

令和5年度 第4回 八千代市地域公共交通会議

日 時 令和6年3月14日（木）

午後2時30分～

場 所 八千代市役所 別館第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案について

3 事務連絡

4 閉 会

【配布資料】

- ・ 令和5年度第4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（案）に寄せられた意見一覧（市民意見）（事前送付）
- ・ 資料2 八千代市地域公共交通計画案（事前送付）
- ・ 資料3 八千代市地域公共交通計画案の修正点について
- ・ 資料4 八千代市地域公共交通計画案（概要版）
- ・ 資料5 八千代市コミュニティバス（八千代台コース）の時刻変更について

八千代市地域公共交通会議委員名簿

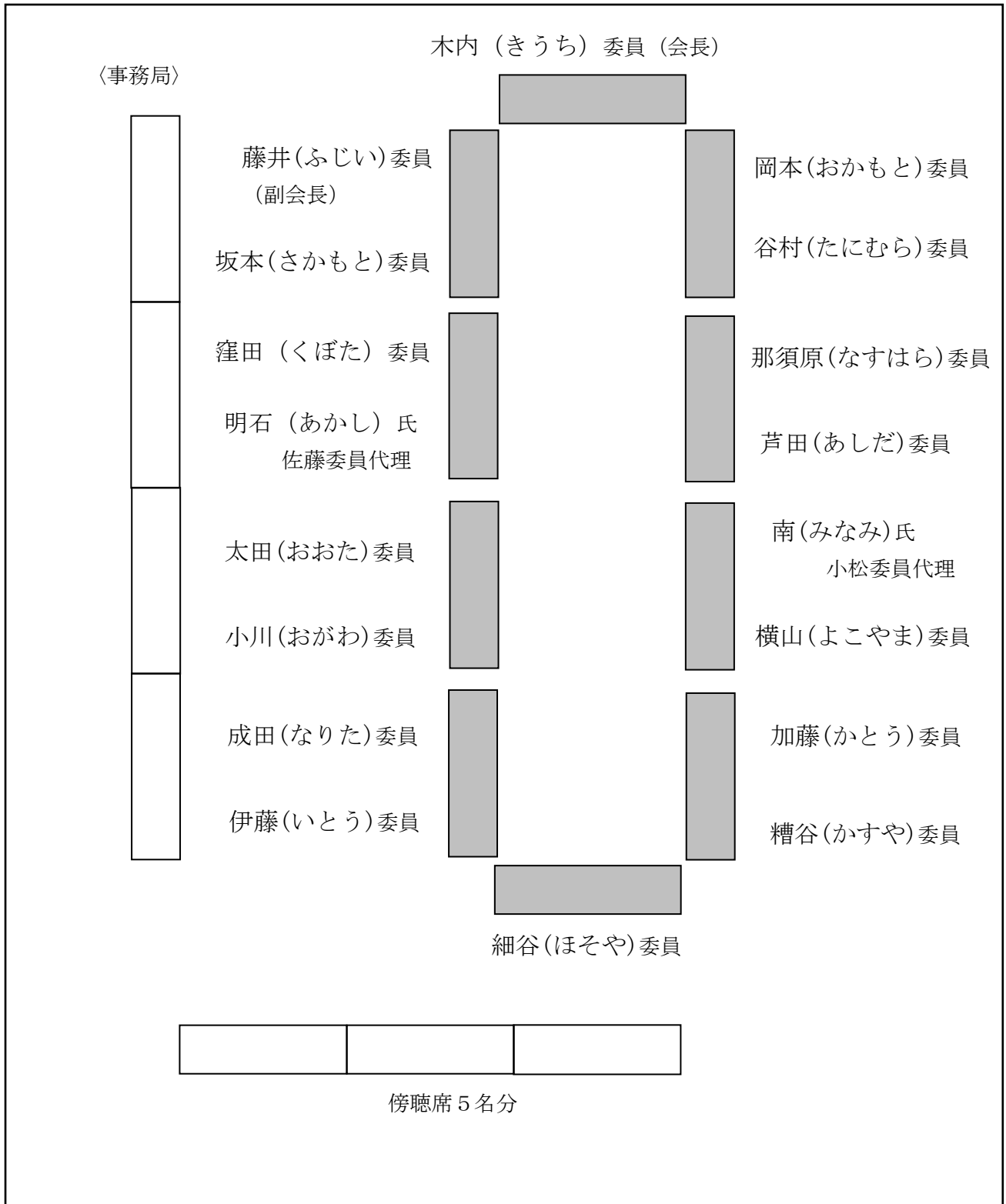
NO	区分	氏名	職名
1	1号委員	木内 健策	八千代市都市整備部長
2	2号委員	坂本 幸裕	京成バス株式会社営業部次長
3		窪田 智之	船橋新京成バス株式会社取締役営業部長
4		佐藤 克己	千葉内陸バス株式会社代表取締役社長
5		太田 英寿	ちばレインボーバス株式会社営業課長補佐
6		小川 光春	東洋バス株式会社取締役業務部長
7	3号委員	成田 斉	一般社団法人千葉県バス協会専務理事
8	4号委員	岡本 憲始	公募市民
9		谷村 勝	公募市民
10		那須原 和良	公募市民
11		芦田 文夫	公募市民
12	5号委員	高橋 直人	関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官
13	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4回八千代市地域公共交通会議 座席表

日時：令和6年3月14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(案)に寄せられた意見一覧(市民意見)

資料1

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
1	2	P1(2)計画の位置づけについて 本計画は令和6年度から5か年計画であり、国(国土交通省)の考え方として地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)が制定され、令和5年11月時点で893件の地域公共交通計画と88件の特定事業計画の国土交通大臣の認定(県下でも佐倉市、千葉市、流山市等)がされており、本市がスタートとする八千代市地域公共交通計画【素案】は遅くありませんか。法律制定後から約17年後経過後に作った考え方を冒頭に説明をして頂くと全体像の考え方を知る上で参考になります。考え方等があれば記載をして頂きたい。	P1「(1)背景・目的」にも記載しておりますが、本市の公共交通は、一定程度発達した状況であったため、公共施設循環バスの運行など、個別の交通施策により、公共交通を補完しておりました。 しかしながら、そうした施策が利用者数の低迷等の理由により、廃止・縮小となったことから、代替的な施策のニーズがあったこと、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域公共交通計画の策定が各自治体の努力義務とされたこと等を受け、改めて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、策定に着手した経緯がございますので、ご理解ください。	
2	3	P3の(5)国が示す地域公共交通の方向性について ■「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者による具体的な検討の方向性」の枠内に記載されている内容が行政に対して反対又は異論を挟んだ地域等には支援をしないニュアンスと解釈される。行政サービスは地域及び住民に対して均一と考えるのが基本である。従って、項番①②③のタイトルのみにする考え方はありませんか。又、有識者との会議議事録(具体的な結論及びその結論に対する配布資料)を巻末等に記載をして頂きたい。	ご指摘の内容につきましては、「行政に対して反対又は異論を挟んだ地域等には支援をしないニュアンスと解釈され」るものとはとらえておりません。タイトルのみでは具体的な内容が伝わりづらいことから、この項目につきましては素案のとおりとさせていただきます。また、当該検討会の議事録等につきましては、国が下記URLにて公開しておりますので、本計画には記載いたしません。 https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000183.html	
3	19-22	P19～P22の■市内公共交通の運行状況(令和5(2023)年12月時点)について記載されている便数の、5(小数点以下の数字)の意味は2日に1便運行する意味ですか。定義を記載して頂きたい。	往復の運行がある系統につきましては平均値を算出しているため、小数点以下の数値が出ている便があります。 計画内に追記いたします。	説明追記
4	24	P24の(3)路線バス■路線バス年間利用者について 最新データとして令和4年度9,233千人を1日の利用者(365日で除算)すると約25,300人となり、さらに人口で除算すると約0.12人(1,000人に対して12人利用)となったがこの数字は近隣市と比較状況として多いか少ないか平均並みか分れば教えて頂きたい。	近隣市が公開している路線バス利用者データで、直近の年度のものが把握できないため、ご要望の数値について算出は難しいものとなっております。	
5	25	P25の(4)コミュニティバス(八千代台コース)について 令和4年度の年間利用者数(54,216人)、収支率50.9%、業務委託料8,464千円の関係性を分かり易く記載をして頂きたい。 例えば(仮定)、年間利用者数54,216人×大人運賃170円(広告収入等も加味)＝9,216.72千円は業務委託料を超えており、行政側の負担額以上の収入となり、行政側の負担はない事になりませんか、考え方等を記載をして頂きたい	業務委託料は運行経費から運賃収入を差し引いた金額となっております。 計画内に追記いたします。	説明追記

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
6	30	P30の(8)その他送迎サービスについて 行政側のサービスとして基本的に毎日運行しているふれあいプラザへの送迎サービスが記載されておられません。年間利用者数及び本市として発生した費用についても記載をして頂きたい。 又、市内で良く見かける私立中学校・高等学校・大学の学校法人が運営している送迎についても記載をして頂きたい。	P30(7)通学支援バス及び(8)その他の送迎サービスにつきましては、特定の目的のために運行される交通サービスであり、地域公共交通とは位置づけられません。参考として概要を記載しています。そのため、本計画上は年間利用者数や費用についての記載はしないものといたします。ふれあいプラザの送迎サービスについては、(8)その他送迎サービスに通学支援バスと同様の概要を追記いたします。また、私立校の送迎バスにつきましては、すべてを市で把握しておりませんので、P30(7)通学支援バスにおける記載のとおりとさせていただきます。	ふれあいプラザ送迎バスについて追記
7	31	P31の(1)八千代市第5次総合計画の枠内■公共交通関連項目について記載されている(3)バス輸送等の充実①バス等の移動手段の充実は、過去から現在まで特定の民間会社がバスの時刻表を改訂するたびに路線の廃止及び便数の削減が図られ充実ではなく悪化を招いている。市民の足を守るべき行政側の考え方としてバス会社に補助金等でバス路線の廃止及び便数削減対策として実施している内容等があれば記載をして頂きたい。 又、(3)の②コミュニティバスの運行については、現在、八千代台地区を運行しているが他地区にも八千代台地区と同じようにサービス(運行)を図る条件等(最終的には収支状況と考えますが、運行条件としての収支状況等)があれば記載をして頂きたい。	現在、補助金等によるバス路線の廃止及び便数削減対策は実施しておりませんが、路線廃止や減便については、事業者との協議を通して、対策を検討し、可能な限り既存の路線・便数を維持してまいりたいと考えております。 また、現在、新たなコミュニティバスの運行については検討しておりませんが、八千代台地区につきましては、収支率35%を運行継続の目安としておりますので、ご理解ください。	
8	31	P31の(1)八千代市第5次総合計画の枠内■公共交通関連項目について(4)駅前広場の整備の①と②に記載されている利便性の向上とか整備の具体的な内容を記載をして頂きたい。 例えば、過去に発生した八千代台西口から東洋バスを利用しているが狭いロータリに市民・一般車・路線バスが混在しており、路線バスの乗り場が動線の確保(影響)や旧八千代台公共センターの解体工事の関係で乗場の変更等発生したが、枠内に記載されている内容は今後(旧八千代台公共センターの跡地に新たな建築物等を構築する場合は利用者等の利便性確保の観点から乗り場変更無し(利用者のたらい回し)となりますか。考え方等があれば記載をして頂きたい。	P72「①上屋やベンチの設置等、主要な交通結節点における待合空間の整備」として事業内容を示しております。 また、駅前広場の整備の検討に際しましては、公共交通の利便性確保を考慮いたしますが、既存バス乗り場の変更が発生するかどうかは現時点では未定となっております。	
9	32	P32の(2)八千代市都市マスタープランについて記載されている「策定時期」「目標年度」は、約20年度先であり遠い将来の目標も必要ですが、本計画は5か年計画であり、5か年計画の中で実現可能な内容も記載をして頂きたい。例えば、5か年計画の中で一部の自転車専用レーンの構築も候補として考えられますが、あれば記載をして頂きたい。	P67以降の「(2)実施事業の内容」に、計画期間内に実施又は検討する事業を記載しておりますのでご参照ください。	

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
10	61	住民の高齢化を認識して頂いていることは評価します。 行政は、八千代市を南部北部と表現していますね。 公共交通の便利さは南部に片寄っている、改善はまず北部優先と伺ったことがあります。実際には南部はURなど集合住宅が多く、部屋数も少なく狭いことから核家族世帯が多く、しかも高齢化で独居老人が増えています。外出も自分で考えねばならず、最近のバスの路線廃止、本数現象で乗り継ぎなどの不便を抱えています。私も市役所や福祉センターへ団地→八千代台と乗り継ぎ、時間帯によっては一時間以上かかります。10年前まで運行していたぐるっと号の復活を望みます。他市ではコミュニティバスが運行されていますが、どこもいわゆる赤字です。行政が「利益」を口にする時は市民生活の破綻を招くのではないのでしょうか。大げさな言い方かもしれませんが、国の「軍拡優先・福祉・教育ないがしろ」が悪いお手本ではないのでしょうか。	南部地域において、路線バスの乗り継ぎ等でご不便を感じられる方がいらっしゃることは認識しておりますが、まずは公共交通空白地域が多くなっている北部地域への対策を検討していきたいと考えております。 また、事業実施にあたって収支率等を考慮するのは、その事業が持続可能かを検討しているためであり、利益を追及しているわけではないことをご理解いただければと思います。	
11	63	八千代市地域公共交通計画の方針(目標)は 1市民の誰もが、不便を感じず多方面へのアクセスができ、安心して利用できる公共交通ネットワークの構築を目指す。 2福祉分野と連携し 3補完交通の導入を検討 などを定めていますが、既存の交通手段を列記するのみで、具体的方策が見えません。	具体的な方策といたしましては、P67～77に「(2)実施事業の内容」として記載しておりますので、ご参照ください。	
12	67	鉄道について。まず東葉高速鉄道の運賃が高すぎます。市議会でも何回もとりあげられましたが、市の対応がはがゆくてなりません。膨大な利息を抱えているからと聞きますが、無利子につけかえられないのですか。市長は「株主だから経営者の立場だ」と答弁にならぬような発言でした。市民の暮らしを守るべき市長の言葉とは思えません。市民あつての市長だということをお忘れなく、と言いたいです。(千葉市では京葉線通勤快速便の減便に利用者から不満が寄せられ市長がJRに申し入れしたそうですね。八千代市長も市民の声を聞いて下さい。) 京成電鉄はホームドア設置をすすめているとか。しかし、駅員がホームにいない時間帯はやはり不安です。安全のためにもぜひ駅員の配置をお願いします。	東葉高速鉄道は、多額の長期有利子負債を抱えて開業したことから、他の路線よりも割高な運賃設定となっており、その長期債務の元利償還が会社の経営を大きく圧迫する一方、今後の金利動向によって経営が左右される厳しい経営状況にあります。 運賃設定については、会社の経営判断に委ねざるを得ない部分もありますが、まずはこのような経営状況を改善することが重要であり、経営安定化に向けて、国による支援が不可欠であると考えられることから、令和5年3月に、千葉県副知事、船橋市長とともに、国土交通省を訪れ、東葉高速鉄道への抜本的な支援策の検討を要望いたしました。 また、これまでの東葉高速鉄道の取締役会において、通学定期の割引率引き上げを求める市議会の決議、運賃値下げを求める沿線住民の要望なども含め、八千代市長から繰り返し発言しており、今後も利用者数の増加など会社にとってもメリットが見込まれる点を主張しつつ、働きかけを継続してまいります。 なお、いただいたご意見につきましては、公共交通事業者と共有させていただきま	

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
13	68	<p>P68既存バス路線の維持及び利用促進ですが、既存バス会社がそれぞれバラバラの運行なので関連事業者との協議の場の設定などで、各種バス会社が集まり、乗り継ぎ時刻の話し合いをしてみたらどうでしょうか？</p> <p>乗り継ぎの悪さが不便という声もアンケートでは多々ありましたので。これもまず地元住民の不便の声を集めてから考えるのがいいでしょう。</p> <p>AIを使えば最適化もできるかもしれません。</p> <p>問題はそれが独禁法に引っかかるかもしれないという事。</p> <p>しかし2020年法改正により独占禁止法の対象外とすることが国会で可決・成立しました。</p> <p>これにより、乗合バス事業の「共同経営」が可能になるといいます。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、公共交通事業者と共有させていただきます。</p>	
14	69	<p>バスの運転手不足は、八千代市に限らず全国的な問題(2024年4月からの働き方改革の一環と考えられる)である。本市が高齢者を含む市民の足を確保するために可及的、速やかに考えている施策(バスの運転手確保の観点から)等あれば記載をして頂きたい。</p>	<p>P69「③運転手不足への対応」として事業を記載しており、現時点での具体的施策としてはバスやタクシー運転手の合同就職説明会等の求人活動への後援・共催を予定しております。</p>	
15	69	<p>バス会社の人員問題ですが、まず雇用体系を変えてみては？</p> <p>バスの不人気はまずシフトが始発から週末まで幅広く、朝早い、夜遅いが組み合わさっているので生活リズムがとりづらく、敬遠する人も多くいます。朝早くは朝早くだけの人、夜だけの人、昼間だけの人、9時～4時までの主婦枠など多様性に富んだ採用方法がなければ今までのような長時間労働だけの雇用体系では誰もやりません。</p> <p>長時間労働をもっと細切れにすべきです。管理が大変ならAIに予定を組んでもらったらどうでしょうか？そういうAI配車ソフトはありますよ。</p> <p>めんどくさいからやらないで会社がつぶれるのを選ぶか？細切れ採用を取り入れて生き残るか？どちらを選びますか？という話。</p> <p>介護の世界でも仕事自体を細切れにしている施設もありますよ。</p> <p>食事食べさすだけの係とか細切れにして勤務時間も細切れやその人の生活に合うようにすることにより体の負担が少なくなり、やる人が増えるそうですよ。</p> <p>一見めんどくさいように見えますが急がばまわれです。</p> <p>土建業界ではもはやいくらお金をつんでも職人や労働者が集まらなくなってきてます。要はお金じゃないという価値観も増えてきているという事です。</p> <p>お金はそこそこでいいから体の負担が少ない仕事や余暇の時間が欲しいなど。</p> <p>ライフワークバランス重視の若者が増え始めたという価値観にもう少しバス会社は寄り添うべきです。経営難でお金が出せないならせめて時間の自由度をあげてみてはどうでしょうか？色々な勤務時間の雇用を目指すべきかと思えます。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、公共交通事業者と共有させていただきます。</p>	
16	69	<p>民間バス会社、タクシー会社の運転手不足、乗客減少、ガソリン代高騰などによる経営悪化は一自治体で解決できるものではないと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、公共交通事業者と共有させていただきます。</p>	

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
17	70	P70 千葉市と連携した北部循環線(花まる号)の維持ですがこれはデマンドバスやデマンドタクシーがない地域での試みとしては良い例かと思えます。地元住民の声を聞く場が八千代市は少ないのかもしれませんが。1~2回のワークショップではなかなか聞き取りが難しいかと思いました。この事例は何回も試行錯誤住民と一緒に話し合いが行われており、こうした住民の声を聞いていく事も大切かと思いました。こうした声をAIに入力し最適化ができないか?聞いてみるのもいいかもしれません。	いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。	
18	71	P71「公共交通の利用促進」内にノーマイカーデーの実施等を検討すると記されているが、具体的にどのようにして市民にそれへの賛同と参加を促すつもりなのかをお聞きしたい。ノーマイカーデー自体は持続可能な社会づくりにも貢献するもので大変良い取り組みと考える一方、たとえそれが実施されたとしても、市民が特に参加することにメリット(得)を感じず参加する者の人数が少なければ、大きな効果は見込めない。むしろ、毎日車通勤をしている人などから見ればただ通勤時間が長くなるだけであり、それらの人のうち「環境に優しいから」と言う理由だけで不便な選択肢を選ぶ人はほとんど居ないだろう。より多くの市民が参加に前向きになれるよう、例えばスタンプ制度(ノーマイカーデーに公共交通を利用することでスタンプが押され、一定数のスタンプが貯まると商品券等と交換できる制度など;詳細は要検討)を導入するなど、グリーンな取り組みをする者が得をする社会の構築をこの機会に少しでも進めて頂きたい。	ノーマイカーデーの実施等にあたりましては、ご意見を参考に啓発を検討してまいります。	
19	72,77	P72 ①上屋やベンチの設置等、主要な交通結節点における待合空間の整備ですが、これは言うまでもなく、なるべく風よけ部分が多いと助かります。バス停サイネージという液晶ディスプレイ型のデジタルサイネージというパターンもありでしょう。リアルタイムな広告が流せますし、多種多様な企業の広告主を集められます。市の選挙のお知らせなどもできますし、待ち時間で暇にならないかもしれませんね。多言語でのディスプレイも可能で、外国人労働者への働きかけなどもできます。外国人が労働問題110番的な番号や機関を表示するなどこれから増え行く外国人労働者への対策にもなります。観光地では外国人客相手ですが八千代市の場合労働者となりました。北部は歴史も豊かなのでそのショートムービーを流すのも郷土愛をはぐくませるものとなるかもしれませんね。バス停がおしゃれなだけでも乗る人は増えるかもしれません。横浜市などはでかかど横浜ベイスターズの宣伝をしており、さすが横浜市だな!!と一発でわかるような演出が印象的でした。それだけで何かおしゃれだな~と感じましたが。。。	いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。	
20	72	バス停に屋根とベンチの設置をすすめて下さい。バス会社だけの責任にせず、市からも援助して下さい。本数も減って待ち時間が長くなっているのです。狭いところもありますが、できる限りご尽力をお願いいたします。	いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。	

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
21	73	<p>P73の地域拠点(八千代カルチャータウン地区)における機能整備ですが、バス会社だけでなく住民の声や東京成徳大学の学生にも意見を聞いてみてはどうでしょうか？</p> <p>北部の交通難の場所にまさに東京成徳大学や秀明大学の学生たちは毎日通っているのですから何が不便でどうしたらいいか？よくわかってるはずですよ。</p> <p>お年寄り目線もいいですが、アンケートでは意外と若者層で交通手段がなければ出かけないという答えもあり、じゃあ逆に便利ならでるのね？という話になります。バス利用は交通困難者のお年寄りだけの喚起では収益はなかなか難しいのでこうした若者らがどうしたらバスに乗りますか？どうしたらバスに乗り八千代市北部に行こうと思えますか？と聞いてみてはどうでしょうか？</p> <p>若者目線ならではのアイデアが出てくるかもしれませんね。</p> <p>またカルチャータウンだけでなく、大学町などの北部も考えるべきでしょう。北部はいずれにしろ陸の孤島な場所が多く、南下しようとするとう不便地域です。しかし北上しようと考えると印西市がすぐ近くにあり、東葉高速よりかは安い北総鉄道の駅千葉ニュータウンや印西牧の原などが視野にあり、渋滞する時間はむしろそちらに行くのがすいてるかもしれませんね。</p> <p>現在印西市の駅に通じるバス路線はなく、以前のように緑が丘～千葉ニュータウン中央路線に近い路線も視野に入れてみてはどうでしょうか？</p> <p>交通問題はもはや一つの市だけで考える時代ではないかと思えます。印西市とも提携協議してみてはどうでしょうか？</p> <p>秀明大や東京成徳大の学生がちょっと印西のイオンで遊んでから帰るというパターンもでてくるかもしれませんよ。</p> <p>バス問題はいかに利用者を増やして存続させるか？が鍵となります。それをいうなら上高野地域から佐倉市のイオンに通じるルートも考慮が必要かもしれませんね。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。</p>	
22	74	<p>P74 移動支援事業の継続及びサービスの見直しの検討ですがうちの親いわく、タクシーは高いのでやすいバスを使うとの話です。勝田台～悠久の里くらいまではですので車を乗らなくなった人でもまだまだ歩ける人はバスを使用する傾向にあり、高すぎるタクシーはいくらタクシー券があっても使いにくいとの話です。ならばタクシー券を同額のバス補助券に変えられるようにしてはどうでしょうか？その際バス補助券は電子でも紙でも発行できるようにしては？</p> <p>運転が不安で車を手放したがまだまだ動ける人はいます。</p> <p>そして、高齢者運転免許証自主返納ですが、ここまでに踏み切る人は今後少ないかもしれません。今は免許返納が流行ってますがやはり車がないと不便という不安から車はないがいざという時の為に返上しない人は多々います。うちの親も車を手放しましたが、不安から免許の更新をしたそうです。やはり便利さには勝てないようで、不便という噂が今後お年寄りの間で話されてくると、免許返納どころか、やっぱり車は手放せないという結論が蔓延する可能性があります。</p> <p>そういった事にならない為には安くて便利な公共交通が必要でしょう。</p> <p>交通弱者対策の交通網は福祉の感覚として採算が悪くても市が支えるくらいの施策でいかないとだめでしょう。</p> <p>一番悪いのは引きこもりに近くなり運動ができない、散歩や買い物の回数がへるという事で、介護が必要となり、更なる市の負担が出る事。</p> <p>その費用と公共交通の維持費を天秤にかけてどちらがいいのか？</p> <p>よくよく考えて補助なりをすべきかと思えます。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、担当部局と共有し、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。</p>	

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
23	75	<p>徳島市は人工知能(AI)を活用した予約制の乗合システム「AIデマンド交通」の実証実験にいたっています。乗合だけでなく、コミュニティバスの最適ルートもこれで発見できるのでは？</p> <p>こうしたAIなどでの最適化は最近八千代市にできたDX推進チームの大きなプロジェクトの一つとして課を横断的にまたぎやるのはどうでしょうか？</p> <p>5年しかないからやらないではなく、5年もあるからやろう！！という気でないと10年たっても20年たってもできません。</p> <p>5年計画だからといって完結しなくてははいけないわけではありません。</p> <p>良い計画⇒実施で実施中なら数年のびても完結すべきです。</p> <p>5年たつてなんの見通しもないなら話は別ですが。。</p> <p>年数にとらわれずあくまでも5年は目安としてやってみてはどうでしょうか？</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。</p>	
24	75	<p>P75 グリーンスローモビリティですがこれは団地内が有効でしょう。</p> <p>窓がないパターンがよく見られますが、遅いので冬は寒い時間が続く事が予想されます。カバーのついたパターンもあるので一考を！！</p> <p>高津団地内などバス停までが遠い所はこうした手段でバス停やコンビニまで行く巡回に近いパターンはありかもしれませんね。</p> <p>高津団地のリブレ京成がつぶれ、スーパーは296号沿いまでいかないとなくなりました。リブレ京成跡地にコンビニを！！という声も議会で聞きますね。コンビニを作るのが無理ならスローモビリティを実験的にやり、団地内⇒バス停⇒296号沿いのスーパーまでの便などをだす手はあります。</p> <p>各団地でデマンドタクシーがいいとかスローモビリティがいいとかきちんと意見を聞く必要はありますね。</p> <p>これをデマンド方式で客が来たら巡回させるなど効率的な運用が考えられます。将来的には自動運転になるのでしょうか。。</p> <p>高津団地あたりは団地だけでなく奥にはローズタウンもあり、あのあたりからバス停までは非常に遠いです。その辺りまで考えてもいいかもしれませんね。</p> <p>MaaSですがこれもすぐにやってもらいたいです。</p> <p>八千代市のDX推進チームで考えられませんか？</p> <p>スピード感をもって取り組むのがDXです。民間人技術者も入れるのですから民間的な速さで進むかもしれませんよ？一考の価値はあるかと思えます。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。</p>	
25	75	<p>花見川団地では無人のモビリティの社会実験を実施済みです。</p> <p>情報収集をしてください。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。</p>	

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
26	76	<p>八千代市は、都市再生機構(独立行政法人)(UR都市機構)の団地(高津、村上、米本)を多く抱え、特に八千代市北部に位置する約3,000戸を有する米本団地に居住する住民の方は、今後、さらなる高齢化が見込まれる中、地域住民の足は限られています。このような状況下の打開策として、弊社はデマンドタクシー(予約制乗合タクシー)活用をご提案したく存じます。デマンドタクシー活用のメリットは次の通りです。</p> <p>(メリット)</p> <p>1. ご自宅により近い場所に駐車できるタクシーの方が他の交通手段と比較すると利便性が高い。(特に足のご不自由な高齢者の方にとっては、足への負担がすくなくります。)</p> <p>2. ハイエースを活用したデマンドタクシーであれば、9人の方が乗降可能で、事前に予約制で、待ち時間の時間ロスや運賃等のコスト軽減にも繋がります。</p> <p>弊社は、来るべきデマンドタクシー需要に対応すべき、現在、車両および配車・運用システムの構築等、着実に準備を進めております。尚、デマンドタクシーの運行時間、運行ルート等に関しましては、貴都市計画課様のご計画、ご意向に準じ、実施する所存で御座います。</p>	<p>P76「①北部エリアにおける補完的移動手段の検討」において、阿蘇地域・睦地域等の北部エリアは、鉄道駅から離れており、バスの運行本数も少ないことから、補完的な交通手段について検討していくものとしております。デマンドタクシーの運行も補完的交通のひとつととらえておりますので、ご意見は今後具体的に施策を検討する際の参考とさせていただきます。</p>	
27	76	<p>P76 デマンドタクシーは今すぐにもでもやってもらいたいです。言うまでもなく。各団地で話し合い、デマンドタクシーがいいか？グリーンスローモビリティでバス停やコンビニまでがいいか、などその団地はなにがいいかを聞いてからやればいいのかと思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。</p>	
28	77	<p>P77の公共交通マップではなぜか日大と組んでやりますが、今回のパブコメはまさに普段から使用している人が参加すべき話で、こうした交通マップなんかも東京成徳大学や秀明大学の学生にやらせないのはなぜでしょうか？他のワークショップでも千葉大や日大ばかりでなぜ地元の大学生を使わないのでしょうか？コネやつての関係上なのはわからなくてもないですが、バスの地図やルートの話は普段から苦労してる学生たちに聞くのがいいと思いました。</p>	<p>日本大学理工学部船橋キャンパスには交通技術について総合的に研究する交通システム工学科があるため、ご協力をお願いしております。また、市内大学につきましても連携できることがないか検討してまいります。</p>	
29	—	<p>国はライドシェアに積極的なようですが、バス・タクシー会社の経営悪化を促進させるようなもので「公共交通計画」と矛盾しているように思います。安全が保障されないライドシェアに市からも反対を表明して頂きたいと思います。</p>	<p>ライドシェアサービスの導入につきましては、本市といたしましては、既存の公共交通への影響等も懸念されることから、国における動向を慎重に注視してまいりたいと考えております。</p>	
30	—	<p>子ども、障がい者、高齢者が安全に便利に移動できるよう、当事者の気持ちになっているいろいろな政策をすすめて下さるよう切にお願いいたします。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。</p>	

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
31	—	<p>八千代市内の交通体系は、市内駅へのアクセスが中心になっています。これは勤労者の足を確保するうえで必要です。</p> <p>一方、市内には高津団地、村上団地、米本団地などの大規模団地があります。これらの団地は高齢化が進み、自家用車などの移動手段を持たない方が多く住んでいます。また、これらの団地から市役所、市民会館、八千代医療センターへ直接行けるアクセスがありません。</p> <p>市民には「移動する権利」があります。行政には「移動手段を提供する義務」があります。高齢者の移動手段を提供することは、健康保持に寄与し、経済の活性化にもつながるものと考えます。</p> <p>市は、住民移動手段の確保、福祉の増進を考え、市内公共施設や医療センター、駅等を循環するコミュニティバスを走らせるべきと考えます。</p>	<p>コミュニティバスの運行については、既存の公共交通と競合しないこと、一定の利用者数が見込め、持続可能な運行計画となっていることが必要と考えられます。公共施設については、乗り継ぎや便数によってはご不便をおかけする場合もあるかと思いますが、既存の公共交通を利用することでおおむねアクセスできると認識しており、現時点では八千代台以外の地域で、上記の要件を満たすコミュニティバスの運行は難しいものと考えております。</p>	
32	—	<p>日頃の市政運営に感謝致します。</p> <p>計画案を拝見し、現状に対する分析はあると考えますが、市民の公共交通に対する要望をどう受け止め、市は、これからどのような対策、施策に取り組むのかが明確でなかったと思います。</p> <p>私は、大和田新田在住ですが、高津団地の近くに住んでいます。70代ですが、今まで、高津団地内のスーパーリブレ京成で買い物をしていましたが、今は八千代台リブレ、生協、イオンなどで買い物をしています。近くに「たいよう」「ベルク」も在りますが、アレルギー体質のため、国産品を求めなければならない為です。自転車を使っていて、車はありません。今はまだ元気ですが、団地の知り合いの方々は80代でもっと高齢です。車に乗っている方は、80代でも免許の返納ができず、買い物や病院への通院に車がかかせないと仰っています。</p> <p>また、折角、市民会館などでの文化的行事に参加したくても、直接バスで行くことができないために機会を逃がしています。バスで駅まで行き、電車、歩くと、市民会館までのアクセスが簡単ではありません。帰りの事を考えると、足が出なくなります。市民図書館にしても同様です。立派な図書館があっても活用できないのでは、もったいないですね。自家用車のない方、自転車が利用できない方は、もっと大変です。どうしても出掛ける、外出を控えてしまいます。八千代市でも、他市で取組まれているコミュニティバスが運行されれば、私も含め、皆さんが助かることでしょう。</p> <p>私は浦安で40年近く仕事をしており、20年前八千代市に転居しました。浦安でもコミュニティバスが運行されるようになって市民から歓迎されています。小型のバスで名前は「おさんぽバス」です。狭い道路を走り、大型バス路線は別の道です。15人位の定員でしょうか、いつも満席です。</p> <p>八千代市、都市計画課の皆さん、市民が何を要求しているかを把握し、施策に活かして下さい。市内をコミュニティバスが走るようになれば、私達高齢者の生活が豊かになり元気になるのではないのでしょうか。市民会館、図書館、道の駅、など市内の施設を利用し愉しめるのです。市民がそれらを活用することで、市内が活性化し、市の価値も高まります。</p> <p>八千代市は緑豊かで、空気、水も美味しくその上コミュニティバスが市内を走るようになれば、市の魅力が増します。</p> <p>公共交通計画案の中に、コミュニティバスを導入する案を是非、検討して下さい。そして、実りある計画案を作成して下さい。宜しく願いいたします。</p>	<p>コミュニティバスの運行については、既存の公共交通と競合しないこと、一定の利用者数が見込め、持続可能な運行計画となっていることが必要と考えられます。公共施設については、乗り継ぎや便数によってはご不便をおかけする場合もあるかと思いますが、既存の公共交通を利用することでおおむねアクセスできると認識しており、現時点では八千代台以外の地域で、上記の要件を満たすコミュニティバスの運行は難しいものと考えております。</p>	

No	関連ページ	意見(全文)	ご意見に対する市の考え方(案)	修正箇所・内容
33	—	八千代台駅近辺から幕張方面への公共交通アクセスがないことが利便性を損なっています。幕張方面はショッピングセンターなどが充実しており、交通ニーズは高いとみています。八千代市外になりますが、市町村間の広域連携をしていただいて、ぜひとも実現して頂きたいと思います。	いただいたご意見につきましては、今後、事業実施にあたっての参考とさせていただきます。	

八千代市地域公共交通計画 【案】

令和6年3月
八千代市

目次

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.....	23
(3)路線バス.....	24
(4)コミュニティバス(八千代台コース).....	25
(5)タクシー.....	27
(6)公共交通以外の移動支援サービス.....	27
(7)通学支援バス.....	30
(8)その他送迎サービス.....	30
4. 上位関連計画における地域公共交通の位置づけ	31
(1)八千代市第5次総合計画.....	31
(2)八千代市都市マスタープラン.....	32
5. 意向調査	33
(1)市民アンケート調査.....	33
(2)北部地域住民アンケート調査.....	45
(3)公共交通利用者アンケート調査.....	50
(4)交通事業者アンケート調査.....	56

6. 地域公共交通の課題	59
(1)現状把握に伴う課題の抽出.....	59
(2)課題の整理.....	60
7. 八千代市地域公共交通計画の方針(目標)	63
(1)方針(目標).....	63
(2)地域公共交通の機能分担.....	64
(3)将来ネットワークイメージ.....	65
8. 実施事業及び実施主体	66
(1)方針(目標)を踏まえた実施事業.....	66
(2)実施事業の内容.....	67
9. 計画の達成状況の評価	78
(1)評価指標.....	78
(2)計画の実施及び進行管理の体制.....	79
(3)PDCA サイクルによる推進.....	80
(4)評価方法及びスケジュール.....	81
用語集	82
付録	84
(1)八千代市地域公共交通会議における協議内容.....	84
(2)八千代市地域公共交通会議設置要綱.....	85
(3)八千代市地域公共交通会議委員名簿.....	88

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」の運行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、「ぐるっと号」は廃止となり、八千代台地域以外のコミュニティバス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、交通事業者の運転士不足及び高齢化、利用者数の減少等、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

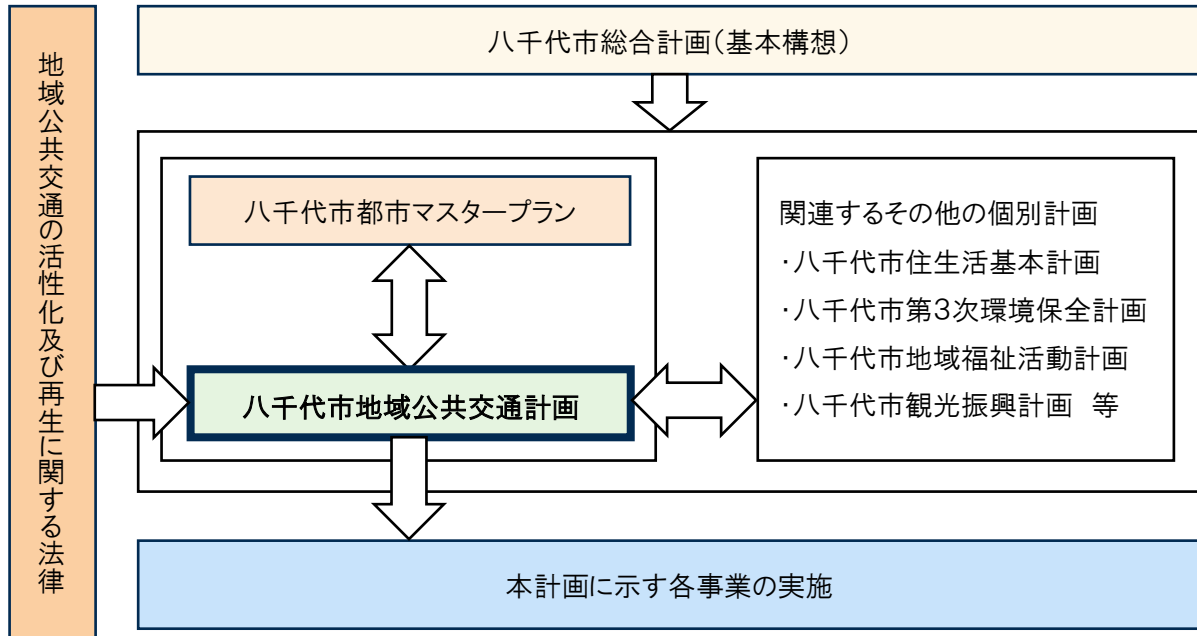
こうした背景のもと、社会情勢の変化及び市域全体の状況と地域の特性を踏まえ、地域の移動ニーズに応じた、利便性が高く持続可能な地域公共交通網を構築するため、本市の公共交通に関する今後の目標や施策の方向性を示すことを目的として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通のマスタープランとなる「八千代市地域公共交通計画」を策定するものです。



