

令和5年度 第2回 八千代市地域公共交通会議

日 時 令和5年10月19日（木）

午後2時30分～

場 所 八千代市役所 別館2階 第1・2会議室

次 第

1 開 会

2 議 題 八千代市地域公共交通計画の素案について

3 閉 会

【配布資料】

- ・ 令和5年度第2回八千代市地域公共交通会議次第
- ・ 八千代市地域公共交通会議委員名簿
- ・ 座席表
- ・ 資料1 八千代市地域公共交通計画素案（事前送付）
- ・ 資料2 交通計画実施事業案の委員意見（事前送付）

八千代市地域公共交通会議委員名簿

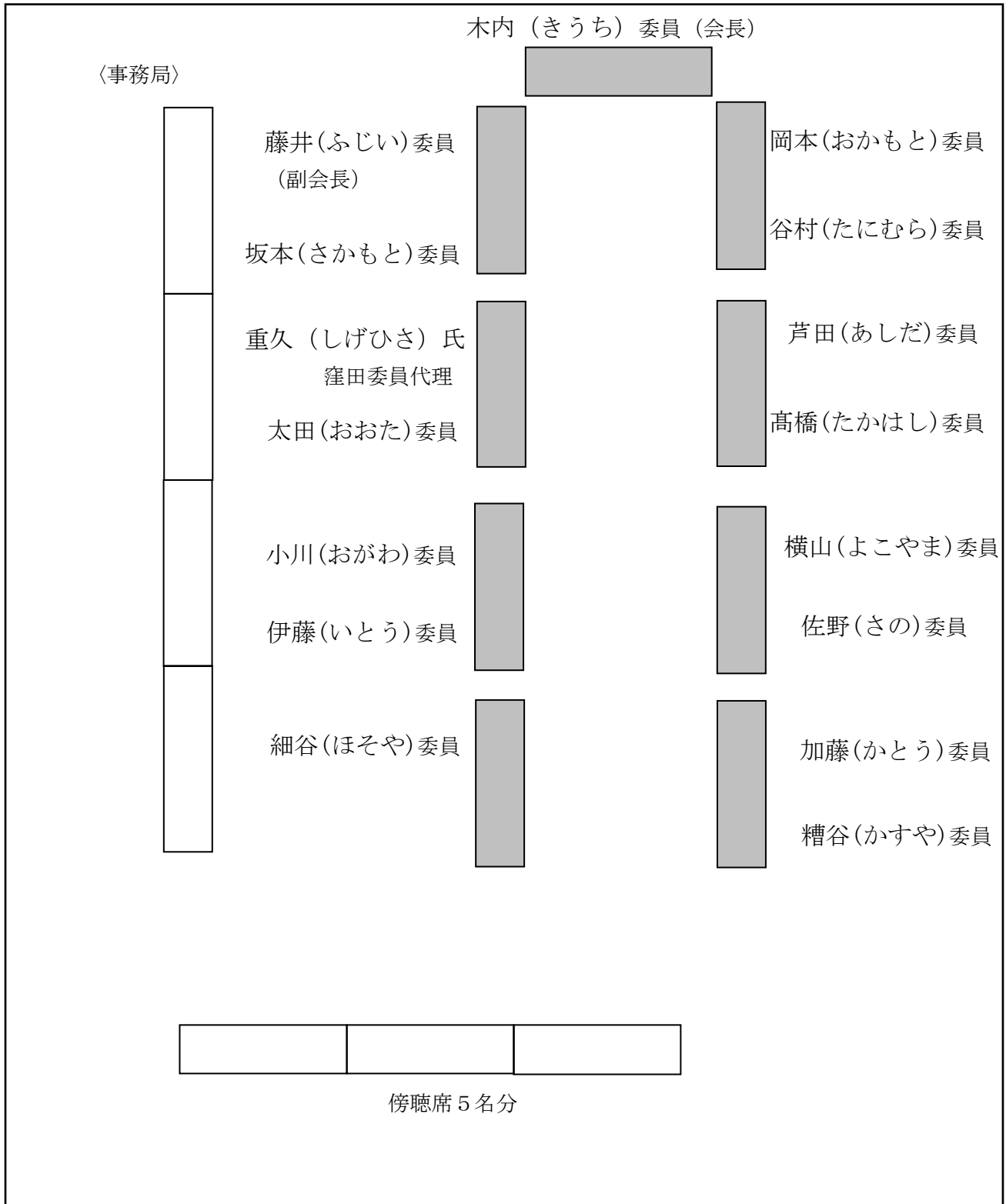
NO	区分	氏名	職名
1	1号委員	木内 健策	八千代市都市整備部長
2	2号委員	坂本 幸裕	京成バス株式会社営業部次長
3		窪田 智之	船橋新京成バス株式会社取締役営業部長
4		佐藤 克己	千葉内陸バス株式会社代表取締役社長
5		太田 英寿	ちばレインボーバス株式会社営業課長補佐
6		小川 光春	東洋バス株式会社取締役業務部長
7	3号委員	成田 斉	一般社団法人千葉県バス協会専務理事
8	4号委員	岡本 憲始	公募市民
9		谷村 勝	公募市民
10		那須原 和良	公募市民
11		芦田 文夫	公募市民
12	5号委員	高橋 直人	関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官
13	6号委員	伊藤 淳	京成バス労働組合長沼分会分会長
14	7号委員	小松 直人	千葉県総合企画部交通計画課企画調整班長
15	8号委員	佐野 明	八千代警察署交通課長
16	9号委員	横山 孝徳	千葉土木事務所維持課長
17	10号委員	藤井 敬宏	日本大学理工学部特任教授
18	11号委員	細谷 清	千葉県タクシー協会京葉支部事務局長
19	12号委員	加藤 博士	八千代市経済環境部長
20		糟谷 龍郎	八千代市健康福祉部長

任期: 令和7年(2025年)1月31日まで

令和5年度第2回八千代市地域公共交通会議 座席表

日時：令和5年10月19日（木）午後2時30分～

会場：市役所別館2階 第1・2会議室



八千代市地域公共交通計画 素案

令和5年10月
八千代市

目次

頁

1. はじめに	1
(1)背景・目的.....	1
(2)計画の位置づけ.....	2
(3)対象期間.....	2
(4)対象区域.....	3
(5)国が示す地域公共交通の方向性.....	3
2. 八千代市の現状	4
(1)位置及び地勢.....	4
(2)人口及び世帯数.....	5
(3)利用交通手段.....	9
(4)道路網.....	10
(5)運転免許保有状況.....	11
(6)通勤・通学流動.....	12
(7)市内の主要施設.....	13
(8)観光動向.....	17
3. 地域公共交通の現状	18
(1)市内公共交通の概況.....	18
(2)鉄道.....	22
(3)路線バス.....	23
(4)コミュニティバス(八千代台コース).....	24
(5)タクシー.....	26
(6)公共交通以外の移動支援サービス.....	26
(7)通学支援バス.....	29
(8)その他送迎サービス.....	29
4. 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ	30
(1)八千代市第5次総合計画.....	30
(2)八千代市都市計画マスタープラン.....	31
5. 意向調査	32
(1)市民アンケート調査.....	32
(2)北部市民アンケート調査.....	44
(3)公共交通利用者アンケート調査.....	49
(4)交通事業者アンケート調査.....	55
6. 地域公共交通の課題	58

(1)現状把握に伴う課題の抽出.....	58
(2)課題の整理.....	59
7. 八千代市地域公共交通計画策定に係る基本方針.....	64
(1)基本理念.....	64
(2)基本方針.....	64
(3)地域公共交通の機能分担.....	65
(4)将来ネットワークイメージ.....	66
8. 実施事業及び実施主体.....	67
(1)計画の方針を踏まえた実施事業(案).....	67
(2)実施事業の内容.....	68
9. 計画の達成状況の評価.....	73
(1)評価指標.....	73
10. 計画の達成状況の評価.....	74
(1)計画の実施及び進行管理の体制.....	74
(2)PDCA サイクルによる推進.....	74
(3)評価方法及びスケジュール.....	74

1. はじめに

(1)背景・目的

八千代市は、千葉県北西部に位置するベッドタウンとして発展し、令和2(2020)年には人口が20万人に到達しました。本市の発展を支えた地域公共交通は、鉄道・バス・タクシーで構成され、鉄道については、市域南部と中央を東西に走る京成電鉄と東葉高速鉄道が、東京都心と成田国際空港などを結ぶ広域的な輸送を担い、主に民間バス路線で形成されるバス交通とタクシーが、市内及び近隣地域との輸送を担ってきました。その現状としては、鉄道駅から800m、バス停留所から300m圏内に人口の約90%が居住しており、一定程度、公共交通は発達した状況にあるといえます。

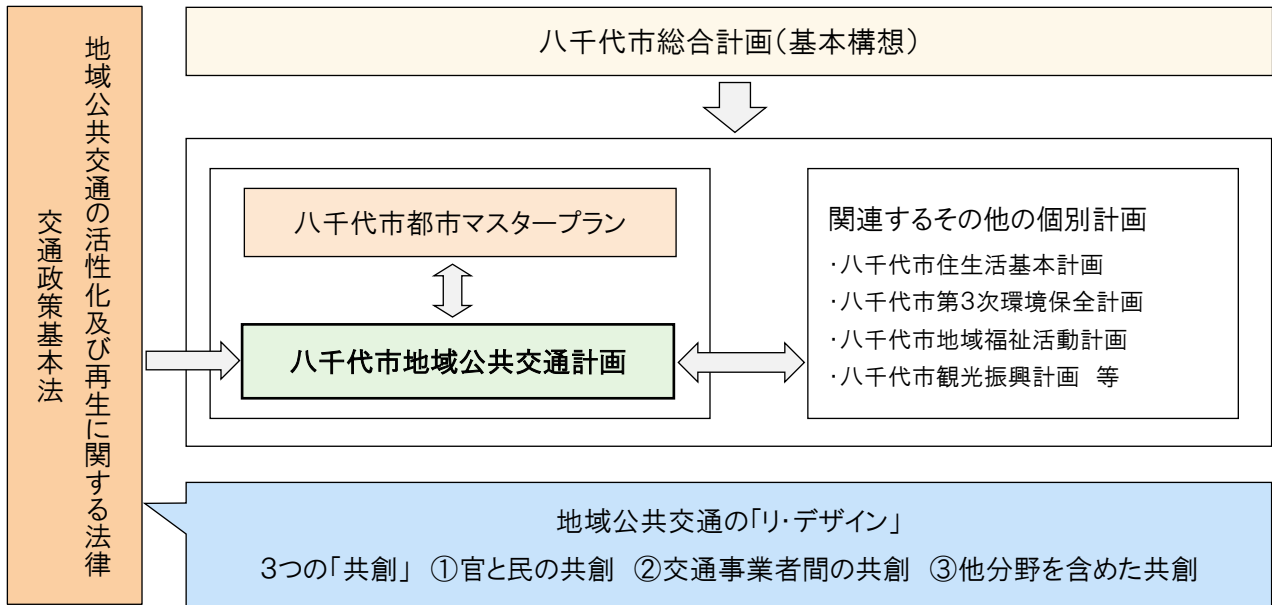
しかしながら、本市の人口が市域南部の市街化区域に集中していることから、バス交通網については、市域北部では相対的に発達しておらず、その対策として、公共施設循環バス「ぐるっと号」やコミュニティバスの試行運行等を実施してきましたが、結果として利用者数が少なく、事業の持続性が見込めなかったことから、八千代台地域のコミュニティバス以外は本格運行に至らなかった経緯があります。

今後、少子高齢化のさらなる進行により、市民の移動手段として、公共交通の担う役割は、ますます重要になると考えられる一方、交通事業者の運転手不足及び高齢化、利用者の減少等、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

こうした背景のもと、社会情勢の変化及び市域全体の状況と地域の特性をふまえ、地域の移動ニーズに応じた、利便性が高く持続可能な地域公共交通網を構築するため、本市の公共交通に関する今後の目標や施策の方向性を示すことを目的として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通のマスタープランとなる「八千代市地域公共交通計画」を策定するものです。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「八千代市総合計画(基本構想)」に即して、「八千代市都市マスタープラン」や関連するその他の個別計画との連携を図り、本市における交通政策に関する方向性を示すとともに、様々な交通課題に対応するための施策をとりまとめたものです。



(3) 対象期間

本計画の期間は令和6(2024)年度から令和10(2028)年度までの5年間とします(おおむね5年ごとに見直しを予定)。

年度(令和)	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
八千代市総合計画(基本構想)	第5次総合計画					点線矢印														
八千代市都市マスタープラン	実線矢印																			
八千代市地域公共交通計画	実線矢印					点線矢印														

※点線の矢印は今後策定予定の計画となります。

(4)対象区域

対象区域は、八千代市全域とします。



(5)国が示す地域公共交通の方向性

国は、令和2(2020)年11月にこれまでの地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、「地域旅客運送サービス継続事業」や「地域公共交通利便増進事業」等が創設され、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度が整備されました。

また、地域住民の豊かな暮らしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、3つの「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」する方策を探るため、令和4(2022)年3月に「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」を立ち上げ、検討を行いました。

■アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会による具体的な検討の方向性

①官と民の共創

意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設

②交通事業者間の共創

事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援

③他分野を含めた共創

地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

2. 八千代市の現状

(1)位置及び地勢

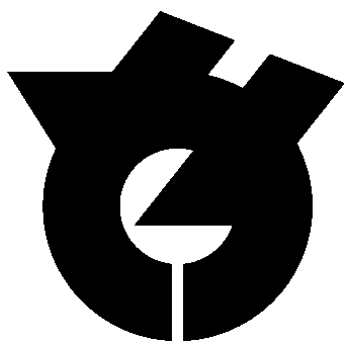
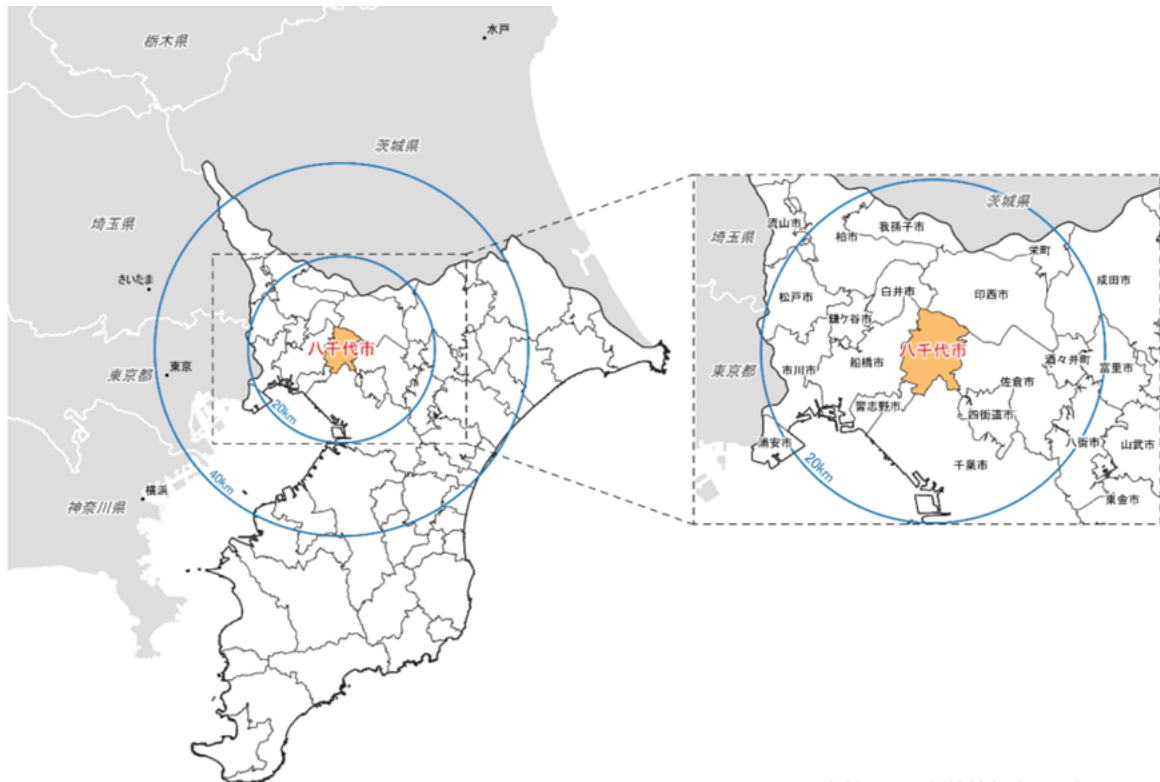
八千代市は、東京都心から東に約31km、成田国際空港から約26km の千葉県北西部の内陸に位置し、北は印西市と白井市、西は船橋市、南は習志野市と千葉市、東は佐倉市に接しています。

面積は51.39km²、人口は204,818人(令和5(2023)年3月31日)です。

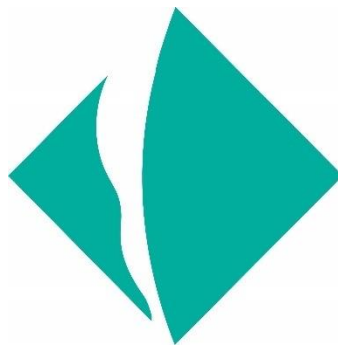
地勢は、標高5～30m のなだらかな台地が広がり、市域のほぼ中央を新川が南北に縦断しています。

市南部を京成本線が、市域のほぼ中央を東葉高速線が横切るように走っています。また、国道16号が南北に、国道296号が東西に貫いています。

■八千代市の位置（出典：八千代市都市マスタープラン）



市章



シンボルマーク



八千代市イメージキャラクター
「やっち」

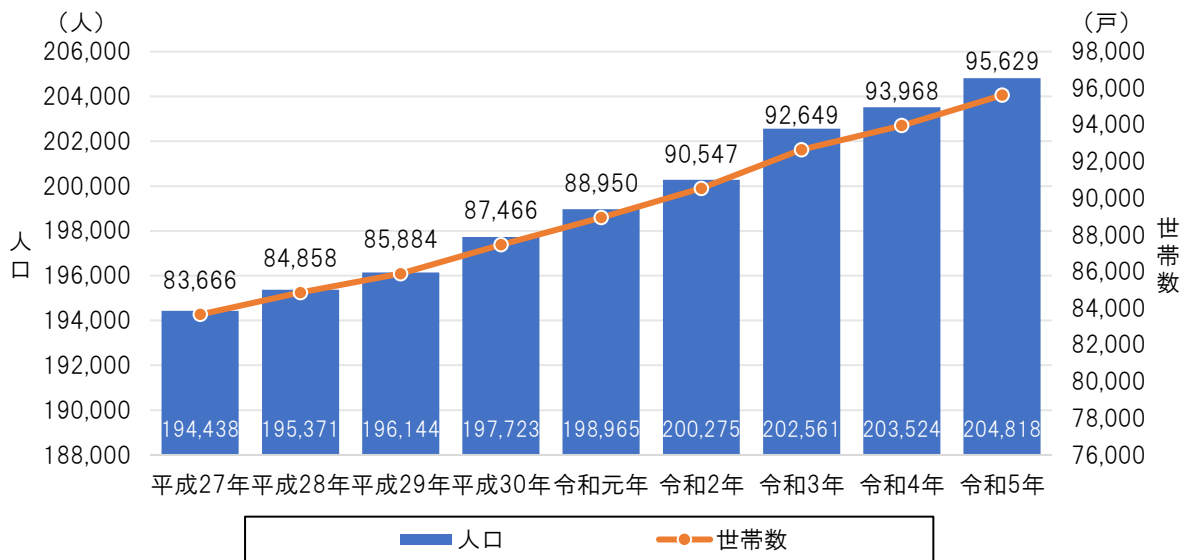
(2)人口及び世帯数

令和5(2023)年3月31日時点で人口204,818人、世帯数は95,629戸となっています。平成27(2015)年から比較すると、人口は10,380人、世帯数は11,963戸の増加となっています。将来人口推計としては、令和12(2030)年にピークを迎え、その後、減少が見込まれています。

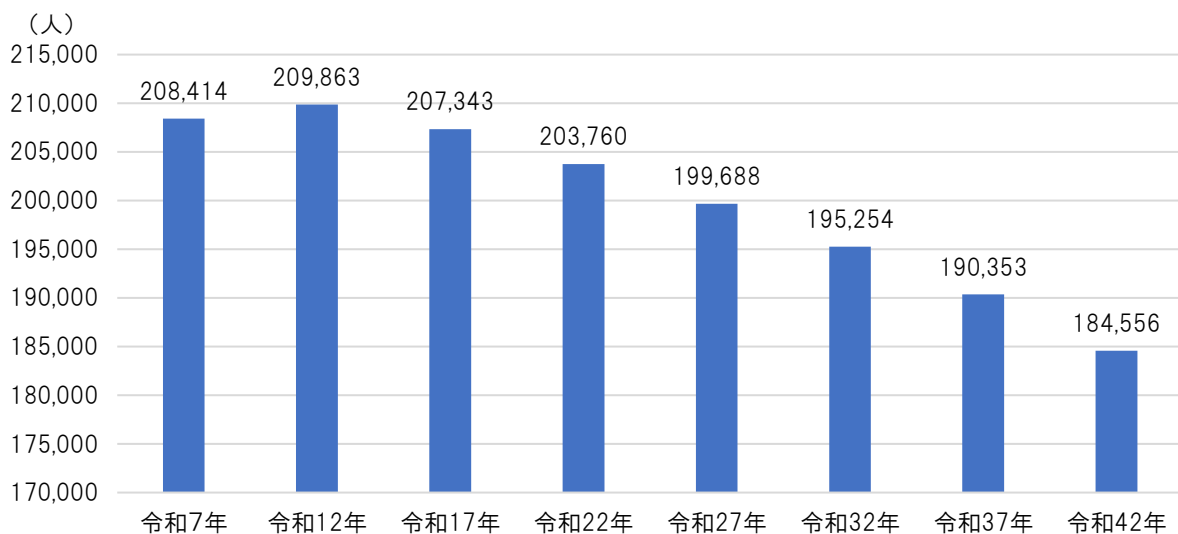
年齢3区分別人口割合の推移を見ると、老年人口は徐々に増加しているのに対して、年少人口は減少傾向にあり、将来人口推計をよると今後更なる少子高齢化の進行が予想されます。一方で、千葉県全体や全国の高齢化率と比較すると、八千代市の高齢化率は低い傾向にあります。

地区別の人口を見ると、緑が丘・中央エリアが、全体の40.6%を占めており、次いで高津・八千代台エリアが31.3%、村上エリアが11.7%となっています。

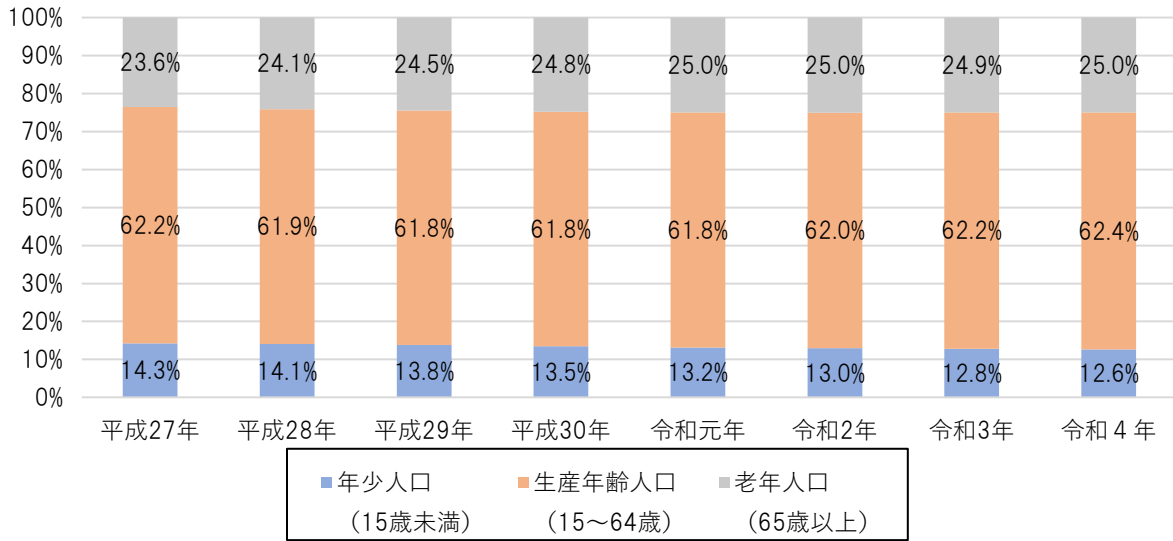
■人口・世帯数の推移（出典：八千代市統計）



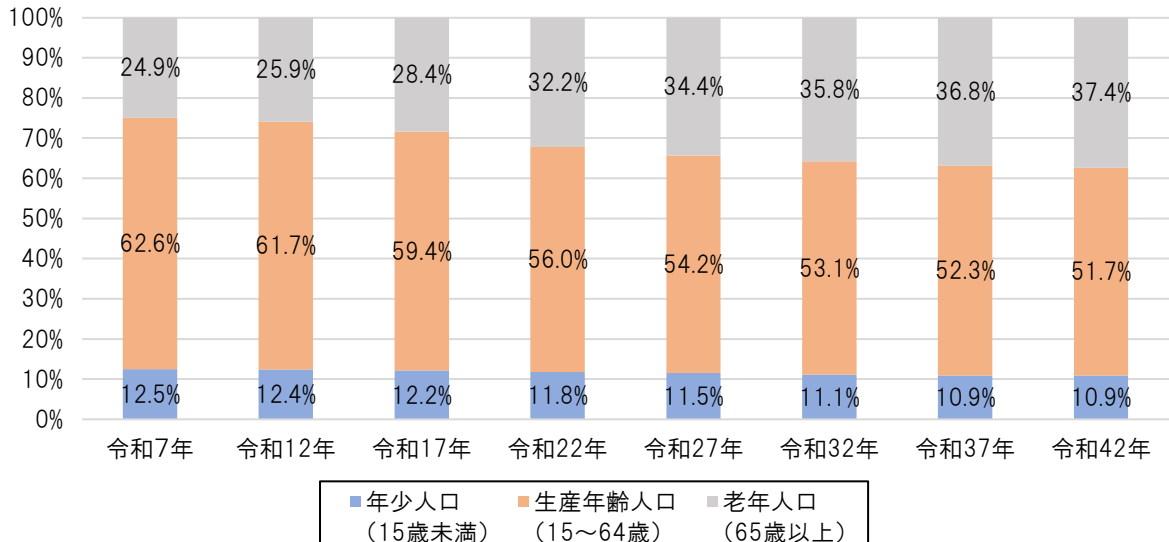
■総人口の将来人口推計（出典：八千代市人口ビジョン 令和5(2023)年3月）



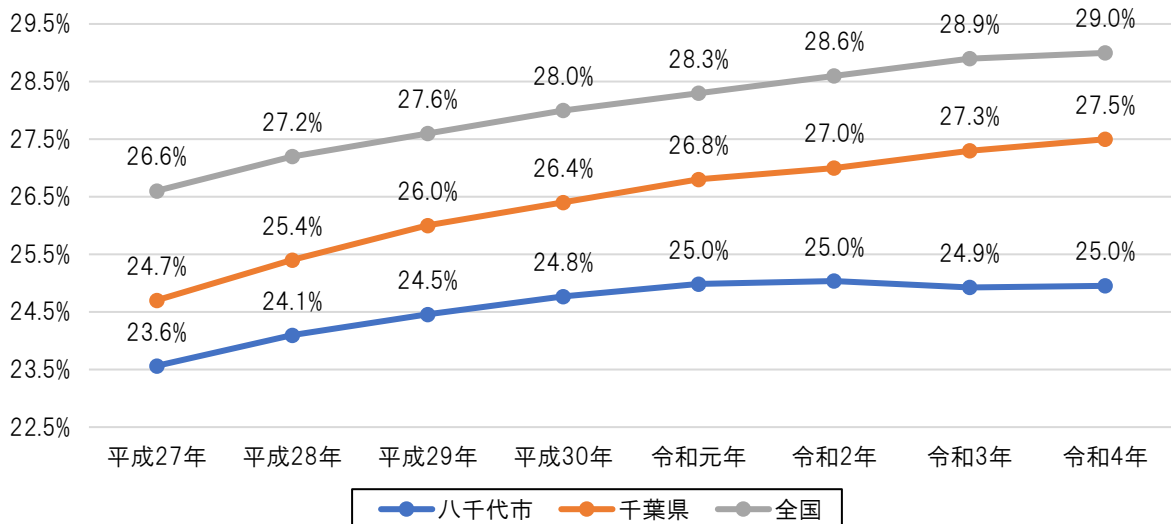
■年齢3区分別人口の推移（出典：「町丁別・年齢別人口集計表」）



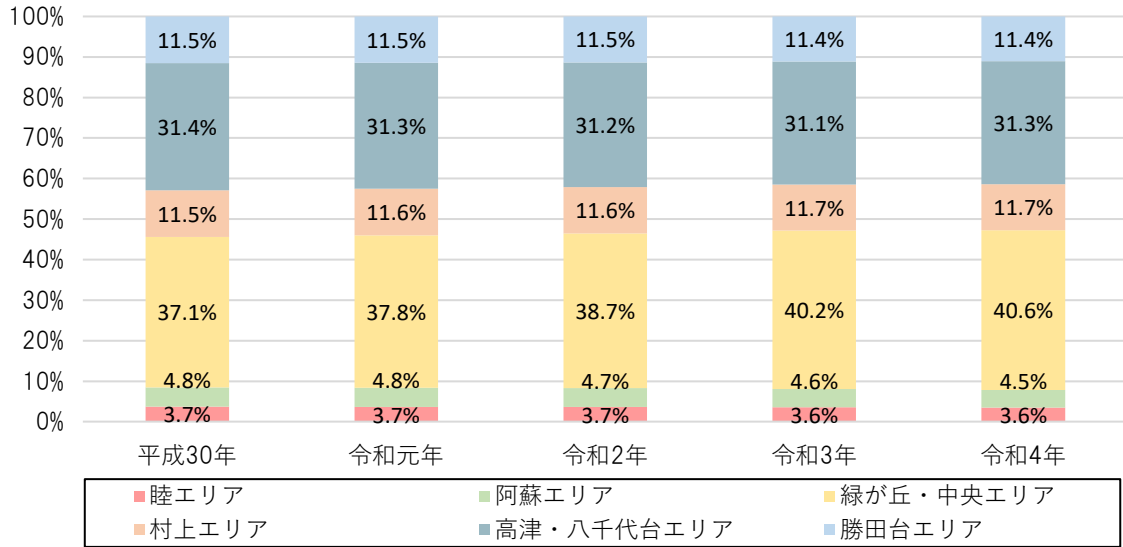
■将来人口推計の年齢3区分別構成割合（出典：八千代市人口ビジョン 令和5(2023)年3月）



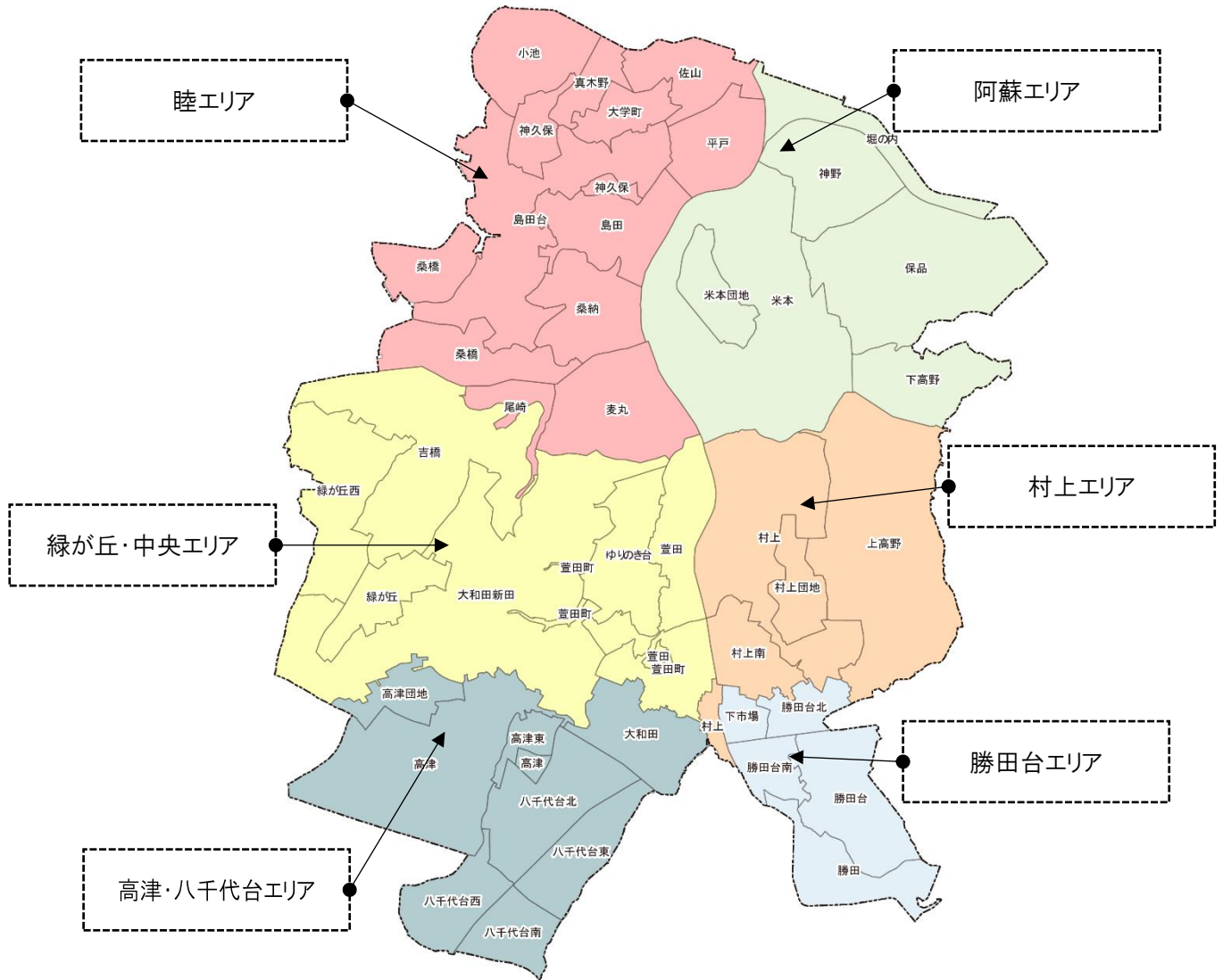
■高齢化率の推移（出典：「町丁別・年齢別人口集計表」，千葉県 HP，総務省統計局）



