

## 令和6年度 第3回 四街道市地域公共交通会議 次第

日 時：令和6年10月21日（月）

午後2時から

場 所：四街道市文化センター203号室

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 会議の公開・非公開について
4. 議題
  - (1) 公共交通に関する実態調査の結果について
  - (2) 四街道市地域公共交通計画骨子（案）について
5. その他
6. 閉会

**四街道市地域公共交通会議委員名簿**  
(任期:令和6年5月1日～令和8年4月30日)

令和6年7月18日現在(敬称略)

委員氏名	選出区分	所属団体	備考
コバヤカワ サトル 小早川 悟	条例第3条 第2項第1号	日本大学理工学部交通システム学科 教授	
エモリ ヒサシ 江守 央	条例第3条 第2項第1号	日本大学理工学部交通システム学科 教授	
サウ カツミ 佐藤 克己	条例第3条 第2項第2号	千葉内陸バス株式会社 代表取締役社長	
ワタナベ トモキ 渡邊 友樹	条例第3条 第2項第2号	ちばグリーンバス株式会社 代表取締役社長	
キヨハラ ショウイチ 清原 彰一	条例第3条 第2項第2号	エミタスタクシーアスカ株式会社 常務取締役	
モリ コウキ 森 滉貴	条例第3条 第2項第2号	有限会社ニュー千都タクシー 営業部長	
ナリタ ヒトシ 成田 斉	条例第3条 第2項第3号	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	
タカヤマ カズマサ 高山 和征	条例第3条 第2項第4号	一般社団法人千葉県タクシー協会 専務理事	
イトウ キョウコ 伊藤 恭子	条例第3条 第2項第5号	公募市民	
キクチ リョウジロウ 菊地 譲二郎	条例第3条 第2項第5号	公募市民	
ドモン スズコ 土門 鈴子	条例第3条 第2項第5号	公募市民	
ヒラガ ジュンコ 平賀 純子	条例第3条 第2項第5号	公募市民	
コバヤシ サトル 小林 聡	条例第3条 第2項第6号	国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	
イトウ モリマサ 伊藤 壮祐	条例第3条 第2項第7号	千葉県印旛土木事務所 調整課長	
シブサワ タクマ 渋沢 琢磨	条例第3条 第2項第8号	四街道警察署 交通課長	
カネモリ コウイチ 金森 浩一	条例第3条 第2項第9号	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社 四街道駅長	
ウエノ ヒサオ 植園 寿夫	条例第3条 第2項第10号	千葉内陸バス株式会社 労働組合 執行委員長	
オサダ タカシ 長田 崇志	条例第3条 第2項第11号	四街道市 経営企画部長	
イトウ トモタケ 伊藤 智剛	条例第3条 第2項第11号	四街道市 地域共創部長	
ワタナベ ミツル 渡邊 暢	条例第3条 第2項第11号	四街道市 福祉サービス部長	
ノグチ シュウヘイ 野口 周平	条例第3条 第2項第11号	四街道市 都市部長	
イトウ マサオ 伊藤 昌央	条例第3条 第2項第12号	千葉県総合企画部 交通計画課 地域公共交通担当課長	R6. 6. 12～
オйкаワ サトル 及川 哲	条例第3条 第2項第12号	四街道市社会福祉協議会 事務局次長	
ヨシハシ フミオ 吉橋 史雄	条例第3条 第2項第12号	四街道市商工会 理事	

# 公共交通に関する実態調査 アンケート結果

1. 市民アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
2. 市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査・・・・・・19
3. 鉄道・路線バス・タクシー利用者アンケート調査・・・・・・24
4. 交通事業者アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・33
5. 関係団体アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
6. 民生委員・児童委員アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・38

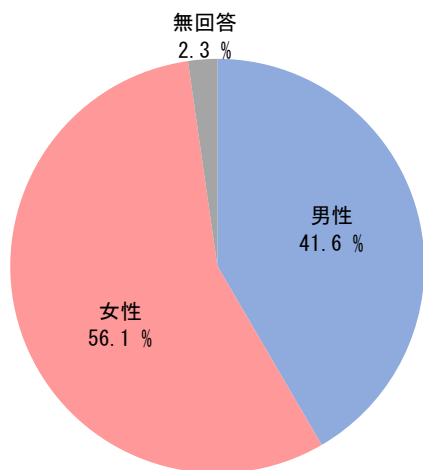


# 1. 市民アンケート調査

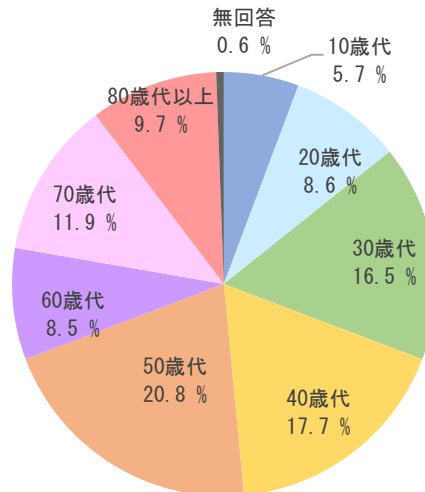
## (1) 回答者の属性

○回答者の性別は「男性」が41.6%、「女性」が56.1%で、年齢は「50歳代（20.8%）」が最も多く、職業は、「会社員・公務員・団体職員（39.2%）」が約4割を占めています。  
 ○自身の自動車所有状況は、「自動車あり（自分が自由に使える）」が65.9%となっています。  
 ○外出状況は「ひとりで外出できる（92.7%）」が約9割を占めていますが、年齢別に見ると、80歳代以上で「家族や友人等の助けがあれば外出できる」が19.0%と多くなっています。

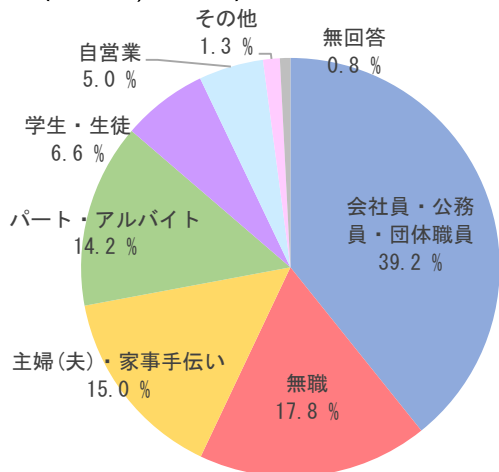
■ 性別 (n=1,190)



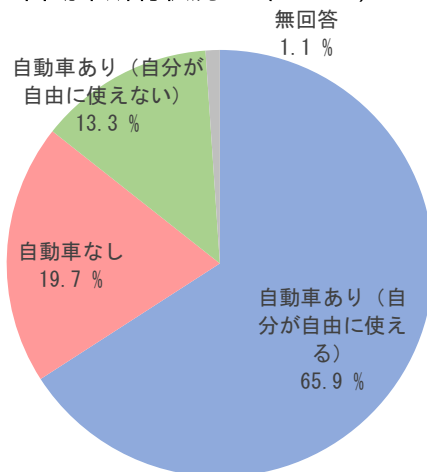
■ 年齢 (n=1,190)



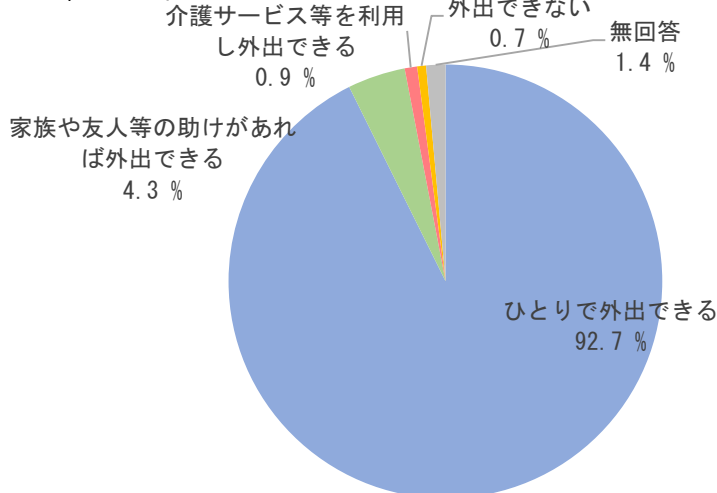
■ 職業 (n=1,190)



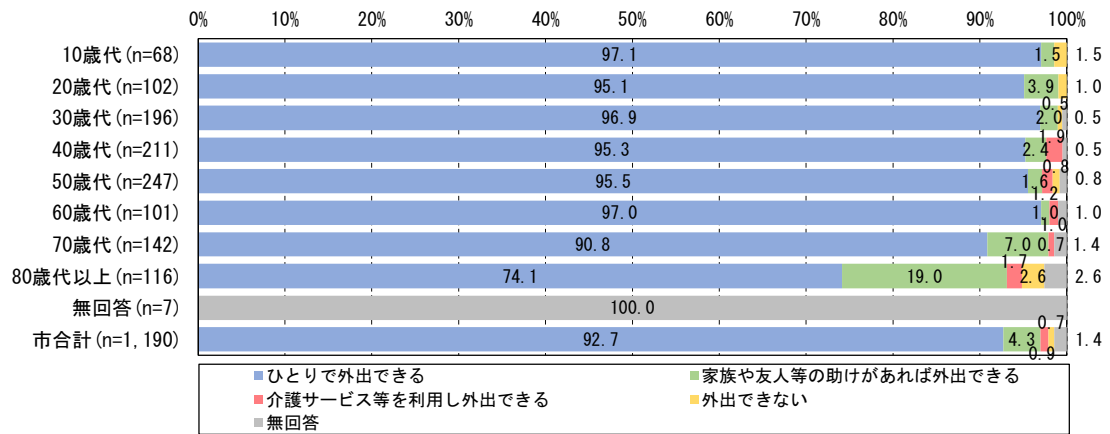
■ 自身の自動車所有状況 (n=1,190)



■ 外出状況 (n=1,190)



【年齢別】

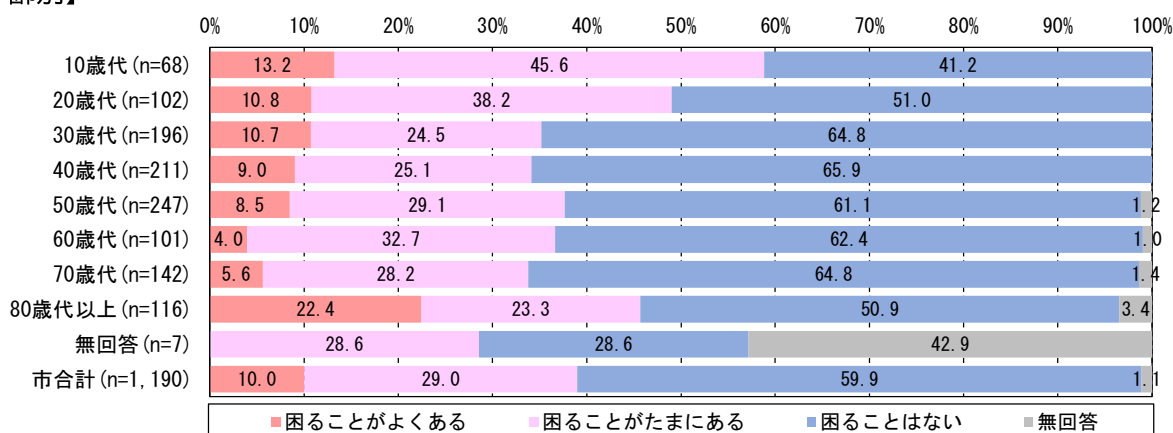


## (2) 日常の移動のしやすさ

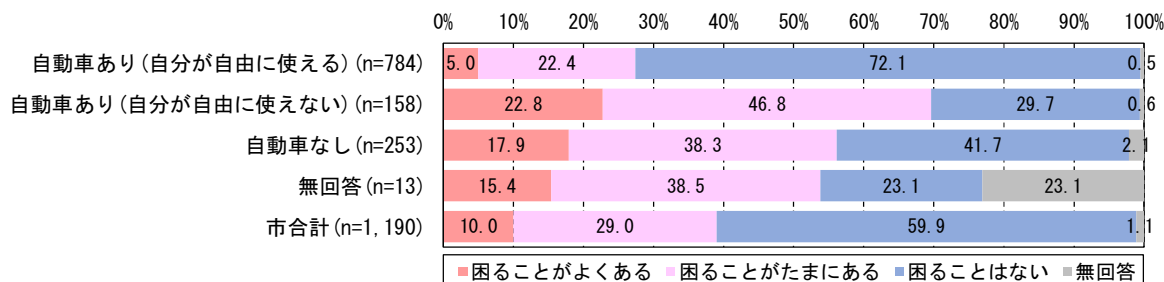
### ■ 外出する時の困り具合

- 外出する時の困り具合は、「困ることがよくある（10.0%）」と「困ることがたまにある（29.0%）」の合計が約4割となっており、年齢別に見ると「10歳代」「20歳代」「80歳代以上」で困り具合の割合が高くなっています。また、自身の自動車所有状況別を見ると「自動車あり(自分が自由に使える)」以外の方でも困り具合の割合が高くなっています。
- 困ることが多い時について、目的別に見ると「買い物（39.4%）」「趣味・娯楽（34.9%）」「通院（30.4%）」の順で多く、行き先別に見ると「四街道駅及び周辺（56.7%）」「市外（31.5%）」の順で多くなっています。
- 困っている時の対応は、「家族・友人・知人などに送迎してもらう（50.9%）」が最も多くなっており、「鉄道・バスなどの公共交通機関を利用する」は34.9%となっています。

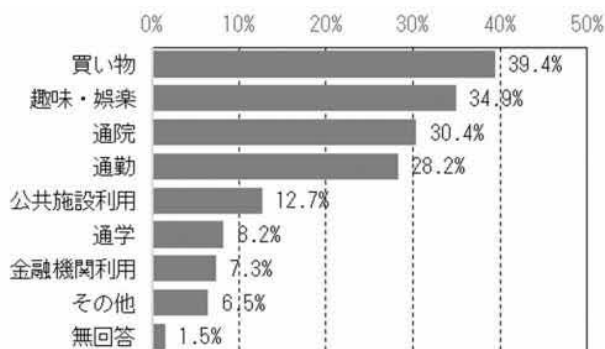
#### 【年齢別】



#### 【自身の自動車所有状況別】



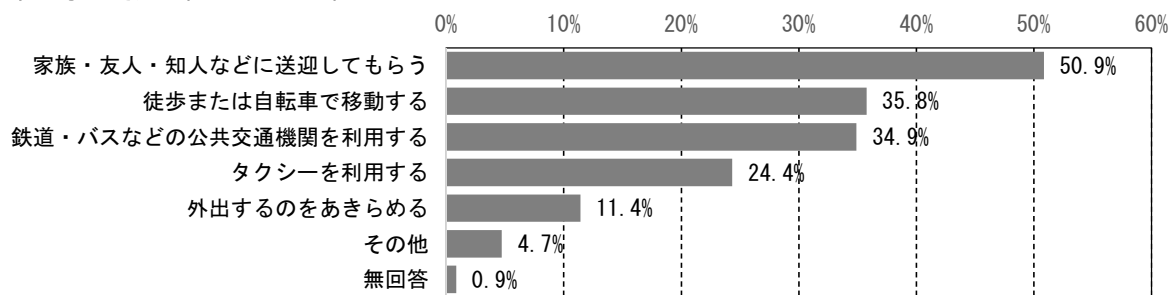
### ■ 困ることが多い目的 (n=464)



### ■ 困ることが多い行き先 (n=464)



■ 困る時の対応 (n = 464)





### (3) 日常の外出行動

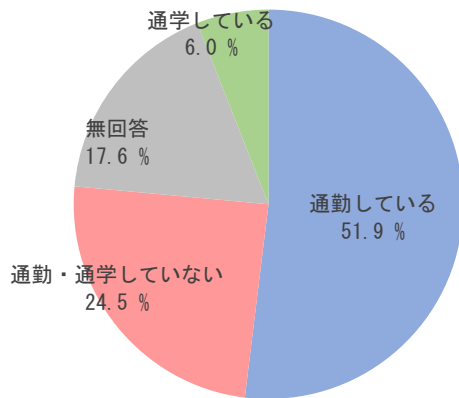
#### ①通勤・通学の場合

○外出頻度は、「通勤している」が51.9%、「通学している」が6.0%となっており、主な行き先は、「千葉市(30.6%)」「その他千葉県内(23.1%)」「市内(18.1%)」の順で多くなっています。

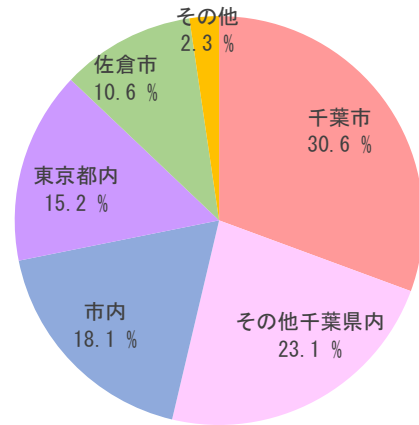
○主な交通手段は、「自動車(自分で運転)」が45.4%と最も多くなっており、次いで「鉄道」が39.0%となっています。

○鉄道を利用する際の駅までの交通手段は、「徒歩」が30.5%と最も多くなっており、次いで「路線バス」と「自転車」が25.7%となっています。

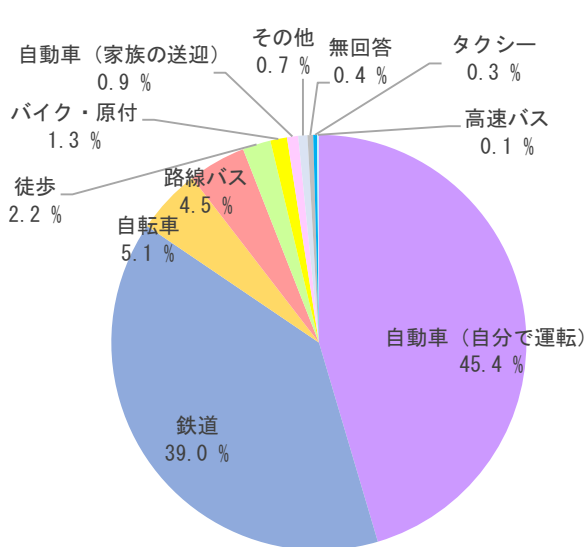
■ 外出頻度 (n = 1,190)



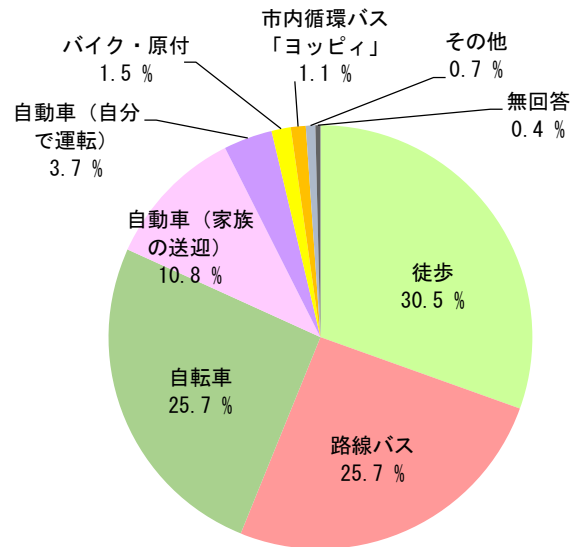
■ 主な行き先 (n = 689)



■ 主な交通手段 (n = 689)



■ 駅までの交通手段 (n = 269)



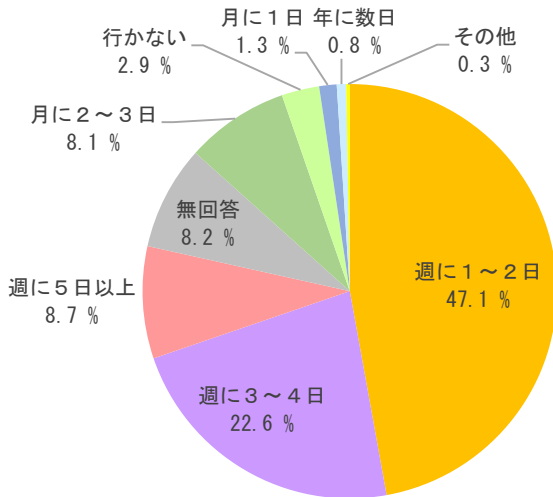
## ②買い物（食料品・日用品等）の場合

○外出頻度は、「週に1～2日」が47.1%と最も多く、主な行き先は、「その他市内店舗（30.7%）」「イトーヨーカドー四街道店（26.9%）」の順で多くなっています。

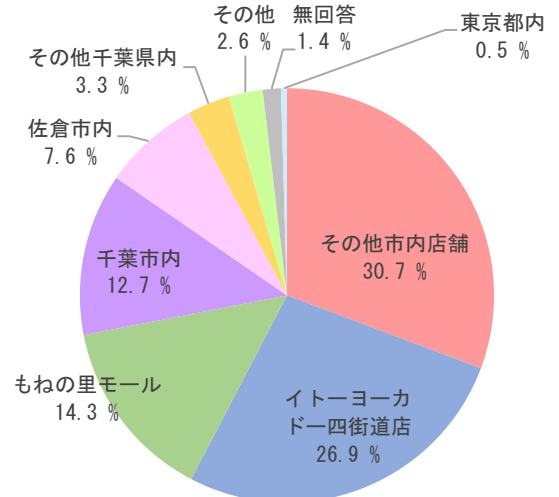
○主な交通手段は、「自動車（自分で運転）」が58.8%と最も多くなっています。

○鉄道を利用する際の駅までの交通手段は、「路線バス」が40.6%と最も多くなっており、次いで「自転車」と「徒歩」が21.9%となっています。

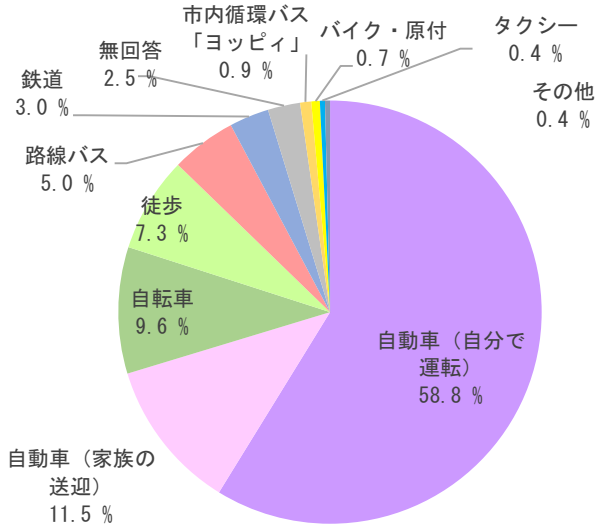
■ 外出頻度 （n = 1,190）



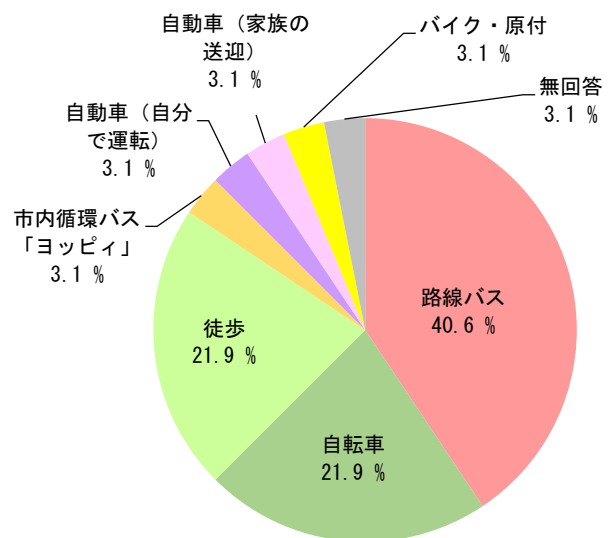
■ 主な行き先 （n = 1,058）



■ 主な交通手段 （n = 1,058）



■ 駅までの交通手段 （n = 32）



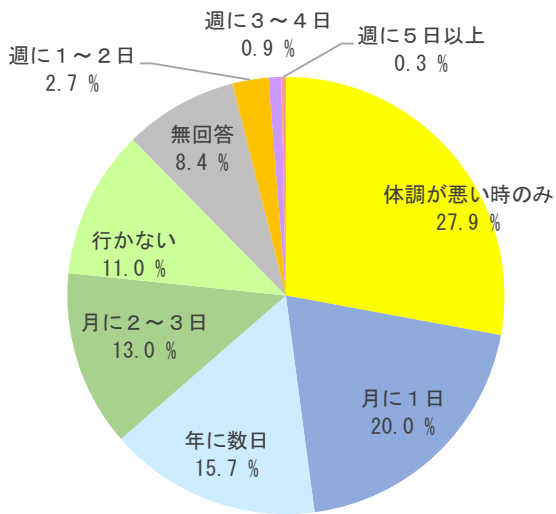
### ③通院の場合

○外出頻度は、「体調が悪い時のみ」が27.9%と最も多く、主な行き先は、「その他市内病院（48.5%）」「千葉市内（17.4%）」の順で多くなっています。

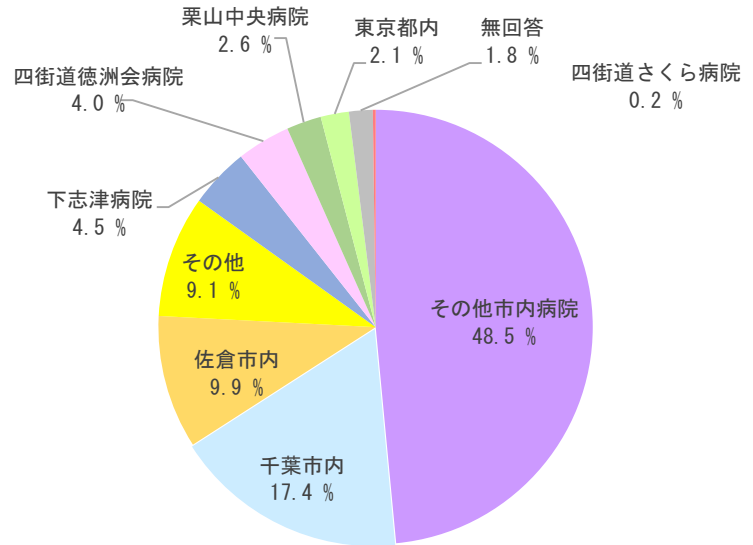
○主な交通手段は、「自動車（自分で運転）」が55.1%と最も多くなっています。

○鉄道を利用する際の駅までの交通手段は、「路線バス」が57.5%と最も多くなっており、次いで「徒歩」が3.3%となっています。

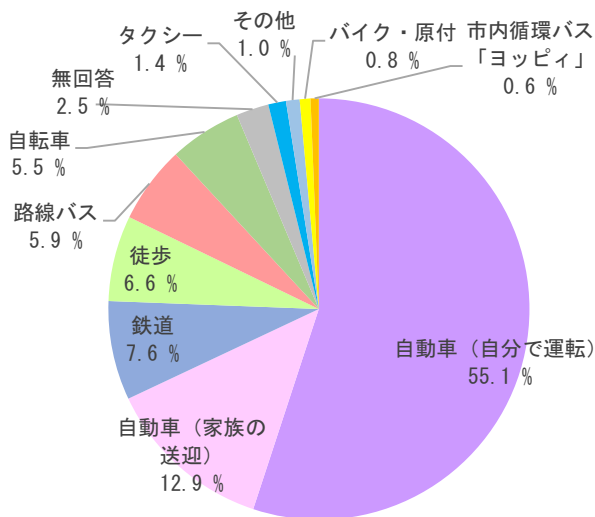
■ 外出頻度 (n = 1,190)



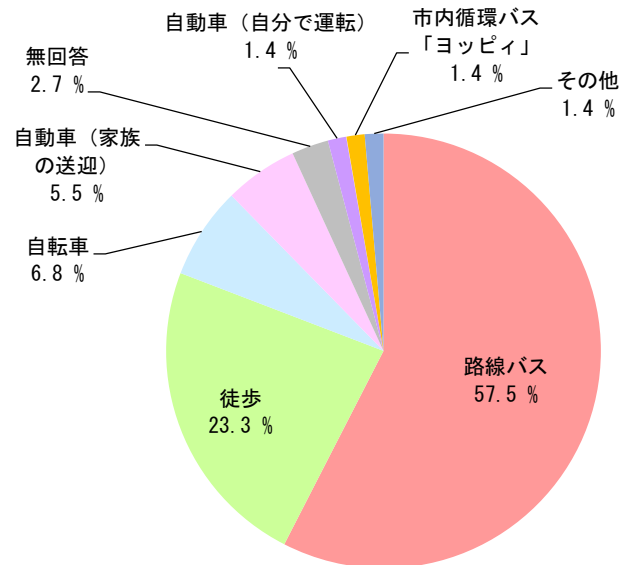
■ 主な行き先 (n = 959)



■ 主な交通手段 (n = 959)



■ 駅までの交通手段 (n = 73)



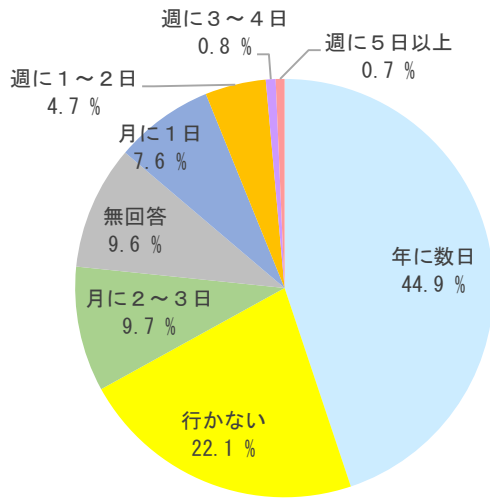
#### ④公共施設利用の場合

○外出頻度は、「年に数日」が44.9%と最も多く、主な行き先は、「四街道市役所」が54.1%と最も多くなっています。

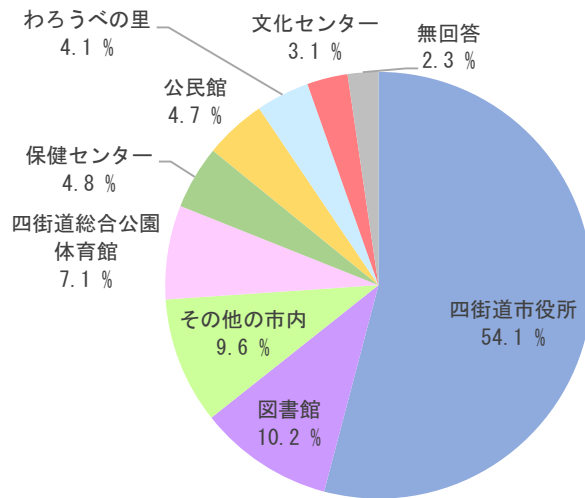
○主な交通手段は、「自動車(自分で運転)」が36.4%と最も多くなっており、次いで「自動車(家族の送迎)」が28.5%となっています。

○鉄道を利用する際の駅までの交通手段は、「路線バス」が35.7%と最も多くなっており、次いで「徒歩」が25.0%となっています。

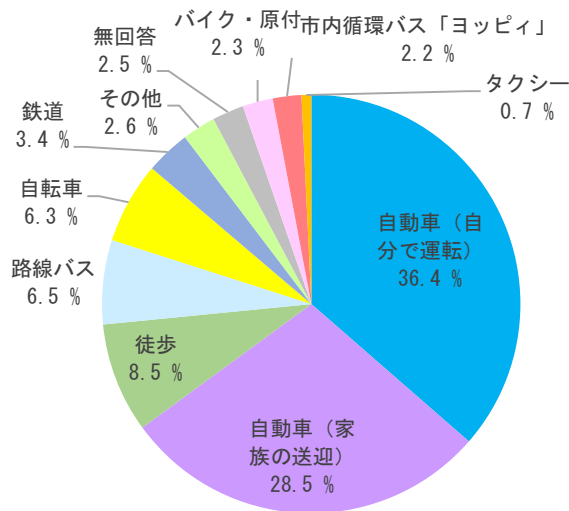
■ 外出頻度 (n = 1,190)



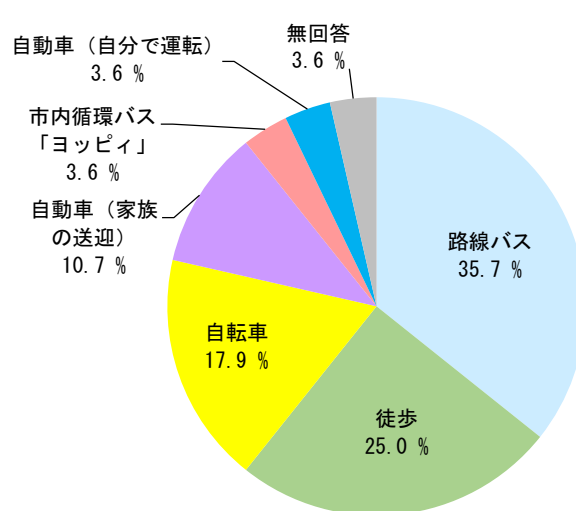
■ 主な行き先 (n = 813)



■ 主な交通手段 (n = 813)



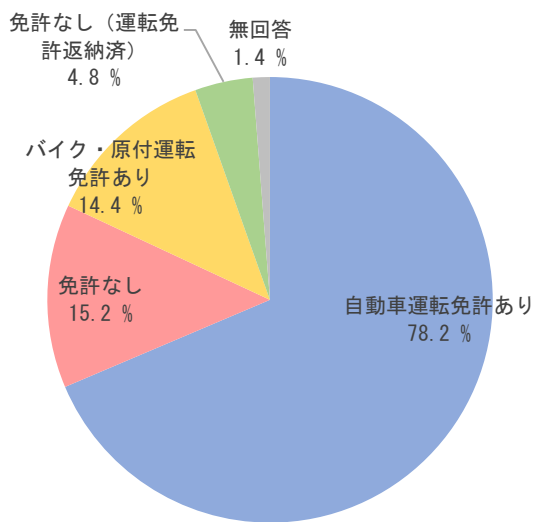
■ 駅までの交通手段 (n = 28)



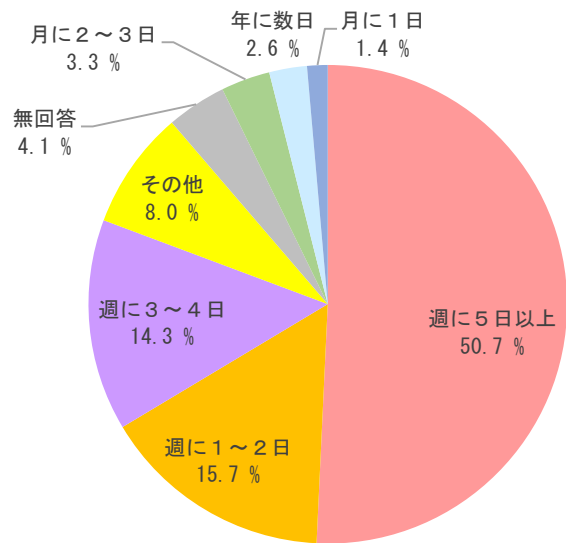
#### (4) 自動車・バイク（原付含む）運転状況

- 自動車運転免許の所有状況は、「自動車運転免許あり」が78.2%となっています。
- 自動車やバイク・原付の利用頻度は、「週に5日以上」が50.7%と最も多く、週に1日以上利用する方は約8割を占めています。
- 運転免許返納の考え方は、「高齢になったら返納を考える」が67.9%と最も多くなっています。  
年齢別に見ると、70歳代以上で「次の運転免許の更新はせずに返納したい」「次の運転免許の更新はするが、その次の更新の前には返納したい」が増えている一方で「返納を考えているが難しいと感じている」も多くなっています。

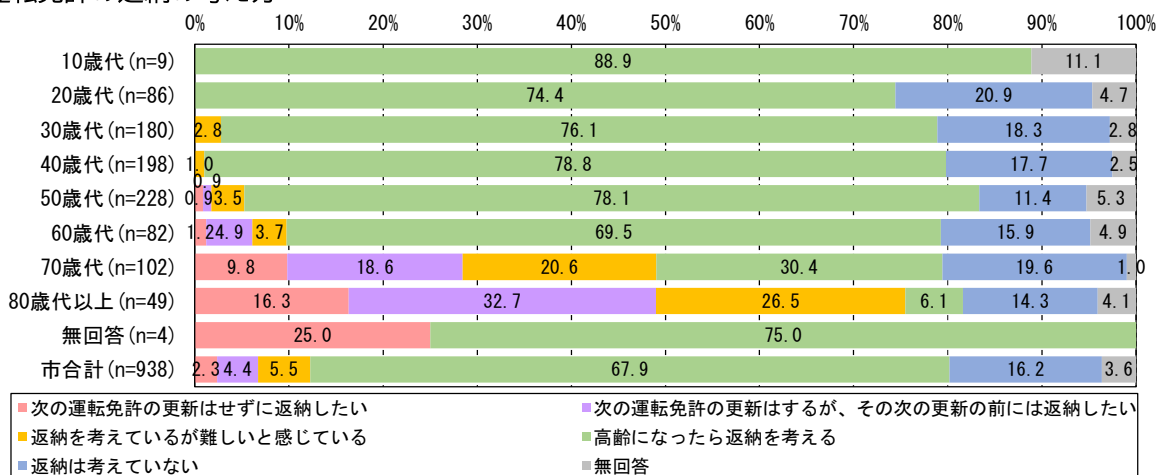
■ 自動車運転免許の所有状況 (n = 1,190)



■ 自動車やバイク・原付の利用頻度 (n = 938)



■ 運転免許の返納の考え方

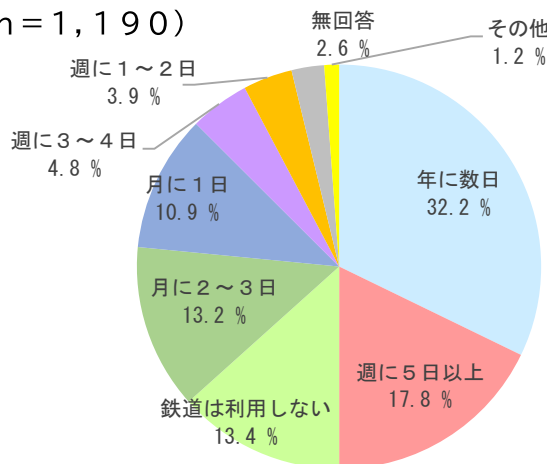


### (5) 鉄道（JR総武本線）の利用実態と意識・要望

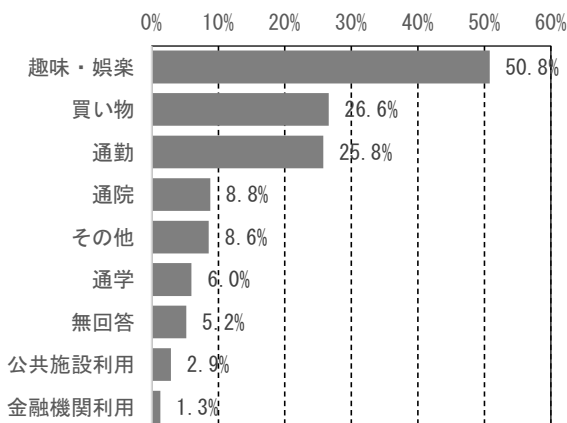
○鉄道の利用頻度は「年に数日（32.2%）」が最も多く、利用目的は「趣味・娯楽（50.8%）」「買い物（26.6%）」「通勤（25.8%）」の順で多くなっています。鉄道を  
利用しない理由は「自動車の方が便利だから（54.1%）」「鉄道を利用する用事がないから（52.8%）」が多くなっています。

