

# 八街市地域公共交通計画

令和 3 年 5 月

八街市



## 目次

### I. 計画の概要

1. 計画策定の目的	1-1
2. 計画の位置付け	1-2
3. 計画区域	1-2
4. 計画期間	1-2

II. 上位・関連計画の整理	2-1
----------------	-----

### III. 八街市の現況把握

1. 地域特性	3-1
2. 地域公共交通サービス	3-5
3. 地域公共交通利用実態・ニーズの把握（乗降調査、アンケート調査等）	3-16

### IV. 八街市における地域公共交通の課題

#### IV-1 地域公共網形成計画の目標達成状況と評価

1. 網形成計画の目標達成状況と評価	4-1
2. 網形成計画における実施事業の進捗状況	4-5

#### IV-2 地域公共交通の課題整理

1. 目標達成状況から考えられる地域公共交通の課題	4-6
2. 実態調査結果から考えられる現状と課題の整理	4-7

### V. 地域公共交通の在り方（基本的な方針と新たな目標設定）

#### V-1 地域公共計画における基本的な方針

1. 八街市における地域交通の課題整理	5-1
2. 地域公共交通の基本方針の策定	5-2

#### V-2 計画目標の設定

1. 計画目標の設定	5-3
2. 計画目標に対する評価指標	5-5
3. 計画目標を達成するための施策	5-6

## **VI. 計画目標の達成状況の評価及び見直し**

### VI-1 計画推進の仕組みづくり

1. 計画・事業の評価・検証(PDCA)の考え方…………… 6-1
2. 事業の具体的評価方法…………… 6-1

### VI-2 計画推進の体制

1. 計画推進のための協議・調全体制…………… 6-2

# I. 計画の概要

## 1. 計画策定の目的

八街市(以下、「本市」という。)では、JR 総武本線、路線バス、タクシーが運行されており、平成 11 年 10 月より路線バスの廃止等に伴い、コミュニティバス(愛称：ふれあいバス)の運行を開始した。

近年の地域公共交通は、人口減少や自家用車の普及に伴い、利用者が減少しており、本市においても人口減少と時期を合わせて、利用者が減少し、ふれあいバスを維持する為の財政負担額が増大していった。

このような状況の中、将来にわたり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 3 月に「八街市地域公共交通網形成計画」が策定され、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て、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柱とする計画を示し、平成 29 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 コースへと再編した。

再編後の課題として、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等が挙げられ、公共交通が不便なことを要因とする人口流出がないようにする必要があり、また、今後さらに進む高齢者人口の増加にも対応する必要がある。これらの課題を踏まえ市民や来訪者にとってより利用しやすい持続可能な公共交通体系を構築するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定する「八街市地域公共交通計画」を策定する。

### ※SDGs との関係性

SDGs とは、「Sustainable Development Goals」の略であり、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、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。

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。」と掲げている。

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、推進する。



## 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第 5 条第 1 項に規定する地域公共交通計画として策定する。

市の上位計画である「八街市総合計画 2015 後期基本計画」や「八街都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、「八街市高齢者福祉計画」、「八街市障がい者基本計画」、「八街市国土強靱化地域計画」との整合・調整を図り、これらに掲げる将来都市像の実現に向け、地域公共交通に関するマスタープランを策定する。

## 3. 計画区域

八街市地域公共交通計画（以下、「本計画」とする。）は、市民の「日常生活の足」確保・維持・改善の観点から、八街市全域を計画区域とする。

## 4. 計画期間

本計画の計画期間は、既往の地域公共交通のマスタープランである八街市地域公共網形成計画（H28 年 3 月）の計画期間終了後の、令和 3 年度(2021 年)から令和 7 年度(2026 年)までの 5 年間とする。

## II. 上位・関連計画の整理

### II-1 八街市総合計画 2015 後期基本計画及び第2次八街市まち・ひと・しごと創生総合戦略:令和2年3月

計画期間：2020年度～2024年度の5年間

#### 1. 八街市における将来像

##### まちづくりの基本理念

- ふるさとを守り育て、活力や文化の薫りに満ち、心安らぐまちづくりを、**市民と行政の協働により**進めます。

##### めざす将来都市像

- ひと・まち・みどりが輝くヒューマンフィールドやちまた

#### 2. 重点施策

基本目標1：結婚・出産・子育ての希望をかなえ、全世代活躍のまちづくり

基本目標2：「住みたい」「訪れたい」と感じるまちづくり

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

基本目標4：人と人がつながり、安全・安心に暮らせるまちづくり

#### 3. 分野別計画（交通施策関連項目の抜粋）

##### ■一の街：便利で快適な街【都市基盤整備分野】

移動を支える公共交通の充実：誰もが利用しやすい公共交通の実現に努めます

##### 市内公共交通の利便性向上

- 民間交通事業者への支援
- ふれあいバス運行事業の推進
- 八街市地域公共交通協議会の運営支援

##### ■三の街：健康と思いやりにあふれる街【保健・医療・福祉分野】

##### 生活支援サービスの充実

- 高齢者の見守り支援
- 外出支援の推進**

##### ■七の街：市民とともにつくる街【協働・自治分野】

##### 協働推進のための環境整備

- 協働のまちづくりの意識の醸成
- 情報共有の推進
- 話しあいの場・機会づくり
- まちづくり活動における連携支援・ネットワークづくり

## II-2 八街都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成 28 年 5 月）

### 1. 都市計画の目標

#### (1) 都市づくり（本区域：八街都市計画 都市計画区域）の基本理念

（前略）・・・住民の日常生活を支える交通体系として、自動車の利便性向上に資する道路網の整備を推進するとともに、少子高齢化の進展等を踏まえ、**バス等の公共交通など地域における生活交通の維持・充実に努める必要がある。**

#### (2) 都市づくりの目標

- 新しい市民生活をささえる市街地形成と都市基盤の整備をめざすまち
- ・人口減少・超高齢社会の進展等を踏まえ、**公共交通等を利用しやすい集約型都市構造**を目指した計画的な土地利用を推進
- 安全・安心をめざすまち（地域防災計画、防災体制、減災施策、安全性・防災力向上）
- 住みよい生活環境の形成と豊かな自然づくりをめざすまち
- 地域特性を生かした基幹産業の強化と新しい産業の育成をめざすまち

### 2. 主要な都市計画の決定の方針(抜粋)

#### (1) 都市づくりの基本方針

##### ①集約型都市構造に関する方針

人口減少・少子高齢化の進展等に対応するため、八街駅周辺地区を都市核として位置づけ、公共公益施設や商業、居住等の集積を図る。榎戸駅周辺地区について都市副次核として、また、中心的な既存集落等について地域拠点として位置づけ、居住をはじめ公共公益施設や日用品店舗等の生活利便施設の集積を図ることにより、集約型都市構造の形成を目指す。

また、市街地内の交通渋滞解消に向けた幹線道路の整備促進により、利便性の向上を図るとともに、**市内循環バス等の公共交通を活用した移動手段の確保に努め、都市核、都市副次核、地域拠点間の連携を強化する。**

##### ②低炭素型都市づくりに関する方針

低炭素型都市づくりを推進するため、集約型都市構造の形成や**公共交通機関の利用促進を図るとともに**、市内中心部の交通渋滞解消のため八街バイパス等の道路整備を促進する。

#### (2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

##### ①交通施設の都市計画の決定の方針

##### ○公共交通環境の維持・改善

今後の高齢化の進展等を踏まえ、公共交通需要がさらに高まるものと予想されることから、東日本旅客鉄道総武本線、高速バス路線及び市内循環バスの維持・充実に図り、**地域の拠点間の移動などの利便性の向上を図る。**



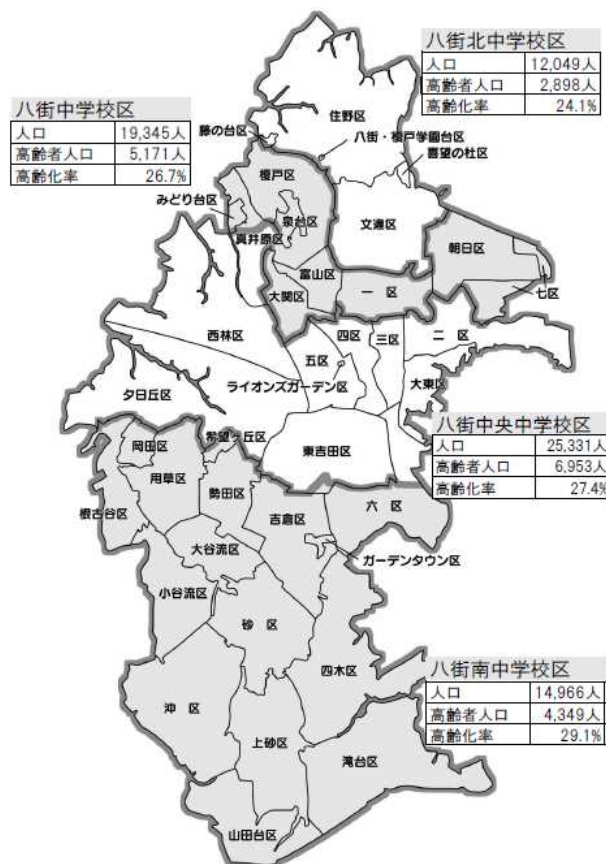
## II-3 八街市高齢者福祉計画（H30年3月）

計画期間：2018年度～2020年度の3年間

### 1. 日常生活域

日常生活圏域とは、「市町村が、その住民が日常生活を営んでいる地域として、地理的条件、人口、交通事情、その他社会的条件、介護給付などの対象サービスを提供するための施設の整備状況、その他の条件を総合的に勘案して定める区域」を指します。介護保険法では、市町村介護保険事業計画において、この日常生活圏域ごとに※地域密着型サービスの必要利用定員総数や利用量などを見込むこととしています。

本市では、地域のつながりを考慮し、4つの中学校区を日常生活圏域に決めました（日常生活圏及び生活圏の高齢化は右図参照）。



資料：住民基本台帳

平成 29（2017）年 4月 1日現在

### 2. 施策の展開

#### 高齢者の在宅生活と介護者を支える支援充実

ひとり暮らし高齢者や高齢夫婦世帯が増加してきていることから、高齢者が住み慣れた地域で安心して生活していくため、見守りや移動手手段の確保などの生活支援の必要性が高まっています。

#### (1) ふれあいバス

①現状と課題：ふれあいバスは、公共施設や商業施設、病院などを結び、誰もが使いやすく、安心して利用できる公共交通機関として平成 11（1999）年から運行を開始し、平成 29 年 10 月からは東西南北の地域別ルートを設定して、4コースで運行しています。利用者数については、平成 17 年度をピークに減少傾向にあり、年間の運行経費も 4 千万円を超え、ふれあいバスの再編を含む公共交通の再構築が急務となっています。

②取組の方向性：ふれあいバスの再編を含めた公共交通体系の再編計画である「八街市地域公共交通再編実施計画」を平成 29 年 3 月に策定し、10 月より持続可能な地域公共交通体系の構築を図るため、5 コースから 4 コースに再編しています。今後も、効率的な運行に取り組んでいきます。

#### (2) 高齢者外出支援タクシー

①現状と課題：平成 29 年 10 月より新規事業としてスタートし、年度事業完了後に利用状況などを分析し、今後の事業の進め方を検討する必要があります。

②取組の方向性：広報紙、ホームページなどで周知を図り、高齢者の日常生活の利便性の向上や社会活動の拡大に役立てます。

## II-4 八街市障がい者基本計画（令和3年3月）

（第6期八街市障がい福祉計画、第2期八街市障がい児福祉計画含む）

計画期間：2021年度～2026年度の6か年

### 1. 計画の基本的な考え方

#### (1)基本理念

将来目標像：手をたずさえてともに歩む福祉のまち・八街市～ゆうあいのまち やちまた～

（前略）・・・、障がいのある人や民間団体、行政が連携し、より多くの市民の理解と協力のもと、障がいのある人やその家族がともに**地域で生活できるまちづくり**を進めます。

#### (2)基本方針（抜粋）

- ①ふれあいのまちづくり（啓発・地域福祉活動プラン）
- ②であいのまちづくり（社会参加プラン）
- ③あんしんのまちづくり（保健・医療プラン）
- ④ささえあいのまちづくり（福祉サービスプラン）
- ⑤ひらかれたまちづくり（生活環境整備プラン）

地域での生活に安心感が高められるよう、道路環境の整備や生活の場の確保、防災対策等の充実に努めます。また、**移動やコミュニケーションを支援する活動の充実**に努めます。

### 2. 具体的な施策（外出・コミュニケーション支援の充実）

#### (1)現状と課題

外出支援は、障害者総合支援法による外出や余暇活動などの社会参加のための移動支援等のほか、ふれあいバスの乗車料金の無料化、福祉カーゆうあい号の貸出し、福祉タクシー券及び平成29年度から高齢者外出支援タクシー券の交付を行い、障がいのある人の外出を支援しています。

社会生活に必要な外出、余暇活動等の社会参加のための、**外出の際の移動の支援を行う必要があります。**

#### (2)施策内容（外出支援の充実）

##### ①外出支援の充実

施策	内容
外出支援サービスの充実 【障がい福祉課・高齢者福祉課・企画政策課・社会福祉協議会】	障がいのある人の外出を支援するため、福祉カー（ゆうあい号）の貸し出しを行うとともに、福祉タクシー券及び高齢者外出支援タクシー券の交付や自動車改造費、自動車運転免許取得経費の助成など各種制度の利用促進を図ります。 また、障がいのある人の外出を支援するため、NPO法人等が実施する福祉有償運送事業を支援するとともに、自立支援給付の居宅介護における「通院等介助」や地域生活支援事業の「移動支援事業」を重層的に提供します。
ふれあいバス運行事業 【企画政策課】	<b>リフト機能を備えた市内循環バス（愛称：ふれあいバス）の運行による外出支援に努めます。</b>

## II-5 八街市国土強靱化地域計画（令和3年3月）

計画期間：2021年度～2024年度の4か年

### 1. 施策分野別の推進方針

#### (1) 交通・物流

##### 【交通ネットワークの整備】

自家用車での避難に伴う交通渋滞により、避難遅れが発生することを回避するため、民間交通事業者や関係機関と連携し、公共交通や徒歩・自転車などを含めた多様な交通ネットワークを構築する。

### 2. 対応方策の重点化

本計画におけるリスクシナリオに対する施策群（プログラム）を対象に、「人命の保護」を最優先として、影響の大きさや緊急性を踏まえ、「基幹的陸上交通ネットワークの機能停止」、「地域交通ネットワークが分断する事態」が、重点化すべきプログラム（起きてはならない最悪の事態）として設定されている。

### Ⅲ. 八街市の現況把握

#### 1. 地域特性

##### (1) 土地利用

・市内の土地利用は、八街駅周辺や榎戸駅周辺を中心とした北部地域に建物用地が集積し、市内全域にわたって農用地が広がっている。

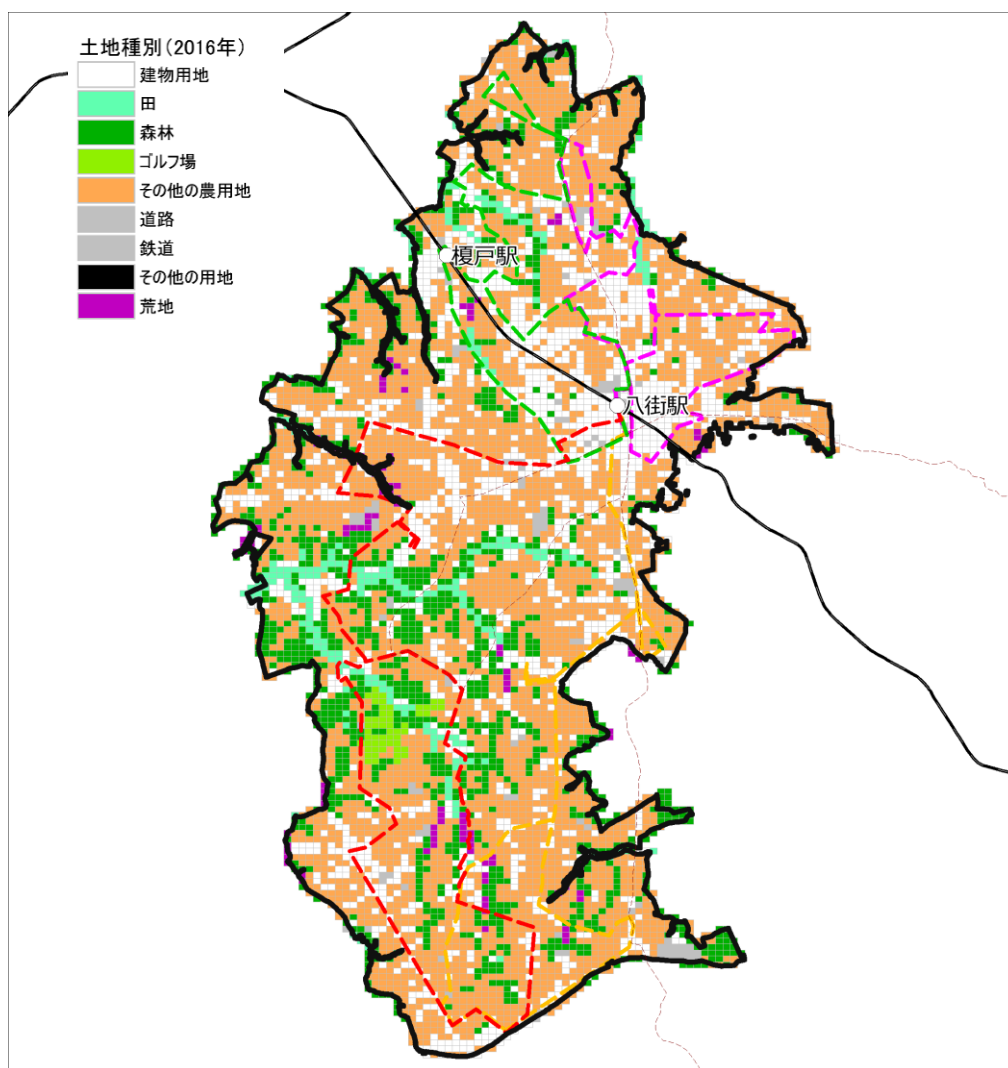


図 八街市内の土地利用状況

データ：国土数値情報

(2) 人口

- ・平成 27 年住民基本台帳による八街市の人口は 73,220 人であり、平成 17 年から減少傾向にある。
- ・年齢構成別では 0～14 歳が 11.0%、15～64 歳が 64.3%、65 歳以上が 24.6%であり、市の西部、南部の高齢化率が高くなっている。

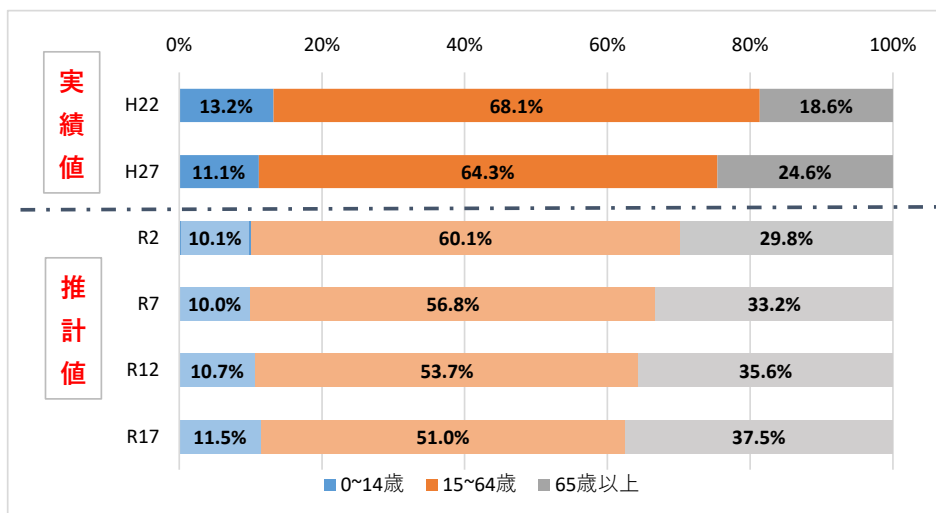
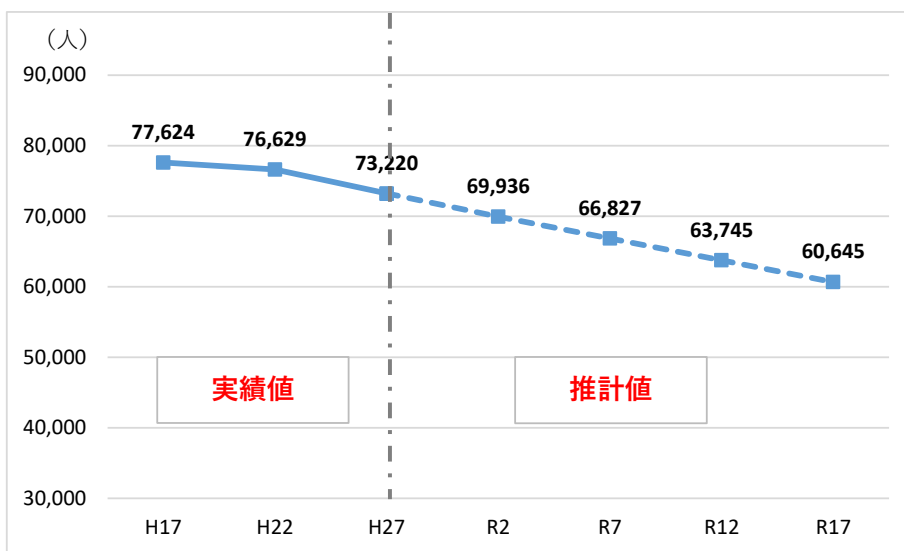