■エリア別人口(出典:八千代市統計)

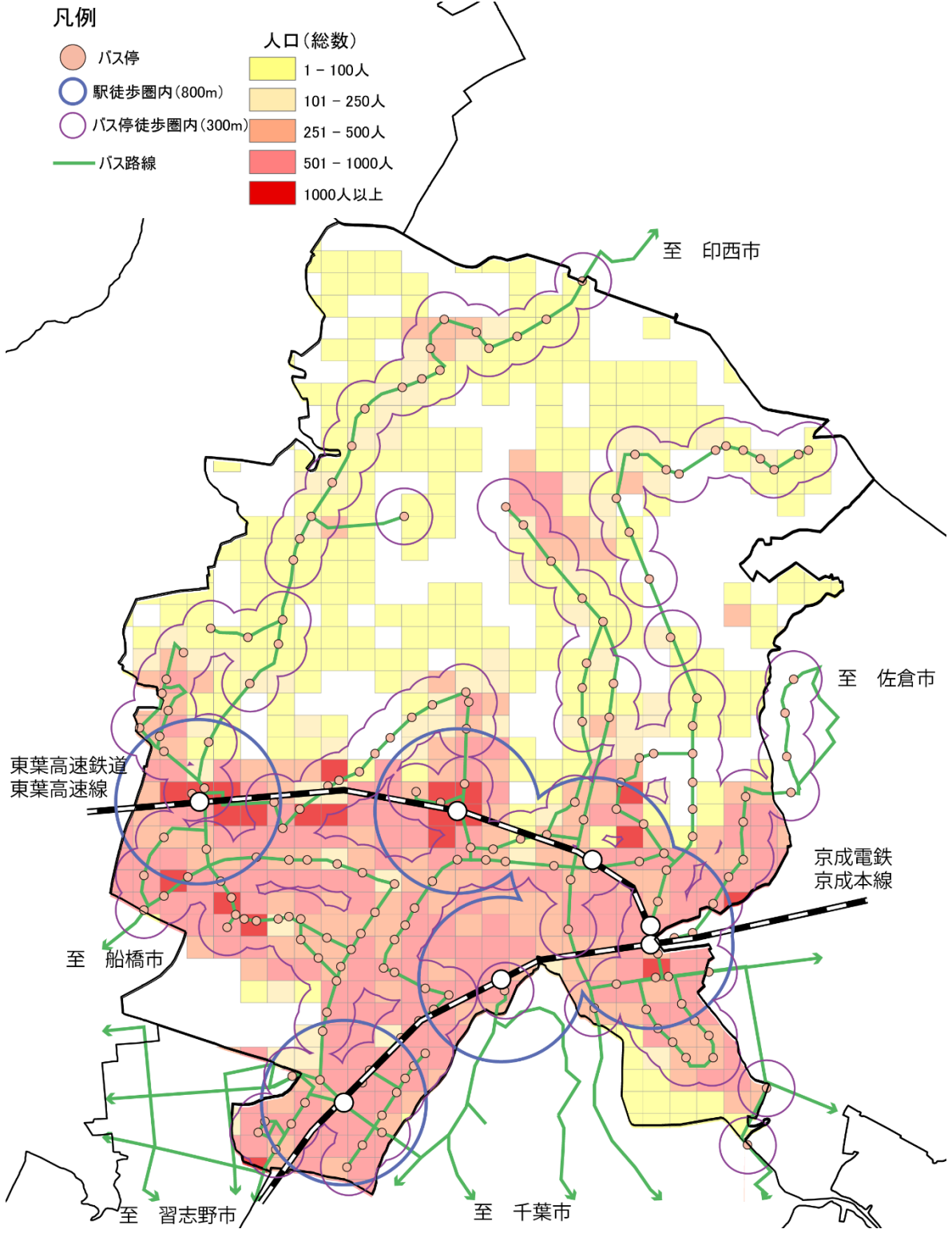


■エリア区分図



※上記は、本計画の策定にあたり、公共交通の現状をふまえ、独自に区分したエリアとなります。

■公共交通沿線地域の徒歩圏人口分布等(出典:国土数値情報 令和2(2020)年国勢調査)

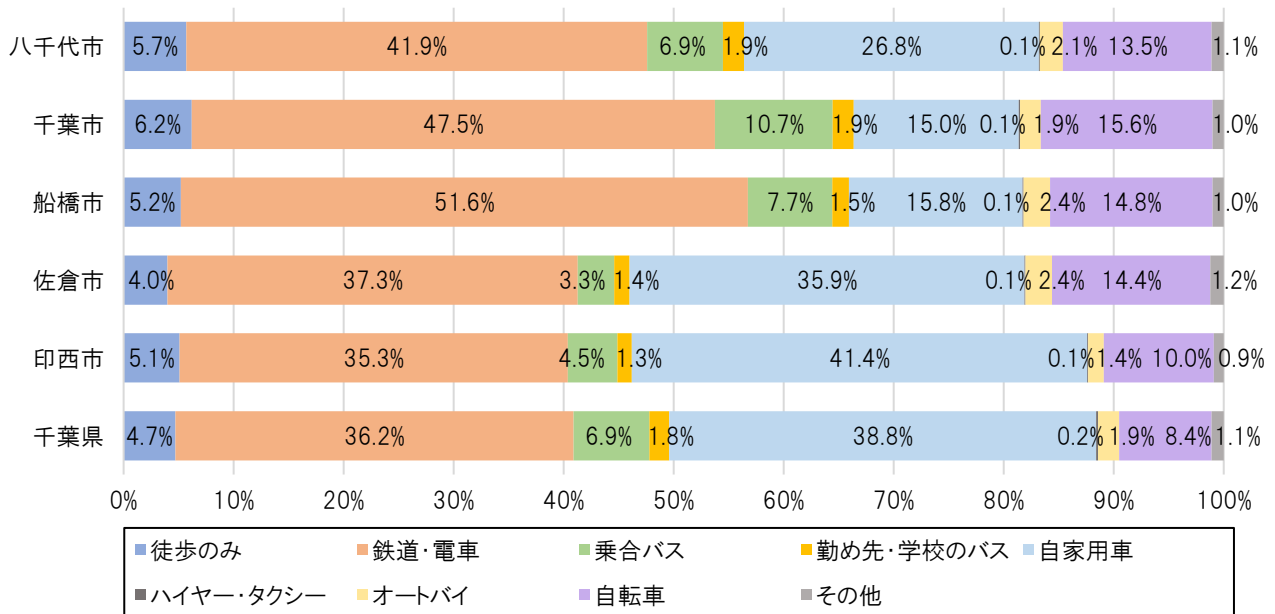


	分布(市域全体)	
	人口ベース	面積ベース
鉄道駅から800m及びバス停から300m		
公共交通空白地域		
合計		

(3)利用交通手段

八千代市の利用交通手段は、41.9%を鉄道・電車利用が占めており、次いで自家用車利用が26.8%、自転車利用が13.5%となっています。鉄道・電車利用は千葉県全体と比較すると5.7pt高くなっていますが、船橋市と比較すると9.7pt低くなっています。また、自家用車利用は千葉県全体よりも低い傾向にありますが、千葉市と比較すると9.7pt低くなっています。また、自家用車利用は千葉県全体よりも低い傾向にありますが、千葉市と比較すると11.8pt低くなっています。

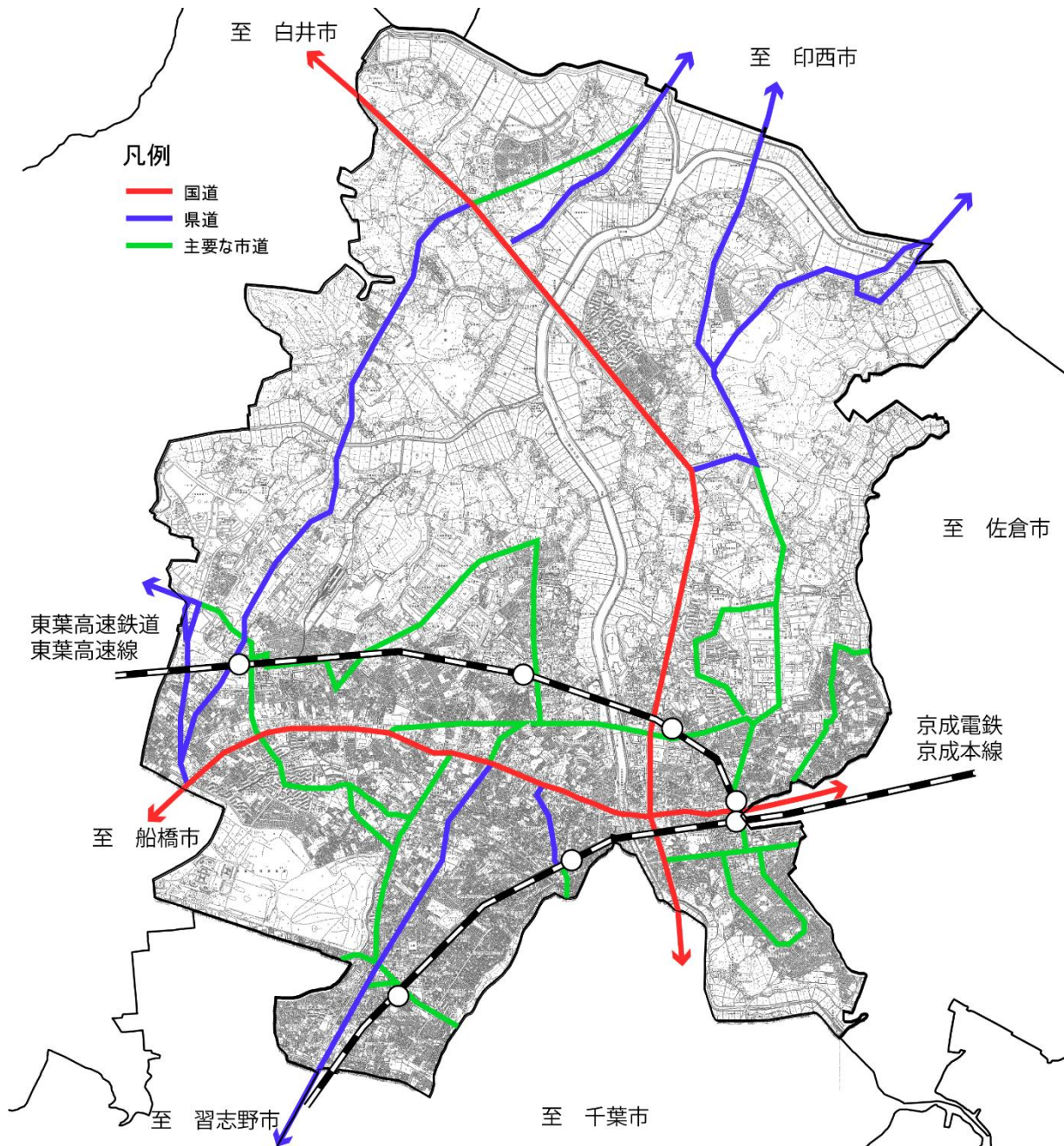
■利用交通手段(出典:令和2(2020)年国勢調査)



(4)道路網

本市の道路網は、市内を南北に縦断する国道16号により、白井方面及び千葉方面と接続し、東西を貫く国道296号により、船橋方面及び佐倉方面と接続しています。

■八千代市主要道路網図

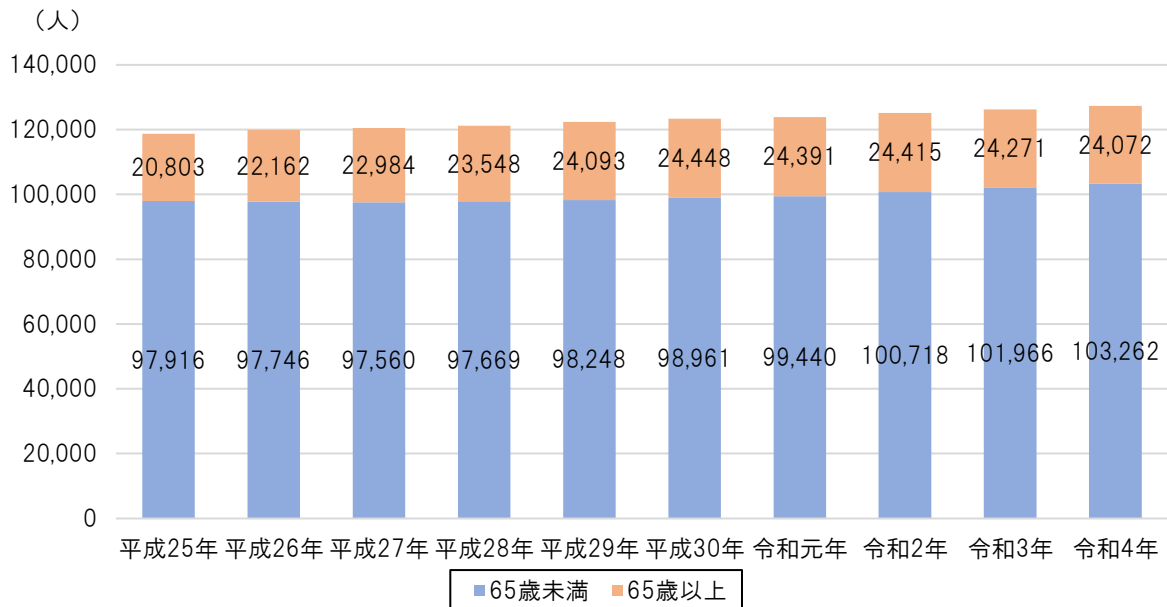


(5) 運転免許保有状況

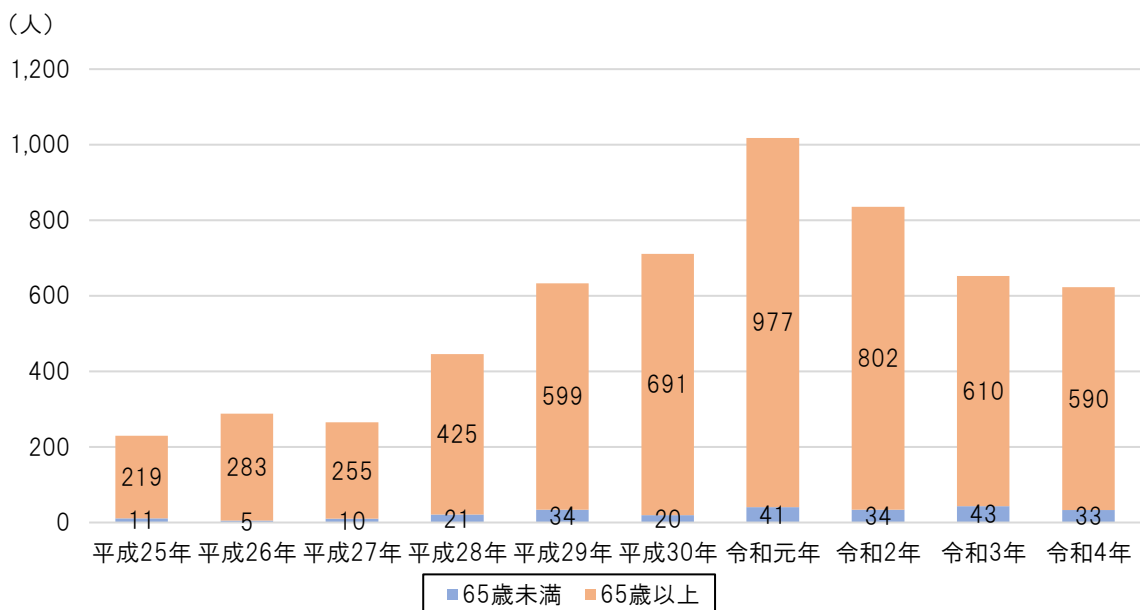
八千代市全体で見ると、平成25(2013)年から令和4(2022)年までの10年間で、自動車免許保有者は8,615人増加しており、免許保有者のうち65歳以上は、3,269人増加しています。

免許返納者は令和元(2019)年度をピークに、その後減少傾向となっています。また、例年免許返納者のうち65歳以上が9割以上を占めています。

■自動車運転免許保有者



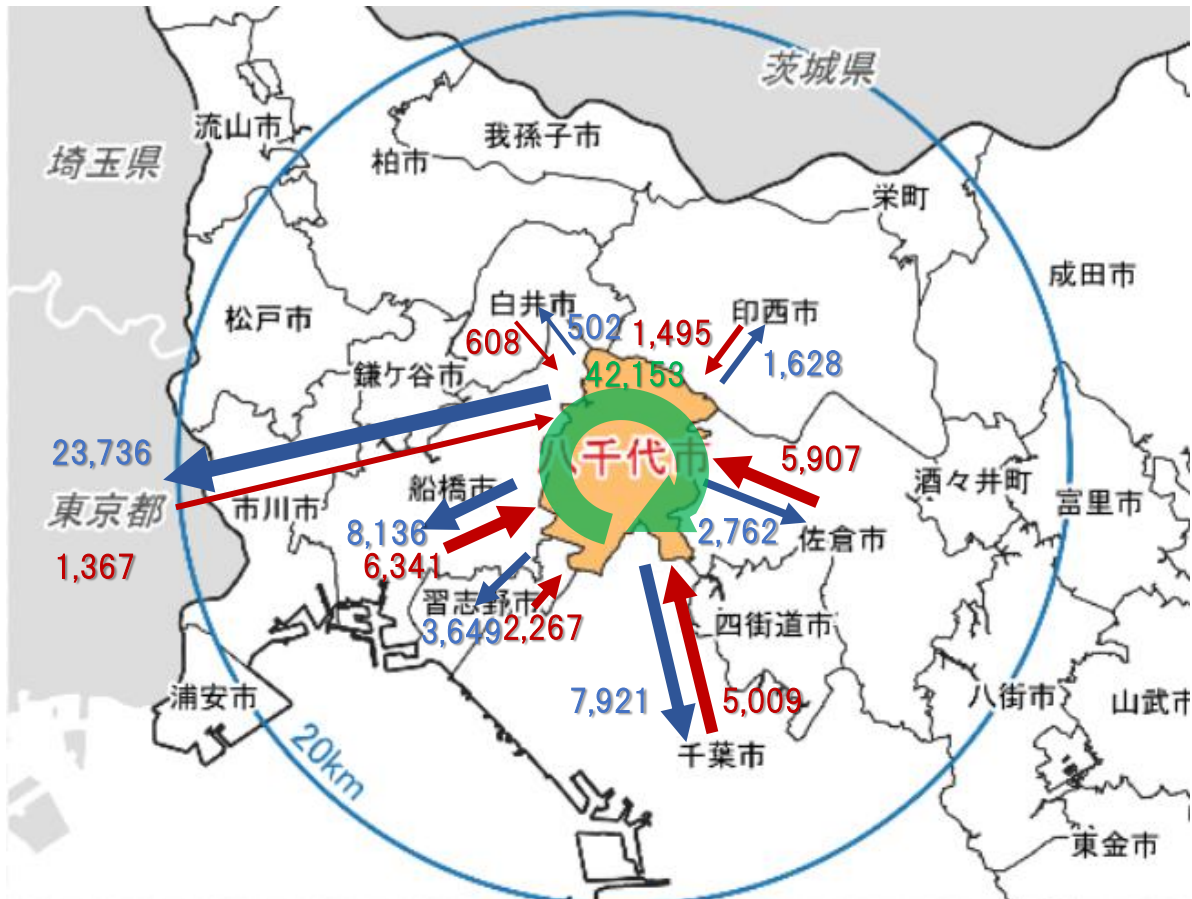
■自動車運転免許返納者



(6)通勤・通学流動

本市の通勤・通学の流動は、市内の移動が42,153人となっており、市外への流出では東京都が最多で23,736人、次いで隣接する船橋市への流出が8,136人、千葉市が7,921人となっています。また、市外からの流入では船橋市が最多で6,341人で、次いで佐倉市が5,907人、千葉市が5,009人となっています。

■通勤通学流動（令和2年度国勢調査）

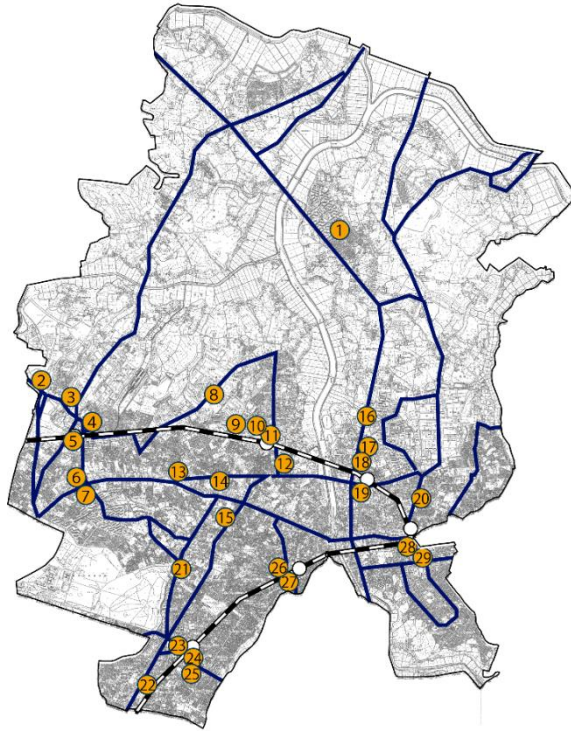


(7)市内の主要施設

市内に立地している商業施設、医療施設、公共施設、教育施設について以下に示します。

①主要な商業施設

■主要な商業施設分布図

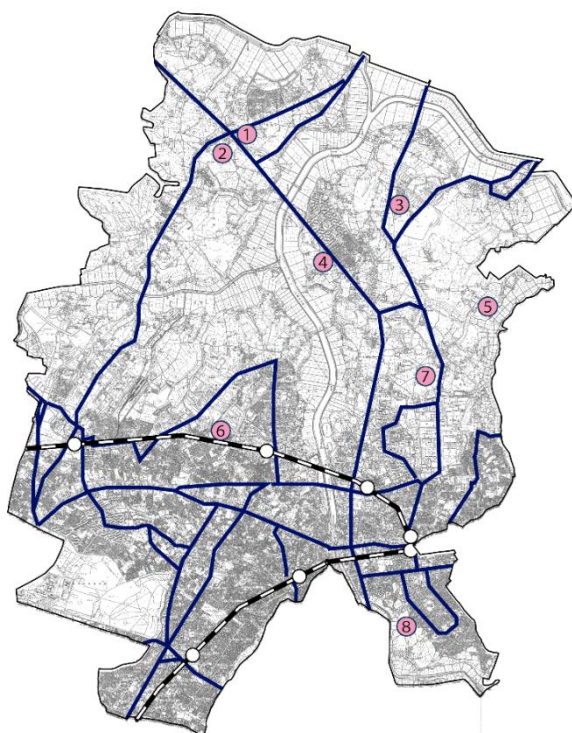


■主要な商業施設番号対応表

阿蘇エリア	①	スーパーチェーンカワグチ米本店	村上エリア	⑩	MEGAドン・キホーテ八千代16号バイパス店
	②	ヤオコー八千代緑が丘店		⑪	ジョイフル本田ガーデンセンター八千代店
	③	メガセンタートライアル八千代店		⑫	ジョイフル本田八千代店・鋼材館
	④	オーケー八千代緑が丘店		⑬	フルルガーデン八千代
	⑤	イオンモール八千代緑が丘		⑭	ヨークマート八千代村上市店
	⑥	カスミ フードスクエアゆりのき台店		⑮	ヨークマート八千代台店
	⑦	マルエツ八千代中央駅前店		⑯	Big-A八千代八千代台西店
	⑧	生鮮市場 てらお		⑰	アピア
	⑨	業務スーパー八千代店		⑱	ユアエルム八千代台店
	⑩	ベルク八千代緑が丘店		⑲	クリエイトS・D八千代台南店
	⑪	タイヨー八千代店		⑳	Big-A八千代大和田店
	⑫	Big-A八千代ゆりのき台店		㉑	スーパーチェーンカワグチ大和田店
	⑬	コープ八千代店		㉒	リブレ京成勝田台店
	⑭	ヤオコー八千代大和田店		㉓	ヨークフーズ勝田台店
	⑮	カスミ八千代大和田店			
緑が丘・中央エリア			高津・八千代台エリア		
			勝田台エリア		

②主要な医療施設

■主要な医療施設分布図

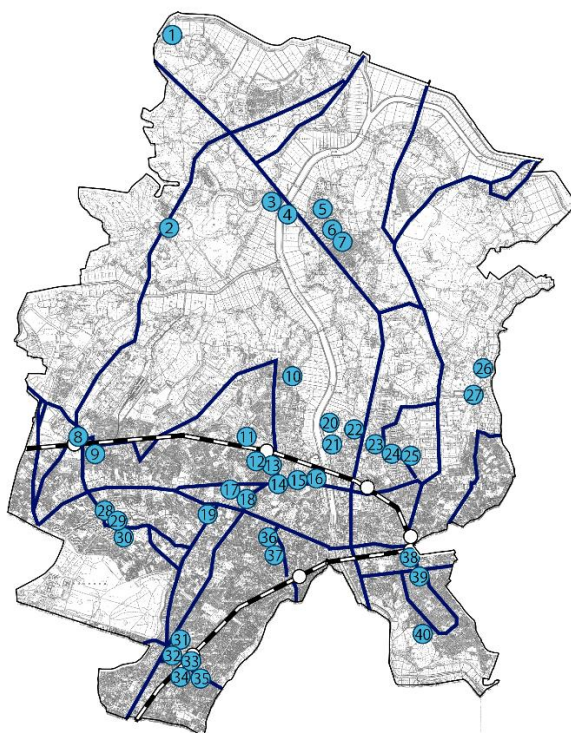


■主要な医療施設番号対応表

睦エリア	①	島田台病院	緑が丘・中央エリア	⑥	東京女子医科大学附属八千代医療センター
	②	しのだの森ホスピタル	村上エリア	⑦	セントマーガレット病院
阿蘇エリア	③	下総病院	勝田台エリア	⑧	勝田台病院
	④	新八千代病院			
	⑤	八千代病院			

③主要な公共施設

■主要な公共施設分布図

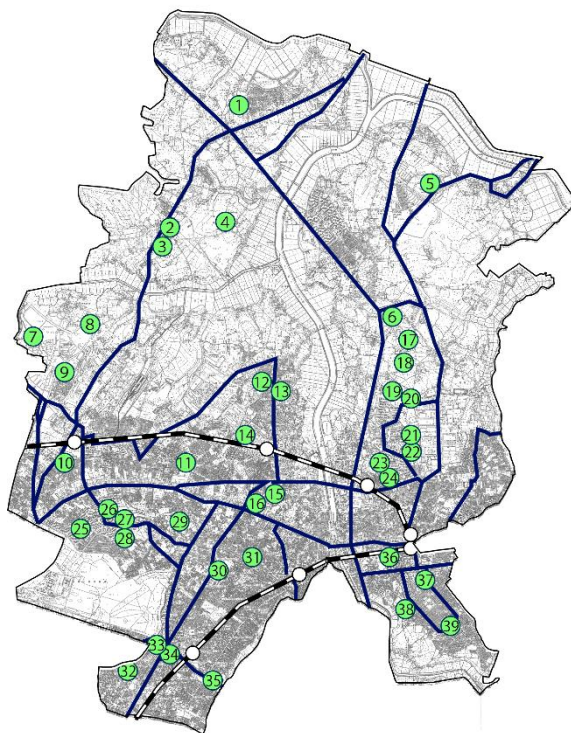


■主要な公共施設番号対応表

睦エリア	①	八千代市営霊園	村上エリア	㉔	八千代市総合グラウンド
	②	八千代市睦公民館		㉕	八千代市立中央図書館
	③	八千代市役所睦連絡所		㉖	オーエンス八千代市民ギャラリー
阿蘇エリア	④	やちよ農業交流センター	㉗	八千代市立郷土博物館	
	⑤	道の駅やちよ	㉘	八千代市村上公民館	
	⑥	八千代市阿蘇・睦地域包括支援センター	㉙	八千代市役所村上支所	
緑が丘・中央エリア	⑦	八千代市役所米本支所	㉚	八千代市多文化交流センター	
	⑧	八千代市役所緑が丘支所	㉛	八千代市村上地域包括支援センター	
	⑨	八千代市立緑が丘図書館	㉜	八千代ふれあいプラザ	
	⑩	八千代市緑が丘公民館	㉝	清掃センター	
	⑪	八千代市文化伝承館	㉞	八千代市高津・緑が丘地域包括支援センター	
	⑫	八千代市総合生涯学習プラザ	㉟	八千代市役所高津連絡所	
	⑬	八千代郵便局	㊱	八千代市高津公民館	
	⑭	八千代市保健センター	㊲	八千代市立八千代台図書館	
	⑮	八千代警察署	㊳	八千代市八千代台公民館	
	⑯	八千代市市民会館	㊴	八千代市八千代台文化センター	
	⑰	八千代市市民体育館	㊵	八千代市役所八千代台支所	
	⑱	八千代市役所	㊶	パスポートセンター	
	⑲	八千代市大和田地域包括支援センター	㊷	八千代市八千代台東南公民館	
	⑲	八千代市福祉センター	㊸	八千代市八千代台東南公共センター	
	⑲	八千代市消防本部	㊹	男女共同参画センター	
				㊺	八千代市八千代台地域包括支援センター
				㊻	八千代市教育委員会
			㊼	八千代市大和田公民館	
			㊽	八千代市立大和田図書館	
			㊾	八千代市勝田台地域包括支援センター	
			㊿	八千代市立勝田台図書館	
			㊿	八千代市役所勝田台支所	
			㊿	八千代市勝田台文化センター	
			㊿	八千代市立勝田台公民館	

④教育施設

■教育施設分布図



■教育施設番号対応表

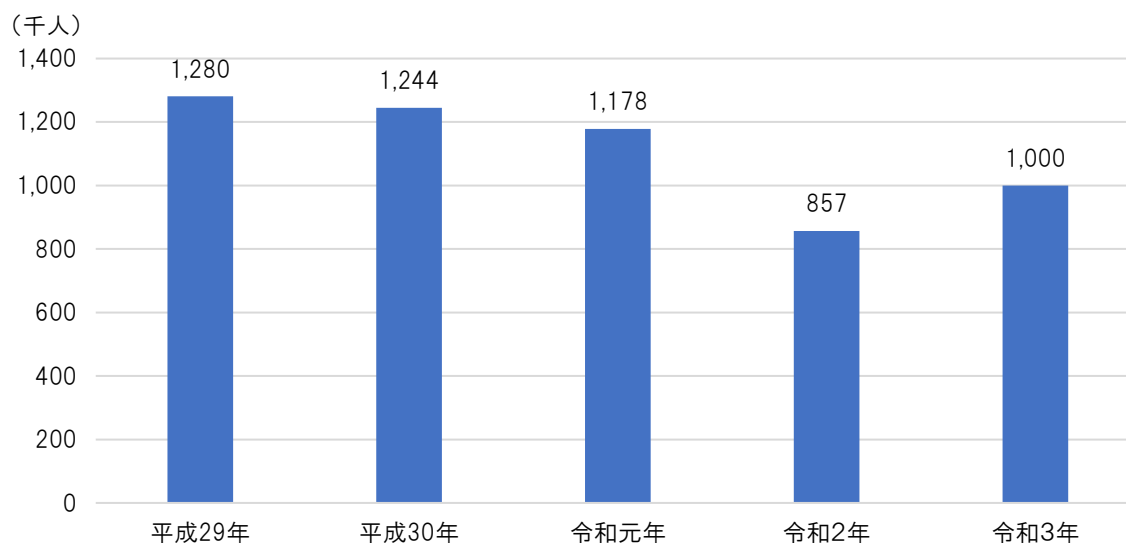
睦エリア	①	秀明大学	村上エリア	①⑦	八千代松陰中学校	
	②	睦中学校		①⑧	八千代松陰高等学校	
	③	秀明八千代中学校		①⑩	千葉英和高等学校	
		秀明八千代高等学校		①⑨	村上北小学校	
阿蘇エリア	④	睦小学校		②⑩	八千代東高等学校	
	⑤	東京成徳大学八千代キャンパス		②⑪	村上東中学校	
緑が丘・中央エリア	⑥	阿蘇米本学園		②⑫	村上東小学校	
	⑦	八千代特別支援学校		②⑬	村上中学校	
	⑧	八千代西高等学校		②⑭	村上小学校	
	⑨	みどりが丘小学校		高津・八千代台エリア	②⑮	西高津小学校
	⑩	新木戸小学校			②⑯	高津中学校
	⑪	大和田西小学校			②⑰	高津小学校
	⑫	萱田中学校			②⑱	南高津小学校
	⑬	萱田小学校			②⑲	東高津中学校
	⑭	萱田南小学校			③⑩	八千代中学校
	⑮	大和田中学校			③⑪	大和田南小学校
⑯	大和田小学校	③⑫			八千代台西中学校	
		③⑬	八千代台西小学校			
		③⑭	八千代台小学校			
		③⑮	八千代台東小学校			
		勝田台エリア	③⑯	八千代高等学校		
			③⑰	勝田台小学校		
			③⑱	勝田台中学校		
			③⑲	勝田台南小学校		

(8) 観光動向

令和2(2020)年の八千代市の観光入込客数は新型コロナウイルスの影響で大きく減少していますが、令和3(2021)年には回復傾向となっています。過去5年間で最も観光入込客数が多かったのは平成29(2017)年の1,280,454人であり、令和3年の999,711人まで全体としては280,743人の減少となっています。

