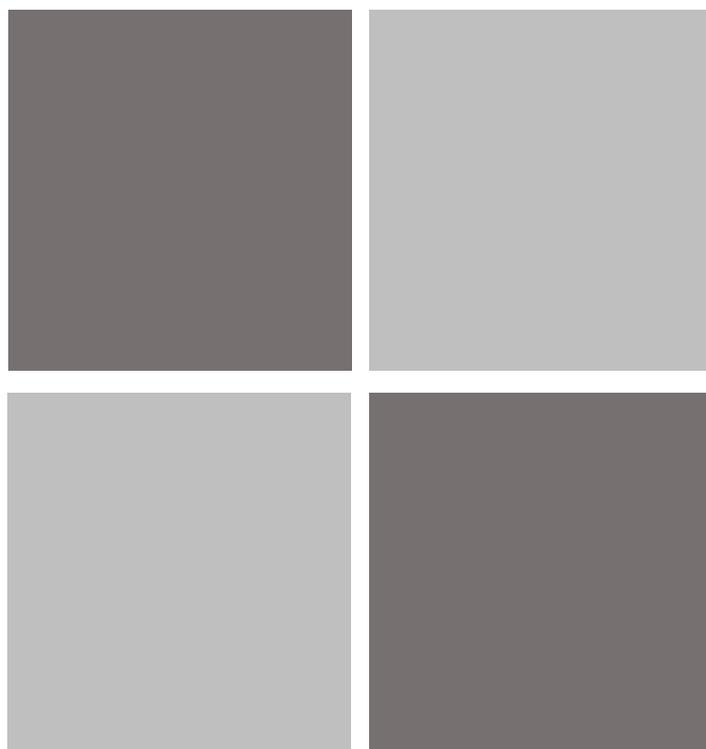


# 八街市地域公共交通網形成計画 策定に資する調査業務

## 業務報告書



令和 2 年 3 月  
八街市地域公共交通協議会



## 目 次

	頁
1.業務概要	1
2.業務内容	3
3.公共交通実態調査結果	11
3 - 1.車内アンケート調査結果	11
3 - 2.乗降記録調査(OD 調査)結果	25
3 - 3.八街駅バス停利用者カウント調査結果	54
3 - 4.市民アンケート調査結果	62
4.ふれあいバス運行事業者による乗降客数データの整理	81
4 - 1.再編内容の整理	81
4 - 2.結果概要	83
4 - 3.ふれあいバス再編前後の利用状況の比較	84
5.高齢者外出支援タクシーの利用状況	94
5 - 1.結果概要	94
5 - 2.高齢者外出支援タクシーの利用助成券の申請状況および申請者の利用状況	95
5 - 3.高齢者外出支援タクシーの利用助成券の利用状況	96
6.交通施策における財政負担推移	105
7.市内公共交通における課題整理	107
7 - 1.公共交通の利用実態	107
7 - 2.公共交通に対する市民のニーズ	114
8.公共交通網の見直し案の検討・提案	115
8 - 1.各交通モードの機能状況	115
8 - 2.公共交通網の見直し案の検討及び提案	116
8 - 3.公共交通の採算性向上策の検討・提案	118
8 - 4.収支率のシミュレーション	120
参考.デマンド交通について	121
1 - 1.デマンド交通とは	121
1 - 2.デマンド交通における課題	121
1 - 3.デマンド交通の運行形態の分類と検討項目	122
1 - 4.地域構造から見たデマンド交通導入箇所の典型イメージ	121
1 - 5.住民参画による公共交通導入事例	122

# 1.業務概要

## 1-1. 業務目的

---

本業務は、八街市の地域特性をふまえた適切な地域公共交通網の形成を図るため、市内を運行する地域公共交通の現状、市民の利用実態等を調査、分析することで、本市における適切かつ持続可能な公共交通のあり方等を検討することを目的とした。

## 1-2. 業務名称

---

八街市地域公共交通網形成計画に資する調査業務委託

## 1-3. 履行期間

---

自 令和元年7月31日 至 令和2年3月31日

## 1-4. 発注者

---

八街市地域公共交通協議会

## 1-5. 受託者

---

株式会社アーバントラフィックエンジニアリング 東日本事業部 東京事務所  
〒160-0004 東京都新宿区四谷1丁目20番地玉川ビル5階  
TEL 03-3351-9551 FAX 03-3353-7022

## 1-6. 業務項目

---

- ・ 八街市地域公共交通網形成計画および八街市地域公共交通再編実施計画の効果検証
- ・ 市内交通に関する課題の整理ととりまとめ
- ・ 地域特性に即した公共交通網の見直し案の検討・提案

## 1-7. 業務の実施フロー



## 2.業務内容

本業務においては、下記に詳細を示す1「八街市地域公共交通網形成計画および八街市地域公共交通再編実施計画の効果検証」、2「市内公共交通に関する課題整理ととりまとめ」、3「地域特性に即した公共交通網の見直し案の検討・提案」の3項目を主たる業務内容として、実施した。

### 2-1. 八街市地域公共交通網形成計画および八街市地域公共交通再編実施計画の効果検証

市内の公共交通の分析のため、下記の調査を実施した。

調査対象		調査方法	実施時期（対象期間）
市コミュニティバス		・アンケート票を用いた調査	・11月29日（金曜） 30日（土曜）
		・調査員による乗り込み調査	・11月25日（月曜） 26日（火曜） 27日（水曜） 28日（木曜）
		・運行事業者の調査結果の整理	・再編前から再編後の期間 (平成28年4月～平成31年3月)
民間 路線 バス	八街循環線	・アンケート票を用いた調査	・11月29日（金曜）
		・調査員による乗り込み調査	・11月25日（月曜） 26日（火曜） 27日（水曜） 28日（木曜）
	住野線・八街線	・調査員による手観測調査	・11月25日（月曜） 26日（火曜） 27日（水曜） 28日（木曜） 29日（金曜） 30日（土曜）
高齢者外出支援 タクシー		・登録者と利用助成の 実績データの整理	・下記に示す時期 令和元年11月 (最新の利用動向の把握) 平成31年4月 (年度当初の利用動向の把握) 平成31年3月 (年度末の利用動向の把握) 平成30年10月 (調査時期の利用動向の把握)
公共交通が不便と想定さ れる地域住民		・郵送配布および回収での アンケート	・11月25日発送、12月13日 回答後ポスト投函期限
関係事業者		・訪問による打合せ	・1月31日（金曜） 2月4日（火曜） 2月6日（木曜）

### 2-1-1. コミュニティバス・路線バスにおける交通実態調査の実施

令和元年（2019年）11月25日（月）～11月30日（土）の6日間連続で実施し、ふれあいバス（八街市コミュニティバス）の4コースと、路線バス（八街循環）の利用者を対象とした。下記に示すよう、それぞれ車内にてアンケート票の配布・回収を行うアンケート調査と、調査員の観測による乗降記録調査（OD調査※）を実施した。なお、路線バスにおいては、JR八街駅北口を発着する住野線、南口を発着する八街線の計2系統を対象としたバス停での乗降客数調査を実施した。

※OD調査：人・車等の移動の起終点を把握することを目的とした調査。Origin and Destinations Survey。

調査対象	ふれあいバス（八街市コミュニティバス）		路線バス		
	車内乗り込み		車内乗り込み		駅乗降客数調査
調査内容	-1 車内アンケート （ピンゴカード形式）	-1 OD調査 （調査員による記録）	-2 車内アンケート （ピンゴカード形式）	-2 OD調査 （調査員による記録）	八街駅での 乗降カウント調査
	ピンゴカード形式の調査票を 車内で配布～回収 対象便：4系統全便	全乗客の 乗車バス停と降車バス停を 調査員が車内で目視観測 対象便：4系統全便	ピンゴカード形式の調査票を 車内で配布～回収 対象便：八街循環線	乗車バス停と降車バス停を 調査員が車内で目視観測 対象便：八街循環線	バス停での全便の乗車・降車数 をカウント 北口対象：住野線 南口対象：八街線
実施日数	2日間（平・休）	4日間（平日のみ）	1日のみ	4日間（平日のみ）	6日間（平・休）
実施日	11/29金・11/30土	11/25月～28木	11/29金	11/25月～28木	11/25月～30土

### 2-1-2. 市民アンケートの実施

公共交通の利便性において見直しの必要性があると予想される地域の住民1,500人を無作為抽出し、アンケート票を郵送配布し、回答後郵送により回収を行った。

対象地区および対象人口（令和元年10月31日現在）：

<b>住野</b>	3,797	<b>西林</b>	2,282	<b>夕日丘</b>	3,674	<b>滝台</b>	908
男	女	男	女	男	女	男	女
1,903	1,894	1,126	1,156	1,936	1,738	493	415
<b>山田台</b>	1,565	<b>沖</b>	1,364	<b>朝日</b>	3,133	<b>小谷流</b>	178
男	女	男	女	男	女	男	女
821	744	771	593	1,641	1,492	95	83
<b>根古谷</b>	188	<b>岡田</b>	81	<b>勢田</b>	924	<b>東吉田</b>	3,273
男	女	男	女	男	女	男	女
102	86	42	39	490	434	1,691	1,582
<b>全地区計</b>							<b>21,367</b>

上記12地区を対象とし、無作為抽出による1,500名にアンケート票を配布した。  
 実施期間：発送日 令和元年11月25日（月）から回答（回収）を受け付けし、12月13日（金）をポスト投函期限とした。12月18日（水）までに回答（回収）が得られた票を集計対象とした。

### 2-1-3. ふれあいバス運行事業者による乗降客数データの整理

ふれあいバスの全路線を対象とし、運行事業者による実績データを用いて再編前の平成28年10月から再編後の令和元年9月までの3年間の利用状況の推移等ととりまとめ、再編前後の利用者数を比較分析した。

内容

- ・運行再編前後での4ルート合計での推移（月合計、月平日合計、月土曜日合計）
- ・運行再編前後での4ルート合計での同月比較（月合計、月平日合計、月土曜日合計）
- ・運行再編前後でのルート別での推移（月合計、月平日合計、月土曜日合計）

### 2-1-4. 高齢者外出支援タクシーの利用状況のとりまとめ

登録者と利用助成の実績データを用いて、下記に示す内容を把握した。

項目	実施内容
申請者数および利用枚数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成29年10月導入以降の月別、地区別の状況を把握</li> </ul>
移動実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象時期は下記に示す時期               <ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年11月（最新の利用動向の把握のため）</li> <li>タクシー料金改定の予定を考慮</li> <li>平成31年4月</li> <li>（年度当初の利用動向の把握のため：年間枚数交付直後）</li> <li>平成31年3月</li> <li>（年度末の利用動向の把握のため：年間枚数期限切れ直前）</li> <li>平成30年10月</li> <li>（今回調査と同時期の一般的な利用動向の把握のため）</li> </ul> </li> <li>・助成券の利用枚数やその利用記録より確認               <ul style="list-style-type: none"> <li>申請者毎の延べ使用枚数、未使用枚数</li> <li>申請者毎の1ヶ月当たりの使用枚数</li> <li>利用が多い出発地の住所が位置する地区</li> <li>利用が多い目的地（鉄道駅、病院等）</li> <li>利用の曜日の分布状況</li> <li>利用時間帯の分布状況</li> </ul> </li> </ul>

実績データは発注者より入手、利用時間帯は最新の令和元年11月の実態より確認

### 2-1-5. 本市の交通施策における財政負担推移のとりまとめ

本市で実施している交通施策での財政負担の状況を、経年的に整理した。  
対象期間は、再編前の平成 26 年度から再編後の平成 30 年度の 5 年間とした。

項目		とりまとめ内容
公共交通	ふれあいバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 料金収入額</li> <li>・ 運行実施における市の負担額</li> <li>・ 利用者 1 人当たりの市の負担額</li> <li>・ 収支率</li> <li>・ 回数乗車券の交付額（平成 29 年 10 月より実施）</li> </ul>
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国庫補助対象路線（八街線）での市の負担額</li> </ul>
	高齢者外出支援 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシー利用助成券の交付額 （平成 29 年 10 月より実施）</li> </ul>

### 2-1-6. 関係事業者ヒアリング

公共交通網の見直しにおいて、関係事業者へのヒアリングを実施し、収支等のシミュレーションの基礎資料となる実態を確認した。以下に、関係事業者の対象とヒアリングの実施内容を示す。

関係事業者	ヒアリングの実施内容
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者外出支援タクシー運行上の問題点</li> <li>・ 新たな公共交通導入時の参画への意向</li> </ul>
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 拠点施設との連携への意向</li> <li>・ ふれあいバス運行での収入、支出の状況</li> <li>・ 路線バスとふれあいバスでの乗り継ぎ状況</li> <li>・ ふれあいバスでの通学定期券の導入</li> <li>・ ふれあいバス運行上の問題点</li> </ul>
拠点施設事業者 （新八街総合病院）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 来訪者の交通手段</li> <li>・ ふれあいバス乗り入れにおける現状での課題、要望</li> </ul>
先進自治体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ デマンド交通運行での収入、支出の状況</li> <li>・ デマンド交通運行での問題点</li> </ul>

先進自治体は、発注者提示の候補を踏まえ実施した。

## 2-2. 市内公共交通に関する課題整理ととりまとめ

実施した調査結果の分析により、本市の交通施策における現状を把握し、定量的な手法により、メリットとデメリットの整理を行った。以下に、調査結果の分析の実施内容と、課題およびとりまとめの内容を示す。

### 2-2-1. 公共交通の利用実態

#### 調査結果の分析の実施内容

調査対象		調査結果の分析の実施内容
ふれあいバス		<ul style="list-style-type: none"> <li>再編実施前後での利用者総数の比較 (年間合計、月別、曜日別)</li> <li>再編実施前後での利用特性の比較 (ルート別、年齢層別、利用目的別、利用頻度別)</li> <li>再編後の各ルートのバス停別の乗車、降車人数 (曜日別、時間帯別)</li> <li>再編後のバス車内での乗車人数 (バス停区間別、曜日別、時間帯別)</li> </ul>
民間 路線 バス	八街循環線	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の傾向 (曜日別、時間帯別、年齢層、利用目的、利用頻度)</li> <li>バス停別の乗車、降車人数 (曜日別、時間帯別)</li> <li>バス車内での乗車人数 (バス停区間別、曜日別、時間帯別)</li> </ul>
	住野線・八街線	<ul style="list-style-type: none"> <li>八街駅での利用者の傾向(曜日別、時間帯別、年齢層)</li> </ul>
高齢者外出支援 タクシー		<ul style="list-style-type: none"> <li>居住地域別での利用状況 (利用枚数の合計、利用している曜日、時間帯、目的地)</li> </ul>

#### とりまとめ内容

ふれあいバス再編による利用者に対する影響

- ・総利用者数や利用特性(ルート、年齢層、利用目的、利用頻度)
- ・乗り継ぎ利用の実態とバス停到着時刻の実態

高齢者の移動における公共交通利用の変化

- ・地域別、時間帯別、曜日別、利用目的や目的地での違い

## 2-2-2. 公共交通に対する市民のニーズ

### 調査結果の分析の実施内容

着眼点	調査結果の分析の実施内容
高齢者外出タクシーの利用	・ 回答者または家族での利用状況、利用目的、理由、利用しない理由、満足状況、要望 (居住年数、世帯構成、居住地域別、自動車等での移動状況別)
公共交通の利用	・ 将来における運転免許返納の可能性 (居住地域別、年齢層別、世帯構成別) ・ 公共交通利用での不満、望まれる公共交通サービスの充実内容 (居住地域別、年齢層別)

### とりまとめ内容

公共交通不便地域での移動の実態

(高齢者外出タクシーの利用状況、利用理由、利用目的、利用しない理由、要望)

公共交通の充実の重要性

(将来における運転免許返納への可能性、公共交通への不満、望まれるサービス内容)

## 2-3. 地域特性に即した公共交通網の見直し案の検討・提案

### 2-3-1. 公共交通体系の現状について

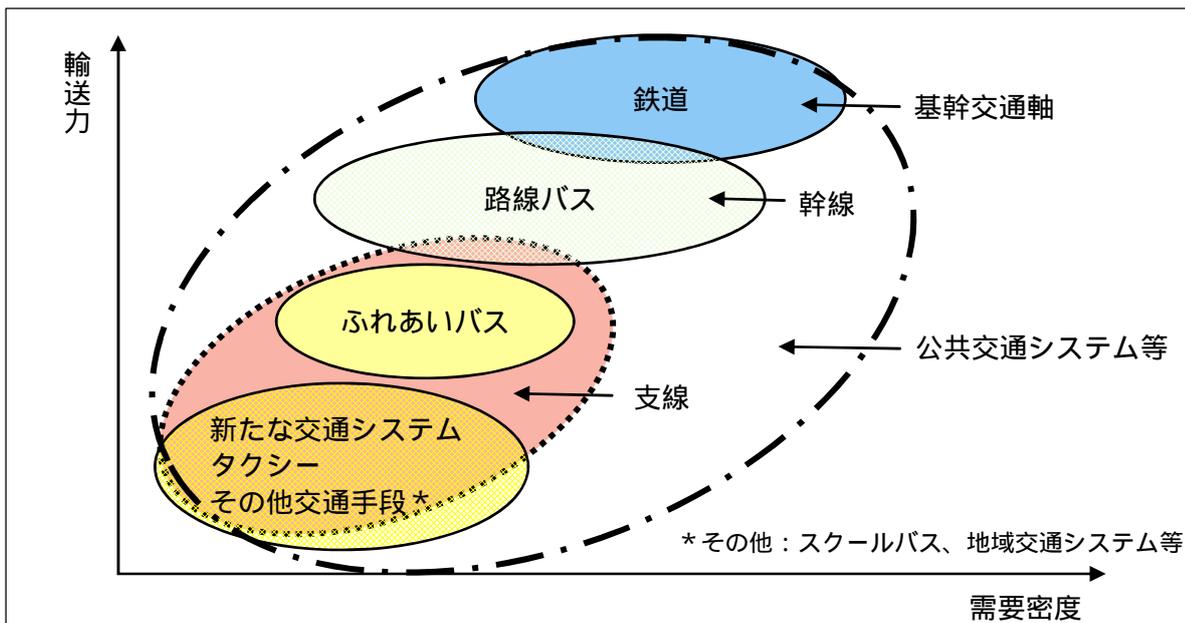
本市の公共交通体系において、支線軸は複数の交通手段で構成されており、そのうち、タクシーにおいては、自力での自動車移動が困難な高齢者に対しては、利用助成が行われているが、利用助成には1回当たりの利用枚数(2枚)や年間での交付枚数(最大で48枚)の制限がある。そのため、自力での自動車移動が困難な高齢者の居住地区の場所により、日常生活での移動に要する費用負担状況に差が生じている可能性がある。また、ふれあいバスは、再編によって、利用者数の減少しているコースもあり、利用の需要や住民のニーズに応え切れていないと考えられる。

このような状況を踏まえると、本市の公共交通システムの支線路線は、さらなる改善の余地があると考えられる。

#### 機能分類

機能分類		性格・役割
広域幹線 ・JR総武本線		<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市間連絡の骨格となる交通軸</li> <li>・通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応</li> </ul>
地域内生活交通	幹線路線 ・路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺都市への連絡および交通の骨格を形成する路線</li> <li>・通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応</li> </ul>
	支線路線 ・ふれあいバス ・新たな交通システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内の移動サービスと公共交通空白地域解消を担う路線</li> <li>・主に買物、通院等の目的に対応</li> </ul>
	その他 (既存送迎バス等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院送迎バス、その他の施設送迎バス</li> </ul>
交通結節拠点 ・鉄道駅		<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記地域内生活交通の乗継ぎ拠点で、待合空間の整備・乗継偽情報等機能強化を図るべき拠点</li> <li>・ネットワークのハブ&amp;スポーク化</li> </ul>

#### 輸送力と需要密度との関係による公共交通の各手段の位置付け



上記の図と表は八街市地域公共交通網形成計画(平成28年3月)の内容を記述

### 2-3-2. 実現可能性の高い公共交通網の見直し案の検討および提案

公共交通体系の現状を踏まえ考えられる公共交通網の見直し案は下記のとおりであり、調査結果から得られる公共交通の課題の状況を踏まえ、検討および提案を行った。

### 2-3-3. 公共交通の採算性向上策の検討および提案

本市の公共交通の採算性向上のために考えられる方策は下記のとおりであり、調査結果から得られる公共交通の課題の状況を踏まえ、検討および提案を行った。

### 2-3-4. 現行交通施策実態との比較および収支等のシミュレーション

公共交通網の見直し案等においては、実施した場合の現行交通施策実態との比較および収支等のシミュレーションを実施した。

#### 公共交通網の見直し案

着眼点	現行交通施策実態との比較で用いる数値	収支等のシミュレーションの実施方法
高齢者外出支援タクシーとふれあいバスの乗り継ぎ利便性向上	・ 移動に要する料金 タクシー利用のみ タクシーとバス料金	・ 実現可能な範囲でのモデル案を立案し、それに準じたシミュレーションを実施
ふれあいバスの運行規模の見直し	・ 運行に要する費用 現行での運行 経路短縮や減便での運行	
新たな公共交通の導入（デマンド交通等）	・ 新規導入時の収支 収入及び支出 補助金	

#### 公共交通の採算性向上策

市の公共交通の現況の分析結果をもとに、見直しモデル案の収支シミュレーションを実施し、採算性向上を視野に入れた向上策の提案を行う。

# 3.公共交通実態調査結果

## 3-1. 車内アンケート調査

### 3-1-1. 車内アンケート調査の実施概要

調査実施日程：令和元年（2019年）11月29日（金）・30日（土） 2日間

調査対象：①八街市ふれあいバス 北コース/東コース/西コース/南コース 計4コースの全便の利用者  
 ②路線バス 八街循環 ※土曜は運休のため29日（金）のみ実施  
 上記①+② 計5コースを対象として実施。

調査方法：乗車時にアンケート票を配布し、乗車中に回答して貰い、調査員が回収を行った。

回答数：下記の通りである。

#### ◆各日の便別内訳（回答者内訳）

	29日金										30日土								2日間 合計
	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	夕便	29日計	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	30日計	
東コース	1	15	22	10	20	5	10	0	2	85	10	12	13	12	5	5	1	58	143
西コース	3	23	25	12	23	15	13		4	118	17	23	9	24	4	7		84	202
南コース	13	28	16	13	18	7	13	10	4	122	12	19	15	12	12	9	6	85	207
北コース	4	6	9	13	10	6	3	3	2	56	7	7	9	16	8	4	4	55	111
八街循環	7:00 吉田	9:05 吉田	10:25 吉田	12:50 吉田	15:15 勢田	16:00 勢田	17:30 吉田	18:50 吉田											58
	6	13	6	9	12	7	1	4		58									58

アンケート票：下記のアンケート票を用いた。（全コース共通）

**バス利用状況調査カード** 東・西・南・北・八街循環 時 分 発

\*お手数をおかけしますが、バスの利用実態を把握するため、調査にご協力ください。  
 \*以下の、①～⑥の項目について、それぞれ該当するところを押しかけて、お帰りの際、調査員にお渡しください。

①性別  
 男性  女性

②居住地  
 八街市内  八街市外

③利用頻度  
 週5日以上  週3～4日  週1～2日  月に数回  その他

④年齢  
 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

⑤外出目的  
 通勤  通学  買物  通院  公共施設利用  業務  趣味娯楽  金融機関利用  その他

⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無  
 有  無

調査員記入欄

乗車バス停番号  降車バス停番号

特記事項

親子連れ  ペビーカーを使用している親子連れ  車椅子  杖を使用

### 3-1-2. 車内アンケート調査結果

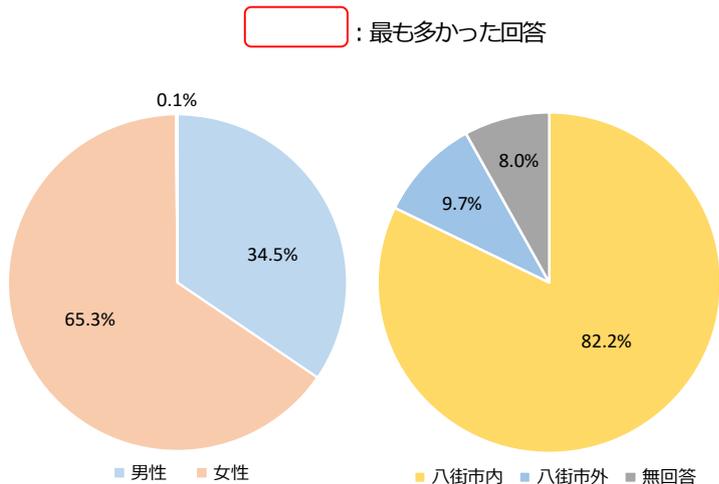
#### (1) 全コース合計

利用者属性・利用目的

- ・性別は女性が65%(471人)を占めており、年齢は70歳以上が38%(271人)で最も多く、次いで60歳代が19%(135人)となっている。
- ・八街市内在住者の利用が82%(593人)を占め、市民の利用率が高い。
- ・利用頻度は「週3~4日」が最も多く27%(195人)となっている。
- ・利用目的は「買物」が25%(311人)で最も多く、次いで「通院」22%(269人)、「通勤」12%(149人)の順となっている。

#### ①性別

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 男性	152	97	249	35%
2 女性	286	185	471	65%
0 無回答	1	0	1	0%
合計	439	282	721	100%

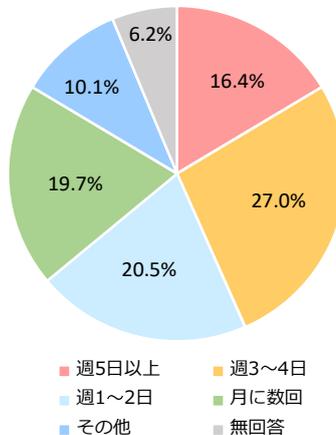


#### ②居住地

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 八街市内	357	236	593	82%
2 八街市外	40	30	70	10%
0 無回答	42	16	58	8%
合計	439	282	721	100%

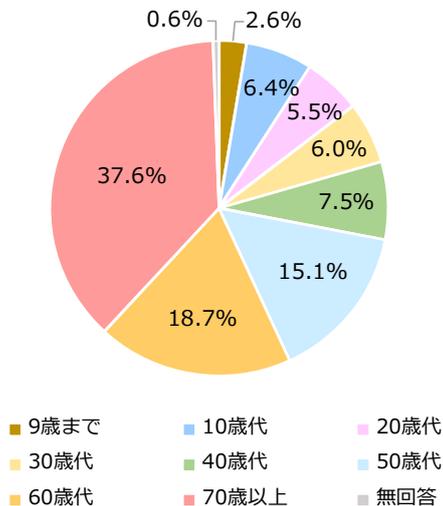
#### ③利用頻度

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 週5日以上	73	45	118	16%
2 週3~4日	126	69	195	27%
3 週1~2日	91	57	148	21%
4 月に数回	81	61	142	20%
5 その他	37	36	73	10%
0 無回答	31	14	45	6%
合計	439	282	721	100%



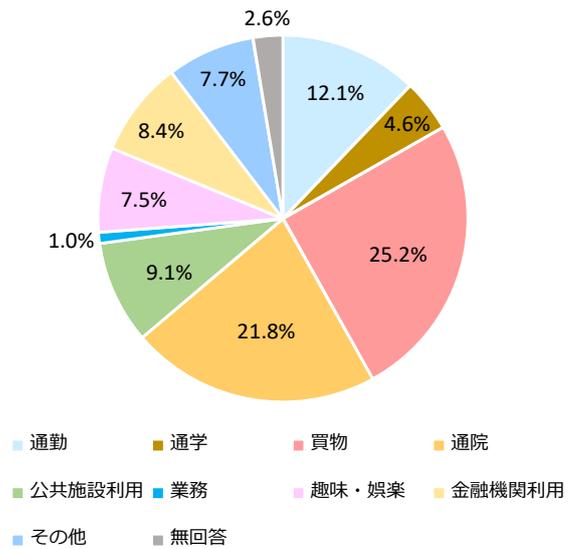
#### ④年齢

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 9歳まで	12	7	19	3%
2 10歳代	30	16	46	6%
3 20歳代	24	16	40	6%
4 30歳代	29	14	43	6%
5 40歳代	30	24	54	7%
6 50歳代	55	54	109	15%
7 60歳代	72	63	135	19%
8 70歳以上	184	87	271	38%
0 無回答	3	1	4	1%
合計	439	282	721	100%



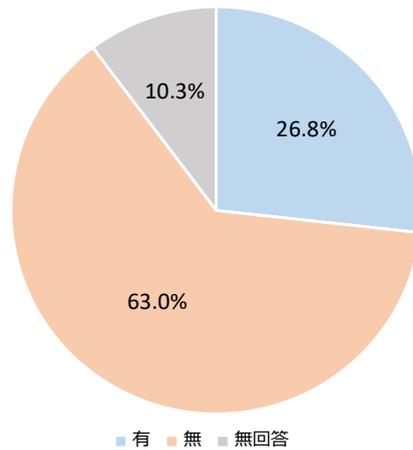
⑤外出目的

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 通勤	95	54	149	12%
2 通学	46	11	57	5%
3 買物	178	133	311	25%
4 通院	181	88	269	22%
5 公共施設利用	64	48	112	9%
6 業務	9	3	12	1%
7 趣味・娯楽	38	54	92	7%
8 金融機関利用	64	40	104	8%
9 その他	40	55	95	8%
1 無回答	22	10	32	3%
合計	737	496	1233	100%



⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 有	112	81	193	27%
2 無	276	178	454	63%
0 無回答	51	23	74	10%
合計	439	282	721	100%



特記事項

選択肢	29日	30日	合計
1 親子連れ	4	9	13
2 ベビーカー	0	1	1
3 車椅子	1	0	1
4 杖を利用	25	17	42
合計	30	27	57

左記の選択肢のうち、「杖を利用」が最も多く、2日間で42人であった。  
 一方、子ども連れの利用者はそれほど多くはなく、「親子連れ」は2日間で13人(組)、「ベビーカー利用者」は2日間で1人であった。

## (2) 60歳以上の利用状況

### ①ふれあいバス利用者数

全4コースの利用者(2日間)663人中、高齢者は377人で57%であった。全体の約6割の利用が高齢者によるものである。

コース毎では、東コースが143人中(2日間)92人で64%、次いで北コースが111人中(2日間)70人で63%の順で高い結果である。

ふれあいバス60歳代・70歳代以上の利用者数

	29日			30日			2日間計			
	男	女	計	男	女	計	男	女	計	割合
東コース	19	41	60	10	22	32	29	63	92	24%
西コース	17	60	77	2	33	35	19	93	112	30%
南コース	18	38	56	14	33	47	32	71	103	27%
北コース	8	26	34	11	25	36	19	51	70	19%
ふれあいバス4コース計	62	165	227	37	113	150	99	278	377	100%

全利用者数における60歳代・70歳代以上の利用者数

	29日	30日	2日間計	60歳以上	60歳以上割合
東コース	85	58	143	92	64%
西コース	118	84	202	112	55%
南コース	122	85	207	103	50%
北コース	56	55	111	70	63%
計	381	282	663	377	57%

### ②ふれあいバス利用目的

29日(金)60歳代・70歳代以上の利用者のふれあいバス利用目的(複数回答)

日	29日										
目的	通勤	通学	買物	通院	公共施設利用	業務	趣味娯楽	金融機関利用	その他	無回答	合計
東コース	6	0	25	29	4	1	4	11	4	8	92
西コース	11	1	49	42	20	2	10	13	7	1	156
南コース	3	0	28	29	6	0	7	10	6	4	93
北コース	2	3	19	27	12	1	2	10	3	2	81
計	22	4	121	127	42	4	23	44	20	15	422
	5%	1%	29%	30%	10%	1%	5%	10%	5%	4%	

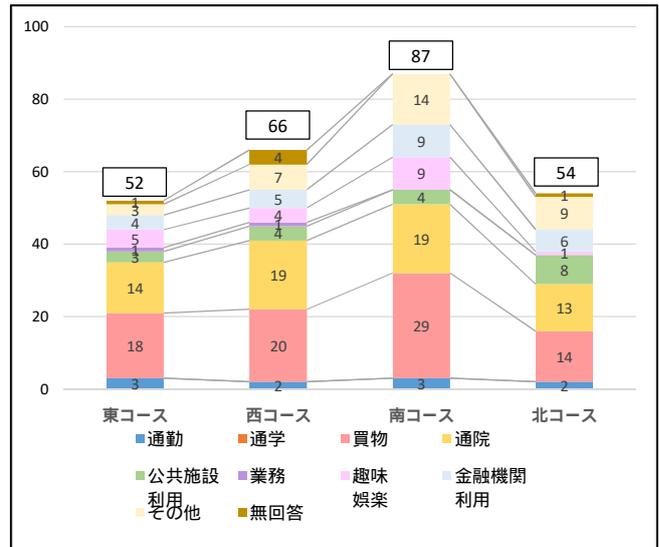
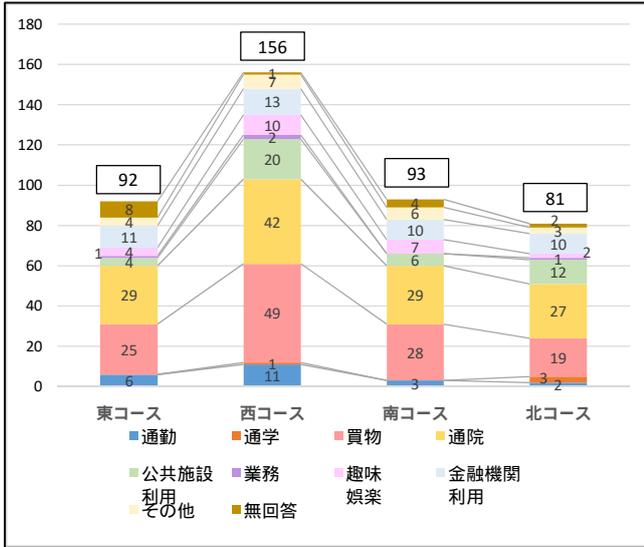
30日(土)60歳代・70歳代以上の利用者のふれあいバス利用目的(複数回答)

日	30日										
目的	通勤	通学	買物	通院	公共施設利用	業務	趣味娯楽	金融機関利用	その他	無回答	合計
東コース	3	0	18	14	3	1	5	4	3	1	52
西コース	2	0	20	19	4	1	4	5	7	4	66
南コース	3	0	29	19	4	0	9	9	14	0	87
北コース	2	0	14	13	8	0	1	6	9	1	54
計	10	0	81	65	19	2	19	24	33	6	259
	4%	0%	31%	25%	7%	1%	7%	9%	13%	2%	

最も回答数が多い  
 2番目に回答数が多い  
 3番目に回答数が多い

29日(金)利用目的

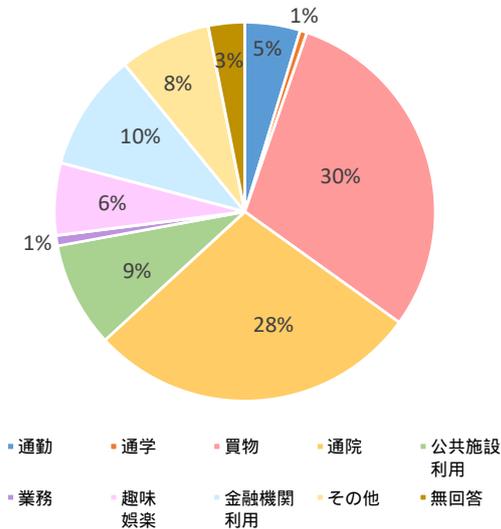
30日(土)利用目的



【2日間計】60歳代・70歳以上の利用者のふれあいバス利用目的(複数回答)

日	2日間計										合計
目的	通勤	通学	買物	通院	公共施設利用	業務	趣味・娯楽	金融機関利用	その他	無回答	
東コース	9	0	43	43	7	2	9	15	7	9	144
西コース	13	1	69	61	24	3	14	18	14	5	222
南コース	6	0	57	48	10	0	16	19	20	4	180
北コース	4	3	33	40	20	1	3	16	12	3	135
計	32	4	202	192	61	6	42	68	53	21	681
	5%	1%	30%	28%	9%	1%	6%	10%	8%	3%	

最も回答数が多い  
2番目に回答数が多い  
3番目に回答数が多い



全4コースの60歳以上の利用者(2日間)のふれあいバスの利用目的は、『買物』が最も多く、全体の30%を占める結果となっている。次いで『通院』が28%となっている。この結果から、主に60歳以上の利用者の多くが『買物』および『通院』を目的とした乗車であることがわかる。

3番目以降は、『金融機関の利用』(10%)、『公共施設利用』(9%)となっており、上位は全て日常生活施設への外出となっている。

(3) 路線バス八街循環における60歳代・70歳以上の利用状況

八街循環	29日			60歳以上割合	50%	29日											
	男	女	計			目的	通勤	通学	買物	通院	公共施設利用	業務	趣味・娯楽	金融機関利用	その他	無回答	合計
	8	21	29			八街循環	3	0	17	13	2	0	3	6	5	1	50

最も回答数が多い  
2番目に回答数が多い  
3番目に回答数が多い

#### (4) コース別曜日別集計結果

##### <性別構成>

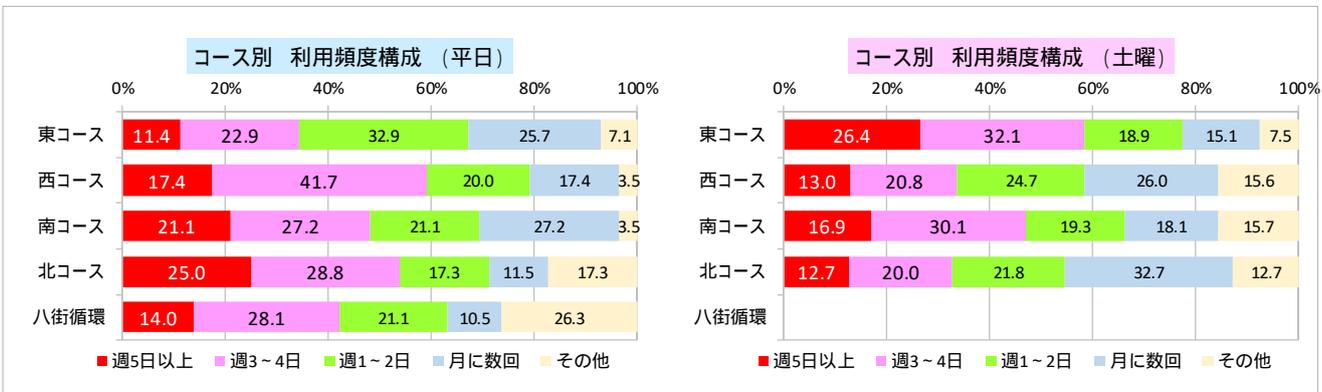
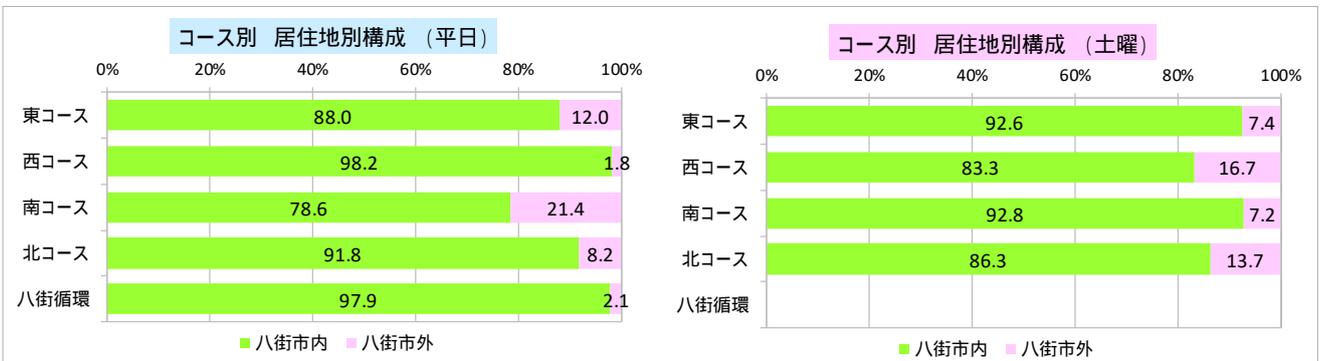
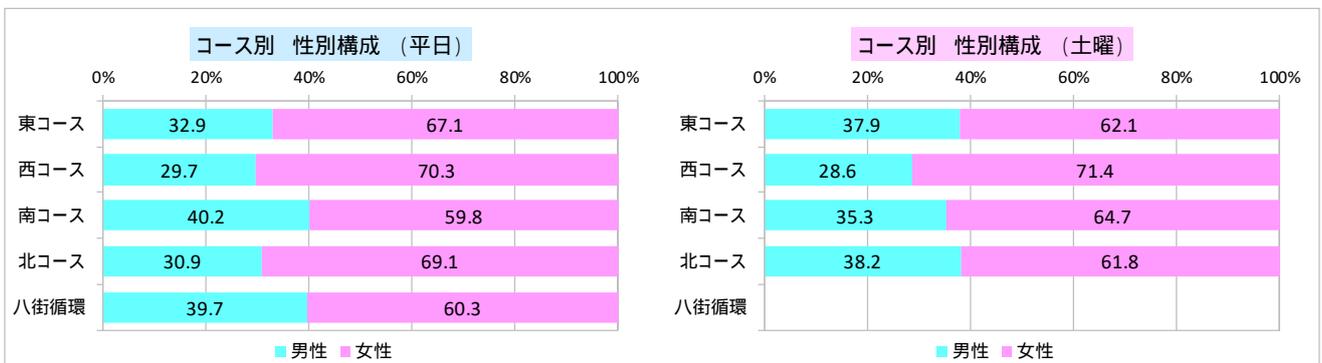
性別構成は、男性が3~4割、女性が6~7割となっており、各コースとも女性が多い傾向は同様である。

##### <居住地構成>

八街市外居住者は、市境を通過するルートが設定されている東コースと南コースで多くみられるが、土曜では西コース、北コースでも市外居住者の割合が増えている。

##### <利用頻度構成>

西、南、北コース利用者は平日の方が利用頻度の高い割合が多いのに対して、東コースは土曜の方が利用頻度の高い割合が多くなっている。



<年齢構成>

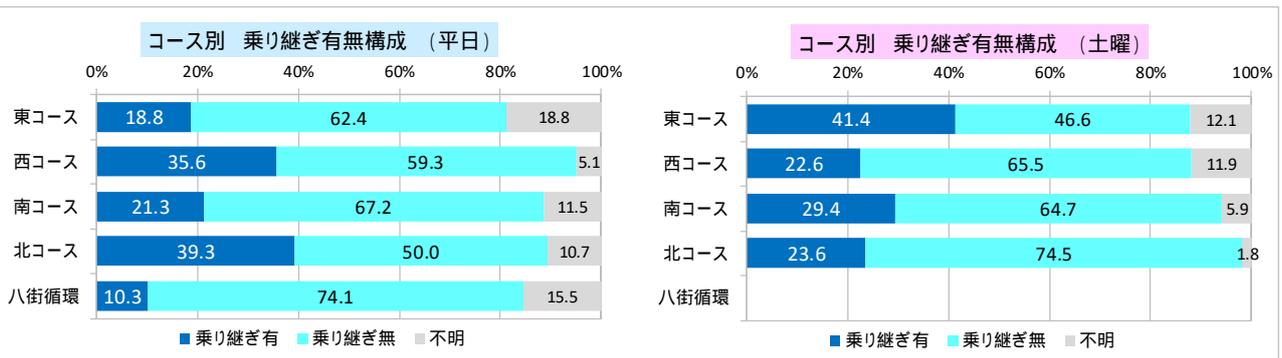
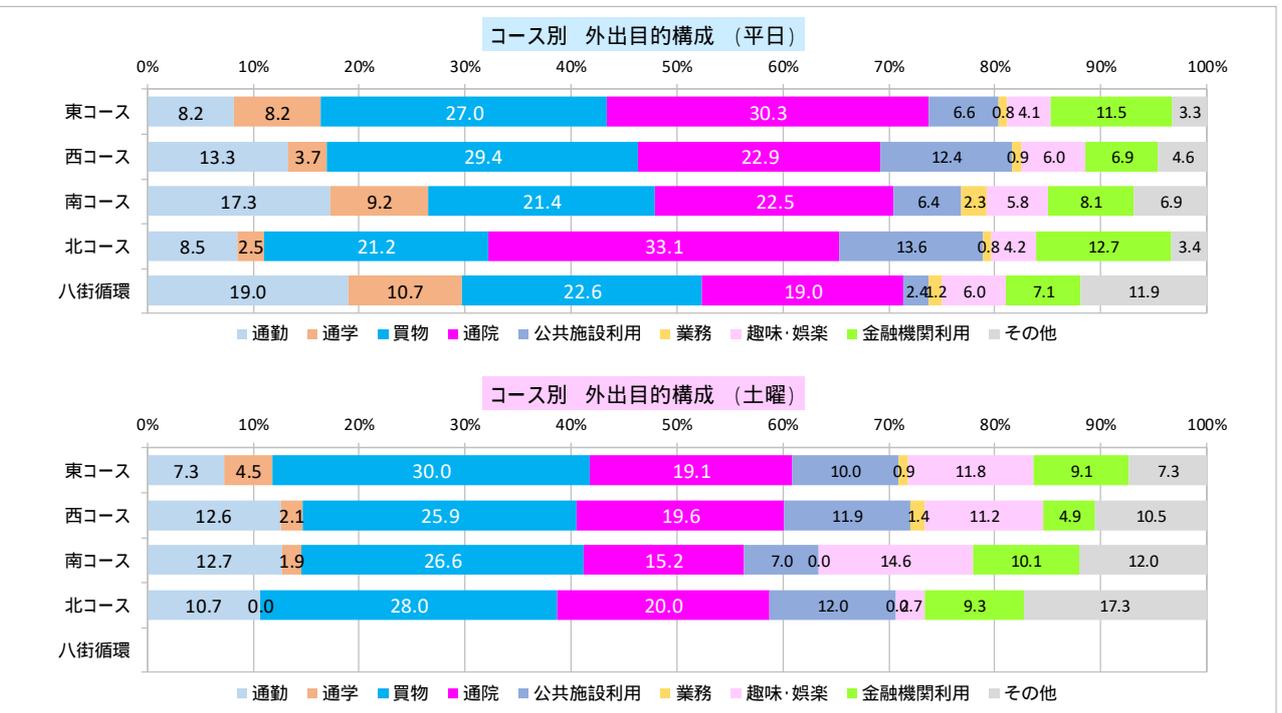
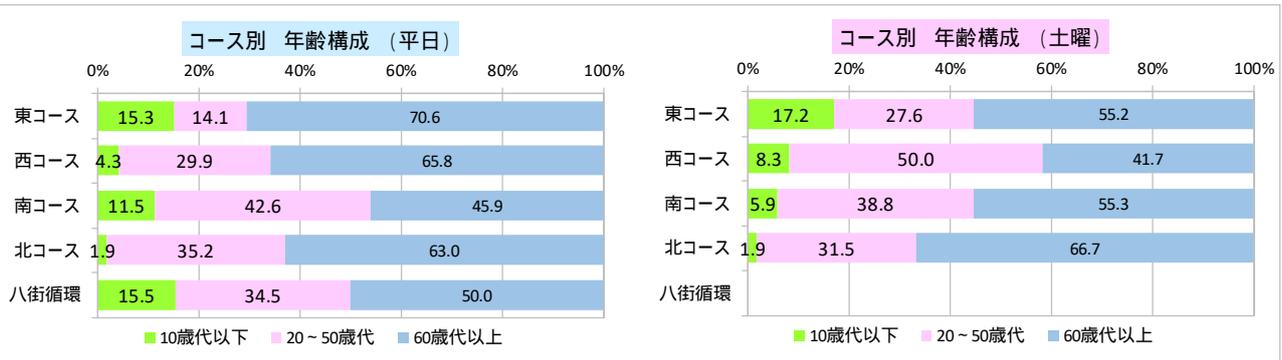
各コースで60歳代が大半を占める中で、平日において、東コースでは10歳代以下が他のコースに比べて多く、南コースでは20～50歳代が60歳代以上と同比率となっており、各コースで傾向が異なる。土曜においては、各コースともに20～50歳代の割合が増える傾向がみられる。

<外出目的構成>

平日、土曜ともに買物と通院が中心であるが、八往駅の銀行の多い北側南側エリアをめぐる八街総合病院を通る北コース、東コースでは通院と金融機関利用が他のコースに比べて多くを占めている。

<乗り継ぎ有無構成>

平日の北コース・西コース、土曜の東コースで乗り継ぎ有の割合が多くなっている。



(5) 年齢階層別集計結果

<利用頻度構成>

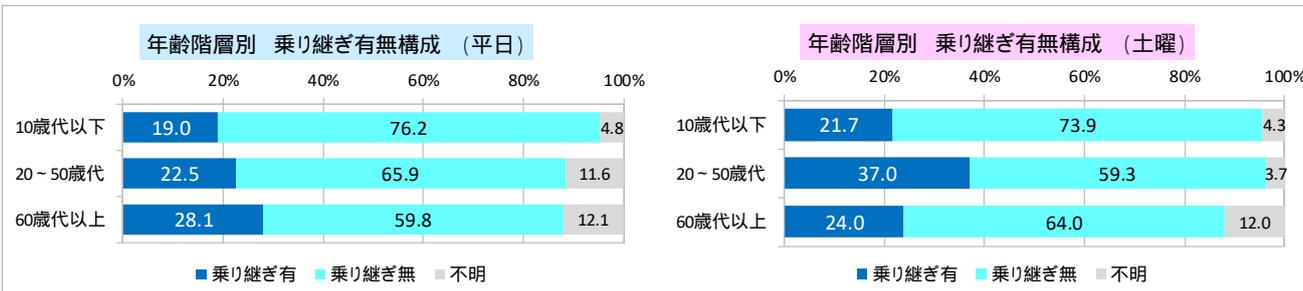
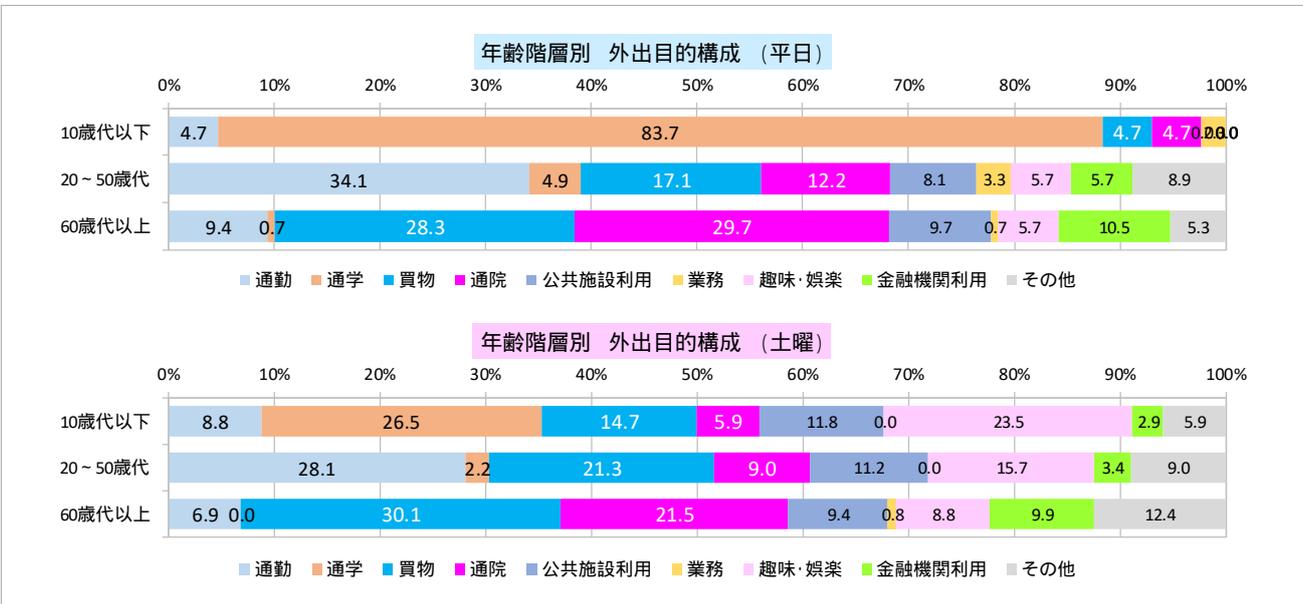
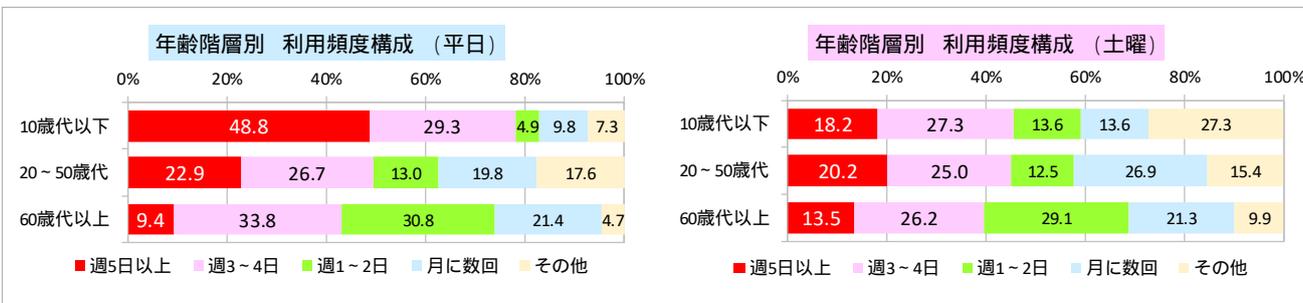
平日に着目すると、若い世代ほど利用頻度の高い割合が多い。これは、50歳代以下に通勤や通学利用が多いためである。60歳代以上は、買物や通院が多く、利用頻度は週1~4日の割合が主である。土曜は、若い世代の通勤、通学が減る分、利用頻度構成は60歳代以上と同様となっている。平日・土曜の2日間の利用者633人中、高齢者は377人/57%であり、**全体の約6割が高齢者**である。

<外出目的構成>

10歳代以下は、平日の利用において通学での利用が圧倒的に多く、土曜の利用目的構成と大幅に異なっている。一方で20歳代以上では平日、土曜の利用目的構成は概ね同様で、20~50歳代は通勤と買物が、60歳代以上は買物と通院が多くを占めている。

<乗り継ぎ有無構成>

平日では高齢世代ほど乗り継ぎ有の割合が多くなっており、10歳代以下は約2割、60歳代以上は約3割であった。土曜は20~50歳代が4割弱と乗り継ぎ有の割合が平日や他の世代に比べて多くなっている。



### 3-1-3. 車内アンケート調査結果の過年度比較

#### < 性別構成 >

再編前後、平日休日ともに女性が多く 6 割強を占める傾向は変わらない。

#### < 居住地構成 >

平日では再編後の市外居住者の割合が多くなっているのに対して、土曜では若干少なくなっている。

#### < 利用頻度構成 >

平日、土曜ともに再編前後での利用頻度構成の内訳は概ね同様であるが、平日では再編後に週 5 日以上の割合が減少し週 3~4 日の割合が増えている。再編後に週 5 日以上の割合は減ったものの平日の獲得票数は再編後の方が多いため、週 5 日以上の利用需要は再編後も多いことがうかがえる。

#### < 年齢構成 >

60 歳以上の割合は再編前に比べ再編後に多く、再編後に高齢者の利用が拡大している状況がうかがえる。

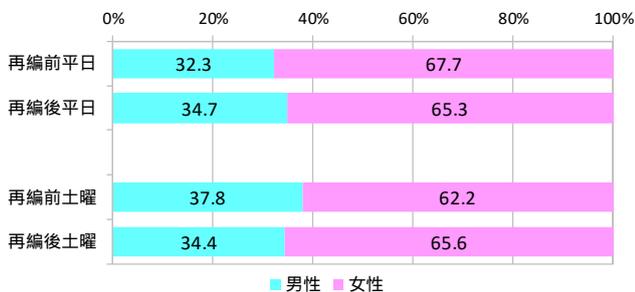
#### < 外出目的構成 >

再編前後で買物、通院の割合が多い状況に変化はないが、再編後では金融機関利用の割合が平日、土曜ともに増加したことが特筆できる。

◆再編前後の獲得票数

	再編前			再編後		
	平日	土曜	計	平日	土曜	計
採取票数	289	261	550	439	282	721
調査日	H27.9.18	H27.9.19		R1.11.29	R1.11.30	

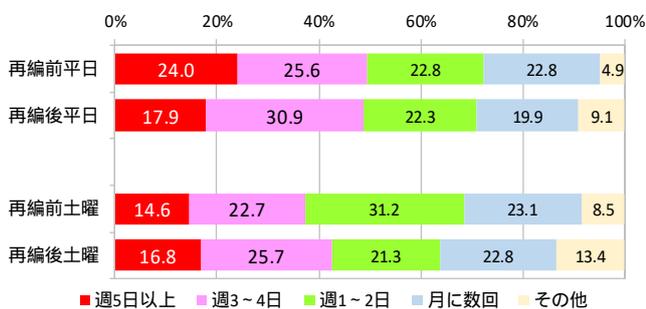
再編前後の性別構成



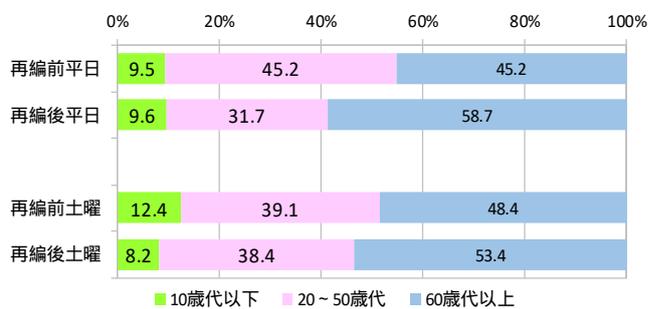
再編前後の居住地別構成



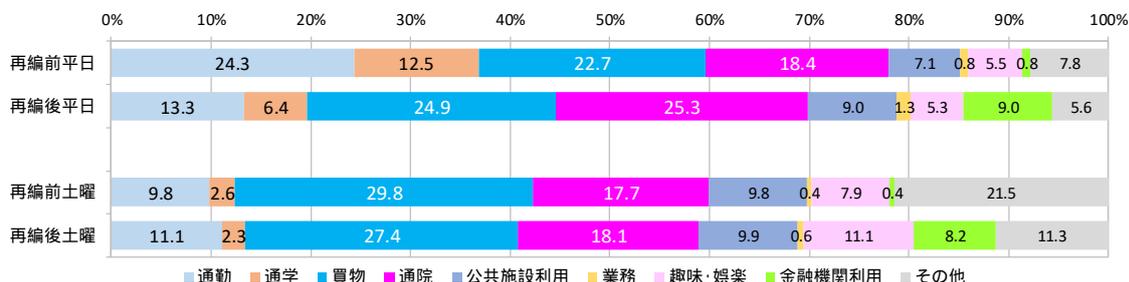
再編前後の利用頻度構成



再編前後の年齢構成



再編前後の外出目的構成



<コース別日別集計表>

東コース

①性別

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 男性	28	22	50	35%
2 女性	57	36	93	65%
0 無回答	0	0	0	0%
合計	85	58	143	100%

②居住地

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 八街市内	66	50	116	81%
2 八街市外	9	4	13	9%
0 無回答	10	4	14	10%
合計	85	58	143	100%

③利用頻度

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 週5日以上	8	14	22	15%
2 週3~4日	16	17	33	23%
3 週1~2日	23	10	33	23%
4 月に数回	18	8	26	18%
5 その他	5	4	9	6%
0 無回答	15	5	20	14%
合計	85	58	143	100%

④年齢

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 9歳まで	4	6	10	7%
2 10歳代	9	4	13	9%
3 20歳代	2	1	3	2%
4 30歳代	3	3	6	4%
5 40歳代	1	3	4	3%
6 50歳代	6	9	15	10%
7 60歳代	12	11	23	16%
8 70歳以上	48	21	69	48%
0 無回答	0	0	0	0%
合計	85	58	143	100%

