

八街市地域公共交通計画 目次構成案

- 第1章 地域公共交通計画の概要
- 第2章 八街市の現状把握
- 第3章 地域公共交通に係る課題の整理
- 第4章 計画の基本方針
- 第5章 計画の推進
- 巻末資料

本協議会での提示内容は、第4章の前半部分「計画の基本方針」までとします。
以降の内容は次回協議会にて提示予定です。

第1章 地域公共交通計画の概要

●計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通のマスタープランとしての役割を果たすものです。本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を目指していきます。

前身計画である『八街市地域公共交通計画』（令和7（2025）年度計画期間終了）に示す内容を踏襲し、本市の地域特性や地域公共交通の現況、課題等を踏まえ、地域公共交通の役割を明らかにするとともに、その基本的な方針、目標及び施策体系を整理します。

●計画区域及び計画期間

計画区域：市民の「日常生活の足」確保・維持・改善の観点から、本計画は八街市全域を計画区域とします。

計画期間：前身計画である『八街市地域公共交通計画』の計画期間終了後の、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までの5年間とします。

第2章 八街市の現状把握（公共交通の整備状況と市民の利用実態・意向の把握）

●本市の公共交通の利用圏域の状況

本市の公共交通のうち、路線を有する公共交通である鉄道、路線バス、八街市コミュニティバス「ふれあいバス」の利用圏域を右図に示します。人口が集中する場所においては概ね公共交通の運行がカバーしており、カバー率は66.5%です。

●鉄道の整備状況

- ・市内には、JR総武本線の駅が2駅あり、運行本数は、八街駅では特急・快速含め1日当たり上り44本・下り各43本、榎戸駅では上下各38本となっています。八街駅は東京駅～銚子間を運行する特急列車「しおさい」が停車します。
- ・近年の1日平均乗車人員数は、令和2（2020）年度の新型コロナウイルス感染症拡大影響下で減少したものの、その後は復調傾向にあります。

●路線バスの整備状況

- ・市内を運行する路線バスは、京成バス千葉イースト(株)成東営業所による八街線・八街循環線、京成バス千葉イースト(株)成田営業所による住野線、九十九里鐵道による八街線の4系統のほか、千葉市コミュニティバスのおまごバス、京成バス千葉イースト(株)成東営業所による千葉線（一部八街市内を運行）が運行しています。
- ・主要路線の利用者数は、住野線に占める割合が多く、年間利用者数は近年微増傾向にありますが、八街線は国庫補助金、八街循環線は市単独補助金によって運行を維持しています。近年の補助金額の推移は、2系統合計で600万円以上となっており、財政負担緩和に向けた運行適正化が課題となっています。

●八街市コミュニティバス「ふれあいバス」の整備状況

- ・令和3（2021）年10月にコースの再編が行われたことで、令和4（2022）年以降の収入は増加しています。令和6（2024）年は約1,417万円と、近年で最も高い数値となっています。
- ・一方、運行経費は令和元（2019）年以降増加傾向にあります。収支率は、収入の増加により改善傾向にあるものの、令和6（2024）年は20.24%と、令和元（2019）年の24.62%までは回復していない状況です。
- ・近年の利用者数推移は、旧北コースを再編した市街地循環コースと旧東コースを再編した新たな北コースは、令和3（2021）年10月の運行開始以降、利用者数は増加傾向にあります。その他のコースについては、令和（2020）年度の新型コロナウイルス感染症拡大影響下で減少したものの、その後は復調傾向にあります。

●八街市予約型のりあいタクシー「チョイソコやちまた」の整備状況

- ・八街市予約型のりあいタクシー「チョイソコやちまた」（以下、「チョイソコやちまた」）は、自宅から同じ時間帯に予約した人と相乗りによって目的地に向かうデマンド型タクシーです。「高齢者外出支援タクシー利用助成制度」の代替移動手段として、令和5（2023）年10月より実証運行を開始しました。
※令和5（2023）年10月～令和8（2026）年9月実証運行として運行中
- ・令和7（2025）年4月、少ない回数の乗り継ぎで市内を移動できるよう、運行区域を跨いで移動ができる「共通乗降場所」を増設し、利便性の向上を図りました。
- ・令和5（2023）年10月の運行開始より、会員登録数、利用数ともに増加傾向にあります。今後も地域ごとの移動ニーズを勘案しながら、より利便性を高め運行を維持していくことが必要です。

