

八街市地域公共交通網形成計画
(骨子案)

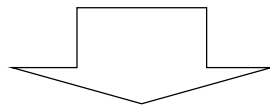
平成 27 年 10 月 19 日

1. 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

1-1. 基本的な方針

【地域交通に関する問題・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

1-2. 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。

2. 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

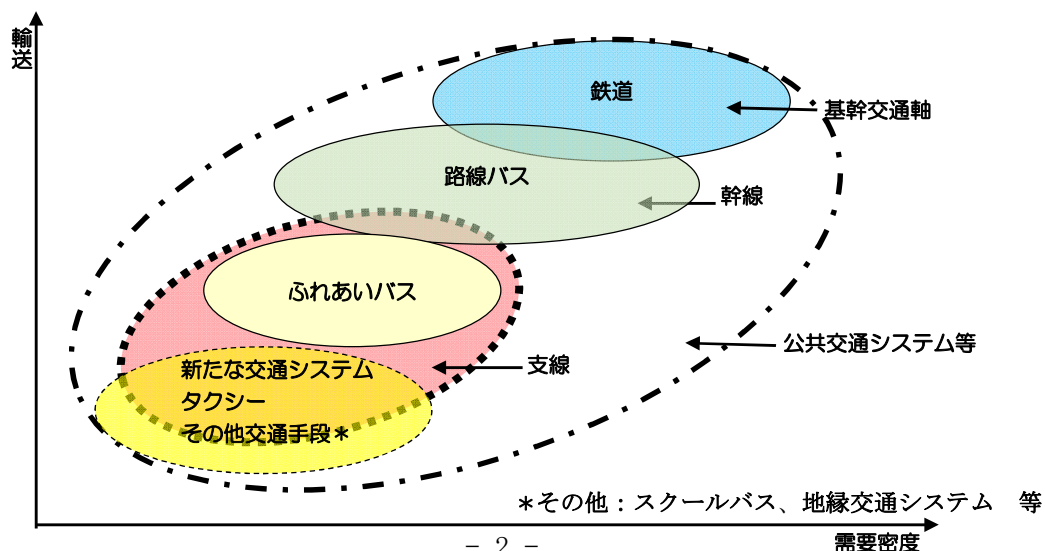
①各交通モードの機能・役割を明確化及び相互の連携による、わかりやすく利便性の高い公共交通体系の構築

- ・ 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。
- ・ 八街駅など交通結節点においては、鉄道とバス、路線バスとふれあいバスとの乗り継ぎダイヤの調整や待合空間の整備、乗り継ぎ割引など公共交通相互の連携を図ることで、公共交通を利用した市内の移動を円滑化し、利便性を高める。

■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の骨格 ○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不便地域の解消を担う路線 ○主に買物、通院、観光等の目的に対応
	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		○上記システムの乗継ぎ拠点で、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



②八街駅等における各交通機関との乗り換え利便性の向上

- ・地域内の移動の利便性を高めるため、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地域の実情に即した利便性・効率性の高い公共交通網の形成

- ・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。
- ・JR総武本線北側の地域においては、八街駅へのアクセス時間が短いため、地域のニーズに対応する地域交通の運行の可能性について検討し、日常生活における利便性の確保を図る。

④利用しやすい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、効率的・効果的な周知・PRを行い、利用促進を図る。

⑤地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組

- ・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。
- ・そのために、住民主体で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。

3. 目標を達成するために行う事業とその実施主体

■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。
- ・地域の実情に即した路線体系等を検討し、新たな交通手段による地域住民の足を確保する。
- ・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。
- ・現在、障害者手帳所持者は運賃無料となっているが、路線バスと同様に、受益者負担の原則に基づき、運賃のあり方について検討する。

- ふれあいバスの路線再編
- 鉄道・路線バスとのダイヤ調整
- 受益者負担の見直し

【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

【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。

- 鉄道ダイヤに合わせた運行ダイヤの見直し
- 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



■事業3 交通結節点の強化及び待合環境の整備

【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。
- ・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

■八街駅南口の現状



■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)

