

八街市地域公共交通網形成計画

平成 28 年 3 月

八 街 市

目 次

1. 計画策定の背景及び目的	1
2. 八街市における公共交通に関わる現状	2
2-1. 八街市の現状	2
2-2. 公共交通の現状	11
2-3. 上位計画・関連計画	20
2-4. 八街市地域公共交通総合連携計画の進捗状況	26
3. 各種調査等の概要	27
3-1. 平成24年度市民アンケート調査結果	27
3-2. ふれあいバス乗降調査結果	38
3-3. ふれあいバス利用者ヒアリング調査結果	53
3-4. 地域懇談会結果	67
4. 八街市における地域公共交通網形成計画の基本的な方針	70
4-1. 基本的な方針	70
4-2. 計画の区域及び計画期間	70
5. 計画の目標	71
6. 目標を達成するための事業とその実施主体	74
6-1. 目標を達成するための実施事業の設定	74
6-2. 実施事業の概要	75
6-3. 八街市における公共交通網再編イメージ	87
6-4. 事業の実施スケジュール	90
7. 計画の達成状況の評価	91
用語説明	94

1. 計画策定の背景及び目的

八街市の公共交通機関は、民間の運営によるものとしてはJR総武本線、路線バス、高速バス、タクシーが運行されている。

しかし、路線バスについては、近年の急速な少子高齢化や人口減少、自家用車の普及等により、利用者の減少が続いており、都賀線が平成26年4月1日付で路線廃止となったところである。

また、市行政による交通手段としては、廃止路線バスの代替策、公共交通空白地域の解消策、高齢者等交通弱者対策として、コミュニティバスとしての八街市内循環バス(通称：ふれあいバス)があり、市内を中・南・西・北・街(まち)の5コースにより運行しているが、利用者の減少とともに、運行経費等から運賃収入を差し引いた市が負担する年間経費も約4,000万円を超えており、市財政状況が悪化する中、市の財政負担の軽減を図る意味からも、全市における総合的かつ効率的な生活交通体系の構築が急務となっている。

このような中、国においては、平成25年12月に「交通政策基本法」が成立し、平成26年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上のために地方公共団体が中心となって、関係者との合意の下、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通を形成することの重要性が示された。

このような現状を踏まえ、限りある財政支出を踏まえながら、「八街市総合計画」に掲げる将来都市像を実現するため、各種関連計画等と整合を図りながら、まちづくりと連携し、利便性の向上及び持続可能な地域公共交通体系の形成を図るために、市内全域における多様なニーズを把握した上で、公共交通体系、特にコミュニティバス(通称：ふれあいバス)の運行体系の抜本的な見直し(再編)を図り、新たな公共交通の導入の検討も含めた八街市地域公共交通網形成計画を策定し、将来を見据えた地域公共交通施策の推進に取り組むことを目的とする。

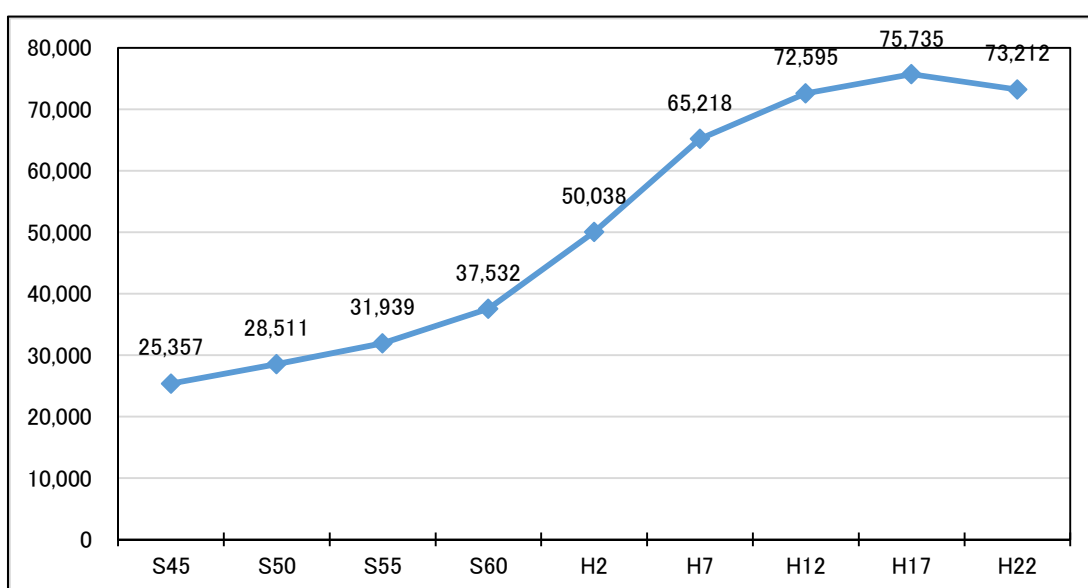
2. 八街市における公共交通に関わる現状

2-1. 八街市の現状

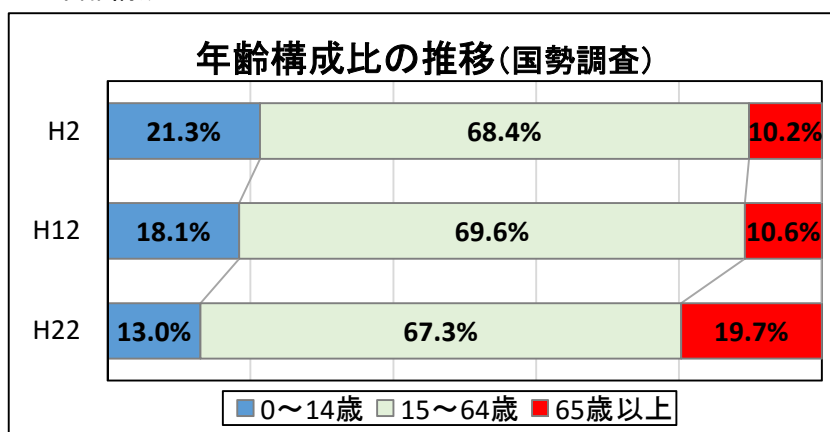
(1) 人口

- ・平成 22 年度国勢調査による市の人口は 73,212 人であり、平成 17 年をピークに減少傾向となっている。
- ・町丁目別の人口密度をみると、市北部や住宅団地においては、人口密度が高くなっているが、市南部においては人口密度が低くなっている。
- ・年齢別階層人口の構成比をみると、少子高齢化が進んでいる。特に、市の南部において高齢化率が高くなっている。

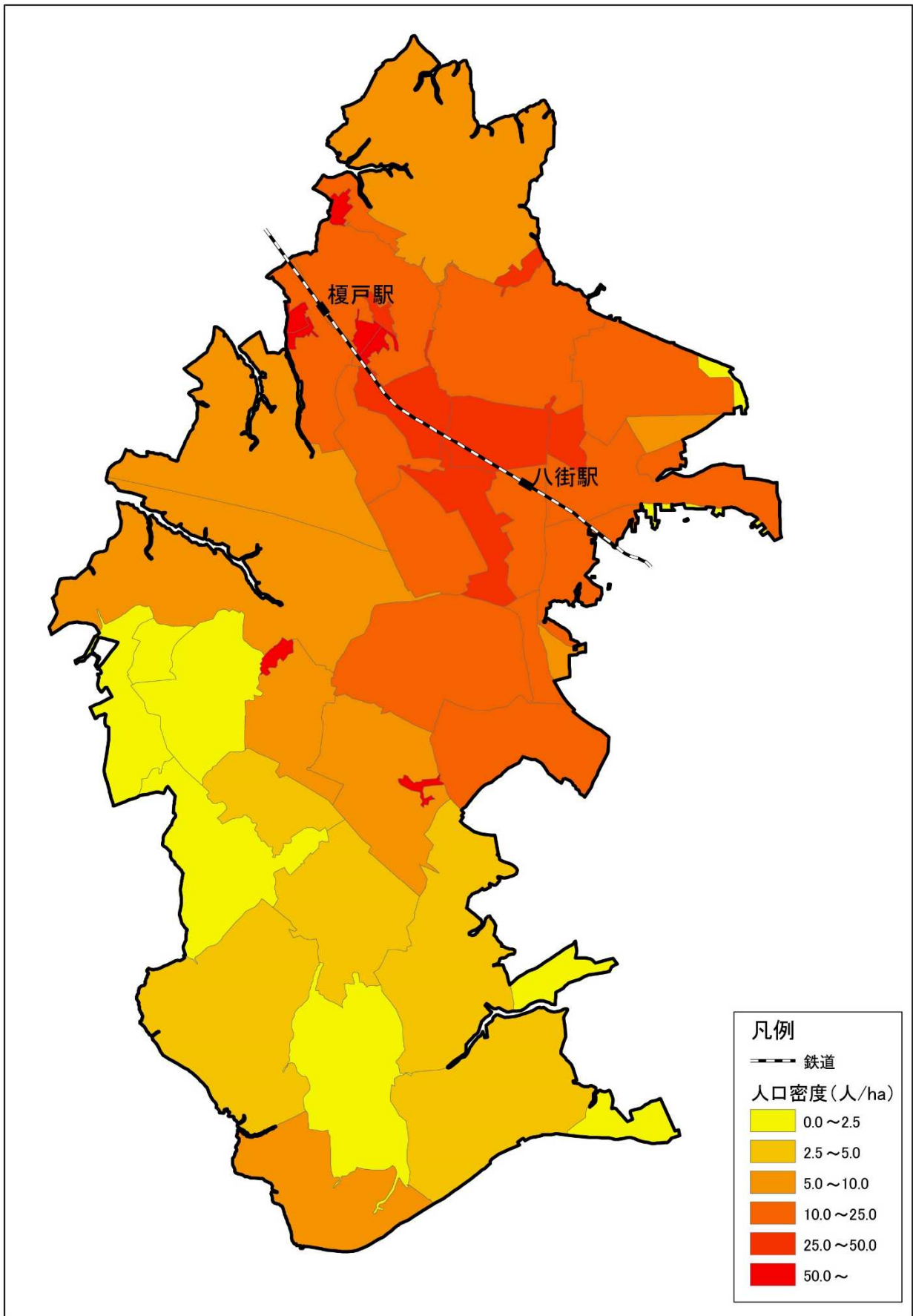
■人口の推移（国勢調査データ）



■年齢構成

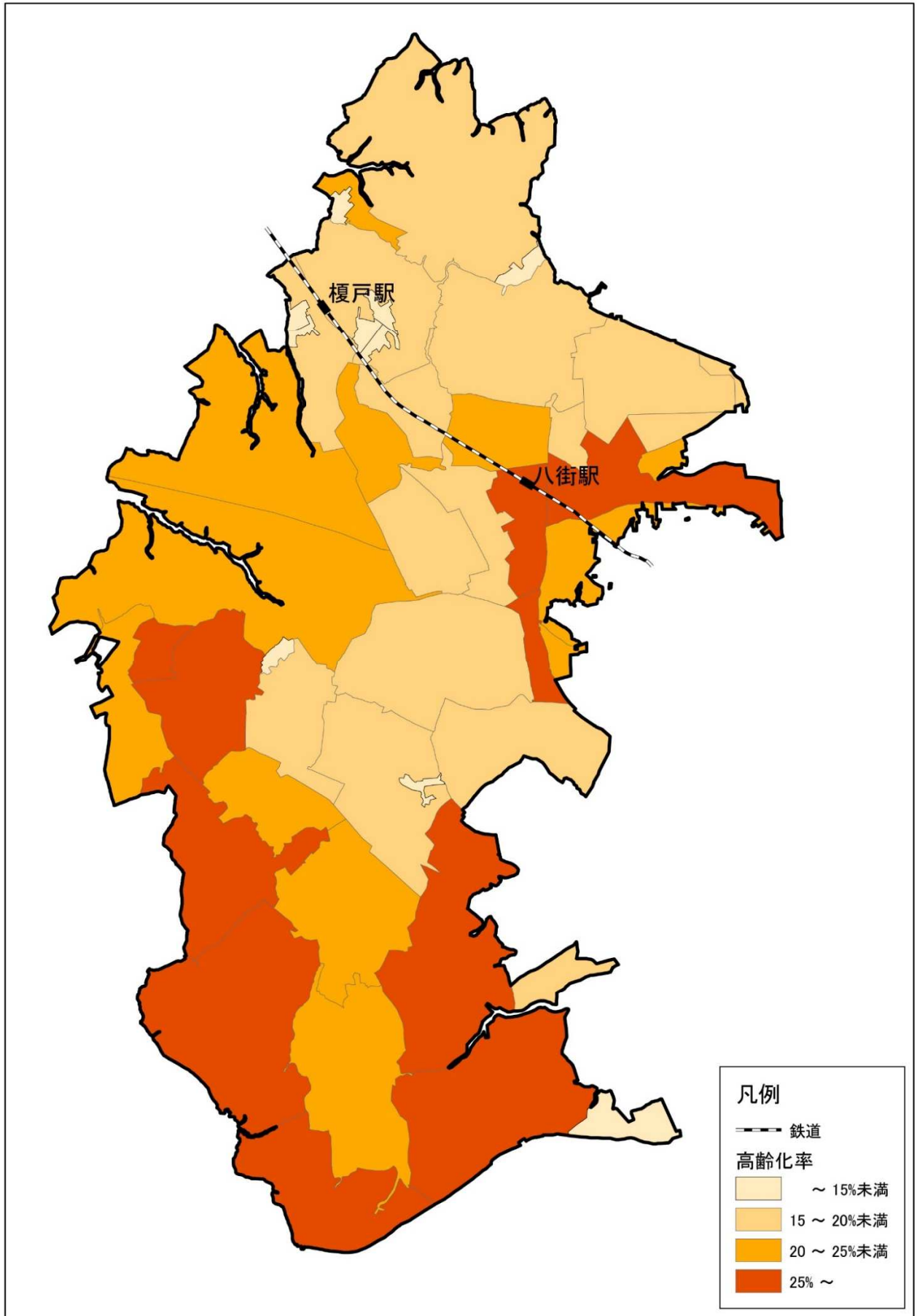


■人口密度



資料：平成 22 年国勢調査

■ 高齢化率

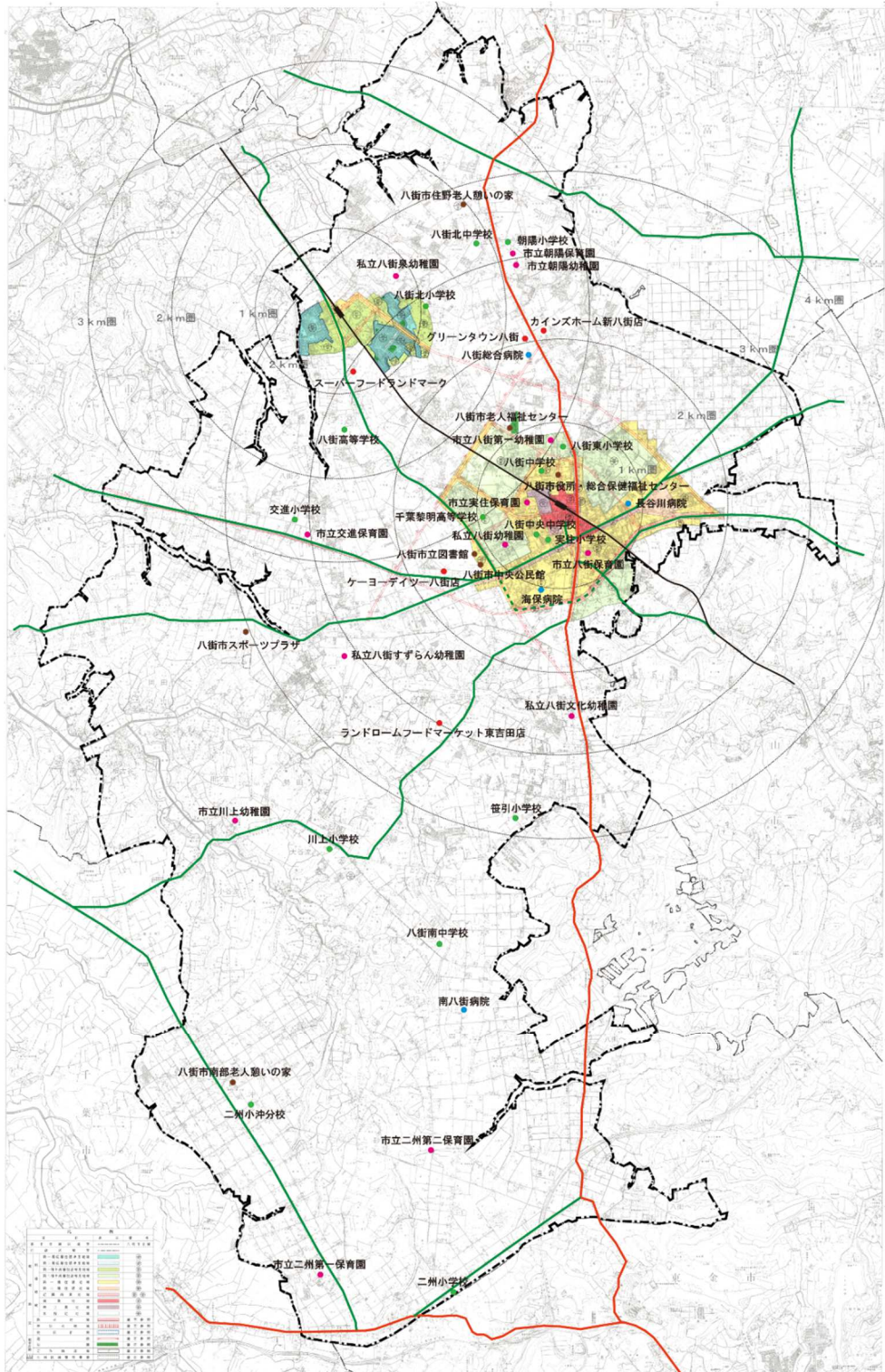


資料：平成 22 年国勢調査

(2) 主要施設立地状況

- ・市役所・総合保健福祉センター、老人福祉センター、市立図書館、中央公民館等の主要な公共施設は、八街駅周辺の用途地域内及び隣接地で立地している。
- ・市内には八街総合病院、海保病院、長谷川病院、南八街病院の4つの病院が立地している。
- ・市内には大規模小売店舗（店舗面積1,000㎡以上）が26店舗（平成26年12月末）立地しており、比較的規模の大きい店舗（イオン、カインズ、ケイヨーD2、ランドローム等）は、国道409号、主要地方道成東酒々井線、千葉川上八街線等の幹線道路沿いに立地している。

■主要施設の立地状況



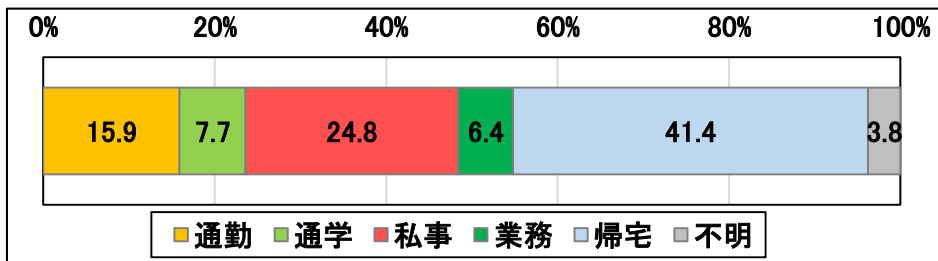
(3) 交通流動状況

- ・ 日常の交通目的は、帰宅を除けば、買物・食事等の私事目的が最も多く、次いで通勤目的となっている。
- ・ 通学を除く交通目的の交通手段は、自動車利用が最も多くなっている。

(通学は徒歩が 50.3%)

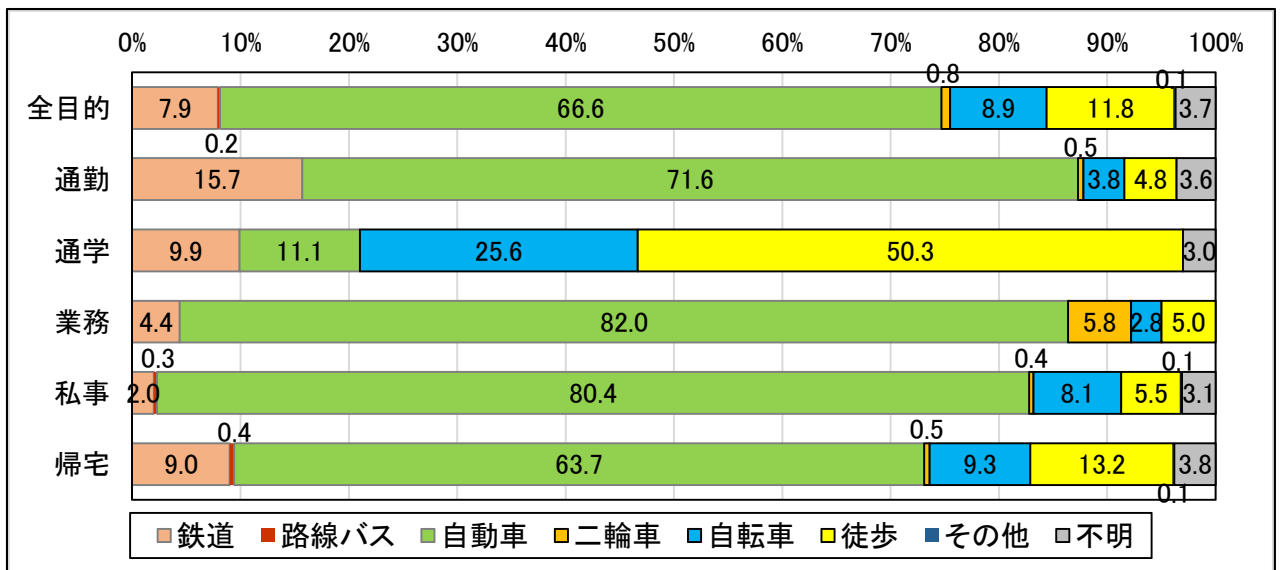
- ・ 目的先としては、八街市内が一番多く (全体の 62.9%)、市外への流動が多いのは、千葉市 (7.5%)、佐倉市 (4.1%) 等周辺市町となっている。
- ・ 駅までの交通手段は、八街駅・榎戸駅ともに、徒歩が最も多く、次いで自転車が多くなっている。路線バスの割合は、八街駅で 2.1%、榎戸駅で 1.4%と少数となっている。

■ 交通目的別構成



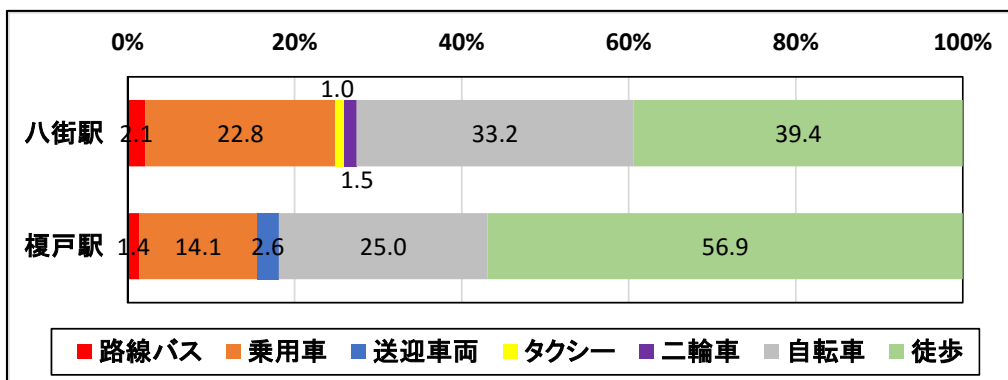
資料：平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査

■ 交通目的別交通手段構成比



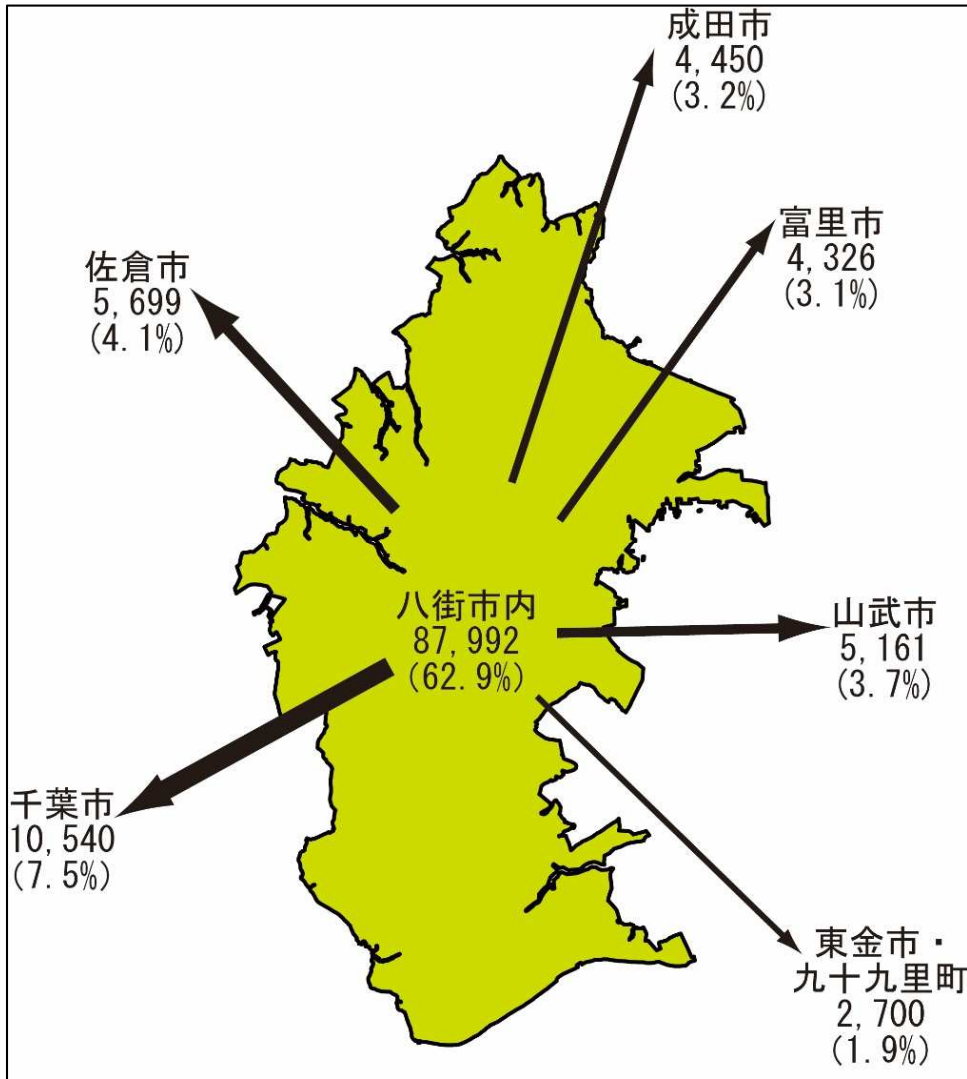
資料：平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査

■ 鉄道駅別端末交通手段構成比



資料：平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査

■交通流動図（主な目的地）

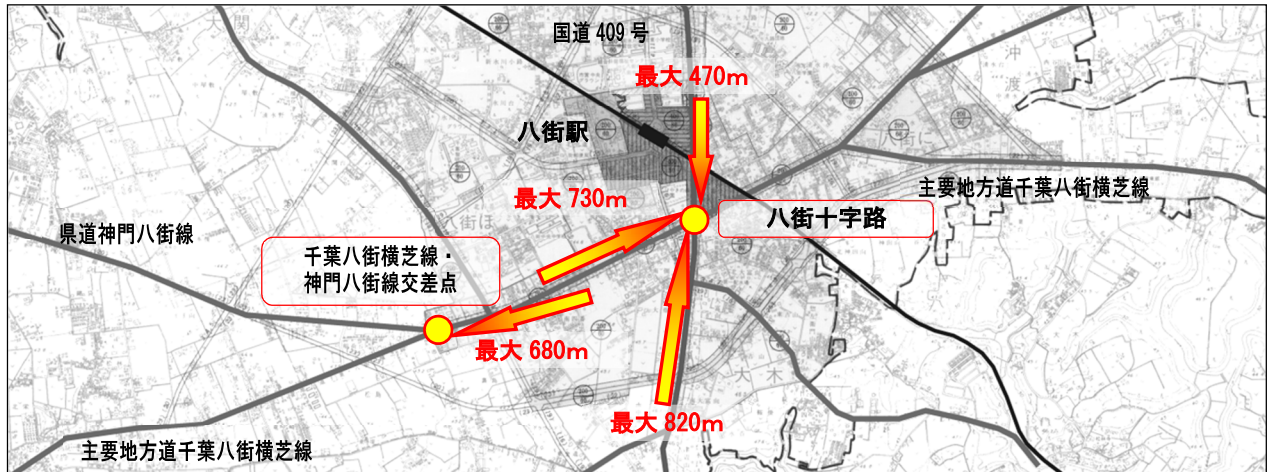


資料：平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査

(4) 道路現況

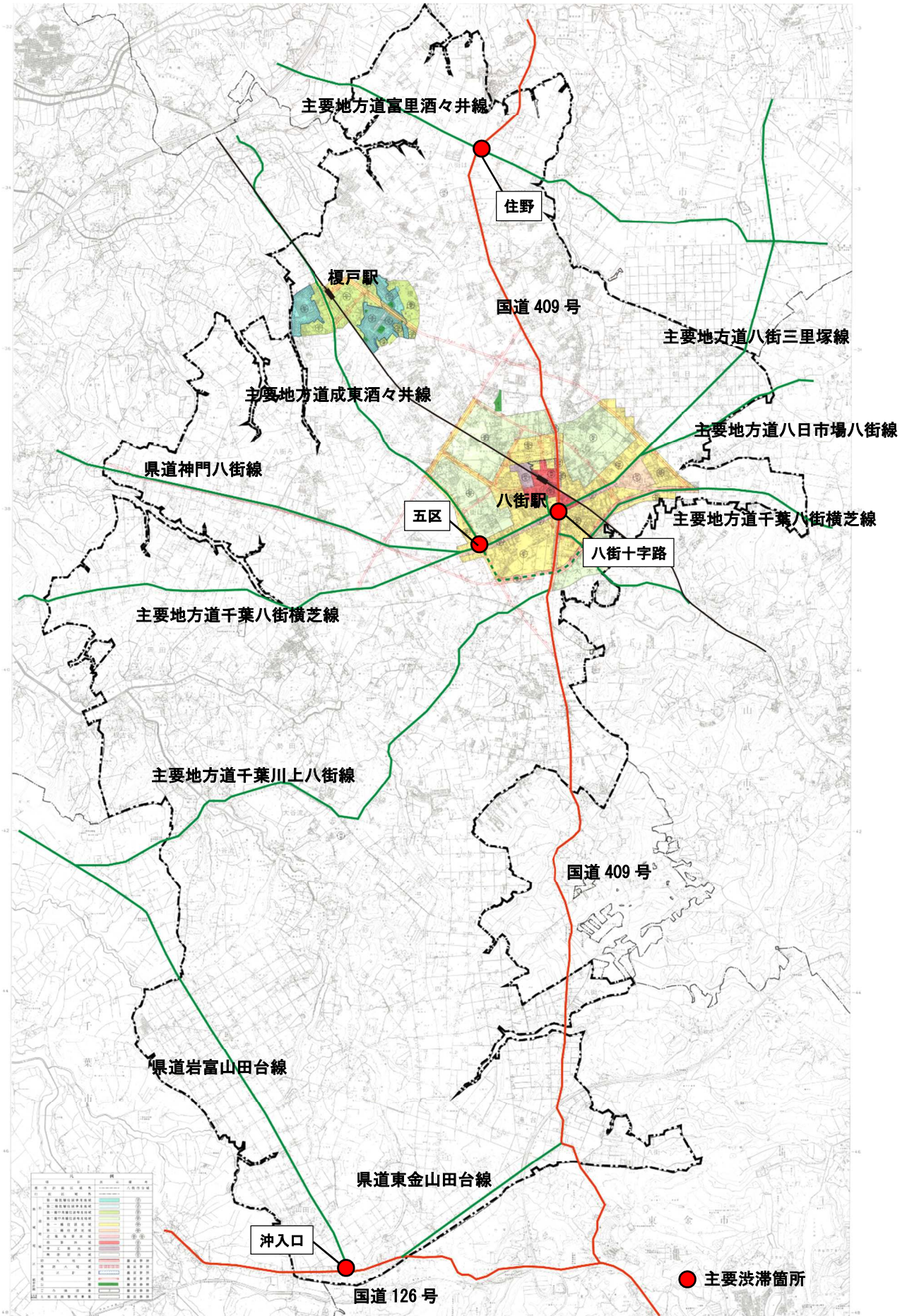
- ・市内の幹線道路は、八街駅を中心に国道 409 号、主要地方道八街三里塚線、八日市場八街線、千葉八街横芝線、成東酒々井線、千葉川上八街線、県道神門八街線が放射方向に通る道路ネットワークとなっている。
- ・特に、八街駅南側の八街十字路交差点に交通が集中し、近くに JR 総武本線の踏切があることから、交通渋滞が発生している。そのため、路線バスやふれあいバスの定時運行に影響を及ぼしている。

■八街十字路交差点における渋滞状況



資料：平成 23 年度「市道整備計画検討業務」(八街市)

■ 幹線道路網及び市内の主要渋滞箇所

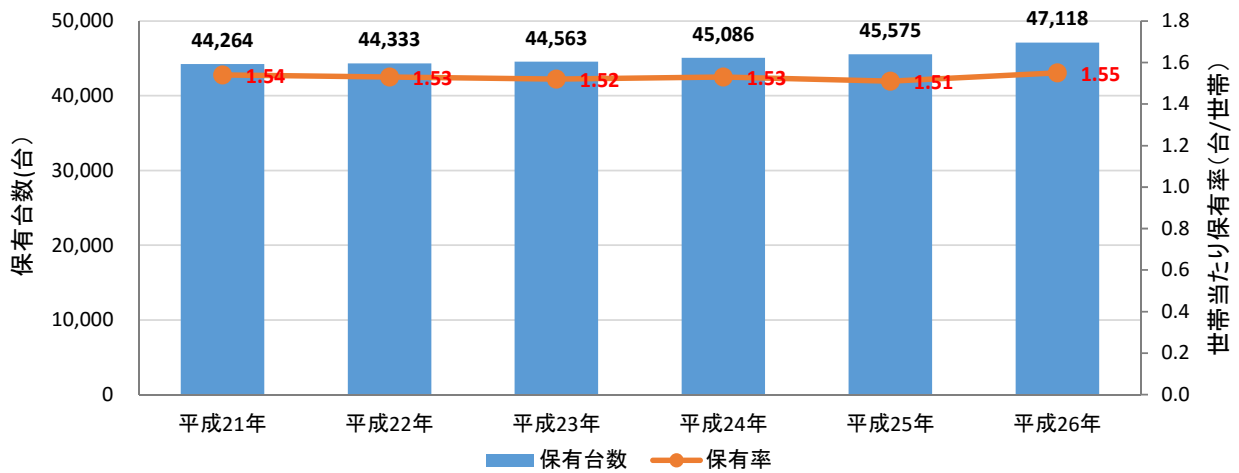


※主要渋滞箇所：国土交通省関東地方整備局「首都圏ボトルネック対策協議会」（平成 24 年）資料より

(5) 自動車保有台数

- ・八街市における乗用自動車保有台数は、平成26年3月末時点で47,118台であり、微増傾向となっている。
- ・1世帯当たり保有台数は、1.55台/世帯であり、ほぼ横ばい傾向である。

■乗用自動車保有台数の推移

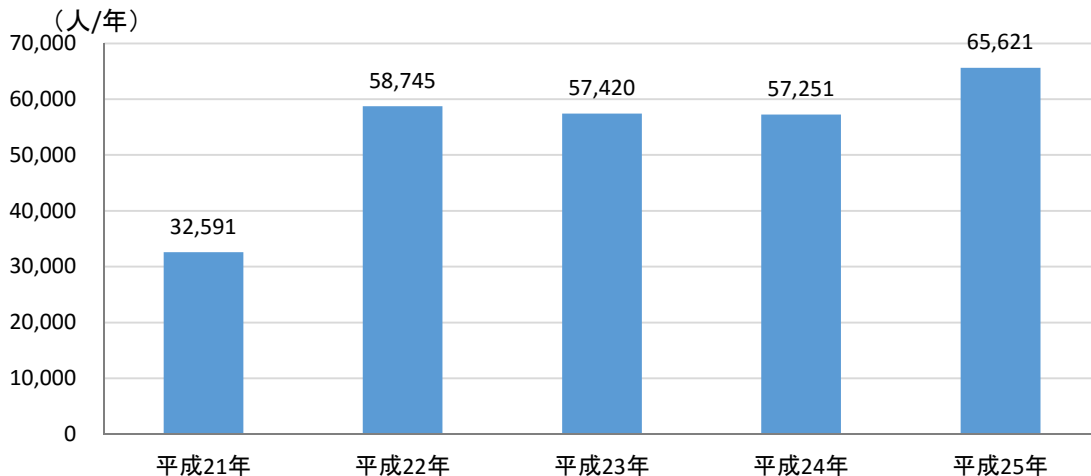


資料：八街市統計書（平成26年度版）

(6) 観光入込客数

- ・八街市における観光入込客数は、平成22年から平成24年にかけては微減傾向であったが、平成25年は年間65,621人の観光入込客数があった。

■観光入込客数の推移



資料：千葉県観光入込調査

2-2. 公共交通の現状

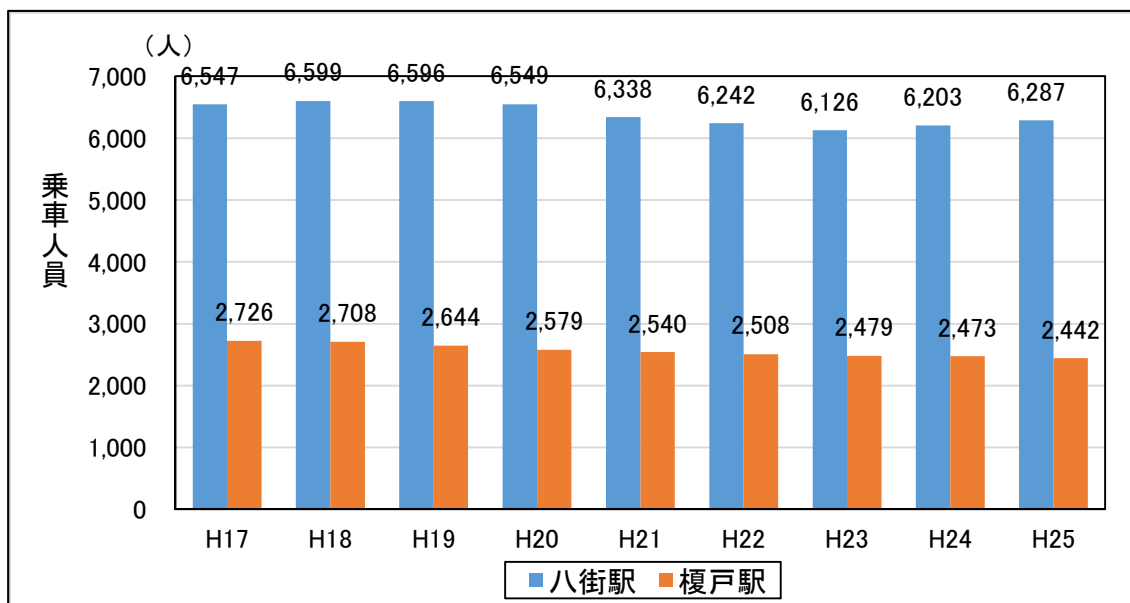
(1) 鉄道（JR総武本線）

- ・市内には、JR総武本線の駅が2駅あります。運行本数は、八街駅では特急・快速含め1日44本（千葉方面）、榎戸駅では37本となっている。
- ・八街駅及び榎戸駅の乗車人員は、減少傾向となっている。

■運行状況

		運行時間帯	運行本数		備考
			1日	朝夕ピーク	
八街駅	上り（千葉方面）	5:37～23:07	44本	4本	特急、快速停車
	下り（成東方面）	6:04～ 0:21	44本	3本	特急停車
榎戸駅	上り（千葉方面）	5:41～23:11	37本	3本	
	下り（成東方面）	6:00～ 0:17	37本	3本	

