

平成21年度地域公共交通活性化協議会事業計画

1. 平成21年度事業の目的

近年における急速な少子高齢化の進展は船橋市も例に漏れず、65歳以上人口は、団塊の世代が今後10年間でこの年齢層に移ってくることから、激増することが予測されている（図-1参照）。

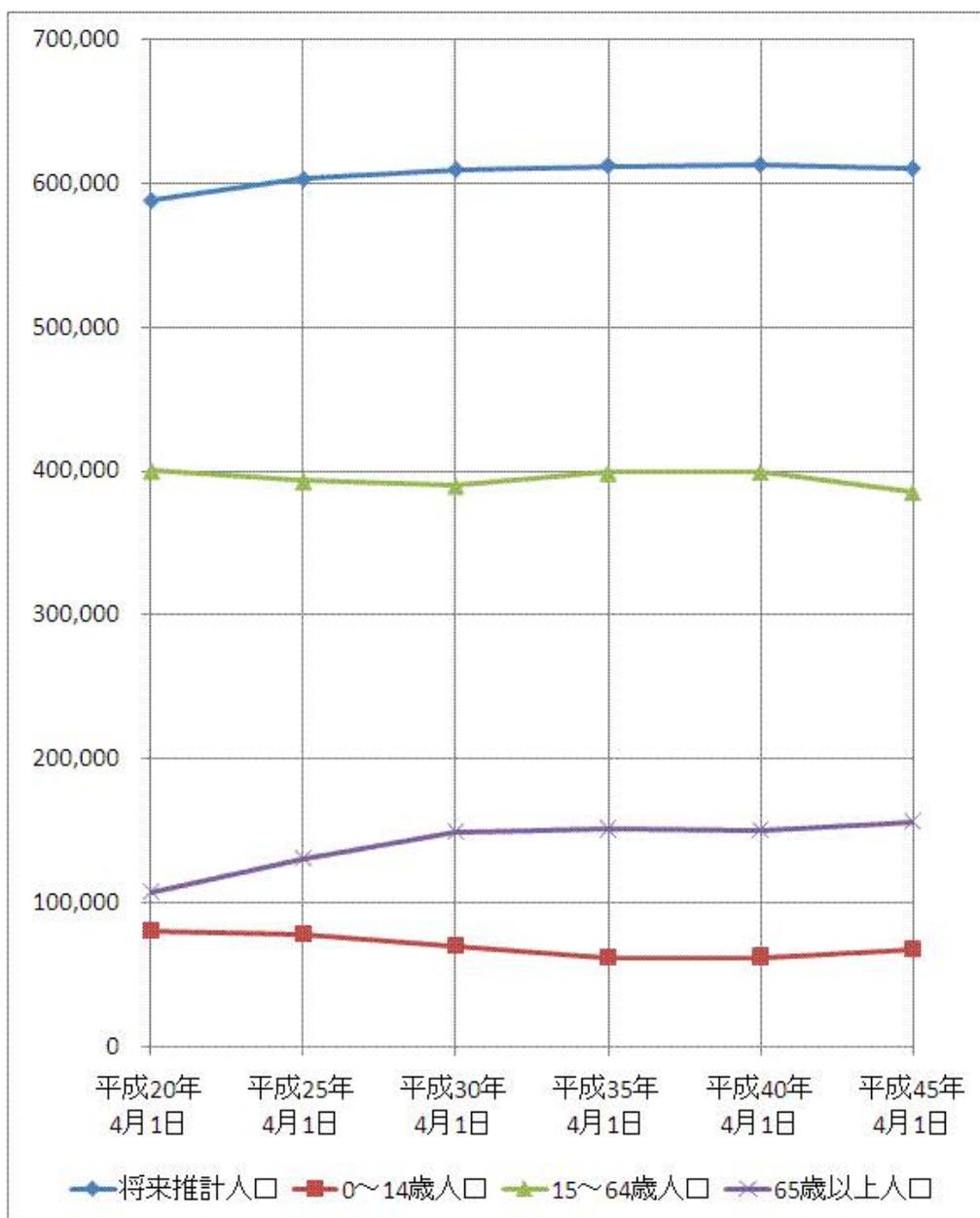


図 - 1 船橋市将来人口推計
 (出典：船橋市ホームページより)

船橋市には、鉄道が9路線35駅、路線バスが31路線98系統運行しており、公共交通機関は充実している一方、交通不便地域も多く点在している状況にある（図-4参照）。

特に路線バス事業については、運行系統数は約100系統を維持しており、また運行本数についても、4,200本前後の推移を示していることから、近年の運行サービスは一定の機能を維持していると考えられる（図-2参照）。

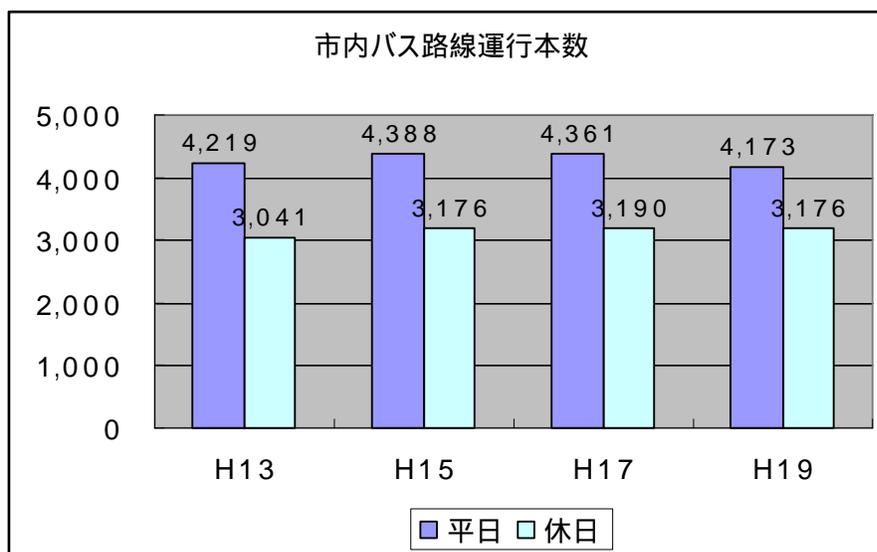
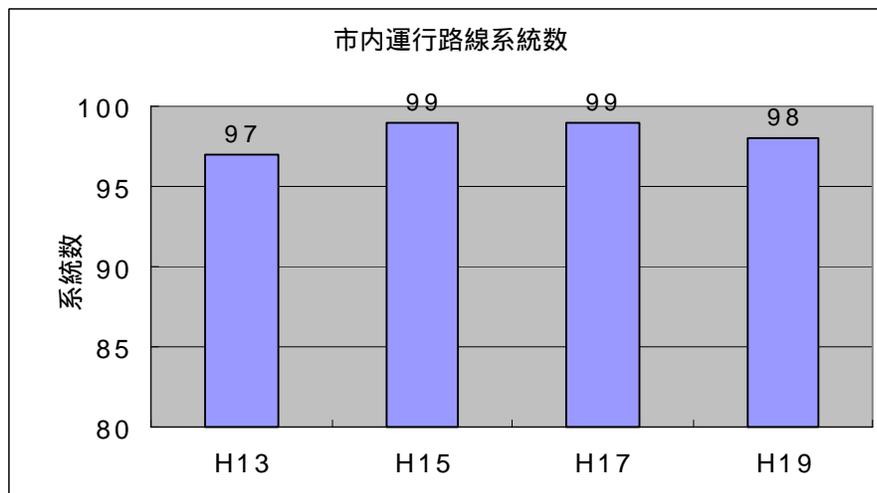


図 - 2 市内バス路線状況

【資料1】

一方で、バス利用状況を見てみると、平成19年度の利用状況は増加傾向にあるが、全体としては利用の減少傾向が顕著で、平成13年から年間で300万人程度減少している（図-3参照）。

このように、運行サービスは事業者の経営努力もあり一定の水準を維持しているものの、利用者の減少傾向は変わっておらず、今後さらに厳しい経営状況の中で運行サービスの低下が危惧される。地域の公共交通は、事業者の経営努力や利用者の負担増加のみでは、状況の改善は難しいものと推察される。

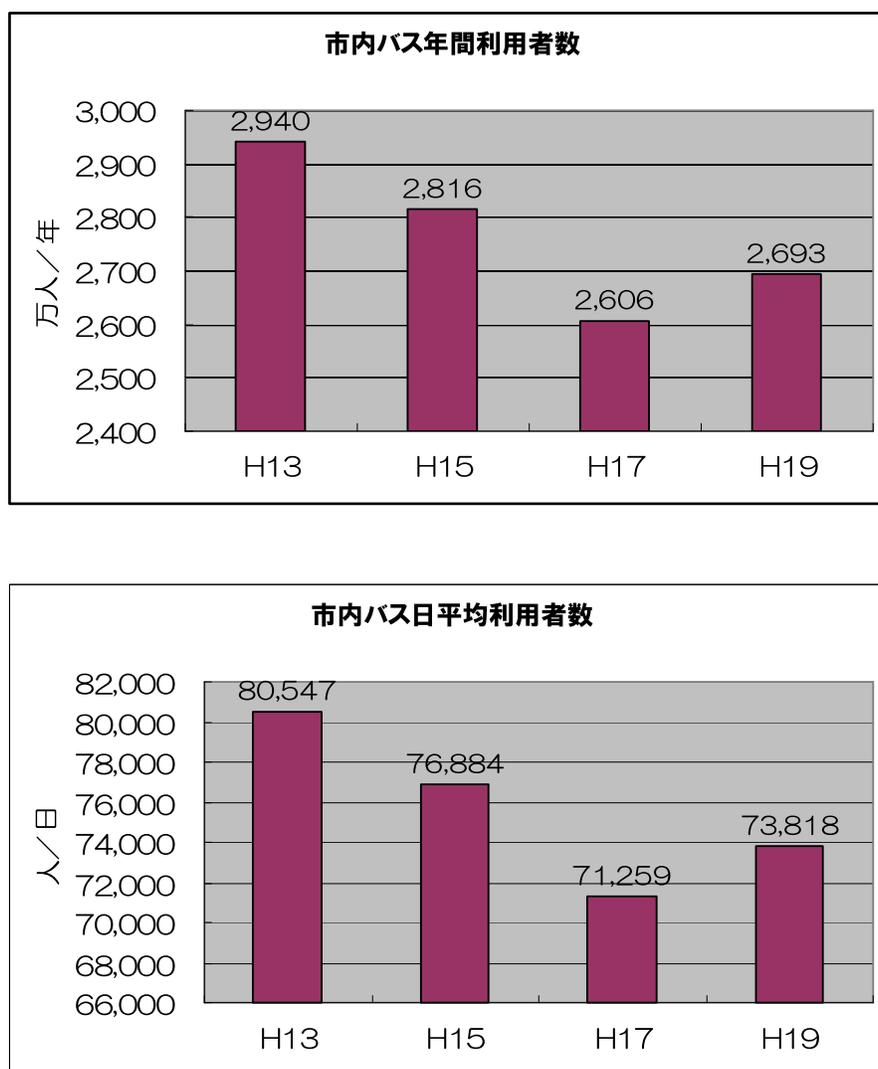


図-3 市内バス利用状況

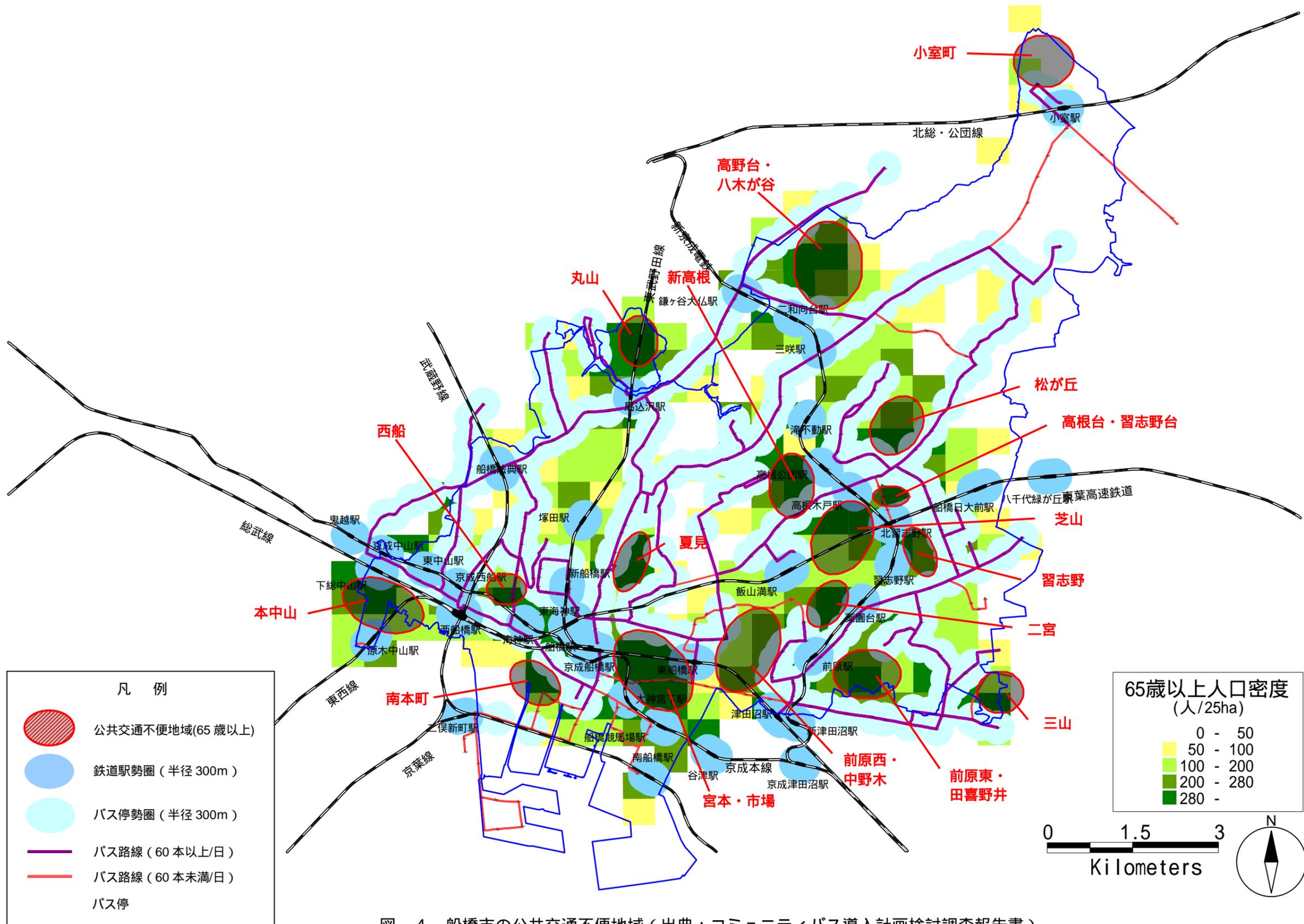


図 - 4 船橋市の公共交通不便地域 (出典：コミュニティバス導入計画検討調査報告書)

表 - 1 コミュニティバス導入候補地区と採算性
(出典：コミュニティバス導入計画検討調査報告書)

考えられる ルートの例	主な経由地 (ルート距離)
A - 1	J R 船橋駅北口 弁天池公園 船橋駅入口交差点 青少年ホーム前 船橋中学校前 夏見3丁目 八栄小学校北 中央老人福祉センター 夏見台小学校 医療センター [3.43 km]
A - 2	J R 船橋駅北口 本町6丁目 夏見1丁目西 夏見1丁目東 八栄小学校入口 長福寺入口 八栄小学校北 中央老人福祉センター 夏見台小学校 医療センター [3.93 km]
B - 1	J R 船橋駅南口 市民文化ホール 青少年センター入口 海神交番前交差点 京葉道路入口 公団南海神団地西 南本町小学校 [3.26 km]
B - 2	J R 船橋駅南口 市民文化ホール 青少年センター入口 海神交番前交差点 京葉道路入口 南本町 南本町小学校 [3.14 km]
C - 1	J R 船橋駅南口 市民文化ホール 大神宮下 武道館入口 総武病院東 [1.95 km]
C - 2	J R 船橋駅南口 市民文化ホール 大神宮下 宮本公民館 東船橋7丁目北 東船橋1丁目西 J R 東船橋駅南口 [2.33 km]
D	北習志野駅 高郷交差点 一丁目交差点 千葉徳洲会病院 西習志野高郷公園 西習志野1丁目(芝山6丁目) 西習志野第3号公園 高郷小学校入口 西友前 北習志野駅 J R 津田沼駅へアクセスするルートは、バスが通行可能な道路がほとんどないため、設定できませんでした。 [3.10 km]
E	新京成三咲駅 三咲1丁目北 船橋第一自動車教習所前 千葉鎌ヶ谷松戸線交点 八木が谷県営住宅入口 八木が谷公民館入口 八木が谷3丁目(三咲分譲地内) [2.63 km]
F - 1	行田団地 体育センター 前貝塚入口 塚田小学校北 塚田駅 旭テクノグラス南 長津川親水公園 夏見台団地 夏見台中央公園 中央老人福祉センター 夏見台小学校 医療センター [6.26 km]
F - 2	飯山満駅 芝山団地 芝山中学校 芝山団地入口 芝山西公園 吹上交差点 米ヶ崎 八栄橋 北谷津川 医療センター [5.69 km]

ルート	実走距離 (km)	想定 利用者数 (人/日)	運用 車両数	年間 走行 台キロ	年間 運賃収入b) (千円)	年間 運行経費c) (千円)	年間 差引b-c) (千円)
A-1	3.70	219	2	64,824	8,011	34,940	-26,930
A-2	4.25	192	2	74,460	6,991	40,134	-33,143
B-1	3.50	207	2	61,320	7,571	33,051	-25,480
B-2	3.50	206	2	61,320	7,532	33,051	-25,520
C-1	2.25	184	2	39,420	6,728	21,247	-14,519
C-2	2.55	189	2	44,676	6,897	24,080	-17,183
D	3.60	207	2	63,072	7,539	33,996	-26,456
E	2.80	128	2	49,056	4,677	26,441	-21,764
F-1	6.70	3	3	117,384	110	63,270	-63,160
F-2	6.20	3	3	108,624	110	58,548	-58,439

a) 走行台キロ：実走距離 × 12時間(午前8時台～午後7時台) × 2(本/1h = 30分間隔) × 2(往復) × 365日

b) 運賃：100円 で計算

c) 武蔵野市ムーブス・車両1kmあたり運行経費(539円/台km：H10・11)を使って計算

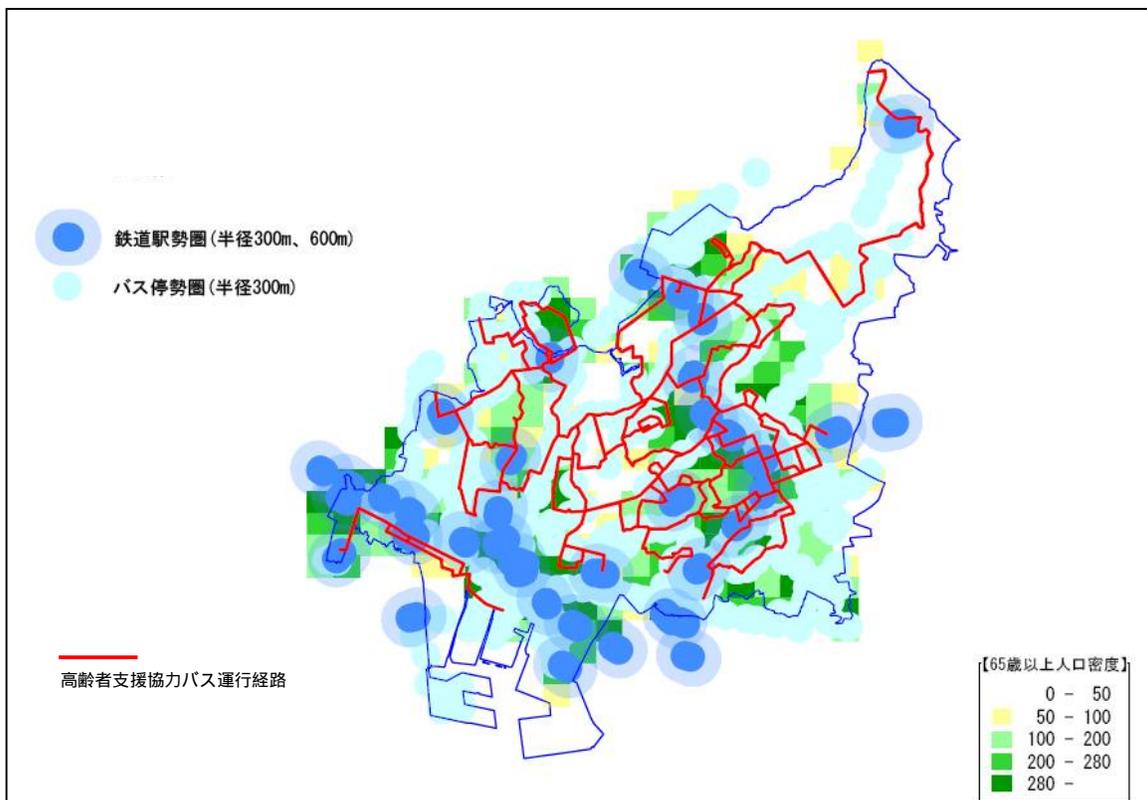


図 - 5 交通不便地域支援事業（高齢者支援協力バス）運行経路分布図

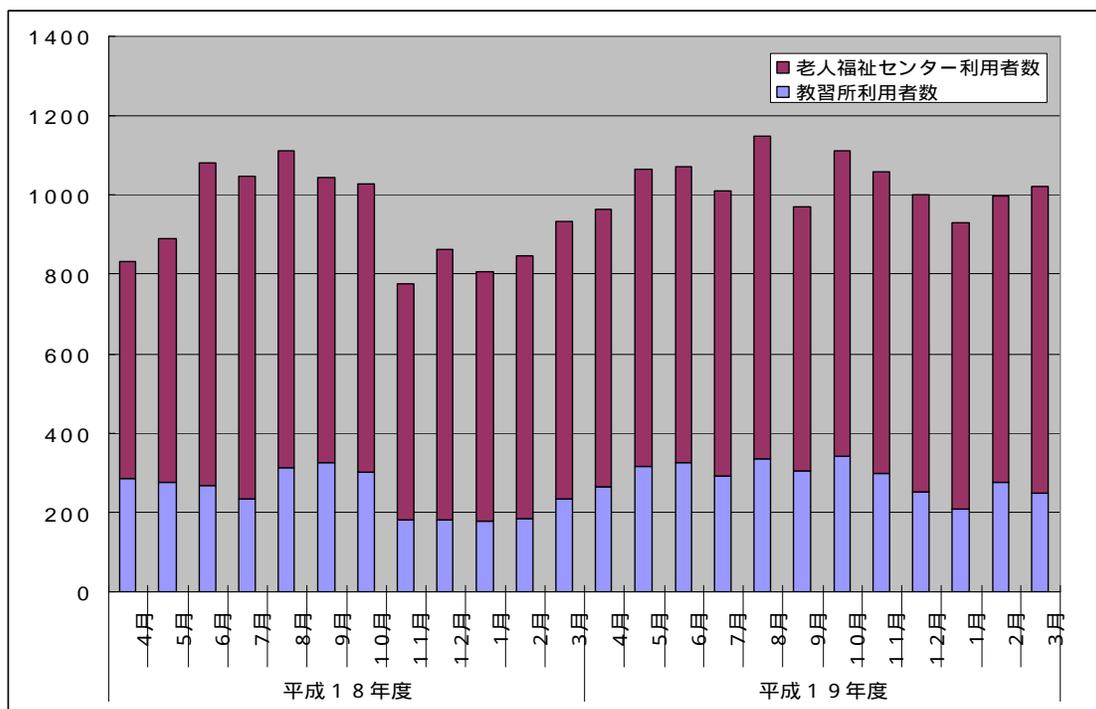


図 - 6 交通不便地域支援事業（高齢者支援協力バス）利用状況

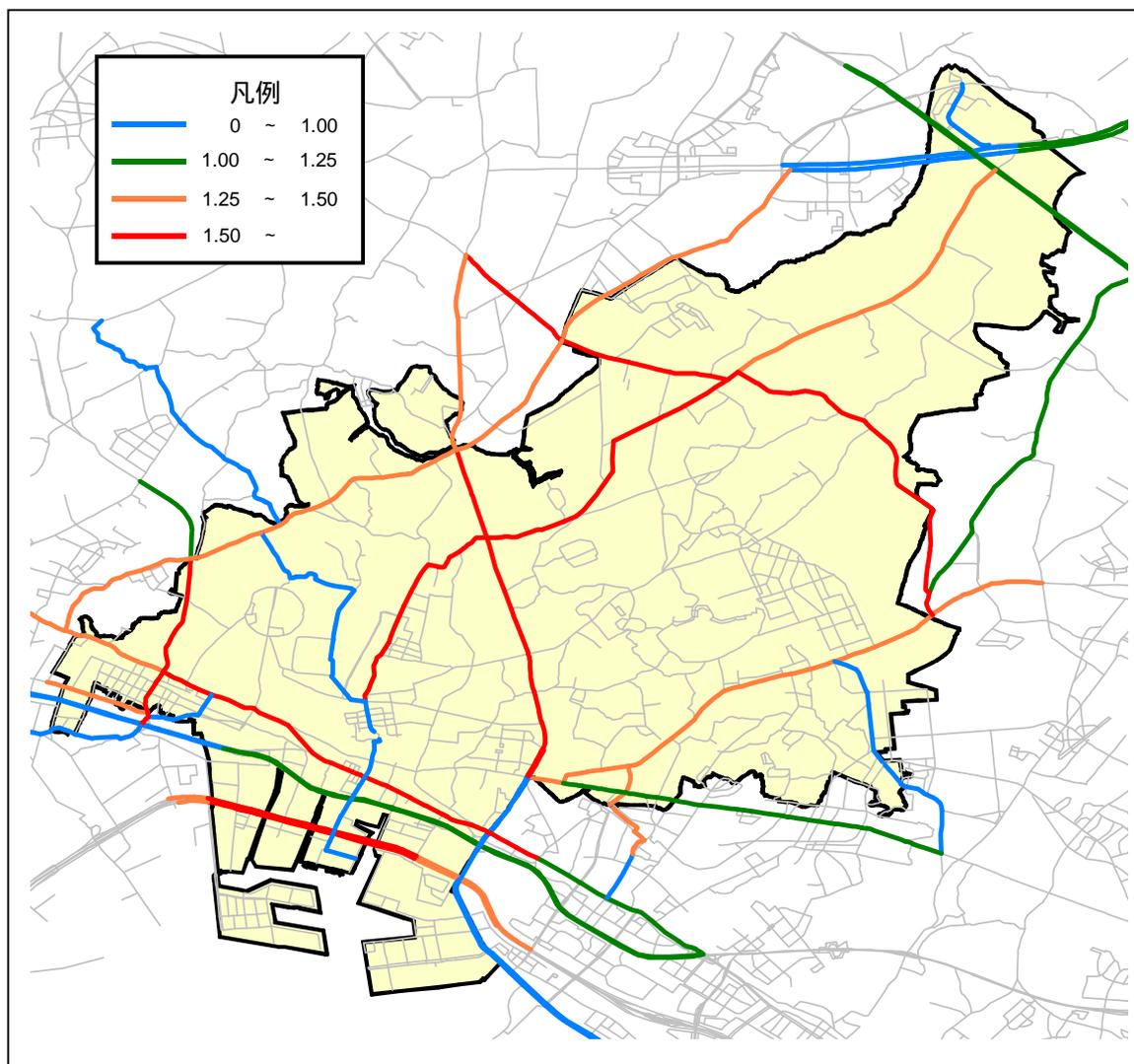


図 - 7 船橋市の道路混雑度（出典：道路交通センサス（平成11年））

（参考）混雑度（出典：「道路の交通容量」日本道路協会（昭和59年））

混雑度	混雑状況の推定
1.00 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00 ~ 1.25	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1 ~ 2 時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい。
1.25 ~ 1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態、ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75 以上	慢性的混雑状態を呈する。

