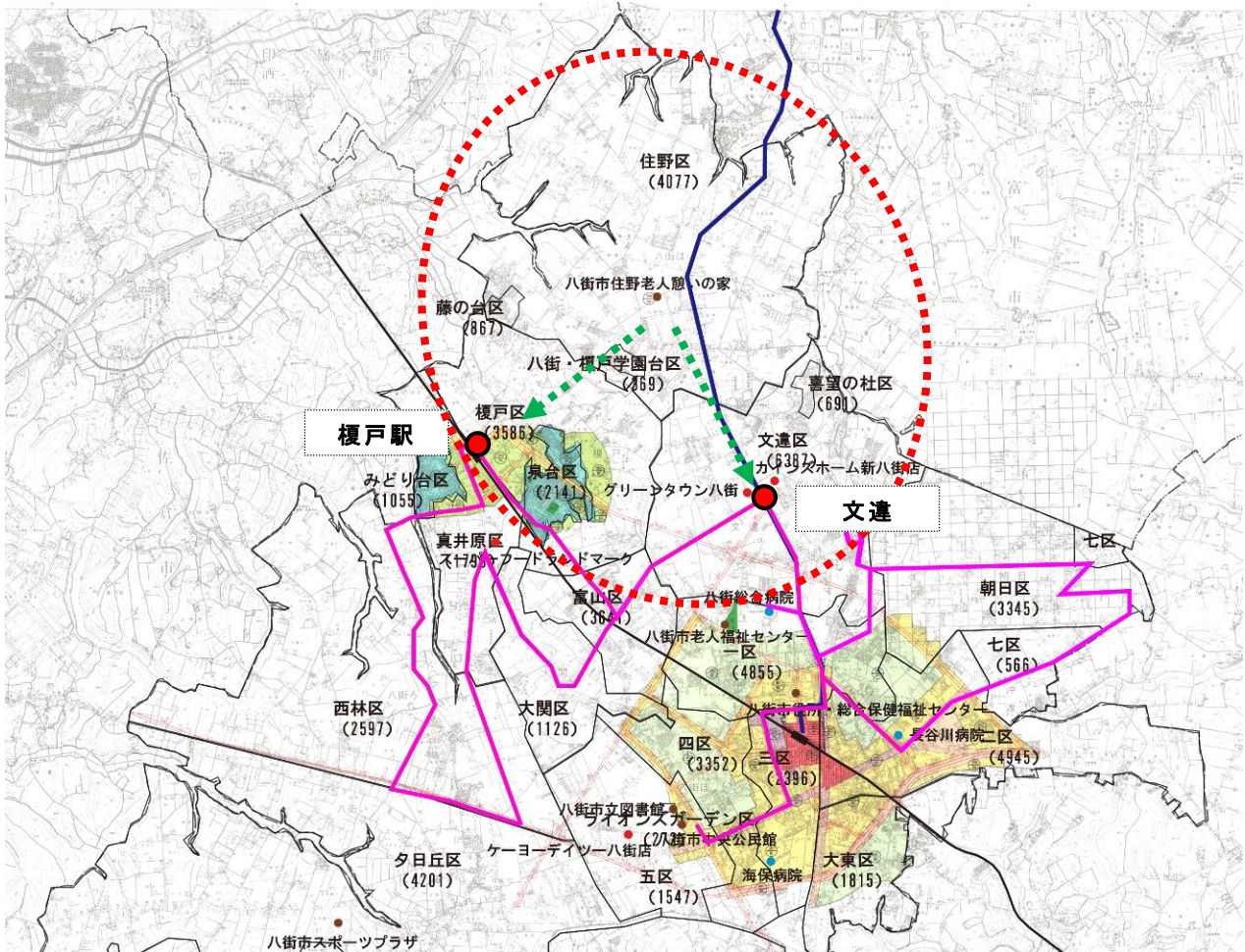
○デマンド交通の導入可能性とその効果

(デマンド交通の導入可能性と効果)

- ・セダntaxiー2台により、通勤、通院・買物それぞれのニーズには対応可能であるが、7:00~8:00に通勤ニーズに対応することは難しい。また、八街東小の通学ニーズを街コースで対応できる場合は、通学ニーズに対応できる。
- ・それ以外の時間帯では、1便/時間の運行による対応が可能で、運行本数が増加することによるサービス向上が期待できる。一方で所要時間の短縮効果は期待できない。

	通学	通勤	通院・買物
市民ニーズ	7:30~8:00に 八街東小着 12人/日	7:00~8:00に 鉄道駅着 10人/日	9:30~11:00に 八街駅周辺着 10人/日
現状 ふれあいバス	・1便で対応(H24.12改正以降、街コースで対応)	・榎戸駅1便。八街駅1便 ・立合松北⇄榎戸駅 23分。	・2便で対応 ・立合松北⇄八街駅 23分。
デマンド交通 (セダntaxiー)		・2便に本数が増える ・デマンド→榎戸 24分。	・3便に本数が増える ・デマンド→乗継→八街 35分
導入可能性と 効果	<ul style="list-style-type: none"> ・7~8時は通勤ニーズに対応できない可能性がある。 ・運行本数は、朝の通勤時2便→3便、午前通院・買物時2便→3便に増加する。 ・所要時間は増加し、短縮効果は期待できない。 		

図 3-5 デマンド交通の導入案の概念図 (事例として記載)



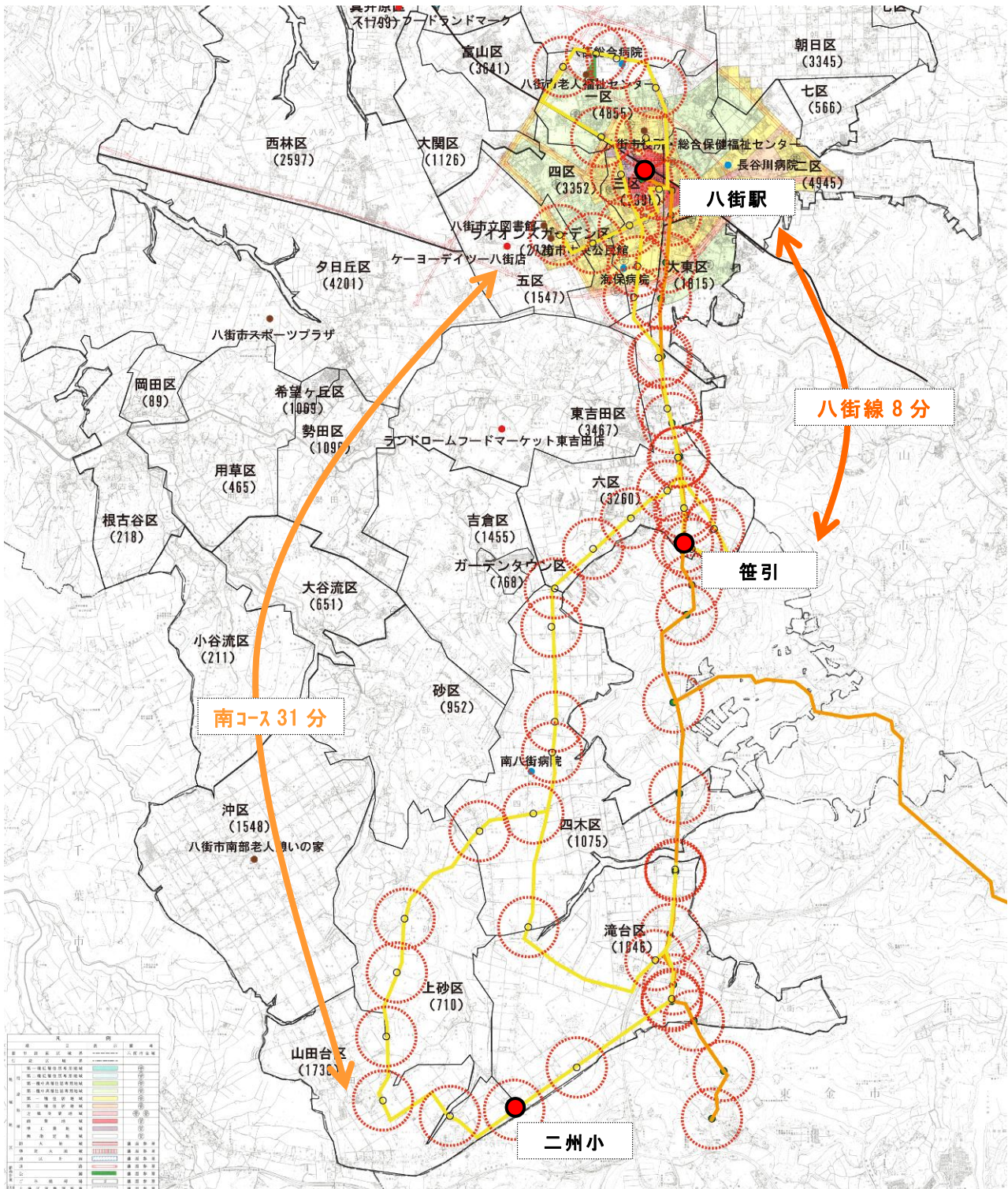
※利便性向上の可能性を事例的に検討したもので再編案ではない

(2) 南東部地域

1) 現状の公共交通サービス

	路線名	運行本数	サービス水準
路線バス	八街線(九)	5 往復	(八街駅)・笹引→八街駅 8 分
ふれあいバス	南コース	8 便	(八街駅)・二州小→八街駅 31 分 ・ガーデンタウン入口→八街駅 20 分 ・光が丘→八街駅 12 分

図 3-6 南部地域の公共交通サービス状況図



2) 市民の移動ニーズ

通勤・通学(市外)	・八街駅利用
通学(市内)	・二州小で登校時利用
通院・買物等	・主に八街駅周辺、文違の施設を利用

3) 公共交通の利便性向上の課題

○市民の移動ニーズへの対応状況

	市民の移動ニーズ	移動ニーズへの対応状況	
通勤・通学(市外)	①7:00~8:00に到着 →八街発7:11千、7:19東 7:30千、7:41千 8:03千、8:23千	(八街駅) ・八街線1便 ・南コース2便(59人/5日)	○八街線の便数は少ないが南コースで補完し、利用が進んでいる
	②18:00以降に駅発 →八街発18:10銚、18:31成 18:54銚、19:19銚	(八街駅) ・八街線1便 ・南コース2便(38人/5日)	
通学(市内)	①7:30~8:00に学校着	・南コース2便(64人/4日)	○二州小の登校需要が進んでいる。下校では利用されていない
	②15:30~16:30以降に学校発	・南コース2便(0人/4日)	
通院・買物等	①9:30~11:00に八街駅周辺着 ※人数は北口、総合病院、文違着	・八街線1便 ・南コース1便(55人/7日)	○八街線の便数は少ないが補完するふれあいバスの各便とも比較的使用が進んでいる。
	②11:00~13:00に八街駅周辺発 ※人数は北口、総合病院、文違発	・八街線1便 ・南コース1便(42人/7日)	
	③13:00~15:00に八街駅周辺着	・八街線1便 ・南コース1便(21人/7日)	
	④15:00~17:00に八街駅周辺発	・八街線1便 ・南コース1便(22人/7日)	

