

■令和8年度

第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議 要録

会議の名称 第1回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議

開催日時 令和8年5月29日（金）14：00～15：20

開催場所 我孫子市役所 議会棟 第一委員会室

出席委員 22名

藤井委員、柏崎委員、会澤委員、根本（一郎）委員、靱山委員、根本（一男）委員、井上委員、尾関委員（齋藤代理）、栗原委員、豊島委員（田村代理）、清原委員、武子委員、高山委員、安藤委員、
中井委員、渡邊委員、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 1名 成田委員

事務局 海老原建設部長、高倍交通政策課長、飯塚課長補佐、宮崎主任主事

公開の状況 公開

傍聴者 1名

議題

1. 令和7年度 我孫子市地域公共交通会議の決算について
2. 令和8年度 我孫子市地域公共交通会議の予算（案）について
3. あびバス運賃体系の見直し（乗り継ぎ券）について
4. 平和台線廃止及びあびバス平和台ルートの実行について

報告事項

1. あびバスの利用状況
2. あびバス栄・泉・並木ルートの実邦病院乗り入れについて
3. 令和8年度我孫子市公共交通事業者等燃料価格高騰対策支援金について

資料

- ① 委員名簿
- ② 座席表
- ③ 路線バスの上限運賃改定の申請について
- ④ あびバス・アイバス・ふれあいバス時刻表
- ⑤ 会議資料

■会議要録

事務局：開会宣言

会 長：会長挨拶

— 事務局紹介 —

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。令和7年度我孫子市地域公共交通会議の決算について、事務局の説明を求めます。

事務局： 資料2ページの決算書をご覧ください。

初めに、上段、収入の部から説明いたします。令和7年度の収入は、市の負担金15,827,000円、口座利息15,663円を加え、15,842,663円となりました。

次に下段、支出の部です。初めに総務管理費・事務局運営費についてご説明します。

消耗品・印刷製本費は、当初予算6万円に対し、9,836円を支出いたしました。内訳としては、会議資料の作成に、必要なA3コピー用紙及びガチャ玉が9,636円と布佐ルート実証運行バスの委託契約書に貼付した収入印紙200円です。

次に、手数料・通信運搬費について、予算27,000円に対し、24,430円を支出いたしました。内訳としては、銀行振込み手数料が11,110円、書面開催時の郵便切手代が4,290円、我孫子市地域公共交通計画送付時のレターパックライトが9,030円です。

続いて、事業費・事業推進費についてです。初めに実証運行委託費は、布佐ルート実証運行バス運行に係る経費等の予算となります。予算1474万円に対し、13,400,504円を支出いたしました。内訳としては、運行業務委託契約している阪東自動車様に、運行経費及び令和7年10月1日の経路変更に伴う音声ガイダンス等の初期費用が13,391,864円、経路変更に伴うバス停の土地賃借料が8,640円です。

続いて、免許証返納支援については、70歳以上の運転免許証を自主返納した市民に対する、タクシーの割引制度の予算となります。内

訳としては、タクシー利用券の負担金となります。こちらは免許返納者へ1人あたり4千円分のタクシー利用券を発行しており、その利用分に対するタクシー事業者への負担金となります。当初予算100万円に対し、578,400円を支出いたしました。

以上、最終的な収入額15,842,663円に対し、支出額は14,013,170円となり、その差額となる1,829,493円は、全額、市の会計に戻し、令和7年度の予算を締めさせていただきます。また、資料3、4ページの令和7年度監査報告書をご覧ください。監査委員の柏崎委員と今井委員に監査をしていただきました。本来、監査委員からの報告かと思いますが、決算報告書のとおり相違ないことを事務局の方から報告させていただきます。

以上で、協議事項1 令和7年度我孫子市地域公共交通会議の決算についての説明を終わります。

会 長： ただいまの事務局の説明に対するご意見、ご質問等がございましたらお願いします。

会 長： 他にご質問等がなければ、採決に移ります。本議題につきまして、承認するにご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