■鉄道駅別1日平均乗車人員



資料：八街市統計書（平成26年度版）

(2) 市内のバス交通

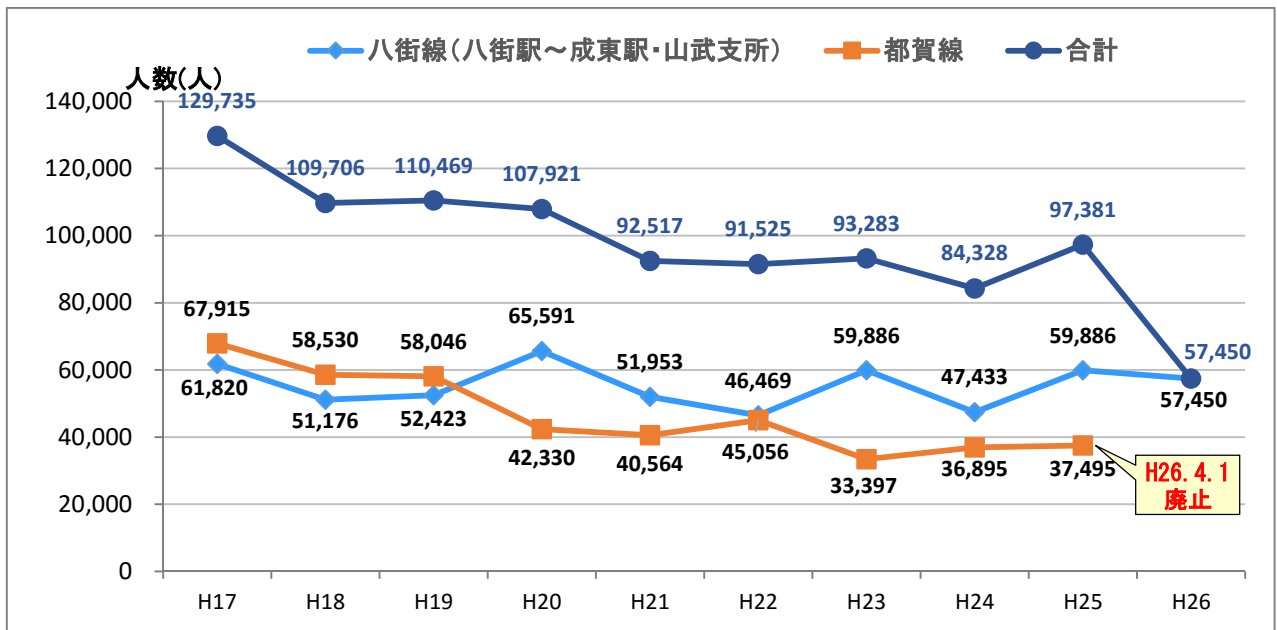
①路線バス

- ・八街駅を発着するバス路線は4路線運行されている。
- ・利用者数は、減少傾向となっており、それに伴い、平成15年以降、路線の廃止・路線縮小が進んでいる。

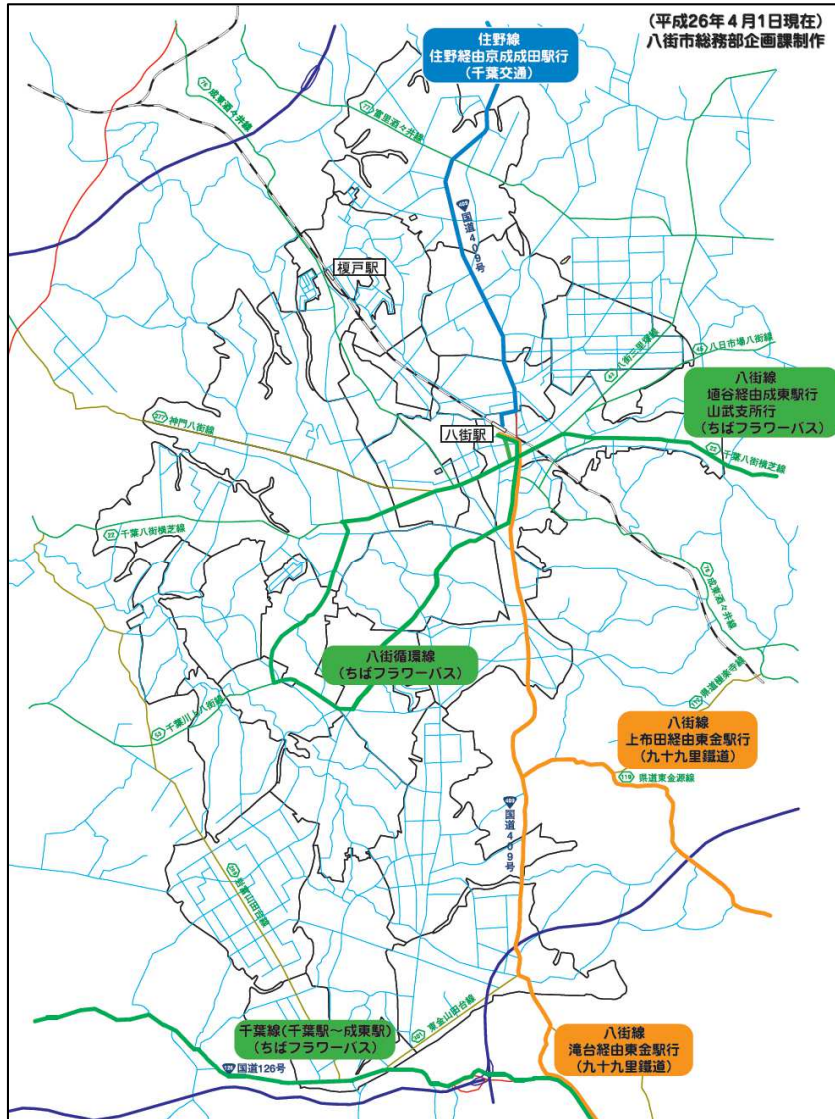
■運行概要（路線バス）

バス事業者	路線名	区間	運行本数	
			平日	休日
ちばフラワーバス	八街線	八街駅～埴谷～成東駅・山武支所	11往復	7往復
	八街循環線	八街駅～八街駅	8便	—
千葉交通	住野線	八街駅～住野～京成成田駅	16往復	12往復
九十九里鐵道	八街線	八街駅～上布田～東金駅	4往復	2.5往復
		八街駅～滝台～東金駅	1往復	0.5往復

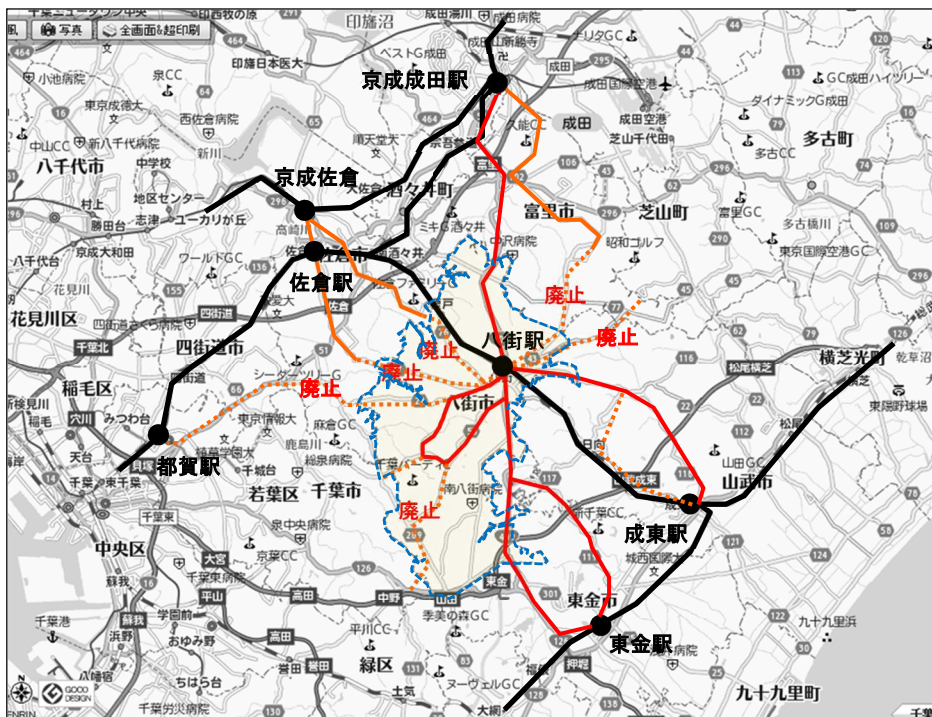
■利用者数の推移



■路線バス路線図



■近年の路線廃止状況の概念図 (平成15年以降)



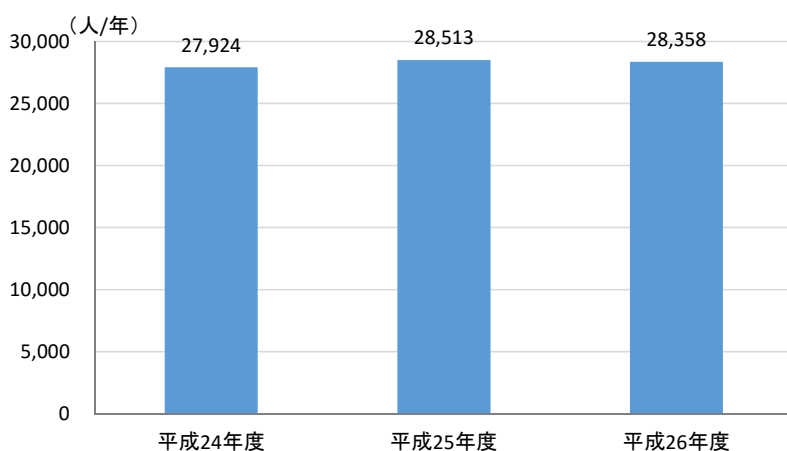
②高速バス

- ・成東車庫・八街駅・御成台・千城台～東京駅・東雲車庫間を結ぶ高速バス「マイタウン・ダイレクト」が、平日・休日ともに2往復運行されている。
- ・市内のバス停としては、八街駅バス停（北口）及び坂江バス停の2箇所設けられている。
- ・高速バスの年間利用者数は、平成26年度で28,358人となっている。

■運行概要

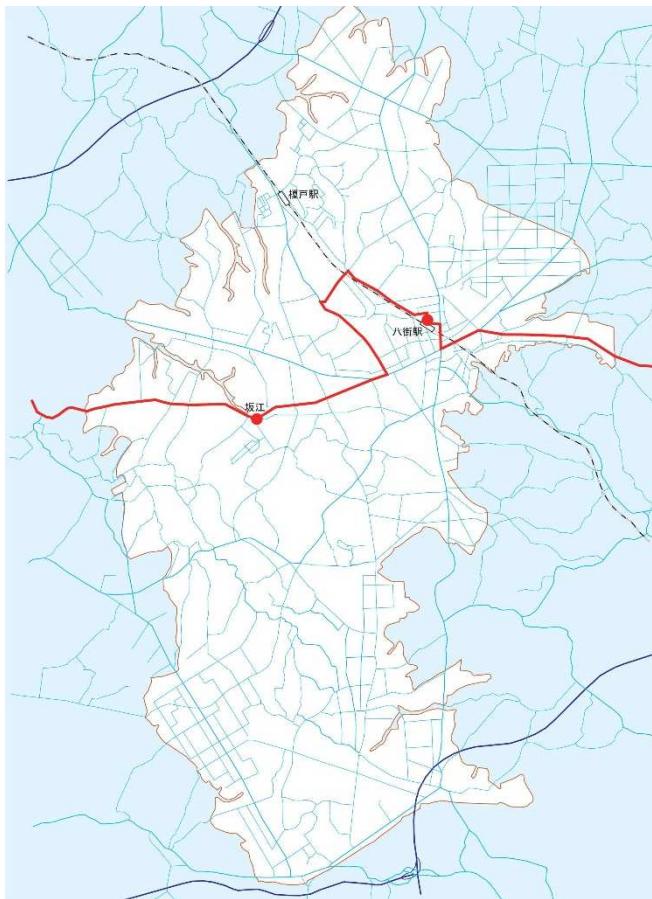
バス事業者	路線名	区間	運行本数	
			平日	休日
ちばフラワーバス株式会社	マイタウンダイレクト	成東車庫～八街駅・坂江～東京方面	2往復	2往復

■高速バスの利用者数の推移



資料：交通事業者提供資料

■高速バスの運行ルート



③ふれあいバス

- ・ふれあいバスは、路線バスを補完し、市内の移動の足を確保するために、市内全体をカバーするように、5コースのルートを設定して運行している。
- ・ふれあいバスの利用者は、いずれのコースも平成14～18年度をピークに減少傾向となっている。

■運行概要

	全コース 合計	コース別					
		北コース	中コース	南コース	西コース	街コース	
運行本数	35 便/日	7 便/日	8 便/日	8 便/日	6 便/日	6 便/日	
うち八街駅 同北口乗入れ	35 便/日	7 便/日	8 便/日	8 便/日	6 便/日	6 便/日	
うち市役所乗入れ	25 便/日	5 便/日	5 便/日	5 便/日	5 便/日	5 便/日	
1 便 (1 循環) 当りの所要時間	—	93 分	86～108 分	75～97 分	90～119 分	101 分	
利用者数	H26 年間実績	114,036	17,877 人	23,792 人	28,328 人	23,199 人	20,840 人
	日平均	312 人/日	49 人/日	65 人/日	78 人/日	64 人/日	57 人/日
	便平均	10.4 人/便	8.2 人/便	10.8 人/便	12.9 人/便	10.6 人/便	9.5 人/便

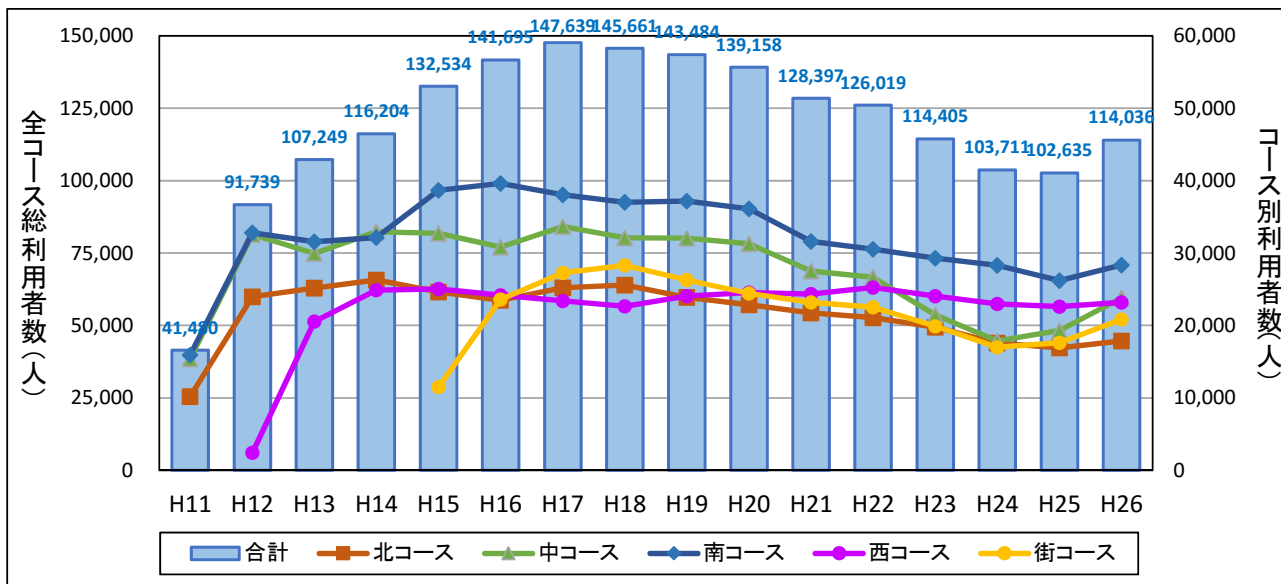
※運賃：一般 200 円、小中学生 100 円

※運行日：年中無休

ただし、中コース・南コースの朝便および夕便と北コースの夕便は、土曜、日曜、祝日、年末年始は運休

※平成27年9月6日から、日曜日及び年末年始期間（12月31日～1月3日）運休

■利用者数の推移



	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
北コース	10,172	23,958	25,178	26,274	24,631	23,482	25,216	25,561	23,869	22,873	21,727	21,079	19,741	17,555	16,931	17,877
中コース	15,398	32,555	29,971	32,908	32,708	30,827	33,687	32,115	32,070	31,263	27,539	26,650	21,448	17,865	19,298	23,792
南コース	15,910	32,817	31,548	32,152	38,653	39,606	38,053	37,018	37,173	36,087	31,626	30,534	29,295	28,305	26,190	28,328
西コース		2,409	20,552	24,870	25,034	24,183	23,392	22,651	24,070	24,530	24,329	25,231	24,038	22,977	22,613	23,199
街コース					11,508	23,597	27,291	28,316	26,302	24,405	23,176	22,525	19,883	17,009	17,603	20,840
合計	41,480	91,739	107,249	116,204	132,534	141,695	147,639	145,661	143,484	139,158	128,397	126,019	114,405	103,711	102,635	114,036

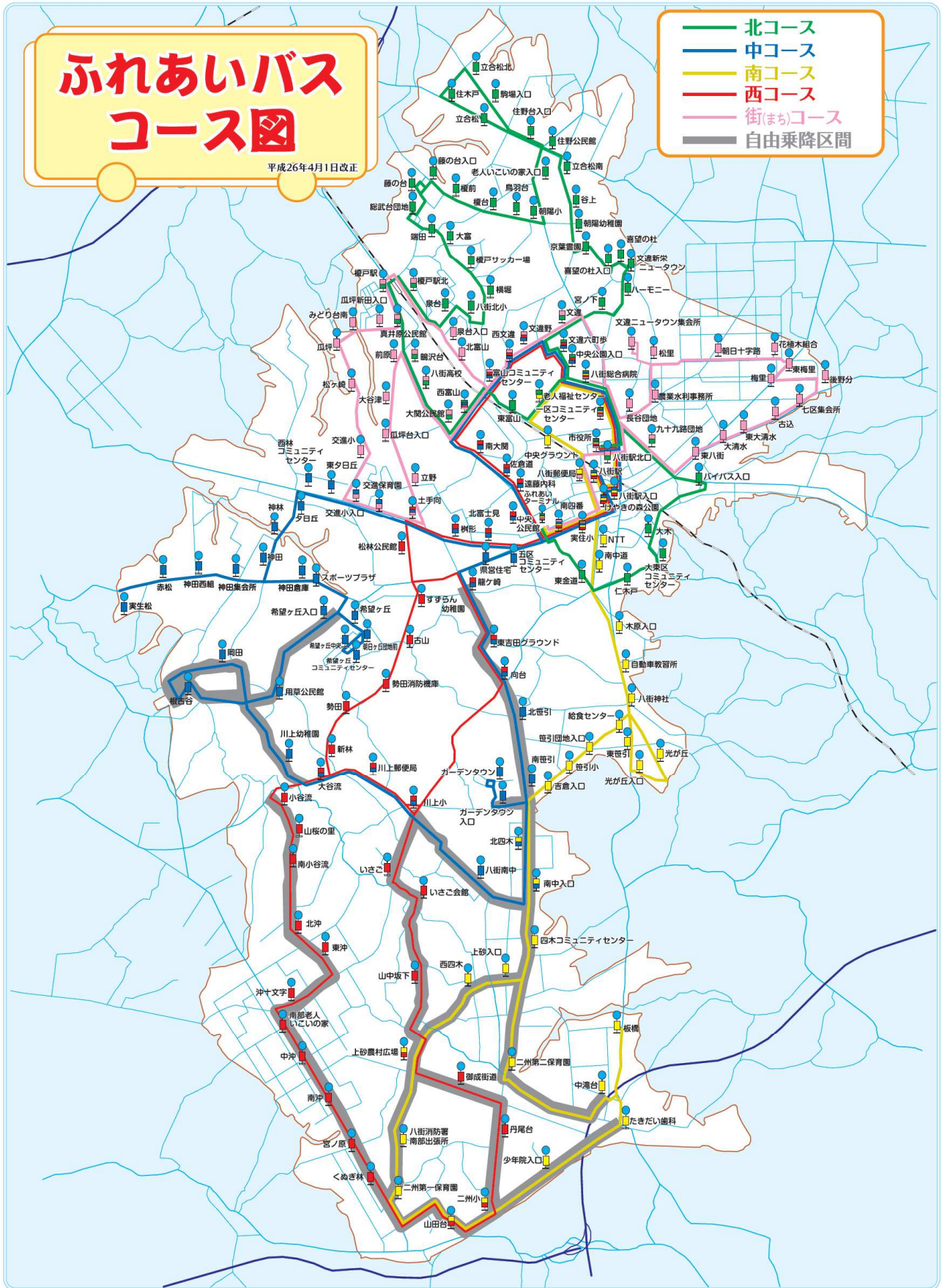
資料：八街市資料

■ふれあいバス路線図

ふれあいバス コース図

平成26年4月1日改正

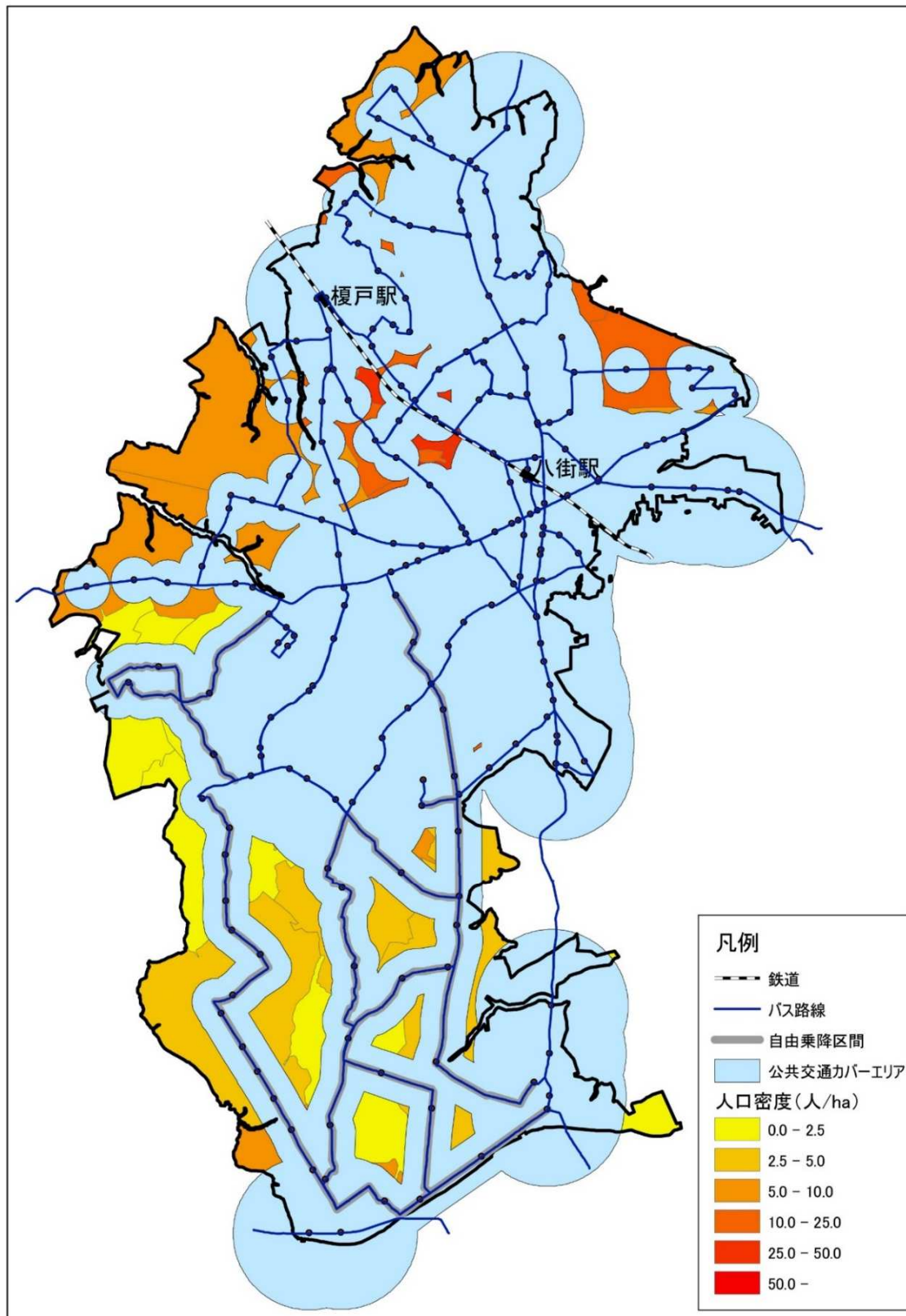
- 北コース
- 中コース
- 南コース
- 西コース
- 街(まち)コース
- 自由乗降区間



④公共交通カバーエリア

- ・市内における公共交通カバーエリアは、鉄道駅及び幹線道路沿線を中心に広がっている。
- ・一方、市南部及び北西部、北東部には公共交通空白地域が広がっている。特に北西部、北東部は人口密度が高く、自家用車を持たない市民にとっては不便な状況が見られる。

■公共交通カバーエリア

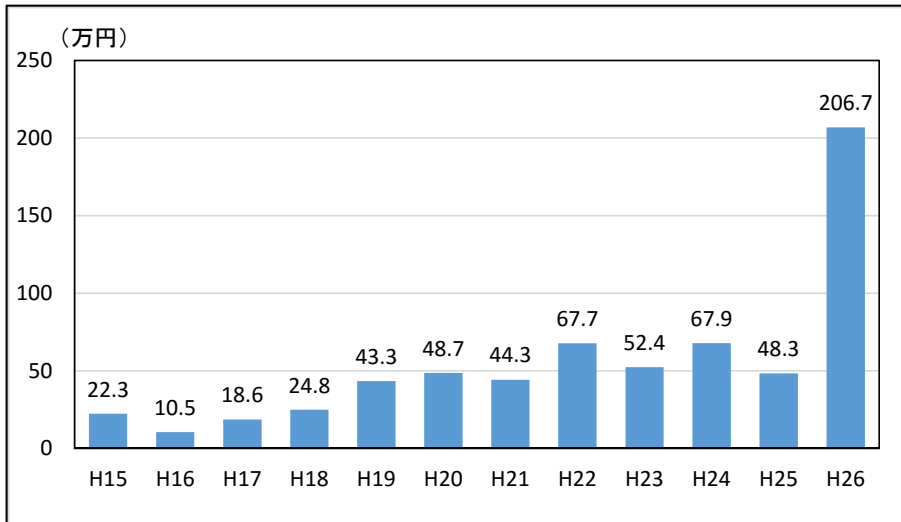


※鉄道駅・路線バスのバス停は半径1km、ふれあいバスのバス停は半径300mを公共交通カバーエリアとした。

⑤市の公共交通への負担

- ・路線バスを維持するため、現在、八街線（ちばフラワーバス）に対して補助をしている。その補助金額は、平成26年度は約207万円となっており、これは国庫補助対象となるまでの赤字部分の一部補助に加え、残りの赤字部分の全額について、沿線自治体（山武市）と連携して補助したためである。
- ・路線バスを補完し、市内の移動の足を確保するために市が運行している「ふれあいバス」の市の負担額（赤字負担額）は、平成26年度で4,264万円となっており、平成24年以降は横ばいとなっている。

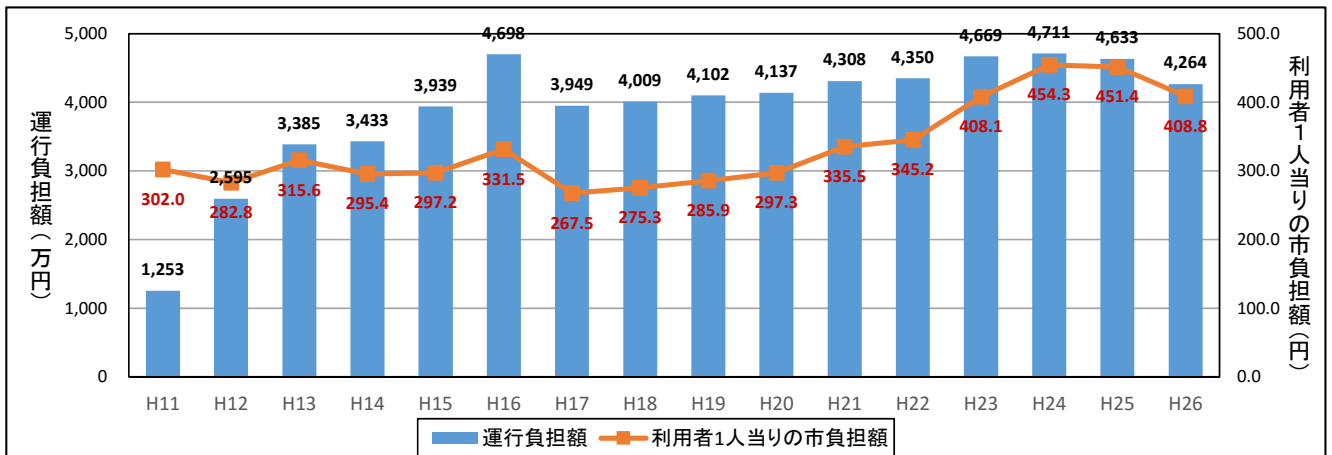
■路線バス維持のための市負担額の推移（国庫補助対象路線：八街線、都賀線）



資料：八街市資料

※平成22年度及び平成24年度は、都賀線に補助している。

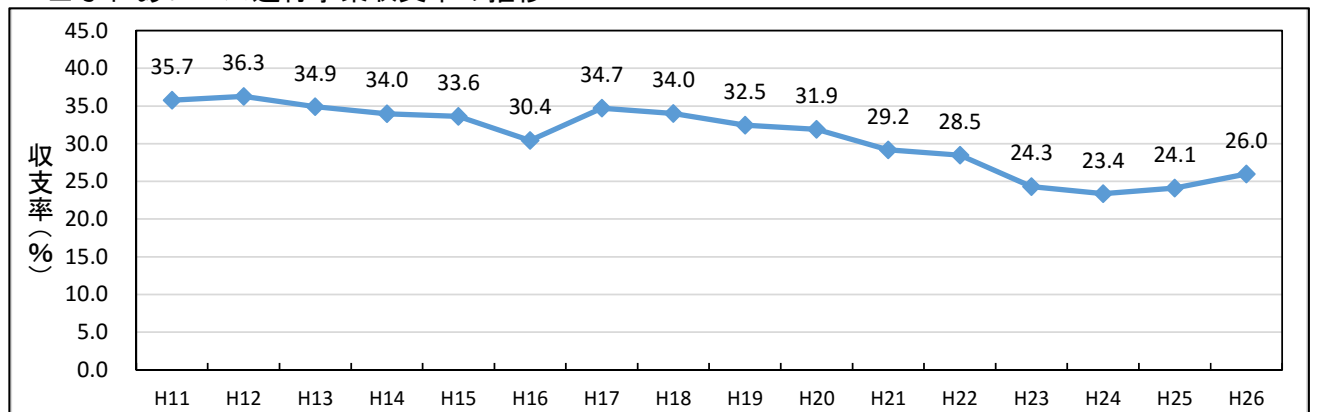
■ふれあいバス運行のための市負担額の推移



※平成26年度は、平成26年4月1日～平成27年2月28日までの11ヶ月間で集計

資料：八街市資料

■ふれあいバス運行事業収支率の推移



資料：八街市資料

(3) タクシー

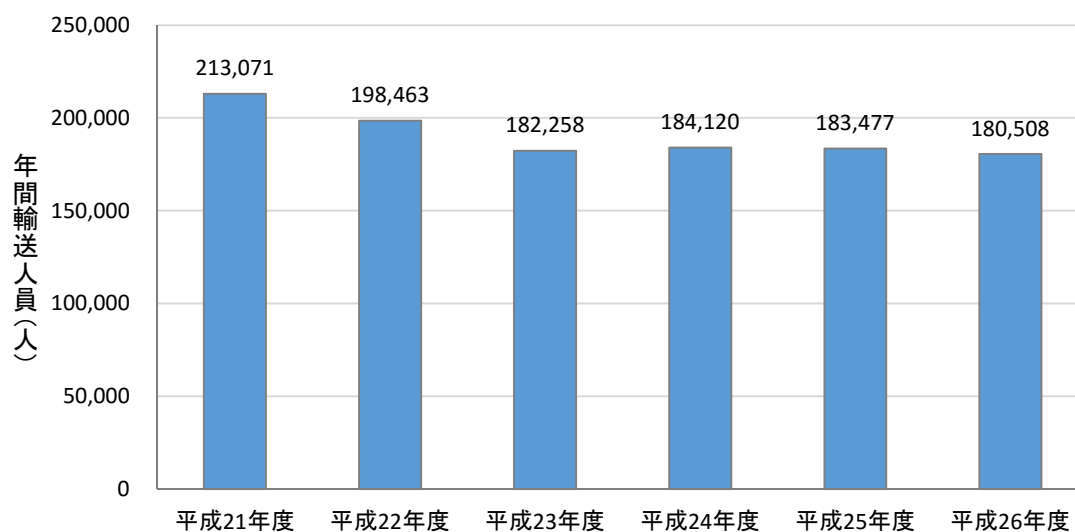
- ・市内には2社のタクシー事業者があり、30台の車両が運行している。
- ・市内のタクシー輸送人員は、減少傾向となっている。

■市内タクシー事業者及び保有車両数

タクシー事業者	保有車両数
八街タクシー株式会社	27両 (うち2両は佐倉駅)
有限会社相孝	5両

※保有車両数は、平成26年度末 資料：タクシー事業者ヒアリング

■タクシーの輸送人員の推移



資料：タクシー事業者提供資料

2-3. 上位計画・関連計画

(1) 八街市総合計画 2015 (平成 27 年 4 月)

【基本構想】

■目標年次

2025 年 (平成 37 年)

■まちづくりの基本理念

ふるさとを守り育て、活力や文化の薫りに満ち、心安らぐまちづくりを、市民と行政の協働により進めます。

■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」

■まちづくりのテーマ

やちまた『八つの街づくり』宣言

- 一の街 めざします！便利で快適な街
 - 1. 秩序ある土地利用
 - 2. 道路の体系的整備
 - 3. **移動を支える公共交通の充実**
 - 4. 人にやさしいまちづくりの推進
- 二の街 めざします！安全で安心な街
- 三の街 めざします！健康と思いやりにあふれる街
- 四の街 めざします！豊かな自然と共生する街
- 五の街 めざします！心の豊かさを感じる街
- 六の街 めざします！活気に満ちあふれる街
- 七の街 めざします！市民とともにつくる街
- 八の街 めざします！市民サービスの充実した街

【前期基本計画】

■計画期間

平成 27 年度～平成 31 年度までの 5 年間

■リーディングプラン

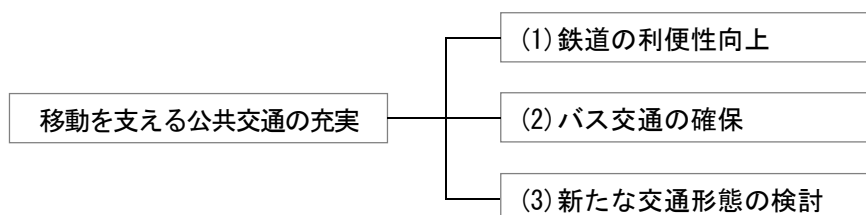
- 誰もが住みやすいまちづくり
- 子どもが健康で学べるまちづくり
- 地域でいきいきと暮らせるまちづくり
- 活力をうみ、賑わいあるまちづくり

■分野別計画 (公共交通に関する事業について)

●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鉄道の利便性の向上

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に要請します。

また、ふれあいバスについては、公共交通空白地域における高齢者など、自家用車の利用が困難な市民の生活交通手段として、更なる利便性の向上に努めます。

③新たな交通形態の検討

財政負担の軽減や公共交通空白地域の解消に向け、路線定期型交通に限らない新たな交通形態について検討します。

○主な計画事業

①鉄道の利便性向上

a. J R総武本線の利便性向上

- ・快速電車の増発や複線化など、利用者の利便性向上のためJ Rへ要請します。

②バス交通の確保

a. バス路線の維持の要請

- ・既存バス路線を確保維持するとともに、利便性向上を民間バス事業者に要請します。

b. ふれあいバス運行事業の充実

- ・八街市地域公共交通協議会を開催し、実状に即した路線の見直しを行うなど、利便性の向上を図ります。

③新たな交通形態の検討

a. 新たな交通形態の検討

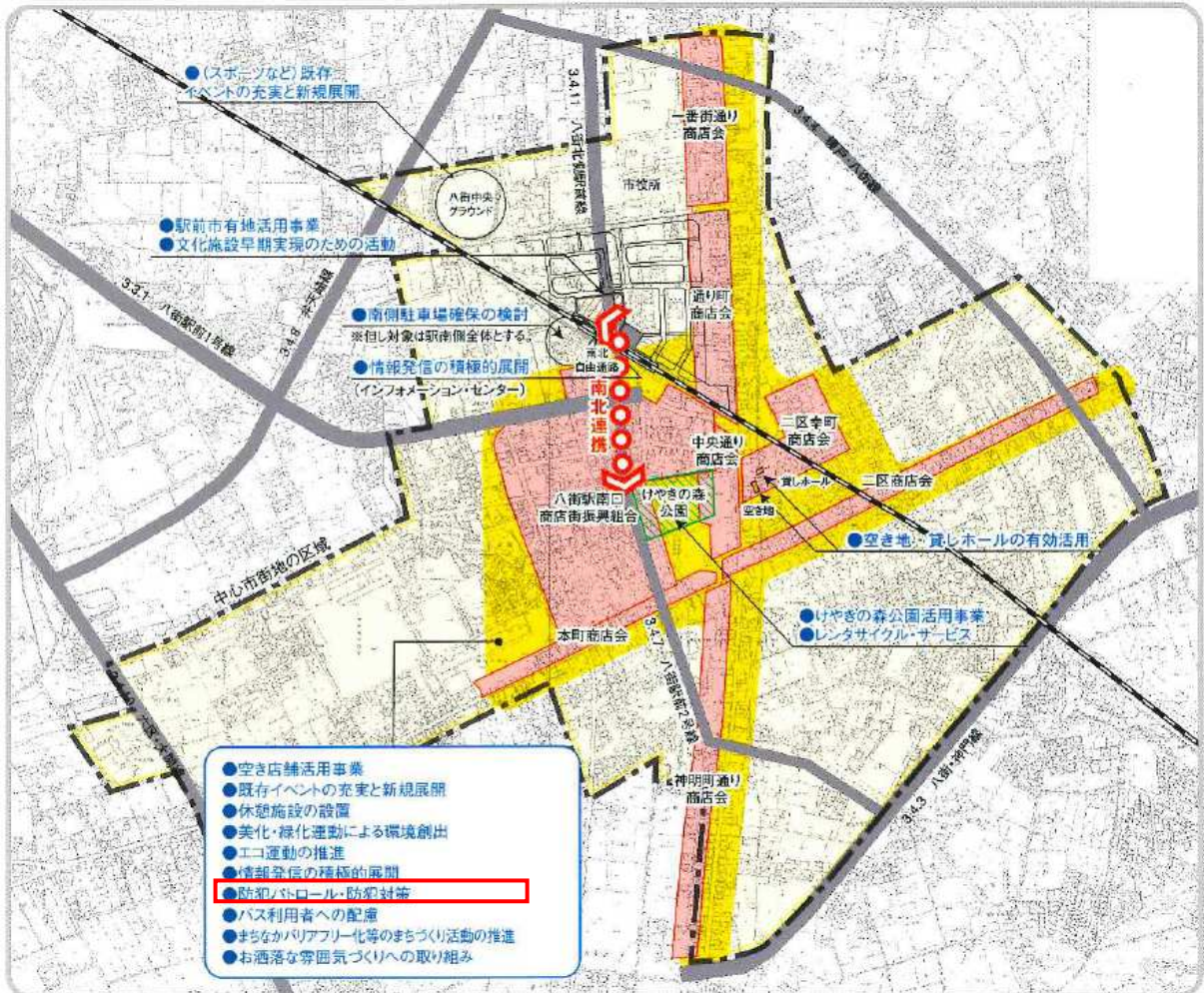
- ・路線定期型交通に限らない、地域に即した新たな交通形態について検討していきます。

(2) 八街TMO構想（八街市中小小売商業高度化事業構想）（平成16年3月、八街商工会議所）

■ TMO構想の対象地域

J R八街駅を中心とした概ね1 km以内の商業地域及び住宅地（約185ha）

■ TMO施策位置図



■ バス利用者への配慮（中・長期（平成22年以降に取り組む事業））

- ・ ふれあいバスを商店街へ引き込むための検討と活動を行うとともに、バス利用者に対して、店先に時刻表を掲示したり、バス車内放送で商店街の情報を提供するなど、バス利用者へ配慮した顧客サービスの充実を推進する。

(3) 八街市高齢者福祉計画（高齢者福祉計画・介護保険事業計画）（平成27年3月）

■計画期間

平成 27 年度～平成 29 年度までの 3 か年

■計画の理念及び基本目標

計画の理念	健康と思いやりにあふれる街
基本目標	基本目標 1：生涯にわたる健康づくりの推進 基本目標 2：高齢者の生きがいつくりの推進 基本目標 3：在宅生活を支える支援の充実 基本目標 4：高齢者が安心して暮すことができるまちづくり 基本目標 5：互いに支え合う意識と体制づくりの推進 基本目標 6：介護保険サービスの充実 基本目標 7：地域包括ケアシステムの構築

■公共交通の関わる施策

基本目標 3：在宅生活を支える支援の充実

●外出支援の充実

○ふれあいバス

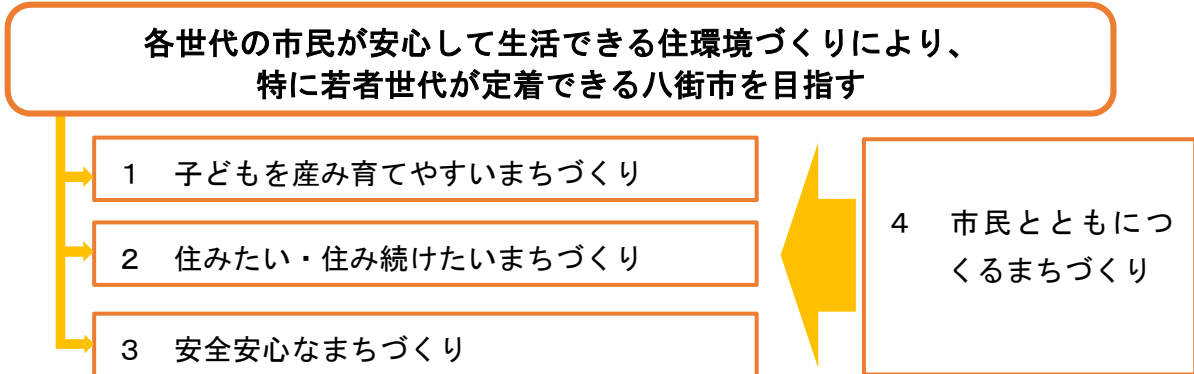
- ・ふれあいバスの安定した運営を図るためには、利用者を増加させるなど運行体制の強化を図る必要がある。また、今後、高齢化が進むことにより、公共交通機関の役割がますます重要となり、可能な限りにおいて利用者ニーズに合わせた運行が求められる。
- ・新たな交通システムを含めたふれあいバス再編等や料金体系の検討、また、福祉タクシーなどの高齢者の通院、買い物に対応する交通機関やその手段が求められる。
- ・ふれあいバスの運行体制の強化を図るため、定期的に協議会を開催し、ふれあいバス運行事業の維持・継続や、その時々時代の要請に応えるため、検討を行い、利便性の向上を図る。
- ・ふれあいバス運行の確保・維持を図るため、利用促進・収入の確保策を進める。

(4) 八街市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 12 月）

■計画期間

平成 27 年度～平成 31 年度までの 5 年間

■目指すべき将来の方向性



■基本目標

- 基本目標 1：安定した雇用を創出する
- 基本目標 2：新しい人の流れをつくる
- 基本目標 3：若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる
- 基本目標 4：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

■公共交通の位置づけ

・基本目標達成のための施策として、公共交通に関わる施策が位置付けられている。

【基本目標 4：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】

○施策 1 市街地の再生

(1) 中心市街地の再生

- ・空き店舗対策
- ・榎戸駅橋上駅舎化及び自由通路整備

○施策 3 各地域特性に応じた機能・サービス

(1) 生活機能充実に向けた買い物サービス等の実施

(2) 公共交通の充実

- ・市外への通勤通学利便性向上のための交通機関への働きかけ
- ・市内公共交通の確保維持に向けたモビリティマネジメントの実施

【実施事業】

- 市全域での公共交通のあり方検討
- 公共交通ルートの改善

重要業績評価指標 (KPI)	現状値	目標値
交通の便がよいまち (八街市のイメージ)	7.2% (H25) 住民意向調査	12.0% (H31)

