

日時：令和7年6月26日（木）
午前10時15分～12時00分
場所：議会棟 第一委員会室

【令和7年度】 第1回我孫子市地域公共交通協議会

資料



協議事項1 我孫子市地域公共交通計画について

●地域公共交通計画策定の趣旨

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ります。

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、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 株式会社ライテック

(1)パブリックコメントの結果について(報告)

- 1 募集期間 令和7年5月16日から令和7年6月15日
- 2 提出人数 6名
- 3 意見総数 34件
- 4 公表場所

交通政策課、行政情報資料室（市役所本庁舎1階）、各行政サービスセンター、生涯学習センターアビスタ、湖北地区公民館、市民プラザ、我孫子市民図書館湖北分館及び布佐分館、各近隣センター、我孫子市ホームページ

5 意見公募した内容

我孫子市地域公共交通計画（案）（ホームページ参照）

6 意見と意見に対する市の考え方

整理番号	提出された意見	意見に対する市の考え方
1-1	<p>意見</p> <p>高齢者や障がい者の外出促進や移動のしやすさに資する具体的な施策が必要であると考えます。</p> <p>計画案の第7章7-3交通施策の基本方針において、「・高齢者等の外出促進と移動のしやす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、第8章「計画の目標」や第9章「目標達成のための実施事業」においては、高齢者等の外出促進や移動のしやすさに資する施策として、あくまで多様な主体の連携による地域公共交通の活</p>	<p>本計画に記載されている高齢者等外出応援事業（病院、教習所、福祉施設等の送迎バス等の利用）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。</p> <p>また、低床バスやバリアフ</p>

	<p>性化策としてすでに実施中の高齢者等外出応援事業（病院、教習所、福祉施設等の送迎バス等の利用）について現状維持することが触れられている程度です。</p> <p>我孫子市の高齢化の一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、それを活用した高齢者や障がい者といった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。</p>	<p>リータクシーの導入など、高齢者や障害者も含め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。</p>
理由	<p>第6章 問題解決の方向性において、（1）我孫子市の現状に基づく公共交通の課題とその解決の方向性として「○高齢者の外出促進や移動のしやすさに資する施策を検討します。」とされ [P. 66]、さらに第7章7-3交通施策の基本方針において、基本方針2利便性の高い地域公共交通の実現として「・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」と明記されており [P. 70]、我孫子市における高齢化の一層の進行を見据えた方針として強く賛同します。</p> <p>しかしながら、同章の各基本方針に関する具体的な説明として、基本方針2に関しては「○移動のし易さを実現する公共交通サービスの提供」と表記され、[P. 72]、ここまで明記されてきた「高齢者等の外出促進」の記載がありません。</p> <p>さらに、第8章 計画の目標では、基本方針2に関する目標4、5及び6として、JR成田線に並行して運行するバス路線の運行・再編や、同線の終電対策及びバスとの乗継改善が記載されているのみ [P. 78～79] で高齢者等の外出促進の観点からの目標設定はなく、同様に、第9章 目標達成のための実施事業においても実施事業4、5及び6としてJR成田線終電後の深夜時間帯の公共交通の導入や同線を補完するバス運行、</p>	

	<p>乗継改善に限られ、高齢者や障がい者の外出促進の観点から検討された事業は確認できません [P. 87～88]</p> <p>本計画において、課題と解決の方向性、基本方針として設定している「高齢者等の外出促進や移動のしやすさ」については、我孫子市が将来像として定義する「地域が支える誰もが便利に移動できるまちの活性化に寄与する公共交通」[P. 68]から考慮しても重要な視点であるにもかかわらず、原案の実施事業として関連するものとしては、多様な輸送モードの取組みとして既に運用されている「送迎バスの空席を利用した高齢者等の外出支援事業」について「現状維持」を目標としている程度であり、高齢者や障がい者の外出応援としてより積極的な計画の目標や目標達成のための実施事業が必要であると考えます。</p> <p>なお、その検討にあたっては JR 成田線沿線のみならず、市内の他の地域も視野にした上で、高齢者や障がい者が日常生活の範囲内での生活拠点間を便利に移動しやすくする観点も必要であると考えます。</p>	
1-2	<p>意見</p> <p>多様な主体が連携し、地域公共交通を活性化させる具体的な施策が必要であると考えます。</p> <p>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、近隣市を含む全国各地で検討・実施が進んでいるように、既存の公共交通機関の枠にとらわれない多様な主体の連携による新たなモビリティサービス（オンデマンド型の予約制交通や低速・小型電動車両によるグリーンスローモビリティなど）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。</p>	<p>グリーンスローモビリティ（グリスロ）は、走行速度が約 20 km/h 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、グリスロ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スロを導入することには様々な課題があると考えています。</p>

理由	<p>第7章7-3交通施策の基本方針において、基本方針5「多様な主体の連携による地域公共交通の活性化」に「・各主体が自分事として捉えた地域公共交通活性化の取組と、そのための積極的な働きかけ」と掲げられている [P. 70] とおり、将来わたって持続可能な「誰もが安全かつ便利に移動できる交通環境」（第1章1-1計画作成の趣旨及び位置付け）のためには、これまでの枠にとらわれない多様な主体の関与とその主体的な行動、それに向けた行政による積極的な働きかけや関与が求められるものであり、その方針については強く賛同します。</p> <p>この多様な主体が自分事と捉えた地域公共交通への関与や主体的な行動により、基本方針1で掲げられている「・担い手不足の解消」といった課題解決にも資するものと考えられ、行政も、自治会等の住民組織、NPOやその他の団体、（公共交通機関だけではない）企業、大学等、地域社会の多様な人材・資源を有効活用することで、より包括的な取組みを可能にするものと考えられます。</p> <p>これに対し現案では、第7章 基本的な方針の説明において「○各主体が自分事として捉えた地域公共交通活性化の取組と、そのための積極的な働きかけ」として、「関係する主体（行政、公共交通事業者、市民）が連携して取り組んでいきます。」 [P. 75] とされ、具体性のない記載にとどまっています。</p> <p>また、第8章 計画の目標や第9章 目標達成のための実施事業においても、市民やその他の組織等が互いに連携したり、行政として共に取り組んでいくといった記載はありません。</p> <p>行政からの働きかけや意識醸成とともに、市民等の多様な主体による主体的な取組みを前提にしつつ、それらと連携して、例</p>	<p>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、誰もが安全かつ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。</p>
----	--	--

		<p>例えば、新たなモビリティサービス（オンデマンド型の予約制交通や低速・小型電動車両によるグリーンモビリティなど）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の取組みを具体的に行うことで、利用ニーズに沿った交通の確保と併せ、担い手不足や財政上の課題の解決、ひいては持続可能な地域公共交通の構築に資するものと考えます。</p>	
2-1	意見	<p>あびバスの運賃は値上げしないで下さい。 運行本数を増やして下さい。</p>	<p>人件費や燃料等の高騰に伴い、令和6年度のあびバス収支率は29.3%と、7割を市が負担している状況から、4月1日から運賃を150円から200円に改定しました。あびバスを持続可能な公共交通とするためには、適正な収支の改善が必要になります。</p> <p>また、あびバスは1ルート1名の運転士と1台のバス車両で運行しています。運行本数を増やすには、さらに1名の運転士を増員する必要があるため、運行経費の大半を市が負担している状況から、運行本数を増やすことは財政的に難しいと考えます。</p>
	理由	<p>利用者の多くは高齢者です。年金生活者です。暮しは厳しいです。 現状では、外出機会を減らしてしまいます。</p>	
2-2	意見	<p>成田線の増便をJRに働きかけて下さい。 一時間当たりもう一本増を。</p>	<p>上位計画の総合計画で、成田線の1日の往復本数を令和2年度の現況値40本を令和9年度には42本とする目標値を掲げています。</p>
	理由	<p>一時間に3本になると、利用者も増えると思います。</p>	
3-1	意見	<p>36頁 電動車の導入は、既存の公共交通機関の補助的なものとして、小型な車両で行ってはどうでしょうか。 大型の電動車は殆どないため。</p>	<p>ご提案いただきました内容については、電動車の導入にあたり参考とさせていただきます。</p>

	理由	なし。	
3-2	意見	44頁 我孫子駅の終電時間を「満点の湯」に貼ってほしい。 帰る時間を間違えてタクシーで帰ったことがあります。	市民ニーズを把握し、今後とも取り組んでいきます。
	理由	なし。	
3-3	意見	57頁 我孫子市は坂道が多いから、バスが便利です。	市民ニーズを把握し、今後とも取り組んでいきます。
	理由	なし。	
3-4	意見	70頁 持続可能な運賃基準の設定はワンコインの方が使いやすい。 水素自動車を導入する時は、大型車ではなくても、観光面などで利用されるため利用頻度は多くなると思います。	市民ニーズを把握し、今後とも取り組んでいきます。
	理由	なし。	
3-5	意見	75頁 車内と図書室とへ、バスのルート図や時刻表をおいてほしいです。 とりに行くまで遠いため。	市民ニーズを把握し、今後とも取り組んでいきます。
	理由	なし。	
3-6	意見	77頁 一般の方にわかりやすいよう、バス全体の路線図を作成してほしい。 あびバスがどの地域を走っているのかわかりません。	本計画書の実施事業8で、路線バス、コミュニティバス、タクシーの情報が網羅された公共交通総合マップの作成を計画しています。
	理由	なし。	

3-7	意見	83頁 あびバスは小さいため、運賃は100円で良い。また、回数券は乗り継ぎできるようにしてください。多くの方が利用すると思います。	あびバスを持続可能な公共交通とするため、収支の改善が必要となり、令和7年4月1日からあびバス運賃を200円に改定しました。そのため、運賃を100円にすることは大変難しいと考えます。また、回数券は上記の運賃改定時に廃止しましたが、あびバスには乗継券があります。駅等で別ルートに乗り換えを行う場合に運転士から受け取ることが出来ますので、ご利用ください。
	理由	なし。	
4-1	意見	利用者数を増やす案としては、数十年前から現在では、外国人（アジア系）の方々の住民が多くなってきています。その方々も、安心安全な公共交通機関の一つとして、（バス）の利用を推進すべきと考えます。そのため、意見としては、（数年間の実証実験として）停留所や、バス内または、市役所へ来た時を狙って、（宣伝）するように、施策をすることが急務です。「実証実験とは、時間や場所を特定して、行うこと」が必要です。 「宣伝の言葉は、外国語」ですね。	公共交通の利用者を増やす案として、ご提案いただきました内容を参考とさせていただきます。
	理由	外国人が、新しいところ（日本）にきて、数年間住民として、生活をするのであれば、公共交通機関を利用していただくことが必要であると考えます。システムを理解して運用していただくことが必要です。良い施策でも、理解して運用が進まないと、良い施策ではなくなります。	
4-2	意見	収入を増やす施策として、現時点では、1日中同じような込み具合で、乗客が始発から終点まで乗車していることは、データで示されているように、乗客の「スペース」が空いている時間や区間があるのではと考え	ご提案いただきましたバスの空きスペースの活用案について、今後の参考とさせていただきます、より良いサ

		<p>ます。</p> <p>そのため、空いている時間及びスペースを活用することの一つに、人と他に「荷物を搬送」することも、必要であると考えます（実証実験として数年間行うことが必要）提案としては、【空きスペースを活用し荷物の搬送をする。】</p>	<p>ービス向上のために努めていきます。</p>
	理由	<p>空きスペースを埋めることが必要（実証実験として）であり、チャレンジをする、検証結果をもって、再度提案修正をする（荷物搬送）については、先日、JR 新幹線で実証済。この手を利用することが、スペースを少なくして、サービス向上をなり、収入も増えることとなります。提案として、「搬送パッケージ」の箱型の物を、場所を特定して、受取り、受け渡しする。以上で、スペースの空き解消へとつながります。利用料金が収入です。</p>	
4-3	意見	<p>今の公共交通機関（バス）をより、利用しやすくしていく方法に（実証実験として）全区間を同じ料金（一つの料金）とすると、少し遠くなくても、同じ料金であれば、乗客の感情としては、便利になります。近くから遠くへでも、同じ料金へと、チャレンジをお願いします。もちろん、事前宣伝が必要です。</p>	<p>あびバスは一律200円で運行しています。なお、布佐ルート実証運行バスは天王台駅北口から布佐駅南口まで運行距離があびバスと比較して長いことから、一律の料金ではなく乗車した距離に応じた区間運賃としています。また、利用者にアンケート調査を行ったところ、「運賃が高くても路線を維持してほしい」との声が多くあったことから、運賃について、一定のご理解をいただいているものと考えます。</p>
	理由	<p>乗車する場合の料金が、従量制としていますが、もちろんこれは、理解できますが、遠くまで行こうとの気持ちが湧きません、同じ料金であれば、少し遠く移動しても、同じ料金ため、お客様には、お得感が発生します。分かりやすい言葉での「宣伝」が必要です。</p> <p>例えば、隣の停留所の近くに、良い店があった場合は、足を延ばしやすくなります。</p> <p>運転手さんも、少ない人数を搬送するよりも、より多くの乗客を搬送する方が気持ちの高揚感も発生すると思います。</p>	

4-4	意見	<p>皆さんが、調べているデータを見ると、ある区間、また特定時間帯に対して、乗客さんが、少ない所や、時間帯が有ることがわかりました。そのため、(実証実験として) ある特定区間や、有る時間帯(昼間時間帯)を特定(することが必要)して、乗車する場合は、今現在の停留所から乗車するとして、降車については、自由に降車出来るようにすると、よりサービスの向上に繋がると考えます。</p>	<p>ご提案いただいた「フリー乗降方式」によるバスの運行につきましては、バス停留所以外の路線上の安全を確保できる位置でバスに乗降できる制度で、交通量が少なく、安全に停車し、乗降ができる箇所限定して、フリー乗降区間を設けて運行を実施しているケースがあります。実施には、運行事業者の同意のほか、交通量の問題等総合的に勘案して、道路管理上と、警察の交通保安上の許可を得る必要があります。</p> <p>なお、あびバスを利用される大半が高齢者である本市の特性に応じた運行方法について、国、県をはじめ交通事業者、運送事業者と協議しながら事業改善に努めていきます。</p>
	理由	<p>これから、乗車する方々は、今より、高齢化が進みます。そのため、乗車する場合は、自宅から、今の停留所までは少し、元気に歩くことができるが、用事を済ませ、自宅へ戻る時には、疲れることが多いため、少しでも自宅に近い場所で降車が出来れば、【料金が同じであればもっと良いのですが】乗車人数も増加になると考えます。将来の事も考慮した布石をお願いします。</p>	
4-5	意見	<p>料金体系ですが、1日のうちで、例えば、①停留所から乗車し、②停留所で、降車するとした場合の片路切符ではなく、②停留所から乗り、①停留所で降りるような、「往復切符を購入」した場合、少し料金を下げる(安価になる)ことへの対応をすると、お客様は、サービス向上又は安価に感じますので、結果的には、乗客数の増加につながるのではと考えます。(実証実験として、数年間実施する)</p>	<p>ご提案いただいたサービス向上のアイデアについて、今後の参考とさせていただきます。</p>
	理由	<p>よく、JRでも、片路切符と往復切符では、料金が少しでも違って安価になっていますので、これをまねてはいかがでしょうか。</p> <p>片路よりも、往復を購入したほうが、お財布にも優しい。また電子的カードに対して</p>	

		も、(チャレンジ) 相談をしていただき、時期はともかく、幾分かの電子のお金を戻すことが出来るのではと考えます。	
4-6	意見	実証実験として、有る区間にたいして、停留所数を増やしてはいかがでしょうか。例えば、】今の平均距離の5割から6・7割程度の短くすることにより、乗車する人員が増かすると見込まれます。便利になりますね。	ご提案いただいた利用者を増やすアイデアについて、今後の参考とさせていただきます。
	理由	高齢者になっても、出歩く楽しみ等が増えることが必要であり、そこを担っている公共交通機関(安心安全)であるため、No.4と合わせ技で、お願いします。	
4-7	意見	最終バスの利用時間についての提案です、JR等の最終電車の時刻に合わせて、特別な季節の例えば、Xmasなどには、「深夜ミッドナイト安心ホームバス」と称し、JRの最終時間より約30分程度後に、発車することとして、安心安全に自宅に、帰宅が出来ることにより、少し、遠く回っても、少し、料金が通常より高額でも、収入もアップしてもお客様は付くと考えます。なお、この時のみの、料金は2分制として、丁度、半分の距離に対して、全体の7~8割程度の料金として、それ以上の距離には、全額とする。・・・夜間料金は、高額が当たり前です。	運行時間を深夜まで延長することは、運転士不足や運行経費からも大きな課題となっています。 ご提案いただいた最終バスの利用時間への新しい視点やアイデアについて、今後の参考とさせていただきます。
	理由	確実なお客様を確保するのであれば、予約を考える事も良いのではと考えます。例えば、年末年始の時や、各節句(1/1、3/3、5/5や7/7や9/9等)の宣伝(子供の日・母の日・敬老の日等)をすると、お客様は、予定をする。収入の向上に繋がるのではと考えます。	
4-8	意見	色々なアイデアについては、「乗りたくなるバス」へのアイデアを、教えて頂	ご提案いただいた「乗りたくなるバス」のアイデアにつ

		<p>く事で、実証実験と称し実験する。</p> <p>そのアイデアを提出依頼する相手は、幼稚園から小学生・中学生や高校生や大学生等へ学校を通じて、また、通勤時に利用するお客様へも依頼をする。提出されたアイデア数により、お礼をする事とする。【集合した提案内容数については、10件が提出されましたら、切符の金額の1割を安くする。30件が提出されたら、1.5割程度を安くする等です。】提出者の基本的情報を受け取る。アイデアは、色々な方を選びすぎり、チャレンジをしてみる。</p>	<p>いて、今後の参考とさせていただきます。</p>
	理由	<p>興味が持つものについて、認めて頂けるとうれしくなり、興味をよりもって頂けるのではと考えます。アイデアは内容よりも数量を出して頂けると良いと考えました。</p> <p>そのため、毎年アイデアコンテストを行い、アイデア対決をしてより良いアイデアに対しては、表彰をする事。・・・アイデアを受け取り、よりよい実現に向けて検討をする。</p>	
4-9	意見	<p>乗るバスの車体を楽しむ方法として、自分の書いた絵(図)等がバスに描かれているアピールをすると、楽しいのではと考えます。</p> <p>幼稚園生・小学生・中学校生等の絵を車体の外側に、描くと少しでも楽しくなるのではと考えます。(実証実験的にチャレンジを)乗車するきっかけに繋がります。表彰時には、親御さんや、3組程度の友人も、一緒に、乗車を出来るように(招待を)考慮する。</p>	<p>ご提案いただいた「乗るバスの車体に自分の書いた絵を描く」というアイデアについて、今後の参考とし、より良い公共交通サービスの提供に取り組んでいきます。</p>
	理由	<p>どんなアイデアでも、チャレンジをしてみましよう。</p>	
4-10	意見	<p>運転手の区間を調整する。区間を、場所あ:～い～う～え～お、までとする</p>	<p>ご提案いただいた「運転手の区間を調整」のアイデ</p>