皆さん、ご異議なしということで、本議題につきまして、承認をさせていただきます。

会 長： 続きまして、協議事項2 令和8年度我孫子市地域公共交通会議の予算(案)について、事務局の説明を求めます。

事務局： 資料5ページの予算書(案)をご覧ください。

初めに、上段、歳入の部から説明いたします。歳入については、市からの負担金として15,193,000円の歳入を予定し、令和7年度当初予算と比較して、634,000円の減額となっています。

続いて、下段、歳出の説明に移ります。初めに、総務管理費・事務局運営費について説明いたします。消耗品・印刷製本費については、コピー用紙代などの消耗品として、51,000円を計上しております。

次に、手数料・通信運搬費については、22,000円を計上しており、内訳は本交通会議開催に係る資料郵送に必要な切手代が6,9

30円、銀行振込手数料が15,000円となります。

続いて、事業費・事業推進費の部に移ります。実証運行委託費については、布佐ルート実証運行バス運行に係る経費及びバス停賃借料として、14,12万円を計上しております。

続いて、免許証返納支援費については、運転免許証自主返納者への優遇制度予算として、100万円を計上しております。

これにより、歳出予算の総額は、歳入予算額と同額の15,193,000円となります。

以上で、協議事項2 令和8年度我孫子市地域公共交通会議の予算(案)についての説明を終わります。

会 長： ただいまの事務局の説明に対するご意見、ご質問等がございましたらお願いします。

会 長： ご質問等がなければ、採決に移ります。本議題につきましては、承認するにご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

皆さん、ご異議なしということで、本議題につきまして、承認をさせていただきます。

会 長： 続きまして、協議事項3 あびバス運賃体系の見直し(乗り継ぎ券)について、事務局の説明を求めます。

事務局： 資料6ページをご覧ください。

あびバスでは、平成19年1月1日から、他のルートに無料で乗り継ぐことができる「あびバス乗り継ぎ券」制度を実施しています。

しかし、地域を一筆書きで運行している循環型ルートのあびバス根戸ルート、布施ルート、栄・泉・並木ルートでは、自宅から通院や買い物等に行く際に、往復運賃が600円かかると、利用者からご指摘がありました。このため、循環型ルートのあびバスについて、通院や買い物等であびバスを利用した際に往復運賃が400円になるよう、乗り継ぎ券の適用範囲を拡大することについて協議するものです。

下記の「現状イメージ」の図をご覧ください。布施ルートを例としまして、左下の①久寺家2丁目から②あびこショッピングプラザに買い物に行く時、通常通り運賃200円を支払い、帰りでは、始終点である③我孫子駅北口で降車して運賃200円を支払い、さらに再乗車

して①までの運賃200円を支払うことになり、往復600円の運賃がかかっています。

資料7ページの乗り継ぎ券適用範囲拡大(案)をご覧ください。循環型ルートで運行するあびバスにおいて、終点から「次便」に乗り継ぎ、終点以降のバス停にて降車する場合には、乗り継ぎ券を発行し1回限り無料とします。対象ルートは始点と終点が同一である「根戸ルート」・「布施ルート」・「栄・泉・並木ルート」となります。適用日は令和8年7月1日から予定しています。

資料8ページをご覧ください。変更後のイメージ図のとおり、③始点である我孫子駅北口で運賃を支払い、乗り継ぎ券を発行し、同一ルートに乗り継ぎをすると、自宅から通院や買い物等に行く場合、往復運賃が400円になります。

下段の図をご覧ください。

適用範囲を拡大した場合の利用方法となります。①は通常通り、あびバスに乗車します。②降車する時、あびバスの他ルートに乗り換える場合や終点から次便に乗り継ぐ場合、運賃200円を支払い、運転士に乗り継ぎ券を発行してもらいます。③あびバスの他ルート又は同一ルートの次便に乗車する場合、乗り継ぎ券を持ち、ICカードのタッチ等はせず、乗車します。④目的のバス停で降車する時、運賃を支払う代わりに、乗り継ぎ券を運転士に返却し、降車します。これが乗り継ぎ券の適用範囲を拡大した場合の利用方法となります。