○利便性向上の課題

・午前・午後の通院・買物等のニーズに対応する、路線バス・ふれあいバスの運行確保。

4) 利便性向上の可能性

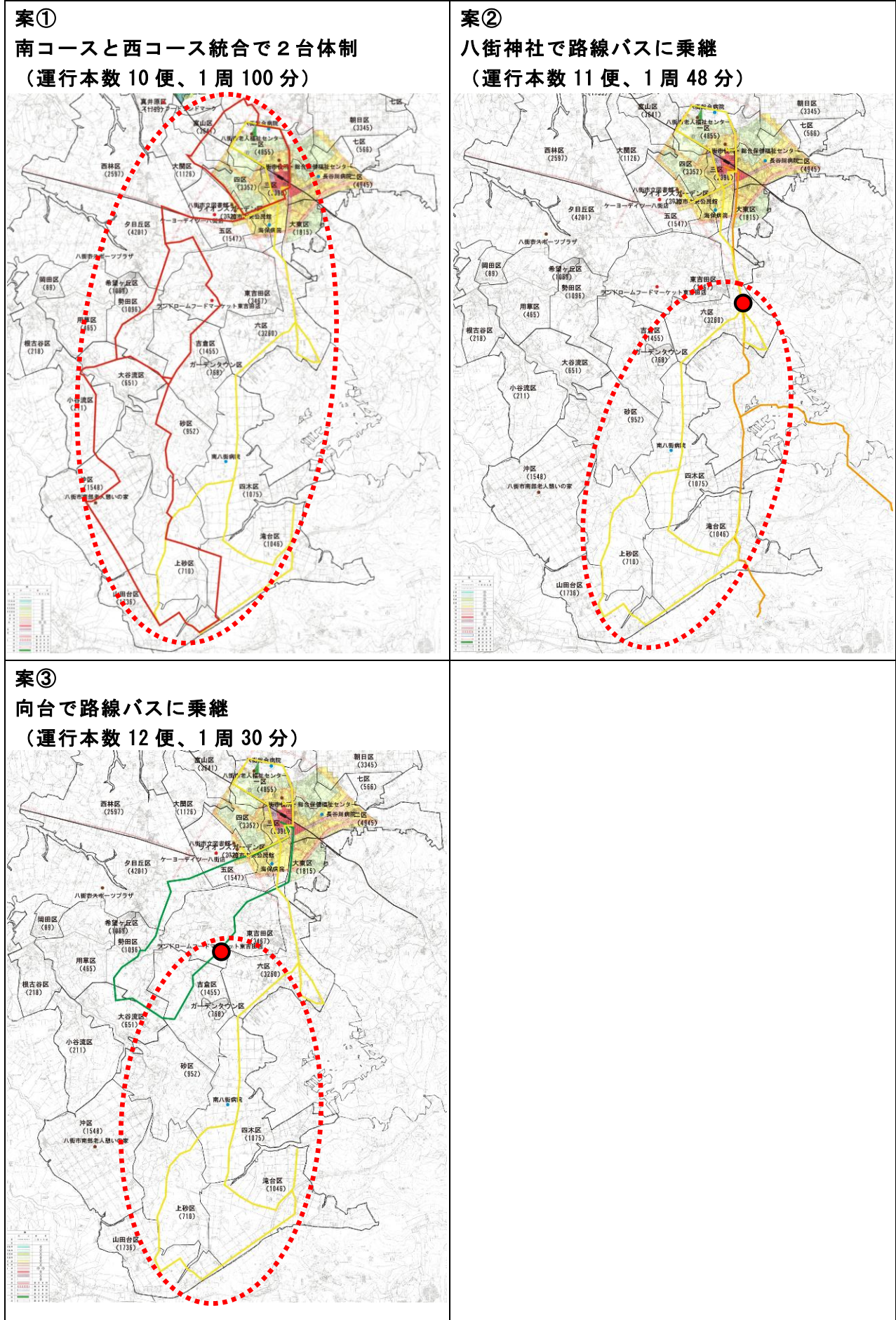
(南東部地域のふれあいバスの利便性向上案)

・乗継なしの場合は、南コースと西コースの統合を見込まない限り、増便は難しい。統合した場合は概ね10便/日程度まで増加でき、午後の需要にも対応可能と考えられる。(ただし、統合により廃止ルートが出てくる。)

・八街神社或いは向台で路線バスに乗り継ぐことを前提とすれば、概ね12便/日程度まで本数が増やせるが、八街総合病院等八街駅北部の公共施設等に直接アクセスできなくなるデメリットがある。さらに路線バスの増便が条件となる。

	乗継	運行本数	所要時間	主要施設へのアクセス
現状	無	6~8便 (休日6便)	1周70~90分 : 二州小⇄八街駅30分	・総合病院、八街駅、ふれあいBT…乗継なし
案① 南コースと西コース統合で2台体制	無	概ね10便	1周100分 : 二州小⇄八街駅35分	・総合病院、八街駅、ふれあいBT…乗継なし
案② 八街神社で路線バスに乘継	有	概ね11便	1周48分 : 二州小⇄八街駅34分	・八街駅…乗継1回 ・総合病院、ふれあいBT…乗継2回
案③ 向台で路線バスに乘継	有	概ね12便	1周45分 : 二州小⇄八街駅30分	・八街駅…乗継1回 ・総合病院、ふれあいBT…乗継2回

図 3-7 ふれあいバスの利便性向上案の概念図(事例として記載)



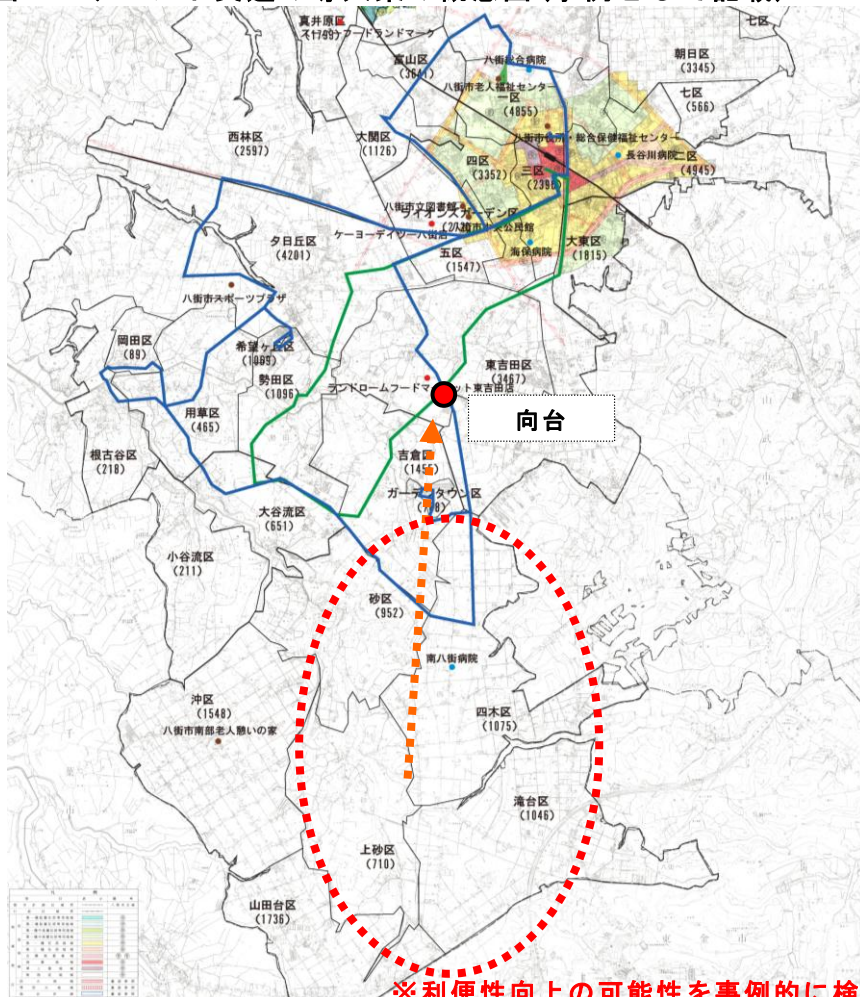
※利便性向上の可能性を事例的に検討したもので再編案ではない

○デマンド交通の導入可能性とその効果
 (デマンド交通の導入可能性と効果)

- ・セダンタクシー2台により、通勤、通学、通院・買物それぞれのニーズには対応可能であるが、7:00~8:00に通勤と通学ニーズの両方に対応することは難しい。
- ・それ以外の時間帯では、1便/時間の運行による対応が可能で、運行本数が増加することによるサービス向上が期待できる。一方で所要時間の短縮効果は期待できない。

	通学	通勤	買物
市民ニーズ	7:30~8:00に 二州小着 16人/日	7:00~8:00に 八街駅着 12人/日	9:30~11:00に 八街駅周辺着 10人/日
現状 ふれあいバス	・2便で対応	・2便で対応 ・二州小⇄八街駅 30分。	・2便で対応 ・二州小⇄八街駅 30分。
デマンド交通 (セダンタクシー)	・2便×2台で対応可能	・2便。本数変化なし ・デマンド→乗継→八街 48分	・3便に本数が増える ・デマンド→乗継→八街 48分
導入可能性と 効果	・7~8時は通学専用になり、通勤ニーズに対応できない可能性がある。 ・運行本数は、午前通院・買物時 2便→3便に増加する。 ・所要時間は増加し、短縮効果は期待できない。		

図 3-8 デマンド交通の導入案の概念図(事例として記載)