八千代市は、道の駅やちよや京成バラ園等の観光資源、印旛沼と新川周辺に広がる田園と山林を背景とする自然資源や、庚申塔等の石造文化財等、数多くの魅力的な地域資源を有しており、持続的な公共交通の運営を図る上でも観光需要を取り入れていくことが重要です。

■ 観光入込客数の推移(出典:千葉県観光入込調査報告書)

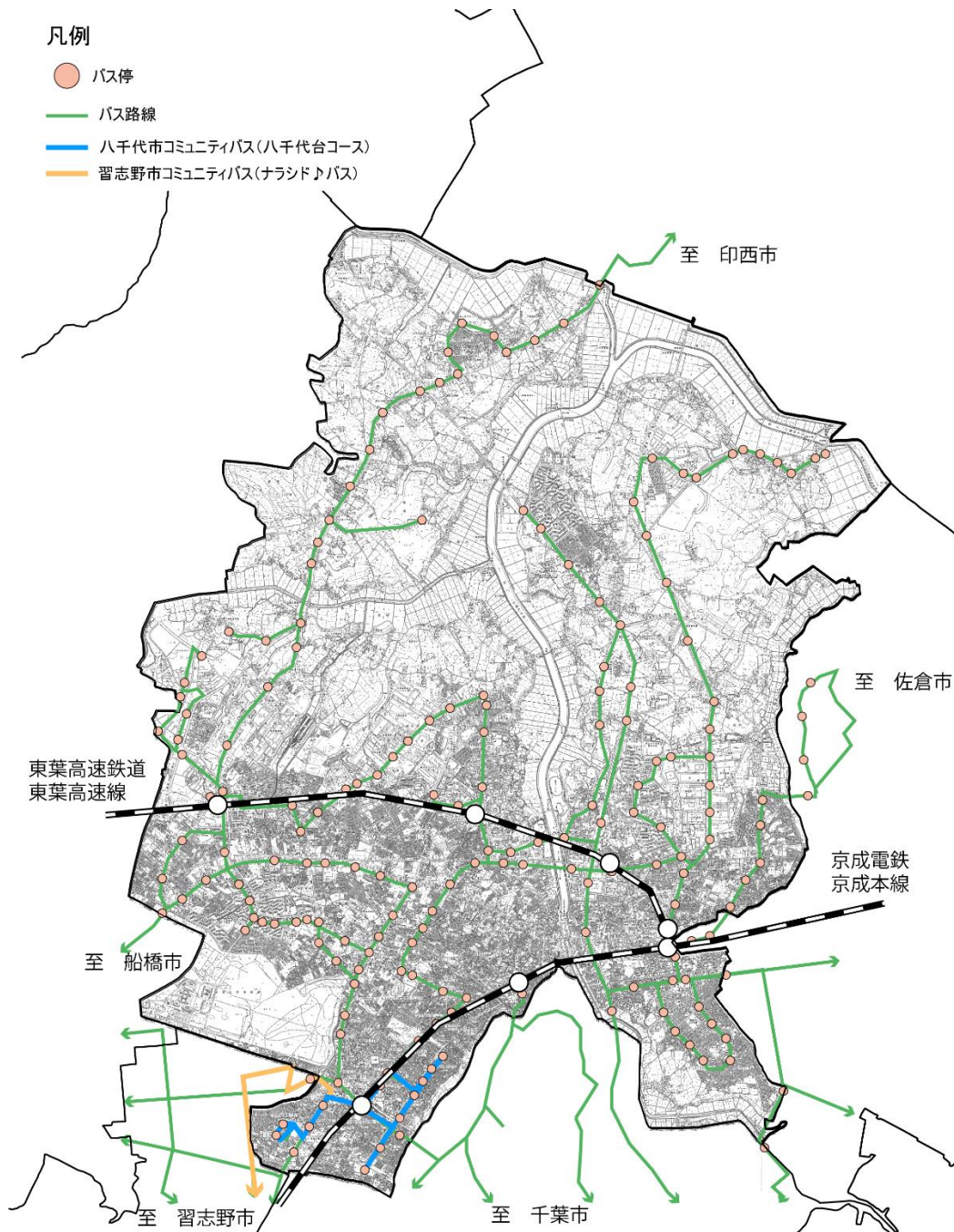


3. 地域公共交通の現状

(1) 市内公共交通の概況

本市の公共交通として、市域を跨ぐ広域交通として鉄道があり、地域間を結ぶ幹線交通として路線バスが運行されています。路線バスの運行が無い八千代台地域においては、コミュニティバスが運行されています。また、地域間交通として、八千代台駅・京成大和田駅と、千葉市花見川区の北部を結んでいる北部循環線（花まる号）が運行されています。

■ 市内公共交通マップ



■市内公共交通の運行状況（令和5(2023)年8月時点）

鉄道							
No.	運行事業者	路線名	凡例・系統名			便数	
						平日	土休日
1	京成電鉄	京成本線	上野・押上・西馬込・京急線方面			115	111
2		京成本線	成田空港方面			114	113
3	東葉高速鉄道	東葉高速線	上り(西船橋・中野方面)			122	89
4		東葉高速線	下り(東葉勝田台方面)			95	58
路線バス							
No.	運行事業者	路線名	凡例・系統名			便数(往復)	
						平日	土休日
1	東洋バス	米本団地線	勝田台駅	⇔	米本団地	71	64
2		宮ノ台線	勝田台駅北口	⇔	宮ノ台入口	54	26.5
3		阿宗橋線	勝田台駅北口	⇔	阿宗橋	1	0
4		もえぎ野車庫線 (村上団地)	勝田台駅北口	⇔	もえぎ野車庫	2	0.5
5		もえぎ野車庫線 (工業団地)	勝田台駅北口	⇔	もえぎ野車庫	8	8
6		村上車庫線 (村上団地)	勝田台駅北口	⇔	村上団地・村上車庫	64	56.5
7		村上車庫線 (工業団地)	勝田台駅北口	⇔	村上団地・村上車庫	8	2
8		医療センター線 (市役所前)	八千代台駅	⇔	八千代医療センター	31.5	7.5
9		医療センター線 (緑が丘駅)	八千代台駅	⇔	八千代医療センター	24	15
10		高津団地線 (新道)	八千代台駅	⇔	高津団地	4	0
11		高津団地線 (高津団地入口)	八千代台駅	⇔	高津団地	67.5	55.5
12		八千代台緑が丘線 (高津団地)	八千代台駅	⇔	緑が丘駅	28.5	21
13		八千代台緑が丘線 (コーシン牛乳)	八千代台駅	⇔	緑が丘駅	49	36
14		高津団地緑が丘線	高津団地	⇔	緑が丘駅	17	12.5
15		医療センター線	八千代医療センター	⇔	緑が丘駅	24	15
16		八千代台中央線	八千代中央駅	⇔	緑が丘駅	37.5	30
17		八千代台中央線 (市役所前)	八千代中央駅	⇔	八千代台駅	32.5	31
18		八千代台中央線 (緑が丘駅)	八千代中央駅	⇔	八千代台駅	38	30
19		八千代中央医療センター線	八千代中央駅	⇔	八千代医療センター	64.5	26.5

20	東洋バス	八千代中央線 (松陰)	八千代中央駅	⇔	米本団地	8	6
21		八千代中央線 (郷土博物館)	八千代中央駅	⇔	米本団地	14.5	11
22		八千代中央村上線	八千代中央駅	⇔	村上団地・ 村上車庫	1	0
23	京成バス	こてはし団地線 (勝01)	勝田台駅	⇔	こてはし団地	49	34
24		花見川区北部 循環線(八千13)	八千代台駅東口	⇔	草野車庫	3	3
25		(八千11) (鉄鋼団地)	八千代台駅東口	⇔	いきいきプラザ	1	1
26		(八千12) (花島公園)	八千代台駅東口	⇔	いきいきプラザ	4	4
27		花見川団地線 (八千01)	八千代台駅東口	⇔	八千代台駅東口	48	48
28		花見川団地線 (八千01)	八千代台駅東口	⇔	花見川車庫	51.5	36
29		花見川団地線 (八千05)	八千代台駅東口	⇔	八千代台駅	2	0
30		花見川団地線 (八千06急行)	八千代台駅東口	⇔	花見川車庫	11	5
31		花見川団地線(八千31) (ユトロシア)	八千代台駅東口	⇔	習志野出張所	5	7.5
32		花見川南線 (八千02)	八千代台駅東口	⇔	新検見川駅	21	16
33		花見川南線(八千02) (花見川団地)	八千代台駅東口	⇔	海浜幕張駅	4	1.5
34		花見川南線 (八千03)	八千代台駅東口	⇔	柏井高校	3.5	0
35		東習志野線 (津31)	八千代台駅東口	⇔	JR 津田沼駅	5.5	6
36		大久保線(八千46)	八千代台駅西口	⇔	習志野出張所	12.5	7
37		大久保線(津21) (済生会習志野病院)	八千代台駅西口	⇔	JR 津田沼駅	20.5	18
38		大久保線(津22) (習志野出張所)	八千代台駅西口	⇔	JR 津田沼駅	3.5	0
39		実籾線(八千41)	八千代台駅	⇔	実籾駅	8.5	9.5
40	ちばグリーンバス	角栄団地線	南中野	⇔	京成勝田台駅南口	16.5	11.5
41	千葉シーサイドバス	八千代日立幕張線	八千代台駅	⇔	JR 幕張駅	1	0
42	千葉内陸バス	四勝線(Y40)	勝田台駅	⇔	JR 四街道駅 (北口)	39.5	22.5
43		み春野線(K31)	勝田台駅	⇔	み春野南 宇那谷流通団地	19.5	7
44		み春野線 (K32 深夜)	勝田台駅	⇔	JR 四街道駅 (北口)	0.5	0
45		み春野線 (K32 深夜)	勝田台駅	⇔	みつわ台車庫	0	1.5

46	千葉内陸バス	み春野線(K33)	勝田台駅	⇔	みつわ台車庫	2.5	1
47		横戸線(K23)	勝田台駅	⇔	草野車庫 スポーツセンター駅	4	6
48		横戸線(勝 22)	勝田台駅	⇔	スポーツセンター駅	10	10.5
49		勝田台団地線 (勝 11)	勝田台駅	⇔	勝田台駅	53	44
50	ちばレインボーバス	神崎線	JR津田沼駅	⇔	船尾車庫	31	23.5
51		神崎線枝線	八千代緑が丘駅	⇔	睦小学校	1.5	0
52		緑が丘西線	八千代緑が丘駅	⇔	7丁目北	21	17
53	船橋新京成バス	津田沼線(緑 03)	JR津田沼駅	⇔	八千代緑が丘駅	1	0
54		津田沼線(津 16)	JR津田沼駅	⇔	高津団地東口	31	33
コミュニティバス							
No.	運行事業者	路線名	凡例・系統名			便数	
						平日	休日
1	京成バス	八千代台コース	駅西口	⇒	駅西口	2	0
2		八千代台コース	駅西口	⇒	南市民の森	1	0
3		八千代台コース	駅西口	⇒	東子供の森	0	1
4		八千代台コース	東子供の森	⇒	南市民の森	0	1
5		八千代台コース	南市民の森	⇒	駅西口	1	1
6		八千代台コース	南市民の森	⇒	南市民の森	7	3

(2) 鉄道

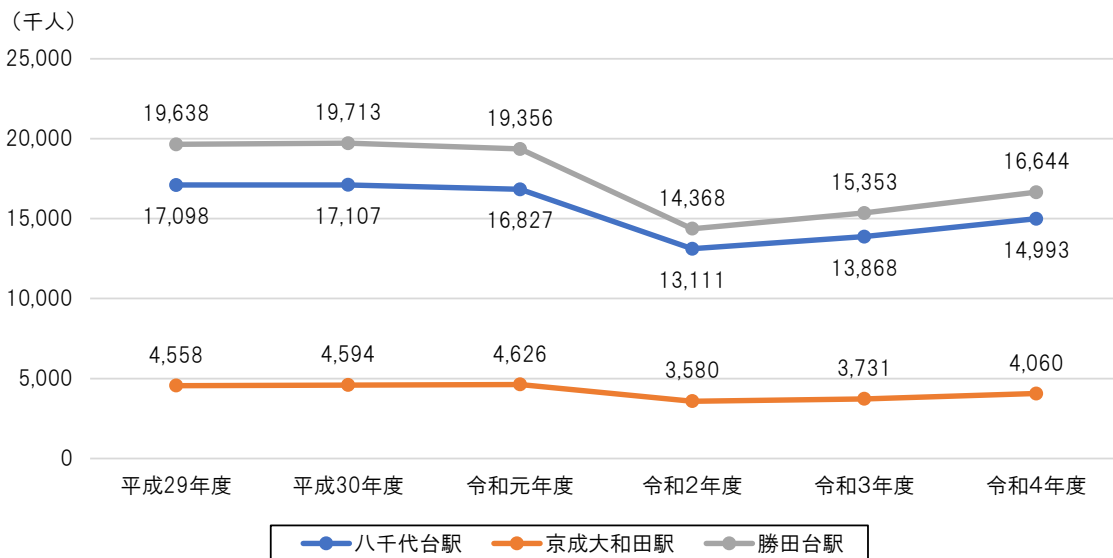
本市の南部を沿うように京成電鉄京成本線と中部を横断するように東葉高速鉄道東葉高速線が走っています。京成電鉄京成本線は、八千代台駅・京成大和田駅・勝田台駅の3駅を有しており、最も利用者の多い駅が勝田台駅となっています。

東葉高速鉄道東葉高速線は、八千代緑が丘駅・八千代中央駅・村上駅・東葉勝田台駅の4駅を有しており、最も利用者の多い駅が八千代緑が丘駅となっています。

いずれの駅も新型コロナウイルスの影響により、令和2(2020)年度に減少していますが、令和3(2021)年度に回復傾向が見られます。

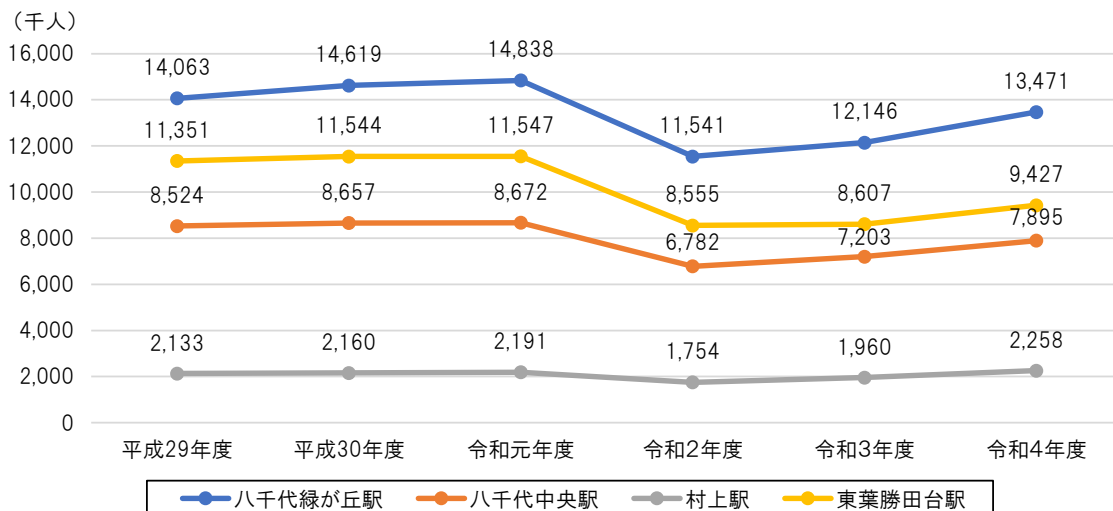
各駅に駅前広場が整備されていますが、特に八千代台駅・勝田台駅におきましては、交通混雑が多発しています。

■京成電鉄駅別乗降客数(出典:京成電鉄株式会社)



※令和4年度について、1日平均を365倍して推計

■東葉高速鉄道駅別乗降客数(出典:東葉高速鉄道株式会社)



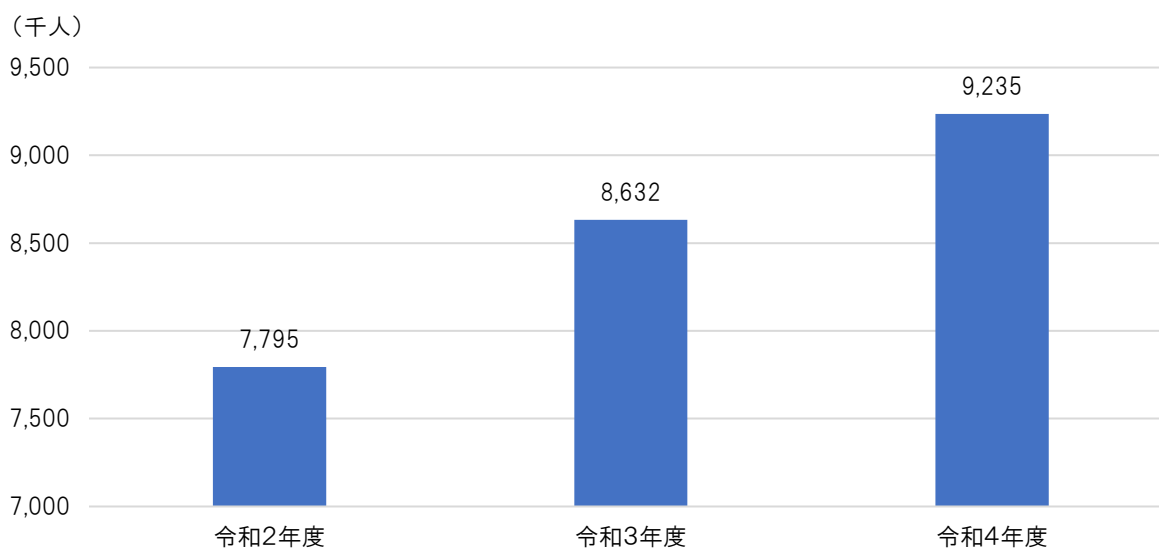
(3)路線バス

路線バスは、東洋バス、京成バス、ちばグリーンバス、千葉シーサイドバス、千葉内陸バス、ちばレインボーバス、船橋新京成バスの7社が運行しています。

新型コロナウイルス感染症の規制緩和の影響で、令和3(2021)年度以降の利用者数は回復傾向にあります。

■路線バス年間利用者数

(出典:東洋バス株式会社、京成バス株式会社、ちばグリーンバス株式会社、千葉シーサイドバス株式会社、千葉内陸バス株式会社、ちばレインボーバス株式会社、船橋新京成バス株式会社)



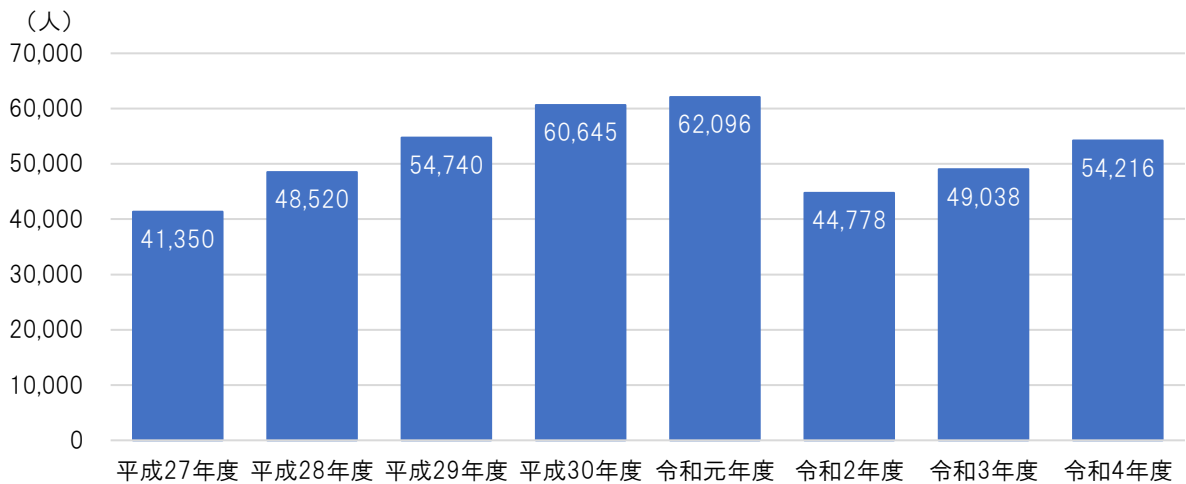
※ちばレインボーバスの集計データについて、令和2(2020)年4月1日～令和3(2021)年5月31日までは神崎線北線系統(船尾車庫～千葉 NT 中央～木下駅)を含む。

(4)コミュニティバス(八千代台コース)

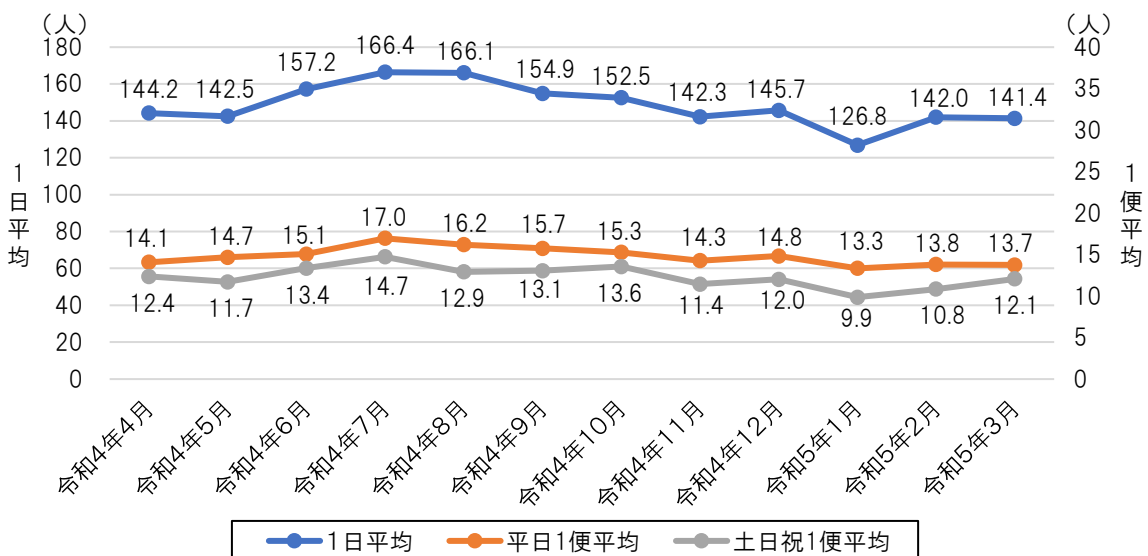
路線バスの運行が無い八千代台地域(八千代台北を除く)では、コミュニティバスを運行しており、令和元(2019)年度には年間62,096人の利用者がありました。令和2(2020)年度以降は新型コロナウイルスの影響もあり利用者が減少しています。また、令和4(2022)年度の月別利用者数を見ると、7月の利用が5,157人と最も多く、1月の利用が3,931人と最も少なくなっています。

収支率は、令和元(2019)年度まで増加傾向にあり、令和2(2020)年度は減少しましたが、令和4(2022)年度にかけて増加傾向にあります。

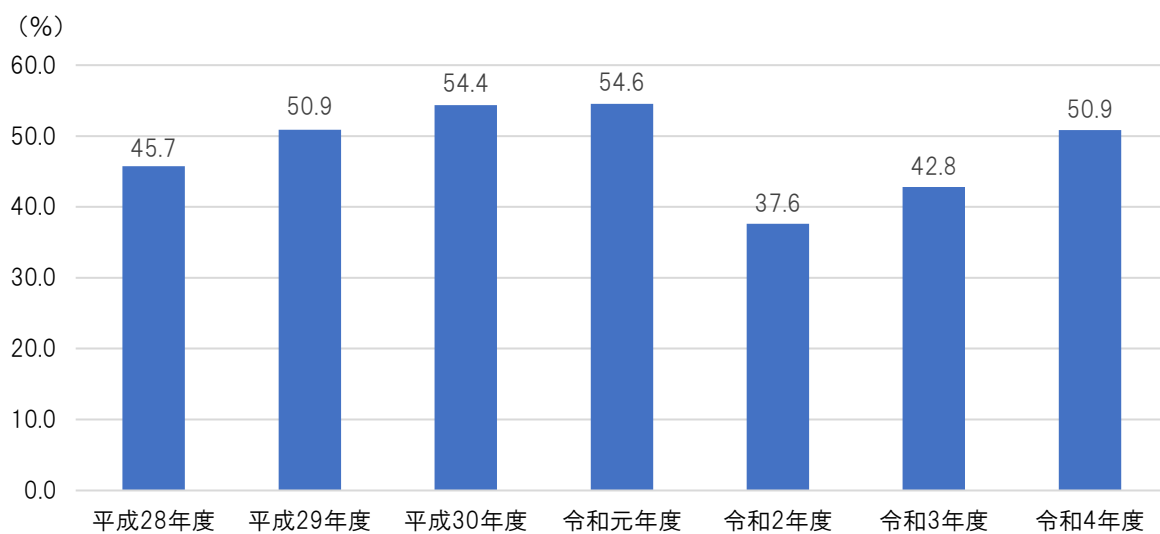
■年間利用者数の推移



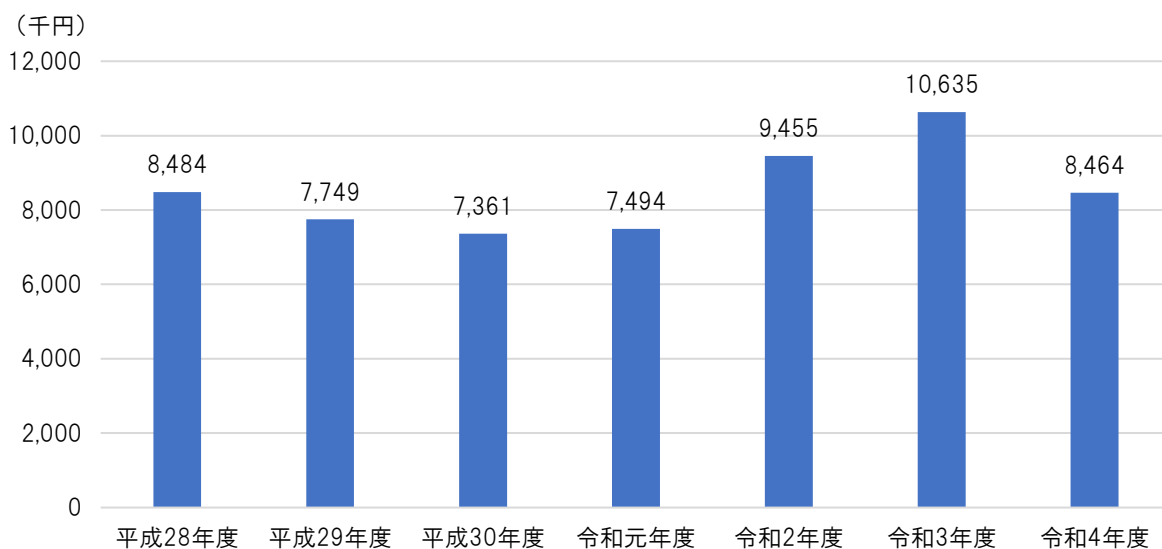
■月別利用者数の推移



■収支率の推移



■業務委託料の推移



(5) タクシー

市内に営業所を置くタクシー事業者は下記の7社です。

■市内に営業所を置くタクシー会社(各事業者 HP)

会社名	営業所所在地	登録台数
(有)八千代タクシー	八千代市大和田474-23	44台
勝田台交通(株)	八千代市上高野1537-131	42台
(有)高千穂タクシー	八千代市村上3316-20	25台
安原タクシー	八千代市ゆりのき台8-16-2	25台
三ツ矢エミタスタクシー(株)	八千代市上高野1572-3	25台
飛鳥交通千葉(株)	八千代市大和田新田102-3	21台
(有)神崎交通	八千代市大和田新田1080-1	5台

(6) 公共交通以外の移動支援サービス

公共交通以外の移動支援サービスとして、障害者等タクシー利用助成事業、公共交通機関利用困難高齢者外出支援助成事業及び高齢者運転免許証自主返納事業があります。

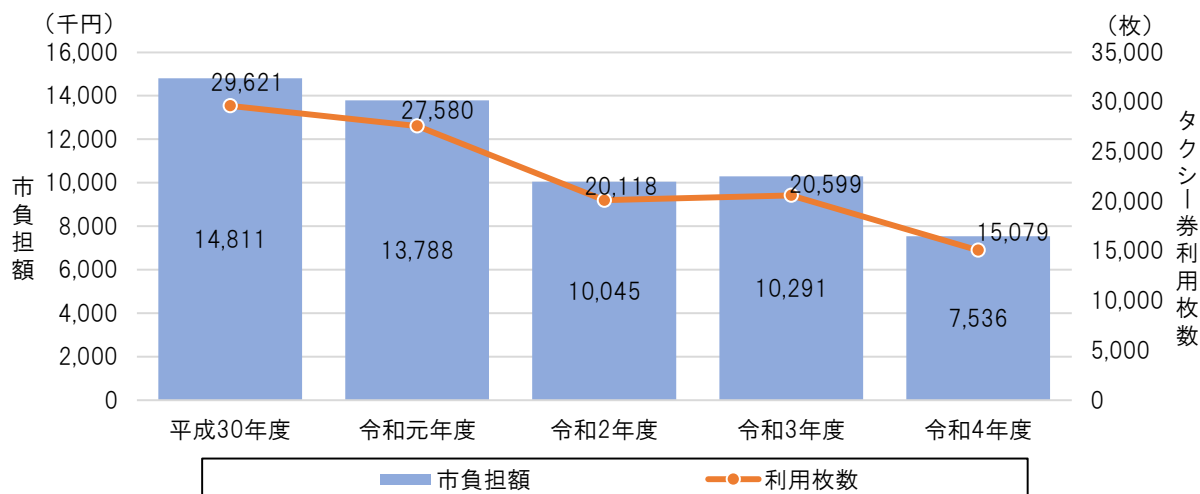
タクシー助成の年間負担額について、障害者支援課における障害者等タクシーでは市負担額が減少傾向にあり、それに伴いタクシー券利用枚数も減少しています。

長寿支援課における障害者等タクシーでは市負担額とタクシー券利用枚数は令和2(2020)年度に大きく減少しましたが、令和3(2021)年度と令和4(2022)年度にかけて例年並みに回復しています。高齢者外出支援タクシーでは市負担額とタクシー券利用枚数は増加傾向にあり、令和2(2020)年度に減少しているが大幅なものではありません。高齢者運転免許証自主返納支援タクシーでは平成30(2018)年度から令和元(2019)年度にかけて市負担額とタクシー券利用枚数が大きく増加しています。

■障害者等タクシー利用助成の概要

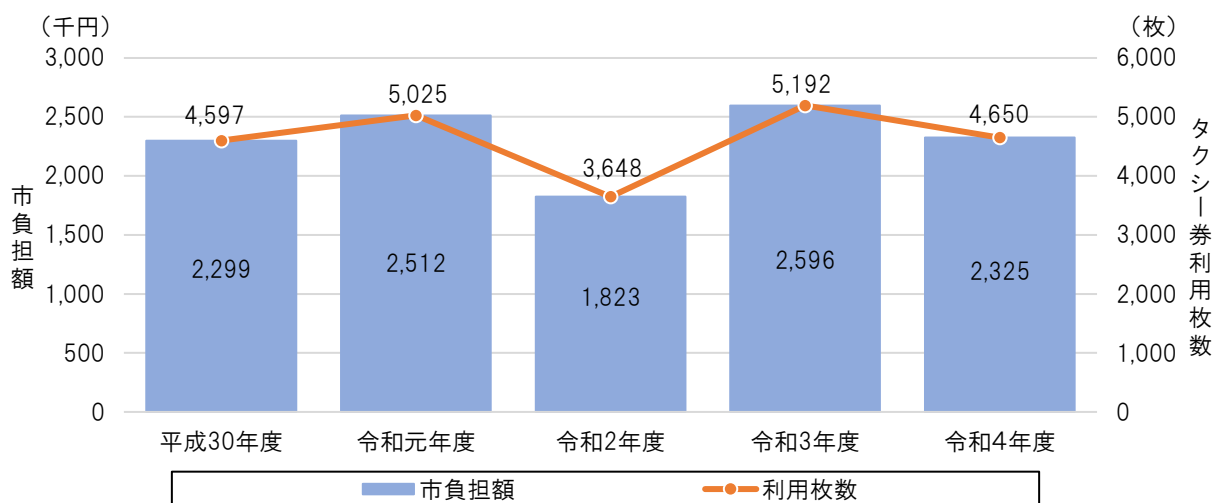
対象者	八千代市に居住し、かつ、住民登録されている人で次の1. から5. に該当する場合 1. 身体障害者手帳1級もしくは2級をお持ちの人 2. 身体障害者手帳3級をお持ちの人のうち、視覚障害・下肢機能障害・体幹機能障害・移動機能障害3級をお持ちの人 3. 療育手帳 A の2以上をお持ちの人 4. 精神障害者保健福祉手帳 1 級をお持ちの人 5. 介護保険で要介護3, 4, 5の認定を受けた人
助成額	市と契約しているタクシー事業者等に乗車した際に 1 回につき500円の割引を行う。 利用券の交付枚数は48枚。追加交付申請を行うことで、さらに48枚まで交付可能。
利用方法	タクシー乗車時に各種手帳を提示の上、利用券を冊子のまま乗務員に提出

■障害者等タクシー助成の年間負担額(障害者支援課)



※令和4年度実績は令和4年12月末時点の統計データ

■障害者等タクシー助成の年間負担額(長寿支援課)