		と、aさんは、場所あ～うまでで、Bさんに交代し、Bさんは、う～おまでと、その後、お～うまでとして、cさんに交代して、Cさんは、う～あまで、とし次にCさんは、あ～いまでとするなど、それまでのあ～お お～あまでの様に長距離を続けて運転をしないように距離を短くする。	アについて、今後の参考とし、より良い公共交通サービスの提供に取り組んでいきます。
	理由	車両の運転者の働き方改革の一つに、以前長距離トラックの運転手さんの働き方改革をした結果、以前より、効率及び健康に繋がったとの事です。途中の交代する区間は検討をするとしても、少し運転をしたら、交代ができる(もちろん勤務内期間ですが)	
4-11	意見	気持ちを高揚する色の中に、オレンジやピンクがあります。車体外側や、椅子や手すり等を、オレンジやピンクに塗り、予約等も考慮してよい匂いを検討すると、(特別車両として)楽しく(音楽等の披露が出来る)乗る事が出来るようにして欲しい。	バス利用者を増やす案として、ご提案いただきました内容を今後の参考とし、より良い公共交通サービスの提供に取り組んでいきます。
	理由	収入を増やすためには、今より楽しく乗車することができ、目的(乗車するお客様の心の楽しさ)を達成する事が出来れば、収入が増えると考えます。	
4-12	意見	我孫子市には、色々な歴史があり、景色があり、楽しんで歩くこともできる。その案内資料としては、例えば「〇〇八景」等や、我孫子市歴史を勉強している方々もボランティアで居ます。この方々の知識をお借りして、我孫子市の地域を「歴史探索バス散歩」等のバスを各節句に合わせた、特別対応とすると、結構そのバスを利用する方々が、発生すると考えます。(ボランティアでの歴史探求員等の説明による特別バス)この情報を通常時に一般のお客様へ提供	ご提案いただきました案について、公共交通とは異なりますが、我孫子市の魅力を発信する機会として今後の参考にさせていただきます。

		をすることにより、より多くのお客様が増加すると考えます。	
	理由	<p>今回の資料については、色々な現状のデータを取っていたことは、ご苦労様でした、しかし、これは、過去の情報ですね、ここから、収入を増やす又は、乗客が楽しんで乗って頂く事としては、無かったように思われます、そのため、バスに乗るには、「目的」をもって乗って頂くこととすると、幾分かの楽しさが発生し、再度乗車しようとする気持ちを高揚するのではと考えます。</p> <p>「目的」をもって活動をする等、楽しみを増やすことが必要ですね</p>	
4-13	意見	<p>バスを電気自動車としての、一つ提案ですが、バスの天井外側に、太陽電池パネルを取付て、車両の各座席には、コンセント等を設備しておく。又は、これからの夏及び冬にも「熱中症」対策のため、お客様(乗客へ)に対して、ペットボトルによる、『冷たい水』を用意して置き、乗ってきたら、ペットボトルを渡す。・・・サービス向上の一環として、(期間や時間や厚さ指数等)を考慮して行うことにより、乗客が増加すると考えます。色々なサービスを提供しましょう。</p> <p>※提供するサービス提供時間帯は、11:00～14:00頃まで</p> <p>また、同時に、『暑さ指数』28℃から31℃以上を考慮する。</p>	<p>ご提案いただきました内容を今後の参考とさせていただき、サービス向上のために努めていきます。</p>
	理由	<p>普通の有る区間、場所を決まった時刻を守りながら、安全に搬送することは、或る意味、最も大事です、しかし、その他に、運転者もお客様も、同時に楽しくなるような、施策を行い、サービス向上につとめると、お客様も、乗車をし</p>	

		<p>ていただく事を出来ないかと考えた次第です。</p> <p>エアコンだけ行っているだけでない、サービスをお願いします。</p>	
4-14	意見	<p>団地区間については、停留所を多くしてください。</p> <p>特急バスや急行バス等を作って下さい</p> <p>利用者のサービス向上のため、検討してください。</p>	<p>市民ニーズを把握した上で、必要に応じ慎重に新たな公共交通の導入を検討していきます。</p>
	理由	<p>乗客を増やすことを考慮した結果です、平日や休日等においてもお客様は増えるのではと考えます。</p>	
4-15	意見	<p>我孫子市と市境を共通としている各市町村と事前に打合せを行い、例えば、印西市の有る場所を、共通の停留所として下さい、そして、印西市のバスもそこに対して、時間を調整して、我孫子のバスから印西市のバスの乗り継ぎをスムーズに行えるようにしていただきたい。自家用車を頼らずに、より便利に移動することが出来れば、もちろん、荷物も移動をしていただくことですね。サービス向上へ繋がり、A:印西市の公共交通機関の収入も増加する、B:我孫子市の公共交通機関の収入も増加、C:お客様は、サービス向上で喜びが増加する事となる。三方一両得ですね。</p>	<p>我孫子市と印西市を結ぶ印西市ふれあいバス布佐ルートが運行しています。</p> <p>また、布佐ルート実証運行バスが令和7年10月1日から布佐駅南口から布佐駅東口にバス停の設置箇所を変更するため、乗継がスムーズになると考えています。</p>
	理由	<p>以前、TVで見ましたが、急行バスではない、路線バス旅ですね、隣との境界が繋がらない事が一般的かもしれませんが、境界がバスで繋がると、よりよいサービス向上となる。皆様が調べて頂いたデータから判断すると、隣の市町村との協定を結び、電車や今後高齢化が増える事へのため、高齢者のための施策を隣の市町村と共同的な問題ととらえて、検討をした方が良いのではと</p>	

		<p>考えました。</p> <p>先日も、高齢者が運転をして、事故になっていました。少しでも、安心安全な公共交通機関としての役目をはたして頂きたいのです。</p>	
4-16	意見	<p>今後の乗客様を大事にしてください、今の停留所は、屋根やベンチはありますが、日本には、今のところ、四季が無くなりつつあります。今後は、暑さが強く、また冬などの風が強い等があるため、もっと停留所を充実させて頂きたい。例えば、停留所の屋根を大きくして、太陽電池パネルやベンチを増やす等をして、冷却ミスト等や、バスの運行の前後情報を案内してほしい。(色々な外国語)でも実施する。</p> <p>また、緊急ボタン等も設置して、停留所付近の緊急時であることを、周囲へ知らせる事も、大事な役目ですね。お願いします。</p> <p>また、近くのお得な情報も、合わせて宣伝する。</p>	<p>ご提案いただきました内容を今後の参考とさせていただきます、サービス向上のために努めていきます。</p>
	理由	<p>今後の日本には、熱中症が横行する、そのための対策をサービスの一環として出来ないかと考えました。</p>	
4-17	意見	<p>運転手さんに対して、福祉サービスを向上して欲しい、例えば、腰が悪くなる事が多いのではと推察するが、そのため、「腰当」や「湿布」等を提供する。また、同じ姿勢を長く取らないような対策、又は、回復するような体操を、関係する大学などから、案を頂き時を定めて、実施をする事により、健康的に運転業務を行うことができます。</p> <p>安心安全の対応で、例えば、(飲酒)のアルコール度チェック装置をハンドルに付けて置くことにより、それを表示</p>	<p>運転士に対してのサービス向上について、ご提案いただきました内容を今後の参考とさせていただきます。</p>

		<p>することにより、お客様への安心に繋がり、運転手への信頼(事故を起こさなくなる)につながるのではと考えます。</p> <p>腰痛体操などを、交代時間を使って、運転手さんの体調管理をするなどです。</p>	
	理由	<p>大事な運転手さんへの、投資を行う事が大事と考えました。</p> <p>例えば、何か「イライラ」することがあり、前日、深酒をして、運転当日、「眠気」を生じさせることがあると、大事故へとつながります。そのような事に対して、自分を律することが出来やすいように、対応をすることが必要と考えます。</p> <p>飲酒の影響などの講演などを時々、行うなど検討してほしいです。</p>	
4-18	意見	<p>バスの始発箇所ある、天王台ある、バス終点箇所(車庫)を、一般のお客様に時(年1~2回程度)を定めて、解放をお願いしたい。</p> <p>それが、良くなると、今のバスのそこからの出発や終点の移動に対して、周りの一般の乗用車の運転手は、(公共交通機関へ)もっと、優しくなるのではと考えます。</p> <p>もっと、自分たちの所をアピールして欲しい。</p> <p>ここだけではない、運転手さんの交代場所(交代休憩箇所)を市内のところに作って欲しい。</p>	<p>ご提案いただきました案について、民間路線バス事業者が行うサービスになるため、ご意見があった旨を運行事業者にお伝えします。</p>
	理由	<p>公共交通機関(バス)が乗る事が楽しくなるように、今以上に、楽しんだアイデアを提出してほしい。</p> <p>運転手さんが、楽しんで運転(仕事)をするようにして欲しい。</p>	
4-19	意見	<p>運転手さんへの資格に、追加してほしい事は「運転時の介護」についてで</p>	<p>現在、バスの運転士は車いすの方が乗降する際に補</p>

	<p>す、今後、ますます、「高齢化のお客様」が増えることが推測されます。その時に、ただ見ているだけの運転手さんではなく、状況をみて、的確に対応が出来る運転手さんに『変身』をさせて頂きたいのです。安心して、公共交通機関のバスに乗車できるのではと考えます。信頼が、乗車率の向上につながるのではと考えます。</p>	<p>助するなど、乗降が難しい方へ必要に応じた対応を行っています。</p> <p>引き続き誰もが利用しやすい公共交通として努めていきます。</p>
	<p>理由</p> <p>観光地に行ったときに、バス会社の運転手さんや、または、近頃、観光タクシー等の運転手さんは、お客様への色々な気遣いをしていました。</p> <p>街中の公共交通機関のバスの運転手さんも、同様なことが出来るのではと考えました。(そのため料金は少し上がるかもしれませんが?)</p> <p>運転手さんが楽しんで、仕事をしていかなければ、乗客は増えないのではと感じています。</p>	
4-20	<p>意見</p> <p>色々なアイデアは、毎日、直接お客様をみている、「運転手」さんも、よいアイデアをお持ちではないでしょうか？例えば乗車してくるお客様たちの話声などから、集客への「良いアイデア」等が記録に、いや記憶にあるのではと考えます。社員総出で、アイデアを出し合うことも必要であると考えます。今までやっているのかもしれませんが、もっと、多くのアイデアを出して、検討して、実験的に行ってください。それら施策を見た(努力をしている)中で、例えば、「あびバス」への料金値上げなどに、苦情的な言葉が出なくなるのではと考えます。</p> <p>理由</p> <p>例えば、先日、公共交通機関のバスでありながら、終点時に、それも、成人の乗客を乗せたまま、車庫に入ってしまった</p>	<p>ご提案いただきました内容を今後の参考とさせていただきます、サービス向上のために努力を継続していきます。</p>

		<p>った。最終時にバス内の点検をしていなかったことが、ニュースになりました。このことは、簡単に、運転手さんが、始発には、全体の外側をみて、車内のなかの状態を確認する癖を(・・・チェック確認)つけることで、無くなります。すぐに監視 TV(他人が)見る事です。運転手交代時または、終点時車庫に入れる前に、車内の残り物の有無などの確認を行い、【自分の自家用車と同様に】車内の確認や車体の外側を確認することが必要です。すぐに他の方が、監視 TVでも視覚確認をすると、『漏れ』防止へと繋がります。・・・より安全へと、そのようにできるのではないかと考えまして、提案をさせて頂きました。</p> <p>※確認行為を、今はやりの AI をお願いをしても良いと思いますが人件費削るためですね。色々とやり方はあります。</p> <p>料金を上げる前に、色々と、対策を打ってください。お願いします。</p>	
5-1	<p>意見</p> <p>理由</p>	<p>いかに移住者を増やして活性化をはかるかがカギになると思う。</p> <p>江戸川区では、以前は新小岩・錦糸町あたりは治安の悪い所であった。私自身、江戸川高校に勤めていた頃、江戸川高校もそんな街中にあり定時制の頃は大変だったときいている。しかし、今日、江戸川区はクリーンな街になり江戸川高校もまじめな子が通学するようになってきている。それは江戸川区が子育て世代にさまざまなサービスを提供し、若い健全な世代が移住するようになったからである。流山市も言うまでもなくテレビで注目をあびているほどに若い世代の住みたい街ランキング上</p>	<p>いただいたご意見について、我孫子市が住みやすい街となるための1つとして公共交通の利便性向上を掲げていますので、今後も市民ニーズを把握し、利用しやすい公共交通を形成していくために、今後も取り組んでいきます。</p>

		位を占めている。我孫子市も豊かな自然、広い土地、通勤圏をアピールして移住者を増やすべき取り組みをもっとはでにしてみるのもいかがかと考える。	
6-1	意見	成田線の本数を増やしてほしい。 沿線の駅に特色を持たせ「ぶらり成田線の旅」として「観光の目玉」にしてはどうか。	上位計画の総合計画で、成田線の1日の往復本数を令和2年度の現況値40本を令和9年度には42本とする目標値を掲げています。
	理由	このままでは成田線沿線の街がどんどん過疎化し、我孫子市全体の人口も減ってしまう。 開業124年の歴史ある成田線にもっと光を当てましょう。	
6-2	意見	路線バスを我孫子駅からアリオ柏まで延ばしてほしい。	ご提案いただきました案について、民間路線バス事業者が行うサービスになるため、ご意見があった旨を運行事業者にお伝えします。
	理由	いつもアリオまでのシャトルバスが長蛇の列で本数も少ない。	

7 内容の修正について

今回寄せられたご意見による修正はありません。今後、我孫子市地域公共交通計画については、我孫子市地域公共交通協議会（構成員は、我孫子市・学識経験者・公共交通事業者・国土交通省関東運輸局千葉支局・市民代表等の計23名）で協議し、決定します。

なお、頂いたご意見については、公共交通の利便性向上を図る際の参考とさせていただきます。

(2)地域公共交通計画(案)の主な修正点について

パブリックコメントの期間に、庁内及び地域公共交通協議会委員からの意見がありました。

意見を受けて地域公共交通計画（案）について事務局にて修正を加えましたのでご報告いたします。

●庁内関係課及び交通協議会委員からの意見を受けての主な修正点

整理番号	ページ	意見	意見に対する処理
1	全体	誤表記について	訂正しました。
2	全体	「運転手」ではなく「運転士」または「ドライバー」と表記するべきと考える。	「運転士」に修正しました。
3	P4 ～ P10	2-4 人口動向 2-5 将来人口 ① 我孫子市の人口について、最新のデータを用いるべきと考える。 ② 令和2年の国勢調査と住民基本台帳のデータが混在しているため、統一したほうが良い。	① 我孫子市の人口については、第四次総合計画のデータをそのまま引用していたが、外国人が含まれていないデータで、令和6年度に策定された我孫子市健康福祉総合計画が最新の外国人の人口を反映させていることから、これを参照し、修正しました。 ② 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。
4	P33 ～ P34	3-3 我孫子市の計画 上位計画に「我孫子市国土強靱化地域計画」の記載が漏れている。	上位計画に「我孫子市国土強靱化地域計画」を記載しました。
5	P42	4-1 公共交通サービスの状況 (3) タクシーの状況 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	市内タクシーの運賃は、令和5年11月20日に改定され、初乗り運賃500円での移動距離は1.155kmとなっているため、訂正します。

		1. 155 kmである。	
6	P72 P77 P84 P94	全体的に、タクシーに関する施策が不足していると思われる。	<p>① 基本方針 1 持続可能な地域公共交通の構築</p> <p>○担い手不足の解消 自動運転の調査・研究に、バスだけでなく「タクシー」を追記しました。</p> <p>② 第 8 章 計画の目標</p> <p>目標 2 担い手不足の解消 自動運転の調査・研究にバスだけでなく「タクシー」を追記しました。</p> <p>③ 第 9 章 目標達成のための実施事業</p> <p>実施事業 2 担い手不足の解消 実施概要および事業概要 自動運転に「タクシー」の調査・研究を追記しました。</p> <p>④ 9-2 実施事業のスケジュール表【各事業の実施スケジュール】</p> <p>実施事業 2 の 2-2 に、自動運転に「タクシー」の調査・研究を追記しました。</p>
7	P79 P88 P94 共通	<p>実施事業 4 誰もが便利に利用できる地域公共交通の構築</p> <p>「JR 成田線終電後の深夜帯に新たな公共交通を導入します。」としており、実施時期が令和 9 年度に実証運行が計画されているが、本当に実証運行できるとお考えか。</p>	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。自動運転技術が研究開発されているが、運転士に替わるものにはなっていないのか現状です。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。

8	P88 P94 共通		<p>実施事業5 移動のし易さを実現する公共交通サービスの提供</p> <p>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。</p>
---	------------------	--	--

我孫子市地域公共交通計画（案）

R7.6.15 時点



令和7年〇月
我孫子市

目次

第1章 はじめに	1
1-1 計画作成の趣旨	1
1-2 計画の区域	1
1-3 計画の期間	1
第2章 市の現状把握	2
2-1 地理	2
2-2 地勢	2
2-3 土地利用	3
2-4 人口動向	4
2-5 将来人口	9
2-6 主要な施設の立地状況	11
2-7 移動特性	14
2-8 移動交通手段	19
2-9 地域間の移動（OD）	22
2-10 消費者購買動向	27
第3章 上位計画及び関連計画の把握と整理	28
3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律とは	28
3-2 地域公共交通計画（交通マスタープラン）とは	29
3-3 我孫子市の計画	32
第4章 我孫子市の公共交通の現状把握・分析	40
4-1 公共交通の状況	40
4-2 公共交通のサービス状況	45
4-3 公共交通の利用状況	56
第5章 公共交通の課題と課題解決の方向性	62
5-1 現状から見た課題	62
5-2 上位計画・関連計画の目標を実現するうえでの課題	64
5-3 公共交通の現状からみた課題	66
第6章 問題解決の方向性	67
第7章 基本的な方針	69
7-1 目指す地域公共交通の将来像	69
7-2 公共交通の役割分担の明確化	69
7-3 交通施策の基本方針	71
第8章 計画の目標	77
第9章 目標達成のための実施事業	84
9-1 実施事業の内容	84
9-2 事業の実施スケジュール	94
第10章 計画の達成状況の評価	95

第1章 はじめに

1-1 計画作成の趣旨

現在、多くの地域では人口減少の本格化に伴い、バスをはじめとする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などにより地域の公共交通の維持・確保が急速に厳しくなっています。他方、高齢者の運転免許証の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっています。

本市においては、平成23年に地域公共交通総合連携計画を策定して公共交通が不便な地域である根戸地域においてあびバスの運行を開始しましたが、計画策定から約15年経過しており、計画策定当時と比較して路線バスやタクシー事業を取り巻く環境がますます厳しい状況になっています。

特に、バスやタクシーをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や運転士不足の深刻化については、全国的な大きな課題であり、市としても積極的に公共交通の維持・確保に向けて早急に取り組んでいく必要があります。また、将来に渡り持続可能な公共交通としていくためには、市民一人ひとりが市内の公共交通が危機的な状況にあることを認識して、移動の際に意識的に公共交通を利用していただくことが公共交通の維持・確保に繋がるということを知っていただくことも重要です。

このため、地域公共交通計画を通じて本市の公共交通事業の現状を知っていただき、将来に渡って持続可能な「誰もが安全かつ便利に移動できる交通環境」として確立することを目指し取り組んでいきます。