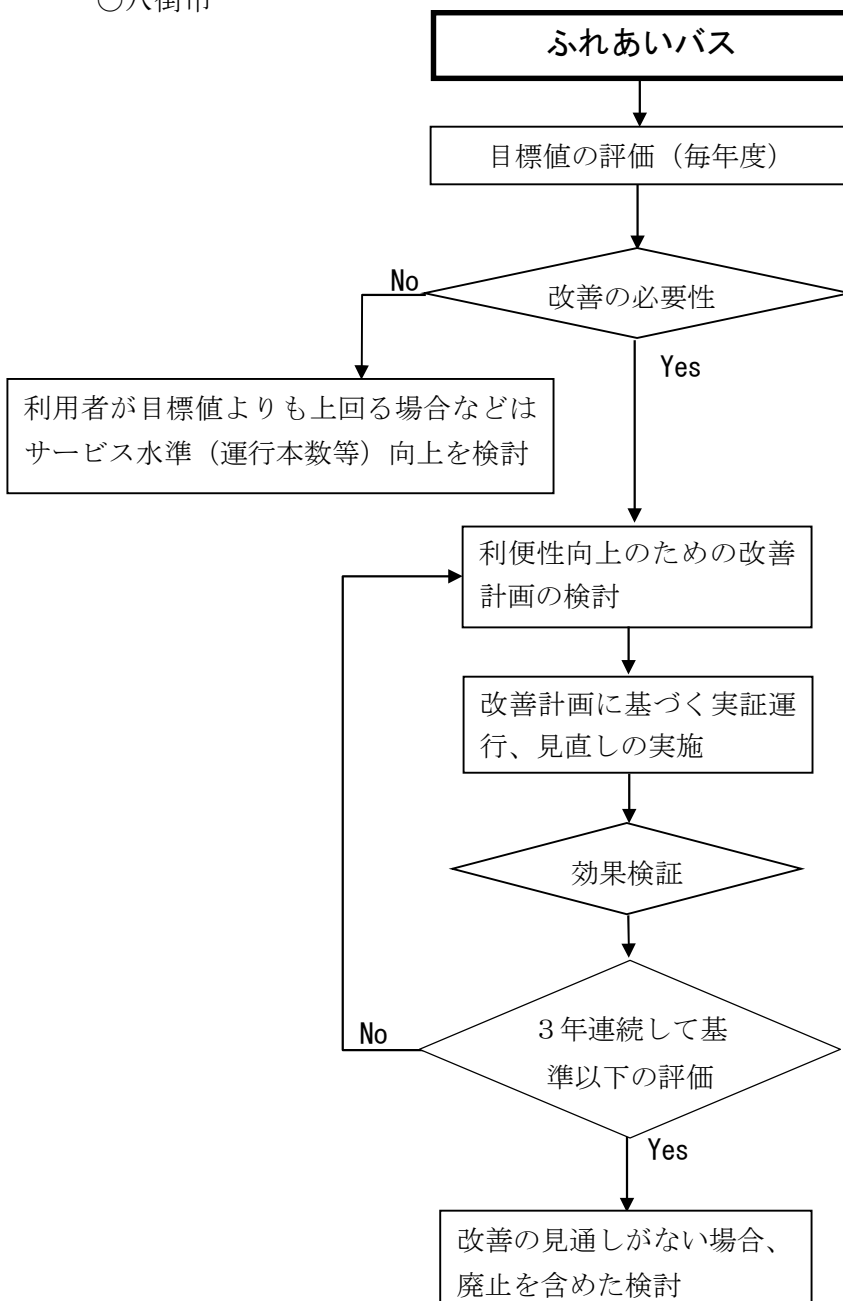
【目的・概要】

- ・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(イメージ)

【実施主体】

- バス運行事業者
- 八街市



■事業5 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組

【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、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とともに、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