景観フォトコンテスト(新川遊歩道)

(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、おおむね5年ごとに更新を図ります。

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					----->																		
八千代市 都市マスタープラン	—————>																							
八千代市 地域公共交通計画	—————>					----->																		

※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、急速に進展する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、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、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

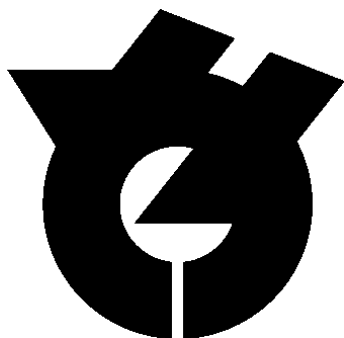
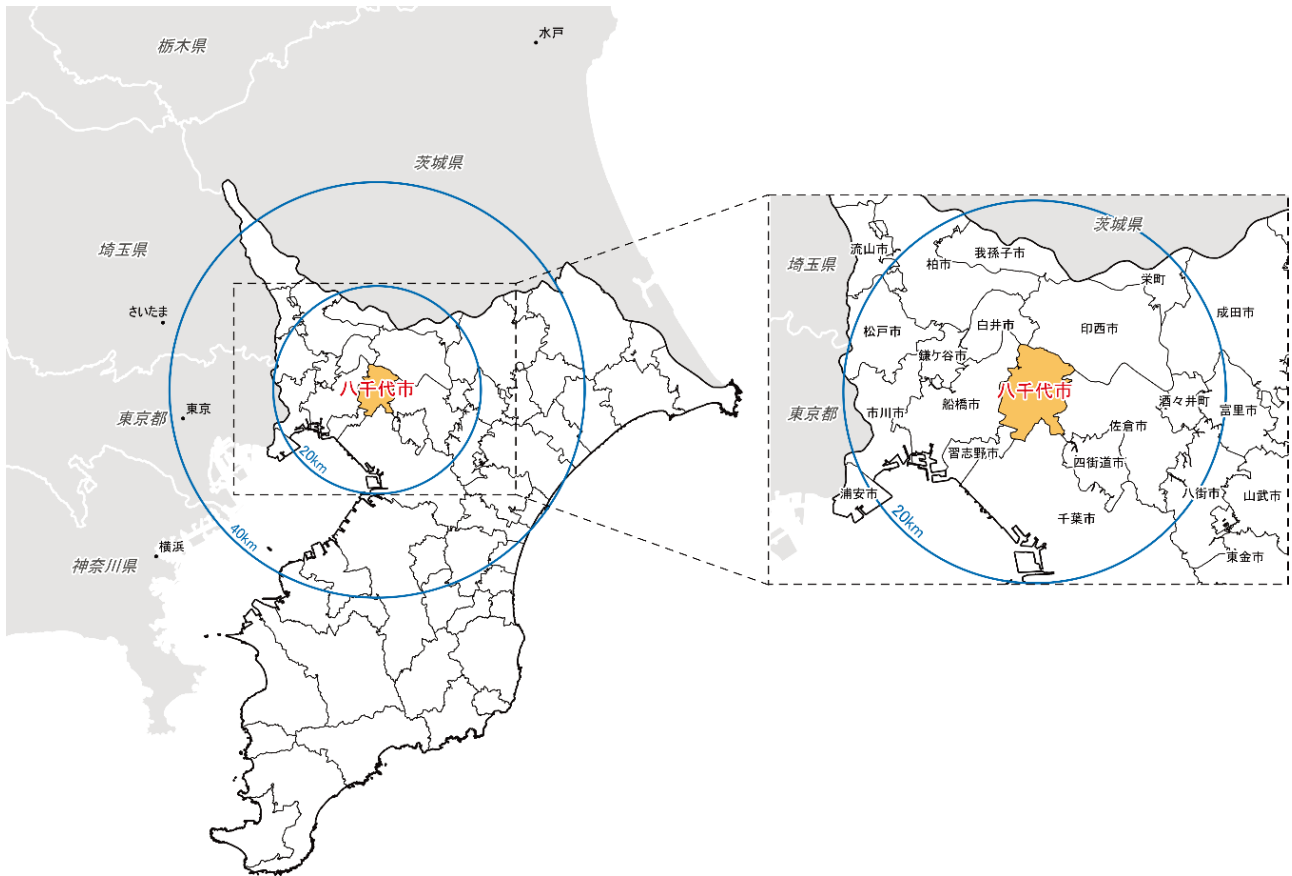
八千代市は、千葉県北西部の内陸に位置し、東京都心から約37km、成田国際空港から約26kmの距離にあり、東は佐倉市、西は船橋市、南は習志野市と千葉市、北は印西市と白井市に接しています。

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

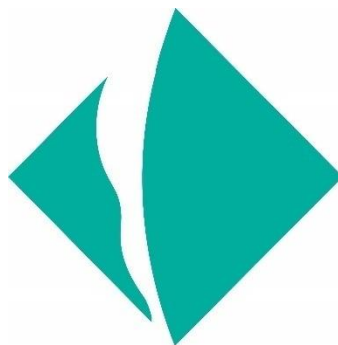
地勢は、標高5~30mのなだらかな台地が広がり、市域のほぼ中央を新川が南北に貫いています。

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、南北を国道16号が、東西を国道296号が貫いています。

■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」

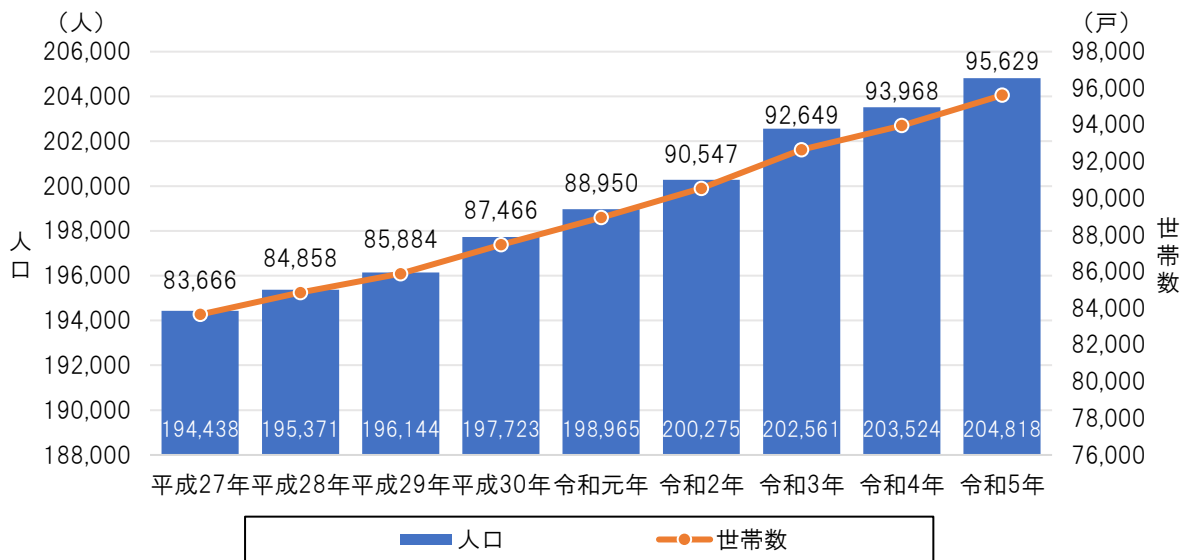
(2)人口及び世帯数

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11(2029)年にピークを迎え、その後、減少が見込まれています。

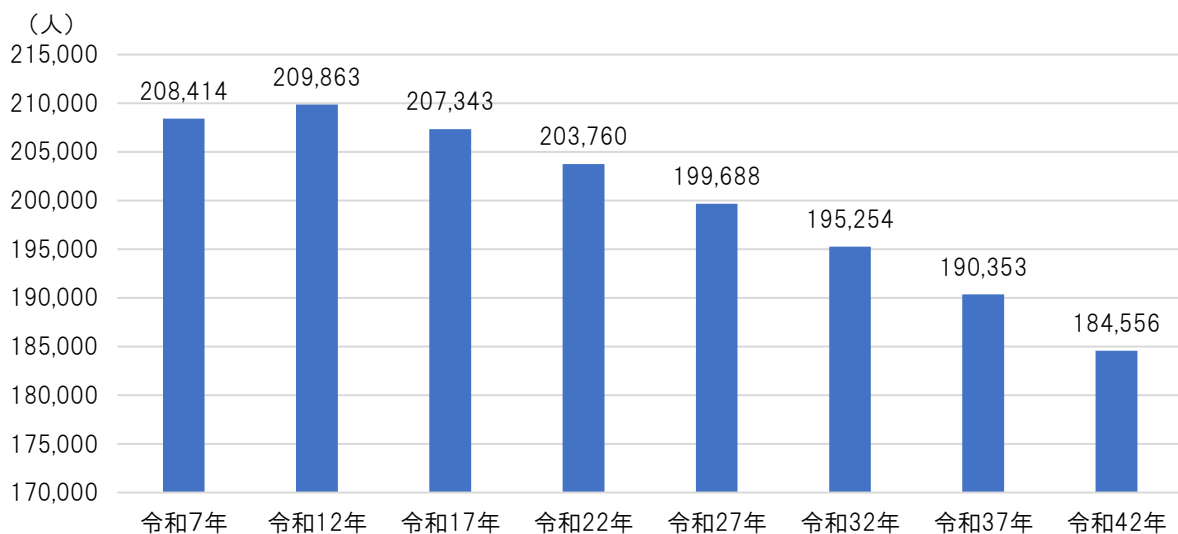
年齢3区分別人口割合の推移を見ると、老年人口は徐々に増加しているのに対して、年少人口は減少傾向にあり、将来人口推計によると今後更なる少子高齢化の進行が予想されます。一方で、千葉県全体や全国の高齢化率と比較すると、八千代市の高齢化率は低い傾向にあります。

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。

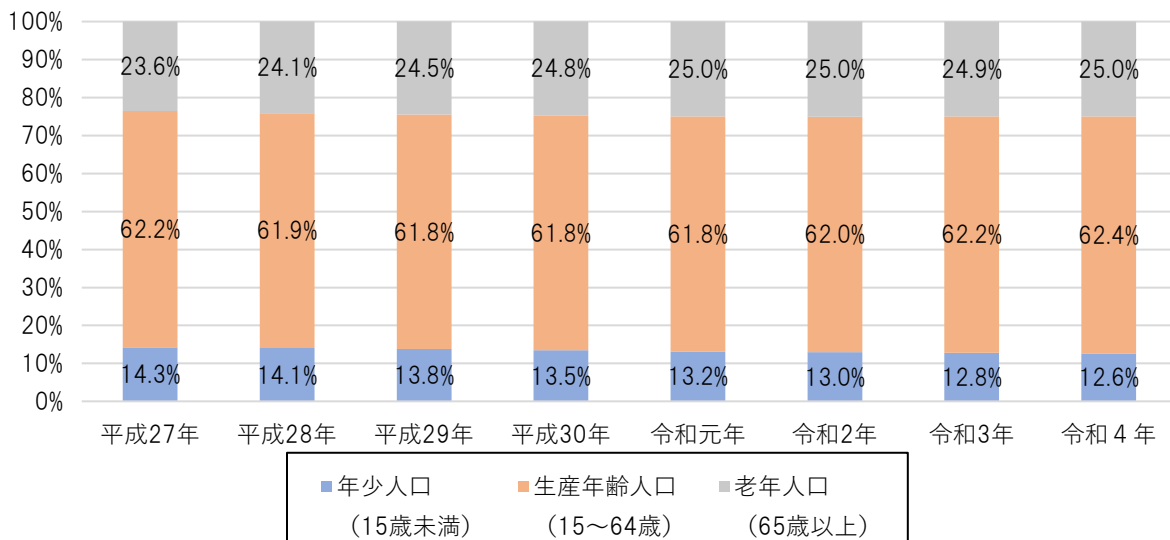
■人口・世帯数の推移（出典：八千代市統計）



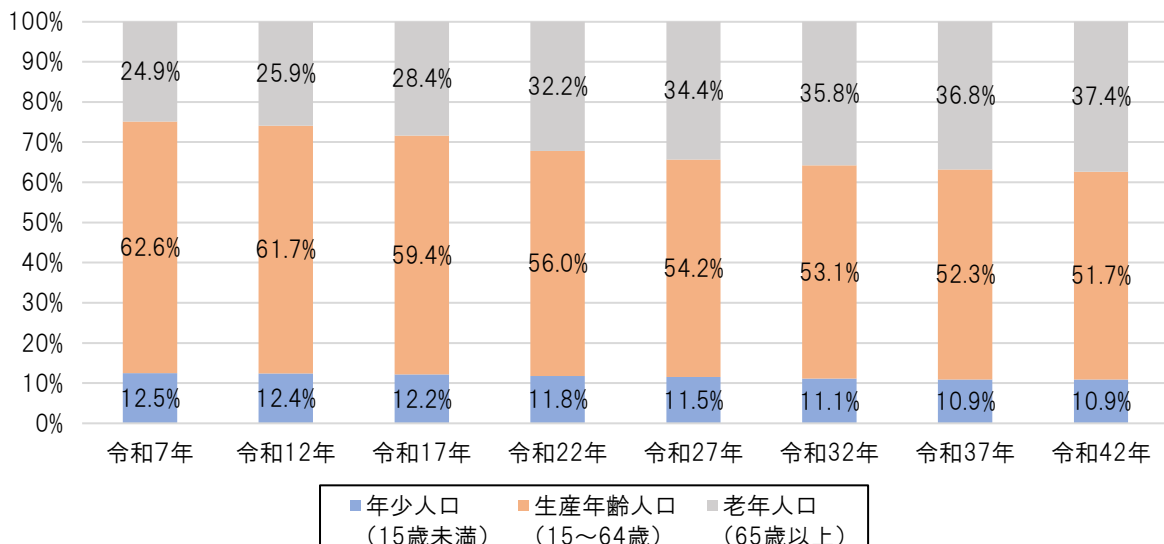
■総人口の将来人口推計（出典：八千代市人口ビジョン 令和5(2023)年3月）



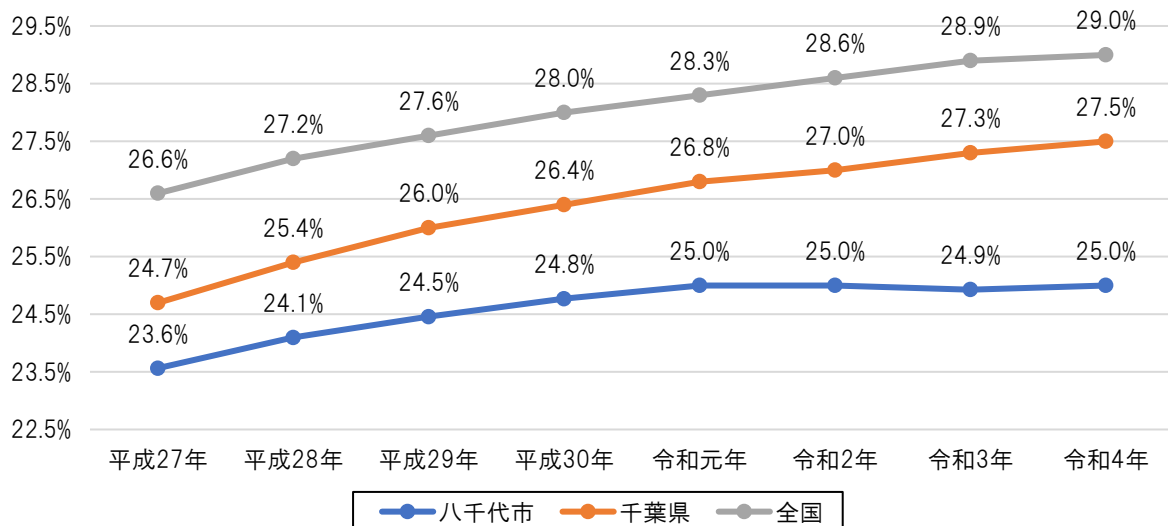
■年齢3区分別人口の推移（出典：「町丁別・年齢別人口集計表」）



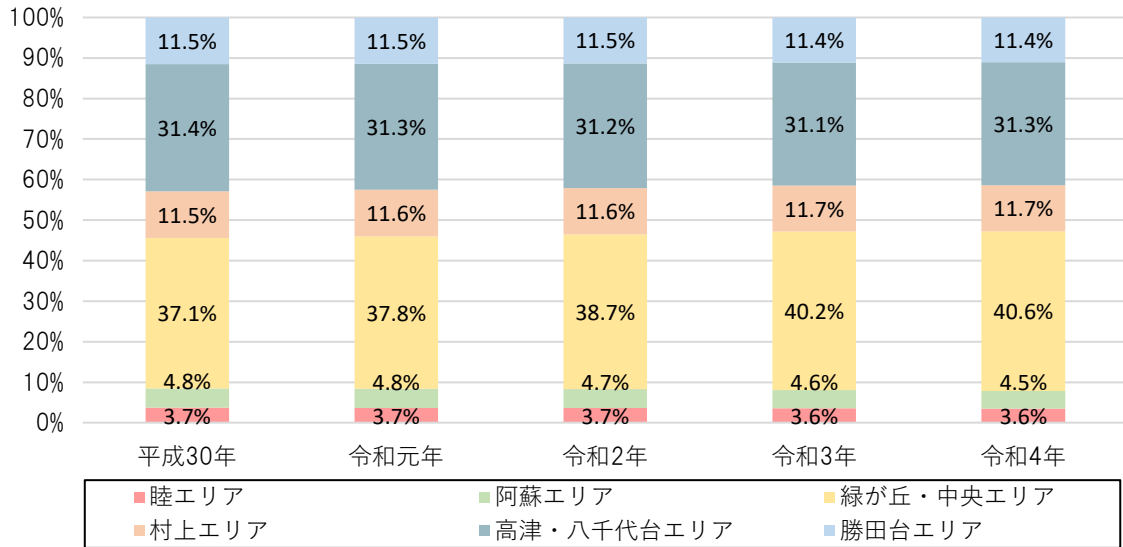
■将来人口推計の年齢3区分別構成割合（出典：八千代市人口ビジョン 令和5(2023)年3月）



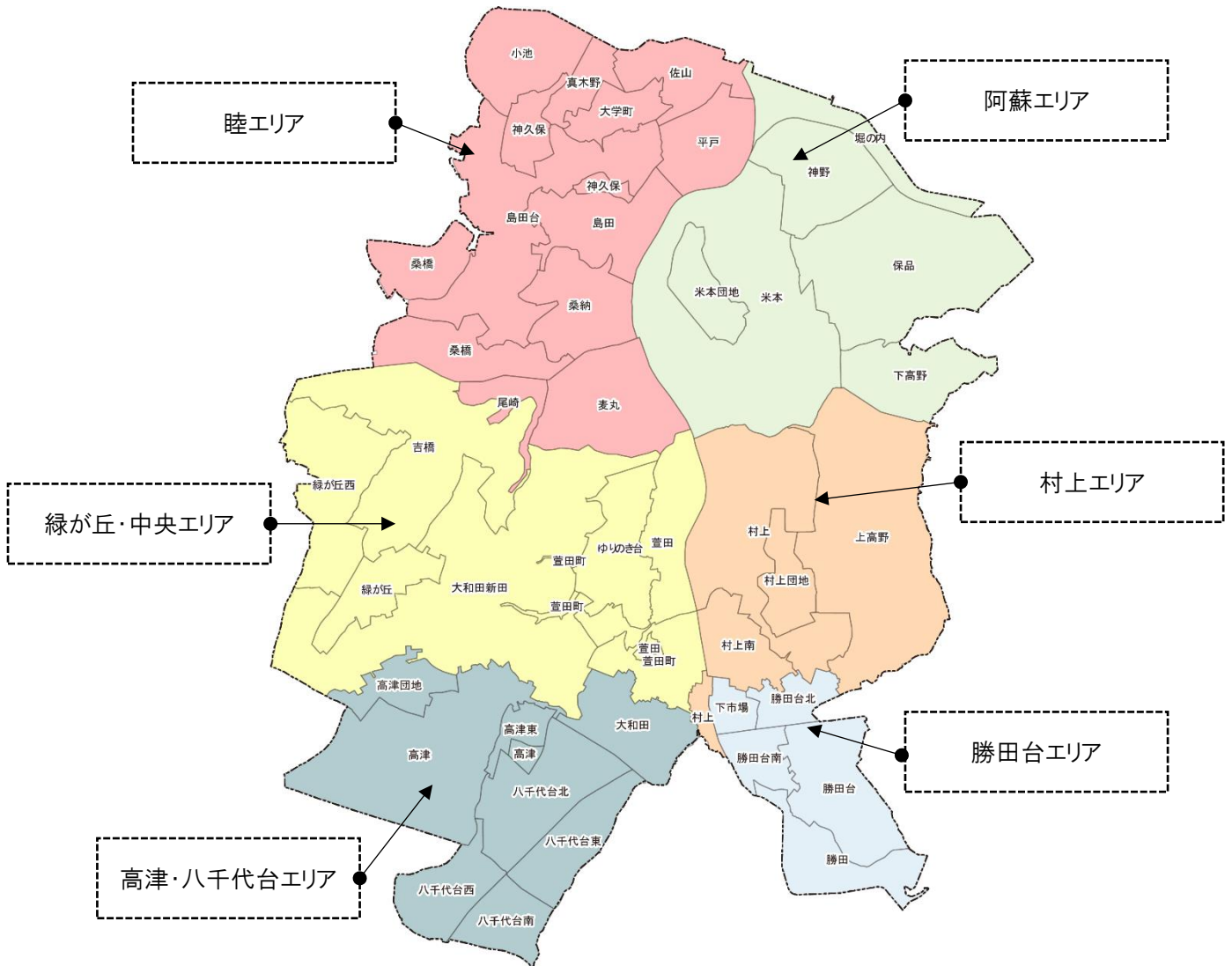
■高齢化率の推移（出典：「町丁別・年齢別人口集計表」，千葉県 HP，総務省統計局）



■エリア別人口(出典:八千代市統計)

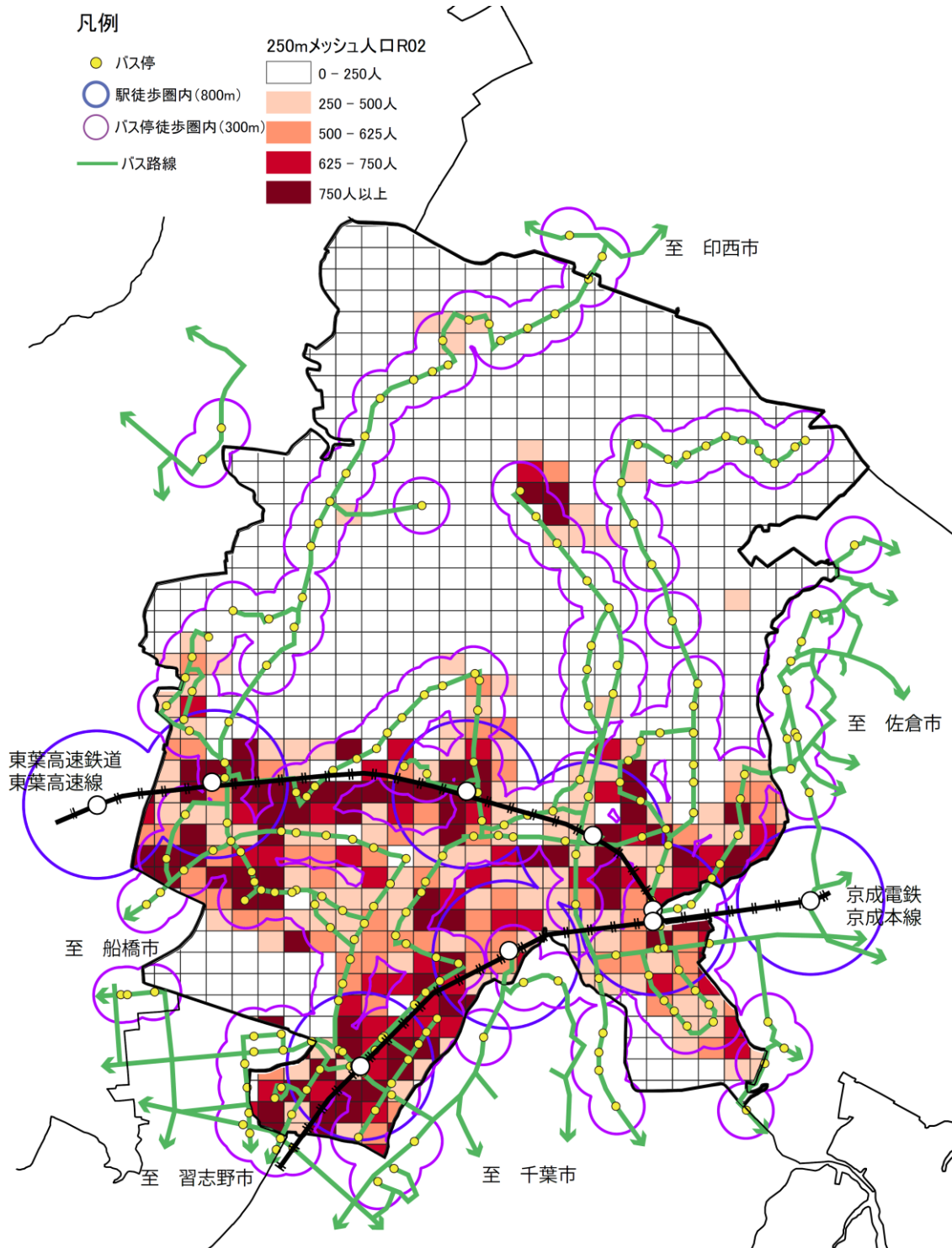


■エリア区分図



※上記は、本計画の策定にあたり、公共交通の現状を踏まえ、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)年国勢調査をもとに加除修正)



	市域全体		中央・南部	北部
	面積ベース	人口ベース	人口ベース	人口ベース
鉄道駅から800m及びバス停から300m	57.8%	91.3%	92.7%	61.9%
公共交通空白地域	42.2%	8.7%	7.3%	38.1%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

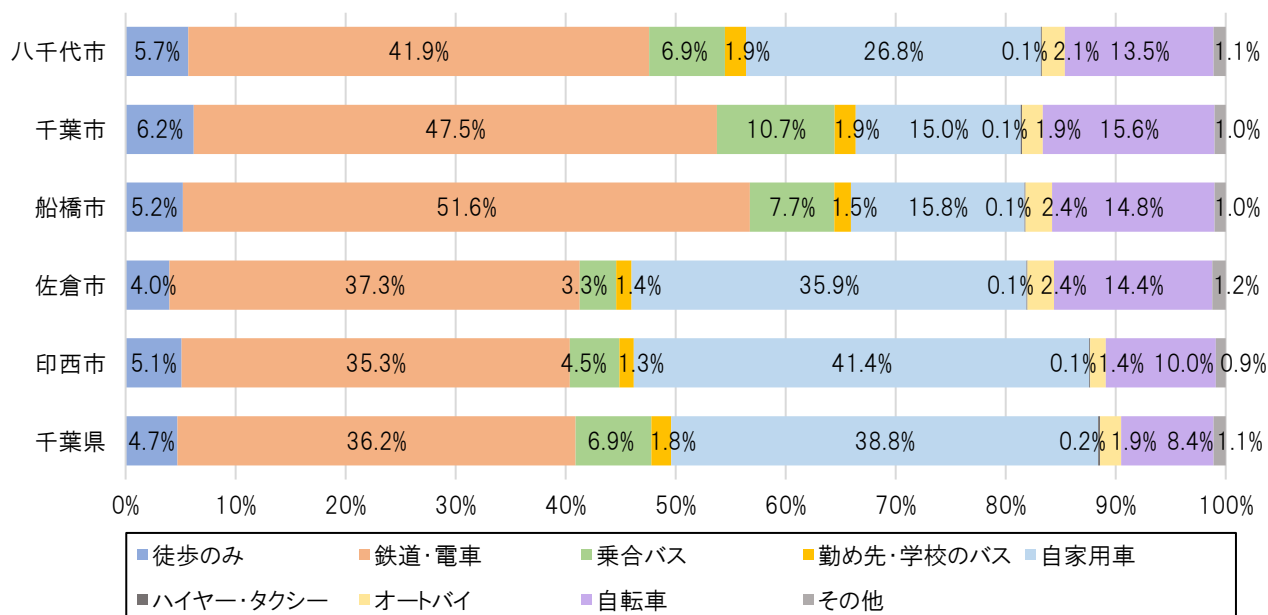
鉄道駅から半径800m, バス停から半径300mの円を描き, 国勢調査の250mメッシュ人口と重なる割合を算出。

※中央・南部は前ページのエリア区分図に示した緑が丘・中央エリア, 村上エリア, 高津・八千代台エリア, 勝田台エリアを指し, 北部は睦エリア・阿蘇エリアを指します。

(3)利用交通手段

八千代市民の利用交通手段は、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5.7ポイント高くなっていますが、船橋市と比較すると9.7ポイント低くなっています。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、千葉県と比較すると11.8ポイント高くなっています。

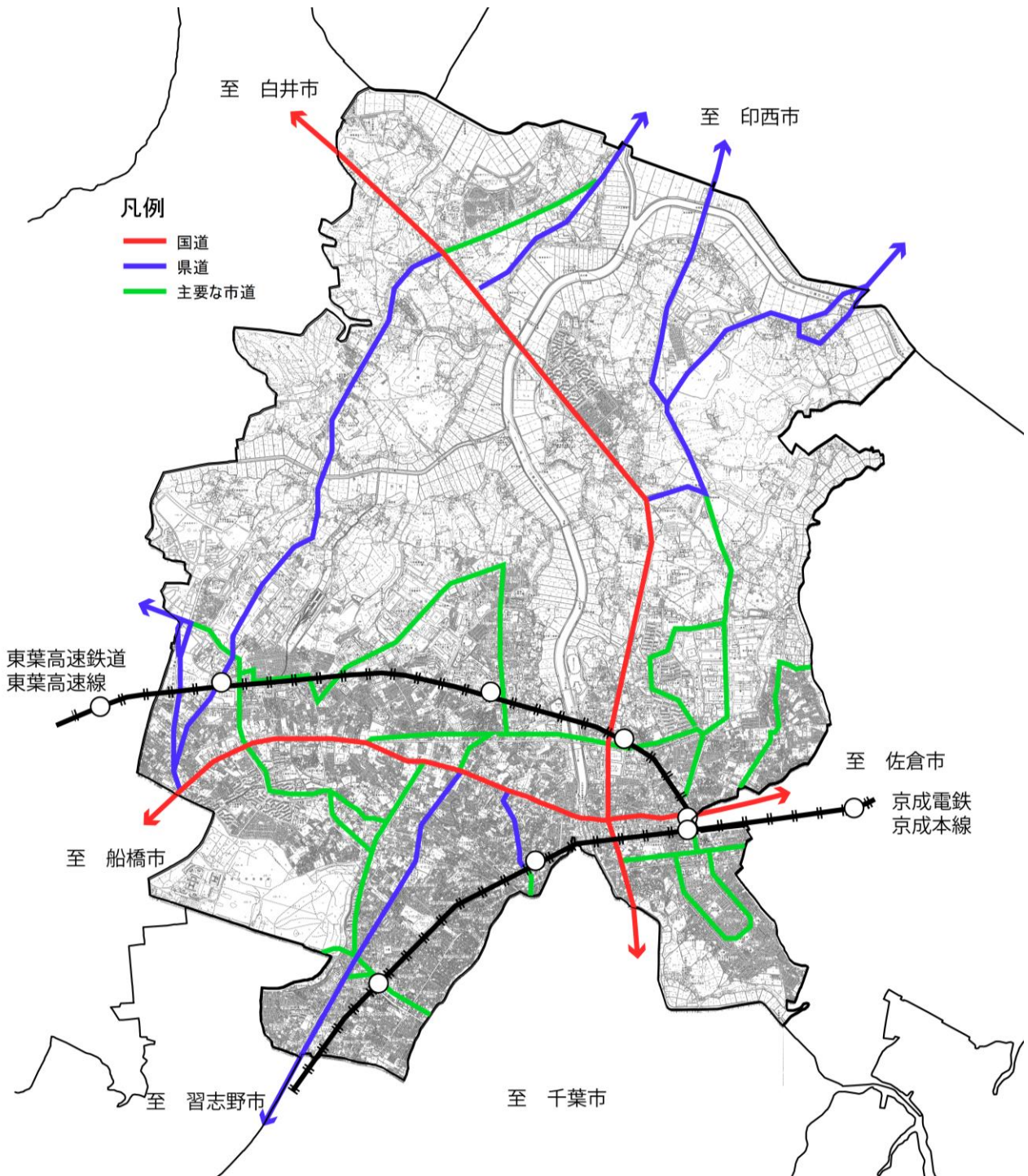
■利用交通手段(出典:令和2(2020)年国勢調査)



(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、東西を横断する国道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

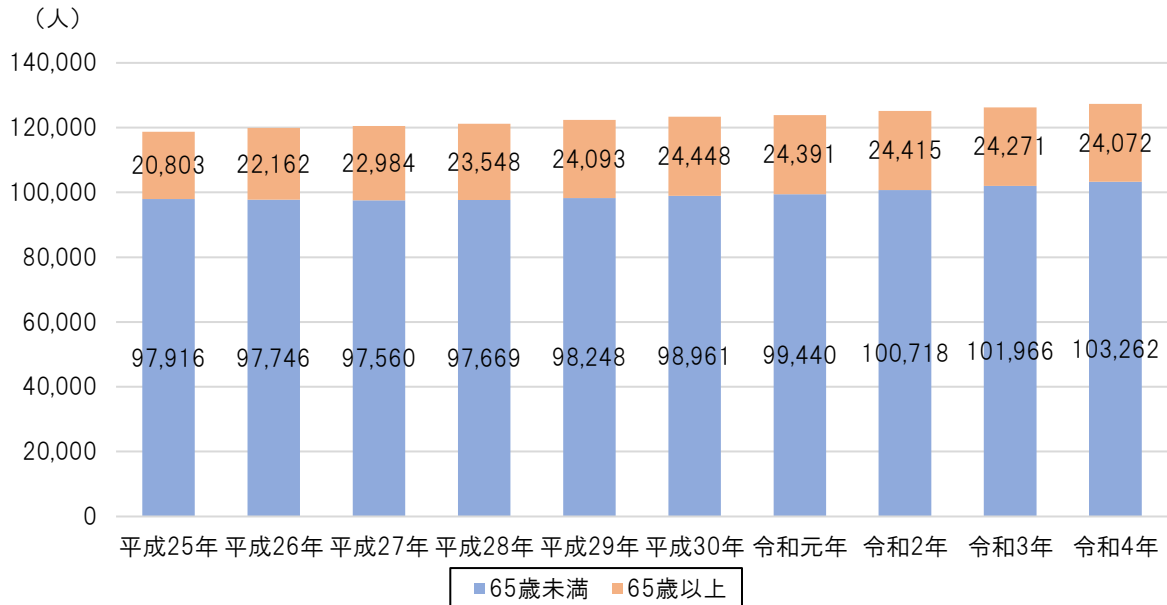


(5) 運転免許保有状況

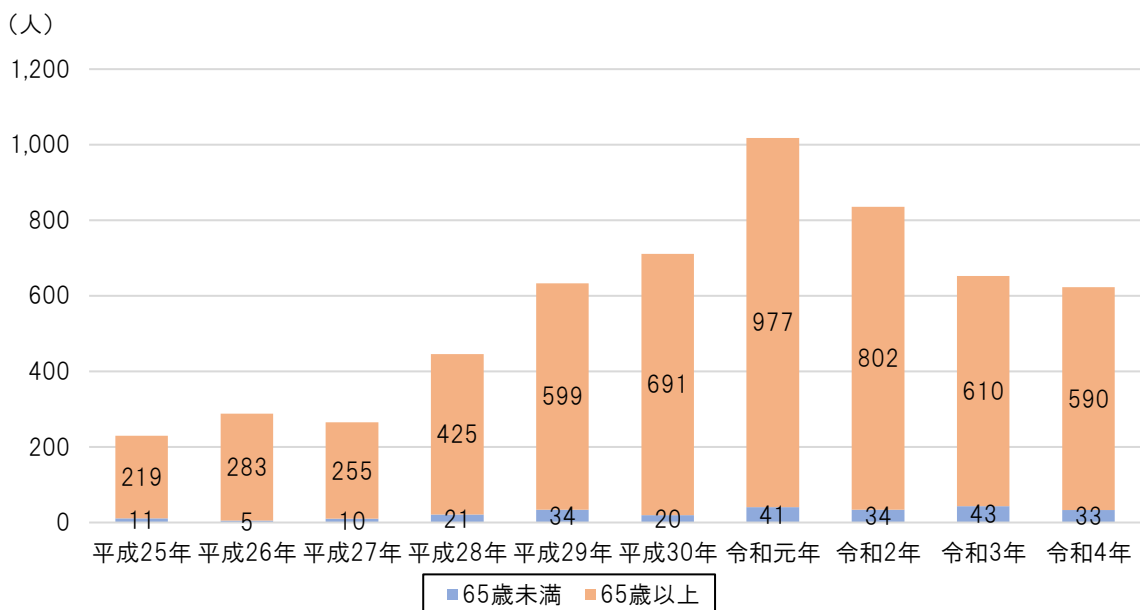
本市において、平成25(2013)年から令和4(2022)年までの10年間で、自動車運転免許保有者は8,615人増加しており、そのうち65歳以上は、3,269人増加しています。

免許返納者は令和元(2019)年度がピークであり、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(資料提供:千葉県警察 八千代警察署)



