

第3回八街市地域公共交通協議会資料

地域公共交通のあり方について

平成25年1月28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

3. 地域公共交通のあり方の検討	1
3-1 公共交通の現状と利便性向上の課題	1
(1) 公共交通の現状	1
(2) 市民の移動ニーズの特徴	7
(3) 市の公共交通の利便性向上の目標	9
(4) 公共交通の利便性向上の課題	10
3-2 市内各地域での利便性向上の可能性	15
(1) 北部地域	16
(2) 南東部地域	23
(3) 南西部地域	28
(4) 西部地域	34
3-3 目指すべき公共交通のパターン案	41
(1) 利便性向上の基本的な考え方（第2回協議会提示）	41
(2) 検討1：現状より運行頻度を高める方策	43
(3) 検討2：デマンド交通の導入可能性	45
4. 地域公共交通総合連携計画策定に向けて	54
4-1 法定項目、策定のスケジュール	54
4-2 計画への記載事項（案）	55
(1) 基本的な方針	55
(2) 計画の区域	56
(3) 計画の目標	57
(4) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体	58
(5) 計画期間	63
参考資料	64
(1) 公共交通のあり方を検討するヒントとなる先進事例	64

■今までの検討経過と第3回協議会の検討項目

(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

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

(1) 公共交通の現状

1) 公共交通の種類と利用状況

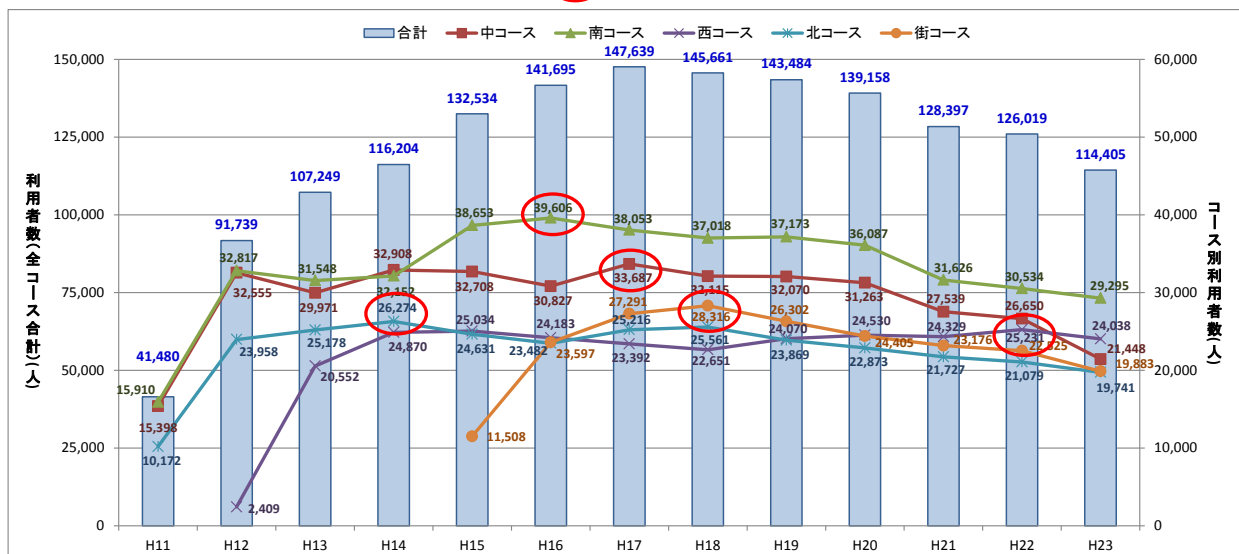
○公共交通の種類

- ・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 3-1 「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)

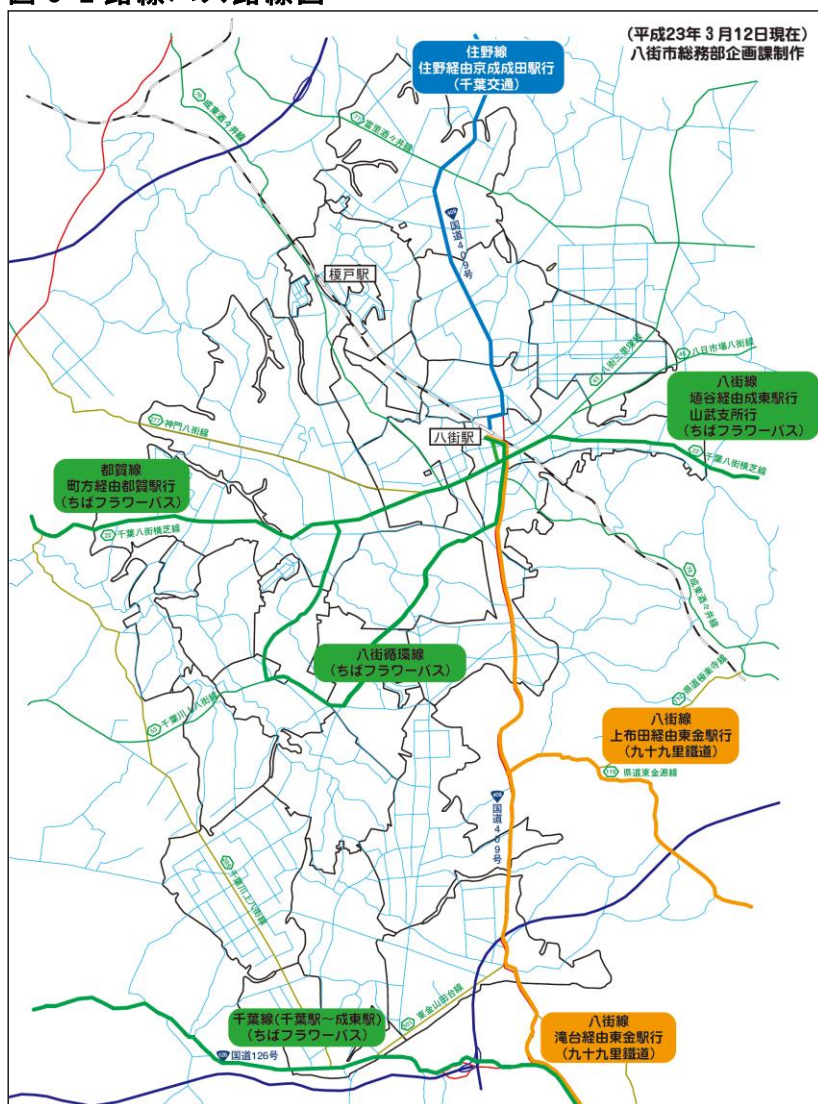
：八街駅発着の5路線の運行本数は、合計で48往復/日(平日)

－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 3-2 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
				(※2)		

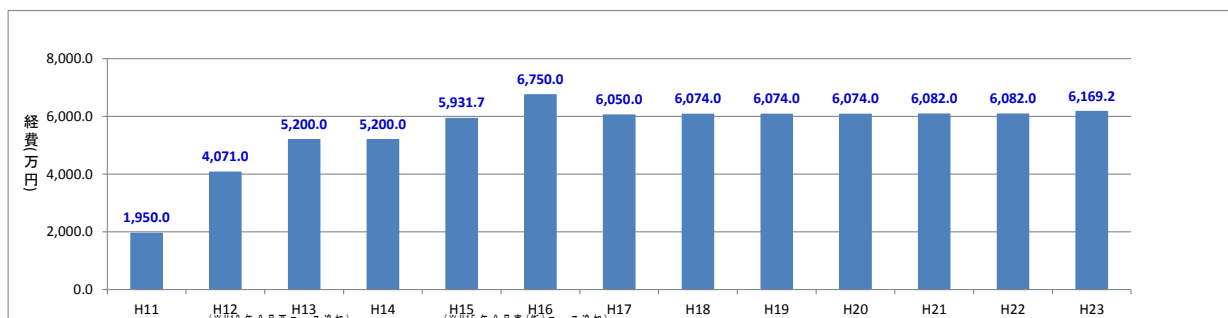
(※1) 最も所要時間がかかるルートの場合(市中心部を循環⇒郊外⇒市中心部、市中心部⇒郊外⇒中心部を循環)循環ルートを取らない朝、夕の便(中心部⇒郊外、郊外⇒中心部)は除く

(※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

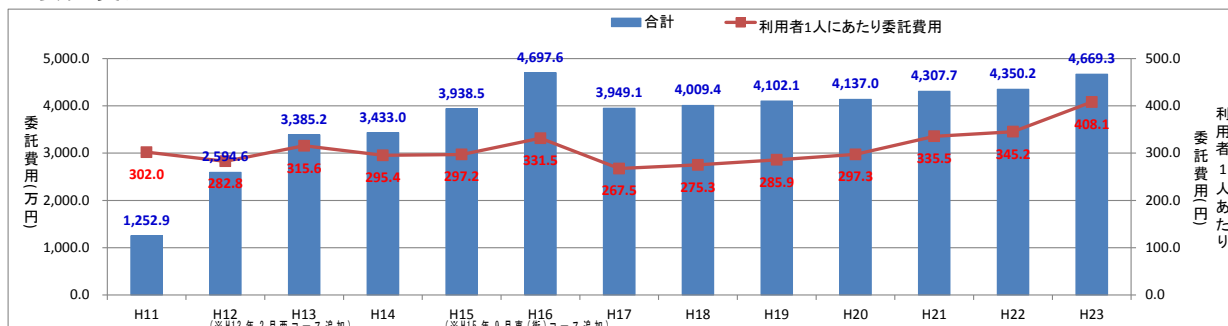
- ・ 運行経費：平成 23 年度の運行経費は 6,169 万円。平成 17 年以降横ばいで推移。
 - ・ 委託費用(八街市負担金額)
 - ：平成 23 年度の委託費用は 4,669 万円。委託費用は平成 17 年以降増加傾向
 - ：平成 23 年度の利用者 1 人あたりの委託費用は 408 円で。増加傾向。
- ※(注)平成 23 年 8 月末までは補助事業による運行。

図 3-3 「ふれあいバス」の運行経費・委託費用

○ 運行経費

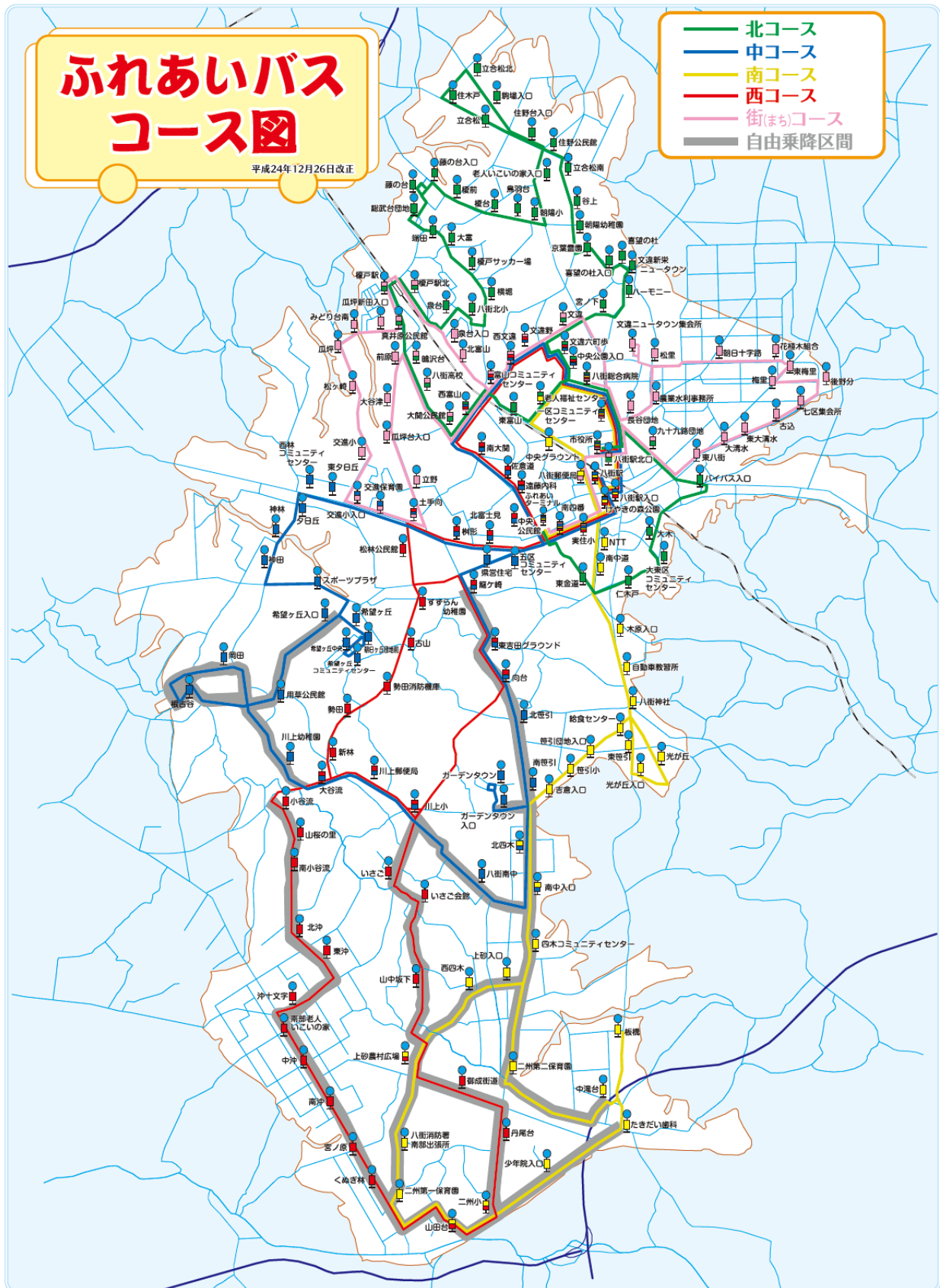


○ 委託費用



資料：八街市資料

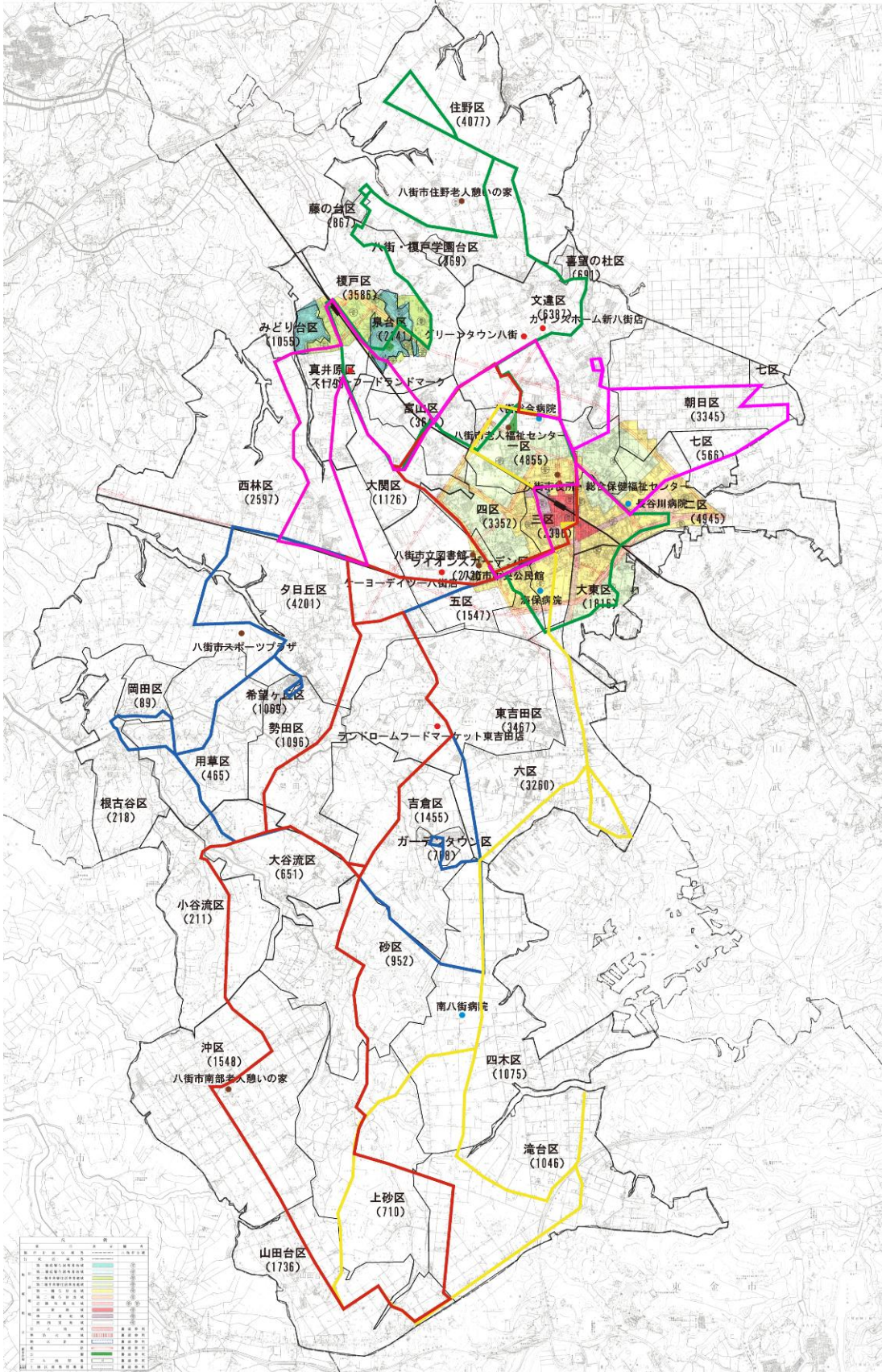
図 3-4 ふれあいバス路線図 (H24. 12. 26 改正後)



(市内主要施設)

- ・ふれあいバスは、各行政区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。

図 3-6 ふれあいバスのネットワークと市内主要施設の位置



(2) 市民の移動ニーズの特徴

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に駅着／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。

