

第 1 回八街市地域公共交通協議会資料

八街市の公共交通の現状について

平成 24 年 9 月 19 日

八街市総務部企画課
株式会社シオ政策経営研究所

目次

1. 八街市の公共交通の現状	1
1-1 八街市の地域特性	1
(1) 市街地形成の状況	1
(2) 道路の整備状況と交通量	2
(3) 主要な公共施設等の分布状況	4
1-2 潜在需要となる人口動向	6
(1) 人口の推移	6
(2) 通勤・通学の状況	10
(3) 移動制約者の状況	12
1-3 市内の交通実態	13
(1) 市民等の交通実態	13
(2) 公共交通の実態	15
(3) 市民の車両保有状況	25
1-4 八街市の公共交通の課題	26
(1) 公共交通カバー圏域	26
(2) 八街市の公共交通の課題	28

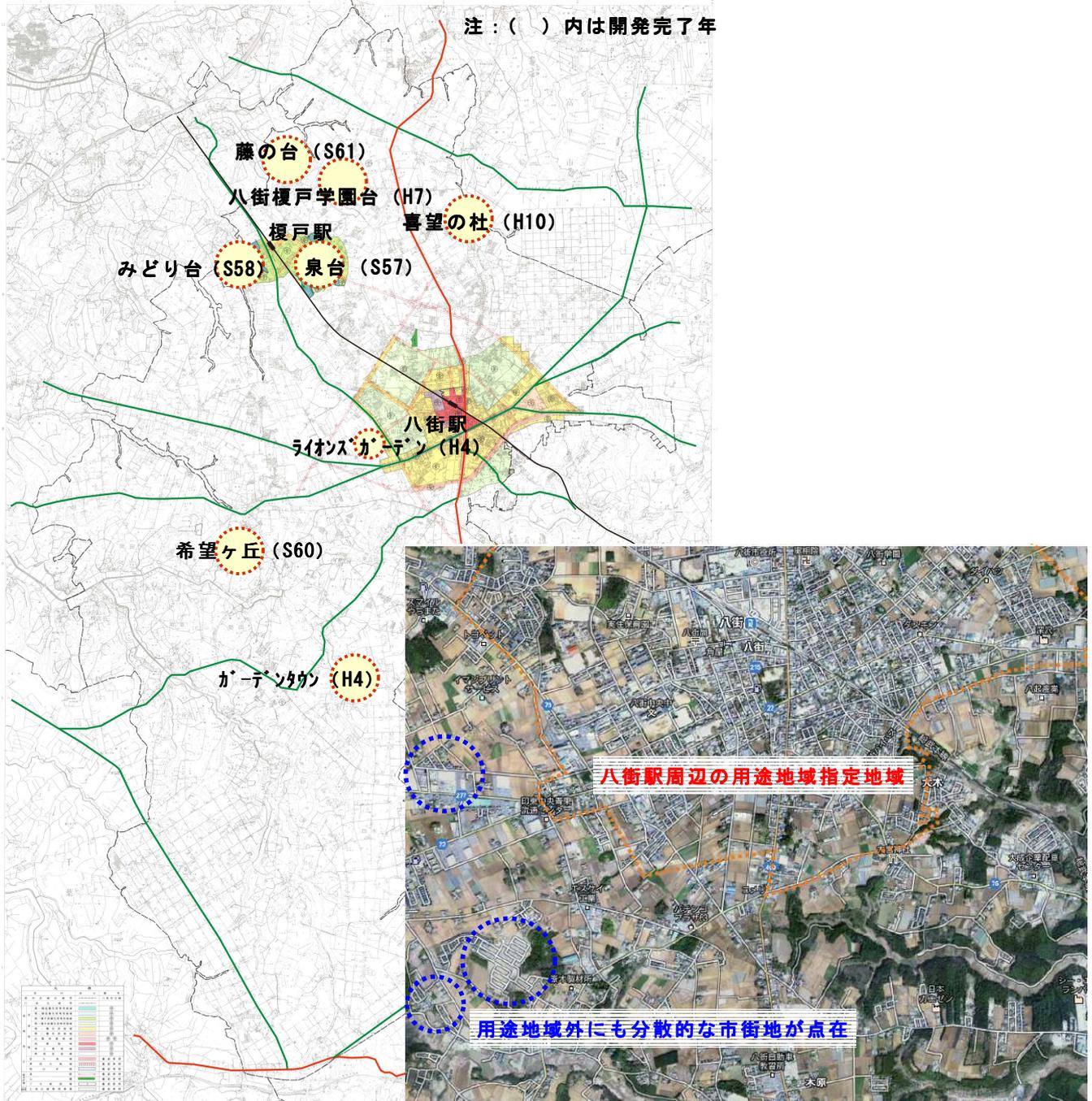
1. 八街市の公共交通の現状

1-1 八街市の地域特性

(1) 市街地形成の状況

- ・八街市の市街地は、八街駅、榎戸駅周辺の用途地域が指定されている区域にまとまりがみられるほか、市内の広い範囲で団地開発が進められ、分散的な市街地が形成されている。その中でも大規模な団地開発地は、周辺の行政区から独立し、単独での地域コミュニティを形成している。
- ・これは、市が非線引きの都市計画区域であるため、用途地域が指定されている地域以外においても宅地開発が比較的容易であることによっている。
- ・上記のような市街地の形成により、市内全域に小規模な住宅団地が点在し、市内の交通需要は分散的なものとなっている。

図 1-1 八街市内の用途地域指定と大規模な団地開発地の位置図



(2) 道路の整備状況と交通量

○幹線道路の整備状況

- ・市の道路網は、八街駅周辺を中心として、国道409号、主要地方道八街三里塚線、八街八日市場線、千葉八街横芝線、成東酒々井線、千葉川上八街線、県道八街神門線が放射方向に通るネットワークとなっている。
- ・なかでも、八街駅南部の八街十字路（国道409号×主要地方道千葉八街横芝線）に交通が集中しており、JR総武本線踏切があることも影響し、交通渋滞が発生している。この八街十字路付近は、路線バス・ふれあいバスの複数の路線が通っており、バスの定時運行に影響を与えている可能性がある。
- ・この八街十字路の交通混雑を緩和するために、主要地方道千葉八街横芝線のバイパス事業が進められており、平成23年5月に一部供用された。

○幹線道路の交通量（平成22年道路交通センサス）

- ・国道409号＝18,943台/日、混雑度1.56
- ・千葉川上八街線＝12,911台/日、混雑度1.07
- ・千葉八街横芝線＝10,507～11,211台/日、混雑度0.98～1.52

表 1-1 混雑度の目安

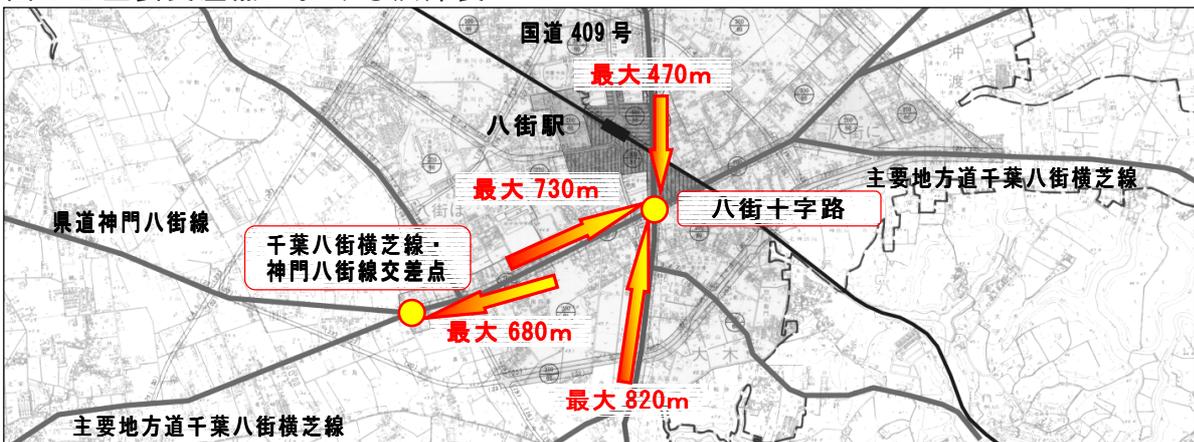
混雑度	交通状況
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
1.25～1.75	ピーク時間のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態。
1.75以上	慢性的な混雑状態。

資料：道路の交通容量（社団法人日本道路協会）

○主要道路（国道409号、千葉八街横芝線）の渋滞長（平成23年度市道整備計画検討業務）

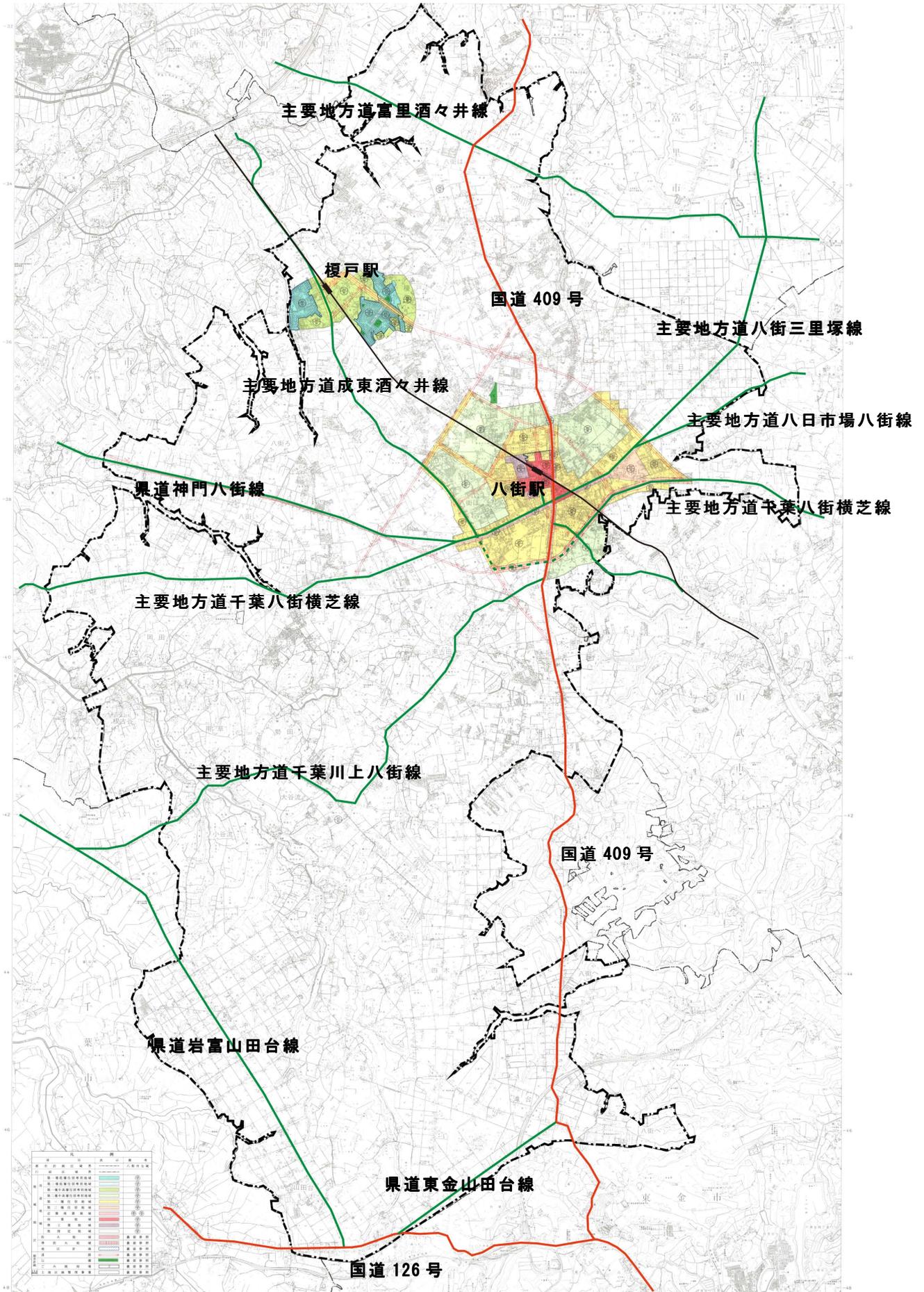
- ・八街十字路（国道409号×千葉八街横芝線）
 - －千葉八街横芝線東行きで最大730mの渋滞が発生
 - －国道409号北行きで最大820m、南行きで最大470mの渋滞が発生
 - ・千葉八街横芝線・神門八街線交差点（千葉八街横芝線×神門八街線）
 - －千葉八街横芝線西行きで最大680mの渋滞が発生
- *上記渋滞長の調査日は平成23年10月の平日