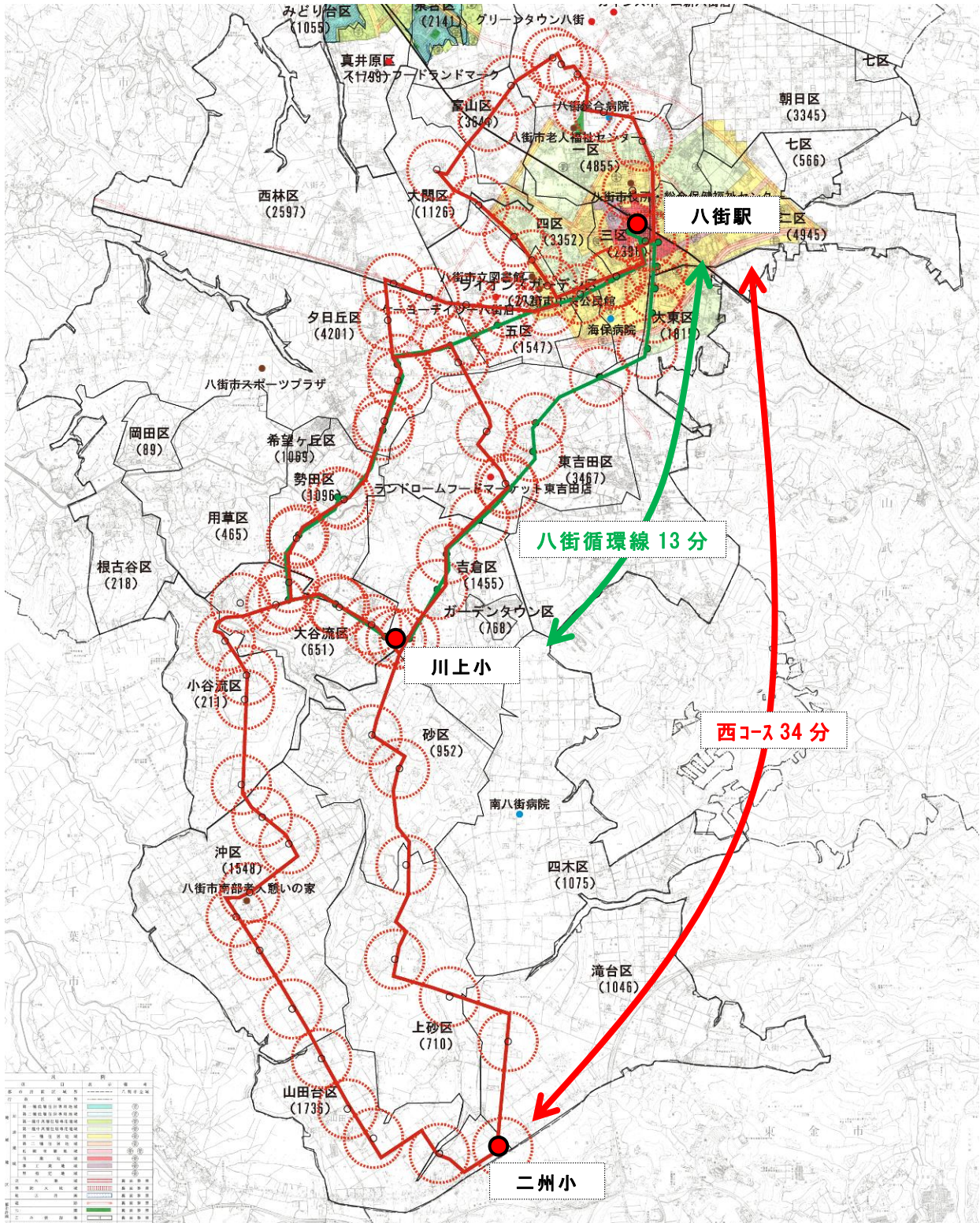


(3) 南西部地域

1) 現状の公共交通サービス

	路線名	運行本数	サービス水準
路線バス	八街循環線	8 便	(八街駅)・川上小→八街駅 13 分
ふれあいバス	西コース	6 便	(八街駅)・二州小→八街駅 34 分 ・川上小→八街駅 20 分 ・松林公民館→八街駅 10 分

図 3-9 南西部地域の公共交通サービス状況図



2) 市民の移動ニーズ

通勤・通学(市外)	・八街駅利用
通学(市内)	・川上小、実住小で登下校時利用
通院・買物等	・主に八街駅周辺、文達の施設を利用

3) 公共交通の利便性向上の課題

○市民の移動ニーズへの対応状況

	市民の移動ニーズ	移動ニーズへの対応状況	
通勤・通学(市外)	①7:00~8:00に駅着 →八街発7:11千、7:19東 7:30千、7:41千 8:03千、8:23千	(八街駅) ・八街循環線2便 ・西コース1便(21人/5日)	○八街循環線と西コースで需要に対応している ○経由ルートは異なるが、駅着時間等は 重複している
	②18:00以降に駅発 →八街発18:10銚、18:31成 18:54銚、19:19銚	(八街駅) ・八街循環線1便 ・西コース1便(20人/5日)	
通学(市内)	①7:30~8:00に学校着	・八街循環線1便 ・西コース2便(33人/4日)	○登下校で利用されている ・川上小=登16下8 ・二州小=登17下15 ・実住小=登---下46
	②15:30~16:30以降に学校発	・八街循環線1便 ・西コース3便(69人/4日)	
通院・買物等	①9:30~11:00に八街駅周辺着 ※人数は北口、総合病院、文達着	・八街循環線1便 ・西コース1便(27人/7日)	○八街循環線が各需要に対応している ○八街循環線と西コースの経由ルートは異なるが、駅発時間等は 重複している ○ 午後の出発需要対応は路線バスのみ。午後の帰りの利用客は少ない
	②11:00~13:00に八街駅周辺発 ※人数は北口、総合病院、文達発	・八街循環線2便 ・西コース1便(14人/7日)	
	③13:00~15:00に八街駅周辺着	・八街循環線1便 ・西コース0便	
	④15:00~17:00に八街駅周辺発	・八街循環線2便 ・西コース1便(17人/7日)	

○利便性向上の課題

- ・午前・午後の通院・買物等のニーズに対応する、路線バス・ふれあいバスの運行確保。

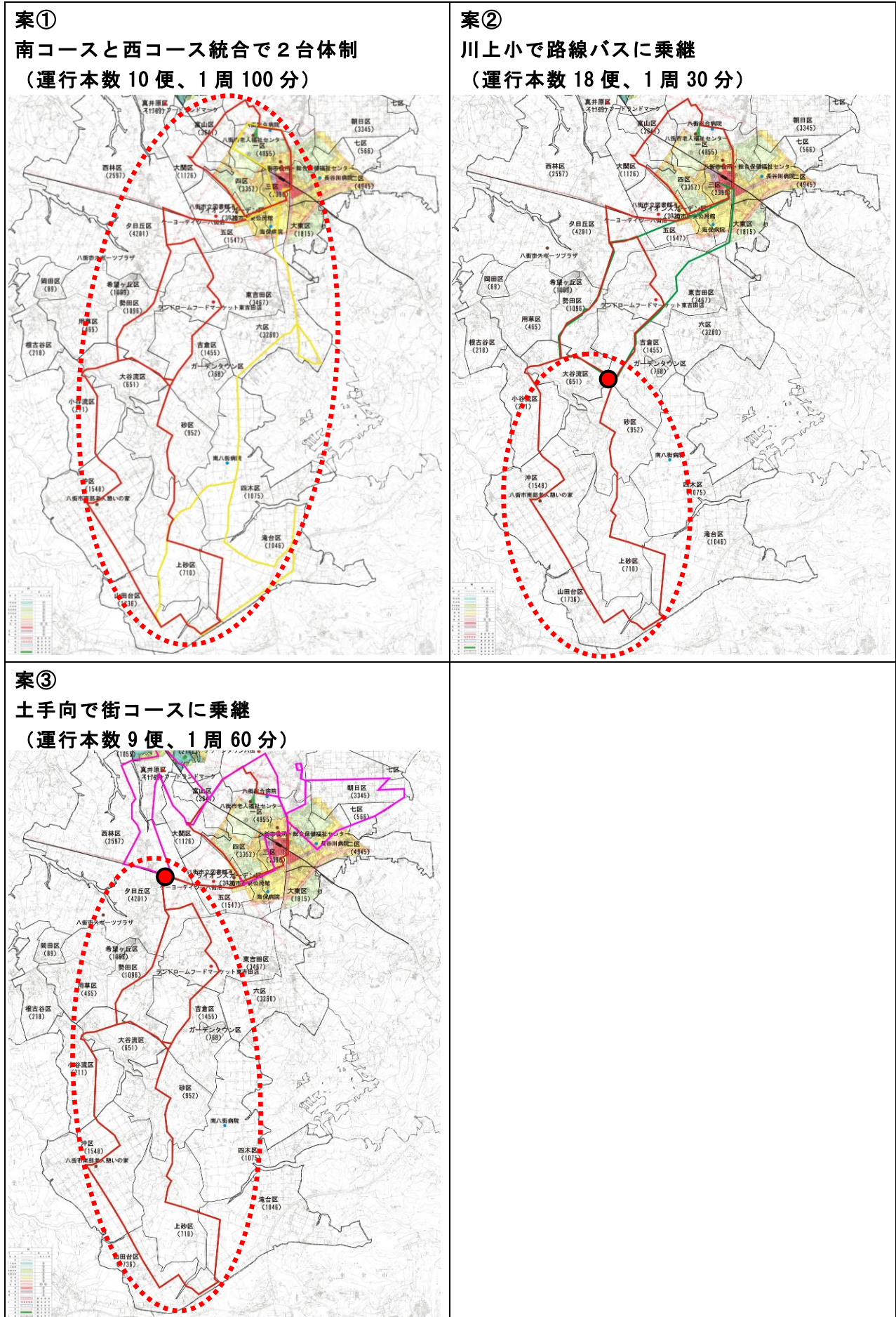
4) 利便性向上の可能性

(ふれあいバスの利便性向上案)

- ・乗継なしの場合は、南コースと西コースの統合を見込まない限り、増便は難しい。統合した場合は概ね10便/日程度まで増加でき、午後の需要にも対応可能と考えられる。
- ・川上小で路線バスに乗り継ぐことを前提とすれば、概ね18便/日程度まで本数が増やせるが、八街総合病院等八街駅北部の公共施設等に直接アクセスできなくなるデメリットがある。さらに路線バスの増便が条件となる。
- ・土手向でふれあいバス(街コース)に乗り継げば上記デメリットはないが、運行本数は概ね9便/日が限度で、多くの増便は期待できない。

	乗継	運行本数	所要時間	主要施設へのアクセス
現状	無	6便	1周90~120分 : 二州小⇄八街駅34分	・総合病院、八街駅、ふれあいBT…乗継なし
案① 南コースと西コース統合で2台体制	無	概ね10便	1周100分 : 二州小⇄八街駅35分	・総合病院、八街駅、ふれあいBT…乗継なし
案② 川上小で路線バスに乗継	有	概ね18便	1周30分 : 二州小⇄八街駅30分	・八街駅、ふれあいBT…乗継1回 ・総合病院…乗継2回
案③ 土手向で街コースに乗継	有	概ね9便	1周60分 : 二州小⇄八街駅40分	・総合病院、八街駅、ふれあいBT…乗継1回

図 3-10 ふれあいバスの利便性向上案の概念図(事例として記載)



※利便性向上の可能性を事例的に検討したもので再編案ではない

2) 市民の移動ニーズ

通勤・通学(市外)	・榎戸駅周辺は榎戸駅利用、南部は八街駅利用
通学(市内)	・実住小で登校時利用
通院・買物等	・主に八街駅周辺、文達の施設を利用

3) 公共交通の利便性向上の課題

○市民の移動ニーズへの対応状況

	市民の移動ニーズ	移動ニーズへの対応状況	
通勤・通学(市外)	①7:00~8:00に到着 →八街発 7:11千、7:19東 7:30千、7:41千 8:03千、8:23千	(八街駅) ・都賀線2便 ・中コース2便(68人/5日)	○八街駅にアクセスするふれあいバスの利用が進んでいる
	②18:00以降に駅発 →八街発 18:10銚、18:31成 18:54銚、19:19銚	(八街駅) ・都賀線1便 ・中コース2便(30人/5日)	
通学(市内)	①7:30~8:00に学校着	・都賀線1便 ・中コース2便(0人/4日)	○下校で利用されている
	②15:30~16:30以降に学校発	・都賀線2便 ・中コース3便(14人/4日)	
通院・買物等	①9:30~11:00に八街駅周辺着 ※人数は北口、総合病院、文達着	・都賀線2便 ・中コース0便	○午前・午後ともに、中コースが移動ニーズに対応していない
	②11:00~13:00に八街駅周辺発 ※人数は北口、総合病院、文達発	・都賀線1便 ・中コース0便	
	③13:00~15:00に八街駅周辺着	・都賀線1便 ・中コース0便	
	④15:00~17:00に八街駅周辺発	・都賀線2便 ・中コース1便(16人/7日)	

