

八街市地域公共交通再編実施計画

(素案)

平成 29 年 2 月

八街市

- 目 次 -

1. 地域公共交通再編実施計画の体系	1
1-1 地域公共交通再編実施計画の位置づけ	
1-2 地域公共交通再編実施計画の基本方針及び計画目標	
2. 地域公共交通再編事業の実施区域	3
3. 地域公共交通再編事業の内容・実施主体	3
4. 八街市による支援の内容	12
5. 地域公共交通再編事業の実施予定期間	12
6. 地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法	12
7. 地域公共交通再編事業の効果	14
8. 地域公共交通再編事業の実施のために必要な事業	18

1. 地域公共交通再編実施計画の体系

1-1 地域公共交通再編実施計画の位置づけ

八街市では、上位計画である「八街市総合計画2015（平成27年4月）」や「八街市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年12月）」、さらには関連計画である「八街市高齢者福祉計画（平成27年3月）」等との整合・調整を図りつつ、平成26年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」に基づき、「八街市地域公共交通網形成計画（平成28年3月）」（以下「網形成計画」という。）を策定した。

網形成計画で策定した実施事業については、「八街市地域公共交通再編実施計画」（以下「本実施計画」という。）の中で、事業の実施内容等の詳細を検討し、関係者との連携を図り実施していくものとしている。

本実施計画は、地域公共交通ネットワークの再編及び高齢者等交通弱者の移動手段を確保するための方策について具体的な計画を定めるとともに、この計画に基づき、平成29年度より地域公共交通再編事業を実施する。

1-2 地域公共交通再編実施計画の基本方針及び計画目標

(1)基本方針

「八街市総合計画2015」では、まちづくりのテーマとして「めざします！便利で快適な街」を宣言しているとともに、「八街市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、市街地の再生、地域特性に応じた機能・サービス等の実施、地域連携の強化などの施策を示している。

地域公共交通は、これらまちづくりを支える一つ的手段として、まちづくりの方向性や戦略と一体となった施策を展開していく必要があり、本実施計画では、広域幹線公共交通（鉄道：JR総武本線）、幹線公共交通（路線バス）、支線公共交通（コミュニティバス：ふれあいバス）及び補完交通（タクシー）のそれぞれの連携と役割分担により「移動の足」を確保し、以下の基本方針に基づき、体系的な公共交通ネットワークの再構築を図っていく。

基本方針1：公共交通機関の機能分担の明確化

JR総武本線と路線バスは、通勤・通学、通院、買物、観光等の目的で東京、千葉市方面等への広域的なアクセスや、近隣の成田市（成田空港）や東金市などへ移動する際に必要不可欠な公共交通のため、運行本数の増加・維持を交通事業者に働きかけ、利便性の確保・サービスの充実を図る。

一方、ふれあいバスは支線公共交通として、市内の移動サービスと公共交通空白地域の解消・縮減を担い、主に通院、買物等の目的に対応した公共交通機関として、今後もその役割と機能の維持とともに、サービスレベルの向上を図る。

基本方針 2：地域の実情に即した利便性・効率性の高い公共交通の実現

現在のふれあいバス路線は、既存の路線バスやふれあいバス同士の運行経路と重複する区間が多いとともに、市内の網羅性を重視した路線であるため、1便あたりの運行時間が非常に長く、目的地までの所要時間が長くなっている。

このような課題を改善するため、運行経路の重複区間と運行時間の減少を目的とした運行効率性の向上とともに、他の交通機関及びふれあいバス同士等、幹線と支線の乗り継ぎ機能を強化した利便性の高い地域公共交通の実現に向けて、ふれあいバスの路線再編と運行ダイヤの調整を図る。

基本方針 3：まちづくりと連携した地域公共交通サービスの展開

「八街市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、まちづくりの基本目標の1つに「安全・安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する」を掲げており、具体的な施策として、中心市街地から離れた地区における生活を担保するため、公共交通のあり方や地域公共交通の改善の他、近隣市町との連携が促進できる交通体系等の確立が示されている。

このようなことから、公共交通全体として機能向上を図り、まちづくりの施策展開に貢献していく。

基本方針 4：協働による持続可能な仕組みづくりの確立

現在の路線バスは利用者の減少が続き、路線の廃止が進んでいる。また、ふれあいバスも平成17年をピークに減少傾向となっている。このように地域公共交通は、これまでのように交通事業者・行政だけでは公共交通の維持・存続が難しくなっており、市民が「自分たちの足は自分たちが守る」意識をもって公共交通の維持に参加する仕組みを導入していく必要がある。

そのため、市民の意識を高める啓蒙・啓発を図る一方、地域住民が主体となって地域公共交通を確保・維持する取組や支援策を検討する。

(2)計画目標

計画目標	基本方針との対応			
	方針 1	方針 2	方針 3	方針 4
各交通モードの機能・役割の明確化及び相互の連携による、わかりやすく利便性の高い公共交通体系の構築	○	○	○	
八街駅・榎戸駅における乗り換え利便性の向上	○	○	○	
タクシー等の既存交通システムを活用した交通弱者の移動手段の確保		○	○	
多様な運賃の設定や効果的な周知・PRによる潜在需要の掘り起こし				○
地域住民による持続可能な公共交通を支える仕組みの検討			○	○

2. 地域公共交通再編事業の実施区域

本実施計画の実施区域は、八街市全域とする。

3. 地域公共交通再編事業の内容・実施主体

本実施計画に位置付ける主な事業の内容、実施主体は以下の①～③の事業とする。

- ①ふれあいバスの再編・運行サービスの改善見直し
- ②八街駅及び榎戸駅における交通結節点の強化
- ③高齢者を対象としたタクシー利用券の助成制度の導入（グループタクシー（相乗りタクシー）の導入）