●タクシーの整備状況

市内には、京成タクシーイースト（株）八街営業所、（有）相孝の2社のタクシー会社が運行しており、市民、市外からの来訪者等の移動の役割を担っています。

●その他の市内の輸送資源の状況
福祉運送事業

下記の4団体が市内において福祉有償運送事業を実施しています。

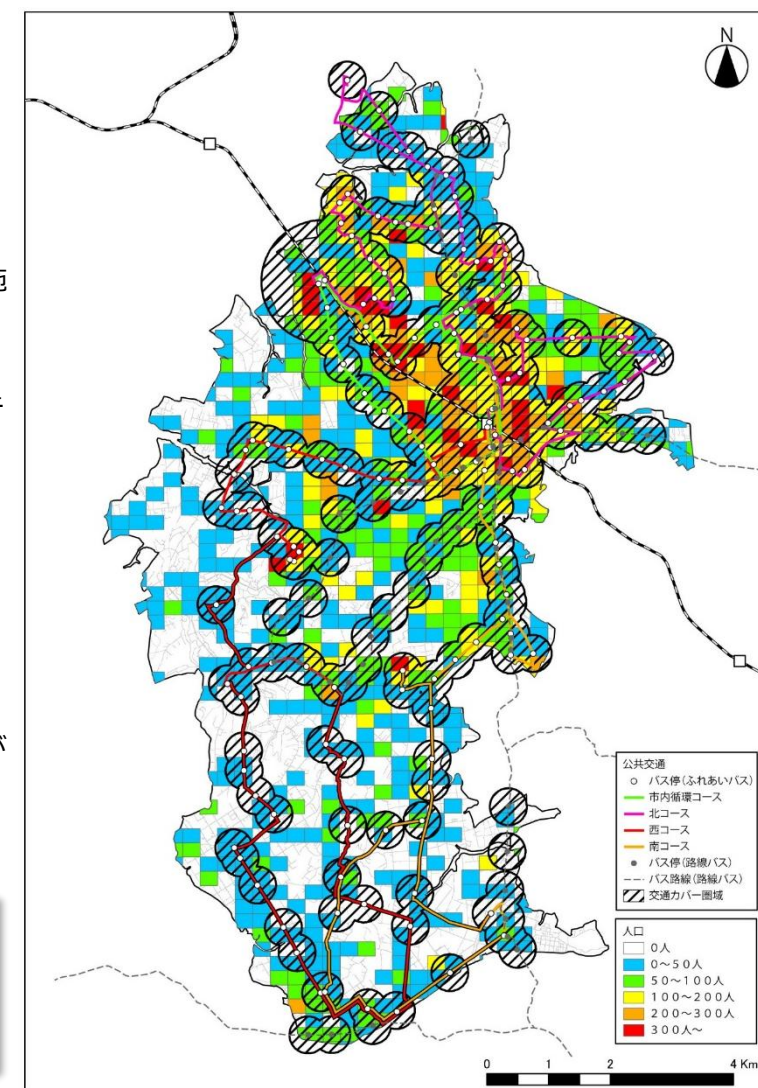
- ・NPO法人「セブンエイチゆるるか」
- ・社会福祉法人生活クラブ「生活クラブ風の村介護ステーション八街」
- ・社会福祉法人大成会「居宅介護ステーションりんご」
- ・社会福祉法人寿陽会「障害者支援施設コスモ・ヴィレッジ」