○利便性向上の課題

- ・午前・午後の通院・買物等のニーズに対応する、路線バス・ふれあいバスの運行確保。

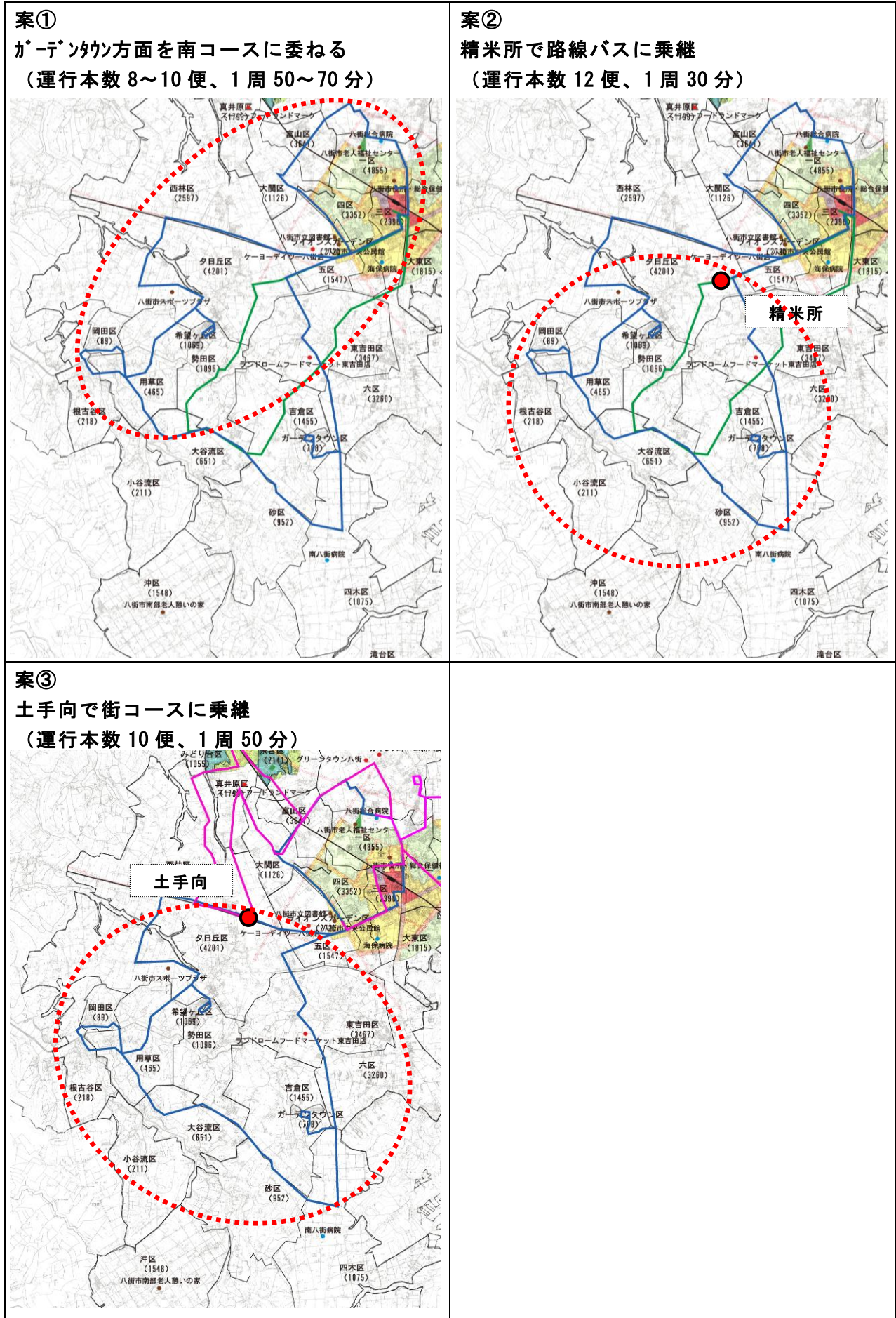
4) 利便性向上の可能性

(西部地域のふれあいバスの利便性向上案)

- ・乗継なしの場合は、ガーデンタウン方面を南コースに委ねることで、1便増便が可能。
- ・精米所で路線バス(八街循環線)に乗り継ぐことを前提とすれば、概ね12便/日程度まで本数が増やせるが、八街総合病院等八街駅北部の公共施設等に直接アクセスできなくなるデメリットがある。さらに路線バスの増便が条件となる。
- ・土手向でふれあいバス(街コース)に乗り継げば上記デメリットはなく、運行本数は概ね10便/日程度まで増加でき、午後の需要にも対応可能と考えられる。

	乗継	運行本数	所要時間	主要施設へのアクセス
現状	無	6~7便 (休日6便)	1周 60~80分 : 根古谷⇄八街駅 36分	・総合病院、八街駅、ふれあいBT…乗継なし
案① ガーデンタウン方面を南コースに委ねる	無	概ね8~10便	1周 50~70分 : 根古谷⇄八街駅 36分	・総合病院、八街駅、ふれあいBT…乗継なし
案② 精米所で路線バスに乗継	有	概ね12便	1周 30分 : 根古谷⇄八街駅 30分	・八街駅、ふれあいBT…乗継1回 ・総合病院…乗継2回
案③ 土手向で街コースに乗継	有	概ね10便	1周 50分 : 根古谷⇄八街駅 36分	・総合病院、八街駅、ふれあいBT…乗継1回

図 3-13 ふれあいバスの利便性向上案の概念図(事例として記載)



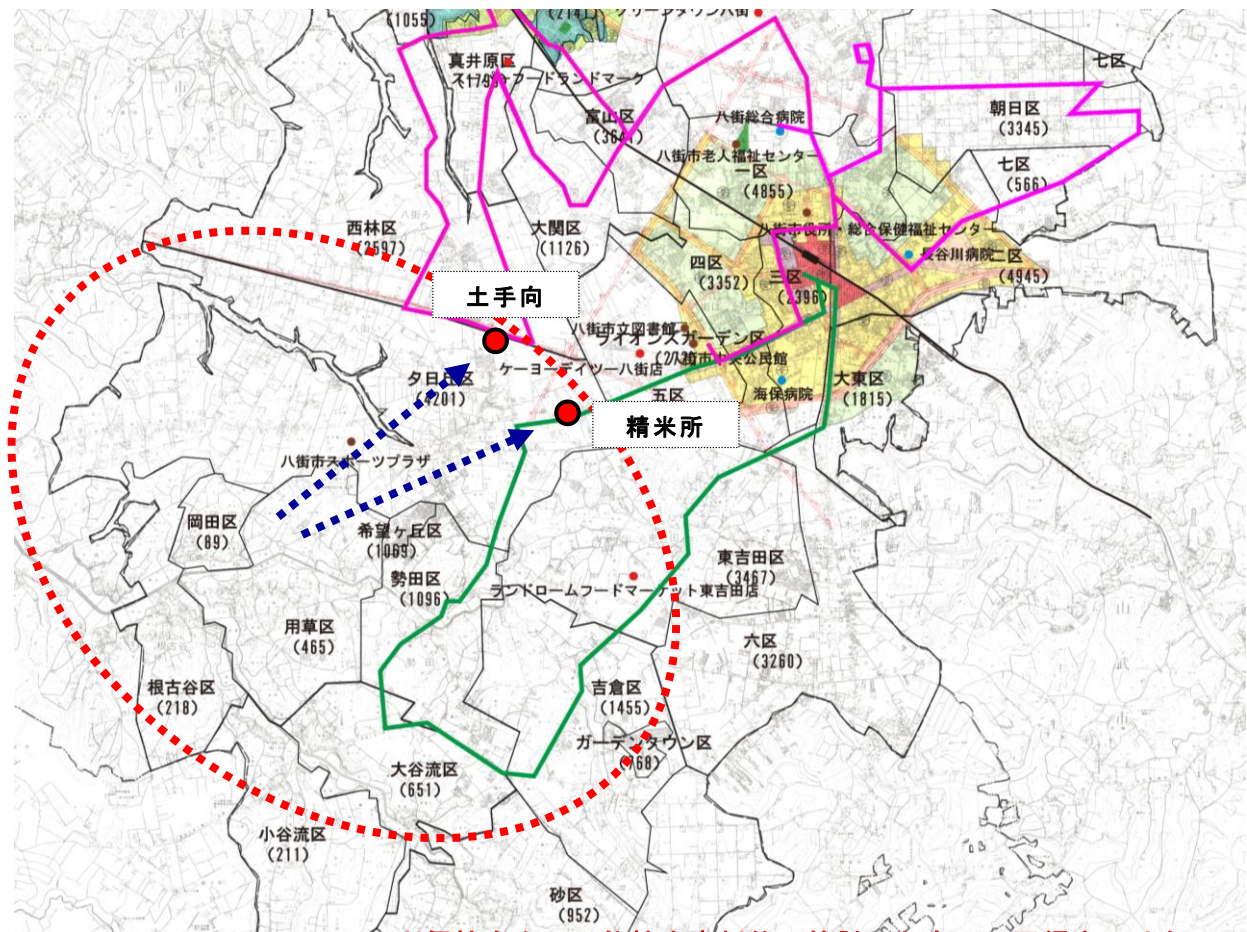
※利便性向上の可能性を事例的に検討したもので再編案ではない

○デマンド交通の導入可能性とその効果
 (デマンド交通の導入可能性と効果)

- ・他の地域に比べ通学ニーズが少なく占有時間は 7:30~8:00 で対応できるが、通勤ニーズが多く、時間帯調整に課題が残る。
- ・それ以外の時間帯では、1便/時間の運行による対応が可能で、運行本数が増加することによるサービス向上が期待できる。一方で所要時間の短縮効果は期待できない。

	通学	通勤	通院・買物
市民ニーズ	7:30~8:00 に 川上小着 8人/日	7:00~8:00 に 八街駅着 14人/日	9:30~11:00 に 八街駅周辺着 10人/日
現状 ふれあいバス	・1便で対応	・2便で対応 ・根古谷⇄八街駅 36分。	・2便で対応 ・根古谷⇄八街駅 36分。
デマンド交通 (セダンタクシー)	・1~2便で対応可能	・2便。本数変化なし ・デマンド→乗継→八街 48分	・3便に本数が増える ・デマンド→乗継→八街 41分
導入可能性と 効果	・通学は1台で対応可能で、通勤ニーズに対応可能である。ただし、通勤ニーズが多くすべてに対応できない可能性が高い。 ・運行本数は、午前通院・買物時 2便→3便に増加する。 ・所要時間は増加し、短縮効果は期待できない。		

