

令和7度第3回八街市地域公共交通協議会 議事要旨

開催日時	令和7年10月24日（金）午後1時30分から午後3時10分
開催場所	八街市役所 第1庁舎 3階 第1会議室
参加人数	21人
事務局	<p>1. 開会</p> <p>定刻となりましたので、令和7年度第3回八街市地域公共交通協議会を開会いたします。</p> <p>私、進行を務めさせていただきます企画政策課企画政策係 行方と申します。</p> <p>最初に、事前に送付いたしました資料の確認をお願いいたします。</p> <p>①令和7年度第3回八街市地域公共交通協議会次第 ②資料1 令和7年度歳入歳出予算補正（案） ③資料2 八街市地域公共交通計画の策定について ④資料3 八街市地域公共交通計画（原案）の概要資料 ⑤資料4 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 追加資料 ⑥資料5 八街市デマンド型乗合タクシー「チョイソコやちまた」について ⑦資料6 バスの乗り方・交通バリアフリー教室の実施について ⑧八街市地域公共交通協議会規約 ⑨令和7年度八街市地域公共交通協議会委員名簿 ⑩令和7年度第3回八街市地域公共交通協議会席次表</p> <p>でございます。不足資料がございましたらお申し出ください。</p> <p>次に、本日の出席者は代理出席者2名を含めまして委員28名中、21名でございます。</p> <p>なお、本市の建設部長、九十九里鐵道株式会社次長の古川様、有限会社相好代表取締役の飯塚様、一般社団法人千葉県バス協会専務理事の成田様、一般社団法人千葉県タクシー協会専務理事の高山様、八街市P.T.A連絡協議会会长の堀部様、公募市民の中村様、以上7名からご欠席のご連絡を頂いております。</p> <p>それでは本日の協議会を開催いたします。</p> <p>本日の協議会の日程は次第のとおりです。</p> <p>はじめに八街市地域公共交通協議会 大木会長よりご挨拶を申し上げます。</p>
大木会長	<p>2. 会長挨拶</p> <p>会長の大木でございます。</p> <p>本日は、公私ともにお忙しいなか、令和7年度第3回八街市地域公共交通協議会にご出席いただき、ありがとうございます。</p> <p>さて、本市では、令和3年5月19日に策定いたしました八街市地域公共交通計画に基づきまして、コミュニティバス「ふれあいバス」の運行のほか、八街市デマンド型乗合タクシー実証運行事業などを実施いたしまして、地域の交通空白地帯解消に向け、様々な取組を実施しております。</p> <p>そのような中、「八街市地域公共交通計画」の計画期間が今年度をもつ</p>

	<p>て終了することから、次期計画の策定業務を行ってまいります。</p> <p>本日の会議では、次期八街市地域公共交通計画の計画案の内容の説明などが議題となっております。</p> <p>委員の皆様におかれましては、本市の公共交通の充実のため、忌憚のないご意見をいただきますようお願い申し上げ、私からの挨拶とさせていただきます。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。</p> <p>次に、新しく委員となられた方もおりますので、新委員の方々の紹介をさせていただくところでありますが、時間の都合上、協議会名簿をもって自己紹介とさせていただきます。</p>
	<p>3. 議題</p> <p>それでは、議題に入らせていただきます。八街市地域公共交通協議会規約第9条の規定により、会議の議長は会長をもって充てることとなっておりますので、議事進行については大木会長にお願いします。</p>
大木会長	<p>議題（1）「令和7年度歳入歳出予算の補正について」について</p> <p>始めに、議題（1）「令和7年度歳入歳出予算の補正について」、事務局より説明を求めます。</p>
事務局	<p>議題1 「令和7年度歳入歳出予算の補正について」、ご説明申し上げます。</p> <p>右上に資料1と記載しております資料をご覧ください。</p> <p>令和7年度歳入歳出予算につきましては、令和7年6月19日開催の第2回公共交通協議会において、承認をいただいたところであります。</p> <p>現在策定作業を進めております、令和7年度八街市地域公共交通再編等策定業務につきましては、当初、国庫補助金であります「令和7年度調査等補助金」を活用する予定で準備を進めておりましたが、内示額が0円という結果であったことから、当該事業については、補助金の活用することなく予算を組んでおりました。</p> <p>しかし、その後、千葉県より「地域公共交通「リ・デザイン」推進事業補助金」が示され、当該事業においても活用が可能となったことから、申請し、交付決定を受けているところであります。</p> <p>ついては、当初予算に該当項目当該補助事業の活用が決定したことから、令和7年度歳入歳出予算を補正しようとするものです。</p> <p>変更のある箇所を説明いたしますと、歳入につきましては3. 県補助金に補正額4,273,000円を追加させていただき、歳入合計が18,375,000円から22,648,000円の増となります。歳出につきましては、2. 事業費（款）、1. 事業推進費（項）、2. 調査研究費（目）が補正額4,273,000円となりまして、先程お話しした補助金の金額となっております。歳出合計が18,375,000円から22,648,000円の増となります。</p> <p>議題1についての説明は以上となります。</p>
大木会長	<p>ただいま、事務局から説明のありました「令和7年度歳入歳出予算の補正」について、質疑はありますか。</p> <p>他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。</p>