民間事業者による送迎車両

医療機関、自動車学校、宿泊施設による計4事業者が施設利用者の送迎車両を運行しています。（一部運休中）

右図：本市の公共交通の利用圏域の状況

人口が集中する場所においては概ね公共交通の運行がカバーしており、カバー率は66.5%です。



第3章 地域公共交通に係る課題の整理

●前身計画（令和3年5月策定 八街市地域公共交通計画）の評価指標・目標の達成状況

評価指標-1
年間バス利用者数
現況値（令和元年度）
・路線バス：1,286,514人/年
・ふれあいバス：86,000人/年

目標値：現況値維持
達成状況（令和6年度実績）
・路線バス：956,792人/年
・ふれあいバス：95,785人/年
評価：△

●評価指標-1 年間バス利用者数の状況

路線バスは、利用者数が減少傾向にあり、令和6年度の実績においては、目標値未達成となっています。令和2（2020）年の新型コロナウイルス感染症拡大をきっかけとした在宅率の上昇や生活様式の変化による公共交通の利用離れが要因と考えられます。現在（令和7年時点）、利用者数は増加傾向にあるため、今後も引き続き利用実態を始めとした変化を把握していくことが重要です。ふれあいバスは、令和3（2021）年10月、旧北コースを新たに市街地循環コースへ、旧東コースを新たな北コースへと再編したことで、利用者数は増加傾向にあります。その他のコースについても、新型コロナウイルス感染症拡大影響下で減少したものの、その後は復調傾向にあります。このことから、ふれあいバスの利用者数は、令和6年度の実績において目標値達成となりました。

評価指標-2
公共交通に係る市の年間財政負担額
現況値（令和元年度）
・52,201千円/年

目標値：現況値程度
達成状況（令和6年度実績）
・92,284千円/年
評価：×

●評価指標-2 公共交通に係る市の年間財政負担額

本市の公共交通に係る財政負担は、平成30（2018）年度から地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用しています。※平成30～令和3年度の期間は事業者へ直接補助
現況値である令和元年度以降の市の負担額の推移は、新型コロナウイルス感染症拡大下で一度減少したものの、その後は増加傾向にあります。令和6（2024）年度の負担額は、令和2（2020）年度の倍以上にまで増加するなど、負担額の抑制が課題となっています。
「高齢者外出支援タクシー利用助成制度」の代替移動手段として、令和5（2023）年10月からデマンド型乗合タクシーの実証運行を開始したことによる新たな運行委託費や燃料費高騰等によるふれあいバスの運行委託費の増加等の背景から、今後は更なる需要と供給に応じた適切な運行に向けた検討が必要な状況です。

評価指標-3
高齢者の外出時に困っている割合
（アンケート調査結果より）
現況値（令和元年度）
・八街中学校区：13.3%
・八街中央中学校区：15.4%
・八街北中学校区：16.6%
・八街南中学校区：18.8%

目標値：
・八街中学校区：12%
・八街中央中学校区：14%
・八街北中学校区：15%
・八街南中学校区：17%
達成状況（八街市高齢者福祉計画 令和6年度～令和8年度 調査結果より）
・八街中学校区：19.8%
・八街中央中学校区：19.2%
・八街北中学校区：14.2%
・八街南中学校区：29.5%
評価：△

●評価指標-3 高齢者の外出時に困っている割合

4つの中学校区のうち高齢者の外出時に困っている割合は、八街北中学校区のみが減少しており、目標を達成しました。その他の3つの中学校区（八街中学校区・八街中央中学校区・八街南中学校区）では困っている割合が増加しています。特に八街南中学校区においては10%以上上昇しており、引き続き高齢者の移動環境の維持・向上を目指す必要があります。

評価指標-4
公共交通に対する満足度
（市民アンケート調査結果より）
現況値（平成30年度）
・10.7%

目標値：現況値以上
達成状況（八街市総合計画 2025 前期基本計画 市民意識調査より）
・11.1%
評価：◎

●評価指標-4 公共交通に対する満足度

市民意識調査（「八街市総合計画 2025 前期基本計画」策定において令和4（2022）年10月実施）結果からみる公共交通に対する市民の満足度（満足1.9%+やや満足9.2%の結果の合算）は、11.1%となり、前計画の10.7%以上を上回り目標値を達成しています。ふれあいバスの再編等の実施による影響がうかがえます。