項目	事業内容	事業主体
① ふれあいバスの再編・運行サービスの改善見直し		
a ふれあいバスの路線再編	ふれあいバスの路線再編として、重複区間の削減と1便あたりの運行時間の短縮を目的として1路線を削減し、他4路線の運行経路の見直しと運行頻度の増加により、目的地までの利用機会の増大を図る。	バス運行事業者 八街市
b 運行ダイヤの調整	他公共交通との乗り継ぎ状況等のバス利用実態を勘案し、鉄道や他のバスとの乗り継ぎ利便性向上を目指した運行ダイヤに調整し、効率的・効果的な運行サービスを図る。	バス運行事業者 八街市
② 八街駅及び榎戸駅における交通結節点の強化		
a 八街駅南口における乗換えターミナル再整備	現行の「ふれあいバスターミナル」の機能を八街駅南口に移し、運行ダイヤ再編も含めて公共交通全体の乗り換え利便性を強化する「ハブ&スポーク」の運行を実現する。	バス運行事業者 鉄道事業者 タクシー事業者 八街市
b 榎戸駅橋上駅舎化、自由通路整備	駅東西地域からのアクセス性を高めるため、駅舎橋上化及び自由通路の整備を推進する。	
③ 高齢者を対象としたタクシー利用券の助成制度の導入（グループタクシー(相乗りタクシー)の導入)		
グループタクシー（相乗りタクシー）制度の導入	自動車を利用できない高齢者の移動を支援するため、路線バスやふれあいバス等に代わる移動手段の確保として、地域の交通弱者がグループでタクシーを共同利用する際に支払う運賃等の一部を助成する制度を導入する。	タクシー事業者 八街市

(1) ふれあいバス事業について

ふれあいバス再編の観点(下記項目の実現可能性)について

i 路線について

- ・ 網形成計画で示されている再編案と主要な利用者ニーズとの整合
- ・ 1 便あたりの運行時間の短縮

ii 運行頻度について

- ・ 利用状況に応じたバスの運行ダイヤ（運行頻度の向上）
- ・ 効率的な運行サービス（運行経路の重複の解消等）

iii 鉄道や路線バスとの乗り継ぎについて

- ・ 鉄道との運行ダイヤの調整（鉄道の運行ダイヤは固定）
- ・ 路線バスとの運行ダイヤの調整（路線バスの運行ダイヤ調整（変更）の可能性）

iv 運行経費について

- ・ 運行経路を現在の 5 路線から 4 路線に再編することによる運行経費の削減(4 路線での効率的な運行)

【基本方針】

- ・ 八街駅を交通結節点とし、分かりやすい経路で、現在よりも 1 便あたりの運行時間を短縮する経路とする。

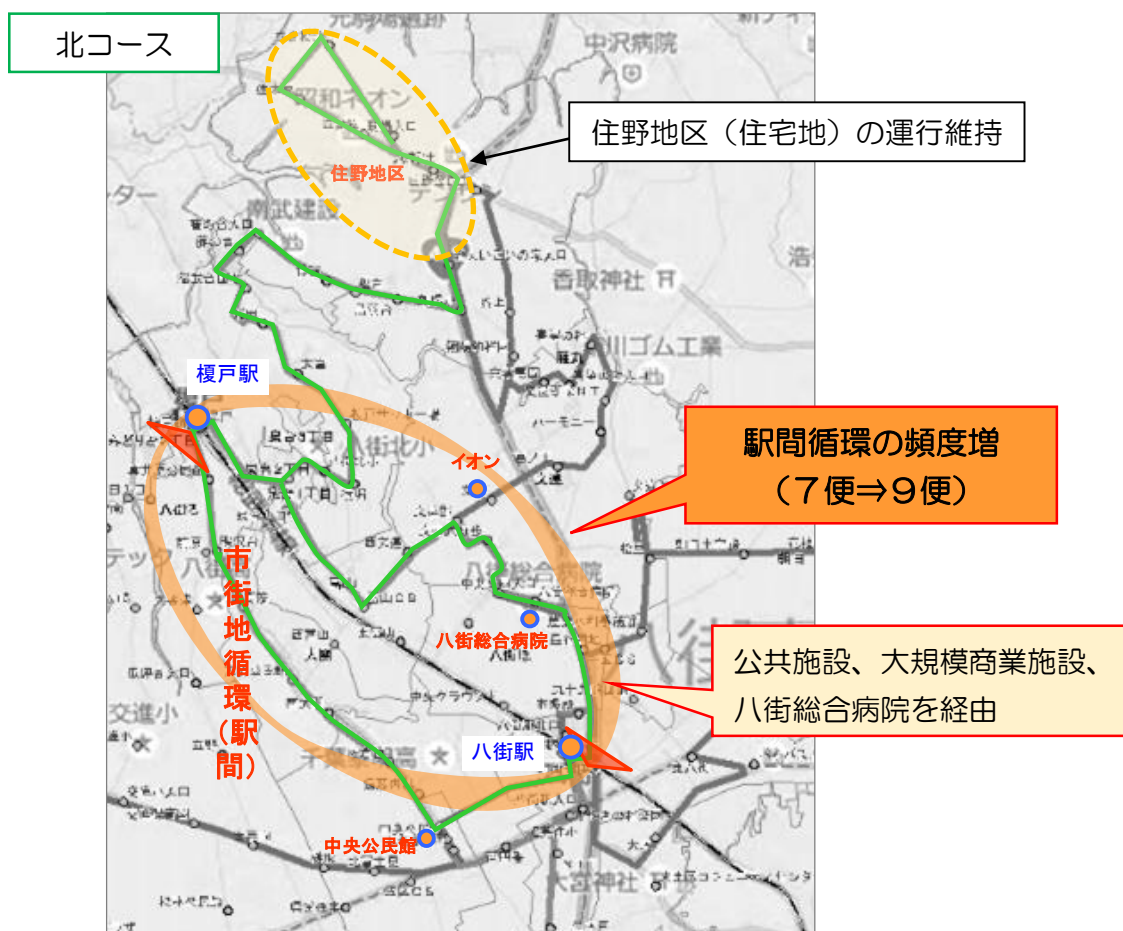
【運行経路設定の基本的考え方】

- ・ ふれあいバスの運行エリアを 4 つに区分して、各コースの重複を減らす。
- ・ ふれあいバス乗降調査結果をもとに、利用が少ない区間の廃止により、コースを短縮化し、各方面から八街市の主要な目的地である八街駅までの所要時間の短縮を図る。
- ・ 主要な目的地である八街駅、八街総合病院、大規模商業施設、市役所や中央公民館等主要な目的施設への利用機会の増加を図る。
- ・ 各コース設定の考え方は 5 頁以降のとおりである。
- ・ バス路線再編後の全コースは 11 頁のとおりである。

【各コース設定の考え方の整理】

コース	各コース設定の考え方
北コース (P11 再編案)	<ul style="list-style-type: none"> ・主に八街駅～榎戸駅間の循環及び住野地区を運行する。 ・速達性に配慮し、駅間を高頻度で循環する。 ・北部地区の利用者だけではなく、南西部からの乗り継ぎ利用者に配慮し、公共施設、八街総合病院、診療所、大規模商業施設を経由する。


※1回の運行時間を短縮することにより、運行頻度を高める



コース	各コース設定の考え方
(仮)東コース P11 再編案	<ul style="list-style-type: none"> ・主に朝日地区、文違地区を運行する。 ・1回の運行で八街駅に2回接続することにより東部地区住民の八街駅へのアクセスを向上させる。 <ul style="list-style-type: none"> ①八街駅（南口）⇒朝日地区⇒八街駅（北口） ②八街駅（北口）⇒文違地区⇒八街駅（南口） ・北コース同様、南西部からの乗り継ぎ利用者に配慮し、公共施設、八街総合病院、大規模商業施設を經由する。 ・八街東小学校児童の登下校に配慮した運行ダイヤとする。

※1回の運行時間を短縮することにより、運行頻度を高める



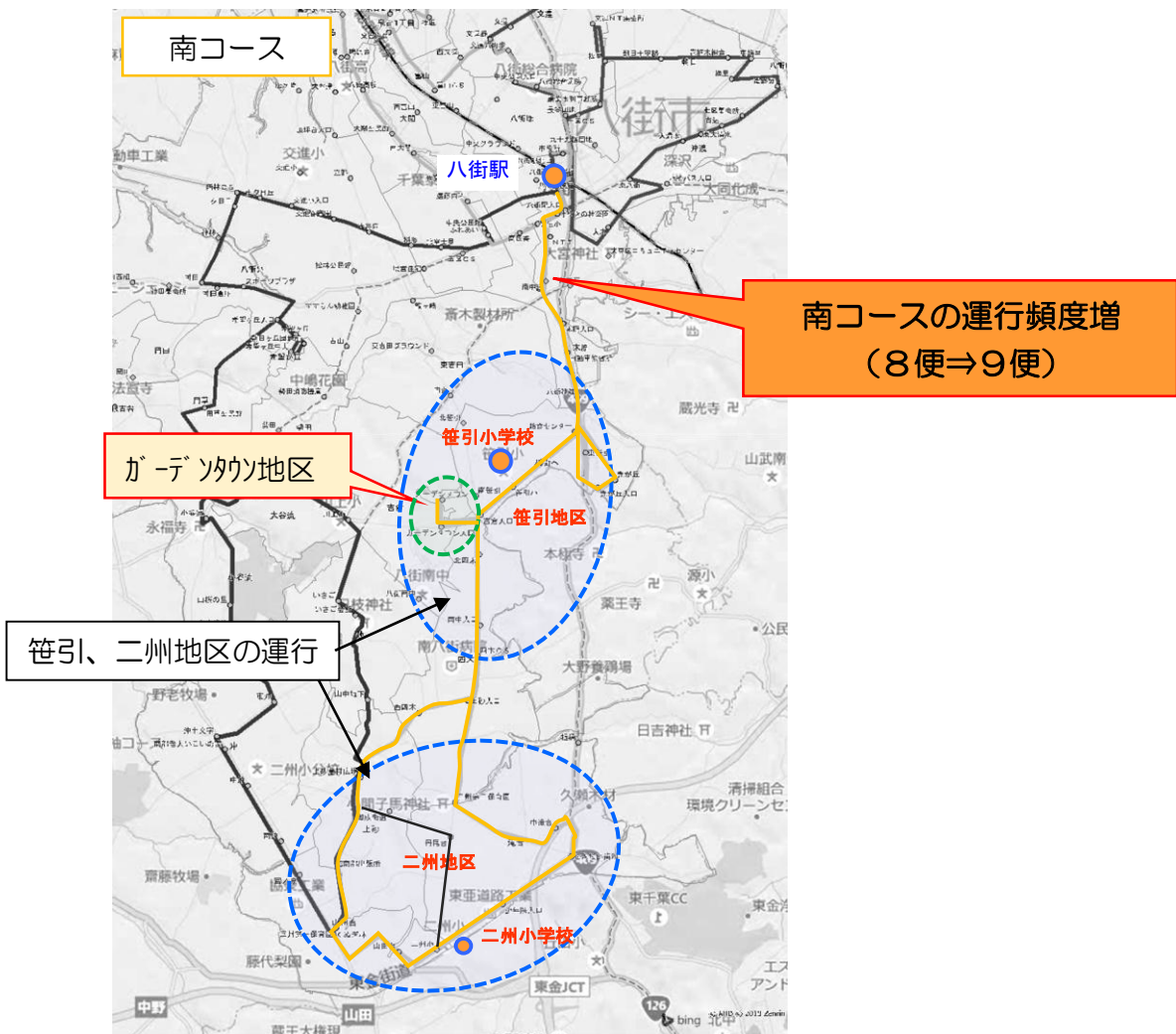
コース	各コース設定の考え方
西コース (P11 再編イメージ案 )	<ul style="list-style-type: none"> 主に交進地区、川上地区、二州地区を運行する。 (旧)中コースと西コースを統合する。 ちばフラワーバス(株)が運行する八街循環線との経路重複を解消するように設定する。 利用者の多い希望ヶ丘地区に高頻度で運行することにより、八街駅及び大規模商業施設が集中する五区地区へのアクセスを向上させる。 川上小学校及び二州小学校児童の登下校に配慮する。

