

■令和7年度

第1回我孫子市地域公共交通協議会 要録

会議の名称 第1回我孫子市地域公共交通協議会

開催日時 令和7年6月26日（木）10：15～12：00

開催場所 我孫子市役所 議会棟 第1委員会室

出席委員 18名

藤井委員、柏崎委員、久保田委員、根本委員、靱山委員、城委員、
井上委員、栗原委員、武子委員、高山委員、中村委員、秋元委員、
今井委員、菅井委員、東山委員、三浦委員、渡辺委員、井戸委員

欠席委員 5名 正能委員、豊島委員、清原委員、成田委員、渡邊委員

事務局 海老原建設部長、高倍交通政策課長、飯塚課長補佐、景山係長、
宮崎主任主事

公開の状況 公開

傍聴者 0名

議題

1. 我孫子市地域公共交通計画について
 - （1）パブリックコメントの結果について（報告）
 - （2）地域公共交通計画（案）の主な修正点について

報告事項

1. 令和7年度第1回我孫子市地域公共交通会議書面開催結果について

資料

- ① 次第
- ② 会議資料
- ③ 委員名簿
- ④ 座席表

■会議要録

事務局：開会宣言

会 長：会長挨拶

会 長： 議事に入る前に、先ほど開催した分科会の内容である「布佐ルート実証運行バスの運賃改定についての事務局の報告を求めます。

事務局： 先に行われました分科会の内容につきましてご説明します。

分科会での慎重審議の結果、令和7年10月1日から、布佐ルート実証運行バスの運賃を初乗り運賃が大人170円から200円に、以降は、全てが現状の運賃より30円アップとなり、障害者介助人1人に限り半額適用とすることが承認されました。市民への周知は8月16日号の広報、ホームページでの掲載を行い、バス車内への掲示も同日に行う予定です。

会 長： それでは会議に入りたいと思います。次第に沿って会議を進めていきます。我孫子市地域公共交通計画について、事務局の説明を求めます。

事務局： 資料1ページをご覧ください。地域公共交通計画策定の趣旨としましては、バス・タクシーをはじめとする地域公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転士不足の深刻化については、本市において大きな課題となっていることから、積極的に地域公共交通の維持・確保を行っていく必要があると考えています。

本市では、平成23年に「地域公共交通総合連携計画」を策定しましたが、策定から12年を経過しているため、計画策定当時と比べ、公共交通の利用者数の減少や運転士不足など路線バス・タクシー事業を取り巻く環境が非常に厳しくなっています。このことを重大な問題と捉え、今回、「我孫子市地域公共交通計画」の策定を進めることとしました。

策定協力事業者は本日、事務局として出席していただきました株式会社ラ

イテック様です。

まず始めに、令和7年5月16日から6月15日まで、「我孫子市地域公共交通計画について」パブリックコメントを実施し、6名の方から計34件のご意見をいただきましたので、いただいたご意見とご意見に対する市の考え方をご報告いたします。

整理番号1-1をご覧ください。【計画案の基本方針において、「高齢者等の外出促進と移動のし易さを実現する公共交通サービスの提供」と明記されていますが、計画の目標や目標達成のための実施事業においては、すでに実施中の高齢者等外出応援事業について現状維持することが触れられている程度です。我孫子市の高齢化の1層の進行を鑑みれば、より積極的に新たな地域の輸送資源を確保し、活用した高齢者や障害者の移動に困難を抱えるものに対する具体的な施策を検討していく必要があると考えます。】との意見に対しまして、【本計画に記載されている高齢者等外出応援事業については、地域の高齢者や障害者の移動支援として重要なサービスであるため現状維持を考慮しており、今後も地域の資源を活用した取り組みを研究し、検討していきます。また、低床（ていそう）バスやバリアフリータクシーの導入など、高齢者や障害者も含む誰もが移動し易い公共交通サービスの提供に取り組んでいきます。】と回答しております。

次に資料3ページの整理番号1-2をご覧ください。【公共交通の担い手不足の解消や採算性の改善、限られた財源の有効活用といった観点から、既存の公共交通機関の枠にとらわれない多様な主体との連携による新たなモビリティサービスの導入に向けた研究や実証実験、関係者による協働の場の設置など、我孫子市の置かれた状況に即した公共交通に関する具体的な施策を検討していく必要があると考えます。】との意見に対しまして、【グリーンスローモビリティは、走行速度が約時速20キロ程度で、定員が8名程度と、あびバスの25名よりも少なく、また、グリーンスローモビリティを導入している多くの自治体では、地域住民が運行を担っており安定した運行が難しいこと、運行本数が少ないことや運賃を徴収しないことによる既存の公共交通の運営への影響等、公共交通としてグリーンスローモビリティを導入することには様々な課題があると考えています。