図 3-14 デマンド交通の導入案の概念図(事例として記載)



※利便性向上の可能性を事例的に検討したもので再編案ではない

3-3 公共交通の利便性向上の方策案

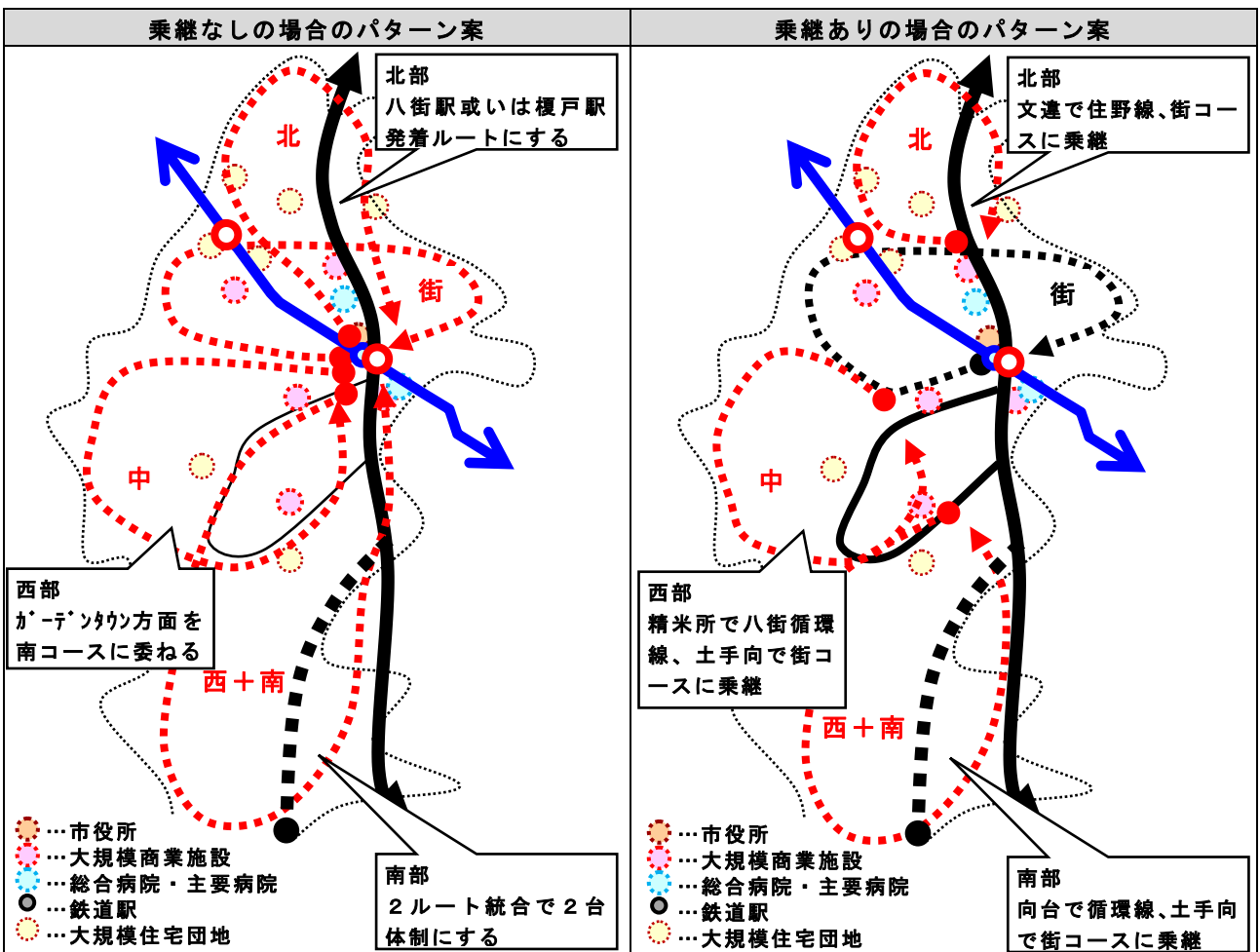
(1) 検討1：現状より運行頻度を高める方策

1) 運行頻度を高める条件

- ・各集落を網羅するネットワークは維持する。ただし、複数のルートが運行している場合はルートの間引きを検討する。
- ・乗継も含めて、各集落と駅、主要施設を結ぶネットワークを前提に、運行頻度を高める。

2) 市内各地域での利便性向上の可能性をふまえた運行頻度を高める方策案

	乗継なしの場合	路線バスに乗継ぐ場合	街コースに乗継ぐ場合
北部	案①：八街駅発着、ふれあいBTに向わないルート 案②：文違以北のみ榎戸駅発着 案③：八街駅発着、榎戸駅に向わないルート	案④：文違で住野線に乗継	案⑤：文違で街コースに乗継
南部	案①：南コースと西コース統合で2台体制	案②：八街神社で八街線に乗継 案③：向台で八街循環線に乗継	案④：土手向で街コースに乗継
西部	案①：ガーデンタウン方面を南コースに委ねる	案②：精米所で八街循環線に乗継	案③：土手向で街コースに乗継



3) 運行頻度を高める方策について

		乗継なしの場合	路線バスに乗継ぐ場合	街コースに乗継ぐ場合
運行頻度が高まる可能性	北部	○八街駅、榎戸駅の一方にアクセスする等の方法で概ね10便程度まで増加可能	○文違で路線バスに乗継げば概ね12便程度まで増加可能	○文違で街コースに乗継げば概ね12便程度まで増加可能
	南部	○西コースと南コースの統合により概ね10便程度まで増加可能	○向台で路線バスに乗継げば概ね12便程度、川上小で乗継げば概ね18便程度まで増加可能	○土手向で街コースに乗継げば概ね9便程度まで増加可能
	西部	○ガーデンタウン方面を南コースに委ねれば概ね8~10便程度まで増加可能	○精米所で路線バスに乗継げば概ね12便程度まで増加可能	○土手向で街コースに乗継げば概ね10便程度まで増加可能
サービス比較		※アクセスする駅や施設を絞るか、コースを統合すれば本数が増えるが概ね10便/日程度までしか増加しない(現状から1~2便増加する程度)	※路線バスに乗継げば、概ね12便/日程度、概ね1便/時間程度が達成可能であるが、路線バスの増便が条件となる。 ※路線バスは、主要施設を周回していないことから、「各集落から駅、主要施設までを乗継1回」を満たさない場合が生じる	※北部は、街コースに乗継げば、概ね12便/日程度の増便が可能。街コースの増便が条件となる ※南部、西部は、街コースから距離があり、9~10便程度までしか増加しない。

八街市の特徴	
市街地形成	・非線引きの都市計画区域のため、宅地開発が比較的容易であったことから、市内全域に小規模な住宅団地が点在し、市内の公共交通需要は分散的なものとなっている。
道路網	・幹線道路は、八街駅周辺を中心として、国道が放射方向に通るネットワークとなっている。八街駅周辺以外地域を環状方向に結ぶ幹線道路は少ない。 ・市の外縁部は、谷津田が入り組む地形であることから、外縁部を周回する市道は少なく、バスが通行できる道路が限定的となっている。
公共交通	・ふれあいバスの利用者数は11.4万人/年で、近隣市町と比べ、利用者数が多い。朝の通勤・通学、日中の通院・買物等多様な目的での利用が顕在化している。

運行頻度を高める方策について
<ul style="list-style-type: none"> ・現状のふれあいバスは、分散的な市街地形成の各行政区の全てを網羅し、各行政区と鉄道駅や主要な病院、商業施設、公共施設を乗換えなし或いは1回で結ぶネットワークが完成しており、運行頻度を高めること、所要時間を低減することが、サービス向上の課題となっている。 ・運行頻度を高める1方策として、①バス停を短絡化する方法、②ルートの迂回を改善する方法が考えられるが、八街市の特徴から、その実現が難しいと考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> ①：小規模な住宅団地が点在することから、バス停の需要が平準化しており(集中しているのは小学校等公共施設付近のバス停)、取捨選択がしにくい。(説明がつきにくい) ②：道路の少なさと地形的な制約により、市外縁部等では、迂回を改善するルートがない。 ・したがって、運行頻度を高める方策としては、コースの重複等を改善しながら1~2便の増便を目指す方法か、路線バス・ふれあいバス(街コース)への乗継を前提に、1便/1時間以上の運行頻度を目指す方法が現実的と考えられる。ただし、路線バス・ふれあいバス(街コース)への乗継は増便が前提条件となる

(注)市の財政事情が逼迫する中、市の財政に見合った中での利便性向上が求められる。

(2) 検討2：デマンド交通の導入可能性

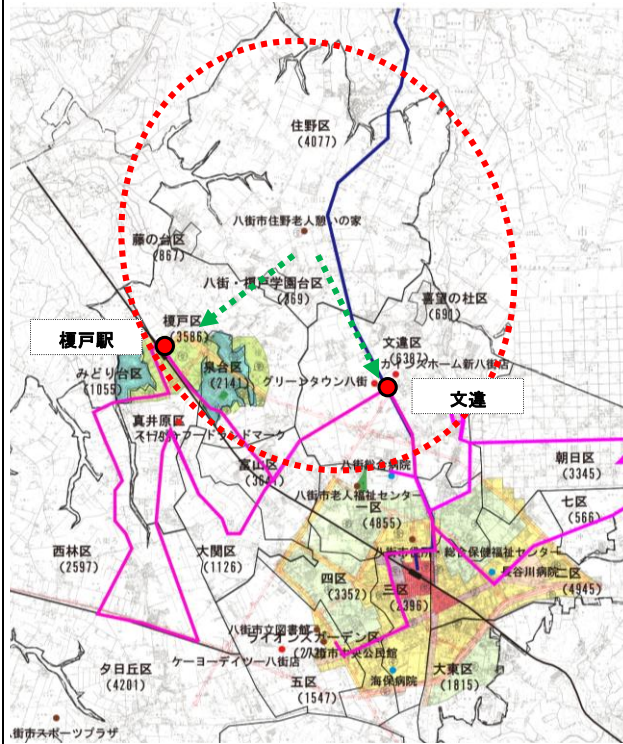
1) デマンド交通導入の前提となる条件

- ・現状のふれあいバス：6～8便/日、90～120分/1周、24人/台。
- ・デマンド交通の条件：ふれあいバス1コースの代替として導入。輸送力が半分以下となることから、運行頻度はふれあいバスの2倍（1便/時間）以上の達成が求められる。

2) デマンド交通の導入可能性(事例)