○施策 6 地域連携の強化

(1) 道路ネットワーク・交通体系の確立

【実施事業】

- 近隣市町との連携促進
- 八街バイパスの整備・促進

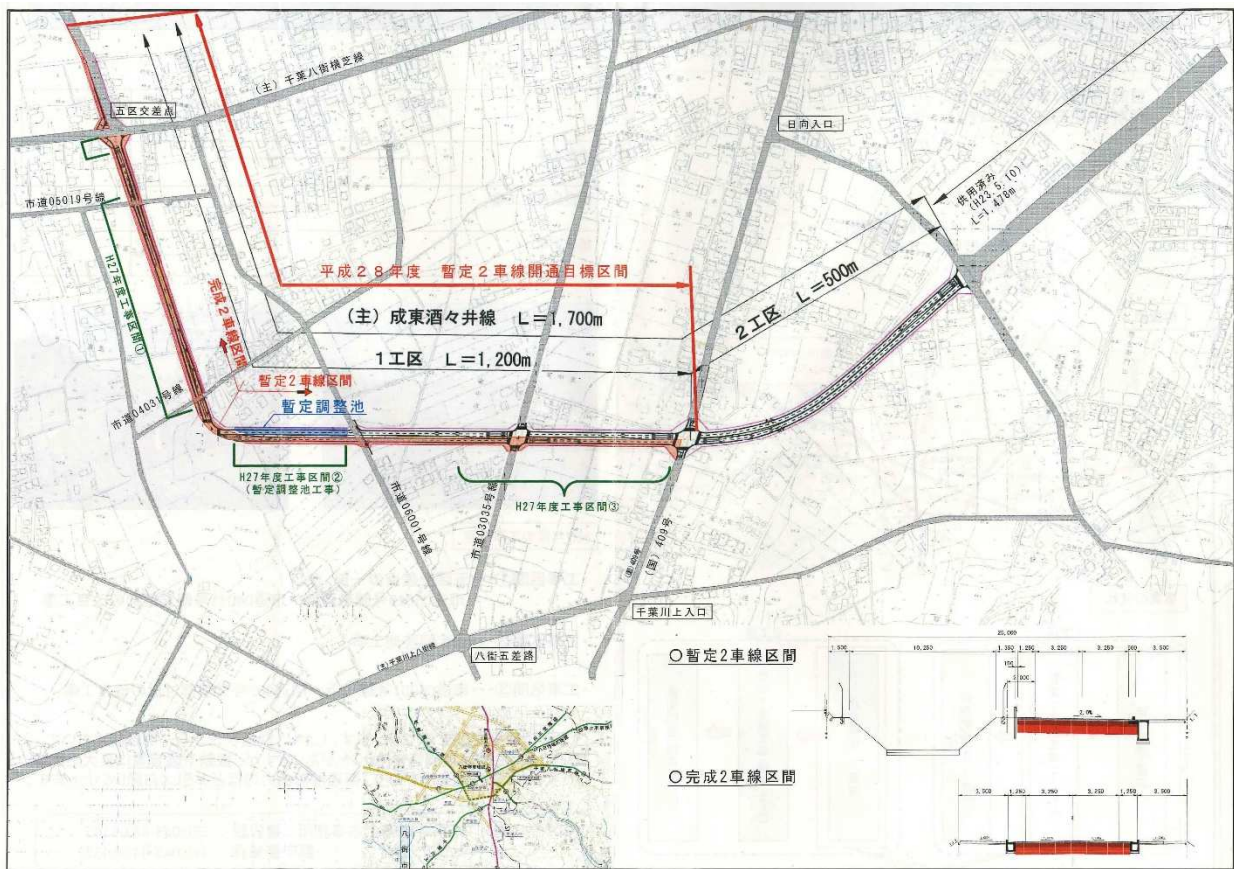
(2) 自治体間連携の促進

(5) 八街バイパス整備計画（整備主体：千葉県）

■八街バイパス整備区間の位置図



■暫定2車線開通目標区間（1工区：L=1.7km）整備計画図



■暫定2車線区間開通までの工程表

	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度
改良工事	●————→			
暫定調整池工事		●————→		
舗装工事			●————→	

2-4. 八街市地域公共交通総合連携計画の進捗状況

平成25年度に策定した「八街市地域公共交通総合連携計画」で位置付けられた事業の進捗状況は以下のとおりである。

<p>【連携計画（計画期間：平成26年度～平成28年度）の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市が目指す公共交通体系の将来像 誰もが利用しやすい、地域とともにはぐくむ持続可能な公共交通の実現 ●将来像の実現に向けた基本方針 方針1＝市内の各地域と八街駅周辺・文違地域、また、榎戸駅を連絡する公共交通体系の確保 方針2＝速達性と網羅性に配慮した公共交通網の確保 方針3＝速達性と運行頻度の高い公共交通網の育成 方針4＝持続可能な公共交通の推進

■連携計画で位置付けられた事業及び進捗状況

事業	計画スケジュール				進捗状況	
	H25	H26	H27	H28		
利用者アンケートの実施・フィードバック		→	→	→		
公共交通の再編	ふれあいバスダイヤ等の一部見直し	→			平成27年9月より日曜運休	
	ふれあいバス再編		→		検討中	
	路線バスの確保・維持		→	→	H26.4.1 都賀線廃止	
	新たな交通システムの導入検討 (実証実験の検討を含む)		→	→	検討中	
乗継拠点の整備	八街駅周辺の機能強化	ふれあいバスターミナルの整備・移設の検討		→		検討中
地域主体の公共交通再編の仕組み	見直しルールづくり	(仮称)ふれあいバス等運行見直し指針の策定	→			検討中
	地域住民組織立ち上げの検討		→	→		(未着手)
公共交通利用促進に向けた啓発等	住民を対象とした施策	啓発の取り組み(地域公共交通確保維持に関する勉強会の開催を含む) 区長への説明		→		年1回勉強会を開催
公共交通確保・維持に向けた取り組み	収支率等の健全化に向けた取り組み	運賃等の検討・見直し		→		(未着手)
		運賃収入以外の収入の確保		→	→	(未着手)
		経費の縮減努力		→	→	平成27年9月より日曜運休により経費縮減
その他	JR 駅舎等の整備促進	JR 榎戸駅橋上駅舎化及び自由通路の整備促進	→	→		
	道路事情の改善	八街バイパスの整備促進(未供用区間)	→	→		

3. 各種調査等の概要

3-1. 平成24年度市民アンケート調査結果

3-1-1. 平成24年度市民アンケート調査の概要

調査の目的	市の路線バス、ふれあいバス等の再編のあり方を検討するにあたり、市民の交通行動の実態と手段選択理由、現状のふれあいバスの利用状況、ニーズ及び今後の公共交通再編のあり方に対する考え方を把握するために実施する。
調査対象者	市民3,000世帯（住民基本台帳より無作為抽出） 回答者は、1世帯のうち4名までを対象（小学生以上で外出の多い順）
調査方法	郵送による配布・回収
回収結果	・回収調査票数：945票 ・回収率：31.5% ・回答者数：2,172人
調査項目	・回答者属性……住所、性別、年齢、職業、運転免許証の所得、自家用車の所有 ・日常生活の外出状況 ……回数が多い外出目的、外出頻度、主な目的地、出発・帰宅時間、移動手段、移動手段を利用する理由 ・路線バスの利用状況 ……路線バス利用状況、運行サービスに対する意見、乗降バス停 ・ふれあいバスの利用状況 ……ふれあいバス利用状況、運行サービスに対する意見、利用ルート、乗降バス停、満足度（運行本数、運行時間帯、運行ルート、バス停までの距離、運賃、乗り継ぎ） ・将来車が運転できなくなった場合の交通手段 ・公共交通による移動方法 ……ふれあいバス・デマンド交通のどちらが利用しやすいか 利用目的、目的地域・施設 等

3-1-2. 調査結果概要

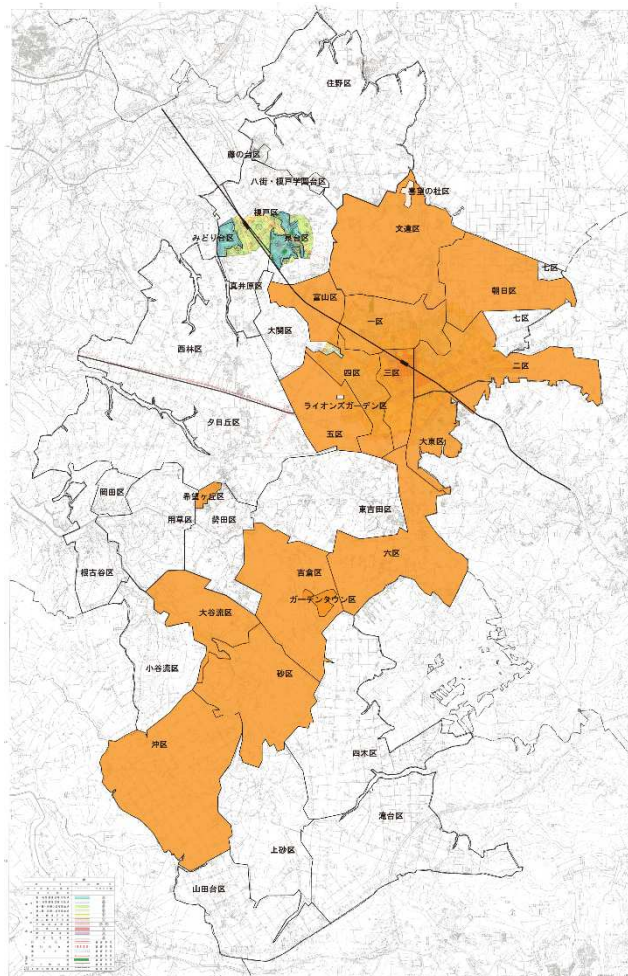
(1) 市民の交通需要

①通勤 (回答者数: 985人)

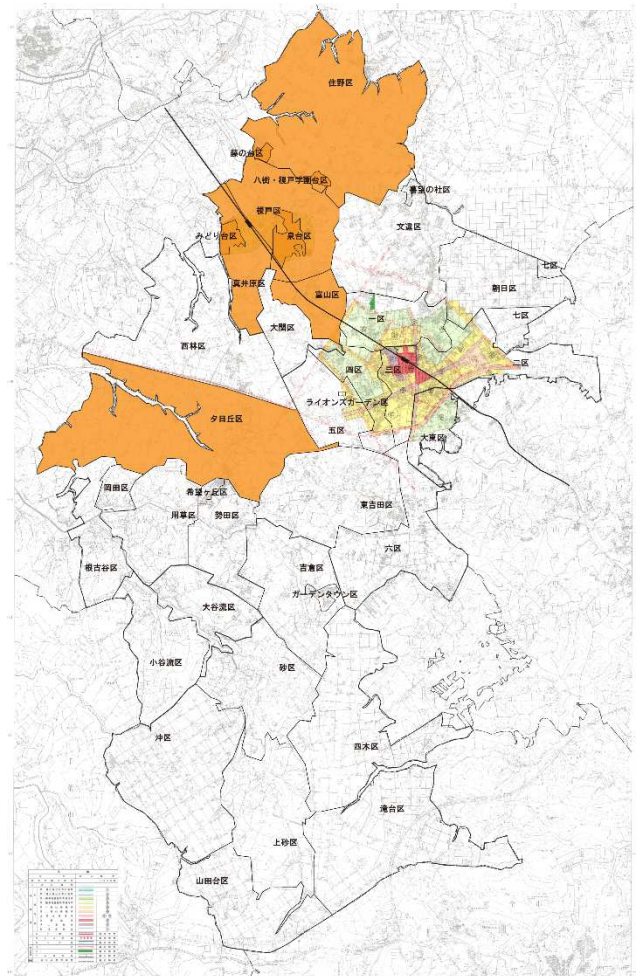
項目	内容	
外出頻度	週6～7回-417人(43.1%)、週3～5回-514人(53.1%) (概ね 毎日)	
出発・帰宅時間帯	出発-6時～8時台 (ピーク 7時台) 帰宅-16時～21時台 (ピーク 18時～19時台)	
目的地	八街市内-285人(29.8%) 千葉市-151人(5.8%)、その他県内-122人(12.7%)	
主な移動手段	自動車(自分で運転) - 705人(72.6%) 鉄道 - 126人(13.0%) 自動車(家族の送迎) - 30人(3.1%) 路線バス-5人(0.5%) ふれあいバス-3人(0.3%)	
J R 利用の利用 駅と端末手段	利用駅	八街駅-61人(55.0%)、榎戸駅-41人(36.9%)
	端末手段	自動車(自分で運転) - 35人(43.2%)、自転車-20人(24.7%) ふれあいバス-1人(1.2%)
移動手段の選択理由	他にない-390人(49.2%)、所要時間が短い-166人(21.0%)	

■利用する鉄道駅の地区別傾向 (通勤)

(八街駅利用 50%以上)



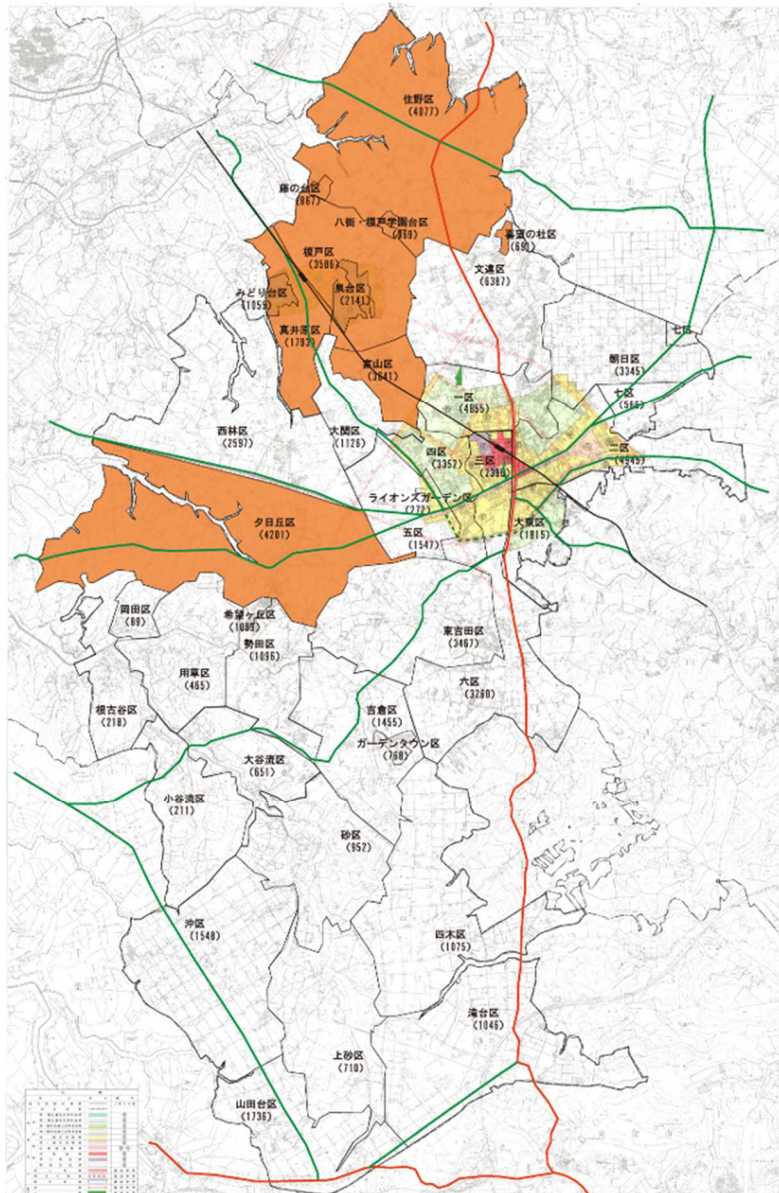
(榎戸駅利用 50%以上)



②通学（回答者数：222人）

項目	内容	
外出頻度	週6～7回－95人(44.4%)、週3～5回－108人(50.5%)（概ね 毎日 ）	
出発・帰宅時間帯	出発－ 7時台 （市内7時台、市外7時台） 帰宅－ 16時～19時台 （市内16～17時台、市外18～19時台）	
目的地	八街市内－122人(58.1%) 千葉市－23人(11.0%)、その他県内－17人(8.1%)	
主な移動手段	徒歩－68人(33.0%) 鉄道－56人(27.2%) 自動車(自分で運転)－18人(8.7%) 自動車(家族の送迎)－21人(10.2%) 路線バス－1人(0.5%) ふれあいバス－0人(0.0%)	
J R利用の利用 駅と端末手段	利用駅	八街駅－19人(48.7%)、榎戸駅－13人(33.3%)
	端末手段	自転車－16人(50.0%)、徒歩－8人(25.0%) 自動車(家族の送迎)－6人(18.8%) ふれあいバス－0人(0.0%)
移動手段の選択理由	他にない－87人(57.6%)、所要時間が短い－26人(17.2%)	

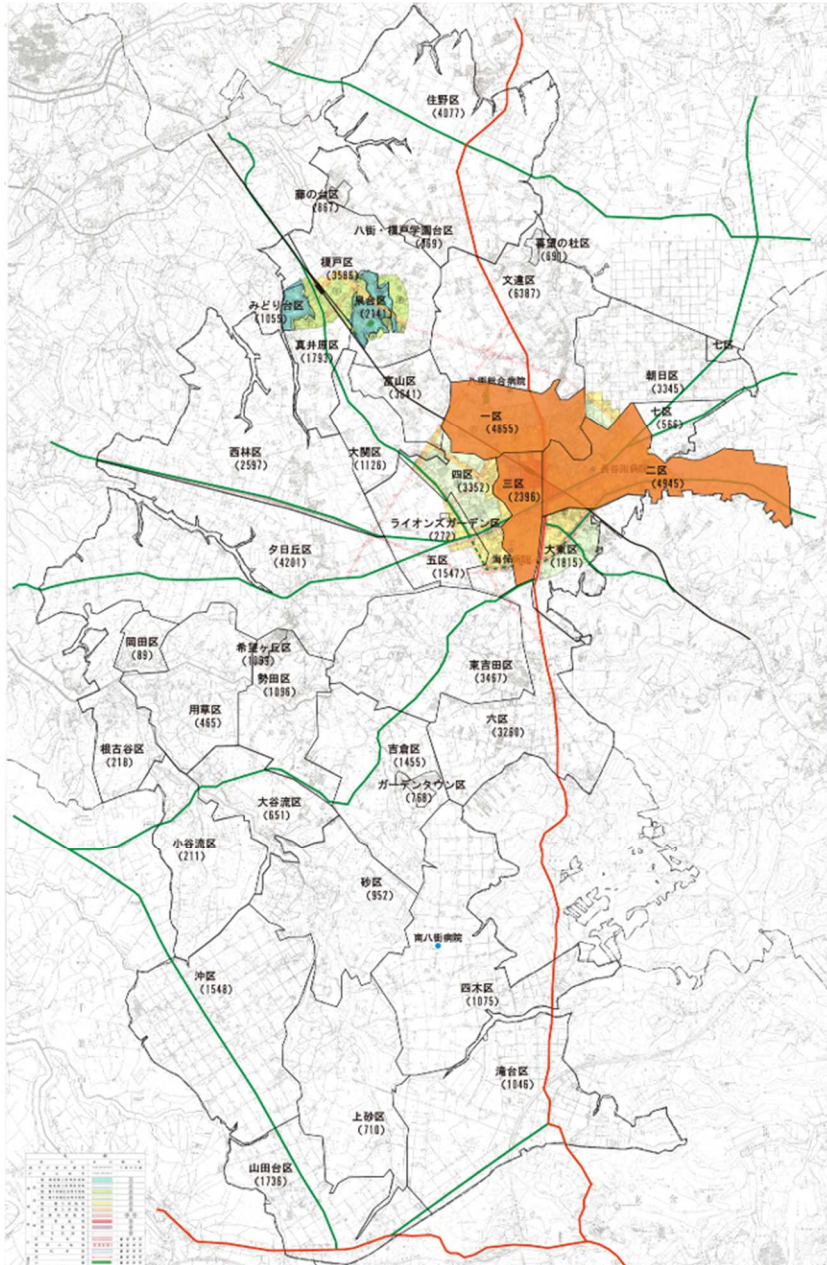
■ 利用する鉄道駅の地区別傾向（通学）（榎戸駅利用 50%以上）



③通院（回答者数：956人）

項目	内容	
外出頻度	月に数回－457人(50.0%)、半年に数回－236人(25.8%)	
出発・帰宅時間帯	出発－8時～11時台（ピーク 9時台） 帰宅－10時～15時台（ピーク 12時～13時台）	
目的地	八街市内－532人(59.9%) ：一区 113人(44.3%)、三区 53人(20.8%)、二区 40人(15.7%) で8割を占める。 千葉市－108人(12.2%)、佐倉市 66人(7.4%)	
主な移動手段	自動車(自分で運転)－539人(63.0%) 自動車(家族の送迎)－150人(17.5%) ふれあいバス－21人(2.5%) 路線バス－15人(1.8%)	
J R利用の利用 駅と端末手段	利用駅	八街駅－21人(80.8%)、榎戸駅－5人(19.2%)
	端末手段	自動車(自分で運転)－8人(38.1%)、自動車(家族の送迎)－5人(23.8%)、 タクシー－4人(19.0%) ふれあいバス－3人(14.3%)
移動手段の選択理由	他にない－255人(37.4%)、時間に縛られない－138人(20.2%)	

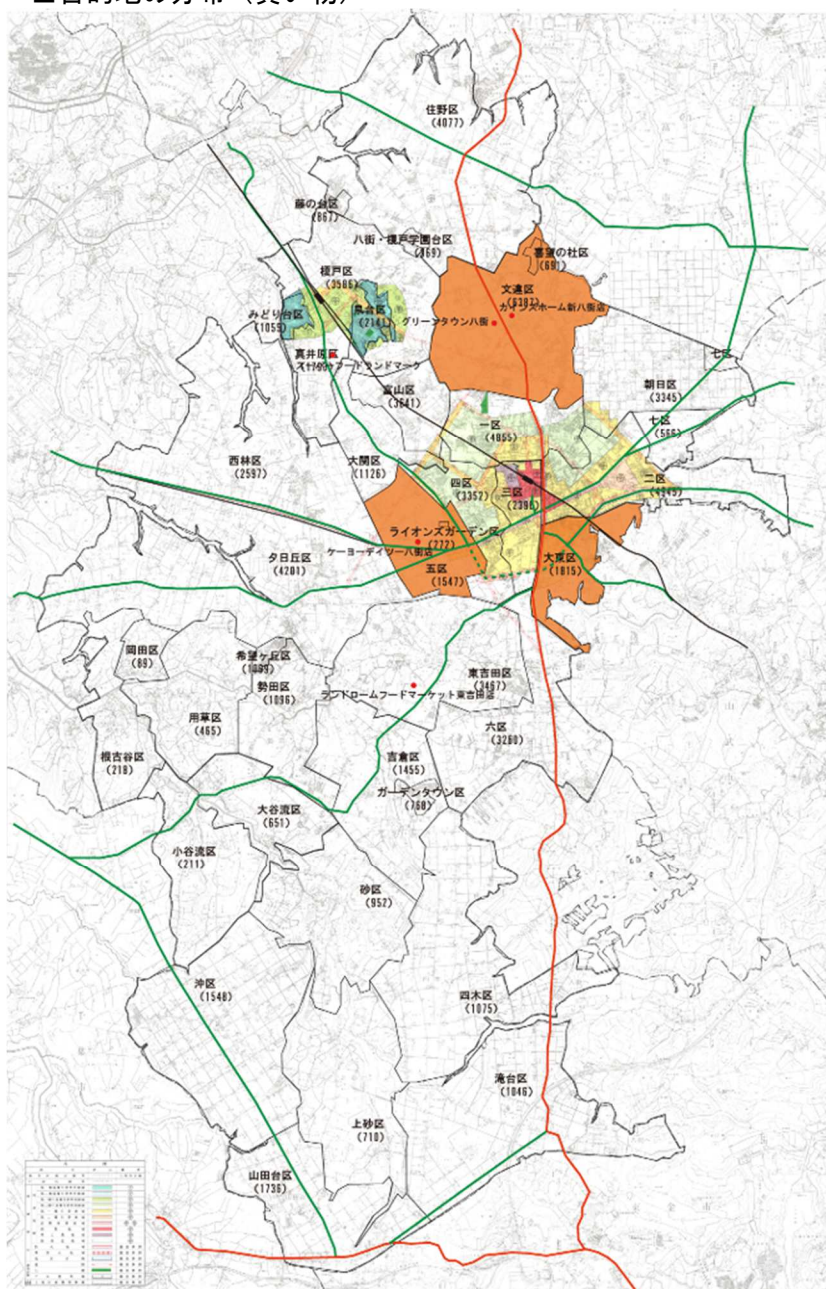
■目的地の分布（通院）



④買い物（回答者数：1,747人）

項目		内容
外出頻度		週1～2回－668人(39.2%)、週3～5回－639人(37.5%) (週2～3回程度)
出発・帰宅時間帯		出発－10時～11時台と14時～17時台に分かれる。 帰宅－12時～13時台と16時～19時台に分かれる。
目的地		八街市内－1,338人(80.1%) ：文違 305人(50.9%)、五区 118人(19.7%)、大東 71人(11.9%)で 8割以上を占める。
主な移動手段		自動車(自分で運転)－1,089人(69.9%) 自動車(家族の送迎)－246人(15.8%) ふれあいバス－9人(0.6%) 路線バス－5人(0.3%)
JR利用の利用 駅と端末手段	利用駅 端末手段	八街駅－20人(52.6%)、榎戸駅－15人(39.5%) 自動車(家族の送迎)－8人(32.0%)、自転車－8人(32.0%)、 自動車(自分で運転)－5人(20.0%) ふれあいバス－1人(4.0%)
移動手段の選択理由		他にない－337人(27.4%)、自由に移動できる－218人(17.7%) 荷物を楽に運べる－210人(17.1%)、時間に縛られない－206人(16.7%)

■目的地の分布（買い物）



⑤私用（回答者数：1,243人）

項目	内容	
外出頻度	週1～2回－505人(41.9%)、月に数回－328人(27.2%) (1～2週に1回)	
出発・帰宅時間帯	出発－9時～13時台（ピーク10時～11時台） 帰宅－14時～19時台（ピーク16時～17時台）	
目的地	八街市内－539人(46.1%)	
移動手段	自動車(自分で運転)－761人(69.4%) 自動車(家族の送迎)－122人(11.1%) ふれあいバス－10人(0.9%) 路線バス－11人(1.0%)	
J R利用の利用 駅と端末手段	利用駅	八街駅－38人(64.4%)、榎戸駅－18人(30.5%)
	端末手段	自動車(自分で運転)－14人(28.0%)、徒歩－11人(22.0%)、 自転車－11人(22.0%) ふれあいバス－4人(2.0%)
移動手段の選択理由	他にない－268人(30.4%)、時間に縛られない－200人(22.7%) 自由に移動できる－185人(21.0%)	

⑥手続き（回答者数：807人）

項目	内容	
外出頻度	年に数回－370人(48.9%)、半年に数回－210人(27.7%) (3～4か月に1回)	
出発・帰宅時間帯	出発－9時～11時台（ピーク10時～11時台） 帰宅－10時～13時台（ピーク10時～11時台）	
目的地	八街市内－715人(95.8%)、そのうち一区－227人(98.7%) ：市役所が殆ど	
移動手段	自動車(自分で運転)－507人(73.5%) 自動車(家族の送迎)－77人(11.2%) ふれあいバス－15人(2.2%) 路線バス－7人(1.0%)	
J R利用の利用 駅と端末手段	利用駅	八街駅－4人(80.0%)、榎戸駅－1人(20.0%)
	端末手段	(回答者が少数)
移動手段の選択理由	他にない－156人(27.0%)、時間に縛られない－150人(26.0%) 所要時間が短い－96人(16.6%)	

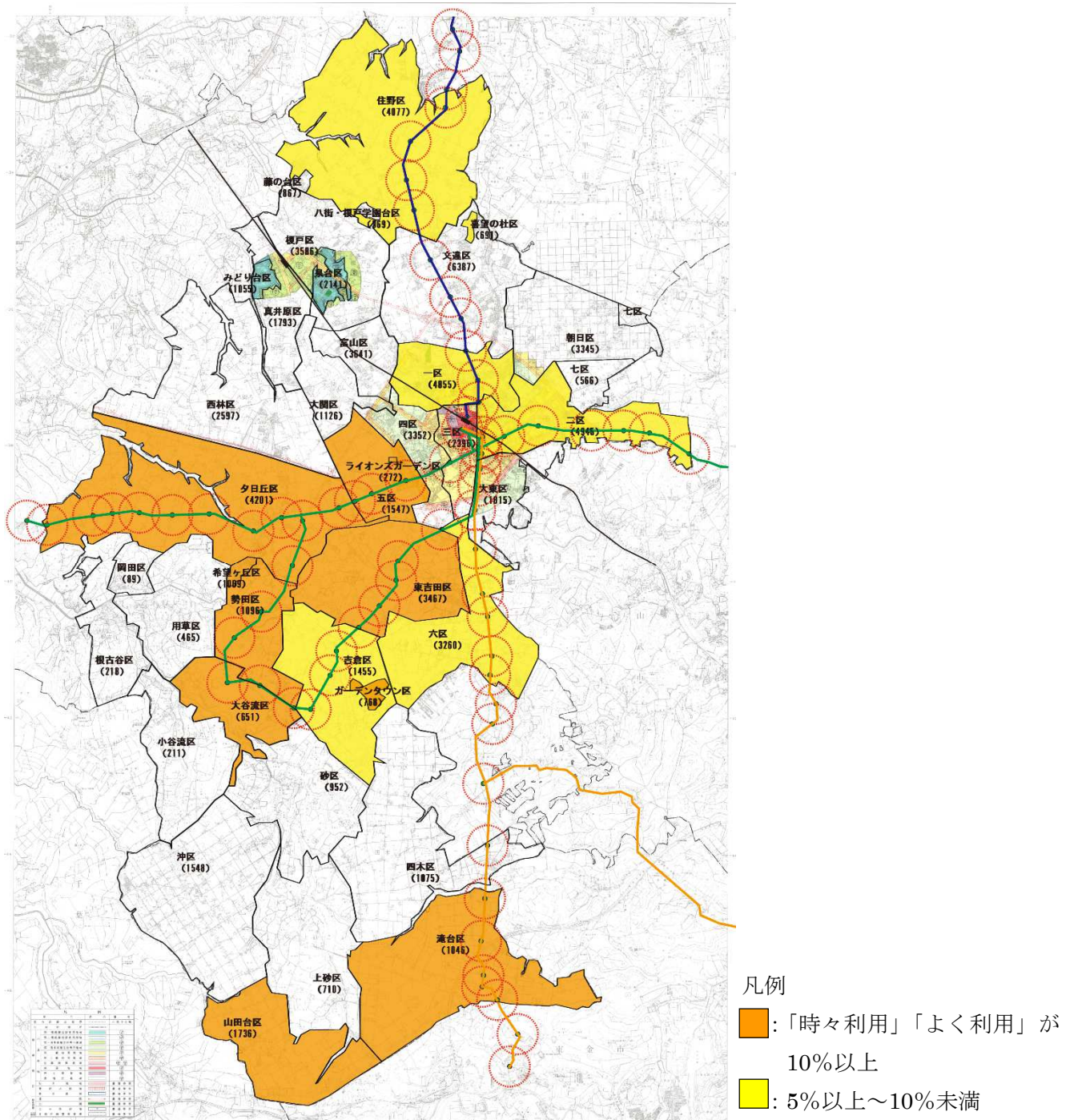
(2) 路線バス利用状況

① 利用状況

・「車などで利用するため、利用しない」が1,438人(72.4%)で圧倒的に多い。

No.	カテゴリ名	回答数	構成比 (%)	
			無回答含む	無回答除く
1	鉄道駅に至近であり、利用しない	207	9.5	10.4
2	車などで移動するため、利用しない	1,438	66.2	72.4
3	ふれあいバスを利用するので、路線バスは利用しない	43	2.0	2.2
4	路線バスを利用したいと思うが利用しにくいので利用しない	171	7.9	8.6
5	他に交通手段がないので、時々利用する	86	4.0	4.3
6	路線バスを良く利用する	42	1.9	2.1
	無回答	185	8.5	
	全体	2,172	100.0	100.0

■ 「他に交通手段がないので、時々利用する」「路線バスを良く利用する」と回答した人の割合が10%以上、5%以上~10%未満の地区



参考－免許取得有無別の路線バスの利用状況（無回答を除く）

上段：回答者数、下段：構成比（%）

	合計	免許取得	免許未取得
全体	1,974 100.0	1,515 100.0	459 100.0
鉄道駅に至近であり、利用しない	207 10.5	125 8.3	82 17.9
車などで移動するため、利用しない	1,431 72.5	1,219 80.5	212 46.2
ふれあいバスを利用するので、路線バスは利用しない	40 2.0	17 1.1	23 5.0
路線バスを利用したいと思うが利用しにくいので利用しない	170 8.6	112 7.4	58 12.6
他に交通手段がないので、時々利用する	85 4.3	32 2.1	53 11.5
路線バスを良く利用する	41 2.1	10 0.7	31 6.8

②運行サービスに対する考え

- ・「バスの運行本数が少ない」が727人（回答者数の42.3%）で最も多く、次いで「利用したい時間帯に走っていない」が541人（回答者数の31.5%）で多くなっている。

No.	カテゴリー名	回答数	回答者数に対する割合（%）
1	バスの運行本数が少ない	727	42.3
2	目的地の近くまで行くバス路線がない	432	25.2
3	利用したい時間帯に走っていない	541	31.5
4	最寄りのバス停まで遠い	312	18.2
5	目的地まで、バスの乗り継ぎがあり面倒	143	8.3
6	運賃が高い	128	7.5
7	バス路線やバス停、運行時刻を知らない	396	23.1
8	自宅周辺に路線バスが通っていない	487	28.4
	回答者数	1,717	

※複数回答

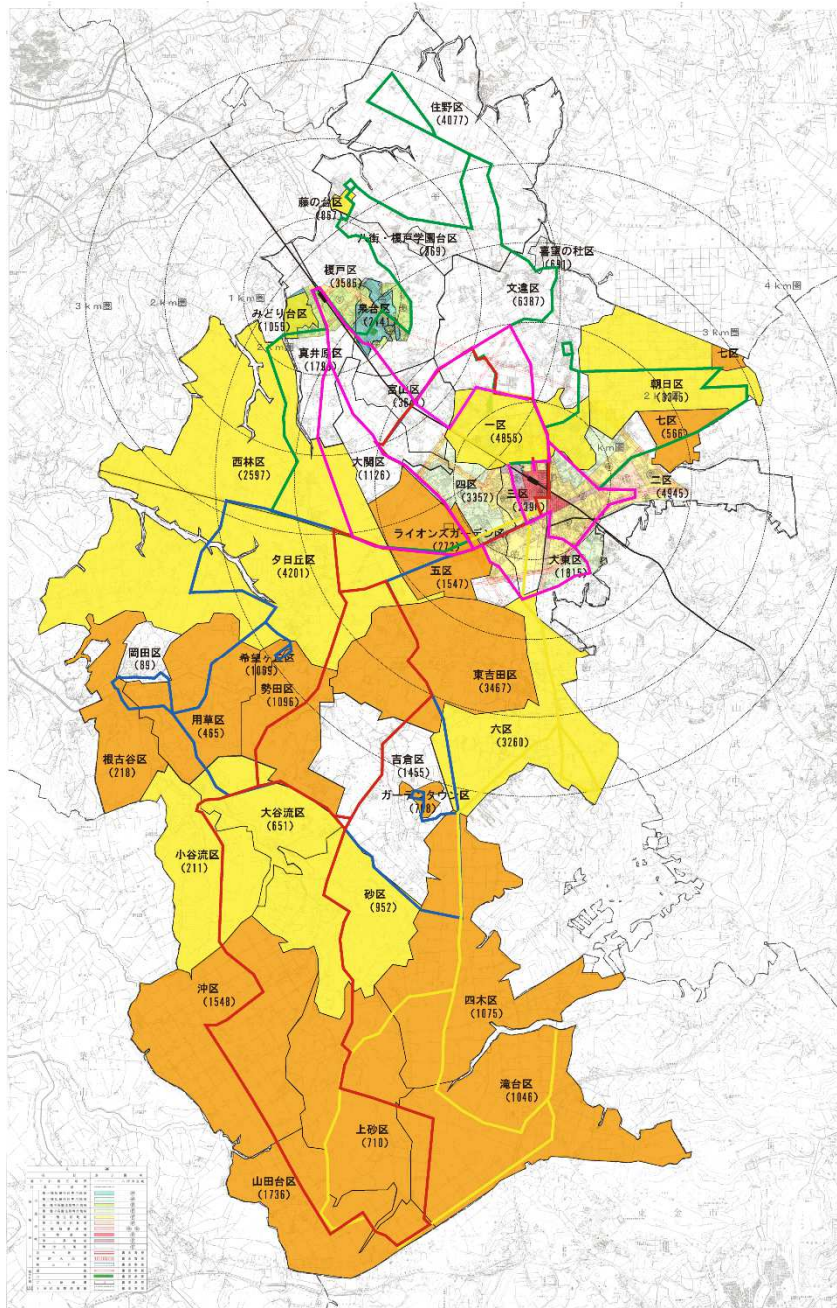
(3) ふれあいバス利用状況

①利用状況

・「車などで利用するため、利用しない」が1,464人(73.9%)で圧倒的に多い。

No.	カテゴリー名	回答数	構成比 (%)	
			無回答含む	無回答除く
1	鉄道駅に至近であり、利用しない	167	7.7	8.4
2	車などで移動するため、利用しない	1,464	67.4	73.9
3	路線バスを利用するので、ふれあいバスはほとんど利用しない	28	1.3	1.4
4	ふれあいバスを利用したいと思うが利用しにくいので利用しない	201	9.3	10.2
5	他に交通手段がないので、時々利用する	79	3.6	4.0
6	ふれあいバスを良く利用する	41	1.9	2.1
	無回答	192	8.8	
	全体	2,172	100.0	100.0

■「他に交通手段がないので、時々利用する」「ふれあいバスを良く利用する」と回答した人の割合が10%以上、5%以上～10%未満の地区



凡例

- : 「時々利用」「よく利用」が10%以上
- : 5%以上～10%未満

参考一免許取得有無別の利用状況（無回答を除く）

上段：回答者数、下段：構成比（%）

	合計	免許取得	免許未取得
全体	1,966 100.0	1,510 100.0	456 100.0
鉄道駅に至近であり、利用しない	167 8.5	89 5.9	78 17.1
車などで移動するため、利用しない	1,459 74.2	1,254 83.0	205 45.0
路線バスを利用するので、ふれあいバスはほとんど利用しない	27 1.4	9 0.6	18 3.9
ふれあいバスを利用したいと思うが利用しにくいので利用しない	199 10.1	119 7.9	80 17.5
他に交通手段がないので、時々利用する	75 3.8	27 1.8	48 10.5
ふれあいバスを良く利用する	39 2.0	12 0.8	27 5.9

②運行サービスに対する考え

- ・「バスの運行本数が少ない」が734人（回答者数の45.2%）で最も多く、次いで「利用したい時間帯に走っていない」が622人（回答者数の38.3%）で多くなっている。
- ・「バス路線やバス停、運行時刻を知らない」も491人（回答者数の30.3%）と多くなっている。

No.	カテゴリー名	回答数	回答者数に対する割合 (%)
1	バスの運行本数が少ない	734	45.2
2	目的地の近くまで行くバス路線がない	360	22.2
3	利用したい時間帯に走っていない	622	38.3
4	最寄りのバス停まで遠い	164	10.1
5	目的地まで、バスの乗り継ぎがあり面倒	187	11.5
6	運賃が高い	36	2.2
7	バス路線やバス停、運行時刻を知らない	491	30.3
8	自宅周辺にふれあいバスが通っていない	211	13.0
	回答者数	1,623	

※複数回答

③満足度

- ・どの項目も「どちらともいえない」が最も多くなっている。
- ・満足度の高い項目は、「バス停からの距離」及び「運賃」となっており、不満足度の高い項目は、「運行時間帯」・「運行ルート」・「乗り継ぎ」となっている。

（ ）は構成比（%）無回答を除く

	回答者数	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満
運行時間帯	1,279	19(1.5)	38(3.0)	674(52.7)	136(10.6)	412(32.2)
運行ルート	1,244	23(1.8)	27(2.2)	742(59.6)	117(9.4)	335(26.9)
バス停までの距離	1,214	309(25.5)	197(16.2)	455(37.5)	101(8.3)	152(12.5)
運賃	1,197	236(19.7)	202(16.9)	657(54.9)	69(5.8)	33(2.8)
乗り継ぎ	1,174	33(2.8)	40(3.4)	819(69.8)	114(9.7)	168(14.3)

(4) 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。

No.	カテゴリー名	回答数	構成比 (%)	
			無回答含む	無回答除く
1	路線バス	502	23.1	26.9
2	ふれあいバス	952	43.8	51.1
3	タクシー	779	35.9	41.8
4	介護タクシー	337	15.5	18.1
5	自転車	683	31.4	36.6
6	徒歩	682	31.4	36.6
7	その他	96	4.4	5.2
	無回答	308	14.2	
	回答者数	2172	100.0	100.0

(5) 市内の公共交通による移動方法について

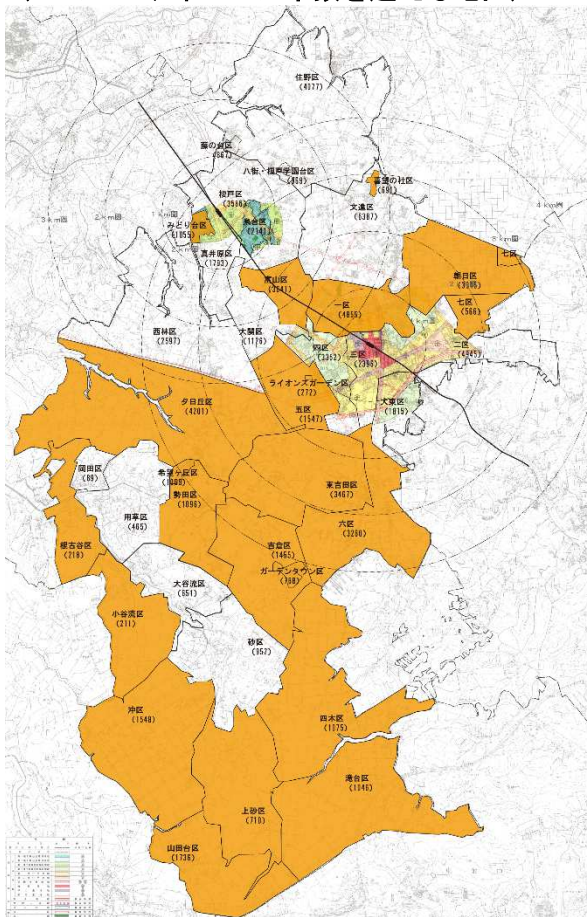
① デマンドかコミュニティバスか

- ・「わからない」の意見が最も多かったが、デマンドかコミュニティバスかに焦点を当てると、どちらともほぼ同じ割合となっている。
- ・地域別にみると、市南部においては「コミュニティバス」、市北部においては「デマンド」と回答している人が多い。
- ・利用目的でみると、デマンドを志向する人もコミュニティバスを志向する人も、「通院」が最も多く、次いで「買い物」が多くなっており、利用目的の傾向は同じである。