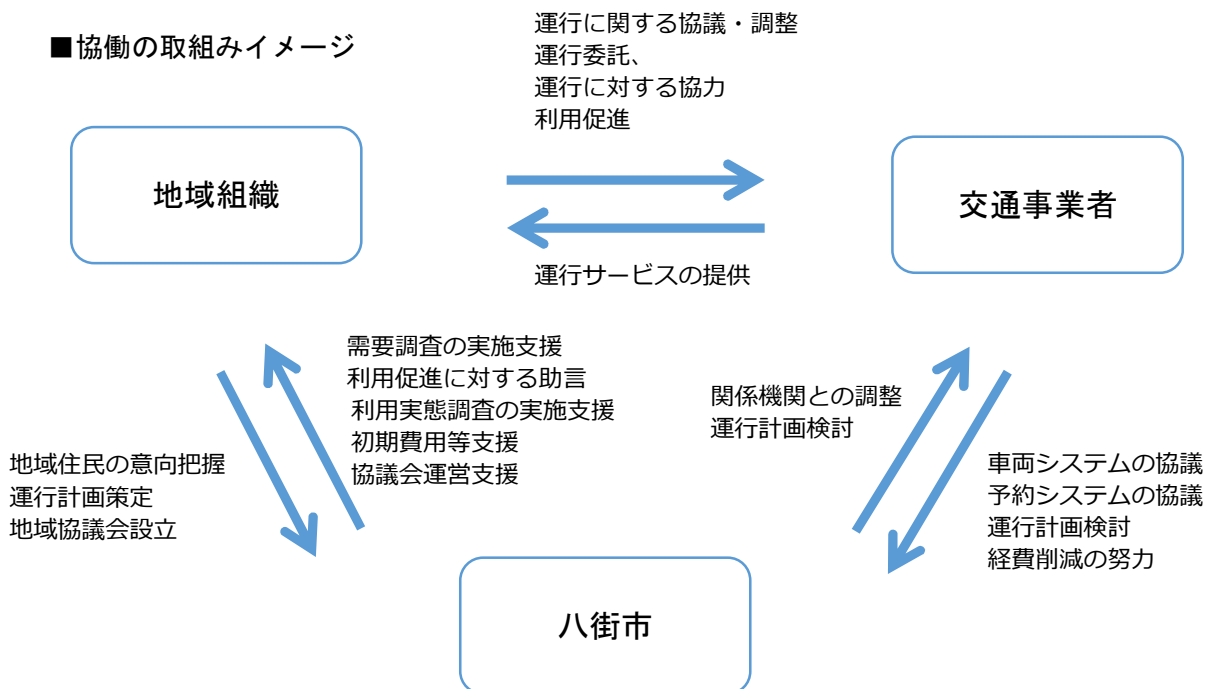
○財政支援の基準やその他の支援メニューの検討

○地域交通を検討する住民組織の設立・育成に向けた支援の検討

【実施主体】

- 市民
- バス・タクシー等交通事業者
- 地元企業 等
- 八街市

■協働の取組みイメージ



【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」）

JR内房線姉ヶ崎駅から1.5～2km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。



■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



■事業6 交通空白地域等の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 ～グループタクシーの導入～

【目的・概要】

- ・公共交通空白地域等において、とくに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助成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。

○グループタクシー制度の検討・導入

【実施主体】

- タクシー交通事業者
- 八街市

■他都市の導入事例

(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?

1. 65歳以上の方
2. 自宅からいちばん近い駅やバス停まで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に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。
3. 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

山口市グループタクシー利用券 500円
有効期限平成30年3月31日 山口市

※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)

(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. (控) 大崎市グループタクシー 利用助成券(控)	交付No. 利用券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

■事業7 宅配サービス等と連携した買物客の有料送迎の検討

～貨客混載による買物客の輸送～

【目的・概要】

- ・現在、八街市内においては、宅配車両や郵便等の集配車両、各店舗の配達車両などが多く運行している。
- ・国より、過疎地域における貨客混載が認められる方針が打ち出されたことから、宅配サービス等と連携し、店舗等を利用した買物客を対象に、一定の運賃を徴収して、荷物を配達するとともに自宅まで送迎する仕組みを事業として行うための可能性を検討し、事業化に向けた仕組みを構築する。
- ・これにより、買物客の帰りの移動手段を確保するとともに、商店街の活性化を図る。