オンデマンド交通については、予約の煩わしさから利用者が限定される傾向があり、誰もが便利に移動できる交通環境として、現時点ではオンデマンド交通の検討は行っておりません。】と回答しております。

なお、今回、パブリックコメントにて寄せられたご意見による修正はありません。

資料２０ページをご覧ください。パブリックコメントの期間に、庁内関係課及び交通協議会委員から意見がありました。意見を受けて表のとおり修正を加えましたので、ご報告いたします。我孫子市地域公共交通計画（案）と照らし合わせてご確認ください。

整理番号２の【「運転手」ではなく「運転士」または「ドライバー」と表記すべき】との意見がありましたので、「運転士」に修正しました。

計画案４から１０ページに記載しています「人口動向」と「将来人口」について、【我孫子市の人口を最新のデータにするべき】との意見がありましたので、第四次総合計画のデータを引用していましたが、外国人が含まれていないデータのため、最新の外国人が含まれているデータに修正しました。

また、【令和２年の国税調査と住民基本台帳のデータが混在しているため、統一した方が良い】との意見がありましたので、我孫子市の人口については、住民基本台帳のデータが確実なことから、国勢調査のデータを使わず、住民基本台帳のデータで修正しました。

計画案３２から３４ページに記載しています「我孫子市の計画」について、【「我孫子市国土強靱（きょうじん）化地域計画」の記載が漏れている】との意見がありましたので、「我孫子市国土強靱化地域計画」を記載しました。

計画案４２ページに記載しています「公共交通サービスの状況（３）タクシーの状況」について、タクシーの初乗り運賃５００円で移動できる距離は、１．２７kmではなく、１．１５５kmであるとの意見がありましたので、初乗り運賃での移動距離は１．１５５kmと修正しました。

【全体的に、タクシーに関する施策が不足している】との意見がありましたので、次のとおり修正しました。計画案７２、７７、８４、９４ページに記載しています自動運転の調査・研究について、バスだけでなく、タクシーも

追記しました。

計画案 79、88、94 ページに記載しています「誰もが便利に利用できる地域公共交通の構築」について、【JR 成田線終電後の深夜帯に新たな公共交通の導入を令和 9 年度に実証運行が計画されているが、本当に可能ですか】との意見がありましたので、深夜帯の運行では、公共交通事業者の、特に運転士不足が大きな課題と考えます。また、自動運転技術が研究開発されていますが、運転士に替わるものにはなっていないのが現状です。このため、実証運行開始を令和 9 年度から「長期」「中長期」に修正します。

計画案 88、94 ページに記載しています「移動のし易さを実現する公共交通サービス」については、布佐ルート実証運行バスについては、令和 7 年 10 月に平和台線と競合する路線箇所について見直し、公共交通不便地域の布佐上町を通るルート改正を実施します。また、令和 8 年 9 月から、競争入札により選定した運行事業者により本格運行に移行することから、令和 7 年度は「検証・修正」に、令和 8 年度は「本格運行に移行」に、令和 9 年～10 年度は「継続」に、令和 11 年度は「検証・修正」に、実施時期を前倒し修正しました。

以上で、説明を終わります。

会 長： ただいまの事務局の説明に対しましてご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

委員 1： 私は本年度から本協議会に参加していますが、協議会で地域公共交通計画を検討すべきと感じております。また、タクシーの位置付けが弱いような感じがしています。タクシーは元々レールバス、コミュニティバス、タクシー、有償運送などが効率よく利便性を高めて、バランスよくあるものが 1 番良いと思っています。

例えば、42 ページで駅から初乗りで行ける距離がタクシーのエリアの図が記載されていますが、終電後、終バス後、あるいは雨の日、荷物が重い時、怪我をされている時、あるいは病気、体が不自由な時、その時にタクシーをご利用いただいてるのかなと思います

す。言葉では面的な輸送と言いますが、我孫子市においては、4社70両のタクシーが、日々皆さんの足を担っていますので、本協議会でその位置付けをしていただきたいと思います。

事務局： 本来、地域公共交通計画については、交通協議会の中で策定していくのが法律にも記載されています。各市町村に問い合わせたところ、協議会で1から策定をして、さらに分科会で策定を進めてる自治体もありますし、我々のように、市で計画案を作成し、協議会の中で仕上げる進め方の2通りの方法があると思っています。

今回、このような形で策定した理由としては、既に実施しましたが、あびバスの運賃を令和7年4月1日から、今まで一律150円だったものを一律200円に運賃改定しています。本来ですと、運賃改定をするにあたって、収支率が悪いから運賃改定をするのではなく、ルートによって人口減少が進んでいる関係等もありますので、運賃改定を行うルール作りや設定も含めまして、市が作成している状況です。