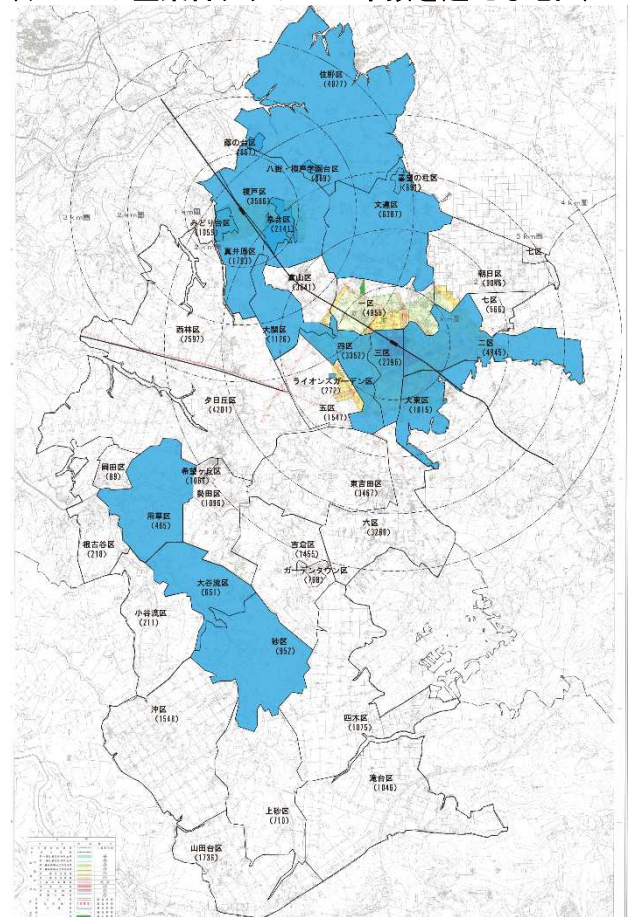
No.	カテゴリー名	回答数	構成比 (%)	
			無回答含む	無回答除く
1	コミュニティバス「ふれあいバス」の方が利用しやすい	539	24.8	30.3
2	デマンド型乗合バス・タクシーの方が利用しやすい	552	25.4	31.0
3	わからない	690	31.8	38.7
	無回答	391	18.0	
	全体	2172	100.0	100.0

No.	カテゴリー名	コミュニティバスがよい		デマンドがよい	
		回答数	構成比 (%) 無回答除く	回答数	構成比 (%) 無回答除く
1	通勤	33	7.8	28	6.0
2	通学	20	4.7	12	2.6
3	通院	165	39.1	183	39.3
4	買い物	113	26.8	155	33.3
5	私用 (趣味や習い事等)	49	11.6	57	12.2
6	各種手続き等	42	10.0	31	6.7
	無回答	117		86	
	全体	539		552	

(コミュニティバスが半数を超える地区)



(デマンド型乗合タクシーが半数を超える地区)



3-2. ふれあいバス乗降調査結果

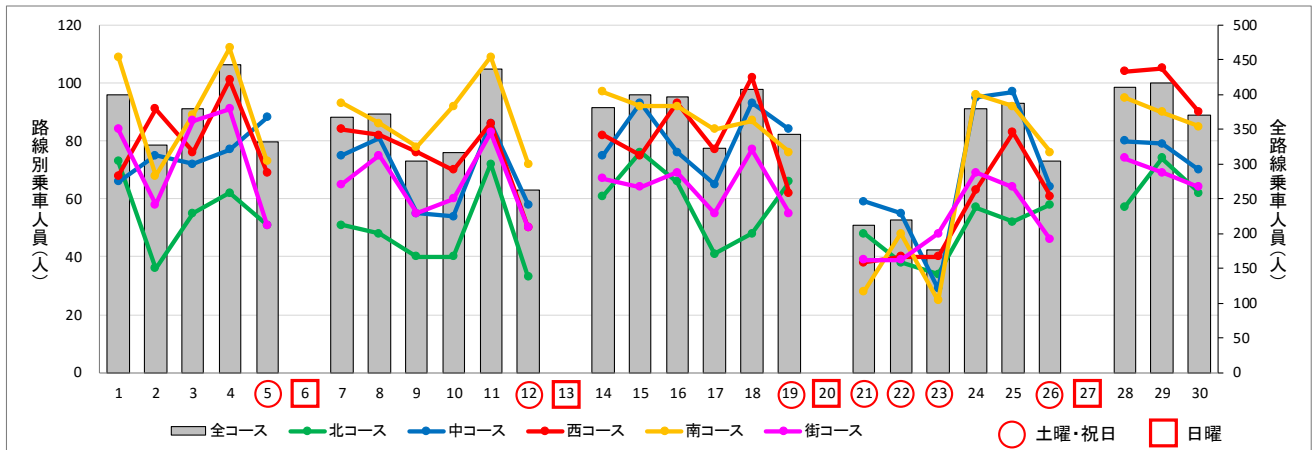
3-2-1. 乗降調査の概要

調査期間	平成 27 年 9 月 1 日～9 月 30 日のうち、ふれあいバスの運行日 (平日 19 日、土曜 4 日、祝日 3 日の計 26 日)
対象路線	全路線、全便
調査方法	運転手が、各バス停において乗車する人数、降車する人数を目視で観測する。 乗車人員については、一般者、小中学生、身障者、未就学児、その他の 5 区分で観測する。

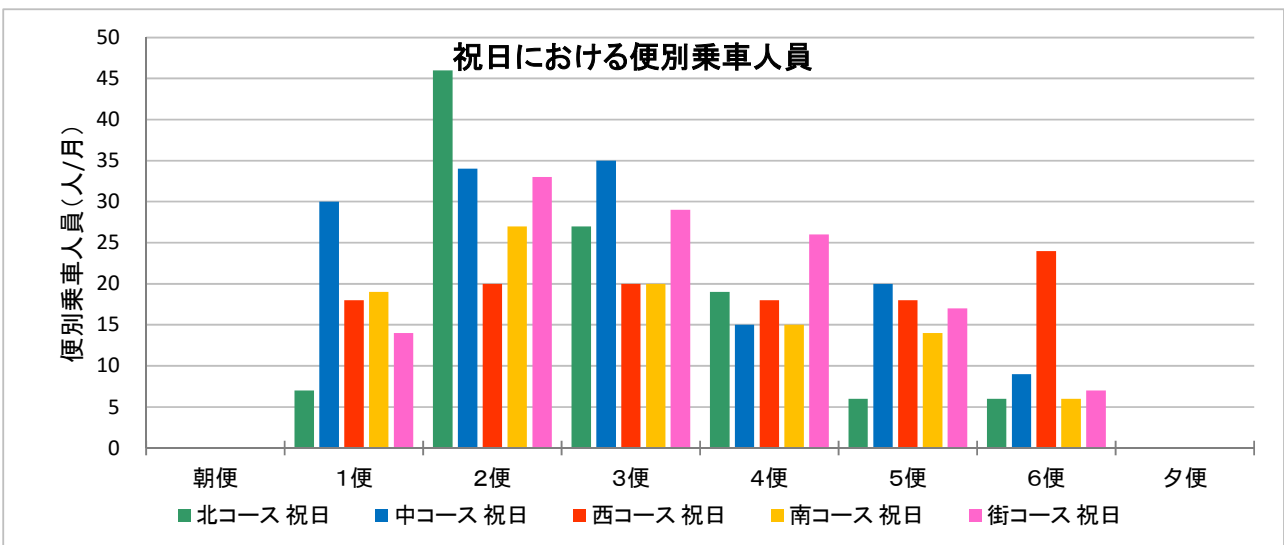
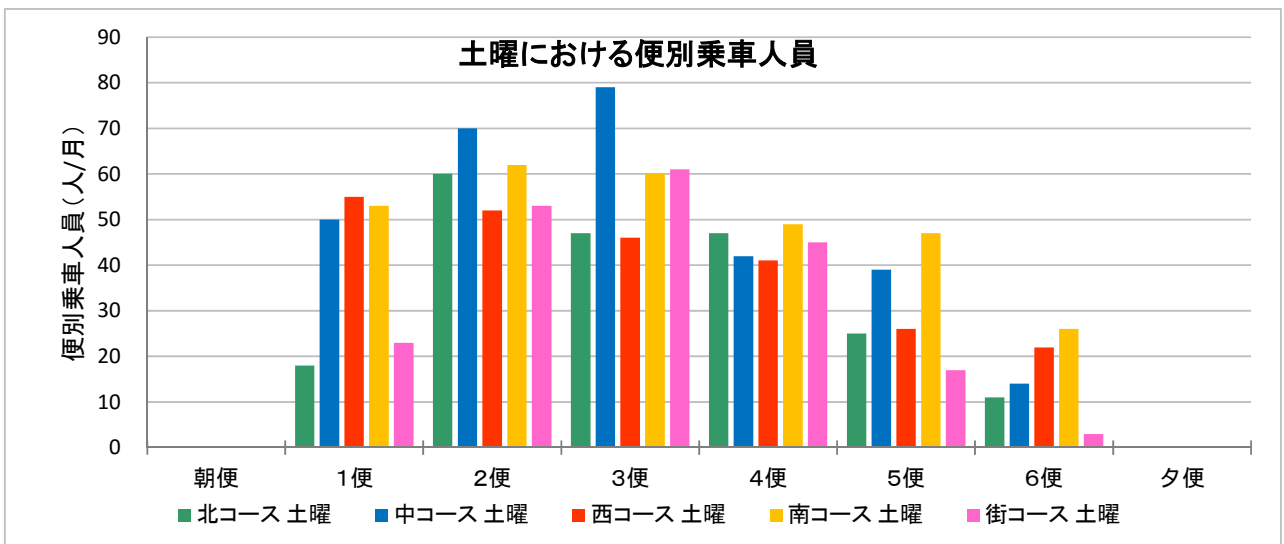
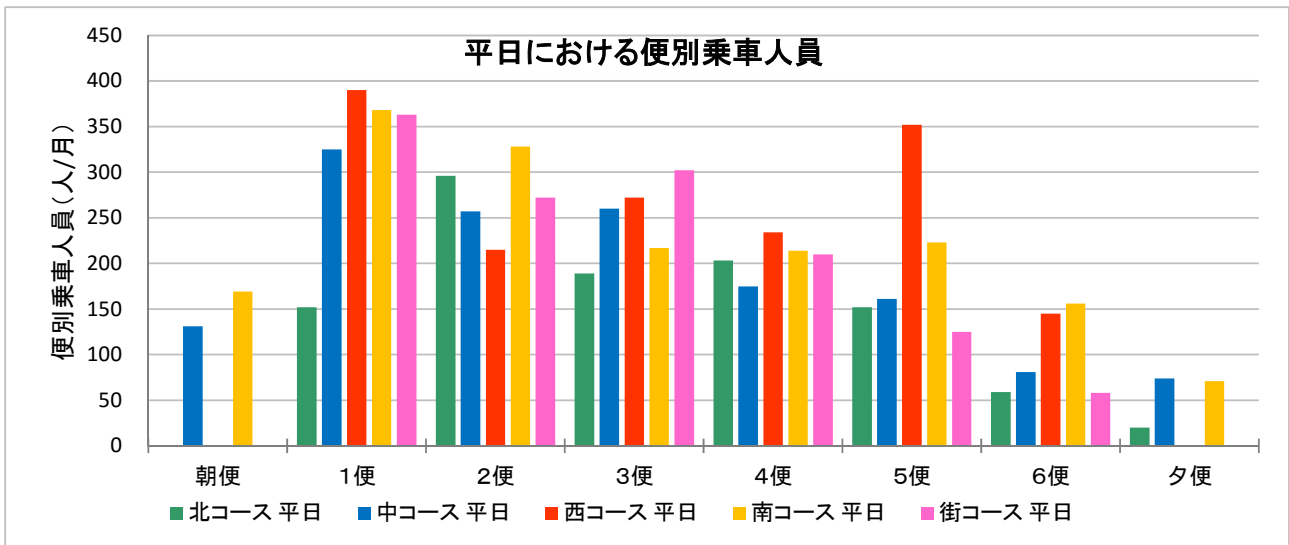
3-2-2. 調査期間における利用者数

(1) コース別利用者数

	1ヶ月総利用者数(人/月)				1日平均利用者数(人/日)			
	平日	土曜	祝日	全日	平日	土曜	祝日	全日
北コース	1,071	208	120	1,399	56.4	52.0	40.0	53.8
中コース	1,464	294	143	1,901	77.1	73.5	47.7	73.1
西コース	1,608	242	118	1,968	84.6	60.5	39.3	75.7
南コース	1,746	297	101	2,144	91.9	74.3	33.7	82.5
街コース	1,330	202	126	1,658	70.0	50.5	42.0	63.8
全コース	7,219	1,243	608	9,070	379.9	310.8	202.7	348.8

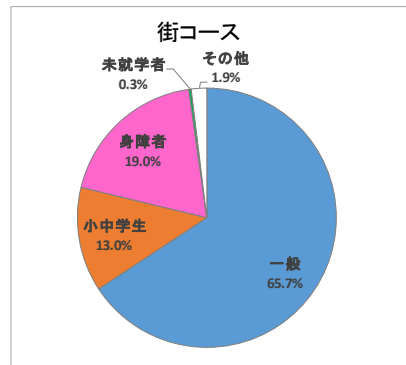
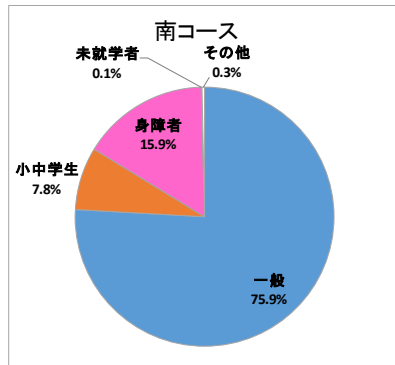
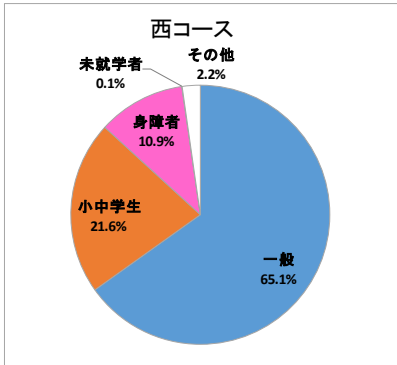
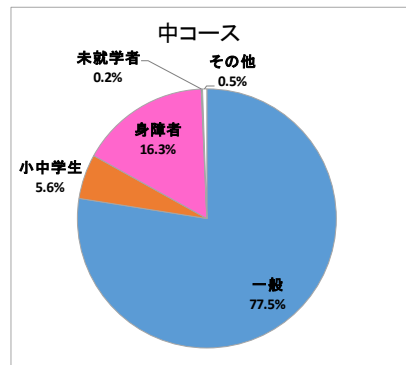
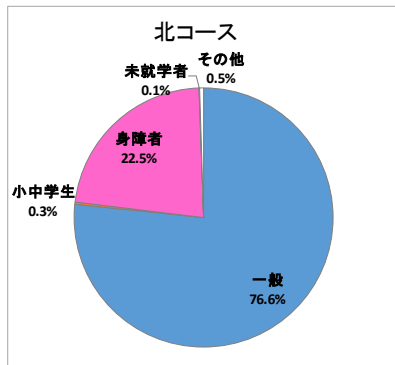
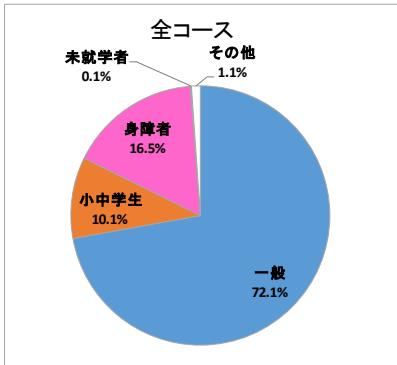


(2) 時間帯別利用者数



(3) 属性別利用者数

	1ヶ月総利用者数(人/月)						1日平均利用者数(人/日)					
	一般	小中学生	身障者	未就学者	その他	計	一般	小中学生	身障者	未就学者	その他	計
北コース	1,072	4	315	1	7	1,399	41.2	0.2	12.1	0.0	0.3	53.8
中コース	1,473	106	309	3	10	1,901	56.7	4.1	11.9	0.1	0.4	73.1
西コース	1,282	426	215	1	44	1,968	49.3	16.4	8.3	0.0	1.7	75.7
南コース	1,627	168	340	2	7	2,144	62.6	6.5	13.1	0.1	0.3	82.5
街コース	1,090	216	315	5	32	1,658	41.9	8.3	12.1	0.2	1.2	63.8
全コース	6,544	920	1,494	12	100	9,070	251.7	35.4	57.5	0.5	3.8	348.8



※運賃

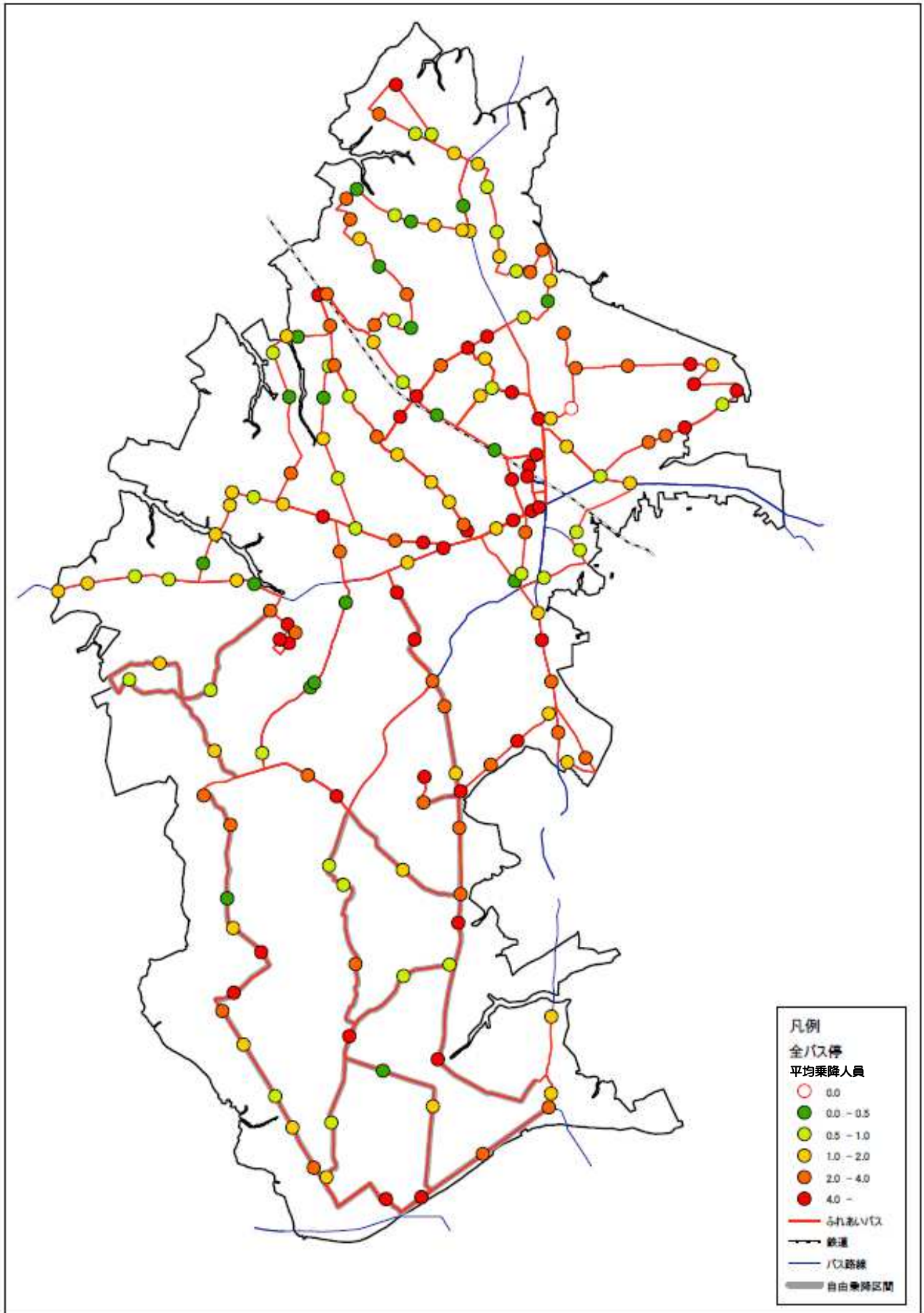
- 一般 200円 (均一)
- 小中学生 100円 (均一)
- 障害者手帳・療育手帳・障害者保健福祉手帳を持っている人 無料

(4) バス停別利用者数

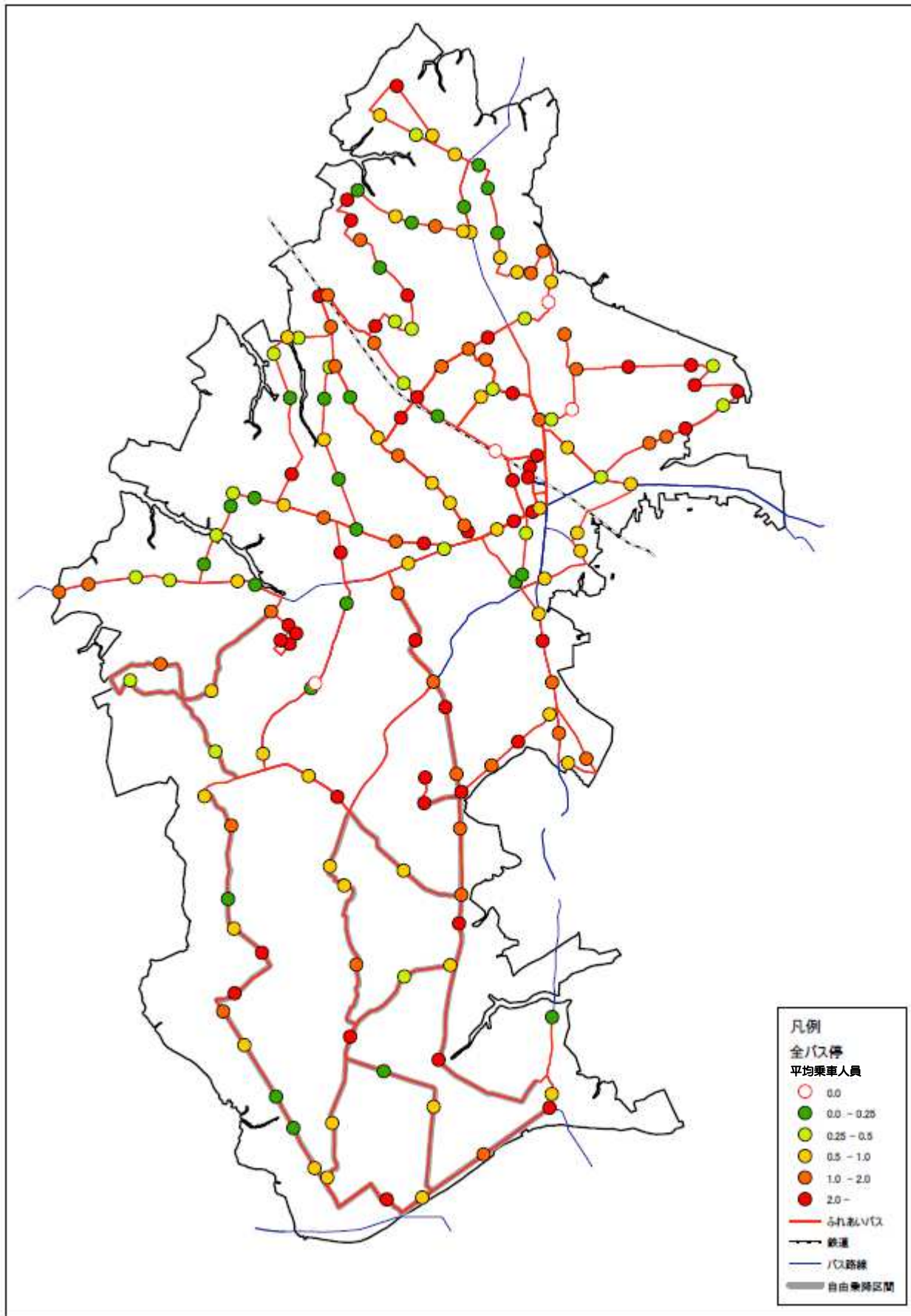
■コース別バス停別利用者数

	北コース		中コース		西コース		南コース		街コース	
	バス停	乗降人員	バス停	乗降人員	バス停	乗降人員	バス停	乗降人員	バス停	乗降人員
1	八街駅北口	437	八街駅	738	八街駅	581	八街駅	1197	八街駅北口	456
2	八街総合病院	256	八街総合病院	203	北富士見	325	吉倉入口	355	文違	359
3	榎戸駅	184	北富士見	199	川上小	227	ふれあいターミナル	251	八街総合病院	240
4	ふれあいターミナル	166	五区コミュニティセンター	187	実住小	175	笹引団地入口	201	一区コミュニティセンター	231
5	立合松北	148	川上小	157	ふれあいターミナル	167	八街総合病院	169	梅里	150
6	市役所	121	ふれあいターミナル	141	沖十文字	153	二州小	153	花植木組合	131
7	泉台	101	希望ヶ丘中央	137	東沖	150	けやきの森公園	139	古込	126
8	藤の台	99	希望ヶ丘コミュニティセンター	131	龍ヶ崎	146	自動車教習所	121	後野分	109
9	総武台団地	90	市役所	108	八街総合病院	136	四木コミュニティセンター	107	ふれあいターミナル	98
10	喜望の杜入口	89	希望ヶ丘	177	上砂農村広場	124	二州第二保育園	107	朝日十字路	98
11	文違	74	朝日ヶ丘団地前	100	二州小	113	山田台	101	市役所	90
12	西富山	71	東吉田グラウンド	96	東吉田グラウンド	102	東笹引	101	八街郵便局	88
13	榎戸サッカー場	67	ガーデントウン	87	古山	95	少年院入口	93	交進小	86
14	住木戸	66	希望ヶ丘入口	80	山田台	94	たきだい歯科	93	榎戸駅	78
15	喜望の杜	61	北笹引	64	松林公民館	91	八街郵便局	81	富山コミュニティセンター	73
									鷗沢台	73

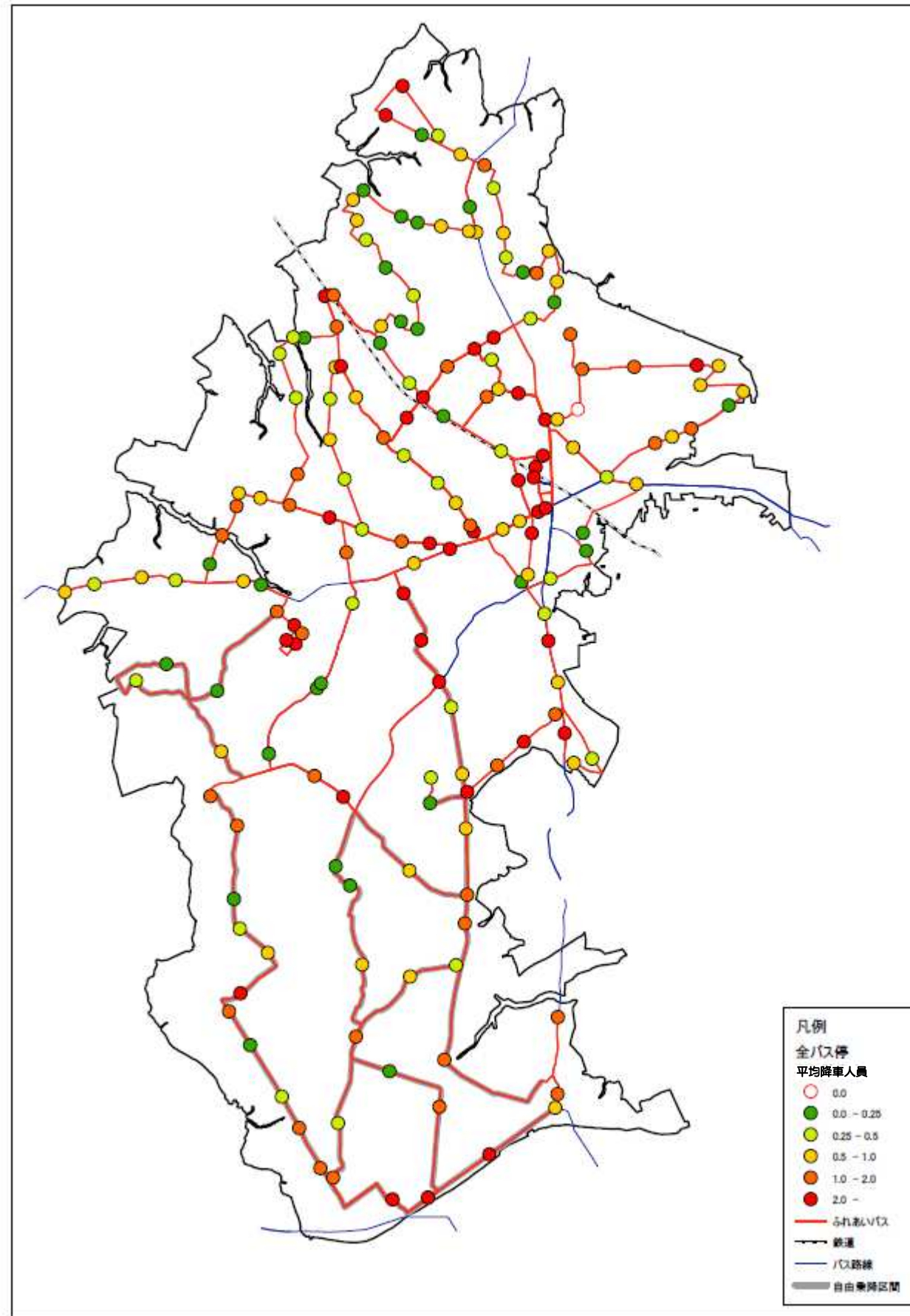
■バス停別 1日平均乗降人員（全バス停）



■バス停別1日平均乗車人員（全バス停）



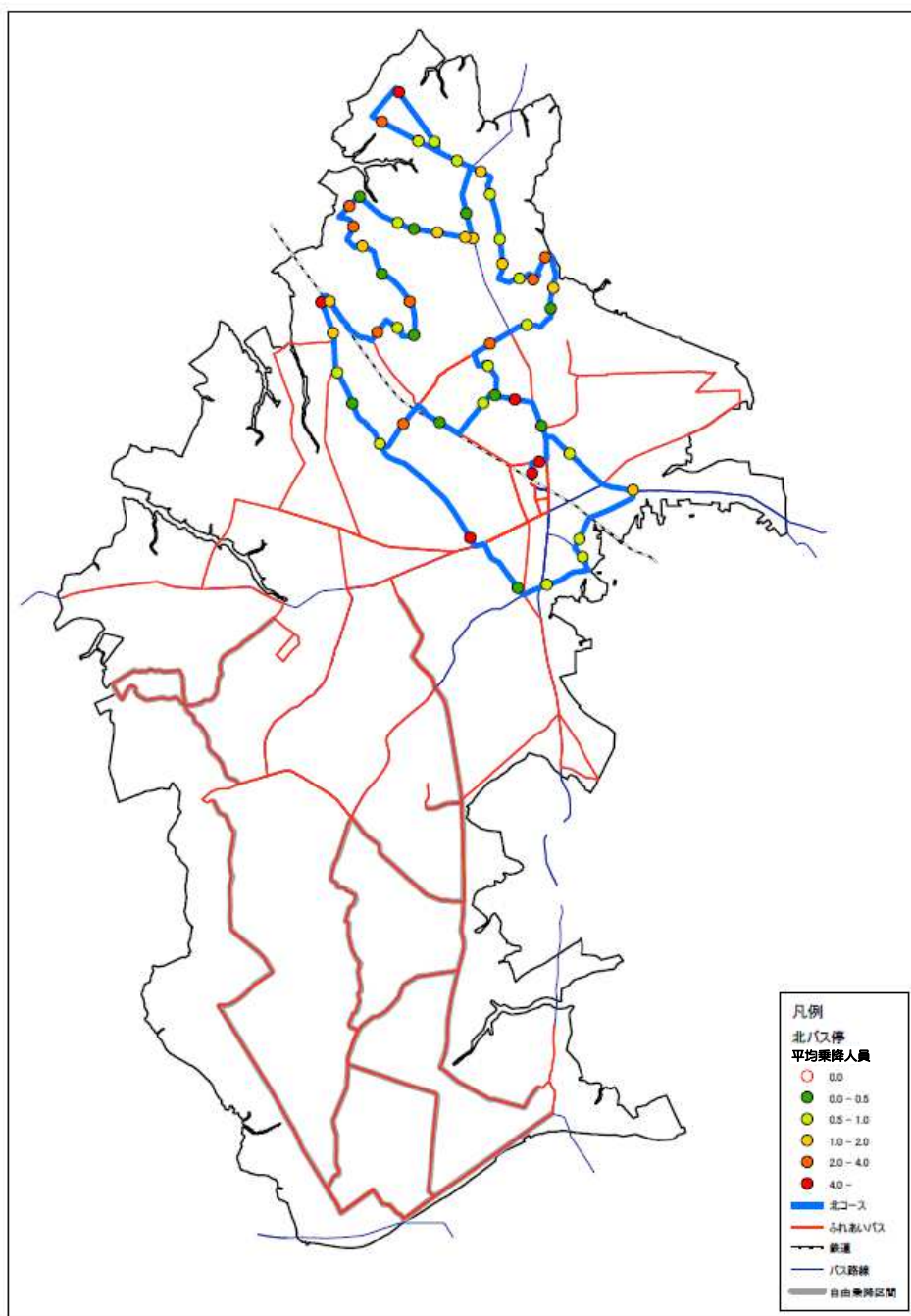
■バス停別1日平均降車人員（全バス停）



■バス停別利用者数（北コース）

	乗車が多いバス停		降車が多いバス停		乗降が多いバス停	
	バス停	乗車人員	バス停	降車人員	バス停	乗降人員
1	八街駅北口	180	八街駅北口	257	八街駅北口	437
2	八街総合病院	136	榎戸駅	146	八街総合病院	256
3	藤の台	80	八街総合病院	120	榎戸駅	184
4	泉台	78	ふれあいターミナル	103	ふれあいターミナル	166
5	立合松北	71	立合松北	77	立合松北	148
6	総武台団地	70	市役所	77	市役所	121
7	ふれあいターミナル	63	住木戸	52	泉台	101
8	榎戸サッカー場	57	西富山	47	藤の台	99
9	文違	54	榎戸駅北	41	総武台団地	90
10	喜望の杜入口	50	喜望の杜入口	39	喜望の杜入口	89
11	市役所	44	住野公民館	34	文違	74
12	喜望の杜	39	真井原公民館	27	西富山	71
13	榎戸駅	38	泉台	23	榎戸サッカー場	67
14	端田	30	喜望の杜	22	住木戸	66
15	鳥羽台	27	総武台団地	20	喜望の杜	61
			文違	20		

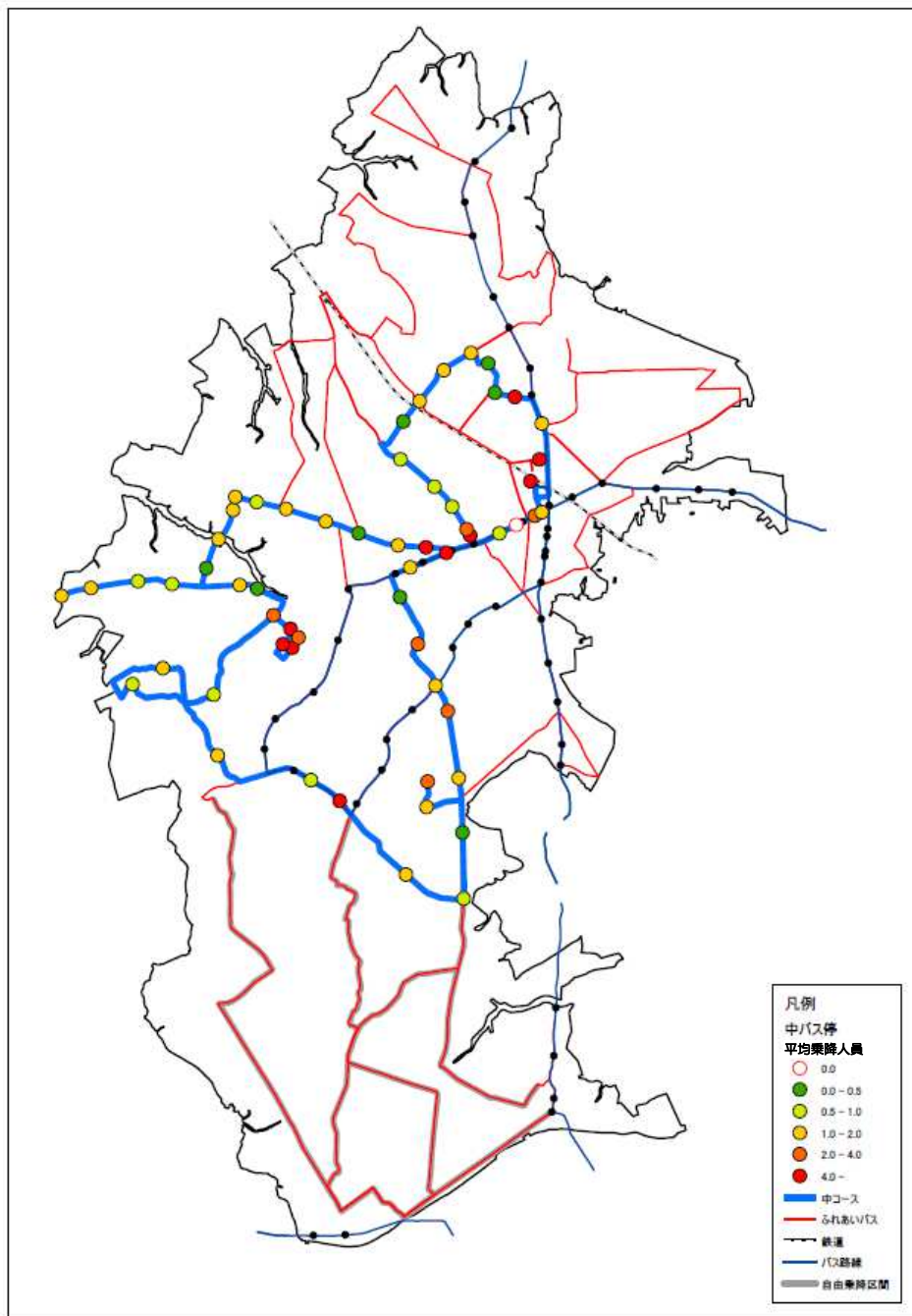
■バス停別 1日平均乗降人員



■バス停別利用者数（中コース）

	乗車が多いバス停		降車が多いバス停		乗降が多いバス停	
	バス停	乗車人員	バス停	降車人員	バス停	乗降人員
1	八街駅	431	八街駅	307	八街駅	738
2	北富士見	177	五区コミュニティセンター	178	八街総合病院	203
3	希望ヶ丘中央	82	八街総合病院	126	北富士見	199
4	東吉田グラウンド	81	川上小	107	五区コミュニティセンター	187
5	八街総合病院	77	希望ヶ丘	104	希望ヶ丘	177
6	ガーデンタウン	77	ふれあいターミナル	99	川上小	157
7	希望ヶ丘	73	市役所	86	ふれあいターミナル	141
8	希望ヶ丘コミュニティセンター	66	希望ヶ丘コミュニティセンター	65	希望ヶ丘中央	137
9	朝日ヶ丘団地前	60	希望ヶ丘中央	55	希望ヶ丘コミュニティセンター	131
10	北笹引	54	けやきの森公園	43	市役所	108
11	希望ヶ丘入口	51	交進保育園	43	朝日ヶ丘団地前	100
12	川上小	50	朝日ヶ丘団地前	40	東吉田グラウンド	96
13	ふれあいターミナル	42	八街駅入口	39	ガーデンタウン	87
14	南笹引	32	神林	38	希望ヶ丘入口	80
15	中央公民館	27	希望ヶ丘入口	29	北笹引	64
	岡田	27				

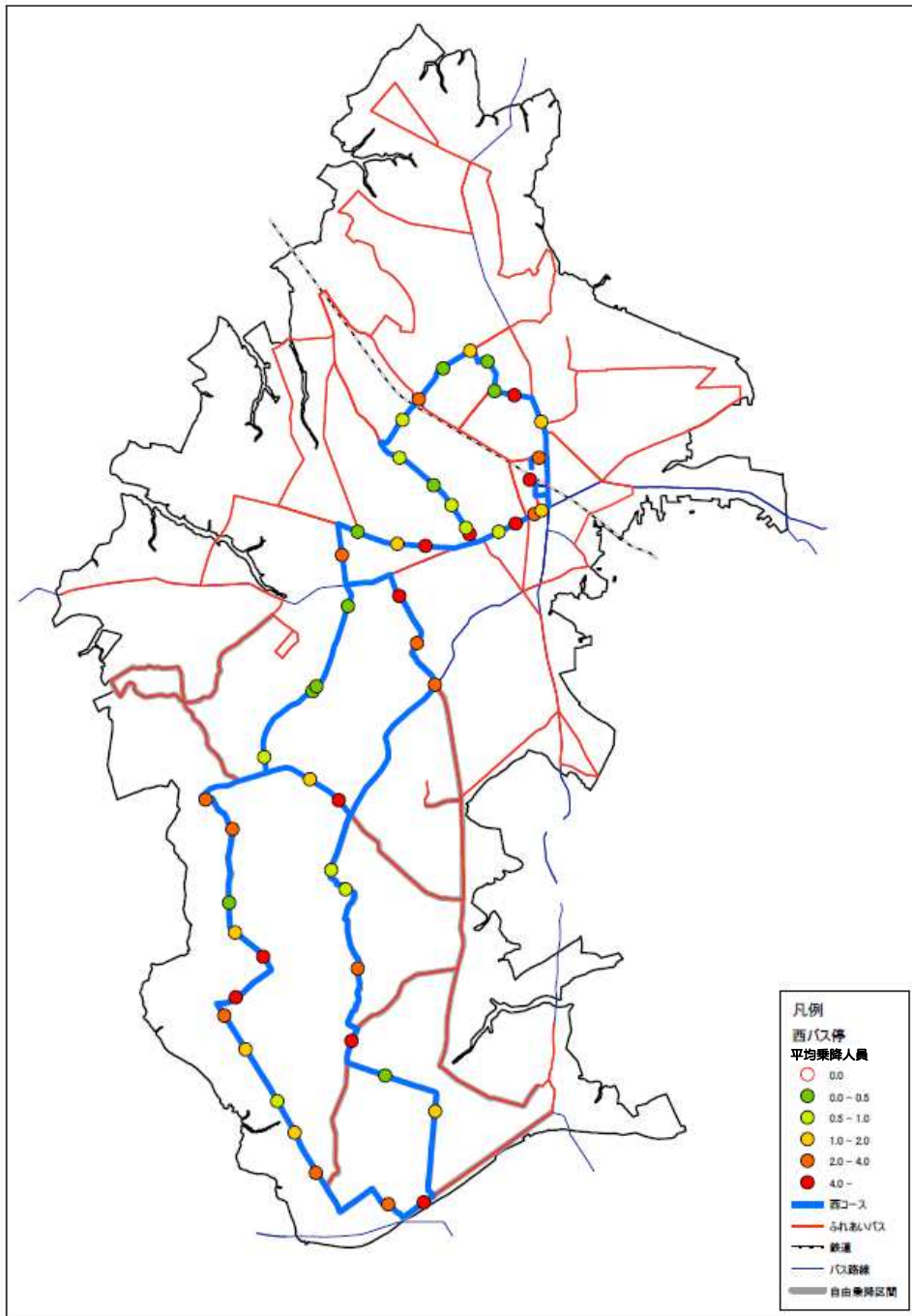
■バス停別1日平均乗降人員



■バス停別利用者数（西コース）

	乗車が多いバス停		降車が多いバス停		乗降が多いバス停	
	バス停	乗車人員	バス停	降車人員	バス停	乗降人員
1	八街駅	262	八街駅	319	八街駅	581
2	北富士見	188	川上小	148	北富士見	325
3	実住小	162	北富士見	137	川上小	227
4	東沖	128	龍ヶ崎	123	実住小	175
5	上砂農村広場	106	二州小	97	ふれあいターミナル	167
6	ふれあいターミナル	82	ふれあいターミナル	85	沖十文字	153
7	川上小	79	沖十文字	81	東沖	150
8	沖十文字	72	けやきの森公園	69	龍ヶ崎	146
9	八街総合病院	71	八街総合病院	65	八街総合病院	136
10	古山	66	東吉田グラウンド	60	上砂農村広場	124
11	松林公民館	59	市役所	57	二州小	113
12	山中坂下	51	くぬぎ林	49	東吉田グラウンド	102
13	山田台	50	山田台	44	古山	95
14	山桜の里	48	南部老人いこいの家	44	山田台	94
15	南部老人いこいの家	43	山桜の里	36	松林公民館	91