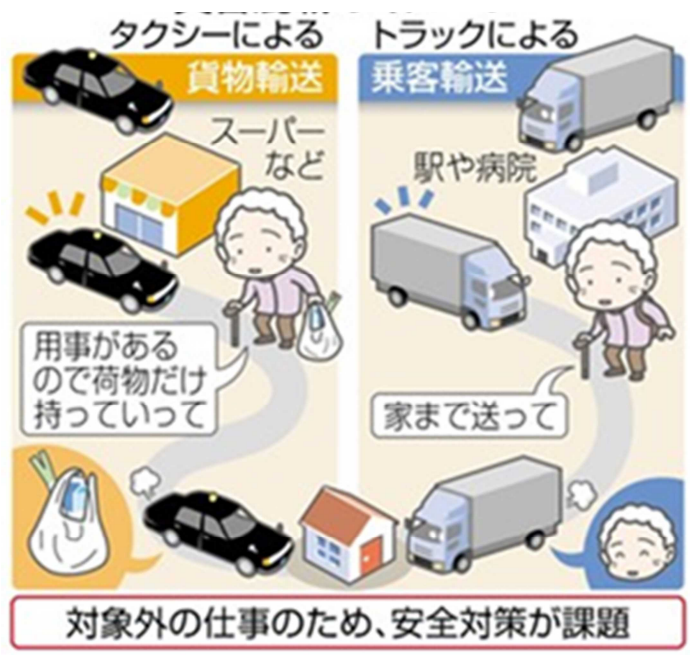
○宅配サービスと連携した買物客の有料送迎サービスの事業化の検討



【実施主体】

- 宅配事業者、商業者等
- 八街市

■貨客混載のイメージ



(国土交通省資料)

■事業8 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や住野十字路交差点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（千葉県）
- 八街市

■事業9 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を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

■福島県会津若松市運転免許証の自主返納制度による特典の拡大の事例

公共交通の運賃割引のサービスに加え、登録した商店や事業所等の独自の様々なサービス（料金割引・宅配・送迎・休憩等 ※各店舗によりサービスが異なる。）が受けられる。

サービス提供の流れ



■事業 10 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
- ・ 主要施設を経由する路線、駅・ターミナルにおけるバス乗り場 等

