

7.四街道市における公共交通のあり方

7-1.基本的な考え方

四街道市における公共交通が直面する課題に対応し、人口減少、少子・高齢化を迎える社会情勢の中で、市の財政状況なども考慮しつつ、市全域においてバランスのとれた公共交通の維持・充実を図り、市民にとって利用しやすく、持続可能な公共交通のあり方の基本方針を以下に示す。

7-2.基本方針

【基本方針1】：市内における公共交通サービスの地域間格差の改善

市内において、公共交通空白地域（鉄道駅：半径 800m、バス停：半径 400m に含まれない地域）・公共交通不便地域（路線バスの運行本数が平均して1時間に1.5本以下の地域）が点在しており、公共交通のサービスレベルに地域間格差が生じている。

このことから、既存のバス路線の活用や新規路線開設について、民間バス事業者と協議を行い、また、新たな公共交通サービスの導入についても検討を進め、地域間で生じている格差解消に向けた施策展開を図る。

【施策例】

民間バス路線の新規開設、運行ルート変更、コミュニティバスやデマンド型交通（市補助によるバス運行）の導入など

【基本方針2】 コミュニティバス等の公共交通施策における負担等の考え方

基本方針1に従い、市が施策を行う場合のイニシャルコスト（車両購入費、その他設備などの初期費用）、ランニングコスト（毎年生じる運行経費）に対する市の負担のあり方、また、目標とするサービス水準（運賃、運行間隔等）についての考え方を定める。

なお、考え方を定める際はサービスが提供される地域とそれ以外の地域との公平性についても検討するとともに、負担基準を満たさない場合の廃止を含めた見直しの考え方についても定めるものとする。

【基本方針3】：公共交通の利用促進

公共交通の利用者の減少⇒減便・廃止等サービスレベルの低下⇒更なる利用者の減少といった、負のスパイラルを脱し、公共交通の利用者数を維持、あるいは増やし、公共交通を維持・充実させていくため、潜在的に存在する公共交通の新規利用者を掘り起こす施策や利用者の利便性を高める施策と併せて、公共交通を維持していく上で“公共交通を地域で育てる”ことが重要であるという地域住民の意識喚起を図る施策を行う。

【施策例】

低廉なバス運賃や乗継割引制度の導入、サービスレベルの向上（運行本数の増加、バス停への屋根・ベンチの設置など）、情報提供の充実（四街道駅等におけるバス案内表示の充実など）、利用啓発（モビリティマネジメント、バスガイドブックなど） など

【基本方針4】：地域主体の地域交通の確保支援

地域が主体となって、地域交通の確保を検討していくにあたり、市は運行実現に向けた支援を行う。

【施策例】

ニーズ把握調査方法の助言、運行方法等を検討する際の地域への参画 など

8.市内における公共交通サービスの地域間格差の改善（公共交通空白地域・不便地域の解消）

8-1.地域間格差の改善に向けた基本的な考え方

- ・公共交通空白地域・不便地域の全てに対して、市が財政的に負担をして、公共交通施策を行うことは難しい。また、市が施策を進めていく場合においても、対象となる地域を一度に解消することは難しいため、短期的に対応すべき地域および中・長期的に対応すべき地域に区分し、それぞれ導入が考えられる公共交通施策について検討する。
- ・公共交通施策は、既存の路線バスやヨッピーのルート変更など既存の公共交通を有効活用することを基本とし、道路が狭隘な地区など地域特性上、既存の公共交通で対応できない地域においては、新たな公共交通の導入などについて検討する。
- ・市が財政的に負担をして、公共交通施策を行うことが困難な人口が少ない等の地域においては、地域が主体となって地域交通を確保することを基本とし、市は運行実現に向けた支援を行う。

8-2.市内地区別における公共交通サービスの方向性

(1) 北西部エリア

市内循環バス『ヨッピー』が運行しているエリアであるが、大作岡地区に公共交通空白地域が残っている。また、バス交通に対する不便意識も高い上、地元要望としてバスの運行があげられていることから、『ヨッピー』の活用などにより空白地域の解消に向けた検討を行う。

(2) 北部中央エリア

エリア東部をバードヒル池花線、エリア西部を大日線が運行しているものの、エリア中央部が公共交通空白地域となっている。

公共交通空白地域のうち、北部の人口密度が低い地域については、既存のバス路線のルート変更などについて民間バス事業者と協議、検討を行う。また、南部の「四街道駅周辺北エリア」にまたがる地域は、人口が多い上、不便意識も高いことから、短期的に対策を検討する。

(3) 千代田エリア

路線バスのサービスが充実しているエリアであるが、近年エリア内の高齢化に伴い、バス利用者が減少傾向にある。バスサービスを維持していくために、利用促進策を実施する。

(4) 北東部エリア

エリア内の市街化区域を中心に民間路線バスが運行しているが、周辺に公共交通空白地域が存在する。

物井特定土地区画整理事業地域（もねの里）については、事業の進展や都市計画道路の整備に伴い、既存バス路線の活用や公共交通導入について検討する。亀崎地区については、運行本数は少ないものの亀崎線が運行されており、公共交通サービスは確保されているが、利用者が少ないため、維持していくための利用促進策を実施する。

上記以外の公共交通空白地域については、不便意識が高く改善意欲がある地域が、主体となって地域交通を確保していくにあたり、市は支援を行う。

(5) 西部中央エリア

市内循環バス『ヨッピー』が運行しているエリア以外の地域が公共交通空白地域となっており、人口も多く、不便意識も高いことから、短期的に対策を検討する。

(6) 四街道駅周辺北エリア

民間路線バスサービスも充実しており、エリアのほとんどは公共交通が便利な地域であるものの、エリア北部の「北部中央エリア」にまたがる地域は、公共交通空白地域となっており、人口が多く、不便意識も高いことから、短期的に対策を検討する。

(7) 四街道駅周辺エリア

概ね四街道駅から半径 1 km 以内のエリアであることから、公共交通サービスは非常に充実している。更なる公共交通の利用増進を図るため、運賃の低廉化、乗り継ぎ割引といった料金施策や施設整備について、民間バス事業者と協議、検討を行う。

(8) 四街道駅周辺南エリア

民間路線バスの運行により一定のサービス水準は確保されていることから、不便地域は存在していない。しかしながら、エリア東部を運行している、みそら線は時間帯によって運行ルートが異なり、利用しづらい状況であるため、同路線の運行方法の見直しについて、民間バス事業者と協議、検討を行う。

(9) みそら・旭ヶ丘エリア

路線バスのサービスが充実しているエリアであるが、近年エリア内の高齢化に伴い、バス利用者が減少傾向にある。また、みそら団地内に一部公共交通不便地域が存在しており、人口が多い上、不便意識も高いことから、利用促進策に加えて、既存のバス路線の延伸など、短期的な対応に向けて、民間バス事業者と協議、検討を行う。

みそら団地線については、時間帯によって発着するロータリーや運行ルートが異なり、利用しづらい状況であるため、同路線の運行方法の見直しについて、民間バス事業者と協議、検討を行う。

(10) 東部中央エリア

民間路線バスが運行している地域の周辺に公共交通空白地域が存在する。

鹿渡南部、成台中の土地区画整理事業地域については、事業の進展や都市計画道路の整備に伴い、既存バス路線の活用、増便等について検討する。また、それ以外の公共交通空白地域については、不便意識が高く改善意欲がある地域が、主体となって地域交通を確保していくにあたり、市は支援を行う。

路線バスの運行本数が少なく公共交通不便地域となっている地区については、利用促進策を実施した上で、既存の路線バスサービスの向上について、民間バス事業者と協議、検討を行う。

(11) 吉岡・鷹の台エリア

鷹の台地区はモノレール千城台駅等とを結ぶ民間路線バスが運行していることから、公共交通サービスが充実しているが、当エリアと市の中心部を結ぶ吉岡線については、市の補助により運行しており、今後も地域住民の日常生活の足として確保・維持できるよう、効率的な運行への見直しと利用促進について、民間バス事業者と協議、検討を行っていく。

また、周辺の吉岡地区で、吉岡線が利用できない公共交通空白地域については、不便意識が高く改善意欲がある地域が、主体となって地域交通を確保していくにあたり、市は支援を行う。

【エリア別施策の方向性】

【北部中央エリア】

- ・ 既存路線バスのルート変更など
- ・ エリア南部の人口が多く、不便意識が高い空白地域の公共交通施策の検討

【北東部エリア】

- ・ 公共交通利用促進策
- ・ 地域主体の地域交通確保の支援

【北西部エリア】

ヨッピーのルート変更

【千代田エリア】

公共交通利用促進策

【四街道駅周辺北エリア】

エリア北部の人口が多く、不便意識が高い空白地域の公共交通施策の検討

【西部中央エリア】

「ヨッピー」運行エリア以外の人口が多く、不便意識が高い地域の公共交通施策の検討

【四街道駅周辺エリア】

- ・ 料金施策（低廉な運賃、乗り継ぎ割引など）
- ・ 施設整備の充実

【四街道駅周辺南エリア】

みそら線の運行方法の見直し協議・検討

【みそら・旭ヶ丘エリア】

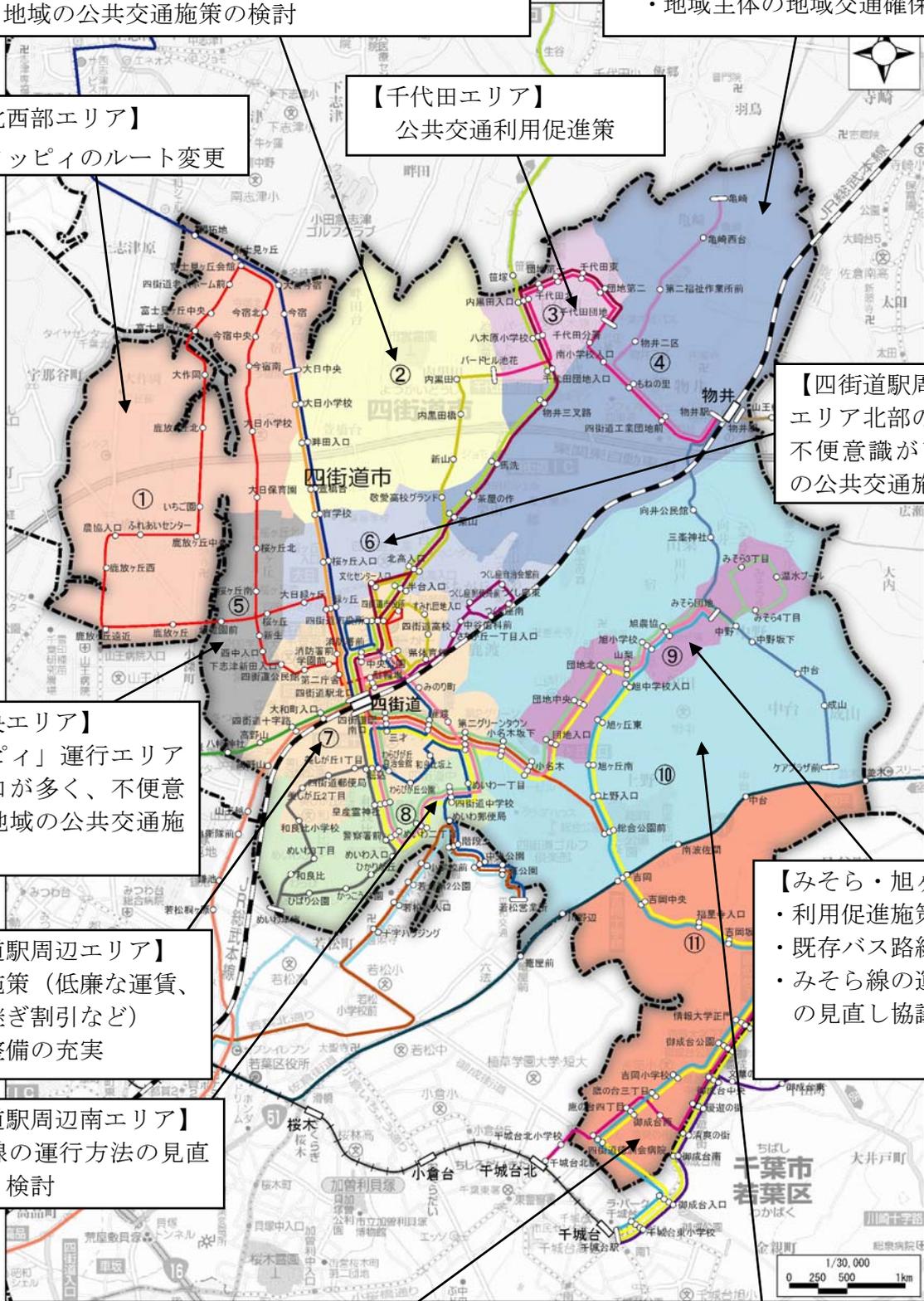
- ・ 利用促進施策
- ・ 既存バス路線の延伸
- ・ みそら線の運行方法の見直し協議・検討