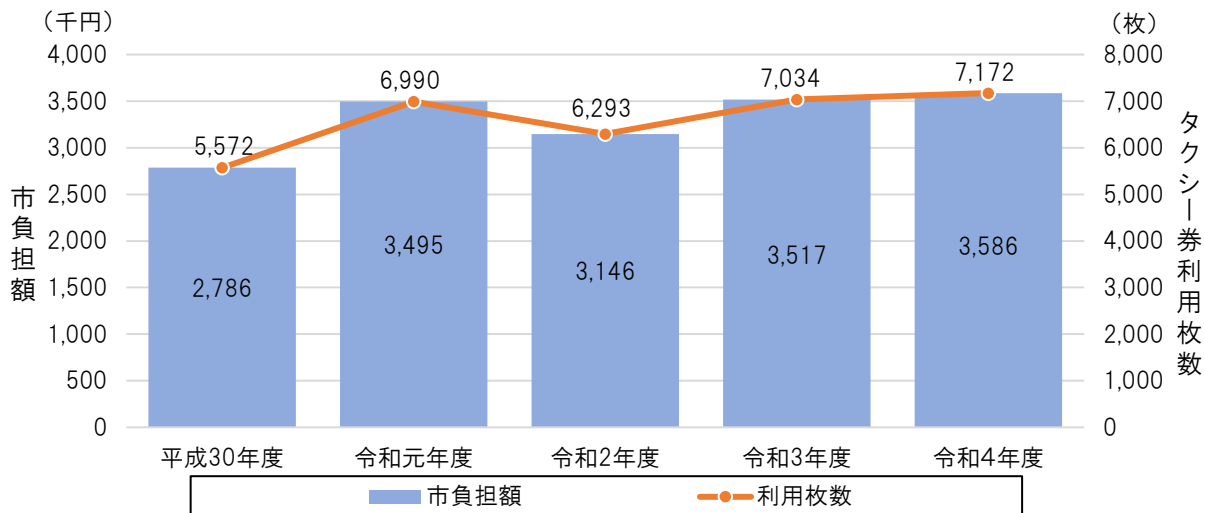


※令和4年度実績は令和4年12月末時点の統計データ

■公共交通機関利用困難高齢者外出支援タクシー助成の概要

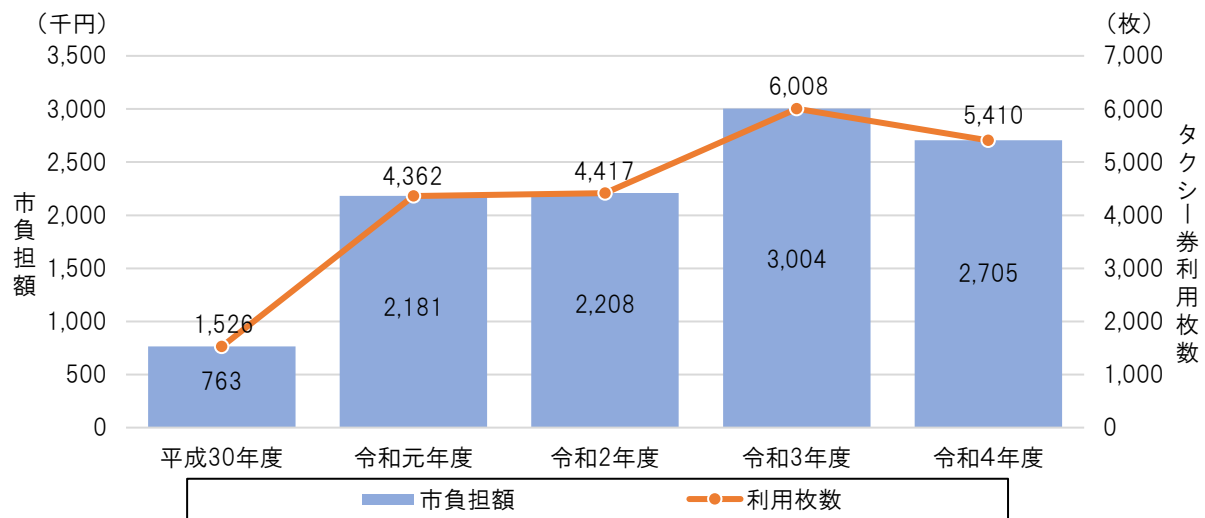
対象者	鉄道やバスを利用することが困難な区域に居住する75歳以上の人で、次のいずれかに該当する人。 (1)介護保険で要支援1・2, 要介護1・2の認定を受けている人 (2)同一の世帯の人がすべて75歳以上の人
助成内容	乗車1回あたり500円の利用券を、年48枚を限度に交付。

■公共交通機関利用困難高齢者外出支援タクシー助成の年間負担額(長寿支援課)



※令和4年度実績は令和4年12月末時点の統計データ

■高齢者運転免許証自主返納支援タクシー助成の年間負担額(長寿支援課)



※令和4年度実績は令和4年12月末時点の統計データ

(7)通学支援バス

通学支援バスは、睦小学校、阿蘇米本学園への通学のため運行しています。

■通学支援バス運行(令和4(2022)年度)

学校名	運行区間	運行便数(便/日)
阿蘇米本学園	上高野～松保橋	4
	神野新道～もえぎ野	5
	米本団地南～米本小学校	4
	城橋～児童発達支援センター	2
睦小学校	小池～桑橋	1

(8)その他送迎サービス

医療施設や福祉サービス、企業送迎バスや自動車教習所等が独自に実施している送迎車両が、市内外での運行を行っています。

4. 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ

(1)八千代市第5次総合計画

《策定時期》令和3(2021)年3月

《計画期間》令和3(2021)年度～令和10(2028)年度

《基本理念》○市民の誰もがまちを愛し、誇りをもって暮らしたいと思えるまちづくり [誇りと愛着]

○市民と行政が互いに支えあい、自立するまちづくり [共生と自立]

○市民の誰もが快適で安全な生活が送れる持続可能なまちづくり [安心と安全]

《将来都市像》 人がつながり 未来につなぐ 緑豊かな 笑顔あふれるまち やちよ

《基本目標》1. とともに支え合い健やかでいきいきと過ごせるまちづくり

2. 豊かな心と文化を育むまちづくり

3. 安心・安全に暮らせるまちづくり

4. 快適で環境にやさしいまちづくり

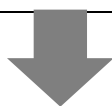
5. 産業が元気なまちづくり

《戦略》①市民にわかりやすいまちづくりの推進

②地域の視点に立ったまちづくりの推進

③多様性のあるまちづくりの推進と魅力発信

④持続可能な行政経営の確立



■公共交通関連項目

《将来像》市民の移動ニーズにきめ細かく対応できる公共交通手段が整ったまち

《施策内容》(1)持続可能な公共交通ネットワークの形成

①地域公共交通計画の策定・推進

(2)鉄道輸送の充実

①東葉高速鉄道(株)の経営安定に向けた支援と利便性の向上

②鉄道の安全運行及び鉄道利用者の安全確保

(3)バス輸送等の充実

①バス等の移動手段の充実

②コミュニティバス等の運行

(4)駅前広場の整備

①市内各駅前空間の利便性向上

②歩行者空間の整備

(2)八千代市都市計画マスタープラン

- 《策定期期》令和5(2023)年7月
《計画期間》令和5(2023)年度～令和24(2042)年度
《計画目標》1. 快適に暮らせる都市づくり
2. 安心・安全で持続可能な都市づくり
3. 産業を活かした活力ある都市づくり
4. 自然と調和した都市づくり
《方向性》①都市整備上の課題への対応
②八千代市の抱える都市問題への対応
③交通ネットワークの確保
④自然環境の保全とグリーンインフラとしての活用
⑤安心・安全の確保
⑥快適な暮らしの確保
⑦農業の活性化
⑧公民連携・市民協働



■公共交通関連項目

《公共交通の方針》交通施設のネットワーク基盤を活用し、公共交通機関及び交通結節点の利便性向上による、持続可能な交通ネットワークの機能向上を図る。

《具体内容》(1)鉄道の方針

①鉄道の利便性の向上

京成本線については、利用者の利便性の向上に向けた取組を働きかけるとともに、沿線地域の活性化に向けた取組を進め、交差する各都市計画道路の整備を推進する。
東葉高速線については、経営安定を図るため、関係自治体による支援を行い、利用者の利便性の向上に向けた取組を働きかけるとともに、事業の検討を進める。

②鉄道の安全性の向上

災害時における、鉄道利用者等の安全確保及び輸送機能の維持など安全性の向上を図るため、鉄道施設の安全対策事業の促進を図る。

(2)バスを含む地域公共交通の方針

①地域公共交通計画の策定・推進

地域の移動手段を確保するため、地域公共交通のあり方、地域住民・交通事業者・行政の役割を定め、現況の鉄道・バス路線を維持・確保しつつ、公共交通ネットワークの方針を示す八千代市版の地域公共交通計画を策定し、地域の実情に応じた、多様な交通手段を検討する。

②バス等の移動手段の充実

ノンステップバスの普及及び運行情報システムの整備を引き続き促進し、通勤・通学者の利便性など、市民の日常生活に対応した移動手段を検討する。

5. 意向調査

(1) 市民アンケート調査

■ 調査概要

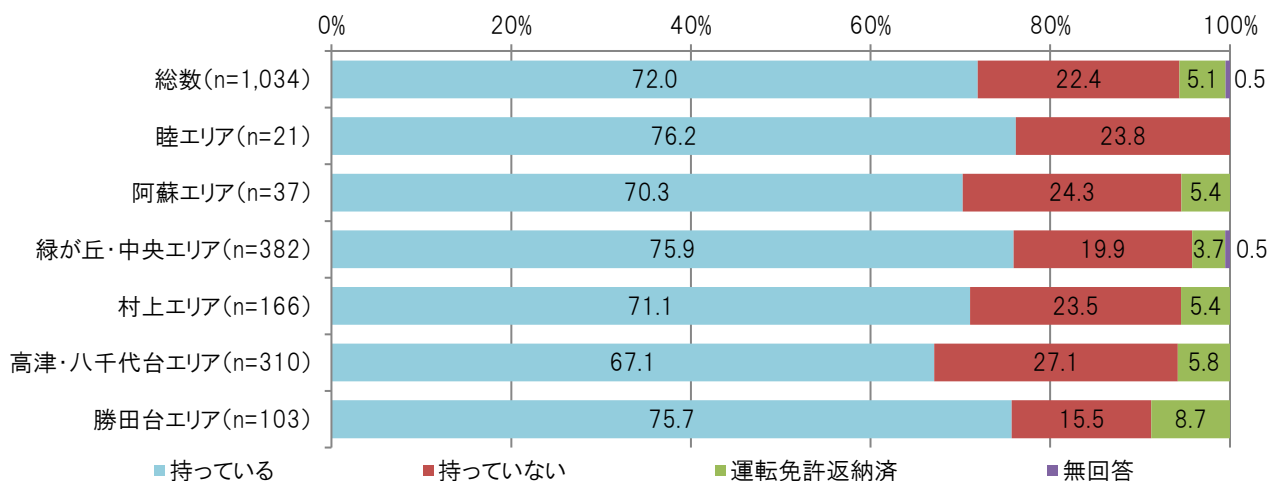
対象者	・15歳以上の市民2,500人(無作為抽出)							
主な調査項目	・属性(居住地, 年齢, 職業, 運転免許保有状況及び運転免許返納意向) ・日常生活の移動実態, 生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・公共交通の利用実態と意識・要望, 公共交通の維持・確保の意向							
調査方法	・郵送による配布・回収(料金受取人払い), Webによる回答を併用							
調査期間	・令和5(2023)年4月10日(月)~5月31日(水)							
回答数	・N=1,034(回収率41.4%)							
内訳		属性	実数	割合	属性	実数	割合	
	性別	男性	439	42.5(%)	女性	586	56.7(%)	
		その他	1	0.1(%)	無回答	8	0.8(%)	
		年齢	10歳代	41	4.0(%)	20歳代	70	6.8(%)
		30歳代	105	10.2(%)	40歳代	160	15.5(%)	
		50歳代	204	19.7(%)	60~64歳	69	6.7(%)	
		65~69歳	78	7.5(%)	70歳代	189	18.3(%)	
		80歳代以上	115	11.1(%)	無回答	3	0.3(%)	
	職業	会社員・公務員	340	32.9(%)	自営業	45	4.4(%)	
		農林水産業	7	0.7(%)	学生	51	4.9(%)	
		専業主婦(夫)	139	13.4(%)	パート・アルバイト	165	16.0(%)	
		無職(年金生活含む)	268	25.9(%)	その他	16	1.5(%)	
		無回答	3	0.3(%)				
	地区	睦エリア	21	2.0(%)	阿蘇エリア	37	3.6(%)	
		緑が丘・中央エリア	382	36.9(%)	村上エリア	166	16.1(%)	
		高津・八千代台エリア	310	30.0(%)	勝田台エリア	103	10.0(%)	
		無回答	15	1.5(%)				

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合があります。

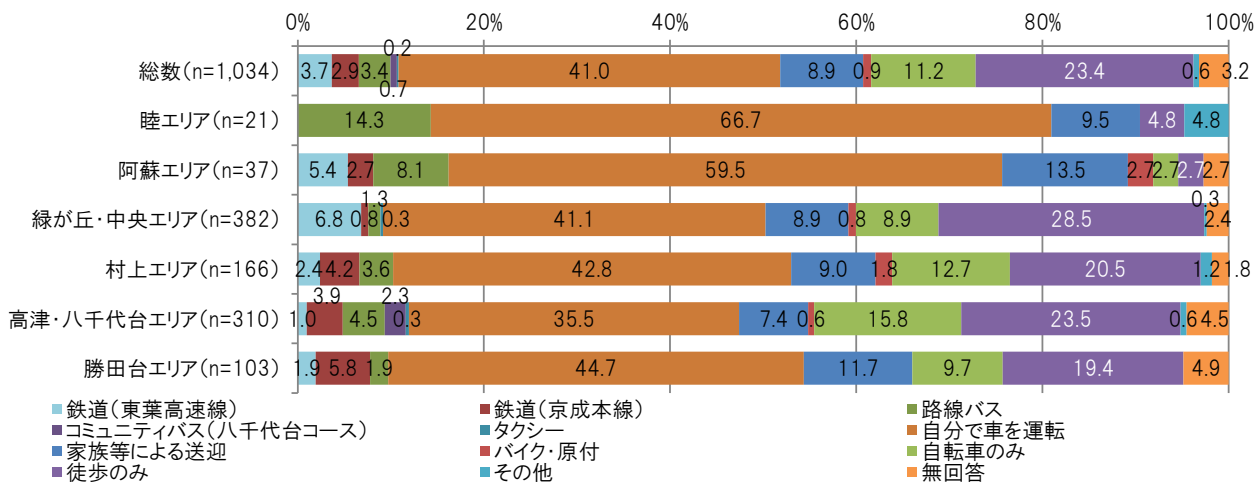
①日常生活における移動手段

- 運転免許保有率は72.0%で、「免許なし」「運転免許返納済」は合わせて27.5%となっており、比較的高津・八千代台エリアにおいて免許を持っていない方が多い傾向にあります。
- 日常の買い物時の移動手段として41.0%の方が「自分で車を運転」と回答しており、「家族等による送迎」も含めると5割近い方が自家用車による移動となっています。
- 通院時の移動手段としても自家用車による移動が主な交通手段であります。鉄道や路線バス等の公共交通機関を利用する割合が2割程度と、買い物時の選択率よりも高く、比較的免許保有率の低い高津・八千代台エリアにおいて多い傾向にあります。
- 免許を持っていない方に着目すると、「家族等による送迎」「徒歩」による移動が多い傾向にあります。鉄道や路線バス等の公共交通機関を利用する割合が買い物時で22.8%、通院時で28.0%となっており、免許を持っている方と比べてどちらも10ポイント以上高くなっていることから、免許を持っていない方の移動として鉄道や路線バス等の公共交通機関は、無くてはならない存在となっています。

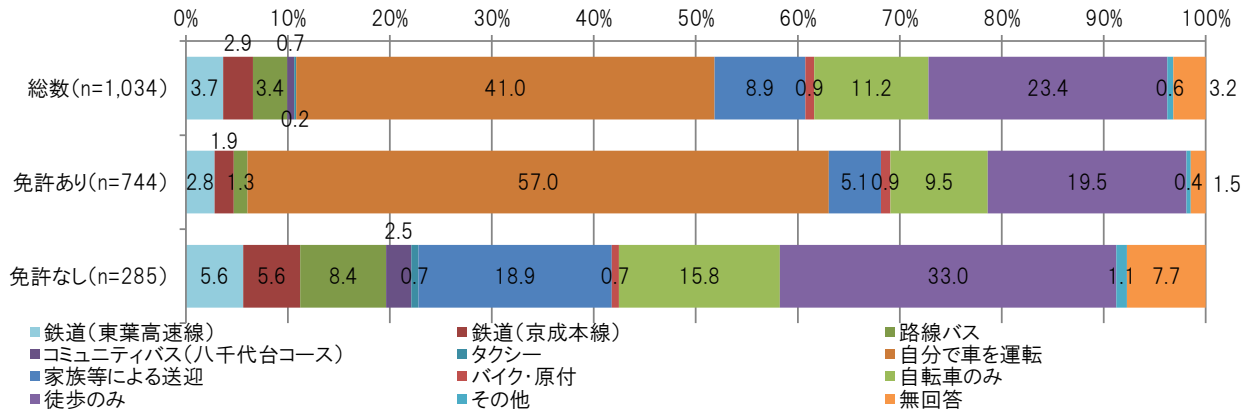
■運転免許証保有率



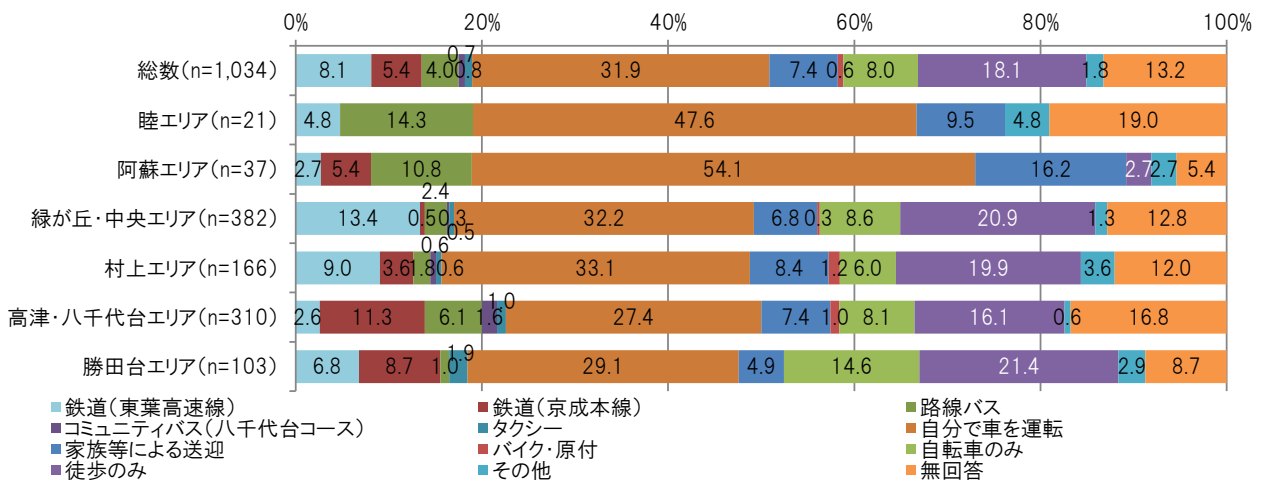
■買い物時の主な交通手段(エリア別)



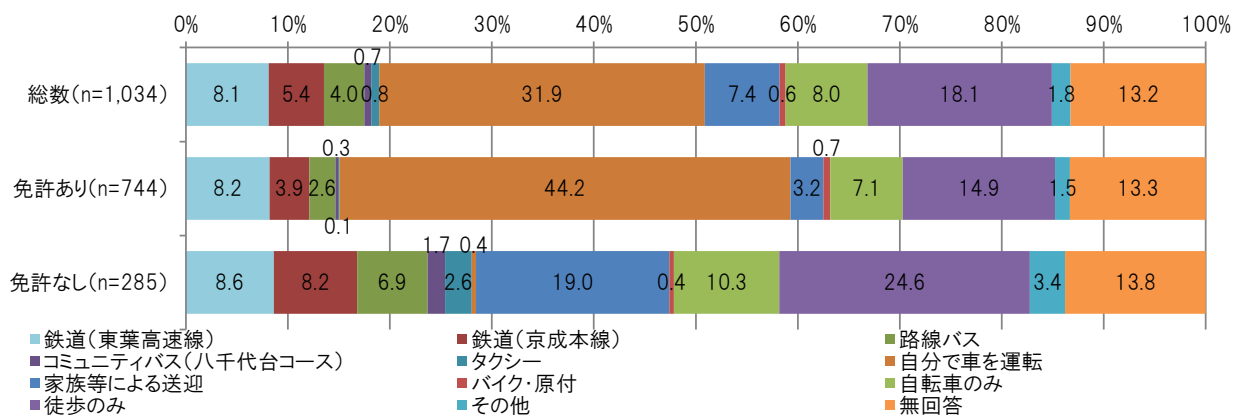
■ 買い物時の主な交通手段(免許有無別)



■ 通院時の主な交通手段(エリア別)



■ 通院時の主な交通手段(免許有無別)



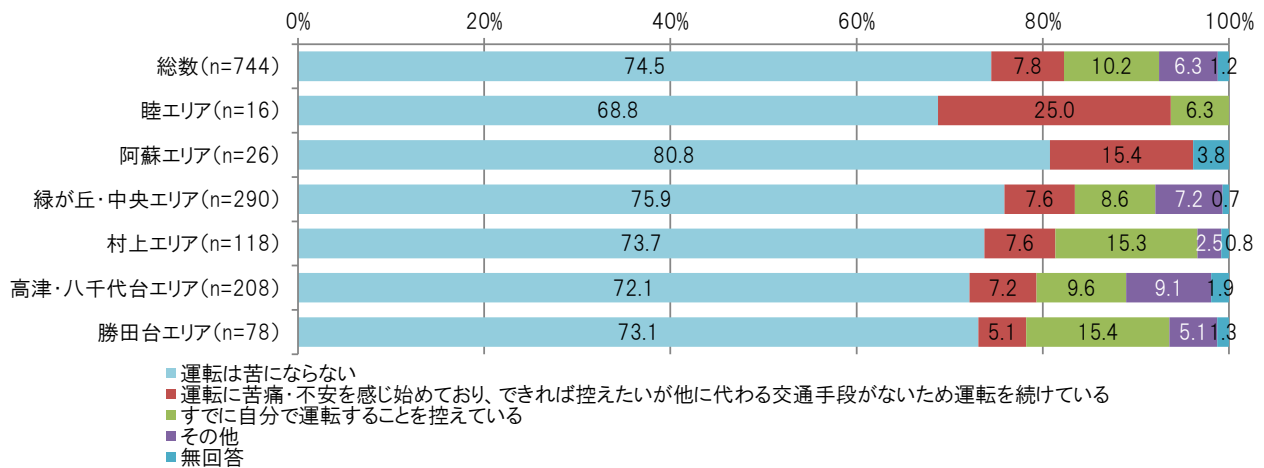
②運転免許証返納意向

○免許保有者の意識として「運転に苦痛・不安を感じ始めており、できれば控えたいが他に代わる交通手段がない」との回答が7.8%であり、公共交通を使いたくても使えない方が一定数存在しています。

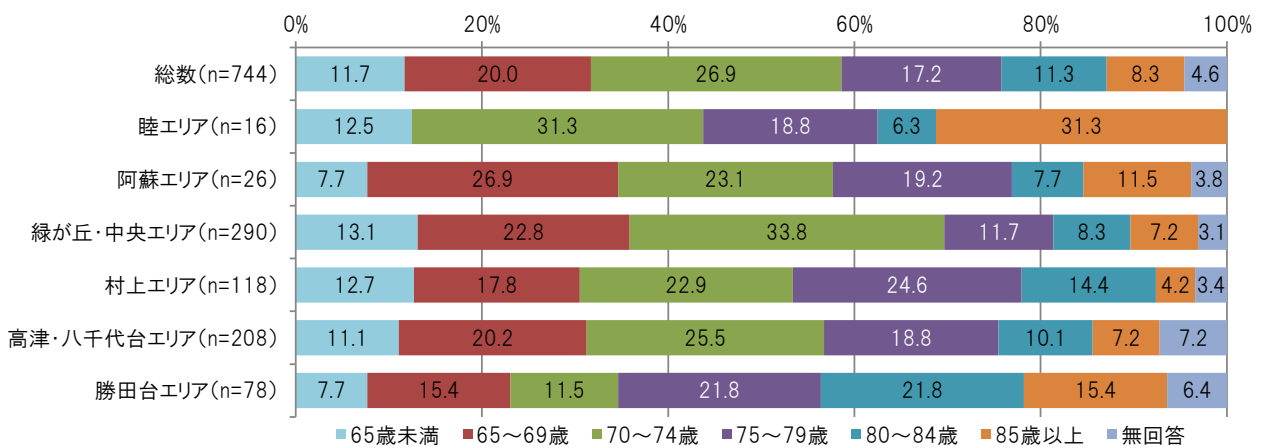
○運転可能年齢では70歳以上まで運転できるとの回答が多くなっており、比較的勝田台エリアで高齢になっても運転を望んでいる傾向にあります。

○しかしながら、免許返納意向としては74.5%存在していることから、公共交通サービスを維持・向上させることにより自家用車から公共交通へ転換する可能性があるかと予想されます。また、年齢が上がるにつれて「免許を返納するつもりはない」との回答も増える傾向にあることから、高齢者が安心して返納できる交通サービスの提供および整備が必要不可欠であります。

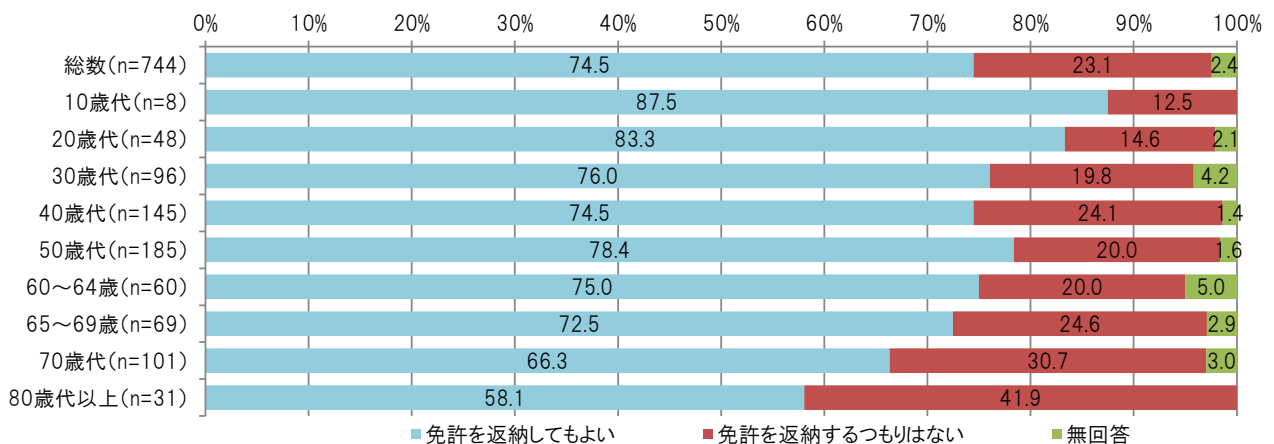
■運転に関する考え



■何歳まで運転が可能と思っているか



■免許返納意向



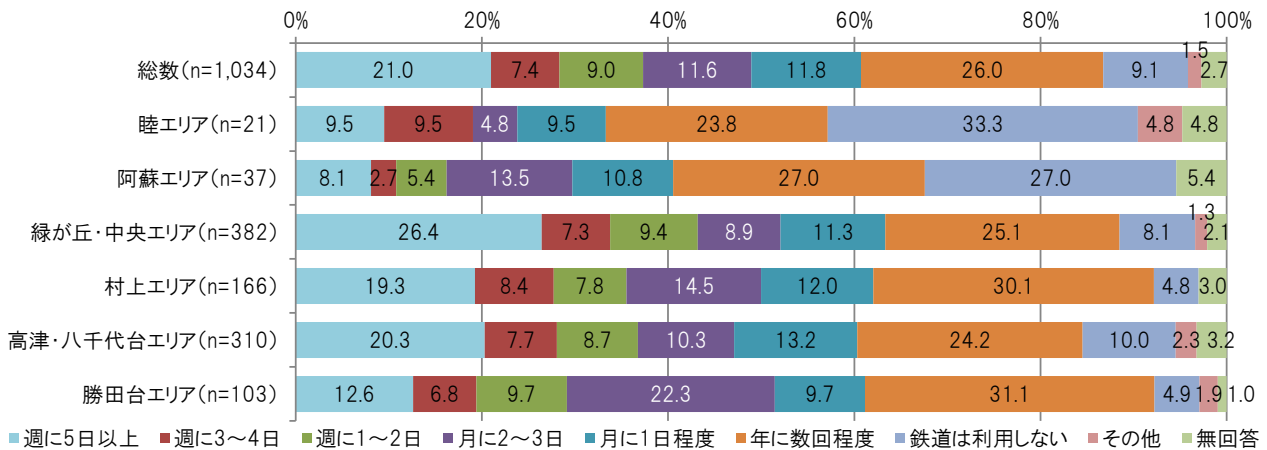
③鉄道利用

○週に1回以上、日常的に鉄道を利用している方は全体の37.4%と、八千代緑が丘駅及び八千代中央駅が立地する緑が丘・中央エリアで比較的多く利用されていますが、鉄道駅から離れた睦エリア・阿蘇エリアでは利用率が低くなっています。

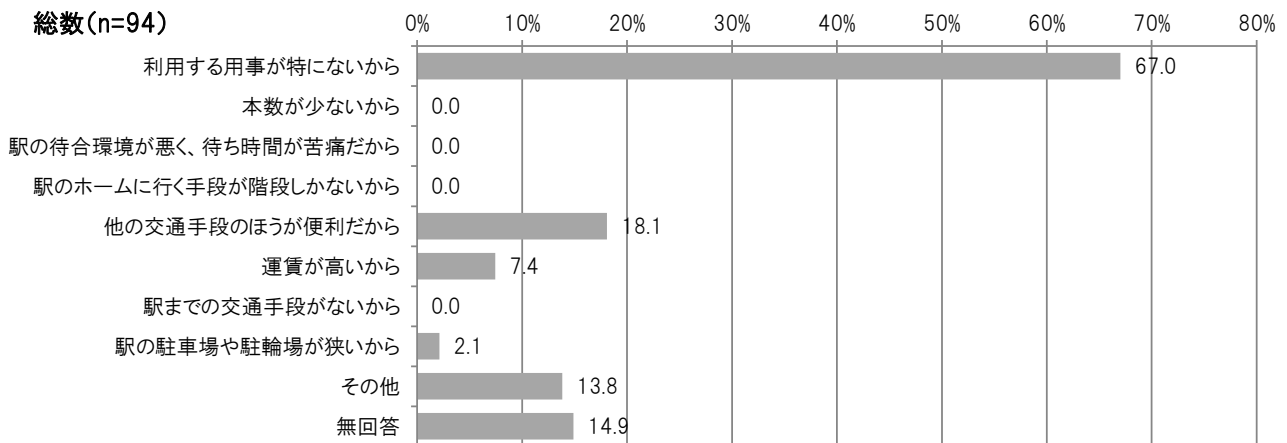
○利用しない理由として、「利用する用事が特がないから」が67.0%を占めており、次いで「他の交通手段が便利だから」が18.1%となっています。

○比較的満足度の高い項目としては、「運行時間の正確さ」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運賃」「駅周辺での駐車場の確保のしやすさ」で高い数値となっています。