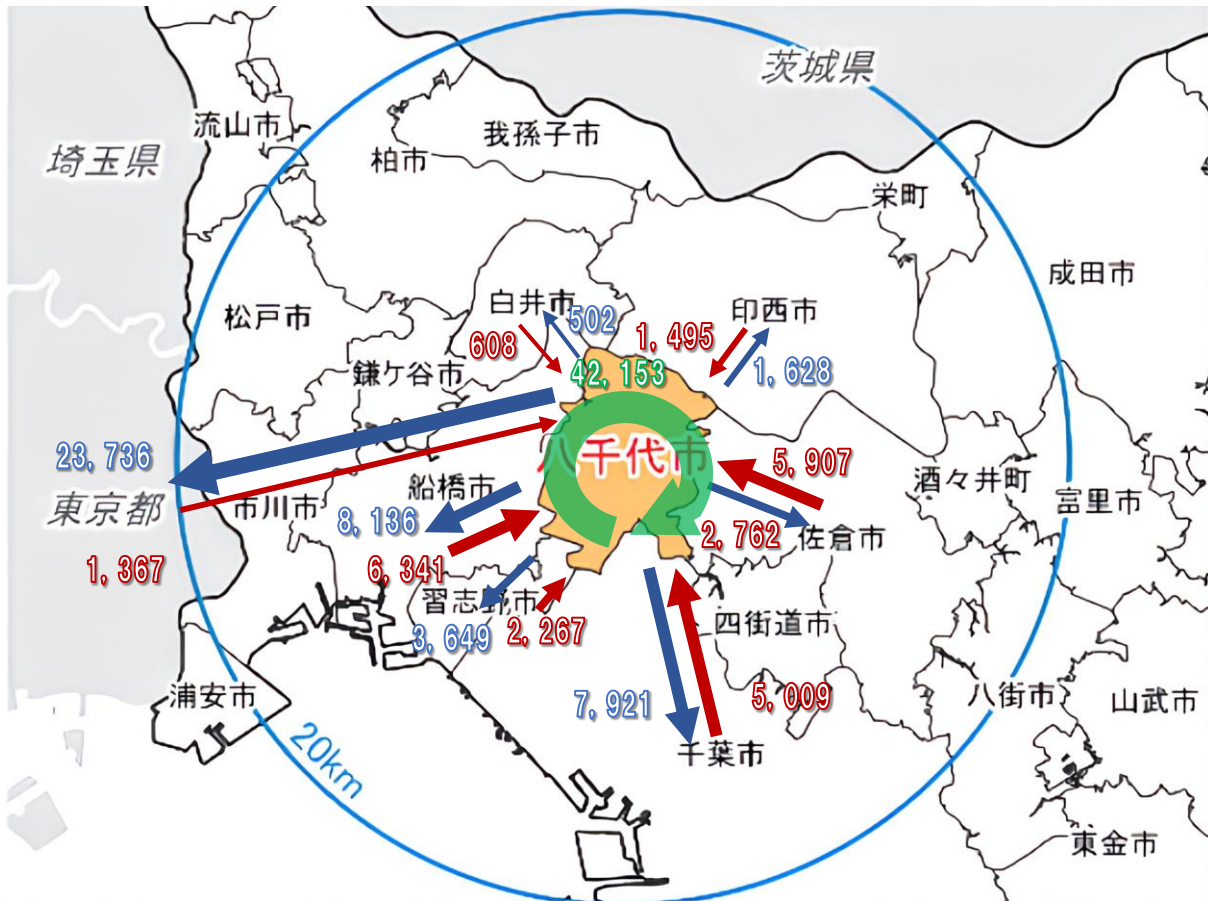
■自動車運転免許返納者(資料提供:千葉県警察 八千代警察署)



(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）

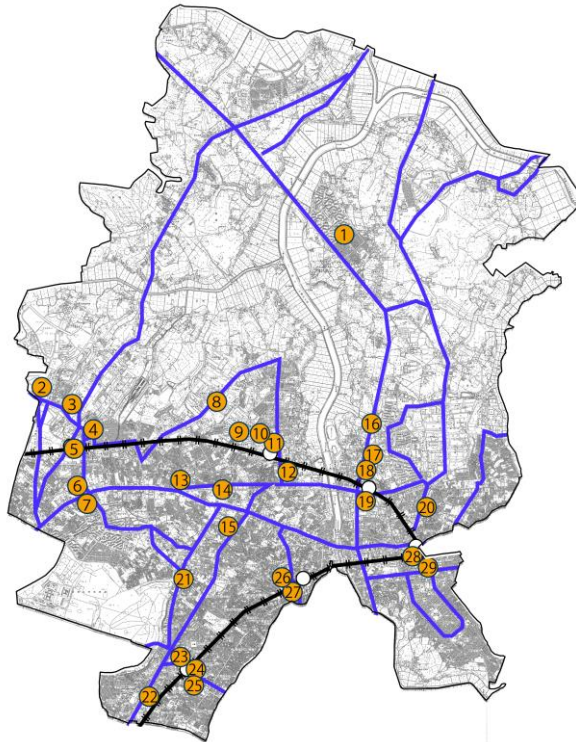


(7)市内の主要施設

市内に立地している主要な商業施設、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

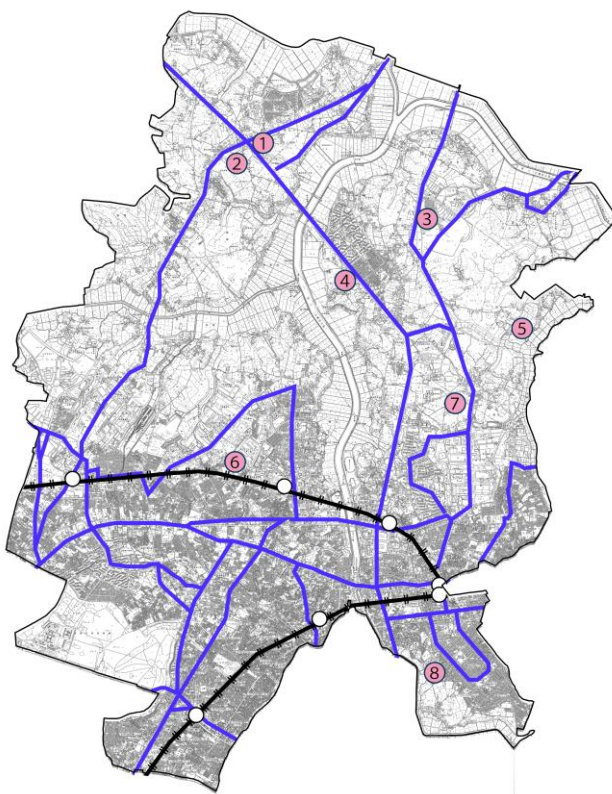


■主要な商業施設番号対応表

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	ベルク八千代緑が丘店		⑮	ヨークマート八千代台店
	⑦	タイヨー八千代店		⑯	Big-A八千代八千代台西店
	⑧	生鮮市場てらお八千代店		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	カスミ フードスクエアゆりのき台店		⑲	クリエイトS・D八千代台南店
	⑪	マルエツ八千代中央駅前店		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

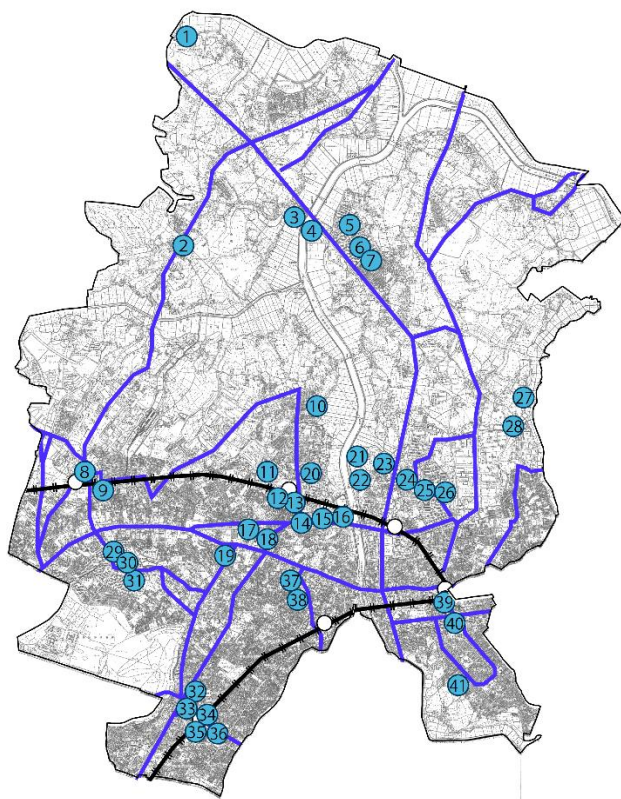


■主要な医療施設番号対応表

睦エリア	①	島田台総合病院	緑が丘・中央エリア	⑥	東京女子医科大学付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

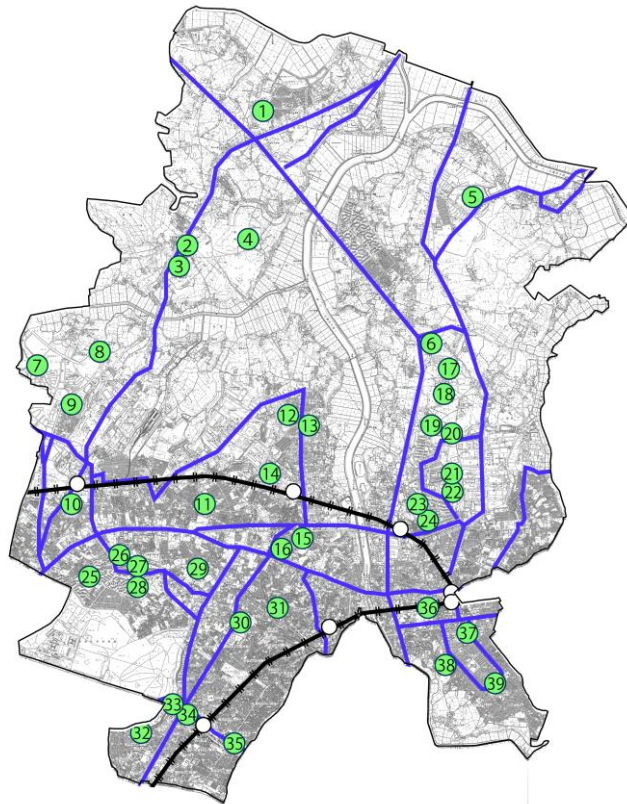


■主要な公共施設番号対応表

睦エリア	①	市営公園	村上エリア	⑳	総合グラウンド
	②	睦公民館		㉑	中央図書館
		睦連絡所		㉒	オーエンス八千代市民ギャラリー
阿蘇エリア	③	道の駅やちよ(やちよ農業交流センター)		㉓	郷土博物館
	④	道の駅やちよ(八千代ふるさとステーション)		㉔	村上公民館
	⑤	阿蘇・睦地域包括支援センター		㉕	村上支所
	⑥	阿蘇公民館		㉖	多文化交流センター
緑が丘・中央エリア	⑦	米本支所		㉗	村上地域包括支援センター
	⑧	緑が丘支所		㉘	八千代市ふれあいプラザ
		緑が丘図書館		㉙	清掃センター
	⑨	緑が丘公民館	㉚	高津・緑が丘地域包括支援センター	
	⑩	文化伝承館	㉛	高津連絡所	
	⑪	総合生涯学習プラザ	㉜	高津公民館	
	⑫	八千代郵便局	㉝	八千代台図書館	
	⑬	保健センター	㉞	八千代台公民館	
	⑭	八千代警察署	㉟	八千代台文化センター	
	⑮	市民会館	㊱	八千代台支所	
	⑯	市民体育館	㊲	パスポートセンター	
	⑰	八千代市役所	㊳	八千代台東南公民館	
	⑱	福祉センター	㊴	八千代台東南公共センター	
	⑳	消防本部	㊵	男女共同参画センター	
㉑	大和田地域包括支援センター	㊶	八千代台地域包括支援センター		
高津・八千代台エリア	㉒	総合グラウンド	㊷	教育委員会	
	㉓	中央図書館	㊸	大和田公民館	
	㉔	オーエンス八千代市民ギャラリー	㊹	大和田図書館	
	㉕	郷土博物館	㊺	勝田台地域包括支援センター	
	㉖	村上公民館	㊻	勝田台図書館	
	㉗	村上支所	㊼	勝田台支所	
	㉘	多文化交流センター	㊽	勝田台文化センター	
	㉙	村上地域包括支援センター	㊾	勝田台公民館	
	㉚	八千代市ふれあいプラザ			
	㉛	清掃センター			
勝田台エリア	㉜	高津・緑が丘地域包括支援センター			
	㉝	高津連絡所			
	㉞	高津公民館			
	㉟	八千代台図書館			
	㊱	八千代台公民館			

④主要な教育施設

■主要な教育施設分布図



■主要な教育施設番号対応表

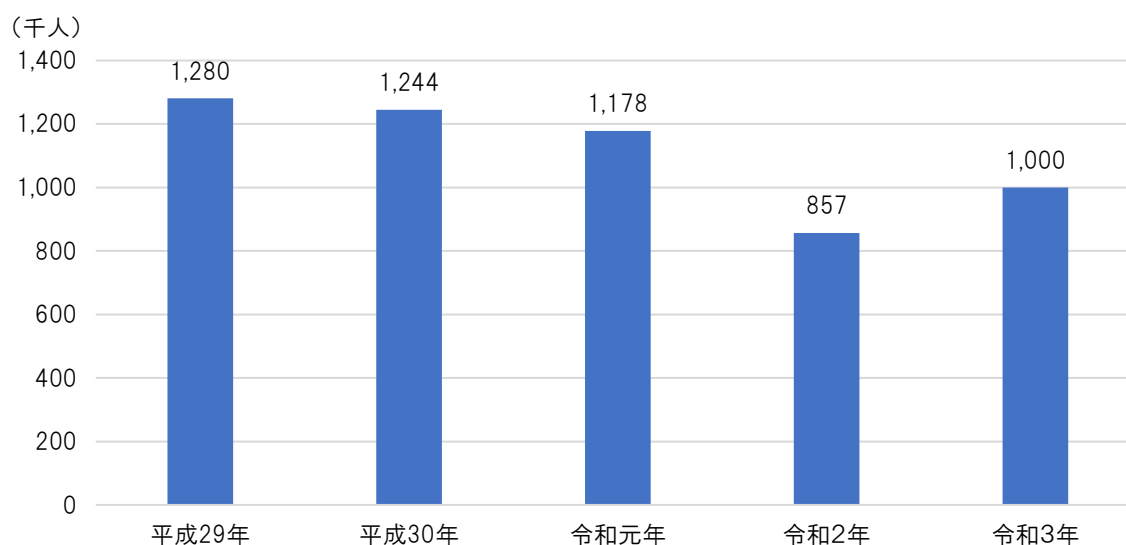
睦エリア	①	秀明大学	村上エリア	①⑦	八千代松陰中学校
	②	睦中学校		①⑧	八千代松陰高等学校
	③	秀明八千代中学校		①⑨	千葉英和高等学校
	④	秀明八千代高等学校		①⑩	村上北小学校
阿蘇エリア	⑤	東京成徳大学八千代キャンパス	①⑪	八千代東高等学校	
	⑥	阿蘇米本学園	①⑫	村上東中学校	
緑が丘・中央エリア	⑦	八千代特別支援学校	①⑬	村上東小学校	
	⑧	八千代西高等学校	①⑭	村上中学校	
	⑨	みどりが丘小学校	①⑮	村上小学校	
	⑩	新木戸小学校	①⑯	西高津小学校	
	⑪	大和田西小学校	①⑰	高津中学校	
	⑫	萱田中学校	①⑱	高津小学校	
	⑬	萱田小学校	①⑲	南高津小学校	
	⑭	萱田南小学校	①⑳	東高津中学校	
	⑮	大和田中学校	①㉑	八千代中学校	
	⑯	大和田小学校	①㉒	大和田南小学校	
高津・八千代台エリア	⑰	八千代松陰中学校	①㉓	八千代台西中学校	
	⑱	八千代松陰高等学校	①㉔	八千代台西小学校	
	⑲	千葉英和高等学校	①㉕	八千代台小学校	
	⑳	村上北小学校	①㉖	八千代台東小学校	
	㉑	八千代東高等学校	①㉗	八千代高等学校	
	㉒	村上東中学校	①㉘	勝田台小学校	
	㉓	村上東小学校	①㉙	勝田台中学校	
	㉔	村上中学校	①㉚	勝田台南小学校	
	㉕	村上小学校	①㉛		
	㉖	西高津小学校	①㉜		
勝田台エリア	㉗	高津中学校	①㉝		
	㉘	高津小学校	①㉞		
	㉙	南高津小学校	①㉟		
	㉚	東高津中学校	①㊱		
	㉛	八千代中学校	①㊲		
	㉜	大和田南小学校	①㊳		
	㉝	八千代台西中学校	①㊴		
	㉞	八千代台西小学校	①㊵		
	㉟	八千代台小学校	①㊶		
㊱	八千代台東小学校	①㊷			

(8)観光動向

令和2(2020)年の本市の観光入込客数は新型コロナウイルス感染症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)年の約1,280千人であり、令和3年の約1,000千人まで全体としては約280千人の減少となっています。

本市は、道の駅やちよや京成バラ園等の観光資源、「八千代ふるさと親子祭」といったイベント、新川千本桜等の自然資源等、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)



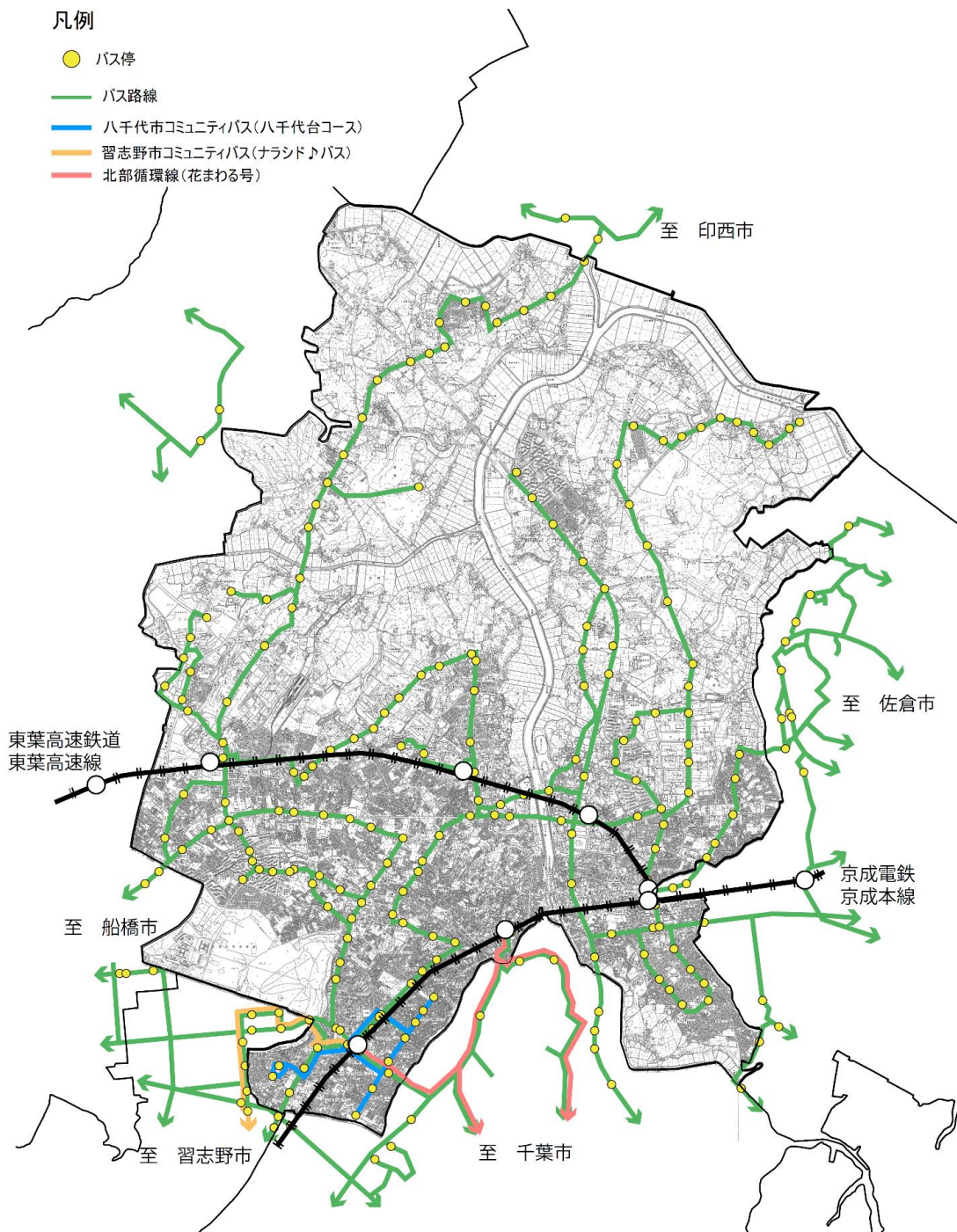
3. 地域公共交通の現状

(1) 市内公共交通の概況

本市の公共交通としては、市域をまたぐ広域交通として鉄道があり、地域間交通及び地域内幹線交通として路線バスが運行され、地域内支線交通として八千代台地域でコミュニティバスが運行されています。

また、地域間交通の中で、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（花まわる号）が運行しており、国の地域間幹線系統補助を受けて運行されています。

■ 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12月時点）

鉄道					
No.	運行事業者	路線名	方面	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	114	109
2		京成本線	成田空港方面	114	112
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)	135	98

路線バス							
No.	運行事業者	路線名	系統			便数	
						平日	土休日
1	東洋バス	米本団地線	勝田台駅	⇔	米本団地	70	63
2		宮ノ台線	勝田台駅北口	⇒	勝田台駅北口	48	24
3		宮ノ台線	勝田台駅北口	⇒	西谷津公園	4	1
4		宮ノ台線	西谷津	⇒	勝田台駅北口	4	1
5		阿宗橋線	勝田台駅北口	⇔	阿宗橋	1	0
6		もえぎ野車庫線 (村上団地)	勝田台駅北口	⇔	もえぎ野車庫	2.5	0.5
7		もえぎ野車庫線 (工業団地)	勝田台駅北口	⇔	もえぎ野車庫	7.5	8
8		村上車庫線 (村上団地)	勝田台駅北口	⇔	村上団地・村上車庫	62	55.5
9		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
10		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	10
11		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	21	16
12		高津団地線 (新道)	八千代台駅	⇔	高津団地	1	0
13		高津団地線	八千代台駅	⇔	高津団地	41.5	31.5
14		八千代台緑が丘線	八千代台駅	⇔	緑が丘駅	21.5	22.5
15		高津団地緑が丘線	緑が丘駅	⇒	高津団地	3	1
16		八千代台中央線 (市役所前)	八千代中央駅	⇔	八千代台駅	15	18
17		八千代台中央線 (緑が丘駅)	八千代中央駅	⇔	八千代台駅	26	20
18		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	1	0

■市内公共交通の運行状況（令和5(2023)年12月時点）

路線バス							
No.	運行事業者	路線名	系 統			便 数	
						平日	土休日
19	東洋バス	八千代中央線 (松陰)	八千代中央駅	⇒	米本団地	2	1
20		八千代中央村上線	八千代中央駅	⇔	村上団地・ 村上車庫	1	0
21		米本八千代中央線	八千代中央駅	⇔	米本団地	4	2.5
22		米本医療センター線	八千代医療センター	⇔	米本団地	4	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		花見川団地線 (八千 01)	八千代台駅東口	⇒	八千代台駅東口	47	48
25		花見川団地線 (八千 01)	八千代台駅東口	⇔	花見川車庫	51	36
26		花見川団地線 (八千 01)	八千代台駅東口	⇒	団地西口	1	0
27		花見川南線 (八千 02)	八千代台駅東口	⇔	新検見川駅	22	16.5
28		花見川南線 (八千 02)	八千代台駅東口	⇔	海浜幕張駅	2	1
29		花見川南線 (八千 03)	八千代台駅東口	⇔	柏井高校	3.5	0
30		花見川南線 (八千 04)	八千代台駅東口	⇔	海浜幕張駅	3	1.5
31		花見川団地線 (八千 05)	八千代台駅東口	⇒	八千代台駅東口	2	0
32		花見川団地線 (八千 05)	花見川車庫	⇒	八千代台駅東口	2	0
33		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
34		八千代台線 (八千 10)	いきいきプラザ	⇒	八千代台駅東口	1	1
35		八千代台線 (八千 11)	八千代台駅東口	⇒	いきいきプラザ	1	1
36		八千代台線 (八千 12)	八千代台駅東口	⇔	いきいきプラザ	4	4
37		花見川団地線 (八千 31)	八千代台駅東口	⇔	習志野出張所	5	7.5
38		実籾線 (八千 41)	八千代台駅	⇔	実籾駅	8.5	9.5
39		大久保線 (八千 46)	八千代台駅西口	⇔	習志野出張所	12.5	7
40		大久保線 (津 21)	八千代台駅西口	⇔	JR津田沼駅	20.5	17.5
41		大久保線 (津 22)	八千代台駅西口	⇔	JR津田沼駅	3.5	0
42		東習志野線 (津 31)	八千代台駅東口	⇔	JR津田沼駅	5.5	6

■市内公共交通の運行状況（令和5(2023)年12月時点）

路線バス							
No.	運行事業者	路線名	系 統			便 数	
						平日	土休日
43	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
44	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
45	千葉内陸バス	勝田台団地線 (勝 11)	勝田台駅	⇒	勝田台駅	53	44
46		横戸線(勝 22)	勝田台駅	⇔	スポーツセンター駅	10	10
47		四勝線(Y40)	勝田台駅	⇔	JR四街道駅 (北口)	39.5	22.5
48		み春野線(K31)	勝田台駅	⇔	み春野南	14	12.5
49		み春野線(K31)	勝田台駅	⇔	宇那谷流通団地	11	0
50		み春野線 (K32 深夜)	勝田台駅	⇒	JR四街道駅 (北口)	1	0
51		み春野線(K33)	勝田台駅	⇔	みつわ台車庫	2.5	2
52		み春野線(K23)	勝田台駅	⇔	草野車庫	3	0
53		み春野線(K23)	勝田台駅	⇔	スポーツセンター駅	2.5	6
54		ちばレインボーバス	神崎線	JR津田沼駅	⇔	船尾車庫	31
55	神崎線		船尾車庫	⇒	八千代緑が丘駅	1	0
56	神崎線		八千代緑が丘駅	⇒	JR津田沼駅	2	0
57	神崎線枝線		八千代緑が丘駅	⇔	睦小学校	1.5	0
58	緑が丘西線		八千代緑が丘駅	⇔	7丁目北	21.5	17.5
59	緑が丘西線		八千代緑が丘駅	⇒	八千代緑が丘駅	2	2
60	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
61		津田沼線(津 16)	JR津田沼駅	⇔	高津団地東口	31	33

■市内公共交通の運行状況（令和5(2023)年12月時点）

コミュニティバス							
No.	コミュニティバス	路線名	系 統			便 数	
						平日	土休日
1	八千代市 コミュニティバス	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	南市民の森	⇒	南市民の森	7	3
4		八千代台コース	南市民の森	⇒	駅西口	1	1
5		八千代台コース	駅西口	⇒	東子供の森	0	1
6		八千代台コース	東子供の森	⇒	南市民の森	0	1
7	習志野市 コミュニティバス (ナラシド♪バス)	偕生園ルート	八千代台駅	⇔	偕生園	10	0
8		しよいか〜ごルート	八千代台駅	⇔	しよいか〜ご	9	0

路線バス(地域間幹線系統)							
No.	運行事業者	路線名	系 統			便 数	
1	京成バス	北部循環線	草野車庫	⇔	いきいきプラザ	2.5	2.5
2		北部循環線	いきいきプラザ	⇔	いきいきプラザ	3	3

(2) 鉄道

本市の南部を沿うように京成本線と、中央を横断するように東葉高速線が走っています。

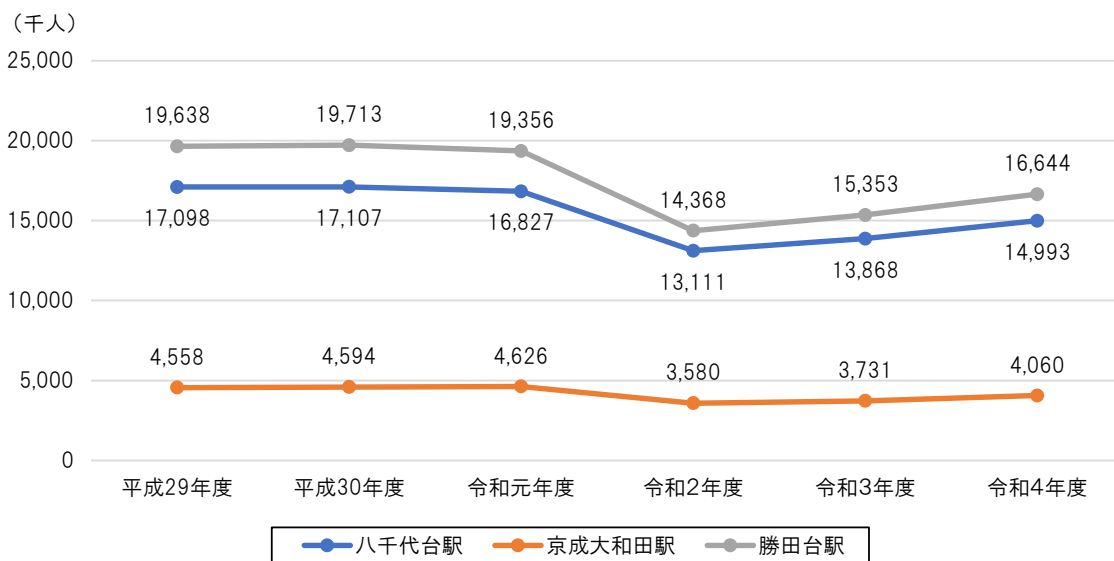
京成本線は、八千代台駅・京成大和田駅・勝田台駅の3駅を有しており、最も利用者の多い駅が勝田台駅となっています。

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感染症の影響により、令和2(2020)年度に利用者が減少していますが、令和3(2021)年度に回復傾向が見られます。

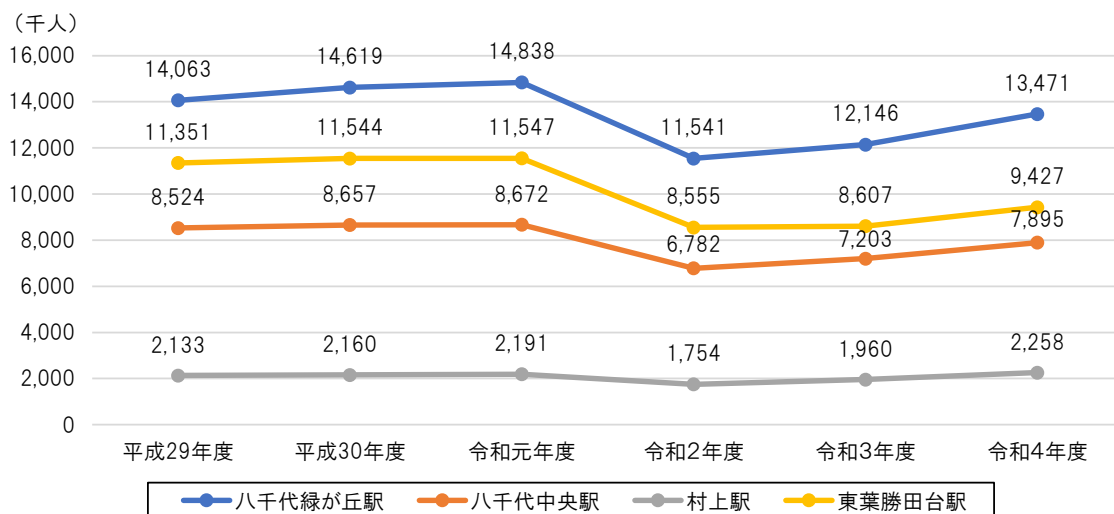
各駅に駅前広場が整備されていますが、特に八千代台駅・勝田台駅において、交通混雑が多発しています。

■京成電鉄駅別乗降客数(出典:京成電鉄株式会社)



※令和4年度については、1日平均を365倍にして推計

■東葉高速鉄道駅別乗降客数(出典:東葉高速鉄道株式会社)



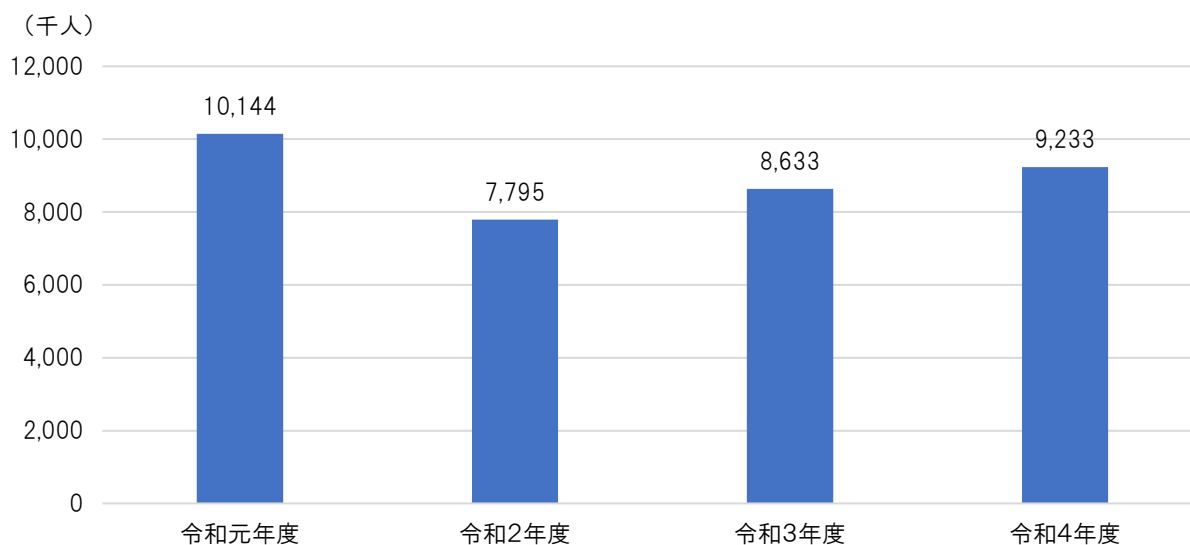
(3)路線バス

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影響により令和2(2020)年度の利用者が減少していましたが、令和3(2021)年度以降の利用者数は回復傾向が見られます。

■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)



※八千代市内を運行する路線の利用者数。

※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～千葉ニュータウン中央駅～木下駅)を含む。

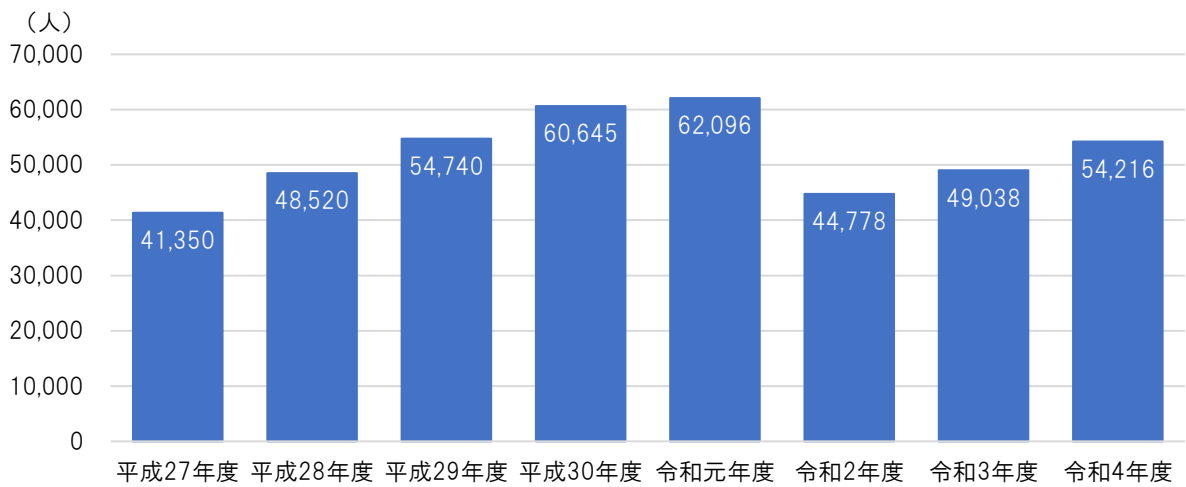
(4)コミュニティバス(八千代台コース)

八千代台地域の一部で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感染症の影響もあり利用者が減少しましたが、令和3(2021)年度に回復傾向が見られます。

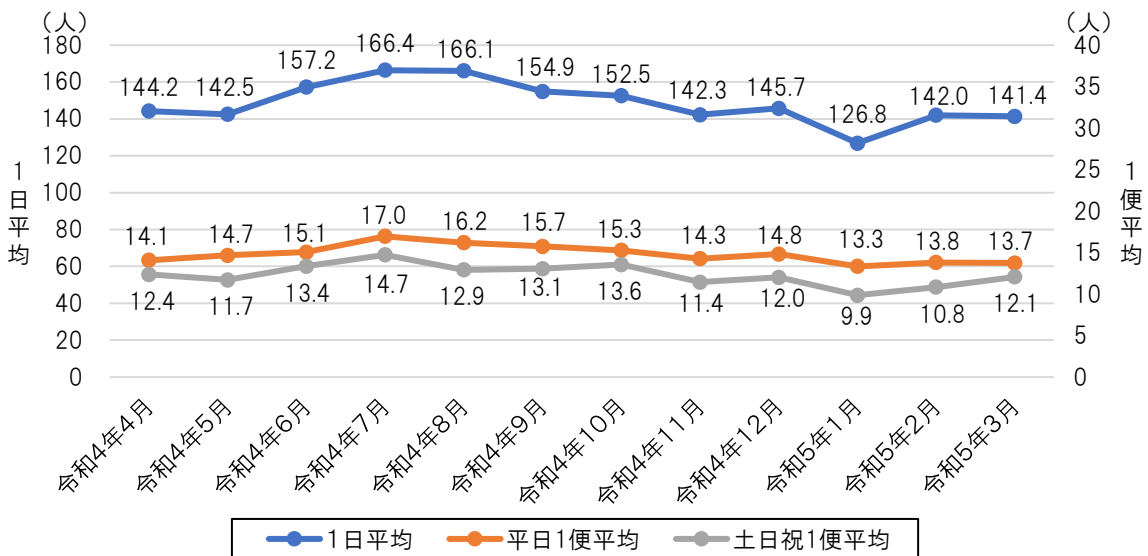
また、令和4(2022)年度の月別利用者数を見ると、7月の利用が5,157人と最も多く、1月の利用が3,931人と最も少なくなっています。