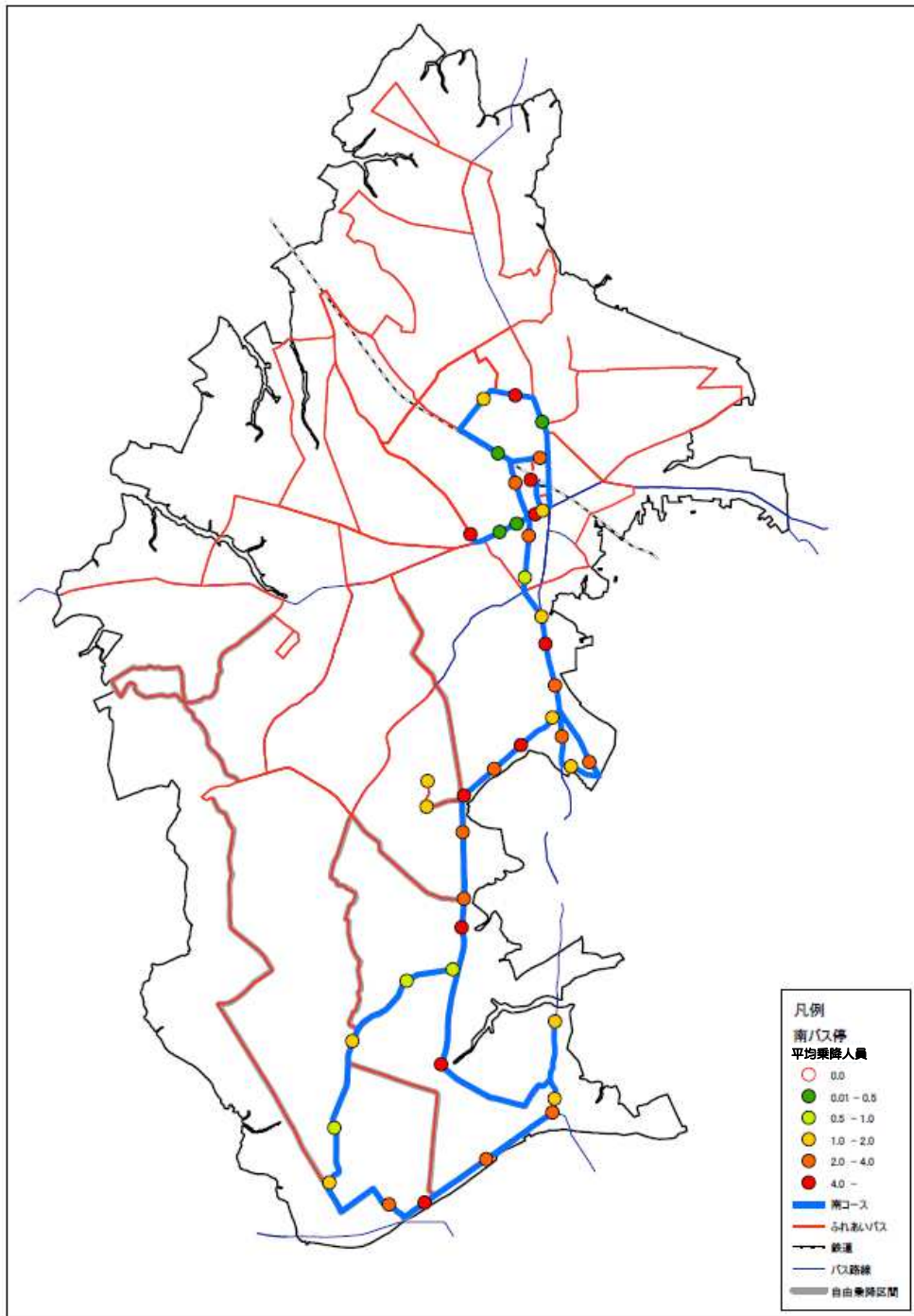
■バス停別1日平均乗降人員



■バス停別利用者数（南コース）

	乗車が多いバス停		降車が多いバス停		乗降が多いバス停	
	バス停	乗車人員	バス停	降車人員	バス停	乗降人員
1	八街駅	584	八街駅	613	八街駅	1,197
2	吉倉入口	198	吉倉入口	157	吉倉入口	355
3	ふれあいターミナル	159	二州小	145	ふれあいターミナル	251
4	笹引団地入口	116	ふれあいターミナル	92	笹引団地入口	201
5	八街総合病院	82	八街総合病院	87	八街総合病院	169
6	たきだい歯科	79	笹引団地入口	85	二州小	153
7	二州第二保育園	71	けやきの森公園	83	けやきの森公園	139
8	自動車教習所	68	山田台	76	自動車教習所	121
9	四木コミュニティセンター	62	NTT	63	四木コミュニティセンター	107
10	けやきの森公園	56	少年院入口	55	二州第二保育園	107
11	八街郵便局	53	自動車教習所	53	山田台	101
12	光が丘	51	東笹引	52	東笹引	101
13	八街神社	50	四木コミュニティセンター	45	少年院入口	93
14	東笹引	49	市役所	40	たきだい歯科	93
15	ガーデンタウン	43	南中入口	37	八街郵便局	81

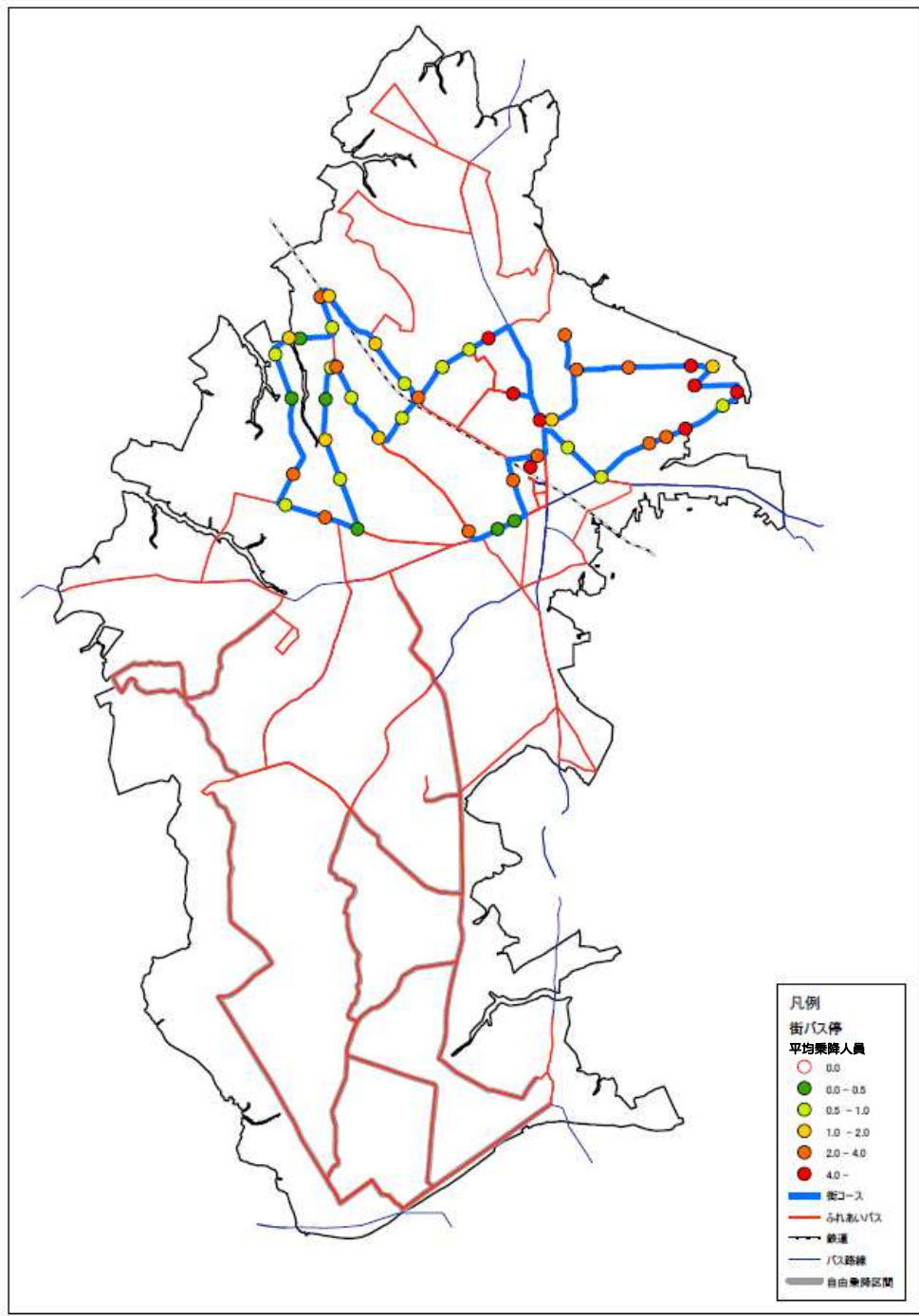
■バス停別1日平均乗降人員



■バス停別利用者数（街コース）

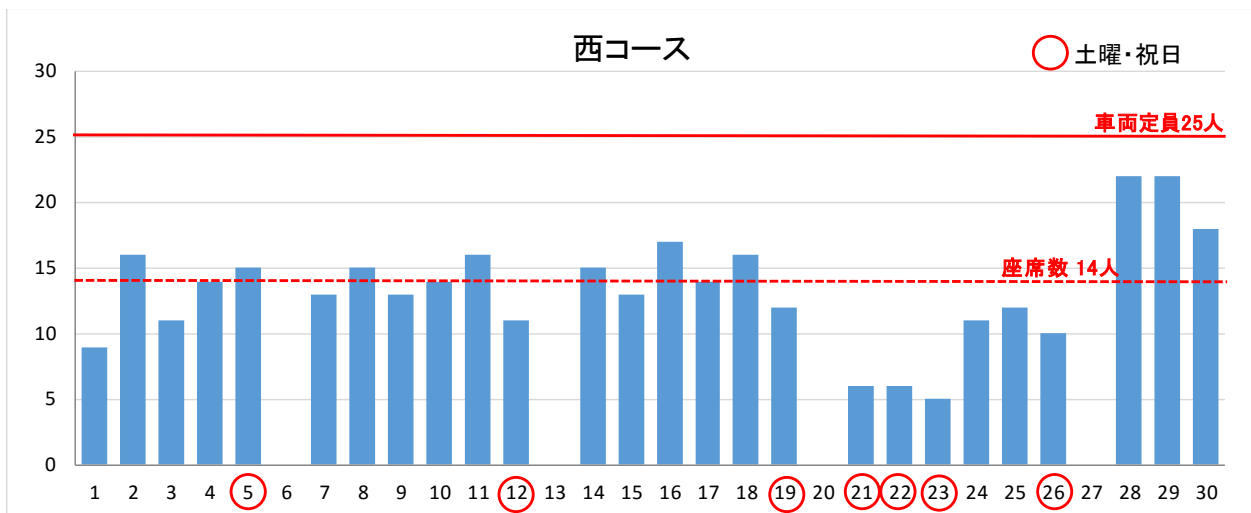
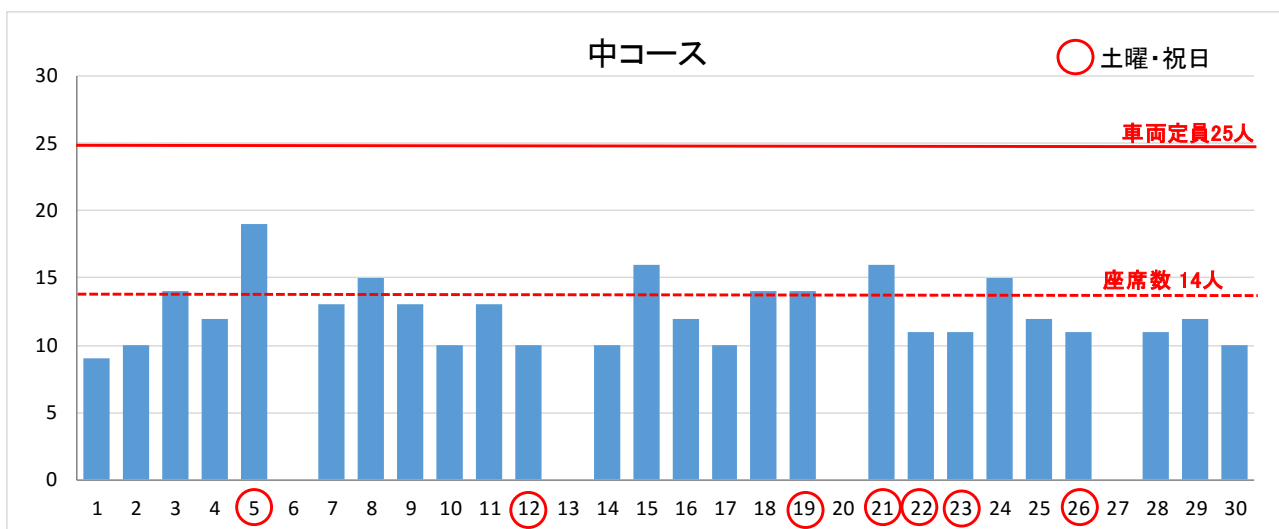
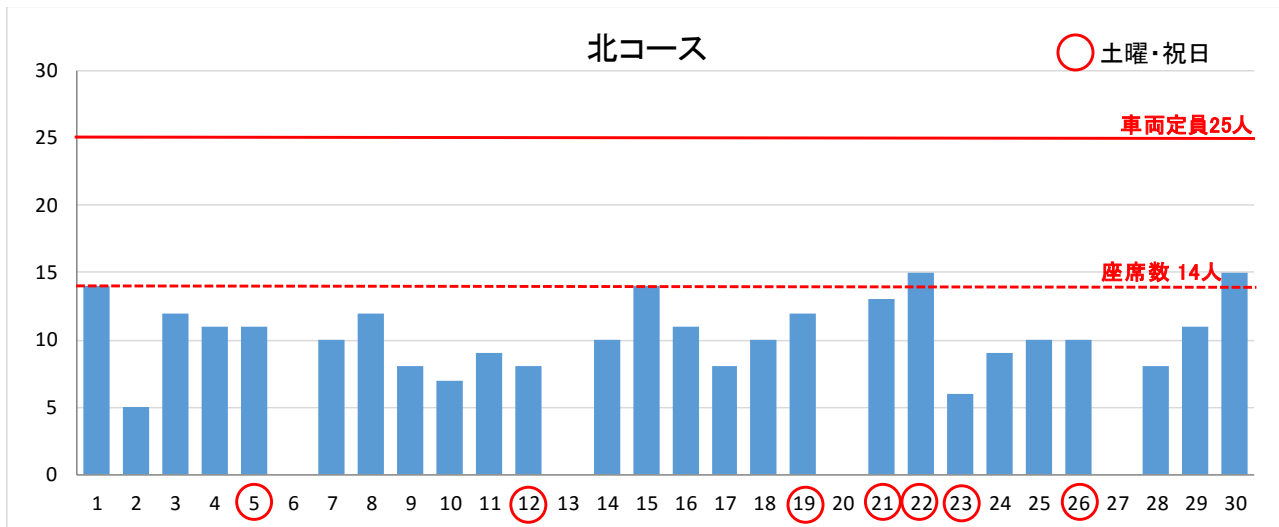
	乗車が多いバス停		降車が多いバス停		乗降が多いバス停	
	バス停	乗車人員	バス停	降車人員	バス停	乗降人員
1	八街駅北口	220	八街駅北口	236	八街駅北口	456
2	文違	169	一区コミュニティセンター	222	文違	359
3	八街総合病院	133	文違	190	八街総合病院	240
4	梅里	128	八街総合病院	107	一区コミュニティセンター	231
5	後野分	87	花植木組合	59	梅里	150
6	古込	85	鳴沢台	55	花植木組合	131
7	花植木組合	72	榎戸駅	54	古込	126
8	朝日十字路	58	市役所	48	後野分	109
9	ふれあいターミナル	55	ふれあいターミナル	43	ふれあいターミナル	98
10	交進小	53	古込	41	朝日十字路	98
11	八街郵便局	48	朝日十字路	40	市役所	90
12	富山コミュニティセンター	45	八街郵便局	40	八街郵便局	88
13	市役所	42	大清水	34	交進小	86
14	文違ニュータウン集会所	39	交進小	33	榎戸駅	78
15	大清水	35	大関公民館	32	富山コミュニティセンター	73
					鳴沢台	73

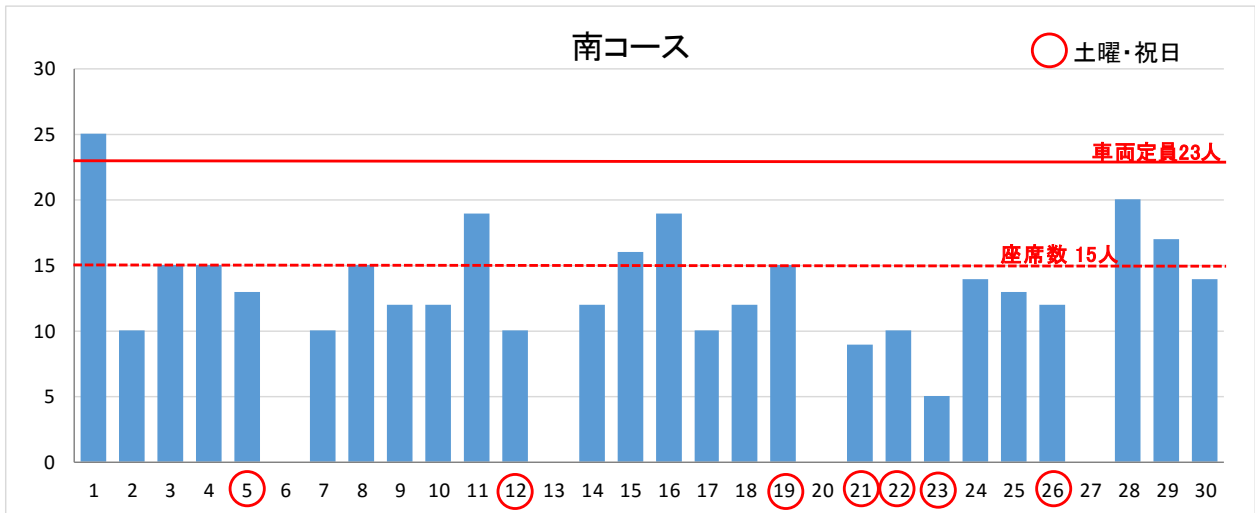
■バス停別1日平均乗降人員



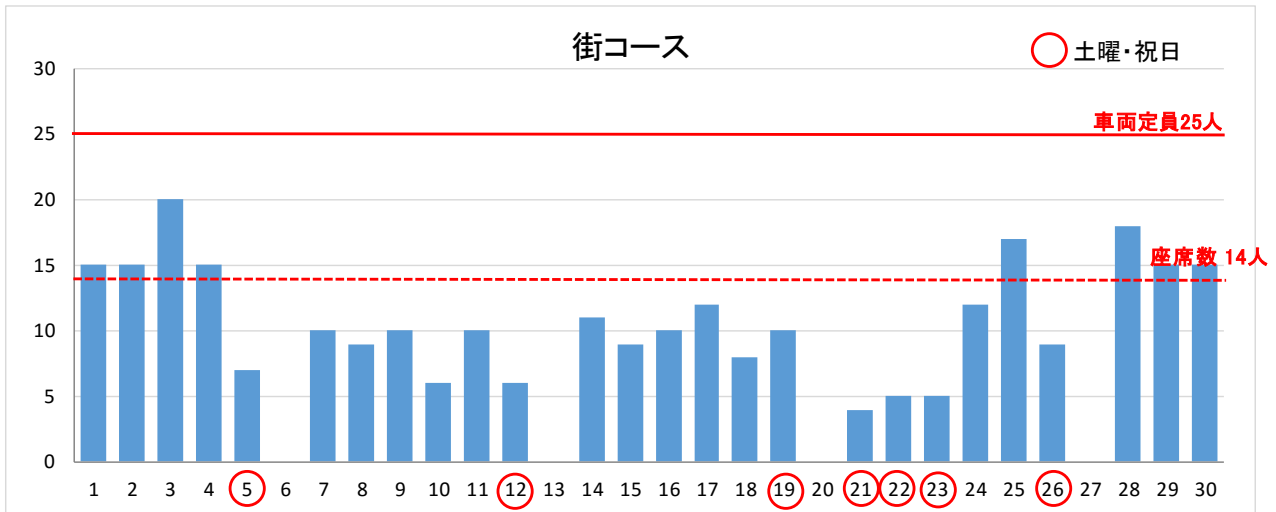
3-2-3. バス停区間別乗車人員

(1) バス停区間最大乗車人員



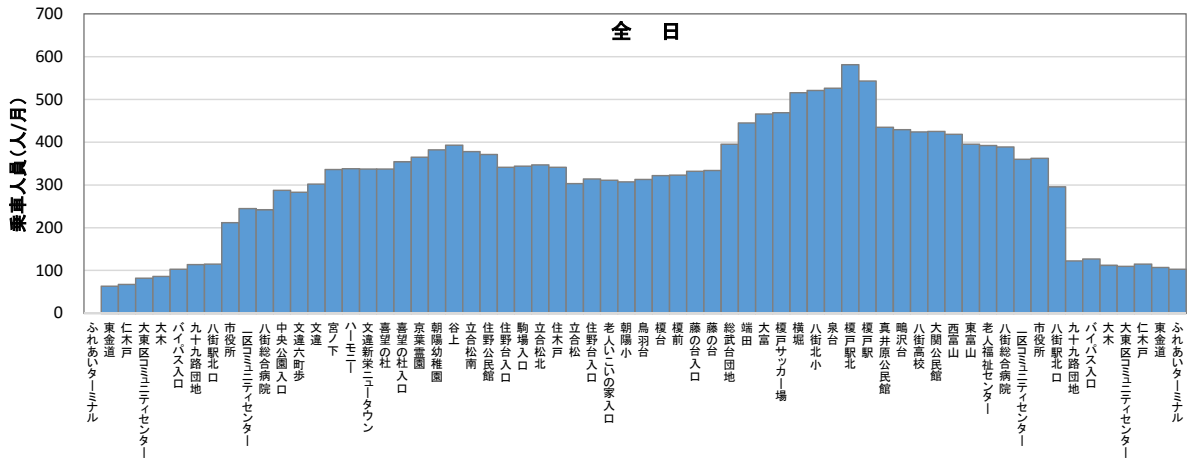


※9/1においては、車両定員 25 人の車両で運行

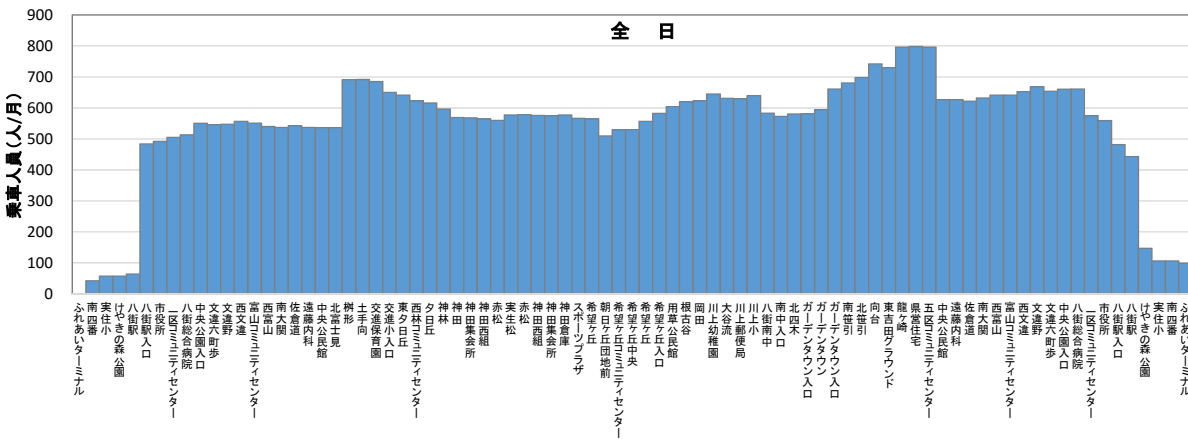


(2) 乗車人員が多い区間

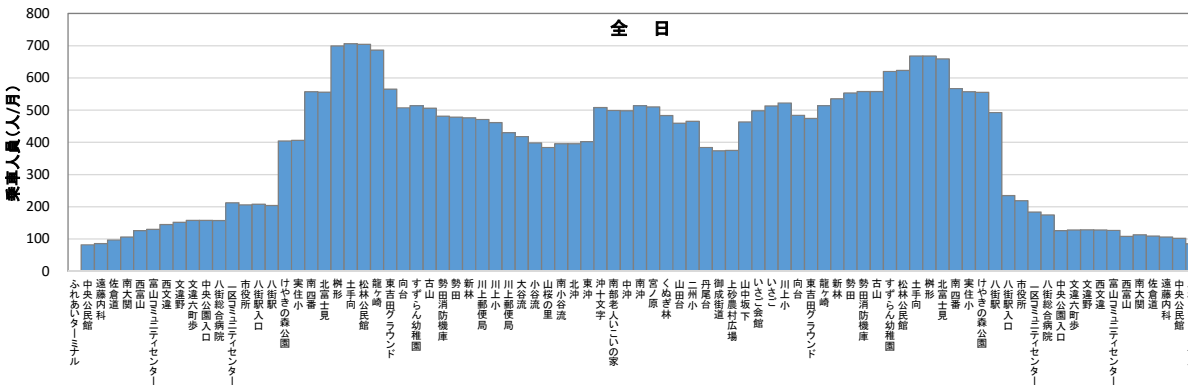
■バス停区間別乗車人員（北コース）



■バス停区間別乗車人員（中コース）



■バス停区間別乗車人員（西コース）



3-3. ふれあいバス利用者ヒアリング調査結果

3-3-1. 調査概要

調査対象	ふれあいバス利用者																						
調査方法	調査員がバスに乗車し、乗車してきた利用者に、ヒアリングを行う。																						
調査日時	<p>○平日：平成 27 年 9 月 18 日（金） 始発から終発</p> <p>○土曜：平成 27 年 9 月 19 日（土） 始発から終発</p> <p>【コース別調査時間（運行開始時間～運行終了時間）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北コース 6:30～19:36 ・中コース 6:30～20:00 ・南コース 6:30～20:00 ・西コース 6:50～19:50 ・街コース 7:00～19:40 																						
調査項目	<p>○回答者属性</p> <p>○利用状況</p> <p>○公共交通の評価（満足度）</p> <p>○改善要望 等</p>																						
回収票数	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>9/18（金）</th> <th>9/19（土）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北コース</td> <td>52 票</td> <td>47 票</td> </tr> <tr> <td>中コース</td> <td>67 票</td> <td>77 票</td> </tr> <tr> <td>南コース</td> <td>59 票</td> <td>54 票</td> </tr> <tr> <td>西コース</td> <td>46 票</td> <td>33 票</td> </tr> <tr> <td>街コース</td> <td>65 票</td> <td>50 票</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>289 票</td> <td>261 票</td> </tr> </tbody> </table>			9/18（金）	9/19（土）	北コース	52 票	47 票	中コース	67 票	77 票	南コース	59 票	54 票	西コース	46 票	33 票	街コース	65 票	50 票	計	289 票	261 票
	9/18（金）	9/19（土）																					
北コース	52 票	47 票																					
中コース	67 票	77 票																					
南コース	59 票	54 票																					
西コース	46 票	33 票																					
街コース	65 票	50 票																					
計	289 票	261 票																					

3-3-2. ヒアリング結果

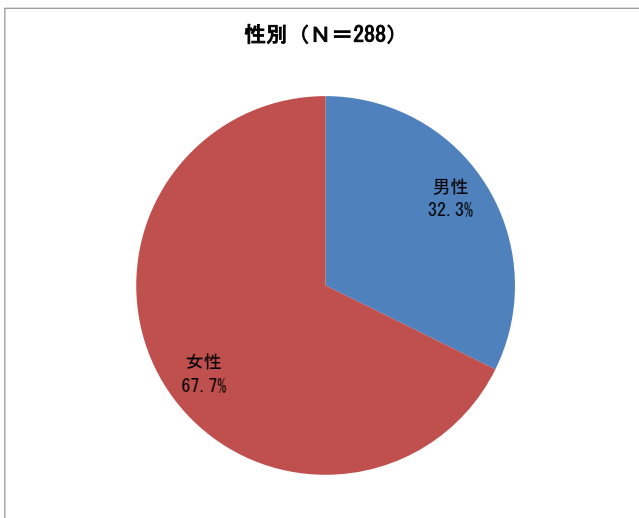
(1) 回答者の属性

- ・回答者の性別、年齢については、平日・土曜日いずれも、女性の利用者が多く、60歳以上の方が半数を占めている。
- ・回答者の居住地については、平日は市内の方の利用がほとんどであるが、土曜は市外の方の利用の割合が、平日の約2倍になっている。特に、中コースにおいては、28%を占めている。

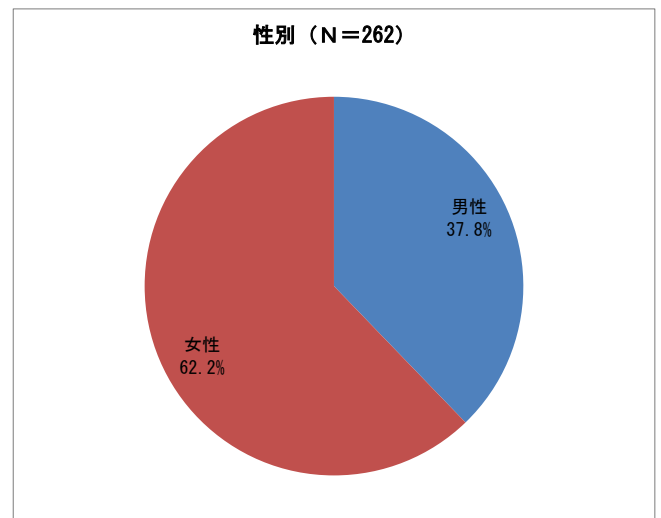
●性別

	全 体	男 性	女 性
平日	288 100.0	93 32.3	195 67.7
土曜	262 100.0	99 37.8	163 62.2

平日



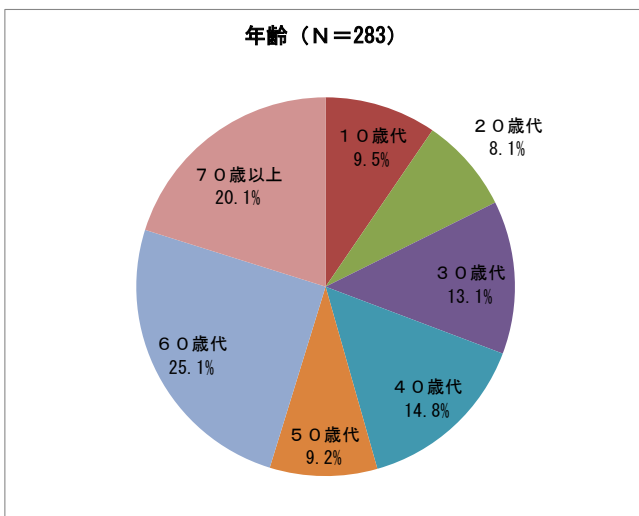
土曜



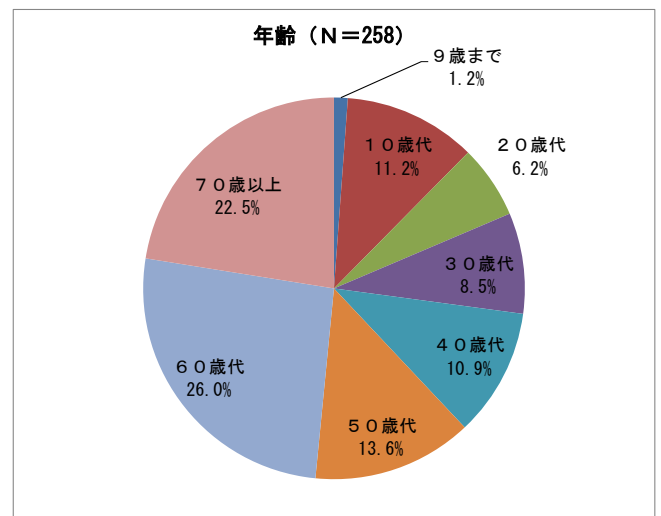
●年齢

	全 体	9歳まで	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳以上
平日	283 100.0	0 0.0	27 9.5	23 8.1	37 13.1	42 14.8	26 9.2	71 25.1	57 20.1
土曜	258 100.0	3 1.2	29 11.2	16 6.2	22 8.5	28 10.9	35 13.6	67 26.0	58 22.5

平日



土曜

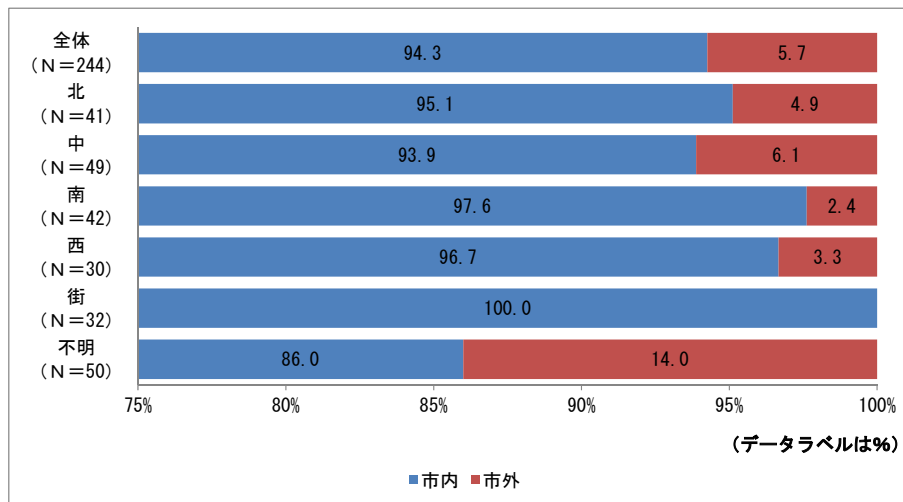


●居住地

平日

上段：件数、下段：%

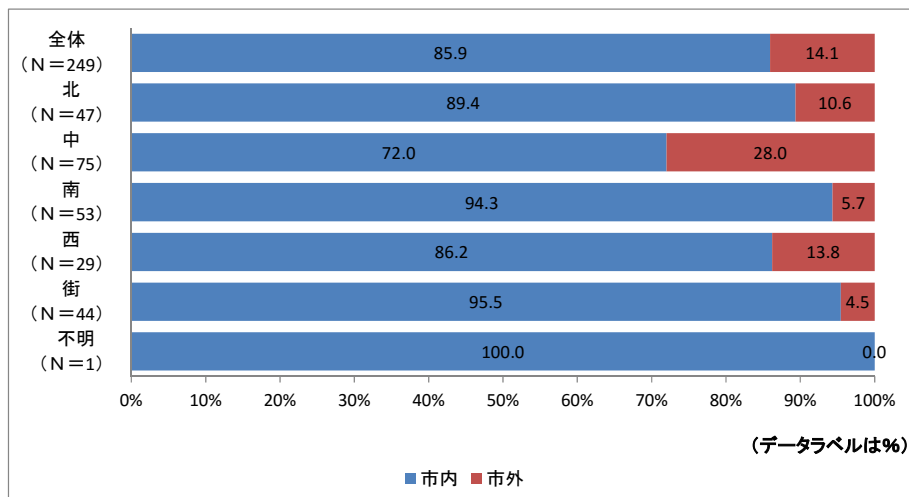
	合計	市内	市外
全体	244 100.0	230 94.3	14 5.7
北	41 100.0	39 95.1	2 4.9
中	49 100.0	46 93.9	3 6.1
南	42 100.0	41 97.6	1 2.4
西	30 100.0	29 96.7	1 3.3
街	32 100.0	32 100.0	0 0.0
不明	50 100.0	43 86.0	7 14.0



土曜

上段：件数、下段：%

	合計	市内	市外
全体	249 100.0	214 85.9	35 14.1
北	47 100.0	42 89.4	5 10.6
中	75 100.0	54 72.0	21 28.0
南	53 100.0	50 94.3	3 5.7
西	29 100.0	25 86.2	4 13.8
街	44 100.0	42 95.5	2 4.5
不明	1 100.0	1 100.0	0 0.0



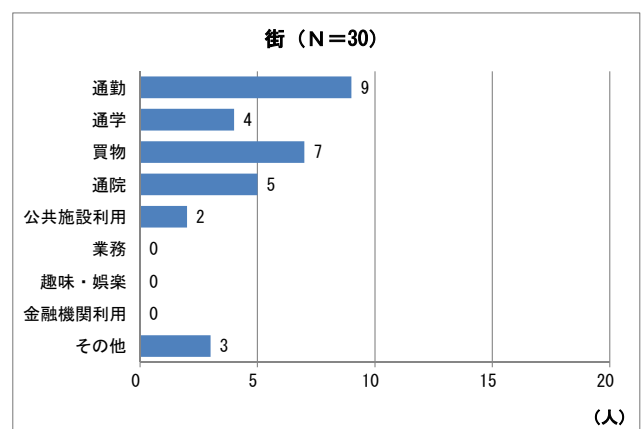
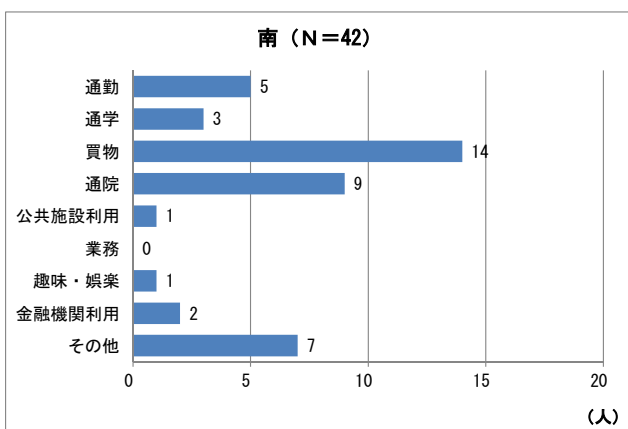
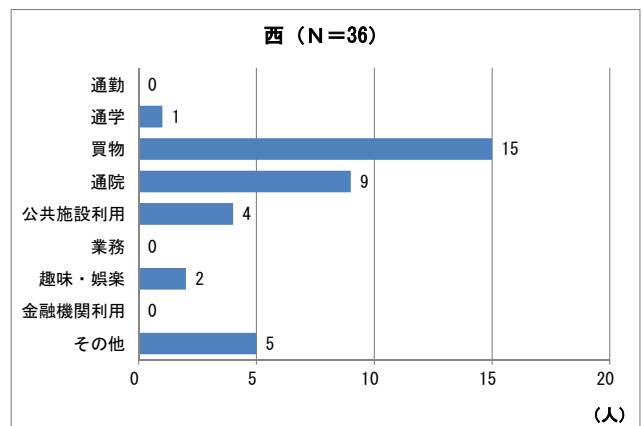
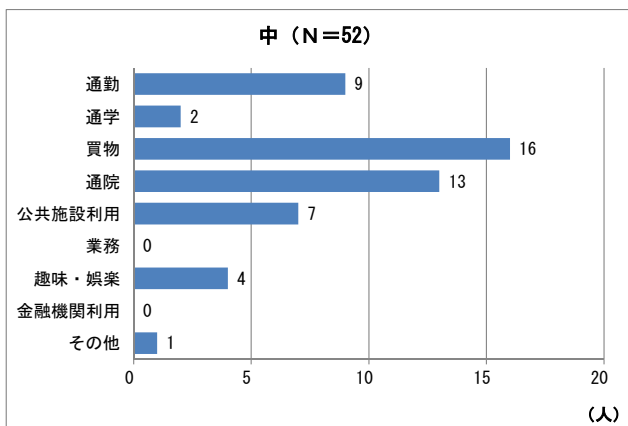
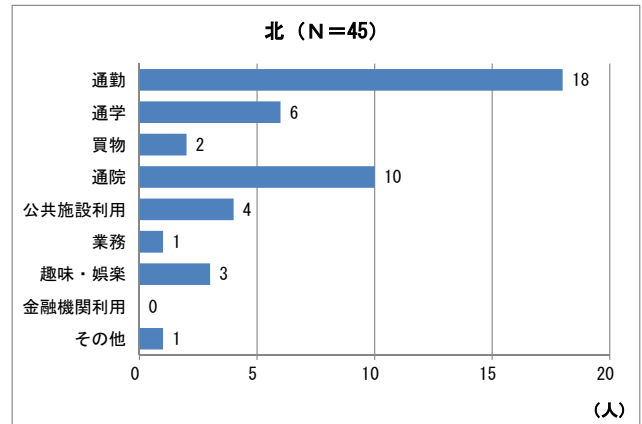
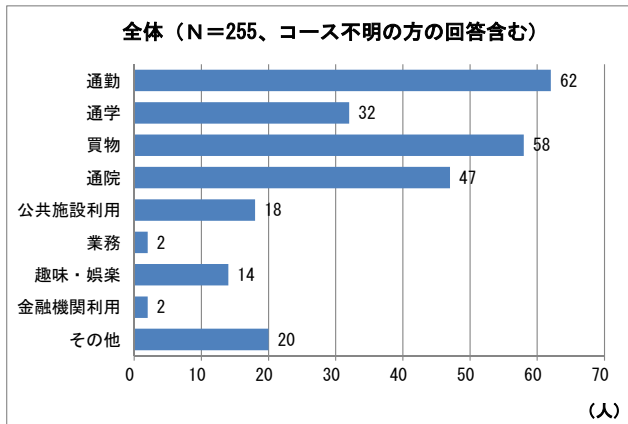
(2) 利用状況