図 1-2 主要交差点における渋滞長



資料：平成23年度「市道整備計画検討業務」：八街市

图 1-3 幹線道路網図



(3) 主要な公共施設等の分布状況

1) 主要な公共施設等の分布

○主要な公共施設

- ・市役所・総合保健福祉センター、老人福祉センター、市立図書館、中央公民館は、八街駅周辺の用途地域内及び隣接地に立地している。八街駅からの直線距離をみると、駅からの徒歩圏と考えられる1 km以内に立地しているのは市役所のみで、他の施設は、駅からの徒歩圏外に立地している。
- ・市スポーツプラザは、市内西部の主要地方道千葉八街横芝線沿いに立地している。

○医療施設

- ・市内には、八街総合病院、海保病院、長谷川病院、南八街病院の4つの病院が立地している。これらの病院のうち海保病院、長谷川病院は、八街駅周辺の用途地域に立地しているものの駅から1 km以遠の徒歩圏外となっている。八街総合病院、南八街病院は用途地域外の市北部、南部に立地している。

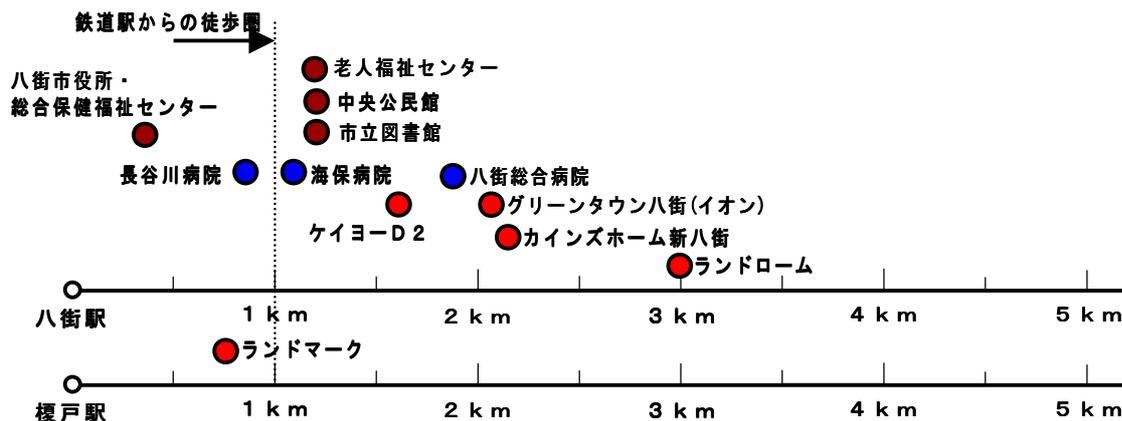
○商業施設

- ・平成23年12月末日現在、大規模小売店舗名簿に登録され、開店している小売店舗は、22店舗で、このうち比較的規模の大きな店舗（イオン、カインズ、ケイヨーD2、ランドマーク、ランドローム等）は、国道409号、主要地方道成東酒々井線、千葉川上八街線等の幹線道路沿いに立地している。

○鉄道駅からの距離圏

- ・上記の主要な公共施設、医療施設、商業施設の立地場所を鉄道駅からの距離圏でみると、その殆どが1 km以遠であり、鉄道駅からの徒歩圏外に立地している。

図 1-4 主要施設の鉄道駅からの距離圏



2) 公営住宅

- ・県営住宅は、八街、八街第2、八街氷川の3か所（計192戸）
- ・市営住宅は、実住、榎戸、富士見、笹引、文違、朝陽、九十九路、長谷の8か所（計 戸）

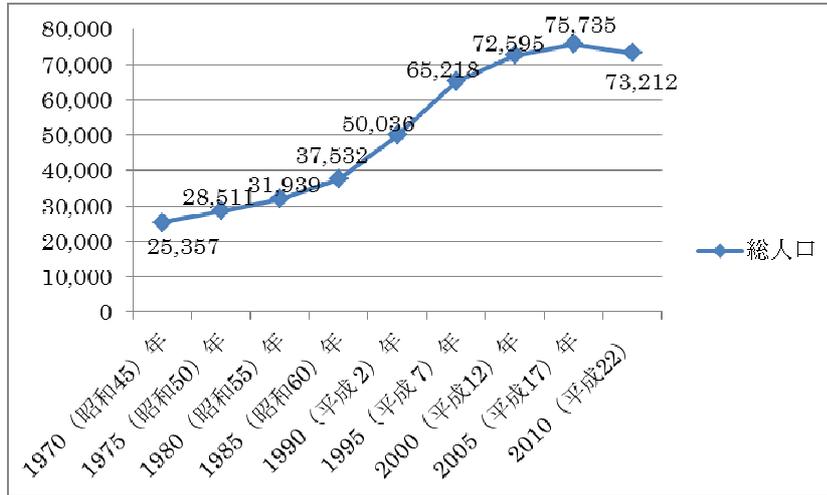
1-2 潜在需要となる人口動向

(1) 人口の推移

○総人口の推移（国勢調査）

- ・平成 22 年国勢調査による市の総人口は 73,212 人で、平成 17 年人口 75,735 人をピークに以降減少傾向にある。

図 1-6 総人口の推移

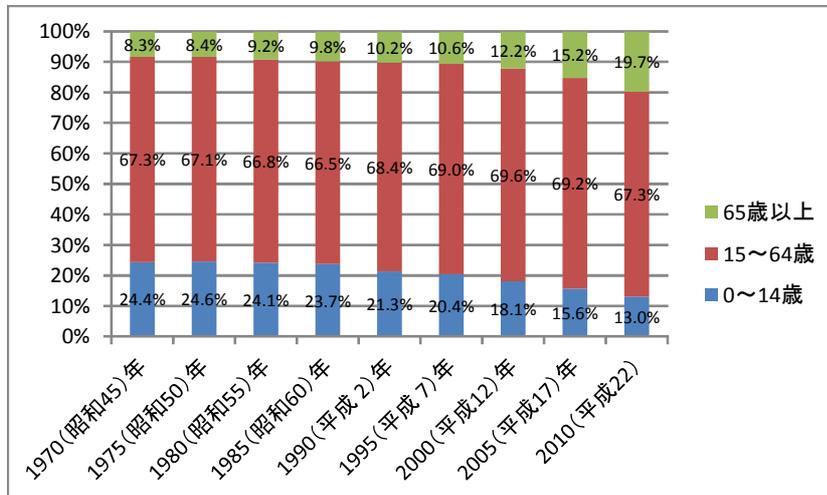


資料：国勢調査

○年齢階層別人口の推移

- ・平成 22 年国勢調査による市の年齢階層別人口の構成比は、0～14 歳 13.0%、15～64 歳 67.3%、65 歳以上 19.7%である。
- ・65 歳以上人口は、平成 22 年に 14,447 人で、平成 12 年の 8,886 人に比べ、5,561 人増加しており、急速に高齢化が進行している。
- ・0～14 歳人口は、平成 22 年に 9,526 人で、平成 12 年の 13,138 人に比べ、3,612 人減少しており、少子化が進行している。

図 1-7 年齢階層別人口の推移



資料：国勢調査

○地区別の人口の推移、少子高齢化の状況

(人口の推移 (H24/H19))

- ・人口増加傾向の地区 = 主に八街駅、榎戸駅周辺で大規模団地以外の地区
- ・人口減少傾向の強い地区 = 主に市内南部の地区、開発時期の早い大規模団地地区

(高齢化の傾向)

- ・高齢化傾向の強い地区 = 主に市内南部の地区
- ・高齢化傾向の緩い地区 = 主に開発時期の新しい大規模団地地区

表 1-2 地区別人口の推移と少子高齢化の状況

	平成 24 年 3 月 31 日				平成 19 年 3 月 31 日			平成 24 年 3 月 31 日				平成 19 年 3 月 31 日	
	総人口 (人)	0~14歳 (%)	15~64歳 (%)	65歳以上 (%)	総人口 (人)	H24/H19		総人口 (人)	0~14歳 (%)	15~64歳 (%)	65歳以上 (%)	総人口 (人)	H24/H19
一区	4,855	14.0%	65.6%	20.4%	4789	1.014	大谷流	651	11.1%	64.5%	24.4%	648	1.005
二区	4,945	11.9%	63.9%	24.2%	4896	1.010	小谷流	211	7.1%	63.0%	29.9%	230	0.917
三区	2,396	9.1%	61.1%	29.8%	2550	0.940	根古谷	218	8.7%	67.4%	23.9%	227	0.960
四区	3,352	15.6%	67.5%	16.9%	3247	1.032	岡田	89	11.2%	56.2%	32.6%	91	0.978
五区	1,547	13.1%	65.2%	21.7%	1544	1.002	用草	465	10.3%	63.2%	26.5%	482	0.965
六区	3,260	12.6%	67.3%	20.1%	3226	1.011	勢田	1,096	15.4%	67.2%	17.3%	1150	0.953
七区	566	10.6%	66.1%	23.3%	603	0.939	東吉田	3,467	12.9%	69.3%	17.8%	3598	0.964
文違	6,387	13.9%	67.4%	18.6%	6308	1.013	吉倉	1,455	14.8%	66.9%	18.3%	1459	0.997
住野	4,077	12.7%	67.0%	20.3%	4290	0.950	砂	952	11.7%	68.0%	20.4%	1002	0.950
榎戸	3,586	14.1%	69.2%	16.7%	3541	1.013	上砂	710	10.1%	63.9%	25.9%	782	0.908
富山	3,641	15.4%	67.8%	16.9%	3744	0.972	真井原	1,793	13.9%	69.8%	16.3%	1821	0.985
大関	1,126	9.7%	69.4%	21.0%	1186	0.949	泉台	2,141	6.9%	74.8%	18.3%	2317	0.924
西林	2,597	11.5%	67.3%	21.1%	2732	0.951	みどり台	1,055	7.0%	71.1%	21.9%	1113	0.948
夕日丘	4,201	11.5%	67.1%	21.4%	4504	0.933	希望ヶ丘	1,069	7.3%	77.6%	15.1%	1152	0.928
四木	1,075	10.5%	64.5%	25.0%	1102	0.975	藤の台	868	8.3%	76.3%	15.4%	947	0.917
滝台	1,046	8.5%	61.1%	30.4%	1149	0.910	ガーデンタウン	768	7.7%	84.4%	7.9%	844	0.910
山田台	1,736	11.3%	62.2%	26.5%	1823	0.952	ライオンズガーデン	272	9.9%	82.4%	7.7%	303	0.898
沖	1,548	10.7%	62.9%	26.4%	1622	0.954	喜望の社	691	28.9%	67.7%	3.3%	708	0.976
朝日	3,345	11.0%	70.4%	18.6%	3532	0.947	八街・榎戸学園台	369	20.1%	75.9%	4.1%	373	0.989
大東	1,815	9.7%	66.6%	23.7%	1799	1.009	合計	75,441	12.3%	67.5%	20.2%	77434	0.974