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。

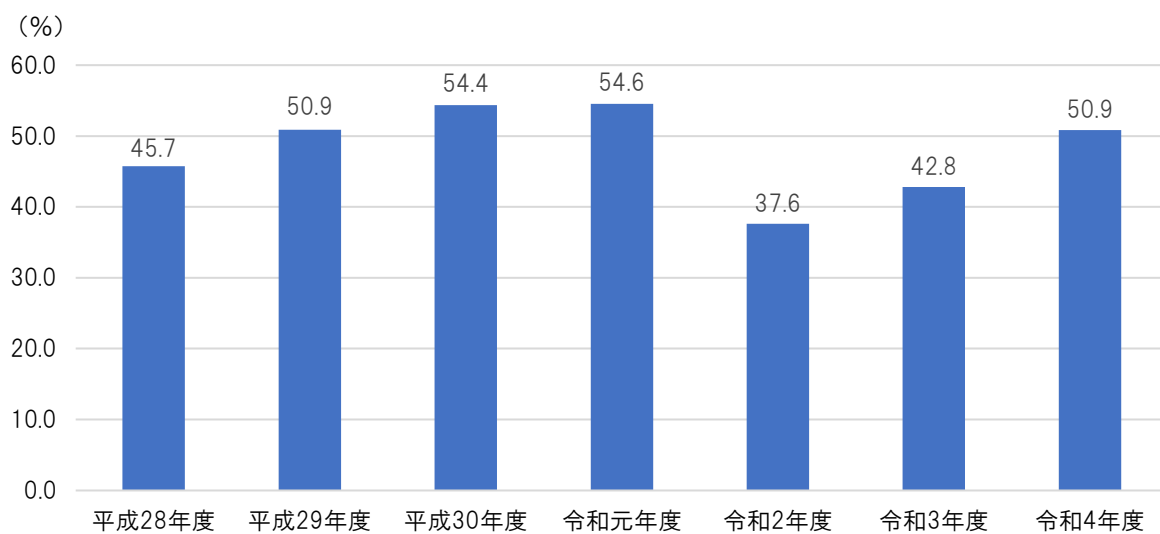
■年間利用者数の推移



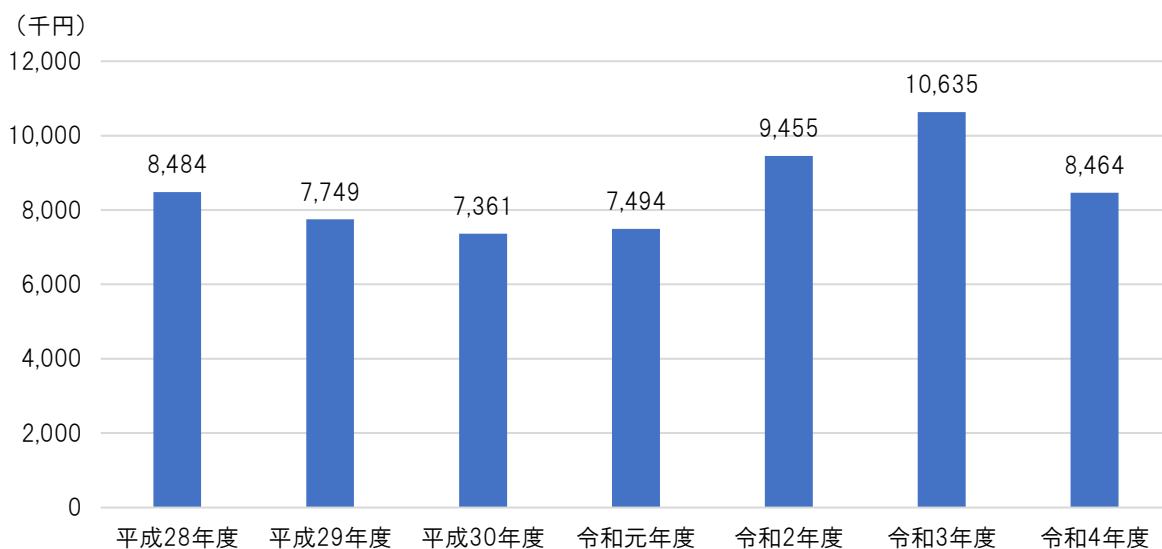
■月別利用者数の推移



■収支率の推移



■業務委託料の推移



※業務委託料は運行経費から運賃収入を除いた金額

(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、すべて市域の中央・南部に立地しています。

■市内に営業所を置くタクシー会社(令和5年10月)

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	39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	30台
三ツ矢エミタスタクシー(株)	八千代市上高野1572-3	25台
エミタスタクシーアスカ(株)	八千代市大和田新田102-3	20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と高齢者外出支援事業があります。

タクシー助成の年間負担額について、新型コロナウイルス感染症の影響からも、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)年度にかけて増加傾向となっています。

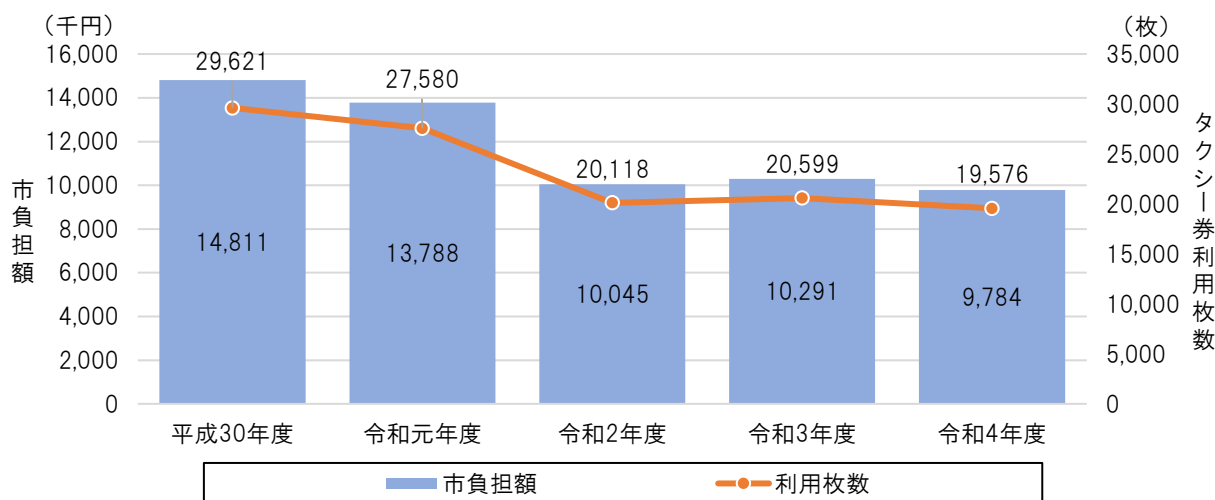
高齢者外出支援タクシーでは市負担額とタクシー券利用枚数は増加傾向にあり、令和2(2020)年度に減少していますが大幅なものではありません。

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、また令和2(2020)年度から令和3(2021)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。

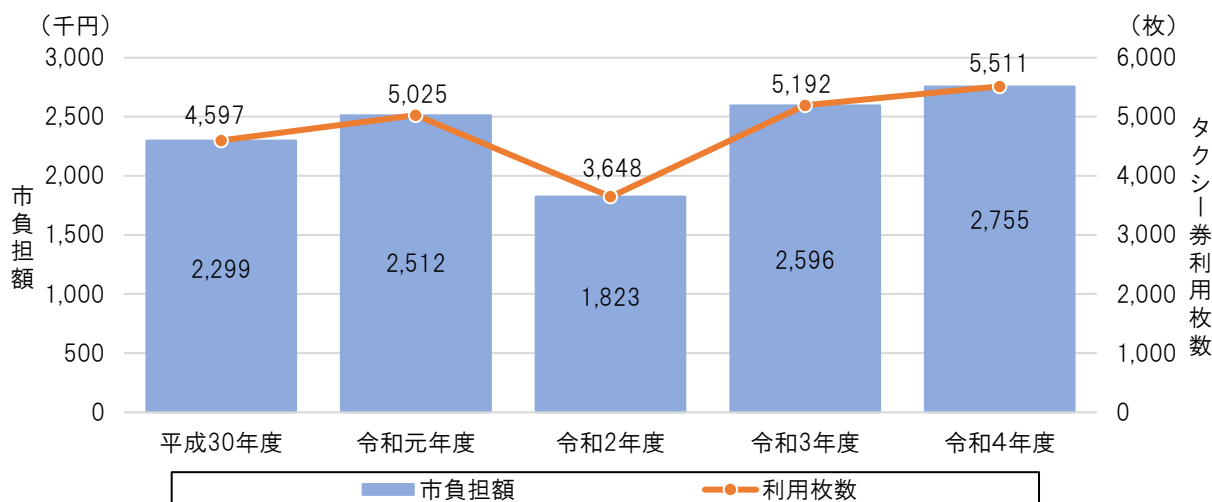
■障害者等タクシー利用助成の概要

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(障害者支援課) 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(障害者支援課) 3. 療育手帳Aの2以上をお持ちの人(障害者支援課) 4. 精神障害者保健福祉手帳1級をお持ちの人(障害者支援課) 5. 介護保険で要介護3, 4, 5の認定を受けた人(長寿支援課)
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回につき上限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等を提示の上、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)



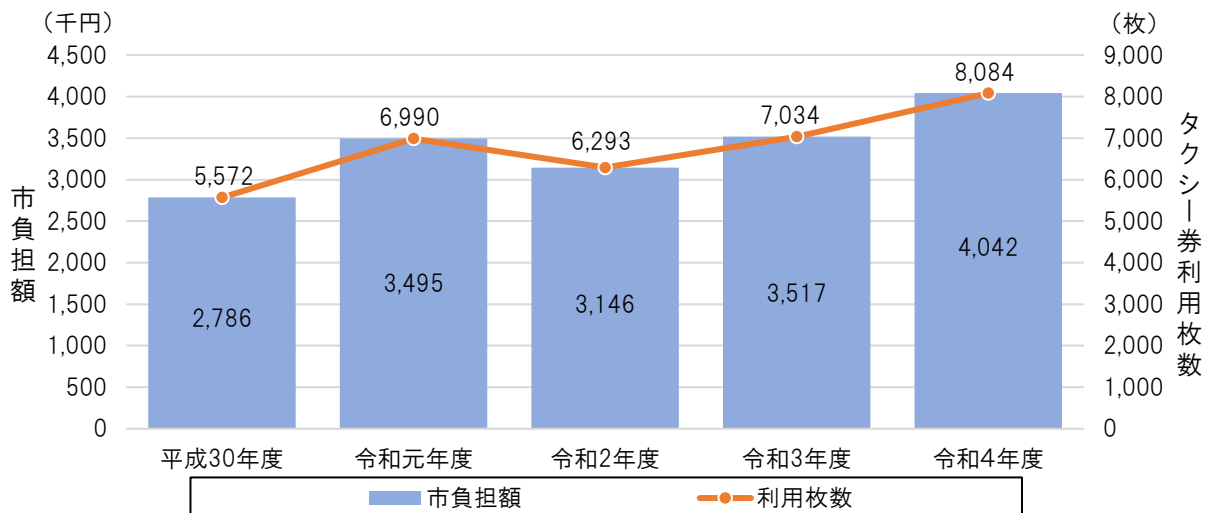
■障害者等タクシー助成の年間負担額(長寿支援課)



■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。

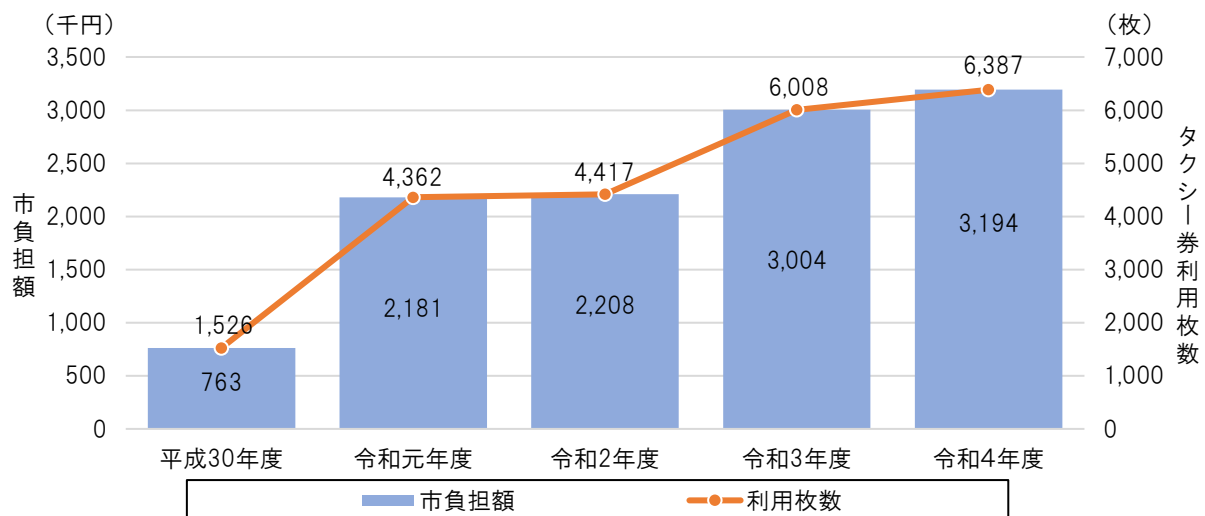
■高齢者外出支援タクシー助成の年間負担額(長寿支援課)



■高齢者運転免許証自主返納支援タクシー助成の概要

対象者	次のすべてに該当する人。 (1)市内に居住し、かつ住民登録がある65歳以上の人 (2)平成29年4月1日以降に運転経歴証明書の交付を受けている人
助成内容	乗車1回につき500円割引されるタクシー券を20枚交付。

■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)



(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。

その他、各私立学校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。

■通学支援バス運行(令和5(2023)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
	もえぎ野～もえぎ野北	5
	米本団地南～米本小学校	5
	神野新道～城橋～児童発達支援センター	3
睦小学校	小池～桑橋	1

(8)公共施設送迎サービス

八千代市ふれあいプラザでは曜日に応じて無料送迎バスを運行しています。

■八千代市ふれあいプラザの送迎サービス(令和5(2023)年度)

コース	運行曜日	運行便数(便/日)
勝田台・上高野住宅前・大師前付近	毎日運行	4
八千代中央駅・大和田・市役所	火・金曜日運行	2
八千代台・高津団地	水・土曜日運行	2
米本団地・村上団地	木曜日運行	2
村上・保品・下高野・上高野	金曜日運行	2
平戸・島田台・麦丸	木曜日運行	2
睦・緑が丘	日曜日運行	2

(9)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

《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

《基本理念》○『誇りと愛着』市民の誰もがこのまちを愛し、誇りを持ってこのまちに暮らしたい、住んでいたいと思う、そんな魅力あふれるまちづくりを推進します。

○『共生と自立』市民やコミュニティの自主的活動を促進し、市民と行政が互いにパートナーとして共に支え合うまち、自立するまちづくりを推進します。

○『安心と安全』市民の誰もが生涯にわたって、いきいきと安心して暮らすことができるまち、快適で安全な生活が送れる持続可能なまちづくりを推進します。

《将来都市像の実現に向けた5つの柱》

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

《構想の推進のために》

- 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

《将来のまちの姿》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)八千代市都市マスタープラン

《策定時期》令和5(2023)年7月

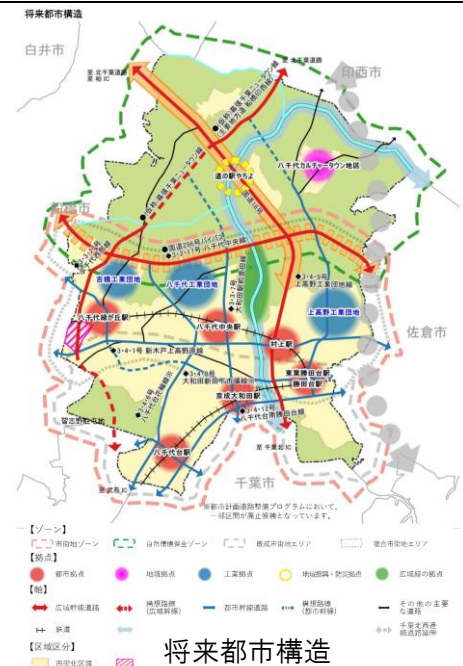
《目標年度》令和24(2042)年度

《都市づくりの方向性》

- (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) 産業の活性化
- (8) 公民連携・市民協働

《都市計画の目標》

- 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



■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

■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、京成本線沿線地域の活性化に向けた取組を進める。また、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う。また、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。

■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

■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する。また、地域の実情に応じた、多様な交通手段を検討する。

■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する。また、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

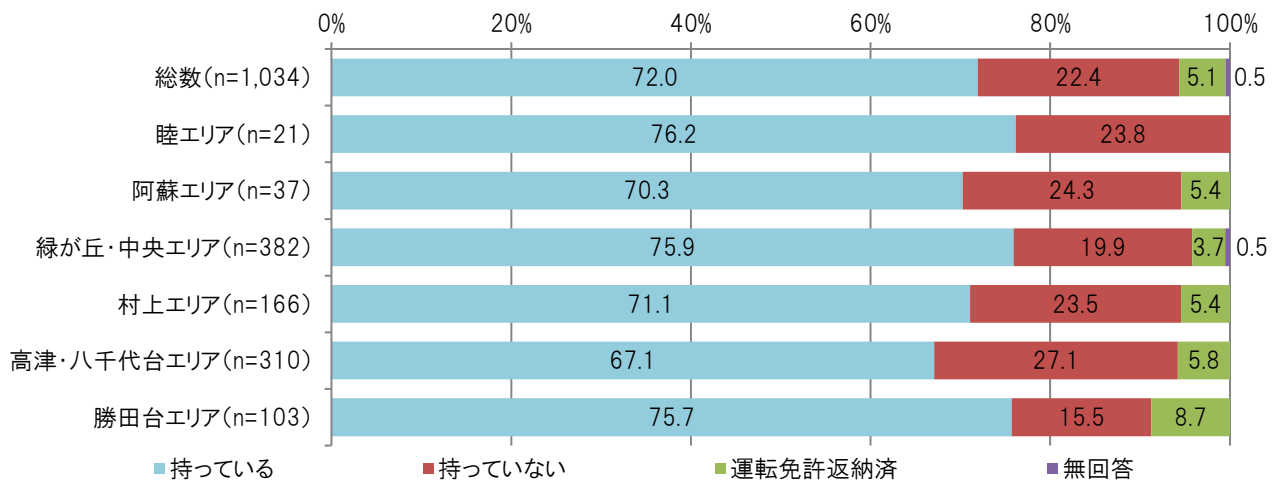
対象者	・15歳以上の市民2,500人(無作為抽出)							
主な調査項目	・属性(居住地, 年齢, 職業, 運転免許保有状況及び運転免許返納意向) ・日常生活の移動実態, 生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・公共交通の利用実態と意識・要望, 公共交通の維持・確保の意向							
調査方法	・郵送による配布・回収, Web による回答を併用							
調査期間	・令和5(2023)年4月10日～5月31日							
回答数	・1,034票(回収率41.4%)							
内訳		属性	実数	割合	属性	実数	割合	
	性別	男性	439	42.5(%)	女性	586	56.7(%)	
		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。

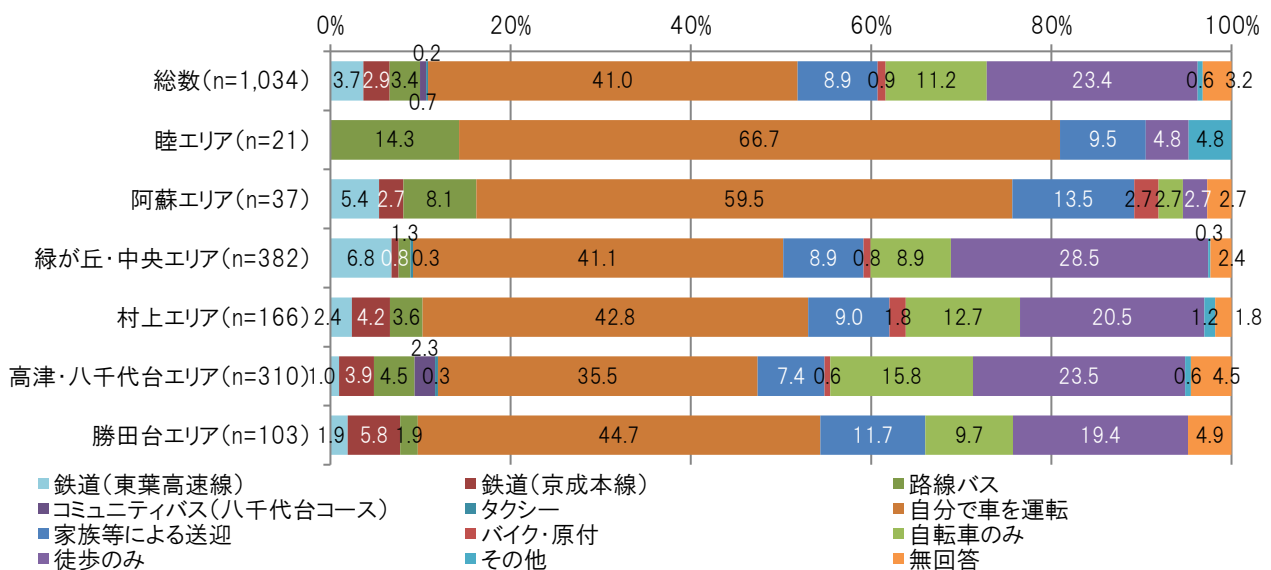
①日常生活における移動手段

- 運転免許保有率は72.0%で、「持っていない」「運転免許返納済」は合わせて27.5%となっており、高津・八千代台エリアにおいて免許を持っていない方が比較的多い傾向にあります。
- 日常の買い物時の主な交通手段として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。
- 通院時の主な交通手段としても自家用車による移動が主な交通手段ですが、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交通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。

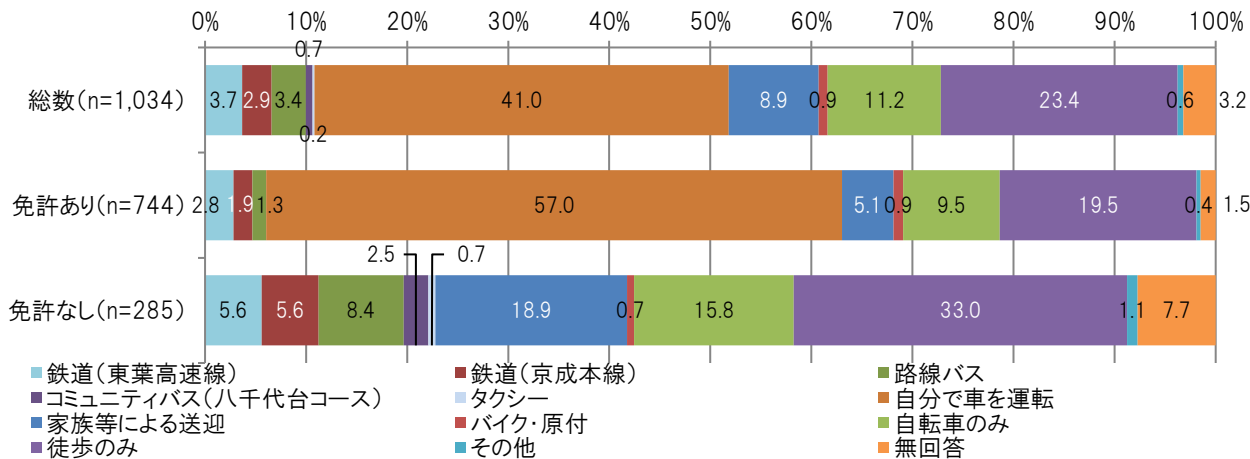
■運転免許証保有率



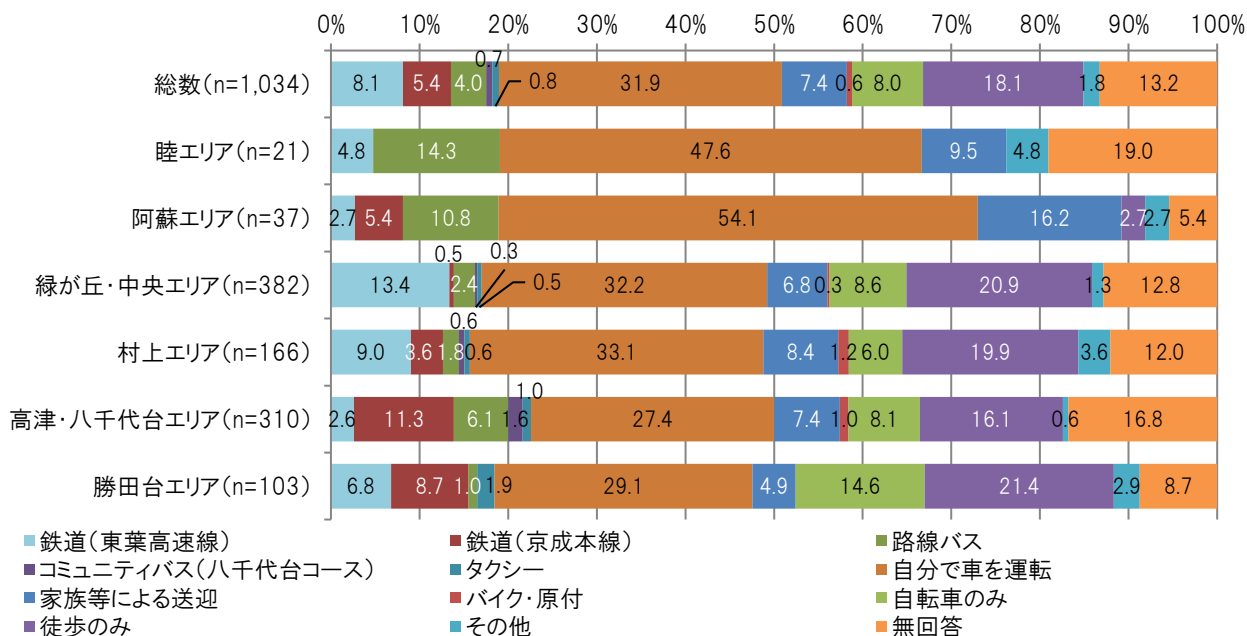
■買い物時の主な交通手段(エリア別)



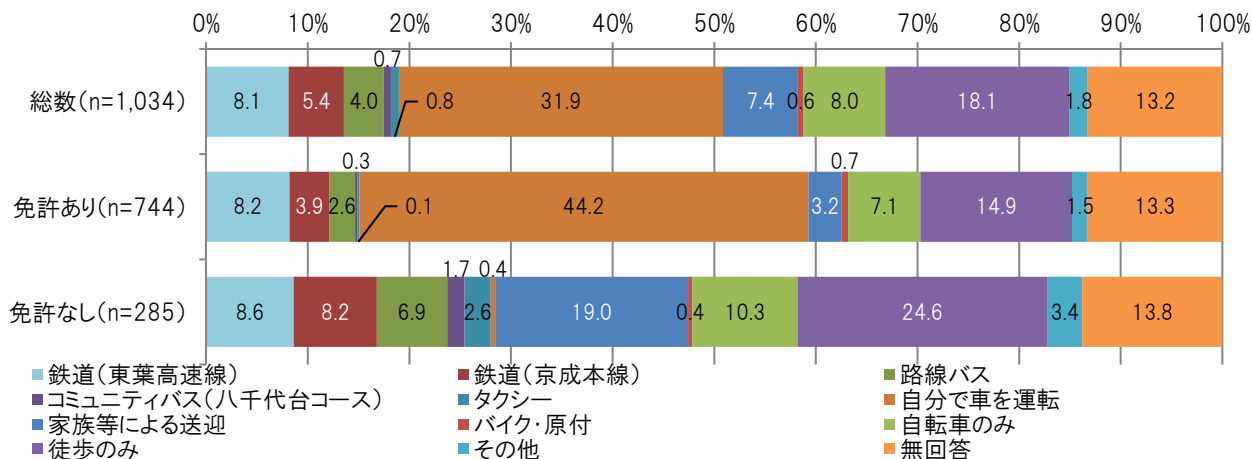
■ 買い物時の主な交通手段(免許有無別)



■ 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)



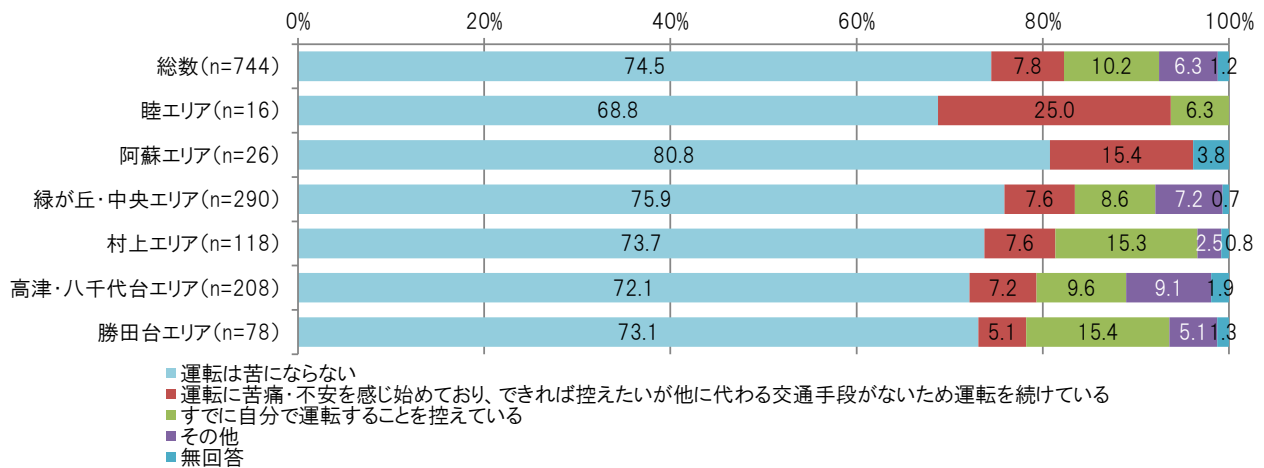
②運転免許証返納意向

○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ため運転を続けている」との回答が7.8%となっています。

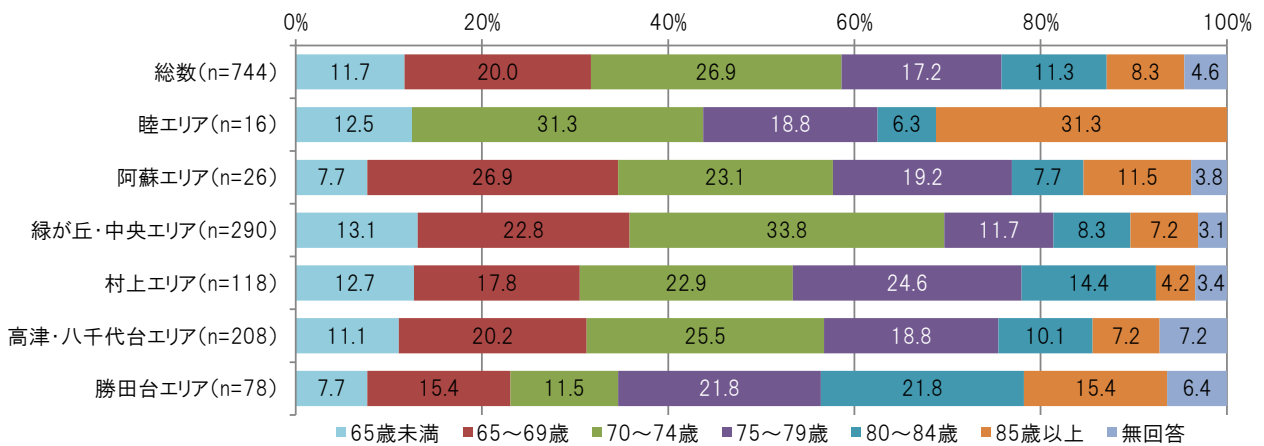
○運転可能年齢では70歳以上まで運転できるとの回答が多くなっており、比較的睦エリア・勝田台エリアで高齢になっても運転を望んでいる傾向にあります。

○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と考えられます。

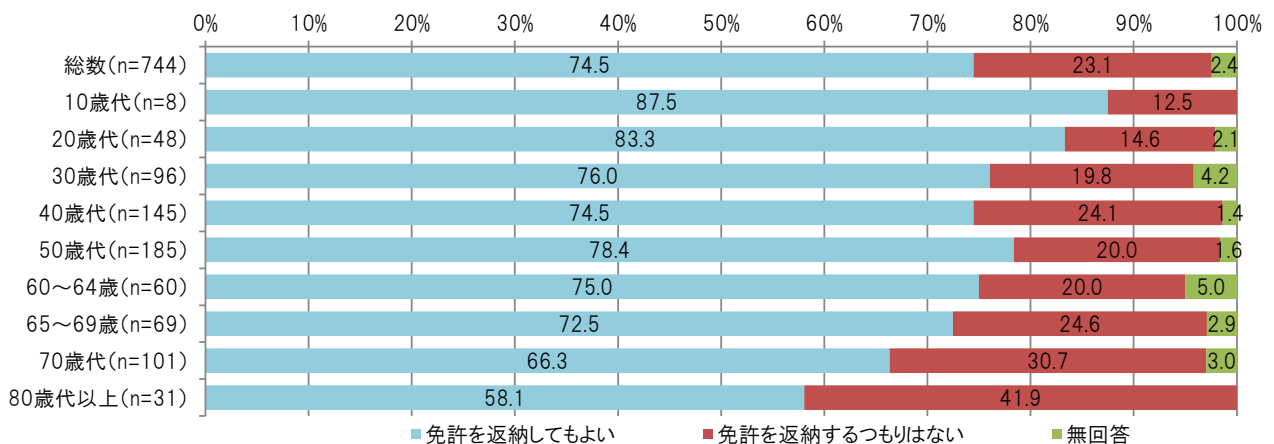
■運転に関する考え



■何歳まで運転を続けたいと思っているか



■将来的な免許返納意向



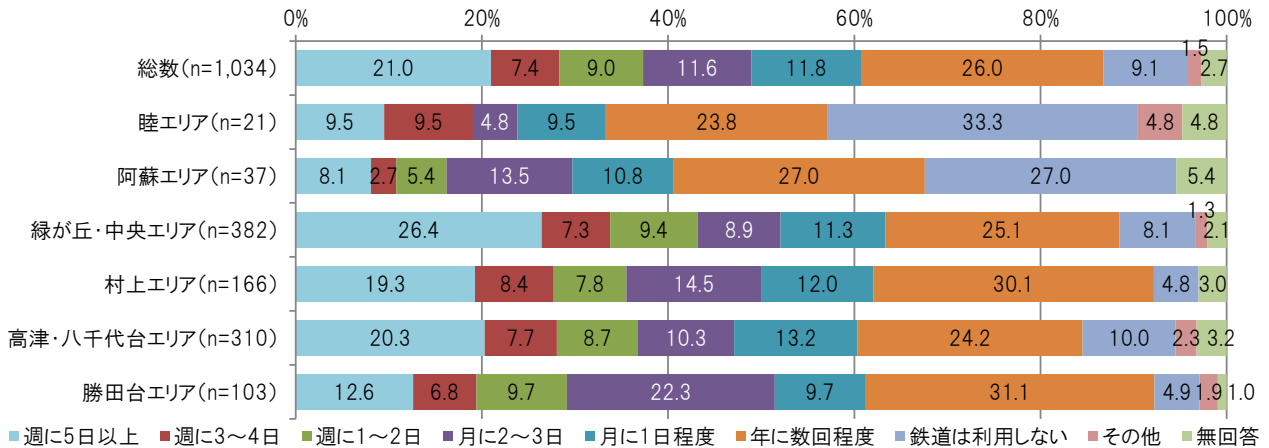
③鉄道利用

○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。

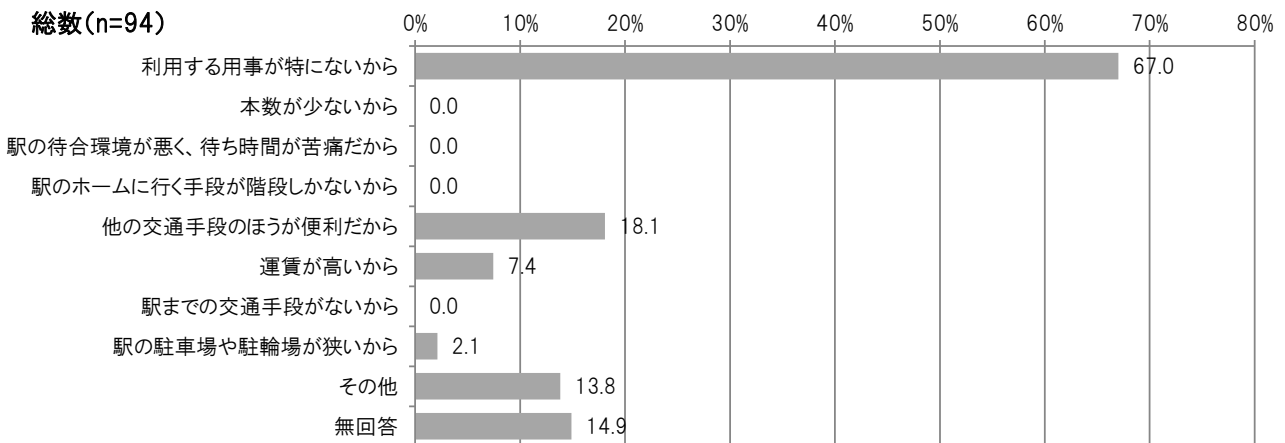
○利用しない理由として、「利用する用事が特にないから」が67.0%を占めており、次いで「他の交通手段が便利だから」が18.1%となっています。

○比較的満足度の高い項目としては、「運行時間の正確さ」が挙げられ、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」が挙げられています。