○運行サービスの満足度は、「バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

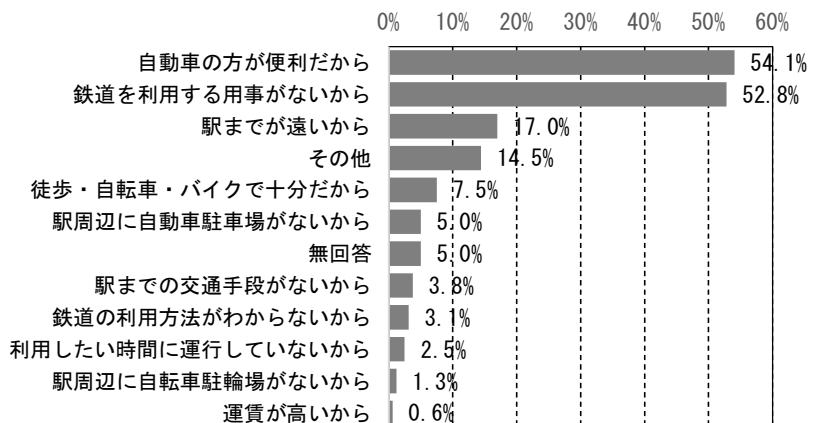
#### ■ 鉄道の利用頻度（n=1,190）



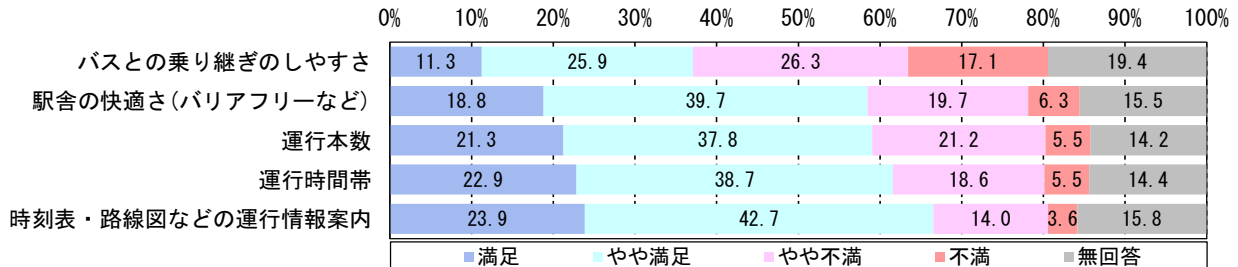
#### ■ 鉄道の利用目的（n=1,000）



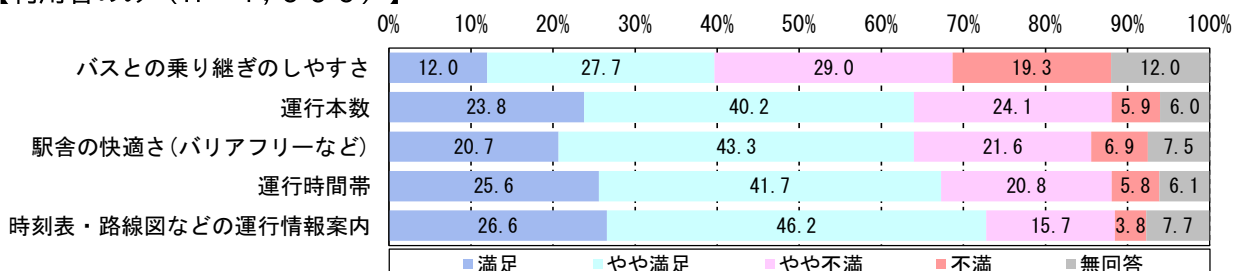
#### ■ 鉄道を利用しない理由（n=159）



#### ■ 鉄道（JR総武本線）の運行サービス満足度（n=1,190）



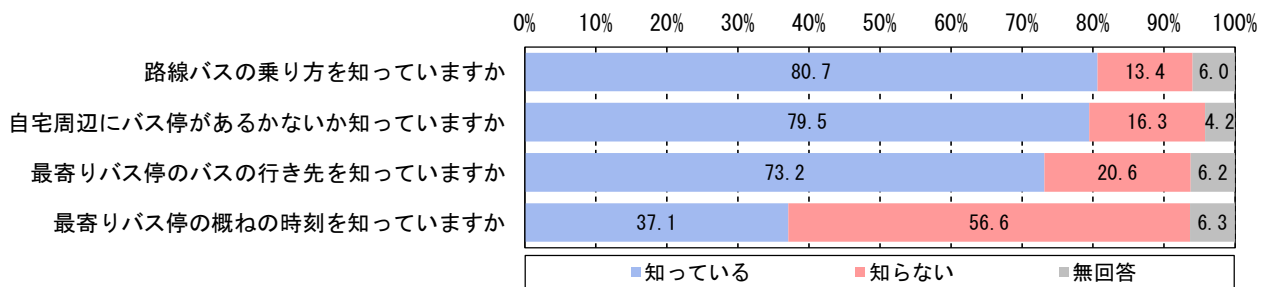
#### 【利用者のみ（n=1,000）】



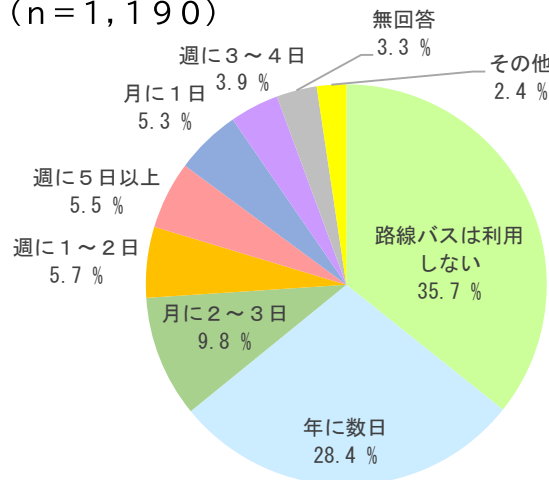
## (6) 路線バスの利用実態と意識・要望

- 自宅周辺で運行中の路線バスの認知度は、最寄りバス停の有無や行き先、乗り方で高いものの、「概ねの時刻」で4割弱と低くなっています。
- 路線バスの利用頻度は、「路線バスは利用しない（35.7%）」が最も多くなっており、週に1日以上利用する方は15.1%となっています。
- 利用目的は「趣味・娯楽（46.4%）」「買い物（25.9%）」「通勤（23.6%）」の順で多くになっており、主に低頻度の外出需要で利用されています。
- 路線バスを利用しない理由は「自動車の方が便利だから（63.8%）」「バスに乗る習慣がないから（30.1%）」「徒歩・自転車・バイクで十分だから（29.2%）」の順で多くなっています。
- 運行サービス満足度は、「運行本数」「運行時間帯」「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

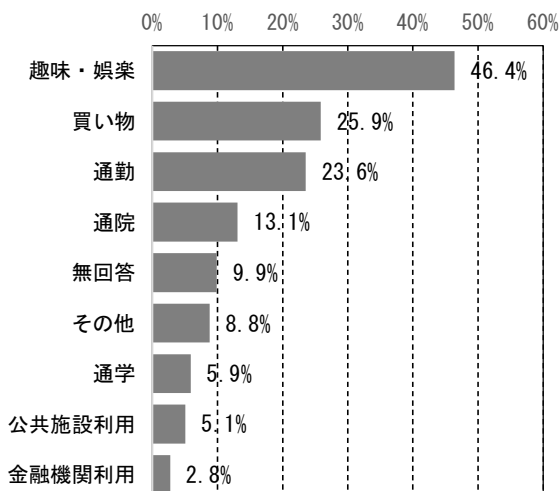
### ■ 自宅周辺で運行中の路線バスの認知度 (n = 1,190)



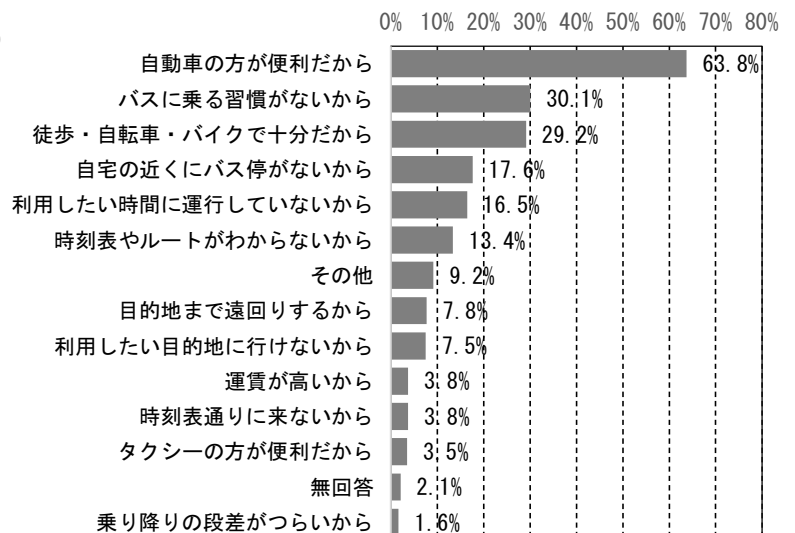
### ■ 路線バスの利用頻度 (n = 1,190)



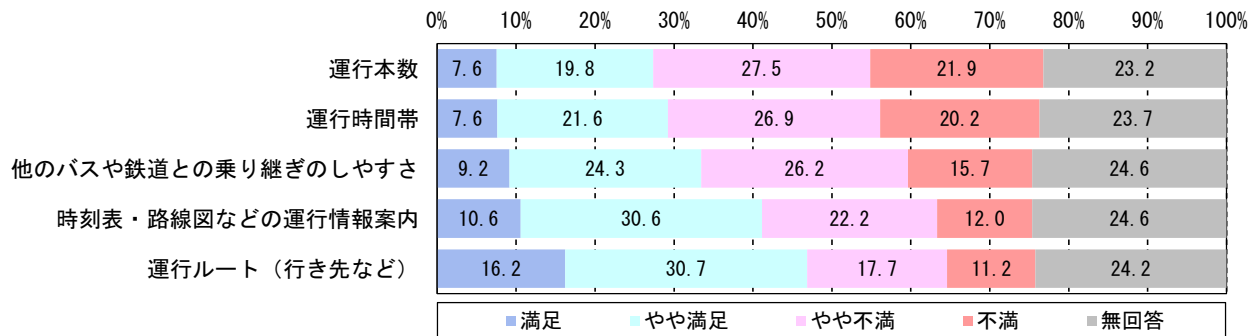
### ■ 路線バスの利用目的 (n = 726)



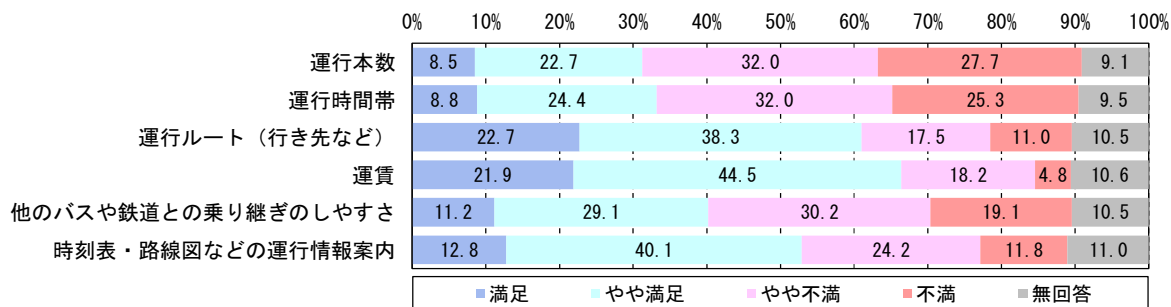
### ■ 路線バスを利用しない理由 (n = 425)



■ 路線バスの運行サービスの満足度 (n = 1,190)



【利用者のみ(n = 726)】

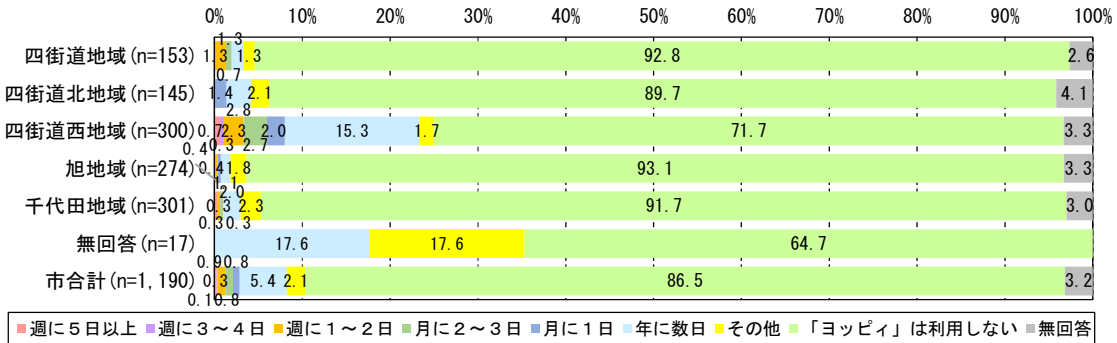




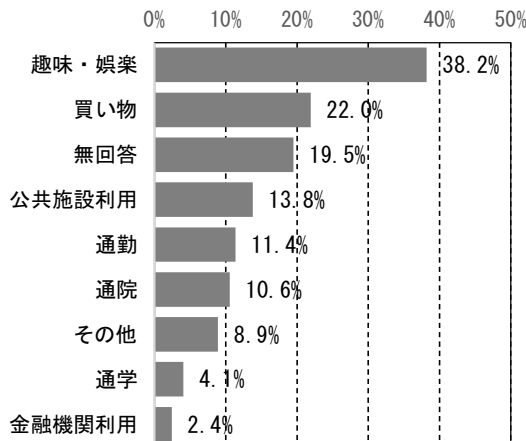
## (7) 市内循環バス「ヨッピー」の利用実態と意識・要望

- 市内循環バスの利用頻度は、運行エリアである四街道西地域で23.3%の方が利用しており、利用目的は「趣味・娯楽（38.2%）」「買い物（22.0%）」が多くなっています。
- 市内循環バスを利用しない理由は「自動車の方が便利だから（42.2%）」「自宅近くにバス停がないから（39.6%）」「時刻表やルートがわからないから（27.3%）」の順で多くなっています。
- 運行サービス満足度は、「運行本数」「運行時間帯」「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

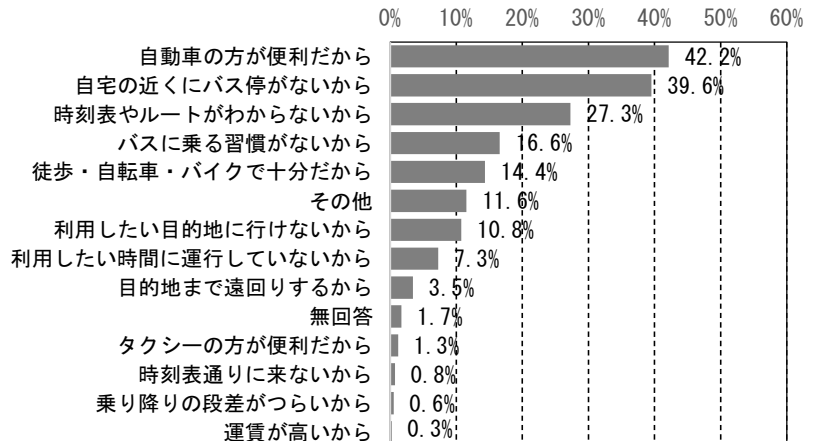
### ■ 市内循環バス「ヨッピー」の利用頻度



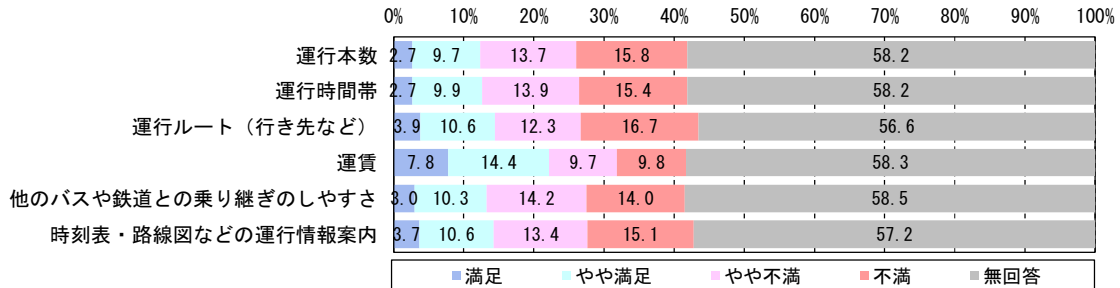
### ■ 市内循環バス「ヨッピー」の利用目的 (n=128)



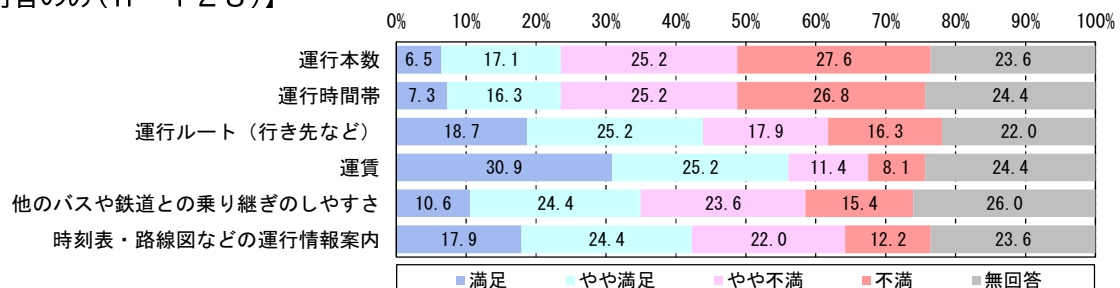
### ■ 市内循環バス「ヨッピー」を利用しない理由 (n=1,029)



### ■ 市内循環バス「ヨッピー」の運行サービス満足度 (n=1,190)



### 【利用者のみ(n=128)】

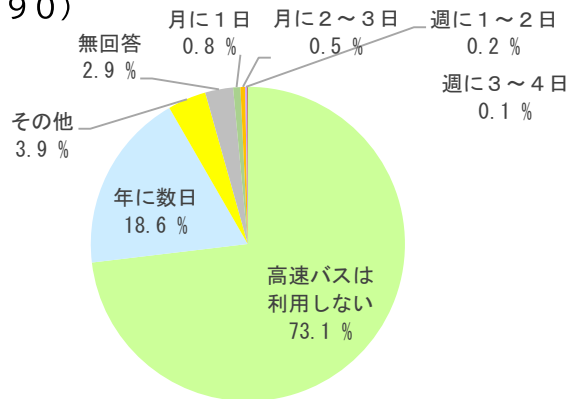


## (8) 高速バスの利用実態と意識・要望

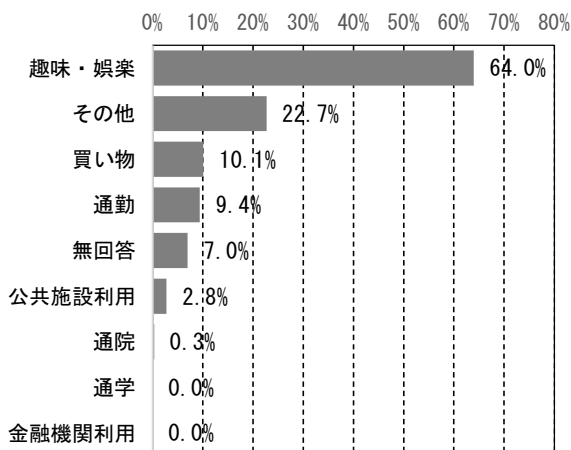
○高速バスの利用頻度は、「高速バスは利用しない」を除くと「年に数日（18.6%）」が最も多く、利用目的は「趣味・娯楽（64.0%）」が最も多くなっています。高速バスを利用しない理由は「高速バスを利用する用事がないから（65.4%）」「自動車の方が便利だから（29.2%）」「鉄道の方が便利だから（27.9%）」の順で多くなっています。

○運行サービスの満足度は、「運行本数」「運行時間帯」「時刻表や路線図などの運行情報案内」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

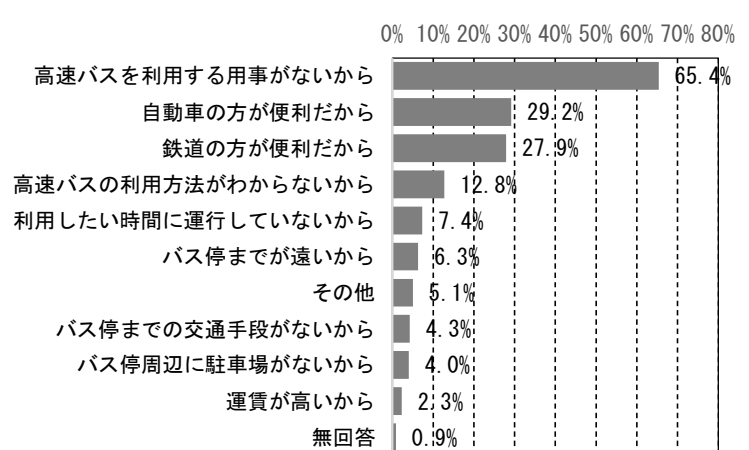
### ■ 高速バスの利用頻度（n = 1,190）



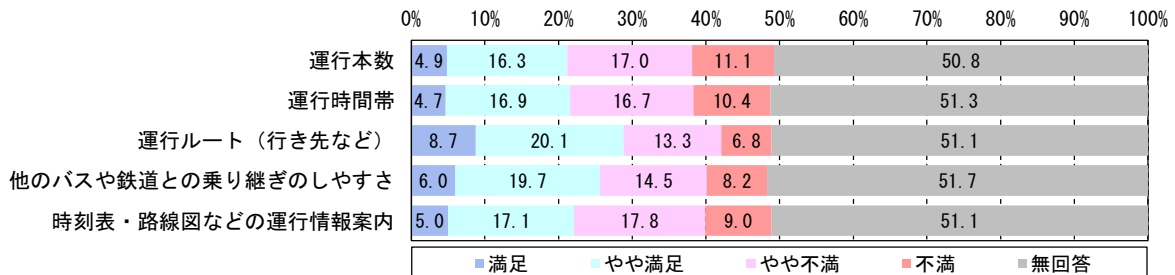
### ■ 高速バスの利用目的（n = 286）



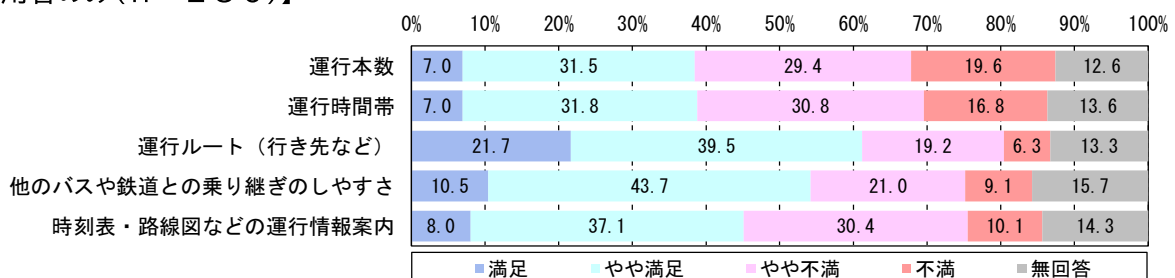
### ■ 高速バスを利用しない理由（n = 870）



### ■ 高速バスの運行サービスの満足度（n = 1,190）



### 【利用者のみ(n = 286)】

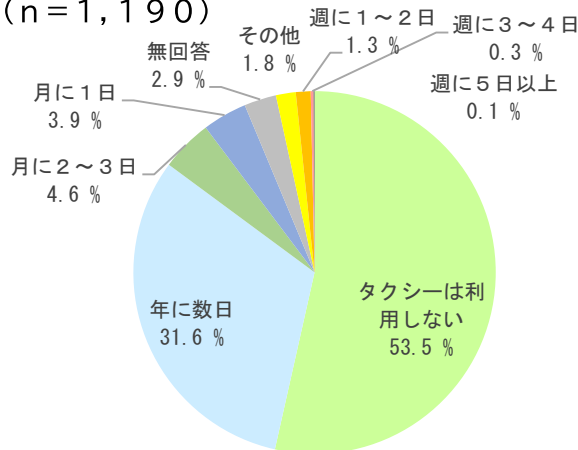


### (9) タクシーの利用実態と意識・要望

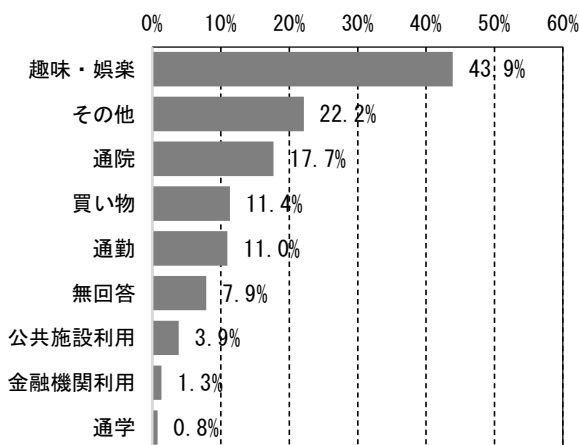
○タクシーの利用頻度は「タクシーは利用しない」を除くと「年に数日（31.6%）」が最も多く、利用目的は「趣味・娯楽（43.9%）」が最も多くなっています。タクシーを利用しない理由は「自動車の方が便利だから（52.9%）」「タクシーを利用する用事がないから（36.7%）」「運賃が高いから（32.7%）」の順で多くなっています。

○運行サービスの満足度は、「運賃」や「営業時間・配車サービスなどの営業情報」で「不満」「やや不満」の割合が高くなっています。

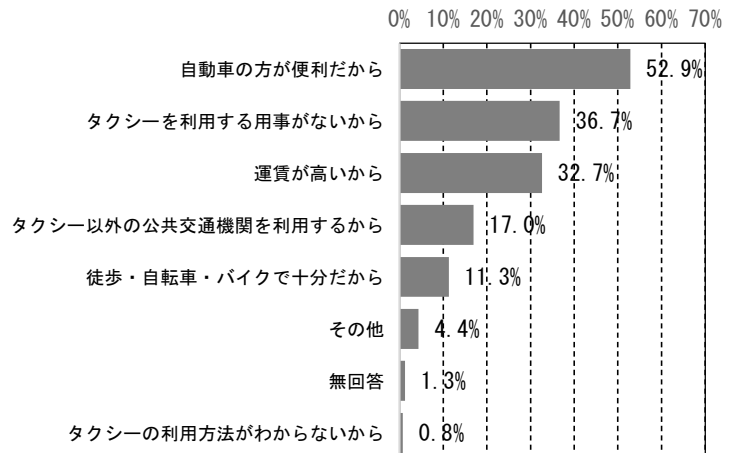
■ タクシーの利用頻度 (n = 1,190)



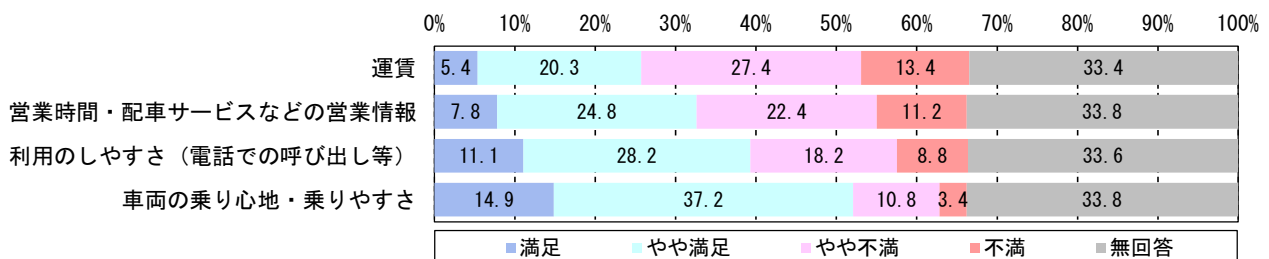
■ タクシーの利用目的 (n = 519)



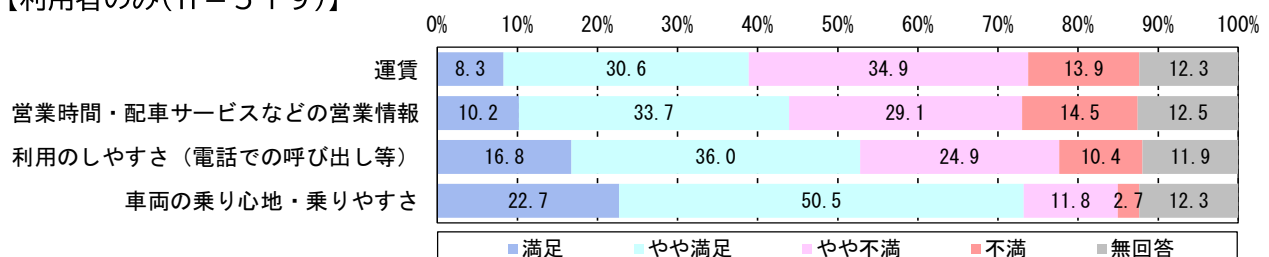
■ タクシーを利用しない理由 (n = 637)



■ タクシーの運行サービスの満足度 (n = 1,190)



【利用者のみ(n = 519)】

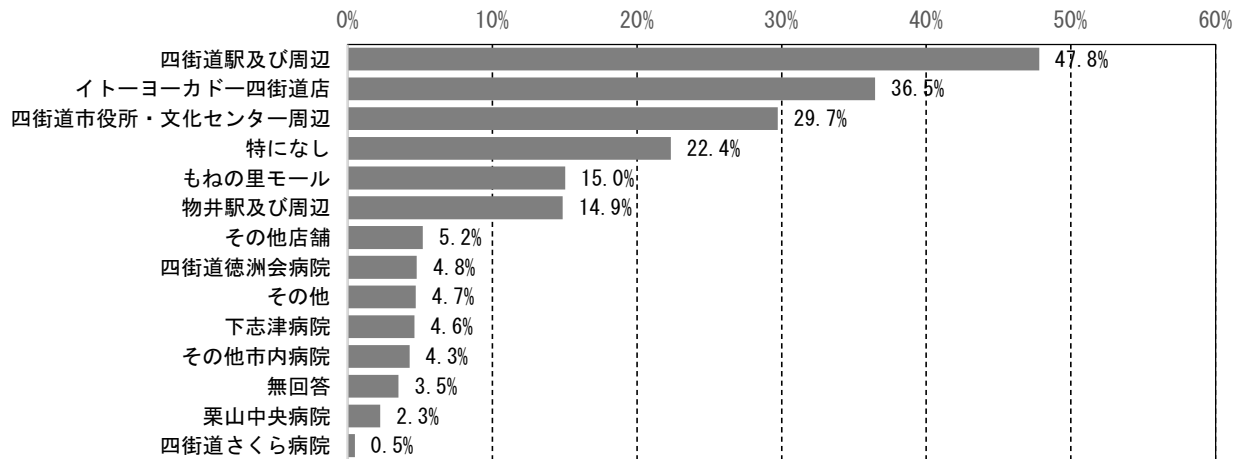


## (10) 公共交通の利用意向

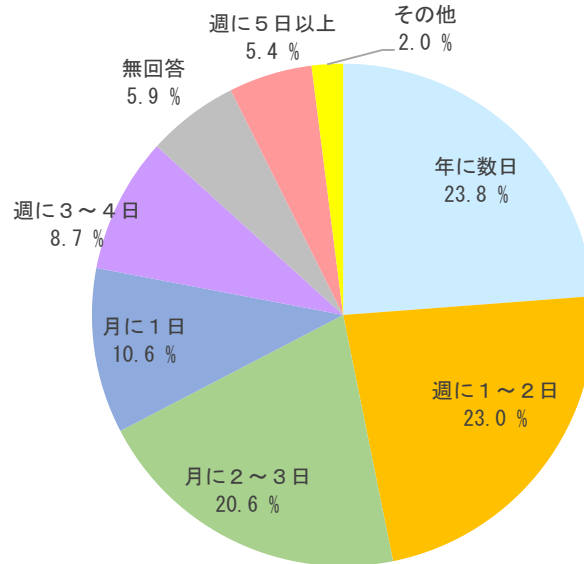
○市内で買い物や通院などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行された場合、行きたい場所は、「四街道駅及び周辺（47.8%）」「イトーヨーカドー四街道店（36.5%）」「四街道市役所・文化センター周辺（29.7%）」の順で多くなっています。

○市内で買い物や通院などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行された場合、利用頻度は、「年に数日（23.8%）」「週に1～2日（23.0%）」「月に2～3日（20.6%）」が多くなっています。

### ■ 公共交通機関が運行された場合、行きたい場所（n=1,190）



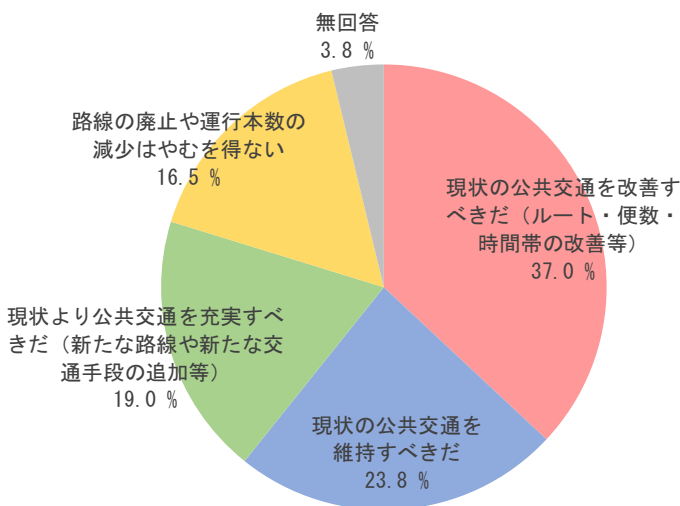
### ■ 公共交通機関が運行された場合、利用頻度（n=895）



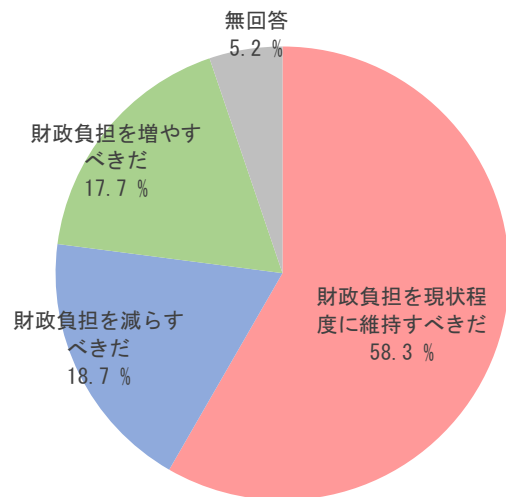
## (11) 公共交通の今後のあり方

- 公共交通の取組の方向性は、「現状の公共交通を改善すべきだ（ルート・便数・時間帯の改善等）」が37.0%と最も多くなっており、公共交通に対する財政負担の考え方は、「財政負担を現状程度に維持すべきだ」が58.3%と最も多く、「財政負担を増やすべきだ」は17.7%となっています。
- 公共交通を維持するために自身で利用しようとする考え方は、「強くそう思う（18.1%）」と「ややそう思う（48.8%）」の合計が66.9%と、公共交通の維持に対して前向きな意識が高い傾向となっており、自家用車の過度な利用に頼らない生活の意向も、肯定的な意見（「そう思う（10.7%）」「できる限りしたいと思う（31.8%）」）が約4割を占めています。
- 公共交通の利用を促進するための効果的な取組は、「路線バスや市内循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布（40.8%）」「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充（37.4%）」「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供（34.4%）」の順で多くなっています。

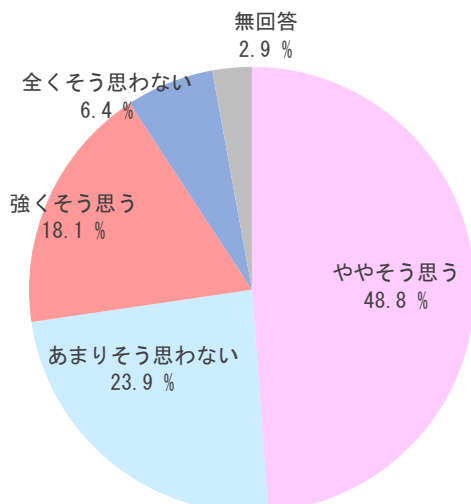
■ 公共交通の取組の方向性 (n=1,190)



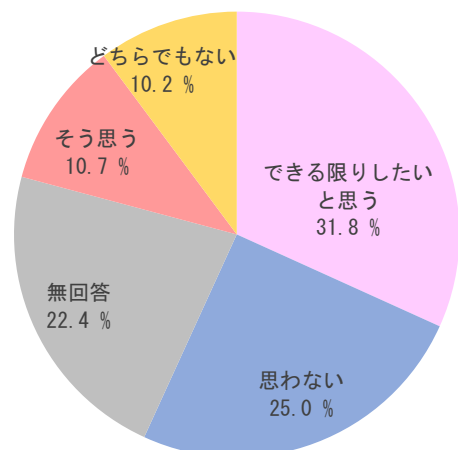
■ 公共交通に対する財政負担の考え方 (n=1,190)



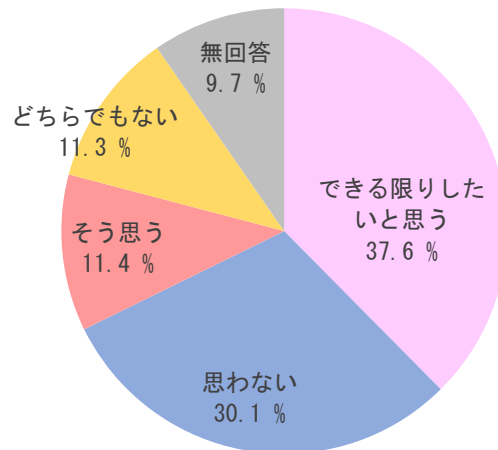
■ 公共交通を維持するために自身で利用しようとする考え方 (n=1,190)



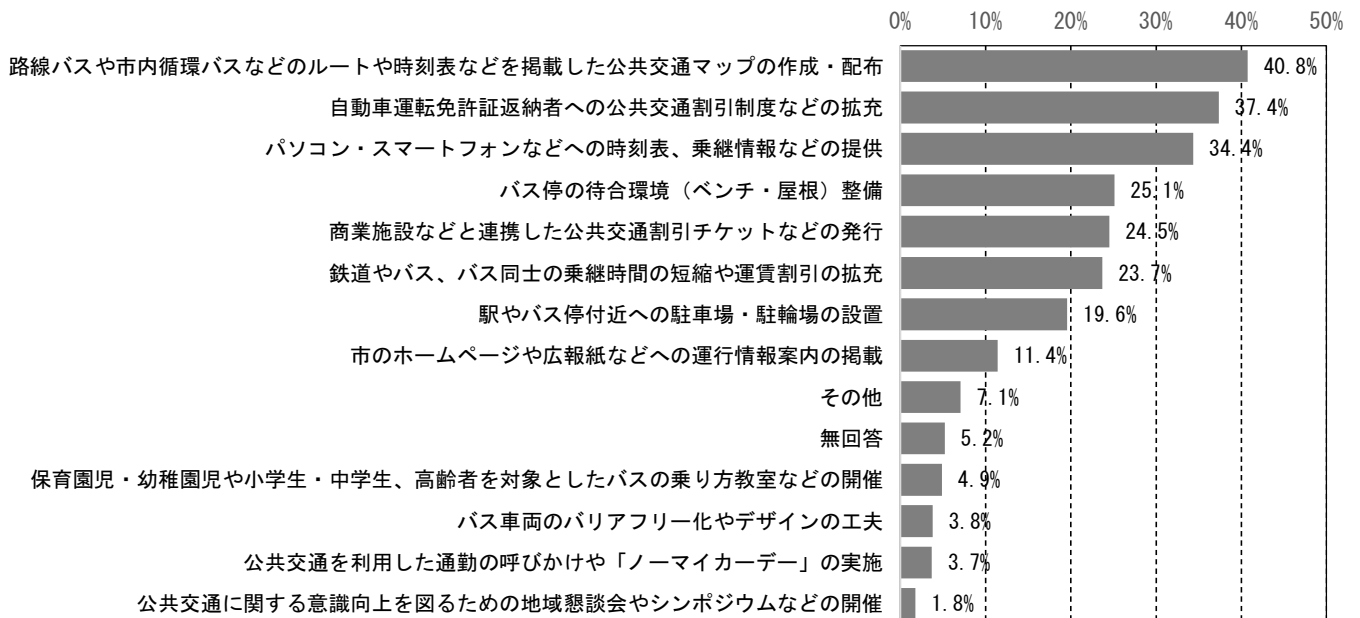
■ 自家用車の過度な利用に頼らない生活の意向 (n=1,190)



■ 自家用車の過度な利用に頼らない生活の取組 (n = 942)



■ 公共交通の利用を促進するための効果的な取組 (n = 1,190)



## 2. 市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査

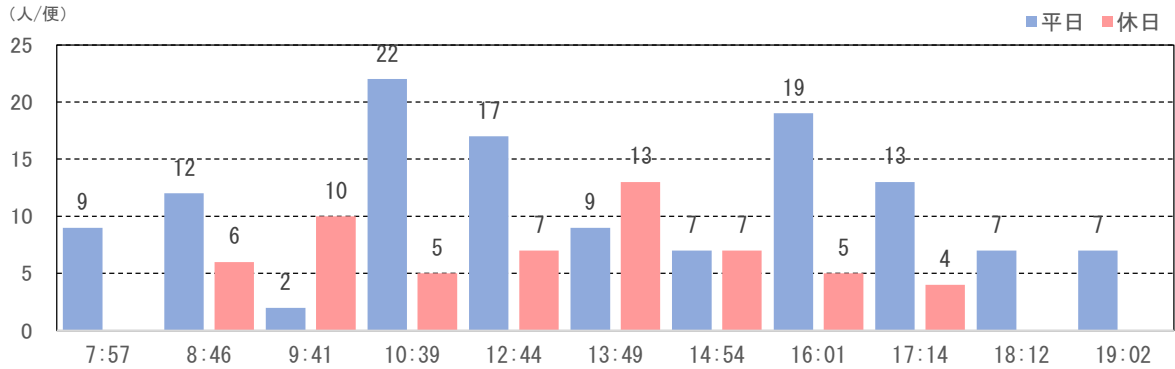
### (1) 利用実績

○ダイヤ別利用者数(平日)は左回りの10:39発、12:44発、16:01発や、右回りの朝時間帯や9:42発、16:48発で多く、休日は最終便など利用が少ない便が目立っています。

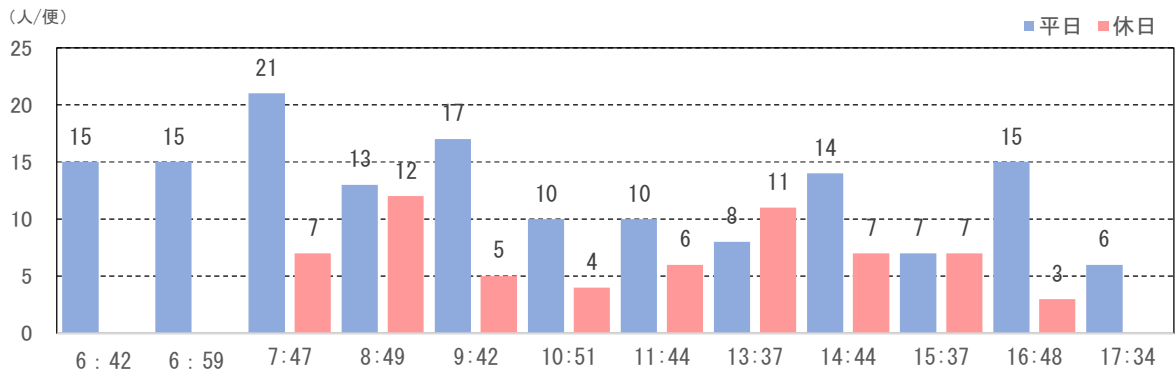
○バス停別乗降者数は、平日、休日ともに四街道駅～大日小学校やいちご園～四街道駅等で利用が多いものの、区間によっては利用が少なくなっています。