図 人口の推移、年齢構成比

データ：八街市まち・ひと・しごと創生地方人口ビジョン（目標人口推計）

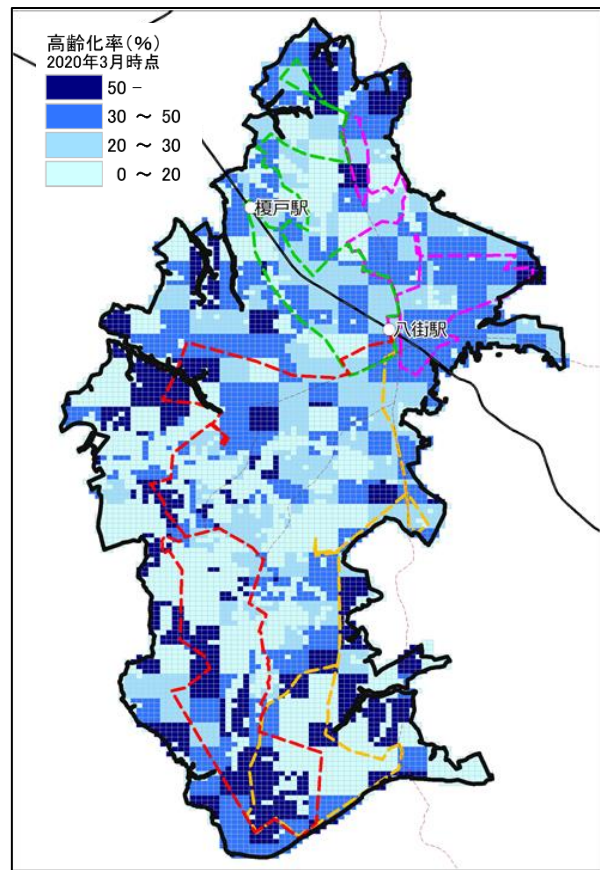
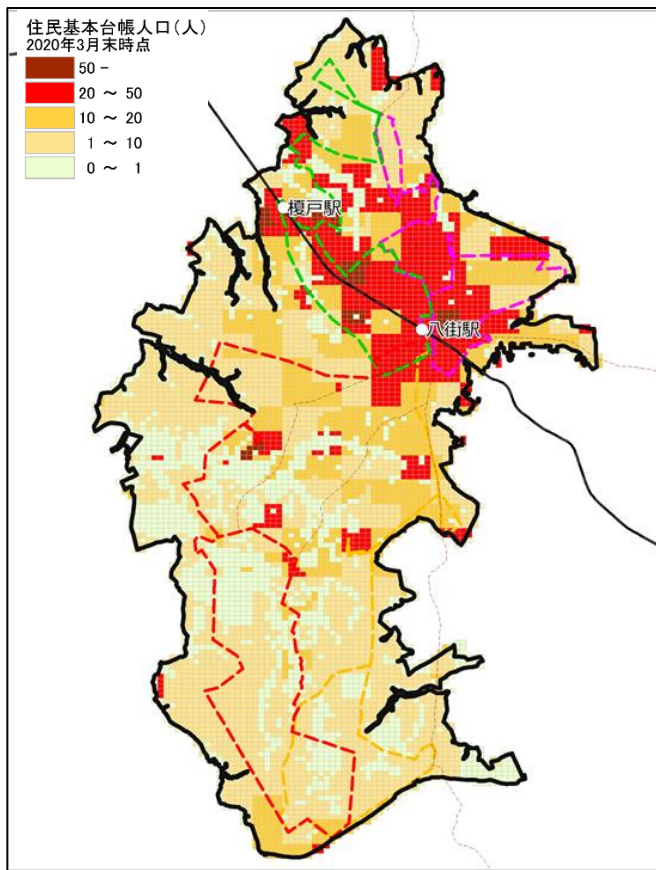


図 八街市 100m メッシュ夜間人口分布 (左 : 夜間人口、右 : 高齢化率)

データ : 八街市行政区別人口 (令和 2 年 3 月 31 日末時点) 、平成 27 年 500m メッシュ人口

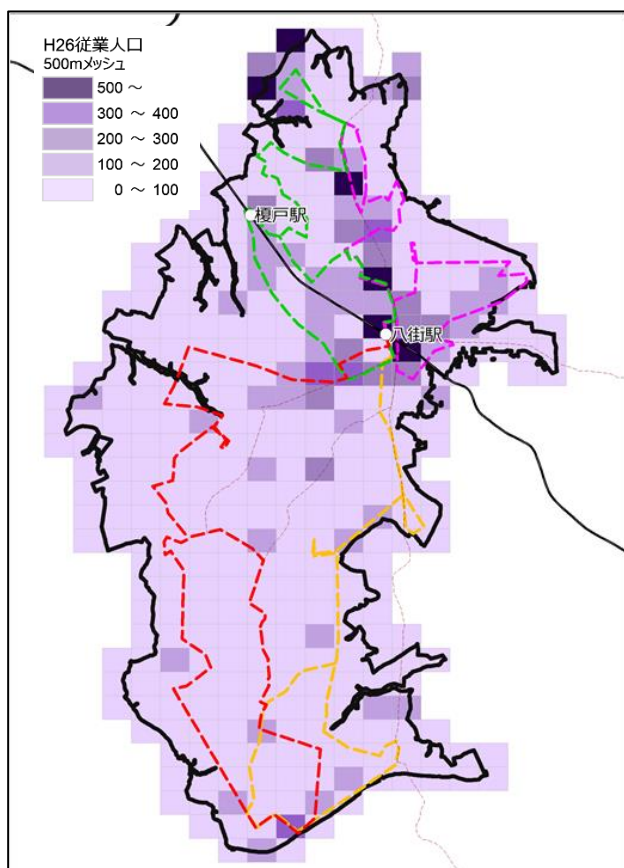


図 八街市 500m メッシュ従業員人口分布

データ : 平成 26 年経済センサス

### (3) 交通特性

- ・平成 30 年パーソントリップ調査による八街市を出発する交通量は 83,717 トリップであり、そのうち 65%にあたる 54,317 トリップは八街市内を目的地としている。
- ・中学校区別に見ると、八街中央中学校区を出発地とするトリップが最も多く、八街市内への移動も多い。
- ・目的地となる近隣自治体の中では、佐倉市を目的地とするトリップが最も多く総発生量の約 7%となっている。その他の自治体としては成田市や千葉市中央区等が多くなっている。

表 中学校区別目的地別交通量（平成 30 年 P T 調査）

(トリップ)

目的地 \ 発地	八街中区	中央中校区	南中校区	北中校区	合計
八街市	7,116	26,768	8,449	7,823	54,317
佐倉市	1,465	1,945	1,018	1,029	5,457
成田市	338	1,234	585	425	2,582
千葉市中央区	427	1,015	528	267	2,237
四街道市	274	880	321	458	1,933
富里市	0	1,031	113	652	1,796
千葉市美浜区	66	565	384	424	1,439
東金市	186	523	724	0	1,433
酒々井町	371	608	102	130	1,211
千葉市若葉区	0	660	249	290	1,199
山武市	0	1,055	0	0	1,055
その他	2,994	3,151	1,626	1,287	9,058
合計	13,237	39,435	14,099	12,785	83,717

※パーソントリップ調査とは

パーソントリップ調査は、都市における人の移動に着目した調査です。調査は、世帯や個人属性に関する情報と 1 日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこから どこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができます。その名の通り、「人（パーソン）」に着目しているため、一つの交通手段だけでなく、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況を捉えることができます。

## 2. 地域公共交通サービス

### (1) 公共交通ネットワーク・サービス水準

#### ① 鉄道ダイヤと利用状況（八街駅、榎戸駅）

- ・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 日上り・下り各 45 本、榎戸駅では 38 本となっている。
- ・八街駅及び榎戸駅の乗車人員は、半数以上が定期利用であり、減少傾向となっている。
- ・榎戸駅は平成 30 年度に駅東西地域からのアクセス性を高めるため、駅舎橋上化及び自由通路が整備された。

		運行時間帯	運行本数		備考
			1 日	朝七〜夕	
八街駅	上り（千葉方面）	5:37~23:23	45 本	4 本	特急、快速停車
	下り（成東方面）	6:04~0:21	45 本	2 本	特急
榎戸駅	上り（千葉方面）	5:41~23:27	38 本	3 本	
	下り（成東方面）	6:00~0:17	38 本	2 本	

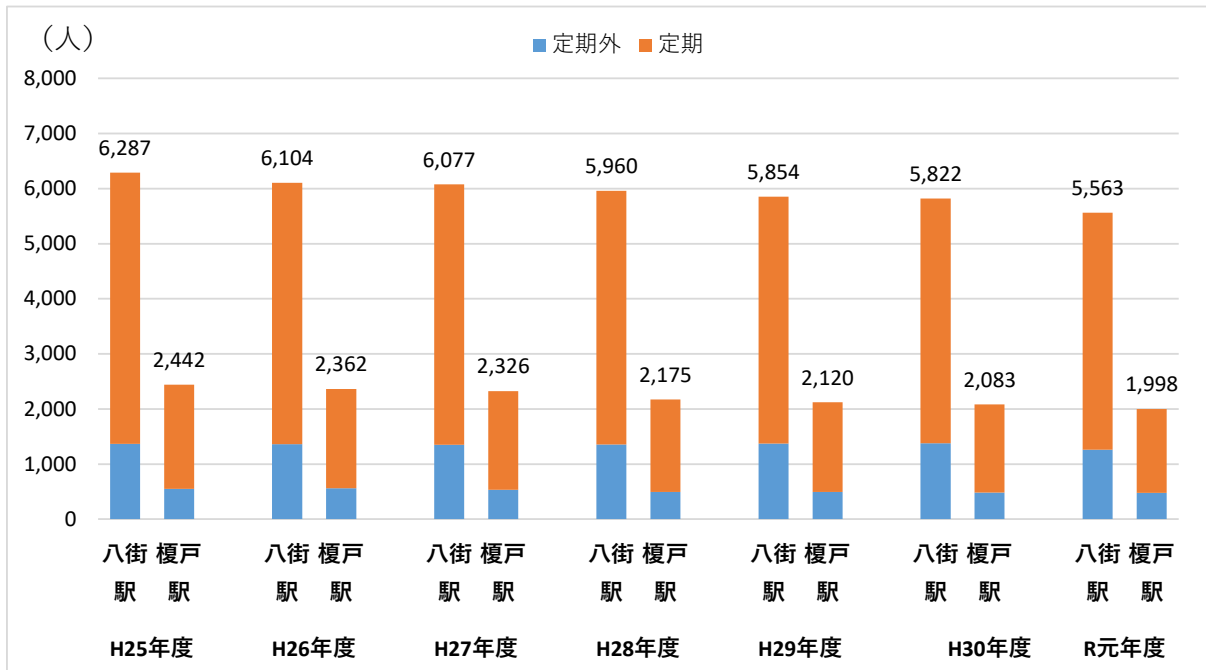


図 八街駅・榎戸駅の 1 日平均乗車数

データ：八街市統計書（JR 駅別 1 日平均乗車数）、JR 東日本ホームページ「各駅の乗車人員」



## ②バスネットワーク及び利用状況

### 1)路線バス

- ・市内を運行する路線バスは、ちばフラワーバス八街線・八街循環線、千葉交通住野線、九十九里鐵道八街線の4系統のほか、千葉市コミュニティバスのおまごバス、ちばフラワーバス千葉線がある。
- ・千葉市コミュニティバス「おまごバス」とは、八街市コミュニティバス「ふれあいバス」西ルートにおける「沖十文字」バス停で乗換が可能となっている。
- ・ちばフラワーバスが運行する成東駅と千葉駅を結ぶ千葉線が、一部八街市内を運行している。

表 JR 八街駅を発着するバス

事業者	系統名	運行区間	八街駅発 便数 (平日)
ちばフラワーバス	八街循環線	八街駅～八街駅	8 便
	八街線	八街駅～成東駅	11 便
千葉交通	住野線	八街駅～成田新田／京成成田	16 便
九十九里鐵道	八街線	八街駅～東金駅	6 便

## 2)コミュニティバス（ふれあいバス）

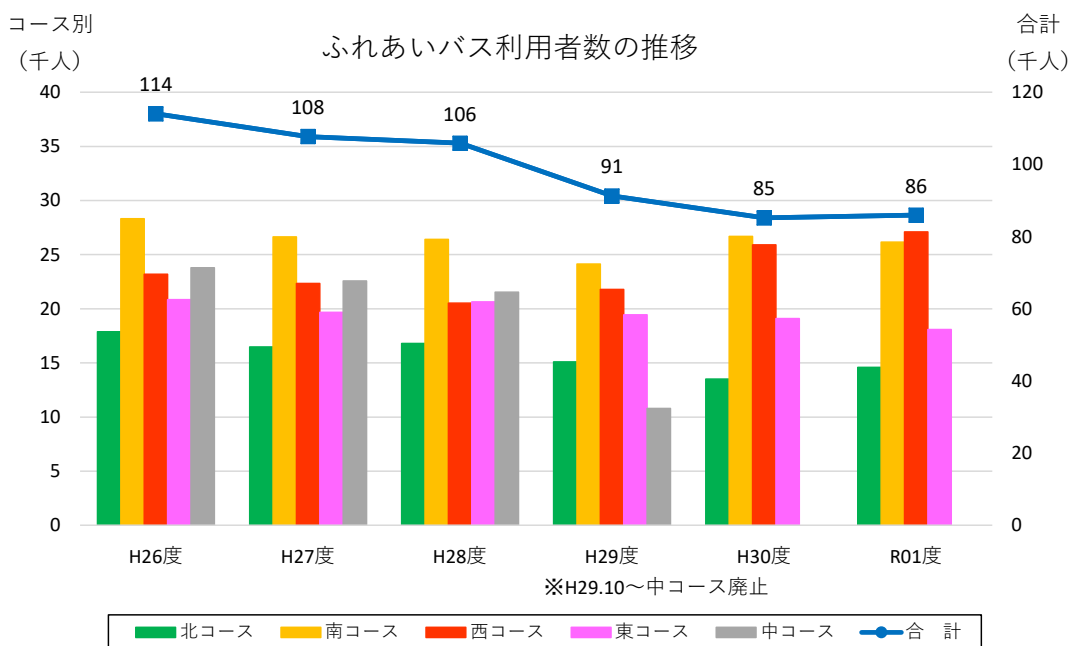
- ・ふれあいバスは、路線バスを補完し、市内の移動の足を確保するために運行している。
- ・平成 29 年 10 月、それまでの 5 コースから 4 コースに路線及びダイヤを再編した。
- ・利用者数推移をコース別に見ると、旧中コースをカバーした西コース、南コースでは再編前に比べて、利用者が増加、東コースでは再編前から減少傾向、北コースは再編後減少したがその後微増傾向にある。

### 【平成 29 年 10 月の再編内容】

- ・八街駅接続回数増加のため、発着場所をふれあいターミナル（中央公民館前）から八街駅南口へ変更
- ・5 ルートから 4 ルートでの運行へ変更（中コースの廃止）
- ・各コースの運行回数の増加

### <運行本数（平日）>

	北コース	南コース	西コース	東コース
運行本数	9 便	9 便	8 便	9 便
1 便あたり所要時間	約 80 分	約 80 分	約 90 分	約 70 分



	北コース	南コース	西コース	東コース	中コース	合計
H26度	17,877	28,328	23,199	20,840	23,792	114,036
H27度	16,481	26,647	22,345	19,685	22,578	107,736
H28度	16,808	26,408	20,530	20,630	21,531	105,907
H29度	15,103	24,127	21,783	19,450	10,798	91,261
H30度	13,512	26,686	25,912	19,088	-	85,198
R01度	14,583	26,150	27,114	18,088	-	85,935

図 ふれあいバスの利用者数

データ：八街市資料

ふれあいバス運行コース図  
 改正日 平成29年10月1日

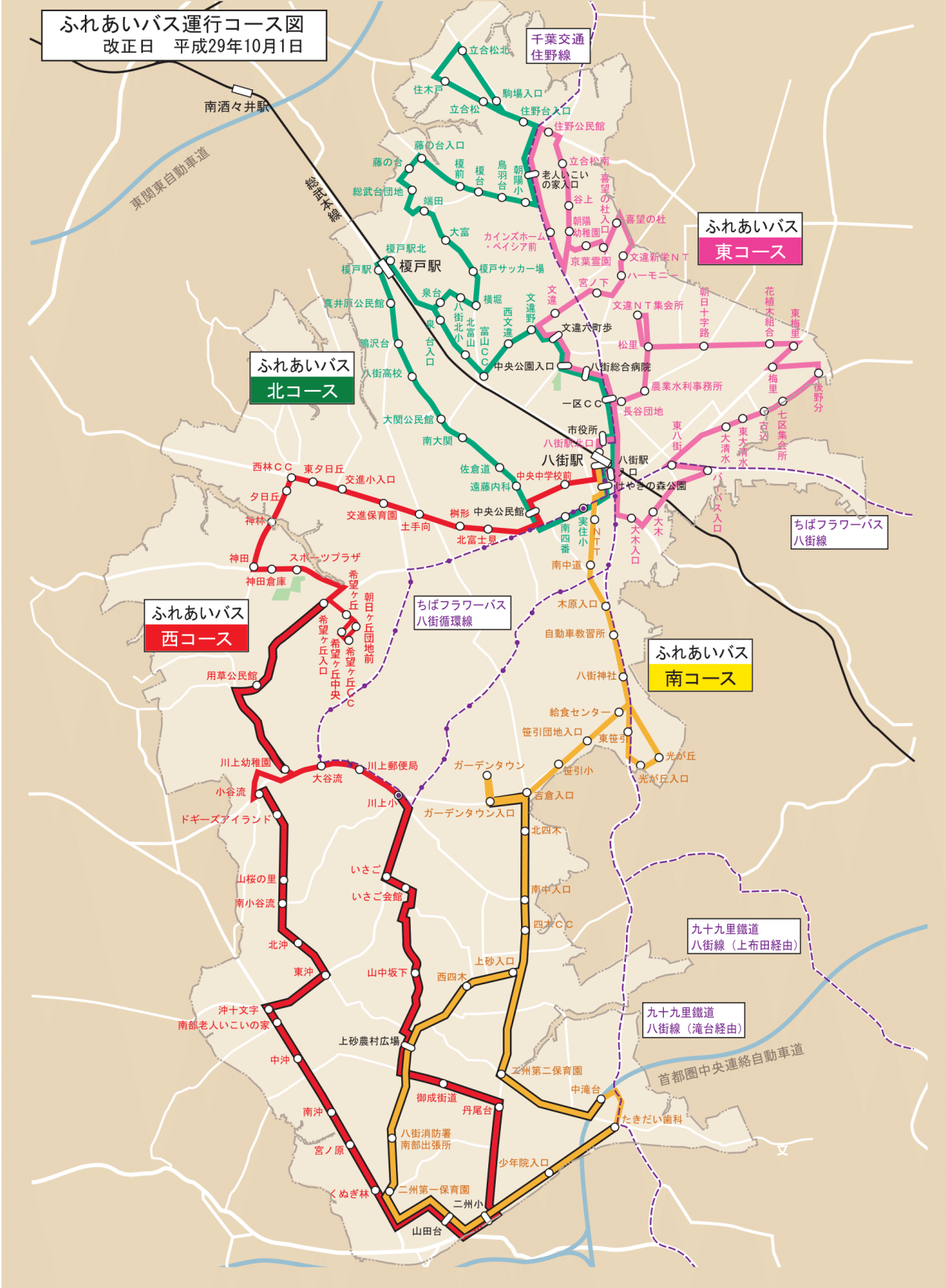


図 ふれあいバス及び路線バス運行ルート図

## ふれあいバス利用のご案内

バスは、みなさんの  
利用で支えられてい  
ます。  
ぜひ利用してね!