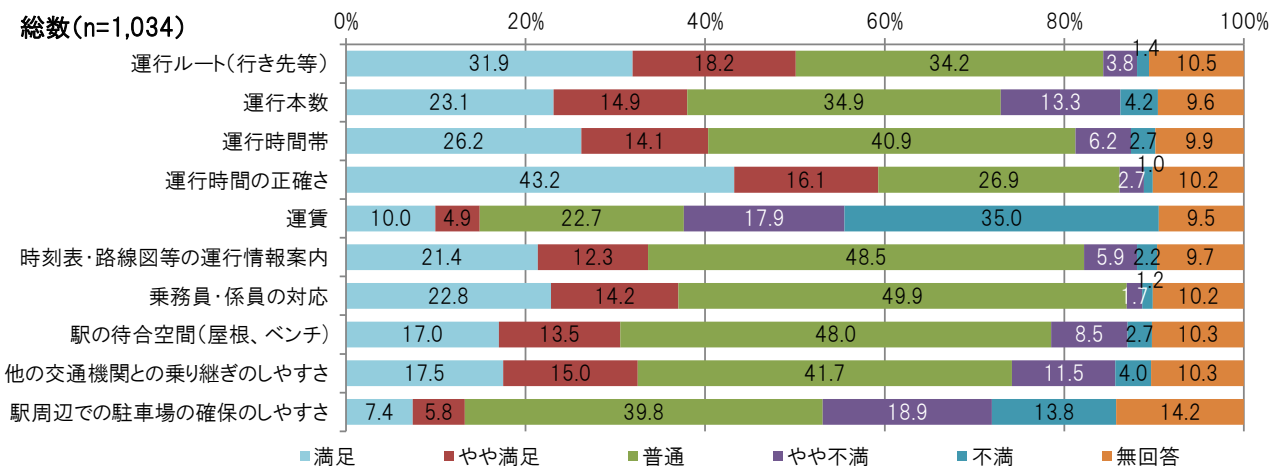
■利用率



■利用しない理由(複数回答)



■満足度



④路線バス利用

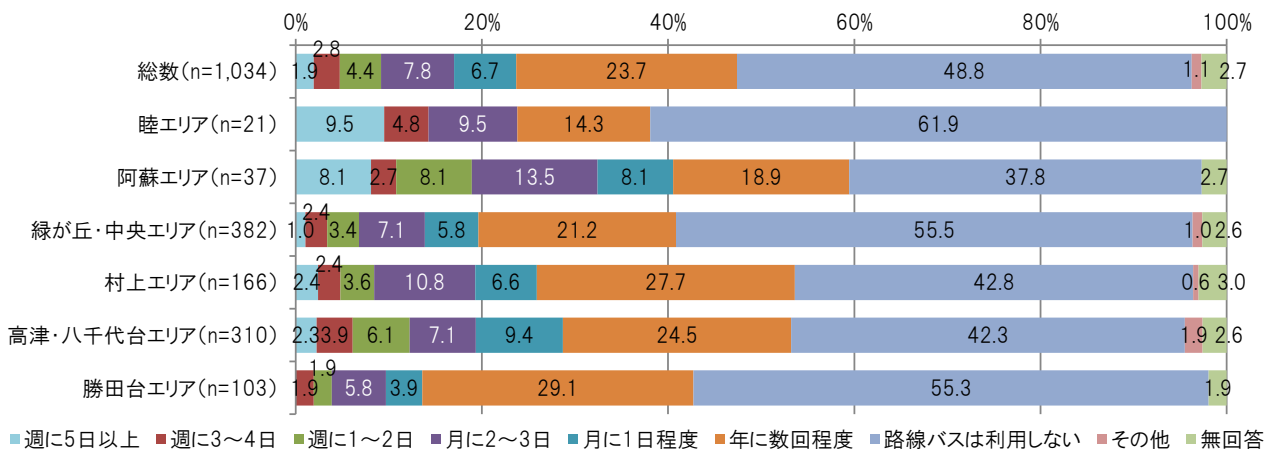
○週に1回以上、日常的に路線バスを利用している方は全体の9.1%と少なく、「路線バスは利用しない」との回答が約半数を占めておりますが、鉄道駅から離れた睦エリア・阿蘇エリアでは、他のエリアより比較的使用率が高い傾向にあります。

○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。

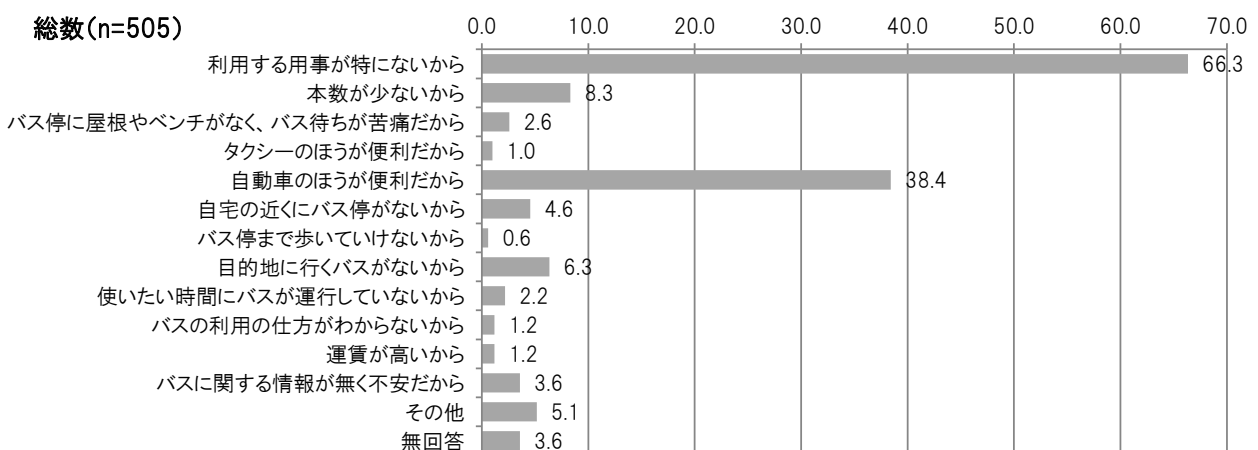
○利用するための条件としては「運転ができなくなってから」が56.0%を占めていますが、次いで「フリー乗車券のようなサービスが導入されたら」が16.6%、「近所へのバス停設置・送迎等、バス停までの移動が楽になったら」が11.9%となっています。

○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」が挙げられ、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)」が挙げられます。

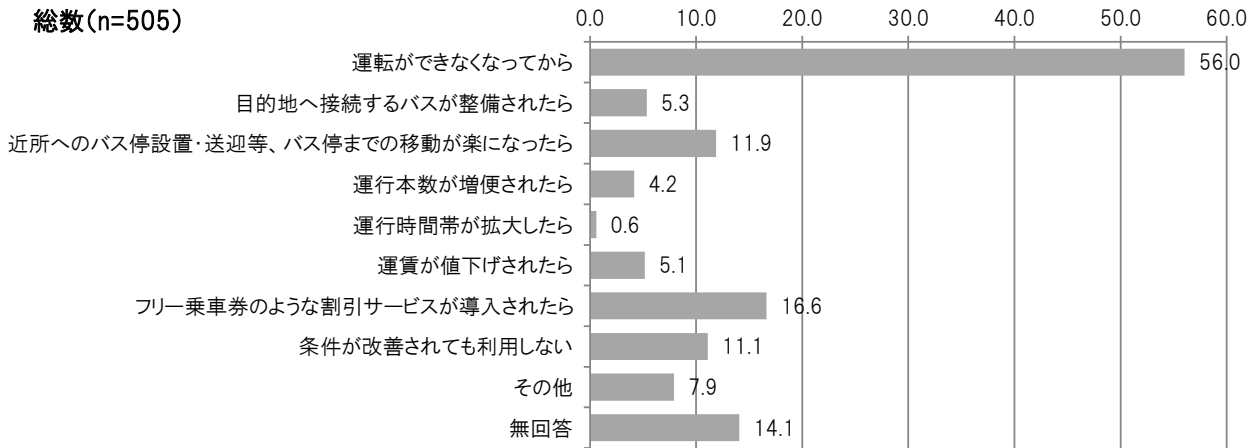
■利用率



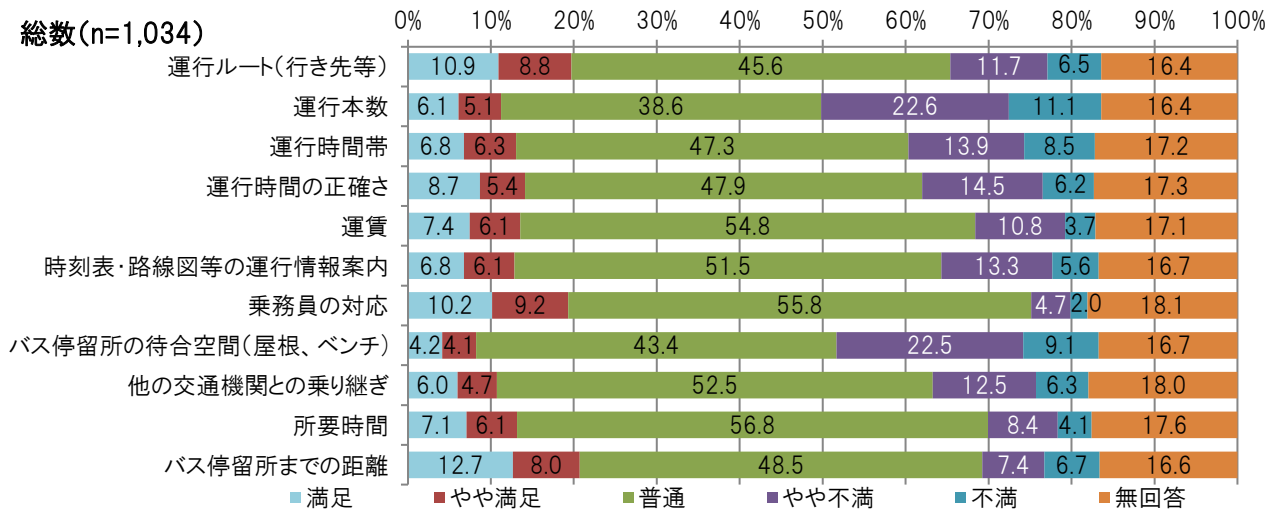
■利用しない理由(複数回答)



■ 利用するための条件(複数回答)



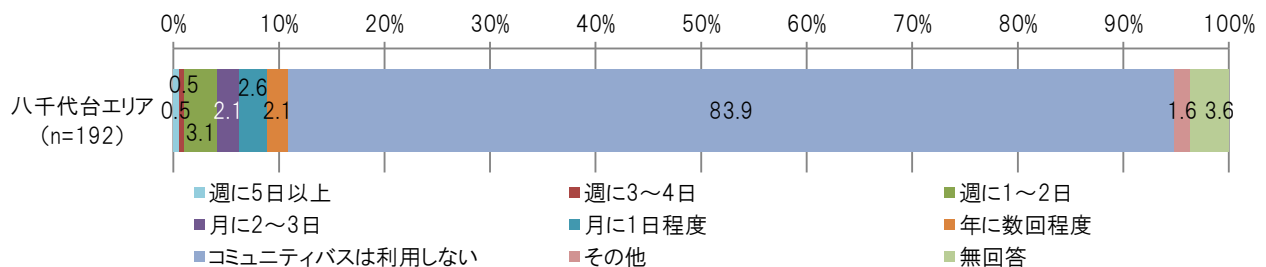
■ 満足度



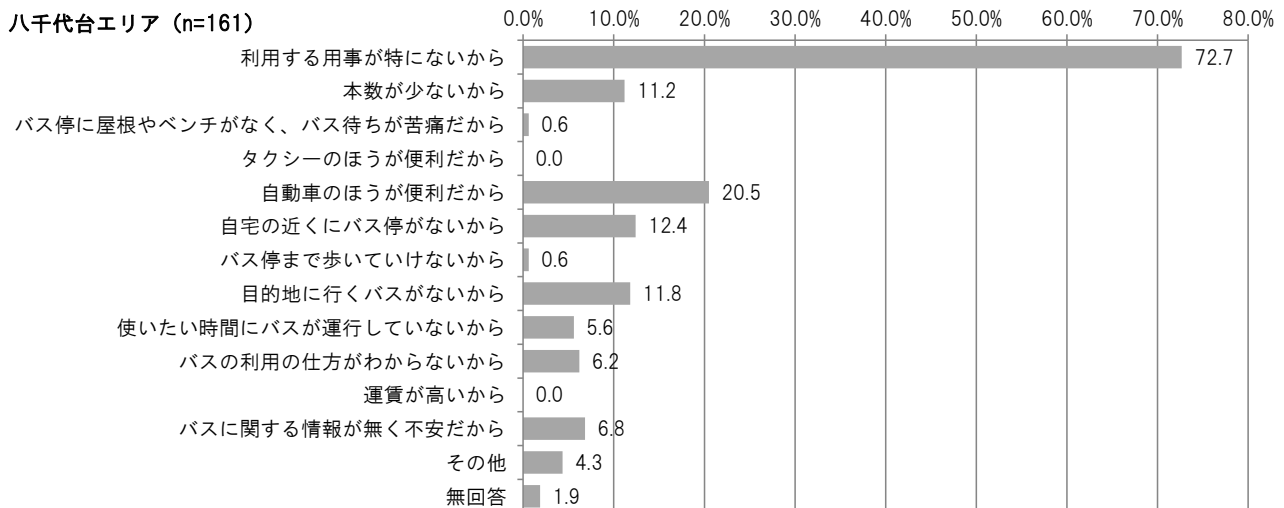
⑤コミュニティバス(八千代台コース)利用

- 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地域で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」が挙げられ、満足度の低い項目では「運行本数」「運行ルート(行き先)」が挙げられています。

■利用率

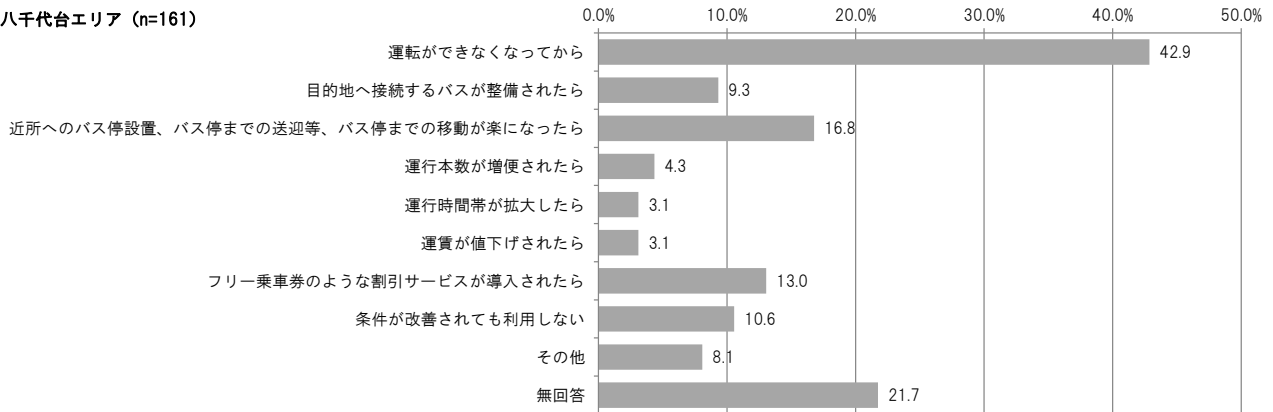


■利用しない理由(八千代台地域)(複数回答)



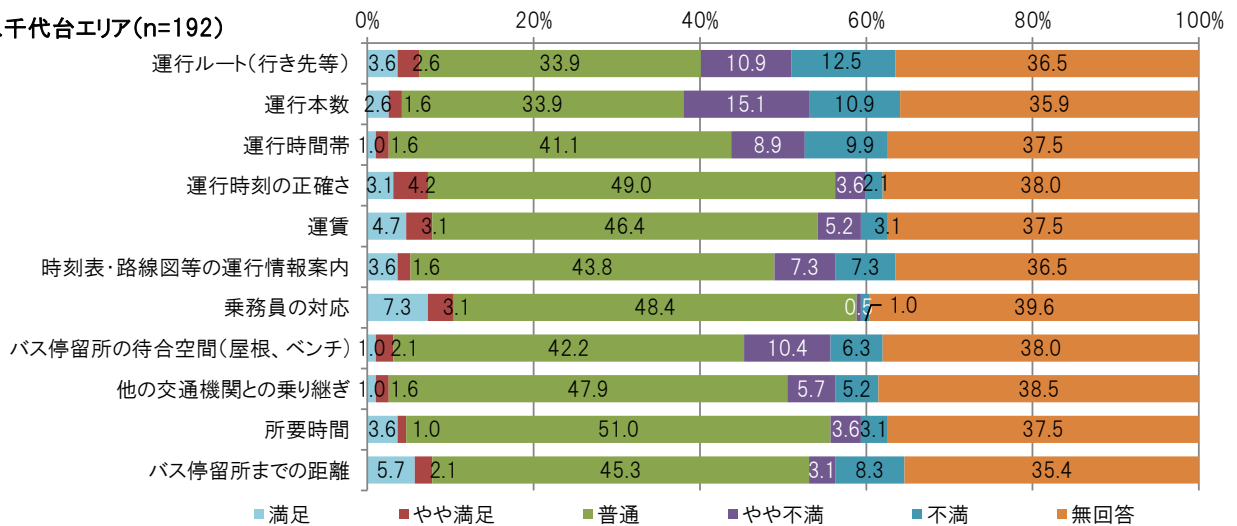
■ 利用するための条件(複数回答)

八千代台エリア (n=161)



■ 満足度

八千代台エリア(n=192)



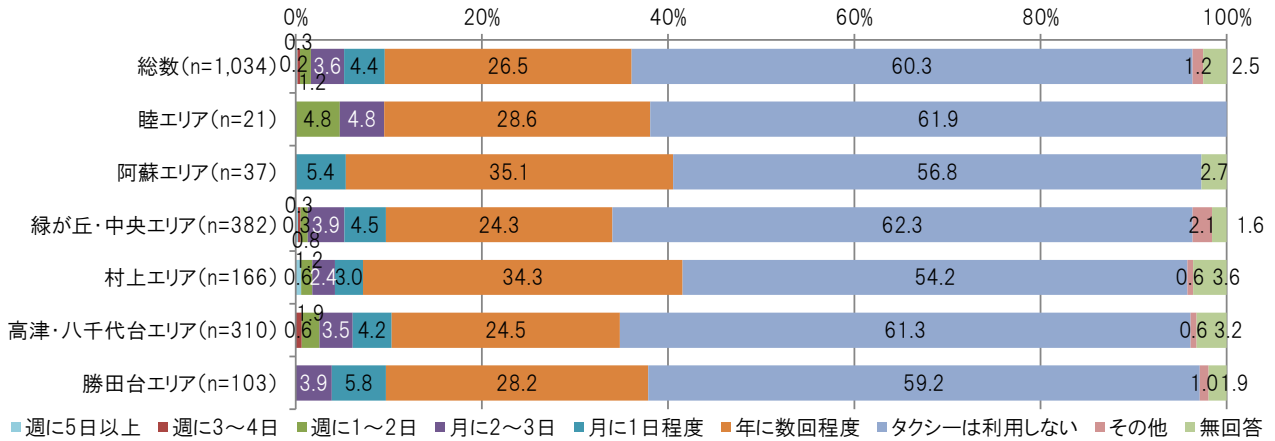
⑥タクシー利用

○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。

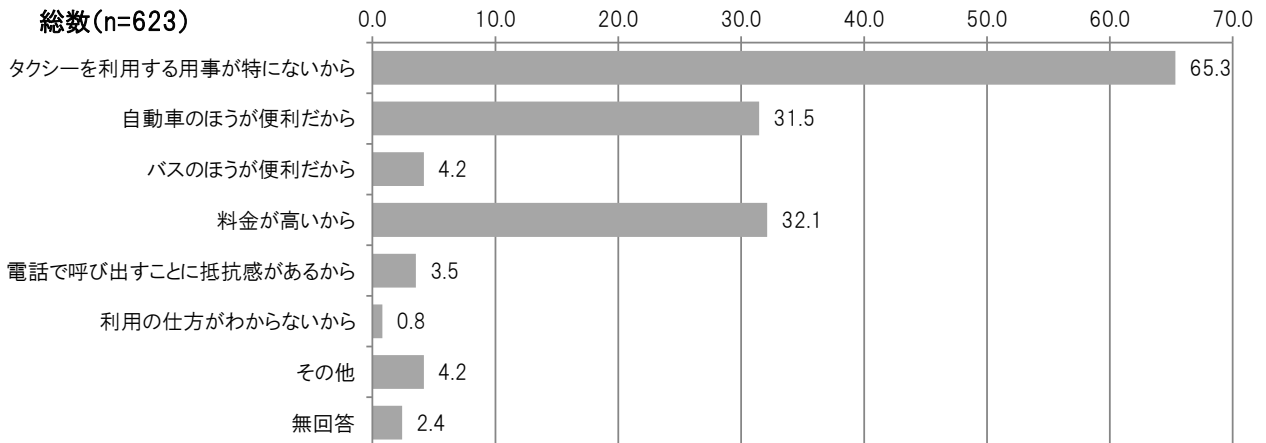
○利用しない理由として、「タクシーを利用する用事が特にないから」が65.3%を占めており、次いで「料金が高いから」が32.1%、「自動車のほうが便利だから」が31.5%となっています。

○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」が挙げられ、満足度の低い項目では「運賃」が挙げられています。

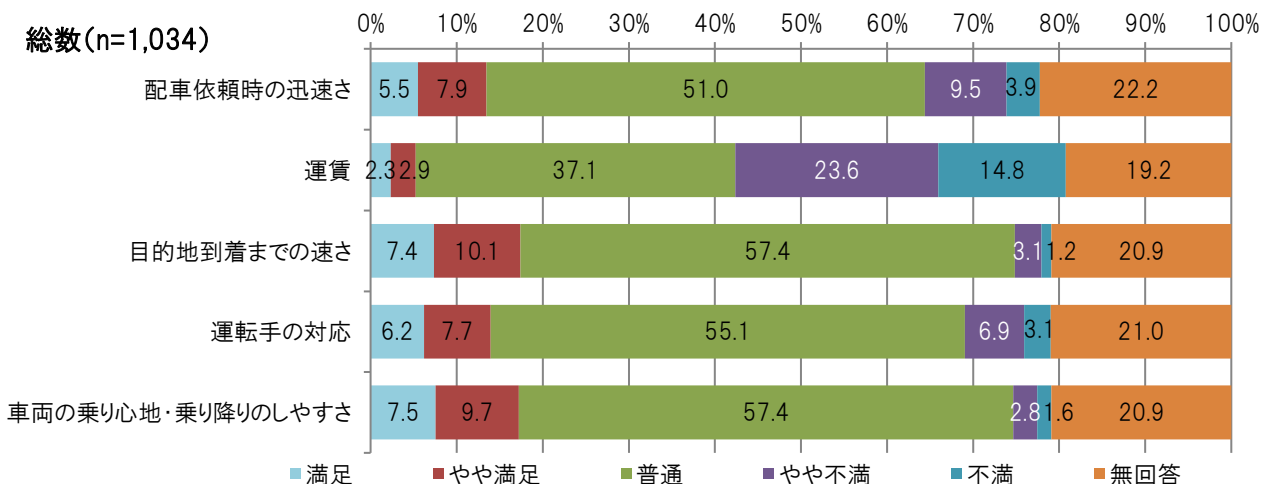
■利用率



■利用しない理由(複数回答)



■満足度



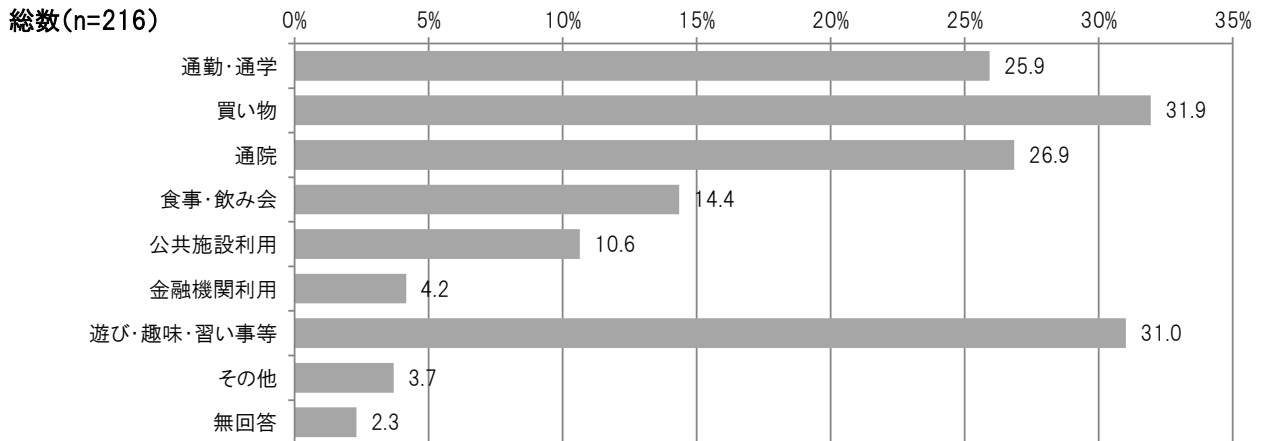
⑦外出における困りごと

○外出時に交通手段で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。

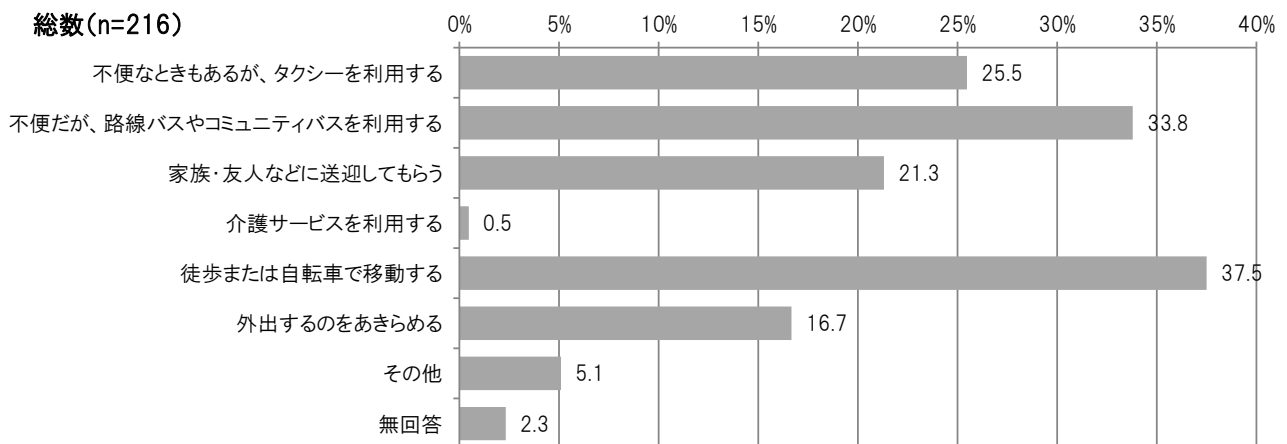
○困る際の対処法としては、「徒歩または自転車で移動する」が37.5%と最も多く、次いで「不便だが、路線バスやコミュニティバスを利用する」が33.8%となっています。

○また、「外出をあきらめる」と回答した方も16.7%(36人)存在していますが、地域別のアンケート回答数を考慮すると、地域ごとの有意な差はありませんでした。

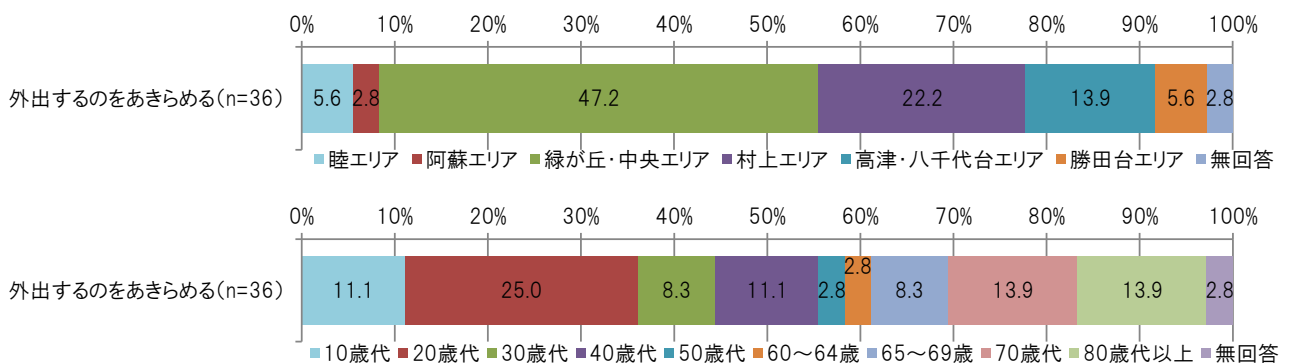
■外出時に困る目的(複数回答)



■対処法(複数回答)



■外出するのをあきらめると回答した方の属性(エリア別・年代別)

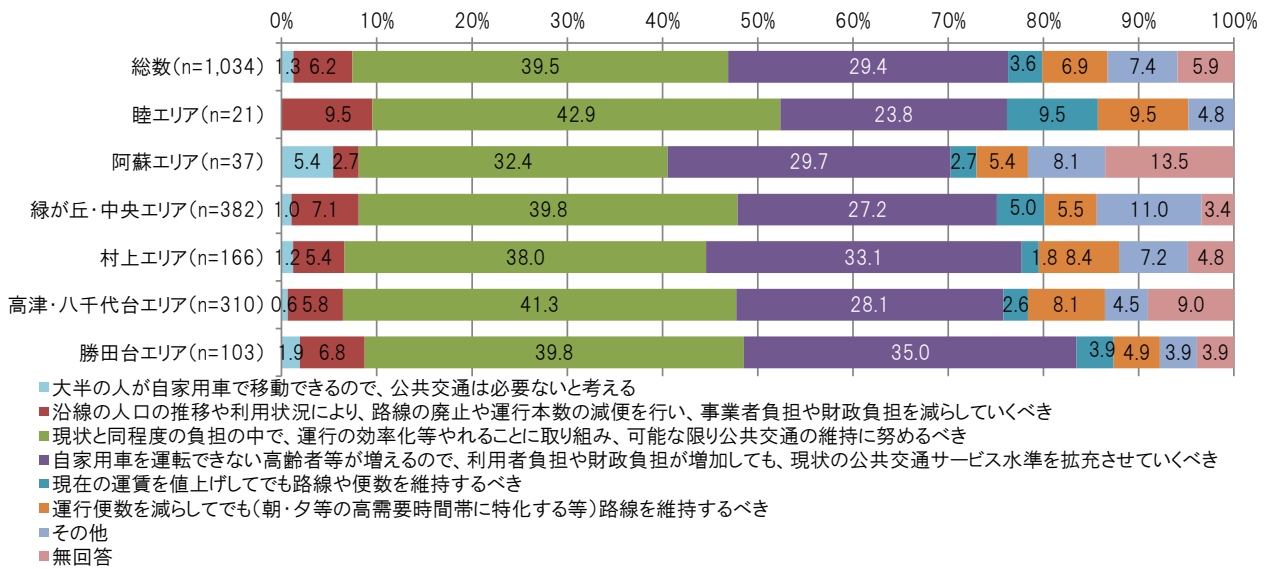


⑧八千代市地域公共交通の方向性

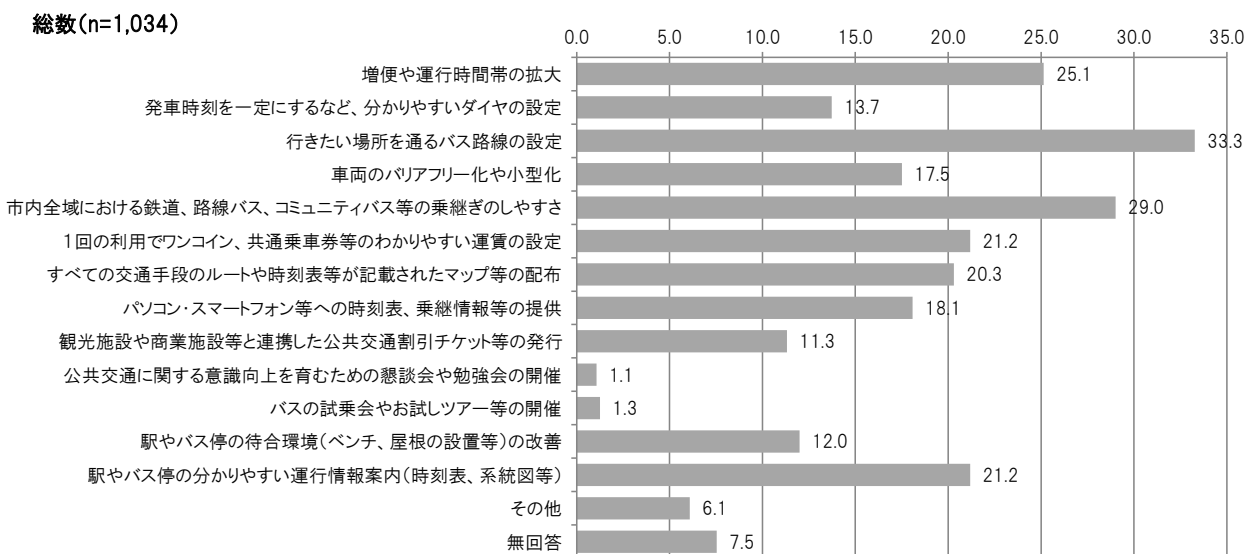
○今後の方向性として、「現状と同程度の負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が39.5%と最も多く、次いで「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が29.4%となっています。

○利用者を増やすための効果的な取組として、「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(複数回答)



(2) 北部地域住民アンケート調査

■ 調査概要

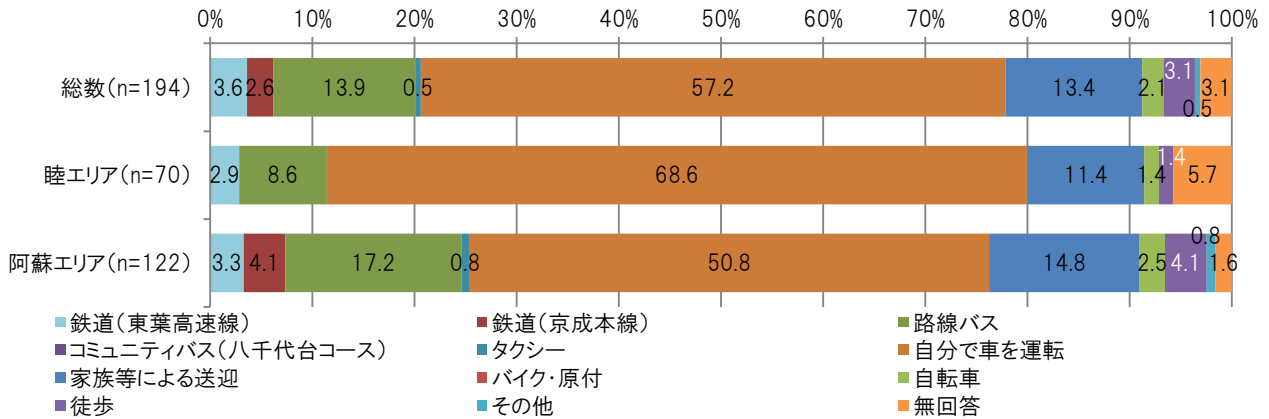
対象者	・鉄道駅から離れており、バスの運行本数も市中央・南部と比べて少ない状況である北部地域の在住者で15歳以上の500人(無作為抽出) (対象地域: 桑橋, 神久保, 小池, 真木野, 佐山, 平戸, 島田, 島田台, 桑納, 麦丸, 米本, 保品, 下高野, 神野, 堀の内, 尾崎, 大学町)						
主な調査項目	・属性(居住地, 年齢, 職業, 運転免許保有状況及び運転免許返納意向) ・日常生活の移動実態, 生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・地域に必要な交通手段(新たな地域公共交通の可能性) ・新たな地域公共交通の利用意向(行きたい場所, 目的, 頻度, 利用時間帯)						
調査方法	・郵送による配布・回収, Web による回答を併用						
調査期間	・令和5(2023)年4月10日～5月31日						
回答数	・194票(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。

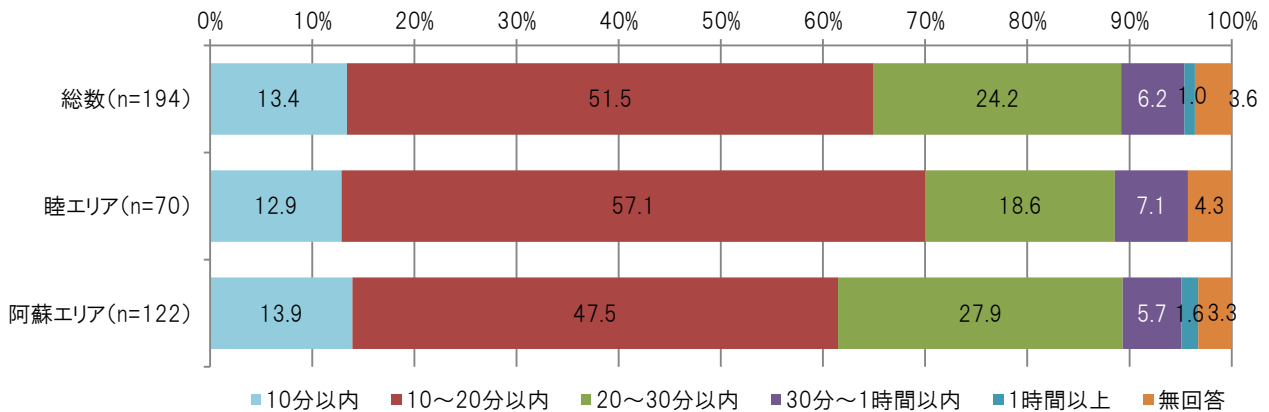
①買い物時の移動

- 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。
- 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。