※1回の運行時間を短縮することにより、運行頻度を高める



コース	各コース設定の考え方
南コース (P11 再編イメージ案)	<ul style="list-style-type: none"> ・主に笹引地区、二州地区を運行する。 ・(旧)南コースはもともと利用者数も多く、平成27年度に実施したふれあいバス利用者ヒアリング調査において満足度が高いコースであるため、(旧)南コースを基本とし、(旧)中コースが運行していたガーデンタウン地区を運行経路上に設定する。 ・二州小学校児童の登下校に配慮する。

※1回の運行時間を短縮することにより、運行頻度を高める



(2) 路線バス事業について

路線バス再編の観点(再編の必要性の有無)について

i 路線について

- ・現在の運行経路と主要な利用者のニーズの整合

ii 運行頻度について

- ・利用状況に応じたバスの運行ダイヤ
- ・効率的な運行サービス

iii 鉄道や路線バスとの乗り継ぎについて

- ・鉄道との運行ダイヤの調整（鉄道の運行ダイヤは固定）
- ・ふれあいバスとの運行ダイヤの調整

【基本方針】

①路線バスの運行状況に考慮した路線の確保・維持

- ・路線バスについては、ほぼ市の中心に位置する八街駅を交通結節点とし、北部を千葉交通(株)の運行する住野線、東部をちばフラワーバス(株)の運行する八街線、西部をちばフラワーバス(株)が運行する八街循環線、南部を九十九里鐵道(株)の運行する八街線が市内を十時に走る幹線道路(国道、県道)をそれぞれ運行している。地勢上もバランスの取れた運行エリア分けとなっており、人口の分布状況については、これらの路線の経路上に居住エリアが続いている状況となっている。
- ・八街駅を経由しないちばフラワーバス(株)の運行する千葉線は、近隣に鉄道駅のない南部地区の住民にとって上り千葉方面、下り東金市方面に移動するための貴重な交通手段を担っている。
- ・運行ダイヤについては、各路線バス会社が広域幹線軸である鉄道の運行ダイヤに合わせ運行しており、利用者ニーズと整合している。(なお、計画期間内においても鉄道の運行ダイヤの改正に合わせ、適宜路線バスの運行ダイヤも改正していく。)

②ふれあいバスとの役割分担

- ・路線バスの幹線公共交通としての役割と、ふれあいバスの支線公共交通としての役割を明確にするために、八街循環線の運行経路と重複していたふれあいバスの運行経路を見直す。
- ・ふれあいバスの路線再編により、ふれあいバスを利用できなくなる児童の交通手段の役割を八街循環線が担う。(登下校にあわせた運行ダイヤの設定)

③ふれあいバスとの乗り継ぎ利便性の向上

- ・ふれあいバスのターミナル機能を八街駅南口に移し、路線バス会社とターミナルを共有化することにより、相互乗り継ぎの利便性を向上させる。

⇒各路線の平成 24 年度から平成 26 年度までの利用者数もほぼ減少せず、維持している状況であることから、各路線とも、民間事業者主体の運行継続が可能な路線であると判断し、現行路線については、幹線軸として機能を維持確保することを重視した計画とした。

路線バスの概要（路線名、事業者、起点終点、運行距離、路線図、）

〇〇線 運行概要		
※赤字は変更箇所		
項目	内容	
運行のねらい	・・・のため、・・・する。	
運行事業者	〇〇株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の様様	路線定期運行	
	旧	新
系統 ①	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統 ②	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統 ③	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
車両	〇〇	〇〇
運行日	各系統共通 通年運行（12/29～1/3を除く）	

※ 自家用有償運送の場合
旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う・行わない

〇〇線 運行概要		
※赤字は変更箇所		
項目	内容	
運行のねらい	・・・のため、・・・する。	
運行事業者	〇〇株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の様様	路線定期運行	
	旧	新
系統 ①	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統 ②	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統 ③	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
車両	〇〇	〇〇
運行日	各系統共通 通年運行（12/29～1/3を除く）	