#### ■ ダイヤ別利用者数 (n=304)

##### 左回り



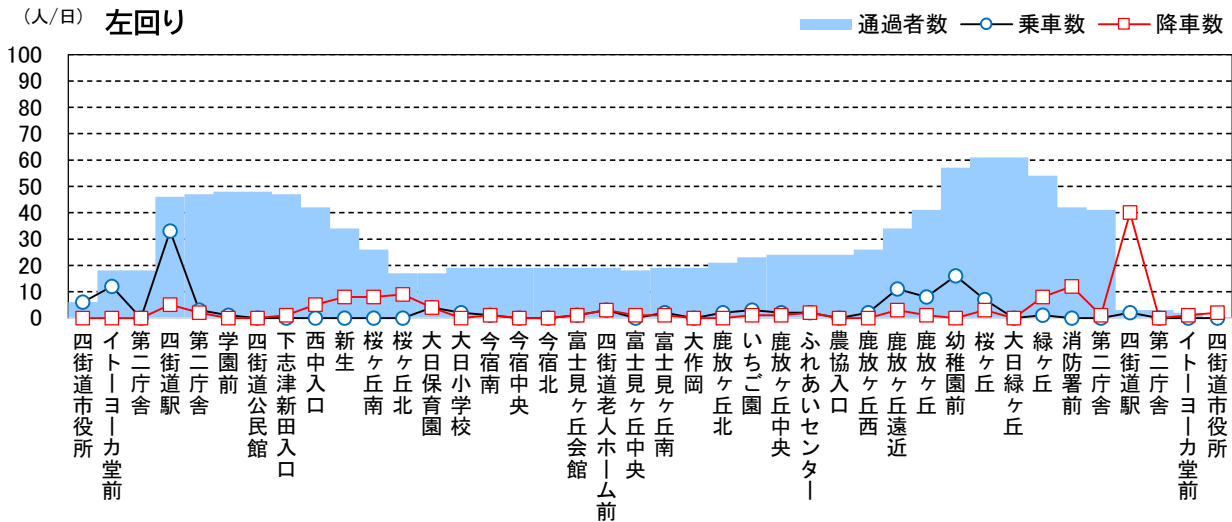
##### 右回り

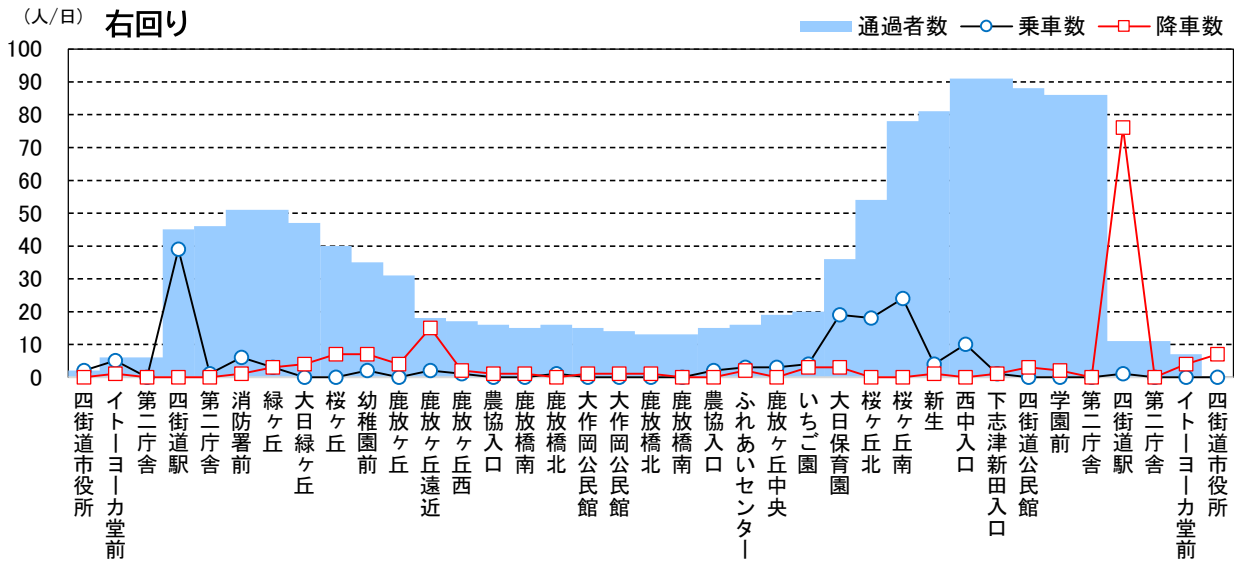


#### ■ バス停別乗降者数

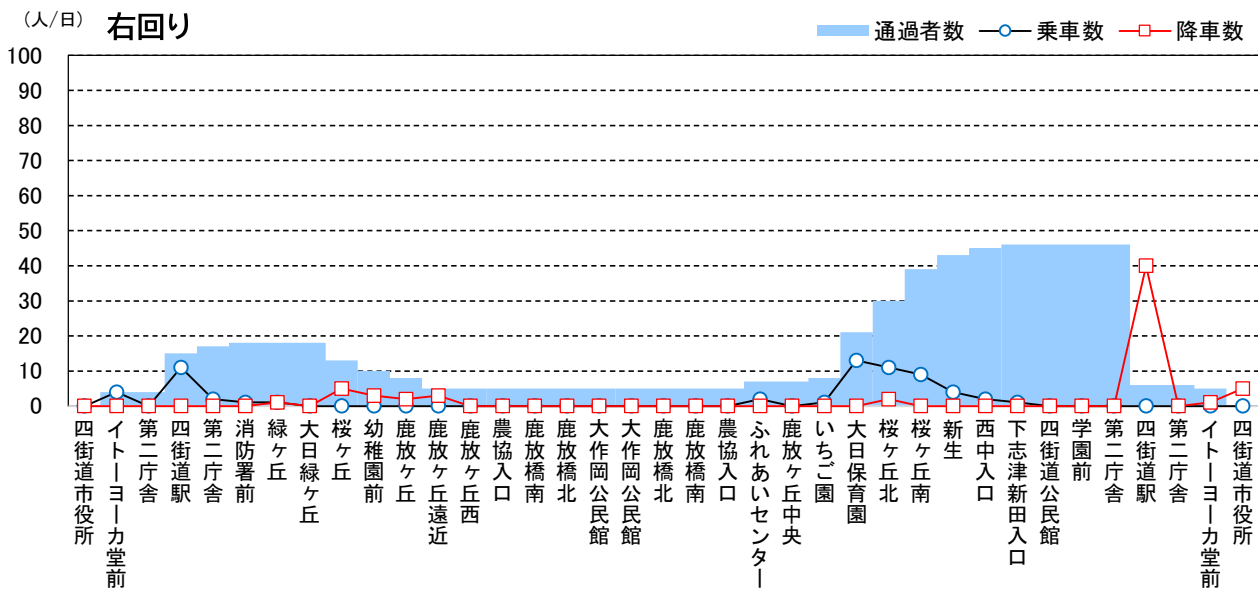
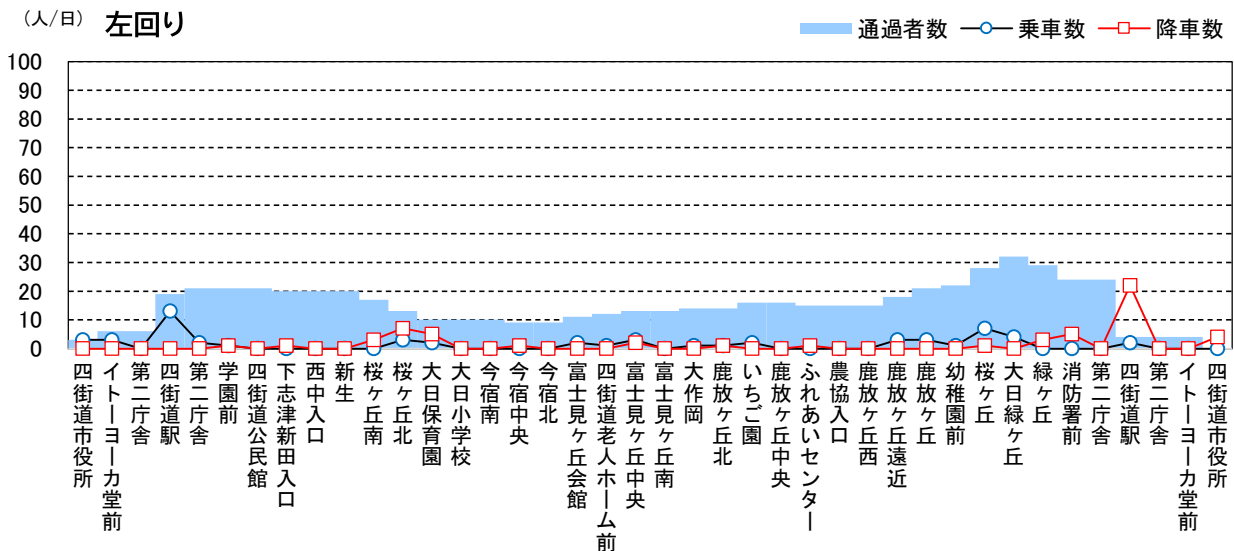
##### 【平日】

##### 左回り





【休日】



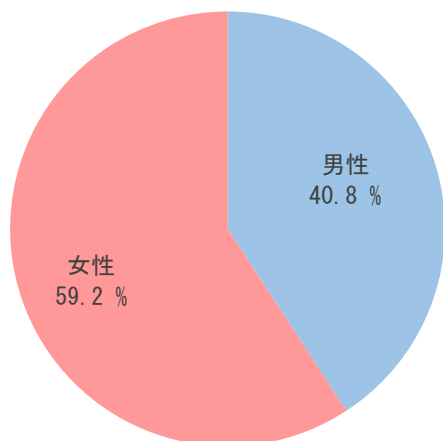


## (2) 回答者の属性

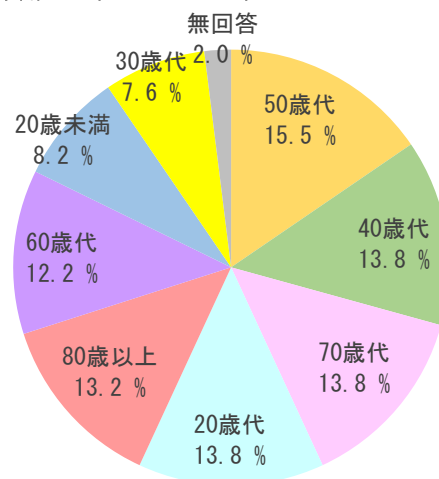
○回答者の年齢は、平日・休日ともに幅広い年代となっており、住まいは「市内」が約8割、「市外」が約2割となっています。

○運転免許証有無は、「有」が53.9%、「無」が41.4%で、免許「有」の方の運転免許返納意思は「有」が16.5%、「無」が53.0%となっています。

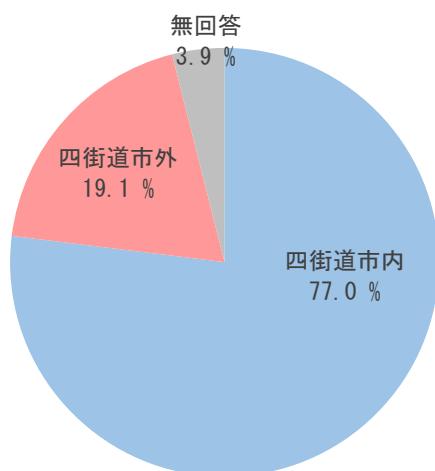
■ 性別 (n = 304)



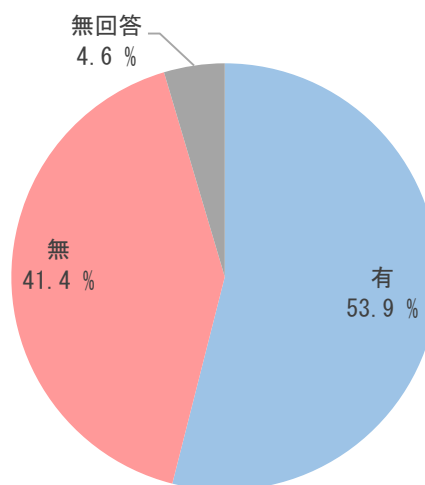
■ 年齢 (n = 304)



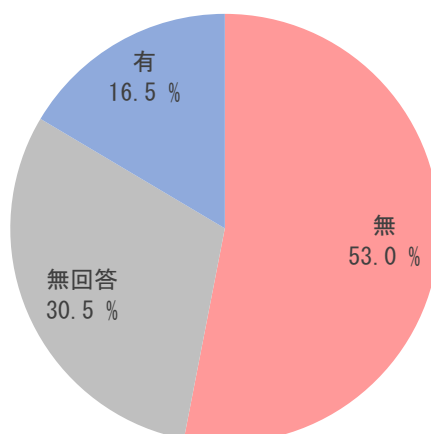
■ 住まい (n = 304)



■ 運転免許有無 (n = 304)



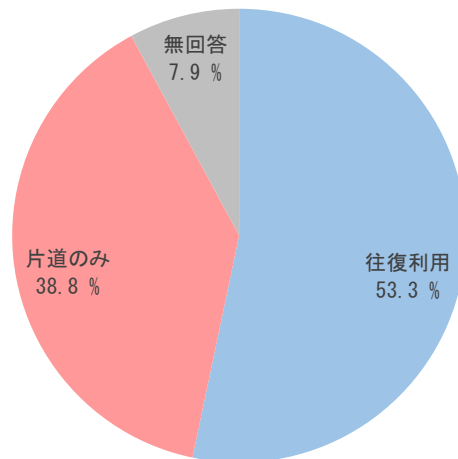
■ 運転免許返納意思 (免許「有」の方) (n = 164)



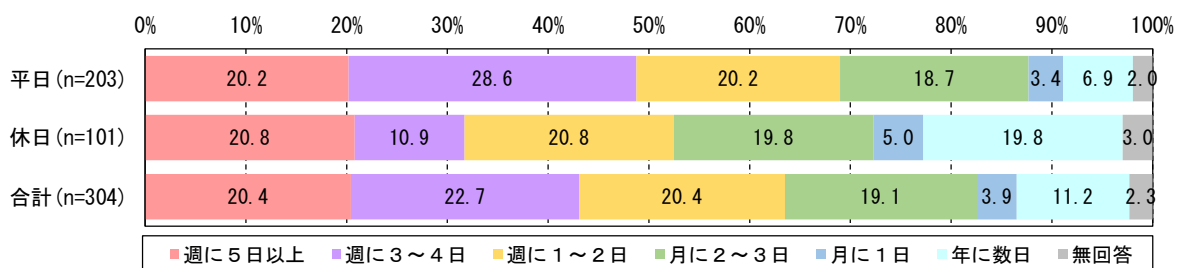
### (3) ヨッピーの利用状況

- 往復利用有無は、「往復利用」が53.3%、「片道のみ」が38.8%となっています。
- 利用頻度は、「週1日以上」利用している方が、平日で69.0%、休日で52.5%を占めているものの、休日で「年に数日」が19.8%と平日より多くなっています。
- 主な利用目的は、平日で「通勤(34.5%)」「買い物(22.7%)」「通院(15.8%)」が、休日で「買い物(28.7%)」「その他(28.7%)」「趣味・娯楽(25.7%)」が多くなっています。

#### ■ 往復利用有無 (n = 304)

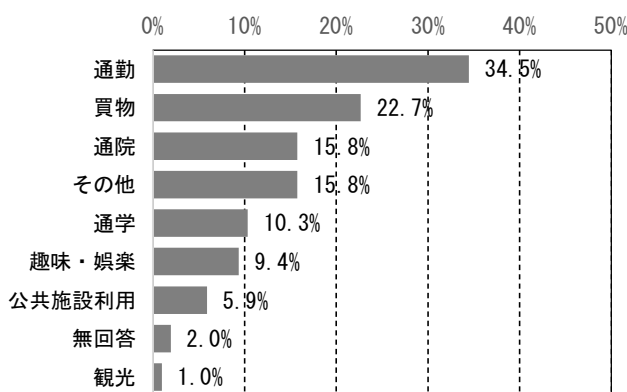


#### ■ 利用頻度 (n = 304)

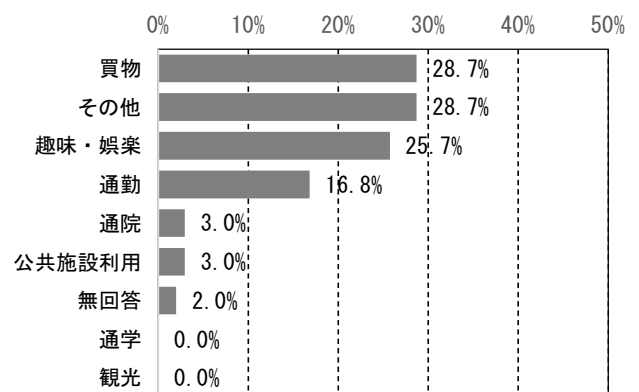


#### ■ 主な利用目的 (n = 304)

##### 【平日(n = 203)】



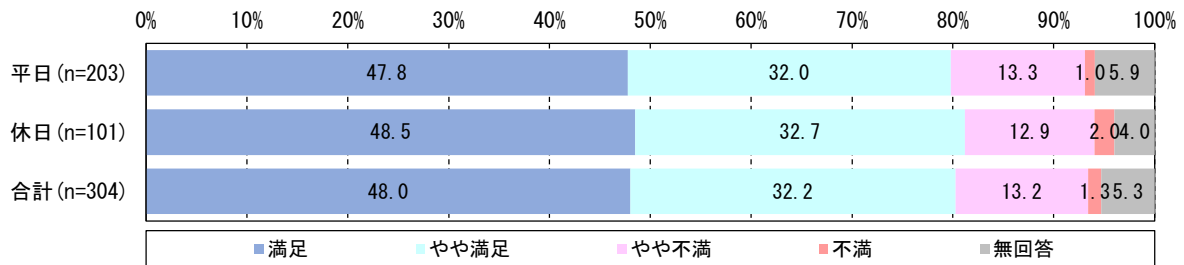
##### 【休日(n = 101)】



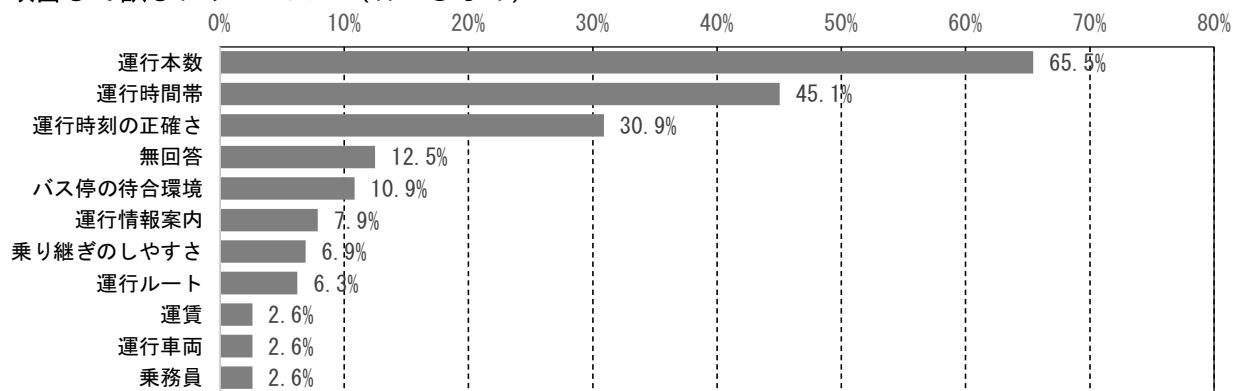
#### (4) ヨッピーへの意識・要望

- 運行サービスの満足度は、平日、休日ともに「満足」「やや満足」が約8割と高くなっています。
- 改善して欲しいサービスは、「運行本数(65.5%)」「運行時間帯(45.1%)」「運行時刻の正確さ(30.9%)」の順で多く、平日、休日ともに同様の傾向となっています。

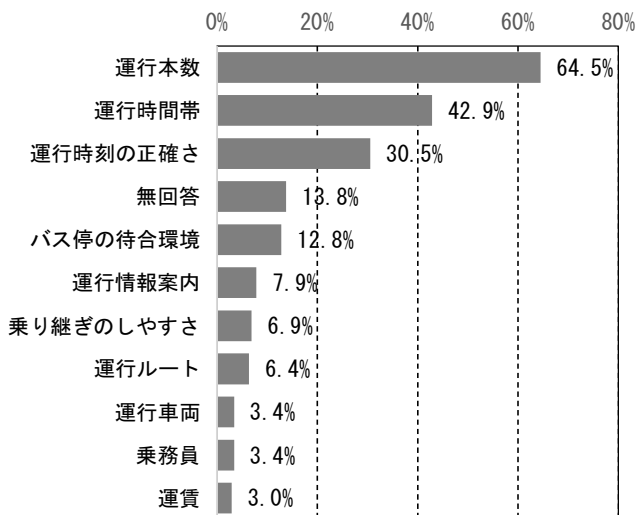
#### ■ 運行サービスの満足度



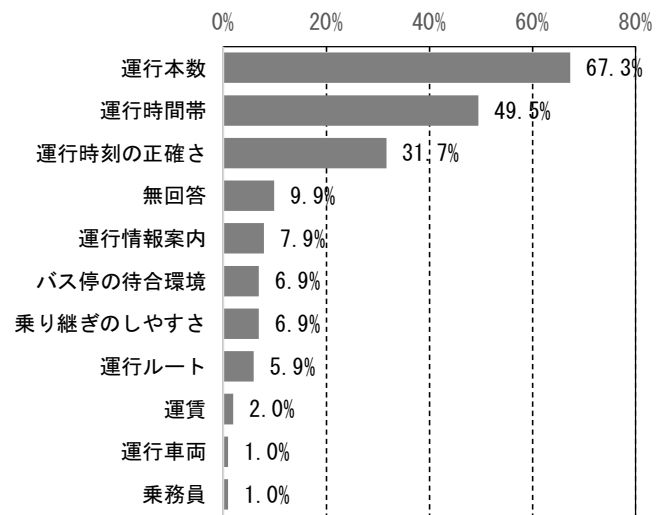
#### ■ 改善して欲しいサービス (n=304)



#### 【平日(n=203)】



#### 【休日(n=101)】



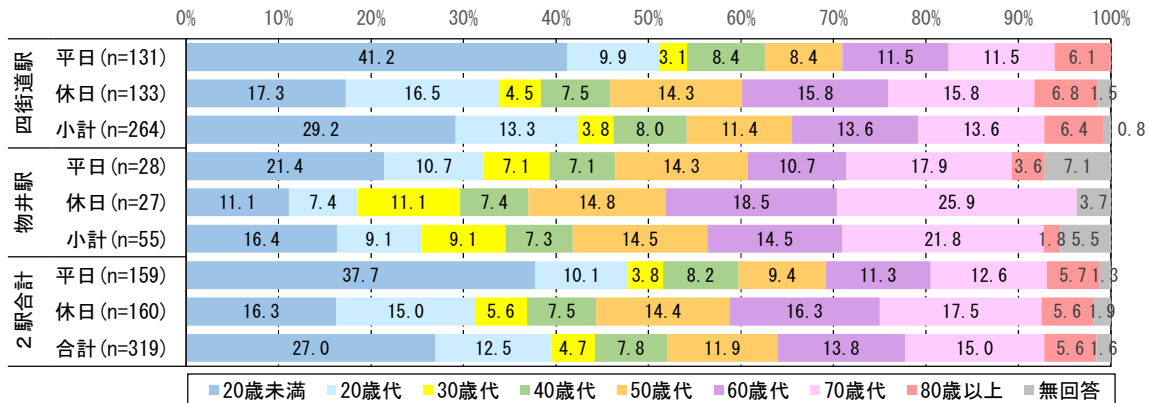
### 3. 鉄道・路線バス・タクシー利用者アンケート調査

#### 3-1 鉄道利用者

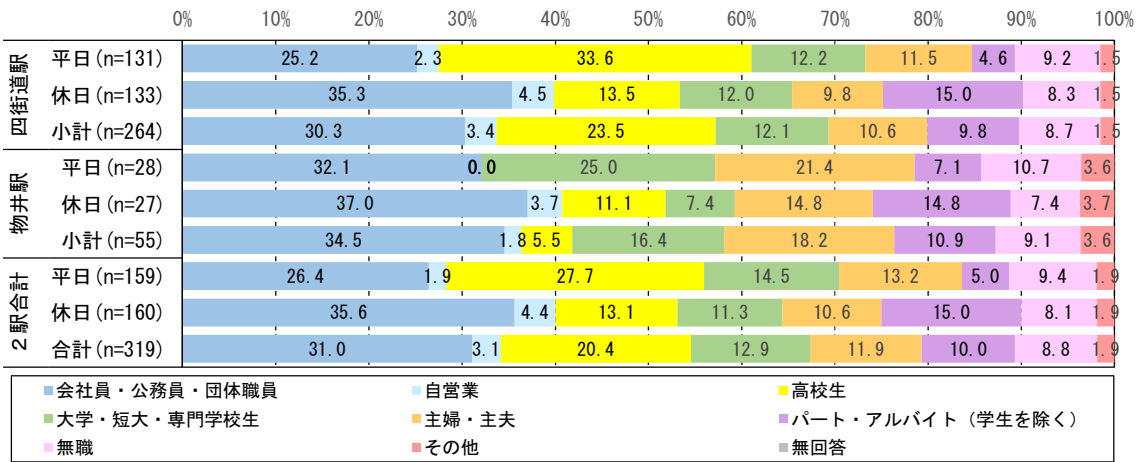
##### (1) 回答者の属性

- 回答者の年齢は、平日で「20歳未満（37.7%）」が、休日で「20歳未満（16.3%）」「60歳代（16.3%）」「70歳代（17.5%）」が多くなっています。
- 回答者の職業は、平日で「高校生（27.7%）」「会社員・公務員・団体職員（26.4%）」が、休日で「会社員・公務員・団体職員（35.6%）」「パート・アルバイト（学生を除く）（15.0%）」が多く、住まいは「市内」が約6割、「市外」が約4割となっています。

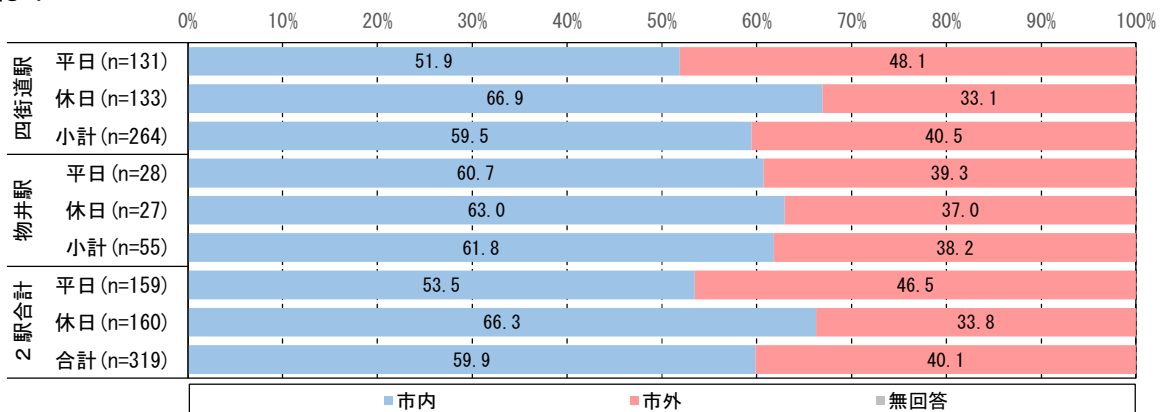
##### ■ 年齢



##### ■ 職業



##### ■ 住まい



## (2) 鉄道の利用状況

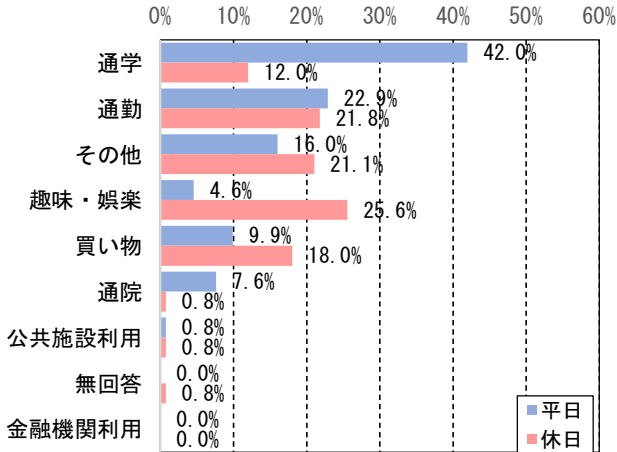
○主な利用目的は、平日の四街道駅で「通学（42.0%）」、物井駅で「通勤（39.3%）」が、休日の四街道駅で「趣味・娯楽（25.6%）」「通勤（21.8%）」、物井駅で「趣味・娯楽（44.4%）」「通勤（29.6%）」が多くなっています。

○利用頻度は、平日・休日ともに「週に5日以上」が多くなっています。

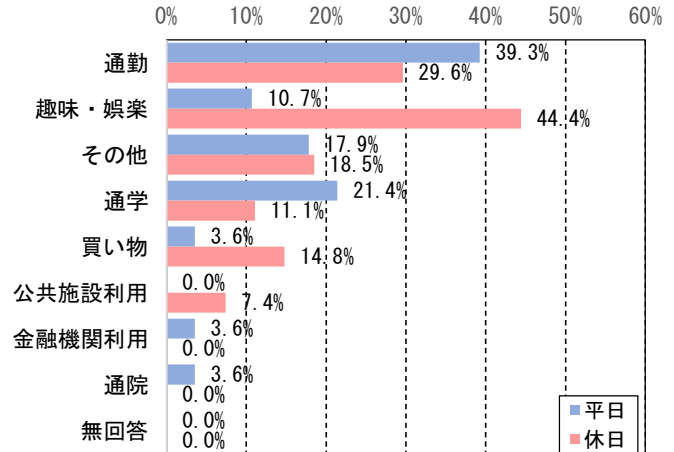
○駅まで及び駅からの交通手段は、四街道駅で「徒歩（39.0%）」「路線バス（27.3%）」、物井駅で「徒歩（41.8%）」「家族等の車で送迎（16.4%）」が多くなっています。

### ■ 主な利用目的

【四街道駅(n=264)】



【物井駅(n=55)】



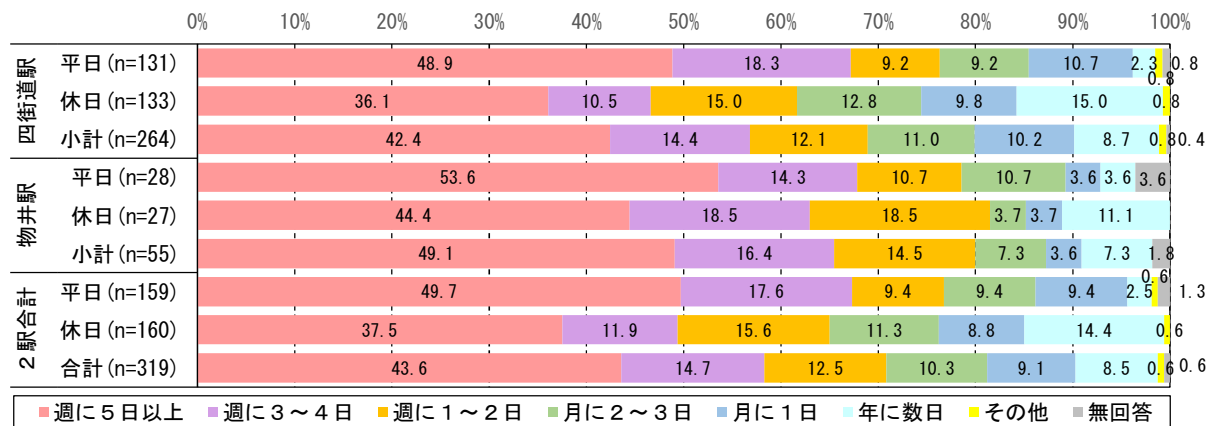
※その他

- ・友人・知人等と会う 13件
- ・仕事 5件
- ・試験 4件
- ・帰省 3件

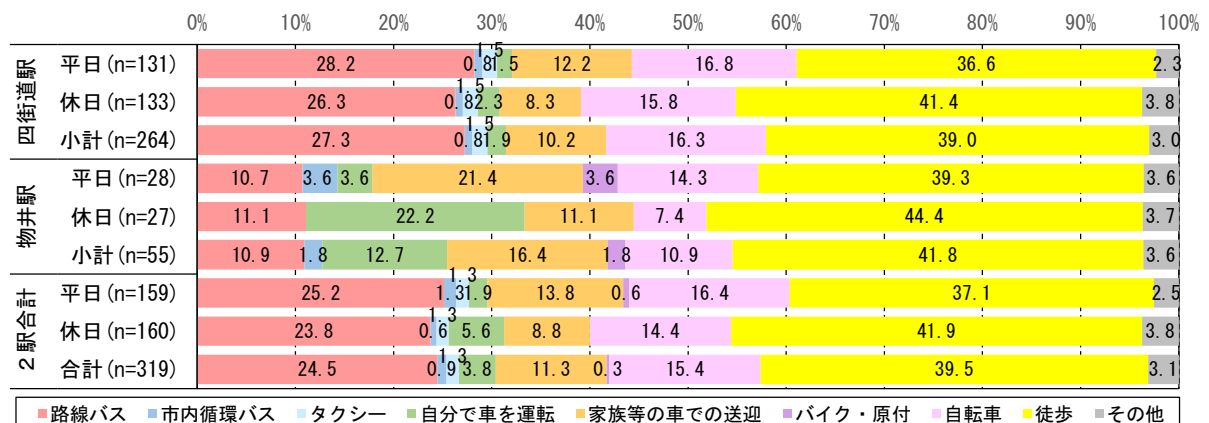
※その他

- ・帰省 3件

### ■ 利用頻度



### ■ 駅まで・からの交通手段



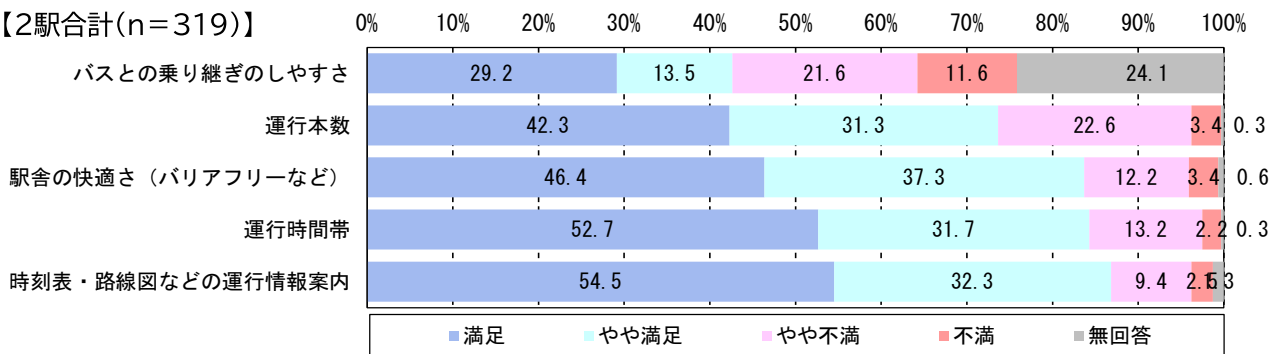
### (3) 鉄道の運行サービス

○運行サービスの満足度は、「バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「満足(29.2%)」「やや満足(13.5%)」が少なくなっており、四街道駅より物井駅で「不満」「やや不満」の割合が高い傾向となっています。

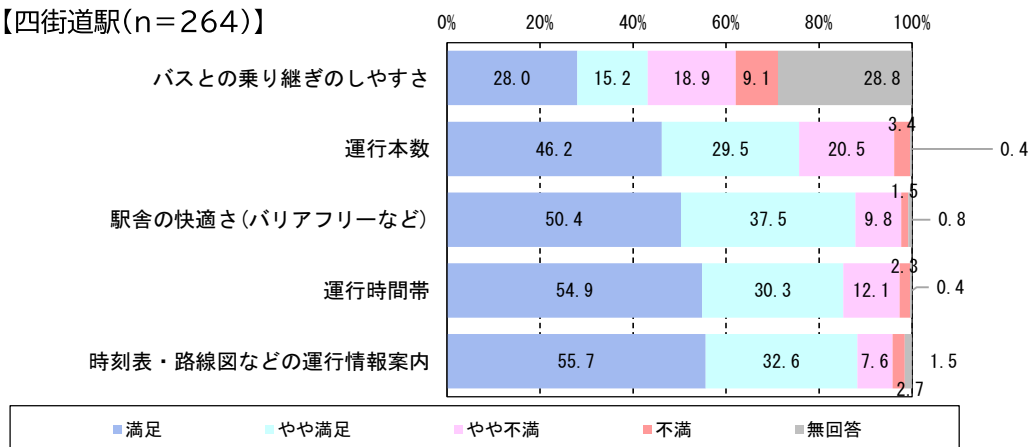
○改善して欲しいサービスは、「その他(34.5%)」「便数増便(24.8%)」「運行時間帯の拡大(13.2%)」の順で多くなっており、その他の内容として、四街道駅では「JR総武本線の遅延の解消」や「エスカレーター増設」などが、物井駅では「路線バスの充実」や「コンビニ等売店の設置」などを期待する声があります。

#### ■ 運行サービスの満足度

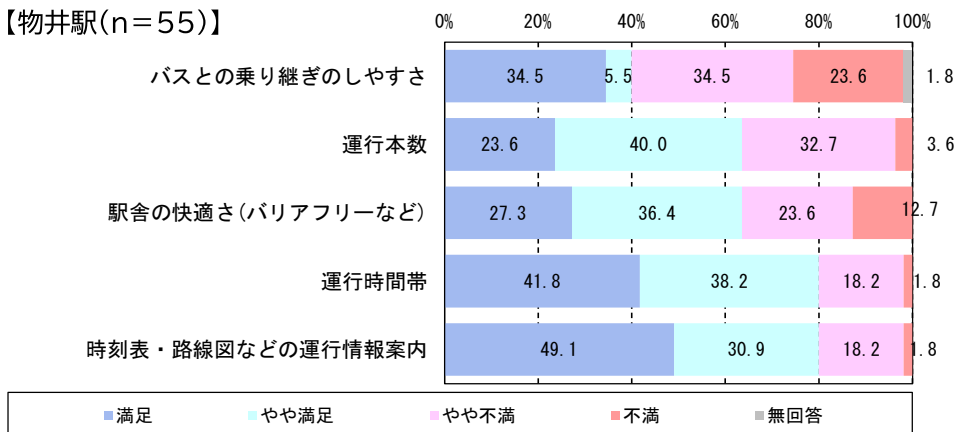
【2駅合計(n=319)】



【四街道駅(n=264)】

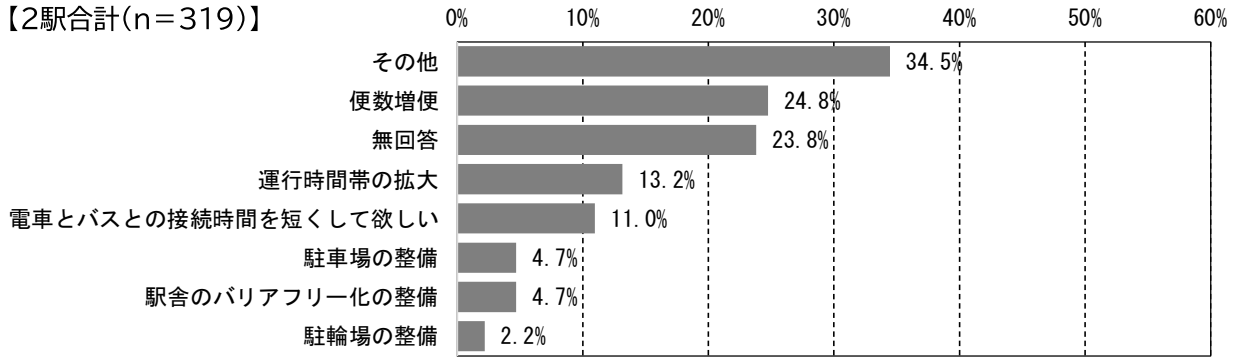


【物井駅(n=55)】

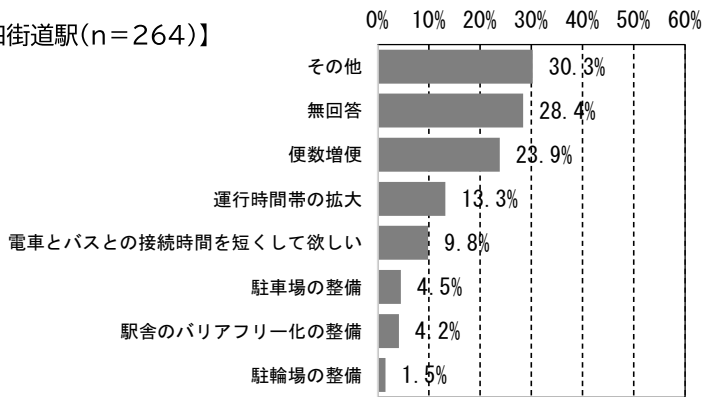


■ 改善してほしいサービス

【2駅合計(n=319)】



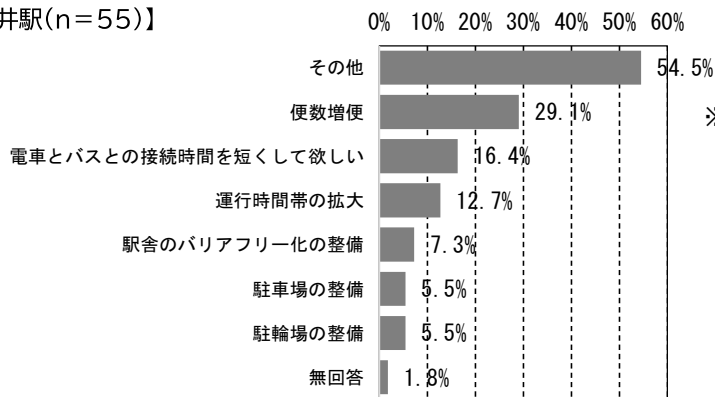
【四街道駅(n=264)】



※その他

- ・ JR 総武本線の遅延の解消 7 件
- ・ エスカレーターの増設 4 件
- ・ 快速等の増便 4 件
- ・ みどりの窓口の設置（復活） 3 件
- ・ 遅延等トラブル時の情報提供 3 件
- ・ 鉄道と路線バスとのダイヤ接続改善 3 件
- ・ 駅前ロータリーの渋滞改善 2 件

【物井駅(n=55)】



※その他

- ・ 路線バスの充実 5 件
- ・ コンビニ等売店の設置 4 件
- ・ 快速等の増便 2 件
- ・ 駅員の不在 2 件
- ・ 駅のトイレを洋式に変更 2 件

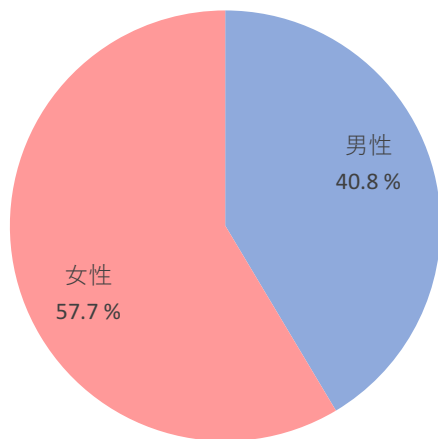
## 3-2 路線バス利用者アンケート調査

### (1) 回答者の属性

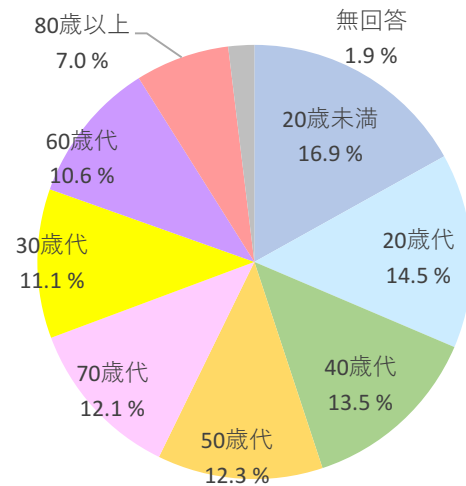
○回答者の年齢は、平日・休日ともに幅広い年代となっています。

○回答者の職業は、「会社員・公務員・団体職員（37.2%）」「高校生（14.5%）」「パート・アルバイト（学生を除く）（14.3%）」の順で多くなっており、住まいは「市内」が約7割、「市外」が約3割となっています。