1-2 計画の区域

我孫子市全域とします。

1-3 計画の期間

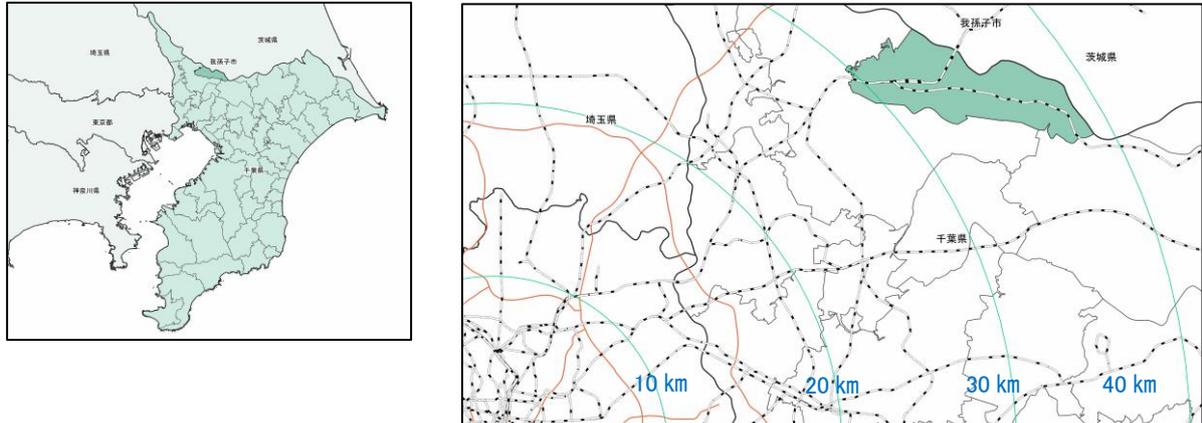
本計画の計画期間は、国が示す「地域公共交通のり・デザイン」地域公共交通計画等の作成と運用の手引きに準じた5年間とします。

なお、計画期間内であっても、社会情勢や環境の変化、上位計画の我孫子市基本構想の見直しや国や千葉県における事業の進展等に合わせ、必要に応じて柔軟に見直しすることとします。

第2章 市の現状把握

2-1 地理

我孫子市は、千葉県の北西部、東京都心から概ね30 km圏内に位置し、東部には印西市、南西部には手賀沼を隔て柏市、北部は利根川を挟んで茨城県と隣接しています。

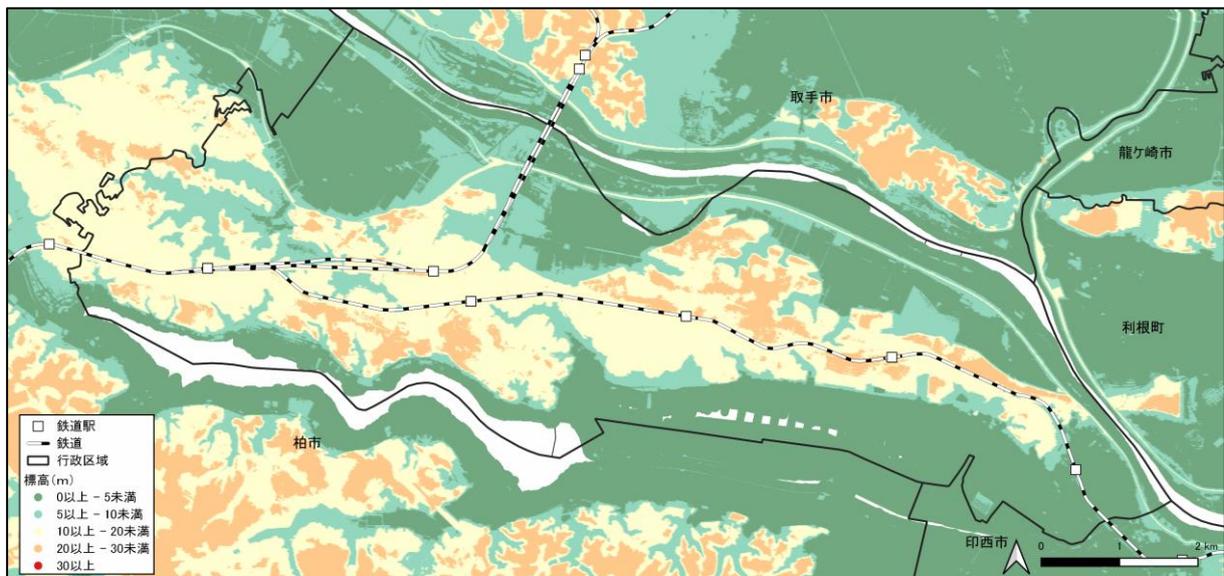


出典：国土数値情報

図 2-1 我孫子市の位置

2-2 地勢

市域の北部には利根川や古利根沼、南部は東京都心から一番近い天然湖沼である手賀沼に挟まれ、面積は43.15 km²、東西に約14 km、南北に最長部分で約4 kmの東西に細長い、標高20 m程の馬の背状の台地となっています。



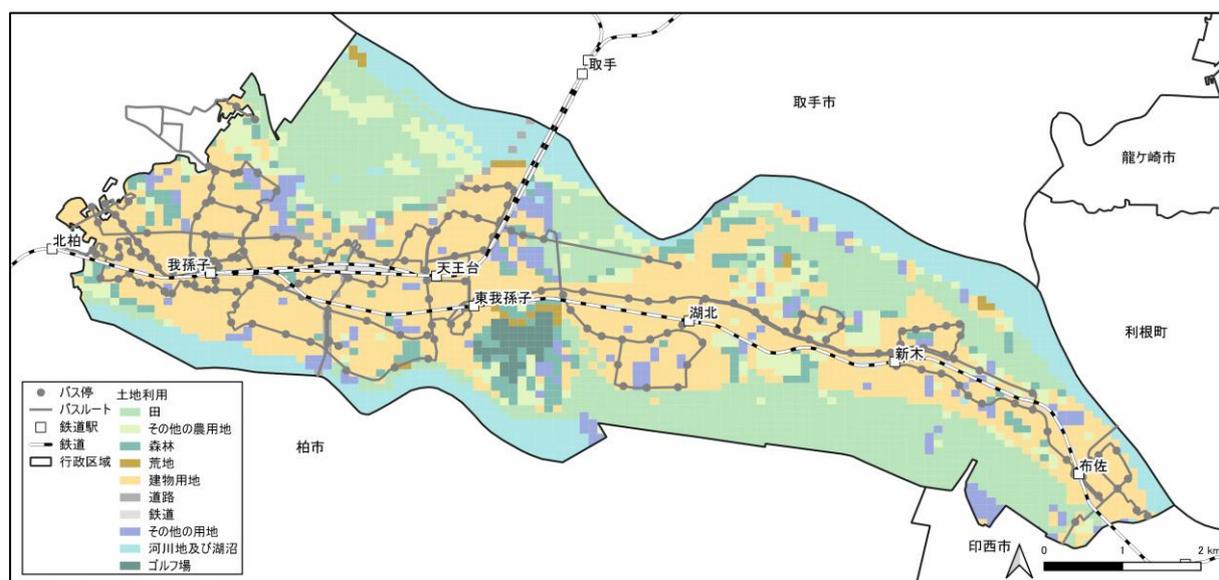
出典：基盤地図情報

図 2-2 我孫子市及び周辺の地形条件

2-3 土地利用

JR 常磐線及び成田線の沿線に市街地が形成され、利根川・手賀沼沿いの低地部は農地となっているコンパクトな都市構造が形成されています。

土地利用の現況は、市街化区域内に住宅用地が54%、商業用地が6%、工業用地が3%となっています。また、市街化調整区域については、住宅地は5%のみで、農地が52%を占めています。



出典：国土数値情報

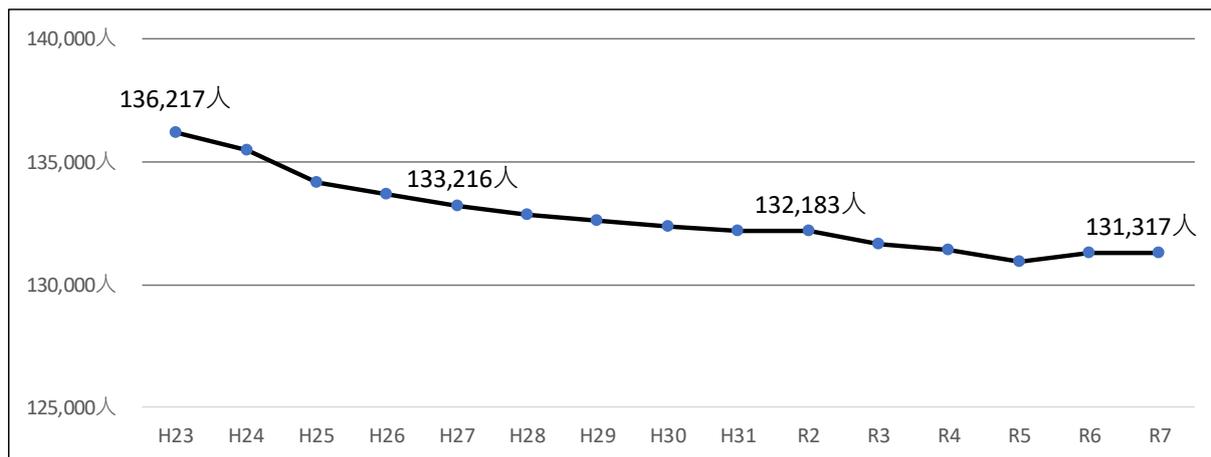
図 2-3 土地利用現況図

2-4 人口動向

(1) 我孫子市の人口の推移

我孫子市の人口は、平成23年(2011年)に136,217人のピークを迎え、その後は減少に転じています。

令和7年(2025年)には131,317人と、ピーク時と比較して4,900人減少しています。



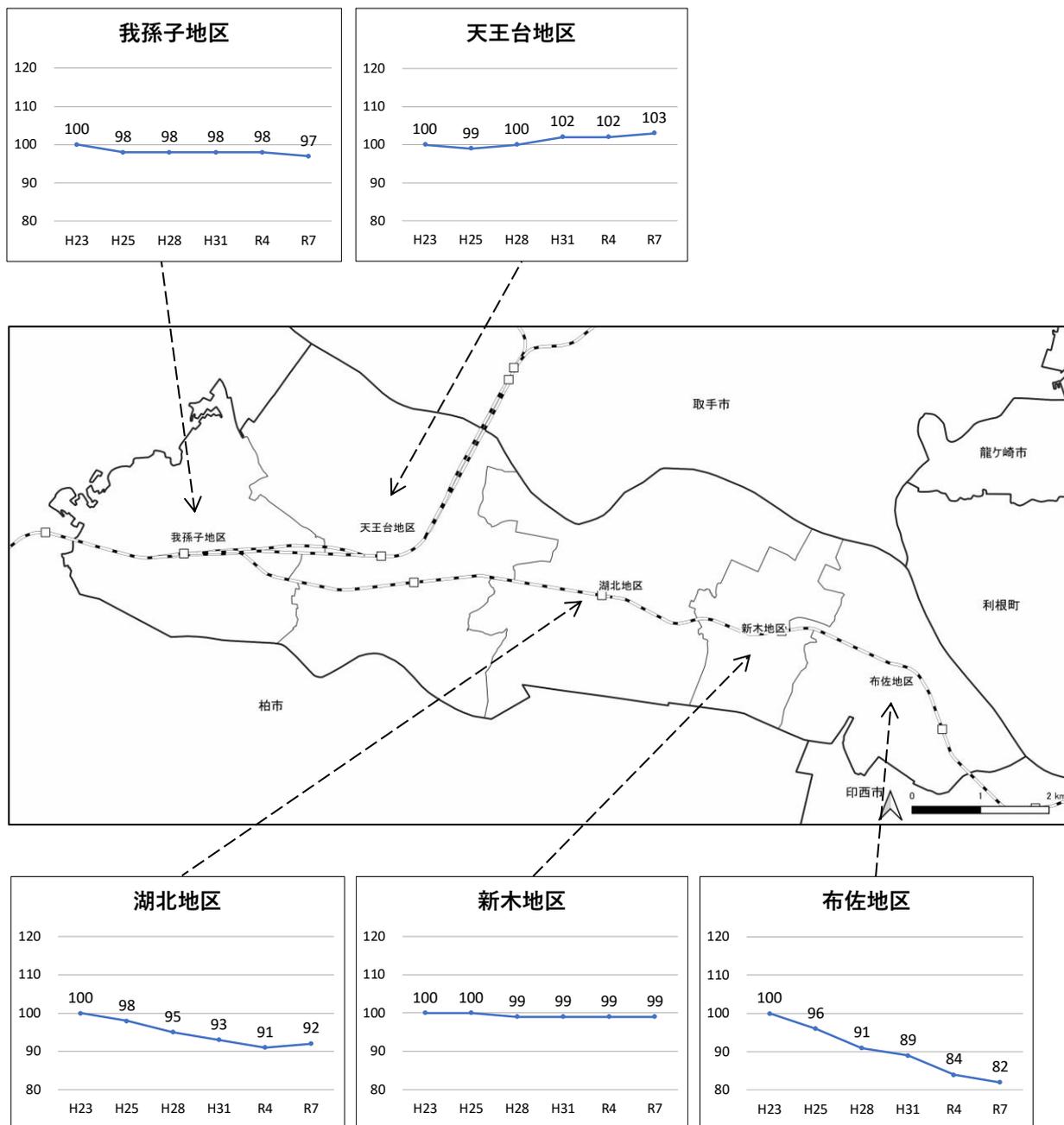
出典：住民基本台帳に基づく人口（各年1月1日現在）

図 2-4 我孫子市の人口の推移

(1) 地区別人口の推移

市内5地区の人口の推移は、平成23年(2011年)を100とした場合、新木地区では横ばいとなっています。我孫子地区、湖北地区、布佐地区は減少傾向にあります。一方で、天王台地区は増加傾向にあり、令和7年(2025年)では103となっています。

このことから、JR常磐線沿線の地域では横ばい基調ですが、JR成田線沿線は減少基調にあると考えられます。



出典：第四次総合計画 人口の見通し 令和2（2020）年9月版
住民基本台帳に基づく人口（各年1月1日現在）

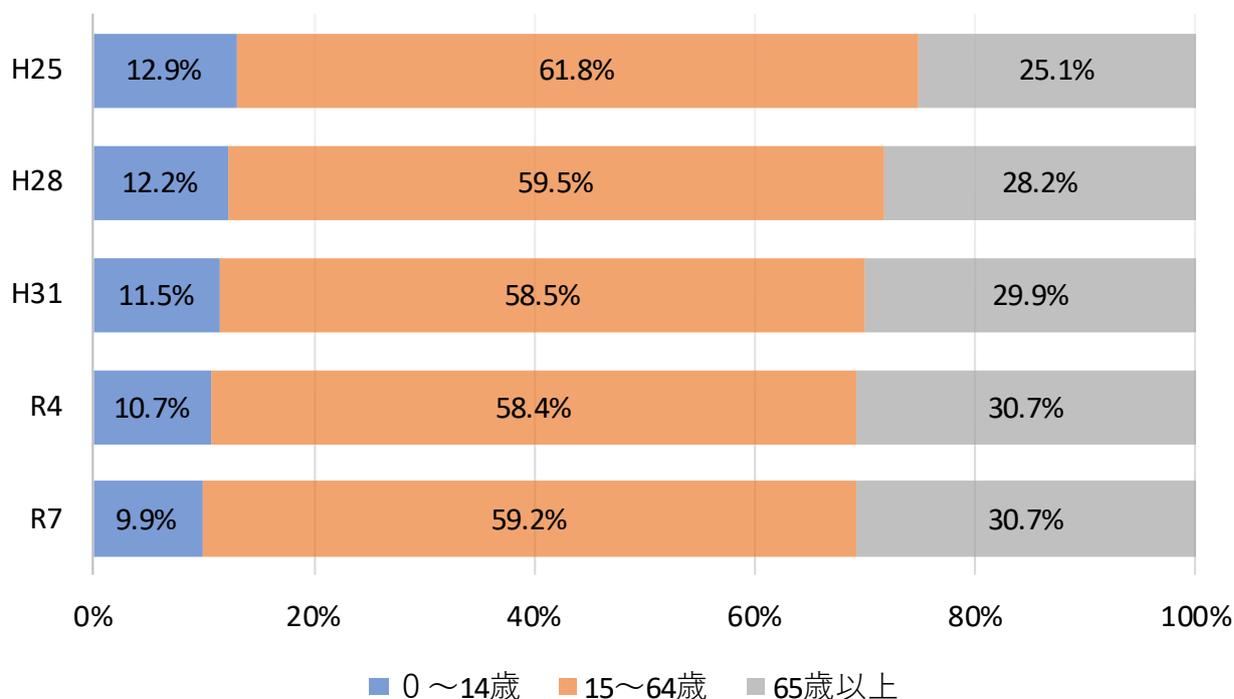
図 2-5 地域人口の推移

(1) 年齢階層別人口の推移

我孫子市の年齢階層別人口割合の推移をみると、年少人口（15歳未満）の割合及び生産年齢人口（15歳～64歳）の割合は縮小傾向にあり、高齢者人口（65歳以上）の割合が拡大しています。このため、令和4年(2022年)では、年少人口(15歳未満)の割合は10.7%、生産年齢人口(15～64歳)の割合は58.4%、高齢者人口(65歳以上)の割合は30.7%と、高齢者の人口の割合が拡大しています。

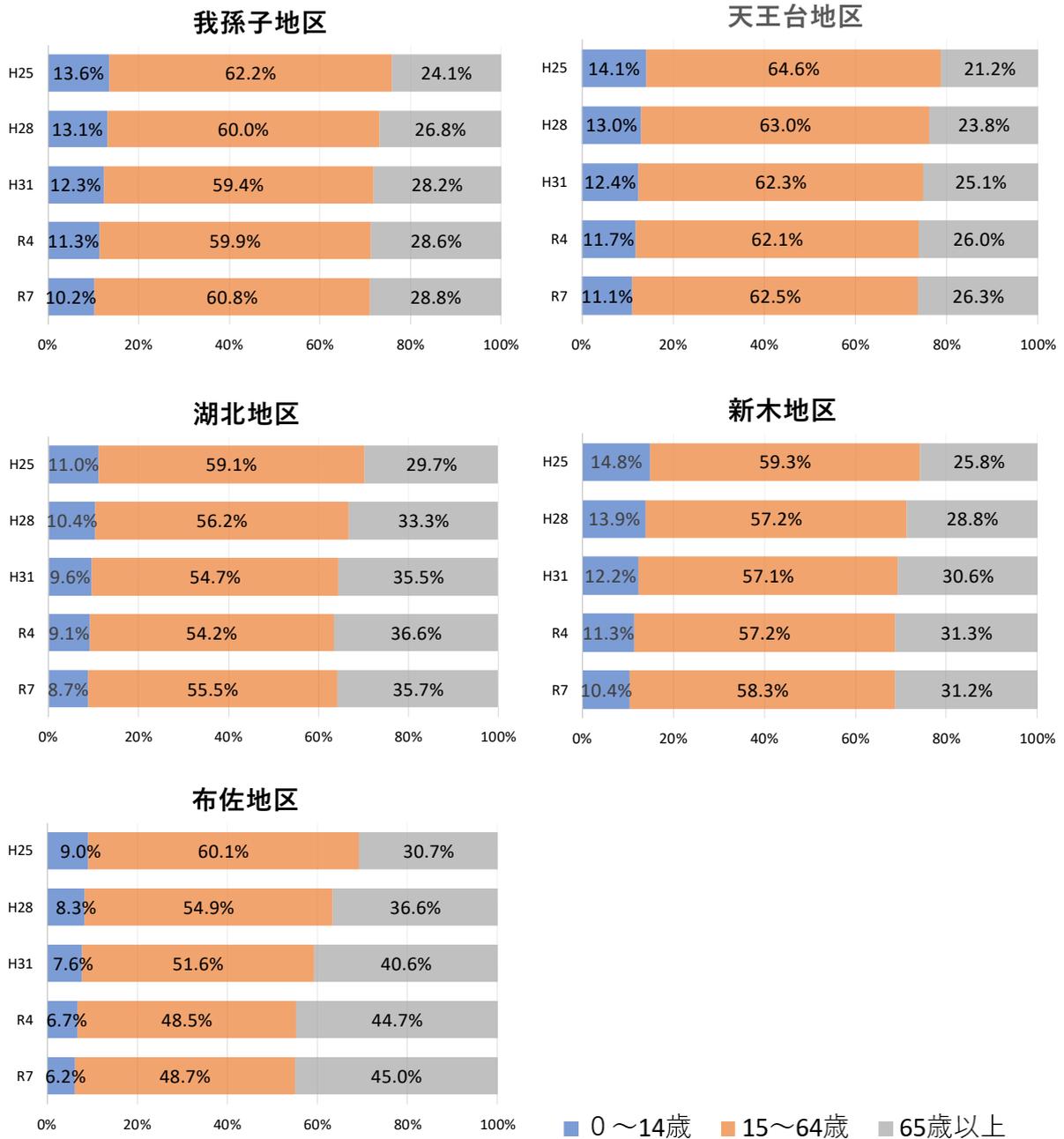
地区別では、どの地区も高齢者人口割合が拡大しています。特に、JR成田線沿線の湖北地区、新木地区、布佐地区で30%を超えており、布佐地区では約45%と人口の半数近くが高齢者となっています。一方で、JR常磐線沿線の我孫子地区、天王台地区では、高齢者人口割合は30%以下となっています。