○モビリティマネジメントの実施 ……転入者、企業通勤者、通学者

○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



【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（四国運輸局）

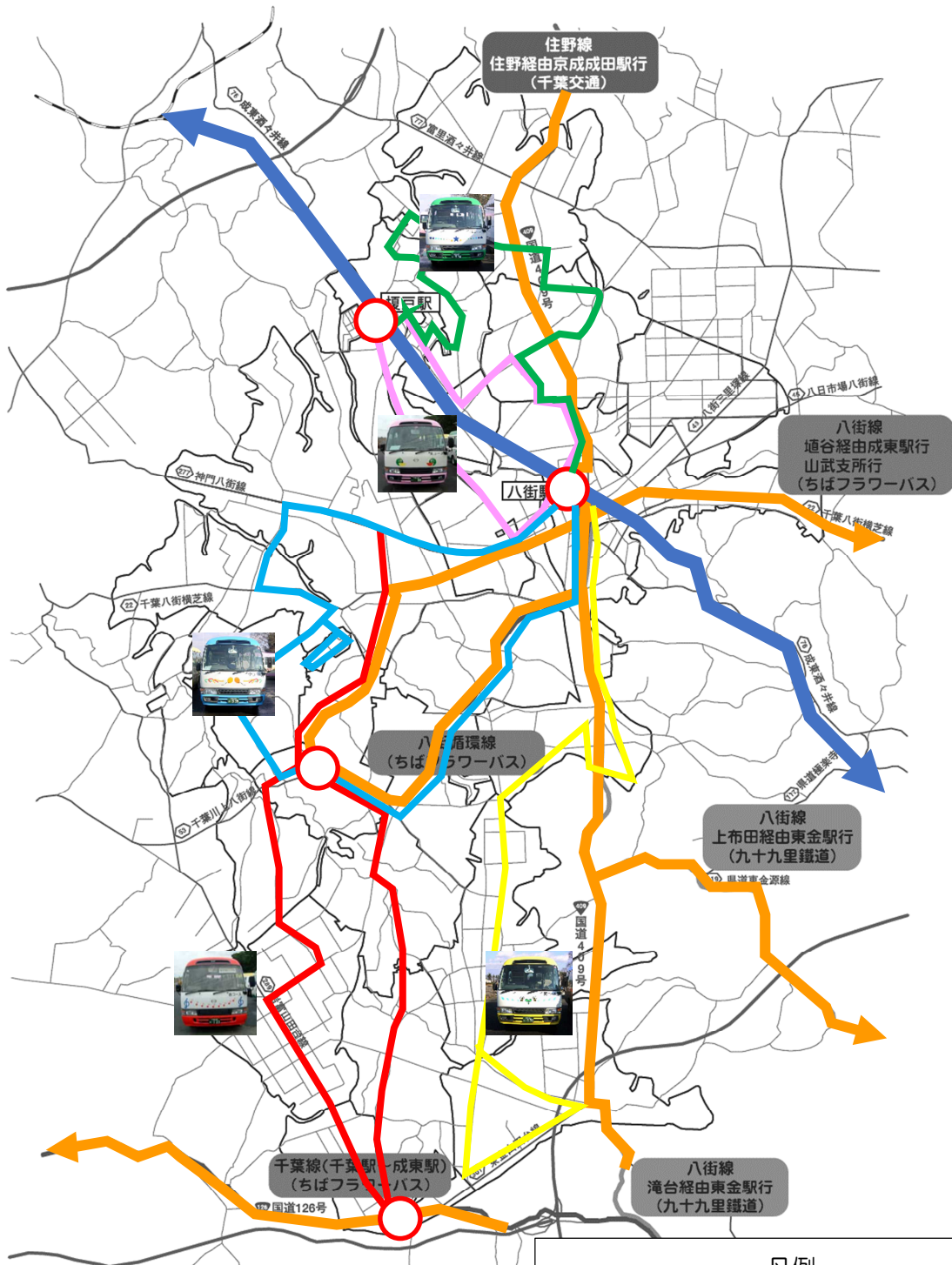


茨城県日立市