現在、お示している我孫子市地域公共交通計画の案になっていますので、案を基盤として、本協議会で意見等を頂戴できればと考えています。

委員1： 5月中旬に計画案をいただきまして、内容を見る時間もほとんどなかった状況です。今回、5年の期間で設定されると思います。これからの協議会のバイブルみたいなものだと思います。そこで私自身も考えることは必要だと思いますが、本協議会で皆さんの意見と共に良いもの作り上げていって、それに沿った形で5年かけて地域の足を守る交通体系を作っていくのが大事だと考えています。

委員2： 計画を策定するのは努力義務です。時間をかけてこの場で積み上げていく策定の方法と、計画専門の方が作成した叩き台を協議会に

示して意見を伺う方法、ある意味では時間短縮で作り上げたと理解しています。

委員 1 : 協議会には、市民の代表、公共事業者、関係行政庁も揃っている中で、5年計画の方向性だけは皆の合意を得た方が良いと思っています。ある程度の方向性は各自ではなく、協議会でお伺いしたものをベースにした方が、良いと思います。今後、適正に協議会の運営をして頂きたいと思います。限られた時間の中でどのような意見を委員が出すかということに尽きると思います。

会 長 : いただいたご意見はごもっともだと思います。計画ですので、たたき台を作ってそれを承認していただくのではないと思いますので、皆様からいただいた意見を基に計画を作っていないと、実行性のある計画にならないと思います。そのためには、事務局として、まず時間をとって、その中でご意見をきっちり吸い上げて、どのように計画に活かしていくかは重要だと思います。今回、短時間の中でお願いしたということで、大変申し訳ございませんでした。

今回につきましては、市で出した案を基に、ご意見をいただければと思います

委員 2 : 成田線は便数が少ないため、タクシーや自家用車で利用されてしまうのが現状です。

利用率を上げればいいのですが、計画の中で「布佐や成田線沿線の人口が少ない」と表記があったと思います。人口の少ないところに成田線の増便をお願いするのは、JRはどうお考えでしょうか。本日欠席ですので、市がJRに要望した時の回答をどう考えているのでしょうか。

会 長 : 以前企画に関わっており、JRへの要請もしていましたので、お話しします。民間企業であるJRは、バス事業者やタクシー事業者と

同じく採算性が合わなければ運行は厳しいです。全国的に、千葉県内でも廃止を協議されている路線や本数を減らされている路線があります。乗車人数が増えないと増便しないのか、増便したら乗車人数が増えるのか、という問題があります。

JRは民間企業なので、採算が取れないと株主に説明できないという話にはなると思います。市としては、我孫子から成田までの沿線の市町村が成田線活性化推進協議会を作り、沿線の活性化で利用客増加につながる取り組みや要請活動を行っています。現状の便数では満足しておらず、増発も要請していますが、千葉県内の他の状況を見ると、現状を維持できているだけでも恵まれていると感じています。

東京ラインの品川直通乗り入れや、将来的には羽田空港へのJR乗り入れ時に、成田線への乗り入れを要請する予定です。本数増加には繋がっていないものの、沿線市町村で利便性向上を図っています。満足いく答えではないと思いますが、乗車率が100%を超えないと増発は難しいでしょう。現状維持だけでも厳しいのが現状です。

委員 2 : 会長が難しいと考えているが、計画に加えることを市民には、どのように知らせしていきますか。

会 長 : 乗降客数は極端に減っていますが、住民からは増便してほしいとの声が多いです。市は出来る限りの努力をして計画に謳っています。まずは現状維持で、住む人が増えれば増発に繋がると思います。市民の利便性向上と成田線沿線活性化のため、出来ることを1つずつやっていきたいです。

委員 2 : 会長のお答えの1つは、90ページの実施事業の8-2、パブリックコメントにも記載があったと思いますが、「乗って守っていく」とあります。市民に利用率を高めるよう市民に投げかけているんですね。公共交通を守るには、提供する側も利用する側も共に

考えなければ維持できません。

我孫子市の場合は公共交通とは違うと思いますが、「乗って守っていく」という市民への投げかけ、説得する自信はありますか。

事務局： 69ページの基本的な方針として「地域が支える、誰でもが便利に移動できる、街の活性化に寄与する公共交通」とあります。「地域が支える」とは、乗っていただかないと公共交通は衰退していくという捉え方です。布佐ルートの実証運行バスや平和台線も、利用者が少なく廃止されましたが、困る人がいるため行政が運行を代替しています。これを繰り返すと、市は事業にお金を投資できなくなります。誰も乗らない公共交通に税金を使うのは無駄です。まずは既存の公共交通を最大限利用して現状維持を目指します。乗る人が増えれば事業者も増便などを検討するでしょう。そういう形で、我々も今後の地域公共交通をどのようにしていくのかを大きなテーマとして、皆様にご利用いただくのが1番自然な形で良いのかと思いますので、その部分につきましては、我々も事業として積極的に取り組んでいきたいと思っています。