資料9ページの新旧対照表をご覧ください。現在の適用範囲は、他ルートへの乗り継ぎのみでしたが、適用範囲拡大した場合、循環型ルート内で終点から「次便」に乗り継ぐ場合も可能となります。乗り継ぎ券適用範囲拡大に伴い、資料10ページの「我孫子市コミュニティバス乗り継ぎ券取扱要領」を令和8年7月1日に制定し、平成19年1月1日に制定した「我孫子市民バス乗り継ぎ券取扱実施要領」を令和8年6月30日に廃止予定です。

最後に、4月1日から4月30日まで実施しました「あびバス運賃体系の見直し(乗り継ぎ券)について」のパブリックコメントでは、ご意見はなかったことをご報告いたします。

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するご意見、ご質問等がございましたらお願いします。

委員 1：今回、あびバス運賃体系の見直し（乗り継ぎ券）についての協議だと思いますが、この後開催する運賃協議会で協議を行うものではないでしょうか。本会議で何の協議を図るのでしょうか。

事務局：運賃協議会にかける必要があるため、本会議終了後、分科会を開催します。

委員 1：運賃協議会は、交通会議等で複数の事業者等で協議して合意を図ると、独占禁止法上問題があるから運賃協議会で諮ってほしいとの趣旨で設置している。運賃協議会で協議する予定であるが、本会議で協議を図るのは、違うかなと思います。協議より報告事項ではないでしょうか。

事務局：委員のおっしゃる通り報告事項に近いような形にはなりますが、様々な意見等があれば頂戴したいため、敢えて協議事項にしています。

委員 1：わかりました。運賃ではなく、乗車方法等について、皆様のご意見を伺いたいということによろしいですか。

事務局：はい。

委員 2：運賃協議会と併設されているため、どのような議論する必要があるかを位置付けしなくてはいけないと思います。

まず、本会議の中では、運行方式を変えることについて妥当性が有無を、本会議の中で図る。それに対し、運賃協議会は、適正な運賃支払いになるかについての協議をするという位置付けである。これまでは、往復運賃の1.5倍の運賃の収受が関係していた。1つの目的に対して、乗り継ぎの部分が1ヶ所あることによって不具合が生じていた。それを今回は改善するための仕組みであり、市民利用者にとって利便性を図る取り組みのため、このような運行方式を検討することは妥当だと思います。ただし、この後は特に乗り継ぎ券を利用される高齢者が運用できるよう事務局で丁寧に説明等を行い、進めていただければと思います。

会長：ありがとうございます。他にご質問等ございませんか。

委員 3： 例えば、A 氏が乗り継ぎ券をいただいたが、B 氏に渡して B 氏が利用する可能性も想定されると思います。そのような不正利用を少しでも抑止するために要領等に「譲渡はできない」という趣旨を書いた方が良いのではないのでしょうか。

事務局： おっしゃる通りその可能性は十分に考えられます。

まずは性善説で、この要領で運用させていただきたい。万が一、不正が認められた場合は、通常運賃を徴収する形で指導できるような体制にしたいと思います。さらに、今後、不正利用をしないよう市民にしっかり周知をしていきたいと思います。

委員 4： 今回の部分について、誤解のないように言いますと、往復で 1.5 倍を徴収していたわけではなく、始終点が同じ循環型ルートの場合に駅で次便に乗り継ぎたいって言うお客様が、意見を出し、今回のように対応することになりました。そのため、今まで倍の運賃を取っていることは、ほとんどありませんでした。また、先ほどの不正については、我孫子市コミュニティバス乗り継ぎ券取り扱い要領第 7 条に、不正利用の場合には無効として、正規の運賃を徴収する条文を記載しているため、適用できると考えています。

会 長： ありがとうございます。

他にご質問等がなければ、採決に移ります。本議題につきまして、承認するにご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