	<p>次に採決をいたします。 この議題を認定することにご異議ありませんか。</p> <p>(場内「異議なし」の声多数)</p> <p>この議題は認定されました。</p> <p>議題（2）「八街市地域公共交通計画の策定について」 続きまして、議題（2）「八街市地域公共交通計画の策定」について、事務局より説明を求めます。</p>
事務局	<p>議題（2）「八街市地域公共交通計画の策定について」、ご説明申し上げます。</p> <p>次期八街市地域公共交通計画の策定を進めているところであり、現時点までに作成した内容について提示させていただきます。資料2と資料3をご用意ください。</p> <p>資料2につきましては、計画の現時点まで作成した内容となります。資料のページ数がかなり多いため、資料3の概要資料において説明させていただきます。</p> <p>資料の1ページをご覧ください。</p> <p>公共交通計画の目次構成は、5章立てで作成を進めており、本協議会での提示内容は、第4章の前半部分の基本方針までとなります。</p> <p>第1章は、「地域公共交通計画の概要」です。この章では、本計画の目的や位置付けを説明しています。</p> <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画として、地域公共交通のマスターplanとしての役割を果たすものであり、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。</p> <p>前身の八街市地域公共交通計画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、基本的な方針、目標及び施策体系を整理しています。</p> <p>計画区域は、市民の日常生活の足を確保、維持、改善の観点から、八街市全域を計画区域とします。</p> <p>計画期間は、前身計画の計画期間終了後の、令和8年度から令和12年度までの5年間とします。</p> <p>第2章は、八街市の現状把握です。この章では、公共交通の整備状況と市民の利用実態・意向の把握を説明しています。</p> <p>本市の公共交通の利用圏域につきましては、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」の利用圏域を右下の図で示しており、カバー率は66.5%となっております。</p> <p>鉄道の整備状況につきましては、市内でJR総武本線の駅が2駅ありますて、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43本、楓戸駅では上下各38本となっております。八街駅は東京駅～銚子間を運行する特急列車「しおさい」が停車しております。近年の1日平均乗車人員数は、令和2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、その後は復調傾向にある状況です。</p> <p>続きまして、路線バスの整備状況につきましては、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</p>

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(株)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の一部が八街市内を運行しております。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。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おります。

続いて、八街市コミュニティバス「ふれあいバス」の整備状況につきましては、令和3年10月にコースの再編が行われたことで、令和4年以降の収入は増加しております。令和6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年は20.24%と、令和元年の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2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。

続きまして、八街市予約型のりあいタクシー「チョイソコやちまた」の整備状況につきましては、八街市予約型のりあいタクシー「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年10月より実証運行を開始しました。令和7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、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となります。

続いて、タクシーの整備状況につきましては、市内には、京成タクシーアイースト(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ます。市民、市外からの来訪者等の移動の役割を担っています。

他の市内の輸送資源の状況につきましては、福祉運送事業としまして、4団体が市内において福祉有償運送事業を実施しております。また、民間事業者による送迎車両として、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る状況です。一部運休しているものもございます。

続いて資料の2ページをご覧ください。

こちらにつきましては、地域公共交通の利用実態・ニーズの把握となっております。令和6年度に実施した基礎調査の中の市民アンケートの調査結果をまとめたものです。実施対象といたしましては令和6年11月時点で15歳以上の市民を対象とし、2,000人を無作為抽出しており、郵送回答とWEB回答の2つの方法で実施しております。回答総数は628票で回収率31.4%ございました。