■再編イメージ案

【再編イメージ案1】現状のルートについて、時間短縮を図った再編案

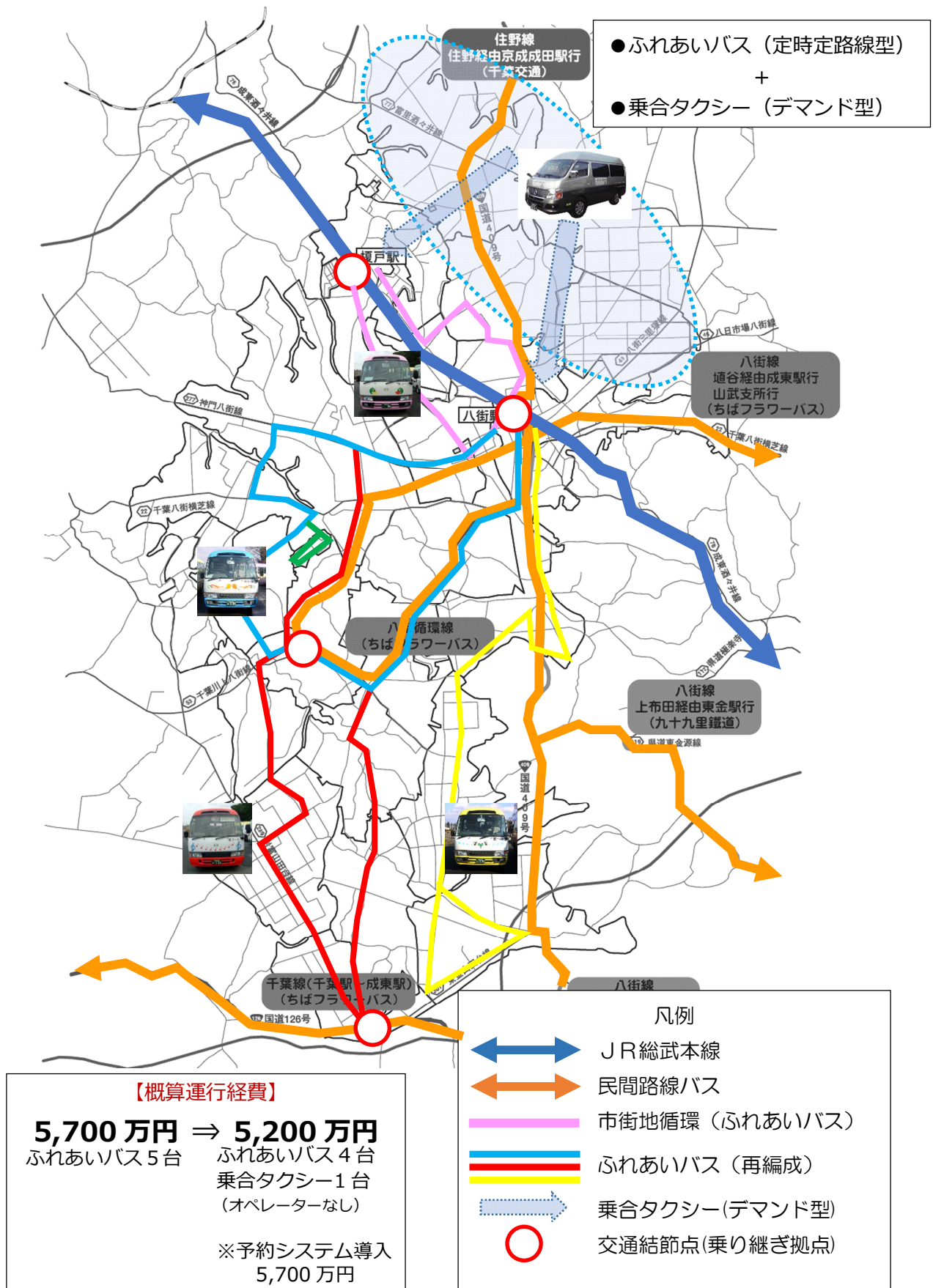


【概算運行経費】
5,700万円 ⇒ 5,700万円-α
 ふれあいバス5台 ふれあいバス5台

- 凡例
- JR 総武本線
 - 民間路線バス
 - 市街地循環 (ふれあいバス)
 - ふれあいバス (再編成)
 - 交通結節点(乗り継ぎ拠点)