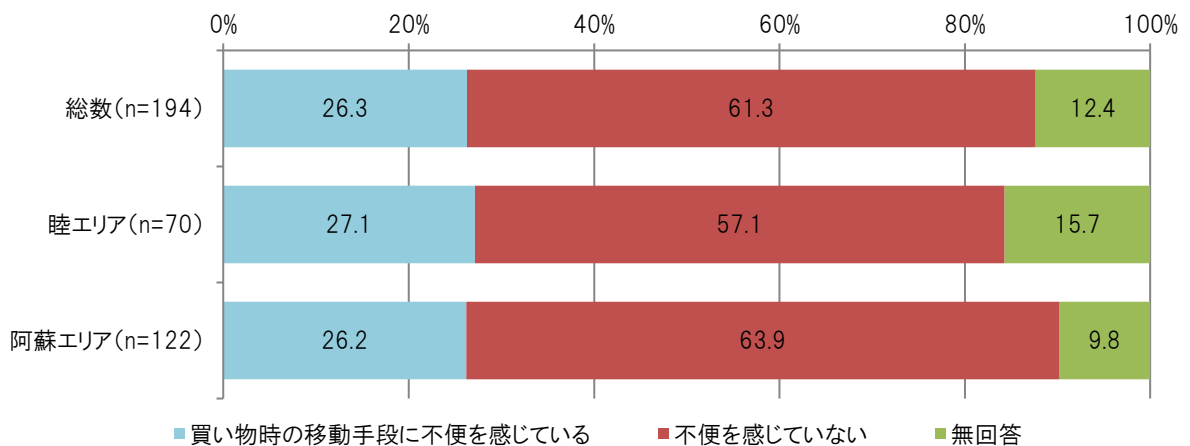
■最も利用する交通手段



■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

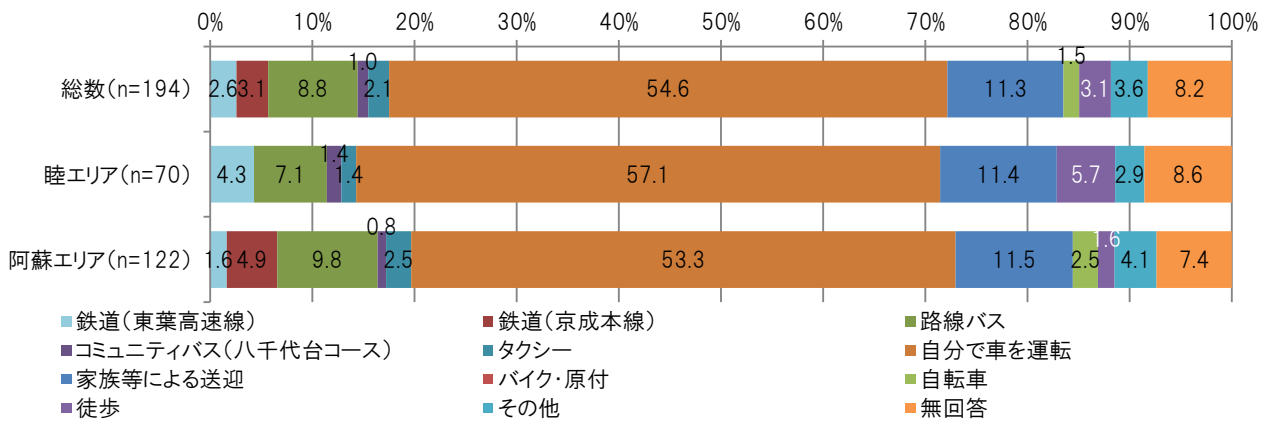
○通院時の移動手段としては、「自分で車を運転」が54.6%と最も多く、「家族等による送迎」も含めると7割近い方が自家用車による移動となっています。

○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。

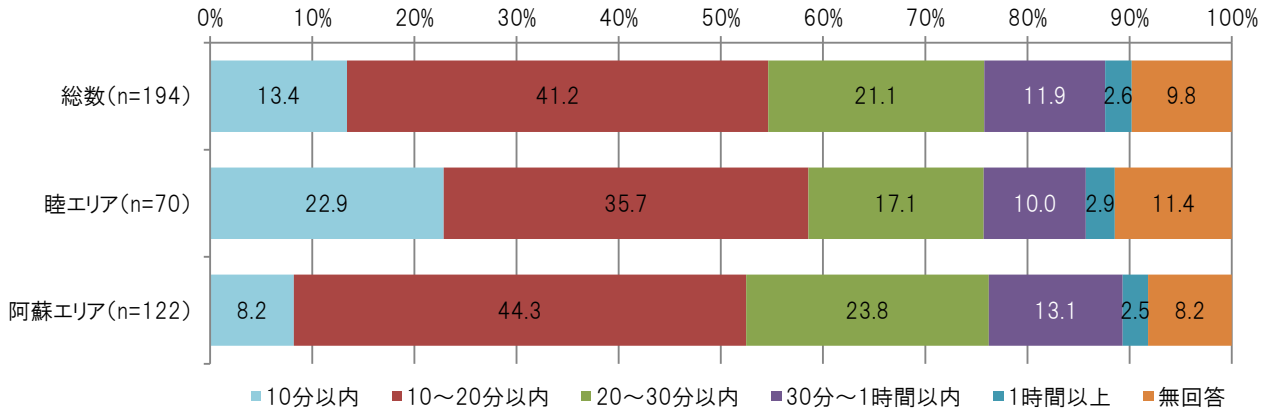
○最も利用する施設までの所要時間は、「10～20分以内」で4割程度を占めており、片道30分圏内の施設へ行かれている方が75.7%となっています。

○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。

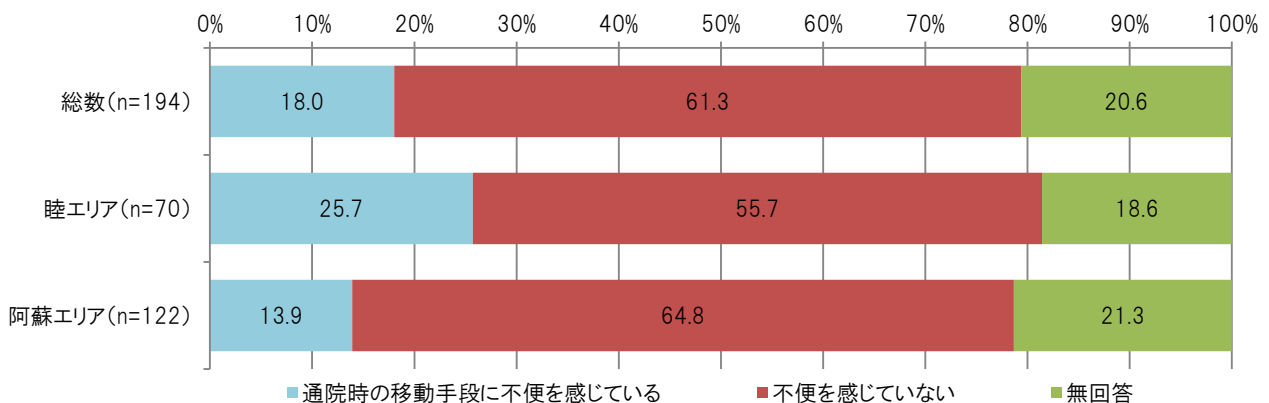
■最も利用する交通手段



■最も利用する施設までの所要時間



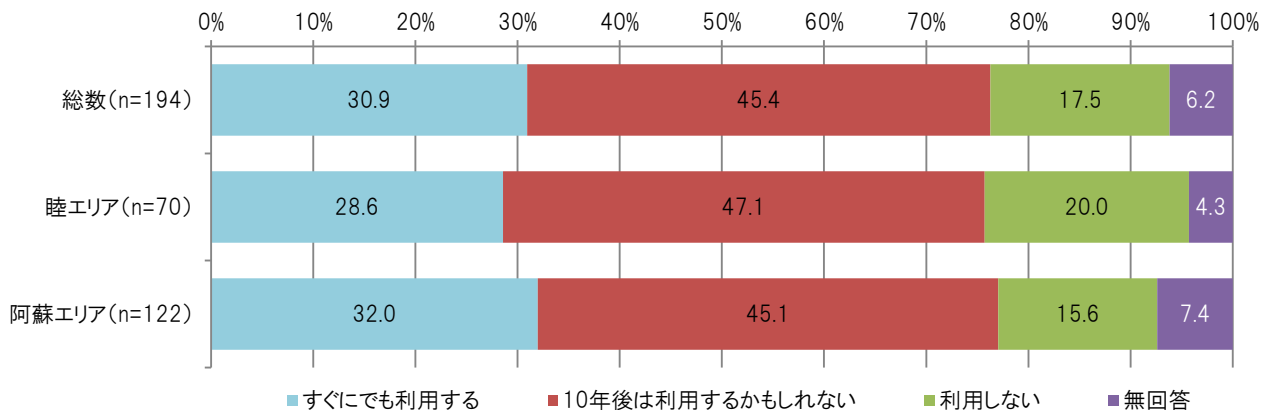
■不便さ



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。

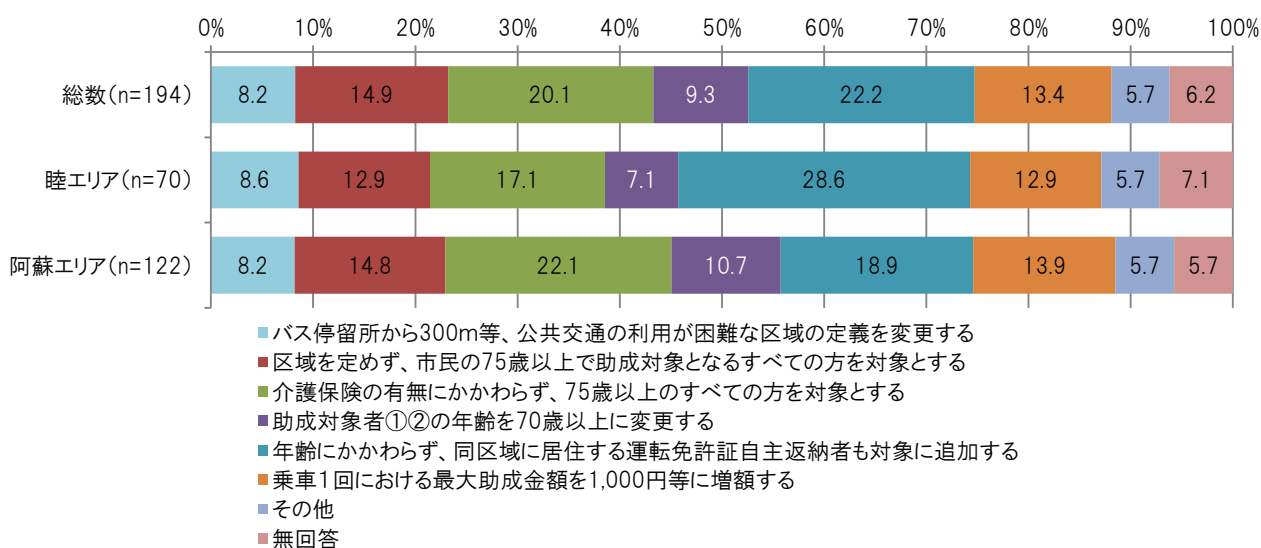
■利用意向



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

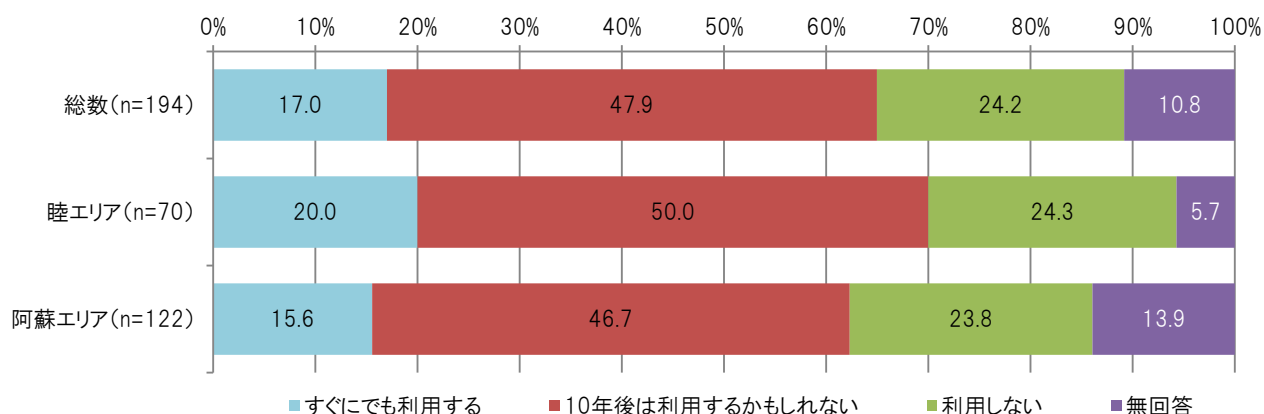


⑤新しい移動手段の導入

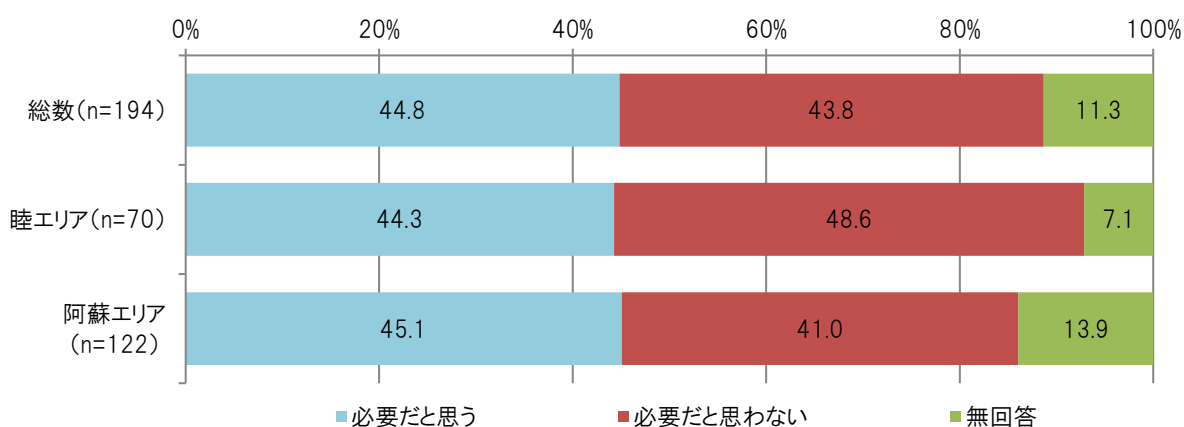
○新しい移動手段の導入として、デマンド交通の利用意向は「10年後は利用するかもしれない」との回答が47.9%と最も多く、次いで「すぐにでも利用する」が17.0%となっており、利用ニーズは一定数あるものの、現段階での導入で高い収支率を見込むことは難しいものと推定されます。

○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組では、「必要だと思う」との回答が44.8%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), 乗車地点・降車地点 ・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車両に二次元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～5月31日 ・路線バス 令和5(2023)年4月25日～5月31日 ・タクシー 令和5(2023)年5月3日～5月31日
回答数	・鉄道 n=107 ・路線バス n=103 ・タクシー n=16

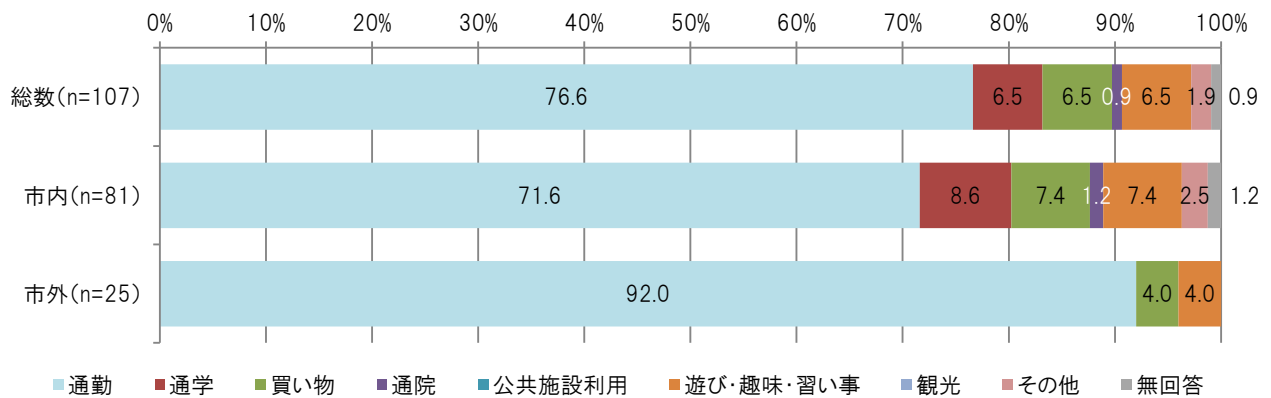
①鉄道利用者アンケート調査

- 回答者は男性が66.4%, 女性が30.8%であり, 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」については7割以上が不満としています。
- 改善要望ありと回答した24人全員が, 「運行本数の増便」を望んでいます。

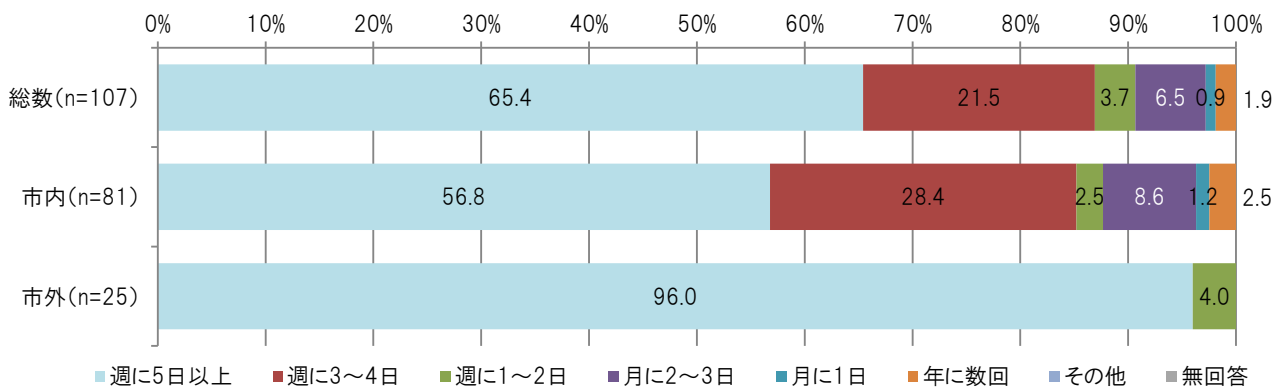
■回答内訳

	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%			

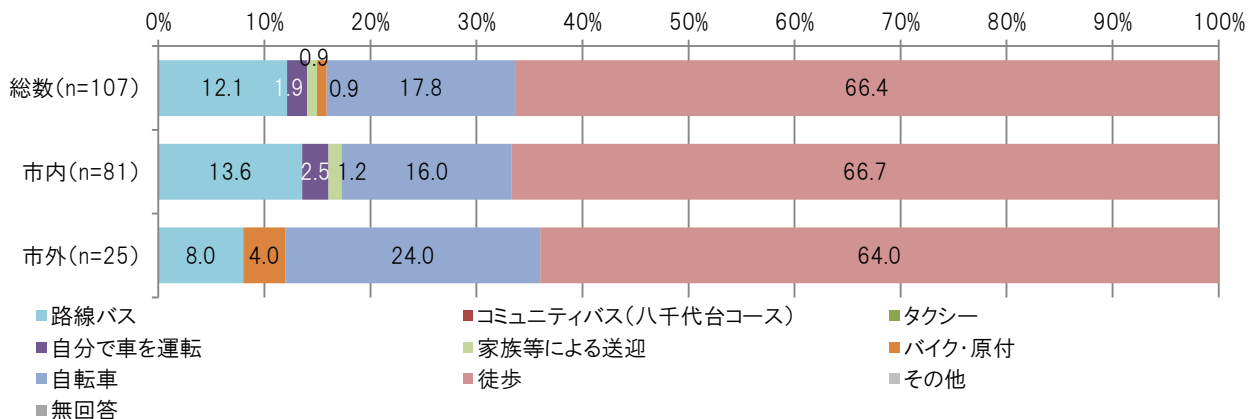
■利用目的



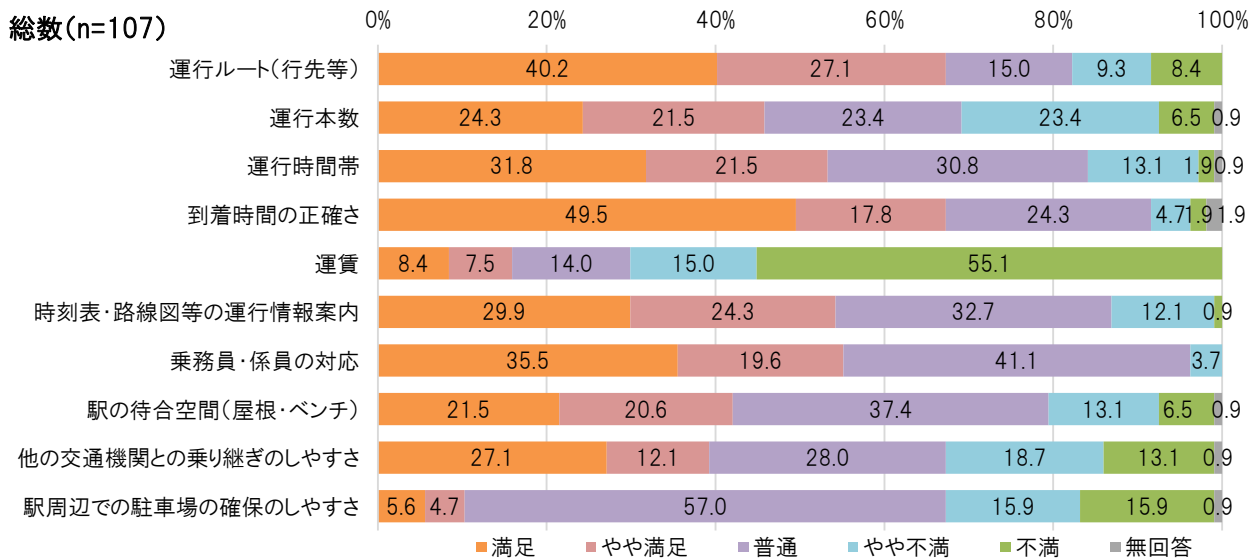
■利用頻度



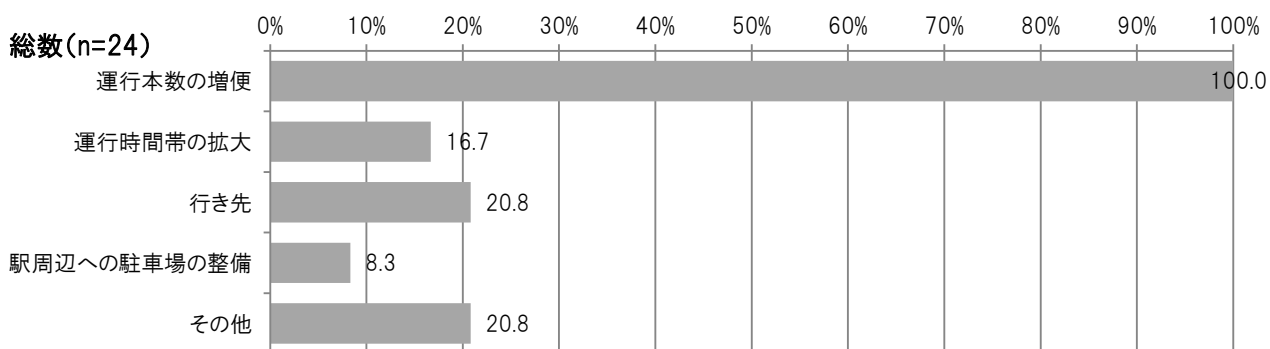
■ 駅までの端末交通手段



■ 満足度



■ 要望(複数回答)



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%であり、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。

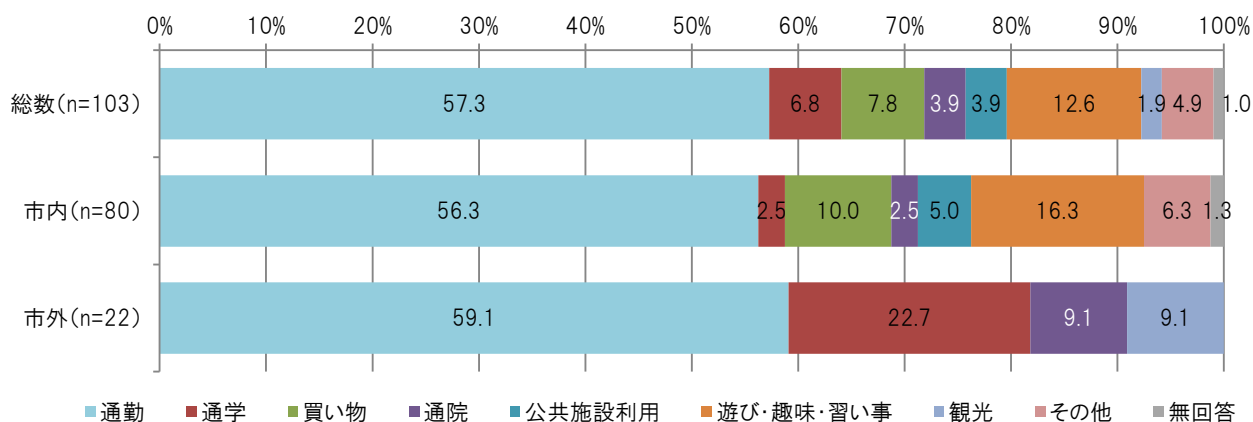
○路線バス利用者の満足度については、「運行ルート」「運賃」「乗務員の対応」「バス停までの距離」では比較的満足度が高い一方、「運行本数」「バス停留所の待合空間」「他の交通機関との乗り継ぎのしやすさ」は満足度が低い傾向となっています。

○改善要望ありと回答した35人全員が、「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。

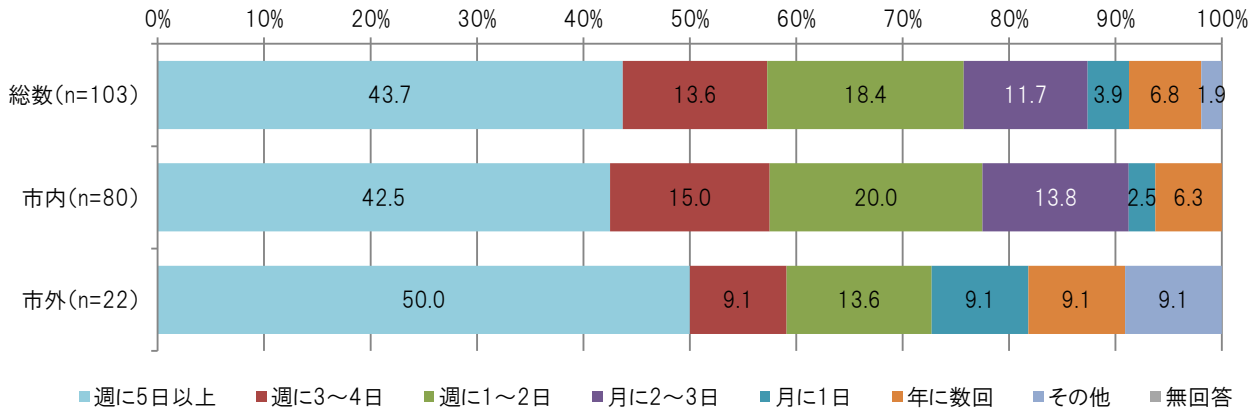
■回答内訳

	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%			

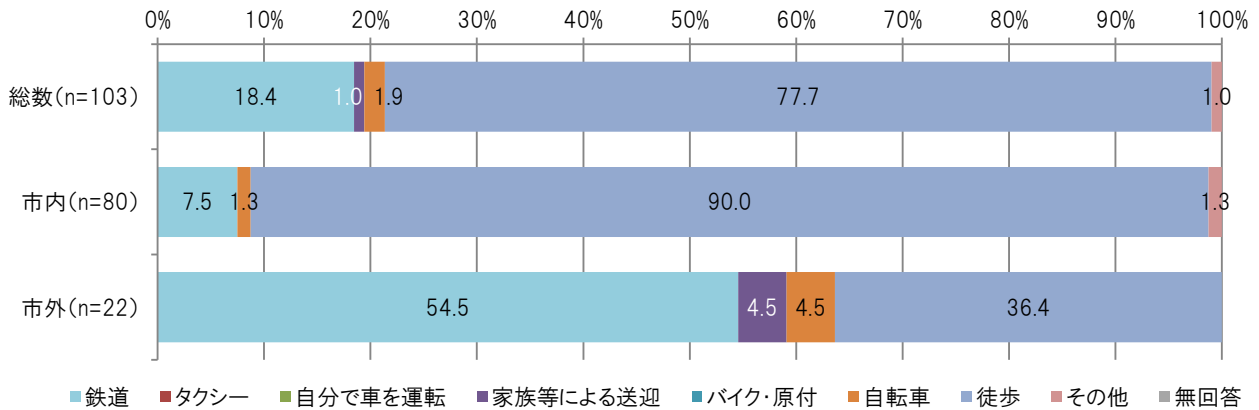
■利用目的



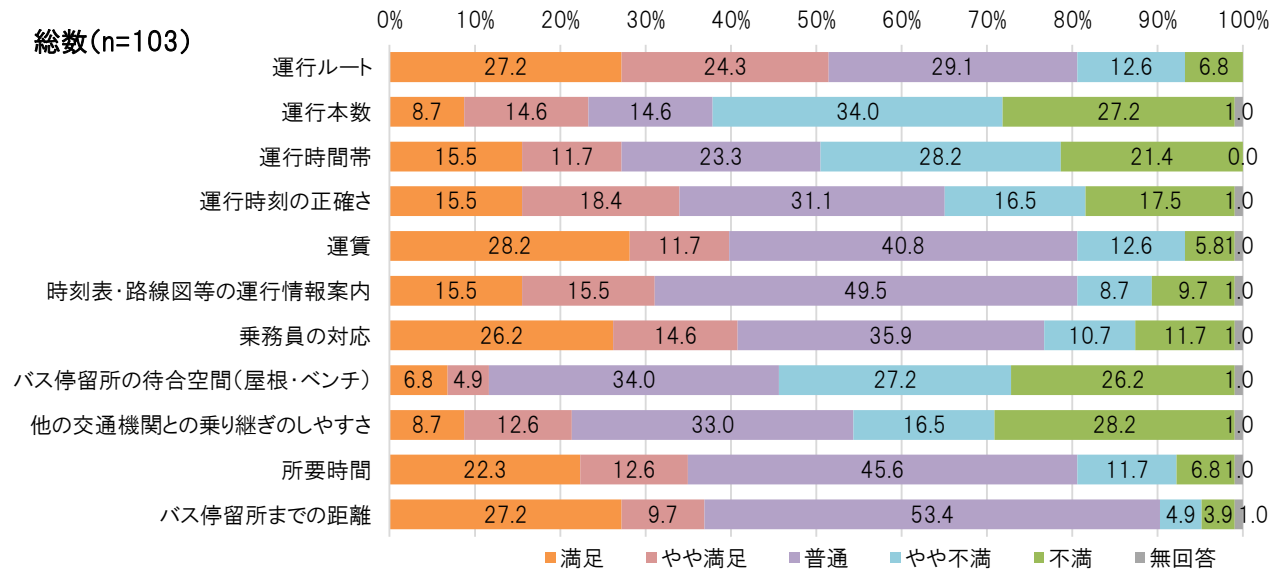
■ 利用頻度



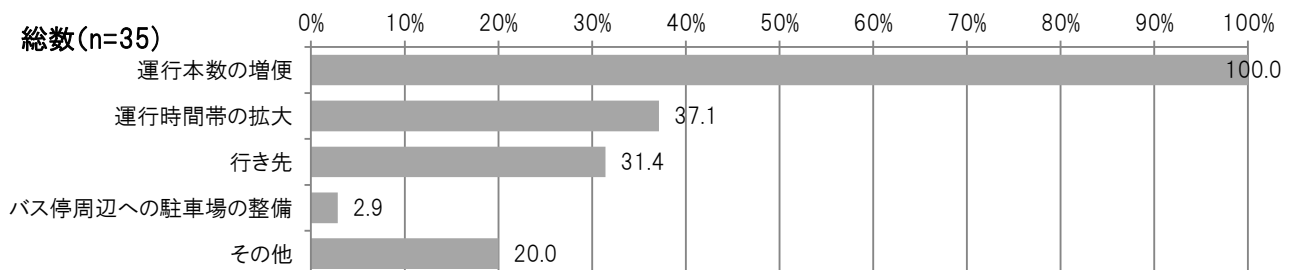
■ バス停までの端末交通手段



■ 満足度



■ 要望(複数回答)



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%であり、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「通勤」「通院」が18.8%となっています。

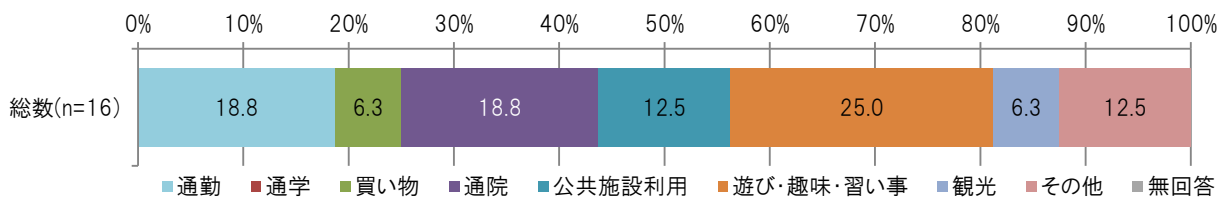
○利用頻度は、「年に数回」が43.8%と最も多く、次いで「月に2～3日」が37.5%となっています。

○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」で満足度が低い傾向となっています。

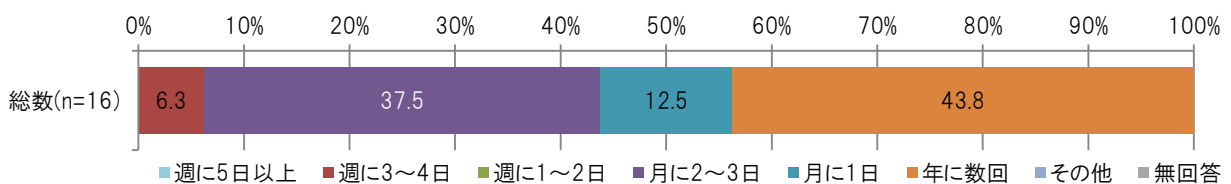
■回答内訳

	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%			

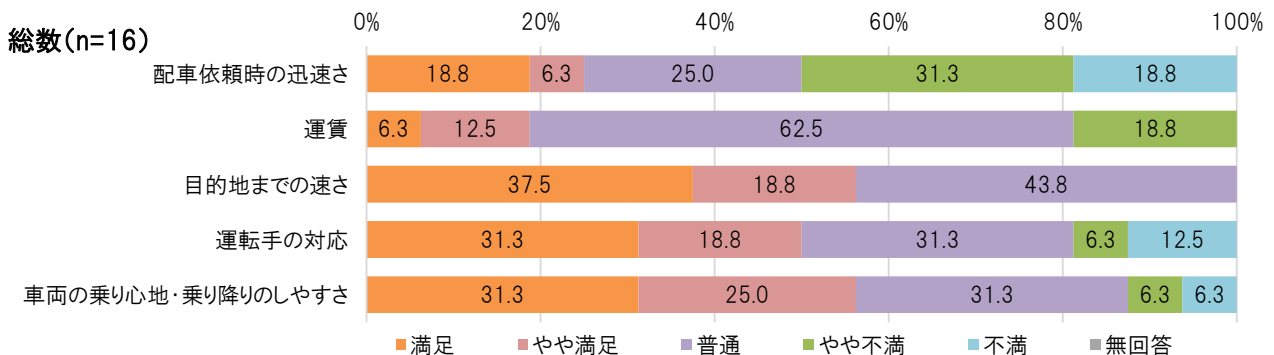
■利用目的



■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（路線バス事業者の一部については後日ヒアリングも実施）		
調査期間	令和5(2023)年6月30日～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, 三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, 夕方から夜間は通勤・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のリード, 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。
- ・駅ロータリーにおける一般車両の路上駐車等対策。
- ・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。
- ・金曜夕方から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

- ・運転士の高齢化。
- ・慢性的な運転士不足。
- ・車両価格の高騰のため車両の更新が困難。

○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

- ・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。
- ・免許返納の割引に関する問合せ。
- ・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等対策。

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(2023)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。
- 人口は市の中部及び南部に集中しており,鉄道駅から800m,バス停留所から300m圏内に人口の約90%が居住している。
- 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,八千代台駅・京成大和駅・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,通学支援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。
- 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地域で4.1%である。
- 交通手段がなく外出をあきらめるような方を公共交通で救うための施策を検討する必要あり。
- 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%,「すぐにでも利用する」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%,「すぐにでも利用する」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】

高齢化の進行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及び補完的移動手段の検討

【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

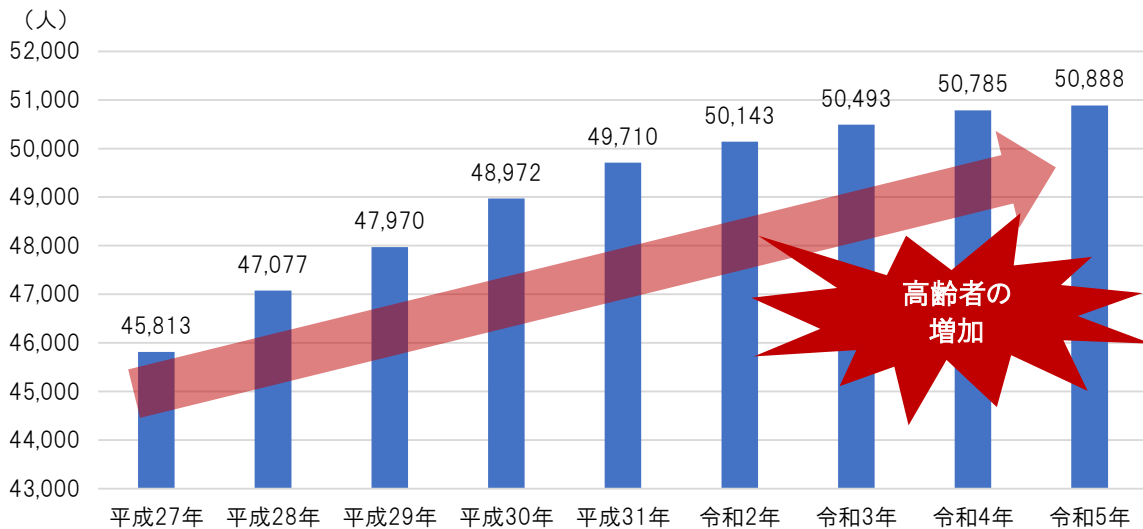
各課題の詳細につきましては以下のとおりです。

課題1 高齢化の進行に伴う高齢者等の移手段の確保

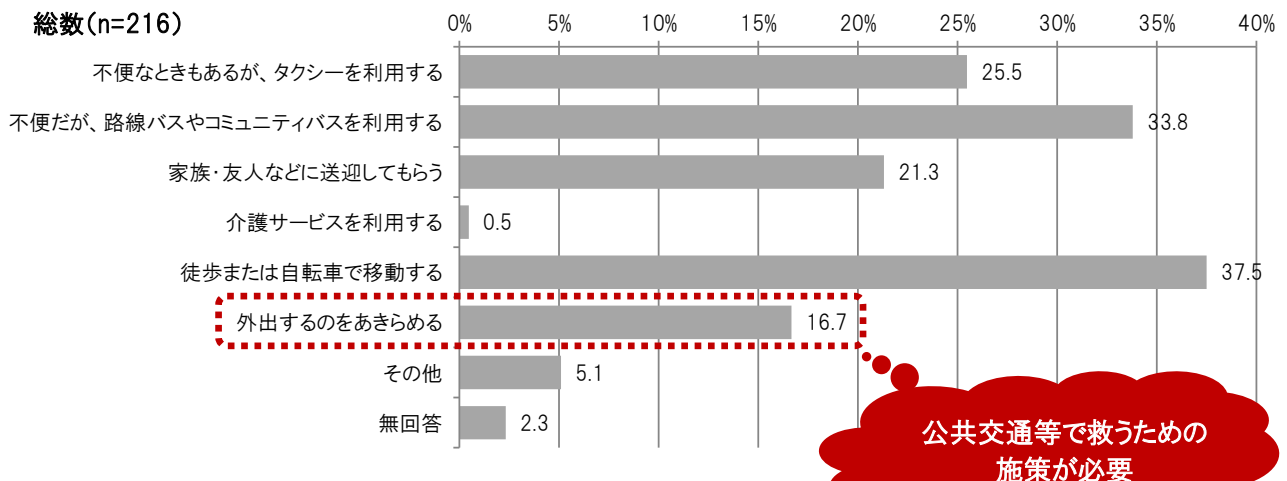
八千代市の総人口は生産年齢人口（15～64歳）を中心に増加中ではありますが、65歳以上の方も増加傾向にあり、65歳以上になると運転免許証返納者も一定数存在しています。