皆さん、ご異議なしということで、本議題につきまして、承認をさせていただきます。

会 長： 続きまして、協議事項 4 平和台線廃止及びあびバス平和台ルートの運行について、事務局の説明を求めます。

事務局： 資料 13 ページをご覧ください。

布佐駅南口から新木駅南口間を運行している民間路線バス平和台線は、令和 6 年 9 月 1 日から運行費用を市が全額補填して運行を継続しています。

当該路線を持続可能な公共交通とするため、令和 8 年 9 月 1 日より

我孫子市が運行を引き継ぎ、市のコミュニティバスの新路線「あびバス平和台ルート」の運行について、協議するものです。

あびバス平和台ルートの委託事業者については、競争入札により阪東自動車に決定いたしました。あびバス平和台ルートの運行経路については、下記の経路図のとおり平和台線から変更はありません。

資料14ページをご覧ください。時刻表については、1日3便ほど運行していた「スポーツセンター前」行きについては、廃止となります。その他については、変更はありません。

運賃については、あびバス他ルートと同様の大人200円、子ども100円となります。また、大きな変更点としましては、阪東自動車が発行している定期券の利用は不可となり、免許証自主返納割引証及びあびバス乗継券が利用可能となります。

次に資料15ページをご覧ください。令和8年3月19日に書面開催をした令和7年度第4回交通会議にて報告させていただきました

「あびバス平和台ルートの運行に係る運賃」について、道路運送法第9条第5項の規定に基づき、コミュニティバスの運行に係る運賃についてパブリックコメントを行いましたので、結果を報告します。提出意見は1件です。内容としましては、平和台ルートを150円均一とし高齢者、障害者、子どもは100円均一としてほしいとの提案です。

その意見に対し、市の考え方は、「あびバスは、地域の移動手段として持続していけるよう収支率40%を目標とし、全ルート大人200円、小人100円の均一料金で運行しておりますが、運転士などの人件費や燃料価格の高騰等により、令和7年度の「あびバス」全体の収支率は約33%で、運行経費の7割弱を市が負担している状況です。なお、障害者や介助者は半額運賃を適用しています。ご提案いただいた運賃は、利用者に対する市の負担割合が大きく、受益者負担の考え方や他の地域を運行する「あびバス」との公平性からも困難と考えます」と回答しました。

資料16ページをご覧ください。こちらは「平和台線廃止及びあびバス平和台ルートの運行」に係る協議が整った証明書（案）となります。3に記載させていただいた適用日については、令和8年8月31日なる予定です。

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するご意見、ご質問等がございました

らお願いします。

委員 2： 現在、民間事業者の路線である平和台線が今後、あびバス平和台ルートに転換した時に、収支率は概ねどれくらいを想定していますか。

事務局： 平和台線の収支率は41.7%となります。現在、初乗り運賃は170円であり、最大運賃180円となっていますが、あびバス平和台ルートに転換すると、運賃が一律200円になるため、収支率は約45%を想定しています。

委員 2： ありがとうございます。見込みを現状の実態と併せてご提案いただけると理解ができると思いますので、次回以降対応していただければと思います。

会 長： ありがとうございます。事務局は次回からご意見を反映した形で提案するようお願いします。

他にご質問等がなければ、採決に移ります。本議題につきまして、承認するにご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

皆さん、ご異議なしということで、本議題につきまして、承認をさせていただきます。

会 長： 次に、報告事項1 あびバスの利用状況について、事務局の説明を求めます。

事務局： 資料17ページをご覧ください。

令和4年度から令和7年度までのあびバスの利用状況と収支率となります。

令和7年度のあびバス全体の収支率は33.4%となっています。棒グラフは各ルートの利用者人数、折れ線グラフは各ルートの収支率になっています。令和7年度の利用者数は、新木ルート、船戸・台田ルートで増加傾向ですが、栄・泉・並木ルートでは、並木地区での3か月近い工事に伴う運休や布施ルートの経路変更に伴い、大学や専門学校の利用者の利用時間帯と合わなくなったことが、利用者数減少の主な要因であると考えています。これにより、あびバス全体で、令和6年度に比べて約1万1千人減少していますが、収支率は、運賃が2