委員3： 色々な議論の中で、私が思うのは、5月30日に届いた資料に、我々に対して意見や質問があればあらかじめ出して下さい」と書いてありますよね。これを皆様に分かるような形でしていれば、皆様も出ている意見を具体的に整理できるのかなと思います。ただ、時間が短いため、辛い面もあります。時間があれば良いという問題ではないと思います。私も勝手ながら意見を出させて頂きましたが、それについての回答をお願いできればと思います。

1つ目は利用の促進です。、人口減少が見込まれる現状の公共交通体系を維持するにはどうしたらいいのっていう事が基本かなと思ってます。利用促進は利便性の向上とマイカーからの転換です。

2つ目は利用運賃の値下げです。色々な話の中で定性的な項目が多いです。具体的に落とし込むのが大事と思い、意見をしました。

事務局： 利用促進、利便性向上、マイカーからの転換、利用率向上、適正な項目を具体的に落とし込んでいくかが、地域公共交通計画において重要です。人口の減少が避けられないとすれば、公共交通を維持発展するためには、マイカーの利用からの転換が1番のポイントです。我孫子市には大型ショッピングセンターがありますが、マイカー利用者は印西市の商業施設に行く人が多いと考えられます。印西市とのアクセスの検討を重点課題として記載した方が良いというご意見を承りました。印西市と共同運行している印西ふれあいバス布佐ルートは、布佐地区のみですが、印西市と共同運行しています。これは印西市に出かける方にとって重要な路線であり、多くの市民が利用しています。この会議の中でどうにかしようとしても、印西市の地域公共交通会議でも布佐ルートのコミュニティバスをどのようにしていくのか協議されており、そこと整合性を図る必要があります。バス事業者の営業エリアも変わってきますので、印西市ふれあいバス布佐ルートの利用を増やすことが優先事項と考えています。

次に、運転免許証自主返納についての事業を継続または充実させた方が良いというご意見がありました。運転免許証返納制度はこれまでも行ってきましたが、1般路線バスを半額でご利用される方が多く、年間約500万円の運賃欠損分を市が負担しています。この制度は運転免許証を持っていた方に限定された事業です。市としては、利用者が少なくなって廃止となった平和台線、布佐線（布佐ルート実証運行バス）に予算を振り分けたいと考えています。運転免許証自主返納制度につきましては、市で運行しているあびバスとタクシーの利用券に限定しました。高齢ドライバーの安全確保はこれからも続けなければなりませんが、市の財政的に厳しいことから、事業を充実させることは今のところ難しい状況です。

次に、タクシー業界からのご意見として、タクシーの活用があります。タクシー事業者の方にお話を伺ったところ、バスの運転手不足だけでなく、タクシーも深刻な人材不足で、多くの運転士が高齢

であり、中には８０歳以上の方もいるとのこと。本計画にはバスの自動運転の研究項目がありますが、タクシー業界の人材不足も課題です。委員からはタクシーの自動運転、テスラタクシー、ライドシェアも研究項目に加えるご提案がありました。事務局でも、今回配布した資料にもあるように、自動運転バス、タクシーの調査研究を行っています。

次に、各計画案において、阪東自動車系統（布７１、布７２）とコミュニティバス、平和台線との関係が分かりにくいというご意見がありました。阪東自動車の平和台線は、布佐駅と新木駅南口を結ぶ路線バスで、布佐駅周辺の廃線の話がありました。我孫子市は運行経費を補助し、昨年９月から運行を継続しています。布７１、布７２は路線バスの番号で、４９ページの平和台線は市が運行経費を負担しているため、分かりやすく平和台線と呼んでいます。

委員２： 学識経験者がいますので、ご意見をお伺いしたいのですが、よろしいでしょうか。先ほど事務局の方からインセンティブの話もありましたが、具体的に何をお考えかを、もし分かればお聞かせ願いたいことと、３０年も４０年も前の話だと思いますが、東京２３区の中で交通量が大変多くなって、公害や交通事故、交通渋滞といった問題は、どうやったら交通量が減るかということで、都営バスを有料から無料にしたら、自家用車ではなく、バスに乗るようになり、自家用車が減って公害も無くなるという話があったと記憶をしています。免許証を返納したら、公共交通は無料または無料に近い料金で乗れるのがインセンティブだとすれば、そのような事業を実施することも１つだと思いますが、実行している自治体、都道府県は実際にあるのでしょうか。また、今回の施策計画案がどのように感じられているのかをお聞かせください。

