

八街市地域公共交通計画 素案

令和8（2026）年1月

令和8（2026）年3月
策定予定

目 次

第1章 地域公共交通計画の概要 · · · · ·	1
1－1. 計画策定の目的 · · · · ·	2
1－2. 計画の位置付け · · · · ·	3
1－3. 計画区域 · · · · ·	3
1－4. 計画期間 · · · · ·	3
1－5. 上位・関連計画の整理 · · · · ·	3
第2章 八街市の現状把握 · · · · ·	9
2－1. 八街市の現況 · · · · ·	10
2－2. 八街市の公共交通の現況 · · · · ·	25
2－3. 地域公共交通の利用実態・ニーズの把握 · · · · ·	43
第3章 地域公共交通に係る課題の整理 · · · · ·	53
3－1. 八街市地域公共交通計画の目標達成状況 · · · · ·	54
3－2. 八街市地域公共交通計画における実施施策の進捗状況 · · · · ·	59
3－3. 地域公共交通に係る課題の整理 · · · · ·	60
第4章 計画の基本方針 · · · · ·	63
4－1. 計画の方針 · · · · ·	64
4－2. 計画の目標 · · · · ·	65
4－3. 目標達成に向けた施策 · · · · ·	66
第5章 計画の推進 · · · · ·	73
5－1. 計画の推進体制 · · · · ·	74
5－2. 評価指標の設定 · · · · ·	75
5－3. 施策の実施体制とスケジュール · · · · ·	76

第1章

地域公共交通計画の概要

1-1. 計画策定の目的

● 計画策定の経緯

八街市（以下、「本市」）では、JR総武本線、路線バス、タクシーが運行されていますが、平成11（1999）年10月、路線バスの廃止等に伴い、交通空白地域の解消等を目的にコミュニティバス（愛称：ふれあいバス）の運行を開始しました。近年では、人口減少や自家用車の普及に伴い、公共交通の利用者が減少しており、ふれあいバスを維持する為の財政負担額が増大しています。

このような状況の中、持続可能な公共交通への再編・見直しが求められ、平成28年（2016）3月に『八街市地域公共交通網形成計画』が策定されました。市民の移動実態・ニーズの把握、公共交通サービス維持の課題を整理し、「ふれあいバス路線の再編」、「バスターミナル移設等鉄道駅における交通結節点強化」、「高齢者外出支援タクシー利用券の助成制度の導入」を計画の柱として示しました。平成29（2017）年には、『八街市地域公共交通再編実施計画』が千葉県内で初めて国からの認定を受け、平成29年10月にふれあいバス5コースを4コースへと再編しました。

その後、「ふれあいバスのコース間の利用者数格差」、「なお存在する交通不便地域」、「今後さらに進む高齢者人口の増加」といった再編後の課題解決を見据え、令和3（2021）年、『八街市地域公共交通計画』が策定されました。令和5（2023）年10月には、デマンド型のりあいタクシーの実証運行が開始され、市民の公共交通環境の変化は続いています。

こうした背景のもと、『八街市地域公共交通計画』（以下、「本計画」）は、前身計画の内容を一部踏襲し、利便性が高く、持続可能な公共交通の実現を継続して目指すことを念頭に置き、策定を行うものです。

● SDGsとの関係性

SDGsとは、「Sustainable Development Goals」の略であり、平成27（2015）年9月の国連サミットにおいて全会一致で採択された国際社会の共通目標であり、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けて、令和12（2030）年を年限とする17の目標（ゴール）と169のターゲットから構成されるものです。令和元（2019）年12月に国が策定したSDGsアクションプラン2020では、公共交通の分野においても、政府の進める具体的な取り組みの1つとして、「新たなモビリティサービスであるMaaSの全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。」と掲げています。本市においても、SDGs達成に貢献できるよう、本計画を策定し、推進していきます。



1－2. 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。

また、本計画は、『八街市総合計画 2025』、『八街市都市計画マスタープラン』等の上位計画、関連計画で掲げられている「持続可能な公共交通ネットワークの構築」、「多様な公共交通ネットワークの構築」等の方向性を念頭に置き、まちづくりの総合的な観点から策定を行います。

同時に、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。

1－3. 計画区域

市民の「日常生活の足」の確保・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。

1－4. 計画期間

本計画の計画期間は、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。

1－5. 上位・関連計画の整理

本計画の上位計画・関連計画として、以下の計画が位置づけられます。これらの計画におけるまちづくりや公共交通に係る方針、政策と整合を図り、持続可能な地域公共交通を推進します。

«上位計画»

『八街市総合計画 2025 前期基本計画』 令和 7（2025）年 3 月策定
 『八街市都市計画マスタープラン』 令和 4（2022）年 3 月策定

«関連計画»

『八街市高齢者福祉計画（第 10 次 高齢者福祉計画・第 9 期 介護保険事業計画）』
 令和 6（2024）年 3 月策定
 『第 7 期八街市障がい福祉計画・第 3 期八街市障がい児福祉計画』
 令和 6（2024）年 3 月策定

1-5-1. 上位・関連計画に示す公共交通の方向性

本市の公共交通の方向性として、各計画において、主に下記の内容を掲げています。

・持続可能な公共交通ネットワークの構築

誰もが利用しやすい持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

・多様な公共交通ネットワークの構築

公共交通や徒歩・自転車などを含めた多様な公共交通ネットワークの構築を目指します。

・高齢者や障がい者の外出の支援

介護・福祉サービスの側面からも、鉄道、路線バス、民間タクシー等の基軸となる公共交通の補完交通として、ふれあいバス及びデマンド型乗合タクシーの運行を維持し、買い物や通院等の外出を支援します。

1-5-2. 上位計画の整理

八街市総合計画 2025 前期基本計画 令和7（2025）年3月策定

『八街市総合計画 2025』は、本市が抱える課題を乗り越え、より魅力あるまちづくりを様々な主体とともに総合的・計画的に進めるための指針として策定された10年間の計画であり、「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」から構成されます。『八街市総合計画 2025 前期基本計画』は、「基本構想」で定めた将来都市像を実現するため、5年間で取り組むべき施策の内容を具体的に定めたものです。

計画期間：令和7（2025）年度から令和11（2029）年度

将来都市像：「緑豊かに心豊かに健やかにともに支えあい安心して暮らせる八街」

重点施策：基本目標1 人と人がつながり、安全・安心に暮らせるまちづくり【まち分野】

基本目標2 「住みたい」「訪れたい」と感じるまちづくり【ひと分野】

基本目標3 人と産業を育み、安定した雇用を創出するまちづくり【しごと分野】

基本目標4 結婚・出産・子育ての希望をかなえ、誰もが活躍するまちづくり【活躍分野】

公共交通関連事項（交通施策関連項目の抜粋）

一の街 めざします！便利で快適な街（都市基盤整備分野）⇒4. 移動を支える公共交通の充実

六の街 めざします！思いやりにあふれる街（福祉分野） ⇒3. ぬくもりのある障がい者福祉の充実

公共交通関連事項

・重点施策として「基本目標1 人と人がつながり、安全・安心に暮らせるまちづくり【まち分野】」において、「持続可能で快適なまちづくりの推進」を掲げています。具体的な事業として、「持続可能な公共交通ネットワークの構築」、「ふれあいバス運行事業の推進」を示しており、1日あたりのふれあいバスの平均乗降客数の増加を目標として掲げています。

八街市都市計画マスタープラン 令和4（2022）年3月策定

『都市計画マスタープラン』は、都市計画法第18条の2に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」にあたるもので、長期的な視点から将来都市構造、土地利用の方針、都市施設の整備方針などを定め、将来の都市づくりを進めるうえでの指針となるものです。

計画期間：令和4（2022）年度から令26（2044）年度

将来都市像：「ひと・まち・みどりが輝くヒューマンフィールドやちまた」

都市づくりの目標：自然豊かな環境の中で健康・快適に暮らし続けられるまち
安全安心に生活できるまち
多様なライフスタイルを実現できるまち
産業振興や地域資源によるにぎわいと活力のあるまち

公共交通関連事項

・公共交通に関する基本方針として、地域間の連携を強化するとともに、誰もが安全安心で健康的に移動できる都市づくりの実現に向けて、下記の方針を定めています。

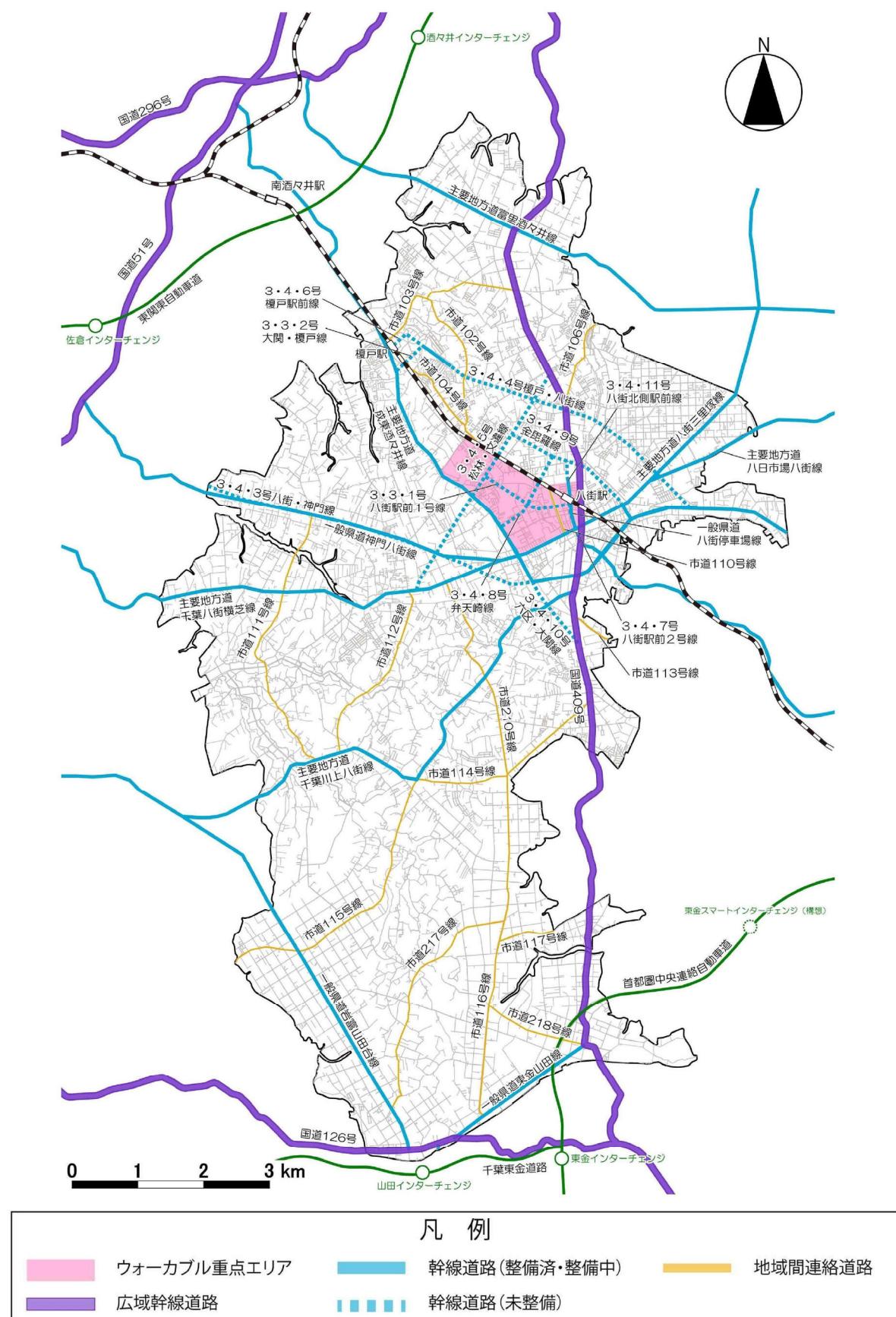
【鉄道】

- ・運行本数の増便による利便性の向上を図るため、県内の関係団体で構成する「千葉県JR線複線化等促進期成同盟」などと連携し、引き続き要望活動を実施していきます。
- ・八街駅北口や榎戸駅東西口の駅前広場においては、適切な維持管理を行い、駅周辺の集客機能の向上及び駅利用者の利便性の確保を図ります。
- ・八街駅南口においては、駅前広場の整備を検討し交通処理機能の向上を目指します。

【バス等】

- ・各地域間の移動や交通不便地域の解消を考慮した持続可能な公共交通ネットワークの形成については、「八街市地域公共交通計画」に基づき対応を図ります。

その他に、道路、自転車・歩行者ネットワークについても方針を定めています。



※ウォーカブル※重点エリアはあんしん歩行エリア※と同区域

図1-1 交通体系方針図

出典:八街市都市計画マスタープラン(令和4(2022)年3月策定). P69

1－5－3. 関連計画の整理

八街市高齢者福祉計画 第10次 高齢者福祉計画・第9期 介護保険事業計画 令和6（2024）年3月策定

『八街市高齢者福祉計画』は、高齢者が可能な限り住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができるよう、地域の包括的な支援・サービス提供体制の一層の推進を図ることや、地域の多様な主体が参画し、住民一人ひとりの暮らしや生きがいを地域とともに創る「地域共生社会」の実現を目指して策定されたものです。これまでの成果を踏まえながら3年ごとに改定を行うもので、『八街市高齢者福祉計画 第10次八街市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画』として改定されました。

計画期間：令和6（2024）年度から令和8（2026）年度

基本目標：基本目標1 高齢者が生きがいを持ち、元気で生活できる

基本目標2 支援が必要になっても高齢者が住み慣れたまちで暮らし続けることができる

基本目標3 高齢者が住み慣れた地域で暮らすための環境が整備されている

公共交通関連事項

- ・「基本目標2 支援が必要になっても高齢者が住み慣れたまちで暮らし続けることができる」の（1）介護・福祉サービスの提供において、鉄道、路線バス、民間タクシーといった基軸となる公共交通を補完する移動手段として、ふれあいバス及びデマンド型乗合タクシーを運行し、高齢者の買物や通院等の外出を支援することを示しています。

第7期八街市障がい福祉計画・第3期八街市障がい児福祉計画 令和6（2024）年3月策定

『第7期八街市障がい福祉計画・第3期八街市障がい児福祉計画』は、本市の障がい福祉の基本理念である「手をたずさえてともに歩む福祉のまち」を実現するために、障がいのある方のニーズに対応し、障がい福祉関係機関などとの連携を深め、市民と一体となり、すべての市民が住み慣れた地域で安心して生活が送れることを目指して策定されたものです。

計画期間：令和6（2024）年度から令和8（2026）年度

第7期八街市障がい福祉計画

- 成果目標：（1）福祉施設の入所者の地域生活への移行
（2）地域生活の継続の支援
（3）福祉施設から一般就労への移行等
（4）相談支援体制の充実・強化等
（5）障害福祉サービス等の質を向上させるための取り組みに係る体制の構築
（6）精神障がいにも対応した地域包括ケアシステムの構築や障がい者等に対する虐待の防止

第3期八街市障がい児福祉計画

- 成果目標：（1）障害児支援の提供体制の整備等
（2）重症心身障害児・医療的ケア児への支援

公共交通関連事項

- 方策として、移動支援事業を行うことを示しています。今後も障がいのある人の外出支援を促進するとともに、移動支援従事者の養成も支援することを掲げています。

第2章

八街市の現状把握

2-1. 八街市の現況

2-1-1. 地勢・人口

●地勢

本市は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ます。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ます。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 km²です。

市の中央部は市街地を形成し、周囲には平坦な畑作地帯が広がっているほか、南西部及び北部に水田地帯が点在しています。

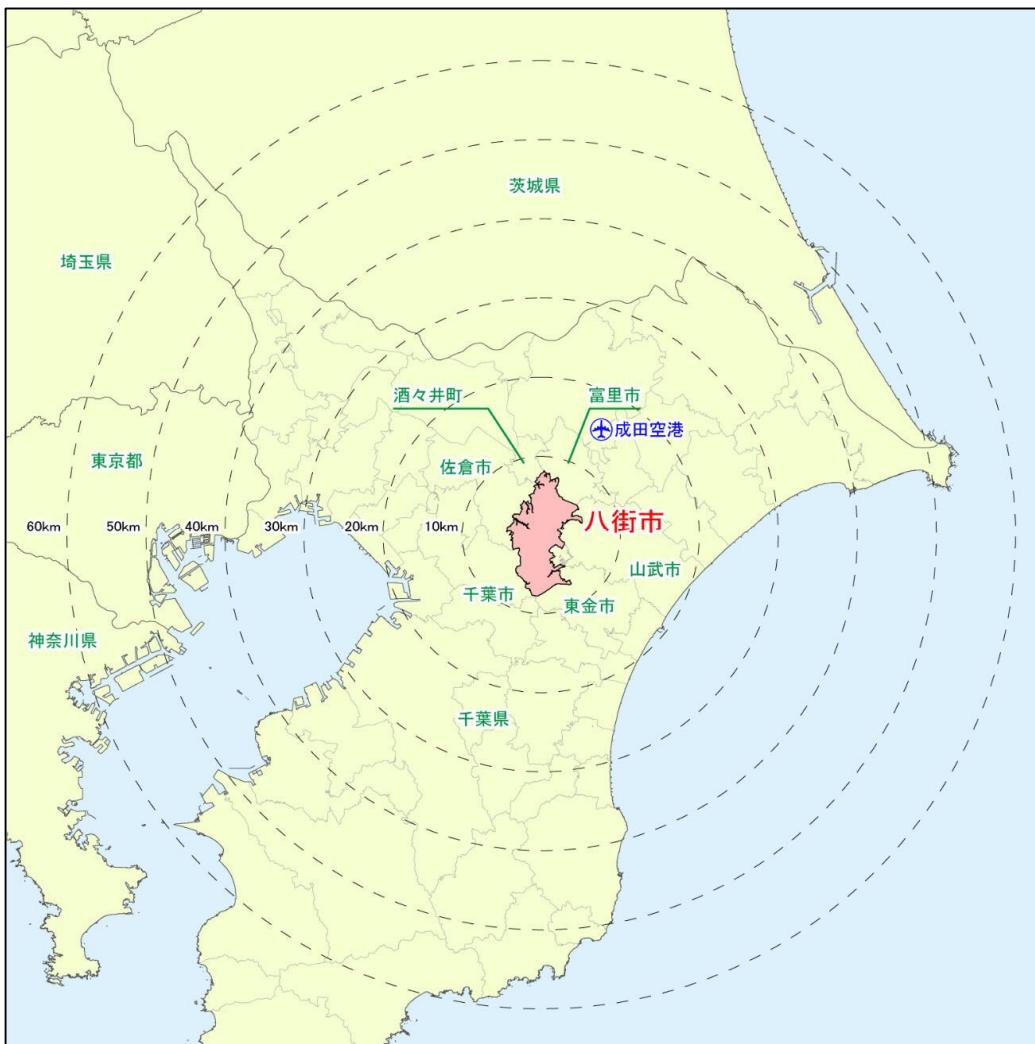


図2-1 八街市位置図

出典: 国土数値情報

●人口の推移

本市の人口は、平成 17（2005）年をピークに減少に転じ、令和 2（2020）年時点で 67,455 人となっています。今後も人口の減少傾向は継続する見込みであり、令和 32（2050）年には 42,276 人まで減少すると予測されています。

年齢 3 区別人口の推移では、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、今後も減少する見込みです。一方、老人人口（65 歳以上）は増加しており、令和 32（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ます。

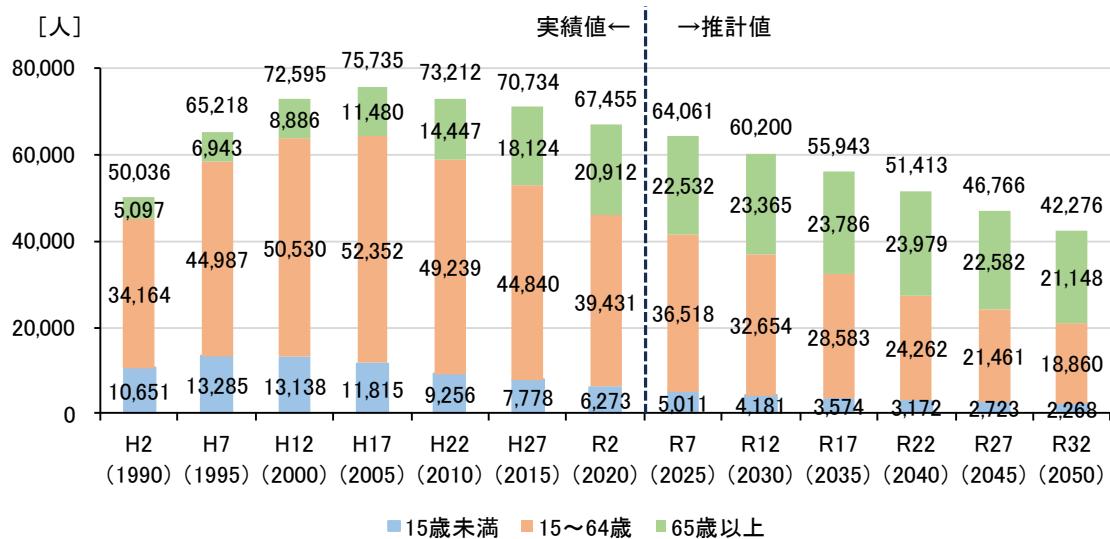


図2-2 年齢別人口推移

出典：国立社会保障・人口問題研究所推計

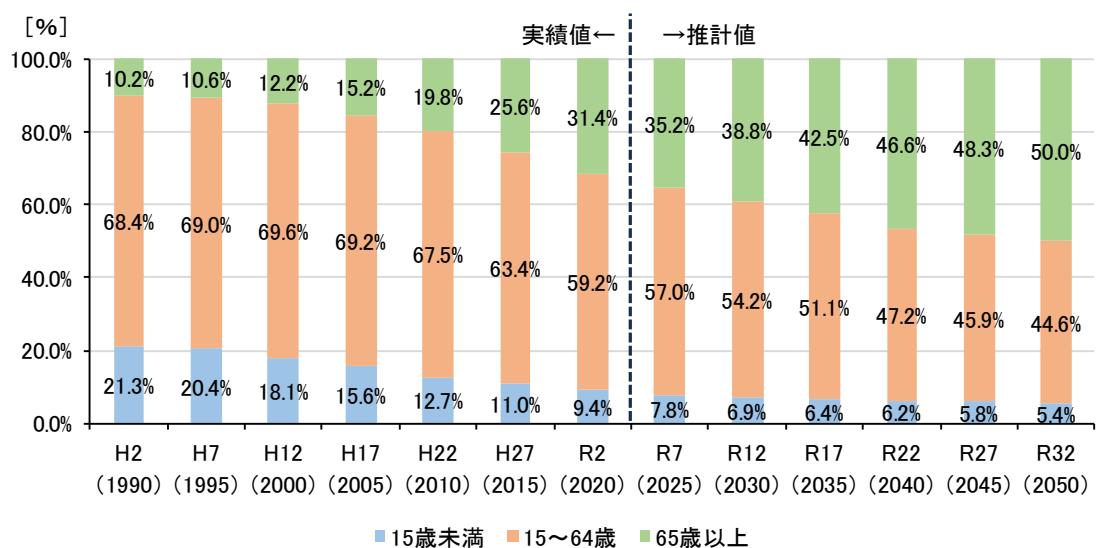


図2-3 年齢別人口構成比推移

出典：国立社会保障・人口問題研究所推計

●世帯数の推移

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

世帯数は増加傾向にある一方、世帯人員は減少しており、平成2（1990）年の3.53人/世帯から令和2（2020）年には2.41人/世帯まで減少しています。

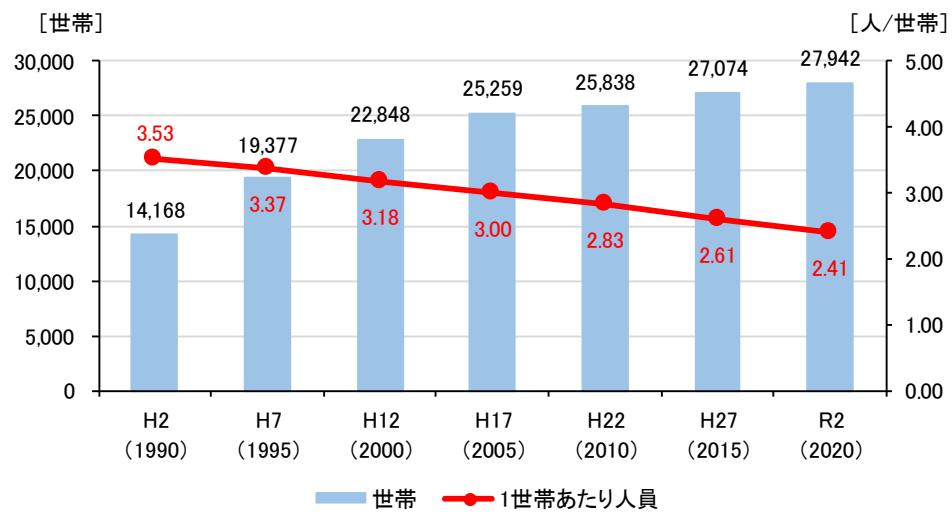


図2-4 世帯数推移

出典:各年国勢調査

●中学校区別の人団推移

中学校区別の人団推移は、すべての中学校区において人口は減少傾向にあり、令和2（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2万人を下回る状況となっています。