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、今後ますます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。

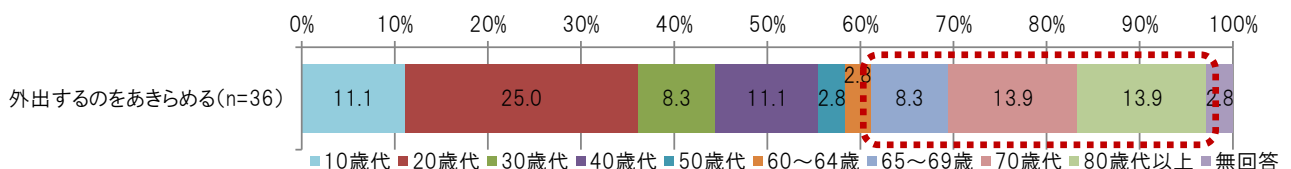
■八千代市の老年人口（65歳以上）



■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・南部をつなぐ移動手段の強化及び北部エリアにおける補完的移動手段の検討

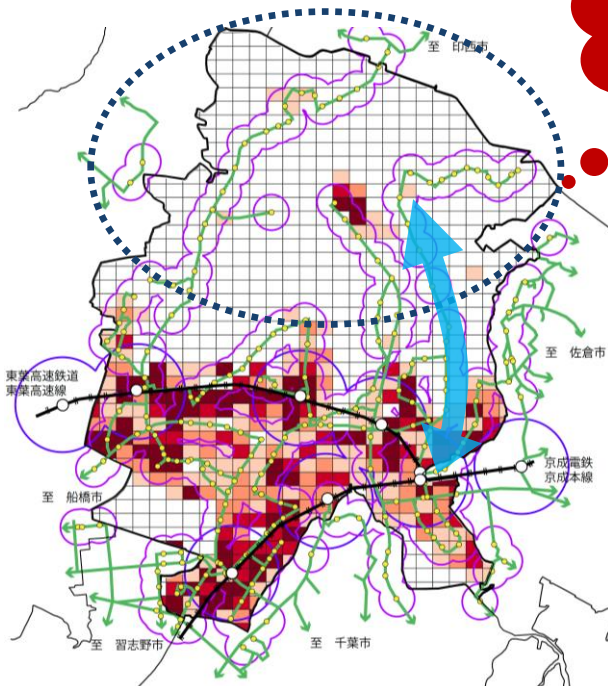
八千代市の鉄道やバス等の公共交通は、市中央・南部を中心に網羅的に整備されており、いわゆる交通不便・空白地域は少ない状況となっています。

しかしながら、睦地域や阿蘇地域といった北部エリアは、鉄道駅から離れており、バスの運行本数も市中央・南部と比べて少なく、公共交通空白地域の割合が多くなっています。また、都市マスタープランにおいて、阿蘇地域の八千代カルチャータウン地区を北部エリアの地域拠点として位置づけており、北部エリア内の連携や市街地ゾーンとのネットワーク形成を図ることをまちづくりの方針としています。こうしたことから、北部エリアと市中央・南部をつなぐ移動手段の維持・強化及び地域にとって必要な補完的移動手段について検討が必要です。

■公共交通沿線地域の徒歩圏人口分布等

	分布(人口ベース)		
	市域全体	市中央・南部	市北部
鉄道駅から800m及びバス停から300m	91.3%	92.7%	61.9%
公共交通空白地域	8.7%	7.3%	38.1%

■250mメッシュ人口分布図



北部エリア内の連携及び地域拠点と中央・南部をつなぐネットワーク形成が必要

公共交通空白地域の存在

凡例

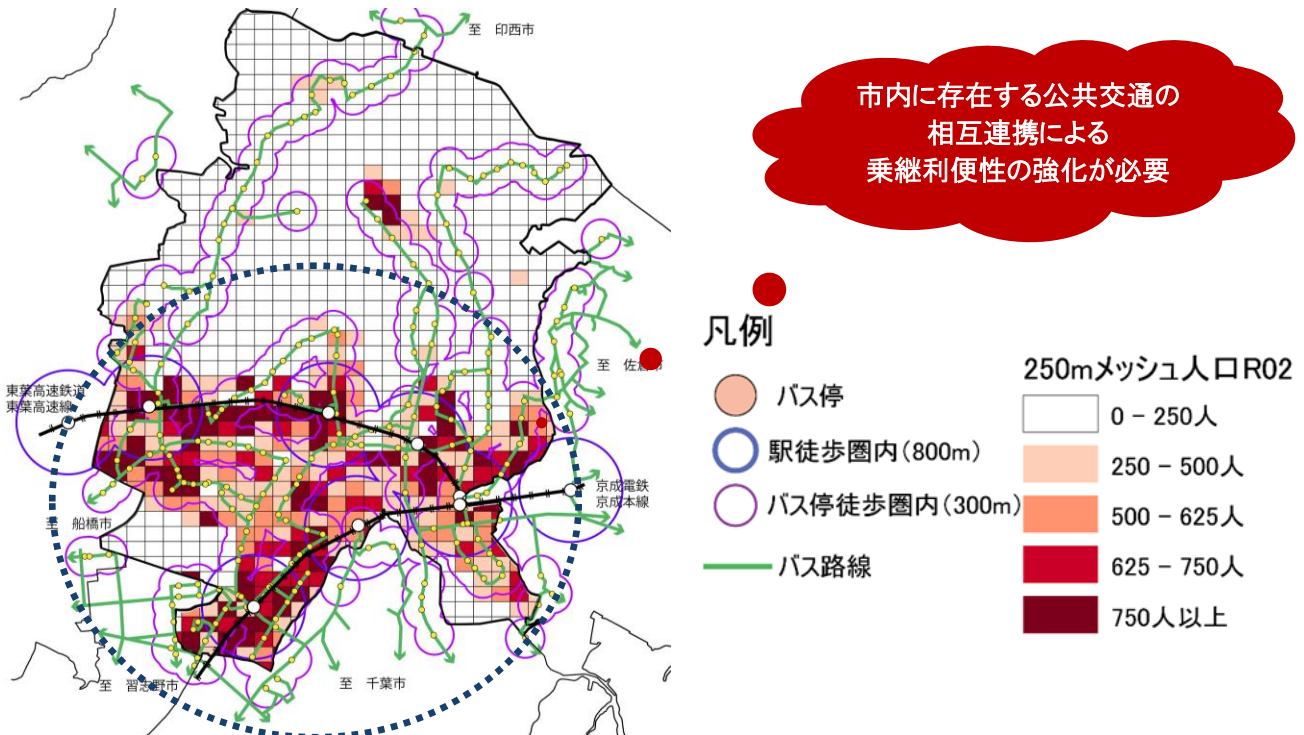
- バス停
 - 駅徒歩圏内(800m)
 - バス停徒歩圏内(300m)
 - バス路線
- 250mメッシュ人口R02
- 0 - 250人
 - 250 - 500人
 - 500 - 625人
 - 625 - 750人
 - 750人以上

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

広域交通としての鉄道（京成電鉄・東葉高速鉄道）、地域間交通としての路線バス及び地域内路線としての路線バス・コミュニティバスといった、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等で、利便性の高い公共交通体制を構築する必要があります。

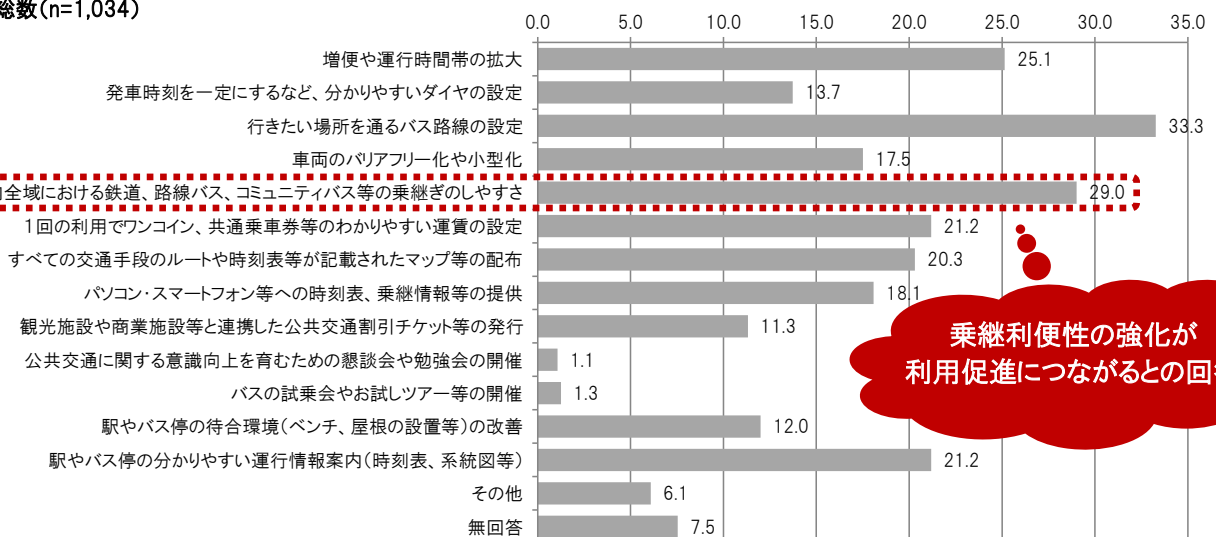
また、**新型コロナウイルス感染症の影響や燃料費の高騰、働き方改革による運転手の労働時間の制約等により**、公共交通事業者の経営が圧迫されていることから、公共交通の維持や利用促進のための施策も重要です。

■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の方針(目標)

(1)方針(目標)

地域公共交通の課題に対応する方針(目標)を以下のとおり定めます。

《方針(目標)》

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

地域公共交通を利用する市民の誰もが、不便を感じず多方面へアクセスでき、安心して利用できる公共交通ネットワークの構築を目指します。高齢者等の移動手段の確保や鉄道等の広域交通の利便性向上、運転士不足や利用者の減少といった路線バス・タクシーの実態を踏まえた既存公共交通の維持・利用促進などの取組を推進していきます。

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

それぞれ特性・ニーズの異なる地域公共交通の役割を明確にしたうえで、効果的な機能分担をするとともに、各公共交通相互連携による利便性の向上を目指します。そのため、主要な交通結節点における機能整備や地域輸送資源の活用を検討、福祉分野との連携などの取組を推進していきます。

3 新たな移動手段の導入による充実した公共交通の実現

市内北部エリアは、鉄道駅から離れており、バスの運行本数も市中央・南部と比べて少ない状況となっています。八千代カルチャータウン地区を地域拠点として位置づけていることも踏まえ、既存公共交通との共存や事業の持続性等を考慮しながら、地域にふさわしい補完交通の導入を検討していきます。

4 公共交通の運行に関する分かりやすい情報発信の実現

市内の公共交通について、情報を一元的に提供する媒体がないため、利用者に対し十分な情報が行き届いていない状況であることから、分かりやすい情報の提供を目指します。そのため、公共交通マップの作成や交通結節点における情報提供設備の充実などの取組を推進していきます。

(2) 地域公共交通の機能分担

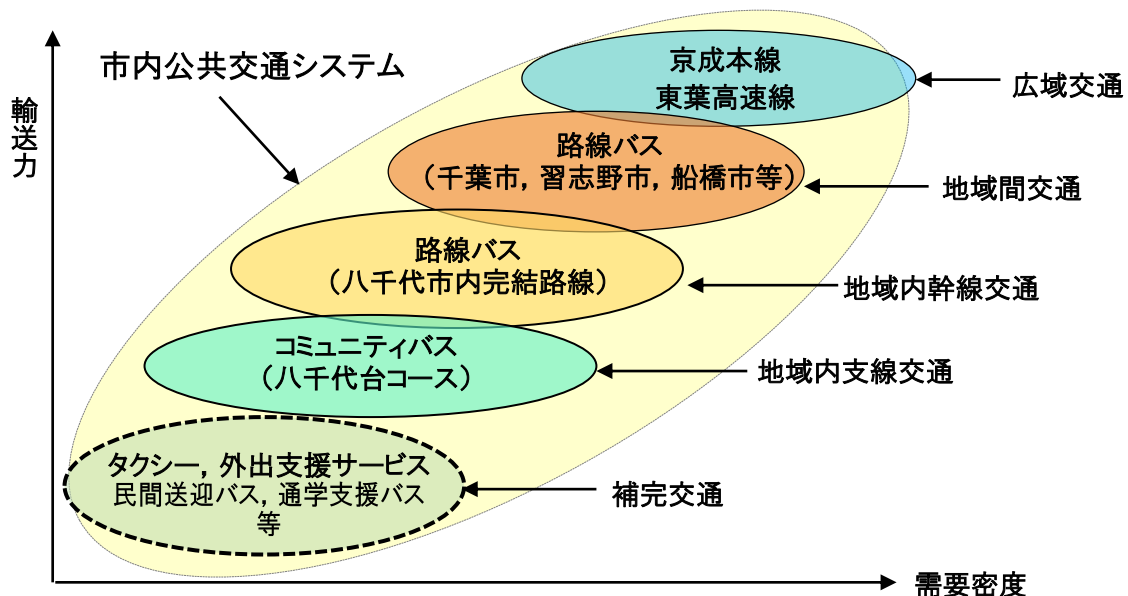
本市の公共交通ネットワークの方向性として、以下のとおり5段階に機能分担を図ります。

交通結節点としては、鉄道駅等を位置づけ、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ます。また、公共交通機関の相互連携により、利便性の向上と効率的な運行を目指します。

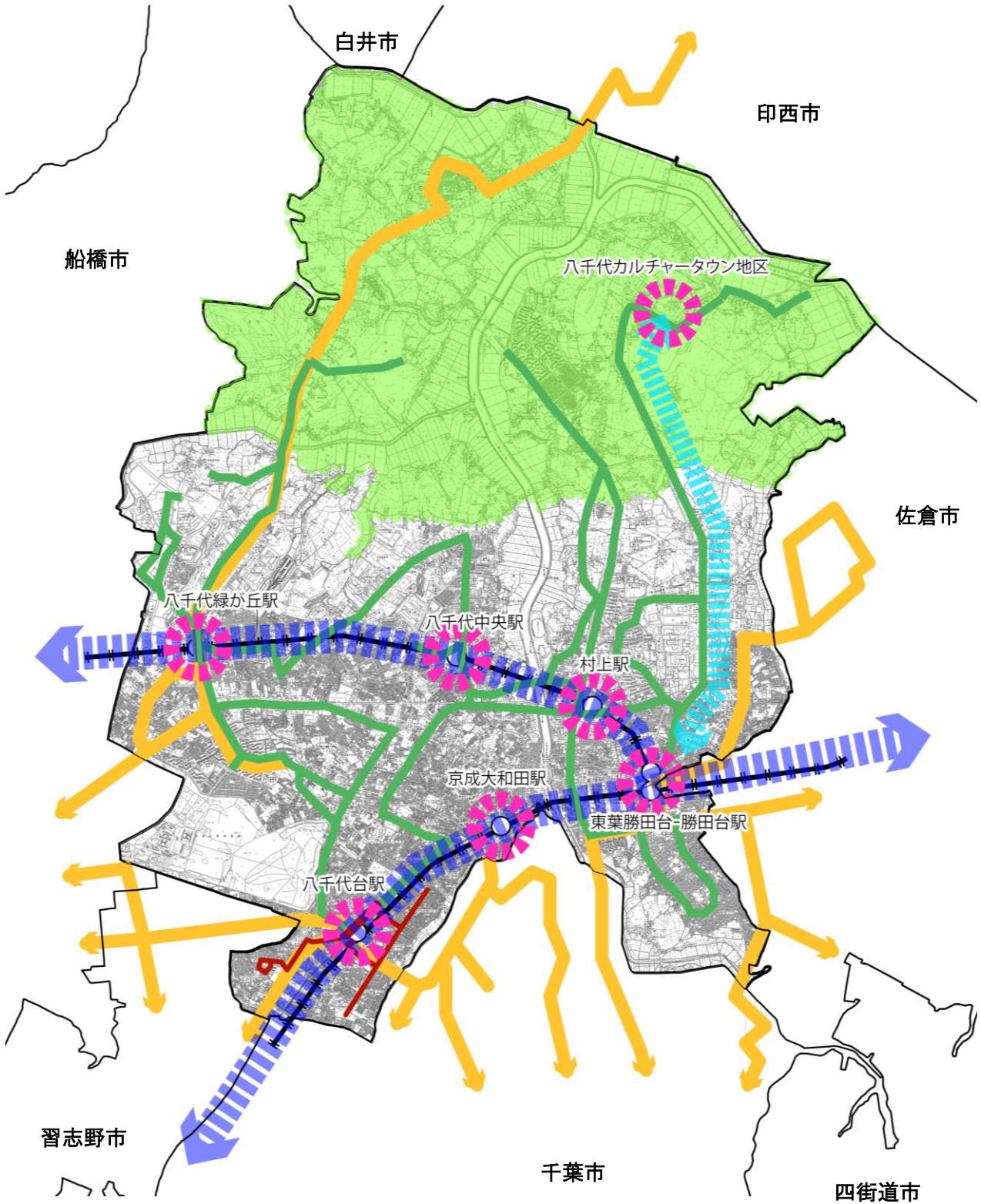
■各交通手段の機能分担

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物、通院等の目的に対応	タクシー, 外出支援サービス, 民間送迎バス, 通学支援バス, 新たな交通手段等

■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づけ



(3) 将来ネットワークイメージ



8. 実施事業及び実施主体

(1)方針(目標)を踏まえた実施事業

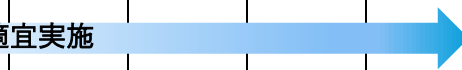

①市民の誰もが安心して利用できる公共交通ネットワークの実現	【事業1】広域交通の利便性向上 ①鉄道の利便性向上 ②空港アクセス等, 新たな事業展開の研究
	【事業2】公共交通の維持 ①既存バス路線の維持及び利用促進 ②コミュニティバスの利用促進 ③運転士不足への対応 ④千葉市と連携した北部循環線(花まる号)の維持
	【事業3】公共交通の利用促進 ①ノーマイカーデーの実施等, 公共交通の利用促進 ②バスの乗り方教室等によるモビリティ・マネジメントの推進
②地域公共交通の相互連携による利便性の高い公共交通サービスの実現	【事業4】主要な交通結節点の機能整備 ①上屋やベンチの設置等, 主要な交通結節点における待合空間の整備 ②地域拠点(八千代カルチャータウン地区)における機能整備
	【事業5】地域輸送資源の活用法の検討 ①民間送迎バス等, 地域輸送資源の活用可能性の検討
	【事業6】福祉分野との連携 ①移動支援事業の継続及びサービスの見直しの検討 ②高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続
③新たな移動手段の導入による充実した公共交通の実現	【事業7】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8】地域にふさわしい補完的移動手段の導入 ①北部エリアの補完的移動手段の検討
④公共交通の運行に関する分かりやすい情報発信の実現	【事業9】分かりやすい情報発信 ①公共交通マップの作成(官学連携) ②主要な交通結節点における情報提供設備の整備検討

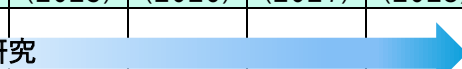
(2)実施事業の内容

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</p> <p>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組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> <p>【具体的事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅バリアフリー・鉄道施設耐震対策等への対応 エレベーター等設置によるバリアフリー対応や鉄道施設の耐震化等を推進する。 ○鉄道事業者への住民ニーズの共有 鉄道事業に係る住民要望を鉄道事業者と共有する。 					
	実施主体 八千代市, 鉄道事業者					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	鉄道駅バリアフリー・鉄道施設耐震対策等への対応	協議, 適宜実施 				
	鉄道事業者への住民ニーズの共有	協議, 適宜実施 				

内容	<p>②空港アクセス等, 新たな事業展開の研究</p> <p>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> <p>【具体的事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○東京国際空港(羽田空港)～市内駅の高速連絡バス等の事業展開の研究 <p>【参考】船橋市:羽田空港⇄西船橋駅・船橋駅線</p> <p>始発便: 船橋駅 4:55 発・西船橋駅 5:10 発⇒羽田空港 5:52 着(第2)・5:57 着(第1)</p> <table border="1" data-bbox="367 1500 1388 1724"> <thead> <tr> <th></th> <th>船橋駅</th> <th>JR西船橋駅</th> <th>羽田空港(第2)</th> <th>羽田空港(第1)</th> <th>羽田空港(第3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>発</td> <td>発</td> <td>着</td> <td>着</td> <td>着</td> </tr> <tr> <td>京成</td> <td>4:55</td> <td>5:10</td> <td>5:52</td> <td>5:57</td> <td>6:04</td> </tr> <tr> <td>京成</td> <td>5:25</td> <td>5:40</td> <td>6:22</td> <td>6:27</td> <td>6:34</td> </tr> <tr> <td>京急</td> <td>5:55</td> <td>6:10</td> <td>6:57</td> <td>7:02</td> <td>7:09</td> </tr> </tbody> </table> <p>運行会社: 京浜急行バス・京成バス</p>						船橋駅	JR西船橋駅	羽田空港(第2)	羽田空港(第1)	羽田空港(第3)		発	発	着	着	着	京成	4:55	5:10	5:52	5:57	6:04	京成	5:25	5:40	6:22	6:27	6:34	京急	5:55	6:10	6:57	7:02	7:09
		船橋駅	JR西船橋駅	羽田空港(第2)	羽田空港(第1)	羽田空港(第3)																													
	発	発	着	着	着																														
京成	4:55	5:10	5:52	5:57	6:04																														
京成	5:25	5:40	6:22	6:27	6:34																														
京急	5:55	6:10	6:57	7:02	7:09																														
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)																													
	東京国際空港～市内駅の高速連絡バス等の事業展開の研究	調査, 研究 																																	

事業2

公共交通の維持

内容

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。

【具体的事業内容】

○関連事業者との協議の場の設定

関連事業者と市の定期的な協議・情報共有の場を設けることで、緊密な連携を図り、路線の維持につなげていく。

○路線バス車両のバリアフリー化

路線バスの利用促進を図るため、市内で完結するバス路線について、バス車両のバリアフリー化(ノンステップバスの導入)を推進する。

【概要】ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

○乗合バスのバリアフリー化状況(令和4年3月末時点)

	対象車両数	ノンステップ バス車両数	導入率
全国	45,496 台	29,779 台	65.5%
千葉県	2,122 台	1,504 台	70.9%
八千代市	72 台	55 台	76.4%

出典：国土交通省 HP, 千葉県 HP



出典：東洋バス・千葉シーサイドバス HP

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)
関連事業者との協議の場の設定	適宜実施 →				
路線バス車両のバリアフリー化の推進	適宜実施 →				

内容

④千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、地域の生活上重要な路線である。一方で、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。

■北部循環線(花まわる号)

平成16年5月、路線バスの退出により交通が不便となった地域の解消を目的に、コミュニティバス導入を検討する地元協議会の準備会を設置(千葉市)。その後、バス会社側から路線の退出は行わず、地元・行政・事業者により運行計画を検討する場を設けたいとの申し出があり、平成16年10月に三者協議会を設置し、運行に至る。

■北部循環線(花まわる号)路線図



■地域間幹線補助系統に係る概要整理

系統名		起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	運行事業者	補助事業の活用
北部循環線	外回り	草野車庫	八千代台駅 京成大和田駅	いきいきプラザ	4条乗合	路線定期運行	京成バス	幹線補助
	内回り	いきいきプラザ		草野車庫				

【具体的事業内容】

○協議会への参加と利用促進

花見川区北部地域バス路線三者協議会に参加し、北部循環線の継続的な運行を図り、八千代市ホームページへの掲載など利用促進に向けた周知を行っていく。

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)
協議会への参加と利用促進	実施				

事業3 公共交通の利用促進

内容

①ノーマイカーデーの実施等, 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等を検討する。

【事例】福岡県北九州市:ノーマイカーデーの取組

過度なマイカー利用を抑制するため、あらかじめ設定したノーマイカーデーにより環境にやさしい公共交通機関等を利用しての通勤等を推奨。

実施のメリットとしては下記が挙げられている。

- ・ガソリン使用量や渋滞を減らし、自動車から出るCO2の約15%を削減
- ・歩くことで健康増進
- ・交通事故の防止
- ・飲酒運転撲滅
- ・まちなにぎわいづくり

出典:北九州市 HP

実施主体	八千代市, 公共交通事業者, 市民					
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等, 公共交通の利用促進	検討, 適宜実施				

内容

②バスの乗り方教室等によるモビリティ・マネジメントの推進

公共交通利用の大切さを普及する活動として、バスの乗り方教室等を開催し、公共交通を大切にすることを育むとともに、利用する習慣を身につけることを目指す。

【事例】柏市:バス乗り方教室


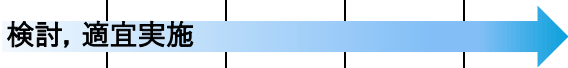
モビリティ・マネジメントの一環として、小学生を対象に、公共交通を身近な乗り物に感じ将来さまざまな交通手段で移動できることを知ってもらうためにバス乗り方教室を開催。

出典:柏市 HP

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)
	バスの乗り方教室等によるモビリティ・マネジメントの推進	検討, 適宜実施				

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4		主要な交通結節点の機能整備				
内容	<p>①上屋やベンチの設置等，主要な交通結節点における待合空間の整備</p> <p>駅前広場において，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。</p> <p>【具体的事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○勝田台駅南口駅前広場の再整備 利便性向上を目的とした駅前広場の再整備を行う。 ○駅前広場の上屋，ベンチ設置可能箇所への設置促進 歩道の幅員やその他現地の状況を確認し，上屋，ベンチを設置可能な箇所については，設置を促進していく。 					
	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)
	勝田台駅南口駅前広場の再整備		工事			
	駅前広場の上屋，ベンチ設置可能箇所への設置促進	検討，適宜実施				

内容

②地域拠点(八千代カルチャータウン地区)における機能整備

新たなまちづくりにおける地域拠点を主要な交通結節点として、乗継等に利用しやすい環境へ整備し、市中央・南部エリア～市北部エリア(都市拠点～地域拠点)を結ぶバス路線の維持・強化に繋げていく。

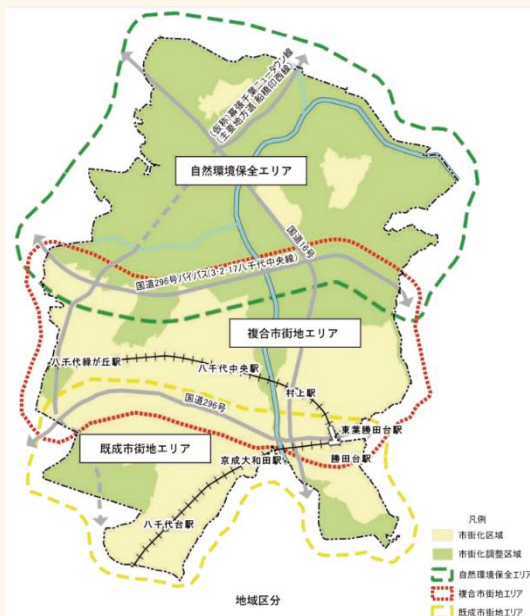
【具体的事業内容】

○路線バス事業者等と市の協議の場の設定

新たな地域拠点における機能整備について、路線バス事業者等と市の認識を共有する。

【取組】八千代市都市マスタープラン

計画内の目指すべき将来都市構造として、八千代カルチャータウン地区は地域拠点として位置づけられており、自然環境保全ゾーン(本計画でいう北部エリア)内の連携や市街地ゾーン(本計画でいう市中央・南部エリア)とのネットワークの形成を図るとしている。



▲地域区分図




▲将来都市構造図

実施主体 八千代市, 路線バス事業者, 関連事業者

実施工程


項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
路線バス事業者等と市の協議の場の設定	適宜実施				


事業5 地域輸送資源の活用法の検討

内容	<p>①民間送迎バス等，地域輸送資源の活用可能性の検討</p> <p>地域輸送資源の観点から，施設送迎バス等の活用可能性を検討していく。</p> <p>【具体的事業内容】</p> <p>○地域輸送資源の活用可能性の検討</p> <p>施設への送迎バスを運行している事業者へのヒアリングを行う。</p>					
	<p>【事例】千葉県我孫子市：送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出支援</p> <p>市内の自動車教習所や病院，大学，市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して，高齢者や障がいのある方が買い物などに利用できる外出応援事業。</p> <p>市内在住の65歳以上の方，身体に障がいのある方が対象。</p> <p>利用可能な送迎バス：</p> <p>東葛辻仲病院，東邦病院，中央学院大学， 我孫子自動車教習所等10団体が協力。 出典：我孫子市 HP</p>					
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)
	地域輸送資源の活用可能性の検討	調査，検討 				





事業6 福祉分野との連携

内容	<p>①移動支援事業の継続及びサービスの見直しの検討</p> <p>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。高齢化の進行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ながら，サービスの見直しを検討する。</p>					
	<p>実施主体：八千代市，タクシー事業者</p>					
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の見直し	検討，適宜実施 				

内容	<p>②高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続</p> <p>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。</p>					
	<p>実施主体：八千代市，タクシー事業者</p>					
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	実施 				

方針3

新たな移動手段の導入による充実した公共交通の実現

事業7	新たなモビリティサービスの調査・研究					
内容	<p>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</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>【具体的事業内容】</p> <p>○新たなモビリティサービスやMaaSの研究</p> <p>先進事例を調査し、環境負荷の低減につながり、既存の公共交通を補完する施策を検討する。</p> <div style="border: 1px dashed orange; padding: 5px;"> <p>【事例】四街道市：グリーンスローモビリティを活用した移動支援(実証実験)</p> <p>グリーンスローモビリティを活用して、千代田地区における移動等を支援することで、多くの方に路線バスを利用いただき、5年後、10年後も地域公共交通全体の利便性と持続性を確保することを主目的として実証実験を実施。</p> <p style="text-align: right;">出典：四街道市 HP</p> </div> 					
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や MaaS の研究	調査, 実施検討 				

内容

①北部エリアにおける補完的移動手段の検討

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は、鉄道駅から離れており、バスの運行本数も少ないことから、自宅から最寄りの駅やバス停等までの道のり(又は最寄りの駅やバス停等から自宅までの道のり)のいわゆるファースト・ラストワンマイル対策のため、補完的な交通手段について、検討していく。

【具体的事業内容】

○北部エリアのニーズ詳細調査・実証運行に向けた検討

北部エリアのニーズを詳細にヒアリングし、既存公共交通との共存や事業の持続性を考慮したうえで、実証運行に向け、地域にふさわしい補完交通を検討する。

【事例】千葉県勝浦市：デマンドタクシー(予約制乗合タクシー)の運行

市民バスが運行していた主に上野地区では、「毎日運行されていない」、「バスの停留所まで距離がある」、「市民バスのような小型バス車両でも走行できない」地域が広範囲で存在している。

今後、さらなる高齢化が見込まれる中、買物や通院など移動が困難な方の増加が懸念されることから、自宅や指定の場所から目的地まで、時間帯や乗降場所などの要望に応えられるデマンドタクシー(予約制乗合タクシー)を運行している。

勝浦市予約制乗合タクシー(デマンドタクシー)の運行案内ポスターの概要:

- 時刻表:** 前日予約 8:00, 9:30, (上)11:00 (下)11:45, 13:30, 15:00, 16:30
- 運行日:** 祝日・12/29~1/3を除く月曜日~土曜日
- 運行区域:** 上野地区全域(青島エリアを除く)、大沢・浜行川・磯原の一部、小松野・大橋・松部・串浜の一部
- 料金:** 大人400円、中学生200円、小学生100円、高齢者割引あり
- 予約方法:** 電話予約(73-2040)または予約センター利用
- 予約センター:** 73-2040 (受付時間: 平日8時~17時, 土日8時~15時)



出典:勝浦市 HP

実施主体 八千代市, 公共交通事業者, 市民

実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	北部エリアのニーズ詳細調査・実証運行に向けた検討	調査, 実施検討				

方針4

公共交通の運行に関する分かりやすい情報発信の実現

事業9 分かりやすい情報発信

内容	<p>①公共交通マップの作成(官学連携)</p> <p>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。</p> <p>【具体的事業内容】</p> <p>○公共交通マップの作成(官学連携)</p> <p>日本大学の学生の協力のもと、公共交通マップを作成し、配布する。</p> <p>【事例】大阪府豊中市における公共交通マップ</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">出典: 豊中市 HP</p>					
-----------	---	--	--	--	--	--

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)	協議, 順次実施				

内容	<p>②主要な交通結節点における情報提供設備の整備検討</p> <p>主要な交通結節点においてデジタルサイネージ等の情報提供設備を設置し、路線バスの運行状況等を提供することで、利用者に分かりやすい情報発信を行う。</p>					
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)
	主要な交通結節点における情報提供設備の整備	研究, 検討				

9. 計画の達成状況の評価

(1) 評価指標

方針(目標)に応じた評価指標と目標値を以下のとおり設定します。

	評価指標	定義	現況値 R4(2022)年度	目標値 R9(2027)年度
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				
1	公共交通利用者数 ※1	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 9,235 千人/年 54,216 人/年	78,000 千人/年 10,000 千人/年 56,400 人/年
2	収支率 ※2	コミュニティバスの収支率	50.9%	55.0%以上
3	財政負担額 ※3	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
4	市内ノンステップバス 導入率 ※4	市内で完結するバス路線に供される ノンステップバス車両の導入率	76.4%	80.0%
5	就職説明会等の後援・ 共催回数 ※5	就職説明会等の後援・共催回数	—	年2回以上
6	利用促進策の取組 ※6	モビリティ・マネジメント施策の取組数	—	年1回以上
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				
7	バス待ち環境整備 ※7	駅前広場における上屋, ベンチの 新規設置箇所	—	3箇所以上
③新たな移動手段の導入による充実した公共交通の実現				
8	新たな移動手段の導入 可能性の検討 ※8	補完的移動手段の導入検討地域	—	1地域
9	移動困難者の割合 ※9	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%	20.9%以下 ※10
④公共交通の運行に関する分かりやすい情報発信の実現				
10	市内公共交通に係る 情報の提供 ※11	公共交通マップの発行回数	—	1回以上

※1	公共交通事業者の提供データから集計
※2, 3	八千代市決算データから集計
※4	路線バス事業者の提供データから集計
※5, 6	公共交通事業者連携事業より実績整理
※7	駅前広場の整備状況より実績整理
※8	市北部エリアでの新規交通手段検討事業より実績整理
※9	市民アンケート調査における設問項目より集計
※10	バス運転者の改善基準告示が令和6年4月から適用されることをふまえ, 路線バス運行便数への影響が想定されることから, 少なくとも現況値からの改善を目標とします。
※11	官学連携事業より実績整理

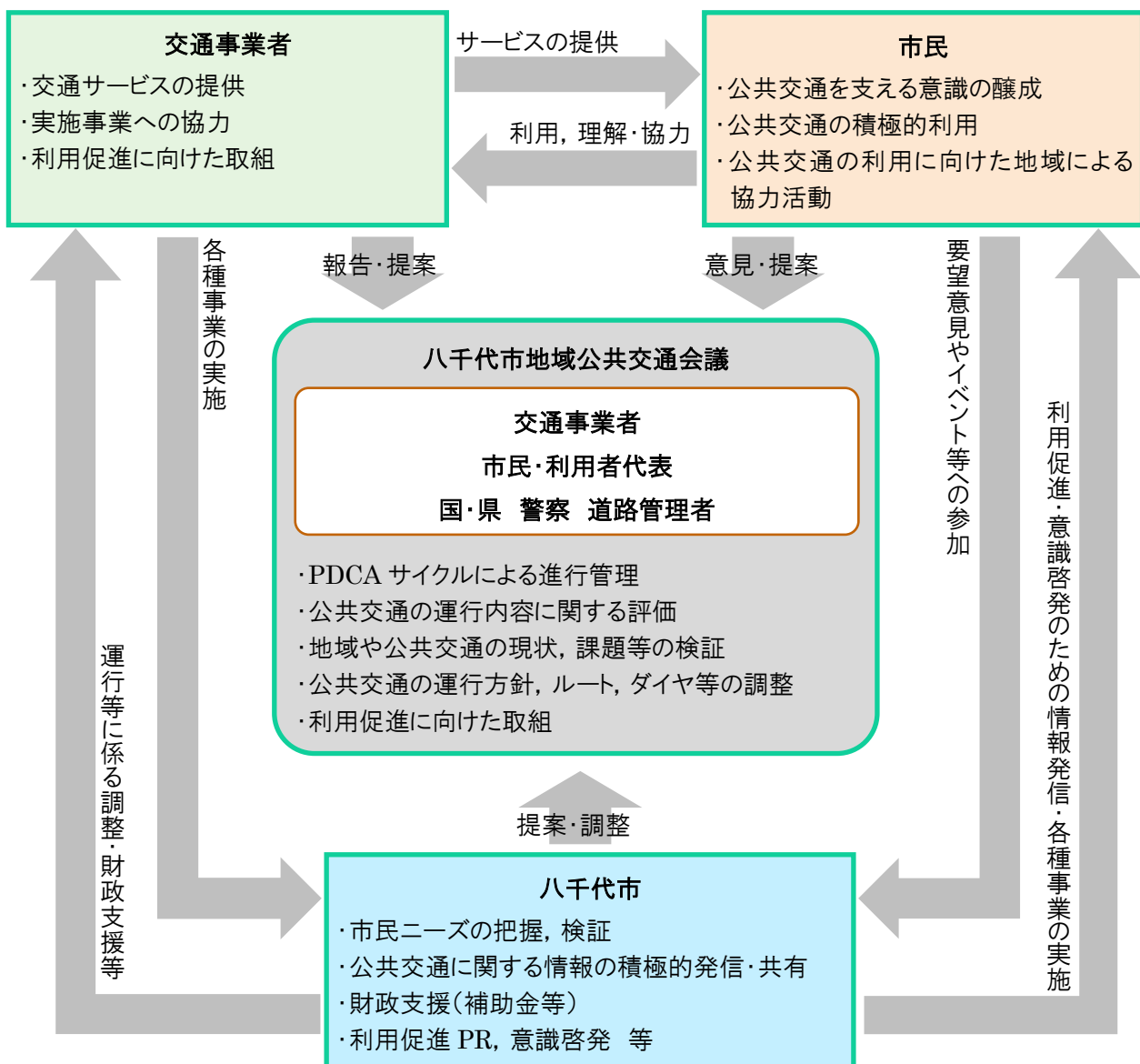
(2)計画の実施及び進行管理の体制

市の財政負担に制約がある中で、市民や来訪者の誰もが移動しやすく、まちづくりの基盤となり、将来にわたり持続可能な交通ネットワークを築くためには、交通事業者の自助努力や行政の支援のみならず、市民自らが公共交通を“デザインする”“守っていく”という意識のもと、主体的に関わることが重要となります。