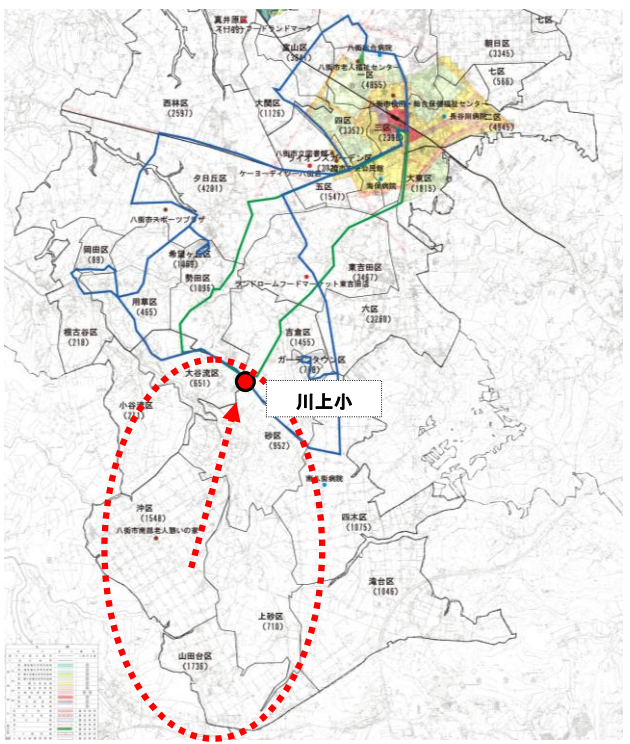
導入案①

北部地域で可能な案（→北コースの代替）



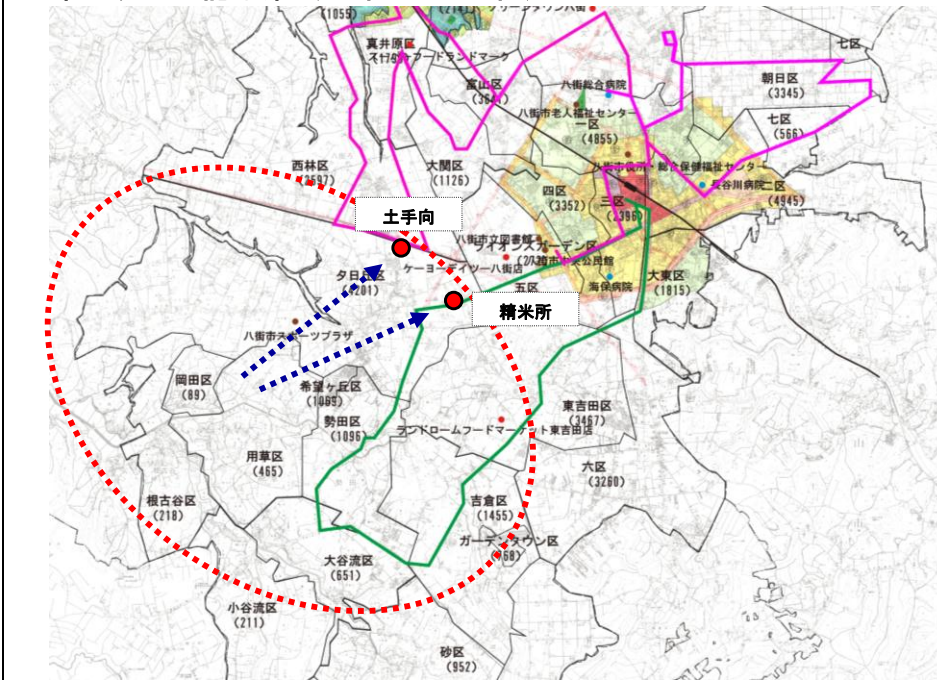
導入案②

南西部地域で可能な案（→西コースの代替）



案③

西部地域で可能な案（→中コースの代替）








3) 現状のふれあいバスとのサービスの比較（メリット・デメリット）

		コミュニティバス（ふれあいバス）	デマンド交通
メリ ツ ト	基本的な特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○いつでも、だれでも予約なしに利用できる。 ○定時に固定路線を運行するため、到着時刻や所要時間が安定している。 ○利用者負担が比較的安い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○サービス区域内の自宅付近から、サービス区域内の目的地付近まで、利用することができる。 ○予約した時間に利用できる（ただし、乗合のため、利用時間が前後する）
	八街市に導入した場合の特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○輸送力が24人/台と比較的高い。 ○朝の通勤ニーズと通学ニーズの両方に対応できる ○乗継を前提とすれば1本/1時間が達成可能（現状ふれあいバスより増加） 	<ul style="list-style-type: none"> ○乗継を前提とすれば1本/1時間が達成可能（現状ふれあいバスより増加）
デ メ リ ツ ト	基本的な特徴	<ul style="list-style-type: none"> ○ダイヤに合わせ利用したい時間に利用できない。 ○利用する際に、バス停まで徒歩等で移動する必要がある。 ○運行ダイヤが道路事情や事故等に左右されやすい。（共通） ○路線によりコースが決まっており、目的地によっては乗り継ぎが必要な場合がある。（共通） 	<ul style="list-style-type: none"> ○事前予約が必要。 ○到着時間や目的地までの所要時間が、予約の状況に左右される。 ○コミュニティバスに比べ、利用者負担が割高になるケースが多い。 ○サービス区域が限定されるので、サービス区域外では決められた場所までしか行かない。（共通） ○1台の座席数が少ないため、希望する事前予約ができない場合がある。 ○一般のタクシー車両を使用した場合はバスより狭い車両なので、見知らぬ人との相乗りに抵抗感がある。 ○サービス水準を高めると、自宅前や敷地内まで運行することとなり、1日の運行頻度が低下する。 ○見知らぬ乗客が自宅前まで同乗するため、自宅が知られることに抵抗がある。 ○運行時間は概ね午前8時台から午後5時台である。
	八街市に導入した場合の特徴	—	<ul style="list-style-type: none"> ○輸送力がふれあいバスに比べ低い。（ワゴンタクシーで10人/台、セダンタクシーで4人/台） ○二州小、川上小、八街東小、実住小の通学ニーズに対応する場合は、通勤ニーズに対応できない。 ○乗合頻度が高まると、ふれあいバスより所要時間がかかる。

デマンド交通の導入について

- ・ふれあいバスの代替として、通勤、通学、通院・買物等のニーズに対応する交通手段と考えた場合、現状で、朝の通勤と通学が重なる7～8時のニーズに対応できない可能性が高い。
- ・ふれあいバスは、24人乗り（運転手除き）の中型バスで、6～8便/日（休日6便）各集落を周回しており、140～190人/日の輸送力を提供しているが、仮にセダンタクシー（4人乗り）2台で代替した場合、12～14便/日でも輸送力は100～110人/日程度で、ふれあいバスよりは劣るものになる。
- ・頻度を上げて輸送力を高める方法もあるが、八街市は市域が広く、八街駅周辺を除く（文違以北、川上小以南等）市北部、南部、東部、西部地域でも、それぞれ4～5km圏に集落が点在していることから、予約客をピックアップする移動距離が長く、1便/1時間程度が限界と考えられる。
- ・デマンド交通の導入事例をみると、ピックアップする場所は、バス停のように限定されているケースが多い。一方で、市のふれあいバスは、各集落にバス停が設置され、南・西・中コースには自由乗降区間が設定されており、デマンド交通を導入した場合でも、「自宅付近まで」という利便性はふれあいバスと大きく変わらない可能性もある。しかし、バス停まで歩くことが困難な高齢者等の利便性の向上をとの声も一部で上がっているのも事実である。
- ・したがって、八街市にデマンド交通を導入した場合の利便性は、「利用したい時間帯（運行時間は限定される。）に利用できること」、また「高齢者等の移動対策」が主と考えられるが、ニーズが輸送力を上回る場合に利用できない場合もあり、その不安定さが懸念される。

表一 デマンド型乗合タクシーの特徴とふれあいバスとの比較

	コミュニティバス「ふれあいバス」	デマンド型乗合バス・タクシー
サービスの概要	<p><利用方法と運用イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 予め決まった時刻に運行します。 ・ 利用者は、予め定められたバス停から乗車し、目的地に向かいます。 <p>※ふれあいバスは、現在、この方法でサービスを提供しています。</p>  <p><事例></p> <p>事例①：八街市「ふれあいバス」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○サービス区域 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内 ○料金（大人） <ul style="list-style-type: none"> ・ 200円 ○運行曜日・時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 年中無休 ・ 6:30～20:00 （一部土日運休あり） ○輸送コスト <ul style="list-style-type: none"> ・ 約500円/1人 ○車両 <ul style="list-style-type: none"> ・ マイクロバス 	<p><利用方法と運用イメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近年、近隣市では、事前に電話することで、自宅付近まで迎えに来て、市内の目的地付近まで運行するデマンド型乗合バス・タクシーが導入されています。 <p>① 利用者は電話で予約します。 ② オペレータが予約を受け付けます。 ③ 複数の予約をとりまとめて、送迎する車を決めます。 ④ 迎えに行く場所と送る場所を確認し、送迎の順番を決め、配車します。</p>  <p><事例></p> <p>事例②：酒々井町「ふれ愛タクシー」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○サービス区域 <ul style="list-style-type: none"> ・ 町内、町外2病院 ○料金（大人） <ul style="list-style-type: none"> ・ 町内＝300円 ・ 町外2病院＝500円 ○運行曜日・時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日8:00～17:00 ○輸送コスト <ul style="list-style-type: none"> ・ 約1,000円/1人 ○車両 <ul style="list-style-type: none"> ・ 10人乗りワゴン  <p>事例③：山武市「乗合タクシー」</p> <ul style="list-style-type: none"> ○サービス区域 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内を3区分した区域内と市内主要公共施設 ○料金（大人） <ul style="list-style-type: none"> ・ 300円 ○運行曜日・時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ・ 平日8:00～18:00 ・ 土日9:00～18:00 ○輸送コスト…不明 ○車両 <ul style="list-style-type: none"> ・ 4人乗りセダン 
サービスの長所	<ul style="list-style-type: none"> ○いつでも、だれでも予約なしに利用できる。 ○定時に固定路線を運行するため、到着時刻や所要時間が安定している。 ○利用者負担が比較的安い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○サービス区域内の自宅付近から、サービス区域内の目的地付近まで、利用することができる。（利用するために、徒歩等で長い距離を移動する必要がない。） ○予約した時間に利用できる（ただし、乗合のため、利用時間が多少前後する）
サービスの短所	<ul style="list-style-type: none"> ○利用したい時間に利用できない。 ○利用する際に、バス停まで徒歩等で移動する必要がある。 ○運行ダイヤが道路事情や事故等に左右される。 ○路線によりコースが決まっており、目的地によっては乗り継ぎが必要な場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○事前予約が必要。 ○到着時間や目的地までの所要時間が、予約の状況に左右される。 ○コミュニティバスに比べ、利用者負担が割高になるケースが多い。 ○サービス区域が限定されるので、サービス区域外では決められた場所（駅・公共施設・バス停）までしか行きません。それ以外の場所に行きたい場合は路線バス等への乗り継ぎが必要です。 ○1台の座席数が少ないため、希望する事前予約ができない場合がある。 ○一般のタクシーと異なり、見知らぬ人との相乗りとなる。