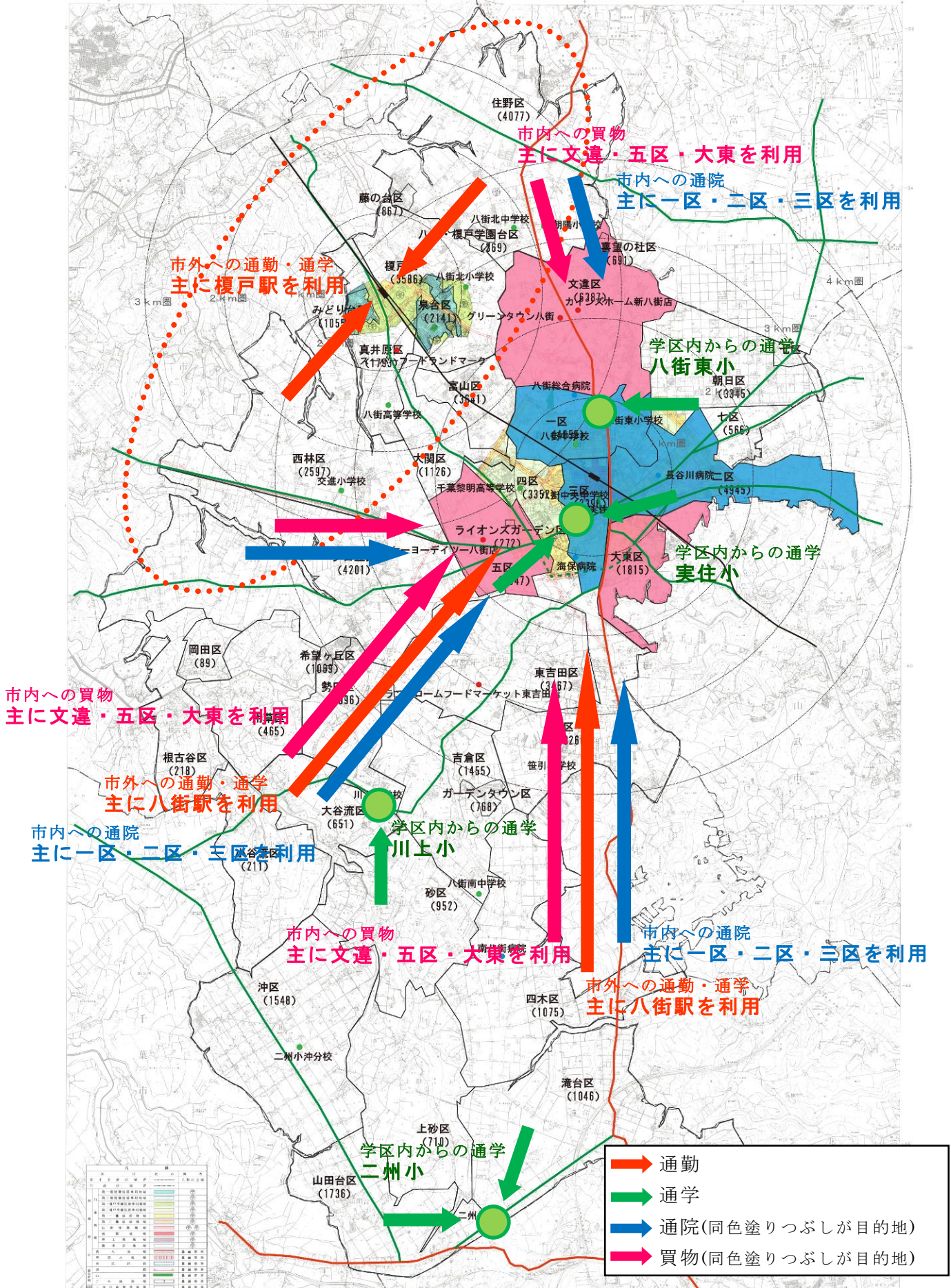
○路線バス、ふれあいバスの潜在需要

- ・「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 3-1 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

図3-7市民の移動ニーズの特徴



(3) 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。

(4) 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）に対応しきれていない時間帯があることが見受けられる。

表 3-2 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 3-3-1 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 3-3-2 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、さらに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

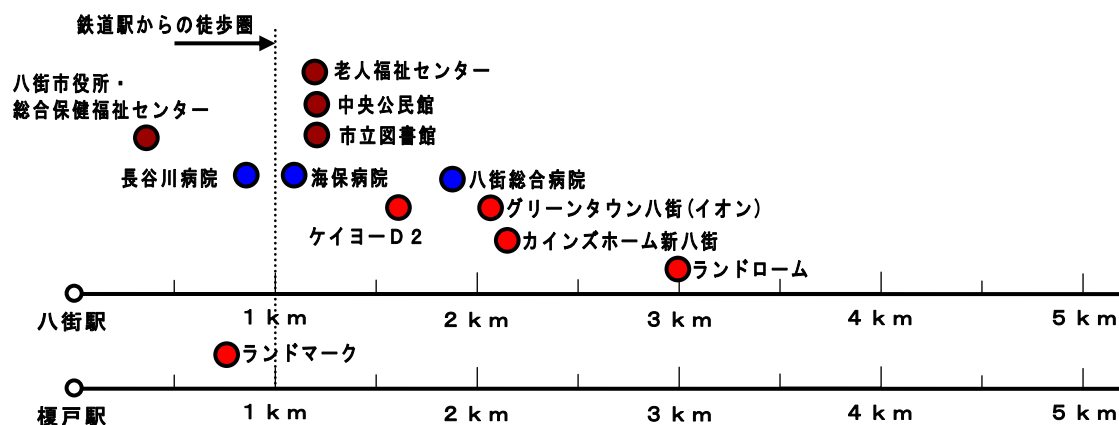
3)「ネットワーク」に関する課題

- ・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 3-9 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

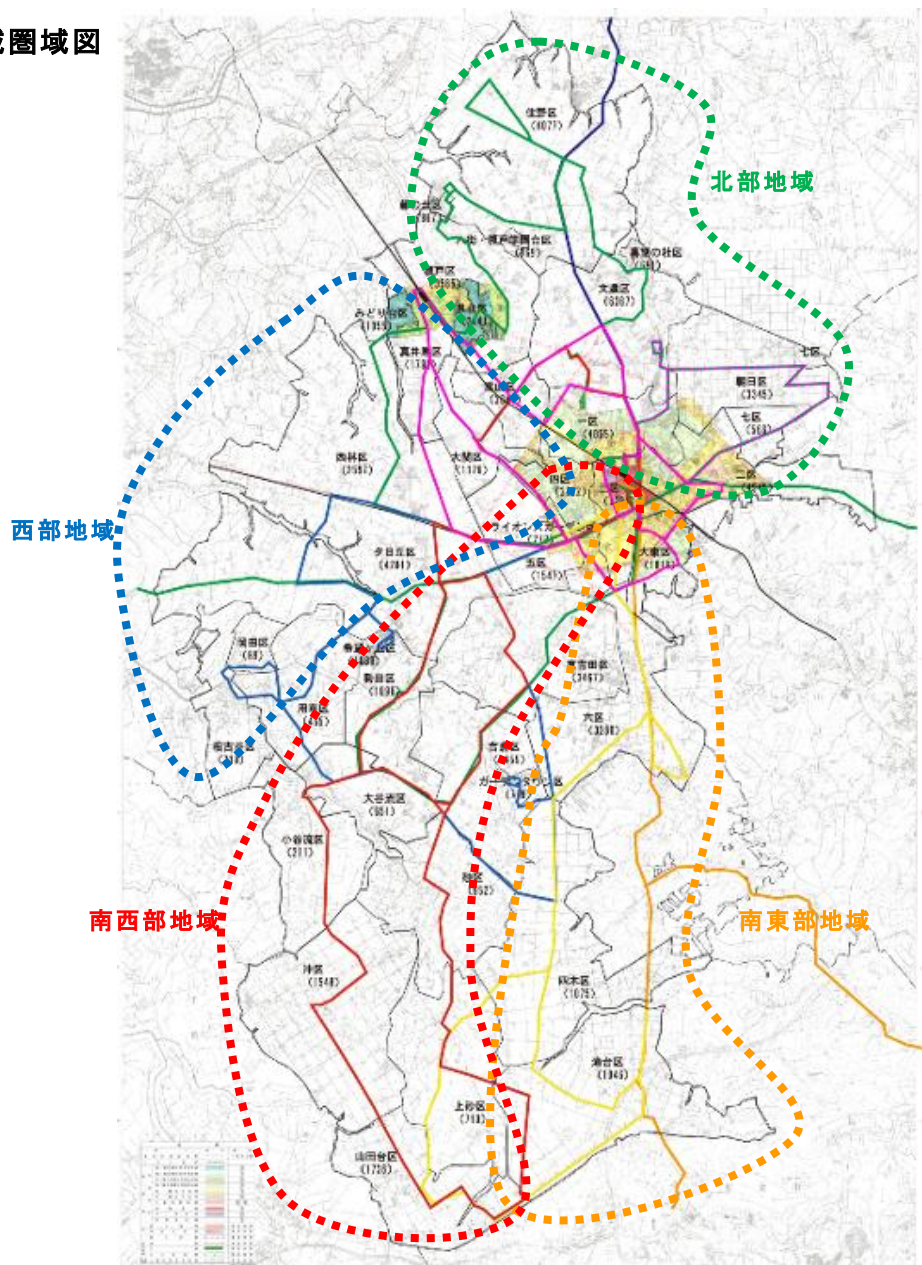
- ・ふれあいバスは、近年利用者数が減少する傾向にあり、委託費用（市負担金額）が増加する傾向にある。（H23度、運行経費6,169万円、委託費用4,669万円）
- ・安定的で持続可能な公共交通を目指すためには、市民の利用促進策、運行形態の見直し、また運賃の見直しや運賃収入以外の収入確保も含めて、その採算性を高めていくための取組みを検討していく必要がある。

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「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）への乗継を前提とする。

図 3-10 地域圏域図

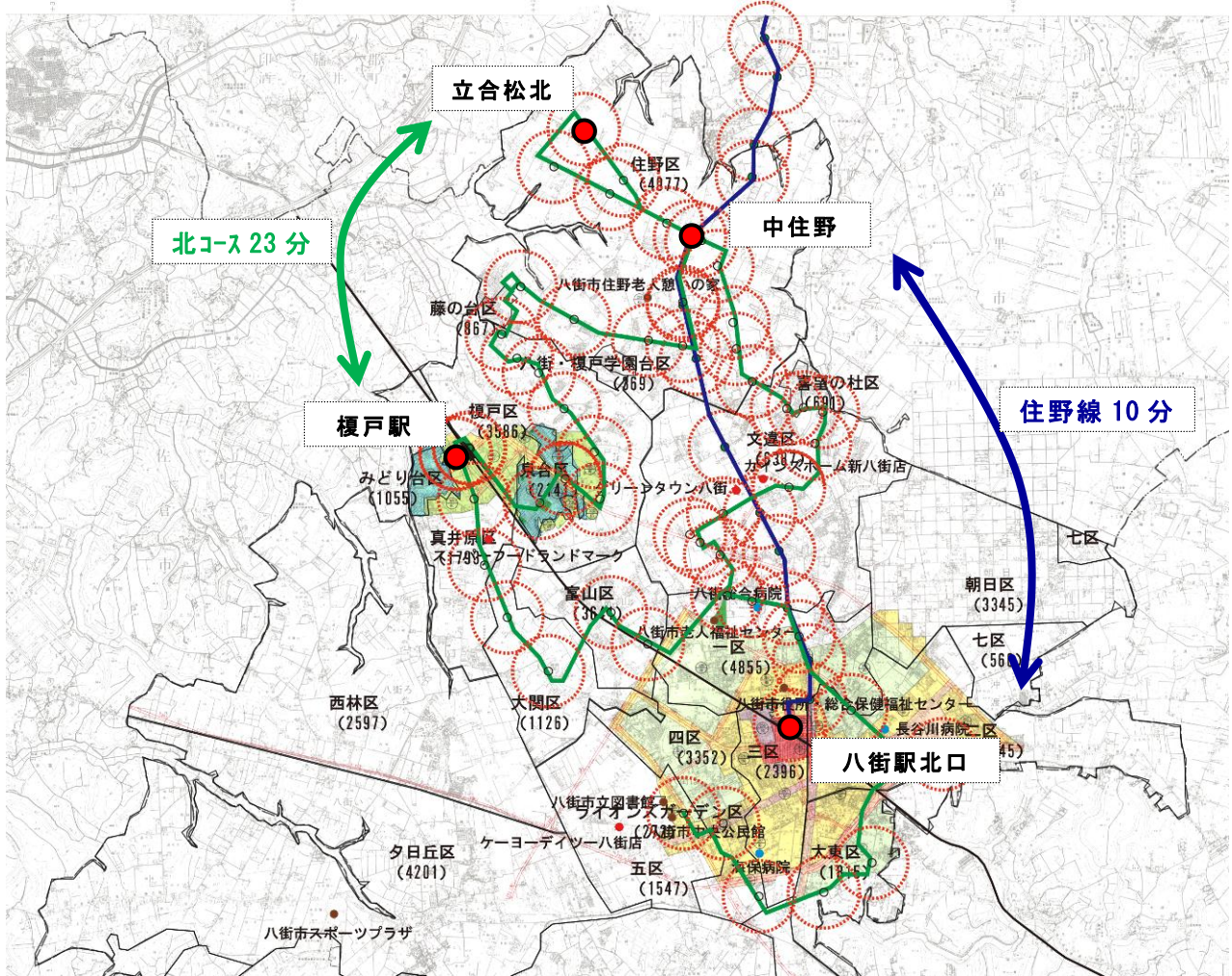


(1) 北部地域

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 3-11 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
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

○ふれあいバスの利便性向上の可能性

(現状の所要時間と運行本数)

- ・ふれあいバス（北コース）
 - ：立合松北⇄八街駅北口 23分（H24.12改正で44分→23分に改善された）。
 - ：立合松北⇄榎戸駅 23分
 - ：1周90分×6～7便（1便/2時間）（休日6便）
- ・住野線
 - ：富山入口（ふれあいバス文違付近）⇄八街駅 6分。

(運行本数増加（1便/1時間）、所要時間短縮の可能性)

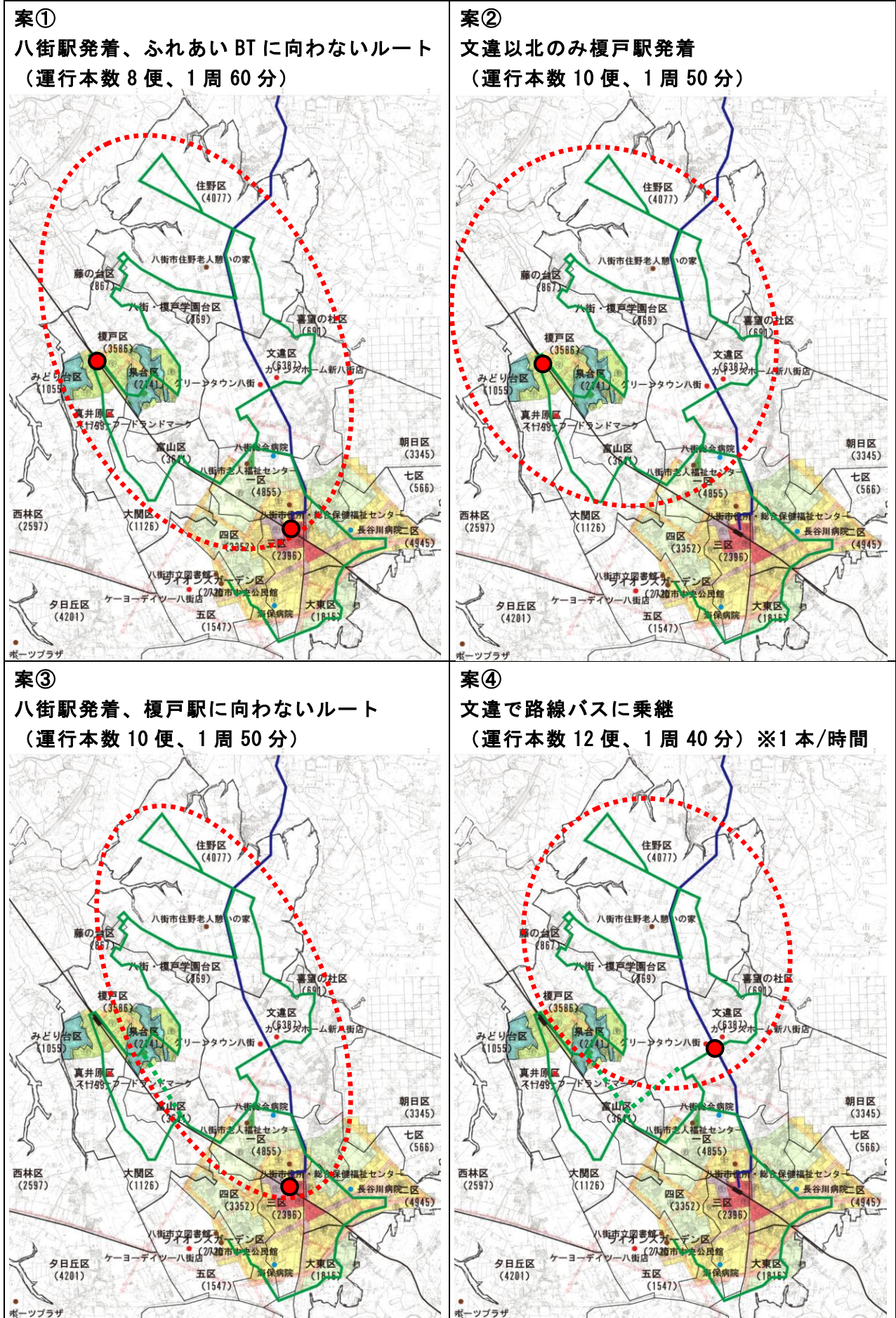
- ・乗継なしの場合の可能性
 - ：立合松北⇄榎戸駅 23分。文違以北のみ榎戸駅発着で約50分
 - ：立合松北⇄八街駅北口新ルート 23分。榎戸駅アクセスせずで約50分
 - ※上記のルート変更で**概ね10便/日程度まで可能で、駅までの所要時間は同程度。**
- ・乗継ありの場合の可能性
 - ：文違以北を周回。立合松北⇄文違 17分、1周約40分で12便/程度まで可能。
 - ：立合松北⇄八街駅北口
 - 17分+乗継5分+6分=28分※乗継分時間がかかる。
 - ※住野線は1便/1時間程度あり、**概ね12便/日程度まで可能で、所要時間はやや増加。**

