

# 八街市地域公共交通計画に関する基礎調査委託

## 業務報告書

令和7年3月

八街市地域公共交通協議会

## 目 次

頁

1. 業務概要	1-1
1. 1 業務目的	1-1
1. 2 業務名称	1-1
1. 3 履行期間	1-1
1. 4 業務内容	1-1
1. 5 業務の実施フロー	1-2
2. 八街市の現況調査	2-1
2. 1 八街市の地勢、土地利用、人口、産業等	2-1
2. 2 商業施設・医療機関など移動目的地の分布と日常生活圏の形成状況	2-18
2. 3 市民の移動目的及び交通流動状況	2-27
2. 4 近隣自治体を含む大型商業施設や観光レジャー施設等への移動状況	2-32
3. 八街市地域公共交通計画の効果検証	3-1
3. 1 ふれあいバス利用者アンケート調査	3-1
3. 2 運行事業者が実施するふれあいバスの乗降客調査結果のとりまとめ	3-27
3. 3 民間路線バスの利用調査	3-36
3. 4 関係機関ヒアリング	3-65
3. 5 本市の交通施策における財政負担状況の推移	3-69
4. 市が実施主体である公共交通の調査	4-1
4. 1 ふれあいバス運行ルート道路状況調査	4-1
4. 2 ふれあいバス及び各公共交通機関の運行状況調査	4-12
4. 3 ふれあいバス及び各公共交通機関間の乗り継ぎ状況調査	4-25
4. 4 ふれあいバスを近隣自治体の商業施設等まで延伸したことに係る調査	4-36
4. 5 JR榎戸駅へのふれあいバス乗り入れに係る調査	4-39
4. 6 八街市のデマンド型乗合タクシー実証運行事業アンケートの分析及び 予約システムによる統計データの分析	4-43
4. 7 公共交通に関する市民アンケート調査	4-57
4. 8 交通空白地域の調査	4-70
4. 9 その他必要と認められる調査（事例調査）	4-78
5. 調査結果のまとめ	5-1
5. 1 八街市地域公共交通計画の効果検証のとりまとめ	5-1
5. 2 公共交通のあり方の方向性	5-7
5. 3 将来的な負担に対する検討	5-9

## 1. 業務概要

### 1. 1 業務目的

本業務は、本市の地域特性を踏まえ、適切な地域公共交通計画を策定するにあたり、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、分析し、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。

本市の公共交通は、鉄道（JR総武本線（2駅））、民間路線バス（4路線）、コミュニティバス（4路線）が運行しているが、高齢化の進展、運転免許証の自主返納等により、日常生活における地域公共交通の役割はますます重要となってきている。

一方、本市が運行しているコミュニティバスは、利用者数の大きな減少はないが伸び悩んでいる状況にあり、また、市の財政状況が厳しい中で、コミュニティバス等の公共交通における財政負担の軽減を図るという課題も抱えている。

また、令和5年10月2日より八街市デマンド型のりあいタクシーの実証運行が開始し、市民の公共交通環境は大きく変化している。

このような背景の下、市内公共交通の現状を分析し、市内全域における多様なニーズを把握した上で、コミュニティバスを始めとする既存の公共交通の持続可能性を探り、全市における総合的な観点から地域公共交通のあり方等を検討することを目的とする。

### 1. 2 業務名称

八街市地域公共交通計画に関する基礎調査委託

### 1. 3 履行期間

自 令和6年8月26日 至 令和7年3月25日

### 1. 4 業務内容

- ・八街市の現況調査
- ・八街市地域公共交通計画の効果検証
- ・市が実施主体である公共交通の調査

## 1. 5 業務の実施フロー

計画準備

### (1) 八街市の現況調査

- ア 本市の地勢、土地利用、人口、産業等の基礎データ
- イ 商業施設・医療機関等移動目的地の分布と日常生活圏の形成状況
- ウ 市民の移動目的及び交通流動状況
- エ 近隣自治体を含む大型商業施設や観光レジャー施設等への移動状況

### (2) 八街市地域公共交通計画の効果検証

- ア ふれあいバスの利用実態調査
- イ 運行事業者が実施する乗降客調査結果のとりまとめ
- ウ 民間路線バスの利用調査
- エ 関係事業者ヒアリング
- オ 本市の交通施策における財政負担状況の推移

### (3) 市が実施主体である公共交通の調査

- ア ふれあいバス運行ルート道路状況調査
- イ ふれあいバス及び各公共交通機関の運行状況調査
- ウ ふれあいバス及び各公共交通機関間の乗り継ぎ状況調査
- エ ふれあいバスを近隣自治体の商業施設等まで延伸したことに関する調査
- オ JR 榎戸駅へのコミュニティバス乗り入れに関する調査
- カ 八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業アンケートの分析及び予約システムによる統計データの分析
- キ 公共交通に関する市民アンケート調査
- ク 交通空白地域の調査
- ケ その他必要と認められる調査（乗合タクシー導入自治体の事例調査とヒアリング）

調査報告書のとりまとめ

## 2. 八街市の現況調査

### 2. 1 八街市の地勢、土地利用、人口、産業等

#### 2. 1. 1 地勢

##### (1) 位置、面積

千葉県北部のほぼ中央にあり、東京から 50km 圏、成田国際空港から 10km の場所に位置している。東は山武市、南は東金市・千葉市、西は佐倉市、北は酒々井町・富里市が隣接している。

市の広さは、東西に短く約 7.7km、南北に長く約 16km あり、面積は 74.94 km<sup>2</sup>である。

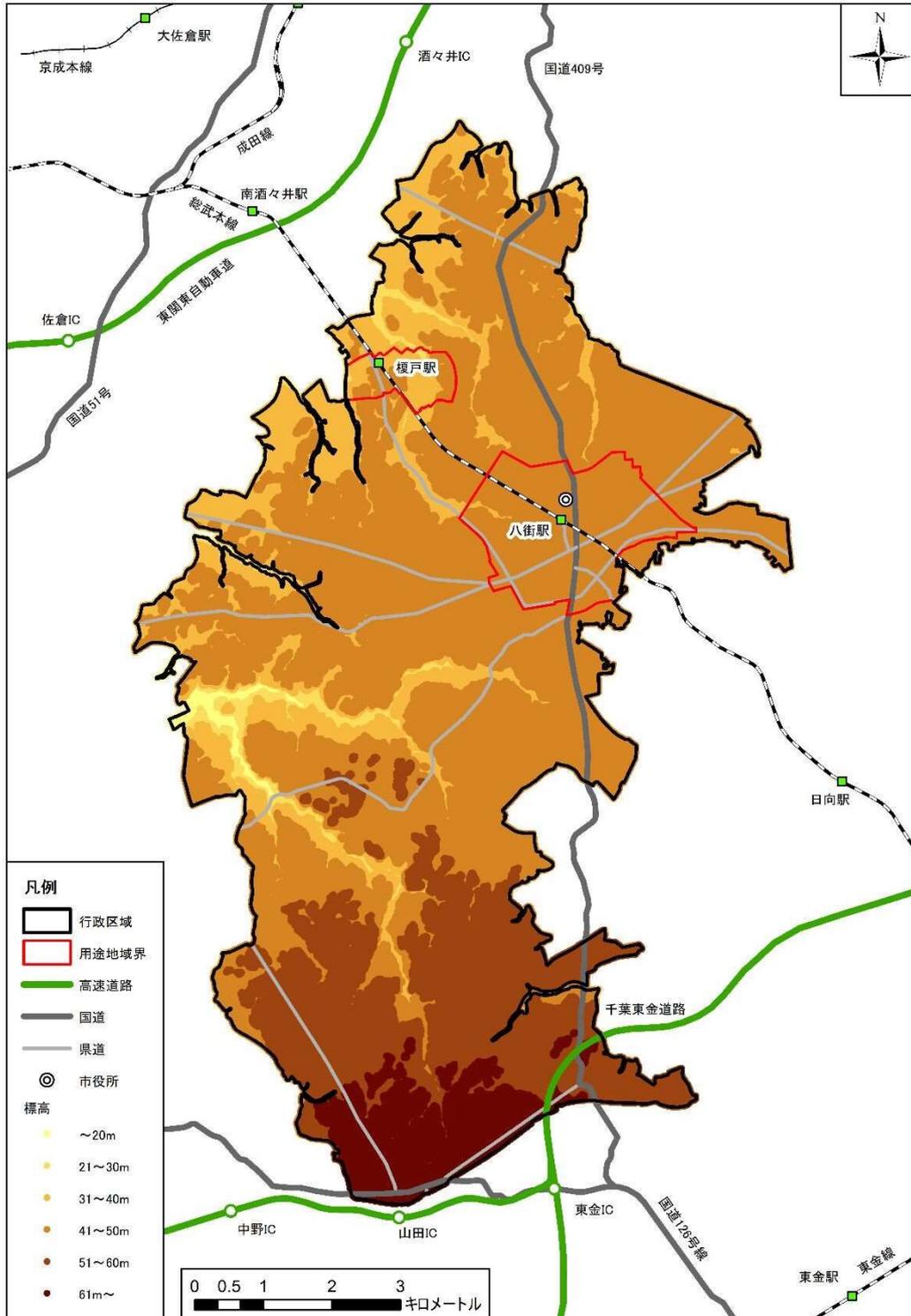


出典：国土数値情報

図 八街市位置図

## (2) 地形、標高

本市は北部から南部にかけて標高が高くなっている。用地地域内はあまり高低差がなく比較的平坦な地形となっている。



出典：国土地理院基盤地図情報

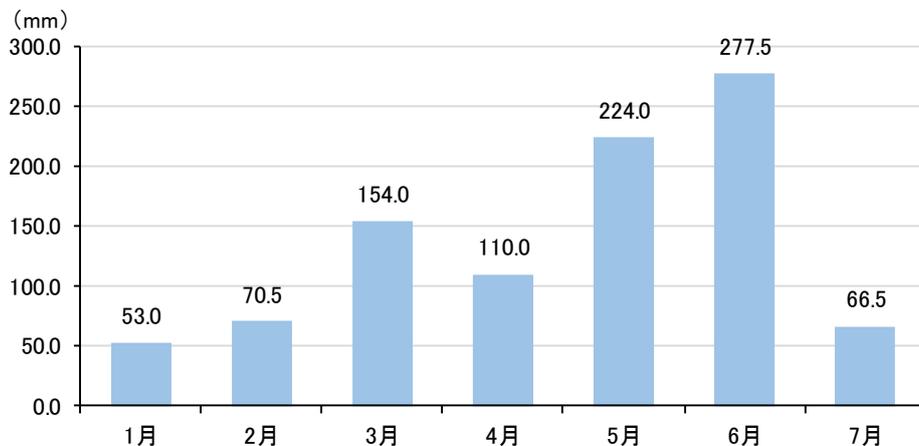
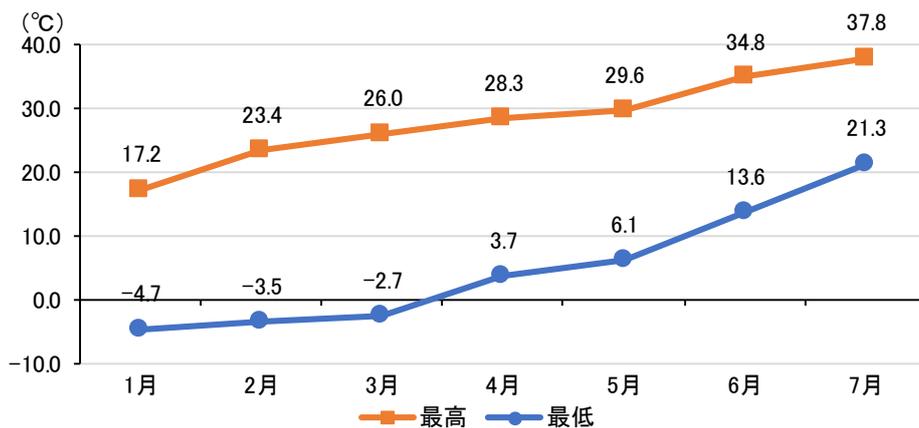
図 標高

(3) 気候

本市の年平均気温は 15℃から 16℃であり、年合計降水量は 1,200mm から 1,700mm となっている。

表 年月別気温及び降水量

	気温(℃)					降水量(mm)		
	平均			最高	最低	合計	日最大	
	日平均	日最高	日最低					
平成30年	15.7	20.9	10.9	37.6	-5.9	1284.5	55.5	
令和元年	15.4	20.4	10.8	35.9	-5.9	1793.0	248.0	
令和2年	15.5	20.5	10.9	36.7	-5.9	1618.5	76.0	
令和3年	15.5	20.8	10.7	35.7	-7.9	1743.5	97.0	
令和4年	15.4	20.7	10.6	38.1	-6.8	1288.5	78.0	
令和5年	16.6	22.4	11.3	37.4	-8.2	1330.5	226.5	
令和6年	1月	5.3	11.8	-1.4	17.2	-4.7	53.0	42.0
	2月	6.7	12.2	1.5	23.4	-3.5	70.5	26.0
	3月	8.6	14.2	2.6	26.0	-2.7	154.0	35.5
	4月	16.2	21.5	11.3	28.3	3.7	110.0	47.0
	5月	19.3	24.5	14.0	29.6	6.1	224.0	55.5
	6月	22.6	27.7	18.2	34.8	13.6	277.5	87.5
	7月	28.2	33.6	24.3	37.8	21.3	66.5	30.0



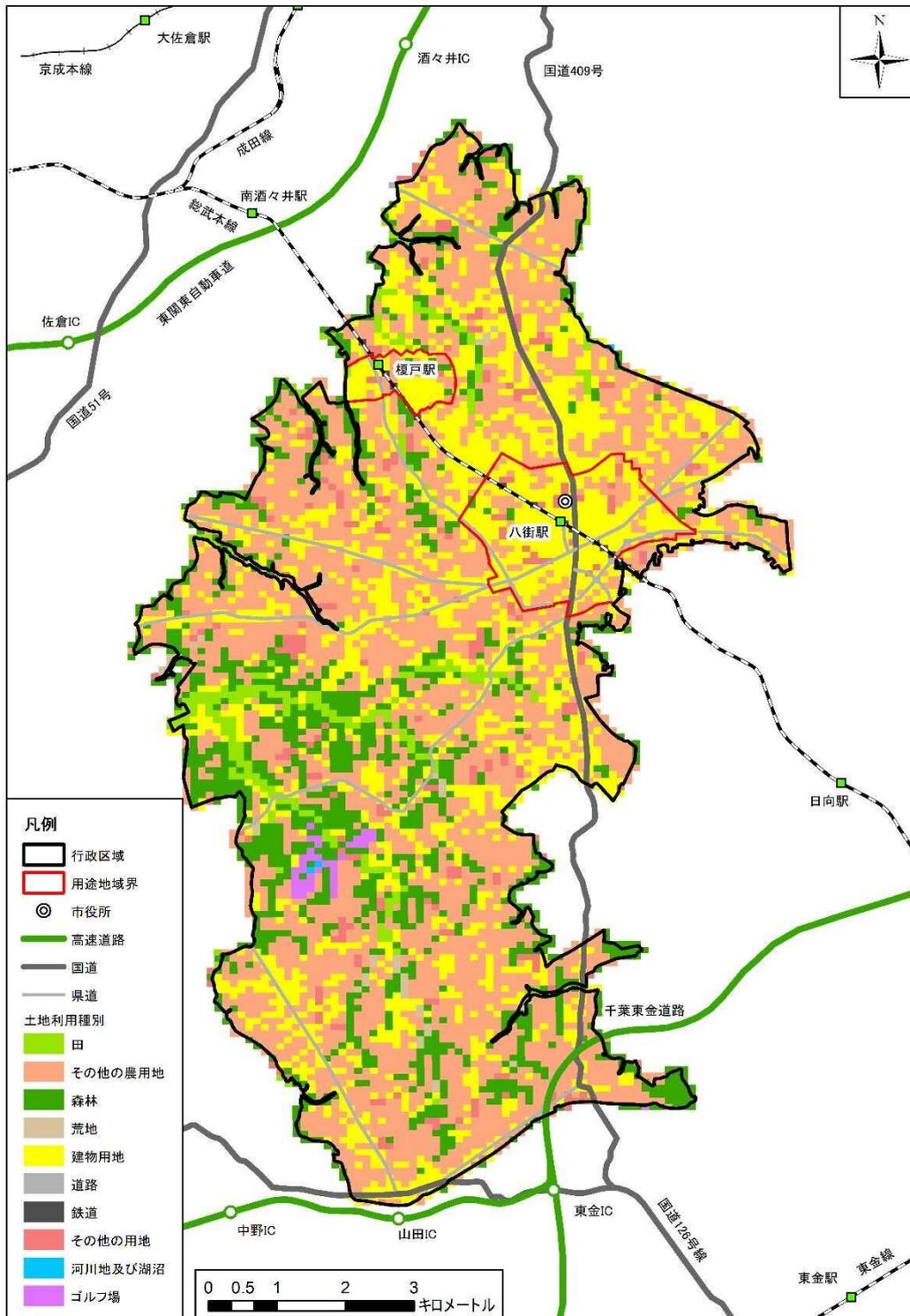
出典：気象庁データ

図 令和6年月平均気温（上段）、令和6年月降水量（下段）

## 2. 1. 2 土地利用

### (1) 土地利用状況

市内の土地利用は、八街駅や榎戸駅周辺を中心に建物用地が集積している。また、市全域にわたって、農用地が広がっており、市中央部には田、森林が広がっている。



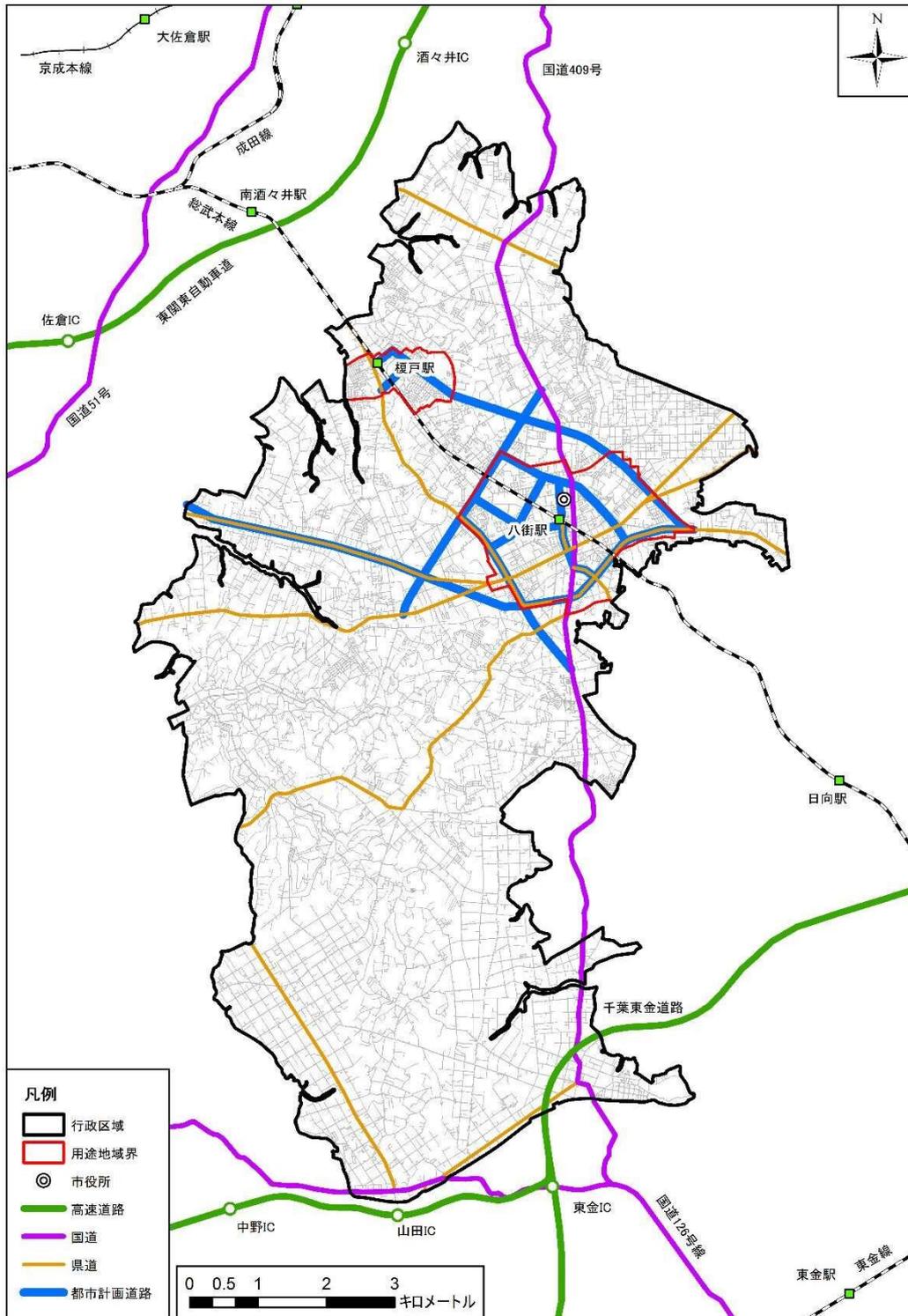
出典：国土数値情報

図 土地利用状況図

## (2) 道路現況及び整備状況

広域を結ぶ高速道路として、市域の北側に東関東自動車道の酒々井 IC、佐倉 IC、南側に千葉東金道路の東金 IC、山田 IC、中野 IC が近接している。

国道は市内を南北に縦断する 409 号と南端を東西に横断する 126 号が通っている。



出典：令和 3 年道路交通センサス

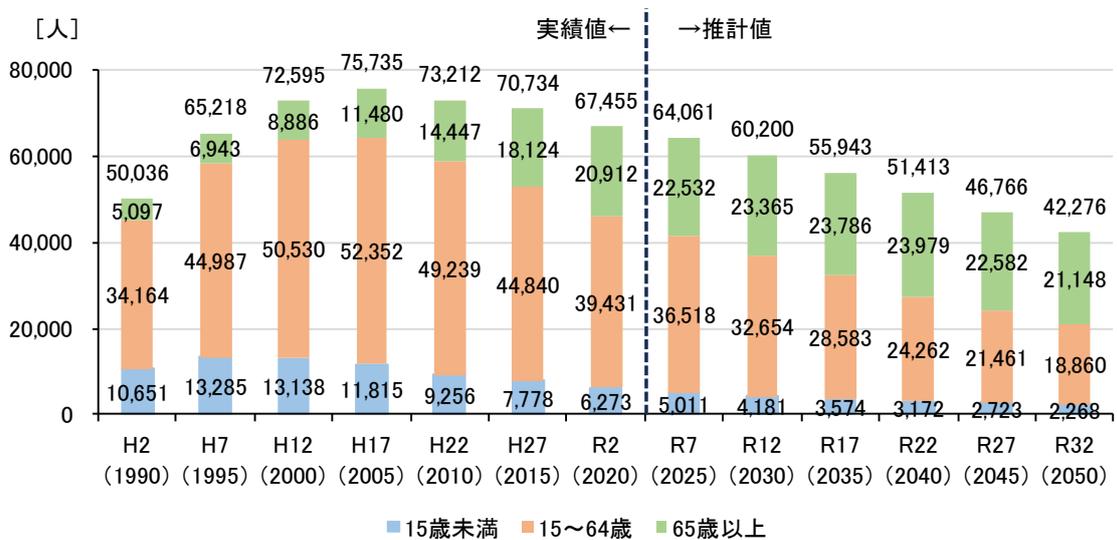
図 道路現況図

## 2. 1. 3 人口

### (1) 人口の推移

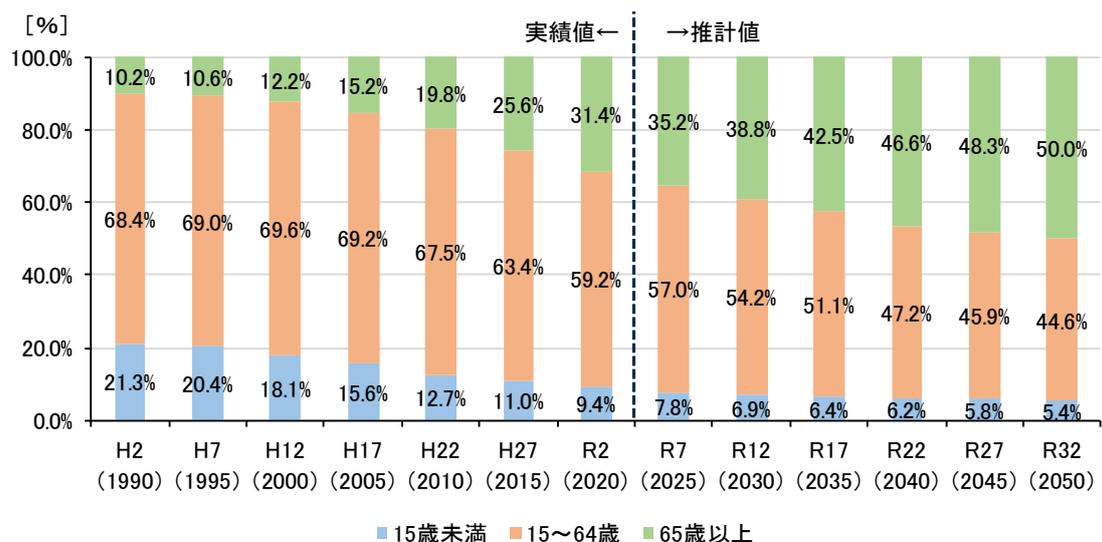
本市の人口は、平成 17 年（2005 年）をピークに減少に転じ、令和 2 年（2020 年）時点で 67,455 人となっている。今後も人口の減少傾向は続く見込まれており、令和 32 年（2050 年）には 42,276 人にまで減少すると予測されている。

年齢 3 区分別人口の推移をみると、年少人口（15 歳未満）と生産年齢人口（15～64 歳）は減少しており、今後も減少していく見込まれている。一方、老年人口（65 歳以上）は増加しており、令和 32 年（2050 年）には 50.0%と総人口の半分が高齢者になると予測されている。



出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 年齢別人口推移



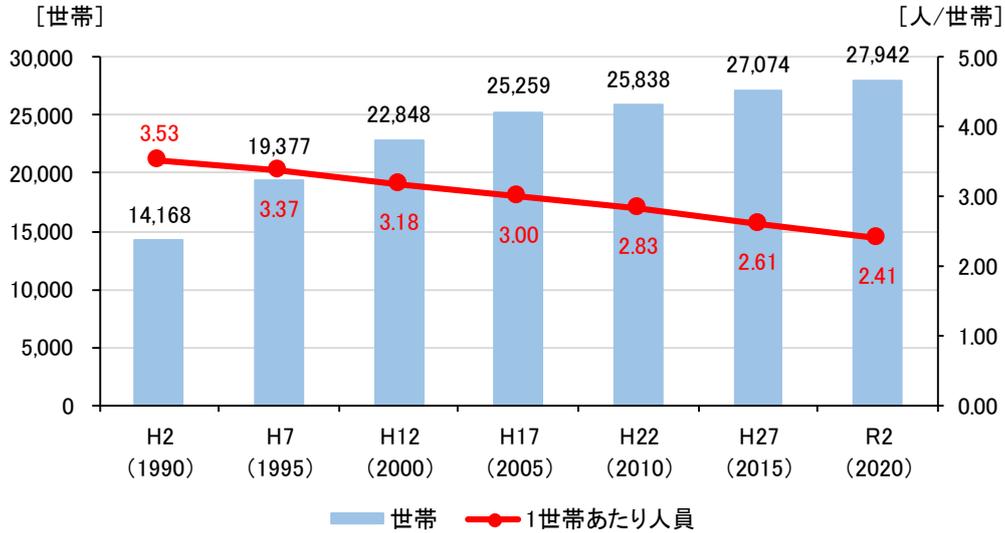
出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 年齢別人口構成比推移

## (2) 世帯数の推移

本市の世帯数は、平成2年(1990年)以降増加が続いており、令和2年(2020年)時点で27,942世帯となっている。

世帯数は増加傾向にあるが、世帯人員は減少しており、平成2年(1990年)の3.53人/世帯から令和2年(2020年)には2.41人/世帯まで減少している。

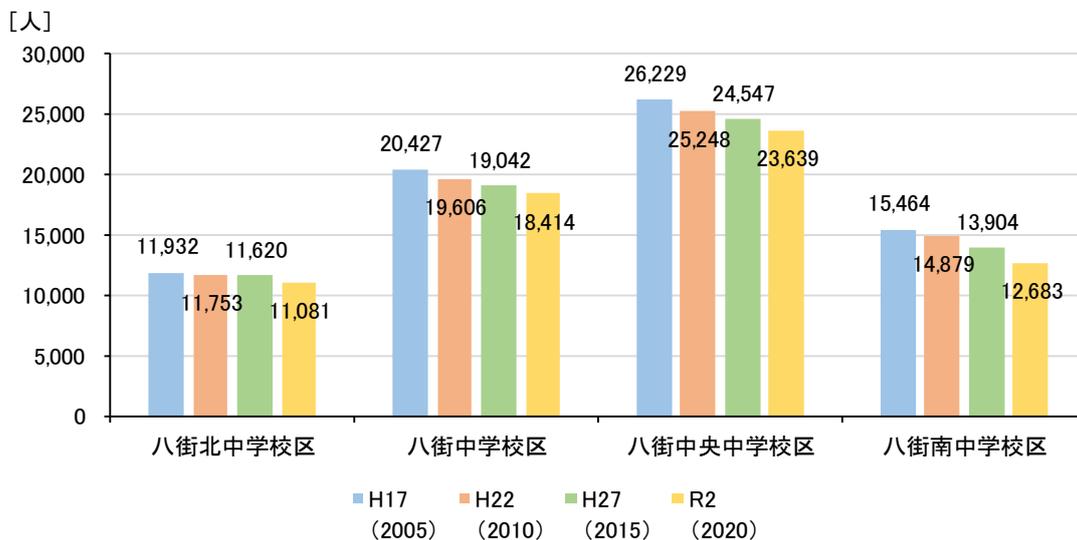


出典：各年国勢調査

図 世帯推移

### (3) 中学校区別人口の推移

中学校区別の人口推移をみると、どの中学校区においても減少傾向にあり、令和2年（2020年）時点では、八街北中学校区、八街中学校区、八街南中学校区で2万人を切る状況となっている。

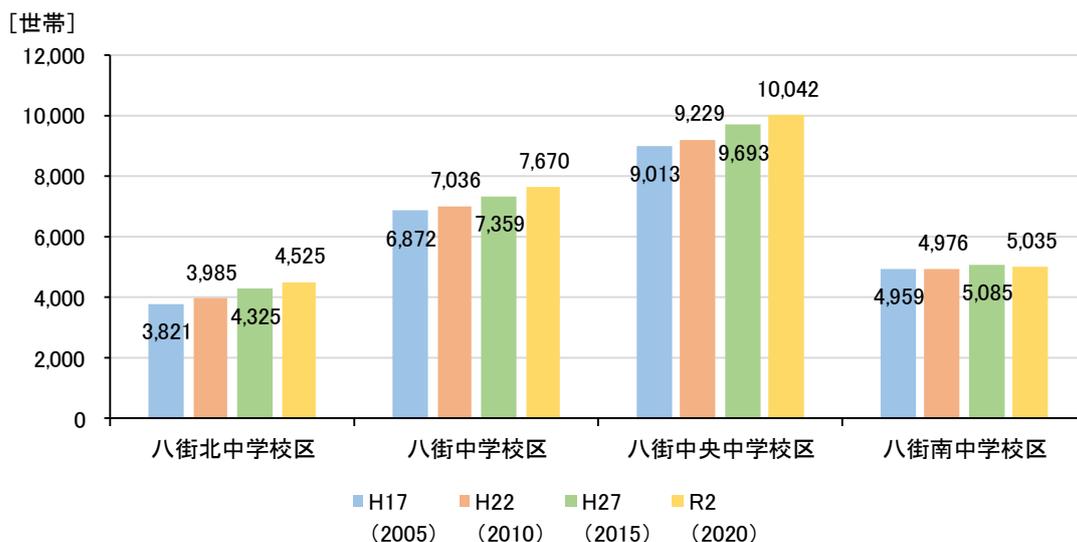


出典：各年国勢調査

図 中学校区別人口推移

### (4) 中学校区別世帯数推移

中学校区別世帯数の推移をみると、八街北中学校区、八街中学校区、八街中央中学校区は増加傾向にあり、八街南中学校区は横ばいに推移している。

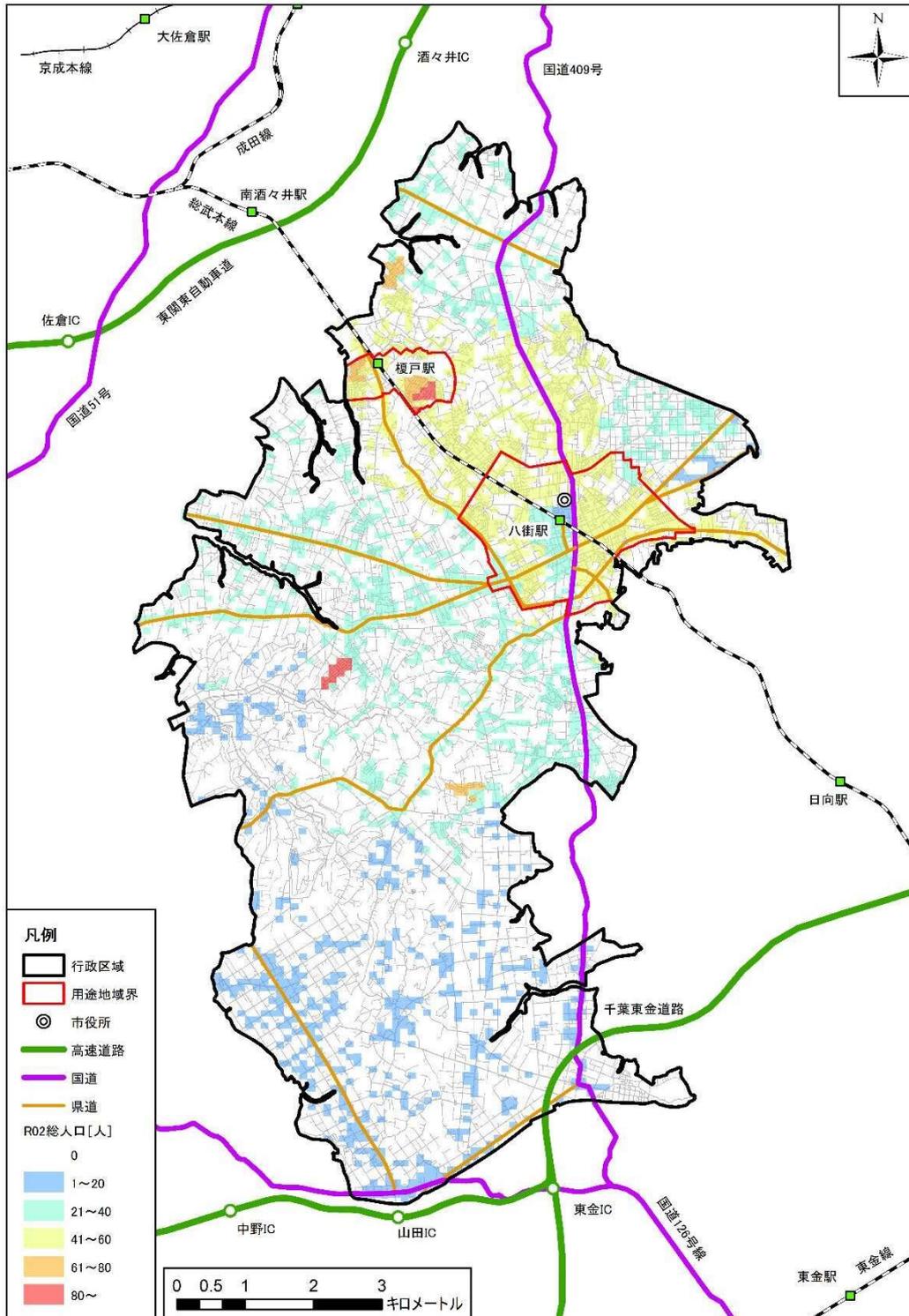


出典：各年国勢調査

図 中学校区別世帯数推移

(5) 人口分布状況

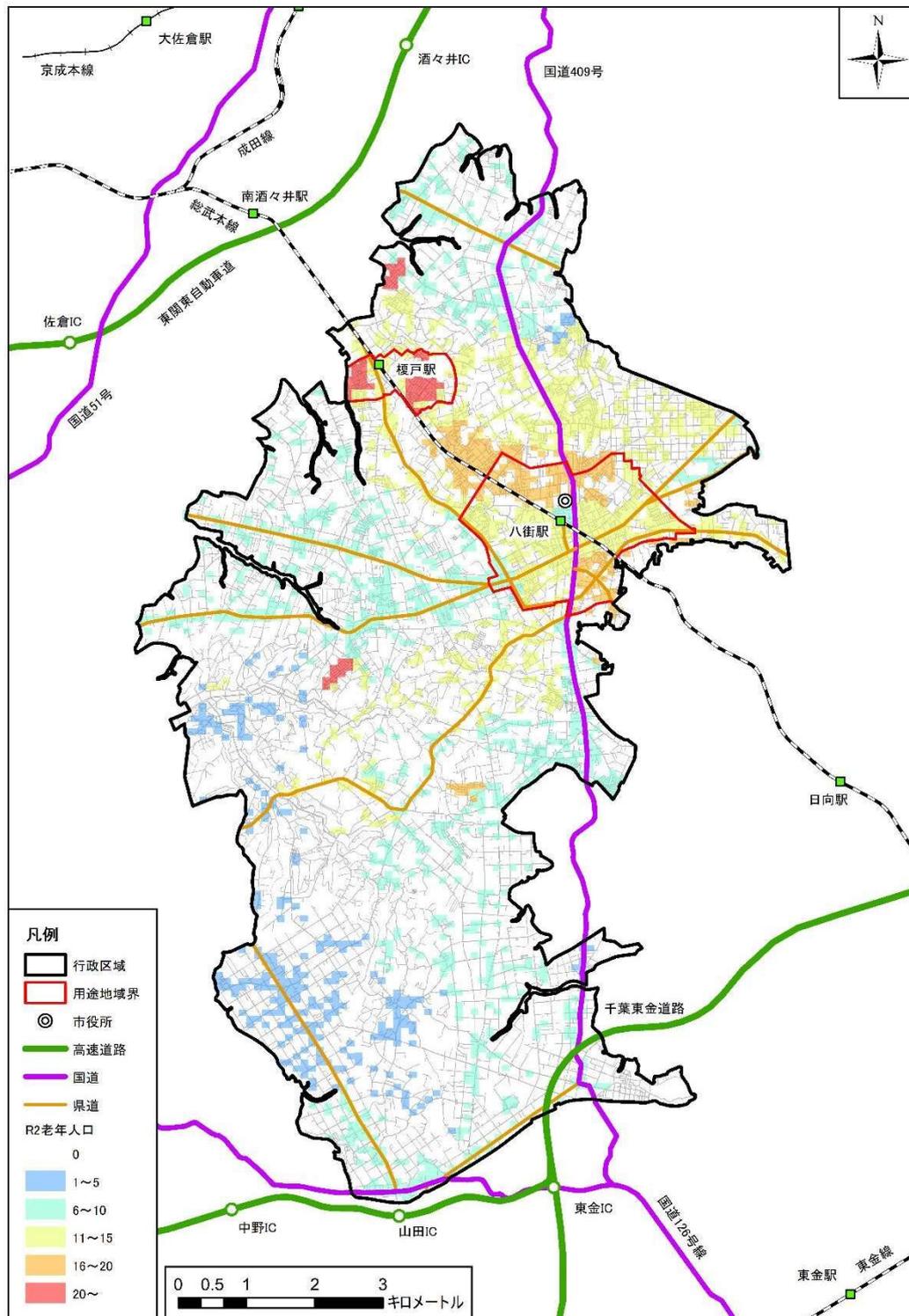
人口分布状況を見ると、榎戸駅周辺は60人/ha以上と高い人口集積がみられるが、八街駅周辺は40人/ha（既成市街地の人口密度の基準）以下の箇所が駅南側に広がっている。



出典：国土技術政策総合研究所

図 人口分布 (R2)

一方で、老年人口の人口分布をみると、榎戸駅周辺で 20 人/ha 以上、八街駅周辺で 11 人/ha 以上の人口集積がみられ、中心市街地の高齢化の進行が目立っている状況である。

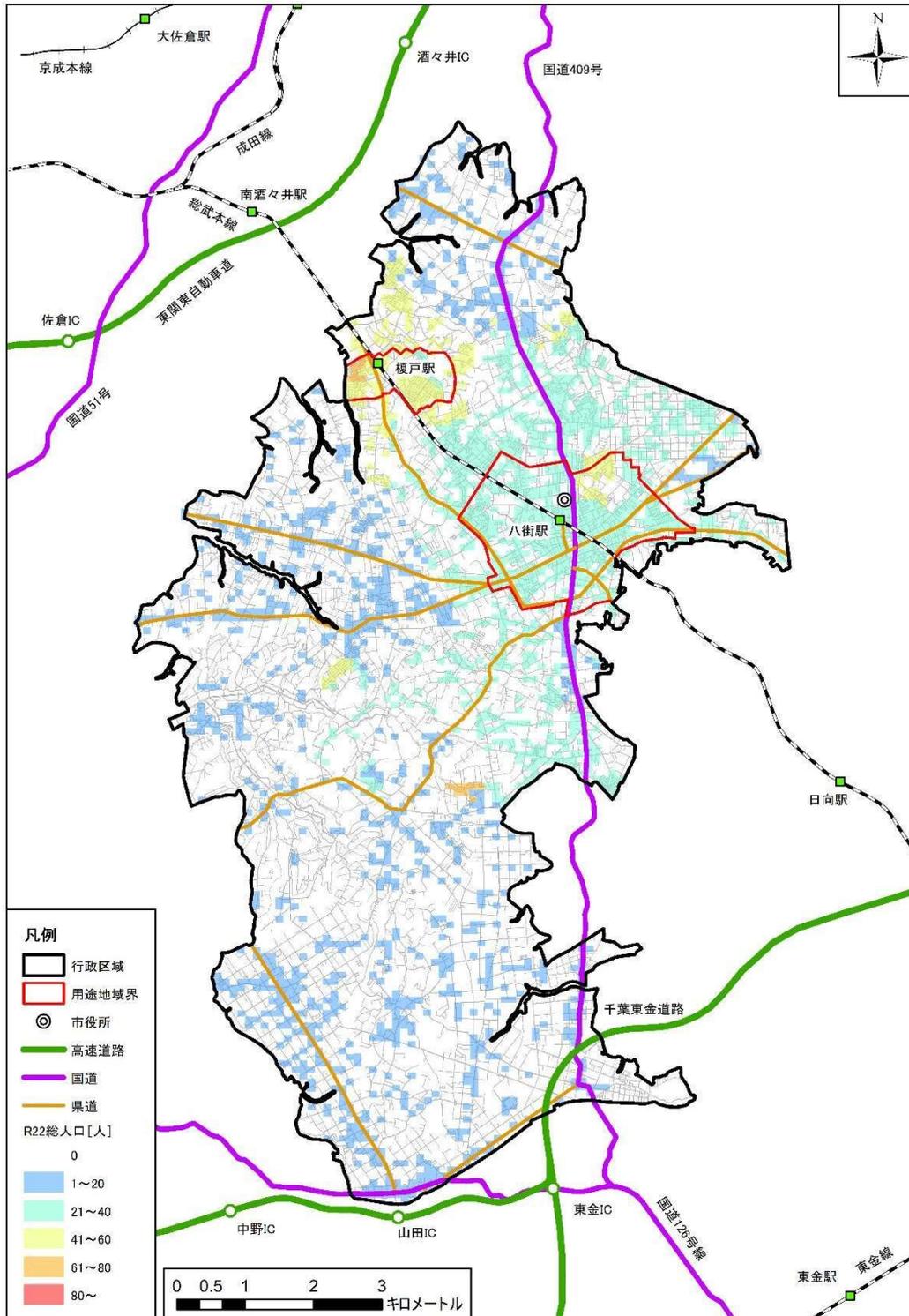


出典：国土技術政策総合研究所

図 老年人口分布 (R2)

## (6) 将来人口の展望

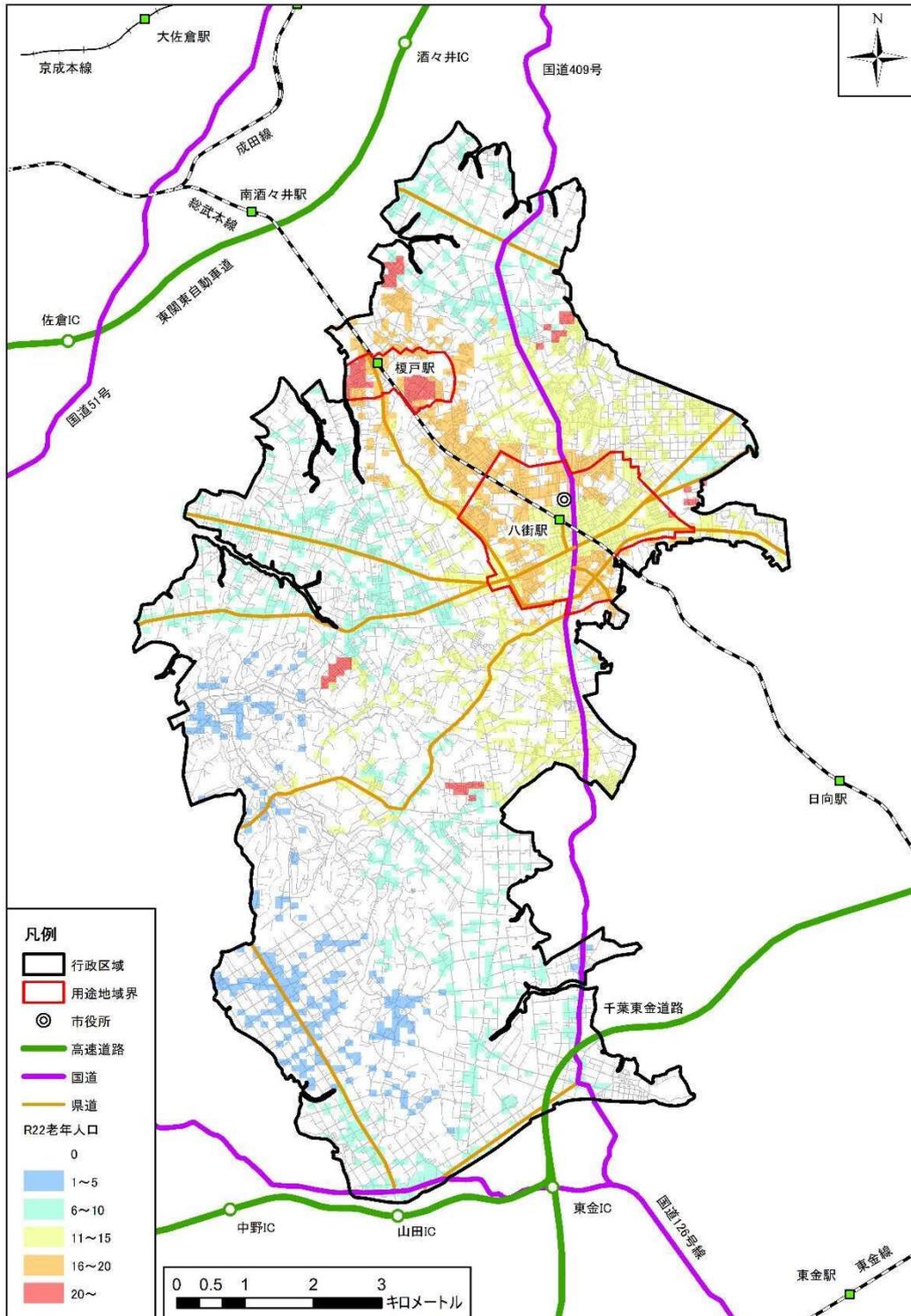
令和 22 年（2040 年）の人口分布状況を見ると、榎戸駅西側で 61 人/ha 以上の人口集積がみられるが、駅東側では 60 人/ha 以下の箇所が広がっている。八街駅周辺では 40 人/ha 以下の箇所が広がっている。



出典：国土技術政策総合研究所

図 人口分布 (R22)

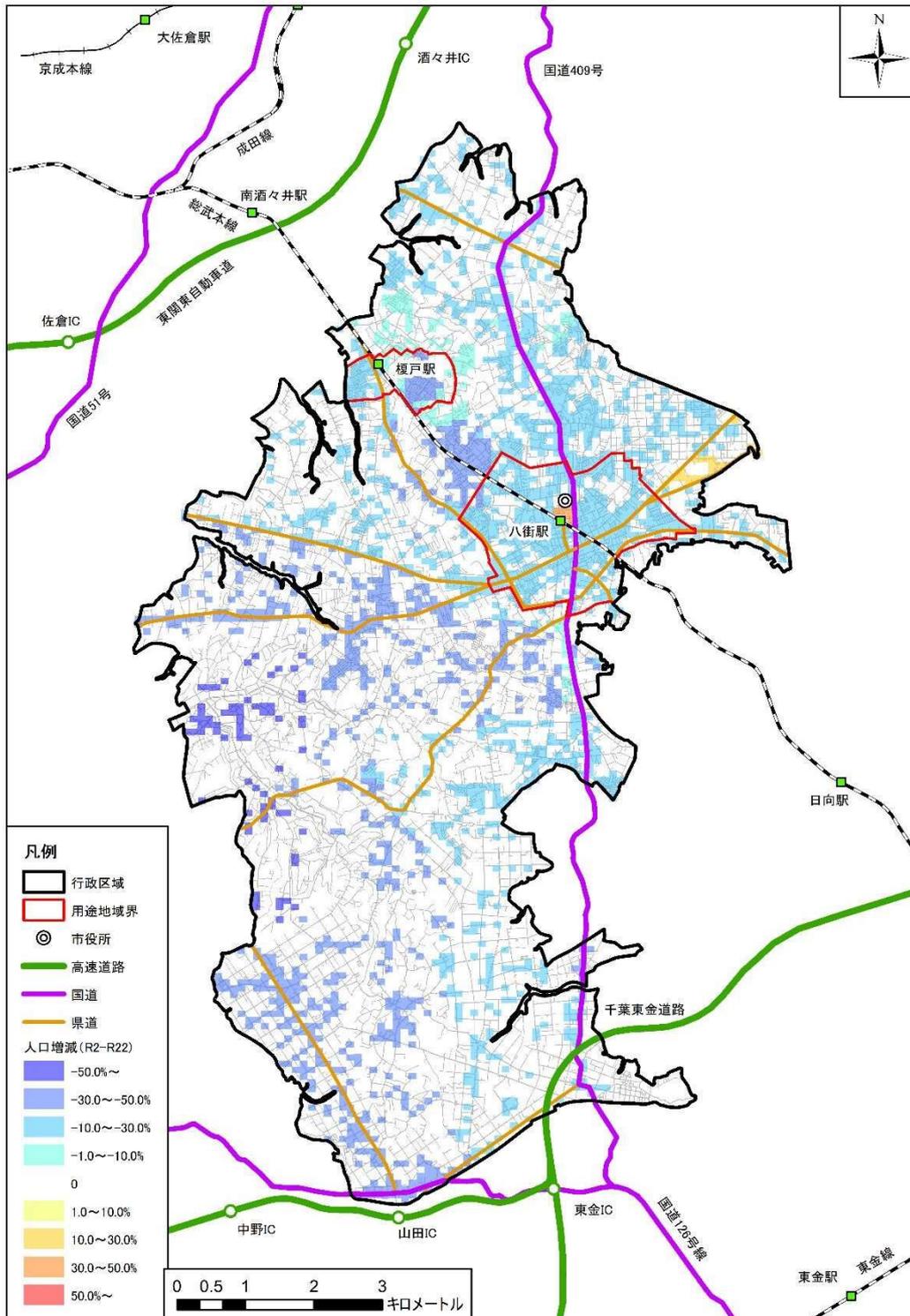
一方で、老年人口の人口分布をみると、榎戸駅周辺・八街駅周辺ともに16人/ha以上の箇所が広がっている。中心市街地の高齢化がより進行している。



出典：国土技術政策総合研究所

図 老年人口分布 (R2)

人口増減率でみると、榎戸駅西側は10%以上、東側は30%以上減少している箇所が広がっている。八街駅周辺は北側の一部が30%以上増加しているが、それ以外では10%以上減少している。



出典：国土技術政策総合研究所

図 人口増減 (R2-22)

## 2. 1. 4 産業動向

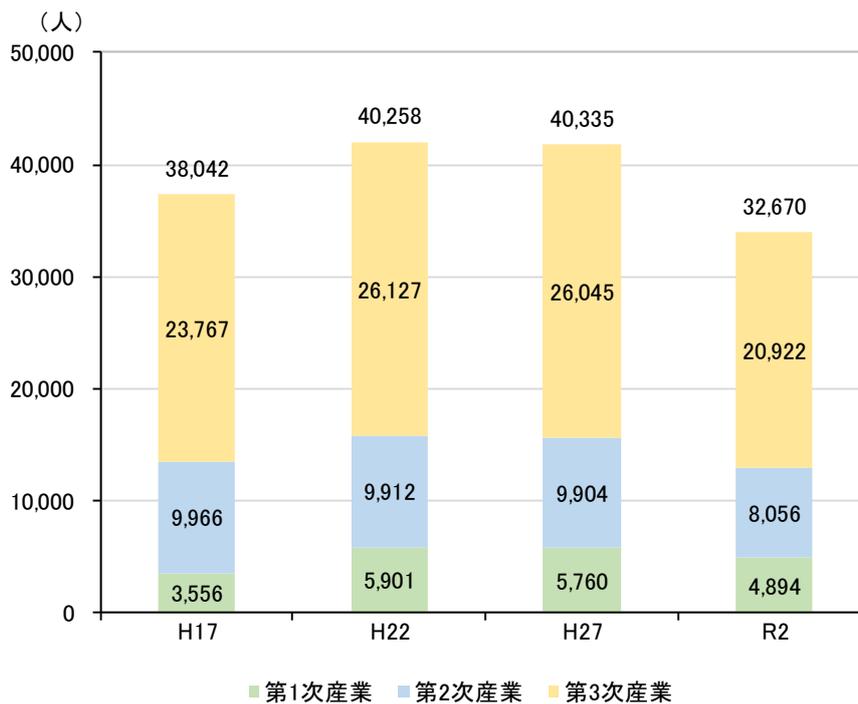
### (1) 産業別就業人口

就業人口の推移をみると、平成 27 年（2015 年）までは増加傾向にあったが、令和 2 年（2020 年）では大きく減少しており、32,670 人となっている。

産業別就業人口をみると、第 3 次産業が最も多く令和 2 年（2020 年）時点で 20,922 人となっており、就業人口に対して 64.0%を占めている。

表 産業別就業人口推移

	第1次産業		第2次産業		第3次産業		合計		総人口 人口 (人)	就業人口 割合 (%)
	人口 (人)	割合 (%)	人口 (人)	割合 (%)	人口 (人)	割合 (%)	人口 (人)	割合 (%)		
H17	3,556	9.3%	9,966	26.2%	23,767	62.5%	38,042	100.0%	84,814	45%
H22	5,901	14.7%	9,912	24.6%	26,127	64.9%	40,258	100.0%	81,925	49%
H27	5,760	14.3%	9,904	24.6%	26,045	64.6%	40,335	100.0%	79,682	51%
R2	4,894	15.0%	8,056	24.7%	20,922	64.0%	32,670	100.0%	67,455	48%

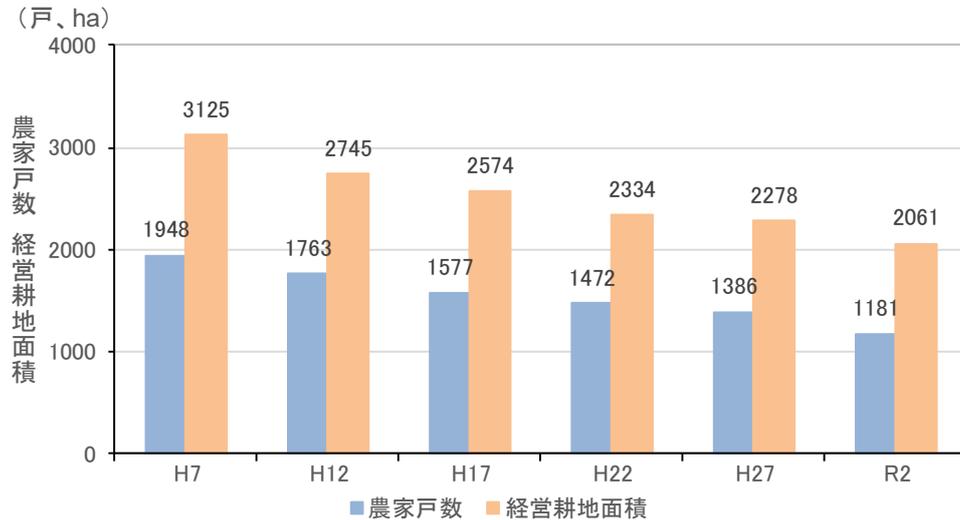


出典：令和 3 年経済センサス

図 産業別就業人口推移

## (2) 農業

農家戸数・経営耕地面積をみると、減少傾向にあり、令和2年（2020年）には農家数は1,181戸、経営耕地面積は2,061haとなっている。

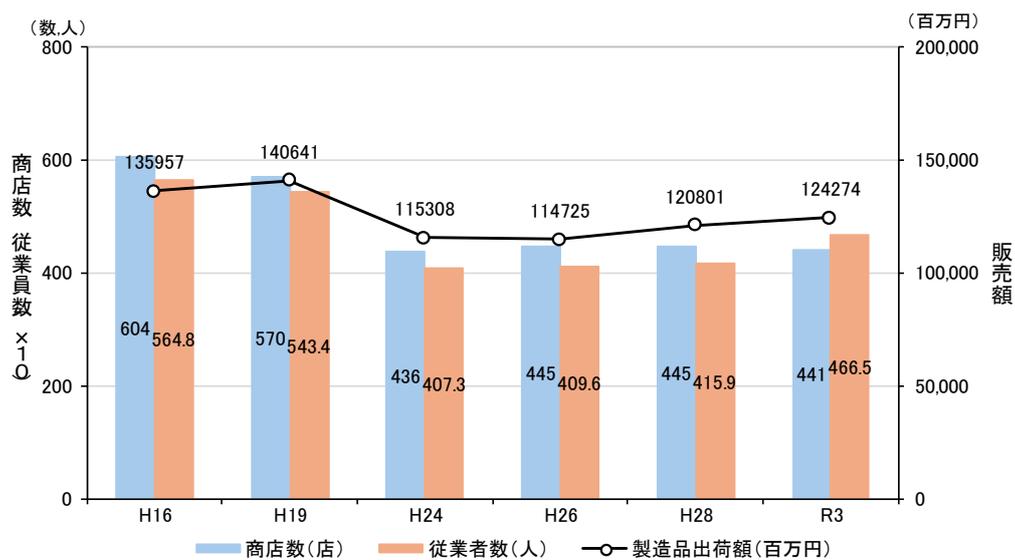


出典：各年農林業センサス

図 農家戸数、経営耕地面積の推移

## (3) 卸売・小売業

平成19年（2007年）をピークに商店数、従業者数、製造品出荷額が減少しているが、平成24年（2012年）以降、やや増加傾向となっている。

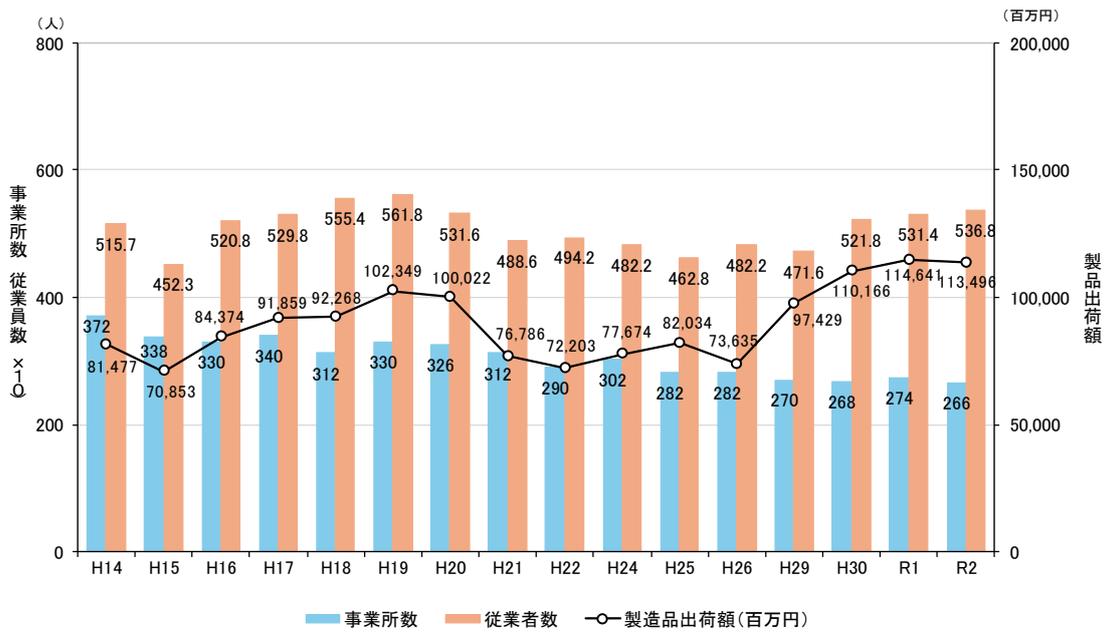


出典：各年農林業センサス

図 商店数、従業者数、製造品出荷額の推移

#### (4) 工業

事業所数は平成14年（2002年）以降減少傾向が続いている。従業者数は平成19年（2007年）をピークに平成29年（2017年）まで減少傾向にあったが、令和2年（2020年）にかけて再び増加傾向がみられる。従業者数の増加とともに製造品出荷額も増加傾向となっている。



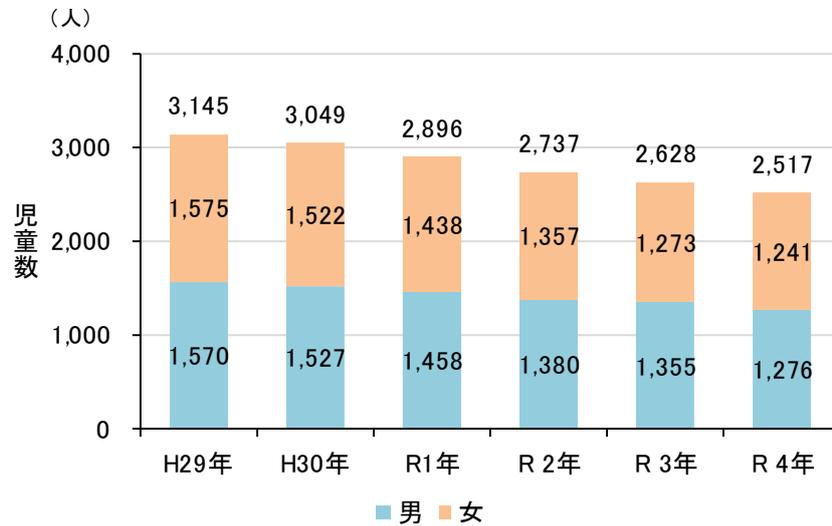
出典：各年工業統計調査

図 事業所数、従業者数、製造品出荷額の推移

## (5) 児童数

### ①小学校児童数

小学校児童数は減少傾向にあり、令和4年（2022年）時点で2,517人（男子児童1,276人、女子児童1,241人）となっている。

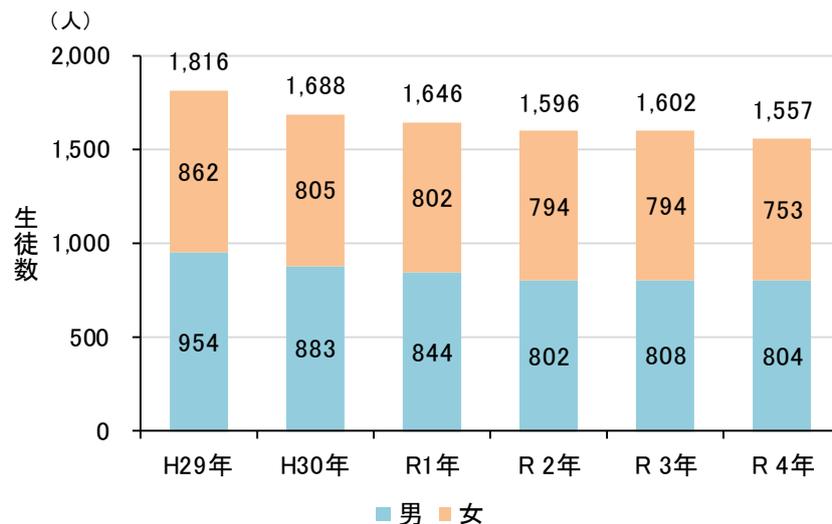


出典：八街市統計書

図 小学校児童数の推移

### ②中学校生徒数

中学校生徒数は減少傾向にあり、令和4年（2022年）時点で1,557人（男子児童804人、女子児童753人）となっている。



出典：八街市統計書

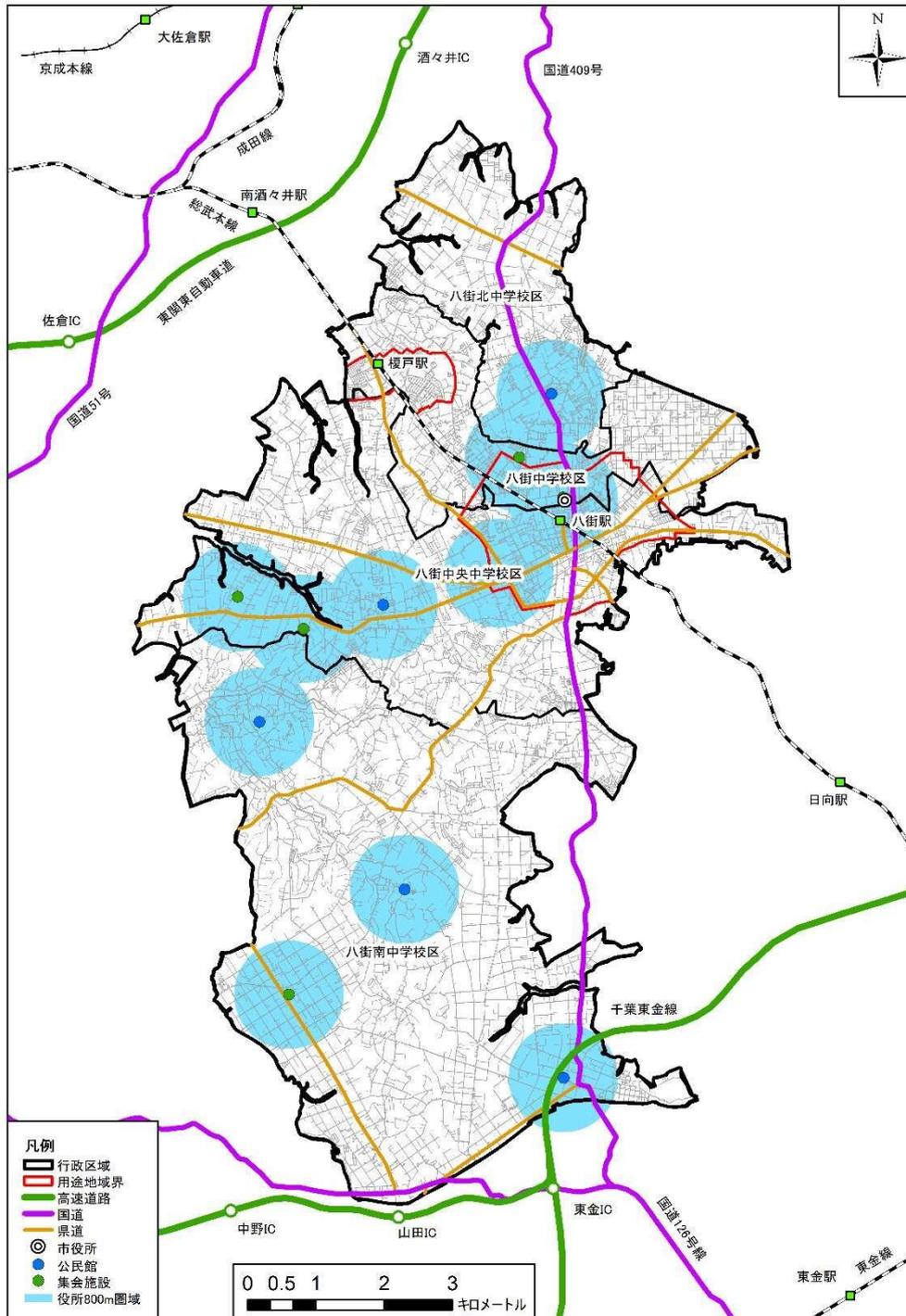
図 中学校生徒数の推移

## 2. 2 商業施設・医療機関など移動目的地の分布と日常生活圏の形成状況

### 2. 2. 1 商業施設・医療機関など移動目的地の分布

#### (1) 役所・官公庁

役所・官公庁は市内に12件立地しており、八街北中学校区に1件、八街中学校区に3件、八街中央中学校区に4件、八街南中学校区に4件立地している。

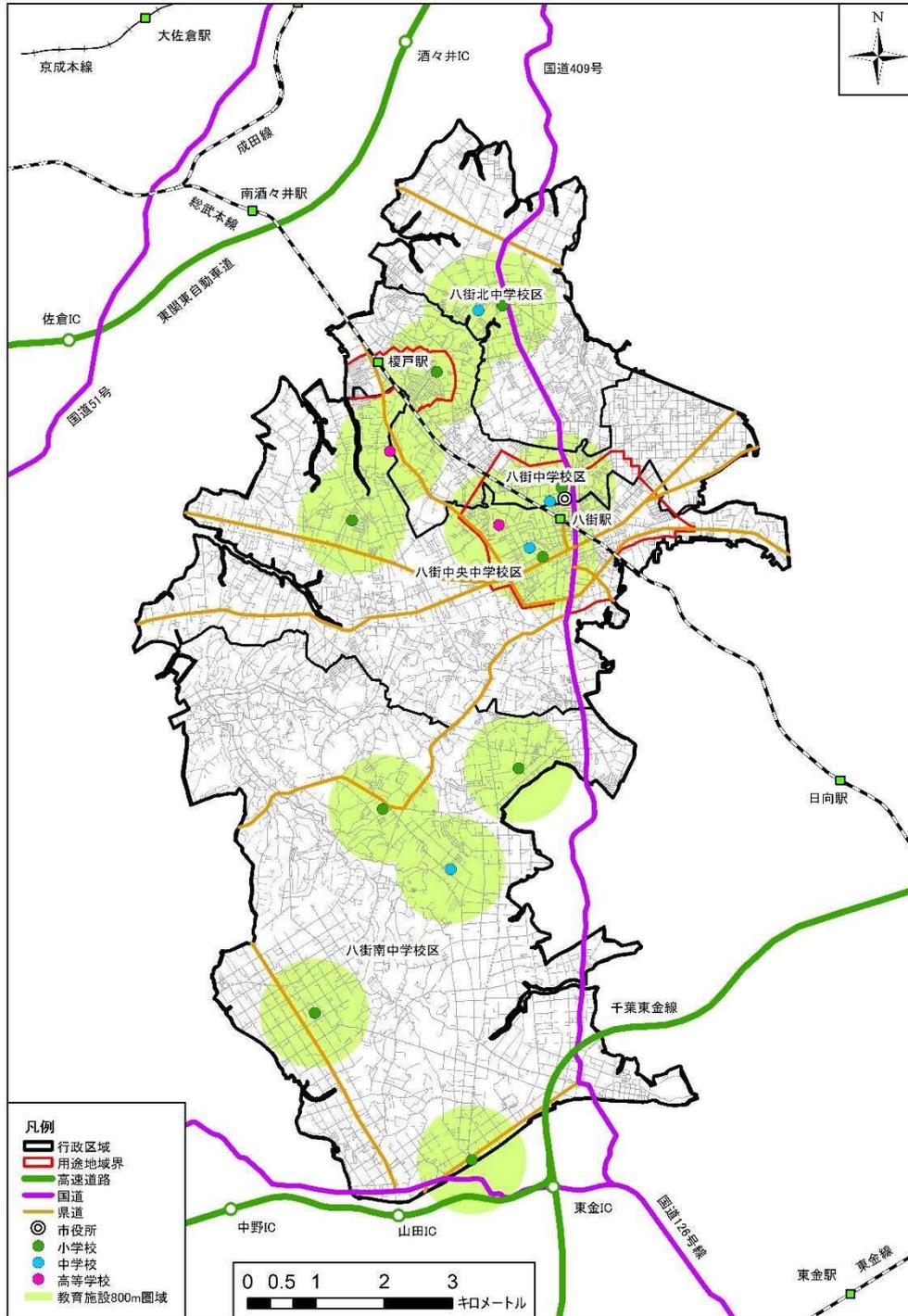


出典：国土数値情報

図 役所・官公庁の立地状況

(2) 小中学校、高校

小中学校、高校は市内に15件立地しており、八街北中学校区に2件、八街中学校区に3件、八街中央中学校区に5件、八街南中学校区に5件立地している。

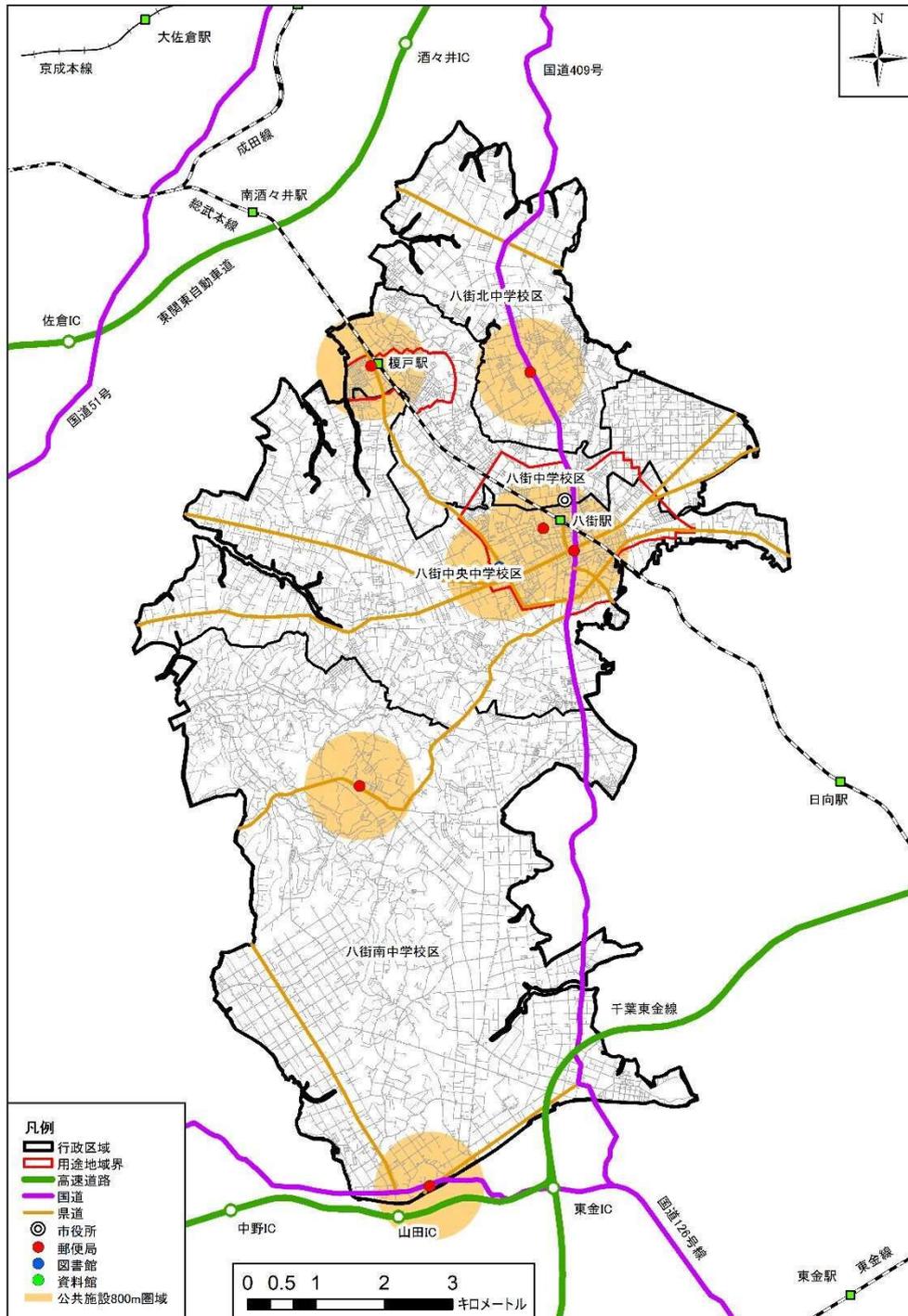


出典：国土数値情報

図 小中学校、高校の立地状況

### (3) 公共施設

公共施設（郵便局、図書館、資料館）は市内に8件立地しており、八街北中学校区に1件、八街中学校区に1件、八街中央中学校区に4件、八街南中学校区に2件立地している。

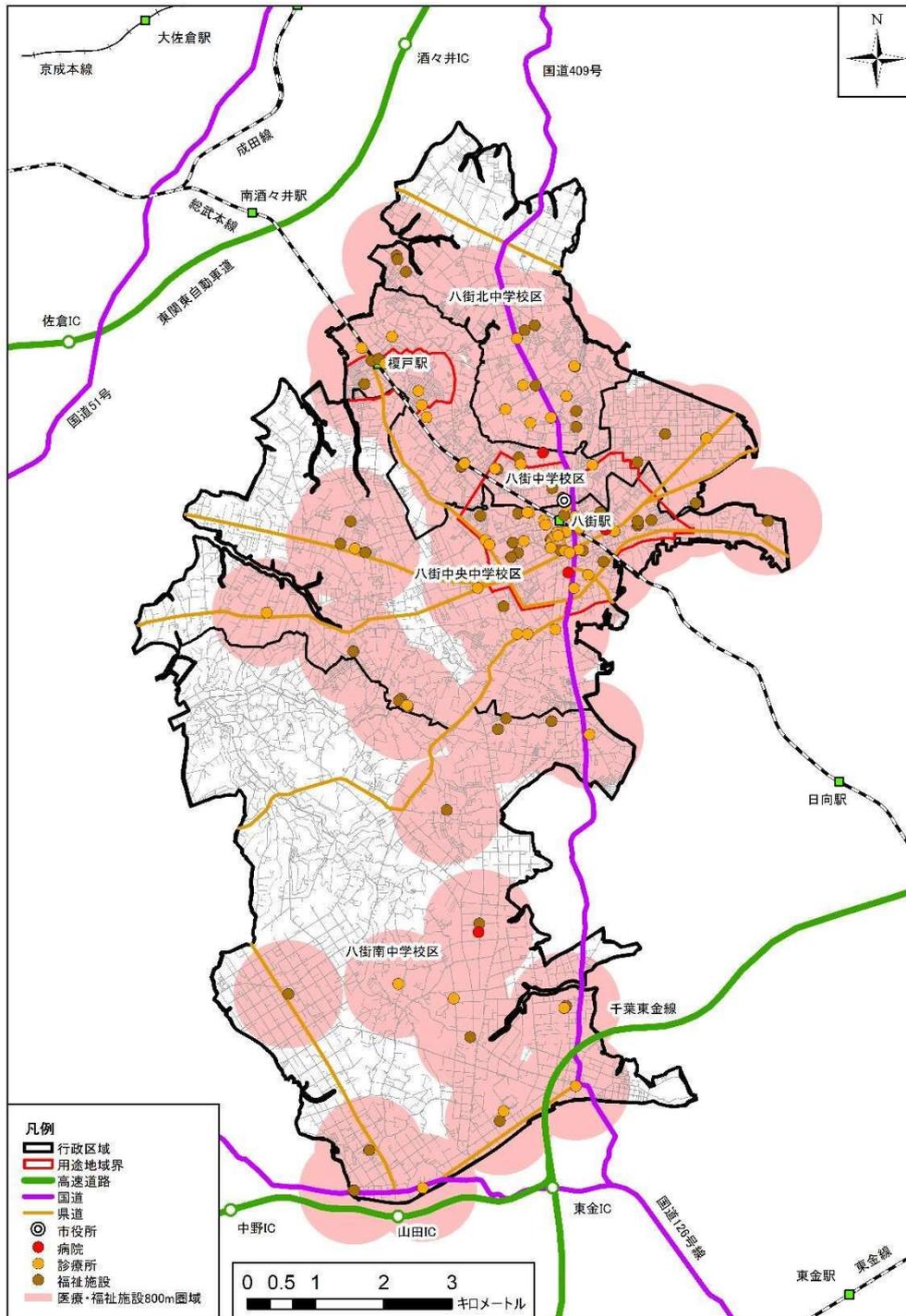


出典：国土数値情報

図 公共施設の立地状況

#### (4) 医療施設

医療施設は市内に 137 件立地しており、八街北中学校区に 18 件、八街中学校区に 28 件、八街中央中学校区に 66 件、八街南中学校区に 25 件立地している。