表 - 2 船橋市における温室効果ガス排出量の将来予測
 (出典：環境白書・船橋市の環境 平成19年度版)

区分	排出量(千t-CO2)			伸び率
	1990年度	2002年度	2012年度	
二酸化炭素	4,565	4,795	4,984	1.09
メタン	8	8	7	0.91
一酸化二窒素	35	42	43	1.24
代替フロン等	60	42	168	2.82
合計	4,668	4,887	5,202	1.11
人口	533,270	559,956	583,391	1.09
一人当たり排出量	8.8	8.7	8.9	1.02

注)四捨五入の関係で合計が合わないことがある。
 1990年度欄の代替フロン等は1995年度実績。

このような状況の中、コミュニティバス事業の導入検討を行い、地域要望などから10路線を検証した。1路線当たり1,500万円～6,000万円もの赤字運行となることから、費用対効果に大きな課題が示された。さらに、採算性の高い経路のみ運行を行った場合、公平性に欠けるといった問題も顕在化する(表-1参照)。

このため、交通不便地域対策はコミュニティバスに代わり、自動車学校や老人福祉センターの送迎バスを活用した高齢者移送支援サービスの実施などの対策を講じている(図-5、6参照)。この事業は高齢者を対象としている事業であることや、運行サービスが低廉であることから、市民ニーズをすべて満たしているとは言えない。また、自家用車への過度な依存に伴う交通渋滞(図-7参照)や、環境問題(表-2参照)など依然多くの問題を抱えており、抜本的な対策を講じることが急務となっている。

これらの問題解消のために、交通不便地域の解消、多様化する交通需要への対応を図り交通事業者や市民と協働し、地域の公共交通を支える新たな仕組みづくり、持続性のある地域交通の確立が必要である。

本事業は、現状における公共交通の課題・市民の公共交通に対するニーズを把握し、船橋市としての公共交通のサービス目標(水準)を設定し、新たに交通不便地域の抽出を行う。また、交通不便地域への対策として路線バスの再編を実施し、路線バスの再編で解消されない地域については新たな公共交通の導入を検討し「船橋市地域公共交通総合連携計画」を策定するものである。

2. 事業概要

本事業の概略フローを図 - 8 に示す。

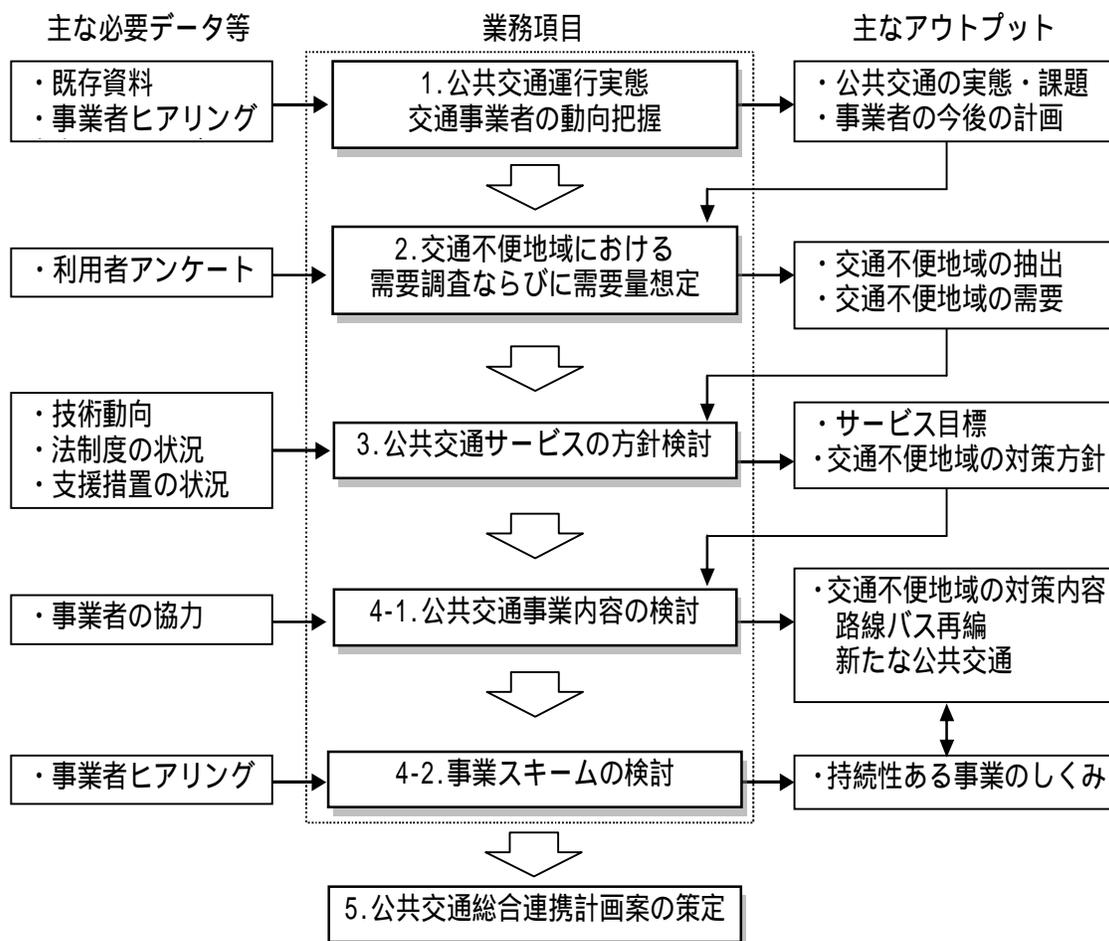


図 - 8 事業の概略フロー

3. 事業内容

(1) 公共交通運行の実態及び交通事業者の動向把握

交通不便地域の設定および今後の対策を検討するため、地域特性、都市計画、公共交通の実態等について既存資料により調査を行う。また、交通事業者の課題や運行計画の見直し等の今後の動向についてヒアリング調査等を実施し把握する。

1) 現状把握

既存資料を基に地域特性（地区別人口）、都市計画（道路整備計画）ならびに船橋市の公共交通（鉄道、バス、タクシー、高齢者支援協力バス）の運行状況、運行頻度、料金、乗車人数等の運行実態について調査・把握する。

2) 交通事業者等の動向把握

現状の公共交通（路線バス、タクシー、高齢者支援協力バスなど）の運行に対する課題や今後の運行計画の見直し予定などについて、バス事業者（京成バス、船橋新京成バス、習志野新京成バス、ちばレインボーバスの計4社）やタクシー会社、船橋市（高齢者支援協力バス、福祉タクシー、福祉有償運送など）へヒアリングやアンケート調査等を行い実態や動向を把握する。