【吉岡・鷹の台エリア】

- ・ 吉岡線の効率的な運行への見直し、利用促進の協議・検討
- ・ 地域主体の地域交通確保の支援

【東部中央エリア】

- ・ 既存バス路線の活用、増便等、公共交通導入
- ・ 地域主体の地域交通確保の支援



8-3.公共交通施策を検討すべき地区区分

	短期的（2～3年）に対策を検討	中長期的（3年～）に対策を検討
公共交通空白地域	<p>【優先度★★★】 人口密度が高く※¹、不便意識が高い※²地区として、短期的に対策を検討する必要がある地域</p>	<p>【優先度★★】 比較的人口密度が高く、今後対策が必要になると考えられる地域</p> <p>【優先度★】 現状においては、人口密度が低く、対策を講じることは難しいが、将来的には都市計画道路の建設や区画整理事業の進展により対策の検討が必要と考えられる地域</p>
公共交通不便地域	<p>【優先度★★】 公共交通が全く利用できない地域ではないが、人口密度が高いため、短期的に対策を検討した方が良いと考えられる地域</p>	<p>【優先度★】 現状においては、人口密度が低く、対策を講じることは難しいが、将来的には都市計画道路の建設や区画整理事業の進展により、対策の検討が必要と考えられる地域</p>

※1：1メッシュあたりの人口が1,000人（人口密度40人/ha）以上

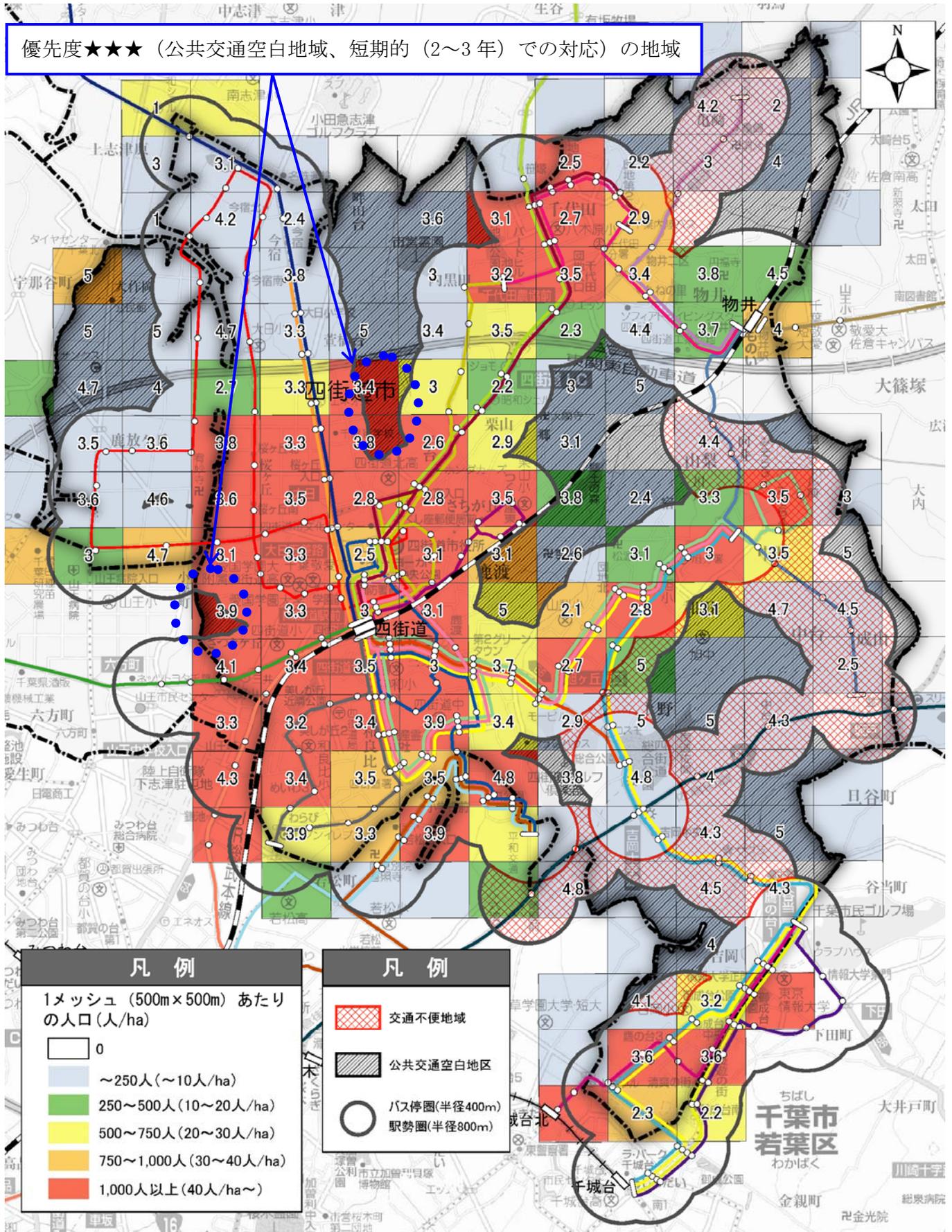
※2：不便意識が市平均である3.4ポイントより高い。

不便意識のポイントは、不満を5点～満足を1点として集計し、それを平均化した点数のことである。

■優先度★★★★（公共交通空白地域、短期的（2～3年）での対応）の地域

公共交通に対する不便意識が市全体以上（3.4ポイント）かつ人口が1,000人以上（40人/ha以上）の地域とする。

優先度★★★★（公共交通空白地域、短期的（2～3年）での対応）の地域



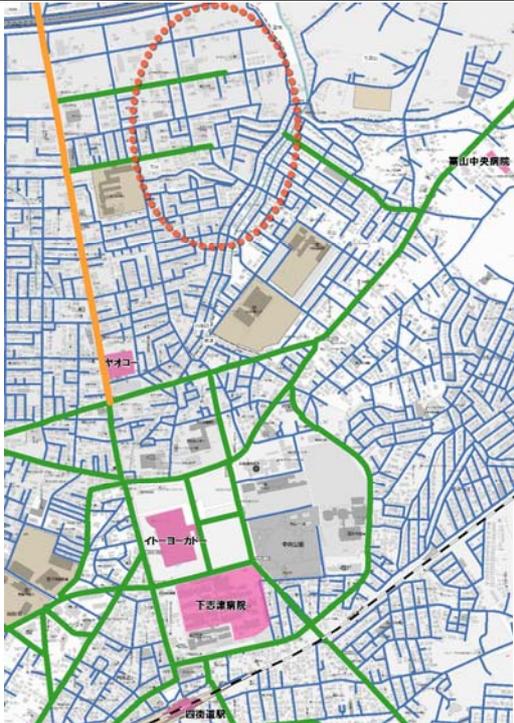
8-4.公共交通施策の検討

(1) 【優先度★★★】に対する施策の検討

1) さつきが丘・下志津新田地区

①対応期間	短期（2～3年）		②優先度	★★★
③移動実態		主要な行き先	代表的な外出頻度	主な利用交通手段
	通勤・通学	四街道市内、千葉市内	—	自動車（自分で運転） 自転車
	通院	かすや内科クリニック 下志津病院	月1、2日	自動車（自分で運転） 自動車（家族の送迎）
	買い物	イトーヨーカドー	ほぼ毎日	自動車（自分で運転） バイク
④道路幅員状況				
⑤通行可能車両	<p>地区内の道路幅員のほとんどが5.5m未満であり、大型車両（大型バス、中型バス）の通行は難しく、小型バスやワゴン車、セダン型車両程度のみの通行が可能である。</p>			
⑥運行ルートの設定	<p>四街道駅、イトーヨーカドー、かすや内科クリニックのほか地域住民がよく利用する施設を極力経由した運行ルートの設定を今後、交通事業者、地元を含めて協議する</p>			
⑦運行形態	定時定路線		デマンド型乗合タクシー	タクシー補助
	バス	乗合タクシー		
メリット	人口密度が高い地区でも対応が可能	少し狭い道路でも余裕を持ったルート選定が可能	ドアトゥドアサービスが可能のため、利便性が高い	通常のタクシー利用と変わらないため、利便性が高い。
デメリット	通行できる道路が限定されるため、慎重にルート選定する必要がある	人口密度が高い地区のため、多くの台数が必要となり経費が高む	<ul style="list-style-type: none"> 人口密度が高い地区のため、多くの台数が必要となり経費が高む 初期投資（システム構築費、車両購入）が高い 予約が面倒 	人口密度が高い地区のため、補助額が非常に多額になる可能性が高い
⑧評価	<p>人口密度が高く、多くの需要を見込まれるため、需要が小さい場合に適応されるデマンド型乗合タクシー、タクシー補助は当該地区には適さないものと考えられることから、定時定路線による運行が望ましい。その際には、新規路線の開設にかかわらず、既存バス路線等の活用も考慮し、検討を行うこととする。</p>			

2) 大日萱橋台地区

①対応期間	短期（2～3年）		②優先度	★★★	
③移動実態		主な行き先	代表的な外出頻度	主な交通手段	
	通勤・通学	千葉市内、その他千葉県内	—	自動車（自分で運転） 電車	
	通院	栗山中央病院	月1、2日	自動車（自分で運転） 自動車（家族の送迎）	
	買い物	イトーヨーカドー ヤオコー	週1、2日	自動車（自分で運転） 自転車	
④道路幅員状況	 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;">凡例</p> <p>車道幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> — 13.0m以上 — 5.5～13.0m — 3.0～5.5m ●●●● 優先度★★★地区 </div>				
⑤通行可能車両	<p>地区内の道路幅員のほとんどが5.5m未満であり、大型車両の相互通行は難しく、小型バスやワゴン車、セダン型車両程度のみの通行が可能である。</p>				
⑥運行ルートの設定	<p>四街道駅、イトーヨーカドー、ヤオコー、栗山中央病院のほか地域住民がよく利用する施設を極力経由した運行ルートの設定を今後、交通事業者、地元を含めて協議する</p>				
⑦運行形態	定時定路線		デマンド型乗合タクシー	タクシー補助	
	バス	乗合タクシー			
⑧評価	メリット	人口密度が高い地区でも対応が可能	少し狭い道路でも余裕を持ったルート選定が可能	ドアトゥードアサービスが可能のため、利便性が高い	通常のタクシー利用と変わらないため、利便性が高い。
	デメリット	通行できる道路が限定されるため、慎重にルート選定する必要がある	人口密度が高い地区のため、多くの台数が必要となり経費が高む	<ul style="list-style-type: none"> ・人口密度が高い地区のため、多くの台数が必要となり経費が高む ・初期投資(システム構築費など)が高い ・予約が面倒 	人口密度が高い地区のため、補助額が非常に多額になる可能性が高い
⑧評価	<p>人口密度が高く、多くの需要を見込まれるため、需要が小さい場合に適応されるデマンド型乗合タクシー、タクシー補助は当該地区には適さないものと考えられることから、定時定路線による運行が望ましい。その際には、新規路線の開設にかかわらず、既存バス路線等の活用も考慮した検討を行うこととする。</p>				

9.コミュニティバス等の公共交通施策における負担等の考え方

市内において、市がコミュニティバス等の公共交通施策を行う場合の負担等についての考え方を以下に示す。

9-1.費用負担

- ・市は、初期費用（車両購入費、その他バス停設備などの費用）を原則として負担する。
- ・運行経費（毎年生じる人件費、燃料費、その他運行に必要な経費）については、運行収入により賄うが、不足する場合は、運行経費の1/2程度まで負担する。
- ・市は運行に際して、市民の移動のしやすさの向上を図りながら、収益性も勘案して改善を図る。また、バス事業者の創意工夫による収益率の向上を促すため、負担額については、運行実績等に基づく事前算定方式^{*}による定額負担の考え方も検討する。

※事前算定方式：事業開始前に、効率化された標準的な経費を確認して、補助額をあらかじめ算定する方式。費用・収入の事後的増減は補助バス事業者に帰属するため、費用削減、収入増加に対するインセンティブが働く。
また、収支状況の改善は翌年度以降の補助額算定に反映されるため、補助額の縮減も図られる。

9-2.運行見直し等の考え方

- ・運行状況等により、必要に応じて運行方法等の見直しを行う。
- ・費用負担が運行経費の1/2を超えた場合、運行方法等の見直しを検討し、運行継続の判断を行う。
- ・運賃の見直しを検討する際、民間路線バスの運賃体系に基づく運賃との整合についても考慮する。

9-3.コミュニティバス運行サービス水準

【運行ルート】

- ・可能な限り既存のバス路線との重複を避けることとする。
- ・運行に必要な協力や地域住民の積極的な利用など、地元の協力が得られることを条件とする。

【運賃】

- ・市内の公共交通利用の公平性の観点から、民間路線バスの初乗り運賃以上とする。

【運行間隔】

- ・市街化区域については、運行間隔40分以内を目標とする。ただし、利用状況等によりこの限りではない。
- ・市街化調整区域については、地域ニーズや実情等に応じて、便数を検討する。