⑤外出目的

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 通勤	10	8	18	10%
2 通学	10	5	15	9%
3 買物	33	33	66	38%
4 通院	37	21	58	33%
5 公共施設利用	8	11	19	11%
6 業務	1	1	2	1%
7 趣味・娯楽	5	13	18	10%
8 金融機関利用	14	10	24	14%
9 その他	4	8	12	7%
1 無回答	8	2	10	6%
合計	98	78	176	100%

⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 有	16	24	40	28%
2 無	53	27	80	56%
0 無回答	16	7	23	16%
合計	85	58	143	100%

特記事項

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 親子連れ	0	3	3	13%
2 ベビーカー	0	1	1	4%
3 車椅子	0	0	0	0%
4 杖を利用	12	7	19	83%
合計	12	11	23	100%

西コース

①性別

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 男性	35	24	59	29%
2 女性	83	60	143	71%
0 無回答	0	0	0	0%
合計	118	84	202	100%

②居住地

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 八街市内	111	65	176	87%
2 八街市外	2	13	15	7%
0 無回答	5	6	11	5%
合計	118	84	202	100%

③利用頻度

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 週5日以上	20	10	30	15%
2 週3~4日	48	16	64	32%
3 週1~2日	23	19	42	21%
4 月に数回	20	20	40	20%
5 その他	4	12	16	8%
0 無回答	3	7	10	5%
合計	118	84	202	100%

④年齢

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 9歳まで	1	1	2	1%
2 10歳代	4	6	10	5%
3 20歳代	5	6	11	5%
4 30歳代	9	4	13	6%
5 40歳代	4	12	16	8%
6 50歳代	17	20	37	18%
7 60歳代	17	16	33	16%
8 70歳以上	60	19	79	39%
0 無回答	1	0	1	0%
合計	118	84	202	100%

⑤外出目的

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 通勤	29	18	47	13%
2 通学	8	3	11	3%
3 買物	64	37	101	27%
4 通院	50	28	78	21%
5 公共施設利用	27	17	44	12%
6 業務	2	2	4	1%
7 趣味・娯楽	13	16	29	8%
8 金融機関利用	15	7	22	6%
9 その他	10	15	25	7%
1 無回答	1	6	7	2%
合計	219	149	368	100%

⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 有	42	19	61	30%
2 無	70	55	125	62%
0 無回答	6	10	16	8%
合計	118	84	202	100%

特記事項

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 親子連れ	2	6	8	50%
2 ベビーカー	0	0	0	0%
3 車椅子	1	0	1	6%
4 杖を利用	5	2	7	44%
合計	8	8	16	100%

南コース

①性別

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 男性	49	30	79	38%
2 女性	73	55	128	62%
0 無回答	0	0	0	0%
合計	122	85	207	100%

②居住地

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 八街市内	88	77	165	80%
2 八街市外	24	6	30	14%
0 無回答	10	2	12	6%
合計	122	85	207	100%

③利用頻度

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 週5日以上	24	14	38	18%
2 週3~4日	31	25	56	27%
3 週1~2日	24	16	40	19%
4 月に数回	31	15	46	22%
5 その他	4	13	17	8%
0 無回答	8	2	10	5%
合計	122	85	207	100%

④年齢

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 9歳まで	7	0	7	3%
2 10歳代	7	5	12	6%
3 20歳代	10	8	18	9%
4 30歳代	10	7	17	8%
5 40歳代	15	7	22	11%
6 50歳代	17	11	28	14%
7 60歳代	20	21	41	20%
8 70歳以上	36	26	62	30%
0 無回答	0	0	0	0%
合計	122	85	207	100%

⑤外出目的

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 通勤	30	20	50	15%
2 通学	16	3	19	6%
3 買物	37	42	79	23%
4 通院	39	24	63	19%
5 公共施設利用	11	11	22	6%
6 業務	4	0	4	1%
7 趣味・娯楽	10	23	33	10%
8 金融機関利用	14	16	30	9%
9 その他	12	19	31	9%
1 無回答	8	1	9	3%
合計	181	159	340	100%

⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 有	26	25	51	25%
2 無	82	55	137	66%
0 無回答	14	5	19	9%
合計	122	85	207	100%

特記事項

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 親子連れ	0	0	0	0%
2 ベビーカー	0	0	0	0%
3 車椅子	0	0	0	0%
4 杖を利用	4	1	5	100%
合計	4	1	5	100%

## 北コース

### ①性別

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 男性	17	21	38	34%
2 女性	38	34	72	65%
0 無回答	1	0	1	1%
合計	56	55	111	100%

### ②居住地

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 八街市内	45	44	89	80%
2 八街市外	4	7	11	10%
0 無回答	7	4	11	10%
合計	56	55	111	100%

### ③利用頻度

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 週5日以上	13	7	20	18%
2 週3～4日	15	11	26	23%
3 週1～2日	9	12	21	19%
4 月に数回	6	18	24	22%
5 その他	9	7	16	14%
0 無回答	4	0	4	4%
合計	56	55	111	100%

### ④年齢

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 9歳まで	0	0	0	0%
2 10歳代	1	1	2	2%
3 20歳代	1	1	2	2%
4 30歳代	2	0	2	2%
5 40歳代	5	2	7	6%
6 50歳代	11	14	25	23%
7 60歳代	12	15	27	24%
8 70歳以上	22	21	43	39%
0 無回答	2	1	3	3%
合計	56	55	111	100%

### ⑤外出目的

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 通勤	10	8	18	9%
2 通学	3	0	3	2%
3 買物	25	21	46	23%
4 通院	39	15	54	27%
5 公共施設利用	16	9	25	13%
6 業務	1	0	1	1%
7 趣味・娯楽	5	2	7	4%
8 金融機関利用	15	7	22	11%
9 その他	4	13	17	9%
1 無回答	4	1	5	3%
合計	122	76	198	100%

### ⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 有	22	13	35	32%
2 無	28	41	69	62%
0 無回答	6	1	7	6%
合計	56	55	111	100%

### 特記事項

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 親子連れ	2	0	2	20%
2 ベビーカー	0	0	0	0%
3 車椅子	0	0	0	0%
4 杖を利用	1	7	8	80%
合計	3	7	10	100%

## 八街循環

### ①性別

選択肢	29日	割合
1 男性	23	40%
2 女性	35	60%
0 無回答	0	0%
合計	58	100%

### ②居住地

選択肢	29日	割合
1 八街市内	47	81%
2 八街市外	1	2%
0 無回答	10	17%
合計	58	100%

### ③利用頻度

選択肢	29日	割合
1 週5日以上	8	14%
2 週3～4日	16	28%
3 週1～2日	12	21%
4 月に数回	6	10%
5 その他	15	26%
0 無回答	1	2%
合計	58	100%

### ④年齢

選択肢	29日	割合
1 9歳まで	0	0%
2 10歳代	9	16%
3 20歳代	6	10%
4 30歳代	5	9%
5 40歳代	5	9%
6 50歳代	4	7%
7 60歳代	11	19%
8 70歳以上	18	31%
0 無回答	0	0%
合計	58	100%

### ⑤外出目的

選択肢	29日	割合
1 通勤	16	26%
2 通学	9	15%
3 買物	19	31%
4 通院	16	26%
5 公共施設利用	2	3%
6 業務	1	2%
7 趣味・娯楽	5	8%
8 金融機関利用	6	10%
9 その他	10	16%
1 無回答	1	2%
合計	62	100%

### ⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無

選択肢	29日	割合
1 有	6	10%
2 無	43	74%
0 無回答	9	16%
合計	58	100%

### 特記事項

選択肢	29日	割合
1 親子連れ	0	0%
2 ベビーカー	0	0%
3 車椅子	0	0%
4 杖を利用	3	100%
合計	3	100%

## 3-2. 乗降記録調査 (OD調査)

### 3-2-1. 乗降記録調査 (OD調査) の実施概要

調査実施日程：令和元年（2019年）11月25日（月）～28日（木） 4日間

調査対象：①八街市ふれあいバス 北コース/東コース/西コース/南コース 計4コースの全便の利用者

②路線バス 八街循環

上記①+② 計5コースを対象として実施。

調査方法：調査員が車内にて目視による観測および記録を行った。利用者の乗車バス停、降車バス停を、性別・年齢等の利用者分類と共に記録した。

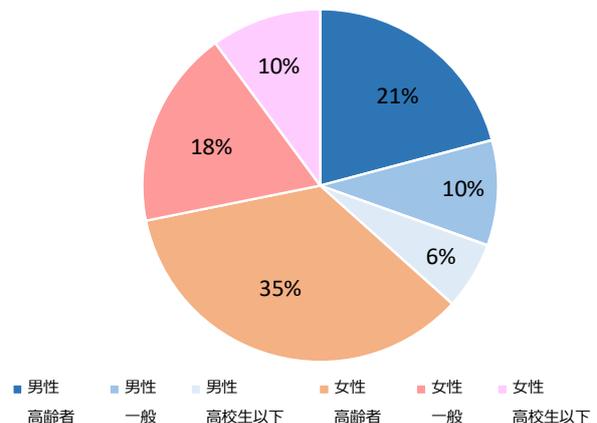
### 3-2-2. 調査結果の概要

#### (1) コース別便別利用状況

##### ①便別利用者数（東コース）

便別利用者数は、1便～3便の利用に集中する傾向がある。朝便、7便、8便は他の便に比べ、利用者数が少ない。

利用者属性（4日間計）は、女性高齢者が最も高く（35%）、次いで男性高齢者（21%）であり、高齢者の利用が目立つ。



東コース日別・便別利用者数

	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	夕便	日計
11月25日	3	19	9	18	7	7	8	2	2	75
11月26日	1	10	12	8	7	9	8	2	7	64
11月27日	1	11	16	10	5	4	8	3	2	60
11月28日	2	15	11	8	13	3	2	2	4	60

259

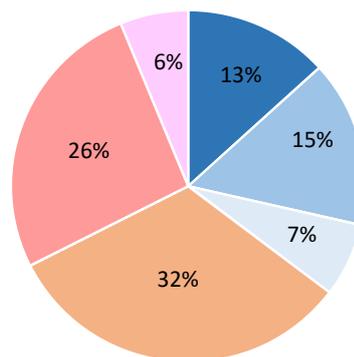
東コース利用者属性(4日間計)

属性	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生以下	計
人数	54	25	16	91	47	26	259
割合	21%	10%	6%	35%	18%	10%	100%

## ②便別利用者数（西コース）

便別利用者数は、1便～6便にかけ、一定の利用者がある。特に1便は、通勤・通学の利用者も目立ち、20人といった混雑状況が発生している。

利用者属性（4日間計）は、女性高齢者が最も高く（32%）、次いで女性一般（26%）である。



■ 男性 高齢者 ■ 男性 一般 ■ 男性 高校生以下 ■ 女性 高齢者 ■ 女性 一般 ■ 女性 高校生以下

西コース日別・便別利用者数

	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	夕便	日計
11月25日	7	20	10	11	17	15	11	3	94
11月26日	3	19	14	7	19	15	8	2	87
11月27日	6	20	18	15	19	22	10	9	119
11月28日	4	21	12	10	13	12	8	5	85

385

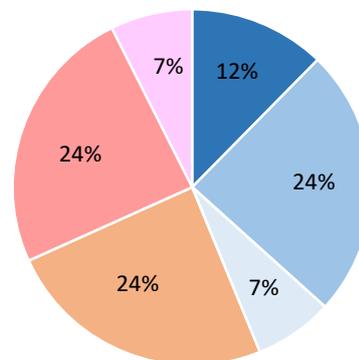
西コース利用者属性(4日間計)

属性	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生以下	計
人数	51	59	26	124	101	24	385
割合	13%	15%	7%	32%	26%	6%	100%

## ③便別利用者数（南コース）

便別利用者数は、1便～4便の利用に集中する傾向がある。特に1便は、通勤・通学の利用者も目立ち、25人以上といった高い混雑状況が発生している。

利用者属性（4日間計）は、他のコースに比べ、高齢者に傾倒しておらず、全ての属性の利用者の利用状況がある。



■ 男性 高齢者 ■ 男性 一般 ■ 男性 高校生以下 ■ 女性 高齢者 ■ 女性 一般 ■ 女性 高校生以下

南コース日別・便別利用者数

	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	夕便	日計
11月25日	7	27	15	9	16	6	9	8	3	100
11月26日	6	24	16	5	7	7	10	8	3	86
11月27日	7	27	8	8	12	3	8	11	2	86
11月28日	7	25	19	7	7	4	10	12	2	93

365

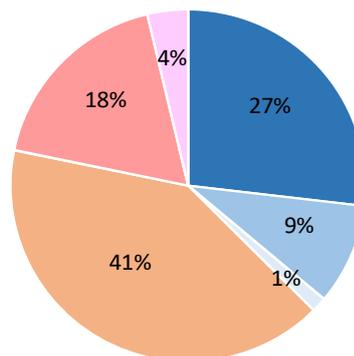
南コース利用者属性(4日間計)

属性	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生以下	計
人数	45	89	26	89	89	27	365
割合	12%	24%	7%	24%	24%	7%	100%

#### ④便別利用者数（北コース）

便別利用者数は、1便～4便の利用に集中する傾向がある。他のコースに比べ、朝の時間帯に目立った混雑状況は発生していない。

利用者属性（4日間計）は、女性高齢者が最も高く（41%）、次いで男性高齢者（27%）であり、高齢者の利用が目立つ。



■ 男性 高齢者 ■ 男性 一般 ■ 男性 高校生以下 ■ 女性 高齢者 ■ 女性 一般 ■ 女性 高校生以下

北コース日別・便別利用者数

	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	夕便	日計
11月25日	4	11	8	10	9	6	1	4	3	56
11月26日	2	9	10	9	8	6	6	3	1	54
11月27日	2	7	6	13	6	8	2	3	2	49
11月28日	1	4	16	13	14	1	2	3	3	57

216

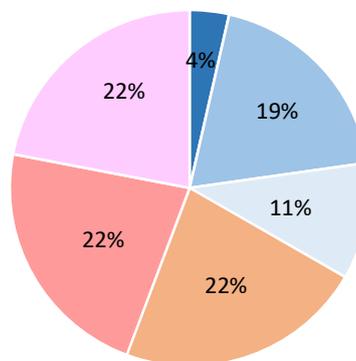
北コース利用者属性(4日間計)

属性	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生以下	計
人数	58	20	3	88	39	8	216
割合	27%	9%	1%	41%	18%	4%	100%

#### ⑤便別利用者数（八街循環線）

便別利用者数は、7:00～9:05 発、15:15～16:00 発の便の利用に集中する傾向がある。特に9:05 発、16:00 発の便は、通勤・通学、帰宅時間帯のため、利用者が多い。

利用者属性（4日間計）は、女性利用者が全ての年代で同じ割合となっており、利用者数も女性が約7割を占めている。



■ 男性 高齢者 ■ 男性 一般 ■ 男性 高校生以下 ■ 女性 高齢者 ■ 女性 一般 ■ 女性 高校生以下

八街循環 日別・便別利用者数

	7:00 吉田	9:05 吉田	10:25 吉田	12:50 吉田	15:15 勢田	16:00 勢田	17:30 吉田	18:50 吉田	日計
11月25日	13	15	6	13	11	11	4	9	82
11月26日	12	10	2	2	8	13	2	7	56
11月27日	8	10	5	2	10	14	2	5	56
11月28日	9	13	4	4	15	4	7	5	61

255

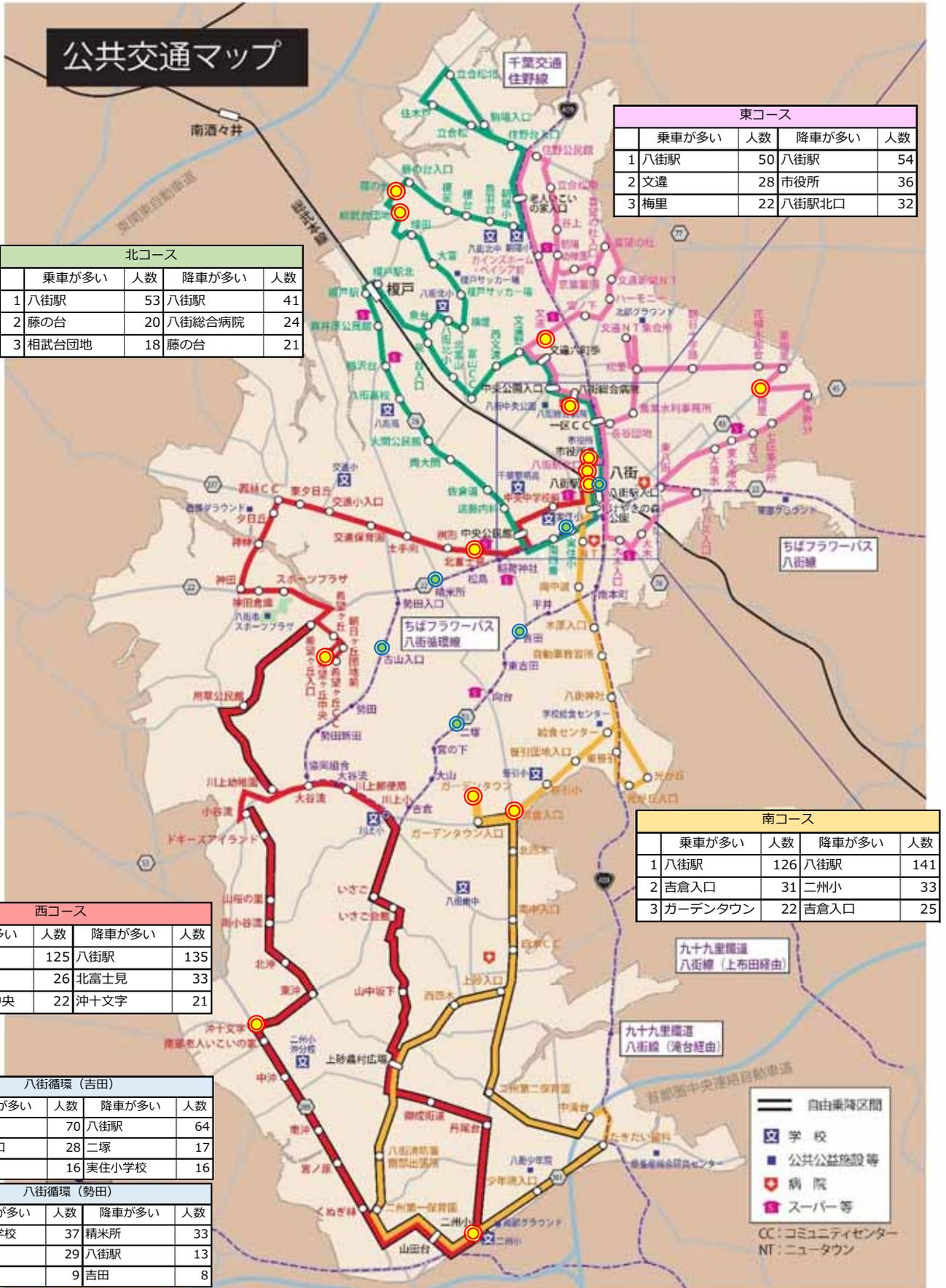
八街循環 利用者属性(4日間計)

属性	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生以下	計
人数	9	49	27	57	57	56	255
割合	4%	19%	11%	22%	22%	22%	100%

## (2) 乗降の多いバス停

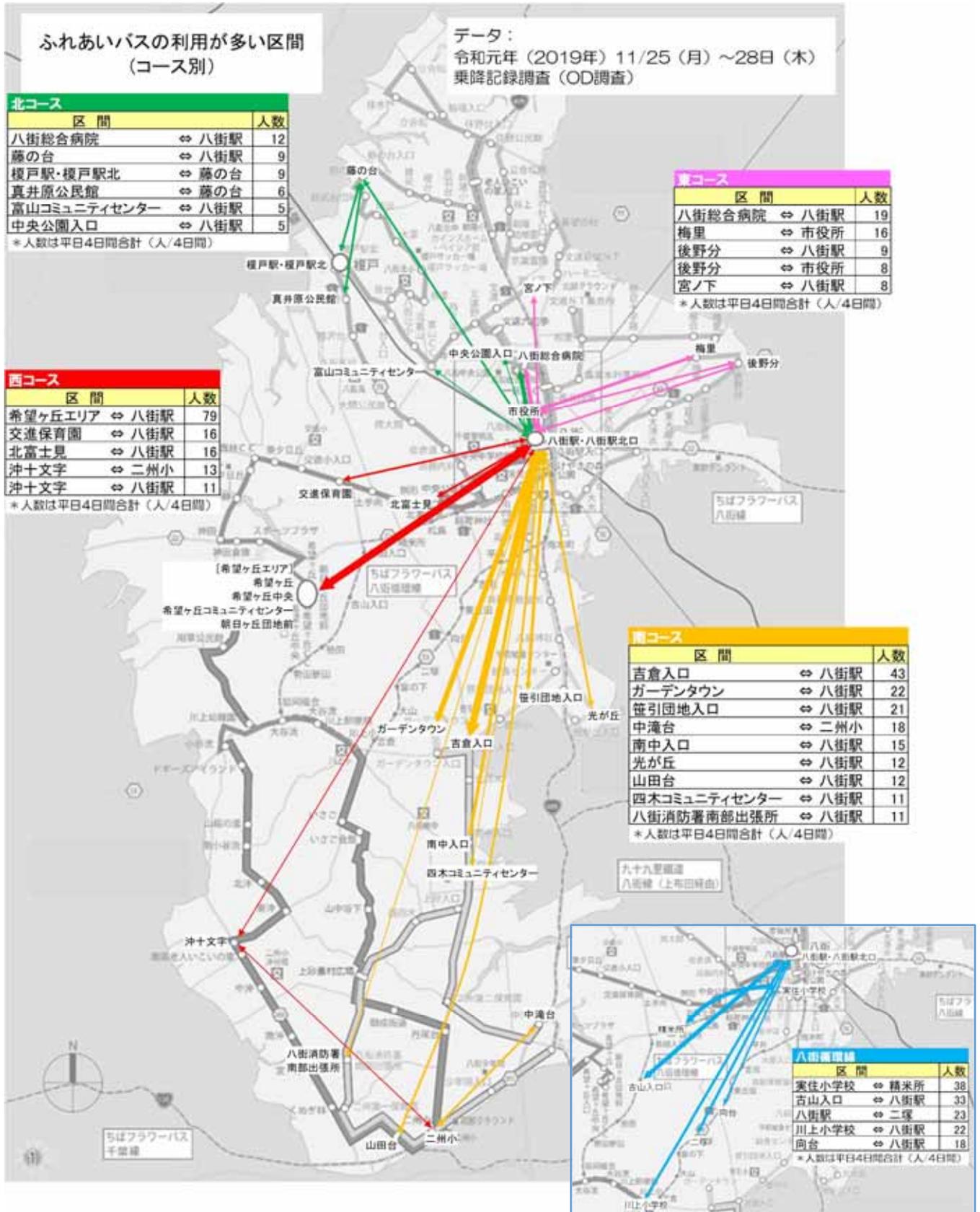
ふれあい全コースにおいて、乗降共に八街駅バス停の利用者数が最も多い。2番目以降は、新八街総合病院や市役所等の生活利便施設のほか、八街駅から離れた住宅地での乗降が多くみられる。

各コースの乗降が多いバス停：ふれあいバス ● / 路線バス 八街循環 ●



### (3) 利用者の多い区間

ふれあいバス、八街循環線ともに、利用区間の乗降地点はバス運行の起終点となる八街駅に集中している。八街駅以外では、市役所や榎戸駅、沖十文字、二州小、実住小学校などに乗降する途中区間利用がみられる。



最も多い  
2番目に多い  
3番目に多い

①東コース（4日間計）

	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	乗車計	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	降車計
八街駅(1,5,7,夕便：始発バス停)	6	4	0	7	5	2	24	6	3	1	15	4	1	30
八街駅入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	1	7
大木入口	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
大木	1	1	0	1	0	0	3	0	1	0	1	0	0	2
バイパス入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
東八街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大清水	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	2
東大清水	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
古込	1	0	0	2	3	4	10	5	1	0	4	2	0	12
七区集会所	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
後野分	1	4	4	2	5	4	20	0	3	0	2	3	0	8
梅里	1	0	11	3	2	5	22	2	0	0	2	2	0	6
東梅里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
花植木組合	1	0	1	6	0	7	15	0	0	0	2	2	2	6
朝日十字路	3	2	0	4	2	0	11	4	1	0	1	2	0	8
松里	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	3	0	0	3
文違ニュータウン集会所	1	0	0	2	0	0	3	0	2	0	3	1	0	6
農業水利事務所	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	4
長谷団地	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	1
八街駅北口	1	3	0	5	5	2	16	4	5	0	13	10	0	32
市役所	1	1	0	3	0	0	5	1	0	15	0	0	18	34
一区コミュニティセンター	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
八街総合病院	1	0	0	3	4	0	8	2	2	0	6	1	0	11
中央公園入口	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	3	0	0	7
文違六町歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
文違	8	0	0	8	3	0	19	2	1	0	5	7	0	15
宮ノ下	0	1	0	4	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
ハーモニー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
文違新栄ニュータウン	0	0	0	2	2	0	4	0	0	0	0	1	0	1
喜望の杜	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
喜望の杜入口	1	0	0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0
京葉霊園	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
朝陽幼稚園	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
谷上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
立合松南	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
住野公民館（朝便始発バス停）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
老人いこいの家入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
カインズホーム・ベイシア前	1	2	0	2	0	0	5	0	0	0	2	1	0	3
老人いこいの家入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
住野公民館	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
立合松南	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
谷上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
朝陽幼稚園	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
京葉霊園	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
喜望の杜入口	0	1	0	0	3	0	4	0	0	0	0	1	0	1
喜望の杜	0	0	0	0	5	2	7	0	0	0	0	0	0	0
文違新栄ニュータウン	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
ハーモニー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
宮ノ下	3	0	0	1	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0
文違	1	2	0	3	3	0	9	6	1	0	4	1	0	12
文違六町歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中央公園入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
八街総合病院	6	1	0	2	2	0	11	6	0	0	9	0	0	15
一区コミュニティセンター	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	2
市役所	1	0	0	3	0	0	4	1	0	0	1	0	0	2
八街駅入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
八街駅(2,3,4,6便：始発バス停)	11	0	0	14	1	0	26	7	5	0	3	7	2	24
合計	54	25	16	91	47	26	259	54	25	16	91	47	26	259

②西コース (4日間計)



	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	乗車計	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	降車計
八街駅	18	15	3	31	27	2	96	0	2	0	1	3	0	6
中央中学校前	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0	3
中央公民館	1	0	0	4	3	0	8	2	3	0	0	0	0	5
北富士見	0	3	1	9	1	1	15	1	3	0	4	5	0	13
榊形	0	1	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	4
土手向	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
交進保育園	1	0	0	0	1	0	2	2	1	0	2	6	1	12
交進小入口	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3	0	6
東夕日丘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
西林コミュニティセンター	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
夕日丘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
神林	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
神田	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	4
神田倉庫	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
スポーツプラザ	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2
希望ヶ丘	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	4
朝日ヶ丘団地前	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	8	7	0	17
希望ヶ丘コミュニティセンター	0	0	0	0	2	0	2	0	1	0	1	4	0	6
希望ヶ丘中央	1	0	0	2	2	3	8	3	1	2	7	1	0	14
希望ヶ丘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
希望ヶ丘入口	0	0	0	1	0	1	2	0	0	3	0	0	3	6
用草公民館	0	0	5	0	0	4	9	2	0	0	4	1	0	7
川上幼稚園	0	4	0	1	0	0	5	0	0	0	1	0	0	1
小谷流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
ドギースアイランド	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	1
山桜の里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
南小谷流	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
北沖	2	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	2
東沖	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
沖十文字	2	2	7	2	4	1	18	4	6	2	3	3	3	21
南部老人いこいの家	0	1	0	2	0	2	5	0	0	5	0	0	1	6
中沖	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
南沖	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
宮ノ原	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
くぬぎ林	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	2	1	3
山田台	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
二州小	1	0	7	0	0	6	14	1	0	8	1	0	3	13
丹尾台	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	1	1	0	2
御成街道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
上砂農村広場	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	3
山中坂下	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	0	2
いざご会館	0	0	0	5	2	0	7	0	0	0	2	0	0	2
いざご	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
川上小	1	1	3	5	2	4	16	1	4	4	1	0	8	18
川上郵便局	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
大谷流	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
川上幼稚園	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1
用草公民館	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
希望ヶ丘入口	0	0	0	5	3	0	8	0	0	0	0	0	0	0
希望ヶ丘	0	4	0	3	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0
朝日ヶ丘団地前	5	0	0	7	4	0	16	1	1	0	1	0	0	3
希望ヶ丘コミュニティセンター (朝便始発バス停)	3	4	0	2	3	0	12	0	0	0	0	0	0	0
希望ヶ丘中央	0	2	0	8	4	0	14	0	0	0	2	3	0	5
希望ヶ丘	0	1	0	0	3	0	4	0	1	0	1	0	0	2
スポーツプラザ	0	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
神田倉庫	1	0	0	1	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0
神田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
神林	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
夕日丘	1	0	0	1	1	0	3	0	0	0	1	0	0	1
西林コミュニティセンター	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
東夕日丘	0	3	0	4	2	0	9	0	0	0	2	0	0	2
交進小入口	1	0	0	1	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0
交進保育園	3	1	0	5	11	0	20	0	2	0	0	2	0	4
土手向	1	0	0	1	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0
榊形	3	1	0	0	0	0	4	0	1	0	2	0	0	3
北富士見	0	5	0	3	3	0	11	3	2	0	6	9	0	20
中央公民館	2	1	0	1	1	0	5	0	0	0	4	6	0	10
中央中学校前	0	0	0	1	0	0	1	2	2	0	2	0	0	6
八街駅 (5便のみ始発バス停)	1	6	0	10	12	0	29	22	21	0	47	39	0	129
合計	51	59	26	124	101	24	385	51	59	26	124	101	24	385

※自由乗降 (バス停以外の場所からの乗降) による利用者あり。その場合は、最寄りのバス停からの乗車および降車として算出。

最も多い  
2番目に多い  
3番目に多い

③南コース（4日間計）

	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	乗車計	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	降車計
八街駅	12	39	6	28	21	1	107	0	3	0	1	5	0	9
けやきの森公園	0	0	0	1	7	0	8	0	0	0	0	0	0	0
NTT	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	1	1	0	2
南中道	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0
木原入口	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	1	3	0	4
自動車教習場	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	1	0	6
八街神社	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
東笹引	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	3
光が丘入口	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	1	0	2
光が丘	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	4
給食センター	0	1	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	4
笹引団地入口	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	4	0	1	10
笹引小	0	1	0	0	0	0	1	0	3	0	1	1	0	5
吉倉入口	0	0	1	1	3	0	5	0	5	2	4	9	0	20
ガーデンタウン入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
ガーデンタウン	0	0	1	0	0	0	1	1	3	1	0	3	0	8
北四木	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
南中入口	0	0	0	0	3	0	3	0	2	1	3	4	0	10
四木コミュニティセンター	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	3	4	0	12
二州第二保育園	1	3	5	0	1	0	10	1	0	0	4	0	0	5
中滝台	0	0	6	1	2	12	21	0	4	0	1	1	0	6
たきだい歯科	0	0	0	2	0	8	10	0	0	0	0	0	0	0
少年院入口	2	0	0	0	0	0	2	3	0	2	0	0	0	5
二州小	0	1	0	0	0	0	1	0	0	11	2	0	20	33
山田台	1	5	0	0	3	0	9	0	5	0	1	0	0	6
二州第一保育園	5	2	0	3	5	0	15	4	1	0	0	1	0	6
八街消防署南部出張所	1	2	0	2	2	0	7	1	4	0	4	0	0	9
上砂農村広場	1	1	0	5	0	0	7	2	4	0	1	2	0	9
西四木	0	0	0	1	3	0	4	0	0	0	0	0	0	0
上砂入口	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1
四木コミュニティセンター	2	3	0	2	0	0	7	3	0	0	1	1	0	5
南中入口	2	1	0	5	1	0	9	0	0	0	0	0	0	0
北四木	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ガーデンタウン入口	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	4
ガーデンタウン（朝便始発バス停）	4	5	4	0	7	1	21	0	0	0	0	0	0	0
吉倉入口	2	9	3	5	9	3	31	0	0	0	1	4	0	5
笹引小	0	0	0	1	2	0	3	1	0	0	1	0	0	2
笹引団地入口	3	0	0	8	7	0	18	0	0	0	2	0	0	2
給食センター	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
東笹引	0	2	0	0	3	1	6	0	0	0	0	0	0	0
光が丘入口	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
光が丘	2	2	0	1	4	1	10	0	1	0	0	0	0	1
八街神社	0	3	0	2	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0
自動車教習場	2	0	0	5	0	0	7	0	0	0	1	0	0	1
木原入口	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
南中道	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
NTT	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	5	5	0	11
けやきの森公園	1	0	0	1	0	0	2	1	0	0	7	8	1	17
八街駅（6便のみ始発バス停）	1	8	0	10	0	0	19	20	37	7	32	31	5	132
合計	45	89	26	89	89	27	365	45	89	26	89	89	27	365

④北コース（4日間計）



	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	乗車計	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	降車計
八街駅(2,3,5,7,夕便：始発バス停)	12	3	1	10	10	3	39	5	1	0	4	4	2	16
八街駅入口	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	2	0	4
市役所	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	2
一区コミュニティセンター	2	0	0	0	1	2	5	1	0	0	0	0	0	1
八街総合病院	2	1	0	3	2	0	8	6	0	0	15	3	0	24
中央公園入口	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3	5
文違六町歩	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
文違野	1	1	0	0	1	0	3	1	0	0	0	3	0	4
西文違	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3
富山コミュニティセンター	0	0	0	2	0	0	2	3	0	0	1	3	0	7
北富山	0	0	0	2	2	0	4	0	0	0	0	3	0	3
泉台入口	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
泉台	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
八街北小	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
横堀	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2
榎戸サッカー場	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
大富	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
端田	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	2
総武台団地	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	1	0	0	1
藤の台	5	0	0	2	0	0	7	6	0	0	0	1	0	7
藤の台入口	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
榎前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
榎台	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
鳥羽台	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
朝陽小	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
老人いこいの家入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
住野台入口	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	1	0	0	1
駒場入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
立合松北	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
住木戸	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
立合松（朝便始発バス停）	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
住野台入口	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
老人いこいの家入口	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
朝陽小	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
鳥羽台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
榎台	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0	2
榎前	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	2	0	0	2
藤の台入口	4	0	0	3	2	0	9	2	0	0	0	0	0	2
藤の台	6	1	0	5	1	0	13	4	1	0	6	3	0	14
総武台団地	3	1	0	8	2	0	14	2	0	0	6	0	0	8
端田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大富	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
榎戸サッカー場	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
横堀	0	0	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
八街北小	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1
泉台	2	3	0	3	1	0	9	0	0	0	2	0	0	2
榎戸駅北	0	1	0	4	2	0	7	2	4	0	6	6	0	18
榎戸駅	0	0	0	8	0	0	8	3	0	0	5	0	0	8
真井原公民館	1	1	0	4	1	0	7	3	1	0	3	1	0	8
鳴沢台	1	0	0	3	1	0	5	1	0	0	6	1	0	8
八街高校	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0
大関公民館	1	1	0	1	1	0	4	0	0	0	0	1	0	1
南大関	0	2	0	4	2	0	8	0	0	0	3	0	0	3
佐倉道	1	1	0	2	0	0	4	0	1	0	0	0	0	1
遠藤内科	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	3	1	0	4
中央公民館	2	3	0	2	0	0	7	2	0	0	4	4	1	11
南四番	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	3
実住小	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
げやきの森公園	0	0	1	0	1	1	3	2	0	0	3	0	0	5
八街駅(1,4,6便：始発バス停)	7	0	0	6	1	0	14	4	9	2	7	2	1	25
合計	58	20	3	88	39	8	216	58	20	3	88	39	8	216

※自由乗降（バス停以外の場所からの乗降）による利用者あり。その場合は、最寄りのバス停からの乗車および降車として算出。

⑤-1 八街循環 吉田コース (4日間計)

最も多い  
2番目に多い  
3番目に多い

	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	乗車計	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	降車計
八 街 駅	3	15	10	16	18	8	70	0	0	0	0	0	0	0
八街十字路	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
裁 縫 所	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
南 本 町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
平 井	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
吉 田	0	2	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0
東 吉 田	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	2
向 台	0	0	0	1	4	0	5	0	2	3	1	6	1	13
二 塚	0	0	0	0	0	1	1	1	7	0	3	5	1	17
宮 の 下	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
大 山	0	1	0	1	1	0	3	1	0	0	1	0	0	2
吉 倉	1	0	1	1	2	0	5	1	0	0	4	0	0	5
川上小学校	0	1	0	3	4	4	12	0	3	3	2	1	3	12
大 谷 流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
協 同 組 合	0	2	0	1	1	0	4	0	0	0	1	0	1	2
勢 田 新 田	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
勢 田	0	0	0	2	2	0	4	0	0	0	0	0	1	1
古 山 入 口	1	8	4	6	5	4	28	0	3	2	4	5	0	14
勢 田 入 口	1	1	0	3	6	0	11	0	0	0	1	0	0	1
精 米 所	0	1	4	3	4	4	16	0	0	0	0	0	0	0
松 島	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	1	2
稲 荷 神 社	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	4
大 関 入 口	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	2
四 番	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
実住小学校	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	9	16
八街駅入口	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	3	3	0	10
八 街 駅	0	0	0	0	0	0	0	2	14	2	15	25	6	64
合計	7	31	19	41	48	23	169	7	31	19	41	48	23	169

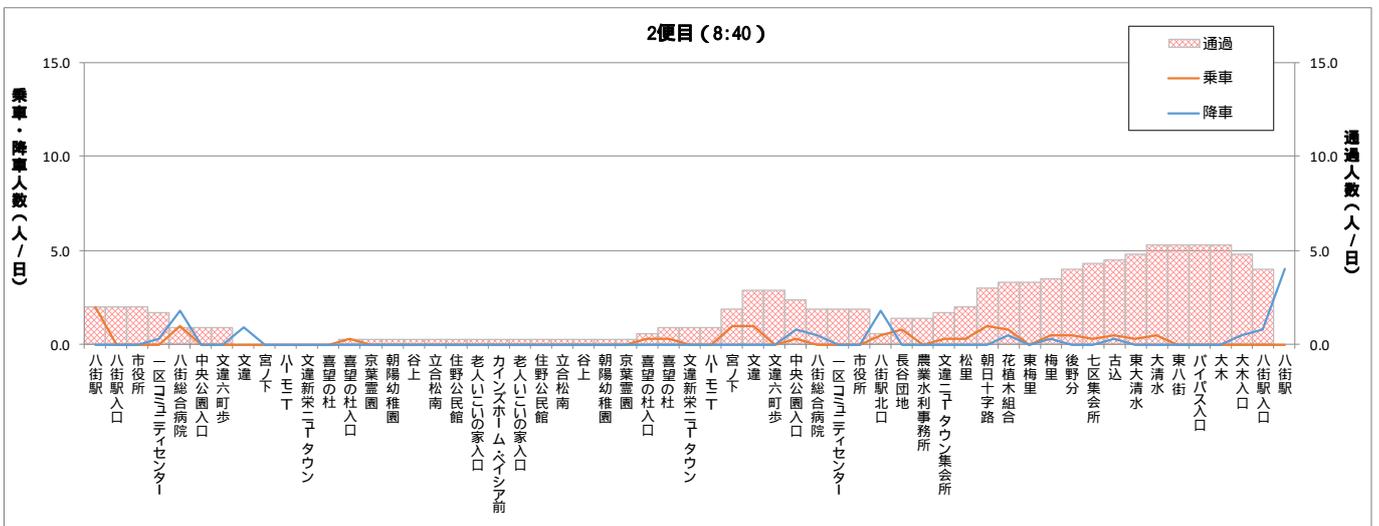
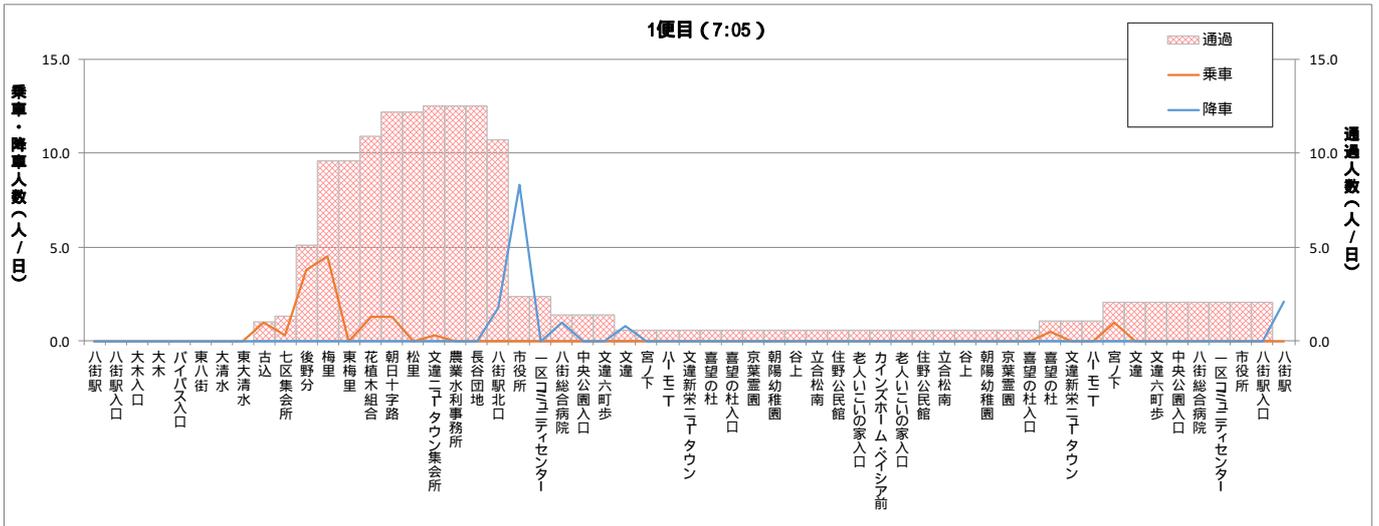
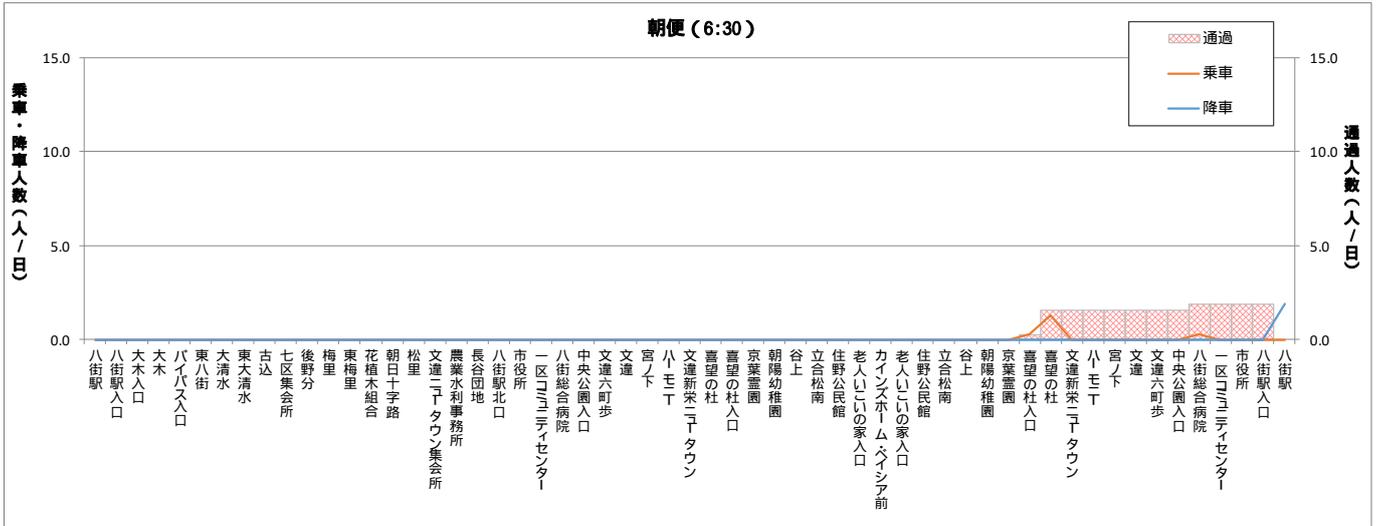
⑤-2 八街循環 勢田コース (4日間計)

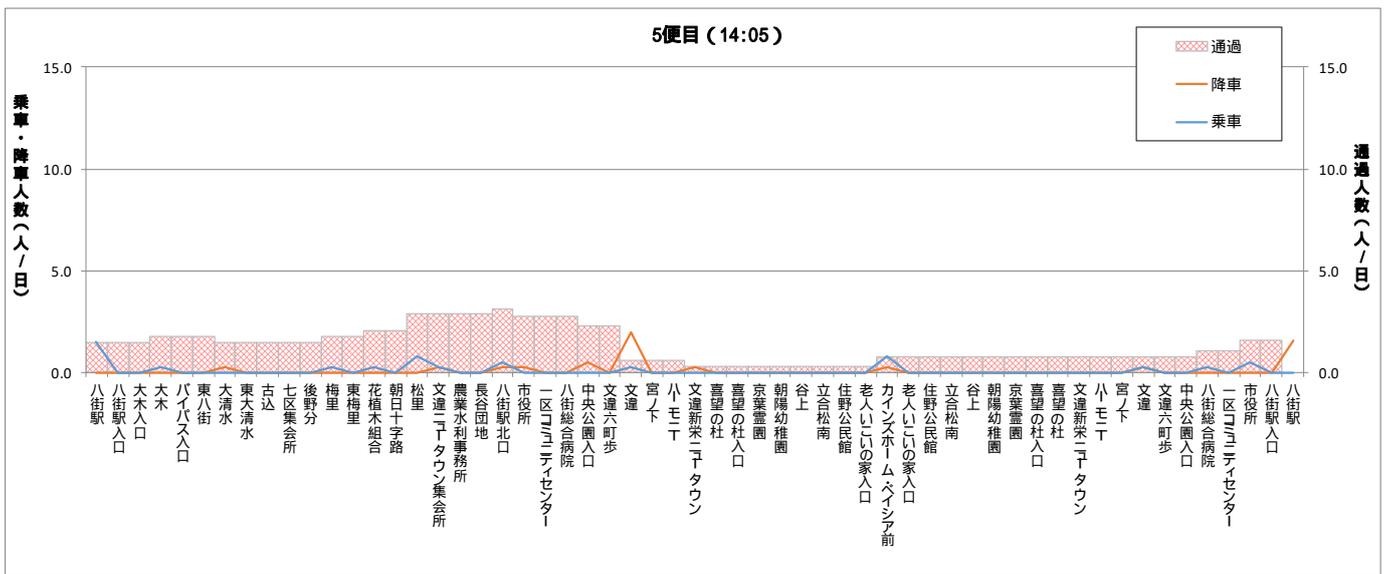
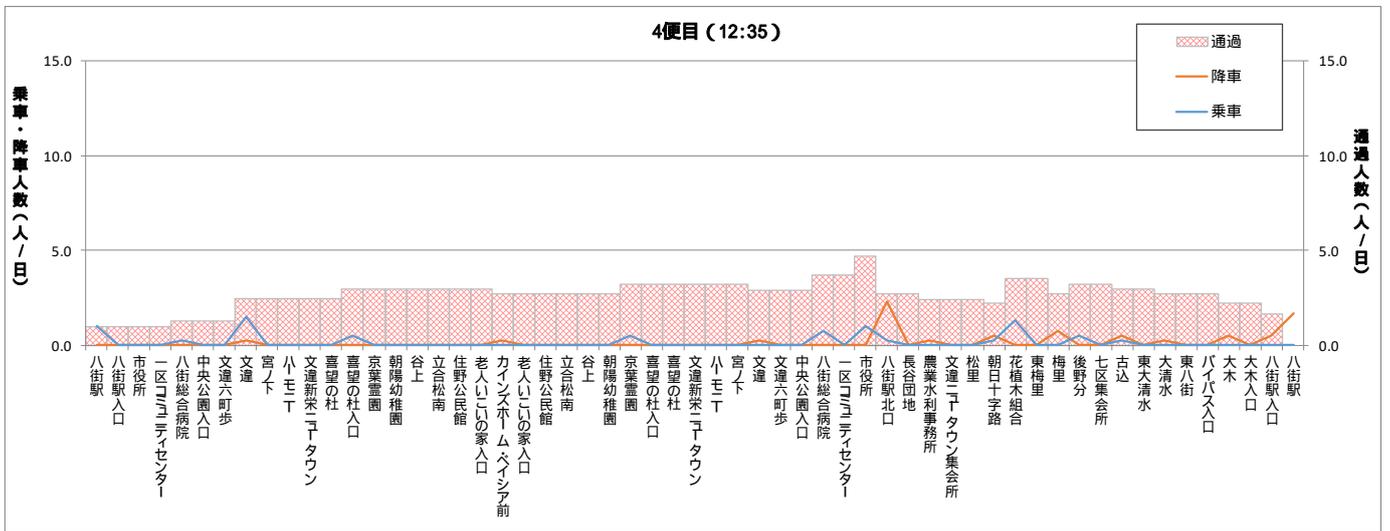
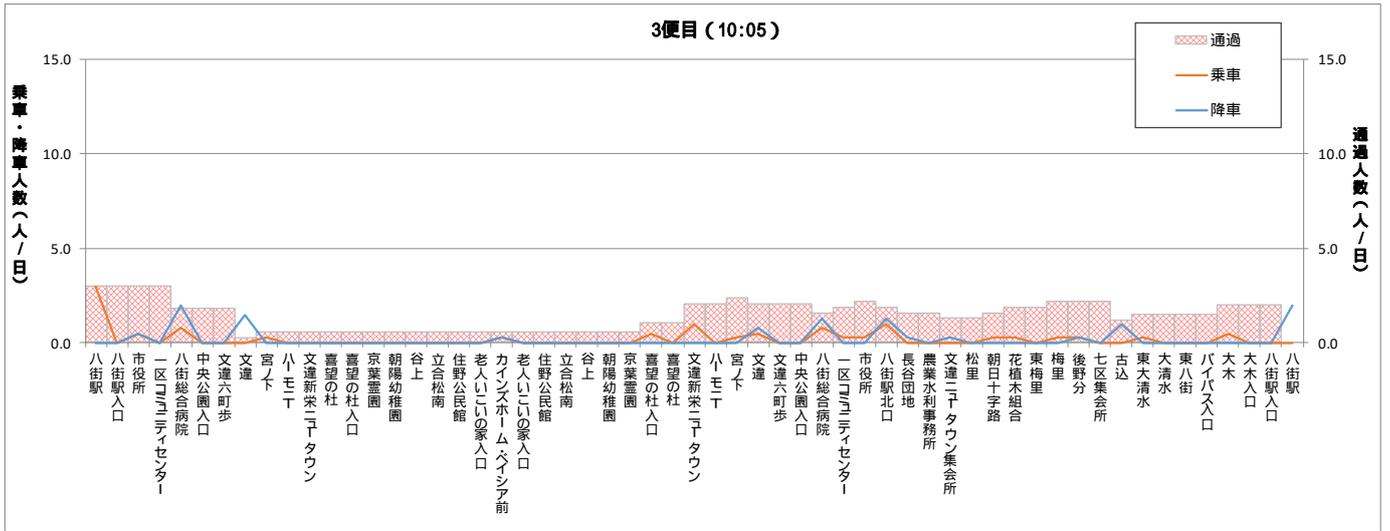
最も多い  
2番目に多い  
3番目に多い

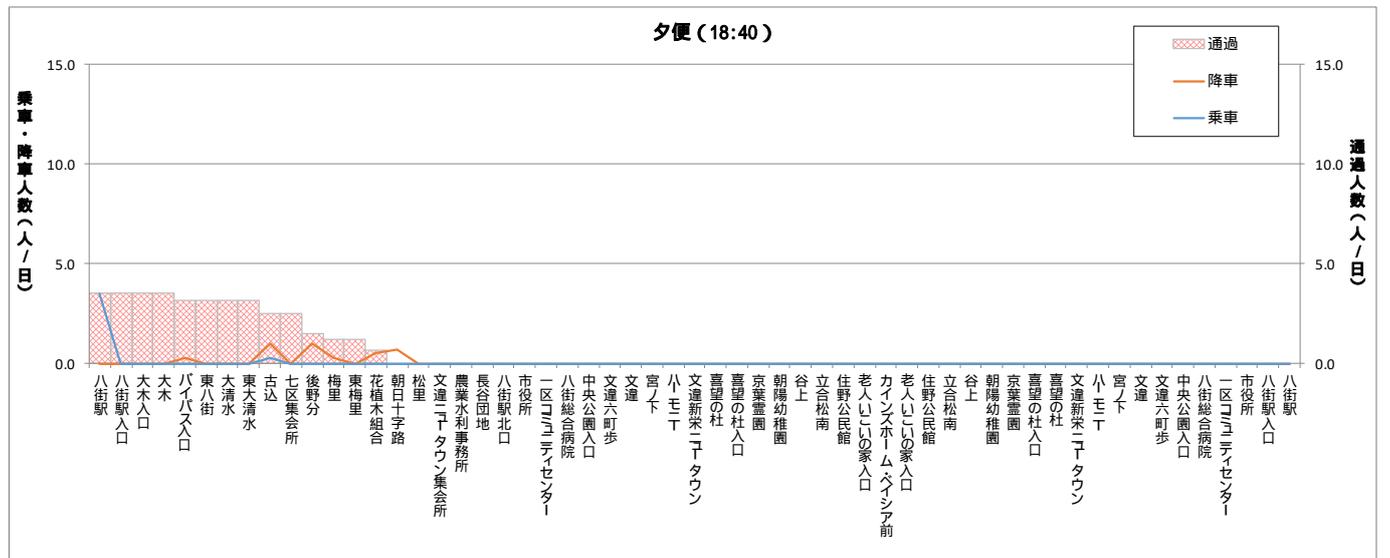
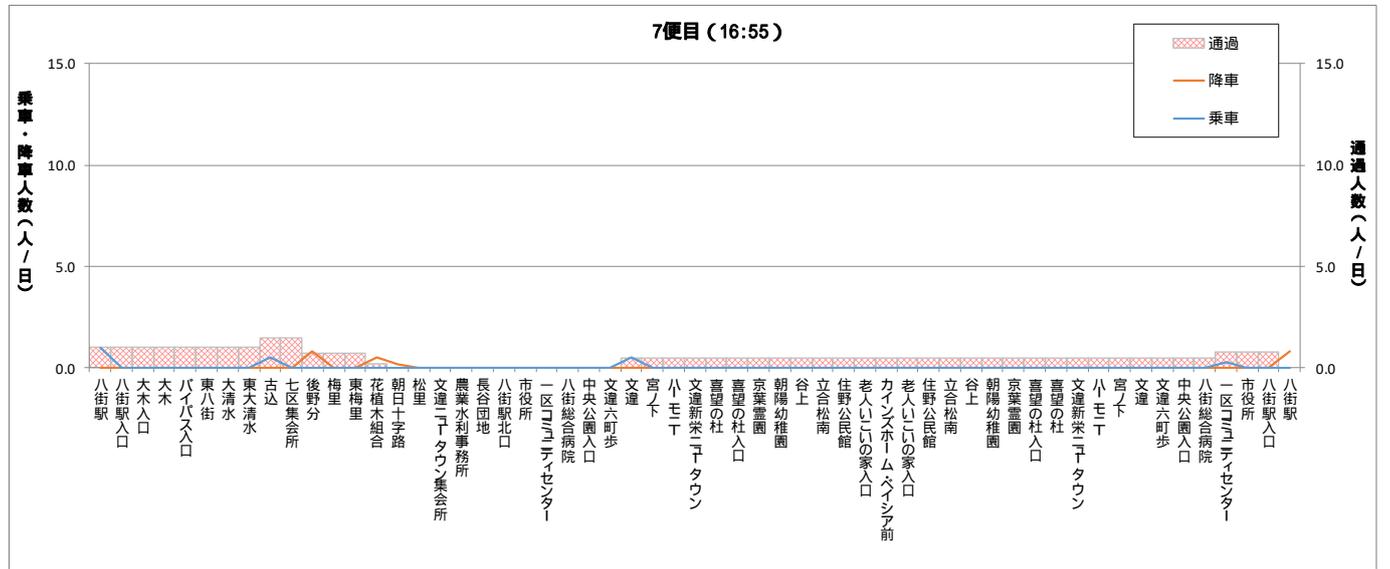
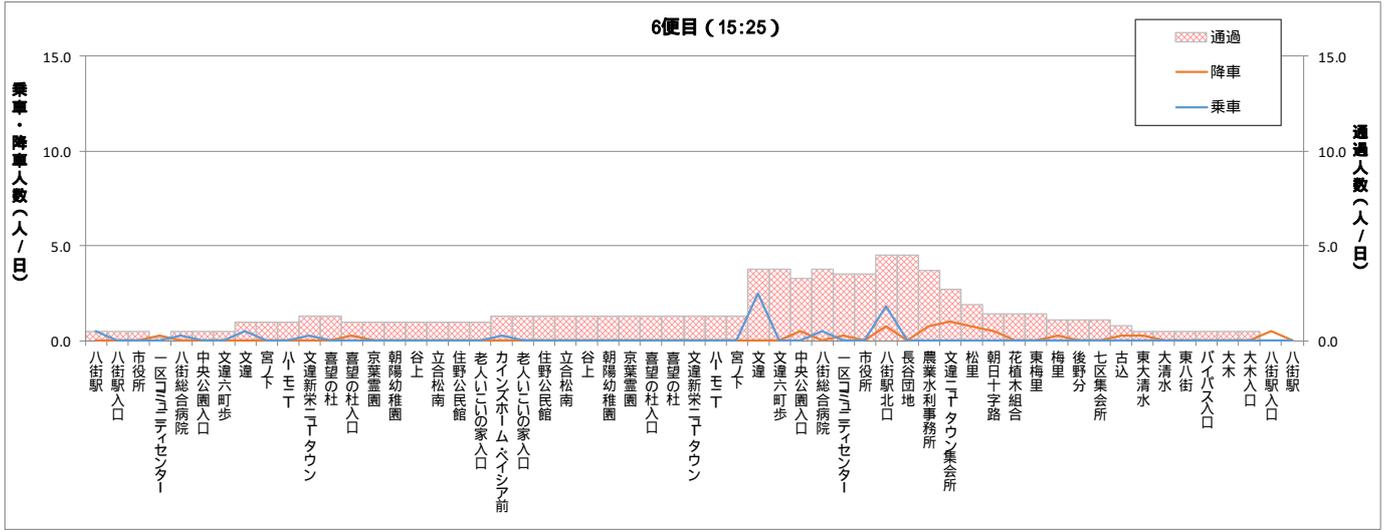
	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	乗車計	男性 高齢者	男性 一般	男性 高校生 以下	女性 高齢者	女性 一般	女性 高校生 以下	降車計
八 街 駅	0	10	4	8	7	0	29	0	0	0	0	0	0	0
八街駅入口	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
実住小学校	0	0	4	0	0	33	37	0	0	0	0	0	0	0
四 番	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大 関 入 口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
稲 荷 神 社	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	2
松 島	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	2
精 米 所	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	30	33
勢 田 入 口	1	0	0	1	0	0	2	0	1	0	1	1	0	3
古 山 入 口	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	5	0	0	7
勢 田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
勢 田 新 田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
協 同 組 合	0	1	0	1	0	0	2	0	1	0	1	0	0	2
大 谷 流	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
川上小学校	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
吉 倉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
大 山	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	1	1	0	6
宮 の 下	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
二 塚	1	5	0	2	1	0	9	0	0	0	0	1	0	1
向 台	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0	3
東 吉 田	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1
吉 田	0	0	0	0	1	0	1	0	3	1	0	1	3	8
平 井	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1
南 本 町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
裁 縫 所	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
八街十字路	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
八 街 駅	0	0	0	0	0	0	0	2	5	0	5	1	0	13
合計	2	18	8	16	9	33	86	2	18	8	16	9	33	86