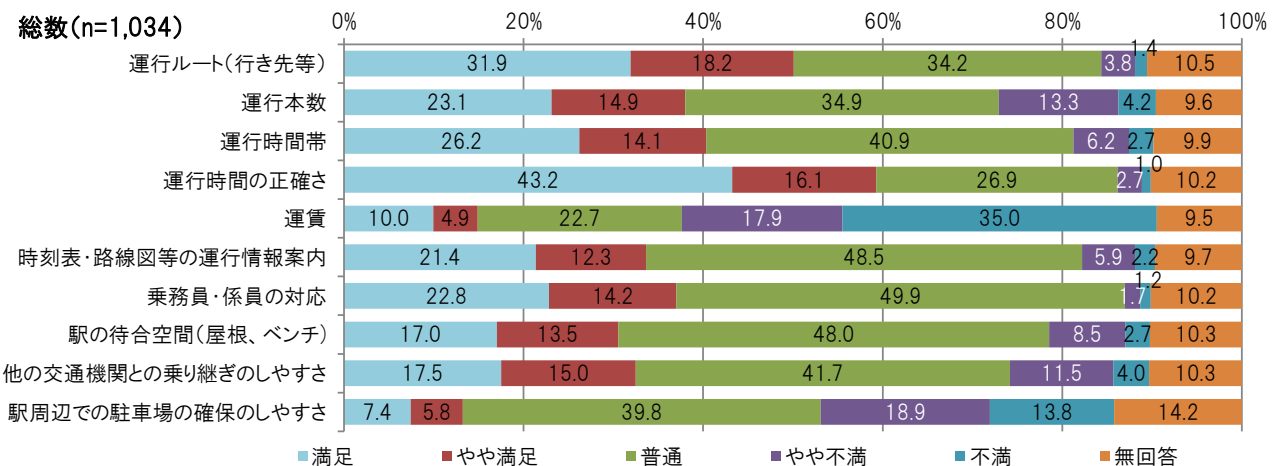
■利用率



■利用しない理由



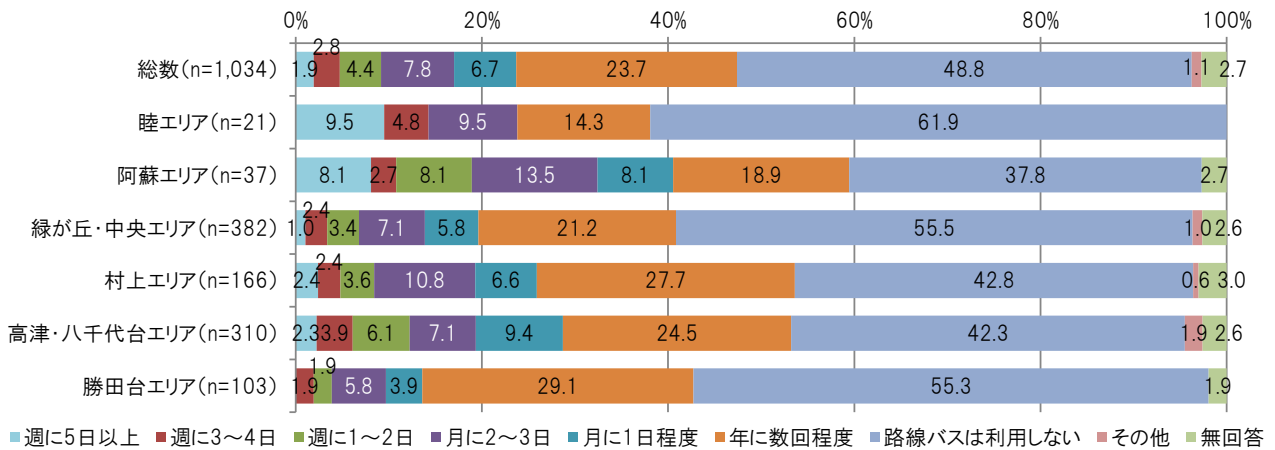
■満足度



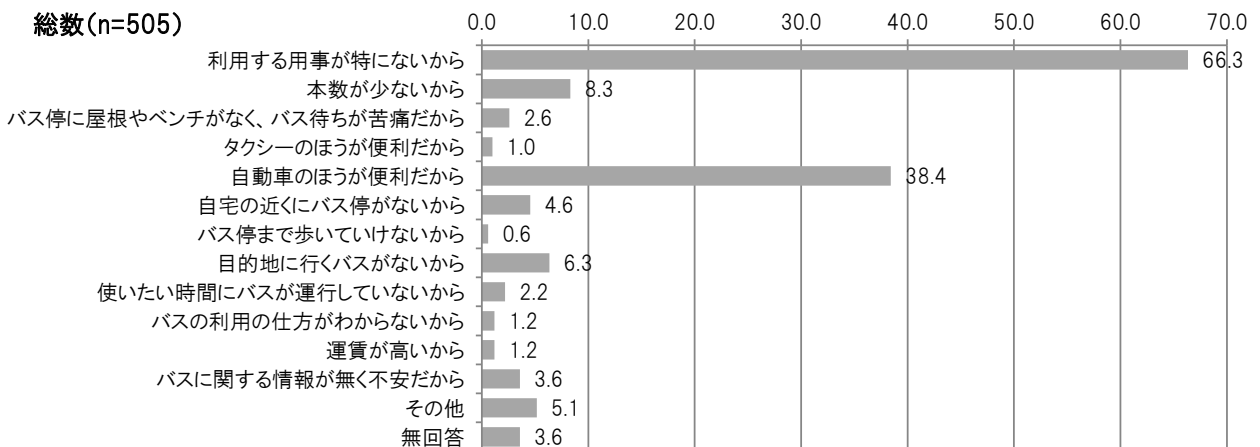
④路線バス利用

- 週に1回以上、日常的に路線バスを利用している方は全体の9.1%と少なく、「路線バスは利用しない」との回答が約半数を占めておりますが、鉄道駅から離れた睦エリア・阿蘇エリアでは、他のエリアより比較的使用率が高い傾向にあります。
- 利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が66.3%を占めており、次いで「自動車の方が便利だから」が38.4%となっています。
- 利用するための条件としては「運転ができなくなってから」が56.0%を占めていますが、次いで「フリー乗車券のようなサービスが導入されたら」が16.6%、「近所へのバス停設置・送迎等、バス停までの移動が楽になったら」が11.9%となっています。
- 比較的満足度の高い項目としては、「バス停までの距離」「運行ルート(行き先等)」「乗務員の対応」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運行本数」「バス停留所の待合空間(屋根,ベンチ)」で高い数値となっています。

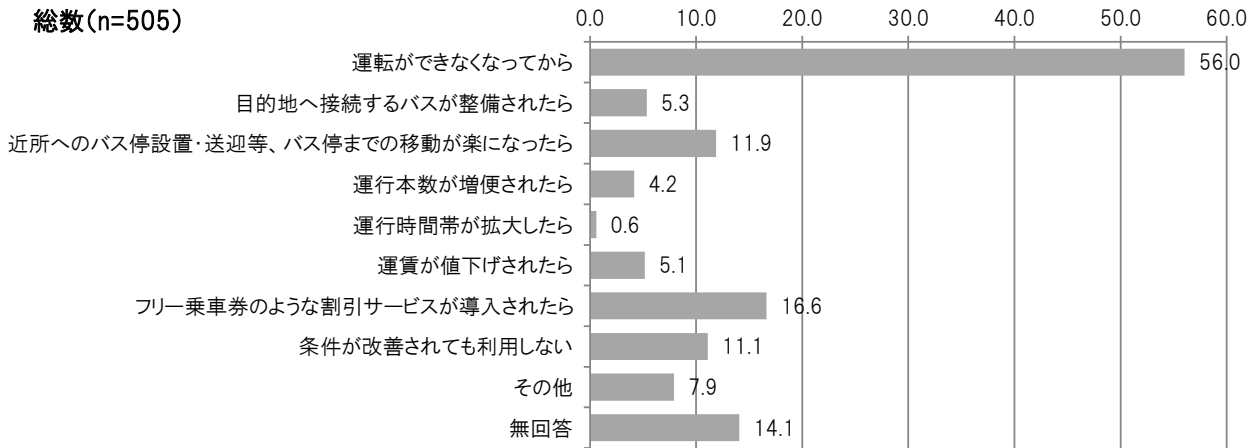
■利用率



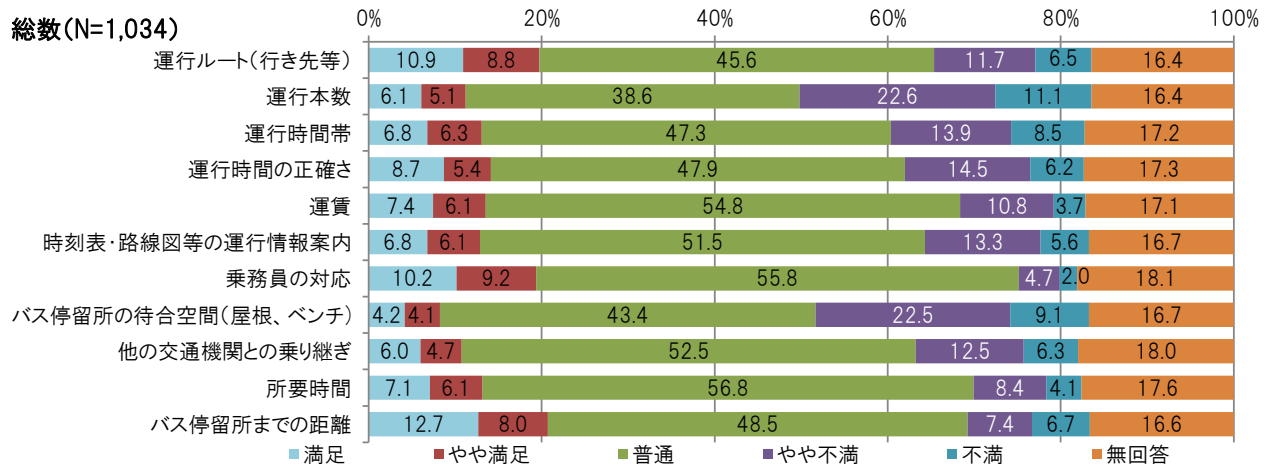
■利用しない理由



■ 利用するための条件



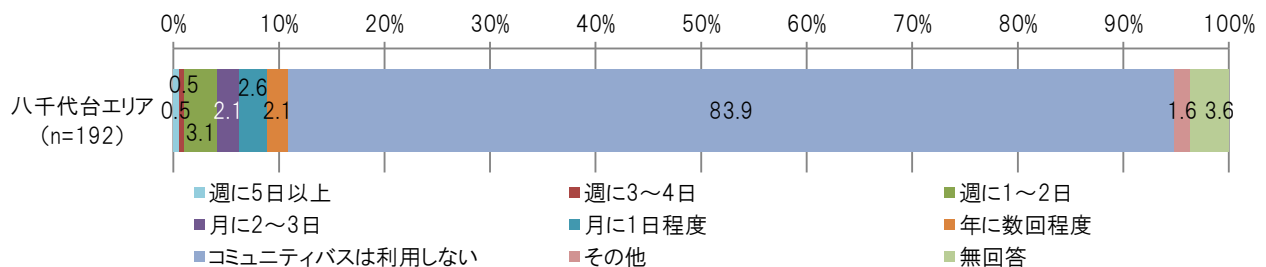
■ 満足度



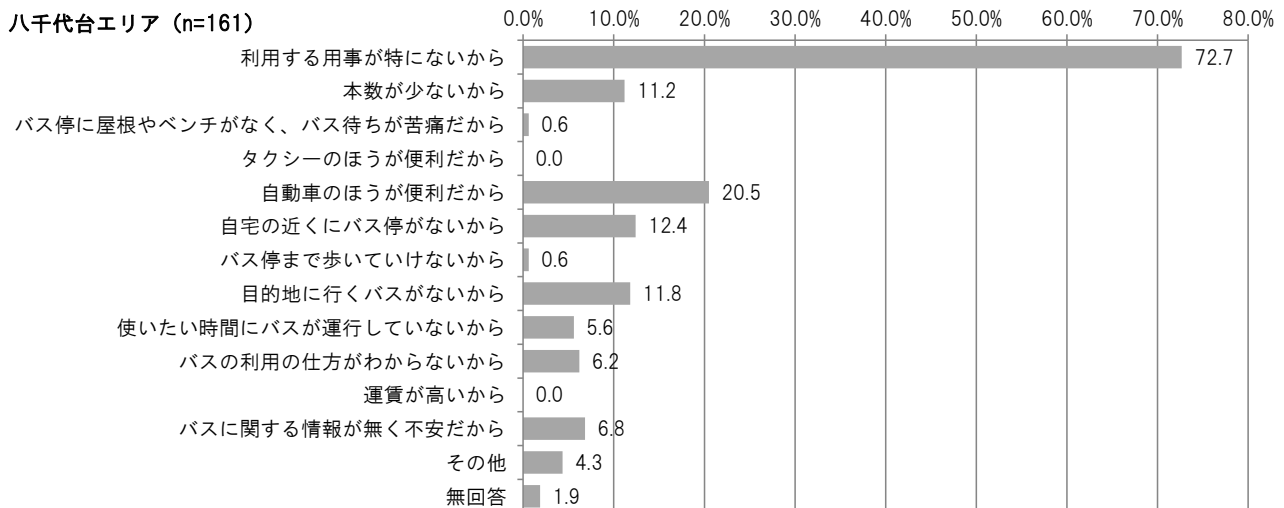
⑤コミュニティバス(八千代台コース)利用

- 週に1回以上、日常的にコミュニティバスを利用している方は運行エリアである八千代台エリアで4.1%となっています。
- 利用しない理由としては、「利用する用事が特にならないから」が72.7%を占めており、次いで「自動車のほうが便利だから」が20.5%となっています。
- 利用するための条件としては「運転ができなくなってから」が42.9%を占めていますが、次いで「近所へのバス停設置・送迎等、バス停までの移動が楽になったら」が16.8%、「フリー乗車券のような割引サービスが導入されたら」が13.0%となっています。
- 比較的満足度の高い項目としては、「乗務員の対応」「運賃」「バス停留所までの距離」で高い数値を示しており、満足度の低い項目では「運行本数」「運行ルート(行き先)」で高い数値となっています。

■利用率

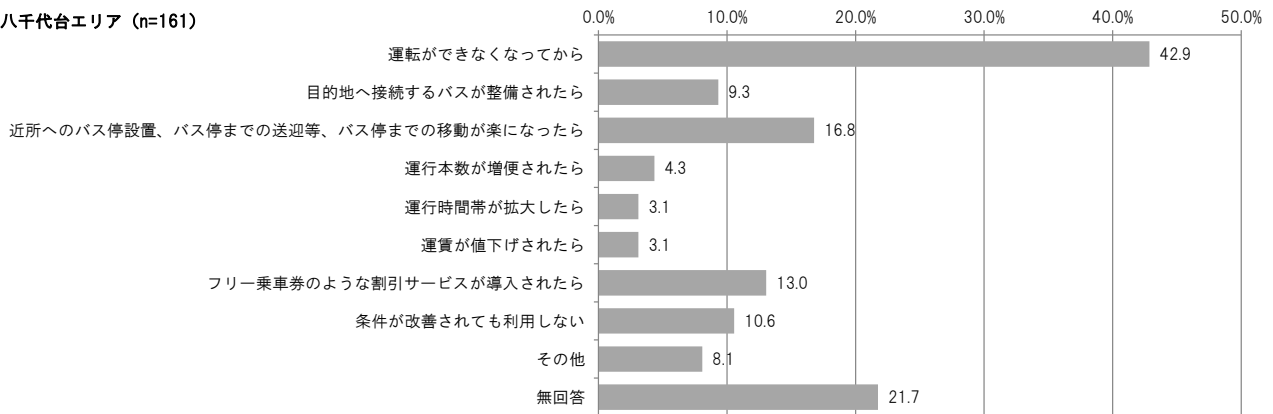


■利用しない理由(八千代台エリア)



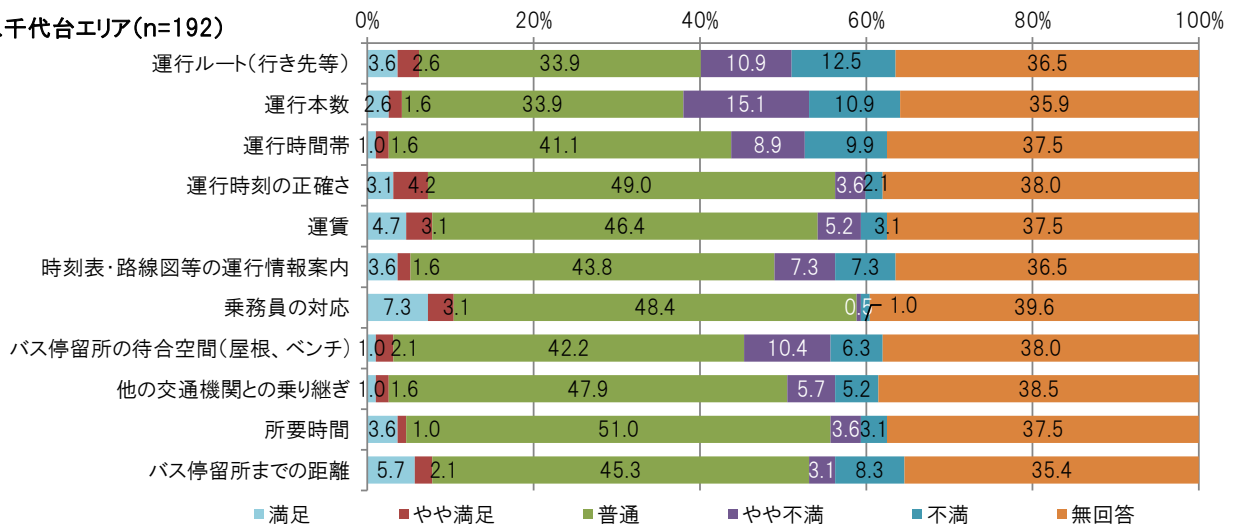
■ 利用するための条件

八千代台エリア (n=161)



■ 満足度

八千代台エリア (n=192)



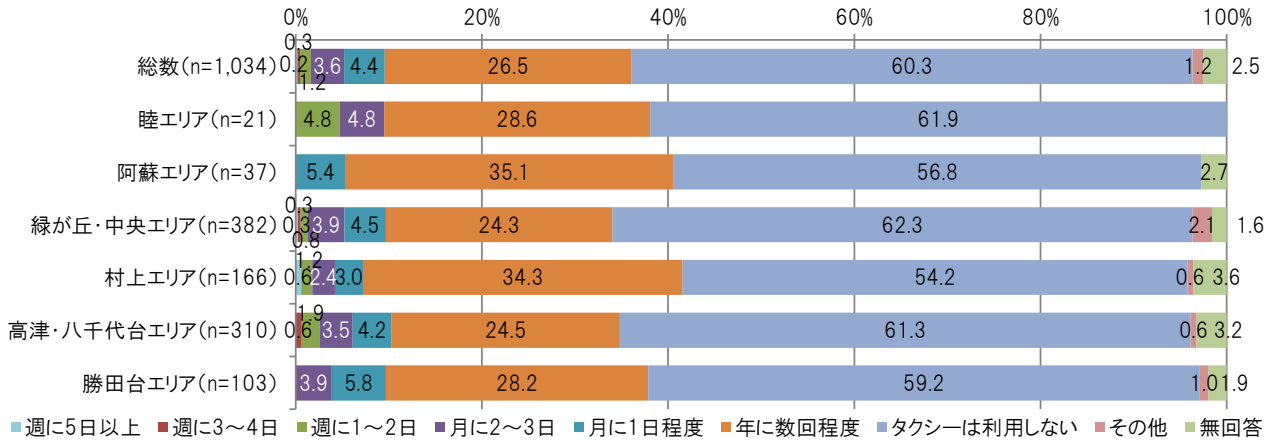
⑥タクシー利用

○週に1回以上、日常的にタクシーを利用している方は全体の1.7%と非常に少ない傾向にあります。

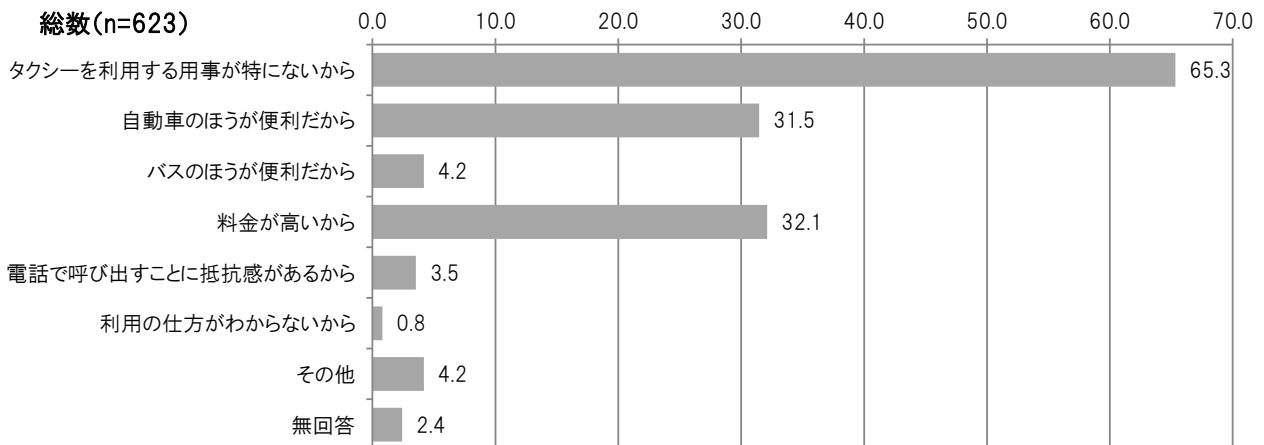
○利用しない理由として、「タクシーを利用する用事が特にないから」が65.3%を占めており、次いで「料金が
高いから」が32.1%、「自動車のほうが便利だから」が31.5%となっています。

○比較的満足度の高い項目としては、「目的地到着までの速さ」「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさ」で高い
数値を示しており、満足度の低い項目では「運賃」で高い数値となっています。

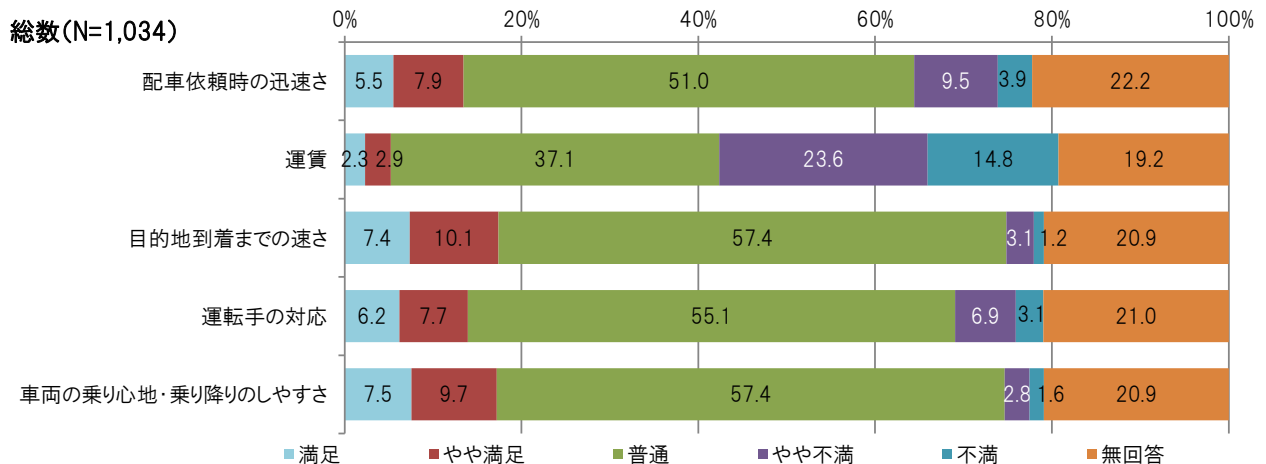
■利用率



■利用しない理由



■満足度



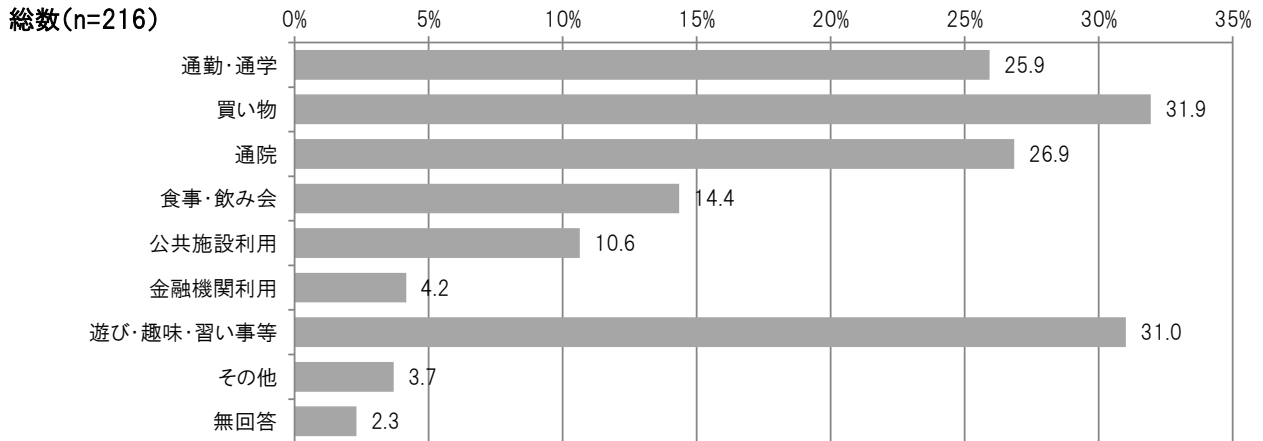
⑦外出における困りごと

○外出時に交通手段がなく困ることがあると答えた216人(全体の20.9%)のうち、困る外出行動では「買い物」が31.9%と最も多く、次いで「遊び・趣味・習い事等」が31.0%と他の項目に比べて高い数値を示しています。

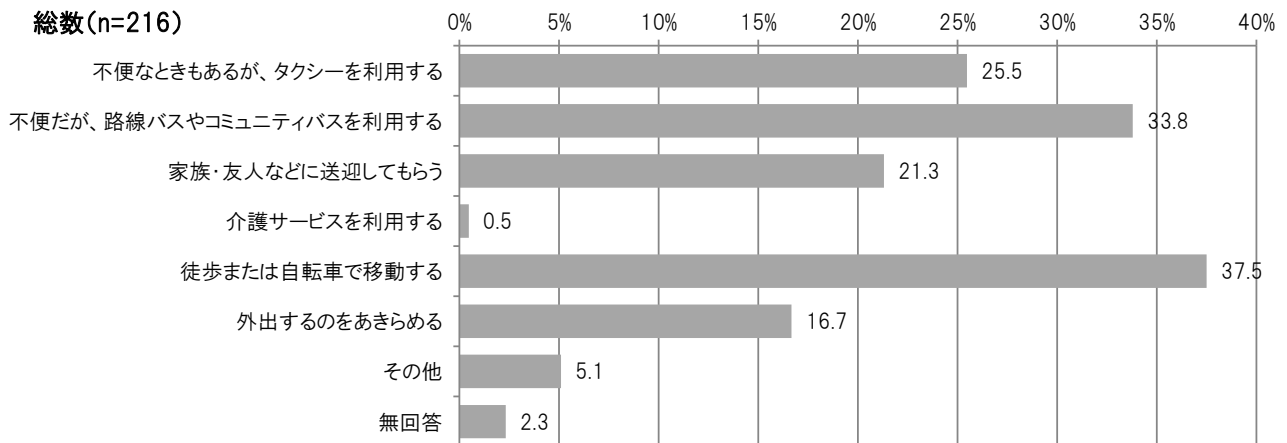
○交通手段がなく困る際の対処法としては、「徒歩または自転車で移動する」が37.5%と最も多く、次いで「不便だが、路線バスやコミュニティバスを利用する」が33.8%となっています。

○また、「外出をあきらめる」と回答した方も16.7%(36名)存在していることから、公共交通で救うためのファースト・ラストワンマイル等の整備により、交通弱者を減らす施策を講じる必要があります。

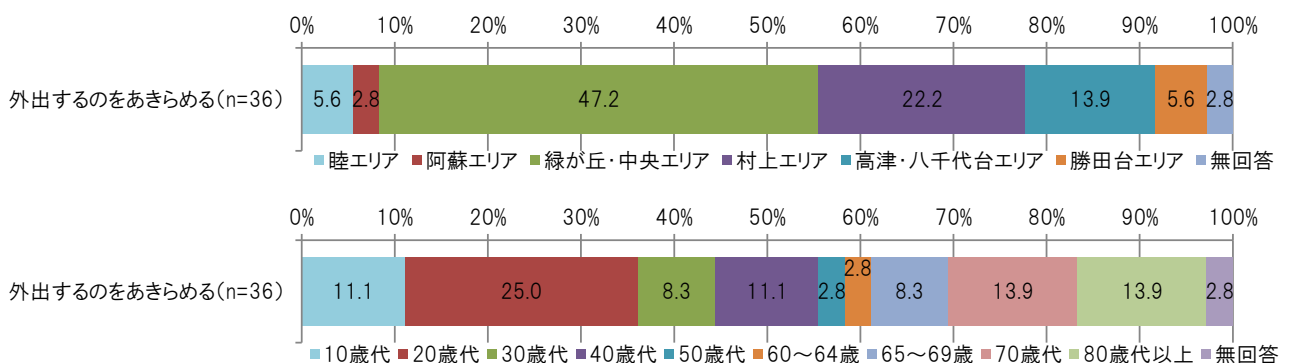
■外出時に困る目的



■対処法



■外出するのをあきらめると回答した方の属性

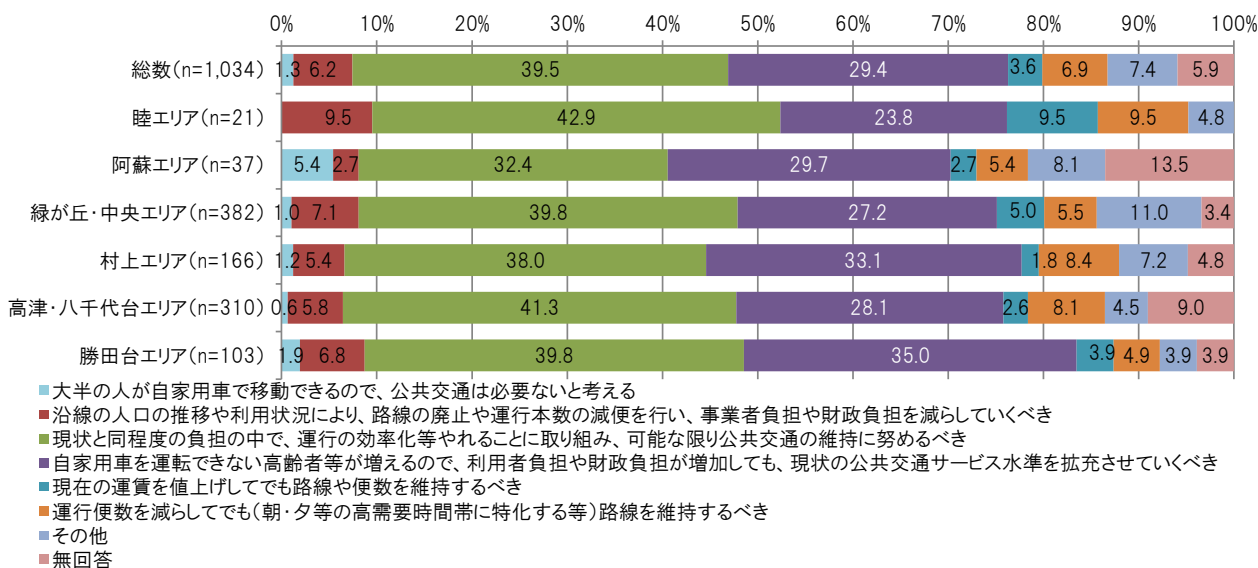


⑧八千代市地域公共交通の方向性

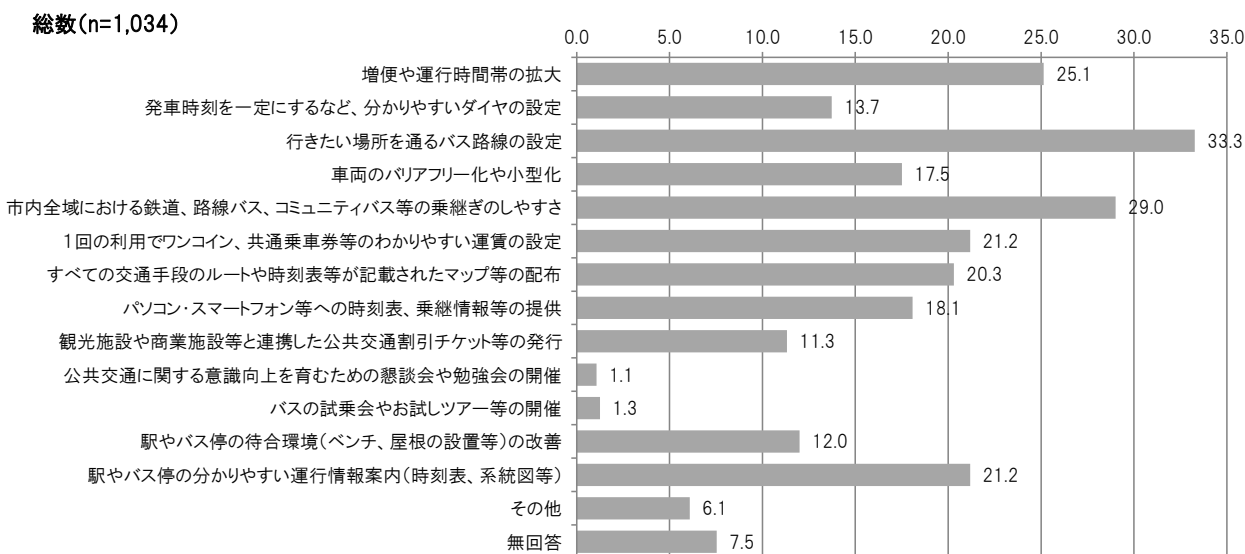
○今後の方向性として、「現状と同程度の負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が39.5%と最も多く、次いで「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が29.4%となっています。

○利用者を増やすための効果的な取り組みとして、「行きたい場所を通る路線の設定」が33.3%と最も多く、次いで「市内全域における鉄道、路線バス、コミュニティバス等の乗継ぎのしやすさ」が29.0%、「増便や運行時間帯の拡大」が25.1%となっています。