【運行時間帯】

- ・平日は、通勤・通学の利便性向上を図るため、運行時間は7時台から19時台までとする。ただし、利用状況等により、この限りではない。
- ・土休日は、利用特性等を踏まえた運行時間とする。

【運行計画】

- ・運行に際しては、収支予測を含めた運行計画を立てることとする。

10.ヨッピーの改善策

10-1.ヨッピーの導入経緯とヨッピー運行開始後の市内バス交通の変遷

(1) ヨッピーの導入経緯

【導入目的】 循環バスによって、市役所、四街道駅、商業施設等の公共公益施設を結び、交通利便性の向上を図るとともに、バス交通不便地域の改善を図り、もって、市民の福祉の向上に資する。	
【導入までの経緯】	
平成 11 年 2 月	交通問題連絡協議会にて検討 ・ 導入検討委員会や庁内ワーキンググループで検討 ・ 市民 3,000 人アンケートの実施
平成 12 年 3 月	四街道駅～山王病院間のバス路線廃止
平成 13 年 3 月	ヨッピーの運行開始

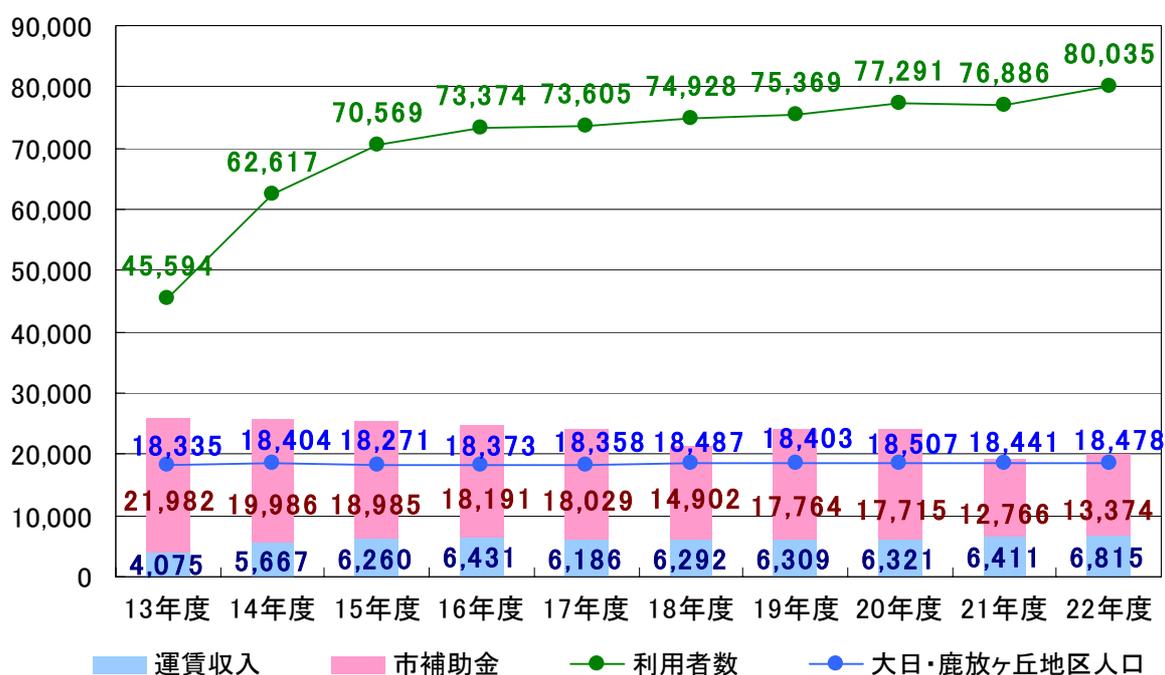
(2) ヨッピー運行開始後の市内バス交通の変遷

【市内における民間バス路線ネットワークの拡充】 当初は“市民が平等感のもてるルートとすべき”といった考え方から、市内を4ブロックに分け、それぞれの地区にヨッピーを運行させる予定であったが、民間路線バス路線との競合の問題等もあり、実現はされず、市としては回転広場の整備をおこなったり、補助金を交付することにより、民間路線バスを拡充する方法で市内のバス交通ネットワークの拡充を行ってきた。	
【ヨッピー運行開始後の市内バス交通の状況】	
平成 15 年 12 月	亀崎線運行開始 つくし座線運行開始
平成 17 年 10 月	物井・池花線運行開始
平成 18 年 8 月 9 月	吉岡線補助開始 中台線運行開始
平成 22 年 10 月	四街道駅南口ロータリー運用開始
平成 23 年 5 月	若松四街道線運行開始

(3) ヨッピーの利用状況と市補助金の推移

- ・平成13年の運行開始以後利用者は増加傾向にあり、平成13年度では45,594人/年であったものが、平成22年度では80,035人/年と約1.8倍となっている。なお、増加要因としては、当初の2～3年については、ヨッピーの認知度が上がったことにより、大幅に増加しているものと考えられ、それ以降についても運行地区の人口微増や高齢化などの要因により緩やかではあるが、増加傾向が続いているものと考えられる。
- ・ヨッピーの利用者は増加傾向にあるものの、運賃が100円ということもあり、運行経費を全ては賄いきれないため、運行を維持していくために市が補助を行っており、その金額は、平成13年度～平成17年度までは車両の減価償却もあったこともあり、約1,800万円～約2,000万円を補助していたが、それ以後は、約1,300万円～1,700万円と少しずつ運行補助が減少している傾向にある。

(千円、人/年)



年 度	運行経費 (千円)	運賃収入 (千円)	市補助金 (千円)	利用者数 (人/年)	大日・鹿放ヶ丘地区人口 (人)	高齢化率 (%)
13年度	26,057	4,075	21,982	45,594	18,335	
14年度	25,653	5,667	19,986	62,617	18,404	
15年度	25,246	6,260	18,985	70,569	18,271	
16年度	24,622	6,431	18,191	73,374	18,373	
17年度	24,216	6,186	18,029	73,605	18,358	17.5%
18年度	21,194	6,292	14,902	74,928	18,487	
19年度	24,074	6,309	17,764	75,369	18,403	
20年度	24,036	6,321	17,715	77,291	18,507	
21年度	19,177	6,411	12,766	76,886	18,441	
22年度	20,189	6,815	13,374	80,035	18,478	23.2%

※運行経費には、平成13～17年度は車両購入費（19,600,000円）の減価償却費、平成19年度は塗装等のリニューアル費用2,093,760円、平成20年度は車両をIC対応にするための費用2,818,000円を含む。

(4) ヨッピーの導入効果

①自動車からの転換による環境改善効果

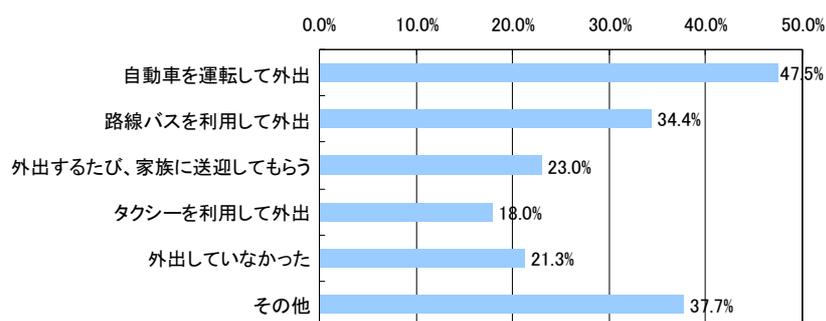
ヨッピーが導入されていなかった場合には、自動車で外出していたという人が多いこと、また、マイカーを控えて環境に配慮できるようになったと考えている人が多いことから、ヨッピーの導入が地球環境への負荷軽減に対しても寄与していることが伺える。

②中心市街地の活性化

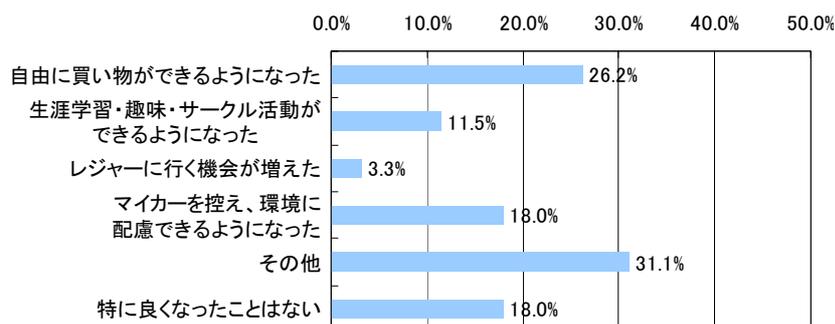
ヨッピーが導入されたことによって、自由に買い物ができるようになったという人が多く、このことによって、中心市街地で買い物する人が増え、中心市街地の活性化にも寄与していることが考えられる。

③高齢者の外出機会の促進効果

ヨッピーがなければ外出していなかった、自由に外出できるようになったという回答が多いことから、移動手段がなく、外出していなかったあるいはできなかった高齢者などの外出機会が拡大されていることが考えられる。



その他の主要な意見	サンプル数
徒歩	9
自転車	9



その他の主要な意見	サンプル数
通勤に便利	5
安くて便利	4
通学に便利	3
通院に便利	2
駅までいくのに便利	1

(5) 課題の整理

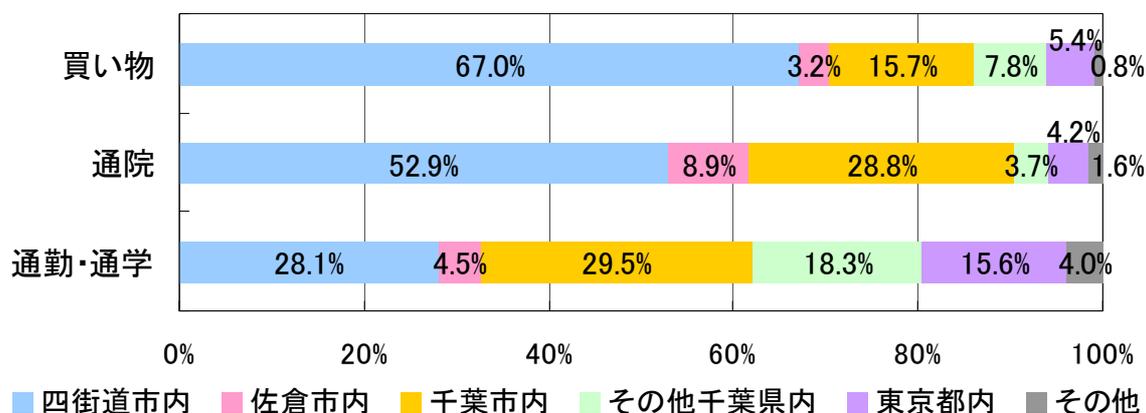
- ・年間 1,300 万円～2,000 万円程度の運行補助を行っており、導入による社会的効果はあるものの、運行を継続していくためにも、効率的な運行により収支を改善させる必要がある。
- ・ヨッピーは一部の地域にしか運行されておらず、民間路線バス利用者（初乗り 160 円）との間に不公平が生じているため、現行運賃 100 円については見直しを図る必要がある。

10-2.ヨッピーの運行改善策の検討

(1) 運行エリアの地域住民の移動実態・ニーズ把握

1) 生活行動実態

- ・通勤・通学の行き先は、四街道市内、千葉市内が約 30%で最も高い割合を占めており、次いでその他千葉県内が続いている。
- ・買い物、通院においては四街道市内が約 50%～70%で多くの割合を占めており、通院の主な行き先としては、下志津病院、大日病院、山王病院、かすや内科クリニック、栗山中央病院、木村内科病院、桜ヶ丘クリニックが多く、買い物先としては、イトーヨーカドー、ヤオコー、コープ、メガドンキ、千葉そごうが多くなっている。
次ページに上記施設の位置図を示す。