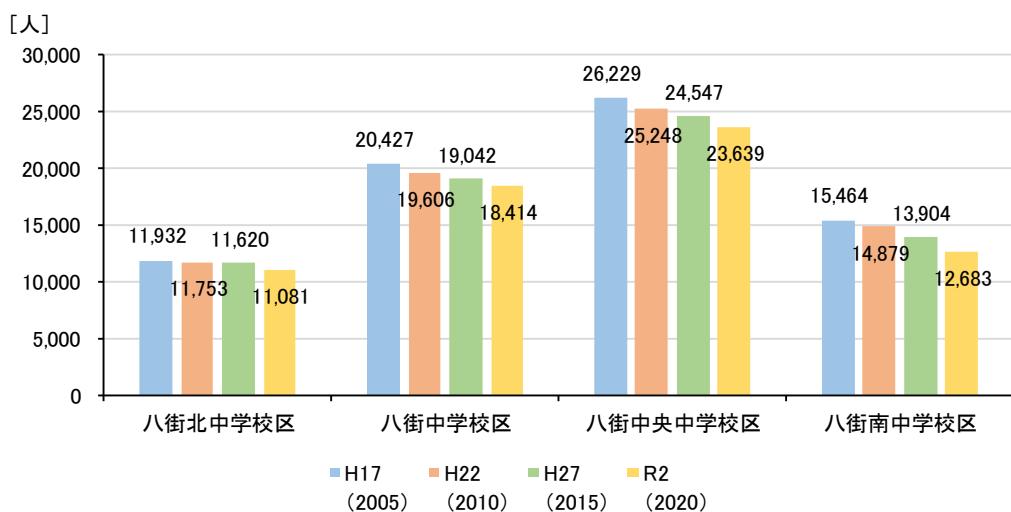


図2-5 中学校区別人口推移

出典:各年国勢調査

●人口分布

本市の人口分布状況は、榎戸駅周辺は 60 人/ha 以上と高い人口集積がみられる一方、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ます。

将来人口分布状況は、令和 22（2040）年には、榎戸駅西側で 61 人/ha 以上の人口集積がみられる一方、榎戸駅東側では 60 人/ha 以下の箇所が広がる見込みです。また、八街駅周辺では、40 人/ha 以下の箇所が広がる見込みです。

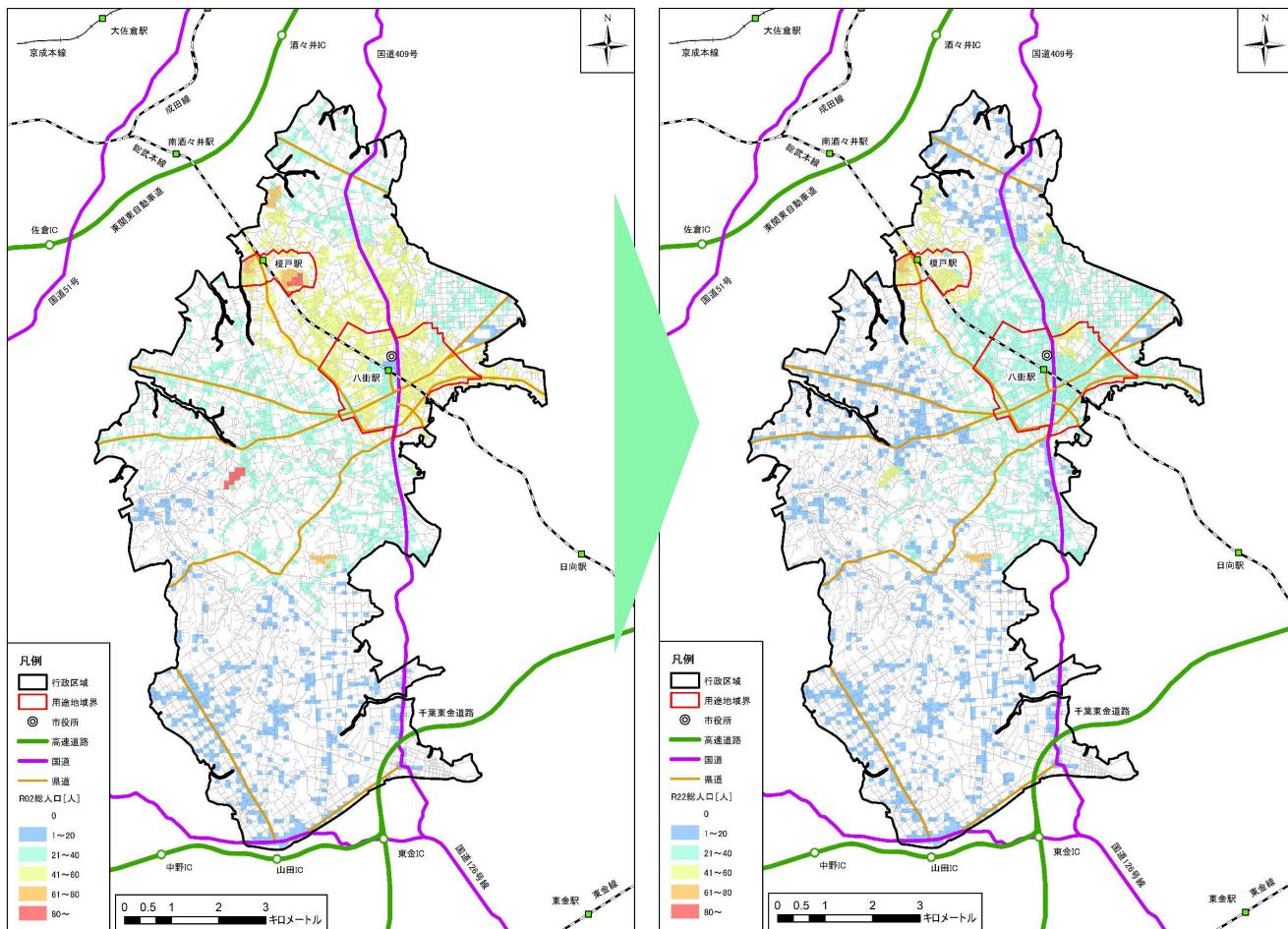


図2-6 現在の人口分布:左/将来(令和 22(2040)年)の人口分布:右

出典:国土技術政策総合研究所、国立社会保障・人口問題研究所推計

●老年人口分布

現在の老年人口（65歳以上の人口）の分布は、楳戸駅周辺で20人/ha以上、八街駅周辺で11人/ha以上の人団集積がみられ、中心市街地の高齢化の進行が目立つ状況です。

将来の老年人口分布は、楳戸駅周辺・八街駅周辺ともに16人/ha以上の人団所が広がり、中心市街地の高齢化がより進行する見込みです。

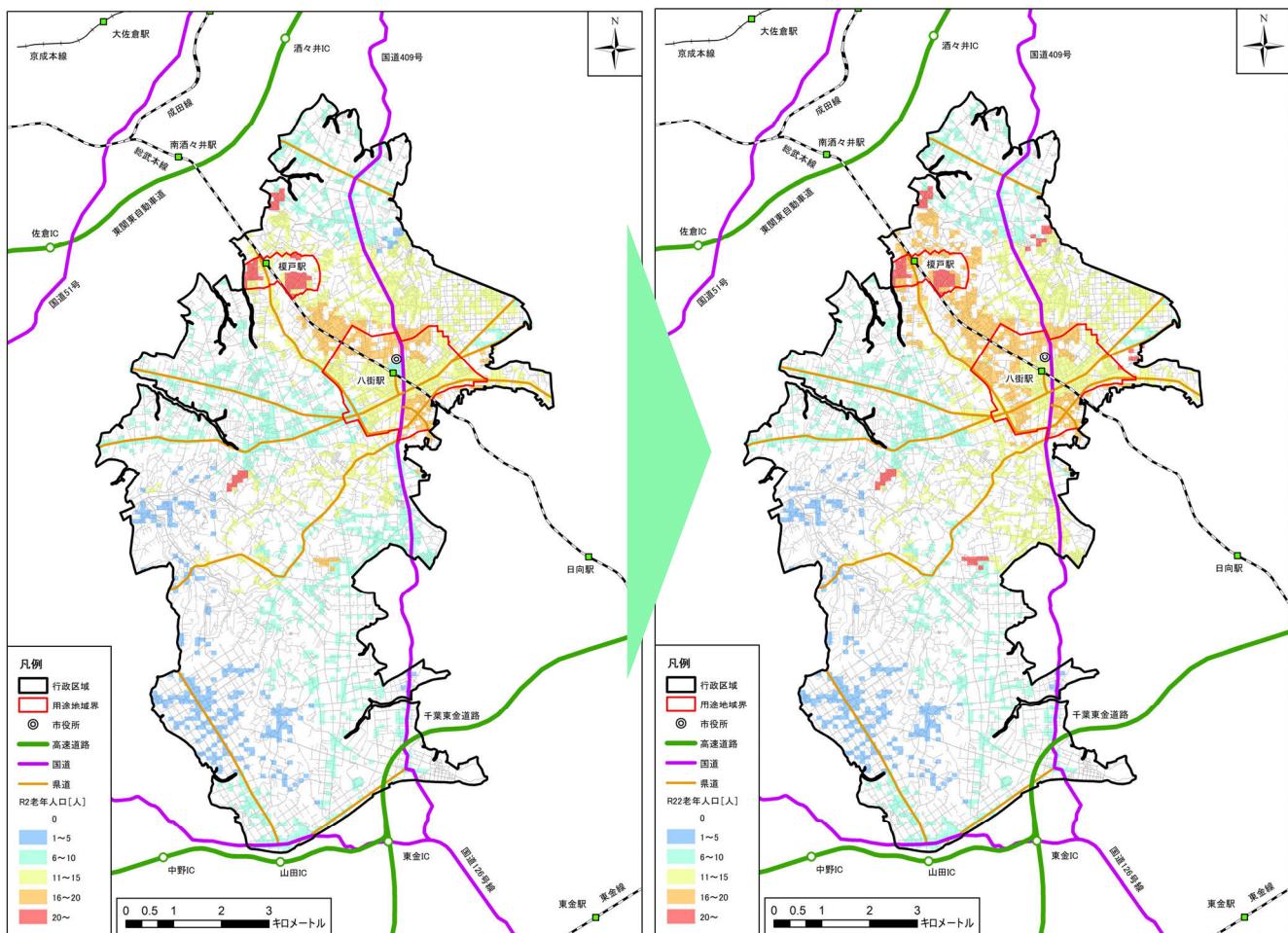


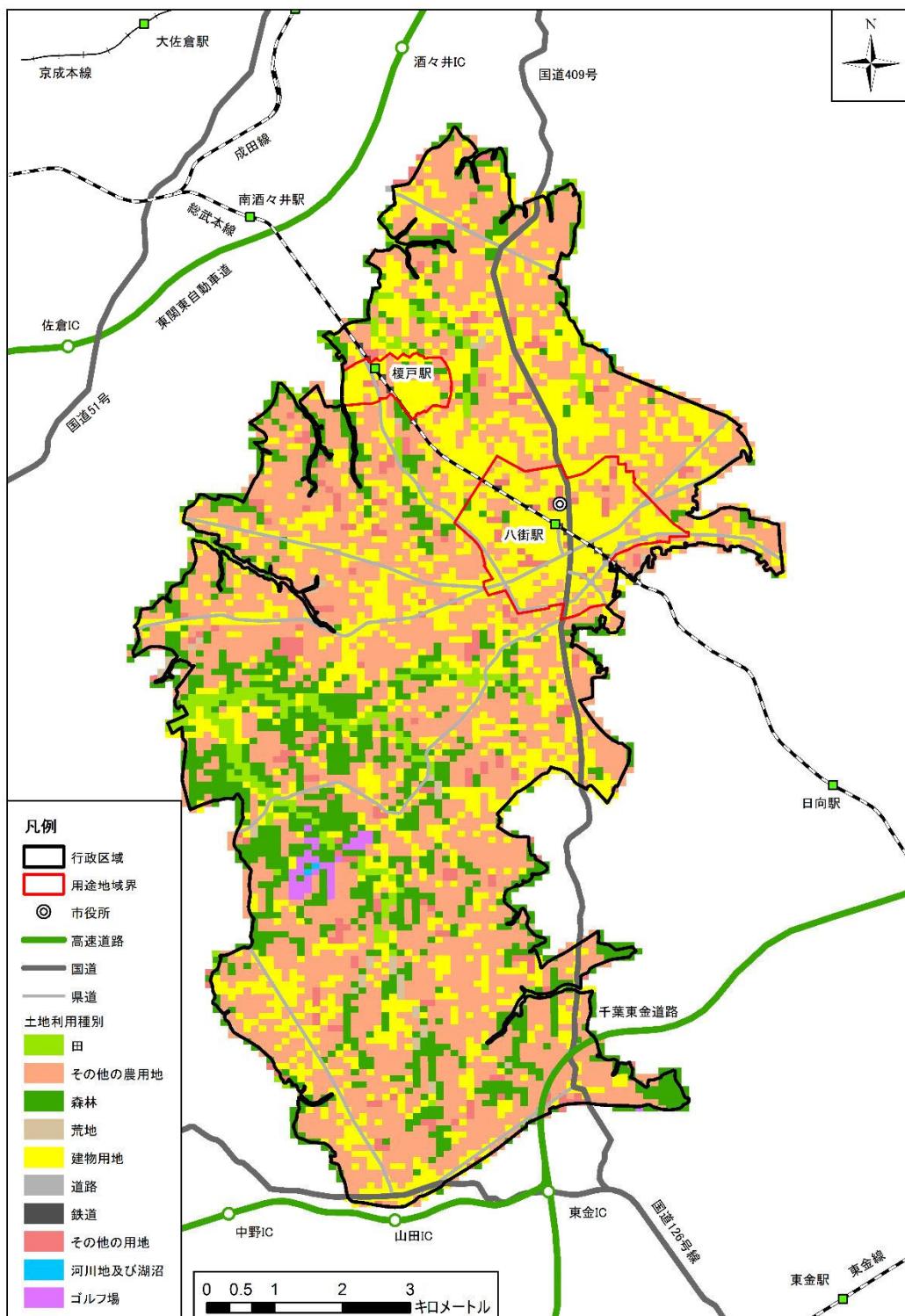
図2-7 現在の老年人口分布:左/将来(令和22(2040)年)の老年人口分布:右

出典:国土技術政策総合研究所、国立社会保障・人口問題研究所推計

2-1-2. 土地利用・道路整備状況

●土地利用状況

土地利用状況は、八街駅や榎戸駅周辺を中心に建物用地が集積しています。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・森林が広がり、豊かな自然を有しています。



出典:国土数値情報

●道路整備状況

道路整備の状況は、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 が近接しており、広域交通の利便性が高い位置特性を有しています。

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 号が整備されています。

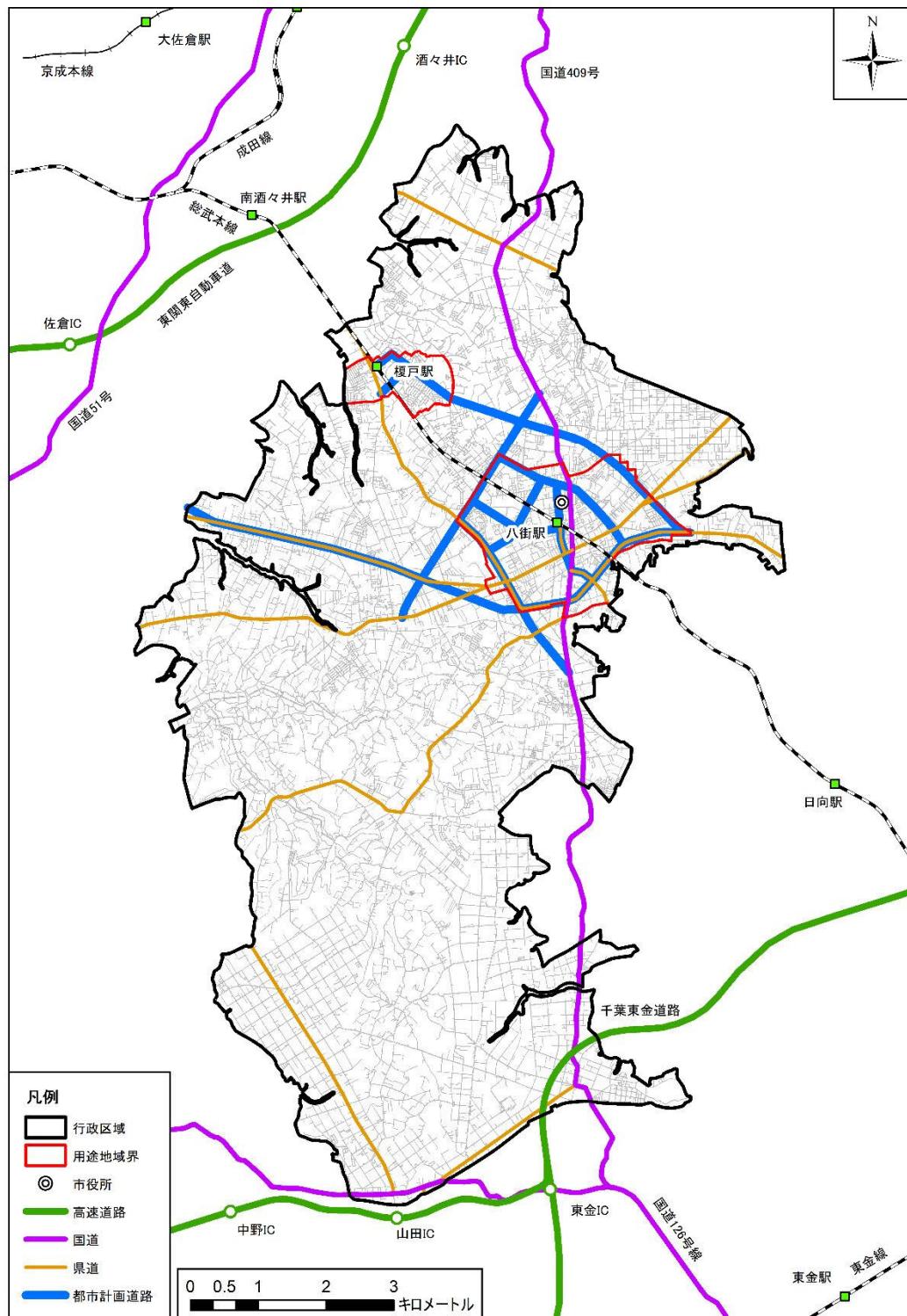


図2-9 道路状況

出典:令和3(2021)年 道路交通センサス

2-1-3. 施設立地状況

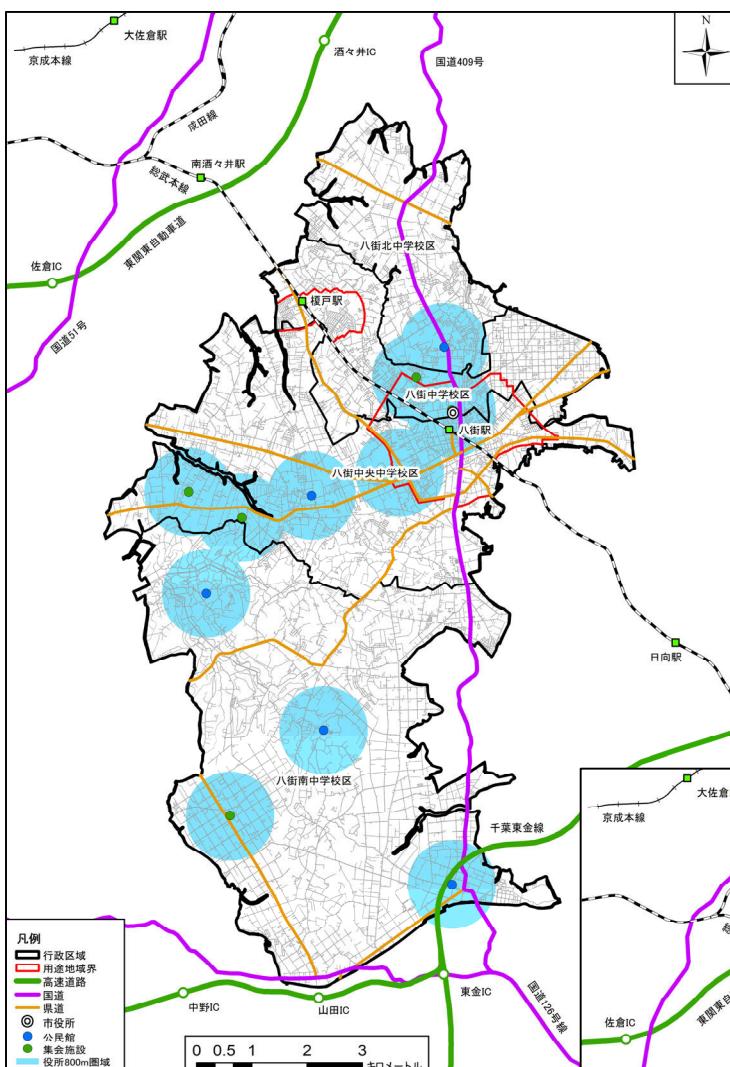


図2-10 役所・官公庁の立地状況

出典:国土数値情報

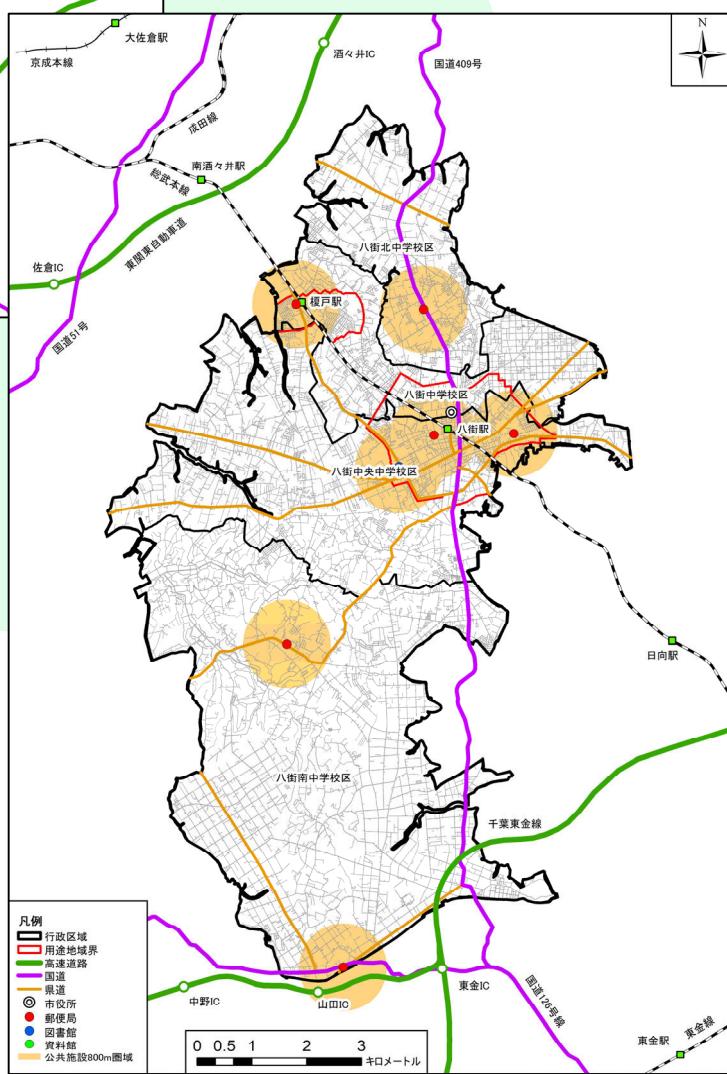
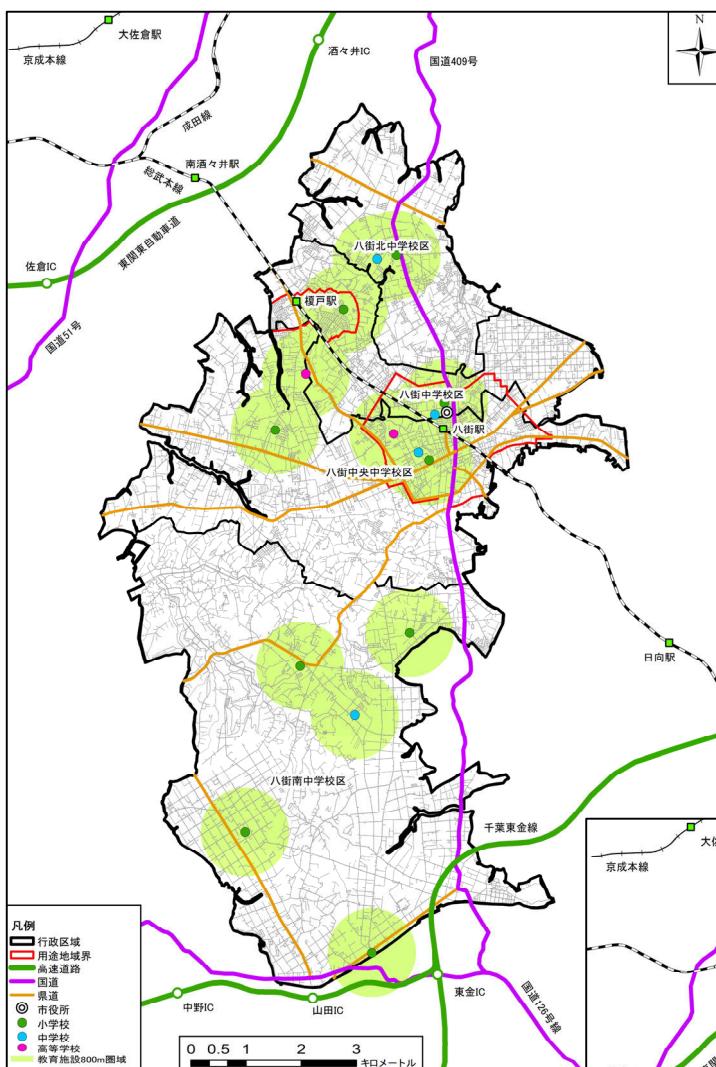