**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)  
◆運休日:日曜日、年末年始(12月31日から1月3日)

**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いたします。(各種交通系ICカードはご利用できません。)

### 【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
  - ・東コース:文違新栄ニュータウン～希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。  
※公共交通マップ中の で塗られた区間
- 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。
    - ・北コース: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・鳴沢台・真井原公民館・榎戸駅・老人いこいの家入口
    - ・東コース: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

ふれあいバス停留所の  
目印



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

## 八街総合病院・市役所への乗換案内

### ■八街総合病院・市役所への行き方

乗車コース・便	西コース			
	1便	2便	3便	4便
八街駅・着	8:26	10:31	12:31	14:31
(乗換え)	↓	↓	↓	↓
乗換コース・便	東コース	北コース	東コース	北コース
八街駅・発	8:40	10:45	12:35	14:35
市役所・発	8:43	10:48	12:38	14:38
八街総合病院・着	8:46	10:52	12:41	14:42

乗車コース・便	南コース				
	1便	2便	3便	3便	4便
八街駅・着	8:17	10:02	11:37	11:37	14:02
(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓
乗換コース・便	東コース	住野線	東コース	住野線	5便
八街駅・発	8:40	10:05	12:35	12:10	14:05
市役所・発	8:43	10:08	12:38	12:11	14:33
八街総合病院・着	8:46	10:11	12:41	12:13	14:36

### ■八街総合病院・市役所からの帰り方

乗車コース・便	東コース	住野線	東コース	北コース
	3便	3便	5便	6便
八街総合病院・発	10:41	12:38	15:07	17:12
市役所・発	10:45	12:40	15:11	17:17
八街駅・着	10:46	12:41	15:14	17:20
(乗換え)	↓	↓	↓	↓
乗換コース・便	西コース			
八街駅・発	3便	4便	5便	6便
八街駅・発	10:50	12:50	15:25	17:30

乗車コース・便	東コース	住野線	住野線	東コース	北コース
	2便	3便	3便	5便	6便
八街総合病院・発	9:16	10:41	11:51	13:41	15:07
市役所・発	9:20	10:45	11:53	13:43	15:11
八街駅・着	9:21	10:46	11:54	13:44	15:14
(乗換え)	↓	↓	↓	↓	↓
乗換コース・便	南コース				
八街駅・発	3便	4便	4便	5便	6便
八街駅・発	10:15	12:40	12:40	14:15	15:50

※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 ふれあいバス利用案内

## (2) 人口分布と地域公共交通サービス

### ① 交通不便地域の状況

- ・市内の各 100m メッシュについて、鉄道駅・バス停から徒歩 15 分以上かかる地域を抽出した。
- ・非高齢者では人口が集積しているエリアは概ねカバーしているものの、高齢者では南部地域でバス停まで 15 分以上要し、公共交通の利便性が低い地域が見られる。

※非高齢者（65 歳未満）は時速 4.3km、高齢者（65 歳以上）は時速 3.5km で移動するものとした。  
移動距離は直線距離ではなく道路距離を用いている。

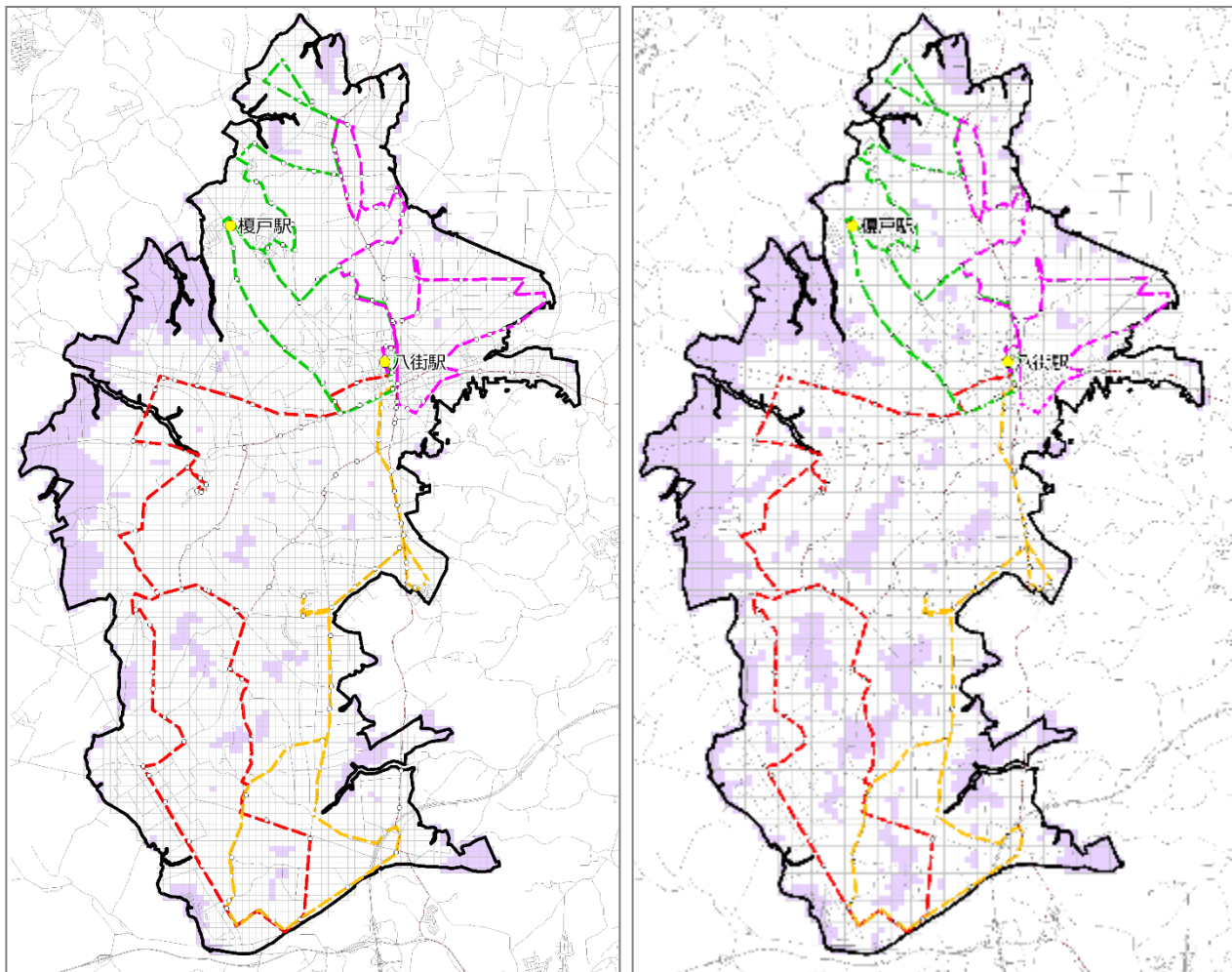


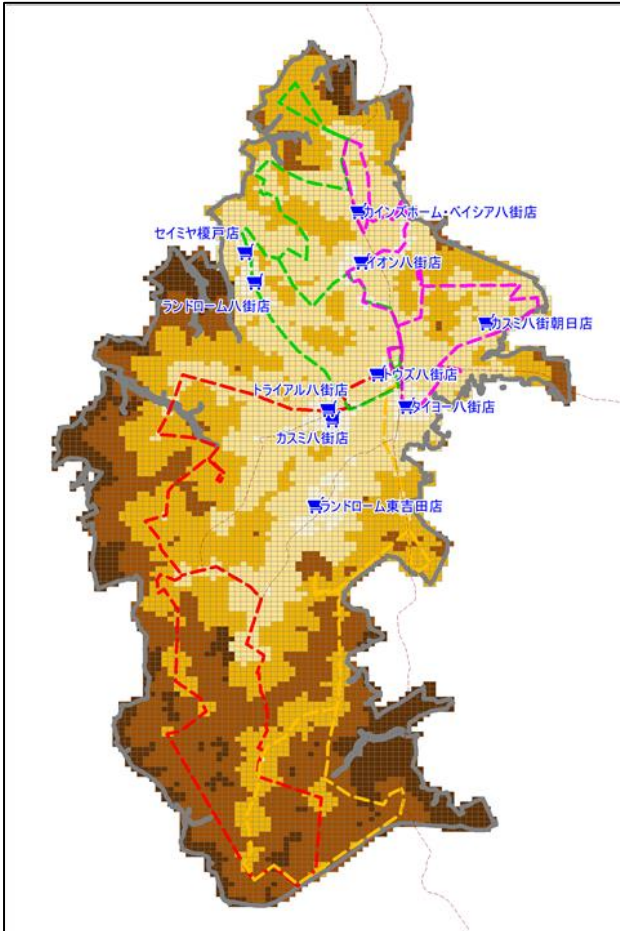
図 鉄道駅・バス停から徒歩 15 分以上かかるメッシュ地域  
(左：非高齢者、右：高齢者)

②主要施設の分布と主要施設への所要時間分布

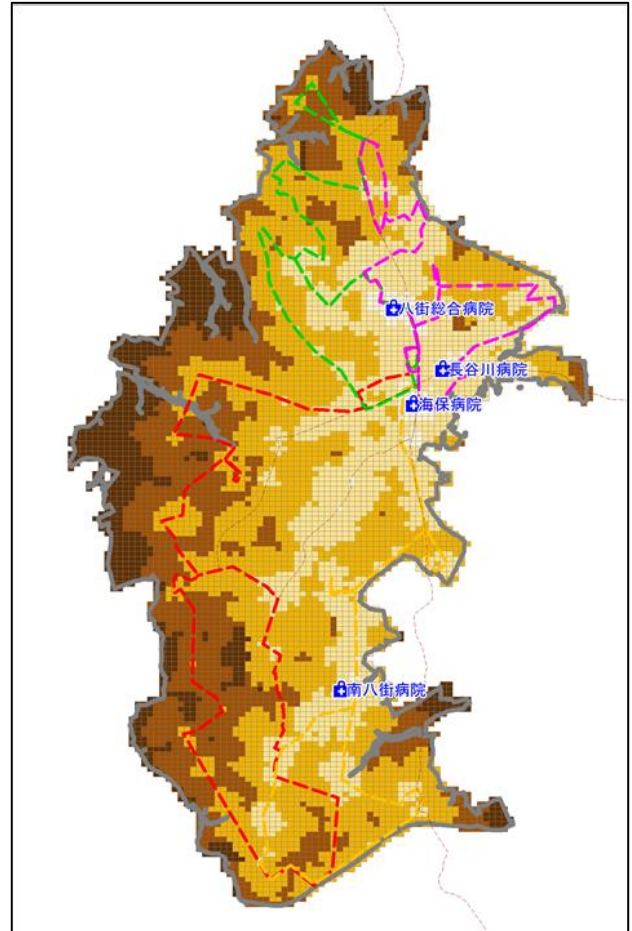
・市内の以下に示す主要施設に対して、各 100m メッシュからバスを用いた場合の所要時間を算出し、これらの主要施設へのアクセス利便性が低いエリアを抽出した。

・いずれの施設においても、鉄道駅を中心とした北部エリアに集積しているため、西部～南部地域ではバスを用いた場合の所要時間が 30 分以上かかる地域が多く見られる。

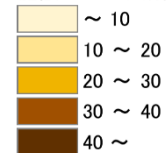
■商業施設

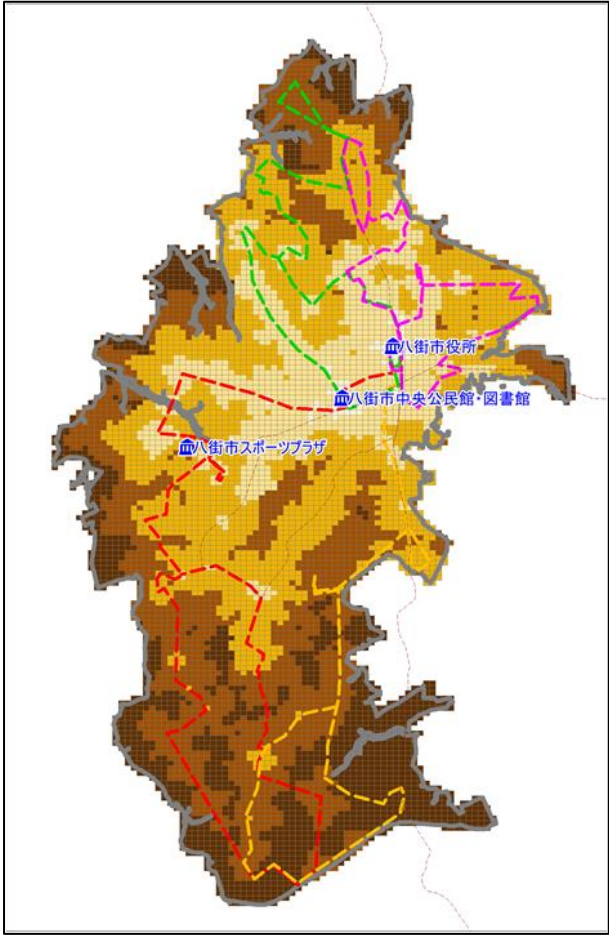


■医療施設



施設までのバス所要時間(分)





■ 公共施設

施設までのバス所要時間(分)

- ~ 10
- 10 ~ 20
- 20 ~ 30
- 30 ~ 40
- 40 ~

### ③外出支援タクシー制度の概要

- ・八街市では、平成 29 年 10 月より、高齢者の日常生活の利便性の向上と社会活動の拡大に資することを目的に、運転免許を持たない 65 歳以上の方のタクシー運賃等の一部を助成している。

表 八街市外出支援タクシー制度の概要

対象者	住民登録をされている 65 歳以上の方で、次のいずれかの要件に該当する方 (1)運転免許証をもっていない方 (2)病気などにより、自動車等を運転することができない方（運転ができない期間が対象）
助成内容	・利用助成券（1 枚につき 500 円の助成）を申請月により年間最大 30 枚交付（令和 2 年度より。それ以前は 48 枚交付） ・病気などにより、自動車等を運転することができない方は、自動車等を運転できない期間分を交付
利用できる区間	市内での移動の際のみ利用助成券を使用可能。ただし、令和 2 年度から市外の医療機関への移動も可能とした。
利用方法	・利用助成券を使用できる枚数は、令和 2 年度より 1 回の乗車につきタクシー料金を超えない範囲内で、1 人 2 枚(1, 000 円)まで。一月あたりの使用枚数の制限はなし。 ・2 人以上のグループでも、それぞれ使用可能。



(3)多様な輸送資源の現状

①タクシー（事業者、運賃体系）

表 八街市で運行するタクシーの概要

事業者	運賃体系
京成タクシー佐倉（株） 八街営業所	・距離制運賃： 初乗 1.27km まで 500 円／加算 263m ごとに 100 円 ・迎車回送料金：1 回につき 300 円
(有) 相孝	同上

②福祉有償運送

・八街市内では、以下の福祉有償運送が運行している。

※福祉有償運送とは、NPO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、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 1 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 八街市で運行する福祉有償運送の概要

団体名	料金	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 5 扣以内 300 円 以降 5km 毎に 200 円 追加 移送料金は 1 扣当たり 100 円	八街市 周辺	月～土 8 時 30 分～ 16 時	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	4 キロまで 500 円 以降 1 キロ毎に 100 円	八街市 周辺	9 時～18 時 他は要相談	患者等搬送事業者 訪問介護事業者
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	月～日 8 時から 20 時	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	20 キロまで 1 キロ毎に 100 円 以降は 1 キロ毎に 50 円	八街市 周辺	平日 9 時～17 時	当施設利用者のみ

### ③民間送迎バス

市内には、令和2年(2020)年12月時点で、下記の民間送迎バスが運行している。

表 民間送迎交通の概要

施設種別	事業者名	備考
医療施設	長谷川病院	八街市内循環バス(5便/日)※日、火運休 JR 八街駅、佐倉駅、京成佐倉駅の巡回バス(2便/日)※日、祝は運休
自動車学校	八街自動車教習所	巡回バス(11便/日)及び予約送迎バス
高齢者福祉施設	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

### 3. 地域公共交通利用実態・ニーズの把握（乗降調査、アンケート調査等）

#### (1) 公共交通利用実態調査

##### ①ふれあいバス車内アンケート調査

#### ■車内アンケート調査実施概要

調査日程：令和元年（2019年）11月29日（金）・30日（土）2日間

調査対象：①八街市ふれあいバス 北コース/東コース/西コース/南コース

計4コースの全便の利用者

②路線バス 八街循環線 ※土曜は運休のため29日（金）のみ実施した。

上記①+② 計5コースを対象として実施した。

調査方法：乗車時にアンケート票を配布し、乗車中に回答して貰い、調査員が回収を行った。

回答数：①ふれあいバス 2日間計

北コース111人、東コース143人、西コース202人、南コース207人

②路線バス

八街循環線 58人

#### ■結果概要

##### 1) ふれあいバス 全コース合計

#### 利用者属性・利用目的

・性別は女性が65%(471人)を占めており、年齢は70歳以上が38%(271人)で最も多く、次いで60歳代が19%(135人)となっている。

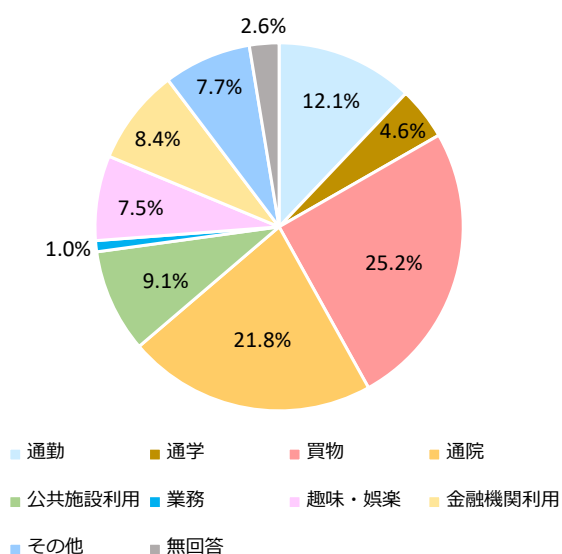
・利用頻度は「週3~4日」が最も多く27%(195人)となっている。

・利用目的は「買物」が25%(311人)で最も多く、次いで「通院」22%(269人)、「通勤」12%(149人)の順となっている。

    ：最も多かった回答

#### 外出目的（複数回答）

選択肢	29日	30日	合計	割合
1 通勤	95	54	149	12%
2 通学	46	11	57	5%
3 買物	178	133	311	25%
4 通院	181	88	269	22%
5 公共施設利用	64	48	112	9%
6 業務	9	3	12	1%
7 趣味・娯楽	38	54	92	7%
8 金融機関利用	64	40	104	8%
9 その他	40	55	95	8%
0 無回答	22	10	32	3%
合計	737	496	1233	100%



## 2) ふれあいバス利用者数 60 歳以上の利用状況

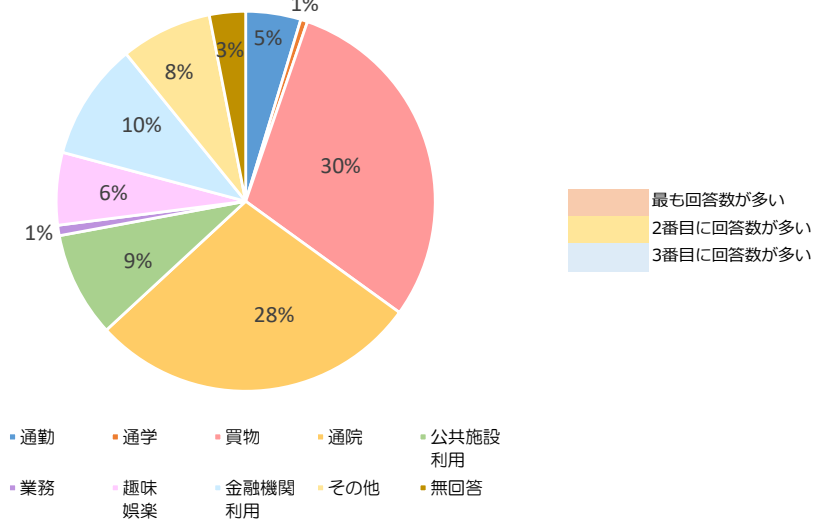
- ・全 4 コースの利用者（2 日間） 663 人中、高齢者は 377 人で 57%であった。全体の約 6 割の利用が高齢者によるものである。
- ・コース毎では、東コースが 143 人中（2 日間） 92 人で 64%、次いで北コースが 111 人中（2 日間） 70 人で 63%の順で高い結果である。
- ・全 4 コースの 60 歳以上の利用者（2 日間）の ふれあいバスの利用目的は、『買物』が最も多く、全体の 30%を占める結果となっている。次いで『通院』が 28%となっている。この結果から、主に 60 歳以上の利用者の多くが『買物』および『通院』を目的とした乗車であることがわかる。
- ・3 番目以降は、『金融機関の利用』（10%）、『公共施設利用』（9%）となっており、上位は全て日常生活施設への外出となっている。

全利用者数における60歳代・70歳代以上の利用者数

	29日	30日	2日間計	60歳以上	60歳以上割合
東コース	85	58	143	92	64%
西コース	118	84	202	112	55%
南コース	122	85	207	103	50%
北コース	56	55	111	70	63%
計	381	282	663	377	57%

【2日間計】60歳代・70歳代以上の利用者のふれあいバス利用目的（複数回答）

日	2日間計										合計
	通勤	通学	買物	通院	公共施設利用	業務	趣味 娯楽	金融機関 利用	その他	無回答	
東コース	9	0	43	43	7	2	9	15	7	9	144
西コース	13	1	69	61	24	3	14	18	14	5	222
南コース	6	0	57	48	10	0	16	19	20	4	180
北コース	4	3	33	40	20	1	3	16	12	3	135
計	32	4	202	192	61	6	42	68	53	21	681
	5%	1%	30%	28%	9%	1%	6%	10%	8%	3%	



### 3) コース別曜日別集計結果

#### <外出目的構成>

平日、土曜ともに買物と通院が中心であるが、銀行の多い八街駅北側南側エリアをめぐる八街総合病院を通る北コース、東コースでは通院と金融機関利用が他のコースに比べて多くを占めている。