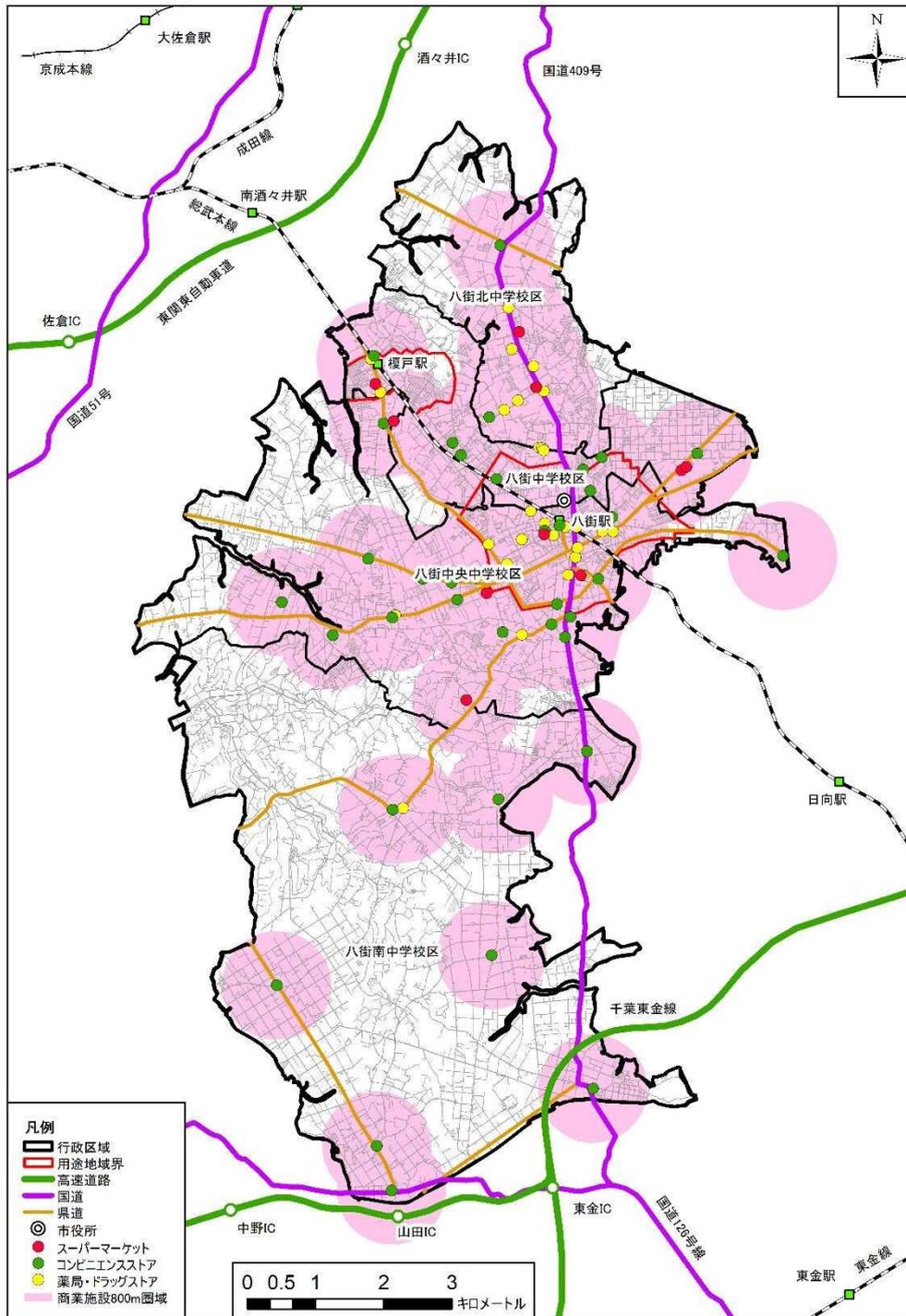


出典：国土数値情報

図 医療施設の立地状況

(5) 商業施設

商業施設は市内に 83 件立地しており、八街北中学校区に 16 件、八街中学校区に 15 件、八街中央中学校区に 43 件、八街南中学校区に 9 件立地している。

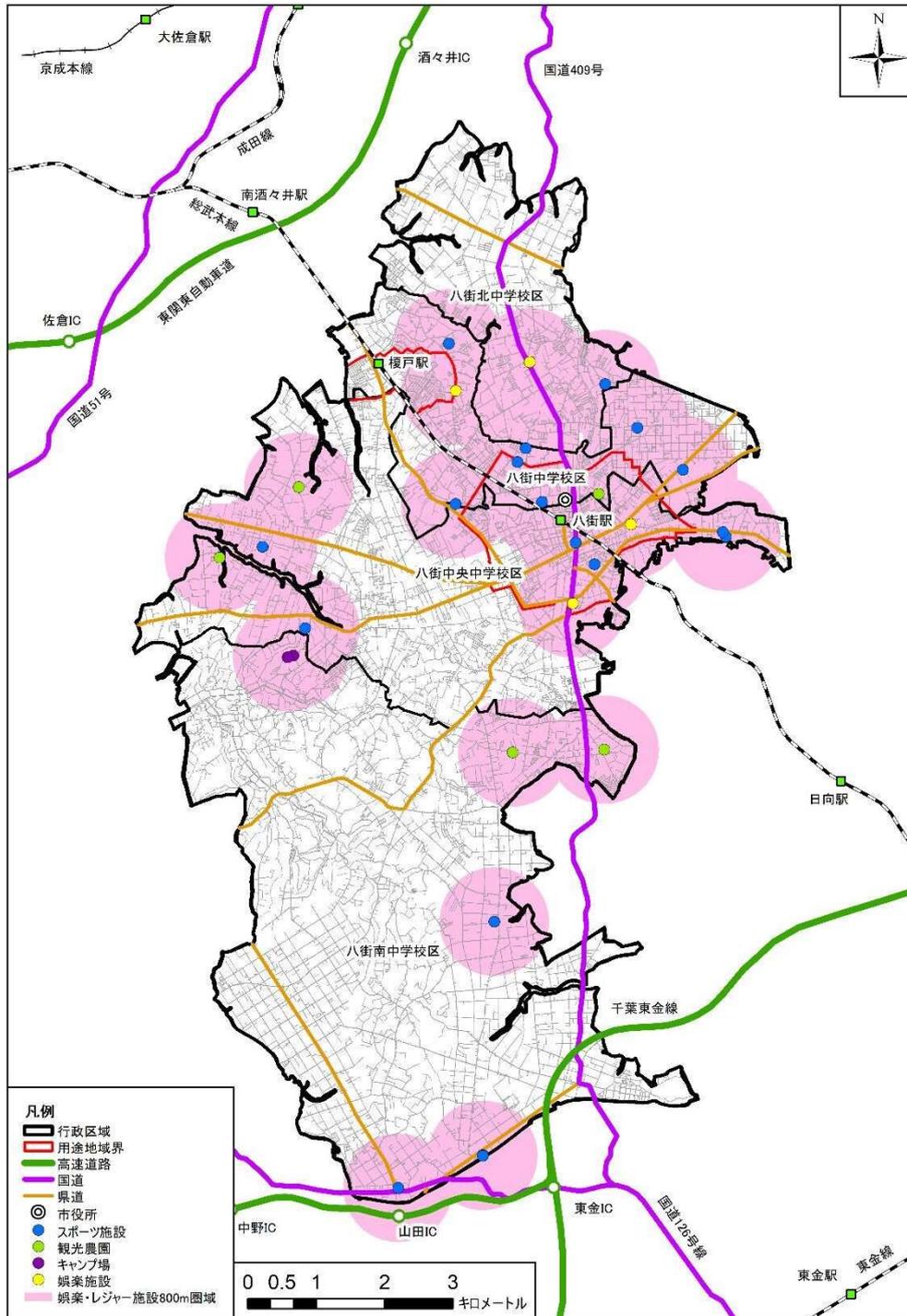


出典：iタウンページ

図 商業施設の立地状況

## (6) 娯楽・レジャー施設

娯楽・レジャー施設は市内に29件立地しており、八街北中学校区に2件、八街中学校区に8件、八街中央中学校区に11件、八街南中学校区に8件立地している。

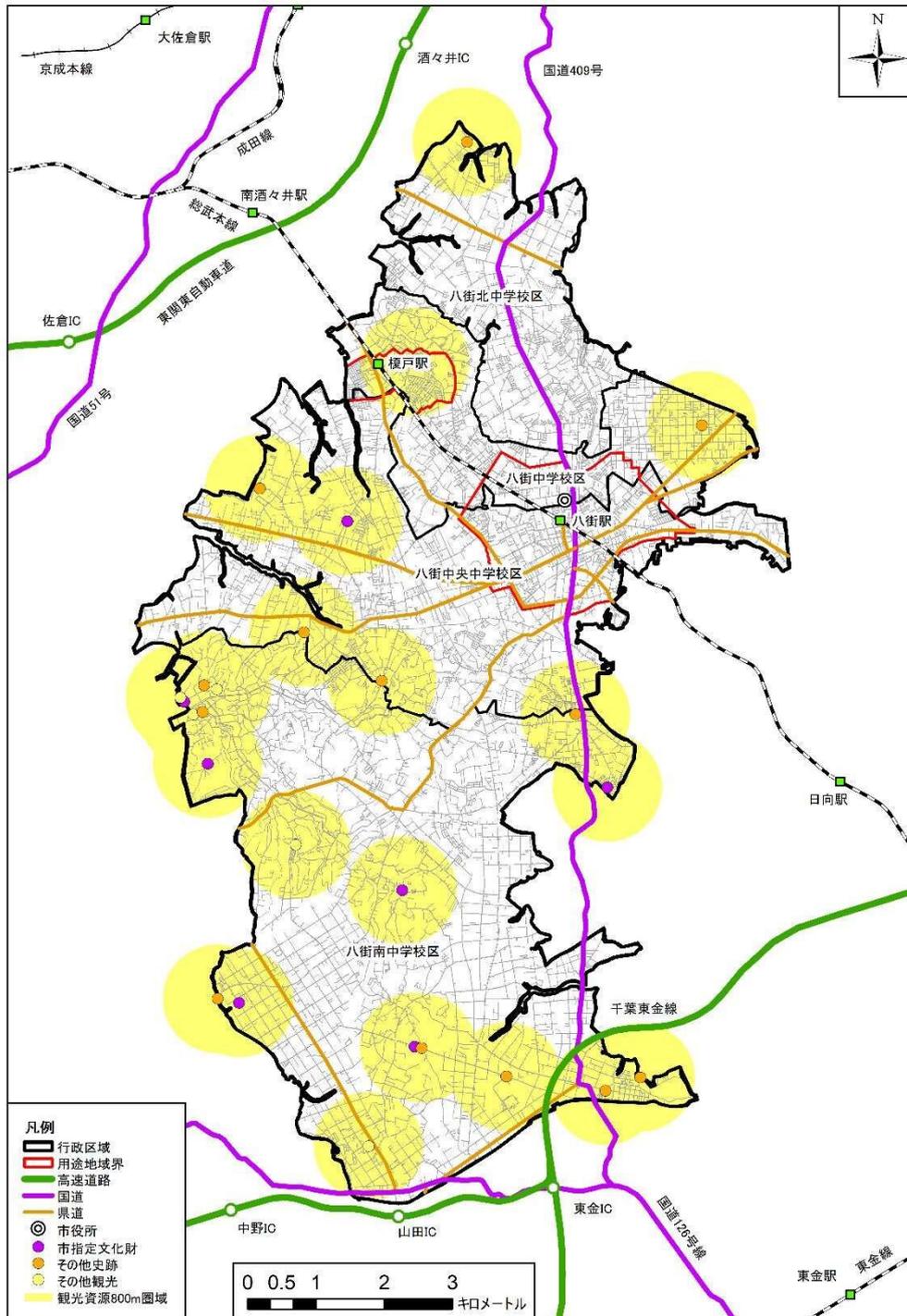


出典：国土数値情報

図 娯楽・レジャー施設の立地状況

(7) 観光資源

観光資源は市内に 26 件立地しており、八街北中学校区に 1 件、八街中学校区に 2 件、八街中央中学校区に 4 件、八街南中学校区に 19 件立地している。



出典：国土数値情報

図 観光資源の分布状況

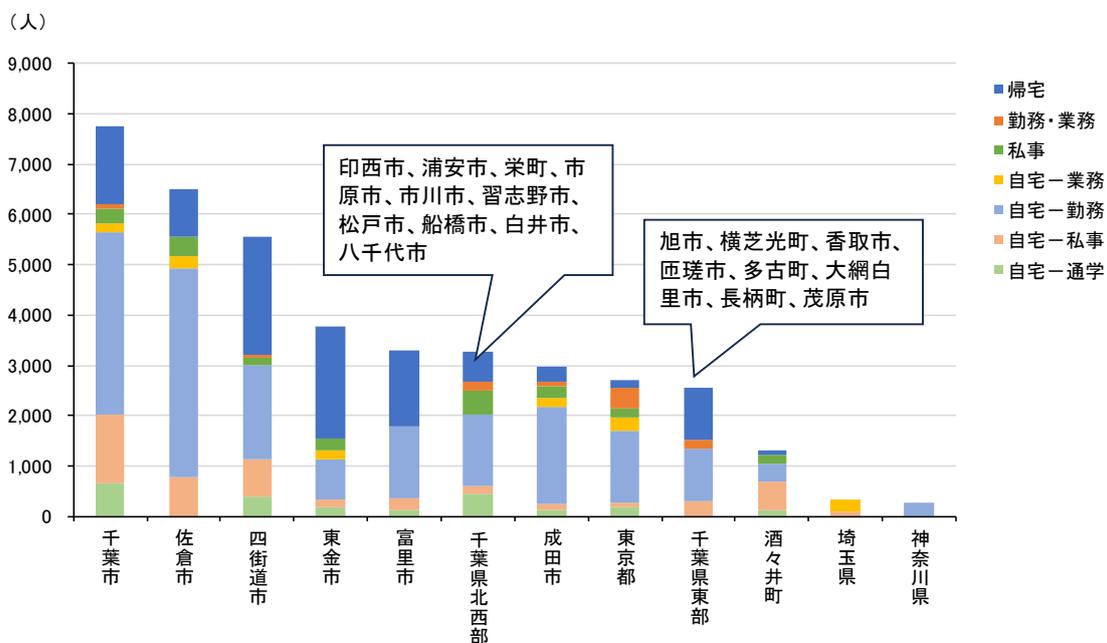
## 2. 2. 2 日常生活圏の形成状況

### (1) 八街市を起点とする目的別のトリップの終点

八街市を起点とした行先をみると、千葉市が最も多く、次いで佐倉市、四街道市となっている。目的別でみると、「自宅－勤務」が最も多く、次いで「帰宅」となっている。

表 八街市を起点とする目的別のトリップ

	千葉市	佐倉市	四街道市	東金市	富里市	千葉県北西部	成田市	東京都	千葉県東部	酒々井町	埼玉県	神奈川県	合計
帰宅	1,554	949	2,338	2,244	1,493	589	303	148	1,047	108	0	0	10,773
勤務・業務	78	0	79	0	0	194	88	417	170	0	0	0	1,026
私事	300	402	148	228	0	455	238	187	0	153	0	0	2,111
自宅－業務	178	227	0	171	0	0	168	258	0	0	217	0	1,219
自宅－勤務	3,625	4,157	1,843	812	1,431	1,438	1,942	1,414	1,043	378	0	270	18,353
自宅－私事	1,365	776	755	143	235	140	123	95	311	550	104	0	4,597
自宅－通学	655	0	390	186	130	458	111	189	0	130	0	0	2,249
合計	7,755	6,511	5,553	3,784	3,289	3,274	2,973	2,708	2,571	1,319	321	270	40,328



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

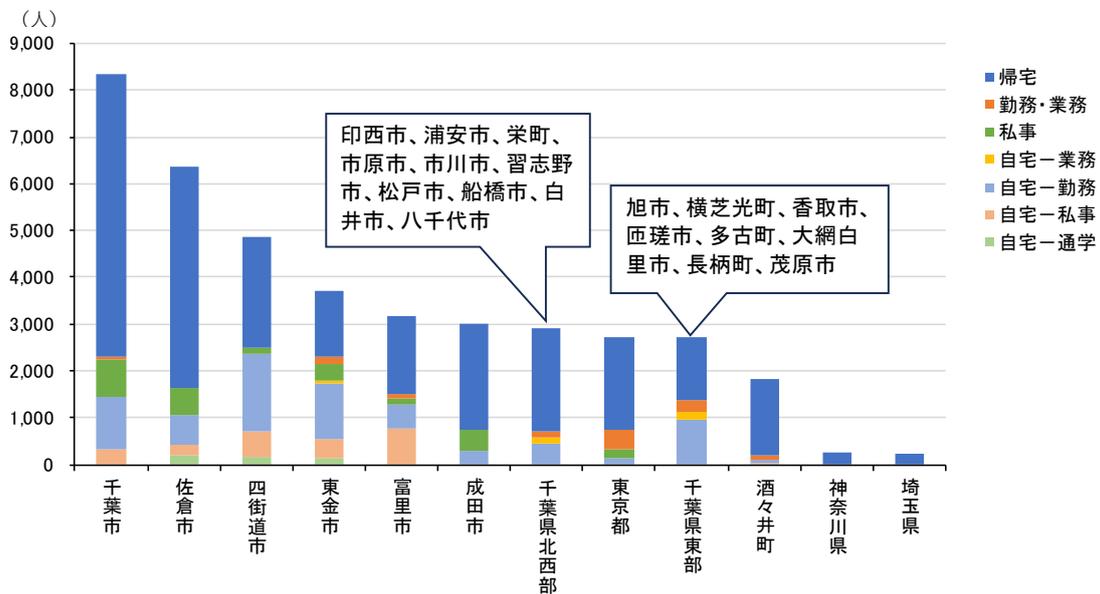
図 八街市を起点とする目的別のトリップ

(2) 八街市を終点とする目的別のトリップの起点

八街市を終点とした地先をみると、千葉市が最も多く、次いで佐倉市、四街道市となっている。目的別でみると、「帰宅」が最も多く、次いで「自宅－勤務」となっている。

表 八街市を終点とする目的別のトリップ

	千葉市	佐倉市	四街道市	東金市	富里市	成田市	千葉県北西部	東京都	千葉県東部	酒々井町	神奈川県	埼玉県	合計
帰宅	6,023	4,739	2,371	1,417	1,657	2,291	2,203	1,984	1,354	1,626	270	217	26,152
勤務・業務	78	0	0	136	93	0	116	417	248	88	0	0	1,176
私事	778	581	118	351	139	429	0	187	0	0	0	0	2,583
自宅－業務	0	0	0	78	0	0	133	0	146	0	0	0	357
自宅－勤務	1,108	617	1,643	1,172	500	303	456	148	980	68	0	0	6,995
自宅－私事	342	230	548	434	781	0	0	0	0	40	0	0	2,375
自宅－通学	0	207	177	125	0	0	0	0	0	0	0	0	509
合計	8,329	6,374	4,857	3,713	3,170	3,023	2,908	2,736	2,728	1,822	270	217	40,147



出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

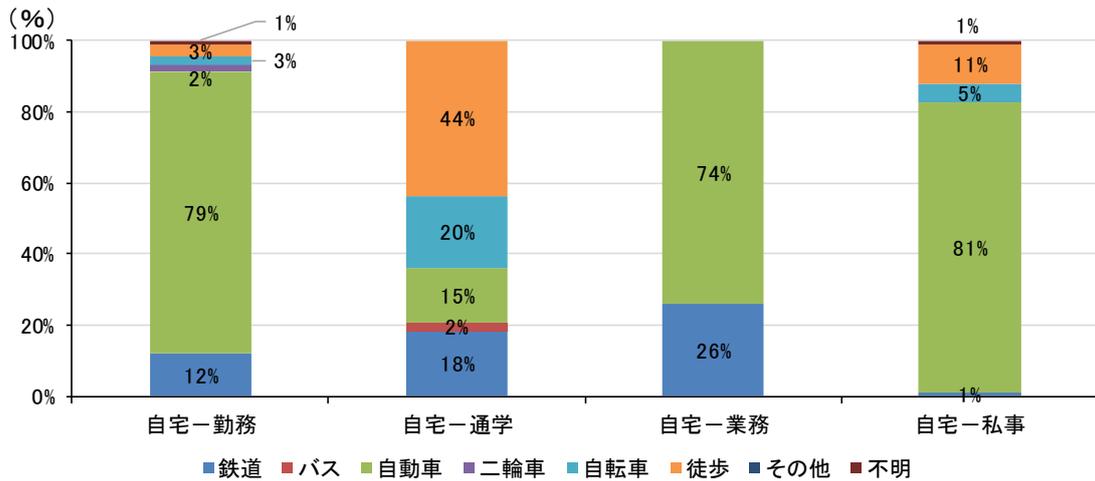
図 八街市を終点とする目的別のトリップ

## 2. 3 市民の移動目的及び交通流動状況

### 2. 3. 1 市民の移動目的

#### (1) 利用目的別代表交通手段の構成

利用目的別代表交通手段の構成をみると、「自宅－勤務」、「自宅－業務」、「自宅－私事」においては「自動車」が交通手段として最も多く、「自宅－通学」においては「徒歩」が最も多くなっている。

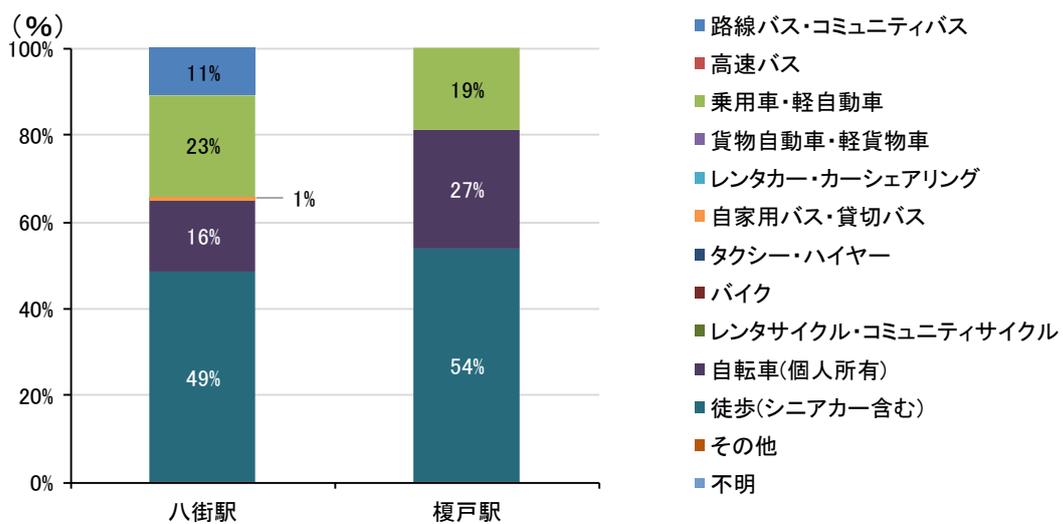


出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

図 利用目的別代表交通手段の構成

#### (2) 鉄道駅からの端末交通手段の構成

八街市内の鉄道駅からの交通手段においては、八街駅、榎戸駅ともに交通手段として「徒歩」が最も多くなっている。



出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

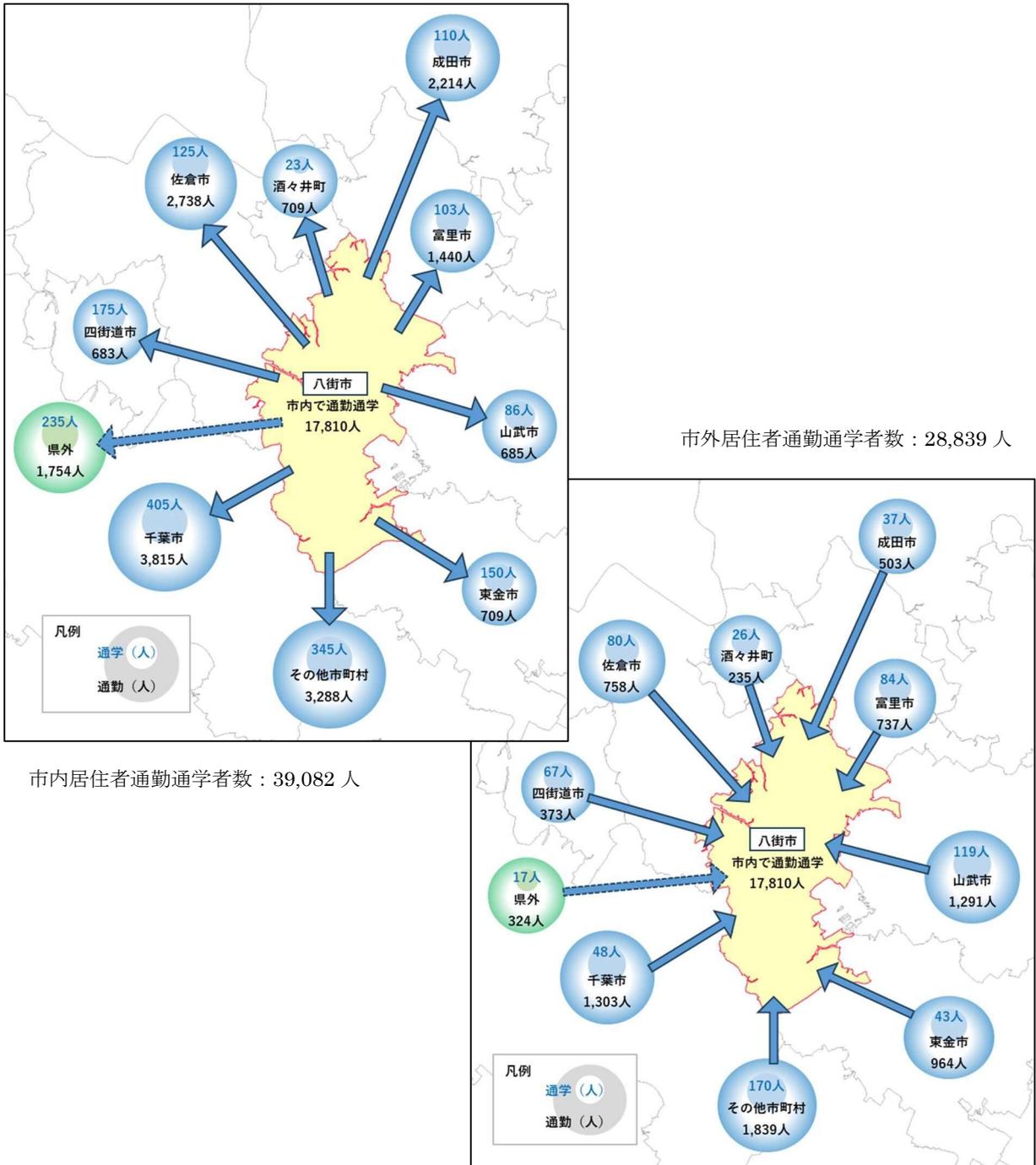
図 鉄道駅からの端末交通手段の構成

## 2. 3. 2 交通流動状況

### (1) 通勤・通学での市への流入、市からの流出の市町村別内訳

市内居住者の通勤通学者数は 39,082 人であり、うち市内で通勤通学している人は 17,810 人である。市外への通勤通学においては、千葉市が最も多く、次いで佐倉市、成田市となっている。

市外居住者の通勤通学者数は 28,839 人であり、市外からの通勤通学者においては、千葉市が最も多く、次いで山武市、東金市となっている。

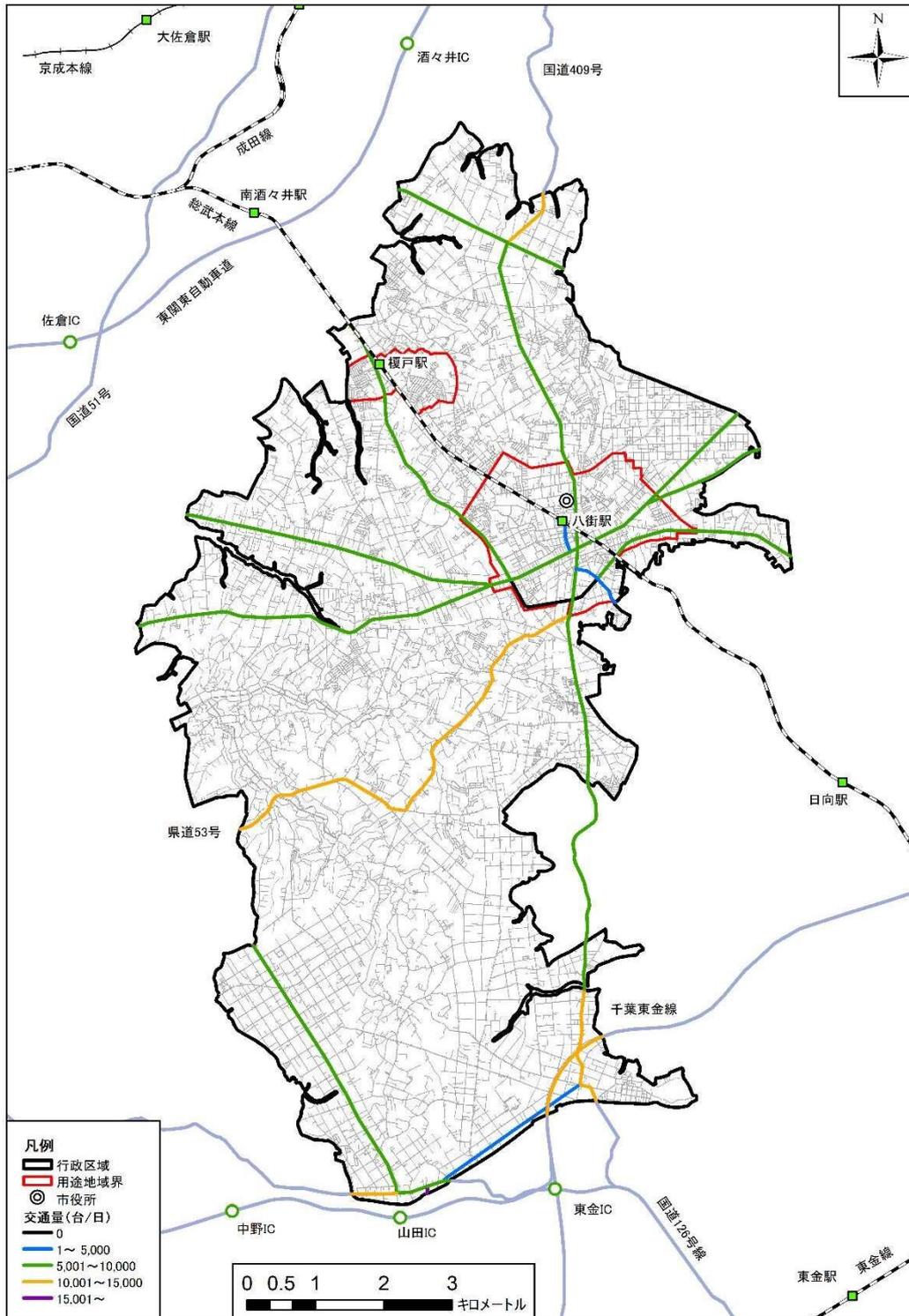


出典：令和2年国勢調査

図 通勤・通学流動（流入）（左図） 通勤・通学流動（流出）（右図）

## (2) 道路交通センサス路線の交通量と混雑度

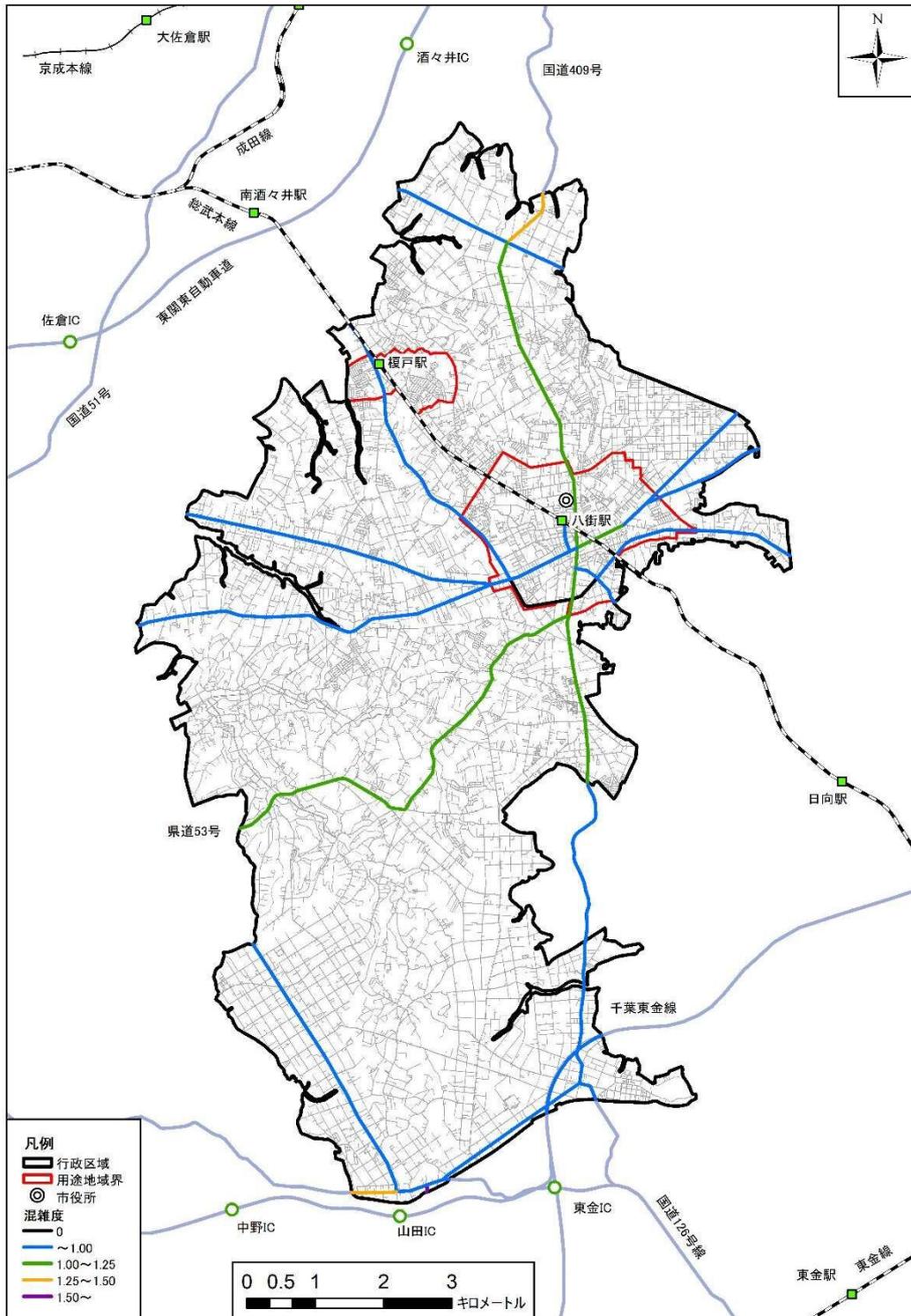
自動車交通量をみると、国道 409 号の一部区間や県道 53 号において、10,000 台を超えている。また、市内の主要な道路においては、5,000~10,000 台の交通量となっている。



出典：令和3年道路交通センサス

図 交通量

混雑度も同様に、国道 409 号や県道 53 号において、1.0 を超えている。また、市内の主要な道路においては、1.0 下回っている状況である。



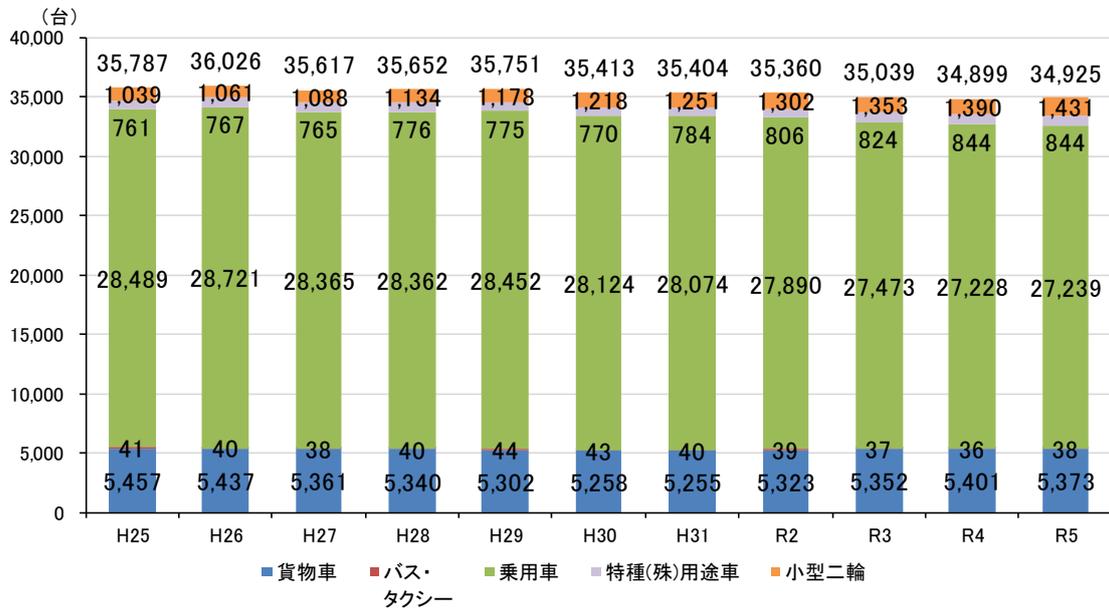
出典：令和 3 年道路交通センサス

図 混雑度

### 2. 3. 3 自動車利用に関わる実態

#### (1) 自家用車保有状況

自家用車の保有状況を見ると、やや減少傾向にあるが概ね横ばいに推移しており、令和5年（2023年）時点では34,925台となっている。



出典：国土交通省関東運輸局

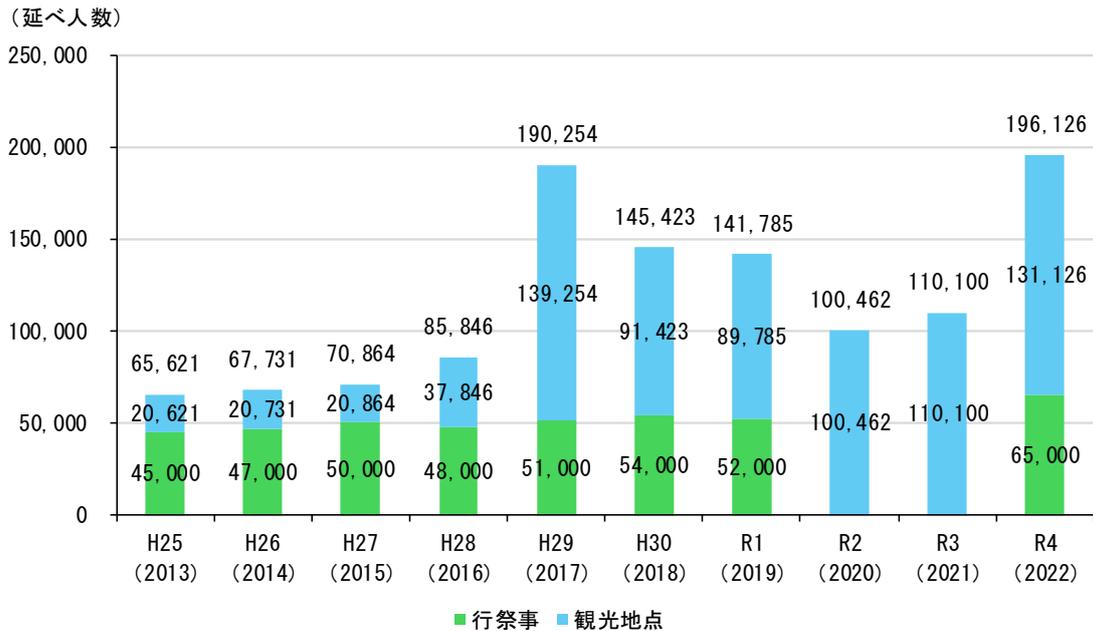
図 自家用車保有台数の推移

## 2. 4 近隣自治体を含む大型商業施設や観光レジャー施設等への移動状況

### 2. 4. 1 八街市の観光入込客数の推移

観光入込客数の推移をみると、行祭事は令和2年(2020年)、令和3年(2021年)を除くと増加傾向にあり、令和4年(2022年)時点で65,000人となっている。

観光地点は平成29年(2017年)に急増しており、その後は約10万人近くの入込客数となっている。令和4年(2022年)時点では131,126人となっている。

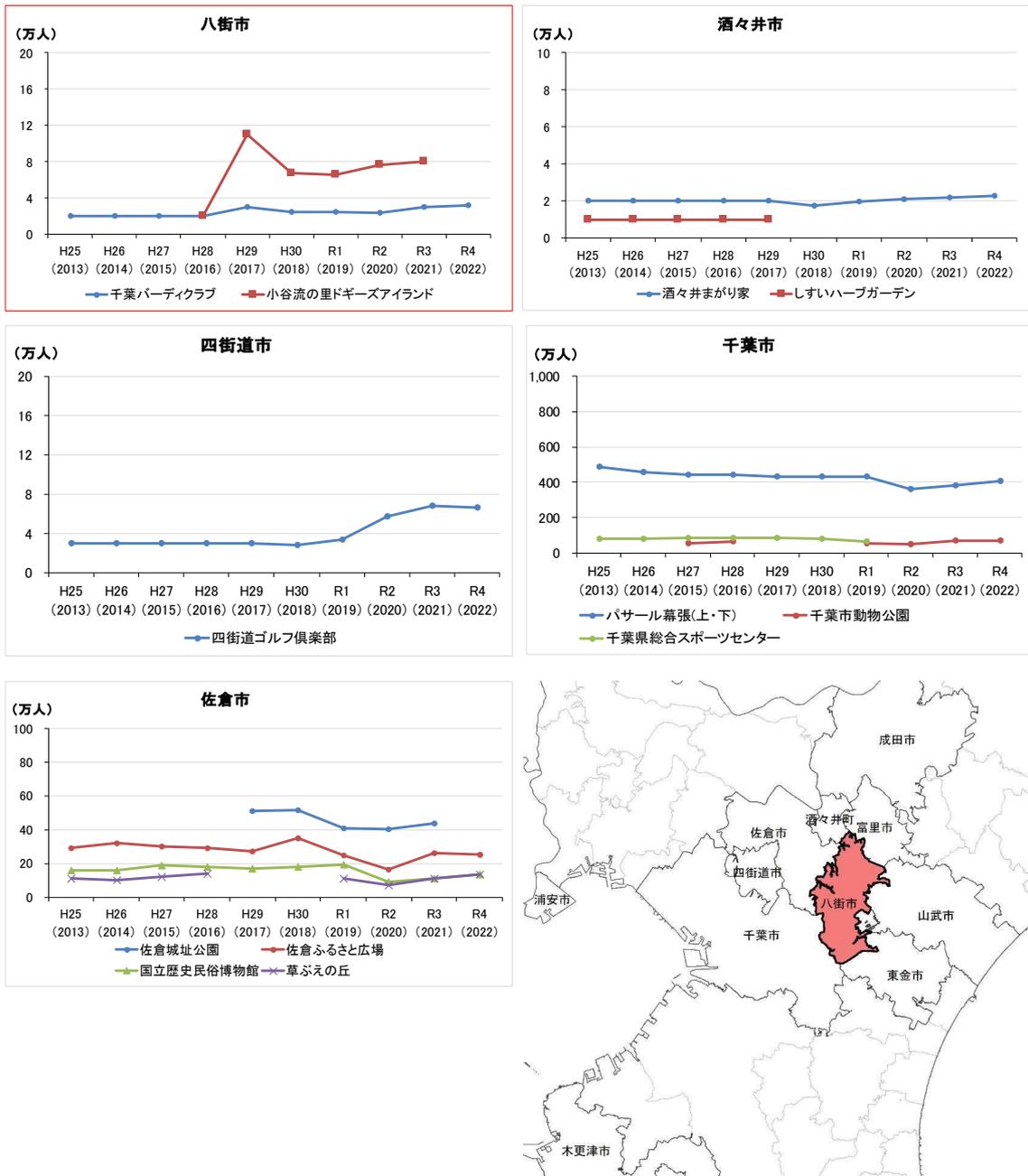


出典：各年千葉県観光入込調査報告書

図 観光入込客数の推移

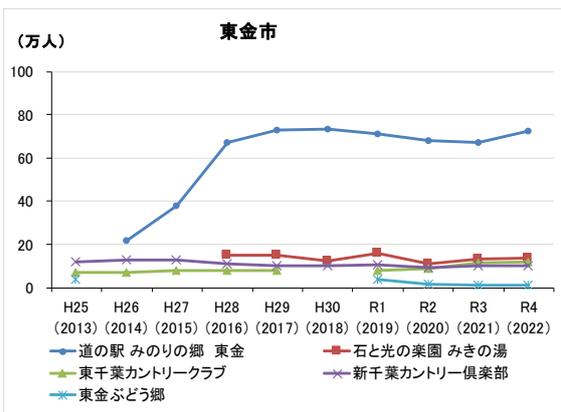
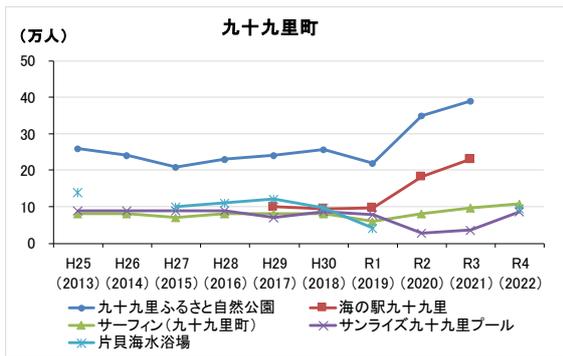
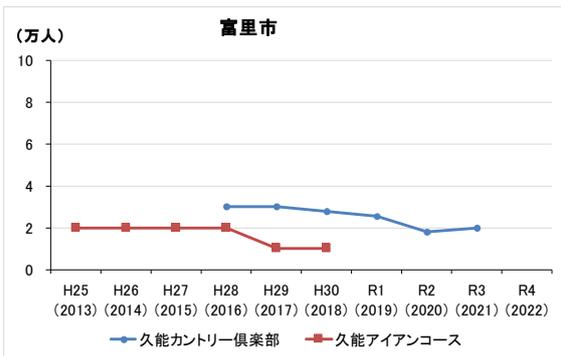
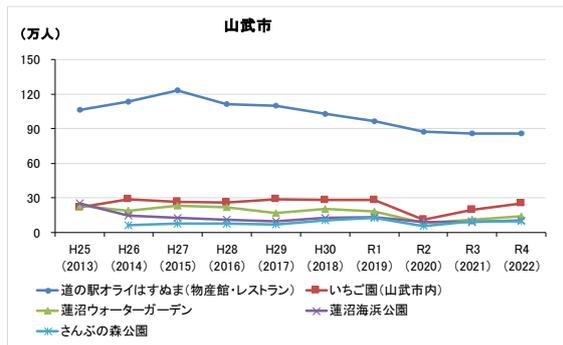
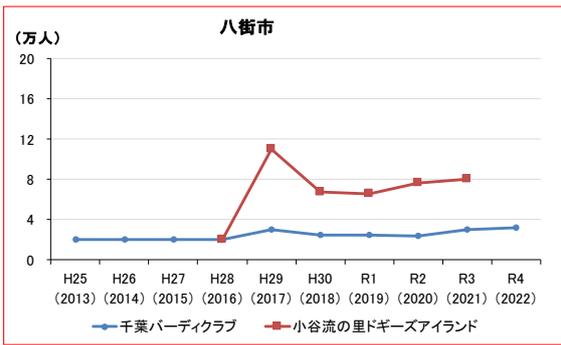
## 2. 4. 2 八街市及び近隣自治体を含む大型商業施設や観光レジャー施設等への入込客数の推移

八街市及び近隣自治体の大型商業施設や観光レジャー施設等への入込客数の推移をみると、令和2年（2020年）に発生した新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により減少傾向にあり、コロナ渦を明けて以降はコロナ渦前の入込客数に戻りつつある状況となっている。



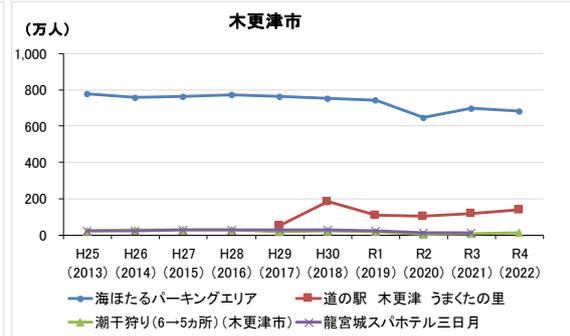
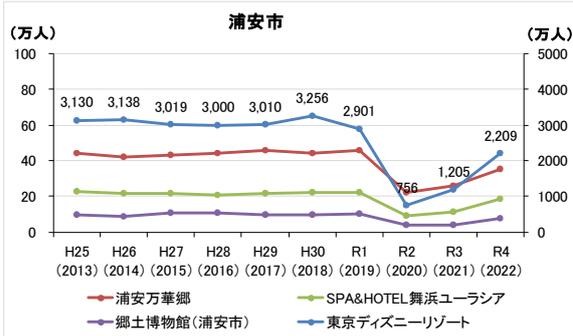
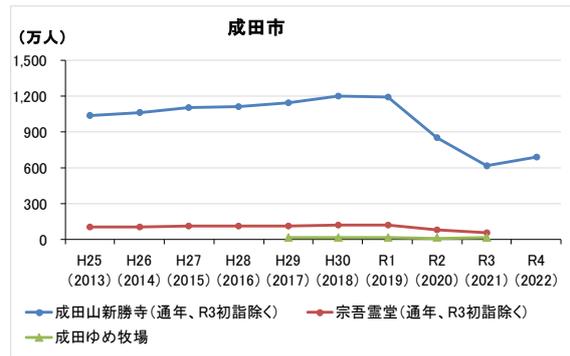
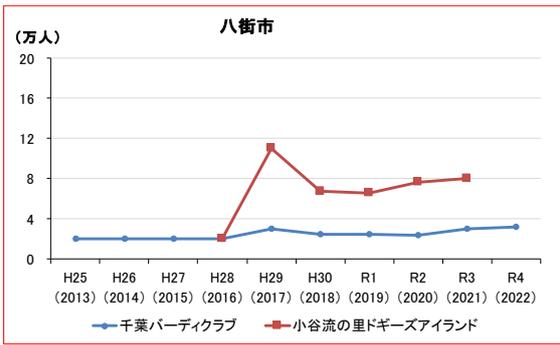
出典：各年千葉県観光入込調査報告書

図 八街市及び近隣自治体を含む大型商業施設や観光レジャー施設等への入込客数の推移 (その1)



出典：各年千葉県観光入込調査報告書

図 八街市及び近隣自治体を含む大型商業施設や観光レジャー施設等への入込客数の推移 (その2)



※数値は東京ディズニーリゾート示す



出典：各年千葉県観光入込調査報告書

図 八街市及び近隣自治体を含む大型商業施設や観光レジャー施設等への入込客数の推移 (その3)

### 3. 八街市地域公共交通計画の効果検証

#### 3. 1 ふれあいバス利用者アンケート調査

##### 3. 1. 1 調査概要

###### (1) 調査日時

調査は下記に示す日程に実施した。

調査項目	調査日	調査日時
アンケート調査	平日：11月22日（金）	平日：6：00～21：00
	休日：11月23日（土）	休日：6：00～21：00

###### (2) 調査対象

調査対象は下記の通りとした。

調査項目	対象コース	対象者
アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>ふれあいバス 市街地循環コース</li> <li>ふれあいバス 北コース</li> <li>ふれあいバス 西コース</li> <li>ふれあいバス 南コース</li> </ul>	ふれあいバスの利用者

###### (3) 調査内容

ふれあいバスに乗り込み、バス利用者にアンケート票を配布しアンケート調査を行った。

調査項目は、回答者の性別、居住地（市内外）、年齢、外出目的、ふれあいバスの利用頻度、その他公共交通機関への乗り継ぎの有無、乗車バス停、降車バス停とした。

アンケートの配布数は、平日が391件、休日が237件の計628件であった。

アンケート票は下記の通りとした。

バス利用状況調査カード

コース          第\_\_便

・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あけて、お帰りの際、調査員にお渡しください。

①性別      ②居住地      ③利用頻度

男性	女性	市内	市外	週5日以上	週3～4日	週1～2日	月に数回	その他
押す	押す	押す	押す	押す	押す	押す	押す	押す

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
押す							

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
押す	押す	押す	押す	押す	押す	押す	押す	押す

⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無

鉄道	路線バス	タクシー	高速バス	予約型 のりあい タクシー
押す	押す	押す	押す	押す

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  ベビーカーを使用している親子連れ  車椅子  杖を使用

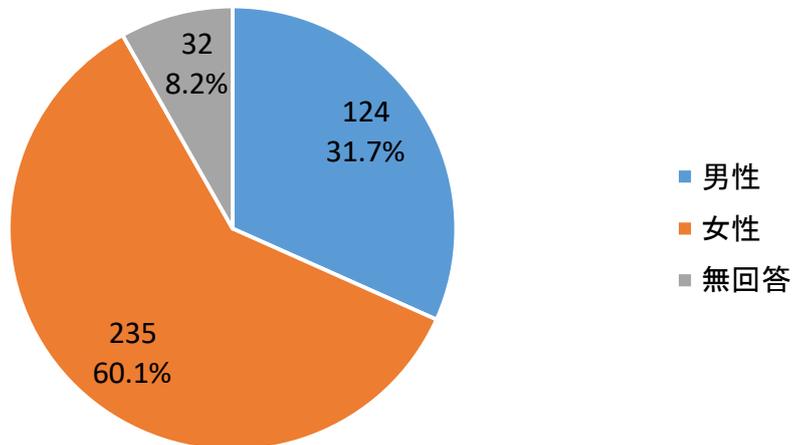
### 3. 1. 2 調査結果

#### (1) 平日

##### ①性別

性別は、「女性」が60.1%、「男性」が31.7%を占めている。

n=391

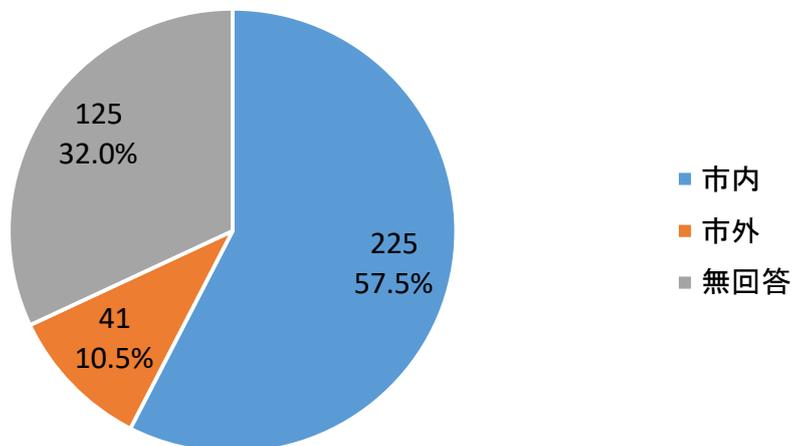


※複数回答を含む

##### ②居住地

居住地は、「市内」が57.5%を占めている。

n=391

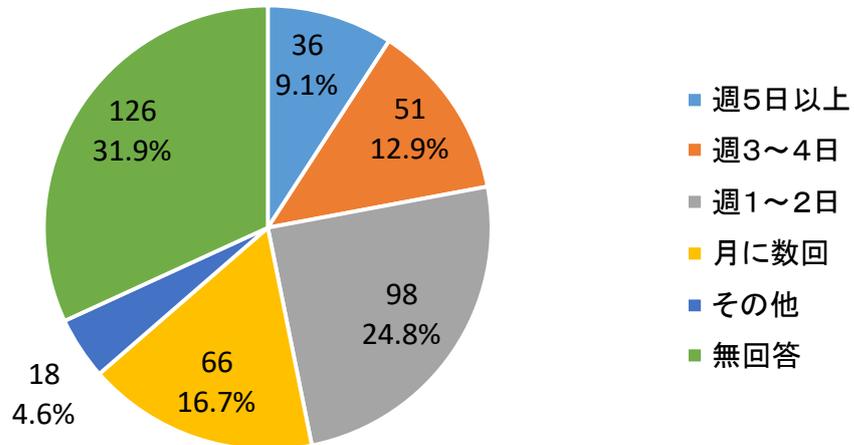


※複数回答を含む

### ③利用頻度

利用頻度は、「週 1～2 日」が最も多く 24.8%、次いで「月に数回」が 16.7%、「週 3～4 日」が 12.9%を占めている。

n=395

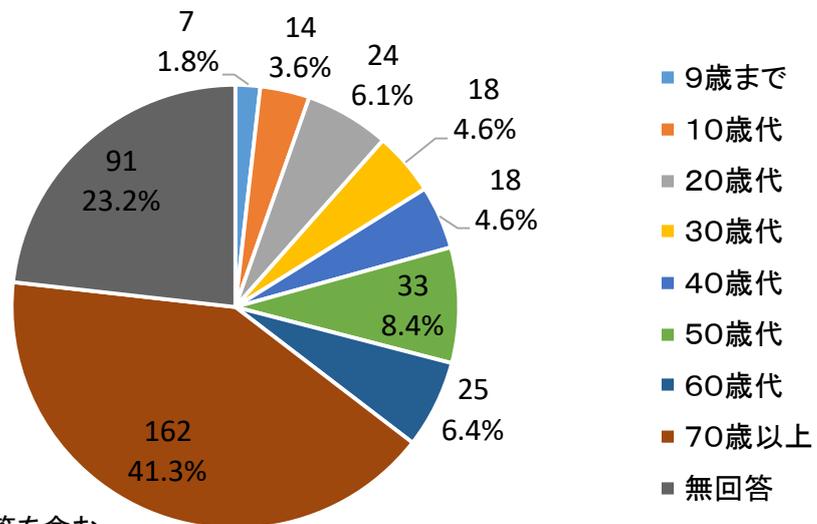


※複数回答を含む

### ④年齢

年齢は、「70歳以上」が最も多く 41.3%を占めている。

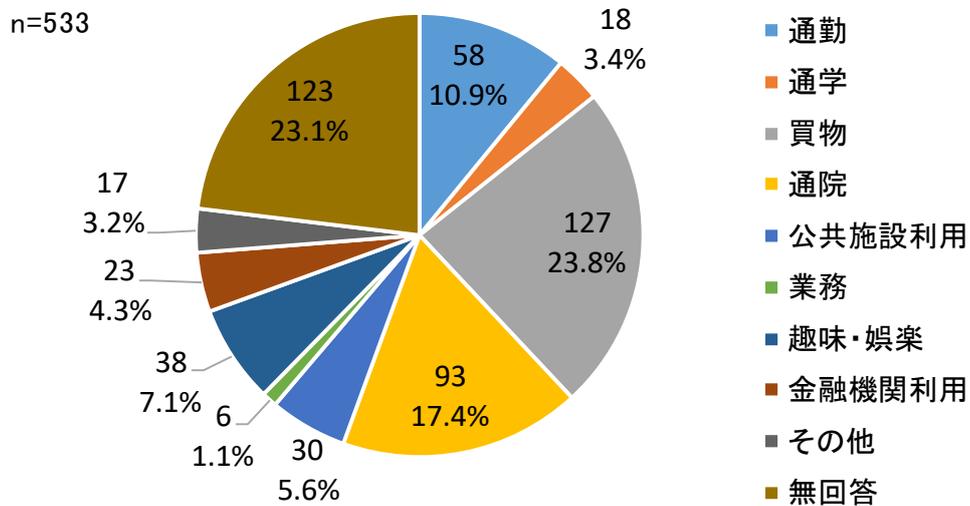
n=392



※複数回答を含む

### ⑤外出目的

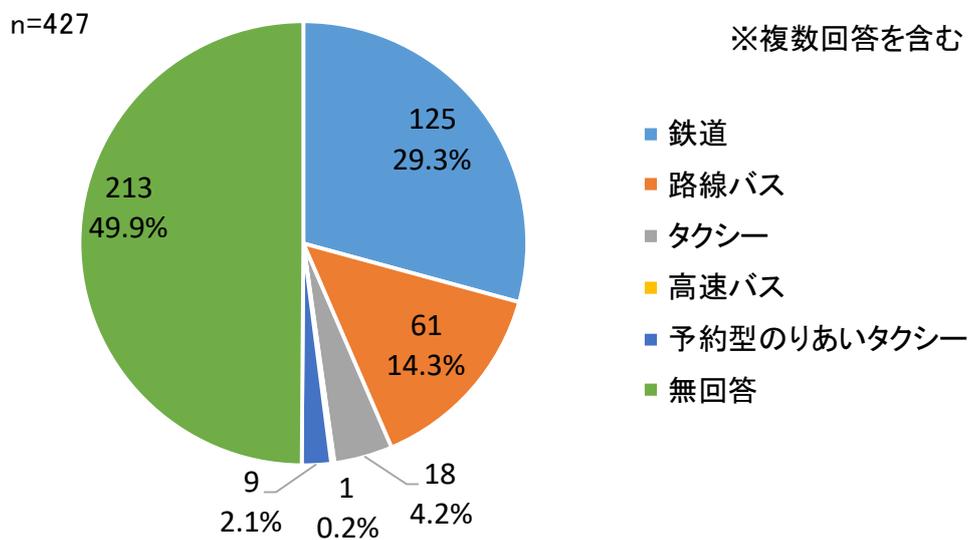
外出目的は、「買物」が最も多く 23.8%、次いで「通院」が 17.4%、「通勤」が 10.9%を占めている。



※複数回答を含む

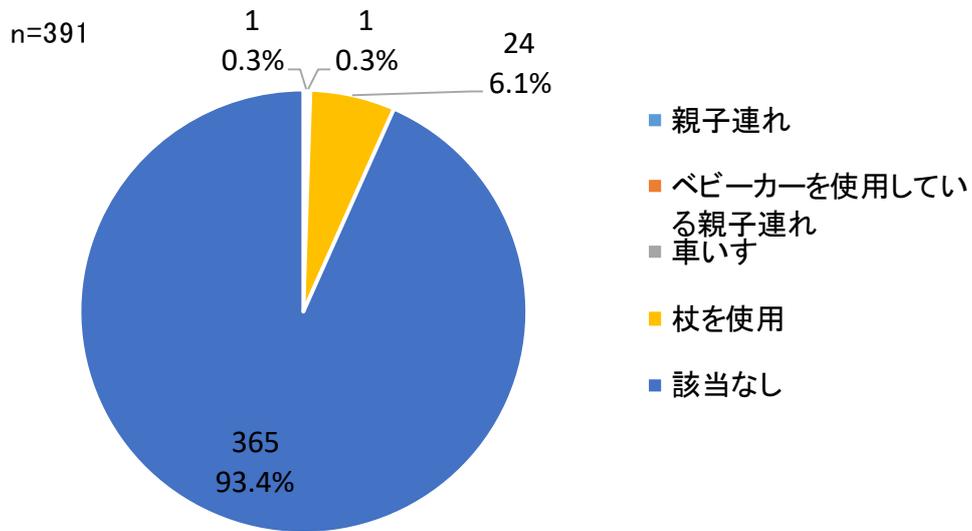
### ⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無