図2-11 公共施設の立地状況

出典:国土数値情報

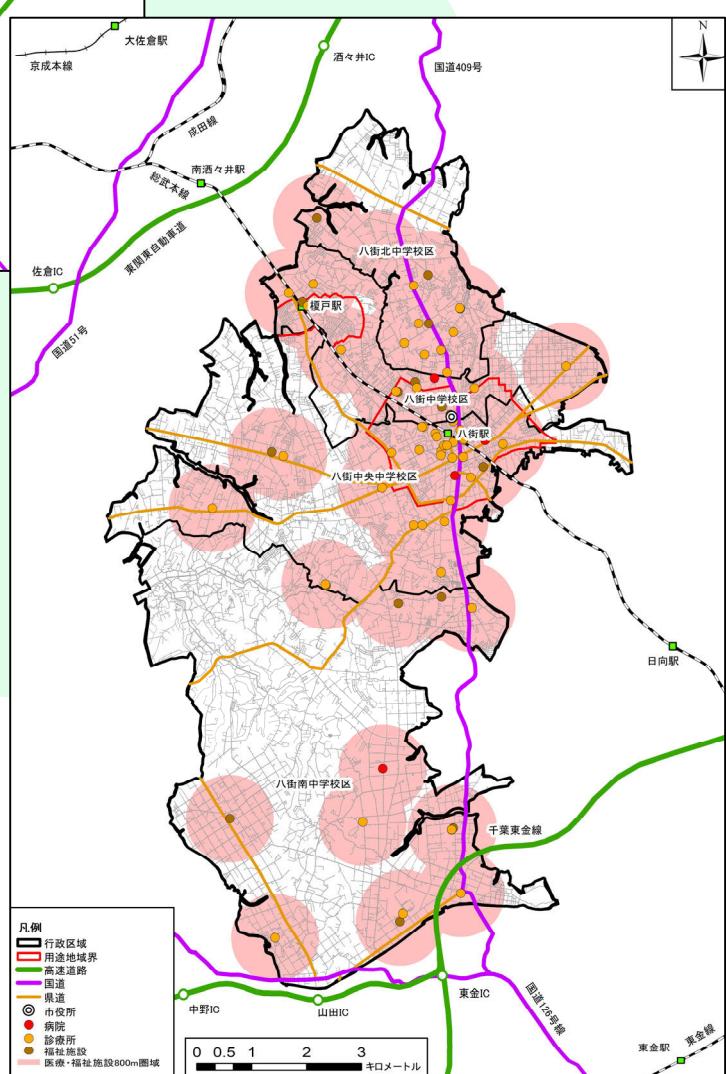
●公共施設

公共施設（郵便局、図書館、資料館）は市内に八街郵便局をはじめ、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件立地しています。



●小中学校・高校

小中学校、高校は市内に15件立地しております。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件立地しております。市内の高校は、県立八街高校、私立千葉黎明高校の2校が立地しております。



●医療施設

医療施設は市内に新八街総合病院をはじめ、76件立地しております。八街北中学校区に13件、八街中学校区に15件、八街中央中学校区に33件、八街南中学校区に15件立地しております。

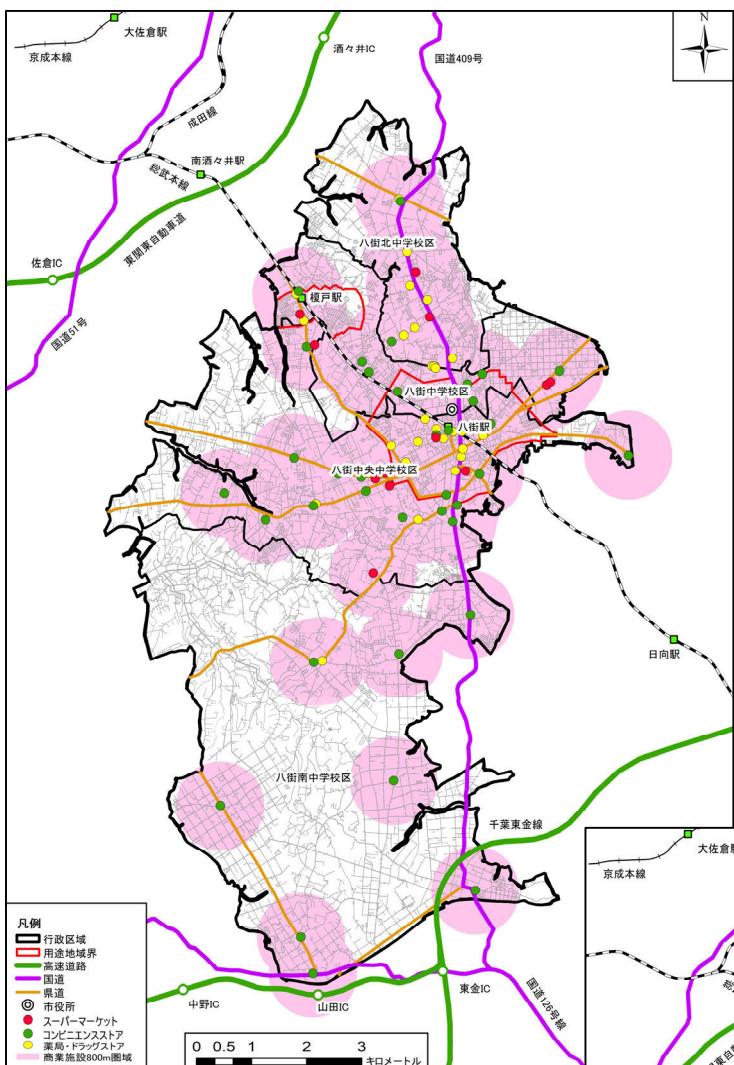


図2-14 商業施設の立地状況
出典:iタウンページ

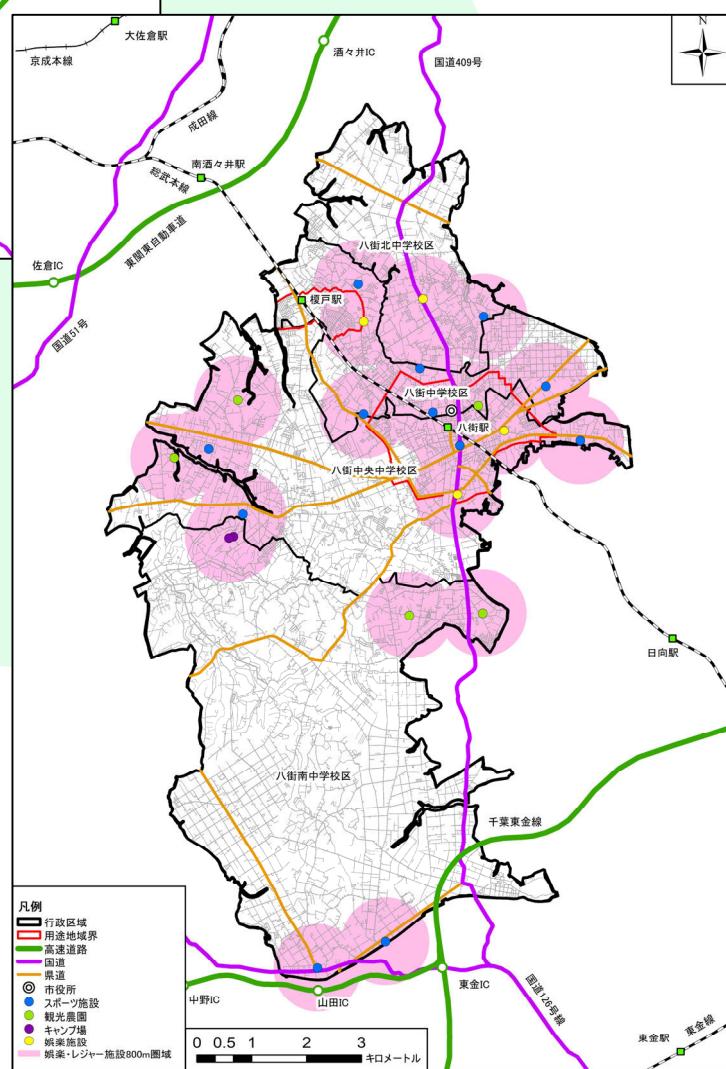


図2-15 娯楽・レジャー施設の立地状況

出典:国土数値情報

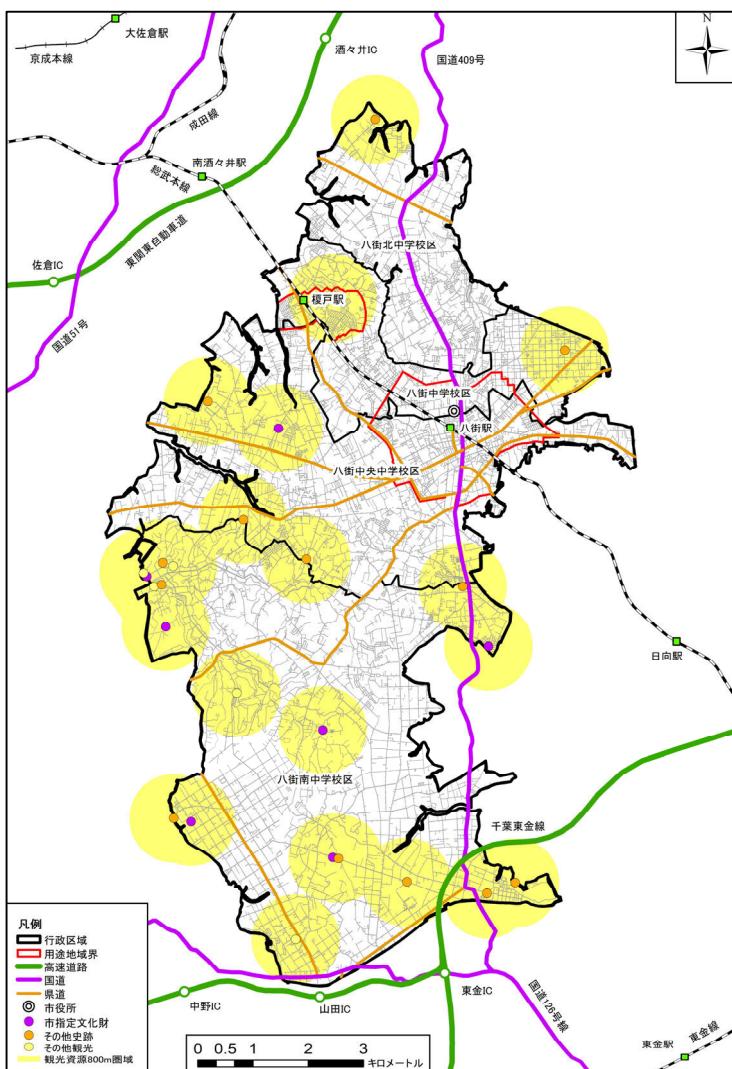


図2-16 娯楽・レジャー施設の立地状況

出典:国土数値情報

本市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は、令和2（2020）年は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により減少しましたが、その後復調傾向にあります。

近隣自治体を含む観光入込客数の推移は、行祭事においては新型コロナウイルス感染症拡大の影響のある時期を除くと増加傾向にあり、令和4（2022）年時点で65,000人となっています。

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

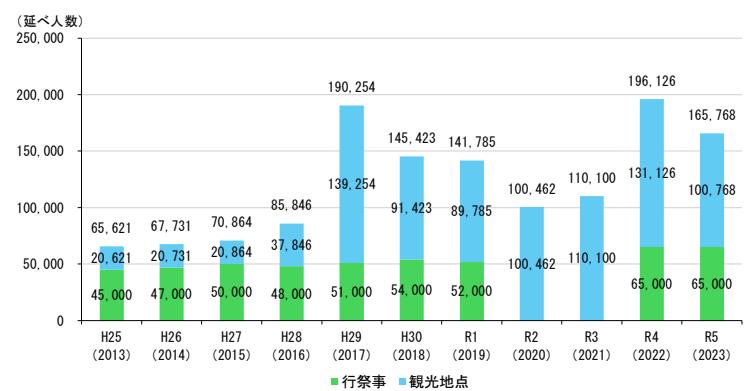
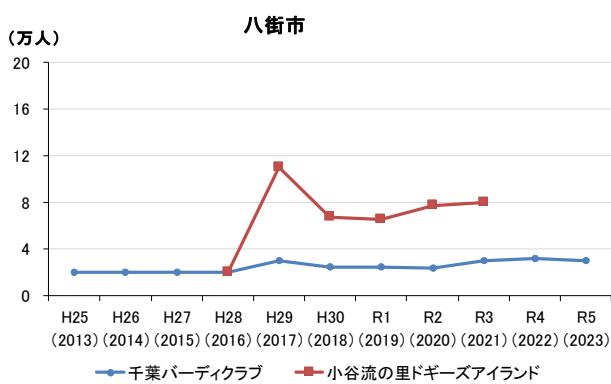


図2-17 大型商業施設・観光レジャー施設等への入込客数推移(左:八街市・右:近隣自治体を含む)

出典:各年千葉県観光入込調査報告書

2-1-4. 移動現況

●近隣都市間の通勤・通学の状況

本市の通勤通学者数は39,082人です。うち市内に通勤通学している人は17,810人、市外へ通勤通学している人は19,792人です。

市外の通勤通学先は、千葉市が最も多く、次いで佐倉市、成田市となっています。

市外から本市への通勤通学している人は9,018人おり、千葉市からの移動が最も多く、次いで山武市、東金市となっています。

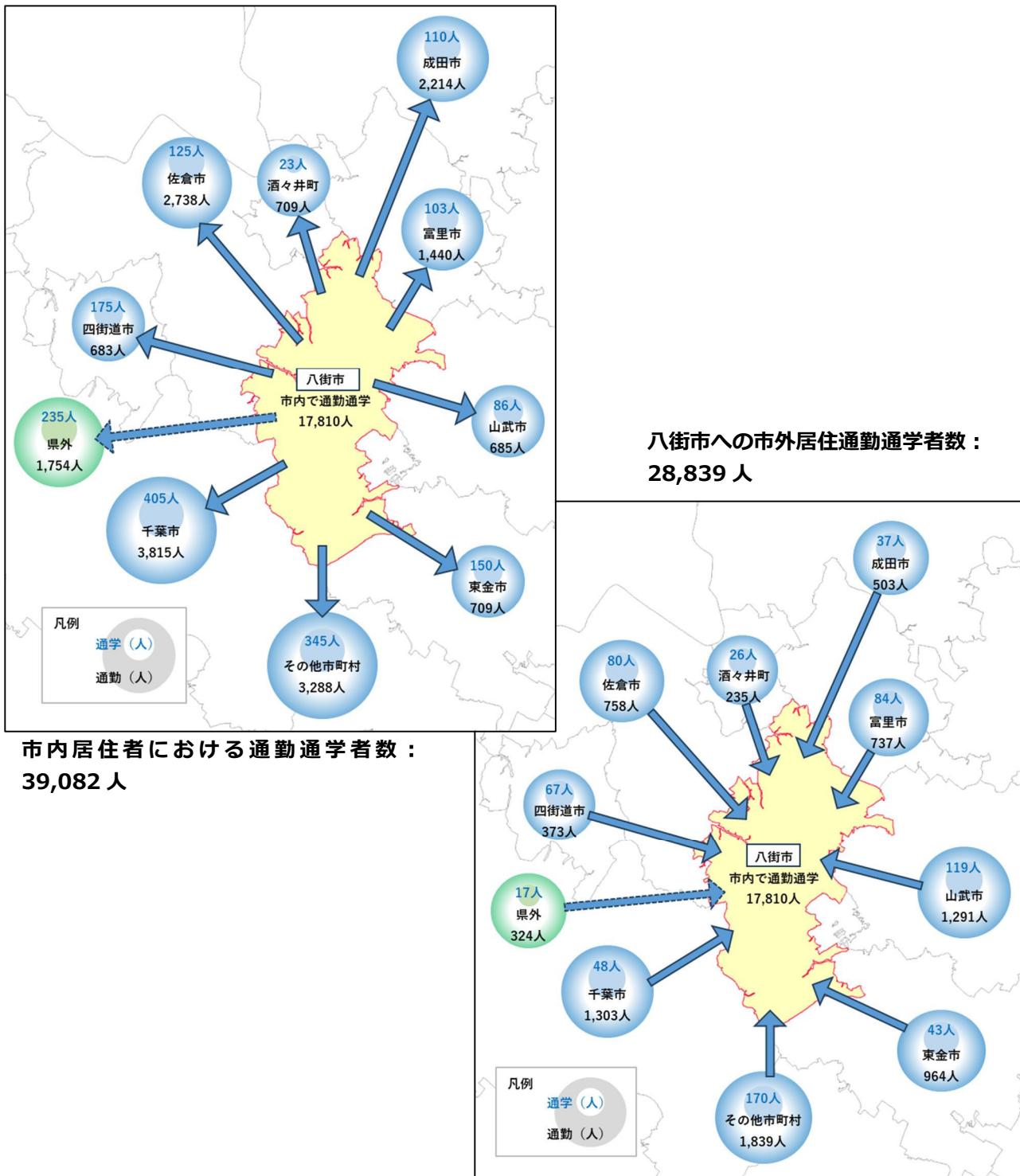


図2-18 通勤・通学流動(左:流出/右:流入)

出典:令和2(2020)年国勢調査

●日常生活圏の形成状況

八街市を起点とする目的別のトリップの終点

目的地（外出先）は、千葉市が最も多く、次いで佐倉市、四街道市となっています。目的別では、「自宅－勤務」が最も多く、次いで「帰宅」となっています。

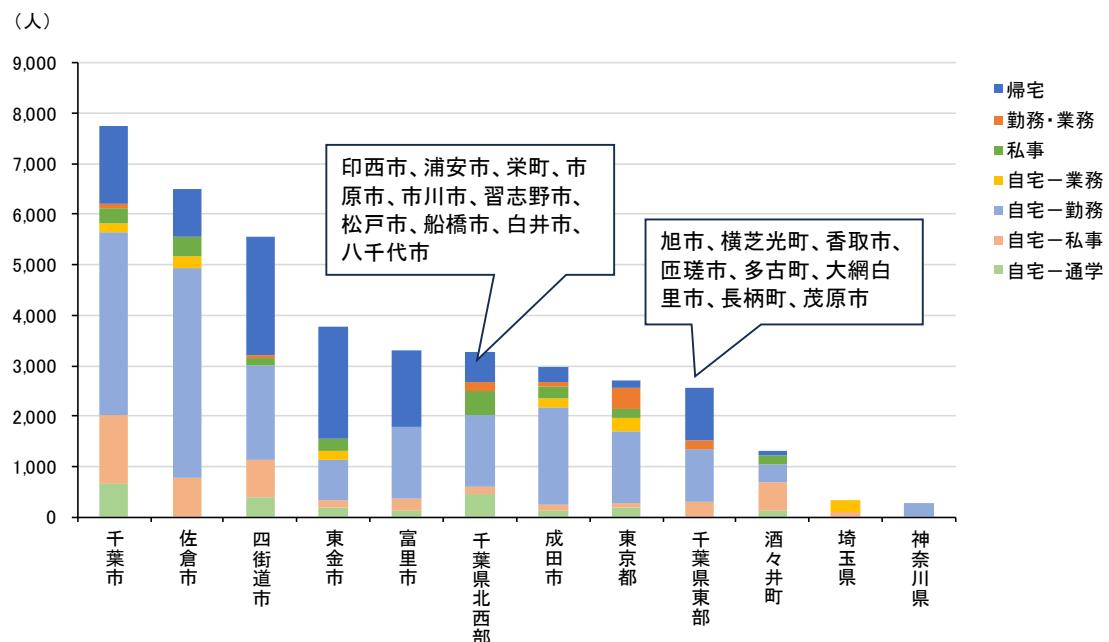


図2-19 八街市を起点とする目的別のトリップ

出典:平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

八街市を終点とする目的別のトリップの終点

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

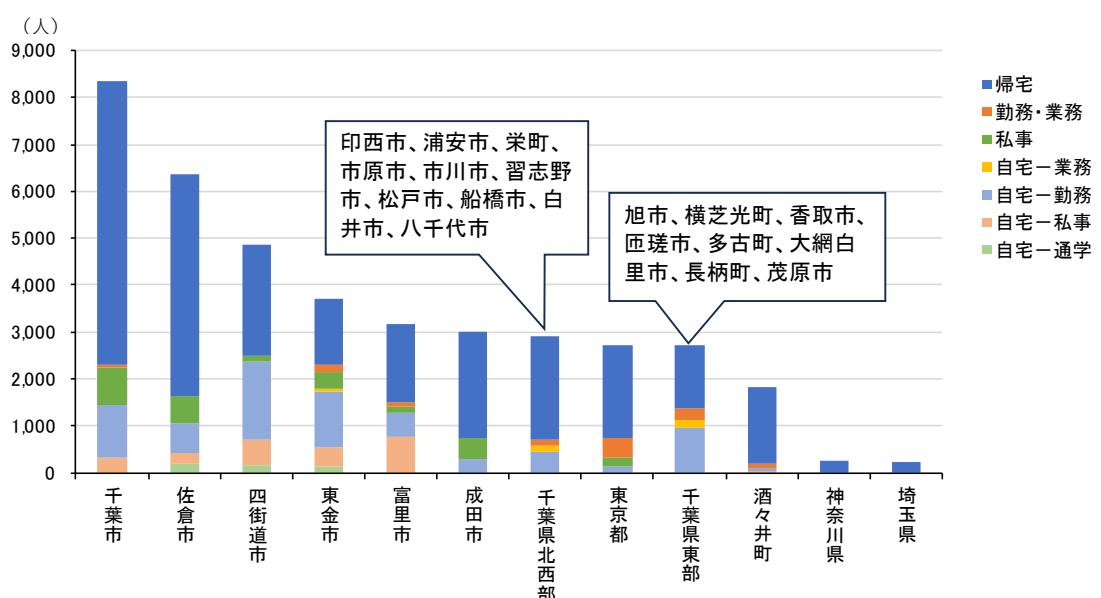


図2-20 八街市を終点とする目的別のトリップ

出典:平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

●交通手段分担率

目的別の代表交通手段の構成は、「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ます。

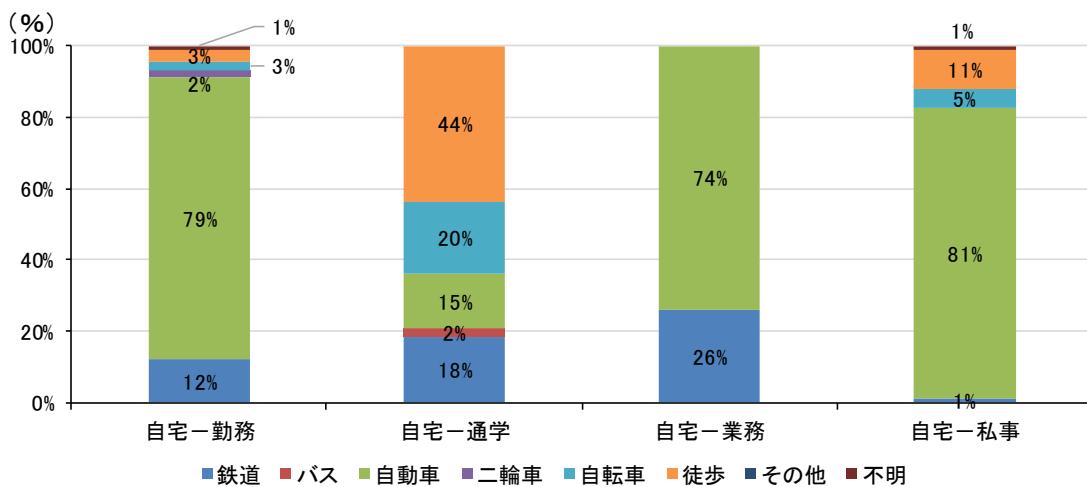


図2-21 目的別代表交通手段の構成

出典:平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

●主要駅からの交通手段

八街市内の鉄道駅からの交通手段は、八街駅、榎戸駅とともに「徒歩」が最も多くなっています。2番目に多い交通手段は、八街駅では「乗用車・軽自動車」、榎戸駅では「自転車（個人所有）」となっています。