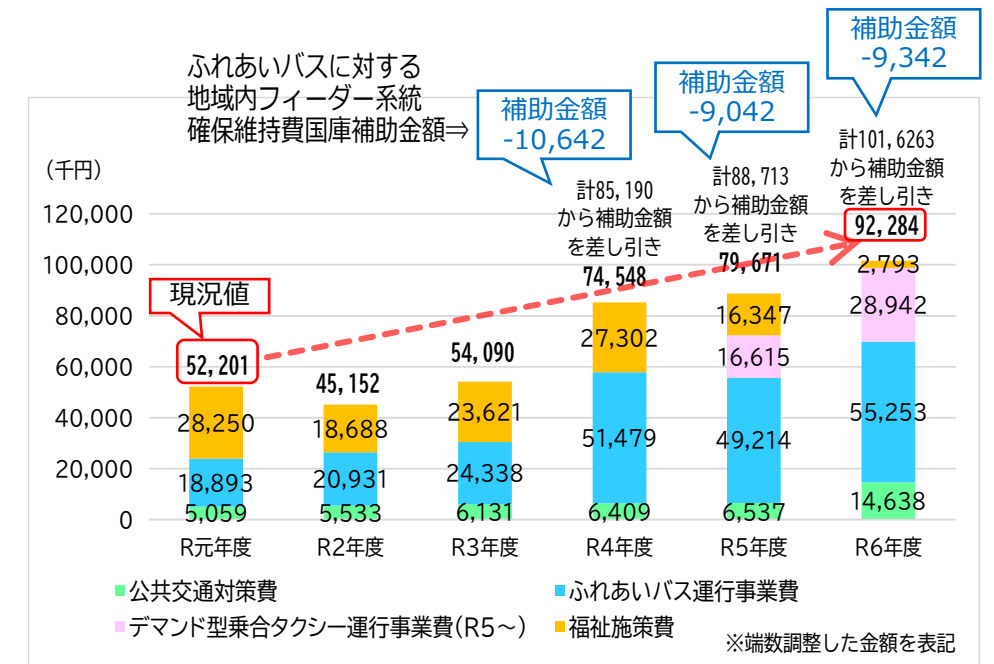
評価指標-5
地域の実情に合った地域交通の取組（地域懇談会・セミナー・勉強会・アンケート等の実施回数）
現況値（令和2年度）
・9回実施

目標値：年2回実施
（計画期間内で累積10回実施）
達成状況（令和7年度）
・計画期間内25回実施
評価：◎

●評価指標-5 地域の実情に合った地域交通の取組

公共交通に係る懇談会、セミナー、勉強会、実態・意向把握調査（アンケート）の実施回数は、前計画の計画期間内に25回実施しており、目標値達成となりました。

前計画策定以降の八街市の交通関連財政支援負担額の推移



出典：八街市資料

目標達成状況

計画目標①
各交通モードの機能・役割の明確化
評価：△

計画目標②
公共交通機関の強化による市民の外出機会の創出
評価：△

計画目標③
利用しやすい公共交通環境の整備
評価：△

計画目標④
分かりやすい公共交通の実現
評価：△

計画目標⑤
地域全体で支える持続可能な公共交通の構築
評価：◎

●前身計画における実施施策の進捗状況

前計画の「八街市地域公共交通計画」に位置付けられた施策の進捗状況は以下の通りです。

- ・ふれあいバスは、コースの新設、既存コースの見直し、JR 榎戸駅等への乗り入れの実現による交通結節点機能強化等を実施しています。最新の利用実態や財政状況に応じ、引き続き改善、再編の検討を継続する必要があります。同時に、新たな外出支援として実証運行中の予約型のりあいタクシー「チョイソコやちまた」についても、利用実態に即した利便性の向上と利用促進を図る必要があります。
- ・進捗が不十分な施策もあるため、新たな計画において取り組んでいくこととします。

実施施策		進捗状況
施策 1	ふれあいバスの改善	令和 3（2021）年 10 月、旧北コースの一部を新たに市街地循環コースへ、旧東コースを新たな北コースへと再編
施策 2	鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実	鉄道との乗り継ぎを考慮したダイヤの調整。 市内イベント時に臨時運行する民間路線バスの利用促進を目的とした PR を含む広報・周知活動の実施
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	JR 榎戸駅ロータリーや市民ニーズの高い市内、市外の商業施設へのバスの乗り入れを令和 3（2021）年 10 月から新たに開始
施策 4	運行情報の効果的な提供	公共交通マップの周知を図り、突発的な運休・迂回等の運行情報については、逐次ホームページや SNS で提供
施策 5	利用促進策による潜在需要の掘り起こし	市内小学校でのバスの乗り方教室やデマンド型乗合タクシーの利用方法等に関する出前講座の実施等、利用促進に向けた取組を実施
施策 6	地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり	地域主体となるボランティアやコミュニティが少ないため、難航しているが、必要に応じてアンケートや勉強会等を実施
施策 7	移動ニーズに応じた外出支援策の見直し・導入	「高齢者外出支援タクシー利用助成制度」の代替移動手段として、令和 5（2023）年 10 月からデマンド型乗合タクシーの実証運行を開始
施策 8	地域の輸送資源の活用	引き続き検討を実施中。現在スクールバスの活用の可能性について調査中