回答者の年齢等につきましては、60歳代以上が多く回答している状況で、免許の所有、自家用車の所有台数の状況を回答いただいております。

移動手段の所持状況につきましては、「自分専用の自動車」が66.2%と最も高くなっています。「家族用の自動車がある」と合わせ、9割近くが自家用車を所有している状況であります。

日頃の外出目的では、「通勤」が37.6%、「買い物」が30.1%を占めています。日頃の外出時の移動手段は、「自分で運転する自家用車」が67.5%、「家族が運転する自家用車」が18.3%と、自家用車による移動が合わせて8割以上を占めています。

バス（路線バス・ふれあいバス）の利用有無は、「利用しない」が83.0%と大多数を占めています。「利用することがある」の回答者の利用頻度は、「年に数日」が51.3%となっており、市民のバスの利用機会が少ない状況がうかがえます。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%で最も多く、次いで「目的地へ行きにくい」15.2%となっています。

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ます。公共交通全般に対する考えは、「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%を占めています。

その他自由意見に寄せられた意見は右下のとおりとなっております。

続いて、3ページ目をお開きください。

第3章は、地域公共交通に係る課題の整理について説明しております。

前身計画で定めている評価指標と目標の達成状況の一覧となっております。評価指標に対して、目標値が記載しており、評価指標状況を記載しています。一番下には、目標達成状況を記載しており、まず評価指標の1が年間バス利用者数の状況です。現況値とそれに伴う達成の実績値が右の項目に書かれています。令和元年度時点の現状値が路線バス1,286,514人に対して、令和6年度の実績値956,792人、ふれあいバスにつきましては、令和元年度時点の現状値86,000人、令和6年度の実績値95,785人となっておりまして、一部達成となっております。

年間バス利用者数の状況につきましては、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。現在は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となっております。

ふれあいバスは、令和3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、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っております。

続きまして、評価指標の2は公共交通に係る市の年間財政負担額になります。令和元年度時点の現状値で年間52,201千円となっておりまして、令和6年度の実績値ですと年間92,284千円となっております。本市の公共交通に係る財政負担につきましては、平成30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）を活用しております。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年度の負担額は、令和2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。

また、「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となっております。

続きまして、評価指標の3は高齢者の外出時に困っている割合です。令和元年度に行われたアンケート調査結果より、困っている割合につきましては、中学校区ごとに表示されており、八街中学校区で13.3%、八街中央中学校区で15.4%、八街北中学校区で16.6%、八街南中学校区で18.8%となっております。目標値につきましては、八街中学校区で12%、八街中央中学校区で14%、八街北中学校区で15%、八街南中学校区で17%としておりまして、達成状況としましては、八街市高齢者福祉計画令和6年度～令和8年度の調査結果によりますと、八街中学校区が19.8%、八街中央中学校区が19.2%、八街北中学校区が14.2%、八街南中学校区が29.5%となっております。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・向上を目指すことが必要となっております。

続きまして、評価指標の4は公共交通に対する満足度です。こちらは市民アンケート調査結果より平成30年度時点の現況値10.7%となっております。目標値は現況値以上としておりまして、達成状況としましては、八街市総合計画2025前期基本計画市民意識調査より11.1%となっております。市民意識調査結果からみる公共交通に対する市民の満足度は満足が1.9%、やや満足が9.2%の結果の合算として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。

続きまして、評価指標の5は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）です。令和2年度時点の現況値で9回実施となっております。目標値は年2回実施で、計画期間内で累積10回実施としておりました。達成状況としましては、令和7年度途中までで、計画期間内25回実施しております。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。

以上の内容からページ下にて目標達成状況を示しています。

それでは、4ページ目をお開きください。

前身計画における実施施策の進捗状況については、以下の表のとおりとなっており、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。

続きまして、目標達成状況から考えられる課題です。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について、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について、先述のとおり、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について、まずふれあいバスにつきましては、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になっております。チョイソコやちまたにつきましては、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る状況です。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」ための取組が必要となります。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、実現可能な取り組みを段階的に進めていくことが必要となります。

続いて、地域現況及び実態把握調査から考えられる課題として、課題1. 公共交通の積極的な利用意識の醸成となっております。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となります。

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について、本市では、令和32年には総人口の半分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となります。

課題3. ふれあいバスの運行内容の適正化について、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となります。