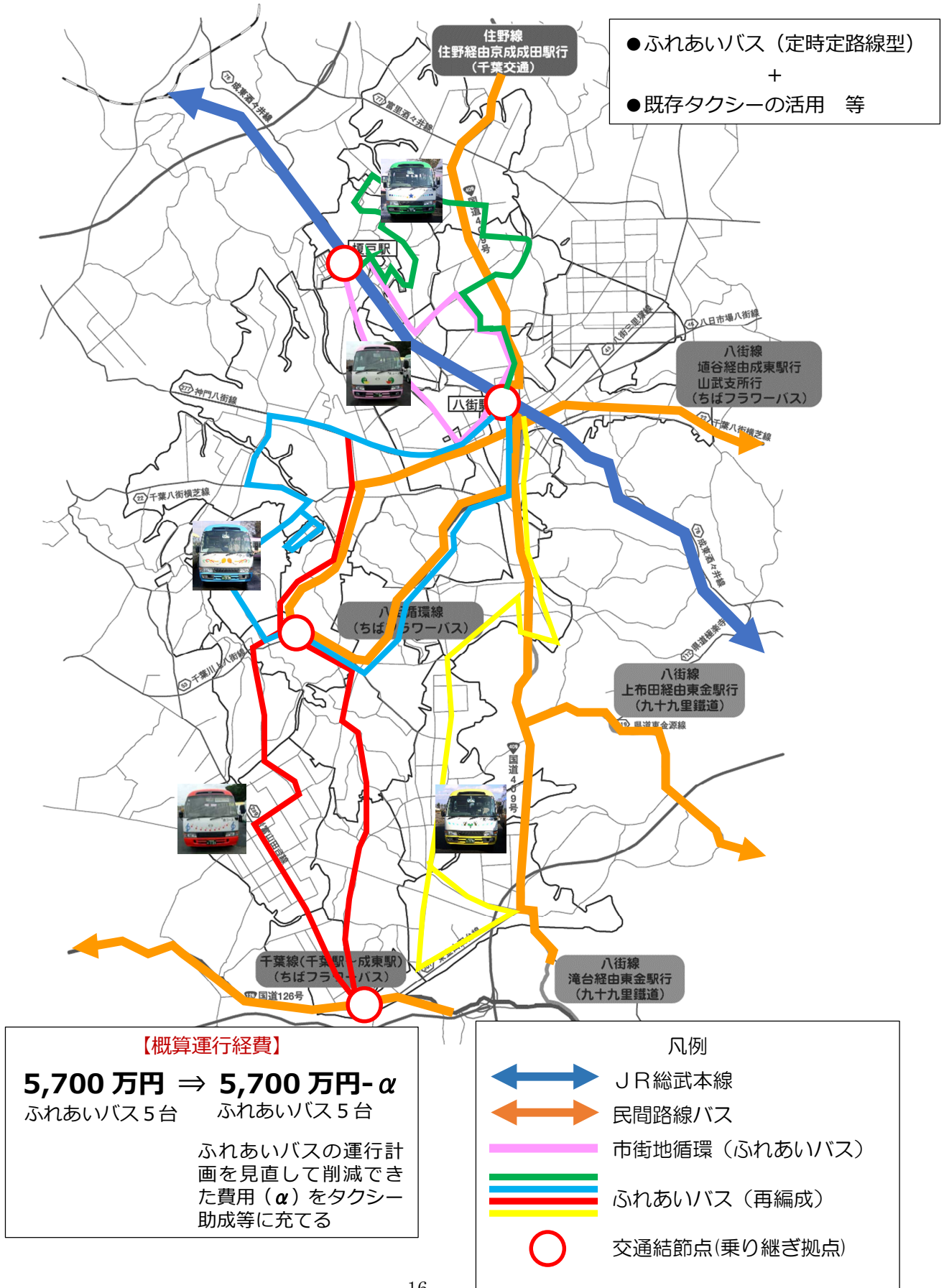
【再編イメージ案2】

北コースを廃止して乗合タクシーを運行し、他のコースは案1と同様に、時間短縮を図った再編案



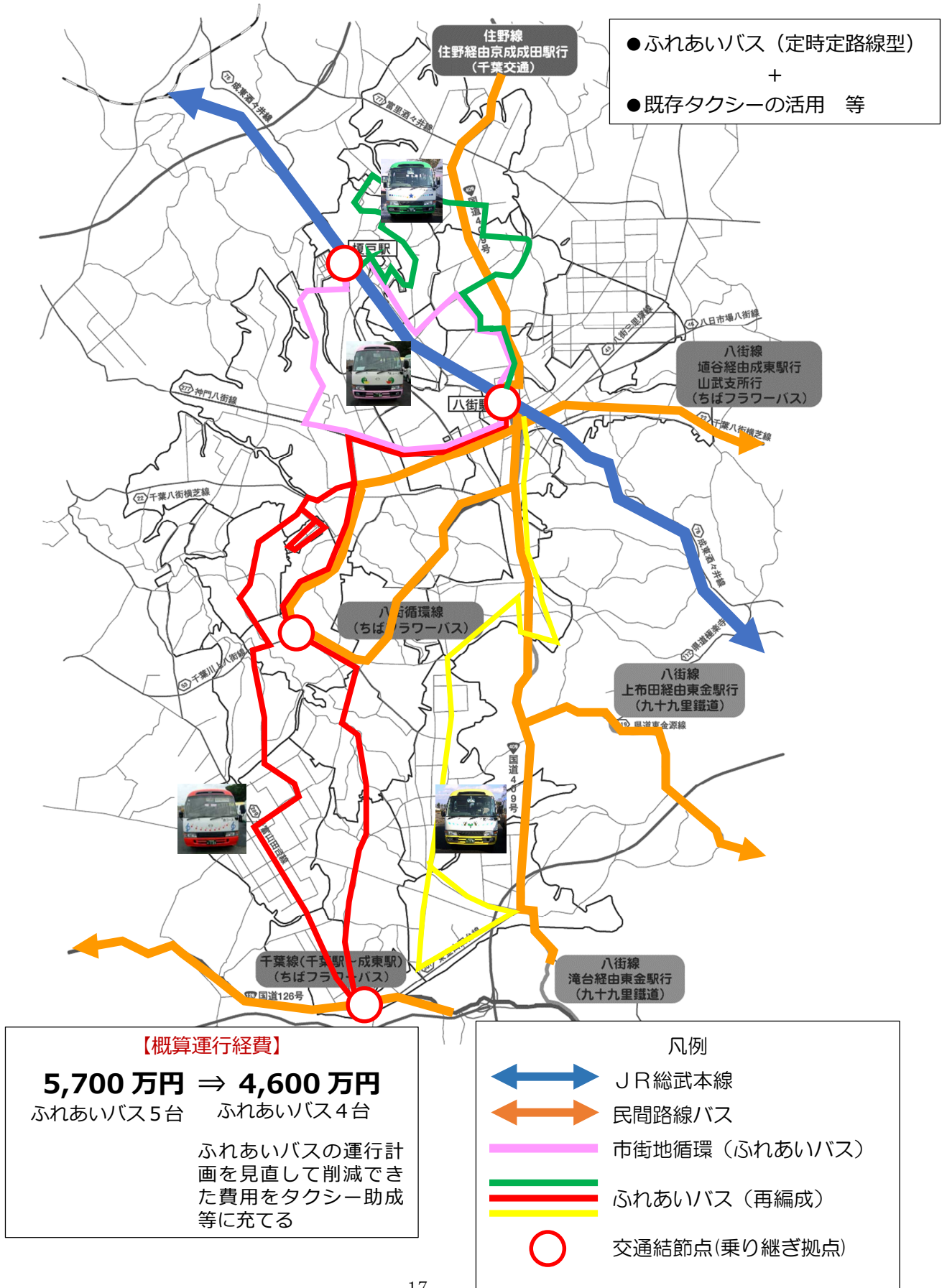
【再編イメージ案3】

ふれあいバスの休日運休・時間短縮を主眼に路線を見直しながら現行コースを継続運行し、バス停から離れた地域においては、既存タクシーを活用（タクシー料金の一部助成（タクシー券の配布））するなどの方策により移動手段の確保を図る。