●目標達成状況から考えられる課題

課題 1. 分かりやすく利用しやすい公共交通による外出機会の創出

市民意識調査の結果における公共交通に対する満足度は上昇しており、公共交通に係る複数の再編が一定の成果を得ていることがうかがえます。一方、高齢者や特定地区の住民にとっての満足度は必ずしも高いとは言えず、年齢や地区によるサービス格差を減らしながら、公共交通を身近なものとして感じてもらう検討や取組が今後も必要です。

課題 2. 市財政負担額の抑制

先述の通り、本市の公共交通に係る市の年間財政負担額は増加傾向にあり、近年の燃料費価格高騰等の影響を強く受けている状況です。

将来に残していくための持続可能な公共交通を目指す観点から、サービス水準を大幅に下げず、財政状況に応じ、実現可能な公共交通のあり方を検討していくことが必要です。

課題 3. 地域の実情に合った公共交通の実現

・ふれあいバス

運行内容の再編により、市北部を運行する北コース、市街地循環コースの利用者数は増加し、一定の成果を得た一方、市南部を運行する西コース、南コースの利用者数は伸び悩み、もしくは現状維持の状況です。また、西コースは 1 便当たりの運行時間が長時間に及ぶため、コースの短縮を求める要望も寄せられています。他にも、全てのコース

において利用者数が少ない区間を抱えており、効率的な運行に繋げるため、地域やコース特有の課題解決を図ることが必要です。

・チョイソコやちまた

チョイソコやちまたは、利用者からは一定の評価を得ているものの、乗り合い率が低いことにより予約が取りづらい状況が続いていることや、運行の周知不足といった課題も抱えています。前身の「高齢者外出支援タクシー利用助成制度」との運行主旨や内容の違いを周知するとともに、新たな移動手段として広く市民に「知ってもらい・利用してもらう」ための取組が必要です。

こうした内容を踏まえ、市内の各地域の実情に応じた公共交通の提供を目指すとともに、市の財政状況に応じ、鉄道・路線バスといった各交通手段との連携、地域の輸送手段の公共交通への活用も視野に入れながら、実現可能な取組みを段階的に進めていくことが必要です。

●地域現況及び実態把握調査から考えられる課題

課題 1. 公共交通の積極的な利用意識の醸成

ふれあいバスをはじめとした既存の公共交通は、一定の利用者によって運行が支えられていますが、日ごろ公共交通を全く利用しない市民が多いことも調査結果からうかがえます。公共交通を将来に残していくという観点から、行政から市民に対する積極的な利用の呼びかけ、公共交通を身近に感じるきっかけづくりの場等の取組が必要です。

課題 2. 進展が予想される高齢化に対応した移動手段の検討

本市では、令和 32（2050）年には総人口の半分以上が高齢者になると予測されています。一方、調査結果から、「現在運転免許証を所有しており、当面は免許返納の予定はない」と答える高齢者の割合が高い状況にあり、将来の移動の選択肢として公共交通を利用する選択肢が希薄な状況がうかがえます。

こうしたことを踏まえ、高齢者にとってより利用しやすく、持続可能な公共交通体系を検討していくことが必要です。

課題 3. ふれあいバスの運行内容の適正化

ふれあいバスは、運行コースの再編により、利用者数や収支額の改善の面で、一定の効果は得られているものの、運行経費は増加傾向にあり、財政負担の緩和が課題となっています。こうしたことを踏まえ、さらなる効率的な運行内容の検討を行い、ニーズと財政負担のバランスの取れた運行を目指すことが必要です。

第 4 章 計画の基本方針

前章において整理した地域公共交通に係る諸課題の解決に向け、本計画の方針、及び本市における地域公共交通の役割と将来像を下記に整理します。

方針 1 まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築

方針 2 わかりやすく利用しやすい公共交通環境の整備の推進

方針 3 地域ごとのニーズ、利用実態に即した交通環境整備の推進

地域公共交通の役割

- 行政、事業者、市民の連携・協働によるまちづくりへの誘導
- 集約型都市構造と都市核・地域拠点間の連携の構築
- 高齢者や移動制約者等の外出・移動支援

＜地域公共交通の将来像＞

みんなで支えるわかりやすく利用しやすい持続可能な地域公共交通の実現