(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 3-12 ふれあいバスの利便性向上案の概念図



※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条件)

- ・立合松北⇄榎戸駅 3km→6分、⇄八街駅 6km→12分
- ・地区からの運行地点＝榎戸駅、文違

①通学対応：7：30～8：00に八街東小着12人/日（学校調べでは19人/日）

・対応可能性

：ワゴンタクシー（10人乗り）の場合＝1台×2便で対応可能

：セダンタクシー（4人乗り）の場合＝2台×2便での対応は、16人/日が限度。

※ワゴンタクシー1台或いはセダンタクシー2台の**2便体制で対応可能**。ただし予約の偏りで希望時間に乗れない場合あり。

・所要時間（セダンタクシーで想定）

：走行距離＝4人×2km+2km（最終乗車地点から学校まで）＝10km

：所要時間＝10km×30km/時＝20分+乗降※2分×4人＝28分≒**30分/回転で可能**。

・運行時間帯

：**7：00～8：00は通学対応**となる。（通勤等には利用できない）

②通勤対応：7：00～8：00に鉄道駅着10人/日（他コースと同程度として）

(文違乗継で八街駅アクセスの場合)

・対応可能性（セダンタクシーで想定）

：乗継ポイント＝富山入口（→住野線 7：12、7：57、8：24）

：3人/台×2台×2回転＝12人で対応する可能性

→立合松北⇄富山入口 3km

→走行距離＝3人×2km+3km＝9km

→所要時間＝9km×30km/時＝18分+乗降※2分×3人＝24分+回送 3km6分＝30分

→**路線バスダイヤに接続可能**。

・運行本数

：現状＝0便。デマンド交通＝**2便可能で本数が増える**。

・所要時間

：現状＝立合松北⇄八街駅北口 44分（新ルートで23分に改善）。

：デマンド+路線バス＝24分+乗換 5分+路線バス 6分＝35分。**新ルートより約10分遅い**。

・運行時間帯

：通学対応を優先する場合、7時以前、8時以降となり、**通勤ニーズに対応できない可能性がある**。

(榎戸駅アクセスの場合)

・対応可能性（セダンタクシーで想定）

：アクセスポイント＝榎戸駅（→東京方面 7：16、7：35、7：46、8：07、8：32）

：3人/台×2台×2回転＝12人で対応する可能性

→立合松北⇄榎戸駅 3km

→走行距離＝3人×2km+3km＝9km

→所要時間＝9km×30km/時＝18分+乗降※2分×3＝24分+回送 3km6分＝30分

→**鉄道ダイヤに接続可能。**

・**運行頻度**

：現状＝1 便。デマンド交通＝**2 便可能で本数が増える。**

・**所要時間**

：現状＝立合松北⇄榎戸駅 23 分。

：デマンド＝24 分。**現状と同程度。**

・**運行時間帯**

：通学対応を優先する場合、7 時以前、8 時以降となり、**通勤ニーズに対応できない可能性がある。**

③**通院・買物等対応：9：30～11：00 に八街駅周辺着 10 人/日**

・**対応可能性**（セグメントカーで想定）

：乗継ポイント＝富山入口（→住野線 9：29、10：34、11：49）
＝文違（→街コース）

：3 人/台×2 台×2 回転＝12 人で対応する可能性

→立合松北⇄富山入口 3km

→走行距離＝3 人×2km＋3km＝9km

→所要時間＝9km×30km/時＝18 分＋乗降り 2 分×3 人＝24 分＋回送 3km6 分＝30 分

→**路線バスダイヤに接続可能。**

・**運行頻度**

：現状＝2 便。デマンド交通＝**3 便可能で本数が増える。**

・**所要時間**

：現状：立合松北⇄八街駅 44 分（新ルートで 23 分に改善）。

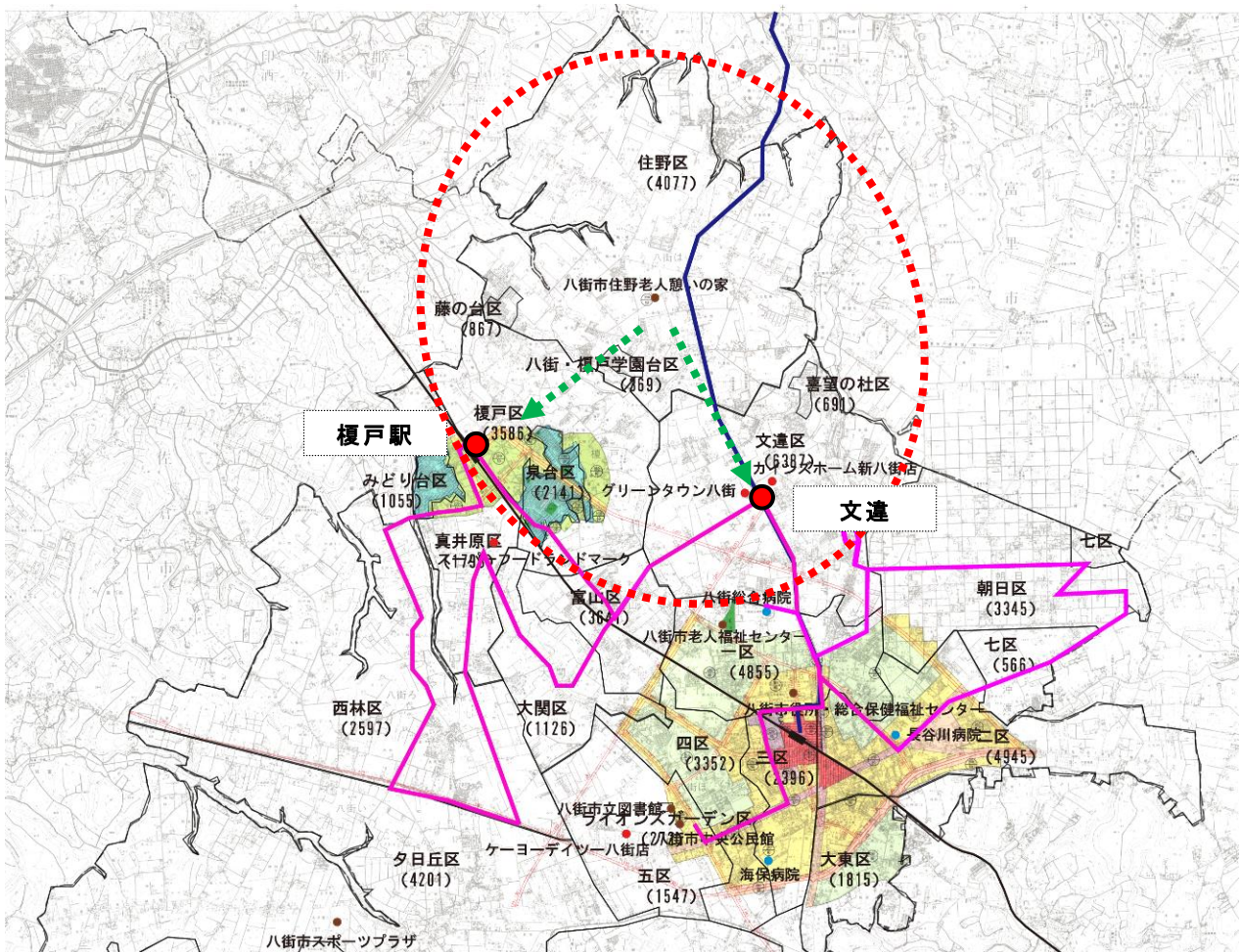
：デマンド＋路線バス：24 分＋乗換 5 分＋6 分＝35 分。**新ルートより約 10 分遅い。**

(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。ただし八街東小の通学ニーズを街コースのみで対応できる場合は、通勤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 八街駅周に着 10人/日
現状 ふれあいバス	・1便で対応	・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 (セダンタクシー)	・2便×2台で対応可能	・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	・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。 ※通学を街コースで対応すれば通勤に対応できる。 ・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 3-13 デマンド交通の導入案の概念図



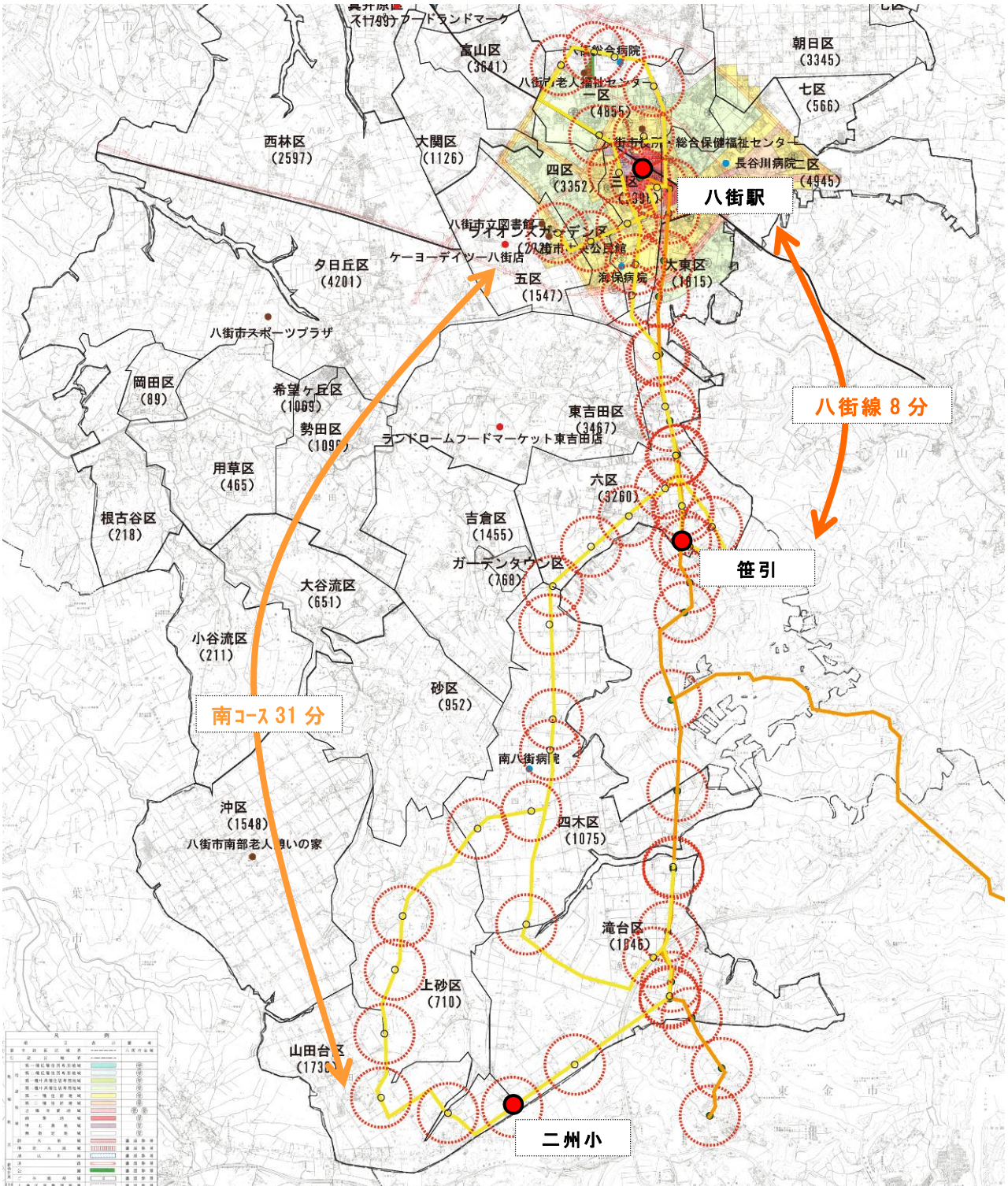
※利便性向上の可能性を事例的に検討したもので再編案ではない

(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 3-14 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 各便とも比較的利用が進 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

○ふれあいバスの利便性向上の可能性

(現状の所要時間と運行本数)

- ・ふれあいバス（南コース）
 - ：二州小⇄八街駅 30分。
 - ：1周 70～90分×6～8便（1便/2時間）（休日6便）
- ・八街線（九十九里）
 - ：駒返（八街神社）⇄八街駅 7分
- ・八街循環線
 - ：向台⇄八街駅 8分。

(運行本数増加（1便/1時間）、所要時間短縮の可能性）

- ・乗継なしの場合の可能性
 - ：二州小⇄八街駅 30分で、**困難**。
 - ：西コースとの統合が可能な場合
 - 二州小⇄八街駅 35分。**コース統合で1周 100分 5便×2台＝概ね 10便/日程度まで可能。**
- ・乗継ありの場合の可能性
 - ：八街神社で乗継（→八街線）
 - 二州小⇄八街神社 22分。1周 48分で概ね 11便/日程度まで可能。（八街線の増便が可能な場合）
 - 二州小⇄八街駅
 - 22分＋乗継 5分＋7分＝34分※乗継分時間がかかる
 - ：向台で乗継（→八街循環線）
 - 二州小⇄向台 17分。1周 45分で概ね 12便/日程度まで可能。（八街循環線の増便が可能な場合）
 - 二州小⇄八街駅
 - 17分＋乗継 5分＋8分＝30分※あまり変わらない

※乗継で、**概ね 12便/日程度まで可能だが、所要時間はやや増加。路線バスの増便が条件**

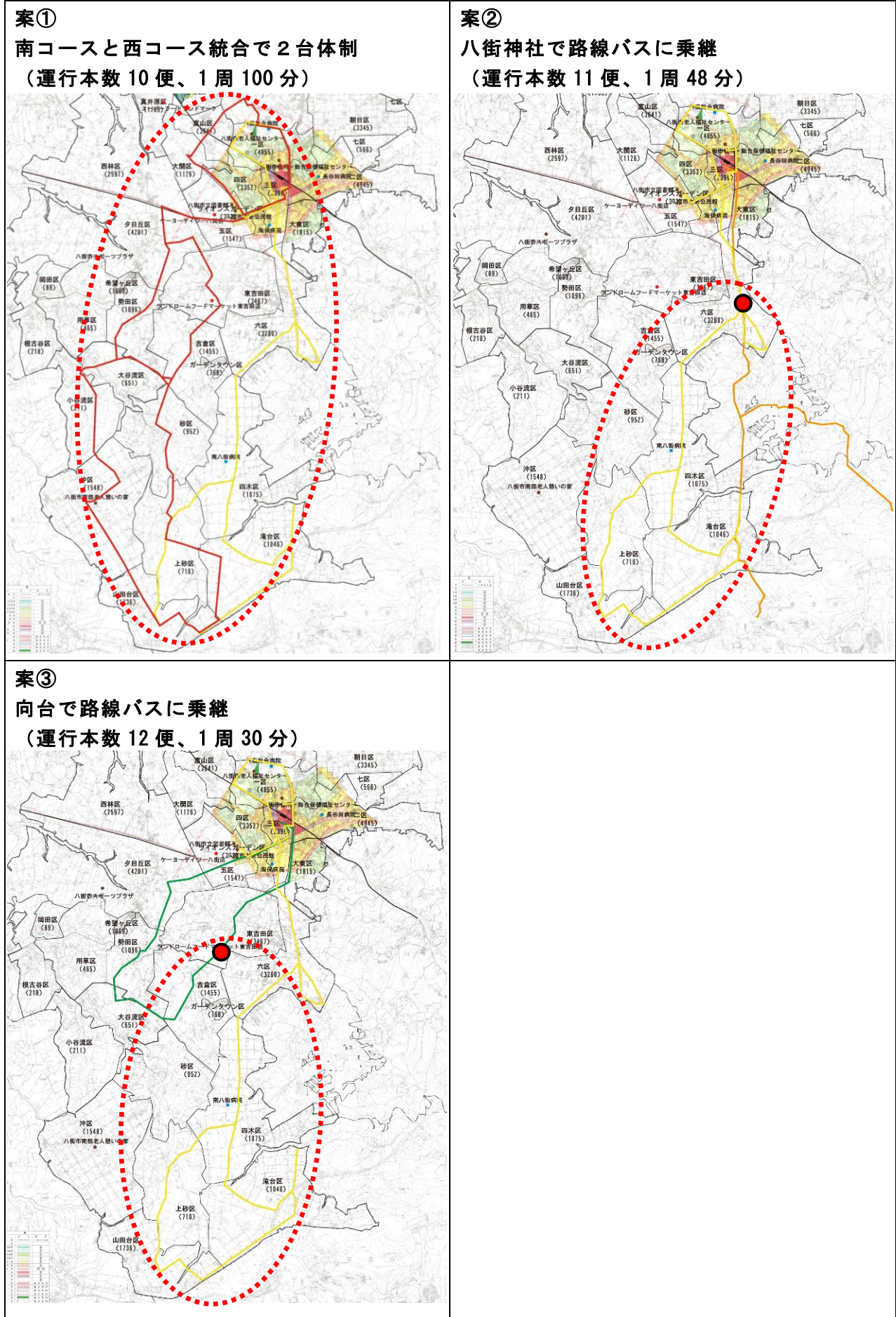
(南東部地域のふれあいバスの利便性向上案)

・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乗継	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 向台で路線バスに乗継	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 3-15 ふれあいバスの利便性向上案の概念図



※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条件)