※ 自家用有償運送の場合
旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う・行わない

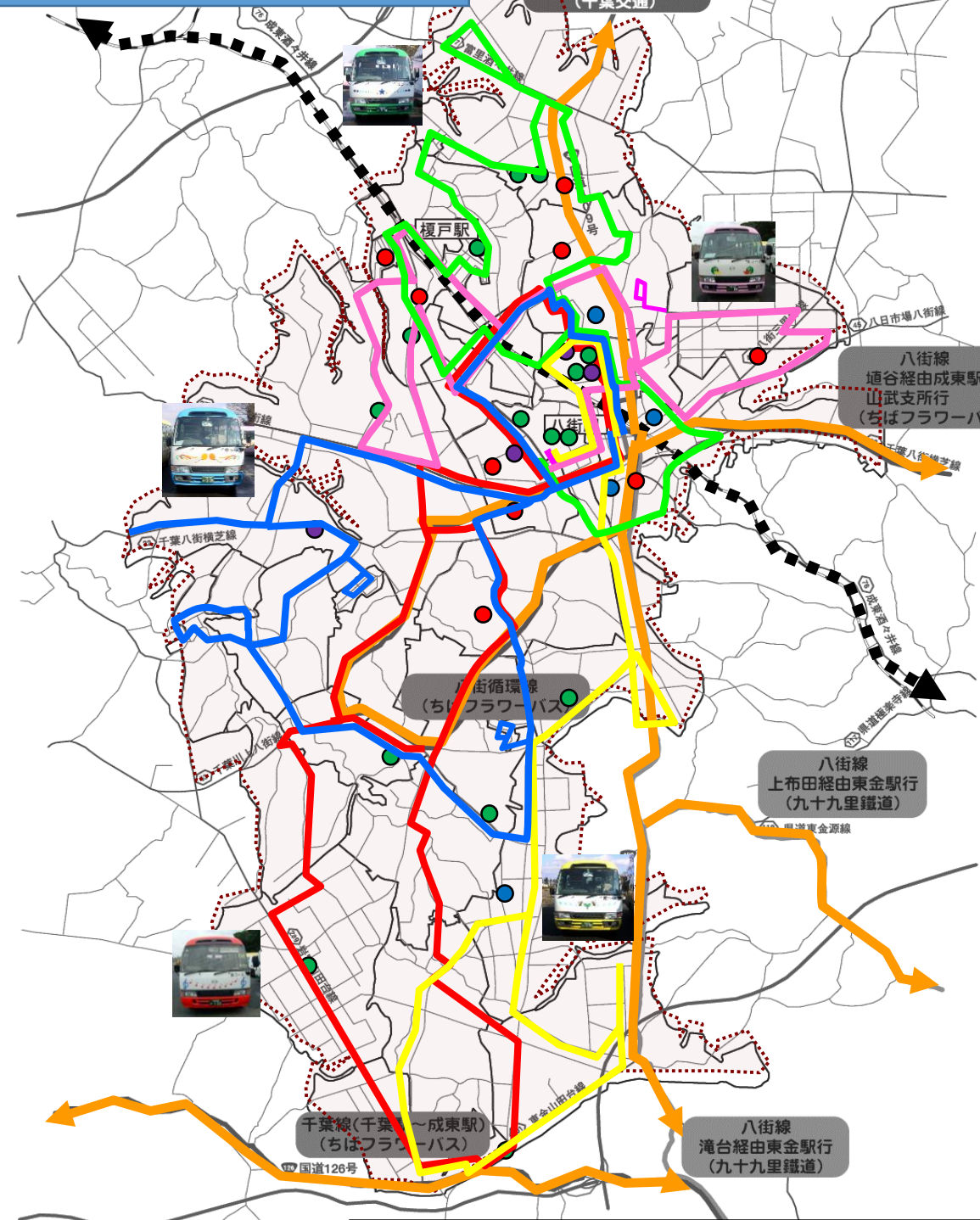
〇〇線 運行概要		
※赤字は変更箇所		
項目	内容	
運行のねらい	・・・のため、・・・する。	
運行事業者	〇〇株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の様様	路線定期運行	
	旧	新
系統 ①	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統 ②	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統 ③	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
車両	〇〇	〇〇
運行日	各系統共通 通年運行（12/29～1/3を除く）	