	<p>続きまして、第4章の計画の基本方針につきましては、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のとおり整理しております。</p> <p>方針1は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は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は地域ごとのニーズ、利用実態に即した交通環境整備の推進しております。</p> <p>地域公共交通の役割として、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・移動支援としておりまして、地域公共交通の将来像を「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」としております。</p> <p>以上が、現時点で作成している計画内容となります。以降の内容につきましては、今後の協議会にて提示予定であります。</p> <p>現在、公共交通を取り巻く状況が大きく変わってきておりますので、ここで、京成バス千葉イースト株式会社の梅田営業部長より、バス業界の状況について説明いただきたいと思います。</p>
梅田委員	<p>京成バス千葉イーストの梅田と申します。公共交通の中のバスについてということでお話しさせていただきたいと思います。路線バスでいいますと成田と八街を結んでおります住野線がございます。こちらについては先程微増とお話しでしたが、成田富里地区の路線の再編等を行い、効率化が図られたのかなという実状でございます。</p> <p>また、成東営業所（旧ちばフラワーバス）で運行しております、成東と八街を結ぶ八街線などがございます。八街線については、国の補助をいただきながら、平日10往復、土休日7往復運行しております。八街循環線については、通学、通院等市民の足として運行しているのですが、コロナや少子化の影響等があり、利用者は年々減少の一途をたどっております。先程、国の補助をいただきながらとお話ししたのですが、来年10月以降については国の補助要綱から外れることも想定されております。現在、八街市さんと山武市さんと今後の運行について協議を進めているところでございます。</p> <p>当社を含むバス業界の状況を簡単に申し上げますと、先程も申し上げましたとおり、新型コロナウイルス蔓延に伴う退職者の増加、労働時間関係で2024年問題、乗務員確保のための給料体系の変更を行って参りました。そうした中で7社が合併し、再編したメリットを最大限に生かし、色々なツールを使い、力を注いでおります。少しずつ効果は出ているのかなと思うのですが、まだまだ乗務員不足解消にはほど遠い状況でございます。乗務員確保のための人件費、燃料費、バス購入費、安全への投資を含め、色々なものが上がっている状況でございます。八街市さんから委託されておりますふれあいバスも含め、バス運行に関する経費も増加傾向をたどっているところでございます。ふれあいバスの乗車人数は上がっているのですが、経費がそれを上回っているようなところでございます。やはり経費を掛けないと運行する元手がないというところがございます。私どもができることは安全運行につきるので、今後も市民の足として安全安心にご乗車いただけるよう努めていくしかないのかなと思っておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思います。簡単ですが以上となります。</p>

事務局	<p>ありがとうございました。</p> <p>続きまして、現在の八街市の財政状況につきまして、秋葉総務部長よりご説明お願ひいたします。</p>
秋葉委員	<p>総務部長の秋葉と申します。本市の財政状況についてご説明させていただきます。本市の財政状況としましては、非常に厳しい状況となっております。人口減少や少子高齢化の進展に伴う市税の伸び悩み、また、扶助費や公債費等の歳出の増加等が要因に挙げられます。そのため、新たな行政課題への対応が難しい状況にあります。現在、全庁あげて各課で実施している事業の見直しや歳入の確保と歳出の削減等により収支の改善を図り、財政健全化に向け取り組んでいるところでございます。以上でございます。</p>
事務局	<p>今、ご説明いただいたとおり、公共交通の取り巻く環境が大きく変わってきており、来年度のふれあいバスの参考見積を徴したところ、運行経費が現行の2倍程度増額となっており、今後大きく方針を変更する必要があります。ふれあいバスにつきましては、運賃の値上げやコースの縮小、運行時間の短縮を検討するとともに、現在作成中の公共交通計画につきましても、修正する箇所がでてまいります。</p> <p>つきましては、次回の協議会までに、改めて提示させていただきます。議題2についての説明は以上となります。</p>
大木会長	<p>ただいま、事務局から説明がありました「八街市地域公共交通計画の策定」について、質疑はありますか。</p> <p>今、説明がありましたとおり、八街市だけではない状況でありまして、かなり悪化しております。バス業界、タクシー業界、JRさんもそうですが、かなり乗車率も下がっており、経費も上がっているため、様々な見直しをかけなければ、今後運行ができなくなってくるのかなというようになっておりますので、八街市としても見直しをかけて参りますのでよろしくお願いします。</p>
福浪委員	<p>質問というわけではないのですが、今回資料2の一番最後の目標と目標達成に向けた施策が未記載になっているので、これから事務局の方でご検討いただいて次回以降の協議会で見せていただけるのかなと思うのですが、アドバイスのような話なのですが、国の方で地域公共交通計画のアップデートガイダンスを公表しております。中身としては目標設定やデータ活用の仕方を含めて記載されているので、今後参考にしていただければなと思います。</p>
大谷委員	<p>この計画は2030年度までの5年間を見越しているのだろうかと一般市民として思う。中身を見ると現状の維持と向上だけであり、新たな視点で何かをするとか見直しをするというところが無いように思います。市民として生活をしている中で高齢者の足はどうするのか、また、小型モビリティ等の電動の交通手段が出つつあるので、そのようなものが八街を走り始めたらどうなるのか、その対策も行っていかなければいけない。既に自転車やシニアカーが車道を通っているが、それに電動のバイクだと電動の簡易移動手段が入ってきたら、危なくてしょうがないことになるのでは</p>