【動向把握の例】

- ・ 路線の統廃合や運行区間、運行頻度見直し等の計画
- ・ 運行上の課題（渋滞により定時性が確保されない区間、バスが通行できない区間）
- ・ 交通事業者としての将来の需要見込み状況（新規路線の運行案）
- ・ タクシーの客待ち時間など現状の利用状況と交通不便地域での乗合運行の可能性
- ・ 病院や福祉施設などが行っている送迎サービスの事業化の可能性

(2) 交通不便地域における需要調査ならびに需要量推定

交通不便地域の需要調査（住民アンケート）を実施するため、公共交通サービスの目標を設定し、サービス目標を満たさない交通不便地域について抽出・設定を行う。設定した交通不便地域を対象に公共交通に対する利用者ニーズを調査・把握し需要量の推定を行う。

1) サービス目標および交通不便地域の設定

対策を講じるべき地域の設定を行うため、船橋市における公共交通のサービス目標および交通不便地域を定義し、該当する交通不便地域の抽出・設定を行う。ただし、ここで定義する交通不便地域は定量的な尺度により仮定するものとし、後に行うアンケート調査の結果により、得られる定性的な尺度も加味するため、フィードバックを行った後、最終的な交通不便地域を設定するものとする。

定量的尺度・・・規模、量、長さなどに代表される数的尺度

定性的尺度・・・満足度、要望意向などに代表される質的尺度

【定量的尺度の例】

- ・ 最寄りの鉄道駅およびバス停等までの距離
- ・ 利用待ち時間の設定（路線バスでは運行頻度、許容待ち時間）
- ・ 移動可能時間帯（公共交通のサービス時間帯）
- ・ 利用料金（路線バス利用者との公平性を意識した料金設定の考え方）
- ・ 対象者の設定（高齢者、生産者、学生などの属性と設定年数）

2) 交通不便地域における需要調査

効率的な住民アンケートを実施するため、設定した交通不便地域の特性（高齢者地区、路線バスがない地区など）を整理し、アンケート調査を実施する地区および対象者について選定する。選定した市民を対象に、公共交通における利用実態、利用意向、利用要件などの定性的データについて、アンケートなどにより調査・把握する。

【定性的尺度の例】

- ・ 現在の移動手段・移動目的・移動頻度・移動時間帯の確認
- ・ 公共交通を利用しない理由（ルート、許容旅行時間、運賃など）
- ・ 路線バス、タクシーに対する改善要望
- ・ サービス向上等に伴う支払意思額 など

なお、交通不便地域における住民アンケートと時期的に整合を図り、市広報誌や市ホームページ等を用いて、船橋市における交通不便地域の対策検討の実施、それに伴うアンケート調査の実施について広報を行なうものとする。（アンケート対象地域以外の方々の意見も合わせて募集することを想定する。）

広報の実施に際しては、船橋市民に対し公共交通の維持・確保には市民の協力が不可欠であるという意識の定着を狙った広報を実施するものとする。

3) 需要の想定

上記調査の結果を基に、交通不便地域における公共交通の潜在需要を推定し、時間帯別の起終点データ（OD表）を作成する。また、移動の目的、交通サービス要望により、需要量だけでなく、需要の質も併せて把握する。

（参考）

OD表・・・Origin（起点）、Destination（終点）をまとめたもので、人がどこからどこへ移動したのかを定量的に把握する。この場合、移動要望などから、どこにどれくらいの交通量が、発生または集中するかを求め、路線設定や地域の求める最適な交通を導き出すことに役立つデータである。

(3) 公共交通サービスの方針検討

船橋市における今後の公共交通事業内容の検討を行うため、設定したサービス目標や交通不便地域について、前項の需要調査結果等により確認・見直しを行う。

1) サービス目標および交通不便地域の見直し

前項の需要調査(利用者ニーズ)に基づき、今後、船橋市で目指すべき公共交通のサービス目標、交通不便地域の定義、抽出した交通不便地域について確認し、必要に応じ見直しを行う(定量的かつ定性的な実情にあった交通不便地域を定義)。

【想定される見直し例】

駅やバス停から距離があり、高齢者の人口密度も高い

定量的尺度は交通不便地域である

アンケート結果では、移動手段は限られているが近くにスーパーや病院があり、生活にそんなに不便を感じていない

定性的尺度では交通不便地域ではない

(結果)交通不便地域として除外

2) 交通不便地域における対策方針検討

上記で設定した交通不便地域について、各地域の特性(需要、年齢構成、道路整備状況)などを考慮し、まずは路線バス再編を中心に検討を実施する。路線バス再編で対応困難な地域については、新たな公共交通サービスの導入方針を検討する。

路線バスの再編方針検討

交通事業者へのヒアリング、需要想定の結果やサービス目標を基に交通不便地域における路線バスの運行ルート・運行頻度等の路線バスの再編を検討する。この見直しに際しては、運行範囲や見直し基準を検討する。

【見直し基準の例】

- ・ 収支バランス 継続的な事業実施が可能か?
- ・ 潜在需要(輸送量)への対応 輸送力に過不足がないか?
- ・ 移動目的に即したサービス供給 行きたいところへ移動可能か?
- ・ 運行形態 労働条件、車輛基地など法令や運行効率に問題はないか?

交通不便地域における新たな公共交通システムの運行方針検討

路線バスの再編では解消できない交通不便地域については、需要想定結果や道路ネットワーク状況等を考慮し、サービス目標を満たす新たな公共交通システムについて検討する。新たなシステムを検討する場合、導入要件、運営形態の運行方針などから、可能性のある新たな公共交通システムについて整理する。

検討においては、公共交通に関する技術動向、法制度について、以下の内容を整理し、地域特性に応じた適切な方針を設定する。

<技術動向の整理・検討(図-9、10参照)>

公共交通の車輛形式、運行方式と必要なシステムなどについて、対応可能なサービス水準と運用上の課題について整理する。

- ・車輛・サービス形式
コミュニティバス、乗り合いタクシー、デマンドバス(タクシー)
- ・運行方式
ダイヤ固定ルート固定運行(路線運行)、ダイヤ固定、迂回ルートデマンド運行、ダイヤ固定デマンド運行、フルデマンド運行 など
- ・必要なシステム
独立型システム(システム購入型)、ASP(アプリケーションサービスプロバイダ)型システム(サービス購入型) など

<法制度及び支援措置等の整理・検討>

市直営の運営、交通事業者委託運営、交通事業者運営(独立採算主体)、地域による運営などの事業方式を想定した場合の法制度及び支援措置等に関する以下の事項を整理する。

- ・交通事業者がサービスを提供するにあたり法的制約となる条件等を調査、整理するとともに、法的課題を解決するための方策等を検討する。
- ・設定した事業に適用可能性のある国庫補助等の財政支援措置を整理する。