乗り継ぎの有無は、「鉄道」が最も多く 29.3%、次いで「路線バス」が 14.3%を占めている。



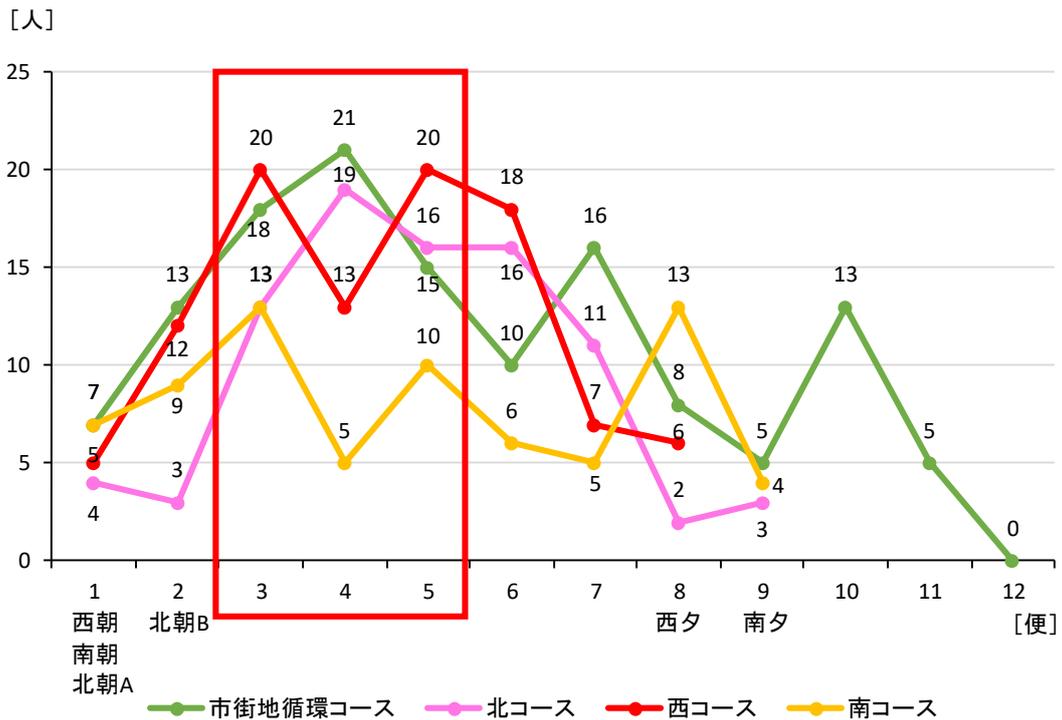
⑦特記事項

ふれあいバス利用者のうち、「杖を使用」が6.1%となっている。

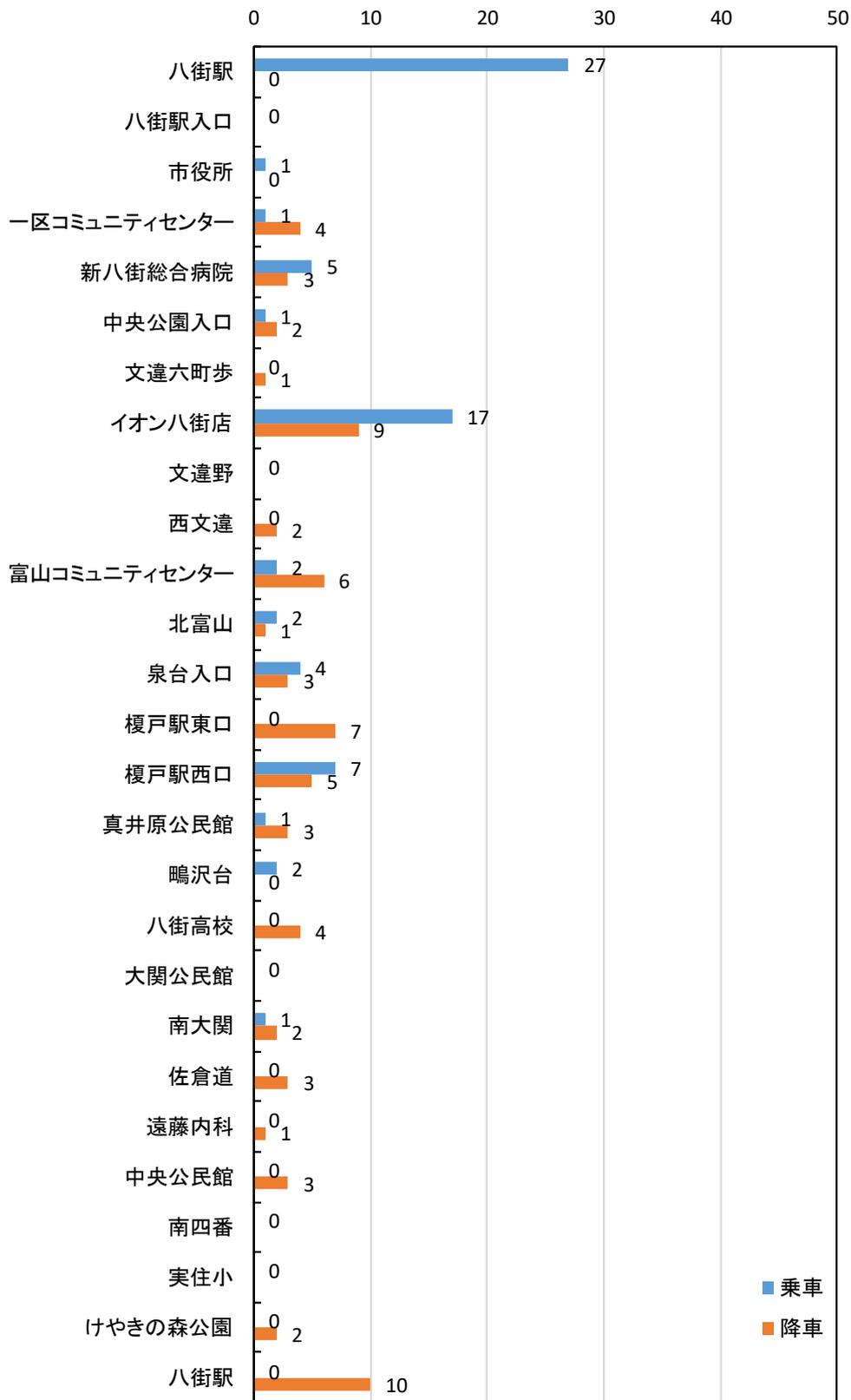


⑧便別利用者数

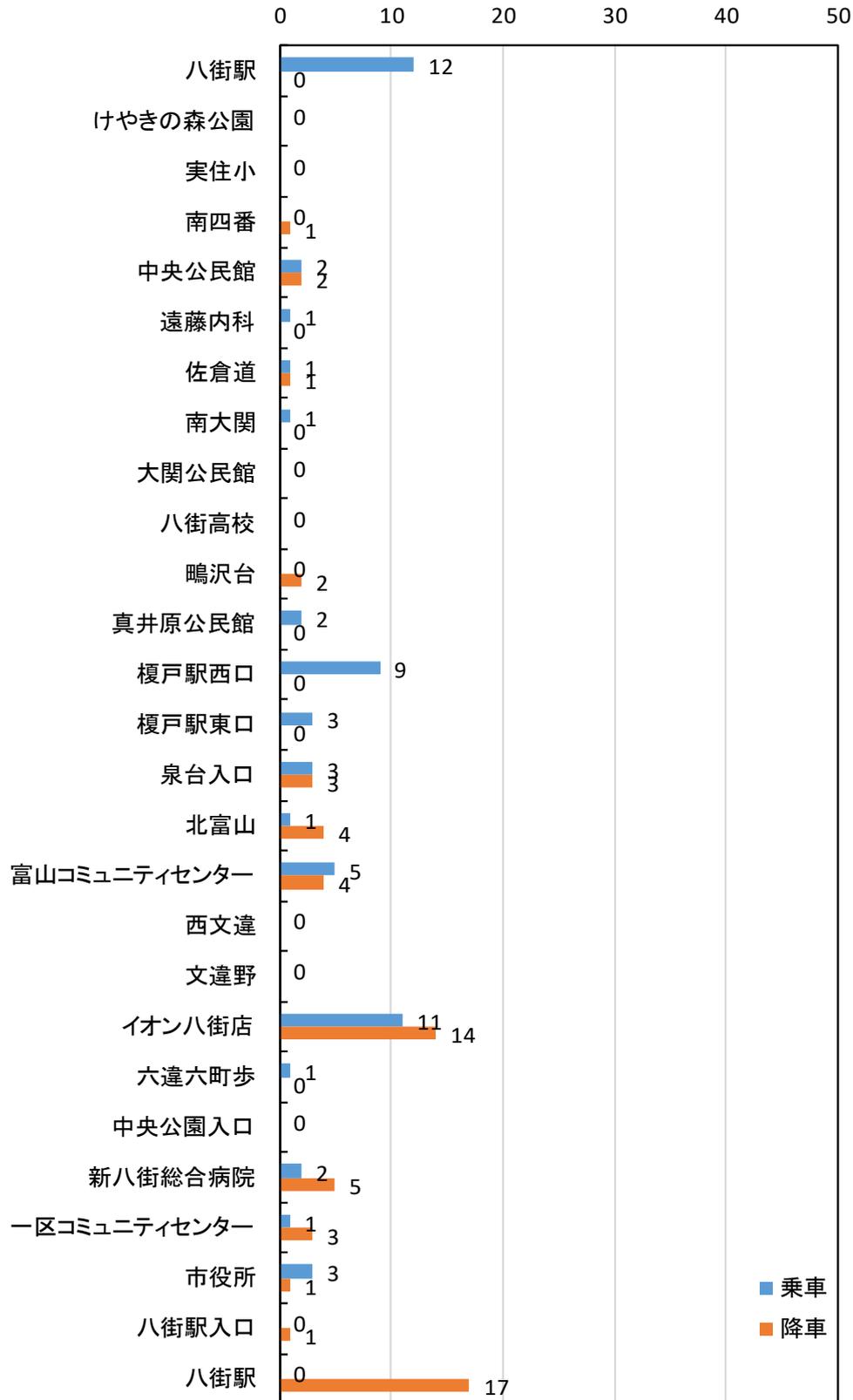
どのコースも3便目から5便目に利用者数のピークが発生している。



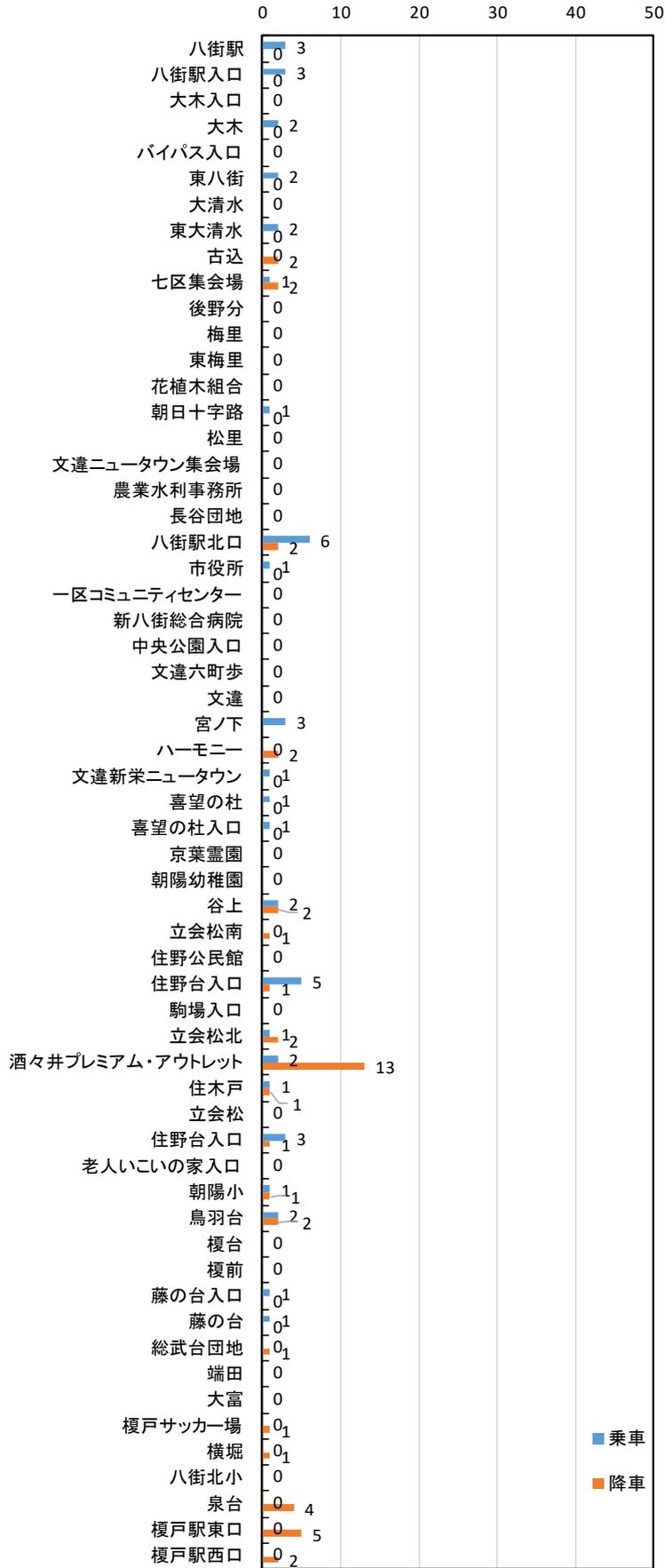
⑨バス OD (乗車バス停、降車バス停)



市街地循環コース (左周り)



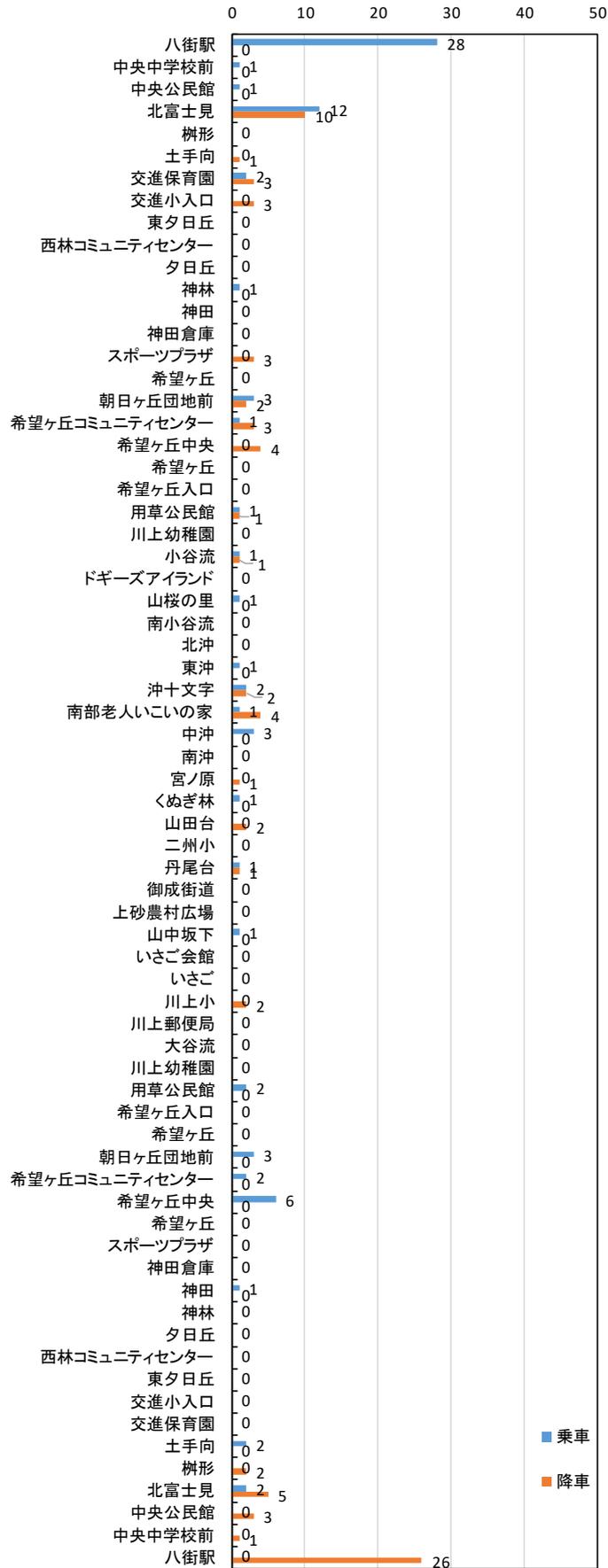
市街地循環コース (右回り)



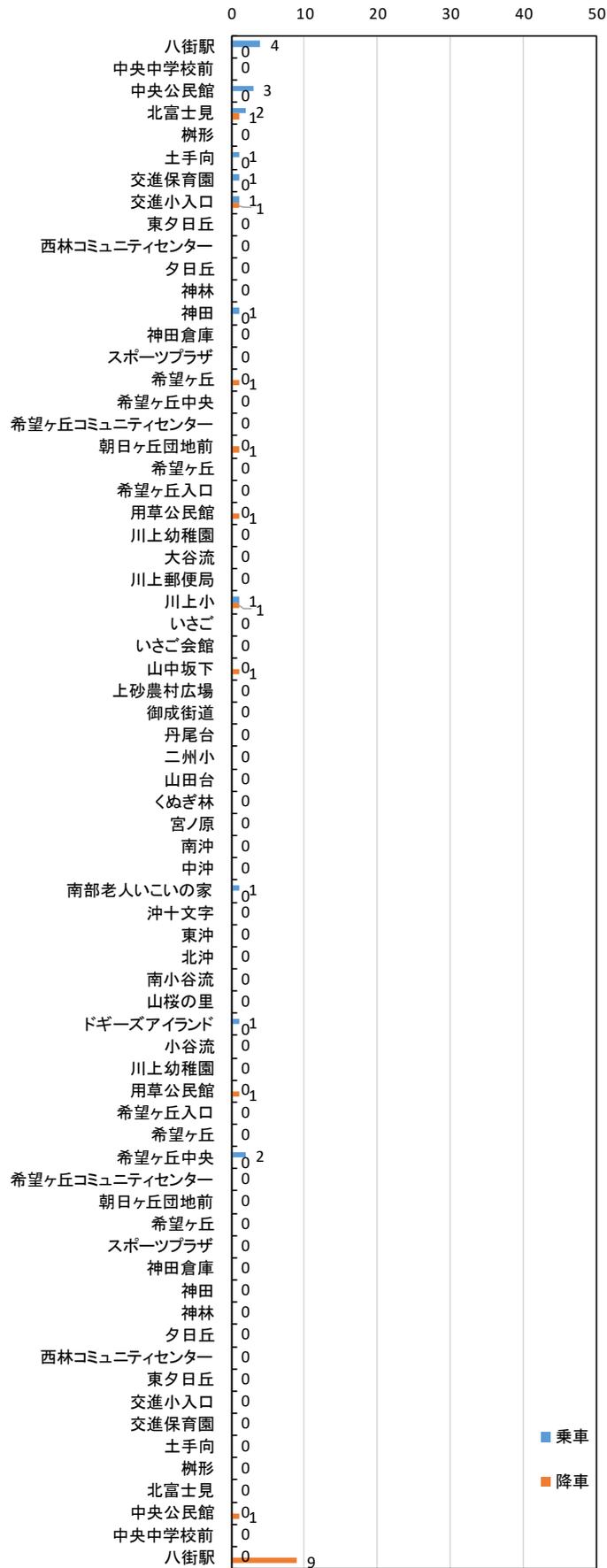
北コース (八街駅→榎戸駅)



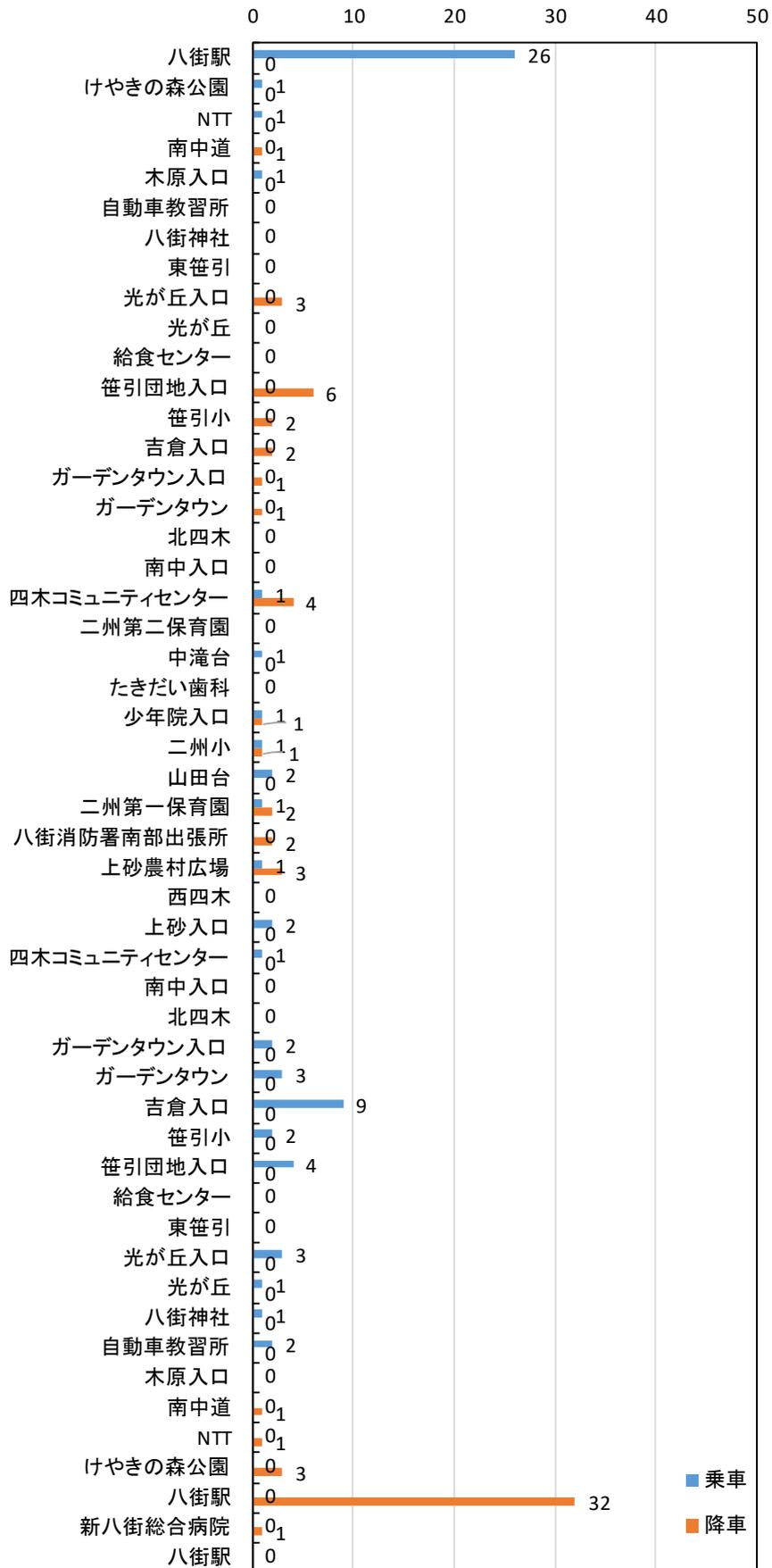
北コース (榎戸駅→八街駅)



西コース



西コース(反対回り)



南コース

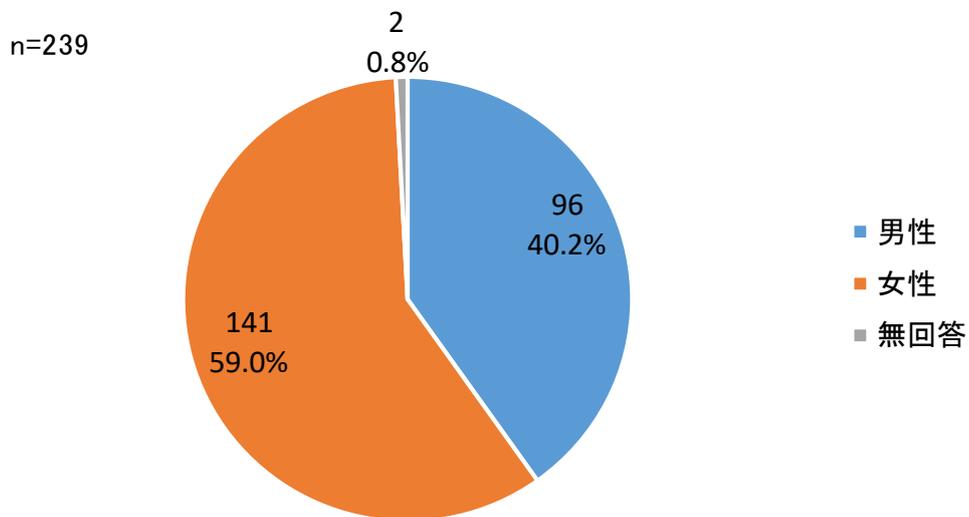


南コース(反対回り)

(2) 休日

①性別

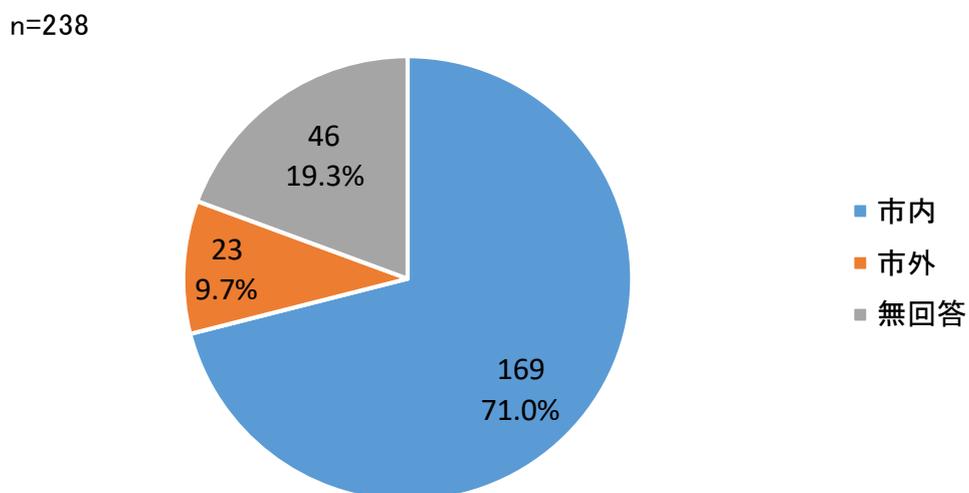
性別は、「女性」が 59.0%、「男性」が 40.2%を占めている。



※複数回答を含む

②居住地

居住地は、「市内」が 71.0%を占めている。

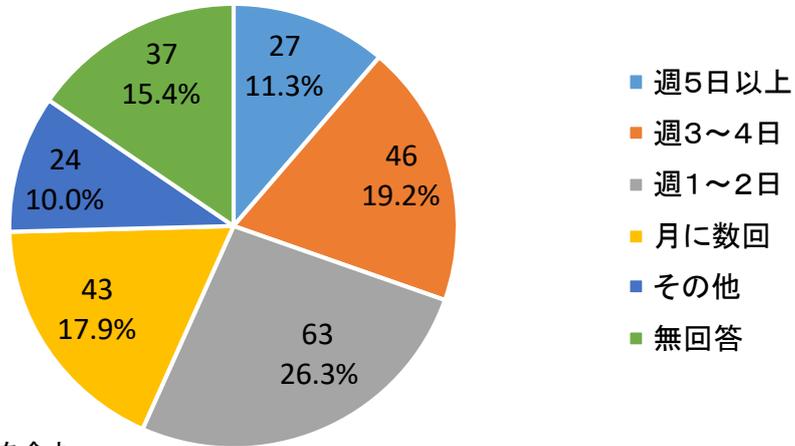


※複数回答を含む

### ③利用頻度

利用頻度は、「週1～2日」が最も多く26.3%、次いで「週3～4日」が19.2%、「月に数回」が17.9%を占めている。

n=240

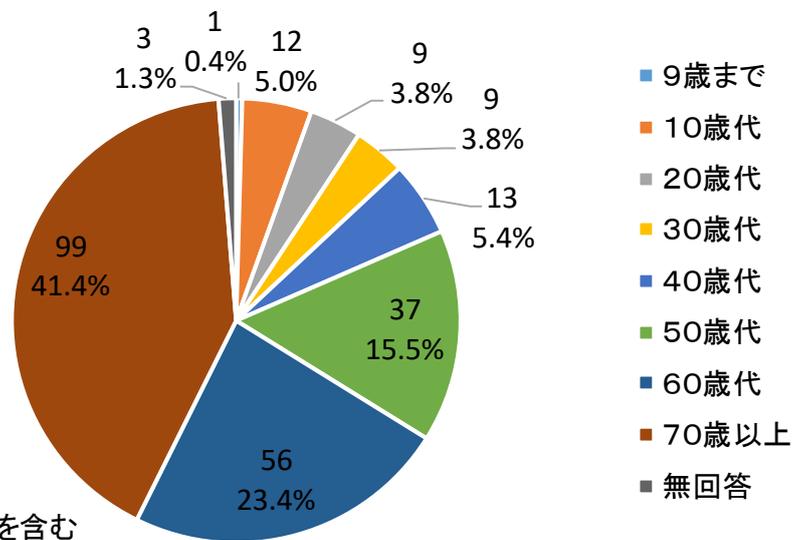


※複数回答を含む

### ④年齢

年齢は、「70歳以上」が最も多く41.4%を占めている。

n=239

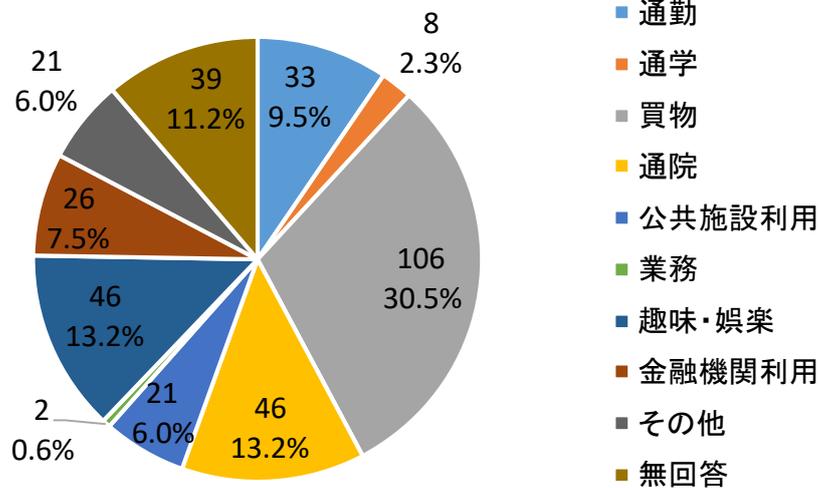


※複数回答を含む

### ⑤外出目的

外出目的は、「買物」が最も多く 30.5%、次いで「通院」、「公共施設利用」が 13.2%、「通勤」が 9.5%を占めている。

n=348

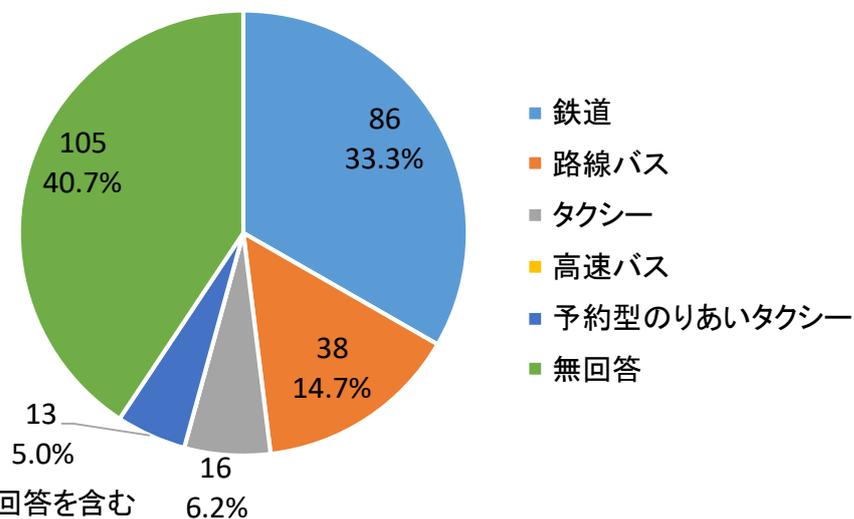


※複数回答を含む

### ⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無

乗り継ぎの有無は、「鉄道」が最も多く 33.3%、次いで「路線バス」が 14.7%を占めている。

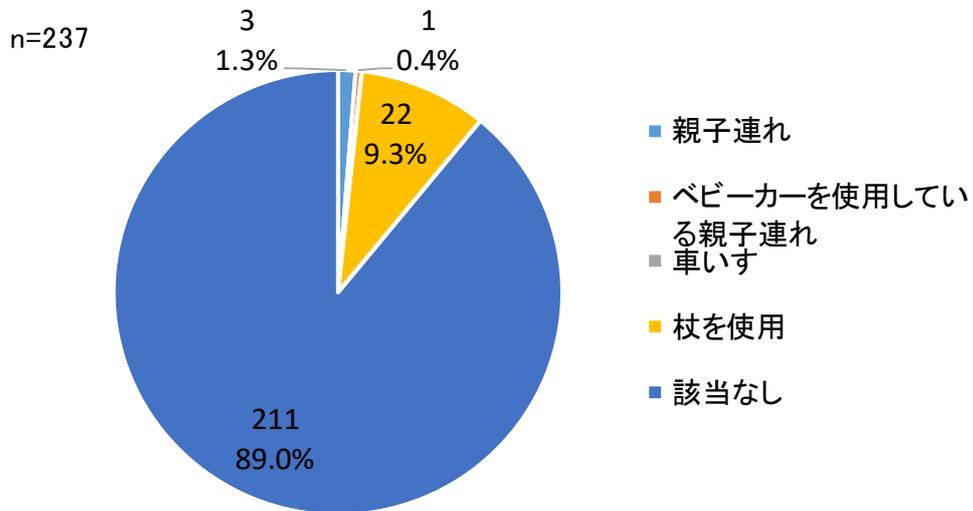
n=258



※複数回答を含む

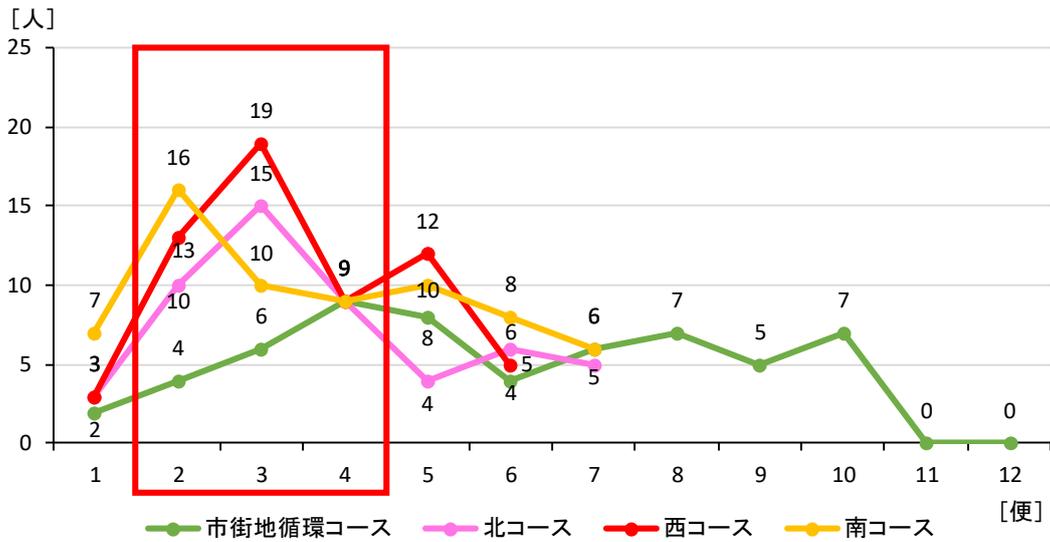
⑦特記事項

ふれあいバス利用者のうち、「杖を使用」が9.3%となっている。

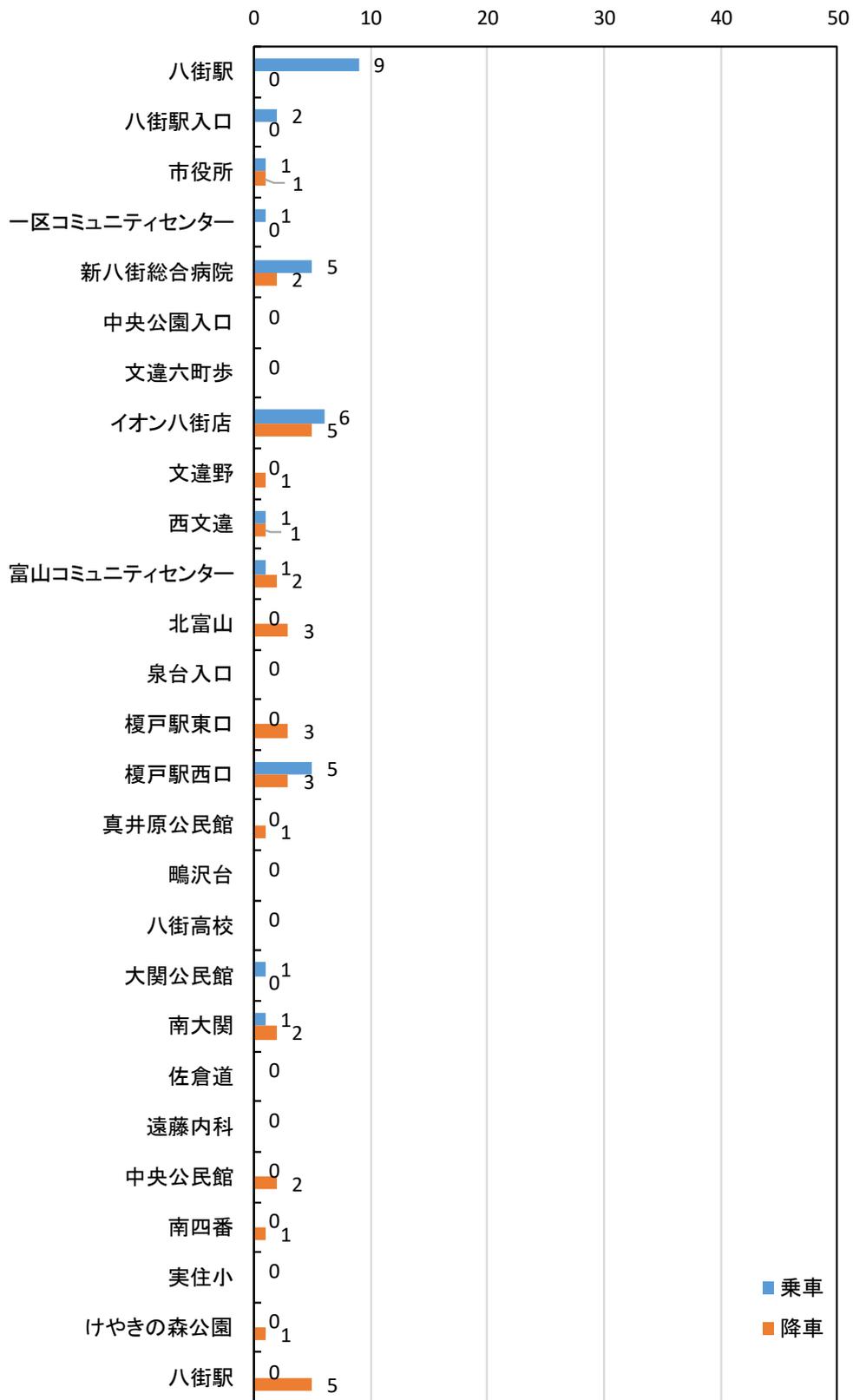


⑧便別利用者数

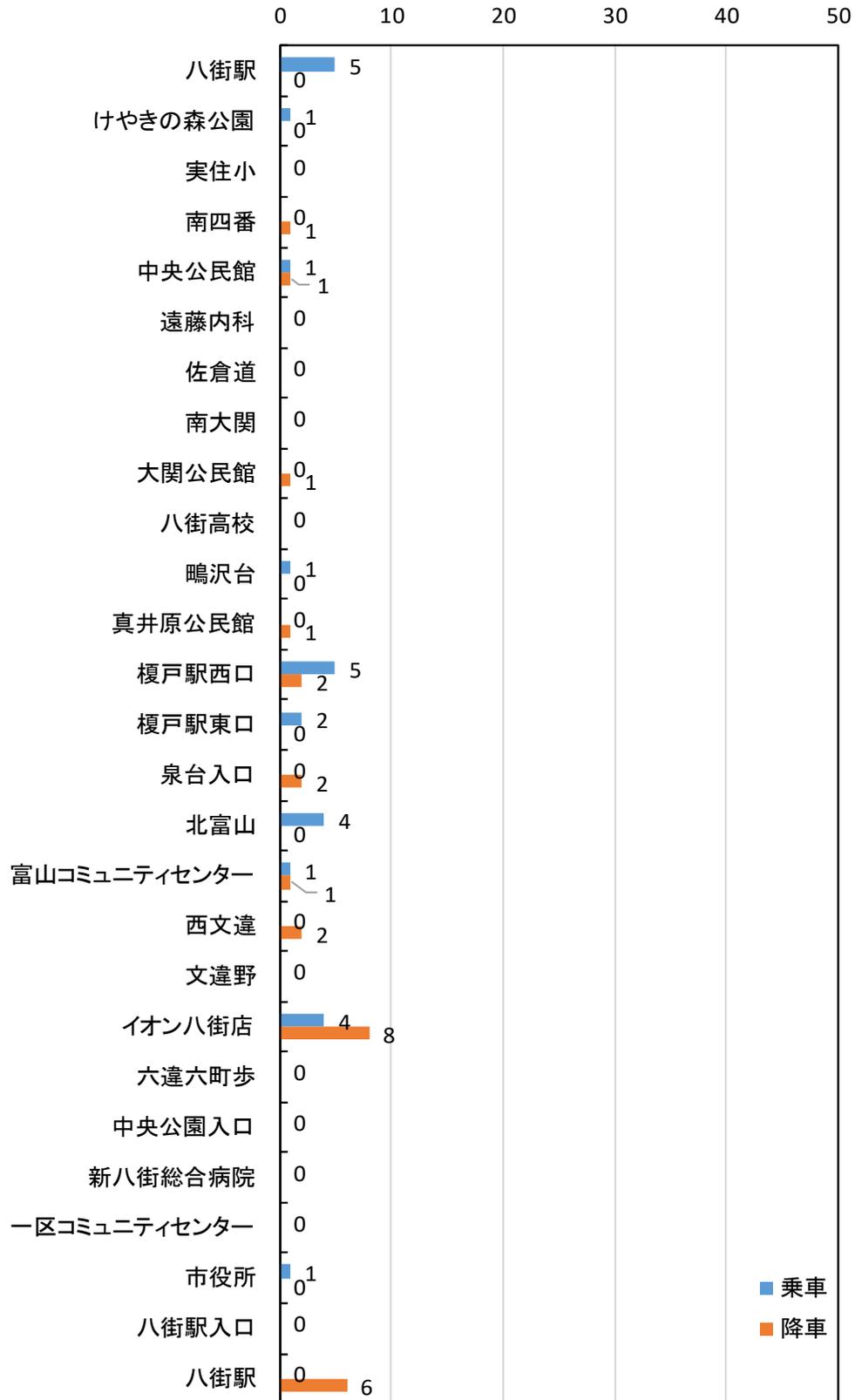
どのコースも2便目から4便目に利用者数のピークが発生している。



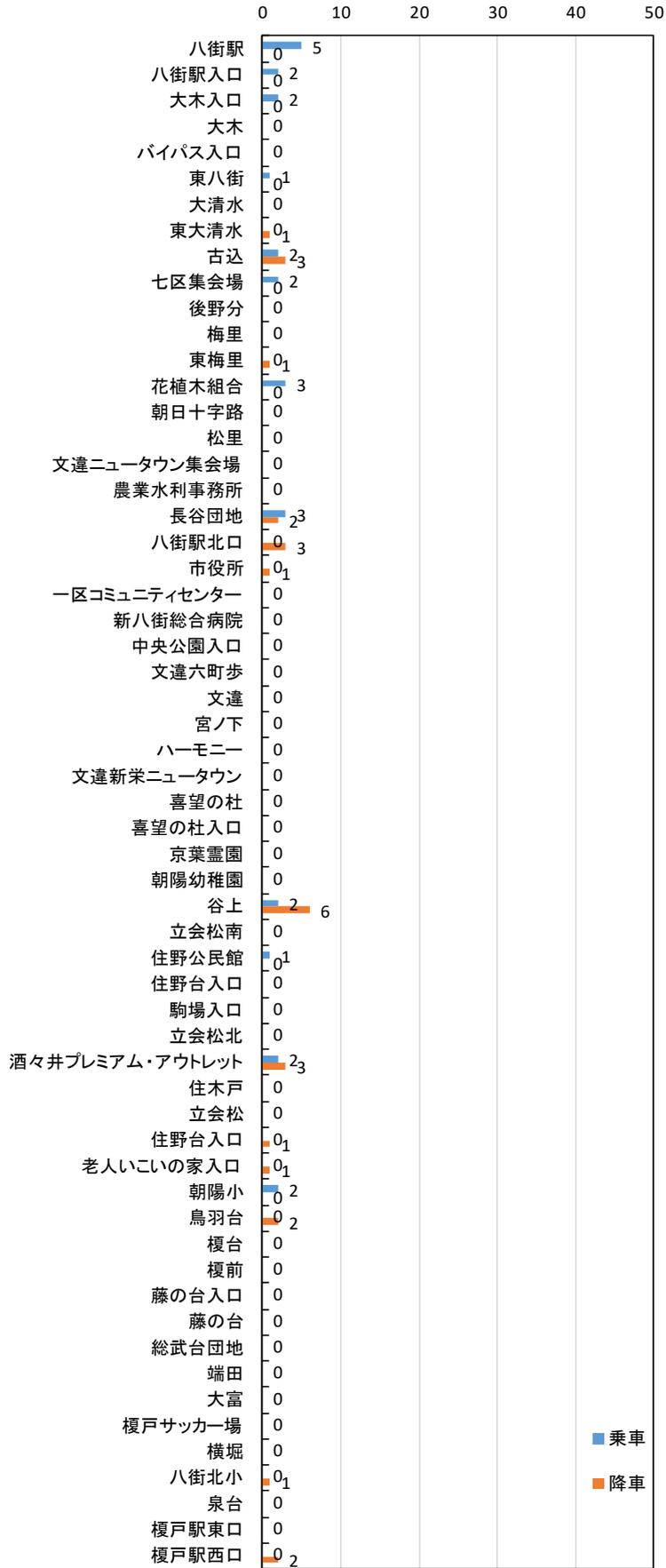
⑨バス OD (乗車バス停、降車バス停)



市街地循環コース(左周り)



市街地循環コース(右回り)



北コース (八街駅→榎戸駅)



北コース (榎戸駅→八街駅)



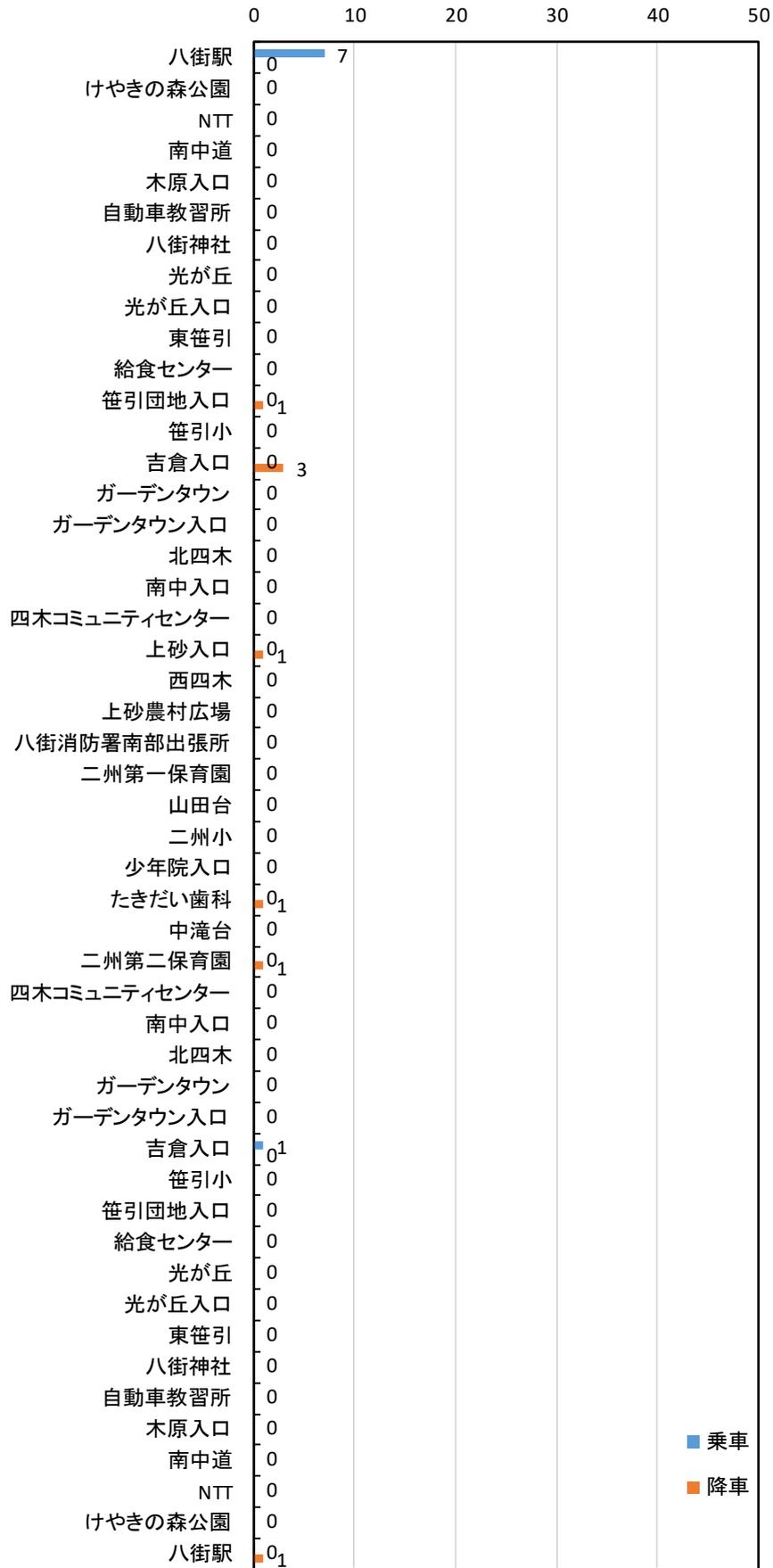
西コース



西コース(反対回り)



南コース



南コース (反対回り)

### 3. 1. 3 調査結果のまとめ

以下に、調査結果をまとめる。

#### (1) 利用頻度

利用頻度は、平日休日ともに「週 1～2 日」が最も多く占めている。

#### (2) 外出目的

外出目的は、平日休日ともに「買物」が最も多く占めており、次いで「通院」となっている。休日は「公共施設利用」が平日より多くなっている。

#### (3) ふれあいバスでの乗り継ぎ

ふれあいバスでの乗り継ぎは、平日休日ともに「鉄道」が最も多く占めており、次いで「路線バス」となっている。

#### (4) 利用者の状態

ふれあいバスの利用者のうち、平日休日ともに約 1 割が「杖を使用」している。

#### (5) 便別利用者数

便別の利用者数では、平日休日ともに午前中に利用者が集中している。

#### (6) バス停別乗降者数

バス停別の乗降者数では、市街地循環コースは八街駅やイオン八街店での乗降者数が多い。北コースは酒々井プレミアムアウトレットでの乗降者数が多い。西コースは八街駅や北富士見、希望ヶ丘コミュニティセンターでの乗降者数が多い。南コースは八街駅での乗降者数が多い。

### 3. 2 運行事業者が実施するふれあいバスの乗降客調査結果のとりまとめ

ふれあいバスを運行する事業者が実施する乗降調査結果と再編前後の実態調査結果を用いて、令和3年10月に行われたコースの再編前後での増減傾向を分析する。

令和3年10月に行われたコース再編の概要を下表に示す。

表 令和3年10月に行われたコース再編の概要

コース名称	経路の概要	所要時間
市街地循環コース	・再編前の旧北コースの一部で設定し、公共施設や新八街総合病院と新たにイオン八街店を通過	48分
北コース	・再編前の旧北コースの一部と旧東コースで設定 ・酒々井プレミアム・アウトレットへの乗り入れも実施	80～81分
西コース	・市街地循環コースへの乗り継ぎの利便性向上のため、5分から10分程度の時刻変更を実施	98～101分
南コース	・1便のみ新八街総合病院乗り入れを追加し、その他、1便から3便まで時刻変更を実施	82～90分

次頁に、コース再編後の運行経路図を示す。

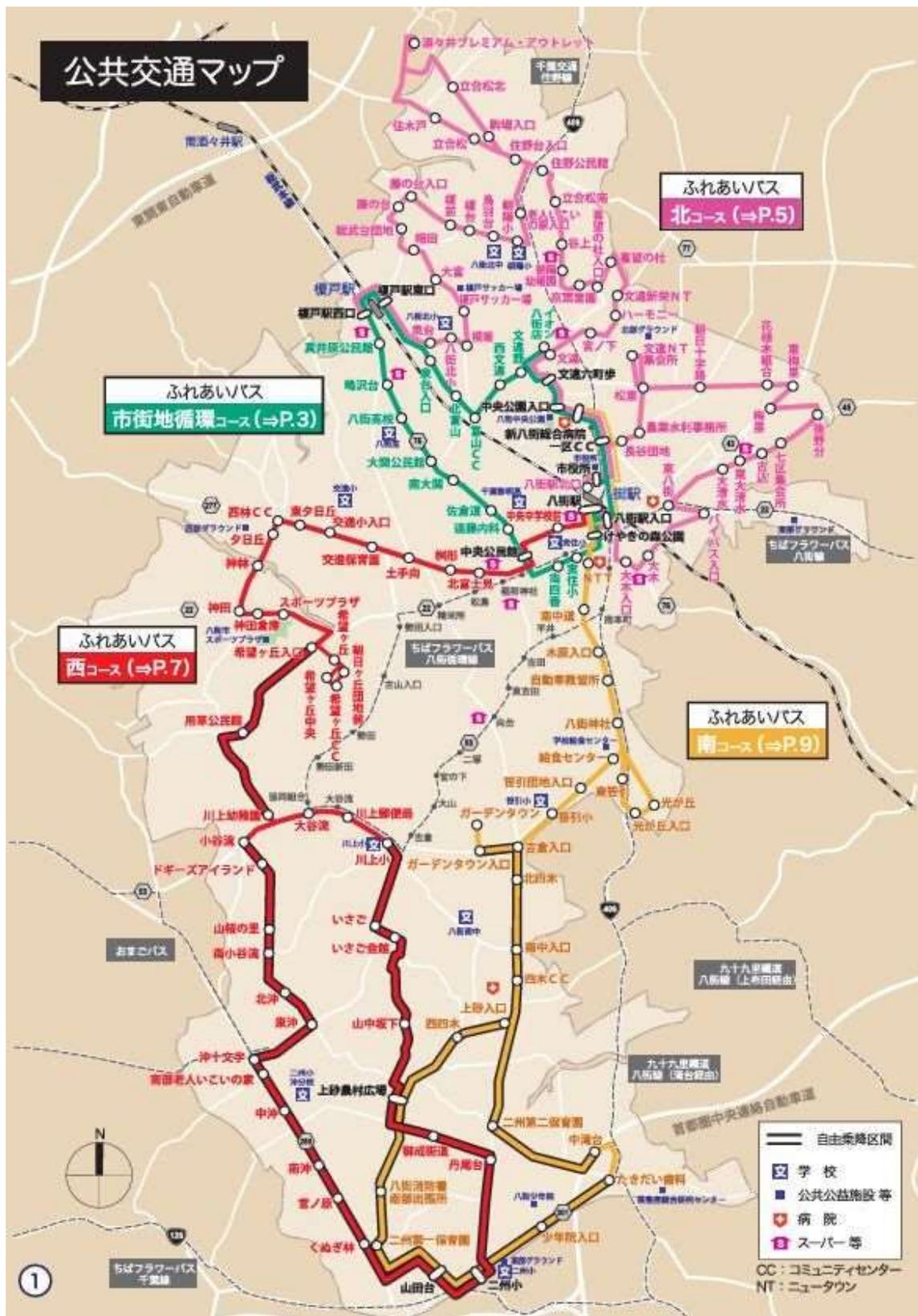


図 ふれあいバスのコース再編後の運行経路図

### 3. 2. 1 利用者数及び収入の再編前後での比較

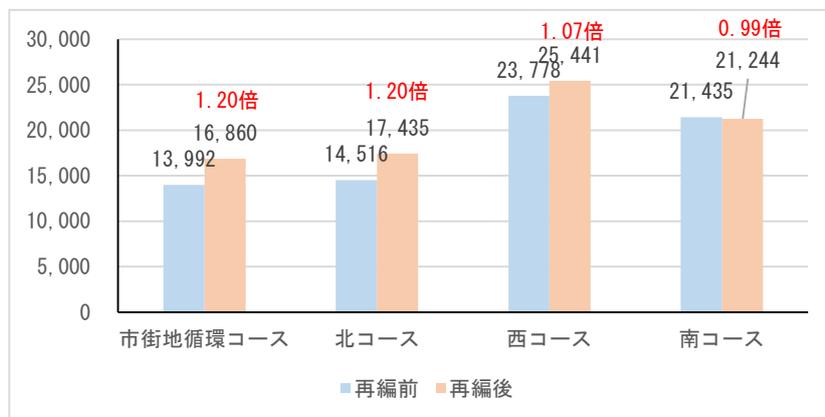
運行事業者の実績データを基に、再編前後の利用者数と収入の比較を実施する。比較での設定期間を下記に示す。

再編前：令和2年10月～令和3年9月 再編後：令和3年10月～令和4年9月

#### (1) 利用者数

4つのコース合計での利用者数は、再編前が73,721人、再編後が80,980人と、再編後は再編前の約1.1倍となっている。

コース別でみると、市街地循環コースと北コースにおいて、再編後が再編前の1.2倍の利用者数に増加している。



単位：人 赤文字は再編後の再編前に対する増加率

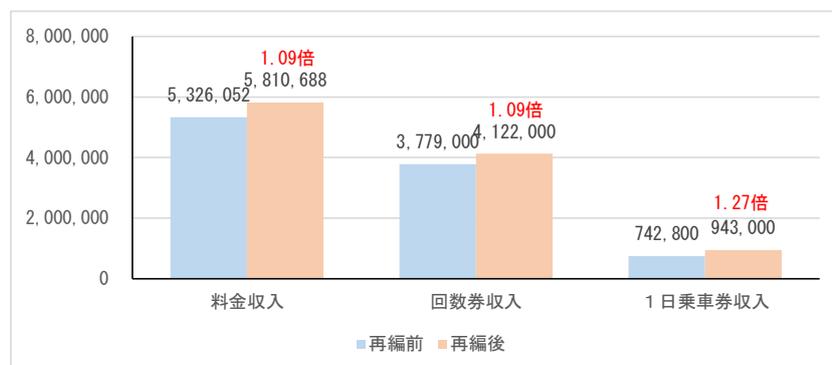
市街地循環コースは旧北コース、北コースは旧東コースとの比較

図 ふれあいバスの利用者数の再編前後での比較

#### (2) 収入

4つのコース合計での収入は、再編前が9,847,852円、再編後が10,875,688円と、再編後は再編前の約1.1倍となっている。

内訳別でみると、1日乗車券の収入において、再編後が再編前の1.27倍の金額に増加している。



単位：円 赤文字は再編後の再編前に対する増加率

図 ふれあいバスの収入の再編前後での比較

### 3. 2. 2 利用者の年齢層の再編前後の比較

運行事業者の運転手の目視による調査結果を基に、再編前後の年齢層の比較を実施する。比較での設定期間を下記に示す。

再編前：平成30年10月15日（月）～10月20日（土）6日間

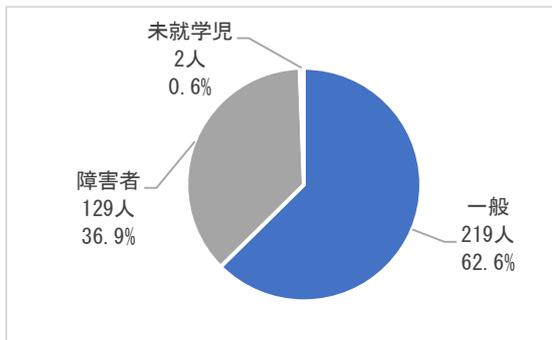
再編後：令和4年7月11日（月）～7月16日（土）6日間

なお、市街地循環コース及び北コースでは、旧北コースと旧東コースの経路から大幅に変更しているため、再編後の年齢層を対象とする。

#### (1) 市街地循環コース及び北コース

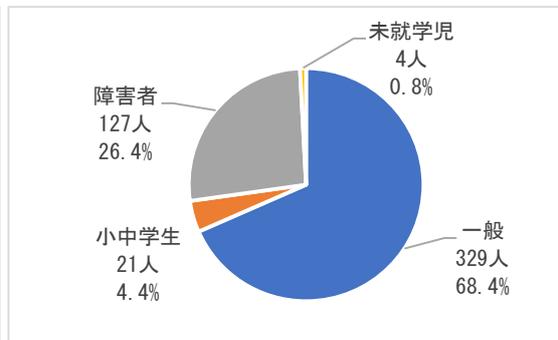
市街地循環コース、北コースともに、「一般」が6割以上を占め、次いで、「障害者」が多くなっている。なお、北コースでは、「小中学生」が4.4%を占めている。

市街地循環コース



N=350

北コース



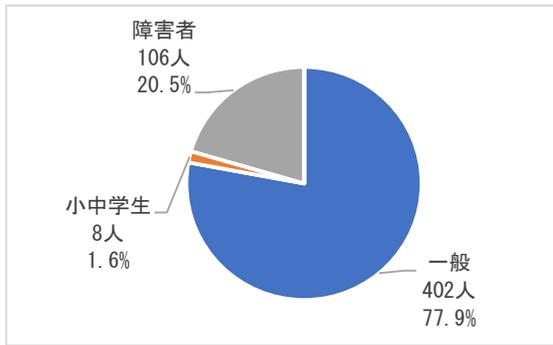
N=481

図 市街地循環コースと北コースの再編後の年齢層の構成状況

(2) 西コース及び南コース

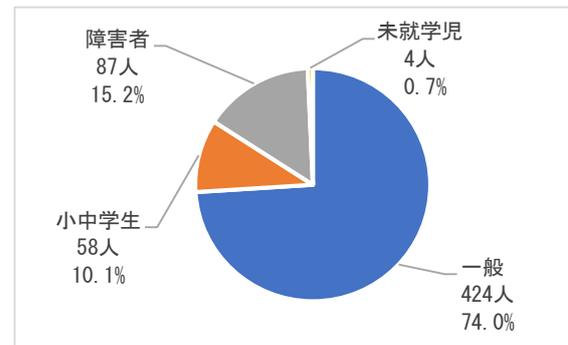
西コース及び南コースともに、二州小学校でのスクールバスの導入により、再編後において、「小中学生」の利用が少なくなり、「一般」の利用が約8割程度を占めている。

西コース 再編後



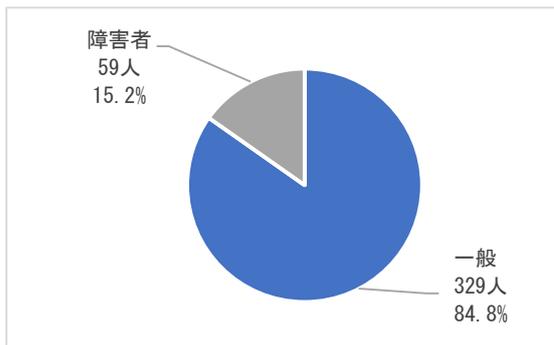
N= 516

西コース 再編前



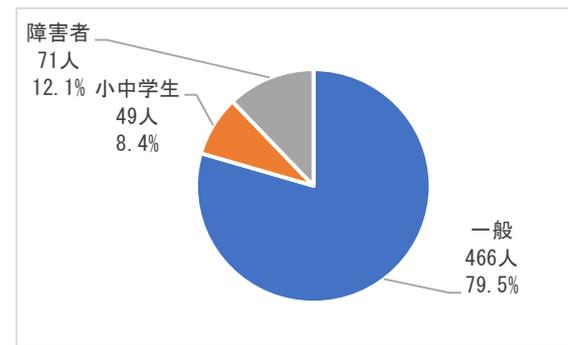
N= 573

南コース 再編後



N= 388

南コース 再編前



N= 586

図 西コースと南コースの再編前後の年齢層の構成状況

### 3. 2. 3 再編後の便別の利用者数

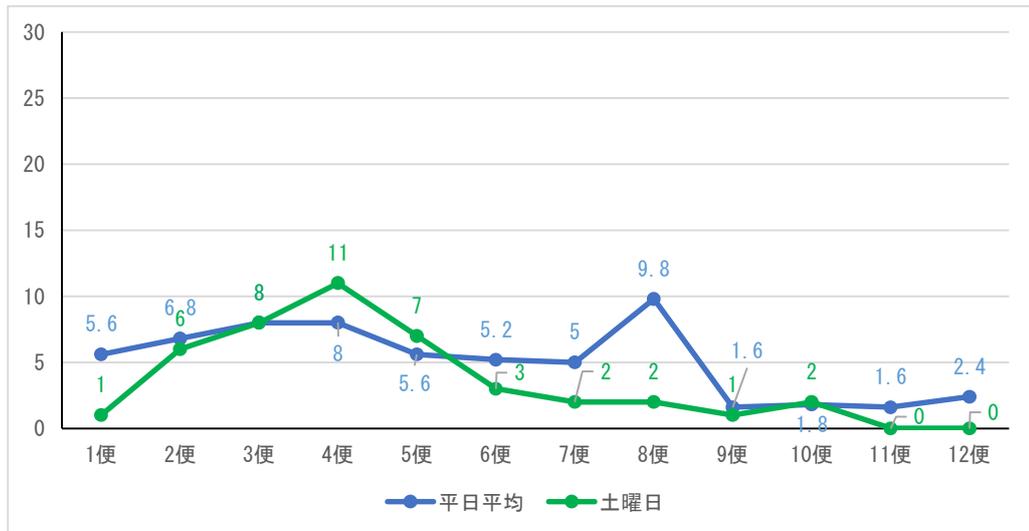
運行事業者の運転手の目視による調査結果を基に、再編後の時間帯別利用者数を示す。

平日平均：令和4年7月11日（月）～7月15日（金）5日間

土曜日：令和4年7月16日（土）

#### (1) 市街地循環コース

平日平均では8便が9.8人、土曜日では4便が11人と最も多くなっている。なお、土曜日の1便と平日平均と土曜日の9便以降は3人以下と少なくなっている。



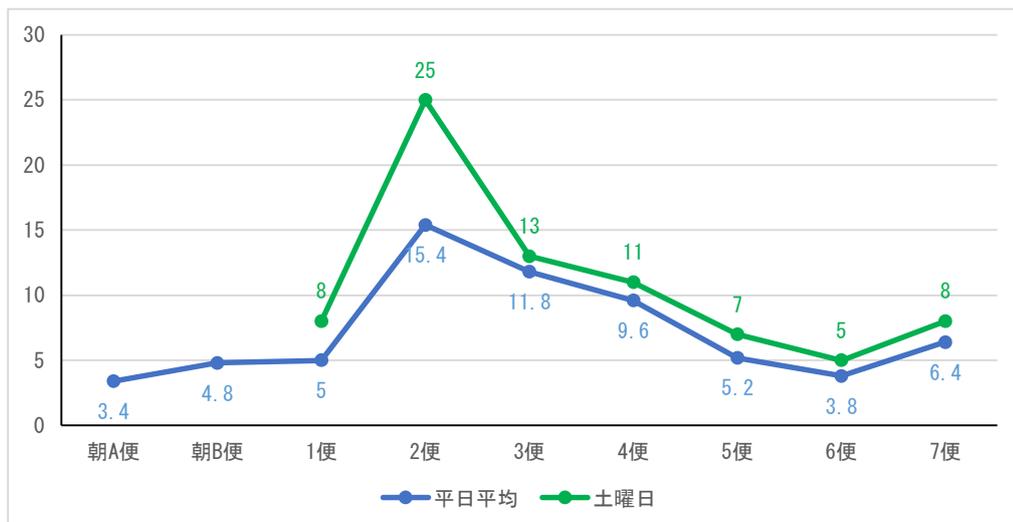
単位：人

図 市街地循環コースの利用者数の時間変動

#### (2) 北コース

平日平均、土曜日ともに2便が最も多くなっている。

(平日平均で15.4人、土曜日で25人)

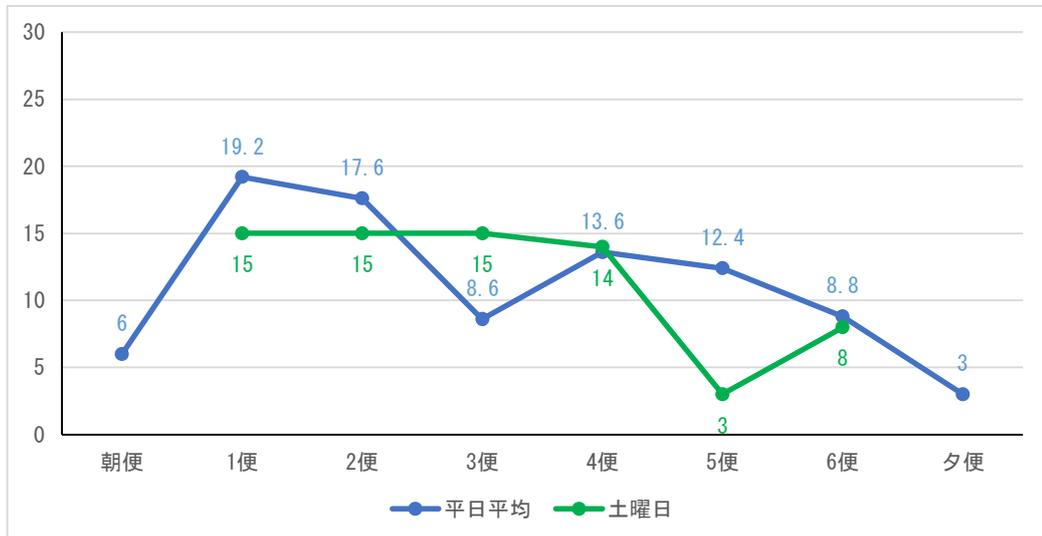


単位：人

図 北コースの利用者数の時間変動

### (3) 西コース

平日平均では1便が19.2人と最も多く、次いで、2便が17.6人となっている。土曜日では1便～3便が15人、4便が14人となっている。

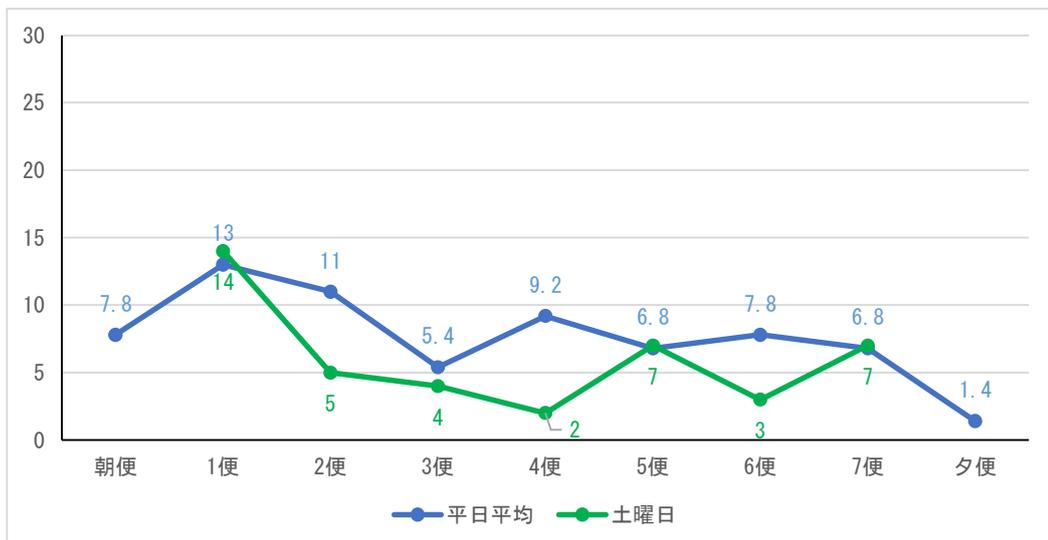


単位：人

図 西コースの利用者数の時間変動

### (4) 南コース

平日平均、土曜日ともに1便が最も多くなっている。(平日平均で13人、土曜日で14人) なお、平日平均の夕便は1.4人と少なくなっている。



単位：人

図 南コースの利用者数の時間変動

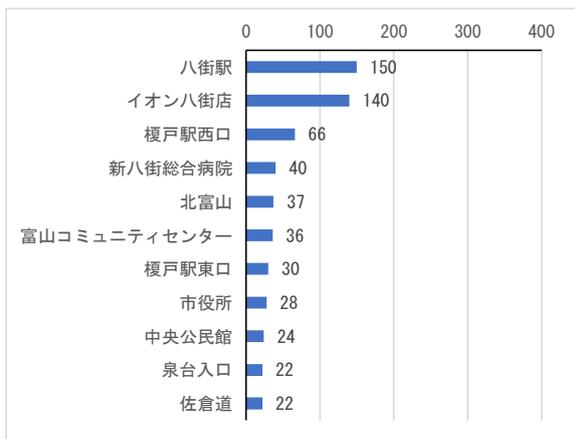
### 3. 2. 4 再編後の停留所での利用者数

各コースにおいて、八街駅\*での利用者数が最も多く、複数のコースが経由する榎戸駅（東口と西口）、市街地に位置する文違や北富士見、住宅地に位置する藤の台、希望ヶ丘中央、笹引団地入口、吉倉入口でも多くなっている。