資料：住民基本台帳＋外国人登録人口

図 1-8 地区別の人口増減と高齢化の状況

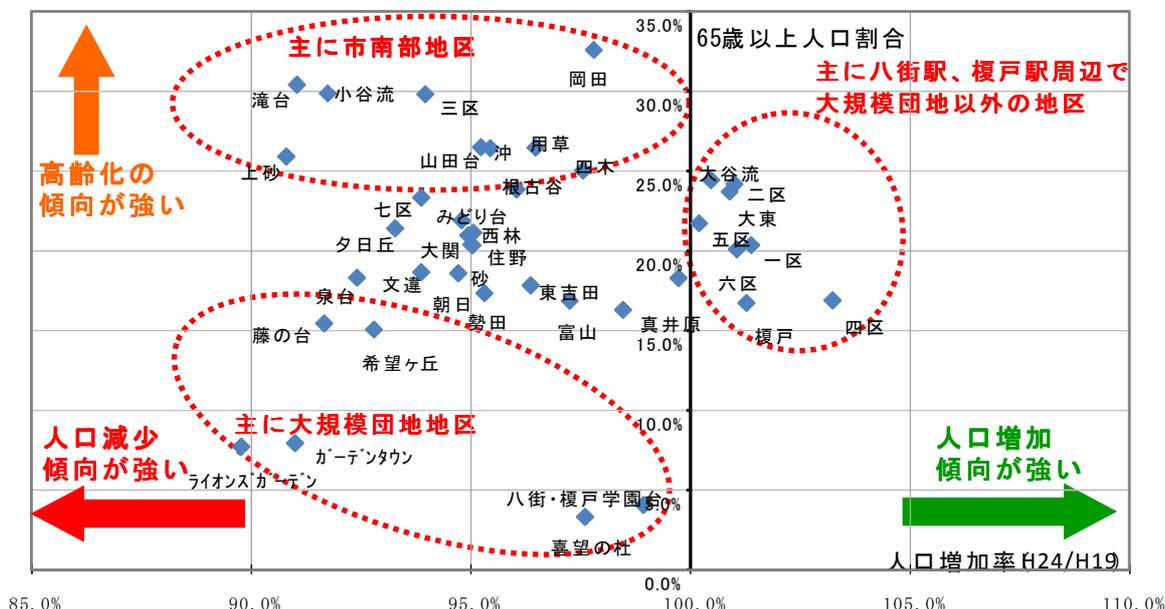
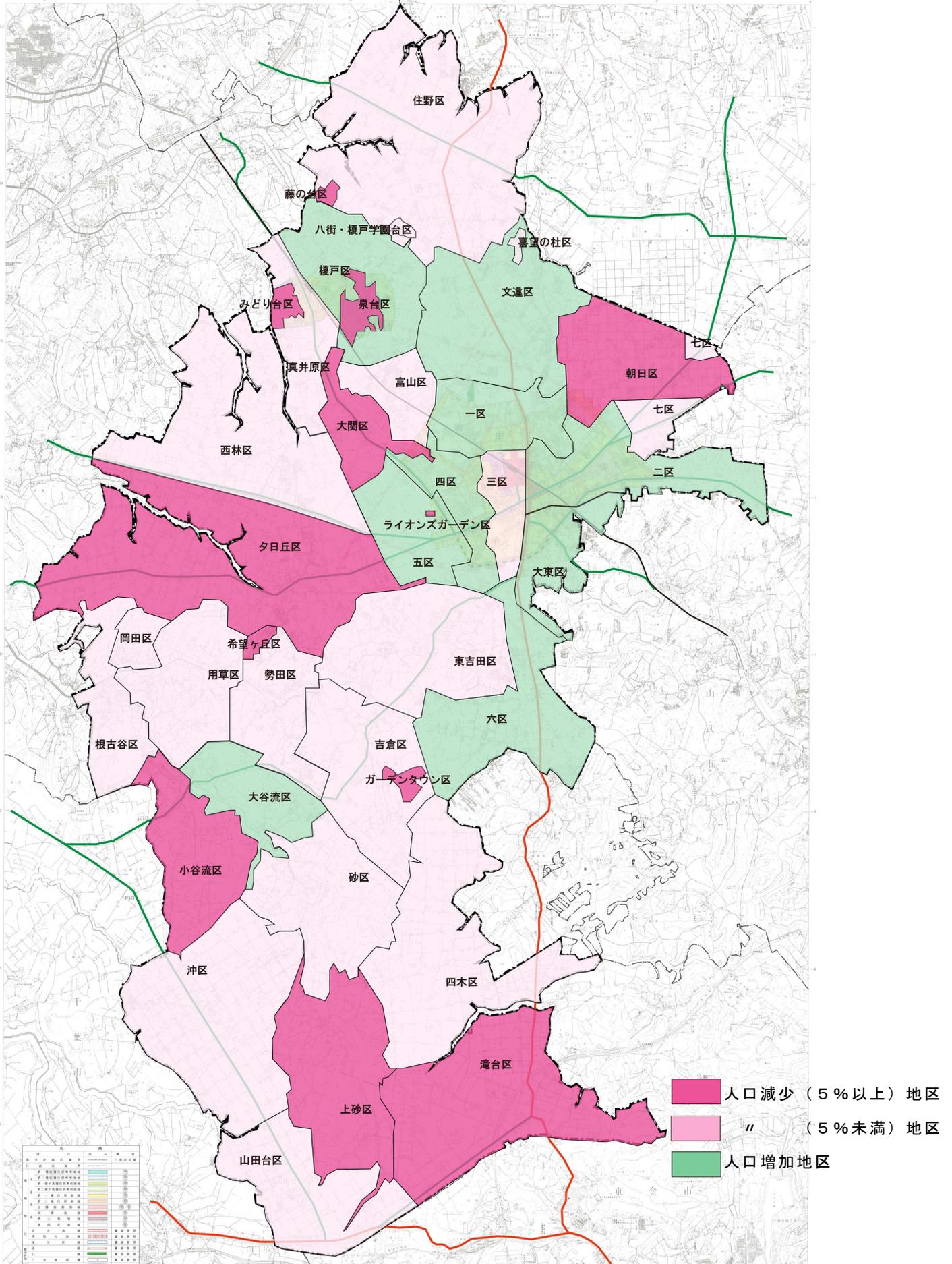


図 1-9 地区別の人口増減の状況

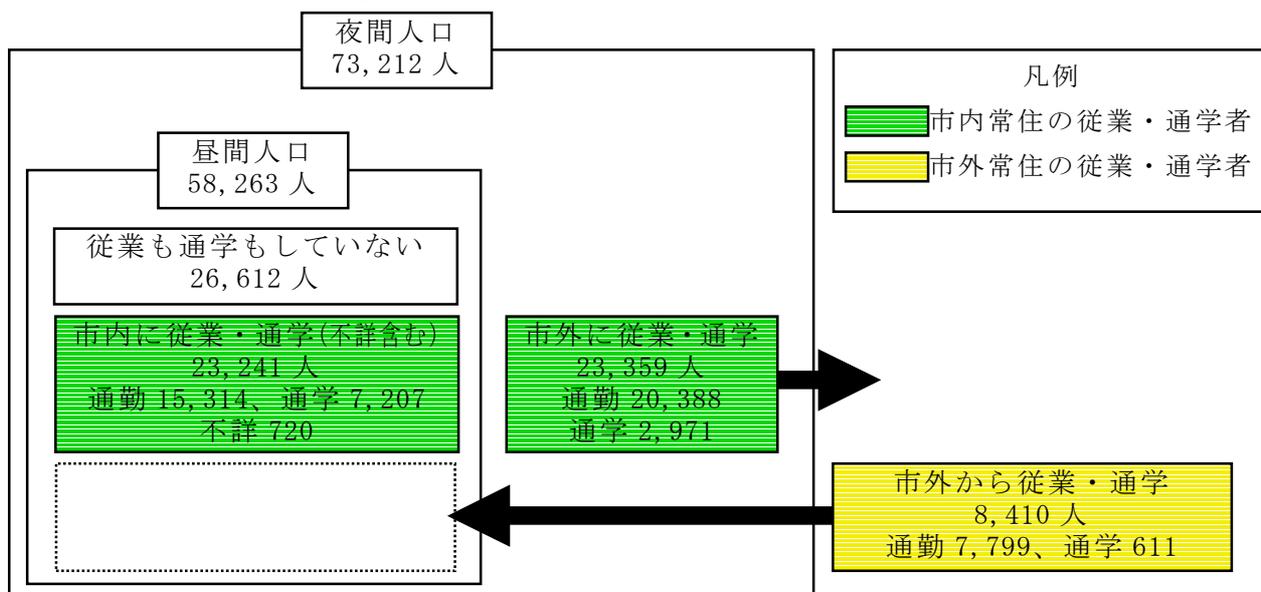


(2) 通勤・通学の状況

○八街市の通勤、通学者状況

- ・平成 22 年の市の常住人口 73,212 人のうち、従業又は通学を行っているものは、46,600 人で、その約半数（23,359 人、50.1%）が市外に従業・通学している。
- ・一方、市外から市内に従業・通学しているものは 8,410 人で、市の昼間人口は、58,263 人となっている。

図 1-11 八街市の通勤通学の状況（平成 22 年）



資料：平成 22 年国勢調査

○通勤、通学者の流出入先の状況

（市外に従業・通学するものの流動）

- ・八街市に常住する通勤者の通勤先は、千葉市が 27.6%で最も多く、次いで佐倉市、成田市、東京都への通勤が多くなっている。
- ・八街市に常住する通学者の通勤先は、千葉市が 31.8%で最も多く、次いで東京都、佐倉市、四街道市への通学が多くなっている。

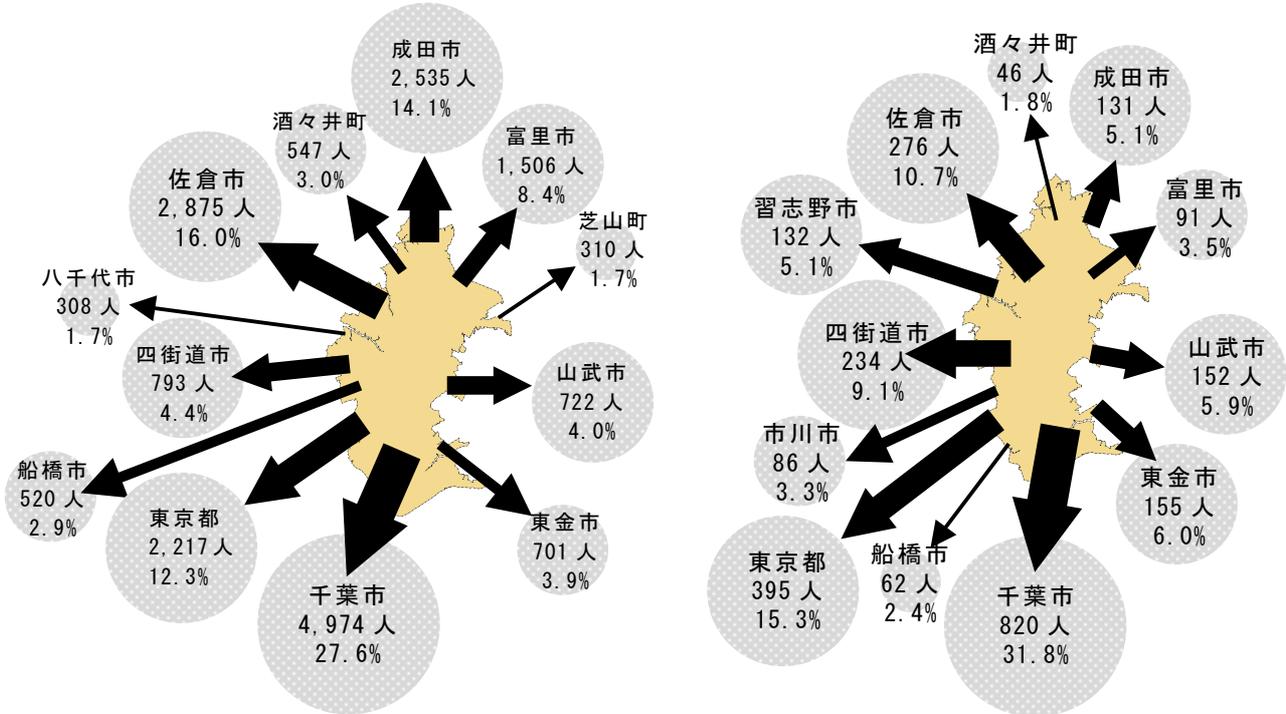
（市外から従業・通学するものの流動）

- ・市外からの通勤者の常住地は、山武市が 22.4%で最も多く、次いで千葉市、東金市、佐倉市からの通勤が多くなっている。
- ・市外からの通学者の常住地は、富里市が 22.4%で最も多く、次いで山武市、四街道市、佐倉市からの通学が多くなっている。