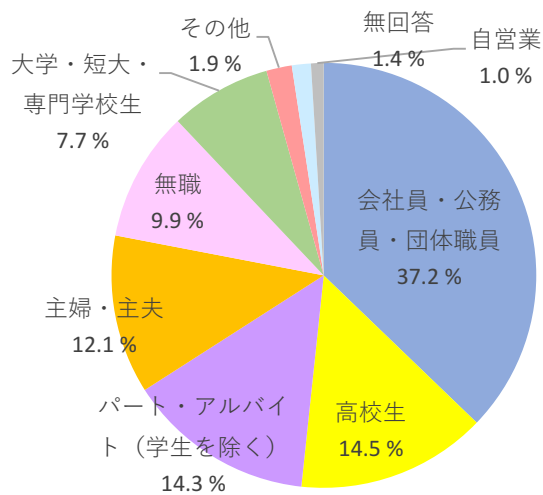
#### ■ 性別（n=414）



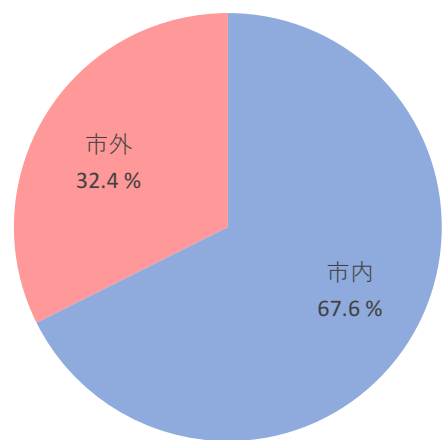
#### ■ 年齢（n=414）



#### ■ 職業（n=414）



#### ■ 住まい（n=414）





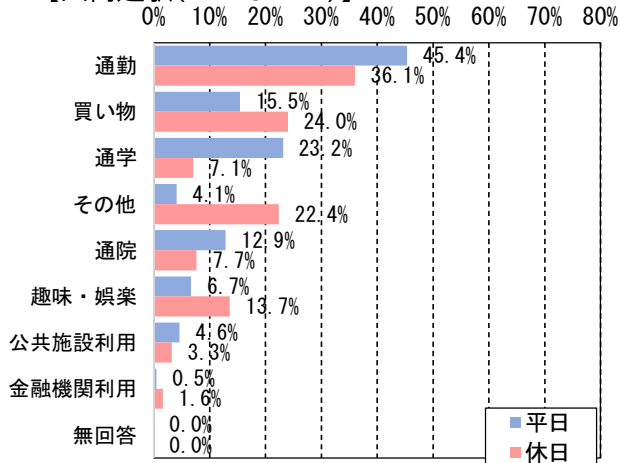
## (2) 路線バスの利用状況

○主な利用目的は、平日の四街道駅で「通勤（45.4%）」「通学（23.2%）」、物井駅で「通勤（63.0%）」「通学（22.2%）」が、休日の四街道駅で「通勤（36.1%）」「買い物（24.0%）」、物井駅で「買い物（70.0%）」「趣味・娯楽（60.0%）」「通勤（40.0%）」が多くなっています。

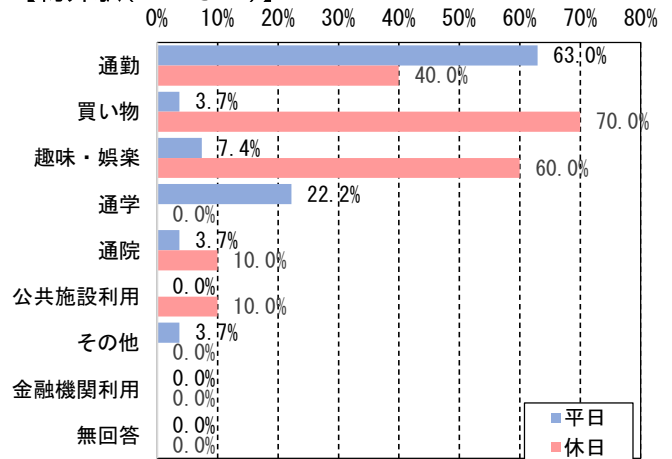
○路線バスの利用頻度は、「週に5日以上」が38.3%と多く、休日で平日より頻度が低い傾向となっています。

### ■ 主な利用目的 (n=414)

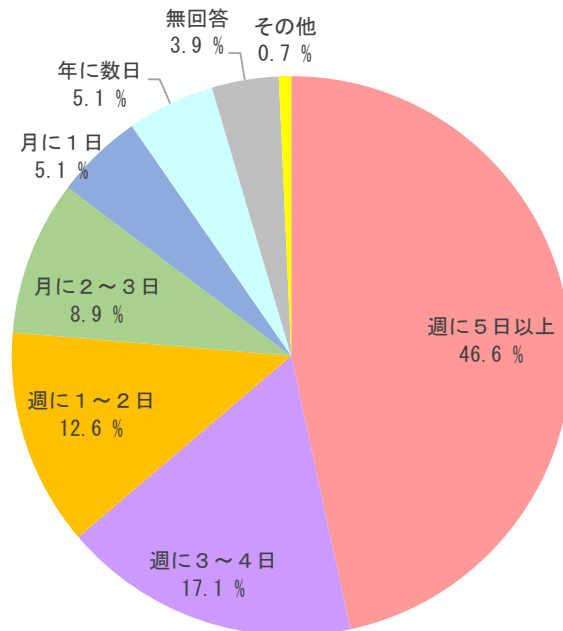
【四街道駅(n=377)】



【物井駅(n=37)】



### ■ 利用頻度 (n=414)

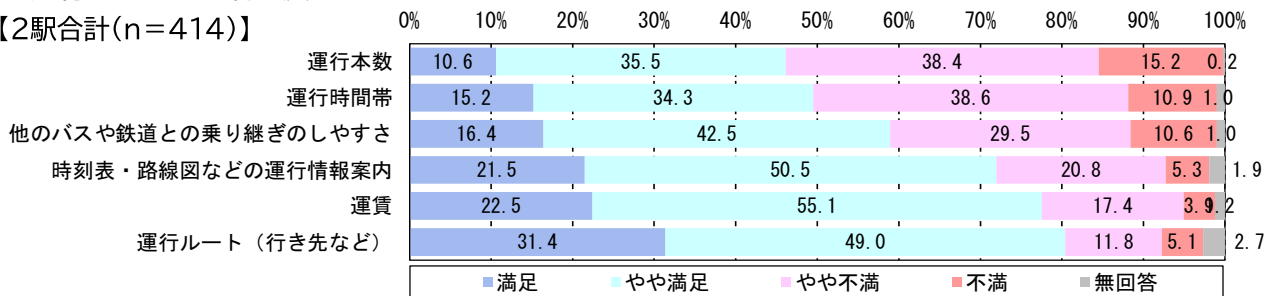


### (3) 路線バスの運行サービス

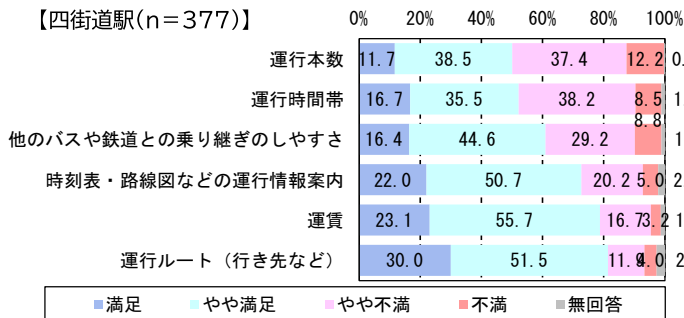
- 運行サービスの満足度は、「運行本数」「運行時間帯」「他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ」で「満足」「やや満足」が少なくなっており、四街道駅より物井駅で「不満」「やや不満」の割合が高い傾向となっています。
- 改善してほしいサービスは、「便数増便（65.2%）」「運行時間帯の拡大（35.5%）」の順で多くなっています。

#### ■ 運行サービスの満足度

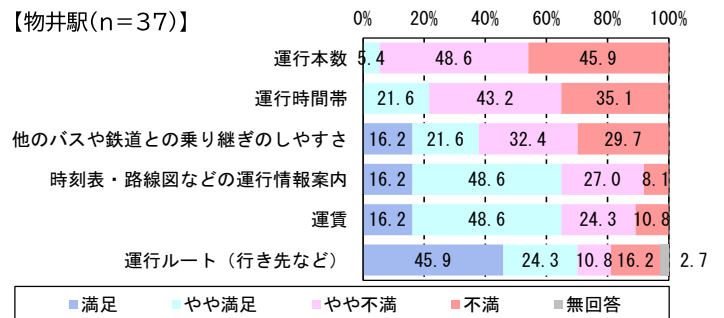
【2駅合計(n=414)】



【四街道駅(n=377)】

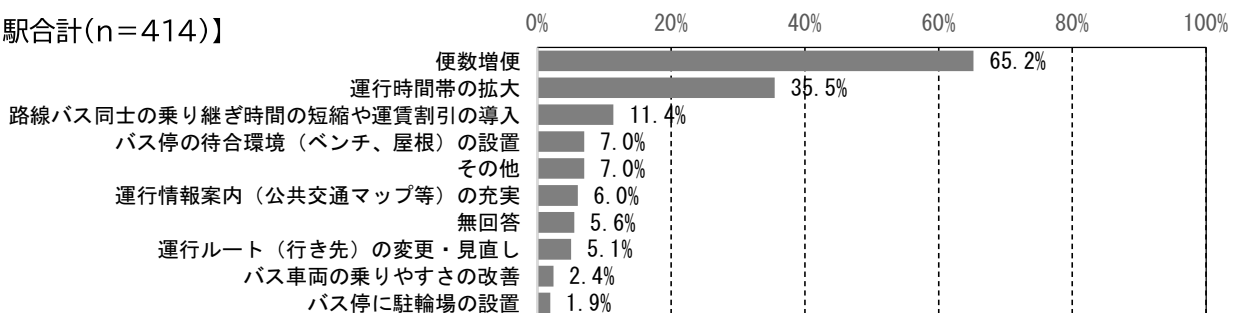


【物井駅(n=37)】

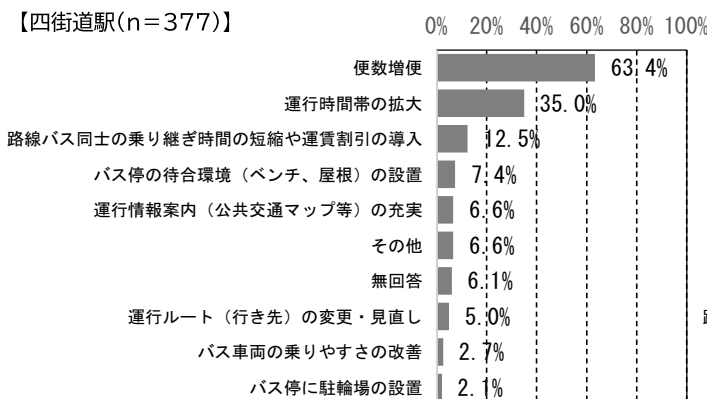


#### ■ 改善してほしいサービス

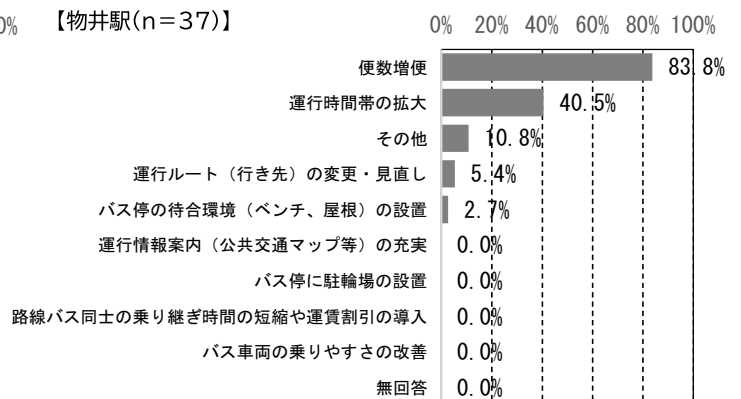
【2駅合計(n=414)】



【四街道駅(n=377)】



【物井駅(n=37)】

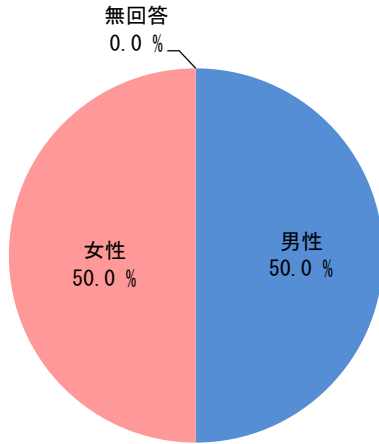


### 3-3 タクシー利用者アンケート調査

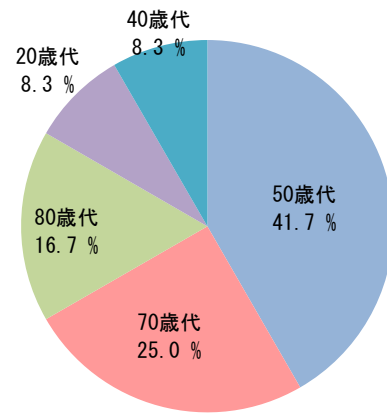
#### (1) 回答者の属性

○回答者の年齢は、50歳以上が8割以上で、職業は「会社員・公務員・団体職員（50.0%）」が多くなっています。

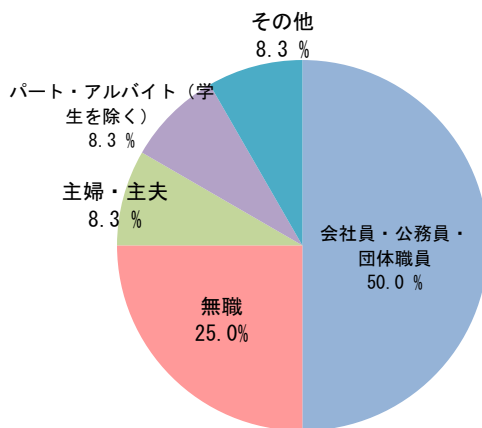
■ 性別 (n=12)



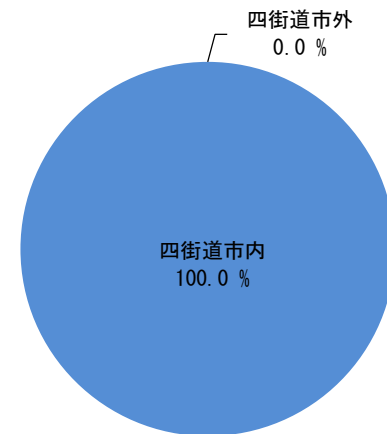
■ 年齢 (n=12)



■ 職業 (n=12)



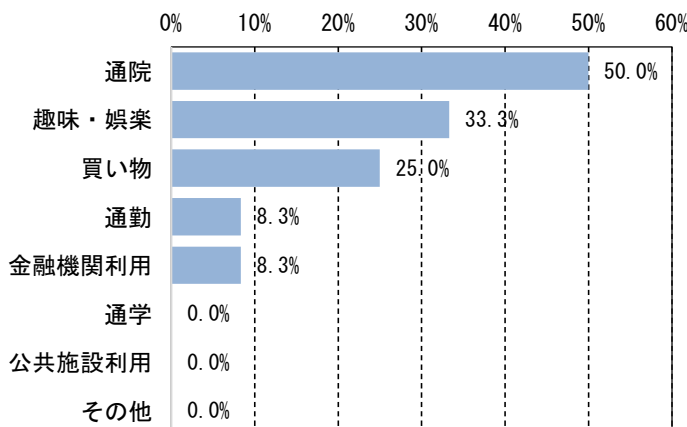
■ 住まい (n=12)



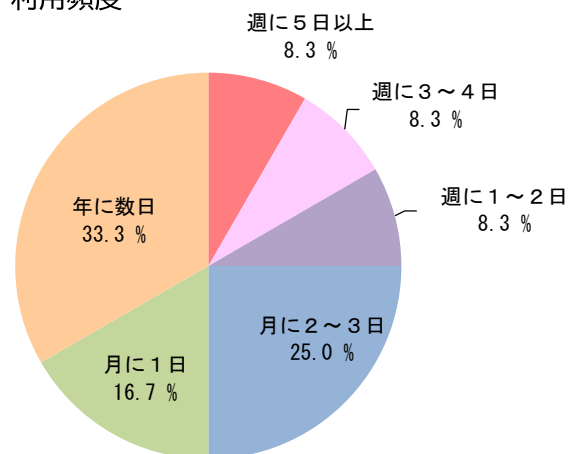
#### (2) タクシーの利用状況

○主な利用目的は、「通院（50.0%）」「趣味・娯楽（33.3%）」が多く、利用頻度は「年に数日（33.3%）」「月に2～3日（25.0%）」といった低頻度が多くなっています。

■ 主な利用目的



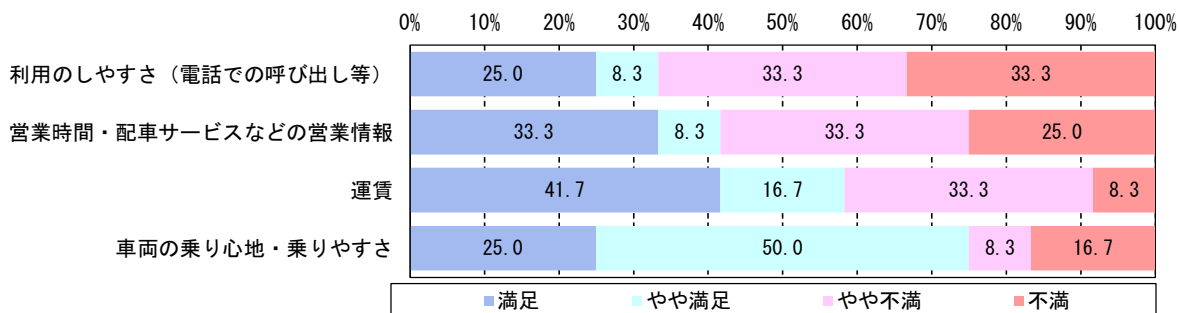
■ 利用頻度



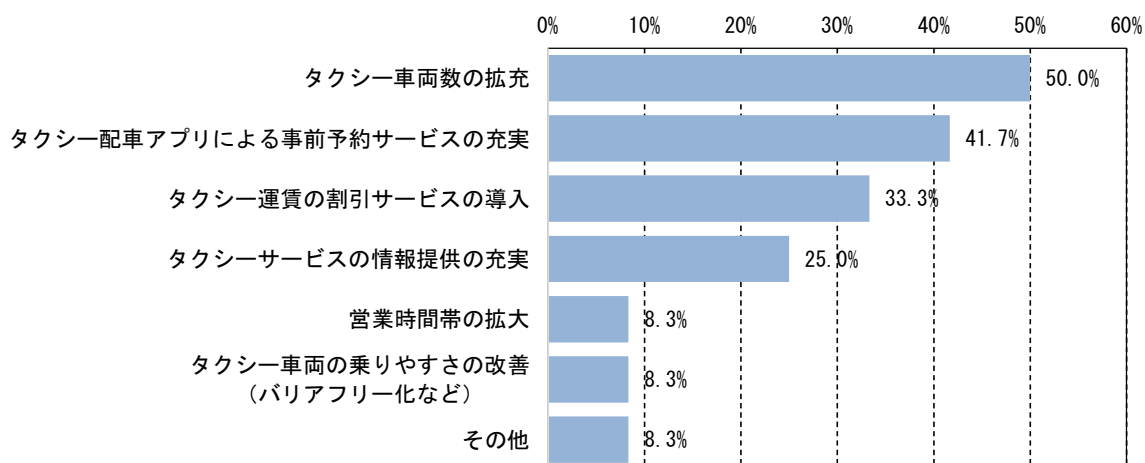
### (3) タクシーの運行サービス

- 運行サービスの満足度は、「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」「やや満足」が多く、「利用のしやすさ（電話での呼び出し等）」「営業時間・配車サービスなどの営業情報」で「不満」「やや不満」が多くなっています。
- 改善してほしいサービスは、「タクシー車両数の拡充（50.0%）」「タクシー配車アプリによる事前予約サービスの充実（41.7%）」が多くなっています。

#### ■ 運行サービス満足度 (n=12)



#### ■ 改善してほしいサービス (n=12)



## 4. 交通事業者アンケート調査

### (1) 鉄道事業者（東日本旅客鉄道株）

- ① 利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について
  - ・ 少子高齢化やモータリゼーションの進展に加えて、新型コロナウイルスを契機としたライフスタイル等の変化により利用者の減少が顕著。
  - ・ 2023年度の乗車人員をみると、2022年度からは1割ほど戻ってきているものの、コロナ禍前の2018年と比較すると四街道駅は約90%、物井駅は約97%となっており、厳しい現状で、利用状況は元に戻らないものと考えている。
- ② 運行や経営上の課題・問題点などについて
  - ・ 持続的な公共交通ネットワーク維持のためには、自治体や地元の皆さまの理解・協力を得ながら利用状況を踏まえつつ、列車ダイヤの見直しや設備のスリム化など様々なコストダウンに取り組んでいかなければならない状況。
- ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について
  - ・ みどりの窓口が設置されておらず、話せる指定席券売機を利用することになるが、利用方法がわからない。
  - ・ 駅周辺の除草。
  - ・ 北口側のエレベーターの設置。
  - ・ 自由通路、階段の雨漏り。
- ④ 他の交通事業者や地域との連携（求めたいことや協力できること）について
  - ・ 輸送混乱時の振替輸送に関して、バスの運行本数及び輸送力に限界があるため、バス会社及びお客さまに不便・迷惑をかけることがあるため、日々の安全安定輸送に努めるとともに、輸送混乱発生時の連携等を強化したい。
- ⑤ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて
  - ・ 引き続き、四街道市の計画や施策に協力していくとともに、弊社の施策やイベント等も連携して進めていきたい。

### (2) 高速バス事業者（千葉内陸バス株・ちばグリーンバス株・なの花交通バス株・東京交通株）

- ① 利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について
  - ・ 2020年初頭からのコロナ禍の影響により、特に四街道市内と羽田空港を結ぶ便について旅客数が大幅に減少。その後は回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準には戻っていない。
  - ・ また、2023年3月からは、東京空港交通は、全ての便を運休。
  - ・ 東京線の利用者層は、開業当初から変わらず通勤客が多数を占めており、土休日は東京方面への遊び利用が多い。
  - ・ 佐倉・四街道－東京八重洲線は、運行開始直後から利用者は多くなかった。半額キャンペーンの期間中は、満席になる便がある等利用者の増加が認められたものの、キャンペーン終了後利用者が減少。
- ② 運行や経営上の課題・問題点などについて
  - ・ 乗務員の恒久的な不足状況。
  - ・ 収支悪化に伴う車両更新時期の遅れ。
  - ・ 羽田空港を夜に出発するバスの減少（減便）による旅客離れ。
  - ・ 燃料代高騰、有料道路代金の負担、物価高騰に伴う、修理費等の増加が課題。

- ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について
  - ・運行休止便の復活（四街道駅7時30分発羽田空港行き、夕刻～夜間羽田空港発便が特に多い）。
  - ・定時到着、Wi-Fi完備など。
  - ・佐倉・四街道－東京八重洲線は再開を希望する声の一部ある。
- ④ 他の交通事業者や地域との連携（求めたいことや協力できること）について
  - ・四街道羽田線、東京線への利用促進PR。
  - ・道路環境の整備、有料道路代の負担軽減（補助）。
- ⑤ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて
  - ・四街道羽田線、東京線への利用促進PR。
  - ・道路環境の改善、補助金の活用。
  - ・行政と連携した運転手募集強化対策の実施。

### （3）路線バス等事業者（千葉内陸バス株・ちばグリーンバス株・平和交通株）

- ① 利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について
  - ・以前より少子高齢化による旅客数の漸減傾向が続いていたが、2020年初頭からのコロナ禍の影響により、旅客数の減少傾向が加速した。その後回復傾向にあるものの、コロナ禍以前の水準には戻っていない。
  - ・利用者層の変動はないが、全体的に利用人数がコロナ前と比較し減少。マイカー・自転車通勤、テレワークが一定程度おり、その分が減少。
  - ・団地と駅を結ぶ路線バスがほとんどで、団地の居住者が高齢化しているため、高齢者の利用者が以前より多い。
- ② 運行や経営上の課題・問題点などについて
  - ・乗務員の恒久的な不足状況。
  - ・旅客数の減少による収支の悪化、経営状況改善のための更なる減便。
  - ・車両更新時期の遅れに伴う運休、代替車両運行の常態化（ヨッピー）。
- ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について
  - ・減便が相次ぎ、利用しているバス路線が不便。
  - ・利用しているバス路線が廃止にならないか心配。
  - ・ニーズにあわせたバスダイヤの設定。
  - ・定期券をクレジットで購入可能にしてほしい。
  - ・四街道駅に定期発売所の開設（千代田営業所まで行くのは手間）。
  - ・定時運行、病院への利便性向上、バス停の道路形状（バリアフリー化）。
  - ・電車の時間に合わせた運行。
  - ・乗務員の不足等により減便となった路線や、現在運休中の路線について、元のように運行を再開してほしい。
  - ・バスの遅延に関する問い合わせ。
- ④ 他の交通事業者や地域との連携（求めたいことや協力できること）について
  - ・四街道駅北口・南口共に自家用車やバス・タクシー、駅構内へ出入りする商業車が混在しておりバスの安全走行の妨げとなっているため、改善をお願いしたい。
  - ・運営に必要な十分な乗務員を確保できていない状況にあり、採用説明会等、バス事業を理解いただく為の機会を設定してほしい。
  - ・道路整備（バリアフリー）、運転士求人募集に向けての協力。

- ⑤ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて
- ・四街道駅北口・南口共に自家用車やバス・タクシー、駅構内へ出入りする商業車が混在しておりバスの安全走行の妨げとなっているため、改善をお願いしたい。
  - ・運営に必要な乗務員を確保できていない状況にあり、採用説明会等、バス事業を理解いただく為の機会を設定してほしい。
  - ・バス利用促進運動
  - ・EV車両導入に向けての整備
  - ・補助金
  - ・ヨッピーの運賃の見直し、車両の更新（新車の導入）

#### (4) タクシー事業者（エミタスタクシーアスカ㈱・㈲ニュー千都タクシー）

- ① 利用者層や動向の変化など、近年の交通事情について
- ・高齢者が増えており、午前中は自宅から病院までの予約が増加。
  - ・コロナ禍で減少していた顧客の利用がコロナ前に戻りつつある。
  - ・乗場から自社無線の顧客が減り、アプリ配車の顧客が増加。
- ② 運行や経営上の課題・問題点などについて
- ・乗務員数不足の為、サービス水準の維持・向上が困難。（募集を掛けても入ってこない）
  - ・高齢化による乗務員不足のため、乗務員の確保。
- ③ 利用者等から寄せられている声（意見・要望）について
- ・タクシーが中々捕まらなくて困っている（特に天候不良時や午前中の利用が多い時間帯）。
- ④ 四街道市の計画や施策に提言・期待することや、行政と協働で実施したい取組などについて
- ・市、バス会社、タクシー会社がバス、タクシー乗務員の合同就職説明会を定期的を開催して欲しい。

## 5. 関係団体アンケート調査

### 四街道市社会福祉協議会・四街道市商工会

#### ① 公共交通に関する課題・問題点について

- ・人口減少や自家用車が普及していくことに伴い、公共交通機関の利用者が減少する。その結果、公共交通機関の減便や運賃の値上げ、利用者が減るといった悪循環に陥ってしまうことへの懸念。
- ・採算性を維持しつつ、市民ひとりひとりの個別の希望に応じた公共交通機関を充実・整備すること。
- ・高齢者には運転免許証返納後の移動手段が少なく、公共交通機関に乗るまでの大変さや日常的に利用するには料金がかかることから、日常生活に影響があることを懸念し、運転免許返納につながらないこと。
- ・就労支援において市内での就労を希望される方が多いが、市内にある工場などの多くはバスが近くを通っていない、または本数が少ないなどが課題。
- ・外国語での車内アナウンス等、外国籍の市民への対応策が必要。
- ・四街道市は、住宅街は道幅が狭いところが多いため、公共交通機関の手が行き届き難い状況にある。〈課題の声がある地域〉千代田地区、鹿放ヶ丘、大作岡、みそら
- ・高齢者人口の増加とともに、高齢者の自動車運転免許非保有者、免許返納の数が今後増加していくことが予想され、高齢者を中心に、公共交通がなくなると生活できなくなるのではないかと、という心配・不安が増加。
- ・高齢者は身体的な制約から、路線バスや電車の利用が難しくなる。

#### ② 福祉活動・商業活動との連携について

- ・地域生活上生じる課題に対して、ボランティアの養成・育成研修等を実施。
- ・日中使用していない公共交通機関や施設等の送迎車等を活用し、車に乗せて移動や介助ができる支援体制を構築する等を検討してほしい。
- ・バス停の整備（屋根やベンチの設置）を行うことについて検討してほしい。
- ・通院や買い物の利便性向上のため乗合タクシーを利用したい。その際のコーディネーター役としては、自治会の移送ボランティアが調整し、運行はタクシー会社が行うなどができると、通院や買い物に不便さを感じている方々にとって、金銭面も含めた有効策となるのではないかと。
- ・地域包括支援センター等とタイアップし、福祉マップと絡ませた交通網の整備。
- ・高齢者向けのイベントを開催する際の送迎。
- ・介護ボランティアの方々の研修時、内容の中に実際に公共交通機関に乗ってもらい、ルートや地域を実際に見て体験してほしい。
- ・地域包括支援センターや地区社協で、公共交通に関するアンケートの実施やイベント、講座などについて、どのようなことができるのか一緒に考えていただく場を設けることができると、ありがたい。
- ・障がい者、高齢者でも公共交通機関を利用することが当たり前な地域にするための啓発活動（市社協やオレンジカフェなどのイベント時の交流）。
- ・地域経済の活性化と住民の生活利便性向上。

#### ③ 四街道市の公共交通に関して、市民等から寄せられている声について

- ・自宅からバス停までが遠い、行きたいルートに通っていない、便数が少ない。
- ・ヨッピーのような循環バスが質・量とも少ない。
- ・バスの減便はしないでほしい。バスの本数が減って不便になった。
- ・店舗や病院等への直行便の増便してほしい。
- ・千葉内陸バス・平和交通めいわ線の土日祝の終バス時間が早い。
- ・バスの本数が少ない上、時間通りに来ない時があり、待ち時間中に具合が悪くなる時がある。
- ・ダイヤが変わったことに気づかず待ってしまったことがある。高齢者には、公共交通のアプリを上手に活用することは難しい。



- ・タクシーがつかまりにくい。タクシーが電話をかけても繋がらない。市民専用のタクシーがあるとありがたい。
- ・タクシーは、金額が高いので頻繁には利用できない。
- ・介護タクシー情報のPRを推進してほしい。
- ・介護タクシーは利用料が高く、気軽に使えない。タクシー助成券の上限額が低く設定されており、個人負担が大きい。
- ・歩行器を持ってバスに乗りたいが、乗降時1人で持ち運びが大変なため外出ができない。
- ・車椅子や歩行器で外出する際、バスなら運転手に伝えれば介助してもらえる、電車であれば駅のみどりの窓口で相談すると駅員がスロープを付け乗降介助してもらえることをもっとPRした方がよいのではないか。
- ・高齢者のため自分で運転ができなくなり、活動のために福祉センターまで来るのが難しい。公共交通機関では、時間や金銭的な制約がかかるため、不便を感じている。
- ・家が点在しているような地域では、地域の集会所へ行くにもご家族の送迎がないと出かけられない。自身が免許返納しても出かけられるような切れ目のない交通手段があるとありがたい。
- ・障がい者がともに乗車することに驚いている方も多く、公共交通機関を利用しにくいと感じてしまうことがある。
- ・高齢者や障がい者に配慮した交通手段の多様性と利便性の向上。
- ・デマンド交通に対する潜在的なニーズ。

#### ④ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・高齢者に免許の自主的な返納が求められている中で、車がないと生活ができない人々に対して採算性という大きな課題があるが、バスのルート開拓や本数の確保は大事な課題だと感じている。
- ・実現が可能であればヨッピーの増線・増便ができると移動課題の解決につながると思う。
- ・ヨッピーを活用し集団移送等の事業化（例えば、同じ病院に行きたい人や同じスーパーに買い物に行く人を乗せるシャトルバス的なもの）ができるとよいのではないか。
- ・様々な公共交通機関が地域課題解決のために、工夫しているかと思うが、住宅街など道幅が狭いところまで、行き届く支援を行うとすると、採算性の課題はあるものの、ヨッピーの充実や公共交通としてのよりバスの小型化を図り、デマンドバスの検討をすることも必要になってくるのではないかと。
- ・個人の所有する車両、運転ボランティアとしてお手伝い等個人レベルで、かつ福祉的な要素であれば協力できるという方もいるため、地域生活課題をすべて公共交通機関が対応するのではなく、個々のつながりや支援で課題解決ができるものは、協力・連携していきたい。ただし、個人車両の活用については、対価や事故が発生した際の対応や補償等の課題があり難しさも同時に感じている。

## 6. 民生委員・児童委員アンケート調査（回答数：109人）

### （1）四街道地域

#### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・免許を返納したため、自由な外出ができず、自然と家に居ることが多くなった。高齢化により足腰の不調があり、外出意欲がわからない。買物、通院のため、離れて暮らす家族の車の世話になる必要がある。
- ・イトーヨーカドーに行けば買物、市役所に行けたが、わらびが丘地区からイトーヨーカドーへのバスが運行していたが廃止となり、自宅に引きこもり気味になった。
- ・歩くのも大変な方はイトーヨーカドーの移動販売車を週1で利用したり、ヤックスに頼んだりしているものの、これだけでは充分とは言えない。COOPも考え中。
- ・食料以外の買物はイトーヨーカドーなどに行かねばなりませんので、90歳近い方でも車が手放せないという方もいる。買物の荷物が多いと、バスを乗り換えたり歩いたりは大変。
- ・東邦大附属病院に入院中の70代の方は、病院に行くまで少し大変と仰っていた。
- ・駅まで徒歩で17分位、買物も15～25分、足が弱くなり重い荷物が大変になった。
- ・足が痛い方は買い物に行くのが困難で、身内の方に買って来てもらっている。
- ・「わらうべの里」までが遠く、通いたくても通えない方がいる。
- ・病院に行く事が多い高齢者の方に中に、身内に頼むことを苦痛に感じることもある。行くことが出来ないが本当は行きたい場所は、デパートでの買い物、友人とのランチ、コンサート等。
- ・めいわ3・4丁目を通るバスは、時間帯により右回り、左回りがあります。ひばり公園バス停からドンキやわらうべの里に午前中行きたくても、駅方面に行くバスを駅で同じバスに乗り換えたり、再び料金を払ったりなので、午前中のわらうべのプログラムに参加するのが難しい。
- ・益々高齢者の一人暮らしが増える中、孤立しないように交通機関を充実して欲しい。今までは市役所、文化センター、イトーヨーカドーまでバスが利用できたが、最近四街道駅止まりとなり、大変不便になった。
- ・バス停が自宅から遠いので利用しにくい。
- ・昼間は公共交通空白地域なので、どこに（商業施設、公共施設、病院、駅など）行くにもタクシーを呼ばなくてはならず、経済的に厳しい。高齢者や障がい者だけでなく、一般の方も同様によく聞く。
- ・買い物や通院にはタクシーを使う方もいるが、結局サービス付高齢者住宅に入った。（タクシーも最近はずぐに来てくれなくなったと聞いた。）

#### ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・四街道駅に成田エクスプレスやしおさいが停まるので嬉しい。（必ず座れるので）できれば日中もあると嬉しい。
- ・JRに乗って遠くまでというより市内の移動がしやすいことを望んでいる。めいわ、美しが丘の循環バスは続けて欲しい。
- ・駅方面へは日中30分以上バスがない時もあり、20分毎位だと便利。マイクロバスのような小型でもよいので、本数が増えるとありがたい。
- ・バスの本数が少ない。
- ・「ヨッピー」は、全ての地区を網羅すべきだ。「ヨッピー」が周って来ない地区（第2グリーンタウン）なので、きめ細かく平等に走らせて欲しい。
- ・運行しているバスの昼間の時間帯の本数が少ない。「ヨッピー」は駅の北側の運行のみで、南側に運行していない。グリーンスローモビリティの運行して欲しい。
- ・毎日だけでなく月何回かでも駅、市役所行けるバスがあるといい。
- ・バス停が近くにないので、どこでも止まってくれてどこでも乗れるバスがあると良い。
- ・各拠点間を結ぶ自治体主導によるコミュニティバスや、予約する利用者に応じて運行する時間や経路が変わる「デマンド交通」を期待している。
- ・人とのコミュニケーションを楽しむためには、公共交通サービスは不可欠で、市税を使って充実して下さい。

### ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・ 駅北口、南口のバス停について、わかり易い案内表示を考えて欲しい。朝夕と昼で旭ヶ丘方面に行くルート乗り場が異なるなどわかりにくい。
- ・ 和良比西（和良比小に近い所）から市役所に行くバスがあるとうれしい、助かる。
- ・ 公共の乗り物としてバス停を細かくして欲しい。足が多少衰えてもバスに乗り駅前及びイトーヨーカドー、M2プラザまで出られる方法があると便利だと思う。市役所（文化センター）も入れて頂きたい。現在、駅まで行き乗り換えしないと行かれません。
- ・ 特に日曜、祭日など午前9時と10時、午後1～4時で1便ずつでも、文化センター、市役所などへの交通を切に希望する。
- ・ バス停の間隔が長いように感じる。
- ・ 駅に行く公共交通機関は朝夕多いが、昼間は少ない様に思う。高齢者は昼前後の移動が多いので、検討して頂きたいと思う。バス停以外でも乗降りが出来る様に検討して頂きたい。
- ・ 予約制の市役所便「ライドシェア」のようなものがあると便利かも。
- ・ 運転免許を持っていないので、民生委員になって市役所や文化センターに行く用事が増え、直通のバスがないことに不便を感じている。
- ・ 定期的買い物が出来る（特に惣菜が多く）移動サービスカーが来てくれたら嬉しい。
- ・ 運行会社の人手不足、労働時間の規制、採算性など厳しい状況の中で、四街道市がどういう施策をとれるのか。例えば「デマンド交通」を考えているならば運行方式、運行ダイヤ、発着地自由度などの案を示してからアンケートを取っていただきたい。
- ・ 今は前期高齢者が多いが、数年後には後期高齢者となるが、ずーっと車を運転し続ける方が多いと思うが、返納した方にはデマンドタクシーがあればいいと思う。
- ・ これまでは駅北側に偏っている気がするので、今後は南側への配慮をして欲しい。
- ・ 高齢者に免許返納を勧めるならば、公共機関は全ての地区を最低週一度、日中3、4往復する。
- ・ 買い物難民を増やさない工夫が必要。
- ・ 免許返納後のサービスはあると思うが、もっとアピールしたり種類を増やしたり期間を長くして返納しやすくして欲しい。

## (2) 四街道北地域

### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・ バス停までの歩道が狭く平らでなく危ない。
- ・ バス停が遠い。元気な時は「わろうべの里」へ行っていたが、今は行けない。近くに魚や肉を買いえる店がない。
- ・ 県住は高台にあるため、つくし座自治会館のバス停留所まで歩いて行くのが困難な高齢者が多い。
- ・ 北中地区の交流センターが離れた所にあり、利用したい方も出来ないのではないかと思う。
- ・ 路線バスの停留所まで行くのに遠いので大変。
- ・ イトーヨーカドーへの買物、病院の受診、郵便局・銀行の利用、雨の日の移動等。現在、買物は生協、ヨーカドー等の訪問販売を利用しているが十分ではない。タクシーの利用はお金がかかる等、外出を控えている人がいる。
- ・ 病院の通院時、買物等に不便を感じている。
- ・ 高齢者で歩行機を使って移動されている方が自宅～栗山中央病院（500m位）への通院にタクシーを利用しているものの、出費が悩み。
- ・ 四街道駅まで2km以上あるため、バス、自家用車、自転車、徒歩の移動では高齢者は厳しい。
- ・ 買い物で困っている人が増えている。
- ・ 買物に関しての悩みが多い。バスも通ってない地域なので足腰の弱い方々には大変で、タクシーなどを使っている人も毎回となると費用面での負担が大きい。当然通院なども同じ理由で悩んでいる人も多い。年齢を重ねている方々が多いので、「本当は行きたい場所」は墓参など。
- ・ 昼間のバス便が少ない。バス停までが遠いので、小型バス等住宅の近くまで来て欲しい。駅の南にあるわろうべの里等、バス便が乗り換え、駅中を移動等不便。もねの里にあるショッピングモールや病院等へ行く事が出来ない。運動総合公園に行く事ができない。

- ・多くの方がつくし座循環線（路線バス）やタクシーを利用。家からは近いが、歩いて行くには坂があり、移動が大変な市役所、文化センター、そはら整形、山口クリニック、柴眼科など、駅までバスで行き近くまで行くバスに乗り換えるため、とても時間がかかる。
- ・一人暮らし高齢者には、自宅から目的地まで自由に利用できるデマンド型交通サービスがあると良い。
- ・自治会の移送というチームがあり、行先、時間などをお願いすると送迎してくれる。
- ・一応バスがあるが、バス停まで行けない。病院の予約や電車の時間に合うバスがない。駅とイトーヨーカドーに行くだけで通院には使えない。買い物について、移動スーパーが来てくれているが、開店場所まで歩けない。荷物を持って歩けない。つくし座には移送サービスがあるが、担い手の高齢化、人数減少が大きな課題。

## ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・古村の萱橋地区は道路も狭く、高齢者家族が多く、移動手段に不便を感じている。畔田台地区も同様になりつつある。
- ・バス停に行くまでに距離があるので大変。
- ・循環バスの本数が少なく、午後は14時過ぎると16時までない状態。
- ・バスが走っていない住宅地や郊外への「ヨッピー」の増設を希望する。
- ・「ヨッピー」を半台裏通りやさちが丘方面へ作って欲しい。免許証返納後の利用サービスを使い易いようにして欲しい。四街道駅からもねの里へ行ける路線を作って欲しい。栗山バス停からわろうべの里等へ直通でのバス便が欲しい（外出先が増える）。乗合タクシーがあればいいと思う。
- ・市営霊園への交通手段が欲しい。「ヨッピー」がもっと広く運行してくれればもっと便利になる。
- ・団地内にバスを運行してもらいたい。
- ・バス、「ヨッピー」等が県住に寄って欲しい。要望は多く、自治会から申し入れを行って来たが、一定の利用者数も少なく、又バスを走らせるには道路が狭いと言われ実現に至っていないとのこと。
- ・盲学校側にも市の巡回バス等あったらいいと思うが、バスの時間帯によっては少ない気がする。
- ・免許を返納し100円でバスが乗れるようになったので、よく利用している。高齢者全員にバス割引制度があればよい。
- ・路線バスの便数ももっと増やして欲しい。
- ・バードヒル池花線、四街道行き「すみれ団地入口」の停留所が狭くて危険。
- ・シニアが移動できるシステムを作る（駅前の眼科や駅周辺、イトーヨーカドー等に行きたいが、バス停まで行くのに大変という声がある）。例えば、地域で集まる場所、時間を決めてボランティア（シニア）が送り迎えをする。ボランティア、車等難しい問題はあるが、自治会、民生委員、市等の協力で話し合いをする事が必要である。
- ・バスなどが通っていない地域に小回りの利く乗合タクシー的な乗り物があると良い。（安価で利用できるのが条件）

## ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・栗山県住へのバスの乗り入れは難しいが、日に何本かでも無理か。つくし自治会まで歩くことが困難でバス利用、郵便物をポストに投函することもできない…と訴える方もいる。
- ・小規模な住宅地開発のため、直線距離はバス停まで近くても遠回りしなければならない。また、バスが通れないなどの問題が起きている。
- ・市内バスの停留所をもう少し増やして欲しい。
- ・通勤、通学には利用者が多いが、昼間は不便で、利用者が少ないように感じる。採算が合わなくて廃止になるのではないかと不安。公の力で存続させて頂きたい。
- ・バス停に屋根があったらと思う。猛暑の中、バスを待つのが高齢者はつらい。
- ・つくし座、さちが丘方面に「ヨッピー」を通して頂ければ、病院、買物に便利になると思う。
- ・コミュニティバスの増設（路線の増設）。
- ・「ヨッピー」をもう少し網の目のように増やして欲しい。
- ・「ヨッピー」も路線を増やして欲しい。バス路線から外れている地域に運行して頂けると大変助かる。

- ・市管理のタクシーの設置（電話で送迎を依頼し、行きたい所へ一人暮らしや体が不自由でも行けるようになると良い。料金も多少安くなれば良い）
- ・高齢者の居る家族にはタクシー券をもっと充実させ、高齢者も利用しやすくして欲しい。
- ・今のところ自分は移動が可能であるが、あと数年で運転免許返納後を考えたら移動手段について不安一杯である。家族の特に子供達の協力を考えているが、あまり負担をかけたくなく、市の交通機関が利用できればと思う。
- ・80歳で免許証返納を検討しているが、返納後の移動手段について大変不安を感じている。
- ・地域の人達（自治会、民生委等）と市との話し合いが必要。課題があっても何もしなければ困る人が増えるだけ。結果的に出来なくても話し合いで何とか出来ることがあるかも。

### (3) 四街道西地域

#### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・昭和56～57年に入居した戸建ての分譲住宅は、高齢化が進み、年間3～4世帯で配偶者が亡くなり、単身世帯となっており、最近では免許を返納した世帯もいて、移動に不便さを感じている。
- ・買い物に行くのに駅で乗り換えないと、歩いて行かなければならず不便。通院は病院によるが公共の乗り物でも行けず、タクシーで行く為費用がかかる。
- ・地区で開催しているサークルに参加したい。
- ・免許を返納した高齢者は、免許返納時にバスなどの割引を説明されたが、返納時にすぐチケットをくれるわけでなく、別に手続きが必要で面倒で受け取らなかった。割引期間も短い。
- ・バスの本数が少ない。千葉内陸バスとちばグリーンバスの時間がかみ合っていない（間があきすぎたり、すぐに来てしまったりしている）。
- ・「ヨッピー」のエリア内のきめ細かさを広げてもらえれば助かる。
- ・「ヨッピー」は、本数が少ないこと。（1時間に1本程度）
- ・「ヨッピー」の本数が少ないので困っている。特に病院、スーパー、銀行、郵便局に行くのに歩いて行けないので、もう少し公共のサービスがあればと思う。現在は行けないが、友達や親戚に会いたい。
- ・「ヨッピー」に乗ったらとんでもなく遠回りだったのでビックリした。
- ・地域の総合病院として主に山王病院は多くの高齢者が利用。「ヨッピー」を利用しているが、鹿放ヶ丘南東部の住民は最寄りのバス停が500m以上と遠く、往復タクシー利用。鹿放入口～富士見線南北線が加わると利便が向上する。
- ・タクシーを呼ぼうとしたが来てくれないので、仕方なくバスで移動したことがある。
- ・民間もしくは個人の使用している車の台数を増し、低料金で使いたい。（個人の車が空いている時間）

#### ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・駅までや病院に行くのに困っている。「ヨッピー」も1時間に1本だし、歩行が困難なのでタクシーを呼んだりしている。閉店したりするので年寄りには本当に不便な所である。
- ・利用したいバスの本数が少ない。病院は病院行きのバスを使うことが多い。
- ・「ヨッピー」の増便（1時間1便からせめて2便にならないか。）
- ・「ヨッピー」について、さつき幼稚園付近に停留所があれば、利用しやすくなるかもしれません。
- ・本数を増やして欲しい。特に夕方の時間をもっと多くと、右回り、左回りが交わる所なので不便。
- ・「ヨッピー」が走っていることはありがたい。でも最大1時間に1本、ゼロ時間帯あり、高齢者が困っているが改善を求めるのは贅沢でしょうか。
- ・「ヨッピー」をたまに利用するが、もう少し遅い時間にも利用したい。
- ・「ヨッピー」の各停留所の発車時刻について、1時間に1本で良いと思うが、出来るだけ各時間同じ時刻だと間違えない。朝7時台の左回りと、帰宅の6時台の右回りを増発して頂けると便利。
- ・高齢者や障がい者に無料の（又はバス並の）タクシーチケットが欲しい。
- ・仕事の休みを取って病院の送迎をしているため、タクシー料金の助成をもっと拡充しても良いと思う。
- ・玄関まで来てもらえるので、必要な時はタクシーを使っている方が多い。
- ・免許証を返納した高齢者が移動する場合、タクシーを使用するが、何回も使うと高額になる。

- ・タクシーは便利だが、運賃が高いため多くは使えない。
- ・タクシーの電話での呼び出しが、なかなかつながらない。ネットの取り扱いができず。
- ・自治会では「ヨッピー」、乗合タクシーを検討した事がある。「ヨッピー」については道路の幅員が狭くて断念。乗合タクシーは何回か検討し実践に至ったが、使う人が少なく、タクシー会社の採算が取れなく消滅状態。イトーヨーカドーで運行中のとくし丸は継続中。

### ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・土日のバスの終わりが早すぎる、本数が少ない。駅で客が乗っていても発車してしまう。（電車が少し遅れることもあるので）
- ・市内バスの本数が少なくて困っている。特に雨が降った時は、バスが非常に遅れて電車に間に合わない事が多い。本数を時間帯によっては増やして欲しい。
- ・病院へ行く際にはタクシーを利用する方が多いので、料金が少しでも安くなると良い。
- ・グリーンスローモビリティの実証実験はどの様に進んでいますか。千代田地区だけでなく大日地区への運行は。
- ・ライドシェアの増車
- ・ドア to ドアは無理でも、近くに乘れる場所があれば外出の機会が増やせるのではないか。（特に1人暮らしの高齢者、高齢者のみの夫婦）
- ・シニア外出に個人負担の軽減が出来れば助かる。

## (4) 千代田地域

### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・千代田中学校等で催し物があり、行きたいが歩いて行くのは遠すぎる為、参加したくても参加出来ない。家族もいないので、車に乗せてもらう事もできない。
- ・千代田1丁目は買物、病院、金融機関は何軒か有り、15分位で歩いて行ける。ただ高齢者、足・腰の悪い方が多く、不便に思っている方も多い。千葉銀行のATMがないので、イトーヨーカドー、駅前の千葉銀行まで行くしかない不便さ有。
- ・JR物井駅があるが、駅までの移動手段がない。
- ・八木原サロンに参加したいが、歩けないため行けない。買物、通院は子ども（市内・県外）が来て、どうにかやってもらっている。夫に送迎してもらいサロン等参加する、行ないときは参加できない。自分で買物行けない、夫に頼むか生協で購入。増々外に出なくなってきた。
- ・バスの本数の減少（池花→物井駅）12~14時の間ない。文化センター入口のバス停が文化センターより異常に遠い。
- ・物井駅、四街道駅、どちらに行くにもバスの本数が少なく、時間帯によっては何時間も来なく不便。
- ・千代田地区にはグリーンスローモビリティが通っているが、もっと便利になるよう、台数を増やして毎日運行してもらえると、高齢者や障がい者にとっては利便性が高まる。

### ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・路線バスの減便で困っている。増便かせめてこれ以上減便しないで欲しい。
- ・内陸バスの減便により、乗りたい電車の接続がなく、時間ロスに苦慮している。
- ・最寄り駅（物井）までのバス便数が少ない。特に通勤帯外の時間。
- ・千葉内陸バスが11時頃JR物井駅→亀崎着、11時20分頃亀崎→JR物井駅の1便が運行しているがほとんど利用されていない。利用出来る時間帯での運行。
- ・グリーンスローモビリティは三徳まで来るのに、千代田地区しか乗れなく残念。三徳に停まるならそこから乗ってヨークマートに行ったり、千代田団地に行つてバス（内陸）に乗れたりすると便利。
- ・千代田地区のグリーンスローモビリティが池花まで来て欲しい。切望。
- ・コミュニティバス（少人数乗り）があるといい。

### ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・バスの本数が以前と比べ少なくなった。時間帯によっては近隣駅からのバスがなく、電車との乗り継ぎに合わず、1時間近く次のバスを待たなければならない事もある。また、バスで駅まで出ても、電車の時間に合わなく乗り継ぎが悪い事もある。5分、10分の違いで乗り継ぎがスムーズに行く場合もある。バスの本数を減らすのは仕方がないとしても、もっと乗り継ぎがスムーズに行く様なバスの時間変更を望む。
- ・駅発のバスが非常にダイヤより遅い時がある。愛想の悪い運転手も時々いて、挨拶がない方もいる。
- ・もねの里セブンイレブン前にバス停は、1日1本で利用者もなく、意味がないように感じているため、もう少し利用者のニーズに沿ったダイヤにして欲しい。
- ・普通の大きなバスではなくて良いので、小さいバスを使用して本数を多くして欲しい。
- ・「ヨッピー」の運行があると生活向上につながる。(駅、市役所等を回る運行)
- ・佐倉市ではコミュニティバスが運行されて、住民に大変喜ばれ利用されていると聞いている。是非四街道市でも亀崎地区を通るコミュニティバスを運行して欲しい。
- ・池花は、グリーンスローモビリティに乗りたいが6人満員で来ると、また1時間待たないといけない。「ヨッピー」が来てくれると助かる、の声は多くある。千代田地区の足の問題は深刻。10年20年後は池花もこうなる。
- ・夕方や8時以降、バスも本数も少なく、タクシーもなく駅で1時間ほど待った。駅に呼び出しタクシーのTELの設置があると良いのではないか。
- ・千代田団地では、移動手段がないため行事に参加できない人たちがいる、という話題がよく出るため、グリーンスローモビリティの拡充に期待したい。
- ・高齢化が加速し免許証返納者が増加しており、公共交通の充実は避けられない課題と思う。

## (5) 旭地域

### ① 買い物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの外出について

- ・車の運転に不安でも買い物に困るから返納しない(多数)
- ・買い物、通院、公共施設利用、金融機関利用の全てにおいて困っている。
- ・四街道駅方面へのアクセス手段は、都賀経由となり多くの時間がかかる。そのため公共施設(四街道市)の利用は送迎してくれる人がいないと利用出来ない。ほとんどの人が公民館や文化センターは利用していない(出来ない)。金融機関は郵便局が頼みの綱。市役所に行くにも1日かかりとなる。若葉区役所へのアクセスの方が良い。
- ・バスの本数が減った。病院は数多くあるが、行ける病院が限られている。
- ・自家用車を持たない、又は免許を返納した高齢者にとって、市役所、四街道駅、大型商業施設のある市中心部は不便な所との意識となっている。
- ・通院する際、交通手段が無いと、不便に感じている。
- ・市役所方面に行く交通手段がとても不便である。四街道の公共施設(公民館、図書館、わろうべの里等)やイトーヨーカドーへの買い物。
- ・運転免許返納の為移動できない。公共交通もなし。商店もみな閉店。移動店があれば良い。
- ・出かけるにもバス停まで行くのが遠いので大変困っている。近年一人暮らしの高齢者が増えているので、買物等外出するのが大変。
- ・鷹の台は千葉市側に行くのは簡単だが、車のない高齢者が市の中心部に行くのに大変不便。市役所に行くのには大回りするかタクシーで。遊びに行くのではなく生活に密着したことで不便を感じている方が多い状況。高齢になってもなかなか免許返納には踏み切れないという話をよく聞く。
- ・通院などの時、バス停までが遠く、歩いて行くのが大変。自治会活動やひまわりサロンのイベントに行きたいが、足が悪く参加できない。(集会場まで行くことができない)
- ・通院、買物などの日常生活に交通手段がなく制約が生じている。その為外出が減り、高齢者の認知機能などQOLが心配。
- ・四街道駅までのバスが1日2本程度しかないので、駅や市役所方面に行くことが出来ず困る。
- ・日中に旭ヶ丘団地内から四街道駅南口に行く便が欲しい。(わろうべの里に行きたい)
- ・もねの里モール、三徳、パワー、ナフコ等の商業施設や栗山総合病院に行けるバス運行の希望が多い。

- ・バス停まで遠い。タクシーだと毎月の負担が大きい。病院に行きたいが、出来れば駅迄のシティバスが通れば良いと思う。
- ・バス通学にしたいとしても自宅からはバス停まで遠い上に、朝、通学に使える本数は事実上1本。吉岡南地区にスクールバス（マイクロバス）の実現を強く望んでいる。

## ② 高齢者や障がい者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

- ・吉岡南地区は旭中学校や、市役所や市の中心部に行くには本当に大変な地区。自家用車のない方や足の悪い方が市役所などへ行く場合、バス→千城台駅→都賀駅→四街道駅を経由しなくてはならず、1時間ほどかかる。バスで行く場合も一度乗り換えをせねばならず、高齢者には本当に大きな負担になっている。
- ・1日1本ケアプラザ～物井駅のバスがあるが、帰りはタクシーを利用しているので、帰りのバスもあればよいのに…と言う意見が多い。
- ・鷹の台～旭中間の通学バスについて、利用者（学生）や学校側関係者の意見・要望等を十分に反映するように努めて頂きたい。
- ・四街道駅方面へは便が悪いため、買い物（デパート）等はすべて千葉に出る。バス停での乗り降りが大変。
- ・団地内を走る便が少なく、不便さを感じている。バス便を増やして欲しい。団地の1丁目から4丁目を周遊するバス便があればうれしい。
- ・四街道駅⇄みそら団地、四街道駅⇄千代田団地の折り返しとなっているバスについて、四街道駅⇄みそら⇄千代田⇄四街道駅に変更して頂きたい。12時台の温水プール前経由四街道駅行と13時台の四街道駅発温水プール経由みそら団地行のバス便を運行して欲しい。
- ・四街道駅へのバス便が減ってしまい、ほとんど使えない。「ヨッピー」が定期的に巡回して欲しい。
- ・イトーヨーカドーへ往復してもらえる移動車があると助かる。
- ・小型バス等で地域内を回ってくれるような交通サービスを、是非実施して欲しい。
- ・乗合タクシーのような物があれば良いが、道路事情が悪いのでこれも困難でしょうか。
- ・鷹の台から市役所まで直通バスは現実的でないため、フレキシブルな視点で、予約をすればタクシーより割安で市役所に行けるようなアクセスを考案していただけないのでしょうか。

## ③ 四街道市の公共交通に対する意見や要望について

- ・バスの本数が平日少ない。（四街道駅南口）「みそら団地行」19時台2本、20時台2本、22時台1本。
- ・時間帯によりバスの本数が少なくなった。通勤、通学の帰宅時が問題！18時台3本、19時台2本しかバス便が無く、かつJRの電車の到着時刻とのズレがあり、四街道駅から家まで30分ほどかかるため、18時台、19時台もう1本増便するとありがたい。
- ・買物支援・通院のバスを出して欲しい。みそら団地の最寄駅は物井駅であるにもかかわらず、バス便がない。（1便だけ通る便はあるが）市で何とかできないだろうか。
- ・「ヨッピー」が通っていればよいのにという声が多い。
- ・「ヨッピー」について同じ住民税を払っているにもかかわらず、住民サービスの公平さを欠いている。
- ・駅へ行くバスは必要ではあるが、マーケットや病院が駅のそばにあるとは限らないので、マーケットに行きやすい交通手段があると良い。
- ・メイン通りのバスはあるが、古村では少ないので行き届いたバスがあると助かる。（例えば日に一本でも全ての地域を通る公共交通があるとよい）
- ・鷹の台は、通院等は千葉市の病院に行く方が多い。千葉市方面へはバスが頻繁にあるので問題ないが、乗合タクシーの様なものが出来ればよいと思う。料金の補助があれば更に良いと思う。千葉市若葉区（桜木）では、ゴルフのカート（運転者は高齢者のボランティア）が住宅地を巡回して区役所→保健センター等へ主に高齢者の方を送迎しており、鷹の台でも運行して欲しい。
- ・日中の時間帯だけでも運行。マイクロバスの様な小型車にすることで、運行経費を減らした分増便することで、利便性を向上させ利用者を増やす。小型化により、小堤踏切の通過が可能になる。利用者の利便性を向上させ利用者を増やすため、3丁目と温水プール経由とする。
- ・利用出来る公共交通機関が極端に少ない。アクセスは自然に千葉となり、四街道市民と感じなくなる。千葉市への編入を訴える住民が多い。



- ・市内を走っているバスも田舎を回って下さい。また市のホームページを見ては全く分かりません。
- ・今のところ首都圏はマイカー移動で、これまで30年間四街道中心部へ公共交通を利用したことがない。数年後には後期高齢者だが、免許返納は考えられない。車なしでは市役所があまりに遠い。市の果てに位置することを分かった上で家を購入したが、高齢化が進む中、市役所に行く不便が多くなってきている現状に目を向けて欲しい。
- ・千葉内陸バスの最寄りのバス停（温水プール前）は本数が非常に少ない。なるべく公共交通を利用するようと言われても難しい。みそら団地バス停から温水プール経由し、物井駅に行ける小型循環バスがあると良いと思う。

# 四街道市における地域公共交通の課題

四街道市の現状や、公共交通に関する実態調査結果等を踏まえ、地域公共交通の課題について次のように整理します。

**【四街道市の現状】**

**①人口動向**  
 ○本市の人口、世帯数はともに増加傾向にありますが、令和12(2030)年をピークに人口減少に転じる見込みです。令和2(2020)年の老年人口割合は29.2%と、国(28.7%)や県(27.6%)と比較すると、やや高い割合となっています。

**②公共交通**  
 ○鉄道(JR総武本線)、高速バス(羽田線、東京線)、路線バス、市内循環バス「ヨッピー」、タクシー及びグリーンスローモビリティなど多様な公共交通が運行されています。  
 ○公共交通の利用者数は、鉄道、路線バス、市内循環バス「ヨッピー」、タクシーで令和2年度以降増加傾向となっていますが、令和元(2019)年度以前の水準まで回復していない状況です。高速バスは令和2(2020)年度に大きく減少後、横ばい状態で、利用が減少したままです。  
 ○公共交通空白地域の解消を目的として運行中の市内循環バス「ヨッピー」の運行収支は、近年収支率が悪化し、令和5年度の市補助金は約1,719万円と過去10年間で最も増加しています。  
 ○公共交通空白地域は、市全域で4.7%(人口ベース)ですが、特に四街道北地域で11.5%と他地域と比較して多くなっています。

**③上位・関連計画における公共交通の位置付け**  
 【四街道市総合計画第1期基本計画】  
 《成果指標》交通路線数…現状値(令和4年度)18路線→目標値18路線 《主な取組》地域公共交通の持続性の確保・利便性の向上、JR四街道駅橋上駅舎自由通路の整備  
 【四街道市都市計画マスタープラン(策定中)】  
 《整備の方針》駅の整備(多様な利用者を考慮したユニバーサルデザインによる整備促進)、駅前広場の利便性向上、持続可能な公共交通の構築(新たなモビリティ等の活用検討)

**【公共交通に関する実態調査】**

**《市民アンケート調査》**  
 ○主に買い物や趣味・娯楽、通院目的で外出する際に、困っている方が約4割を占めています。  
 ○運行サービス満足度は、次の項目で不満度が高くなっています。  
 ・鉄道…バスとの乗り継ぎのしやすさ ・路線バス…運行本数、運行時間帯、他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ ・市内循環バス…運行本数、運行時間帯  
 ・高速バス…運行本数、運行時間帯、時刻表や路線図などの運行情報案内 ・タクシー…運賃、営業時間・配車サービスなどの営業情報  
 ○公共交通の取組の方向性は、「現状の公共交通を改善すべきだ(ルート・便数・時間帯の改善等)(37.0%)」が、公共交通に対する財政負担の考え方は、「財政負担を現状程度に維持すべきだ(58.3%)」が最も多くなっています。  
 ○公共交通を維持するための自身の考え方として、公共交通利用の意識が66.9%と高い傾向で、自家用車の過度な利用に頼らない生活に対する意識も高い傾向となっています。  
 ○公共交通の利用を促進するための効果的な取組は、「路線バスや市内循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布(40.8%)」、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充(37.4%)」、「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供(34.4%)」の順で多くなっています。

**《市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査》**  
 ○平日と比較して土日祝で利用が少なく、ダイヤや運行区間により利用の偏りが見受けられます。  
 ○運行サービスの満足度は「満足」「やや満足」が約8割と多いものの、改善して欲しいサービスは、「運行本数」「運行時間帯」「運行時刻の正確さ」の順で多くなっています。

**《鉄道・路線バス・タクシー利用者アンケート調査》**  
 ○改善して欲しいサービスは、鉄道はその他(34.5%)、便数増便(24.8%)、運行時間帯の拡大(13.2%)が、路線バスは運行便数(65.2%)、運行時間帯の拡大(35.5%)、路線バス同士の乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入(11.4%)が、タクシーはタクシー車両数の拡充(50.0%)、タクシー配車アプリによる事前予約サービスの充実(41.7%)が多くなっています。

**《交通事業者アンケート調査》**  
 ○利用者数は新型コロナの影響により、減少傾向で、コロナ禍以前の水準まで戻っていない。  
 ○高速バス、路線バス、市内循環バス「ヨッピー」、タクシーで乗務員不足が課題。  
 ○鉄道は四街道駅北口のエレベーターの設置やみどりの窓口の設置等、高速バスは休止便(羽田空港)や佐倉・四街道-東京八重洲線の再開、路線バスは定期販売所の開設、鉄道に合わせた運行、減便や運休中の路線の再開、市内循環バス「ヨッピー」は遅延、タクシーは掴まり難さといった意見が寄せられています。

**《民生委員・児童委員アンケート調査》**  
 ○路線バスは運行本数の増便、市内循環バス「ヨッピー」は運行本数の増便、運行時間帯の拡大、他地区への導入拡大等が、グリーンスローモビリティは他地区への導入拡大等の意見が寄せられています。  
 ○四街道市内で移動する際、「困っている方・不便を感じている方が多い」が約4割(109件中47件)と多くなっています。

- 地域公共交通の課題**
- ①市の骨格を形成する鉄道及び路線バスの維持・確保と利用促進
  - ②市内循環バス「ヨッピー」の利便性と効率性の改善
  - ③タクシーの利用促進
  - ④グリーンスローモビリティのサービス検証による他地区への導入拡大検討
  - ⑤高齢者の移動支援及び公共交通空白地域の改善
  - ⑥公共交通機関同士の接続と広域アクセスの解消
  - ⑦市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供
  - ⑧利用促進に向けた市民意識の醸成
  - ⑨多様な主体との連携・協働による持続可能性の確保

# 四街道市地域公共交通計画 骨子案

令和〇年〇月  
四街道市  
四街道市地域公共交通会議

# 目次

序章	計画の概要	
1.	背景・目的	1
2.	計画の位置づけ	1
3.	計画区域	1
4.	計画期間	2
第1章	四街道市の現状	
1.	位置・地勢	3
2.	人口動向	4
3.	主要な施設の配置	6
4.	地域公共交通の現状	9
第2章	公共交通に関する実態調査 (各種実態調査の概要を掲載)	24
第3章	地域公共交通の課題	
1.	課題の整理	25
2.	地区別公共交通カルテ	33
第4章	地域公共交通の基本方針	
1.	地域公共交通を取り巻く課題の解決を図るための基本方針	35
2.	公共交通ネットワークのあり方	38
3.	その他	41
第5章	計画の目標及び実施事業	
1.	計画の目標	43
2.	実施事業の概要	44
第6章	計画の達成状況の評価	
1.	計画の推進体制	45
2.	評価方法及びスケジュール	46
参考資料		
1.	四街道市地域公共交通会議条例	47
2.	策定経過	50
3.	用語集	50

# 序章 計画の概要

## 1. 背景・目的

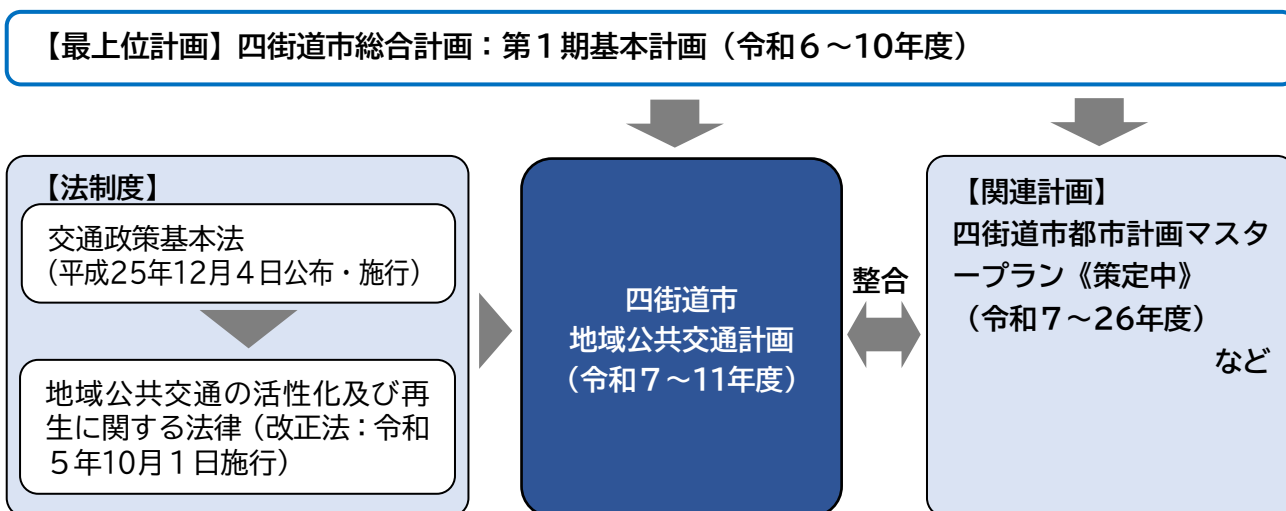
本市ではこれまで、平成24(2012)年に「四街道市公共交通のあり方」を検討し、その実現に向けた施策、事業等を実施してきました。しかし昨今、少子高齢化やコロナ禍における外出自粛などにより、地域公共交通の利用者は減少し、地域公共交通を取り巻く環境は悪化している状況となっています。また、高齢者の免許返納に伴う移動手段の確保や、交通事業者の運転手不足による路線の廃止・減便などが社会問題として顕在化しています。

四街道市の地域公共交通は、鉄道、高速バス、路線バス及びタクシーの他、公共交通空白地域の解消を目的とした市内循環バス「ヨッピー」や、グリーンスローモビリティ（千代田団地等）などが運行している中で、市民の利便性向上のための地域公共交通の維持・充実に向けた更なる取組みが求められています。

これらを踏まえ、今後の人口減少や高齢化を見据えつつ、地域の移動ニーズに応じた、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するため、市の地域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、「四街道市地域公共交通計画」を策定するものです。

## 2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「四街道市総合計画第1期基本計画」に即し、「四街道市都市計画マスタープラン」などとの整合を図り、総合的なまちづくりの一環として地域公共交通に係る事項を位置付ける計画とします。



## 3. 計画区域

本計画の区域は、四街道市全域とします。

## 4. 計画期間

本計画の計画期間は、令和7(2025)年度から令和11(2029)年度までの5年間とします。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行います。

年度(令和)	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
四街道市総合計画 基本構想	→																			
四街道市総合計画 基本計画	→				→				→				→							
四街道市地域公共 交通計画	→				→				→				→							

※点線の矢印は今後策定予定の計画となります

### ■ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(抜粋)

#### 第二章 基本方針等

(国等の努力義務)

#### 第四条

3 市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

4 公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

#### 第三章 地域公共交通計画の作成及び実施

##### 第一節 地域公共交通計画の作成

(地域公共交通計画)

#### 第五条

10 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

11 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県(当該地域公共交通計画を作成した都道府県を除く。)並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通計画を送付しなければならない。

# 第1章 四街道市の現状

## 1. 位置・地勢

本市は、都心から40km圏内にあり、県都千葉市や佐倉市に接し、千葉県ほぼ中央に位置しています。

市域は、東西7km、南北9km、面積は34.52km<sup>2</sup>とコンパクトながら、JR線（総武本線・成田線）をはじめ、広域幹線道路の東関東自動車道や国道51号が市域を横断しており、交通アクセスが良好です。JR線の快速（直通）では、四街道駅から東京駅まで約50分、成田空港へは約34分と短時間で行き来が可能です。車では、東関東自動車道の四街道ICから東京まで約60分、成田空港や幕張新都心へは約30分で行くことができるなど、通勤・通学や日々の暮らしに大変便利な位置にあります。

また、住宅地のすぐ近くには緑豊かな自然があふれ、里山の風景も残されて、ホテルも生息しているなど、都市と自然が調和する街です。



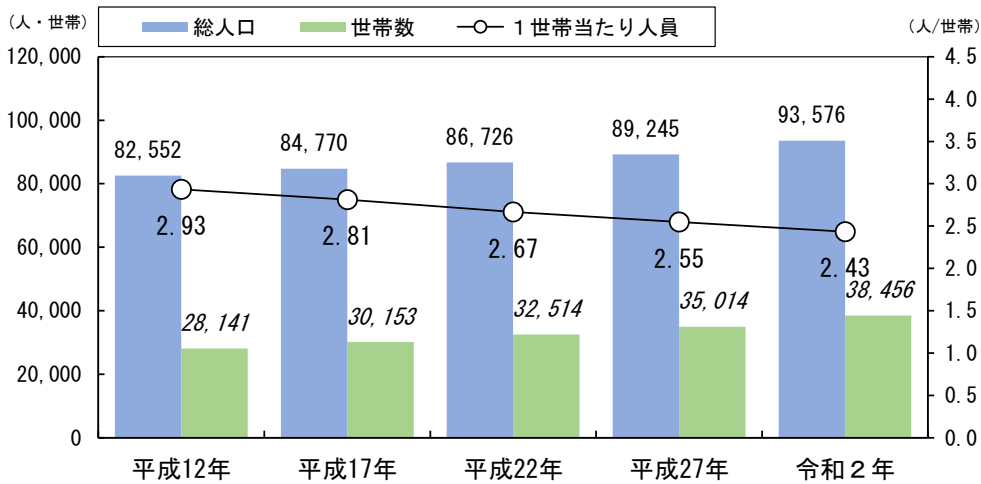
## 2. 人口動向

### (1) 人口・世帯数の推移

本市の人口は、令和2(2020)年国勢調査によると、93,576人となっています。平成27(2015)年と比較して約4,300人増加するなど、平成7(1995)年以降で最大の増加幅となっています。

また、世帯数は、令和2(2020)年が38,456世帯となっており、人口とともに増加傾向にあります。1世帯当たり人員は減少傾向にあります。

#### ■ 人口・世帯数の推移

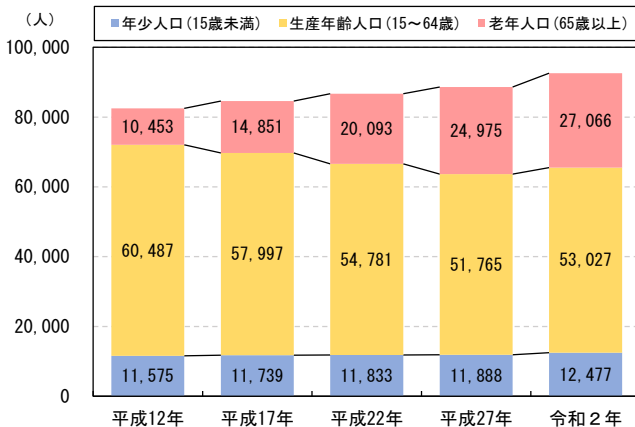


出典：国勢調査（各年10月1日現在）

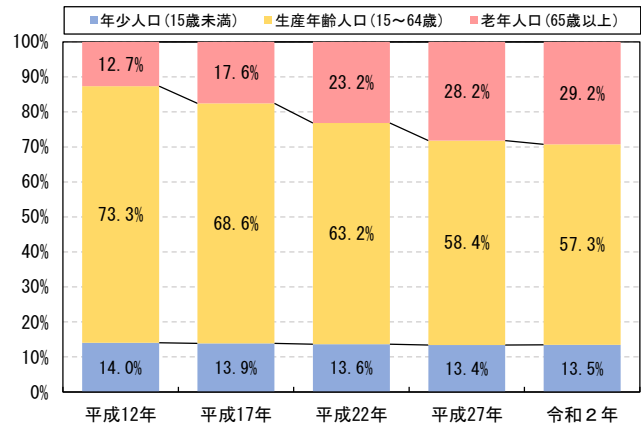
### (2) 年齢階層別人口の推移

年齢3区分別人口の推移をみると、老年人口は一貫して増加傾向であり、高齢化が進行しています。一方、年少人口は、近年、概ね横ばいで推移しており、少子化の進行には一定の歯止めがかかっています。生産年齢人口については、減少傾向が続いていましたが、令和2(2020)年には増加に転じています。

#### ■ 年齢3区分別人口の推移



#### ■ 年齢3区分別人口構成比の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

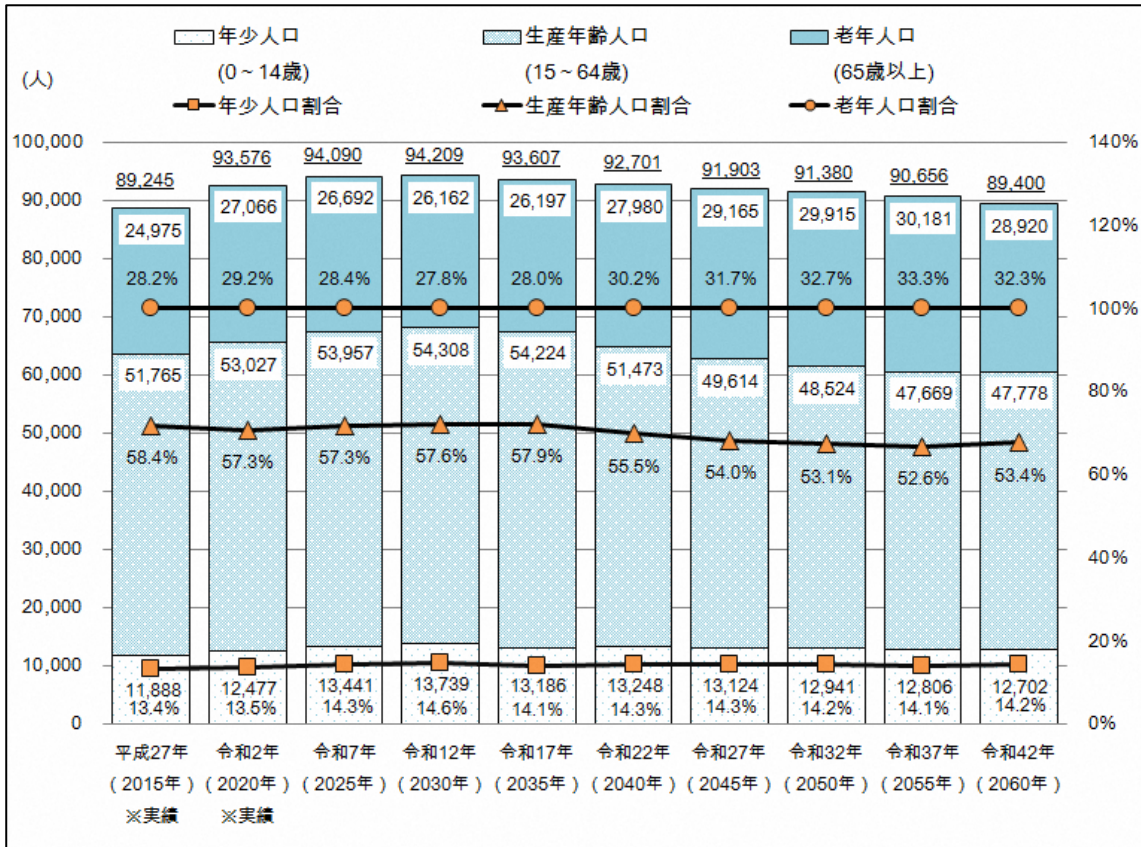


### (3) 将来人口の見通し

四街道市人口ビジョンにおける将来人口のシミュレーションでは、市の人口は、令和12(2030)年までは増加基調で推移するものの、日本全体の少子高齢化による人口減少に伴い、以降、四街道市においても人口減少に転じる見込みです。

また、年齢3区分別人口構成は、令和27(2045)年には、0歳から14歳が14.3%、15歳から64歳が54.0%、65歳以上が31.7%になるなど、今後20年間で、高齢化がさらに進むものと見込んでいます。

#### ■ 四街道市人口ビジョン

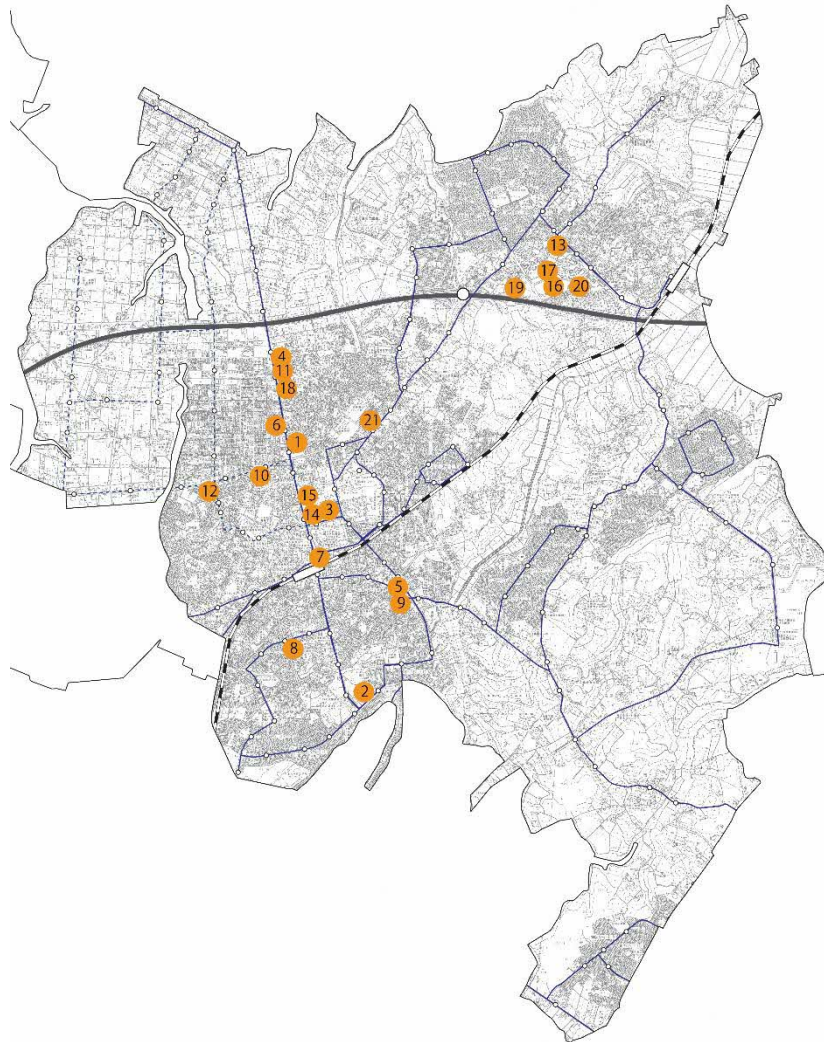


出典：国勢調査、四街道市人口ビジョン（令和2(2020)年2月改訂）

### 3. 主要な施設の配置

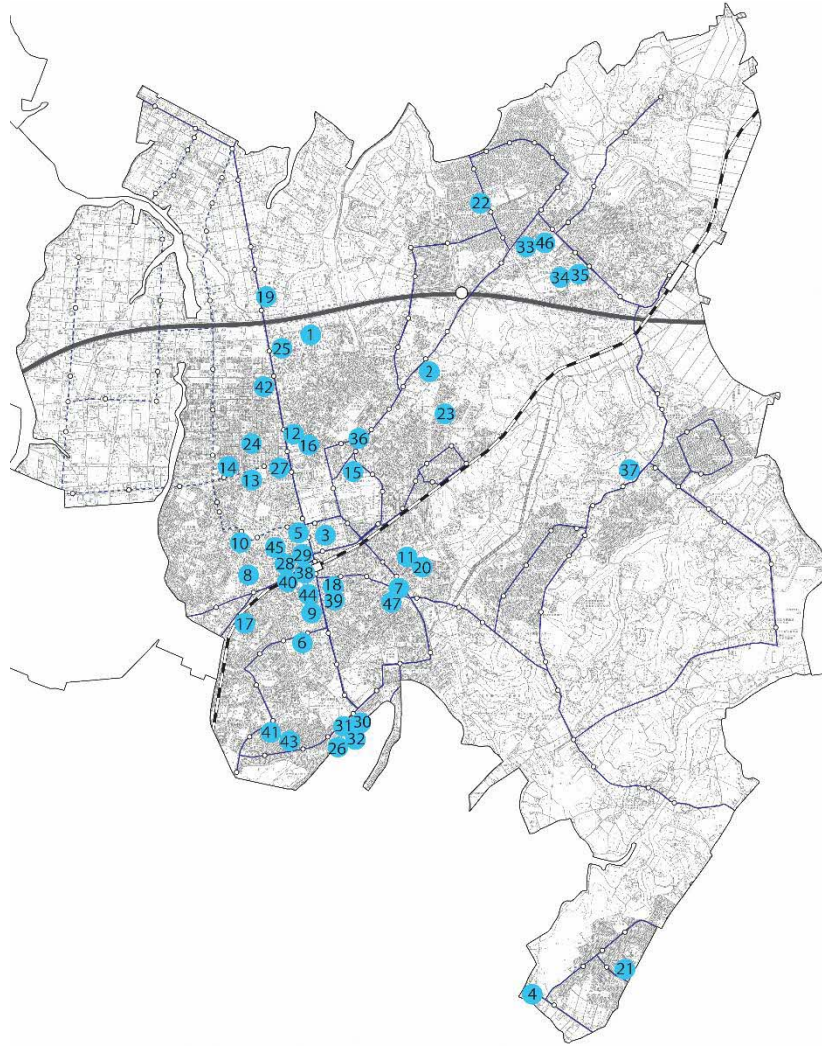
市内に立地している主要な商業施設、医療施設、公共施設、教育施設について以下に示します。