委員４： ４３ページをご覧ください。交通不便地域の状況が記載されています。我孫子市の中心軸にＪＲ成田線が走り、県道が平行して走る

ような地域。いわゆるラダー構造的な形です。梯子の様な形の中で街ができていく。我孫子市の公共交通でのカバーエリアを見ていただくと、鉄道駅500m、バス停250mと設定しています。他の自治体だと、大体鉄道から1km、バス停から300mが標準です。そう考えると、我孫子市は鉄道駅から非常に小さく、バス停からも250mと。カバーエリアが非常に大きいという特徴です。ということは、我孫子市は今国土交通省で進めているコンパクトシティ政策、集約することのメリットを謳っていますが、元々我孫子市は集約された街です。鉄道駅500mあるいは250mと考えると、大体10分圏です。徒歩圏の街に近いところで公共交通を頑張っている自治体という位置付けになります。そうすると、公共交通政策を行う難しい側面があるということをご理解いただかないといけない。距離が近すぎるので、公共交通事業者としてメリットが生まれてこない。走らせてても、例えばタクシーの場合、交通不便地域に相当するところぐらいしか、駅からのフィーダー輸送、鉄道駅から移動する、自宅に戻るといったところは非常に短い距離のため、収益が上がらない、上がりづらい。そうすると、病院などのように、本来その移動がバス交通とかでも鉄道でも難しい、ドアツードアで移動してあげないといけない人たちを確保するような政策。そういったところにタクシーがどのように寄与できるのか。そういったところにシフトしていかないと、公共交通のバランスが取れないと思います。そう考えると、公共交通政策を作るのがとても難しい。ある意味作らなくても何とかなってしまった、何とかやってこれたっていうのが、ある意味コンパクトな街であるが故に我孫子市としてこれまで進んできた取り組みだったのかなというような印象を持ちます。そのようなことを考えると、公共交通でどこまでやるのかという話です。先ほどご質問の中に、公共交通バスは無料だという話もございました。

ある意味、公共という名のもとではありますが、民が手を引けば、自治体がフォローアップするという構造があるのが現在の日本の取

り組みです。そう考えた時に、ナショナルミニマムという考え方がある、「どれだけ1人1人の移動に向き合わなければならないか」というところの考え方です。福祉交通で考えるべきなのか、公共交通という資源をまとめて移動できるようなことを考えるべきなのかといった時に、どのサイズまでブレイクダウンして移動を確保しなければならないかを考えた時に、公共交通のレベルといったところを、自治体としてどう位置付けるか。これは非常に難しいところです。他の自治体だと、デマンドタクシーの記述の質問もありましたが、西東京で行っているデマンドタクシーって1人当たりの総運行経費は、大体1,000円から1,500円ぐらい。1人の移動に対して、このくらい市が補助するパターンが非常に多いです。それに対して、ある東京の自治体さんは、1人の移動に6万円かけているところがあります。これは本当にいいのでしょうか。財政がとても裕福なので、1人1人の移動希望がある人を公共交通という名のもとに、移動を1人当たり6万円かけてやります。このような事例もあります。ですので、何を言いたいかというと、1人の移動に対して、行政サービスとしてどこまで考えるのか、その公共交通のラインをこれから検討していかなくてはならないと思います。そう考えた時に、今回の公共交通計画を策定する中で、先ほど定性的にというご意見もございました。アウトプットという結果として出てくる数字とアウトカムという国交省の方で指導が厳しくなっているので、こういう言葉が計画の中に位置付けていかなくてはならない必要があります。計画の目標を立てて、達成できたか、達成できなかったら、達成できない理由を考え、次のプロセスでまた改善をしていく必要があります。今回の場合、あびバスについては30%の収支率という数値が記載されています。あびバス以外についても、1人1人の移動をどのようにして位置付けていくのか。タクシーとしての稼働率の方で考えるのか、いろんなことを合わせて考える必要があります。そこについて、我孫子市の場合、これから数値としての目標設定をしなくてはならないのが、まず印象的なところです。