(4) コース別車内乗客数(平日4日間平均)  : 乗客が乗車中の区間

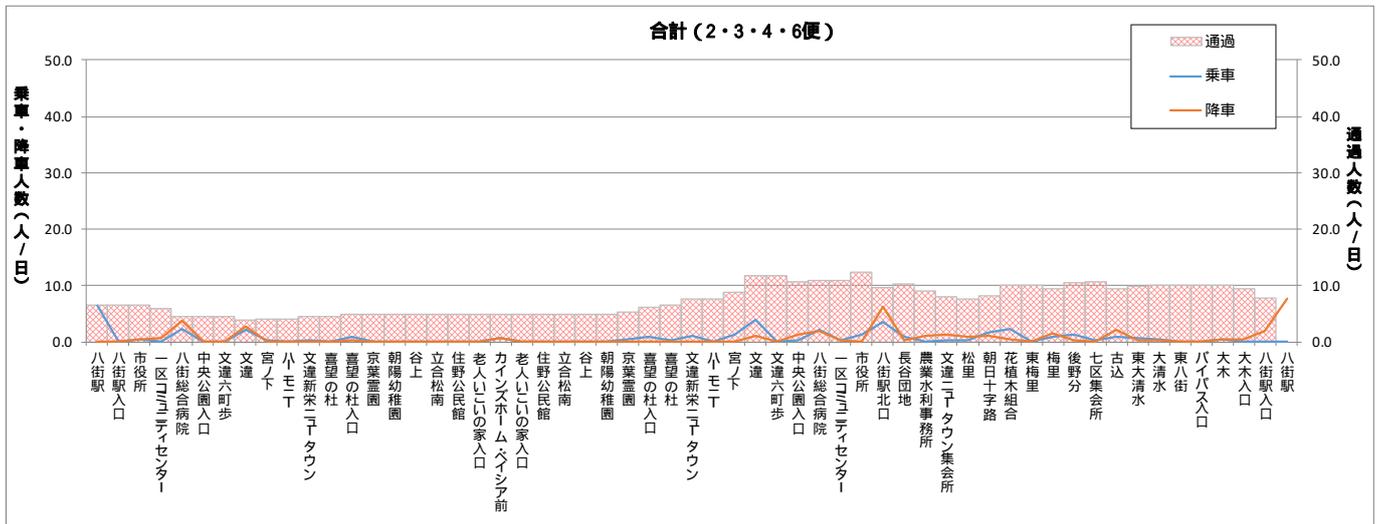
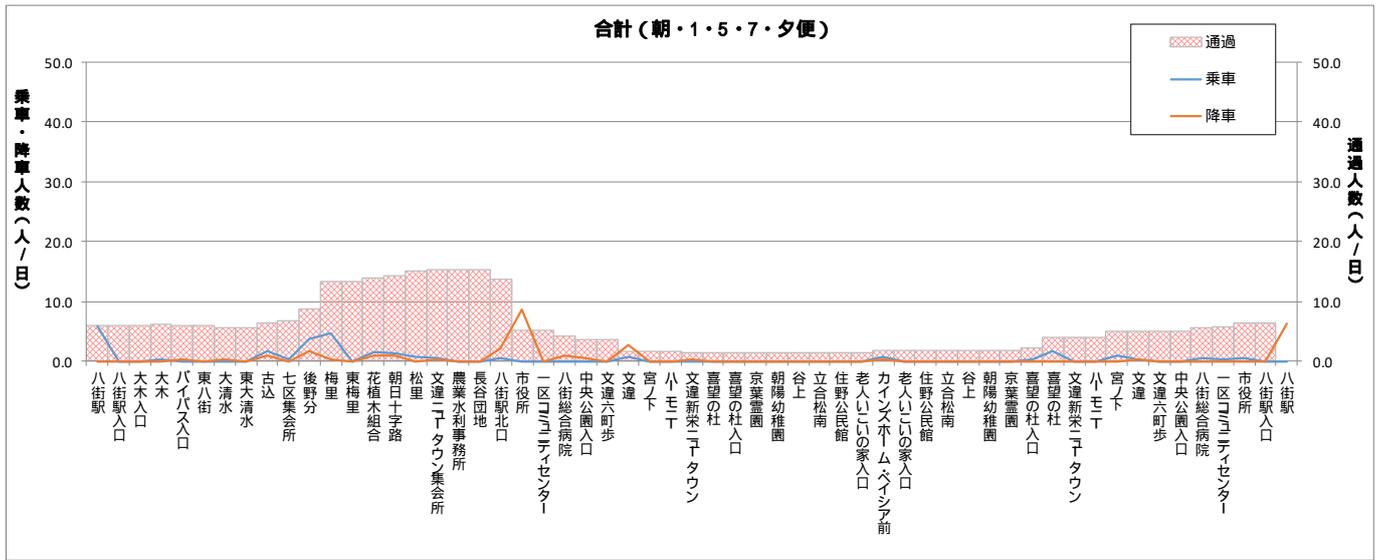
①東コース



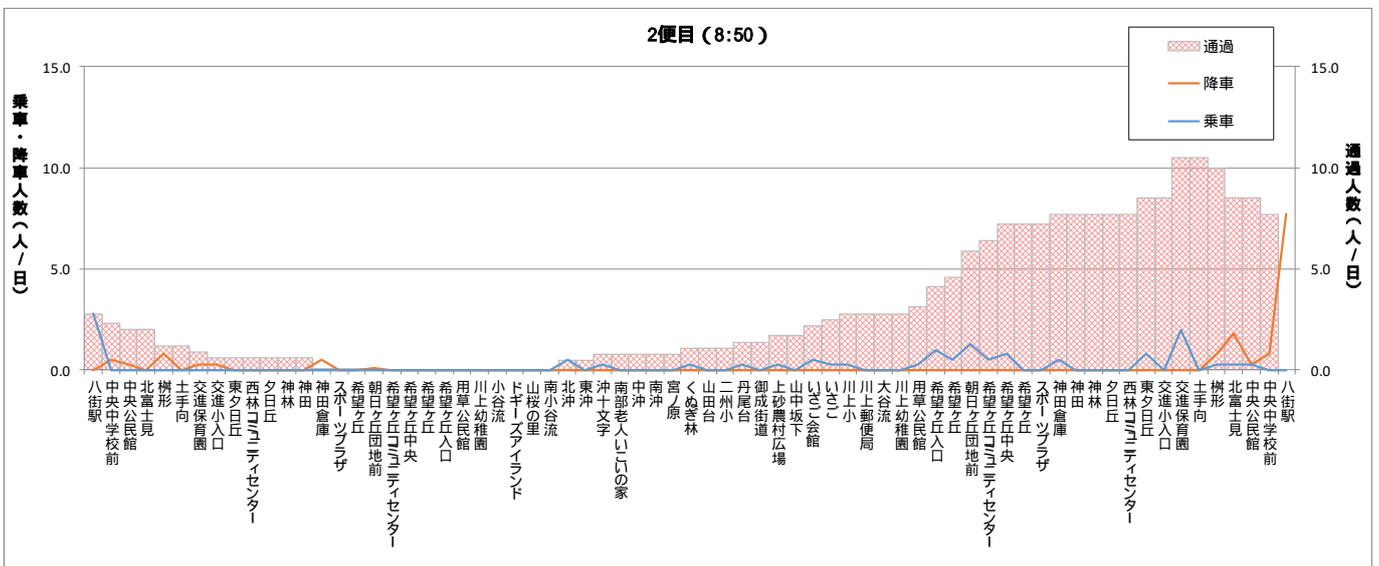
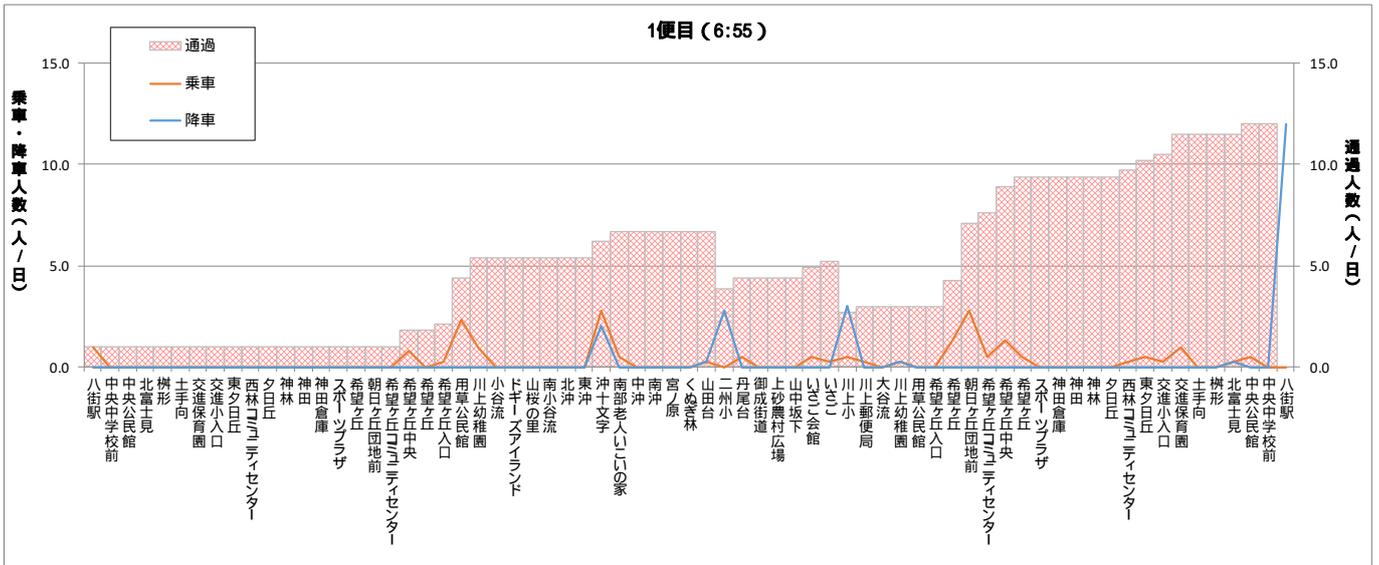
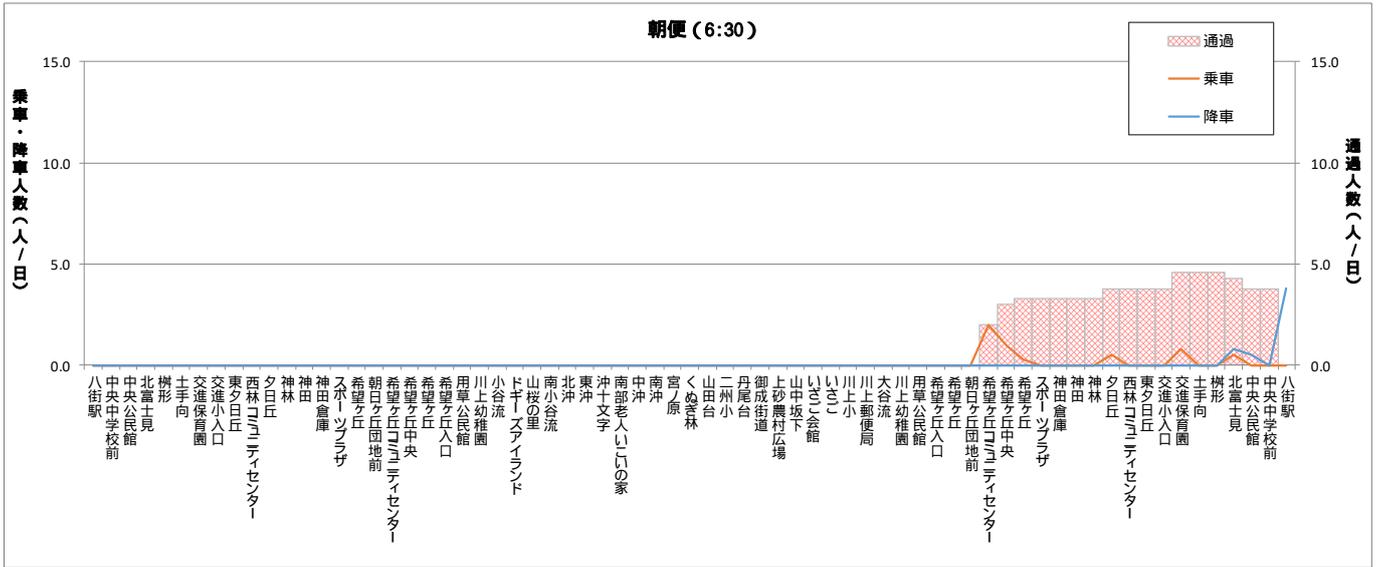


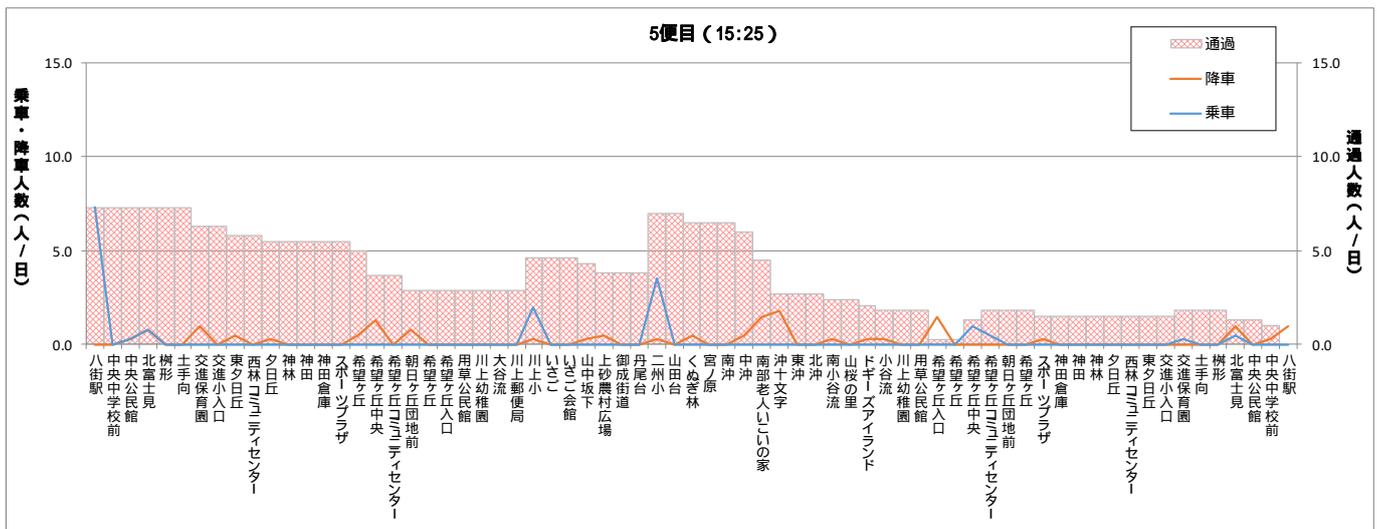
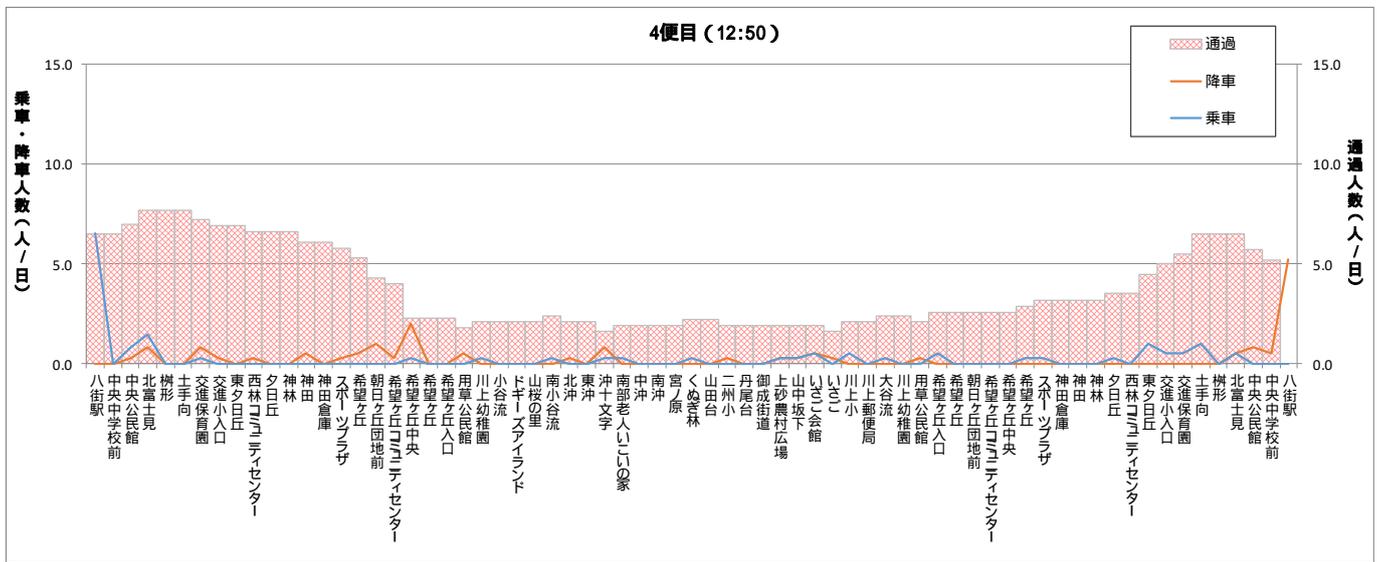
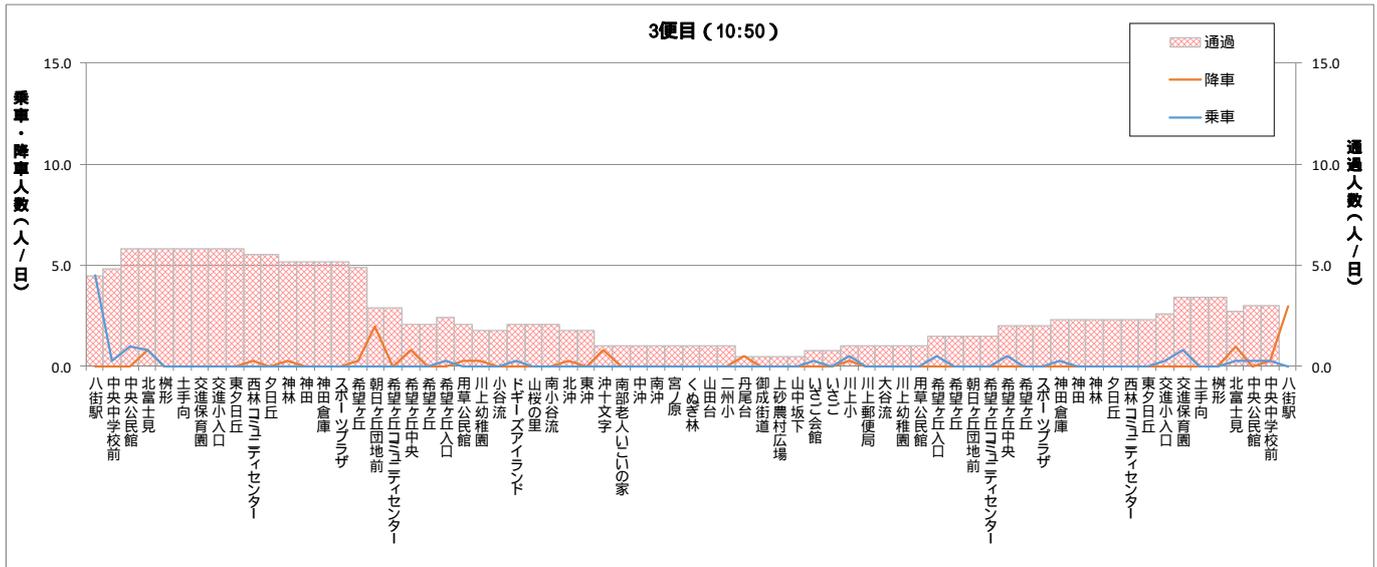


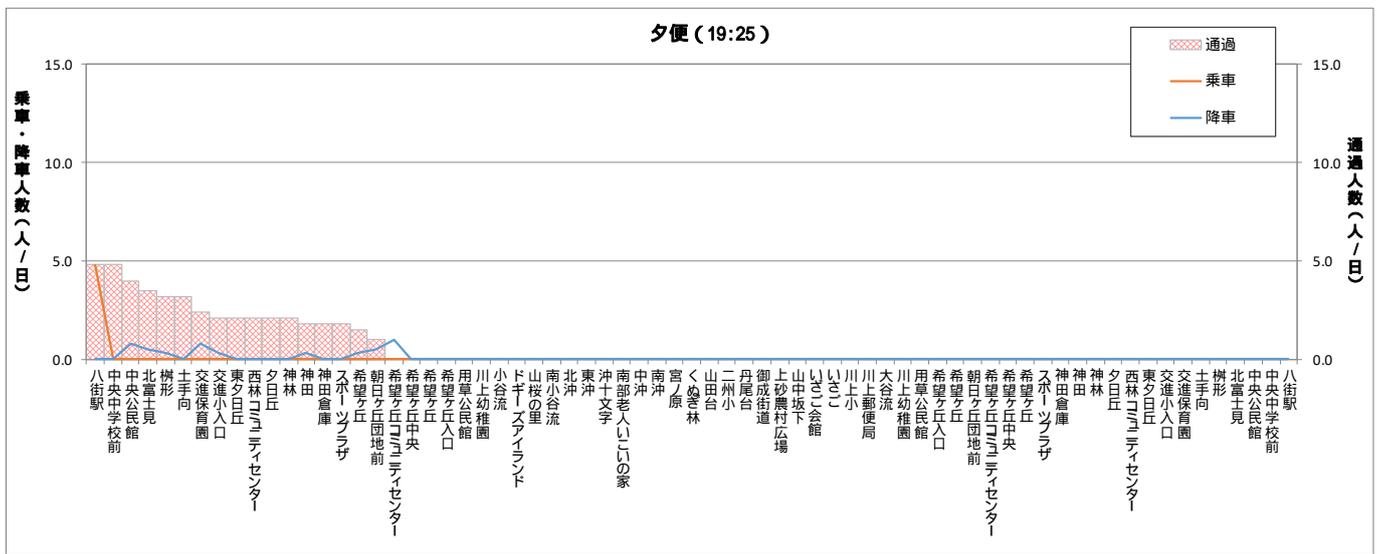
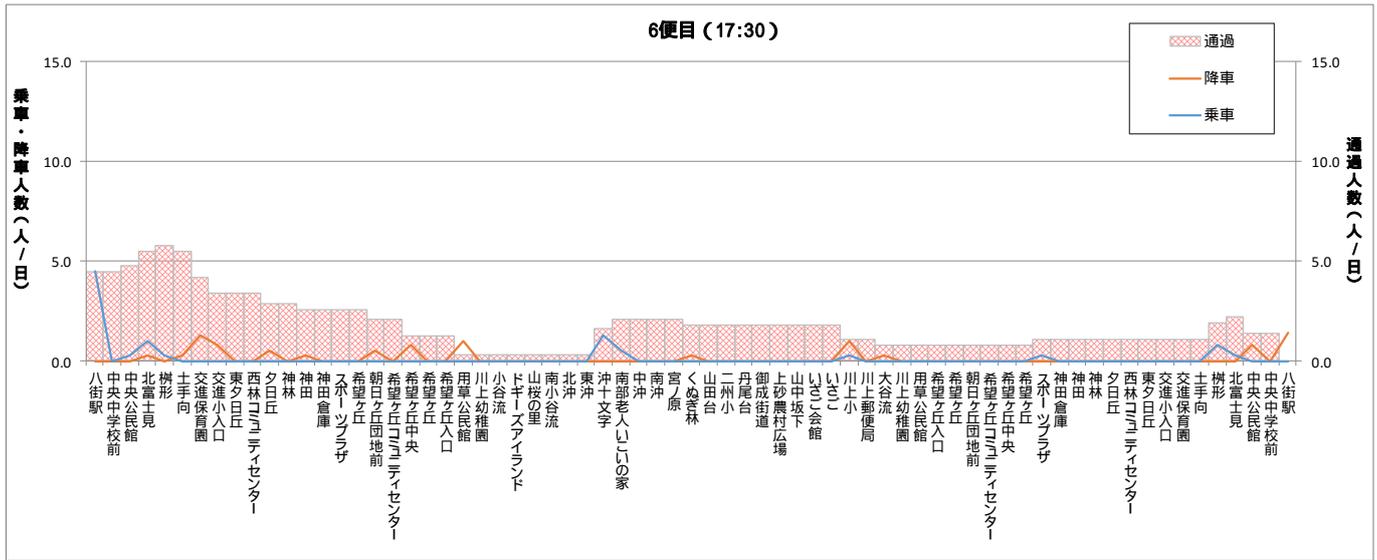
・東コース合計（方向別）



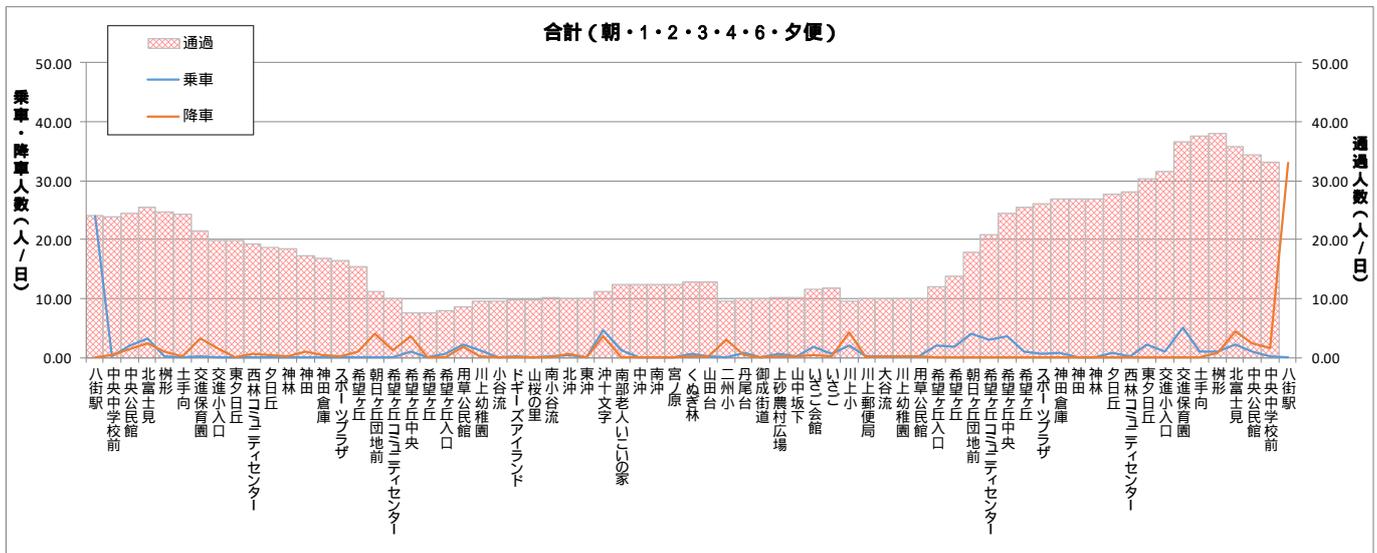
②西コース



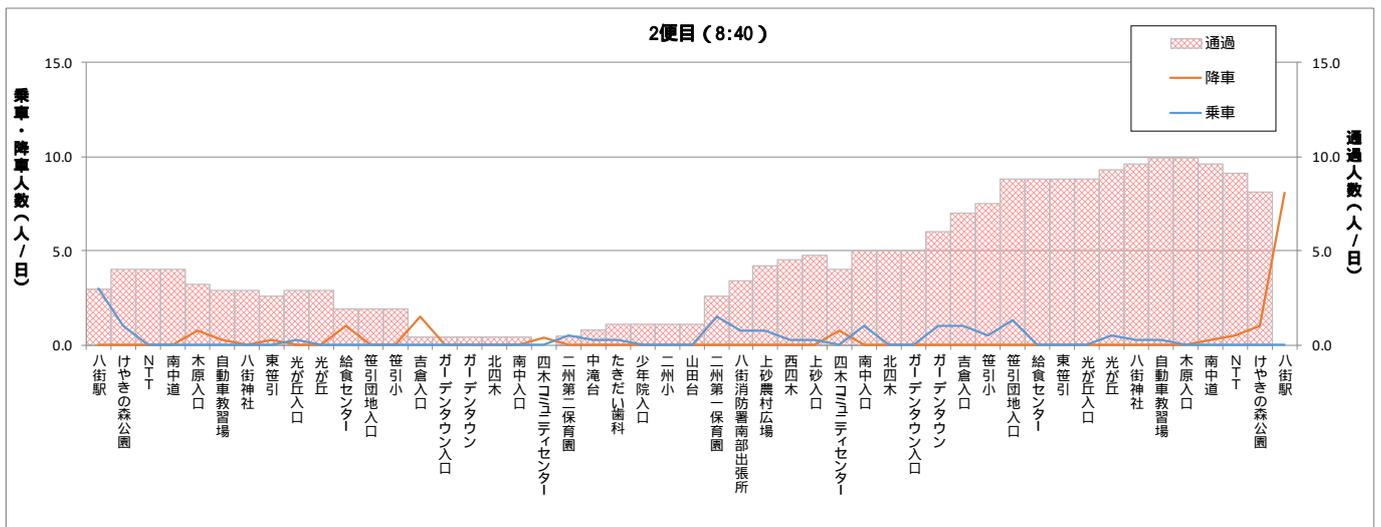
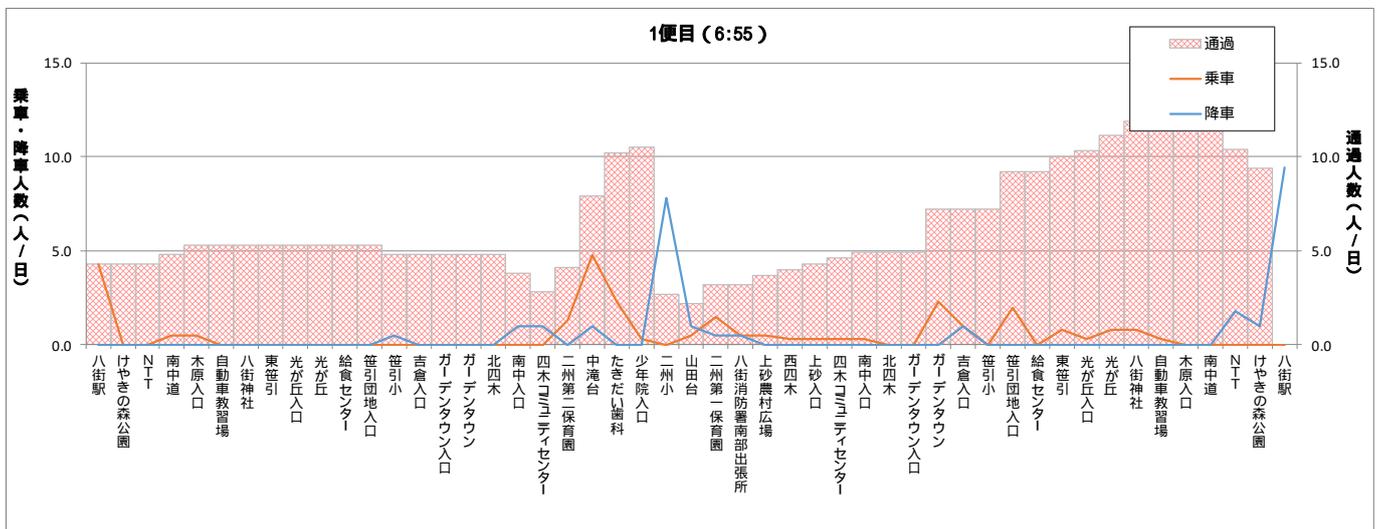
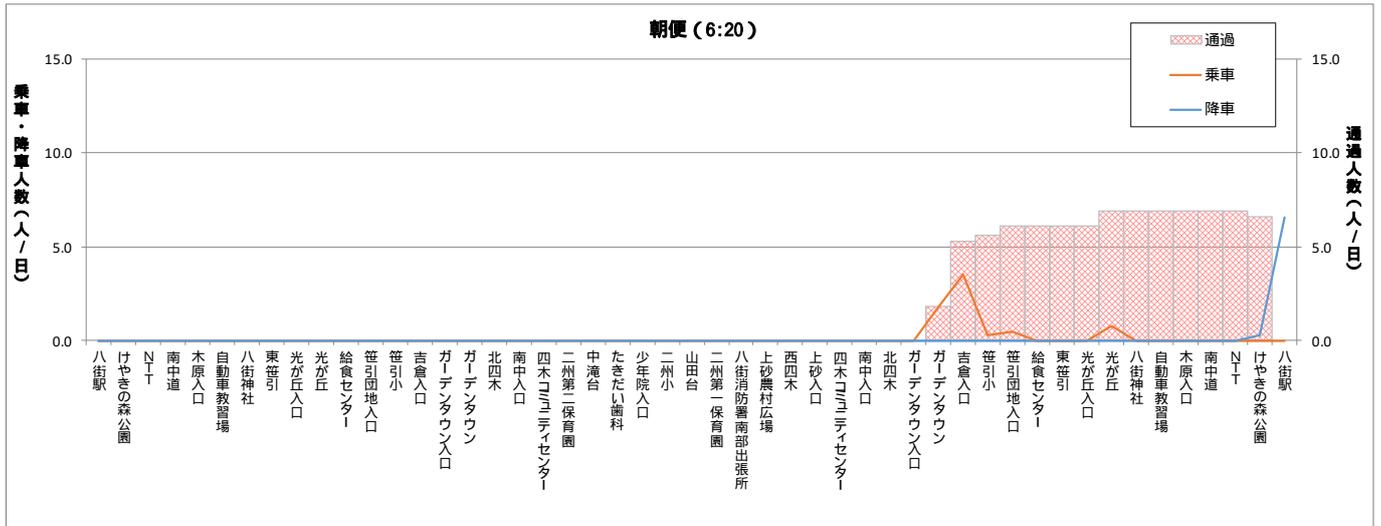


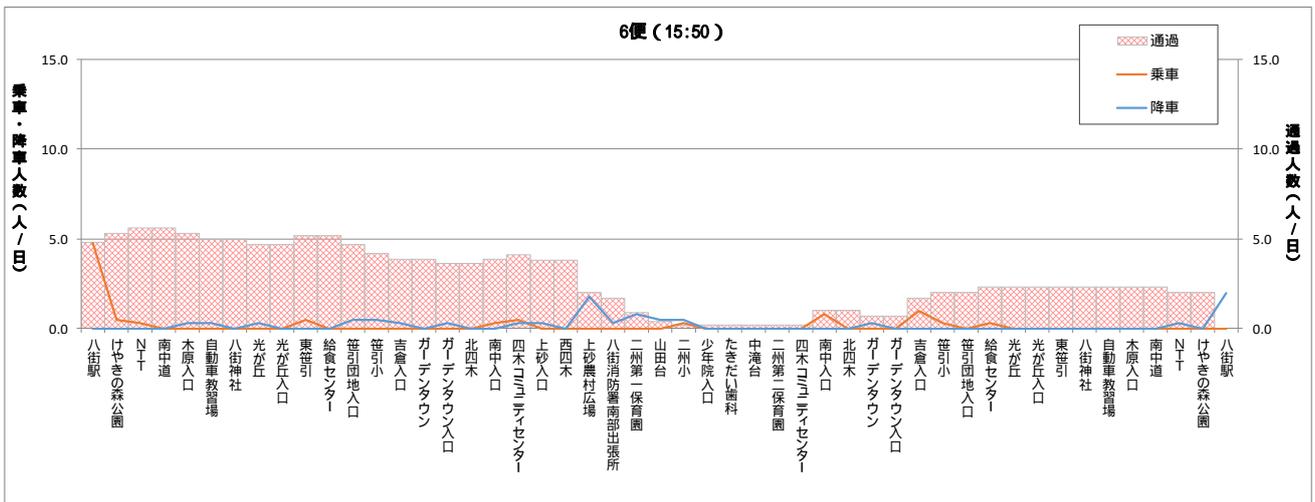
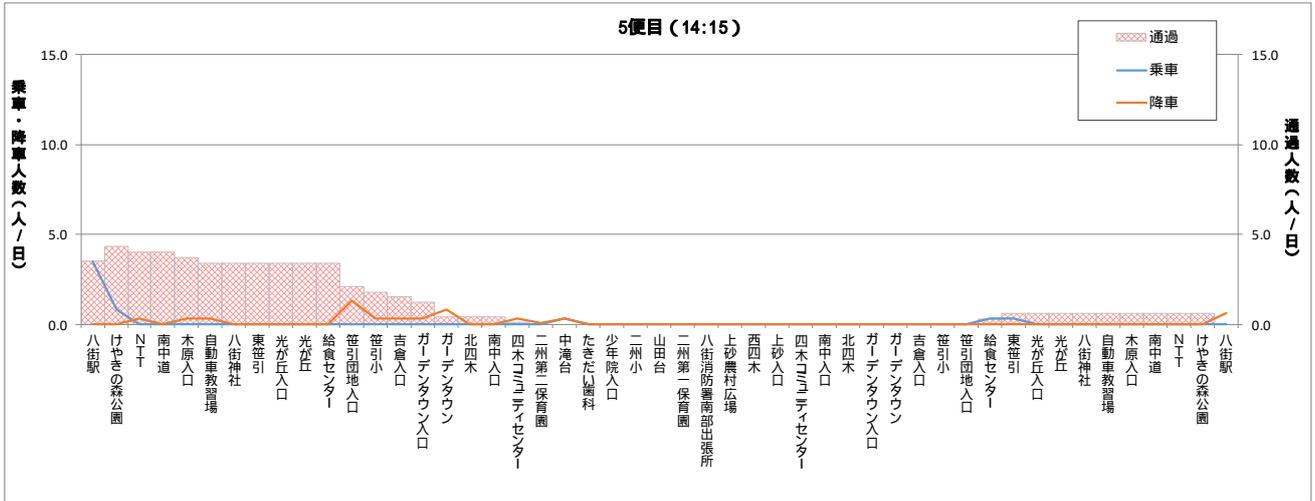
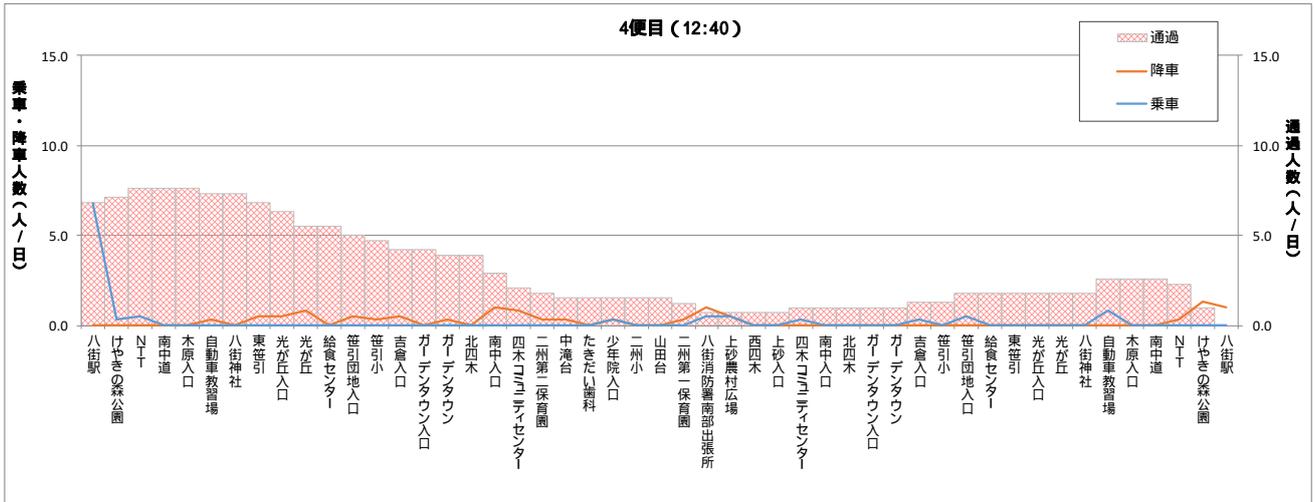
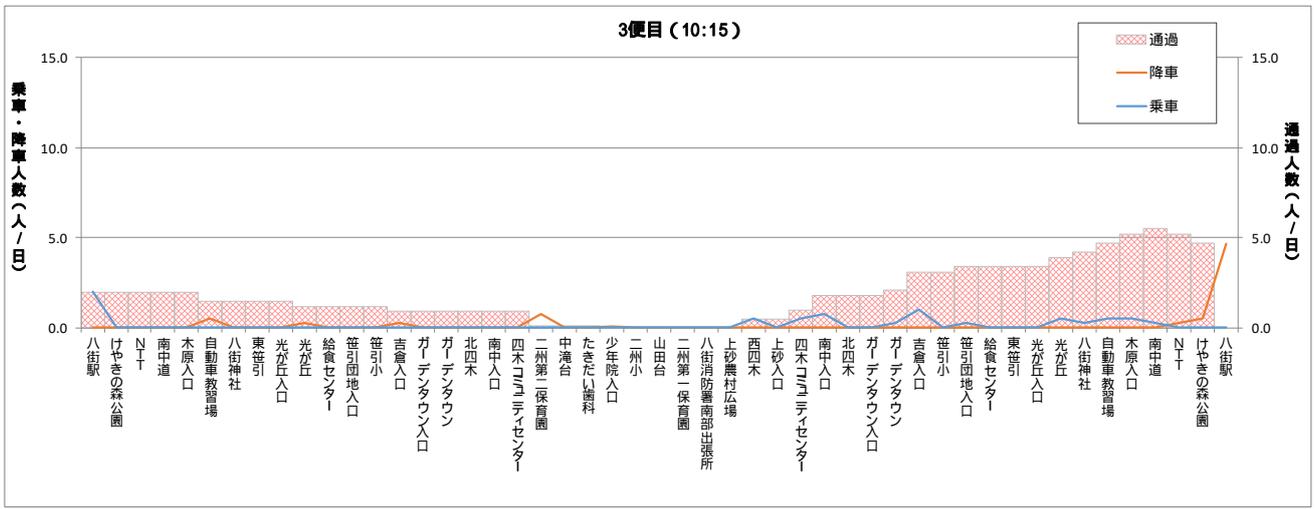


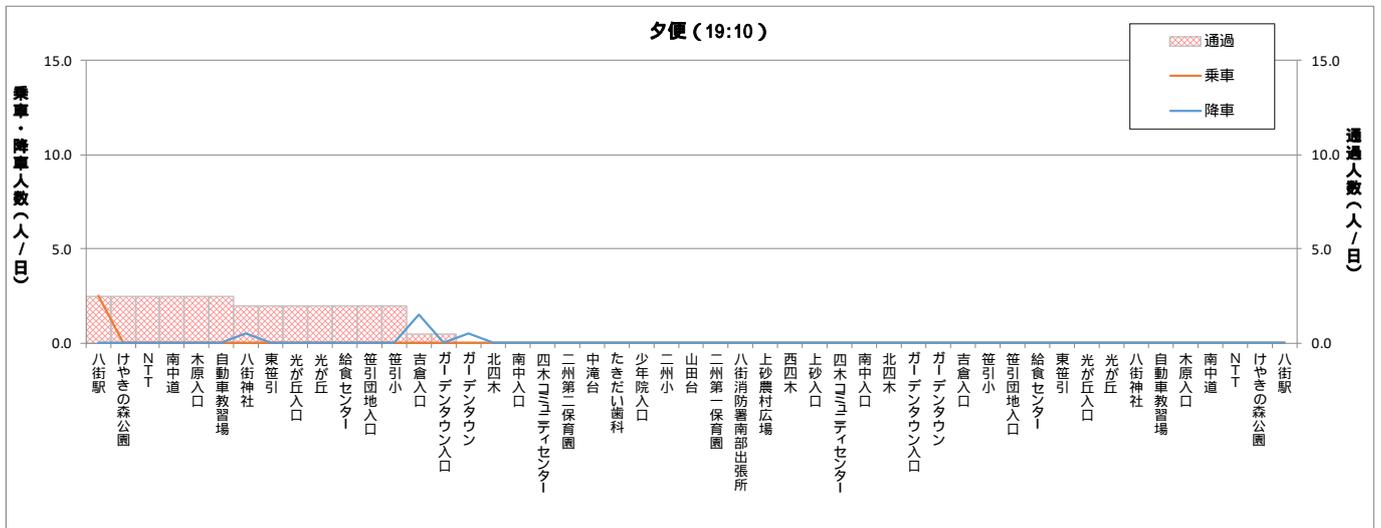
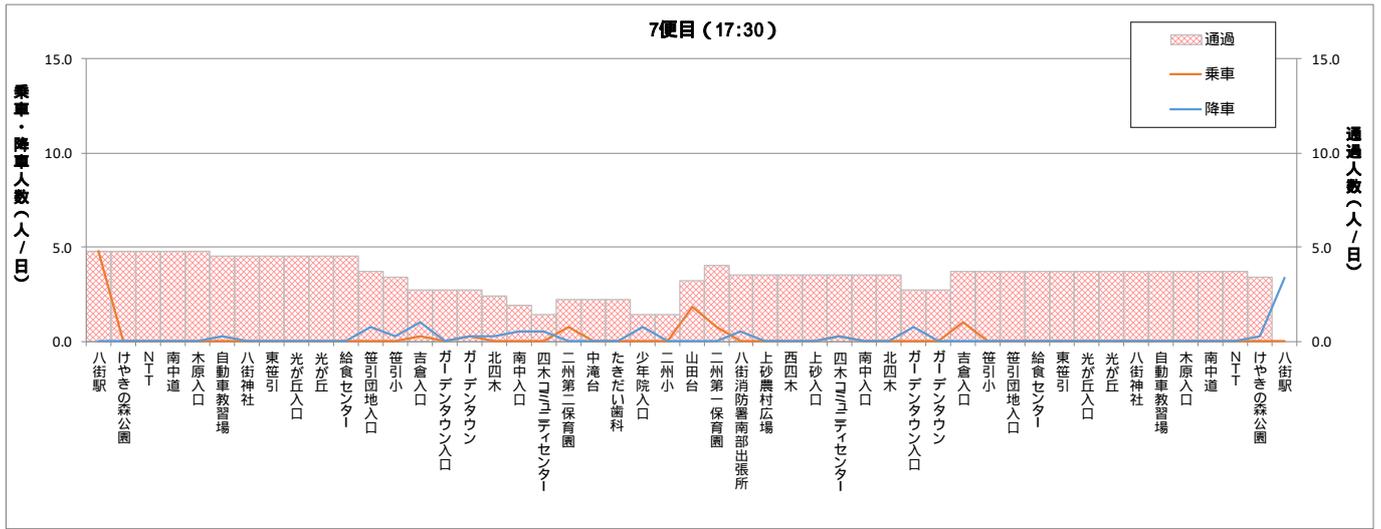
・西コース合計(方向別) ※5便のみ方向が異なるが結果は前頁掲載のものを同様となる。



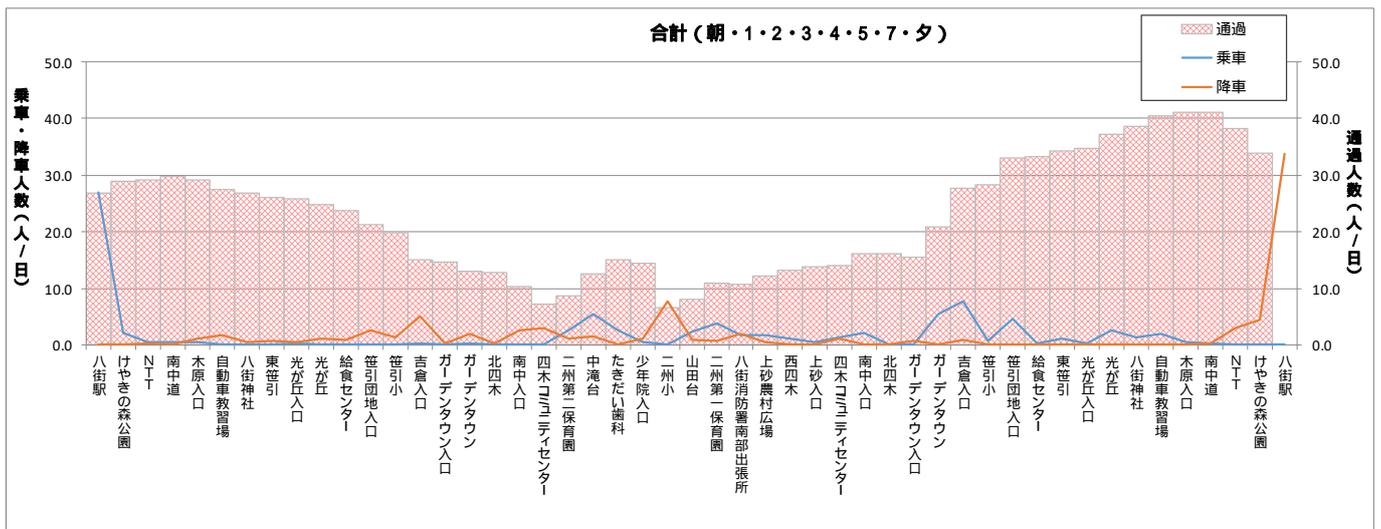
③南コース



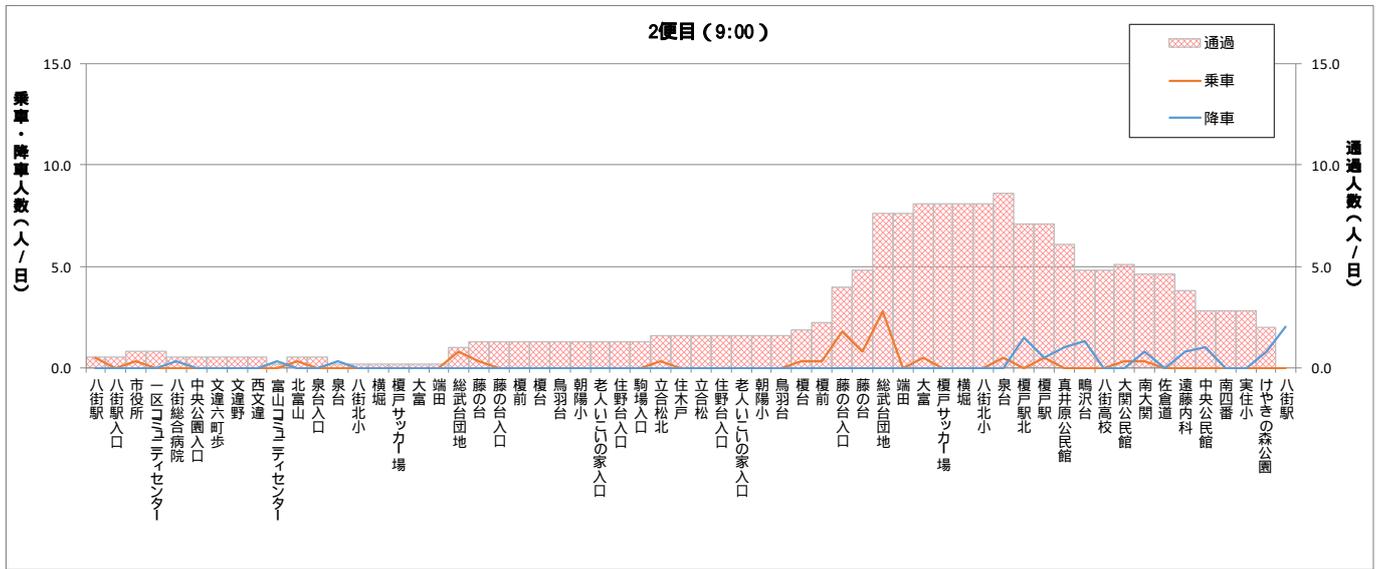
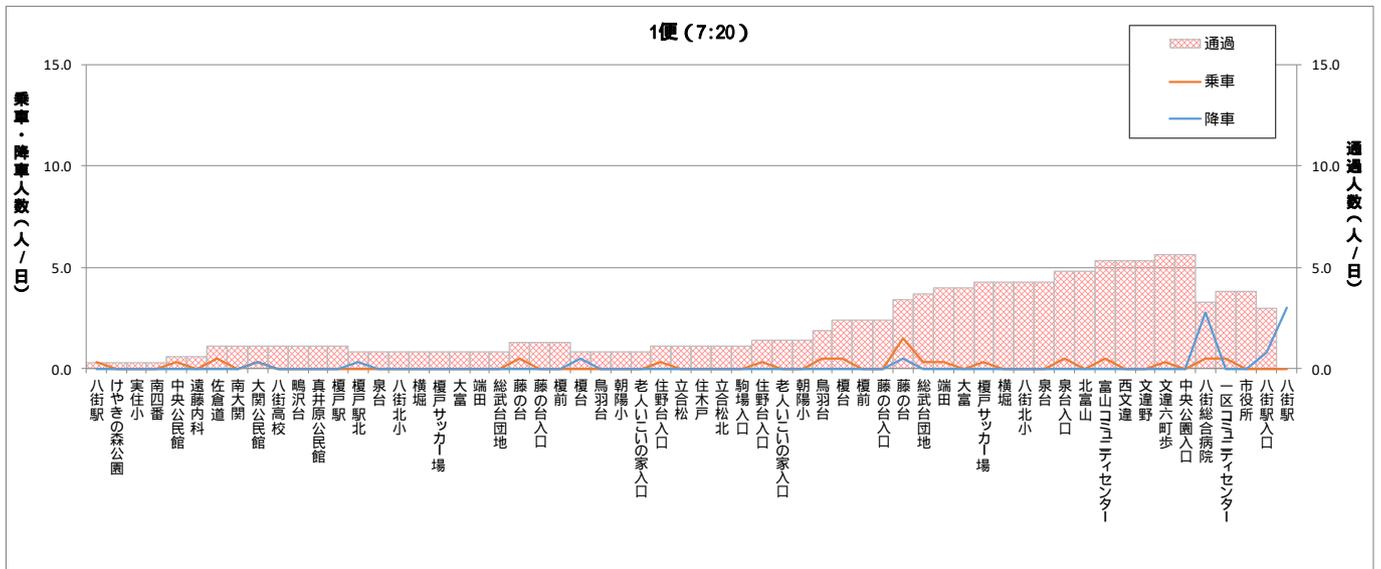
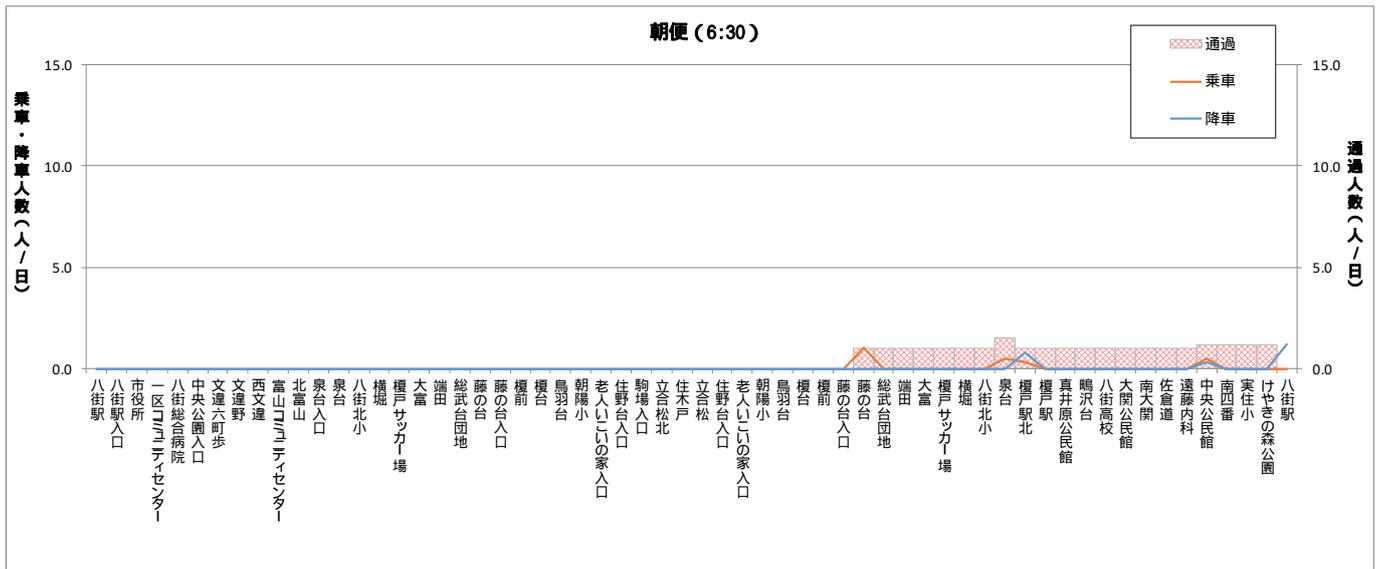