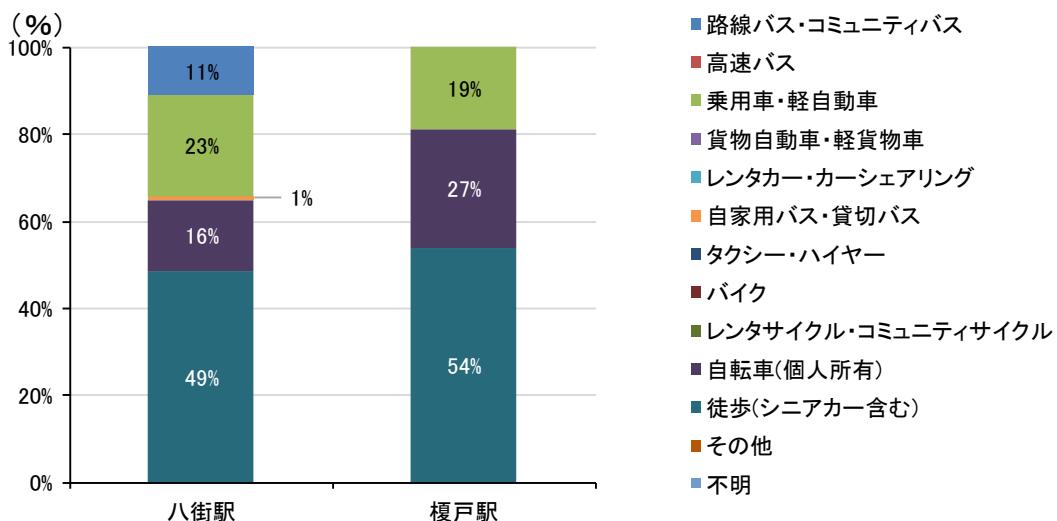


図2-22 市内駅からの交通手段の構成

出典:平成30(2018)年東京都市圏パーソントリップ調査

●自家用車保有状況

自家用車の保有状況は、やや減少傾向にあるものの、概ね横ばいに推移しており、令和5(2023)年時点では34,925台となっています。

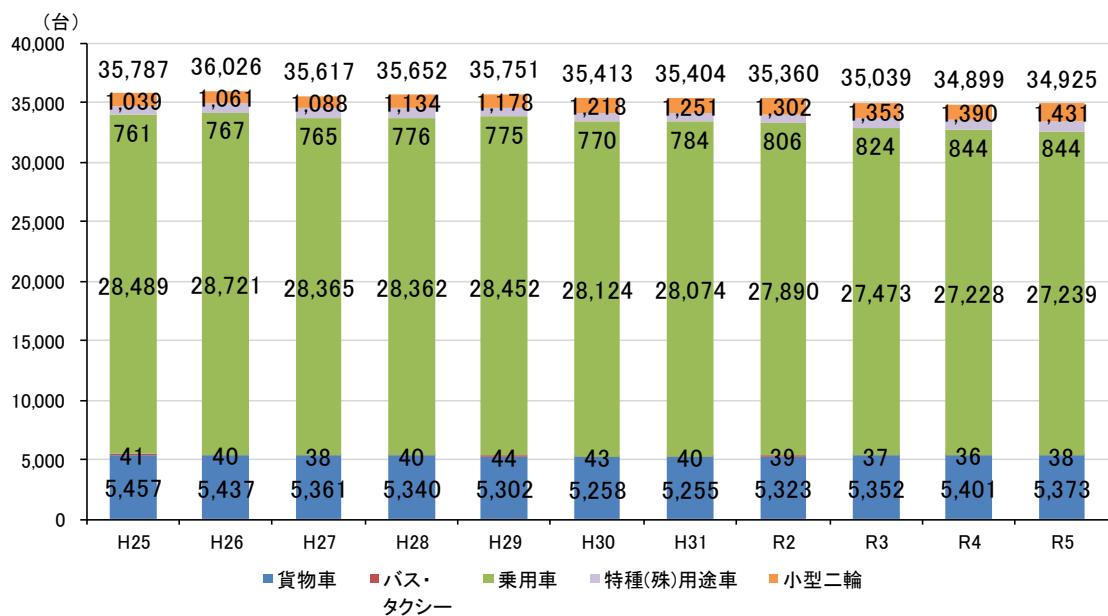


図2-23 自家用車保有台数の推移

出典:国土交通省関東運輸局

2-2. 八街市の公共交通の現況

2-2-1. 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」の利用圏域を下記に示します。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。

※利用圏域は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 圏域で算出。

人口（出典：令和 2 年国勢調査）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。

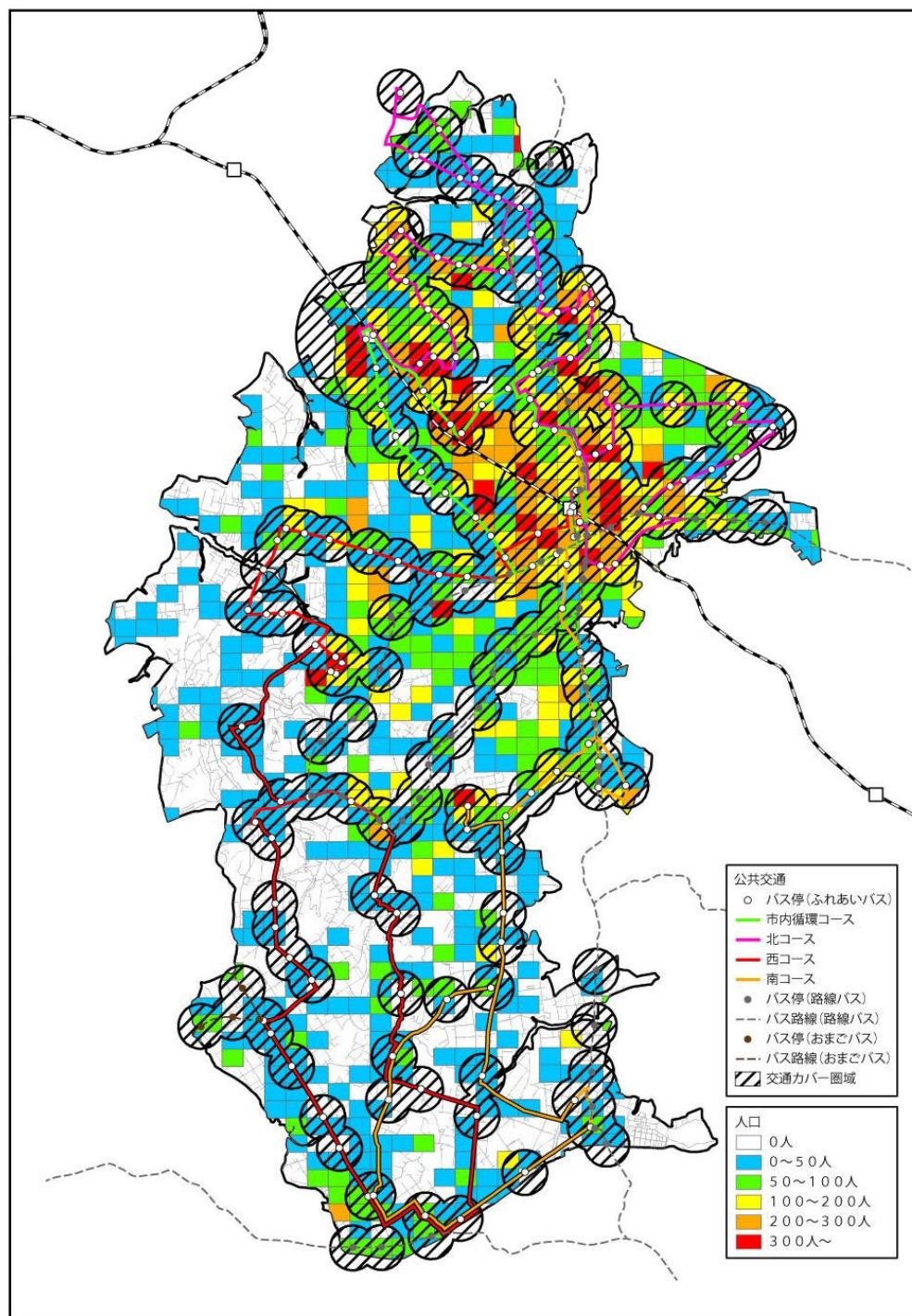


図2-24 公共交通利用圏域の状況(全人口の場合)

高齢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いますが、高齢人口 80 人以上の一部の場所では、カバーされていない状況です。

※利用圏域は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 圏域で算出。

人口（出典：令和 2 年国勢調査）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。

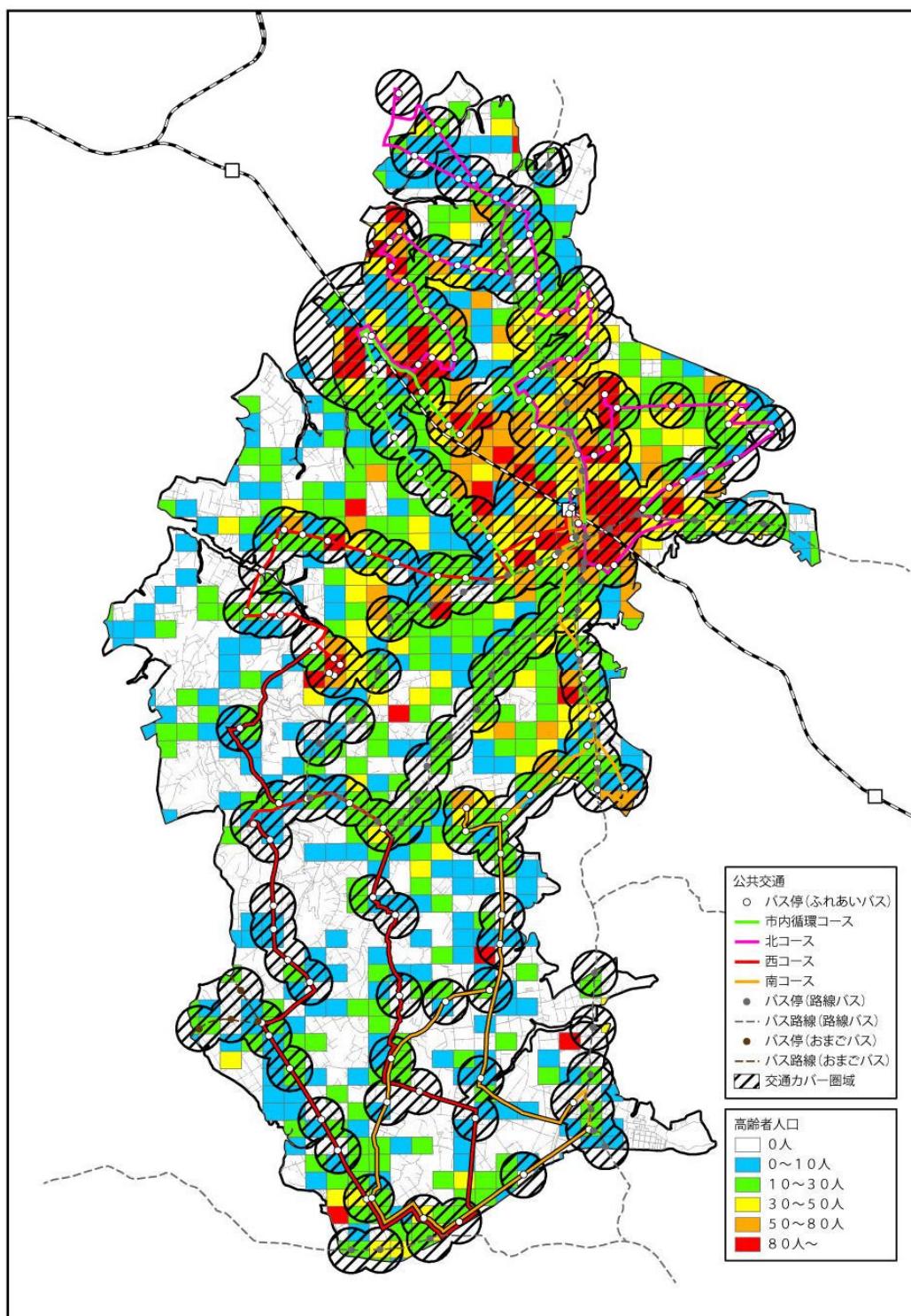


図2-25 65歳以上人口の公共交通利用圏域の状況

2-2-2. ふれあいバス及び路線バスのバス停別の運行本数

八街市コミュニティバス「ふれあいバス」(以下、「ふれあいバス」)の1日あたりの運行本数(日曜運休)は、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ます。

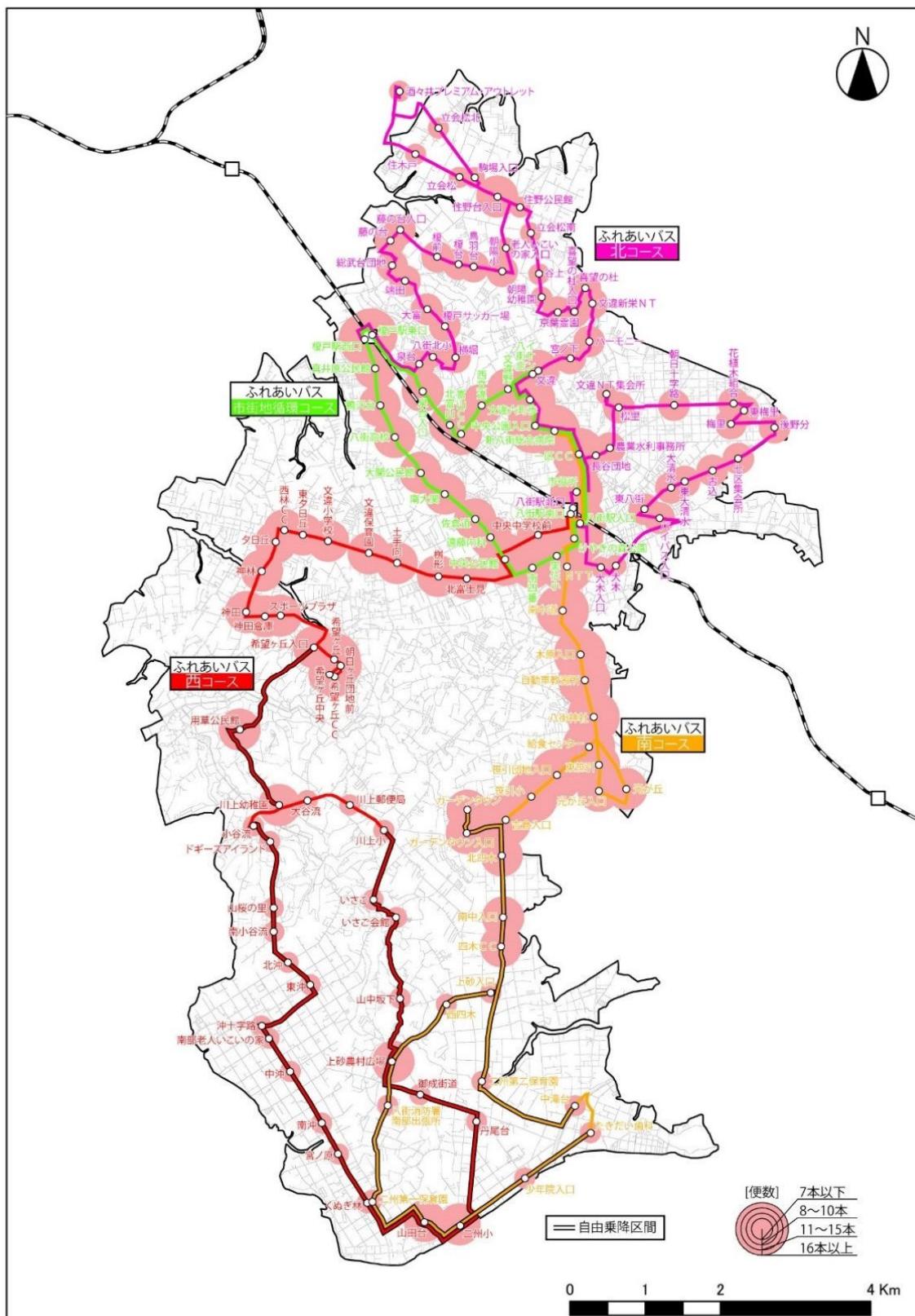


図2-26 ふれあいバスのバス停別運行本数

路線バスの1日あたりの運行本数は、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ます。

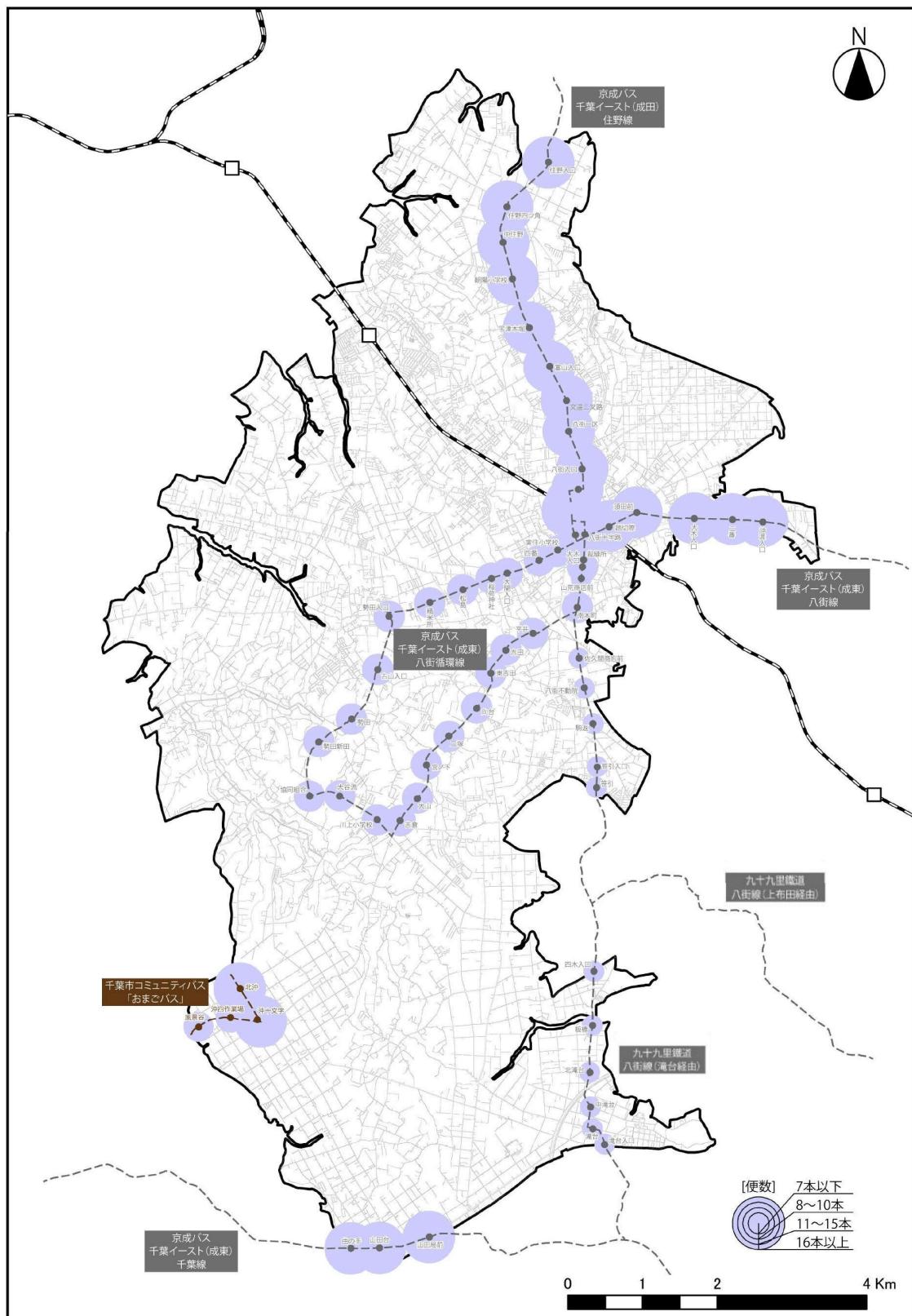


図2-27 路線バスのバス停別運行本数

2-2-3. 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日あたり上り44本・下り各43本、楓戸駅では上下各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。

八街駅及び楓戸駅の乗車人員は、半数以上が定期利用者となっています。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。

表2-1 八街駅・楓戸駅の平日の運行状況

駅名	方面	運行時間帯	運行本数	
			1日あたり	朝ピーク時 (7~8時台)
八街駅	上り (佐倉・千葉方面)	5:38~23:41	44本 (うち特急5本)	7本
	下り (成東・銚子方面)	6:06~0:22	43本 (うち特急6本)	4本
楓戸駅	上り (佐倉・千葉方面)	5:43~23:45	38本	5本
	下り (成東・銚子方面)	6:02~0:18	38本	3本

出典:JR東日本ウェブサイト

(人) ※下記に示す総数:赤=楓戸駅、緑=八街駅

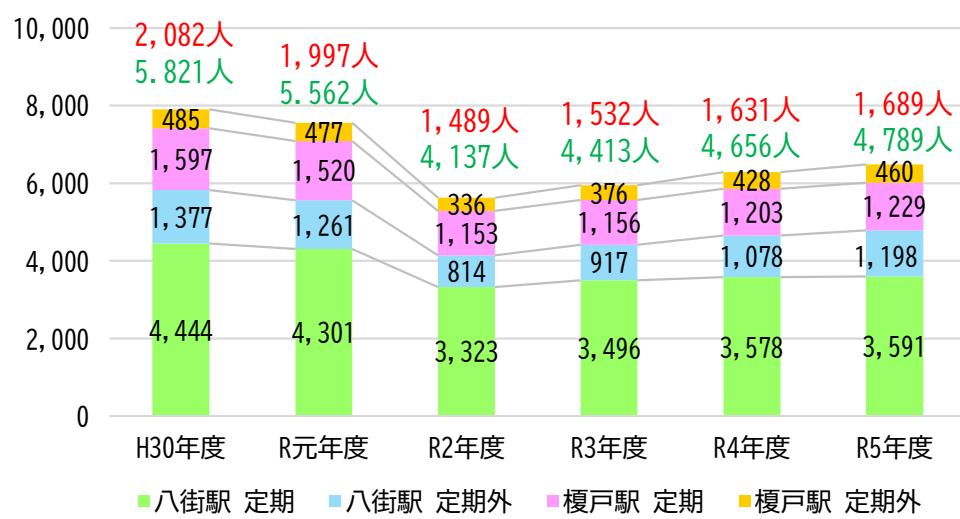


図2-28 八街駅・楓戸駅の1日平均乗車数

出典:八街市統計書(令和7(2025)年3月)

2-2-4. 路線バスの整備状況

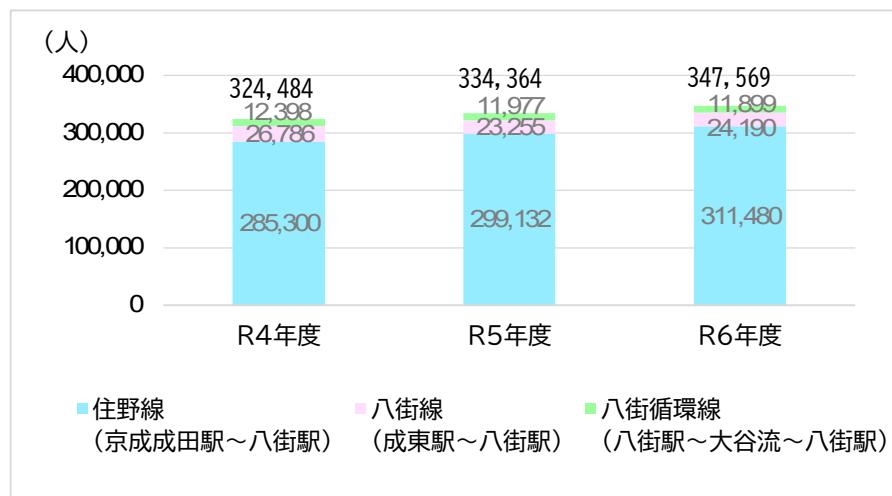
市内を運行する路線バスは、京成バス千葉イースト(株)成東営業所による八街線・八街循環線、京成バス千葉イースト(株)成田営業所による住野線、九十九里鐵道(株)による八街線の4系統のほか、千葉市コミュニティバスのおまごバス、京成バス千葉イースト(株)成東営業所による千葉線(一部八街市内を運行)が運行しています。

千葉市コミュニティバス「おまごバス」は、市南西部の一部に経路を有しており、八街市コミュニティバス「ふれあいバス」西ルートの「沖十文字」バス停で乗換が可能となっています。

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。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。

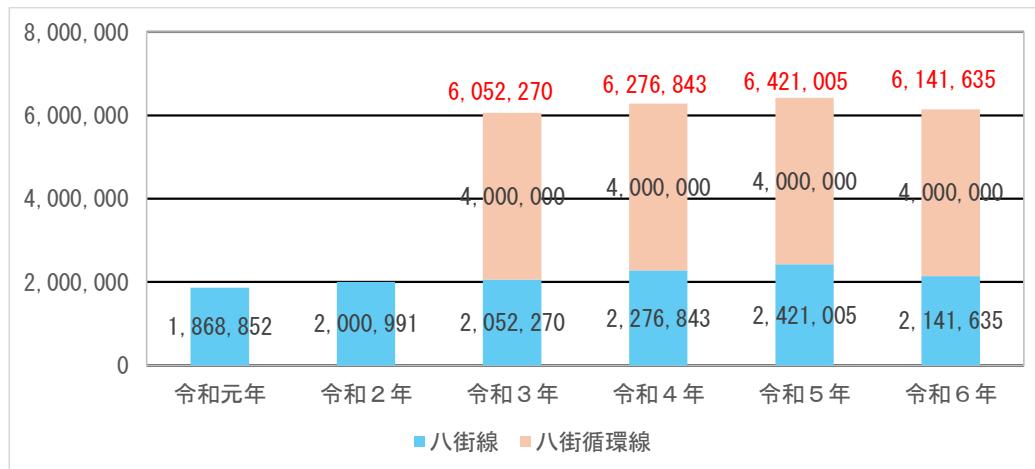
表2-2 八街駅を発着する路線バスの平日の運行状況

事業者	系統名	運行区間	八街駅発着便数(平日)
京成バス千葉イースト(成東)	八街循環線	八街駅～八街駅	8便
	八街線	八街駅～成東駅	11便
京成バス千葉イースト(成田)	住野線	八街駅～成田新田／京成成田	15便
九十九里鐵道	八街線	八街駅～東金駅	3便



出典:京成バス千葉イースト(株)成東営業所、京成バス千葉イースト(株)成田営業所 資料

また、京成バス千葉イースト（成東営業所）による八街線は国・県補助金及び市補助金、同事業者の八街循環線は、市単独補助（令和3（2021）年～）の活用により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。



※補助金の単位：円 赤文字は八街線と八街循環線の合計

図2-30 路線バス運行に対する補助金の推移

出典：八街市資料

«本市の路線バスの利用状況概要»

- ※令和6（2024）年11月実施 路線バス利用調査結果より
- ・京成バス千葉イースト八街線は市内在住者、それ以外の系統は市外在住者の利用が多い。
 - ・平日、休日ともに外出目的は「通勤」が最も多く、このため利用頻度も「週5日以上」が最も多くなっている。
 - ・他の公共交通への乗換は、「鉄道」が最も多く、次いで「路線バス」となっている。
 - ・市内のバス停ではいずれの路線においても八街駅での乗降が最も多く、八街循環線では、「古山入口」での乗車、「実住小学校」での降車も一定数みられる。