00円となったことで約4%増えています。

令和8年1月施行の我孫子市地域公共交通計画では、目標収支率を40%とし、30%未満の場合は見直し・改善対象としています。特に、収支率が30%未満の状態が2年続く、新木ルートと布施ルートについては、それぞれの課題を精査しながら、運行ルートの見直しや他ルートとの再編を検討していきます。

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するご意見、ご質問等がございましたらお願いします。

ご質問等がなければ、次の報告事項に移らさせていただきます。

会 長： 続きまして、報告事項2 あびバス栄・泉・並木ルートの東邦病院乗り入れについて、事務局の説明を求めます。

事務局： 資料18ページをご覧ください。

我孫子東邦病院が令和7年10月14日から柴崎地区に移転し、開院したことから、病院敷地内にバス停を設置し、あびバス栄・泉・並木ルートの乗り入れを予定していましたが、試験運行を行った際に、敷地内の電柱が支障となり、当初予定していた出口を通過できないことを令和7年度第2回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議にて報告しました。

その後、東邦病院及び施行事業者と協議をした結果、出口を拡幅するための工事に多額な費用を要するため、病院敷地内へのあびバスの乗り入れを見送らせていただき、病院の送迎バスやあびバス栄・泉・並木ルートの「我孫子市教育委員会」の停留所をご利用いただくこととします。

なお、このことについて、市ホームページにも掲載をしていく予定です。

会 長： ただいまの事務局の説明に対するご意見、ご質問等がございましたらお願いします。

委員5： ご意向をよくわかっていますが、大規模な工事を行う時には、都市計画法の開発行為の手続きを踏んでいると思います。今回、事前に協議や精査をしていれば、防げたと思います。それから企業に対して、

CSR 企業の社会貢献という点から、もっと強く企業にも申しあげても良いのではないのでしょうか。

その他の例でいうと、新木地区でベルクというスーパーができました。自治会からバス停の移動があり、その際に、利便性を向上するため、椅子の設置依頼を、事業者にお願ひしました。受益者としても利便性が高まりますから、そこも含めて、開発行為を行う際には、そのような視点に立ち、事業者に対して指導していただければと思います。あくまで事業者に、企業の社会的貢献をお願ひできればと思います。

事務局： 病院の開発行為の段階で、あびバスの乗入について、話はしていました。ただ、商業施設の場合は、車の回転半径を図面に落としながら、図面を作成しますが、病院施設については、車の軌跡等の記載はあくまでお願ひベースの中で、あびバスの乗入を可能とする設計をお願ひしていたという経緯はあります。ただ、途中段階で、こちらで気づけなかったところは大きな反省点だと思いますので、今後はこのようなことがないように努めて参ります。また、委員からもお話ありましたベルクについて、私達も、2点依頼をしました。敷地内へのバス停設置依頼と通学路になっているため、電柱も敷地内に設置してほしいとお願ひをしましたが、電柱を敷地内に設置することは叶いませんでした。今後も、事業者对社会貢献活動をしていただくために、市としても、引き続きお願ひしていきたいと思ひます。

会 長： 他にご質問等がなければ、次の報告事項に移らしていただきます。

会 長： 最後に、報告事項3 令和8年度我孫子市公共交通事業者等燃料価格高騰対策支援金について、事務局の説明を求めます。

事務局： 資料19ページをご覧ください。

令和4年7月より4回、新型コロナウイルス感染症及び燃料価格高騰の影響を受けている市内公共交通事業者等に対して、支援金の交付を行いました。令和8年7月に、物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金を活用して、市民生活及び経済活動を支える公共交通の維持を図るため、燃料価格高騰による影響を受けている市内の公共交通事業者へ支援金の交付を予定しています。

交付事業は、地域公共交通会議予算ではなく、市会計予算からの支

出となりますが、公共交通事業者支援事業の一環として、本会議にて報告いたします。

交付対象及び金額は、路線バス事業者と高齢者外出応援事業にご協力いただいている送迎バス事業者に1台あたり2万円、タクシー事業者に1台あたり1万円となります。

令和8年6月議会で補正予算可決後、7月上旬から中旬を目途に我孫子市公共交通事業者等に通知いたします。

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するご意見、ご質問等がございましたらお願いします。

委員6： 過去5回にわたりバス事業者及びタクシー事業者の支援をいただき、誠にありがとうございます。ご承知の通り、燃料以外にも、オイル価格や修理費は、先が読めない状況ですが、この支援金を活用させていただき、引き続き地域の足として頑張っていきたいと思っております。