話を戻しますが、無料でやるのが本当に妥当なのかというと、民業とのバランスの中でその事業が優遇されるかどうか、皆様も考えていただければと思います。実証実験バスを無料で運行する形も取れますが、それを実施したことにより、次のプロセスで料金が発生した時に全く乗らなくなり、公共交通が成り立たない、路線が廃止されるといった問題もたくさんあります。ですので、無料が全て良いわけではなく、無料がダメであれば、応分の負担を住民の中で考えなければいけません。市民にどういう形で説明していくのか、向き合っていくのかという点も重要です。利用しなくなる公共交通。バスの民営化が進んだことにより、採算性のない路線については、バス事業者が撤退するのが当たり前のルールになっています。儲からない路線を行政が負の財政負担をしながら継続していくのかという話になります。通常の公共交通で考えた時、行政が自主的な運行としてやっているところについても、どこまでのレベルで利用者が存続してもらわないと成り立たないのかを、地域住民にしっかり理解していただく必要があります。住民の参加型あるいは住民の協力型でかつ住民が判断をしていく。さらに、今では住民の共創型という考え方に変わり、地域が一緒になって取り組まなければ公共交通は維持できません。短年度では運用できても継続的な運用にはなりません。そのような側面が大きくなってきていますので、それなりの取り組みをしなければいけません。ただし、自主的にその地域ができること、自治体で住民主体というキーワードが浮上ることによって、地域主体でやったら負担になるような事務局ができればフォローアップするという自治体もあります。元気のあるコミュニティが継続している地域であればできますが、80歳を超えて主体になることができないという地域もあります。そういったところはよりバランス的に仕組みを作る必要があります。全て我孫子市の中で一律型のものを作るのではなく、お困りごとになっているところの声を聞いていく中で、地域でできることがあるか、現状抱えているものの改善、修正できるものがあるかを手探りで探ってい

くしかありません。歩ける範囲ができる圏域での生活圏が非常にコンパクトになっているところが多く、それが難しいのが現状です。それと、パブリックコメントを拝見したところ、公共交通計画に関わる案件が非常に少ないです。多くの自治体が公共交通計画の内容を書いています、要望や提案はあります。しかし、公共交通計画、特に目標設定や今後5年間でやる取り組みについて見ていただきたいという思いでやったはずなのに、こういう声が上がると言うことは、その意図が十分に伝わっていないのかなと感じます。どちらかというと日頃の要望、意見を事務局として受けなければいけません。逆に言うと受け入れる機会がなかったから不満が溢れてきたのかなとも思います。常に日頃から公共交通政策に対して意見を取りまとめられるような仕組み自体が今事務局にあるのかなのか、再検討した方がいいと思います。

先ほどの質問の中に、他の自治体の支援事業の話がありましたが、実際に取り組んでいる自治体もあります。しかし、財政負担が伴うので、そことの関係性も重要です。計画の中で、地域公共交通協議会兼地域公共交通会議といった体制を今後どうするのかも含めて、具体的な計画を評価できる仕組みをどう持っていくのか、連携計画から変わる中で1つ作り上げました。基本方針の具体的なメニューをこれからどう細分化していくのか、交通事業者等にも個別に意見を聴取しながら、どこまで協力してもらえそうか協議されているはずですが、冒頭でタクシーの使い方の話もありましたが、事業者さんを含めて目標達成のための事業計画で、事業者と具体性を持って協議できているのか、そこを丁寧にやらないと次の5年を乗り切れないと思います。

私が感じているのは、先ほどCO2削減の話、環境改善といったキーワードが出ました。環境を改善するために、行政側がどれだけ支援していくのか。総合計画とか上位計画の中で、カーボンニュートラルあるいはゼロカーボンシティを宣言している自治体があります。我孫子市も宣言していると思います。CO2削減の目標年（2

050年、2030年など）に合わせて環境改善を図る自治体もあります。我孫子市の計画に合わせて、産業の部分は弱いですが、民生から出てくるものと交通から出てくるもの、暮らしの中のCO2削減という上位目標があるのであれば、モーダルシフト（自動車からバスや鉄道へ）を図る意味を交通計画の中でもっと強く打ち出し、目標宣言に基づいてモビリティの活用方法を変える必要があります。それに対してどういう補助負担ができるのかは、各自治体の悩みどころです。

委員5： 1年ほど前、免許返納者が免許返納後の交通手段をどうしている調べてほしいという要望が出ましたが、どうなっていますでしょうか。

事務局： 運転免許証返納制度を利用された方につきましては、1人1人にアンケートを取るのも難しいので、利用状況を見る限り、市の利用される方が多ければ、バスの運賃半額の補助金やタクシー利用券の状況を見ますと、そういったものを活用されている方が年々増えております。他の申請をされてない方については、誰が免許を返納したかといった情報は、個人情報などの諸問題があり、調べていません。