(3) 利便性向上方策検討の視点

○公共交通を考える上での基本的な視点

～地域公共交通活性化・再生セミナー（H22.10）より～

①主体間の調整

- ・交通に関わる主体は多様で、公共交通事業者、インフラ事業者、利用者等がいる。例えば福祉バスやスクールバスを公共交通として活用しようとしても、行政管轄の違い等、様々な主体間でのコンフリクト、調整不足が生じている。いかに市場を活性化し、住民生活のサポートをしていくかが重要である。

②地域公共交通との連携

- ・公共交通のガバナンスが重要であり、事業者毎の情報のみならず、交通全体の一元的な情報管理をし、利用者の視点に立った情報提供が必要である。

③継続的な改善

- ・事業実施後のケアがほぼなされておらず、その後のモニタリングが重要である。運行が利用者ニーズに合っているのか、他の事業者との関係について、綿密なデータにより調査し、改善していくことが重要である。全ての公共交通を有機的に結びつけ、利用者利便のために何ができるかが重要である。

○利用者、交通事業者、地元事業者等関係者の持つべき視点

～各種関連セミナー等で示されている役割と本パターン案に関する視点～

①利用者（市民）の役割と視点

- ・役割：地域公共のあり方を自ら主体的に検討する役割
：地域公共交通を支える持続的な取組みを行う役割
 - ・パターン案を評価する視点
 - ：基幹交通－公共交通の軸として市内のどこへのアクセスを重視すべきか
 - ：端末交通－「運行頻度の多さ」と「乗換えの少なさ」のどちらを優先すべきか
－「速達性（所要時間）」と「網羅性（バス停アクセス）」のどちらを優先すべきか
- ※どのようなサービスを提供すれば、市民が公共交通を利用するか

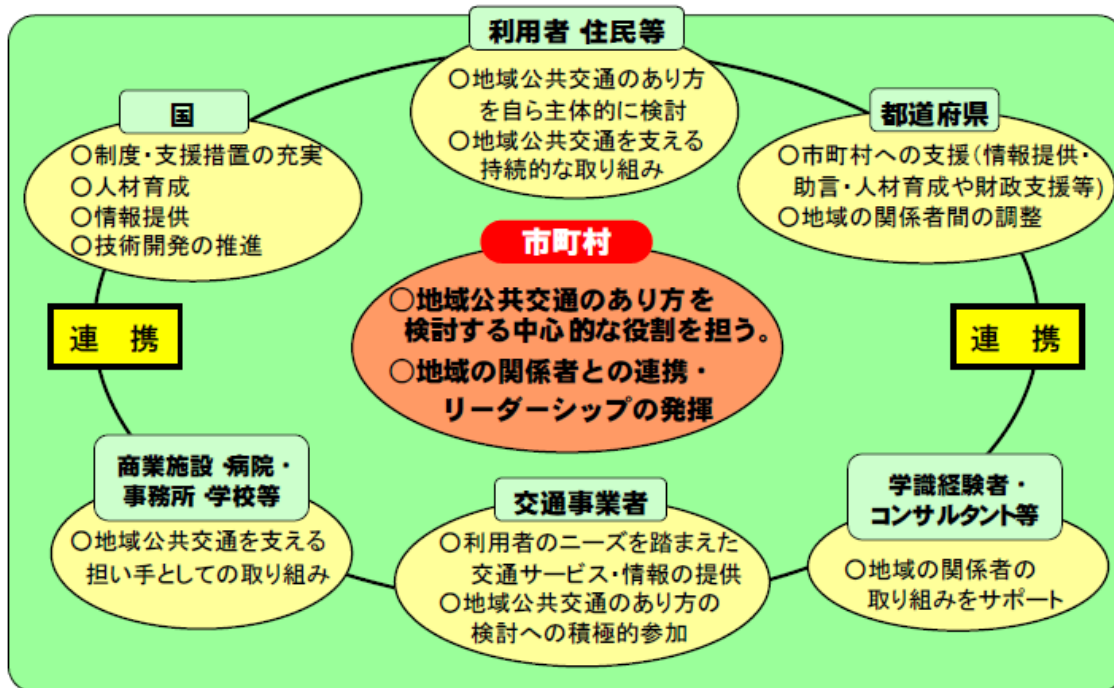
②交通事業者の視点

- ・役割：交通事業のプロとして地域公共のあり方を地域に提案する役割
 - ・パターン案を評価する視点
 - ：基幹交通－需要を効率的に利用に結びつける市内循環ルートのあり方をどう考えるべきか
 - ：端末交通－
// 端末交通のあり方をどう考えるべきか
- ※市民の利用を喚起し持続できる公共交通サービスはどのようなものか

③地元事業者等の視点

- ・役割：地域公共交通を支える地域の担い手としての役割
 - ：基幹交通－商業施設等への利便性を高める基幹交通のあり方は何か
－基幹交通を支えとりくみは何か
- ※地元事業者にメリットのある公共交通サービスはどのようなものか

参考－地域公共交通の検討にあたって求められている各主体の連携のあり方



資料：地域公共交通ハンドブック

【まとめ：平成24年度】

1. これまでの取り組み（第3回協議会まで）

- (1) 八街市の公共交通の現状
- (2) 市民移動実態・ニーズ調査
- (3) バスの利用実態・ニーズ調査等
- (4) 地域公共交通のあり方の検討
- (5) 委員からの意見聴取
- (6) 路線バスアンケート調査
- (7) 地域公共交通のあり方について

※ これまで各種資料から公共交通の実態把握を行うとともに、市民アンケート調査、路線バス・ふれあいバスニーズ調査等を行い、公共交通の現状と利便性向上の課題、可能性、パターン案を示してきましたが、委員からのご意見として地域からの声をもっと聞いてほしいなどのご意見があったことから、計画策定期間を1年延ばし、平成25年度中の策定とすることで、第3回目の会議の際に委員の皆さんの承認をいただいたところであります。

2. 新たな要因（特別な事情）

(1) 市の財政状況

平成25年度当初予算編成において、市財政状況の急激な悪化、また、財源不足による予算編成作業が困難を極め、対前年比予算20%の削減を基本として、予算の調製を行ったところであります。当然、ふれあいバスに係る運行経費も例外ではなく、年内にも運行体系や料金体系の見直しを行い、市が負担する運行に係る歳出削減を行わざるを得ない状況にあります。

このことから、毎年、増大しているふれあいバスの運行経費を圧縮し、これら圧縮した経費の範囲内で、新たな公共交通を含め、市が実施する際の公共交通の運行体系について検討することが大前提となります。

(2) バス路線の廃止

ちばフラワーバス（株）から、平成26年3月末をもって、路線バス「八街線」及び「都賀線」の2路線の廃止の申出がありました(※)。計画を策定する上で、この2つのバス路線は、地域における基幹バスとして位置付けておりました。このことから2つのバス路線がないものとして、再度、検討し直す必要が生じ、現在あるふれあいバスの再編を含めた検討が求められます。

(注) ※「八街線」については、3月14日に開催された千葉県バス対策地域協議会印旛分科会ワーキンググループ会議において、平成26年度の地域間幹線系統確保維持計画を策定することが承認されました。

3. これからの策定作業について

新たな要因（特別な事情）を念頭に置き、今後の「地域公共交通総合連携計画」の策定を進めなければなりません。また、平行して、路線バス2路線が廃止となる見込みであり、廃止となる平成26年3月までにふれあいバス等の再編計画の検討・実施に向けた作業を進め、平成26年4月1日から対応できる状態にしておく必要があります。

4. 地域公共交通総合連携計画策定に向けて

4-1 法定項目、策定のスケジュール

(1) 法律

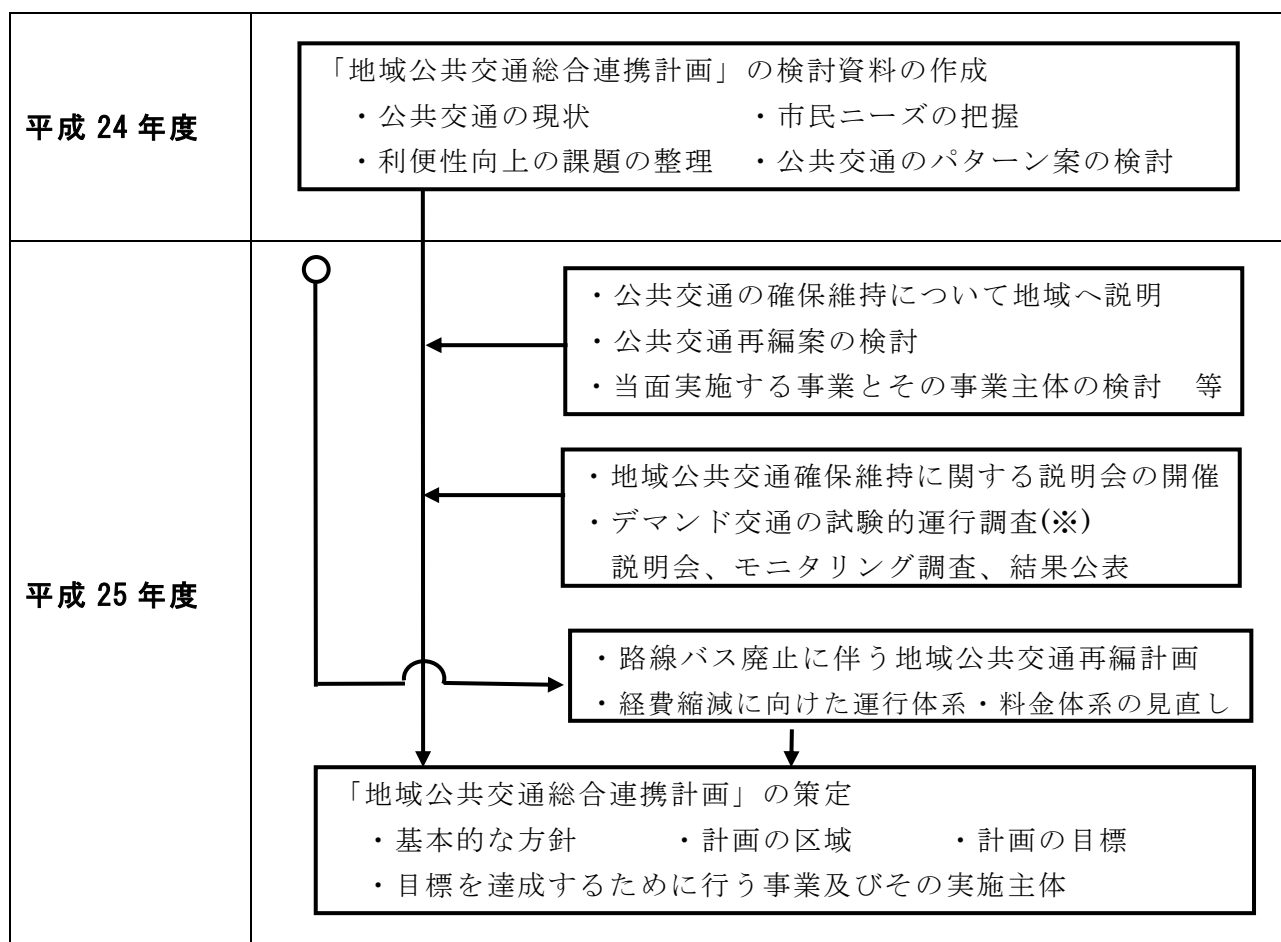
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成 19 年 5 月 25 日)