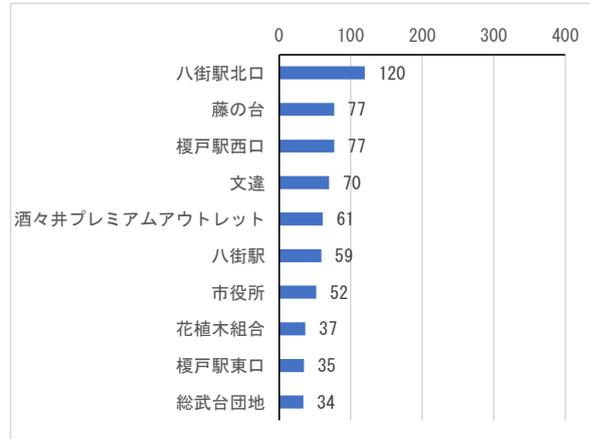
また、市街地循環コースではイオン八街店、北コースでは酒々井プレミアムアウトレットといった新設した停留所の利用者数は上位 10 位以内である。なお、南コースでは、再編後、1 便のみ新八街総合病院を經由しているが、調査期間中の利用者数は 2 人と少なくなっている。

※北コースでは八街駅北口（八街駅は經由しない）

市街地循環コース



北コース

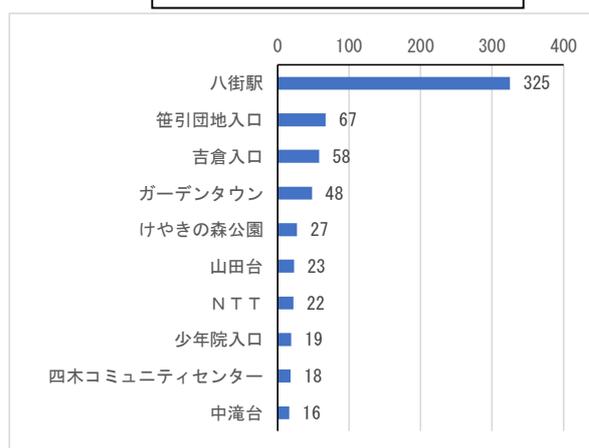


西コース



南コース

1 便のみ新八街総合病院を經由  
1 便の利用者数は 2 人



単位：人

再編後の令和 4 年 7 月 11 日（月）～ 7 月 16 日（土）の合計

図 各コースの停留所の利用者数（利用者数の多い上位 10 箇所）

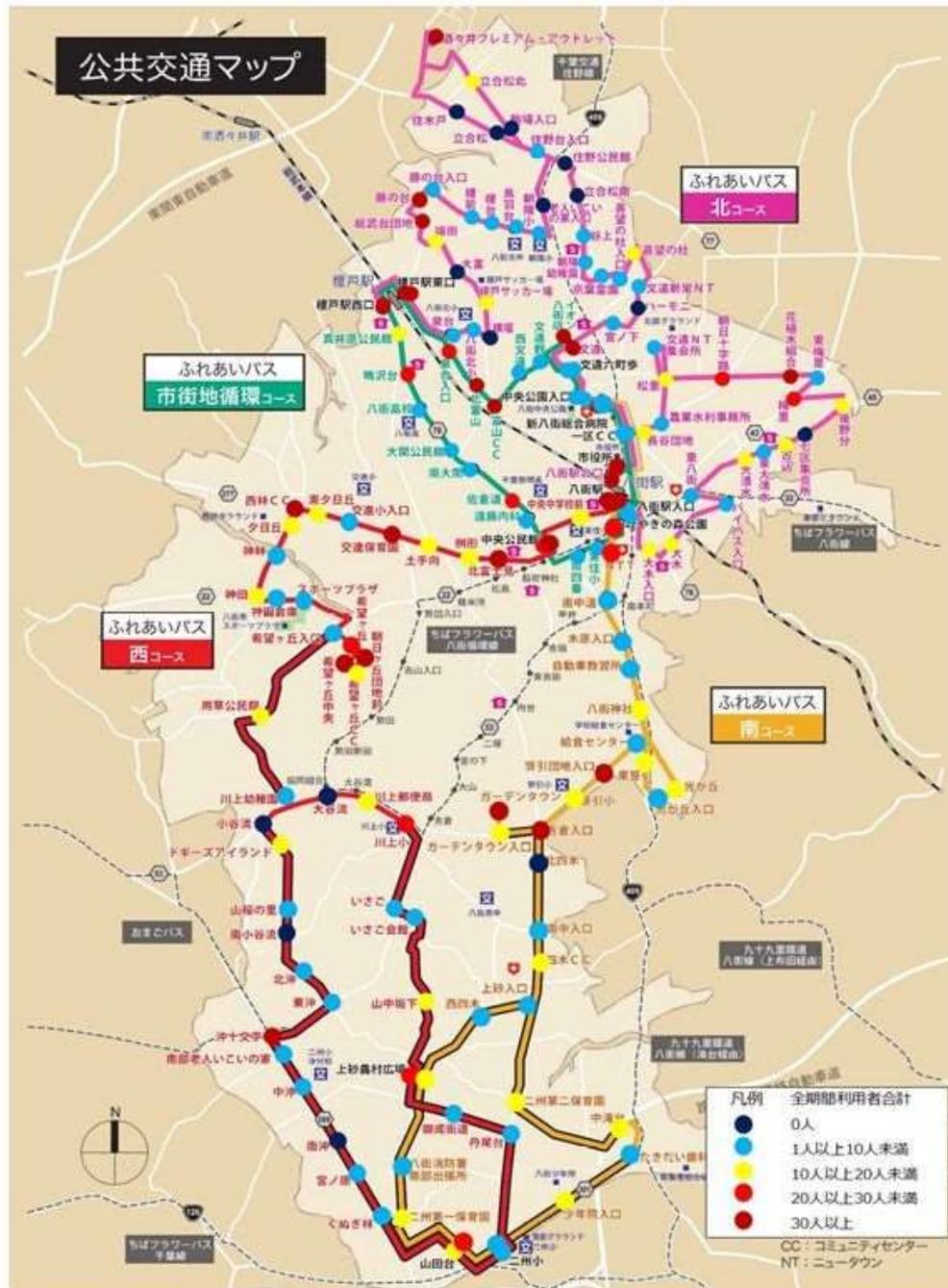
停留所別の利用者数をみると、北コース、西コース、南コースの一部のバス停では、調査期間中の利用者数が0人となっている。

利用者数が0人の停留所

北コース：七区集会所、ハーモニー、立合松南、住野公民館、駒場入口、住木戸  
立合松、老人いこいの家入口、大富、横掘

西コース：小谷流、南小谷流、南沖、大谷流

南コース：北四木



出典：ふれあいバス再編前後比較 調査報告書（令和4年11月）

図 停留所別の利用者数の状況

### 3. 3 民間路線バスの利用調査

#### 3. 3. 1 調査概要

##### (1) 調査日時

調査は下記に示す日程に実施した。

調査項目	調査日	調査日時
アンケート調査	平日：11月29日（金）	平日：6：00～21：00
	休日：11月30日（土）	休日：6：00～21：00

##### (2) 調査対象

調査対象は下記の通りとした。

調査項目	対象コース	拠点	対象者
アンケート調査	八街線（ちばフラワーバス）	成東駅	民間バスの利用者
	八街循環線 （ちばフラワーバス）	八街駅	民間バスの利用者
	住野線（千葉交通）	八街駅	民間バスの利用者
		京成成田駅	民間バスの利用者
八街線（九十九里鐵道）	東金駅	民間バスの利用者	

##### (3) 調査内容

対象の路線バスに乗り込み、バス利用者にアンケート票を配布しアンケート調査を行った。

調査項目は、回答者の性別、居住地（市内外）、年齢、外出目的、路線バスの利用頻度、その他公共交通機関への乗り継ぎの有無、乗車バス停、降車バス停とした。

アンケートの配布数、平日が818件、休日が448件の計1,266件であった。

アンケート票は下記の通りとした。

バス利用状況調査カード

コース 第 一 便

・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あけて、お帰りの際、調査員にお渡しください。

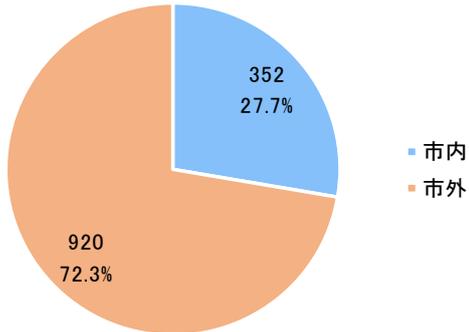
①性別 男性 女性	②居住地 市内 市外	③利用頻度 週5日以上 週3～4日 週1～2日 月に数回 その他
<input type="checkbox"/> 押す <input type="checkbox"/> 押す	<input type="checkbox"/> 押す <input type="checkbox"/> 押す	<input type="checkbox"/> 押す
④年齢 9歳まで 10歳代 20歳代 30歳代 40歳代 50歳代 60歳代 70歳以上		
<input type="checkbox"/> 押す		
⑤外出目的 通勤 通学 買物 通院 公共施設利用 業務 趣味 金融機関 利用 その他		
<input type="checkbox"/> 押す		
⑥ふれあいバスでの乗り継ぎの有無 鉄道 路線バス タクシー 高速バス 予約型のりあいタクシー	調査員記入欄 乗車バス停番号 <input type="text"/> 降車バス停番号 <input type="text"/>	
<input type="checkbox"/> 押す	特記事項 <input type="checkbox"/> 親子連れ <input type="checkbox"/> ベビーカーを使用している親子連れ <input type="checkbox"/> 車椅子 <input type="checkbox"/> 杖を使用	

### 3. 3. 2 調査結果

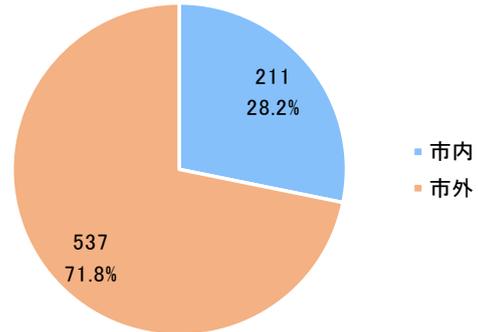
#### (1) 市内外別利用者数

住野線(千葉交通)は平日休日ともに市外のバス停の利用者が多く、八街線(千葉フラワーバス)は平日休日ともに市内のバス停の利用者が多い。八街線(九十九里鐵道)は平日に市外のバス停の利用者が多く、休日は50.0%ずつとなっている。

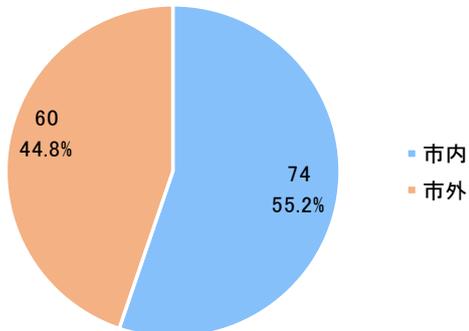
(千葉交通)住野線 平日利用者数  
n=1272



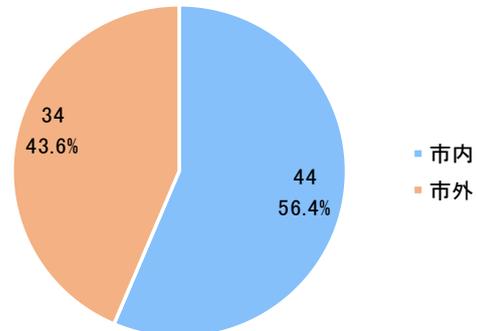
(千葉交通)住野線 休日利用者数  
n=748



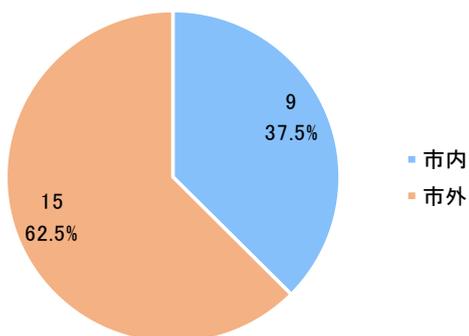
(ちばフラワーバス)八街線 平日利用者数  
n=134



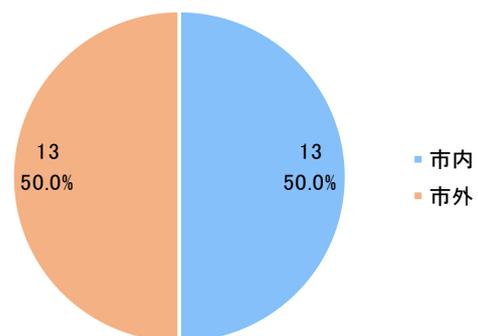
(ちばフラワーバス)八街線 休日利用者数  
n=78



(九十九里鐵道)八街線 平日利用者数  
n=24



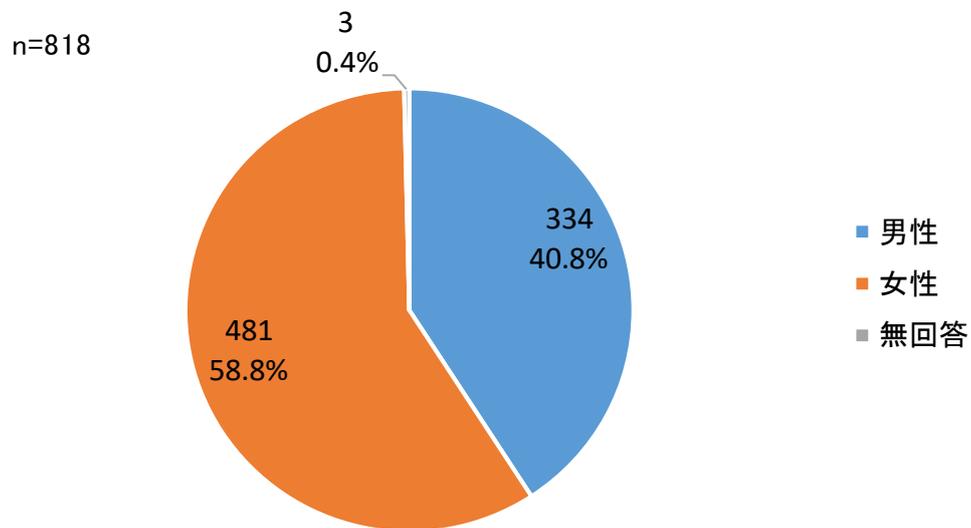
(九十九里鐵道)八街線 休日利用者数  
n=26



(2) 平日

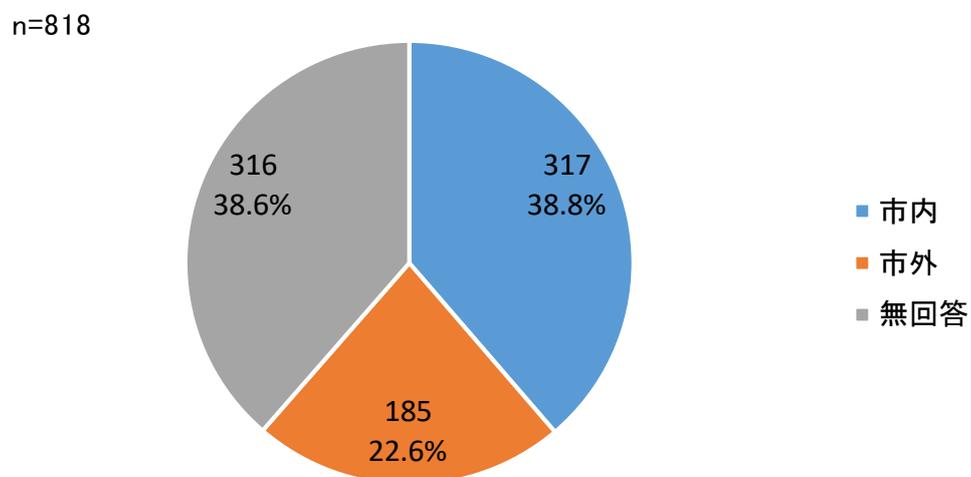
①性別

性別は、「女性」が58.8%、「男性」が40.8%を占めている。



②居住地

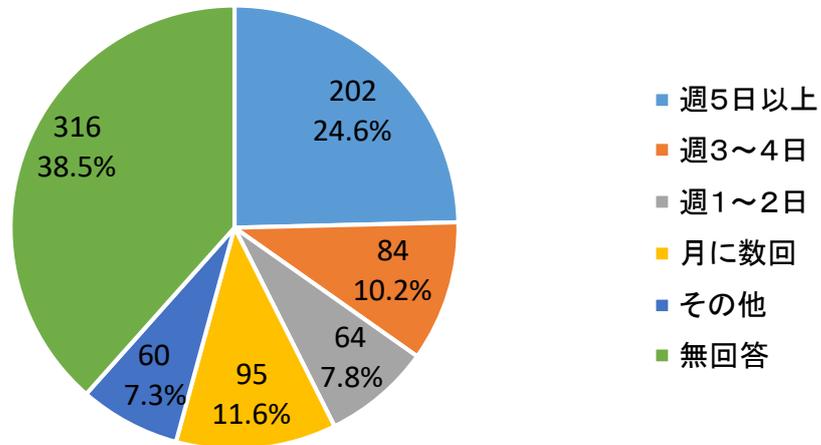
居住地は、「市内」が38.8%を占めている。



### ③利用頻度

利用頻度は、「週5日以上」が最も多く24.6%、次いで「月に数回」が11.6%、「週3～4日」が10.2%を占めている。

n=821

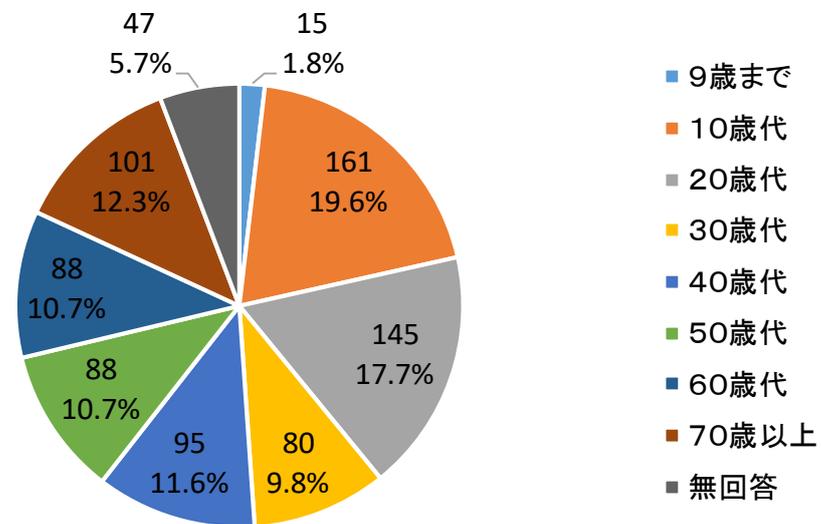


※複数回答を含む

### ④年齢

年齢は、「10歳代」が最も多く19.6%、次いで「20歳代」が17.7%、「70歳以上」が12.3%を占めている。

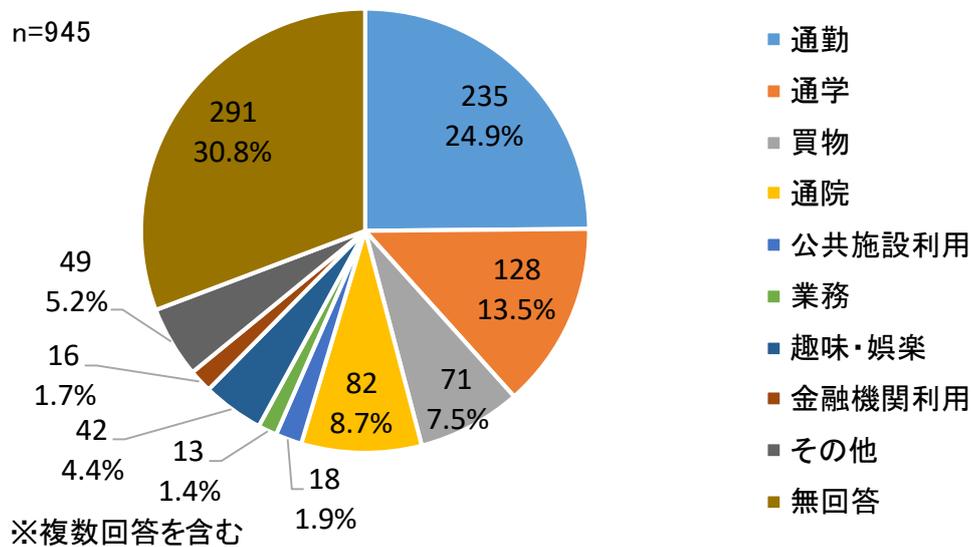
n=820



※複数回答を含む

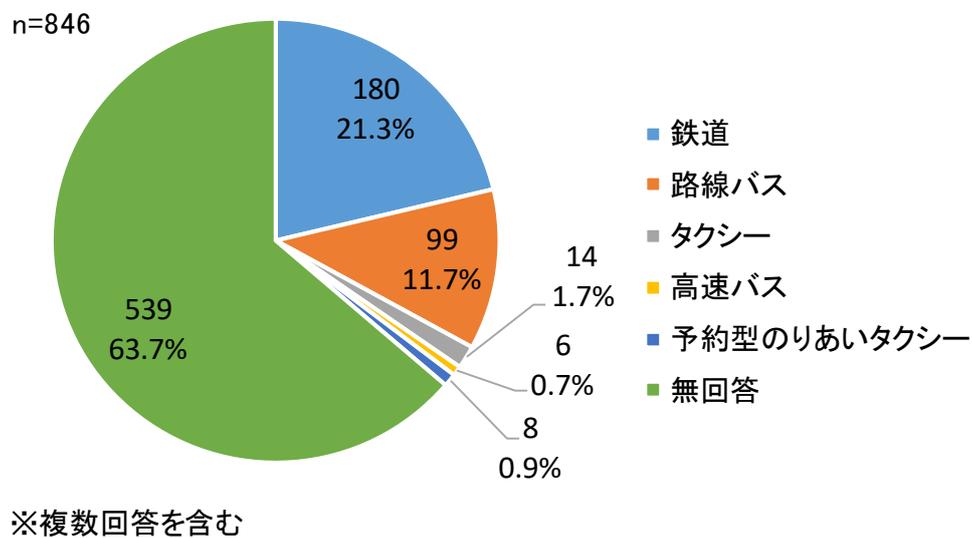
### ⑤外出目的

外出目的は、「通勤」が最も多く 24.9%、次いで「通学」が 13.5%、「通院」が 8.7%を占めている。



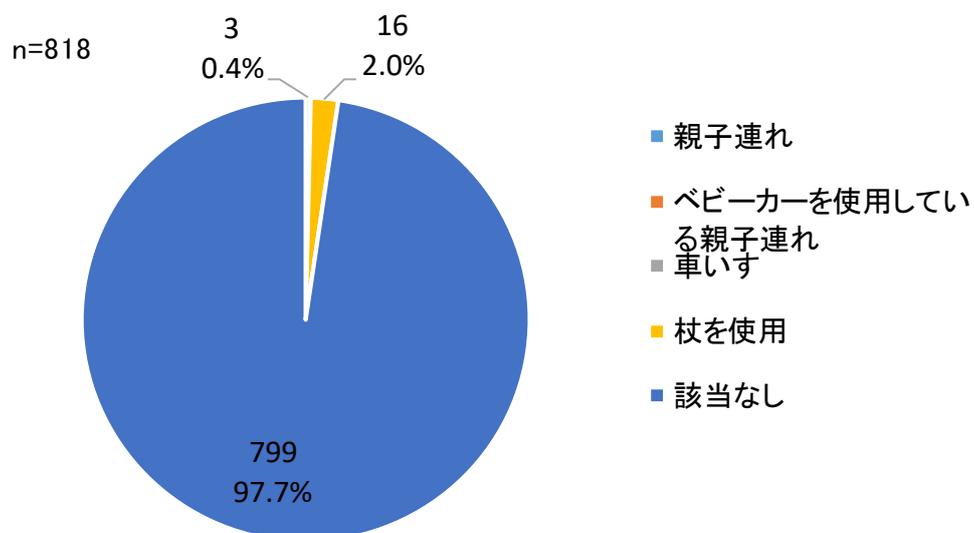
### ⑥路線バスでの乗り継ぎの有無

乗り継ぎの有無は、「鉄道」が最も多く 21.3%、次いで「路線バス」が 11.7%を占めている。

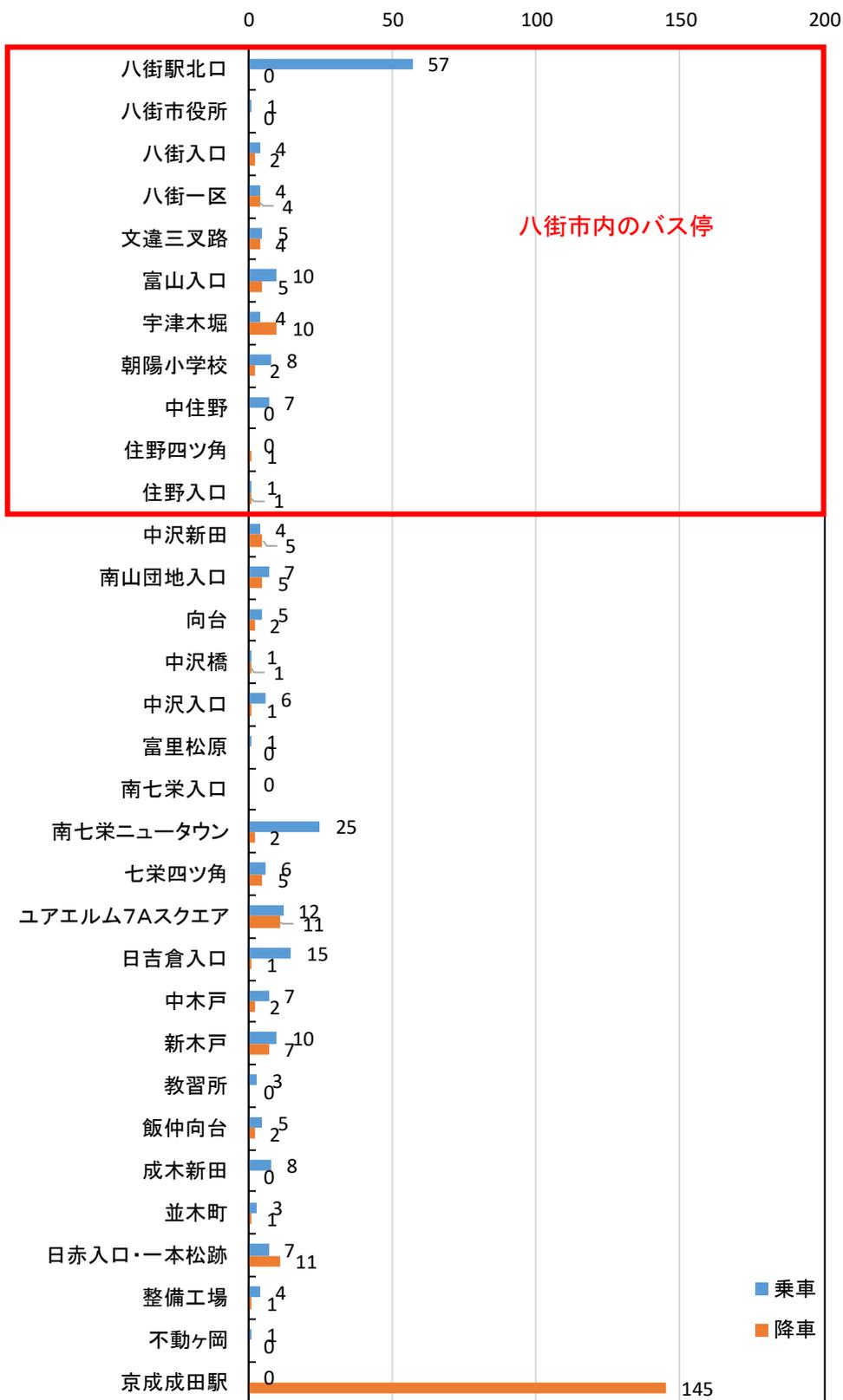


⑦特記事項

路線バス利用者のうち、「杖を使用」が2.0%となっている。



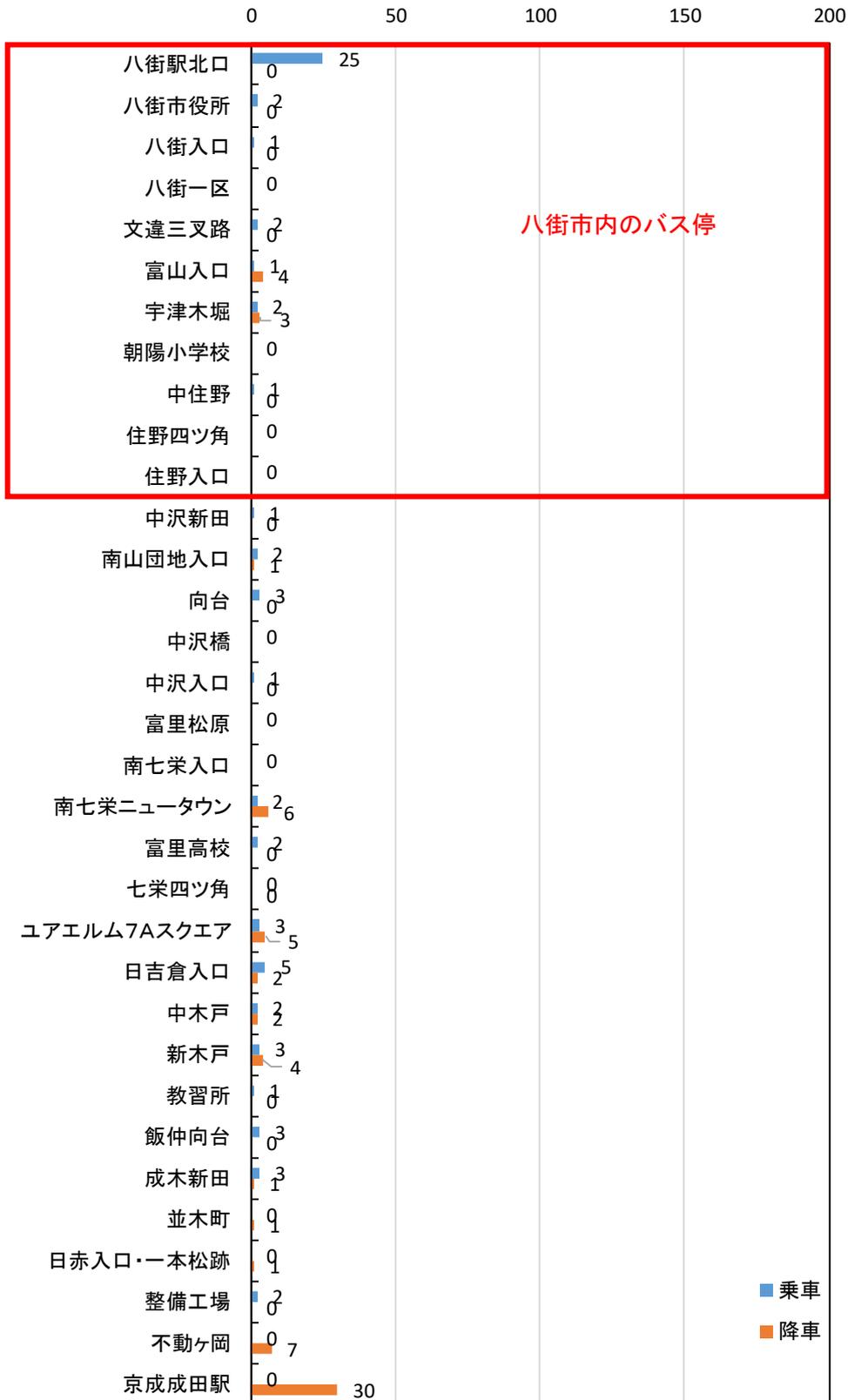
⑧バス乗降者数



千葉交通 住野線 京成成田駅行き



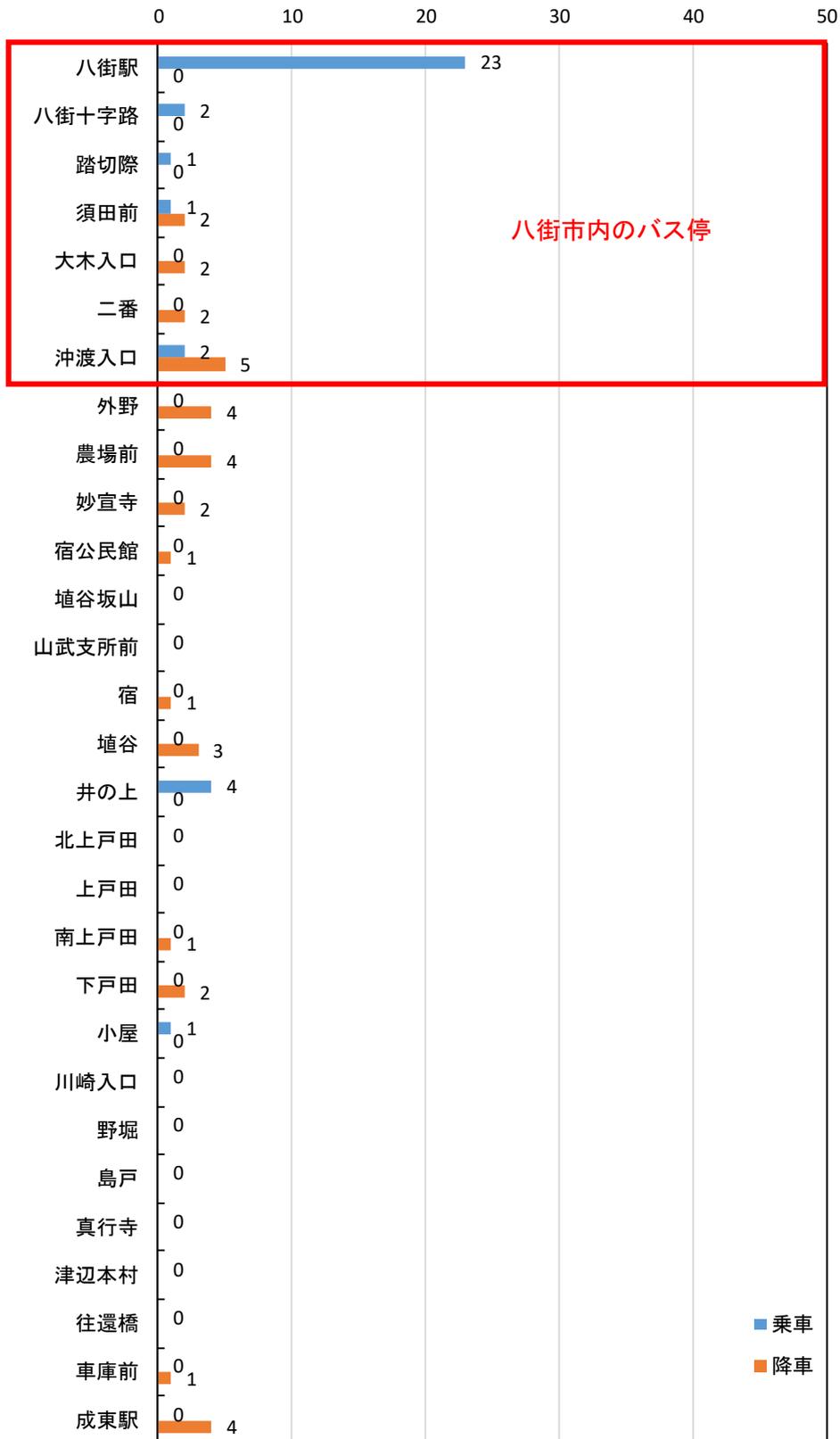
千葉交通 住野線 八街駅北口行き



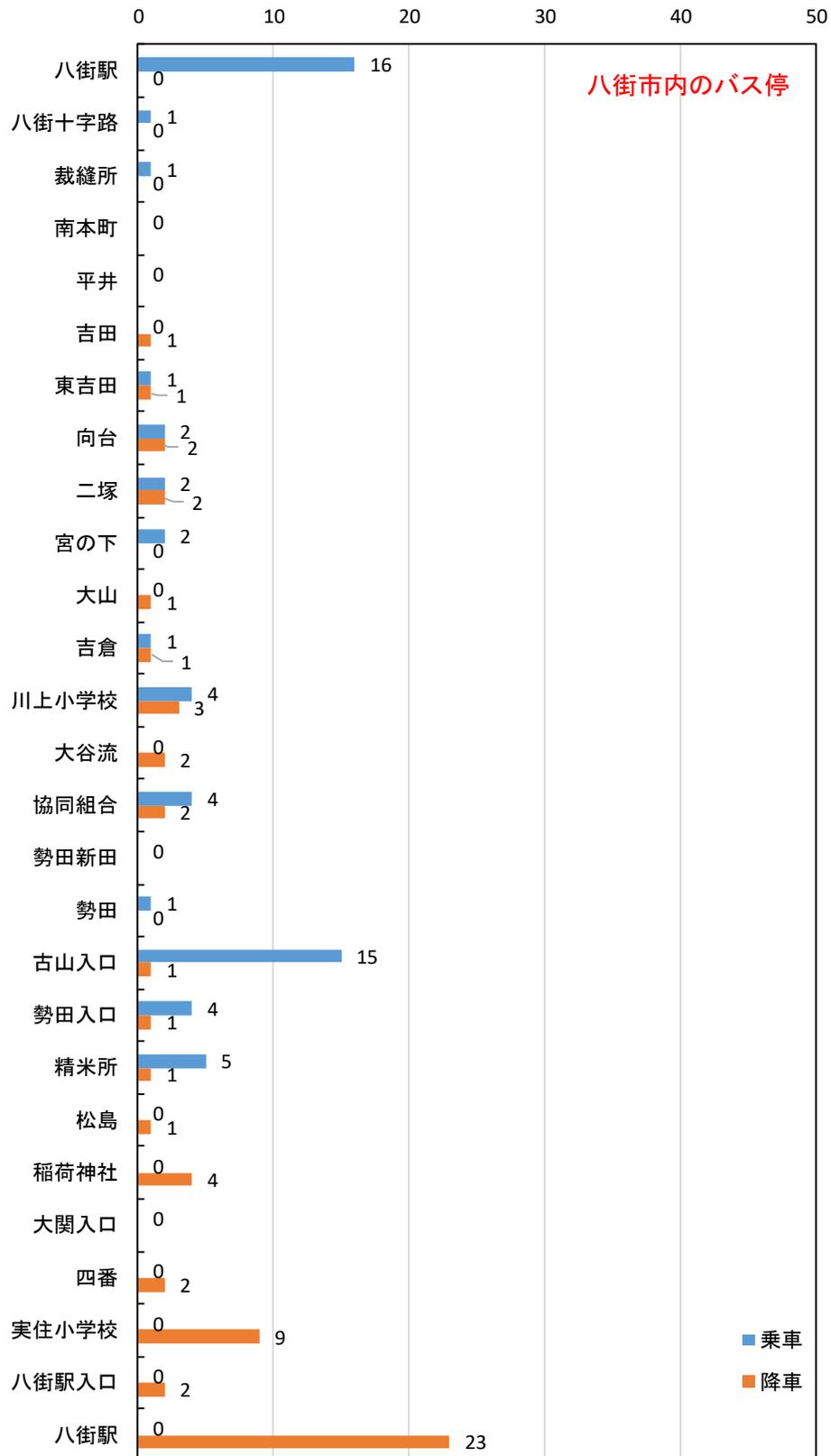
千葉交通 住野線 京成成田駅行き（富里高校経由）



千葉交通 住野線 八街駅北口行き (富里高校経由)



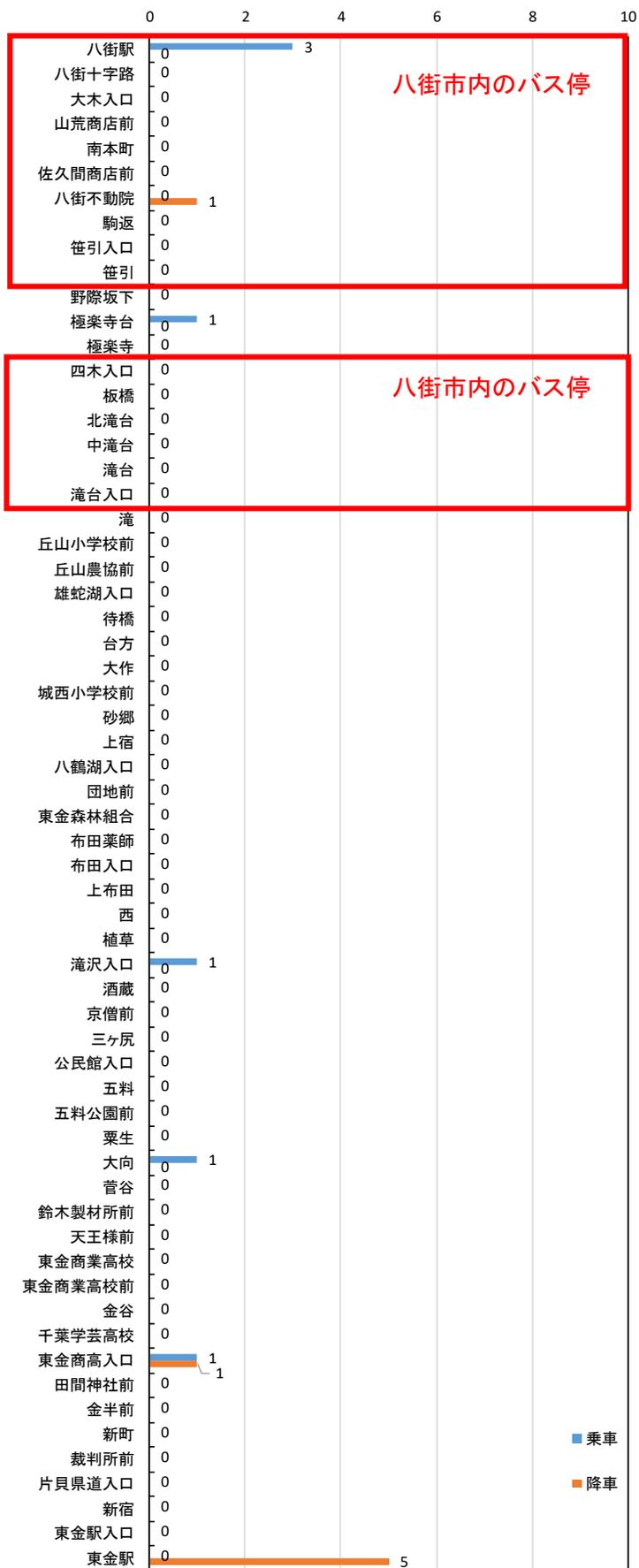




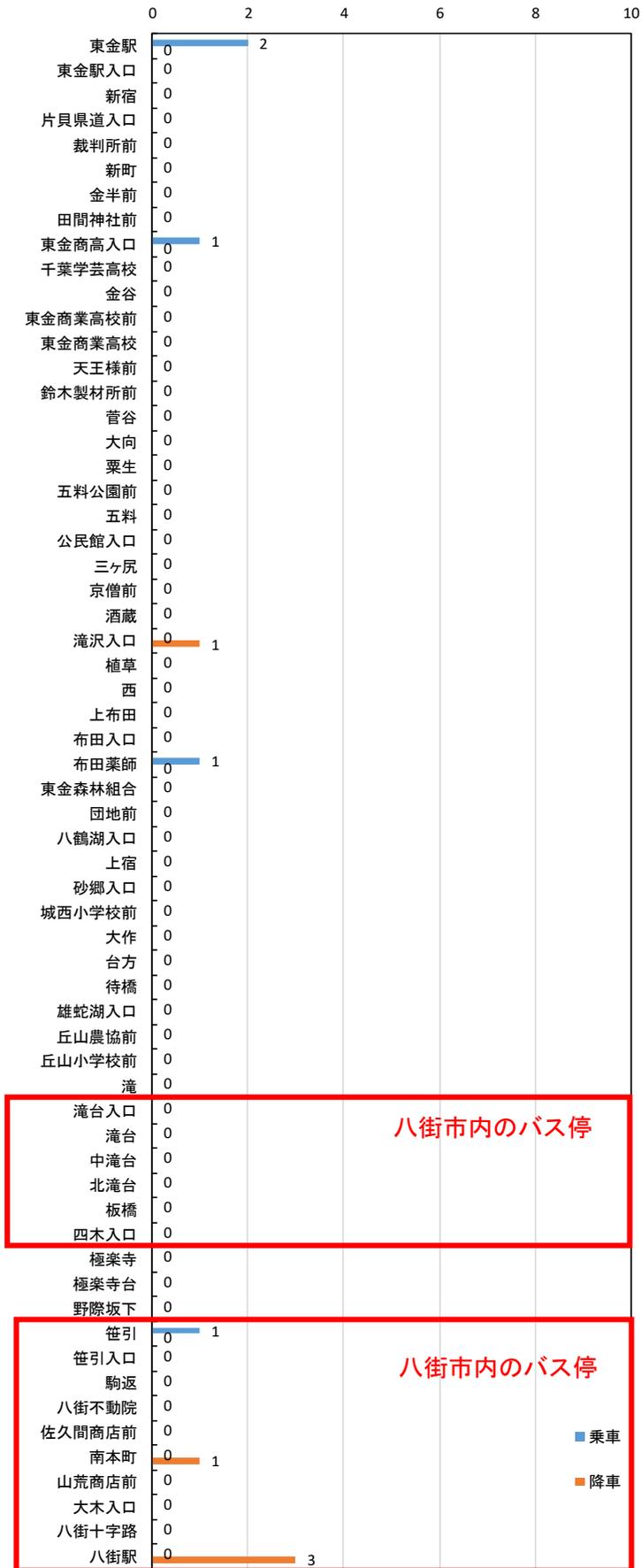
ちばフラワーバス 八街循環線 (吉田経由)



ちばフラワーバス 八街循環線 (勢田経由)



九十九里鐵道 八街線 (東金駅行き)



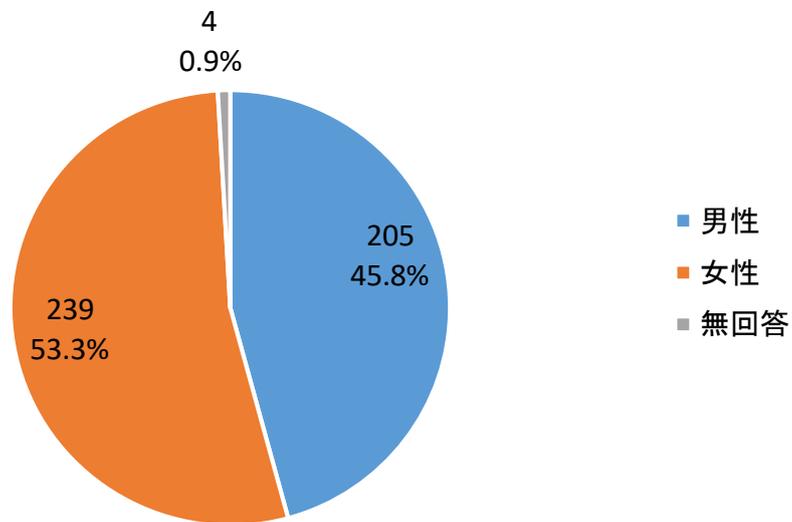
九十九里鐵道 八街線 (八街駅行き)

(3) 休日

①性別

性別は、「女性」が53.5%、「男性」が45.8%を占めている。

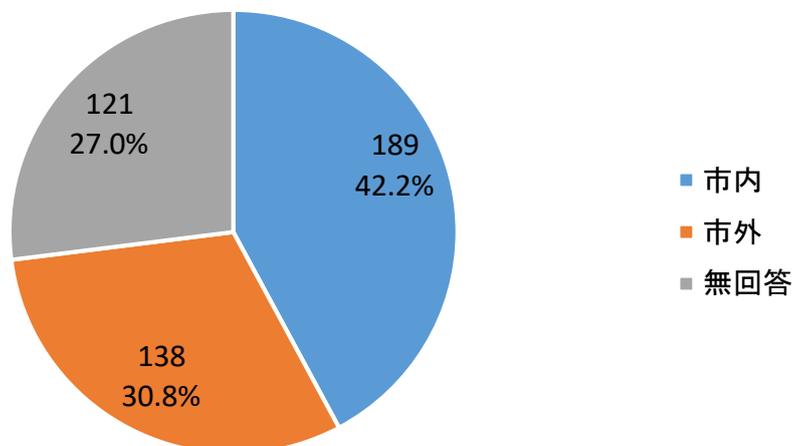
n=448



②居住地

居住地は、「市内」が42.2%を占めている。

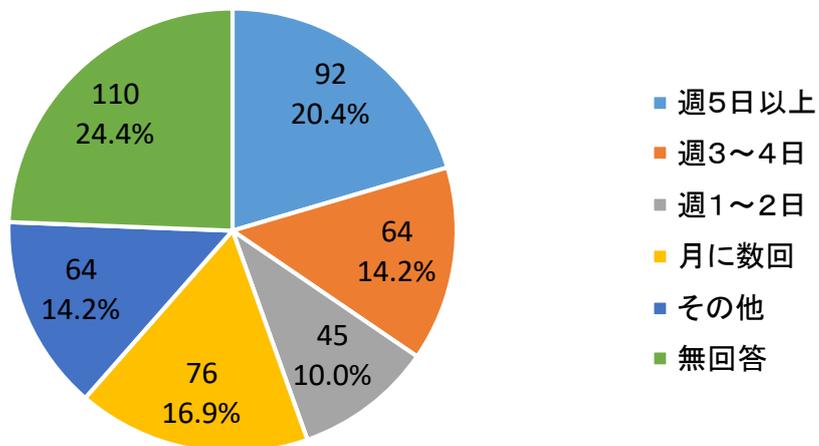
n=448



### ③利用頻度

利用頻度は、「週5日以上」が最も多く20.4%、次いで「月に数回」が16.9%、「週3~4日」が14.2%を占めている。

n=451

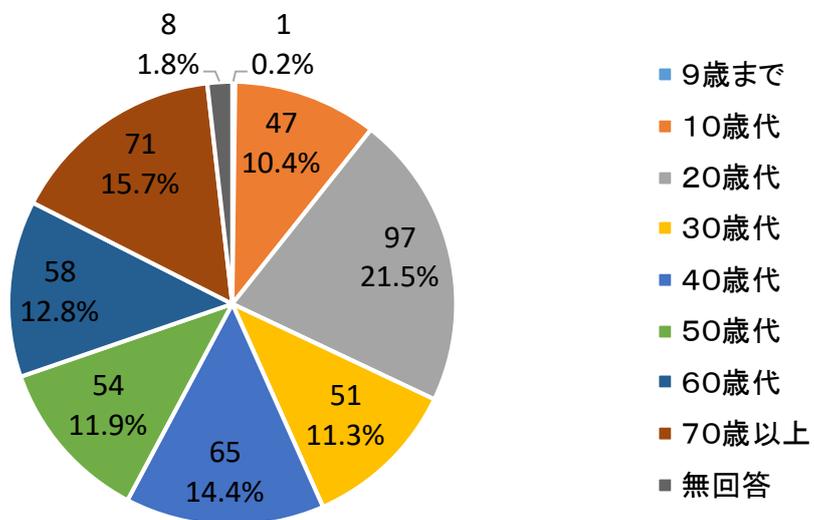


※複数回答を含む

### ④年齢

年齢は、「20歳代」が最も多く21.5%、次いで「70歳以上」が15.7%、「40歳代」が14.4%を占めている。

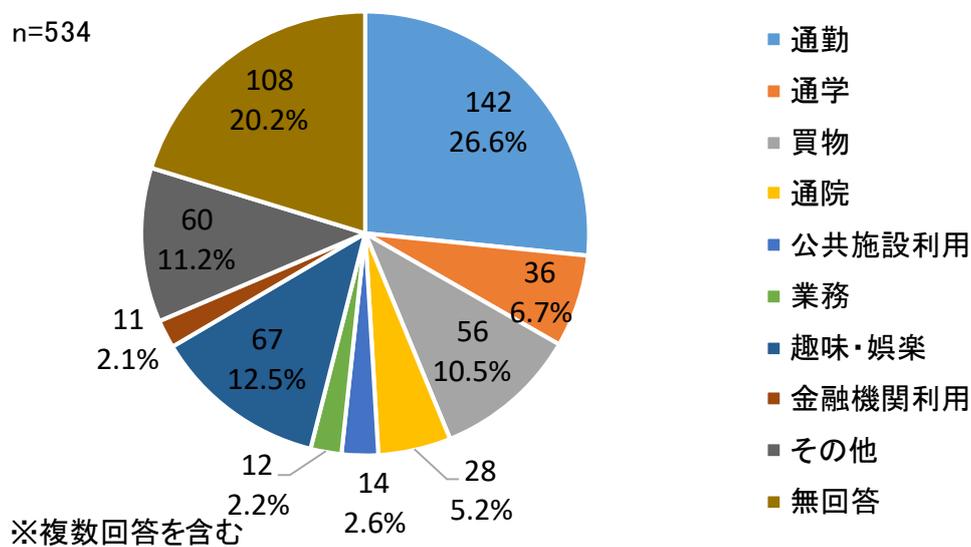
n=452



※複数回答を含む

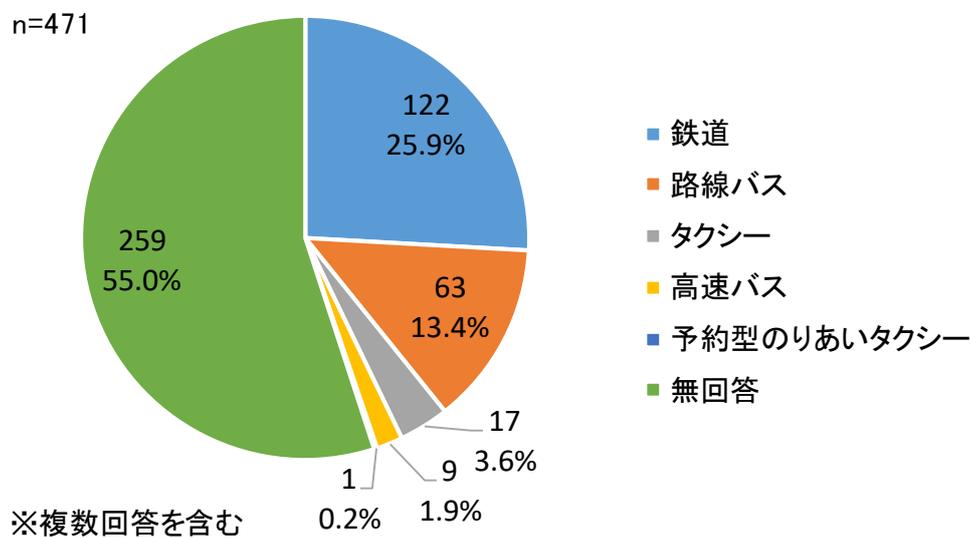
### ⑤外出目的

外出目的は、「通勤」が最も多く 26.6%、次いで「趣味・娯楽」が 12.5%、「買物」が 10.5%を占めている。



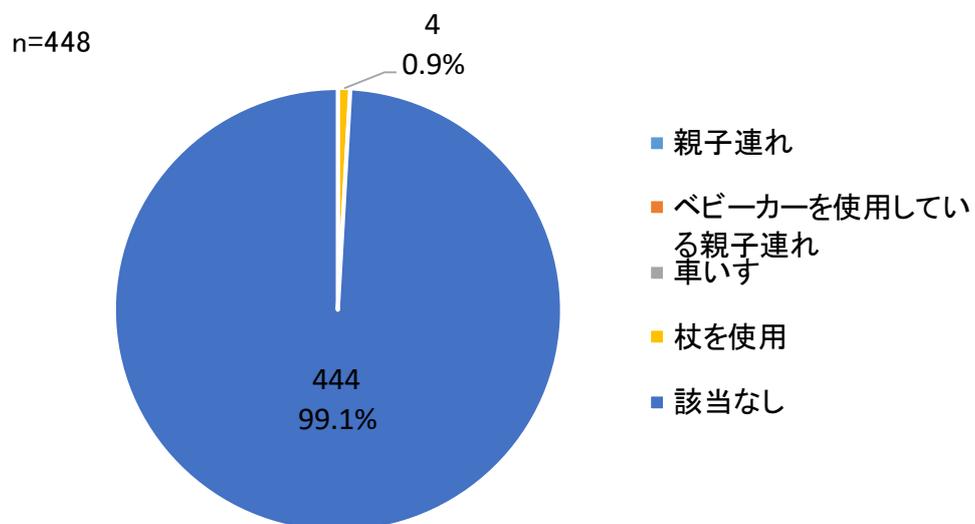
### ⑥路線バスでの乗り継ぎの有無

乗り継ぎの有無は、「鉄道」が最も多く 25.9%、次いで「路線バス」が 13.4%を占めている。

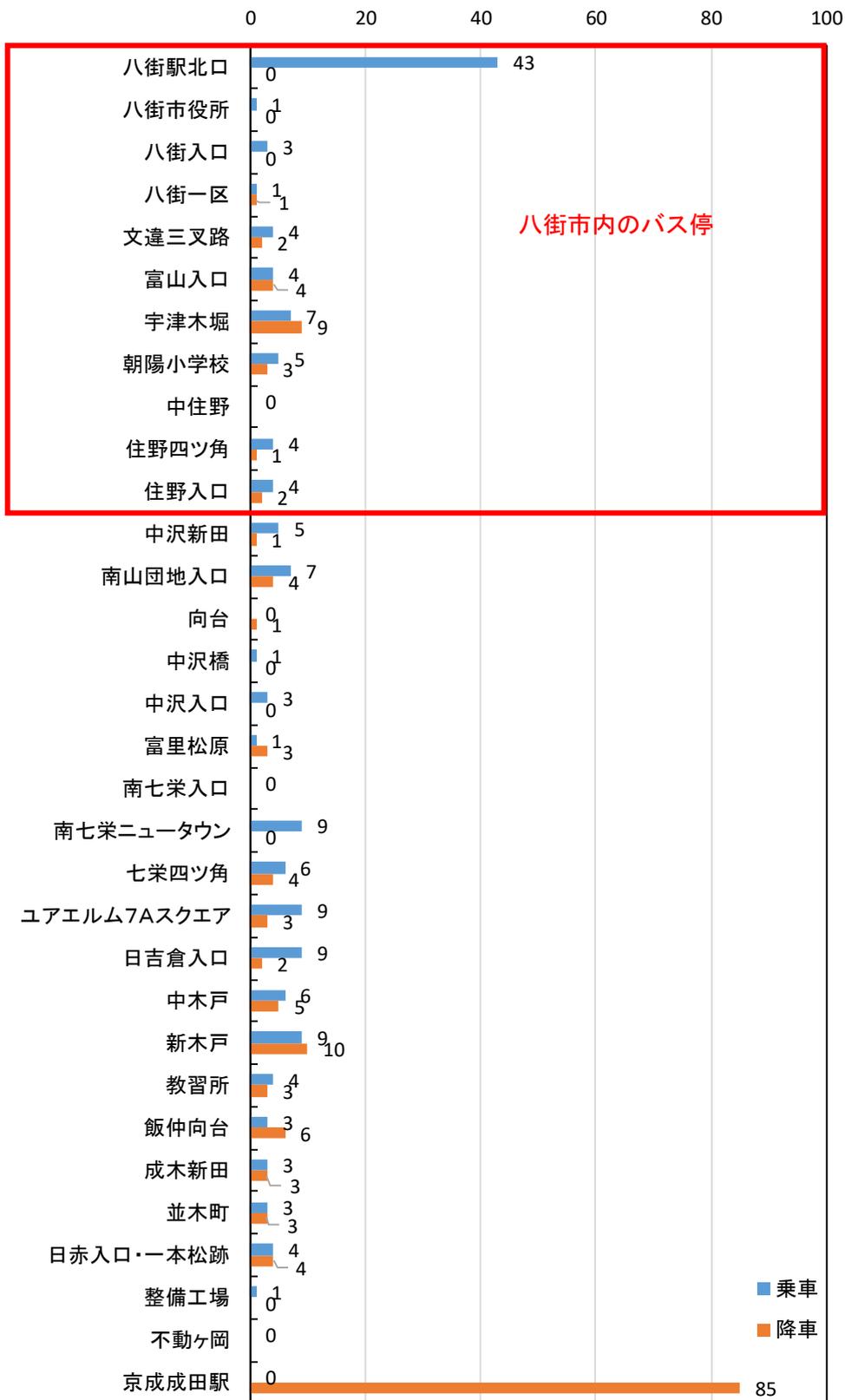


⑦特記事項

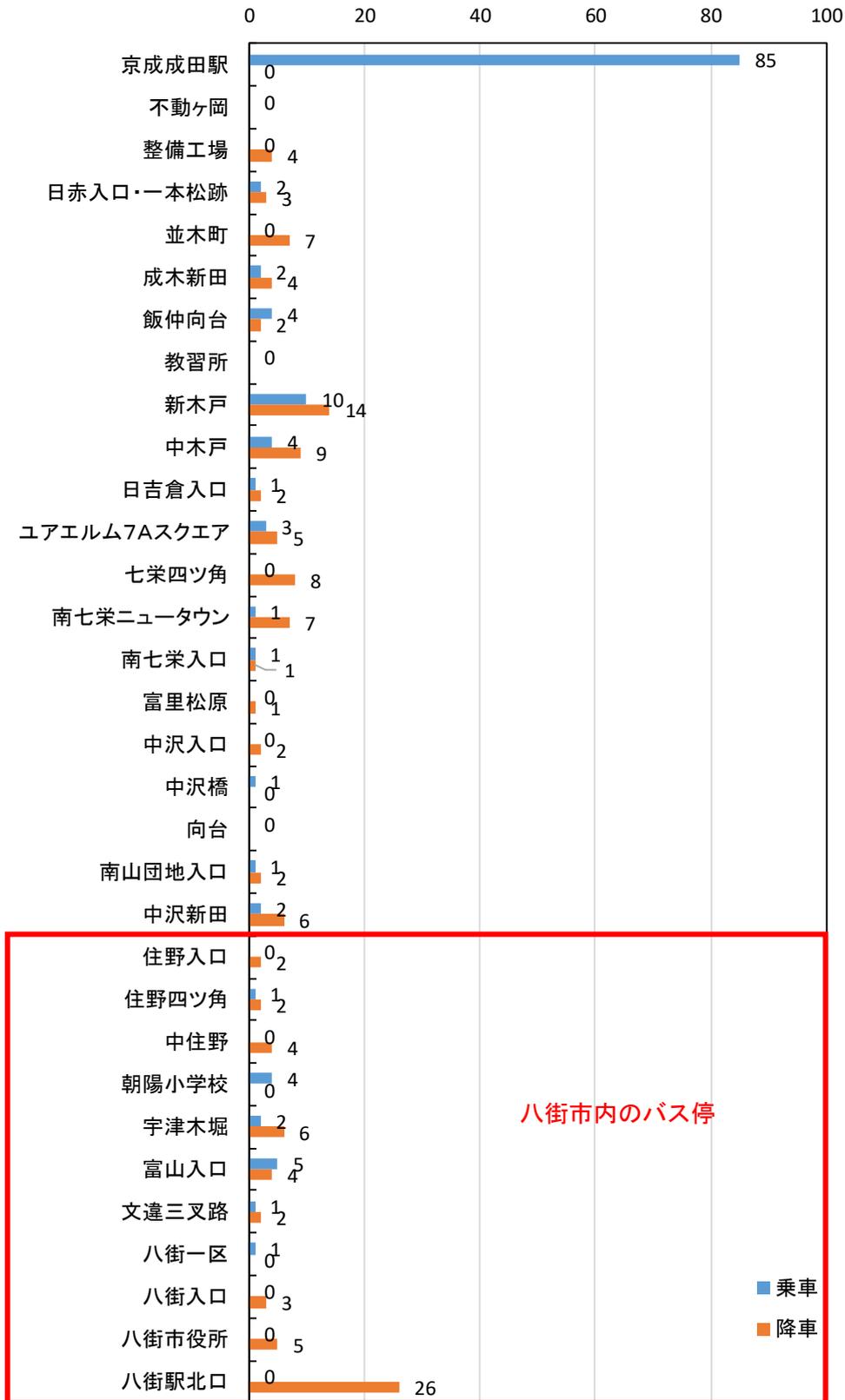
路線バス利用者のうち、「杖を使用」が0.9%となっている。



⑧バス OD (乗車バス停、降車バス停)