#### <乗り継ぎ有無構成>

平日の北コース・西コース、土曜の東コースで乗り継ぎ有の割合が多くなっている。



#### 4) 年齢階層別集計結果

##### <利用頻度構成>

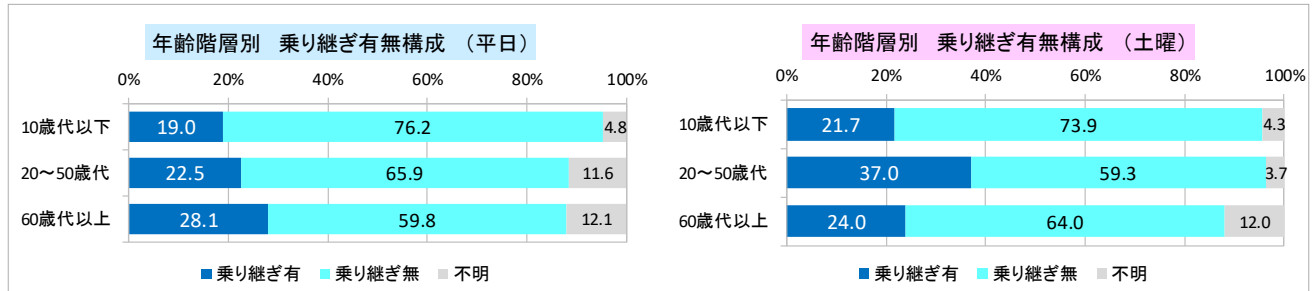
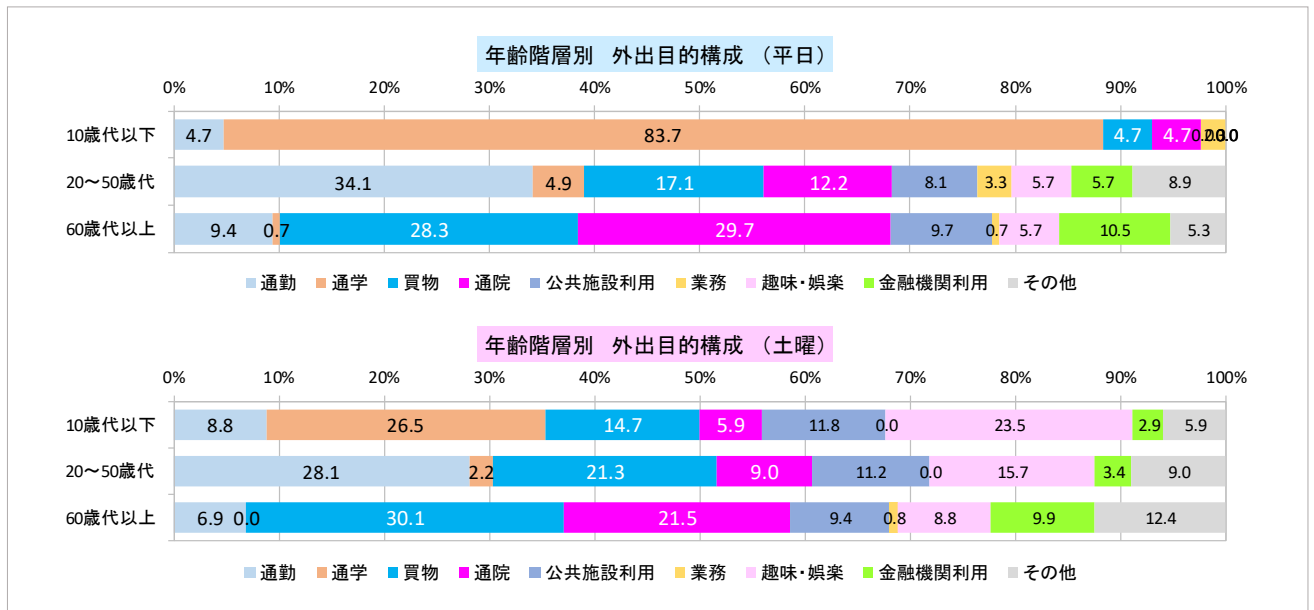
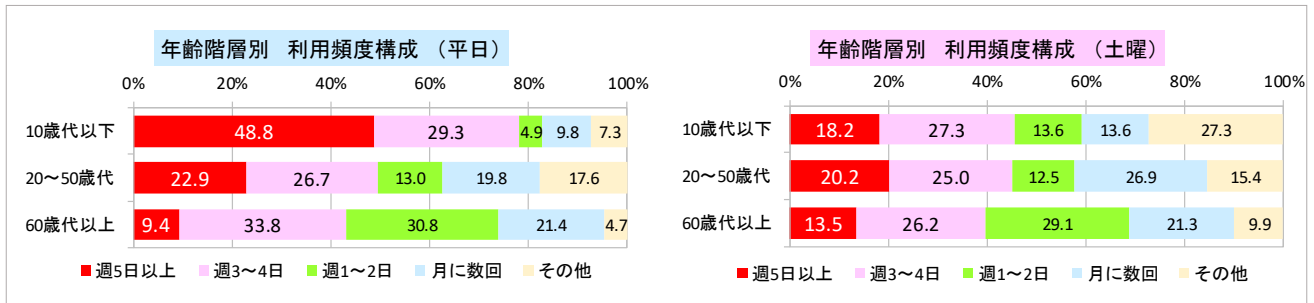
平日に着目すると、若い世代ほど利用頻度の高い割合が多い。これは、50歳代以下に通勤や通学利用が多いためである。60歳代以上は、買物や通院が多く、利用頻度は週1～4日の割合が主である。土曜は、若い世代の通勤、通学が減る分、利用頻度構成は全年齢で同様となっている。

##### <外出目的構成>

10歳代以下は、平日の利用において通学での利用が圧倒的に多くなっており、土曜の利用目的構成と大幅に異なっている。一方で20歳代以上では平日、土曜の利用目的構成は概ね同様で、20～50歳代は通勤と買物が、60歳代以上は買物と通院が多くを占めている。

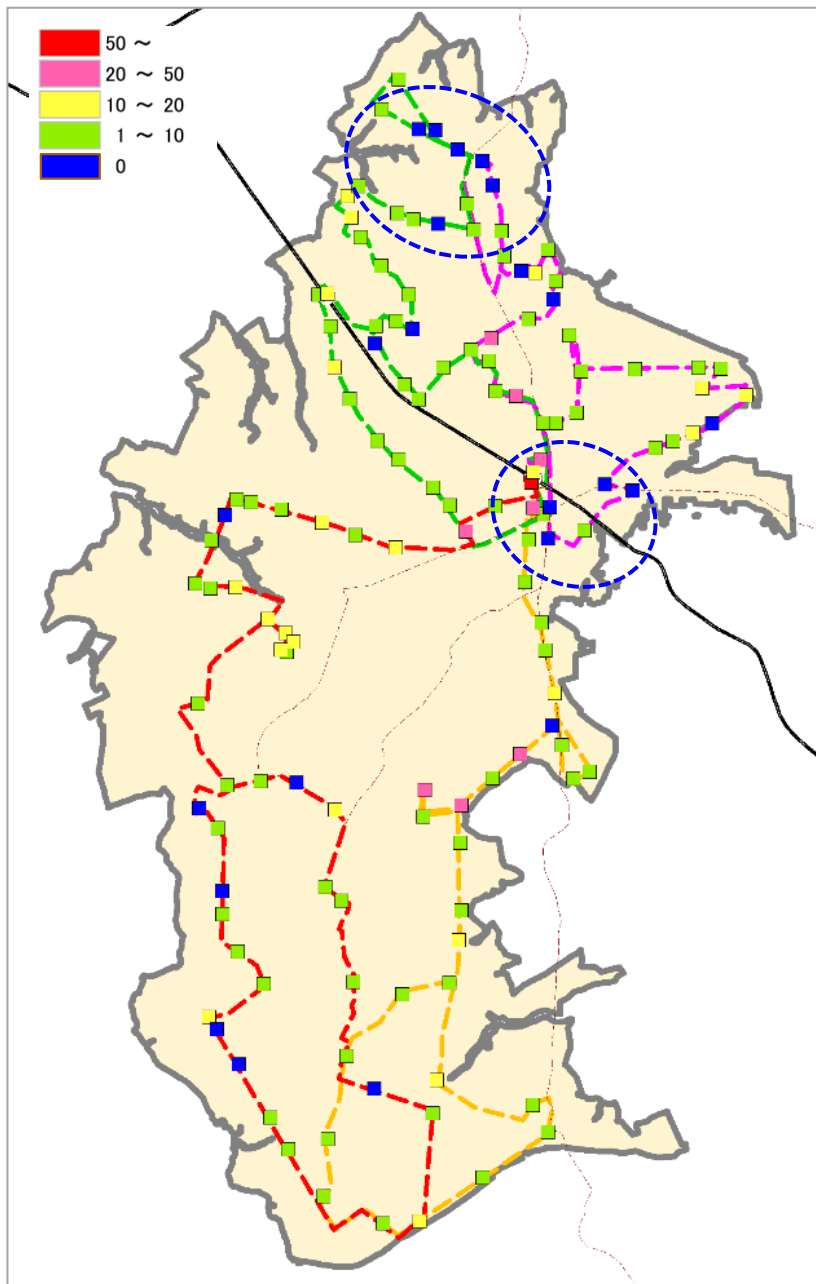
##### <乗り継ぎ有無構成>

平日では高齢世代ほど乗り継ぎ有の割合が多くなっており、10歳代以下は約2割、60歳代以上は約3割であった。土曜は20～50歳代が4割弱と乗り継ぎ有の割合が平日や他の世代に比べて多くなっている。



### 5) コース別乗降者数

ふれあいバスでは2日間の調査のうち、乗降者数がゼロ（利用者がいない）のバス停が存在した。



【乗降者数がゼロのバス停】

北コース	文違六町歩
	泉台入口
	横堀
	鳥羽台
	住野台入口
	駒場入口
	立合松
	実住小
	けやきの森公園
東コース	バイパス入口
	東八街
	七区集会所
	中央公園入口
	ハーモニー
	京葉霊園
	立合松南
	住野公民館
西コース	夕日丘
	小谷流
	山桜の里
	南部老人いこいの家
	中沖
	御成街道
	上砂農村広場
	川上郵便局
南コース	給食センター

図 バス停別乗降者数（2日間計）

②ふれあいバス乗継状況調査

■ふれあいバス乗継状況調査 実施概要

ふれあいバスの利用者に対して、主に八街駅バス停での他の公共交通機関との乗継状況を把握するため、アンケート調査を実施した。

調査日：2020年10月16日（金）、10月17日（土）

調査対象：ふれあいバス4コースの全便

調査方法：八街駅バス停及び八街駅周辺のバス停で乗降する利用者に対してアンケート票を配布、乗車中に回答していただき、調査員が回収を行った。

1) 乗車後の乗り換え

- ・ふれあいバスの降車後に他の交通機関へ乗り換える利用者は、平日が209人中89人（43%）、土曜が102人中32人（31%）であった。
- ・乗り換える交通機関は、平日・土曜ともに「電車」が最も多く、次いで「他のふれあいバス」であった。

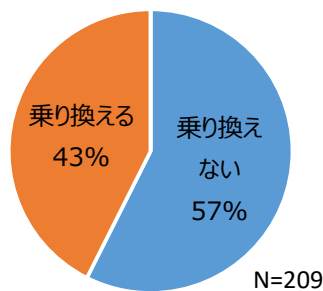
・問1\_降車後、乗り換えるか

	10/16金	10/17土
乗り換えない	120	68
乗り換える	89	32
不明	0	2
計	209	102

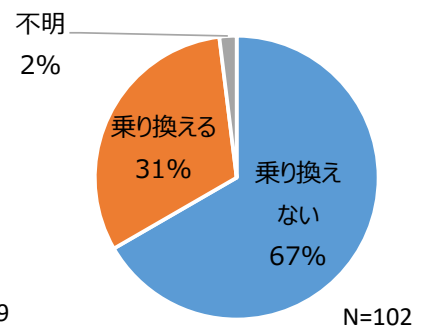
・問1-1\_降車後、乗り換える場合の交通機関

	10/16金	10/17土
電車	40	23
路線バス	9	4
他のふれあいバス	33	4
タクシー	5	0
不明	2	1
計	89	32

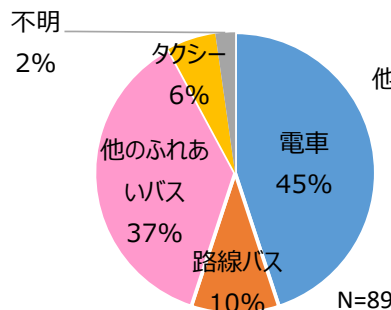
10月16日（金）



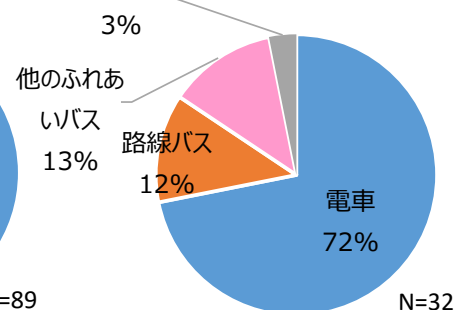
10月17日（土）



10月16日（金）



10月17日（土）





## 2) 乗車前の乗り換え

- ・ふれあいバスの乗車前に他の交通機関から乗り換えた利用者は、平日が 209 人中 74 人（35%）、土曜が 102 人中 27 人（26%）であった。
- ・乗り換えた交通機関は、平日は「他のふれあいバス」が最も多く、次いで「電車」であり、土曜は「電車」が最も多く、次いで「他のふれあいバス」であった。

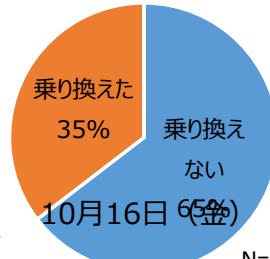
### ・問2\_乗車前、乗り換えたか

	10/16金	10/17土
乗り換えなし	135	72
乗り換えた	74	27
不明	0	3
計	209	102

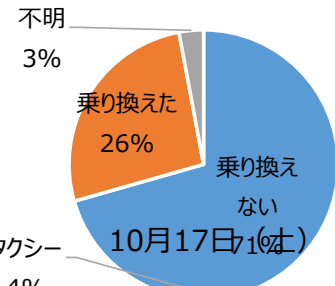
### ・問2-1\_乗車前、乗り換えた場合の交通機関

	10/16金	10/17土
電車	31	19
路線バス	4	1
他のふれあいバス	32	6
タクシー	1	1
不明	6	0
計	74	27

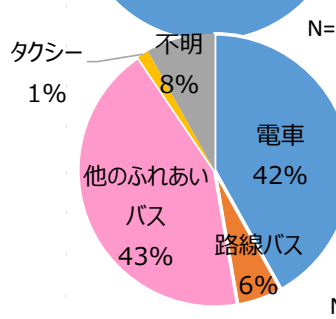
10月16日（金）



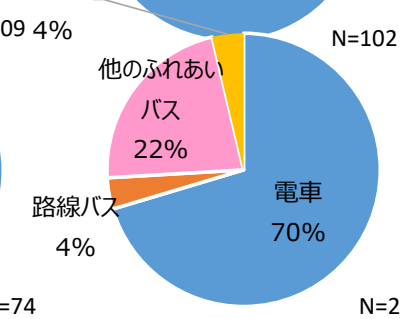
10月17日（土）



10月16日（金）

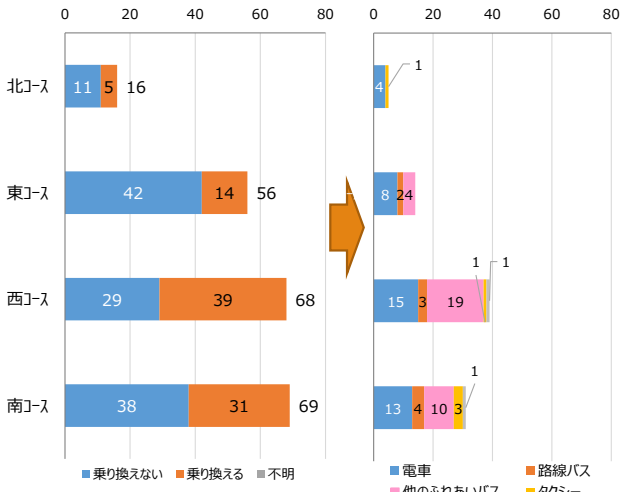


10月17日（土）

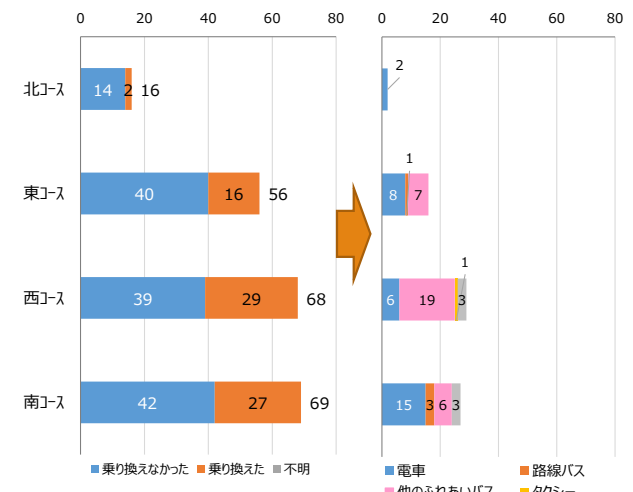


・コース別では、西コース・南コースにおいて他の交通機関への乗換が比較的多く、特に西コースでは「他のふれあいバス」との乗換利用者が多い。

(左) 問1. ふれあいバス降車後、乗り換えるか  
(右) その場合の交通機関

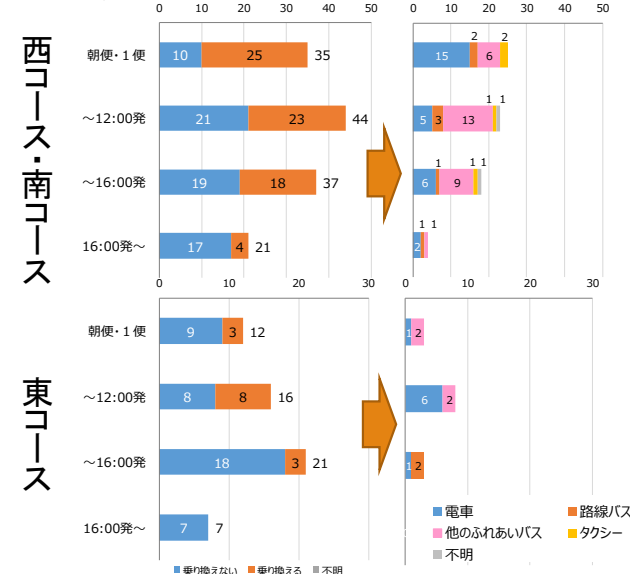


(左) 問2. ふれあいバス乗車前、乗り換えたか  
(右) その場合の交通機関

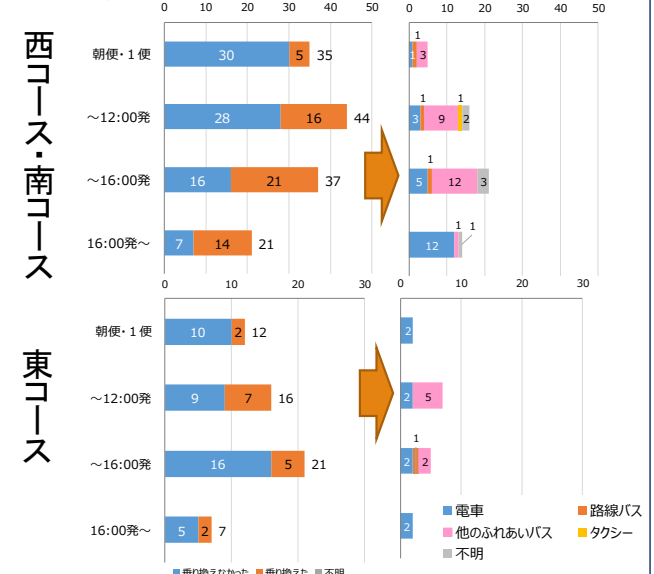


・西コース・南コースでは、朝便・1便～八街駅 16:00 発便において「他のふれあいバス」との乗り換え利用者が多く、北コース・東コースを乗り継いで八街総合病院・市役所等への移動に利用されていると推察される。  
 ・朝便・1便では「降車後、電車へ乗り換え」、八街駅 16:00 発便以降では「乗車前、電車から乗り換え」が多く、通勤に利用されていることがうかがえる。