	ないかなと思います。それに対してこの5年間で見通しだけでも考えておく必要があるのではないかと思うのですがいかがでしょうか。
事務局	おっしゃるとおり、電動のバイクなどが世に出てきているところであります。有効的な対策としては、道路の整備状況にも関わってくるところかなと考えております。
大谷委員	分析結果を見させていただいたのですが、財政負担が増加しているということはわかるのですが、高齢者の外出についても不満が増加中ですね。市民の足というと公共交通に頼らず、個人所有の自動車になっていきます。現状では原付バイクや自転車を持っていない人が多いのですが、この人たちが電動の移動手段に変わって出てくるのではないかと思う。5年間でそのようなところを検討していかなければいけないと思うのですがいかがでしょうか。
事務局	高齢者については、乗合タクシーを試験運行として導入しており、来年10月以降の本格運行に向けて今実証運行をしているのですが、実際は予約していただいているのですが乗合率が高まっていない。そうなると経費ばかりが増えて、皆様の利用ができなくなるということになりますので、今後高齢者の足として、皆様の利用がしやすくなるためにはいかにして乗合率を高めるかが、今後の計画の中で大事になってくるところだと思います。また、ふれあいバスにつきましては、公共交通の現状が厳しい中で、デマンドだけではやはり満たすことができないということがありまして、定時定路線型のメリットを生かしていきたいという考えもございますので、今ある八街市の財政状況の中で皆様にご利用いただけるような路線編成を今後とも考えていきたいと考えています。
三上委員	今、大谷委員からご説明があったように、かたや30キロしかでない車と路線バス、コミュニティバスと一緒に県道市道を走るとなるとかなり危ない状況でございます。八街市さんにお願いしたいのは、道路の整備というところですので、その辺を考えていただければと思います。
菱木委員	資料3の4ページ下の地域公共交通の役割に高齢者や移動制約者等の外出・移動支援とありますが、現状としてはどのようなものがあるのでしょうか。
事務局	デマンド型乗合タクシーのほか、等級にもよりますが福祉タクシーがございます。
菱木委員	障害の度合いで区切られてしまうと、福祉タクシーには乗れない。その辺はどうなのでしょうか。障害者手帳を見せれば料金が半額になるなど簡単な仕組みはないのでしょうか。
事務局	現状ですと、ふれあいバスは手帳を見せていただくことで無料で乗車可能となっております。また、乗合タクシーの方でも手帳を見せていただくことで一回500円のところ300円で利用できるような制度設定をさせていただいております。65歳以上の免許を返納された方について、申請いただくことでふれあいバスの回数券を無料でお渡しする制度も実施しております