#### ■ 商業施設分布図



①	M2 プラザ	⑫	ウエルシア四街道大日桜ヶ丘店
②	MEGA ドン・キホーテ四街道店	⑬	もねの里ショッピングプラザ
③	石窯パン工房ル・マタン	⑭	イトーヨーカドー四街道店
④	ヤックスドラッグ四街道大日店	⑮	ヤマダデンキ テックランド四街道店
⑤	スーパーマーケットヤックス四街道店	⑯	ケーズデンキ四街道店
⑥	ファミリーマート四街道大日店	⑰	ホームプラザフナコ四街道店
⑦	フォーレ四街道駅前ビル	⑱	BOOKOFF 四街道店
⑧	美しが丘ショッピングプラザ	⑲	コメリパワー四街道店
⑨	ケーヨーデイツー四街道店	⑳	もねの里モール
⑩	わくわく広場四街道店	㉑	ドラッグコスモス四街道店
⑪	ウエルシア四街道大日店		

■ 医療施設分布図



①	四街道さくら病院	②⑤	医療法人社団誠津会はるかぜ診療所
②	栗山中央病院	②⑥	はやし耳鼻咽喉科
③	下志津病院	②⑦	藤原小児科
④	四街道徳洲会病院	②⑧	医療法人社団水鏡塾誠クリニック
⑤	秋草産婦人科医院	②⑨	医療法人社団典仁会松島皮膚科医院
⑥	あさひクリニック	③⑩	医療法人社団ひまわり会めいわクリニック
⑦	あしざわ眼科クリニック	③⑪	めいわこどもクリニック
⑧	いしけ耳鼻咽喉科医院	③⑫	めいわ皮ふ科クリニック
⑨	和泉内科クリニック	③⑬	医療法人社団もねの里クリニック
⑩	かすや内科クリニック	③⑭	医療法人社団千成会 もねの里こどもクリニック
⑪	医療法人社団敬和会木村内科	③⑮	医療法人社団 仁悠会 ものいータルクリニック
⑫	医療法人社団昇花会こばやしクリニック	③⑯	やまぐち内科・糖尿病クリニック
⑬	四街道脳神経内科・大日五差路リハビリテーションさくら街道クリニック	③⑰	医療法人社団蒼生会陽光委員
⑭	桜ヶ丘クリニック	③⑱	医療法人社団泰仁会四街道駅前クリニック
⑮	柴眼科	③⑲	四街道すすくこどもクリニック
⑯	医療法人社団哲健会島田耳鼻咽喉科医院	④⑰	医療法人社団健鳳会よつかいどう眼科
⑰	医療法人社団下野医院	④⑱	医療法人社団 東飯会四街道中央眼科
⑱	医療法人禎豊会潤生堂医院	④⑲	よつかいどう泌尿器科クリニック
⑲	医療法人そうクリニック	④⑳	医療法人社団まごころ四街道まごころクリニック
⑳	医療法人社団道友会そはら整形外科	④㉑	医療法人社団鶴会四街道メンタルクリニック
㉑	千葉四街道胃腸肛門内視鏡クリニック	④㉒	四街道森山クリニック
㉒	千代田クリニック	④㉓	ライオン皮ふ科
㉓	つくし座クリニック	④㉔	わらびヶ丘クリニック
㉔	徳重整形外科		

■ 公共施設・教育施設分布図



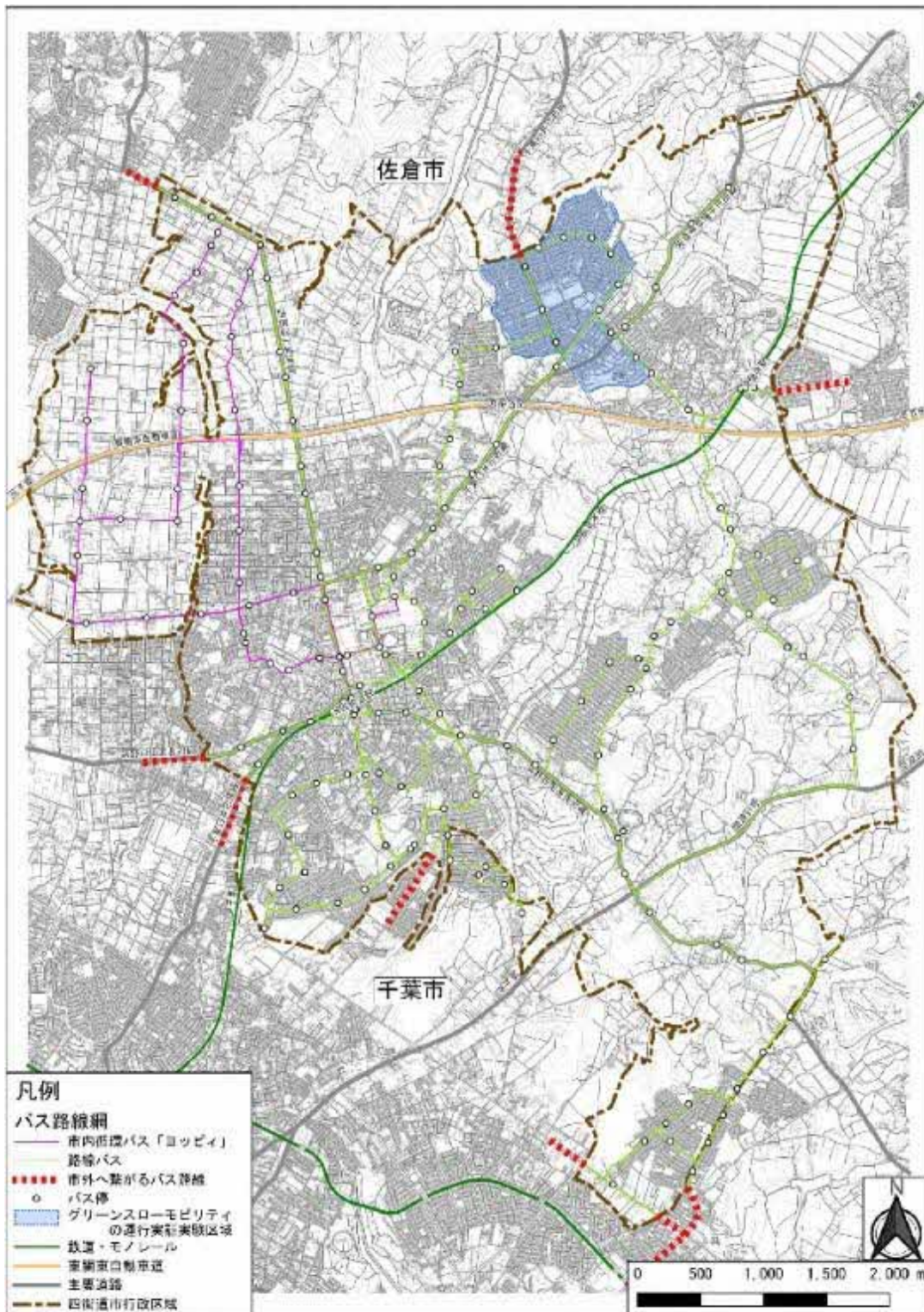
公共施設		教育施設	
①	四街道市役所	①	県立四街道特別支援学校
②	四街道市役所第二庁舎	②	県立千葉盲学校
③	保健センター	③	県立四街道高等学校
④	市立図書館	④	県立四街道北高等学校
⑤	四街道公民館	⑤	千葉敬愛高等学校
⑥	千代田公民館	⑥	愛国学園大学附属四街道高等学校
⑦	旭公民館		
⑧	四街道市文化センター		
⑨	青少年育成センター		
⑩	クリーンセンター		
⑪	四街道市企業庁舎		
⑫	四街道市営霊園		
⑬	鹿放ヶ丘ふれあいセンター		
⑭	総合福祉センター		
⑮	南部総合福祉センターわろうべの里		

## 4. 地域公共交通の現状

### (1) 市内地域公共交通の概況

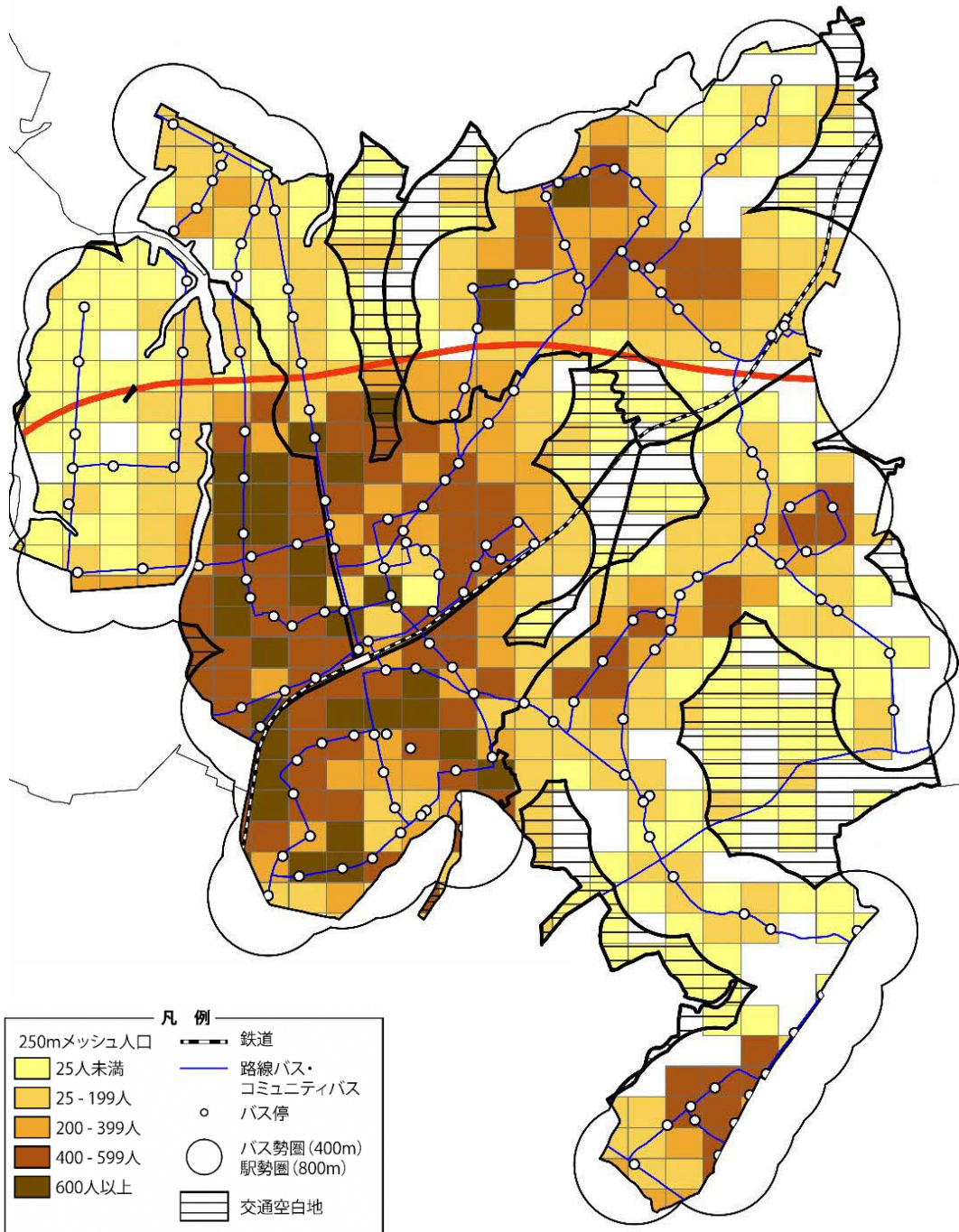
市内の地域公共交通は、市内南西部から北東部に鉄道が通り、広域的なネットワークを形成しています。路線バスは、JR総武本線の四街道駅と物井駅を起点に放射状に運行されており、市内広域にわたっては、タクシー等が市民の移動を支えています。

#### ■ 市内地域公共交通マップ



出典：国土数値情報（バスルートデータ）（バス停留所データ）（国土交通省）（令和5年6月取得）

■ 地域公共交通沿線地域の徒歩圏人口分布等



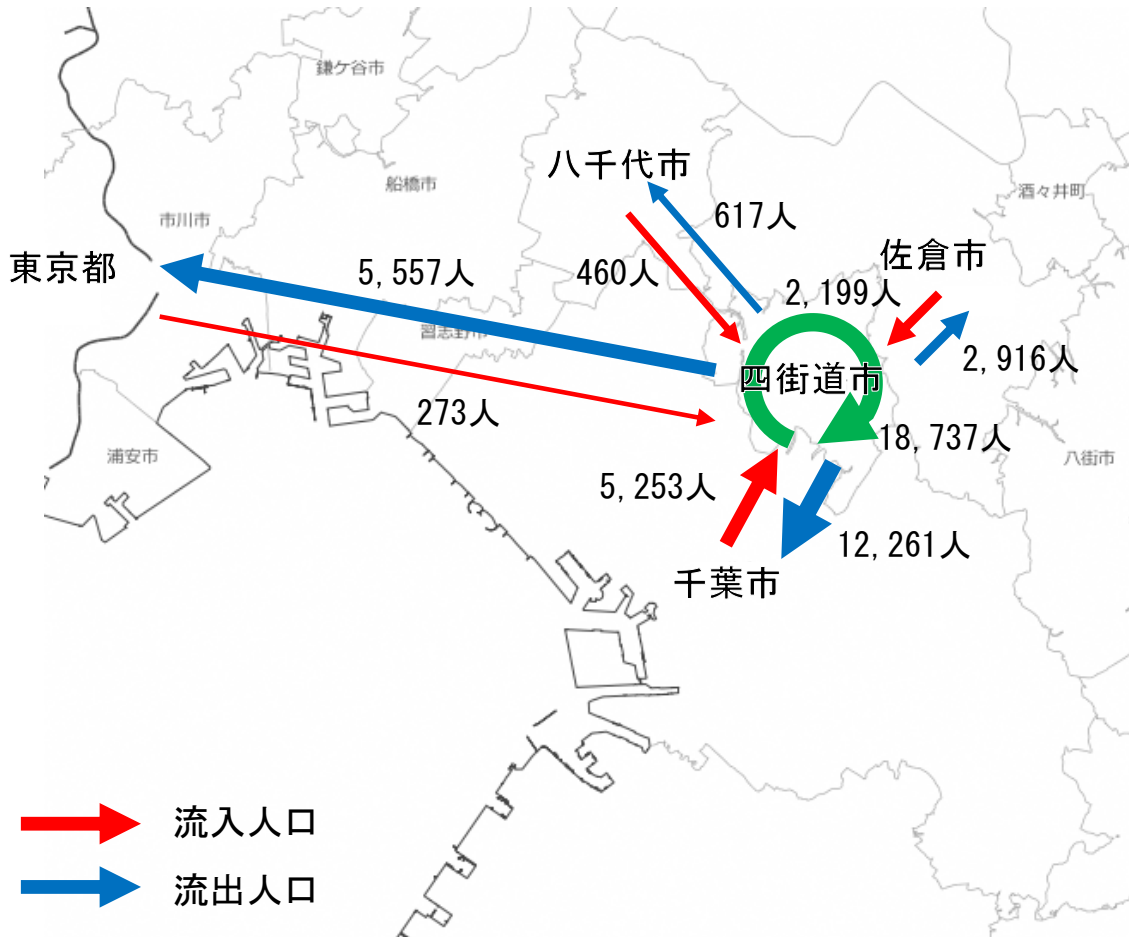
	市域全体		四街道地域	四街道北地域	四街道西地域	千代田地域	旭地域
	面積ベース	人口ベース	人口ベース	人口ベース	人口ベース	人口ベース	人口ベース
公共交通利用地域※	77.6%	95.3%	98.9%	88.5%	96.1%	97.0%	95.8%
公共交通空白地域	22.4%	4.7%	1.1%	11.5%	3.9%	3.0%	4.2%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

※鉄道駅から半径800m、バス停から半径400m。公共交通利用地域、公共交通空白地域の面積ベース、人口ベースは国勢調査の250mメッシュ人口と重なる割合を算出

## (2) 通勤・通学流動

本市の通勤・通学流動の状況は、市内の移動が18,737人となっており、市内への流入は、千葉市が最多で5,253人、次いで佐倉市が2,199人と近隣市が多くなっています。また、市外への流出では、千葉市が最多で12,261人、次いで東京都が5,557人、佐倉市が2,916人と近隣市その他、東京都への通勤・通学が多くなっています。

### ■ 通勤・通学流動



出典：令和2年国勢調査（各年10月1日現在）

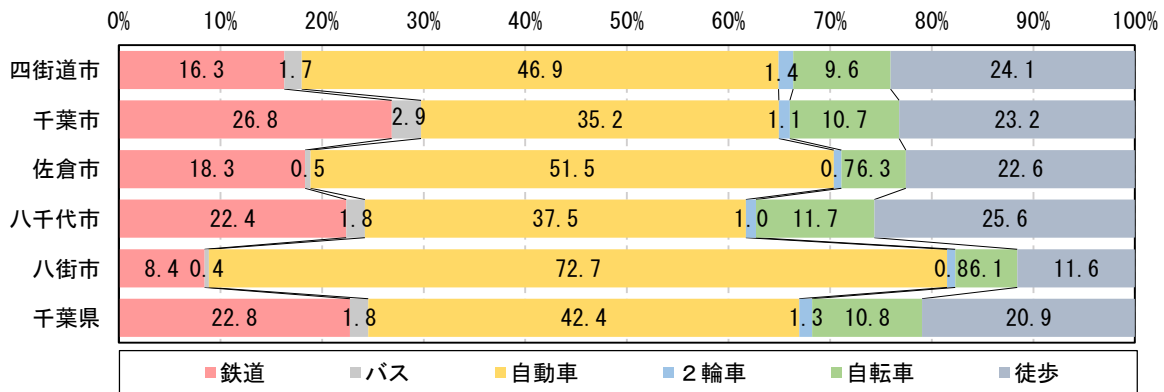
	流入人口	流出人口
県内	12,120人	22,294人
千葉市	5,253人	12,261人
佐倉市	2,199人	2,916人
成田市	454人	1,154人
船橋市	421人	1,017人
八千代市	460人	617人
その他県内	3,333人	4,329人
県外	490人	6,192人
東京都	273人	5,557人
神奈川県	45人	258人
その他県外	172人	377人
不詳	1,975人	1,975人
四街道市内	18,737人	18,737人
計	33,322人	49,198人

### (3) 利用交通手段

平成30(2018)年の東京都市圏パーソントリップ調査によると、本市の自動車の代表交通手段別分担率\*は46.9%と、千葉県平均より高く、移動における自動車への依存度が高い状況となっています。四街道市周辺の4市と比較すると、自動車分担率が千葉市や八千代市と比較して高く、鉄道・バス分担率は18.0%と八街市に次いで低い傾向となっています。

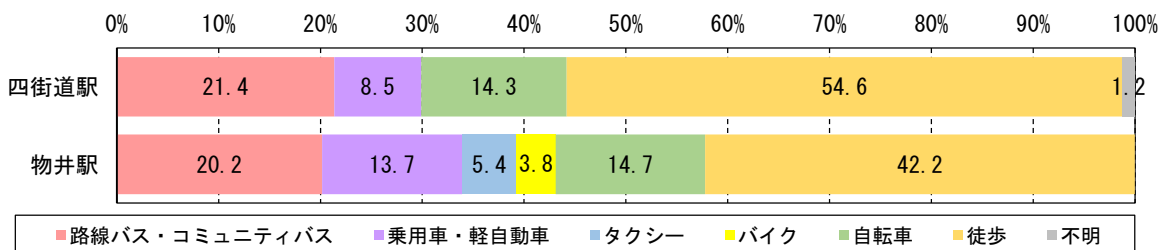
端末交通手段別分担率\*は、路線バス・コミュニティバスが四街道駅、物井駅ともに約2割で、四街道駅で徒歩分担率が54.6%と高くなっています。

#### ■ 平成30年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

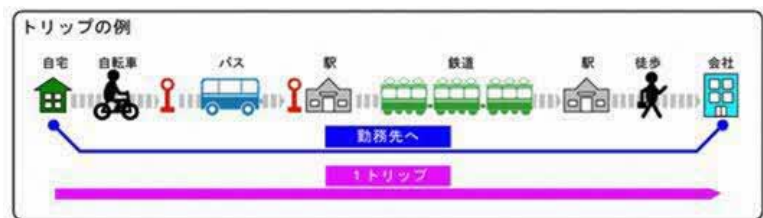
#### ■ 平成30年・端末交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

※代表交通手段と端末交通手段：1つのトリップの中で幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順としている。右図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から会社までは端末交通手段（徒歩）となる。

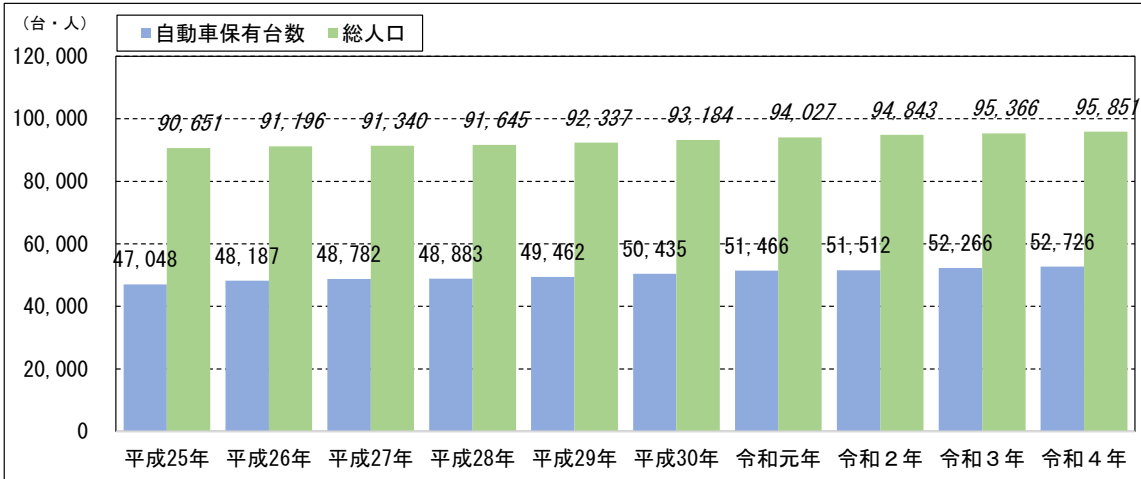




#### (4) 自動車保有台数

本市の自動車保有台数は年々増加傾向となっており、直近10年間の伸び率をみると、人口が1.06倍に対し、自動車保有台数が1.12倍と人口増加の伸び率を上回っています。

##### ■ 自動車保有台数の推移



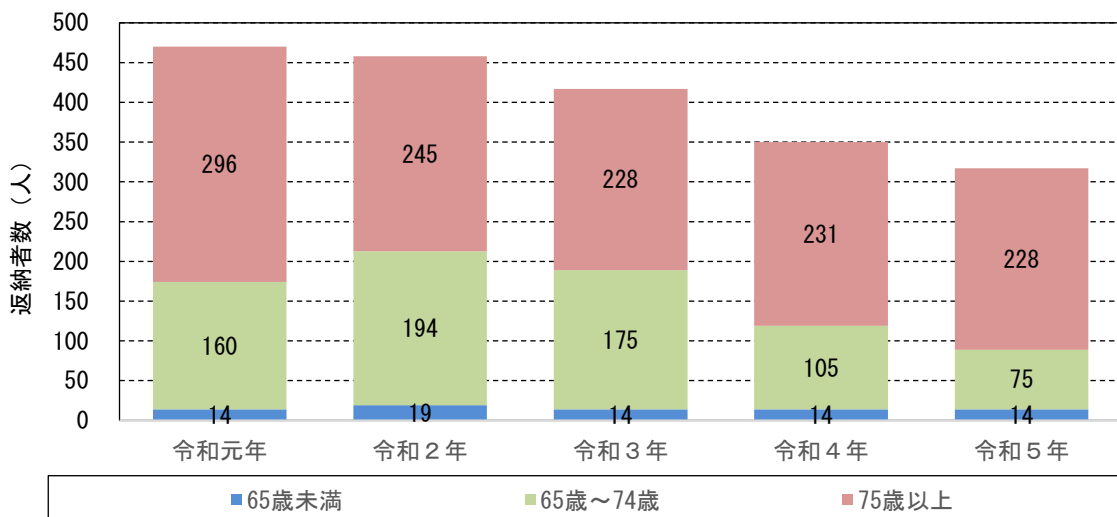
※自動車保有台数は乗用自動車と軽自動車の合計

出典：自動車保有台数は四街道市統計書、総人口は住民基本台帳（各年1月1日現在）

#### (5) 運転免許証自主返納者

本市の運転免許証自主返納者数は、令和元(2019)年が470人に対し、令和5(2023)年が317人と減少傾向となっていますが、年齢別構成比では、65～74歳が減少し、75歳以上が増加しています。

##### ■ 運転免許証自主返納者の推移



出典：四街道警察署調

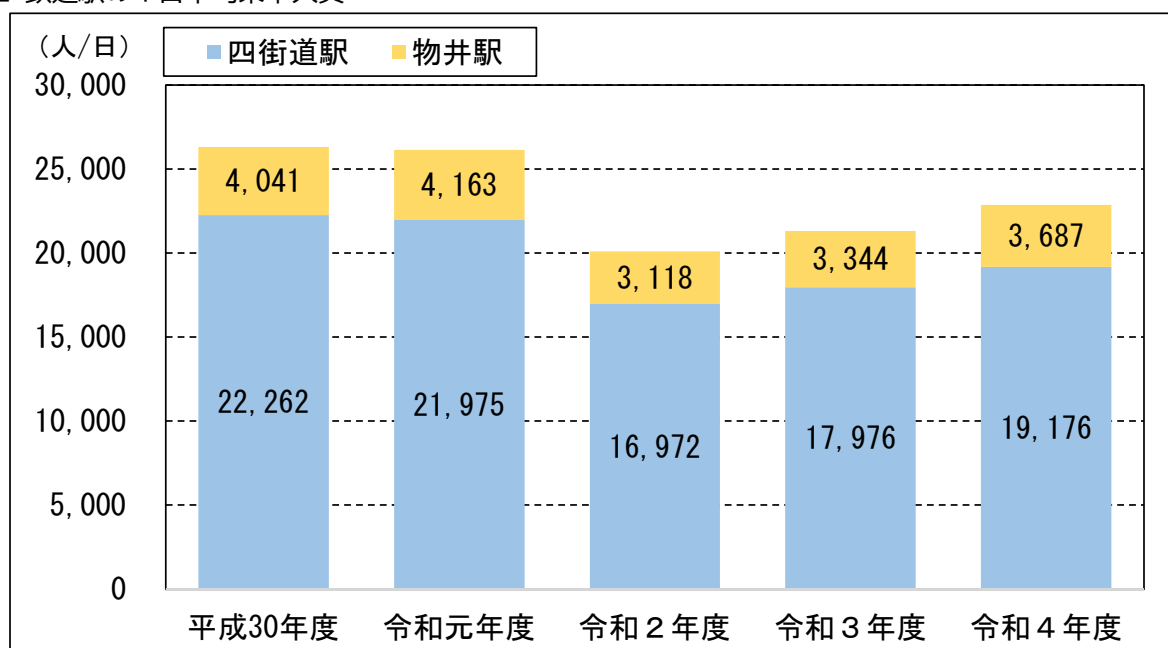
## (6) 地域公共交通

### ① 鉄道

鉄道は、JR総武本線・成田線が走っており、四街道駅・物井駅の2駅があります。四街道駅から特急（直通）を使用した場合、東京駅までの所要時間は約31分、成田空港駅までの所要時間は約27分となっています。

令和4（2022）年度の鉄道駅の1日平均乗車人員は、四街道駅が19,176人、物井駅が3,687人で、いずれの駅も令和2（2020）年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しており、その後は増加傾向となっているものの、令和元（2019）年度以前の水準までは回復していない状況となっています。

#### ■ 鉄道駅の1日平均乗車人員



出典：四街道市統計書

## ② 高速バス

高速バスは、千葉内陸バス(株)、ちばグリーンバス(株)の2社により市内から東京駅や羽田空港を結ぶ羽田線と東京線が運行しています。

令和4(2022)年度の高速バスの1日当たりの利用者数は、羽田線が156人、東京線が140人で、いずれの路線も令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しており、その後は横ばい状態で、利用が減少したままとなっています。

なの花交通バス(株)が令和4(2022)年度から運行する佐倉・四街道～東京八重洲線は、令和6(2024)年4月1日から無期限の運休となっています。

### ■ 高速バスの運行本数（令和6年3月末現在）

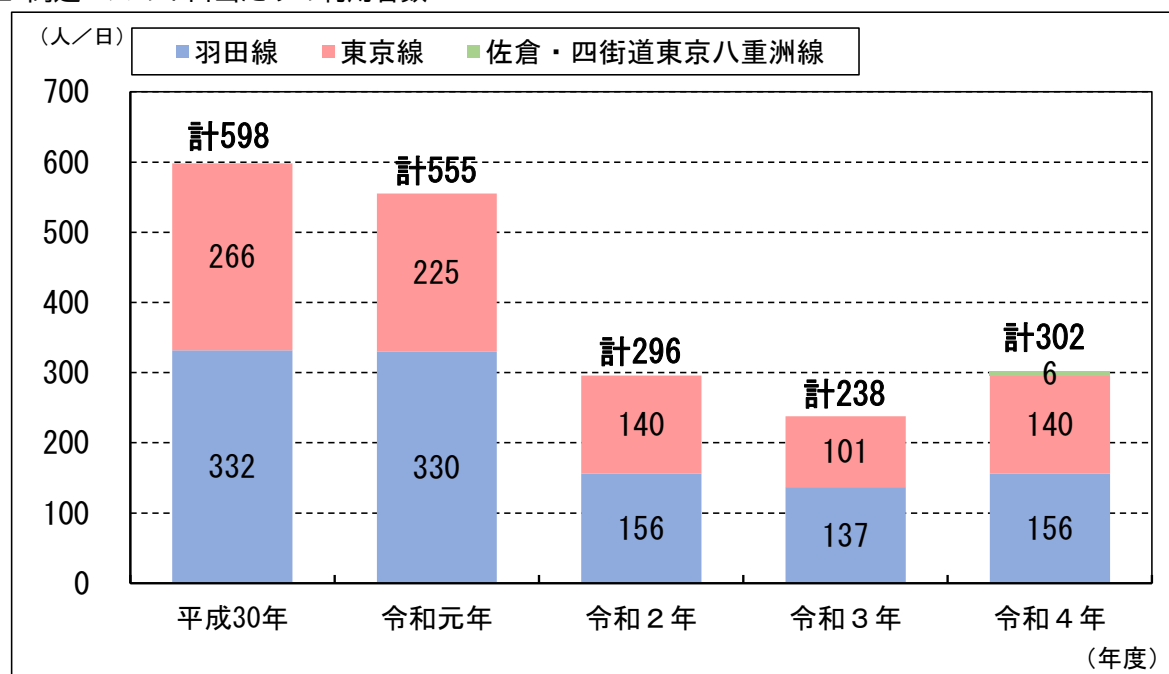
#### 【千葉内陸バス(株)】

路線名	往路(本)		復路(本)		平均(本)	
	平日	土休日	平日	土休日	平日	土休日
羽田線 ・羽田空港～千代田団地	6	6	4	4	6.0	4.0

#### 【千葉内陸バス(株)、ちばグリーンバス(株)】

路線名	往路(本)		復路(本)		平均(本)	
	平日	土休日	平日	土休日	平日	土休日
東京線 ・東京駅八重洲口前、東雲車庫～ユーカリが丘	4	2	4	3	4.0	2.5

### ■ 高速バスの1日当たりの利用者数



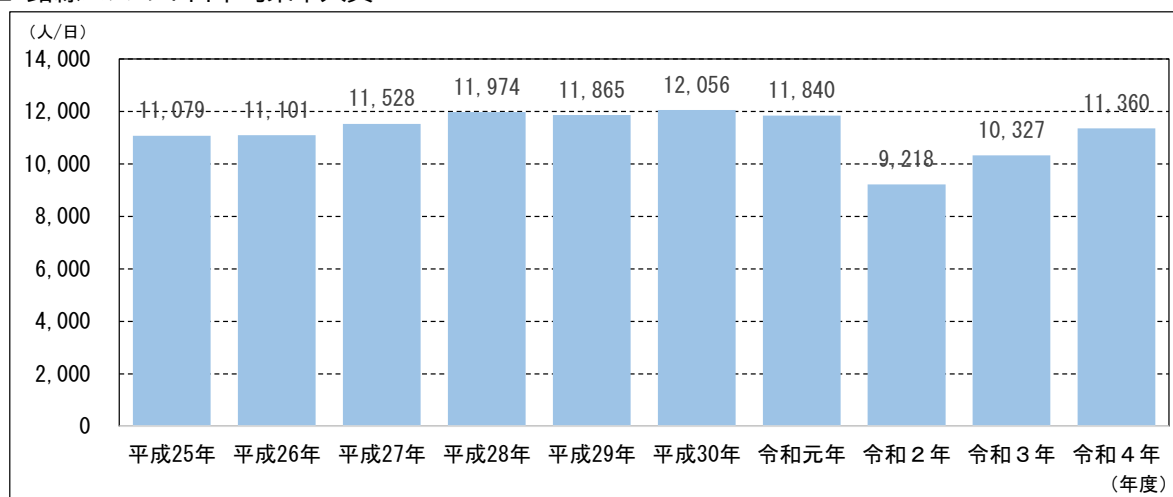
出典：四街道市統計書

### ③ 路線バス

路線バスは、千葉内陸バス(株)、ちばグリーンバス(株)、平和交通(株)の3社により、四街道駅や物井駅を起点・経由地とした路線が運行しています。

令和4(2022)年度の路線バスの1日平均乗車人員は11,360人で、令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しており、その後は増加傾向となっているものの、令和元(2019)年度以前の水準までは回復していない状況となっています。

#### ■ 路線バスの1日平均乗車人員



出典：四街道市統計書

#### ■ 路線バスの1日平均乗車人員

年次	千代田団地線	物井池花線	みそら団地線	四勝線	バードヒル池花線	千葉四街道線	総合公園線 亀崎線、中台線、吉岡線、	つくし座線	長沼線	めいわ線	若松四街道線	都賀四街道線	白井線	大日線	下志津線	合計
平成25年度	1,380	413	1,795	316	469	1,706	196	314	799	545	39	-	2,436	671	-	11,079
平成26年度	1,433	303	1,849	337	462	1,784	196	331	840	574	42	-	2,315	635	-	11,101
平成27年度	1,425	274	1,849	605	484	1,874	216	335	867	628	44	-	2,300	627	-	11,528
平成28年度	1,424	276	1,869	707	452	2,177	225	333	876	732	46	-	2,266	591	-	11,974
平成29年度	1,411	278	1,867	903	385	1,931	250	325	877	718	47	-	2,293	580	-	11,865
平成30年度	1,352	282	1,901	1,061	365	1,899	202	331	913	725	49	-	2,393	583	-	12,056
令和元年度	1,098	283	1,942	1,219	325	1,990	200	324	902	735	51	-	2,224	547	-	11,840
令和2年度	683	203	1,378	1,126	233	1,519	91	232	743	521	41	-	1,621	156	671	9,218
令和3年度	800	220	1,486	1,407	265	1,638	81	251	744	611	43	-	1,879	182	720	10,327
令和4年度	897	238	1,629	1,526	271	1,739	92	275	795	684	49	107	2,112	202	793	11,409

出典：四街道市統計書

■ 路線バスの1日当たりの運行本数（令和6年3月末現在）

【千葉内陸バス株】

路線名	往路(便)		復路(便)		平均(便)	
	平日	土休日	平日	土休日	平日	土休日
千代田団地線						
・四街道駅(北口)～北高入口～内黒田入口～千代田団地	25	25	21	25	23.0	25.0
・四街道駅(北口)～半台入口～内黒田入口～千代田団地	0	0	8	0	4.0	0.0
・四街道駅(北口)～バードヒル池花～内黒田入口～千代田団地	6	1	8	1	7.0	1.0
・四街道駅(北口)～北高入口～馬洗～千代田団地	5	0	0	0	2.5	0.0
・四街道駅(北口)～北高入口～馬洗～内黒田入口～千代田団地【深夜バス】	2	0	0	0	1.0	0.0
物井池花線						
・物井駅～バードヒル池花	16	16	15	15	15.5	15.5
みそら団地線						
・四街道駅(北口)～みそら団地	27	26	27	26	27.0	26.0
・四街道駅(南口)～みそら団地	30	26	30	26	30.0	26.0
・四街道駅(南口)～みそら団地【深夜バス】	3	0	0	0	1.5	0.0
四勝線						
・四街道駅(北口)～大日中央～勝田台駅(南口)	39	23	41	22	40.0	22.5
・四街道駅(北口)～大日中央	5	3	6	4	5.5	3.5
バードヒル池花線						
・四街道駅(北口)～バードヒル池花	17	14	17	14	17.0	14.0
・四街道駅(北口)～バードヒル池花～千代田団地	6	1	8	1	7.0	1.0
・四街道駅(北口)～四街道市営霊園【季節運行】	0	7	0	7	0.0	7.0
千葉四街道線						
・四街道駅(北口)～都賀駅(東口)～千葉駅(東口)	41	30	43	31	42.0	30.5
・四街道駅(北口)～都賀駅(東口)	2	2	0	0	1.0	1.0
・都賀駅(東口)～千葉駅(東口)	2	0	0	0	1.0	0.0
・鎌池～四街道駅(北口)	0	0	1	1	0.5	0.5
・千葉駅(東口)～都賀駅(東口)【深夜バス】	0	0	1	0	0.5	0.0
・千葉駅(東口)～四街道駅(北口)～千代田団地【深夜バス】	1	0	0	0	0.5	0.0
亀崎線						
・物井駅～亀崎	1	0	1	0	1.0	0.0
中台線						
・物井駅～ケアプラザ前	1	0	1	0	1.0	0.0
吉岡線						
・四街道駅(南口)～千城台駅(東口)	2	2	1	1	1.5	1.5
・四街道駅(南口)～四街道徳洲会病院	0	0	1	1	0.5	0.5
・みそら団地～千城台駅(東口)	5	5	6	6	5.5	5.5
・みそら団地～四街道徳洲会病院	1	1	0	0	0.5	0.5
総合公園線						
・四街道駅(南口)～みそら団地	0	1	0	0	0.0	0.5
・四街道駅(南口)～総合公園	0	0	0	1	0.0	0.5
つくし座線						
・四街道駅(北口)～つくし座自治会館前～四街道駅(北口)	28	28	28	28	28.0	28.0
・四街道駅(北口)～つくし座自治会館前	2	2	2	2	2.0	2.0
・つくし座郵便局前～つくし座自治会館前～四街道駅(北口)	1	1	1	1	1.0	1.0
・つくし座自治会館前～四街道駅(北口)	2	2	2	2	2.0	2.0

長沼線						
・四街道駅(北口)～ポリテクセンター千葉～草野車庫	13	18	13	18	13.0	18.0
・四街道駅(北口)～ポリテクセンター千葉入口	3	2	3	2	3.0	2.0
・四街道駅(北口)～ポリテクセンター千葉	13	0	13	0	13.0	0.0

【平和交通(株)】

路線名	往路(本)		復路(本)		平均(本)	
	平日	土休日	平日	土休日	平日	土休日
都賀四街道線						
・都賀・四街道駅ルート 四街道駅(南口)～都賀駅(東口)	7	0	6	0	6.5	0.0
・若松営業所・四街道駅ルート 四街道駅(南口)～若松営業所	7	0	8	0	7.5	0.0

【千葉内陸バス(株)、平和交通(株)】

路線名	右回り(本)		左回り(本)		平均(本)	
	平日	土休日	平日	土休日	平日	土休日
めいわ線						
・循環	22	8	26	11	24.0	9.5
・四街道駅(南口)～めいわ車庫	5	5	0	0	2.5	2.5
・四街道駅(南口)～めいわ入口	0	0	2	1	1.0	0.5
・めいわ車庫～四街道駅(南口)	0	0	7	5	3.5	2.5
・めいわ入口～四街道駅(南口)	2	1	0	0	1.0	0.5

【ちばグリーンバス(株)】

路線名	往路(本)		復路(本)		平均(本)	
	平日	土休日	平日	土休日	平日	土休日
大日線						
・四街道駅(北口)～志津駅(南口)	8	6	8	8	8.0	7.0
臼井線						
・四街道駅(北口)～臼井駅(南口)～京成佐倉駅(南口)	8	7	7	7	7.5	7.0
・四街道駅(北口)～臼井駅(南口)～聖隷佐倉市民病院～京成佐倉駅(南口)	26	18	25	17	25.5	17.5
・四街道駅(北口)～聖隷佐倉市民病院～田町車庫	4	2	4	3	4.0	2.5
・四街道駅(北口)～臼井駅(南口)～田町車庫	1	1	2	1	1.5	1.0
下志津線						
・四街道駅(北口)～東邦大学佐倉病院正面玄関前～ユーカリが丘駅(南口)	4	4	3	4	3.5	4.0
・四街道駅(北口)～東邦大学佐倉病院正面玄関前	16	4	17	4	16.5	4.0
・四街道駅(北口)～東邦大学佐倉病院正面玄関前～ユーカリが丘駅(南口)【特定日のみ】	8	8	8	8	8.0	8.0
・四街道駅(北口)～東邦大学佐倉病院正面玄関前【特定日のみ】	4	4	4	4	4.0	4.0

#### ④ コミュニティバス

公共交通空白地域の解消を目的として、平成13(2001)年より、大日・鹿放ヶ丘方面の地域において、市内循環バス「ヨッピー」を運行しています。

市内循環バス「ヨッピー」は、千葉内陸バス㈱との協定に基づき、運行経費と運賃収入の差額を市が補助し、運行していますが、新型コロナウイルス感染症や燃料費の高騰、車両の経年劣化による維持費の増加等により、近年は収支率が悪化している傾向にあります。

利用者数の推移は、令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大きく減少しており、その後は増加傾向となっているものの、令和元(2019)年度以前の水準までは回復していない状況となっています。