委員4： なかなか経営が大変なところ、支援していただきまして、財政が厳しい折、ありがとうございます。今後ともよろしく願いいたします。

会 長： 報告事項3点につきましては、終了しましたが、他に皆様の方から何かございましたらお願いします。

委員4： 先ほど議案が通りましたが、9月から運行するあびバス平和台ルートにもあびバス乗り継ぎ券を導入することをこの場で委員の皆様にご了承いただければと思っておりますので、ご意見としてお願いします。

事務局： あびバス平和台ルートも乗り継ぎ券を導入する予定で考えています。契約時の仕様書にも記載しています。ただ、現在運行していない平和台ルート「我孫子市コミュニティバス乗り継ぎ券取り扱い要領」に記載していませんが、付け加える際は、あびバス平和台ルートの運行業務委託事業者に後日送付した上で対応したいと考えています。

会 長： 今回の件に関して、交通会議と分科会に諮る必要はないですか。

事務局： 分科会には諮らなくても良いと考えています。今回、制度を変えて、現状のルートが対象になりますという話のため、それ以降に起きたものに関しては、運輸局への申請の中で、乗り継ぎ券の適用範囲を示す書き方で申請していただければと思います。

会 長： 先ほど議題が通ったあびバス乗り継ぎ券とは、同じ扱いにならないのでしょうか。

事務局： 同じ扱いになりますが、現時点で運行していない平和台ルートを要領に記載するのは正しくないと思い、今回記載していません。

事務局： 補足します。本会議後に分科会を開催します。分科会の協議事項2「あびバス平和台ルートの運行に係る運賃について」の資料の中にあびバス乗り継ぎ券の利用可と記載しています。

会 長： わかりました。今後はできるだけ、細かく皆様にわかるように説明をお願いします。

委員7： グリーンスローモビルについて、グリーンスローモビルを我孫子市で定着するために活動するNPO法人「あいのり我孫子」が新しく立ち上がりました。今後さらに高齢化社会になり、免許返納する方も多くなると、買い物難民が増えていくと思います。その時に狭い箇所でも運行可能なグリーンスローモビルが必要になると思います。これは民間の団体がNPO法人を立ち上げてやっていますので、我孫子市にお金や事業を任せるわけではなく、自分たちがボランティアで行っています。また、既存交通のあびバスや阪東バス路線と競合することはなく、バス停までの送迎を狭い道から可能なため、補完関係になると思います。現在、我孫子市の支援や協力等もないので、何らかの形で我孫子市が協力できたらいいかなと思っています。グリーンスローモビルに関して、委員2が結構詳しいとのこと、意見を聞いてもよろしいですか。

委員2： グリーンスローモビリティは自治体で導入が進んだり、あるいは導入が止まったり、様々な例があります。実際にはどのような車両を使用するかによっても違います。時速19キロ以下で走る車両、イメー

ジで言うと、軽自動車の幅ぐらいで細街路運行する。

近隣市だと松戸で行っている車両あるいはタイヤが6輪や8輪の観光型で利用しているグリスコ、ゴルフカートを利用する形で地域サービスを展開する例もあります。あくまでもバス停等へのフィーダー輸送の枝の部分です。

松戸の場合には、社協が取り扱って、移動だけではなく、例えばお祭りや夜の防犯をする上で青ランプを点灯して運行など、地域の支援サービスとして運行している形態があります。

四街道市は6輪車を利用していましたが、なかなか利用者の実績が伸びないため、運用が難しく、別の地域で対応できないかを現在検討しています。また、私がいた研究室でも千葉市のフォローアップでグリスコやっていますが、ドライバーの確保に苦しんでいます。ドライバーを含む2人体制での安全対応する形で運用をし、大学内の学生が助手席に乗車してサポートする。