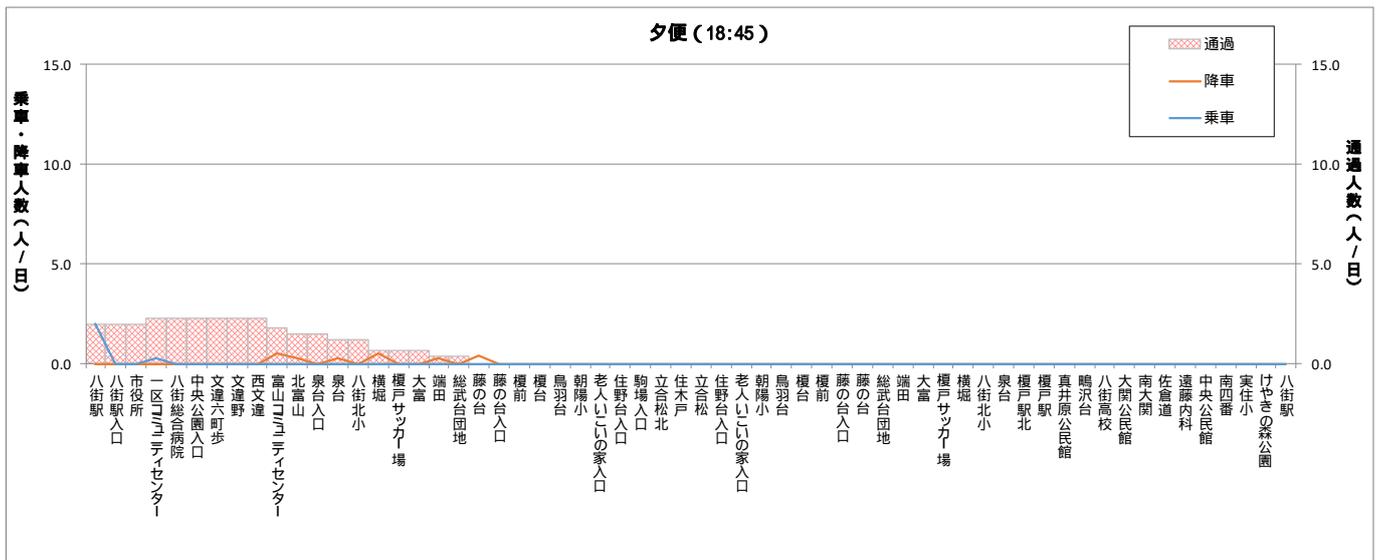
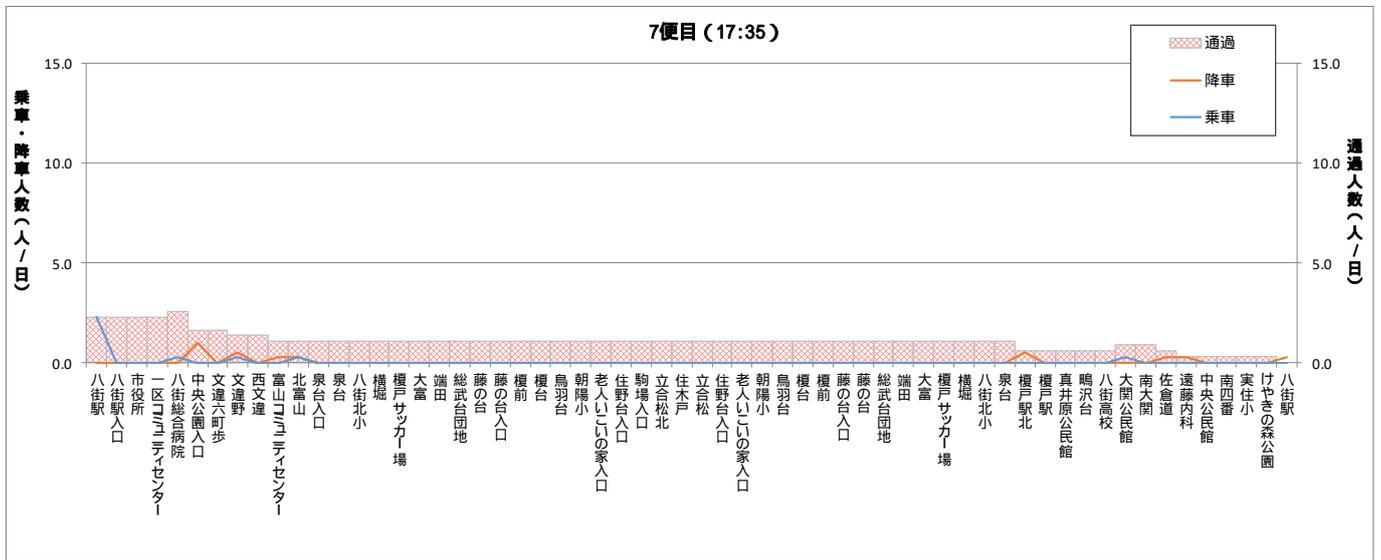
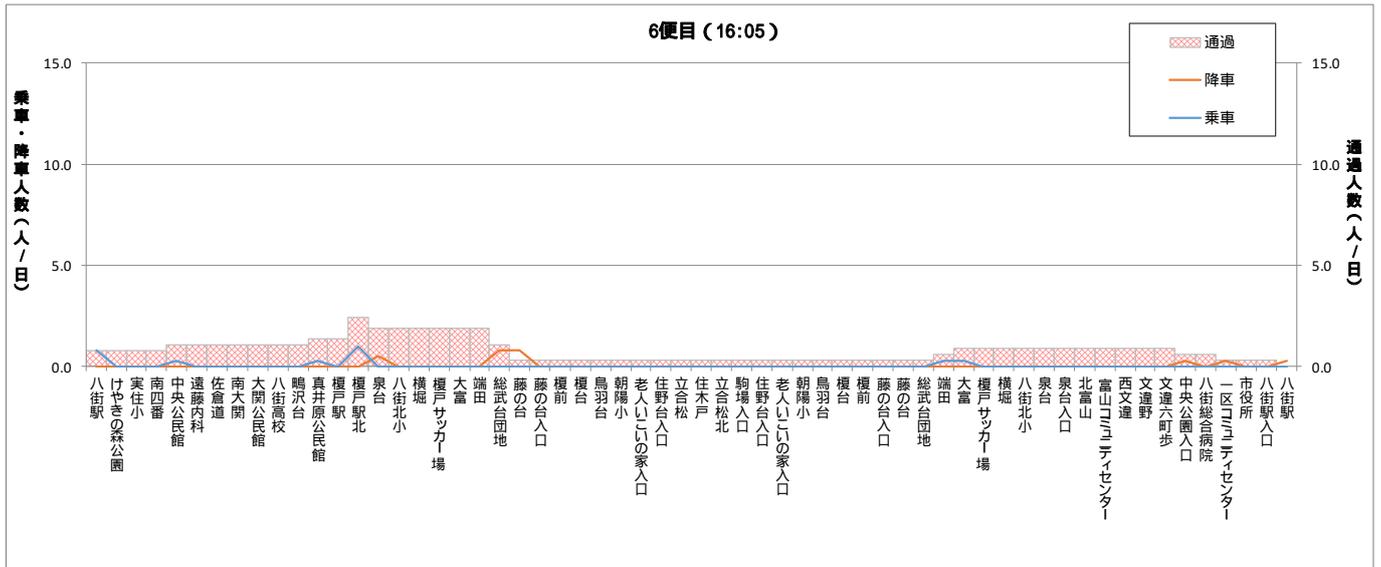
・南コース合計 (方向別) ※6 便のみ方向が異なるが結果は前頁掲載のものを同様となる。



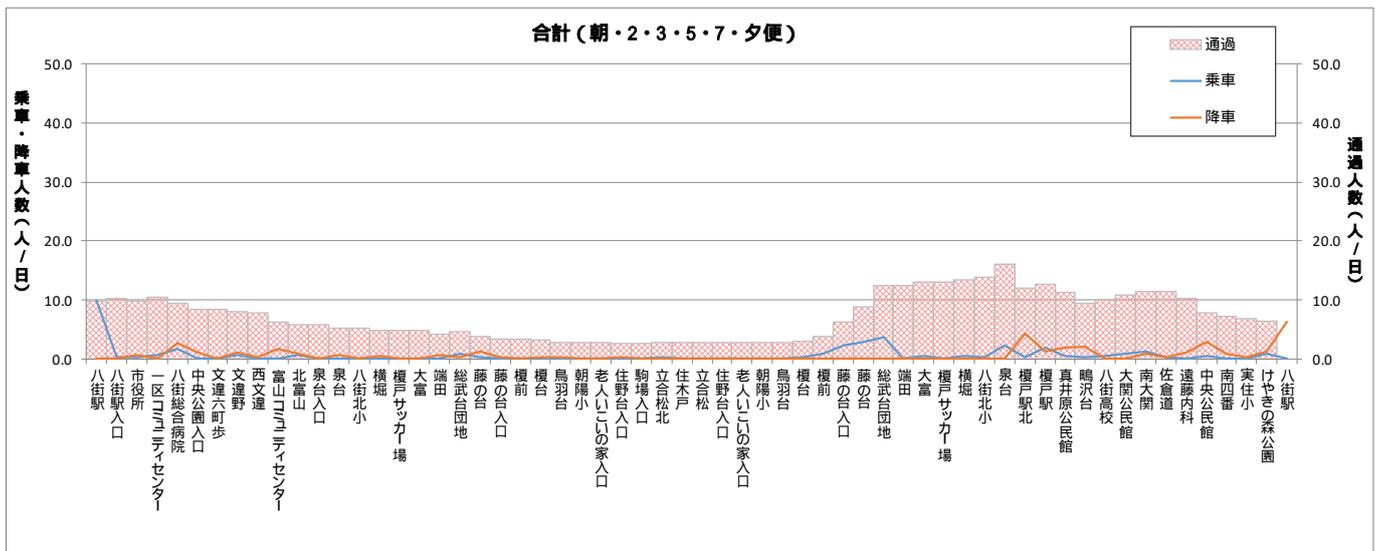
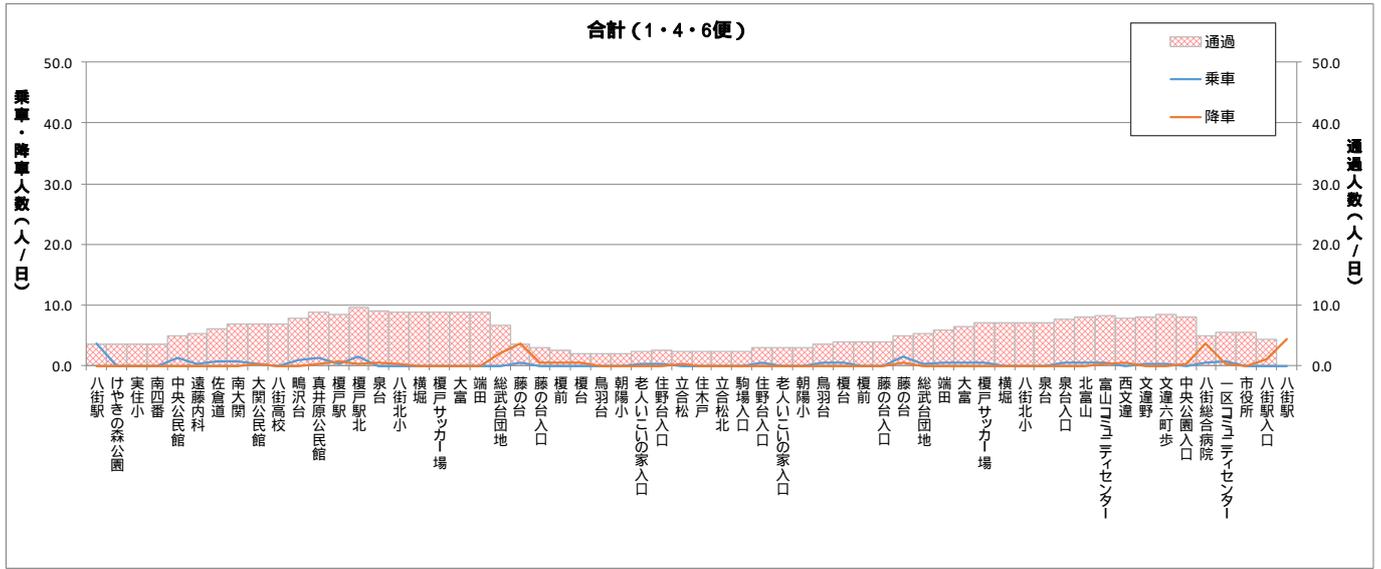
④北コース



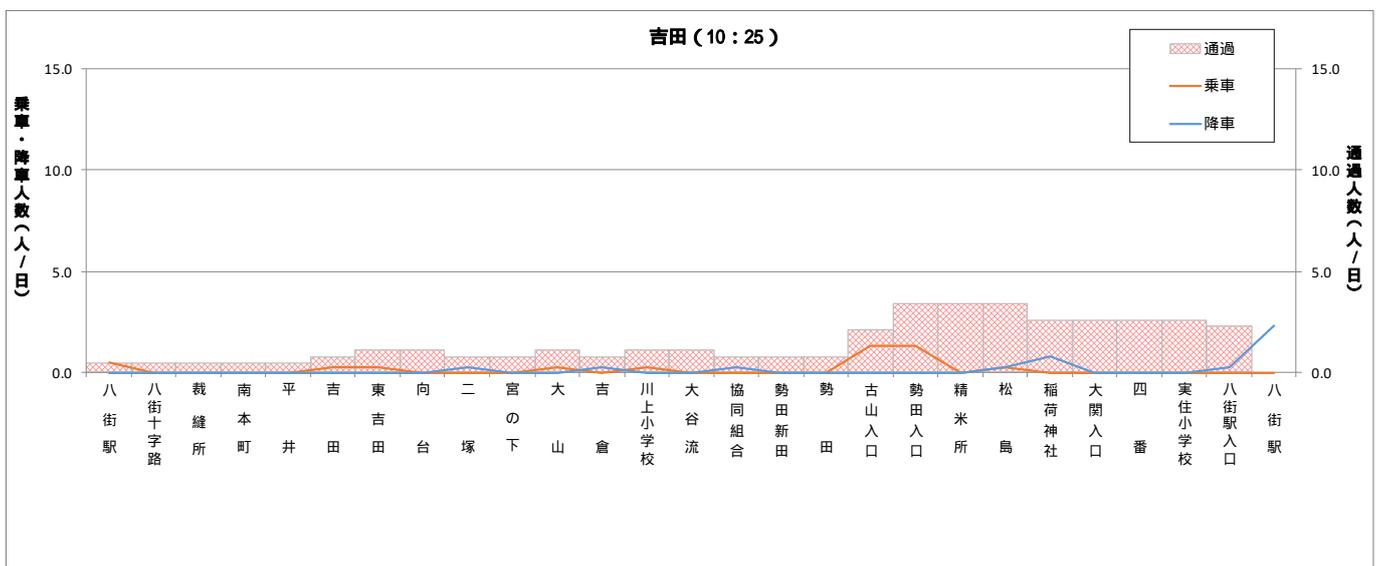
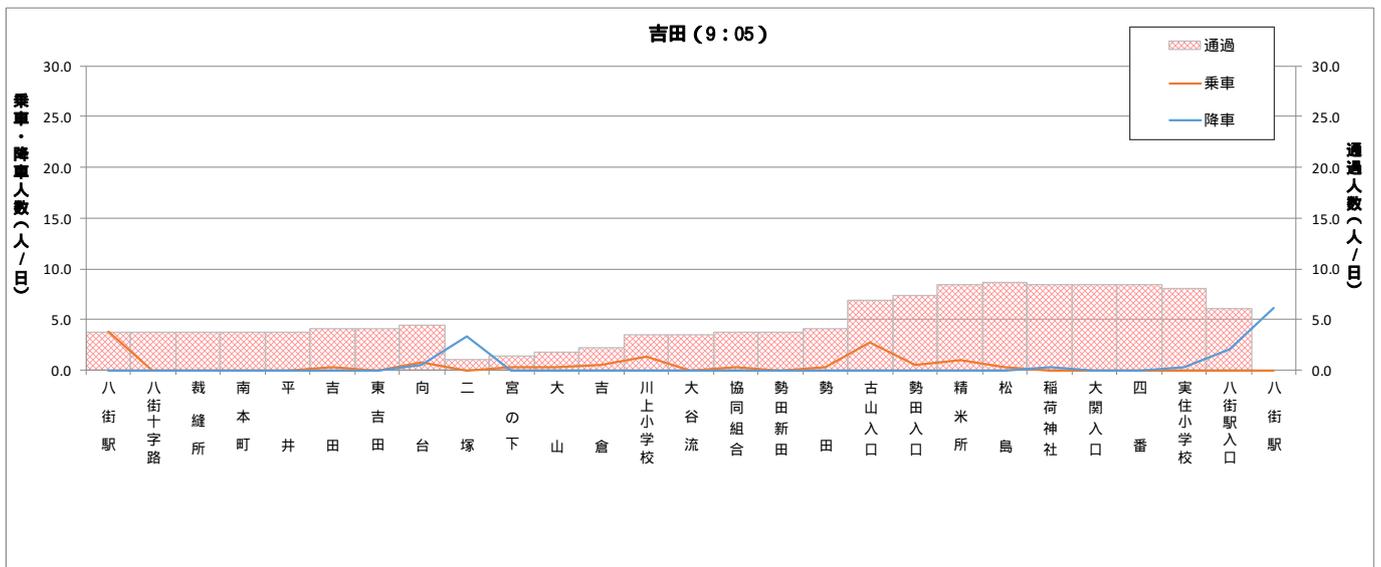
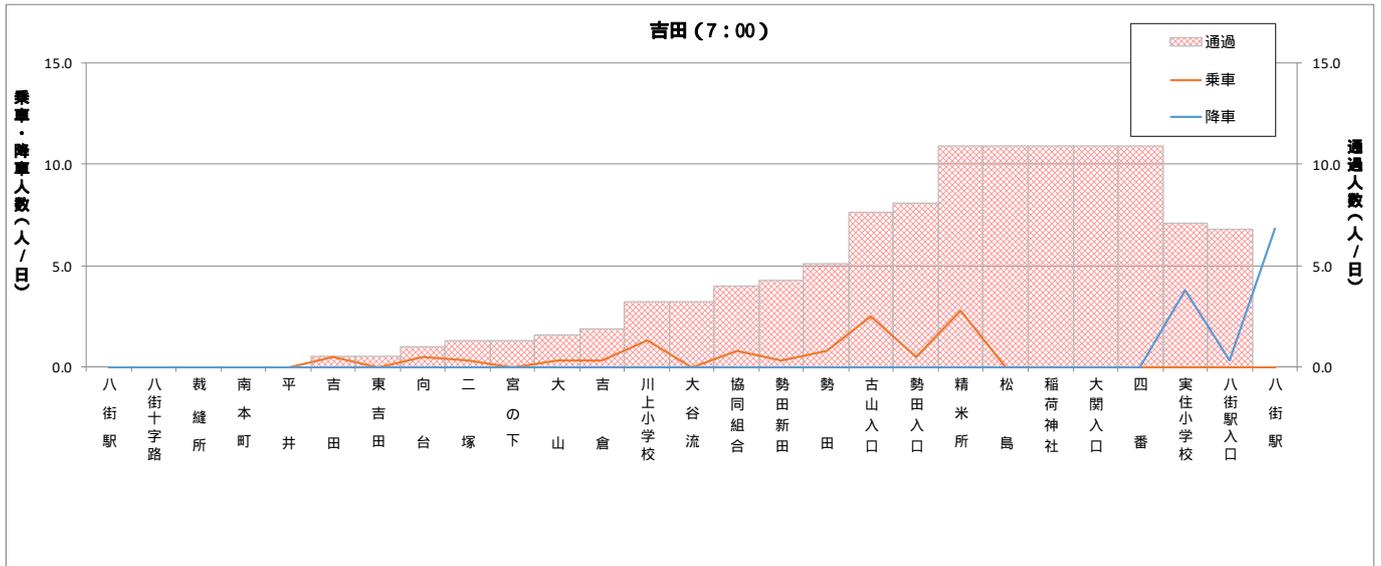


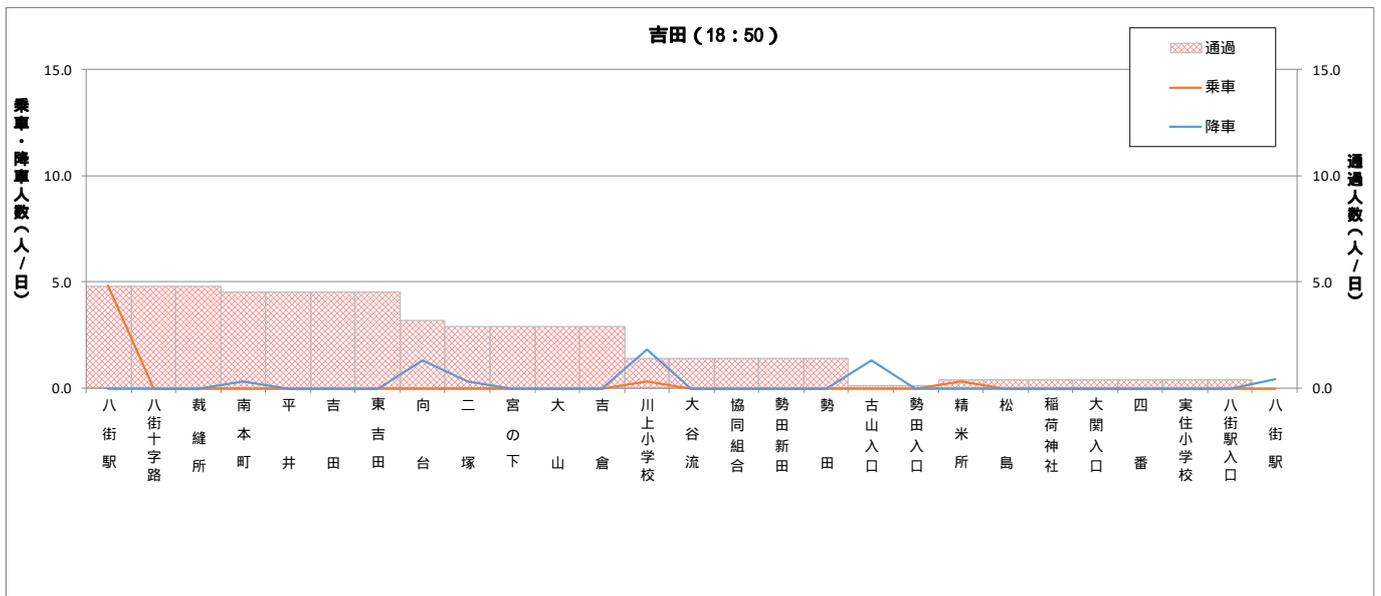
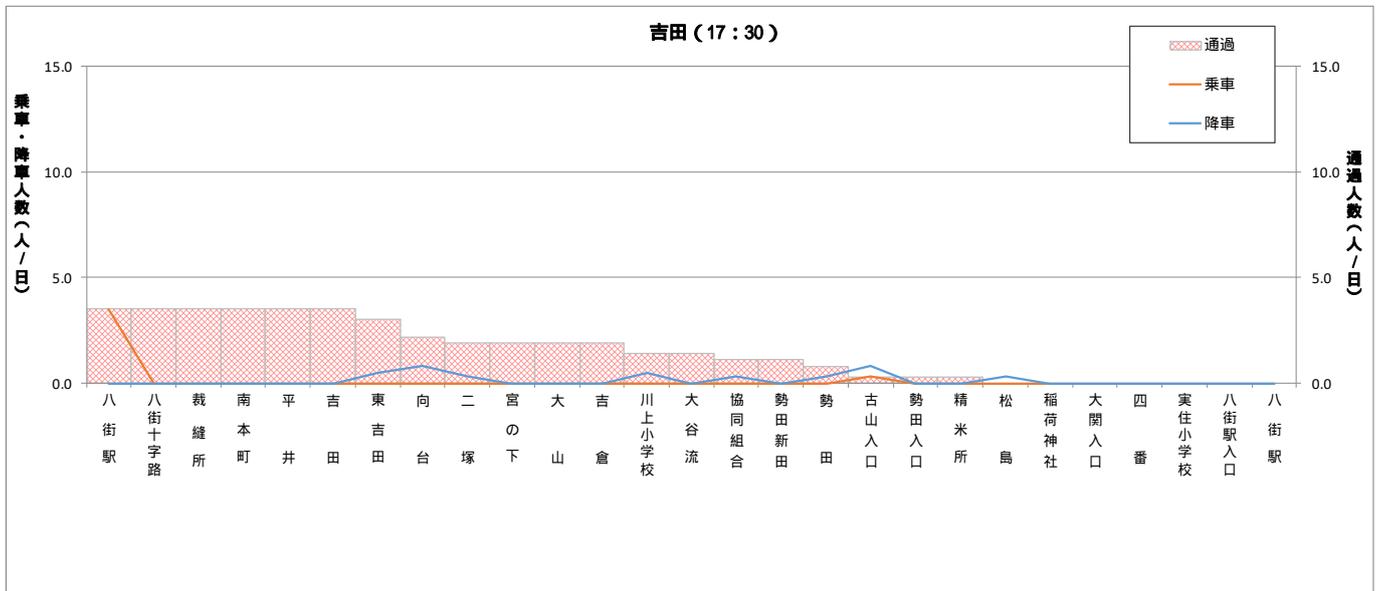
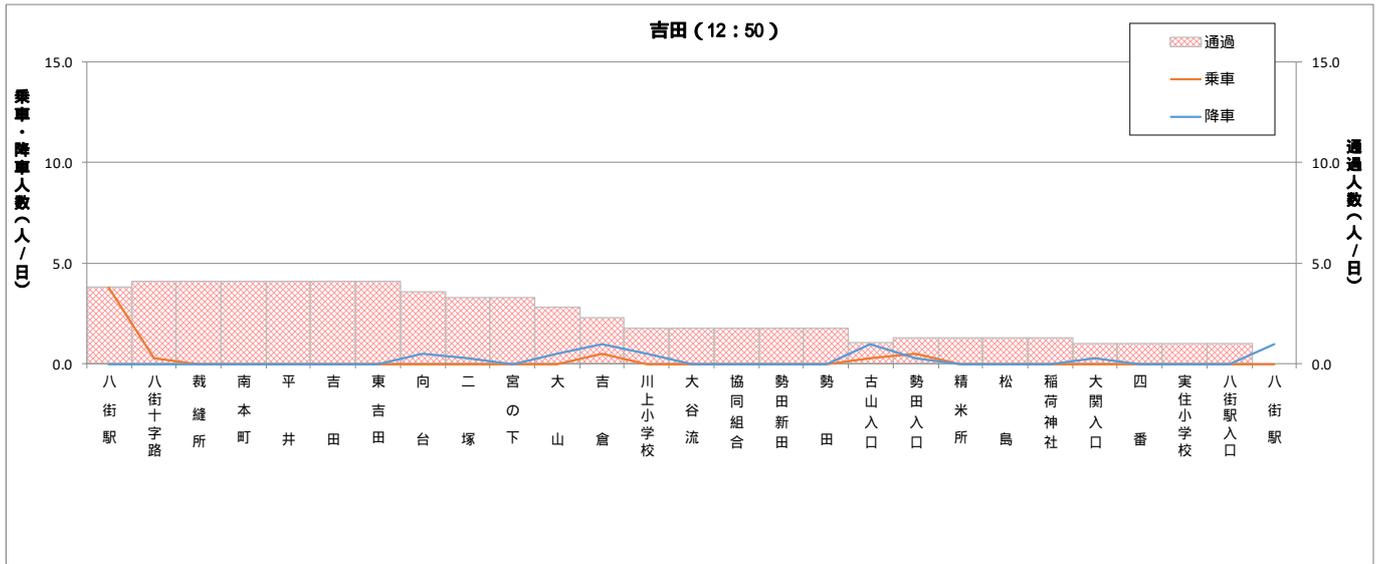


・北コース合計（方向別）

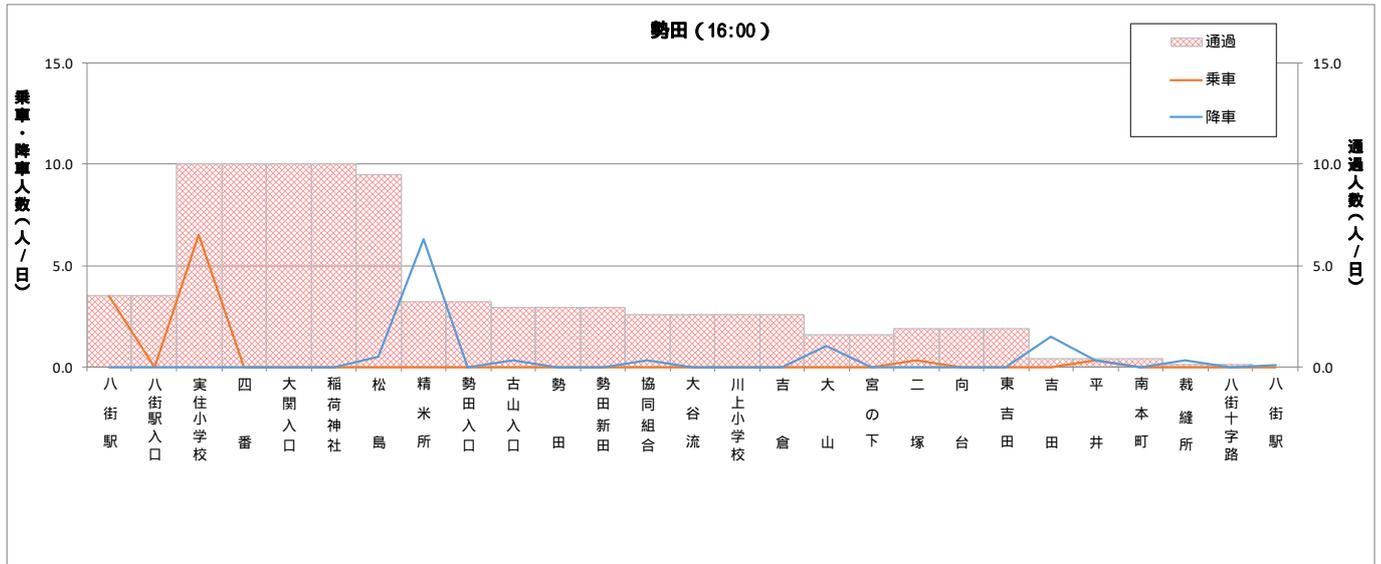
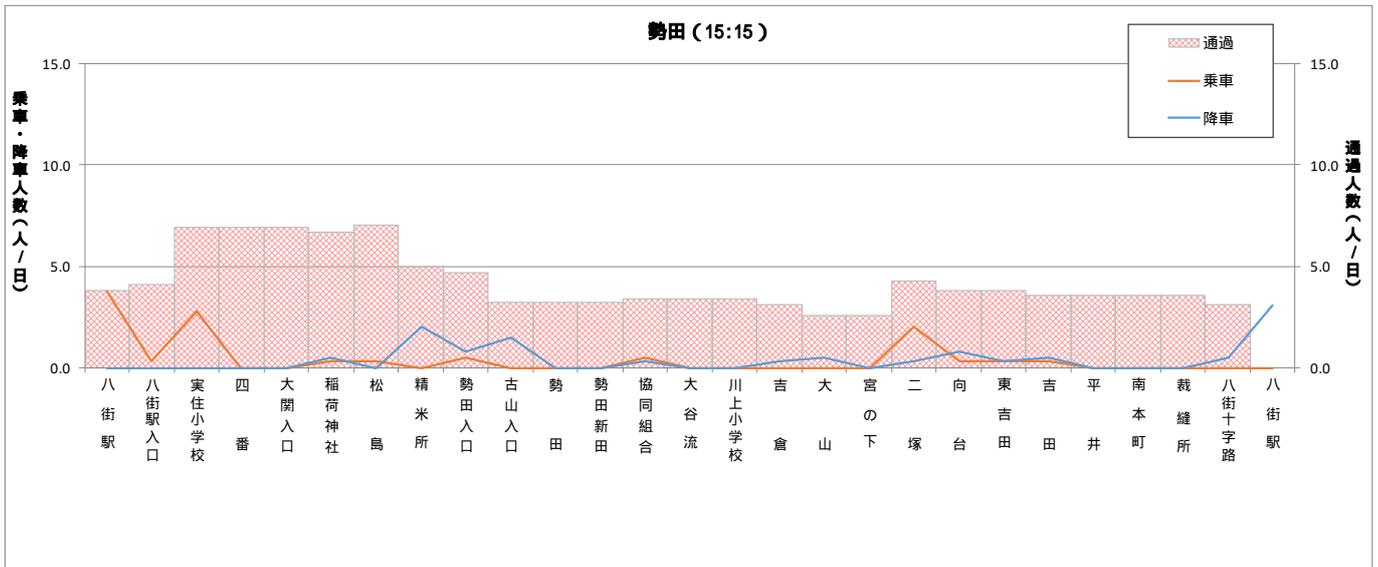


⑤八街循環-1 (吉田コース)

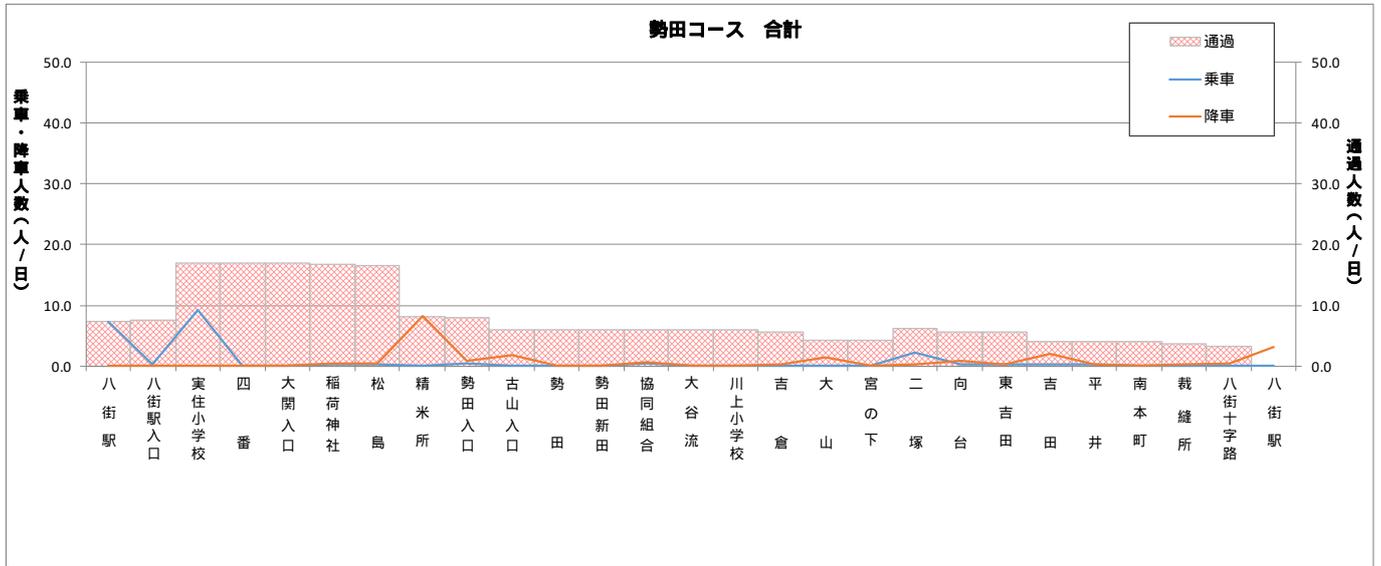
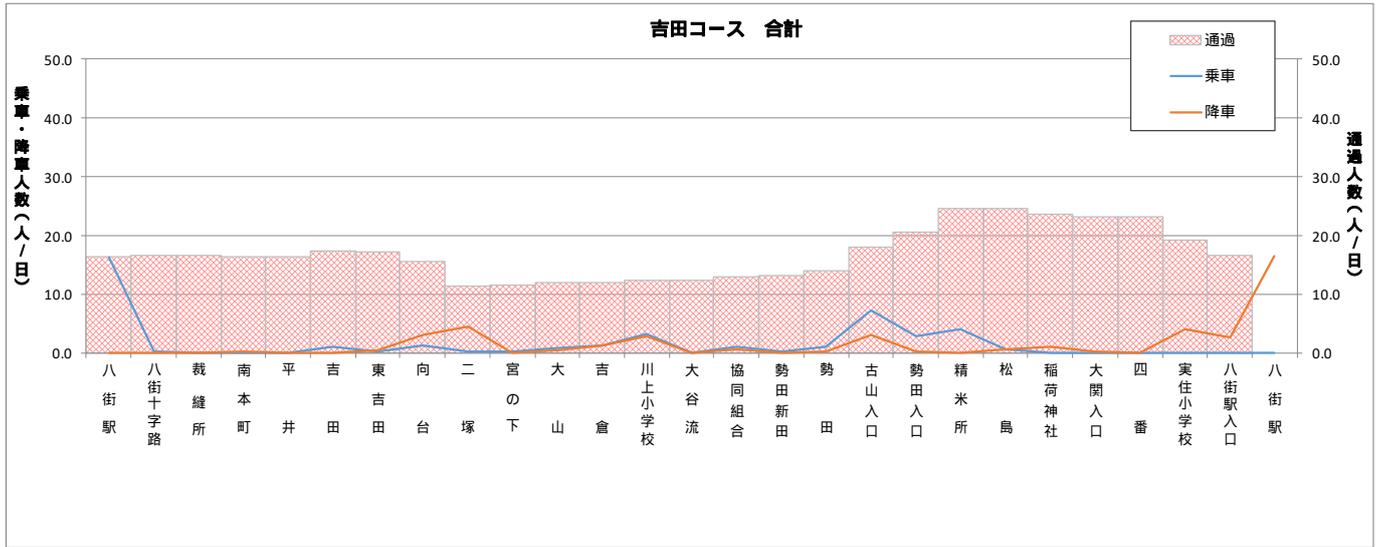




⑤八街循環-2 (勢田コース)



・八街循環合計（コース別）



### 3-3. 八街駅バス停利用者カウント調査

#### 3-3-1. 八街駅バス停利用者カウント調査の実施概要

調査実施日程：令和元年（2019年）11月25日（月）～30日（土）6日間

調査対象：路線バス住野線（駅北口）バス停、八街線（駅南口）バス停 計2系統

調査方法：上記の対象系統の全便の利用者の降車数と乗車数を記録した。

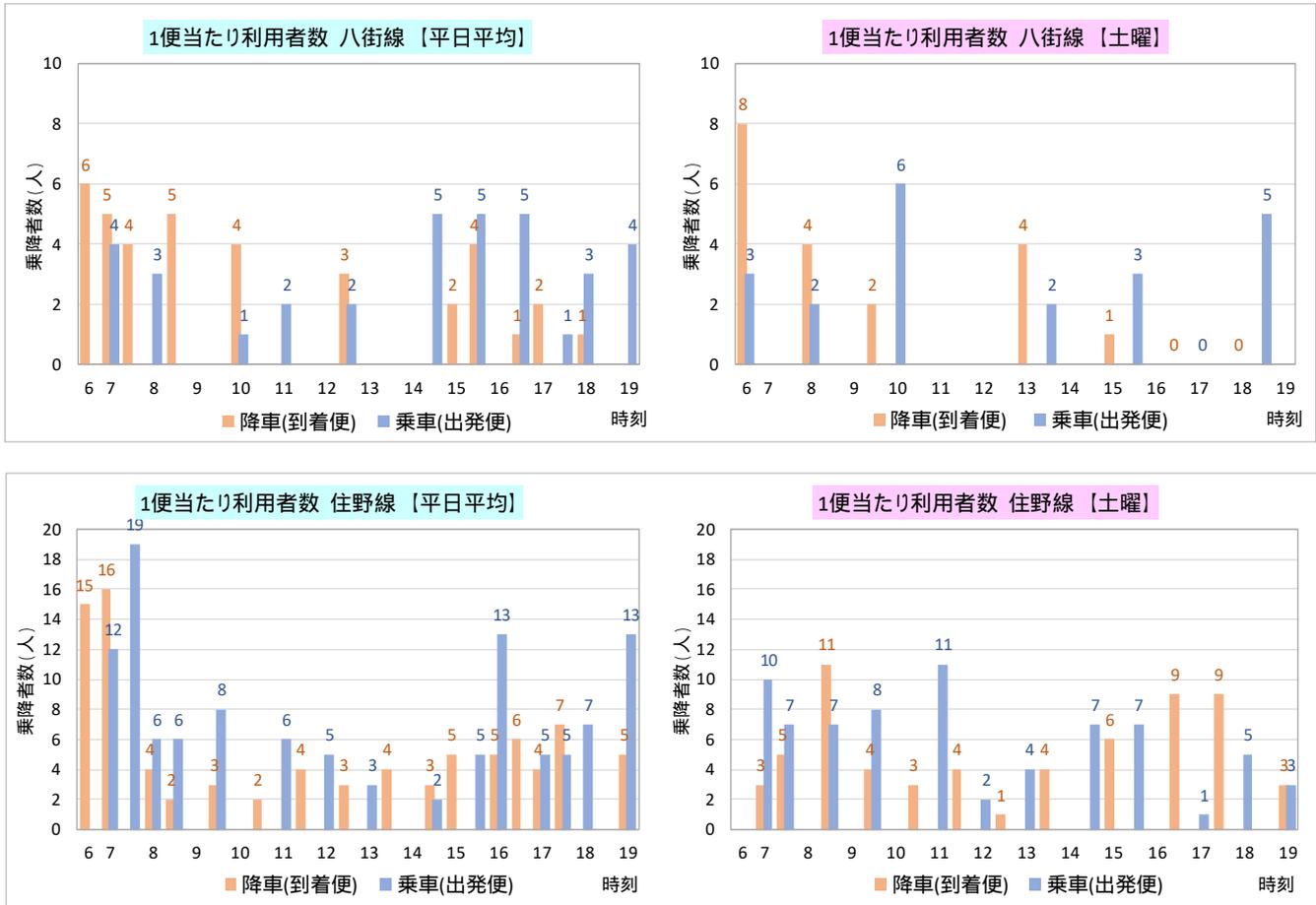
#### 【八街線の利用状況】

- ・1便当たりの利用者数は、平日、土曜ともに10人以下となっている。
- 〈平日〉朝の時間帯（6～8時台）は、到着便数と降車人数が多く、通勤通学の駅利用者に対応していることがうかがえる。14時台以降は出発便数が多く、乗車人数が降車人数よりも多くなっている。
- 〈土曜〉朝の時間帯（6～8時台）は平日に比べて到着便数が少ないが、始発の到着便は8人の降車があり、平日平均よりも多かった。出発便数は平日と同数だが、乗車人数は2～3人と平日に比べ少ない。14時台以降の便数も平日に比べて少なく乗降者数も少ないが、最終の出発便への乗車人数は平日並みとなっている。

#### 【住野線の利用状況】

- ・1便当たりの利用者数は、平日の朝の時間帯（6～8時台）で20人近くの利用があり、一般的に八街線の2倍となっている。これは都市規模が大きく各種集積も多い成田市中心部を結んでいるためと推察される。
- 〈平日〉朝の時間帯（6～8時台）は、到着と出発が4便ずつあり、乗降者数はともに多くなっている。14時台以降は2～7人程度の乗降者数となっているが、16時台と19時台の出発便では13人ずつの乗車があり、この2便に乗車需要が集中した。
- 〈土曜〉全時間帯を通して運行本数は平日に比べて少なく、乗降者数は、朝の時間帯（6～8時台）と14時台以降に突出したピークも見受けられなかった。

運行便数：八街線（平日11便、土曜7便） 住野線（平日16便、土曜12便）



### 3-3-2. 6日間の乗降数結果一覧

八街線 八街駅バス停乗降客数(乗車数+降車数)							
便	11.25月	11.26火	11.27水	11.28木	11.29金	11.30土	
1	9	11	12	10	10	11	
2	7	5	9	9	11	6	
3	4	4	5	3	4	8	
4	7	5	7	11	6	6	
5	4	2	9	9	6	4	
6	10	3	7	8	8	0	
7	5	5	7	8	6	5	
8	7	10	6	8	7		
9	0	2	2	0	4		
10	4	3	3	5	3		
11	4	2	3	6	3		
計	61	52	70	77	68	40	
平日の平均利用者数: 66人/日 平日の1便当たりの平均乗降数: 6人 土曜の1便当たりの平均乗降数: 6人						6日間計	368

単位:人

八街線 八街駅バス停乗客数							
便	11.25月	11.26火	11.27水	11.28木	11.29金	11.30土	
1	3	4	4	4	3	3	
2	2	2	3	4	4	2	
3	0	0	2	0	2	6	
4	2	0	2	2	0	2	
5	0	0	4	3	3	3	
6	6	2	4	7	4	0	
7	4	4	4	7	3	5	
8	4	8	4	3	6		
9	0	1	2	0	1		
10	3	2	2	3	2		
11	4	2	3	6	3		
計	28	25	34	39	31	21	
平日の平均利用者数: 31.4人/日 平日の1便当たりの平均乗客数: 2.9人 土曜の1便当たりの平均乗客数: 3人						6日間計	178

単位:人

住野線 八街駅バス停乗降客数(乗車数+降車数)							
便	11.25月	11.26火	11.27水	11.28木	11.29金	11.30土	
1	28	22	29	26	25	13	
2	33	30	39	34	34	12	
3	12	8	10	5	11	15	
4	4	6	11	9	6	12	
5	14	11	7	10	11	14	
6	9	10	3	8	10	6	
7	10	5	9	8	11	5	
8	3	2	5	5	11	11	
9	3	9	3	5	9	13	
10	16	4	4	5	8	10	
11	11	6	2	5	11	14	
12	13	20	20	22	11	6	
13	10	7	10	14	10		
14	10	12	4	12	7		
15	15	7	16	17	11		
16	15	16	16	18	22		
計	206	175	188	203	208	131	
平日の平均利用者数: 196人/日 平日の1便当たりの平均乗降数: 12人 土曜の1便当たりの平均乗降数: 11人						6日間計	1,111

単位:人

住野線 八街駅バス停乗客数							
便	11.25月	11.26火	11.27水	11.28木	11.29金	11.30土	
1	16	9	9	12	12	10	
2	20	19	19	18	17	7	
3	7	3	7	2	7	4	
4	4	6	8	6	5	8	
5	10	9	4	9	8	11	
6	5	9	3	6	7	2	
7	9	5	6	2	3	4	
8	1	0	3	2	6	7	
9	2	2	1	2	2	7	
10	7	3	3	2	8	1	
11	4	1	1	3	5	5	
12	9	14	15	17	7	3	
13	5	4	5	6	5		
14	5	6	2	8	4		
15	5	2	12	8	4		
16	12	13	10	13	17		
計	121	105	108	116	117	69	
平日の平均利用者数: 113人/日 平日の1便当たりの平均乗客数: 7.1人 土曜の1便当たりの平均乗客数: 5.8人						6日間計	636

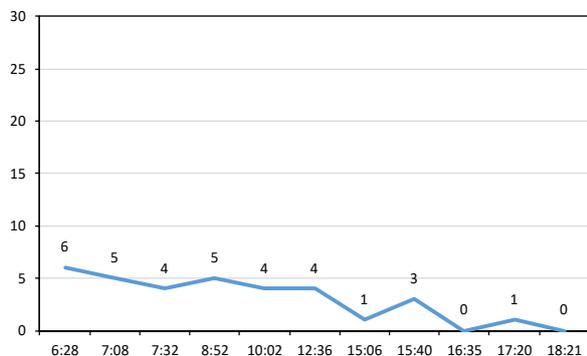
単位:人

3-3-3. 八街線(駅南口)調査結果

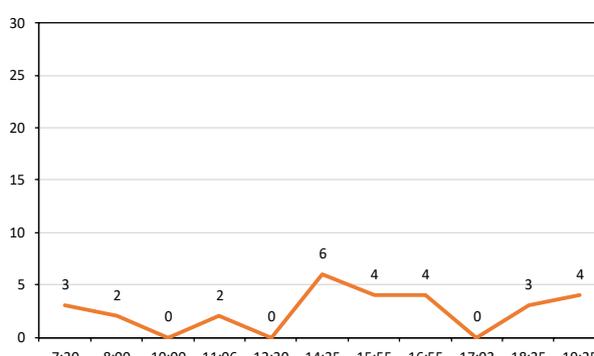
単位:人

八街線(駅南口)11月25日(月)調査結果

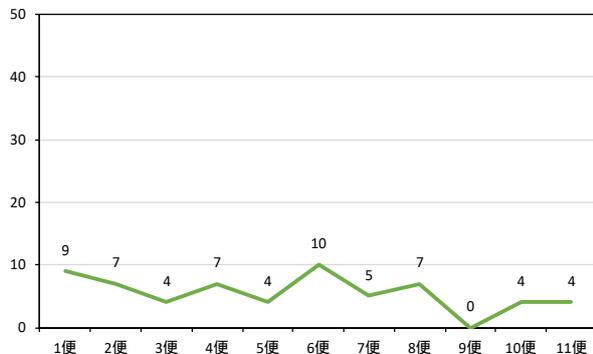
1便毎の降車数



1便毎の乗車数



1便毎の利用者数(降車数+乗車数)

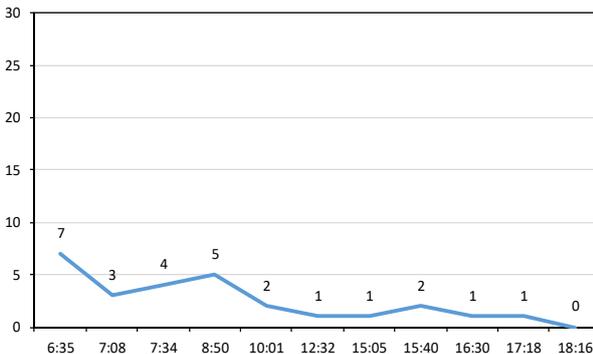


1日の利用者の属性

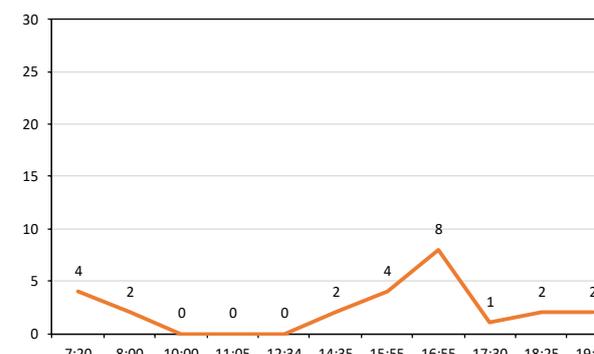


八街線(駅南口)11月26日(火)調査結果

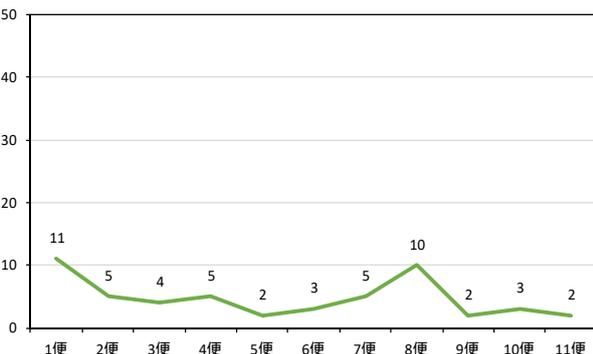
1便毎の降車数



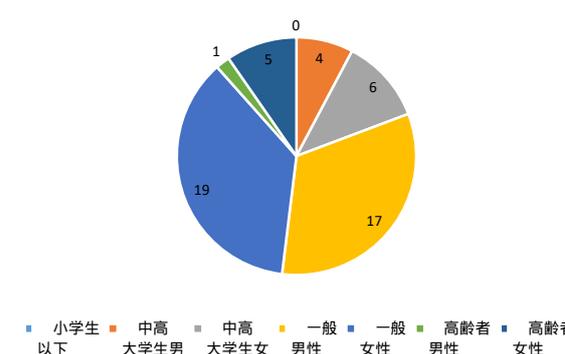
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数(降車数+乗車数)

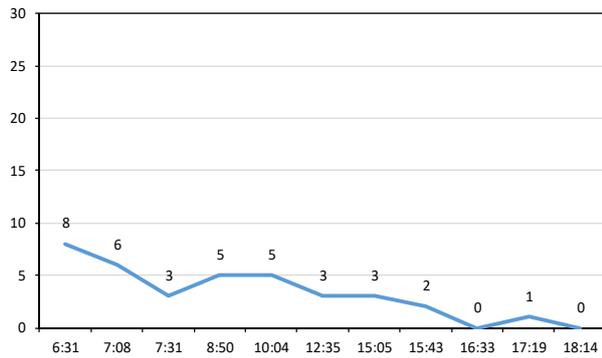


1日の利用者の属性

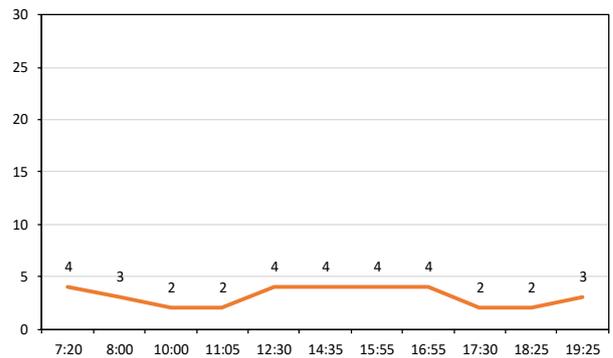


### 八街線（駅南口）11月27日（水）調査結果

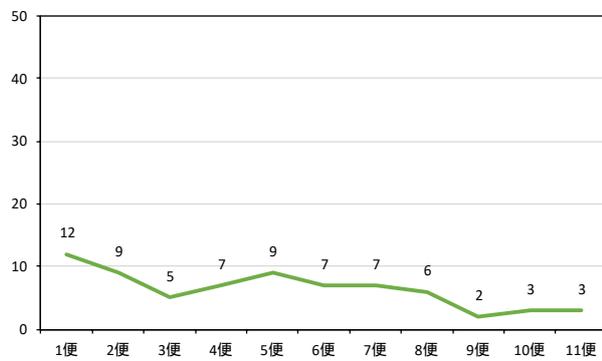
1便毎の降車数



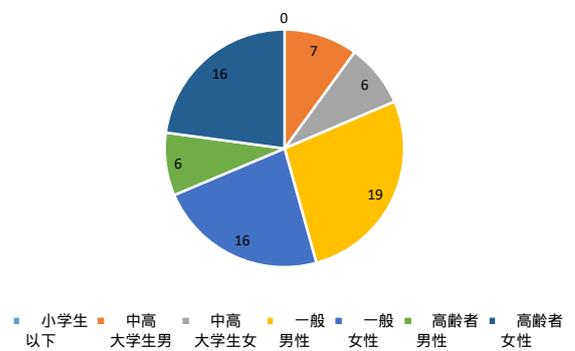
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数（降車数+乗車数）

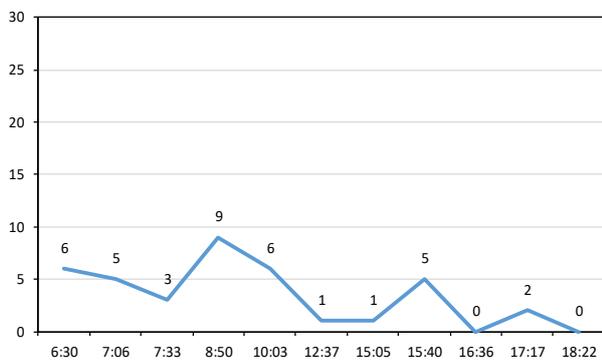


1日の利用者の属性

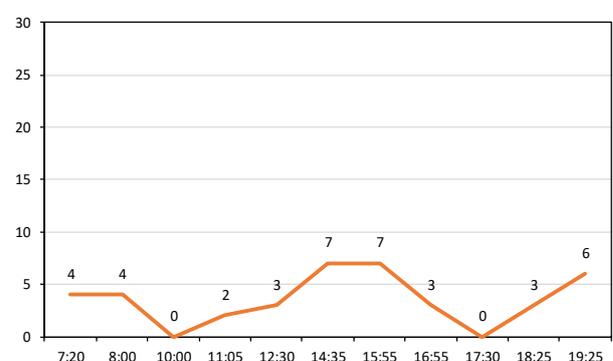


### 八街線（駅南口）11月28日（木）調査結果

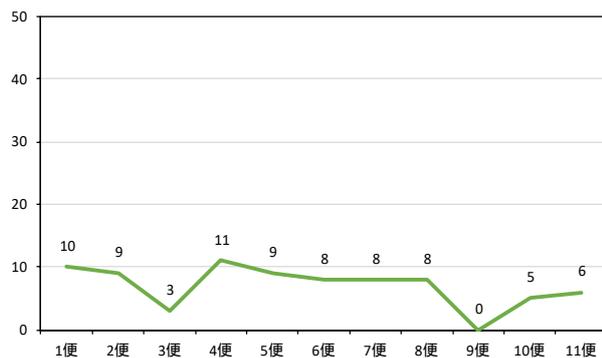
1便毎の降車数



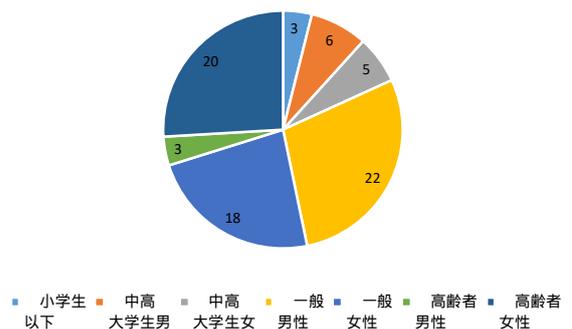
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数（降車数+乗車数）

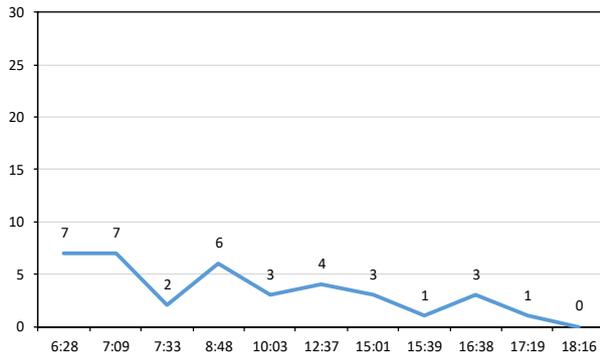


1日の利用者の属性

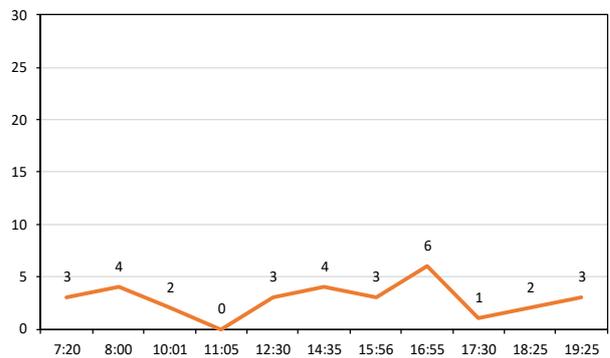


### 八街線（駅南口）11月29日（金）調査結果

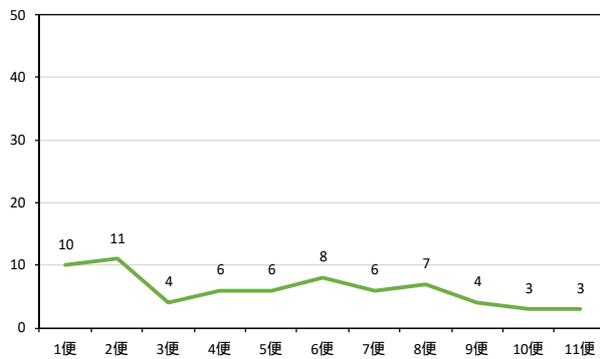
1便毎の降車数



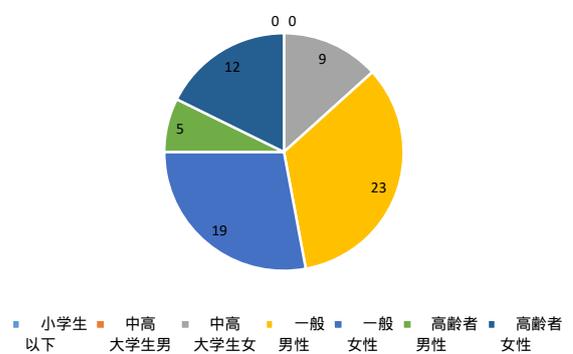
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数（降車数+乗車数）

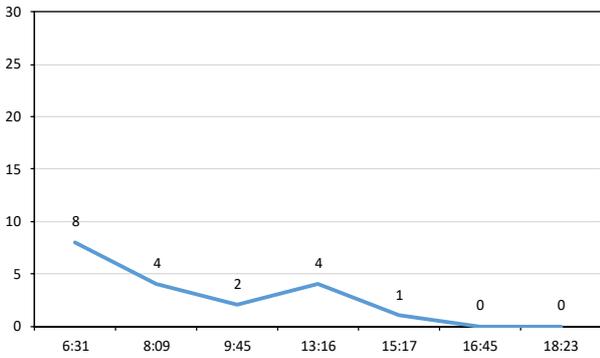


1日の利用者の属性

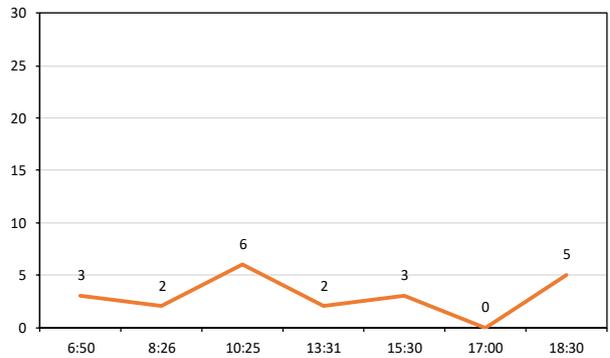


### 八街線（駅南口）11月30日（土）調査結果

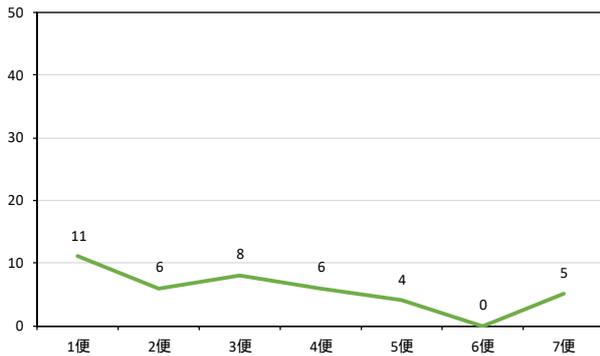
1便毎の降車数



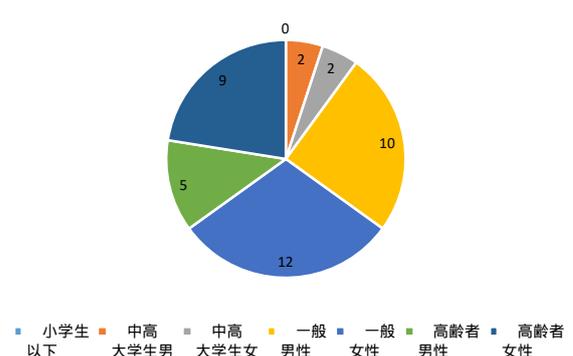
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数（降車数+乗車数）