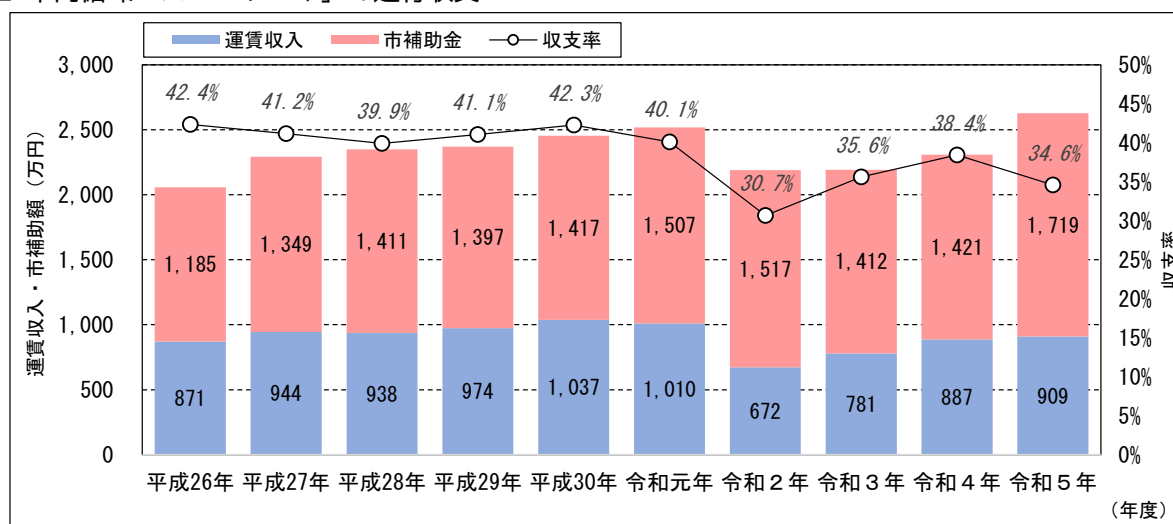
令和5(2023)年度の1便当たりの平均利用者数は、平日が10.7人/便に対し、土休日が7.9人/便となり、土休日での利用が少なくなっているほか、ダイヤ別利用者数では、右回りは平日の通勤・通学時間帯を中心に多く、左回りは平日の12時台と16時台での利用が多いといった特徴があります。

#### ■ 市内循環バス「ヨッピー」の運行状況

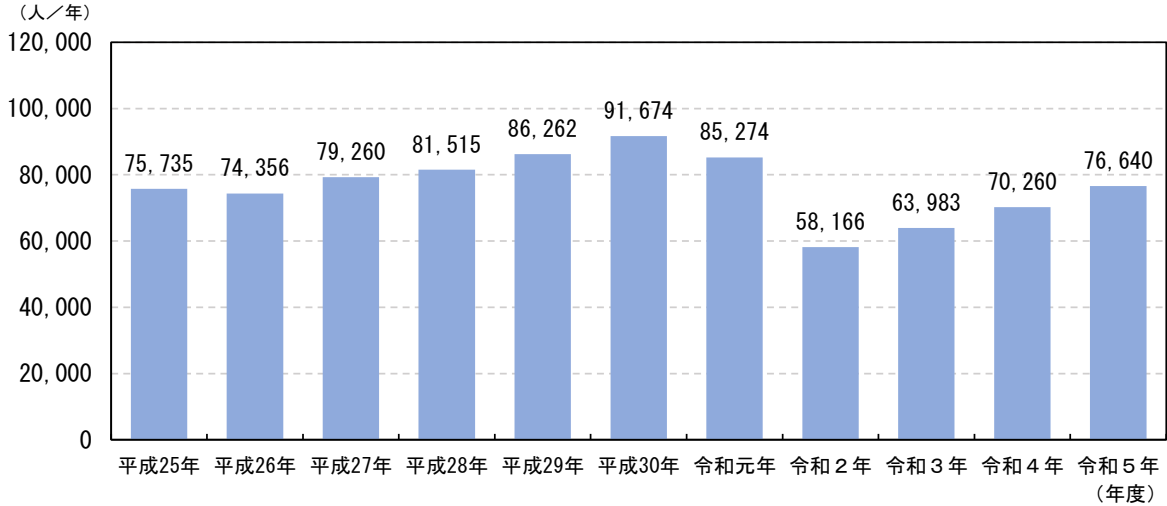
【千葉内陸バス㈱】

路線名	運行本数(本)		料金
	平日	土休日	
市内循環バス「ヨッピー」			・大人(中学生以上) 170円 ・小児(小学生) 90円 ・(未就学児童) 無賃 ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保険福祉手帳所持者(ミライIDを含む)とその介助者1名 無賃
・左回り 四街道駅(北口)～富士見ヶ丘会館～四街道駅(北口)【循環】	11	8	
・右回り 四街道駅(北口)～大作岡公民館～四街道駅(北口)【循環】	12	9	

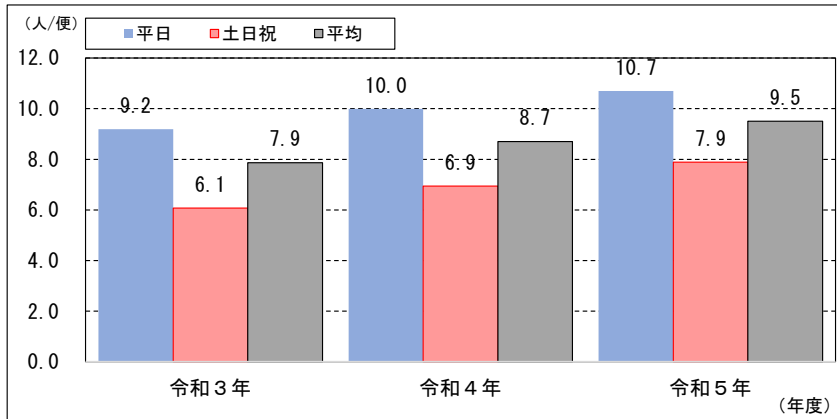
#### ■ 市内循環バス「ヨッピー」の運行収支



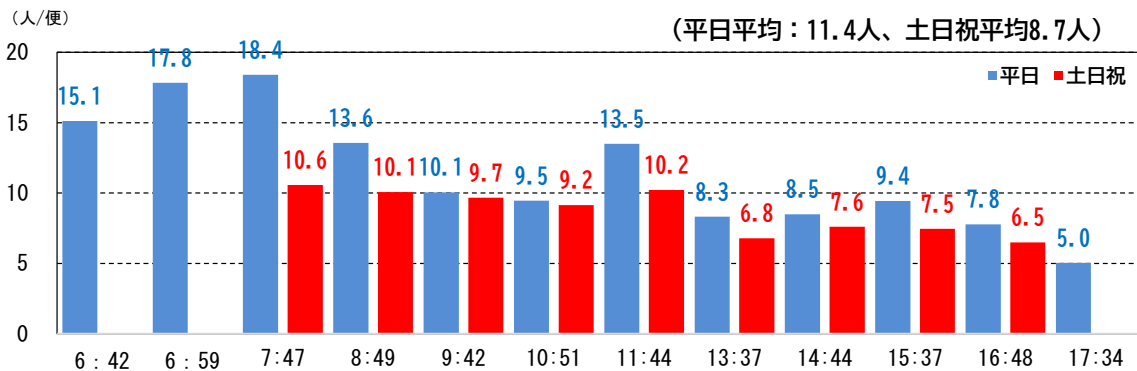
■ 市内循環バス「ヨッピー」の年間利用者数



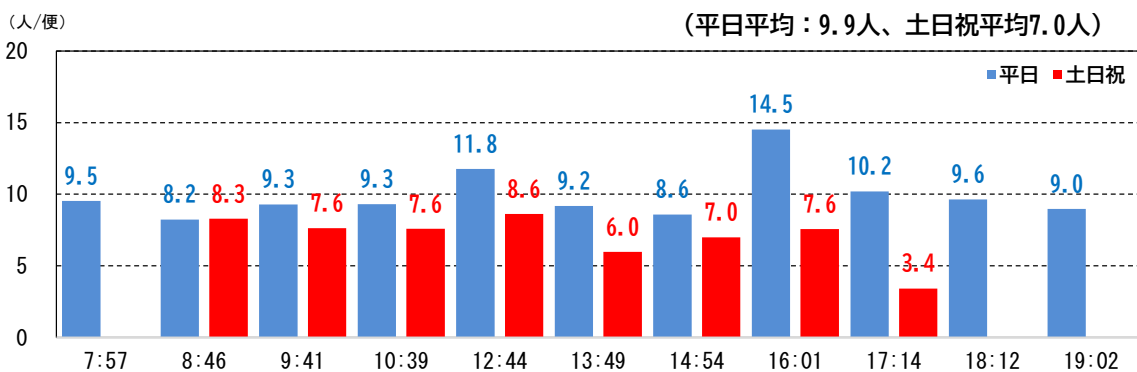
■ 平休日別利用者数



■ 令和5年度のダイヤ別利用者数(右回り)



■ 令和5年度のダイヤ別利用者数(左回り)



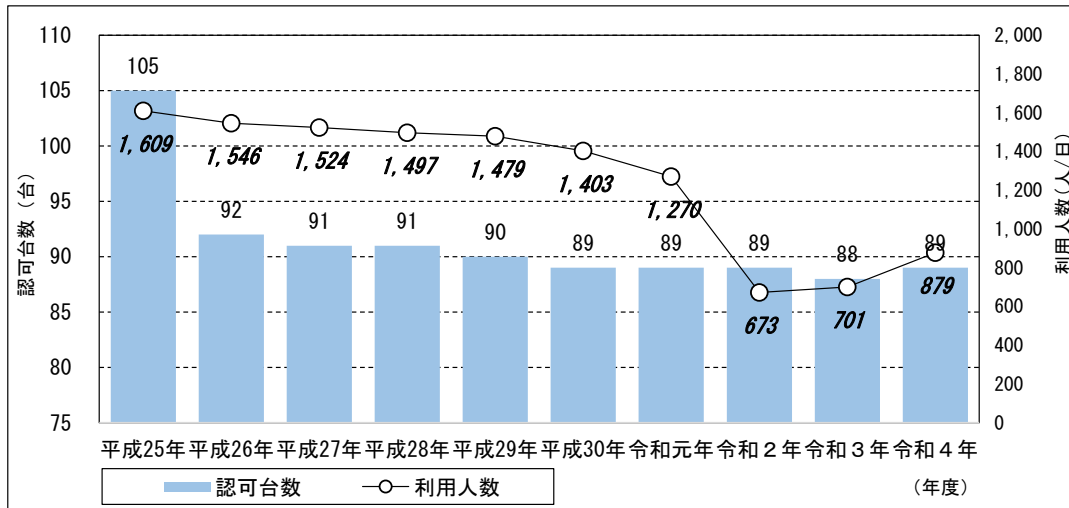


## ⑤ タクシー

市内に営業所を置くタクシー事業者は、エミタスタクシーアスカ(株)、(有)ニュー千都タクシー2社となっています。

令和4(2022)年度のタクシーの認可台数は89台で、平成25(2013)年度の105台から15.2%減少しています。また、令和4(2022)年度のタクシー1日当たりの利用者数は879人で、令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しており、その後は増加傾向となっているものの、令和元(2019)年度以前の水準までは回復していない状況となっています。

### ■ タクシーの認可台数及び1日当たりの利用者数



出典：四街道市統計書

※1日当たりの利用者数は実働車両数(両/日)に利用者数(人/日両)を乗じて算出

### 参考：福祉タクシー利用助成

本市では、65歳以上のねたきり高齢者や心身に重度の障がいがある方等が、市と協定を締結しているタクシー事業者を利用した場合に、乗車料金の一部を助成しています。

### ■ 福祉タクシー利用助成の概要

対象者	助成額
<ul style="list-style-type: none"> <li>・65歳以上のねたきり状態(日常生活自立度B・Cランク)の方</li> <li>・要介護認定を受けた第2号被保険者のうちねたきり状態(日常生活自立度B・Cランクの方)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車1回の料金の半額(助成額の上限:1,000円)</li> <li>・利用券は年間72枚まで利用可能</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障害者手帳1級または2級をお持ちの方</li> <li>・療育手帳○Aの1、○A、○Aの2をお持ちの方</li> <li>・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗車1回の料金の半額(助成額の上限:1,000円)</li> <li>・利用券は年間72枚まで利用可能</li> </ul>

出典：四街道市ホームページ

(<https://www.city.yotsukaido.chiba.jp/kenkofukushi/koreifukushi/shien/taxi.html>)

(<https://www.city.yotsukaido.chiba.jp/kenkofukushi/shogaifukushi/shakaisanka-sien/fkshTaxiJysi.html>)

## ⑥ 福祉有償運送

一人では公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者や要介護者等の輸送を行う福祉有償運送は、特定非営利活動法人ひだまり、社会福祉法人翠昴会、特定非営利活動法人風、特定非営利活動法人みのり福祉会、医療法人社団もねの里会の5法人が実施しています。

### ■ 福祉有償運送の運行状況（令和6年9月末現在）

#### 【特定非営利活動法人ひだまり】

区 域	利用時間	料 金	車 両
四街道市、千葉市、八千代市及びいずれかを発着地とする地域	午前9時から午後6時（月～金）	5キロまで400円、以降1キロ毎に80円	セダン車両4台

#### 【社会福祉法人翠昴会】

区 域	利用時間	料 金	車 両
四街道市及び四街道市を発着地とする地域	定めなし	1キロあたり100円	福祉車両2台 セダン車両2台

#### 【特定非営利活動法人風】

区 域	利用時間	料 金	車 両
四街道市、千葉市及びいずれかを発着地とする地域	定めなし	5キロまで1,500円、10キロまで600円、15キロまで800円、20キロまで900円、25キロまで1,500円、30キロまで2,000円、以降1キロ毎に80円	福祉車両3台 セダン車両7台

#### 【特定非営利活動法人みのり福祉会】

区 域	利用時間	料 金	車 両
成田市、四街道市、佐倉市、富里市及びいずれかを発着地とする地域	午前8時30分から午後5時30分	5キロまで500円、以降1キロ毎に50円	普通自動車1台 軽特殊自動車1台

#### 【医療法人社団もねの里会】

区 域	利用時間	料 金	車 両
四街道市	午前9時から午後6時（月～金）	5キロまで500円、以降1キロ毎に100円	福祉車両1台 普通自動車1台 軽自動車2台

⑦ グリーンスローモビリティ

地域公共交通の課題解決（バス路線の補完、外出意欲の向上、地域の活性化等）を図るため、高齢化率が高く、人口が減少傾向にある千代田地区において、環境にやさしく、狭い道路も通行が可能なグリーンスローモビリティ（電動小型低速車両）を活用した実証実験を行っています。

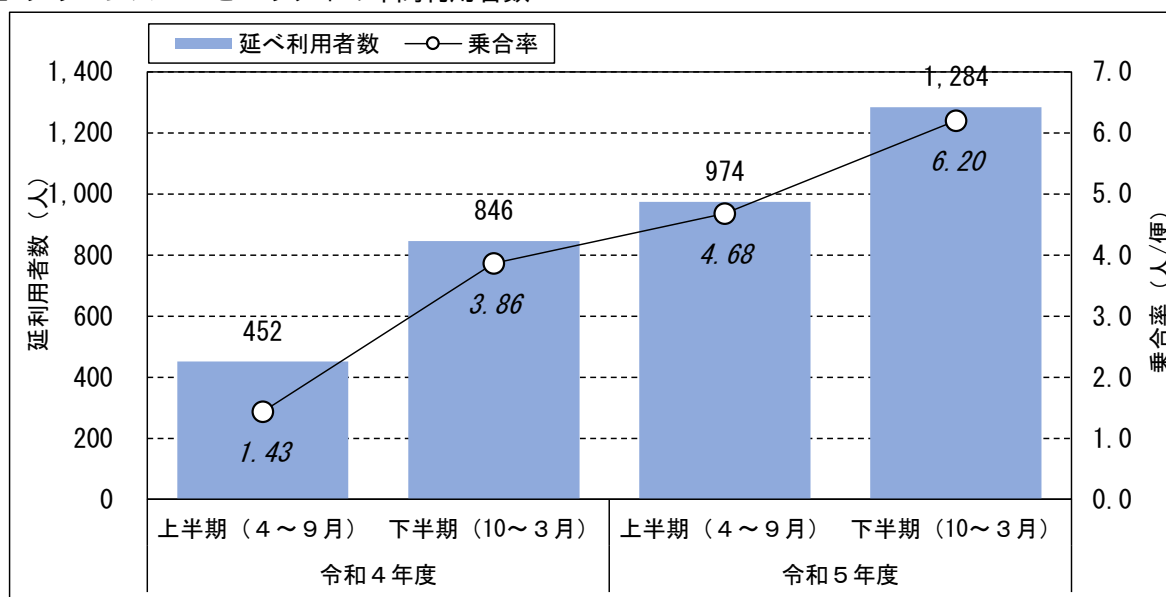
令和3（2021）年10月から令和4（2022）年9月まではデマンド型乗合交通運行、令和4（2022）年10月からは定時定路線運行（団地内はフリー乗降）の方法により事業を展開しており、運転等の業務は市が千葉内陸バス㈱に委託しています。

■ グリーンスローモビリティの運行状況

【千葉内陸バス㈱】

ルート	運行本数(本/日)			料 金
	月曜日	水曜日	金曜日	
グリスロよつかいどう				無 賃
・ Aルート(千代田1丁目・2丁目・5丁目の一部) 第4幼児公園～もねの里モール駐車場～第4幼児公園【循環】	1	2	1	
・ Bルート(千代田3丁目・4丁目・5丁目の一部) 3丁目北停留所～もねの里モール駐車場～3丁目北停留所【循環】	2	1	2	

■ グリーンスローモビリティの年間利用者数



⑧ その他交通手段

民間企業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。

## 第2章 公共交通に関する実態調査

各種実態調査の結果概要を掲載

## 第3章 地域公共交通の課題

### 1. 課題の整理

#### 【公共交通に関する実態調査】

##### 《市民アンケート調査》

- 主に買い物や趣味・娯楽、通院目的で外出する際に、困っている方が約4割を占めています。
- 運行サービス満足度は、次の項目で不満度が高くなっています。
  - ・鉄道 … バスとの乗り継ぎのしやすさ
  - ・路線バス … 運行本数、運行時間帯、他のバスや鉄道との乗り継ぎのしやすさ
  - ・市内循環バス … 運行本数、運行時間帯
  - ・高速バス … 運行本数、運行時間帯、時刻表・路線図などの運行情報案内
  - ・タクシー … 運賃、営業時間・配車サービスなどの営業情報
- 公共交通の取組の方向性は、「現状の公共交通を改善すべきだ（ルート・便数・時間帯の改善等）（37.0%）」が、公共交通に対する財政負担の考え方は、「財政負担を現状程度に維持すべきだ（58.3%）」が最も多くなっています。
- 公共交通を維持するための自身の考え方として、公共交通利用の意識が66.9%と高い傾向で、自家用車の過度な利用に頼らない生活に対する意識も高い傾向となっています。
- 公共交通の利用を促進するための効果的な取組は、「路線バスや市内循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布（40.8%）」、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充（37.4%）」、「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供（34.4%）」の順で多くなっています。

##### 《市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査》

- 平日と比較して土日祝で利用が少なく、ダイヤや運行区間により利用の偏りが見受けられます。
- 運行サービスの満足度は「満足」「やや満足」が約8割と多いものの、改善して欲しいサービスは、「運行本数」「運行時間帯」「運行時刻の正確さ」の順で多くなっています。

##### 《鉄道・路線バス・タクシー利用者アンケート調査》

- 改善して欲しいサービスは
  - ・鉄道 … その他（34.5%）、運行本数（24.8%）、運行時間帯の拡大（13.2%）
  - ・路線バス … 運行本数（65.2%）、運行時間帯の拡大（35.5%）、路線バス同士の乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入（11.4%）
  - ・タクシー … タクシー車両数の拡充（50.0%）、タクシー配車アプリによる事前予約サービスの充実（41.7%）

##### 《交通事業者アンケート調査》

- 利用者数は、新型コロナの影響により減少傾向で、コロナ禍以前の水準まで戻っていない。
- 高速バス、路線バス、市内循環バス「ヨッピー」、タクシーで乗務員不足が課題。
- 鉄道は四街道駅北口のエレベーターの設置やみどりの窓口の設置等、高速バスは休止便（羽田空港）や佐倉・四街道-東京八重洲線の再開、路線バスは定期販売所の開設、鉄道に合わせた運行、減便や運休中の路線の再開、市内循環バス「ヨッピー」は遅延、タクシーは掴まり難さといった意見が寄せられています。

##### 《民生委員・児童委員アンケート調査》

- 路線バスは運行本数の増便、市内循環バス「ヨッピー」は運行本数の増便、運行時間帯の拡大、他地区への導入拡大等が、グリーンスローモビリティは他地区への導入拡大等の意見が寄せられています。
- 四街道市内で移動する際、「困っている方・不便を感じている方が多い」が約4割（109件中47件）と多くなっています。

## 【四街道市の現状】

### ①人口動向

○本市の人口、世帯数はともに増加傾向にありますが、令和12(2030)年をピークに人口減少に転じる見込みです。令和2(2020)年の老年人口割合は29.2%と、国(28.7%)や県(27.6%)と比較すると、やや高い割合となっています。

### ②地域公共交通

○鉄道(JR総武本線)、高速バス(羽田線、東京線)、路線バス、市内循環バス「ヨッピー」、タクシー及びグリーンスローモビリティなど多様な地域公共交通が運行されています。

○地域公共交通の利用者数は、鉄道、路線バス、市内循環バス「ヨッピー」、タクシーで令和2(2020)年度以降増加傾向となっていますが、令和元(2019)年度以前の水準まで回復していない状況です。高速バスは令和2(2020)年度に大きく減少後、横ばい状態で、利用が減少したままです。

○公共交通空白地域の解消を目的として運行中の市内循環バス「ヨッピー」の運行収支は、近年収支率が悪化し、令和5年度の市補助金は約1,719万円と過去10年間で最も増加しています。

○公共交通空白地域は、市全域で4.7%(人口ベース)ですが、特に四街道北地域で11.5%と他地域と比較して多くなっています。

### ③上位・関連計画における地域公共交通の位置付け

【四街道市総合計画第1期基本計画】

《成果指標》交通路線数…現状値(令和4年度)18路線→目標値18路線

《主な取組》地域公共交通の持続性の確保・利便性の向上、JR四街道駅橋上駅舎自由通路の整備

【四街道市都市計画マスタープラン】

《整備の方針》駅の整備(多様な利用者を考慮したユニバーサルデザインによる整備促進)、駅前広場の利便性向上、持続可能な地域公共交通の構築(新たなモビリティ等の活用検討)



## 地域公共交通の課題

①市の骨格を形成する鉄道及び路線バスの維持・確保と利用促進

②市内循環バス「ヨッピー」の利便性と効率性の改善

③タクシーの利用促進

④グリーンスローモビリティのサービス検証による他地区への導入拡大検討

⑤高齢者の移動支援及び公共交通空白地域の解消

⑥公共交通機関同士の接続と広域アクセスの改善

⑦市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供

⑧利用促進に向けた市民意識の醸成

⑨多様な主体との連携・協働による持続可能性の確保

## ① 市の骨格を形成する鉄道及び路線バスの維持・確保と利用促進

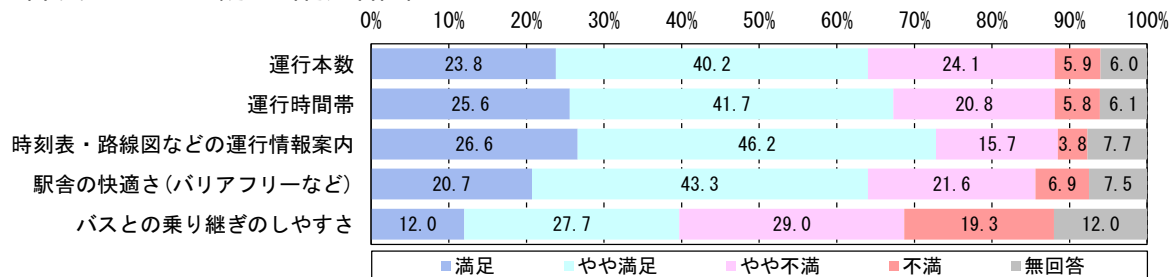
鉄道及び路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2(2020)年度に大きく減少し、その後は増加傾向となっているものの、令和元(2019)年度以前の水準までは回復していない状況です。

### ○ 鉄道の維持・確保及び利用促進

市民アンケート調査によると、約8割以上の方が通勤、通学、買い物及び趣味・娯楽など多様な目的で鉄道を利用しています。運行サービス満足度をみると、市民アンケート調査、鉄道利用者アンケート調査ともに、運行本数、運行時間帯、時刻表・路線図などの運行情報案内、駅舎の快適さ(バリアフリーなど)で満足度が高いものの、バスとの乗り継ぎのしやすさで不満度が高くなっています。利用者からは運行本数や運行時間帯の拡大などの他、エスカレーターの増設やみどりの窓口の設置、トラブル時の情報提供等の改善要望が挙がっています。

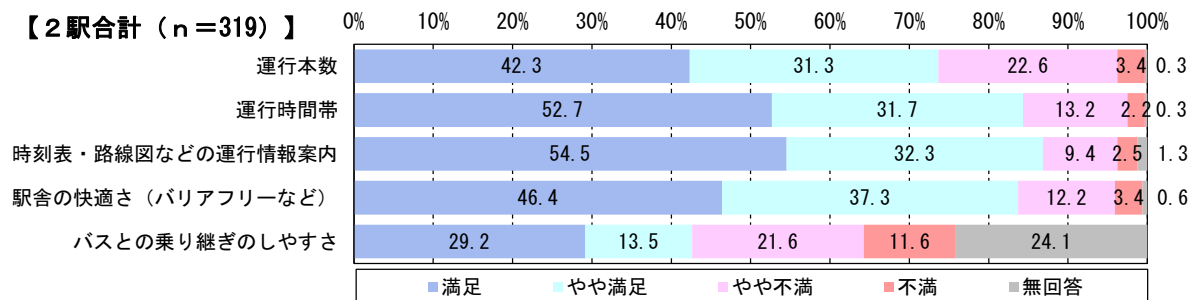
### ■ 鉄道(JR総武本線)の運行サービス満足度

(市民アンケート調査(利用者))



(鉄道利用者アンケート調査)

【2駅合計(n=319)】



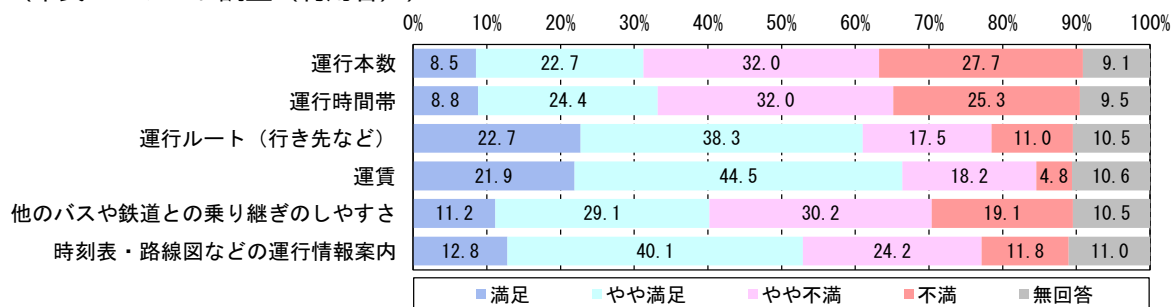
### ○ 路線バスの維持・確保及び利用促進

市民アンケート調査によると、路線バスは約6割の方が利用していますが、路線バス利用者アンケート調査では、約76.3%の人が週1日以上利用しています。運行サービス満足度をみると、市民アンケート調査、路線バス利用者アンケート調査ともに、運行ルート(行き先など)、運賃、時刻表・路線図などの運行情報案内で満足度が高いものの、運行本数、運行時間帯、バスとの乗り継ぎのしやすさで不満度が高くなっています。

交通事業者アンケート調査では、利用者数の減少による収支の悪化や、運転手の恒久的な不足などにより、減便や運行時間の縮小が懸念される中で、今後も現行のサービス水準を維持できるよう、路線バスの維持・確保及び利用促進が必要です。

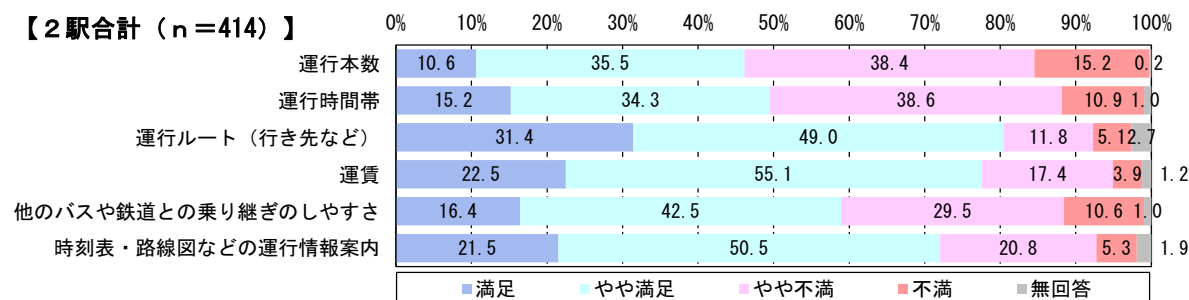
## ■ 路線バスの運行サービス満足度

(市民アンケート調査 (利用者))



(路線バス利用者アンケート調査)

【2 駅合計 (n=414)】



## ② 市内循環バス「ヨッピー」の利便性と効率性の改善

平成13(2001)年度より、公共交通空白地域の解消を目的に運行を開始した市内循環バス「ヨッピー」の年間利用者数は、令和2(2020)年度に大きく減少し、その後増加傾向であるものの、新型コロナウイルス感染症の影響前(令和元(2019)年度)の利用者数までは回復していない状況です。また、収支率は利用者数の減少や燃料費の高騰等の影響により、悪化している傾向です。

さらに、令和5(2023)年度利用実績や市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査をみると、平日と比較して土日祝で利用が少なく、ダイヤや運行区間により利用の偏りが見受けられます。

市内循環バス「ヨッピー」利用者アンケート調査によると、幅広い年代の方が通勤、買物、通院及び趣味・娯楽など多様な目的で利用しており、運行サービス満足度は約8割と高くなっています。

一方で、民生委員・児童委員アンケート調査をみると、運行本数の増便や他地区への運行拡大などの意見が多く寄せられています。

また、交通事業者アンケート調査では、運転手の恒久的な不足状況が指摘されている中で、今後も持続可能な地域公共交通を実現するため、ルート・ダイヤ等のサービス水準について、利用実態やニーズとの乖離等を分析し、収益性と利便性に配慮した運行サービスの改善が必要です。



### ③ タクシーの利用促進

令和4(2022)年度におけるタクシーの1日当たりの利用者数は879人と、新型コロナウイルス感染症の影響前(令和元(2019)年度)と比較して、大きく減少しており、市民アンケート調査によると、約4割の方が利用しているものの、大半が「年に数日」と低頻度となっています。

タクシー利用者アンケート調査によると、改善して欲しいこととして「タクシー車両数の拡充」が50.0%と最も多く、民生委員・児童委員アンケート調査でも同様の意見が寄せられています。

また、交通事業者アンケート調査では、運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、鉄道や路線バスなどの公共交通機関を補完するサービスとして、今後の維持出来るよう利用促進に取り組むことが必要です。

### ④ グリーンスローモビリティのサービス検証による他地区への導入拡大検討

千代田地区で運行中のグリーンスローモビリティの利用者数は、デマンド型乗合交通による運行から定時定路線型の運行へ変更後、増加傾向となっています。

民生委員・児童委員アンケート調査では、運行本数の増便や運行エリアの拡大、他地区での導入などの意見が寄せられています。

グリーンスローモビリティについては、引き続き利用実績や利用者ニーズ等を踏まえつつ、持続可能な運行を目指しながら、他地区への導入可能性について検討が必要です。

### ⑤ 高齢者の移動支援及び公共交通空白地域の解消

#### ○ 高齢者の移動支援

本市の令和2(2020)年の老年人口割合は29.2%と、国(28.7%)や県(27.6%)と比較すると、やや高い割合となっており、四街道市人口ビジョンにおける将来人口のシミュレーションによると、令和27(2045)年には31.7%と、今後20年間で高齢化がさらに進むものと見込んでいます。

市民アンケート調査において、特に80歳以上で「困ることがよくある」割合が22.4%と高くなっています。また、民生委員・児童委員アンケート調査によると、四街道市内で移動する際、「困っている方・不便を感じている方が多い」が約4割と多くなっています。

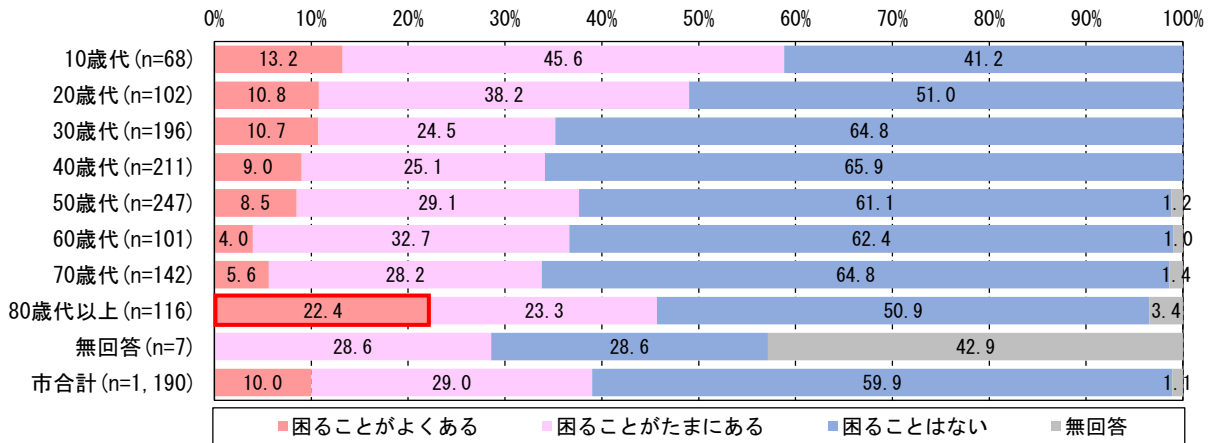
以上のことから、高齢者が、通院、買い物及び趣味・娯楽などといった日常生活及び社会生活に不可欠な移動手段を確保することが必要です。

#### ○ 公共交通空白地域の解消

公共交通空白地域(鉄道駅より半径800m以遠、バス停より半径400m以遠)は、市全域で4.7%(人口ベース)を占め、内黒田、栗山・山梨、吉岡・中台などで点在し、地域別にみると、特に四街道北地域で11.5%と他地域と比較して多くなっています。

地域公共交通サービスは、四街道駅周辺や千代田団地、みそら団地など人口が集中している地域で比較的充実しているものの、路線バスが運行されていない地域などの公共交通空白地域の解消が必要です。

■ 年齢別外出する時の困り具合（市民アンケート調査）



⑥ 公共交通機関同士の接続と広域アクセスの改善

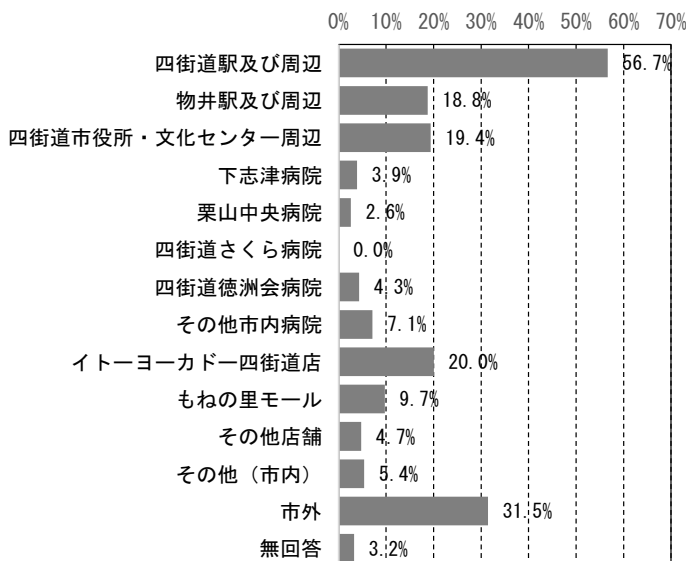
四街道市の公共交通機関は鉄道、高速バス、路線バス、市内循環バス「ヨッピー」、タクシー及びグリーンスローモビリティなど多様な地域公共交通システムが運行されています。

市民アンケート調査や鉄道・路線バス利用者アンケート調査において、公共交通機関同士の乗り継ぎのしやすさで不満度が高くなっており、現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるためには、既存の公共交通機関や送迎サービスを活用しつつ、それぞれの公共交通機関の機能を最大限に発揮できるよう、公共交通機関同士の連携強化を図ることが求められています。

また、市民アンケート調査をみると、日常の外出時の主な行き先で市外の割合は、通勤・通学が79.5%、買い物（食料品・日用品等）が24.0%、通院が29.4%と市外への移動が多く、困ることが多い行き先として、四街道駅及び周辺に次いで「市外」が31.5%と高くなっています。

これら日常生活における市外への移動実態及び移動ニーズを考慮した上で、広域アクセスでの乗り継ぎの負担軽減、運行情報案内の充実、待合環境の改善等により、交通結節点の機能強化と利便性の高い地域公共交通ネットワークを形成することが求められています。

■ 困ることが多い行き先（n=464）（市民アンケート調査）



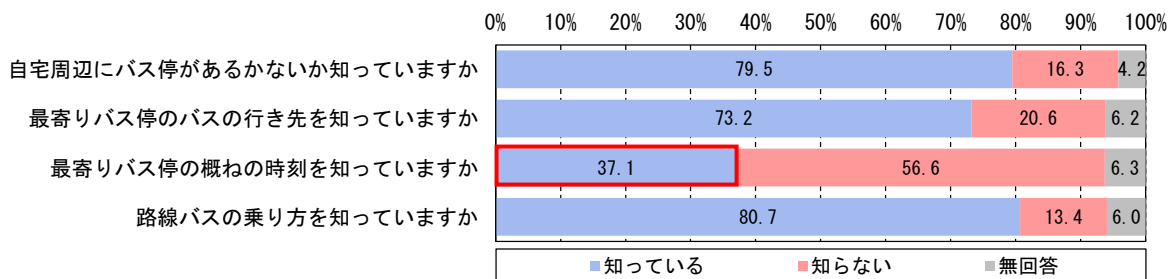
## ⑦ 市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供

市民アンケート調査によると、路線バスを週に1日以上利用している方は15.1%と少なく、自宅周辺のバス停有や行き先、路線バスの乗り方に関する認知度は高いものの、「最寄りのバス停の概ねの時刻」を知っている人の割合は低い状況となっています。

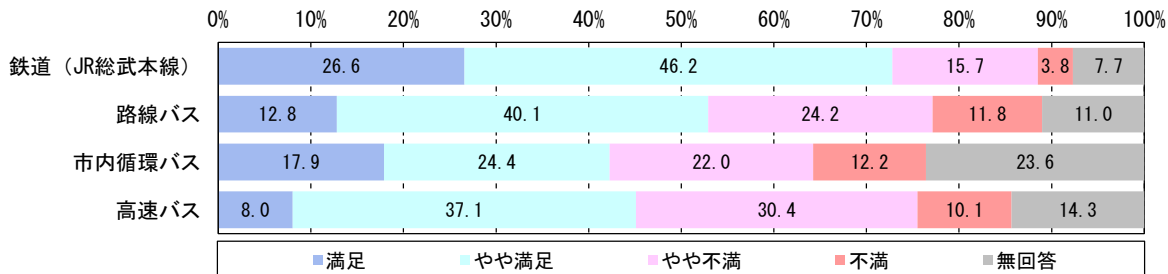
市内を運行中の公共交通機関の運行情報案内は、事業者のホームページ上への掲載により行っていますが、市民アンケート調査によると、時刻表・路線図などの運行情報案内に対する満足度は、鉄道以外で3～4割が「不満」「やや不満」と回答しています。

また、公共交通の利用を促進するための効果的な取組みでは、「路線バスや市内循環バスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」が40.8%と最も多くなっており、わかりやすい情報の提供・充実による利用者の利便性の向上が必要です。

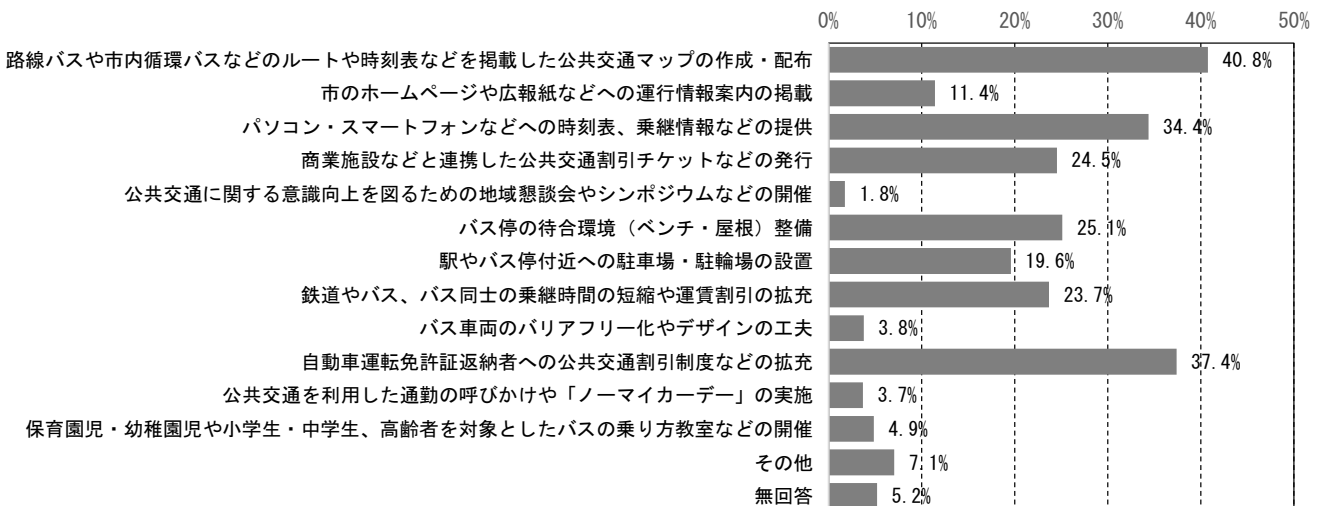
### ■ 自宅周辺で運行中の路線バスの認知度（市民アンケート調査）



### ■ 運行サービス満足度（時刻表・路線図などの運行情報案内、利用者）（市民アンケート調査）



### ■ 公共交通の利用を促進するための効果的な取組み（市民アンケート調査）



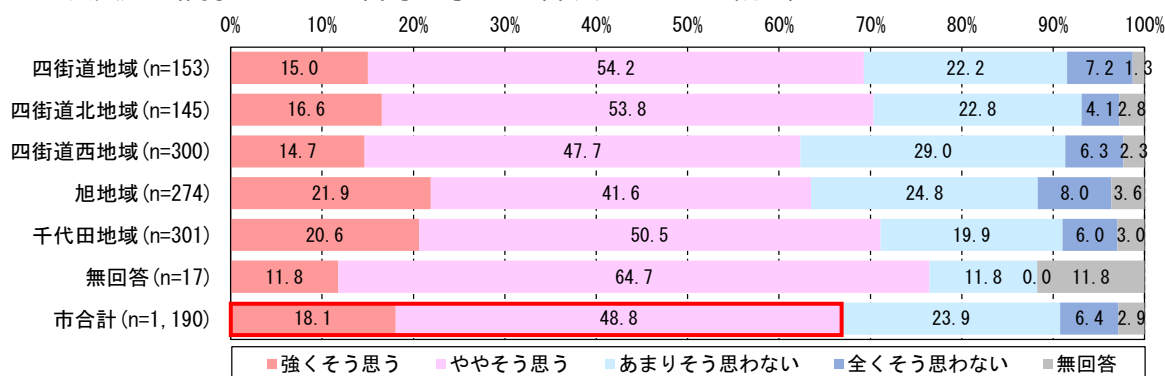
## ⑧ 利用促進に向けた市民意識の醸成

四街道市の地域公共交通は、令和12(2030)年をピークに人口減少に転じる見込みであることに加えて、新型コロナウイルス感染症の影響やリモートワークなど生活様式の変化により、利用者数が減少し、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