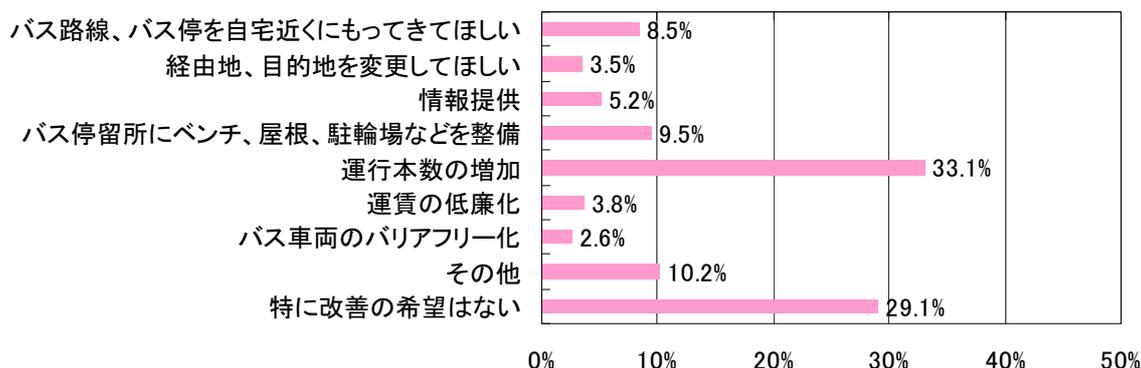
具体的な行き先（施設名称（上位 5 番目））

病院名	サンプル数
下志津病院	13
大日病院	9
山王病院	6
かすや内科クリニック	6
栗山中央病院	4
木村内科病院	4
桜ヶ丘クリニック	4

商業施設名	サンプル数
イトーヨーカドー	79
ヤオコー	21
コープ	10
メガドンキホーテ	6
千葉そごう	5

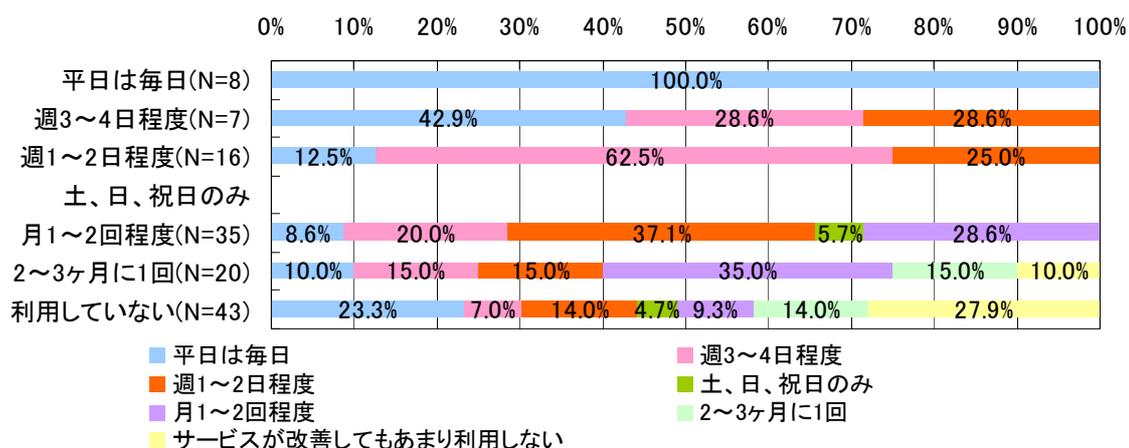
2) 公共交通サービスに対するニーズ

公共交通サービスに対する改善要望としては、運行本数の増加、特に改善の希望はないが、約30%で最も高い割合を占めている。



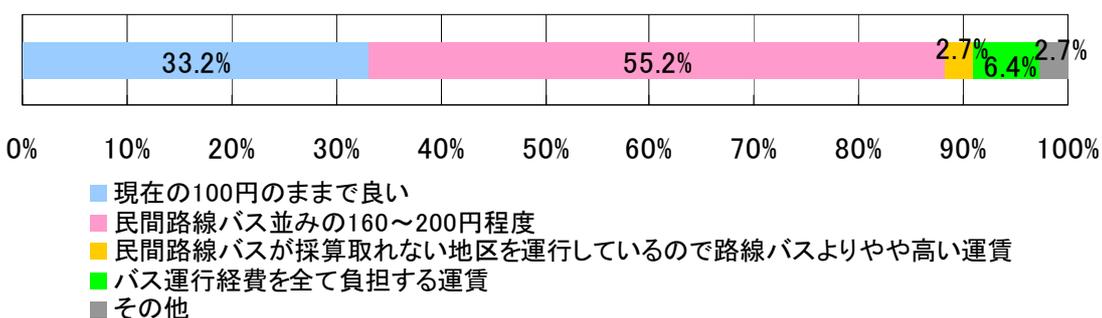
3) 公共交通サービス改善による利用日数の変化

- 改善要望として、運行本数の増加が強く望まれており、その人たちの利用日数がどう変化するかについてみると、週3~4日といった定期的利用者のうち、約40%の人が平日は毎日利用すると回答している。
- 週1~2日、月1~2回といった非定期的な利用者において、約50%以上の人が今よりも利用回数が増えると回答している。また、利用していないという人についても、約70%の人が利用するようになると回答している。



4) ヨッピーの運賃改定に対する意識

- ヨッピーの適正運賃については、民間路線バス並みの160~200円程度でよいと考えている割合が約55%でもっと高い割合を占め、次いで現在の100円のままでよいと考えている割合が約30%で続いている。
- ヨッピーの運賃に関して、現行の100円より高くした場合においても、現状から変わらずに継続してヨッピーを利用してもらえる傾向にあることが伺える。



10-3.ヨッピー改善に向けた考え方

1) 運賃の改定

- ・市民アンケートの結果によると、ヨッピーが運行されている地域に居住している住民の運賃に対する意向は、民間路線バスと同程度の160～200円でも良いという割合が高い。
- ・ヨッピー利用者アンケートにおいても、160～200円程度であれば、値上げをしても利用が変わらないという割合が高い。
- ・利用者負担と市補助とのバランスや民間路線バスとの運賃負担の公平性の観点、また、アンケート結果を踏まえ、ヨッピーの運賃を160円～200円間で値上げする。

2) 運行ルートの変更

- ・ヨッピーの利用状況を見ると、利用者の多い区間と少ない区間とがある。
- ・経費を圧縮した効率的な運行と新規需要の確保を図る運行ルートへの見直しを行う。
- ・現行ルート周辺に存在する公共交通空白地域の解消について検討を行う。
- ・利用者が少ない区間については、これまでの乗降状況や地域の実情等を踏まえ、便数等を検討する。

3) 運行間隔の変更

- ・1日の運行本数については、増便を求める改善要望も多いことから、極力現在の運行経費を増加させない範囲での増便を検討する。
- ・市街化調整区域となっている東関東自動車道以北の地域、第二庁舎前～四街道市役所間については、利用者数も少ないことから、需要に見合った運行間隔に見直す。

4) 四街道駅北口ロータリーへの乗り入れ

- ・第二庁舎での乗降客数が最も多く、その多くは四街道駅の利用者であると考えられることから、四街道駅北口ロータリーへの乗り入れを検討する。

10-4.ヨッピーの見直し運行の方針

【 平 日 】

ねらい	<p>現行の運行ルートカバーしながら、周辺の空白地域に対応する。また、通勤・通学の利用ニーズに応えるため、運行時間を拡大する。</p>
運行方法	<ul style="list-style-type: none"> ●市街化区域を中心とした高需要地域は運行距離の短縮化により効率的な運行を行いながら、運行本数の維持または増便を図る。また、朝夕の運行時間拡大を行う。 ●市街化調整区域を運行するルートは、可能な範囲で交通空白地域に対応する。 ●わかりやすい時刻表、JR線との接続を重視する。
特長	<ul style="list-style-type: none"> ●現行のルートカバーすることにより、これまでの利用者の利便を確保する。 ●乗降の多い市街化区域について、効率的な運行を行い、かつ、運行時間帯の拡大により利用者の利便性向上を図る。 ●可能な範囲でルート延長等を行うことにより、これまでバス停が近くになかった交通空白地域の日常生活の足を確保する。
運行経費 運賃収入	<ul style="list-style-type: none"> ●平日・土休日で運行時間帯のメリハリをつけることにより、運行経費については、縮減もしくは現行と変わらないようにする。 ●運賃収入については、民間路線バスの初乗り運賃以上とすること、平日の運行時間を拡大することなどにより、運行経費に対して50%以上の収入を見込む。

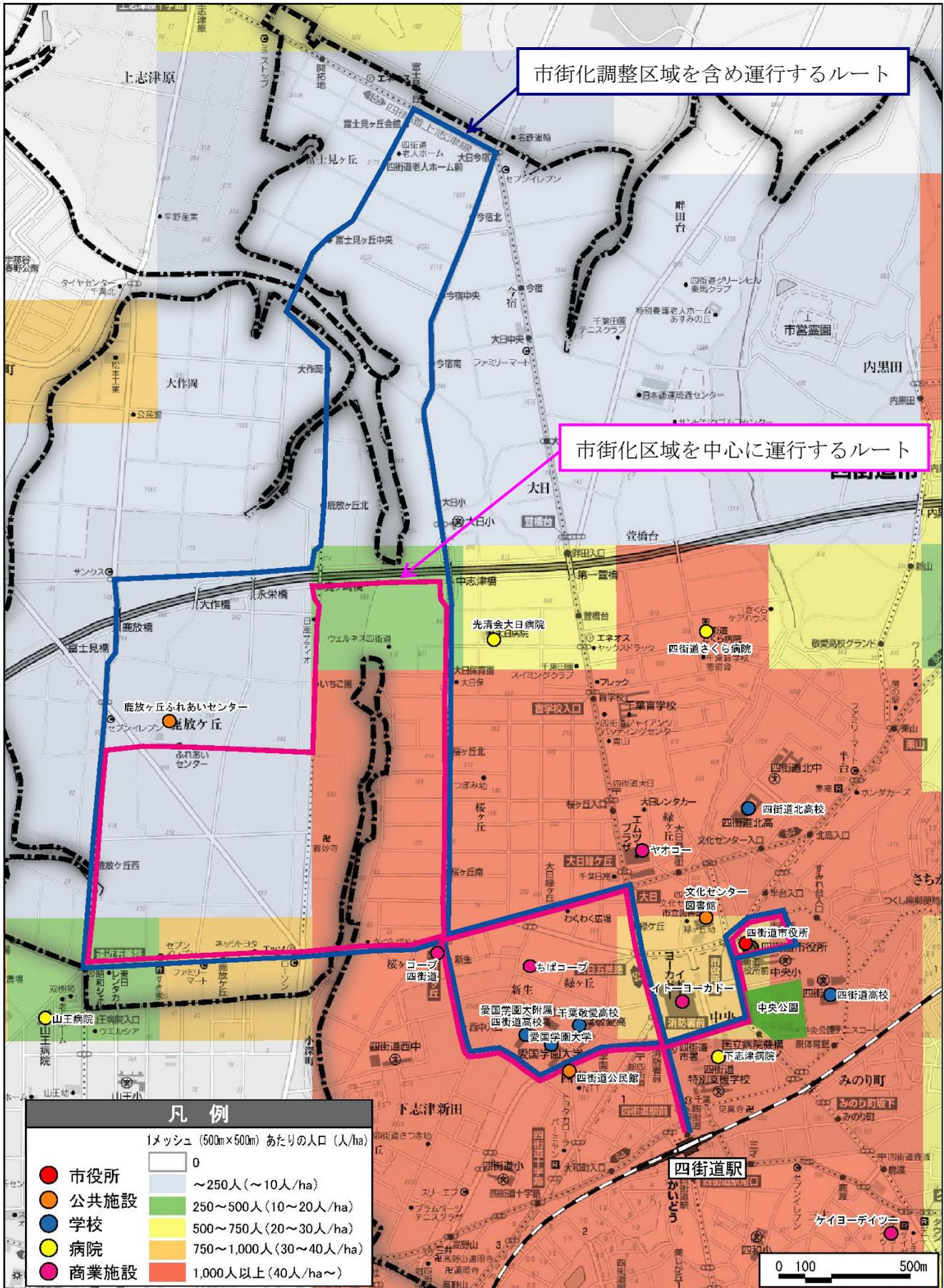
【 休 日 】

運行ルート	平日と同様
ねらい	<p>土休日は、平日と比較して利用者数が少なく、乗降調査に係る利用実態から勘案して、運行時間の短縮等を行う。このことにより、土休日においては運行経費の縮減が図れることから、全体経費の縮減もしくは全体経費を現行と可能な限り変わらないようにして、平日の運行時間帯を拡大し、利用者の利便性向上を図る。</p>

10-5.ヨッピーの見直し運行ルート図

ヨッピーの見直し運行ルートは、下図に示す2系統をベースとする。

【市街化区域を中心に運行するルート、市街化調整区域を含め運行するルート】



10-6.ヨッピー改善案にかかる利用者数と収支試算

ここでは、前頁のヨッピー見直し案の概算利用者数および収支試算を行うこととする。

(平日)

運行経費	約1,456万円 (2,000万円×245日/365日×13/12時間)
利用者数(見込み) ^{※1,2}	212人/日
運賃収入(見込み) ^{※3}	約831万円/年 (160円×212人/日×245日)

(休日)

運行経費	<ul style="list-style-type: none"> ● 1台を7-19時運行 約330万円(1,000万円×120日/365日) ● 1台を9-17時運行 約220万円(1,000万円×120日/365日×8/12時間) <p style="text-align: right;">計約550万円</p>
利用者数(見込み) ^{※1,2}	147人/日
運賃収入(見込み) ^{※3}	約282万円/年 (160円×147人/日×120日)

※1：利用者数は、平成22年度の有料利用者数の想定人数68,150人(運賃収入6815千円÷100円により算出)を、平成23年度6月に実施した乗降調査結果の平日277人と休日197人の割合である58:42により、平日206人/日、休日147人/日を現状の利用者数とした。

※2：利用者は、運行時間の拡大による増加と運賃の値上げによる減少分が相殺するものと想定し、現状と変わらないものとして、算出している。第1案～第3案の大作岡地域の公共交通空白地域解消による新規利用者数は、平日平均乗車数3人相当が往復で増えるものと想定した。

※3：運賃を160円均一とした場合を想定。

【収支試算結果】

日利用者数(人/日)	平日	212
	休日	147
年間収入(運賃160円を想定) (万円/年)	平日	831
	休日	282
	合計	1,113
年間運行経費(万円/年)	平日	1,456
	休日	550
	合計	2,006
収支(万円)		▲893

11.公共交通利用促進策

(1) バス運賃体系や乗り継ぎ割引制度の検討

- ・市民の往来が多い市役所、文化センター、商業施設などの四街道駅周辺の800m～1km程度のエリア内について、新たな利用者を獲得することを目的に、現在の初乗り運賃（160円）よりも低廉な運賃の導入の可能性を、民間バス事業者と協議・検討する。
- ・利用者の利便性を向上させ、利用者増につなげることを目的に四街道駅等でバスからバスへ乗り継ぐ際の割引制度を民間バス事業者と検討する。
(例えば、大日線沿線の人が四街道駅で乗り換えて総合公園に行く場合、めいわ循環線沿線の人が四街道駅で乗り換えて市役所に行く場合など)

(2) 民間路線バスの再編による利用促進

- ・一部路線の延長、運行経路の変更など既存バス路線の再編により、利用を促進させる。

(3) 情報提供の充実

- ・現在四街道駅に設置しているデジタルサイネージ“でじなびくん”を有効活用し、バス利用者の利便性向上を図る。(定期的にバス時刻表を待ち受け画面として、全画面表示するなど)
- ・バス停留所や携帯電話などを活用して、バスの位置情報、バス停留所到着時刻などの情報を利用者に提供し、時間の有効活用を可能とするバスロケーションシステムについて研究を行う。



定期的に表示時刻表を表示



例えば、交通という箇所をタッチすると時刻表が表示

(4) バス停への屋根やベンチの設置

雨天時には利用者が多く、雨に濡れないように乗車間際に傘を畳むこともあり、運行遅延が起きやすく、定時性を確保するために、バス停には屋根があることが好ましい。また、高齢者への配慮の観点からも、屋根やベンチの設置は好ましい。

しかしながら、全てのバス停に設置することは困難のため、利用者の多いバス停について、市とバス事業者が協力し、整備を進めていく必要がある。

なお、設置費用については地域住民の一部負担や商業施設等からの協賛金など、市やバス事業者以外の負担についても検討を行う。



(5) 住民の意識喚起

- ・ 交通行動を見直し、自発的に公共交通を利用してもらえるように、広報などを活用してモビリティマネジメント*を実施していく。

※モビリティマネジメント：過度に自動車に頼る状態から公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態へと少しずつ変えていく取り組み。

【広報を活用したイメージ】



【モビリティマネジメントグッズイメージ】



12.地域主体の地域交通の確保支援

地域が主体となって地域交通を確保できるよう、市が支援を行うための仕組みを構築する。

12-1.基本的な考え方

①地域の盛り上がり

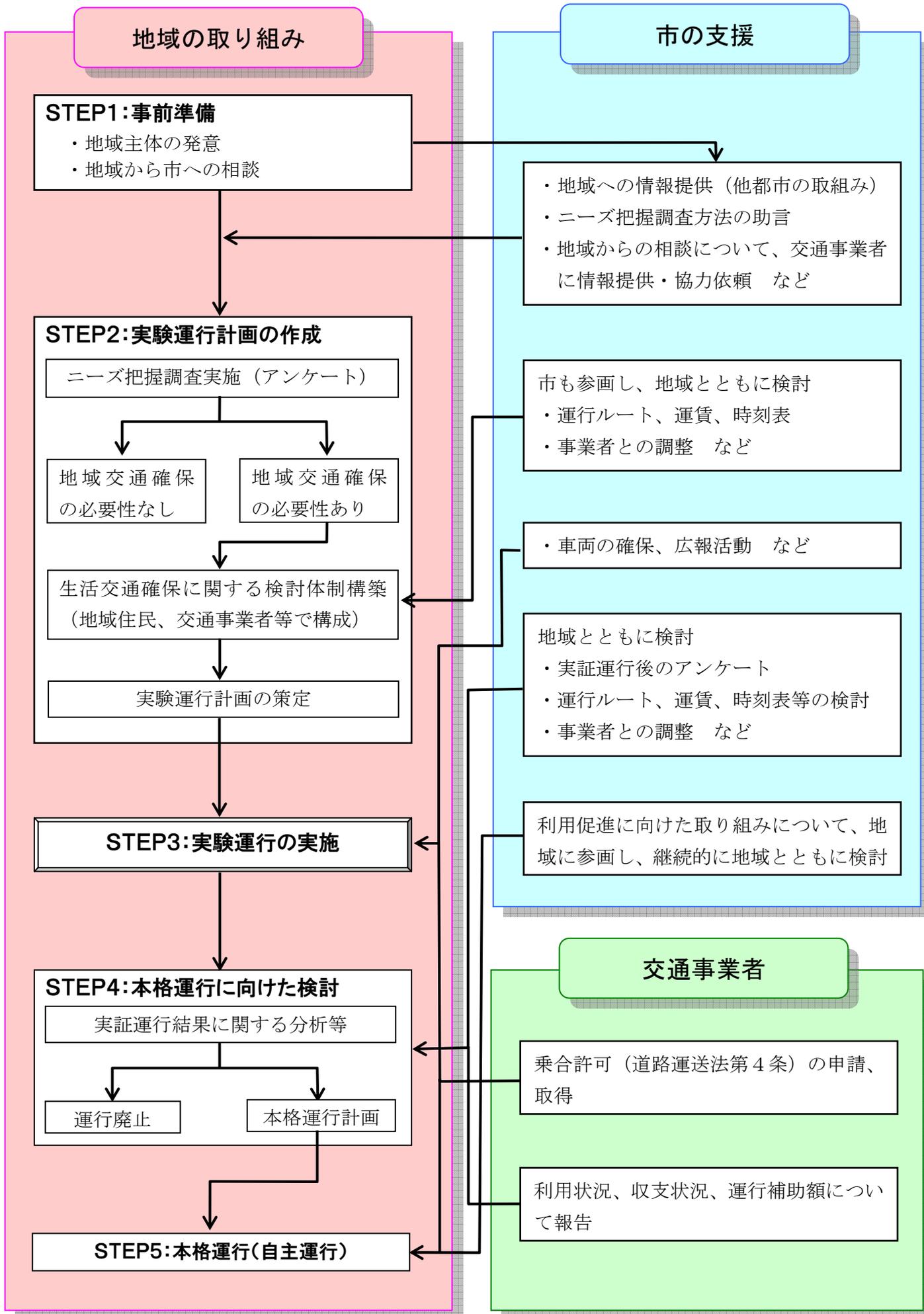
地域の交通手段を地域自らの力で実現し、維持させていこうとする地域の盛り上がり意識があること

②財政支援に頼らない

市は本格運行に際して、原則として財政的負担を行わないため、収支均衡の運行計画を前提とした利用者負担、地域の負担等があること

12-2.地域の取り組みと市の支援（フロー図）

・次ページに地域の取り組み、市の支援のフロー図を例示する。



地域の取り組み

STEP1: 事前準備

- ・ 地域主体の発意
- ・ 地域から市への相談

STEP2: 実験運行計画の作成

ニーズ把握調査実施 (アンケート)

地域交通確保
の必要性なし

地域交通確保
の必要性あり

生活交通確保に関する検討体制構築
(地域住民、交通事業者等で構成)

実験運行計画の策定

STEP3: 実験運行の実施

STEP4: 本格運行に向けた検討

実証運行結果に関する分析等

運行廃止

本格運行計画

STEP5: 本格運行(自主運行)

市の支援

- ・ 地域への情報提供 (他都市の取り組み)
- ・ ニーズ把握調査方法の助言
- ・ 地域からの相談について、交通事業者
に情報提供・協力依頼 など

- 市も参画し、地域とともに検討
- ・ 運行ルート、運賃、時刻表
- ・ 事業者との調整 など

- ・ 車両の確保、広報活動 など

- 地域とともに検討
- ・ 実証運行後のアンケート
- ・ 運行ルート、運賃、時刻表等の検討
- ・ 事業者との調整 など

- 利用促進に向けた取り組みについて、地
域に参画し、継続的に地域とともに検討

交通事業者

乗合許可 (道路運送法第4条) の申請、
取得

利用状況、収支状況、運行補助額につい
て報告

12-3.地域主体の取り組み支援ガイド

地域、交通事業者、市の取り組み内容について、以下、例示する。

STEP 1 : 事前準備

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・まず、お住まいの地域における公共交通の状況を十分に把握した上で何が問題なのかをみんなで考えた上で取り組みましょう。・問題点がまとまったら、検討の進め方、検討体制などについて市に相談しましょう。ただし、検討を進めていく上で、地域の方々が主役となってもらうことから、地域方々が一丸となってまとめ、継続的に取り組んでいけるような状況となっていることが重要です。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・市は地域から相談を受けたときに、他の都市ではどんな取り組みを行っているのかなどについて、情報を提供します。 できるだけ、成功している良い事例を紹介します。・地域の方々に検討の進め方、検討体制などに対するアドバイスを行います。・地域から上げられてきた相談などについて、交通事業者に協力要請、情報提供などを行います。

例えば・・・他都市における地域が主体となって取り組んだ事例

参考事例 1：住民による利用促進への取り組みを後押しするインセンティブ～山口県山口市～

- ・コミュニティタクシーの実験地区は、公募によって選定されており、応募にあたって、住民が運営協議会などを組織し、自ら「事業計画・新計画等概要書」を作成している。（5地域が応募して全て採用されている。）
- ・運行に要する費用は、運賃収入と不足分への行政の補填が基本となっているが、収入の内訳は地区により様々な工夫がなされており、企業協賛金や住民協賛金を充当している地区もある。
- ・行政からの補填は、住民が主体的にコミュニティタクシーの利用促進に取り組むことを目指して、インセンティブを組み込んでいる。（例えば、乗車率 50%以上⇒全額補助＋増便について検討）

参考事例 2：地域で運行計画を決めて利用啓発、協働の仕組みの樹立 ～愛知県一宮市～

- ・運行開始まで対象地域で地域交通協議会を結成し、約 1 年半にわたり、計 29 回の協議会を実施した。
- ・地域交通会議は住民主導の運営となっており、メンバー選定から地域住民に委ねられていた。
- ・協議会結成後は、運行ルート、バス停位置などの運行形態のほか、車両・バスの愛称まで決定した。
- ・運行に要する費用は、運賃収入と沿線企業など（病院を含む）からの協賛金（広告費など）を基本に不足分については行政が補助している。

STEP2：運行計画の作成

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・地域の方々の普段の移動実態、求めているサービス（運賃、運行本数など）、行きたい場所、公共交通を本当に必要としているかなどについて、アンケートを実施して把握しましょう。・アンケートの結果から公共交通が必要かどうかの判断をしましょう。必要であると判断された場合、地域の代表者、交通事業者、行政から構成される検討会を設立しましょう。・アンケート結果や地域の方々の要望、現地の状況（道路幅員、交通規制など）を考慮して、導入する運行システム、運行ルート、運行本数などについて、検討会で検討し、運行計画を作成しましょう。・運行計画作成に際し、本格運行に移行するための判断基準を設定しましょう。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・市は地域主体的に検討できるよう専門的な見地にたった支援を行います。例えば、アンケート作成方法、サービス水準設定の考え方、運行ルート設定に関わる道路要件（バス運行の計画の場合、バスが運行できる幅員が確保できているかなど）へのアドバイスなどを行います。・検討会で検討された運行計画を持って、交通事業者、交通管理者などと協議調整を行います。

ポイント1：アンケートの実施内容

まず、地域住民の生活行動実態と公共交通サービスに対するニーズを把握することが重要です。

参考にアンケートで聞いたほうが良いと考えられる基本的な項目を以下に示します。

- ①個人属性（性別、年齢など）：基本となる情報を入手します。
- ②普段の交通行動（行き先、移動手段）：運行ルートの検討に役立てます。
- ③公共交通に対するニーズ（運賃、運行本数）：サービスレベルの設定の検討に役立てます。
- ④望まれる公共交通システム（バス、タクシー）：導入するシステムの選定に役立てます。
- ⑤公共交通の要望度：本当に公共交通を検討する必要があるかの判断に役立てます。

ポイント2：運行ルート設定に関わる道路要件

バスやタクシーなどが運行できる道路要件を満たしているかが重要です。

- ①道路幅員：必要な道路幅員が確保されているか。例えば、コミバスの場合、 5.66m （車体幅 2.08m ） $\times 2 + 0.5$ （すれ違い幅） $+ 1.0$ （路肩）は最低必要です。
- ②道路条件：勾配、見通し、車両が曲がることができるかの確認。これについては、現地踏査や実際に自動車で行ってみて、道路管理者、交通管理者と協議して決めましょう。

ポイント3：ルートの設定

既存の路線バスと重複するルート設定は極力避けましょう。

STEP 3 : 実証運行の実施

(1) 実証運行の準備

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・地域に周知を図るために、チラシの配布やポスターの掲示、自治会の集会での説明などを実施して、利用促進に努めましょう。・策定した運行計画を基に、交通事業者を選定します。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・実証運行について、既存の民間バス事業者は事業計画を国土交通省に提出する必要があります。また、タクシー事業者の場合、国土交通省に乗合許可（道路運送法 21 条）を申請します。（運行許可を得るには、申請から許可まで 1～2 ヶ月の期間が必要となります。）
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・交通事業者、道路管理者、交通管理者など関係者と、新設する停留所の位置、駅前広場への進入などについて、協議・調整します。・広報等利用して、周知を図ります。

ポイント 1 : 運行許可申請時期

運行計画で立てた実証運行開始時期、申請期間（1～2 ヶ月）を踏まえた事業認可申請を行いましょう。

ポイント 2 : 実証運行時の補助スキームの確認

実証運行に対して国から補助金が出されるケースがあるため、市に補助を受けることができるか確認をしましょう。

(2) 実証運行の実施

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・実証運行期間においても、準備期間同様にチラシの配布、ポスター掲示、自治会の集会での説明などを実施して、利用促進に努めましょう。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・広報等利用して、周知を図ります。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・実証運行を数日から最長 1 年間実施します。

STEP 4 : 本格運行に向けた検討

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・実証運行後に地域住民に対してアンケートを行い、実際にバスあるいはタクシーを利用したか、利用した時の感想、改善点などを把握しましょう。・検討会で実証運行から本格運行への移行が決定された場合、実証運行後のアンケート結果を用いて、運行ルート、サービスレベルを再度見直し、運行計画を作りましょう。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・日別、便別、停留所別の利用者数をカウントした結果を地域に適時報告します。・実証運行期間中の収入と運行経費を地域に報告します。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・市は地域主体的に検討できるよう専門的な見地にたった支援を行います。例えば、実証運行後のアンケート作成方法など・運行継続の判断について検討会に助言します。

ポイント1：アンケートの実施内容

実証運行時の利用状況、実際に利用してみてどう感じたかなどを把握しましょう。参考にアンケートで聞いたほうが良いと考えられる基本的な項目を以下に示します。

- ①個人属性（性別、年齢など）：基本となる情報を入手します。
- ②実証運行の認知度：PR方法の効果などの把握
- ③実証運行前後の移動実態（交通手段、外出日数など）：公共交通への影響の把握、地域活性化の寄与といった社会的効果の発現状況を把握します。
- ④改善点の把握：本格運行に向けて何を改善すべきかを把握します。
- ⑤本格運行時の利用意向：本格運行した場合の見込まれる需要の算定に活用します。

ポイント2：本格運行への移行、廃止の判断基準の作成

地域で設定した判断基準と実証運行後に実施したアンケート結果から推計できる需要と見込まれる収入と運行経費から算出される収支率を比較して、本格運行に移行できるか判断しましょう。本格運行に移行できる場合、引き続き運行計画について検討しましょう。

判断基準に満たない場合は、本格運行に移行できず、実証運行で終了となります。

STEP5：本格運行の実施

(1) 本格運行の準備

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・地域に周知を図るために、チラシの配布やポスターの掲示、自治会の集会での説明などを実施して、利用促進に努めましょう。・策定した運行計画を基に、交通事業者へ運行を依頼します。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・本格運行に際して、既存の民間バス事業者は事業計画を国土交通省に提出する必要があります。タクシー事業者の場合、国土交通省に乗合許可（道路運送法4条）を申請します。（運行許可を得るには、申請から許可まで2～3ヶ月の期間が必要となります。）
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・交通事業者、道路管理者、交通管理者など関係者と、新設する停留所の位置、駅前広場への進入などについて、協議・調整します。・広報等利用して、周知を図ります。

ポイント：運行許可申請時期

運行計画で立てた本格運行開始時期、申請期間（2～3ヶ月）を踏まえた事業認可申請を行いましょう。

(2) 本格運行の実施、運行継続に向けた取り組み

主体	取り組み内容
地域（市民）	<ul style="list-style-type: none">・チラシの配布やポスターの掲示、自治会の集会で利用呼びかけなど利用促進に努めましょう。・交通事業者から報告される利用実績と基準を参考にして、利用促進や地域の負担、廃止の検討などを行いましょ。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・日別、便別、停留所別の利用者数をカウントした結果を地域に適時報告します。・本格運行中の収入と運行経費を地域に報告します。
市（行政）	<ul style="list-style-type: none">・本格運行の継続・廃止の判断について地域に助言します。

12-4.地域が主体となって交通確保に関する計画を立案した事例

参考事例1：市民共同方式によるコミュニティバス運行～K市～

①概要

当該地域では、地下鉄の開業によって中心部までの移動は便利になったが、それによって、市バスが廃止されることになり、かえって地区内交通は不便となった。当該地区は、急峻な地形であるとともに、地区の団地では高齢化が進展しており、身近な公共交通が必要となった。これを受けて、コミュニティバスを走らせる会を市民が主体となって設立し、現在に至っている。

②特長

- ・コミュニティバスを走らせる会が主体となってアンケート調査、パンフレットなどを作成
- ・運賃だけでは、運行を継続できないため、パートナーズ制度を設立し運行経費を賄っている
- ・行政からの補助は一切受けていない。

参考事例2：住民が主体となって創り守るバス～K市～

①概要

バスの本格運行に至った経緯は、NPO法人がモデル事業の調査の補助金を受けて実証運行したことが発端である。実証運行で終わらせるのではなく、住民の思いを本格運行につなげるためにNPO、住民が集まり、市民会議が発足されて、本格運行が開始され現在に至っている。

②特長

- ・行政は、交通事業者や交通管理者との調整などを行うといったサポートのみを行った。
- ・運行計画については、住民が主体となって計画している。
- ・行政からの補助は一切受けていない。

参考事例3：地元自治会が熱意を持って交渉し、運行に至った乗合タクシー～S市～

①概要

地元自治会が自主的に運行協議会を立ち上げて、直接タクシー事業者と交渉し、乗合タクシーを運行している。

②特長

- ・運行協議会が独自で運行状況などについて調査し、ルート変更、住民へのPR活動などを実施し、使ってもらえるよう、取り組んでいる。
- ・地元の熱意におされ、交通事業者も赤字覚悟で運行を継続している。これによって、必然的に経費は抑えられ、行政補助に頼らずに運行が維持できている。

13.参考資料

次ページ以降に、本調査で実施した市民アンケート、路線バス利用者ヒアリング、ヨッピー利用者アンケート（6月実施分、10月実施分）で使用した帳票を示す。

13-1.市民アンケート調査票

市内公共交通に関するアンケート調査の実施について（お願い）

日頃より、市政にご協力をいただき誠にありがとうございます。

市では、市内の民間路線バスや市内循環バス「ヨッピー」、タクシー等の公共交通に関し、市民の皆様が、どのようなご意見やご要望をお持ちなのかをお伺いし、今後のよりよい公共交通を目指していく上での参考とさせていただくことを目的に、このたび、アンケート調査を実施することといたしました。

皆様からいただいたご意見は、貴重な資料として、今後の公共交通のあり方の検討に活用させていただきます。また、調査結果は、まとまり次第公表する予定です。

なお、今回の調査の実施にあたり、市内を駅中心部、周辺の市街化区域、郊外など11エリアに分け、各エリアから無作為な抽出方法により選出させていただき、合計3,000世帯を対象としました。

このアンケートは無記名ですべて統計的に処理いたしますので、お答えいただいた皆様にご迷惑をおかけすることはありません。

お忙しいところ誠に恐れ入りますが、調査の趣旨をご理解いただき、ご協力賜りますようお願い申し上げます。

平成23年9月 四街道市長 佐渡 斉

四街道市の公共交通について

四街道市では、民間路線バスの再編や新たな交通施策の検討、また、市内循環バス「ヨッピー」の見直し、公共交通の利用促進方策など、市の公共交通のあり方を検討し、市全域において、バランスのとれた公共交通の充実を図っていきたくと考えています。

今後の市の公共交通のあり方を検討していくにあたり、このアンケートによる市民の皆さんのご意見を参考にさせていただきたいと考えています。

市内循環バス「ヨッピー」について

- ・運行路線 大日・鹿放ヶ丘地区（路線図にヨッピーの運行ルートも図示されています。）
- ・年中無休
- ・運賃 100円均一（小学生以上）※ただし、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方とその介助者は同一区間に限り無料
- ・右まわり・左まわりともに1日10便
- ・原則 午前7時30分から午後6時台まで
- ・運行開始 平成13年3月から

ヨッピーは、運行経費と運賃収入の差額を、市がバス事業者に補助（毎年約1,300万～2,000万円）することにより、運行しています。

民間路線バス（初乗り160円）との運賃の違いの問題や数年後の車両2台の買い替え対応、市の負担の今後の考え方など、昨年度から四街道市交通問題連絡協議会（各中学校地区代表、学識者、関係機関などで組織）において、ヨッピーの今後のあり方についての検討・協議を進めています。

また、昨年度、事業仕分け（ヨッピーの事業内容について市民の方が評価）が実施され、その評価結果を受け、市の方針としてヨッピーの『見直し』を行うことを決定しました。

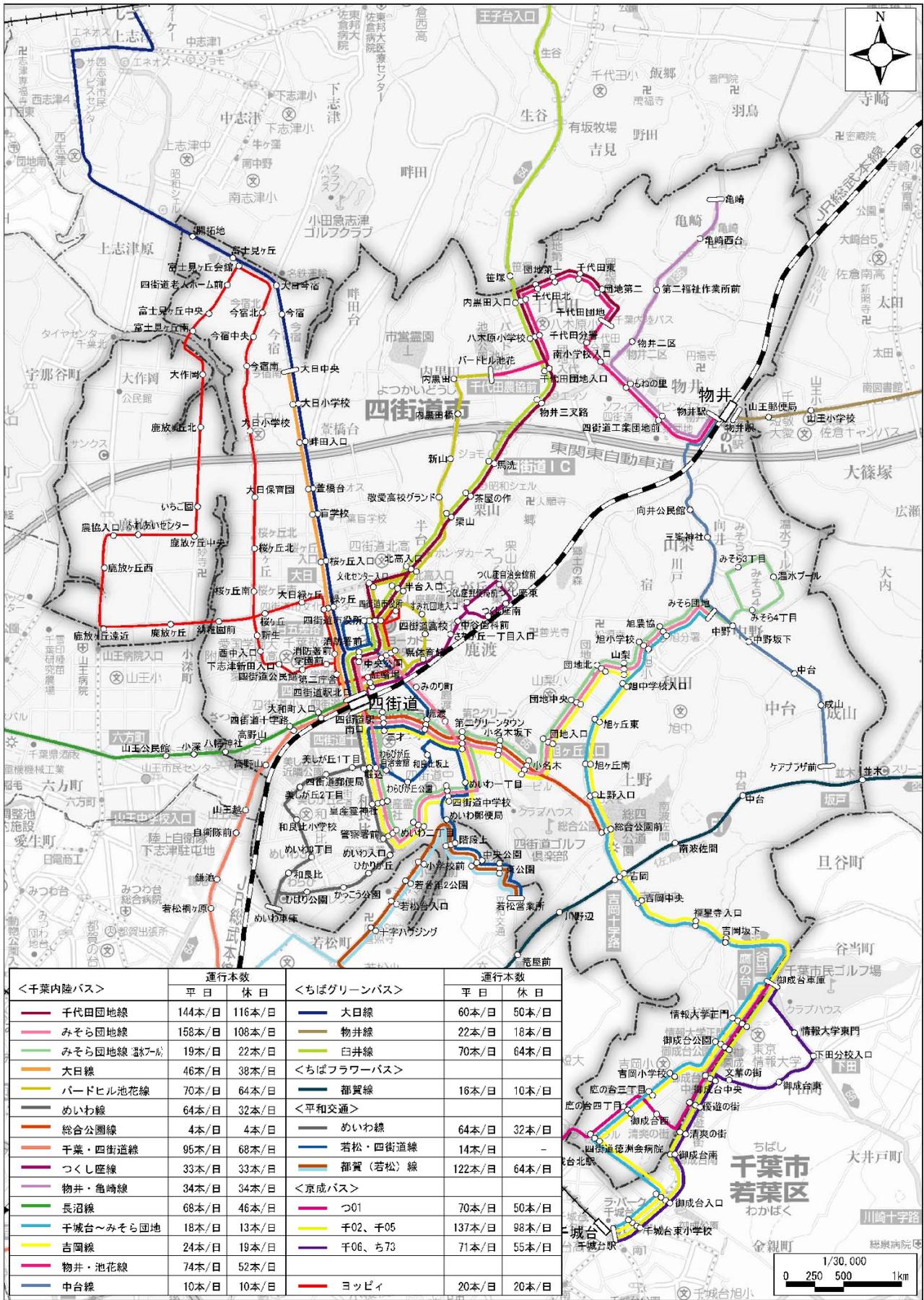
このアンケートの結果等を参考にさせていただきながら、今後、運賃や運行ルート、便数の変更など様々な視点から見直しの具体的検討・協議を進めていきたいと考えています。