図 1-12 通勤通学者の流動状況

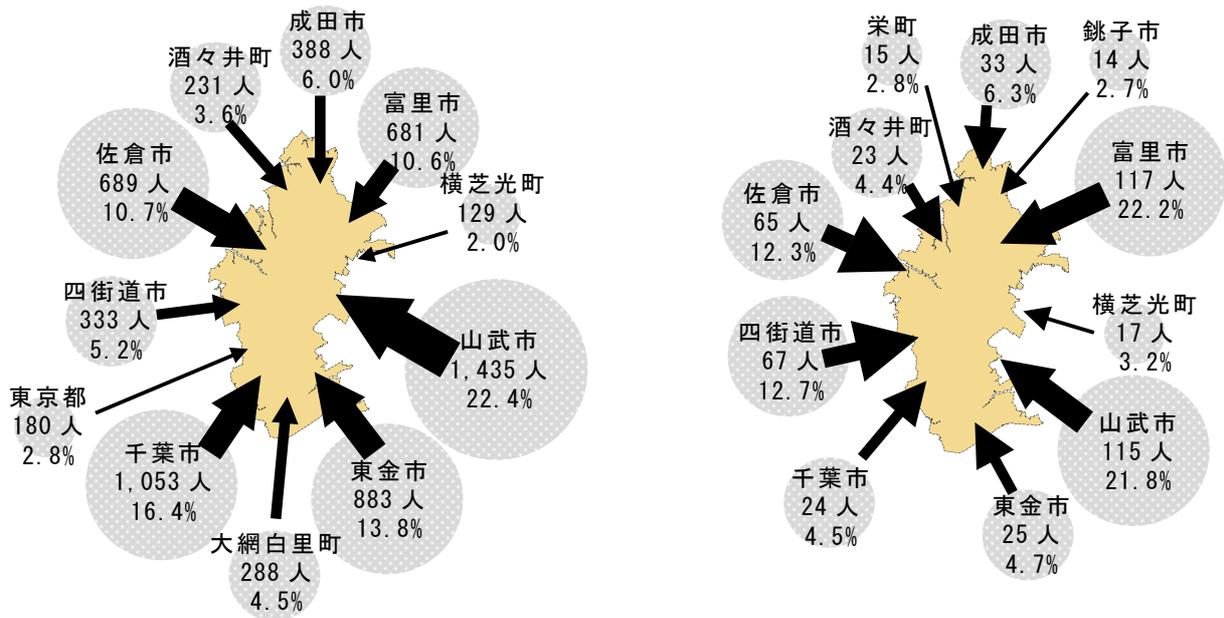
(常住地ベース (市に住む方の流動))

- ・通勤：千葉市(27.6%)、佐倉市(16.0%)、成田市(14.1%)、東京都(12.3%)への通勤が多い
- ・通学：千葉市(31.8%)、東京都(15.3%)、佐倉市(10.7%)、四街道市(9.1%)への通学が多い



(常住地ベース (市に住む方の流動))

- ・通勤：山武市(22.4%)、千葉市(16.4%)、東金市(13.8%)、佐倉市(10.7%)からの通勤が多い
- ・通学：富里市(22.2%)、山武市(21.8%)、四街道市(12.7%)、佐倉市(12.3%)からの通学が多い



(3) 移動制約者の状況

・平成22年度末時点における八街市の要介護（要支援）認定者数等の状況は、以下のとおりで、どれも前年同月より増加する傾向にある。

：要介護（要支援）認定者数＝1,922人（前年同月より＋66人）

：身体障害者手帳発行者数＝2,222人（前年同月より＋72人）

：療育手帳発行者数＝524人（前年同月より＋29人）

：精神障害者保健福祉手帳交付者数＝304人（前年同月より＋44人）

表 1-3 移動制約者の状況

(表1) 要介護（要支援）認定者数(H23/3/31現在 単位:人)									提供:介護保険課
区分	現在日	要支援1	要支援2	要介護1	要介護2	要介護3	要介護4	要介護5	合計
第1号被保険者	H22.3.31	87	266	309	287	287	259	241	1,736
	H23.3.31	98	211	327	340	301	280	243	1,800
	増減	11	▲55	18	53	14	21	2	64
第2号被保険者	H22.3.31	6	15	11	31	21	18	18	120
	H23.3.31	3	17	15	32	17	22	16	122
	増減	▲3	2	4	1	▲4	4	▲2	2
合計	H22.3.31	93	281	320	318	308	277	259	1,856
	H23.3.31	101	228	342	372	318	302	259	1,922
	増減	8	▲53	22	54	10	25	0	66

(表2) 身体障害者手帳発行状況(H23/3/31現在 単位:人)				提供:福祉課
等級	H21年度	H22年度	増減	
1級	687	718	31	
2級	381	397	16	
3級	345	352	7	
4級	446	467	21	
5級	131	131	0	
6級	160	157	▲3	
合計	2,150	2,222	72	

(表3) 療育手帳発行状況(H23/3/31現在 単位:人)				提供:福祉課
年度	H21年度	H22年度	増減	
人数	495	524	29	

(表4) 精神障害者保健福祉手帳交付状況(H23/3/31現在 単位:人)						提供:福祉課
等級	現在日	1級	2級	3級	合計	
人数	H22.3.31	47	160	53	260	
	H23.3.31	46	182	76	304	
	増減	▲1	22	23	44	

1-3 市内の交通実態

(1) 市民等の交通実態

(パーソントリップ調査の傾向分析)

1) 発生集中交通量

- ・市の日平均の発生集中交通量は、平成20年に28.1万トリップ[°]で、平成10年と比べやや増加する傾向にある。
- ・交通目的別では、帰宅を除けば、通勤(自宅-勤務)が4.5万トリップ[°]で最も多く、次いで私事が4.0万トリップ[°]が多い。平成10年と比べ、この2目的の増加傾向が強い。

表 1-4 八街市の交通目的別発生集中交通量

交通目的	平成20年 (トリップ [°] エント [°])	平成10年 (トリップ [°] エント [°])	平成20-10年
自宅-勤務	44,678	35,315	9,363
自宅-通学	21,498	24,722	-3,224
自宅-業務	5,914	10,828	-4,914
自宅-私事	40,109	43,929	-3,820
帰宅	116,037	114,278	1,759
勤務・業務	12,044	11,280	764
私事	29,615	20,633	8,982
不明	10,696	-	-
計	280,591	260,985	19,606

資料：平成20年、10年パーソントリップ調査

2) 交通目的別交通手段別発生集中交通量

- ・通学を除く交通目的で、自動車利用が最も多い。中でも「勤務・業務」「私事」で自動車利用が8割を超えている。
- ・通学目的では、徒歩が5割と多くなっている。

表 1-5 八街市の交通目的別の交通手段の割合

平成20年	鉄道	路線バス	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他	不明	計
自宅-勤務	15.7%	0.0%	71.6%	0.5%	3.8%	4.8%	0.0%	3.6%	100.0%
自宅-通学	9.9%	0.0%	11.1%	0.0%	25.6%	50.3%	0.0%	3.0%	100.0%
自宅-業務	10.1%	0.0%	68.3%	8.5%	6.3%	6.8%	0.0%	0.0%	100.0%
自宅-私事	2.3%	0.5%	79.5%	0.3%	9.2%	4.7%	0.3%	3.2%	100.0%
帰宅	9.0%	0.4%	63.7%	0.5%	9.3%	13.2%	0.1%	3.8%	100.0%
勤務・業務	1.6%	0.0%	88.7%	4.5%	1.1%	4.1%	0.0%	0.0%	100.0%
私事	1.6%	0.0%	81.7%	0.7%	6.6%	6.5%	0.0%	2.8%	100.0%
不明	3.3%	0.0%	73.1%	0.0%	7.8%	1.1%	0.0%	14.7%	100.0%
計 (トリップ [°] 数)	7.9%	0.2%	66.6%	0.8%	8.9%	11.8%	0.1%	3.7%	100.0%
	22,157	624	186,862	2,187	25,034	33,199	208	10,320	280,591

資料：平成20年パーソントリップ調査

3) 交通手段別目的地別発生交通量

○目的地

- ・市内から発生する日平均の交通量は、14.0万トリップ[°]で、62.9%が市内を目的地としている。
- ・市外の目的地では、千葉市が1.1万トリップ[°]で最も多く、次いで佐倉市、山武市への交通が多くなっている。

○目的地別の交通手段

- ・市内を目的地とする交通の手段は、自動車が61.5%を占め、次いで徒歩、自転車が多い。
- ・市外においても、東京都を目的地とする交通で鉄道が78.9%を占めているほかは、自動車利用が最も多くなっている。

表 1-6 八街市の目的地別交通手段別発生交通量

平成 20 年	発生交通量 (トリップ)	構成比
八街市内	87,992	62.9%
千葉市	10,540	7.5%
佐倉市	5,699	4.1%
山武市	5,161	3.7%
成田市	4,450	3.2%
富里市	4,326	3.1%
東金市・九十九里町	2,700	1.9%
その他県内	13,363	9.5%
千葉県内計	134,231	95.9%
東京都	4,316	3.1%
その他	1,387	1.0%
計	139,934	100.0%

平成 20 年	鉄道	路線バス	自動車	2 輪車	自転車	徒歩	その他	不明	計
八街市内	1.0%	0.4%	61.5%	0.8%	13.3%	18.4%	0.1%	4.5%	100.0%
千葉市	22.9%	0.0%	74.8%	0.0%	0.0%	1.0%	0.0%	1.3%	100.0%
佐倉市	11.8%	0.0%	83.4%	0.0%	3.0%	0.0%	0.0%	1.8%	100.0%
山武市	2.4%	0.0%	84.9%	2.1%	6.5%	0.0%	0.0%	4.0%	100.0%
成田市	12.9%	0.0%	81.4%	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	3.0%	100.0%
富里市	0.0%	0.0%	89.1%	3.7%	4.3%	0.0%	0.0%	2.8%	100.0%
東金市・九十九里町	0.0%	0.0%	94.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.7%	100.0%
その他県内	18.6%	0.0%	76.2%	0.0%	0.8%	2.6%	0.0%	1.8%	100.0%
千葉県内計	5.3%	0.2%	68.1%	0.8%	9.3%	12.5%	0.1%	3.8%	100.0%
東京都	78.9%	0.0%	19.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%	100.0%
その他	24.2%	0.0%	75.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
計	7.8%	0.2%	66.6%	0.7%	8.9%	11.9%	0.1%	3.7%	100.0%

資料：平成 20 年パーソントリップ調査

4) 鉄道駅別端末交通手段別交通量

- ・駅端末の交通手段は、八街駅、榎戸駅ともに、徒歩が最も多く、次いで自転車が多い。
- ・路線バスは、八街駅で2.1%、榎戸駅で1.4%と少数となっている。

表 1-7 八街市の目的地別交通手段別発生交通量

	榎戸駅		八街駅	
	トリップ数	構成比	トリップ数	構成比
路線バス	82	1.4	288	2.1
乗用車	562	9.8	2,466	18.2
軽乗用車	246	4.3	626	4.6
貨物自動車・軽貨物車	0	0	0	0
自家用・貸切りバス	148	2.6	0	0
タクシー・ハイヤー	0	0	140	1.0
自動二輪車・原動機付き自転車	0	0	202	1.5
自転車	1,432	25.0	4,496	33.1
徒歩	3,258	56.9	5,345	39.4
その他	0	0	0	0
不明	0	0	0	0
計	5,728	100	13,563	100