	す。
菱木委員	ふれあいバスは目的の時間に間に合わない。また、乗合もできないので乗合タクシーも不便です。よその地域で障がい者に対する交通手段の事例がありましたら分かる範囲で教えていただきたい。
岩間委員	今ご質問があった、よその地域の事例については手元に資料が無いのでお答えできないのですが、障がい者の方を対象に使っていたいっているのは福祉タクシーです。
菱木委員	等級で区切るのですよね。確か一級ですよね。
岩間委員	一級だけではなかったと思うのですが。
菱木委員	片手が無くても一級にはなれない。そうすると肝心な障がいがある人は該当しない。
岩間委員	該当されていない場合でも、民間タクシーでは手帳を提示することで割引されるといったサービスがあったと認識しております。
村中委員	手帳をお見せいただければ割引の対象にはなっております。
大木会長	事務局はあとで調べてご連絡してください。 こちらの内容については、あとでまた、事務局からご連絡したいと思います。
松野委員	資料2の24ページからのふれあいバスのところで、利用者数が伸びていて素晴らしいと思いながら資料を見させていただきました。今後経費が上がっており、見直しが必要になると思うのですが、利用しているようなところで縮小を進めていく難しさがあるなと思っていて、5年間の中でルートの見直しをどのような感じで進めていくのか教えていただければと思います。また、あとでご説明があると思いますが、渋滞による停車時間が多いで、私的自動車を使わず公共交通に乗っていただければ減らせるであろうところをプライベートな利用をそのままにしながら、公共交通がいつまでも不便な状況においておくのかというあたりを教えていただければと思います。
事務局	バスの再編につきましては、現在計画策定に併せて検討を進めているところでございます。今、状況が大きく変わってきているところでありますので再度検討をし直しているところなのですが、計画策定に併せて再編したコース案をお示しさせていただく予定であります。使われていないバス停があったり、ルートによっては渋滞するような区間を通らざるを得ない場合もあるので、できる限り運行ルートをよりよい形にできるように検討して参ります。
松野委員	公共交通を優先できるように優先時間帯やレーンを設けるとか何かしらの優先的な取組みについては考えうるのでしょうか。

事務局	現状八街市としては、自家用車をお持ちになる方が多く、移動手段として自分の車を使って好きなところに行きたいという方が多くいらっしゃいます。そのような状況で今後5年間の計画の中では実現していくことは難しいかなと考えております。長期的な視点で見ると必要になってくるだろうと思いますので、継続的に検討して参りたいと思います。
福浪委員	自家用車を使っている方々を公共交通に誘導していく行動変容を促すような取組みを公共交通計画の今後の目標達成に向けた施策として取り入れていただいて、公共交通の利用を促すような計画あるいは施策に是非していただければと思います。
大木会長	他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。 次に採決をいたします。 この議題を認定することにご異議ありませんか。
(場内「異議なし」の声多数)	
<p>この議題は認定されました。</p> <p>以上で、本日の議題については終了となります、次第のその他報告事項に入る前に、質疑等はありませんか。</p> <p>何もなければ、これで議題を終了し、次第4．その他報告事項にうつります。</p>	
<h4>4. その他報告事項</h4> <p>その他でございますが、事務局より何かありますか。</p>	
事務局	4点報告がございます。
	最初に、ふれあいバスの運賃の値上げについて今後検討していきたいと考えております。運賃の値上げにつきましては、公共交通協議会の中ではなく、運賃協議分科会で別途協議をする必要がございます。その運賃協議分科会については、様々な手段において市民からの運賃の値上げに関する意見をいただいた上での開催となります。ですので、今後意見募集を市のホームページや広報紙で実施し、それを取りまとめた上で運賃協議分科会を開催させていただき、検討して参りたいと考えております。また、運賃協議分科会で検討して決まった内容につきましては、公共交通協議会で報告させていただきます。
大木会長	ただいま、事務局から報告がありましたふれあいバスの運賃の値上げの検討について、質疑はありますか。
福浪委員	市民の方の意見を聞く手続きが必要になるのですが、市民の方にこのようなパブリックコメントをやりますといった内容についての共有が事前に公共交通協議会にあるのか、あるいは結果の報告のみとなるのか教えていただければと思います。
事務局	意見の募集を実施した上でその結果を報告させていただくことを考えております。