2-2-5. 八街市コミュニティバス「ふれあいバス」の整備状況

「ふれあいバス」は、路線バスを補完し、市内の移動の足を確保するために定時定路線型で運行しているコミュニティバスです。

平成 11 (1999) 年 10 月の運行開始以降、通勤・通学、買物、通院といった日常的な市民の外出手段として利用が定着しています。

平成 29 (2017) 年 10 月、それまでの 5 コースから 4 コースに路線及びダイヤを再編しました。さらにその後、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、利便性向上を図りながら運行を継続しています。

«ふれあいバス 運行概要»

運行日：月～土曜日（祝日を含む）※日曜、12/31～1/3 は運休

運賃：一般 200 円 / 小中学生 100 円

※障害者手帳・療育手帳・障害者保健福祉手帳をお持ちの方は無料

運行委託事業者：京成バス千葉イースト(株)

表2-3 ふれあいバス コース別運行概要

コース名	1 日あたりの運行本数	平日運行時間	1 便あたりの所要時間	平日 1 日あたりのJR 駅乗り入れ回数
市街地循環コース	12	7:30～20:07	約 40 分	八街駅:24 回/榎戸駅:12 回
北コース	9	6:40～19:20	約 80 分	八街駅:16 回/榎戸駅:8 回
西コース	8	6:10～19:52	約 100 分	八街駅:14 回
南コース	9	6:20～19:32	約 80 分	八街駅:17 回

●ふれあいバスの収支状況

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。

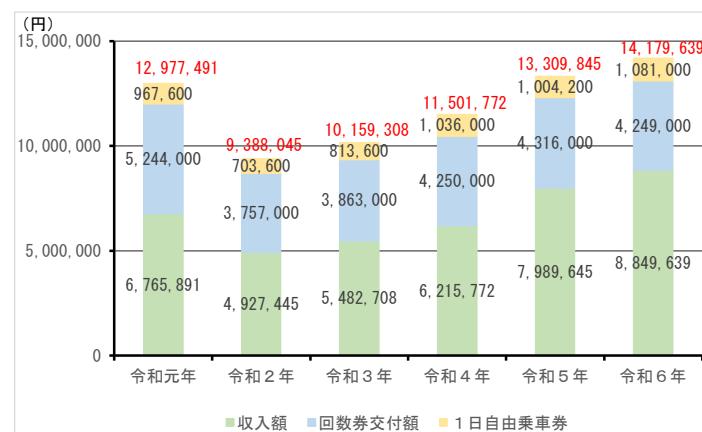


図2-31 ふれあいバスの収入の推移

出典:八街市資料

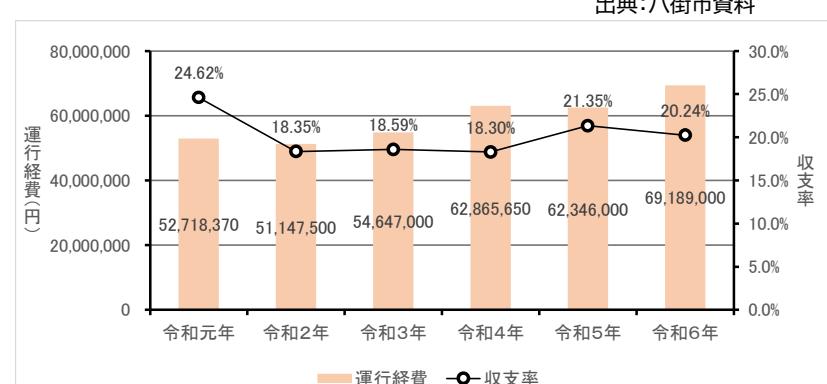
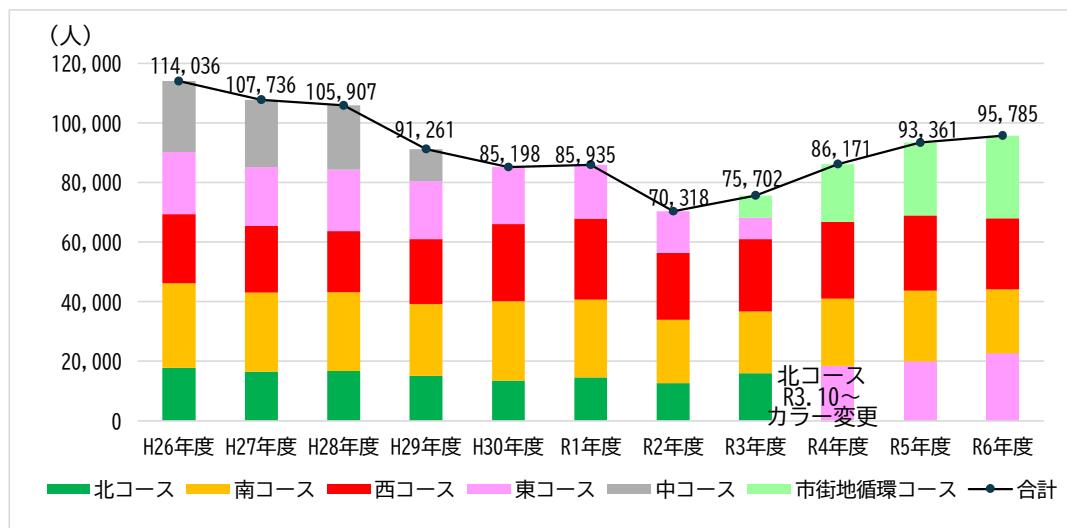


図2-32 ふれあいバスの運行経費及び収支率の推移

出典:八街市資料

●利用者数の推移

近年のコース別の利用者数推移は、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、その後は復調傾向にあります。



※中コース:H29.9、東コース:R3.9運行終了、市街地循環コース:R3.10運行開始

図2-33 近年のふれあいバス年間利用者数推移

出典:八街市資料

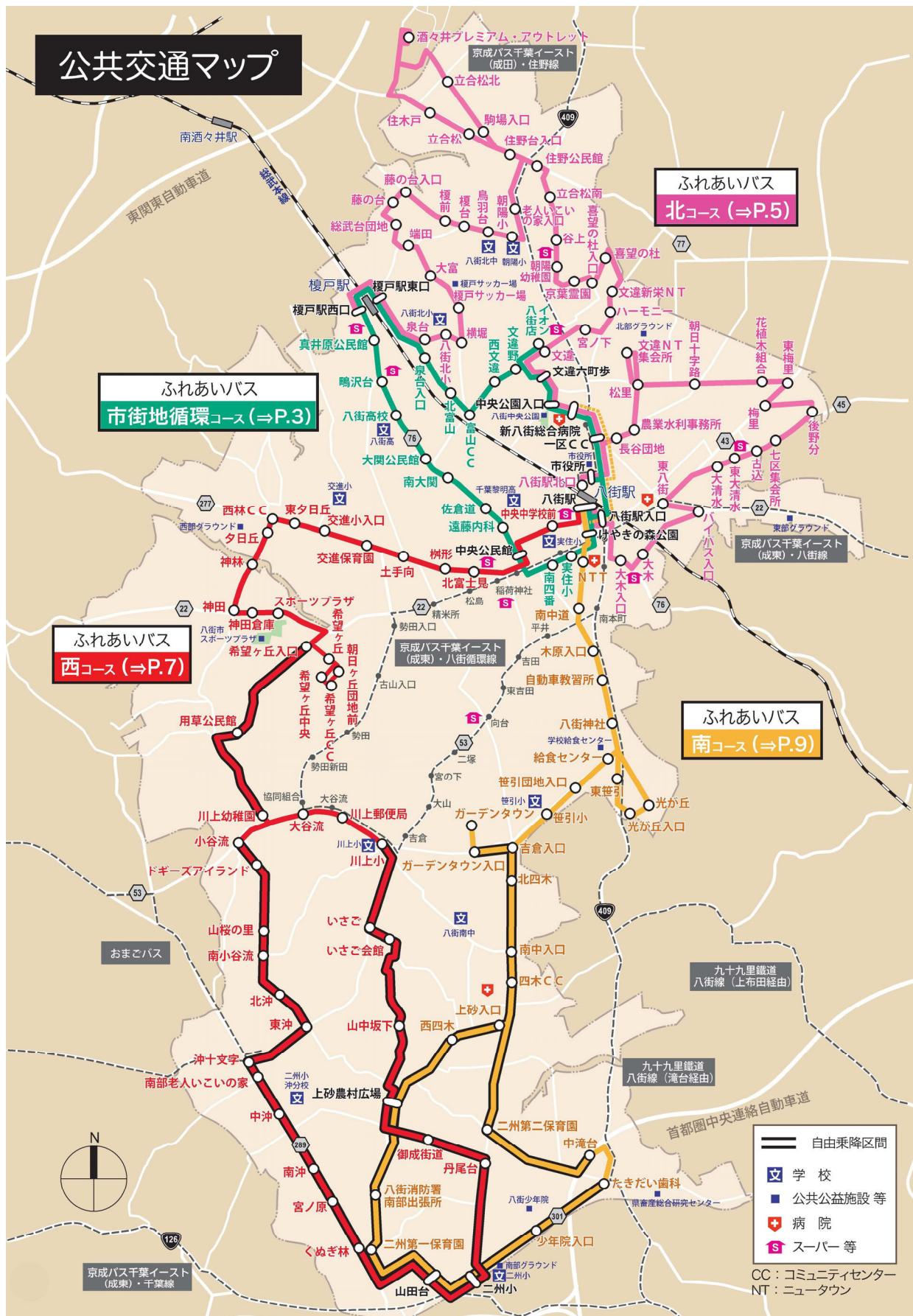


図2-34 ふれあいバス・路線バス運行ルート図

出典:八街市ウェブサイト

ふれあいバス利用のご案内

運行日

月～土曜日(祝日を含む)

(ただし、朝便および夕便は、12月29日、30日を除く平日のみ運行)

バスは、みんなの
利用で支えられています。
ぜひ利用してね!



運賃

一般: 200円
小中学生: 100円

- ◆障害者手帳・療育手帳・障害者保健福祉手帳をお持ちの方は無料です。
(乗車の際に乗務員に必ず手帳をお見せください。)
- ◆料金は、前料金制です(乗車の際、乗降扉左手の料金箱にお入れください)。
両替はできませんので、おつりのないようお願いします。

一日自由乗車券

- 一般 400円
- 小中学生 200円

※当日に限り、すべてのコースに何度でも乗車できます。
乗換えされる方は、一日自由乗車券が便利です。
※バス車内にて販売しています。

回数券

- 200円券11枚綴り 2,000円
- 100円券11枚綴り 1,000円

※バス車内および市役所企画政策課にて販売しています。

利用

● 一部の住宅団地内では、バス停以外の場所(下記区間)で降車ができます。

北コース 総武台団地～藤の台入口、泉台～八街北小バス停の間
文違新栄ニュータウン～喜望の杜入口バス停の間

西コース 希望ヶ丘～(希望ヶ丘コミュニティセンター)～希望ヶ丘バス停の間
南コース ガーデンタウン入口～ガーデンタウン、光が丘入口～光が丘バス停の間

● 南・西の各コースは、一部の区間(※)で自由乗降ができます。
安全を確保できるところでの乗降にご協力ください。

● 車椅子で乗車される場合は、介護の方の同伴をお願いします。

◆交通事情により下記の停留所では、車椅子による乗降はできません。

市街地循環コース 南四番・実住小・一区コミュニティセンター・南大関・
大関公民館・鴨沢台・真井原公民館

北コース 一区コミュニティセンター・東八街・東梅里・老人いこいの家入口
西コース 交進小入口
南コース 木原入口・八街神社



※公共交通マップ中の
――で塗られた区間

ふれあいバス利用に関するお問合せ
●八街市総務部企画政策課
☎ 043-443-1114

市役所・新八街総合病院・榎戸駅への乗換案内

● 八街駅から市役所・病院へ

コース・便		西コース					
着	発	1便	2便	3便	4便	5便	6便
八街駅	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	
発	八街駅	2便	4便	6便	10便	12便	
着	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 ^{※1}	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

● 市役所・病院から八街駅へ

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

コース・便		南コース						
着	発	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便
八街駅	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	市街地	市街地	
発	八街駅	2便	4便	6便	10便	12便		
着	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 ^{※2}	14:37 ^{※2}	15:55 ^{※2}	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

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

※2: 住野線を利用する場合は、「八街一区」バス停で乗降してください。

図2-35 ふれあいバス利用案内

出典:八街市ウェブサイト

2-2-6. 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。また、導入の際には、内閣府による「デジタル田園都市国家構想交付金(デジタル実装タイプ)」を活用しています。

※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。

«チョイソコやちまた 運行概要»

運行日：月～金曜日(祝日、年末年始を除く) 8:00～17:00

運賃：一般 500円 / 小中学生・障がい者・介助者 300円

※未就学児(保護者同伴)は無料

予約方法：電話もしくはインターネット

運行区域：市内をJR総武本線の線路を境に北部運行区域と南部運行区域に分けて運行。

居住する運行区域の乗降場所と共通の乗降場所での利用が可能。

※区域を跨いだ利用の場合は、区域外の共通乗降場所で降車し、乗り継ぎ

することで区域外の目的地への移動が可能。

運行委託事業者：京成タクシーイースト(株) / (株)アイシン

八街市予約型のりあいタクシー

会員登録制	乗り合いでご希望の場所へ	電話・インターネット受付	運賃
会員登録無料 自宅を乗降場所として登録します。 (介助者の会員登録は不要です。)	運行日 月曜日から金曜日 8:00-17:00 (国民の祝日、 12/31-1/3 除く)	電話 月曜日から金曜日 8:00-17:00 (国民の祝日、 12/31-1/3 除く) インターネット 24時間	一般 500円 小中学生・ 障がい者・介助者 300円 未就学児(保護者同伴) 無料

チョイソココールセンター
☎050-2018-8611
(月曜日から金曜日 8:00～17:00)

インターネット
24時間
<https://yachimata.alsln-cholsoko.com>

八街市

AISIN

チョイソコは八街の皆様の外出を応援する新しい移動手段です。

予約型のりあいタクシーの仕組み

チョイソコは指定の乗降場所で乗降する乗り合い送迎サービスです。

ご利用方法

1. 申し込み
チョイソコの乗降場所に必要な情報を記入し郵送します。

2. 会員証が届く
カードサイズの会員証が届かれてきたらご利用可能です。

3. 予約をする

インターネット(24時間)
<https://yachimata.alsln-cholsoko.com>

チョイソココールセンター
050-2018-8611
(月曜日から金曜日 8:00～17:00)

お電話でご予約の際は下記情報をお伝えください。

- お名前と会員番号
- 予約希望日時
- 乗る場所・降りる場所
- 同乗者の有無

ご予約の際の注意点

お電話・インターネットにて利用希望日の7日前から30日前まで受付可能です。

午前8時から9時までに乗車する場合は、前日までに予約をお願いします。
状況により希望に沿えない場合があるため、早めのご連絡をお願いします。

- 一般：500円
- 小中学生・障がい者・介助者：300円
- 未就学児：無料

支払いは現金のみ。できるだけおつりのないようご協力をお願いします。
※北部運行区域と南部運行区域の相互移動は乗継となり、運賃が2回分発生します。
(共通乗降場所は除く)

ご注意

- 利用可能な乗降場所は別途資料をご確認ください。
- 他のお客様の状況によりご希望に沿えないことがあります。
- 時間は目安です。到着時間と保守したい場合は渋滞などを考慮して余裕をもった時間でお電話ください。

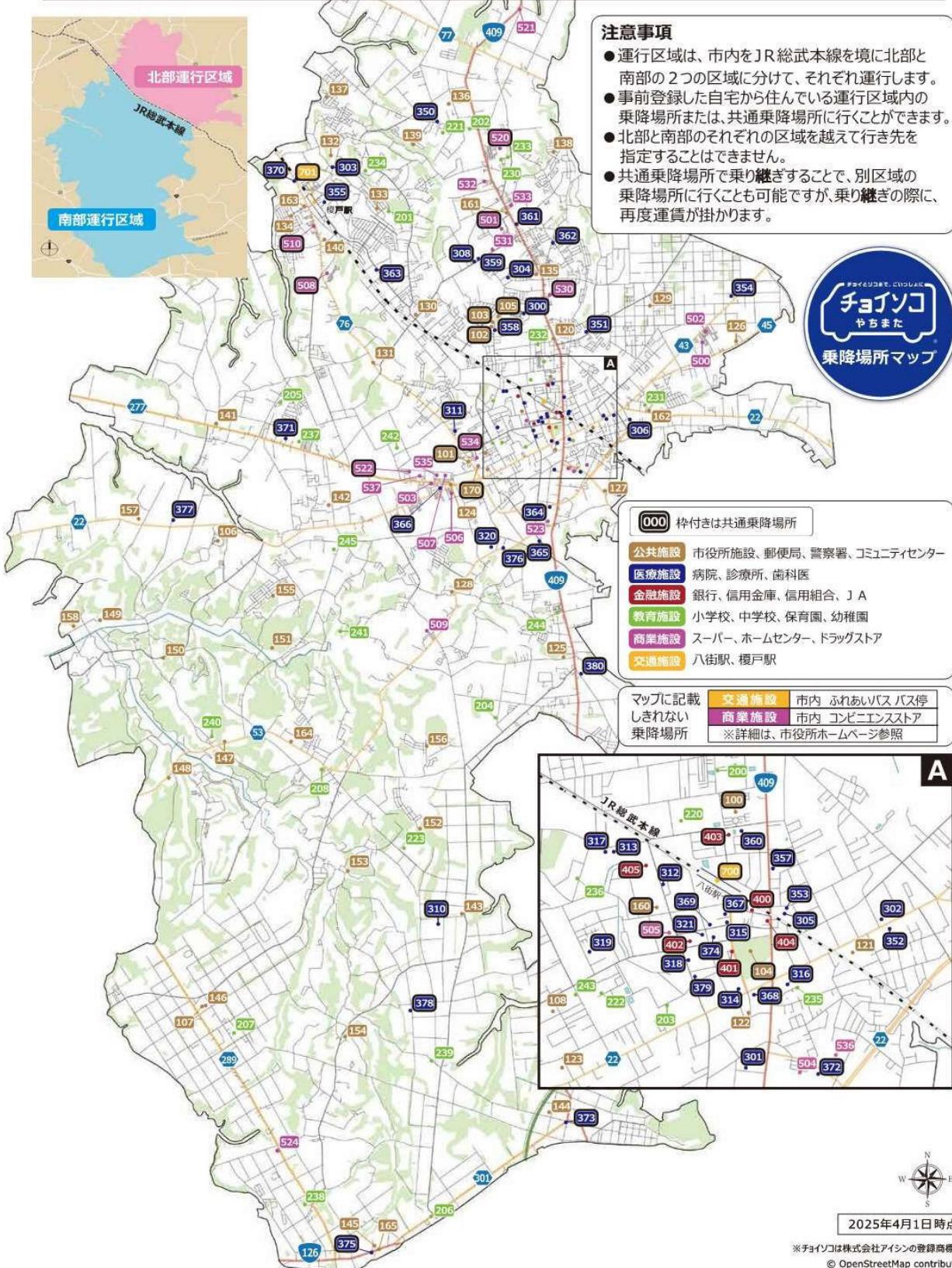
図2-36 チョイソコやちまた利用案内

出典:八街市ウェブサイト

36

八街市予約型のりあいタクシー乗降場所マップ[®]

自宅からお店や病院、銀行、駅、市役所などの生活に欠かせない場所へ行くことができます。
詳しい乗降場所は裏面を参照してください。



●利用数の推移

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。登録者の住まいでは、運行区域の広い南部区域在住者の利用が多く、運行開始当初から倍近くまで利用回数を伸ばしています。（下記推移のグラフは、同一利用者の複数利用も含まれるため、月単位の利用者数ではなく利用回数を整理）。

こうしたことから、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。

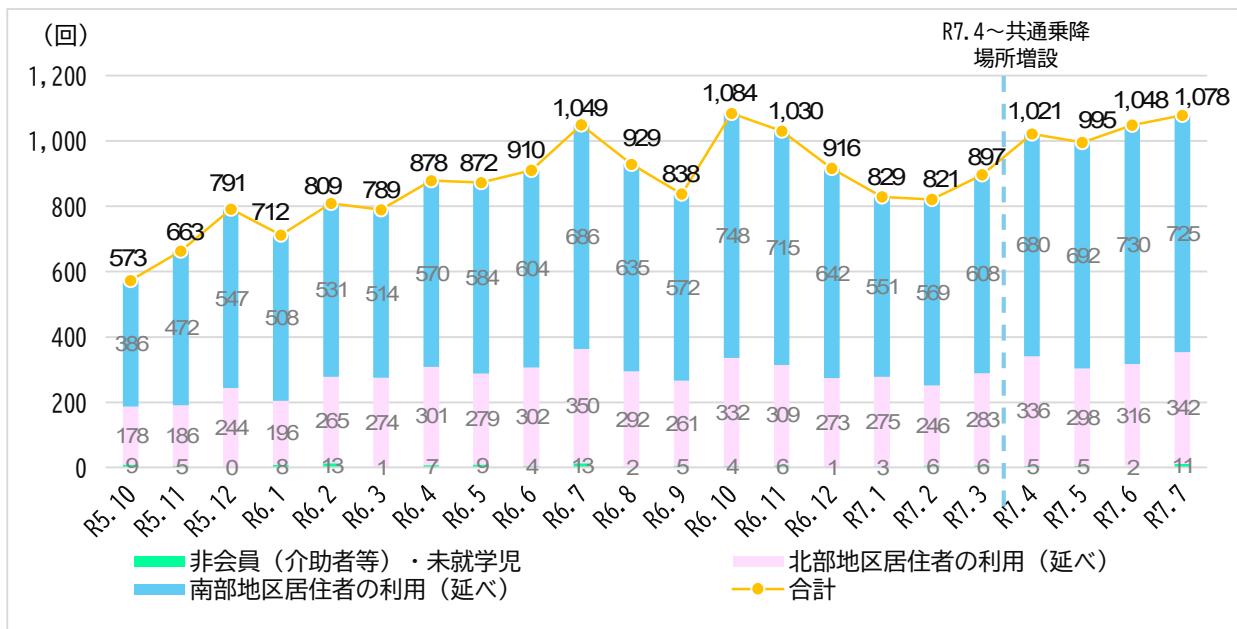


図2-38 運行開始以降の利用者数推移(月単位)

出典:八街市資料

●利用者の満足度

令和6（2024）年5月実施の利用者365人を対象としたアンケート結果では、約半数の利用者が満足の意向を示しており、約7割の利用者が「今後も利用したい」との意向を示しており、概ね利用者から高評価を得ています。

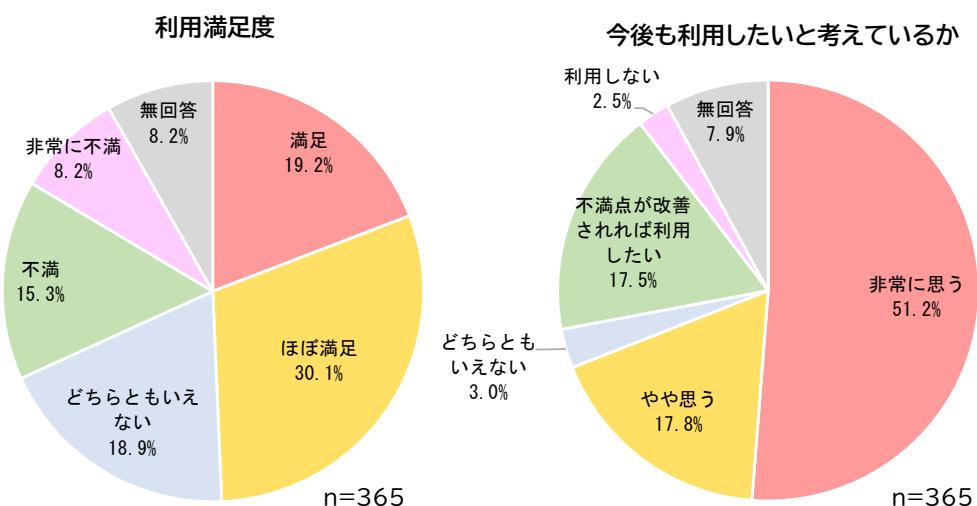


図2-39 チョイソコやちまた利用者の満足度(左)と今後の利用意向(右)

出典:令和6(2024)年5月実施調査結果

不満の具体的な理由は、「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（令和7（2025）年4月、運行区域を跨いで移動ができる「共通乗降場所」を増設し利便性を向上）、次いで、「運行時間が短い」が28.2%となっています。なお、運行時間が延長した際の理想の運行時間は、「8時～18時」が最も多く、次いで「7時～19時」となっています。

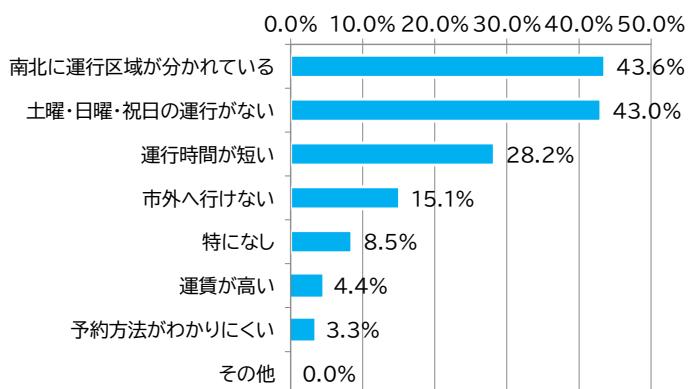


図2-40 チョイソコやちまた利用における不満の内容

出典:令和6(2024)年5月実施調査結果

●利用実態

令和5（2023）年10月～令和6（2024）年8月の予約システムのデータ（8,975件）のデータによると、利用者は70歳以上が75%を占めています。他の利用者の乗り合いを前提とした公共交通ですが、単独での利用が81.3%を占めています。