※ 自家用有償運送の場合
旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う・行わない

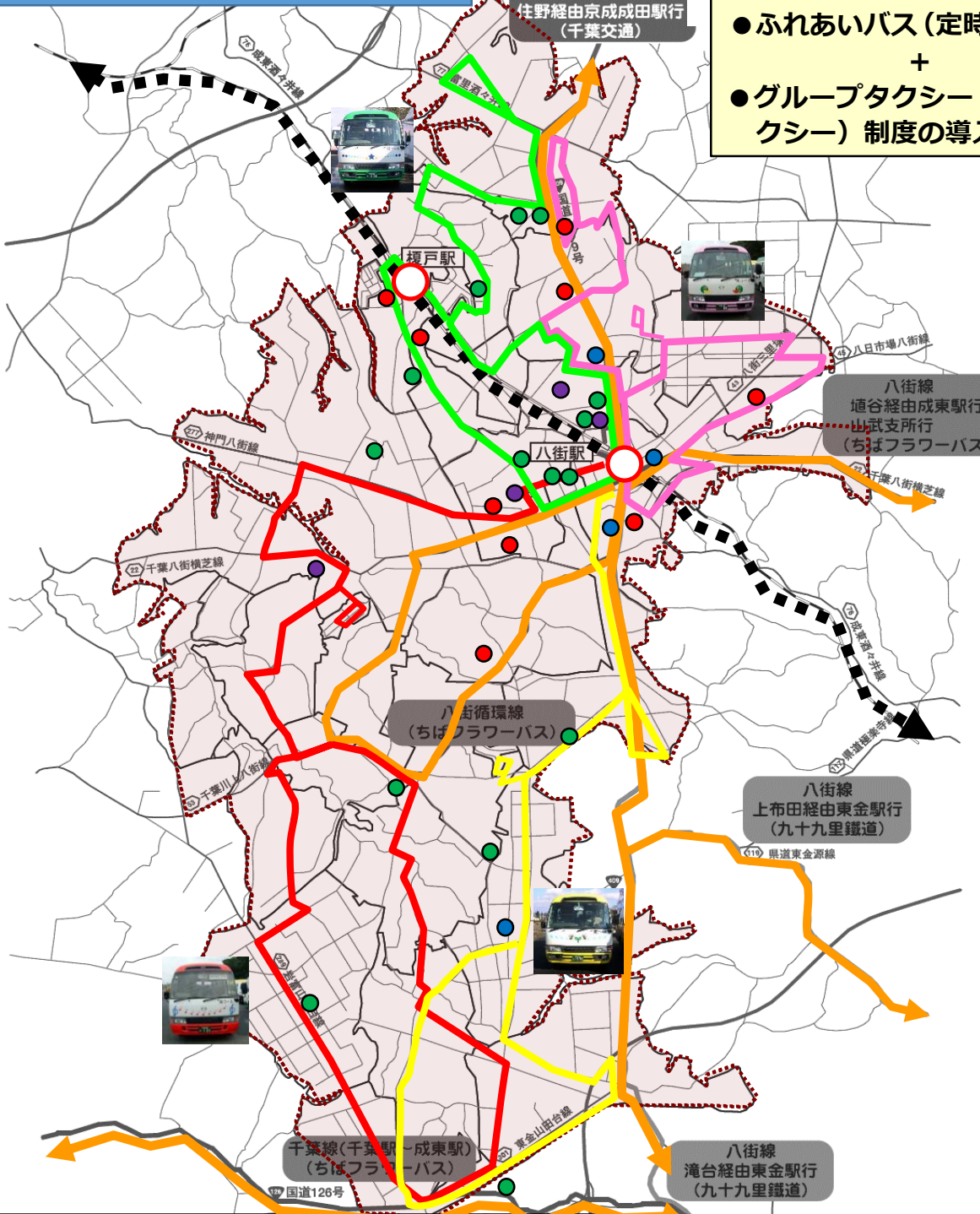
〇〇線 運行概要		
※赤字は変更箇所		
項目	内容	
運行のねらい	・・・のため、・・・する。	
運行事業者	〇〇株式会社	
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の様様	路線定期運行	
	旧	新
系統 ①	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統 ②	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
系統 ③	起点	〇〇
	主な経由地	〇〇、〇〇、〇〇、…
	終点	〇〇
車両	〇〇	〇〇
運行日	各系統共通 通年運行（12/29～1/3を除く）	

※ 自家用有償運送の場合
旅客の運送に付随した、少量の郵便物、新聞紙等の貨物の運送 行う・行わない

再編前の路線網



再編後の路線網



- 路線バス (定時定路線型) +
- ふれあいバス (定時定路線型) +
- グループタクシー (相乗りタクシー) 制度の導入 等

凡	例		
←---→	JR 総武本線	ふれあいバス	主要施設
←→	路線バス	北コース	● 公共施設
○	交通結節点 (乗り継ぎ拠点)	街コース (再編後: 東コース)	● 学校
		西コース	● 病院
		南コース	● 主要な商業施設
		中コース (再編後: 廃止)	

4. 八街市による支援の内容

ふれあいバスの再編については、運賃収入、国補助金を差し引いた運行経費の赤字を補てんする。

18頁に記載する再編推進事業については、協議会への市補助金の支出や市広報紙・ホームページを活用した利用啓発のPR等により実施する。

5. 地域公共交通再編事業の実施予定期間

- ・事業開始予定年月日：平成29年10月1日
- ・事業終了予定年月日：平成33年3月31日

6. 地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

(1)～(3)の実施事業に必要な資金の額と調達方法は以下のとおりである。

項目	事業費合計	内訳 (年度)	調達方法		実施年	
			調達主体	(補助金等)		
(1)ふれあいバスの再編・運行サービスの改善見直し						
ふれあいバスの再編	〇〇千円	【平成29年度】				H28年度 ～ H33年度
		△△千円	八街市	〇〇千円	運行委託料	
			ちばフラワーバス(株)	△△千円	運行収入	
			千葉交通(株)	▲▲千円	運行収入	
			バス事業者	■●千円	地域内フィーダー補助	
		【平成30年度】				
		△△千円	八街市	〇〇千円	運行委託料	
			ちばフラワーバス(株)	△△千円	運行収入	
			千葉交通(株)	▲▲千円	運行収入	
			バス事業者	■●千円	地域内フィーダー補助	
		【平成31年度】				