(2) 法定項目

- ・ 法第 5 条 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推進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) 策定のスケジュール(案)

- ・「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る。



※(注)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調査事業費)の要望中。
採択の場合実施。

- ・ デマンド交通の試験的運行調査 2 週間程度

4-2 計画への記載事項（案）

（１）基本的な方針（案）

1) 計画の位置づけ

- ・「地域公共交通総合連携計画」は、「八街市総合計画 2005 第2次基本計画」で掲げている将来都市像及び公共交通に関する施策の基本的な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 第2次基本計画

■ 計画期間：平成22年度～平成26年度の5年間

■ 将来都市像（基本構想の将来都市像）

「ひと・まち・みどりが輝く ヒューマンフィールドやちまた」

■ 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。」

・ 公共交通に関する施策「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

J R 総武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、榎戸駅舎改築などについて、引き続き J R に要請します。

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へ要請します。

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

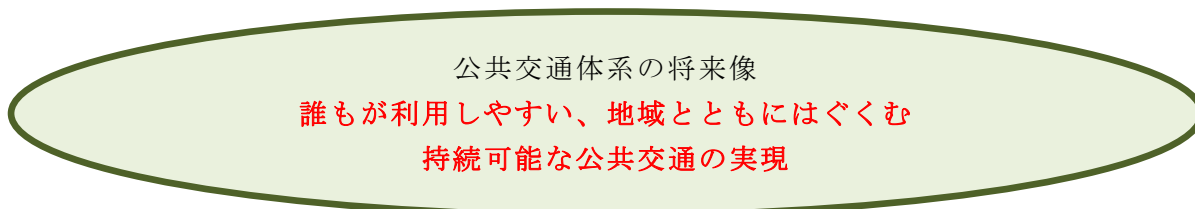
関連計画等（まちづくり、環境、福祉など）

- 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 = 市内各地と八街駅周辺、文違、榎戸を連絡する公共交通体系への再編

- ：市内各地と利用ニーズの高い八街駅周辺・文違、また榎戸を連絡する公共交通体系を確保する。
- ：また、公共施設等が分散的に立地する八街駅周辺は、駅と主要施設間を周回する公共交通を確保する。

方針2 = 速達性と網羅性に特化した2階層の公共交通網への再編

- ：現状のような、限られた需要の中では、市内各集落を網羅することと速達性を高めることの両立は難しく、2つの目的（速達性と網羅性）に特化した、2階層の公共交通網への再編に努める。

方針3 = 速達性と運行頻度の高い市内基幹交通網の育成

- ：速達性を重視する交通は、集落を網羅することよりは、市内の主要な目的地と市内各地域を短時間、高頻度で結ぶことを重視し、それを基幹交通として育成していく。
- ：あわせて、基幹交通を補完し、各集落を網羅する端末交通を育成する。

方針4 = 持続可能な公共交通の育成

- ：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、運行形態の見直し、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る。

(2) 計画の区域(案)

- ・「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(案)

- ・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、速達性と運行頻度を重視する。
- ・運行頻度は、現状で市民の各種移動ニーズに対応している住野線の運行本数を目安に、可能な限り運行本数の確保を目指す。
- ・速達性は、現状の路線バスの所要時間と同程度の速達性を確保する。

○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、アクセス利便性と運行頻度を重視する。
- ・網羅性は、現状のふれあいバスと同様に、バス停から300～500mで各集落をカバーする運行を目指す。
- ・運行頻度は、基幹交通と同様に、運行本数の確保を目指す。

2) 目標とする公共交通のネットワークの考え方

○ネットワーク

- ・路線バス、ふれあいバスにより、市内各集落と八街駅或いは榎戸駅、市内主要公共施設、病院、商業施設を、乗換えなし或いは1回の乗換えで結ぶ、ネットワークの構築を目指す。

(4) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体(案)

※目標を達成するために行う事業については、今後協議会での協議を重ね、取捨選択をしていくものとする。

現状で想定される事業メニュー(例)を以下に示す。

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、路線バス、ふれあいバスの機能強化を進める。

○事業メニュー(例)

①ふれあいバスの機能強化(市内循環ルートの運行、他ルートの再編)

※記載例

- ・現行のふれあいバスを基幹交通と端末交通に区分する。
- ・基幹交通は、現行街コースを路線変更した市内循環ルートとし、八街駅、文違、榎戸駅、五区等を巡回する。運行頻度は、1本/1時間程度を見込む。
- ・端末交通は、・・・・・・
(案1)市内循環ルート、路線バスへの乗継ポイントへのアクセスするルートに再編し、運行頻度は、1本/1時間程度を見込む。
(案2)今後、北部、中央部、西部、南部等の区分ごとに、検討組織を育成し、運行ルート、運行頻度を検討する。

②路線バスの確保・維持(路線バスの運行支援)

※記載例

- ・路線バスの維持のために、下記の運行支援及び営業努力を行う。
- ・住民は、地域の住民組織主体で、路線バスの利用促進を啓発する。
- ・各種団体は、商店街の販促活動等とおした利用促進活動を実施する。
- ・バス事業者は、利用促進活動を実施する。

③新たな公共交通の導入の検討

※記載例

- ・市内各地域の通勤、通学、通院・買物等のニーズをふまえながら、新たにデマンド型乗合タクシーの導入を検討する。
- ・新たなデマンド型乗合タクシーの導入の検討は、以下の手順を進める。
 - ステップ1 導入に向けた調査、運行計画、実証実験準備
 - ステップ2 実証実験
 - ステップ3 運行中止、または本格運行へ移行

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を、「地域公共交通総合連携計画」に記載することが望ましいと考えられる。

○事業メニュー（例）

①八街駅の機能強化（交通ターミナルの整備）

※記載例

- ・八街駅北口に、ふれあいバスのターミナルを新設し、鉄道・路線バスとの乗継機能を強化する。
- ・〇〇（市の方針を追記）〇〇

②榎戸駅の乗継強化

※記載例

- ・榎戸駅の東口開設に合わせて、ふれあいバス（あるいは新たな公共交通）と、鉄道との乗継機能を強化する。

③路線バスへの乗継強化（ふれあいバスとの乗継拠点整備）

※記載例

- ・路線バス、ふれあいバス（市内循環ルート）、ふれあいバス（端末交通）の乗継拠点を整備する。
- ・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見直していくためには、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、「地域公共交通総合連携計画」に、見直しの基準となる「(仮)ふれあいバス等運行見直し指針(廃止基準を含む。)」及び地域での公共交通見直しの検討組織(地域検討会)の育成を記載することが望ましいと考えられる。

○事業メニュー(例)

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指針の作成)

※記載例

- ・今後の地域の公共交通の検討にあたっては、地区住民の利用ニーズを反映した運行に改善していくために、地域での検討組織と市、運行事業者等との協働で実施する。
- ・その実現に向けて、その方針となる(仮称)ふれあいバス等運行指針(廃止基準を含む。)を作成する。
- ・会員制デマンド交通の導入。(NPOによる自家用有償運送、既存タクシーへのグループ乗車など)
- ・地域負担金による運行。
- ・協賛金制度や広告収入等の導入。

(運行指針作成の例)

- ・巻末事例④参照

②見直し検討組織の育成(地域検討会の育成)

※記載例

- ・地域住民の利用ニーズを反映した運行を実現するため、地域での公共交通見直しの検討組織(地域検討会)の育成に努める。
- ・検討組織の育成に向けて、勉強会を開催し、その熟度に応じて、検討組織を育成する。

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取組みが不可欠である。
- ・そこで、「地域公共交通総合連携計画」に、住民に対する多様な啓発活動の実施を記載することが望ましいと考えられる。

○事業メニュー（例）

①住民を対象とした施策（啓発の取組み、実証実験にあわせた取組み）

※記載例

- ・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。
- ・特に、新たなデマンド交通の導入に向けた、実証実験を実施する場合には、その効果や住民の利用継続ニーズ等を把握するために、啓発の取組みを実施する。

表－住民を対象とした施策例

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・フィット・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、アンケート ：公共交通のメリット ：サービス情報 等 ・啓発資料配布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 ・ワークショップ
交通整備・ 運用改善 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
一次的な交通運用改善施策		—	・一時的料金値下げ ・割引チケット、無料パス等の配布等

参考資料：モビリティマネジメントパンフレット（国土交通省）

②各種団体等と連携した利用促進施策（商店街等での利用券発券、乗継割引等）

※記載例

- ・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。

表一 各種団体と連携した利用促進施策の例

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	<ul style="list-style-type: none">・商店街の景品として、バス利用券を発券・バス乗車時に、商店街でのサービス券配布・コミュニティバスと商店街でのスタンプラリーなどのイベント開催等
乗継割引	<ul style="list-style-type: none">・路線バス、コミュニティバス間の乗継割引実施等

(5) 計画期間(案)

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。(平成25年度は計画策定期間)

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・住民・交通事業者・各種団体				
生活交通ネットワーク計画の策定			市・住民・交通事業者・各種団体				
公共交通の再編	ふれあいバスの再編		市・住民・バス事業者				
	路線バスの確保・維持		市・住民・バス事業者				
	新たな公共交通の導入検討		市・住民・交通事業者				
乗継拠点の整備	八街駅の機能強化	ふれあいバスターミナルの整備	市				
地元主体の公共交通再編の仕組み	見直しのルールづくり	運行指針の作成	市・住民・各種団体・交通事業者				
	地域検討組織の育成	地域検討組織の育成	市・住民・各種団体・交通事業者				
公共交通利用促進に向けた啓発	住民を対象とした施策	啓発の取組み	市・住民・各種団体・交通事業者				
		実証実験にあわせた取組み	市・住民・各種団体・交通事業者				
	団体と連携した促進施策	利用券発券、乗継割引等	市・各種団体				

Ⅱ. 次年度の検討予定

(1) 検討項目(案)

- 1) 「地域公共交通総合連携計画」の策定
- 2) ふれあいバス再編の検討、運行体系・料金体系の検討及び実施
- 3) 新たな公共交通の可能性の検討
- 4) 地域検討組織設立の検討
- 5) その他

(2) 検討スケジュール(案)

	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
1) 協議会の開催		●		●				●	パブコメ			●
2) 「地域公共交通総合連携計画」の策定	—————											
3) ふれあいバス再編の検討	—————											
4) 新たな公共交通の可能性の検討	—————											
5) 地域検討組織設立の検討	—————											
6) その他 地域公共交通確保維持に関する説明会				●								
デマンド交通の試験的運行(※)	—————											
ふれあいバス等運行指針の検討	—————											

※(注)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調査事業費)の要望中。
採択の場合実施。

- ・デマンド交通の試験的運行調査 2週間程度