資料：平成 20 年パーソントリップ調査

(2) 公共交通の実態

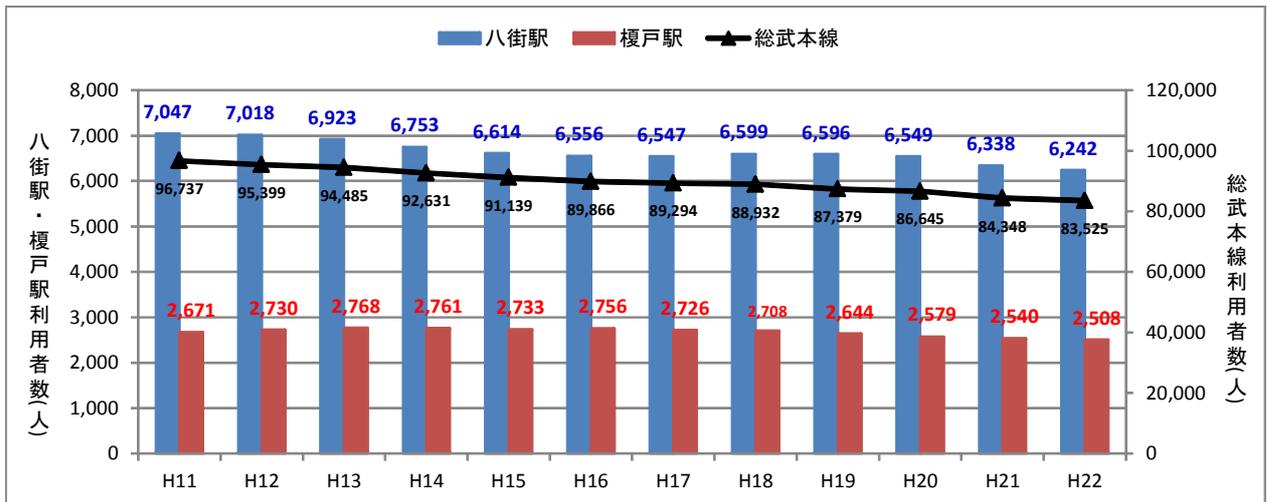
1) 鉄道

・利用者数：平成 22 年度における「八街駅」「榎戸駅」の 1 日の乗車人員は 8,750 人／日（八街駅 6,242 人/日、榎戸駅 2,508 人/日）。

：両駅とも乗車人員は減少傾向にある。

（平成 11 年度⇒22 年度の減少率：10.0%（八街駅 11.4%、榎戸駅 6.1%）。）

図 1-13 鉄道駅別日平均乗車人員



2) 路線バス

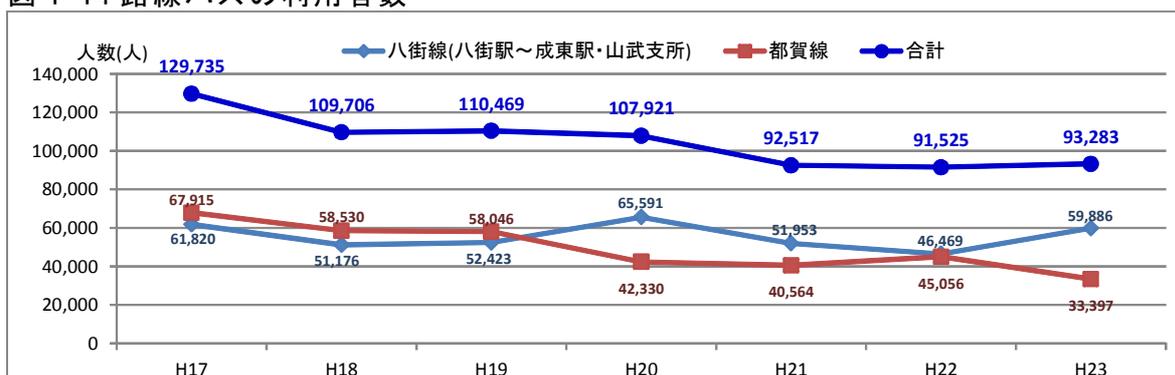
○路線、運行本数、利用者数

- ・ 路線 : 八街駅を発着する 5 路線(※1)及び国道 126 号沿いの 1 路線(千葉線)。
(※1)八街線(八街駅～成東駅・山武支所)、都賀線(八街駅～都賀駅)、八街循環線、住野線(八街駅～京成成田駅)、八街線(八街駅～東金駅)
- ・ 運行本数(八街駅を発着する路線のみ)
: 八街駅発着の 5 路線の運行本数は、合計で 48 往復/日(平日)
— 八街線(成東駅・山武支所)11 往復、都賀線 8 往復、八街循環線 8 往復、住野線 16 往復、八街線(東金駅)5 往復
- ・ 利用者数 : 平成 23 年度の利用者数(八街線(成東駅・山武支所)、都賀線のみ)は約 93,283 人。
: 利用者数は減少傾向にある。(平成 17 年度⇒平成 23 年度の減少率 : 28.1%)
- ・ 路線の統廃合
: 平成 15 年以降、八街駅を発着する路線の廃止・路線縮小が進んできている(平成 15 年度～19 年度の間で、7 路線が廃止・路線縮小)。

○市の費用負担

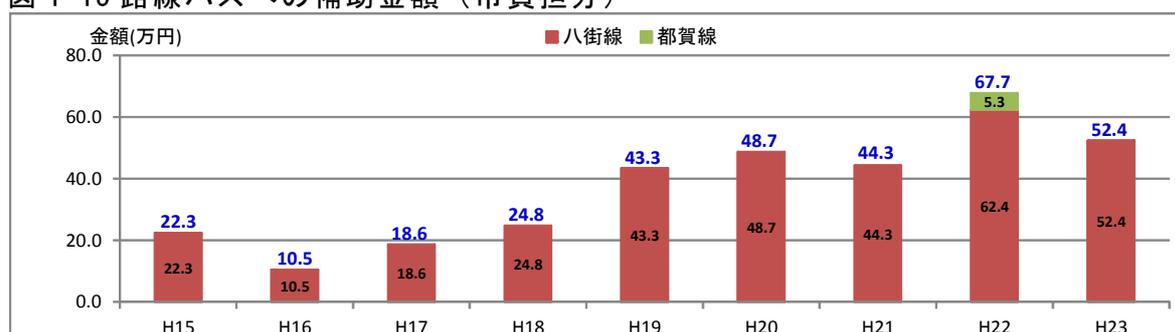
- ・ 平成 23 年度の路線バスへの補助金額は 52.4 万円。平成 16 年度以降、補助額は増加傾向。

図 1-14 路線バスの利用者数



資料 : 八街市資料

図 1-15 路線バスへの補助金額 (市負担分)



資料 : 八街市資料

表 1-8 路線バスの統廃合の状況 (平成 15 年以降)

年月	統廃合の状況
平成 15 年 3 月	神門線(田町車庫～京成佐倉駅～八街駅)の新田場入口～八街駅間の運行廃止 高崎線(田町車庫～京成佐倉駅～八街駅)の瓜坪～八街駅廃止
平成 15 年 9 月	八街南線(八街駅～中野操車場)の吉倉以南の区間、小間子線(八街駅～千城台)の内小間子～八街駅間が廃止され八街南線と小間子線を統合し八街循環線となる。 八街ハニワ台線(八街駅～ハニワ台車庫)路線廃止
平成 17 年 3 月	久能両国線(京成成田駅東口～八街駅)の武州～八街駅間を廃止
平成 19 年 3 月	日向線(八街駅～日向駅～成東駅)を山武支所前～八街駅に短縮し八街線に統合。

資料 : 八街市資料

3) ふれあいバス

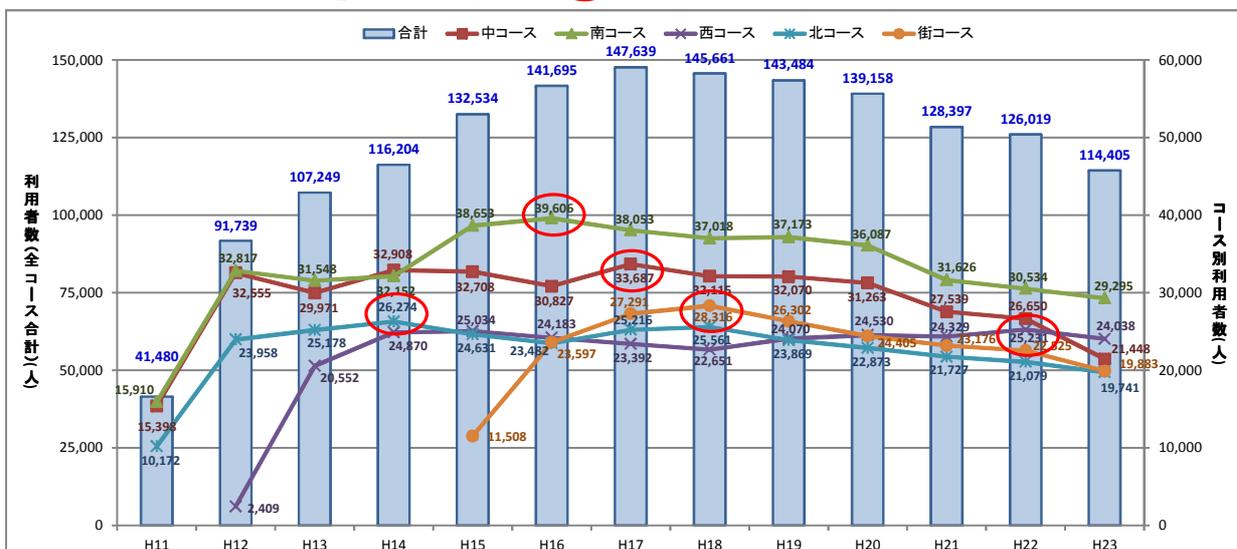
○路線、運行本数、利用者数

- ・ 路線 : 5 コース(北コース、中コース、南コース、西コース、街コース)
 ※平成 11 年 10 月運行開始(中、南、北の 3 コース)、平成 13 年 2 月西コース追加、平成 15 年 9 月東コース追加⇒平成 23 年 9 月街コースに変更
- ・ 運賃 : 一般 200 円、小中学生 100 円
- ・ 運行本数、利用者数、1 便(1 循環)あたりの所要時間

項目	全コース 合計	コース別					
		中コース	南コース	西コース	北コース	街コース	
運行本数	38 便/日	9 便/日	8 便/日	6 便/日	7 便/日	8 便/日	
うち八街駅,同北口乗入れ	32 便/日	5 便/日	8 便/日	6 便/日	5 便/日	8 便/日	
うち市役所乗入れ	22 便/日	2 便/日	5 便/日	5 便/日	5 便/日	5 便/日	
1 便(1 循環)あたりの 所要時間(※1)	—	83~88 分 (※2)	85~96 分	91~96 分 (※3)	89 分	34~42 分 (※4)	
利用者 数	平成 23 年度 実績(年間)	114,405 人	21,448 人	29,295 人	24,038 人	19,741 人	19,883 人
	日平均	313 人/日	59 人/日	80 人/日	66 人/日	54 人/日	54 人/日
	便平均	8.2 人/便	6.5 人/便	10.0 人/便	10.9 人/便	7.7 人/便	6.8 人/便
近年の傾向	<p>【全コース合計】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 17 年度の 147,639 人(405 人/日)をピークに利用者数は減少傾向 :平成 17 年度⇒平成 23 年度の減少率 : 22.5% <p>【コース別】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西コースを除き、いずれのコースも平成 14 年度~18 年度をピークに利用者は減少傾向。 ・ピーク時からの減少率は以下の通り(減少率の高い順)。 :中コース 36.3%(H17→H23)、街コース 29.8%(H18→H23) 南コース 26.0%(H16→H23)、北コース 21.9%(H14→H23) 						