1日の利用者の属性

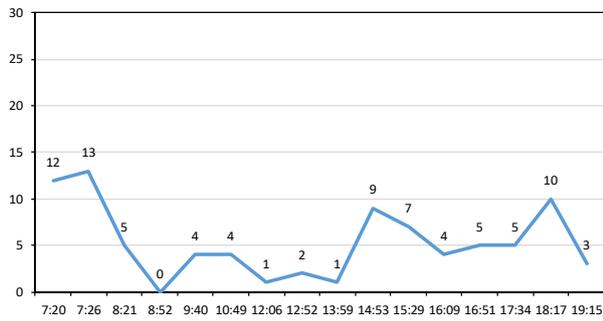


### 3-3-4. 住野線(駅北口)調査結果

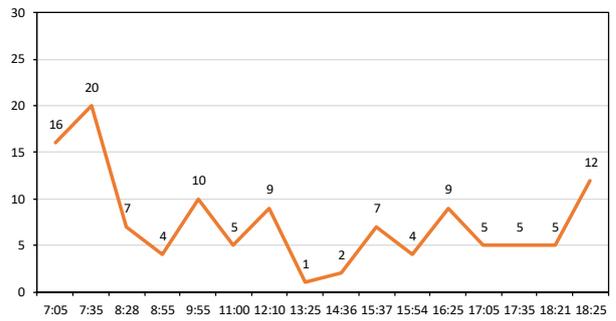
単位：人

#### 住野線(駅北口)11月25日(月)調査結果

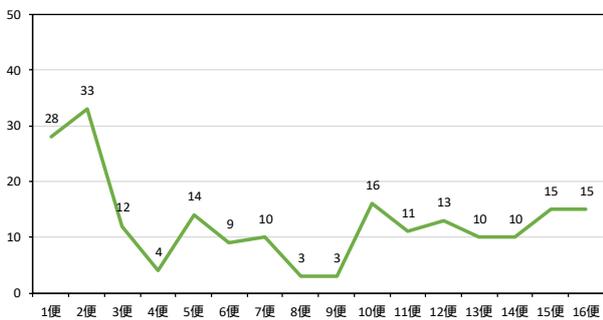
1便毎の降車数



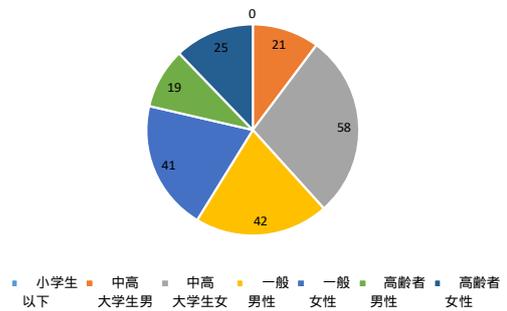
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数(降車数+乗車数)

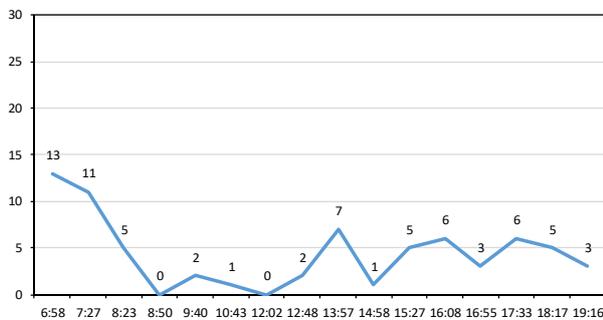


1日の利用者の属性

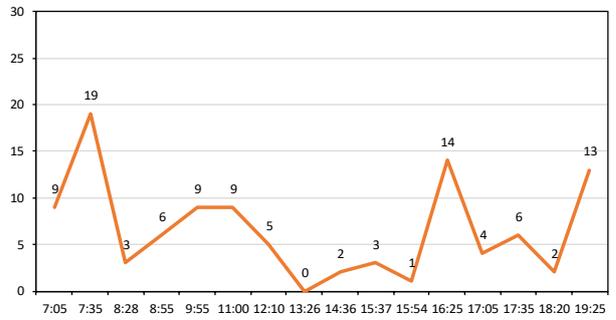


#### 住野線(駅北口)11月26日(火)調査結果

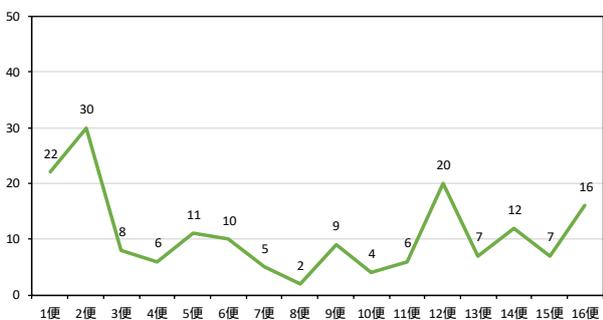
1便毎の降車数



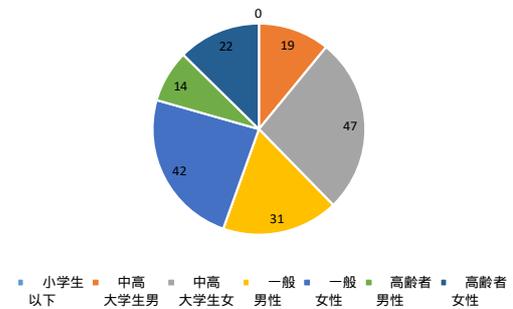
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数(降車数+乗車数)

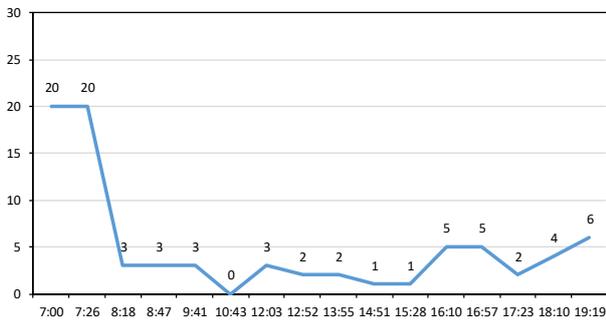


1日の利用者の属性

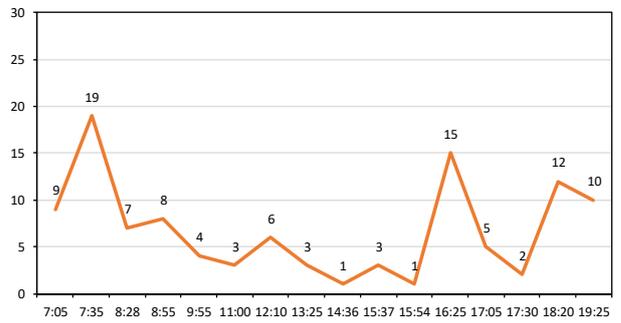


### 住野線（駅北口）11月27日（水）調査結果

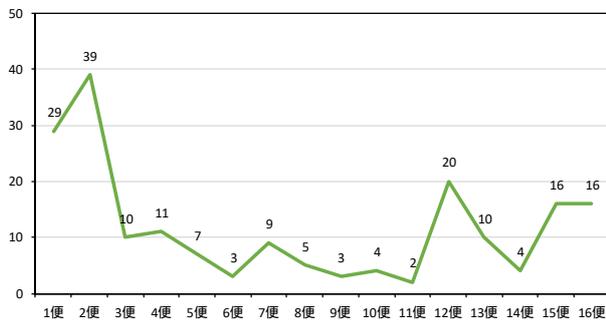
1便毎の降車数



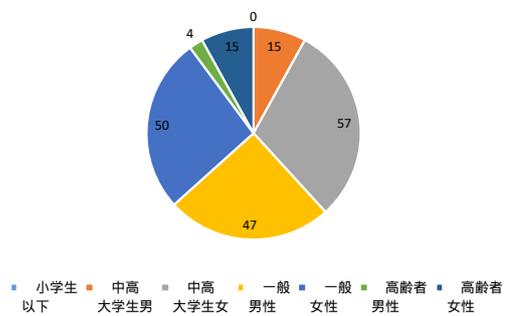
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数（降車数+乗車数）

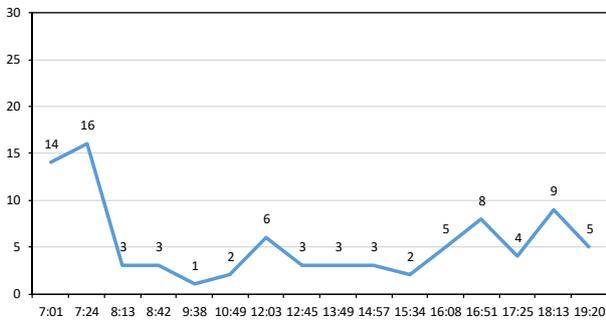


1日の利用者の属性

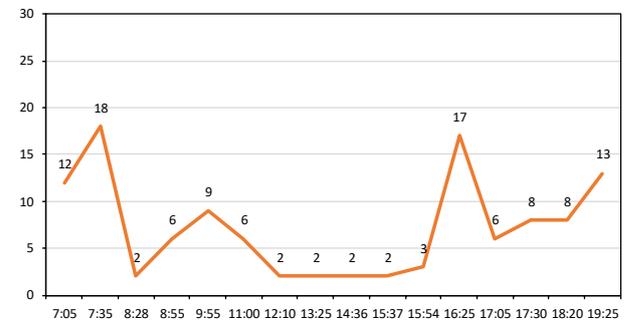


### 住野線（駅北口）11月28日（木）調査結果

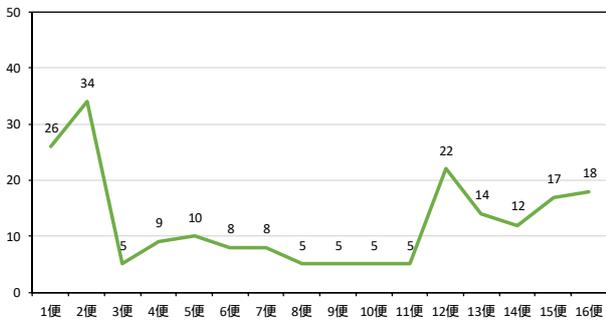
1便毎の降車数



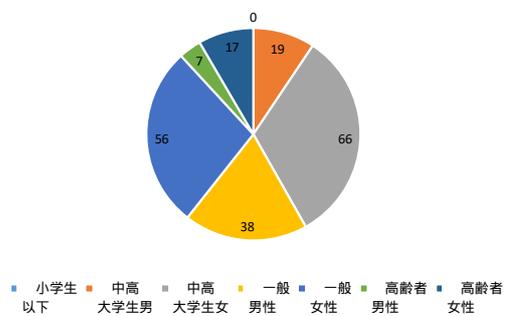
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数（降車数+乗車数）

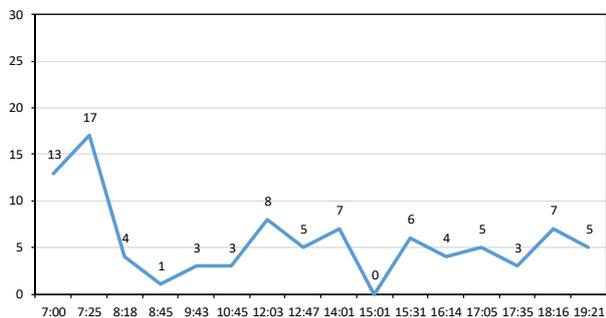


1日の利用者の属性

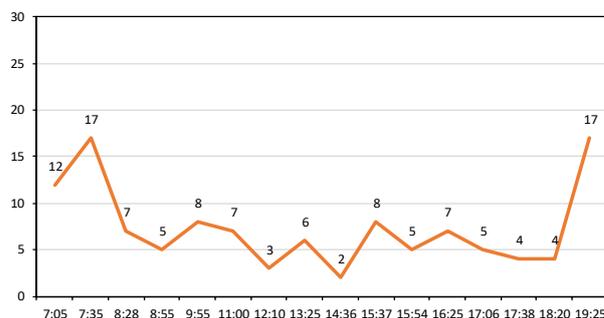


### 住野線（駅北口）11月29日（金）調査結果

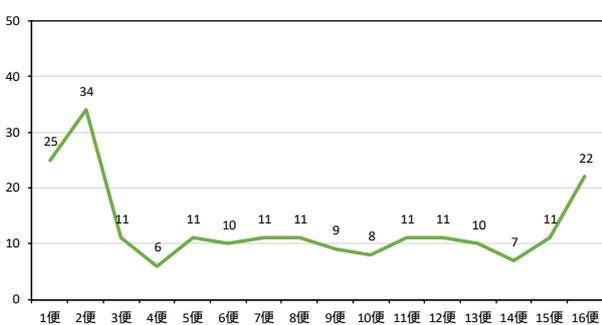
1便毎の降車数



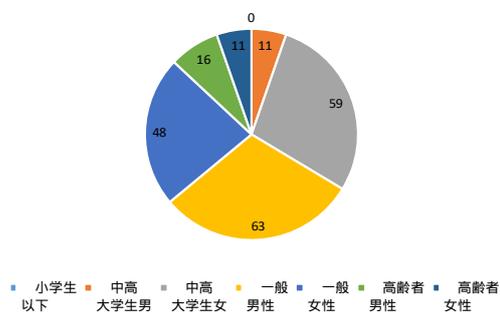
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数（降車数+乗車数）

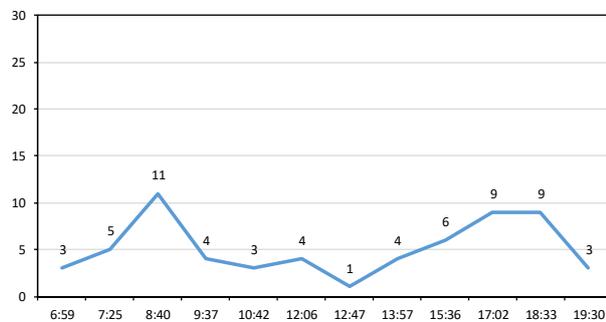


1日の利用者の属性

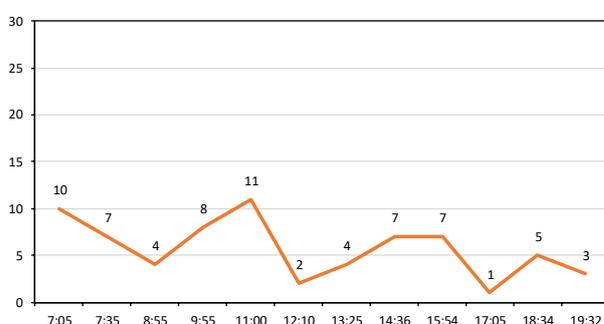


### 住野線（駅北口）11月30日（土）調査結果

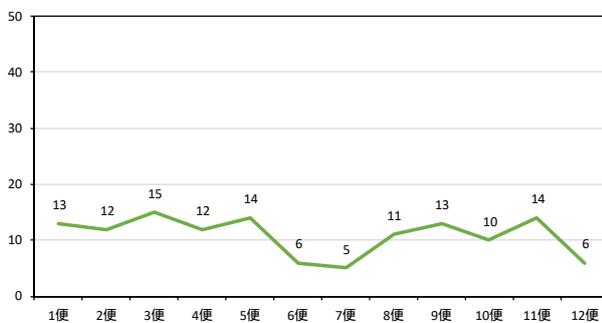
1便毎の降車数



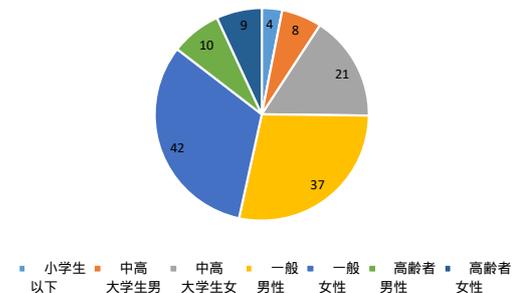
1便毎の乗車数



1便毎の利用者数（降車数+乗車数）



1日の利用者の属性



### 3-4. 市民アンケート調査

#### 3-4-1. 市民アンケート調査の実施概要

調査概要：公共交通の利便性において見直しの必要性があると予想される 12 地区の住民 1,500 人を対象とし（無作為抽出）、市の公共交通・助成等の利用実態、意見等を把握するためのアンケート調査を実施した。

調査対象：住野・朝日・西林・夕日丘・東吉田・勢田・岡田・根古谷・小谷流・沖・滝台・山田台の 12 地区の住民

調査方法：アンケート票を郵送配布し、回答後、郵送により回収を行った。

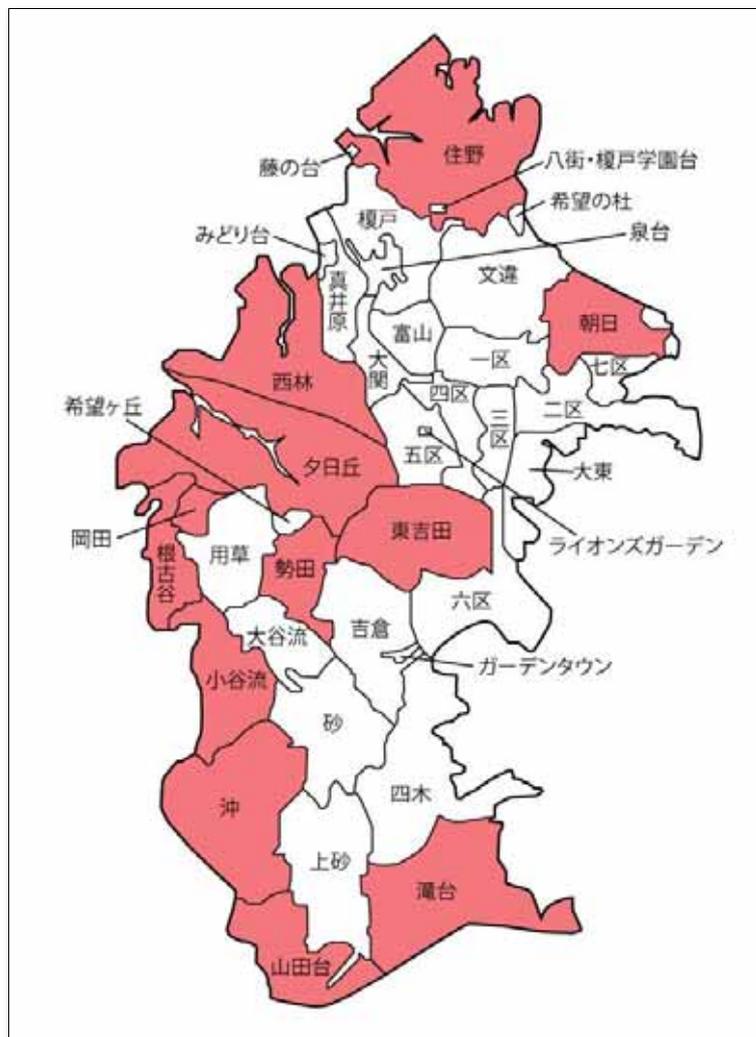
実施期間：令和元年 11 月 25 日（月）～12 月 18 日（水）の期間に回答が得られた票を集計対象とした。

**集計対象票数：541 票（回収率 36.1%）**

対象地区図（着色された 12 地区）

回答者の居住地内訳

居住地区	回答数 (人)	割合 (%)
住野	43	8%
朝日	41	8%
西林	74	14%
夕日丘	112	21%
東吉田	90	17%
勢田	34	6%
岡田	5	1%
根古谷	5	1%
小谷流	4	1%
沖	33	6%
滝台	23	4%
山田台	47	9%
無回答	30	6%
合計	541	100%



## 八街市公共交通に関するアンケートご協力をお願い

皆様には、日頃から市政にご協力をいただきありがとうございます。

八街市では快適で住みやすいまちづくりをすすめており、「ふれあいバス」の運行、「高齢者外出支援タクシー利用助成券の交付」の実施等を行っております。

今回のアンケート調査は、今後の公共交通のサービス向上に役立てていくことを目的として、市内にお住まいの1,500の方に無作為抽出によりアンケートをお願いしております。この結果等を踏まえて見直しを行ってまいりますので、ご理解・ご協力をお願いいたします。

なお、本アンケートは無記名式であり、この調査結果は、数字等で統計的に処理し、お答えいただきました内容により個人が特定されるようなことはありませんので、率直なご意見を記入いただきますようお願いいたします。

お忙しいところ恐縮ではございますが、アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和元年11月

八街市長 北村 新司

### 【記入上のお願い】

- ・回答は、宛名のご本人がお答え願います。
- ・回答は、あてはまる番号を選び、その番号を○で囲んでください。
- ・その他に当てはまる場合は、( )内にその内容を具体的に記入してください。
- ・質問によっては、回答していただく方が限られるものがありますので、ことわり書きをお読みください。

### 【調査票回収のお願い】

- ・ご記入いただいた調査票は同封の返信用封筒をご使用になり、12月13日(金)までに郵便ポストへご投函いただきますようお願いいたします。
- ・郵送の返信先は、八街市が作業を委託している株式会社アーバントラフィックエンジニアリングとなっております。

### 【問い合わせ先】

- ・当アンケート調査についての問い合わせは、下記までお願いいたします。  
株式会社 アーバントラフィックエンジニアリング  
電話：03-3351-9454  
FAX：03-3353-7022



### 【調査依頼機関】

- ・八街市地域公共交通協議会

【事務局】八街市役所 総務部 企画政策課 企画政策班 鈴木、山本

〒289-1192 千葉県八街市八街ほ35番地29 TEL:043-443-1114 FAX:043-444-0815



問6 お住まいから最寄りの公共交通の乗降場（バス停など）まで、適切な距離はどのくらいだと思いが教えてください。最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 徒歩約 3～4 分 (300m以内) (理由: )
- 2. 徒歩約 6～7 分 (500m程度) (理由: )
- 3. 徒歩約 8～9 分 (700m程度) (理由: )
- 4. 徒歩約 10～12 分 (1,000m以内) (理由: )
- 5. その他【徒歩 分】(理由: )

下記の問7～問11は、ご自身が高齢者外出支援タクシーの対象者または対象者が同居家族にいらっしゃる方をみ回答してください。

※該当しない方は問12へ進んでください。

■ 高齢者外出支援タクシー利用助成について

八街市では、高齢者がタクシーを利用する際に支払う運賃等の一部を助成するため、市内での移動の場合に限り、利用助成券を交付しています。

【対象者】八街市に住民登録をされている満65歳以上の方で、下記のいずれかの

要件に該当する方が対象となります。

- ①運転免許証を持っていない方
- ②病弱などにより、自動車等を運転することができない方

(運転ができない期間が対象)

【助成内容】利用助成券（1枚につき500円の助成）を1月あたり4枚の割合で年度分を交付します。

問7 「高齢者外出支援タクシー利用助成」について該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 知っており、自分自身が利用している ⇒ 問8・問9・問10へ進んでください
- 2. 知っており、家族が利用している ⇒ 問8・問9・問10へ進んでください
- 3. 知っていたが、該当の家族がいない ⇒ 問12へ進んでください
- 4. 知っていたが、自分も家族も利用していない ⇒ 問11へ進んでください
- 5. 知らなかった ⇒ 問12へ進んでください

下記の問8～10は、問7で1もしくは2を選択した方のみ回答してください。

問8 「高齢者外出支援タクシー利用助成」を利用する理由について教えてください。※家族が利用している場合はその理由を教えてください。最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 運転免許証を所持していないため
- 2. 身近に路線バスなどの公共交通機関がないため
- 3. 身近に外出の際に送迎をしてくれる人がいないため
- 4. 手頃な料金でタクシーを利用できるため
- 5. 外出の機会を増やしたいため
- 6. その他 ( )

問9 「高齢者外出支援タクシー利用助成」を利用した外出において、最も多い目的と、目的地について教えてください。

※家族が利用している場合はわかる範囲で教えてください。該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 通勤・業務 (目的地: ) 【記入例: 市内の勤務先】
- 2. 通院 (目的地: ) 【記入例: 新八街総合病院】
- 3. 福祉施設 (目的地: ) 【記入例: つくし園】
- 4. 公共施設での用事 (目的地: ) 【記入例: 八街市役所、市立図書館】
- 5. 買物 (目的地: ) 【記入例: イオン八街店】
- 6. 食事・レジャー (目的地: ) 【記入例: 小谷温泉 森の湯、ドギーズアイルランド】
- 7. 家族・親戚・友人宅への訪問 (目的地: )
- 8. その他 (目的: )

問10 「高齢者外出支援タクシー利用助成」について満足度を教えてください。※家族が利用している場合はわかる範囲で教えてください。最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

- 1. 満足している
- 2. どちらかと言えば満足している
- 3. 満足・不満のどちらでもない
- 4. どちらかと言えば不満である
- 5. 不満である

選択した理由を教えてください。

下記の問 11 は、問 7 で 4 を選択した方のみ回答してください。

問 11 「高齢者外出支援タクシー利用助成」を利用しない理由について教えてください。  
最も該当する番号を1つだけ選んで、○をつけてください。

1. 身近に外出の際に送迎してくれる人がいるため
2. 自動車や徒歩で外出ができるため
3. 目的地まで利用できないため
4. 利用助成があっても、タクシー運賃が高いため
5. タクシーを手配することが面倒なため
6. 市の税金負担の一因となっていると感じるため
7. その他 ( )

■ 運転免許証の自主返納について

■ 運転免許証の自主返納に対する支援の実施

65 歳以上の高齢等で運転免許証を自主返納された方が、マイカーに依存することなく移動でき、充実した生活を続けられるよう、買い物商品の運搬や公共交通の運賃の割引等、地域の実情に応じて、自治体や事業者等による様々な支援が行われています。

問 12 将来的に運転免許証を返納することを考えていますか。  
該当する番号を1つだけ選んで、○をつけて下さい。

1. 運転免許証を返納することを考えている
2. 新たな公共交通サービスの導入が実現した際は、運転免許証を返納することを考えている
3. 既に運転免許証を返納している
4. 運転免許証を返納することを考えていない

■ 自由意見

現状の八街市の公共交通について不満に感じることがございましたら、自由にお書きください。

今後の八街市の公共交通について要望がございましたら、自由にお書きください。

質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

(1) 問1 回答者の属性について

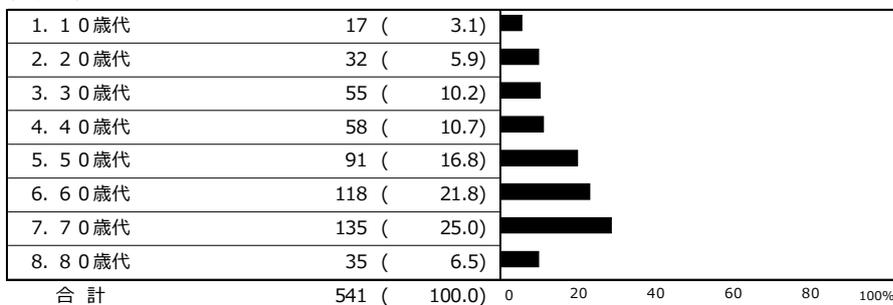
【結果概要】

- ・性別：男性 46%(248 人)、女性 51%(278 人)でほぼ半数ずつ。※不明あり 3%(15 人)
- ・年齢：「70 歳代」が最も多い 25%(135 人)で、次いで「60 歳代」 22%(118 人)、「50 歳代 17%(91 人)。
- ・居住年数：「20 年以上」が 69%(372 人)で大多数を占める。次いで「10 年以上 20 年未満」が 22%(117 人)。
- ・世帯構成（同居家族の状況）※複数回答：「配偶者」、「子ども」、「親」が多く、「一人暮らし」は 1%(4 人)と少数。
- ・職業：「会社員・公務員・団体職員」が最も多く 25%(132 人)で、次いで「無職」 22%(117 人)、「アルバイト・パート」 18%(97 人)。

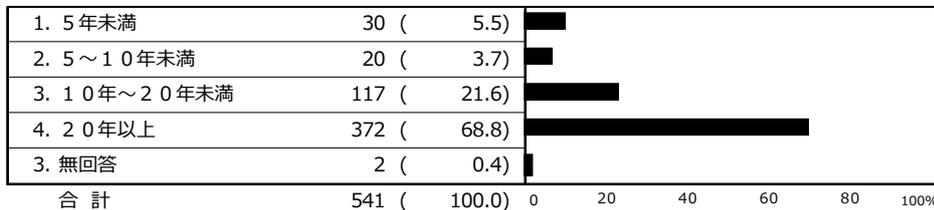
問1 性別



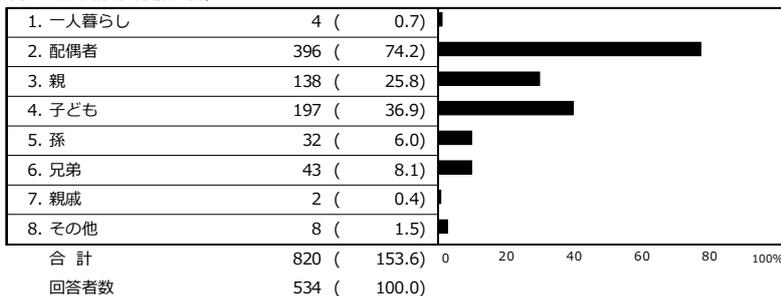
問1 年齢



問1 市の居住年数

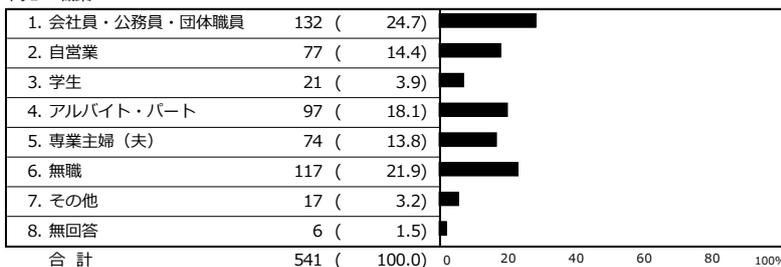


問1 世帯構成（複数回答）



その他の主な内容：  
祖父 2 件  
祖母 2 件  
祖父母 1 件

問1 職業



その他の主な内容：  
農業および農家 5 件  
教職員 1 件  
会社役員 1 件

【自動車・運転免許等 所有状況】

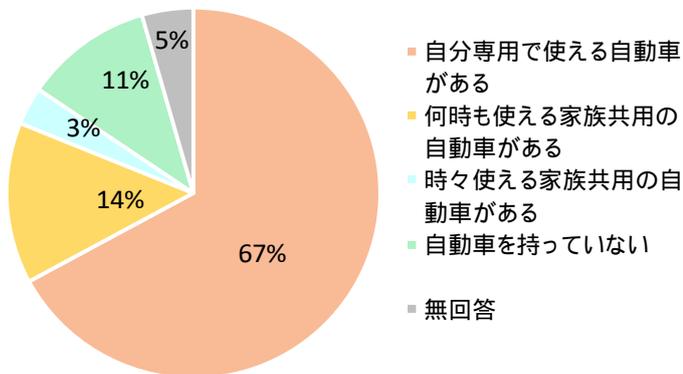
【結果概要】

- ・自動車運転免許証の所有者は541人中443人で、82%が所有している。
- ・自動車の所有状況は、「自分専用車の所有」が最も多く67%(363人)、次いで「家族共用でいつも使える」が14%(76人)で、8割以上が常に利用できる自動車を所有している状況にある。  
また、世帯当たりの所有台数は、「2台」が最も多く39%(213人)で、次いで「1台」21%(114人)、「3台」16%(88人)である。
- ・原付・バイクの所有状況は、「所有していない」が70%(376人)で大多数を占める。世帯当たりの所有台数も同様に、「所有していない」が17%(93人)で最も多い。
- ・自転車の所有状況は、「所有していない」が45.3%(245人)で最も多く、次いで「自分専用の所有」20%(109人)、「家族共用でいつも使える」が18%(9人)。  
世帯当たりの所有台数は、「1台」が最も多く26%(138人)、次いで「2台」16%(85人)である。
- ・世帯当たりの自動車を運転する人数は、「2人」が50%(272人)で最も多く、次いで「1人」17%(91人)、「3人」16%(88人)である。

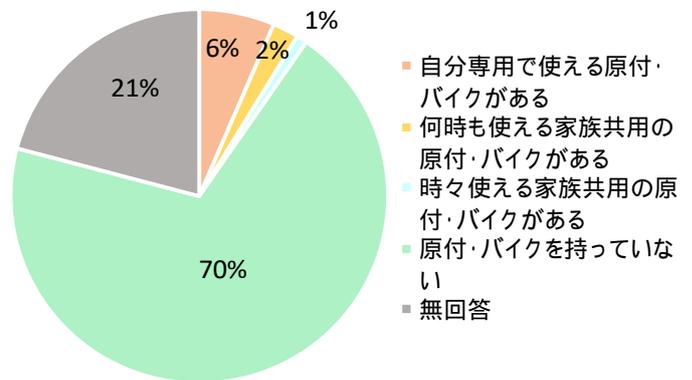
〈ポイント〉

運転免許証所有者は8割を超え、同様に常に利用できる自動車の所有も8割を超えている。  
世帯当たりの運転人数は1~2人  
→自動車依存傾向の高さがうかがえる。

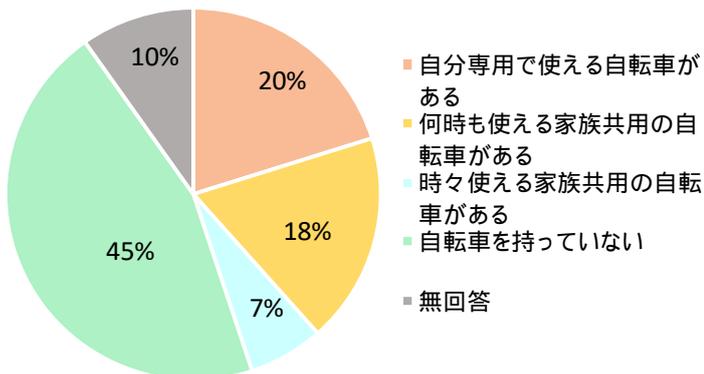
自動車の所持



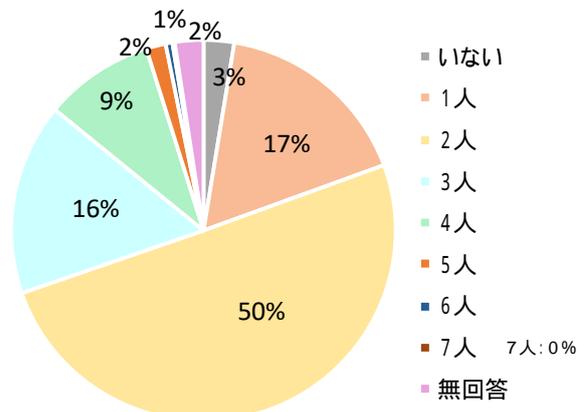
原付・バイクの所持



自転車の所持



世帯で自動車を運転する人の人数



問1 取得している運転免許証（複数回答）

1. 自動車（大型、中型、準中型、普通など四輪車）	443 ( 95.9)	
2. 自動二輪車（大型・普通）	89 ( 19.3)	
3. 原付	101 ( 21.9)	
合計	633 ( 137.0)	
回答者数	462 ( 100.0)	

問1 自動車の所持

1. 自分専用で使える自動車がある	363 ( 67.1)	
2. いつも使える家族共用の自動車がある	76 ( 14.0)	
3. 時々使える家族共用の自動車がある	18 ( 3.3)	
4. 自動車を持っていない	60 ( 11.1)	
5. 無回答	24 ( 4.4)	
合計	541 ( 100.0)	

問1 原付・バイクの所持

1. 自分専用で使える原付・バイクがある	35 ( 6.5)	
2. いつも使える家族共用の原付・バイクがある	12 ( 2.2)	
3. 時々使える家族共用の原付・バイクがある	5 ( 0.9)	
4. 原付・バイクを持っていない	376 ( 69.5)	
5. 無回答	113 ( 20.9)	
合計	541 ( 100.0)	

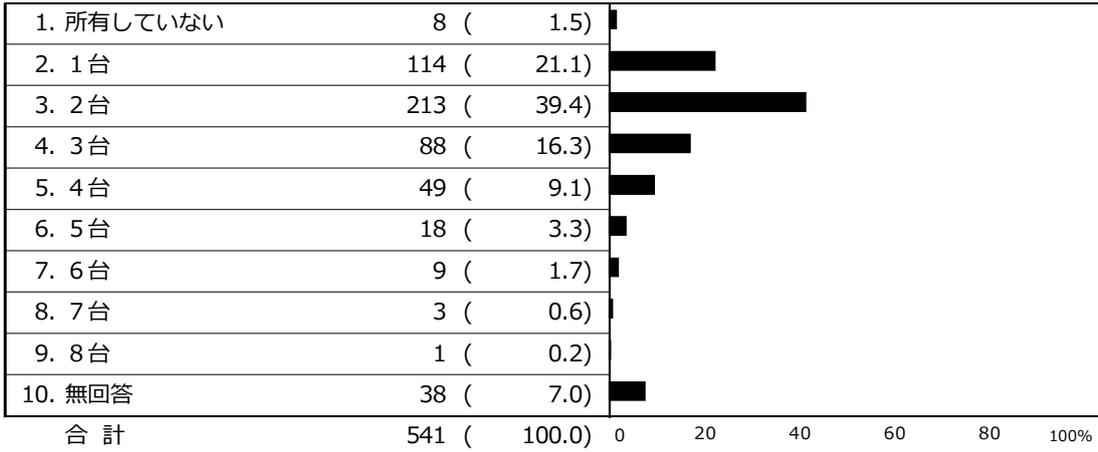
問1 自転車の所持

1. 自分専用で使える自転車がある	109 ( 20.1)	
2. いつも使える家族共用の自転車がある	99 ( 18.3)	
3. 時々使える家族共用の自転車がある	35 ( 6.5)	
4. 自転車を持っていない	245 ( 45.3)	
5. 無回答	53 ( 9.8)	
合計	541 ( 100.0)	

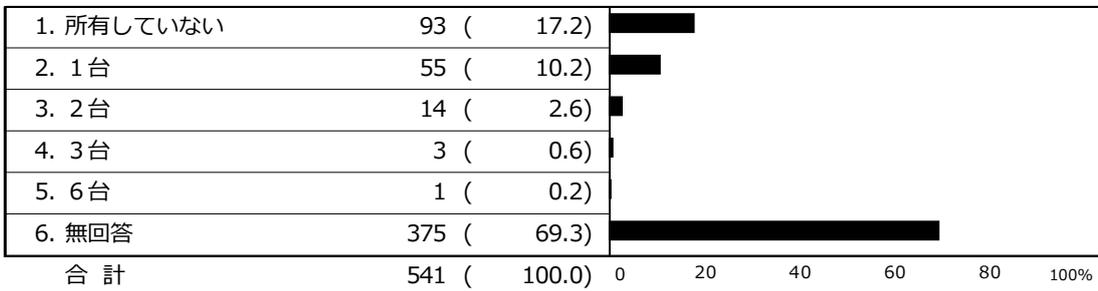
問1 世帯で自動車を運転する人の人数

1. いない	14 ( 2.6)	
2. 1人	91 ( 16.8)	
3. 2人	272 ( 50.3)	
4. 3人	88 ( 16.3)	
5. 4人	50 ( 9.2)	
6. 5人	9 ( 1.7)	
7. 6人	3 ( 0.6)	
8. 7人	1 ( 0.2)	
9. 無回答	13 ( 2.4)	
合計	541 ( 100.0)	

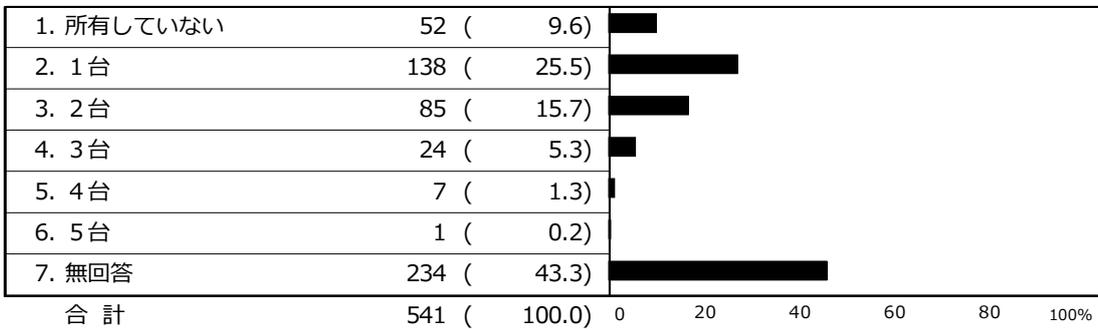
問1 世帯での所有台数／自動車



問1 世帯での所有台数／原付・バイク



問1 世帯での所有台数／自転車



## (2) 日常生活における公共交通の利用について

### 【結果概要】

- 公共交通を利用した外出頻度は、「ほとんど利用しない」が67%(364人)で大多数を占める。次いで「週5日以上」が9%(50人)となっており、一定数が通勤・通学で利用していることがうかがえる。
- 公共交通を利用する際の交通手段は、「該当なし」が最も多く、次いで「電車」が多い。また公共交通を利用した外出の際の目的も同様に、「該当なし」が50%(268人)で最も多く、次いで「通勤・業務」が13%(69人)である。
- ◆具体的な目的地  
 (通勤・業務) 東京および都内：17件/千葉・千葉市・千葉駅：10件  
 (通院) 新八街総合病院：13件 (買物) 東京および都内、千葉および千葉駅：5件  
 (食事・レジャー) 東京および都内：9件
- 市内における交通手段で重視すること(1~3番を順位付けした結果の合計)  
 1位：自宅もしくは自宅付近から利用できること 5,180pt  
 2位：便数が多いこと 3,857pt  
 3位：運賃が安いこと 2,668pt
- 自宅～最寄り公共交通乗降場までの適切な距離  
 「徒歩約3~4分(300m以内)」が最も多く49%(243人)、次いで「徒歩約6~7分(500m程度)」25%(125人)。

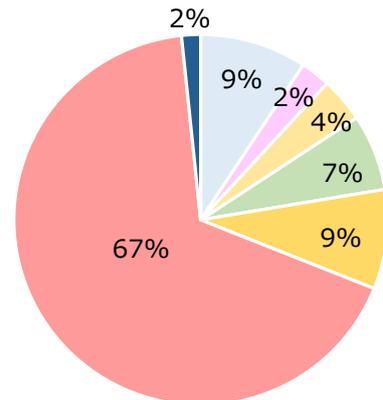


### 〈ポイント〉

一部の通勤・通学利用者を除き、大多数の回答者が**公共交通を日常的に利用しない**状況にある。一方、交通手段で重視することにおいて、「自宅もしくは自宅付近から利用できること」、「便数が多いこと」が挙げられ、利便性の高さが求められている。

問2 公共交通を利用した日常的な外出頻度

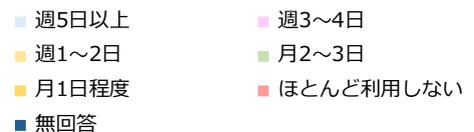
選択肢	回答数	割合
1 週5日以上	50	9%
2 週3~4日	14	3%
3 週1~2日	21	4%
4 月2~3日	36	7%
5 月1日程度	47	9%
6 ほとんど利用しない	364	67%
7 無回答	9	2%
合計	541	100%



問3 公共交通を利用した日常的な外出の際、利用する交通手段

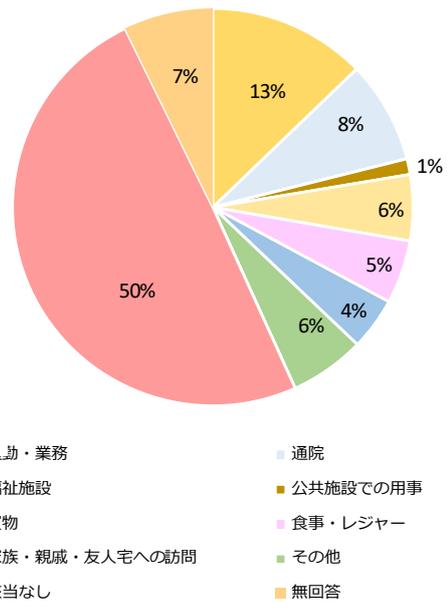
選択肢	回答数	※複数回答
路線バス	42	
ふれあいバス	44	
電車	219	
高速バス	14	
該当なし	254	
その他	19	
合計	592	

その他の主な内容：  
 タクシー 7件  
 モノレール 2件



問4 公共交通を利用した日常的な外出において、最も多い目的・目的地

選択肢	回答数	割合
1 通勤・業務	69	13%
2 通院	45	8%
3 福祉施設	0	0%
4 公共施設での用事	7	1%
5 買物	29	5%
6 食事・レジャー	28	5%
7 家族・親戚・友人宅への訪問	23	4%
8 その他	33	6%
9 該当なし	268	50%
10 無回答	39	7%
合計	541	100%



その他の主な内容：  
 通学 7件  
 観劇・コンサート 3件

通勤・業務（69件）における目的地で多かった回答  
 東京および市内 17件  
 千葉、千葉市、千葉駅 10件  
 市外 9件  
 八街市内 4件

通院（45件）における目的地で多かった回答  
 新八街総合病院 13件  
 佐倉および佐倉市内 3件

買物（29件）における目的地で多かった回答  
 東京および市内 5件  
 千葉および千葉駅 5件  
 千葉そごう 4件

食事・レジャー（28件）における目的地で多かった回答  
 東京および市内 9件  
 千葉、千葉市、千葉駅 4件

その他（33件）における目的地で多かった回答  
 東京および市内 7件  
 千葉、千葉市、千葉駅等「千葉」を含む回答 7件

問5 市内での交通手段で重視すること／1番目に重視すること(単独回答)

1. 運賃が安いこと	75 ( 16.9)	
2. 便数が多いこと	109 ( 24.6)	
3. 目的地までの速さ	23 ( 5.2)	
4. 到着時刻の確実性	19 ( 4.3)	
5. 乗り継ぎ回数の少なさ	7 ( 1.6)	
6. 自宅もしくは自宅付近から利用できること	210 ( 47.4)	
合計	443 ( 100.0)	

問5 市内での交通手段で重視すること／2番目に重視すること(単独回答)

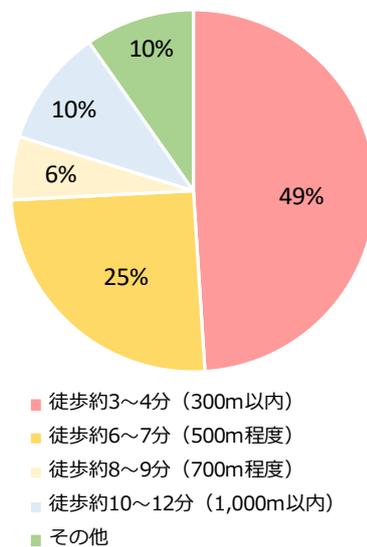
1. 運賃が安いこと	85 ( 19.3)	
2. 便数が多いこと	143 ( 32.5)	
3. 目的地までの速さ	46 ( 10.5)	
4. 到着時刻の確実性	32 ( 7.3)	
5. 乗り継ぎ回数の少なさ	44 ( 10.0)	
6. 自宅もしくは自宅付近から利用できること	90 ( 20.5)	
合計	440 ( 100.0)	

問5 市内での交通手段で重視すること／3番目に重視すること(単独回答)

1. 運賃が安いこと	103 ( 23.9)	
2. 便数が多いこと	72 ( 16.7)	
3. 目的地までの速さ	63 ( 14.6)	
4. 到着時刻の確実性	52 ( 12.1)	
5. 乗り継ぎ回数の少なさ	59 ( 13.7)	
6. 自宅もしくは自宅付近から利用できること	82 ( 19.0)	
合計	431 ( 100.0)	

問6 お住まいから最寄りの公共交通の乗降場(バス停など)までの適切な距離

選択肢	回答数	割合
1 徒歩約3~4分(300m以内)	243	49%
2 徒歩約6~7分(500m程度)	125	25%
3 徒歩約8~9分(700m程度)	28	6%
4 徒歩約10~12分(1,000m以内)	52	10%
5 その他	48	10%
合計	496	100%



その他の主な内容

1分 6件    1~2分 5件  
 15分 3件    20分 5件  
 30分 8件    35分 2件  
 40分 3件    60分 3件

(3) 高齢者外出支援タクシー利用助成について（回答対象全数：214 票 全 541 票の 39.6%）

※回答者自身が高齢者外出支援タクシー対象者もしくは対象者が同居家族に居る方のみ回答

【結果概要】

- ・高齢者外出支援タクシーの認知度：214 人中 148 人（69%）
  - ・高齢者外出支援タクシーの利用状況：214 人中 30 人（14%）※同居家族の利用も含む
  - ・高齢者外出支援タクシーを利用する理由：「運転免許証を所持していないため」が 59%（17 人）で最も多く、次いで「身近に外出の際に送迎してくれる人がいないため」が 17%（5 人）。利用の際の目的は「通院」が 21 人で大多数を占め、10 人が「新八街総合病院」を目的地として挙げている。
  - ・高齢者外出支援タクシーの満足度：「満足」、「どちらかと言えば満足」が各 29%（8 人）で最も多く、次いで「満足・不満のどちらでもない」が 21%（6 人）。
- ◆下記は「高齢者外出支援タクシー利用助成を知っていたが、自身も家族も利用していない」に該当する回答者（95 人）の結果
- ・高齢者外出支援タクシーを利用しない理由：「自動車や徒歩で外出できるため」が 36%（32 人）で最も多く、次いで「身近に外出の際に送迎してくれる人がいるため」33%（30 人）、「利用助成があっても運賃が高い」が 19%（17 人）。



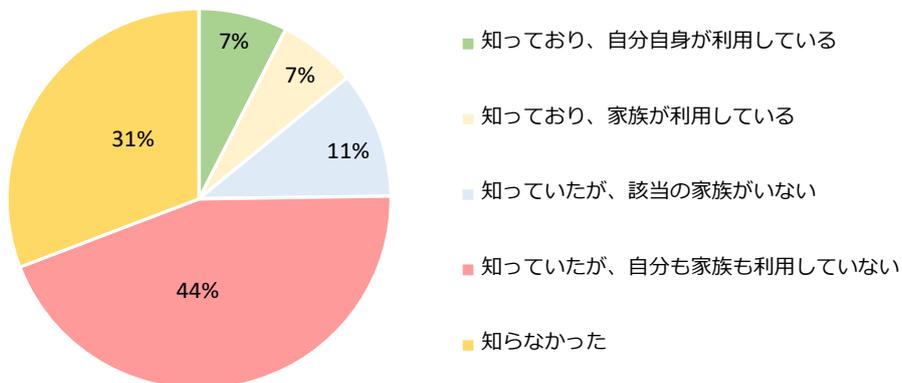
〈ポイント〉

当アンケート結果においては、「高齢者外出支援タクシー利用助成」は約 7 割の認知度があるものの、利用状況は 14%にとどまっている。利用しない理由として、「自動車や徒歩で外出ができる」・「身近な人の送迎で間に合う」が挙げられている。利用者の満足度は概ね満足の意見があり、利用目的は、「通院」が最も多い結果となっている。

問7 「高齢者外出支援タクシー利用助成」の認知と利用状況

選択肢	回答数	割合
1 知っており、自分自身が利用している	16	7%
2 知っており、家族が利用している	14	7%
3 知っていたが、該当の家族がいない	23	11%
4 知っていたが、自分も家族も利用していない	95	44%
5 知らなかった	66	31%
合計	214	100%

1・2 回答者のみ  
問 8~10 へ

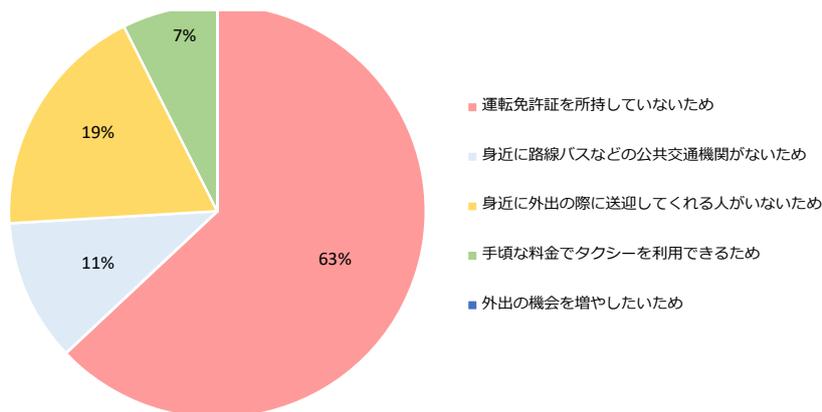


問8 「高齢者外出支援タクシー利用助成」を利用する理由

選択肢	回答数	割合
1 運転免許証を所持していないため	17	59%
2 身近に路線バスなどの公共交通機関がないため	3	10%
3 身近に外出の際に送迎してくれる人がいないため	5	17%
4 手頃な料金でタクシーを利用できるため	2	7%
5 外出の機会を増やしたいため	0	0%
6 その他	2	7%
合計	29	100%

その他の内容：  
 車いす使用のため 1件  
 バスの本数がとても少ないため 1件

※無回答1

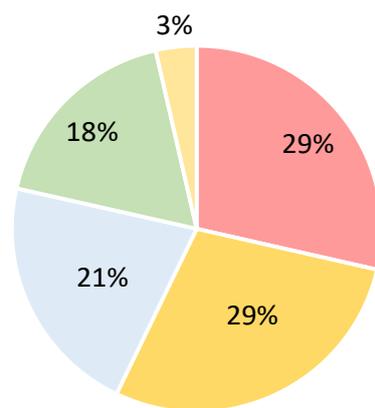


問9 「高齢者外出支援タクシー利用助成」を利用した外出において最も多い目的と目的地

選択肢	回答数	割合
1 通勤・業務	1	3%
2 通院	21	72%
3 福祉施設	0	0%
4 公共施設での用事	3	10%
5 買物	0	0%
6 食事・レジャー	0	0%
7 家族・親戚・友人宅への訪問	4	14%
8 その他	0	0%
合計	29	100%

通院（21件）における目的地で多かった回答  
 新八住総合病院 10件

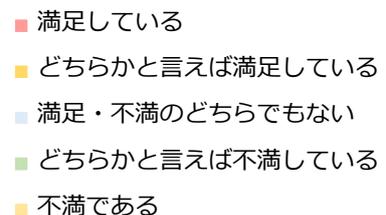
※無回答1



問10 「高齢者外出支援タクシー利用助成」についての満足度

選択肢	回答数	割合
1 満足している	8	29%
2 どちらかと言えば満足している	8	29%
3 満足・不満のどちらでもない	6	21%
4 どちらかと言えば不満である	5	18%
5 不満である	1	4%
合計	28	100%

※無回答2



満足している（8件）における理由 ※理由未回答4件

- ・通院の際、家族が送迎出来ないときに安価で利用できるから
- ・免許を更新していないため（助かっている）
- ・年金生活者のため（助かっている）
- ・安価で利用できる

どちらかと言えば満足している（8件）における理由 ※理由未回答3件

- ・安価で利用できる
- ・買物にはたまにしか行かないため、荷物が多くなり、帰りにバスの時間が合わないときに利用できる
- ・タクシーを利用することが増えたから
- ・いつでも利用できる
- ・市内の移動は便利だから。ただし、市外の病院への通院時の配慮があると良い。

満足・不満のどちらでもない（6件）における理由 ※理由未回答2件

- ・病院の帰りの際、病院からはバスもタクシーも無いため駅まで歩き、駅からタクシーを利用しているから
- ・可もなく不可もない
- ・1回の使用料がやや不満
- ・タクシー券の受け取りが市役所なので、郵送も可能にして欲しい

どちらかと言えば不満である（5件）における理由

- ・一度に2枚までしか使えず、迎車料が高く、追加料金の負担が大きい
- ・料金が安い
- ・市外に行くのに使用出来ない。また、迎車の料金が安い
- ・送迎料金が加算され高つくときがある（2件）

不満である（1件）における理由

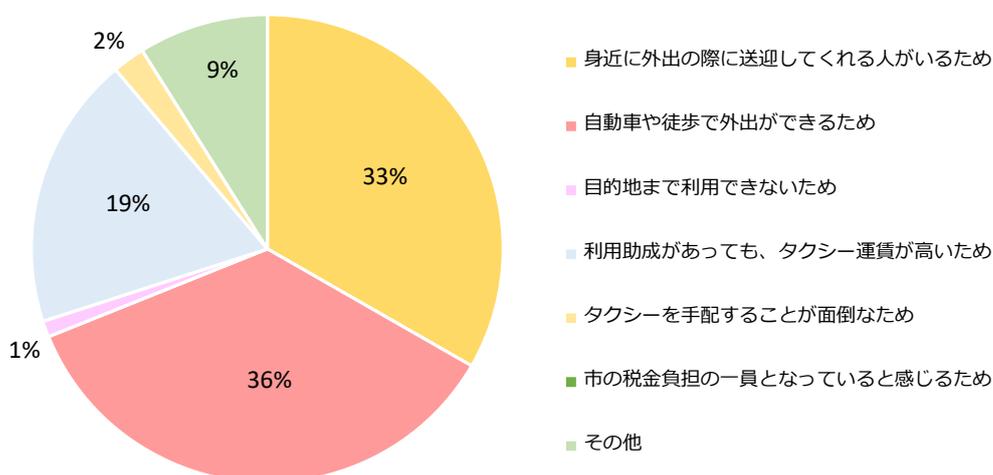
- ・助成券が少ない

- ・下記問 11 は、問 7 で「高齢者外出支援タクシー利用助成」を『知っていたが自分も家族も利用していない』を選択した人が回答（回答対象者全数：95 票 全 541 票の 17.6%）

問11 「高齢者外出支援タクシー利用助成」を利用しない理由について教えてください。

選択肢	回答数	割合
1 身近に外出の際に送迎してくれる人がいるため	30	33%
2 自動車や徒歩で外出ができるため	32	36%
3 目的地まで利用できないため	1	1%
4 利用助成があっても、タクシー運賃が高いため	17	19%
5 タクシーを手配することが面倒なため	2	2%
6 市の税金負担の一因となっていると感じるため	0	0%
7 その他	8	9%
合計	90	100%

※無回答5

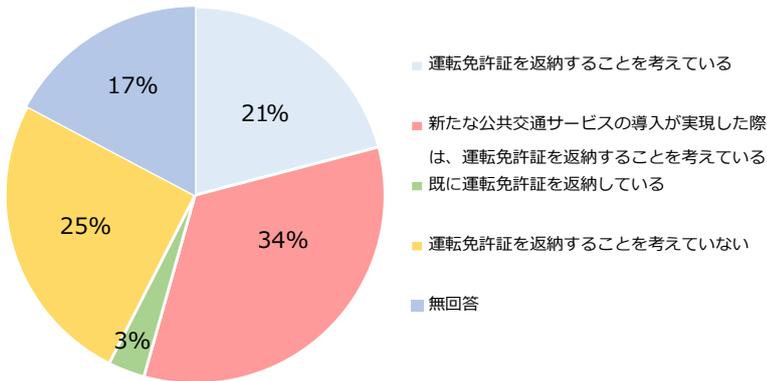


#### その他の内容

- ・現在は自身が所要する交通手段で外出できるため（3件）
- ・交付手続きを怠っている・面倒なため（2件）
- ・交付していることを知らない
- ・ふれあいバスを利用しているため
- ・対象者が認知症のため