- ・地区からの運行地点＝向台

①通学対応：7：30～8：00に二州小着16人/日（学校調べでは20人/日-南コース分）

・対応可能性

：ワゴンタクシー（10人乗り）の場合＝1台×2便で対応可能

：セダンタクシー（4人乗り）の場合＝2台×2便での対応は、16人/日が限度。

：ワゴンタクシー1台或いはセダンタクシー2台の**2便体制で対応可能だが、20人/日の需要を見込むとセダンタクシーでは対応できない。**

・所要時間（セダンタクシーで想定）

：走行距離＝4人×2km+2km（最終乗車地点から学校まで）＝10km

：所要時間＝10km×30km/時＝20分+乗降時2分×4＝28分≒30分/回転で可能。

・運行時間帯

：**7：00～8：00は通学対応**となる。（通勤等には利用できない）

②通勤対応：7：00～8：00に八街駅着12人/日

・対応可能性（セダンタクシーで想定）

：乗継ポイント＝向台（→八街循環線7：08、8：04）

＊八街線（九十九里）は運行本数が少なく、八街循環線に接続

：3人/台×2台×2回転＝12人で対応する可能性

→二州小⇄向台7km

→走行距離＝3人×2km+7km＝13km

→所要時間＝13km×30km/時＝26分+乗降時2分×3＝32分+回送7km14分＝46分

→**路線バスダイヤに接続可能。**

・運行本数

：現状＝2便。デマンド交通＝**2便で本数は変わらない。**

・所要時間

：現状：二州小⇄八街駅30分。

：デマンド+路線バス＝32分+乗換5分+11分＝48分。**現状より約20分遅い**

・運行時間帯

：通学対応を優先する場合、7時以前、8時以降となり、**通勤ニーズに対応できない可能性がある。**

③通院・買物等対応：9：30～11：00に八街駅周辺着10人/日

・対応可能性（セダンタクシーで想定）

：乗継ポイント＝向台（→八街循環線9：08、11：49）

＝向台（→中コース）

：3人/台×2台×2回転＝12人で対応する可能性

→走行距離＝3人×2km+7km＝13km

→所要時間＝13km×30km/時＝26分+乗降時2分×3＝32分+回送7km14分＝46分

→**路線バスダイヤに接続可能。**

・ 運行本数

：現状＝2 便。デマンド交通＝3 便可能で本数が増える。
 →八街循環線が増便すれば、1 便／時が達成できる。

・ 所要時間

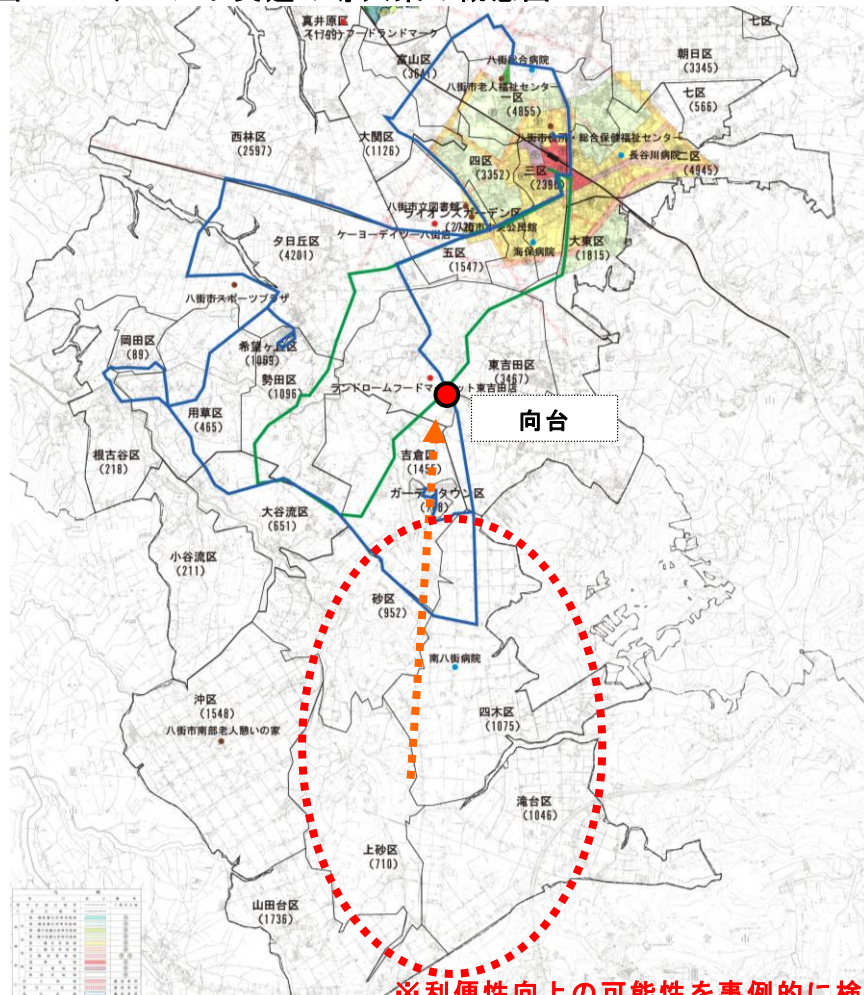
：現状：二州小⇄八街駅 30 分。
 ：デマンド+路線バス：32 分+乗換 5 分+11 分＝48 分。現状より約 20 分遅い。

(デマンド交通の導入可能性と効果)

- ・ セダntaxi 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ntaxi)	・ 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 3-16 デマンド交通の導入案の概念図



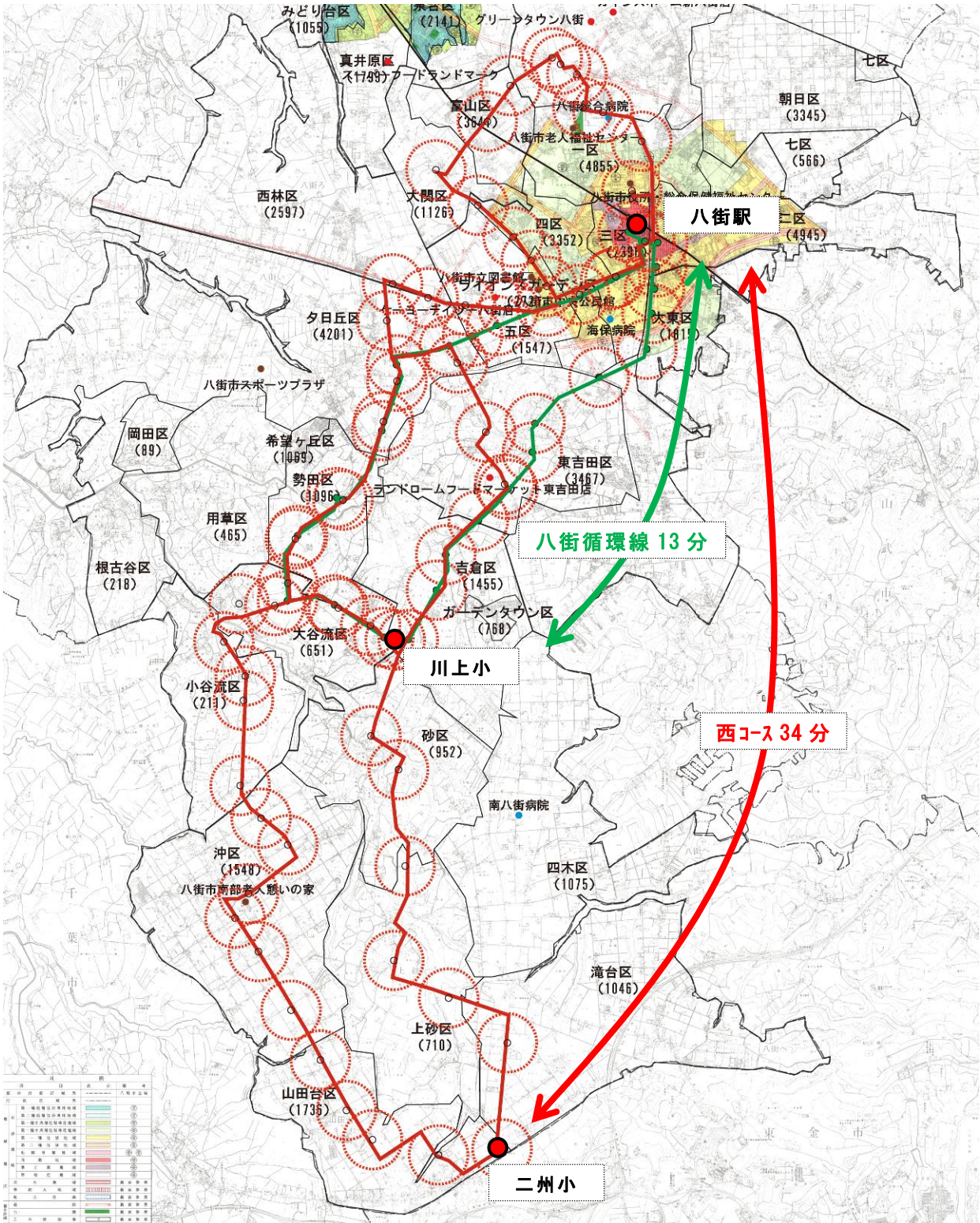
※利便性向上の可能性を事例的に検討したもので再編案ではない

(3) 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 3-17 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 ○經由ルートは異なるが、到着時間等は 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、文違着	・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經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、文違発	・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

○運行頻度の増加→午後の通院・買物ニーズへの対応

(現状の所要時間と運行本数)

- ・ふれあいバス（西コース）
 - : 二州小⇄八街駅 34分。
 - : 1周 90～120分×6便（1便/2時間）
- ・八街循環線
 - : 川上小⇄八街駅 13～15分。

(運行本数増加（1便/1時間）の可能性)

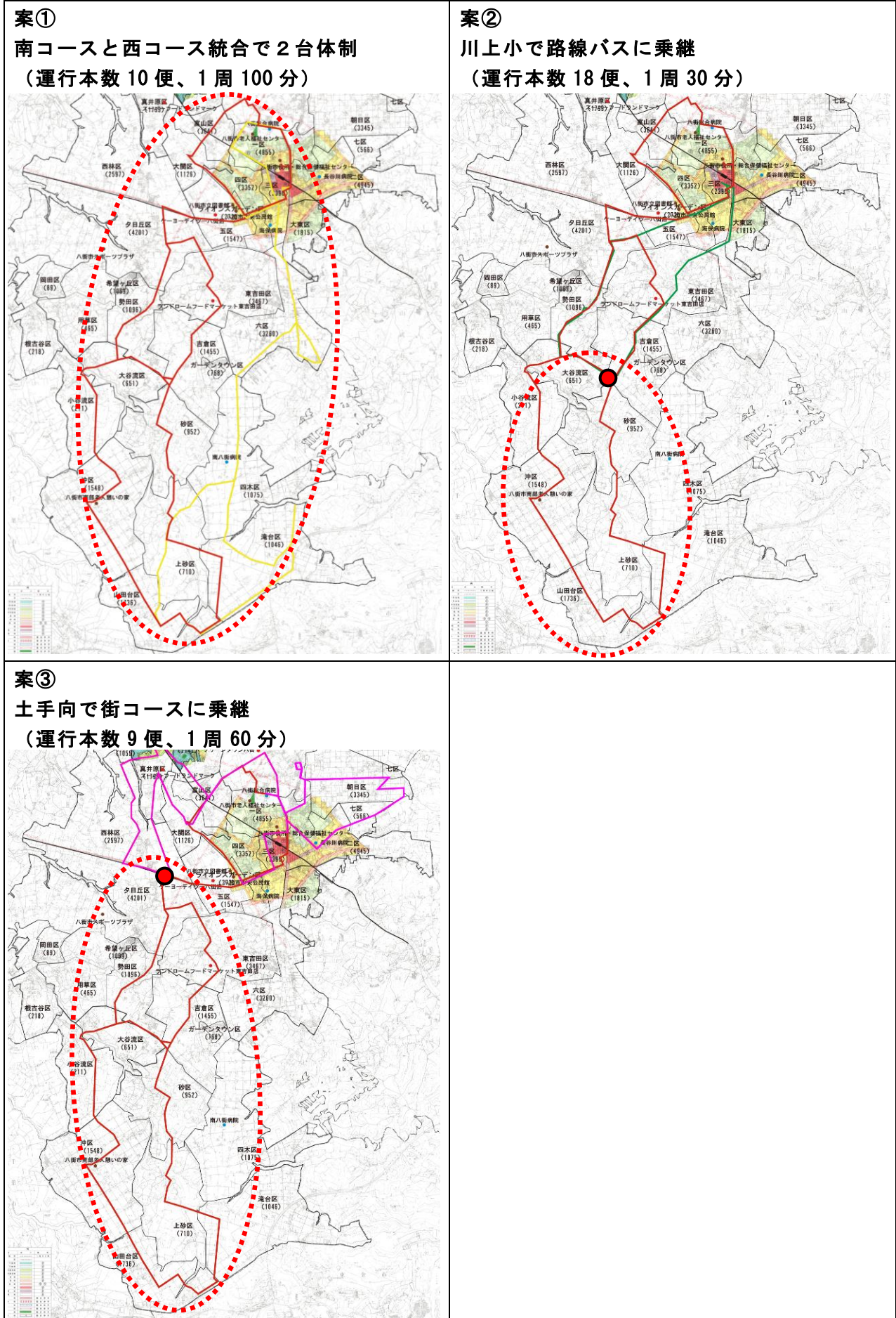
- ・乗継なしの場合の可能性
 - : 二州小⇄八街駅 34分で、**困難**。
 - : 南コースとの統合が可能な場合
 - 二州小⇄八街駅 35分。**コース統合で1周 100分 5便×2台=10便/日程度まで可能。**
- ・乗継ありの場合の可能性
 - : 川上小で乗継（→八街循環線）
 - 二州小⇄川上小 10分。1周 30分で概ね 18便/日程度まで可能。八街循環線の増便必要
 - 二州小⇄八街駅
 - 10分+乗継 5分+13分=28分≒30分※やや時間が短縮
 - : 土手向で乗継（→ふれあいバス（街コース））
 - 二州小⇄土手向 25分。1周 60分で概ね 9便/日程度まで可能。街コースの増便必要
 - 二州小⇄八街駅
 - 25分+乗継 5分+10分=40分※乗継分時間がかかる

(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 3-18 ふれあいバスの利便性向上案の概念図



※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条件)

- ・地区からの運行地点＝川上小、土手向

①通学対応：7：30～8：00に川上小4人/日、実住小12人/日、二州小5人/日（学校調べでは20人/日-西コース分）

※二州小(川上小の一部を含む)の需要が多いため、川上小は中コース、実住小は八街循環線で対応し、西コースは二州小(川上小の一部を含む)のみに対応する。

・対応可能性

：ワゴンタクシー（10人乗り）の場合＝1台×2便で対応可能

：セブントタクシー（4人乗り）の場合＝2台×2便での対応は、16人/日が限度。

：ワゴンタクシー1台或いはセブントタクシー2台の**2便体制で対応可能だが、20人/日の需要を見込むとセブントタクシーでは対応できない。**

・所要時間（セブントタクシーで想定）

：走行距離＝4人×2km+2km（最終乗車地点から学校まで）＝10km

：所要時間＝10km×30km/時＝20分+乗降 \times 2分×4＝28分 \approx 30分/回転で可能。

・運行時間帯

：7：00～8：00は**通学対応**となる。（通勤等には利用できない）

②通勤対応：7：00～8：00に八街駅着10人/日（他コースと同程度で想定）

・対応可能性（セブントタクシーで想定）

：乗継ポイント＝川上小（→八街循環線7：13、7：59）

：3人/台×2台×2回転＝12人で対応する可能性

→二州小 \leftrightarrow 川上小5km

→走行距離＝3人×2km+5km＝11km

→所要時間＝11km×30km/時＝22分+乗降 \times 2分×3＝28分+回送5km10分＝38分

→**路線バスダイヤに接続可能。**

・運行本数

：現状＝1便。デマンド交通＝**2便で本数が増加する。**

・所要時間

：現状：二州小 \leftrightarrow 八街駅34分。

：デマンド+路線バス：28分+乗換5分+13分＝46分。**現状より約10分遅い**

・運行時間帯

：通学対応を優先する場合、7時以前、8時以降となり、**通勤ニーズに対応できない可能性がある。**

③通院・買物等対応：9：30～11：00に八街駅周辺着10人/日（他コースと同程度）

・対応可能性（セブントタクシーで想定）

：乗継ポイント＝土手向（→街コース）

：3人/台×2台×2回転＝12人で対応する可能性

→二州小 \leftrightarrow 土手向8km

→走行距離＝3人×2km+8km＝14km

→所要時間 = 14km × 30km/時 = 28 分 + 乗降 2 分 × 3 = 34 分 + 回送 8km 16 分 = 50 分

・ 運行本数

： 現状 = 1 便。 デマンド交通 = 3 便可能で本数が増える。

→ ふれあいバス（街コース）が増便すれば、1 便/時が達成できる。

・ 所要時間

： 現状：二州小 ⇄ 八街駅 34 分。

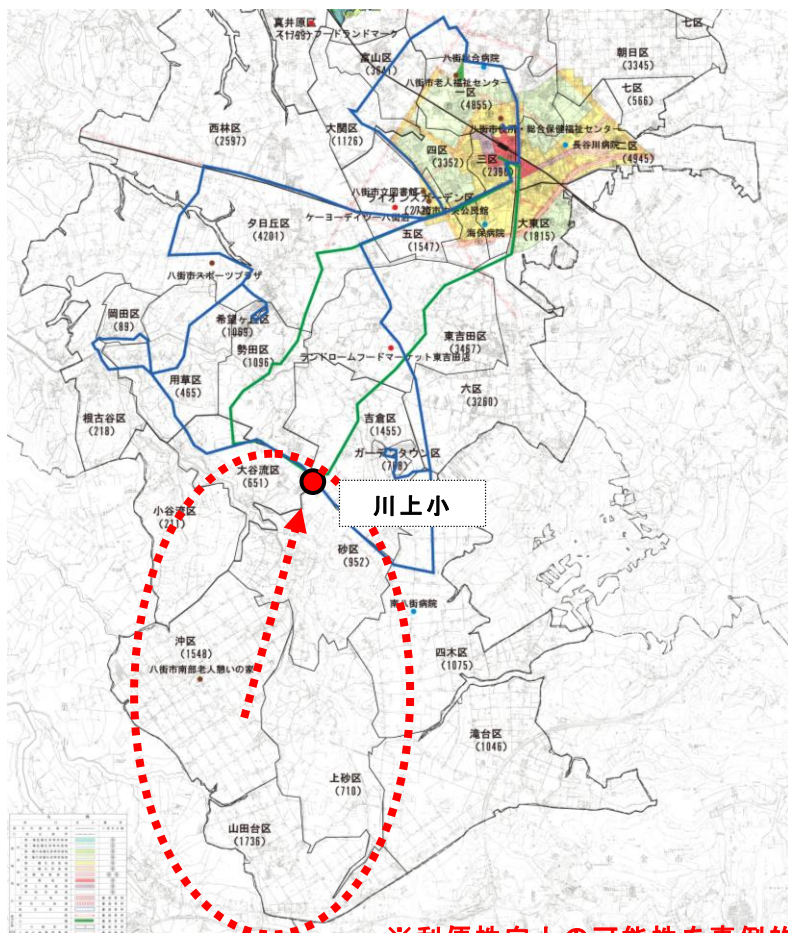
： デマンド + 路線バス：34 分 + 乗換 5 分 + 10 分 = 49 分。 現状より約 15 分遅い。