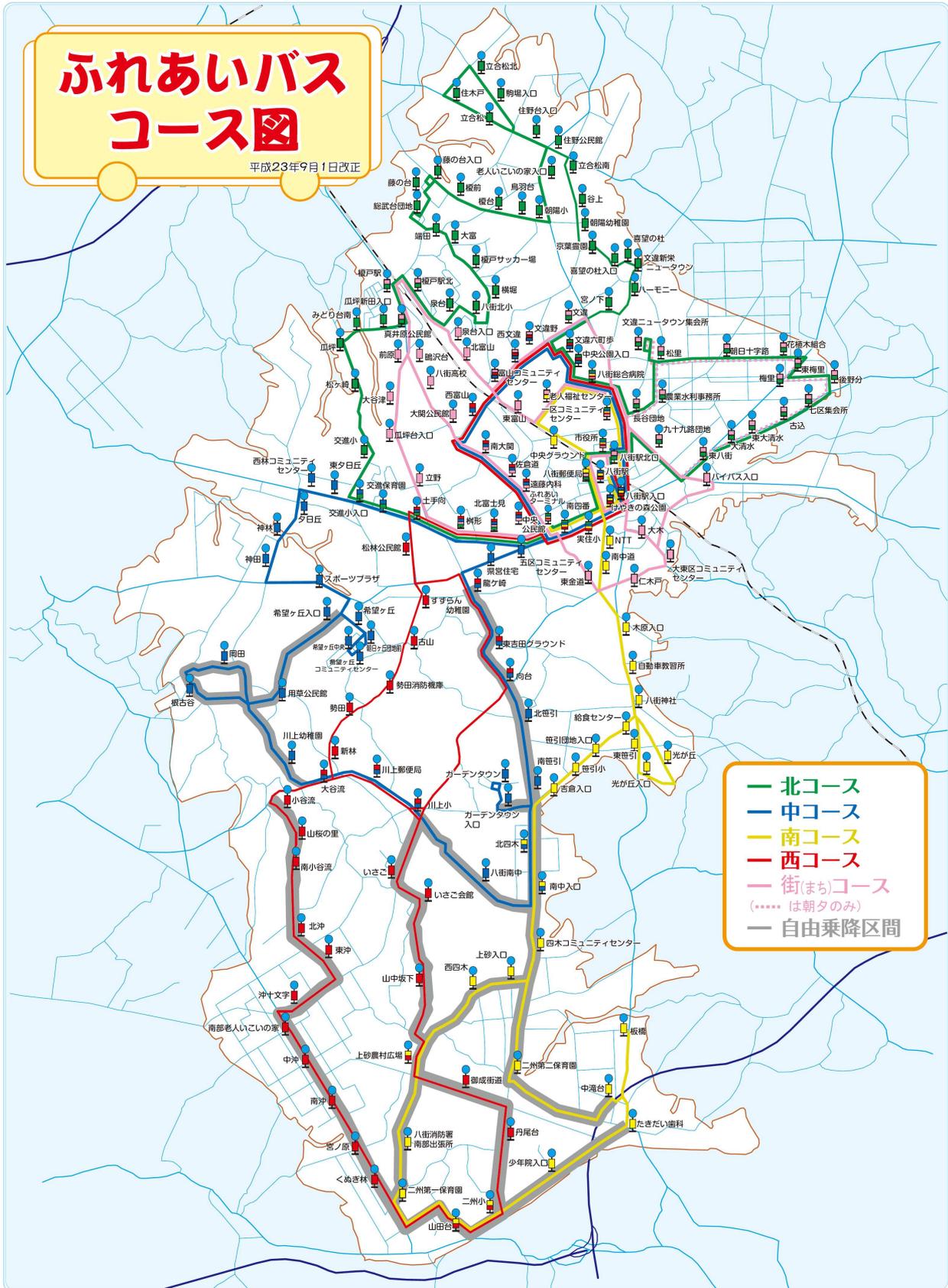
(※1)最も所要時間がかかるルートの場合(市中心部を循環⇒郊外⇒市中心部、市中心部⇒郊外⇒中心部を循環)循環ルートを取らない朝、夕の便(中心部⇒郊外、郊外⇒中心部)は除く
 (※2)市中心部を循環しないルート(市中心部⇒郊外⇒市中心部)の所要時間は 60 分
 (※3)市中心部を 2 回循環するルート(市中心部を循環⇒郊外⇒市中心部を循環)の所要時間は 116 分
 (※4)街コースについては 1 便あたりで 2 循環している便もあるため、1 循環あたりの所要時間としている、

図 1-18 「ふれあいバス」の利用者数(※○は各コースの利用者数がピークとなる年度)



資料 : 八街市資料

図 1-20 ふれあいバス路線図

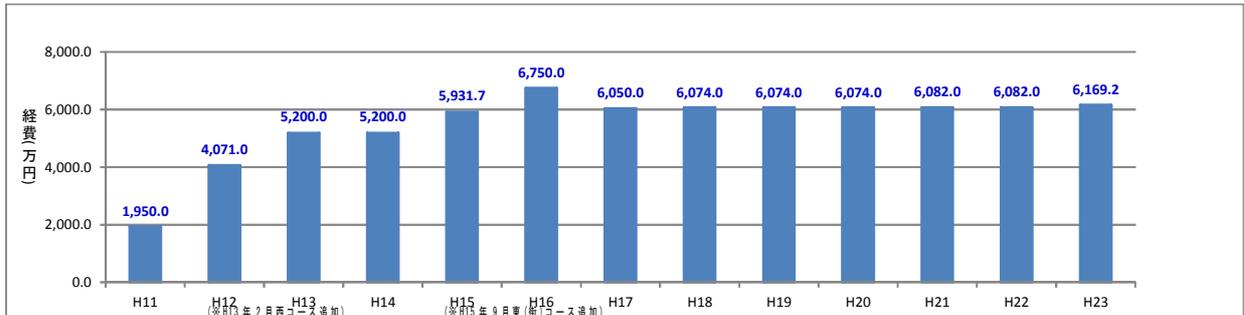


○市の費用負担

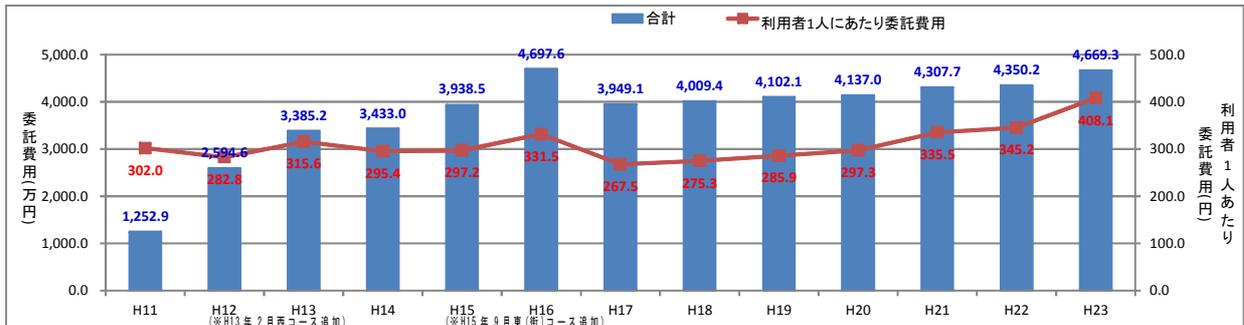
- ・ 運行経費：平成 23 年度の運行経費は 6,169 万円。平成 17 年以降横ばいで推移。
- ・ 委託費用(八街市負担金額)
 - ：平成 23 年度の委託費用は 4,669 万円。委託費用は平成 17 年以降増加傾向
 - ：平成 23 年度の利用者 1 人あたりの委託費用は 408 円で。増加傾向。

図 1-19 「ふれあいバス」の運行経費・委託費用

○運行経費



○委託費用



資料：八街市資料

○小学生のバスの利用(バス通学)状況

- ・市内の小学生のうち 138 人がバス(路線バス又はふれあいバス)通学を行っている。

表 1-9 小学生のバスの利用状況(1日あたり)

学校名	バス通学人数(人)	路線別通学人数			利用時間	
		人数(人)	路線		登校	下校
実住小学校	79	26	路線バス	八街線	○	○
		53	ふれあいバス	西コース		○
			路線バス	八街循環線 都賀線	○ ○	○(注) ○(注)
二州小学校	40	19	ふれあいバス	南コース	○	
八街東小学校	19	21	ふれあいバス	西コース	○	○
		1	ふれあいバス	街コース、北コース	○	○
川上小学校	不明	不明	ふれあいバス	西コース	○	
合計	138	—	—	—	—	—

注：基本下校にはふれあいバス西コース利用乗り切れない場合に路線バス使用。

：上記以外の朝陽小学校・交進小学校・二州小学校沖分校・笹引小学校・八街北小学校は利用なし

資料：八街市資料

○ふれあいバスの利用状況と他市との比較

- ・八街市の近隣の山武市、富里市、佐倉市、四街道市等でもコミュニティバスを運行しているが、平成 22 年度における、その利用者数は、八街市が最も多くなっている。

：八街市=126,019 人/年 ⇔ 山武市=54,513 人/年、富里市=13,360 人/年

佐倉市=47,723 人/年、四街道市=80,035 人/年

表 1-10 千葉県内のコミュニティバス(デマンドタクシーも含む)の運行状況(平成 22 年度)

(1) 市部 (系統数及び路線総キロは平成 22 年度末現在、利用者数は平成 22 年度中の数値)

市名	名称・愛称	系統数	路線総キロ(km)	利用者数(人)
千葉市	さらしなバス、おまごバス、いずみバス	3	68.03	159,589
市川市	市川市コミュニティバス	2	36.39	495,262
船橋市	船橋市地域公共交通活性化協議会における実証実験	4	10.00	50,441
館山市	廃止路線代替バス	2	45.49	21,904
木更津市	中郷富岡線	1	28.98	7,579
野田市	まめバス	6	130.10	348,167
茂原市	茂原市市民バス	4	89.66	16,924
成田市	成田市コミュニティバス	8	239.10	216,223
佐倉市	佐倉市循環バス、さくらデマンド交通	3	16.50	47,723
東金市	東金市市内循環バス(福岡路線・豊成路線)	2	45.60	18,157
旭市	旭市コミュニティバス	19	118.90	104,390
習志野市	ハッピーバス	4	28.50	470,188
植市	かしわ乗合ジャンボタクシー、かしわコミュニティバス	5	83.13	44,833
勝浦市	勝浦市民バス	3	37.50	8,954
市原市	あおぼす、コスモス南総	2	28.90	120,584
流山市	流山ぐりんバス	6	35.90	649,223
八千代市	公共施設循環バス「ぐるっと号」	4	95.27	72,661
我孫子市	あびバス	7	38.39	241,990
鴨川市	大学線、鴨川市コミュニティバス	7	60.00	53,054
鎌ヶ谷市	コミュニティバス「ききょう号」	4	59.60	71,909
君津市	小糸川循環線、中島・豊英線、大見・大和田・神門線、亀山線	4	90.17	239,731
富津市	富津市役所線、廃止代替路線バス	6	51.39	103,399
浦安市	おさんぽバス	2	15.00	1,269,720
四街道市	市内循環バス「ヨッピー」	2	14.46	80,035
袖ヶ浦市	デマンド型乗合タクシー	1	0.00	514
八街市	八街市内循環バス(通称:ふれあいバス)	5	199.60	126,019
印西市	ふれあいバス	4	106.00	154,306
白井市	白井市循環バス「ナッシー号」	4	98.80	139,758
富里市	さとバス	4	76.00	13,360
南房総市	市宮路線バス(富山線、富浦線)、廃止代替路線バス(平群線、丸線)、スクール混乗バス(大井細田~千歳線)、実証運行快速バス(うらら、デマンド型乗合いタクシー)	9	202.57	53,036
匝瑳市	匝瑳市内循環バス	6	130.25	70,714
香取市	佐原区循環バス、小見川区循環バス、山田区循環バス、栗原区循環バス、神里線、大倉線、上の台線、成田空港線、旭中本町線、北条線	13	384.29	108,489
山武市	山武市巡回バス、山武市基幹バス、山武市乗合タク	8	134.20	54,513
いすみ市	いすみ市路線バス、いすみシャトルバス、デマンド交通	10	182.00	81,822
計	34市	174	2,980.67	5,715,171