(4) 運転免許証の自主返納について

選択肢	回答数	割合
1 運転免許証を返納することを考えている	113	21%
2 新たな公共交通サービスの導入が実現した際は、運転免許証を返納することを考えている	181	33%
3 既に運転免許証を返納している	17	3%
4 運転免許証を返納することを考えていない	137	25%
10 無回答	93	17%
合計	541	100%



【結果概要】

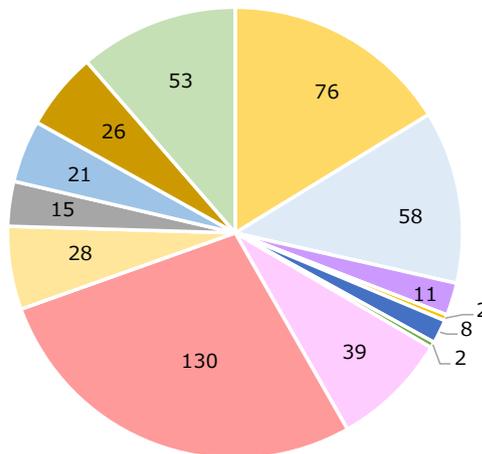
約7割が「返納済み」・「返納予定」・「新たな公共交通の導入の実現時に返納予定」のいずれかであり、返納意向の割合が高い。

〈ポイント〉

4割が新たな公共交通導入時の返納を考えており、公共交通の見直し等に期待が寄せられている。

(5) 自由回答意見：現状の公共交通に関する不満（意見詳細は巻末資料に記載）

※数値は件数



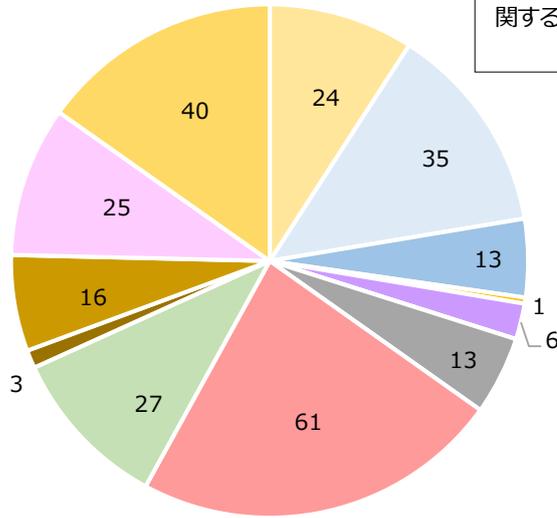
バスの運行ダイヤに関する意見が最も多い。次いで運行ルートに関する意見、運行ダイヤに関する意見が多い。

- ルートに関する内容を含む意見
- 運賃に関する内容を含む意見
- 安全運行・安全対策に関する内容を含む意見
- バス停（場所）に関する内容を含む意見
- タクシー利用・タクシー助成に関する内容を含む意見
- 道路整備に関する内容を含む意見
- その他の意見
- ダイヤに関する内容を含む意見
- 車内安全・設備に関する内容を含む意見
- ドライバーの運転に関する内容を含む意見
- バスダイヤに関する内容を含む意見
- 公共交通を利用しないため、特になし・わからない
- 鉄道（電車）に関する内容を含む意見

(6) 自由回答意見：市の公共交通に対する要望（意見詳細は巻末資料に記載）

※数値は件数

バスの運行ダイヤに関する意見が最も多い。  
次いで運行ルートに関する意見、運行ダイヤに関する意見が多い。



- ルートに関する内容を含む意見
- 運賃に関する内容を含む意見
- 安全運行・安全対策に関する内容を含む意見
- バス停（場所）に関する内容を含む意見
- タクシー利用・タクシー助成に関する内容を含む意見
- 道路整備に関する内容を含む意見
- その他の意見
- ダイヤに関する内容を含む意見
- 車内安全・設備に関する内容を含む意見
- ドライバーの運転に関する内容を含む意見
- バスダイヤに関する内容を含む意見
- 公共交通を利用しないため、特になし・わからない
- 鉄道（電車）に関する内容を含む意見

(7) 自動車運転免許所持の有無別年代別公共交通の利用状況

- ・運転免許証（自動車・自動二輪・原付すべて含む）不所持者で、自動車・原付・バイクを所有していない回答者の状況

運転免許を所有しておらず、かつ車両を所有していない人数は、全回答者の7.4%にあたる40人である。  
 公共交通を利用した日常的な外出頻度は、「ほとんど利用しない」が最も多く、続いて「月2~3回」であり、公共交通の利用状況は免許不所持者には低い状況となっている。同時に、公共交通を利用した際の手段においても「ほとんど利用しないため該当なし」が最も多く、次いで「電車」となっている。  
 市内の交通手段で1番に重視する項目は「自宅もしくは自宅付近から利用できること」が多い。

自動車・バイクの免許不所持者で自動車・原付・バイクも所有していない		公共交通を利用した外出頻度							公共交通を利用した外出時に利用する手段 (複数回答)						公共交通を利用した日常的な外出時の目的	市内の交通手段での1番に重視すること
世代	人数(人)	週5日以上	週3~4日	週1~2	月2~3	月1日程度	ほとんど利用しない	路線バス	ふれあいバス	電車	高速バス	なし	その他			
10歳代	3	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	通勤・業務3	自宅(付近)から利用できる2、時刻の確実性1
20歳代	3	0	0	0	0	0	3	1	2	1	0	1	0	0	無回答3	自宅(付近)から利用できる1、運賃が安い1、便数が多い1
30歳代	4	0	1	0	0	0	3	1	1	1	0	2	0	0	八街市内1、無回答3	自宅(付近)から利用できる2、運賃が安い1、便数が多い1
40歳代	2	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	東金サンピア1、無回答1	自宅(付近)から利用できる1、無回答1
50歳代	3	1	0	0	0	1	1	0	1	2	0	1	0	0	成田日赤病院1、無回答1	運賃が安い2、無回答1
60歳代	4	0	0	1	0	0	3	1	1	1	0	2	0	0	新八街総合病院1、ユーカリが丘駅1、無回答2	自宅(付近)から利用できる3、無回答1
70歳代	11	0	0	1	5	2	3	2	2	5	0	3	1	1	新八街総合病院3、国際医療福祉大学市川病院1、かまた整形外科1、佐倉市1、無回答5	自宅(付近)から利用できる5、運賃が安い4、無回答2
80歳代	10	0	2	0	2	0	6	0	2	0	0	6	0	0	新八街総合病院1、海保1、介護老人施設1、無回答7	自宅(付近)から利用できる5、運賃が安い2、無回答3
計	40	4	3	3	7	3	20	6	9	13	0	16	1			

全回答者の7.4%

- ・運転免許証（自動車）所持者で専用および共用車両（自動車）を所有している回答者の状況

運転免許所持者で、専用および共用車両を所有している人数は、全回答者の79.5%であり、約8割の高い数値となっている。  
 公共交通を利用した日常的な外出頻度は、「ほとんど利用しない」が最も多く、続いて「月1回程度」である。同時に、公共交通を利用した際の手段においても「ほとんど利用しないため該当なし」が最も多く、次いで「電車」となっている。  
 市内の交通手段で1番に重視する項目は「自宅もしくは自宅付近から利用できること」が多く、特に40歳代~70歳代では多く選択されている。

自動車免許所持者で自分専用・家族共用の自動車を所有している		公共交通を利用した外出頻度							公共交通を利用した外出時に利用する手段 (複数回答)						公共交通を利用した日常的な外出時の目的	市内の交通手段での1番に重視すること
世代	人数(人)	週5日以上	週3~4日	週1~2	月2~3	月1日程度	ほとんど利用しない	路線バス	ふれあいバス	電車	高速バス	なし	その他			
10歳代	10	4	0	2	0	1	3	1	1	7	0	2	1	通勤・業務4、その他3、該当なし3	運賃が安い14、便数が多い13	
20歳代	27	10	1	2	3	0	11	2	2	21	1	5	0	通勤・業務12、該当なし6、食事・レジャー3	便数が多い11、自宅(付近)から利用できる10	
30歳代	49	4	0	3	6	7	29	1	4	27	0	19	2	該当なし19、通勤・業務7、食事・レジャー7	便数が多い1、自宅(付近)から利用できる15、運賃が安い19	
40歳代	55	8	1	0	2	4	40	4	1	26	2	27	0	該当なし28、通勤・業務8、買い物5	自宅(付近)から利用できる20、便数が多い116、運賃が安い17	
50歳代	82	5	0	3	3	9	62	5	7	37	4	38	4	該当なし44、通勤・業務13、食事・レジャー8	自宅(付近)から利用できる41、便数が多い118、運賃が安い18	
60歳代	99	3	1	0	6	7	81	9	6	39	4	50	5	該当なし56、通勤・業務9、通院・買物・家族等の訪問6	自宅(付近)から利用できる41、便数が多い121、運賃が安い10	
70歳代	94	2	4	2	2	8	73	3	4	23	1	60	1	該当なし63、その他6、通院5	自宅(付近)から利用できる39、便数が多い112、運賃が安い10	
80歳代	14	0	0	1	1	1	10	0	1	1	0	10	1	該当なし8、通院2	便数が多い1、自宅(付近)から利用できる3	
計	430	36	7	13	23	37	309	25	26	181	12	211	14		回答数上位の選択肢のみ記載	回答数上位の選択肢のみ記載

全回答者の79.5% 60歳代・80歳代 無回答1、70歳代 無回答3



〈ポイント〉  
 運転免許証の所持・不所持両方の結果において、日常的な外出時の公共交通の利用については「ほとんど利用しない」が半数以上を占める結果となっている。また、「自宅もしくは自宅付近から利用できること」が市内の交通手段で最も重視することに挙げられており、交通手段について利便性の高さが求められている。

# 4.ふれあいバス運行事業者による乗降客数データの整理

ふれあいバス全路線を対象とし、運行事業者が取りまとめを行った乗降客数の分析を行った。再編前の平成 28 年 4 月から再編後の平成 31 年 9 月までの 3 年 6 か月の利用状況の推移を下記に示す。

## 4-1. 再編内容の整理

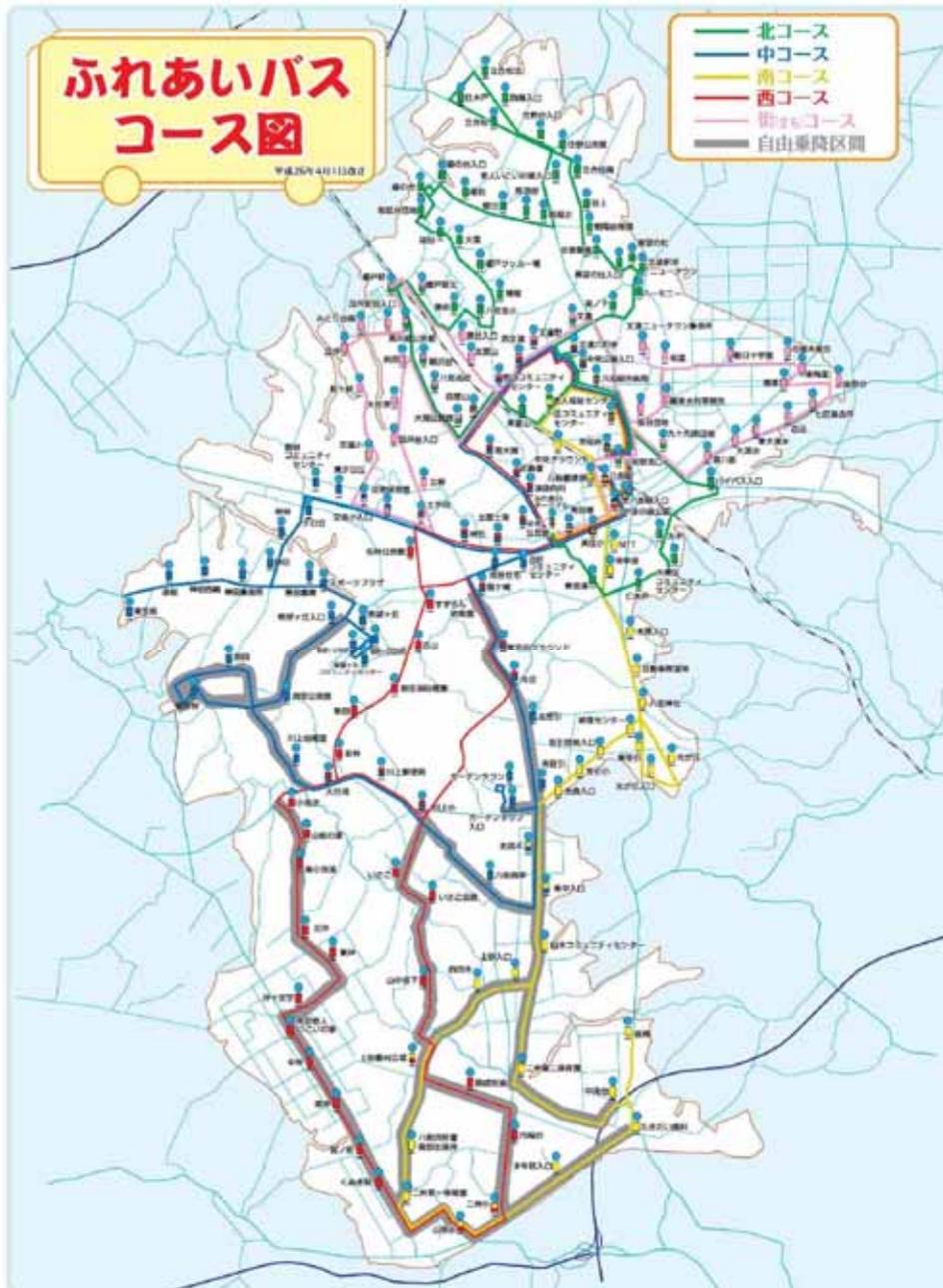
ふれあいバス 2017 年（平成 29）10 月の再編内容：

- ・八街駅接続回数増加のため、発着場所をふれあいターミナル（中央公民館前）から八街駅南口へ変更
- ・中コースを廃止し、5 ルートから 4 ルートでの運行へ変更
- ・各コースの運行回数の増加

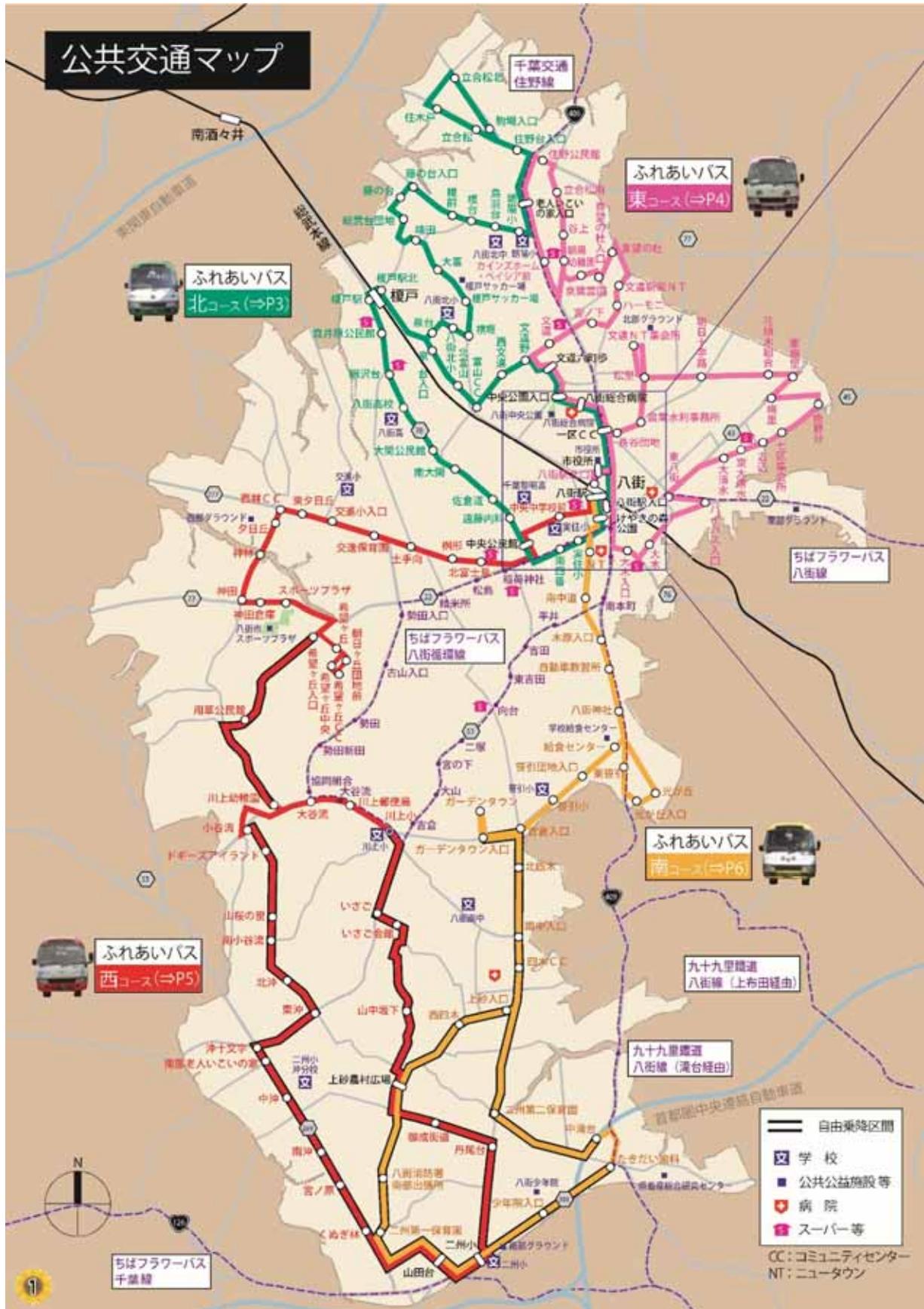
コース名	再編前	再編後	比較
東コース	6 便	9 便	+3 便
西コース	6 便	8 便	+2 便
南コース	8 便	9 便	+1 便
北コース	7 便	9 便	+2 便

朝便・夕便を含めた比較、東コースは街コース（現在は廃止）と比較

- ・再編前のふれあいバスコース図



・再編後のふれあいバスコース図



## 4-2. 結果概要

### ・4コースの利用者推移

4コースの利用者数はコース毎に増減はあるが、コースの廃止、ルート縮小を踏まえ、再編後は減少したものの、再編後後期においては増加傾向となっている。コース別では下記に示すよう、コース毎に増減の傾向が異なっているが、再編後前期から再編後後期において利用者は、概ね増加傾向となっている。

月平均利用者数(人) 年別集計					
	南コース	西コース	東コース	北コース	合計
再編前(平成28年10月～平成29年9月)	2,106	1,634	1,781	1,389	6,910
再編後 前期(平成29年10月～平成30年9月)	2,109	2,143	1,501	1,140	6,893
再編後 後期(平成30年10月～令和元年9月)	2,198	2,211	1,554	1,131	7,094
再編前 再編後前期 増減率	0%	31%	-16%	-18%	0%
再編前前期 再編後後期 増減率	4%	3%	4%	-1%	3%

### ・利用が多い月・少ない月

#### 〈利用の多い月〉

再編前1年間は10月・6月の利用者数が多いが、再編後1年間は5月・6月の利用者が多く、翌年は10月・7月の利用者が多く、傾向は毎年若干変動傾向にある。3か年合計では6月の利用者数が最も多い。

#### 〈利用の少ない月〉

3か年を通し、1月の利用者数が最も少ない。また、2月の利用者数も概ね少ない傾向にある。

### 4-3. ふれあいバス再編前後の利用状況の比較

#### 4-3-1. 運行再編前後での4ルート合計での推移

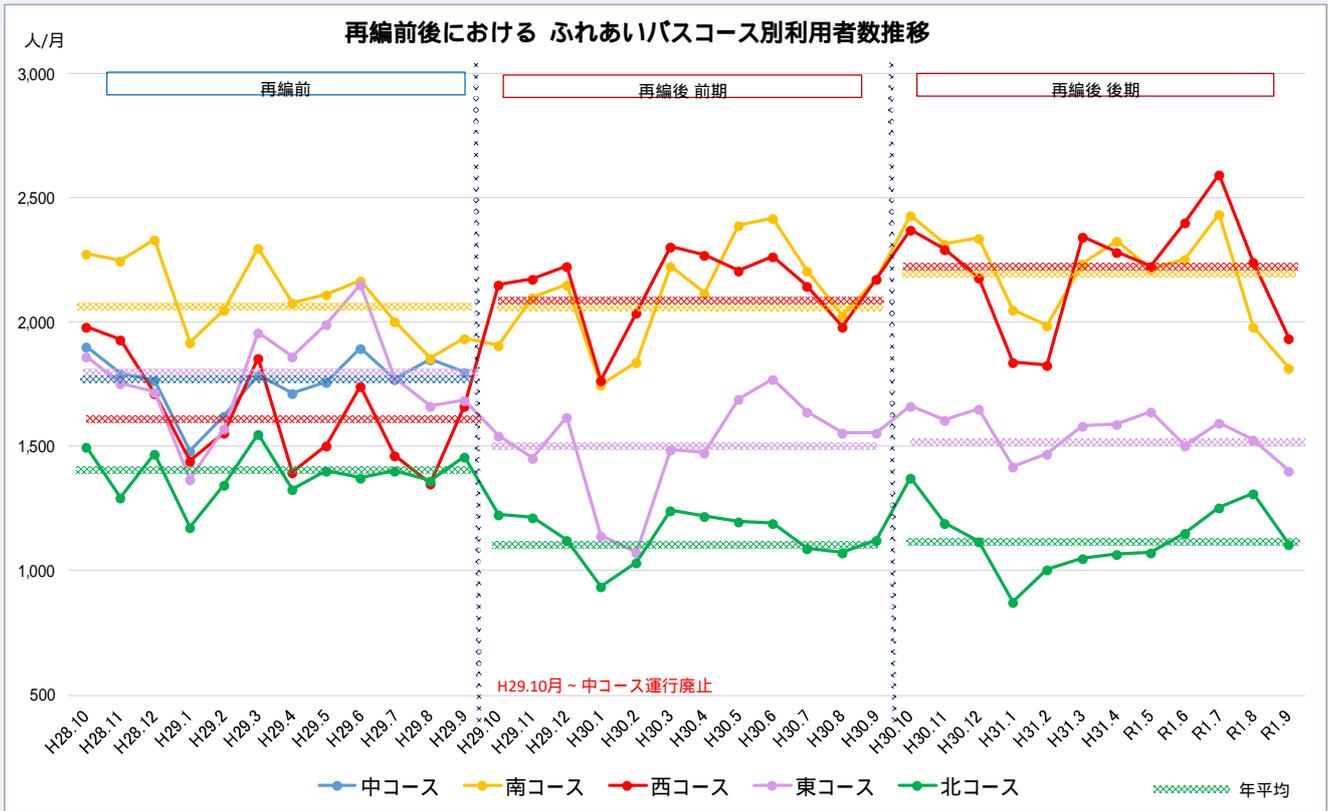
再編前の旧中コースを集約した再編後の西コースでは、両コースの需要を取り込み利用者増となったことがうかがえる。再編前後でルートの短縮や廃止が少なかった南コースでは、再編後前期の利用者は横ばい、ルート変更と短縮が伴った東コースと北コースでは利用者減となった。

#### (1) 再編前後の月利用者数の推移

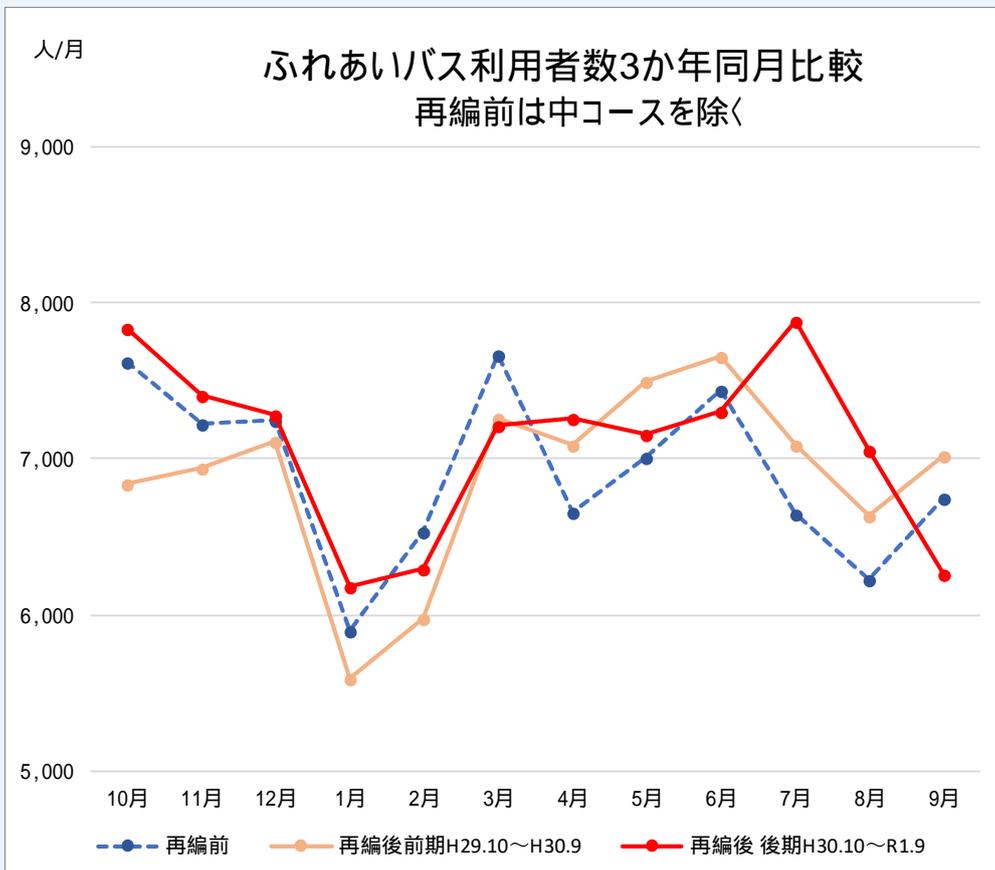
	年	月	中コース	南コース	西コース	東コース	北コース	合計
再編前	H28	10月	1,900	2,275	1,979	1,864	1,497	9,515
	H28	11月	1,795	2,247	1,929	1,753	1,296	9,020
	H28	12月	1,765	2,335	1,717	1,720	1,473	9,010
	H29	1月	1,480	1,917	1,444	1,368	1,173	7,382
	H29	2月	1,626	2,052	1,554	1,574	1,348	8,154
	H29	3月	1,790	2,298	1,856	1,956	1,551	9,451
	H29	4月	1,717	2,075	1,394	1,863	1,328	8,377
	H29	5月	1,759	2,111	1,506	1,991	1,402	8,769
	H29	6月	1,897	2,170	1,743	2,149	1,374	9,333
	H29	7月	1,772	2,002	1,463	1,779	1,400	8,416
	H29	8月	1,852	1,857	1,354	1,661	1,360	8,084
	H29	9月	1,801	1,938	1,664	1,689	1,461	8,553
再編後	H29	10月		1,909	2,153	1,544	1,228	6,834
	H29	11月		2,099	2,177	1,455	1,213	6,944
	H29	12月		2,149	2,223	1,619	1,125	7,116
	H30	1月		1,749	1,765	1,143	937	5,594
	H30	2月		1,840	2,036	1,072	1,031	5,979
	H30	3月		2,228	2,305	1,485	1,244	7,262
	H30	4月		2,116	2,272	1,478	1,222	7,088
	H30	5月		2,390	2,211	1,693	1,197	7,491
	H30	6月		2,418	2,266	1,772	1,194	7,650
	H30	7月		2,207	2,148	1,643	1,089	7,087
	H30	8月		2,029	1,984	1,553	1,072	6,638
	H30	9月		2,172	2,173	1,553	1,125	7,023
	H30	10月		2,430	2,375	1,664	1,372	7,841
	H30	11月		2,314	2,295	1,607	1,190	7,406
	H30	12月		2,338	2,178	1,650	1,119	7,285
	H31	1月		2,049	1,837	1,418	874	6,178
	H31	2月		1,987	1,828	1,473	1,008	6,296
	H31	3月		2,236	2,345	1,584	1,050	7,215
H31	4月		2,326	2,280	1,588	1,065	7,259	
R1	5月		2,214	2,227	1,639	1,075	7,155	
R1	6月		2,253	2,399	1,502	1,150	7,304	
R1	7月		2,434	2,594	1,598	1,257	7,883	
R1	8月		1,980	2,243	1,527	1,309	7,059	
R1	9月		1,816	1,936	1,401	1,107	6,260	

※単位：人/月

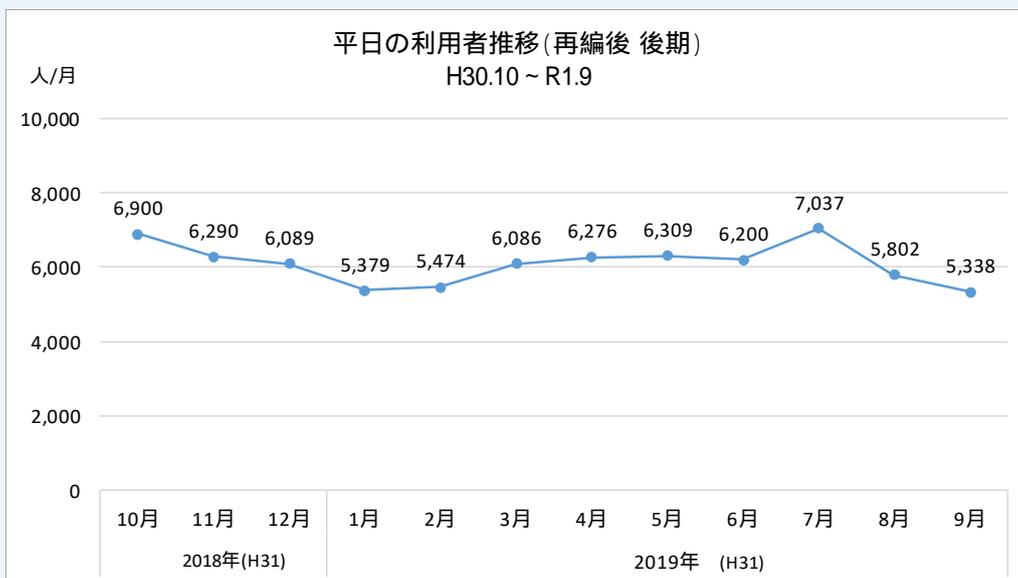
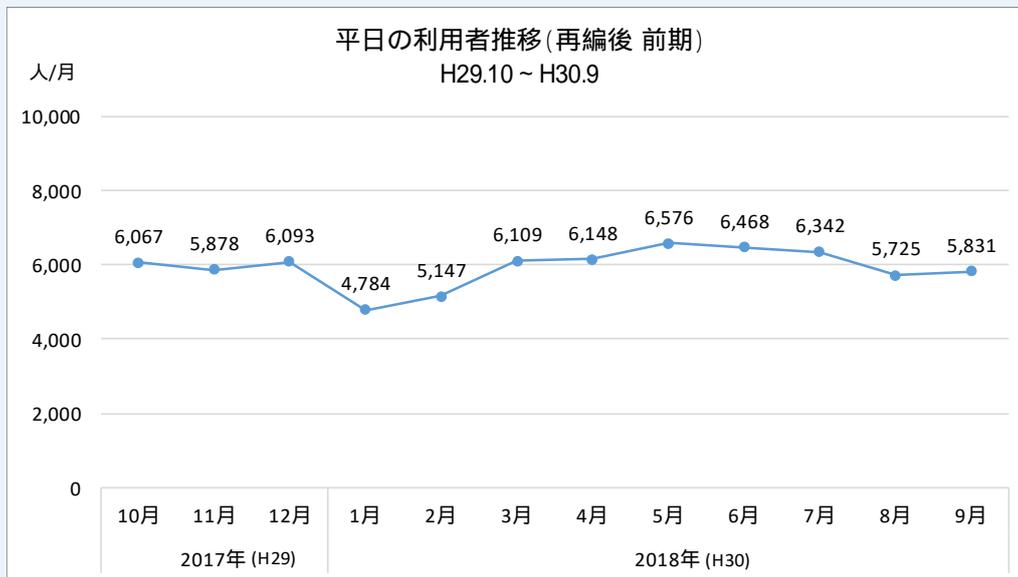
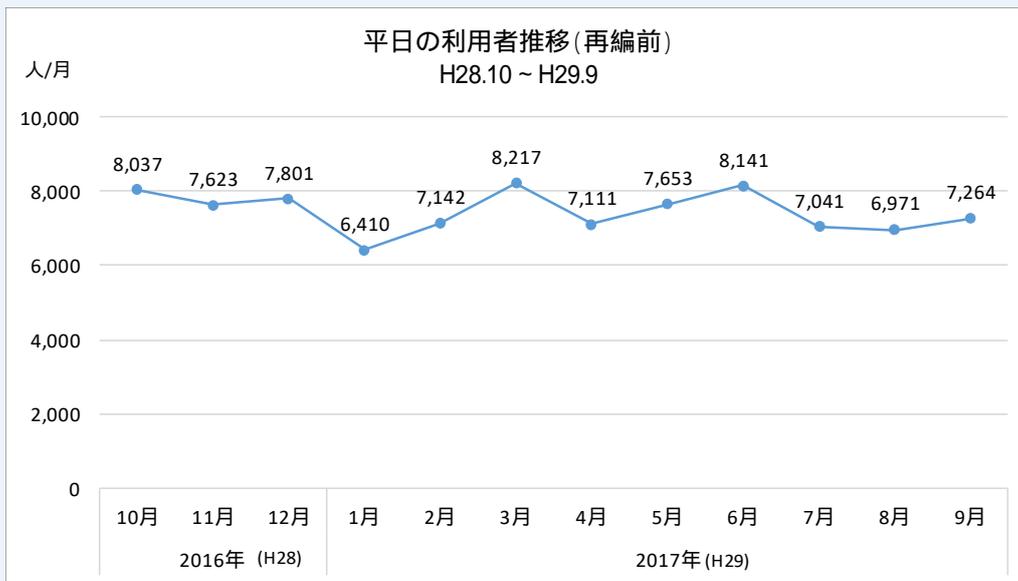
(2) 再編前後の利用者数の推移（コース別）



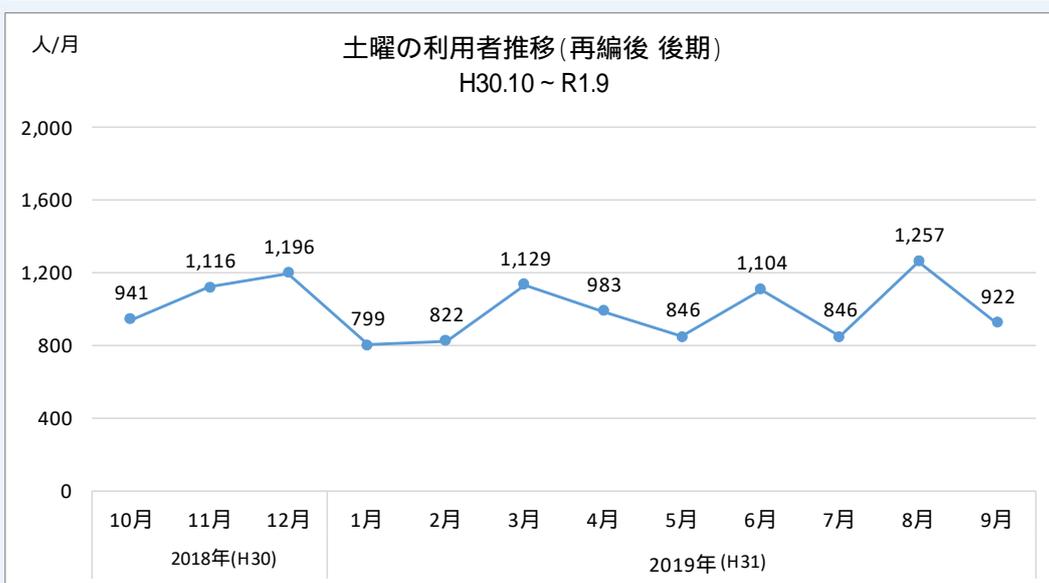
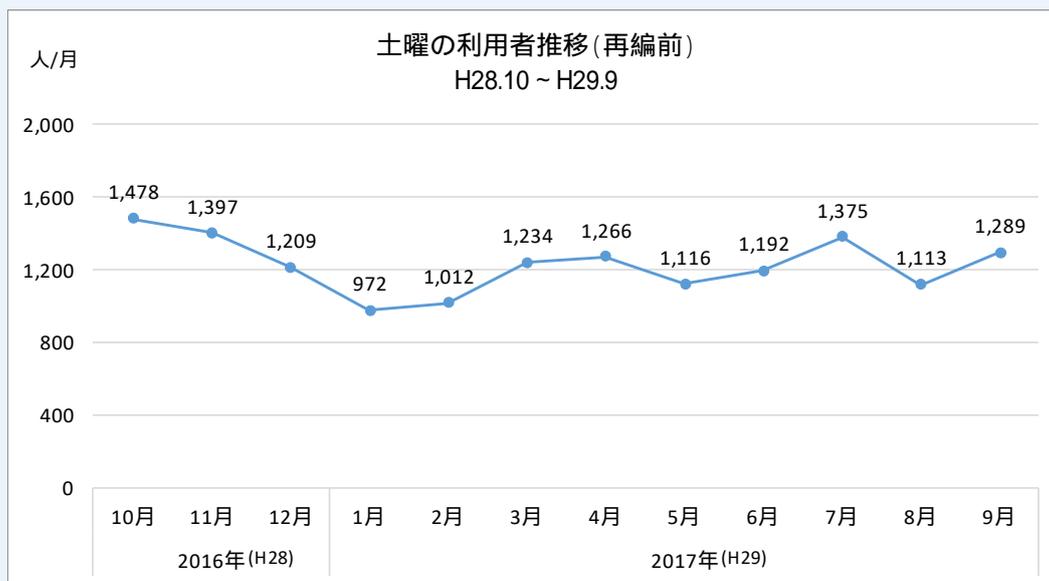
(3) 利用者推移（全ルート合計）



(4) 平日利用者推移 (全ルート合計) ※再編前は中コース利用者数を除く



(5) 土曜利用者推移 (全ルート合計) ※再編前は中コース利用者数を除く

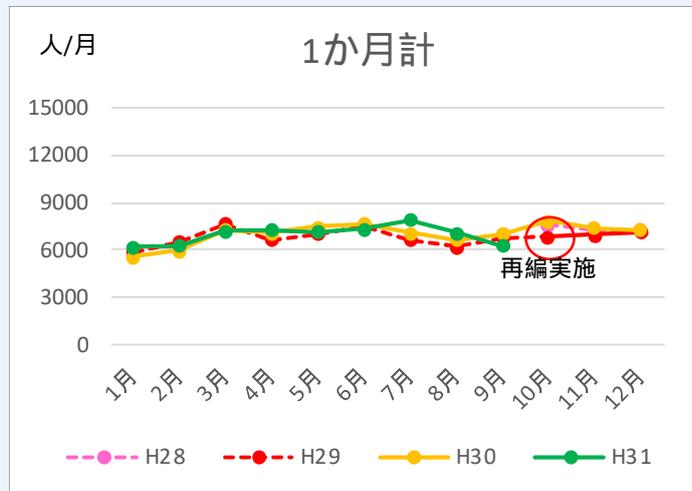


### 4-3-2. 全ルート合計での同月比較

※2017年（H29）10月～再編 / 集計対象期間：2016年（H28）10月～2019年（H31）9月

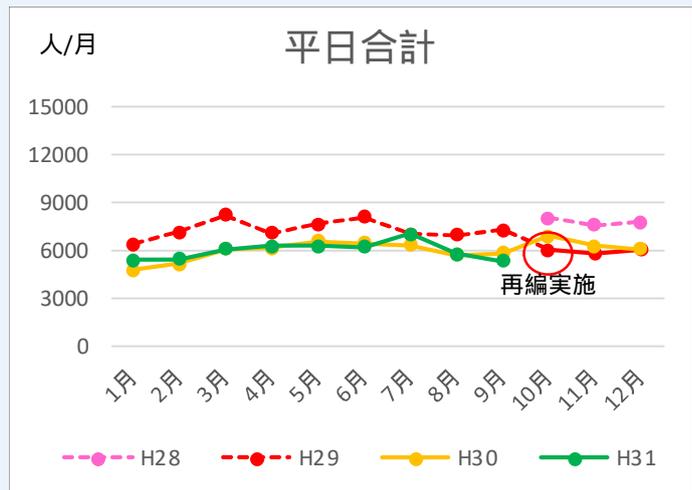
#### (1) 利用者推移（1か月計） 単位：人/月

1か月計	H28	H29	H30	H31
1月		5,902	5,594	6,178
2月		6,528	5,979	6,296
3月		7,661	7,262	7,215
4月		6,660	7,088	7,259
5月		7,010	7,491	7,155
6月		7,436	7,650	7,304
7月		6,644	7,087	7,883
8月		6,232	6,638	7,059
9月		6,752	7,023	6,260
10月	7,615	6,834	7,841	
11月	7,225	6,944	7,406	
12月	7,245	7,116	7,285	



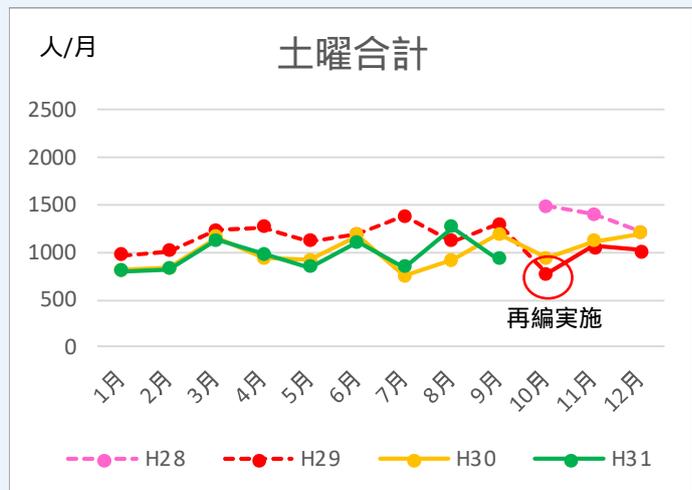
#### (2) 平日利用者推移 単位：人/月

平日計	H28	H29	H30	H31
1月		6,410	4,784	5,379
2月		7,142	5,147	5,474
3月		8,217	6,109	6,086
4月		7,111	6,148	6,276
5月		7,653	6,576	6,309
6月		8,141	6,468	6,200
7月		7,041	6,342	7,037
8月		6,971	5,725	5,802
9月		7,264	5,831	5,338
10月	8,037	6,067	6,900	
11月	7,623	5,878	6,290	
12月	7,801	6,093	6,089	



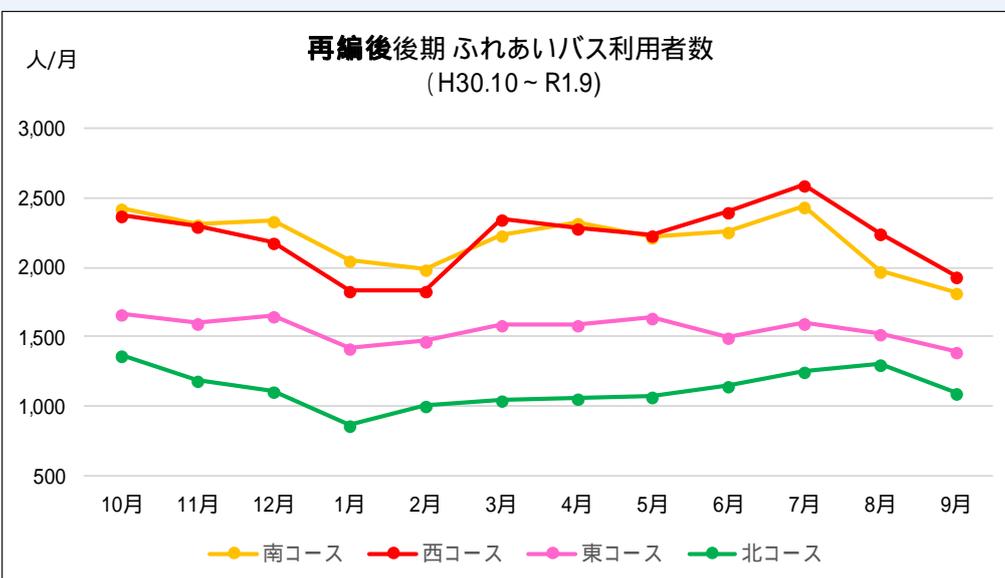
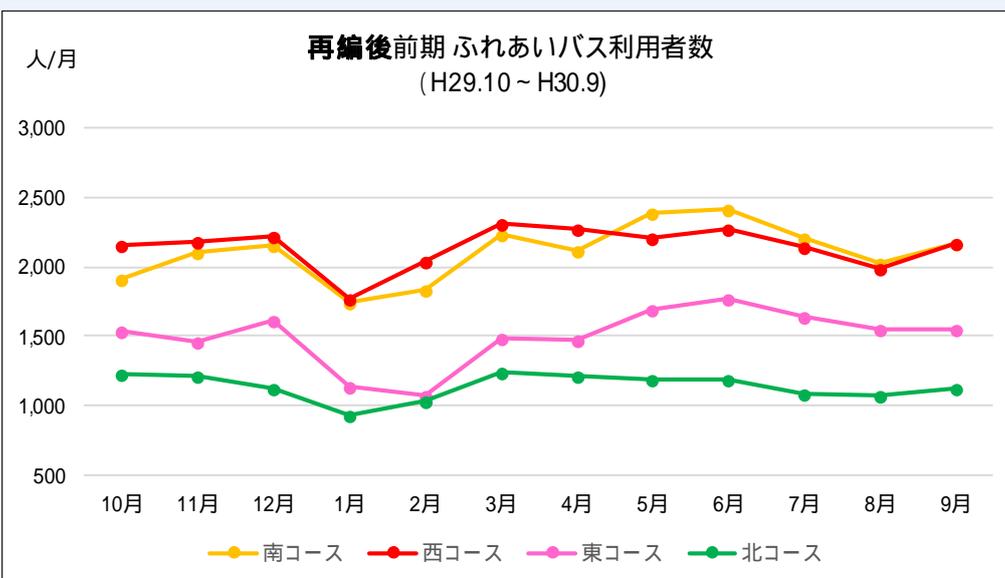
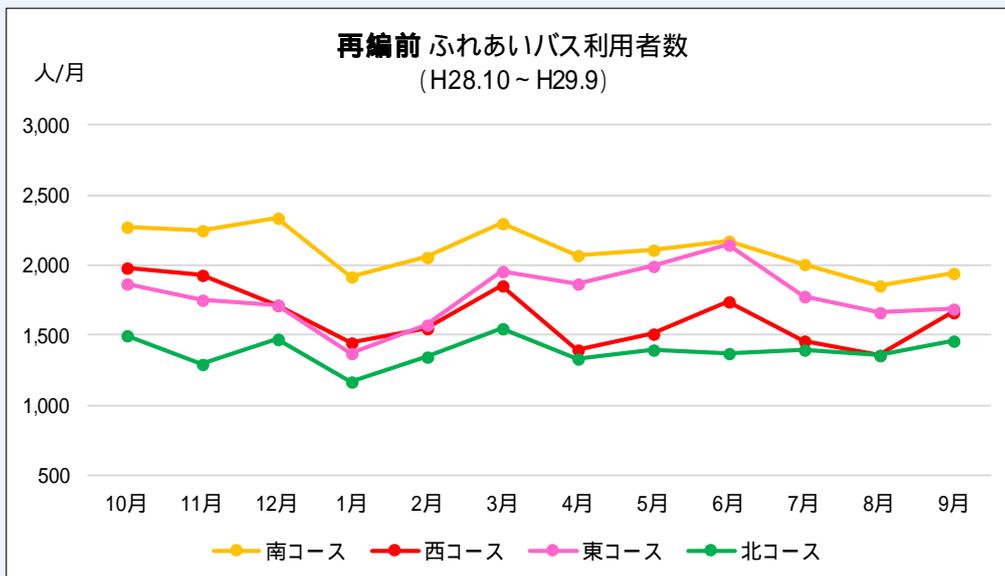
#### (3) 土曜利用者推移 単位：人/月

土曜計	H28	H29	H30	H31
1月		972	810	799
2月		1,012	832	822
3月		1,234	1,153	1,129
4月		1,266	940	983
5月		1,116	915	846
6月		1,192	1,182	1,104
7月		1,375	745	846
8月		1,113	913	1,257
9月		1,289	1,192	922
10月	1,478	767	941	
11月	1,397	1,066	1,116	
12月	1,209	1,023	1,196	

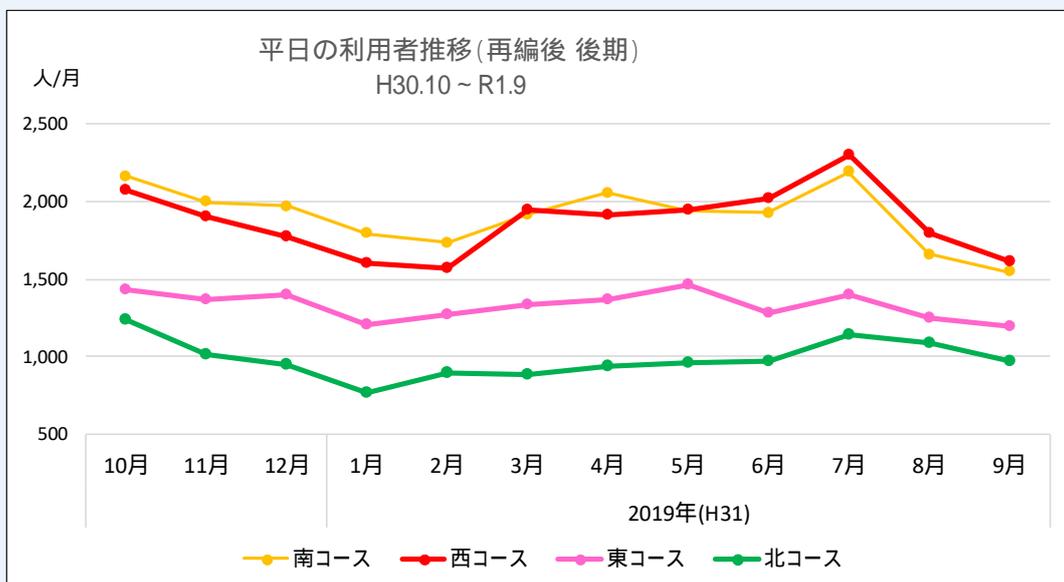
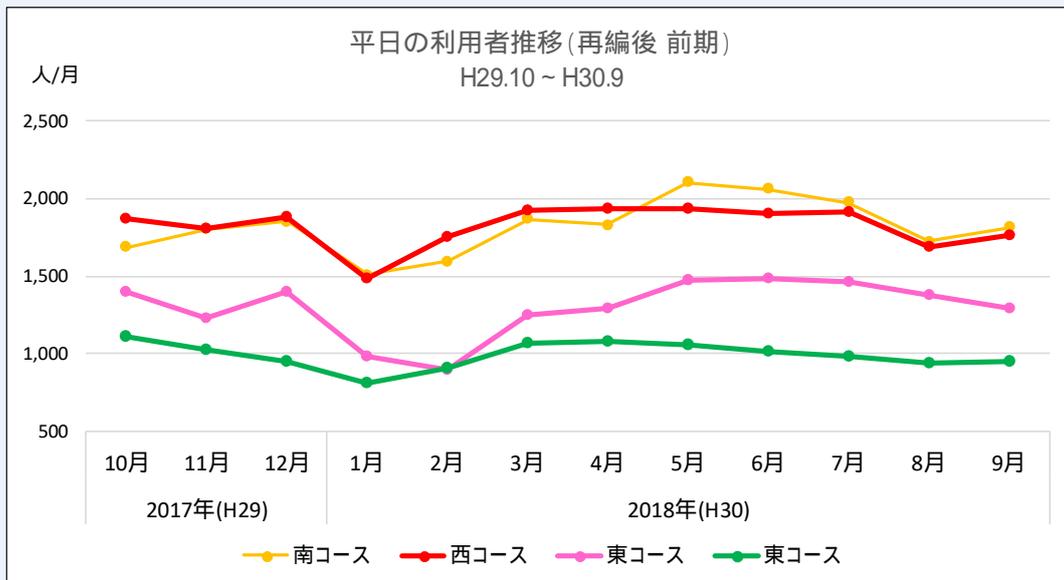
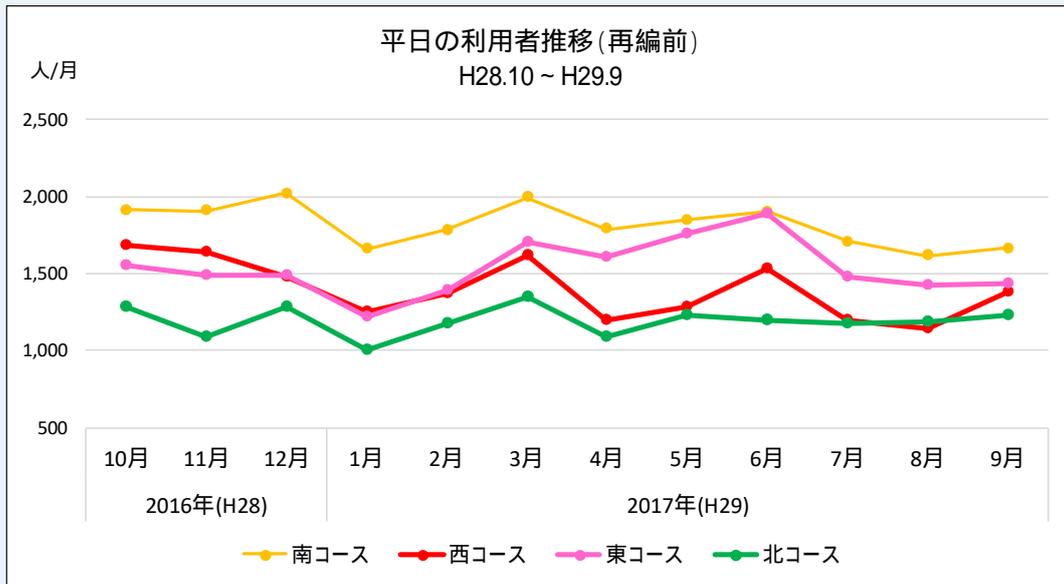


### 4-3-3. 運行再編前後でのコース別の推移

(1) コース別利用者推移 (1 か月合計) ※中コースは除く



(2) コース別平日利用者推移 ※中コースは除く

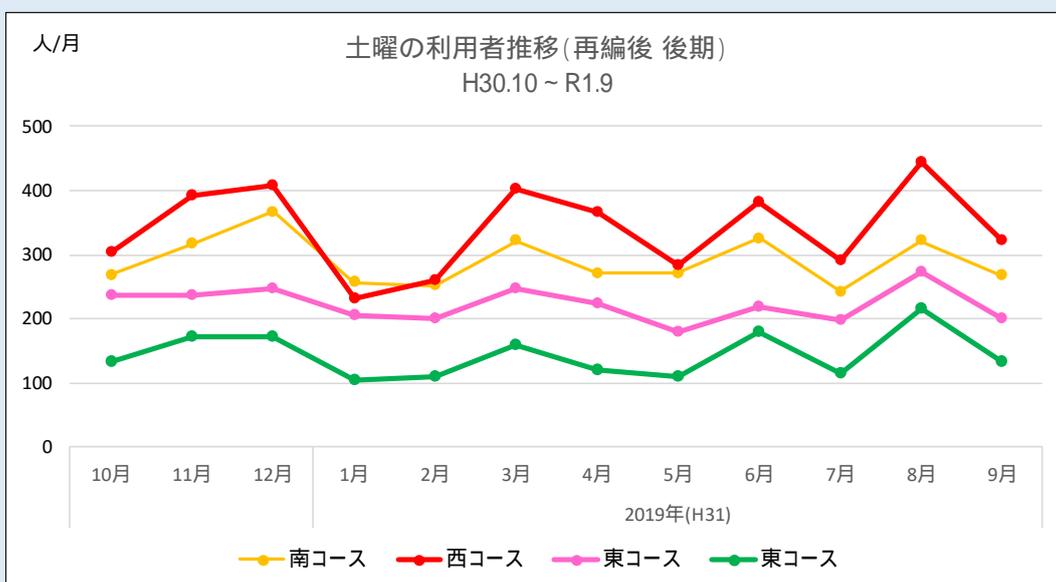
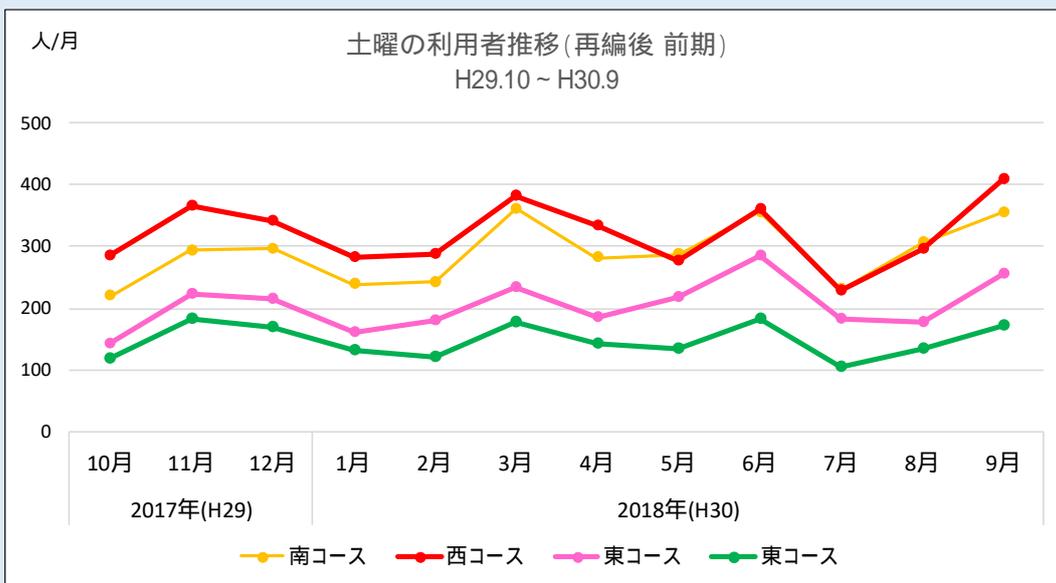
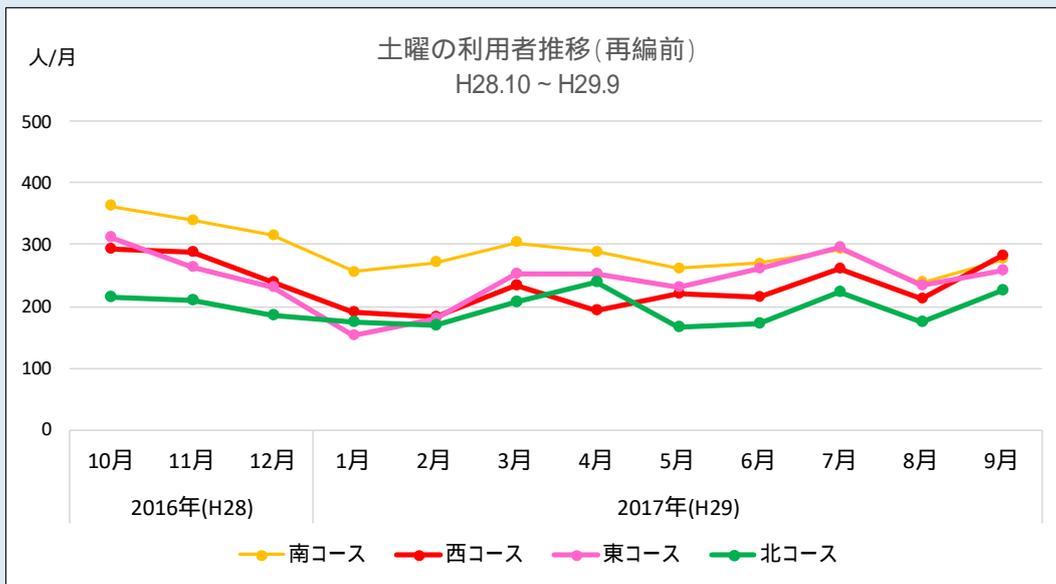