梅田委員	もしよろしければ、書面でもかまいませんので、このような方式で、このようにやりますといったご報告だけでも公共交通協議会にいただければと思いますのでよろしくお願ひします。
事務局	承知しました。
大木会長	他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。 次の報告事項の説明を求めます。
事務局	<p>続きまして、資料4をご覧ください。前回の第2回八街市地域公共交通協議会において質問がありました、基礎調査委託業務報告書の4-2ページの調査内容について、追加資料の説明をさせていただきます。</p> <p>調査内容につきましては、ふれあいバスに乗車の上で、バスの停車回数と停車時間を調査するものであります。</p> <p>各コースの停車回数と停車時間は資料のとおりです。停車する主な要因としましては、平日及び土休日ともに、渋滞が大部分を占めており、踏切や対向車のすれ違いによっても渋滞が発生しています。</p>
大木会長	<p>ただいま、事務局から報告がありました、八街市地域公共交通計画に関する基礎調査報告書の追加内容について、質疑はありますか。</p> <p>質疑がなければこれで質疑を終了いたします。</p> <p>次の報告事項の説明を求めます。</p>
事務局	<p>続きまして、デマンド型乗合タクシー「チョイソコやちまた」について報告させていただきます。資料5をご覧ください。</p> <p>前回の協議会で質問をいただきましたタクシーのキャンセル率についての詳細と、5月26日から6月末までの期間で行ったアンケート結果についてまとめましたのでご報告させていただきます。</p> <p>まず、前回の協議会では、チョイソコやちまたのキャンセル数について、20%程度との報告をさせていただきましたが、その内容の詳細についてが記載されておりませんでしたので、補足させていただきます。</p> <p>実証運行開始当初からのデータとなっておりまして、全体としてはキャンセル率が23.3%となっております。成功率は実際に予約を試みて最終的に成立に至った率で全体として8割くらいが予約を取れて、そこから23%くらいがキャンセルしているといった形になっております。</p> <p>次にチョイソコやちまたのアンケート結果のご報告となります。</p> <p>令和7年3月15日時点では会員登録済みの18歳以上の登録者に対しアンケートを行いました、対象者2,746名のうち700名の回答をいただき、25.5%の回答率となりました。内容についてかいづまんで説明させていただきます。6ページをご覧ください。</p> <p>利用満足度が全体で「満足」57%、「どちらとも言えない」17.7%、「不満」16.7%となり、前年は「満足」49.3%、「どちらともいえない」18.9%、「不満」23.6%だったため、満足度が向上しました。こちらの理由としては、4月から共通乗降場所を追加したことにより、乗り継ぎ回数が減ったことが要因の一つではないかと思われます。</p> <p>8ページの不満点について、最も多い回答が「土日祝日の運行がない」、次いで「予約が取れない」、「運行時間が短い」などが上位の意見</p>

	<p>としてあがり、前年最も多かった「南北の区域が分かれている」という意見は4位となり、こちらに関しても今年4月から行った共通乗降場所を増やした効果が出ているものと考えております。</p> <p>また、最後のページなのですが、フリーアンサーでのご意見を賜りまして、「土日祝日の運行がない」ですとか「予約を取りやすくしてほしいので改善してほしい」、「運行台数を増やしてほしい」などといったご意見が多くありました。「タクシー券に戻してほしい」という意見も一定数見受けられました。詳細については、お配りした資料をご覧いただければと思います。こちらは前年度の結果も一緒に市のホームページにて掲載させていただいております。八街市デマンド型乗合タクシーについての報告は以上となります。</p>
大木会長	ただいま、事務局から報告がありました、デマンド型乗合タクシーについて、質疑はありますか。
菱木委員	意見要望のところで「タクシー券の方が良い」というのが圧倒的なのですが、これに対しての改善についてはあるのでしょうか。
事務局	現状は乗合タクシーの方を進めており、検討をしているところではありますが今のところタクシー券に戻す予定はございません。
山本委員	デマンドになる前にシニアクラブ連合会としては、タクシー券の方が良いということは意見していました。年寄りはわがままだし、気持ちがコロコロ変わるし、スケジュールも変更する。なので、使い勝手が良い点を考えると一般のタクシーの方が良い。高齢者の買物は旦那さんや子どもが連れてきているというようなことが日常的に見られており、特に土曜はそういった傾向がある。デマンドの場合は登録人数が増えているといつても、市内の65歳以上の年齢層の割合からいいたら登録者数が少ないと思う。使い勝手が高齢者のニーズに対応しているかどうか考えていかないといけないと思います。
大木会長	デマンドタクシーを導入した理由としては、タクシー券の場合、南部方面の方々が移動する場合送迎料がかかり、タクシ一代が高額になってしまいます。デマンドタクシーだと送迎料がかからないため、平等性が高い这样一个で導入をしております。
山本委員	南部地域の人は八街の中心部よりも東金に買物に行くケースの方がかなり多いと思う。南部憩いの家にシニアクラブの人たちが集まるのですが、ふれあいバスも使いにくい。中央公民館へ集まる機会もあるのですが、4、500人の会員が集まる際、ふれあいバスや路線バスではアクセスが悪い。会員たちが分乗して連れてきているのが実態です。連れてくる会員は万が一のことがあったらどうするのかということで、こどもたちに怒られることがある。土日の運行の問題も出していましたが、行事が土曜日であることが多く、バスしかないが時間が合わない。その場合車で送迎するしかないで、シニアクラブ連合会としては、デマンドの登録数をもっと増やさないとニーズについて検証できないと思います。
松野委員	予約が取れない方が多い印象を受けるのですが、キャンセル率の高さに