(左) 問1. ふれあいバス降車後、乗り換えるか  
(右) その場合の交通機関



(左) 問2. ふれあいバス乗車前、乗り換えたか  
(右) その場合の交通機関



### ③OD調査及びバス停別カウント調査

#### ■乗降記録調査（OD調査）実施概要

調査日程：令和元年（2019年）11月25日（月）～28日（木）4日間

調査対象：①八街市ふれあいバス 北コース/東コース/西コース/南コース

計4コースの全便の利用者

②路線バス 八街循環線

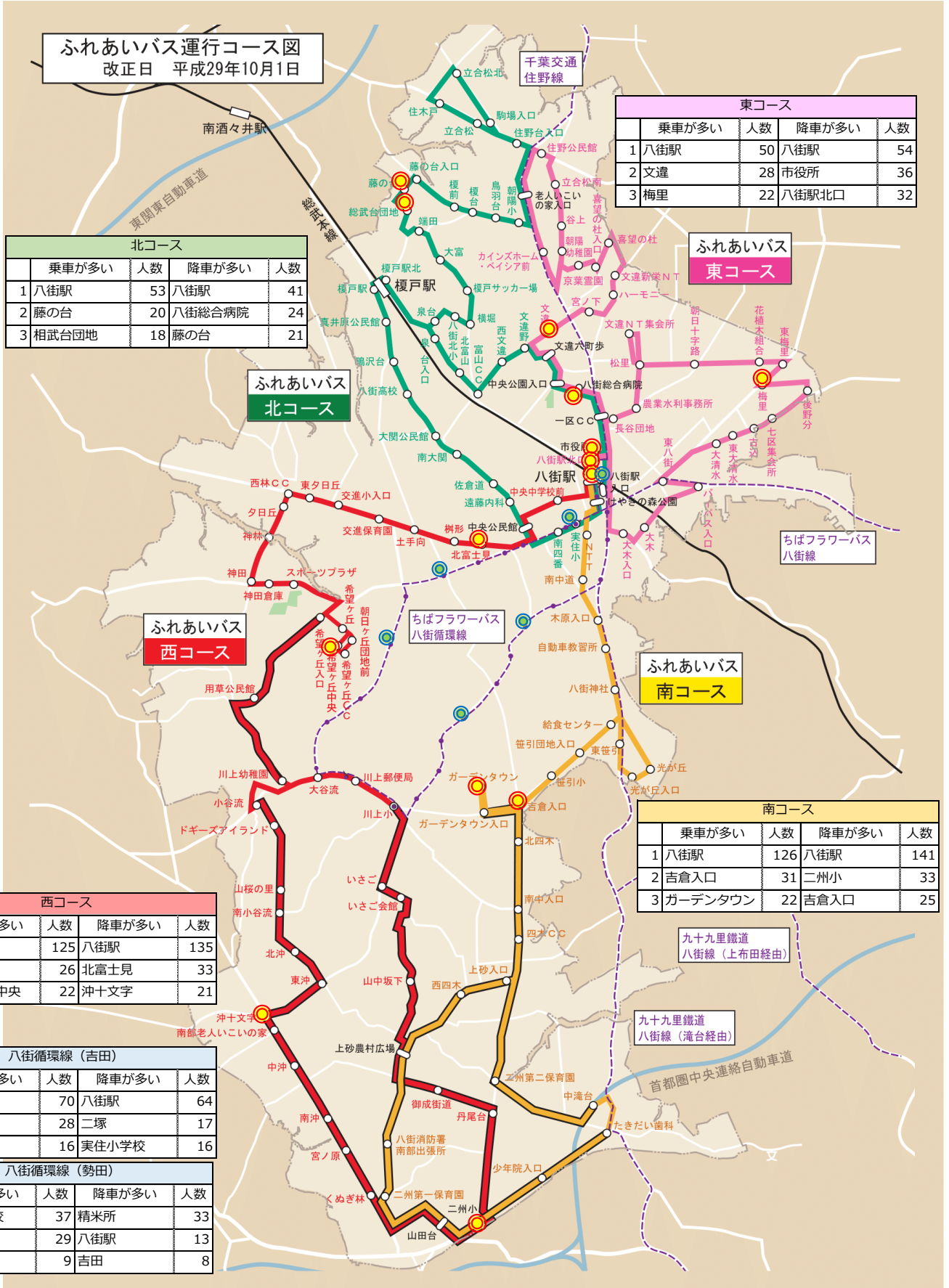
上記①+② 計5コースを対象として実施した。

調査方法：調査員が車内にて目視による観測および記録を行った。利用者の乗車バス停、降車バス停を、性別・年齢等の利用者分類と共に記録した。

1) 乗降の多いバス停

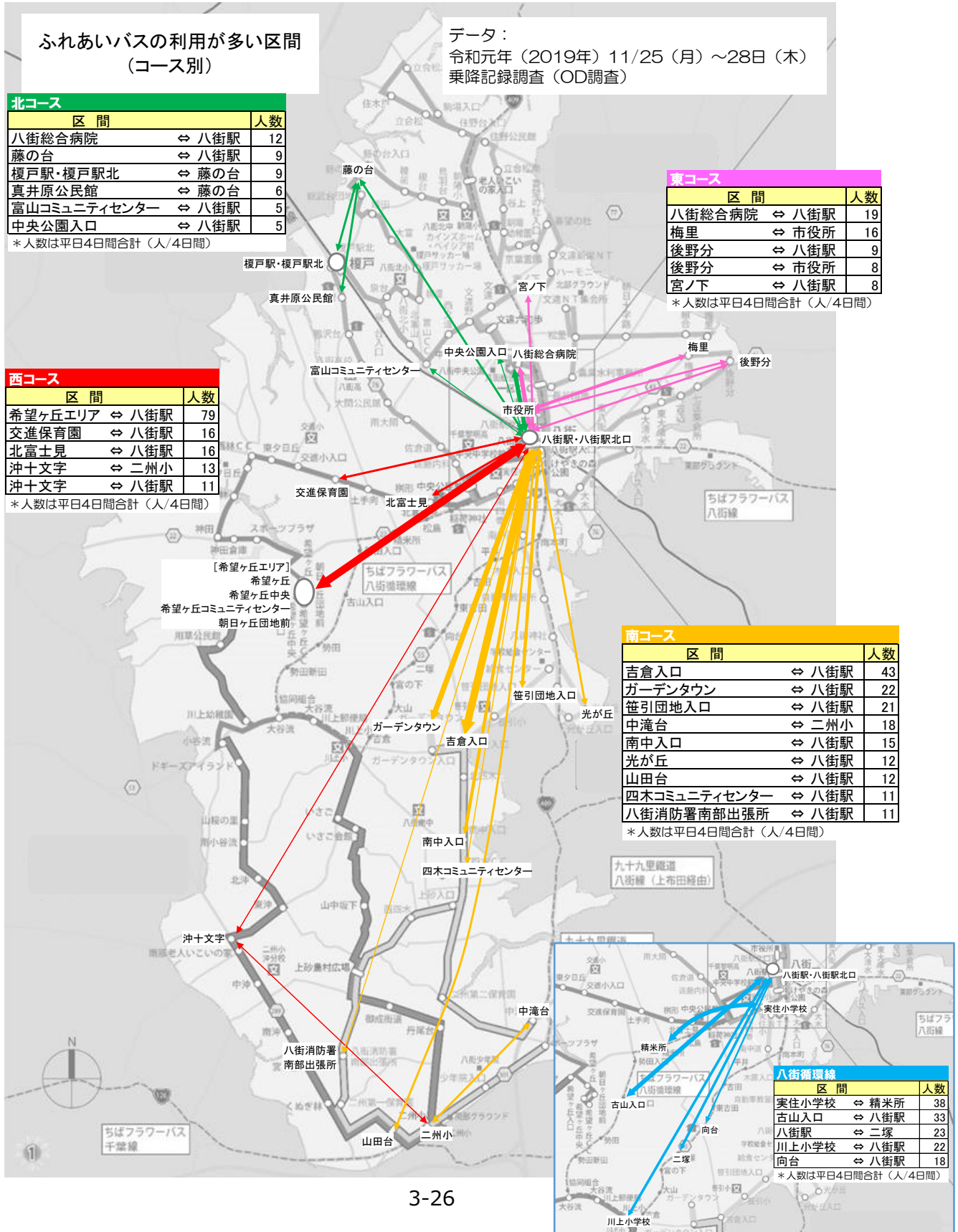
ふれあいバス全コースにおいて、乗降共に八街駅バス停の利用者数が最も多い。2番目以降は、新八街総合病院や市役所等の生活利便施設のほか、八街駅から離れた住宅地での乗降が多い。

各コースの乗降が多いバス停：ふれあいバス ● /路線バス 八街循環 ●



## 2) 利用者の多い区間

ふれあいバス、八街循環線ともに、利用区間の乗降地点はバス運行の起終点となる八街駅に集中している。八街駅以外では、市役所や榎戸駅、沖十文字、二州小、実住小学校などに乗降する途中区間利用がみられる。



## 市民アンケート調査

### ■市民アンケート調査 実施概要

調査概要：公共交通の利便性において見直しの必要性があると予想される 12 地区の住民 1,500 人を対象とし（無作為抽出）、市の公共交通・助成等の利用実態、意見等を把握するためのアンケート調査を実施した。

調査対象：住野・朝日・西林・夕日丘・東吉田・勢田・岡田・根古谷・小谷流・沖・滝台・山田台の 12 地区の住民

調査方法：アンケート票を郵送配布し、回答後、郵送により回収を行った。

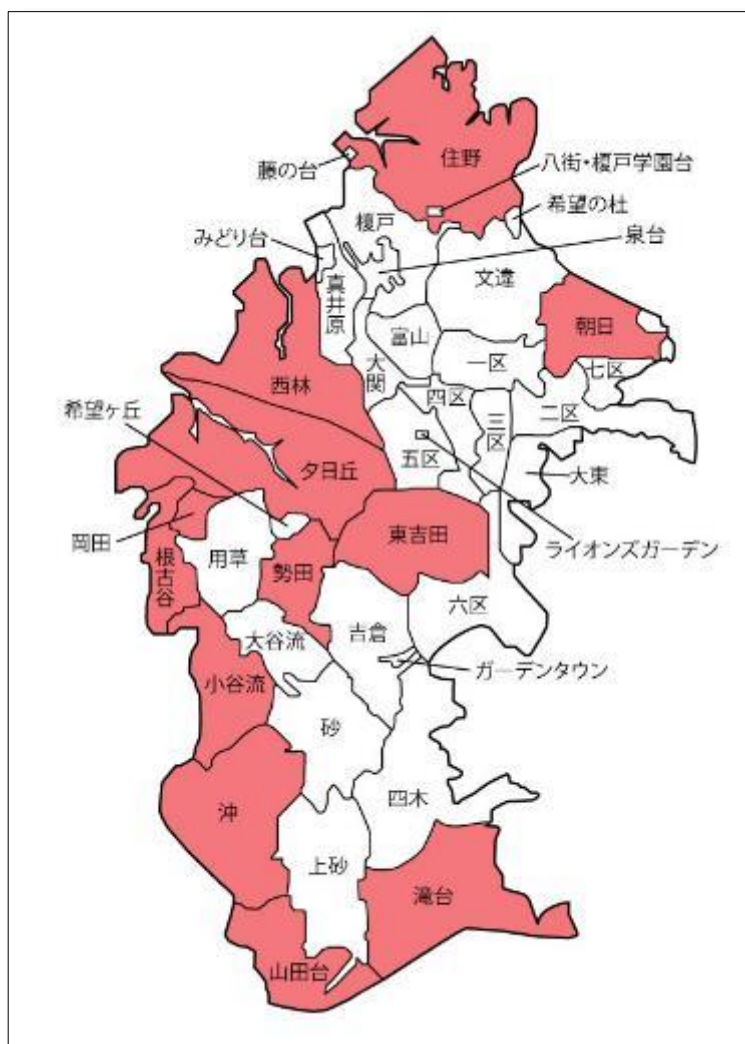
実施期間：令和元年 11 月 25 日（月）～12 月 18 日（水）の期間に回答が得られた票を集計対象とした。

集計票数：541 票（回収率 36.1%）

### 対象地区図（着色された 12 地区）

#### 回答者の居住地内訳

居住地区	回答数 (人)	割合 (%)
住野	43	8%
朝日	41	8%
西林	74	14%
夕日丘	112	21%
東吉田	90	17%
勢田	34	6%
岡田	5	1%
根古谷	5	1%
小谷流	4	1%
沖	33	6%
滝台	23	4%
山田台	47	9%
無回答	30	6%
合計	541	100%



## 1) 日常生活における公共交通の利用について

### 【結果概要】

・公共交通を利用した外出頻度は、「ほとんど利用しない」が67%(364人)で大多数を占める。  
次いで「週5日以上」が9%(50人)となっており、一定数が通勤・通学で利用していることがうかがえる。

#### ◆具体的な目的地

(通勤・業務) 東京および都内：17件/千葉・千葉市・千葉駅：10件

(通院) 新八街総合病院：13件 (買物) 東京および都内、千葉および千葉駅：5件

(食事・レジャー) 東京および都内：9件

・市内における交通手段で重視すること(1~3番を順位付けした結果の合計)

1位：自宅もしくは自宅付近から利用できること 5,180pt

2位：便数が多いこと 3,857pt

3位：運賃が安いこと 2,668pt

・自宅~最寄り公共交通乗降場までの適切な距離

「徒歩約3~4分(300m以内)」が最も多く49%(243人)、次いで「徒歩約6~7分(500m程度)」25%(125人)。



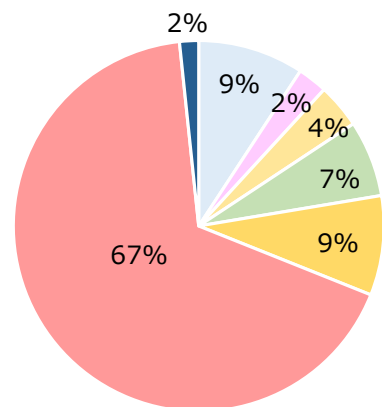
### 〈ポイント〉

一部の通勤・通学利用者を除き、大多数の回答者が公共交通を日常的に利用しない状況にある。

一方、交通手段で重視することにおいて、「自宅もしくは自宅付近から利用できること」、「便数が多いこと」が挙げられ、利便性の高さが求められている。

### 問2 公共交通を利用した日常的な外出頻度

選択肢	回答数	割合
1 週5日以上	50	9%
2 週3~4日	14	3%
3 週1~2日	21	4%
4 月2~3日	36	7%
5 月1日程度	47	9%
6 ほとんど利用しない	364	67%
7 無回答	9	2%
合計	541	100%



### 問3 公共交通を利用した日常的な外出の際、利用する交通手段

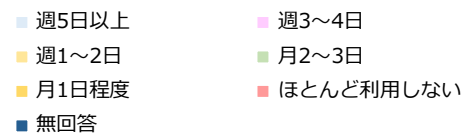
選択肢	回答数
路線バス	42
ふれあいバス	44
電車	219
高速バス	14
該当なし	254
その他	19
合計	592

※複数回答

その他の主な内容：

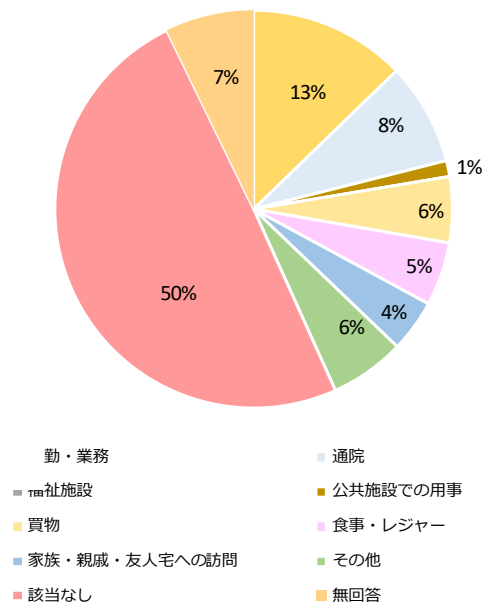
タクシー 7件

モノレール 2件

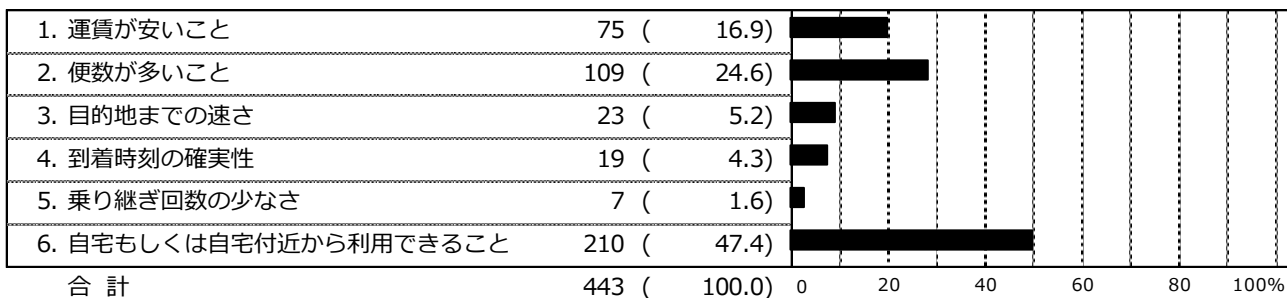


問4 公共交通を利用した日常的な外出において、最も多い目的・目的地

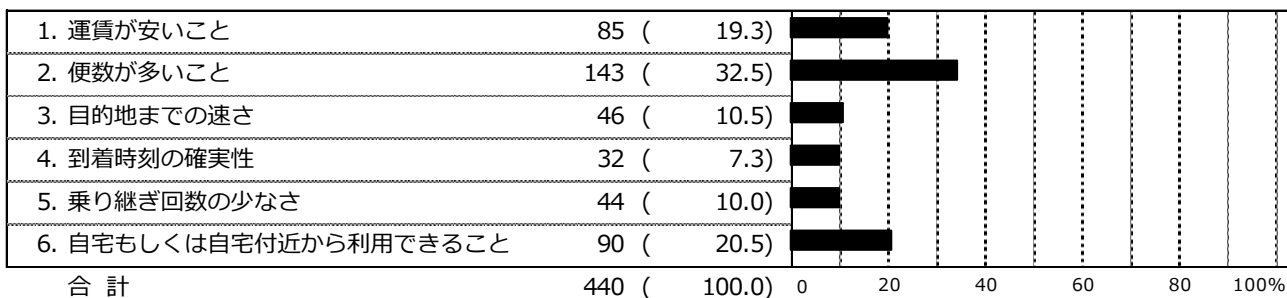
選択肢	回答数	割合
1 通勤・業務	69	13%
2 通院	45	8%
3 福祉施設	0	0%
4 公共施設での用事	7	1%
5 買物	29	5%
6 食事・レジャー	28	5%
7 家族・親戚・友人宅への訪問	23	4%
8 その他	33	6%
9 該当なし	268	50%
10 無回答	39	7%
合計	541	100%



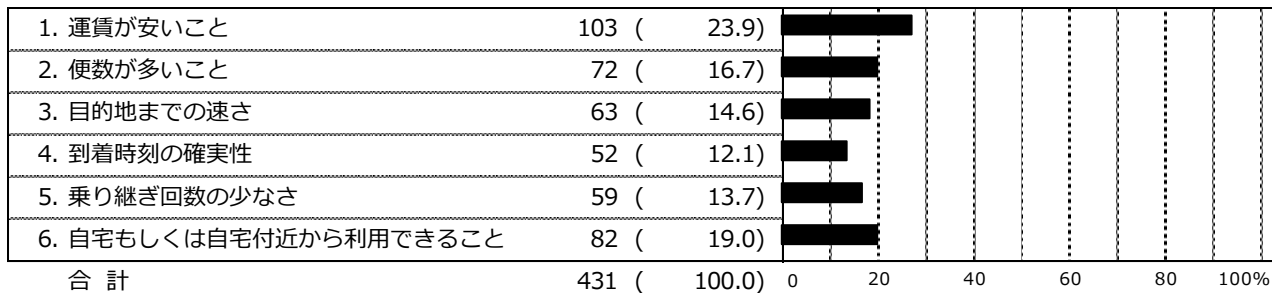
問5 市内での交通手段で重視すること／1番目に重視すること (単独回答)



問5 市内での交通手段で重視すること／2番目に重視すること (単独回答)



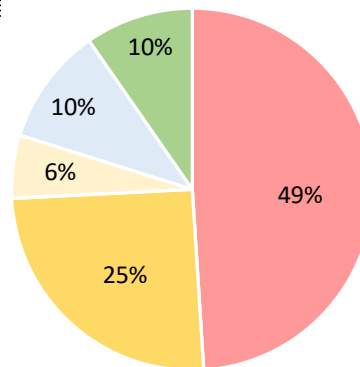
問5 市内での交通手段で重視すること／3番目に重視すること (単独回答)





問6 お住まいから最寄りの公共交通の乗降場(バス停など) までの適切な距離

選択肢	回答数	割合
1 徒歩約3～4分 (300m以内)	243	49%
2 徒歩約6～7分 (500m程度)	125	25%
3 徒歩約8～9分 (700m程度)	28	6%
4 徒歩約10～12分 (1,000m以内)	52	10%
5 その他	48	10%
合計	496	100%



- 徒歩約3～4分 (300m以内)
- 徒歩約6～7分 (500m程度)
- 徒歩約8～9分 (700m程度)
- 徒歩約10～12分 (1,000m以内)
- その他

2) 高齢者外出支援タクシー利用助成について

※回答者自身が高齢者外出支援タクシー対象者もしくは対象者が同居家族に居る方が対象で全 541 票の 39.6%に当たる 214 票の回答を得られた。

【結果概要】

- ・高齢者外出支援タクシーの認知度：214 人中 148 人 (69%)
- ・高齢者外出支援タクシーの利用状況：214 人中 30 人 (14%) ※同居家族の利用も含む
- ・高齢者外出支援タクシーを利用する理由：「運転免許証を所持していないため」が 59%(17 人)で最も多く、次いで「身近に外出の際に送迎してくれる人がいないため」が 17%(5 人)。

利用の際の目的は「通院」が 21 人で大多数を占め、10 人が「新八街総合病院」を目的地として挙げている。

- ・高齢者外出支援タクシーの満足度：  
「満足」、「どちらかと言えば満足」が各 29%(8 人)で最も多く、次いで「満足・不満のどちらでもない」が 21%(6 人)。

◆下記は「高齢者外出支援タクシー利用助成を知っていたが、自身も家族も利用していない」に該当する回答者 (95 人) の結果

- ・高齢者外出支援タクシーを利用しない理由：「自動車や徒歩で外出できるため」が 36%(32 人)で最も多く、次いで「身近に外出の際に送迎してくれる人がいるため」33%(30 人)、「利用助成があっても運賃が高い」が 19%(17 人)。