■望ましい方向性



■利用促進策



(2) 北部市民アンケート調査

■ 調査概要

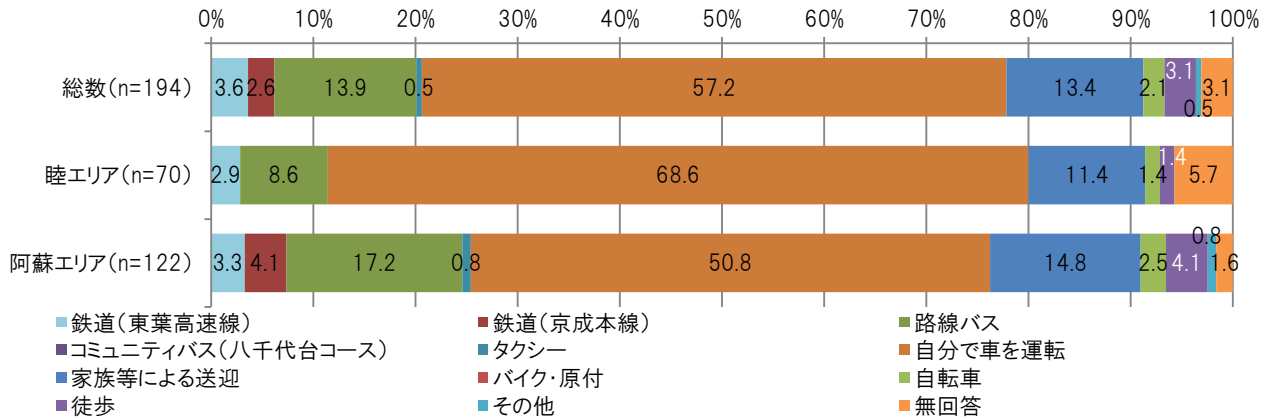
対象者	・15歳以上の北部地域の在住者500人(無作為抽出) (対象地域:桑橋, 神久保, 小池, 真木野, 佐山, 平戸, 島田, 島田台, 桑納, 麦丸, 米本, 保品, 下高野, 神野, 堀の内, 尾崎, 大学町)						
主な調査項目	・属性(居住地, 年齢, 職業, 運転免許保有状況及び運転免許返納意向) ・日常生活の移動実態, 生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・地域に必要な交通手段(新たな地域公共交通の可能性) ・新たな地域公共交通の利用意向(行きたい場所, 目的, 頻度, 利用時間帯)						
調査方法	・郵送による配布・回収(料金受取人払い), Webによる回答を併用						
調査期間	・令和5(2023)年4月10日(月)~5月31日(水)						
回答数	・N=194(回収率38.8%)						
内訳	性別	属性	実数	割合	属性	実数	割合
		男性	80	41.2(%)	女性	110	56.7(%)
	その他	0	0.0(%)	無回答	4	2.1(%)	
	年齢	10歳代	5	2.6(%)	20歳代	5	2.6(%)
		30歳代	10	5.2(%)	40歳代	21	10.8(%)
		50歳代	26	13.4(%)	60~64歳	14	7.2(%)
		65~69歳	25	12.9(%)	70歳代	59	30.4(%)
		80歳代以上	29	14.9(%)	無回答	0	0.0(%)
		職業	会社員・公務員	39	20.1(%)	自営業	9
	農林水産業	2	1.0(%)	学生	7	3.6(%)	
	専業主婦(夫)	29	14.9(%)	パート・アルバイト	38	19.6(%)	
	無職(年金生活含む)	66	34.0(%)	その他	4	2.1(%)	
	無回答	0	0.0(%)				
	地区	睦エリア	70	36.1(%)	阿蘇エリア	122	62.9(%)
		無回答	2	1.0(%)			

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため, 合計値が100%とならない場合があります。

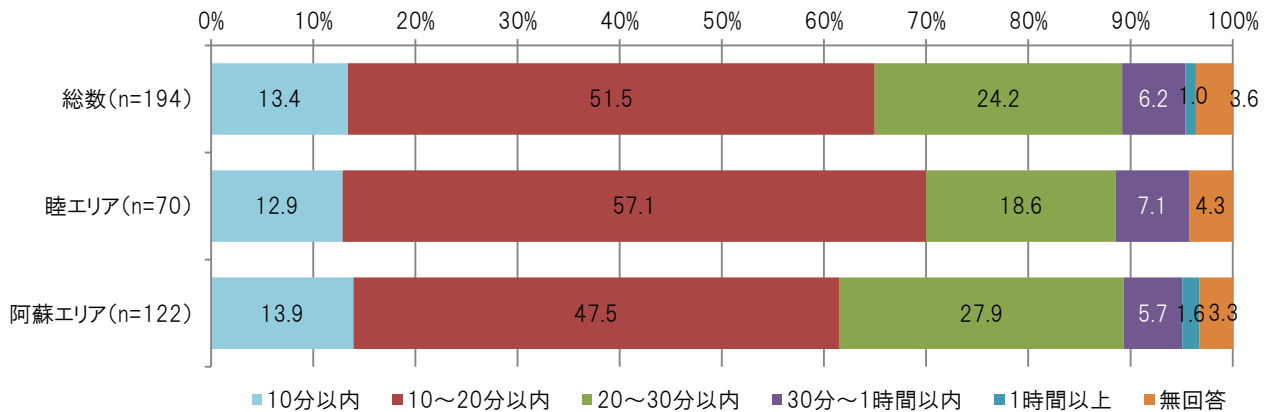
①買い物時の移動

- 買い物時の移動手段としては、「自分で車を運転」が57.2%と最も多く、「家族等による送迎」も含めると7割以上の方が自家用車による移動となっています。
- また、公共交通機関の利用率は20.6%となっています。
- 最も利用する施設までの所要時間は、「10～20分以内」で半数以上を占めており、片道30分圏内の施設へ行かれている方が9割程度となっています。
- 買い物時の移動における不便さとしては、「不便を感じている」と回答した方が26.3%となっています。

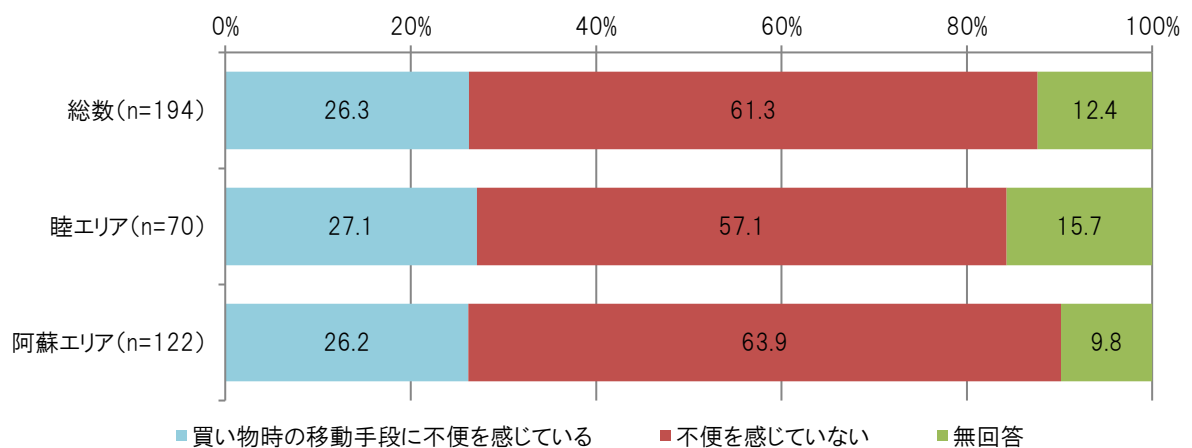
■最も利用する交通手段



■最も利用する施設までの所要時間



■不便さ



②通院時の移動

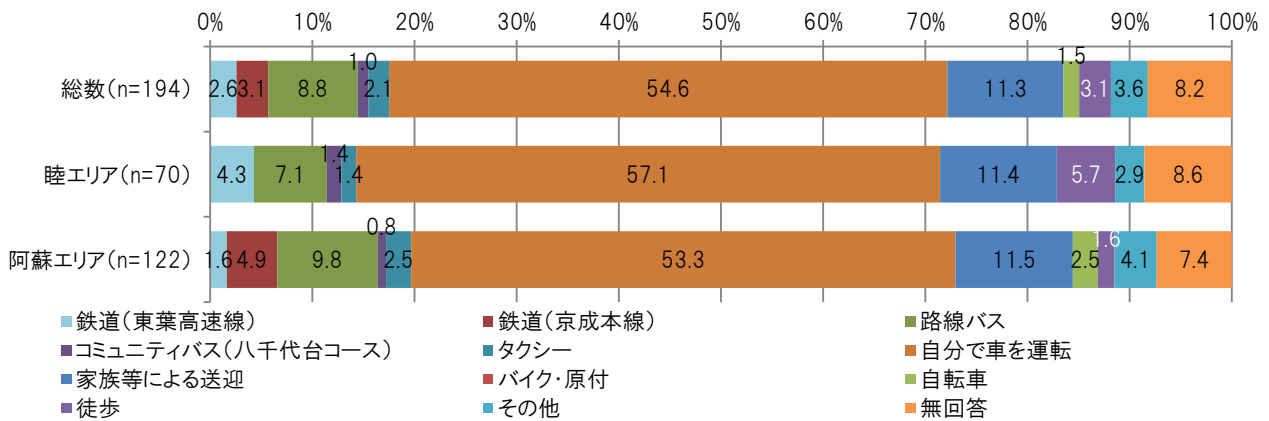
○通院時の移動手段としては、「自分で車を運転」が54.6%と最も多く、「家族等による送迎」も含めると7割近い方が自家用車による移動となっています。

○また、公共交通機関の利用率は17.6%となっており、買い物時と比較すると3.0ポイント減少しています。

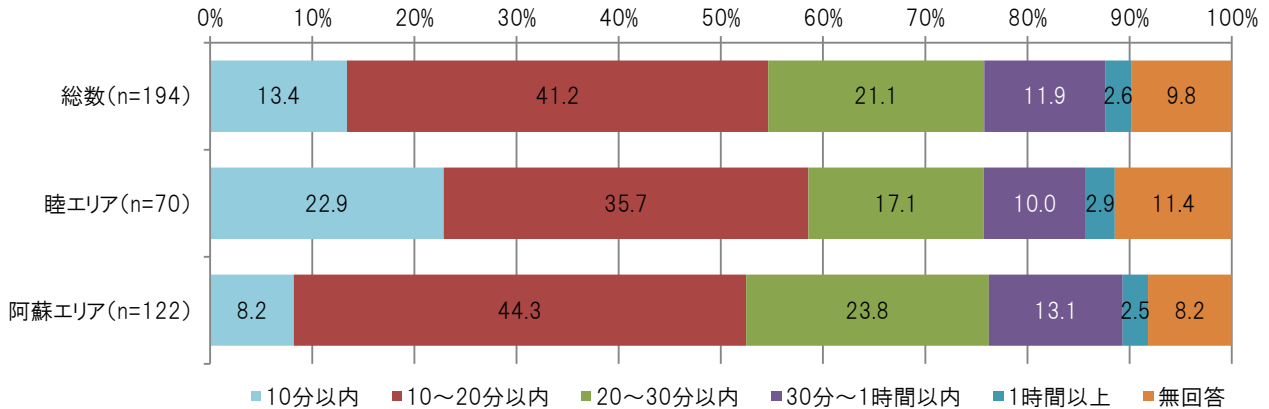
○最も利用する施設までの所要時間は、「10～20分以内」で4割程度を占めており、片道30分圏内の施設へ行かれている方が75.7%となっています。

○通院時の移動における不便さとしては、「不便を感じている」と回答した方が18.0%となっており、買い物時と比較すると8.3ポイント減少しています。

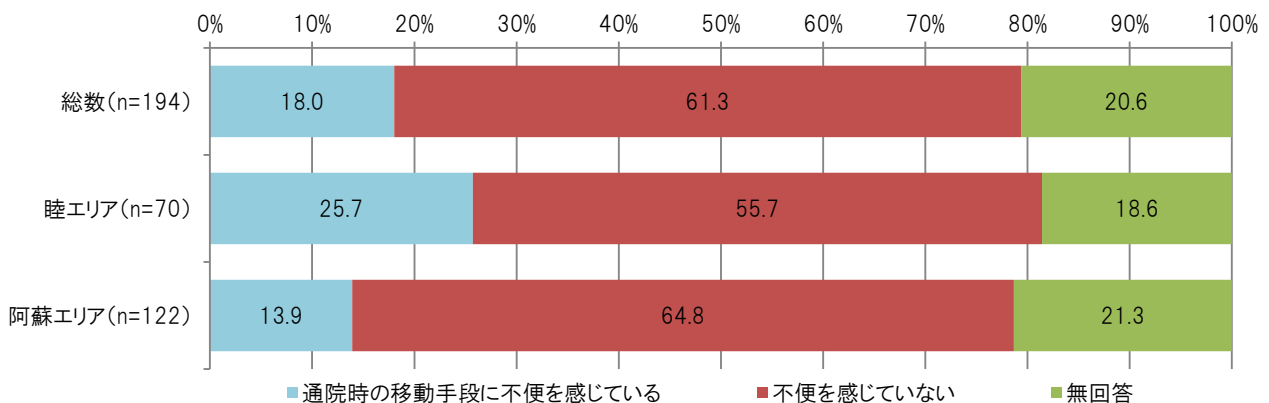
■最も利用する交通手段



■最も利用する施設までの所要時間



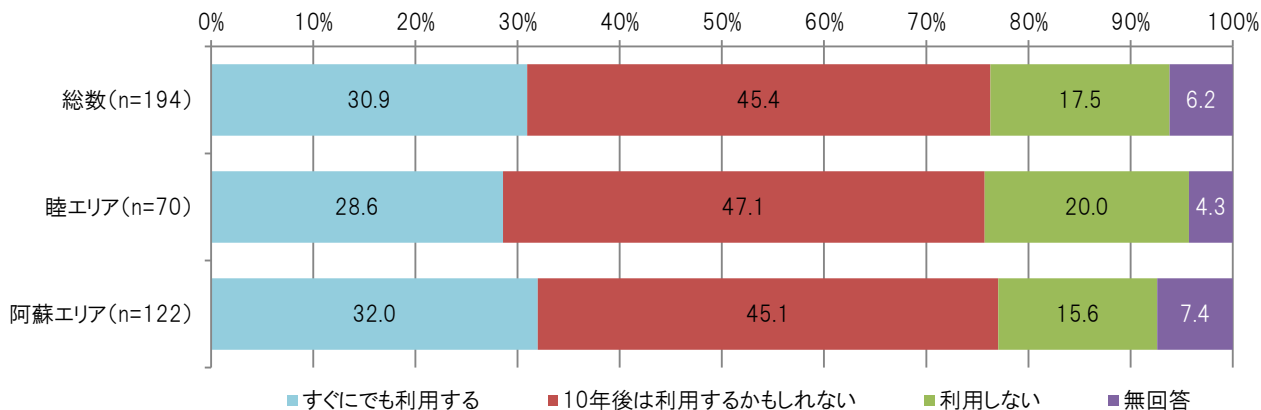
■不便さ



③買い物・通院のためのバスを導入した際の利用意向

○買い物・通院のためのバスを導入した際の利用意向として、「10年後は利用するかもしれない」との回答が45.4%と最も多く、次いで「すぐにでも利用する」が30.9%となっています。

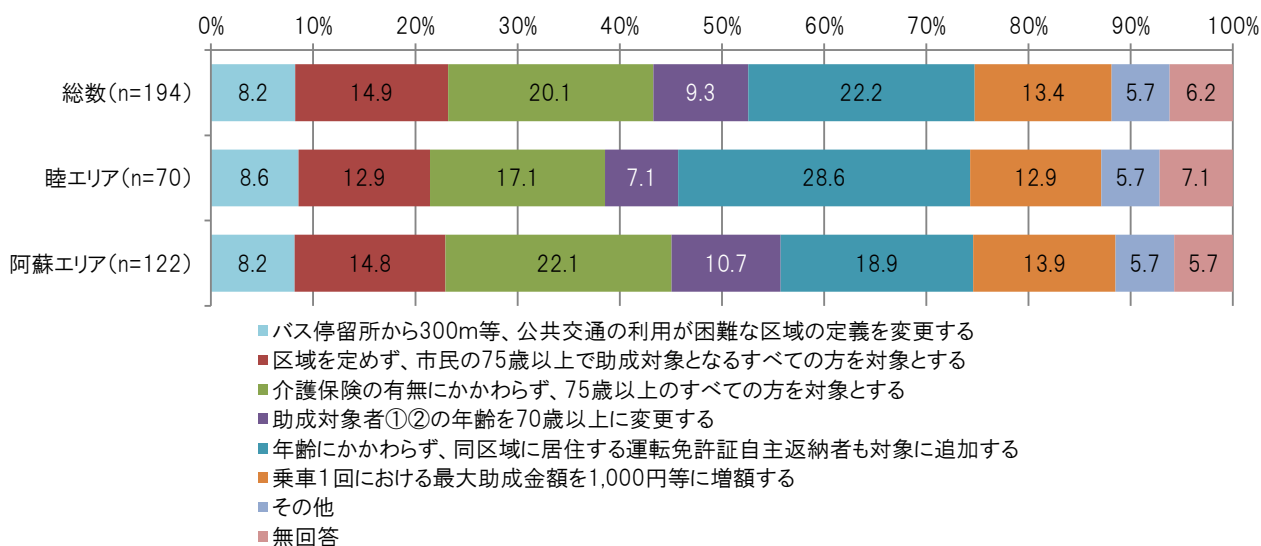
■利用意向



④外出支援事業のサービス拡大について

○市で実施している外出支援事業のサービスについて、拡大を望んでいる条件としては「年齢にかかわらず、同区域に居住する運転免許証自主返納者も対象に追加する」が22.2%と最も多く、次いで「介護保険の有無にかかわらず、75歳以上のすべての方を対象とする」が20.1%となっており、エリア別の差はあまり見られませんでした。

■望ましい条件

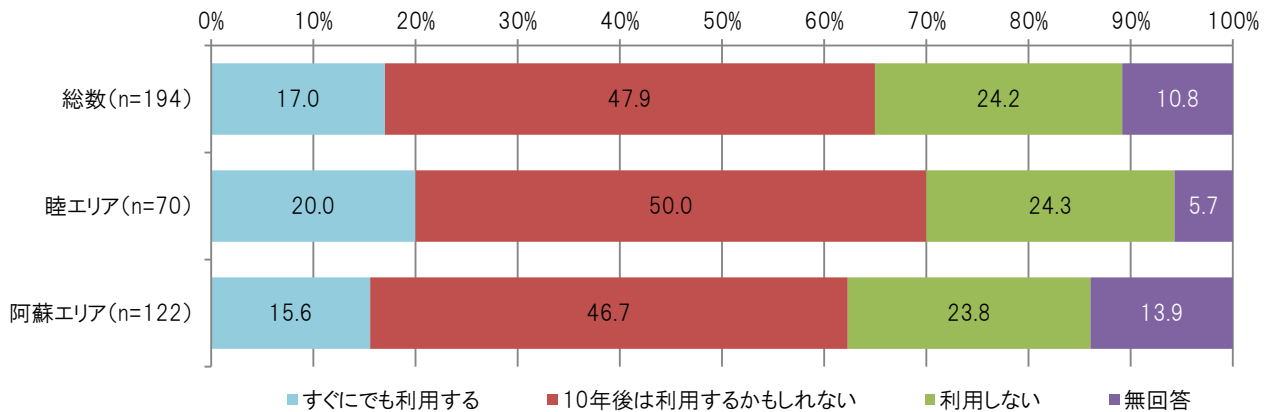


⑤新しい移動手段の導入

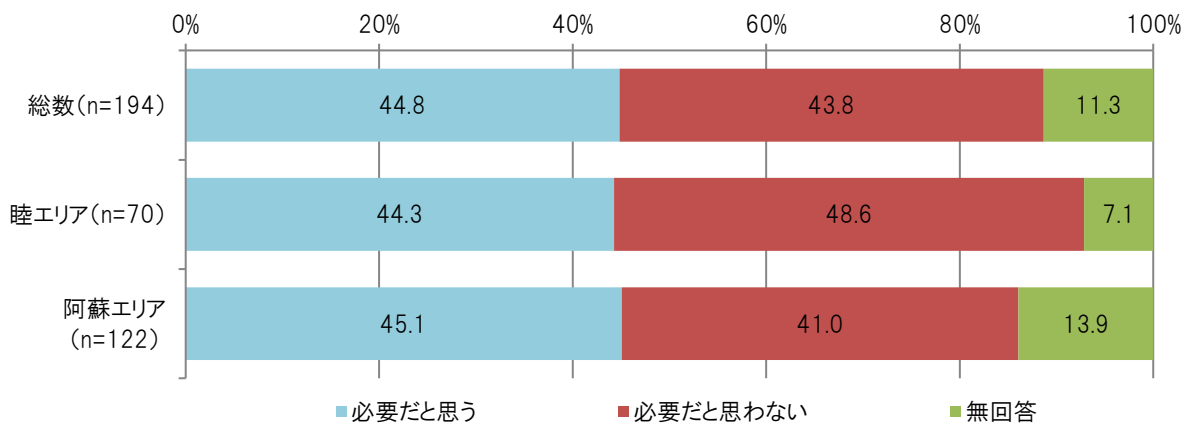
○新しい移動手段の導入として、デマンド交通の利用意向は「10年後は利用するかもしれない」との回答が47.9%と最も多く、次いで「すぐにでも利用する」が17.0%となっており、現段階での導入は採算性が見込めず“望ましくない”と判断できます。

○一方で、住んでいる地域で話し合い、自分たちで運行ルートや運行本数を模索し、町会費等で地域の交通を確保するような地域住民主体の取り組みでは、「必要だと思う」との回答が44.8%であり、一部の地域住民の中で機運がある結果となっています。

■デマンド交通の利用意向



■地域で話し合い、町会費を負担して運行するような地域の交通が必要か



(3)公共交通利用者アンケート調査

■調査概要

対象者	・市内の公共交通機関(鉄道, 路線バス, タクシー)を利用している方
主な調査項目	・利用者属性(性別・年齢・居住地), OD※1 ・利用特性(端末手段, 利用目的, 頻度) ・運行サービスに対する満足度(便数・運行時間帯・行先・運賃等) ・改善してほしいサービス(行先・運行日・運行本数等)
調査方法	・鉄道 各駅に二次元バーコードの張り紙を設置し WEB アンケート ・路線バス 一部のバス停留所及びバス車両に二次元バーコードの張り紙を設置し WEB アンケート ・タクシー 一部の車両に二次元バーコードの張り紙を設置し WEB アンケート
調査期間	・鉄道 令和5(2023)年4月29日～令和5(2023)年5月31日 ・路線バス 令和5(2023)年4月25日～令和5(2023)年5月31日 ・タクシー 令和5(2023)年5月3日～令和5(2023)年5月31日
回答数	・鉄道 n=107 ・路線バス n=103 ・タクシー n=16

※1:ある地点(A)から他の地点(B)へ移動する交通流動量のこと。

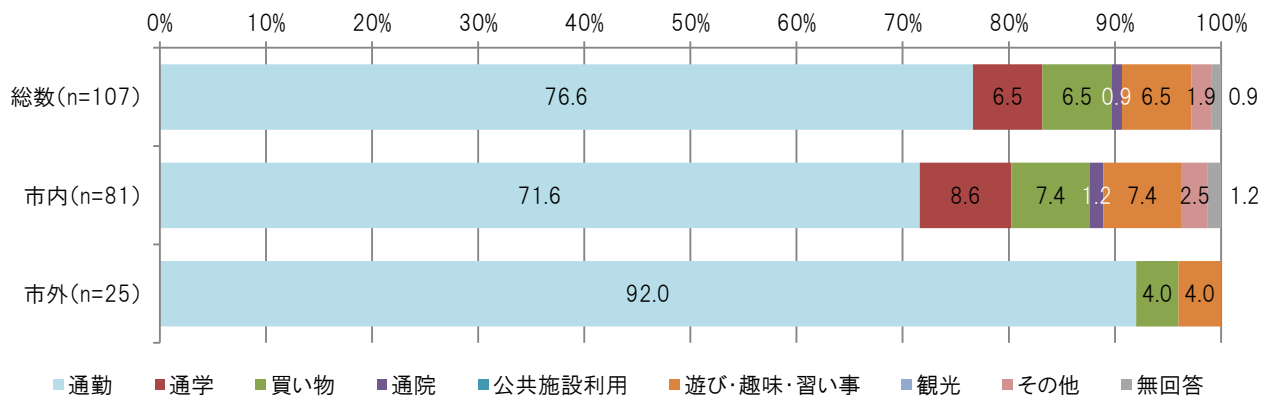
①鉄道利用者アンケート調査

- 回答者は男性が66.4%, 女性が30.8%を占めており, 年齢は30歳代が最も多く, 次いで40歳代, 20歳代となっています。また居住地は, 市内が75.7%, 市外が23.4%となっています。
- 利用目的は, 「通勤」が最も多く, 「買い物」や「遊び・趣味・習い事」での利用も多くなっています。また, 市内では「通学」利用も多くなっています。
- 利用頻度は, 「週に5日以上」が65.4%と最も多く, 次いで「週に3～4日」が21.5%となっています。
- 駅までの端末交通手段としては, 「徒歩」が66.4%と最も多く, 次いで「自転車」が17.8%, 「路線バス」が12.1%となっています。
- 鉄道利用者の満足度については, 「到着時間の正確さ」や「運行ルート」では比較的満足度が高い一方, 「運賃」「駅周辺での駐車場の確保のしやすさ」は満足度が低く, 特に「運賃」は不満度が6割を超えています。
- 改善要望ありと回答した24名全員が, 「運行本数の増便」を望んでいます。

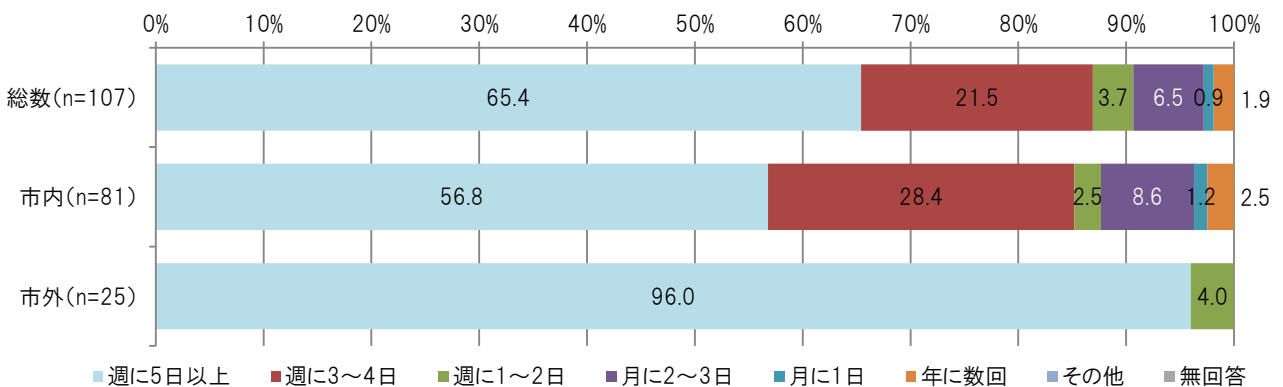
■回答内訳

	属性	実数	割合	属性	実数	割合
性別	男性	71	66.4%	女性	33	30.8%
	その他	2	1.9%	無回答	1	0.9%
年齢	10歳代	5	4.7%	20歳代	20	18.7%
	30歳代	34	31.8%	40歳代	23	21.5%
	50歳代	16	15.0%	60～64歳	5	4.7%
	65～69歳	3	2.8%	70歳代	1	0.9%
	80歳代以上	0	0.0%	無回答	0	0.0%
	居住地	市内	81	75.7%	市外	25
	無回答	1	0.9%			

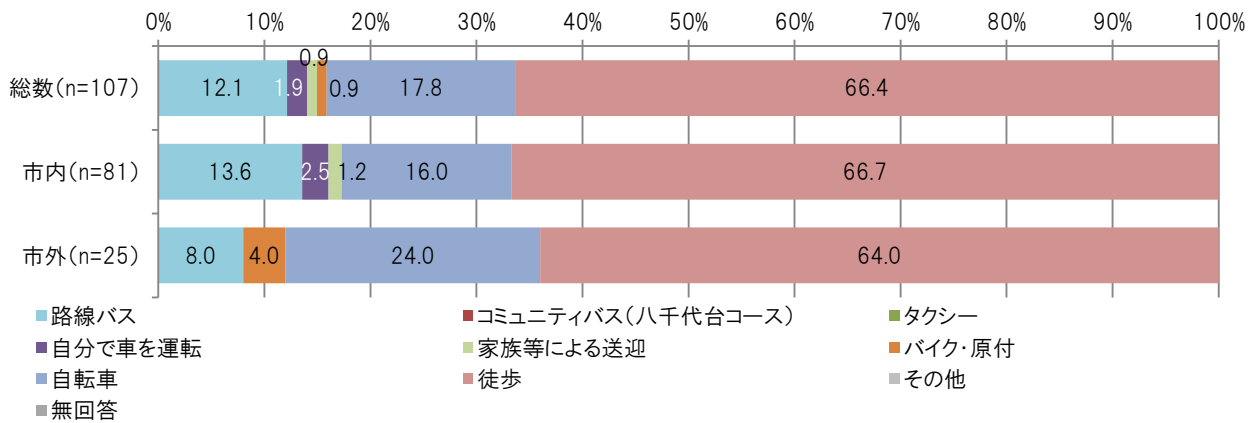
■利用目的



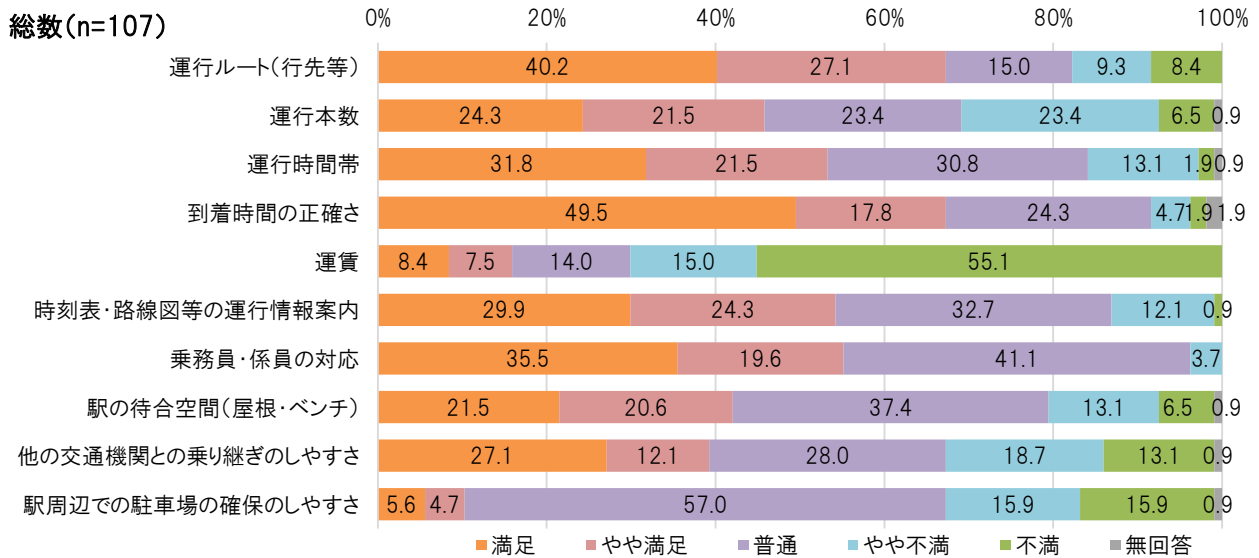
■利用頻度



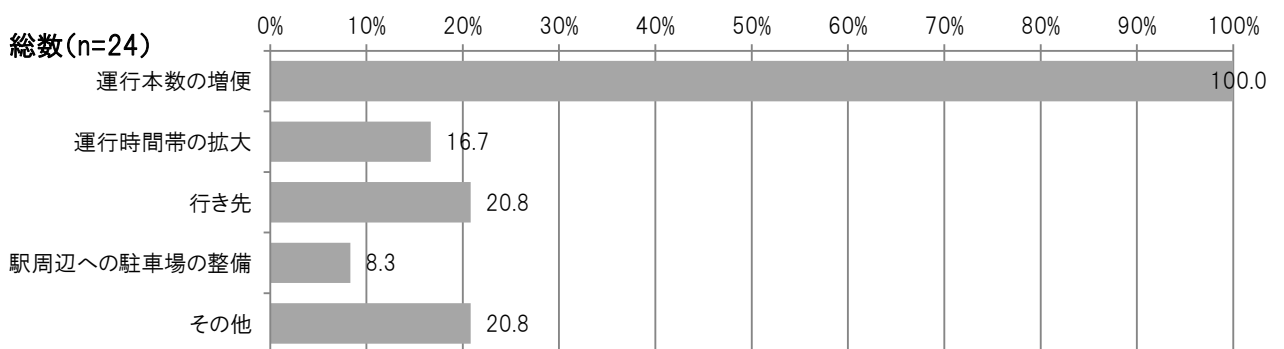
■ 駅までの端末交通手段



■ 満足度



■ 要望



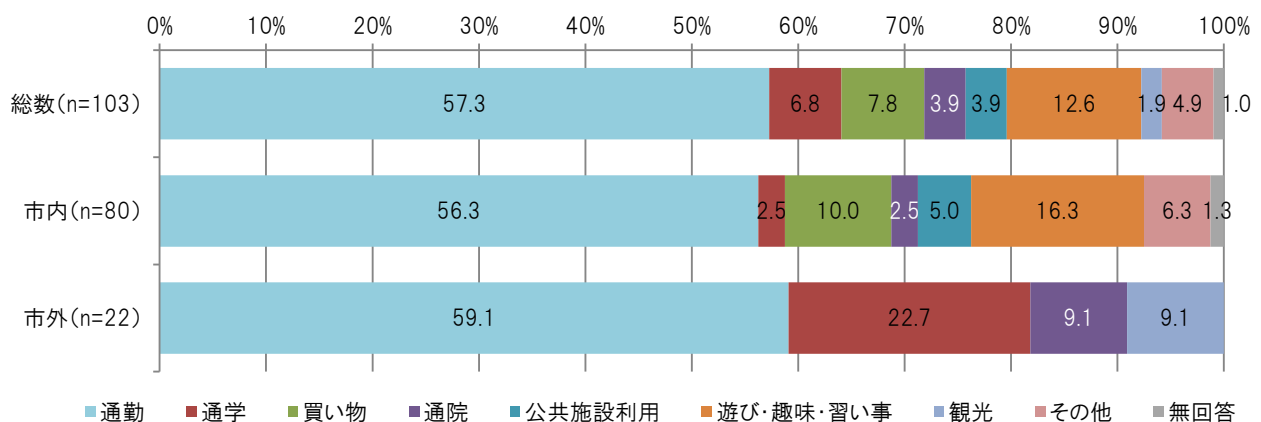
②路線バス利用者アンケート調査

- 回答者は、男性が61.2%、女性が38.8%を占めており、年齢は40歳代が最も多く、次いで50歳代、30歳代となっています。居住地は、市内77.7%、市外が21.4%となっています。
- 利用目的は、「通勤」が57.3%と最も多く、次いで「遊び・趣味・習い事」が12.6%、「買い物」が7.8%となっています。また市外では、通勤・通学での利用が8割を占めています。
- 利用頻度は、「週に5日以上」が43.7%と最も多く、次いで「週に1～2日」が18.4%、「週に3～4日」が13.6%となっています。
- バス停までの端末交通手段としては、「徒歩」が77.7%と最も多く、次いで「鉄道」が18.4%となっています。
- 路線バス利用者の満足度については、「運行ルート」「運賃」「乗務員の対応」「バス停までの距離」では比較的満足度が高い一方、「運行本数」「バス停留所の待合空間」「他の交通機関との乗り継ぎのしやすさ」は満足度が低く、不満足度が高い傾向となっています。
- 改善要望ありと回答した35名全員が、「運行本数の増便」を望んでおり、「運行時間帯の拡大」「行き先」についても3割以上の方が望んでいます。