（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 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	・ 2 便で対応	・ 1 便で対応 ・ 二州小 ⇄ 八街駅 34 分。	・ 1 便で対応 ・ 二州小 ⇄ 八街駅 34 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。本数が増える ・ デマンド → 乗継 → 八街 46 分	・ 3 便に本数が増える ・ デマンド → 乗継 → 八街 49 分
導入可能性と 効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 3-19 デマンド交通の導入案の概念図



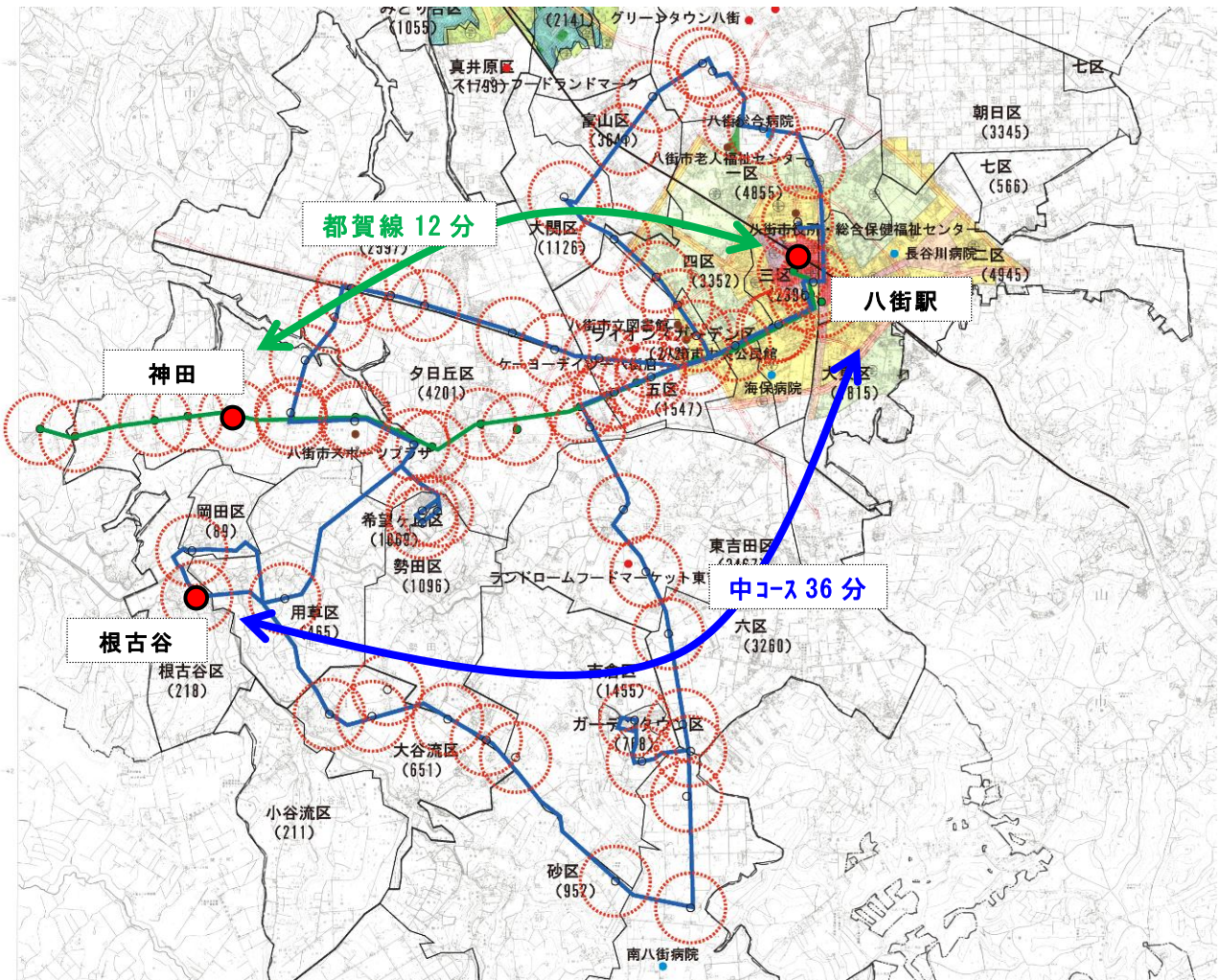
※ 利便性向上の可能性を事例的に検討したもので再編案ではない

(4) 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	都賀線	8 往復	(八街駅)・神田→八街駅 12 分
ふれあいバス	中コース	9 便	(八街駅)・根古谷→八街駅 36 分 ・北四木→八街駅 20 分 ・東吉田グラウンド→八街駅 10 分

図 3-20 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)	・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)	○登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

○ふれあいバスの利便性向上の可能性

(現状の所要時間と運行本数)

- ・ふれあいバス (中コース)
 - : 根古谷⇄八街駅 36分。
 - : 1周 60~80分×7~9便 (1便/2時間)
- ・都賀線
 - : 精米所⇄八街駅 8分。

(運行本数増加 (1便/1時間)、所要時間短縮の可能性)

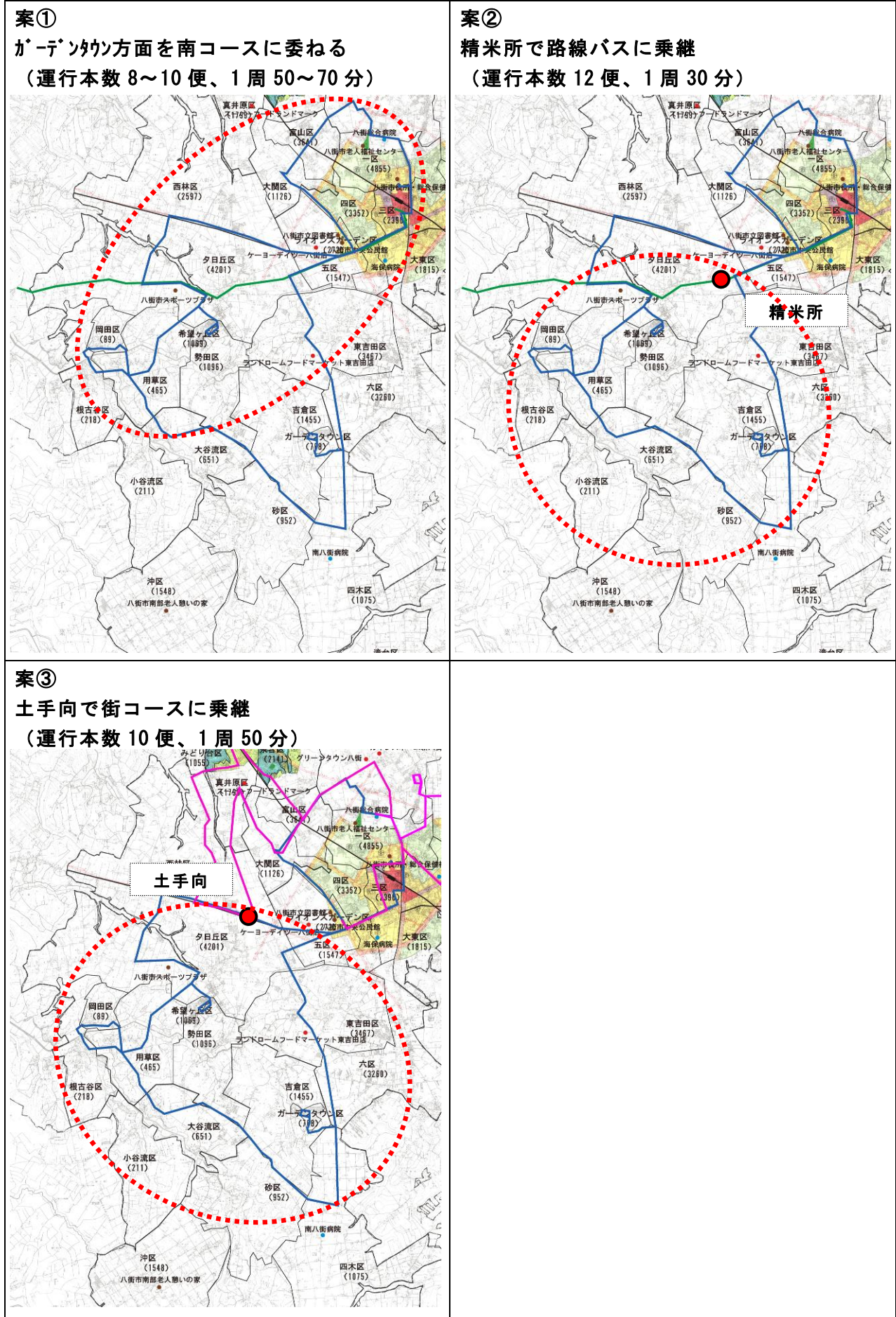
- ・乗継なしの場合の可能性
 - : 根古谷⇄八街駅 36分。
 - : ガーデンタウン等川上小以東を南コースに委ねれば1周約10分短縮でき、**1便増便が可能。**
 - ・乗継ありの場合の可能性
 - : 精米所で乗継 (→都賀線)
 - 根古谷⇄精米所 15分。1周45分で概ね12便/日程度まで可能。都賀線の増便必要
 - 根古谷⇄八街駅
 - 15分+乗継5分+8分=28分≒30分 **※約5分短縮できる**
 - : 土手向で乗継 (→ふれあいバス (街コース))
 - 根古谷⇄土手向 21分。1周50分で概ね10便/日程度まで可能。街コースの増便必要
 - 根古谷⇄八街駅
 - 21分+乗継5分+10分=36分 **※現状と同程度**
- ※乗継で、概ね12便/日程度まで可能で、所要時間はやや短縮。路線バスの増便が条件**

(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 3-21 ふれあいバスの利便性向上案の概念図



※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条件)

- ・地区からの運行地点＝精米所、土手向

①通学対応：7：30～8：00に川上小4+4（西コース分）＝8人/日

・対応可能性

- ：ワゴンタクシー（10人乗り）の場合＝1台×1便で対応可能
- ：セダンタクシー（4人乗り）の場合＝1台×2便、2台×1便で対応可能。
- ：ワゴンタクシー1台或いはセダンタクシー2台の**1便体制で対応可能。**

・所要時間（セダンタクシーで想定）

- ：走行距離＝4人×2km+2km（最終乗車地点から学校まで）＝10km
- ：所要時間＝10km×30km/時＝20分+乗降バス2分×4＝28分≒30分/回転で可能。

・運行時間帯

- ：セダンタクシー2台で対応すれば、通学対応の占有時間は30分。
- ：セダンタクシー2台のうち1台×2便で対応すれば、残り1台を通勤対応とすることが可能

②通勤対応：7：00～8：00に八街駅着14人/日

・対応可能性（セダンタクシーで想定）

- ：乗継ポイント＝精米所（→都賀線7：32、8：12）
- ：4人/台×2台×2回転＝16人で対応する可能性
 - 根古谷⇄精米所3km
 - 走行距離＝4人×2km+3km＝11km
 - 所要時間＝11km×30km/時＝22分+乗降バス2分×4＝30分+回送3km6分＝36分
 - 路線バスダイヤに接続可能。**

・運行本数

- ：現状＝2便。デマンド交通＝2便。**本数は変わらない。**

・所要時間

- ：現状：根古谷⇄八街駅36分。
- ：デマンド+路線バス：30分+乗換5分+13分＝48分。**現状より約10分遅い**

・運行時間帯

- ：セダンタクシー1台での対応は難しく、通学対応との時間帯調整が必要
- ：通学対応を優先する場合、7：30以前、8：00以降となり、**通勤ニーズに対応できない可能性**がある。

③通院・買物等対応：9：30～11：00に八街駅周辺着10人/日（他コースと同程度）

・対応可能性（セダンタクシーで想定）

- ：乗継ポイント＝土手向（→街コース）
- ：3人/台×2台×2回転＝12人で対応する可能性
 - 根古谷⇄土手向4km
 - 走行距離＝3人×2km+4km＝10km
 - 所要時間＝10km×30km/時＝20分+乗降バス2分×3＝26分+回送4km8分＝34分

・運行本数

: 現状=2便。デマンド交通=3便可能で本数が増える。

→ふれあいバス(街コース)が増便可能であれば、1便/時が達成できる。

・所要時間

: 現状: 根古谷⇄八街駅 36分。

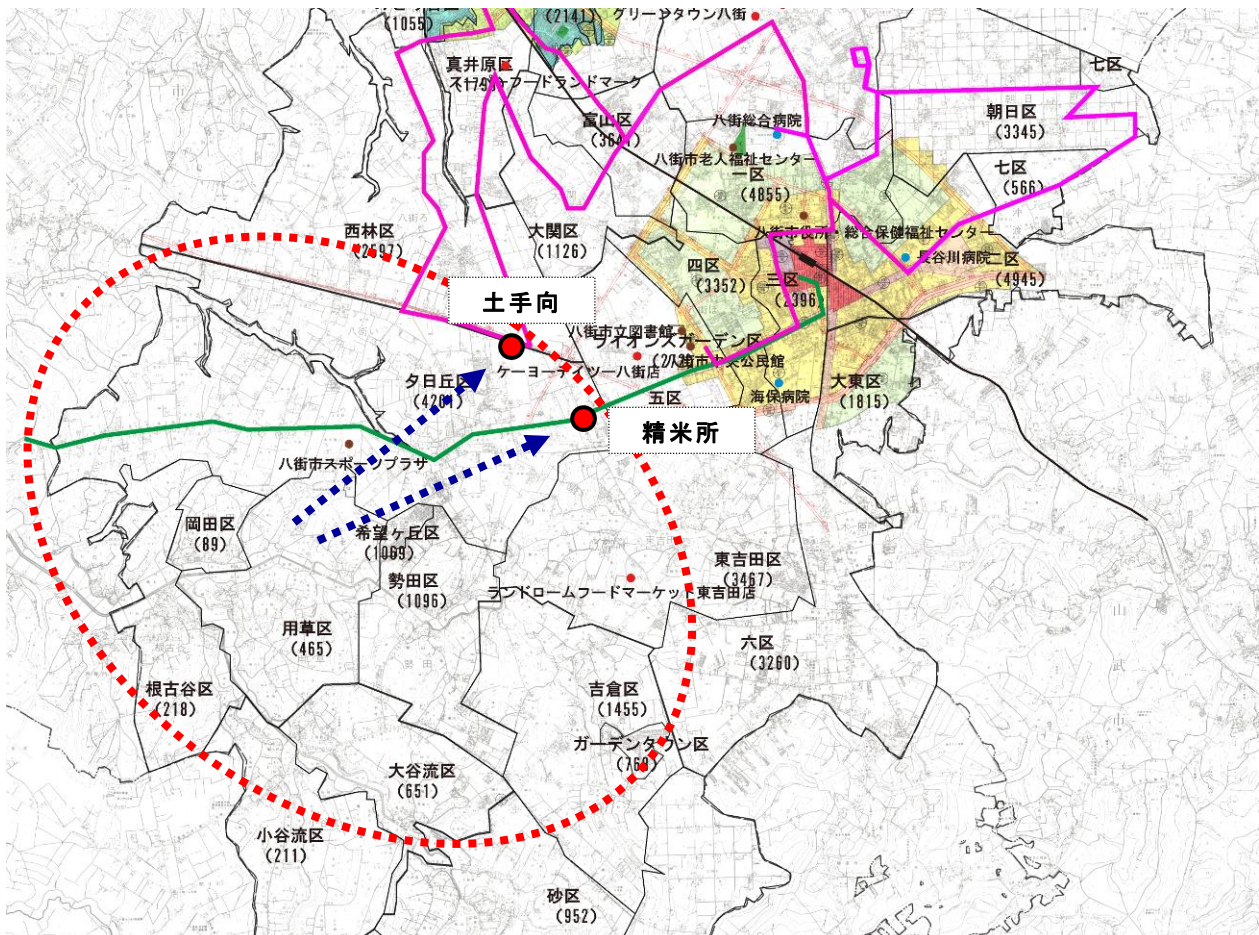
: デマンド+路線バス: 26分+乗換5分+10分=41分。現状より約5分遅い。

(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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 3-22 デマンド交通の導入案の概念図



※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 目指すべき公共交通のパターン案

(1) 利便性向上の基本的な考え方(第2回協議会提示)

1) 第1回協議会での指摘

- ・第1回協議会での以下の指摘をふまえ、公共交通のあり方を検討する。
 - ：公共交通は、シンプルなほうが利用しやすいと考えられる。
 - ：運行ルートをもシンプルにして頻度を上げることがよいと考えられるので、今後議論を重ねていきたい。

2) 考え方

理念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

- ：市内各地と利用ニーズの高い八街駅周辺・文違、現状でサービスの不足する榎戸を連絡する公共交通体系を検討する。
- ：また、利用施設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検討する。