平日利用者の推移 コース別内訳

年	月	中コース	南コース	西コース	東コース	北コース	合計	
H28	2016	10	1,604	1,913	1,687	1,551	1,282	8,037
	2016	11	1,498	1,908	1,642	1,489	1,086	7,623
	2016	12	1,526	2,020	1,478	1,489	1,288	7,801
H29	2017	1	1,281	1,661	1,254	1,216	998	6,410
	2017	2	1,416	1,781	1,371	1,394	1,180	7,142
	2017	3	1,552	1,995	1,621	1,704	1,345	8,217
	2017	4	1,422	1,787	1,202	1,611	1,089	7,111
	2017	5	1,522	1,849	1,286	1,761	1,235	7,653
	2017	6	1,621	1,901	1,528	1,889	1,202	8,141
	2017	7	1,470	1,709	1,201	1,483	1,178	7,041
	2017	8	1,599	1,618	1,142	1,426	1,186	6,971
	2017	9	1,556	1,662	1,381	1,430	1,235	7,264
	2017	10	0	1,689	1,867	1,401	1,110	6,067
	2017	11	0	1,805	1,811	1,232	1,030	5,878
	2017	12	0	1,852	1,882	1,404	955	6,093
H30	2018	1	0	1,511	1,483	983	807	4,784
	2018	2	0	1,597	1,749	891	910	5,147
	2018	3	0	1,867	1,923	1,252	1,067	6,109
	2018	4	0	1,834	1,939	1,294	1,081	6,148
	2018	5	0	2,103	1,935	1,476	1,062	6,576
	2018	6	0	2,062	1,906	1,488	1,012	6,468
	2018	7	0	1,977	1,920	1,460	985	6,342
	2018	8	0	1,723	1,689	1,375	938	5,725
	2018	9	0	1,816	1,764	1,297	954	5,831
	2018	10	0	2,161	2,072	1,428	1,239	6,900
	2018	11	0	1,998	1,904	1,371	1,017	6,290
	2018	12	0	1,971	1,770	1,402	946	6,089
H31	2019	1	0	1,792	1,605	1,212	770	5,379
	2019	2	0	1,736	1,567	1,273	898	5,474
	2019	3	0	1,915	1,943	1,337	891	6,086
	2019	4	0	2,055	1,913	1,364	944	6,276
	2019	5	0	1,943	1,943	1,459	964	6,309
	2019	6	0	1,928	2,017	1,284	971	6,200
	2019	7	0	2,192	2,303	1,401	1,141	7,037
	2019	8	0	1,658	1,798	1,253	1,093	5,802
	2019	9	0	1,549	1,615	1,200	974	5,338

※単位：人/

(3) コース別土曜利用者推移 ※中コースは除く



土曜利用者の推移 コース別内訳

年	月	中コース	南コース	西コース	東コース	北コース	合計	
H28	2016	10	296	362	292	313	215	1,478
	2016	11	297	339	287	264	210	1,397
	2016	12	239	315	239	231	185	1,209
H29	2017	1	199	256	190	152	175	972
	2017	2	210	271	183	180	168	1,012
	2017	3	238	303	235	252	206	1,234
	2017	4	295	288	192	252	239	1,266
	2017	5	237	262	220	230	167	1,116
	2017	6	276	269	215	260	172	1,192
	2017	7	302	293	262	296	222	1,375
	2017	8	253	239	212	235	174	1,113
	2017	9	245	276	283	259	226	1,289
	2017	10	0	220	286	143	118	767
	2017	11	0	294	366	223	183	1,066
	2017	12	0	297	341	215	170	1,023
H30	2018	1	0	238	282	160	130	810
	2018	2	0	243	287	181	121	832
	2018	3	0	361	382	233	177	1,153
	2018	4	0	282	333	184	141	940
	2018	5	0	287	276	217	135	915
	2018	6	0	356	360	284	182	1,182
	2018	7	0	230	228	183	104	745
	2018	8	0	306	295	178	134	913
	2018	9	0	356	409	256	171	1,192
	2018	10	0	269	303	236	133	941
	2018	11	0	316	391	236	173	1,116
	2018	12	0	367	408	248	173	1,196
H31	2019	1	0	257	232	206	104	799
	2019	2	0	251	261	200	110	822
	2019	3	0	321	402	247	159	1,129
	2019	4	0	271	367	224	121	983
	2019	5	0	271	284	180	111	846
	2019	6	0	325	382	218	179	1,104
	2019	7	0	242	291	197	116	846
	2019	8	0	322	445	274	216	1,257
	2019	9	0	267	321	201	133	922

※単位：人/月

## 5.高齢者外出支援タクシーの利用状況

「八街市高齢者外出支援タクシー 利用助成券」の登録者と利用助成の実績データを用いて、下記に示す内容の把握を行った。

項目	実施内容
	<ul style="list-style-type: none"><li>平成 29 年 10 月導入以降、下記に示す対象期間の利用状況の取りまとめを行った。</li></ul>
移動実態の把握	<ul style="list-style-type: none"><li>対象時期は下記に示す時期 令和元年 11 月（最新の利用動向の把握のため） タクシー料金改定の予定を考慮 平成 31 年 4 月 （年度当初の利用動向の把握のため：年間枚数交付直後） 平成 31 年 3 月 （年度末の利用動向の把握のため：年間枚数期限切れ直前） 平成 30 年 10 月 （今回調査と同時期の一般的な利用動向の把握のため）</li><li>助成券の利用実績より確認 申請者の利用状況 利用が多い出発地の住所が位置する地区 利用が多い目的地（鉄道駅、病院等） 利用の曜日の分布状況</li></ul>

### 5-1. 結果概要

次頁以降に示すよう、分析対象の4か月において、利用者は増加傾向にある。実利用人数（1か月において、1回以上助成券を使用した人数）は、H30.10月は900人であったが、7か月後のR1.11月には1,042人に増加しており、増加率は16%となっている。

乗降（利用）が多い場所は、「自宅（個人宅含む）」が多く、「駅」、「病院・診療所」、「商業施設」、「公共施設」といった生活利便施設が上位を占めている。利用区間は、対象4か月全てにおいて『駅 → 自宅（個人宅含む）』の区間の利用が最も多い。

利用の多い曜日については、金曜日の利用が4か月の合計で最も多く、次いで火曜日が多い。一方、利用が最も少ない曜日は4か月の合計で日曜日であった。

## 5-2. 高齢者外出支援タクシーの利用助成券の申請状況および申請者の利用状況

(H29 年度・H30 年度)

・H29 年度 申請状況および利用状況 ※H29 年9月1日～ 申請受付、10月1日～事業実施

	申請状況						利用状況				
	1人 交付 枚数	申請者数				計	券交付枚数		券利用枚数		
		免許証を持っていない			病気等で 運転でき ない(診断 書等)		月	累計 a	月	累計 b	利用率 b/a
		「確認書」 記入	運転経歴 証明書	取消 通知書							
9月	24	516	39	15	4	574	13,776	13,776		0	0.0%
10月	24	371	16	8	1	396	9,504	23,280	1,617	1,617	6.9%
11月	20	180	8	10	0	198	3,960	27,240	2,160	3,777	13.9%
12月	16	70	1	5	1	77	1,232	28,472	2,396	6,173	21.7%
1月	12	72	6	7	0	85	1,020	29,492	2,155	8,328	28.2%
2月	8	51	3	4	0	58	464	29,956	2,060	10,388	34.7%
3月	4	100	8	7	2	117	468	30,424	2,919	13,307	43.7%
計		1,360	81	56	8	1,505	30,424		13,307		

運行開始

申請者数(H30.3.31時点):1,505人  
 実利用者数(H30.3.31時点)1,077人  
 申請者に対する利用率:71.6%

・H30 年度 申請状況および利用状況※H30 年3月1日～ 申請受付

	申請状況							利用状況						
	1人 交付 枚数	申請者数				計 (人)	累計 A	券交付枚数		実利用者数		券利用枚数		
		免許証を持っていない			病気等で 運転でき ない(診断 書等)			各月 (枚)	累計 B	各月 (人) C	利用率 C/A	各月 (枚)	累計 D	利用率 D/B
		「確認書」 記入	運転経歴 証明書	取消 通知書										
前年度 3月	48	720	54	18	3	795	795	38,160	38,160					
4月	48	589	29	10	0	628	1,423	30,144	68,304	757	53.2%	3,810	3,810	5.6%
5月	44	165	4	5	4	178	1,601	7,832	76,136	855	53.4%	4,232	8,042	10.6%
6月	40	113	6	10	0	129	1,730	5,160	81,296	915	52.9%	4,500	12,542	15.4%
7月	36	66	7	8	0	81	1,811	2,916	84,212	898	49.6%	4,438	16,980	20.2%
8月	32	55	8	9	0	72	1,883	2,304	86,516	910	48.3%	4,114	21,094	24.4%
9月	28	60	7	7	1	75	1,958	2,100	88,616	882	45.0%	3,591	24,685	27.9%
10月	24	54	5	15	0	74	2,032	1,776	90,392	901	44.3%	3,634	28,319	31.3%
11月	20	45	4	7	0	56	2,088	1,120	91,512	859	41.1%	3,520	31,839	34.8%
12月	16	34	2	5	0	41	2,129	656	92,168	891	41.9%	3,543	35,382	38.4%
1月	12	22	4	10	0	36	2,165	432	92,600	761	35.2%	2,956	38,338	41.4%
2月	8	24	2	8	0	34	2,199	272	92,872	751	34.2%	2,737	41,075	44.2%
3月	4	38	4	3	1	46	2,245	184	93,056	875	39.0%	3,717	44,792	48.1%
計		1,985	136	115	9	2,245		93,056				44,792		

申請者数(H31.3.31時点):2,245人  
 実利用者数(H31.3.31時点)1,799人  
 申請者に対する利用率:80.1%

### 5-3. 高齢者外出支援タクシーの利用助成券の利用状況

#### 5-3-1. 利用の概況

下記に示すよう、利用枚数・実利用人数・助成額は増加傾向にある。H30.10月からR1.11月の期間における利用件数の(下記の①+②合計)増加率は、17%となっている。また、個人利用に比べ、グループ利用の増加が著しく増加しているため、1回の乗車につき、夫婦、知人同士等の複数名での利用が定着しつつあることが予想される。

	利用枚数	助成額	実利用人数	個人利用	グループ利用	+ 合計
H30.10	3,627	1,813,500	900	2,030	161	2,191
H31.3	3,715	1,857,500	875	2,049	143	2,192
H31.4	5,140	2,570,000	1,005	2,907	134	3,041
R1.11	4,304	2,152,000	1,042	2,327	227	2,554
合計	16,786	8,393,000	3,822	9,313	665	9,978
H30.10からの 増加率	19%	19%	16%	15%	41%	17%

～ は、乗車人数計ではなく、助成券を使用した人数の合計

#### 5-3-2. 乗降が多い場所

下記に示すよう、各月において、乗降が多い場所は、「自宅(個人宅含む)」、「市内目的地」、「駅」の順となっている。以降は、「病院・診療所」、「商業施設」、「公共施設」、「飲食店」等具体的な生活利便施設が続いている。

乗降が多い場所の一覧

カテゴリ	H30.10	H31.3	H31.4	R1.11	合計
自宅(個人宅含む)	1,217	1,224	1,816	1,633	5,890
市内目的地	911	888	1,349	862	4,010
駅	962	827	1,090	1,008	3,887
病院・診療所	673	564	866	858	2,961
商業施設	372	451	627	537	1,987
公共施設	100	131	129	83	443
飲食店	52	51	82	61	246
福祉施設	51	46	57	49	203
不明	38	18	49	45	150
バス停	18	27	33	17	95
娯楽施設	14	19	26	21	80
その他	6	10	22	20	58
美容院	9	4	16	12	41
神社・仏閣	2	5	6	9	22
学校	4	5	2	6	17
スポーツ施設	0	2	11	3	16
オフィス	2	2	1	8	13
公園	3	3	3	2	11
冠婚葬祭	4	0	3	0	7
保育所・幼稚園	2	1	1	1	5
合計	4,440	4,278	6,189	5,235	20,142

### 5-3-3. 利用の多い区間および目的

下記に、各月における利用の多かった区間および目的の上位を示す。

・H30.10

	乗車	降車	人数(人)	割合
1	駅	自宅(個人宅含む)	359	16.4%
2	駅	市内目的地	227	10.4%
3	自宅(個人宅含む)	病院・診療所	200	9.1%
4	病院・診療所	自宅(個人宅含む)	173	7.9%
5	商業施設	自宅(個人宅含む)	142	6.5%
6	市内目的地	市内目的地	116	5.3%
7	自宅(個人宅含む)	駅	106	4.8%
8	市内目的地	病院・診療所	87	4.0%
9	駅	病院・診療所	59	2.7%
10	商業施設	市内目的地	59	2.7%

・H31.3

	乗車場所	降車場所	人数(人)	割合
1	駅	自宅(個人宅含む)	351	16.0%
2	駅	市内目的地	178	8.1%
3	自宅(個人宅含む)	病院・診療所	175	8.0%
4	商業施設	自宅(個人宅含む)	174	7.9%
5	病院・診療所	自宅(個人宅含む)	139	6.3%
6	市内目的地	市内目的地	137	6.3%
7	自宅(個人宅含む)	駅	105	4.8%
8	商業施設	市内目的地	70	3.2%
9	市内目的地	病院・診療所	68	3.1%
10	自宅(個人宅含む)	商業施設	65	3.0%

・H31.4

	乗車場所	降車場所	人数(人)	割合
1	駅	自宅(個人宅含む)	454	14.9%
2	自宅(個人宅含む)	病院・診療所	282	9.3%
3	商業施設	自宅(個人宅含む)	277	9.1%
4	市内	市内	245	8.1%
5	駅	市内	226	7.4%
6	病院・診療所	自宅(個人宅含む)	201	6.6%
7	自宅(個人宅含む)	駅	120	3.9%
8	市内	病院・診療所	100	3.3%
9	病院・診療所	市内	99	3.3%
10	自宅(個人宅含む)	市内	90	3.0%

・R1.11

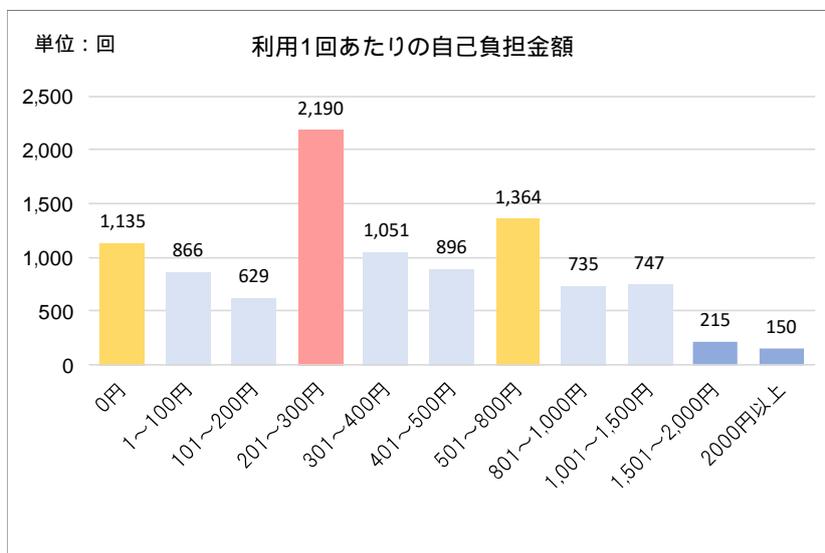
	乗車場所	降車場所	人数(人)	割合
1	駅	自宅(個人宅含む)	418	16.4%
2	自宅(個人宅含む)	病院・診療所	262	10.3%
3	病院・診療所	自宅(個人宅含む)	244	9.6%
4	商業施設	自宅(個人宅含む)	234	9.2%
5	駅	市内	142	5.6%
6	市内	市内	131	5.1%
7	自宅(個人宅含む)	駅	116	4.5%
8	病院・診療所	市内	77	3.0%
9	市内	病院・診療所	76	3.0%
10	自宅(個人宅含む)	商業施設	75	2.9%

### 5-3-4. 自己負担利用額の状況

下記に、分析対象4か月における利用1回あたりの自己負担金額を示す。201円以上300円以下の利用が最も多く22%を占める。次いで501円以上800円以下（14%）となっている。また負担額無し（0円）で利用している場合が11%で3番目に多い結果となっている。

分析対象4か月における利用1回あたりの自己負担金額

負担額	0円	1～100円	101～200円	201～300円	301～400円	401～500円
件数(件)	1,135	866	629	2,190	1,051	896
割合	11%	9%	6%	22%	11%	9%
負担額	501～800円	801～1,000円	1,001～1,500円	1,501～2,000円	2000円以上	計
件数(件)	1,364	735	747	215	150	9,978
割合	14%	7%	7%	2%	2%	100%

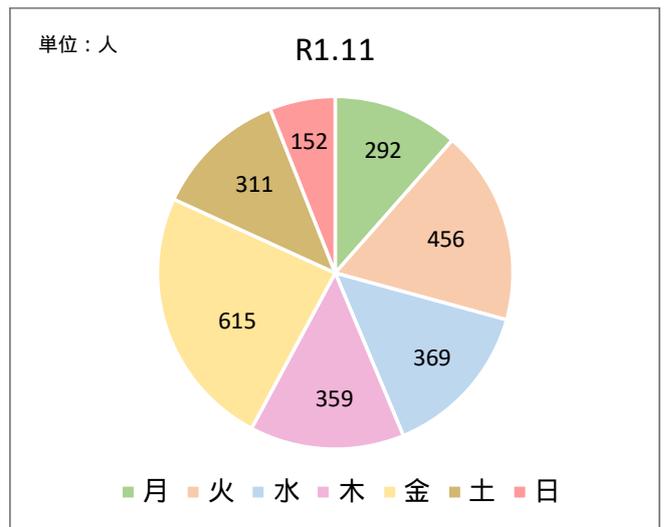
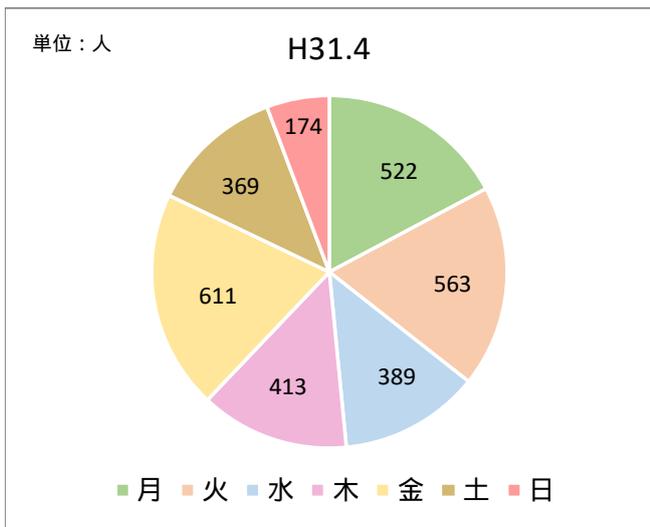
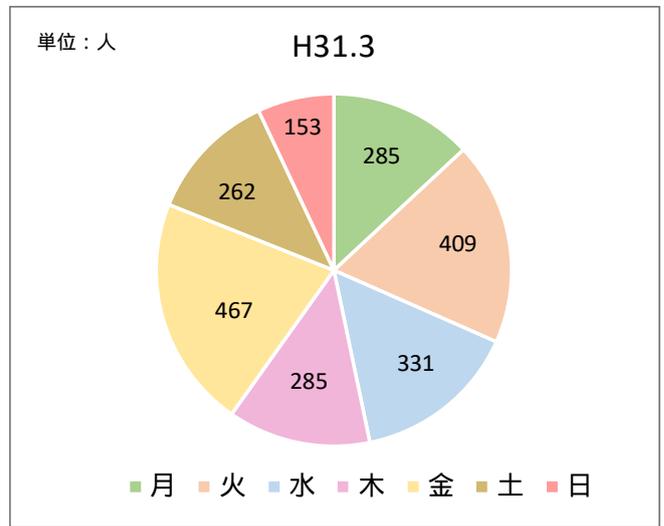
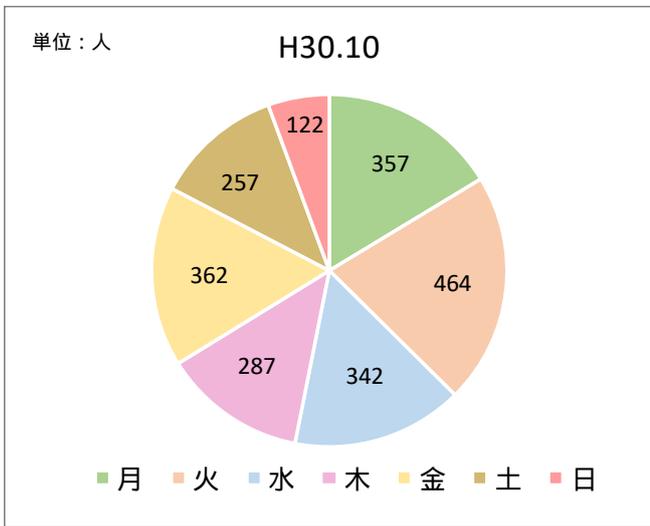


### 5-3-5. 利用の多い曜日

下記に、各月における利用の多かった曜日を示す。金曜、火曜の利用が多い。

	月	火	水	木	金	土	日	合計
H30.10	357	464	342	287	362	257	122	2,191
割合(%)	16	21	16	13	17	12	6	-
H31.3	285	409	331	285	467	262	153	2,192
割合(%)	13	19	15	13	21	12	7	-
H31.4	522	563	389	413	611	369	174	3,041
割合(%)	17	19	13	14	20	12	6	-
R1.11	292	456	369	359	615	311	152	2,554
割合(%)	11	18	14	14	24	12	6	-
合計	1,456	1,892	1,431	1,344	2,055	1,199	601	9,978
割合(%)	15	19	14	13	21	12	6	-

最も多い
  2番目に多い
 単位:人



### 5-3-6. 字別にみる外出支援タクシー利用特性

ここでは、高齢者外出支援タクシーの利用助成券に記されている利用者の居住地をベースに字別に、利用者数や利用回数、利用者負担額などの利用状況を1ヶ月平均ベースで集計した。

集計結果の一覧表は、以下に示したとおりである。各集計項目に着目したまとめは、次頁以降に示している。

外出支援タクシー利用状況（4か月利用分の1ヶ月平均値）

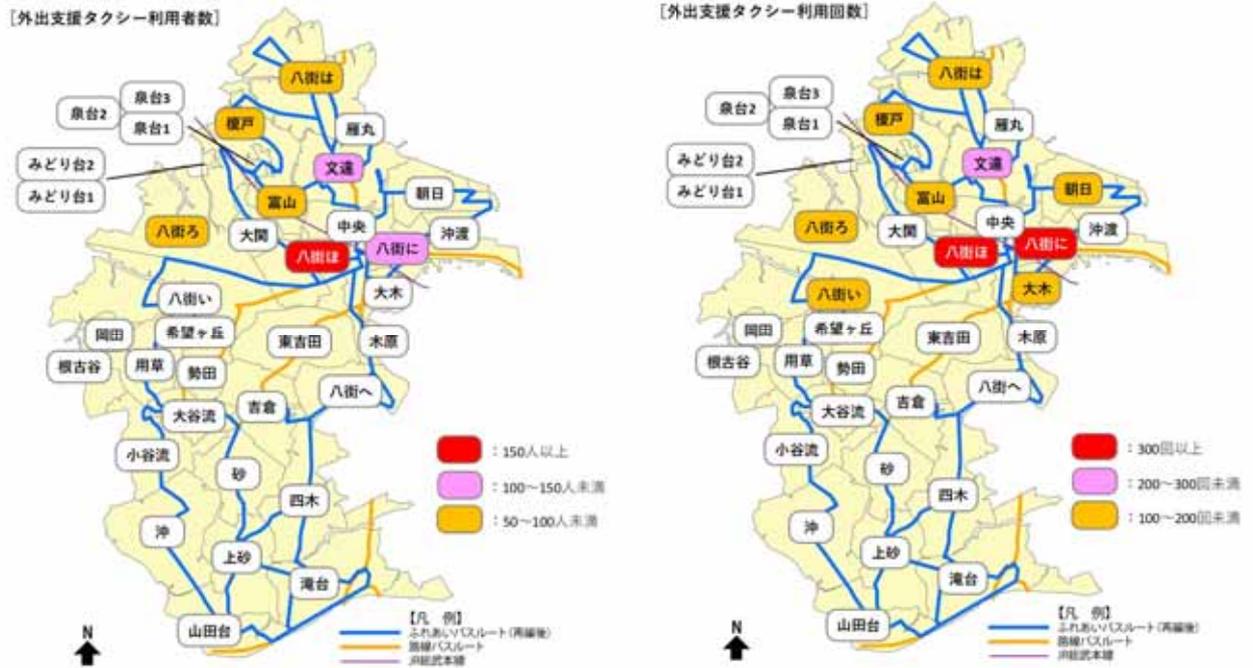
No	字名	利用者数 (人/月) a	利用回数 (回/月) b	人口 (人) c	高齢者 (人) d	高齢率 (%) d/c*100	利用率 (%/月) a/d*100	一人当たり 利用回数 (回/人月) b/a	負担額 平均 (円/月)
1	文違	129.0	290.5	6,410	1,608	25.1	8.0	2.3	361
2	榎戸	66.8	143.3	3,285	784	23.9	8.5	2.1	439
3	富山	52.0	124.8	3,451	891	25.8	5.8	2.4	314
4	大関	20.0	51.5	1,016	314	30.9	6.4	2.6	432
5	四木	6.8	14.5	980	346	35.3	2.0	2.1	699
6	滝台	0.0	0.0	896	313	34.9	-	-	-
7	山田台	2.0	4.0	1,641	580	35.3	0.3	2.0	314
8	沖	5.5	9.0	1,402	463	33.0	1.2	1.6	1,282
9	朝日	48.3	119.3	3,157	897	28.4	5.4	2.5	455
10	大木	39.5	108.3	1,924	615	32.0	6.4	2.7	401
11	大谷流	4.5	10.5	593	186	31.4	2.4	2.3	957
12	小谷流	3.3	6.3	196	74	37.8	4.5	1.9	2,063
13	根古谷	0.3	0.5	193	65	33.7	0.5	1.7	371
14	岡田	0.0	0.0	84	34	40.5	-	-	-
15	用草	2.3	3.0	413	157	38.0	1.5	1.3	483
16	勢田	7.8	23.3	972	243	25.0	3.2	3.0	781
17	東吉田	35.0	86.3	3,344	837	25.0	4.2	2.5	611
18	吉倉	19.3	36.8	1,949	446	22.9	4.3	1.9	958
19	砂	7.0	17.8	835	233	27.9	3.0	2.5	1,499
20	上砂	2.0	4.0	628	223	35.5	0.9	2.0	1,359
21	八街い	42.3	101.0	3,758	1,187	31.6	3.6	2.4	681
22	八街ろ	51.3	109.8	4,102	1,095	26.7	4.7	2.1	659
23	八街は	70.8	137.3	5,050	1,336	26.5	5.3	1.9	642
24	八街に	144.0	391.0	6,505	1,948	29.9	7.4	2.7	333
25	八街ほ	179.8	473.0	10,955	2,963	27.0	6.1	2.6	316
26	八街へ	24.8	61.3	2,416	651	26.9	3.8	2.5	608
27	木原	0.3	1.5	104	23	22.1	1.3	5.0	58
28	沖渡	6.8	16.0	204	69	33.8	9.9	2.4	412
29	雁丸	0.5	0.5	513	36	7.0	1.4	1.0	115
30	中央	4.8	9.3	166	39	23.5	12.3	1.9	173
31	泉台1丁目	10.5	19.3	686	267	38.9	3.9	1.8	357
32	泉台2丁目	15.8	31.5	909	273	30.0	5.8	2.0	456
33	泉台3丁目	7.0	13.5	329	139	42.2	5.0	1.9	409
34	みどり台1丁目	13.8	23.8	421	177	42.0	7.8	1.7	596
35	みどり台2丁目	9.5	18.5	551	198	35.9	4.8	1.9	490
36	希望ヶ丘	15.3	34.3	948	247	26.1	6.2	2.2	947

\*利用状況データは、H30.10、H31.3、H31.4、R1.11の4か月分

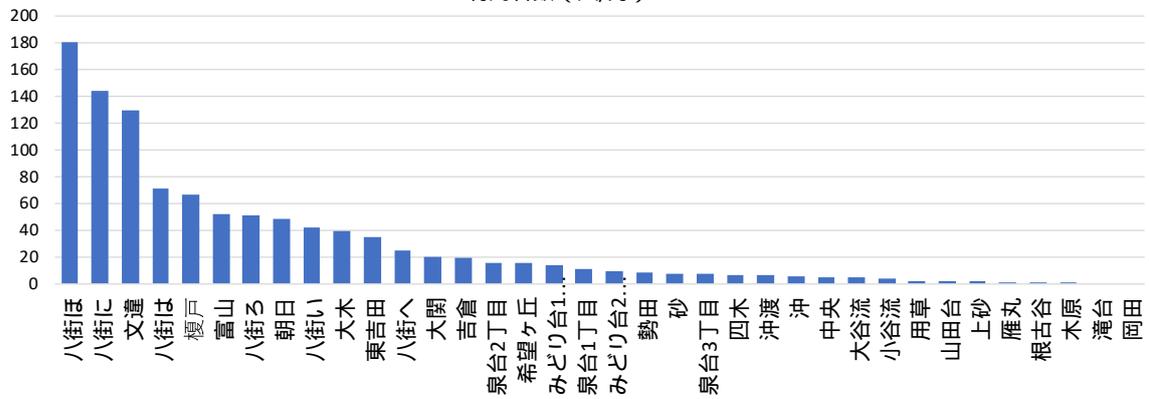
\*人口および高齢者は平成30年4月1日現在、住民基本台帳より

# (1) 利用者数と利用回数

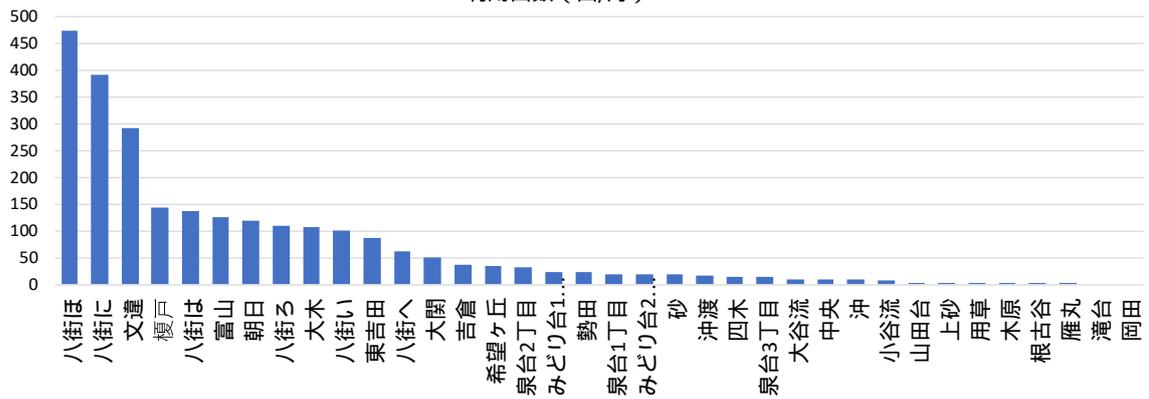
利用者数と利用回数がともに多い地区は、八街ほ、八街に、文違、榎戸、八街は、富山などになっており、地域の北エリアと東エリアに多く分布している。



利用者数 (人/月)



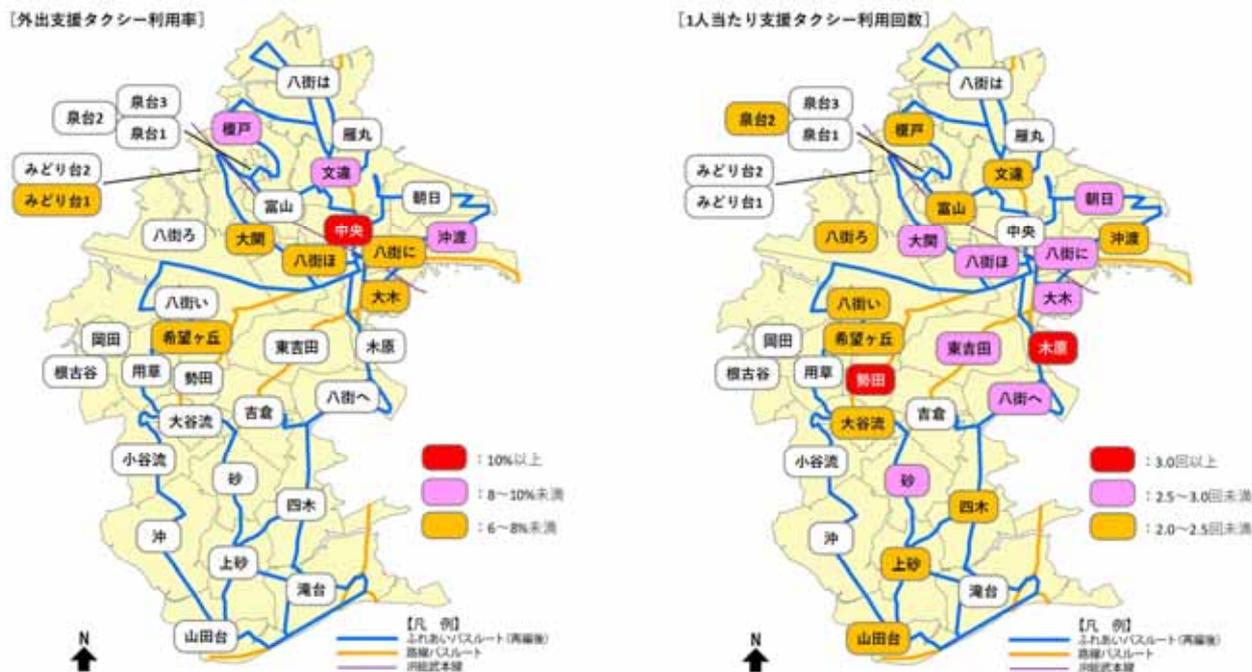
利用回数 (回/月)



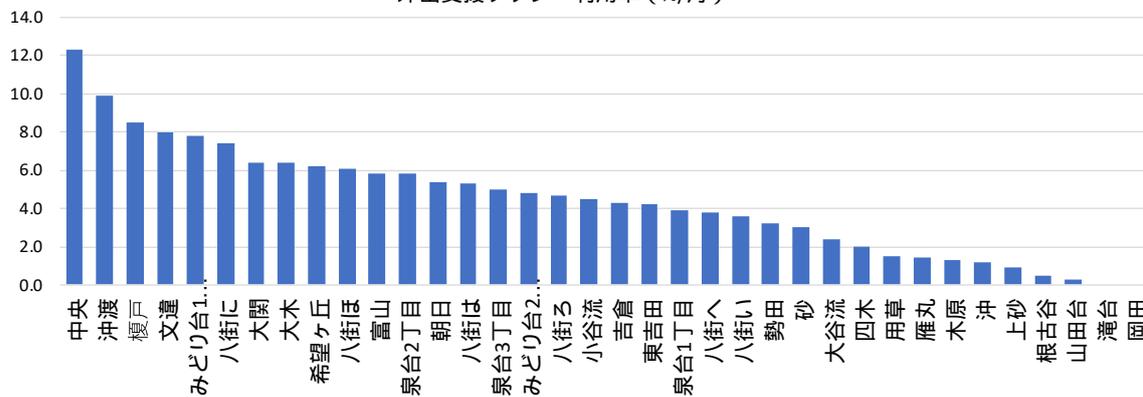


### (3) 外出支援タクシー利用率と高齢者1人当たりの利用回数

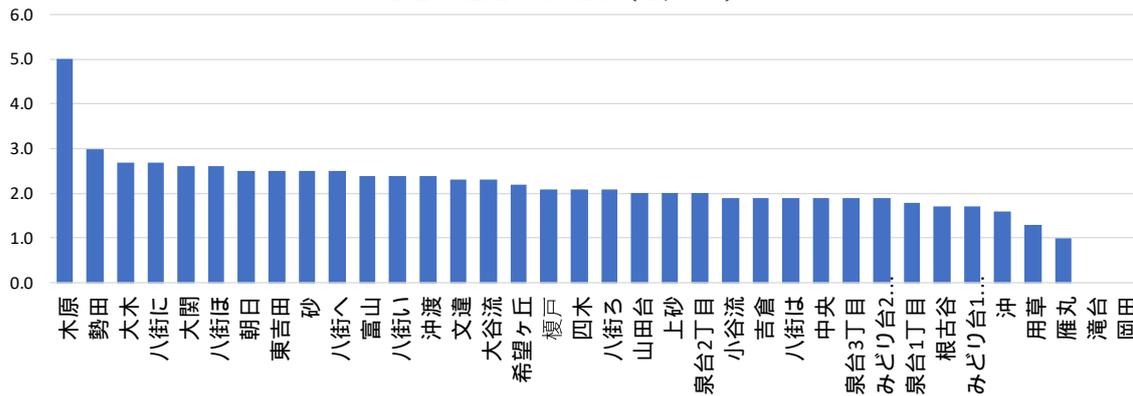
高齢者数に対する外出支援タクシー利用者の利用率は中央地区のみが10%以上となっているほか、8~10%未満は文違、榎戸、沖渡の3地区となっている。6%以上の地区は北エリアと東エリアに多くみられる。一方で、利用者1人当たりの利用回数は2回以上の地区が多く、市域に広く分布している。その中で、勢田地区と木原地区では3回以上と利用回数が多くなっている。



外出支援タクシー利用率(%/月)



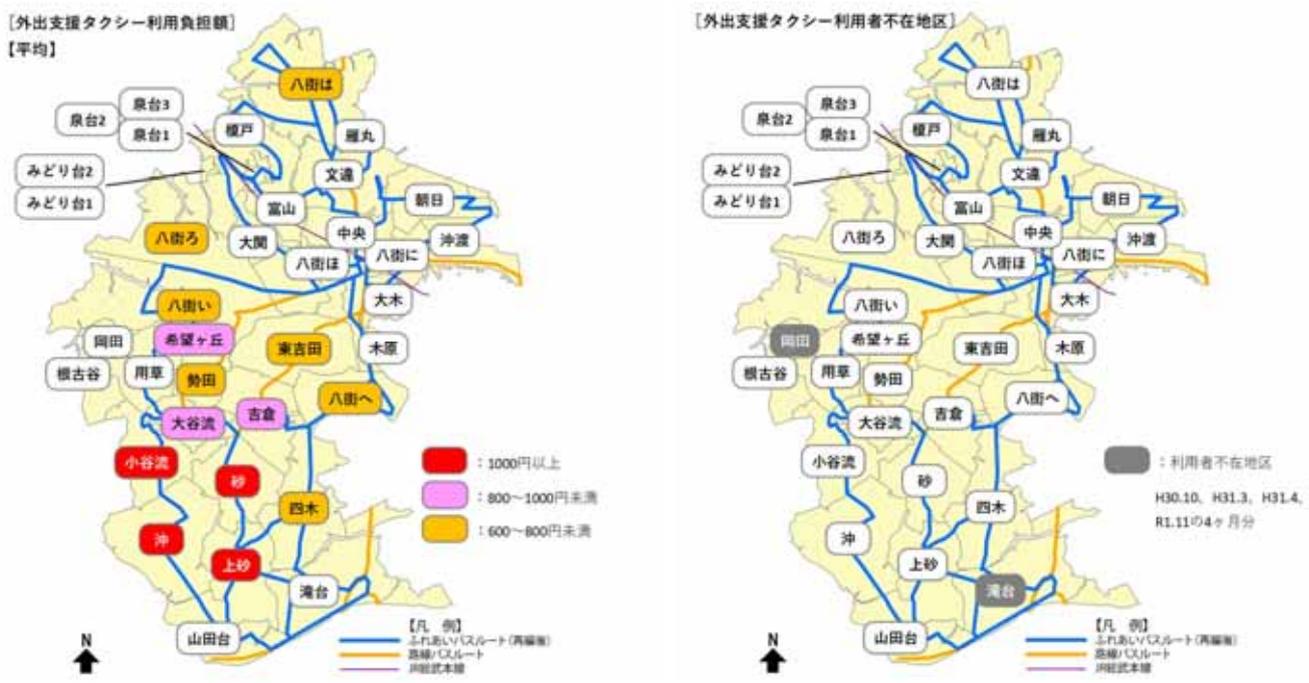
高齢者1人当たり利用回数(回/人月)



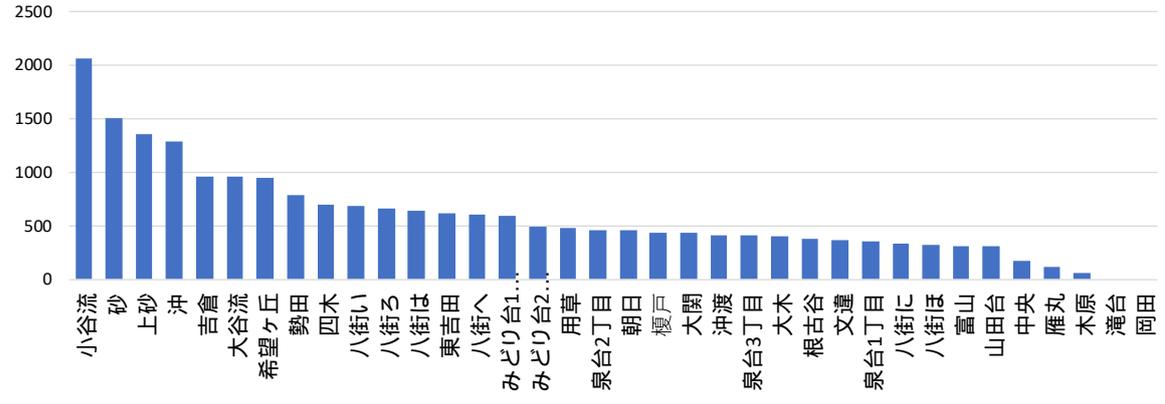
#### (4) 利用者の負担状況

所定の運賃から外出支援タクシー利用補助額を引いた利用者負担額の平均は、小谷流、砂、上砂、沖の4地区で1000円以上と高く、特に小谷流では2000円以上と高額負担となっている。次いで吉倉、大谷流、希望ヶ丘が800~1000円となっている。これらの地区は、いずれも各種施設が集積する市中心部から離れたエリアに分布しており、出発地と目的地との距離条件が強く影響しているものと推察される。

なお、今回の4ヶ月分の集計では、ふれあいバスや路線バスが通る滝台地区、字別地区の中で最も人口が少ない岡田地区では、外出支援タクシーの利用者はいなかった。



外出支援タクシー利用負担額【月平均】(円)

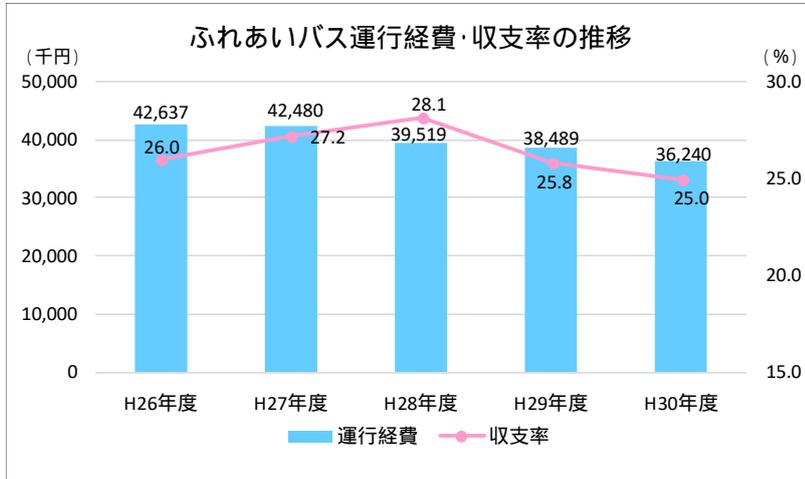


## 6.交通施策における財政負担推移

下記に本市で運行している交通施策での財政負担状況を整理する。対象期間は、直近5年間となるH26年度からH30年度とした。

※高齢者外出支援タクシー利用助成はH29.10運行開始のため、H29年度(6か月)、H30年度の1.5年度とした。

### ・ふれあいバスにおける推移

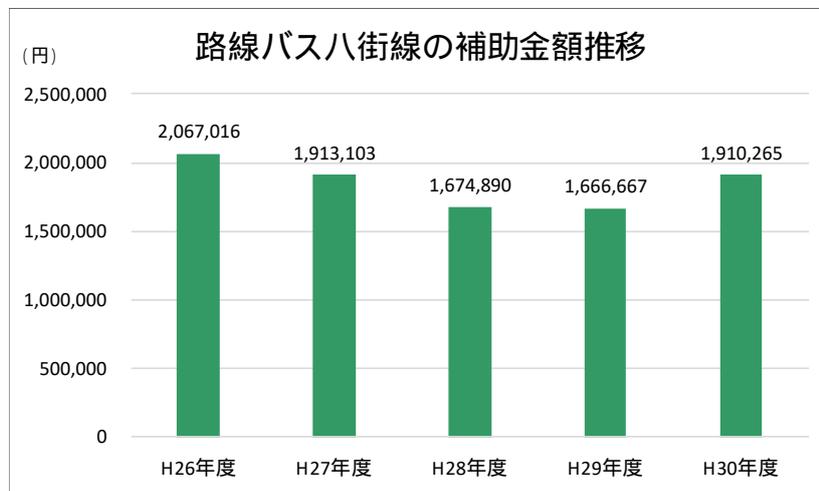


近年5か年の運行経費は、約4千万円前後で推移しているが、近年は減少傾向にある。

それに伴い、収支率も約25%前後で推移しているが、近年は減少傾向にある。

- ・平成26年4月1日からコースの一部変更と運行時刻改正
- ・平成27年9月6日から日曜日及び年末年始の運休(12月31日から1月3日まで)
- ・平成29年10月1日からコースの再編と運行時刻改正(街コースから東コースに改正、中コースの廃止)

### ・路線バスにおける補助金額の推移



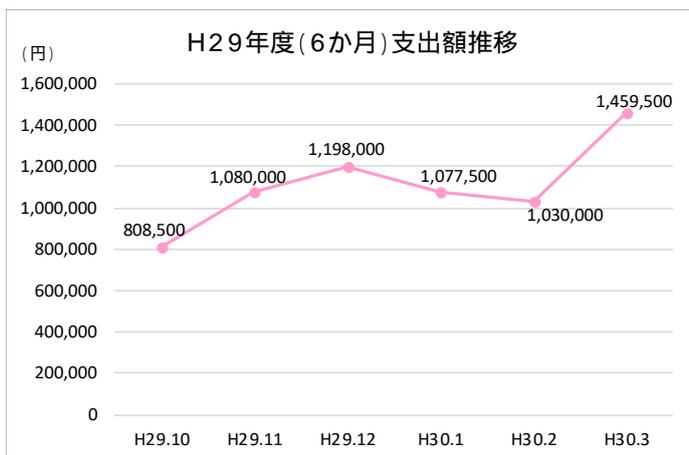
路線バス八街線における国庫補助金額の推移は左記の通りとなる。

近年5か年は約200万円前後で推移している状況にある。

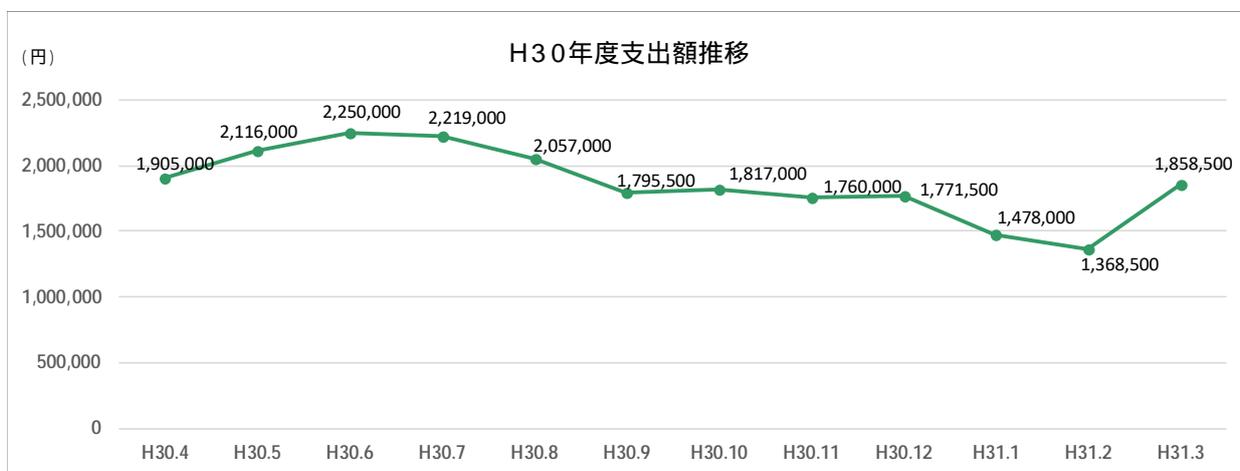
※ちばフラワーバス(株)が運行する八街線(成東駅～埴谷経由～八街駅)の国庫補助が継続

(基準は輸送量が1日15人以上)するまでの間を条件として、八街市及び山武市がかさ上げ補助を行い、また、赤字相当額を両市が負担している。

・高齢者外出支援タクシー利用助成における支出額の推移



運行が開始以降1年半の支出額の推移は左記の通りとなる。月平均は約160万円となっている。運行開始半年後は、利用者の評判も高まり、約200万円/月前後で推移していたが、徐々に支出額が抑制傾向にある。



# 7.市内公共交通における課題整理

下記に本市における公共交通に関する現況と課題を整理した。

## 7-1. 公共交通の利用実態

### 7-1-1. ふれあいバスの再編状況

#### (1) 再編の方針とルート設定の考え方

<基本方針>

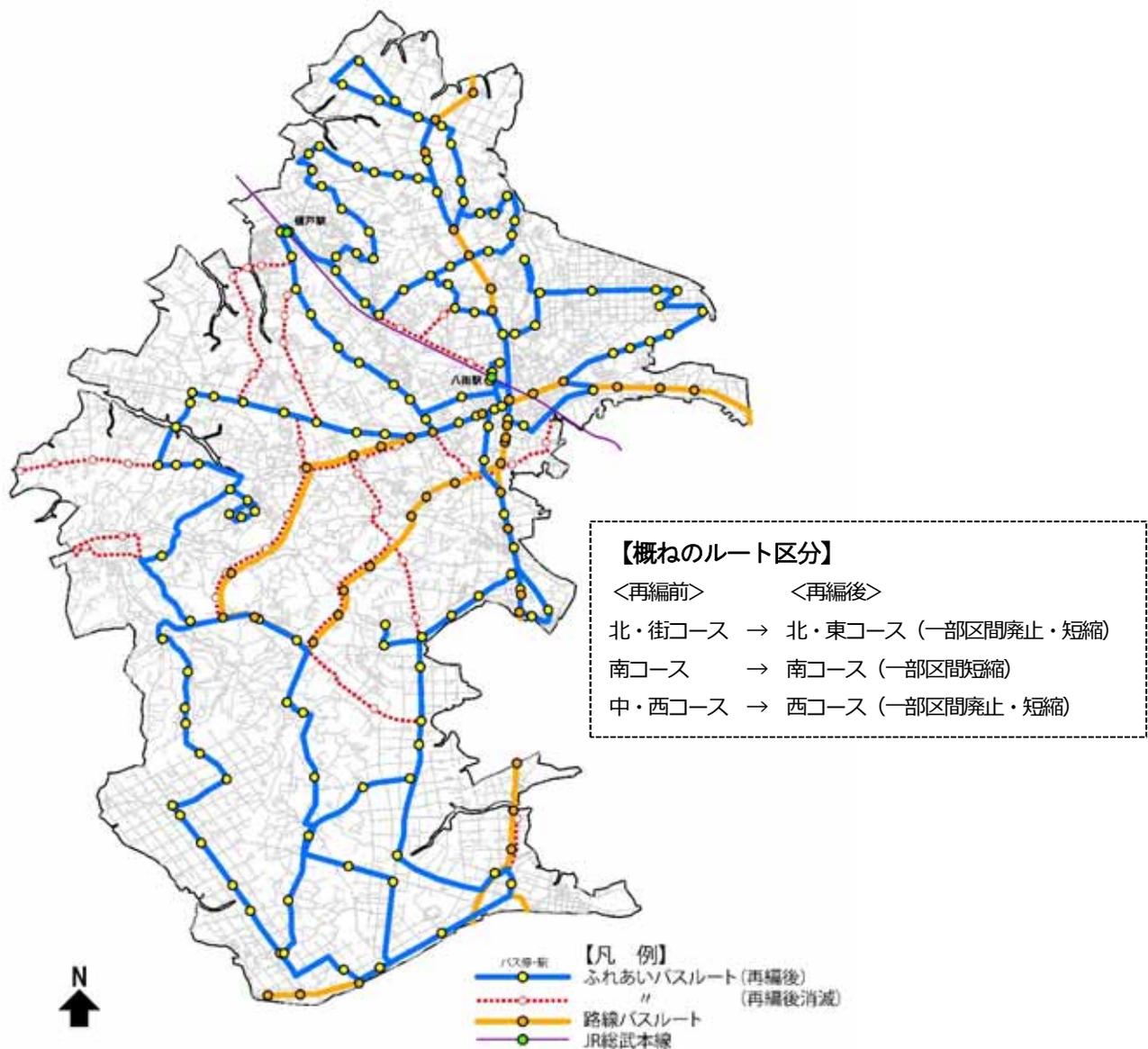
- ・JR八街駅を交通結節点とし、わかりやすいルートで現在よりも所要時間を短縮

<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、各コースルートの重複を削減
- ・利用が少ない区間の廃止により延長を短縮化し、各方面からJR八街駅や榎戸駅までの所要時間を短縮

#### (2) 交通弱者の移動手段と確保に向けた取り組みの展開

- ・ふれあいバスルート再編により発生する公共交通空白地域やバス停まで歩けない高齢者に対する移動支援として、高齢者外出支援タクシー（一定額の料金補助）をふれあいバスルート再編後に導入



▲ふれあいバスルートの再編状況

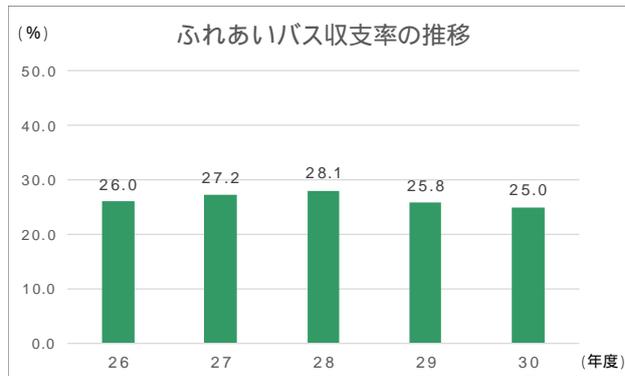
## 7-1-2. ふれあいバスの利用実態からの課題

### (1) 再編実施前後の利用状況

- ・中コースとルートを含め、集約した西コースでは、両コースの需要を取り込み、再編前に比べ31%の利用者増
- ・再編前後でルートの短縮や廃止が少なかった南コースでは、再編後前期の利用者は横ばい
- ・ルート変更と短縮が伴った東コースと北コースでは16~18%の利用者減
- ・再編後前期の全コース利用者数は、再編前に比べて-1%と横ばい
- ・再編後後期では、南、西、東コースで利用者が増加、北コースは横ばい（再編効果あり）
- ・収支率の伸び率はH28年度に対してH30年度が11%減と利用者21%減より小幅（再編効果あり）

再編実施前後1年毎(36ヶ月)の利用者数比較(H28.10~R1.9)

		南コース	西コース	東コース	北コース	合計	中コース	総合計
a	再編前	25,277	19,603	21,367	16,663	82,910	21,154	104,064
b	再編後 前期	24,779	25,713	18,010	13,677	82,179	-	82,179
c	再編後 後期	26,377	26,537	18,651	13,576	85,141		
増減率	b/a	-2%	31%	-16%	-18%	-1%	増減率	-21%
	c/b	6%	3%	4%	-1%	4%	増減量	-21,885



※H29.10 再編実施

### (2) 利用実態調査結果による現況

- ・再編前後の1便当たりの利用者数は平日で概ね減少するも土曜日では増加
- ・その中で西コースでは平日でも再編前後で横ばい、2コースの集約と増便により効率化（再編効果あり）

再編前後の1便当たり平均利用者数			
コース名	平・土区分	再編前	再編後
東コース	平日平均	12.0	7.2
	土曜	8.0	8.3
西コース	平日平均	12.0	12.1
	土曜	11.0	14.0
南コース	平日平均	11.0	10.2
	土曜	12.0	12.1
北コース	平日平均	8.0	6.0
	土曜	9.0	7.9
全コース	平日平均	11.0	8.9
	土曜	10.0	10.6

単位:人

\* データ

再編前:平成27年9月1日~30日の平日、土曜日の平均

再編後:平日は令和元年11月27日~28日の平日平均、

土曜日は令和元年11月30日

再編前

平日・土曜 1便あたりの平均利用者数 H27.9の平日19日・土曜4日の平均							
	平日			土曜日			再編後 適用 コース
	便数	利用者数 (人)	1便平均 (人)	便数	利用者数 (人)	1便平均 (人)	
北コース	7	56.4	8.0	6	52.0	9.0	北
中コース	8	77.1	10.0	6	73.5	12.0	西
西コース	6	84.6	14.0	6	60.5	10.0	西
南コース	8	91.9	11.0	6	74.3	12.0	南
街コース	6	70.0	12.0	6	50.5	8.0	東
全コース	35	380.0	11.0	30	310.8	10.0	

再編後

平日・土曜 1便あたりの平均利用者数 平日は4日間平均・土曜は単日の結果											
コース名	平・土区分	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	夕便	日平均
東コース	平日平均	1.8	13.8	12.0	11.0	8.0	5.8	6.5	2.3	3.8	7.2
	土曜		10.0	12.0	13.0	12.0	5.0	5.0	1.0		8.3
西コース	平日平均	5.0	20.0	13.5	10.8	17.0	16.0	9.3		4.8	12.1
	土曜		17.0	23.0	9.0	24.0	4.0	7.0			14.0
南コース	平日平均	6.8	25.8	14.5	7.3	10.5	5.0	9.3	9.8	2.5	10.2
	土曜		12.0	19.0	15.0	12.0	12.0	9.0	6.0		12.1
北コース	平日平均	2.3	7.8	10.0	11.3	9.3	5.3	2.8	3.3	2.3	6.0
	土曜		7.0	7.0	9.0	16.0	8.0	4.0	4.0		7.9

単位:人

### (3) 車内アンケート結果に基づくコース毎の利用特性

- ・コース毎や曜日毎で利用特性が様々
- ・高齢者世代の利用割合が多い東コース、中間世代が多い南コース
- ・外出目的で金融機関の利用割合が多い北コースと東コース
- ・市外居住者の利用割合が多い南コース
- ・乗り継ぎ有の利用割合が多い西コースと北コース など