千葉交通 住野線 京成成田駅行き



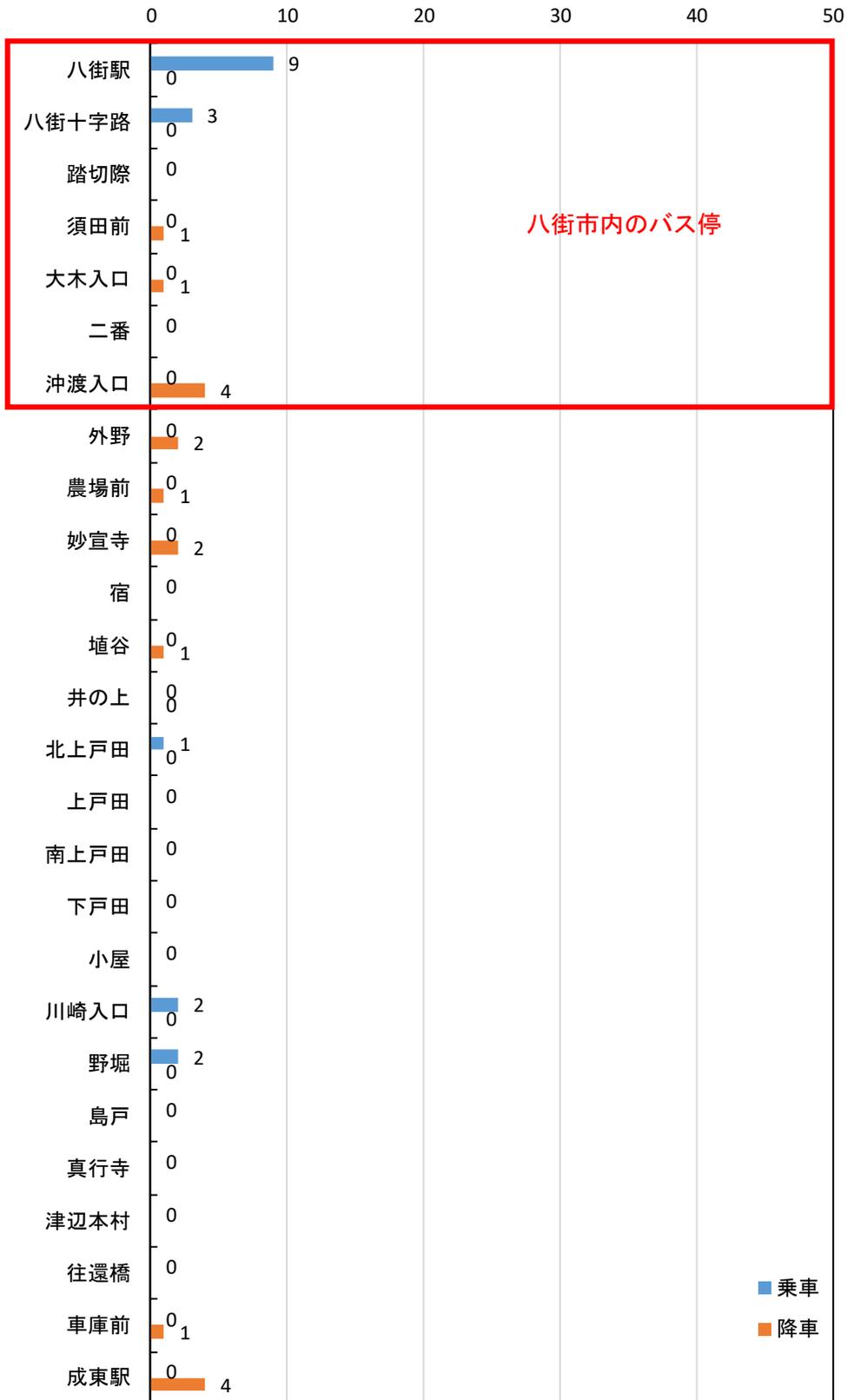
千葉交通 住野線 八街駅北口行き



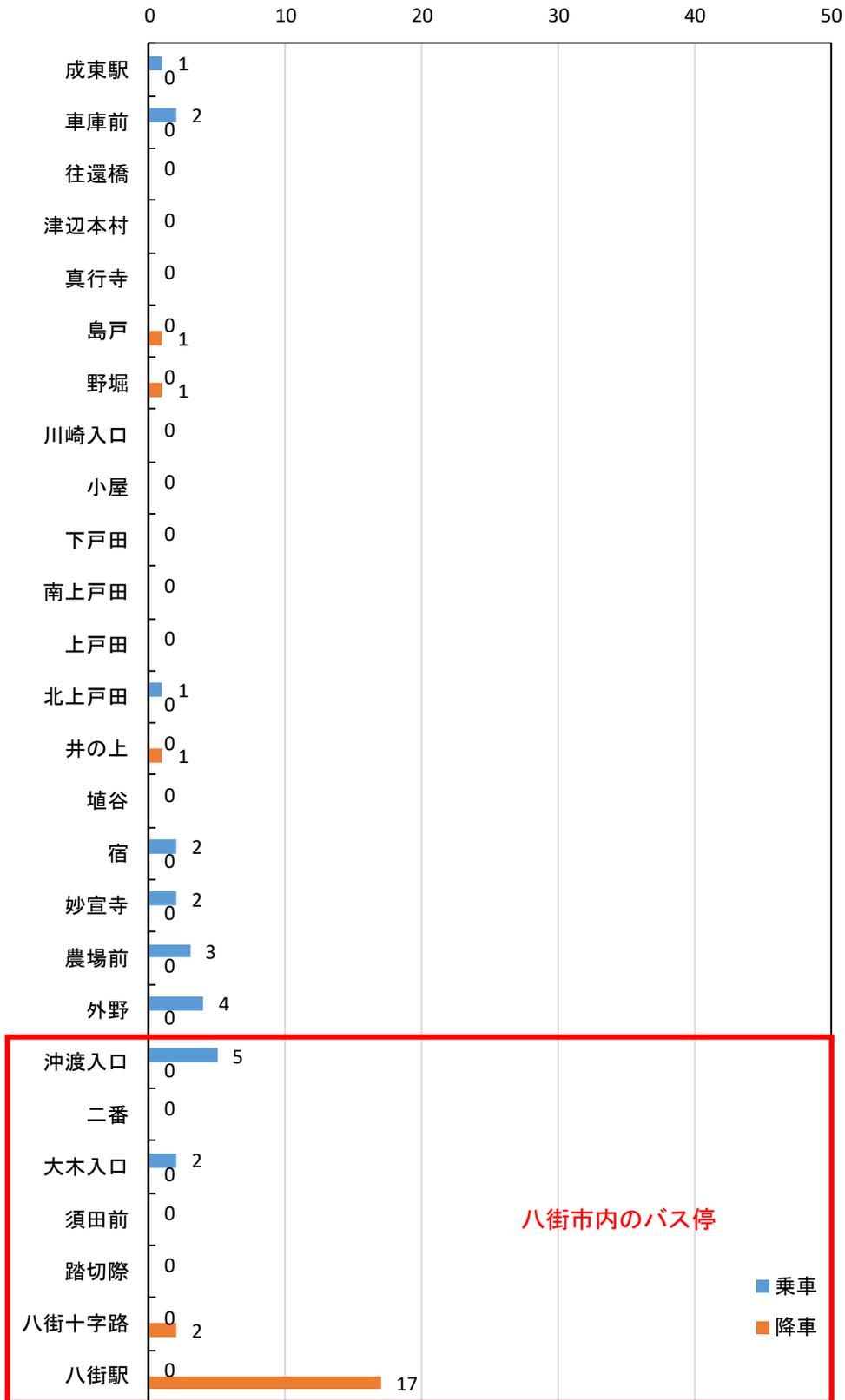
千葉交通 住野線 京成成田駅行き（富里高校経由）

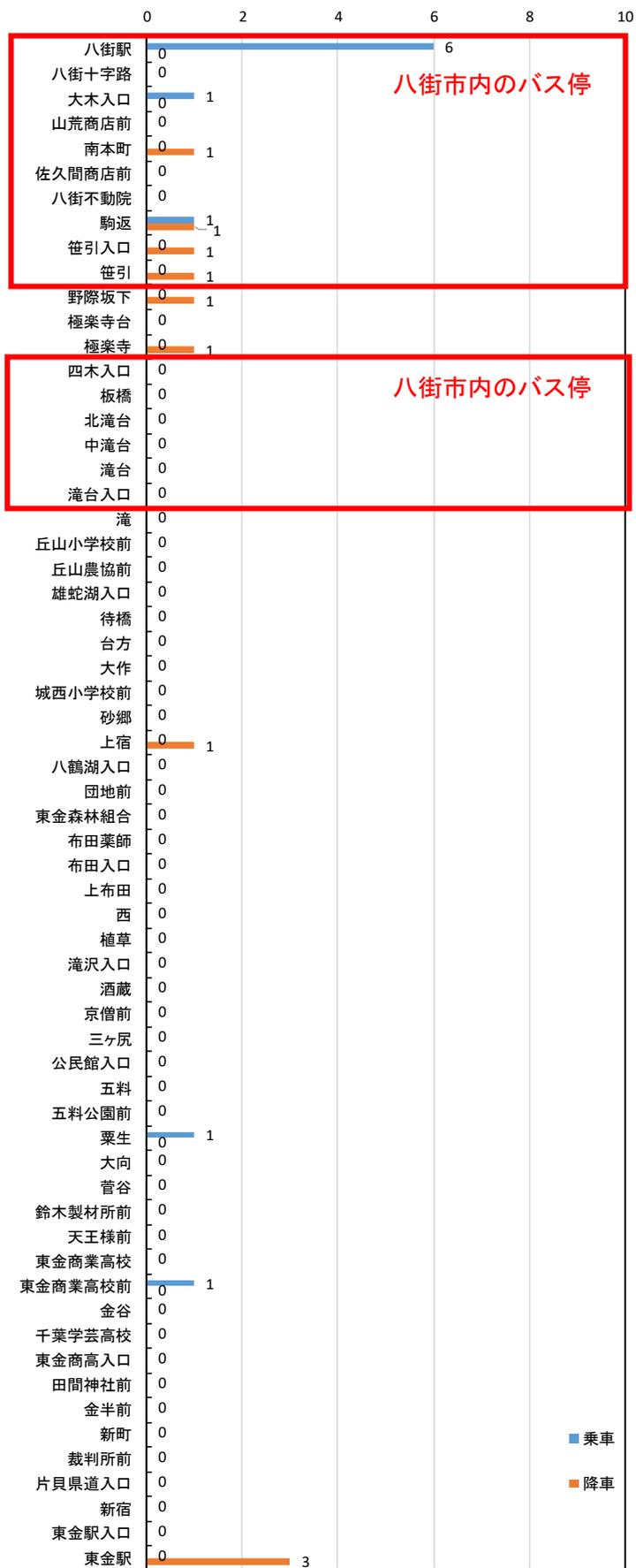


千葉交通 住野線 八街駅北口行き（富里高校経由）

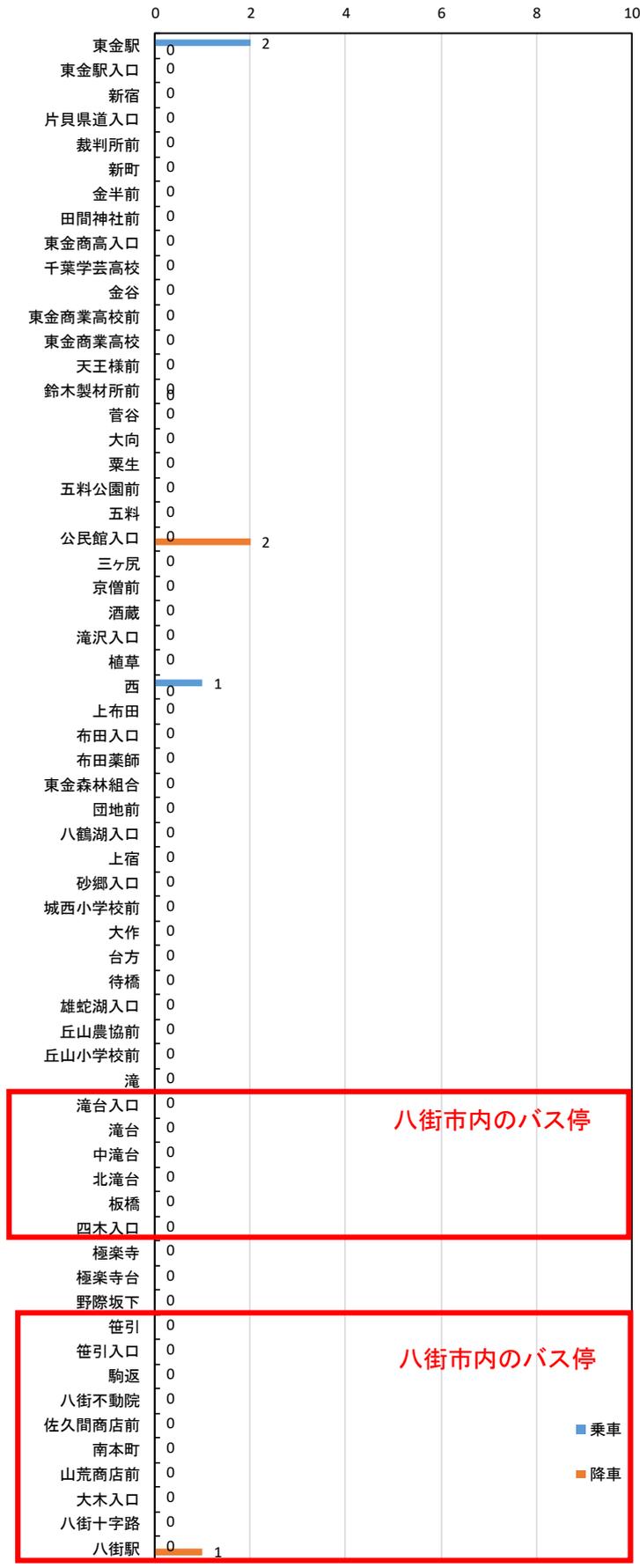


ちばフラワーバス 八街線（成東駅行き）





九十九里鐵道 八街線 (東金駅行き)



九十九里鐵道 八街線 (八街駅行き)

### 3. 3. 3 調査結果のまとめ

以下に調査結果をまとめる。

#### (1) 市内外別バス停利用者数

千葉フラワーバスの八街線は八街市内のバス停の利用者が多く、千葉交通の住野線、九十九里鐵道の八街線は市外のバス停の利用者が多く占めている。

#### (2) 利用頻度

利用頻度は、平日休日ともに「週5日以上」が最も多く占めている。

#### (3) 外出目的

外出目的は、平日休日ともに「通勤」が最も多く占めている。平日は2番目に多く占めているのは「通学」となっており、休日は「趣味・娯楽」が2番目に多く占めている。

#### (4) 路線バスでの乗り継ぎ

路線バスでの乗り継ぎは、平日休日ともに「鉄道」が最も多く占めており、次いで「路線バス」となっている。

#### (5) バス停別乗降者数

バス停別の乗降者数では、どの路線においても八街市内のバス停においては八街駅での乗降者数が最も多い。ちばフラワーバスの八街循環線においては、八街駅の他に古山入口での乗車、実住小学校での降車が多い。

### 3. 4 関係機関ヒアリング

#### 3. 4. 1 ヒアリング実施概要

「八街市地域公共交通計画」の策定（改訂）に向け、本市の地域公共交通を担うふれあいバス、予約型のりあいタクシーの各交通事業者、小学校（一部公共交通で通学する児童を有する小学校）、調査結果より把握した公共交通を利用した受診が多い医療機関を対象として、ヒアリング調査を実施した。調査方法は、ヒアリングシートの送付により実施した。

調査結果から、各機関の運行実態・利用実態の把握、課題の把握等を踏まえ、「八街市地域公共交通計画」の策定（改訂）を行うこととする。

- ・実施期間 令和7年2月上旬から約3週間
- ・ヒアリング対象数

公共交通事業者：3機関、小学校：4校、医療機関：1機関、計8機関

#### 3. 4. 2 ヒアリング結果

##### (1) 公共交通事業者

千葉グリーンバス株式会社 運輸部	カテゴリー:ふれあいバス事業者
<p><b>ヒアリング結果概要</b></p> <p>【利用者から寄せられることの多い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・朝に遅延が生じた際、利用する予定の電車に間に合わない等、遅延に係る意見</li> </ul> <p>【運行上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定の便に係る運行ルート、所要時間の見直し、特定箇所の狭隘幅員、交通混雑 等</li> </ul> <p>【IT技術の導入状況】</p> <p>&lt;導入済&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バス等におけるロケーションシステム</li> </ul> <p>&lt;今後導入を検討&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ICカードでの運賃収受、乗降数調査の自動化</li> </ul> <p>【2024年問題等による経費負担の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人件費、燃料費共に増加傾向。人件費は今後さらなる負担増になると予想。</li> </ul> <p>【将来の八街市での運行に対して】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後増加する高齢者にとって移動しやすい公共交通が必要。座席数を増やす工夫、スムーズな運賃収受のためのICカードの導入等で、適正なダイヤで定時運行出来るコミバスを運行が必要。</li> </ul> <p>【市への期待】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定期的な市との情報交換会の開催</li> </ul>	

千葉フラワーバス株式会社	カテゴリー:ふれあいバス事業者
<p><b>ヒアリング結果概要</b></p> <p>【利用者から寄せられることの多い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・定時運行、車両の老朽化に係る意見</li> </ul> <p>【運行上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特定のコースに係る混雑箇所、危険箇所、雨天および悪天候時の定時運行 等</li> </ul> <p>【実施している利用促進策】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・小学生を対象としたバスの乗り方教室</li> </ul> <p>【2024年問題等による経費負担の変化】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人件費、燃料費共に増加傾向</li> </ul> <p>【将来の八街市での運行に対して】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化の進行に伴い、使いやすい公共交通として充実化を図る。</li> <li>・一便当たりの所要が長い為、増車による増便、もしくは利用実態に応じた運行内容の見直しが必要。</li> </ul> <p>【市への期待】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境配慮や利用者の快適性の観点からEVバス購入補助の検討</li> <li>・通学定期券の購入補助の検討</li> </ul>	

京成タクシー佐倉株式会社 八街営業所	カテゴリー: 予約型のりあいタクシー(デマンドタクシー)「チョイソコやちまた」事業者
<p><b>ヒアリング結果概要</b></p> <p>【利用者から寄せられることの多い意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・以前のタクシー利用助成の方が使い勝手が良い、運行途中の立ち寄り 等</li> </ul> <p>【運行上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が一般のタクシーとの違いを理解していない、乗合率が低い、予約受付オペレーターの対応、キャンセルが多い 等</li> <li>・切実に必要としている方(身体的交通弱者・経済的交通弱者)だけが登録できる方法を模索すべき</li> </ul> <p>【将来の八街市での運行に対して】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一時的には高齢化により需要は高まるが、さらに少子高齢化が進行した際は人口流出が起き、需要は低下すると予想。</li> </ul> <p>【のりあいタクシー以外に今後八街市に必要なと言える公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現状で可能性がするのは、通勤通学時間帯のコミバスと日中のデマンドを同じ車両でこなす形態</li> </ul>	

(2) 小学校

八街市立実住小学校
<p><b>ヒアリング結果概要</b></p> <p>【児童の通学における公共交通の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉フラワーバス八街循環線(路線バス): 12人</li> </ul> <p>【将来路線バスの廃止等があった際の影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保護者が送迎できない児童の対応が必要</li> <li>・歩道が無い道の危険性、長時間歩行の対応が必要</li> </ul> <p>【スクールバス以外に運行があれば便利な公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・児童の登下校の時間帯に合わせたふれあいバスの運行</li> <li>・乗合バス</li> </ul> <p>【現行の公共交通への要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・児童の登下校の時間帯に合わせた運行</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの待機児童の対応として、各学校の登下校の時刻に合わせたバスの運行を希望。</li> </ul>

八街市立二州小学校(沖分校含む)
<p><b>ヒアリング結果概要</b></p> <p>【児童の通学における公共交通の利用状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・なし</li> </ul> <p>【将来路線バスの廃止等があった際の影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバスがあるため影響無し</li> </ul> <p>【現行の公共交通への要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前予約制で児童が利用できるサービス</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校周辺は千葉方面の抜け道となっており、交通量が多く、安全対策を希望。</li> </ul>

## 八街市立八街東小学校

### ヒアリング結果概要

#### 【児童の通学における公共交通の利用状況】

- ・千葉フラワーバス(路線バス)1人、ふれあいバス北コース1人

#### 【将来路線バスの廃止等があった際の影響】

- ・保護者の送迎負担、廃止により通学手段が絶たれてしまう。

#### 【スクールバス以外に運行があれば便利な公共交通】

- ・車の運転が出来ない保護者が子どもを学校に送迎できるタクシー等のフォローがあると良い。

#### 【現行の公共交通への要望】

- ・通学定期券

#### 【その他】

- ・子どもが外出時に利用できるよう、公共交通の便数の増便が必要。

## 八街市立八街北小学校

### ヒアリング結果概要

#### 【児童の通学における公共交通の利用状況】

- ・なし

#### 【その他】

- ・今後も安全対策を含め、道路整備が進むと良い。

### (3) 医療機関

## 医療法人社団 長谷川病院

### ヒアリング結果概要

#### 【送迎車両の有無】

- ・運行あり

#### 【来院者の移動手段】

- ・自家用車(自身の運転):4割、自家用車(家族や知人の送迎):4割、徒歩:1割、一般タクシー:0.5割、介護タクシー:0.5割

#### 【送迎車両の公共交通への活用の可能性】

- ・主にデイケアセンター利用者の送迎に使用しており、外来患者は特定区間の送迎を実施している。こうした稼働状況を鑑み、公共交通への活用は不可である。

#### 【来院者から寄せられることの多い来院アクセスに関する内容】

- ・高齢者は家族に気を遣いながら送迎をお願いしている印象がある。

#### 【市への期待】

- ・タクシー券の充実

### 3. 4. 3 調査結果のまとめ

以下に調査結果の概要をまとめる。

#### ・交通事業者

ふれあいバスの事業者は、共通して、定時運行の確保、混雑箇所や狭隘道路を課題と捉えている。また、一便の所要時間が長時間に及ぶコースについては、コースの短縮等、利用実態に即した運行内容への見直しの必要性を挙げている。

近年の人件費、燃料費の高騰が与える影響は大きく、今後も事業者にとってこれらの負担が高まることが危惧される。

将来の需要等については、高齢化の進行により、移動ニーズは高まる反面、定時運行の確保や安全性等を踏まえた利用実態に即した運行内容への転換が期待されている。

のりあいタクシーの事業者は、実証運行中の状況を踏まえ、利用者に対し、一般のタクシーとのりあいタクシーの違いや、役割を周知することの必要性を挙げている。現状では乗合率が低いことに起因し、運行回数が多く、事業者には負担がかかっている状況がうかがえる。

#### ・小学校

公共交通を利用し通学を行う児童数は、少数にとどまっているが、将来的に廃止等が実施された際の対応が課題となっている。保護者の送迎が困難なケースをサポートする通学手段の検討が必要である。

#### ・医療機関

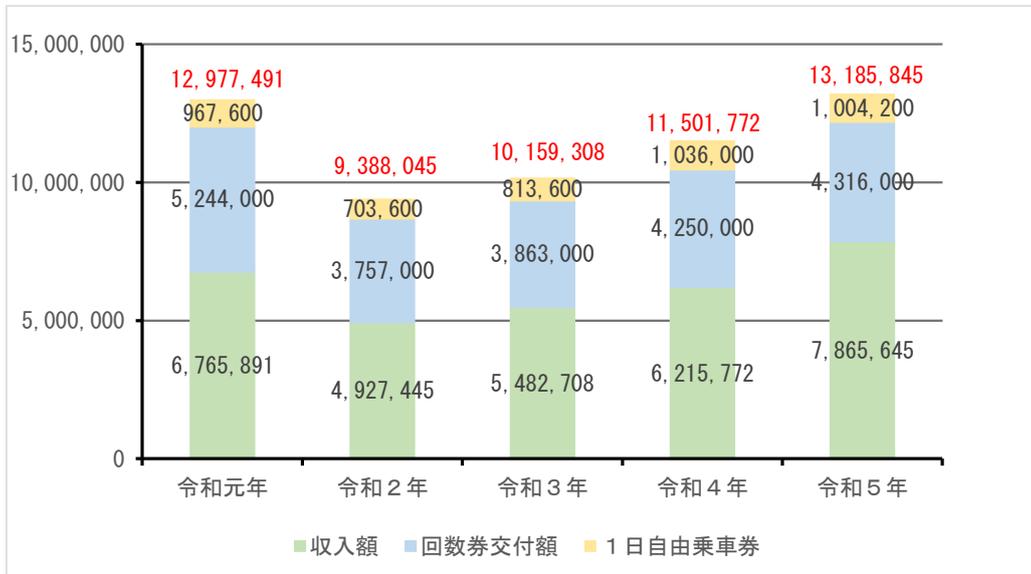
公共交通を利用した来院は少数にとどまっている。自院の送迎車両の公共交通への活用は現状では難しい状況にある。自家用車での来院が難しい患者の移動をサポートするサービスや補助が求められている。

### 3. 5 本市の交通施策における財政負担状況の推移

#### 3. 5. 1 ふれあいバス

##### (1) 収入の推移

令和3年10月にコースの再編が行われたことで、令和4年、令和5年と収入は増加し、令和5年は約1,318万円と、過去5年で最も多くなっている。



単位：円 赤文字は収入額、回数券交付額、1日自由乗車券の合計

図 ふれあいバスの収入の推移

##### (2) 運行経費及び収支率の推移

運行経費は令和元年以降で見ると増加傾向にあり、令和5年で約6,235万円となっている。収支率は、収入の増加により改善傾向にあるが、令和5年は21.15%と、令和元年の24.62%までは回復していない。

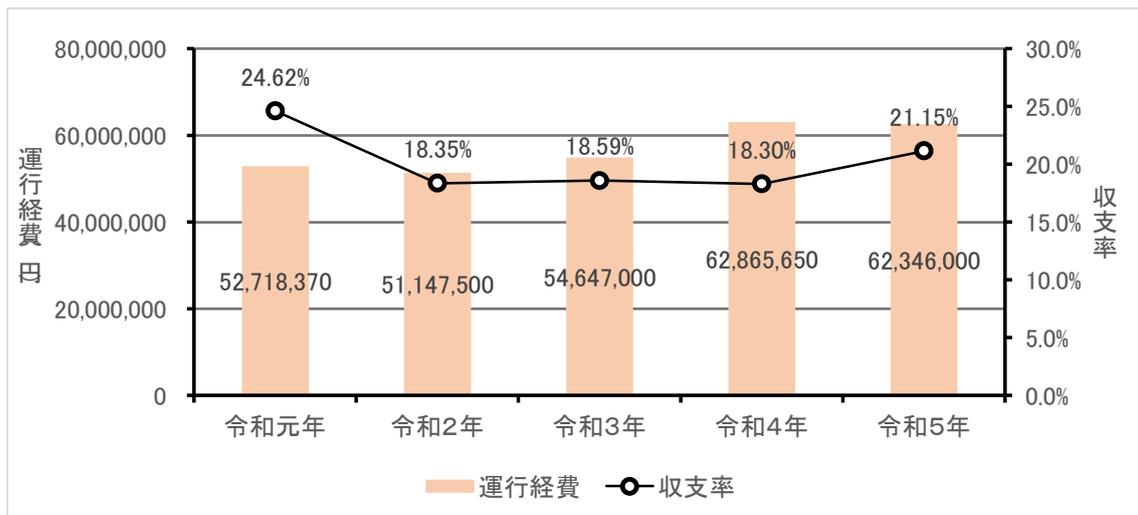
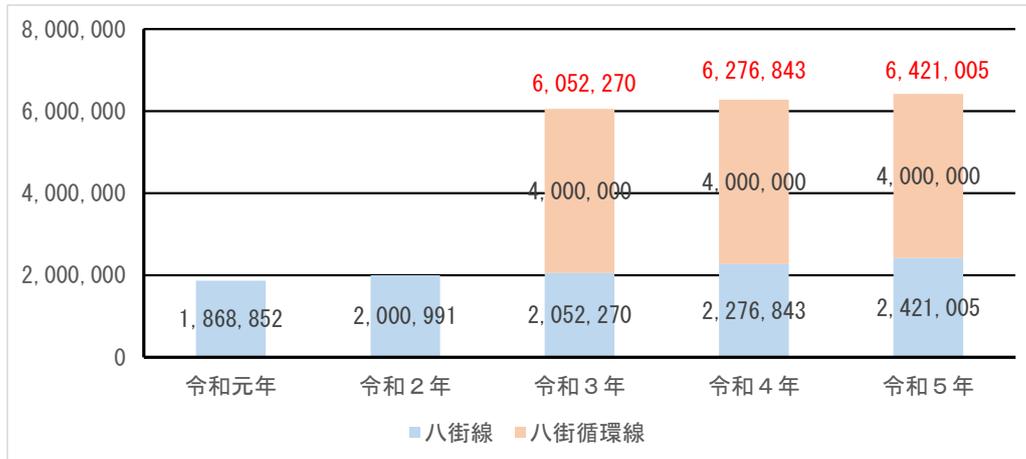


図 ふれあいバスの運行経費及び収支率の推移

### 3. 5. 2 路線バス

路線バス運行に対する補助金の推移をみると、令和3年から、八街循環線への補助が開始されてからは、年間600万円以上で推移している。



補助金の単位：円 赤文字は八街線と八街循環線の合計

図 路線バス運行に対する補助金の推移

### 3. 5. 3 デマンド型乗合タクシー

令和5年10月より実証運行が開始し、料金収入額、委託費用、補助金の状況を整理すると、下記のようになる。

#### (1) 料金収入額

令和5年10月2日から令和6年3月31日までの合計で1,922,900円である。

#### (2) 委託費用

運行委託とシステム管理等の費用から構成される。

##### ① 運行委託

車両は3台運行されており、料金収入額を差し引いた8,573,828円である。

(運行経費) 10,496,728円 - (運行収入) 1,922,900円 = (業務委託料) 8,573,828円

##### ② システム管理等

システム管理等 = 7,726,818円 会員証発行業務 = 158,984円

合計 = 7,885,802円

##### ③ 委託費用

8,573,828円 + 7,885,802円 = 16,459,630円

#### (3) 補助金

内閣府地方創生推進事務局のデジタル田園都市国家構想交付金のデジタル実装タイプを活用している。

デジタル実装 TYPE1 補助金額 = 3,863,409円 (システム管理等の費用)

都道府県	申請団体	分野	サービス分類	事業名	事業規模	実装TYPE	採択年度	広域連携
千葉県	八街市	交通・物流	オンデマンド交通システム・バスロケーションシステム	八街市デマンド型乗合タクシー運行事業	18,515千円	TYPE1	2022	連携団体   主団体
<b>事業概要</b> 予約に応じて運行するデマンド型のタクシーを導入する。								
千葉県	白井市	交通・物流	オンデマンド交通システム・バスロケーションシステム	バスロケーションシステム導入・運用事業	3,514千円	TYPE1	2022	
<b>事業概要</b> 市のコミュニティバスにGPS等を搭載し、渋滞や雨などの理由によりバスが遅延している等の運行状況や位置情報を利用者がリアルタイムで確認することができるもの。バスの運行状況等を可視化することで、バスの利便性が向上するとともに、利用者が運行状況に応じた交通手段を選択することが容易になり、ひいては市内全体の公共交通の利用促進を見込むもの。								
千葉県	多古町	交通・物流	オンデマンド交通システム・バスロケーションシステム	デマンドタクシーWeb予約システム導入推進事業	2,113千円	TYPE1	2022	

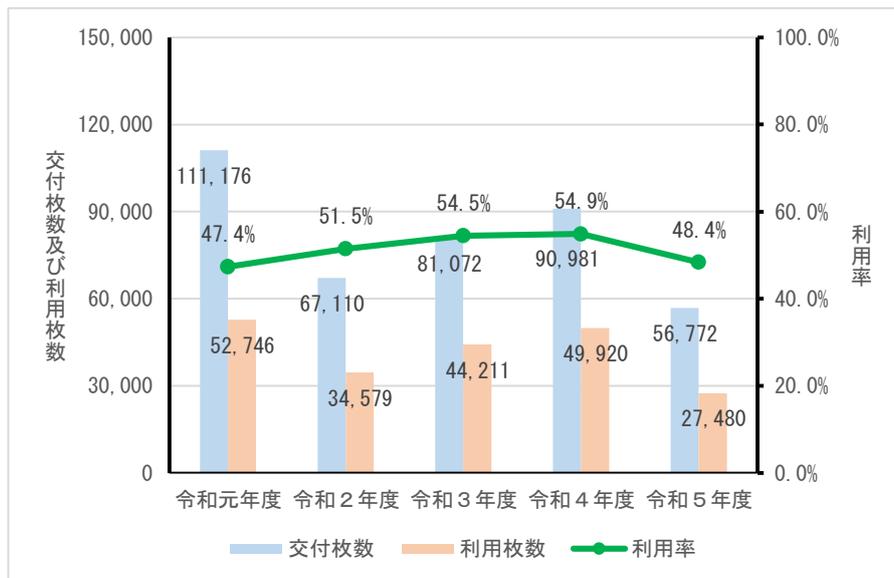
出典：内閣府地方創生推進室

デジタル田園都市国家構想 データ分析評価プラットフォーム ホームページ

### 3. 5. 4 高齢者外出支援タクシー

令和5年9月まで、八街市内在住の65歳以上の方で、運転免許証をもっていない、または、病気等で自動車の運転が困難な方を対象に、八街市内での移動の場合には、運賃の一部を助成するため、利用助成券を交付していた。

交付枚数と使用枚数の令和5年度までの推移をみると、コロナ禍での行動制限の影響で令和2年度は令和元年度に比べて著しく減少し、その後、増加傾向にあった。また、利用率も同様の傾向を示していたが、概ね5割前後と、交付しても未使用の場合があった。



令和5年度の数值は、令和5年4月から9月までの6か月の集計結果

図 高齢者外出支援タクシーの交付枚数・利用枚数・利用率の推移

#### 4. 市が実施主体である公共交通の調査

##### 4. 1 ふれあいバス運行ルート道路状況調査

###### 4. 1. 1 調査概要

###### (1) 調査日時

調査は下記に示す日程に実施した。

調査項目	調査日	調査日時
道路状況調査	平日：10月18日（金）	平日：6：00～21：00
	休日：10月19日（土）	休日：6：00～21：00

###### (2) 調査対象

調査対象は下記の通りとした。

調査項目	対象
道路状況調査	<ul style="list-style-type: none"><li>・ふれあいバス 市街地循環コース</li><li>・ふれあいバス 北コース</li><li>・ふれあいバス 西コース</li><li>・ふれあいバス 南コース</li></ul>

### (3) 調査内容

ふれあいバスに乗り込み、バスのバス停通過時刻、停車状況を観測した。

バス停通過時刻については、バス停を通過した時刻を時分で記録した。

停車状況については、バス停間の走行時の停車状況を観測するものとし、バスが停車した時間を分秒で記録し、停車理由も記録した。停車理由は下記の分類とした。

なお、赤信号による停車は対象外とした。信号以外による明らかな停車のみを対象とした。

停車状況の分類は下記の通りとした。

項目	判断状況
A 渋滞	交通集中による渋滞。走行先が車両で詰まっている状況で停車する時。
B 工事	道路工事等によって車線が減少している。工事による道路規制によって停車する時。
C 踏切	踏切が遮断したことで停車する時。
D その他	上記に該当しない場合。(例：交通事故、横断歩道を渡る歩行者に譲るなど)

#### 4. 1. 2 調査結果

##### (1) 便別停車回数、停車時間

###### ① 平日

市街地循環コースは朝の時間帯と夕方の時間帯に停車回数が多くなっている。停車時間が最も長い便は「1便目」であり、5分43秒停車が発生している。

市街地循環コース

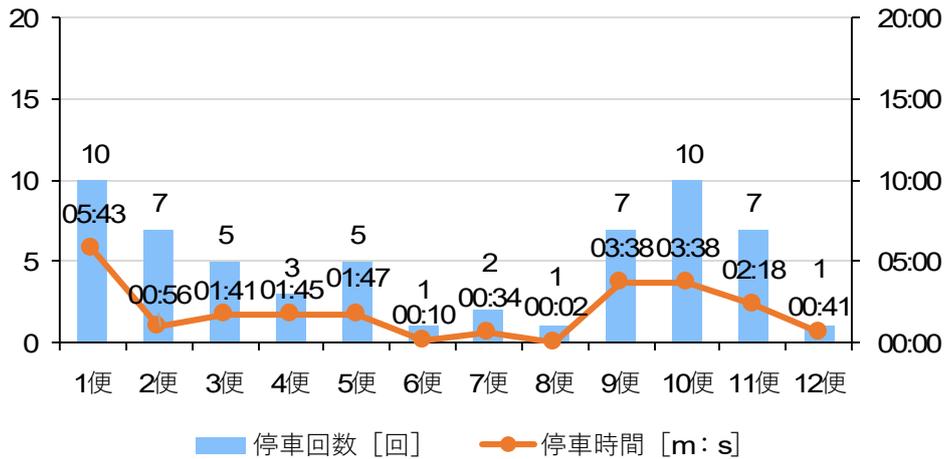


図 市街地循環コースの便別停車回数、停車時間

北コースは「1便目」の停車回数が最も多くなっている。停車時間についても最も長い便は「1便目」であり、7分4秒停車が発生している。

北コース

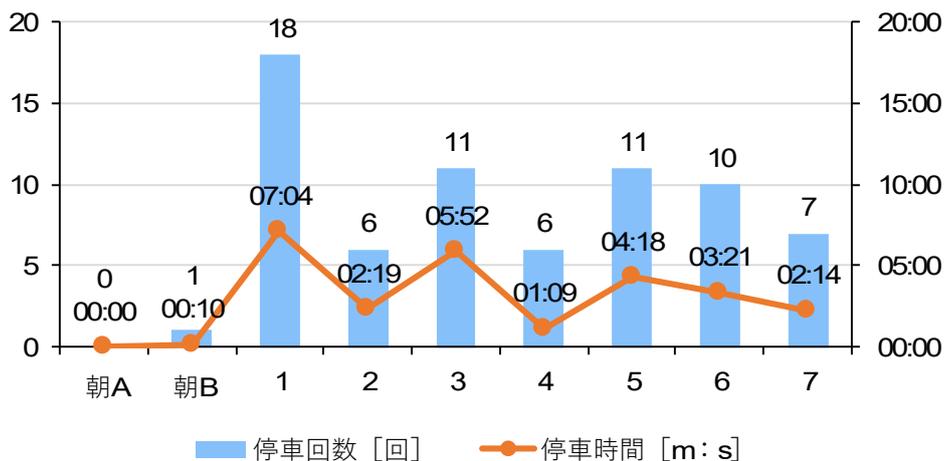


図 北コースの便別停車回数、停車時間

西コースは夕方時間帯に停車回数が多くなっている。停車時間が最も長い便は「5 便目」であり、4分 34 秒停車が発生している。

西コース

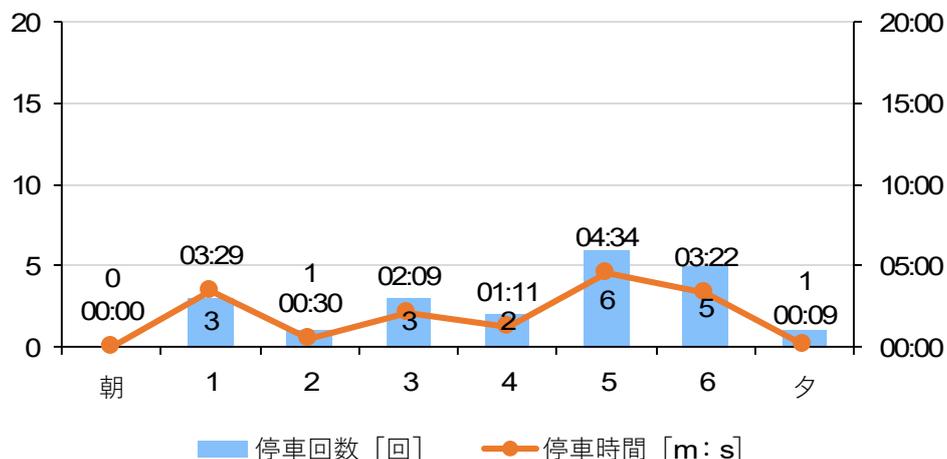


図 西コースの便別停車回数、停車時間

南コースは「1 便目」の停車回数が最も多くなっている。停車時間についても最も長い便は「1 便目」であり、15 分 41 秒停車が発生している。

南コース

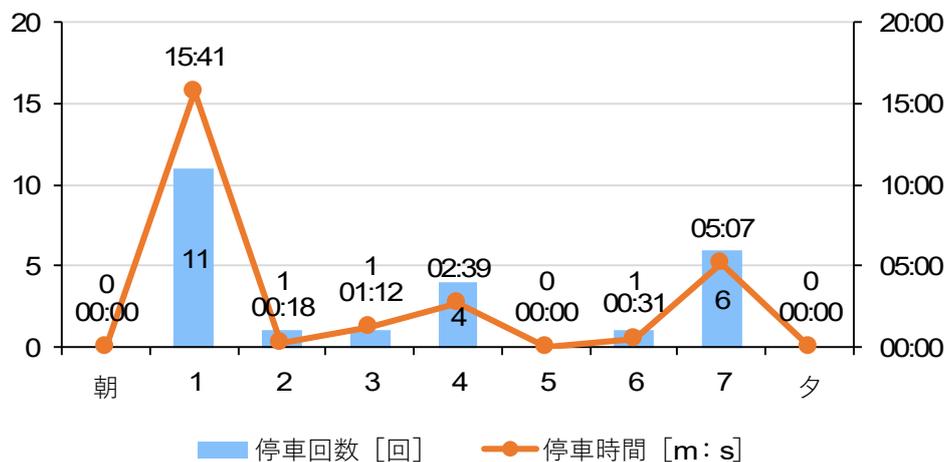


図 南コースの便別停車回数、停車時間

## ②休日

市街地循環コースは終日通して、停車回数、停車時間があまり発生していない。

市街地循環コース

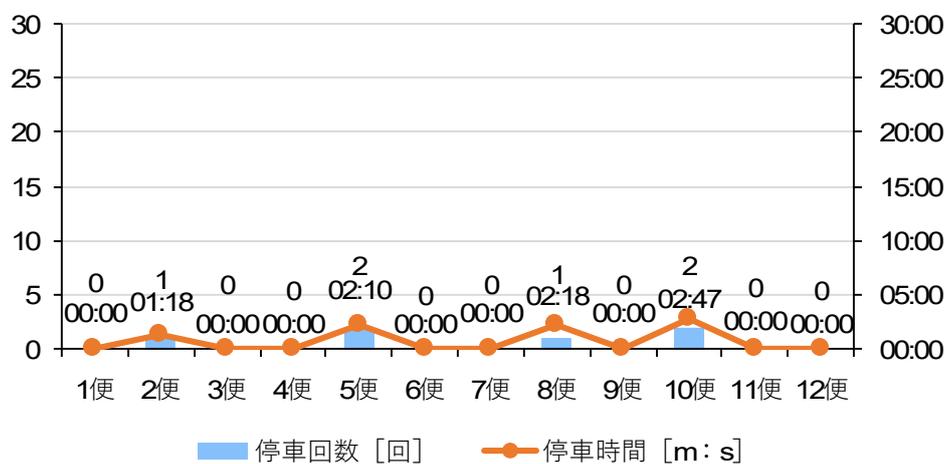


図 市街地循環コースの便別停車回数、停車時間

北コースも同様に終日通して、停車回数、停車時間があまり発生していない。

北コース

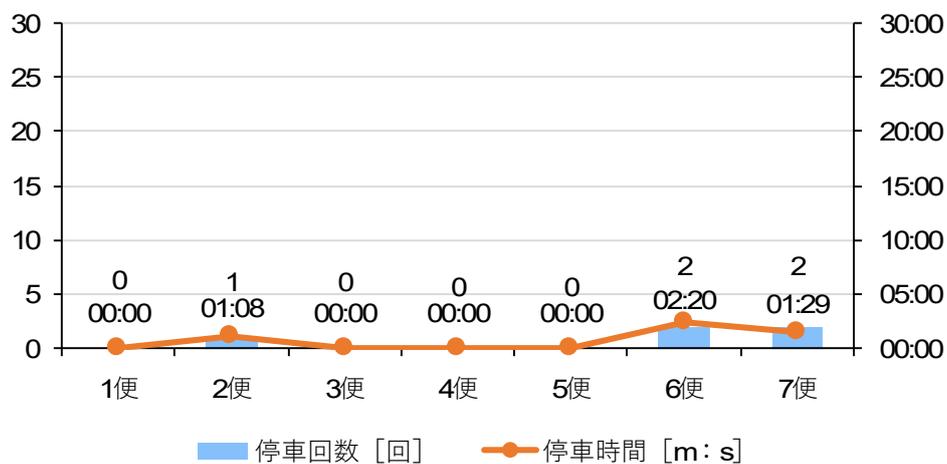


図 北コースの便別停車回数、停車時間

西コースは「3便目」の停車回数が最も多くなっている。停車時間についても最も長い便は「3便目」であり、5分52秒停車が発生している。

### 西コース

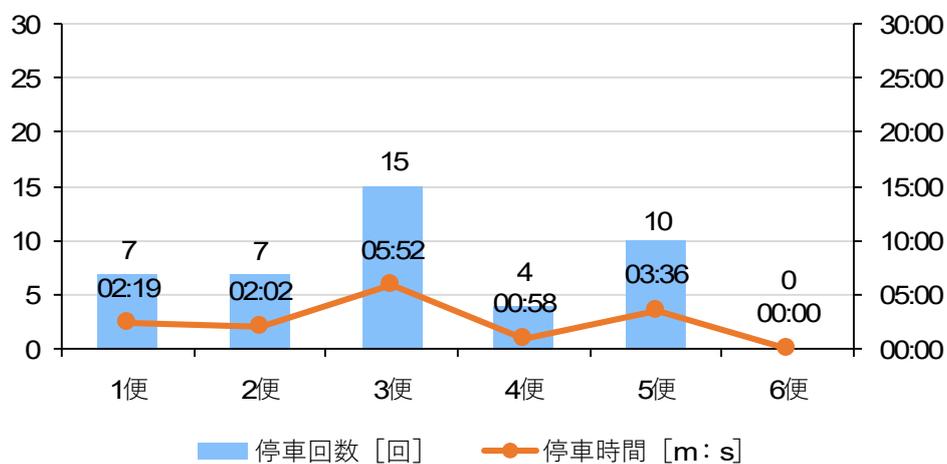


図 西コースの便別停車回数、停車時間

南コースは「1便目」の停車回数が最も多くなっている。停車時間についても最も長い便は「1便目」であり、6分59秒停車が発生している。

### 南コース

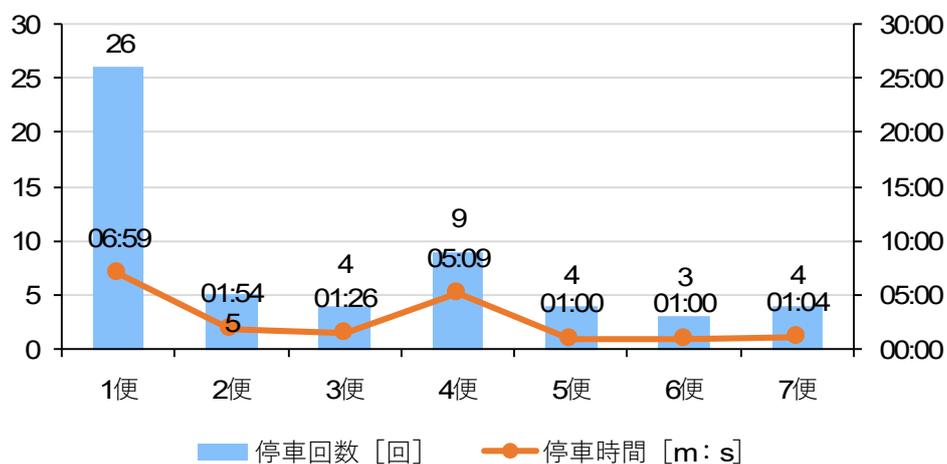


図 南コースの便別停車回数、停車時間

## (2) 停車回数 (全便計)

平日の停車回数は、八街駅周辺において多く発生している。特に新八街総合病院から八街駅間の停車回数が多く発生する区間となっている。

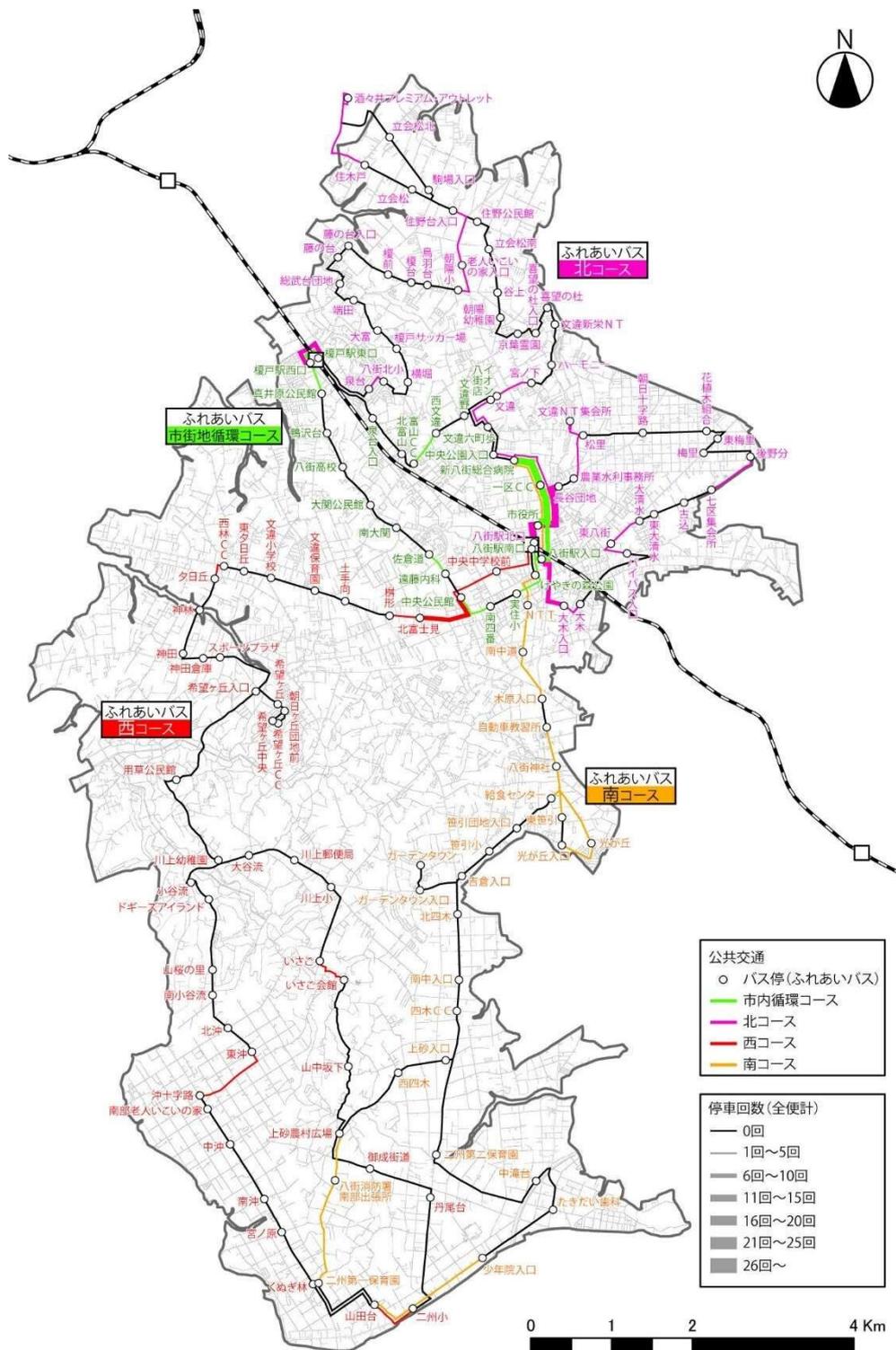


図 停車回数 (平日)

休日の停車回数は、八街駅周辺のみならず市南側にも発生しており、広域的に停車が発生している。

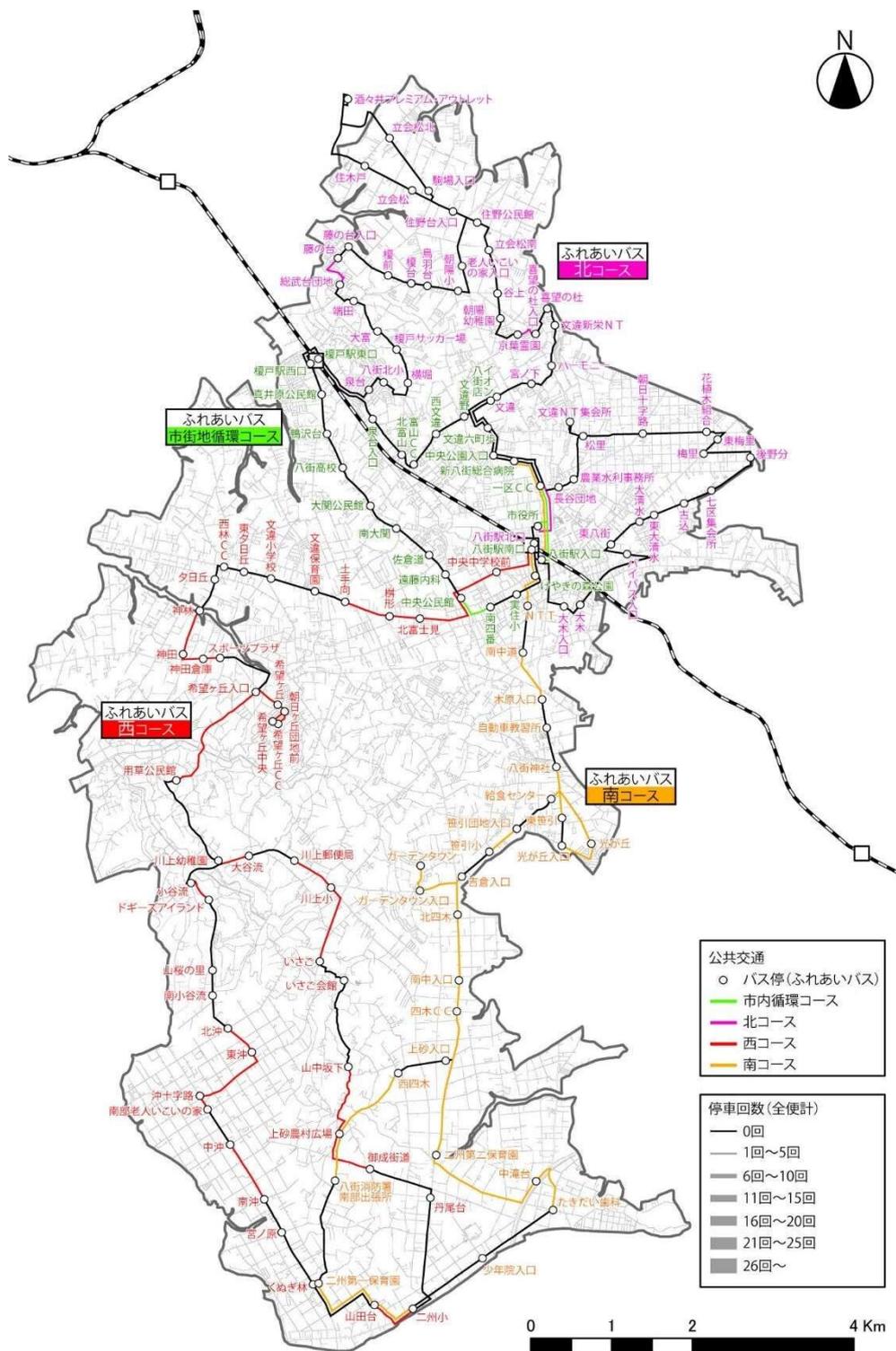


図 停車回数(休日)

### (3) 平均停車時間

平日の1便あたりの平均停車時間は、八街駅周辺が長く発生している。特に南コースでは2分以上の停車が発生する区間が連続している。

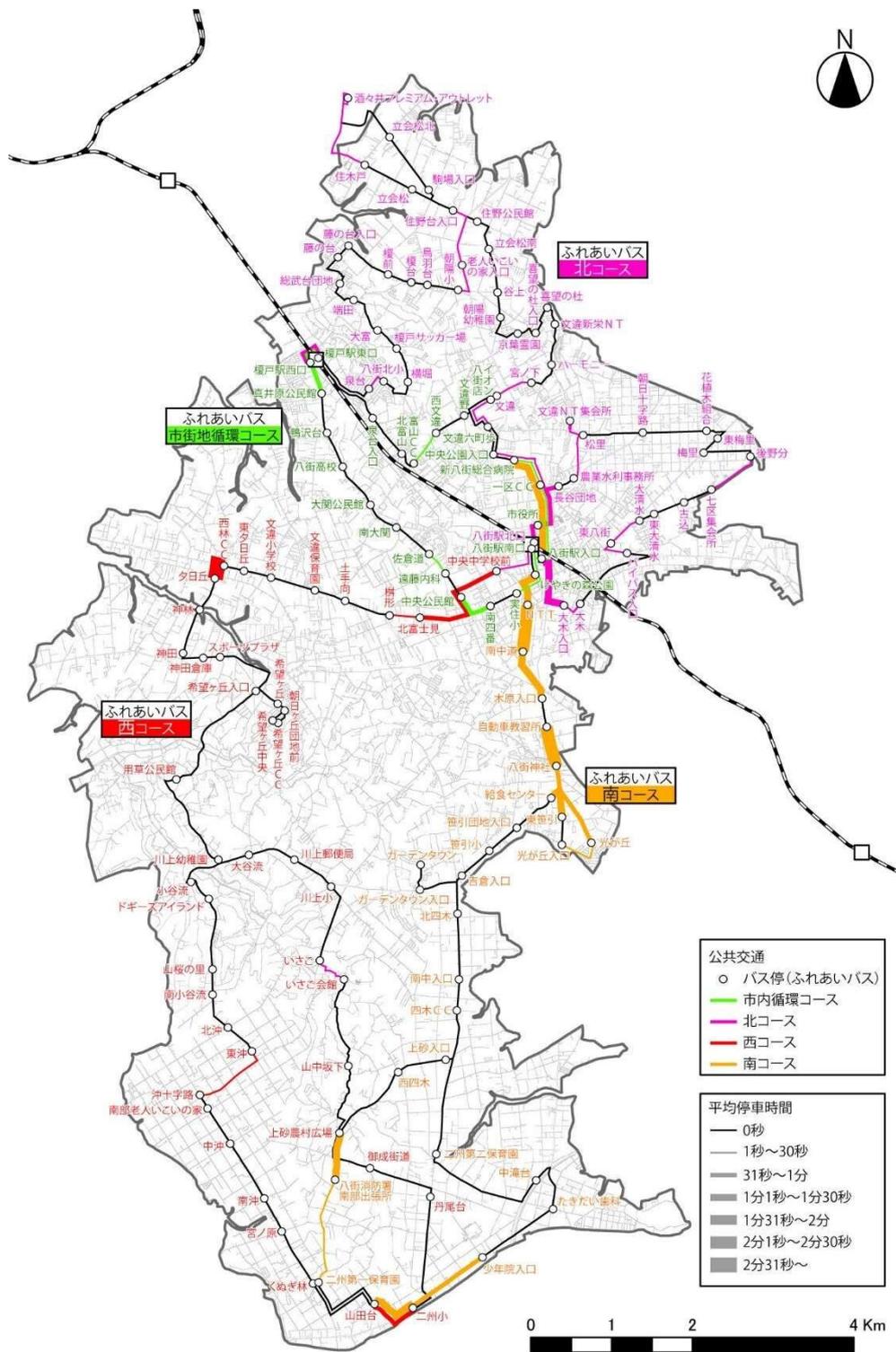


図 平均停車時間（平日）

休日の1便あたりの平均停車時間は、八街駅周辺が長く発生している。特に新八街総合病院から八街駅間の区間において1分30秒以上の停車が発生する区間が連続している。

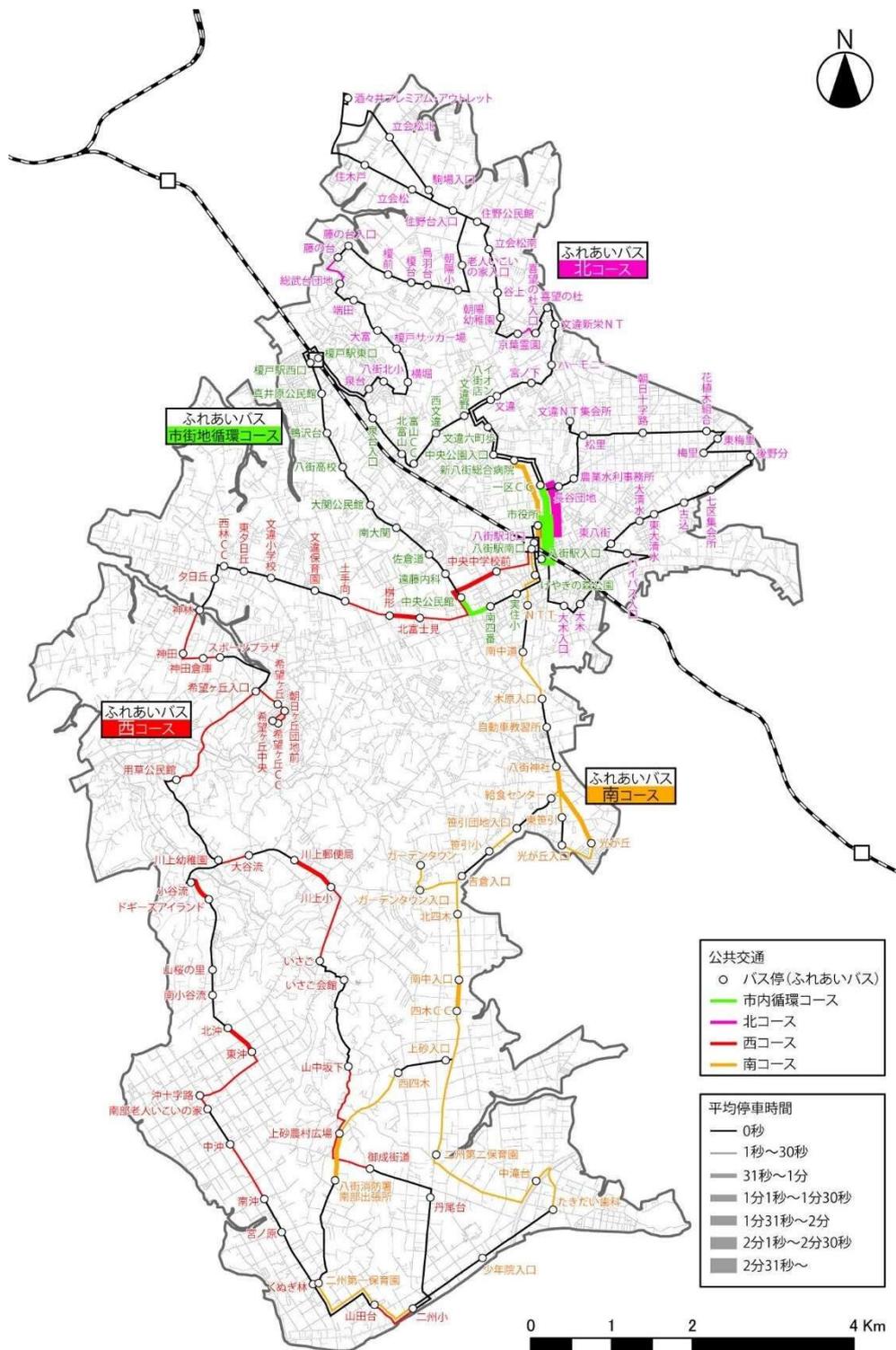


図 平均停車時間（休日）

#### 4. 1. 3 調査結果のまとめ

調査結果を以下にまとめる。

##### (1) 便別停車回数、停車時間

市街地循環コース、北コースは、休日より平日の方が停車回数は多く、停車時間も長くなっている。

西コース、南コースは、平日より休日の方が停車回数は多いが、停車時間は平日の方が長い。

##### (2) 停車区間

どのコースも平日休日ともに八街駅周辺での停車回数が多くなっている。特に八街駅から新八街総合病院の区間は停車回数が多い区間となっている。

休日の西コース、南コースは、ルート全体的に停車回数が発生している。

#### 4. 2 ふれあいバス及び各公共交通機関の運行状況調査

ふれあいバス4路線、八街駅発着の鉄道、バス、タクシー及び八街市デマンド型のりあいタクシーのサービスレベルや運行ダイヤの状況等を調査する。

##### 4. 2. 1 ふれあいバス、鉄道、路線バスの運行本数

八街駅におけるふれあいバス、鉄道、路線バスの運行本数を下記に示す。

表 八街駅におけるふれあいバス、鉄道、路線バスの運行本数

###### 【ふれあいバス】

路線	本数	備考
市街地循環コース	11	
北コース	8	朝便は土曜祝日運休
西コース	7	朝夕便は土曜祝日運休
南コース	9	朝夕便は土曜祝日運休

###### 【鉄道 JR総武本線】

方面	平日・休日		
	合計本数	特急	快速
千葉方面（上り）	44	5	1
銚子方面（下り）	44	6	0

###### 【路線バス】

路線	平日		休日	
	着	発	着	発
ちばフラワーバス 八街線	11	11	7	7
ちばフラワーバス 八街循環線	8	8	運行なし	
千葉交通 住野線	15	15	12	12
九十九里鐵道 八街線	3	3	3	3

#### 4. 2. 2 各公共交通機関の乗り継ぎ状況

ふれあいバス相互、ふれあいバスと鉄道、ふれあいバスと路線バス、路線バスと鉄道との乗り継ぎ状況を整理した結果を下記に示す。

表 ふれあいバス相互等での乗り継ぎ状況

	便数	11～20分以内の乗り継ぎ	1～10分以内の乗り継ぎ
西コース→市街地循環コース・住野線	6	2	3
南コース→市街地循環コース・住野線	7	2	0
市街地循環コース・住野線→西コース	5	1	0
市街地循環コース・住野線→南コース	6	2	0

##### ●八街駅から市役所・病院へ

コース・便	西コース					
	1便	2便	3便	4便	5便	6便
着 八街駅	8:21	10:21	12:21	14:21	16:58	19:11
(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
コース・便	市街地循環コース			住野線	市街地	市街地
	2便	4便	6便		10便	12便
発 八街駅	8:30	10:30	12:30	14:36※1	17:30	19:30
市役所	8:33	10:33	12:33	14:37	17:33	↓
着 新八街総合病院	8:38	10:38	12:38	14:39※2	17:38	19:37
榎戸駅	8:50	10:50	12:50	—	17:50	19:49

コース・便	南コース						
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
着 八街駅	8:05	10:07	11:42	14:02	15:37	17:13	18:52
(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
コース・便	市街地	市街地	住野線	住野線	住野線	市街地	市街地
	2便	4便				10便	12便
発 八街駅	8:30	10:30	12:10※1	14:36※1	15:54※1	17:30	19:30
市役所	8:33	10:33	12:11	14:37	15:55	17:33	↓
着 新八街総合病院	8:38	10:38	12:13※2	14:39※2	15:57※2	17:38	19:37
榎戸駅	8:50	10:50	—	—	—	17:50	19:49

##### ●市役所・病院から八街駅へ

コース・便	市街地循環コース				
	3便	5便	7便	9便	11便
着 榎戸駅	9:48	11:48	14:48	16:48	18:48
発 新八街総合病院	10:00	12:00	15:00	17:00	19:00
市役所	10:05	12:05	15:05	17:05	↓
着 八街駅	10:08	12:08	15:08	17:08	19:07
(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓
コース・便	西コース				
	3便	4便	5便	6便	7便
発 八街駅	10:40	12:40	15:20	17:30	19:30

コース・便	市街地	住野線	市街地	住野線	北コース	市街地
		3便	—	5便	—	5便
着 榎戸駅	9:48	—	11:48	—	14:46	16:48
発 新八街総合病院	10:00	11:51※2	12:00	13:41※2	15:28	17:00
市役所	10:05	11:53	12:05	13:43	15:32	17:05
着 八街駅	10:08	11:54※1	12:08	13:44※1	15:33	17:08
(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
コース・便	南コース					
	3便	4便	4便	5便	6便	7便
発 八街駅	10:20	12:40	12:40	14:15	15:50	17:30

※1:乗降場所は八街駅北口

※2:住野線を利用する場合は、「八街一区」バス停で乗降

※市のホームページ案内の内容により整理

	: 11～20分以内の乗り継ぎ		: 1～10分以内の乗り継ぎ
--	-----------------	--	----------------

表 ふれあいバスと鉄道の乗り継ぎ状況

		平日			土曜・祝日		
		便数	11～20分以内の 乗り継ぎ	1～10分以内 の乗り継ぎ	便数	11～20分以内の 乗り継ぎ	1～10分以内 の乗り継ぎ
市街地循環コース（左回り）：計7便							
八街駅	千葉方面（上り）	7	1	4	平日と同じ		
	銚子方面（下り）	7	3	2			
榎戸駅	千葉方面（上り）	7	3	2			
	銚子方面（下り）	7	2	1			
市街地循環コース（右回り）：計5便							
八街駅	千葉方面（上り）	5	3	1	平日と同じ		
	銚子方面（下り）	5	1	3			
榎戸駅	千葉方面（上り）	5	3	0			
	銚子方面（下り）	5	0	1			
北コース 榎戸駅→八街駅 八街駅北口：計4便							
八街駅	千葉方面（上り）	4	1	2	平日と同じ		
	銚子方面（下り）	4	3	1			
北コース 榎戸駅→八街駅（八街駅北口→八街駅）：計4便							
八街駅	千葉方面（上り）	4	1	0	平日と同じ		
	銚子方面（下り）	4	2	1			
北コース 八街駅→榎戸駅：計4便 ※土曜・祝日は計3便							
八街駅	千葉方面（上り）	4	3	0	3	2	0
	銚子方面（下り）	4	3	0	3	2	0
榎戸駅	千葉方面（上り）	4	1	2	3	1	1
	銚子方面（下り）	4	0	1	3	0	1
西コース：計7便 ※土曜・祝日は計3便							
八街駅	千葉方面（上り）	7	1	4	6	0	4
	銚子方面（下り）	7	2	1	6	1	1
南コース：計8便 ※土曜・祝日は計7便							
八街駅	千葉方面（上り）	8	3	3	7	3	2
	銚子方面（下り）	8	3	3	7	3	2

※八街駅での集計は最短の乗り継ぎ列車を対象

●八街駅 JR総武本線への乗り継ぎ

特=特急 ※=土・休日運休

コース・便	市街地循環コース(左回り)							
	1便	2便	4便	6便	8便	10便	12便	
着	八街駅							
(乗換え)	↓							
発	千葉方面(上り)	8:23 千葉	9:13 千葉	11:31 千葉	13:15 特 東京	16:32 千葉	18:15 千葉	20:16 千葉
		8:38 特 東京	9:51 千葉	11:55 千葉	13:27 千葉	17:01 千葉	18:29 特 東京	20:37 逗子
発	銚子方面(下り)	8:38 特 銚子	9:13 成東	11:31 成東	13:27 成東	16:19 銚子	18:15 銚子	20:24 銚子
		8:46 成東	9:51 銚子	11:56 銚子	13:46 銚子	16:48 成東	18:38 成東	20:47※ 特 銚子

コース・便	市街地循環コース(右回り)					
	3便	5便	7便	9便	11便	
着	八街駅					
(乗換え)	↓					
発	千葉方面(上り)	10:23 千葉	12:29 千葉	15:32 千葉	17:22 千葉	19:10 千葉
		10:53 千葉	13:00 千葉	16:02 千葉	17:55 千葉	19:43 千葉
発	銚子方面(下り)	10:52 銚子	12:15 成東	15:16 銚子	17:22 銚子	19:18 銚子
		11:07 特 銚子	12:47 銚子	15:32 特 銚子	17:42 成東	19:36 成東

コース・便	北コース 榎戸駅→八街駅				北コース 八街駅→榎戸駅				
	1便	3便	5便	7便	朝B便	2便	4便	6便	
着	八街駅北口								
(乗換え)	↓								
発	千葉方面(上り)	8:23 千葉	11:55 千葉	16:02 千葉	18:56 千葉	7:40 千葉	9:51 千葉	14:00 千葉	17:01 千葉
		8:38 特 東京	12:29 千葉	16:32 千葉	19:10 千葉	8:04 千葉	10:23 千葉	14:30 千葉	17:22 千葉
発	銚子方面(下り)	8:38 特 銚子	11:56 銚子	15:49 成東	18:56 銚子	7:49 銚子	9:51 銚子	13:46 銚子	17:22 銚子
		8:46 成東	12:15 成東	16:19 銚子	19:18 銚子	8:38 特 銚子	10:22 成東	14:17 銚子	17:42 成東
着	八街駅								
(乗換え)	↓								
発	千葉方面(上り)	9:13 千葉	12:29 千葉	16:32 千葉	19:43 千葉				
		9:51 千葉	13:00 千葉	17:01 千葉	20:16 千葉				
発	銚子方面(下り)	9:13 銚子	12:15 成東	16:19 銚子	19:36 成東				
		9:51 銚子	12:47 銚子	16:48 成東	19:43 特 銚子				

コース・便	西コース							
	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	
着	八街駅							
(乗換え)	↓							
発	千葉方面(上り)	6:47 千葉	8:23 千葉	10:53 千葉	12:29 千葉	14:30 千葉	17:01 千葉	19:43 千葉
		7:11 千葉	8:38 特 東京	11:10 特 東京	13:00 千葉	15:00 千葉	17:22 千葉	20:16 千葉
発	銚子方面(下り)	6:47 銚子	8:38 特 銚子	10:52 銚子	12:47 銚子	14:46 成東	17:22 銚子	19:18 銚子
		7:16 銚子	8:46 成東	11:07 特 銚子	13:27 成東	15:16 銚子	17:42 成東	19:36 成東

コース・便	南コース								
	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	
着	八街駅								
(乗換え)	↓								
発	千葉方面(上り)	6:47 千葉	8:23 千葉	10:23 千葉	11:55 千葉	14:30 千葉	16:02 千葉	17:22 千葉	18:56 千葉
		7:11 千葉	8:38 特 東京	10:53 千葉	12:29 千葉	15:00 千葉	16:32 千葉	17:55 千葉	19:10 千葉
発	銚子方面(下り)	6:47 銚子	8:38 特 銚子	10:22 成東	12:47 銚子	14:17 銚子	15:49 成東	17:22 銚子	18:56 銚子
		7:16 銚子	8:46 成東	10:52 銚子	13:27 成東	14:46 成東	16:19 銚子	17:42 成東	19:18 銚子

※北・西・南コースの朝便は土曜日・祝日運休

  : 11~20分以内の乗り継ぎ
   : 1~10分以内の乗り継ぎ

●榎戸駅 JR総武本線への乗り継ぎ

コース・便		市街地循環コース(左回り)						
		1便	2便	4便	6便	8便	10便	12便
着	榎戸駅東口	7:47	8:50	10:50	12:50	15:50	17:50	19:49
(乗換え)		↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	千葉方面(上り)	8:08 千葉	9:17 千葉	11:00 千葉	13:04 千葉	16:06 千葉	17:59 千葉	20:20 千葉
		8:31 千葉	9:55 千葉	11:35 千葉	13:31 千葉	16:36 千葉	18:19 千葉	20:44 逗子
発	銚子方面(下り)	8:42 成東	9:05 銚子	11:21 成東	13:19 成東	16:15 銚子	18:07 銚子	19:59 成東
		9:05 銚子	9:43 銚子	11:43 銚子	13:42 銚子	16:44 成東	18:34 成東	20:20 銚子

コース・便		市街地循環コース(右回り)				
		3便	5便	7便	9便	11便
着	榎戸駅西口	9:44	11:44	14:44	16:44	18:44
(乗換え)		↓	↓	↓	↓	↓
発	千葉方面(上り)	10:23 千葉	12:29 千葉	15:04 千葉	17:05 千葉	19:01 千葉
		10:53 千葉	13:00 千葉	15:36 千葉	17:26 千葉	19:14 千葉
発	銚子方面(下り)	10:52 銚子	12:11 成東	15:12 銚子	17:14 銚子	18:52 銚子
		11:07 銚子	12:41 銚子	15:45 成東	17:38 成東	19:14 銚子

コース・便		北コース 八街駅→榎戸駅			
		朝A便	2便	4便	6便
着	榎戸駅東口	7:09	10:25	14:15	17:35
(乗換え)		↓	↓	↓	↓
発	千葉方面(上り)	7:15 千葉	10:28 千葉	14:34 千葉	17:59 千葉
		7:35 千葉	11:00 千葉	15:04 千葉	18:19 千葉
発	銚子方面(下り)	7:45 銚子	10:48 銚子	14:42 成東	17:38 成東
		8:42 成東	11:21 成東	15:12 銚子	18:07 銚子