委員5： アンケートをとることは非常に重要で、バスを利用するようになった方が多ければ公共交通を強化しなければいけませんし、民間の病院のバスを利用している場合は民間企業との連携、タクシーを利用している場合はタクシーと連携が必要です。電動車いすや電動自転車を利用する方も多くなってきました。先日、電動車いすの講習会をしましたが、非常に簡単で便利で使いやすいと好評でした。そういう方もこれから増えてくると思うので、免許返納後のアンケートは警察と連絡連携すれば取れると思います。アンケートは公共交通のこれからの役立つと思うので、ぜひアンケートを取って

頂ければと思います。様々な交通手段があるので、バスを使っている方が多ければ公共交通のバスを強化しなければいけませんし、その他の方にも対応しなければいけません。その辺りをよろしく願います

事務局： 現在、免許返納の手続きを我孫子警察署でされる方について、アンケートを取っているところです。前回の会議からまだ半年なので、もう少し集めていきたいと思っています。免許返納をされるのは、お年の方々なので、細かくアンケートの項目を並べるのは難しい面もあります。しかし、免許返納される理由やその後どのように生活していくのかという部分のアンケートは現在取っている途中です。1年ぐらいかけてアンケートを取り、お示しできればと思っていますので、今しばらくお待ちください。

委員 5： 電動車いすの利用が増えてきており、道路課の方だと思うのですが、電動車いすでスムーズに走行できる道路が少ないです。道路の整備も込みで、電動車いすを使う方はこれから多くなってくると思いますので、交通手段として道路課の方と連携してお願いできればと思います。

委員 6： 道路課としても、バリアフリー化に合わせて、歩道利用などが課題と考えております。まずは、歩道について、乗り入れ箇所の段差などが大きな課題になっていると思いますので、できる限り通行しやすいような形で指導していきたいと思っています。また、今後どのような形で展開していくかは、課題と考えておりますので、今後研究していきたいと思っています。

委員 7： 今後のスケジュールについて、本日会議を行って、7月1日に計画を決定する予定とのことですが、今の流れの中、会議を受けて、事務局の方からも、「我孫子市の運行計画が先行して、慌てて計画

を作ったこのようなスケジュールになった」とご説明があったと思います。このスケジュールになった理由を教えてくださいか？

事務局： 昨年度、交通計画を策定する予定でしたが、作業が進まず、策定業務を繰り越している状況です。議論をせず計画を作ったのかというご意見をいただいているのですが、法律で、交通計画に定めたことは法定協議会であり、委員の同意があれば履行しなければいけないとされています。夢物語を書いてしまったら、5年間で実現化しなければいけないという重い責任も負う計画なので、今回市からお示した案は、市が責任を持ってやれる範囲で記載されているものがほとんどです。タクシーにつきましても、本計画88ページに記載の通り、バス労働組合の方からもありましたが、賃金が上がらず、バス運転手のなり手が少なく、にっちもさっちもいかない状況の中で、市としても成田線の終電後の移動手段がなく、バスも早く終わってしまうため、タクシーに関しては駅前広場に1台も止まっていないという声を市民の方からいただいています。そこで、タクシーが増えれば良いのですが、成田線地区は交通が行き届いておらず、人口減少も進んでおります。市の施策として、湖北から東側の地域を活性化させる目標があり、実施事業4「JR成田線終電後、深夜時間帯に新たな公共交通を導入」では、バスだけでなくタクシーも含めています。

バスの運転手が深夜に対応できない場合、タクシー事業者で相乗りジャンボタクシーが応援できるかなど、交通協議会で意見が出ましたら、計画に盛り込み、実施に向けて協同で応援できます。しかし、タクシー事業者様に依頼しても、運転士がいない、高齢で夜間は運転できないなど、いくらお金を積まれても難しいという答えが返ってくるのが現状です。今後、計画につきましては、できるものできないものをしっかり分け、できるものについては、地域公共交通協議会の場で発言いただき、皆様のご承認をいただいて計画に盛り込んでいきたいと考えていますので、ご協力をお願いします。

スケジュールについてですが、7月1日に決定というのは事務局側の理想であり、今回の協議会で案についてご承認いただき、市長の決裁を得て成立となります。スケジュールは、公共交通事業者様、皆様のご承認、ご納得いただくまで伸ばしていく考えです。

会 長： 時限的な問題はないのでしょうか。

事務局： 時限的なものはありません。

委員 4： 時限的なものはないとのことでしたが、現在、公共交通計画の策定と都市計画的な利便性化計画という二つの計画があります。都市をコンパクトにしつつ、利便性のある交通ネットワークサービスを展開するという両軸の計画があります。この両軸の計画がないと、国からの予算補助が得にくい状況です。事務局としては、公共交通計画を立て、コンパクトな町を維持しながら産業立地などを考え、利根川近郊の道路ネットワークなども含めた長期的な街づくりを、都市計画と公共交通のプログラムを連動させて進めたいと考えています。目標作成時期は、総合計画や都市計画マスタープラン、千葉県地域マスタープランなどに合わせるのが良いでしょう。