- ・バス再編に関わる時刻表等の作成費用：〇〇千円（平成29年度）

(2)八街駅及び榎戸駅における交通結節点の強化

- ・ 駅前広場の再整備費用：〇〇千円（平成 29 年度）

(3)高齢者を対象としたタクシー利用券の助成制度の導入

- ・ ふれあいバスの 1 路線削減により生じるバス事業者への運行委託費削減分を助成制度に活用

7. 地域公共交通再編事業の効果

①～③の実施事業による事業効果は以下のとおりである。

項目	事業の効果	網形成計画での目標における位置づけ
① ふれあいバスの再編・運行サービスの改善見直し		
a ふれあいバスの路線再編	<ul style="list-style-type: none"> ・各コースの重複区間が全体で約34km削減され、効率的なネットワークが構築される（以下各コースの重複区間の削減距離）。 北コース：8.1km（11.1→3.0km） 東コース：9.0km（11.6→2.6km） 西コース：19.1km（21.1→2.0km） 南コース：10.2km（12.6→2.4km） ・ふれあいバス各コースの1運行当たりの所要時間が大幅に短縮される。 北コース18分、東コース30分、西コース28分、南コース13分それぞれ短縮 ・1路線削減するが、市内各地から八街駅までの平均所要時間の短縮が可能となる （参考資料1(16頁)参照）。 ・八街駅までの所要時間が若干増加（5分程度）する地域はあるものの、その地域の人口密度は非常に低い（5人/ha以下）。 ・1運行当たりの所要時間短縮により各コースとも運行頻度が向上する。 北コース2便、東コース3便、西コース2便、南コース1便それぞれ増加 ・1便あたりの運行時間の短縮、運行頻度の増加により新たな需要が見込める （参考資料2(17頁)参照）。 ・効率的な運行により、公共交通に係る市の財政負担額を縮減できる。 ・路線バスとふれあいバスの重複区間の削減。 八街循環線：6.5km削減 ・ふれあいバス利用者（小学生の通学利用、その他八街駅利用者）の路線バスへの転換（約20人/日・・H28.9実績） 	<ul style="list-style-type: none"> ・5路線から4路線への再編となるが、運行頻度の向上及び鉄道や路線バスとの結節性の向上により、ふれあいバス利用者数の減少分は路線バス、タクシーで補完する。 ・市の財政負担額を現況値の範囲内に止める（縮減費をタクシー補助制度に活用する） ・市内を運行する路線バス利用者数の維持 ・公共交通に対する満足度を10%以上に向上（平成26年度八街市意向調査結果8.1%） ・駅周辺街づくりへの貢献

項目	事業の効果	網形成計画での目標における位置づけ
b 運行ダイヤの調整	<ul style="list-style-type: none"> ・八街駅をバスターミナル化することにより、ふれあいバス間での乗り継ぎの他、他の路線バスとの乗り継ぎ利便性が向上（ふれあいバスと路線バスが15分以内で乗り継げる回数） ・八街駅午前発の上り列車と、午後着の下り列車との乗り継ぎ利便性が向上（ふれあいバスと列車が15分以内で乗り継げる回数） 	
② 八街駅及び榎戸駅における交通結節点の強化		
a 八街駅南口における乗換ターミナル再整備 b 榎戸駅橋上駅舎化、自由通路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・八街駅を多様な交通の結節点として整備することにより、公共交通全体の利用促進が図られ、利用満足度が向上。 ・駅をバスターミナル化することにより、駅周辺施設利用者の増加が期待できる。 ・駅利用者の増加とともに、駅東西地域の連携促進が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に対する満足度を10%以上に向上（平成26年度八街市意向調査結果8.1%） ・駅周辺街づくりへの貢献
③ 高齢者を対象としたタクシー利用券の助成制度の導入（グループタクシー（相乗りタクシー）の導入）		
グループタクシー（相乗りタクシー）制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車を利用できない高齢者の移動を支援し、高齢者の外出機会の増大に寄与する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査による高齢者の外出時に困っている人の割合を10%以下に減少(平成26年度福祉計画アンケート結果16.2%) ・車での送迎、自走機会の減少 ・自動車運転免許証自主返納者の増加

【参考資料1：市内各地から八街駅までの平均所要時間の算定】

■平均所要時間

八街駅について市内各地域からの平均所要時間を算出した。また、人口分布を考慮するために以下の式を用いて、市内各地域から八街駅までの人口分布を考慮した平均所要時間についても同様に算出した。その結果、再編後路線では平均所要時間が僅かではあるが短縮している。

$$\text{平均所要時間} = (\text{地域 a の人口} \times \text{地域 a からの所要時間} + \text{地域 b の人口} \times \dots) \div \text{総人口}$$

表 市内各地域から八街駅までの平均所要時間（分）

	(単純平均)	(人口分布を考慮)
現行路線（5 路線）	32.6	19.8
再編後路線（4 路線）	34.1	19.6
所要時間差	+1.5	-0.2

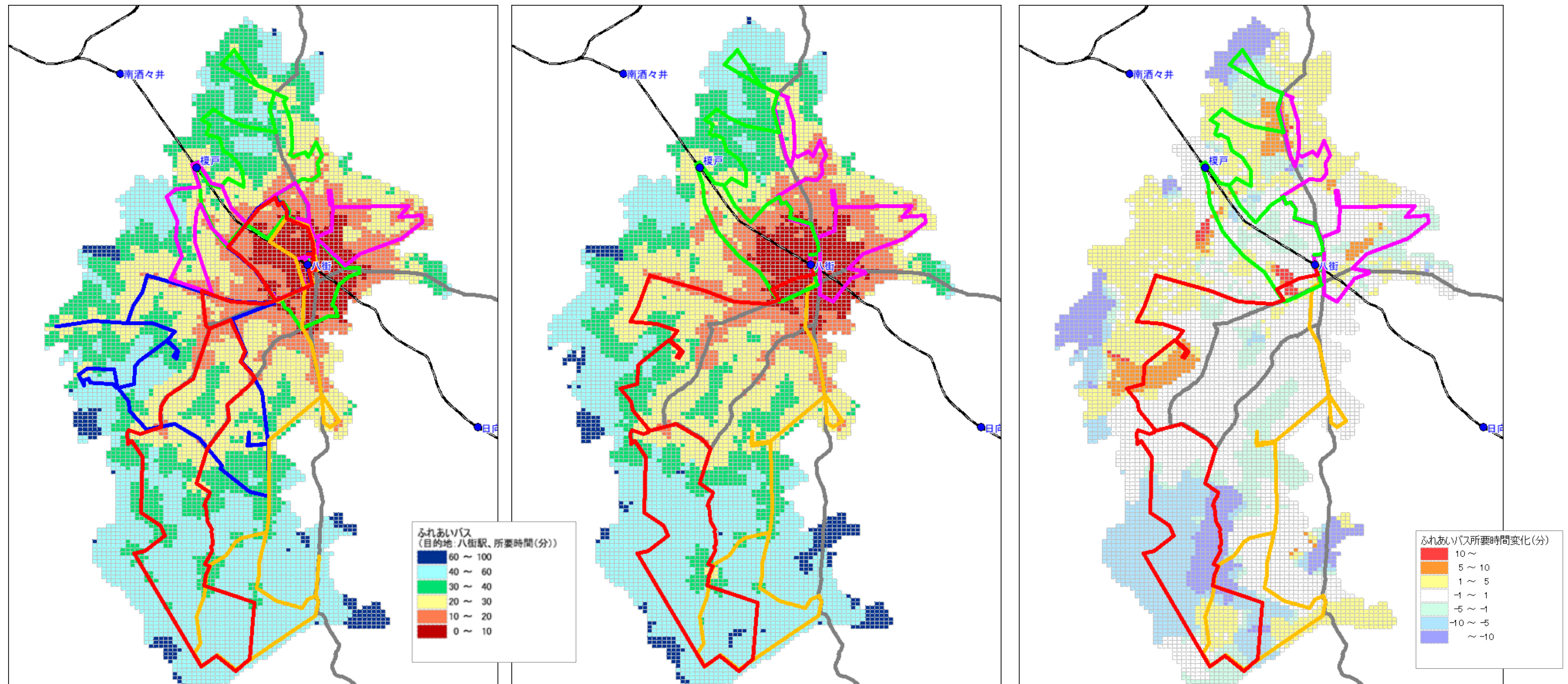


図 市内各地（100m ヶヅ）から八街駅までの所要時間

【参考資料 2 : 新たなふれあいバス需要について】

各運行コースにおける期待できる利用者の増加

■北コース

- ・運行頻度が2便増加することにより、市内主要住宅街である泉台地区、藤の台地区の利用者数の増加。
- ・中央公民館、市役所等の公共施設、八街総合病院、大規模商業施設等八街市の中心部に立地する主要施設へのアクセス性の向上と運行頻度の増加による利用者数の増加。

■東コース（旧街コース）

- ・今まで経由しなかった大規模商業施設（カインズ等）にアクセスすることによる買物利用者の増加。
- ・八街駅までのアクセス数が現在の11回から23回に増加することにより、鉄道及び駅周辺施設利用機会が増大。

■西コース

- ・運行頻度が2便増加することにより、市内主要住宅街である希望ヶ丘地区の利用者数の増加。
- ・渋滞する八街三区十字路前を避けて、八街消防署前通りを運行することで八街駅へのアクセス性が向上するとともに、八街駅南側地区の運行による新規需要の獲得。

■南コース

- ・現在も利用者の多いコースであり、平成27年度に行ったふれあいバス利用者ヒアリング調査でも満足度が高かったことから、(旧)南コースを基本とし、これまでの需要を確保。
- ・運行頻度が1便増加することにより、経路沿線に立地するガーデンタウン地区の利用者数の増加。

■その他路線バス

- ・ちばフラワーバス(株)の運行する八街循環線は、西コースとの路線重複解消により、実住小学校の児童の通学利用(約20人・回/日)の増加。
- ・その他の路線バス路線については、ふれあいバスターミナルの機能を八街駅南口に移設することに伴い、ふれあいバスと路線バス乗り継ぎに伴う利用者の増加。(例えば、西・南コースの八街総合病院通院者が千葉交通(株)の運行する住野線に乗り換えることが見込まれる。)
- ・ふれあいバス間の乗り継ぎについては、ふれあいバス全路線共通乗車券(1日乗車券)の発行により運賃負担の増加がないように配慮。

8. 地域公共交通再編事業の実施のために必要な事項

地域公共交通再編計画推進事業として、以下の事業について実施を図っていく。

事業名	事業の目的・概要	具体的事業	事業主体
路線バスの確保・維持・充実	八街市内の日常生活の移動を支える地域内交通の幹線となる路線バスを維持するため、路線バス事業者と調整し、利用者にとって利用しやすい運行サービスの実現を目指す。	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道運行ダイヤ・小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整 ・運行本数増便（八街循環線等） ・ICカード導入による利便性の向上 ・バス停留所やホームページ等における利用者にわかりやすい情報提供（時刻表・運賃・乗り継ぎ） 	バス運行事業者 八街市
公共交通見直し検討の基準づくり	ふれあいバス等の公共交通の運行を、地域住民の利用ニーズや実態に応じて柔軟に対応していくためには、見直しの指標となる基準の検討が必要である。 そこで、次期見直しまでの期間で、路線やサービス水準の見直しの指標となる「ふれあいバス等運行見直し基準(案)」を作成する。	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバス等運行見直し基準(案)の作成 	バス運行事業者 八街市
多様な運賃制度の導入	高齢者の運転免許証自主返納による優遇措置を導入する。	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証の自主返納制度による特典の導入 	交通事業者 観光・商業事業者等 八街市
利用促進策による潜在需要の掘り起こし	多様な人々を対象とした、様々な方法を用いて、ふれあいバス等公共交通の需要を喚起する。	<ul style="list-style-type: none"> ・便利で使いやすい公共交通マップ・時刻表の配布 ・バスの乗り方教室の実施 ・イベント時の臨時運行（運賃無料） 	交通事業者 教育機関 八街市
地域住民による持続可能な公共交通を支える仕組みの検討	地域で公共交通を支える意識の醸成を図り、地域が主体となって、地域に必要な公共交通のあり方を検討し、地域自らが公共交通を利用する機会が増えるような「仕組みづくり」の場を設ける。	<ul style="list-style-type: none"> ・地域交通のあり方等に関する地域懇談会・シンポジウム等の実施 ・他都市における地域住民主体による公共交通への取り組み・行政支援の事例研究 ・地域住民による地域交通の導入について支援する仕組み・制度の検討 	市民 交通事業者 地域団体 八街市
バス運行の支援策の実施	バスの定時性を向上させるため、渋滞箇所の解消等環境整備を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> ・八街バイパス等の道路整備の推進 	国、県、市