※北コースの朝A便は土曜日・祝日連休

	: 11~20分以内の乗り継ぎ		: 1~10分以内の乗り継ぎ
--	-----------------	--	----------------

表 ふれあいバスと路線バスの乗り継ぎ状況

	平日			土曜・祝日		
	便数	11～20分以内の 乗り継ぎ	1～10分以内 の乗り継ぎ	便数	11～20分以内の 乗り継ぎ	1～10分以内 の乗り継ぎ
市街地循環コース（左回り）：計7便						
ちばフラワーバス 八街線	5	0	1	5	1	0
ちばフラワーバス 八街循環線	6	0	0	運行なし		
千葉交通 住野線	6	0	2	6	1	1
九十九里鐵道 八街線	3	0	0	3	0	0
市街地循環コース（右回り）：計5便						
ちばフラワーバス 八街線	5	1	0	4	1	0
ちばフラワーバス 八街循環線	4	1	1	運行なし		
千葉交通 住野線	5	2	0	5	1	0
九十九里鐵道 八街線	3	0	1	3	0	1
北コース 榎戸駅→八街駅 八街駅北口：計4便						
ちばフラワーバス 八街線	4	0	0	3	0	1
ちばフラワーバス 八街循環線	3	0	0	運行なし		
千葉交通 住野線	4	0	2	4	0	1
九十九里鐵道 八街線	3	0	0	3	0	0
北コース 榎戸駅→八街駅（八街駅北口→八街駅） 八街駅：計4便						
ちばフラワーバス 八街線	4	1	1	3	0	0
ちばフラワーバス 八街循環線	3	1	0	運行なし		
千葉交通 住野線	4	1	3	4	0	2
九十九里鐵道 八街線	3	1	0	3	1	0
北コース 八街駅→榎戸駅：計4便						
ちばフラワーバス 八街線	4	0	1	4	1	0
ちばフラワーバス 八街循環線	4	0	0	運行なし		
千葉交通 住野線	4	2	1	4	1	1
九十九里鐵道 八街線	2	0	0	2	0	0
西コース：計7便						
ちばフラワーバス 八街線	7	1	1	6	1	3
ちばフラワーバス 八街循環線	6	0	1	運行なし		
千葉交通 住野線	7	1	2	7	1	0
九十九里鐵道 八街線	3	0	0	3	0	0
南コース：計8便						
ちばフラワーバス 八街線	8	2	0	7	2	1
ちばフラワーバス 八街循環線	7	3	0	運行なし		
千葉交通 住野線	8	0	1	8	0	0
九十九里鐵道 八街線	3	0	0	3	0	0

●八街駅 路線バスへの乗り継ぎ

※1:乗降場所は八街駅北口

【平日】

コース・便		市街地循環コース(左回り)						
着	八街駅	1便	2便	4便	6便	8便	10便	12便
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばフラワーバス 八街線	10:00 成東駅		11:10 山武支所前	14:55 成東駅	16:55 成東駅	18:40 成東駅	
	ちばフラワーバス 八街循環線	9:05 吉田	10:25 吉田	12:50 吉田	15:15 勢田	17:30 吉田	18:50 吉田	
	千葉交通 ※1 住野線	8:28 京成成田駅	9:55 京成成田駅	11:15 京成成田駅	14:10 京成成田駅	16:15 ●京成成田駅	18:40 京成成田駅	
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)		12:30 東金駅(滝)		17:00 東金駅(上)		

●=富里高校経由  
上=上布田経由  
滝=滝台経由

コース・便		市街地循環コース(右回り)				
着	八街駅	3便	5便	7便	9便	11便
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばフラワーバス 八街線	11:10 山武支所前	12:30 成東駅	15:55 成東駅	17:30 成東駅	19:25 成東駅
	ちばフラワーバス 八街循環線	10:25 吉田	12:50 吉田	15:15 勢田	17:30 吉田	
	千葉交通 ※1 住野線	11:15 京成成田駅	12:20 京成成田駅	16:15 ●京成成田駅	17:45 京成成田駅	19:25 ●京成成田駅
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)	12:30 東金駅(滝)	17:00 東金駅(上)		

●=富里高校経由  
上=上布田経由  
滝=滝台経由

コース・便		北コース 榎戸駅→八街駅				北コース 八街駅→榎戸駅			
着	八街駅北口	1便	3便	5便	7便	朝B便	2便	4便	6便
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばフラワーバス 八街線	10:00 成東駅	12:30 成東駅	15:55 成東駅	19:25 成東駅	8:00 成東駅	10:00 成東駅	14:55 成東駅	16:55 成東駅
	ちばフラワーバス 八街循環線	9:05 吉田	12:50 吉田	16:00 勢田		9:05 吉田	10:25 吉田	15:15 勢田	17:30 吉田
	千葉交通 ※1 住野線	8:28 京成成田駅	12:20 京成成田駅	16:15 ●京成成田駅	18:40 京成成田駅	7:35 ●京成成田駅	9:55 京成成田駅	14:10 京成成田駅	17:05 ●京成成田駅
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)	12:30 東金駅(滝)	17:00 東金駅(上)		10:10 東金駅(上)		17:00 東金駅(上)	
着	八街駅	8:47	12:11	16:01	19:20				
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓				
発	ちばフラワーバス 八街線	10:00 成東駅	12:30 成東駅	16:55 成東駅	19:25 成東駅				
	ちばフラワーバス 八街循環線	9:05 吉田	12:50 吉田	17:30 吉田					
	千葉交通 ※1 住野線	8:55 京成成田駅	12:20 京成成田駅	16:15 ●京成成田駅	19:25 京成成田駅	●=富里高校経由			
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)	12:30 東金駅(滝)	17:00 東金駅(上)		上=上布田経由 滝=滝台経由			

※住野線以外は南口発

●=富里高校経由  
上=上布田経由  
滝=滝台経由

コース・便		西コース						
着	八街駅	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばフラワーバス 八街線	7:20 成東駅	10:00 成東駅	11:10 山武支所前	12:30 成東駅	14:55 成東駅	17:30 成東駅	19:25 成東駅
	ちばフラワーバス 八街循環線	7:00 吉田	9:05 吉田	10:25 吉田	12:50 吉田	15:15 勢田	17:30 吉田	
	千葉交通 ※1 住野線	7:05 京成成田駅	8:28 京成成田駅	11:15 京成成田駅	14:10 京成成田駅	15:10 京成成田駅	17:05 ●京成成田駅	19:25 京成成田駅
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)		12:30 東金駅(滝)		17:00 東金駅(上)		

●=富里高校経由  
上=上布田経由  
滝=滝台経由

コース・便		南コース							
着	八街駅	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばフラワーバス 八街線	7:20 成東駅	10:00 成東駅	11:10 山武支所前	12:30 成東駅	14:55 成東駅	15:55 成東駅	17:30 成東駅	19:25 成東駅
	ちばフラワーバス 八街循環線	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	
	千葉交通 ※1 住野線	7:05 京成成田駅	8:28 京成成田駅	11:15 京成成田駅	12:20 京成成田駅	14:10 京成成田駅	16:15 ●京成成田駅	17:45 京成成田駅	19:25 京成成田駅
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)		12:30 東金駅(滝)		17:00 東金駅(上)			

●=富里高校経由  
上=上布田経由  
滝=滝台経由

: 11~20分以内の乗り継ぎ      : 1~10分以内の乗り継ぎ

【土曜・祝日】 ※ちばフラワーバス・八街循環線は運行なし

コース・便		市街地循環コース(左回り)						
着	八街駅	1便	2便	4便	6便	8便	10便	12便
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばフラワーバス 八街線	8:25 成東駅	10:25 成東駅	13:30 成東駅	17:00 成東駅	18:40 成東駅		
	千葉交通 ※1 住野線	8:55 京成成田駅	9:55 京成成田駅	11:15 京成成田駅	14:10 京成成田駅	16:25 京成成田駅	18:40 京成成田駅	●=富里高校経由
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)	12:30 東金駅(滝)	17:00 東金駅(上)				上=上布田経由 滝=滝台経由

コース・便		市街地循環コース(右回り)					
着	八街駅	3便	5便	7便	9便	11便	
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	
発	ちばフラワーバス 八街線	10:25 成東駅	13:30 成東駅	15:30 成東駅	18:40 成東駅		
	千葉交通 ※1 住野線	11:15 京成成田駅	12:35 京成成田駅	16:25 京成成田駅	17:45 京成成田駅	19:25 京成成田駅	●=富里高校経由
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)	12:30 東金駅(滝)	17:00 東金駅(上)			上=上布田経由 滝=滝台経由

コース・便		北コース 榎戸駅→八街駅				北コース 八街駅→榎戸駅				
着	八街駅北口	1便	3便	5便	7便	朝B便	2便	4便	6便	
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
発	ちばフラワーバス 八街線	8:25 成東駅	13:30 成東駅	17:00 成東駅		8:25 成東駅	10:25 成東駅	15:30 成東駅	17:00 成東駅	
	千葉交通 ※1 住野線	8:55 京成成田駅	12:35 京成成田駅	16:25 京成成田駅	18:40 京成成田駅	7:35 京成成田駅	9:55 京成成田駅	14:10 京成成田駅	17:45 京成成田駅	●=富里高校経由
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)	12:30 東金駅(滝)	17:00 東金駅(上)		10:10 東金駅(上)	17:00 東金駅(上)			上=上布田経由 滝=滝台経由

着	八街駅	8:47	12:11	16:01	19:20				
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓				
発	ちばフラワーバス 八街線	10:25 成東駅	13:30 成東駅	17:00 成東駅					
	千葉交通 ※1 住野線	8:55 京成成田駅	12:35 京成成田駅	16:25 京成成田駅	19:25 京成成田駅	●=富里高校経由			
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)	12:30 東金駅(滝)	17:00 東金駅(上)		上=上布田経由 滝=滝台経由			

コース・便		西コース							
着	八街駅	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
発	ちばフラワーバス 八街線	6:50 成東駅	8:25 成東駅	10:25 成東駅	13:30 成東駅	15:30 成東駅	17:00 成東駅		
	千葉交通 ※1 住野線	7:05 京成成田駅	8:55 京成成田駅	11:15 京成成田駅	14:10 京成成田駅	15:10 京成成田駅	17:45 京成成田駅	19:25 京成成田駅	●=富里高校経由
	九十九里鐵道 八街線	10:10 東金駅(上)		12:30 東金駅(滝)		17:00 東金駅(上)			上=上布田経由 滝=滝台経由

コース・便		南コース								
着	八街駅	朝便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
発	ちばフラワーバス 八街線	6:50 成東駅	8:25 成東駅	10:25 成東駅	13:30 成東駅	15:30 成東駅	17:00 成東駅	18:40 成東駅		
	千葉交通 ※1 住野線	7:05 京成成田駅	8:55 京成成田駅	11:15 京成成田駅	12:35 京成成田駅	15:10 京成成田駅	16:25 京成成田駅	17:45 京成成田駅	19:25 京成成田駅	●=富里高校経由
	九十九里鐵道 八街線		10:10 東金駅(上)		12:30 東金駅(滝)		17:00 東金駅(上)			上=上布田経由 滝=滝台経由

   : 11~20分以内の乗り継ぎ
    : 1~10分以内の乗り継ぎ

表 路線バスと鉄道の乗り継ぎ状況

		平日			休日		
		便数	11～20分以内の 乗り継ぎ	1～10分以内 の乗り継ぎ	便数	11～20分以内の 乗り継ぎ	1～10分以内 の乗り継ぎ
ちばフラワーバス 八街線		計11便			計7便		
八街駅	千葉方面（上り）	11	4	3	7	2	3
	銚子方面（下り）	11	6	3	7	3	1
ちばフラワーバス 八街循環線		計8便			運行なし		
八街駅	千葉方面（上り）	8	4	2			
	銚子方面（下り）	8	6	1			
千葉交通 住野線		計15便			計12便		
八街駅	千葉方面（上り）	15	7	4	12	4	5
	銚子方面（下り）	15	3	4	12	4	3
九十九里鐵道 八街線		計3便			平日と同じ		
八街駅	千葉方面（上り）	3	0	2			
	銚子方面（下り）	3	0	0			

●八街駅 JR総武本線への乗り継ぎ

特=特急 快=快速 ◆=運転日注意

【平日】

路線名・発停留所		ちばフラワーバス・八街線											
着	八街駅	成東駅	山武支所前	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	千葉方面(上り)	6:47 千葉	7:11 千葉	7:40 千葉	9:13 千葉	10:23 千葉	13:00 千葉	15:32 千葉	16:02 千葉	17:01 千葉	17:55 千葉	18:29 特 東京	18:56 千葉
		7:11 千葉	7:19 快 大船	8:04 千葉	9:51 千葉	10:53 千葉	13:15 特 東京	16:02 千葉	16:32 千葉	17:22 千葉	18:15 千葉	18:56 千葉	
発	銚子方面(下り)	6:47 銚子	7:16 銚子	7:49 銚子	8:46 成東	10:22 成東	12:47 銚子	15:16 銚子	16:19 銚子	16:48 成東	17:42 成東	18:38 成東	18:56 銚子
		7:16 銚子	7:49 銚子	8:38 特 銚子	9:13 銚子	10:52 銚子	13:27 成東	15:32 特 銚子	16:48 成東	17:22 銚子	18:15 銚子	18:56 銚子	

路線名・発停留所		ちばフラワーバス・八街循環線							
着	八街駅	吉田	吉田	吉田	勢田	吉田	吉田		
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓		
発	千葉方面(上り)	7:40 千葉	9:51 千葉	11:10 特 東京	13:27 千葉	16:02 千葉	17:01 千葉	18:15 千葉	19:43 千葉
		8:04 千葉	10:23 千葉	11:31 千葉	14:00 千葉	16:32 千葉	17:22 千葉	18:29 特 東京	20:16 千葉
発	銚子方面(下り)	7:49 銚子	9:51 銚子	11:07 特 銚子	13:27 成東	16:19 銚子	16:48 成東	18:15 銚子	19:36 成東
		8:38 特 銚子	10:22 成東	11:31 成東	13:46 銚子	16:48 成東	17:22 銚子	18:38 成東	19:43 特 銚子

路線名・発停留所		千葉交通・住野線 ●=富里高校経由														
着	八街駅北口	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
発	千葉方面(上り)	7:11 千葉	7:30 千葉	8:23 千葉	9:13 千葉	9:51 千葉	11:10 特 東京	12:29 千葉	13:15 特 東京	14:00 千葉	15:00 千葉	16:02 千葉	17:01 千葉	17:55 千葉	18:29 特 東京	19:43 千葉
		7:19 快 大船	7:40 千葉	8:38 特 東京	9:51 千葉	10:23 千葉	11:31 千葉	13:00 千葉	13:27 千葉	14:30 千葉	15:32 千葉	16:32 千葉	17:22 千葉	18:15 千葉	18:56 千葉	20:16 千葉
発	銚子方面(下り)	7:16 銚子	7:49 銚子	8:38 特 銚子	8:46 成東	9:51 銚子	11:07 特 銚子	12:15 成東	13:27 成東	14:17 銚子	15:16 銚子	16:19 銚子	17:22 銚子	17:42 成東	18:38 成東	19:18 銚子
		7:49 銚子	8:38 特 銚子	8:46 成東	9:13 銚子	10:22 成東	11:31 成東	12:47 銚子	13:46 銚子	14:46 成東	15:32 特 銚子	16:48 成東	17:42 成東	18:15 銚子	18:56 銚子	19:36 成東

路線名・発停留所		九十九里鐵道・八街線		
着	八街駅	東金駅	東金駅	成東駅
	(乗換え)	↓	↓	↓
発	千葉方面(上り)	10:23 千葉	12:29 千葉	17:01 千葉
		10:53 千葉	13:00 千葉	17:22 千葉
発	銚子方面(下り)	10:22 成東	12:47 銚子	17:22 銚子
		10:52 成東	13:27 成東	17:42 成東

※全て上布田経由

【休日】 ※ちばフラワーバス・八街循環線は運行なし

路線名・発停留所		ちばフラワーバス・八街線						
着	八街駅	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅	成東駅	
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
発	千葉方面(上り)	6:47 千葉	8:23 千葉	10:23 千葉	13:27 千葉	15:32 千葉	17:01 千葉	18:56 千葉
		7:11 千葉	8:38 特 東京	10:53 千葉	14:00 千葉	16:02 千葉	17:22 千葉	19:10 千葉
発	銚子方面(下り)	6:47 銚子	8:38 特 銚子	10:22 成東	13:27 成東	15:32 特 銚子	17:22 銚子	18:38 成東
		7:16 銚子	8:46 成東	10:52 銚子	13:37 特 銚子	15:49 成東	17:42 成東	18:56 銚子

路線名・発停留所		千葉交通・住野線 ●=富里高校経由											
着	八街駅北口	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	京成成田駅	
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	
発	千葉方面(上り)	7:11 千葉	7:30 千葉	9:13 千葉	9:51 千葉	11:10 特 東京	12:29 千葉	14:00 千葉	15:00 千葉	16:32 千葉	17:34 特 東京	18:29 特 東京	19:43 千葉
		7:19 快 東京	7:40 千葉	9:51 千葉	10:23 千葉	11:31 千葉	13:00 千葉	14:30 千葉	15:32 千葉	17:01 千葉	17:55 千葉	18:56 千葉	20:16 千葉
発	銚子方面(下り)	7:16 銚子	7:49 銚子	8:46 成東	9:51 銚子	11:07 特 銚子	12:47 銚子	14:17 銚子	15:16 銚子	16:19 銚子	17:42 成東	18:38 成東	19:18 銚子
		7:49 銚子	8:38 特 銚子	9:13 銚子	10:22 成東	11:31 成東	13:27 成東	14:46 成東	15:32 特 銚子	16:48 成東	18:15 銚子	18:56 銚子	19:36 成東

路線名・発停留所		九十九里鐵道・八街線		
着	八街駅	東金駅	東金駅	成東駅
	(乗換え)	↓	↓	↓
発	千葉方面(上り)	10:23 千葉	12:29 千葉	17:01 千葉
		10:53 千葉	13:00 千葉	17:22 千葉
発	銚子方面(下り)	10:22 成東	12:47 銚子	17:22 銚子
		10:52 成東	13:27 成東	17:42 成東

※全て上布田経由

: 11~20分以内の乗り継ぎ      : 1~10分以内の乗り継ぎ

表 ふれあいバスと高速バスの乗り継ぎ状況

		平日			土曜・祝日		
		便数	11～20分以内の乗り継ぎ	1～10分以内の乗り継ぎ	便数	11～20分以内の乗り継ぎ	1～10分以内の乗り継ぎ
北コース 八街駅→榎戸駅：計3便							
	ちばグリーンバス 酒々井P0線	3	0	1	3	2	1
	高速バス 銚子東京線：東京方面	3	0	1	3	0	0
	高速バス 銚子東京線：銚子方面	2	0	0	2	0	1
	高速バス 酒々井P0～成田空港線	3	1	0	3	1	1
北コース 榎戸駅→八街駅：計3便							
	ちばグリーンバス 酒々井P0線	3	1	1	3	2	0
	高速バス 銚子東京線：東京方面	3	0	1	3	0	0
	高速バス 銚子東京線：銚子方面	2	0	0	2	0	1
	高速バス 酒々井P0～成田空港線	3	1	0	3	1	1

●酒々井プレミアム・アウトレット 高速・路線バスへの乗り継ぎ

【平日】

	コース・便	北コース 八街駅→榎戸駅			北コース 榎戸駅→八街駅		
		2便	4便	6便	3便	5便	7便
着	酒々井プレミアム・アウトレット	10:04	13:54	17:14	11:17	15:07	18:27
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばグリーンバス 酒々井プレミアム・アウトレット線	11:30 京成酒々井駅	14:20 京成酒々井駅	17:23 京成酒々井駅	11:30 京成酒々井駅	15:23 京成酒々井駅	18:35 京成酒々井駅
	千葉交通・京成バス(高速バス) 銚子東京線	12:05 BT東京八重洲	15:03 BT東京八重洲	17:18 BT東京八重洲	12:05 BT東京八重洲	15:48 BT東京八重洲	19:03 BT東京八重洲
		10:50 ●陣屋町	14:50 銚子駅		10:50 小見川	16:10 銚子駅	
	千葉交通(高速バス) 酒々井PO～成田空港線	11:15 成田空港	14:15 成田空港	17:40 成田空港	12:30 成田空港	15:15 成田空港	18:40 成田空港

【土曜・祝日】

	コース・便	北コース 八街駅→榎戸駅			北コース 榎戸駅→八街駅		
		2便	4便	6便	3便	5便	7便
着	酒々井プレミアム・アウトレット	10:04	13:54	17:14	11:17	15:07	18:27
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばグリーンバス 酒々井プレミアム・アウトレット線	11:00 京成酒々井駅	14:00 京成酒々井駅	17:25 京成酒々井駅	11:30 京成酒々井駅	15:25 京成酒々井駅	19:00 京成酒々井駅
	千葉交通・京成バス(高速バス) 銚子東京線	12:05 BT東京八重洲	15:03 BT東京八重洲	17:18 BT東京八重洲	12:05 BT東京八重洲	15:48 BT東京八重洲	19:03 BT東京八重洲
		10:50 ●陣屋町	14:50 銚子駅		10:50 小見川	16:10 銚子駅	
	千葉交通(高速バス) 酒々井PO～成田空港線	11:15 成田空港	14:15 成田空港	17:40 成田空港	12:30 成田空港	15:15 成田空港	18:40 成田空港

無印=佐原ルート

●=小見川ルート

※成田空港第2PTB・第1PTBの順に停車

	: 11～20分以内の乗り継ぎ		: 1～10分以内の乗り継ぎ
--	-----------------	--	----------------

#### 4. 2. 3 タクシーの料金設定

##### (1) 料金設定

八街市におけるタクシーの料金設定を以下に示す。

表 タクシーの料金設定

	普通 (M Sized car)	大型 (L Sized car)	特定大型 (EL Sized car)
1. 距離制運賃			
初乗	1.155km 500 円	1.155km 530 円	1.155km 560 円
加算	239mごとに 100 円	225mごとに 100 円	213mごとに 100 円
2. 時間距離併用運賃 (時速 10km/hr 以下で走行した場合)			
	1 分 30 秒(90s)ごとに 100 円	1 分 25 秒(85s)ごとに 100 円	1 分 20 秒(80s)ごとに 100 円

※令和 5 年 11 月 20 日からの運賃

出典：一般社団法人千葉県タクシー協会ホームページ (千葉県 A 地区での料金設定)

##### (2) 八街駅からの想定料金

距離別運賃の状況から、八街駅を起点とし、直線距離別での想定料金を示すと下記のようなになる。

表 八街駅からの想定料金

八街駅からの距離	想定料金
1 km 圏	500 円
2 km 圏	900 円以内
4 km 圏	1700 円以内
6 km 圏	2600 円以内
8 km 圏	3400 円以内

※想定料金は距離別運賃の普通の場合から想定

なお、八街市でのデマンド型乗合タクシー (チョイソコ) は、総武線の北側と南側に分けて区域運行を行っており、区域内での利用料金は 500 円、区域をまたぐ場合は、共通乗降場所以外の利用で、料金が 2 回発生し 1,000 円となる。

ただし、チョイソコの遠距離での利用の場合は、上記に示す八街駅からの想定料金を踏まえると、安価での移動であると推測される。

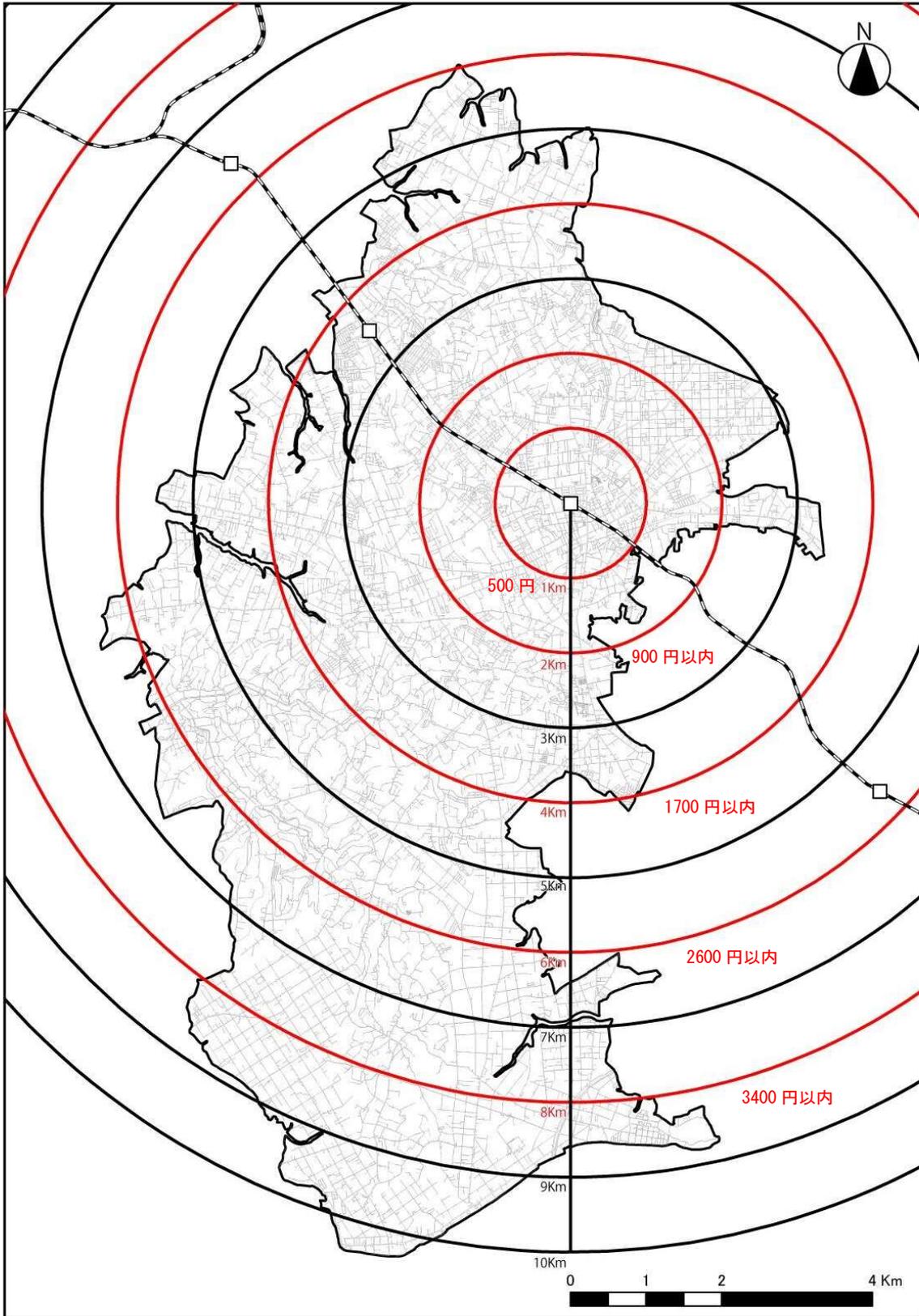


図 八街駅からの距離圏別でのタクシーの想定料金

#### 4. 3 ふれあいバス及び各公共交通機関間の乗り継ぎ状況調査

##### 4. 3. 1 調査概要

###### (1) 調査日時

調査は下記に示す日程に実施した。

調査項目	調査日	調査日時
乗り継ぎ状況調査	平日：10月18日（金）	平日：6：00～21：00
	休日：10月19日（土）	休日：6：00～21：00

###### (2) 調査対象

調査対象は下記の通りとした。

調査項目	対象
乗り継ぎ状況調査	八街駅にて、ふれあいバスの利用者を対象にアンケートを実施する

###### (3) 調査内容

八街駅の北口、南口それぞれにおいて、ふれあいバス利用者を対象にアンケート調査を行った。

調査項目は、回答者の性別、居住地（市内外）、年齢、外出目的、ふれあいバスの利用頻度、その他公共交通機関への乗り継ぎの有無、ふれあいバス運行に対する要望とした。

ふれあいバス利用者がアンケートを回答する時間がないようであれば、QRコードでも回答可能である旨を伝え、調査票を渡し回答の協力を仰いだ。

配布数は、平日が58件、休日が50件の計108件であった。

次頁に調査に用いた調査票を示す。

## 公共交通機関への乗り継ぎ状況に関するアンケート

1. あなたご自身の一般的なことについてお聞きします。

### 問1 性別

- 1 男性                      2 女性                      3 答えたくない

### 問2 居住地

- 1 市内                      2 市外

### 問3 年齢

- 1 9歳まで                  2 10歳代                  3 20歳代                  4 30歳代  
5 40歳代                  6 50歳代                  7 60歳代                  8 70歳以上

2. ふれあいバスの利用状況についてお聞きします。

### 問4 外出目的

- 1 通勤                  2 通学                  3 買い物                  4 通院                  5 公共施設利用  
6 業務                  7 趣味・娯楽                  8 金融機関利用                  9 その他

### 問5 ふれあいバスの利用頻度

- 1 週5日以上                  2 週3~4日                  3 週1~2日  
4 月に数回                  5 その他

### 問6 他の公共交通機関への乗り継ぎの有無

- 1 鉄道                      2 路線バス                      3 タクシー  
4 デマンド型のりあいタクシー                      5 ふれあいバスの他の路線

### 問7 ふれあいバス運行全般に対する要望

下記、QRコードからもアンケート回答  
できますので、ご協力のほど、よろしく  
お願いします。



※ご回答は1人1回限りでお願いします。

問い合わせ先

(株) アーバントライイング エンリッジ 東京事務所  
03-3351-9551

アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。

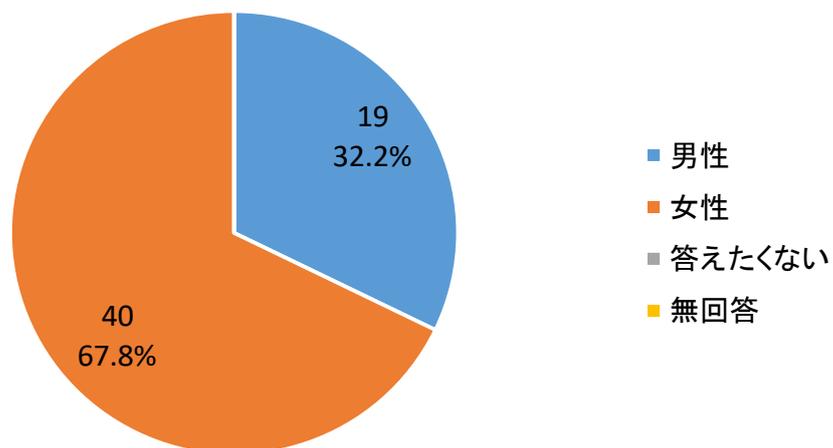
#### 4. 3. 2 調査結果

##### (1) 平日

###### ①性別

性別は、「女性」が 67.8%、「男性」が 32.2%を占めている。

n=59

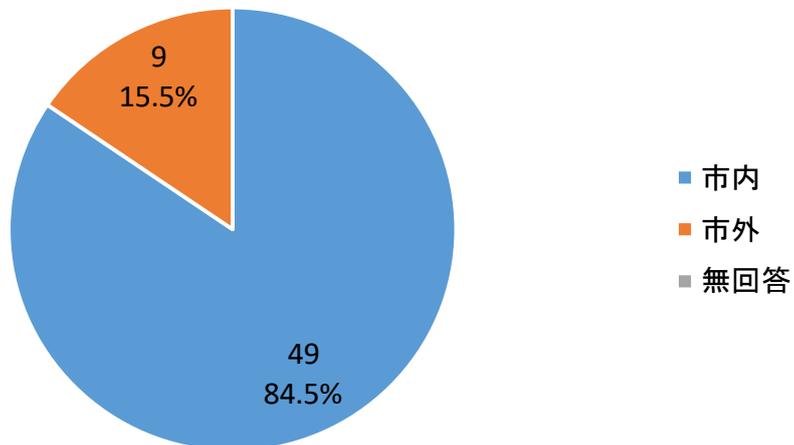


※複数回答を含む

###### ②居住地

居住地は、「市内」が 84.5%を占めている。

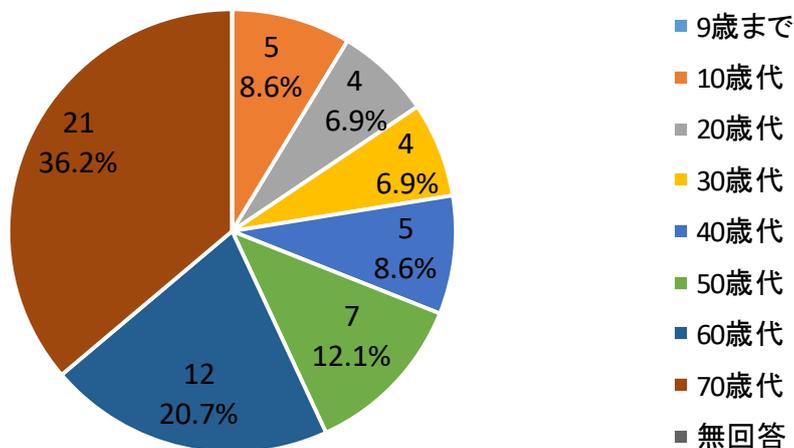
n=58



### ③年齢

年齢は、「70歳代」が最も多く36.2%を占めている。

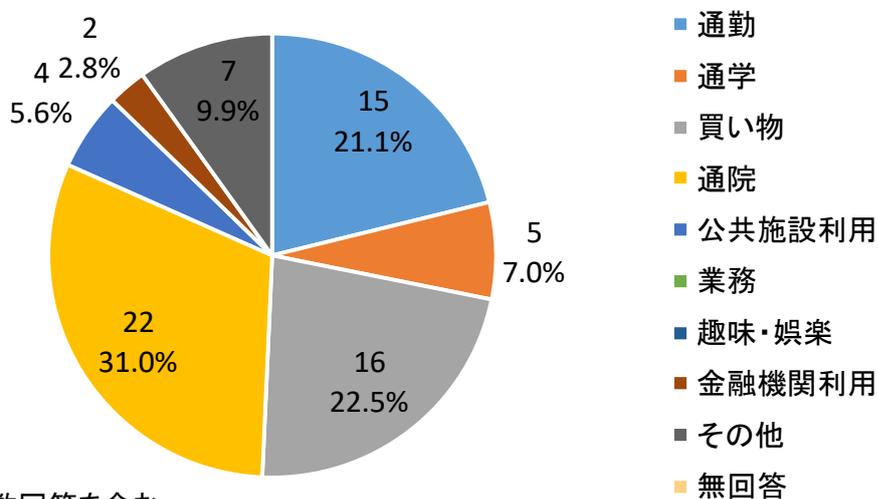
n=58



### ④外出目的

外出目的は、「通院」が最も多く31.0%、次いで「買い物」が22.5%、「通勤」が21.1%を占めている。

n=71

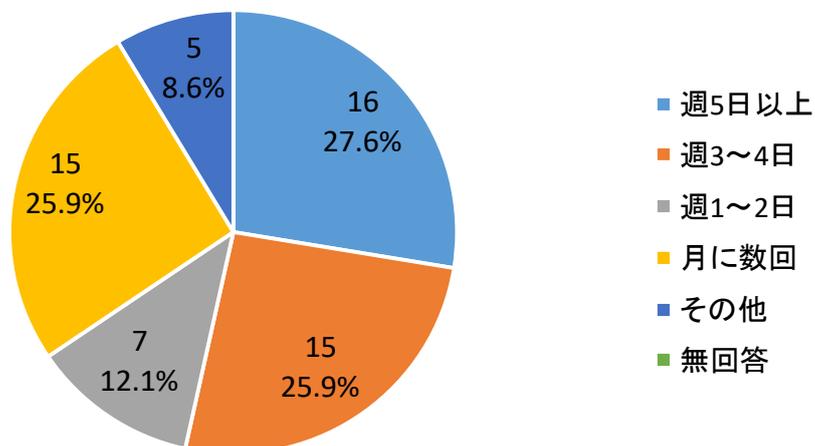


※複数回答を含む

### ⑤ふれあいバスの利用頻度

利用頻度は、「週5日以上」が最も多く27.6%、次いで「週3~4日」、「月に数回」がそれぞれ25.9%を占めている。

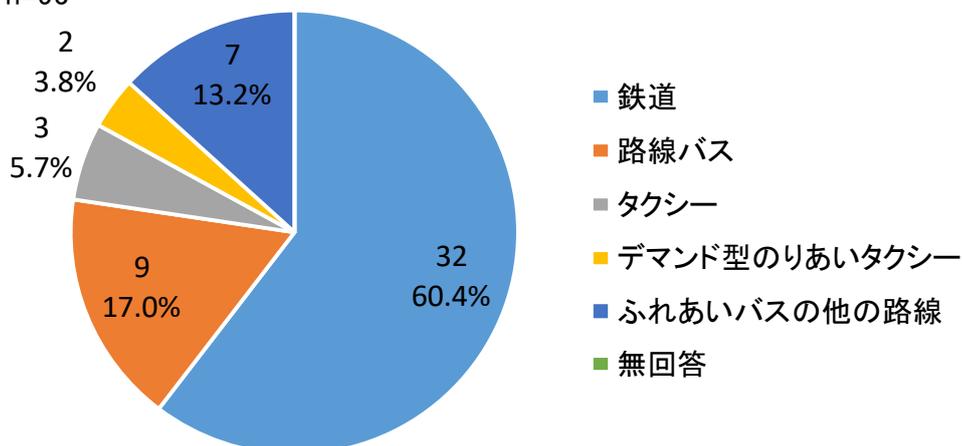
n=58



### ⑥他の公共交通機関への乗り継ぎの有無

他の公共交通機関への乗り継ぎは、「鉄道」が最も多く60.4%、次いで「路線バス」が17.0%を占めている。

n=53



※複数回答を含む

⑦ふれあいバス運行全般に対する要望

ふれあいバス運行全般に対する要望は、「運行本数」に関する要望が最も多かった。

カテゴリー	件数
運行本数	23
運行時間	3
運行ルート	1
バス停の増設	1
案内表記	1
乗客マナー	1
運転手の対応	1

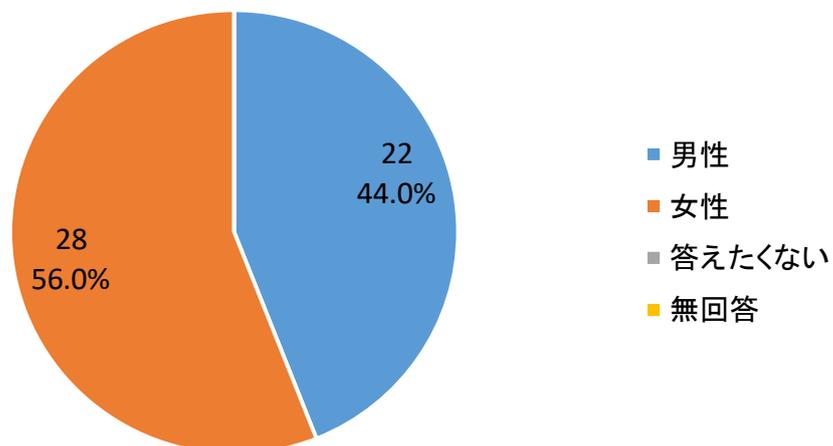
ID	場所、曜日	意見内容	カテゴリー
1	南口(平日)	増便 1時間半に1本くらい	運行本数
2	南口(平日)	南コース利用しています。運転手の人がお客さんとずっと話をしながら運転して速度が遅くなり電車に乗り遅れそうになるので気を付けてほしいです。1回や2回ではなくそのお客さんがいる日はいつもです。	運転手の対応
3	南口(平日)	便をもう少し増やしてほしい	運行本数
4	南口(平日)	停留所を増やしてもらおうと便利	バス停の増設
5	南口(平日)	朝の時間帯の本数を増やしてほしい。	運行本数
6	南口(平日)	乗客の利用マナーについて啓発してほしい。乗車中の飲酒、荷物をコンパクトにしてほしい。	乗客マナー
7	南口(平日)	7~10の時間帯の増便(1~2本くらい)	運行本数
9	南口(平日)	8時台を増便してほしい(循環バス)	運行本数
10	南口(平日)	電車の到着時間と合わせてほしい。	運行時間
12	南口(平日)	わかりやすい日本語か英語表記があるといい(外国人乗客)	案内表記
16	南口(平日)	今後も便数の継続を希望する。できれば増便の検討をお願いしたいとのこと。	運行本数
18	南口(平日)	巡回ルートを増やしてほしい	運行ルート
21	南口(平日)	バスの間隔が長い。増便をしてほしい。	運行本数
22	南口(平日)	西ルートの増発。運行ルートによって時間の間隔が長い。	運行本数
25	南口(平日)	全体的にバスの便数を増やしてほしい。特に病院ルート。	運行本数
27	南口(平日)	増便希望	運行本数
30	南口(平日)	増便(午前中)希望	運行本数
32	南口(平日)	時間間隔を短くしてほしい。増便してほしい。	運行本数
33	南口(平日)	西ルートのバスの増便(午後)をしてほしい。	運行本数
34	南口(平日)	本数が多いと良い	運行本数
35	南口(平日)	バス本数の増便(午前中)(通勤時間帯や買い物等)	運行本数
40	南口(平日)	増便(午前中)をしてほしい(西コース)	運行本数
41	南口(平日)	日曜月の運行を希望する。	運行時間
42	南口(平日)	日曜日の運行	運行時間
43	南口(平日)	バス本数の増便。ルートを細かくしてほしい。	運行本数
47	南口(平日)	病院行きバス本数を増やしてほしい。	運行本数
51	南口(平日)	西コースの18時台を1本増発してもらえるとありがたい	運行本数
53	南口(平日)	6時台のバスを出してほしい(南コース)。午後についても増便してほしい。日曜日でも営業してほしい。	運行本数
54	南口(平日)	日曜日の営業を強く要望。午後の増便をしてほしい。	運行本数
55	南口(平日)	北コースの午前・午後1便ずつ増便してほしい。(午前は10時台、午後は17時台)	運行本数
58	南口(平日)	回数	運行本数

## (2) 休日

### ①性別

性別は、「女性」が 56.0%、「男性」が 44.0%を占めている。

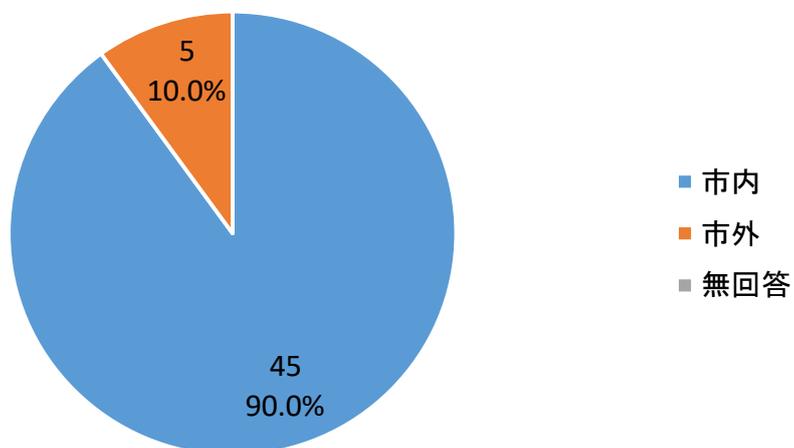
n=50



### ②居住地

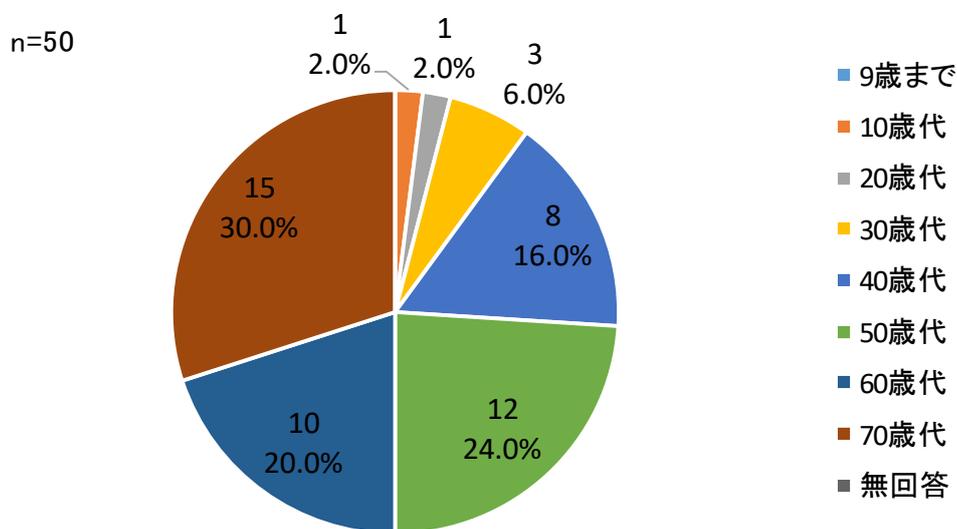
居住地は、「市内」が 90.0%を占めている。

n=50



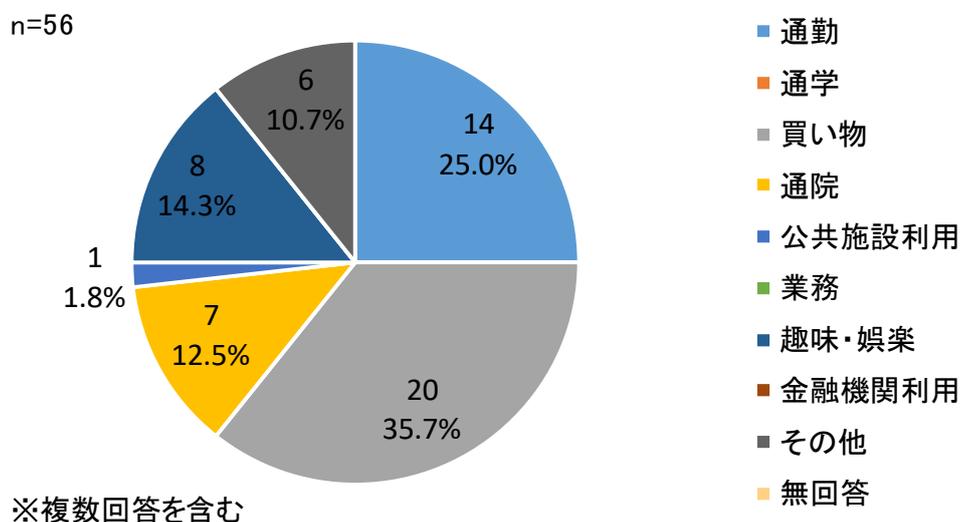
### ③年齢

年齢は、「70歳代」が最も多く30.0%を占めている。



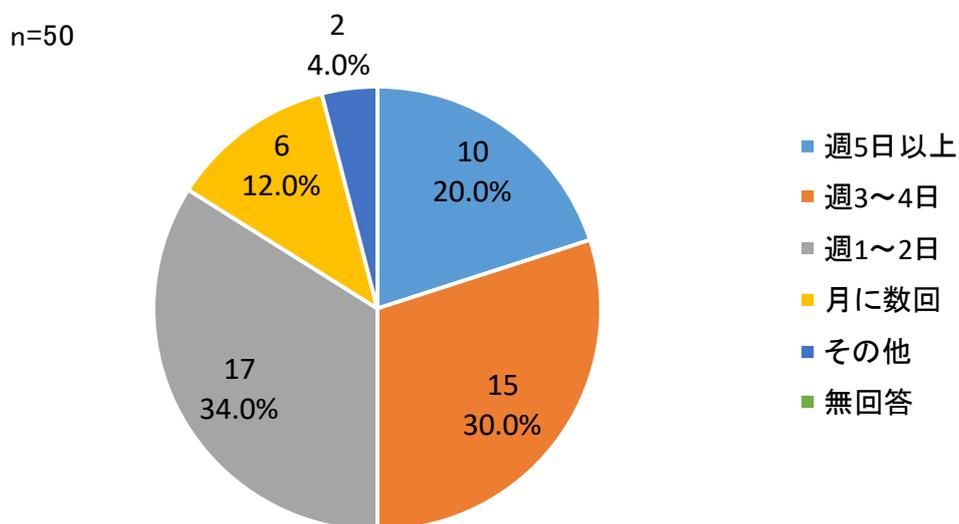
### ④外出目的

外出目的は、「買い物」が最も多く35.7%、次いで「通勤」が25.0%、「公共施設利用」が14.3%を占めている。



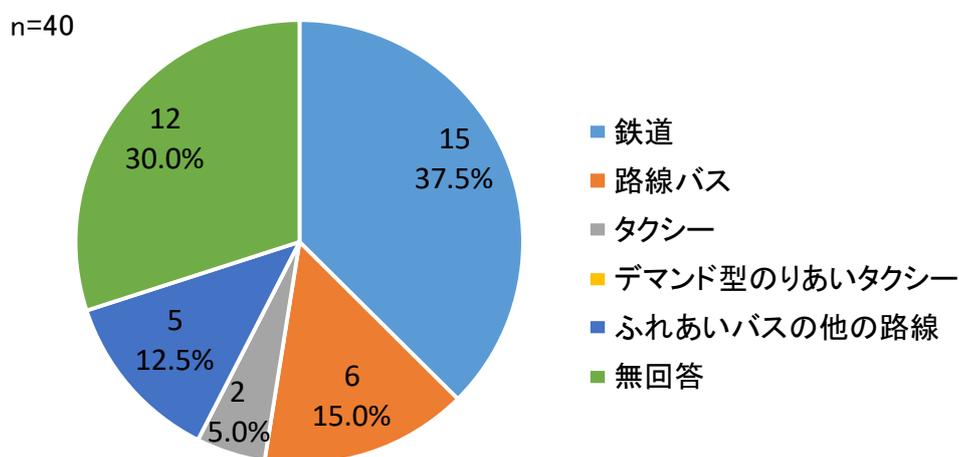
### ⑤ふれあいバスの利用頻度

利用頻度は、「週1～2日以上」が最も多く34.0%、次いで「週3～4日」が30.0%、「週5日以上」が20.0%を占めている。



### ⑥他の公共交通機関への乗り継ぎの有無

他の公共交通機関への乗り継ぎは、「鉄道」が最も多く37.5%、次いで「路線バス」が15.0%を占めている。



※複数回答を含む

⑦ふれあいバス運行全般に対する要望

ふれあいバス運行全般に対する要望は、「運行時間」に関する要望が最も多かった。

カテゴリー	件数
運行本数	8
運行時間	7
運転手の対応	4
案内表記	1
その他	1

ID	場所、曜日	意見内容	カテゴリー
59	南口(休日)	時間が合わない。	運行時間
64	南口(休日)	9時台バスがあればうれしい	運行本数
65	南口(休日)	本数がもう少し増えればなおいい	運行本数
71	南口(休日)	夕方の本数を 朝の本数を増やしてほしい。8時台とか	運行本数
74	南口(休日)	支払が前払いか後払いか分かりやすくしてほしい。時間が不便(乗り継ぎが不便)。乱暴な運転手さんがいる。遅れて出発する時がある。行先をもっと大きくしてほしい。正面でも見づらい。コースだけじゃなくてどこを回るか分かりやすくしてほしい。	案内表記 運行時間 運転手の対応
77	南口(休日)	北コース・1日の本数を増やしてほしい(朝、夕方)・回数券以外に定期券みたいなものを検討してほしい。	運行本数
80	南口(休日)	運転手の態度が良くない	運転手の対応
81	南口(休日)	使い勝手が悪い	その他
82	南口(休日)	休日もやってくれと助かる。	運行時間
83	南口(休日)	電車とふれあいバスの乗り継ぎの時間がギリギリの時がある。	運行時間
88	南口(休日)	朝の本数を増やしてほしい	運行本数
96	南口(休日)	休日も稼働してほしい。	運行時間
99	北口(休日)	電車の時間もあるので時間通りに来てほしいです。	運行時間
100	北口(休日)	時間通りに来てほしい	運行時間
101	北口(休日)	バスの乗り降り中に降りる人がいるときは、運転手の方が一言「降りる人がいますよ」などの声をかけてほしい。	運転手の対応
105	北口(休日)	今のバス停を無くさないでほしい。運行する本数を増やしてほしい。	運行本数
106	北口(休日)	本数を増やしてほしい。	運行本数
107	北口(休日)	本数を増やしてほしい。	運行本数
108	北口(休日)	運転手さんによって、運転が荒いので、直してほしい。	運転手の対応

#### 4. 3. 3 調査結果のまとめ

以下に調査結果をまとめる。

##### (1) 外出目的

外出目的は、平日は「通院」が最も多く、休日は「買い物」が最も多い。

##### (2) 利用頻度

利用頻度は、平日は「週5日以上」が最も多く、休日は「週1~2日」が最も多い。

##### (3) 他の公共交通機関への乗り継ぎ

他の公共交通機関への乗り継ぎは、平日休日ともに「鉄道」が最も多く占めている。

##### (4) ふれあいバス運行全般に対する要望

ふれあいバス運行全般に対する要望は、平日は「運行本数」に関する要望が多く、休日は「運行本数」、「運行時間」に関する要望が多い。

4. 4 ふれあいバスを近隣自治体の商業施設等まで延伸したことによる調査

4. 4. 1 民間のバスとの乗り継ぎ状況

北コースの利用により、酒々井プレミアムアウトレットバス停を利用すると、高速バス3路線（東京、銚子、成田空港方面）と路線バス（京成酒々井駅）への乗り継ぎが可能である。

表 酒々井プレミアムアウトレットバス停での高速バス・路線バスの乗り継ぎ状況

		平日			土曜・祝日		
		便数	11～20分以内の乗り継ぎ	1～10分以内の乗り継ぎ	便数	11～20分以内の乗り継ぎ	1～10分以内の乗り継ぎ
北コース 八街駅→榎戸駅：計3便							
	ちばグリーンバス 酒々井P0線	3	0	1	3	2	1
	高速バス 銚子東京線：東京方面	3	0	1	3	0	0
	高速バス 銚子東京線：銚子方面	2	0	0	2	0	1
	高速バス 酒々井P0～成田空港線	3	1	0	3	1	1
北コース 榎戸駅→八街駅：計3便							
	ちばグリーンバス 酒々井P0線	3	1	1	3	2	0
	高速バス 銚子東京線：東京方面	3	0	1	3	0	0
	高速バス 銚子東京線：銚子方面	2	0	0	2	0	1
	高速バス 酒々井P0～成田空港線	3	1	0	3	1	1

●酒々井プレミアム・アウトレット 高速・路線バスへの乗り継ぎ

【平日】

	コース・便	北コース 八街駅→榎戸駅			北コース 榎戸駅→八街駅		
		2便	4便	6便	3便	5便	7便
着	酒々井プレミアム・アウトレット	10:04	13:54	17:14	11:17	15:07	18:27
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばグリーンバス 酒々井プレミアム・アウトレット線	11:30 京成酒々井駅	14:20 京成酒々井駅	17:23 京成酒々井駅	11:30 京成酒々井駅	15:23 京成酒々井駅	18:35 京成酒々井駅
	千葉交通・京成バス(高速バス) 銚子東京線	12:05 BT東京八重洲	15:03 BT東京八重洲	17:18 BT東京八重洲	12:05 BT東京八重洲	15:48 BT東京八重洲	19:03 BT東京八重洲
		10:50 陣屋町	14:50 銚子駅		10:50 小見川	16:10 銚子駅	
	千葉交通(高速バス) 酒々井P0～成田空港線	11:15 成田空港	14:15 成田空港	17:40 成田空港	12:30 成田空港	15:15 成田空港	18:40 成田空港

【土曜・祝日】

	コース・便	北コース 八街駅→榎戸駅			北コース 榎戸駅→八街駅		
		2便	4便	6便	3便	5便	7便
着	酒々井プレミアム・アウトレット	10:04	13:54	17:14	11:17	15:07	18:27
	(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓	↓
発	ちばグリーンバス 酒々井プレミアム・アウトレット線	11:00 京成酒々井駅	14:00 京成酒々井駅	17:25 京成酒々井駅	11:30 京成酒々井駅	15:25 京成酒々井駅	19:00 京成酒々井駅
	千葉交通・京成バス(高速バス) 銚子東京線	12:05 BT東京八重洲	15:03 BT東京八重洲	17:18 BT東京八重洲	12:05 BT東京八重洲	15:48 BT東京八重洲	19:03 BT東京八重洲
		10:50 陣屋町	14:50 銚子駅		10:50 小見川	16:10 銚子駅	
	千葉交通(高速バス) 酒々井P0～成田空港線	11:15 成田空港	14:15 成田空港	17:40 成田空港	12:30 成田空港	15:15 成田空港	18:40 成田空港

#### 4. 4. 2 商業施設近くのバス停の利用者数

令和3年10月に行われたコース再編以降において、酒々井プレミアムアウトレット及びイオン八街店のバス停の利用者数は、市街地循環コースと北コースのバス停の中では、多くなっている。

市街地循環コース

北コース



単位：人

再編後の令和4年7月11日（月）～7月16日（土）の合計

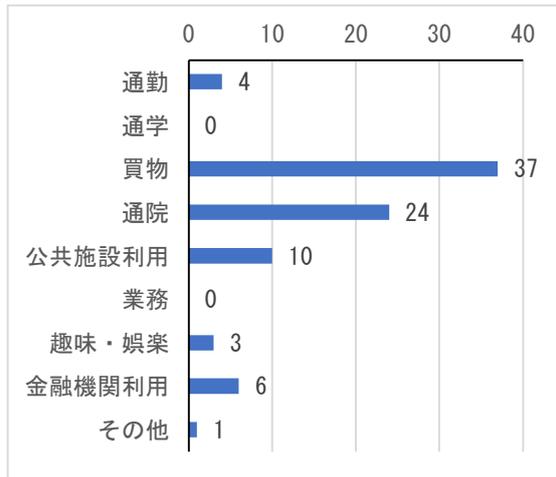
酒々井プレミアムアウトレット及びイオン八街店は令和3年10月再編時に新たに設置

図 市街地循環コースと北コースの停留所の利用者数（利用者数の多い上位10箇所）

#### 4. 4. 3 商業施設近くのバス停の利用目的

酒々井プレミアムアウトレット、イオン八街店バス停の利用者の利用目的をみると、いずれも買い物目的が多くなっている。

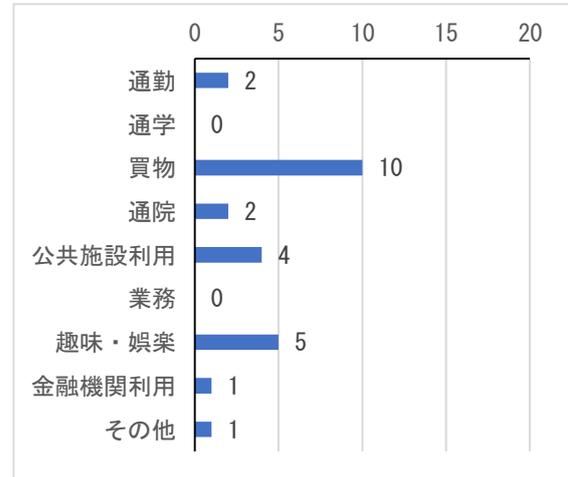
イオン八街店バス停



回答件数 49 件

令和 6 年 11 月調査結果

酒々井プレミアムアウトレットバス停



回答件数 19 件

図 商業施設近くバス停での利用目的

#### 4. 4. 4 調査結果のまとめ

令和 3 年 10 月に行われたコース再編において、酒々井プレミアムアウトレット、イオン八街店のバス停が新設され、酒々井プレミアムアウトレットバス停では、路線バスや高速バスとの乗り継ぎは、その大半が 20 分程度の待ち時間となっている。

酒々井プレミアムアウトレット、イオン八街店のバス停の利用者数は、市街地循環コースと北コースのバス停において、上位の利用者数で、買い物の利用が多くなっている。

#### 4. 5 J R 榎戸駅へのふれあいバス乗り入れに係る調査

##### 4. 5. 1 ふれあいバスの利用者数

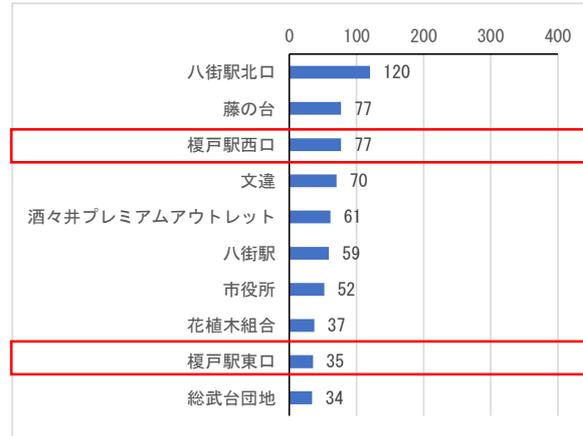
J R 榎戸駅には、市街地循環コースと北コースの2路線が運行されており、バス停は、西口と東口の2箇所が設置されている。

西口と東口の利用者数を比較すると、西口のほうが多くなっている。

市街地循環コース



北コース



単位：人

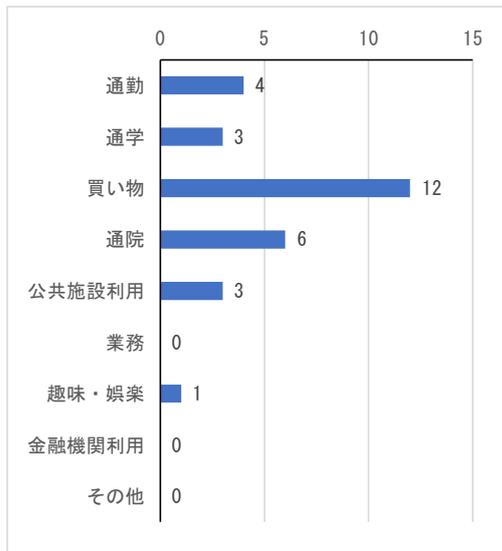
再編後の令和4年7月11日（月）～7月16日（土）の合計

図 市街地循環コースと北コースの停留所の利用者数（利用者数の多い上位10箇所）

#### 4. 5. 2 ふれあいバス利用者の利用目的

榎戸駅西口・東口のバス停ともに、買い物目的が最も多く、次いで、平日では通勤、通学、通院の目的、休日では通院の目的が多くなっている。なお、榎戸駅東口では、趣味・娯楽の目的での利用もある。

榎戸駅西口 平日



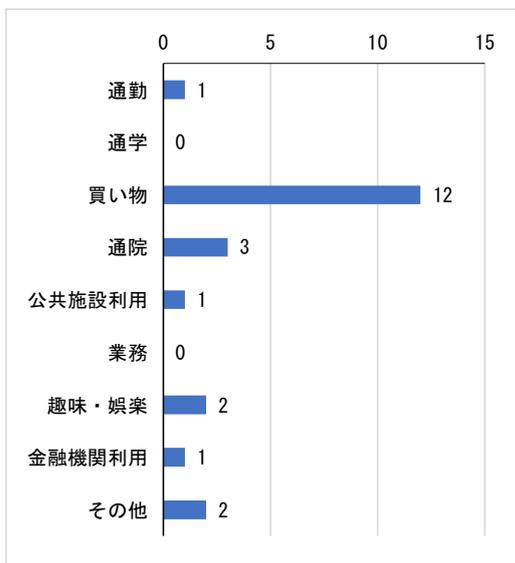
N=29

榎戸駅東口 平日



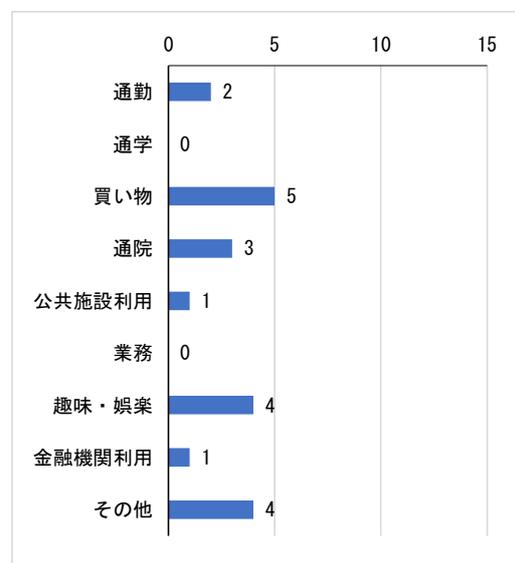
N=20

榎戸駅西口 休日



N=22

榎戸駅東口 休日



N=20

単位：人

令和6年11月調査結果(平日 令和6年11月28日(金) 休日 令和6年11月29日(土))

図 ふれあいバス利用者の利用目的

#### 4. 5. 3 ふれあいバスの運行状況

榎戸駅西口と東口のバス停の間には踏切や信号があり、一部の時間帯では停止時間が発生しているものの、概ね、時刻表通りの到着となっている。

表 時刻表のダイヤと道路状況調査の通過時刻及び停止時間の状況  
(榎戸駅西口と榎戸駅東口)

市街地循環コース

左回り

時刻表		調査結果		
通過時刻(時:分)		通過時刻(時:分)		停止時間 (分:秒)
榎戸駅東口	榎戸駅西口	榎戸駅東口	榎戸駅西口	
7:47	7:51	7:54	8:00	2:37
8:50	8:54	8:55	8:57	0:00
10:50	10:54	10:54	10:59	1:28
12:50	12:54	12:52	12:56	0:00
15:50	15:54	15:52	15:56	0:00
17:50	17:54	17:58	18:00	0:00
19:49	19:53	19:49	19:55	0:41

右回り

時刻表		調査結果		
通過時刻(時:分)		通過時刻(時:分)		停止時間 (分:秒)
榎戸駅西口	榎戸駅東口	榎戸駅西口	榎戸駅東口	
9:44	9:48	9:47	9:51	0:00
11:44	11:48	11:44	11:48	0:00
14:44	14:48	14:46	14:49	0:00
16:44	16:48	16:45	16:48	0:00
18:44	18:48	18:43	18:48	0:00

北コース

八街駅→榎戸駅方向

時刻表		調査結果		
通過時刻(時:分)		通過時刻(時:分)		停止時間 (分:秒)
榎戸駅東口	榎戸駅西口	榎戸駅東口	榎戸駅西口	
7:09	7:15	7:12	7:15	0:00
10:25	10:31	10:27	10:32	1:32
14:15	14:21	14:18	14:20	0:09
17:35	17:41	17:45	17:47	0:00

榎戸駅→八街駅方向

時刻表		調査結果		
通過時刻(時:分)		通過時刻(時:分)		停止時間 (分:秒)
榎戸駅西口	榎戸駅東口	榎戸駅西口	榎戸駅東口	
7:30	7:36	7:33	7:37	0:46
10:50	10:56	10:53	10:57	1:46
14:40	14:46	14:43	14:46	0:00
18:00	18:06	18:03	18:06	0:32

バス停の通過時刻は令和6年10月調査結果(平日)

休日は榎戸駅西口～東口間での停止はなかった。

#### 4. 5. 4 利用状況及び運行状況から見た運行見直しの必要性

榎戸駅には、榎戸駅西口と東口の2箇所のバス停があり、両バス停とも、市街地循環コースと北コースのバス停の中では、上位の利用者数であり、大きな偏りは生じていない状況で、利用目的は、通勤や買い物の利用が多くなっている。

また、運行状況においては、榎戸駅西口と東口のバス停の間には踏切や信号があり、一部の時間帯では停止時間が発生しているものの、概ね、時刻表通りの到着となっている。

このため、榎戸駅においては、利用状況及び運行状況を踏まえると、運行の見直しの必要性は低いと評価する。

## 4. 6 八街市のデマンド型乗合タクシー実証運行事業アンケートの分析及び予約システムによる統計データの分析

### 4. 6. 1 アンケートの分析

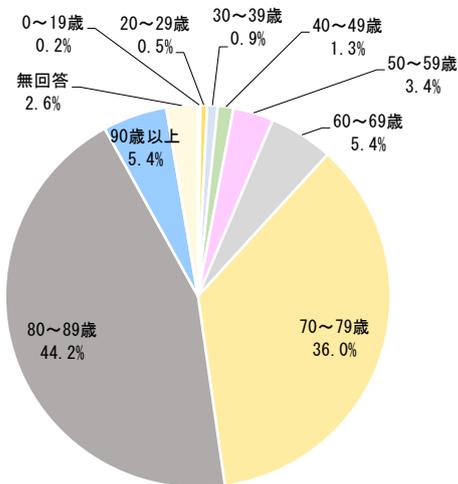
令和6年5月に、登録者に対して行ったアンケートの結果を分析する。

アンケートは、18歳未満を除く登録者(2,140人)に送付し、911人から回答を得ている。(回答率42.5%)

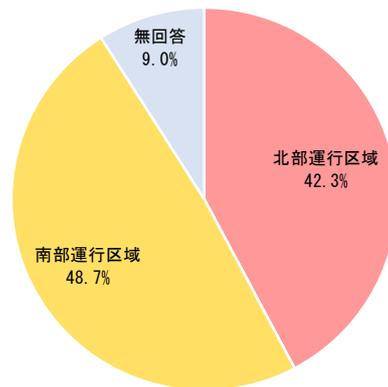
#### (1) 回答者の属性

- ・「70歳以上の高齢者」が全体の85.6%を占めている。
- ・住所は、「北部運行区域」が42.3%、「南部運行区域」が48.7%と、若干南部が多い。
- ・回答者のうち、「利用したことがある」が全体の40.1%を占めている。

年齢



お住まいの地域



チョイソコやちまたの利用

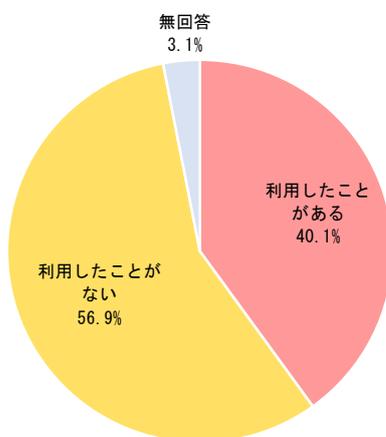


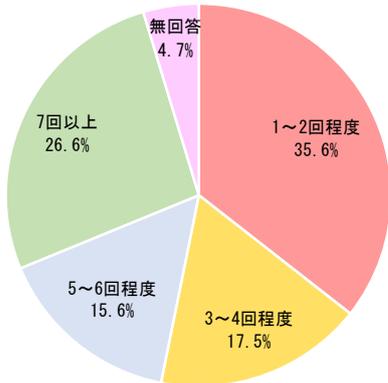
図 回答者の属性

## (2) 利用者の利用実態及び利用に対する満足状況

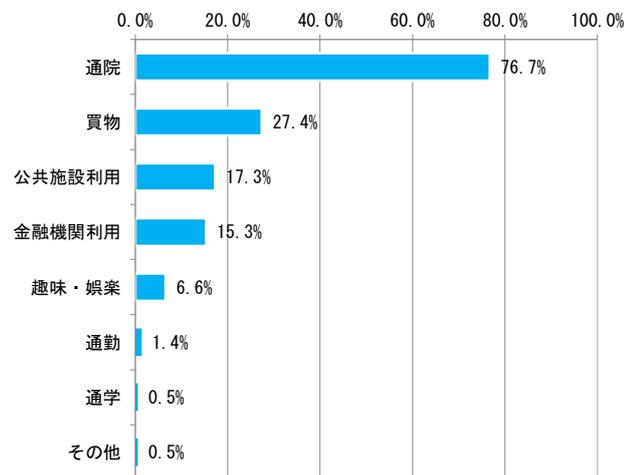
利用者（365人）の利用実態及び利用に対する満足状況等を以下に示す。

- ・利用回数は「1～2回程度」が35.6%と最も高く、次いで、「7回以上」が26.6%を占めている。
- ・利用目的は「通院」が76.7%と最も高く、次いで、「買物」が27.4%を占めている。
- ・「チョイソコやちまた」を利用することで日常生活での良い変化の有無については、「とてもあった」が31.5%、「ややあった」が26.6%と、回答者の約6割は日常生活での良い変化を感じている。
- ・「チョイソコやちまた」の今後の利用について、「非常に思う」が51.2%、「やや思う」が17.8%と、回答者の約7割が今後も利用したいという意向である。