(2) 郡部 (系統数及び路線総キロは平成 22 年度末現在、利用者数は平成 22 年度中の数値)

町村名	名称・愛称	系統数	路線総キロ(km)	利用者数(人)
酒々井町	しすい ふれあいタクシー	8	0.00	30,295
栄町	町内循環バス	2	39.70	38,186
神崎町	神崎町循環バス きらきら号	3	54.60	9,567
多古町	多古町循環バス、多古-成田空港間シャトルバス	4	138.90	50,856
東庄町	外出支援バス	6	72.40	19,516
大網白里町	大網白里町コミュニティバス	2	22.90	22,099
芝山町	芝山ふれあいバス、空港シャトルバス、芝山ふれあいタクシー	3	48.30	124,430
横芝光町	横芝光町循環バス	5	179.38	37,662
一宮町	新にこごサービス	1	0.00	2,821
睦沢町	睦沢町民巡回バス	1	222.00	3,303
長柄町	長柄町民バス	6	184.80	7,746
長南町	長南町巡回バス	4	76.00	9,527
御宿町	御宿町民バス	1	15.00	1,537
船南町	船南町循環バス	1	32.00	14,537
計	14町	47	1,085.98	372,082
総計	34市14町	221	4,066.65	6,087,253

注) 乗合タクシーの場合、路線という概念はありませんが、以下の説明の便宜上、1系統と計上しています。

資料：千葉県HP資料

4) タクシー

- ・市内には2社の事業者、32台の車両が運行している

表 1-11 市内のタクシー事業者・車両数 平成 24 年 8 月現在

会社名	台数	乗務員
八街タクシー(株)	27 台	59 人
(有)相孝	5 台	10 人
合計	32 台	69 人

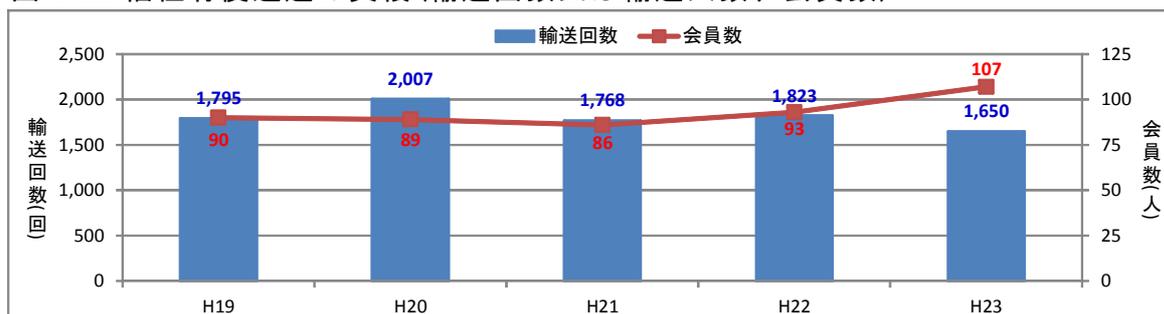
資料：八街市資料

5) 福祉有償運送(※)

(※)福祉有償運送：「要介護(要支援)認定者」、「障害者」を対象として、タクシー等の公共交通機関によっては十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、自家用自動車を使用して会員登録者(要介護(要支援)認定者、障害者)に対して行う有償のドア・ツー・ドアの個別輸送サービス。福祉有償運送を行う場合には、運輸支局長等の登録を受ける必要がある。

- ・ 運送団体・車両数
 - ：平成 23 年度時点で市内の福祉有償運送団体は 5 団体、車両は 22 台。
- ・ 料金
 - ：有料（料金は運送団体により異なる）
 - －運送料金：1 キロにつき 50～100 円(4～10 キロまでは 260～500 円の固定)
 - －運送以外料金(※)
 - ＝迎車・待機料金：300～500 円、介助料金：400～1000 円
 - －年会費・入会金(※)：2,400～3,000 円
 - (※)運送以外料金、会費・入会金の有無は運送団体により異なる。
- ・ 利用者数：平成 23 年度の会員数は 107 人、輸送回数は 1,650 回。
 - ：会員数は平成 21 年度以降増加傾向(平成 21 年度⇒平成 23 年度の増加率：24.4%)。
 - ：輸送回数は平成 20 年度以降減少傾向(平成 20 年度⇒平成 23 年度の減少率：17.8%)。

図 1-21 福祉有償運送の実績(輸送回数又は輸送人数、会員数)



資料：八街市資料

表 1-12 福祉有償運送の実績

年度	H19	H20	H21	H22	H23
運送主体数	5	5	5	5	5
運送自動車数(台)	16	22	21	21	22
会員数(人)	90	89	86	93	107
輸送回数又は輸送人数	1,795	2,007	1,768	1,823	1,650
走行キロ(km)	10,846.2	13,519.9	11,527.8	13,336.6	10,884.8
輸送収入(円)	1,297,295	2,033,895	1,878,500	1,806,695	1,573,620

資料：八街市資料

6) その他の公共輸送サービス

○福祉カー「ゆうあい号」(※)

(※)福祉カー「ゆうあい号」：「障害者・高齢者及びその家族」、「社会福祉団体・社会福祉施設・社会福祉ボランティア」を対象として、車いす乗降用リフト付のワゴン車の貸付サービス。なお、車両の運転については借受者が行う。

- ・利用者数：平成 22 年度の利用者数は 57 人
：平成 18 年度以降利用者数は減少傾向(平成 18 年度⇒平成 22 年度の減少率：56.5%)。
- ・料金：無料

表 1-13 福祉カーの利用状況

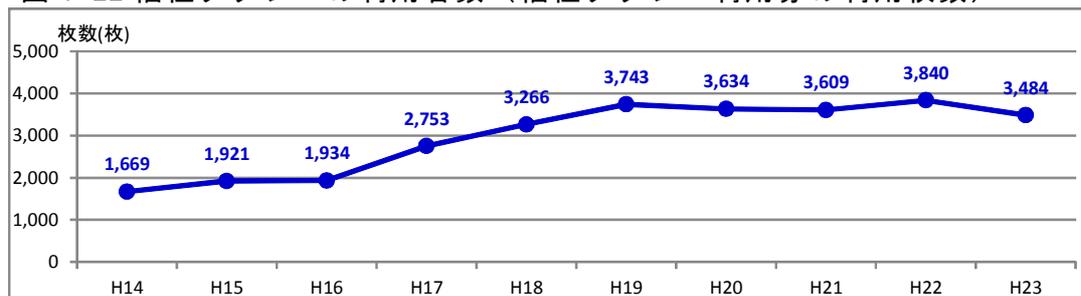
区分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
障害	96	51	94	65	95	141	86	50	71	46
高齢	10	23	49	30	14	18	45	51	12	11
合計	106	74	143	95	109	159	131	101	83	57

○福祉タクシー（利用助成金）

(※)福祉タクシー：「障害者」を対象として、外出のためタクシーを利用する場合にその料金の一部を助成(福祉タクシー利用券の交付)する制度。助成額は乗車料金の 2 分の 1 の額(1,000 円を上限)。

- ・利用者数：平成 23 年度の利用者数(福祉タクシー利用券の利用枚数)は 3,484 枚。
：利用者数は平成 22 年度までは増加傾向にあったが、平成 23 年度は減少に転じた。
(平成 14 年度⇒平成 22 年度の増加率：130.1%、平成 22 年度⇒平成 23 年度の減少率：9.3%)。
- ・料金：無料(タクシー利用料金の負担は有り)
- ・市の費用負担
：平成 23 年度の福祉タクシーに対する市の費用負担は 301.8 万円。費用負担額は、ほぼ横ばいで推移。
：内訳は、協力金(200 円/件)が 69.7 万円、利用助成金額が 232.2 万円。
：平成 23 年度の利用者 1 人あたりの費用負担額は、866 円でほぼ横ばいで推移。

図 1-22 福祉タクシーの利用者数（福祉タクシー利用券の利用枚数）



資料：八街市資料

図 1-23 福祉タクシーに対する費用負担額



資料：八街市資料

7) 八街市内の公共交通のサービスと利用状況 (まとめ)

表 1-14 公共交通サービスと利用状況

公共交通 (サービス主体)	サービス概要			利用状況		市の費用負担
	サービス対象者	サービス内容	サービス料金 (対利用者)	利用者数	収入	
鉄道 (民間事業者)	制限無し	—	有料	8,750 人/日 (H22) 利用者数 <u>減少</u> 傾向 H17⇒H22: 6%減	—	—
路線バス (民間事業者)	制限無し	路線: 5 路線 (八街駅発着) 便数: 1 日 48 往復 (各路線 <u>5~16 往復</u>)	有料	93,283 人/年 (H23) (※) (※)八街線、都賀線のみ 利用者数 <u>減少</u> 傾向 H17⇒H23: 28%減	—	52 万円 (H23) <u>負担増加</u> 傾向
ふれあいバス (市)	制限無し	路線: 5 路線 (八街駅発着) 便数: 1 日 38 便 (各路線 <u>6~9 便</u>)	有料 : 一般 200 円 : 小中学生 100 円 (障害者は無料)	114,405 人/年 (H23) 利用者数 <u>減少</u> 傾向 H17⇒H23: 23%減	1,500 万円 (H23)	4,669 万円 (H23) (408 円/利用者 1 人) <u>負担増加</u> 傾向
タクシー (民間事業者)	制限無し	—	有料	—	—	—
福祉カー (市)	制限有り : 障害者及びその家族 : 高齢者及びその家族 : 社会福祉団体・社会福祉施設・社会福祉ボランティア : その他市長が認めた者	車いす乗降用リフト付のワゴン車の貸付 (運転は借受者)	利用者は燃料費のみ負担	57 人/年 (H22) 利用者数 <u>減少</u> 傾向 H18⇒H22: 57%減	—	● (負担額確認中)
福祉有償運送 (NPO、公益法人、社会福祉法人)	制限有り : 要介護(要支援)認定者 : 障害者 ※運送団体への会員登録が必要	ドア・ツー・ドアの個別輸送サービス	有料 : 運送料金 50~100 円/km : 運送以外料金(※1)(※2) 300~1000 円 : 年会費・入会金(※2) 2,400~3,000 円 (※1)迎車・待機・介助料金等 (※2)運送以外料金、会費・入会金の有無は運送団体により異なる	輸送回数 : 1,650 回/年 (H23) : <u>減少</u> 傾向 H20⇒H23: 18%減 会員数 : 107 人 (H23) : <u>増加</u> 傾向 H21⇒H23: 24%増	157 万円 (H23)	—
福祉タクシー (利用助成金) (市、民間事業者)	制限有り : 障害者 : その他市長が認めた者	タクシー利用の助成 (利用料金の半額)	障害者割引後の料金から助成金を引いた額	3,484 枚/年 (H23) 利用数 H22 まで増加、 H22 以降 <u>減少</u> 傾向 H14⇒H22: 130%増 H22⇒H23: 9%減	—	302 万円 (H23) (866 円/利用枚数 1 枚) <u>負担横ばい</u> 推移

(3) 市民の車両保有状況

- ・八街市の車両(乗用自動車及び軽自動車)の保有台数は平成22年3月末時点で51,188台、1人あたりの保有台数は0.67台であり、保有台数、1人あたりの保有台数共に増加傾向にある。