四街道駅北口広場について

昨年、四街道駅南口広場が開設されたことにより、駅への利用形態（車や人の流れ）に変化が生じているものと思われれます。

また、駅北口については、開設されてから四半世紀が経過し、施設の老朽化や社会情勢の変化などから、北口広場に対するニーズも変化しているものと思われれます。

以上から、北口広場のリニューアル（再整備）を計画するにあたり、市民の皆さんのご意見を参考にさせていただきたいと考えています。



<千葉内陸バス>	運行本数		<ちばグリーンバス>	運行本数	
	平日	休日		平日	休日
千代田団地線	144本/日	116本/日	大日線	60本/日	50本/日
みそら団地線	158本/日	108本/日	物井線	22本/日	18本/日
みそら団地線(環水)	19本/日	22本/日	臼井線	70本/日	64本/日
大日線	46本/日	38本/日	<ちばフラワーバス>		
パードヒル池花線	70本/日	64本/日	都賀線	16本/日	10本/日
めいわ線	64本/日	32本/日	<平和交通>		
総合公園線	4本/日	4本/日	めいわ線	64本/日	32本/日
千葉・四街道線	95本/日	68本/日	若松・四街道線	14本/日	-
つくし座線	33本/日	33本/日	都賀(若松)線	122本/日	64本/日
物井・亀崎線	34本/日	34本/日	<京成バス>		
長沼線	68本/日	46本/日	ち01	70本/日	50本/日
千城台〜みそら団地	18本/日	13本/日	ち02、ち05	137本/日	98本/日
吉岡線	24本/日	19本/日	ち06、ち73	71本/日	55本/日
物井・池花線	74本/日	52本/日	ヨッピー	20本/日	20本/日
中台線	10本/日	10本/日			

四街道市公共交通に関するアンケート調査票の記入要領

■アンケートご記入にあたってのお願い

- ・本調査票は、四街道市内を駅中心部、周辺の市街化区域、郊外など11エリアに分け、各エリアから、住民基本台帳をもとに無作為な抽出方法により選出させていただきます。合計3,000世帯を対象に郵送配布させて頂きました。
- ・本アンケートは世帯主にご送付させていただいておりますが、お答えは、**4名（15歳以上）までご記入していただける形式**となっております。より多くの方のご意見をおうかがいしたいので、ご家族のご協力をお願いします。
- ・アンケート調査票は、A3用紙2枚（3頁）です。なお、このアンケート記入要領の裏面から設問が始まりますので、ご確認の上、ご回答ください。

■アンケートの記入方法

- ・ご回答にあたっては、アンケート票に記載しております例を参考に、**あてはまる番号に○印をつけるか、（ ）内に必要な事項をご記入**ください。

- ・設問番号の順に従って回答して頂きますが、回答によっては次の設問が変わる場合がありますので、指示に従ってください。
- ・ご本人が直接記入できない場合は、誠に恐れ入りますが、ご家族や介護の方等のご協力をお願いいたします。

- ・黒のボールペンまたはHBより濃い鉛筆で記入してください。

■返送期限に関するお願い

- ・アンケート調査票に記入いただきましたら、恐縮ですが、**10月14日（金）までに**同封の返信用封筒（切手不要）にて投函してください。
- ・返信先は、四街道市が業務委託している株式会社トーニチコンサルティングになります。

■その他

- ・本調査における個人情報の取り扱いにつきましては、市の個人情報保護条例に則り、厳重に管理しますので、ご理解頂きますようお願いいたします。
- ・アンケートと同封しております、バス路線図につきましては、アンケートの回答時の参考として頂き、その後は、四街道市のバスマップとして、ご利用ください。

■アンケートに関する問い合わせ先

- ・アンケートの内容などに関するお問い合わせにつきましては、下記までお願いいたします。
- | | |
|-----------|------------------------------|
| 問1～12に関して | 四街道市 経営企画部 政策推進課 担当 多田、三好 |
| | 電 話 043-421-6161（直通） |
| | FAX 043-424-8920 |
| 問13に関して | 四街道市 建設水道部 道路管理課 担当 渡部、大熊、古川 |
| | 電 話 043-421-6143（直通） |
| | FAX 043-424-2012 |

設 問	回答例	世帯主	家族1	家族2	家族3
<p>問 10. 行政が公共交通に關与することについて</p> <p>(1) バスが運行されていない、またはバスの運行本数が少ないなど、交通が不便な地域を解消するため、市がヨツビのようバスやタクシーなどの公共交通事業者に補助を行うべきだと思いますか</p> <p>(2) 民間が運行しても採算が合わない交通不便地域に、市がバス等を行わせる場合、経費の負担はどうすべきと考えますか。例えば、乗客1人あたり500円の経費がかかるかと仮定してお答えください</p>	<p>1. 補助額に「行くべき」</p> <p>2. ある程度運行すべき</p> <p>2-1. 通勤通学にも利用できるように、毎日朝から夜まで1時間に1本以上運行する</p> <p>2-2. 便利に買い物、通学できるように毎日日中のみ1時間に1本程度運行する</p> <p>2-3. 買い物、通学に利用できるように毎日日中のみに数本程度運行する</p> <p>2-4. 必要最小限の範囲内で行うべきなので、週に3日程度運行する</p> <p>3. 市が行うべきではない(民間事業者に任せる)</p> <p>4. その他()</p> <p>1. すべて利用者が負担すべき(運賃は500円)</p> <p>2. 大半(8割程度)は利用者が負担するべきで、多少は市が負担する。(運賃は400円、不足する運行経費100円(1人当たり)は市が負担)</p> <p>3. 市が負担しても良いが、半分程度を限度とするべき。(運賃は250円、不足する運行経費250円(1人当たり)は市が負担)</p> <p>4. 運賃が民間路線バスと同レベルになるまで、市が負担しても良い。(運賃は200円、不足する運行経費300円(1人当たり)は市が負担)</p> <p>5. その他()</p>	<p>1 1</p> <p>2 → 2-1</p> <p>3 2-2</p> <p>4 2-3</p> <p>5 2-4</p>	<p>1 1</p> <p>2 → 2-1</p> <p>3 2-2</p> <p>4 2-3</p> <p>5 2-4</p>	<p>1 1</p> <p>2 → 2-1</p> <p>3 2-2</p> <p>4 2-3</p> <p>5 2-4</p>	<p>1 1</p> <p>2 → 2-1</p> <p>3 2-2</p> <p>4 2-3</p> <p>5 2-4</p>
<p>問 11. ヨツビの赤字補てんと運賃のあり方について、お聞きします</p> <p>・大日・鹿牧ヶ丘地区の交通不便地域を解消するため運行</p> <p>・ヨツビの現在の運賃は100円均一運賃(乗客者無料)</p> <p>・乗客一人あたり約286円の運行経費がかかっており、赤字分は市が民間バス事業者に補助</p> <p>(参考：平成22年度、運行経費約2,000万円、運賃収入約700万円、市補助約1,300万円)</p>	<p>1. 現在の100円のままが良い</p> <p>2. 民間路線バス並みの180~200円程度の運賃にするべき</p> <p>3. 民間路線バスが採算を取れない地区を運行しているもので、路線バスよりやや高い料金設定にするべき</p> <p>4. バス運行経費を全て負担する運賃(288円)にするべき</p> <p>5. その他()</p>	<p>1 1</p> <p>2 2</p> <p>3 3</p> <p>4 4</p> <p>5 5</p>	<p>1 1</p> <p>2 2</p> <p>3 3</p> <p>4 4</p> <p>5 5</p>	<p>1 1</p> <p>2 2</p> <p>3 3</p> <p>4 4</p> <p>5 5</p>	<p>1 1</p> <p>2 2</p> <p>3 3</p> <p>4 4</p> <p>5 5</p>

問 12. 四街道市内の公共交通に關してご意見、ご要望をご記入ください。どなたがご記入いただいても結構です

以下の問は、四街道駅北口駅前広場の再整備計画の参考とさせていただきます。

設 問	回答例	世帯主	家族1	家族2	家族3
<p>問 13. 四街道駅北口広場の交通の利用形態について</p> <p>① バス乗降場について (1つ選択)</p> <p>② タクシー乗降場について (1つ選択)</p> <p>③ 一般乗降場(送迎用)について (1つ選択)</p> <p>④ 歩道について (1つ選択)</p>	<p>1. 利用しているが、今の形態で特に不便さはない</p> <p>2. 利用しているが、改善してほしい点がある</p> <p>3. ほとんど利用しないので、わからない</p> <p>4. その他自由意見()</p> <p>1. 利用しているが、今の形態で特に不便さはない</p> <p>2. 利用しているが、改善してほしい点がある</p> <p>3. ほとんど利用しないので、わからない</p> <p>4. その他自由意見()</p> <p>1. 利用しているが、今の形態で特に不便さはない</p> <p>2. 利用しているが、改善してほしい点がある</p> <p>3. ほとんど利用しないので、わからない</p> <p>4. その他自由意見()</p> <p>1. 利用しているが、今の形態で特に不便さはない</p> <p>2. 利用しているが、改善してほしい点がある</p> <p>3. ほとんど利用しないので、わからない</p> <p>4. その他自由意見()</p>	<p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p>	<p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p>	<p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p>	<p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p> <p>1, 2, 3, 4</p>
<p>(2) 北口広場の整備全般に關してご意見、ご要望があればお書きください。どなたがご記入いただいても結構です</p>					

アンケートにご協力ありがとうございました。ご意見がございましたら、10月14日までに、郵便ポストへ投函をお願いします。

13-2.民間路線バス利用者ヒアリング調査票

問1. 民間路線バス利用状況についてお答えください。

1-1. 普段、どの程度民間路線バスを利用されていますか	1. 毎日 2. 週3~4日 3. 週1~2日 4. 月1~2日 5. 数ヶ月に1日
1-2. 民間路線バスを利用する目的は何ですか	1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買い物 5. 習い事 6. その他
1-3. 利用バス停	乗車バス停 ⇒ 四街道駅 or 物井駅 or 千城台駅 降車バス停 ⇒ ()

問2. 民間路線バスサービスにおいて、改善してほしい点がありましたらお答えください。

<p>運行本数、運賃などのサービスレベル面で改善してほしい点。 また、改善されることで利用や生活が変化する点。</p>	
---	--

問3. あなたご自身についてお答えください。

3-1. お住まい	1. 市内 ⇒ 四街道市() 2. 市外
3-2. 性別	1. 男性 2. 女性
3-3. 年齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳代以上
3-4. 自動車免許証の有無	1. 所持している 2. 所持していない
3-5. 自分で自由に使える自動車・バイク	1. 有 2. 無 ⇒ 3-6へ
3-6. 家族が使える自動車	1. 有 2. 無

問4. その他自由意見

(例)ヨッピーに対する考え

13-3.ヨッピー利用者アンケート帳票（6月実施分）

市内循環バス「ヨッピー」アンケート調査のご協力について（お願い）

皆様には、日ごろから市政にご理解とご協力をいただき、感謝申し上げます。

さて、市では、市内循環バス「ヨッピー」の今後のあり方について検討していくため、ヨッピーを利用されている皆様にアンケート調査を実施することといたしました。

本調査の趣旨をご理解のうえ、ご協力いただきますよう、お願い申し上げます。

平成23年 6月吉日

四街道市経営企画部政策推進課 交通担当 Tel 421-6161

☆ヨッピーについて

ヨッピーは、運行経費と運賃収入の差額を、市がバス事業者に補助（毎年約1,300万～2,000万円）することにより、運行しています。

13年3月から運行を開始して、10年が経過しました。

民間路線バス（初乗り160円）との運賃の違いの問題や数年後の車両2台の買い替え対応、市の負担の今後の考え方など、ヨッピーの利用状況や利用者の皆様のお考えを踏まえながら、運賃やルート、便数の変更など様々な視点からの見直し方法を検討しているところです。

----- 『四街道市交通問題連絡協議会』と『事業仕分け』について -----

昨年度から四街道市交通問題連絡協議会（各中学校地区代表、学識者、関係機関などで組織）において、ヨッピー見直しについての検討協議を進めています。

また、事業仕分け（昨年度、ヨッピーの事業内容について市民の方が評価）の評価結果を受けて、市の方針として『見直し』することを決定しました。

市内循環バス「ヨッピー」

アンケート調査票

*/--

【年齢】 () 10歳代 () 20歳代 () 30歳代 () 40歳代
() 50歳代 () 60歳代 () 70歳代 () 80歳以上

【性別】 () 男性 () 女性

問2. あなたは、ヨッピーをどの程度利用しますか。

() 週6日以上 () 週2～5日 () 週1日
() 月に1～2回 () 2～3ヶ月に1回 () 年に1～2回

問3. 本日ヨッピーをご利用いただいた目的は何ですか。(1つのみ)