①利用目的

- ・平日においては、全体としては、「通勤」、「買物」、「通院」の利用が多く、コース別にみた場合は、北コースと街コースでは、「通勤」の利用が多くなっており、他のコースでは「買物」、「通院」の順に多くなっている。
- ・土曜においては、南コースではいろいろな目的で利用されており、他のコースでは「買物」、「通院」が多くなっている。

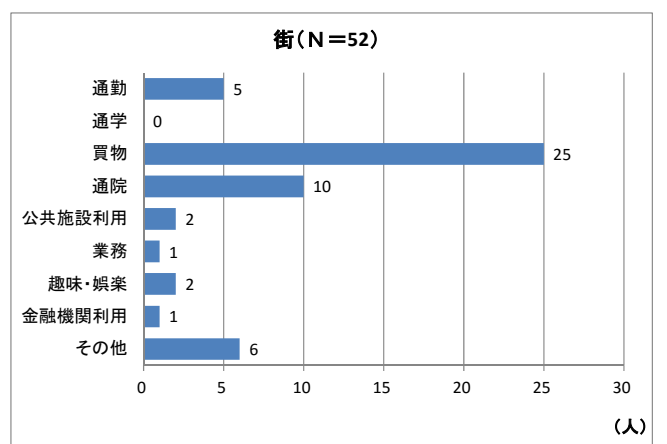
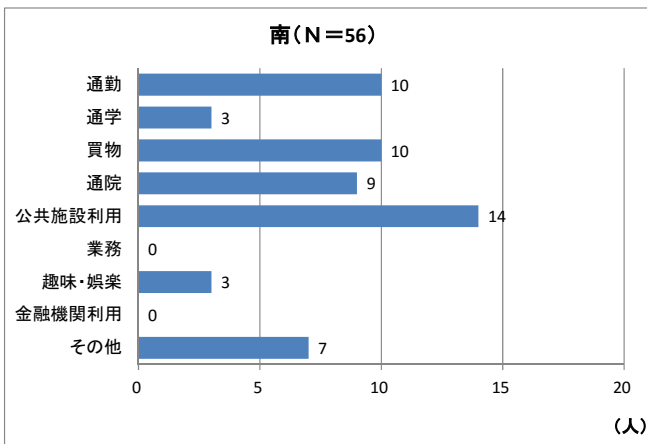
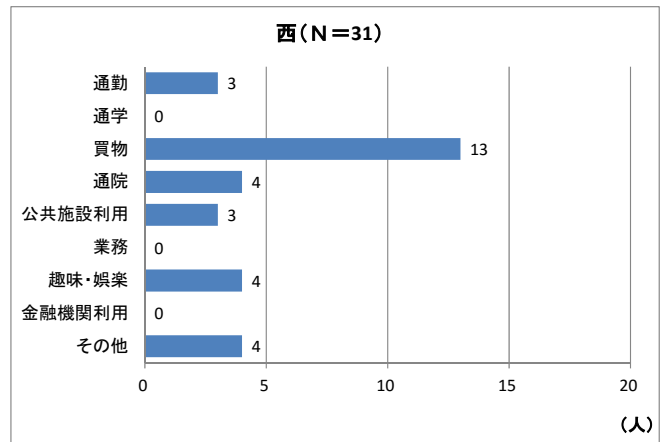
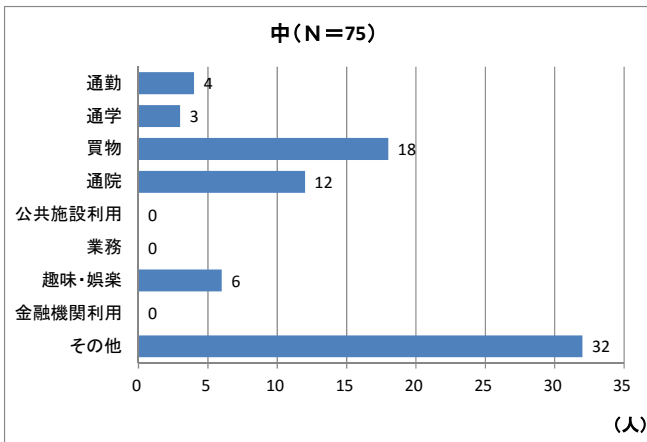
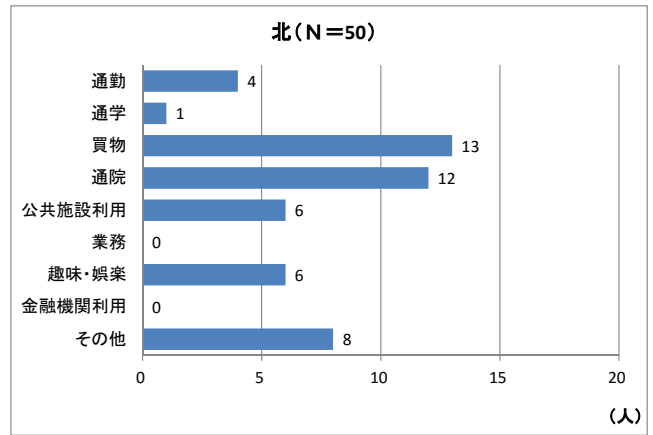
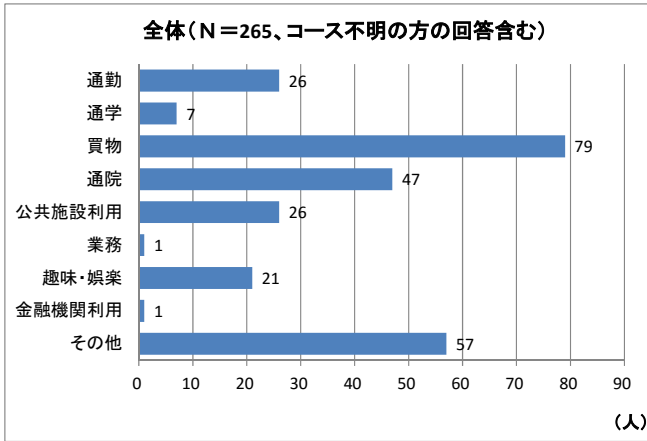
■平日の利用目的

※複数回答



■土曜の利用目的

※複数回答

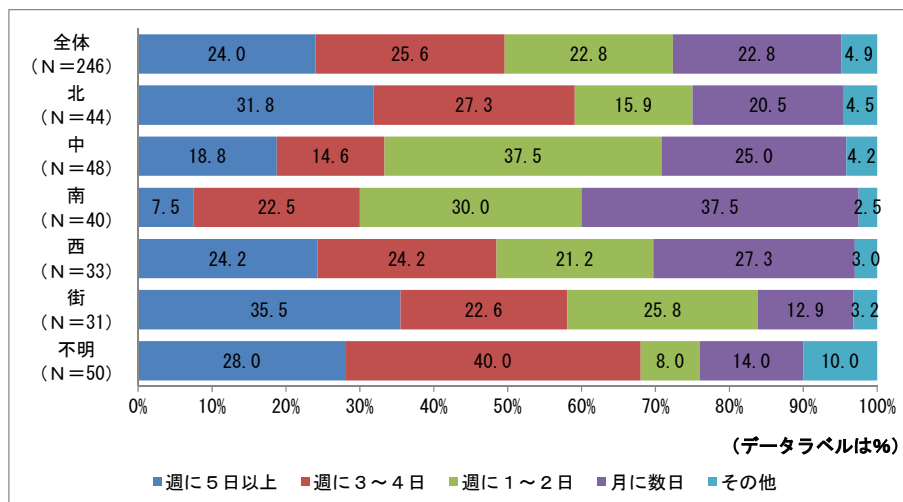


②利用頻度

- 平日では、通勤による利用もあることから、「週5日以上」、「週3～4日」、「週1～2日」がほぼ同じ割合となっているコースが多い。南コースは、「月に数回」の利用が37.5%を占め、「週5日以上」の利用が7.5%となっている。
- 土曜においては、「週1～2日」が一番多く、次いで「月に数回」が多い。

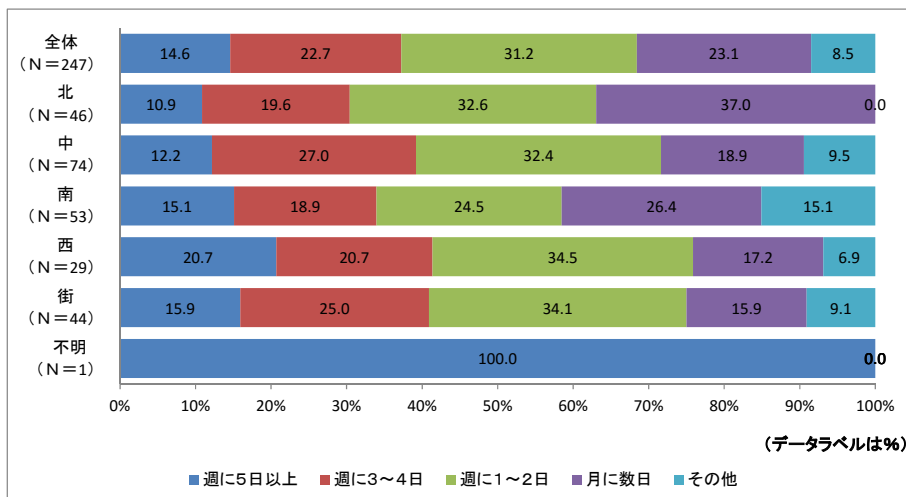
【平日】

	合計	週に5日以上	週に3～4日	週に1～2日	月に数日	その他
全体	246 100.0	59 24.0	63 25.6	56 22.8	56 22.8	12 4.9
北	44 100.0	14 31.8	12 27.3	7 15.9	9 20.5	2 4.5
中	48 100.0	9 18.8	7 14.6	18 37.5	12 25.0	2 4.2
南	40 100.0	3 7.5	9 22.5	12 30.0	15 37.5	1 2.5
西	33 100.0	8 24.2	8 24.2	7 21.2	9 27.3	1 3.0
街	31 100.0	11 35.5	7 22.6	8 25.8	4 12.9	1 3.2
不明	50 100.0	14 28.0	20 40.0	4 8.0	7 14.0	5 10.0



【土曜】

	合計	週に5日以上	週に3～4日	週に1～2日	月に数日	その他
全体	247 100.0	36 14.6	56 22.7	77 31.2	57 23.1	21 8.5
北	46 100.0	5 10.9	9 19.6	15 32.6	17 37.0	0 0.0
中	74 100.0	9 12.2	20 27.0	24 32.4	14 18.9	7 9.5
南	53 100.0	8 15.1	10 18.9	13 24.5	14 26.4	8 15.1
西	29 100.0	6 20.7	6 20.7	10 34.5	5 17.2	2 6.9
街	44 100.0	7 15.9	11 25.0	15 34.1	7 15.9	4 9.1
不明	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0



(3) ふれあいバスの運行サービスに対する満足度

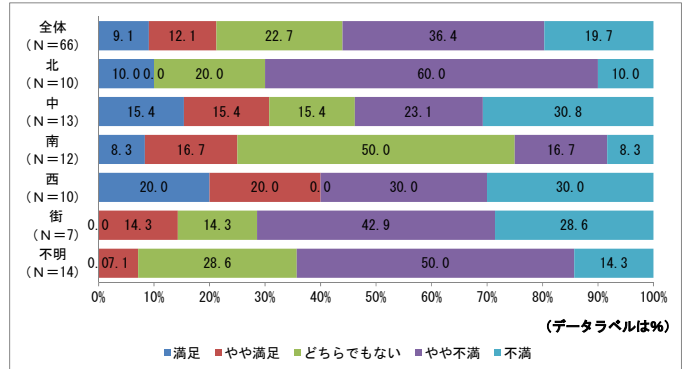
①平日利用者における満足度

- ・総合的な利用のしやすさでは、「満足」「やや満足」と回答した人が30%前後となっている。
- ・各サービスに対する満足度をみると、「運行本数」と「運行時間帯」、「鉄道や他のバス等との乗り継ぎ」、「バス停の待合空間（屋根、ベンチ）」については、どのコースの利用者も不満を感じている人が多い。

【平日】

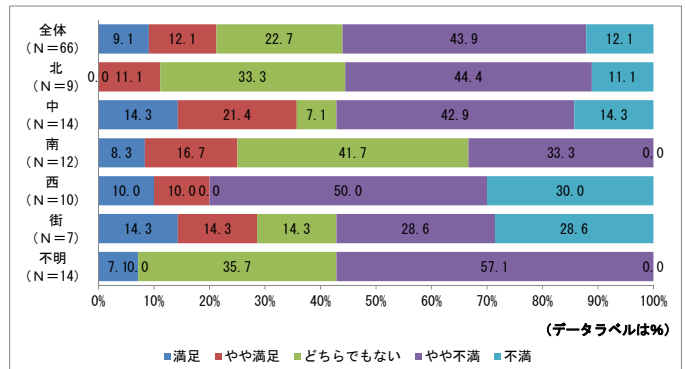
●運行本数について

	合計	上段:件数、下段:%				
		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	66	6	8	15	24	13
	100.0	9.1	12.1	22.7	36.4	19.7
北	10	1		2	6	1
	100.0	10.0		20.0	60.0	10.0
中	13	2	2	2	3	4
	100.0	15.4	15.4	15.4	23.1	30.8
南	12	1	2	6	2	1
	100.0	8.3	16.7	50.0	16.7	8.3
西	10	2	2		3	3
	100.0	20.0	20.0		30.0	30.0
街	7	1	1	1	3	2
	100.0	14.3	14.3	14.3	42.9	28.6
不明	14	1	1	4	7	2
	100.0	7.1	7.1	28.6	50.0	14.3



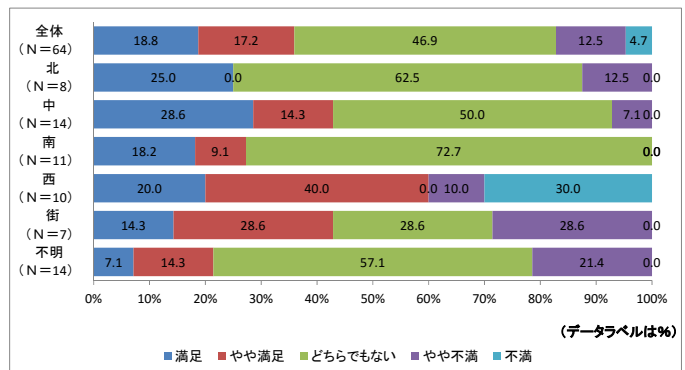
●運行時間帯について

	合計	上段:件数、下段:%				
		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	66	6	8	15	29	8
	100.0	9.1	12.1	22.7	43.9	12.1
北	9		1	3	4	1
	100.0		11.1	33.3	44.4	11.1
中	14	2	3	1	6	2
	100.0	14.3	21.4	7.1	42.9	14.3
南	12	1	2	5	4	
	100.0	8.3	16.7	41.7	33.3	
西	10	1	1		5	3
	100.0	10.0	10.0		50.0	30.0
街	7	1	1	1	2	2
	100.0	14.3	14.3	14.3	28.6	28.6
不明	14	1		5	8	
	100.0	7.1		35.7	57.1	



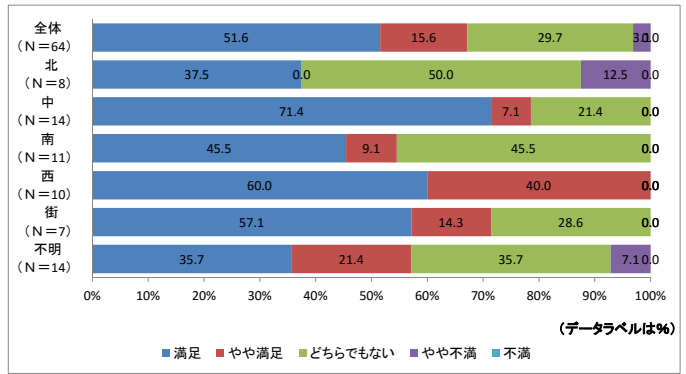
●行き先について

	合計	上段:件数、下段:%				
		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	64	12	11	30	8	3
	100.0	18.8	17.2	46.9	12.5	4.7
北	8	2		5	1	
	100.0	25.0		62.5	12.5	
中	14	4	2	7	1	
	100.0	28.6	14.3	50.0	7.1	
南	11	2	1	8		
	100.0	18.2	9.1	72.7		
西	10	2	4		1	3
	100.0	20.0	40.0		10.0	30.0
街	7	1	2	2	2	
	100.0	14.3	28.6	28.6	28.6	
不明	14	1	2	8	3	
	100.0	7.1	14.3	57.1	21.4	



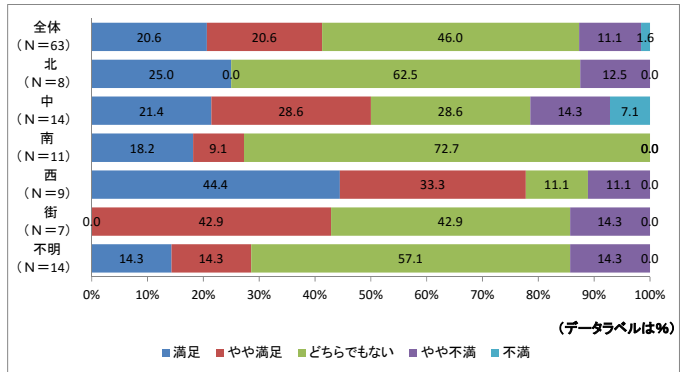
●運賃について

	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	64	33	10	19	2	1
	100.0	51.6	15.6	29.7	3.1	0.0
北	8	3		4	1	
	100.0	37.5		50.0	12.5	0.0
中	14	10	1	3		
	100.0	71.4	7.1	21.4		
南	11	5	1	5		
	100.0	45.5	9.1	45.5		
西	10	6	4			
	100.0	60.0	40.0			
街	7	4	1	2		
	100.0	57.1	14.3	28.6		
不明	14	5	3	5	1	
	100.0	35.7	21.4	35.7	7.1	0.0



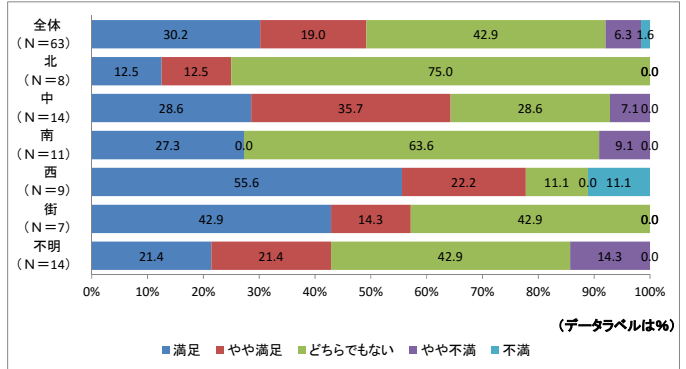
●所要時間について

	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	63	13	12	29	7	1
	100.0	20.6	20.6	46.0	11.1	1.6
北	8	2		5	1	
	100.0	25.0		62.5	12.5	0.0
中	14	3	4	4	2	1
	100.0	21.4	28.6	28.6	14.3	7.1
南	11	2	1	8		
	100.0	18.2	9.1	72.7		
西	9	4	3	1	1	
	100.0	44.4	33.3	11.1	11.1	
街	7		3	3	1	
	100.0	0.0	42.9	42.9	14.3	0.0
不明	14	2	2	8	2	
	100.0	14.3	14.3	57.1	14.3	0.0



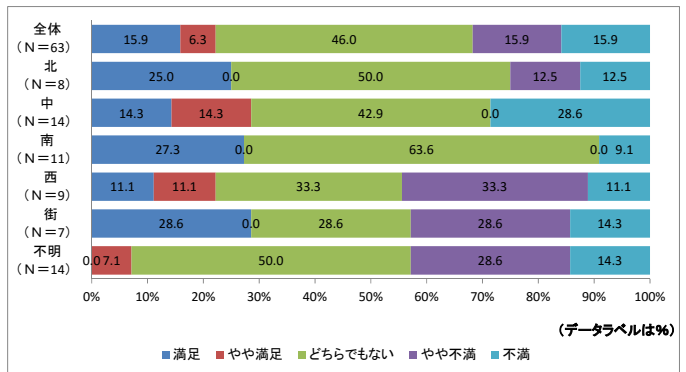
●バス停の位置について

	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	63	19	12	27	4	1
	100.0	30.2	19.0	42.9	6.3	1.6
北	8	1	1	6		
	100.0	12.5	12.5	75.0		
中	14	4	5	4	1	
	100.0	28.6	35.7	28.6	7.1	
南	11	3		7	1	
	100.0	27.3		63.6	9.1	
西	9	5	2	1		1
	100.0	55.6	22.2	11.1		11.1
街	7	3	1	3		
	100.0	42.9	14.3	42.9		
不明	14	3	3	6	2	
	100.0	21.4	21.4	42.9	14.3	0.0



●鉄道や他のバス等との乗り継ぎについて

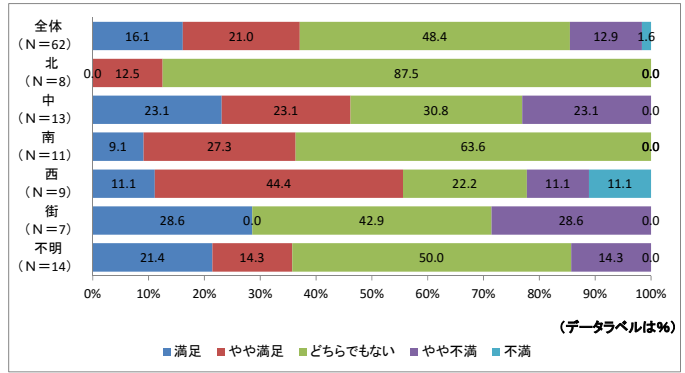
	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	63	10	4	29	10	1
	100.0	15.9	6.3	46.0	15.9	15.9
北	8	2		4	1	
	100.0	25.0		50.0	12.5	12.5
中	14	2	2	6		4
	100.0	14.3	14.3	42.9		28.6
南	11	3		7		1
	100.0	27.3		63.6		9.1
西	9	1	1	3	3	1
	100.0	11.1	11.1	33.3	33.3	11.1
街	7	2		2	2	1
	100.0	28.6		28.6	28.6	14.3
不明	14		1	7	4	2
	100.0	0.0	7.1	50.0	28.6	14.3



●バス停における時刻表等の案内について

上段:件数、下段:%

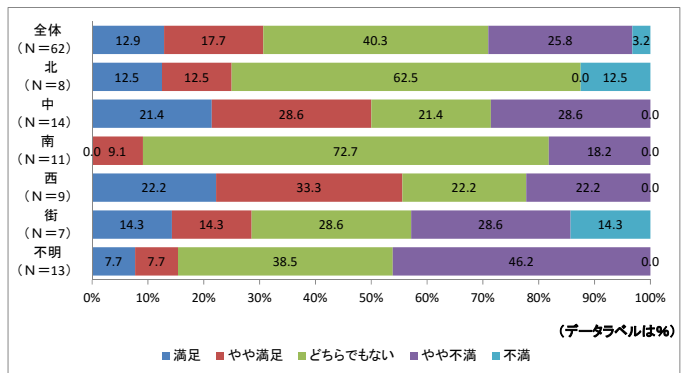
	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	62 100.0	10 16.1	13 21.0	30 48.4	8 12.9	1 1.6
北	8 100.0		1 12.5	7 87.5		
中	13 100.0	3 23.1	3 23.1	4 30.8	3 23.1	
南	11 100.0	1 9.1	3 27.3	7 63.6		
西	9 100.0	1 11.1	4 44.4	2 22.2	1 11.1	1 11.1
街	7 100.0	2 28.6		3 42.9	2 28.6	
不明	14 100.0	3 21.4	2 14.3	7 50.0	2 14.3	



●バス停の待合空間（屋根、ベンチ）について

上段:件数、下段:%

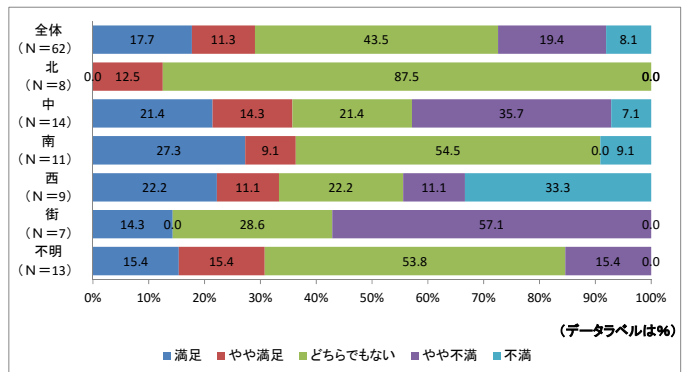
	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	62 100.0	8 12.9	11 17.7	25 40.3	16 25.8	2 3.2
北	8 100.0	1 12.5	1 12.5	5 62.5		1 12.5
中	14 100.0	3 21.4	4 28.6	3 21.4	4 28.6	
南	11 100.0		1 9.1	8 72.7	2 18.2	
西	9 100.0	2 22.2	3 33.3	2 22.2	2 22.2	
街	7 100.0	1 14.3	1 14.3	2 28.6	2 28.6	1 14.3
不明	13 100.0	1 7.7	1 7.7	5 38.5	6 46.2	



●総合的な利用のしやすさ

上段:件数、下段:%

	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	62 100.0	11 17.7	7 11.3	27 43.5	12 19.4	5 8.1
北	8 100.0		1 12.5	7 87.5		
中	14 100.0	3 21.4	2 14.3	3 21.4	5 35.7	1 7.1
南	11 100.0	3 27.3	1 9.1	6 54.5		1 9.1
西	9 100.0	2 22.2	1 11.1	2 22.2	1 11.1	3 33.3
街	7 100.0	1 14.3		2 28.6	4 57.1	
不明	13 100.0	2 15.4	2 15.4	7 53.8	2 15.4	



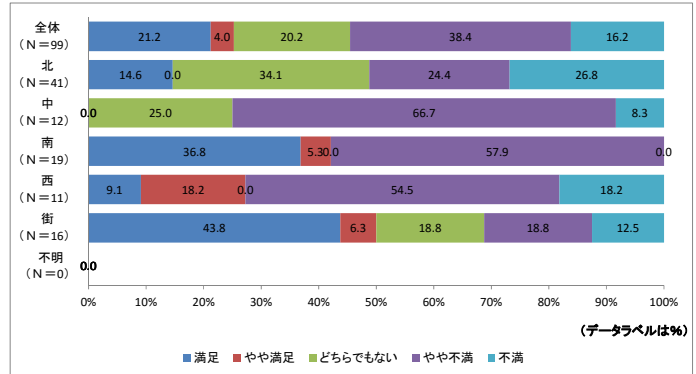
②土曜利用者における満足度

- 総合的な利用のしやすさでは、平日に比べ、満足度は高く、中コースにおいて「満足」「やや満足」と回答した人が 18.2%と他の路線よりかなり低いですが、その他のルートにおいては、半数の方が満足している。
- 各サービスに対する満足度をみると、「運行本数」と「運行時間帯」については、どのコースの利用者も不満を感じている人が多い。

【土曜】

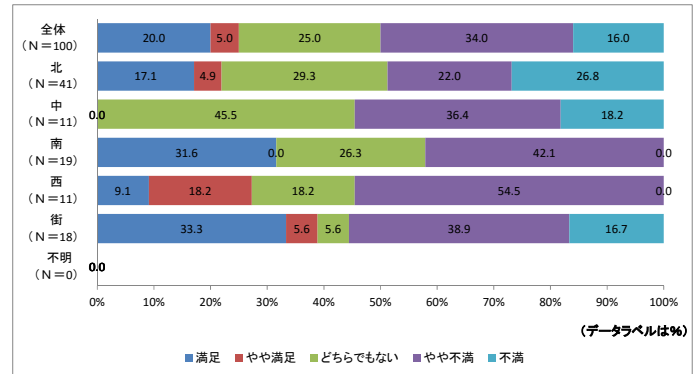
●運行本数について

	合計	上段：件数、下段：%				
		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	99	21	4	20	38	16
	100.0	21.2	4.0	20.2	38.4	16.2
北	41	6		14	10	11
	100.0	14.6		34.1	24.4	26.8
中	12			3	8	1
	100.0			25.0	66.7	8.3
南	19	7	1		11	
	100.0	36.8	5.3		57.9	
西	11	1	2		6	2
	100.0	9.1	18.2		54.5	18.2
街	16	7	1	3	3	2
	100.0	43.8	6.3	18.8	18.8	12.5
不明						



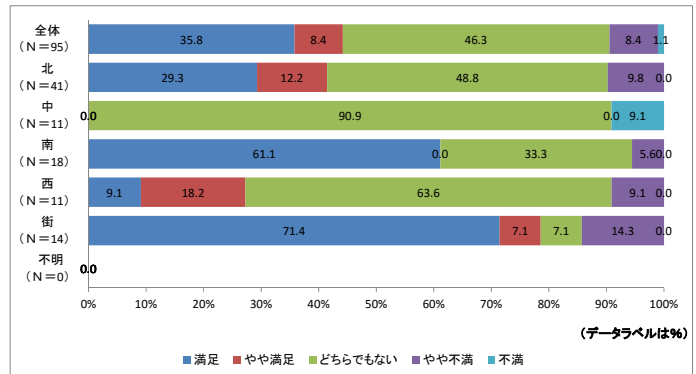
●運行時間帯について

	合計	上段：件数、下段：%				
		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	100	20	5	25	34	16
	100.0	20.0	5.0	25.0	34.0	16.0
北	41	7	2	12	9	11
	100.0	17.1	4.9	29.3	22.0	26.8
中	11			5	4	2
	100.0			45.5	36.4	18.2
南	19	6		5	8	
	100.0	31.6		26.3	42.1	
西	11	1	2	2	6	
	100.0	9.1	18.2	18.2	54.5	
街	18	6	1	1	7	3
	100.0	33.3	5.6	5.6	38.9	16.7
不明						



●行き先について

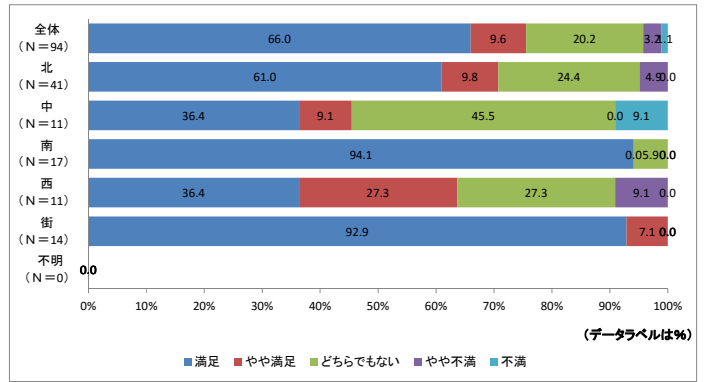
	合計	上段：件数、下段：%				
		満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	95	34	8	44	8	1
	100.0	35.8	8.4	46.3	8.4	1.1
北	41	12	5	20	4	
	100.0	29.3	12.2	48.8	9.8	
中	11			10		1
	100.0			90.9		9.1
南	18	11		6	1	
	100.0	61.1		33.3	5.6	
西	11	1	2	7	1	
	100.0	9.1	18.2	63.6	9.1	
街	14	10	1	1	2	
	100.0	71.4	7.1	7.1	14.3	
不明						



●運賃について

上段：件数、下段：%

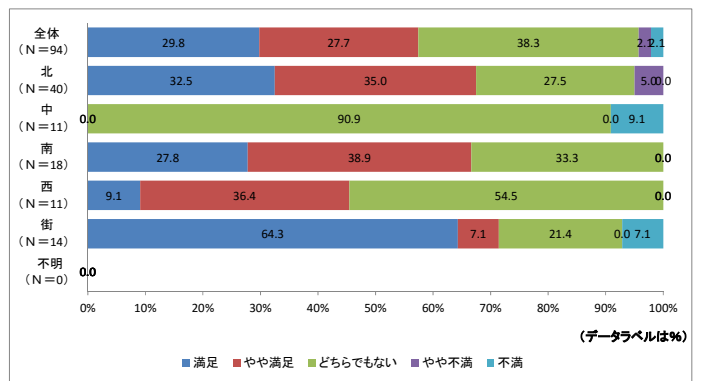
	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	94	62	9	19	3	1
	100.0	66.0	9.6	20.2	3.2	1.1
北	41	25	4	10	2	
	100.0	61.0	9.8	24.4	4.9	
中	11	4	1	5		1
	100.0	36.4	9.1	45.5		9.1
南	17	16		1		
	100.0	94.1		5.9		
西	11	4	3	3	1	
	100.0	36.4	27.3	27.3	9.1	
街	14	13	1			
	100.0	92.9	7.1			
不明						



●所要時間について

上段：件数、下段：%

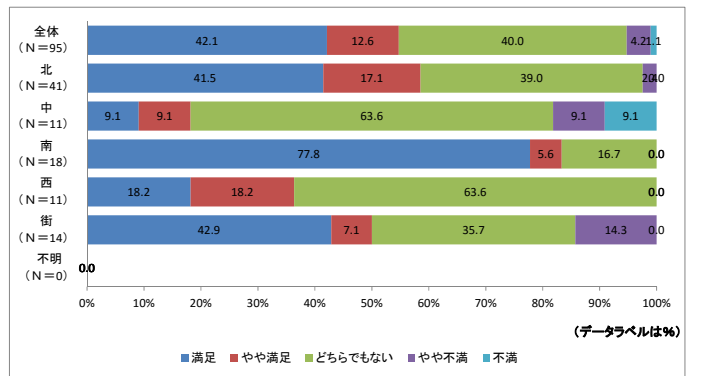
	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	94	28	26	36	2	2
	100.0	29.8	27.7	38.3	2.1	2.1
北	40	13	14	11	2	
	100.0	32.5	35.0	27.5	5.0	
中	11			10		1
	100.0	0.0	0.0	90.9	0.0	9.1
南	18	5	7	6		
	100.0	27.8	38.9	33.3	0.0	0.0
西	11	1	4	6		
	100.0	9.1	36.4	54.5	0.0	0.0
街	14	9	1	3		1
	100.0	64.3	7.1	21.4	0.0	7.1
不明						



●バス停の位置について

上段：件数、下段：%

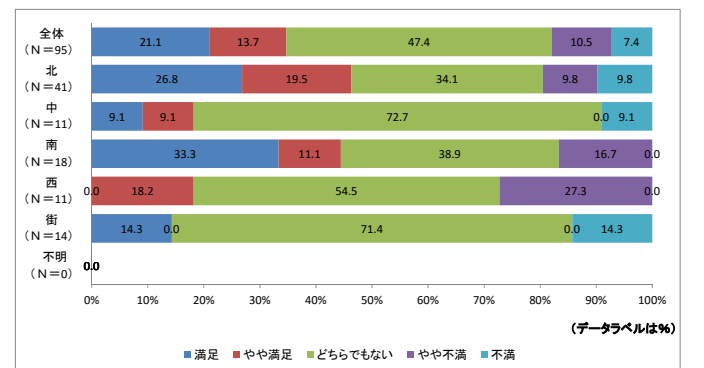
	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	95	40	12	38	4	1
	100.0	42.1	12.6	40.0	4.2	1.1
北	41	17	7	16	1	
	100.0	41.5	17.1	39.0	2.4	
中	11	1	1	7	1	1
	100.0	9.1	9.1	63.6	9.1	9.1
南	18	14	1	3		
	100.0	77.8	5.6	16.7	0.0	0.0
西	11	2	2	7		
	100.0	18.2	18.2	63.6	0.0	0.0
街	14	6	1	5	2	
	100.0	42.9	7.1	35.7	14.3	0.0
不明						



●鉄道や他のバス等との乗り継ぎについて

上段：件数、下段：%

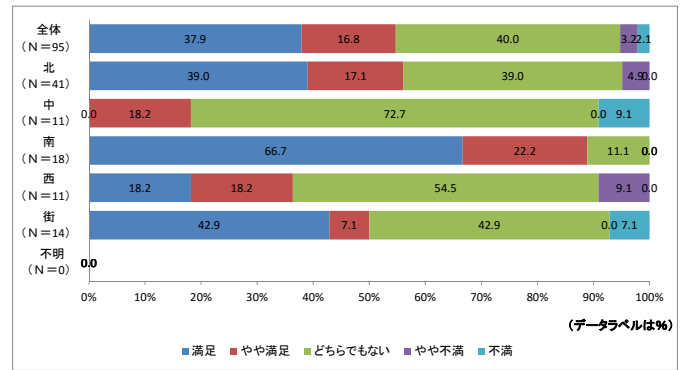
	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	95	20	13	45	10	7
	100.0	21.1	13.7	47.4	10.5	7.4
北	41	11	8	14	4	4
	100.0	26.8	19.5	34.1	9.8	9.8
中	11	1	1	8		1
	100.0	9.1	9.1	72.7		9.1
南	18	6	2	7	3	
	100.0	33.3	11.1	38.9	16.7	0.0
西	11	2	2	6	3	
	100.0	18.2	18.2	54.5	27.3	0.0
街	14	2		10		2
	100.0	14.3		71.4		14.3
不明						



●バス停における時刻表等の案内について

上段：件数、下段：%

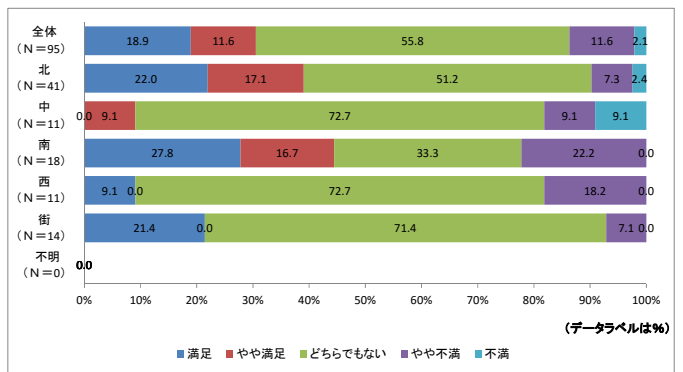
	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	95	36	16	38	3	2
	100.0	37.9	16.8	40.0	3.2	2.1
北	41	16	7	16	2	1
	100.0	39.0	17.1	39.0	4.9	0.0
中	11	2	2	8	0	1
	100.0	18.2	18.2	72.7	0.0	9.1
南	18	12	4	2	0	0
	100.0	66.7	22.2	11.1	0.0	0.0
西	11	2	2	6	1	0
	100.0	18.2	18.2	54.5	9.1	0.0
街	14	6	1	6	0	1
	100.0	42.9	7.1	42.9	0.0	7.1
不明						



●バス停の待合空間（屋根、ベンチ）について

上段：件数、下段：%

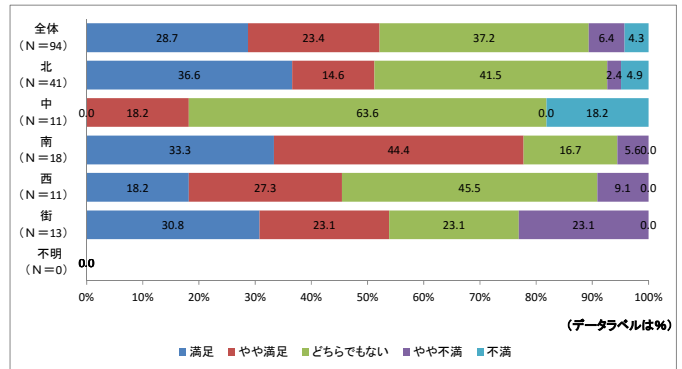
	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	95	18	11	53	11	2
	100.0	18.9	11.6	55.8	11.6	2.1
北	41	9	7	21	3	1
	100.0	22.0	17.1	51.2	7.3	2.4
中	11	1	1	8	1	1
	100.0	9.1	9.1	72.7	9.1	9.1
南	18	5	3	6	4	0
	100.0	27.8	16.7	33.3	22.2	0.0
西	11	1	1	8	2	0
	100.0	9.1	9.1	72.7	18.2	0.0
街	14	3	0	10	1	0
	100.0	21.4	0.0	71.4	7.1	0.0
不明						



●総合的な利用のしやすさ

上段：件数、下段：%

	合計	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
全体	94	27	22	35	6	4
	100.0	28.7	23.4	37.2	6.4	4.3
北	41	15	6	17	1	2
	100.0	36.6	14.6	41.5	2.4	4.9
中	11	2	2	7	0	2
	100.0	18.2	18.2	63.6	0.0	18.2
南	18	6	8	3	1	0
	100.0	33.3	44.4	16.7	5.6	0.0
西	11	2	3	5	1	0
	100.0	18.2	27.3	45.5	9.1	0.0
街	13	4	3	3	3	0
	100.0	30.8	23.1	23.1	23.1	0.0
不明						

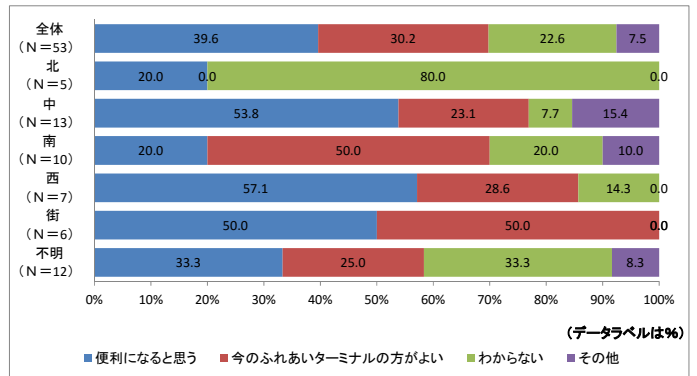


(4) 乗り継ぎ場所をふれあいターミナルから八街駅への変更について

- ・全体的には、乗り継ぎ場所を八街駅に変更することに対して、「便利になると思う」と回答した人が多い。
- ・また、八街駅に変更した場合、八街総合病院等へ行く時に、他の路線に乗り継ぐことに対して、「よい」と回答した割合は、「わるい」より多くなっている。