〈ポイント〉

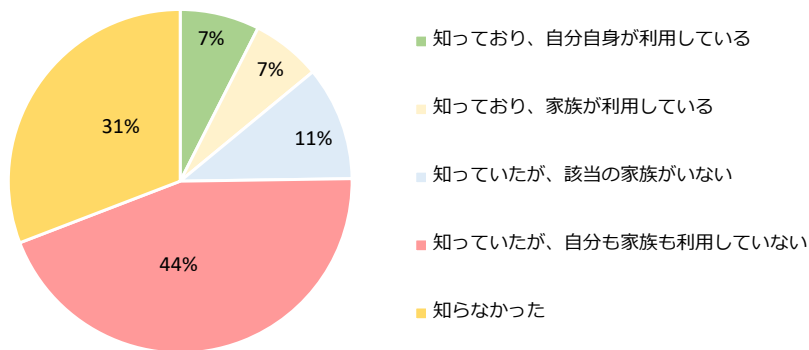
当アンケート結果においては、「高齢者外出支援タクシー利用助成」は約 7 割の認知度があるものの、利用状況は 14%にとどまっている。利用しない理由として、「自動車や徒歩で外出ができる」・「身近な人の送迎で間に合う」が挙げられている。

利用者の満足度は概ね満足の意見があり、利用目的は、「通院」が最も多い結果となっている。

問7 「高齢者外出支援タクシー利用助成」の認知と利用状況

選択肢	回答数	割合
1 知っており、自分自身が利用している	16	7%
2 知っており、家族が利用している	14	7%
3 知っていたが、該当の家族がいない	23	11%
4 知っていたが、自分も家族も利用していない	95	44%
5 知らなかった	66	31%
合計	214	100%

1・2回答者のみ  
問8～10へ

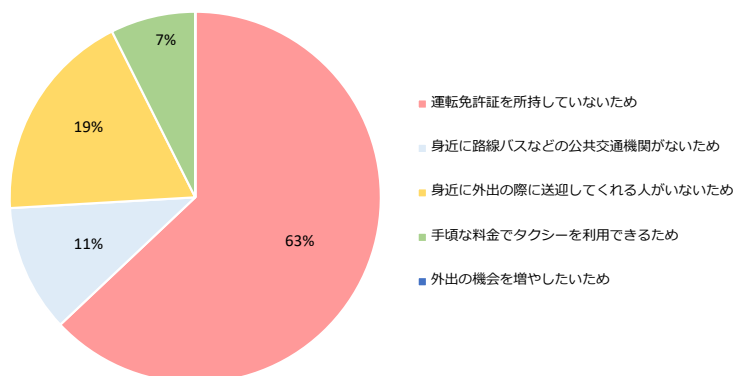


問8 「高齢者外出支援タクシー利用助成」を利用する理由

選択肢	回答数	割合
1 運転免許証を所持していないため	17	59%
2 身近に路線バスなどの公共交通機関がないため	3	10%
3 身近に外出の際に送迎してくれる人がいないため	5	17%
4 手頃な料金でタクシーを利用できるため	2	7%
5 外出の機会を増やしたいため	0	0%
6 その他	2	7%
合計	29	100%

その他の内容：  
車いす使用のため 1 件  
バスの本数がとても少ないため  
1 件

※無回答1

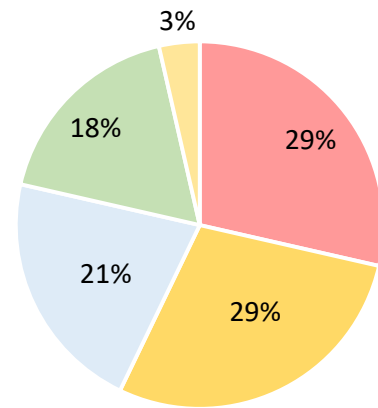


問9 「高齢者外出支援タクシー利用助成」を利用した外出において最も多い目的と目的地

選択肢	回答数	割合
1 通勤・業務	1	3%
2 通院	21	72%
3 福祉施設	0	0%
4 公共施設での用事	3	10%
5 買物	0	0%
6 食事・レジャー	0	0%
7 家族・親戚・友人宅への訪問	4	14%
8 その他	0	0%
合計	29	100%

※無回答1

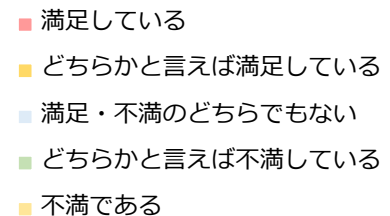
通院（21件）における目的地で多かった回答：新八街総合病院 10件



問10 「高齢者外出支援タクシー利用助成」についての満足度

選択肢	回答数	割合
1 満足している	8	29%
2 どちらかと言えば満足している	8	29%
3 満足・不満のどちらでもない	6	21%
4 どちらかと言えば不満である	5	18%
5 不満である	1	4%
合計	28	100%

※無回答2



満足している・どちらかと言えば満足しているにおける理由

- ・通院の際、家族が送迎出来ないときに安価で利用できるから
- ・免許を更新していないため（助かっている）
- ・年金生活者のため（助かっている）
- ・安価で利用できる
- ・買物にはたまにしか行かないため、荷物が多くなり、帰りにバスの時間が合わないときに利用できる
- ・タクシーを利用することが増えたから
- ・いつでも利用できる
- ・市内の移動は便利だから。ただし、市外の病院への通院時の配慮があると良い。

どちらかと言えば不満である・不満であるにおける理由

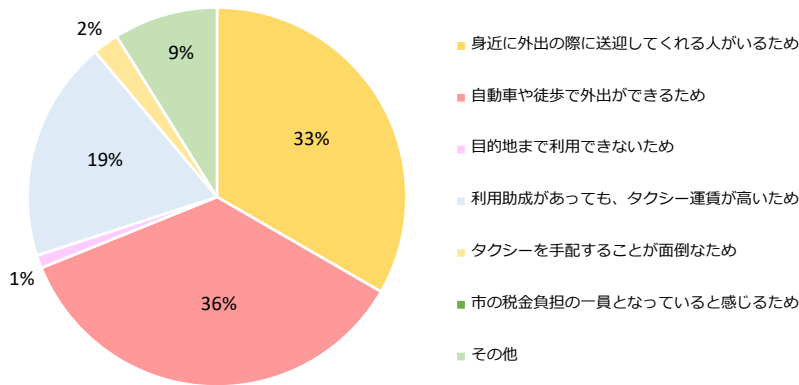
- ・一度に2枚までしか使えず、迎車料が高く、追加料金の負担が大きい
- ・料金が安い
- ・市外に行くのに使用出来ない。また、迎車の料金が安い
- ・送迎料金が加算され高つくときがある（2件）
- ・助成券が少ない

- ・下記問 11 は、問 7 で「高齢者外出支援タクシー利用助成」を『知っていたが自分も家族も利用していない』を選択した人が回答（回答対象者全数：95 票 全 541 票の 17.6%）

問11 「高齢者外出支援タクシー利用助成」を利用しない理由

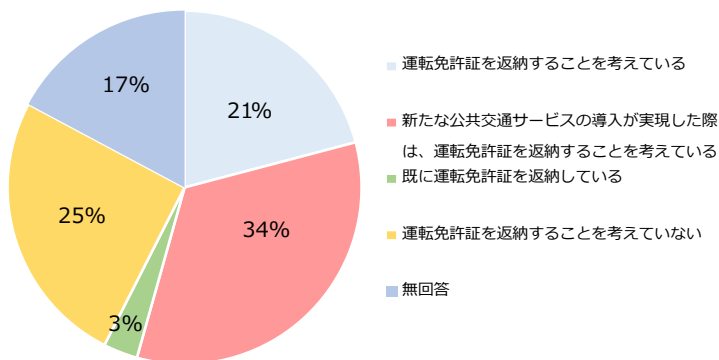
選択肢	回答数	割合
1 身近に外出の際に送迎してくれる人がいるため	30	33%
2 自動車や徒歩で外出ができるため	32	36%
3 目的地まで利用できないため	1	1%
4 利用助成があっても、タクシー運賃が高いため	17	19%
5 タクシーを手配することが面倒なため	2	2%
6 市の税金負担の一因となっていると感じるため	0	0%
7 その他	8	9%
合計	90	100%

※無回答5



3) 運転免許証の自主返納について

選択肢	回答数	割合
1 運転免許証を返納することを考えている	113	21%
2 新たな公共交通サービスの導入が実現した際は、運転免許証を返納することを考えている	181	33%
3 既に運転免許証を返納している	17	3%
4 運転免許証を返納することを考えていない	137	25%
10 無回答	93	17%
合計	541	100%

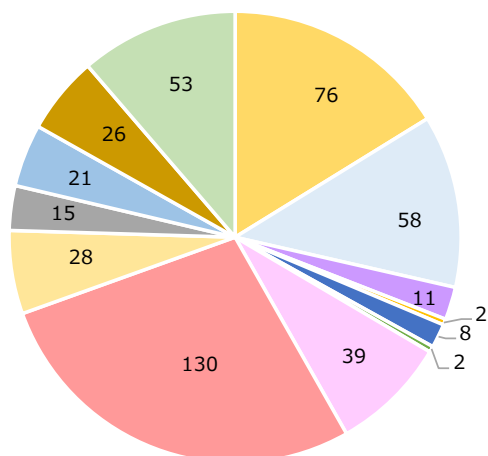


**【結果概要】**  
 約 7 割が「返納済み」・「返納予定」・「新たな公共交通の導入の実現時に返納予定」のいずれかであり、返納意向の割合が高い。

**〈ポイント〉**  
 4 割が新たな公共交通導入時の返納を考えており、公共交通の見直し等に期待が寄せられている。

#### 4) 自由回答意見：現状の公共交通に関する不満

※数値は件数

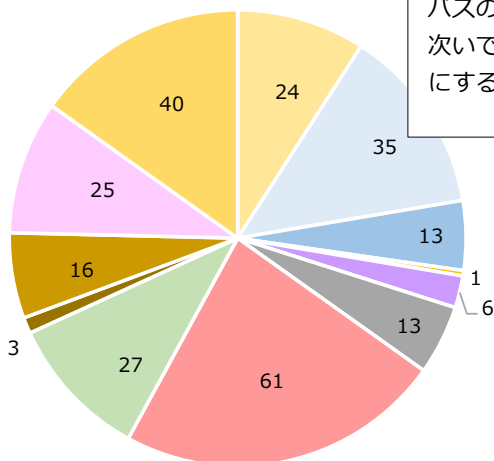


バスの運行ダイヤに関する意見が最も多い。次いで運行ルートに関する意見、運行ダイヤに関する意見が多い。

- ルートに関する内容を含む意見
- ダイヤに関する内容を含む意見
- 運賃に関する内容を含む意見
- 車内安全・設備に関する内容を含む意見
- 安全運行・安全対策に関する内容を含む意見
- ドライバーの運転に関する内容を含む意見
- バス停（場所）に関する内容を含む意見
- バスダイヤに関する内容を含む意見
- タクシー利用・タクシー助成に関する内容を含む意見
- 公共交通を利用しないため、特になし・わからない
- 道路整備に関する内容を含む意見
- 鉄道（電車）に関する内容を含む意見
- その他の意見

#### 5) 自由回答意見：市の公共交通に対する要望

※数値は件数



バスの運行ダイヤに関する意見が最も多い。次いで運行ルートに関する意見、運行ダイヤに関する意見が多い。

- ルートに関する内容を含む意見
- ダイヤに関する内容を含む意見
- 運賃に関する内容を含む意見
- 車内安全・設備に関する内容を含む意見
- 安全運行・安全対策に関する内容を含む意見
- ドライバーの運転に関する内容を含む意見
- バス停（場所）に関する内容を含む意見
- バスダイヤに関する内容を含む意見
- タクシー利用・タクシー助成に関する内容を含む意見
- 公共交通を利用しないため、特になし・わからない
- 道路整備に関する内容を含む意見
- 鉄道（電車）に関する内容を含む意見
- その他の意見

## IV. 八街市における地域公共交通の課題

### IV-1 地域公共網形成計画の目標達成状況と評価

#### 1. 網形成計画の目標達成状況と評価

(1) 網形成計画策定時の具体的目標値と実績値の整理

網形成計画で設定した目標値の達成状況は以下のようになっている。

評価指標	指標の定義		策定時現況値 (平成 26 年 度)	目標値 (平成 32 年 度)	実績値 (令和元年度)
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	1,263,232 人	現況値	1,286,514 人
		ふれあいバ ス	114,036 人	96,000 人	86,000 人
市財政負担額	公共交通に係る市の年間 財政負担額		48,065 千円 (ふれあいバス 運行経費ベース)	現況値の 範囲内	23,952 千円
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		8.1%	10%	10.7% ※平成 30 年度 市民アンケート
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		16.2%	10%	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)
地域の実情に合 った地域交通の 取組	地域懇談会・シンポジウム・ アンケート等の実施回数		—	5 回 (年 1 回)	9 回実施 (※令和 2 年度時 点)

## (2)目標値の達成状況

### ①年間バス利用者数

・民間路線バスについて網形成計画策定時の現況値と直近3年間の推移を見ると、網形成計画における目標値は、令和元年度時点において達成している。

・ふれあいバスについては、平成29年10月に中コースが廃止され、5コースから4コースでの運行となった為、平成30年度にかけてふれあいバス全体の利用者数は減少傾向。

・令和元年度は微増傾向となっているが、網形成計画における目標値の96,000人には届いておらず、令和元年度のふれあいバス利用者数は86,000人となっている。

表 民間路線バスの利用者数推移

バス事業者	路線	平成26年度 網形成計画策定時	平成29年度	平成30年度	令和元年度
千葉交通	住野線	274,020	397,656	401,131	391,086
ちばフラワーバス	八街線	57,450	46,681	46,714	47,327
	市内循環線	14,815	14,879	14,265	14,636
	千葉線	916,947	797,642	864,222	833,465
合計		1,263,232	1,256,858	1,326,332	1,286,514

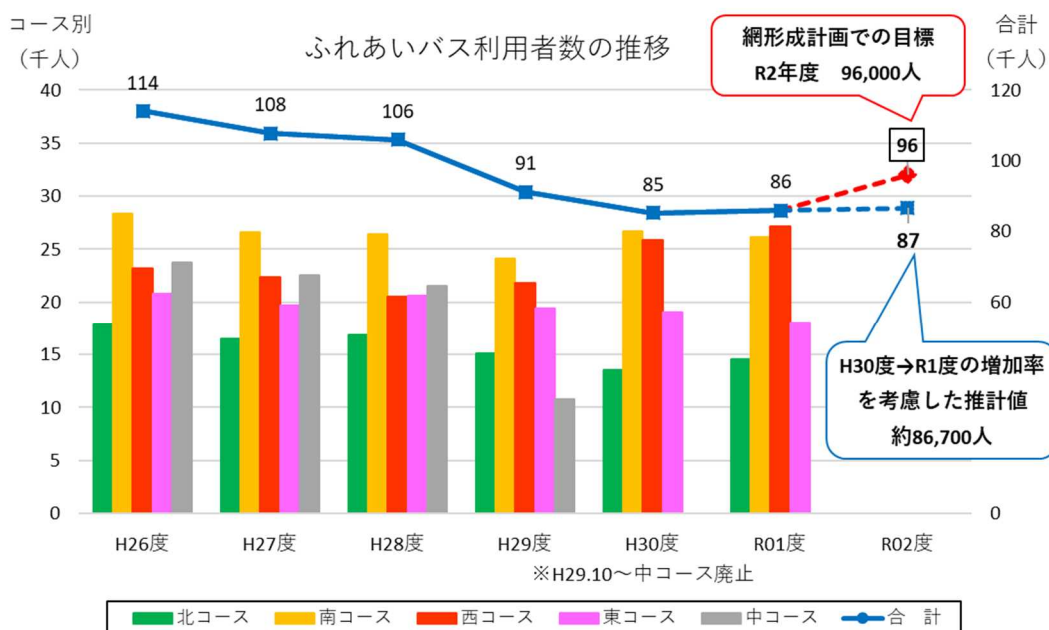


図 ふれあいバスの利用者数推移と網形成計画における目標値

## ②市財政負担額

・網形成計画策定及びふれあいバス再編前後における八街市の財政負担額は、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（H30 年度：19,828 千円、R01 年度：20,928 千円））を活用していることから、決算額ベースでの推移を見ると、網形成計画策定時の目標は大幅に達成している。

・ただし、高齢者外出支援タクシー制度等の福祉施策を含めた交通に関する財政支出を見ると、市の財政負担は網形成計画策定時とほぼ同じ水準となっている。

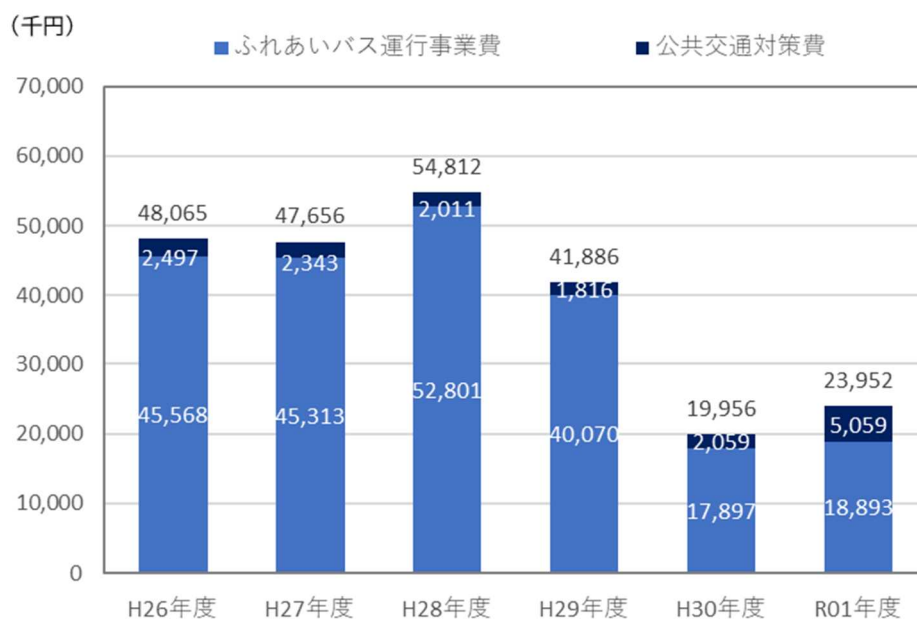


図 八街市の決算額ベースでの財政負担額の推移

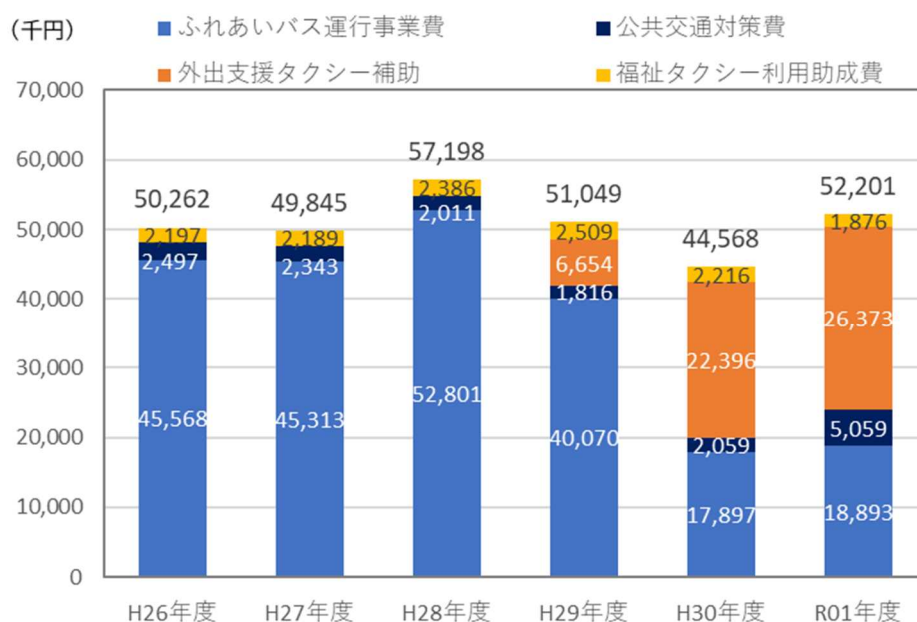


図 八街市の交通関連財政支援負担額の推移



③公共交通に対する満足度、高齢者の外出時に困っている割合

①公共交通に対する満足度は、平成 30 年度の現状値は「満足」と「やや満足」を合わせて 10.7%で、目標値は達成。ただし、不満が 58%、やや不満が 24%と高い割合で、さらなる公共交通の利便性向上が求められている。

②高齢者の外出時に困っている割合は、八街市高齢者福祉計画（H30～32 年度）によると、高齢者が外出時に困っている地区別の割合は、市北部及び南部では中心部と比較して、外出に困っている割合が高くなっている。