図 1-24 市民の車両(乗用自動車+軽自動車)保有台数



資料：千葉県統計年鑑、八街市HP資料(各年3月末日現在総人口)より作成

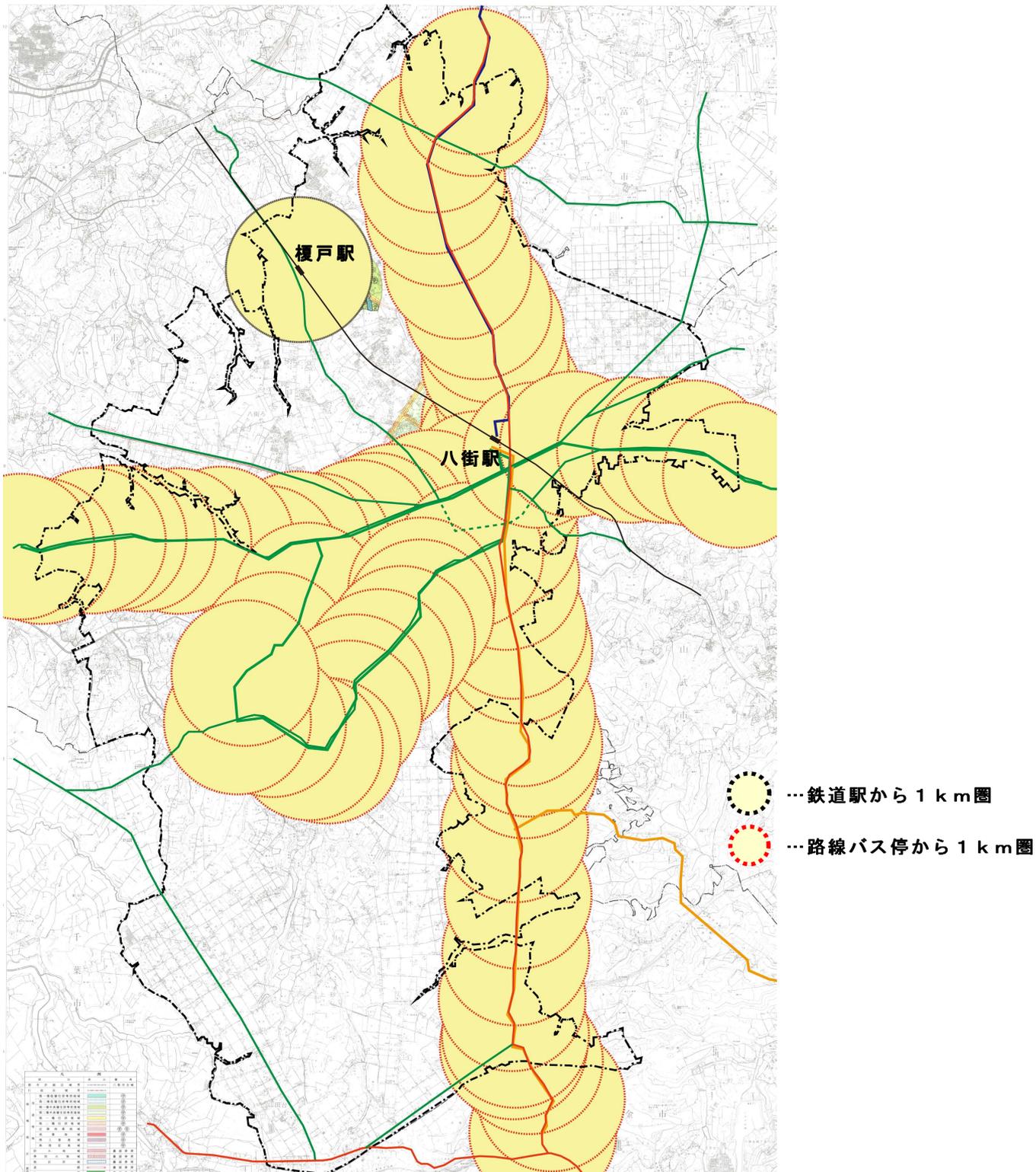
1-4 八街市の公共交通の課題

(1) 公共交通カバー圏域

○公共交通カバー圏域1 = 鉄道駅・路線バス停 1.0km 圏

- ・ 鉄道駅、路線バスバス停から 1.0km を公共交通のカバー圏域とみると、八街駅、榎戸駅周辺の用途地域内や国道 409 号・主要地方道千葉八街横芝線や千葉川上八街線沿いを中心に公共交通がカバーされている。
- ・ 一方で、市の南部地域や西部地域において、公共交通の不便地域がある。

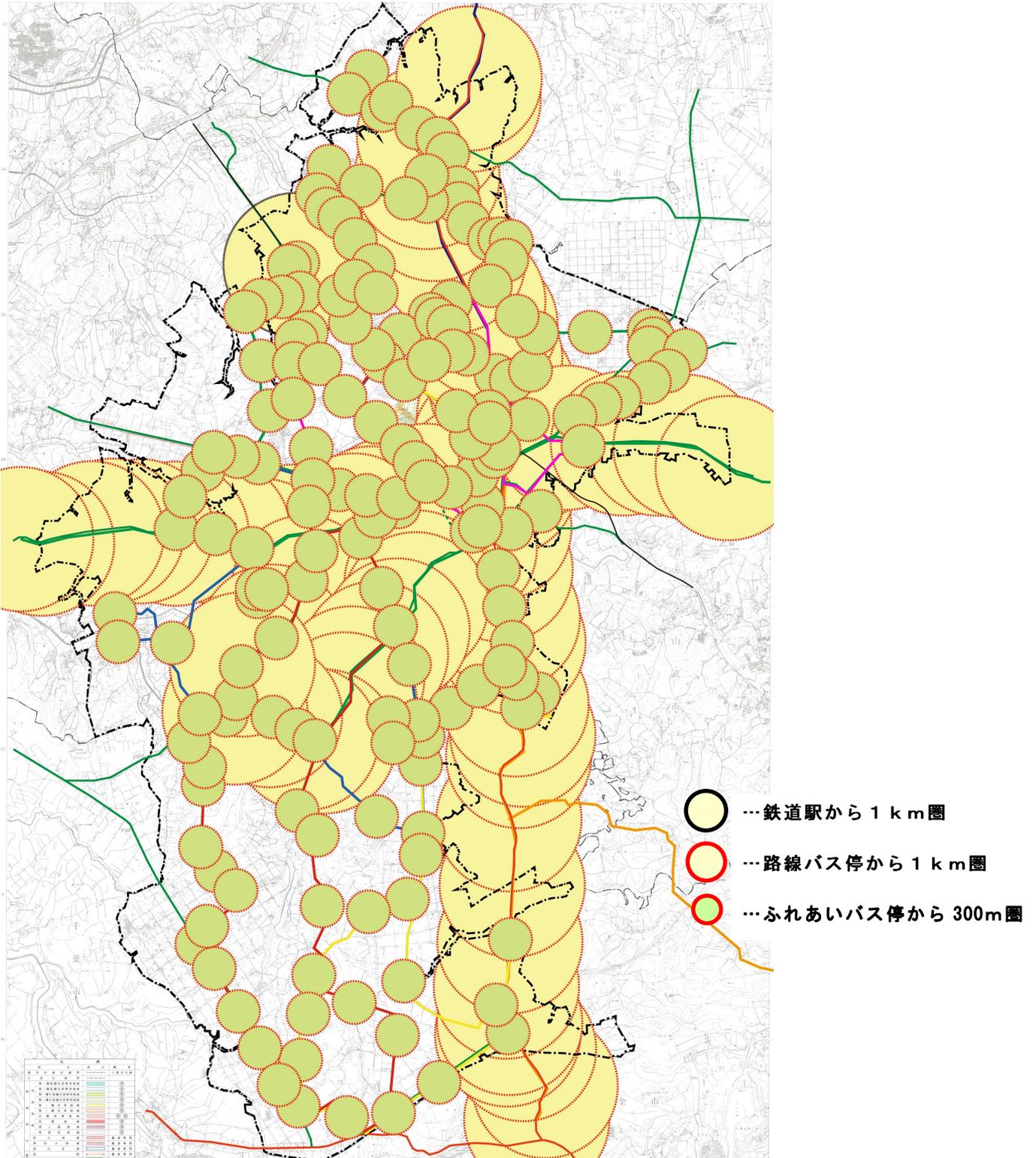
図 1-25 公共交通カバー圏域図 1 (鉄道駅・路線バス停 1.0km 圏)



○公共交通カバー圏域 1 = 鉄道駅・路線バス停 1.0km 圏・ふれあいバス停 300m 圏

- ・鉄道駅、路線バスバス停から 1.0km にふれあいバスバス停 300m 圏を公共交通のカバー圏域とみると、ふれあいバスが鉄道、路線バスでカバーされていない市の南部地域や西部地域、或いは八街駅、榎戸駅周辺の主要公共施設等をカバーしていることがわかる。
- ・一方で、市の南部地域や西部地域の一部で、公共交通の不便地域がある。

図 1-25 公共交通カバー圏域図 2 (鉄道駅・路線バス停 1.0km 圏+ふれあいバス停 300m 圏)



(2) 八街市の公共交通の課題（今後の検討課題）

1) 公共交通網の維持・活性化

○八街市における路線バスは、近年、路線の廃止や減便等により、公共交通としてのサービス水準が低下してきている。また、路線バスの利用者数も減少傾向にあり、その存続が課題となっている。

：八街駅発着の路線バスは、八街駅より利用客数の多い「京成成田駅」「都賀駅」等を結ぶ路線となっており、八街駅側から路線縮小されることで、市の路線バスが減少してきている。

○市では、路線バスを補完するために、ふれあいバスを運行している。ふれあいバスは、基本的に市内各地区と八街駅周辺の中心地を結ぶように5路線運行しているが、市域が広いこともあり、路線延長（総延長）が約200kmと長く、1路線の所要時間は、中心地付近を循環する「街コース」を除き、1周約80～100分かかっている。

：ふれあいバスは、周回ルートを循環する形態であることから、便によっては、八街駅周辺に最短経路で向かわず、多くの所要時間を要する場合が生じている。

○上記の路線バス、ふれあいバスともに、近年はその利用者数が減少傾向にある。市では、公共交通を維持していくために、路線バスへの補助金（23年度52.4万円）、ふれあいバスの委託料（23年度4,669万円）を負担しており、その負担額は、近年増加傾向にある。

○利用者数が減少し、公的負担が増加するなかで、路線バス、ふれあいバスを、市民の生活を支える持続可能な公共交通としていくために、サービス体制や運営の効率化等の検討が必要な状況にある。

2) 少子高齢化の進展に対応した公共交通の確保

○八街市は、非線引きの都市計画区域で、用途地域が指定されている地域以外においても宅地開発が比較的容易であることあることもあり、市民が市内各所に居住する分散型の都市構造となっており、交通需要も分散的である。

○市では、近年、人口減少、少子高齢化が進行しており、団地開発地区でも、その傾向が伺えるようになってきている。人口傾向、少子高齢化の傾向は、八街駅から離れた、市の南部地域等で顕著となっている。

○パーソントリップ調査の結果をみると、近年において市民は、自家用車中心の交通行動をとっているものの、高齢化が進行するとみられる今後は、車利用に制約が生じることで、公共交通への依存度が高まる可能性がある。

○今後の市民の高齢化傾向を見据えた中で、安心安全の地域社会を継続していくためには、需要に対応した公共交通の確保の検討が必要な状況にある。

3) 市の交通事情に対応した公共交通の確保

- 八街市の幹線道路網は、八街駅周辺に集中する道路ネットワークとなっている。そのなかで、八街駅南部の八街十字路（国道 409 号×主要地方道千葉八街横芝線）に交通が集中しており、JR 総武本線踏切があることも影響し、交通渋滞が発生している。
- この八街十字路付近は、路線バス・ふれあいバスの複数の路線が通っており、バスの定時運行に影響を与えている可能性がある。
- 路線バスやふれあいバスの定時性を確保するための方策を検討するとともに、より柔軟な運行のできる公共交通のあり方を検討する必要がある。