小地域別では、我孫子駅北側の駅からやや離れた地域（久寺家、つくし野）でも高齢者人口割合が高くなっています。



出典：住民基本台帳に基づく人口動態調査

図 2-6 我孫子市年齢階層別人口割合



出典：住民基本台帳に基づく人口動態調査

図 2-7 地区別年齢階層別人口割合

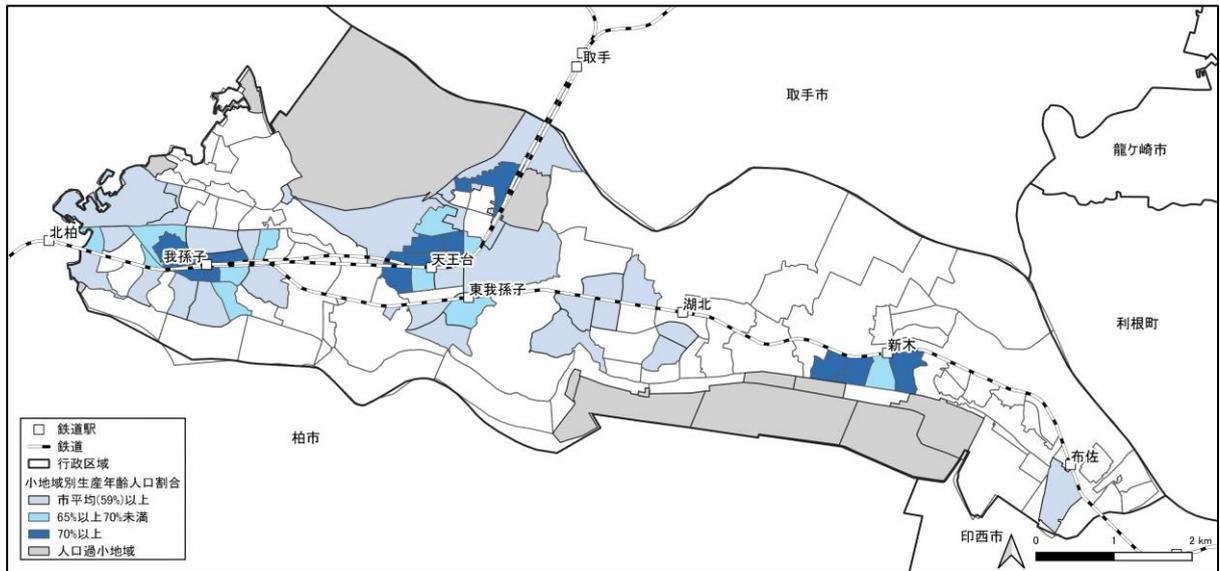


図 2-8 小地域別生産年齢人口（15～65歳）割合

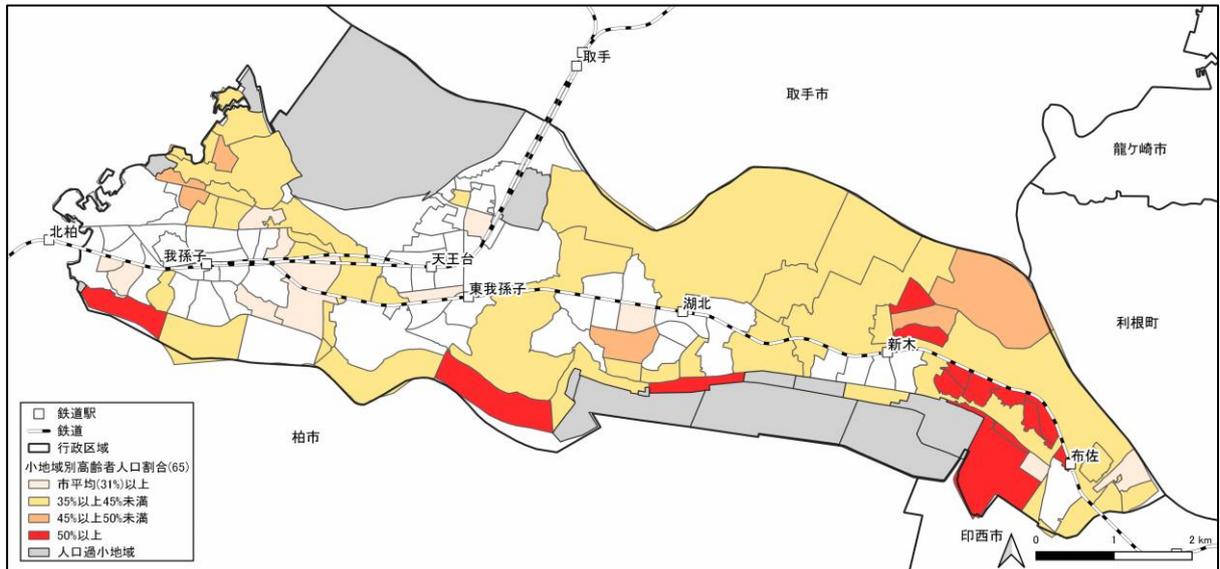
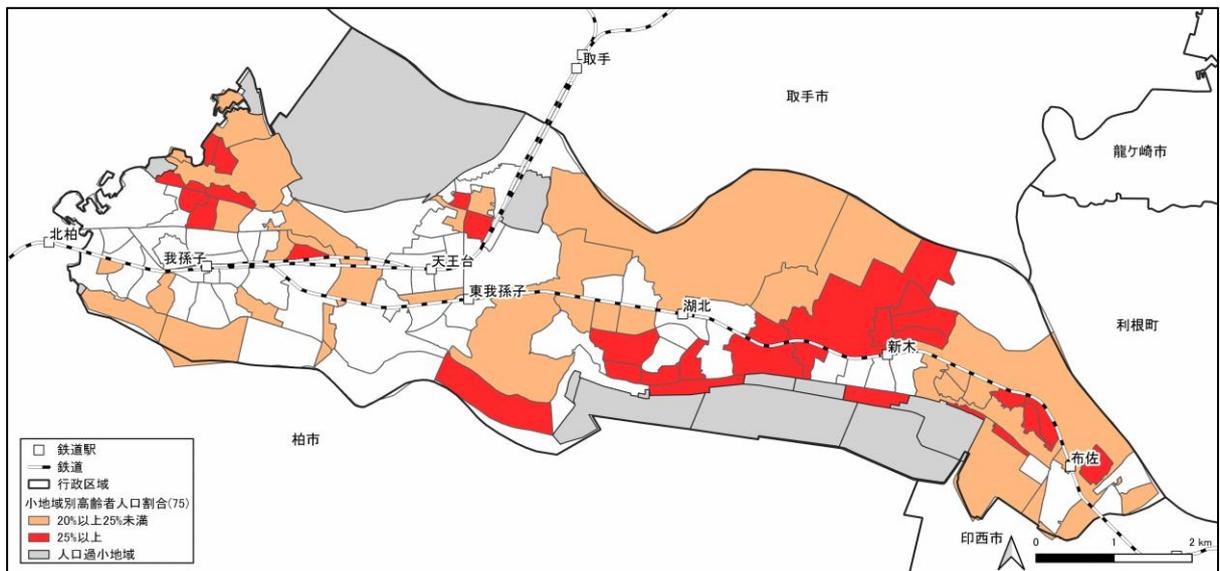


図 2-9 小地域別高齢者人口（65歳以上）割合



出典：住民基本台帳に基づく人口動態調査

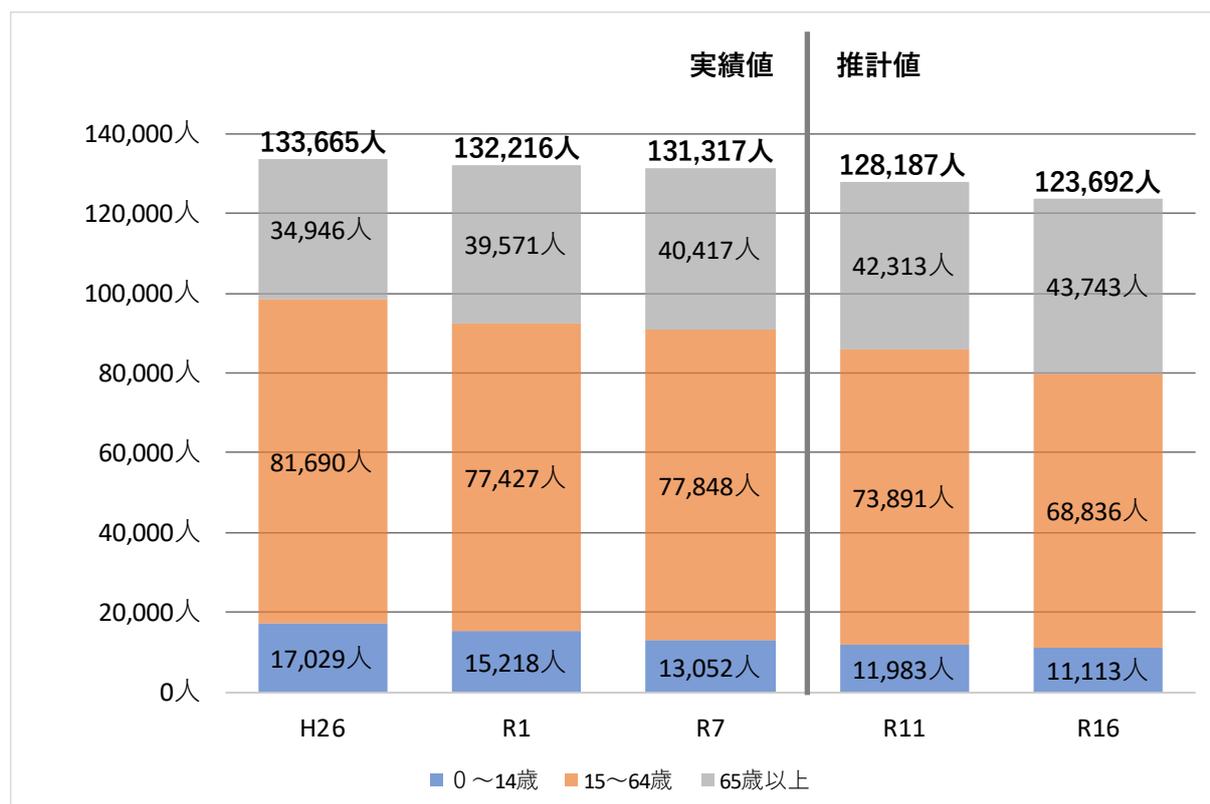
図 2-10 小地域別高齢者人口（75歳以上）割合

2-5 将来人口

(1) 我孫子市の将来人口

我孫子市の将来推計人口によると、我孫子市の人口は減少傾向にあり、今後も減少を続ける
とされています。

年齢区分別では、高齢者人口（65歳以上）は増加すると推計され、生産年齢人口（15歳～
64歳）と年少人口（15歳未満）は、減少すると推計されます。



出典：我孫子市住民基本台帳（令和7年まで）

第四次総合計画 人口の見通し 令和2（2020）年9月版

※ 推計値…各年の日本人人口の推計に、令和7（2025）年
1月1日時点の外国人の人口を加算

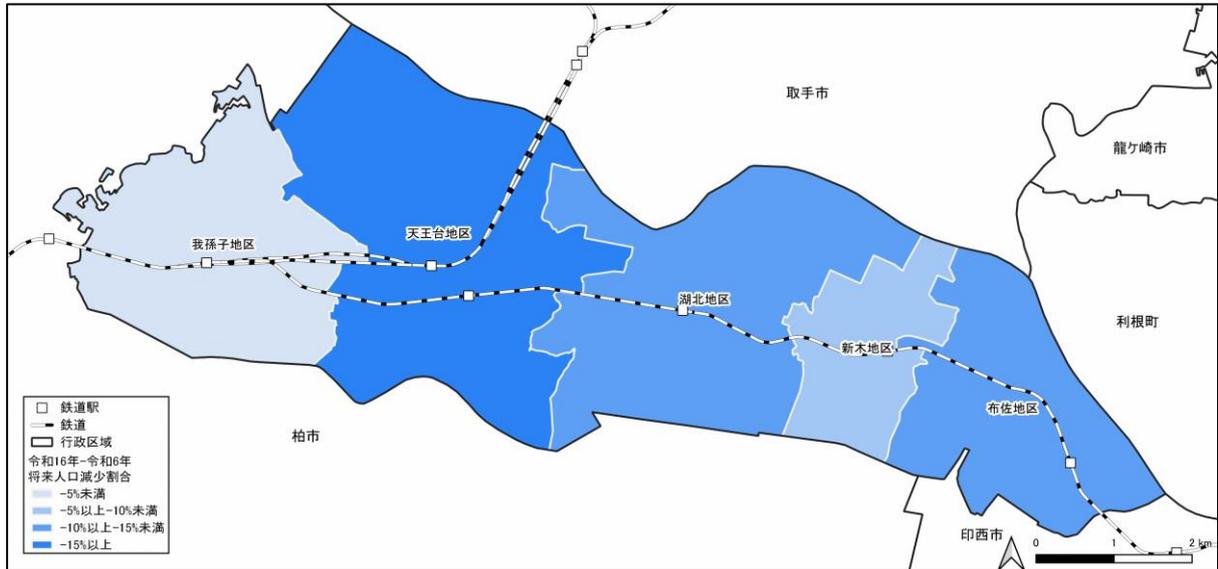
図 2-11 我孫子市の総人口の推移と将来推計人口

(2) 地区別将来人口

令和6年現在の人口から、令和16年の推計人口への変化を地区別に把握します。

1) 総人口

天王台地区は、これまで人口増加基調であったが、今後は減少が大きくなると推計されます。一方で、我孫子地区の人口減少率は最も小さいと推計されます。



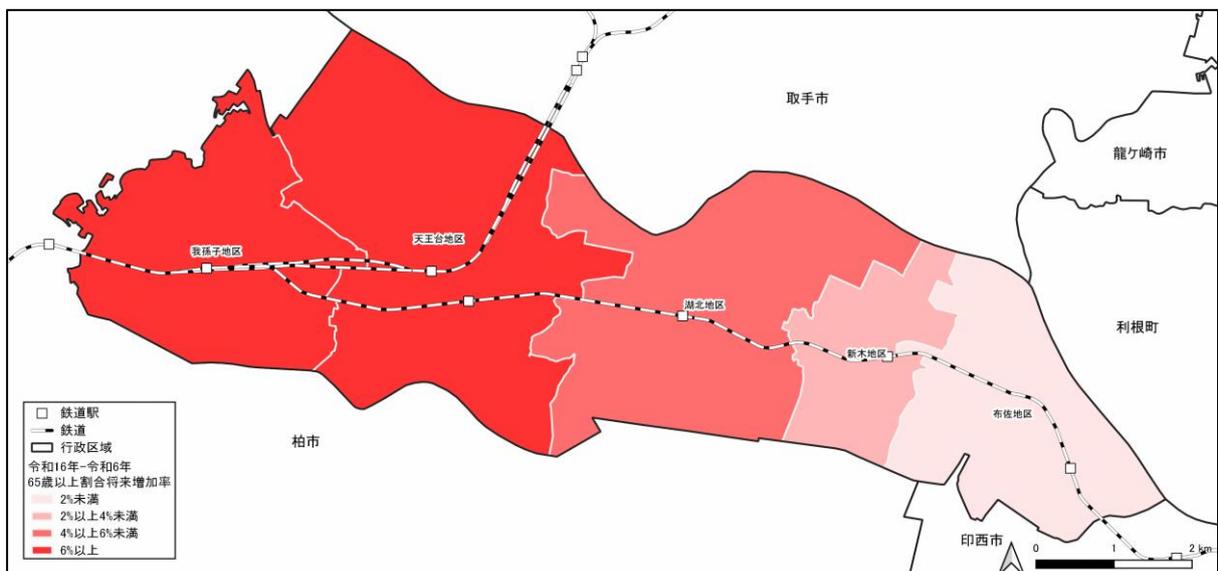
出典：我孫子市住民基本台帳（令和6年）、第四次総合計画 人口の見通し 令和2（2020）年9月版

図 2-12 地区別の将来推計人口

2) 65歳以上人口割合

今後、65歳以上の人口割合の増加が大きい地区は、我孫子地区と天王台地区が推計されます。

一方で、既に高齢者人口割合の高い新木地区、布佐地区では、今後の65歳以上の人口割合の増加は小さいと推計されます。



出典：我孫子市住民基本台帳（令和6年）、第四次総合計画 人口の見通し 令和2（2020）年9月版

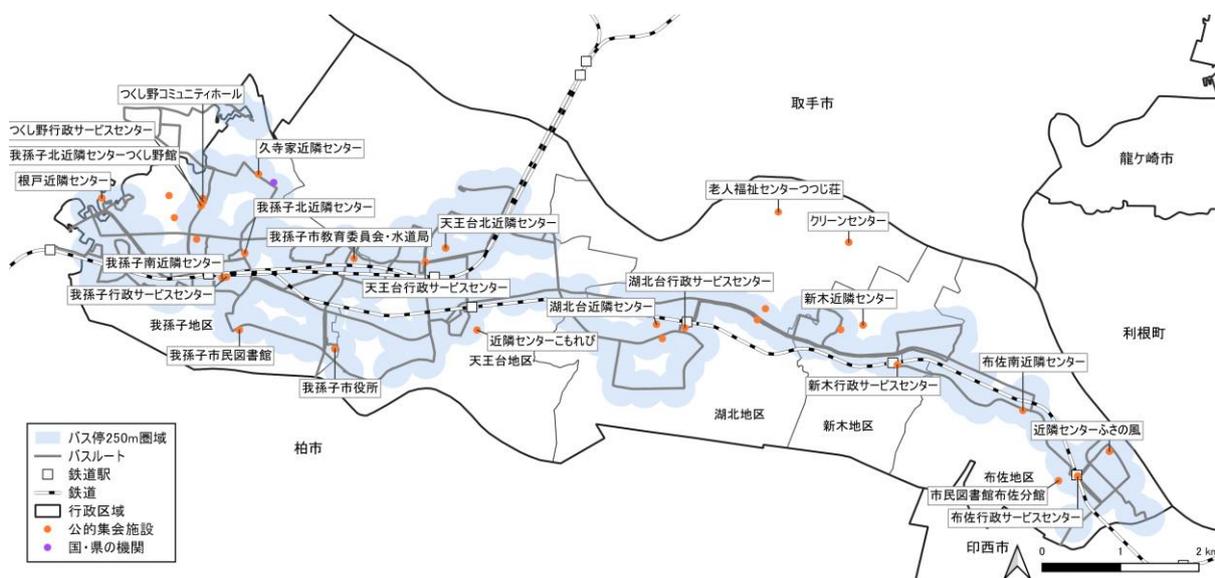
図 2-13 地区別将来人口の予測（65歳以上）

2-6 主要な施設の立地状況

(1) 公共公益施設

公共公益施設は、各地区の行政サービスのニーズに対応すべく、市内各地区に点在しています。

施設の多くが、バス停 250m 圏内または近傍に立地していますが、一部にバスでカバーできない施設がみられます。



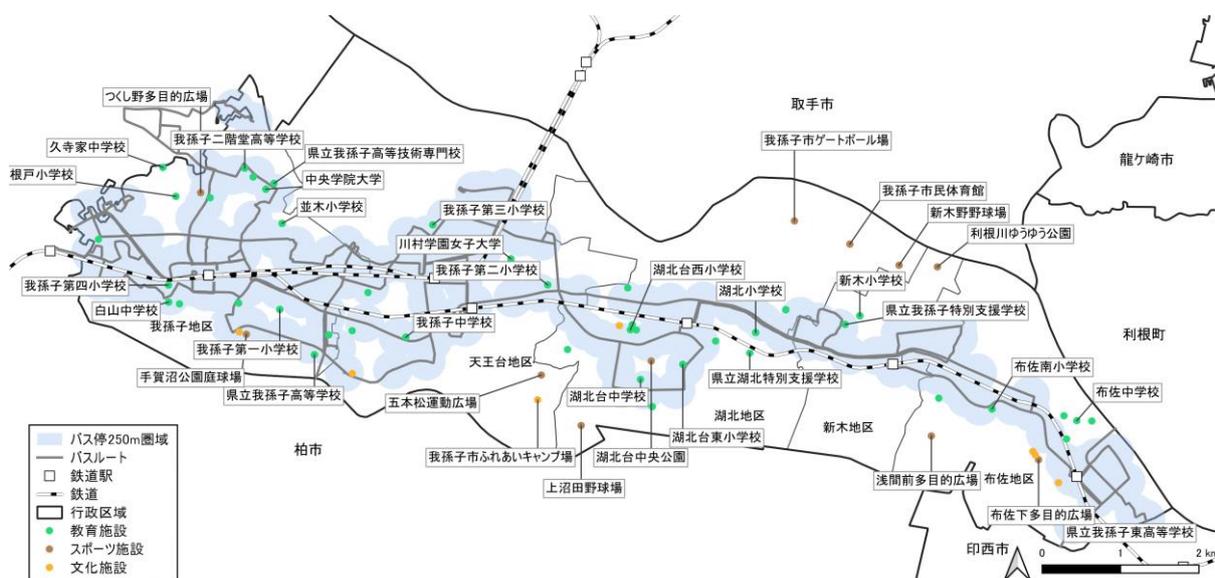
出典：国土数値情報、我孫子市 HP（令和 7 年 4 月現在）

図 2-14 公共公益施設の立地状況

(2) 教育・文化・スポーツ施設

教育施設は、市内の鉄道沿線に点在しており、概ねバス停 250m 圏内に位置しています。

なお、スポーツ施設等は、施設の性質から駅や市街地から離れた地域での立地もみられます。

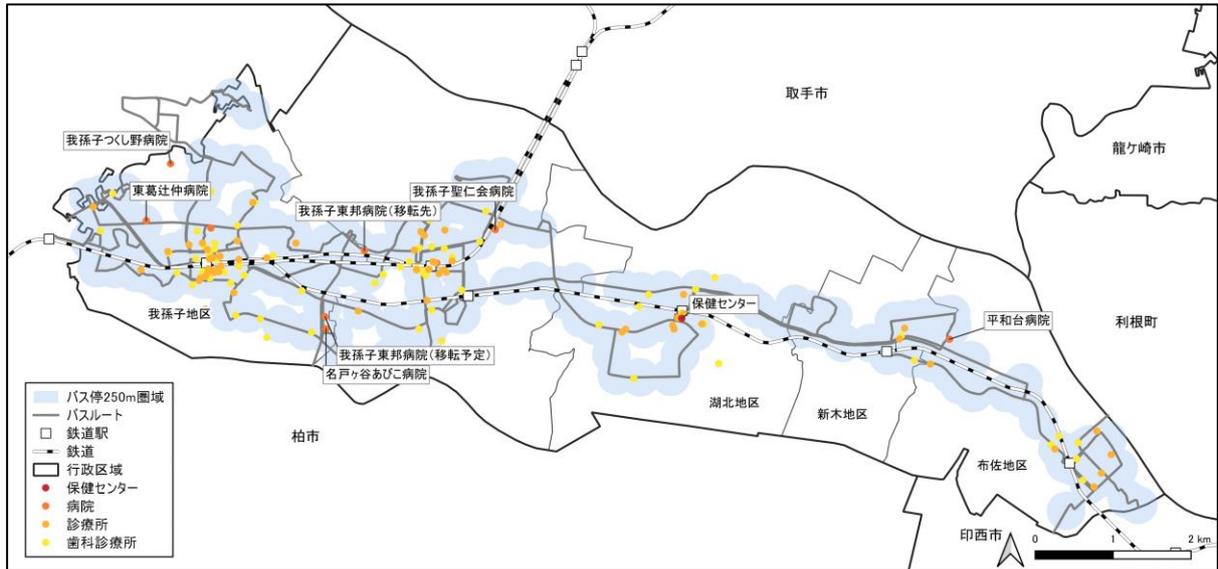


出典：国土数値情報、我孫子市スポーツ推進計画

図 2-15 教育・文化・スポーツ施設の立地状況

(3) 医療施設

医療施設は、我孫子駅周辺や天王台駅周辺に多く立地しており、多くの施設がバス停 250m 圏内に位置しています。

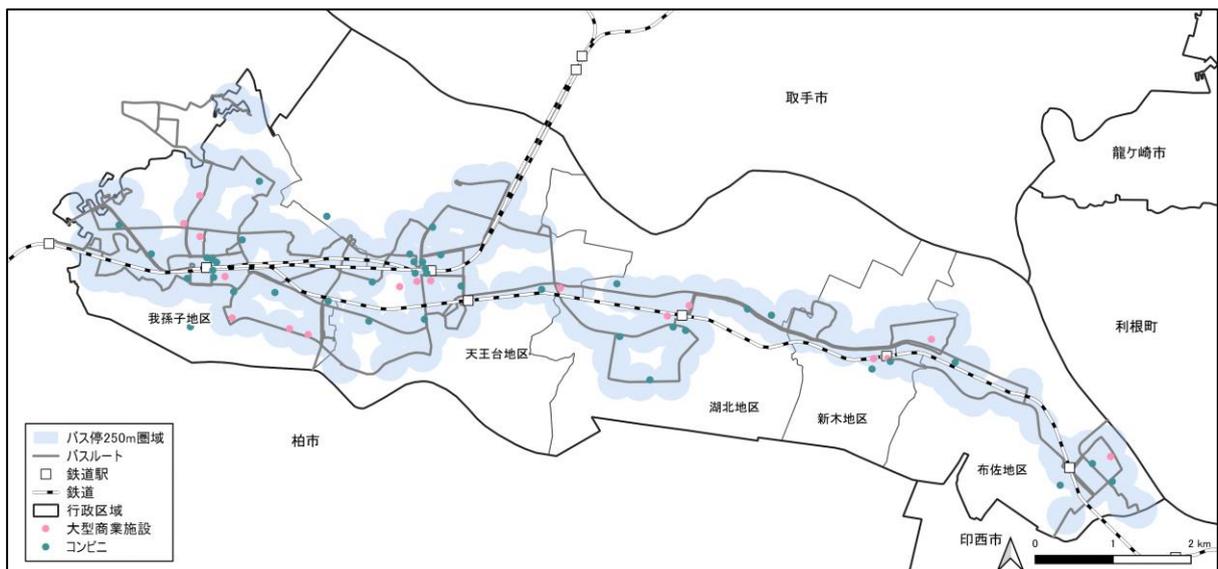


出典：国土数値情報、我孫子市 HP（令和 6 年 8 月現在）

図 2-16 医療施設の立地状況

(4) 商業施設

大規模商業施設は、鉄道駅周辺や住宅地内に立地しています。コンビニエンスストアを含め、市内の商業施設の多くがバス停 250m 圏でカバーされています。



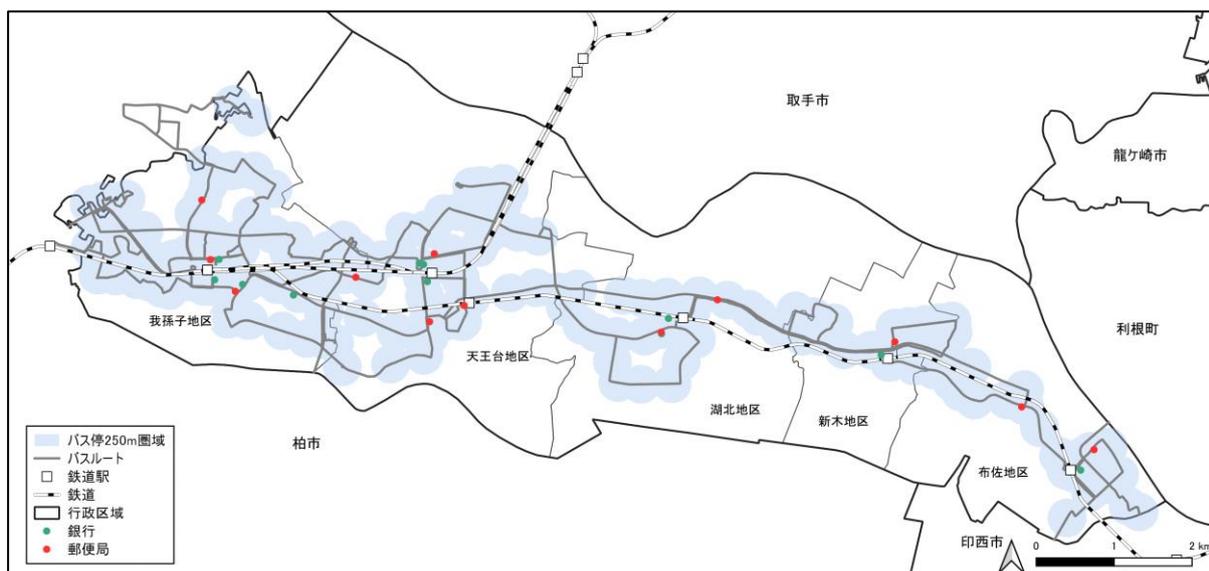
出典：大型商業施設「全国大規模小売店舗総覧」（令和 6 年）

コンビニエンスストア HP（令和 6 年 8 月現在）

図 2-17 商業施設の立地状況

(5) 金融機関等

金融機関は、主に鉄道駅の周辺や住宅地内に立地しており、全てがバス停 250m 圏でカバーされています。



出典：金融機関 HP（令和 6 年 8 月現在）

図 2-18 金融機関の立地状況

2-7 移動特性

(1) 通勤・通学による移動

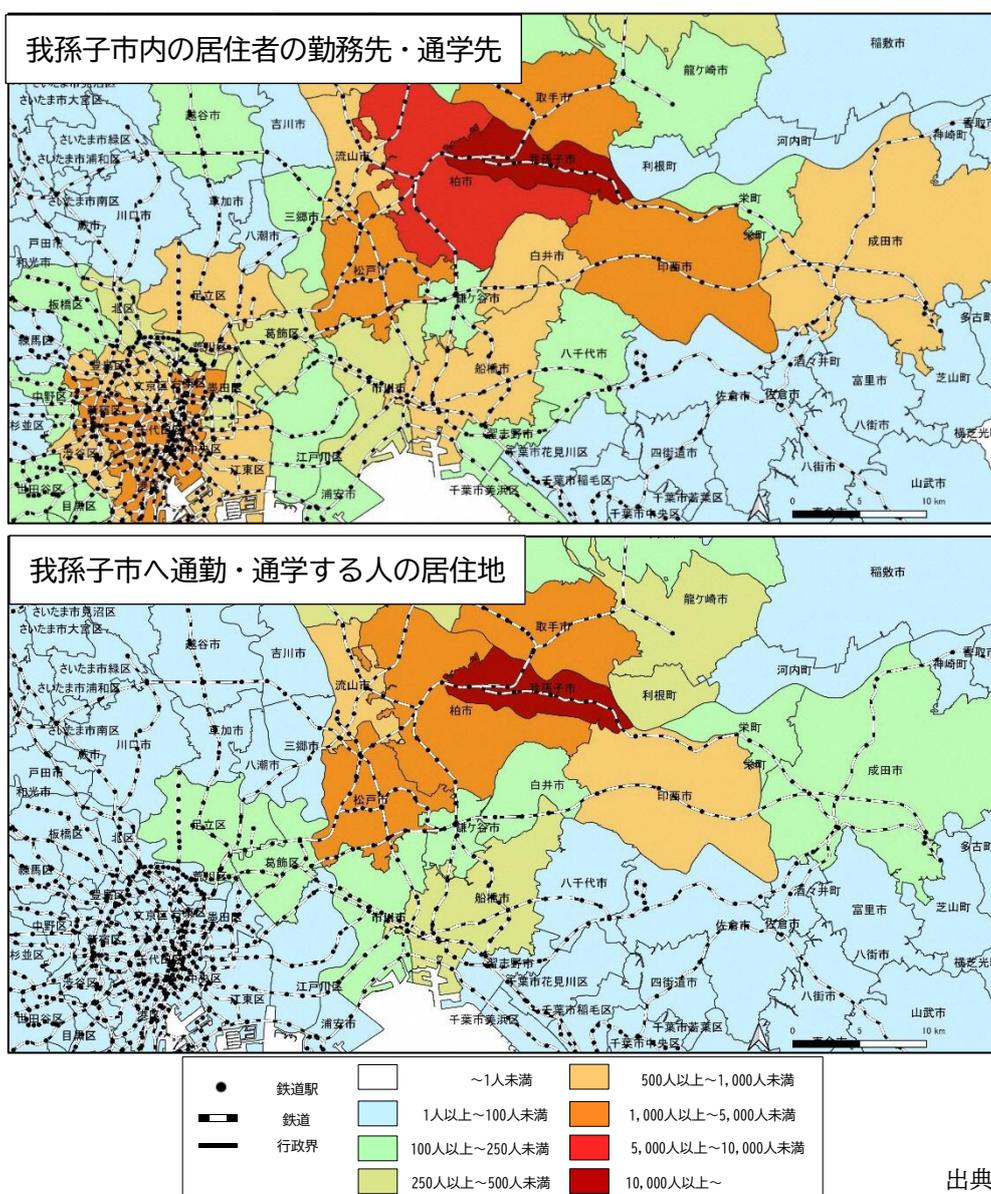
国勢調査を基に、我孫子市居住者の勤務先・通学先、また、我孫子市で勤務・通学する人の居住地を把握しました。

◆我孫子市内居住者の勤務先・通学先

我孫子市内が1万人以上と最も多く、市外では、柏市、取手市、印西市などの隣接市、また、鉄道利用が便利な松戸市、東京都心部などが多くなっています。

◆我孫子市で勤務・通学する人の居住地

我孫子市内が1万人以上と最も多く、市外では、柏市、取手市などの隣接市、また、鉄道利用が便利な松戸市などが多くなっています。



出典：国勢調査

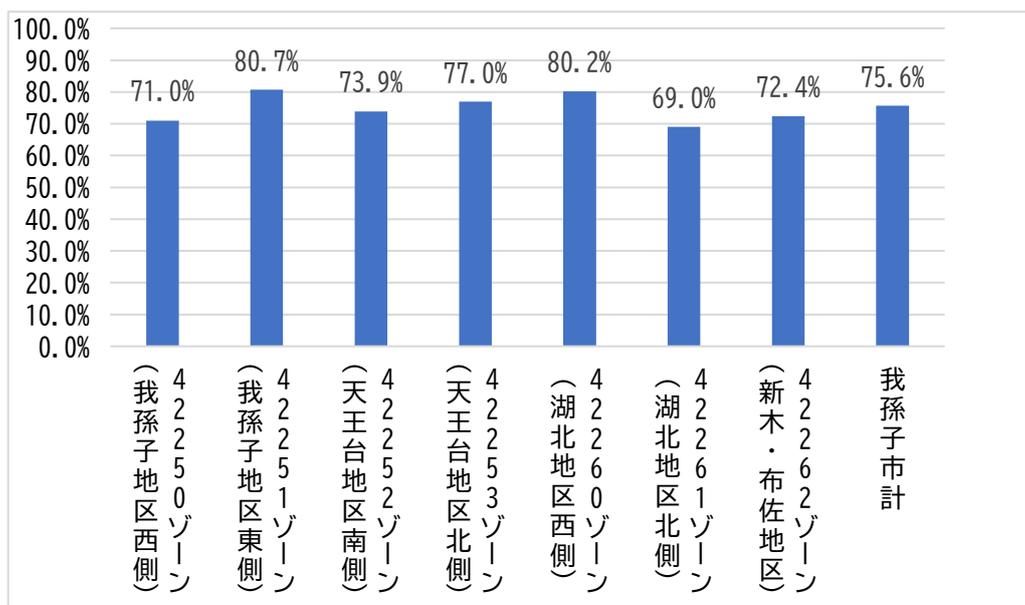
図 2-19 市居住者の勤務先・通学先及び市に通勤・通学する人の居住地（令和2年）

(2) 外出の状況

我孫子市全体の外出率は75.6%(年齢計)であり、地区により70~80%程度となっています。15歳~64歳の外出率は、我孫子全体で80.3%(年齢計)で、地区により75~85%程度となっています。

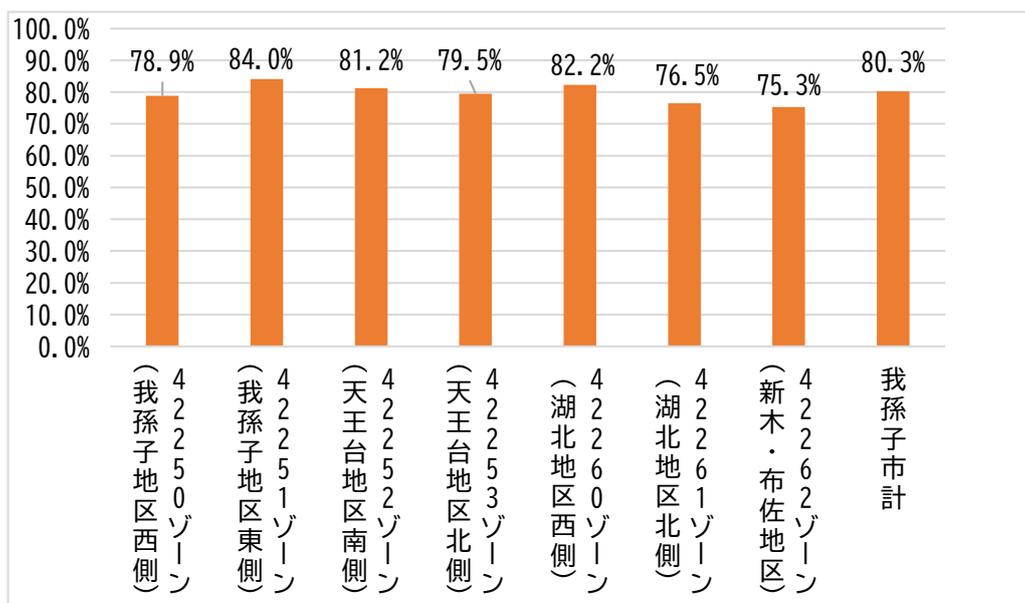
65歳以上の外出率は、市全体で60.5%(年齢計)で、地区により50~70%程度となっています。

※15歳未満の外出率は、すべてのゾーンで100%



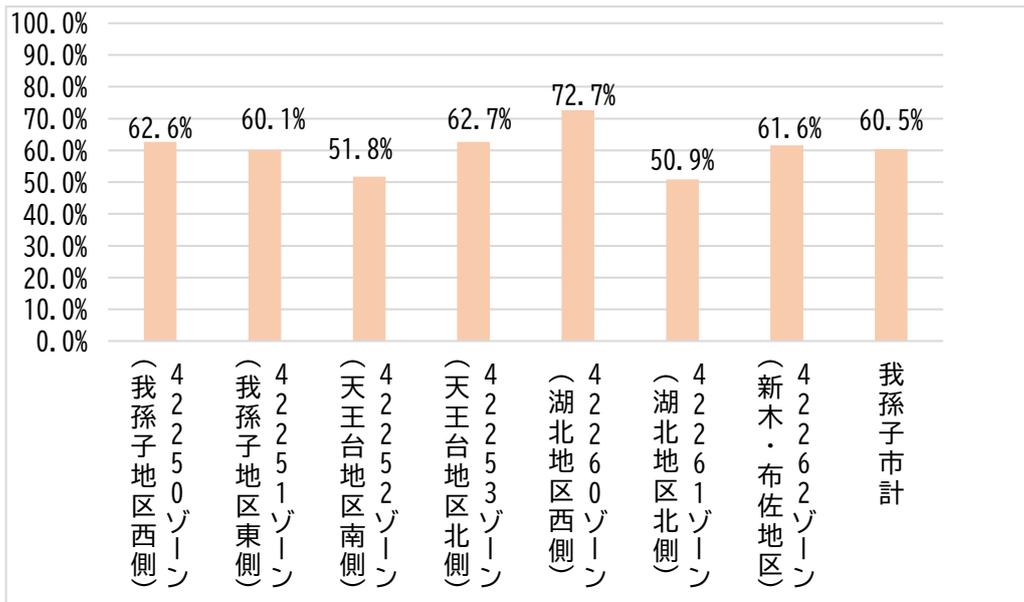
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-20 外出率 (年齢計)



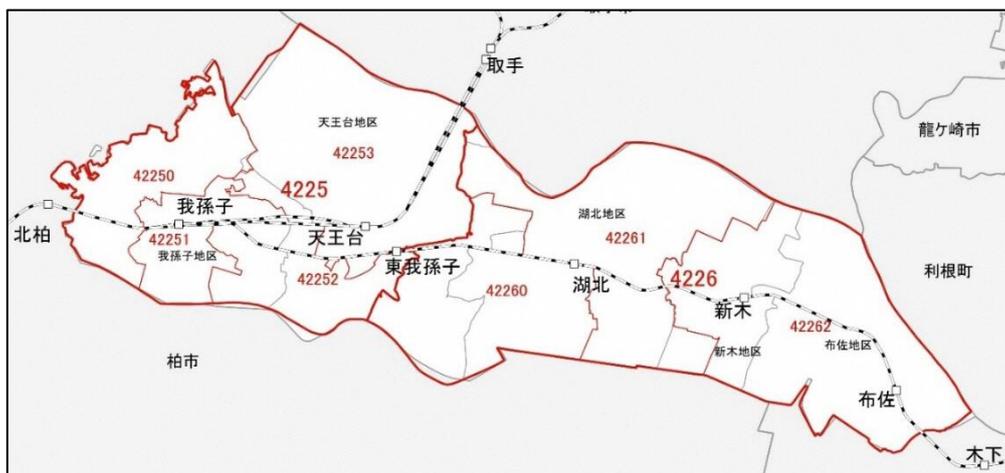
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-21 外出率 (15~64歳)



出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-22 外出率 (65 歳以上)



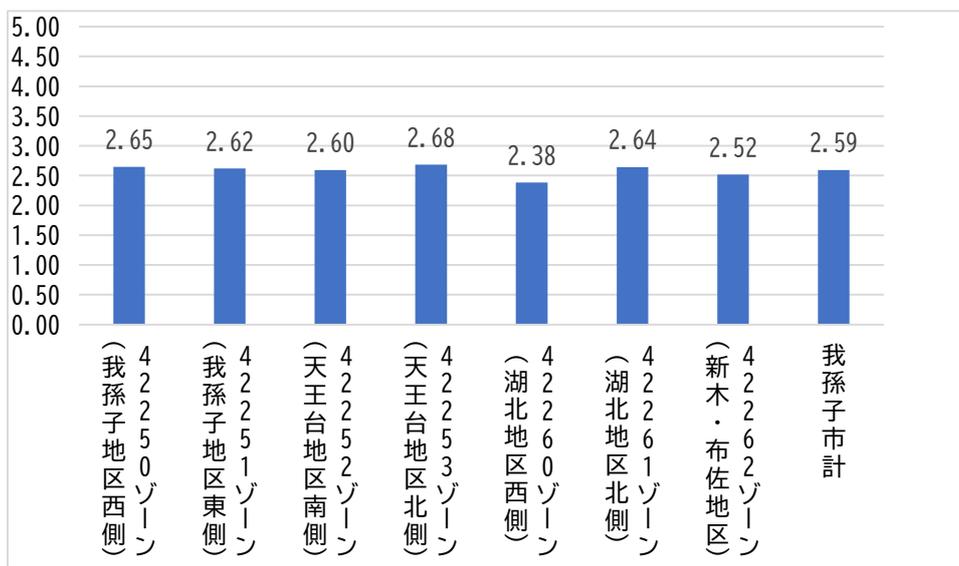
出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-23 我孫子市小ゾーン

(3) 1人当たり移動回数（ネット値）

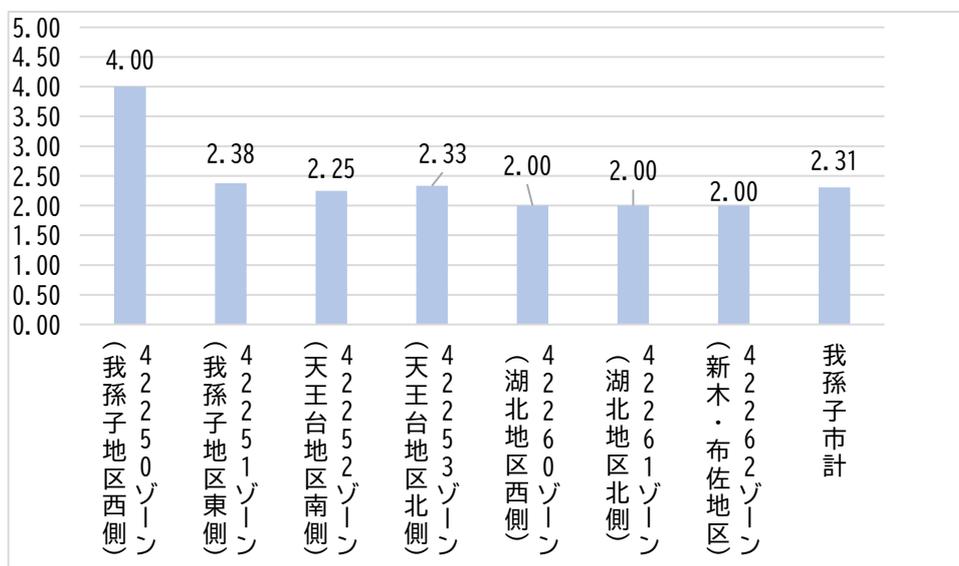
我孫子市全体の1人当たり移動回数は、2.59回/日前後の地区が多く、年齢階層別では、15歳未満は2.31回/日、15歳～64歳は2.54回/日、65歳以上は2.86回/日となっており、高齢者の移動回数が多い傾向になっています。

注) ネット値とは、外出した人のみを対象とした1人1日当たりの移動回数。



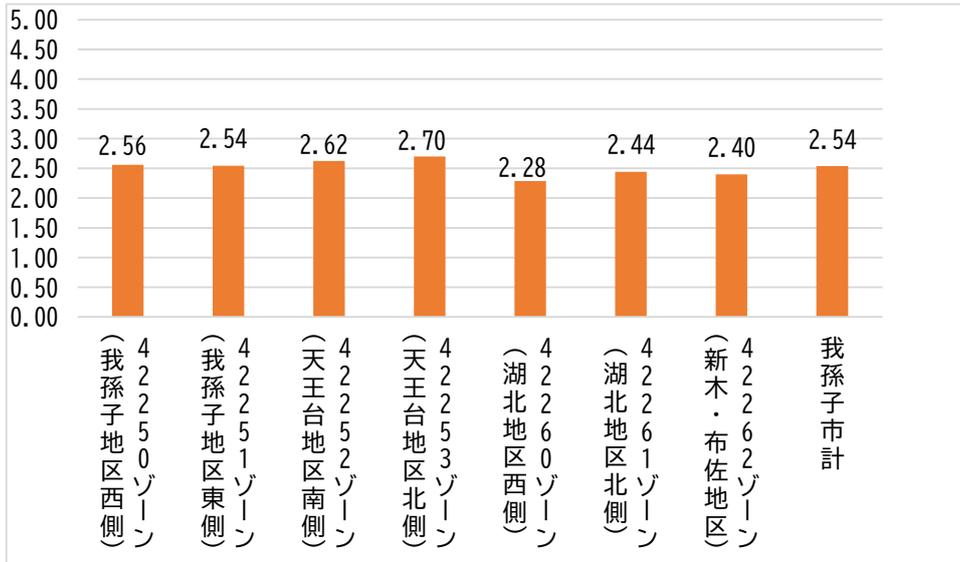
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-24 1人当たり移動回数（年齢計）



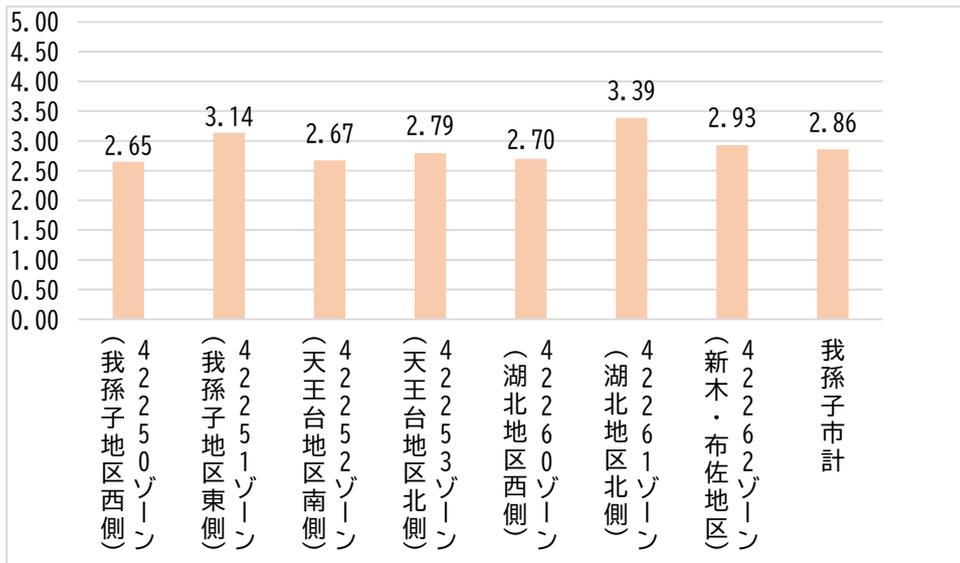
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-25 1人当たり移動回数（15歳未満）



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-26 1人当たり移動回数（15～64歳）



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-27 1人当たり移動回数（65歳以上）

2-8 移動交通手段

(1) 目的種別・代表交通手段

市全体の移動交通手段の構成比をみると、自動車（マイカー）が36%、次いで鉄道と徒歩が26%となっており、バスは1%となっています。

地区別では、鉄道は JR 常磐線沿線の天王台地区北側と我孫子地区西側が他の地区よりも高く、自動車（マイカー）では、新木・布佐地区が49%で最も高くなっています。

徒歩では、我孫子駅が含まれる我孫子地区東側が39%と他の地区に比べて高くなっています。

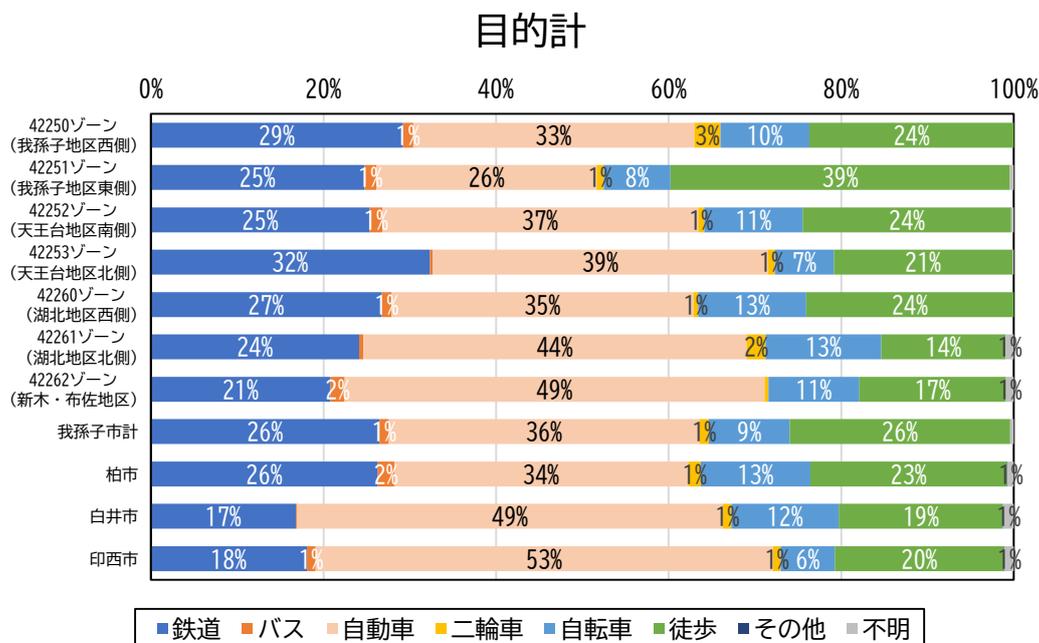
通勤では、JR 常磐線沿線地区では鉄道が、JR 成田線沿線地区では自動車（マイカー）の割合がそれぞれ高くなっています。

通学では、どの地区も徒歩の割合が高いが、我孫子地区西側と湖北地区北側では鉄道の割合が最も高く、また、新木・布佐地区ではバスの割合が11%と他の地区よりも高くなっています。

業務では、鉄道や自動車（マイカー）の利用割合が高くなっており、私事では、自動車、徒歩、自転車の割合が高くなっています。

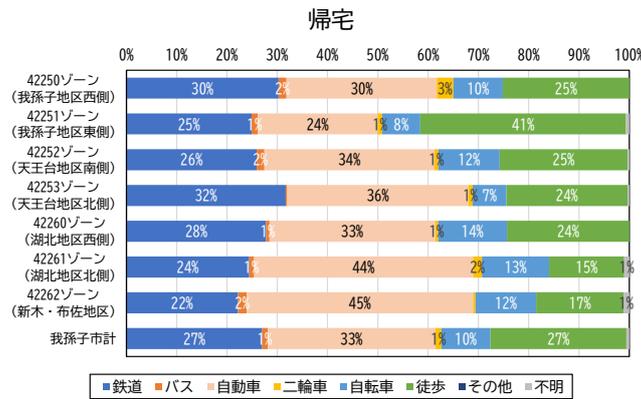
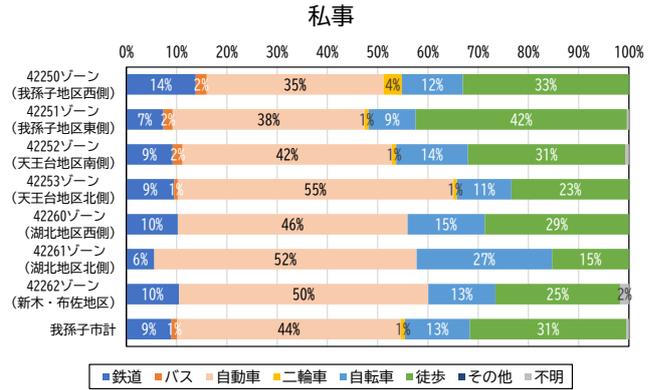
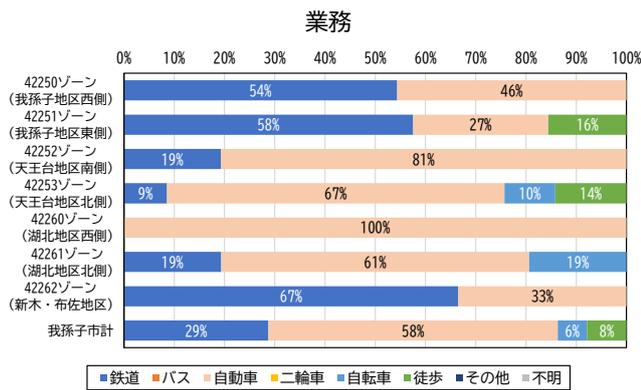
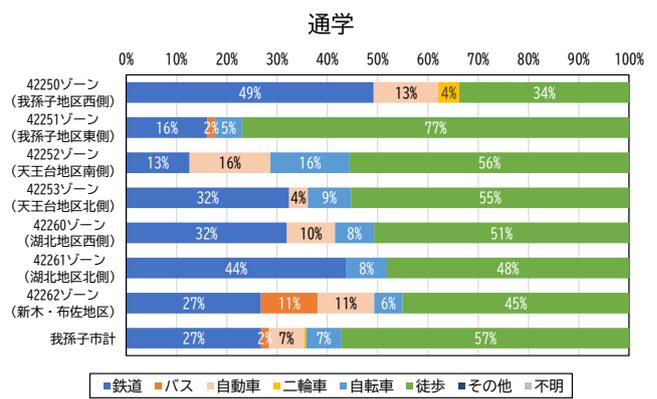
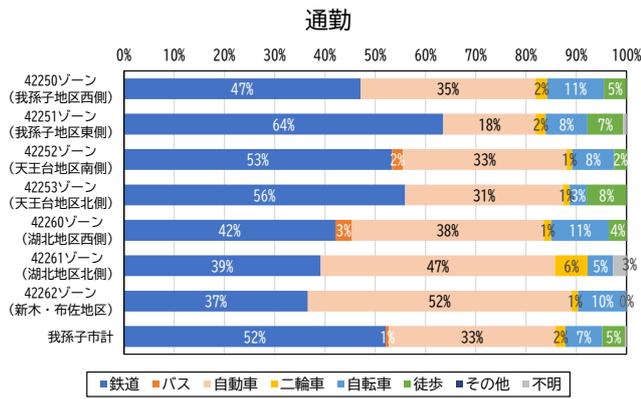
※パーソントリップ調査では、利用した交通手段に対し、①鉄道、②路線バス、③自動車、…などの順で階層を設定し、階層の高い利用交通手段を代表交通手段にします。

例えば、出発地から→③自動車に乗り→駅で①鉄道に乗り継ぎ→降車駅から②路線バス→目的地と移動した場合には、代表交通手段は「鉄道」となります。



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-28 ゾーン別・代表交通手段別構成比（目的種類計）



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

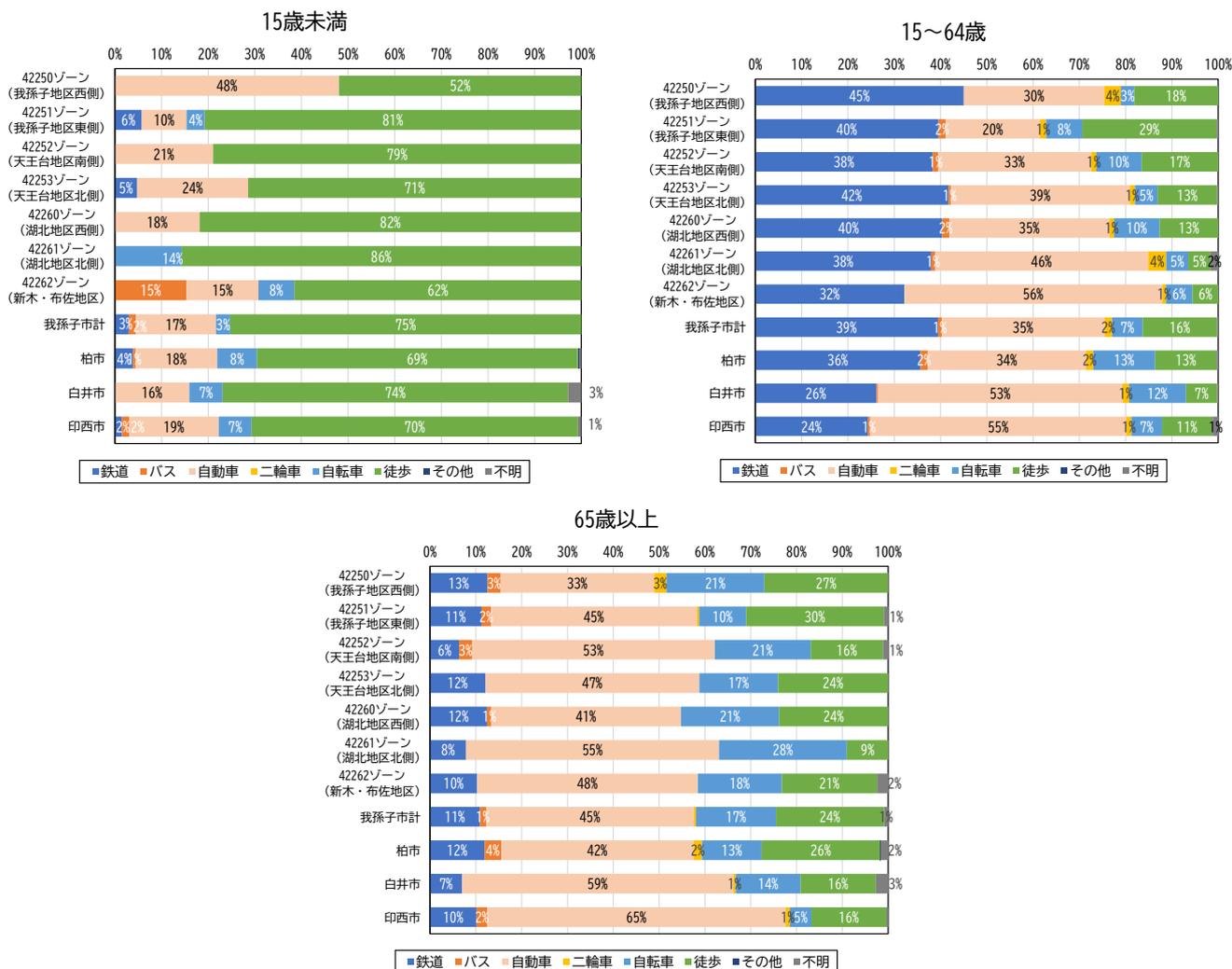
図 2-29 ゾーン別・目的種別・代表交通手段構成

(2) 年齢階層別・代表交通手段

15歳未満では、全ての地区で徒歩の割合が高くなっています。なお、新木・布佐地区ではバス利用が15%と、他の地区よりも高くなっています。

15～64歳では、鉄道と自動車（マイカー）が主な交通手段となっています。なお、我孫子駅が含まれる我孫子地区東側では、徒歩の割合が他の地区と比較して高くなっています。

65歳以上では、全ての地区で自動車（マイカー）の割合が最も高く、公共交通の利用は少なくなっています。



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-30 年齢階層別・代表交通手段構成比

2-9 地域間の移動 (OD)

ODとは、移動の起終点のことで、OはOrigin (起点)、DはDestination (終点) を意味し、ある地域 (O) からある地域 (D) への移動の量 (トリップ数) を調査したものです。

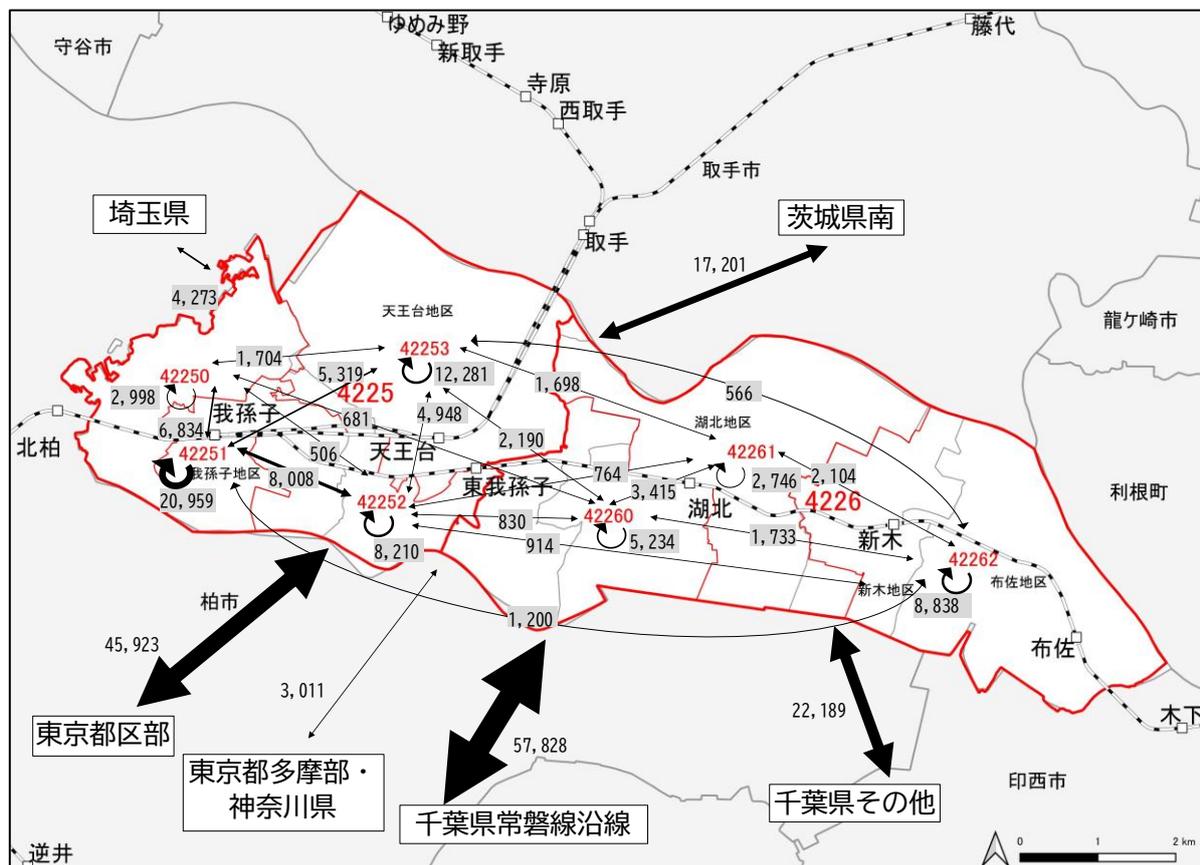
(1) 目的種類計・地域間OD

市内の移動では、同一ゾーン (地区) 内の移動が多い傾向になっています。ゾーン間の移動では、我孫子地区東側 (42251ゾーン) を起終点とする移動が多くなっています。

市外との移動では、「千葉県常磐線沿線」が約5.8万トリップ/日と最も多く、次いで「東京都区部」が4.6万トリップ/日となっており、市外への移動が多い特徴になっています。

※「トリップ」とは、ある目的をもって出発地から到着地まで移動した際の単位で、途中で交通手段を乗り継いでも「1トリップ」となります。

※図上の「42250」等の赤色数字は、ゾーンコードを表します。



(単位：トリップ/日)

※千葉県常磐線沿線：松戸市、柏市、流山市、野田市

※500 トリップ/日以上のみを表示

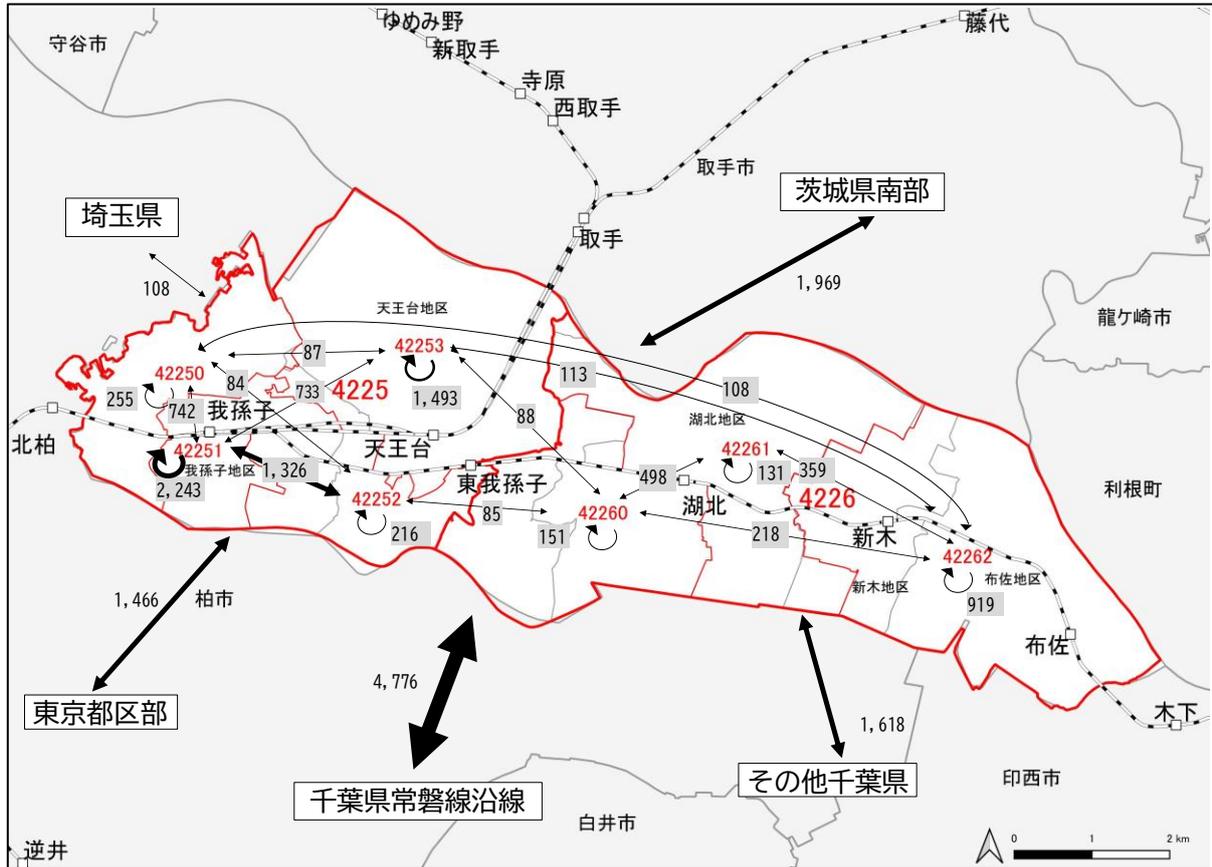
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-31 地域間OD (目的種類計)

(2) 私事移動

私事の移動では、我孫子駅が位置する我孫子地区南側（42251ゾーン）を起終点とする移動が多くなっています。

我孫子市と市外との移動では、「千葉県常磐線沿線」が4,776トリップ/日と最も多くなっています。



(単位：トリップ/日)

※千葉県常磐線沿線：松戸市、柏市、流山市、野田市

※すべてのODを表示（但し、我孫子市を起点または終点としないODは非表示）

出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

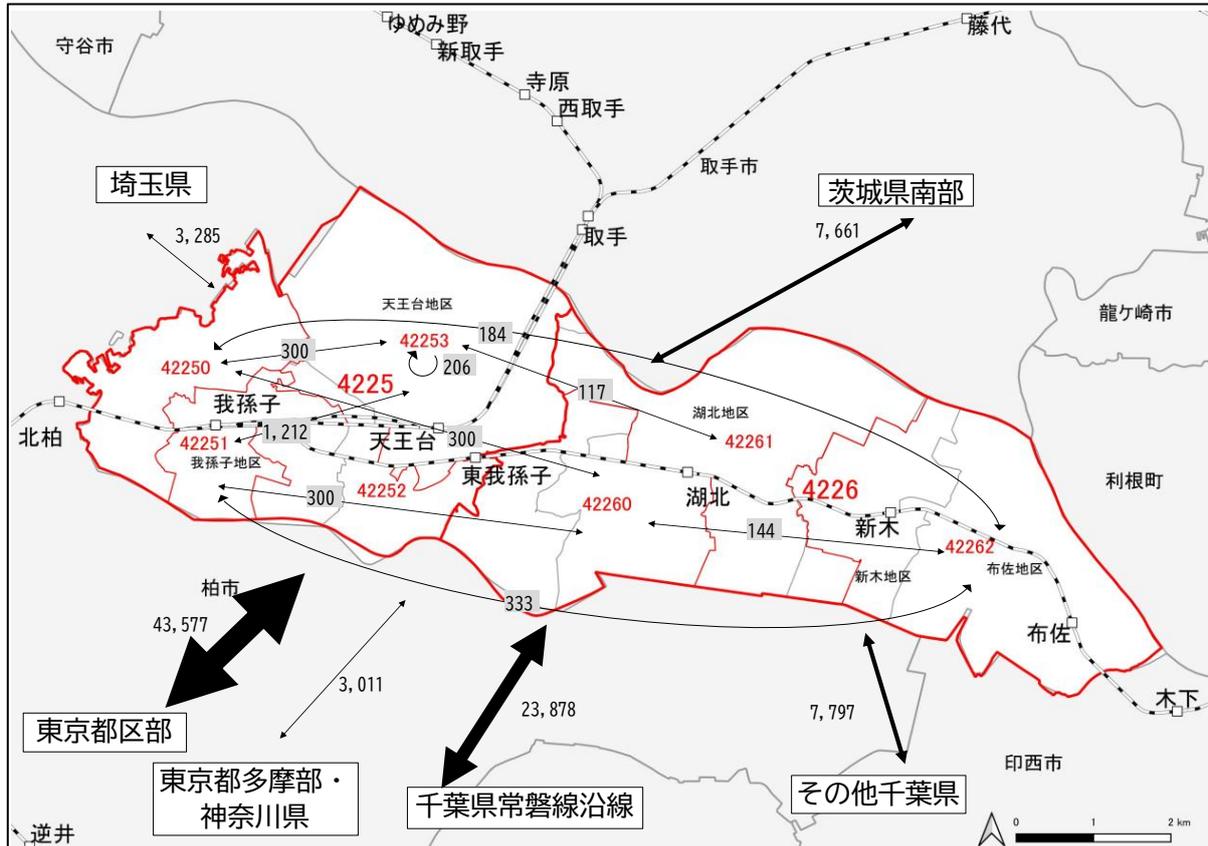
図 2-32 地域間 OD (私事)

(3) 代表交通手段別の地域間移動

1) 鉄道利用の地域間OD

鉄道による地域間移動は、我孫子市と東京都区部や千葉県常磐線沿線との間で多くなっています。一方で、我孫子市内の地域間移動は少なくなっています。

このことから鉄道は、東京都区部や市外地域など、比較的距離の長い移動の場合に多く利用されています。



(単位：トリップ/日)

※千葉県常磐線沿線：松戸市、柏市、流山市、野田市

※すべてのODを表示（但し、我孫子市を発地又は着地としないODは非表示）

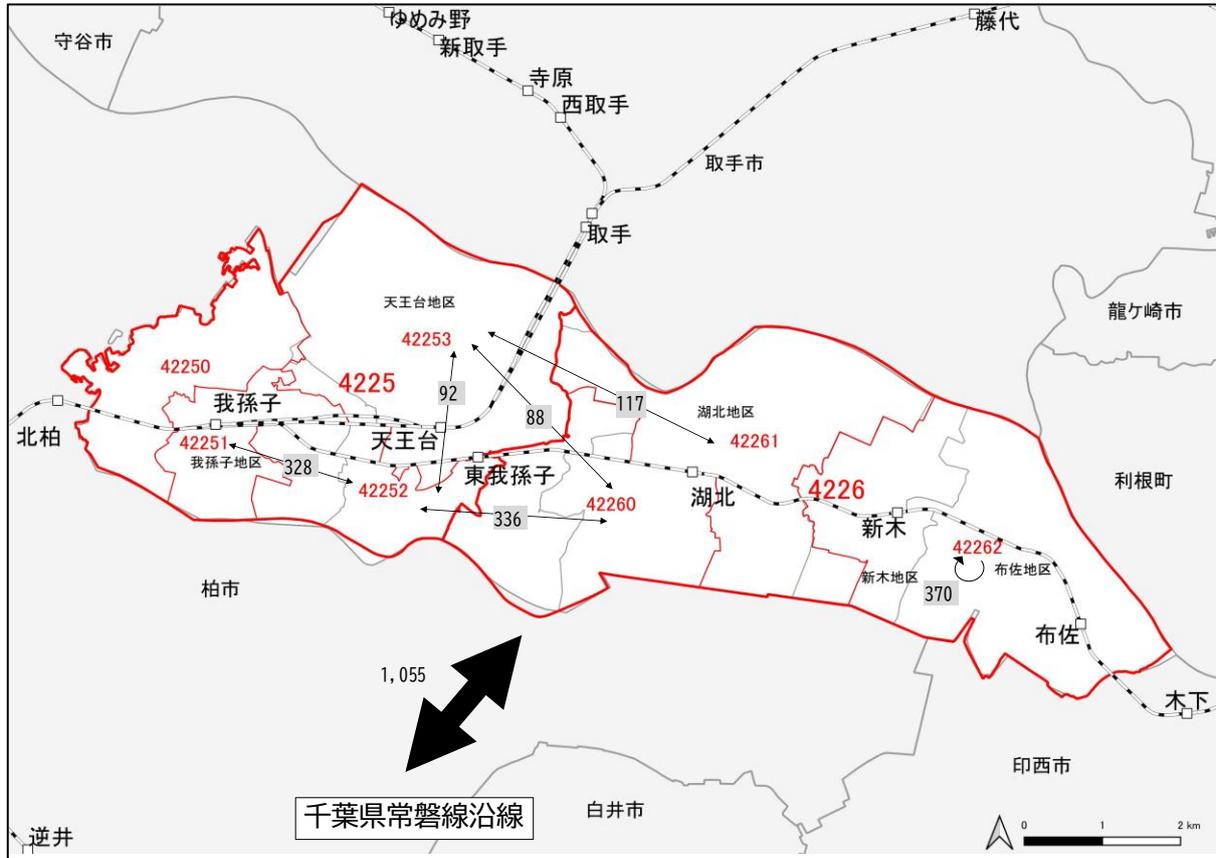
※ここでの鉄道利用には、例えば、自宅などから鉄道駅までバスを利用した場合があります。

出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-33 地域間OD (鉄道)

2) バス利用の地域間OD

バスによる地域間移動は、我孫子市と千葉県常磐線沿線との間の 1,055 トリップ/日が最も多く、そのほか、市内の隣り合う地域間での移動がみられます。



(単位：トリップ/日)