理念2 = 速達性と網羅性に特化した2階層の公共交通網

- ：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階層の公共交通網を検討する。

理念3 = 速達性と運行頻度の高い市内基幹交通網

- ：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、基幹交通とすることを検討する。
- ：あわせて、基幹交通を補完し、各集落を網羅する交通を端末交通とすることを検討する。

3) 目標とする公共交通のサービス

○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概ね2本以上で対応している住野線、八街線の運行本数を目安に、10~15便/日、最低でも1時間に1本の運行を検討する。
- ・速達性は、現状路線バスの所要時間と同程度の3km/10分(18km/時)での運行を検討する。

○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検討する。
- ・運行頻度は、基幹交通と同様に、10~15便/日、最低でも1時間に1本の運行を検討する。

4) 利便性向上の前提条件

○基本的な条件

- ・公共交通の運行経費は、可能な限り縮減する（6,000万円／年以内とし、市負担額の縮減を図る。）

：デマンド型乗合タクシーを導入する場合でも現状の負担総額を基本とすることなく可能な限り圧縮する。

* コミュニティバス = 1,200万円/年・台を限度

* デマンド（ワゴン） = 900万円/年・台を限度

* デマンド（セダン） = 600万円/年・台を限度

- ・市民の移動ニーズへの公共交通の対応課題を解決する
- ・経費の縮減を念頭に置き、前記の目標とする公共交通サービスを満たすよう努める

○基幹交通

- ・路線バスの条件

：住野線、八街線（ちばフラワー）、都賀線は現状ルートのまま基幹交通と想定

：八街線（九十九里）は、増便が難しければ、ふれあいバス南コースを基幹交通と想定

：八街循環線は、基幹交通の市内環状ルートとしての活用する場合を想定

- ・パターン案の考え方

：現状の放射方向の路線バスを基幹交通（現状追認型）とするか、基幹交通として市内環状ルートを確認するか

○地域端末交通

- ・ふれあいバスの条件

：市内環状ルートを確認する場合、街コースは、基本的に基幹交通に組み込むものとし、地域端末交通としては、北、中、西、南の既存4コースの活用を想定

- ・パターン案の考え方

：地域端末交通のルートについて、八街駅周辺までアクセスさせる（現状追認型）か、基幹交通との乗継を想定するか

：さらに端末交通として、デマンド型乗合タクシーを導入するか

：また端末交通を地元が選択し運営していく仕組みを導入するか

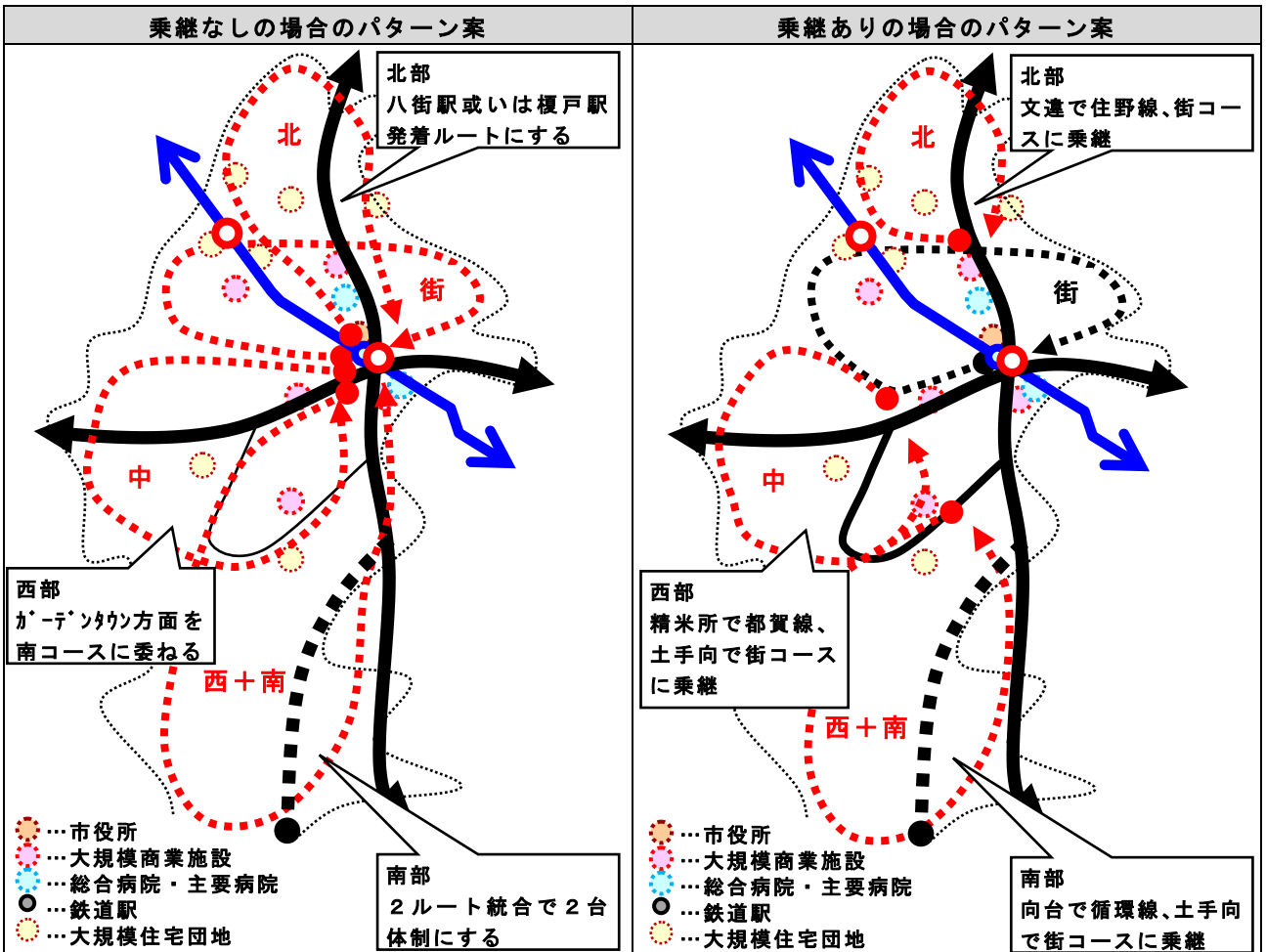
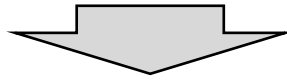
(2) 検討1：現状より運行頻度を高める方策

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：精米所で都賀線に乗継	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。 ※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、国県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。

(3) 検討2：デマンド交通の導入可能性

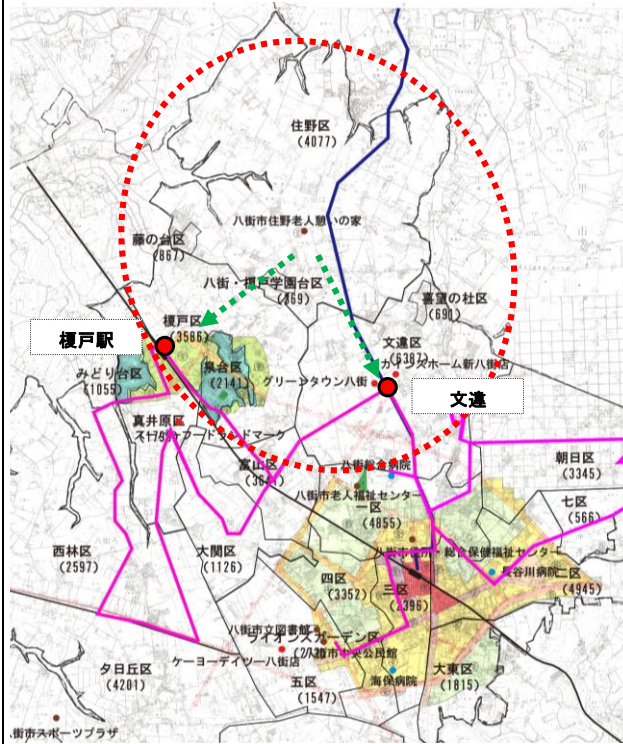
1) デマンド交通導入の前提となる条件

- ・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）以上の達成を前提。

2) デマンド交通の導入可能性

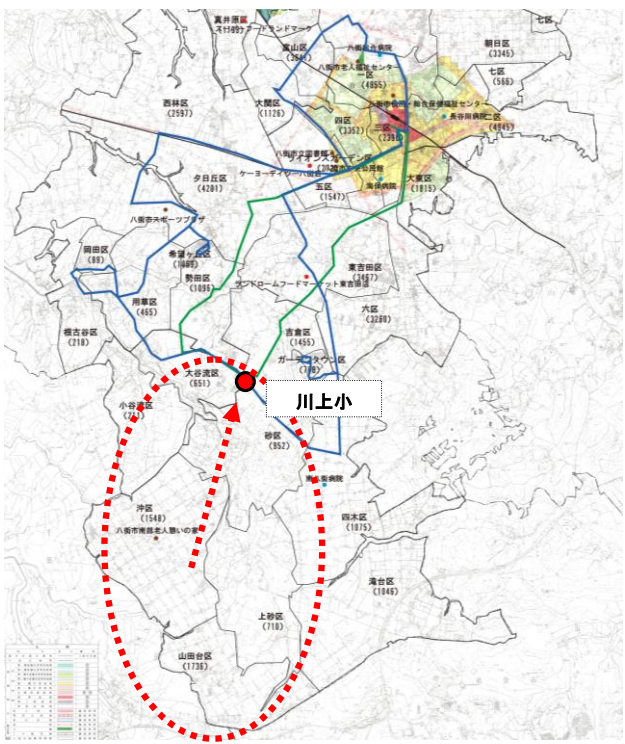
導入案①

北部地域で可能な案（→北コースの代替）



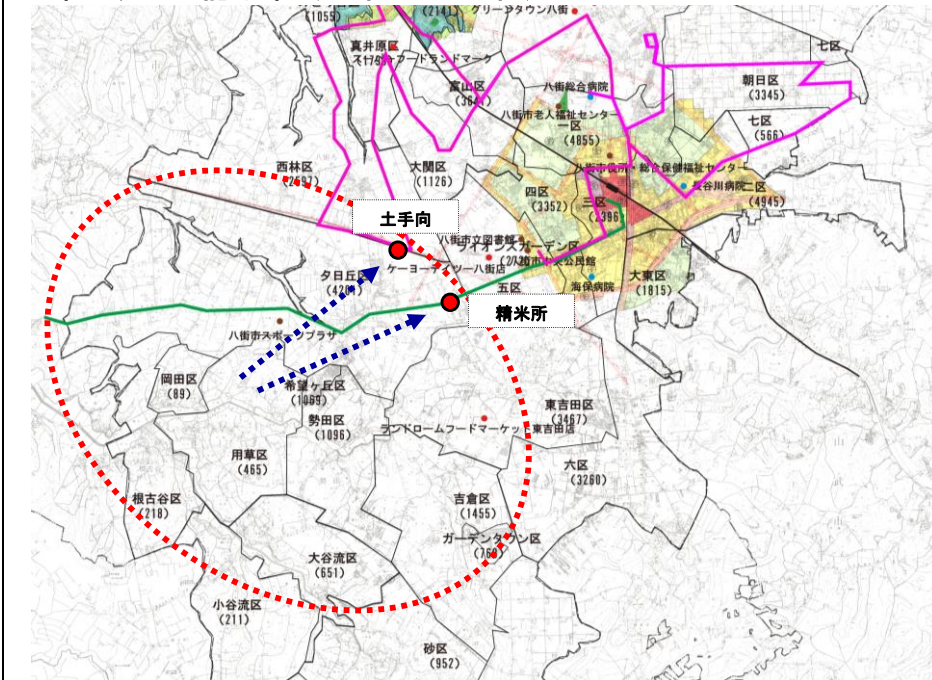
導入案②

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 ット	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 ット	基本的な特徴	<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までしか行きません。 ○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。
	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。 ○乗合の場合は、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可能性について
<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・小学校の登下校ニーズに対応しないとすれば、通勤、通院・買物ニーズには対応でき、1便/1時間は達成可能と考えられる。 ・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時間以上の頻度は難しいと考えられる。 ・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。

参考－第2回協議会提出のパターン案

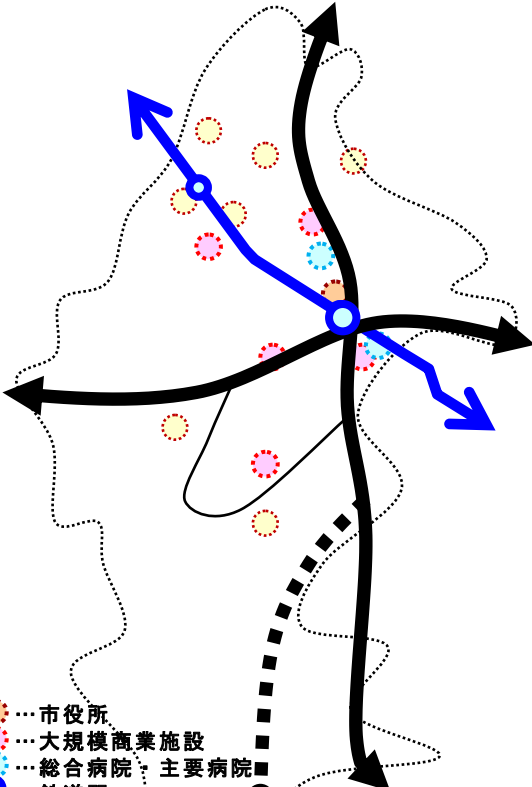
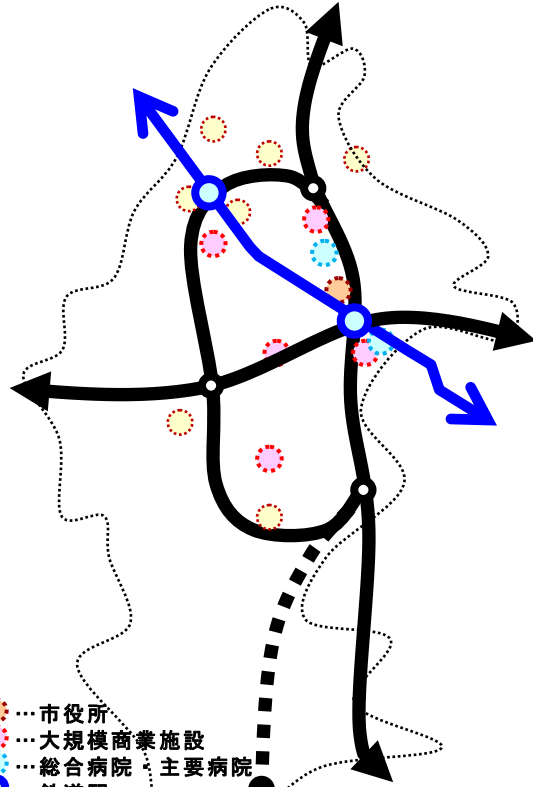

1) 基幹交通

：案①－現状の放射方向の路線バスを基幹交通（現状追認型）とする

＊八街線の増便が見込めない場合は、南コースが基幹交通としてのサービスを発揮する。

：案②－基幹交通として市内環状ルートを確認する

○パターン案の特徴とサービス比較

	案①（現状追認）	案②（市内環状ルートの確保）
パターン	 <p> ● ...市役所 ● ...大規模商業施設 ● ...総合病院・主要病院 ● ...鉄道駅 ● ...大規模住宅団地 </p>	 <p> ● ...市役所 ● ...大規模商業施設 ● ...総合病院・主要病院 ● ...鉄道駅 ● ...大規模住宅団地 </p>
該当路線	○放射方向 ・住野線、都賀線、八街線（ちばフラワー）、八街線（九十九里或いは南コース） ※八街循環線は端末交通扱い	○放射方向 ・住野線、都賀線、八街線（ちばフラワー）、八街線（九十九里或いは南コース） ○環状方向 ・八街循環線やふれあいバス（街コース）の活用
課題への対応	① ○現状で運行本数の少ない南部・西部からの八街駅周辺への利便性が向上	○同左
	② ▲主要施設への利便性は、現状と同程度（端末交通で対応）	○市内循環が主要施設を周回し利便性向上
	③ ▲榎戸駅への利便性はかわらない（端末交通で対応）	○八街駅への利便性向上
	④ ○南部地域からの利便性向上	○同左
検討のポイント	・放射方向に関して、南部地域からの基幹交通をどのように育成するか ・榎戸駅へのアクセス、八街駅周辺・文違の主要施設の周回頻度をどう高めるか ・市内環状ルートはどう確保するか（①都賀線以北で周回、②都賀線南部も周回）	
		

2) 端末交通

- ：案①－八街駅等までアクセスする（現状追認）
- ：案②－基幹交通にアクセスする
- ：案③－端末交通はコミュニティバスとする
- ：案④－デマンド型乗合タクシー導入
- ：案⑤－地元主体で運行方式を選択

○パターン案の特徴とサービス比較

	案①「現状追認」	案②「基幹交通との乗継で本数増」	
パターン	<p> ...市役所 ...大規模商業施設 ...総合病院 主要病院 ...鉄道駅 ...大規模住宅団地 </p>		
	<ul style="list-style-type: none"> ・南部、西部は既存南、西、中コースが基本（南を基幹交通とする場合は2コース） ・北部は榎戸駅周辺で循環させる 	<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺、八街駅周辺、西部地域、南部地域等基幹ルートを中心とした小循環コース 	
所要時間	<ul style="list-style-type: none"> ・北・街コース：約30～40分程度／1周 ・南西中コース：約70～80分程度／1周 	<ul style="list-style-type: none"> ・各コースともに30～40分程度／1周 	
運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・6～8便／日（現状程度（南・西・中）） ・12～16便／日（北・中） 	<ul style="list-style-type: none"> ・12～16便／日（現状の倍の頻度） 	
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺：文違・住野・榎戸・西林等 ・八街駅周辺：用途地域及び周辺 ・西部地域：現状とほぼ同様 ・南部地域：現状とほぼ同様 	<ul style="list-style-type: none"> ・榎戸駅周辺：文違・住野・榎戸・西林等 ・八街駅周辺：用途地域及び周辺 ・西部地域：夕日丘以南、川上小以西 ・南部地域：ガーデンタウン、川上小以南（2コース） 	
運行経費	<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス（5台）＝6,000万円／年 ※ふれあいバス1,200万円／年・台より 	<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス（5台）＝6,000万円／年 	
課題への対応	①	▲南部・西部から利便性は現状と同様	○乗継が発生するが、運行本数が増加し、日中の通院・買物ニーズに対応
	②	○中コースで主要施設を周回	○中コースで主要施設を周回
	③	○端末交通で榎戸駅の利便性向上	○端末交通で榎戸駅の利便性向上
	④	▲南部地域からの利便性は現状と同様（南コースを基幹交通とすれば運行本数増加）	○乗継が発生するが、運行本数が増加
検討のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・端末交通のサービスについて、「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（→参考：事例1） 		