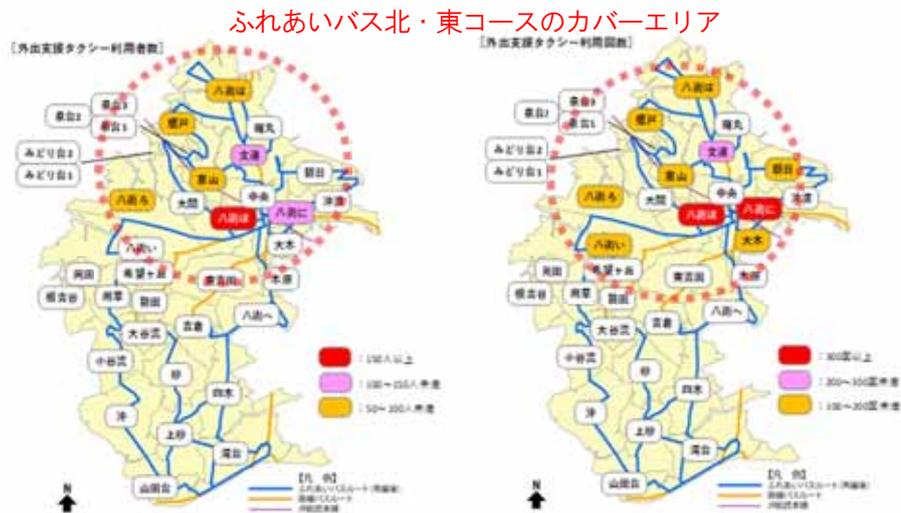
ふれあいバス車内アンケート	
東コース 2日間 利用者数 143人	平日の利用者の方が土曜よりも多い(平日85人/土曜58人) 平日の60歳代以上利用者の割合は約7割で全コースの中で最多 外出目的では金融機関利用割合が北コースと同様に多い 土曜は乗り継ぎ有の割合が他コースよりも多い
西コース 2日間 利用者数 202人	平日の利用者の方が土曜よりも多い(平日118人/土曜84人) 利用頻度は平日で週3~4日が4割強を占め最多 平日の乗り継ぎ有の割合は北コースに次いで多い
南コース 2日間 利用者数 207人	平日の利用者の方が土曜よりも多い(平日122人/土曜85人) 平日に八街市外在住者の割合が約2割と全コースで最も多い 平日に20~50歳代の利用割合が全コースで最も多い 通勤目的利用の割合が全コースで最も多い
北コース 2日間 利用者数 111人	平日・土曜の利用者数が同程度(平日56人/土曜55人) 平日は週5日以上の利用割合が全コースで最も多い 外出目的では金融機関利用の割合が東コースと同様に多い 平日の北コースで乗り継ぎ有の割合が約4割と全コースで最も多い

(4) 乗降記録調査 (OD 調査) 結果により、乗車、降車客数が 0 人だったバス停が 2 つ以上続いた区間 (4 日間計)

東コース	朝陽幼稚園	～	老人いこいの家入口
	文違六町歩	～	中央公園入口
西コース	南沖	～	宮ノ原
	神田	～	神林
北コース	朝陽小	～	老人いこいの家入口
	朝陽小	～	鳥羽台

(5) 高齢者外出支援タクシーとの棲み分け

・再編後前期にふれあいバスの利用者減が大きかった北コースと東コースのエリアでは、高齢者外出支援タクシーの利用者が多数



(6) ふれあいバスにおける課題

#### 需要と供給のバランスによる運行の効率化

再編前の旧中コースを集約した西コースでは、全体利用者数は大幅に増加し、特に土曜の 1 便当たりの利用者数は再編後に増加している。一方でルートの変更や短縮があった北コースは全体利用者数と 1 便当たりの利用者数が減少している。しかし、収支率の減少率は利用者の減少率より小さく、再編による効率化がうかがえることから、需給バランスの視点で運行計画を検証する必要がある。

#### 多様な利用特性に応じたルート見直し検討

利用者世代や外出目的、乗り継ぎの有無など、各コースに特徴的な利用特性が見受けられるほか、乗車・降車共に発生しないバス停が連続する区間があり、利用者ニーズとの整合や運行距離・時間の削減につなげるため、当該区間の状況を把握しルート見直しを検討する余地がある。

#### 高齢者外出支援タクシーとの連携

北コース、東コースのカバーエリアと高齢者外出支援タクシーの利用者が多いエリアが重複し、ふれあいバスの利用者数に影響していると推察されることから、それぞれの利用実態をより詳細に分析し、乗り継ぎ利用者の割引券の導入等効率的かつ効果的な連携利用の仕組みを工夫する必要がある。

### 7-1-3. 路線バスの利用実態からの課題

#### (1) 利用実態調査結果による八街循環の現況

・八街循環の平均利用者数（平日のみ運行）

※11.27 月～11.28 木の4日間に実施した乗降記録調査（OD 調査）の結果と、  
11.29 金に実施した車内アンケート調査の結果に基づき算出。

駅発時刻	7:00	9:05	10:25	12:50	15:15	16:00	17:30	18:50	日計
コース	吉田	吉田	吉田	吉田	勢田	勢田	吉田	吉田	
11.25月	13	15	6	13	11	11	4	9	82
11.26火	12	10	2	2	8	13	2	7	56
11.27水	8	10	5	2	10	14	2	5	56
11.28木	9	13	4	4	15	4	7	5	61
11.29金	6	13	6	9	12	7	1	4	58
平均	9.6	12.2	4.6	6	11.2	9.8	3.2	6	62.6

#### (2) 八街循環における乗降記録調査（OD 調査）に基づく利用特性

通勤・通学、帰宅時間帯の便の利用に集中傾向がある。

女性の利用者は7割を占める。

高齢者の割合：26%

【吉田コース乗車が多いバス停】 八街駅70人 古山入口28人 精米所16人 4日間計

【吉田コース降車が多いバス停】 八街駅64人 二塚17人 実住小学校16人 4日間計

【勢田コース乗車が多いバス停】 実住小学校37人 八街駅29人 二塚9人 4日間計

【勢田コース降車が多いバス停】 精米所33人 八街駅13人 吉田88人 4日間計

#### (3) 乗降記録調査（OD 調査）結果により、乗車、降車客数が0人だったバス停が2つ以上続いた区間（4日間計）

八街循環 勢田	四番	～	大関入口
	勢田	～	勢田新田
	大谷流	～	川上小学校

#### (4) 利用実態調査結果による八街線・住野線の現況

1日当たりの八街駅バス停平均利用者数

八街線：31.4人/日 住野線：113人/日

1便当たりの八街駅バス停平均利用者数（平日）

八街線：2.9人/日 住野線：7.1人/日

1便当たりの八街駅バス停平均利用者数（土曜）

八街線：3.0人/日 住野線：5.8人/日

(5) 駅バス停利用者カウント結果に基づく路線毎の利用特性

八街線	6日間を通し、乗車+降車の合計では、1便目の利用に集中傾向がある。利用者は、高齢者女性と一般女性が多い。
住野線	6日間を通し、1便目の利用に集中傾向がある。平日は午後の12便目(16:25発)の利用も目立つ。利用者は、学生女性と一般男女が多い。

(6) 路線バスの利用実態からの課題

**八街循環の利用者増加に向けた見直し**

八街循環は1便あたり平均3~12人の利用にとどまっている。また、17:30発の利用者数は他の便に比べ著しく低く、ニーズに応じたダイヤに変更する等の見直しの必要性がある。

また、勢田コースには乗車・降車共に発生しないバス停が連続する区間が複数あり、運行距離・時間の削減につなげるため、見直しの余地がある。

### 7-1-5. 高齢者外出支援タクシーの利用実態

申請者数 (H31.3.31 時点) : 2,245 人

実利用者数 (H31.3.31 時点) : 1,799 人

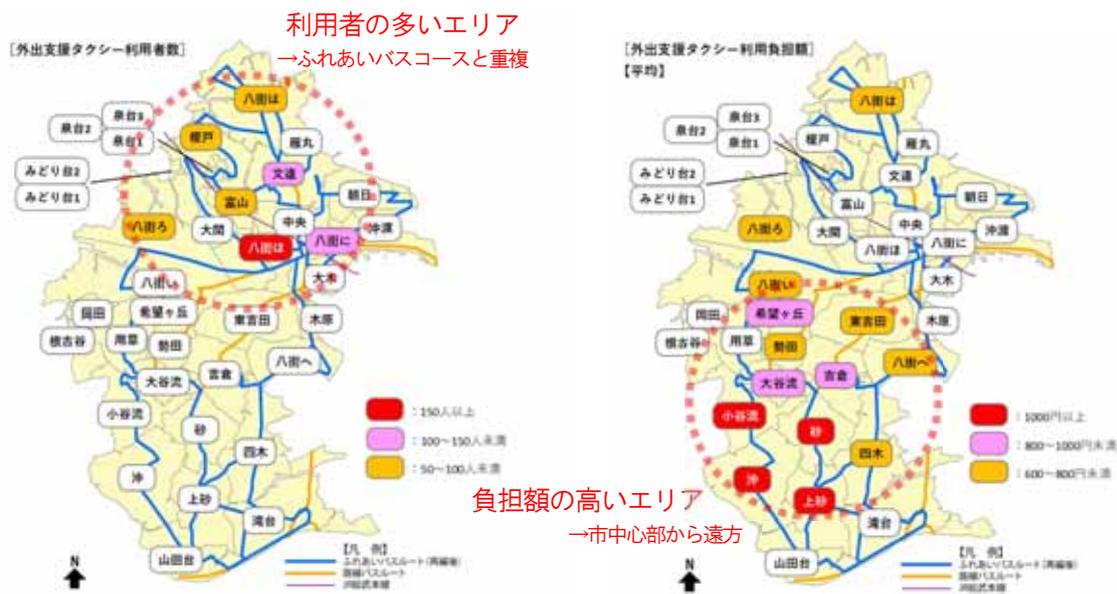
**利用率 : 80.1%**

#### (1) 利用実績に基づく利用傾向のまとめ

- ・実利用人数：増加傾向
- ・個人利用に比べ、グループ利用が増加傾向
- ・乗降が多い場所（調査分析対象4か月）：「自宅（個人宅含む）」、「市内目的地」、「駅」が上位  
以降に「病院・診療所」、「商業施設」、「公共施設」など  
「商業施設」、「公共施設」等の生活利便施設が続く
- ・移動の多い区間：駅→自宅（個人宅含む）の利用が最も多い
- ・火曜、金曜の利用が多く、土日の利用は平日に比べ少ない

#### (2) 傾向が異なる地区別の利用状況

- ・外出支援タクシーは各種機能の集積が多く、ふれあいバスも通る北、東エリアでの利用者が多い
- ・外出支援タクシー利用時の補助額を引いた負担額が高いエリアは、市中心部から遠い南部に多く分布



#### (3) 高齢者外出支援タクシーにおける課題

##### 財政負担増加の抑制

##### 利用者のニーズを踏まえた運行ルールの見直し

利用申請者数・利用者数は運行開始以降概ね増加傾向にあるが、市の助成額は増加傾向にあり、財政負担の一因としての危惧がある。

また、利用率の高い地域、利用回数の多い地域は市の中心～北部にあり、利用距離が長距離となる傾向にある南部地域においては、利用回数が低い傾向にあり、助成内容等運行ルールの見直しや工夫が必要である。

## 7-2. 公共交通に対する市民のニーズ

### 7-2-1. 高齢者外出支援タクシー利用助成の利用状況

- ・「高齢者外出支援タクシーの利用助成」の認知と利用状況（該当者のみ回答）  
→「(自分もしくは家族が) 利用している」: 30人 (14%)  
(利用者の意見)
- ・最も多い利用する理由 → 「運転免許証を所持していないため」17人 (59%)
- ・最も多い利用目的地 → 「通院」21人 (72%)
- ・利用助成の満足度 → 「満足している」・「どちらかと言えば満足している」が16人 (58%)  
→不満は6人 (22%) で、理由は追加料金や迎車料金の高さや移動先が限られるなど  
(非利用者の意見)
- ・利用しない理由 → ①「自動車や徒歩で外出ができるため」32人 (36%)、②「身近に外出の際に送迎してくれる人がいないため」30人 (33%)、③「利用助成があってもタクシー運賃が高いため」17人 (19%)

### 7-2-2. 市民アンケート結果に基づく公共交通の利用状況

- ・自動車の所有状況 → 「自分専用で使える自動車がある」363人 (70%)
- ・公共交通を利用した日常的な外出頻度 → 「ほとんど利用しない」364人 (68%)
- ・市内での交通手段で1番目に重視すること  
①自宅もしくは自宅付近から利用できること 210人 ②便数が多いこと 109人 ③運賃が安いこと 75人
- ・運転免許証の自主返納は、113人 (25%) は「考えている」、181人 (40%) は「新たな公共交通サービスが実現した際」と回答、約6割が自主返納の意向あり

### 7-2-3. 市民のニーズのまとめと課題

自家用車による外出を主たる移動手段としており、公共交通の利用頻度は低い状況にある。また、高齢者外出支援タクシー利用助成についての認知度や利用状況は高くなく、利用状況は低調であることから、自家用車、家族の送迎等によって日常的な移動を行っている状況がうかがえる。

こうした中で、公共交通において重視される項目として、「自宅もしくは自宅付近から利用できる公共交通」が上位として挙げられており、車依存傾向が強い状況の中で、新たにドアツードアで利用できるような利便性の高い公共交通を検討することで、公共交通に対する利用意識を高めることが可能と言える。

一方、自動車運転免許証の自主返納に対する意向は、条件付きながらも高く、近い将来の安全安心な移動に対する潜在需要への対応は急務であり、利便性の向上と合わせて様々なニーズにマッチした公共交通網の整備が必要である。



市内の地域によっては、公共交通の利用率が低く自動車依存が高い、移動に対する負担が大きいなど、様々な移動状況が混在していると言える。そのため、乗り継ぎ・複数の公共交通の併用等を含め、利用者にとってよりわかりやすく、利便性の高い公共交通の検討が必要である。これにより、地域のどこからでも移動しやすい利便性を担保し、ニーズにマッチした公共交通システムの実現が期待できる。

# 8.公共交通網の見直し案の検討・提案

下記に本市における公共交通体系における見直し案を記す。実態調査の結果、利用状況の取りまとめを踏まえた課題から下記のように整理することができる。

## 8-1. 各交通モードの機能状況

下記に『八街市地域公共交通網形成計画』P71 に示す各交通モードの機能に対する、効果検証結果から見た分析結果を記す。

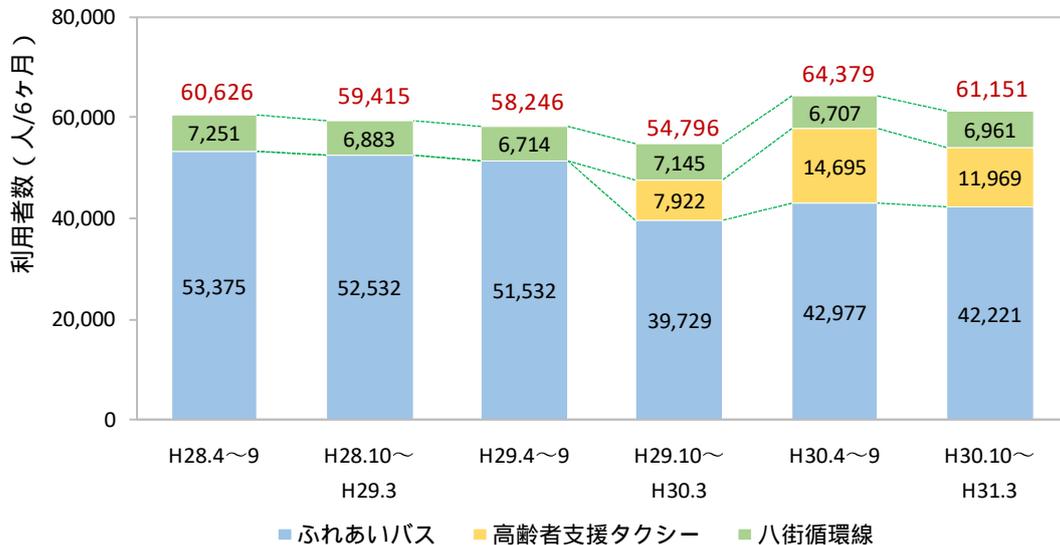
機能分類		性格・役割	本効果検証による役割機能の分析結果	
広域幹線	・JR総武本線	・都市間連絡の骨格となる交通軸 ・通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応		実態調査により八街駅での高い乗降数を記録。現状において多様な移動目的の骨格となる交通軸となっている。
地域内生活交通	<b>幹線路線</b>	・周辺都市への連絡および交通の骨格を形成する路線	○	路線により利用者数の偏りがある。時間帯や利用層のさらなる分析が必要。
	・路線バス	・通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応		
	<b>支線路線</b>	・地域内の移動サービスと公共交通空白地域解消を担う路線	○	ふれあいバスのコース毎の利用者数の偏りがあり、地域により利用状況に差が出ている可能性がある。
	・ふれあいバス	・主に買物、通院等の目的に対応		
	・新たな交通システム  高齢者外出支援タクシー利用助成(H29.10～)	・高齢者外出支援タクシー利用助成(H29.10～)		
	<b>その他</b> (既存送迎バス等)	・病院送迎バス、その他の施設送迎バス	○	新八街総合病院のヒアリング結果から現状では需要に対し、対応が出来ている。
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・乗継偽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		八街駅をふれあいバスの起終点に変更したことによる結節点としての機能向上。

上記の表は「八街市地域公共交通網形成計画」H28.3掲載

### 見直し検討の必要性

公共交通網の再編により、ふれあいバスのルート変更やカバーエリアの縮小等があったため、一時的にふれあいバスの利用者数は減少したが、八街循環線や高齢者外出支援タクシーがカバーし、公共交通利用者数は変わっていない。それぞれの交通手段の課題、地域のニーズや今後の動向を踏まえ、公共交通相互の連携や補完の仕組みづくりを検討する必要がある。

ふれあいバス・八街循環線・外出支援タクシー利用者数の推移



\* 高齢者支援タクシー利用者数は助成券利用枚数から推計(1.68枚/回)、八街循環線は定期券利用者は含まない

## 8-2. 公共交通網の見直し案の検討および提案

公共交通体系の現状を踏まえ、再編後の公共交通網の見直しモデル案を下記に示す。

### 1. ふれあいバスと高齢者外出支援タクシーの相互利用の促進

〈現状課題〉

ふれあいバスにおいては、東コース・北コースの利用者数の低下傾向が懸念点となっている。一方で高齢者外出支援タクシーの実利用者数は伸びており、公共交通の利用選択肢が分散していることが考えられる。

このため、利用者にとってそれぞれの利便性と役割を再提示し、双方の利用の促進に繋げていくための検討が必要である。

〈具体的な実施内容案〉

- ・ 高齢者外出支援タクシー → ふれあいバス の乗り継ぎ利用促進のためのシステム、拠点バス停の設定
- ・ 高齢者外出支援タクシー、ふれあいバスの両方の同日の利用者は、割引チケットを配布する等両交通機関利用に対する割引制度の導入。
- ・ 高齢者外出支援タクシーの助成内容（年間交付枚数等）の見直し。

### 2. ふれあいバス一部コースの運行内容の見直し

〈現状課題〉

実態調査結果から、再編実施後、東コースと北コースの利用者数の低下が課題となっており、利用者のニーズを把握し、ニーズに合わせた運行内容の検討が必要である。

〈具体的な実施内容案〉

- ・ 調査結果を基に、通過乗客（バスに乗り続けている乗客）の無い区間、乗車・降車共に利用の無いバス停の見直しを検討する。

### 3. 路線バスを含めたふれあいバスの乗り継ぎ利便性の向上

〈現状課題〉

実態調査結果から、他のふれあいバスのコースや路線バスへ乗り継ぎを行う利用者は、全体の27%にとどまっており、ふれあいバス間、路線バスへの（からの）乗り継ぎの需要を把握し、実現性を検討する必要がある。

〈具体的な実施内容案〉

- ・ ふれあいバス、路線バス（八街線、住野線、八街循環）の運行ダイヤを整理し、新たな乗り継ぎの可能性を検討する。
- ・ 市南部における乗り継ぎ拠点となるバス停の新設
- ・ 乗り継ぎ情報を市の公共交通マップにおいて拡充し、利用者への周知を高める。



### 8-3. 公共交通の採算性向上策の検討・提案

本項目では、前項で示した1～4の公共交通における見直し案をもとに、採算性向上に向けたモデルプランの提案を行う。前項1～4の見直し案において最も実現性が高く、改変の度合いが低いものとして、1で示した「ふれあいバスと高齢者外出支援タクシーの相互利用の促進」に準じ示すモデル案の一例は下記の通りである。

・採算性向上策の見直し案の一例

項目		現行	見直し案
高齢者外出支援タクシー	1人あたりの年間助成枚数(上限)	48枚	40枚(-8枚) および 30枚(-18枚)
高齢者外出支援タクシー ⇔ふれあいバス 相互乗り換え利用		なし	乗り換え利用者用の半額券10枚程度支給 ※ふれあいバスに乗り換える利用者は通常200円から100円で乗車できる半額券を支給

↓

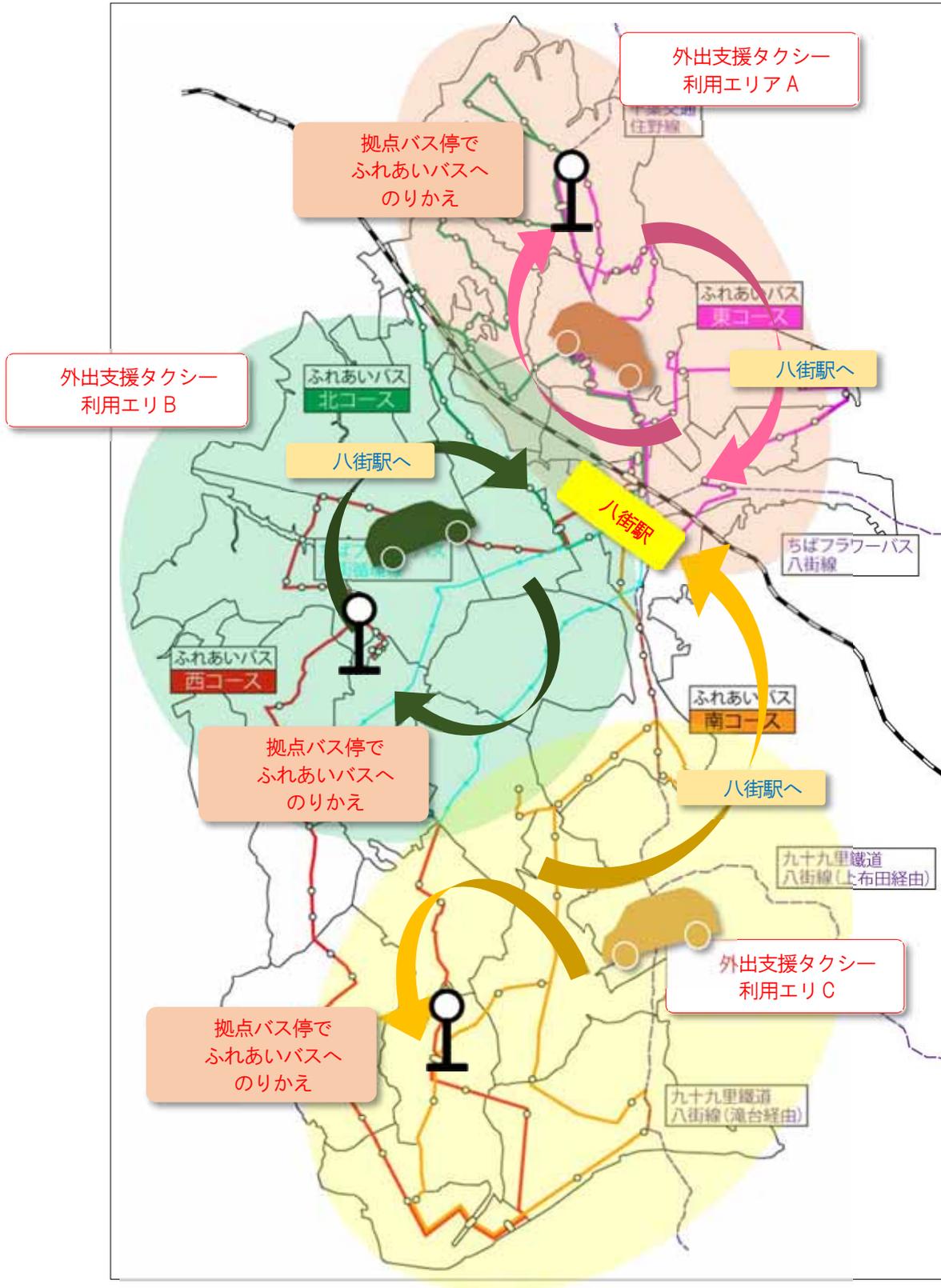
高齢者外出支援タクシーの利用者数増大(財政負担)を抑制し、ふれあいバスの利用者数の増加に繋がることが期待

#### モデル案の整理

- ①高齢者外出支援タクシーの年間助成枚数上限を下方修正し、財政負担の一因となっている利用者の増加傾向を抑制する。  
ねらい：高齢者外出支援タクシーだけではなく、他の公共交通の同時利用・併用の意識を醸成し、持続可能な公共交通を確保する。
- ②上記の助成枚数を下方修正すると同時に、ふれあいバスへの乗り継ぎ利用（併用）を促進するため、1度の外出で「高齢者外出支援タクシー」・「ふれあいバス」を両方利用する場合に適用できる『ふれあいバス半額利用券』を導入する。これにより、ふれあいバスの利用者の増加を見込むことができる。  
ねらい：高齢者外出支援タクシー利用時の長距離移動・高額自己負担を抑制し、ふれあいバスとの併用による外出を促進する。

見直し案のイメージ図

高齢者外出支援タクシーの利用エリアを市内3つのエリア等に分け、1回あたりの長距離利用を回避できるゾーニングを行う。各エリア内に拠点バス停を配し、ふれあいバスに乗り換えて八街駅および目的地に移動できるようなシステムの構築を目指す。



## 8-4. 収支等のシミュレーション

前頁までに示した見直し提案例における収支、利用人数をシミュレーションした場合、下記の結果となる。高齢者外出支援タクシー利用助成の上限をパターン1では40枚、パターン2では30枚として、2つのシミュレーションを行った。

高齢者外出支援タクシー、ふれあいバス共に利用者の増加が予想でき、相互利用の促進が期待できる。特にパターン2の30枚への下方修正では、収入額の増加と支出の抑制がより期待できる結果となっている。

### パターン1 高齢者外出支援タクシー利用助成券 上限40枚に下方修正

		現行	見直し案	見直し後※予測値
高齢者 外出支援 タクシー	助成額/月	a.約2,100,000円/月 ※R1.11実績	第1段階：申請枚数の下方修正により減少  助成枚数上限を 48枚→40枚※ (17%減)とする  ※H31.3実績により 申請者に対する利用率： 80.1%のため、 48枚に対する約95割の 枚数設定とした。	第2段階：潜在利用者により増加  潜在需要498人/月を プラス d.約2,745,500円/月 ※R1.11実績より実利用者 1人あたり2,019円/月とし、 2,019円×498人で算出
	実利用者数/月	約1,040人/月 ※R1.11実績	利用者/月→-17% 約860人/月	潜在需要498人/月を プラス 約1,360人/月

498人の利用増が予想できる

新たな公共交通サービス  
導入の際の潜在利用者数：  
498人/月

R1実施アンケート結果「新たな公共交通導入時には運転免許証を返納することを考えている」(541人中181人:33%)に基づき、アンケート対象12地区における65歳以上人口18,106人(※H27国勢調査結果のため60～64歳を除いて算出)の33%である5,975人(※且換算:498人/月)が乗り継ぎ券システムを利用し、新たに高齢者外出支援タクシー・ふれあいバスを利用すると予想した。

498人の利用増が予想できる

ふれあいバス	運行事業費/月	b.約4,323,000円/月 ※H30年度運行事業費を 基にした平均値	498人/月×100円を加算	e.約4,323,000円/月 ※H30年度運行事業費を 基にした平均値
	運賃収入/月	c.約1,005,000円/月 ※H30年度運賃収入を基にした平均値		f.約1,024,800円/月
	収支率	23%/月 ※H30年度結果を基にした平均値		24%/月
	利用者数/月	約7,100人 ※H30年度結果を基にした平均値		約7,600人/月

	現行	見直し後※予測値	±
収入 c・f	c 約1,005,000円/月	f 約1,024,800円/月	+19,800円
支出 a+b・d+e	a+b 6,423,000円/月	d+e 7,068,500円/月	+645,500円

パターン2 高齢者外出支援タクシー利用助成券 上限 30 枚に下方修正

		現行	見直し案	見直し後※予測値
高齢者 外出支援 タクシー	助成額/月	a. 約2,100,000円/月 ※R1.11実績	第1段階：申請枚数の下方修正により減少  助成枚数上限を 48枚→30枚※ (37%減)とする	第2段階：潜在利用者により増加  潜在需要498人/月を プラス d. 約1,830,500円/月 ※R1.11実績より実利用者 1人あたり2,019円/月とし、 2,019円×498人で算出
	実利用者数/月	約1,040人/月 ※R1.11実績	利用者/月→-37% 約660人/月	潜在需要498人/月を プラス 約1,150人/月

498人の利用増が予想できる

新たな公共交通サービス導入の際の潜在利用者数: 498人/月  
R1実施アンケート結果「新たな公共交通導入時には運転免許証を返納することを考えている」(541人中181人:33%)に基づき、アンケート対象12地区における65歳以上人口18,106人(※H27国勢調査結果のため60～64歳を除いて算出)の33%である5,975人(※月換算:498人/月)が乗り継ぎ券システムを利用し、新たに高齢者外出支援タクシー・ふれあいバスを利用すると予想した。

498人の利用増が予想できる

ふれあいバス	運行事業費/月	b. 約4,323,000円/月 ※H30年度運行事業費を 基にした平均値	498人/月×100円を加算	e. 約4,323,000円/月 ※H30年度運行事業費を 基にした平均値
	運賃収入/月	c. 約1,005,000円/月 ※H30年度運賃収入を基にした平均値		f. 約1,024,800円/月
	収支率	23%/月 ※H30年度結果を基にした平均値		24%/月
	利用者数/月	約7,100人 ※H30年度結果を基にした平均値		約7,600人/月

	現行	見直し後※予測値	±
収入 c・f	c 約1,005,000円/月	f 約1,024,800円/月	+19,800円
支出 a+b・d+e	a+b 6,423,000円/月	d+e 6,153,500円/月	-269,500円

収入増・支出減が期待できる。

※上記のシミュレーションは「高齢者外出支援タクシー」・「ふれあいバス」共に潜在需要による利用者498人がそれぞれを月に1回利用した場合の結果である。したがって、収入・支出の予想値は、利用者の状況によって異なることが予想される。

# 参考.デマンド交通について

本項では、本市の今後の公共交通の見直しにおいて参考となり得るデマンド交通の概況について整理を行い、先進自治体の事例にも触れる。

## 1-1. デマンド交通とは

デマンド交通は、正式には DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関を指す。事前予約によって運行され、利用を希望する時間帯や目的地が近い利用者同士が乗り合いで乗車するという特徴がある。運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。平成 18 年の道路運送法の改正により、デマンド交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっている。

## 1-2. デマンド交通における課題

需要が特定の地域や道路に沿ってまとまっている場合は、必ずしもデマンド交通が適している訳ではなく、コミュニティバス等の定時路線のバスが適するとされている。したがってデマンド交通は、需要の分散状況や、対象とするエリア、需要の多さ等を総合的に判断し、導入することが必要とされている。一方で、利用状況が悪化したコミュニティバス等の定時路線がデマンド交通に安易に切り替える事例もあり、交通空白地をカバーする万能な手法としての誤った認識があることも否めない。

コスト面の傾向としては、デマンド交通における 1 人当たりの輸送コストは、路線型定期交通に比べ割高になることが多く、需要が増大するほど自治体等運行主体の費用負担も増える傾向にある。また、予約が無いと運行しないため、稼働実態が顕在化しにくく、利用されていなくても問題になりづらいという側面もある。

したがって、市町村がデマンド交通を導入すべきと判断した場合、関連する公共交通計画において、地域公共交通ネットワークの形成の中でデマンド交通に何を期待し、どのような位置付けで、どのようなサービス水準を確保すべきかを整理しておくことが重要となる。



出典：デマンド交通導入ハンドブック 国土交通省

### 1-3. デマンド交通の運行形態の分類と検討項目

デマンド交通を運行方式という視点から見た場合、路線バスやコミュニティバスの多くに採用されているあらかじめ定められたルートを実行する「定路線型」(下記の①)、運行エリアは決まっているものの、タクシーのように運行ルートを定めず、需要に応じ乗降場所の指定も行わない「自由経路ドアツードア型」(下記の④)、これらの中間に位置する方式として、需要に応じあらかじめ定められた迂回ルートやエリアへ運行する「迂回ルート・エリアデマンド型」(下記の②)、運行ルートは定めず、予約に応じあらかじめ定められた乗降場間を結ぶ「自由経路ミーティングポイント型」(下記の③)に分類できる。

#### ・運行方式からみた分類パターン

	運行方式の特徴イメージ図
①定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約が無ければ運行しない方式。「空バス」の解消を図ることができる。</p> 
②迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 
③自由経路ミーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等の間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
④自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 

出典：「デマンド型交通の手引き」国土交通省中部運輸局

デマンド交通を運行ダイヤという視点から見た場合、路線バスやコミュニティバスのようにあらかじめ運行ダイヤが定められており、予約があった場合のみ運行する「固定ダイヤ型」、運行の頻度と主要施設やバス停等における概ねの発時刻または着時刻のみを設定する「基本ダイヤ型」、運行時間内であれば需要に応じ随時運行する「非固定ダイヤ型」に分類ができる。また、通常はコミュニティバス等の定路線運行をしているが、利用者が極端に少ない曜日や時間帯のみデマンド運行を実施する「固定ダイヤ型」と「非固定型」を組み合わせたパターンも存在する。

#### ・運行ダイヤからみた分類パターン

<b>固定ダイヤ型</b>	定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
<b>基本ダイヤ型</b>	運行の頻度と主要施設やバス停等における概ねの発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行
<b>非固定ダイヤ型</b>	運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行

出典：「デマンド型交通の手引き」国土交通省中部運輸局

デマンド交通を発着地の自由度という視点から見た場合、①デマンド交通を「フィーダー路線※」として位置付けることにより発着地が特定のバス停等に限定されている場合、②一般タクシーとの差別化を図るため、発着地が限定されている場合、③発着地が全く限定されない場合等、いくつかの要素の組み合わせにより、下記の6パターンに分類できる。

※フィーダー路線：公共交通ネットワークにおいて、鉄道や路線バス等の幹線と接続して支線の役割をもって運行される路線。

#### ・発着地の自由度からみた分類パターン

<b>バス停等  バス停等</b>	あらかじめ設置されている全バス停等での発着が可能
<b>バス停等  着地固定</b>	発地はどのバス停等からでも利用可能だが、着地は病院等の特定の施設やエリアに限定
<b>バス停等  乗り継ぎ施設</b>	発地はどのバス停等からでも利用可能だが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定
<b>ドア(自宅)  乗り継ぎ施設</b>	発地は利用者の自宅や特定の施設であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定
<b>ドア(自宅)  着地固定</b>	発地は利用者の自宅や特定の施設であるが、着地は病院等の特定の施設やエリアに限定
<b>ドア(自宅)  ドア(自宅・目的施設)直行型</b>	発地・着地ともに制限が無く、自宅や特定の施設から目的施設まで移動できる

出典：「デマンド型交通の手引き」国土交通省中部運輸局

デマンド交通を分類するその他の要素としては、「車両」、「予約期限」、「事前会員登録の有無」等様々な要素が挙げられる。

車両は、バス車両であるか、タクシー車両であるかに分類できる。予約期限は、当日のリアルタイム、30分前、1時間前、前日まで等の設定があり、予約期限が利用の直前であるほど利用者の予約に対する抵抗感の緩和に繋がるメリットがある一方、予約が集中すると、経路が複雑になり、目的地までの所要時間が長くなるというデメリットもある。また、事前会員登録の有無は、利用者が事前に情報を登録することにより、予約の効率化が期待できる等のメリットがある。

その他、国土交通省が「デマンド交通導入ハンドブック」において示す検討項目は以下の通りである。

検討項目	考えられる選択肢
1 運営主体	市町村が自ら運営主体、市町村以外が運営主体(商工会、NPO等)等
2 運行方式	ドア・ツー・ドア方式、定路線方式 等
3 車両サイズ	中型もしくは小型バス、ジャンボタクシー、セダン型タクシー 等
4 運行エリア	隣接市町村を含む、当該市町村のみ、市町村内の一部エリア 等
5 運行曜日	毎日運行、平日・土曜運行、平日のみ運行 等
6 運行時間帯	昼間時間帯のみ、朝夕通勤・通学も含む 等
7 運行ダイヤ	基本ダイヤあり、基本ダイヤなし 等
8 運賃の形態	ゾーン制運賃、均一運賃、対キロ運賃 等
9 運賃水準	100円～500円程度 1エリア内での場合
10 利用対象者	制限なし(外部からの来訪者も利用可)、自治体住民限定、高齢者限定 等
11 事前の利用者登録	あり、なし
12 予約期限	当日(リアルタイム、30分前まで等)、前日まで 等
13 オペレーターの雇用形態	タクシー会社が兼務、自治体職員等が兼務、専属雇用 等
14 運行事業者数および参入事業者数	バス事業者、タクシー事業者、NPO法人、ボランティア 等
15 契約方式	運行経費定額補助、赤字欠損補助 等

出典：デマンド交通導入ハンドブック 国土交通省

#### ・導入車両の事例



出典：デマンド交通導入ハンドブック 国土交通省

#### 1-4. 地域構造から見たデマンド交通導入箇所の典型イメージ

運行形態は、単に人口分布だけに着目するのではなく、ターゲットの潜在需要の分布状況に留意する必要がある、主に、人口が分散した人口密度の低い地域で導入されるシステムであると認識することも重要である。

したがって、人口分布の多少ではなく、地域構造と潜在需要の分布に着目し、相性の良い運行方式を採用することが重要となる。同時に、既存の公共交通の有無にも配慮し、デマンド交通はサブシステムとして位置付けることも重要となる。

下記に、国土交通省 中部運輸局管内の導入事例をもとに地域構造から見たデマンド交通導入の典型イメージを示す。

	人口密度 高い ← 郊外部～農村部	人口密度 低い → 農村部～山間部
	導入ケース 少ない	導入ケース 多い
<b>定路線型</b>	<p>〈メリット〉 路線定期型バスの廃止代替として導入する場合は、他に比べ運行方式のわかりやすさから導入されるケースあり。</p> <p>〈デメリット〉 比較的面的に居住地が分布している当該エリアは、ルート設定する定路線型でカバーできるエリアが限定され、交通空白地が解消されにくい。</p>	<p>〈メリット〉 山間部の特定道路の沿道に居住地が分布する当該地域構造での導入に向いている。麓のまちに立地する目的施設と繋ぐため、移動距離が比較的長くなることから、ルート設定する定路線型が最も運行効率が高い。 ※半島部・島しょ部でも同様</p> <p>〈デメリット〉 ルートが冗長になりやすい。</p>
<b>迂回ルート・エリアデマンド型</b>	<p>〈メリット〉 路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地域をカバーする場合に向いている。</p> <p>〈デメリット〉 カバーエリアが拡大するに従い、ルートが冗長になる。</p>	<p>〈メリット〉 路線定期型バス等のメインシステムが導入されており、一部の交通空白地域をカバーする場合に向いている。</p>
<b>自由経路・ミーティングポイント型</b>	<p>〈メリット〉 路線定期型バス等の導入状況に応じて、カバーエリアを広くしたい場合でも導入できる。ミーティングポイントの設置個所で居住地のカバーエリアや目的施設を限定できる。地域を複数ゾーンに区分し、ゾーン内移動・ゾーン間移動とするなど運用面での自由度が高い。</p> <p>〈デメリット〉 路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。</p>	<p>〈メリット〉 山間部等でも居住地分布が分散傾向にあり、また、目的施設も特定道路に集中していない場合など、ルート設定が難しいケースでは導入しやすい。</p> <p>〈デメリット〉 道路条件や利用量に応じて、目的到達時刻にばらつきが生じる。</p>
	導入ケース 多い	導入ケース 少ない
<b>自由経路・ドアツードア型</b>	<p>〈メリット〉 メインシステムの路線定期型バスが導入された地域で、居住地と目的施設が近く、特定のエリアまたは対象者のみをカバーするケースでは比較的運行効率が高い。居住地が分散している場所で、停留所の設置箇所の特定が難しく、自宅前停車のニーズが高いケースが有効な運行方式。</p> <p>〈デメリット〉 路線定期型バスや乗用タクシー事業との競合が生じやすい。</p>	<p>〈メリット〉 自宅前停車のため利便性は高い。高齢者や病院利用等の利用者の限定を行う場合は、事業費用は限定できる。</p> <p>〈デメリット〉 居住地と目的施設が離れて立地する山間部等では、利用者の移動距離が長くなり、運行効率が悪くなる。利用量に応じて目的到達時刻にばらつきが生じやすい。</p>

出典：「続・デマンド型交通の手引き」国土交通省中部運輸局

### 1-5. 住民参画による公共交通導入事例

---

デマンド交通を行政主体で導入した場合、住民の愛着や関心が低く、結果的に利用率が低く事業維持が困難になるケースがある。そういったことを回避するため、事業構築の早い段階で住民を巻き込み、地域で創り、守り、育てる公共交通という意識を醸成していきことが重要となる。行政だけで公共交通サービスを維持していくことは限界があることを住民に理解して貰い、交通事業者とも協力しつつ、公助から共助・協働のパートナーシップを育むことも必要である。

次頁以降に、住民の参画による地域好況交通の活性化・再生への事例を記載する。

## 市原市(千葉県):あおばす

### 自治体経費負担・地域住民主体のコミュニティバス

人口	280,255 人	モード	コミュニティバス
面積	368.20 km <sup>2</sup>	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	761.15 人/km <sup>2</sup>	運営 主体	青葉台コミュニ ティバス運営 協議会



#### ■ 取組の背景

##### 地域と交通の状況

- 市原市の青葉台地区(青葉台6丁目、7丁目及びダイヤバレス千葉青葉台の3地区)は、JR内房線姉ヶ崎駅から1.5~2kmと比較的駅から近い距離にある住宅地であるが、団地内に起伏があることや道路形態等から既存の路線バス停が遠く、駅や病院へのアクセスが不便な交通空白・不便地域となっていた。
- 市民からは、平成8年ごろよりバス会社などにバスの運行を要望してきたが、要望運行ルートの一部において安全面の確保が難しい箇所があり、運行には至らなかった。

##### 【交通不便地域の存在】

##### 活用メニュー(制度・協議会等)

- 市原市には、市民が主体となって運行するコミュニティバス等の支援を行うため、「市原市コミュニティバス等導入調査研究事業補助金」、「市原市コミュニティバス等運行支援事業補助金」が設けられている。
- 導入調査研究事業補助では、調査研究に関する10万円までの補助が支給される規定となっている。運行支援事業補助では、運行費の半額(ただし予算の範囲内)までの補助が、支給される規定となっている。
- 平成15年度に、市が「バス交通調査」を実施し、公共交通空白地域における住民主体のバス等の運行を検討することとなった。
- 平成16年度には、市の調査結果を受けて、市原市青葉台6丁目、7丁目、ダイヤバレス千葉青葉台の3町会が共同で「青葉台地区に市民バスを走らせる研究会」を発足させ、市民バス実現に向けて、需要調査や運行ルート検討・運営組織の設立準備等の検討を行った。
- 平成17年度に、各町会の代表で「青葉台コミュニティバス運営協議会」を組織し、小湊鉄道に運行委託し、平成17年11月より、コミュニティバス「あおばす」の運行が始まった。

##### 【自治体独自協議会】【市町村の補助(バス)】

#### ■ 実現したサービス

##### サービス内容

- あおばすは、運賃は100円から210円の対距離制で、運行時間帯は6時から23時、運行本数は平日で1日に上り22便、下り20便(土曜日は上り15便、下り15便)となっている。また、朝夕の通勤時間帯は急行運転が行われている。
- 平成20年1月15日には、同市の南総西地区において、あおばすと同様の運営・運行形態である2路線目のコミュニティバス「コスモス南総」が試行運行開始された。運営主体は「南総西コミュニティバス運営委員会」であり、小湊鉄道に運行委託されている。平日に上下ルート各8便運行される。
- 車両は、ノンステップの超低床型バスが運行されている。

##### 【ダイヤの工夫】【ノンステップバス】

## ■ 効果と負担

### 効果

#### 【利用者数の増加】【生活移動手段の確保】【高齢者外出機会増】

- 平成 19 年度の「あおばす」1日の利用者数は、当初の計画 320 人に対して、実績は 347 人となった。平日の利用者は約 350 人で推移している。平成 19 年度より運行開始した土曜日は、1 日あたり 149 人の利用者であった。1 便あたりの利用者数は、7.86 人となっている。
- 地域の通勤、通学、買い物等に利用されており、地域の移動手段として利用されている。交通空白地域の解消、高齢者・障害者等交通弱者のモビリティ確保などの効果が得られている。

### 負担

#### 【市町村負担】【地域負担】

- 平成 19 年度においては、運行委託費約 20 百万円に対して、運賃収入が約 9 百万円、回数券販売で約 3 百万円、広告収入その他を合わせて約 13 百万円の収入となっている。定期券の設定はない。運行費の半額をクリアしているため、約 7 百万円の不足分は市の補助金で全額まかなわれており、平成 19 年度現在では、運営協議会の費用負担は発生していない。

表. 収支の状況(平成 19 年度)

収 入	運 賃 収 入	9,395,729 円
	回 数 券 販 売 収 入	3,332,000 円
	定 期 券 販 売 収 入	0 円
	広 告 収 入	435,000 円
	そ の 他 の 収 入	2,683 円
	総 収 入	13,165,414 円
支 出	運 行 委 託 費	19,486,000 円
	運 営 経 費	645,145 円
	総 支 出	20,131,145 円
経 常 利 益		- 6,965,731 円

※市の補助額 6,965,000 円

## ■ プロセスと調整

### 協議会が主体となったフォローアップ

#### 【プロセス:フォローアップ】

- 運行ルートやダイヤなどについては、運営協議会が実施しているインターネット調査等により利用者の声が反映されたものとなっている。地域が主体となり、市はアドバイスをを行う立場となっている。

## ■ 創意工夫・知見・教訓

### 住民の意識改革

#### 【知見:合意形成の場の設定】【知見:住民参加・主体性発揮】

- 当初は市民からはバス会社などへの運行要望にとどまり、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。しかし、現場担当者の熱心な働きかけにより、市原市の補助の仕組みを活用しつつ市民自らが主体となって「バスが必要」「バスを走らせたい」という強い思いが行動への原動力となって、バスを走らせる取り組みが実現した。
- 地域のことを一番熟知している市民が自ら、運行ルート、ダイヤ、車両の大きさや種類、経費の試算などの運行形態を検討した。

### アンケート調査の活用

#### 【教訓:専門知識の必要性】

- アンケート調査により「バスに乗る」と答えた数と、実際では差があり、本当の需要を把握することが難しい。特に、行政の行う調査と、市民が行う調査では、差が生じる。

## ■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：市原市役所企画部交通政策課 電話 0436-23-9762

参考 URL：あおばすホームページ <http://www.aobus.com/>

# 弘前市(青森県):弘南バス藍内線

## 住民が回数券を購入して路線導入

人口	189,043 人	モード	路線バス
面積	523.60 km <sup>2</sup>	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	361.04 人/km <sup>2</sup>	運営 主体	弘南バス



### ■ 取組の背景

#### 地域と交通の状況

- 旧相馬村の桐ノ木沢・藍内地区は川沿いの山間地にあり、かつては林業、近年ではりんごと米の農業が営まれている。同地区には昭和40年頃までは学校の分校もあったが、その後現在に至るまで人口減少が続いている。
- これらの地区にはもともとバス路線がなく、住民は役場、診療所はもちろん、広域圏の中心都市である弘前市に行くのに、藍内地区から5km先にある相馬地区のバス停まで歩かなくてはならなかった。両地区からは路線バスを走らせて欲しいという要望が出ており、議会からも一般質問がたびたび出され、旧相馬村も長期にわたり弘南バスに対して要請を行ってきた。しかし採算面から実現ができずにいた。

#### 【人口減少】【交通不便地域の存在】

#### 活用メニュー(制度・協議会等)

- 路線開設当初は住民および村負担により運営。平成13年からは国の補助制度(地方バス路線維持対策)を活用。

#### 【地方バス路線維持対策】

### ■ 実現したサービス

#### サービス内容

- 住民が一世帯当たり1,000円/月の回数券を購入、村も補助金を出すことで平成8年2月より既存バス路線(相馬線)の藍内地区までの延長を実現した。
- ダイヤは右記のように3往復設定されており、藍内発は早期及び朝と午後に設定されている。早朝便は通学利用を、朝便は通院利用を意識した。
- 所要時間は弘前から藍内まで約1時間、運賃は760円である。

#### 【路線設置】

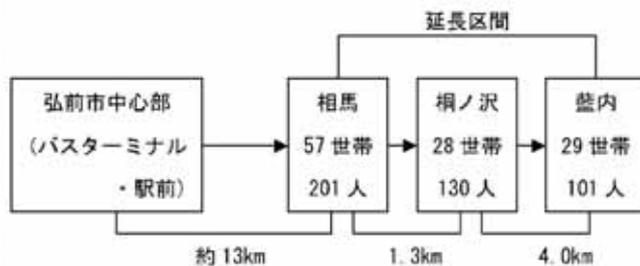


図. 主な停留所と世帯数・人口(開業時)

平成19年12月1日改正

弘前→ロマンチックピア(水木在家)・相馬・藍内線 35										
バスターミナル-弘前駅前-中土手町-下土手町-大学病院前-市役所前-寛弘町 茂森駅前-豊戸-道口-五所尾前-相馬中学校前-藤沢-相馬-立石-富田-藍内 \ 豊戸-ロマンチックピア										
バスターミナル	下土手町	豊戸	ロマンチックピア	相馬	藍内	藍内	相馬	ロマンチックピア	豊戸	弘前駅前
6:05	6:10	6:40	7:00			6:55	7:05	7:10	7:25	7:50
7:40	7:45			8:20	8:45		8:55	9:10		9:30
9:05	9:14	9:45	10:05							10:10
10:10	10:19			11:00						11:10
11:10	11:19			12:00						12:00
12:30	12:39			13:20						13:10
13:45	13:54			14:25	14:50					14:15
15:20	15:29			16:10						15:55
16:05	16:14	16:45	17:05							17:10
16:40	16:49			17:35						17:25
17:50	17:59			18:45						18:10
18:40	18:49			19:20	19:40			17:40		18:30

図. 藍内線時刻表(○は延長された部分)

出典: 弘南バス

## ■ 効果と負担

### 効果

【通学手段の確保】【生活移動手段の確保】

- ・ 1日平均11人の利用がある。高校生の通学や通院、買物に利用されている。雨、雪の日は利用が多い。住民自らが負担し、路線を維持したことによる地域の公共交通に対する意識向上の効果があつた。

### 負担

【住民負担】【市町村負担】

- ・ 当初は延長部分の年間収支赤字を1,521千円と推定し、以下の通り住民と村(旧相馬村)で負担することとして運航開始。  
住民負担:一戸当り、月1,000円の回数券購入  
年間12千円×57世帯=684千円  
村負担:1,521千円-684千円=837千円
- ・ バスの補助制度が変わり、平成13年から国庫補助対象路線となったことから国と県による補助に切り替わり、現在、弘前市としての負担はゼロ。

## ■ プロセスと調整

### 協議の場の設定

【プロセス:体制構築】

- ・ 村、2地区の住民代表、弘南バスは懇談や協議の場を持って検討を行ってきた。平成7年に協議会が立ち上がるが、その1年程前から懇談会を行って方向性を一致させる努力を行った。住民負担によるバス路線維持の例として青森県鯉ヶ沢町の先行事例があり参考にした。協議会は弘南バスが事務局となり、負担方法やダイヤ、バス停位置等を決めた。現在も年1回程度は協議会を行っている。

### 住民の説得

【調整:対住民】【調整:対議会】

- ・ 全世帯が回数券を購入することについては、マイカーしか利用しない人などからすぐに合意が得られた訳ではなかった。住民代表が中心になって地区内や他地区の住民の説得に当たった。村議会でも賛否があつたが、住民負担があるなら村として負担することが認められた。

## ■ 創意工夫・知見・教訓

### 協議会の前に懇談会を実施

【知見:合意形成の場の設定】

- ・ 平成7年に協議会が立ち上がって正式な検討が行われる前段階に、懇談会の場を活用して関係者の意識の共有が図られた。住民負担を伴う地域公共交通活性化策の実施に当っては十分な合意形成を行える場が必要である。

### 地域住民を巻き込む熱意

【知見:リーダーシップ】

- ・ 熱意を持った住民代表の影響が大きかった。同様の手法により青森県鯉ヶ沢町でバス路線が設置されていたことや、地元大学教授による村づくりやバス支援への取り組みの考え方が後押しとなった。住民の交流とバス利用促進のため、「弘前・青森ねぶた祭りツアー」や住民親睦会等、バスを利用したイベントを毎年行っている。

## ■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：弘前市企画部企画課 電話 0172-35-1111

## 新潟市(新潟県): 1. 基幹バス「りゅーとリンク」/2. 区バス/3. 住民バス 需要に応じたバス交通体系の構築

人口	813,847 人	モード	乗継改善・ 複数モード
面積	726.10 km <sup>2</sup>	法令	1.2 道路運送法 第4条 3. 道路運送法 第21条ほか
人口 密度	1,120.85 人/km <sup>2</sup>	運営 主体	1.新潟交通 2.新潟市 3.住民



### ■ 取組の背景

#### 地域と交通の状況

#### 【公共交通の利用者減少】【事業者から廃止の申し出】

- 新潟市ではバス利用者は年々減少し、近年ではピーク時(昭和45年頃)の1/5程度まで落ち込んでいた。
- このような状況の中、平成15年、市内の路線バスを運行する新潟交通より24路線の廃止申し出がなされた。このことを受け、廃止地域における生活交通確保策として、住民組織が運営主体となる「住民バス」制度を創設し、平成17年4月より運行。
- また、平成19年4月には新潟市が政令市となり区制が導入されたことを受けて、まちづくりや区役所等への新たな移動ニーズに対応するため、新潟市が運営主体の「区バス」の運行に着手。
- さらに、平成19年6月に国のオムニバスタウン指定を受け、同年11月より中心部を巡回する、にいがた基幹バス「りゅーとリンク」の運行を開始。

#### 活用メニュー(制度・協議会等)

#### 【オムニバスタウン整備総合対策事業】【市町村単独事業】

- オムニバスタウン整備総合対策事業を活用し、基幹バスの専用車両化やバス停上屋等の関連施設整備を積極的に行っていく計画である。
- 「区バス」の運営費及び「住民バス」への補助金は、市の単独事業として実施中。

### ■ 実現したサービス

#### 取組み内容

#### 【路線再編】

##### > 基幹バス

- 市の中心部の主要な施設と交通結節点を接続する基幹路線で運行は新潟交通が行う。新潟駅、市役所、県庁、市民病院等を巡回する。
- 運賃は中心部の路線が200円均一、その他は距離制で160～310円である。運行ヘッドは10～20分である。
- バスの愛称名(「りゅーとリンク」=新潟が「柳都」と呼ばれることから)やバスのデザインは市民公募により決定。

##### > 区バス

- 新潟市内の8つの区のうち中央区以外の7つの区で導入されている。
- 区役所や鉄道駅等を中心に、商業施設や公共施設等を経由する路線が設定されている。
- 運営主体は新潟市で、路線やダイヤは各区が中心となって設定し、運行は路線によって新潟交通、新潟交通観光バスに委託されている。

##### > 住民バス

- バス路線の廃止問題を抱える地区などの公共交通空白・不便地区(全8地区)で住民組織が主体となり「住民バス」を運行している。
- 住民組織が運営主体で、路線によって新潟交通及び地元タクシー会社のさくら交通に運行委託している。
- 車両は路線バスタイプ、ジャンボタクシーまで様々。
- 運賃収入や地元負担(自治会や商業施設等)で運行経費を賄えない場合、運行経費の7割を上限に市が補助。

## ■ 効果と負担

### 効果

【生活移動手段の確保】

#### > 基幹バス

- ・ 1便あたり26～28人の利用があった(平成19年11月～平成20年3月実績)。

#### > 区バス

- ・ 区バスの1便あたり利用者数は以下のとおりであった。

表. 区バスの1便あたり利用者数(江南区は後期試験運行分)

区	北区	東区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
利用者数(人)	2.1	2.4	2.2	7.4	7.6	1.9	2.4

(運行開始～平成20年3月実績) 出典:新潟市ホームページ

#### > 住民バス

- ・ 一例として江南区の亀田茅野山・早通地区では1便あたり3.7人の利用があった(平成19年度実績)。

### 負担

【市町村負担】【住民負担】

#### > 基幹バス

- ・ 運行費補助なし。オムニバスタウン整備費総合事業で国、市が新潟交通に補助し、平成19年度はノンステップバス22両(うち専用カラーリングバス10台)を導入。

#### > 区バス

- ・ 市が交通事業者に運行委託している。収支率3割を目標としているが実績は以下のとおりである。

表. 区バスの収支率(運賃収入÷運行費用)(江南区は後期試験運行分)

区	北区	東区	江南区	秋葉区	南区	西区	西蒲区
収支率(%)	8.2	11.3	10.4	27.5	14.3	5.8	12.9

(運行開始～平成20年3月実績) 出典:新潟市ホームページ

#### > 住民バス

- ・ 一例として江南区の亀田茅野山・早通地区では運行費用約780万円に対して、運賃収入・広告収入約170万円、住民負担約70万円がまかない、残りの約540万円を市が補助している(19年度実績)。

## ■ プロセスと調整

### 地域公共交通会議における区バスの検討

【調整:対住民】【調整:対交通事業者】

- ・ 区バスは、各区に設置された道路運送法に規定する地域公共交通会議の分科会において、そのルート・ダイヤ・住民バスとの役割分担などが検討され、運行計画が策定されている。
- ・ 新潟市では、市民に役立つ区バスの要件として、収支率3割以上を目指しており、より住民ニーズに即した運行サービスが提供されるよう、適宜、運行計画の更新が行われている。

## ■ 創意工夫・知見・教訓

### 需要に応じたバス交通体系の構築

【創意工夫:需要に応じたサービス供給】

- ・ 利用ニーズに応じて「基幹バス」、「区バス」、「住民バス」という各タイプのバス交通体系が構築されている。これは新潟市のように広範な自治体の場合、市内の各エリアにおいて交通に対するニーズは異なるため、車両のタイプやルート・ダイヤ等をそれぞれに応じたものに設定しているものである。また運営主体についても、交通事業者が運営主体となる基幹バスおよびその他幹線系バス路線、市が運営主体となる区バス、住民が運営主体となる住民バス、といった形で需要に応じてその形態が異なるものになっている。

## ■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先:新潟市都市政策部都市交通政策課 電話 025-228-1000

参考 URL:新潟市オムニバスタウン [http://www.city.niigata.jp/info/kotsu/omnibustown/omnibustown\\_top.html](http://www.city.niigata.jp/info/kotsu/omnibustown/omnibustown_top.html)  
にいがた交通戦略プラン <http://www.city.niigata.jp/info/kotsu/senryaku/senryaku.htm>

## 本項における参考一覧

〈資料〉

「デマンド交通導入ハンドブック」国土交通省 総合政策局 交通計画課 2009年（平成21年）7月

「デマンド型交通の手引き」国土交通省 中部運輸局 2013年（平成25年）3月

「続・デマンド型交通の手引き」国土交通省 中部運輸局 2014年（平成26年）3月

〈ウェブサイト〉

国土交通省 総合政策局 ウェブサイト「地域公共交通の活性化・再生への事例集」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/htm/all.html>