私も市原市の若松団地で、地域内サービスをするため、昨年1ヶ月間、導入実験等を行いました。継続するにあたり、車両費が非常に高く、維持コストが非常に難しい。また、一番の問題は、ドライバーの継続がどこまで可能か。確保が難しく、地域に根付かないことから、現在は他の方法を検討しています。

我孫子市の地域性に合う形で行えるかが重要です。我孫子市を他の自治体と比較すると鉄道駅から約900m以内には市街化区域が全て収まっている。通常これは徒歩圏域です。徒歩圏域のところにバスやタクシー等の公共交通サービスや移動支援サービスを行っていると、グリスコを導入する場所はかなり限定的になってくると思います。どこでも運行が可能な小さなサイズの移動支援ですが、逆に言うとどこでも運行できないといった難しい問題もあります。地域の人たちがどのように住民主体で運行するのかと、運行する場合、行政側の支援については公共交通会議の中で支援事業としての位置付けに乗り、検討していく形になると思います。ただ、今回NPO法人が、どこで、どれぐらいのサイズで、どのような人たちを対象にどのような頻度で、そして維持継続型で、ドライバー確保を含めた安全運行管理を継続する仕組みが現段階ではわからないので、恐らく行政もそれに対する支援をする段階にないのかなと思います。

委員7： 今後、意見や提案等があると思いますので、提案等が出ましたらよろしく願いいたします。

事務局： 補足で説明させていただきます。「あいのり我孫子」とは継続的に市と協議の方をしまして、最後に協議したのは4月後半です。先ほど委員からもありました通り、計画がどのような目的でどこを運行するか等の計画がまだ定まっていないとのことですが、ただ、伺っているのは湖北台地区での運行を考えていて、湖北台地区は11の自治会がありますので、理解を得ながら1つずつ協賛していただける自治会を増やししながら、運行をしていきたいとのこと。まずは計画を詰めるために7月から8月あたりにはどの地域でどのような目的で運行をするかがわかる計画書の作成し、市に提出するという話までは進んでいます。計画が固まりましたら、交通会議にて報告しますので、お時間いただければと思います。

委員4： 配布しました資料のとおり阪東バスは収支が厳しく、運賃改定の申請を3月26日に実施をしています。予定通りに進みますと、7月に運賃改定をします。

理由につきましては、申請理由に記載しています2023年8月10日に29年ぶりに運賃改定をし、150円から170円に上げました。残念ながらその後も少子高齢化と生産年齢人口の減少、テレワーク等の普及等により、稼働需要の構造的な低迷に加えて、あと運転士が非常に不足をしまして、近辺でいきますと、京成は分社していたのを全部集めて、収支を良くして、それで労働条件を良くして採用しようというのと、東武鉄道との取り合いがありまして、労働条件を上げないと新入社員がなかなか来ないというような状況になっています。昨年と今年に大幅に労働条件を上げましたが、運転士に聞くと、他の会社に比べると、アップ率が低いということで、なかなか来ていただけないというような状況が相変わらず続いていまして、そのような部分でもしご紹介いただければぜひ我孫子市内の輸送体系の維持に繋がりますので、運転士をご紹介いただければいいのであれば、ぜひご紹介していただきたいです。また、人材確保のために、継続的な労働条件の改善や施設設備の更新を行い、設備面も良くして、環境を良くして1人でも多く採用したいと考えています。

今回、燃料価格高騰の支援をさせていただいて非常にありがたいですが、残念ながら非常に高い値段で推移をしています。色々投資をしていますが、収支が厳しくなっていますので、認可が得られれば7月6日から運賃の改定を考えています。現行の初乗り運賃170円で、認

可の上限運賃は240円ですが、240円まで上げずに頑張って、今回の運賃改定により同業他社である東武バスと同じ土壌の初乗り運賃となります。非常に安い運賃で頑張ってきましたが、残念ながら今回改正させていただきたいと考えています。