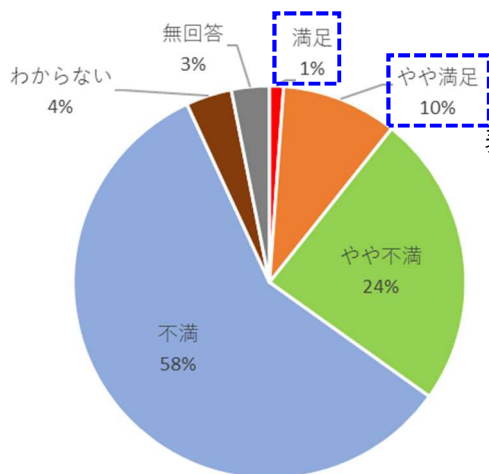


表 高齢者が外出時に困っている割合（八街市高齢者福祉計画）

中学校区	困っている割合
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%

図 公共交通に対する満足度（八街市総合計画 2015 後期基本計画）

④地域の实情に合った地域交通の取組

網形成計画においては、地域懇談会・シンポジウム・アンケート等を年 1 回実施するという目標となっており、説明会およびアンケート等については毎年実施されているため達成されている。

市民ニーズに対応した公共交通ネットワークの構築は一層重要となることから、取組のさらなる強化が必要である。

表 地域の实情に合った地域交通の取組状況

実施年度	取組内容
平成 28 年度	○ふれあいバス路線再編に関する説明会 ○高齢者外出支援タクシー利用助成事業調査
平成 29 年度	○ふれあいバス路線再編に関する説明会 ○高齢者外出支援タクシー利用助成事業に関するアンケート
平成 30 年度	○八街市総合計画 2015 後期基本計画に関するアンケート (公共交通に対する満足度)
令和元年度	○市コミュニティバス、民間路線バスでの車内アンケート ○公共交通が不便と想定される地域住民への郵送によるアンケート
令和 2 年度	○市コミュニティバス乗り継ぎ状況調査 ○地域公共交通確保維持に向けた勉強会
その他	○バスの乗り方・交通バリアフリー教室の実施 H27 年度：交進小学校, H28 年度：二州小学校, H29 年度：川上小学校 H30 年度：笹引小学校, R1 年度：朝陽小学校

## 2. 八街市地域公共交通網形成計画における実施事業の進捗状況

・八街市地域公共交通網形成計画策定時に位置付けられた実施事業について進捗状況は以下の通りである。ふれあいバスの再編やそれに伴う八街駅の交通結節機能の強化は、平成 29 年 10 月 1 日に地域公共交通再編実施事業として実現している。

・事業 4 の公共交通見直しの基準となるルールづくりについては、未着手ではあるものの、新たな地域公共交通計画において地域住民との連携による検討を進めることとする。

・各事業の細かな施策について、達成が不十分な項目があるため、新たな地域公共交通計画において取り組んでいくこととする。

表 網形成計画における実施事業と各事業の進捗状況

実施事業		進捗状況
事業 1	ふれあいバスの再編・運行サービスの改善見直し	平成 29 年 10 月 1 日改正
事業 2	路線バスの確保・維持・充実	計画策定以降の撤退なし
事業 3	八街駅及び榎戸駅における交通結節点の強化	○平成 29 年 10 月 1 日よりふれあいバスターミナル機能を八街駅南口に整備 ○平成 31 年 1 月より榎戸駅の橋上駅舎・自由通路の供用開始
事業 4	公共交通見直しの基準となるルールづくり (仮称)ふれあいバス等運行見直し指針の作成	ふれあいバス導入後初の路線削減を伴う見直しとなったため、利用者数等を基準とする見直し基準を策定する必要性が低かったことにより未着手となった
事業 5	高齢者等を対象としたタクシー利用券の助成制度の導入 (グループタクシー(相乗りタクシー)の導入)	平成 29 年 10 月より高齢者外出支援制度の導入
事業 6	八街バイパス等の道路整備の推進	平成 29 年 3 月より八街バイパスの一部区間開通
事業 7	多様な運賃制度の導入	○平成 29 年 10 月より高齢者運転免許証自主返納支援事業の開始 ○ふれあいバスの 1 日自由乗車券(継続)
事業 8	利用促進策による潜在需要の掘り起こし	○公共交通マップ・時刻表の作成 ○バスの乗り方教室の実施(平成 27 年度より実施) ○市内イベント開催時におけるふれあいバスの無料運行の実施
事業 9	地域住民による持続可能な公共交通を支える仕組みの検討	アンケート、勉強会を実施

## IV-2 地域公共交通の課題整理

### 1. 目標達成状況から考えられる地域公共交通の課題

#### (1) ふれあいバスの利用者数・利用特性

- ・利用者数推移をコース別に見ると、旧中コースをカバーした西コース、南コースでは再編前に比べて、利用者が増加。東コースでは再編前から減少傾向、北コースは再編後減少したがその後微増傾向にある。
- ・利用者が減少している北・東コースでは、利用者がいないバス停が多いこと、外出支援タクシー制度の利用者数が多い地域が多いことが特徴として挙げられる

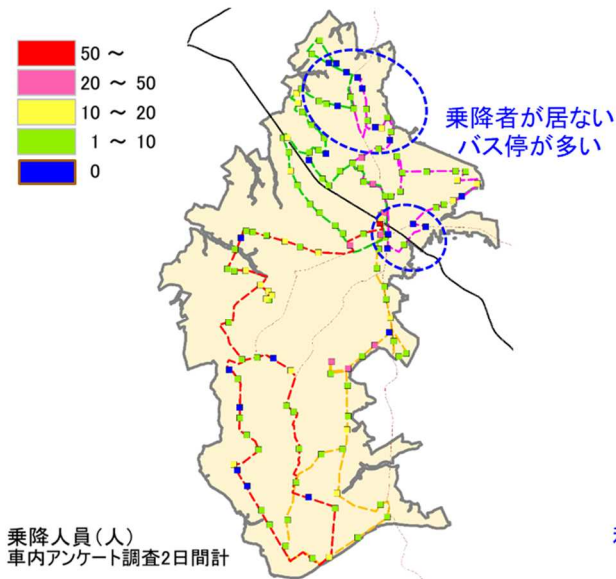


図 乗降がないバス停(R1年度車内アンケート調査結果)

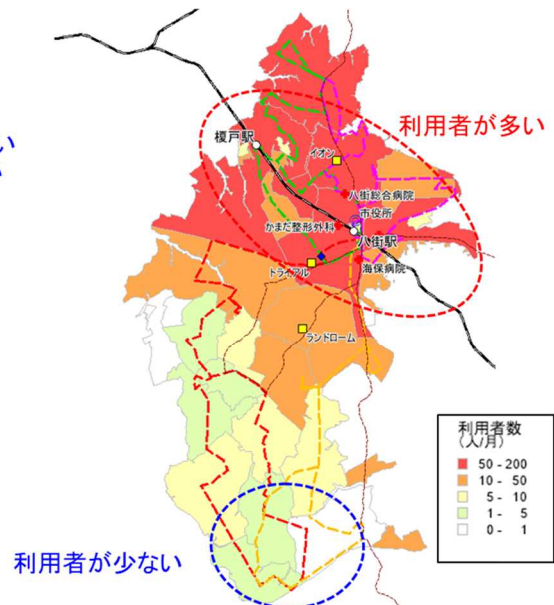


図 自治会別外出支援タクシー利用者数 (R1年度アンケート調査結果)

#### (2) 市財政負担額

- ・路線バスとふれあいバス等「公共交通施策」に関する財政負担はふれあいバスの国庫補助金活用により減少傾向だが、外出支援タクシー補助等「福祉施策」の財政負担は増加傾向にある
- ・市民の『移動支援全体』における市の財政負担のあり方について考える必要がある

#### (3) 地域の実情に合った地域交通の取組の過不足

- ・網形成計画策定により、ふれあいバス再編、駅の交通結節点強化、高齢者を対象とした移動支援策が推進され、公共交通に係る市の財政負担軽減など、公共交通を支える仕組み構築できたことは一定の評価ができる。
- ・しかし、鉄道駅やバス停にアクセスしにくい地域や、高齢者の移動支援制度の活用が少ない地域が存在しており、地域公共交通サービスのさらなる充実は今後の課題となっている。
- ・今後は、地域特性を十分に把握するとともに、市の財政負担を考慮した持続可能な公共交通施策を推進していくため、公共交通利用が不便な地域を中心に、日常生活における「おでかけの足」を充実させる仕組みを検討していく。

## 2.実態調査結果から考えられる現状と課題の整理

### (1) 実態調査による現状と課題

3章における実態調査結果から、八街市の公共交通の現状と課題として以下のことが挙げられる。

#### ①ふれあいバスの利用特性

- ・ふれあいバスの利用者は**60歳代以上が全体の6割以上**を占める
- ・利用目的は「買物」が最も多く、次いで「通院」、「通勤」の順であり、**利用頻度は週3日から4日**が最も多い  
⇒西・南コースからは必ずしも市街地の商業施設や病院への乗り継ぎのしやすいコースとなっていない

#### ②八街駅での乗継実態

- ・ふれあいバスの乗継は、**高齢者ほど乗継有の割合**が多くなっており、約3割を占める
- ・午前中及び16時以降の便で鉄道との乗換が多く、**通勤利用者の足**としても用いられている
- ・西コース・南コースでは、「他のふれあいバス」との乗り換え利用者が多い  
⇒現状では鉄道との接続、ふれあいバス同士の接続を十分意識したダイヤ設定とはなっておらず、高齢者でも余裕を持って乗換ができる接続ダイヤ設定が必要

#### ③公共交通で重視すること

- ・市内における公共交通で重視することとして、「自宅もしくは自宅付近から利用できること」が最も多く挙げられており、自宅～最寄公共交通乗降場までの適切な距離は「徒歩3～4分」とする回答が多い  
⇒長い距離の歩行が困難な高齢者等への配慮が必要

#### ④高齢者外出支援タクシーの利用状況

- ・65歳以上の運転免許証を持たないことを要件とするなど、福祉施策としての実施であるが、公共交通的に利用されている側面がある。また、市南西部において利用者の少ない状況が見受けられる。  
⇒地域の利用状況等への配慮が必要

### (2) 市民ニーズの高い事項

- ・バス遅延による乗継不可の回避対策の必要性
- ・西コース・南コースから市役所・新八街総合病院への乗り継ぎ機能強化
- ・おまごバス、福祉タクシー事業、送迎サービス等の既存輸送資源の活用

## V. 地域公共交通の在り方（基本的な方針と新たな目標設定）

### V-1 地域公共計画における基本的な方針

#### 1. 地域公共交通の課題整理

課題整理等から見える本市における地域公共交通の課題を以下に示す。

地域の課題
<b>集約型都市構造と地域拠点間連携等まちづくり支援</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶都市核（八街駅周辺）と副次核（榎戸駅周辺）等の拠点地域を繋ぐ、利便性の高い公共交通ネットワークの形成により、集約型都市構造を実現していくことが必要</li><li>▶八街駅や主要都市施設への移動サービスを増強し、集約型都市構造の生活利便性を市内各地域に波及させることが必要</li></ul>
<b>公共交通機関相互の乗継ぎ利便性の向上</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶市民等の移動目的に応じた交通手段や経路を選択できるよう、乗り継ぎ抵抗を軽減できる公共交通サービス水準の向上が必要</li><li>▶バスと鉄道等の乗換利便性が低い時間帯があり、通勤・通学、買い物、通院等、幅広い世代のニーズに応じた快適で安全な交通結節機能の構築が必要</li></ul>
<b>高齢化社会に対応した公共交通サービスの確保・維持</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶高齢化の進展、自動車運転免許返納拡大から、地域公共交通の役割は重要</li><li>▶ふれあいバスの運行、高齢者外出支援タクシー制度等の財政負担額を考慮しつつ、外出支援のための方策の見直し・検討が必要</li></ul>
<b>行政、住民、事業者の協働による持続可能な移動支援の拡大</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▶「移動支援全体」における役割分担について、市、住民、交通事業者が協働で検討することが必要</li><li>* 行政、地域住民、事業者の協働による持続可能な公共交通の確保策が全国的に拡大し、検討段階からの住民主体の取組が持続可能な地域公共交通サービスを可能にしている。</li><li>* 千葉県内でも住民主体や協働の取組が公共交通サービス維持に繋がっている地域が存在</li></ul>

## 2.地域公共交通計画の基本方針

地域公共交通の課題を踏まえ、将来的な地域公共交通のあるべき姿（将来像）を想定した地域公共交通網の基本方針を示す。

### 八街市地域公共交通計画の基本方針

- まちづくりと連携した地域をつなぐ公共交通ネットワークの構築
- 公共交通機関相互の連携による誰もが利用できる環境整備の推進
- 多様な主体の連携による持続可能な公共交通の構築



#### 【地域公共交通の役割】

■ 行政、事業者、市民の連携・協働の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



#### 【八街市における地域公共交通の将来像】

『日常生活の「お出かけ」を支える公共交通サービスによるまちづくりの実現』  
～みんなで支える持続可能な地域公共交通を目指して～

## V-2 計画目標の設定

### 1. 計画目標の設定

基本方針に沿った5つの計画目標と、目標を評価するための評価指標（目標値）を設定する。

計画目標の設定にあたり、地域公共交通網形成計画において目標達成できなかった項目についても考慮し、本計画でも目標として継続することとする。

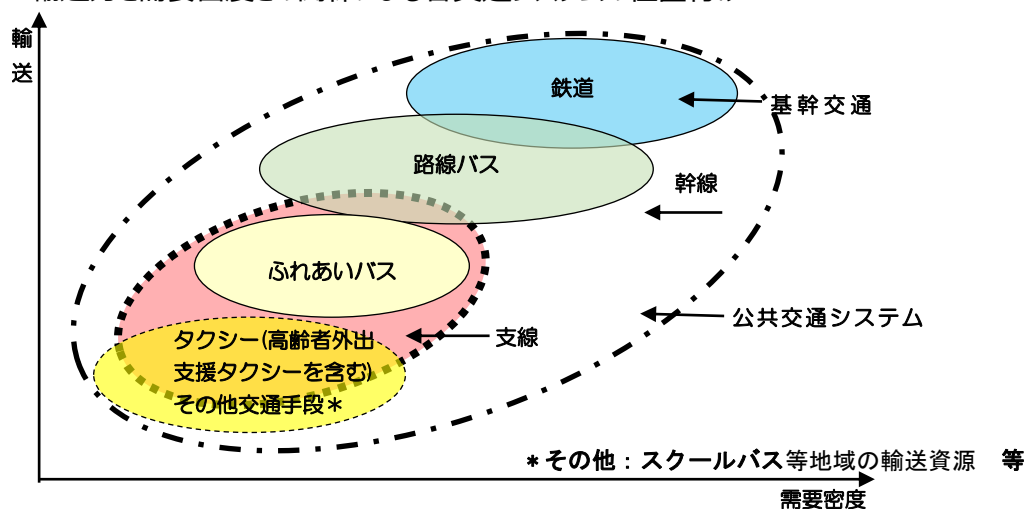
#### 計画目標① 各交通モードの機能・役割の明確化

- バス路線の見直しや乗り継ぎ利便性向上により、鉄道、路線バス（幹線）、フィーダー交通（支線）の機能・役割を明確にすることで、地域のニーズに合ったサービスの提供、地域内交通の相互連携による利便性向上と効率的な運行を実現する。

#### ■機能分類

機能分類		性格・役割
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、買物、観光など多様な目的に対応
地域内生活交通	幹線路線 ・路線バス	○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、買物、観光など多様な目的に対応
	支線路線 ・ふれあいバス	○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、買物、通院等の目的に対応
	補完交通・タクシー	○買い物、通院等の目的に対応
	その他（既存送迎バス等）	○病院送迎バス、その他施設送迎バス
交通結節拠点 ・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&スポーク化

#### ■輸送力と需要密度との関係による各交通システムの位置付け



#### 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

- ・ふれあいバス路線の見直しや乗り継ぎ等の利便性向上、交通不便地域の負担軽減を図り、公共交通機関を強化し、市民の外出機会を促進する。

#### 計画目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備

- ・移動ニーズに応じた行先追加やルート見直し等ふれあいバス路線を見直すとともに、乗り継ぎ利便性向上を図るなど、利用しやすい公共交通環境を整備する。

#### 計画目標④ 分かりやすい公共交通の実現

- ・公共交通機関の運行情報等の情報提供の環境を整備をし、利用者にとって分かりやすい公共交通サービスを実現する。

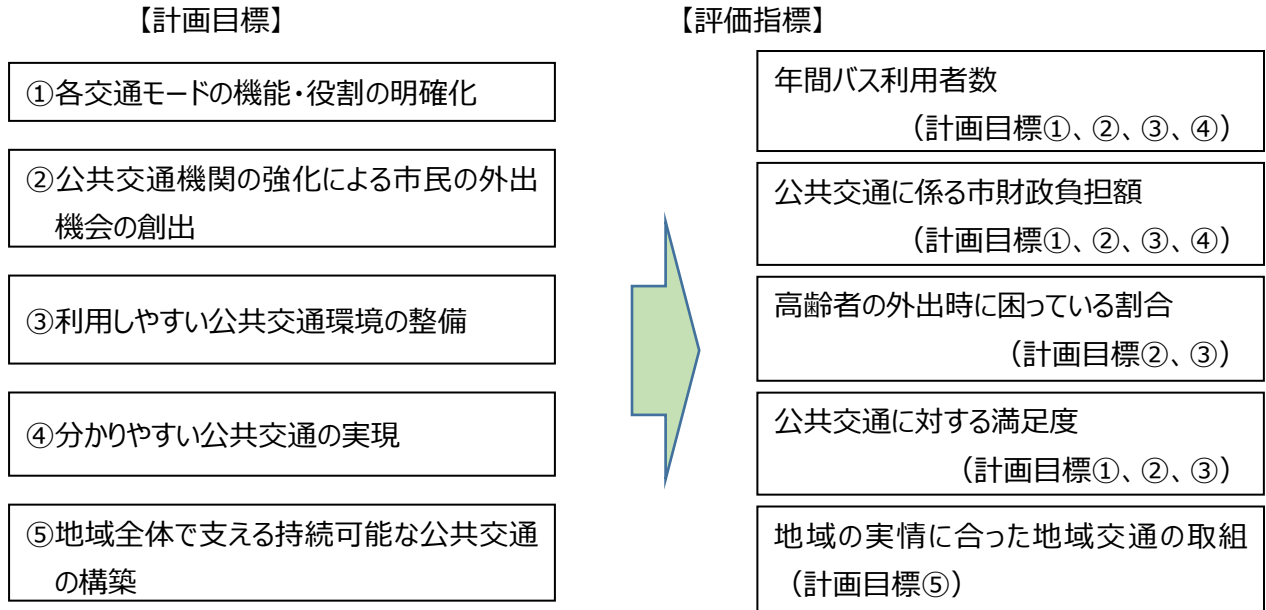
#### 計画目標⑤ 地域全体で支える持続可能な公共交通の構築

- ・交通事業者・行政だけでは、これまでのように公共交通の維持・存続が難しくなっていることから、市民に公共交通の現状を理解してもらい、「自分たちの足は自分たちが守る」意識をもって公共交通の維持に参画する仕組みを導入する。
- ・公共交通サービスや外出支援制度を持続的に提供していくためには、市、交通事業者、地域住民が協働して、地域全体で市の財政負担を増大させない仕組みを構築しながら、日常の移動の足を継続的に確保していく。



## 2.計画目標に対する評価指標

計画目標の達成状況を評価するため、各計画目標に対する評価指標を設定する。



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 <small>※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</small>	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% (八街北中学校区) 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	10.7% <small>※平成30年度市民アンケート</small>	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。

### 3.計画目標を達成するための実施施策

目標を達成するための実施施策の概要は、以下のとおりである。

施策は、関係者(国の支援含む)と連携を図り、実施していくものとする。

\* 各計画目標と施策の関連については、「基本方針・計画目標・施策の関連図(P 5-11)」を参照のこと。

#### ■施策1 ふれあいバスの改善

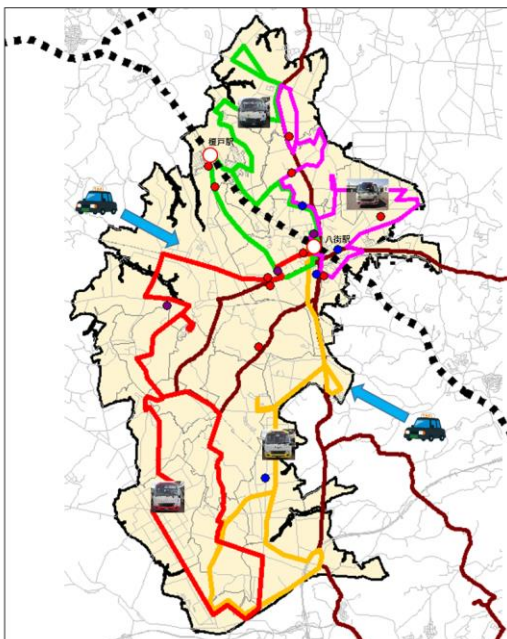
##### 【目的・概要】

- ・集約型都市構造構築のため、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有機的な連携を図る公共交通ネットワークを構築する。
  - ・市役所や中央公民館のほか、大規模商業施設や総合病院等の市内主要拠点を市民が利用しやすい交通環境を形成する。
  - ・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させる。
  - ・市民にとって利用しやすいふれあいバスとするため、市民ニーズや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する。
  - ・小学校児童の登下校の足として利用されていることから、登下校の時刻に合わせた運行ダイヤの調整を行う。
  - ・ふれあいバスについて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)を活用し、安定的な確保維持を目指す。
- ふれあいバスの運行ルート・運行ダイヤの見直し
  - 小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整
  - 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の活用