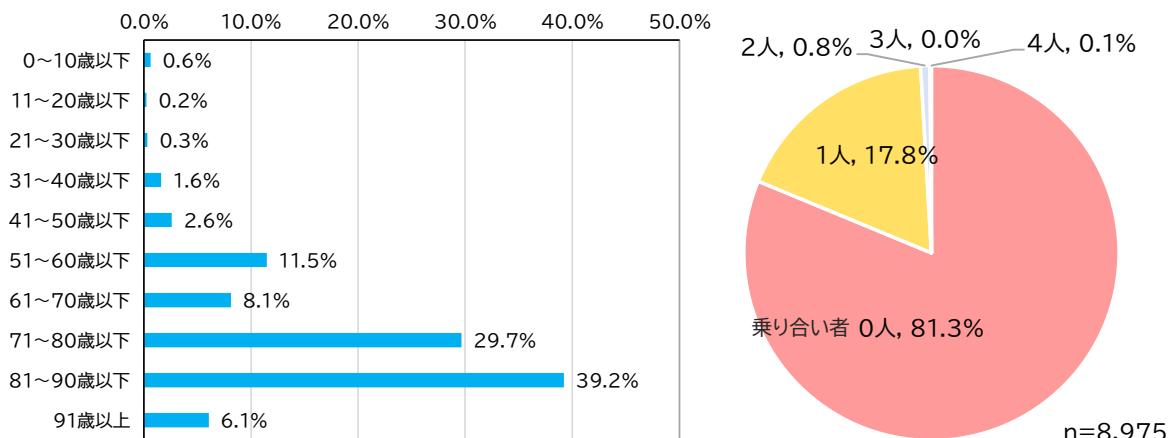


図2-41 チョイソコやちまた利用者の年齢層(左)と乗り合い状況(右)

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、午前の利用が多い状況です。

利用予約のタイミングは、利用当日が42.6%と最も高く、次いで、利用の前日が16.3%となっています。

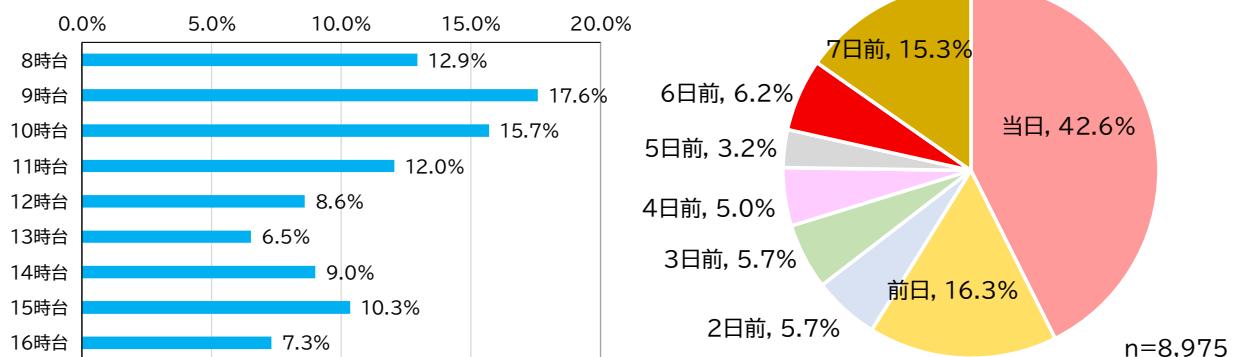


図2-42 チョイソコやちまた利用時間帯(左)と予約のタイミング(右)

図2-41・42 出典:八街市資料

利用者の出発地と到着地を共通乗降場所別で整理すると、出発地・目的地ともに上位数箇所は同一施設となっています。「新八街総合病院」が出発地・目的地において最も多く、「八街駅南口」、「海保病院」、「トウズ八街店」、「八街市役所」がその他の上位の施設となっています。

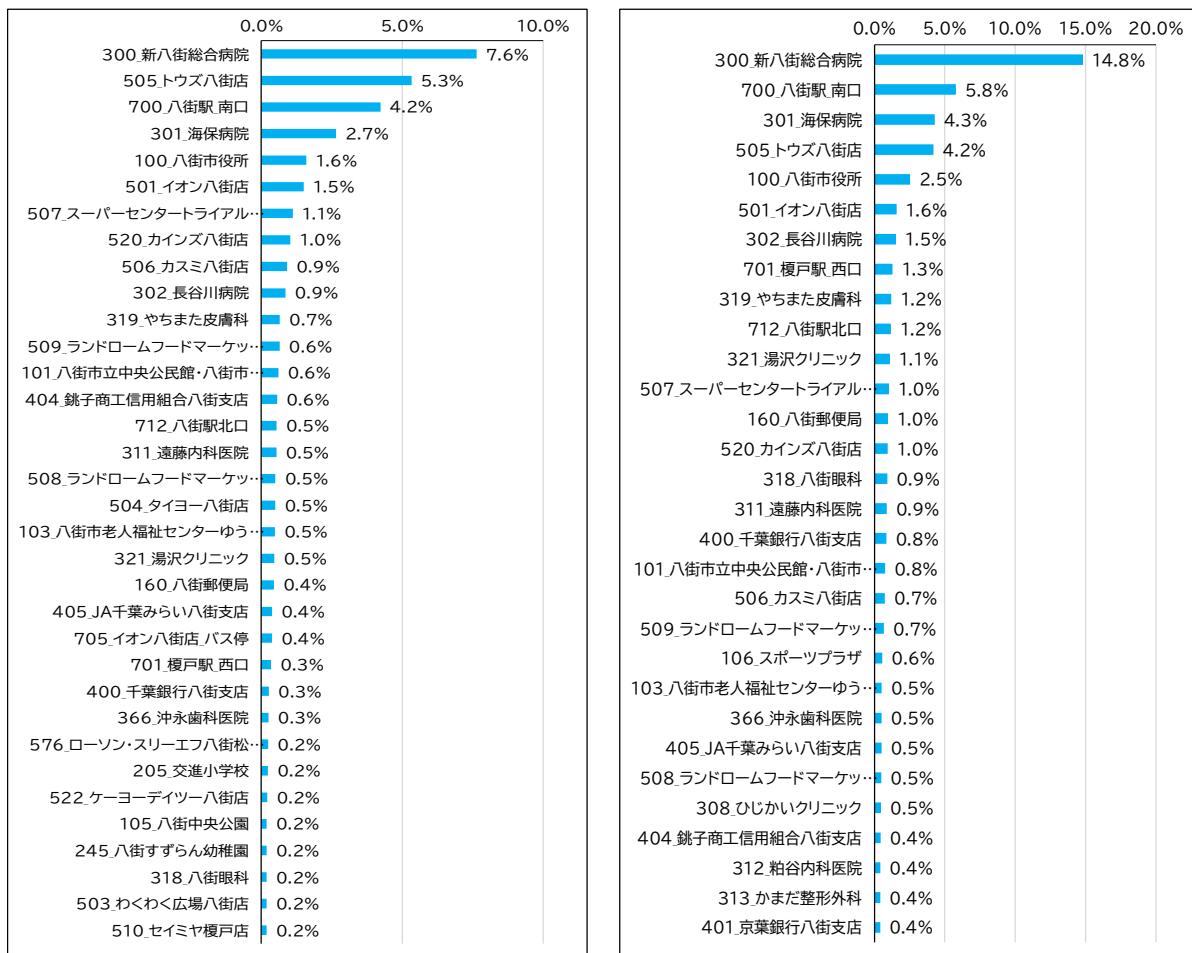


図2-43 共通乗降場所における出発地(左)と目的地(右)の詳細

乗り継ぎによる利用は、一月あたり3~14件と、少数に留まっています。

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」・「乗り継ぎ先予約番号」の照合により算出

図2-44 月単位の乗り継ぎ利用件数

図 2-43・44 出典:八街市資料

2-2-7. タクシーの整備状況

市内には、下記の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。

表2-4 市内で運行するタクシーの概要

事業者名	運賃形態
京成タクシーアイースト（株） 八街営業所	初乗 1.155km まで 500 円 / 239m ごとに 100 円加算 ※迎車の場合は回送料金がかかります
（有）相孝	

2-2-8. その他の市内の輸送資源の状況

●福祉運送事業

八街市内では、以下の福祉有償運送が運行しています。

福祉有償運送とは、N P O 法人等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、実費の範囲内で、
宮利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、原則として
ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。福祉有償運送を実施するには、市町村が主宰する福祉有
償運送運営協議会で合意がされていること等、国土交通省の登録が必要。

（出典：福祉有償運送ガイドブック 平成 20 年 3 月 国土交通省自動車局）

表2-5 市内で運行する福祉運送事業の概要

団体名	料金	運行範囲	運行日	備考
NPO 法人 「セブンエイチ ゆるるか」	迎車料金は 5km 以内 300 円 以降 5km 毎に 200 円 追加 ※移送料金は 1km あたり 100 円	八街市 周辺	月～土 8:30～ 16:00 他は要相談	・小規模多機能型居宅介護 ・共生型生活介護 ・特定相談支援事業所 地域密着型通所介護
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」	4km まで 700 円 以降 1km 毎に 100 円	八街市 周辺	毎日 9:00 ～18:00 他は要相談	・患者等搬送事業者 ・訪問介護事業者 ・迎車距離が 4 km 超の場合 迎車料金 500 円
社会福祉法人大成会 「居宅介護ステーション りんご」	小型車 5km まで 500 円 以降 1km 毎に 50 円 中型車 5km まで 550 円 以降 1km 毎に 60 円	八街市 周辺	毎日 8:00～ 20:00	・迎車距離が 10km 超の 場合迎車料金が発生
社会福祉法人寿陽会 「障害者支援施設 コスモ・ヴィレッジ」	20km まで 1 km 每に 100 円 以降 1km 毎に 50 円	八街市 周辺	平日 9:00～ 17:00	・当施設利用者のみ

●民間事業者による送迎車両

八街市内では、以下の民間事業者による送迎車両が運行しています。

表2-6 市内で運行する民間事業者による送迎の概要

施設種別	事業者名	備考
医療施設	長谷川病院	八街市内コース：2コース各5便/日 ※日祝運休、佐倉方面の送迎は運休中
自動車学校	八街自動車教習所	3コース（都賀駅、千葉駅、鎌取駅・おゆみ野・大宮団地方面）：各12便/日 ※R6.3より完全予約制運行
宿泊施設	生活クラブ風の村	東吉田近郊(勢田、吉倉など)の方を対象に買い物バスを運行(毎月8のつく日)
宿泊施設	小谷流の里ドギーズ アイランド	JR、京成佐倉駅と施設を送迎するバス(3本/日) ※新型コロナウイルスの影響により運休中

2-3. 地域公共交通の利用実態・ニーズの把握

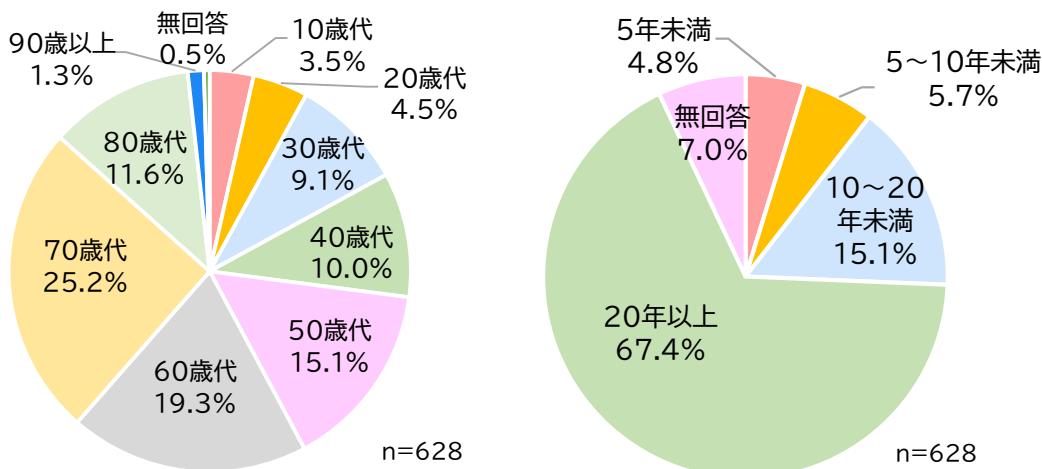
2-3-1. 公共交通に関する市民アンケート調査結果

本計画策定の一環として、公共交通に係る市民の利用実態、意向等の把握を目的とした市民アンケート調査を令和6年度（2024年度）に実施しました。本項では調査結果の要点を整理します。

実施対象	・令和6（2024）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
回答期間	・令和6（2024）年11月1日～15日
回答方法	・「調査票への記入（郵送回収）」、「Webでの回答」の2つの方法で実施
回答数・回収率	・回答総数628票 / 回収率31.4%

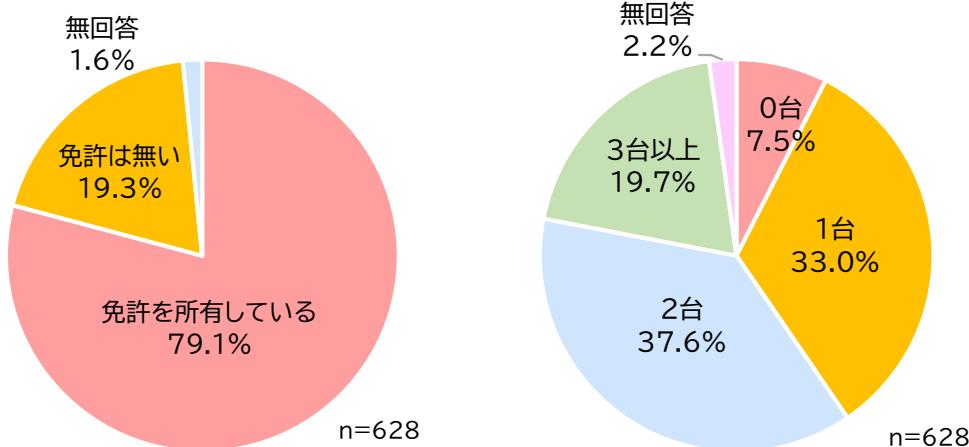
回答者の年齢層と八街市での居住年数

- 回答者の年齢層は、「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%を占めています。
- 八街市での居住年数は、「20年以上」が67.4%と過半数を占めています。



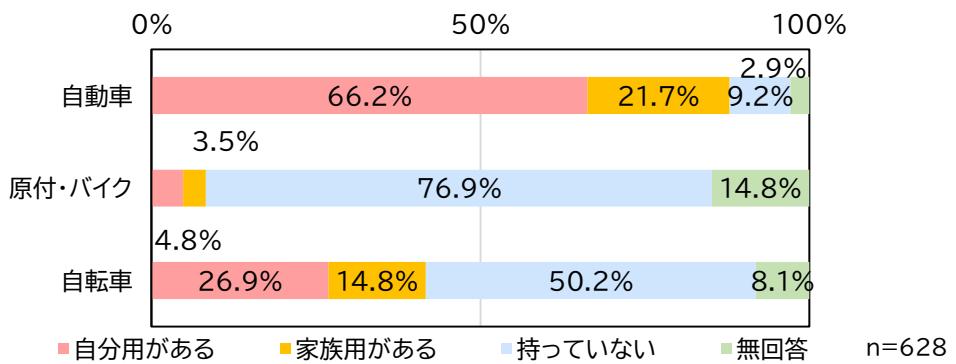
運転免許証と自家用車の所有状況

- 運転免許証の所持は、「免許証を所有している」が79.1%と、大多数を占めています。
- 自家用車の所有台数は、「3台以上」が19.7%、「2台」が37.6%、「1台」が33.0%となっており、運転免許証の有無にかかわらず9割が自家用車を所有している状況です。



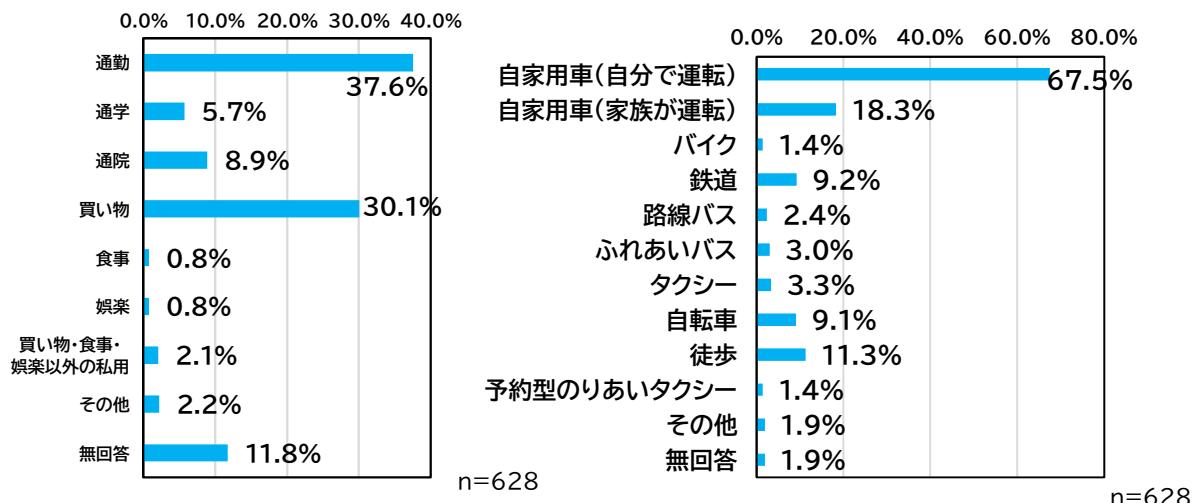
移動手段の所有状況

- ・移動手段の所持状況は、「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ます。



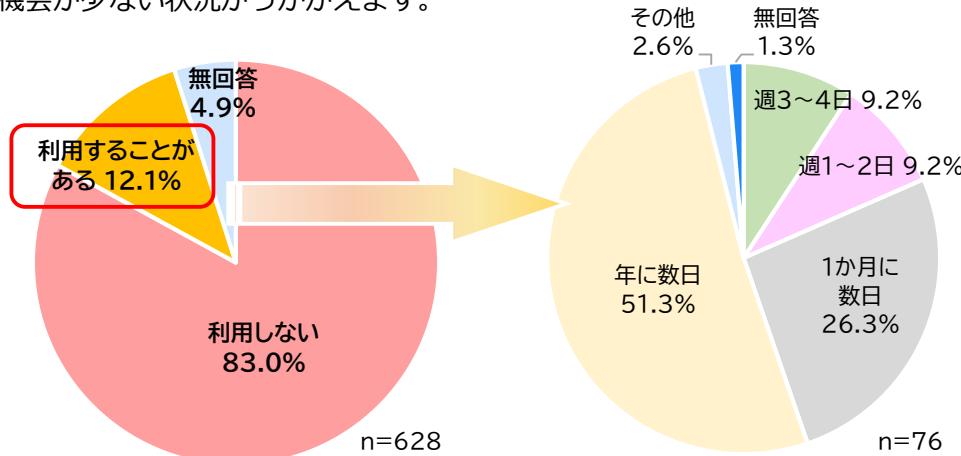
最も出かける外出先とその移動手段

- ・外出目的では、「通勤」が 37.6%、「買い物」が 30.1%を占めています。(複数選択)
- ・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。(複数選択)



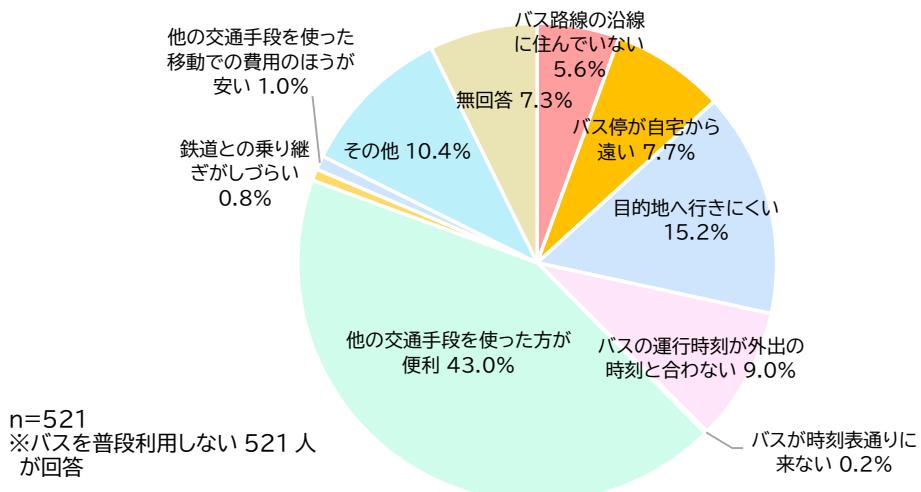
バス（路線バス・ふれあいバス）の利用頻度

- ・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。



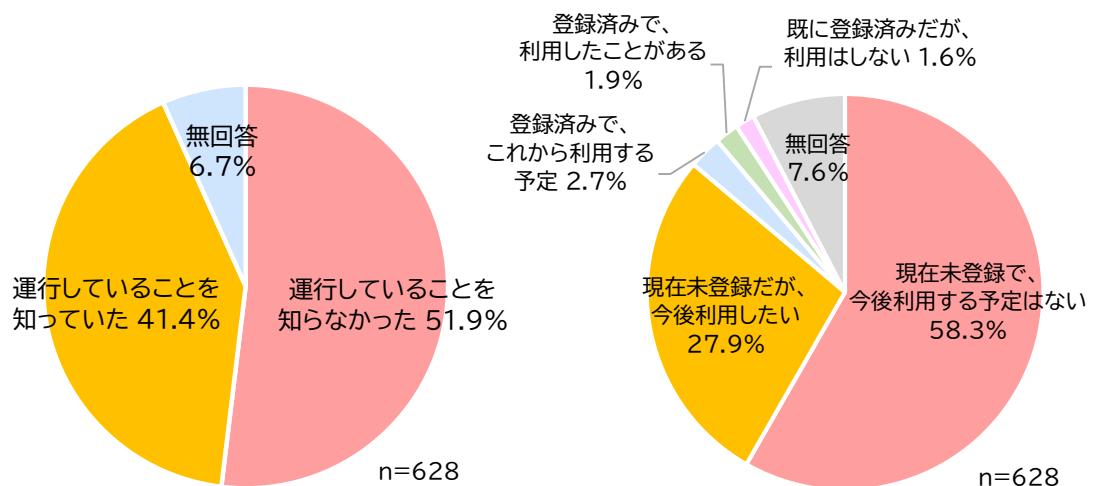
バス（路線バス・ふれあいバス）を利用しない理由

- ・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」が15.2%となっています。

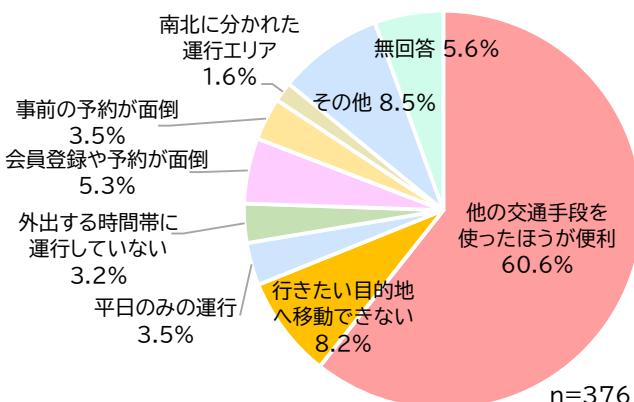


チョイソコやちまたの認知状況と今後の利用意向

- ・チョイソコやちまたの認知状況は、「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%であり、運行を知らない人が約半数を占めています。
- ・登録済で既に利用している人は1.9%と少数にとどまっており、「今後利用したい」意向は30.6%（「現在未登録だが今後利用したい」と「登録済みでこれから利用する予定」の合計）、「今後も利用しない」意向は59.9%（「現在未登録で、今後も利用する予定はない」と「既に登録済みだが、利用はしない」の合計）と、今後利用する意向が無い人の割合が高い状況です。

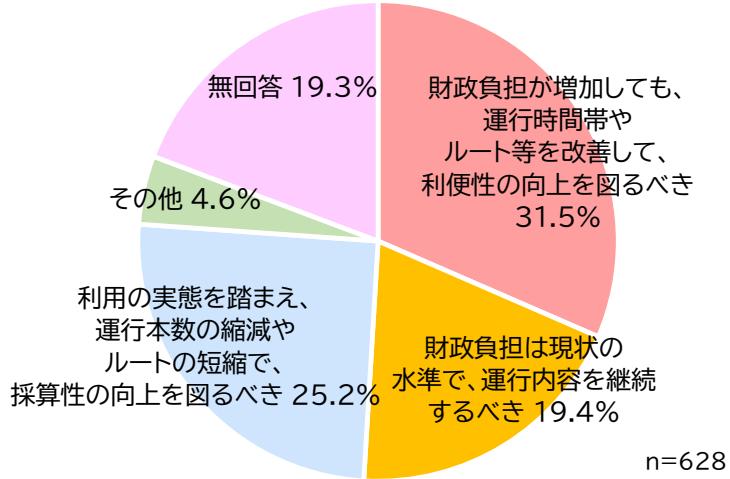


- ・利用しない理由は、「他の交通手段を使ったほうが便利」が60.6%で過半数を占めています。



ふれあいバスの財政負担に対する考え方

- ・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。

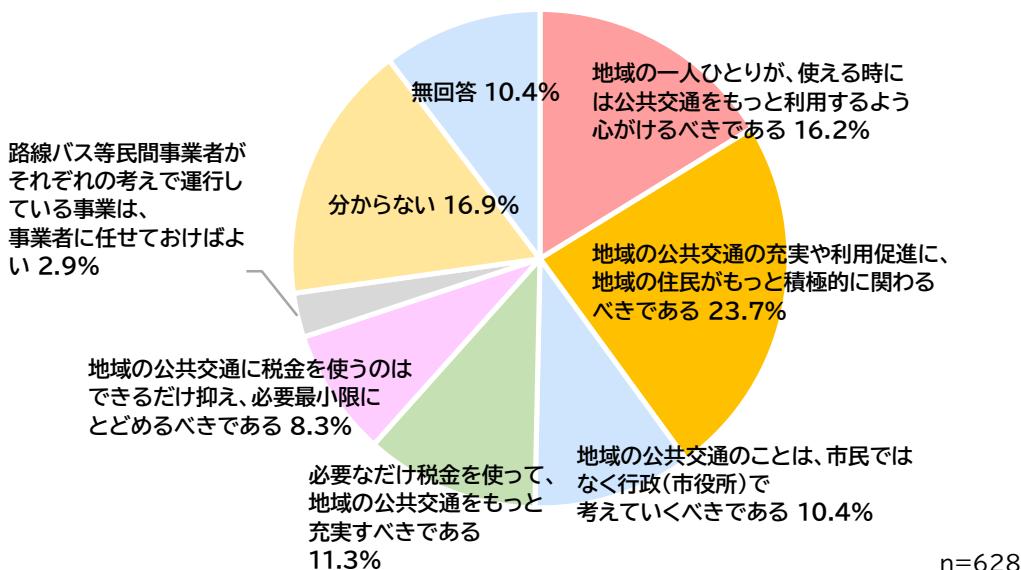


自由意見に寄せられたふれあいバスの運行に係る主な意見

- ・本数が増え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。
- ・コースの短縮ができればありがたい。
- ・通学や通勤時間帯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)
- ・南コースは以前八街総合病院に乗り入れていたが、今は無く不便。
- ・今の路線で空車に近い状態では経費がもったいない。行き先を絞っても良いのではないか。
- ・収支率の低い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。
- ・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。