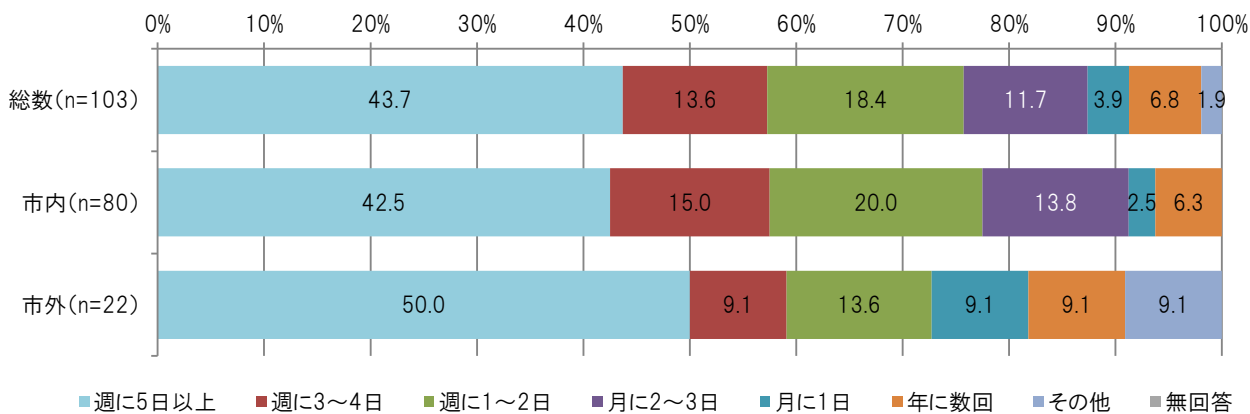
■回答内訳

	属性	実数	割合	属性	実数	割合
性別	男性	63	61.2%	女性	40	38.8%
	その他	0	0.0%	無回答	0	0.0%
年齢	10歳代	6	5.8%	20歳代	11	10.7%
	30歳代	18	17.5%	40歳代	33	32.0%
	50歳代	24	23.3%	60～64歳	5	4.9%
	65～69歳	4	3.9%	70歳代	2	1.9%
	80歳代以上	0	0.0%	無回答	0	0.0%
	居住地	市内	80	77.7%	市外	22
	無回答	1	1.0%			

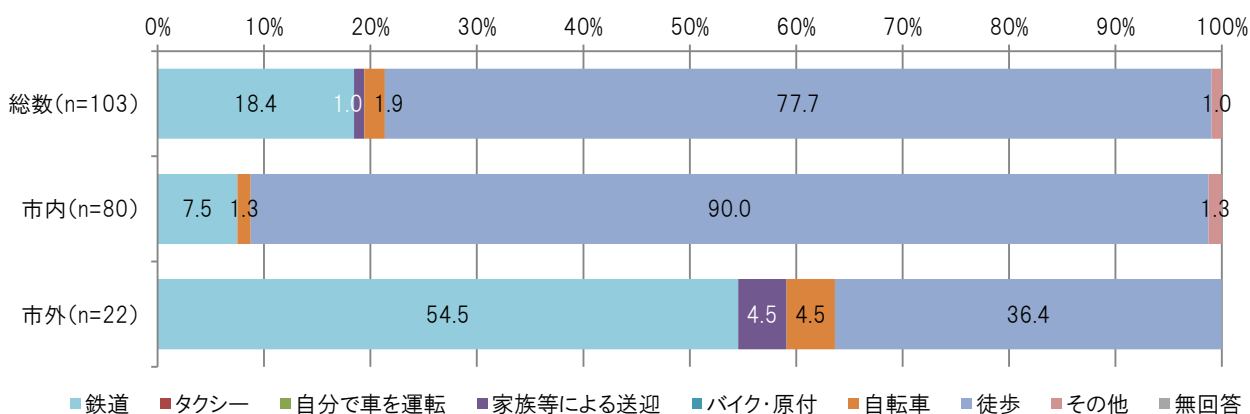
■利用目的



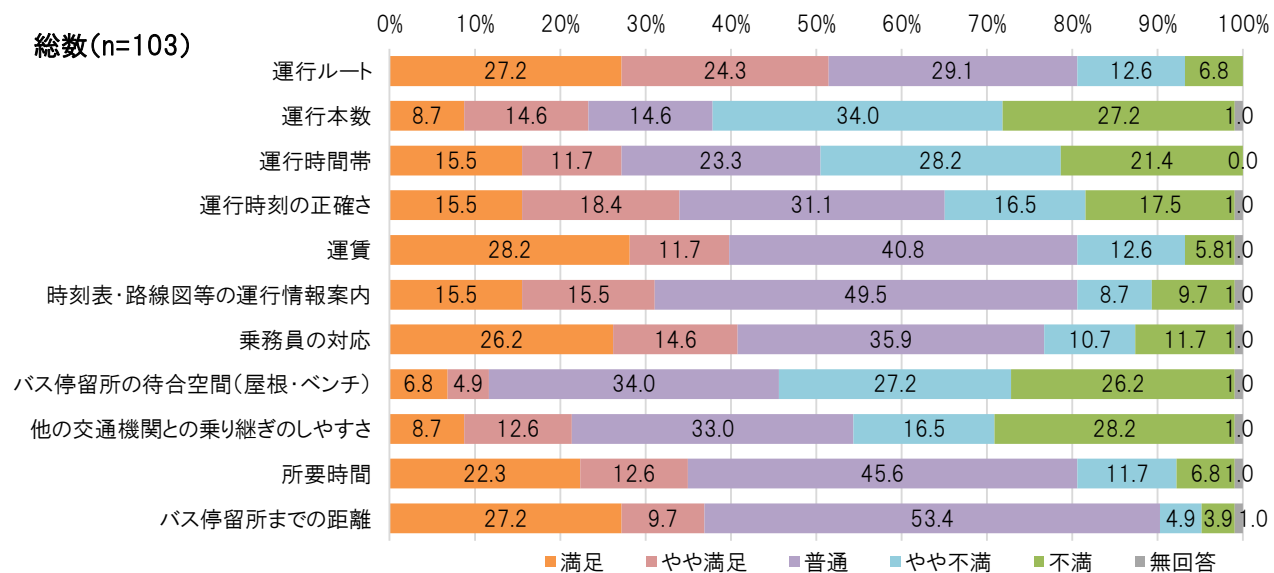
■ 利用頻度



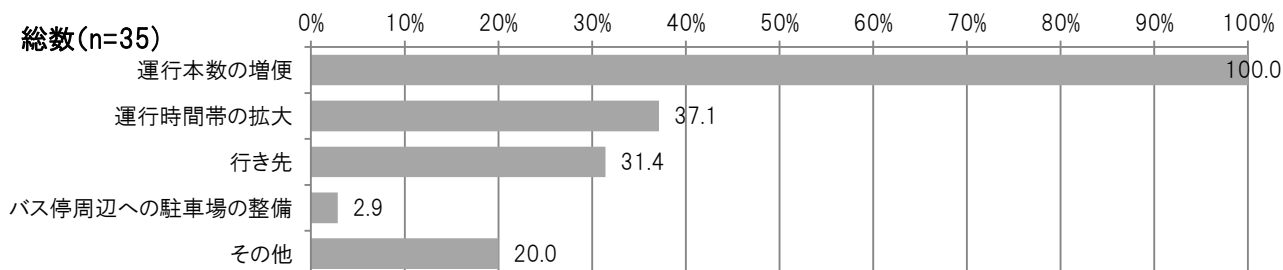
■ バス停までの端末交通手段



■ 満足度



■ 要望



③タクシー利用者アンケート調査

○回答者は、男性が50.0%、女性が50.0%を占めており、年齢は40歳代が最も多く、次いで50歳代と30歳代となっています。居住地は、市内が93.8%、市外が6.3%となっています。

○利用目的は、「遊び・趣味・習い事」が25.0%と最も多く、次いで「通学」「通院」が18.8%となっています。

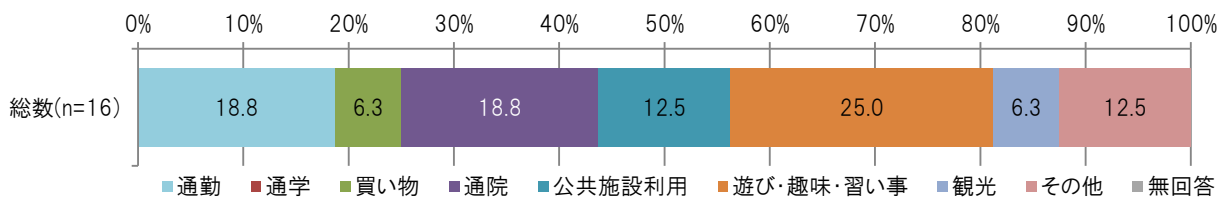
○利用頻度は、「年に数回」が43.8%と最も多く、次いで「月に2～3日」が37.5%となっています。

○タクシー利用者の満足度については、「目的地までの速さ」「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさ」で比較的満足度が高い一方、「配車依頼時の迅速さ」「運賃」で不満足度が高い傾向となっています。

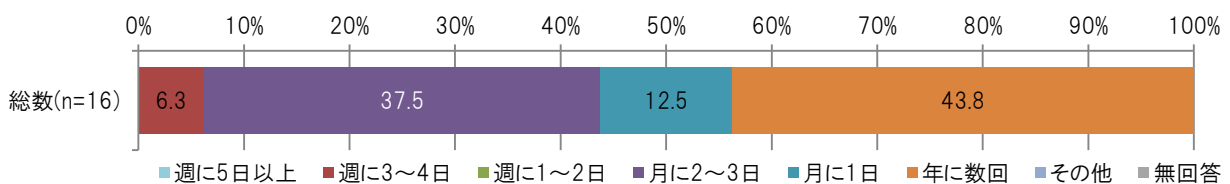
■回答内訳

	属性	実数	割合	属性	実数	割合
性別	男性	8	50.0%	女性	8	50.0%
	その他	0	0.0%	無回答	0	0.0%
年齢	10歳代	0	0.0%	20歳代	1	6.3%
	30歳代	3	18.8%	40歳代	5	31.3%
	50歳代	4	25.0%	60～64歳	1	6.3%
	65～69歳	2	12.5%	70歳代	0	0.0%
	80歳代以上	0	0.0%	無回答	0	0.0%
	居住地	市内	15	93.8%	市外	1
	無回答	0	0.0%			

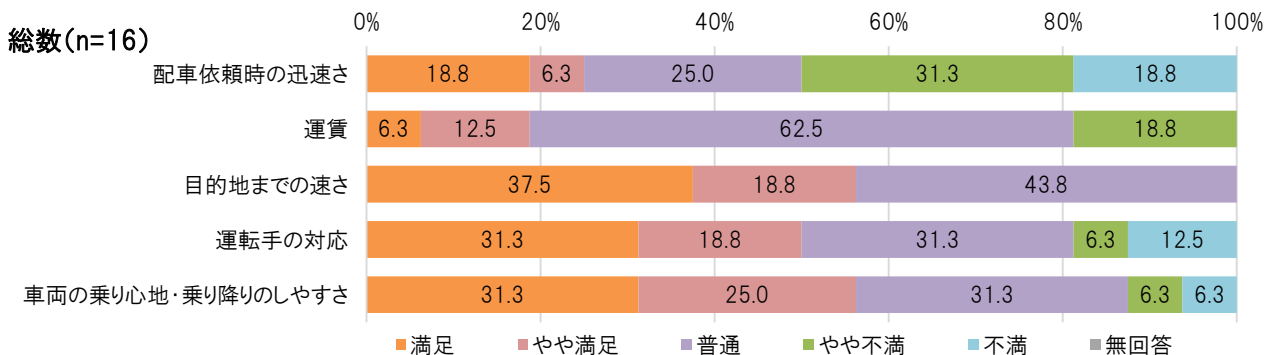
■利用目的



■利用頻度



■満足度



(4)交通事業者アンケート調査

■調査概要

調査方法	調査票を送付し、郵送による回収（路線バス事業者については後日ヒアリング）		
調査期間	令和5(2023)年6月30日～令和5(2023)年8月4日		
対象者	・八千代市内を運行する交通事業者		
	鉄道	京成電鉄(株), 東葉高速鉄道(株)	
	路線バス	ヒアリング調査実施	東洋バス(株) 令和5年7月28日実施 京成バス(株) 令和5年8月2日実施 船橋新京成バス(株) 令和5年8月3日実施 千葉内陸バス(株) 令和5年8月4日実施 ちばレインボーバス(株) 令和5年8月4日実施
			ちばグリーンバス(株), 千葉シーサイドバス(株)
タクシー	(有)八千代タクシー, (有)神崎交通, ミツ矢エミタスタクシー(株), 飛鳥交通千葉(株), (有)高千穂タクシー, 安原運輸(株), 勝田台交通(株)		
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・利用特性(利用目的, 時間帯, 曜日, 動向の変化) ・問題点(運行上, 経営上, 走行環境等) ・要望(利用者の意見, 他の交通事業者との連携, 行政に対する施策等) ・改善目標(利用促進, 利便性向上, 経営改善, 計画中の事業等) 		

①鉄道事業者調査

<p>○利用者の利用特性や傾向</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日の早朝, 夕方～夜間は通勤・通学利用が集中。 ・土日祝日は定期利用者が減少。 <p>○最近の利用者層の動向や変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍によるテレワークの普及等により, 通勤定期利用者は減少傾向。 ・勝田台駅は成田空港旅客の乗換駅として認知度向上。 <p>○運行上や経営上の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍により利用者が大幅に減少, 徐々に回復傾向にあるが, コロナ以前の水準には未達。 <p>○利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅バリアフリー料金制度を導入し, バリアフリー施設整備を推進。 ・企画乗車券の販売, イベント開催。 <p>○利用者等から寄せられている意見・要望</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運賃値下げや運行ダイヤ等, サービスに関わるものが多い。 <p>○他の交通事業者との連携に関して求めたいこと, 協力できること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平常時は乗継や施設管理, 異常時は振替輸送等で協力している。 ・各種協力, 情報交換を引き続き行いたい。 <p>○市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な都市計画をリード, 資金面や情報面でのバックアップをお願いしたい。

②路線バス事業者アンケート調査

○利用者の利用特性や傾向

- ・平日の早朝，夕方は通勤・通学利用が主。
- ・土日祝日は趣味や余暇活動目的が主。

○最近の利用者層の動向や変化

- ・テレワークの普及や団地住まいの高齢化により定期券利用者が減少し，高齢者の利用が増加。
- ・コロナ禍で利用者数がコロナ前の7～9割程度まで減少。
- ・キャッシュレス決済利用者が9割程度。

○運行上や経営上の問題点

- ・慢性的な乗務員不足。
- ・2024年の改善基準告示に対応するため，運行本数の縮小をせざるを得ない。
- ・車両価格の高騰，コロナ禍による収入減のため，車両の更新が困難。
- ・住民が高齢化，通勤利用減により，路線の本数維持が困難。
- ・乗務員の高齢化，若手社員の退職。
- ・乗務員募集広告を掲載するが採用に至らない。
- ・「休みが少ない」「給与も高くない」といった印象が強いため若い世代が応募してこない。

○走行環境の問題点

- ・慢性的な道路の渋滞。
- ・駅前ロータリーにおける一般車両の路上駐車。

○利用促進・利便性向上・経営改善等のためにやっていること

- ・ICカード決済システムの導入。
- ・バスロケーションシステムの導入。
- ・ノンステップバスの導入。
- ・市のイベントに出展，乗り方教室事業の開催。
- ・毎週土日に会社説明会の開催。

○利用者等から寄せられている意見・要望

- ・遅延に対する問合せ。
- ・上屋・ベンチの設置等，停留所環境の改善。

○他の交通事業者との連携に関して求めたいこと，協力できること

- ・路線バス事業者や鉄道事業者間での運行ダイヤの共有。

○市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと

- ・市で回収したアンケート結果を参考に運行改善。
- ・公共交通に対する補助の充実。
- ・渋滞対策と道路環境の整備に注力。
- ・駅前ロータリーの一般車両対策。
- ・既存の路線維持を基本とした計画策定を望む。
- ・羽田空港行きの早朝高速バス等，潜在需要に対して新たな事業を開始する場合の協働。

③タクシー事業者アンケート調査

○利用者の利用特性や傾向

- ・平日は高齢者の通院目的利用が主。
- ・金曜夕方～深夜はサラリーマンの利用が主。
- ・日曜・祝日はファミリー層やゴルフ場客の利用が主。

○最近の利用者層の動向や変化

- ・利用者数は徐々に回復傾向にあるが、コロナ以前の水準には未達。
- ・高齢者の利用が急激に増加。
- ・配車アプリ利用者が増加。

○運行上や経営上の問題点

- ・運転手の高齢化。
- ・慢性的な運転手不足。
- ・高額化のため車両更新が困難。

○利用促進・利便性向上・経営改善等のためにしていること

- ・配車アプリの導入。
- ・ユニバーサルデザインタクシーの導入。
- ・電子決済の導入。
- ・求人媒体の出稿, SNSを活用した採用活動。
- ・遠隔点呼等のIT化で人件費削減, 働き方改革対応。

○利用者等から寄せられている意見・要望

- ・繁忙時間帯や深夜帯での車両不足。
- ・免許返納の割合に関する問合せ。
- ・タクシー券の複数枚使用可能希望。

○市の施策や計画に提言・期待することや行政と協働で実施したいこと

- ・人員確保対策強化
- ・物価や燃料費高騰に対する補助金等。
- ・駅ロータリーにおける一般車両の路上駐車対策

6. 地域公共交通の課題

(1)現状把握に伴う課題の抽出

【2. 八千代市の現状】のまとめ

- 令和5年3月31日時点で人口204,818人、世帯数は95,629戸であり、老年人口は徐々に増加しているのに対して、年少人口は減少傾向。
- 鉄道、路線バスは市の中部及び南部に集中しており、北部は公共交通沿線地域が比較的少ない。
- 利用交通手段は、41.9%を鉄道・電車利用が占めており、次いで自家用車利用が26.8%、自転車利用が13.5%。
- 市外への流出では東京都が最多で、次いで船橋市、千葉市となっており、市外からの流入では船橋市が最多で、次いで佐倉市、千葉市となっている。

【3. 地域公共交通の現状】のまとめ

- 本市の南部を沿うように京成電鉄京成本線と、本市中部を横断するように東葉高速鉄道東葉高速線が存在。
- 鉄道駅は、八千代駅・京成大和田駅・勝田台駅・八千代緑が丘駅・八千代中央駅・村上駅・東葉勝田台駅の7駅を有する。
- 路線バスは、東洋バス、京成バス、ちばグリーンバス、千葉シーサイドバス、千葉内陸バス、ちばレインボーバス、船橋新京成バスの7社が運行。
- 路線バスの運行が無い八千代台地域(八千代台北を除く)では、コミュニティバスを運行。
- コミュニティバスの収支率は、令和元年度まで増加傾向であったが、コロナ禍の影響で令和2年度に大きく減少した。その後は徐々に回復傾向にある。
- いずれもコロナ禍の影響により利用者は減少している。
- 公共交通以外の移動支援サービスとしては、障害者等タクシーと高齢者外出支援タクシーが存在。
- 公共交通以外の移動手段としては、スクールバス及び民間送迎バスが存在。

【5. 意向調査】のまとめ

《市民アンケート調査》

- 免許を持っていない方の移動手段として、鉄道や路線バス等の公共交通機関は、無くてはならない存在。
- 年齢が上がるにつれて「免許を返納するつもりはない」との回答も増える傾向にあり、高齢者が安心して返納できる交通サービスの提供および整備が必要不可欠。
- 日常的に鉄道を利用している方は全体の37.4%。八千代緑が丘駅及び八千代中央駅が立地する緑が丘・中央エリアで比較的多く利用されている。
- 日常的に路線バスを利用している方は全体の9.1%。鉄道駅から離れた睦エリア・阿蘇エリアでは、他のエリアより比較的高い利用率がある傾向。
- 日常的にコミュニティバスを利用している方は運行エリアである八千代台エリアで4.1%である。
- 交通手段がなく困る際に公共交通で救うためのファースト・ラストワンマイル等の整備により、交通弱者を減らす施策を講じる必要あり。
- 利用者を増やす効果的な取組として、「行きたい場所を通る路線の設定」が33.3%、「市内全域における鉄道、路線バス、コミュニティバス等の乗継のしやすさ」が29.0%。

《北部市民アンケート調査》

- 通院時の移動について、「不便を感じている」と回答した人は18.0%。「不便を感じていない」が61.3%。
- 買い物・通院のためのバスを導入した際の利用意向として、「10年後は利用するかもしれない」が45.4%、「すぐにも利用する」が30.9%。
- 新しい移動手段の導入として、デマンド交通の利用意向は「10年後は利用するかもしれない」が47.9%、「すぐにも利用する」が17.0%。

《公共交通利用者アンケート調査》

- 鉄道利用者の満足度として、「到着時間の正確さ」「運行ルート」で比較的高い満足度が高く、「運賃」「駅周辺での駐車場の確保のしやすさ」で満足度が低い。
- 路線バス利用者の満足度として、「運行ルート」「運賃」「乗務員の対応」「バス停までの距離」で比較的高い満足度が高く、「運行本数」「バス停留所の待合空間」「他の交通機関との乗り継ぎのしやすさ」で満足度が低い。
- タクシー利用者の満足度として、「目的地までの速さ」「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさ」で満足度が高く、「配車依頼時の迅速さ」「運賃」で満足度が低い。

《交通事業者アンケート調査》

- コロナ禍によるテレワークの普及等により、通勤定期利用者は減少傾向。(鉄道)
- 慢性的な乗務員不足。コロナ禍で利用者数がコロナ前の7~9割程度まで減少。(バス)
- 羽田空港行き早期高速バス等、潜在需要に対して新たな事業を開始する場合の協働の可能性あり。(バス)
- 駅前広場において、一般車両の路上駐車等により、バスが正着できない。(バス)
- 利用者数は徐々に回復傾向にあるが、コロナ以前の水準には未達。(タクシー)

【4. 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ】のまとめ

○八千代市第5次総合計画

- 《市民の移動ニーズにきめ細かく対応できる公共交通手段が整ったまち》
- ・持続可能な公共交通ネットワークの形成
- ・鉄道輸送の充実
- ・バス輸送等の充実
- ・駅前広場の整備

○八千代市都市計画マスタープラン

- 《交通施設のネットワーク基盤を活用し、公共交通機関及び交通結節点の利便性向上による、持続可能な交通ネットワークの機能向上を図る》
- ・鉄道の利便性の向上
- ・鉄道の安全性の向上
- ・地域公共交通計画の策定・推進
- ・バス等の移動手段の充実

地域公共交通を取り巻く課題

【課題①】

高齢化の進展に伴う高齢者等の移動手段の確保

【課題②】

北部エリアと市中央・南部をつなぐ移動手段の強化

【課題③】

市内に存在する各公共交通機関の相互連携による利便性向上

(2)課題の整理

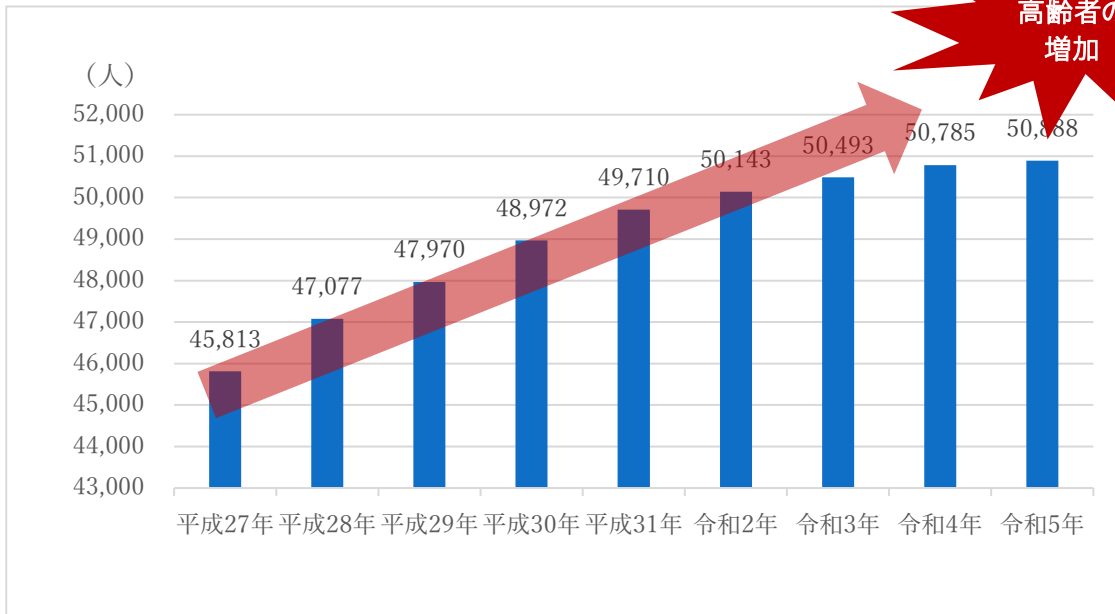
各課題の詳細につきましては以下のとおりです。

課題1 高齢化の進展に伴う高齢者等の移動手手段の確保

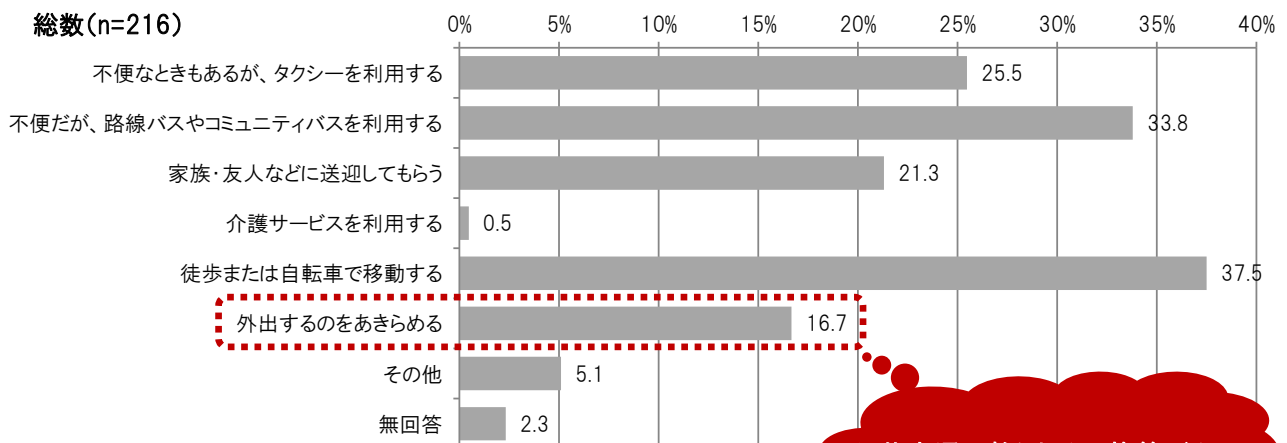
八千代市の総人口は生産年齢人口（15～64歳）を中心に増加中ではありますが、65歳以上の方も増加傾向にあり、65歳以上になると運転免許証返納者も一定数存在しています。

このような移動制約者にとって、鉄道やバス等の公共交通は重要な役割を担っており、今後益々少子高齢化が予想されることから、公共交通の維持・向上及び整備を検討する必要があります。

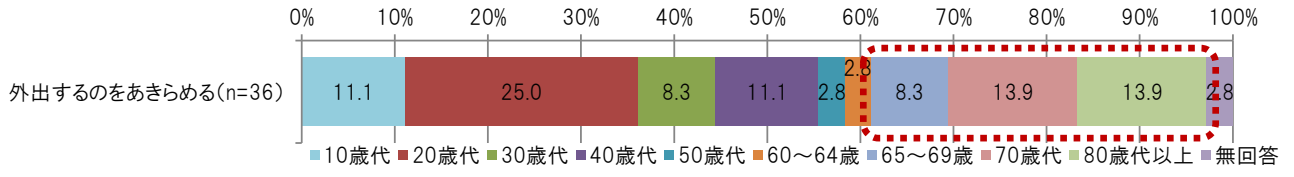
■八千代市の老年人口（65歳以上）



■外出時に困る際の対処法



■外出するのをあきらめると回答した方の属性

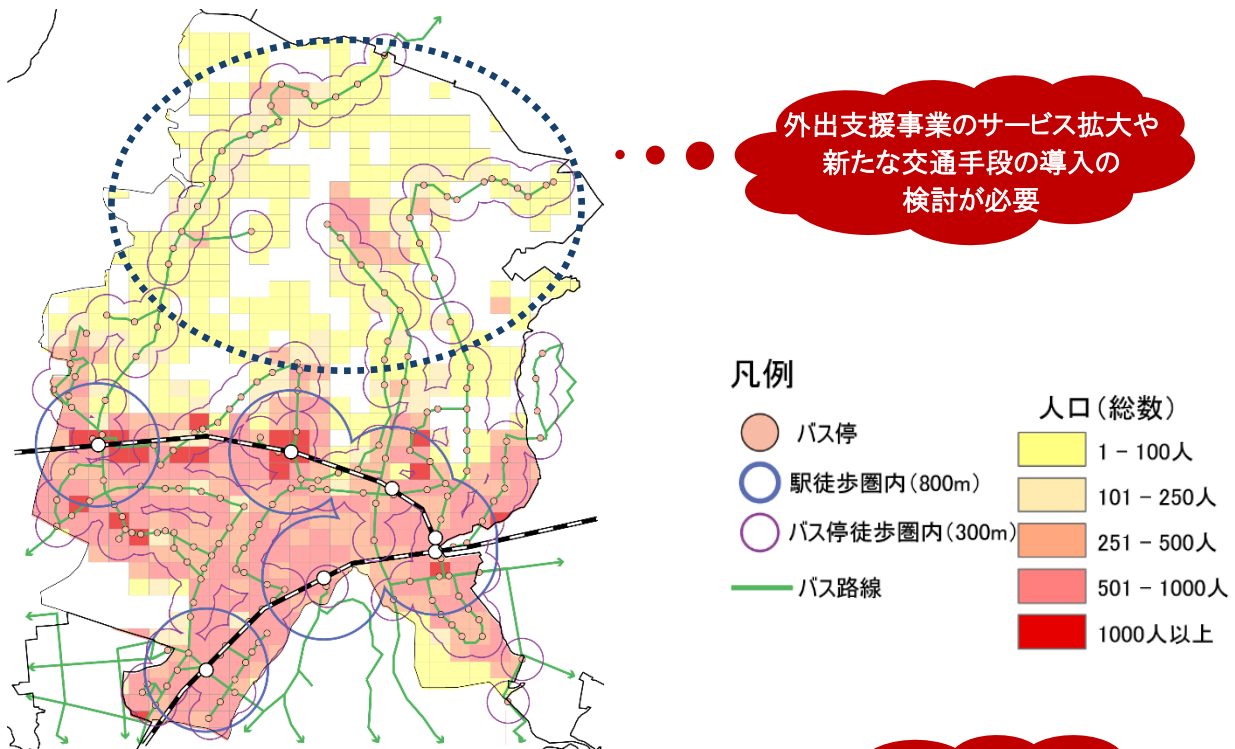


課題2 北部エリアと市中央・南部をつなぐ移手段の強化

八千代市の鉄道やバス等の公共交通は、中央・南部エリアを中心に網羅的に整備されており、いわゆる交通不便・空白地域は少ない状況となっています。

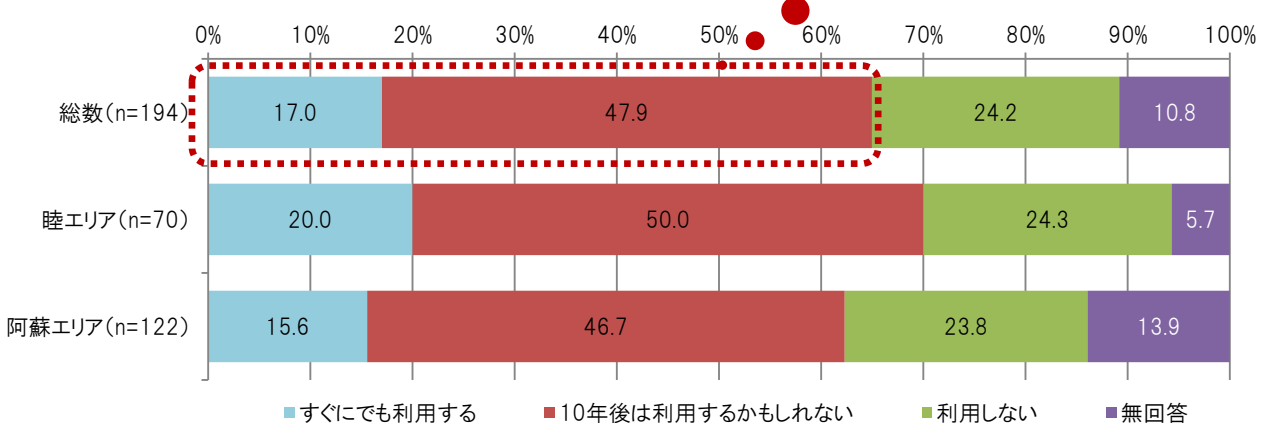
しかしながら、睦地域や阿蘇地域が該当する北部エリアでは、鉄道駅から離れており、バスの運行本数も市中央・南部と比べて多くないことから、デマンド交通や地域住民主体の取組等、新たな移手段の導入を検討する必要があります。