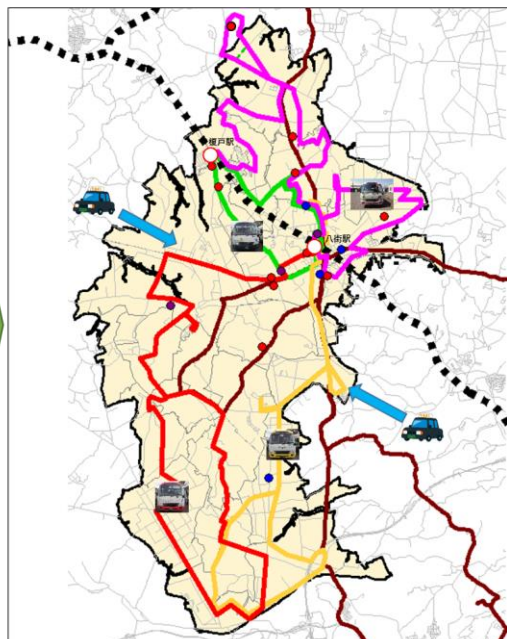
##### 【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

- バス運行事業者
- 八街市

##### 【現在】



##### 【見直しイメージ案】



- JR総武本線
- 民間路線バス
- ふれあいバス
- 高齢者外出支援タクシー
- 鉄道駅
- 公共施設
- 病院
- 主要な商業施設

## ■ 施策 2 鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実

### 【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図る。
- ・広域幹線である鉄道や幹線交通である路線バスの確保・維持・充実のため、ふれあいバスと路線バスとの乗り継ぎ利便性が向上するようなダイヤを調整し、市民や来訪者が利用しやすい運行サービスの実現を目指す。
- ・路線バスとふれあいバスのダイヤ調整により、直接及び乗り継いでアクセスできる都市施設の情報提供を実施する。
- ・市内を運行する、八街線(ちばフラワーバス(株)運行)及びおまご線(千葉中央バス運行)については、国より地域間幹線系統確保維持国庫補助金の交付を受け運行しており、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関係事業者と調整しながら利用促進に努める。

- 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
- 地域間幹線系統確保維持費補助金対象系統の維持

### 【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

- 鉄道事業者
- バス事業者
- 八街市

## ■ 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

### 【目的・概要】

- ・八街駅と橋上駅化した榎戸駅のさらなる利便性向上を図るため、駅での乗り継ぎ利便性の向上を図る運行ダイヤの調整を行うとともに、榎戸駅ロータリーへのふれあいバスの乗り入れを実施する。
- ・市民の買物等の外出ニーズに対する公共交通の充実を図るため、商業施設等へのふれあいバスの乗り入れ等を検討する。
- ・ふれあいバスのバス停等における待合環境の向上を検討する。

- 八街駅における乗り継ぎ利便性の強化
- 榎戸駅ロータリーへのふれあいバスの乗り入れ
- 市民ニーズの高い商業施設等への乗り入れ検討
- 駅などのふれあいバス結節点におけるバス停機能向上の検討

### 【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

- バス事業者
- 八街市

## ■ 施策 4 運行情報の効果的な提供

### 【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、市内公共交通機関の利用促進を図る。

○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

○市ホームページ等での情報発信

### 【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

○バス事業者

○八街市

## ■ 施策 5 利用促進策による潜在需要の掘り起こし

### 【目的・概要】

・潜在需要の掘り起こしによる需要創出を図り、市民の公共交通の利用を促進をする。

・ふれあいバスの運賃決済として利用できる I C カードの導入等の利用環境の向上を検討する。

・バスの乗り方・交通バリアフリー教室については、平成 27 年度より年に 1 回実施しており、令和 3 年度以降も年に 1 回は実施する。

○バス利用 P R、バスの乗り方教室、出前講座等の実施

○新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発

○ I C カード化などの利用者の利便性向上の検討

### 【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

○バス事業者

○八街市



図 バスの乗り方教室の実施状況

## ■ 施策 6 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり

### 【目的・概要】

- ・セミナーや勉強会の開催やアンケート等を通じて、住民のニーズおよび課題を把握し、住民主体の組織づくりの方向性を検討する。
- ・地域住民が主体となって公共交通を支える仕組みづくりに向けて、市と住民とが一体となって地域公共交通のあり方等を検討する。

- 地域交通に関するセミナーや勉強会の開催・アンケート等の実施(年 2 回実施)
- 地域住民による地域交通の導入について支援する仕組み・制度の検討

### 【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

- 地域住民
- 八街市

## ■ 施策 7 移動ニーズに応じた外出支援策の見直し・導入

### 【目的・概要】

- ・現在、市が福祉施策として実施している高齢者外出支援タクシー制度について、地域の利用状況等を考慮した検討を行う。
- ・公共交通に対するニーズが高い地域等における将来の移動手段として、多様な主体の連携により、地域の実情に即した公共交通システムの実現可能性について引き続き検討する。

- 高齢者外出支援タクシー制度の見直し
- 地域の実情に即した公共交通システムの実現可能性の検討を行い、調整ができた時点で実施

### 【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

- 地域住民
- バス事業者
- タクシー事業者
- 八街市

## ■ 施策 8 地域の輸送資源の活用

### 【目的・概要】

・移動の充実に図るため、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する。

○既往送迎車両の一般利用・地域の輸送資源の活用検討を行い、調整ができた時点で実施

### 【実施主体(事業実施団体・連携団体・協力団体等)】

○各事業者

○八街市

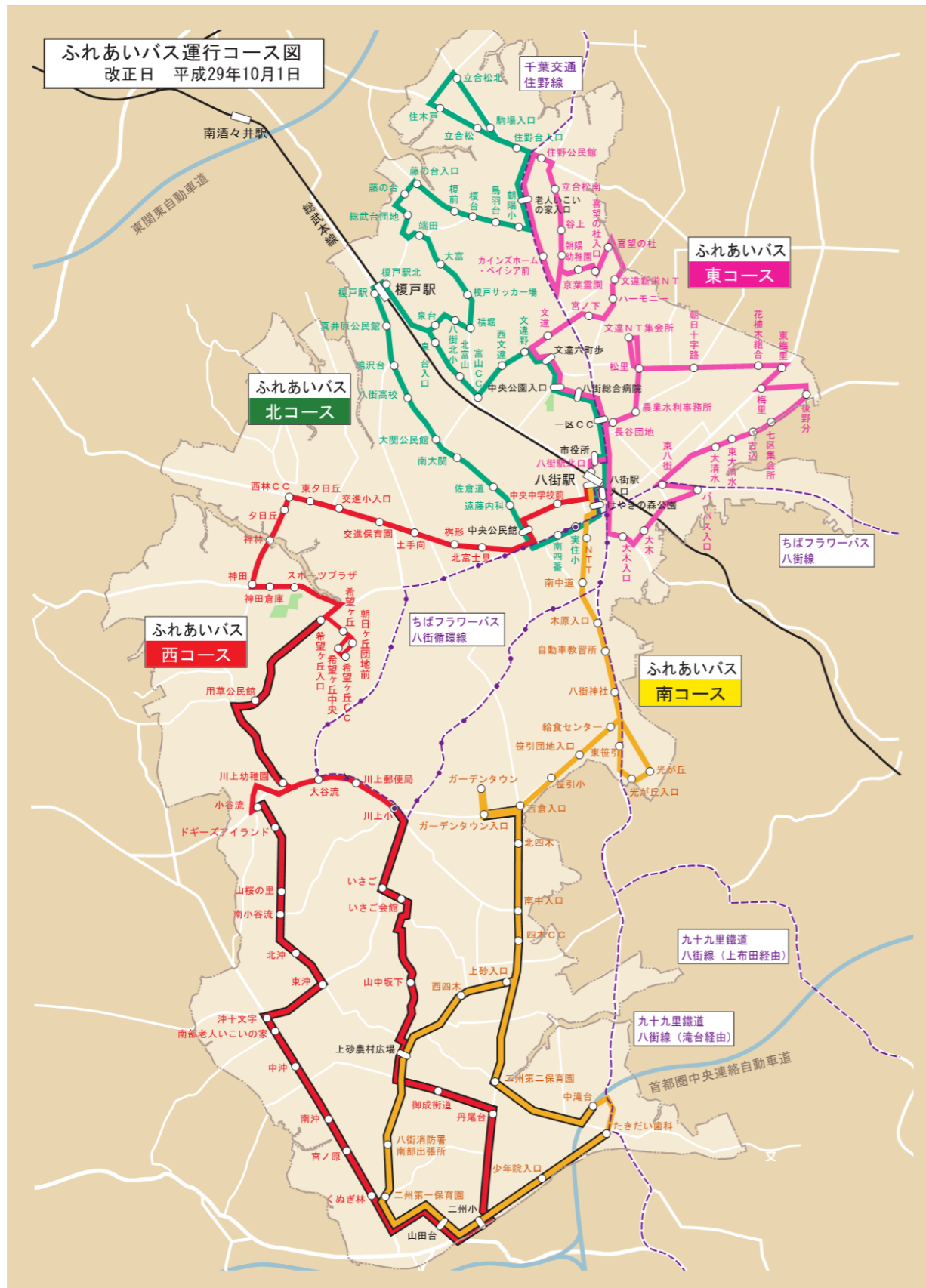
区分	基本方針	まちづくりと連携した地域をつなぐ公共交通ネットワークの構築		公共交通機関相互の連携による誰もが利用できる環境整備の推進		多様な主体の連携による持続可能な公共交通の構築
	計画目標	1. 各交通モードの機能・役割の明確化	2. 公共交通機能強化による市民の外出機会の増加	3. 利用しやすい公共交通環境の整備	4. 分かりやすい公共交通の実現	5. 地域全体で支える持続可能な公共交通の構築
具体的施策の内容						
1. ふれあいバスの改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行ルート、ダイヤの見直し</li> <li>・小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整</li> </ul>	○	○	○	○	
2. 鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や民間路線バス等とふれあいバスとのダイヤ調整</li> <li>・鉄道や民間路線バス等に関する情報提供</li> </ul>	○	○	○	○	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八街駅における乗り継ぎ利便性の向上</li> <li>・榎戸駅ロータリーへのふれあいバスの乗り入れ</li> <li>・商業施設等への市民ニーズの高い場所への乗り入れ</li> <li>・バス停機能向上の検討</li> </ul>	○	○	○		
4. 運行情報の効果的な提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通マップの作成</li> <li>・市ホームページ等での情報発信</li> </ul>			○	○	
5. 利用促進策による潜在需要の掘り起こし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用PR、乗り方教室、出前講座の実施</li> <li>・新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発</li> <li>・ICカード化などの利用者の利便性向上の検討</li> </ul>		○	○	○	○
6. 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交通に関するセミナー・勉強会・アンケート等の実施</li> <li>・地域住民による地域交通の導入について支援する仕組み・制度の検討</li> </ul>	○	○			○
7. 移動ニーズに応じた外出支援策の見直し・導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者外出支援タクシー制度の見直し</li> <li>・地域の実情に即した公共交通システムの実現可能性の検討</li> </ul>	○	○			○
8. 地域の輸送資源の活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既往送迎車両の一般利用、地域の輸送資源の活用検討</li> </ul>					○

施策の実施スケジュール

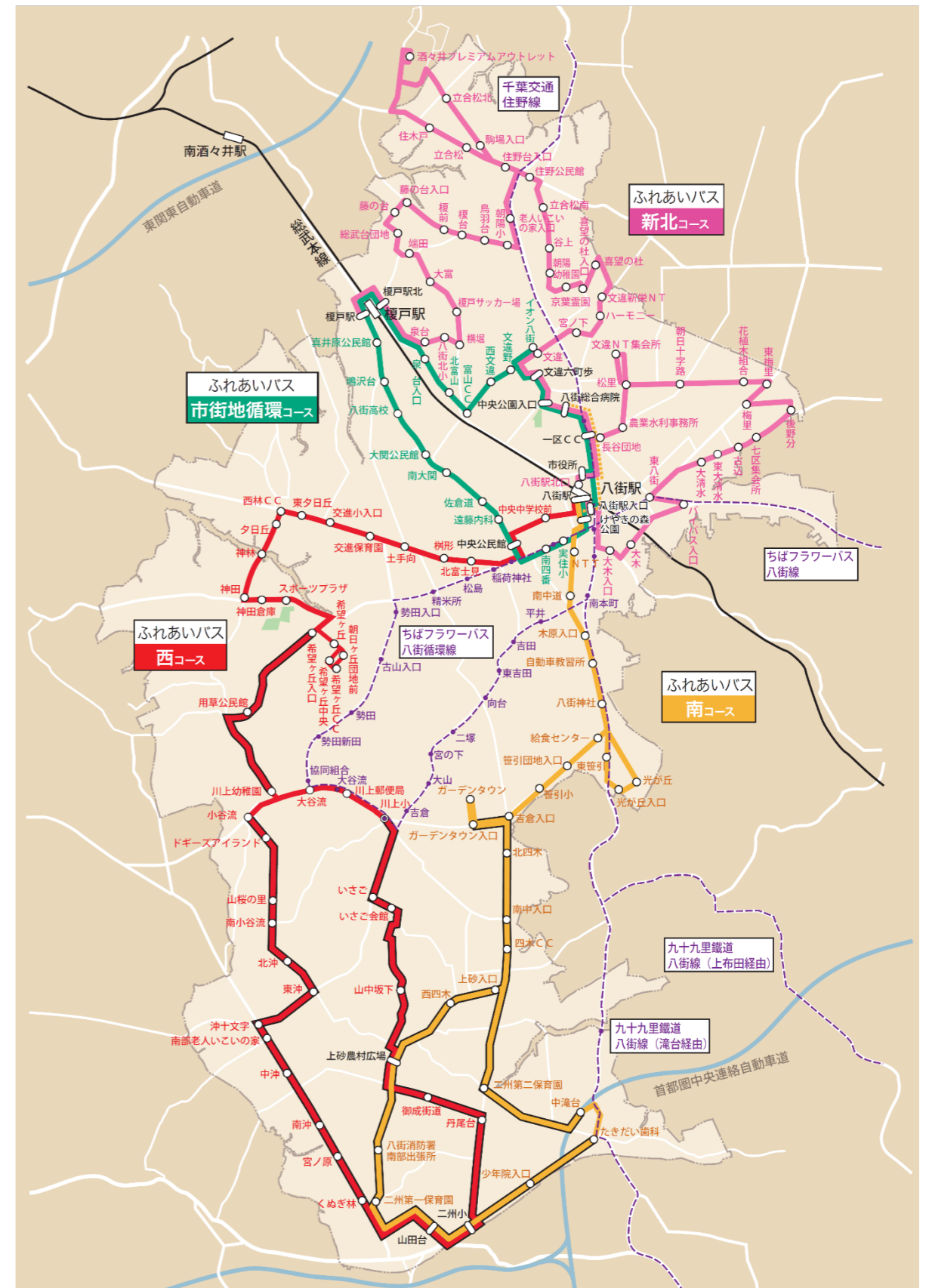
施策	計画目標 具体的施策の内容	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
1. ふれあいバスの改善	・ 運行ルート、ダイヤの見直し	関係機関との調整 →		実施		
	・ 小学校児童の登下校に合わせた運行ダイヤの調整	関係機関との調整 →		実施		
2. 鉄道、民間路線バスの確保・維持・充実	・ 鉄道や民間路線バス等とふれあいバスとのダイヤ調整	継続実施				
	・ 鉄道や民間路線バス等に関する情報提供	継続実施				
3. 駅における交通結節点の強化とふれあいバスの魅力向上	・ 八街駅における乗り継ぎ利便性の向上	継続的に検討を行い、調整ができた時点で実施				
	・ 榎戸駅ロータリーへのふれあいバスの乗り入れ	関係機関との調整 →		実施		
	・ 商業施設等への市民ニーズの高い場所への乗り入れ	関係機関との調整 →		実施		
	・ バス停機能向上の検討	継続的に検討を行い、調整ができた時点で実施				
4. 運行情報の効果的な提供	・ 公共交通マップの作成	作成 →		配布、周知		
	・ 市ホームページ等での情報発信	作成 →		発信、周知		
5. 利用促進策による潜在需要の掘り起こし	・ バス利用PR、乗り方教室、出前講座の実施	年に1回以上実施				
	・ 新しい生活様式に対応した公共交通利用の周知・啓発	継続実施				
	・ ICカード化などの利用者の利便性向上の検討	継続実施				
6. 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり	・ 地域交通に関するセミナー・勉強会・アンケート等の実施	年に2回以上実施				
	・ 地域住民による地域交通の導入について支援する仕組み・制度の検討	継続実施				
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制度の見直し	見直し →		実施(適宜見直し)		
	・ 地域の実情に即した公共交通システムの実現可能性の検討・実施	継続的に検討を行い、調整ができた時点で実施				
8. 地域の輸送資源の活用	・ 既往送迎車両の一般利用、地域の輸送資源の活用検討・実施	継続的に検討を行い、調整ができた時点で実施				



# 《現行ルート》



# 《ふれあいバスの見直しイメージ案》



\* 上記の図は、見直しの「イメージ案」を示すものです。

## VI 計画目標の達成状況の評価及び見直し

### VI-1 計画推進の仕組みづくり

#### 1. 計画・事業の評価・検証（PDCA）の考え方

八街市地域公共交通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、本計画に位置付けられている実施事業の進捗状況を確認・評価する。

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、目標の達成を目指す。

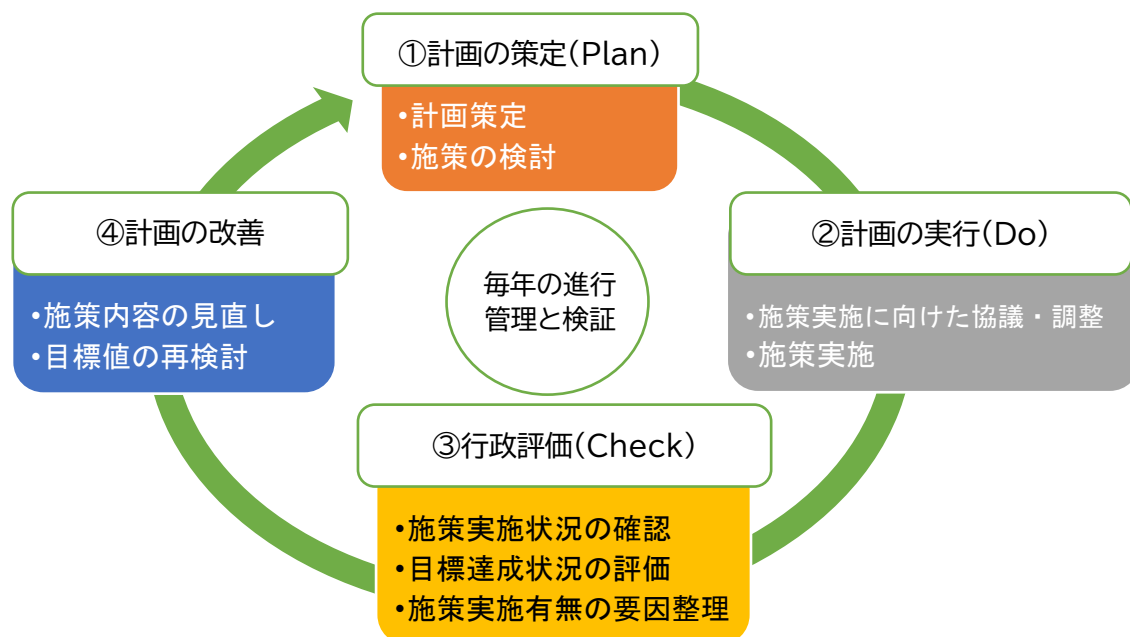


図 地域公共交通計画が目指すPDCAサイクル

#### 2. 事業の具体的評価方法

様々な取り組みを的確に進めるためには、今後の社会・経済情勢や地域住民ニーズ等の変化に弾力的に対応していくことが重要であり、計画期間中に環境が大きく変化した場合は、見直すことも必要である。

計画の評価は、毎年度、バス路線などの利用者数調査や施策の実施結果などで適切に進行管理をおこない、最終年度（令和7年度）には利用状況や各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び地域公共交通全体の再編の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討する。

##### ■ 評価内容の具体的スケジュール

		R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
評価方法	利用者数調査※	●	●	●	●	●
	利用者アンケート			○		●
	市民アンケート調査			○		●
施策実施の評価		●	●	●	●	●
計画の評価		○	○	○	○	●
計画・目標値の見直し		○	○	○	○	☆
地域公共交通協議会の開催		●	●	●	●	●

凡例 ●：実施 ○：必要に応じて実施 ☆：次期計画の検討

※事業者よりデータ提供

## VI-2 計画推進の体制

### 1. 計画推進のための協議・調整体制

八街市地域公共交通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必要がある。このため、本計画を推進する体制づくりを進める。

#### ① 本計画推進のための協議・調整体制

八街市地域公共交通計画の目標に向けた取り組みを実現していくため、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・調整を図っていく。

#### ② 適正な役割分担による取り組みの実施

八街市地域公共交通計画における取り組みの実施は、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、各取り組みは、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、連携を図って進める。



八街市イメージキャラクター



## 八街市地域公共交通計画

令和3年5月

千葉県 八街市 総務部 企画政策課

〒289-1192

八街市八街ほ 35 番地 29

TEL : 043-443-1114

FAX : 043-444-0815

市ホームページ : <https://www.city.yachimata.lg.jp/>