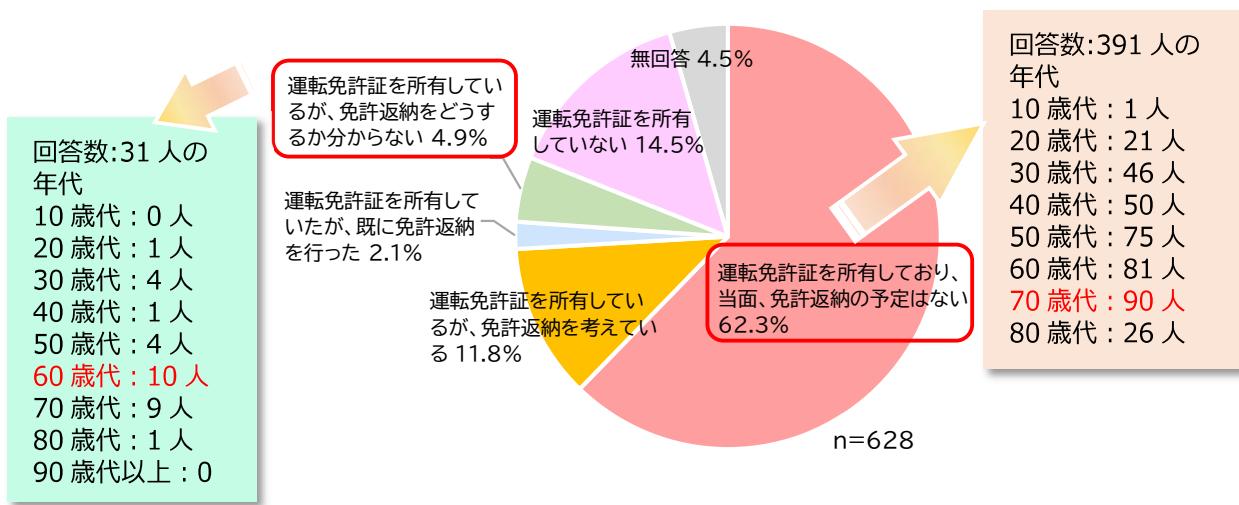
公共交通全般に対する考え方

- ・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。

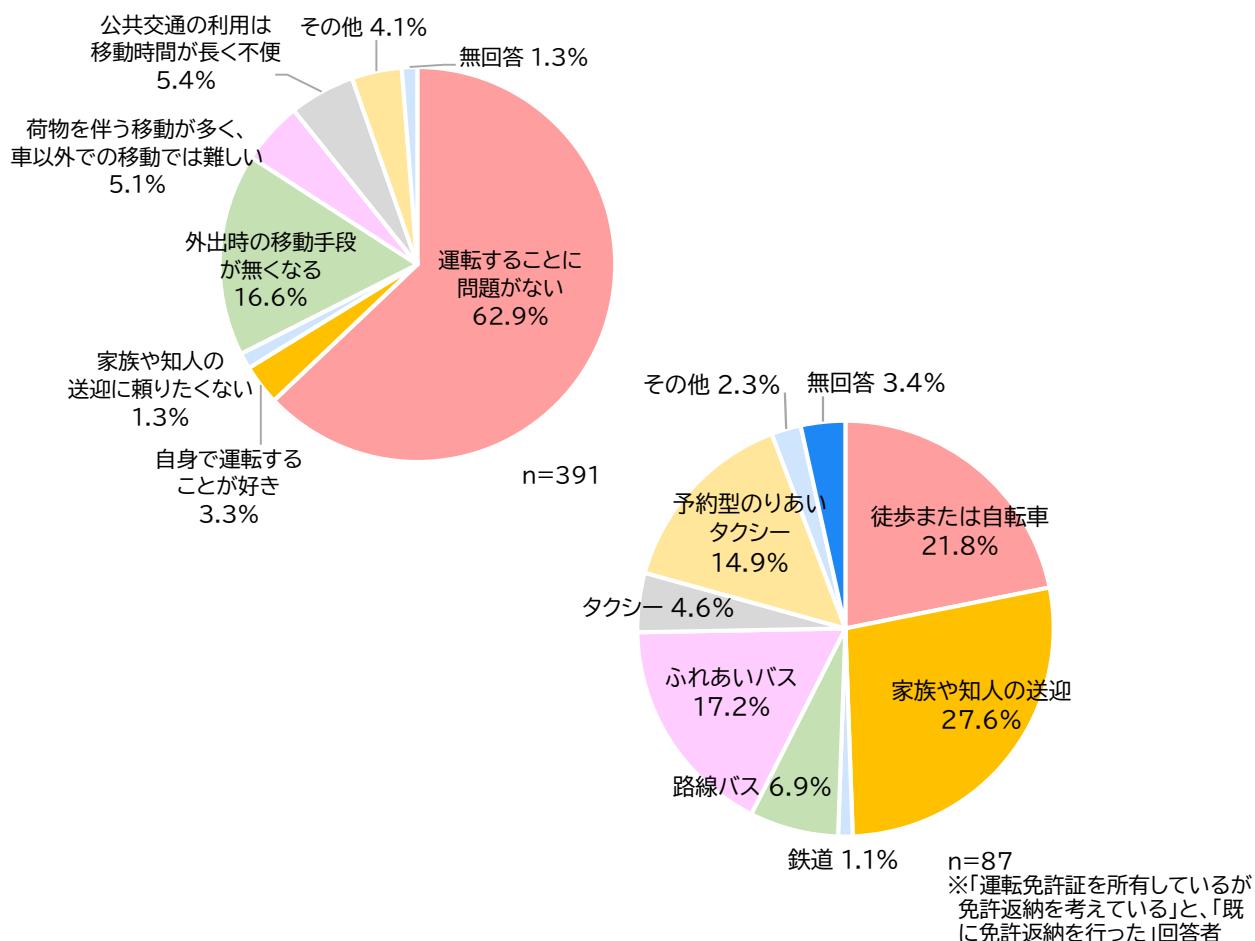


ふれあいバスの財政負担に対する考え方

- 運転免許の自主返納に対する考え方、「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%と過半数を占めています。



- 「運転免許証を所有しており、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」が 62.9%と過半数を占めています。
- 運転免許証自主返納後に最も利用している（利用したいと考えている）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%で上位となっており、公共交通の中では、「ふれあいバス」が最も多く選択されています。



2-3-2. ふれあいバス利用者アンケート調査結果

本計画策定の一環として、ふれあいバスの利用実態等の把握を目的とした調査を令和6年度（2024年度）に実施しました。本項では調査結果の要点を整理します。

実施対象	・ふれあいバス全便における利用者
調査実施日程	・平日 令和6年11月22日（金曜） 休日 令和6年11月23日（土曜） 各日 6:00～21:00
調査方法	・ふれあいバス車内におけるアンケート票の配布及び回収
回答数	・平日 391票、休日 237票

回答者のコース別利用者数・回答数の内訳

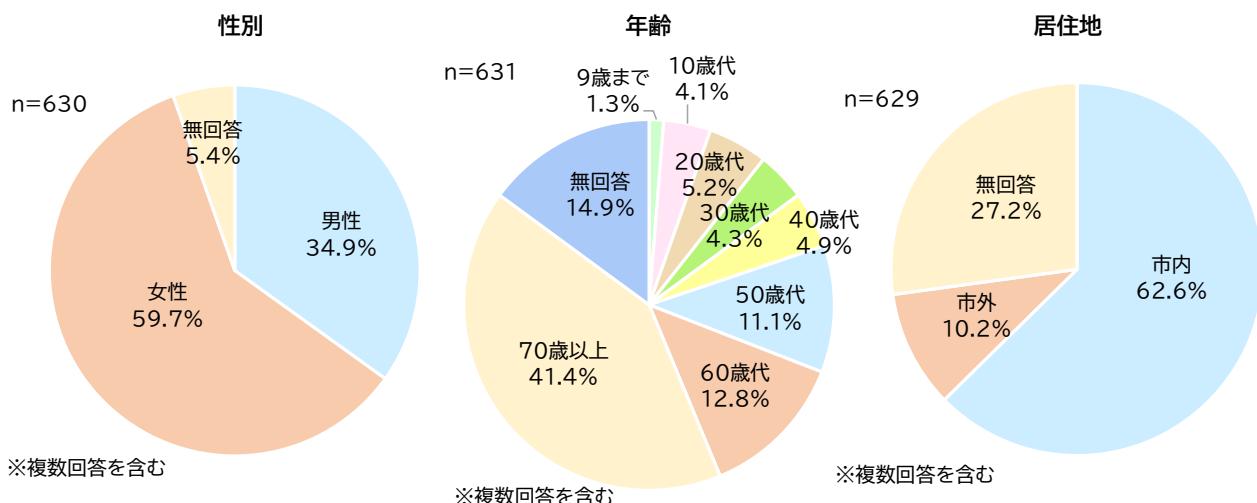
	平日	休日	合計
市街地循環コース	131	58	189
北コース	87	52	139
西コース	101	61	162
南コース	72	66	138
合計	391	237	628

調査結果

※単一回答に対し複数回答しているケース、または無回答があるため、合計数（n）が回答者数と一致しない結果があります。

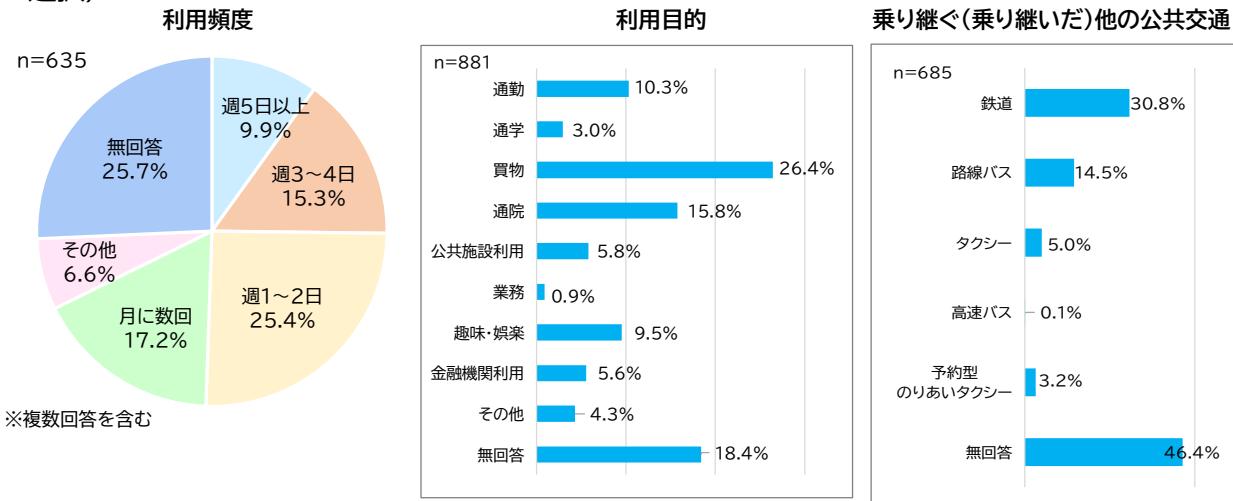
回答者の属性（平日+休日）

- 回答者の性別は、女性が約6割を占めています。年齢は、「70歳以上」が41.4%、「60歳以上」が12.8%と60代以上の利用者が過半数を占めています。
- 居住地は、市内在住者が約6割と過半数を占めています。



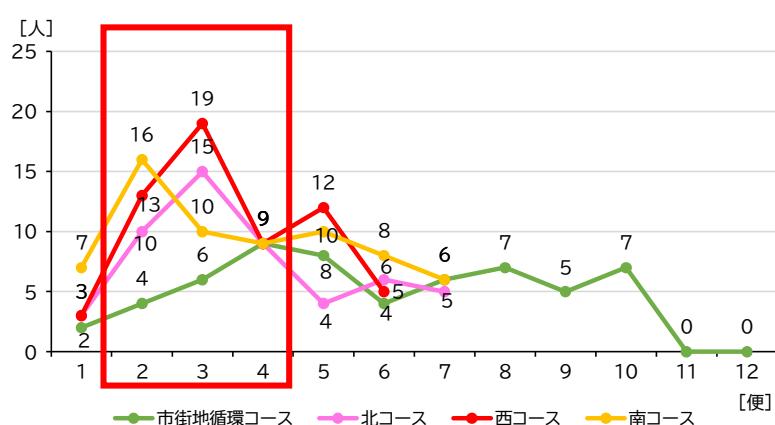
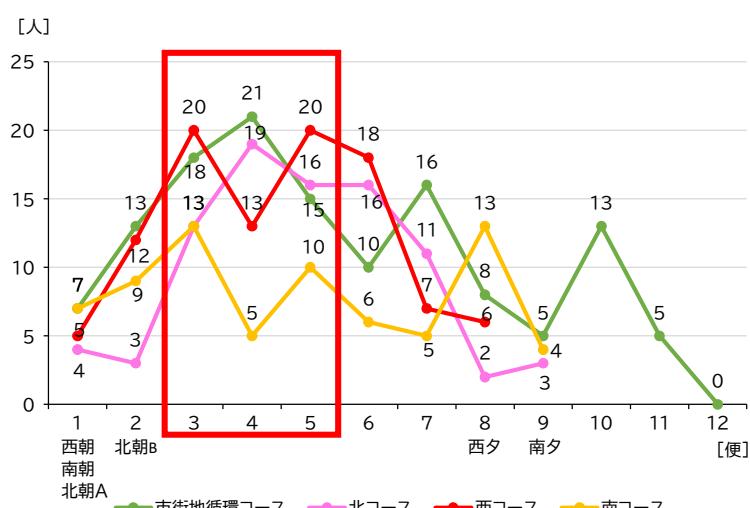
利用目的と利用頻度、他の公共交通への乗り継ぎ状況（平日+休日）

- 利用頻度は、「週1~2日」が25.4%で最も多く、次いで「月に数回」が17.2%となっており、週3回以上の利用者は3割未満となっています。
- ふれあいバスの利用目的は、「買物」が最も多く、次いで「通院」、「通勤」となっています。（複数選択）
- 他の公共交通への乗り継ぎは、「鉄道」が最も多く、次いで「路線バス」となっています。（複数選択）



便別利用者数（上：平日、下：休日）

- 平日はいずれのコースも、3便目から5便目に利用者数のピークが発生しています。
- 休日はいずれのコースも、2便目から4便目に利用者数のピークが発生しています。



コース別のバス停毎の乗降数（平日）

市街地循環コース

- 左回りで利用者の多いバス停は、乗車・降車共に「八街駅」、「イオン八街店」となっています。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた25箇所中13箇所あり、コースの後半に目立つ状況です。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は5箇所（経路全体の20%）となっています。
- 右回りで利用者の多いバス停は、乗車では「八街駅」、「榎戸駅西口」、「イオン八街店」、降車では「イオン八街店」、「八街駅」となっています。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた25箇所中10箇所あり、うち、乗車・降車共に0人だったバス停は7箇所（経路全体の28%）となっています。

北コース

- 北コースの八街駅～榎戸駅の経路は、乗車では目立った利用者数のバス停は無く、降車では「酒々井プレミアムアウトレット」となっています。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた57箇所中35箇所あり、コース全体に存在しています。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は27箇所（経路全体の77%）となっています。
- 榎戸駅～八街駅の経路は、乗車・降車共に目立った利用者数のバス停は無いものの「酒々井プレミアムアウトレット」が他バス停の利用者数よりわずかに多い状況です。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた57箇所中41箇所あり、コース全体に存在しています。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は終点を除いた34箇所（経路全体の60%）となっています。

西コース

- 利用者の多いバス停は、乗車・降車共に「八街駅」、「北富士見」となっています。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた67箇所中43箇所あり、コース全体に存在しています。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は33箇所（経路全体の49%）となっています。
- 反対周りの経路は、乗車の多いバス停は特に無く、降車では終点の「八街駅」となっています。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた67箇所中57箇所あり、コース全体を通し利用者が少ない状況が顕著です。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は51箇所（経路全体の76%）となっています。

南コース

- 利用者の多いバス停は、乗車では「八街駅」、「吉倉入口」、降車では「八街駅」となっています。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた49箇所中28箇所あり、コース前半に目立つ状況です。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は15箇所（経路全体の31%）となっています。
- 反対周りの経路は、始発の「八街駅」以外のバス停において乗車は無く、乗車・降車共に0人だったバス停は47箇所中44箇所（経路全体の94%）となっています。

コース別のバス停毎の乗降数（休日）

市街地循環コース

- 左回りは、乗車・降車共に目立った利用者数のバス停は無いものの「八街駅」、「イオン八街店」が他バス停の利用者数よりわずかに多い状況です。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた25箇所中15箇所あり、コースの後半に目立つ状況です。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は8箇所（経路全体の32%）となっています。
- 右回りでは、乗車が多いバス停は特に無く、降車では「イオン八街店」となっています。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた25箇所中16箇所あり、コース全体に存在しています。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は11箇所（経路全体の44%）となっています。

北コース

- 北コースの八街駅～榎戸駅の経路は、乗車・降車共に目立った利用者数のバス停は無い状況です。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた57箇所中46箇所あり、コース全体に存在しています。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は38箇所（経路全体の67%）となっています。
- 榎戸駅～八街駅の経路は、乗車・降車共に目立った利用者数のバス停は無いものの「酒々井プレミアムアウトレット」での降車が他バス停の利用者数よりわずかに多い状況です。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた57箇所中45箇所あり、コース全体に存在しています。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は終点を除いた39箇所（経路全体の68%）となっています。

西コース

- 利用者の多いバス停は、乗車・降車共に「八街駅」となっています。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた67箇所中48箇所あり、コース全体に存在しています。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は38箇所（経路全体の57%）となっています。
- 反対周りの経路は、乗車・降車共に目立った利用者数のバス停は無い状況です。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた67箇所中62箇所あり、平日同様、コース全体を通し利用者が少ない状況が顕著です。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は55箇所（経路全体の82%）となっています。

南コース

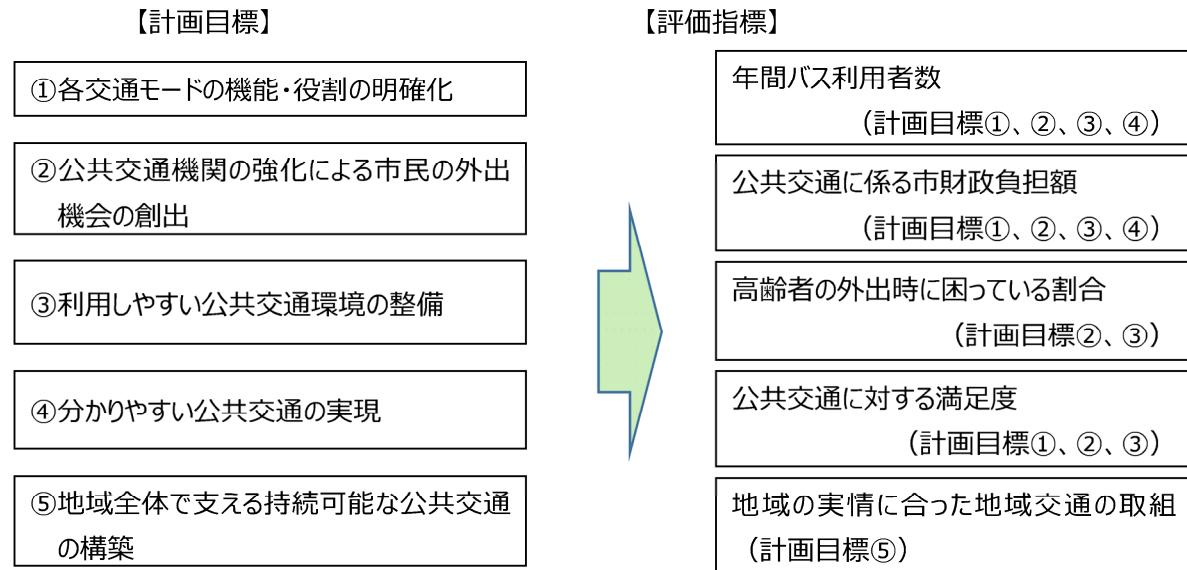
- 利用者の多いバス停は、乗車・降車共に「八街駅」となっています。乗車が0人だったバス停は、始発・終点を除いた49箇所中29箇所あり、コース前半に目立つ状況です。うち、乗車・降車共に0人だったバス停は16箇所（経路全体の33%）となっています。
- 反対周りの経路は、始発の「八街駅」以外のバス停において乗車があったのは1箇所のみで、乗車・降車共に0人だったバス停は47箇所中40箇所（経路全体の85%）となっています。

第3章

地域公共交通に係る課題の整理

3-1. 八街市地域公共交通計画の目標達成状況

前身計画「八街市地域公共交通計画」（計画期間：令和3年度（2021年）～令和7年度（2026年）において設定した計画目標及び評価指標、目標値は、下記の通りです。



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定する。

■評価指標の目標値

評価指標	指標の定義	現況値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)
年間バス利用者数	市内を運行するバスの年間利用者数 路線バス	1,286,514人/年	現況値
	ふれあいバス	86,000人/年	現況値
公共交通に係る市財政負担額	公共交通に係る市の年間財政負担額 ※令和元年度は、20,928千円の国庫補助金の交付があり引き続き活用を図る	52,201千円/年	現況値程度
高齢者の外出時に困っている割合	アンケート調査による高齢者の外出時に困っている人の回答割合	13.3%（八街中学校区） 15.4%（八街中央中学校区） 16.6%（八街北中学校区） 18.8%（八街南中学校区）	12%（八街中学校区） 14%（八街中央中学校区） 15%（八街北中学校） 17%（八街南中学校区）
公共交通に対する満足度	アンケート調査による公共交通に対する満足している人の回答割合 ※平成30年度 市民アンケート	10.7%	現況値以上
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	9回実施 （※令和2年度時点）	10回（累積） (年2回)

※ただし、これらの数値目標については、社会経済状況等の動向により、必要に応じて見直すこととする。

出典：「八街市地域公共交通計画」（令和3（2021）年5月策定）P5-5

評価指標の達成状況は、下記の通りです。

※達成状況は、主に令和 6 年度の実績を確認しています。

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- 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- 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- 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- 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-1 年間バス利用者数

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により、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

本市の公共交通に係る財政負担は、現況値である令和元年度以降に、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。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）を活用しているものの、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。※平成30～令和3年度の期間は事業者に直接補助

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（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。