市民や来訪者の移動を確保する公共交通を、魅力的で、利便性の高いサービスとしていくために、地域住民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通の認識を持ち、一丸となって取り組んでいくことが不可欠です。

そのため、地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、各事業に取り組むための体制づくりを進めていきます。

■本計画推進のための協働・連携体制



(3)PDCA サイクルによる推進

「八千代市地域公共交通計画」の推進にあたっては、高齢化の進行や自動運転をはじめとする技術革新等、公共交通を取り巻く環境の変化を前提として、本計画に記載した事業等の評価・検証を継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要があります。

評価・検証については、「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行うこととします。

なお、PDCA サイクルの実施結果については「毎年実施するPDCA」と「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」を組み合わせ、関係者全員で共有することとし、「八千代市地域公共交通会議」にて調整を図りながら、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指していきます。

●事業実施状況の評価(年に1回実施)

当該年度に実施した事業の評価を実施する。

●目標達成度の評価(計画期間最終年度に実施)

計画に掲げる目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響されやすいため、利用状況やニーズ等を把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCA サイクルの概要

項目		事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P	Plan/計画	各種事業の検討	八千代市地域公共交通計画の策定
D	Do/実行	各種事業の実施	計画に掲げる各種事業の実施
C	Check/評価	事業実施効果の評価	各種事業の実行による効果(目標値の達成状況)の評価
A	Action/改善	各種事業の見直し	八千代市地域公共交通計画の見直しの検討

(4)評価方法及びスケジュール

計画最終年度においては、交通事業者から提供される利用実績データや市民アンケート調査等による市民の公共交通に関する満足度・移動動向等を踏まえ、計画全体の評価を実施し、事業の見直しや新たな事業を追加する等、次期計画に反映するものとします。

なお、必要に応じて、計画の見直しを行うなど、社会動向や進捗状況を考慮しながら計画を推進していきます。

また、公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行うものとします。

■評価スケジュール

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
市民アンケート調査					●
利用者アンケート調査					●
実施事業の評価	●	●	●	●	●
本計画の評価					●
八千代市地域公共交通会議の開催	●	●	●	●	●

用語集

頁	用語	内容
P.1	コミュニティバス	主に自治体が主体となって、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出進出、公共施設の利用促進を通じた地域の活性化等を目的として運行するバス交通のこと。
	地域公共交通	地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の鉄道・路線バス・タクシーなどの移動手段を指す。
	マスタープラン	全体の基本方針となる、総合的な計画・設計のこと。
P.3	交通モード	交通手段、特に拠点間を結ぶ線を意味する。
P.8	公共交通空白地域	駅やバス停が一定の距離の範囲内に存在せず、公共交通が利用しづらい地域のこと。
P.18	地域間幹線系統補助	地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援を行う国の補助制度のこと。
P.25	収支率	運賃収入に対して運行経費で割った際に算出される割合。
P.32	協働	様々な活動主体が、それぞれが持つ可能な役割を活かし、互いに相手を尊重し、相互に補完し合い連携・協力することで、共通する課題の解決や社会的目的の実現に向けて取り組むこと。
	交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（交通機関の乗換・乗継）が行われる場所のこと。また、都市機能の誘導・集積を促進させ、都市内の中心的な拠点地区を形成する機能や都市の顔、ランドマークとしての機能が求められる場合もある。
	輸送機能	人や物を運ぶ機能のこと。
	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバスのこと。
	運行情報システム	鉄道や路線バス等の運行に関する情報をリアルタイムで発信するシステムのこと。
P.49	デマンド交通	需要応答型交通システム(DRT: Demand Responsive Transport)のことを指し、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通システムであり、事前予約により運行するという特徴がある。
P.56	バリアフリー	高齢者や障害者等が社会生活をしていく上で障壁(バリア)となるものを取り除くこと。
	鉄道駅バリアフリー料金制度	鉄道事業者が、ホームドアやエレベーター設置等の駅のバリアフリー設備を整備する際の費用を、運賃に上乗せして利用者に薄く広く負担をいただくために国が創設した制度のこと。

頁	用語	内容
P.57	キャッシュレス決済	クレジットカードや交通系の IC カード、スマートフォンの専用アプリなど、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法のこと。
	改善基準告示	「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」のことを指す。トラック、バス、ハイヤー、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、拘束時間の上限や休憩時間についての基準が定められている。
	IC カード	公共交通に関わる IC カードとして、首都圏では「PASMO」や「Suica」等があり、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際に運賃支払いの手段として利用できる。
	バスロケーションシステム	GPS や無線通信等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報を提供するシステムのこと。これにより、バスの位置や遅れ状況を把握することができる。
P.66	ノーマイカーデー	普段はマイカーで通勤等をしている人が、公共交通機関や、自転車、徒歩により、ノーマイカーに取り組む日のこと。
	モビリティ・マネジメント	ある地域や都市において、「過度に自家用車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を利用する状態」へと変えていく一連の取組をいう。具体的には、広報紙での情報提供やイベント開催を通じた住民への働きかけや、職場において公共交通を利用した通勤の呼びかけ、学校で講習や「乗り方教室」等を開催し公共交通に関心を持ってもらうといった取組を通じ、自発的な行動の変換を促していく、コミュニケーションを中心とした交通政策を指す。
	MaaS	Mobility as a Service の略称。 公共交通などの移動手段の検索から、予約・乗車・決済までを一括で行えるサービスのこと。利用者の利便性を高め、移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に資する手段とされている。
P.75	グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した4人乗り以上の小さな移動サービス、車両のこと。
P.76	ファースト・ラストワンマイル	自宅から最寄りの駅やバス停等までの道のり(又は最寄りの駅やバス停等から自宅までの道のり)のこと。
P.77	デジタルサイネージ	液晶ディスプレイやタブレット等の電子媒体を活用して情報を発信するシステムのこと。より多くの情報を手軽に、発信することが可能。
P.80	PDCA サイクル	計画(Plan)を実施(Do)し、評価(Check)して改善(Action)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。

付録

(1)八千代市地域公共交通会議における協議内容

令和4年度における協議内容

協議会名/日時	議題
(第1回) 八千代市地域公共交通会議 期間:8月1日～8月23日 場所:書面会議	○コミュニティバス停留所の名称変更について ○阿宗橋線一部区間の廃止について ○八千代市地域公共交通計画の策定について
(第2回) 八千代市地域公共交通会議 日時:3月1日 10:00～ 場所:八千代市役所別館2階 第1・2会議室	○八千代市地域公共交通計画の策定について

令和5年度における協議内容

協議会名/日時	議題
(第1回) 八千代市地域公共交通会議 日時:6月29日 10:00～ 場所:八千代市役所 多目的棟会議室	○八千代市地域公共交通計画の策定について
(第2回) 八千代市地域公共交通会議 日時:10月19日 14:30～ 場所:八千代市役所別館2階 第1・2会議室	○八千代市地域公共交通計画の素案について
(第3回) 八千代市地域公共交通会議 日時:12月19日 10:00～ 場所:八千代市役所 多目的棟会議室	○八千代市地域公共交通計画の素案について
(第4回) 八千代市地域公共交通会議 日時:3月14日 14:30～ 場所:八千代市役所別館2階 第1・2会議室	○八千代市地域公共交通計画の案について

(2)八千代市地域公共交通会議設置要綱

○八千代市地域公共交通会議設置要綱

制定 平成20年 7月24日告示第100号
改正 平成20年11月25日告示第133号
平成27年 1月 8日告示第 2号
令和 2年12月 7日告示第304号

(設置)

第1条 道路運送法(昭和26年法律第183号)に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画(次条において「交通計画」という。)を含む地域公共交通に関する計画の作成及び実施に関し必要な協議等を行うため、八千代市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 交通計画等の作成及び変更の協議に関する事項
- (2) 交通計画等の実施に係る連絡調整に関する事項
- (3) 交通計画等に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (5) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (6) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とする。

- (1) 八千代市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者
- (3) 一般社団法人千葉県バス協会
- (4) 市民又は利用者
- (5) 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
- (6) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (7) 千葉県総合企画部交通計画課長又はその指名する者
- (8) 千葉県八千代警察署長又はその指名する者
- (9) 道路管理者
- (10) 学識経験者
- (11) 一般社団法人千葉県タクシー協会京葉支部
- (12) その他市長が必要と認める者

2 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は、再任されることができる。

(役員)

第4条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名

(3) 監事 2名

- 2 会長は、前条第1項第1号に規定する者をもって充て、副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。
- 3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 5 監事は、会計監査を行う。

(会議)

第5条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 交通会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に出席を求め、意見を聴くことができる。
- 5 委員(第3条第1項第1号、第4号及び第10号に掲げる者を除く。)がやむを得ず会議を欠席する場合は、当該委員を代理する者を出席させることができる。この場合において、会議を欠席する委員は、あらかじめその委員を代理する者の氏名、役職等を会長に報告しなければならない。
- 6 前各項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合は、書面を委員に送付して、協議事項等について可否を問い、その結果をもって、第3項に規定する会議の議決に代えることができる。
 - (1) 協議事項等の内容が軽微なものであり、会議に諮る必要がないと認める場合
 - (2) 緊急の必要があり会議を招集する時間的余裕がない場合その他やむを得ない事由のある場合
 - (3) 前2号に掲げるもののほか会長が認める場合

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第7条 交通会議は、会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会は、第3条第1項に規定する委員その他交通会議が必要と認めた者で構成する。
- 3 幹事会は、必要に応じて、関係者を招集し意見を聴くことができる。

(報償)

第8条 第3条第4号及び第10号に掲げる委員が会議に出席したときは、当該委員に対し、日額7,000円の報償費(実費弁償を含む。)を支払うものとする。

- 2 前項の規定による報償費の支給を辞退する者については、同項の報償費は支給しない。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、公共交通担当部門において処理する。

(経費)

第10条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に必要な事項は、別に定める。

(その他)

第11条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この告示は、公示の日から施行する。

附 則(平成20年告示第133号)

この告示は、平成20年12月1日から施行する。

附 則(平成27年告示第2号)

この告示は、公布の日から施行する。

附 則(令和2年告示第304号)

この告示は、公示の日から施行する。

(3)八千代市地域公共交通会議委員名簿

職域等	氏名	職名	備考
1号委員	鈴木 智久	八千代市都市整備部長	会長 ～令和5年3月
	木内 健策		会長 令和5年4月～
2号委員	三浦 裕樹	京成バス株式会社営業部長	委員 ～令和5年9月
	坂本 幸裕	京成バス株式会社営業部次長	委員 令和5年10月～
	中村 啓介	船橋新京成バス株式会社取締役営業部長	委員 ～令和5年6月
	窪田 智之		委員 令和5年7月～
	佐藤 克己	千葉内陸バス株式会社代表取締役社長	委員
	檜山 雅紀	ちばレインボーバス株式会社代表取締役社長	委員 ～令和5年6月
	太田 英寿	ちばレインボーバス株式会社営業課長補佐	委員 令和5年7月～
	小川 光春	東洋バス株式会社取締役業務部長	委員
3号委員	成田 斉	一般社団法人千葉県バス協会専務理事	委員
4号委員	岡本 憲始	市民委員	委員
	谷村 勝	市民委員	委員
	那須原 和良	市民委員	委員
	芦田 文夫	市民委員	委員

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	委員
6号委員	伊藤 淳	京成バス労働組合	委員
7号委員	渡邊 彰	千葉県総合企画部交通計画課企画調整班長	委員 ～令和5年3月
	小松 直人		委員 令和5年4月～
8号委員	森下 健二	八千代警察署交通課長	委員 ～令和5年3月
	佐野 明		委員 令和5年4月～
9号委員	島原 善信	千葉土木事務所維持課長	委員 ～令和5年3月
	横山 孝徳		委員 令和5年4月～
10号委員	藤井 敬宏	日本大学理工学部特任教授	副会長
11号委員	細谷 清	千葉県タクシー協会京葉支部事務局長	委員
12号委員	浅倉 正弘	八千代市経済環境部長	委員 ～令和5年3月
	加藤 博士		委員 令和5年4月～
	糟谷 龍郎	八千代市健康福祉部長	委員

八千代市地域公共交通計画案の修正点について

①計画案22ページ

■市内公共交通の運行状況（令和5(2023)年12月時点）

コミュニティバス							
No.	コミュニティバス	路線名	系 統			便 数	
						平日	土休日
1	八千代市 コミュニティバス	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	南市民の森	⇒	南市民の森	7	3
4		八千代台コース	南市民の森	⇒	駅西口	1	1
5		八千代台コース	駅西口	⇒	東子供の森	0	1
6		八千代台コース	東子供の森	⇒	南市民の森	0	1
7	習志野市 コミュニティバス (ナラシド♪バス)	偕生園ルート	八千代台駅	⇔	偕生園	10	0
8		しよいか〜ごルート	八千代台駅	⇔	しよいか〜ご	9	0

路線バス(地域間幹線系統)							
No.	運行事業者	路線名	系 統			便 数	
						平日	土休日
1	京成バス	北部循環線	草野車庫	⇔	いきいきプラザ	2.5	2.5
2		北部循環線	いきいきプラザ	⇔	いきいきプラザ	3	3

※往復の運行がある系統については平均値を算出しているため、小数点以下の数値が出ている便があります。

事業8 地域にふさわしい補完的移動手段の導入

内容

①北部エリアにおける補完的移動手段の検討

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は、鉄道駅から離れており、バスの運行本数も少ないことから、自宅から最寄りの駅やバス停等までの道のり(又は最寄りの駅やバス停等から自宅までの道のり)のいわゆるファースト・ラストワンマイル対策のため、補完的な交通手段について、検討していく。

【具体的事業内容】

○北部エリアのニーズ詳細調査・実証運行に向けた検討

北部エリアのニーズを詳細にヒアリングし、既存公共交通との共存や事業の持続性を考慮したうえで、実証運行に向け、地域にふさわしい補完交通を検討する。

【事例】千葉県勝浦市：デマンドタクシー(予約制乗合タクシー)の運行

市民バスが運行していた主に上野地区では、「毎日運行されていない」、「バスの停留所まで距離がある」、「市民バスのような小型バス車両でも走行できない」地域が広範囲で存在している。

今後、さらなる高齢化が見込まれる中、買物や通院など移動が困難な方の増加が懸念されることから、自宅や指定の場所から目的地まで、時間帯や乗降場所などの要望に応えられるデマンドタクシー(予約制乗合タクシー)を運行している。

勝浦市予約制乗合タクシー(デマンドタクシー)の運行案内ポスター。時刻表、運行区域、予約方法、料金表などが記載されている。



出典：勝浦市 HP

実施主体	八千代市, 公共交通事業者, 市民					
実施工程	項目	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)
	北部エリアのニーズ詳細調査・実証運行に向けた検討		ニーズ調査		実証運行検討	

③計画案80ページ

(3)PDCA サイクルによる推進

「八千代市地域公共交通計画」の推進にあたっては、高齢化の進行や自動運転をはじめとする技術革新等、公共交通を取り巻く環境の変化を前提として、本計画に記載した事業等の評価・検証を継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要があります。

評価・検証については、「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行うこととします。

なお、PDCA サイクルの実施結果については「毎年実施するPDCA」と「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」を組み合わせ、関係者全員で共有することとし、「八千代市地域公共交通会議」にて調整を図りながら、よりよい公共交通ネットワークの構築を目指していきます。

●事業実施状況の評価(年に1回実施)

当該年度に実施した事業の評価を実施し、進捗に応じて次年度に向けた見直し等を行う。

●目標達成度の評価(計画期間最終年度に実施)

計画に掲げる目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響されやすいため、利用状況やニーズ等を把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

八千代市地域公共交通計画 = 概要版 =

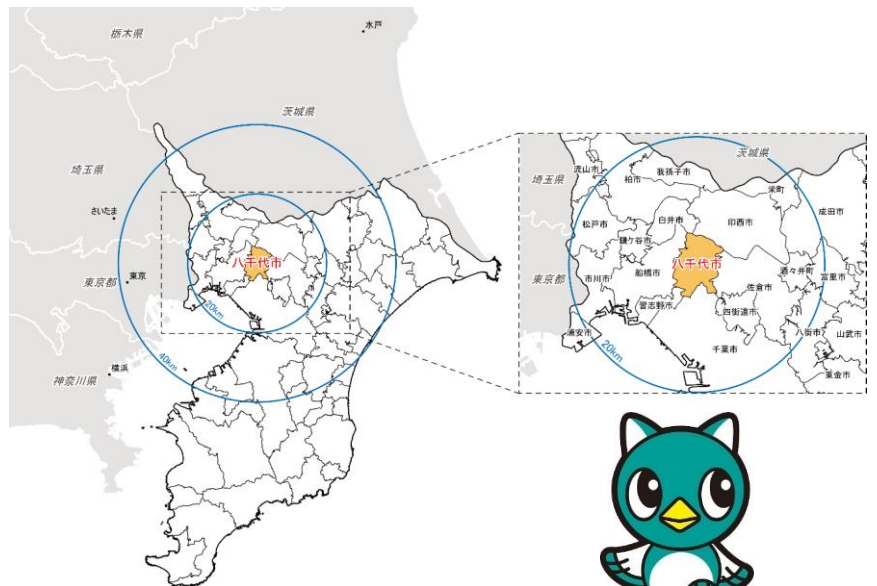
策定の背景・目的

本市の発展を支えた公共交通は、鉄道・バス・タクシーで構成され、鉄道については、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。

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、交通事業者の運転士不足及び高齢化、利用者数の減少等、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踏まえ、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。

■八千代市の位置



八千代市イメージキャラクター「やっち」

対象区域

対象区域は、八千代市全域とします。

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、おおむね5年ごとに更新を図ります。

■八千代市総合計画と八千代市都市マスタープランとの対象期間の比較

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					※点線の矢印は今後策定予定の計画となります。														
八千代市 都市マスタープラン	→																			
八千代市 地域公共交通計画	→					※点線の矢印は今後策定予定の計画となります。					※点線の矢印は今後策定予定の計画となります。					※点線の矢印は今後策定予定の計画となります。				

※点線の矢印は今後策定予定の計画となります。

地域特性及び地域公共交通の現状

●市の現状

- ・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%が居住している。
- ・北部は公共交通沿線地域が少ない。
- ・市外への流出では東京都が最多で、次いで船橋市、千葉市が多い。
- ・市外からの流入では船橋市が最多で、次いで佐倉市、千葉市が多い。

●地域公共交通の現状

- ・鉄道や路線バス等の公共交通は、コロナ禍の影響により利用者は減少している。
- ・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ている。(その後は徐々に回復)
- ・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、通学支援バス及び民間送迎バスが存在。

●市民や公共交通利用者のニーズ

《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。
- ・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。

《北部市民アンケート調査》

- ・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%、「すぐにでも利用する」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、「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、「配車依頼時の迅速さ」「運賃」で満足度が低い。

●交通事業者の状況

- ・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)
- ・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)

●上位関連計画における地域公共交通の位置づけ

《八千代市第5次総合計画》

- ・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

《八千代市都市マスタープラン》

- ・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

=== 地域公共交通の課題 ===

●高齢化の進行に伴う高齢者等の移動手段の確保

●北部エリアと市中央・南部をつなぐ移動手段の強化及び補完的移動手段の検討

●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

計画の方針(目標)

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

地域公共交通を利用する市民の誰もが、不便を感じず多方面へアクセスでき、安心して利用できる公共交通ネットワークの構築を目指します。高齢者等の移動手段の確保や鉄道等の広域交通の利便性向上、運転士不足や利用者の減少といった路線バス・タクシーの実態を踏まえた既存公共交通の維持・利用促進などの取組を推進していきます。

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

それぞれ特性・ニーズの異なる地域公共交通の役割を明確にしたうえで、効果的な機能分担をするとともに、各公共交通相互連携による利便性の向上を目指します。そのため、主要な交通結節点における機能整備や地域輸送資源の活用の検討、福祉分野との連携などの取組を推進していきます。

3 新たな移動手段の導入による充実した公共交通の実現

市内北部エリアは、鉄道駅から離れており、バスの運行本数も市中央・南部と比べて少ない状況となっています。八千代カルチャータウン地区を地域拠点として位置づけていることも踏まえ、既存公共交通との共存や事業の持続性等を考慮しながら、地域にふさわしい補完交通の導入を検討していきます。

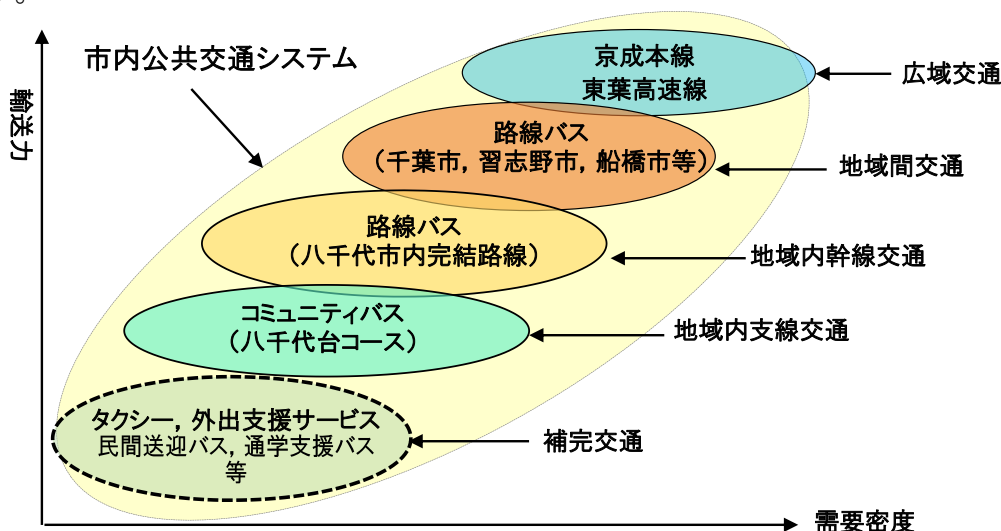
4 公共交通の運行に関する分かりやすい情報発信の実現

市内の公共交通について、情報を一元的に提供する媒体がないため、利用者に対し十分な情報が行き届いていない状況であることから、分かりやすい情報の提供を目指します。そのため、公共交通マップの作成や交通結節点における情報提供設備の充実などの取組を推進していきます。

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として、以下のとおり5段階に機能分担を図ります。

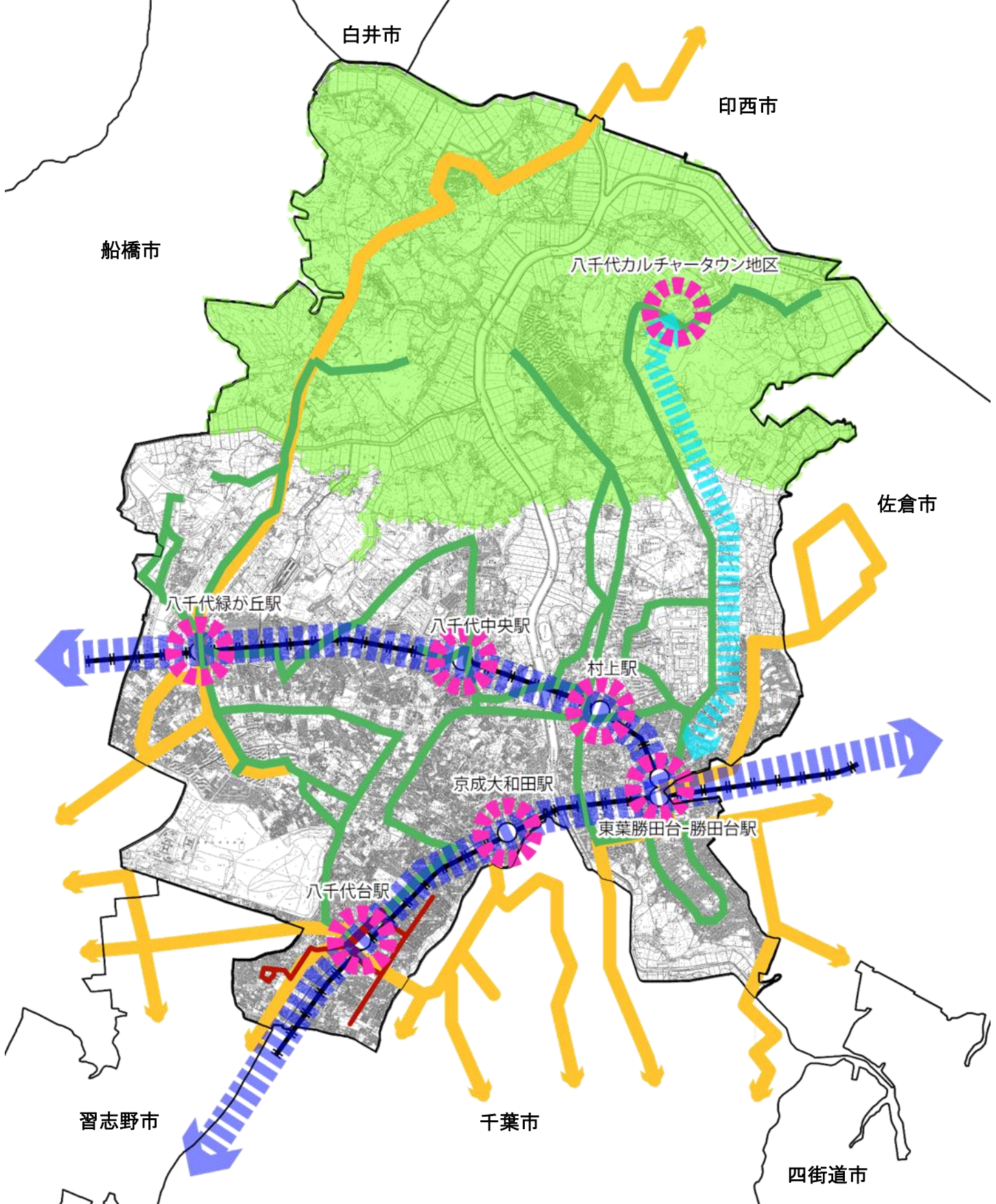
交通結節点としては、鉄道駅等を位置づけ、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムの導入を検討します。また、公共交通機関の相互連携により、利便性の向上と効率的な運行を目指します。



▶▶▶ 将来ネットワークイメージ

凡例

-  広域交通
-  地域間交通
-  地域内幹線交通
-  地域内支線交通
-  新たな交通手段(面的なサービス)
-  交通結節点
-  南北の強化軸



方針(目標)を踏まえた実施事業

方針(目標)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

【具体的事業内容】

- 鉄道駅バリアフリー・鉄道施設耐震対策等への対応
- 鉄道事業者への住民ニーズの共有

② 空港アクセス等, 新たな事業展開の研究

【具体的事業内容】

- 東京国際空港(羽田空港)～市内駅の高速連絡バス等の事業展開の研究

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

【具体的事業内容】

- 関連事業者との協議の場の設定
- 路線バス車両のバリアフリー化

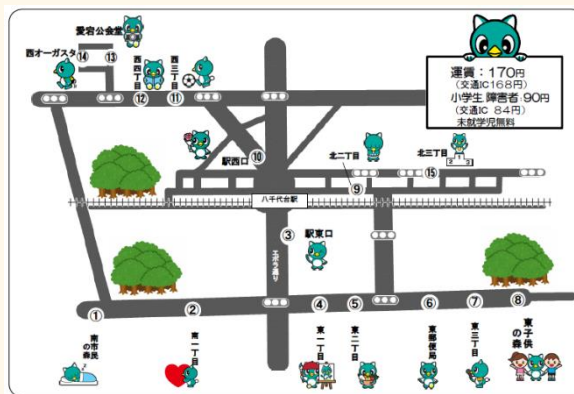
② コミュニティバスの利用促進

【具体的事業内容】

- 認知度の向上に向けた取組
- 利便性の向上に向けた取組

【概要】八千代台コース

路線バスの運行のない八千代台地域(八千代台北を除く)で、高齢者等の移動手段の確保とまちの賑わいを創出するため、コミュニティバスを運行中。



事業3 公共交通の利用促進

■ノーマイカーデーのチラシ (福岡県北九州市)

① ノーマイカーデーの実施等, 公共交通の利用促進

【具体的事業内容】

○ノーマイカーデーの実施等, 公共交通の利用促進

② バスの乗り方教室等によるモビリティ・マネジメントの推進

【具体的事業内容】

○バスの乗り方教室等によるモビリティ・マネジメントの推進



方針(目標)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4 主要な交通結節点の機能整備

① 上屋やベンチの設置等, 主要な交通結節点における待合空間の整備

【具体的事業内容】

○勝田台駅南口駅前広場の再整備 ○駅前広場の上屋, ベンチ設置可能箇所への設置促進

② 地域拠点(八千代カルチャータウン地区)における機能整備

【具体的事業内容】

○路線バス事業者等と市の協議の場の設定

事業5 地域輸送資源の活用法の検討

① 民間送迎バス等, 地域輸送資源の活用可能性の検討

【具体的事業内容】

○地域輸送資源の活用可能性の検討

■送迎バスの空席を活用した高齢者等の 外出支援(千葉県我孫子市)



事業6 福祉分野との連携

① 移動支援事業の継続及びサービスの見直しの検討

【具体的事業内容】

○移動支援事業の継続及びサービスの見直しの検討

② 高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続

【具体的事業内容】

○高齢者運転免許証自主返納支援事業の継続

達成状況の評価

方針(目標)に応じた評価指標と目標値を以下のとおり設定します。

方針(目標)	現状値(R4)→目標値(R9)				
<p>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</p>	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"> 鉄道の乗車人員 68,748 千人→78,000 千人 </td> <td style="text-align: center;"> 路線バスの利用者数 9,235 千人→10,000 千人 </td> </tr> </table>	鉄道の乗車人員 68,748 千人→ 78,000 千人	路線バスの利用者数 9,235 千人→ 10,000 千人		
鉄道の乗車人員 68,748 千人→ 78,000 千人	路線バスの利用者数 9,235 千人→ 10,000 千人				
<p>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</p>	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"> コミュニティバスの利用者数 54,216 人→56,400 人 </td> <td style="text-align: center;"> コミュニティバスの収支率 50.9%→55.0%以上 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> コミュニティバスの運行に係る市の財政負担額 8,464 千円→8,464 千円 </td> <td style="text-align: center;"> ノンステップバス車両の導入率 76.4%→80.0%以上 </td> </tr> </table>	コミュニティバスの利用者数 54,216 人→ 56,400 人	コミュニティバスの収支率 50.9%→ 55.0% 以上	コミュニティバスの運行に係る市の財政負担額 8,464 千円→ 8,464 千円	ノンステップバス車両の導入率 76.4%→ 80.0% 以上
コミュニティバスの利用者数 54,216 人→ 56,400 人	コミュニティバスの収支率 50.9%→ 55.0% 以上				
コミュニティバスの運行に係る市の財政負担額 8,464 千円→ 8,464 千円	ノンステップバス車両の導入率 76.4%→ 80.0% 以上				
<p>新たな移動手段の導入による充実した公共交通の実現</p>	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"> 就職説明会等の後援・共催回数 年2回以上 </td> <td style="text-align: center;"> モビリティ・マネジメント施策の取組数 年1回以上 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> 駅前広場における上屋、ベンチの新規設置箇所 3箇所以上 </td> <td style="text-align: center;"> 補完的移動手段の導入検討地域 1地域 </td> </tr> </table>	就職説明会等の後援・共催回数 年2回以上	モビリティ・マネジメント施策の取組数 年1回以上	駅前広場における上屋、ベンチの新規設置箇所 3箇所以上	補完的移動手段の導入検討地域 1地域
就職説明会等の後援・共催回数 年2回以上	モビリティ・マネジメント施策の取組数 年1回以上				
駅前広場における上屋、ベンチの新規設置箇所 3箇所以上	補完的移動手段の導入検討地域 1地域				
<p>公共交通の運行に関する分かりやすい情報発信の実現</p>	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"> 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%→20.9%以下 </td> <td style="text-align: center;"> 公共交通マップの発行 1回以上 </td> </tr> </table>	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%→ 20.9% 以下	公共交通マップの発行 1回以上		
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%→ 20.9% 以下	公共交通マップの発行 1回以上				

計画の推進体制

市の財政負担に制約がある中で、市民や来訪者の誰もが移動しやすく、まちづくりの基盤となり、将来にわたり持続可能な交通ネットワークを築くためには、交通事業者の自助努力や行政の支援のみならず、市民自らが公共交通を“デザインする”“守っていく”という意識のもと、主体的に関わることが重要となります。

市民や来訪者の移動を確保する公共交通を、魅力的で、利便性の高いサービスとしていくために、地域住民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通の認識を持ち、一丸となって取り組んでいくことが不可欠です。

そのため、地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、各事業に取り組むための体制づくりを進めていきます。

■本計画推進のための協働・連携体制



令和6年3月
八千代市
都市整備部 都市計画課
TEL:047-421-6771
FAX:047-484-8824



八千代市コミュニティバス(八千代台コース)の時刻変更について

停留所名	平日											土休日									
	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	1便	2便	3便	4便	5便(変更前)	5便(変更後)	6便			
1 八千代台南市民の森	/	/	/	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:30	15:30	16:30	/	/	/	/	11:00	12:00	13:30	14:00	15:00	
2 八千代台南一丁目				9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:31	15:31	16:31					11:01	12:01	13:31	14:01	15:01	
3 八千代台駅東口				9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:36	15:36	16:36					11:06	12:06	13:36	14:06	15:06	
4 八千代台東一丁目				9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:37	15:37	16:37					11:07	12:07	13:37	14:07	15:07	
5 八千代台東二丁目				9:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:38	15:38	16:38					11:08	12:08	13:38	14:08	15:08	
6 八千代台東郵便局				9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:39	15:39	16:39					11:09	12:09	13:39	14:09	15:09	
7 八千代台東三丁目				9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:39	15:39	16:39					11:09	12:09	13:39	14:09	15:09	
8 八千代台東子供の森				9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:41	15:41	16:41					10:11	11:11	12:11	13:41	14:11	15:11
7 八千代台東三丁目				9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:42	15:42	16:42					10:12	11:12	12:12	13:42	14:12	15:12
6 八千代台東郵便局				9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:42	15:42	16:42					10:12	11:12	12:12	13:42	14:12	15:12
9 八千代台北二丁目	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:46	15:46	16:46	10:16	11:16	12:16	13:46	14:16	15:16							
10 八千代台駅西口	7:40	8:09	8:38	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	9:57	10:26	11:26	12:26	13:56	14:26	15:26			
11 八千代台西三丁目	7:41	8:10	8:39	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	9:57	10:26	11:26	12:26	13:56	14:26	15:26			
12 八千代台西四丁目	7:42	8:11	8:40	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	10:00	10:29	11:29	12:29	13:59	14:29	15:29			
13 愛宕公会堂	7:44	8:13	8:42	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43	15:43	16:43	10:02	10:31	11:31	12:31	14:01	14:31	15:31			
14 八千代台西オーガスタ	7:45	8:14	8:43	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	10:05	10:34	11:34	12:34	14:04	14:34	15:34			
12 八千代台西四丁目	7:47	8:16	8:45	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:56	15:56	16:56	10:05	10:34	11:34	12:34	14:04	14:34	15:34			
11 八千代台西三丁目	7:47	8:16	8:45	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:56	15:56	16:56	10:09	10:38	11:38	12:38	14:08	14:38	15:38			
10 八千代台駅西口	7:50	8:19	8:48	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:59	15:59	16:59	10:39	11:39	12:39	14:09	14:39	15:39				
15 八千代台北三丁目	7:52	8:21	8:50	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	15:01	16:01	17:01	10:39	11:39	12:39	14:09	14:39	15:39				
6 八千代台東郵便局	7:55	8:24	8:53	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	15:04	16:04	17:04	10:40	11:40	12:40	14:10	14:40	15:40				
7 八千代台東三丁目	7:55	8:24	8:53	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	15:04	16:04	17:04	10:41	11:41	12:41	14:11	14:41	15:41				
8 八千代台東子供の森	8:01	8:30	8:57	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	15:08	16:08	17:08	10:44	11:44	12:44	14:14	14:44	15:44				
7 八千代台東三丁目	8:02	8:31	8:58	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	15:09	16:09	17:09	10:46	11:46	12:46	14:16	14:46	15:46				
6 八千代台東郵便局	8:02	8:31	8:58	9:59	10:59	11:59	12:59	13:59	15:09	16:09	17:09	10:48	11:48	12:48	14:18	14:48	15:48				
5 八千代台東二丁目	/	/	8:59	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:10	16:10	17:10	4.0km	7.7km	10.1km	10.1km	10.1km	6.3km				
4 八千代台東一丁目	/	/	9:00	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:11	16:11	17:11	48.3km									
3 八千代台駅東口	/	/	9:03	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:14	16:14	17:14										
2 八千代台南一丁目	/	/	9:05	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:16	16:16	17:16										
1 八千代台南市民の森	/	/	9:07	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:18	16:18	17:18										
9 八千代台北二丁目	8:06	8:35	/	/	/	/	/	/	/	/	/										
10 八千代台駅西口	8:09	8:38	/	/	/	/	/	/	/	/	/										

運転士の休憩時間確保のため、
5便(土休日)の出発時刻を30分繰り下げます。
変更前: 13:30出発
変更後: 14:00出発