○パターン案の特徴とサービス比較

		案③「端末はコミュニティバスを導入」	案④「デマンド型乗合タクシーの導入」
パターン		<p> ● ...市役所 ● ...大規模商業施設 ● ...総合病院・主要病院 ● ...鉄道駅 ● ...大規模住宅団地 </p>	
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 榎戸駅周辺、八街駅周辺、西部地域、南部地域等基幹ルートを軸とした地域に区分し、コミュニティバスを導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 榎戸駅周辺、八街駅周辺、西部地域、南部地域等基幹ルートを軸とした地域に区分し、地域内にデマンド交通を導入
時間		<ul style="list-style-type: none"> ・ 各コースともに30～40分程度／1周 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域内デマンド運行は60分以内／1回
運行本数		<ul style="list-style-type: none"> ・ 12～16便／日（現状の倍の頻度） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 12～16便／日（現状の倍の頻度） ・ 各地域1～2台、計5台で運行
運行ルート		<ul style="list-style-type: none"> ・ 案②と同様 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各地域内をデマンド運行（地域外へはアクセスしない）
車両		<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存コミュニティバスの車両を想定 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 10人乗りワゴンタクシーを想定 ※二州小利用者16～20人に対応
運行経費		<ul style="list-style-type: none"> ・ 中型バス(4台) = 4,800万円/年 ＋基幹交通用中型バス1台で計6,000万円 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ワゴン(5台) = 4,500万円/年 ※酒々井、芝山事例900万円/年・台より ＋基幹交通用中型バス1台で計5,700万円
課題への対応	①	○乗継が発生するが、運行本数が増加し、日中の通院・買物ニーズに対応	○課題への対応は案③と同様 ※デマンドの以下の特徴に留意 ○出発地・目的地近くで利用できる ×事前予約が必要 ×予約状況で所要時間が左右する ×希望時間に利用できない場合がある
	②	○中コースで主要施設を巡回	
	③	○端末交通で榎戸駅の利便性向上	
	④	○乗継が発生するが、運行本数が増加	
検討のポイント		<ul style="list-style-type: none"> ・ p 2 の特徴をふまえ、「コミュニティバス」と「デマンド型乗合タクシー」のどちらを選択するか。（→参考：事例2、事例3） 	

○パターン案の特徴とサービス比較

		案⑤「地元主体で運行方式選択」	
パターン		<p> ●市役所 ●大規模商業施設 ●総合病院・主要病院 ●鉄道駅 ●大規模住宅団地 </p>	
		<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査結果をふまえ導入：南部はコミュニティバスへの意向が高い ：北部はデマンド交通への意向が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通は、行政主体で運営 ・端末交通は、地元主体で方式を選択し、運営
所要時間		<ul style="list-style-type: none"> ・街コース：約30～40分程度／1周 ・南西中コース：約70～80分程度／1周 ・地域内デマンド運行は60分以内／1回 	<ul style="list-style-type: none"> ・各コースは、30～40分程度／1周 ・地域内デマンド運行は60分以内／1回
運行本数		<ul style="list-style-type: none"> ・6～8便／日（現状程度（南・西・中）） ・12～16便／日（北・中） 	<ul style="list-style-type: none"> ・12～16便／日（現状の倍の頻度）
ルート		<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド除き案①と同様 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド除き案②と同様
他		<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス4台、セダntaxi2台 	<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス4台（端末3台、基幹1台） ・セダntaxi2台
運行経費		<ul style="list-style-type: none"> ・中型バス(4台) = 4,800万円/年 ・セダン(2台) = 1,200万円/年 ※山武、多古事例600万円/年・台より 	<ul style="list-style-type: none"> ・同左
課題への対応	①	▲南部・西部から利便性は現状と同様	○乗継が発生するが、運行本数が増加し、日中の通院・買物ニーズに対応
	②	○中コースで主要施設を周回	○中コースで主要施設を周回
	③	○端末交通で榎戸駅の利便性が向上 ▲ただし希望時間に利用できない場合あり	○端末交通で榎戸駅の利便性向上 ▲ただし希望時間に利用できない場合あり
	④	▲南部地域からの利便性は現状と同様（南コースを基幹交通とすれば運行本数増加）	○乗継が発生するが、運行本数が増加
検討のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・地元主体で運行方式を選択し、運行の責任を持つ仕組みを導入するか（→参考：事例4、事例5） 		

3) パターン案の評価の視点

○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、地元商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

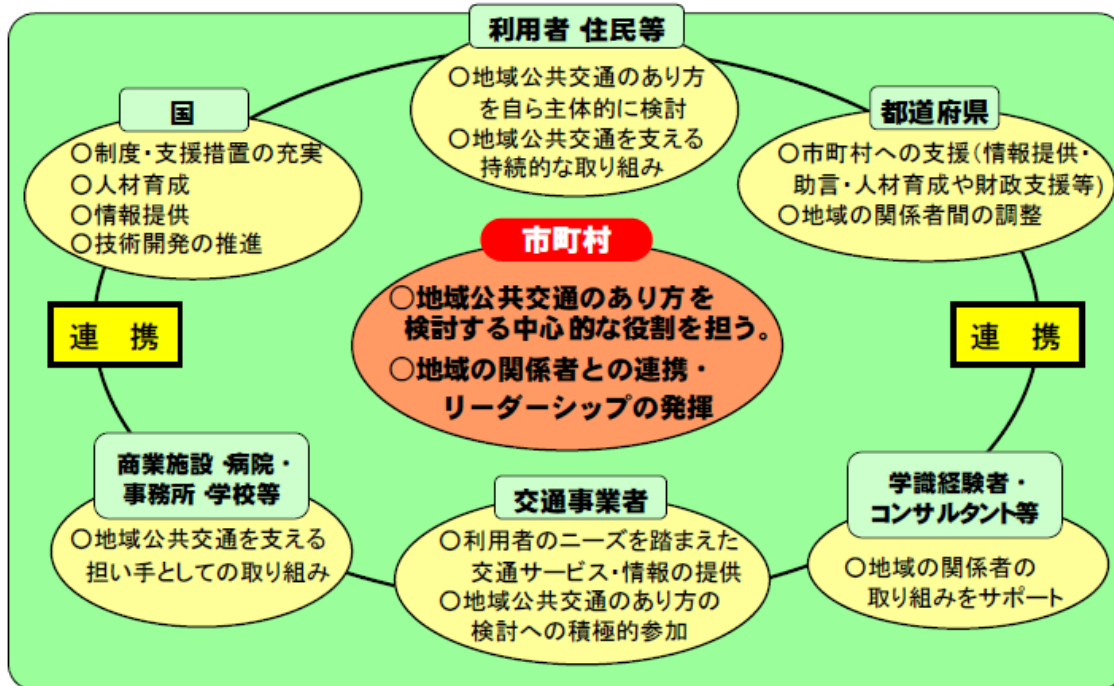
②交通事業者の視点

- ・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地元商業者等の視点

- ・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
- ※地元商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

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

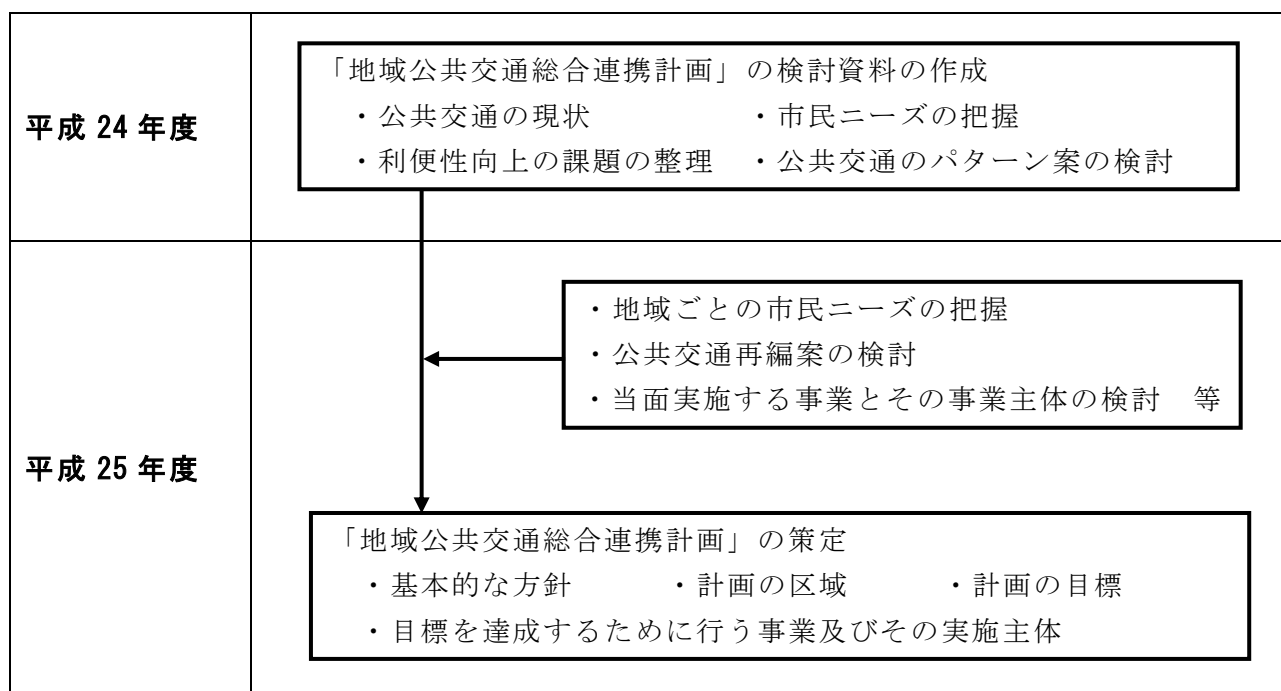
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成 19 年 5 月 25 日)

(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

- ・「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。



4-2 計画への記載事項（案）

（１）基本的な方針

1) 計画の位置づけ

- ・「地域公共交通総合連携計画」は、「八街市第二次基本計画」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

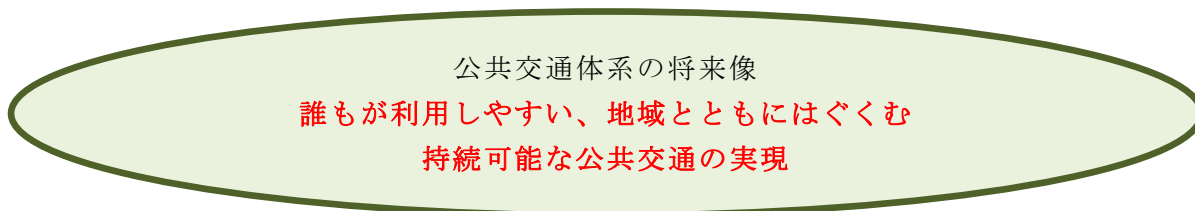
関連計画等（まちづくり、環境、福祉など）

- 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、現状でサービスの不足する榎戸を連絡する公共交通体系を確保する。
- ：また、利用施設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階層の公共交通網に再編する。

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

- ・「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、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概ね2本以上で対応している住野線、八街線の運行本数を目安に、10～15便程度／日、最低でも1時間に1本の運行を目指す。
- ・速達性は、現状の路線バスの所要時間と同程度の3km／10分（18km/時）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、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、10～15程度便／日、最低でも1時間に1本の運行を目指す。

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

※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（案）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）北部、中央部、西部、南部の区分ごとに、検討組織を育成し、運行ルート、運行頻度を検討する。その間は、現行のふれあいバスを継続する。

②路線バスの機能強化（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。
- ・市は、運行補助を継続するとともに、〇〇を実施する。
- ・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（割引チケット等）を実施する。
- ・バス事業者は、利用促進活動（ふれあいバスとの乗継割引等）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は、以下の手順で進める。
 - 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 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。
- ・ふれあいバスのターミナルは、バリアフリー構造とするとともに、バス停への風雨よけシェルターや待合所等を設置し、快適性を高める。
- ・〇〇（市の方針を追記）〇〇

②榎戸駅の機能強化（駅舎の改良、バリアフリー化）

※記載例

- ・榎戸駅の東口を開設し、駅アクセスの利便性を高める。
- ・榎戸駅において、ふれあいバス（あるいは新たなデマンド交通）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）の乗継拠点を市内〇箇所に整備する。
- ・乗継拠点では、運行ダイヤを調整し、10分程度での乗継を目標とする。

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」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)ふれあいバス運行指針の作成)

※記載例

- ・今後のふれあいバスの運行にあたっては、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ことを目標とする。
- ・その実現に向けて、その方針となる(仮称)ふれあいバス運行指針(廃止基準を含む。)を作成する。

(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、地区毎の勉強会を開催し、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	
<ul style="list-style-type: none"> ・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、実証実験の実施にあたっては、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 ・マスメディアの活用
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 (八街十字路付近)	・未整備の都市計画道路の整備 ・八街駅周辺へのふれあいバスターミナルの移設
	自動車利用に対する施策 ・ロードプライシング、流入規制等	－	※現実的でない
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

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等のイベント開催
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

(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。(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・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・事業者・各種団体				
公共交通の再編	ふれあいバスの機能強化	市内循環ルート(基幹)の運行	市・住民・バス事業者			
		他ルートの再編	市・住民・バス事業者			
	路線バスの再編	路線バスの再編	市・住民・バス事業者			
	新たな公共交通の導入検討	デマンド型乗合タクシーの導入の検討	市・住民・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			
	榎戸駅の機能強化	駅舎の改良・バリアフリー化	市・鉄道事業者			
	路線バスへの乗継強化	ふれあいバスとの乗継拠点整備	市・バス事業者			
地元主体の再編の仕組み	見直しのルールづくり	運行指針の作成	市・住民・各種団体			
	地域検討組織の育成	地域検討会の育成	住民・各種団体			
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	住民			
		実証実験にあわせた取組み	住民			
	団体と連携した促進施策	利用券発券、乗継割引等	各種団体			

参考資料

(1) 公共交通のあり方を検討するヒントとなる先進事例

・市の公共交通のあり方を検討するにあたり、そのヒントとなる先進事例を整理する。

○事例1：中心市街地における循環バス導入の事例

- ①地元商業活性化をめざした市内循環バスの運行（山梨県甲府市）
- ②中心市街地循環バス（石川県金沢市）

○事例2：基幹交通に端末交通が接続している事例

- ③連節バスとフィーダーバスの連携（神奈川県藤沢市）
- ④環状方向と放射方向のコミュニティバスの連携（岡山県津山市）

○事例3：コミュニティバスと乗合タクシーの連携事例

- ⑤基幹コミュニティバスと端末乗合タクシーの連携（愛知県みよし市）
- ⑥中心地のコミュニティバスと周辺部の乗合タクシーの連携（茨城県古河市）
- ⑦基幹バスとデマンド交通の導入（千葉県山武市）

○事例4：地元が主体となって多様な端末交通を導入している事例

- ⑧基幹バス、区バス、住民バスの導入（新潟県新潟市）
- ⑨地元の町会が主体となって端末交通を導入（千葉県市原市）
- ⑩市川市コミュニティバス運行指針（千葉県市川市）

○事例5：利用促進のための取組み事例

- ⑩自治体が協賛金を得て運行するバス（三重県松坂市）
- ⑪協定に基づくバス運行（石川県金沢市）

○事例1：中心市街地における循環バス導入の事例

事例 地元商業活性化をめざした市内循環バスの運行（甲府市）

- 大型店舗の撤退等空洞化が進む中心街の賑わいを取り戻すべく、甲府市の中心部・甲府駅と商業地区とを巡回する無料バスを運行。

■概要

- 地域商業の活性化をめざし、1991年度に、地元バス会社と大型店から提案された「買物バス」が発端。その後、商工会議所等を中心とする研究会で検討を繰り返し、実験運行を経て、通産省の「商店街駐車対策モデル事業」の指定を受けた（1997年度）。
- レトロ調ボンネットバスを導入し、甲府駅南口～中心商店街間を巡るコース（1周約20分）を、25分間隔で高頻度運行（毎週土・日の11～17時台）。運賃は無料。
- バスの知名度は高く、立客が出る盛況な時期も見られる。ただし、平均利用乗車人数は、平成15年をピークに減少している。
- 運行ルート拡大等による利便性の向上についての協議が今後の課題。



事例 中心市街地循環バス①（ふらっとバス：金沢市）

- 道路幅員が狭く在来のバスが運行できない地域や、都市環状方向へのモビリティ確保を目的に、市が中心となりコミュニティバスを導入。商店街内でのトランジットモールも実現。

■背景

- 市中心部に、道路幅員の制約により在来バスが運行できない高齢化率の高い地域が存在。
- 在来バス路線網は、都心と郊外部を放射線上に結んでいるため、環状方向を結ぶ小量多頻度の巡回型路線が必要であった。

■対応

- 1999年3月から市中心部に、1周約5kmの巡回型のコミュニティバスを導入（現在3路線）。高齢者・障害者の向けの輸送サービスは別途導入。
- 運営主体は金沢市で、運行を民間事業者（北陸鉄道）に委託。市は、車両購入費やバス停整備費用等の初期投資と、運行費欠損補助を実施。
- 商店街内では歩行者専用道路を走行し、トランジットモールを実現。