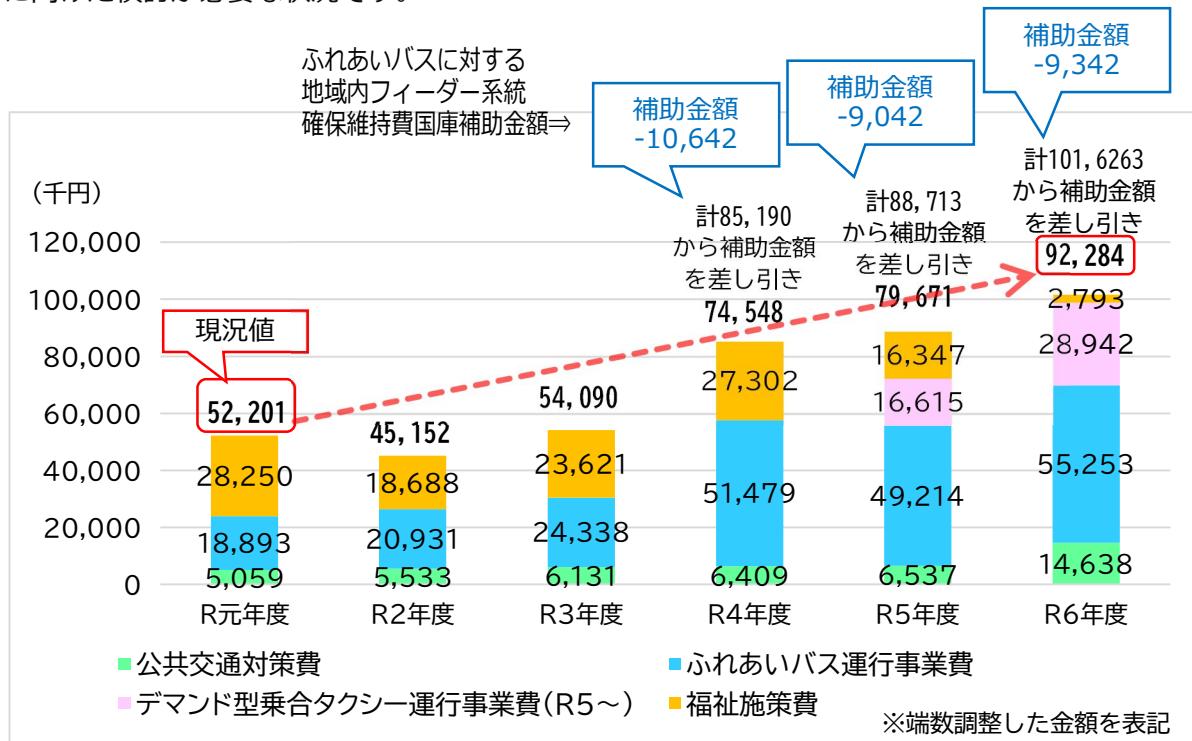


図3-1 前計画策定以降の八街市の交通関連財政支援負担額の推移

出典:八街市資料

●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・向上を目指すことが必要です。

●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

下記の通り、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。

表3-1 地域の実情に合った地域交通の取組詳細

年度	回数	取組内容
令和3 (2021) 年度	1回	実住小学校におけるバスの乗り方・交通バリアフリー教室の実施：1回 ※下記をコロナにより中止 ふれあいバス路線の見直しに伴う利用促進に向けた説明会
令和4 (2022) 年度	2回	ふれあいバス乗降調査：1回 実住小学校におけるバスの乗り方・交通バリアフリー教室の実施：1回
令和5 (2023) 年度	8回	八街市予約型のりあいタクシー「チョイソコやちまた」住民説明会：2回 出前講座(チョイソコやちまた)：5回 実住小学校におけるバスの乗り方・交通バリアフリー教室の実施：1回
令和6 (2024) 年度	9回	出前講座(チョイソコやちまた)：6回 公共交通に関するアンケート調査：1回 八街市予約型のりあいタクシー「チョイソコやちまた」アンケート：1回 実住小学校におけるバスの乗り方・交通バリアフリー教室の実施：1回
令和7 (2025) 年度	5回	出前講座(チョイソコやちまた)：1回 八街市予約型のりあいタクシー「チョイソコやちまた」アンケート：1回 八街市地域公共交通確保維持に関する説明会：1回 ふれあいバス乗降調査：1回 八街東小学校におけるバスの乗り方・交通バリアフリー教室の実施：1回

前章の評価指標の達成状況から、計画目標の達成状況を下記のように整理します。

評価指標の達成状況（再掲）

評価指標- 1
年間バス利用者数
評価：△

評価指標- 2
公共交通に係る市の
年間財政負担額
評価：×

評価指標- 3
高齢者の外出時に困っ
ている割合
評価：△

評価指標- 4
公共交通に対する満足度
評価：◎

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)
評価：◎

前計画の目標達成状況

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：◎

目標達成状況の概況

◎ **目標達成**：「地域全体で支える持続可能な公共交通の構築」

各公共交通の乗り方教室、利用方法講座の実施、公共交通に係る勉強会の実施等が目標達成要因となったことがうかがえます。

△ **目標達成に向け引き続き検討が必要**：

「各交通モードの機能・役割の明確化」、「公共交通機関の強化による市民の外出機会の創出」、「利用しやすい公共交通の実現」、「分かりやすい公共交通の実現」

上記の△の結果となった目標は継続し、新たな計画の目標として一部を踏襲します。

3-2. 八街市地域公共交通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。

表 3-2 前計画における実施施策と各施策の進捗状況

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

3-3. 地域公共交通に係る課題の整理

2章において示した本市の地域現況、実態調査の結果から、公共交通の課題として下記の内容を挙げることができます。

3-3-1. 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。

«効果的と考えられる取組や検討»

- ・利用促進ツールの作成及び情報発信
- ・分かりやすい運行ダイヤや乗り継ぎの設定
- ・利用しやすい予約方法の工夫
- ・公共交通に係る乗り方教室、利用講座、イベントの実施 等

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。

«効果的と考えられる取組や検討»

- ・既存公共交通の運行の維持、確保
- ・ふれあいバス及びチョイソコやちまたの運行効率化 等

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便あ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、実現可能な取組を段階的に進めていくことが必要です。

«効果的と考えられる取組»

- ・ふれあいバスの改善
- ・チョイソコやちまたの運行効率化
- ・調査や意見交換会等による地区別のニーズ把握
- ・公共交通間の連携強化 等

3-3-2. 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。

«効果的と考えられる取組»

- ・利用促進ツールの作成及び情報発信
- ・公共交通に係る乗り方教室・利用講座・イベントの実施 等

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

2章に示したように本市では、令和32（2050）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です。

«効果的と考えられる取組»

- ・ふれあいバスの改善
- ・チョイソコやちまたの運行効率化
- ・調査や意見交換会等による地区別のニーズ把握
- ・運転免許証返納者に対する移動支援の充実
- ・地域の輸送資源の活用の可能性検討 等

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。

«効果的と考えられる取組»

- ・ふれあいバスの需要と供給の適切なバランスによる運行の検討
- ・調査や意見交換会等による地区別のニーズ把握

第4章

計画の基本方針

4-1. 計画の方針

4-1-1. 計画の方針

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 利用実態に即した交通環境整備の推進

4-1-2. 地域公共交通の役割

前計画における内容を踏襲し、本市の地域公共交通の役割を下記に整理します。

- 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

4-1-3. 地域公共交通の将来像

前計画における内容を踏襲し、本市の地域公共交通の将来像を下記に整理します。

**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**

4-2. 計画の目標

基本方針に沿った3つの計画目標を下記の通り設定します。設定においては、前計画において未達成となった内容も考慮し、本計画においても目標として継続することとします。

計画目標① 各交通モードの機能・役割の明確化

前計画から継続し、バス路線の見直し等による利便性の向上により、鉄道、路線バス（幹線）、フィーダー交通（支線）の機能、役割を明確にし、地域の特徴に合ったサービスの提供、地域内交通の相互連携による効率的な運行の実現を引き続き目指していきます。

表4-1 本市の公共交通の機能分類と方向性

機能分類	交通手段	役割	事業区分	運行主体	確保・維持策
広域幹線	JR 総武本線	○都市間連絡の骨格となる交通軸 ○通勤・通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応	鉄道事業	交通事業者	
地域内生活交通	幹線交通	○周辺都市への連絡及び市内交通の骨格を形成する路線 ○通勤・通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応	一般乗合	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
	支線交通	○地域内の移動サービスと公共交通空白地域の解消を担う路線 ○通勤・通学、買い物、通院等の目的に対応	一般乗合	八街市・交通事業者	
地域内生活交通	補完交通	○ふれあいバスを補完する移動手段として地域内の移動サービスと公共交通空白地域の解消を担う	一般乗合	八街市・交通事業者	交通事業者と協議の上、運行目的を周知したうえで一定以上の運行水準を確保する
	一般タクシー	○通勤・通学、買い物、通院等の目的に対応	一般乗用	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
その他	送迎バス等	○各施設へ移動の確保			
交通拠点	鉄道駅	○上記地域内生活交通の乗継ぎ拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報等機能強化を図るべき拠点 ○ネットワークのハブ＆ spoーク化			

計画目標② 公共交通の機能強化による市民の外出機会の創出

地域の利用実態を踏まえ、財政負担とのバランスの取れた公共交通の見直しを実施します。年齢や地区によるサービス格差を減らしながら、財政状況に応じ、実現可能な公共交通のあり方を検討します。

それらの検討を通じ、市民にとって身近に感じられる公共交通を目指します。

計画目標③ わかりやすく利用しやすい公共交通環境の整備

各公共交通の運行主旨や利用方法を積極的に発信し、情報提供環境の整備、利用促進ツールの作成等を通じて分かりやすい公共交通サービスを実現します。また、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の実現を目指して検討を進めていきます。

4-3. 目標達成に向けた施策

目標を達成するための施策を、下記の通り設定します。施策は、関係者(国の支援含む)と連携を図り、実施していきます。

表4-2 計画目標・施策の関連図

計画目標 施策内容	1. 各交通モードの機能・役割の明確化	2. 公共交通の機能強化による市民の外出機会の創出	3. わかりやすく利用しやすい公共交通環境の整備
施策 1. ふれあいバスの改善	○	○	
施策 2. 鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実	○	○	
施策 3. チョイソコやちまたの運行適正化・利用促進	○	○	
施策 4. 運行情報の効率的な提供			○
施策 5. ドライバー確保に係る支援		○	
施策 6. 公共交通について知る・考える・使う機会の創出			○
施策 7. 利用促進策による潜在需要の掘り起こし		○	○
施策 8. 地域の輸送資源活用の検討	○		

施策1 ふれあいバスの改善（継続施策）

実施主体：八街市、バス事業者

【目的・概要】

＜市内支線交通であるふれあいバスの維持＞

- ・都市核である八街駅周辺と副次核である榎戸駅周辺を結ぶ公共交通ネットワークとして、ふれあいバスを維持します。
- ・ふれあいバスは、地域内生活交通のうち、交通空白地域の解消を担う支線路線を運行する役割であることから、平成30年度より交付を受けている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）を継続し活用し、安定的な確保維持を目指します。
- ・高齢者が利用する施設は、都市機能が集積する都市核・副次核に集積していることを踏まえ、高齢者の日常生活における外出機会を促進します。

＜ふれあいバスのあり方の検討＞

- ・市民にとって利用しやすいふれあいバスのあり方を検討し、地域の特徴や市民の利用状況等を勘案し、運行ルートや運行ダイヤの見直し等を実施します。
- ・ふれあいバス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、地域の利用実態を踏まえ、財政負担とのバランスが取れた運行を目指していきます。

【取組内容】

- 地域の利用実態と持続可能性を踏まえたふれあいバスの運行ルート・運行ダイヤの見直し
- 財政状況とバランスの取れた運行効率化を踏まえた持続可能な運行の実現
- 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用

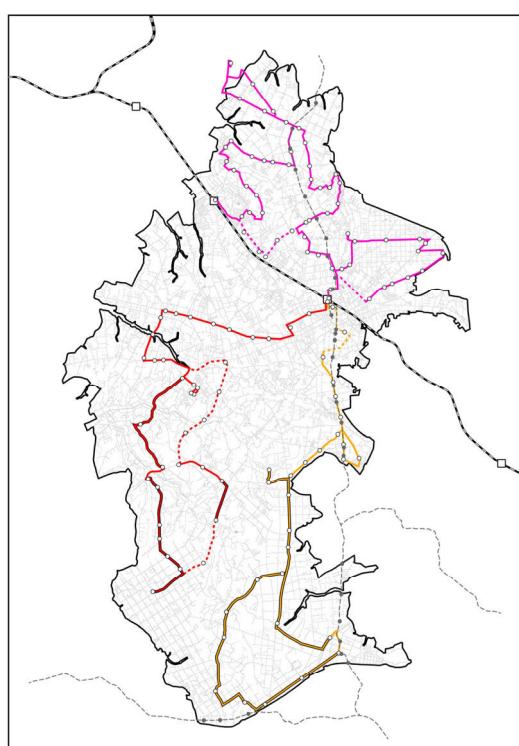


図4-1 ふれあいバスの運行見直し案

ふれあいバスの運行ルート等の見直しは、計画期間内で検討を進めていきます。

施策2 鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実（継続施策）

実施主体：八街市、鉄道事業者、バス事業者

【目的・概要】

- ・都市間交通や生活交通等の要となる鉄道や民間路線バス等の各公共交通機関の役割分担を図り、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を引き続き目指します。
- ・市内を運行する路線バスについては、沿線住民の通勤、通学、通院等への移動手段として必要であることから、引き続き運行を維持できるよう国・県補助金を活用しつつ、関係事業者と調整しながら利用促進に努めています。

【取組内容】

- 民間路線バスの維持
- 鉄道や民間路線バス等とふれあいバスとのダイヤ調整
- 鉄道・路線バス等に関する情報提供

施策3 チョイソコやちまたの運行適正化・利用促進（新規施策）

実施主体：八街市、タクシー事業者

【目的・概要】

- ・令和5（2023）年10月より実証運行を開始した予約型のりあいタクシー「チョイソコやちまた」は、会員登録数、利用数ともに増加傾向にあるものの、乗り合いによる利用が少ないことに起因し、予約が取りづらいことが課題となっています。路線バスやふれあいバスを補完する乗り合いによる移動手段であるという運行主旨や機能を市民に再度周知し、多くの利用者が快適に利用できるよう、運行効率の適正化を図ります。
- ・利用者には一定の評価を得ているものの、運行を知らない市民もあり、運行の周知不足といった課題も抱えています。地域と連携したPR活動を通し、利用を促進します。

【取組内容】

- 利用方法・乗り方に係る教室の実施
- 地域ごとの移動ニーズを踏まえた利便性向上に向けた検討
- 予約混雑状況緩和に向けた取組（混雑状況の発信・予約忘れ防止策の検討）

施策4 運行情報の効率的な提供（一部継続）

実施主体：八街市、バス事業者、タクシー事業者

【目的・概要】

- ・目的地までのルートや乗り継ぎ時刻等の情報を分かりやすく提供し、引き続き市内公共交通機関の利用促進を図ります。
- ・「チョイソコやちまた」については乗り合いでの利用率を上げるため、最新の予約状況を予約システムで公表、また予約忘れ防止のための通知の促進等、運行効率化に向けた情報発信に取り組みます。

【取組内容】

- 分かりやすさを重視した、運行ルートと時刻表を掲載したバスマップ等の作成及び更新
- 市ホームページ、SNS等の活用による情報発信

施策5 ドライバー確保に係る支援（新規施策）

実施主体：八街市

【目的・概要】

- ・公共交通や物流に係るドライバーの時間外労働規制強化を受け、ドライバー不足が「2024年問題」として社会課題となっています。こうした状況を受け、行政が問題解決の橋渡しとなる取組が全国的に広がり始めています。本市の公共交通においても、人材不足への対応が急務となっており、公共交通の維持・確保のうえでサポートが必要な状況です。
- ・大型二種免許証の所有者、自衛隊や消防職員等のリタイア人材の活用を視野に入れ、公共交通のドライバーとして戦力になり得る人材の紹介、情報提供等を交通事業者に対し支援していく枠組みの構築を目指します。

【取組内容】

- 交通事業者に対する、ドライバー人材の紹介、情報提供の枠組みの構築
- 支援の実施

施策6 公共交通について知る・考える・使う機会の創出（一部継続）

実施主体：八街市、バス事業者、タクシー事業者、市民

【目的・概要】

- ・セミナーや勉強会の開催を通じ、市民が公共交通について「知る・考える・使う」きっかけとなる場を創出します。また、アンケート調査等の実施を通じ、地域ごとの課題やニーズを把握します。

【取組内容】

- 地域交通に関するセミナーや勉強会の開催
- 利用実態、ニーズの把握を目的としたアンケート等の実施

施策7 利用促進策による潜在需要の掘り起こし（継続施策）

実施主体：八街市、バス事業者、タクシー事業者

【目的・概要】

- ・潜在需要の掘り起こしによる需要創出を図り、引き続き市内公共交通機関の利用促進を図ります。
- ・将来的な高齢化の進展に向け、現在自家用車を利用している市民が、将来安心して公共交通を利用できる環境整備に取り組みます。
- ・ふれあいバスの運賃決済として利用できるICカードの導入等の利用環境の向上を検討します。
- ・バスの乗り方・交通バリアフリー教室については、前計画期間の5年間に5回実施し、好評を得ていることから、本計画期間内においても継続して実施していきます。

【取組内容】

- 公共交通の利用PR、バスの乗り方教室、出前講座等の実施
- ICカード化等の利用者の利便性向上の検討



小学生を対象とした「バスの乗り方・交通バリアフリー教室」実施の様子（令和7年度）

施策8 地域の輸送資源活用の検討（継続施策）

実施主体：八街市、各事業者

【目的・概要】

- ・移動の充実を図るため、市内における送迎車両の一般利用の活用など、地域の輸送資源の総動員の活用可能性を検討します。

【取組内容】

- 市内小学校のスクールバスの活用検討の実施
- その他の既往送迎車両の一般利用・地域の輸送資源の活用検討の実施

第5章

計画の推進

5-1. 計画の推進体制

5-1-1. 計画推進の体制

本計画の実施にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、地域住民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要です。このため、下記の体制により本計画を進めていきます。

①本計画推進のための協議・調整体制

本計画の目標に向けた取組（第4章記載の各施策）を実施していくため、利用者の意見を反映しながら、会議を構成する各関係機関との協議・調整を図っていきます。

②適正な役割分担による取組の実施

本計画における取組の実施は、八街市をはじめとする行政機関、交通事業者、地域住民が実施主体となるため、各取組は、それぞれの実施主体の権限の範囲において適正な役割分担のもとに実施するとともに、関係機関との十分な調整を行い、連携を図って進めていきます。

5-1-2. 計画推進の仕組みづくり

本計画の進捗管理については、「八街市地域公共交通協議会」を計画期間の中で毎年開催し、本計画で位置付けられている実施施策の進捗状況を確認・評価します。

確認、評価・検証については、社会情勢の変化、八街市の現状から把握できる地域公共交通や移動支援における課題を整理しながら「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標の達成を目指していきます。

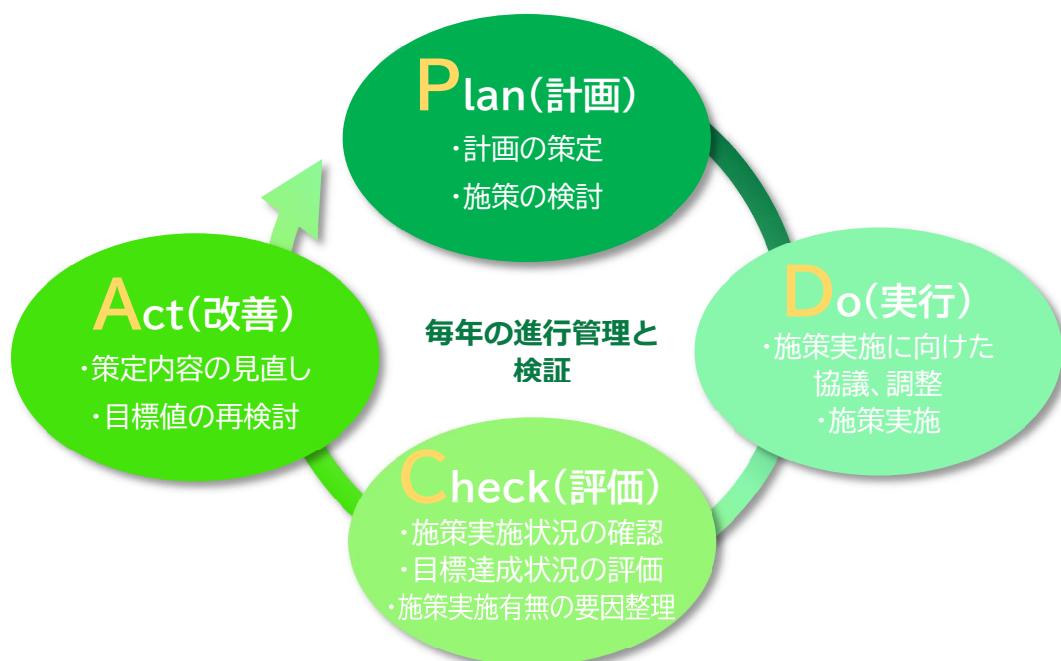
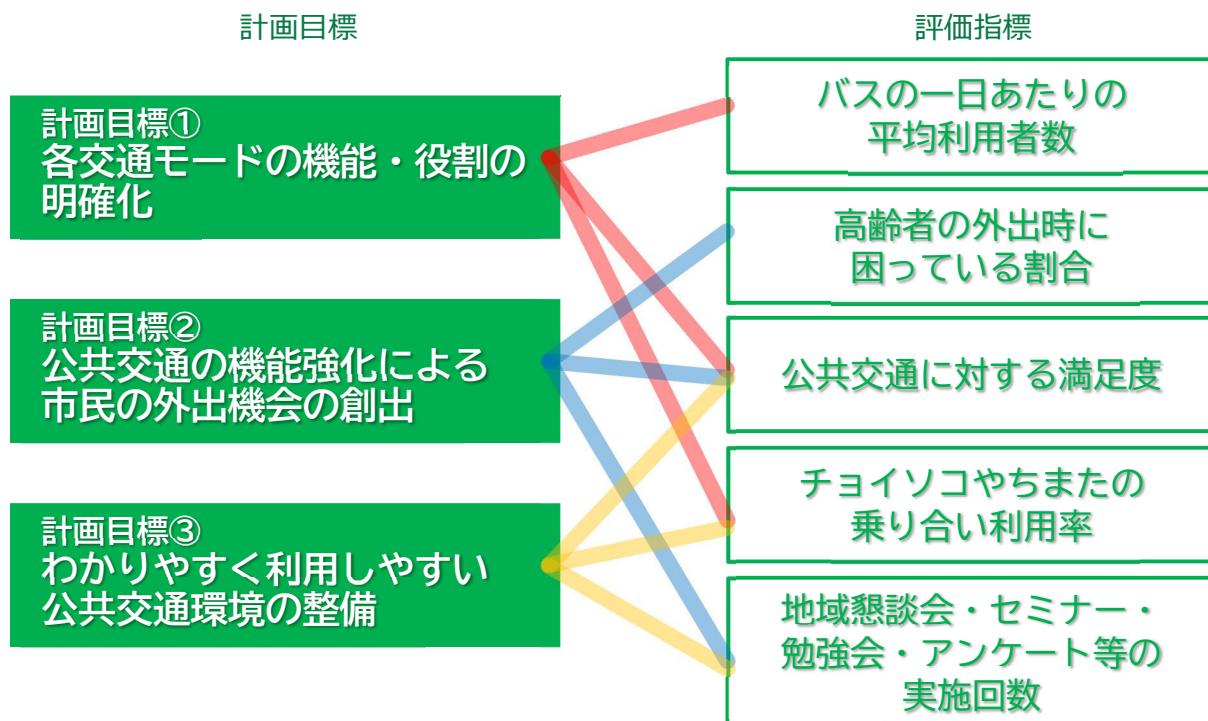


図 5-1 地域公共交通計画が目指すPDCAサイクル

5-2. 評価指標の設定

本計画の目標の達成状況を評価するため、評価指標を下記の通り設定します。



評価指標	指標の定義/ 評価方法	現況値 (令和6年度及び7年度)	目標値 (令和12年度)
バスの一日あたりの平均利用者数	路線バス※1・ ふれあいバス 年間利用者数/ 事業者実績	路線バス：853.3人/日 ふれあいバス：307.9人/日 (令和6年度)	現状値維持
高齢者の外出時に困っている割合	アンケート調査における中学校区別の回答/ 市実施アンケート結果	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%	八街中学校区：18% 八街中央中学校区：17% 八街北中学校区：13% 八街南中学校区：27%
公共交通に対する満足度	アンケート調査における回答/ 市実施アンケート結果	11.1%	12.0%
チョイソコやちまたの乗り合い利用率	チョイソコやちまたの年間乗り合い利用率/ 事業者実績	1.3人	1.6人
地域懇談会・セミナー・勉強会・ アンケート等の実施回数	市民が公共交通を知る・ 考える・使う機会及び 利用促進機会の創出/ 計画期間内の実施実績	25回 (計画期間5年間)	現状値維持

※1 路線バスは市内主要路線の住野線（京成バス千葉イースト（株）成田営業所）を対象とします。

※2 これらの数値目標については、社会状況等の動向により、必要に応じて見直すこととします。

5-3. 施策の実施体制とスケジュール

本計画を進めるにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向け、「行政」、「交通事業者」、「市民」等が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割や進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指します。また、各施策の実施スケジュールを下記の通り設定します。

計画期間の中間年には、各公共交通の運行実態、社会情勢の変化等を踏まえ、施策の進捗状況の確認と、必要に応じ評価指標の見直しを行います。

目標1 各交通モードの機能・役割の明確化

施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール(年度)				
	八街市	交通事業者	市民	企業・団体	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
施策1. ふれあいバスの改善	◎	○			検討	実施	実施	実施	実施
施策2. 鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実	◎	○					実施		
施策3. チョイソコやちまたの運行適正化・利用促進	◎	○			検討	実施	実施	実施	実施
施策8. 地域の輸送資源活用の検討	◎	○		○			実施		
評価指標の達成確認 ①一日あたりの平均利用者数（実績確認） ②チョイソコやちまたの乗り合い利用率（実績確認）					-	-	中間評価	-	評価

目標 2 公共交通の機能強化による市民の外出機会の創出

施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール(年度)				
	八街市	交通事業者	市民	企業・団体	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
施策 1. ふれあいバスの改善	◎	○			検討	実施		継続	
施策 2. 鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実	◎	○							
施策 3. チョイソコやちまたの運行適正化・利用促進	◎	○			検討	実施		継続	
施策 5. ドライバー確保に係る支援	◎	○							
施策 7. 利用促進策による潜在需要の掘り起こし	◎	○	○						
評価指標の達成確認 ①地域懇談会・セミナー・勉強会・アンケート等の実施回数 (実績確認)					-	-	中間評価	-	評価

目標3 わかりやすく利用しやすい公共交通環境の整備

施策	実施主体◎/関連主体○				スケジュール(年度)				
	八街市	交通事業者	市民	企業・団体	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)
施策 4. 運行情報の効率的な提供	◎	○							
施策 6. 公共交通について知る・考える・使う機会の創出	◎	○	○						
施策 7. 利用促進策による潜在需要の掘り起こし	◎	○	○						
評価指標の達成確認 ①チョイソコやちまたの乗り合い利用率(実績確認) ②地域懇談会・セミナー・勉強会・アンケート等の実施回数 (実績確認)					-	-	中間評価	-	評価