運賃の中身について、天王台と湖北駅南口につきましては、現行230円だが、280円に上げます。また、我孫子駅北口からあけぼの山公園に関しては、190円を230円に上げたいと思います。運賃改定をしても、改定前の輸送人員に対して、値上げとともにお客様は減少します。そのため、収支状況については、引き続き厳しい状況ではありますが、少しでもご協力をいただいて、頑張って皆様の公共輸送を努めていきたいと思っておりますので、何卒ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

会長： ありがとうございます。他にご質問等ございますか。

本会議の協議及び報告事項が終了しましたので、最後に学識経験者の藤井先生に本会議の総括を伺いたいと思います。藤井先生よろしくお願ひいたします。

総括： 問題を交通会議の中で常に出しながらどのように前に進むか皆様で相談、協議し続ける必要があると改めて思いました。今回、路線バス事業者から運賃改定の話があり、初乗り運賃が上がる場合、あびバスとの運賃差が開く形になります。あびバスは公共の自主運行型の仕組みで運行しているため、運賃は変更なしでいいというわけではなく、燃料費やドライバー確保などの委託費が上がっていきます。その時に公共の自主運行型で運行しているあびバスも将来的に運賃どのように考えるか。外部要因が大きく変わってきている中で、公共交通を維持、継続するために、どのような費用負担なのか、利用者負担を事務局だけでなく利用者も考え、地域住民を含めた一体的な取り組みをしなくてはならないと思います。

本会議後の運賃協議会の中で、平和台ルートが初乗りが170円から200円に決まると思いますが、対キロ区間制運賃から一律型の運賃に変更する時に、それが利便性として利用者はどのような感情として働くか。ただし、あびバスとしての位置付けの中で運用することで理解を求め、理解を求めるためには理解を求めるようなフィードバックを地域にする必要があります。

心配をしているのは布佐ルートの実証運行バスです。あびバスが4

0%収支を目標設定のところ布佐ルート実証運行バスは収支率33%です。しかし、収支率だけで継続の判断はつけにくいと思います。布佐ルート実証運行バスは、鉄道駅からのフィーダーではなくて、鉄道駅間と並行する形で、路線バス事業者が担う対キロ区間制運賃で運用しているが、本来のあびバスの位置付けとして、合っているか、どのように評価するか。運賃体系を含め、どのような位置付けで実証運行から本格運行を目指すのかなど、指針の考え方を明確にし、妥当性をどのように評価するかを交通会議の中で提案していただきたいと思います。

先ほど出ましたグリスロの件で、グリスロを入れることが目的ではなくて、どのような方が移動に困っているのか、どのように支援できるかをモビリティの仕組みを当てるのが大事だと思います。立ち上がっている団体がどのような思いで地域ニーズに応えようとしているのかが市の計画とマッチングするかをぜひ丁寧に取り組んでいただきたいと思います。

さらにあびバスが2年連続30%を下回ったルートに対し、休止を含めたというキーワードが記載されていました。年間約3万人が利用し、1日最低5往復運行している地域の中であびバスのようなポンチヨ形式から脱出すると、利用者を全員担保することは難しく、代替する手段を事務局としてどのようなものを想定しているのか。実際にモビリティ転換するのは非常に大きなハードルがあります。様々なやり方がありますので、丁寧にピックアップし、これから事務局はやることがたくさんあることをぜひ自覚していただいて前に進めていただくとありがたいなと思います。

最後に、交通事業者が維持、継続するのが非常に厳しい状況です。特に運転士に対し、確保が難しいという話も委員が仰っていましたが、先日、市川市公共交通会議があり、市川市と船橋市の2市共同で、運転士を募集する説明会を行いました。年2回行い、バスとタクシー合わせて、1年間で9人ほどの運転士に就いたと報告がありました。

ぜひ我孫子市も、地域の協力が運転士の公募された時、ぜひ我孫子市も公共交通をどのように維持、継続していくかのフォローアップを丁寧に検討していただくとありがたいなと思います。

会 長： 貴重なご意見ありがとうございます。

以上をもちまして、令和8年度我孫子市地域公共交通協議会兼交通

会議を終了いたします。円滑な会議の進行に、ご協力いただきありがとうございました。