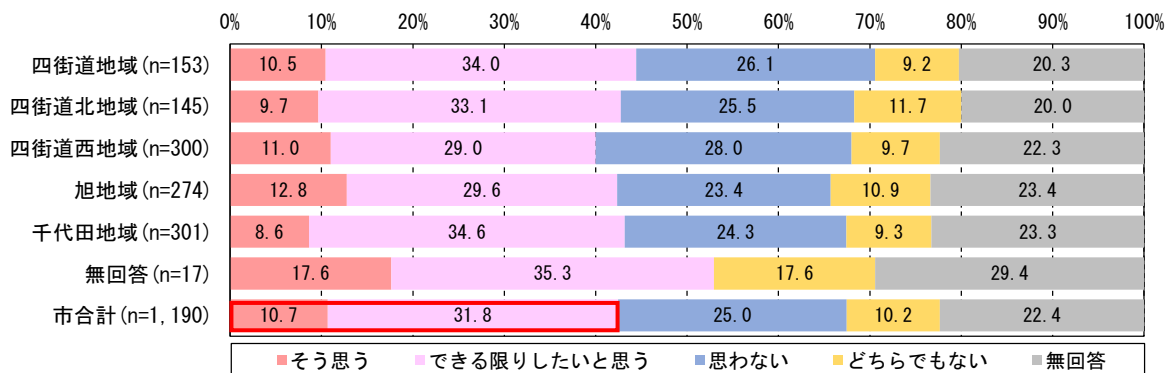
交通事業者アンケート調査では、路線バスの収支の悪化、経営状況改善のための更なる減便などが指摘されています。一方で、市民アンケート調査では公共交通を維持するための自身の考え方で約7割弱の方が「強く思う」「やや思う」と、また、自家用車の過度な利用に頼らない生活意向で約5割が「そう思う」「できる限りしたいと思う」と回答しています。

地域公共交通を今後も維持していくためには、市民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠であり、地域公共交通の利用に対するより一層の意識の醸成が必要です。

### ■ 公共交通を維持するための自身の考え方（市民アンケート調査）



### ■ 自家用車の過度な利用に頼らない生活意向（市民アンケート調査）



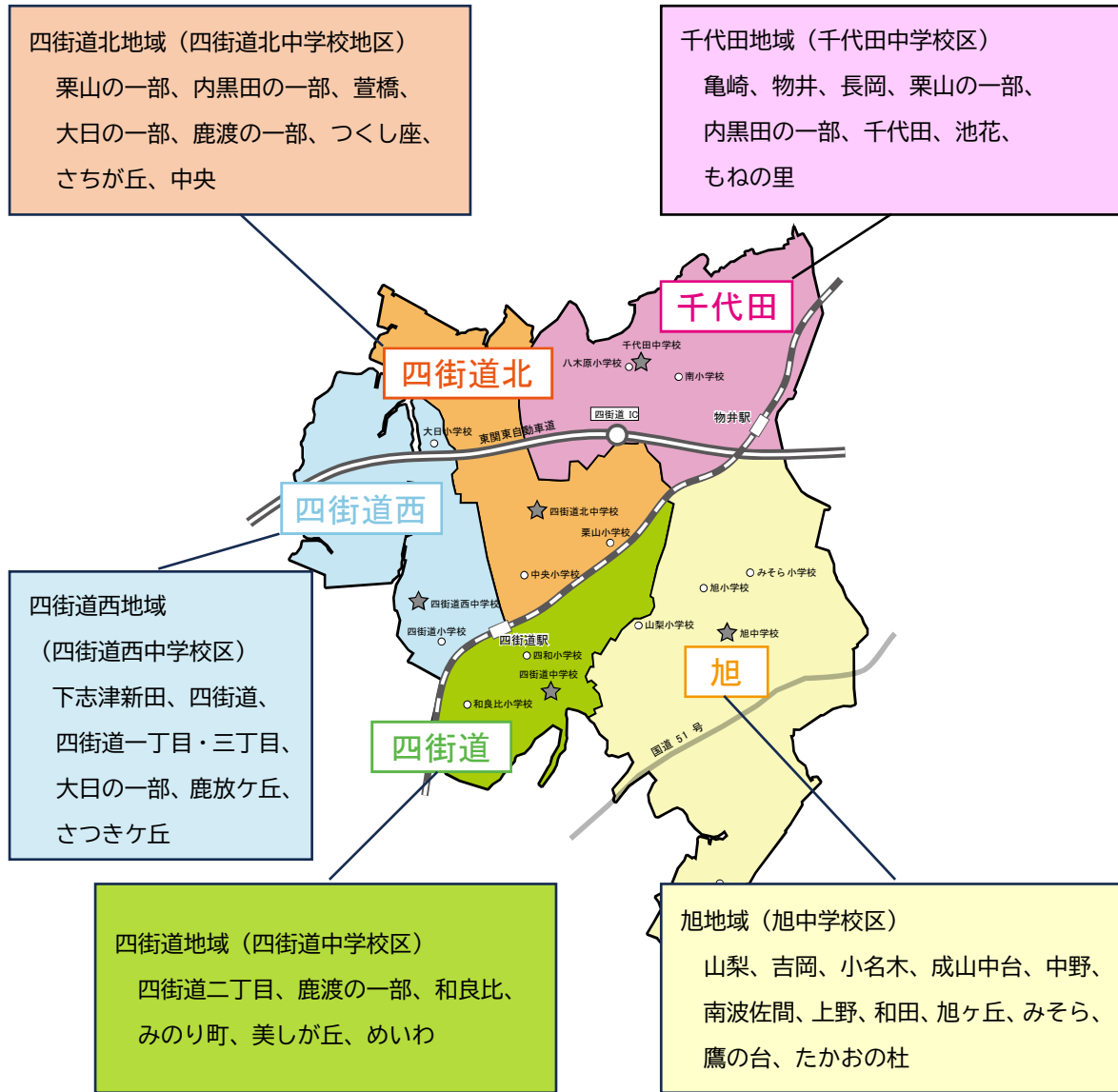
## ⑨ 多様な主体との連携・協働による持続可能性の確保

テレワークの普及などによる生活様式の変化や運転手不足、燃料費高騰などの影響により、地域公共交通を担う人材の確保が難しく、市内交通事業者では厳しい経営状況が続いています。

そのため、市民（地域）、交通事業者、行政が役割分担を図りながら、移動利便性の高い都市として四街道市のポテンシャルを最大限引き出すよう、地域公共交通を取り巻く課題の解決に取り組むとともに、多様な主体が連携するため市の地域公共交通の現状について理解を深めることにより、持続可能な仕組みづくりを構築することが必要です。

## 2. 地区別公共交通カルテ

「四街道市都市計画マスタープラン」における「地区別構想」の考え方に基づき、中学校区を単位とする5つの地域ごとに現状を整理しました。



出典：四街道市都市計画マスタープラン

### ■ 四街道市都市計画マスタープラン（抜粋）

#### 第3章 地域別構想

##### 1. 地域の設定

地域の設定については、住民に身近な地域別構想とするため、住居表示等にとらわれず、住民が意識している生活圏のまとめ（小学校区、中学校区、自治会等）を参考にすることが重要とされています。

本市では、中学校区ごとに中学校地区連絡協議会を設置し、市民と行政の意見交換の場が設定され、広義的なまちづくりが検討されています。

このようなことを踏まえ、地域の設定は、以下に示す中学校区を単位とした五つの地域を設定します。

## 地区別公共交通カルテ

# 第4章 地域公共交通の基本方針

## 1. 地域公共交通を取り巻く課題の解決を図るための基本方針

本市のまちづくりの方向性は、市の最上位計画である「四街道市総合計画」において、「未来を応援する道」「ふるさとを誇れる道」「子どもがまんなかの道」「人によりそうやさしい道」を“4つのまちづくりの道”として掲げており、「市民協働」「公民連携」「デジタル化」「シティプロモーション」の4つをまちづくりの推進力（エンジン）として、政策を展開していくことと定めています。

これらの内容と地域公共交通を取り巻く課題を踏まえ、本市における地域公共交通は、次の3つの基本方針により、誰もが利用しやすい持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

### < 4つのまちづくりの道 >

#### 人によりそうやさしい道

障がいのある人もない人も、さまざまな人が暮らすこのまちでは、だれにとっても住みやすく、生涯活躍できる、みんなが主役の四街道であることが大切です。

みんなが快適に過ごせる環境のもとで、いつまでも健康で、自分らしく生きがいをもって暮らしていけるまちに向け、人によりそうやさしいまちづくりを進めます。

#### 未来を応援する道

社会的環境が大きく変化する中でも、子どもたちが将来の夢や希望をもつ、若者が夢の実現に向けて努力する、だれもが未来を切り拓くために挑戦する、そんな人を支えられる四街道であることが大切です。

未来を見据え、みんなで次代の主役たちが躍動する土台を整えることで、夢や希望に満ちたまちに向け、未来を応援するまちづくりを進めます。

#### 子どもがまんなかの道

今を創り、未来を支えていくためには、現役世代が安心して生活できる環境のもとで活躍しながら、未来を担う子どもたちが健やかに成長できる四街道であることが大切です。

子どもの目線に立ち、子育てを地域みんなで支えることで、子どもも大人もみんなが楽しみながら自分の可能性を広げていけるまちに向け、子どもがまんなかのまちづくりを進めます。

#### ふるさとを誇れる道

選ばれるまちであるためには、積み重ねられてきた歴史や、豊かな自然環境を継承しながら、いつまでも魅力あふれる四街道であることが大切です。

地域資源である人・自然・歴史を活かした魅力あるふるさとづくりを行うことで、子どもから高齢者まで、みんなが好きなまちに向け、ふるさとを誇れるまちづくりを進めます。

### < まちづくりの推進力（エンジン） >

#### 市民協働

地域ごとのさまざまな課題への対応にあたっては、市民をはじめとした地域の担い手と連携・協力した共創のまちづくりにより、各施策を効果的に推進します。

#### 公民連携

行政と民間事業者や大学などが連携し、それぞれが持つさまざまな強み（技術・知識・ノウハウ・資本等）を活かした共創のまちづくりにより、各施策を効果的に推進します。

#### デジタル化

日々進化し続けるデジタル技術を効果的に活用し、市民サービスの向上や効率的な行財政運営を図り、各施策を効果的に推進します。

#### シティプロモーション

四街道市の価値をさらに高め、認知度向上や交流人口・関係人口の増加につなげるため、地域資源をはじめ、さまざまな市の魅力的な取組を積極的に発信することにより、各施策を効果的に推進します。

## 基本理念

みんなで創り、支える みんなに優しいまち四街道

### みんなで創る

#### <共創の視点>

市民、交通事業者、行政の三者が、それぞれの役割を認識し、連携を強化しながら互いに創意工夫することで、地域の移動実態に応じた地域公共交通ネットワークを形成します。

### みんなで支える

#### <持続の視点>

公共交通機関の利用を促進し、地域公共交通に関わる全ての関係者が適正な負担のもと、収支均衡の取れた地域公共交通サービスを目指し、持続可能な地域公共交通の実現を図ります。

### みんなに優しい

#### <安心・快適の視点>

利便性や安全性の高い地域公共交通の利用環境を市全域においてバランスよく整備することで、誰もが無理なく円滑に移動ができるよう支援し、みんなに優しいまちづくりを進めます。

#### 【地域公共交通の課題】

市の骨格を形成する鉄道及び路線バスの維持・確保と利用促進

タクシーの利用促進

グリーンスローモビリティのサービス検証による他地区への導入拡大検討

市内循環バス「ヨッピー」の利便性と効率性の改善

利用促進に向けた市民意識の醸成

多様な主体との連携・協働による持続可能性の確保

公共交通機関同士の接続と広域アクセスの改善

市民・来訪者にわかりやすい運行情報の提供

高齢者の移動支援及び公共交通空白地域の解消

#### 【地域公共交通の基本方針】

#### 基本方針1

地域の実情に応じた地域公共交通ネットワークの形成

#### 基本方針2

将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現

#### 基本方針3

誰もが利用しやすい地域公共交通の環境整備



## 基本方針1 地域の実情に応じた地域公共交通ネットワークの形成

本市の人口は、令和12(2030)年をピークに減少に転じる見込みです。また、老年人口の割合は国・県と比較して高い割合となっており、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安は高まっています。

地域の特性や移動ニーズを踏まえ、鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、タクシー、グリーンスローモビリティなどの地域公共交通サービスを最大限に活用するとともに、福祉有償運送などの福祉施策や地域主体の取組との役割分担・連携を図りながら、日常的な行動や地域の移動実態に応じた地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

また、グリーンスローモビリティ等の新たな地域公共交通システムについては、実証運行を行い、その利用状況や効果を見ながら導入エリア拡大に向けた検証を行います。

さらに、周辺都市を結んでいる鉄道や高速バスといった広域アクセスを活かし、地域の活力を促進するためのまちづくりと一体となった広域地域公共交通の活性化を目指します。

## 基本方針2 将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現

鉄道、路線バス、タクシーなどの地域公共交通は、市民の生活に欠かせない移動手段です。しかし、地域公共交通を取り巻く環境は、人口減少、新型コロナウイルスの影響などにより利用者数が減少しています。また、燃料費の高騰や運転手不足などによる交通事業者の負担が増加しており、市内でもバス路線に減便が生じるなど、厳しい経営環境にあります。

このような中で、地域公共交通を将来にわたり維持していくためには、これまで以上に地域自らが主体的な意識を持つことが重要であり、四街道市、交通事業者、国、県、近隣自治体、市民をはじめとする多様な地域関係者が関与し、まちづくりと調和した持続可能な地域公共交通サービスの実現を目指します。

## 基本方針3 誰もが利用しやすい地域公共交通の環境整備

各公共交通機関同士を有機的に接続させ、乗継に対する負担の軽減や利便性の向上が図られるよう、「JR四街道駅」「JR物井駅」といった交通結節点を中心とした乗継環境（ダイヤ、待合環境、運賃など）の整備を目指します。

また、ICTなどの技術動向を見据えつつ、市民や来訪者にわかりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を図るとともに、高齢者や障がい者、外国籍の方など誰もが無理なく円滑に移動できるように支援するため、地域公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化、多言語への対応など、人に優しい移動環境の創出を目指します。

## 2. 地域公共交通ネットワークのあり方

### (1) 地域公共交通ネットワーク形成の基本的な考え方

本市の地域公共交通ネットワークは、基本理念である「みんなで創り、支える みんなに優しいまち四街道」に向けて、広域アクセスに留意し、次の観点から利便性向上と効率的な運行を目指した地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

- 朝夕の通勤・通学時間帯や日中時間帯の需要に応じた地域公共交通ネットワークの形成
- (広域) 幹線公共交通と地域内公共交通との連携強化

### (2) 各輸送サービスの役割

各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮し、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

#### ■ 各輸送サービスの機能分担

分類			交通機関	位置づけ・役割	対象者		移動量・距離	
					市民	来訪者	都市間	市内
地域公共交通	幹線	広域幹線公共交通	鉄道 高速バス	千葉市、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	○	○	◎	△
		幹線公共交通	路線バス(市外へ接続する路線)	千葉市、佐倉市等の周辺都市へ連絡し、地域間との移動を担う交通	○	○	○	○
	支線	地域内公共交通	路線バス(市内で完結する路線) コミュニティバス グリーンスローモビリティ	地域内を中心に、買い物や通院などの日常生活の移動を担う交通	○	△	-	○
		面的公共交通	タクシー	ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的・柔軟に対応可能な交通	○	○	△	○
輸送資源 その他の	特定の利用者などの移動を伴う交通	福祉有償運送 その他交通手段	病院、買い物、教習所など特定の利用者などの移動を担う交通	○	○	△	△	

※ 移動量・距離 … ◎：多い(長い)、○：やや多い(やや長い)、△：少ない(短い)

### (3) 交通結節点のあり方

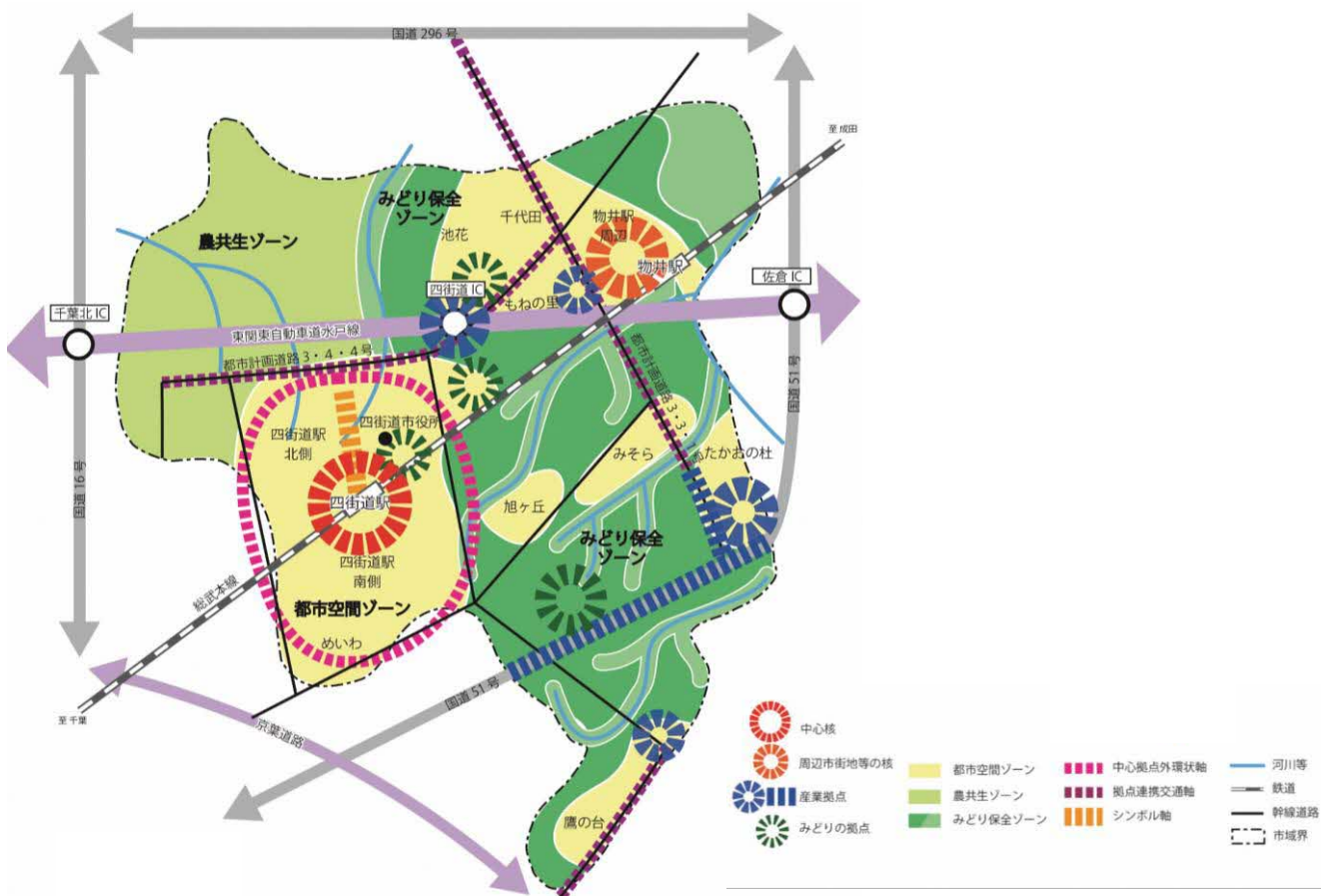
持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を目指す上で、交通結節点は、幹線、支線交通の接続性を高める重要な役割を担うことから、「四街道市都市計画マスタープラン」で掲げた「まちの将来都市構造図」に示す「核・拠点」や「軸」との整合を図り、幹線同士、又は幹線・支線の乗継が可能な「JR四街道駅」及び「JR物井駅」とします。

#### ■ 交通結節点における施設の整備状況（現状）

交通結節点	結節する交通手段					施設			
	鉄道	高速バス	路線バス	コミュニティバス	タクシー	待合空間 (ベンチ・上屋)	乗り換え等の案内サイン	駐車場	駐輪場
JR四街道駅	○	○	○	○	○	○	○	○	○
JR物井駅	○		○		○	○			○

※ 結節する交通手段は、発着する路線などの有無を「○」あり、空白はなしで、施設は「○」設置済、空白は未設置を示しています。

#### ■ まちの将来都市構造図



出典：四街道市都市計画マスタープラン

(4) 将来地域公共交通ネットワークイメージ

【朝夕時間帯】

- JR四街道駅やJR物井駅への通勤・通学需要への対応
- 鉄道等による広域アクセスへの移動支援

【日中時間帯】

- 地域内公共交通の充実による地域内の移動支援（買い物、通院及び公共施設利用時への対応）
- 市中心部（市役所周辺）への移動の円滑化



### 3. その他

#### (1) 地域間格差の改善に向けた考え方

- ・公共交通空白地域の全てに対して、市が財政的に負担をして、公共交通施策を行うことは難しく、また、市が施策を進めていく場合においても、対象となる地域を一度に解消することは難しいため、短期的に対応すべき地域および中・長期的に対応すべき地域に区分し、それぞれ導入が考えられる公共交通施策について検討します。
- ・公共交通施策は、既存の路線バスやヨッピーのルート変更など既存の公共交通を有効活用することを基本とし、道路が狭隘な地区など地域特性上、既存の公共交通で対応ができない地域においては、新たな公共交通の導入などについて検討します。
- ・市が財政的に負担をして、公共交通施策を行うことが困難な人口が少ない等の地域においては、地域が主体となって地域交通を確保することを基本とし、市は運行実現に向けた支援を行います。

#### (2) コミュニティバス等の改善に向けた考え方

##### ① 費用負担

- ・市は、初期費用（車両購入費、その他バス停設備などの費用）を原則として負担します。
- ・運行経費（毎年生じる人件費、燃料費、その他運行に必要な経費）については、運行収入により賄い、不足する場合は、運行経費の1/2程度まで負担します。
- ・市は運行に際して、市民の移動のしやすきの向上を図りながら、収益性も勘案して改善を図ります。

##### ② 運行見直し等

- ・運行状況等により、必要に応じて運行方法等の見直しを行います。
- ・費用負担が運行経費の1/2を超えた場合、運行方法等の見直しを検討し、運行継続の判断を行います。
- ・運賃の見直しを検討する際、民間路線バスの運賃体系に基づく運賃との整合についても考慮します。

##### ③ サービス水準

###### 【運行ルート】

- ・可能な限り既存のバス路線との重複を避けることとします。
- ・運行に必要な協力や地域住民の積極的な利用など、地元の協力が得られることを条件とします。

###### 【運賃】

- ・市内の公共交通利用の公平性の観点から、民間路線バスの初乗り運賃以上とします。

###### 【運行間隔】

- ・市街化区域については、運行間隔40分以内を目標とします。ただし、利用状況等によりこの限りではないものとします。
- ・市街化調整区域については、地域ニーズや実情等に応じて、便数を検討します。

【運行時間帯】

- ・平日は、通勤・通学の利便性向上を図るため、運行時間は7時台から19時台までとします。ただし、利用状況等によりこの限りではないものとします。
- ・土休日は、利用特性等を踏まえた運行時間とします。

【運行計画】

- ・運行に際しては、収支予測を含めた運行計画を立てることとします。

(3) 地域主体の地域交通の確保支援に向けた考え方

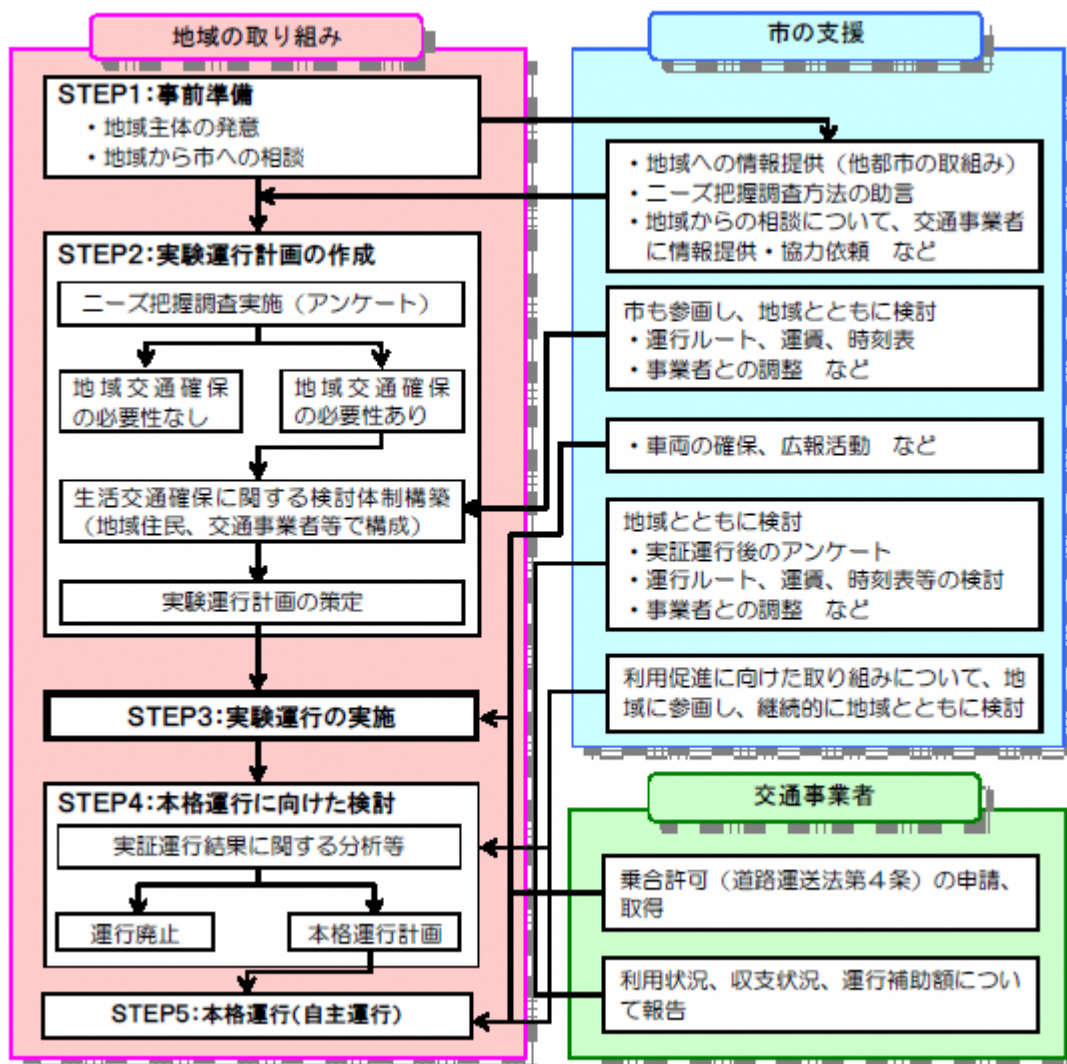
① 地域の盛り上がり

- ・地域の交通手段を地域自らの力で実現し、維持させていこうとする地域の盛り上がり意識を大切にします。

② 財政支援に頼らない

- ・市は本格運行に際して、原則として財政的負担を行わないため、収支均衡の運行計画を前提とした利用者負担、地域の負担等があることを基本とします。

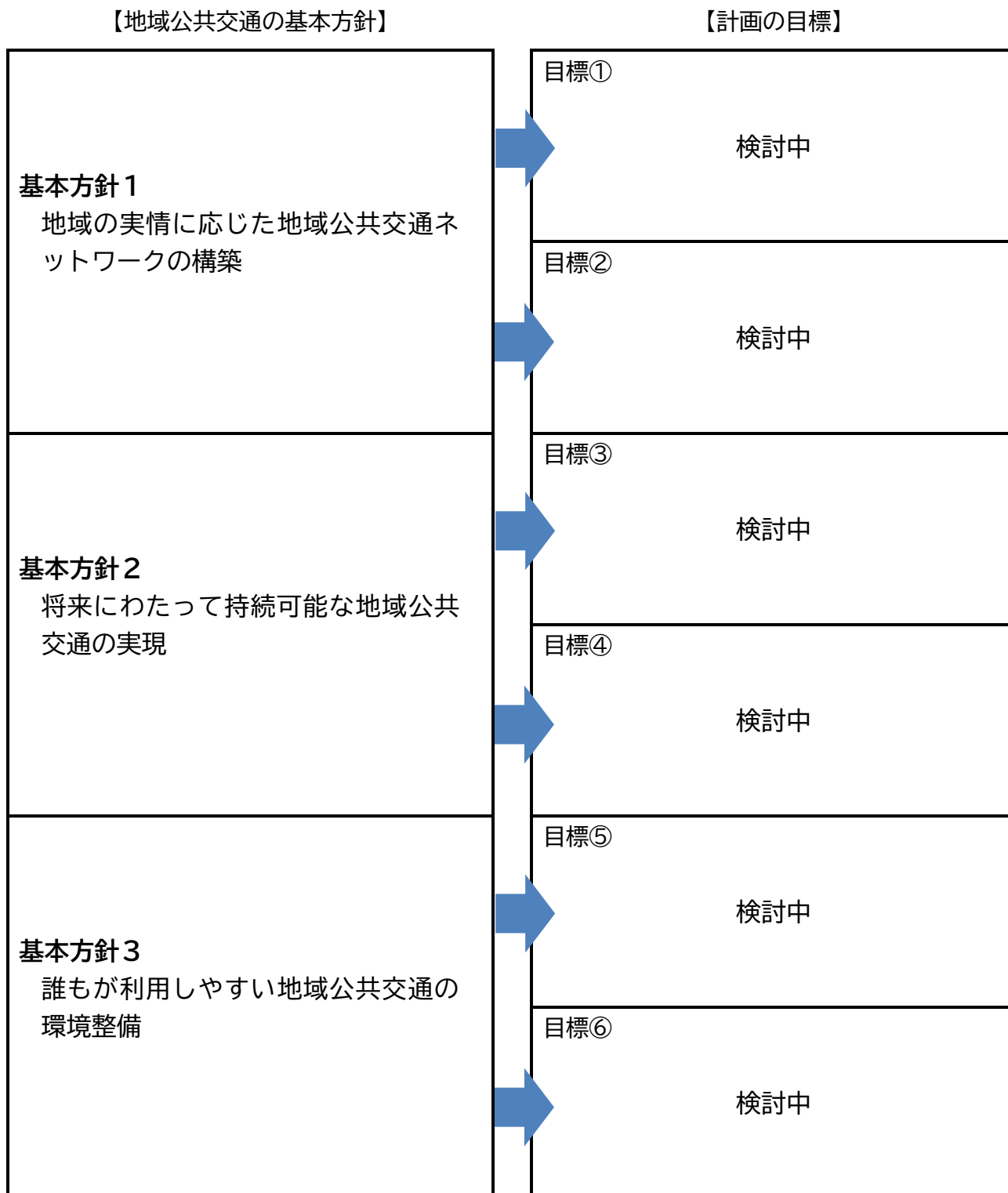
■ 地域の取組と市の支援（フロー図）



# 第5章 計画の目標及び実施事業

## 1. 計画の目標

地域公共交通の3つの基本方針を実現するため、計画の目標を次のとおり定めます。



## 2. 実施事業の概要

目標①	検討中
-----	-----

事業						
事業概要						
実施主体						
実施期間	実施項目	R 7	R 8	R 9	R10	R11
備考	<div style="border: 1px solid black; width: 80%; margin: auto; padding: 20px;"> <p style="font-size: 24px; margin: 0;">掲載イメージ</p> </div>					

事業						
事業概要						
実施主体						
実施期間	実施項目	R 7	R 8	R 9	R10	R11
備考						

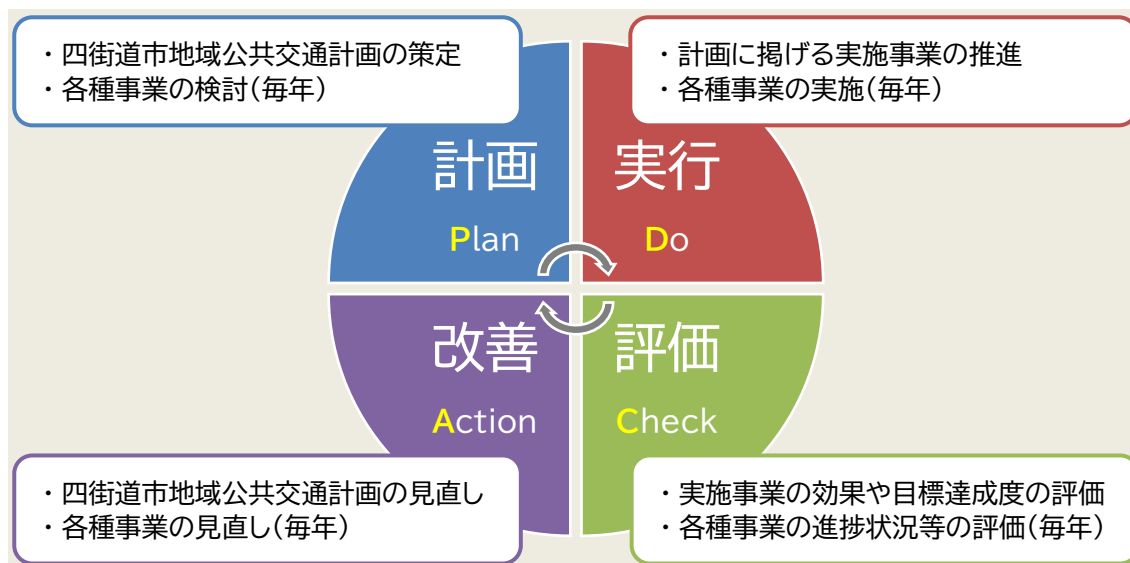


# 第6章 計画の達成状況の評価

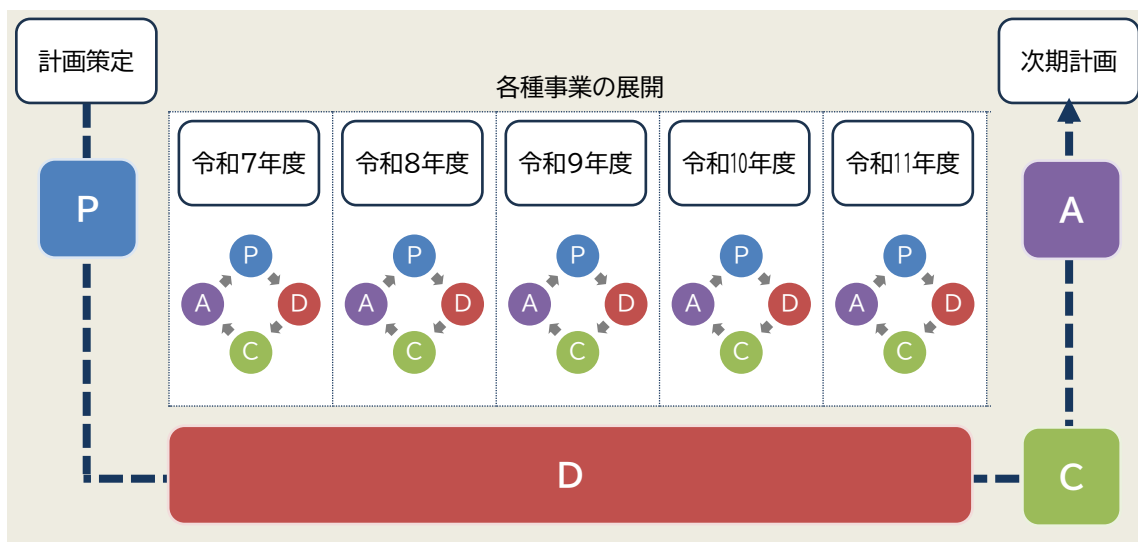
## 1. 計画の推進体制

本計画に定めた目標の達成に向けて各種事業の着実な推進を図るため、四街道市地域公共交通会議において、PDCAサイクルの考え方に基づいた進行管理を行います。

### ■ 四街道市地域公共交通会議における進行管理



### ■ 四街道市地域公共交通計画におけるPDCAサイクルの概念



## 2. 評価方法及びスケジュール

計画全体の達成状況の評価は、計画期間の最終年度となる令和11(2029)年度に、地域公共交通利用者数の実績や各種アンケート調査の結果等を踏まえて行います。

また、計画期間中は実施事業の評価を毎年度行い、必要に応じて各種事業の内容等を見直すことで、将来的な課題にも柔軟かつ適切に対応していきます。

### ■ 評価スケジュール

内 容	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
地域公共交通会議の開催	●	●	●	●	●
地域公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
実施事業（進捗状況等）の評価	●	●	●	●	●
市民アンケート調査				●	
地域公共交通利用者アンケート調査				●	
計画全体（目標達成度）の評価					●

### ■ 評価指標及び評価方法

目 標	評価指標	評価方法		
		地域公共交通利用者数	市民アンケート調査	地域公共交通利用者アンケート調査

# 参考資料

## 1. 四街道市地域公共交通会議条例

(設置)

第1条 市は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他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を協議するとともに、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）の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生の推進に必要な事項を協議するため、四街道市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 市内における地域公共交通のあり方に関する事項
- (2) 地域の実情に応じたバス等による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
- (3) 市が運営する自家用有償旅客輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (4) 地域公共交通計画に関する事項
- (5) 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
- (6) 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通に関し、市長が必要と認める事項

(組織)

第3条 交通会議は、委員25人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (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) 千葉県バス協会の代表
- (4) 千葉県タクシー協会の代表
- (5) 公募による市民
- (6) 関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
- (7) 印旛土木事務所長又はその指名する者
- (8) 四街道警察署長又はその指名する者
- (9) 東日本旅客鉄道株式会社千葉支社長又はその指名する者
- (10) 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の代表
- (11) 市長又はその指名する者
- (12) その他市長が必要と認める者

3 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げない。

4 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

5 第3項の規定にかかわらず、任期内であっても、特定の職にある者として委嘱され、又は任命された委員の任期は、その職にある期間とする。

(会長及び副会長)

第4条 交通会議に会長及び副会長各1人を置く。

- 2 会長は、委員の互選によって定める。
- 3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。
- 4 副会長は、委員のうちから会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(臨時委員)

第5条 交通会議に、特別な事項を調査審議させる必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

- 2 臨時委員は、調査審議事項に必要な者のうちから、市長が委嘱する。
- 3 臨時委員は、特別な事項に関する調査審議が終了したときは、解嘱されるものとする。

(会議)

第6条 交通会議の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 会議は、委員及び議事に関係ある臨時委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席した委員及び議事に関係ある臨時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 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第7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。

(部会)

第8条 交通会議は、その定めるところにより、部会を置くことができる。

- 2 部会に属させる委員及び臨時委員は、会長が指名する。
- 3 第4条及び第6条の規定は、部会について準用する。
- 4 交通会議は、その定めるところにより、部会の議決をもって交通会議の議決とすることができる。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、規則で定める機関において処理する。

(委任)

第10条 この条例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、市長が別に定める。

附 則

この条例は、平成23年11月1日から施行する。

附 則(令和5年条例第24号)

この条例は、公布の日から施行する。

■ 四街道市地域公共交通会議委員名簿（任期：令和6年5月1日～令和8年4月30日）

委員氏名	選出区分	所属団体	備考
小早川 悟	条例第3条 第2項第1号	日本大学理工学部交通システム学科 教授	会 長
江守 央	条例第3条 第2項第1号	日本大学理工学部交通システム学科 教授	副会長
佐藤 克己	条例第3条 第2項第2号	千葉内陸バス株式会社 代表取締役社長	
渡邊 友樹	条例第3条 第2項第2号	ちばグリーンバス株式会社 代表取締役社長	
清原 彰一	条例第3条 第2項第2号	エミタスタクシーアスカ株式会社 常務取締役	
森 滉貴	条例第3条 第2項第2号	有限会社ニュー千都タクシー 営業部長	
成田 斉	条例第3条 第2項第3号	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事	
高山 和征	条例第3条 第2項第4号	一般社団法人千葉県タクシー協会 専務理事	
伊藤 恭子	条例第3条 第2項第5号	公募市民	
菊地 隼二郎	条例第3条 第2項第5号	公募市民	
土門 鈴子	条例第3条 第2項第5号	公募市民	
平賀 純子	条例第3条 第2項第5号	公募市民	
馬淵 昭二	条例第3条 第2項第5号	公募市民	～令和6年7月
小林 聡	条例第3条 第2項第6号	国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局 首席運輸企画専門官	
伊藤 壮祐	条例第3条 第2項第7号	千葉県印旛土木事務所 調整課長	
渋沢 琢磨	条例第3条 第2項第8号	四街道警察署 交通課長	
金森 浩一	条例第3条 第2項第9号	東日本旅客鉄道株式会社 千葉支社 四街道駅長	
植園 寿夫	条例第3条 第2項第10号	千葉内陸バス株式会社 労働組合 執行委員長	
長田 崇志	条例第3条 第2項第11号	四街道市 経営企画部長	
伊藤 智剛	条例第3条 第2項第11号	四街道市 地域共創部長	
渡辺 暢	条例第3条 第2項第11号	四街道市 福祉サービス部長	
野口 周平	条例第3条 第2項第11号	四街道市 都市部長	
高山 裕明	条例第3条 第2項第12号	千葉県総合企画部 交通計画課 地域公共交通担当課長	～令和6年5月
伊藤 昌央	条例第3条 第2項第12号	千葉県総合企画部 交通計画課 地域公共交通担当課長	令和6年6月～
及川 哲	条例第3条 第2項第12号	四街道市社会福祉協議会 事務局次長	
吉橋 史雄	条例第3条 第2項第12号	四街道市商工会 理事	

## 2. 策定經過

## 3. 用語集

---

## 四街道市地域公共交通計画

令和〇年〇月発行

四街道市 地域共創部 くらし安全交通課

〒284-8555 四街道市鹿渡無番地

【TEL】 043-424-6104 【FAX】 043-424-8922

【E-mail】 [yjshinko@city.yotsukaido.chiba.jp](mailto:yjshinko@city.yotsukaido.chiba.jp)

---