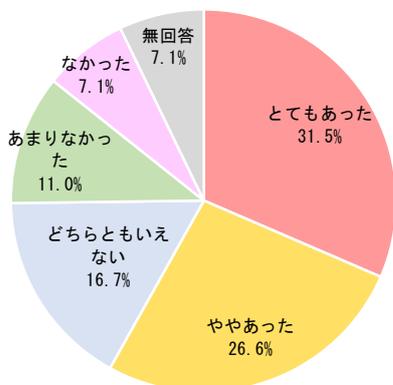
利用回数



利用目的



日常生活での良い変化の有無



今後の利用

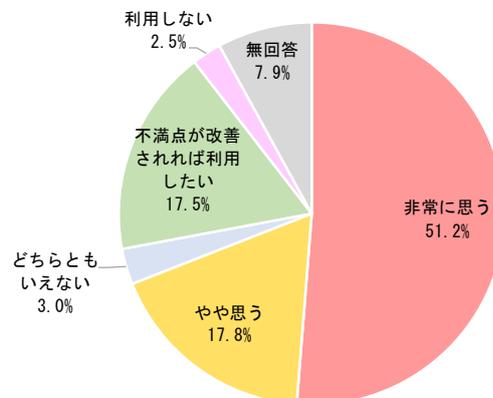


図 利用者の利用実態

- ・なお、日常生活での良い変化の有無で、具体的な意見の内容をみると、意見で多い内容は「料金が安いので助かっている」や「利便性もよく外出しやすくなった」である。

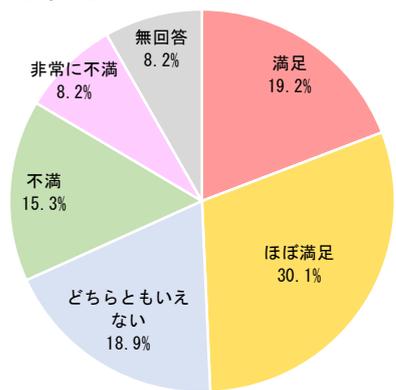
表 日常生活に良い変化での具体的な意見での主な内容

意見の分類	件数
料金が安いので助かっている	41
利便性もよく外出しやすくなった	38
予約もでき時間どおりに来てくれるので時間が有効に使えるようになった	25
自宅から目的地までほぼドアツードアで行けるので出かけやすくなった	23
家族や他の人がいなくても出かけられるようになった	20

※日常生活に良い変化での具体的な意見の内容を踏まえ整理

- ・利用における満足状況をみると、「満足」と「ほぼ満足」の合計は49.3%と全体の約半数は満足であるが、その一方で、「不満」「非常に不満」の合計は23.5%と、運行に対して不満も示されている。
- ・不満の内容をみると、「南北に運行区域が分かれている」が43.6%、「土曜・日曜・祝日の運行がない」が43.0%を占め、次いで、「運行時間が短い」が28.2%を占めている。なお、「運行時間が短い」において、運行の延長に関する意見の件数では、「8時～18時」が最も多く、次いで「7時～19時」である。

満足状況



運行時間の延長に関する意見  
(上位5位)

- ・8時～18時：17件
- ・7時～19時：11件
- ・7時～18時：9件
- ・8時～19時：7件
- ・7時～20時：5件

不満の内容

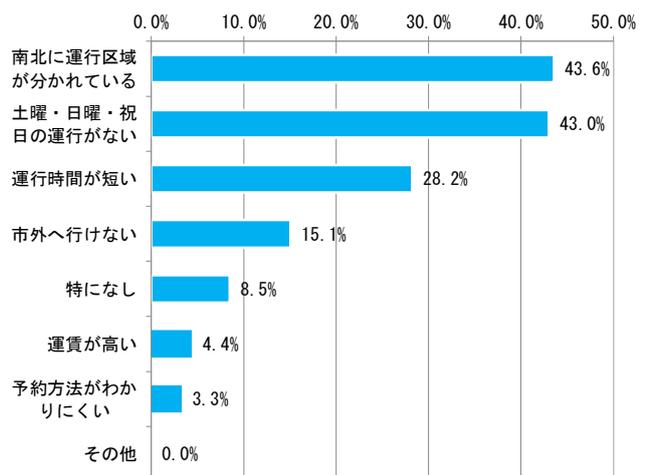
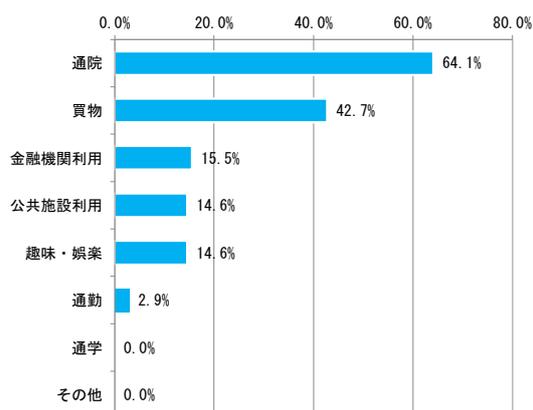


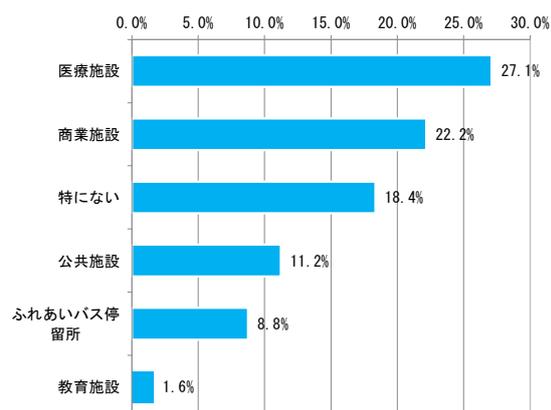
図 利用者の満足状況

- ・「チョイソコやちまた」の運行時間を延長した場合の利用目的をみると、「通院」が64.1%と最も高く、次いで、「買物」が42.7%を占めている。
- ・共通乗降場所として追加したい施設は、「医療施設」が多く、次いで、「商業施設」、「公共施設」となっている。なお、共通乗降場所として追加したい施設で最も多いのは、「イオン八街店」であり、次いで、「カインズ八街店」「長谷川病院」の順となっている。

運行時間を延長した場合の利用目的



共通乗降場所として追加したい施設



共通乗降場所として追加したい施設の名称

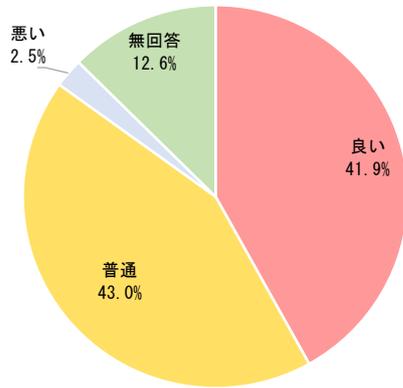
施設の名称	件数
イオン八街店	12
カインズ八街店	6
長谷川病院	4
トウズ八街店	3
ランドロームフードマーケット	3
しまむら八街店	3
ケーヨーD2 八街店	3
ヤックスドラッグ	3
八街皮膚科	2
八街眼科	2
セイミヤ	2

※自由記述の内容から2件以上の施設を整理

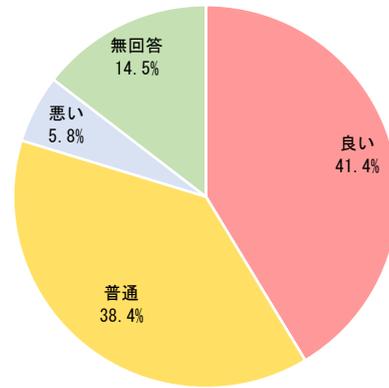
図 利用時間を延長した際の利用目的及び共通乗降場所で追加したい施設

- ・乗務員や車内の印象、コールセンターのオペレーターの対応について、いずれも「良い」が40%以上を占めている。

乗務員や車内の印象



コールセンターのオペレーターの対応



乗務員や車内の印象の内容

良い印象		悪い印象	
意見の分類	件数	意見の分類	件数
親切だった	57	車内が狭い	9
安全運転だった	14	印象の悪い乗務員だった	9
対応が丁寧だった	13	いきなり文句を言われた	8
感じがよかった	12		
話しやすかった	11		
説明が丁寧で分かりやすかった	10		
車内が清潔だった	10		

良い印象は10件以上、悪い印象は5件以上を整理

コールセンターのオペレーターの対応の内容

良い内容		悪い内容	
意見の分類	件数	意見の分類	件数
丁寧な応答をしてくれた	48	電話がつながりにくいことがある	18
感じの良い対応をしてくれた	23	対応がよくなかった	8
対応が丁寧だった	14	経路や地理等の案内がわかりづらい	6
感じがよかった	14	案内が聞き取りづらい	5

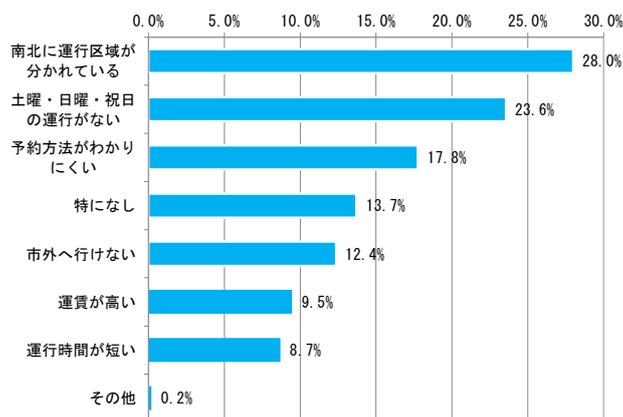
良い内容は10件以上、悪い内容は5件以上を整理

図 乗務員や車内の印象、コールセンターのオペレーターの対応

### (3) 非利用者の利用しない理由

非利用者（518人）の利用しない理由等を以下に示す。

- ・「南北に運行区域が分かれている」が 28.0%、「土曜・日曜・祝日の運行がない」が 23.6%を占め、次いで、「予約方法がわかりにくい」が 17.8%を占めている。
- ・なお、運行における改善点については、「南北の区分を無くし、乗り換え不要とする」が多くなっている。



### 運行における改善点

意見の分類	件数
南北の区分を無くし、乗り換え不要とする	65
市外も含めて運行範囲へ拡大する	17
土曜・日曜・祝日も運行する	16
運行時間を長くする	13

※10件以上の内容を整理

図 非利用者の利用しない理由と運行における改善点

また、利用者、非利用者に関わらず、自由意見では、タクシー券のほうがよかったという内容が多くなっている。

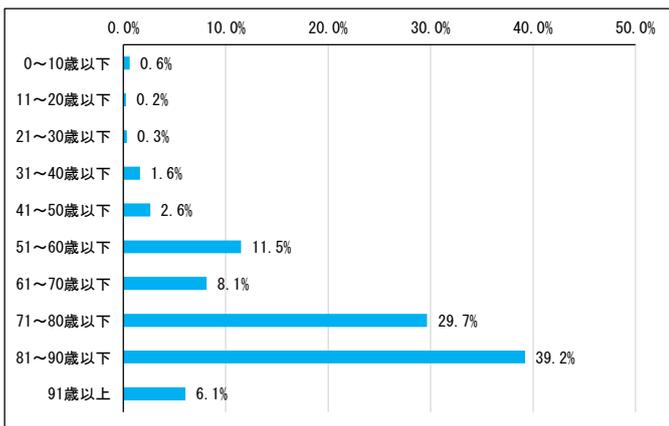
#### 4. 6. 2 予約システムによる統計データの分析

令和5年10月～令和6年8月の予約システムのデータ（合計8945件）を用いて、利用実態の分析を行う。

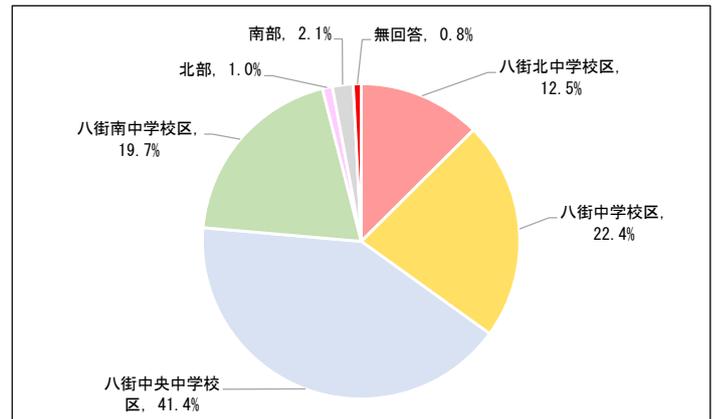
##### (1) 利用者の属性

- ・「70歳以上の高齢者」が全体の75.0%を占めている。
- ・利用者の住所（自宅統計地区）を生活圏域でみると、「八街中央中学校区」が41.4%と最も高く、次いで、「八街中学校区」が22.4%、「八街南中学校区」が19.7%、「八街北中学校区」が12.5%である。
- ・利用時の車両の号車は、「北部1」が32.1%、「南部1」が35.3%、「南部2」が32.6%と、大きな偏りはない。
- ・利用時の相乗りの人数は、「1人（相乗りが0人）」が81.3%、「2人（相乗り1人）」が17.8%を占めている。

利用者の年齢層

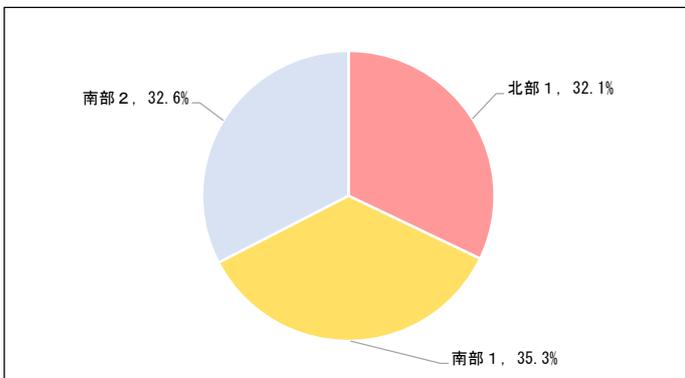


利用者の住所（自宅統計地区）



※中学校区単位での集計、地区別は次頁

利用時の車両



利用時の相乗りの人数

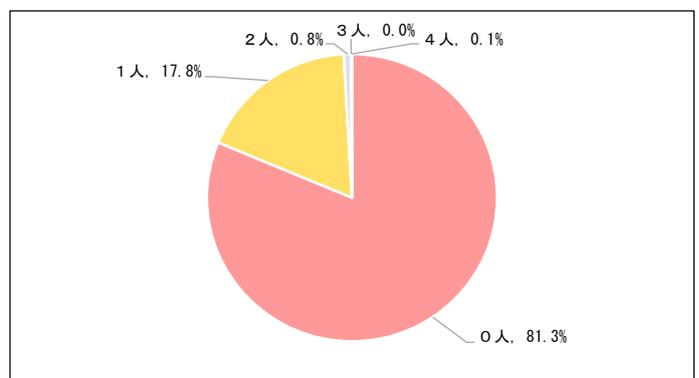


図 回答者の属性

選択肢	回答数	割合
夕日丘区	1,263	14.1%
東吉田区	784	8.7%
住野区	751	8.4%
一区	413	4.6%
富山区	364	4.1%
真井原区	346	3.9%
二区	345	3.8%
六区	337	3.8%
文違区	300	3.3%
榎戸区	285	3.2%
四木区	282	3.1%
みどり台区	270	3.0%
希望ヶ丘区	257	2.9%
大東区	250	2.8%
四区	241	2.7%
朝日区	234	2.6%
砂区	210	2.3%
南部	190	2.1%
泉台区	170	1.9%
吉倉区	162	1.8%
大関区	161	1.8%
沖区	160	1.8%
五区	160	1.8%
西林区	159	1.8%
三区	150	1.7%
勢田区	134	1.5%
七区	117	1.3%
大谷流区	95	1.1%
北部	92	1.0%
用草区	76	0.8%
藤の台区	54	0.6%
山田台区	29	0.3%
ライオンズガーテ	21	0.2%
喜望の社区	19	0.2%
滝台区	13	0.1%
上砂区	6	0.1%
ガーデンタウン区	2	0.0%
根古谷区	2	0.0%
無回答	71	0.8%
合計	8,975	100.0%

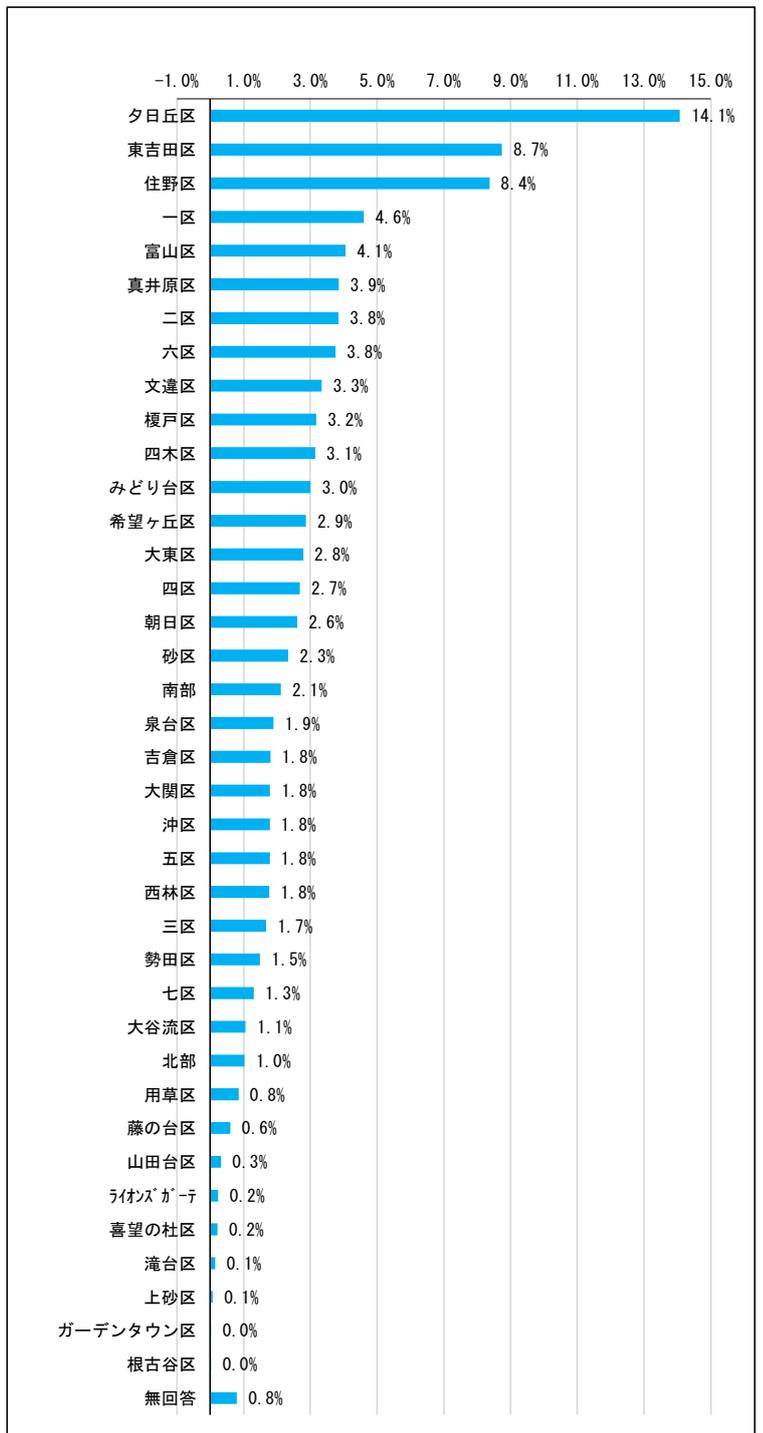
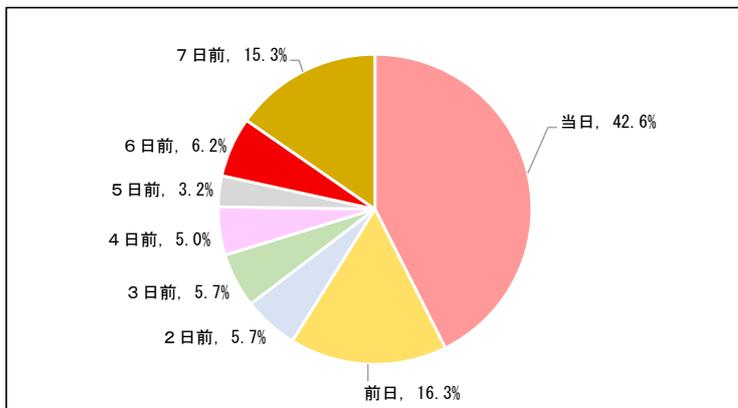


図 回答者の属性（利用者の住所（自宅統計地区））の地区別集計結果

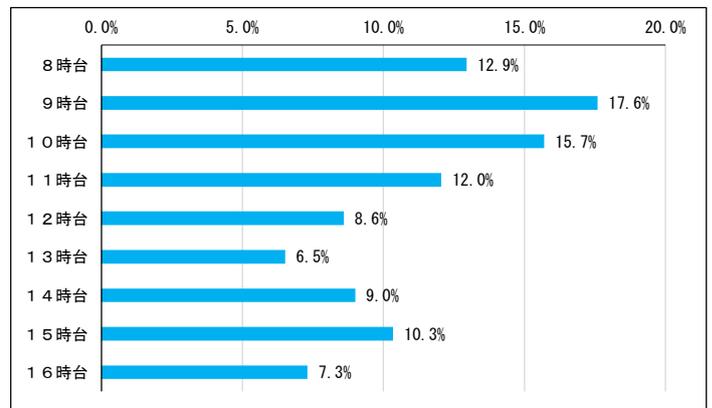
## (2) 利用者の利用実態

- ・利用予約の時期は、「当日」が42.6%と最も高く、次いで、「前日」が16.3%、「7日前」が15.3%を占めている。
- ・利用時間帯は「9時台」が17.6%と最も高く、次いで、「10時台」が15.7%、「8時台」が12.9%と、午前の時間帯が高くなっている。
- ・利用の出発地と利用の到着地の位置を生活圏域でみると、「八街中央中学校区生活圏域」の利用件数が多い。

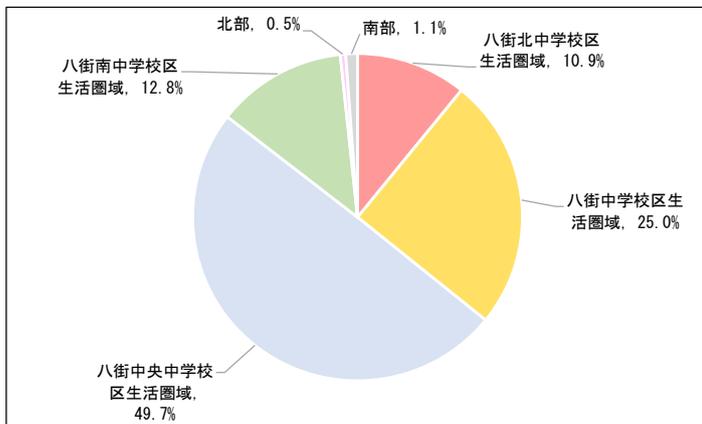
利用予約の時期



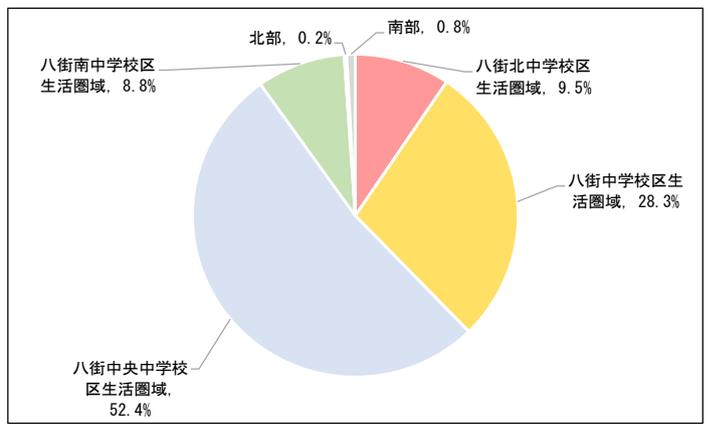
利用時間帯



利用の出発地



利用の到着地



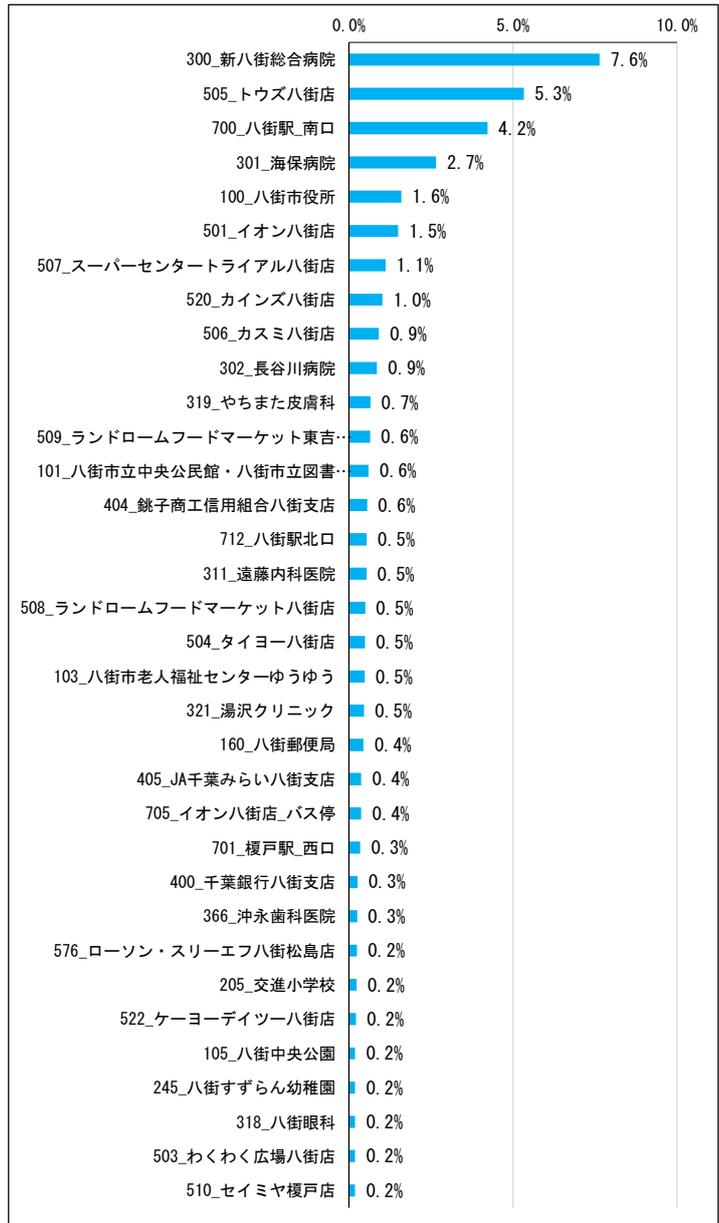
※利用の出発地と町着地は中学校区単位での集計

図 利用者の利用実態

- ・施設別の状況でみると、新八街総合病院や海保病院といった医療施設、八街駅や榎戸駅といった鉄道駅、八街市役所での利用件数が多く、これらの施設はいずれも共通乗降場所で、チョイソコの乗り継ぎは可能である。
- ・その一方で、長谷川病院ややちまた皮膚科といった医療施設、トウズ八街店やイオン八街店といった商業施設でも利用件数が多いが、これらの施設は鉄道駅から離れた地域に位置し、共通乗降場所には指定されていない。

■ 出発乗降場名 【上位30件】

選択肢	回答数	割合
300_新八街総合病院	685	7.6%
505_トウズ八街店	478	5.3%
700_八街駅_南口	379	4.2%
301_海保病院	238	2.7%
100_八街市役所	143	1.6%
501_イオン八街店	135	1.5%
507_スーパーセンタートライアル八街店	100	1.1%
520_カインズ八街店	92	1.0%
506_カスミ八街店	82	0.9%
302_長谷川病院	77	0.9%
319_やちまた皮膚科	59	0.7%
509_ランドロームフードマーケット東吉田店	58	0.6%
101_八街市立中央公民館・八街市立図書館・郷土資料館	54	0.6%
404_銚子商工信用組合八街支店	50	0.6%
712_八街駅北口	49	0.5%
311_遠藤内科医院	48	0.5%
508_ランドロームフードマーケット八街店	45	0.5%
504_タイヨー八街店	44	0.5%
103_八街市老人福祉センターゆうゆう	43	0.5%
321_湯沢クリニック	41	0.5%
160_八街郵便局	40	0.4%
405_JA千葉みらい八街支店	34	0.4%
705_イオン八街店_バス停	34	0.4%
701_榎戸駅_西口	31	0.3%
400_千葉銀行八街支店	24	0.3%
366_沖永歯科医院	23	0.3%
576_ローソン・スリーエフ八街松島店	22	0.2%
205_交進小学校	21	0.2%
522_ケーヨーデイツー八街店	19	0.2%
105_八街中央公園	17	0.2%
245_八街すずらん幼稚園	17	0.2%
318_八街眼科	17	0.2%
503_わくわく広場八街店	17	0.2%
510_セイミヤ榎戸店	17	0.2%
総合計	8,975	



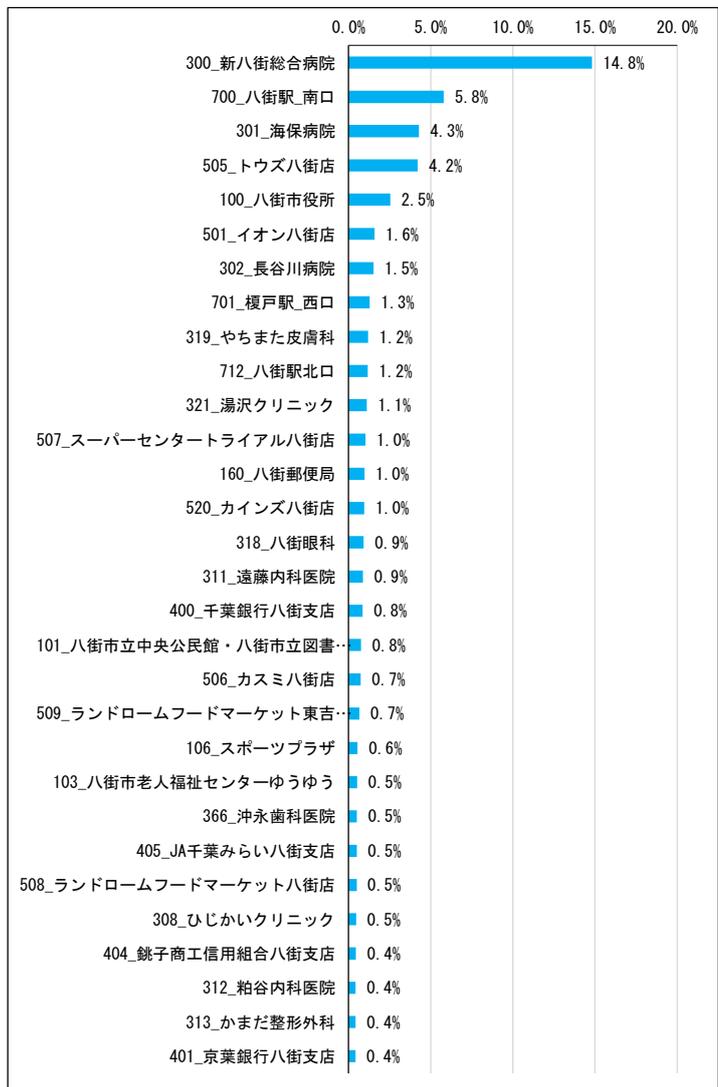
※出発乗降場名	自宅の件数	5,100 件
	全体の	56.8%

図 利用者の出発地の施設別の状況（上位 30 件）

■到着乗降場名

【上位30件】

選択肢	回答数	割合
300_新八街総合病院	1329	14.8%
700_八街駅_南口	519	5.8%
301_海保病院	384	4.3%
505_トウズ八街店	377	4.2%
100_八街市役所	227	2.5%
501_イオン八街店	141	1.6%
302_長谷川病院	137	1.5%
701_榎戸駅_西口	116	1.3%
319_やちまた皮膚科	107	1.2%
712_八街駅北口	105	1.2%
321_湯沢クリニック	99	1.1%
507_スーパーセンタートライアル八街店	93	1.0%
160_八街郵便局	87	1.0%
520_カインズ八街店	86	1.0%
318_八街眼科	82	0.9%
311_遠藤内科医院	78	0.9%
400_千葉銀行八街支店	76	0.8%
101_八街市立中央公民館・八街市立図書館・郷土資料館	68	0.8%
506_カスミ八街店	66	0.7%
509_ランドロームフードマーケット東吉田店	59	0.7%
106_スポーツプラザ	50	0.6%
103_八街市老人福祉センターゆうゆう	47	0.5%
366_沖永歯科医院	46	0.5%
405_JA千葉みらい八街支店	45	0.5%
508_ランドロームフードマーケット八街店	44	0.5%
308_ひじかいクリニック	42	0.5%
404_銚子商工信用組合八街支店	40	0.4%
312_粕谷内科医院	38	0.4%
313_かまだ整形外科	38	0.4%
401_千葉銀行八街支店	37	0.4%
総件数	8,975	-



※到着乗降場名	自宅の件数	3,282 件
	全体の	36.6%

図 利用者の到着地の施設別の状況（上位 30 件）

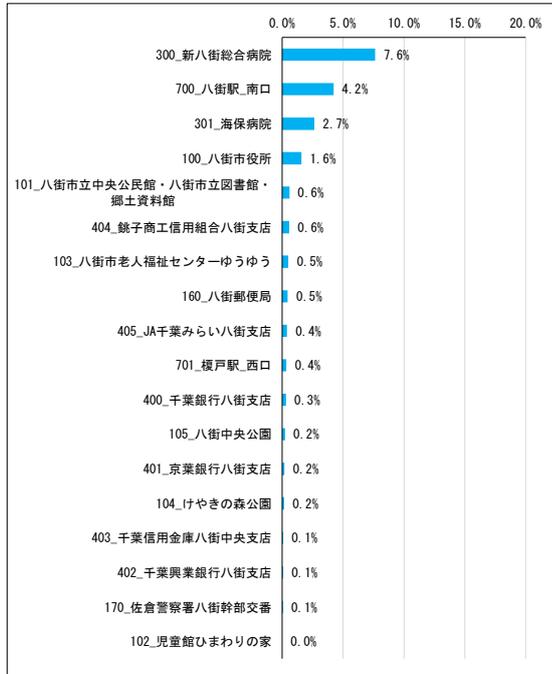
- ・なお、共通乗降場所別の状況でみると、新八街総合病院や海保病院といった医療施設、八街駅や榎戸駅といった鉄道駅、八街市役所以外の施設での利用件数は少なく、利用件数が0件の施設も存在する。

出発地

■共通乗降場所

出発乗降場名

選択肢	回答数	割合
300_新八街総合病院	685	7.6%
700_八街駅_南口	379	4.2%
301_海保病院	238	2.7%
100_八街市役所	143	1.6%
101_八街市立中央公民館・八街市立図書館・郷土資料館	54	0.6%
404_銚子商工信用組合八街支店	52	0.6%
103_八街市老人福祉センターゆうゆう	45	0.5%
160_八街郵便局	42	0.5%
405_JA千葉みらい八街支店	36	0.4%
701_榎戸駅_西口	32	0.4%
400_千葉銀行八街支店	28	0.3%
105_八街中央公園	21	0.2%
401_京業銀行八街支店	18	0.2%
104_けやきの森公園	15	0.2%
403_千葉信用金庫八街中央支店	8	0.1%
402_千葉興業銀行八街支店	7	0.1%
170_佐倉警察署八街幹部交番	6	0.1%
102_児童館ひまわりの家	0	0.0%
総件数	8,975	-



到着地

■共通乗降場所

到着乗降場名

選択肢	回答数	割合
300_新八街総合病院	1,329	14.8%
700_八街駅_南口	519	5.8%
301_海保病院	384	4.3%
100_八街市役所	227	2.5%
701_榎戸駅_西口	116	1.3%
160_八街郵便局	87	1.0%
400_千葉銀行八街支店	76	0.8%
101_八街市立中央公民館・八街市立図書館・郷土資料館	68	0.8%
103_八街市老人福祉センターゆうゆう	47	0.5%
405_JA千葉みらい八街支店	45	0.5%
404_銚子商工信用組合八街支店	40	0.4%
401_京業銀行八街支店	37	0.4%
105_八街中央公園	20	0.2%
104_けやきの森公園	17	0.2%
402_千葉興業銀行八街支店	16	0.2%
170_佐倉警察署八街幹部交番	9	0.1%
403_千葉信用金庫八街中央支店	9	0.1%
102_児童館ひまわりの家	0	0.0%
総件数	8,975	-

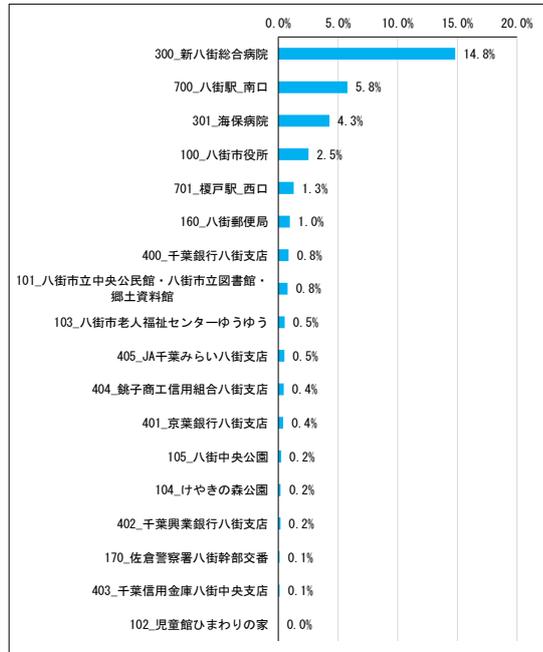
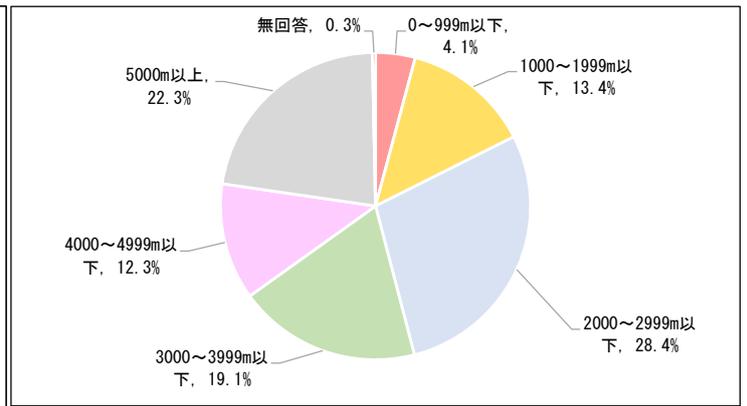
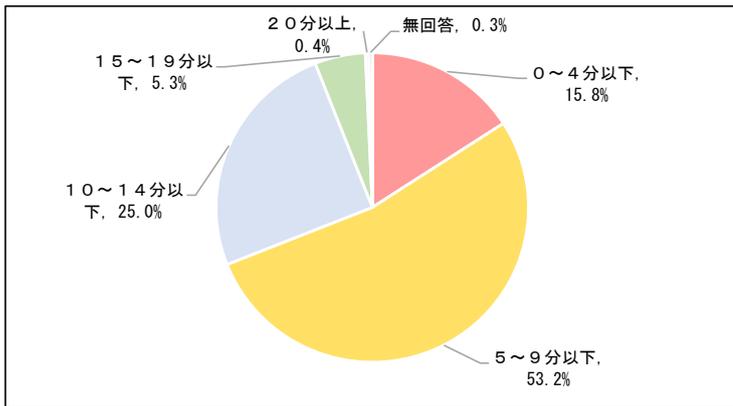


図 共通乗降場所における出発地と到着地の件数

- ・利用時の所要時間は、「5～9分以下」が53.2%と最も高く、次いで、「10～14分以下」が25.0%、「0～4分以下」が15.8%である。
- ・走行距離は、「2000～2999m以下」が28.4%と最も高く、次いで、「5000m以上」が22.3%を占めている。
- ・収受料金は、「500円」が67.7%、「300円」が30.3%を占めている。
- ・なお、利用件数8945件のうち、乗り継ぎ状況の件数は91件と少ない。

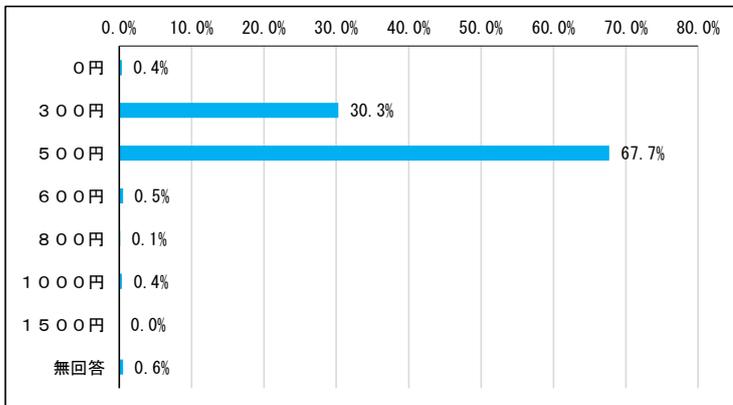
利用時の所要時間

走行距離



収受料金

乗り継ぎ状況



時期	回答数
令和5年10月	7
令和5年11月	12
令和5年12月	14
令和6年1月	8
令和6年2月	8
令和6年3月	11
令和6年4月	6
令和6年5月	4
令和6年6月	3
令和6年7月	9
令和6年8月	9
合計	91

※「乗り継ぎ元予約番号」と「乗り継ぎ先予約番号」の状況から確認

図 利用時の所要時間、走行距離、収受料金及び乗り継ぎ状況

#### 4. 6. 3 チョイソコ運行での今後の改善策（案）

##### （1）一部医療施設の共通乗降場所の追加

- ・利用者の利用目的で「通院」が最も多く、利用者及び非利用者の不満の内容で「南北に運行区域が分かれている」が最も多くなっていることを踏まえ、利用件数の多い医療施設（長谷川病院ややちまた皮膚科）を共通乗降場所に追加する。

##### （2）土曜日の運行日の設定

- ・利用者及び非利用者の不満の内容で「土曜・日曜・祝日の運行がない」が多く、新八街総合病院や海保病院といった医療施設の利用件数が多いことを踏まえ、土曜日を運行日と設定する。

##### （3）利用実態やニーズを踏まえた共通乗降場所の見直し

- ・共通乗降場所として、公共施設が8箇所、金融機関が6箇所指定されているが、一部の利用件数が少ない。その一方で、近傍の商業施設の利用件数が多い。また、利用目的も、買物が通院に次いで多いことを考慮し、共通乗降場所の見直しを行う。

利用件数が多い、共有乗降場所の指定の要望の多い商業施設を設定

イオン八街線

トウズ八街店

カインズ八街店

利用件数の少ない公共施設や金融機関を除外

千葉信用金庫八街中央支店

千葉興業銀行八街支店

佐倉警察署八街幹部交番

児童館ひまわりの家

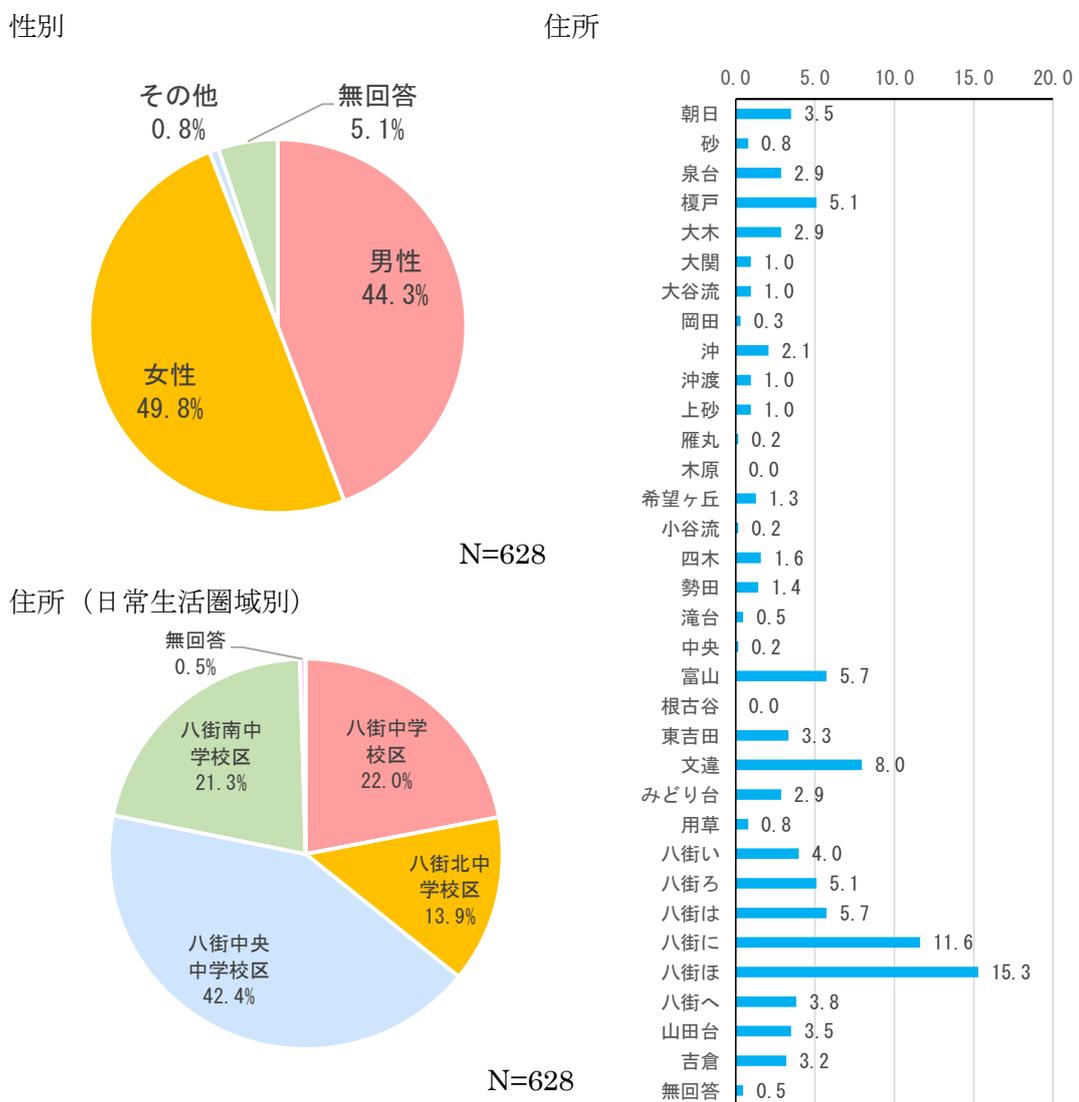
#### 4. 7 公共交通に関する市民アンケート調査

令和6年11月時点で15歳以上の市民を対象として、2,000人の市民を無作為抽出したうえで、調査票を郵送配布し、628人の回答を得ている。(回答率31.4%)

公共交通に関するアンケートの結果を分析すると、下記のようになる。

##### 4. 7. 1 回答者の属性

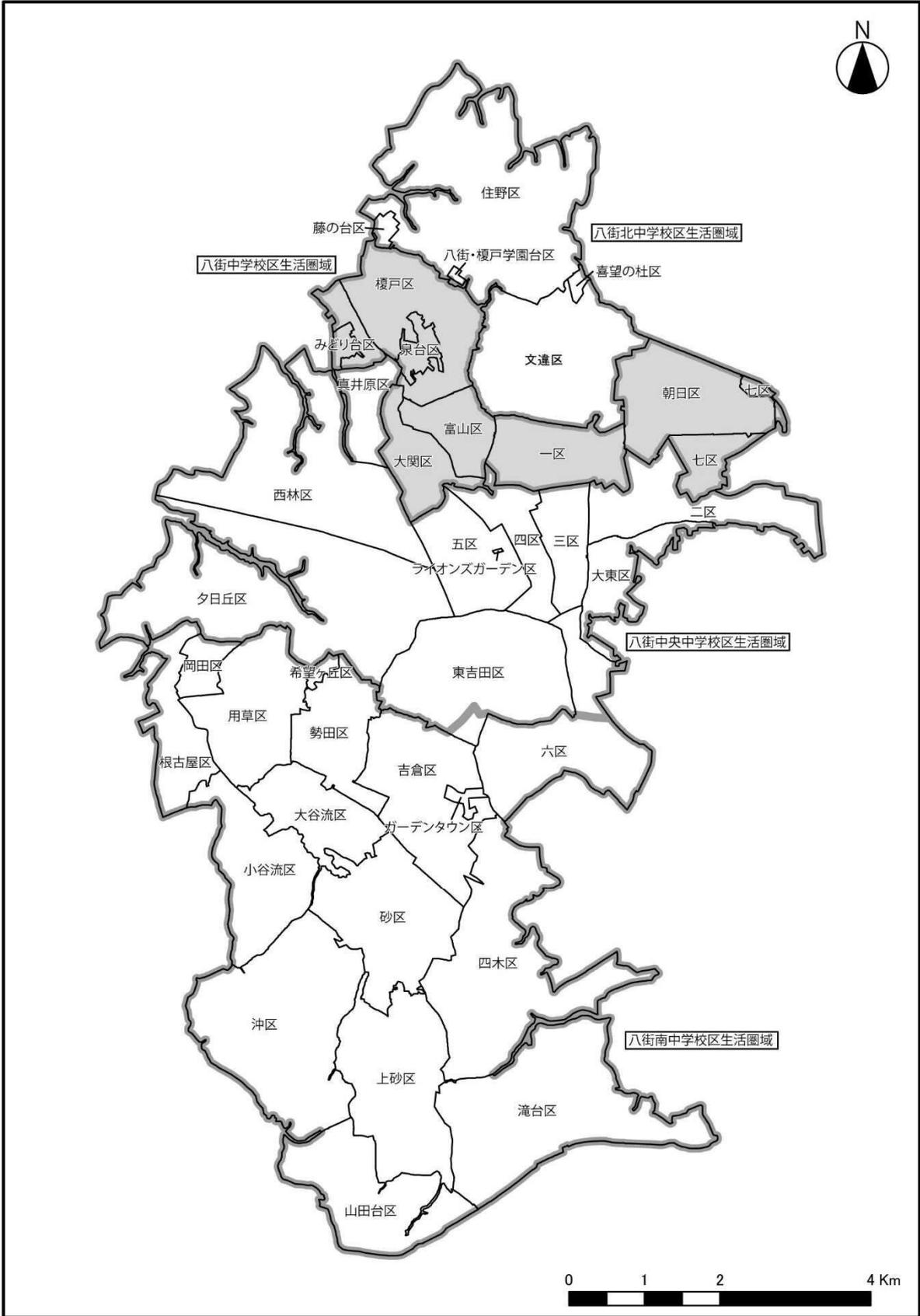
- ・性別は、「女性」が49.8%、「男性」が44.3%を占めている。
- ・住所は、「八街ほ」が15.3%、「八街に」が11.6%と10%以上と他地域より高くなっている。また、生活圏域別でみると、「八街中央中学校区」が42.4%を占めている。



※日常生活圏域の定義

住民が日常生活を営んでいる地域として、地理的条件、人口、交通事情、その他社会的条件、介護給付等の対象サービスを提供するための施設の整備状況、その他の条件を総合的に勘案して定める区域（八街市での日常生活圏域の設定は次頁参照）

図 回答者の属性（性別と住所）

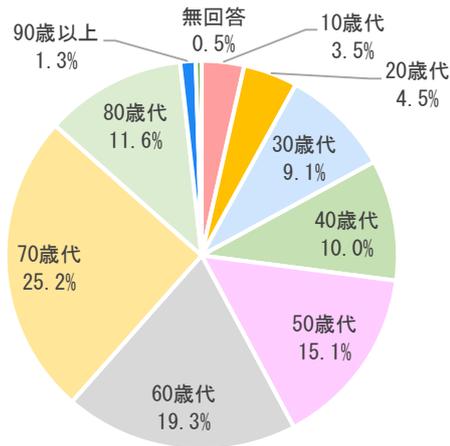


出典：八街市高齢者福祉計画 高齢者福祉計画・介護保険事業計画（案） 令和3年3月

図 八街市の日常生活圏域の設定

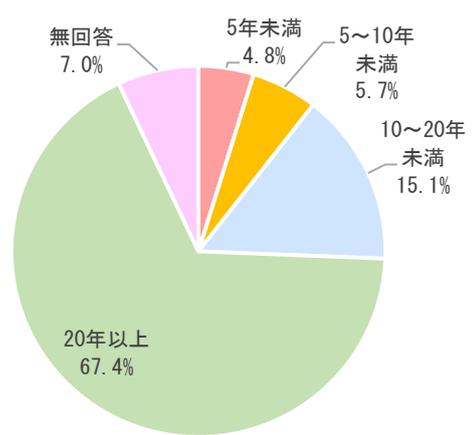
- ・年齢は、「70歳代」が25.2%と最も高く、次いで、「60歳代」が19.3%、80歳代が11.6%を占めている。
- ・居住年数は、「20年以上」が67.4%、世帯構成は、「配偶者」が53.7%を占めている。
- ・職業は、「会社員・公務員」が29.5%と最も高く、次いで、「無職」が27.7%を占めている。

年齢



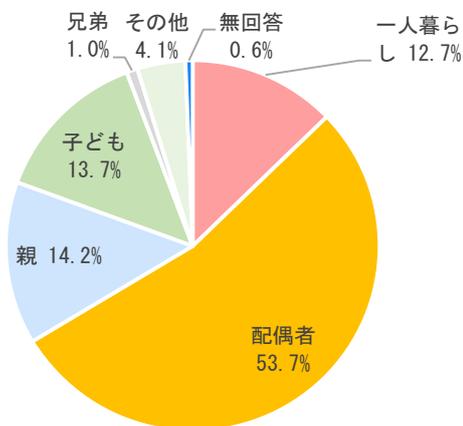
N=628

居住年数



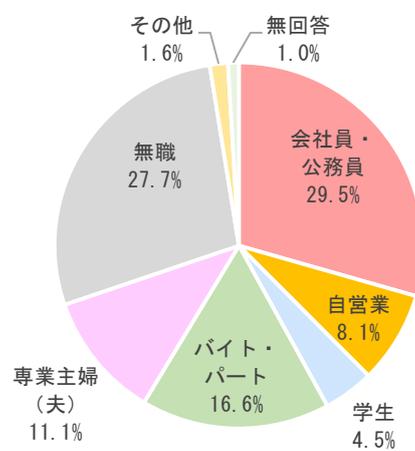
N=628

世帯構成



N=628

職業

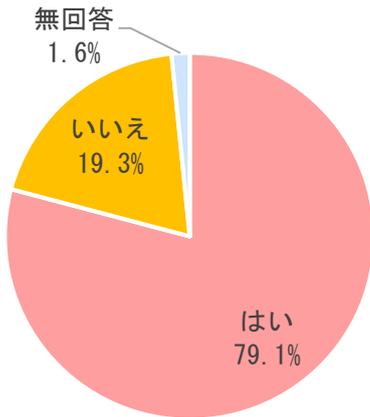


N=628

図 回答者の属性（年齢、居住年数、世帯構成、職業）

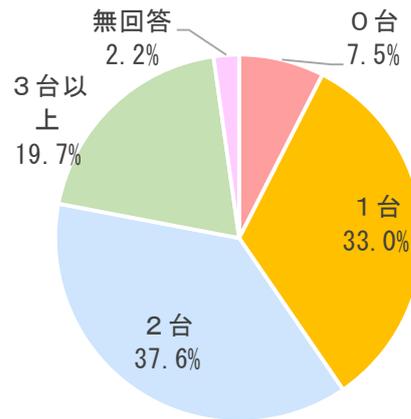
- ・運転免許証の所持は、「はい（持っている）」が79.1%を占めている。
- ・自家用車の所有台数は、「2台」が37.6%、「1台」が33.0%を占めている。
- ・移動手段の所持状況をみると、自動車では、「自分用がある」が66.2%と最も高くなっている。一方、原付・バイクと自転車では、「持っていない」が高く、それぞれ、76.9%、50.2%を占めている。

運転免許証の所持



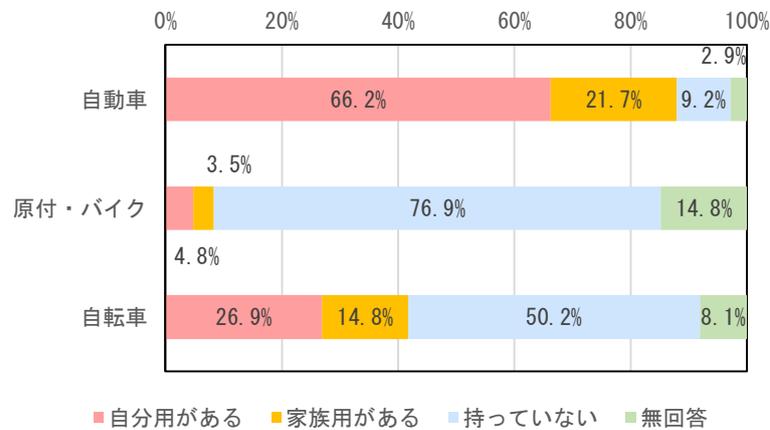
N=628

自家用車の所有台数



N=628

移動手段の所持状況

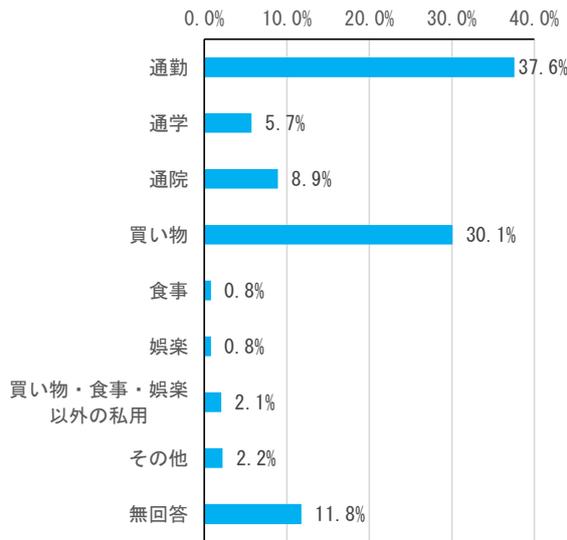


N=628

図 回答者の属性（運転免許証の所持、自家用車の所有台数、移動手段の所持状況）

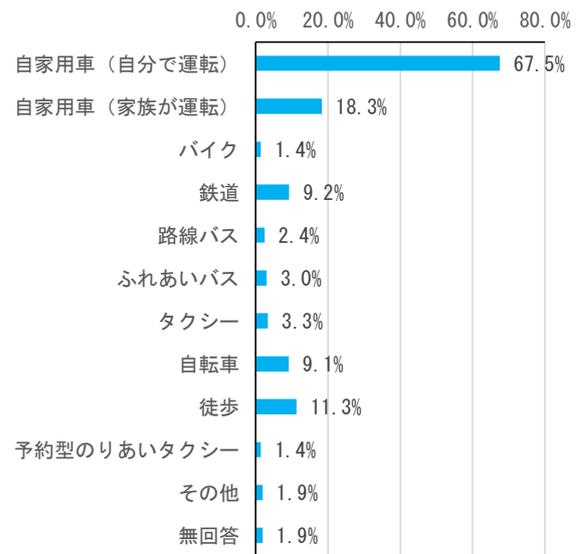
- ・最も多い外出目的では、「通勤」が37.6%、「買い物」が30.1%を占め、移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が67.5%を占めている。
- ・2番目に多い外出目的では、「買い物」が37.4%、「通院」が15.3%を占め、移動手段は、「自家用車（自分で運転）」が66.9%を占めている。

最も多い外出目的



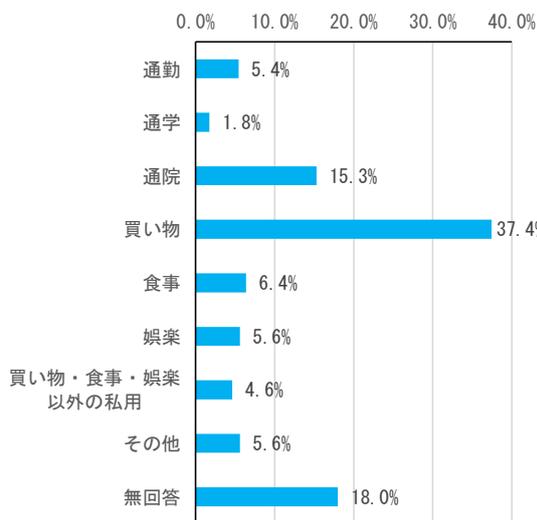
N=628

移動手段



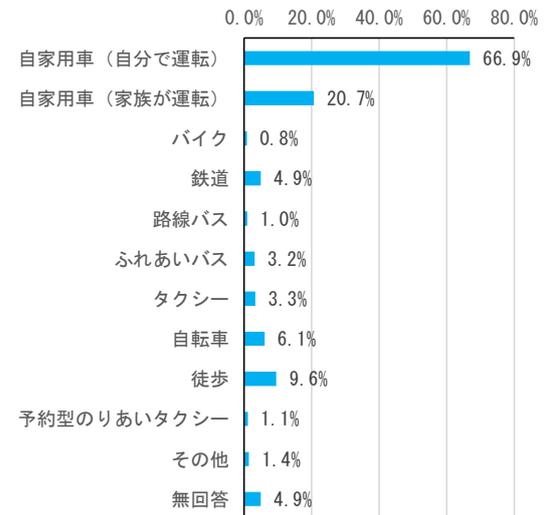
N=628

2番目に多い外出目的



N=628

移動手段



N=628

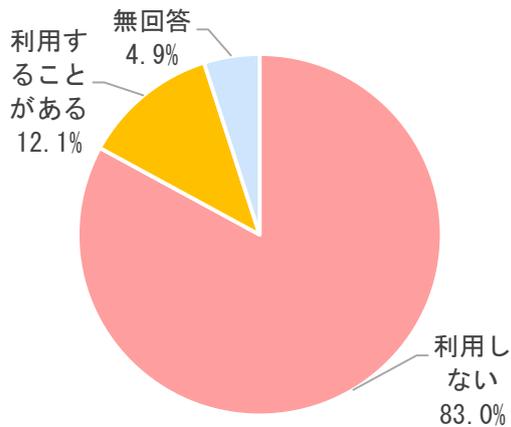
※移動手段は複数回答あり

図 回答者の日常生活での移動目的と移動手段

#### 4. 7. 2 路線バスとふれあいバスの利用実態

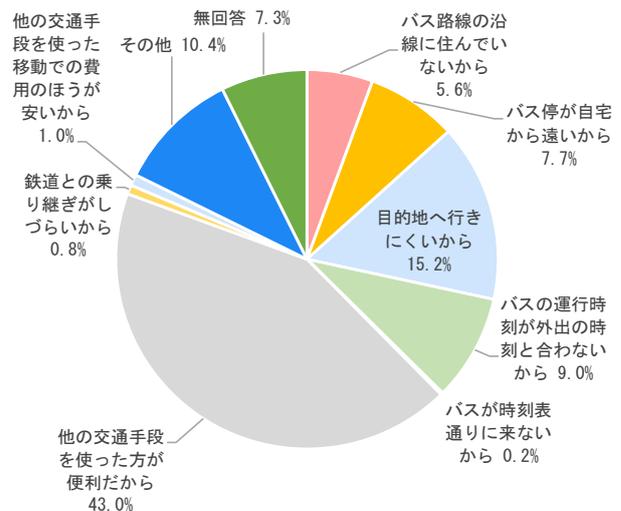
- ・路線バスとふれあいバスの利用は、「利用しない」が83.0%を占めている。
- ・路線バスとふれあいバスを利用しない理由は、「他の交通手段を使った方が便利だから」が43.0%を占めている。
- ・路線バスとふれあいバスの利用頻度は、「年に数日」が51.3%を占めている。
- ・路線バスとふれあいバスの利用理由は、「目的地に行きやすいから」が40.8%、「バス停が自宅から近いから」が39.5%を占めている。

路線バスとふれあいバスの利用



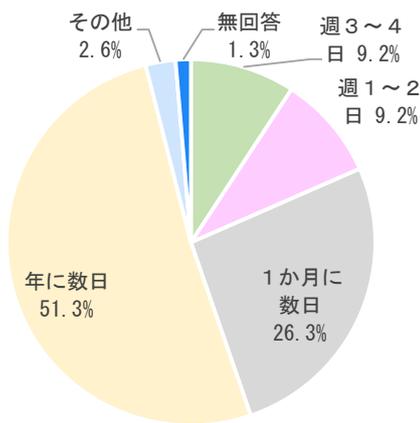
N=628

路線バスとふれあいバスを利用しない理由



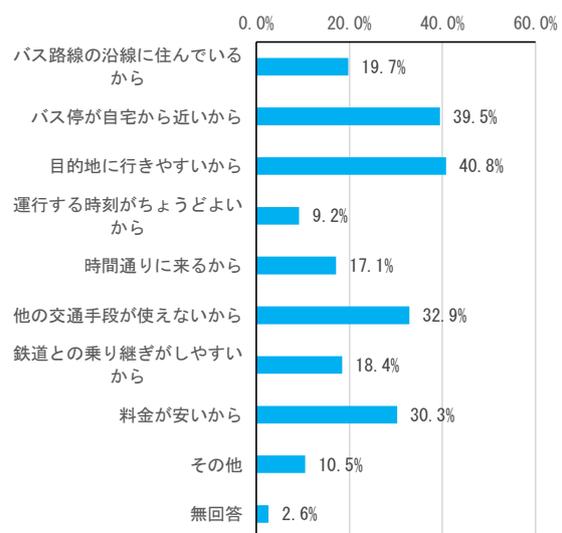
N=521

路線バスとふれあいバスの利用頻度



N=76

路線バスとふれあいバスの利用理由

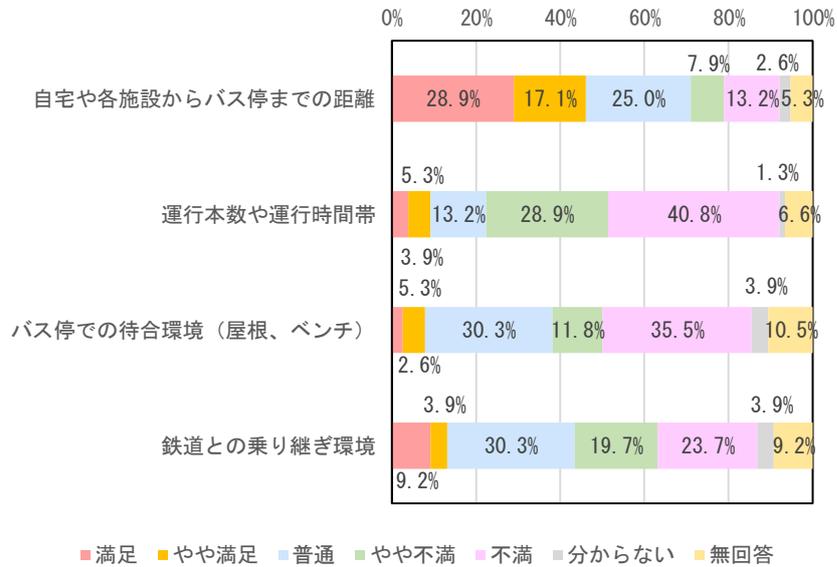


N=76

※路線バスとふれあいバスの利用理由は複数回答あり

図 路線バスとふれあいバスの利用実態

- ・路線バスとふれあいバスの満足状況をみると、「自宅や各施設からバス停までの距離」は、「満足」が28.9%、「やや満足」が17.1%を占めている。
- ・「運行本数や運行時間帯」、「バス停での待合環境（屋根、ベンチ）」、「鉄道との乗り継ぎ環境」は、「不満」「やや不満」の割合が高く、「運行本数や運行時間帯」では「不満」「やや不満」の合計で69.7%を占めている。



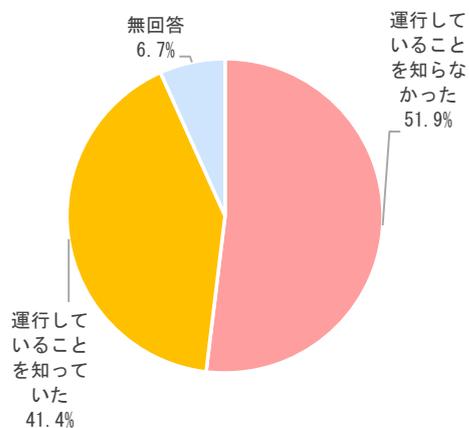
N=76

図 路線バスとふれあいバス利用での満足状況

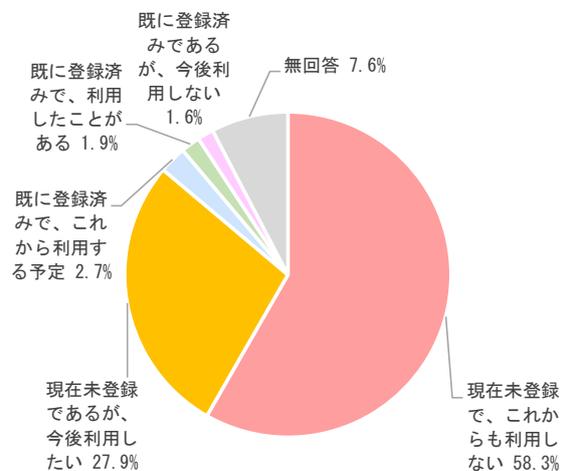
#### 4. 7. 3 チョイソコの利用実態

- ・チョイソコ運行の認知について、「運行していることを知らなかった」が51.9%、「運行していることを知っていた」が41.4%を占めている。
- ・チョイソコの利用及び登録について、「現在未登録で、これからも利用しない」が58.3%を占めている。
- ・チョイソコを利用しない理由は、「他の交通手段を使ったほうが便利だから」が60.6%を占めている。
- ・チョイソコを利用する理由は、「自宅の前で乗り降りできるから」が46.1%、「移動の費用が他の交通手段より安いから」が35.3%を占めている。

チョイソコ運行の認知



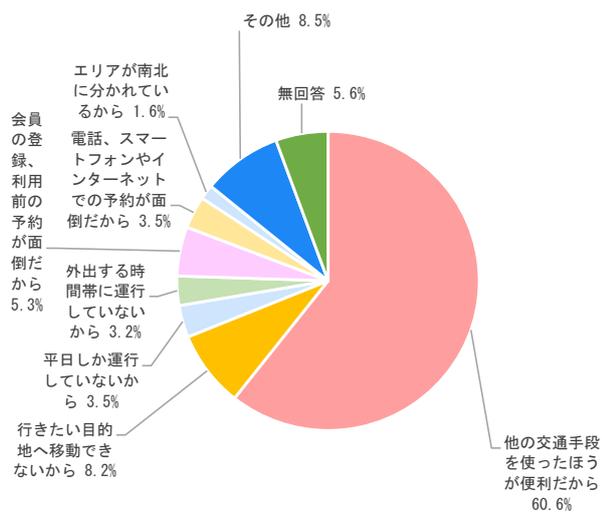
利用及び登録



N=628

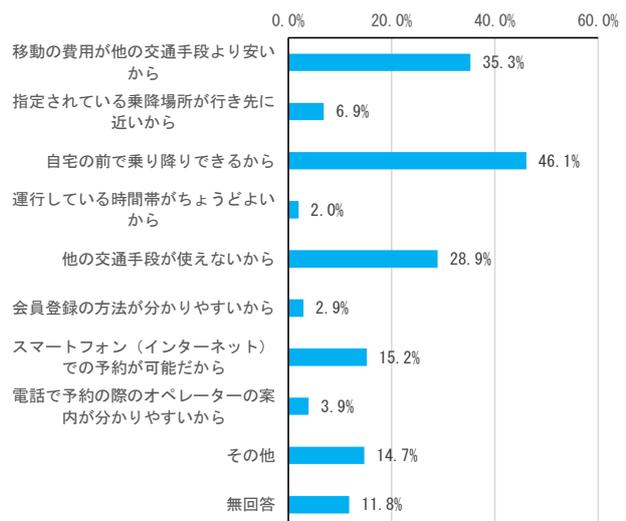
N=628

利用しない理由



N=376

利用する理由



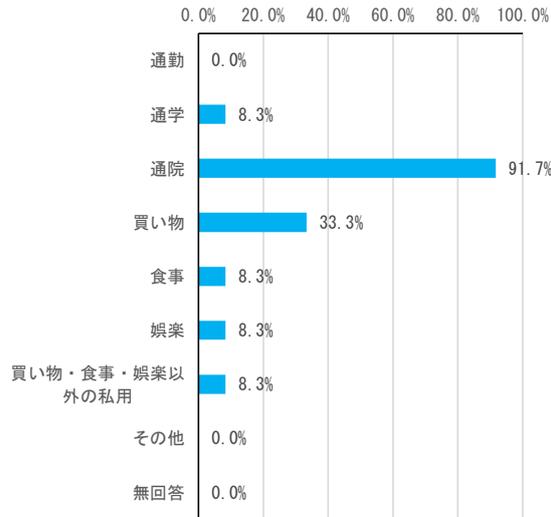
N=204

※利用する理由は複数回答あり

図 チョイソコの利用実態

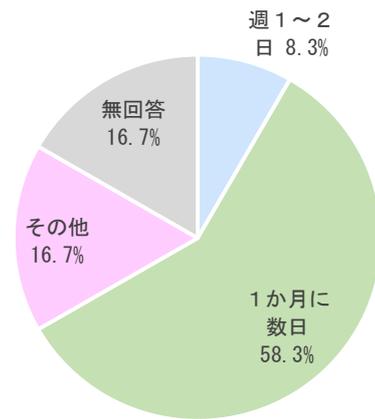
- ・チョイソコの利用目的は、「通院」が91.7%、「買い物」が33.3%を占めている。
- ・チョイソコの利用頻度は、「1か月に数日」が58.3%を占めている。
- ・チョイソコ満足状況は、「不満」が16.7%、「やや不満」が58.3%を占めている。  
なお、不満の理由で最も多いのは、「利用したい時間帯に予約できない場合があった」が44.4%を占めている。