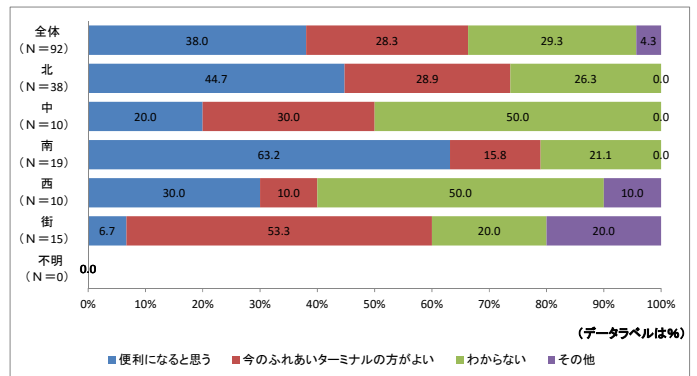
■八街駅に変更することに対する意向
【平日】

	合計	便利になると 思う	上段：件数、下段：%		
			今のふれあい ターミナルの 方がよい	わからない	その他
全体	53	21	16	12	4
	100.0	39.6	30.2	22.6	7.5
北	5	1		4	
	100.0	20.0		80.0	
中	13	7	3	1	2
	100.0	53.8	23.1	7.7	15.4
南	10	2	5	2	1
	100.0	20.0	50.0	20.0	10.0
西	7	4	2	1	
	100.0	57.1	28.6	14.3	
街	6	3	3		
	100.0	50.0	50.0		
不明	12	4	3	4	1
	100.0	33.3	25.0	33.3	8.3



【土曜】

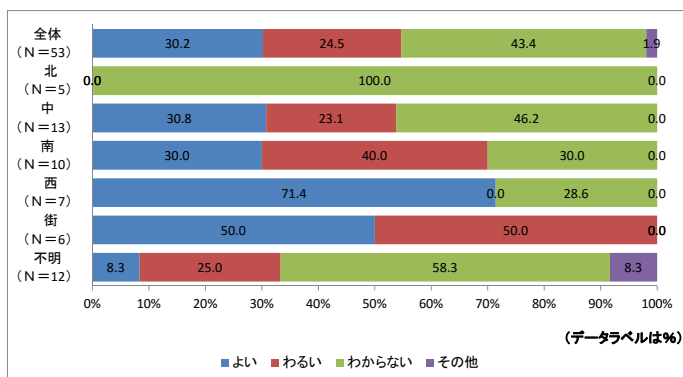
	合計	便利になると 思う	上段：件数、下段：%		
			今のふれあい ターミナルの 方がよい	わからない	その他
全体	92	35	26	27	4
	100.0	38.0	28.3	29.3	4.3
北	38	17	11	10	
	100.0	44.7	28.9	26.3	
中	10	2	3	5	
	100.0	20.0	30.0	50.0	
南	19	12	3	4	
	100.0	63.2	15.8	21.1	
西	10	3	1	5	1
	100.0	30.0	10.0	50.0	10.0
街	15	1	8	3	3
	100.0	6.7	53.3	20.0	20.0
不明					



■八街駅に変更に伴う路線を乗り継ぐことに対する意向

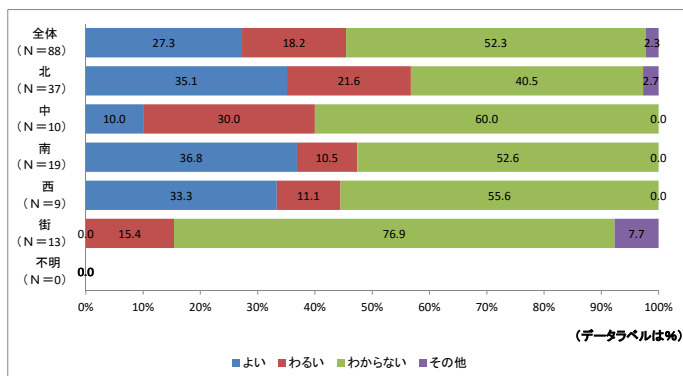
【平日】

	合計	上段：件数、下段：%			
		よい	わるい	わからない	その他
全体	53	16	13	23	1
	100.0	30.2	24.5	43.4	1.9
北	5			5	
	100.0			100.0	
中	13	4	3	6	
	100.0	30.8	23.1	46.2	0.0
南	10	3	4	3	
	100.0	30.0	40.0	30.0	0.0
西	7	5		2	
	100.0	71.4		28.6	0.0
街	6	3	3		
	100.0	50.0	50.0		0.0
不明	12	1	3	7	1
	100.0	8.3	25.0	58.3	8.3



【土曜】

	合計	上段：件数、下段：%			
		よい	わるい	わからない	その他
全体	88	24	16	46	2
	100.0	27.3	18.2	52.3	2.3
北	37	13	8	15	1
	100.0	35.1	21.6	40.5	2.7
中	10	1	3	6	
	100.0	10.0	30.0	60.0	0.0
南	19	7	2	10	
	100.0	36.8	10.5	52.6	0.0
西	9	3	1	5	
	100.0	33.3	11.1	55.6	0.0
街	13		2	10	1
	100.0		15.4	76.9	7.7
不明					

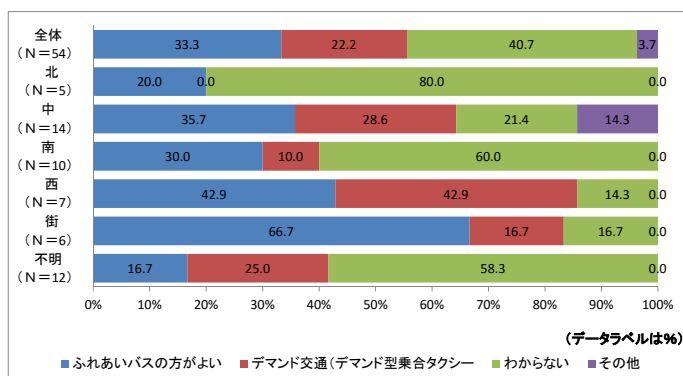


(5) デマンド交通についての意向

- ・全体的には、「ふれあいバスの方が良い」と回答した人が多い。

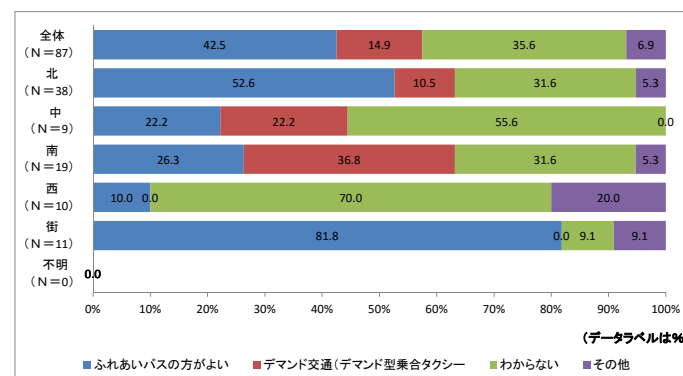
【平日】

	合計	上段：件数、下段：%			
		ふれあいバスの方がよい	デマンド交通(デマンド型乗合タクシー)	わからない	その他
全体	54	18	12	22	2
	100.0	33.3	22.2	40.7	3.7
北	5	1		4	
	100.0	20.0		80.0	
中	14	5	4	3	2
	100.0	35.7	28.6	21.4	14.3
南	10	3	1	6	
	100.0	30.0	10.0	60.0	0.0
西	7	3	3	1	
	100.0	42.9	42.9	14.3	0.0
街	6	4	1	1	
	100.0	66.7	16.7	16.7	0.0
不明	12	2	3	7	
	100.0	16.7	25.0	58.3	0.0



【土曜】

	合計	上段：件数、下段：%			
		ふれあいバスの方がよい	デマンド交通(デマンド型乗合タクシー)	わからない	その他
全体	87	37	13	31	6
	100.0	42.5	14.9	35.6	6.9
北	38	20	4	12	2
	100.0	52.6	10.5	31.6	5.3
中	9	2	2	5	
	100.0	22.2	22.2	55.6	0.0
南	19	5	7	6	1
	100.0	26.3	36.8	31.6	5.3
西	10	1	7	7	
	100.0	10.0	70.0	20.0	0.0
街	11	9	1	1	
	100.0	81.8	9.1	9.1	0.0
不明					



3-4. 地域懇談会結果

平成27年度地域懇談会開催概要【参加総数 263名】

地区名	開催日	時間	会場	参加人数
川上	7月18日(土)	午後1時30分～	川上小学校 家庭科室	33名
二州	7月18日(土)	午後1時30分～	山田台コミュニティセンター	35名
実住中央	8月7日(金)	午前10時00分～	総合保健福祉センター 3階大会議室	45名
八街北	8月22日(土)	午後3時00分～	みどり台コミュニティセンター	25名
朝陽	8月23日(日)	午後2時00分～	文違コミュニティセンター	24名
実住	9月6日(日)	午前9時30分～	二区青年館	24名
交進	9月6日(日)	午後5時00分～	西林コミュニティセンター	38名
八街東	9月7日(月)	午後1時30分～	総合保健福祉センター 3階大会議室	27名
六区	9月12日(土)	午後6時00分～	農村集落センター	12名

1. ふれあいバスについての意見

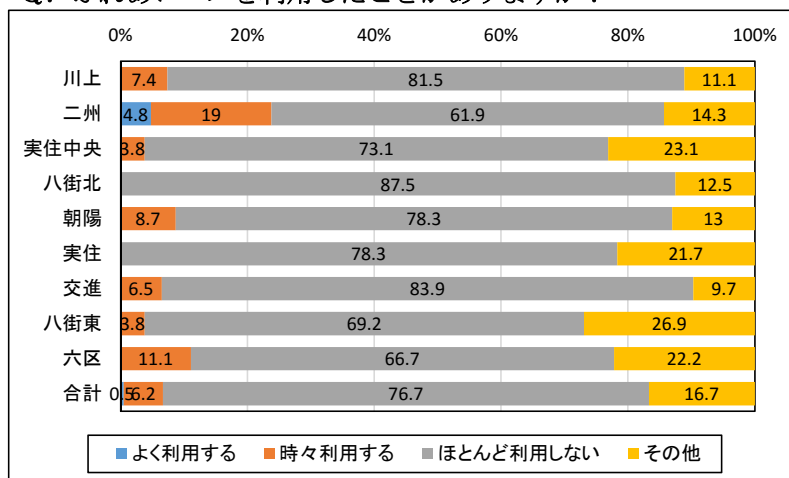
【現況の問題等】

- 所要時間がかかり過ぎる。
- 利用したい時間帯に運行されていない。
- 目的地にバスで行くことが出来ても、帰る時間にバスが運行されていない。
- どこを走っているのかわからない。
- 本数が少なすぎる。
- 路線を乗り継ぎたくても、本数が少ないことや時間があっていないので乗り継げない。
- 右回り・左回りで、バス停が離れすぎて分かりづらい。
- 時刻表を見ても電車との接続がわからない
- 運転手の対応が悪い。
- PR不足

【改善策等について】

- 所要時間のかからない分かりやすいルート設定
- 運行本数の増便
- 運行ダイヤ、運行時間帯の見直し
- 八街駅における鉄道・路線バスとのダイヤ調整
- 路線バスとふれあいバスがルートや運行ダイヤを調整した一体的な運行
- 規模の大きい商業施設への乗り入れ
- 乗り換え場所として、「ふれあいターミナル」からJR八街駅への検討
- 車両の小型化
- バス停上屋やベンチの設置
- 電車との接続がわかる時刻表の作成
- 運賃の見直し……運賃の値上げ、乗り継ぎ運賃等
- 休日における観光客への利用してもらうためのPR
- イベント開催等によるふれあいバスのPR

Q. ふれあいバスを利用したことがありますか？



2. デマンド交通についての意見

○地域の特性・事情に応じて、ふれあいバスとデマンド交通を選択すればよいのでは。

○タクシー利用への補助の方が費用を抑えられるのではないかと。

【デマンド交通に対する質問】

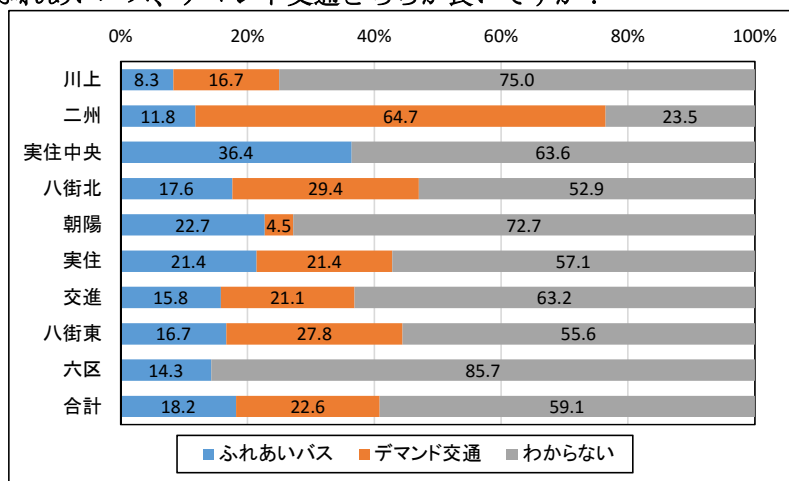
○ふれあいバスと比較して費用は掛かるのか。

⇒契約方法や契約内容により異なる。

○ふれあいバスとデマンド交通を両方運行することは可能か。

⇒地域で1つのシステムを選択することになる。

Q. ふれあいバス、デマンド交通どちらが良いですか？



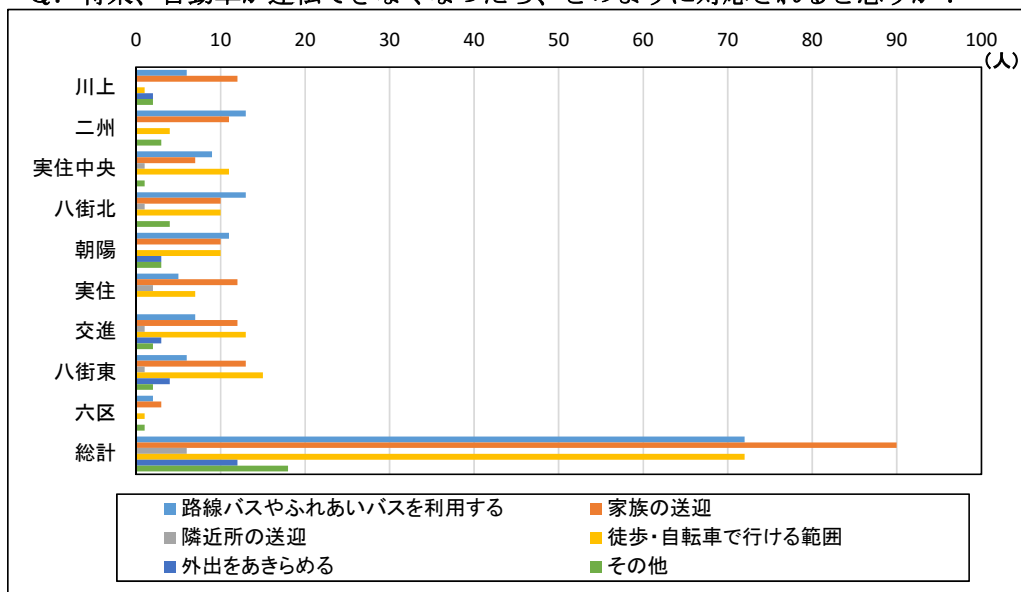
3. 将来の交通行動について

○自動車が利用できなくなれば、路線バスやふれあいバスを利用したい。

○家族等の送迎で移動することになるだろう。

○地域によっては、近所の人が声を掛け合って送迎しているところもある。

Q. 将来、自動車が運転できなくなったら、どのように対応されると思うか？

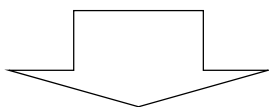


4. 八街市における地域公共交通網形成計画の基本的な方針

4-1. 基本的な方針

【地域交通に関する課題】

- 市民の生活交通の利便性確保
- 地域公共交通における幹線・支線の明確化
- 鉄道・路線バス・ふれあいバス等の相互間の乗り継ぎの利便性を高めた交通結節点の強化
- 交通渋滞緩和によるバス運行の定時性の確保
- 行政、地域住民、事業者の協働による持続可能な地域公共交通の確保



【八街市における公共交通の基本方針】

- 公共交通機関の機能分担の明確化
- 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
- まちづくりと連携した地域公共交通サービスの展開
- 協働による持続可能な仕組みづくりの確立

4-2. 計画の区域及び計画期間

(1) 計画の区域

計画対象地域は、千葉県八街市全域とする。

(2) 計画期間

平成28年度から平成32年度の5か年とする。

5. 計画の目標

(1) 基本理念

**市民生活の利便性を支える利用しやすい持続可能な
地域公共交通体系の再構築**

(2) 計画目標

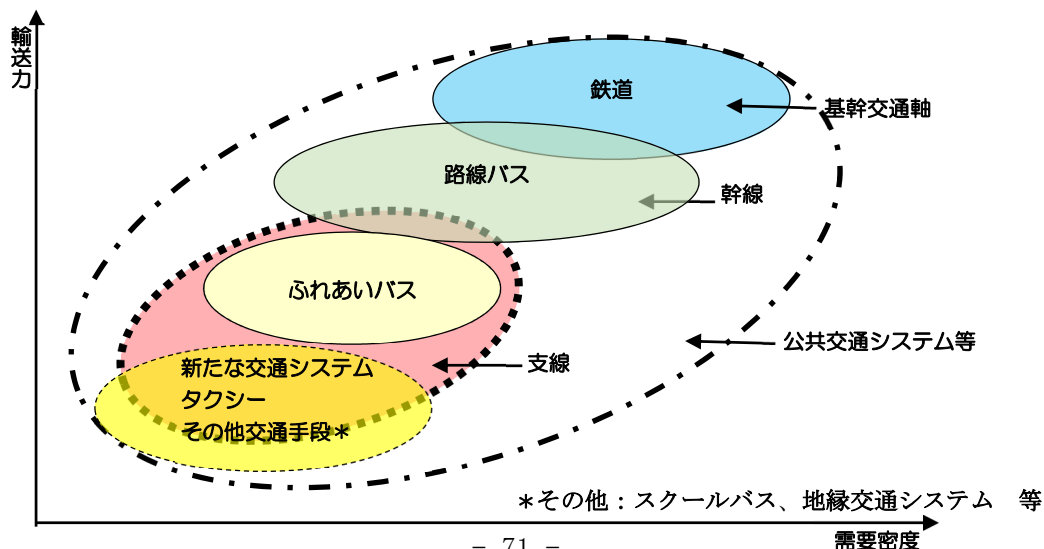
①各交通モードの機能・役割の明確化及び相互の連携による、わかりやすく利便性の高い公共交通体系の構築

- ・ 地域交通ごとの性格、目的を明確化することにより、地域のニーズに合ったサービスの提供、地域内交通の相互連携による利便性向上と効率的な運行を実現する。
- ・ 現在のふれあいバスは、網羅性を重視した路線となっているため、速達性を高めた路線への見直しを図る。

■機能分類

機能分類		性格・役割
広域幹線 ・ JR 総武本線		○都市間連絡の骨格となる交通軸 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
地域内生活交通	幹線路線 ・ 路線バス	○周辺都市への連絡及び市内交通の骨格を形成する路線 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応
	支線路線 ・ ふれあいバス ・ 新たな交通システム	○地域内の移動サービスと公共交通空白地域の解消を担う路線 ○主に買物、通院等の目的に対応
	その他（既存送迎バス等）	○病院送迎バス、その他施設送迎バス
交通結節拠点 ・ 鉄道駅		○上記地域内生活交通の乗継ぎ拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報等機能強化を図るべき拠点 ○ネットワークのハブ&スポーク化

■輸送力と需要密度との関係による各交通システムの位置付け



②八街駅・榎戸駅における乗り換え利便性の向上

- ・市の中心核である八街駅を交通結節拠点として、鉄道・路線バス・ふれあいバス間の運行ダイヤの調整を図り、交通機関相互の乗り継ぎの利便性を高め、交通結節点としての機能強化を図る。
- ・榎戸駅橋上駅舎化及び自由通路の整備に合わせ、鉄道とふれあいバスとの乗り継ぎ機能を強化する。

③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手段の確保

- ・駅やバス停まで遠く、利用できない高齢者等の交通弱者の移動の足を確保するため、タクシー等の既存交通システムを活用して移手段の確保を図る。

④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

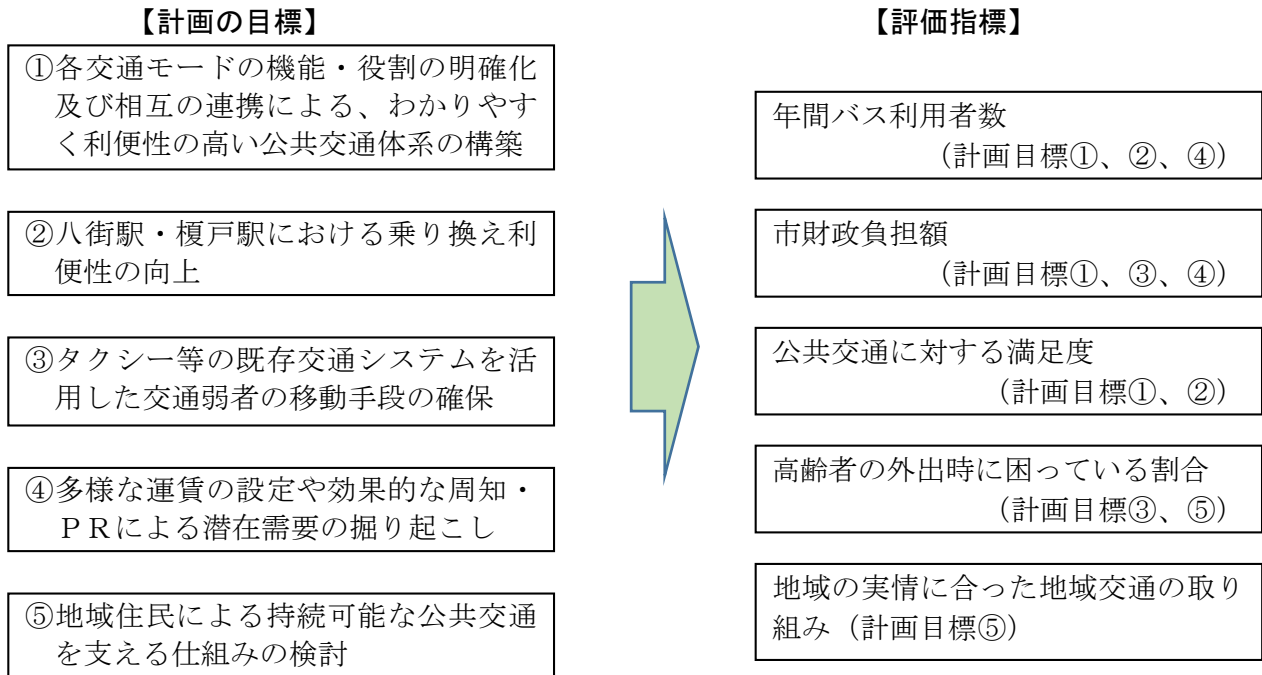
- ・公共交通を維持・存続するためには、現在の利用者の継続的利用の確保に加え、自動車からの転換等潜在的な需要喚起を図っていくことが必要である。
- ・そのため、多様な運賃の設定や効率的・効果的な周知・PRを行い、利用促進を図る。

⑤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

- ・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いることから、市民に公共交通の現状を知ってもらい、「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画する仕組みを導入する必要がある。
- ・そのため、市民の公共交通への意識の啓発を図る一方、地域住民が主体となって運行する交通システムを導入・維持するための仕組みづくりや支援メニューの検討を行う。

(3) 計画目標に対する評価指標

計画の目標の達成状況を評価するため、各計画目標に対する評価指標を設定する。



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定する。

■評価指標の目標値

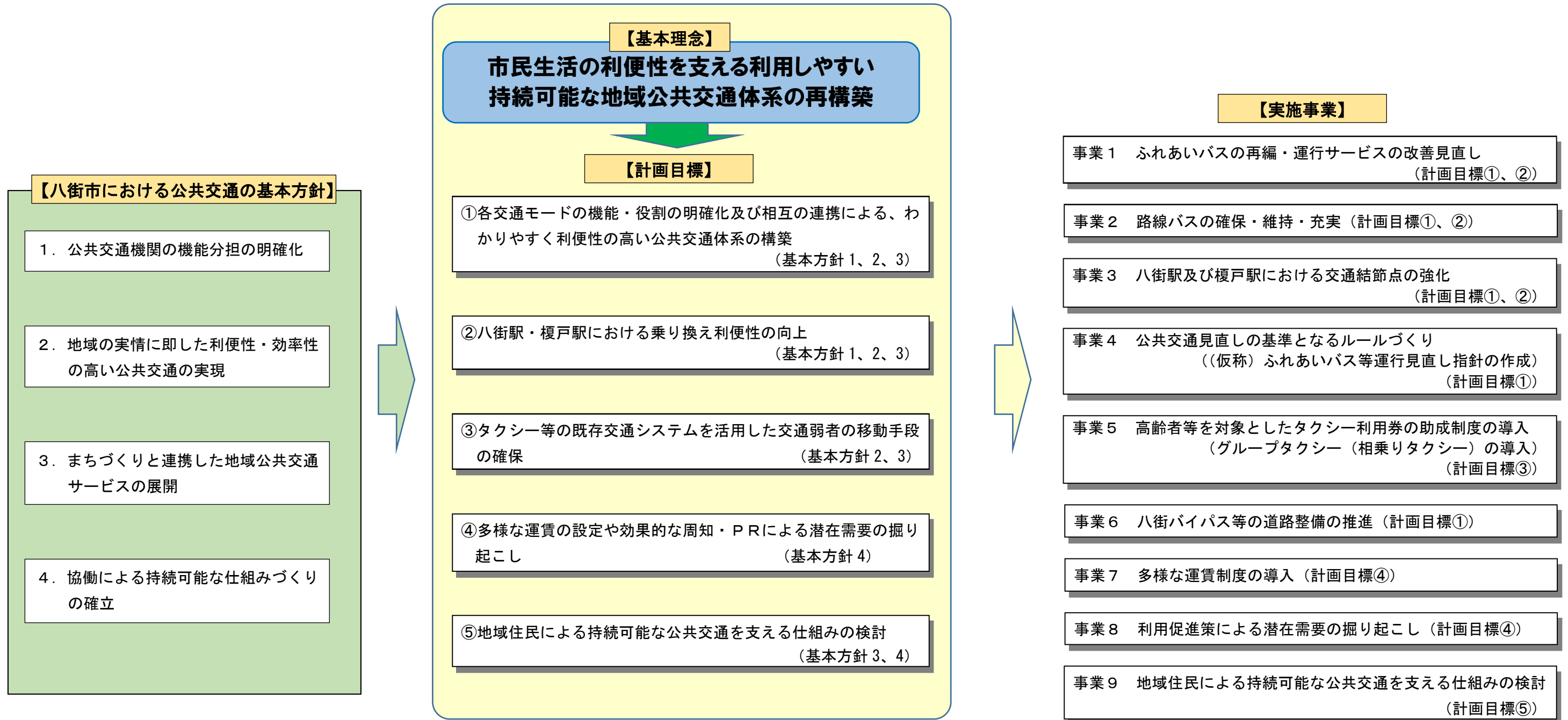
評価指標	指標の定義	現況値	目標値 (平成 32 年度)
年間バス利用者数	市内を運行するバスの年間利用者数	路線バス 1,263,232 人 (H26 実績)	現況値
		ふれあいバス 114,036 人 (H26 実績)	96,000 人※
市財政負担額	公共交通に係る市の年間財政負担額	48,065 千円 (H26 公共交通対策費 ふれあいバス運行 事業費決算ベース)	現況値の金額の 範囲内
公共交通に対する満足度	アンケート調査による公共交通に対する満足している人の回答割合	8.1% (H26 八街市民意向調査結果)	10%
高齢者の外出時に困っている割合	アンケート調査による高齢者の外出時に困っている人の回答割合	16.2% (H26 福祉計画アンケート結果)	10%
地域の実情に合った地域交通の取り組み	地域懇談会・シンポジウム・アンケート等の実施回数	—	5 回 (累積) (年 1 回)

※ふれあいバス再編 (5 コース→4 コース) 変更後の目標値

利用者数の減少は、路線バスや新たな交通システムにより補完

6. 目標を達成するための事業とその実施主体

6-1. 目標を達成するための実施事業の設定



6-2. 実施事業の概要

目標を達成するための実施事業の概要は、以下のとおりである。

今後、実施事業については、「地域公共交通再編実施計画」を検討し、関係者と連携（国の支援含む）を図り、実施していくものとする。

■事業1 ふれあいバスの再編・運行サービスの改善見直し

【目的・概要】

- ・市民にとって利用しやすいふれあいバスとするために、市民から要望が高い所要時間の短縮を図りながら、路線の再編を行う。
- ・ふれあいバスの利用状況を勘案し、運行ダイヤ（休日の廃止等）を検討し、効率的な運行サービスの見直しを図る。
- ・鉄道・路線バス及びふれあいバス相互の乗り継ぎの利便性の向上を図るため、八街駅において、運行ダイヤの調整を図る。

○ふれあいバスの路線再編、運行ダイヤの見直し

○鉄道・路線バスとのダイヤ調整

【実施主体】

- バス運行事業者
- 八街市

■事業2 路線バスの確保・維持・充実

【目的・概要】

- ・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。

○鉄道ダイヤ・小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整

○運行本数の増便（八街循環線等）

○ICカードの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）

【実施主体】

- バス運行事業者
- 八街市



ICカードによる乗り方の案内
(八街駅北口)

■事業3 八街駅及び榎戸駅における交通結節点の強化

【目的・概要】

- ・現在の「ふれあいバスターミナル」の機能を、八街駅南口に移し、鉄道・路線バス・ふれあいバス・タクシー相互の乗り換え利便性を強化する。
- ・乗り継ぎの待ち時間においてターミナル周辺に滞留できる施設や八街駅南口商店街との連携による回遊する仕組みを充実し、交通結節点の利便性向上及び駅周辺の活性化を図る。
- ・榎戸駅においては、東西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。

○八街駅南口における乗り換えターミナルとしての再整備

- ・八街駅南口の再配置計画……バス乗降スペース等の見直し
- ・一般車送迎車両対策

○榎戸駅における橋上駅舎化及び自由通路の整備

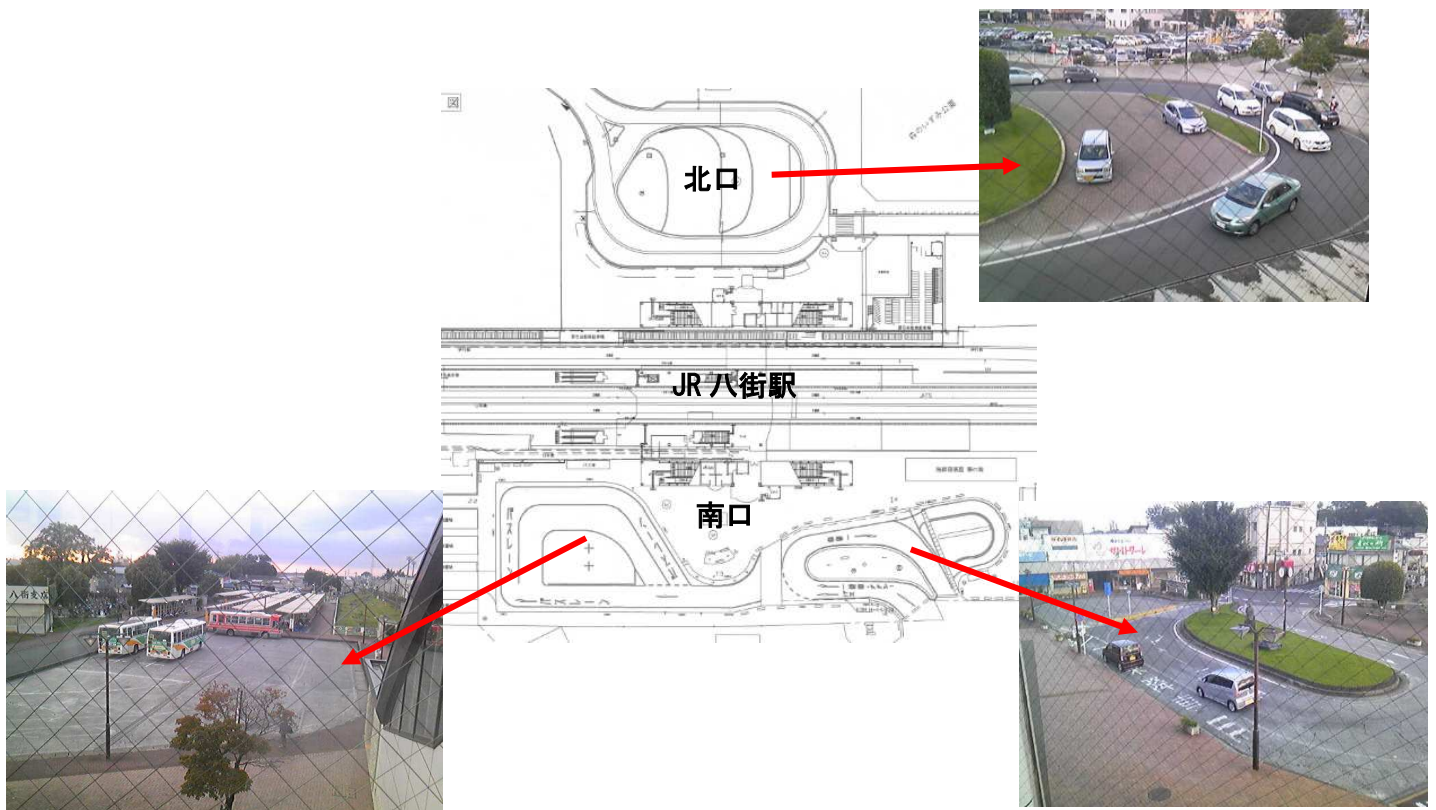
【実施主体】

- バス運行事業者
- タクシー事業者
- 鉄道事業者
- 八街市

■榎戸駅における橋上駅舎化及び自由通路の整備イメージ



■八街駅の現状



■事業4 公共交通見直しの基準となるルールづくり

((仮称) ふれあいバス等運行見直し指針の作成)

【目的・概要】

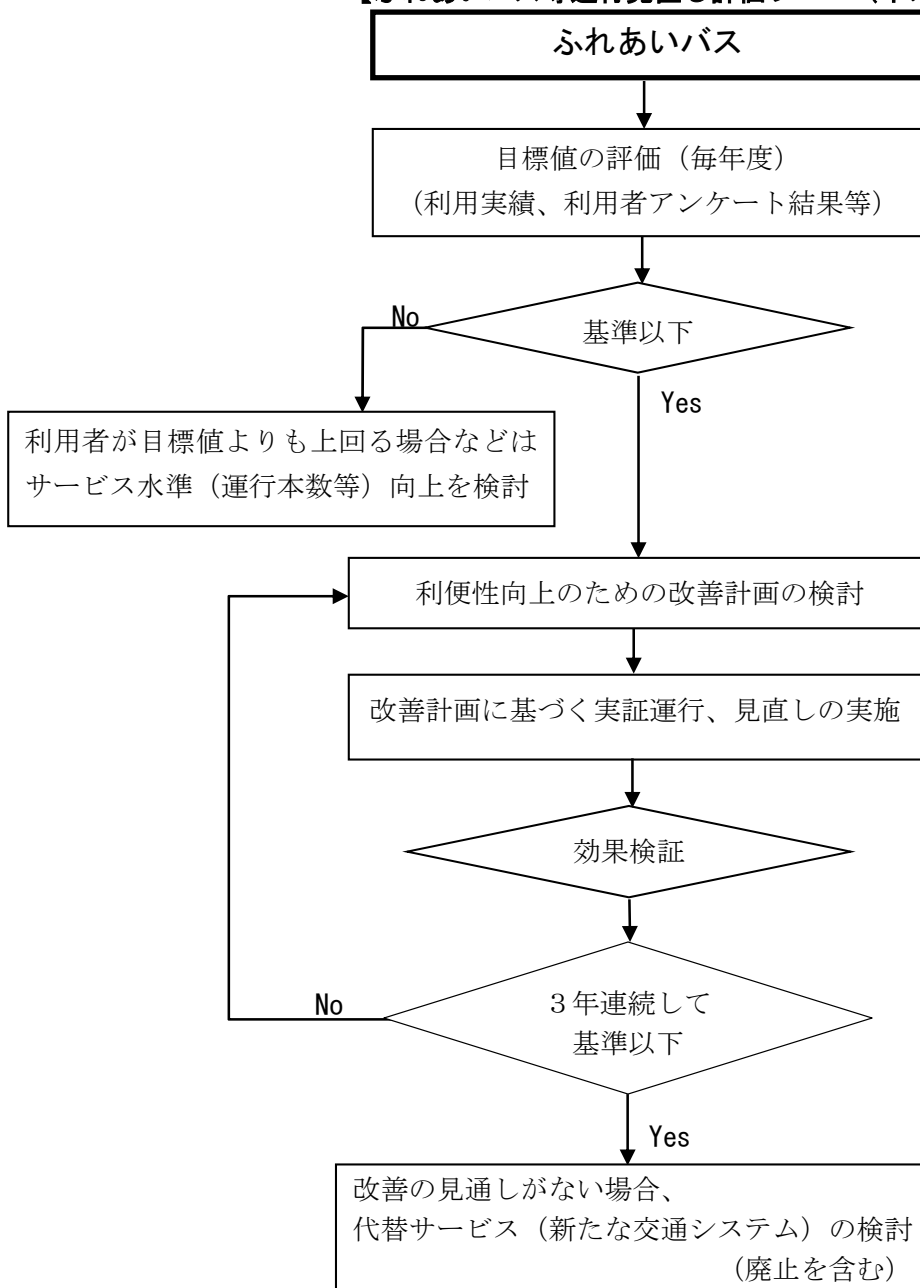
- ・ふれあいバス等の公共交通の運行を、地域住民の利用ニーズに応じて柔軟に対応していくためには、見直しの基準となるルールづくりと体制づくりが必要である。
- ・そこで、見直し基準となる「(仮称) ふれあいバス等運行見直し指針 (廃止基準を含む)」を策定する。

○ (仮称) ふれあいバス等運行見直し指針の作成

【実施主体】

- バス運行事業者
- 八街市

【ふれあいバス等運行見直し評価フロー (イメージ)】



【参考】他都市におけるコミュニティバス等の評価手順の例

都市	実証運行・試行運行時の判断基準	本格運行後の判断基準	備考
東京都 東村山市	<ul style="list-style-type: none"> ○半年間の収支率が40%以上 ⇒本格運行 ○半年間の収支率が40%未満でも、利用者数が順調に伸びており、半年以内に基準を満たすと見込まれる場合、期間を半年延長として再評価 	<ul style="list-style-type: none"> ○1年間の収支率で評価 <ul style="list-style-type: none"> ・収支率100%～ ⇒交通事業者の自主運行を検討 ・収支率40%～ ⇒運行継続 ・収支率～40% ⇒運行改善を検討 ただし、運行改善の意思がない場合は、2年間運行し、基準を満たさない場合は廃止を検討 	コミュニティバス新規導入ガイドライン
千葉県 市川市	<ul style="list-style-type: none"> 以下の2つの条件を2年間満たした場合、本格運行 ○半年間の収支率が40%以上 ○沿線住民(200m程度、無作為抽出)へのアンケートの回収率35%以上で、「既に利用している」と「利用していないが今後利用意向がある」の合計が65%以上 	<ul style="list-style-type: none"> ○運行基準を2か年連続して下回った場合は運行廃止 運行基準：収支率40%以上 	市川市コミュニティバス運行指針
埼玉県 さいたま市	<ul style="list-style-type: none"> ○実証運行開始6ヶ月間の収支率が40%以上 満たない場合、運行改善等により、実証運行期間の延長し、再検証 	<ul style="list-style-type: none"> ○運行基準を2か年連続して下回った場合は運行廃止 運行基準：収支率40%以上 	コミュニティバス等導入ガイドライン
神奈川県 相模原市	【コミュニティバス】 以下の2つの条件を2年間満たした場合、本格運行満たない場合は、運行廃止 <ul style="list-style-type: none"> ○1便当り輸送人員が10人以上 ○収支率50%以上 	【コミュニティバス】 本格運行後も、毎年検証し、2年間継続して継続条件を満たさない場合は、運行廃止。	コミュニティバス導入の手引き
	【乗合タクシー】 以下の2つの条件を2年間満たした場合、本格運行満たない場合は、運行廃止 <ul style="list-style-type: none"> ○稼働した便の1便当り輸送人員が1.5人以上 ○全運行本数に対する実運行本数の稼働率が50%以上 	【乗合タクシー】 本格運行後も、毎年検証し、2年間継続して継続条件を満たさない場合は、運行廃止。	乗合タクシー導入の手引き
和歌山県 和歌山市	試験運行は1年間 ○継続判断は、基本的に運営協議会が判断 ○市は、運行経費の90%を上限に補助	<ul style="list-style-type: none"> ○本格運行期間は1年間とし、市が運行経費の80%(市街化調整区域運行は85%)を上限に補助 ○次年度以降の継続運行は、本格運行開始の6か月後に、基本的には運営協議会が判断。 ただし、市の予算が確保できない場合や利用者が極端に少ない場合(地域負担割合(市街化区域20%、調整区域15%)の50%未満の場合)は運行の継続はできない。 	地域バス導入ガイドライン

■事業5 高齢者等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～

【目的・概要】

- ・自動車を利用できない高齢者等の移動を確保するため、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の導入について検討する。
- ・この制度により、交通弱者の日常生活の利便性の向上と社会活動の拡大に資するとともに、地域の住民が声を掛け合い、共同でタクシーを利用することを通して、地域のコミュニティ形成にも寄与する。