【再編イメージ案4】

ふれあいバスの休日運休・1コース削減し、他の路線を再編し、バス停から離れた地域においては、既存タクシーを活用（タクシー料金の一部助成（タクシー券の配布））するなどの方策により移動手段の確保を図る。



4. 計画の達成状況の評価

(1) 計画推進のための協議・調整体制

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・調整体制

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。

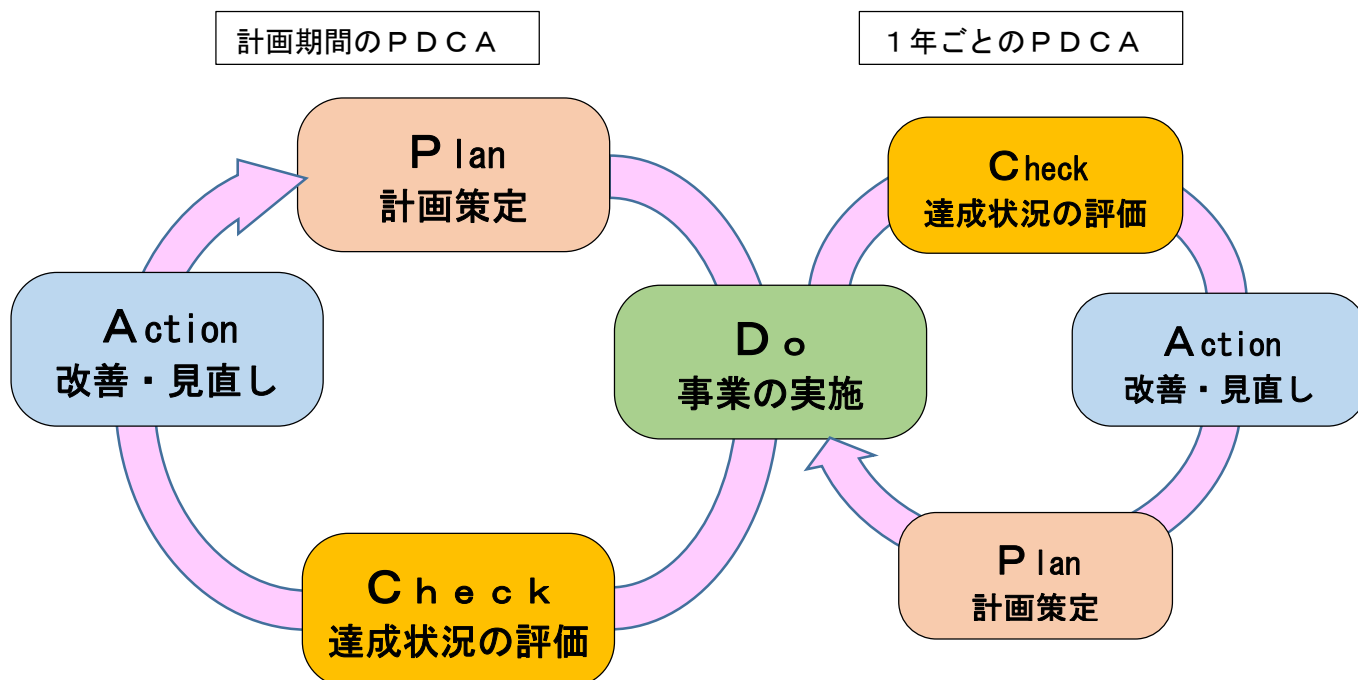
確認・評価・検証においては、「1年ごとのPDCAサイクル」と「計画期間全体のPDCAサイクル」による二重（二輪）のサイクルを組み合わせる進捗管理を行う。

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				○		☆
地域公共交通会議の開催		●	●	●	●	●

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