■250mメッシュ人口分布図



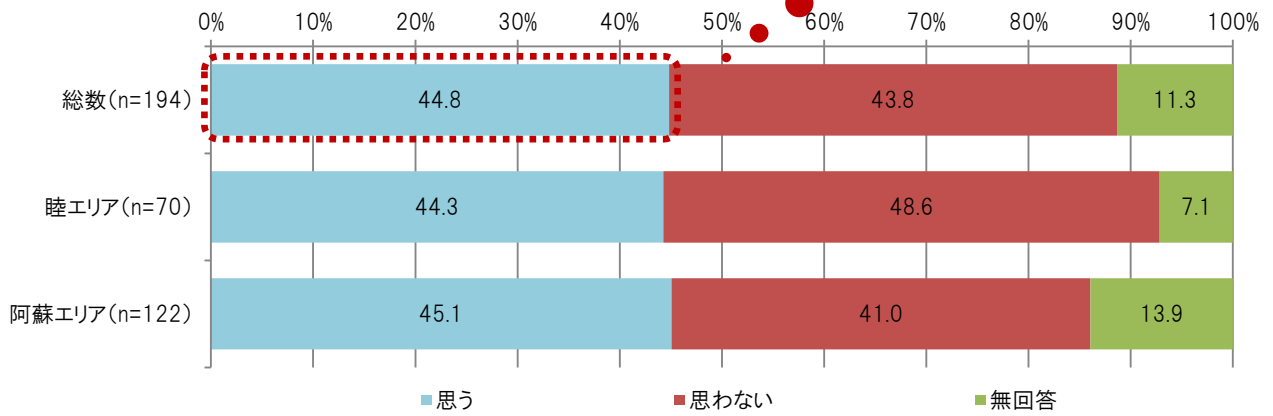
デマンド交通の利用意向は「10年後」も含めると、高い

■デマンド交通の利用意向



地域で“考え支える”
住民主体の取組みが必要

■ 地域住民主体の機運

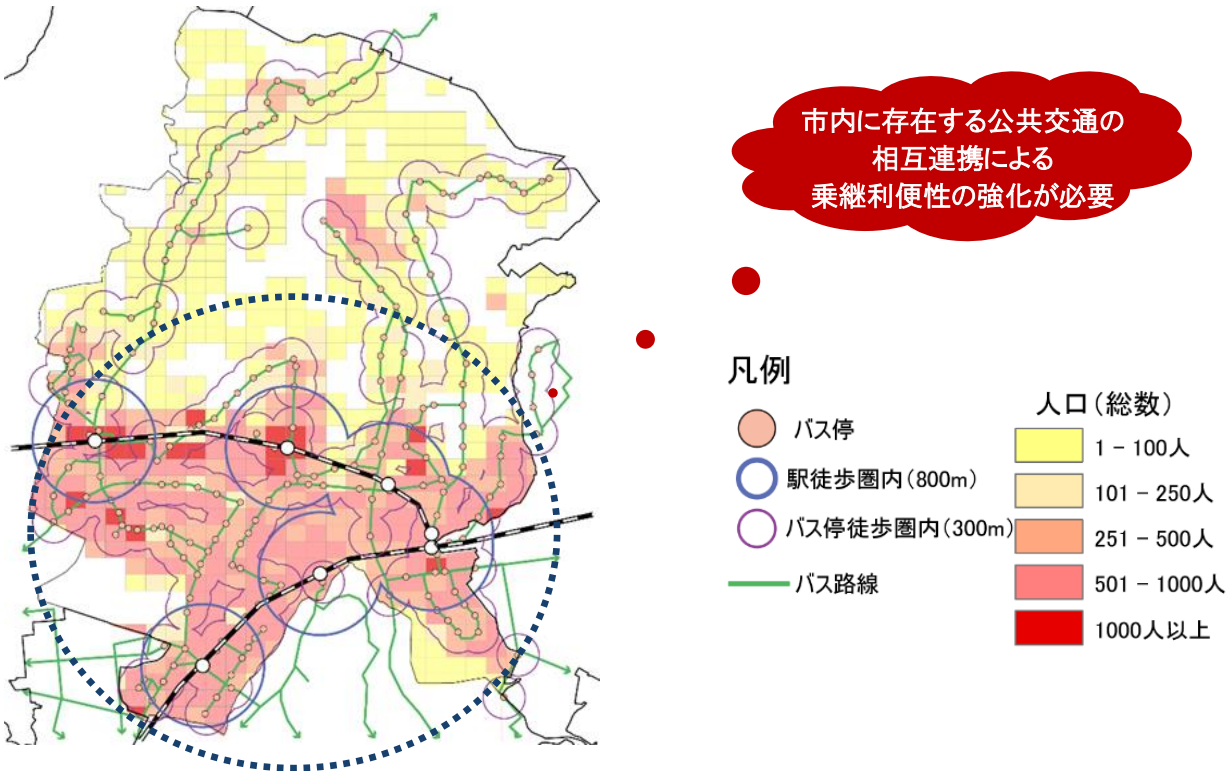


課題3 市内に存在する各公共交通機関の相互連携による利便性向上

広域交通として鉄道（京成電鉄・東葉高速鉄道）が存在しており、地域間交通として路線バス、地域内路線として路線バス・コミュニティバスがあり、これら異なる機能を持つ交通機関同士の相互連携による乗継利便性を強化することで、利便性の高い公共交通体制を構築する必要があります。

また、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通事業者の経営が圧迫されていることから、公共交通の維持や利用促進のための施策も重要です。

■250mメッシュ人口分布図



■利用者を増やすための効果的な利用促進策

総数(n=1,034)



7. 八千代市地域公共交通計画策定に係る基本方針

(1) 基本理念

3つの課題を解決すべく、本計画の基本理念を以下に示します。

“市民生活を守り” “一人ひとりをつなぎ” “未来を支える”

公共交通ネットワークの実現

(2) 基本方針

設定した基本理念に基づき、地域公共交通の課題に対応する基本方針を以下のとおり定めます。

《課題》

- ① 高齢化の進展に伴う高齢者等の移動手段の確保
- ② 北部エリアと市中心部をつなぎ移動手段の強化
- ③ 市内に存在する各公共交通機関の相互連携による利便性向上

《基本理念》

“市民生活を守り” “一人ひとりをつなぎ” “未来を支える” 公共交通ネットワークの実現

《基本方針》

1 市民の誰もが安心して利用できる公共交通ネットワークの実現

2 地域公共交通の相互連携による利便性の高い公共交通サービスの実現

3 各交通モードの運行情報のわかりやすい提供の実現

4 まちづくりと連携した魅力ある公共交通の実現

(3) 地域公共交通の機能分担

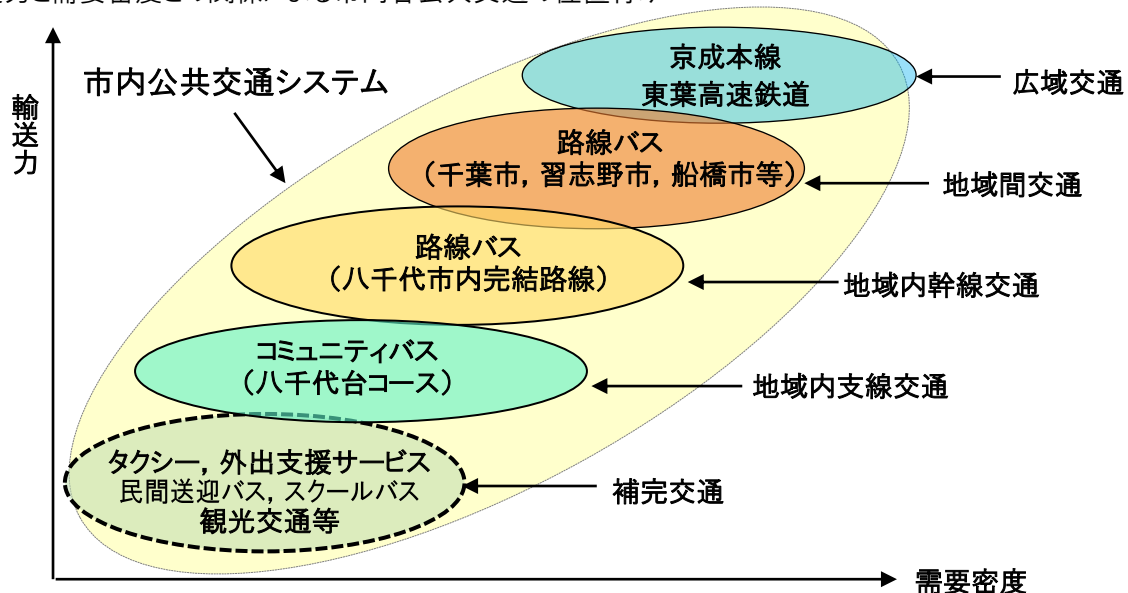
本市の公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり5段階に機能分担を図ります。

これらの交通結節点としては、鉄道駅、主要な集客施設等を位置づけ、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムの導入を検討し、公共交通機関の相互連携により、市民や来訪者の移動手段としても機能させることで、利便性の向上と効率的な運行を目指します。

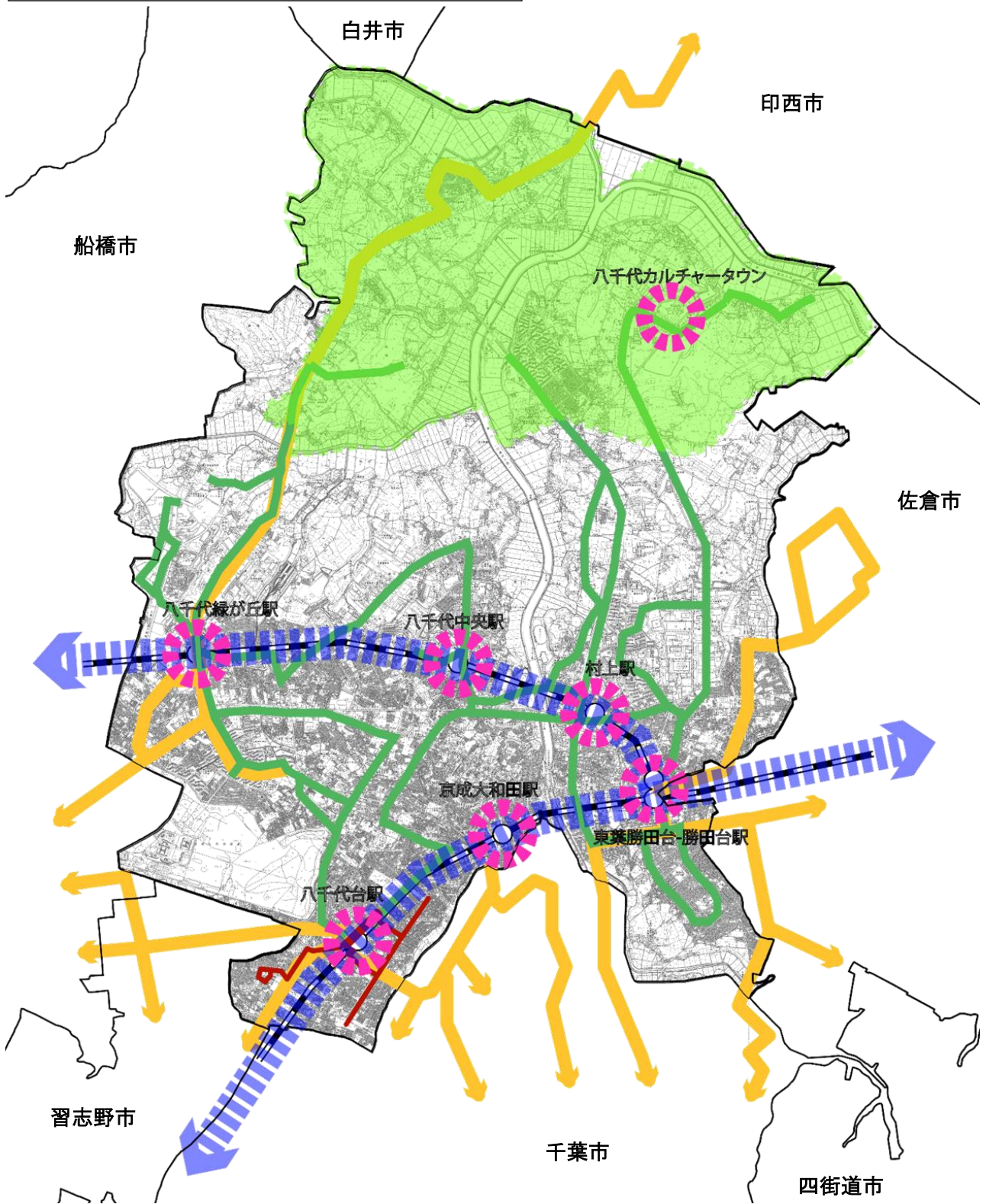
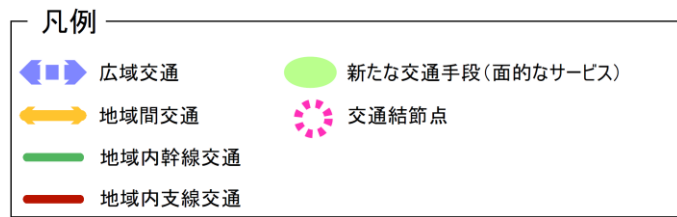
■各交通手段の機能分担

区分	役割分担	公共交通システム
広域交通	○船橋市、習志野市、佐倉市等の周辺都市及び東京方面へ連絡し、地域の骨格形成軸となる交通 ○通勤・通学、買物、観光、空港アクセスなど多様な目的に対応	鉄道 (京成本線、東葉高速線) 高速バス
地域間交通	○周辺都市への連絡及び広域交通である鉄道を補完する交通 ○通勤・通学、買物、観光、空港アクセスなど多様な目的に対応	路線バス (千葉市、習志野市、船橋市等へ接続する路線)
地域内幹線交通	○広域交通に接続、地域間交通を補完する交通 ○市内の地区間・拠点間を連絡し、各エリアの連携強化・一体化 ○地域の実情に合わせて主に通勤・通学、買い物、通院等の目的に対応	路線バス (八千代市内完結路線)
地域内支線交通	○上記の交通を補完し、主に小エリア単位の需要に応じて運行する交通 ○地域の実情に合わせて主に買い物、通院等の目的に対応	コミュニティバス (八千代台コース)
補完交通	○鉄道、バス交通等を補完し、主に高齢者などのために少量個別輸送を担う移動手段 ○地域の実情に合わせて主に買い物、通院等の目的に対応	新たな交通手段、タクシー、外出支援サービス、民間送迎バス、スクールバス、地縁交通(地域の共助)、観光交通 等
交通結節点	○上記交通システムの乗り継ぎ拠点となる鉄道駅・道の駅・集客施設等における乗継ぎ環境機能を強化	鉄道駅、新たな拠点施設 等

■輸送力と需要密度との関係による市内各公共交通の位置付け



(4) 将来ネットワークイメージ



8. 実施事業及び実施主体

(1) 計画の方針を踏まえた実施事業(案)

①市民の誰もが安心して利用できる公共交通ネットワークの実現	【事業1】広域交通の利便性向上 ①鉄道の利便性向上 ②空港アクセス等, 新たな事業の展開の研究
	【事業2】公共交通の維持 ①既存バス路線の維持及び利用促進 ②千葉市と連携した北部循環線(花まる号)の維持 ③運転手不足への対応
	【事業3】コミュニティバスの利用促進 ①八千代台コースの利用促進
	【事業4】公共交通の利用促進 ①ノーマイカーデーの実施やイベント開催等, 公共交通の利用促進 ②バスの乗り方教室の実施
②地域公共交通の相互連携による利便性の高い公共交通サービスの実現	【事業5】交通結節点の機能整備 ①上屋やベンチの設置等, 結節点における待合空間の整備 ②新たな地域拠点(カルチャータウン地区)における機能整備
	【事業6】地域輸送資源の活用法の検討 ①スクールバスや民間送迎バス等, 地域輸送資源の活用可能性の検討
	【事業7】福祉分野との連携 ①移動支援事業の継続及びサービス拡大 ②高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続
③各交通モードの運行情報のわかりやすい提供の実現	【事業8】わかりやすい情報発信 ①公共交通マップの作成(官学連携)
④まちづくりと連携した魅力ある公共交通の実現	【事業9】新たなモビリティサービスの調査・研究 ①新たなモビリティサービスの導入や MaaS に関する調査・研究
	【事業10】ファースト・ラストワンマイル対策 ①北部エリアの移手段の検討

(2)実施事業の内容

基本方針1 市民の誰もが安心して利用できる公共交通ネットワークの実現

事業1 広域交通の利便性向上

内容	<p>①鉄道の利便性向上 日常生活における通勤・通学利用者や高齢者の駅利用に対応すべく、安全確保に向けた取り組みやバリアフリー対応に向け、鉄道事業者と協力し取り組んでいく。</p>					
実施主体	鉄道事業者・八千代市					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	鉄道の利便性向上					

内容	<p>②空港アクセス等、新たな事業の展開の研究 広域交通の新たな事業展開として、早朝における市内駅等からの空港等への高速バス等の導入可能性を研究する。</p>					
実施主体	路線バス事業者					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	空港アクセス等、新たな事業の展開の研究					

事業2 公共交通の維持

内容	<p>①既存バス路線の維持及び利用促進 地域間交通として近隣自治体への連絡及び市内幹線軸となる路線バスについては、市民の移動と近隣自治体からの流入及び来訪者の重要な移動手段として、利用ニーズに応じた見直しを検討し、利用促進策を講じながら、路線を維持していく。</p>					
実施主体	路線バス事業者・八千代市					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	既存バス路線の維持及び利用促進					

内容	②千葉市と連携した北部循環線(花まわる号)の維持 八千代台駅及び京成大和田駅と千葉市を結ぶ北部循環線については、地域の通勤通学や生活上重要な路線である。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、千葉市と連携し、国の地域間幹線系統補助金の活用を継続する必要がある。					
実施主体	八千代市・千葉市・路線バス事業者					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	千葉市と連携した北部循環線(花まわる号)の維持					

内容	③運転手不足への対応 輸送サービスを確保する上で運転手の確保は必要不可欠であるため、採用活動への協力を行う。					
実施主体	路線バス事業者・タクシー事業者・八千代市					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	運転手不足への対応					

事業3	コミュニティバスの利用促進
------------	----------------------

内容	①八千代台コースの利用促進 八千代台駅を拠点として八千代台地域を運行しているコミュニティバスについては、路線化に向けた利用促進を図る。					
実施主体	八千代市・路線バス事業者					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	八千代台コースの利用促進					

事業4	公共交通の利用促進
------------	------------------

内容	①ノーマイカーデーの実施やイベント開催等, 公共交通の利用促進 利用者を増加させ公共交通の維持に寄与するとともに、環境負荷の少ない公共交通の利用を促すため、ノーマイカーデーの呼びかけや、公共交通に関連したイベントの開催を検討する。					
実施主体	八千代市・公共交通事業者					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	ノーマイカーデーの実施やイベント開催等, 公共交通の利用促進					

内容	②バスの乗り方教室の実施					
	公共交通利用の大切さを普及する活動として、バスの乗り方教室を開催し、公共交通を大切に する心を育むとともに、利用する習慣を身につけることを目指す。					
実施主体	公共交通事業者・八千代市					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	バスの乗り方教室の実施					

基本方針2 地域公共交通の相互連携による利便性の高い公共交通サービスの実現

事業5	交通結節点の機能整備					
内容	①上屋やベンチの設置等、結節点における待合空間の整備					
	市内を運行している各交通手段の結節点において、上屋やベンチの設置等、待合環境 の整備を行うとともに、公共交通の利便性向上を図る。					
実施主体	路線バス事業者・八千代市					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	上屋やベンチの設置等、結節点にお ける待合空間の整備					

内容	②新たな地域拠点(カルチャータウン地区)における機能整備					
	新たなまちづくりの地域拠点を交通結節点として、乗継ぎ等に利用しやすい環境を整備 し、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通体系を形成する。					
実施主体	路線バス事業者・八千代市					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	新たな地域拠点(カルチャータウン地区) における機能整備					

事業6		地域輸送資源の活用法の検討				
内容	①スクールバスや民間送迎バス等，地域輸送資源の活用可能性の検討 地域輸送資源の観点から，スクールバスや施設送迎バス等の活用可能性を検討していく。					
実施主体	八千代市・関連事業者					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	スクールバスや民間送迎バス等，地域輸送資源の活用可能性の検討					

事業7		福祉分野との連携				
内容	①移動支援事業の継続及びサービス拡大 本市では，高齢者や障害者の方の外出支援を目的とした移動支援事業として，タクシー助成事業を行っている。高齢化の進展等による移動困難者の増加に対応するため，タクシー料金の一部助成を継続し，公共交通と福祉サービスの連携を図り，サービス拡大を検討する。					
実施主体	八千代市					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	移動支援事業の継続及びサービス拡大					

内容	②高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続 運転免許証の自主返納者に対してタクシー券を交付しており，引き続き事業を継続していく。					
実施主体	八千代市					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続					

基本方針3 交通モードの運行情報のわかりやすい提供の実現

事業8	わかりやすい情報発信					
内容	①公共交通マップの作成(官学連携) 公共交通が日常的な交通手段となるよう、公共交通網の情報を一元的に提供する必要があるため、大学機関等と連携し、公共交通の路線や時刻表を一つにまとめた公共交通ガイドブックや専用サイトを作成する。					
実施主体	八千代市・大学(日本大学)					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	公共交通マップの作成(官学連携)					

基本方針4 まちづくりと連携した魅力ある公共交通の実現

事業9	新たなモビリティサービスの調査・研究					
内容	①新たなモビリティサービスの導入や MaaS に関する調査・研究 脱炭素社会実現に向け、低炭素な交通機関であるグリーンスローモビリティなどの新たなモビリティサービスの導入可能性について、研究を行う。 また、八千代市版 MaaS の導入検討として、他自治体の事例を参考として調査・研究を進める。					
実施主体	八千代市・関連事業者					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	新たなモビリティサービスの導入や MaaS に関する調査・研究					

事業10	ファースト・ラストワンマイル対策					
内容	①北部エリアの移動手段の検討 基本的な考え方としては、既存の路線バスやタクシーの活用を推進していくが、阿蘇地域・睦地域等の北部エリアでは、鉄道駅から離れており、バスの運行本数も多くないことから、デマンド交通等の新しい交通手段について、地域住民とともに検討していく。					
実施主体	八千代市・市民・公共交通事業者					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	北部エリアの移動手段の検討					

9. 計画の達成状況の評価

(1) 評価指標

方針に応じた評価指標と目標値を以下のとおり設定します。

基本方針	評価指標	定義	現況値 R4(2022)	目標値 R9(2027)
①市民の誰もが安心して利用できる公共交通ネットワークの実現	公共交通利用者数	・鉄道7駅の乗車人員 ・路線バス利用者数 ・コミュニティバス利用者数	68,748 千人/年 7,516 千人/年 54,216 人/年	70,000 千人/年 8,000 千人/年 56,400 人/年
	収支率	・コミュニティバスの収支率	50.9%	55.0%以上
	財政負担額	・コミュニティバス運行に係る市の財政負担額	8,464 千円	8,464 千円
②地域公共交通の相互連携による利便性の高い公共交通サービスの実現	移動困難者の割合	・市民アンケートにおける外出時に困っている人の割合	20.9%	15.0%未満
	交通結節点の機能整備	・交通結節点の数	6か所	7か所
③各交通モードの運行情報のわかりやすい提供の実現	市内公共交通に係る情報の提供	・公共交通マップの発行回数	—	1回以上
④まちづくりと連携した魅力ある公共交通の実現	利用促進策の取り組み	・バスの乗り方教室等, モビリティマネジメント施策の取り組み	—	年1回以上
	新たな移動手段の導入可能性の検討	・デマンド交通等, 新たな交通手段の導入検討地域	—	1地域

10. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の実施及び進行管理の体制

(2) PDCA サイクルによる推進

(3) 評価方法及びスケジュール

交通計画実施事業案の委員意見

No.	関連ページ	意見内容	回答
1	58	市内の人口推移状況をどの様と考え基本としているのか？ (市内のどの地区がプラスでどの地区が横這いもしくはマイナスと考えているのか 高齢者もある時期までは増加するがその後は横這いと考えられる。市内には高齢福祉施設があり施設入居者は地域交通対象とするのか)	八千代市人口ビジョンでは、令和12(2030)年に市内の人口数がピークを迎え、その後は減少が見込まれています。本計画では期間を令和10(2028)年までとするため、増加傾向と捉えています。 地区ごとの傾向としましては、高津団地・米本団地・村上団地等の古くからの住宅地では人口が減少傾向にあり、緑が丘西や保品等の新しい住宅街では増加傾向にあります。 また、高齢者福祉施設等への入居者の方の移動手段の確保につきましては、福祉分野と連携しながら検討してまいります。
2	59	課題1外出時に困る際の対処法の質問項目で、「外出するのをあきらめる」は、どのような理由なのか。理由が分からないと施策が打てないのではないか。	今回実施した市民アンケート調査の設問では、「交通手段がなくて困る時には、どのようにされていますか」としているため、地域公共交通で救う施策が必要であると考えています。 事業案としまして、福祉分野との連携やファースト・ラストワンマイル対策等を位置づけ、計画の評価指標としても設定しています。
3	59	今後益々高齢化進むなかで高齢者の社会参加を促して行くような政策が必要であり、そのためには移動手段どのように確保するか重要であり、その点市内はきめ細かいバス路線が確保されている。これを利用して市内共通の回数券や一時利用券や定期券を発行する。	貴重なご意見ありがとうございます。 八千代市内は7社の路線バス事業者が運行を行っており、共通の回数券等の導入は難しいかと思っておりますが、全社で交通系ICが利用可能であるため、そちらで利便性は担保されていると考えております。
4	61	「いわゆる交通不便・空白地域は非常に少ない状況となっています。」 ↓ 「いわゆる交通不便・空白地域は少ない状況となっています。」	ご意見のとおり修正いたしました。
5	61	市より運転の好きな人や得意な人を募集して市が主体となって組織化して安定するまで市が面倒をみて、その後シルバー人材センター等に委託する方法等考えられる。	貴重なご意見ありがとうございます。 新たな交通手段の導入については、様々な主体(地域・交通事業者・行政)の連携が必要と考えておりますことから、ご意見を参考に検討してまいります。
6	63	「公共交通事業者の経営が圧迫されていることから、公共交通の利用促進のための施策も重要です。」 ↓ 「公共交通事業者の経営が圧迫されていることから、公共交通の維持や利用促進のための施策も重要です。」	ご意見のとおり修正いたしました。

7	63	課題3利用者を増やすための効果的な利用促進策の質問項目で「市内全域における鉄道、路線バス、コミュニティバス等の乗継のしやすさ」とあるが具体的にどの様なことか。	回答者の意図としては、待ち時間の少ないスムーズな乗継ぎや乗継時間における環境整備を指していると理解しています。 そのため、将来ネットワークイメージの中で位置づけている交通結節点において、上屋やベンチの設置等による待合環境の整備を行うことで、乗継ストレスの軽減等を図れるとして、事業5に位置づけています。
8	61	市内はバス路線が豊富だが、よく見るとバス停の未整備の所が多く見受けられる。バス停の位置が夜どこにあるか分からなかったり、座椅子もなく、公道上だったり、上屋も無くサービス向上と安全確保の為出来る所から整備をする。	貴重なご意見ありがとうございます。 バス停環境の改善につきましては、歩道スペースの確保等の問題もありますが、可能な場所については事業者の皆様と協議しながら推進してまいります。
9	65	「通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応」 ↓ 「通勤・通学、買い物、観光、空港アクセスなど多様な目的に対応。」	ご意見のとおり修正いたしました。
10	65	「鉄道 (京成本線、東葉高速線)」 ↓ 「鉄道 (京成本線、東葉高速線) 高速バス」	ご意見のとおり修正いたしました。
11	67	実施事業のうち、事業6と10の内容は「検討」という内容になっています。6.地域公共交通の課題の中でも記載ある中心的なようなので、一歩進めた具体的な内容にしてほしい。 (特に北部エリアについては、アンケートを取得いただき、大きな課題としてとらえていただいているので、検討レベルからすすめてほしい)	地域輸送資源の活用法の検討につきましては、計画を進めるうえでまずは関連事業者との協議を行い、検討とさせていただければと思います。 また、北部エリアの移動手段の検討につきましても、具体的な内容につきましては現時点で未定であり、実現性含め、令和6年度以降の計画実施期間において具体策を練っていくことから、現段階では「検討」とさせていただきます。
12	67	今後の検討事項として個人自家用車(白ナンバー)のタクシー利用に関して。現在でも過疎地に関しては一定条件を満たせば利用を認められており人手不足・高齢化により緩和される可能性が高いと考えますので動向を注意してください。	貴重なご意見ありがとうございます。 国の動向については引き続き注視してまいります。
13	67	計画の基本的な体系の中に脱炭素に係る項目が無いため、盛り込んでいませんが、交通機関自体の低炭素化(EVバス・EVタクシーの導入等)、自転車の利用促進も盛り込めるようであれば入れていただけるとありがたいです。	貴重なご意見ありがとうございます。 公共交通の利用促進等による環境負荷の低減は十分に期待できると考えておりますので、該当項目に「環境負荷の少ない公共交通の利用を促す」と追記させていただきます。 EVバスやEVタクシー等の導入につきましては、現時点では具体案をお示しできませんが、今後検討してまいります。

14	68	各実施事業における実施工程が明記されておりませんが、これはこれから調整し決めていくということでしょうか？	ご認識のとおりです。 地域公共交通会議を経て実施事業が固まった段階で工程を調整し、その後に提示いたします。
15	68	【事業1】広域交通の利便性向上の②空港アクセス等、新たな事業の展開の研究、につきましては、コロナ禍において、成田空港アクセスバスはそもそも運行再開した路線は半数以下にとどまっており、羽田空港アクセスバスについてもコロナ禍前の便数まで回復していません。従いまして、研究することは吝かではございませんが、新路線を開設することは極めて厳しい状況でございますこと、予めご承知おさぐささい。	貴重なご意見ありがとうございます。 こちらの事業については、交通事業者へのヒアリングのなかで、羽田発の早朝便に乘られず不便と感じる方がいるのではないかとことから、新たな事業の可能性として挙がってきたものでございます。 しかしながら、詳細なニーズ調査等は行っておりませんので、研究・分析を重ねて可能性を探っていければと考えております。
16	69	補助制度の連動化を参考に修正を検討いたします。 「八千代台駅及び京成大和田駅と千葉市を結ぶ北部循環線については、地域の通勤通学や生活上重要な路線である。一方で自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいことから、千葉市と連携し、国の地域間幹線系統補助金の活用を継続する必要がある。」	ご意見のとおり修正いたしました。
17	69	資料で千葉市と連携した北部循環線の維持と記載であるが、その他の隣接市はどのような状況？	北部循環線（花まる号）に関しては、国の地域幹線系統補助金を活用しているため、事業として具体的な路線を掲載していますが、事業2に記載している通り、その他近隣自治体に接続している路線についても引き続き路線を維持していくこととしています。
18	69	「利用者を増加させ公共交通の維持に寄与するため、ノーマイカーデーの呼びかけ…」 ↓ 「利用者を増加させ公共交通の維持に寄与するとともに、環境負荷の少ない公共交通の利用を促すため、ノーマイカーデーの呼びかけ…」	ご意見のとおり修正いたしました。
19	70	基本方針2新たな地域拠点（八千代市カルチャータウン地区）における機能整備とは、どのようなものか。	将来ネットワークイメージに記載している通り、面的なサービスとバス路線との交通結節点を想定しておりますが、既存路線との関係性も含め、拠点としてのあり方や必要な交通等を検討してまいります。
20	72	交通マップ作成は利便性アップになるので直ぐにでも着手して頂きたい。	ご賛同いただきありがとうございます

21	72	<p>「グリーンスローモビリティなどの新たなモビリティサービスの導入可能性について、研究を行う。」</p> <p>↓</p> <p>「脱炭素社会実現に向け、低炭素な交通機関であるグリーンスローモビリティなどの新たなモビリティサービスの導入可能性について、研究を行う。」</p>	<p>ご意見のとおり修正いたしました。</p>
22	73	<p>コミュニティバスの利用者数や収支率の目標値が定められておりますが、これに達しなかった場合は廃止等の見直しを講じることになるのでしょうか。達しなかった場合の対応策をあらかじめ定めておかないと、目標値が「絵に描いた餅」で終わり、何の拘束力も持たないことが懸念されますので、ご検討くださいますようお願いいたします。</p>	<p>目標値に達しなかった場合は即廃止ということではなく、令和2年度以降の新型コロナウイルス感染症の影響といったような要因分析を行ったうえで継続・見直し・廃止の検討を行います。</p>
23	73	<p>コミュニティバス利用者数減少による負担コストが上がった場合に廃止もしくは廃止検討を行う目安となる数値があるのか？ (長期に安定した運行を行う事が重要)</p>	<p>廃止基準の数値を持っているわけではありませんが、元々は千葉県内のコミュニティバスの平均収支率である35%を目標として実証運行を行っていたことから、現時点ではこの数値が事業の継続性について検討を行うラインであると考えております。</p>
24	73	<p>コミュニティバスの財政負担がR4・R9年度も同額に記載されているが物価上昇等の変更はどの様に考えているのか？</p>	<p>5年後の物価状況の予測は困難であるため、サービスを維持・向上させつつ、あくまで現状の数値を基本とし、限りある財政負担が大幅に増えないよう現状維持として設定しています。</p>
25	73	<p>市民アンケートにおける外出時に困っている人の割合を目標値にいただいたことは、公共交通計画をよりよいものにすべきとする意志がこめられていて、とてもよいと思います。</p>	<p>ご賛同いただきありがとうございます。</p>