○グループタクシー（相乗りタクシー）制度の検討・導入

【実施主体】

- タクシー事業者
- 八街市

■八街市におけるグループタクシーの実施計画（イメージ）

対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・年齢要件：●●歳以上 ・距離要件：自宅からいちばん近い駅やバス停等までの距離が●●m以上ある ・運転免許証を持っていない者（運転免許証返納者等） ・申請年度の市民税が非課税 ・本市に居住し、住民基本台帳に登録されている者 ・八街市福祉タクシー事業による福祉タクシー利用券の交付を受けている者を除く
申請方法	<ul style="list-style-type: none"> ・基本としては、要件をすべて満たす原則●●人以上のグループが対象となり、その代表者が申請を行う。 ※1人からでも申請できる。
利用助成券の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者1人につき1ヶ月当たり●●枚を交付（年間で●●枚を交付） ・利用助成券の金額：●●円 ・使用期間：4月1日～翌年3月31日のまで1年間 (1年ごとに更新手続きが必要)
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は、1回の乗車につき、1人1枚の利用助成券を使用できる。 ・利用者は、運賃等から利用助成券額（●●円）を差し引いた額を支払う。 ・1人でも利用できるが、複数で相乗りになるほど、利用者の負担が少なくなる。 例えば 利用助成券額 500 円、タクシー運賃が 2,890 円（約 8.9 km）の場合 1人乗車の場合の利用者負担額：2,390 円/人 2人乗車の場合の利用者負担額： 945 円/人 3人乗車の場合の利用者負担額： 464 円/人 ・ただし、利用範囲は、八街市内とする。

■他都市におけるグループタクシーの導入事例

(山口県山口市)



**みんなで使おう！
グループタクシー**

みんなで乗り合えば乗り合うほど、お得にお出かけできるグループタクシー。
まだ利用券をお持ちでないご近所さんがいらっしゃったら、声をかけてグループに誘って、一緒にお得にお出かけしましょう！
ただし、利用券をもらえる人には要件があるので注意してください。

要件って？

- 65歳以上の方
- 自宅からいちばん近い駅やバス停等まで1.0km以上距離がある方
※駅やバス停などから1.0km以内であっても途中で坂道がある場合などは考慮され、対象となる場合があります。
- 福祉タクシー券、おでかけサポートタクシー料金助成制度を受けていない方
以上3つの条件をすべて満たした方が対象となります！

利用券の金額はいくら？

自宅からいちばん近い駅やバス停まで

1.0km以上1.5km未満	⇒ 300円券 × 年間60枚
1.5km以上4.0km未満	⇒ 500円券 × 年間60枚
4.0km以上	⇒ 700円券 × 年間60枚

※再発行・再交付はできませんので、紛失にご注意！
※使用期間は、4月1日～翌年3月31日まで。
(1年ごとの更新が必要になります)

(山口県岩国市)



**みんなで使おう！
グループタクシー**

公共交通の利用が不便な地域にお住まいの65歳以上の方がタクシーをグループで利用される場合に**グループタクシー利用券**を交付します。

1 交付の対象

- 岩国市内に住所がある方
- タクシー事業者の運行区域内に自宅がある方
- 自宅からいちばん近い駅やバス停（フリー乗降区間については運行ルート）等までの距離が1.0km以上ある方
- 65歳以上の方
- 岩国市高齢者等福祉タクシー料金助成券、岩国市重度障害者福祉タクシー料金助成券の交付を受けていない方

以上5つの要件をすべて満たす2人以上でつくるグループが対象です。グループの代表者を決めて、申請してください。

2 利用券の金額と枚数

自宅からいちばん近い駅やバス停（フリー乗降区間については運行ルート）までの距離に応じて

1.0km以上1.5km未満	⇒ 300円券×ひと月あたり5枚
1.5km以上4.0km未満	⇒ 500円券×ひと月あたり5枚
4.0km以上	⇒ 700円券×ひと月あたり5枚

※再発行・再交付はできませんので、紛失にご注意ください
※使用期間は平成27年7月1日～平成28年3月31日まで
(1年ごとの申請が必要です)

(宮城県大崎市)

○対象者

年齢要件	65歳以上
距離要件	自宅から最寄りのバス路線(鳴子線、宮沢真山線、清滝線、古川線、大貫線及び三本木大衡線に限る。)の停留所までの距離が800m以上あること
その他の要件	以下のいずれかに該当する者は、対象者から除く ・高齢者タクシー利用助成券の交付を受けている者 ・高齢者福祉有償運送利用助成券の交付を受けている者 ・重度障害者福祉有償運送利用助成券の交付を受けている者 ・福祉タクシー利用券の交付を受けている者 ・心身障害者自動車等燃料費助成券の交付を受けている者

○制度の内容

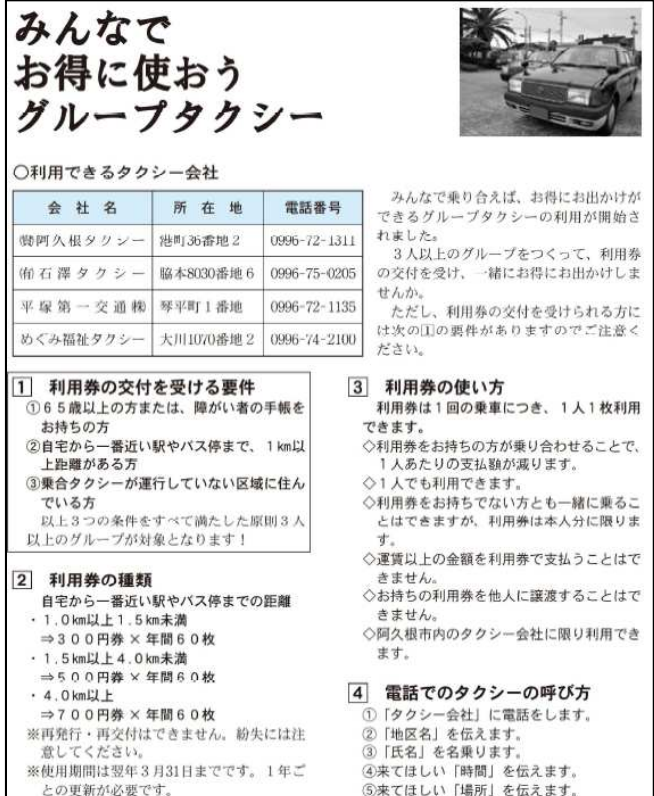
- 申請されたグループに対して利用券を交付する形で運用している。

利用助成券の内容	利用者1人につき1月当たり2枚を交付
利用方法	・利用者は、2人以上でタクシーを利用したときに、1回の乗車につき1人1枚の利用助成券を使用することができる。 ・利用者は、運賃等から利用助成券の額(600円)を差し引いた額を支払う。

■グループタクシー利用助成券本券(表面)

利用券No. 大崎市グループタクシー 利用助成券(控)	交付No. 大崎市グループタクシー利用助成券
利用年月日 年 月 日	利用年月日 年 月 日
助成基準額	利用者氏名 人数 人
乗車1回につき600円	本券の用途 タクシー運賃等の助成
	助成基準額 乗車1回につき600円
	有効期限 年 月 日
大崎市	大崎市長 印

(鹿児島県阿久根市)



**みんなで
お得に使おう
グループタクシー**

みんなで乗り合えば、お得にお出かけができるグループタクシーの利用が開始されました。
3人以上のグループをつくって、利用券の交付を受け、一緒にお得にお出かけしませんか。
ただし、利用券の交付を受けられる方には次の[1]の要件がありますのでご注意ください。

○利用できるタクシー会社

会社名	所在地	電話番号
豊門久根タクシー	地町36番地2	0996-72-1311
南石澤タクシー	脇本8030番地6	0996-75-0205
平塚第一交通	琴平町1番地	0996-72-1135
めぐみ福祉タクシー	大川1070番地2	0996-74-2100

1 利用券の交付を受ける要件

- 65歳以上の方または、障がい者の手帳をお持ちの方
- 自宅から一番近い駅やバス停まで、1km以上距離がある方
- 乗合タクシーが運行していない区域に住んでいる方

以上3つの条件をすべて満たした原則3人以上のグループが対象となります！

2 利用券の種類

自宅から一番近い駅やバス停までの距離

- 1.0km以上1.5km未満 ⇒ 300円券 × 年間60枚
- 1.5km以上4.0km未満 ⇒ 500円券 × 年間60枚
- 4.0km以上 ⇒ 700円券 × 年間60枚

※再発行・再交付はできません。紛失には注意してください。
※使用期間は翌年3月31日までです。1年ごとの更新が必要です。

3 利用券の使い方

利用券は1回の乗車につき、1人1枚利用できます。
○利用券をお持ちの方が乗り合わせることで、1人あたりの支払額が減ります。
○1人でも利用できます。
○利用券をお持ちでない方も一緒に乗ることはできますが、利用券は本人分に限ります。
○運賃以上の金額を利用券で支払うことはできません。
○お持ちの利用券を他人に譲渡することはできません。
○阿久根市内のタクシー会社に限り利用できます。

4 電話でのタクシーの呼び方

- 「タクシー会社」に電話をします。
- 「地区名」を伝えます。
- 「氏名」を名乗ります。
- 来てほしい「時間」を伝えます。
- 来てほしい「場所」を伝えます。

■交通弱者の移動支援のためのタクシーの活用事例（タクシー利用助成制度）

●千葉県内における高齢者外出支援事業の実施事例

事例都市	対象要件	助成内容	備考
習志野市	下記の要件を全てに該当する世帯 ○世帯全員が本市に住民票がある ○世帯員のうち、在宅で生活する75歳以上の人が1人以上おり、次のいずれかに該当する世帯 ・75歳以上の人のみで構成される世帯 ・75歳以上の人と障がい者のみで構成される世帯 ○世帯全員の申請年度（申請月が4月～6月の場合は前年度）の市民税が非課税 ※福祉タクシー券の交付を受けている人が世帯内にいる場合は対象外	・1か月あたり3枚の高齢者支援タクシー券を世帯に交付。 ・1枚500円、申請月から年度末（3月）までの分を一括で交付。	
南房総市	65歳以上で、以下の①から⑥のすべてに該当する方 ①本市に居住し、住民基本台帳に登録されている ②要介護（要支援）認定を受けていない ③前年度の市町村民税が本人非課税又は、運転免許返上者である（運転経歴証明書など所持者） ④自家用車を所有していない（注） ⑤福祉タクシー*の受給者でない ⑥外出支援バスの受給者でない	・1回の利用につき670円を助成 ・年間30枚を限度に交付	・利用できるタクシーは、指定された13社のタクシー
八千代市	鉄道やバスを利用することが困難な区域に居住する75歳以上の人で、次のいずれかに該当する人。 (1) 介護保険で要支援1・2、要介護1・2の認定を受けている人 (2) 同一の世帯の人が全て75歳以上の人 【鉄道やバスを利用することが困難な区域】 鉄道駅または1日の運行回数が9回以上のバス停留所から、地図上の直線距離で500m以上離れている区域	・乗車1回あたり500円の利用券を、年48枚を限度に交付	

●外出時の交通手段に不便を感じている人や交通空白地に住んでいる人の移動支援事業の実施事例

事例都市	事業名	対象要件	助成内容	備考
宮崎県 えびの市	えびの市タクシー利用料金助成事業	えびの市在住で、住民登録があり、市税等の滞納がない人で次のいずれかに該当する人 ○65歳以上の人 ○16歳から64歳の人で、運転免許証または自動車を持っていない人	○助成額 ・タクシー料金が580円から740円の場合 …タクシー料金から580円を差し引いた残額を助成 ・タクシー料金が820円以上の場合 …タクシー料金の約3割を助成 ただし、助成額は1,000円が上限 ○交付限度枚数 ・年間48枚を限度に申請月に応じて交付	・利用区域は市内のみに限定 ・家族や他人の同乗可 ・助成が受けられるタクシーは、市内で営業しているタクシー事業者のタクシー

■事業6 八街バイパス等の道路整備の推進

【目的・概要】

- ・市内の主要交差点においては、右折車線が整備されていないため、右折車による交通渋滞が発生し、路線バスやふれあいバスの定時性が低下していることから、八街バイパスの整備推進等の渋滞箇所における交差点改良等について、道路管理者へ整備の要請を行っていく。

- 八街バイパスの整備推進の要請
- 市内渋滞交差点における交差点改良の要請

【実施主体】

- 道路管理者
- 八街市

■事業7 多様な運賃制度の導入

【目的・概要】

- ・公共交通の利用促進と地域の活性化を図るため、市内の観光事業者・商業事業者等との連携による公共交通の利用に付加価値を付けた企画切符や高齢者の運転免許証自主返納による特典の可能性について検討する。
- ・また、バスからバスへの乗り継ぎにおける運賃抵抗を軽減するために、乗り継ぎ割引運賃の設定の可能性について検討する。

- 運転免許証の自主返納制度による特典の検討
- 乗り継ぎ割引運賃の検討
- 企画切符の検討

【実施主体】

- 交通事業者
- 観光事業者、商業事業者等
- 八街市

【事例】他都市における企画切符

○日東交通高速バス 期間限定特典付き往復券「かずさでぶらっと かぶらチケット」

高速バスによる観光利用促進として、東京方面から上総地域をもっと楽しむために東京～木更津・君津線高速バスの期間限定の往復乗車券。通常の往復乗車券よりも割安で購入でき、さらに上総地域の提携店等による特典サービスが受けられる。



○松本市 西部地域コミュニティバス「特典ポイントカードサービス」

コミュニティバスを1回利用するごとに、ポイントカードに1個スタンプを押印し、一定量（15個分）たまったら、提携している店舗等から特典サービスが受けられる。



■事業8 利用促進策による潜在需要の掘り起こし

【目的・概要】

・各種の方法を用いて、バス利用への抵抗を解消し、新たな需要の掘り起こしを図る。

○利用するために便利な公共交通マップ・時刻表の配布

- ・バスの利用方法、運賃
- ・路線バス・ふれあいバスとJRとの接続ダイヤ
- ・主要施設を経由する路線、駅におけるバス乗り場 等

○モビリティマネジメントの実施

* モビリティマネジメントとは

ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み

○おでかけ支援プログラムの作成

○乗り方教室の実施

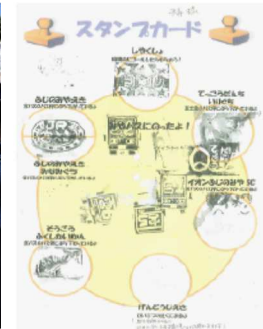
○市内のイベント開催時におけるふれあいバス無料乗車の実施

【実施主体】

- 交通事業者
- 八街市

【事例】富士宮市・のりもの祭でのイベント等の開催

富士宮市では、産業フェア時にのりもの祭を開催し、車両展示や、写真入りカレンダーの作製、公共交通にちなんだクイズ（宮バスの回数券などを景品）、スタンプラリー等を実施。景品は、サポーターとなっている地元の事業者や団体が提供している（宮バスサポーター制度）。



【事例】豊橋市・転入者を対象としたモビリティマネジメント

「転入届」の提出時に、受付窓口でMMキット（公共交通マップや意識の変化を促す動機付けチラシなど）を配布

■MMキット



**おまつりは「ふれあいバス」に
乗っていきませんか!!**

臨時運行日
平成27年11月8日(日)、22日(日)
運行ルート：北・街・南・西・中コース
※ただし、朝便、1便、夕便は運行しませんのでお気を付けてください。

おまつりの日、車で行ったはいけれど、駐車場がなく
て困ったことはありませんか?

そこで、八街市では**11月8日(日)**の八街大祭と
11月22日(日)の八街市産業まつりの2日間
「ふれあいバス」を臨時運行いたします。

しかも、運賃は無料です!!

ぜひ、この機会に「ふれあいバス」をご利用ください!!

詳しくは、
八街市役所 総務部 企画課まで 連絡先 043-443-1114

【事例】富士宮市おでかけ支援プログラム

おすすめ！おでかけプラン

プランその1

宮バスに乗って白尾山公園までウォーキング

宮バスに乗って途中下車。白尾山公園に向けてウォーキング！おいしい空気ときれいな景色を楽しみませんか？

- 8 : 11 富士宮ペインクリニック 発
↓東南循環（東内回り）
- 8 : 33 富士宮駅 着
- 8 : 43 富士宮駅 発
↓東南循環（南内回り）：乗換不要
- 8 : 58 森岡内科医院 着
白尾山までウォーキング！
- 10 : 00 白尾山公園 着
自由時間・昼食 等
- 12 : 00 白尾山公園 発
バス停までウォーキング！
- 13 : 58 森岡内科医院 発
↓東南循環（南外回り）
- 14 : 14 富士宮駅 着
- : 29 富士宮駅 発
↓東南循環（東外回り）
- 14 : 51 富士宮ペインクリニック 着

【事例】バスの乗り方教室（H28. 2. 3 八街市立交進小学校にて）



■事業9 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

【目的・概要】

- ・公共交通を持続可能なものにしていくためには、行政や交通事業者だけではなく、地域（住民）自らが公共交通を創り・守り・育てる意識を持つことが不可欠である。
- ・そのため、八街市における公共交通の現状についての情報発信や懇談会やシンポジウムの開催等により、バス利用への意識啓発を図る。
- ・さらには、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、地域自らが移動手段を確保する取り組みを促進していくための仕組みの構築を検討する。その場合、既存の交通システムの活用も視野に入れながら、地域のニーズに対応できる交通手段を検討する。
- ・行政として、地域が主体となった取り組みをサポートする仕組みについてもあわせて検討する。

○地域交通のあり方等に関する地域懇談会・シンポジウム・アンケート等の実施

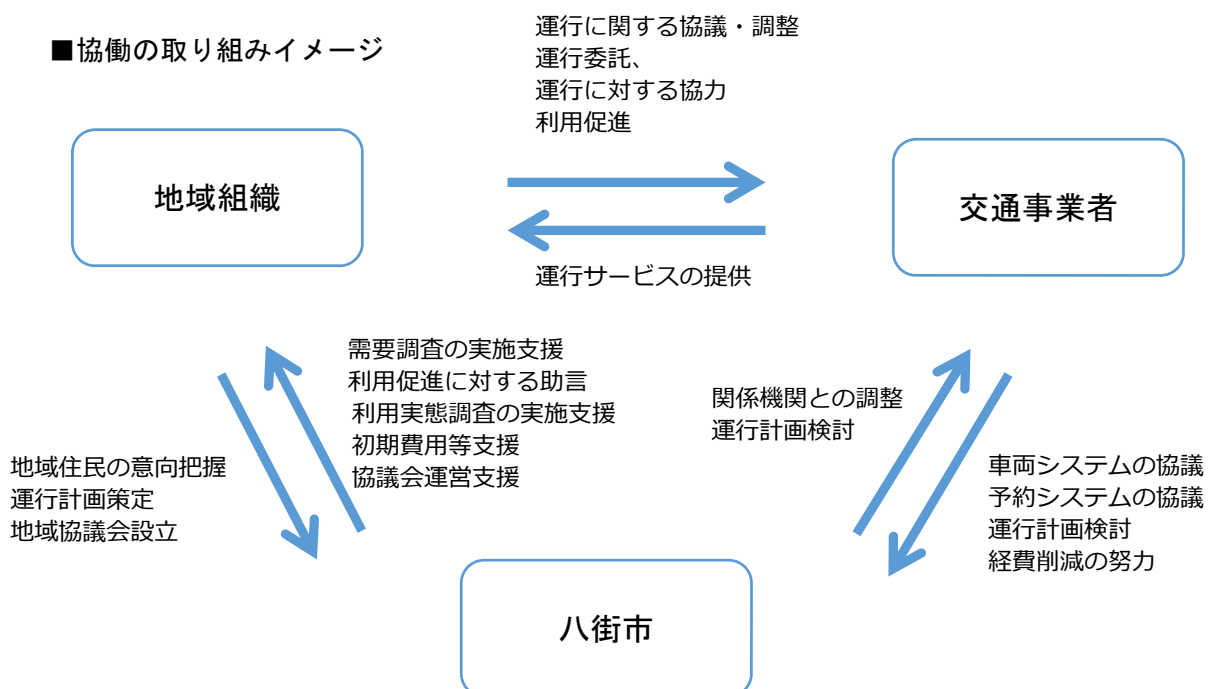
○他都市における地域住民主体による公共交通への取り組み・行政支援の事例研究

○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

【実施主体】

- 市民
- バス・タクシー等交通事業者
- 地域団体
- 八街市

■協働の取り組みイメージ



【事例】千葉県市原市地域住民によるコミュニティバス（「あおバス」）

J R内房線姉ヶ崎駅から 1.5～2 km離れた住宅団地において、団地内に起伏があることや道路形態などからバス運行がなく、近くの街道まで出ないと路線バスが利用できなかったことから、地元自治会は、平成 8 年からバス事業者に運行を要望してきたが、実現には至らなかった。

当初は、運行の要望にとどまっており、自らの熱意で運行を実現させようという意識は少なかったが、市役所からの働きもあり、平成 16 年 8 月に、地元 3 町会が「青葉台に市民バスを走らせる研究会」を発足させた。

その後、住民自ら主体となって、「バスが必要」「バスを走らせたい」という強い思いから、市の支援を受けながら、住民自ら地元住民アンケート調査の実施、ルート・運営形態・運行ダイヤ・運賃・収支等の検討を行ってきた。

その後、バス事業者及び市役所と協議調整を重ね、平成 17 年 11 月に「あおバス」として運行を開始した。地元組織も、各町会の代表で構成される「青葉台コミュニティバス運営協議会」を設置し、協議会からバス事業者に運行委託を行っている。

運行後、一定の利用があることから、交通事業者からの提案により平成 30 年度から路線バスとしての運行することで調整を行っている。



■福岡市における地域が主体となった取り組みのイメージ



6-3. 八街市における公共交通網再編イメージ

・八街市における公共交通網の再編に当たっては、以下の方針に基づき行うものとする。

【八街市における公共交通網再編の方針】

○JR八街駅の交通結節点の強化（事業3）

- ・コミュニティバスのターミナル（ふれあいターミナル）機能を市の中心核であるJR八街駅に移設し、民間路線バスとターミナルを共用化することにより、交通機関相互の乗り継ぎの利便性を高める。
- ・乗り継ぎの待ち時間においてターミナル周辺に滞留できる施設や八街駅南口商店街との連携による回遊する仕組みを充実し、交通結節点の利便性向上及び駅周辺の活性化を図る。

○路線バスの維持・充実（事業2）

- ・路線バス事業者と協力し、現状と同様の運行、もしくはさらなる充実を図る。

○ふれあいバスのルート再編（事業1）

（基本方針）

- ・JR八街駅を交通結節点とし、分かりやすいルートで、現在よりも所要時間を短縮するルートとする。

（ルート設定の考え方）

- ・ふれあいバスの運行エリアを4つに区分して、各コースのルートの重複を減らす。
- ・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、コースの延長を短縮化し、各方面からJR八街駅もしくはJR榎戸駅までの所要時間の短縮を図る。

コース	各コース設定の考え方
北コース （P89 再編イメージ案 ■）	<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。 ・速達性に配慮し、各駅間を高頻度で循環させる。 ・北部地区の利用者だけではなく、南西部からの乗継利用者に配慮し、公共施設、総合病院、診療所、大型スーパーを経由する。
(仮)東コース （P89 再編イメージ案 ■）	<ul style="list-style-type: none"> ・主に朝日、文違地区を運行。 ・1回の運行で八街駅に3回接続することにより東部地区住民の駅へのアクセスを高める。 <ol 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（北口） ③八街駅（北口）⇒朝日地区⇒八街駅（南口） ・北コース同様、南西部からの乗継利用者に配慮し、公共施設、総合病院、大型商業施設を経由する。 ・八街東小学校児童の登下校に配慮。

コース	各コース設定の考え方
西コース (P89 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。 ・旧中コースと西コースを統合。 ・ちばフラワーバス（株）が運行する八街循環線とのルート重複を極力避けるように設定。 ・川上小学校及び二州小学校児童の登下校に配慮するとともに、利用者の多い希望ヶ丘地区に高頻度で運行し、八街駅及び大型商業施設が集中する五区地域へのアクセスを高める。
南コース (P89 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。 ・旧南コースはもともと利用者数も多く、H27 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、大幅な変更はないが、旧中コースが運行していたガーデンタウン地区を運行ルート上に設定。 ・二州小学校児童の登下校に配慮。

※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

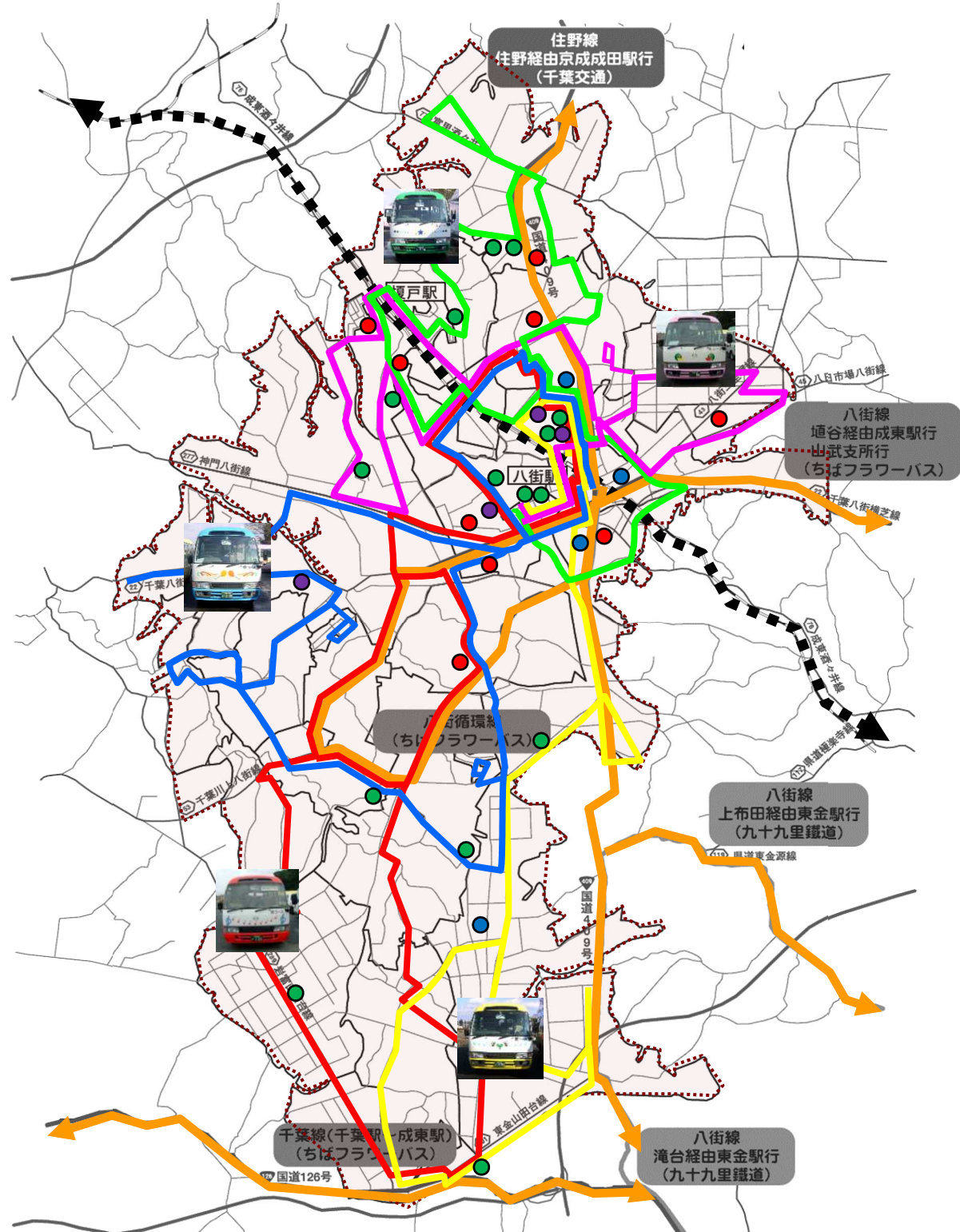
○交通弱者の移動手段の確保に向けた取り組みの展開（事業5）

- ・公共交通空白地域やバス停まで遠く歩いていけない高齢者等の交通弱者に対して、グループタクシー（相乗りタクシー）制度の導入（既存タクシーの活用）により、移動手段を確保する。

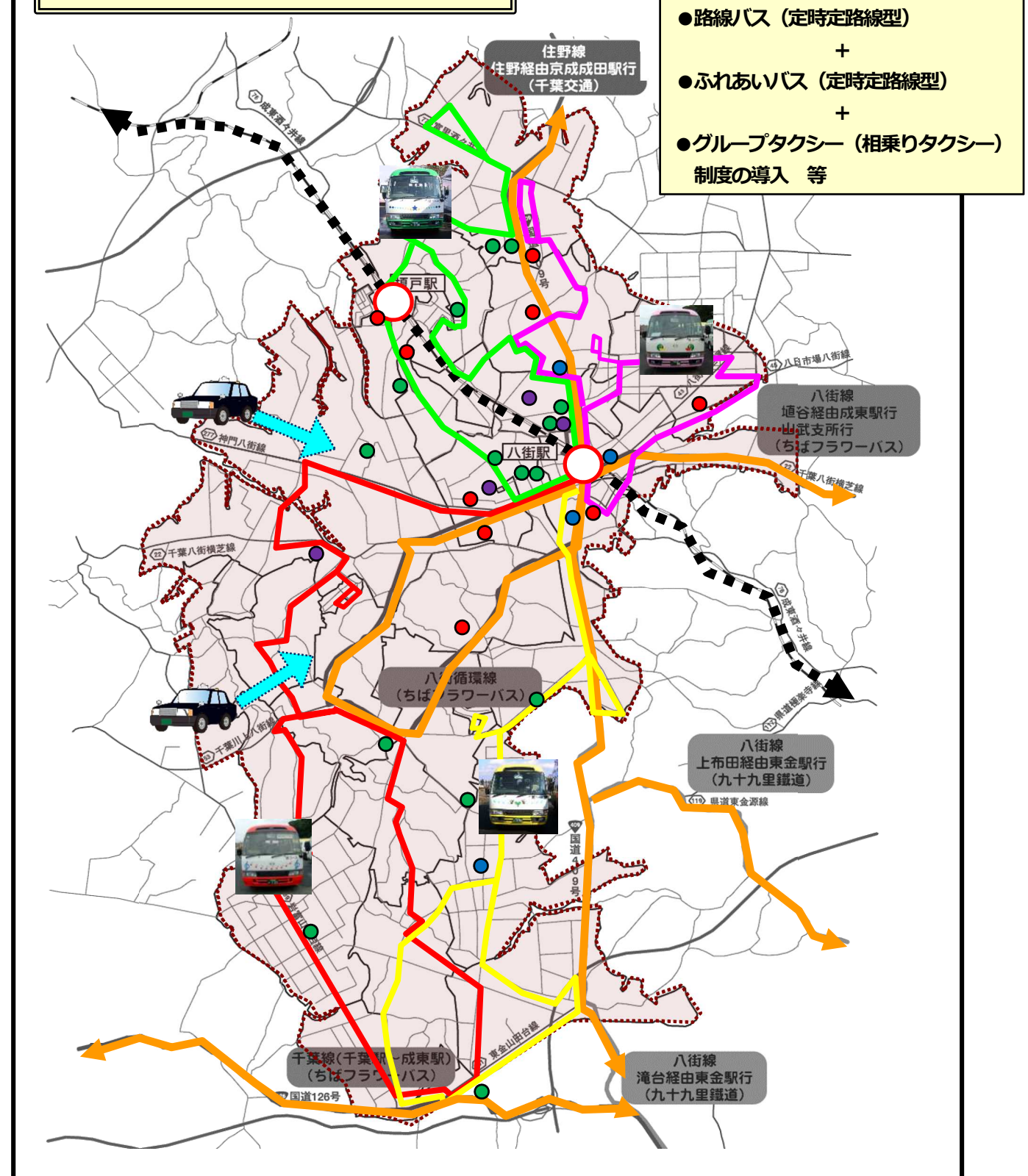
○公共交通の維持・利便性を高めるための施策の展開

- ・八街バイパス等の道路整備推進による定時性の確保（事業6）
- ・多様な運賃設定（事業7）
- ・利用促進策による潜在需要の掘り起こし（事業8）
- ・地域住民による持続可能な運行を支える協働の取り組み（事業9）

【現在】



【再編イメージ案】



凡	例			
←●●●●→	JR総武本線	→●●●●→	グループタクシー (相乗りタクシー) (新設)	主要施設
←●●●●→	民間路線バス	○	交通結節点 (乗り継ぎ拠点)	● 公共施設
●●●●	ふれあいバス			● 学校
				● 病院
				● 主要な商業施設

6-4. 事業の実施スケジュール

事業	実施主体	実施年次				
		平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
事業1：ふれあいバスの再編・運行サービスの改善見直し ア. ふれあいバスの路線再編、運行ダイヤの見直し	バス運行事業者 八街市	関係機関との調整	→			→
イ. 鉄道・路線バスとのダイヤ調整						→
事業2：路線バスの確保・維持・充実 ア. 鉄道ダイヤ・小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整	バス運行事業者 八街市					→
イ. 運行本数の増便（八街循環線等）						→
ウ. ICカードの導入による利便性の向上						→
エ. 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						→
事業3：八街駅及び榎戸駅における交通結節点の強化 ア. 八街駅南口における乗り換えターミナルとしての再整備	鉄道事業者 バス運行事業者 タクシー事業者 八街市	関係機関との調整	→			→
イ. 榎戸駅における橋上駅舎化及び自由通路の整備				→		
事業4：公共交通見直しの基準となるルールづくり ア. （仮称）ふれあいバス等運行見直し指針の作成	バス運行事業者 八街市	関係機関との調整・作成	→			
事業5：高齢者等を対象としたタクシー利用券の助成制度の導入 ア. グループタクシー（相乗りタクシー）制度の検討・導入	タクシー事業者 八街市	制度の検討	→	実証運用・本格運用		→
事業6：八街バイパス等の道路整備の推進 ア. 八街バイパスの整備推進の要請 イ. 市内渋滞交差点における交差点改良の要請	道路管理者 八街市					→
事業7：多様な運賃制度の導入 ア. 運転免許証の自主返納制度による特典の検討 イ. 乗り継ぎ割引運賃の検討 ウ. 企画切符の検討	交通事業者 商業事業者、観光事業者等 八街市	関係機関との調整	→			→
事業8：利用促進策による潜在需要の掘り起こし ア. 利用するために便利な公共交通マップ・時刻表の配布 イ. モビリティマネジメントの実施 ウ. お出かけ支援プログラムの作成 エ. 乗り方教室の実施 オ. 市内のイベント開催時におけるふれあいバス無料乗車の実施	交通事業者 八街市					→
事業9：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 ア. 地域交通のあり方等に関する地域懇談会・シンポジウム・アンケート等の実施	八街市					→
イ. 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 ウ. 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 バス・タクシー等交通事業者 地域団体 八街市	他都市の事例研究、制度・支援メニューの検討				→

7. 計画の達成状況の評価

(1) 計画推進のための協議・調全体制

本計画の実施にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、地域住民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいく必要がある。このため、本計画を推進する体制づくりを進める。

①本計画推進のための協議・調全体制

本計画の目標に向けた取り組みを実現していくため、利用者の意見を反映しながら、会議を構成する各関係機関との協議・調整を図っていく。

②適正な役割分担による取り組みの実施

本計画における取り組みの実施は、八街市をはじめとする行政機関、交通事業者、地域住民が実施主体となるため、各取り組みは、それぞれの実施主体の権限の範囲において適正な役割分担のもとに実施するとともに、関係機関との十分な調整を行い、連携を図って進める。

(2) 推進方策

①効率的かつ効果的な計画の推進

本計画の取り組みは、財政環境の大幅な改善が望めない現在の状況下においては、限られた財源の重点的かつ効果的な投資に十分配慮し、計画の推進を図る。

②情報提供の実施

交通施策の実現に向けては、市民の理解と参加が必要である。そのため、施策の取り組み状況などを市民に報告し、市民の意識向上や合意形成を図るための取り組みを推進する。

(3) 進行管理・評価・定期的な見直し

①取り組みの進捗状況と検証・評価（PDCAサイクルの活用）

本計画で提案した取り組みの実施にあたっては、事業の実施状況・導入効果及び目標指標の達成状況を、定期的に確認・評価・検証を行い、必要に応じて見直しを行うPDCAサイクルに基づき進捗管理を行うものとする。

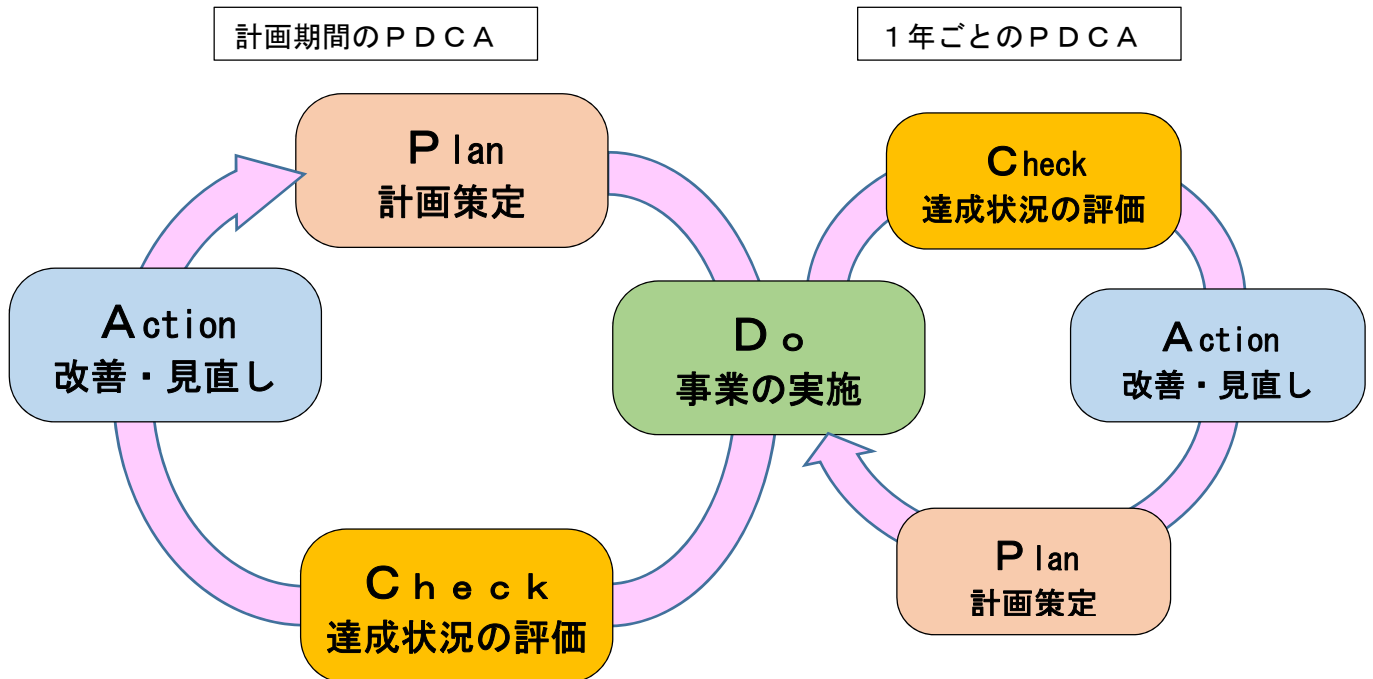
確認・評価・検証においては、「1年ごとのPDCAサイクル」と「計画期間全体のPDCAサイクル」による二重（二輪）のサイクルを組み合わせて進捗管理を行う。

そして、それらの情報について広報誌やホームページなどで市民に報告していく。

②総合的・弾力的な計画の推進

様々な取り組みを的確に進めるためには、今後の社会・経済情勢や地域住民ニーズ等の変化に弾力的に対応していくことが重要であり、計画期間中に環境が大きく変化した場合は、見直すことも必要である。

■PDCAサイクル



■各PDCAサイクルの概要

項目	計画期間のPDCA	1年ごとのPDCA
P（計画）	地域公共交通網形成計画の策定	各路線等の運行計画の策定 各種事業の実施計画策定
D（実行）	計画に基づく各種事業の実施	各路線の運行 各種事業の実施
C（評価）	事業実施による効果（目標値の達成状況）の評価	運行・利用状況の評価 施策事業効果の評価
A（改善）	地域公共交通網形成計画の見直しの検討	運行計画の見直しの検討 各種事業の見直しの検討

(4) 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、最終年度（平成 32 年度）には各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び地域公共交通全体の再編の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討する。

バス路線などの利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施する。

■評価スケジュール

		H28	H29	H30	H31	H32
評価方法	利用者数調査※	●	●	●	●	●
	利用者アンケート			○		●
	市民アンケート調査					●
事業実施の評価		●	●	●	●	●
計画の評価						●
計画・目標値の見直し				○		☆
地域公共交通協議会の開催		●	●	●	●	●

凡例 ●：実施 ○：必要に応じて実施 ☆：次期計画の検討

※事業者よりデータ提供

【用語説明】

か行

幹線路線

鉄道・バスや道路などにおける主要・重要な路線

橋上駅舎

駅舎機能（改札口や乗車券売り場等）をプラットフォームの上階部分に集約した鉄道駅、あるいはその駅舎のこと。跨線橋と駅舎を一体化したような構造を持つ。

協働

様々な活動主体が、それぞれが持つ可能な役割を活かし、互いに相手を尊重し、相互に補完し合い連携・協力することで、共通する課題の解決や社会的目的の実現に向けて取り組むこと

グループタクシー（相乗りタクシー）

公共交通の利用が不便な地域に居住する高齢者を対象に、タクシーを共同で利用する仕組みとして、地域でグループをつくり、買物や通院など一般タクシーを利用される際に、タクシー運賃から、利用券の金額を差し引いた料金を、乗り合わせた方々で負担する仕組み

公共交通空白地域

鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。一般的には、鉄道駅から半径 800m～1,500m程度、バス停から半径 300m～500m程度の範囲からはずれるエリアを交通空白地域としている例が多い。

なお、公共交通は運行されているものの、運行頻度が著しく低いエリア等を「交通不便地域」などと位置づけているケースもある。

交通結節点

人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所

コミュニティ

同じ地域に居住して利害を共にし、政治・経済・風俗などにおいて深く結びついている人々の集まり（社会）のこと（地域共同体）

コミュニティバス

地域内の交通不便者の足の確保と利便性向上等のために、市町村等が主体となって、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫した運行サービスであり、八街市においては「ふれあいバス」が相当する。

狭義には、乗合バスによる運行を意味するが、広義には、自家用車による市町村運営有償運送まで含める場合もある。

さ行

支線路線

その地域の幹線（鉄道等）に接続する路線

潜在需要

公共交通の情報（ルート、バス停、運行ダイヤ）を知らないなどのなんらかの理由によってまだ現実の需要にならず、眠っている需要

た行

地域公共交通

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関

デマンド交通

「デマンド」とは要望のことをいい、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。

ま行

モビリティマネジメント

ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み

ら行

路線定期型交通

利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを定められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降できる交通システム

I

ICカード

キャッシュカード大のプラスチック製カードに極めて薄い半導体集積回路（ICチップ）を埋め込み、情報を記録できるようにしたカード

公共交通に関わるICカードとして、首都圏では「パスモ」や「スイカ」等があり、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際に運賃などとして利用できる。

P

PDCAサイクル

計画(Plan)を実行(Do)し、評価(Check)して改善(Action)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと