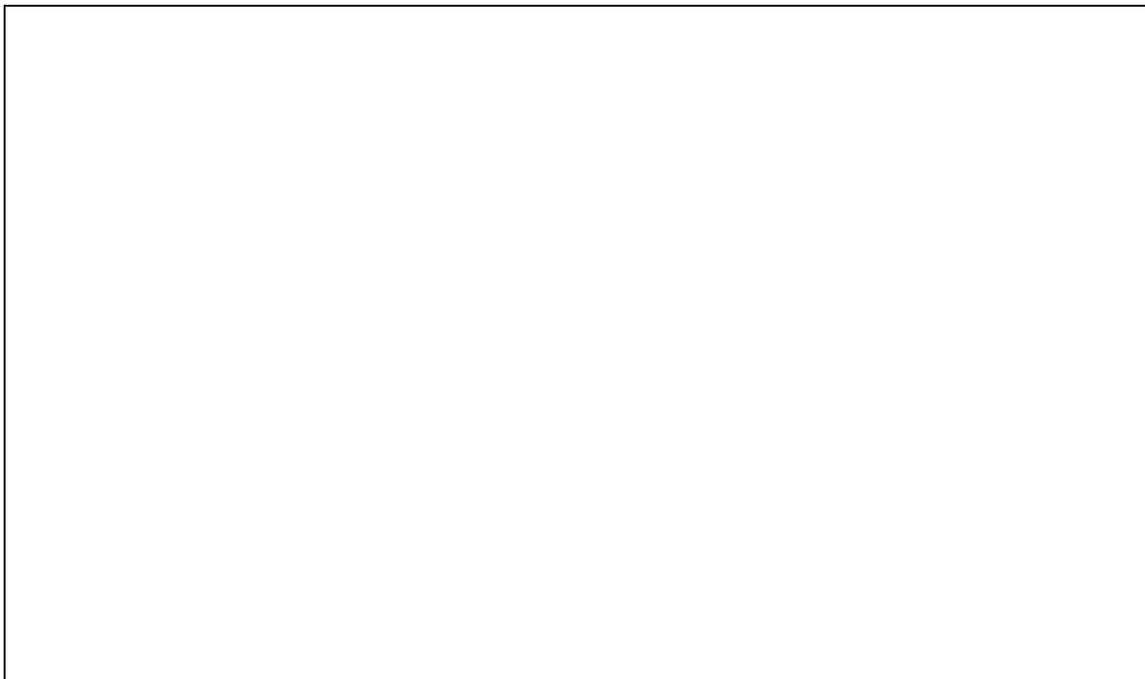


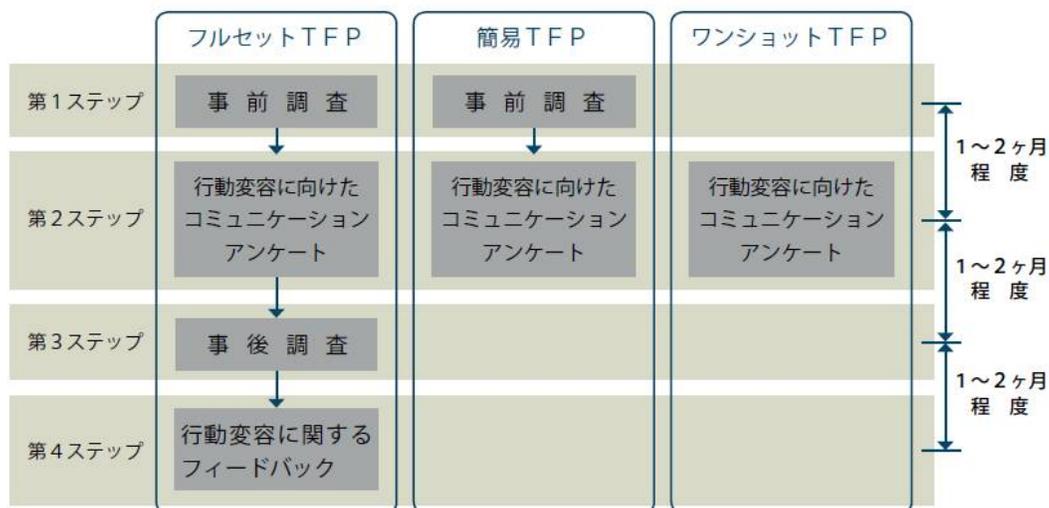
図-9 コンビニクル(デマンドシステム)概要図

(出典:東京大学大学院新領域創成科学研究科設計工学研究室ホームページより)

図 - 10 おんが遠賀タクシーZOCシステム

利用促進方策の検討

これまでに自家用車による移動に慣れてきている住民の公共交通利用への転換を効果的に実現するため、モビリティマネジメントにおけるトラベルフィードバック(図-11参照)などのコミュニケーション手法や学校教育を活用した利用促進方策を検討する(表-3参照)。



■フルセットTFP

いわば「フルセット」のTFPであり、後述する簡易TFPに事後のフィードバックを加えたもの。最も大きな効果が期待できるが、参加率が低下する傾向にある点に注意する必要がある。

■簡易TFP

一定の参加率と一定の効果の双方を期待できる。最も基本となるTFP。

■ワンショットTFP

簡易TFPから事前調査を削除したもので、予算が限られている場合や、事前調査がなくてもある程度、個別的な情報が提供可能な場合に得策。

図-11 トラベルフィードバックプログラムの構成
(出典：国土交通省、モビリティマネジメントパンフレット)

表 - 3 モビリティマネージメント実施事例
 (出典：国土交通省、モビリティマネージメントパンフレット)

No	実施年	実施地域	実施対象	実施概要	実施効果の概要
1	2000	高崎市 玉村町	住民 (91人)	ワンショット TFP。モニター実験を活用。	バスの良い面や移動制約等を適正に評価し、バス利用意向の有無を決定するようになる。
2	2001	阪神高速道路 公団	阪神高速 3号神戸線 利用者 (約 340人)	ワンショット TFP。簡易行動プラン法を活用。	小型車の通勤・通学目的で、阪神間地域の競合 3路線利用者の湾岸線利用率が 13%増加。
3	2003	帯広市	居住世帯 (約 1万世帯)	ワンショット TFP。デマンド型バスの利用促進を主目的。行動プラン法を活用。	コミュニティバス利用頻度が倍増。
4	2003	大阪府美原町	転入者 (14,000世帯)	ワンショット TFP。バスの利用促進を主目的。バスマップ、ガイド、ウェブサイト等の活用。	マイタウンバスマップによる、バス利用意向、利用の増加。バス活用ガイドによる、バス利用意向が増加。
5	2004	帯広市	コミュニティバスの 運行地区の居住世帯 (410人)	ワンショット TFP。デマンド型バスの利用促進を主目的。行動プラン法、ニュースレター等を活用。	バス利用頻度が増加。無料チケット有効期限後も、利用頻度は同程度の水準に維持。ニュースレター配布が将来のバス利用意向を誘発。
6	2004	神戸市・三木市・山陽電鉄	居住者 (285人) 山陽電鉄沿線の事業所・ 世帯 (277人)	簡易 TFP。神戸市住民の 1部にワンショット TFP。	鉄道に対する意識が 3～9%増加。自動車走行距離が 9～13%減少。
7	2004	阪急電鉄	阪急電鉄のホームページ 会員 (1,560人)	簡易 TFP。インターネットのウェブページを活用。	休日の自動車利用が削減。(近距離の自転車・徒歩の増加。) チケット配布は、平日とともに自動車利用抑制と電車・バス利用促進の効果あり。
8	2005	龍ヶ崎市	コミュニティバス 沿線住民 (5,000世帯)	ニュースレターの発行とフルセット TFP。	コミュニティバス利用増加数が、前年同期より約 75%増加。
9	2005	倉敷市	乗合タクシー 実施地区住民	ワンショット TFP。乗合タクシーの利用促進を主目的。	予約時間の変更は、利用者の増加効果。利用料の値上げは、利用者減にはならない。
10	2005	西合志町	住民 (9,300世帯)	フルセット TFP。行動プラン法を活用。	公共交通利用者への転換率が増加。
11	2006	宇都宮市	住民 (3,160世帯)	簡易 TFP。動機付け冊子、統合時刻表、マップ等による情報提供を活用。	バスの利用頻度が増加した対象者が 18%、自動車の利用頻度が減少した対象者が 11%。
12	2006	筑波大学	筑波大学生、職員 (約 17,000人)	フルセット TFP。学内バスの利用促進を主目的。	利用者は約 2.3倍増加。通勤・通学交通における CO2 排出量が全学で約 12%削減。
13	2006	東京大学 柏キャンパス	柏キャンパス通勤・通学者 (約 2,500人)	オンデマンドバス、予約型共同自転車システムの導入に合わせたフルセット TFP。	自動車の移動距離が 2割程度減少、エネルギー消費量は約 16%減。
14	2006	金沢市	路線バス利用者	パストリガー協定に基づく、ワンショット TFP。	利用者数の増加。(11,779人→28,647人)
15	2006	川西市 猪名川町	住民 (1,500世帯)	ワンショット TFP。鉄道、バスの利用促進を主目的。	自動車利用回数の減少。鉄道の利用回数の増加。
16	2006	明石市	鉄道駅周辺の地域住民 (750世帯)	情報提供法、行動プラン法に基づいたワンショット TFP。	住民の意識の活性化が確認。
17	2006	大分市	市内全世帯 (約 19万世帯)	バス事業者間での系統番号を共通化し、公共交通マップを全世帯に配布。	バス事業収入が約 1.5%、年間で約 5,000万円の増加が見込め、費用便益比は 3.48。

(4) 公共交通事業内容の検討

公共交通サービスの方針検討に基づき、今後、実施する公共交通事業内容について検討する。

1) 路線バスの再編

事業性を考慮した路線バスの再編方針に基づき、路線再編の見直し案について作成し、交通事業者と協力してバス路線(ルート)・運行頻度等運行内容の見直しを実施する。

2) 交通不便地域における新たな公共交通システムの運行

運行方法の設定

交通不便地域の特性を考慮した運行システムを選定し、需要に応じた車両規模・台数を市や福祉施設、病院、教習所等が保有する車両の有効活用の可能性を含めて検討する。また、ドライバーについても、市民ボランティアやシルバークル制度等の活用など、事業費の縮減を意識した方策について検討する。

運行主体の検討

地域特性等に配慮した運行形態や運行主体となりうる交通事業者等について検討する。

事業範囲、事業期間、事業形態の検討

関係者の役割分担を検討し、交通事業者の事業範囲と市の役割を設定する。また、サービスの変化への対応などを考慮し、最適な事業期間や交通事業者の独立採算型事業としての成立可能性や、市の財政支援額について検討する。

さらに、市の財政支援が必要な場合、支援の対象経費や支援額の算定方法など、財政支援のあり方を検討する。

交通事業者の参入可能性調査

当該事業への参入が想定される交通事業者等を対象に、事業形態への意見や本事業への参加意向等のヒアリング調査を実施する。なお、調査実施より得られた意見等を整理、検討し、適宜事業スキームへ反映させる。

3) 公共交通事業スキーム検討

官民のリスク分担の検討

当該事業におけるリスクを洗い出し、リスク内容を分析し、リスク対応策等を検討するとともに、官民のリスク分担について検討する。

モニタリングや支払方法等についての整理・検討

市が交通事業者に求めるサービス水準を監視項目として設定し、監視（モニタリング）の方法、水準が未達成の場合の措置などを検討する。

事業スキームの総合評価と事業スケジュールの設定

市が交通事業者に求めるサービス水準等をモニタリング項目として設定し、例えばモニタリング結果が支払へ連動するように、三位一体（サービス水準＋モニタリング＋支払）の仕組みづくりを検討する。また、事業への参入や利用者の増大等に向けた取り組みを自発的に行えるよう、インセンティブ（ボーナス/ペナルティー）のあり方について検討する。

(5) 地域公共交通総合連携計画案のとりまとめ

上記で検討を行なった結果を基に、地域公共交通総合連携計画として取りまとめを実施する。

地域公共交通総合連携計画の目次案と記述内容は以下のものを想定する。

地域公共交通総合連携計画 目次(案)

- 1) 計画の背景と目的
船橋市における地域公共交通総合連携計画の背景要因(課題認識)と策定の目的を整理する。
- 2) 船橋市の公共交通の現状と課題
人口や地理的条件など船橋市の地域概況に加えて、アンケートなどから得られた住民の移動ニーズや潜在需要推定などの整理を行なう。
- 3) 連携計画の基本方針
上位計画との整合性をはかり、公共と交通事業者の役割分担などの計画の基本方針をまとめる。
- 4) 具体的な方策
バス公共交通網の見直し、公共交通不便地域への対応などに関する事業内容、事業スキームなどの具体的な方策をまとめる。
- 5) 重点施策
早期に対応すべき内容を抽出し重点施策として整理する。
- 6) 実施スケジュール
公共交通運営における住民参画、継続的事業のためのPDCAサイクルの適用などを想定した実施スケジュールをまとめる。

また、連携計画について広く市民の意見を反映するため、連携計画策定時にパブリックコメントの募集を実施するものとする。なお、パブリックコメントの実施方法としては、インターネットでの公表及び市広報誌への掲載、自治会の協力による回覧板での広報を想定する。

平成21年度船橋市地域公共交通活性化協議会スケジュール

		平成21年度												
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
協議会 (全5回開催予定)			第3回 ★ 歳入状況報告 委託仕様書		第4回 ★ 現状と課題 アンケート設計		第5回 ★ アンケート結果 基本方針の決定			第6回 ★ 素案の報告			第7回 ★ 最終案の報告 H22予算案	
事務局	補助申請関係	国庫補助申請	●————●										●————●	
		市負担金申請	●————●										●————●	
	契約関係			●————●										
				委託契約事務										
	委託業務	公共交通運行の実態及び交通事業者の動向把握		●————●										
		交通不便地域需要調査及び需要想定			●————●									
		公共交通サービスの方針検討				●————●								
公共交通事業内容の検討						●————●				●————●	●————●			
地域公共交通総合連携計画の策定										●————●	●————●	●————●	●————●	
事業計画・予算案作成												●————●	●————●	
船橋市										●————●	●————●	●————●	●————●	