	も驚かされるなと思っていて、このシステムを守っていくために予約するなら乗ってくださらないと困るし、キャンセルするなら早めにすると、予約が取れない方に対応できると思うので、そのようなところがうまく機能するといいなと思った次第です。それから、乗合率が低いという表現があったと思うのですが、乗合率について教えていただきたいです。
事務局	前回の協議会でもご指摘があったとおり、キャンセル率を軽減することで予約の取りにくさを解消するというのが一つの対策となり得ますので、9月15日発行の広報やちまたにて、チョイソコやちまたのご利用の仕方について周知を行わせていただきました。また、今後になるのですが、ホームページやチョイソコやちまた車内へ啓発広告を掲示し、5分前に予約場所で待っていたらことやキャンセルは早めにしていただくことなどを周知強化していきたいと考えております。また、乗合率についてなのですが、第2回の協議会資料で示しております、約1.35人となっております。
松野委員	乗合率について、家族以外と乗り合って2以上にするなどといったことも評価指標になり得ると思うのですがいかがでしょうか。
事務局	乗合率の向上が今後の指標の一つになると思われます。ただ、八街市の1.35人という数値が必ずしも低いわけではなく、デマンドを実施している近隣市町村を含め全国で同じくらい、もしくは低いところも多い状況となっております。しかし、乗合率の向上させていくことが利用者を増やし、運行効率を上げていく一つの手段となりますので今後指標として取り入れることを検討したいと思います。
大木会長	乗り合いだから500円で運行できるということが周知不足である。事務局は1.35人という数値を高いと考えず、上げていかなければいけないのでその点をお願いしたい。
村中委員	今年の4月にチョイソコの共通乗降所が増えて以来、本業のタクシーの売上が対前年度で10%では効かないくらい落ちこんでおり、給料体系が出来高払であるため、売上が上がらないということは乗務員の退職にもつながっています。乗務員の7割近くが八街市民で今年の4月以降8人の退職者が出てる実態です。チョイソコがメインになることについて、私は反対ではないのですが、本業のタクシーが厳しくなっている状況や雇用について会社として守らなければいけないという実態についてもご理解いただきたいと思っております。
大木会長	他に質疑がなければこれで質疑を終了いたします。 次の報告事項の説明を求めます。
事務局	続きまして、バスの乗り方・交通バリアフリー教室の実施について、報告させていただきます。資料6をご覧ください。 バスの乗り方・交通バリアフリー教室につきましては、平成27年度から令和2年度を除き、毎年度市内の小学校にて開催しておりましたが、令和3年度からは実住小学校にて開催しており、前年の協議会でも他の小学校での開催について言及されたところであります。

	<p>今年度の開催につきましては、市内小学校に照会をし、希望校を募りましたところ、3校から希望があり、調整の結果八街東小学校にて小学5年生110名を対象に開催する運びとなりました。</p> <p>開催につきましては、関東運輸局様、京成バス千葉イースト株式会社様、淑徳大学様のご協力を得まして、11月13日に開催する予定でございます。教室を体験した小学生にアンケートを行いまして、とりまとめの結果を次回の公共交通協議会にて報告をさせていただければと思います。バスの乗り方・交通バリアフリー教室については以上となります。</p>
大木会長	<p>ただいま、事務局から報告がありました、バスの乗り方・交通バリアフリー教室について、質疑はありますか。</p> <p>他に質疑やご意見などはございませんか。</p> <p>ないようでしたら、進行を事務局に戻したいと思います。</p>
事務局	<p>5. 閉会</p> <p>皆様、大変お疲れさまでした。</p> <p>ここで、事務局よりご連絡申し上げます。</p> <p>報償費のお支払いにつきましては、11月中旬頃を予定しておりますのでよろしくお願ひいたします。</p> <p>以上をもちまして、令和7年度第3回八街市地域公共交通協議会を終了させていただきます。本日はありがとうございました。</p>