■結果

- 利用者数：路線当たり約650～800人/日。利用者の外出頻度が65歳以上で約7割、65歳未満で約5割増加。
- 2001年度の運賃収支率は56%。一方、定員27人車両に21人が乗車。経費削減等により事業性が向上する可能性あり。

■課題

- 当初国内製のノンステップバスが無く海外製車両を導入したが、維持費用等に問題あり。近年、国内製のノンステップバスを導入。
- ルート間の乗継ぎ円滑化を目的とした停留所や運賃の設定。
(金沢市都市政策局交通政策部歩ける環境推進課)



資料：「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」（国土交通省）

○事例2：基幹交通に端末交通が接続している事例

事例 連節バスとフィーダーバスの連携（ツインライナーとふじみ号：神奈川県藤沢市）

・ 藤沢市西北部地域における、幹線系交通の連節バス（ツインライナー）と、そのフィーダー路線である支線バス（ふじみ号）の導入により、モビリティを確保。

■背景

- ・ 藤沢市西北部地域では、計画にある都市高速鉄道整備に時間を要するため、短期的にはバスでのモビリティ確保が必要。
- ・ 1999年の鉄道新線乗り入れにより利用者が急増したこともあり、湘南台駅西口広場はバスで混雑。

■対応

- ・ 西北部地域～駅間のうち、駅と大学間を結ぶ路線に海外製のノンステップ連節バス（車長18m、定員129名）を導入。
- ・ 大学～西部地域では、行政、バス事業者、住民の協議のもと、循環ミニバス（支線バス）を導入。
- ・ 支線バス車内では連節バスとの乗り継ぎに関するリアルタイム情報を提供。連節バスではPTPSの強化による定時性を確保。

■結果

- ・ 支線バスの運行により、西北部地域での公共交通手段を確保。
- ・ 連節バスによる幹線バスの輸送力増強により、湘南台駅西口広場の混雑を緩和。

■課題

- ・ 連節車両は購入費用が高額（6,000万円/台）であるため、費用負担方法についての検討。また、車長が12m以上あるため、導入時に車両制限令の限定解除が必要。
- ・ 幹線バスと支線バスの接続時間の調整。



（神奈川県藤沢市計画建築部都市計画課）

資料：「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」（国土交通省）

事例 ごんごバス（東循環線、小循環線、久米線、勝北線、加茂線）（岡山県：津山市）

都市	岡山県津山市（人口106,625人、面積506 km ² ）
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・ 津山線・姫新線津山駅が市の公共交通体系の中心 ・ 中心部（津山駅）から環状方向にコミュニティバスが運行 ：路線＝2路線、運行本数＝9～20便／日 ・ 環状方向のバスに放射方向のコミュニティバスが接続 ：路線＝3路線、運行本数＝6便／日（上下合計） ・ 環状方向と放射方向のコミュニティバスの接続地点 ：広域バスターミナル（津山駅）（1路線）、津山中央病院等（2路線）

概念図

○事例3：コミュニティバス等と乗合タクシーの連携事例①

事例 コミュニティバスと乗合タクシーの連携(さんさんバスフィーダータクシー：愛知県三好町)

- ・ コミュニティバスがカバーできない交通空白地域への端末交通手段として、町が主体となり乗合タクシーの運行を開始。バスとタクシーの連携により町内全域で公共交通サービスの提供を実現。

■背景

- ・ 2001年より町内にコミュニティバス2路線の運行を開始したが、バス停から500m以上離れた交通空白地域には、全人口の4%が居住。
- ・ コミュニティバスのみで町内全域をカバーすると、路線が長大化し、所要時間が増大。

■施策

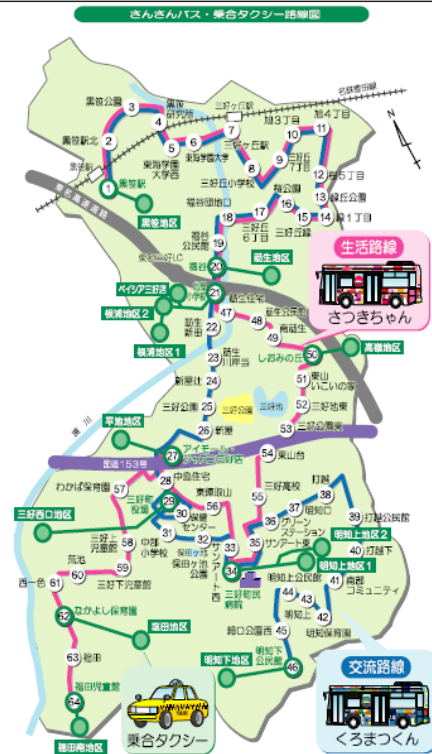
- ・ 交通空白地域をカバーする乗合タクシーを、対象地区の乗降場とコミュニティバスの乗継バス停の間で運行。
- ・ セダン型のタクシー車両を使用し、料金は乗継を含めて1乗車100円、乗客は運賃支払い時に受け取った乗継券で基本路線バスに乗車。
- ・ コミュニティバスとタクシーの事業者は同一。

■結果

- ・ 乗合タクシーとコミュニティバスの組合せにより、コミュニティバスのサービスに影響を与えずに、市内全域で交通手段の提供を実現。
- ・ 乗り継ぎが不便である等の利用者の声も聞かれる。

■課題

- ・ 地域内にバスや、タクシー両事業を展開している事業者が無い場合には、業務分担や採算性の確保。
- ・ 乗り継ぎポイントの改善や乗り場増設による利便性の改善。



(愛知県三好町政策推進部政策推進課)

資料：「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」(国土交通省)

都市	愛知県みよし市 (人口59,022人、面積32km ²)
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市役所を中心として放射方向に基幹交通(コミュニティバス)が運行 ：路線=2路線、運行本数=25便/日(上下合計) ・ 基幹交通に対して、端末交通(乗合タクシー)が接続 ：路線=13路線、運行本数=基幹交通(コミュニティバス)の運行時刻に合わせ運行(予約制) ・ 基幹交通と端末交通の接続地点 ：基幹交通(コミュニティバス)のバス停

○事例3：コミュニティバス等と乗合タクシーの連携事例②

事例 古河市循環バス（ぐるりん号）、デマンド交通（愛・あい号）	
都市	茨城県古河市（人口146,425人、面積124km ² ）
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・東北本線（宇都宮線）線古河駅が市の公共交通体系の中心 ・中心部（古河駅）から放射・環状方向に基幹交通（路線バス、コミュニティバスが運行） <ul style="list-style-type: none"> ：コミュニティバス（ぐるりん号）＝3路線、運行本数＝7～15便／日 ・基幹交通（路線バス、コミュニティバスに、端末交通（デマンドタクシー）が接続 <ul style="list-style-type: none"> ：デマンド交通（愛・あい号）＝9便／日（8～16時まで1時間おきに運行） ・基幹交通と端末交通の接続地点 <ul style="list-style-type: none"> ：友愛記念病院、市役所
路線網図	<p> ● 愛・あい号運行区域 ● ぐるりん号運行区域 民間路線バスルート </p>

○事例3：コミュニティバス等と乗合タクシーの連携事例③

事例 基幹バスとデマンド交通の導入（千葉県山武市）	
都市	千葉県山武市（人口56,089人、面積146km ² ）
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR成東駅、松尾駅、日向駅が市の公共交通体系の中心 ・ 3駅と主要公共施設を結ぶ基幹交通（コミュニティバス）を運行 <ul style="list-style-type: none"> ：運行本数＝平日7便／日（7：50～18：22時まで1.5時間おきに運行） 休日6便／日（9：30～18：22時まで1.5時間おきに運行） ・ 市内を3地区に区分し基幹交通を補完する端末交通（デマンドタクシー）を運行 <ul style="list-style-type: none"> ：運行＝平日8：00～18：00まで運行 休日9：00～18：00まで運行 ：デマンドタクシーは、運行区域を固定して運行 ・ 基幹交通と端末交通の接続地点 <ul style="list-style-type: none"> ：主要公共施設、鉄道駅（概念図「●」）



○事例4：地元が主体となって多様な端末交通を導入している事例①

事例 基幹バス、区バス、住民バス（新潟県新潟市）																	
都市	新潟県新潟市（人口803,662人、面積726km ² ）																
公共交通の体系	<ul style="list-style-type: none"> ・市域が広域に及び市内の各エリアにおいて交通に対するニーズが異なるため、利用ニーズに応じて「基幹バス」、「区バス」、「住民バス」という各タイプのバス交通体系が構築され車両のタイプやルート・ダイヤ等をそれぞれに応じたものが設定されている。 																
運営主体	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者が運営主体となる基幹バスおよびその他幹線系バス路線、市が運営主体となる区バス、住民が運営主体となる住民バス、といった形で需要に応じてその形態が異なる。 ：基幹バス <ul style="list-style-type: none"> －運行主体＝交通事業者 －運行区域・路線＝市の中心部の主要な施設(新潟駅、市役所、県庁、市民病院等)と交通結節点を接続する基幹路線 ：区バス <ul style="list-style-type: none"> －運行主体＝新潟市 －運行区域・路線＝市内の8つの区のうち中央区以外の7つの区で導入＝区毎に区役所や鉄道駅等を中心に、商業施設や公共施設等を経由する路線が設定 ：住民バス <ul style="list-style-type: none"> －運行主体＝住民組織(運賃収入や地元負担で運行経費を賄えない場合、運行経費の7割を上限に市が補助) －運行区域・路線＝公共交通空白・不便地区で運行＝路線によってバス、デマンドタクシー(※)がある(※)デマンドタクシーについては社会実験での運行 																
路線網図	<p>[バス交通網の現状イメージ]</p> <p>(凡例)</p> <table border="1"> <tr> <td>.....</td> <td>鉄道</td> <td>———</td> <td>幹線系バス路線(国補助含む)</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>中心部</td> <td>———</td> <td>準幹線系バス路線(市補助含む)</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>区域界</td> <td>———</td> <td>区バス</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>公共交通空白地域</td> <td>———</td> <td>住民バス</td> </tr> </table> <p>交通事業者が主体 行政が主体 地元が主体</p> <p>広域・幹線路線 地域密着路線</p> <p>「区バスの現状」</p>	鉄道	———	幹線系バス路線(国補助含む)	○	中心部	———	準幹線系バス路線(市補助含む)	○	区域界	———	区バス	○	公共交通空白地域	———	住民バス
.....	鉄道	———	幹線系バス路線(国補助含む)														
○	中心部	———	準幹線系バス路線(市補助含む)														
○	区域界	———	区バス														
○	公共交通空白地域	———	住民バス														

○事例4：地元が主体となって多様な端末交通を導入している事例②

事例 市原市あおばす	
事例都市	千葉県市原市（人口278,276人、面積368km ² ）
公共交通の特徴	<p>○概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR内房線姉ヶ崎駅（基幹交通）から1.5～2kmの距離にある公共交通空白地域（青葉台地区）において住民主体のコミュニティバス（端末交通）を運行。 <ul style="list-style-type: none"> －運行路線＝JR 内房線姉ヶ崎駅⇄青葉台地区 －運行本数＝上り（姉ヶ崎駅方面） 23便／日 ＝下り（姉ヶ崎駅方面） 20便／日 <p>○運営の仕組み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市原市青葉台6丁目、7丁目、市原ダイアパレスの3町会が協同で【あおばす協議会】と設け、あおばすの運営を行っている。 ・利用者の運賃収入のみでは運営できないことから、地域の企業・商店の協賛金を得て運営補助にあて、さらに市原市の補助金で経費の赤字を補填している。
位置図・路線図	<p>○位置図</p> <p>○路線図</p>

○事例4：地元が主体となって多様な端末交通を導入している事例③

事例 市川市コミュニティバス運行指針	
事例都市	千葉県市川市（人口473,919人、面積56km ² ）
指針の目的	<p>○市川市「市川市コミュニティバス運行指針」（指針の目的）</p> <p>・これまでは、コミュニティバスの新たな導入や運行計画の変更要望があっても、統一した基準がなく、個々の要望に対応できなかったことから、新たにコミュニティバスを導入及び運行計画の変更要望に対応する市の基本的な考え方と基準を指針として定め、指針により統一した基準で判断することを目的としている。</p> <p>（指針が目指すコミュニティバス運行の考え方）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>【従来の考え方】</p> </div> <div style="border: 1px dashed red; padding: 5px; width: 45%;"> <p>事業主体は運行実行委員会</p> <p>事業主体となる運行実行委員会は、</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 要望者の代表 ② 運行事業者 ③ 地域を運行するバス事業者 ④ 市の4者で構成する </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>【これからの考え方】</p> </div> </div>
(導入(変更)検討の手順)	<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p>新たにコミュニティバスの運行を開始する際の手順</p> <p>■ステップ1：市民要望の受付、相談、市民案の作成</p> <p>市は新たなコミュニティバスの導入要望を受付けます。市は、要望が<u>導入の原則に合致しているかどうかを確認</u>します。この時点で市は公共性等を加味してステップ2に進むかを判断します。</p> <p>■ステップ2：<u>実証実験協議会の立ち上げ</u>、運行計画作成</p> <p>ステップ1で作成した運行計画案をさらに実現性の高い計画とするため専門家を交えた協議会で検討します。また協議会における最終的な決定と総合評価型プロポーザルにより事業者を決定します。</p> <p>■ステップ3：<u>実証実験運行の実施、判定基準による検証</u></p> <p>実証実験によるバスの運行を開始します。<u>判定基準により本格運行に移行すべきかどうかを判定</u>します。</p> <p>■ステップ4：<u>本格運行実行委員会の立ち上げ</u>、運行計画作成</p> <p>本格運行に移行するには、事業主体となる実行委員会の立ち上げが必須になります。実行委員会は、導入を要望する要望者、運行を担当するバス事業者、地域を運行するバス事業者、市の4者により構成します。</p> <p>■ステップ5：<u>本格運行の実施、運行基準による検証</u></p> <p>本格的にバスの運行を開始します。<u>本格運行を継続する基準を満たしている間は、運行を継続できますが、基準を満たす事ができなくなった路線は運行を廃止</u>します。</p> </div> <div style="flex: 1; border-left: 1px dashed red; padding-left: 10px;"> <p>導入の原則</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 交通不便地の解消 ② 市民ニーズへの対応 ③ 事業採算性の確保 ④ 超高齢社会への対応 ⑤ 交通環境の改善 <p>実証実験協議会</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 要望者 ② 参加を希望する運行事業者(公募) ③ 地域を運行する運行事業者 ④ 千葉運輸支局 ⑤ 道路管理者 ⑥ 交通管理者 <p>本格運行への移行基準</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 採算率 <ul style="list-style-type: none"> ・半年間の採算率が30%以上。 ※採算率は、収入(運賃収入、広告制度、協賛制度等)と運行に必要なランニングコスト(バスの減価償却等の初期費用を除く)の割合より算出 ② 沿線住民アンケート調査の回収率、利用意向 <ul style="list-style-type: none"> ・回収率35%以上、利用意向65%以上 <p>本格運行を継続する基準</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 運行を継続する採算率 <ul style="list-style-type: none"> ・採算率40%を2年連続下回った場合は、取止め ② 運行実行委員会の存続 <ul style="list-style-type: none"> ・実行委員会が解散した場合は、取止め </div> </div>

○事例5：利用促進のための取組み事例

事例 自治体が協賛金を得て運行するバス(自主運行バス「鈴の音バス」:三重県松阪市)

- ・ 中心市街地の活性化や高齢者等の交通移動手段として、コミュニティバスを市内事業者や市民からの協賛金を得て運行。

■背景

- ・ 松阪市は、中心市街地と郊外等を結ぶ在来バスが運行されている一方、中心市街地内等で交通空白地域が存在。
- ・ 需要調査の結果を基に、中心市街地の周辺住宅地と中心市街地との交流活動を通じた商業の活性化や高齢者等の通院、買い物に寄与する巡回路線を検討。また、駅・市役所・商店街・医療機関・大型店舗等を結ぶルートを設定。



■対応

- ・ 2005年より中心市街地1周約1時間の循環路線を導入。2006年に運行時刻を改正、2台で運行、16便/日、運賃100円。
- ・ 「地域ぐるみで運行するバス」を目指し、市民(個人)、地元企業等から協賛金を募り、運行経費の一部に充当。

■結果

- ・ 利用者数：約6,680人/月(2006年度) 協賛数：62企業、3団体、475個人
- ・ 事業収支(2006年度実績)
収入：2,056万円(運賃収入：698万円、協賛金：1,358万円)
支出：3,659万円(運行委託費：3,562万円、設備費「時刻表作成費」：97万円)

■課題

- ・ 平成17年4月の運行開始以来、利用者数は順調に推移しているが、今後も利用促進の啓発に関する工夫が必要。
- ・ 協賛金への理解と拡充の取組に関する工夫が必要。

(三重県松阪市商工観光部商工観光課)

事例 協定に基づくバス運行(バストリガー協定:金沢市)

- ・ バスサービス向上施策の実施時に、事前に設定した採算ラインを満たさなければ元に戻すという協定(バストリガー協定)の締結。

■背景

- ・ 利用者増加を目的に、バス事業者がサービス向上策(運賃値下や増便等)を実施しても、利用者はそのサービスにすぐに慣れてしまい、結果として利用者が減少してしまうため、効果の継続的な維持が必要。

■対応

- ・ 運賃割引、運行本数増加等のサービス向上策実施時に、事前設定の採算ラインを満たさなければ元に戻すことを約する協定(バストリガー協定)を事業者、地域住民等で締結。
- ・ 市は、本協定を公共交通利便性向上の実証実験と捉え、協定の締結を仲介。
- ・ 2006年度は、金沢大学～市街地区間の運賃を170～200円から100円に値下げし、運賃値下げ前の運賃収入額を上回る利用者を目指した。



■結果

- ・ 年度目標利用者数の22万人を1月に達成。2007年度実績は約26万人となった。2008年度も継続して運行。

■課題

- ・ 目標が達成できなかった場合、バス事業者の減益分の補てん方法の検討が必要。
- ・ 市内他地域における協定の締結。

(金沢市都市政策局交通政策部交通政策課)

資料：「地域の自立的発展のためのモビリティ確保に向けた検討の手引き」(国土交通省)