() 通勤・通学 () 買い物
() 病院受診、通院等 () 公共施設(市役所、文化センター、図書館)を利用
() レジャー
() 上記のいずれも当てはまらない→(具体的目的:)

問4. ヨッピーの運行時間帯について、望ましいものはどれですか。

() 7時台から 18時台まで (現行どおり)
() 6時台から 18時台まで
() 6時台から 19時台まで
() 6時台から 20時台まで
() 7時台から 19時台まで
() 7時台から 20時台まで
() 上記のいずれも当てはまらない→(具体的に:)

問5. あなたが考えるヨッピーの適正な運賃はいくらですか。

() 円

ヨッピーは、収支の赤字を市がバス事業者に補助することにより運行を維持しています。
(22年度の場合、運行経費：約2,000万円 運賃収入：約700万円 市補助：約1,300万円
※運行経費約 2,000万円 ÷ 有料乗客数約 70,000人 = 約 286円/人)
市では、効率的な運行による経費の削減と、利用者の方々の意見を参考にした運賃見直しを検討しています。

(参考) 民間バス路線の場合 初乗り運賃160円
大日線：四街道駅～盲学校(160円)
四街道駅～萱橋台(200円)
※目安として、東関東自動車道を越えるあたりを境に200円になります。

問6. ヨッピーについて、ご意見・ご感想があればお聞かせください。

ご協力ありがとうございました。 四街道市役所 経営企画部 政策推進課 乗 降

13-4.ヨッピー利用者アンケート帳票（10月実施分）

問1. ヨッピーの利用状況についてお答えください。	
1-1. 普段、どの程度ヨッピーを利用されていますか	1. 毎日 2. 週3～4日 3. 週1～2日 4. 月1～2日 5. 数ヶ月に1日
1-2. 利用目的は何ですか	1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買い物 5. 習い事 6. その他
問2. ヨッピーのサービスにおいて、改善してほしい点がありましたらお答えください。	
運行本数、運賃などのサービスレベル面で改善してほしい点。 また、改善されることで利用や生活が変化する点。	
問3. ヨッピーが運行されていることに対する意識についてお答えください。	
3-1. ヨッピーが運行されていなかったらあなたの交通行動はどうなっていたと思いますか。 (複数回答可)	1. 自動車を運転して外出していたと思う 2. 路線バスを利用して外出していたと思う 3. 外出するたびに家族に送迎してもらっていたと思う 4. タクシーを利用して外出していたと思う 5. 外出していなかった 6. その他()
3-2. ヨッピーが運行されたことによって、良くなったことはありますか。 (複数回答可)	1. 自由に買い物ができるようになった 2. 生涯学習や趣味・サークル活動などができるようになった 3. レジャーに行く機会が増えた 4. マイカーの使用を控え、環境に配慮した生活ができるようになった 5. その他() 6. 特に良くなったことはない
3-3. ヨッピーの今後のあり方において、運賃の見直しを検討しています。 参考(平成22年度) 運行経費:2,000万円/年 運賃収入: 700万円/年 運行補助:1,300万円/年	
(1) 民間路線バス並(160～200円)の運賃とした場合、利用状況は変わりますか	1. 今と変わらない 2. 利用頻度は減ると思うが、引き続き利用する 3. 利用しない 4. その他()
ヨッピーは民間では採算が取れない地区を運行していることから民間路線バスよりやや高い運賃とすることも検討課題になります。	
(2) 250円前後になった場合、利用状況は変わりますか	1. 今と変わらない 2. 利用頻度は減ると思うが、引き続き利用する 3. 利用しない 4. その他()
(3) 300円前後になった場合、利用状況は変わりますか	1. 今と変わらない 2. 利用頻度は減ると思うが、引き続き利用する 3. 利用しない 4. その他()
問4. あなたご自身についてお答えください。	
4-1.性別	1. 男性 2. 女性
4-2.年齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳代以上
4-3.自動車免許証の有無	1. 所持している 2. 所持していない
4-4.自分で自由に使える自動車・バイク	1. 有 2. 無 ⇒4-5へ
4-5.家族が使える自動車	1. 有 2. 無
問5. その他自由意見	
(例)市の運行補助について、運賃を上げて運行本数を増やす場合の希望本数、駅北口ロータリー乗り入れ希望など	

四街道市公共交通のあり方検討過程

平成23年	
6月17日・19日・27日	市内循環バス「ヨッピー」利用状況調査実施
8月1日	平成23年度第1回四街道市交通問題連絡協議会 主な内容：市内循環バス「ヨッピー」利用状況調査速報報告 市内公共交通に関するアンケート調査の実施計画
10月3日	市内公共交通に関するアンケート調査実施 調査方法：市内3000世帯（11ブロックに分け、無作為抽出）を対象に郵送配布、郵送回収
10月28日	民間路線バス利用者ヒアリング実施 調査方法：四街道駅、物井駅、千城台駅において、バス待ちをしている路線バス利用者にヒアリング
11月1日	四街道市地域公共会議設置（四街道市交通問題連絡協議会廃止）
11月22日	平成23年度第1回四街道市地域公共交通会議 主な内容：市民ニーズ、利用者ニーズの把握 四街道市の公共交通における課題 公共交通空白地域・不便地域の設定 公共交通のあり方、ヨッピー改善策（案）
12月19日	平成23年度第2回四街道市地域公共交通会議 主な内容：公共交通に係る市民等からの要望状況 公共交通空白地域・不便地域について 公共交通のあり方（案） 公共交通改善施策の方向性 ヨッピーの改善策と運行サービス水準（案）
平成24年	
1月27日	平成23年度第3回四街道市地域公共交通会議 主な内容：公共交通のあり方（案） ヨッピーの改善策（案）
2月1日～3月5日	「公共交通のあり方、ヨッピーの見直し」（案）に対する意見募集手続き（パブリックコメント）の実施
3月7日	平成23年度第4回四街道市地域公共交通会議 主な内容：意見募集手続き（パブリックコメント）の結果 地域公共交通会議からの提言
3月7日	四街道市地域公共交通会議から四街道市長に対し、『四街道市公共交通のあり方及び市内循環バス「ヨッピー」見直しについて（提言）』 提出

平成24年3月7日

四街道市長 佐渡 斉 様

四街道市地域公共交通会議

会 長 榛 澤 芳 雄

四街道市公共交通のあり方及び市内循環バス「ヨッピー」見直しについて（提言）

四街道市地域公共交通会議は、地域における需要に応じた市民の生活に必要な旅客輸送の確保、旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議していくことを目的に平成23年11月に設置されました。

平成23年度において、『市の公共交通のあり方』や『市内循環バス「ヨッピー」の見直し』について、協議・検討を行ってきましたが、この度取りまとめられました「四街道市公共交通のあり方」に対し、本会議の目的を踏まえ、今後、四街道市の公共交通をさらにより良いものとしていくため、下記のとおり提言します。

記

1. 四街道市の公共交通のあり方

①公共交通空白地域への施策

四街道市は、狭い市域ながら、公共交通空白地域が市街地縁辺部を中心に点在している。その多くは人口低密地域であるが、必要最小限の交通サービスを確保し、地域の生活を支える観点から、地域の実情に合った最適な地域公共交通の導入を検討されたい。

②民間事業者が主体的に運行できる方法の検討

今回のコミュニティバス等の負担等の考え方において、バス事業者の創意工夫による収益率の向上を促すために事前算定方式による定額負担の考え方を検討していくという今後の方向性が示されたところであるが、これは単に補助方式だけの議論でなく、運行ルートや運賃といった運行方法を検討する際、民間事業者の積極的な参画を求め、現在よりも民間事業者が主体的に運行できる方法も併せて検討されたい。

また、民間事業者の主体的な運行により、将来的には市の補助から脱却し、完全な民間事業として運行していくことの可能性についても考慮するべきである。

③戦略的な利用促進策

路線バス等の維持・活性化に向け、街づくりの視点や利用者目線でのニーズを的確に捉え、潜在需要の掘り起こしにつながる戦略的な利用促進策を展開されたい。

④地域主体の地域交通への行政負担

市が財政的に負担をして、公共交通施策を行うことが困難な人口低密地域においては、地域主体で地域交通を確保・維持していくことを基本的な方針としているが、必要最小限の交通サービスを確保し、地域の生活を支える観点から、コミュニティバス等における補助との均衡に留意しつつ、一定の行政負担をしていく考えも今後検討されたい。

⑤各種施策との連携・強化

路線バス等のサービス充実・強化によって、高齢者等の移動支援、中心市街地等への移動のしやすさによる産業振興、文化・スポーツ等活動場所への移動のしやすさによる生涯学習普及支援など、行政サービスの向上効果が期待される。こうした効果を最大限に引き出すため、各種施策との連携・強化を図らねたい。

⑥公共交通を発展させる協力体制作り

持続可能な交通サービスを確保し、発展させていくためには、バス事業者以外の多様な交通主体の機能を生かした交通体系作りが不可欠であることから、相互の信頼関係、協力体制の一層の強化に取り組まねたい。

2. ヨッピーについて

①ヨッピー運行にかかる見直しについて

コミュニティバス等の運行見直しの基本的な考え方については、本会議において検討を行ったところであるが、今後、具体的な成果目標を明確にした上で、運行状況等による運行見直しを検討されたい。

②ヨッピーの将来的な方向性について

ヨッピーについて、運賃設定や運行ルートなどの運行方法の見直しと併せ、地域負担や企業、病院等の協賛金、広告など新たな収入源確保に向けた取り組みを進め、将来的には、運行補助が不要となる民間事業への移行を検討されたい。

四街道市地域公共交通会議条例

(設置)

第1条 市は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、四街道市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 市内における地域公共交通のあり方に関する事。
- (2) 地域の実情に応じたバス等による適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事。
- (3) 市が運営する有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事。
- (4) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事。

(組織)

第3条 交通会議は、委員15人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 有識者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者
- (3) 千葉県バス協会の代表
- (4) 千葉県タクシー協会の代表
- (5) 公募による市民
- (6) 関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
- (7) 印旛土木事務所長又はその指名する者
- (8) 四街道警察署長又はその指名する者
- (9) JR東日本旅客鉄道㈱千葉支社長又はその指名する者
- (10) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
- (11) 市長又はその指名する者
- (12) その他市長が必要と認める者

3 委員の任期は、2年とし、再任されることを妨げない。

4 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

5 第3項の規定にかかわらず、任期内であっても、特定の職にある者として委嘱され、又は任命された委員の任期は、その職にある期間とする。

(会長及び副会長)

第4条 交通会議に会長及び副会長各1人を置く。

2 会長は、委員の互選によって定める。

3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

4 副会長は、委員のうちから会長が指名する。

5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 交通会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見又は説明を聴くことができる。

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第7条 交通会議の庶務は、規則で定める機関において処理する。

(雑則)

第8条 この条例に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

この条例は、平成23年11月1日から施行する。

四街道市地域公共交通会議委員名簿（任期：H23. 11. 22～H25. 11. 21）

委員氏名	選出区分	所属団体・役職等
榛澤 芳雄	条例第3条第2項第1号	日本大学 名誉教授
芦沢 哲蔵	条例第3条第2項第1号	帝京平成大学 教授
山原 英夫	条例第3条第2項第2号	千葉内陸バス株式会社 取締役社長
池上 和成	条例第3条第2項第2号	飛鳥交通千葉株式会社 執行役員営業部長
花崎 幸一	条例第3条第2項第3号	社団法人千葉県バス協会 専務理事
土屋 信乃夫	条例第3条第2項第4号	一般社団法人千葉県タクシー協会 専務理事
古舘 保雄	条例第3条第2項第5号	公募市民
小林 由美子	条例第3条第2項第5号	公募市民
松澤 恵	条例第3条第2項第5号	公募市民
池田 和弘	条例第3条第2項第6号	関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官
飯高 利則	条例第3条第2項第7号	千葉県印旛土木事務所 調整課長
石川 利雄	条例第3条第2項第8号	四街道警察署 交通課長
鈴木 聡	条例第3条第2項第9号	東日本旅客鉄道株式会社千葉支社 総務部企画室長
石井 三男	条例第3条第2項第10号	千葉内陸バス株式会社 労働組合 執行委員長
武富 裕次	条例第3条第2項第11号	四街道市 副市長

四街道市公共交通のあり方

平成24年3月 発行

■発行 四街道市 経営企画部政策推進課
〒284-8555 四街道市鹿渡無番地
電話 043-421-2111（代表）

■調査・作製 株式会社トーニチコンサルタント 計画・環境本部
〒151-0071 東京都渋谷区本町 1-13-3 初台共同ビル
電話 03-3374-3668