チョイソコの利用目的



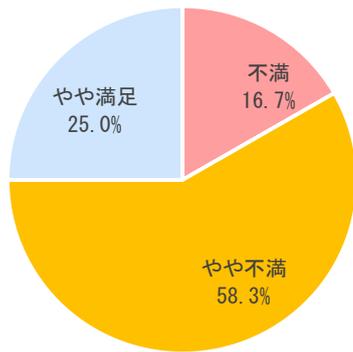
N=12

チョイソコの利用頻度



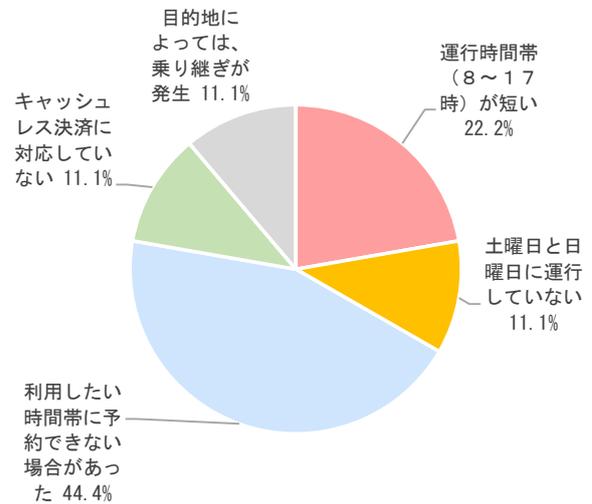
N=12

チョイソコの満足状況



N=12

チョイソコ利用での不満の理由



N=12

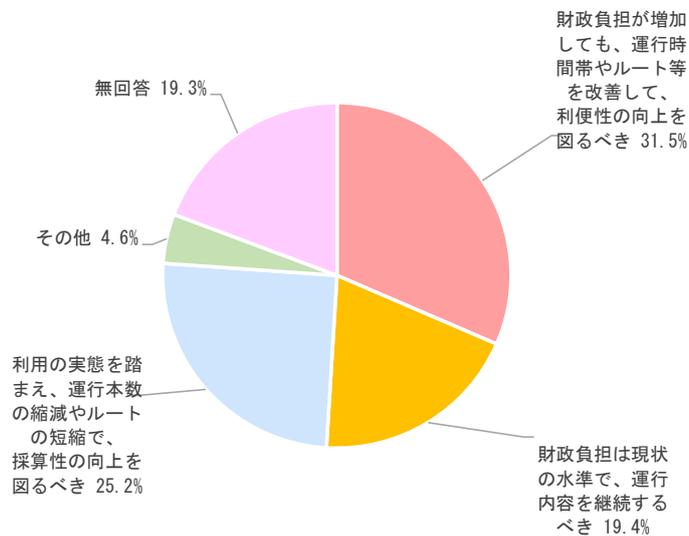
※利用目的は複数回答あり

図 チョイソコの利用状況及び満足状況

#### 4. 7. 4 公共交通全般への意見

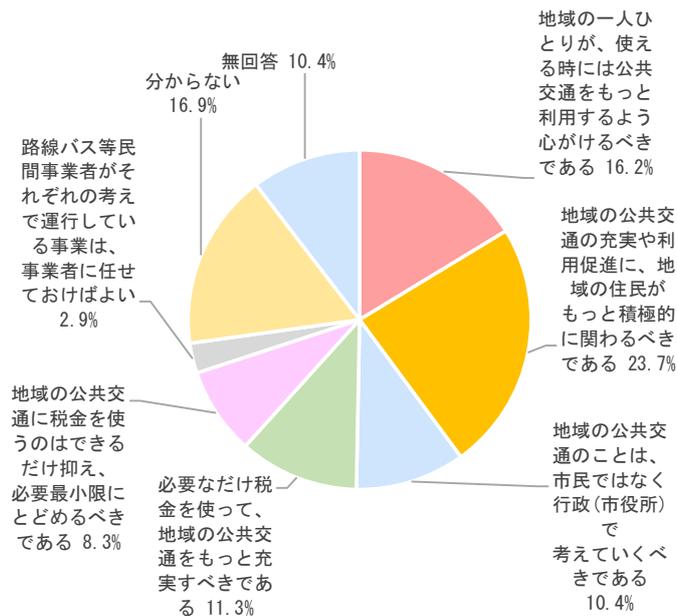
- ・ふれあいバスの財政負担に対する考えは、「財政負担が増加しても、運行時間帯やルート等を改善して、利便性の向上を図るべき」が 31.5%、「利用の実態を踏まえ、運行本数の縮減やルートの短縮で、採算性の向上を図るべき」が 25.2%と、利便性及び採算性の向上の両面の意見が多くなっている。
- ・公共交通に対する考えは、「地域の公共交通の充実や利用促進に、地域の住民がもっと積極的に関わるべきである」が 23.7%と最も多く、次いで、「地域の一人ひとりが、使える時には公共交通をもっと利用するよう心がけるべきである」が 16.2%を占めている。

##### ふれあいバスの 財政負担に対する考え



N=628

##### 公共交通に対する考え



N=628

図 ふれあいバスの財政負担に対する考えと公共交通に対する考え

なお、ふれあいバスとチョイソコの運行においては、下記に示す意見が挙がっている。

#### ふれあいバス

- ・増便してくれたら駅までのアクセス等便利になるので今より利用したいと思っている。
- ・本数を増して欲しい。行きはふれあいバス、帰りはタクシーを利用している。
- ・コースの短縮ができればありがたいと思う。
- ・通学や通勤時間にバスの増便がないと使用しづらい。(特に夕方の下校時間)
- ・朝と夕方の駅から市内の中学、高校までの本数を増やしてくれると助かる。
- ・南コースは以前八街総合病院に乗り入れていましたが、今はありません。どうか乗り入れていただけませんか。
- ・経費節減の為、今の路線で「空車」に近い状態では燃費ももったいない。スーパー、市役所、病院など行き先を絞っても良いのではないか。
- ・採算割れの状況で運行を続けるのは健全ではない。採算が取れる状況まで利用状況を高めるか、運賃を上げるか、さもなければ廃止するのもやむを得ない。
- ・市民が満足するべく運営がなされているか住民がもっと身近にかかわれる形を作るべきです。行政のもとに住民が考え、実行できるものを考え、それをもっとわかりやすく周知してほしい。

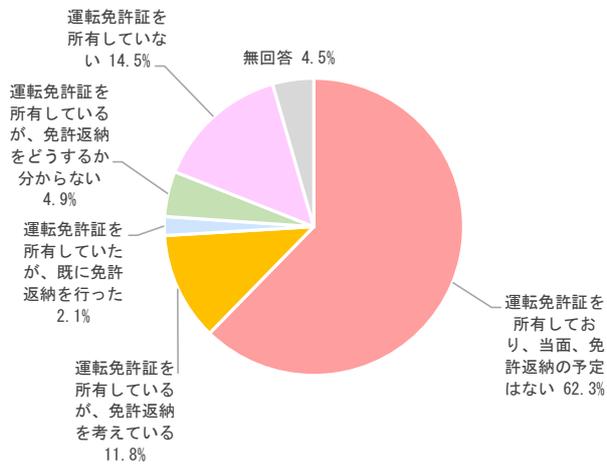
#### チョイソコ

- ・たくさん広告、宣伝し、認知度を高めてほしい。
- ・チラシとか各家庭に配ってほしい。
- ・土日祝休みなので不便、運行を検討して頂きたい。
- ・南地区と北地区をまたぐと運賃が倍になるとか使い勝手がよくない。
- ・高齢者は病院や買い物での利用が主であるが、南北での利用が乗り替えとなり料金が2回発生する。人によっては市外の病院への通院者もあり、利用方法は検討が必要。
- ・手続きが難しく、わかりやすくして頂きたい。
- ・利用したい時間帯をなるべく優先して頂きたい。
- ・スーパーや病院へ行ける街にして下さい。
- ・今後更に急速に進む高齢化を考えた時、車の運転に不安や運転ができないという人が増えていくと思います。実際、ふれあいバスを充実させる経済的負担よりは、のりあいタクシーを発展させていくべきかと考えます。安価かつ利便性の向上などで充実を図っていただけると良い。

#### 4. 7. 5 運転免許自主返納における実態

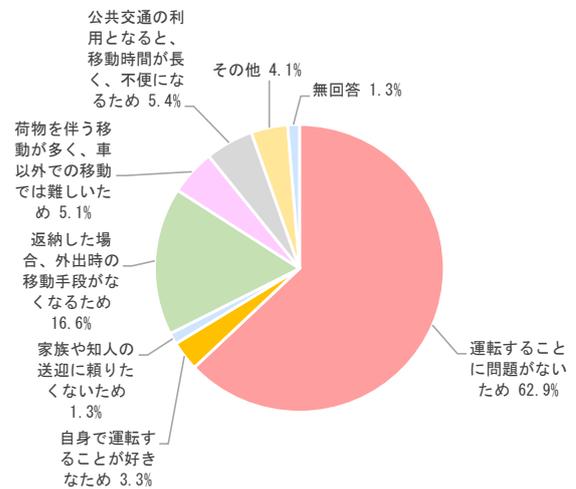
- ・運転免許の自主返納に対する考えは、「運転免許証を所有しており、当面、免許返納の予定はない」が62.3%を占めている。
- ・「当面、免許返納の予定はない」の理由は、「運転することに問題がないため」が62.9%を占めている。
- ・免許返納後の移動手段は、「家族や知人の送迎」が27.6%、「徒歩または自転車」が21.8%を占めている。
- ・免許返納後の日常生活での変化では、「買い物等での荷物が伴う移動で不便を感じている」「自分の車での移動ができなくなり、外出する機会自体が減った」が多くなっている。

自主返納に対する考え



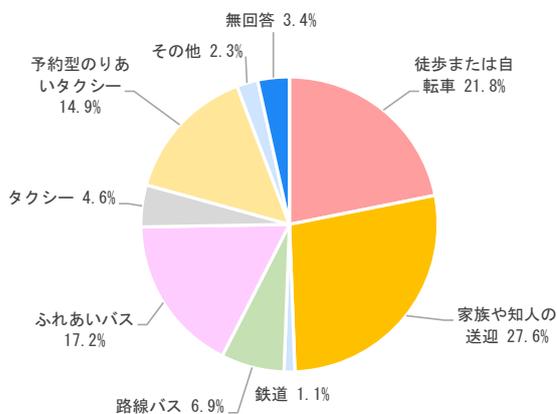
N=628

「当面、免許返納の予定はない」の理由



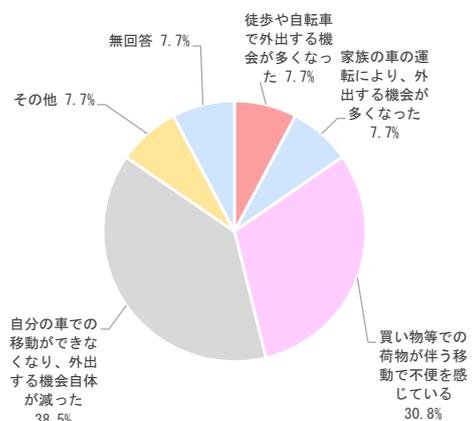
N=391

免許返納後の移動手段



N=87

免許返納後の日常生活での変化



N=13

図 運転免許自主返納における実態

#### 4. 7. 6 調査結果のまとめ

##### (1) 公共交通の利用実態

###### ①路線バスとふれあいバス

- ・「利用しない」が約8割を占め、その理由は、「他の交通手段を使った方が便利だから」が43.0%を占めている。
- ・利用での頻度は、「年に数日」が約5割と、利用の回数は少ないと推測される。
- ・利用者の満足状況をみると、「運行本数や運行時間帯」での「不満」「やや不満」の割合の合計が約7割を占めている。

###### ②チョイソコ

- ・運行の実施は約4割の回答者が知っており、利用及び登録については、「現在未登録で、これからも利用しない」が約6割を占めている。
- ・利用目的は、「通院」が約9割を占め、利用頻度は、「1か月に数日」が約6割を占め、通院での定期的な利用が多いと推測される。
- ・利用者の満足状況は、「不満」と「やや不満」の合計が約8割を占め、不満の理由で最も多いのは、「利用したい時間帯に予約できない場合があった」が44.4%を占めている。

##### (2) 運転免許自主返納における実態

- ・運転免許の自主返納に対する考えは、「運転免許証を所有しており、当面、免許返納の予定はない」が約6割を占め、その理由は、「運転することに問題がないため」が約6割を占めている。
- ・免許返納後の移動手段は、「家族や知人の送迎」、「徒歩または自転車」が多く、公共交通の利用は少なくなっている。
- ・免許返納後の日常生活での変化では、「買い物等での荷物が伴う移動で不便を感じている」「自分の車で移動ができなくなり、外出する機会自体が減った」が多く、自家用車を利用できなくなることで、日常生活での移動に不安を感じている。

##### (3) 公共交通全般に対する意見

- ・ふれあいバスの財政負担に対する考えは、利便性の向上と採算性の向上の意見が約3割程度を占めており、運行の見直しでは、利用実態やニーズを考慮することが必要である。
- ・公共交通に対する考えは、「利用促進のための住民参加」や「日常生活での公共交通利用の心がけ」に対する意識が、それぞれ2割程度を占めており、公共交通を身近に必要な手段として、住民に認知させることが必要である。

#### 4. 8 交通空白地域の調査

##### 4. 8. 1 公共交通空白地域の状況

バス停及び鉄道駅の徒歩圏域以外の地域を公共交通空白地域とすると、市の南部で公共交通空白地域が多く存在している。

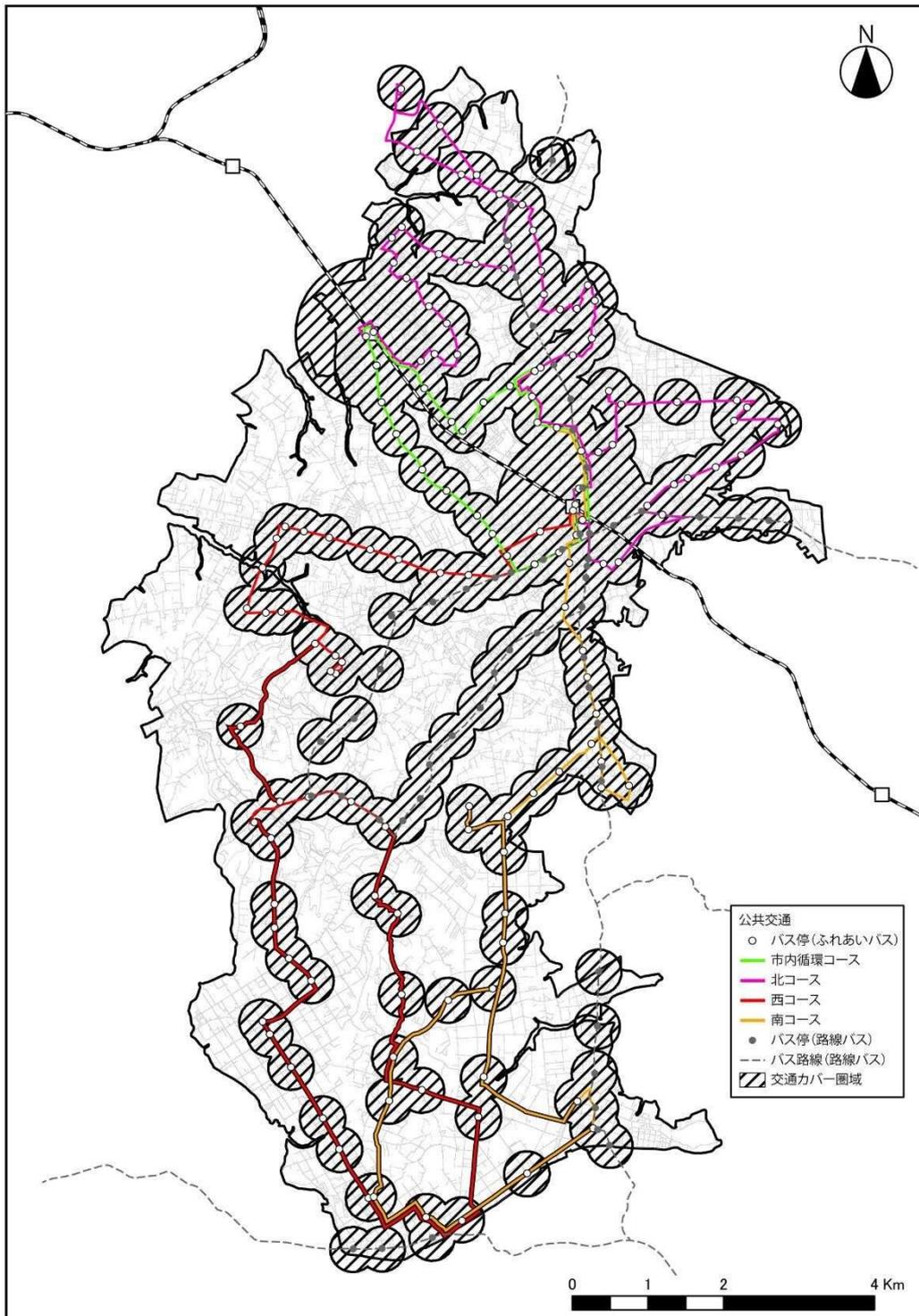


図 公共交通空白地域の状況

#### 4. 8. 2 ふれあいバス及び路線バスのバス停別の運行本数

##### (1) ふれあいバス

運行本数の状況を見ると、西コース、北コース、南コースの一部区間のバス停での運行本数は7本以下と、市内の他の区間に位置するバス停に比べて少なくなっている。

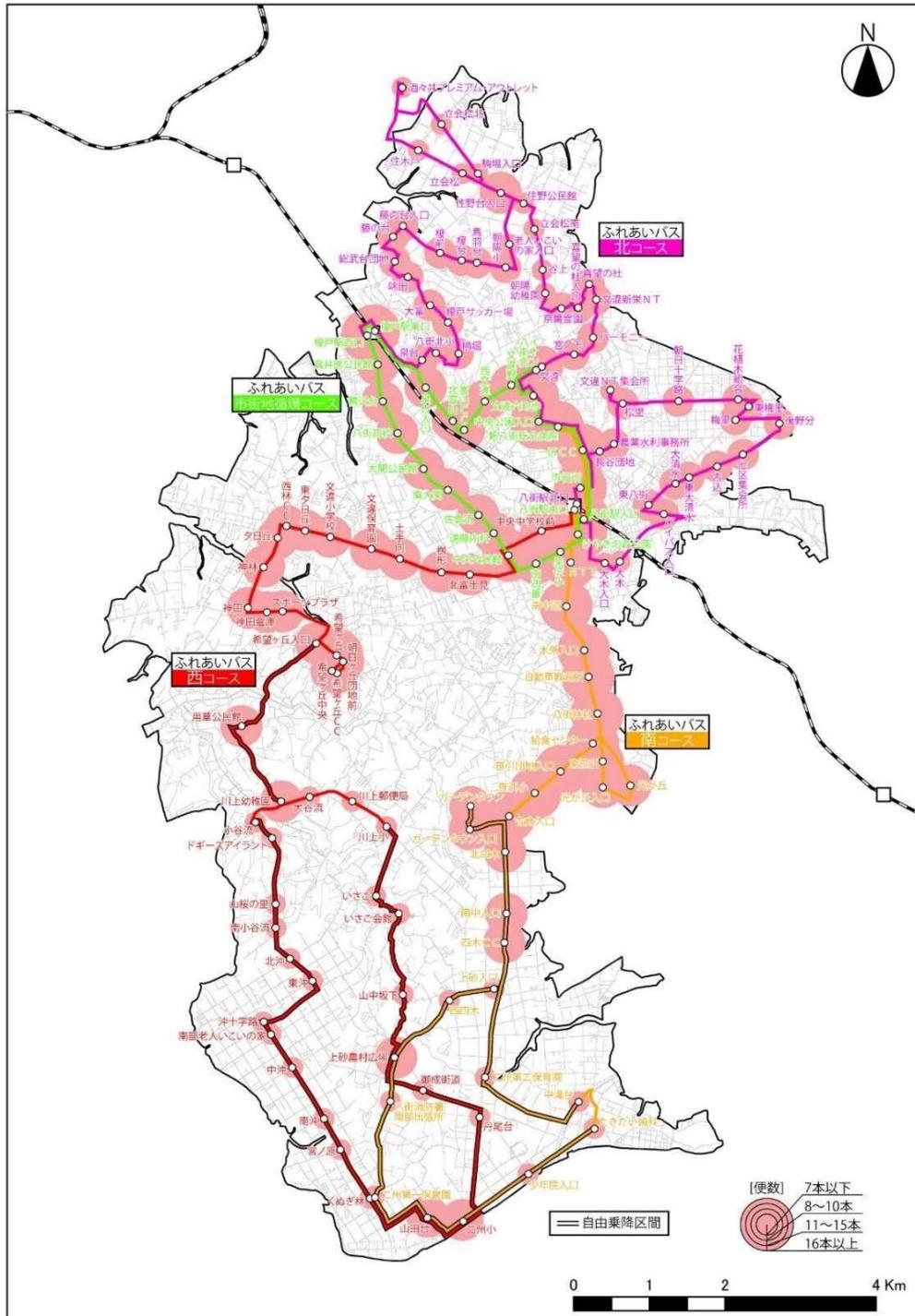


図 ふれあいバスのバス停別の運行本数

## (2) 路線バス

運行本数の状況を見ると、八街市の南側で運行する路線（九十九里鉄道八街線）のバス停での運行本数は7本以下と、市内の他の区間に位置するバス停に比べて少なくなっている。

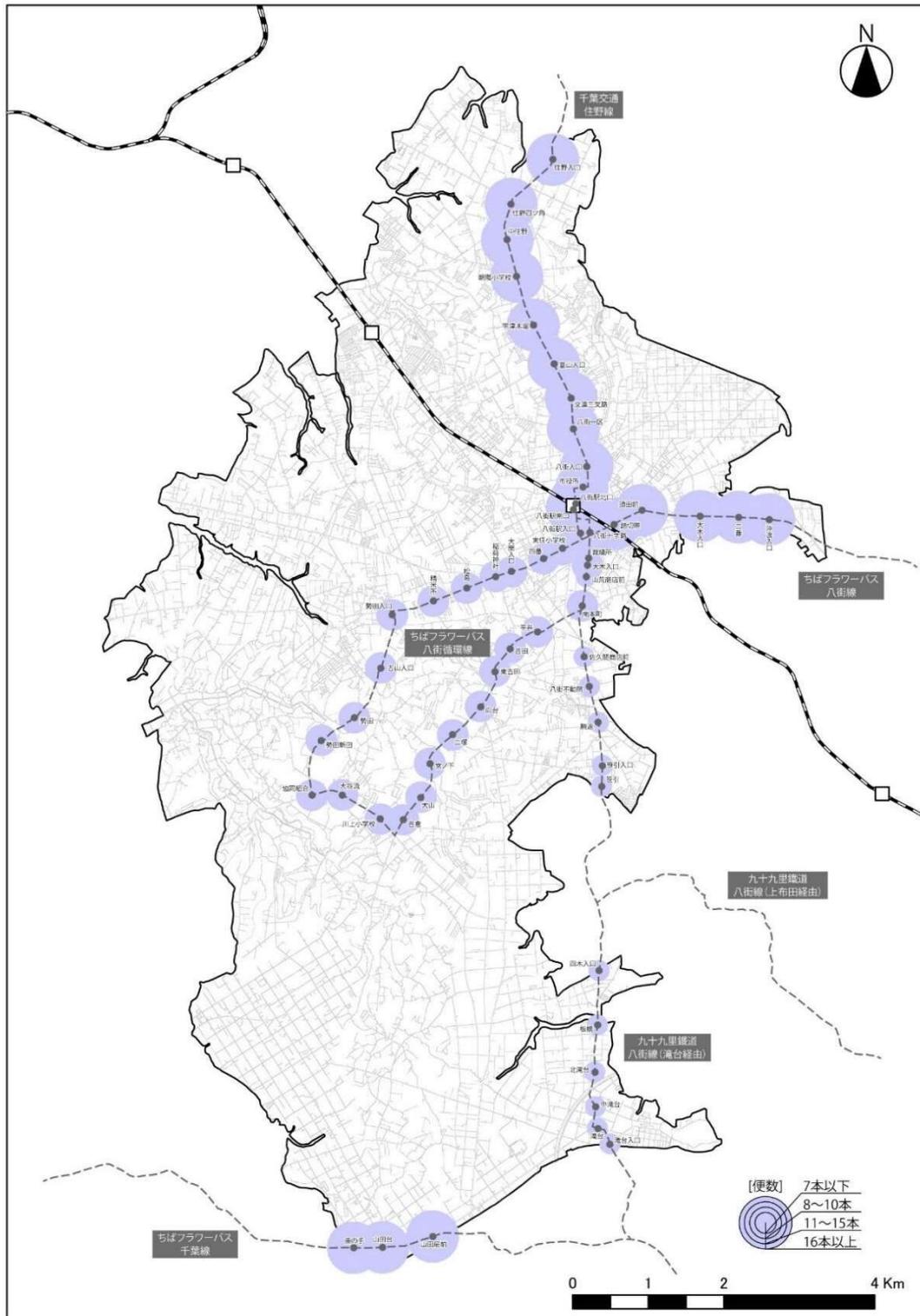


図 路線バスのバス停別の運行本数

#### 4. 8. 3 公共交通の人口カバー率の状況

路線バス及びふれあいバスのバス停から 300m圏域と鉄道駅から 1000m圏域に属している地域の人口を算出し、市全域に対する人口カバー率を算出すると下記ようになる。

全部のバス停及び鉄道駅の場合では 66.2%であるが、運行本数 8 本以上のバス停と限定すると 61.4%に低下し、公共交通の利用が不便な状況と推測される。また、高齢者人口で運行本数 8 本以上のバス停と限定すると、さらに低下し 59.4%となる。

表 公共交通の人口カバー率の状況

##### 全部のバス停及び鉄道駅の場合

	人口	高齢者人口
市全域	69,389	22,125
公共交通圏域	45,966	14,300
公共交通空白地域	23,423	7,825
カバー率	66.2%	64.6%

##### 運行本数 8 本以上のバス停及び鉄道駅の場合

	人口	高齢者人口
市全域	69,389	22,125
公共交通圏域	42,571	13,144
公共交通空白地域	26,818	8,981
カバー率	61.4%	59.4%

※人口、高齢者人口は令和 2 年国勢調査

公共交通圏域と公共交通空白地域の人口は、250mメッシュ単位の人口と圏域外の部分の面積から、按分して算出

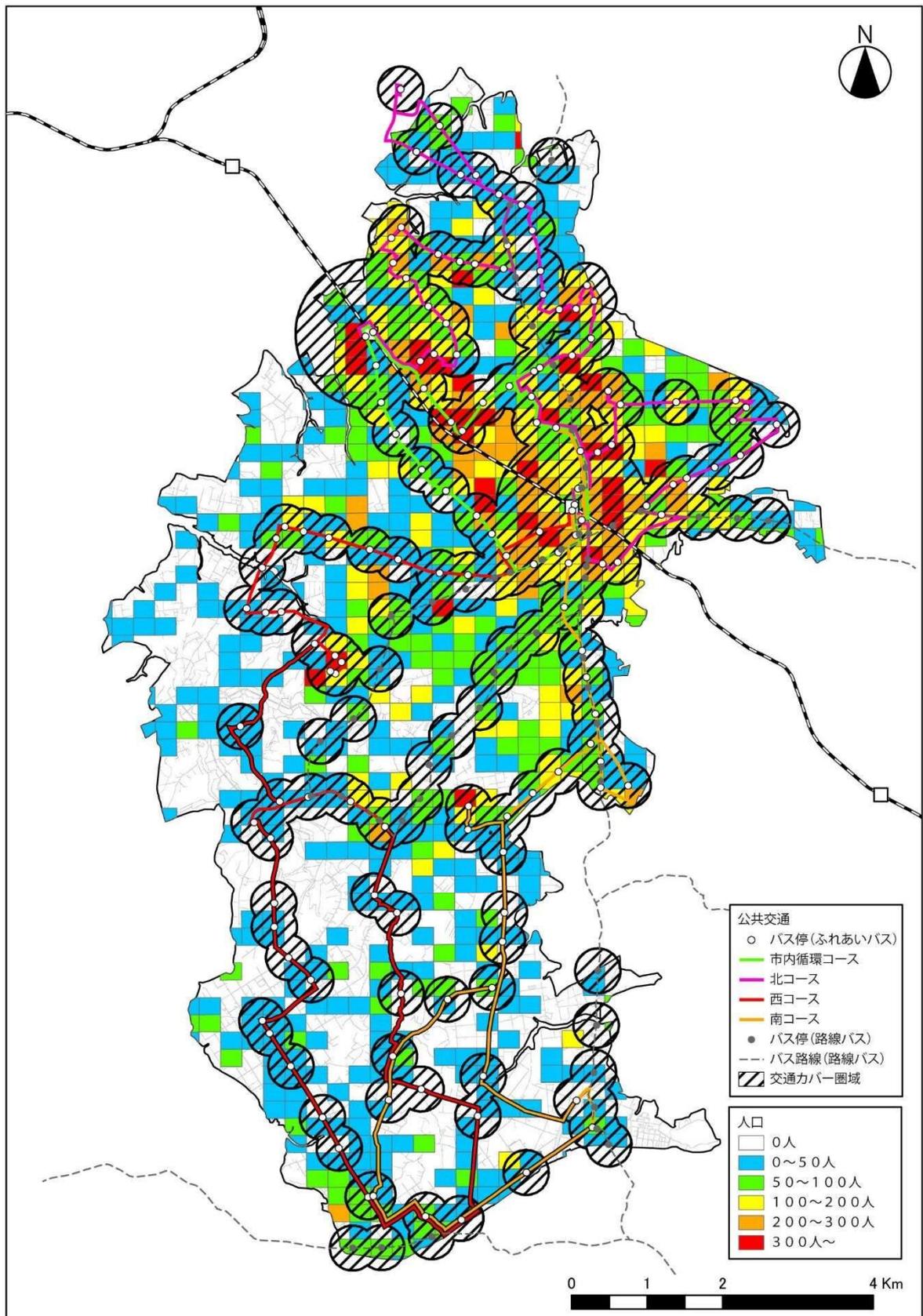


図 公共交通人口カバー圏域の状況（全バス停で全人口の場合）

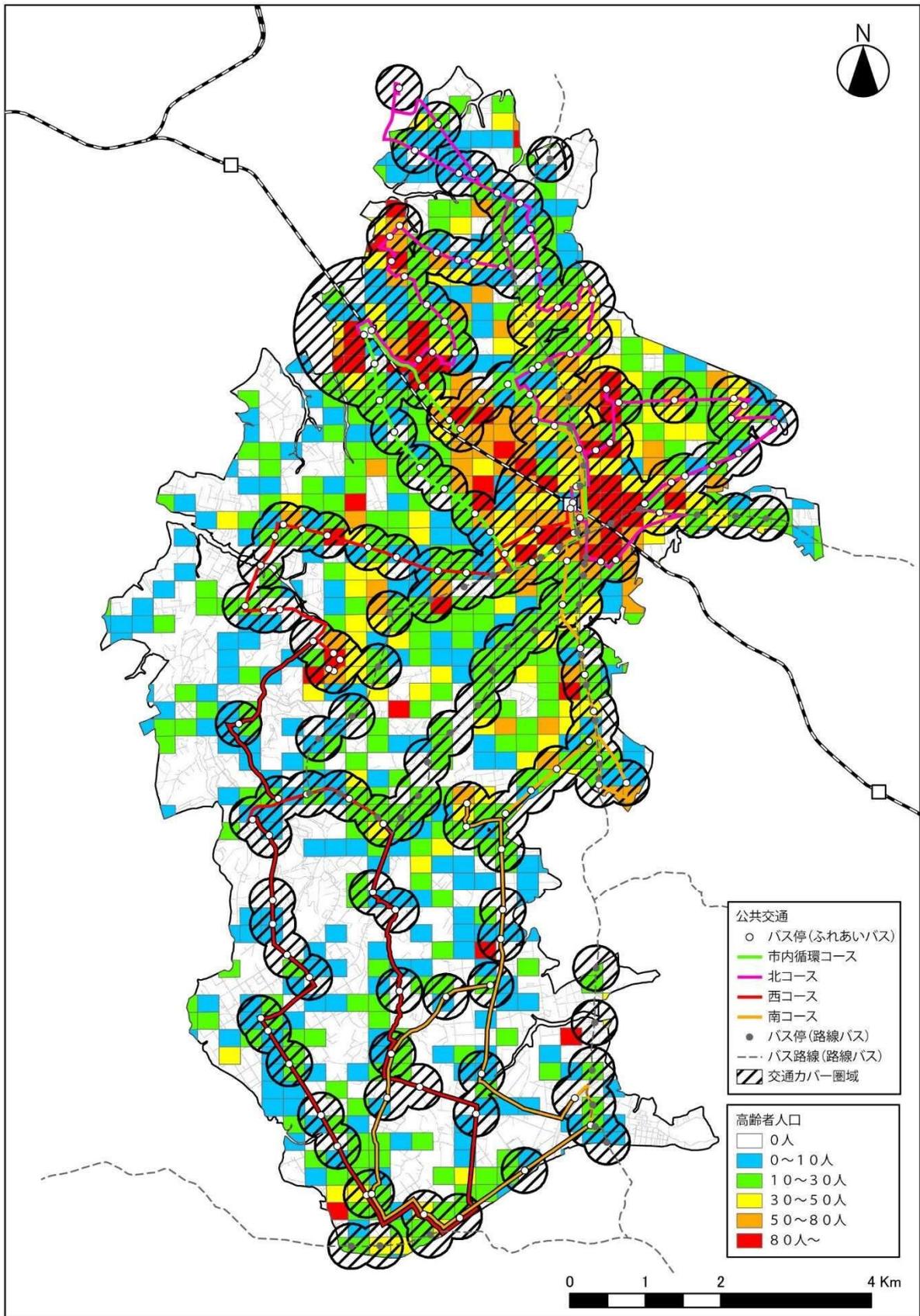


図 公共交通人口カバー圏域の状況（全バス停で65歳以上人口の場合）

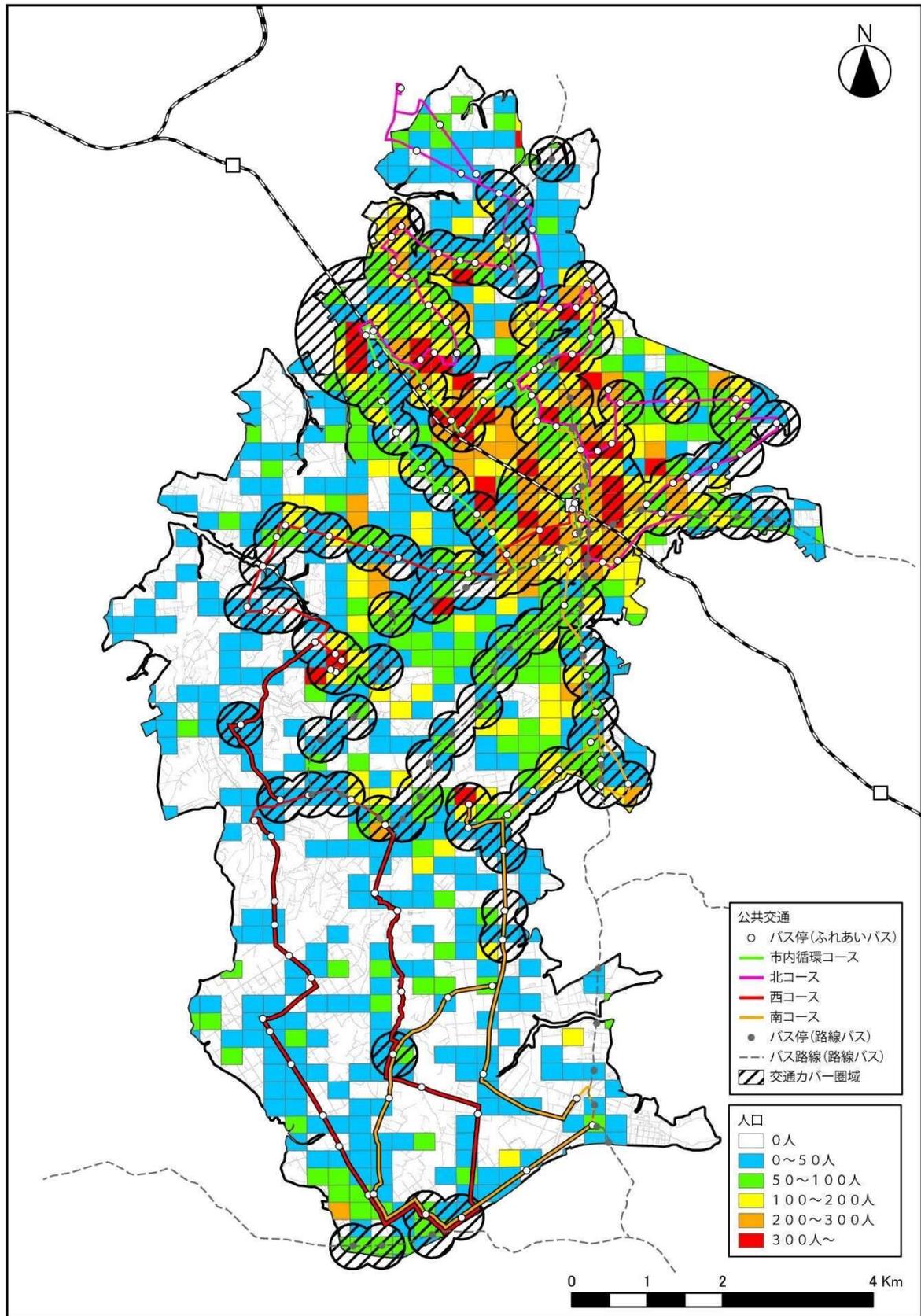


図 公共交通人口カバー圏域の状況 (全バス停で全人口の場合)  
 (ふれあいバス及び路線バスのバス停で8本以上と限定した場合)

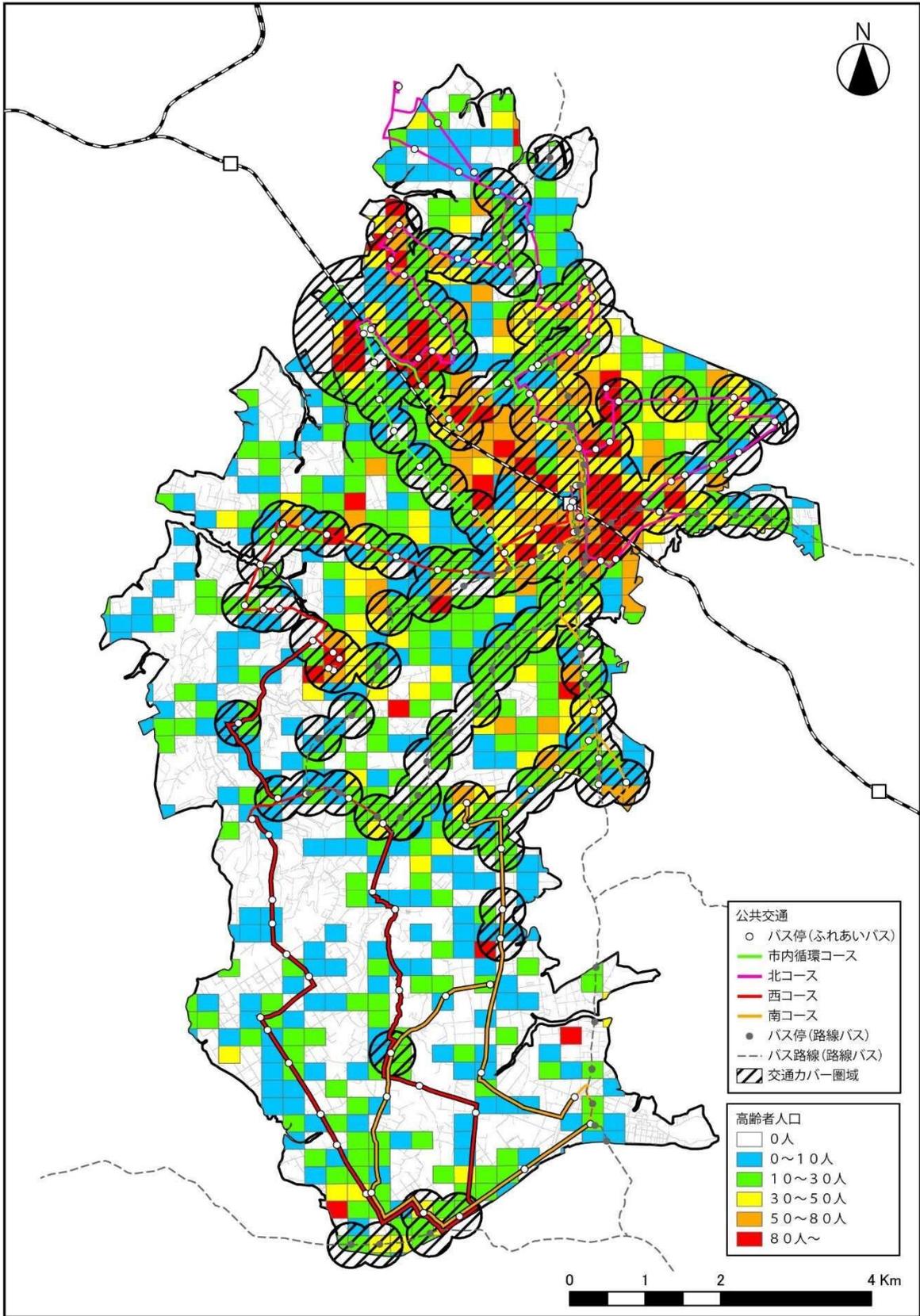


図 公共交通人口カバー圏域の状況（全バス停で65歳以上人口の場合）  
（ふれあいバス及び路線バスのバス停で8本以上と限定した場合）

#### 4. 9 その他必要と認められる調査（事例調査）

##### 4. 9. 1 乗合タクシー導入先進事例の調査

令和5年10月より八街市デマンド型のりあいタクシーの実証運行が開始しており、今後市民により利便性の高いサービスを提供するため、乗合タクシーを導入しており、八街市と人口、面積等が同規模にある自治体を対象にヒアリング調査を実施した。調査方法は、ヒアリングシートの送付とし、一部対面でのヒアリングを行った。

調査結果から、事業者の実態や課題を踏まえ、「八街市地域公共交通計画」の策定（改訂）を行うこととする。

- ・ヒアリング対象自治体

ヒアリングシートでの回答：千葉県東金市、埼玉県羽生市

対面でのヒアリング実施：千葉県袖ヶ浦市

- ・調査項目

乗合交通導入の背景、導入後の運行状況および利用状況、運行上の課題 等

対象自治体	人口 (人)	面積 (km <sup>2</sup> )	公共交通等の運行状況			
			鉄道 駅数	路線 バス	コミュニ ティバス	乗合タクシー
千葉県八街市	67,455	約 75	2	有	有	R5.10 より実証運行 (チョイソコ)
千葉県東金市	58,219	約 89	3	有	有	H26 より本格運行
千葉県袖ヶ浦市	63,883	約 94	4	有	無	R4.10 より実証運行 (チョイソコ)
埼玉県羽生市	52,862	約 59	5	有	有	R4.10 より実証運行

※人口は令和2年 国勢調査より

4. 9. 2 ヒアリング結果

<b>千葉県 東金市</b>	回答部署: 企画政策部 地域振興課 ヒアリングシートによる回答
<p><b>ヒアリング結果概要</b></p> <p>【運行している公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス、デマンドタクシー(運行形態:フルデマンド型)</li> </ul> <p>【デマンド交通導入経緯】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・H24(2014).10 市内3地区で実証運行開始～H26(2016).04 市内全域に拡大</li> </ul> <p>【導入時に配慮した事項や重視した点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間バス、タクシー事業者への影響</li> </ul> <p>【運行体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行主体: 東金市、車両数: 3 台、運行事業者: 市内タクシー事業者 4 社に委託</li> <li>・予約はコールセンターによる電話での予約、コンビニクル(順風路)の予約システムで配車</li> </ul> <p>【運行内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行範囲: 市内全域、運行日・運行時間帯: 平日 8:00～17:00</li> <li>・利用条件: 事前に登録している市内在住の方、利用料金: 0円～400 円(年齢等により異なる)</li> </ul> <p>【利用特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用が多い曜日: 火曜、木曜が若干多いが、ほぼ均等(令和5年度実績)</li> <li>・利用が多い時間帯: 午前は8時台、9時台、午後は12時台、15時台(令和5年度実績)</li> </ul> <p>【利用者の満足度】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約が取りづらい、台数を増やして欲しい</li> </ul> <p>【運行上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・オンライン予約がまだできていないこと</li> <li>・カスタマーハラスメントへの対応や問題ある利用者の利用制限</li> </ul> <p>【公共交通全般に係る利用促進の取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東金駅東口新改札の設置、コミュニティバスのルート見直し、出前講座</li> </ul> <p>【将来展望】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両台数の増車、予約回数の制限</li> </ul>	

<b>埼玉県 羽生市</b>	回答部署: 総務部 地域振興課 ヒアリングシートによる回答
<p><b>ヒアリング結果概要</b></p> <p>【運行している公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・あい・あいバス(循環バス)、のりあいタクシー(区域指定の乗合型デマンド交通)</li> </ul> <p>【デマンド交通導入経緯】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・R4(2022).10、75歳以上の高齢者と障がい者の方を対象に、実証運行を開始、R7(2025)4月より本運行開始予定</li> </ul> <p>【導入時に配慮した事項や重視した点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間バス、タクシー事業者への影響</li> </ul> <p>【運行体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両数: ワゴン型1台・普通乗用車2台、運行事業者: 市内タクシー事業者1社に委託</li> <li>※市内タクシー会社は1社のみ、コンビニクル(順風路)の予約システムで配車</li> </ul> <p>【運行内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行範囲: 市内全域、乗降所: 自宅や共通乗降場所(400か所)、</li> <li>運行日・運行時間帯: 平日 8:00～17:00</li> <li>・利用条件(本運行以降): 事前に登録している全市民、</li> <li>利用料金: 500 円(障害者手帳所有者等は無料)</li> </ul> <p>【利用特性】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用が多い曜日: 火曜、水曜(令和5年度実績)</li> <li>・利用が多い時間帯: 8時台～11時台(令和5年度実績)</li> </ul> <p>【利用者の満足度】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・R5年の公共交通に関するアンケートでは、満足度は「満足」、「やや満足」を足すと81.0%で、特に運賃(1回1人500円)については、97.3%であり、利用者の多くの満足度が高い結果となった。</li> </ul> <p>【運行上の課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・予約受付後すぐに配車ができない、車いす利用者等で介助者がいない場合の対応 等</li> </ul> <p>【公共交通全般に係る利用促進の取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後循環バスの運行ルート見直しを検討</li> </ul> <p>【将来展望】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・4月から本運行のため現時点では特になし</li> </ul>	

千葉県 袖ヶ浦市	回答部署:企画政策部 企画政策課 対面によるヒアリングを実施:令和7(2025)年2月19日実施 ※主に乗合タクシーについてヒアリング
<p><b>ヒアリング結果概要</b></p> <p><b>【デマンド交通導入経緯】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・R4(2022).10、一部地区にて実証運行を開始、R6(2024)10月より市内全域で実証運行を開始</li> </ul> <p><b>【導入時に配慮した事項や重視した点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車依存度が高い地域性の中で公共交通の利便性が低い地域の日中の移動利便性向上を目的として当初導入、その後市全域での運行へと拡充した。</li> </ul> <p><b>【運行体制】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両数:トヨタノア3台(ラッピングを施し市民に運行を周知、認知度向上効果あり)、</li> <li>・運行事業者:市内タクシー事業者複数社に委託、予約は電話とWEBで可能※予約受付と配車は運行事業者とは別事業者に委託、支払い方法:現金、交通系ICカード、iDが使用可能</li> </ul> <p><b>【運行内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行範囲:市内全域を2つのエリアに分け運行、乗降所:約500か所、</li> <li>・運行日・運行時間帯:月～土曜9:00～17:00※当初は月～金9:00～16:00</li> <li>・利用条件:事前に登録している全市民(一人で利用できることが前提)、</li> <li>・利用料金:エリア内が目的地の場合は300円、エリア外が目的地の場合は600円</li> </ul> <p><b>【利用特性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の属性:約半数を65歳以上の女性が占める</li> <li>・利用が多い時間帯:9時台～10時台(R6.4～12実績)</li> <li>・利用が多い停留所カテゴリー:住宅地、医療機関、商業施設、交通施設の順に多い</li> </ul> <p><b>【利用者の満足度】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用が定着しない地区があるものの、概ね利用者からは好評の声が多く、学生の帰宅の足としても利用されている。</li> </ul> <p><b>【運行上の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経費負担が大きく、運行台数は増車できないため、効率化を優先した運行が必要、土曜日は予約が少ない1台減らして運行している。</li> <li>・市内全域での運行に拡充したものの、鉄道駅に近い等の地域性により利用が根付かない地区もある。</li> <li>・ドア to ドアのフルデマンド型の運行ではなく、停留所を増設することで利用環境を向上していく</li> </ul> <p><b>【公共交通全般に係る利用促進の取組・将来展望】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転の路線バスの実現に向け、検討を実施中</li> </ul>	

#### 4. 9. 3 調査結果のまとめ

本ヒアリング調査対象の3自治体はデマンド交通を運行しており、共通して運行開始から約10年以内の状況にある。いずれにおいても、運行時間帯、料金体系、車両台数等の運行体制で共通点がみられた。課題点としては、オンライン予約の未対応、車いす等への介助対応、利用が根付かない地域があるといった内容で多岐に渡っており、運行を継続する中で利用実態に即した見直しや改善が求められている。

袖ヶ浦市においては、八街市と同様の乗合タクシー「チョイソコ」を導入しており、市内をエリア分けした運行内容に共通点がある。袖ヶ浦市では、エリア内の移動は一律料金、エリア外への移動は倍額の料金体系を導入する等、運行内容においても類似点、参考になり得る事項が多くみられた。

乗合型のデマンド交通は、ダイヤやルートが固定されたバス交通には無い融通性が高い移動手段として全国的に注目を集めているが、採算性や運行維持体制の確立においては、いずれの自治体も課題があることがうかがえた。

## 5. 調査結果のまとめ

### 5. 1 八街市地域公共交通計画の効果検証のとりまとめ

下記に、「八街市地域公共交通計画」に示す目標、実施施策等の効果検証として、一部本調査業務の結果を活用し、下記の項目の効果検証を行った。

①ふれあいバスの改善：施策1及び評価指標「年間バス利用者数」に係る項目

②民間路線バスの確保・維持・充実：

施策2及び評価指標「年間バス利用者数」に係る項目

③デマンド型乗合タクシー：

施策7及び評価指標「公共交通に係る市財政負担額」、

「高齢者の外出時に困っている割合」

「公共交通に対する満足度」

「地域の実情に合った地域交通の取組」に係る項目

#### 5. 1. 1 ふれあいバスの改善に係る効果検証

##### <八街市地域公共交通計画に示すふれあいバス改善に係る内容>

ふれあいバスにおいては、計画内の「施策1 ふれあいバスの改善」において、運行ルート・運行ダイヤの見直し、小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用を実施することを示している。また、「施策3 駅における交通結節点の強化とふれあいバスの魅力向上」において、榎戸駅ロータリーへのふれあいバスの乗り入れ、ふれあいバス結節点におけるバス停機能向上検討を実施することを示している。

下記に、本業務の八街市地域公共交通計画策定に際し実施した調査結果（R1 及び R2 実施）と、本業務において実施した調査結果の比較分析結果を示す。

#### (1) コース別年間利用者数

コース	市街地循環コース	北コース	西コース	南コース
年間利用者※	再編前 1,4 万人 再編後 1,7 万人	再編前 1,5 万人 再編後 1,7 万人	再編前 2,4 万人 再編後 2,5 万人	再編前 2,1 万人 再編後 2,1 万人

※運行事業者の実績データ

再編前：令和2年10月～令和3年9月 再編後：令和3年10月～令和4年9月  
年間利用者数は、全コースにおいて概ね増加している。

#### (2) 平日・休日別利用者数（全コース計）

調査年	令和元年調査		【再編後】令和6年調査	
	平日	休日	平日	休日
人数/日	439	282	391	239

再編後約3年が経過した令和6年11月時点では、平日・休日共に再編前の利用者数よりも微減傾向にある。

### (3) 再編後のコース別利用特性（再掲）

#### 市街地循環コース及び北コース

市街地循環コース、北コースともに、「一般」が6割以上を占め、次いで、「障害者」が多くなっている。なお、北コースでは、「小中学生」が4.4%を占めている。

#### 西コース及び南コース

西コース及び南コースともに、二州小学校でのスクールバスの導入により、再編後において、「小中学生」の利用が少なくなり、「一般」の利用が約8割程度を占めている。

### (4) 停留所別利用者数（再掲）

各コースにおいて、八街駅での利用者数が最も多く、複数のコースが経由する榎戸駅（東口と西口）、市街地に位置する文違や北富士見、住宅地に位置する藤の台、希望ヶ丘中央、笹引団地入口、吉倉入口でも多くなっている。

また、市街地循環コースではイオン八街店、北コースでは酒々井プレミアムアウトレットといった新設した停留所の利用者数は上位10位以内である。なお、南コースでは、再編後、1便のみ新八街総合病院を經由しているが、調査期間中の利用者数は2人と少なくなっている。

停留所別の利用者数をみると、北コース、西コース、南コースの一部のバス停では、調査期間中の利用者数が0人となっている。

（参考 令和元年の乗車・降車数の多い停留所）

令和元年調査結果（調査4日間の合計）			
コース	北コース	西コース	南コース
乗車が多い停留所	①八街駅 ②藤の台 ③総武台団地	①八街駅 ②北富士見 ③希望ヶ丘中央	①八街駅 ②吉倉入口 ③ガーデンタウン
降車が多い停留所	①八街駅 ②八街総合病院 ③藤の台	①八街駅 ②榎形 ③沖十文字	①八街駅 ②二州小 ③吉倉入口

### (5) 外出目的

再編前の令和元年調査では、「買物」と「通院」がほぼ同割合で上位となっており、平日・休日ともに同傾向にある。

再編後では、平日休日ともに「買物」が最も多く占めており、次いで「通院」となっている。休日は「公共施設利用」が平日より多くなっている。

(6) 再編後の乗り継ぎ状況（再掲）

乗り継ぎの有無は、平日・休日ともに「鉄道」が最も多く、次いで「路線バス」の順となっている。

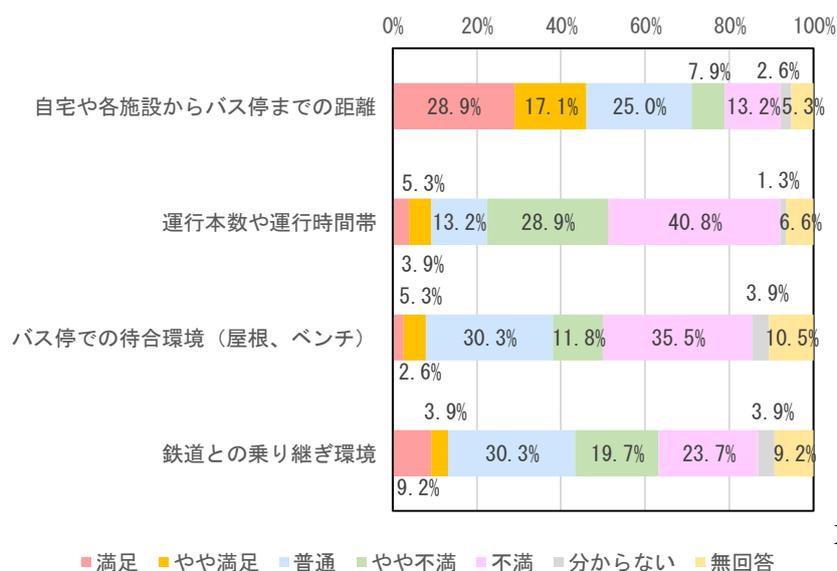
(7) 収支状況

項目	令和元年（コース再編前）	令和5年（コース再編後）
収入	約 1,298 万円	約 1,319 万円
運行経費	約 5,272 万円	約 6,235 万円
収支率	約 24.6%	約 21.2%

収支率は、物価高騰の影響で経費が増加傾向で、コース再編前の数値には改善していない状況であり、再度、収支率の向上に向けた検討が必要と言える。

(8) 利用者の満足状況（再掲）

令和6年11月実施の公共交通に関する市民アンケート調査結果における「路線バスとふれあいバスの満足状況」をみると、「自宅や各施設からバス停までの距離」は、「満足」と「やや満足」の合計割合は46.0%を占めており、比較的満足状況は高い。一方、「運行本数や運行時間帯」、「バス停での待合環境（屋根、ベンチ）」、「鉄道との乗り継ぎ環境」は、「不満」「やや不満」の割合が高く、「運行本数や運行時間帯」では「不満」と「やや不満」の合計が69.7%と約7割に及んでおり、改善が期待されている状況がうかがえる。



## 5. 1. 2 民間路線バスに係る効果検証

### <八街市地域公共交通計画に示す民間路線バスに係る内容>

民間路線バスにおいては、計画内の「施策2 鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実」及び評価指標「年間バス利用者数」において、令和元年度の年間利用者数の1,286,514人/年を維持することを示している。

施策においては、鉄道や民間路線バス等とふれあいバスのダイヤ調整、道路・路線バス等に関する情報提供、地域間幹線系統確保維持費補助金対象系統の維持を実施することを示している。

下記に、本業務の八街市地域公共交通計画策定に際し実施した調査結果（R1 及び R2 実施）と、本業務において実施した調査結果の比較分析結果を示す。

#### (1) 八街循環線の利用者特性の変化

令和元年度の調査結果における便別利用者数は、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。

バス停別では、吉田経由で乗車が多いバス停は、八街駅、古山入口、降車が多いバス停は八街駅、二塚となっている。勢田経由で乗車が多いバス停は、実住小学校、八街駅、降車が多いバス停は精米所、八街駅となっている。

（参考 令和元年調査結果 日別便別利用者数）

八街循環線 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
	42	48	17	21	44	42	15	26	255

八街循環線 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%

令和6年度の調査結果では、吉田経由で乗車が多いバス停は、八街駅、古山入口、降車が多いバス停は八街駅、実住小学校となっている。勢田経由は全便を通し、利用者数が顕著に少ない状況となっている。

## (2) 住野線の利用者特性の変化

令和元年度の調査結果では、住野線の平日の八街駅での乗車数は平均 115 人/日（※調査は複数日実施のため平均値）だったのに対し、令和 6 年の調査結果では 82 人/日と微減傾向にある。休日の八街駅での乗車数は平均 72 人/日だったのに対し、令和 6 年の調査結果では 50 人/日と、平日同様に微減傾向にある。

## (3) 八街線の利用者特性の変化

令和元年度の調査結果では、八街線の平日の八街駅での乗車数は平均 35 人/日（※調査は複数日実施のため平均値）だったのに対し、令和 6 年の調査結果では 26 人/日と微減傾向にある。休日の八街駅での乗車数は平均 21 人/日だったのに対し、令和 6 年の調査結果では 15 人/日と、平日同様に微減傾向にある。

### 5. 1. 3 デマンド型乗合タクシー実証運行に係る効果検証

#### ＜八街市地域公共交通計画に示すデマンド型乗合タクシーに係る内容＞

デマンド型乗合タクシーにおいては、「施策 7 移動ニーズに応じた外出支援策の見直し・導入」及び評価指標「公共交通に係る市財政負担額」、「高齢者の外出時に困っている割合」、「公共交通に対する満足度」、「地域の実情に合った地域交通の取組」に係る項目として位置付けられている。

下記に、令和 5 年 10 月の実証運行以降の利用状況の概況を示す。

#### (1) 利用者特性の満足度（再掲）

令和 6 年 5 月実施のデマンド型乗合タクシー利用登録者アンケート結果において、利用者の満足度は、「満足」と「ほぼ満足」の合計は 49.3%と全体の約半数は満足であるが、その一方で、「不満」と「非常に不満」の合計は 23.5%と、運行に対して不満も示されている。不満の内容をみると、「南北に運行区域が分かれている」が 43.6%、「土曜・日曜・祝日の運行がない」が 43.0%を占め、次いで、「運行時間が短い」が 28.2%を占めている。なお、「運行時間が短い」において、運行の延長に関する意見の件数では、「8 時～18 時」が最も多く、次いで「7 時～19 時」である。

#### (2) 利用実態（再掲）

「70 歳以上の高齢者」が全体の 75.0%を占めている。

利用時の車両の号車は、「北部 1」が 32.1%、「南部 1」が 35.3%、「南部 2」が 32.6%と、大きな偏りはない。利用時の相乗りの人数は、「1 人（相乗りが 0 人）」が 81.3%、「2 人（相乗り 1 人）」が 17.8%を占めている。

利用時間帯は「9 時台」が 17.6%と最も高く、次いで、「10 時台」が 15.7%、「8 時台」が 12.9%と、午前時間帯が高くなっている。利用の出発地と利用の到着地の位置を生活圏域でみると、「八街中央中学校区生活圏域」の利用件数が多い。

#### (3) 今後改善が期待される項目（再掲）

- ・一部医療施設の共通乗降場所の追加
- ・土曜日の運行
- ・利用実態やニーズを踏まえた共通乗降場所の見直し

今後は、継続し利用実態や利用者の満足度を把握し、収支状況を確認するとともに、効率的な運行を目指していくことが必要と言える。

## 5. 2 公共交通のあり方の方向性

下記に、前項までの内容を踏まえた、本市の今後の公共交通のあり方の方向性を示す。

### ①ふれあいバスの運行の効率化

現行のふれあいバスは、1コースあたりの運行区間が長く、目的地によっては長時間の乗車を余儀なくされるケースが常態化している。これを一因として、1日あたりの運行本数が2～4時間に1本となっており、利用者からの運行本数の増便を望む声も少なくない。

利用実態調査結果からも、1便あたりの利用者数は少なく、乗降者の無い区間が続く経路も多く存在し、継続的な見直しが必要な状況がうかがえる。

また、持続可能で健全な運行を目指すとともに利用者離れを回避するため、利便性を重視した効率的な運行への転換が求められている。

以下に、ふれあいバスの運行の効率化に向けて必要な運行の見直し案を示す。

- ・運行区間の短縮
- ・ニーズの高いルートと効率的な乗降所の設定の検討

### ②公共交通の補完軸として乗合タクシーの機能強化

令和5年10月より実証運行を開始したのりあいタクシー「チョイソコやちまた」は、利用者からの満足度は概ね高く、利用の定着が進んでいる。

一方、通常のタクシーとの違いや乗り合いを念頭に置いた運行目的の周知が不十分であり、事業者にかかる負担の緩和が課題となっている。

高齢化の進行や生活パターンが多様化する時勢において、移動目的も多様化し続けることが想定され、経路が固定されたバス交通よりも、特定の経路を持たない乗合タクシーの需要は高まることも予想できる。鉄道駅へとアクセスするバス交通が本市の幹線交通軸である一方、今後乗合タクシーは補完交通軸としての期待が高まると予想できる。

このため、今後は、事業者、利用者双方にとって負担の無い、効率的な運行の模索と機能強化を目指すことが効果的と考えられる。同時に、将来に持続可能な公共交通として市民が残していく意識の醸成も必要である。

以下に、「チョイソコやちまた」の運行での改善策の案を示す。

- ・運行時間、運行曜日、乗降場所の拡充
- ・より効率的で利用しやすい予約および配車システムの模索
- ・利用者に対する乗合タクシーの役割の明確化と運行特性や目的の周知

### ③運行内容の適正化による公共交通の運行の維持・確保

本市の公共交通は、高齢者外出支援タクシー利用助成から、乗合タクシーへの転換等により、市の公共交通に係る財政負担の緩和に向け、継続的な取り組みを実施している。

今後も効率的な公共交通の運行を目指し、近年負担が増す運行事業者の負担軽減も踏まえた運行内容がより求められると予想できる。

このため、公共交通での運行内容の適正化により、運行の維持・確保を目指すことが効果的と考えられる。

以下に、公共交通の運行内容の適正化における改善策の案を示す。

- ・路線バスとふれあいバスの運行重複区間の見直し
- ・運行維持の視点から採算性を勘案した料金設定の検討
- ・運行事業者への支援（助成やドライバー確保の支援）

### 5. 3 将来的な負担に対する検討

#### 5. 3. 1 ふれあいバスの運行見直しの必要性

ふれあいバスは、令和3年度にコース再編が行われ、4つのコースが運行されている。

コース再編後における運行状況を見ると、市街地循環コースは、運行便数が最も多く、1回の運行時間は最も短くなっている。他のコースは、朝夕便を1回あたりの運行時間が80～100分程度と長く、運行便数は、市街地循環コースより少なくなっている。

また、年間利用者数を見ると、南コースでは変化はないが、その他のコースでは、再編後において増加傾向にある。その一方で、再編後の時間帯別利用者数を見ると、市街地循環コースの土曜では0.0人と、一人も利用していない時間帯がある。このため、収支率においては、物価高騰の影響で経費が増加傾向にあり、コース再編前の数値には改善していない状況である。なお、バスの運行事業者の将来の展望では、利用需要に応じた運行の維持を目指していることが明らかになっている。

このように、ふれあいバス運行においては、コース再編により、利用者数や収支率の改善の面で、一定の効果は得られているが、さらなる運行の見直しが必要な状況にある。

表 ふれあいバスの各コースでの運行実態

コース	市街地循環コース	北コース	西コース	南コース
運行便数	12便	9便（朝便含む） ※朝便は土曜祝日運休	8便（朝夕便含む） ※朝夕便は土曜祝日運休	9便（朝夕便含む） ※朝夕便は土曜祝日運休
運行時間	約48分	80～81分	98～101分	82～90分
年間利用者数※ <sup>1</sup>	再編前1.4万人 再編後1.7万人	再編前1.5万人 再編後1.7万人	再編前2.4万人 再編後2.5万人	再編前2.1万人 再編後2.1万人
再編後 時間帯別 利用者数※ <sup>2</sup>	平日最大値9.8人 平日最小値1.6人 土曜最大値11.0人 土曜最小値0.0人	平日最大値15.4人 平日最小値3.4人 土曜最大値25.0人 土曜最小値5.0人	平日最大値19.2人 平日最小値3.0人 土曜最大値15.0人 土曜最小値3.0人	平日最大値13.0人 平日最小値1.4人 土曜最大値14.0人 土曜最小値2.0人

※1 運行事業者の実績データ

再編前：令和2年10月～令和3年9月 再編後：令和3年10月～令和4年9月

※2 運行事業者の調査結果 令和4年7月11日（月）～7月16日（土）6日間

### 5. 3. 2 ふれあいバスの運行見直しに対する検討

令和4年と令和6年の便別の利用者数を踏まえると、運行見直しの内容として、土曜日の朝または夕方の時間帯において、運行便数の削減や運行距離の短縮が挙げられる。

#### (1) 市街地循環コース

令和4年及び令和6年ともに、土曜日の11便と12便の利用者数が0人であり、減便の必要性が高い。なお、11便と12便を運行しない場合は、運行距離で約23km<sup>※</sup>の短縮となり、土曜日全体(12便合計)の運行距離(約140km<sup>※</sup>)に対して、約16%の縮減となる。

※運行距離は地図での計測値

表 市街地循環コースでの時間帯別利用者数

便	八街駅 出発時刻	平日		土曜日	
		令和4年	令和6年	令和4年	令和6年
1便	7:30	5.6	7	1	2
2便	8:30	6.8	13	6	4
3便	9:30	8.0	18	8	6
4便	10:30	8.0	21	11	9
5便	11:30	5.6	15	7	8
6便	12:30	5.2	10	3	4
7便	14:30	5.0	16	2	6
8便	15:30	9.8	8	2	7
9便	16:30	1.6	5	1	5
10便	17:30	1.8	13	2	7
11便	18:30	1.6	5	0	0
12便	19:30	2.4	0	0	0
合計		61.4	131	43	58

単位：人 令和4年の平日は平均値

調査の実施日

令和4年 平日 7月11日(月)～7月15日(金) 土曜日 7月16日(土)

令和6年 平日 11月22日(金) 土曜日 11月23日(土)

(2) 北コース・西コース・南コース

1 便の利用者数でみると、令和 6 年が令和 4 年に比べて少なく、今後、利用者数の状況に変化が見られない場合には、市街地循環コースと同様に減便もしくは、運行距離の短縮が必要と推測される。

表 北コースの時間帯別利用者数

便	八街駅 出発時刻	平日		土曜日	
		令和 4 年	令和 6 年	令和 4 年	令和 6 年
朝A便	6:40	3.4	4	-	-
朝B便	7:10	4.8	3	-	-
1便	7:30	5.0	13	8	3
2便	9:10	15.4	19	25	10
3便	10:50	11.8	16	13	15
4便	13:00	9.6	16	11	9
5便	14:40	5.2	11	7	4
6便	16:20	3.8	2	5	6
7便	18:00	6.4	3	8	5
合計		65.4	87	77	52

朝A便は八街駅北口、朝B便はバイパス入口から出発

1便、3便、5便、7便は榎戸駅西口から出発

表 西コースの時間帯別利用者数

便	八街駅 出発時刻	平日		土曜日	
		令和 4 年	令和 6 年	令和 4 年	令和 6 年
朝便	6:10	6.0	5	-	-
1便	6:50	19.2	12	15	3
2便	8:40	17.6	20	15	13
3便	10:40	8.6	13	15	19
4便	12:40	13.6	20	14	9
5便	15:20	12.4	18	3	12
6便	17:30	8.8	7	8	5
夕便	19:30	3.0	6	-	-
合計		89.2	101	70	61

朝便は希望ヶ丘コミュニティセンターから出発

単位：人 令和 4 年の平日は平均値

調査の実施日

令和 4 年 平日 7 月 11 日 (月) ～ 7 月 15 日 (金) 土曜日 7 月 16 日 (土)

令和 6 年 平日 11 月 22 日 (金) 土曜日 11 月 23 日 (土)

表 南コースの時間帯別利用者数

便	八街駅 出発時刻	平日		土曜日	
		令和4年	令和6年	令和4年	令和6年
朝便	6:20	7.8	7	-	-
1便	6:55	13.0	9	14	7
2便	8:45	11.0	13	5	16
3便	10:20	5.4	5	4	10
4便	12:40	9.2	10	2	9
5便	14:15	6.8	6	7	10
6便	15:50	7.8	5	3	8
7便	17:30	6.8	13	7	6
夕便	19:10	1.4	4	-	-
合計		69.2	72	42	66

朝便はガーデンタウンから出発

単位：人 令和4年の平日は平均値

調査の実施日

令和4年 平日 7月11日（月）～7月15日（金） 土曜日 7月16日（土）

令和6年 平日 11月22日（金） 土曜日 11月23日（土）