千葉県の計画や我孫子市の都市計画の中間年評価と一致する形で進めることで、スケジュール感が明確になります。

運転手不足については、自動運転バスやタクシーなども検討されていますが、5年計画では運転手不足に直結するかは不透明です。柏市で来年1月にレベル4の自動運転バスの実証運行が予定されていますが、一般道でのレベル4自動運転はレアケースであり、失敗すると全国的な展開が難しくなります。そのため、5年計画では、自動運転技術ありきではなく、地域に必要なもの、5年でできるものを検討すべきです。レベル4にこだわる必要はなく、レベル2でも地域に根付かせる方向も検討できます。

施行日を7月1日とする必要がないのであれば、時間軸の整理

が必要です。

会 長： 事務局は、より丁寧な進め方、ご意見をいただく機会を設けるべきです。7月1日という目標は現状では難しいと考えます。事務局と協議し、目標を再設定し、皆様にご説明し、ご意見を伺って計画をまとめていきます。必要に応じて、事業者様ごと、市民の皆様ごと、分野別ごとに意見を伺う機会も設けることも検討します。

委員 8： 阪東自動車様から深夜運行について、令和9年度からではなく中長期的な計画とするよう修正依頼をしました。内情の話をする、2024年問題（高速バスの運転時間規制強化）により、運行コストが増加する可能性があります。運転手不足、賃金上昇、財政状況などを考慮すると、運賃値上げも検討する必要があります。

基本計画に沿って国からの補助金を得るためには、基本計画の作成が重要です。布佐線、天王台線は赤字路線であり、助成を受けています。我孫子市も財政が厳しい状況であるため、運賃値上げも検討すべきです。利用者への負担増も考慮する必要があります。

会 長： 事務局は、事業者側の意見と利用者側の意見を正しく理解し、計画を作成する必要があります。様々なご意見をいただきありがとうございます。

今日の御議論いただいた中で、ここで取りまとめという話にはならないと思いますので、もう一度事務局に戻して、今後どうするか早急に方針を出しまして、皆様方にお伝えして、またご足労いただければと思います。

事務局： 今回は1回目の集まりで、地域公共交通計画を初めてじっくり読んで、他の皆様の意見を聞いてということで、大変時間が取れなくて申し訳ございませんでした。本日いただいた意見も踏まえまして、事業者様からの更なる意見なども踏まえまして、より良いもの

を作って行きたいと思いますので、引き続きご協力をお願いします。

会 長： 進行の次第で報告事項がありますので、報告をお願いします。

事務局： 報告事項１、令和７年度第１回我孫子市地域公共交通会議初面開催結果について説明させていただきます。

資料２３ページをご覧ください。令和７年度第１回地域公共交通会議の書面にて実施させていただきました２つの協議事項結果についてご報告いたします。「協議事項１ 令和６年度 我孫子市地域公共交通会議の決算」について、会長を除く委員２２名中、承認１９名・未提出３名となり、承認多数のため、「可決」されました。

「協議事項２ 令和７年度 我孫子市地域公共交通会議の予算（案）」について、会長を除く委員２２名中、承認１７名・不承認１名・未提出４名となり、承認多数のため、「可決」とされました。

なお、「予算全体の９０％超を占める実証運行委託費の算定内容をある程度示すべき」とのご意見がありましたので、今後、根拠資料の提示に努めて参ります。

また、今回の実証運行委託費の算定内容について、１日あたりの運行単価が７６，１２２円となり、１日あたりの運賃収入見込が運行単価の２割の約１５，２２４円となります。１日あたりの運行単価から１日あたりの運賃収入見込額を引くと６０，８９８円となります。これが１日あたりの市負担額になります。この数字に運行日数の２４２日をかけると、市負担額見込みである約１４，７４０，０００円になります。

以上で報告事項１についての報告を終わります。

会 長： 今事務局からありましたように、資料が色々不足してて、皆様にご迷惑をおかけしまして、大変申し訳ございません。今後はきちんと資料を付けまして、ご意見を伺っていきたいと思いますので、よろしくをお願いします。予定時刻の１２時となりましたので、本日は

不手際がありまして、大変申し訳ございませんでした。今後はきちんと準備をして、こういうことのないようにやっていきたいと思いまので、よろしくお願いします。

以上を持ちまして、第１回我孫子市地域公共交通会議を終了させていただきます。