※千葉県常磐線沿線：松戸市、柏市、流山市、野田市

※すべてのODを表示（但し、我孫子市を発地又は着地としないODは非表示）

※ここでの「バス」は、自家用バスを除きます。

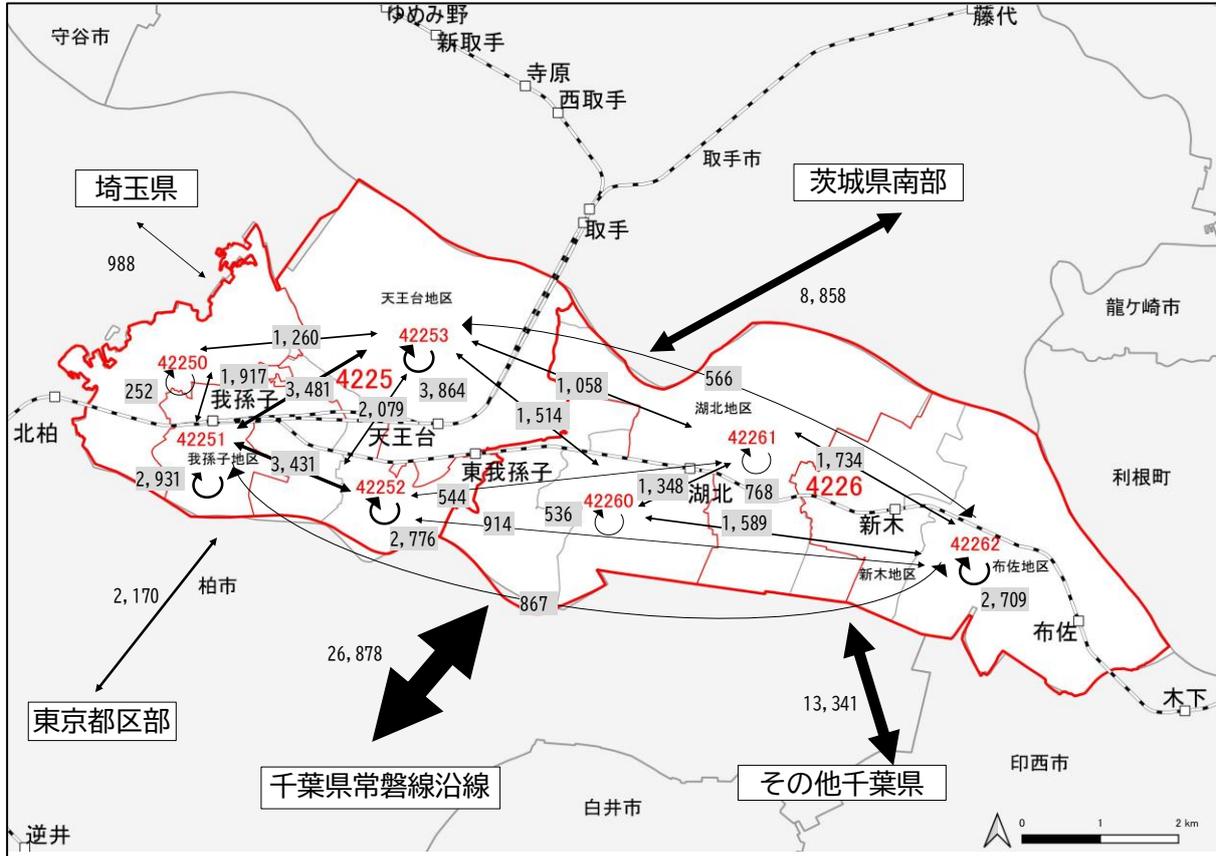
※ここでは、代表交通手段としてのバス利用を示しており、例えば、鉄道に乗車するために鉄道駅までバスを利用した場合は含まれません。

出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-34 地域間 OD (バス)

3) 自動車（マイカー）利用の地域間OD

自動車（マイカー）による地域間移動は、我孫子市と千葉県常磐線沿線との移動が26,878トリップ/日と最も多く、その他、千葉県や茨城県南部との移動も多くなっています。
市内の移動では、隣り合う地域間を中心に移動が多くなっています。



(単位：トリップ/日)

※千葉県常磐線沿線：松戸市、柏市、流山市、野田市

※500 トリップ/日以上のみを表示

※ここでは、代表交通手段としての自動車利用を示しており、例えば、鉄道に乗りするために鉄道駅まで自動車を利用した場合は含まれません。

出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-35 地域間OD (自動車)

2-10 消費者購買動向

○消費者購買動向調査

我孫子市は、印西市及び柏市の商圏に含まれており、衣料品において、印西市商圏では第2次商圏、柏市商圏では第1次商圏になっています。

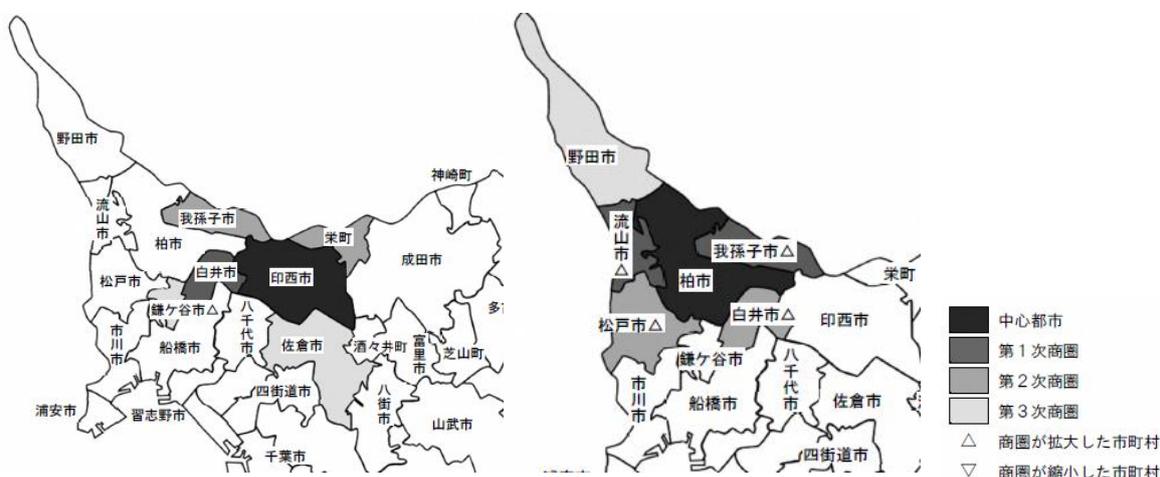


図 2-36 左：印西商圏（衣料品）右：柏商圏（衣料品）

地元購買率は、食料品では 83.6%と高い割合ですが、飲食では 62.5%、衣料品では 39.3%と低い購買率になっています。地元購買率からは、市内の商業地域へのアクセス性を良くし、市内消費を促す必要があると考えられます。一方で、市外で購買している層に対して、隣接する商圏の柏市や印西市（千葉ニュータウン）へのアクセスを確保する必要があると考えられます。

表 2-8 市町村別地元購買率

衣料品		食料品		飲食	
市町村	地元購買率	市町村	地元購買率	市町村	地元購買率
県全体	46.7	県全体	81.2	県全体	56.5
柏市	87.7	千葉市	98.3	千葉市	97.0
千葉市	85.5	印西市	98.0	館山市	95.7
木更津市	83.1	市原市	97.3	印西市	94.4
市原市	82.3	旭市	97.3	柏市	93.0
印西市	82.3	館山市	97.0	成田市	92.4
船橋市	82.2	野田市	96.7	市原市	90.9
成田市	80.6	柏市	96.0	船橋市	90.5
八千代市	75.2	銚子市	94.7	松戸市	89.4
館山市	74.4	鴨川市	94.6	旭市	88.4
東金市	68.3	浦安市	94.5	東金市	88.2
茂原市	67.4	松戸市	93.7	茂原市	87.6
銚子市	63.8	茂原市	93.6	佐倉市	86.2
野田市	63.3	東金市	93.4	八千代市	86.1
松戸市	63.2	八千代市	92.8	木更津市	85.0
佐倉市	62.3	佐倉市	92.7	浦安市	84.3
四街道市	59.8	船橋市	90.5	野田市	82.6
旭市	58.9	成田市	90.1	銚子市	77.6
浦安市	58.2	八街市	89.3	鴨川市	75.4
鎌ヶ谷市	57.3	香取市	89.0	鎌ヶ谷市	70.5
八街市	50.3	君津市	87.8	市川市	68.3
市川市	46.8	横芝光町	86.5	君津市	67.1
香取市	46.3	いすみ市	86.4	我孫子市	62.5
君津市	46.1	富津市	86.0	四街道市	56.5
習志野市	45.8	四街道市	85.4	習志野市	51.8
鴨川市	44.7	市川市	84.5	匝瑳市	51.6
匝瑳市	43.9	木更津市	84.0	八街市	51.2
流山市	39.9	我孫子市	83.6	流山市	49.7
我孫子市	39.3	鎌ヶ谷市	82.8	香取市	46.0
大網白里市	36.9	白井市	82.6	白井市	44.6
富津市	34.1	多古町	80.8	富里市	37.1
酒々井町	32.1	酒々井町	80.2	勝浦市	37.1
いすみ市	31.9	習志野市	79.2	いすみ市	36.0

出典：平成 30 年度消費者購買動向調査（千葉県の商圏）

第3章 上位計画及び関連計画の把握と整理

3-1 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律とは

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通活性化再生法）は、地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進するため、平成19年（2007年）10月に施行されました。

【地域公共交通活性化再生法の経緯】

○地域公共交通活性化再生法の制定（平成19年）

- ・ 市町村が主体となり幅広い関係者の参加による協議会を設置
- ・ 「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備

○地域公共交通活性化再生法の改正（平成26年）

- ・ ①まちづくりと連携し、②面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」を法定計画として規定
- ・ バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画を国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備

○地域公共交通活性化再生法の改正（令和2年）

（基本的考え方）

- ① 地域ごとに、バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する。
- ② MaaS、自動運転等の最新技術を活用し、幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進。
- ③ ①と②について、地方公共団体が中心となって取り組める制度を充実・強化していく。

↓

地域が自らデザインする地域の交通

- ・ 地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成と作成の努力義務化
- ・ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応
- ・ 定量的な目標（利用者数、収支等）の設定、毎年度の評価等

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実

- ・ 輸送資源の総動員による移動手段の確保
（地域に最適な旅客運送サービスの継続、自家用有償旅客運送の実施の円滑化 等）
- ・ 既存の公共交通サービスの改善の徹底
（利用者目線による路線の改善、運賃の設定、MaaSのための協議会制度を創設 等）

○地域公共交通活性化再生法の改正（令和5年）

1. 地域の関係者の連携と協働の促進

- ・ 地域交通と様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現するための法律を規定

2. ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充

3. バス・タクシー等の「エリア一括協定運行事業」の創設

- ・ 行政が赤字補填している路線バス(一定エリアに一括運行する事業)等への補助制度を創設

4. バス・タクシー等の「交通 DX・GX」を推進する事業の創設

- ※交通 DX・GX→AI オンデマンド、キャッシュレス決済、EV バス等の導入 等

5. 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

- ・ 地域の関係者間の協議が調えば、鉄道・タクシーの運賃について設定が可能

3-2 地域公共交通計画（交通マスタープラン）とは

地域公共交通計画は、地域公共交通活性化再生法（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、地域公共交通のマスタープランです。

- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」の役割を果たす。
- 「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、関係者等との個別協議を重ねて作成
- 既存公共交通を最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送や福祉輸送等の送迎サービス、物流サービスなど、地域の多様な輸送資源を活用する取組を盛り込み、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保する。
- 交通系 IC カード等の導入や最新技術を活用して生産性を向上しつつ、外国人旅行者も含めた幅広い利用者が使いやすいサービスが提供されることが必要

法律では、地域公共交通計画は地域の社会・経済の基盤となることから、基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施を「努力義務」としています。



出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

図 3-1 地域旅客運送サービスの概念

○地域公共交通計画の記載事項

【地域公共交通計画の法定の記載事項】

必ず記載 する必要 がある事 項	<ul style="list-style-type: none"> ① 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の推進に関する基本的な方針 ② 計画の区域 ③ 計画の目標 ④ ③の目標を達成するためにおこなう事業・実施主体 ⑤ 計画の達成状況の評価に関する事項 ⑥ 計画期間 ⑦ その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項
可能な限 り記載が 望ましい 事項	<ul style="list-style-type: none"> ① 計画に定められた目標を達成するためにおこなう事業に必要な資金の確保に関する事項 ② 都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項 ③ 観光の振興に関する施策との連携に関する事項 ④ ①～③のほか、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項



【必ず記載する必要がある事項】

記載事項	概要、留意点
①基本的 な方針	<ul style="list-style-type: none"> ○地域が目指すべき将来像と、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化し、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域が目指すべき将来像 ・ 公共交通が果たすべき役割 ・ 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性 ・ まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ・ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保 ・ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ ・ 住民の協力を含む関係者の連携
②計画の 区域	<ul style="list-style-type: none"> ○当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定 <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の日常生活により形成される交通圏を基本とし、個別・局所的にならないよう留意 ・ 交通圏が複数市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して取り組むことが重要
③計画の 目標	<ul style="list-style-type: none"> ○基本的な方針に即して目標を設定 <ul style="list-style-type: none"> ・ 可能な限り具体的かつ明確な目標の設定が必要 ・ 地域が自らの目指す方向性を具体的な数値目標として明示することが重要 ・ 事業の効率性に関する指標（利用者数、収支、公的負担額等）の定量化に努める。 ・ 将来像の実現に貢献するアウトカムに係る目標も、可能な限り定量的に設定 ・ 利用者数、収支、その他の国土交通省令で定める定量的な目標の設定に努める。

④事業・実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ○目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像・具体的なサービス水準を定める。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理 ・目標達成のために提供されるべき地域旅客運送サービスの全体像を明記 ・サービスの実現のために必要な事業・実施主体を整理して記載 ・既存路線の維持といった継続的な取組や、民間事業者による取組を記載するほか、送迎サービスなどの地域の輸送資源を総動員する取組も含め、必要な事業を網羅的に記載 ・事業は、可能な限り具体的かつ明確に記載 (施策・事業名、事業の概要、主なエリア、実施主体、実施時期等) ・当面事業の実施の見込みがない場合にあつては、検討の方向性を記載
⑤計画の達成状況の評価	<ul style="list-style-type: none"> ○達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てる。 ・原則として、毎年度、計画に定めた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を実施 ・加えて、計画に位置づけられた各種事業の実施状況を適切に管理する。
⑥計画期間	<ul style="list-style-type: none"> ○原則5年程度。地域の実情に合わせて設定 ・中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ作成することが適当・計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等の明示が望ましい。
⑦その他	○その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載

【可能な限り記載が望ましい事項】

記載事項	概要、留意点
①資金の確保に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ○必要に応じて、将来的な資金の確保・調達の見通しを整理 ・計画作成の際は、資金の確保（国や都道府県、市区町村等による公的資金の投入）に関する記載が求められるため、その見通しを整理しておくことも重要である。
②都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点となる施設の立地が公共交通の利用に大きな影響を与えることから、病院、スーパー、役場等、地域住民が集まる施設の立地を踏まえて、公共交通ネットワークのあり方を考えることが有効である。 ・地域公共交通の活性化及び再生は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有していることから、これらの計画との整合が図られていることが必要で、関連する部署と連携して作成する。
③観光の振興に関する施策との連携に関する事項	
④地域旅客サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項	

【その他留意点】

記載事項	概要、留意点
都市計画等との調和	<ul style="list-style-type: none"> ・他分野の計画との連携を図るべき旨を共有し、取組をおこなうことが望ましい ・都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画、バリアフリー基本構想との調和を確保する。
関係者との協議の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・法定協議会が組織されている場合は法定協議会における協議の実施
利害関係者の意見を反映させるための措置	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメントや住民説明会により意見を収集し、意見を反映させるための取組を実施する。

3-3 我孫子市の計画

地域公共交通計画の策定にあたり、上位計画等におけるまちづくりの目標や施策と整合を図るとともに、関連する他分野の施策等を考慮するため、これら諸計画の内容を整理しました。

表 3-1 整理対象の上位計画・関連計画

上位計画	(1)総合計画等	①我孫子市第四次総合計画
		②我孫子市まち・ひと・しごと創生総合戦略
		③我孫子市国土強靱化地域計画
	(2)都市計画	○我孫子市都市計画マスタープラン
関連計画	(3)観光	○我孫子市商業観光まちづくり大綱
	(4)環境	○我孫子市第二次環境基本計画
	(5)福祉	①我孫子市第7次健康福祉総合計画
		②第4期我孫子市障害者プラン
(6)公共施設	○我孫子市公共施設等総合管理計画	

(1) 総合計画等

1) 我孫子市第四次総合計画

策定時期	令和4年(2022年)3月
計画期間	令和4年(2022年)度～令和15年(2033年)度
将来都市像	未来につなぐ 心やすらぐ水辺のまち 我・孫・子
まちづくりの目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 誰もが安全に安心して暮らせるまちづくり(安全・安心) 2. 誰もが健康で自分らしく ともに暮らせるまちづくり(健康福祉) 3. 子どもと子育てにあたたかいまちづくり(子ども・教育) 4. 活力あふれ にぎわいのあるまちづくり(産業・観光) 5. 快適で住み続けたいまちづくり(都市基盤・公共交通) 6. 人と自然が共生する環境にやさしいまちづくり(環境) 7. 人と文化を育むまちづくり(生涯学習・文化・スポーツ) 8. 誰もが自分らしく輝ける共生社会を目指したまちづくり(男女共同・人権・平和・国際交流)
都市整備に関する方針・施策	<p>【基本目標2】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○人と人のつながりや支え合いの推進体制の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者障害者の孤立を防ぐ外出や移動のしやすい環境整備 <p>【基本目標5】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市計画に関する総合調整 <ul style="list-style-type: none"> ・地区計画制度などを活用した地区の個性を活かした魅力あるまちづくり ・千葉北西連絡道路の進捗に合わせた新たなまちの活性化に向けた土地利用検討 ○道路ネットワークの充実 <ul style="list-style-type: none"> ・千葉北西連絡道路の進捗に合わせた幹線道路網の見直し ・都市計画道路の計画的な整備 ・狭あい道路や交通に課題のある路線の道路改良、整備

	<ul style="list-style-type: none"> ・シンボルロード「公園坂通り」の通過交通抑制、「歩きたくなるみち」の整備 ○道路の適正な維持管理 <ul style="list-style-type: none"> ・歩道整備、バリアフリー改修 ・道路補修、維持管理 ○地域のニーズに合った公園づくり <ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに対応した公園整備 ・公園の再整備、適正配置 【基本目標 7】 ○文化・芸術活動の推進 ○スポーツに親しむ場の提供 ・市のスポーツ施設の新たな施設整備の検討
公共交通に関する方針・施策	<ul style="list-style-type: none"> 【基本目標 5】 ○地域公共交通の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・観光事業などと連携した地域公共交通の利用促進 ・民間施設の送迎バスなど地域の輸送資源を活用 ○鉄道、駅施設の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> ・JR 常磐線、成田線の輸送力の強化と利便性の向上 ・駅構内の施設の整備、改修、魅力向上のための新たな施設整備への支援 ・エレベーター、エスカレーター、自由通路の効果的な維持管理

2) 我孫子市まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定期間	平成 27 年(2015 年)度
計画期間	第 1 期: 平成 28 年(2016 年)度～令和 3 年(2021 年)度 第 2 期: 令和 4 年(2022 年)度～令和 9 年(2027 年)度
目的	目標、基本的方向、講ずべき施策を明らかにし、施策を推進することで、人口減少の克服と地域の活性化に取り組み、我孫子市に住み、働き、豊かな生活を送りたい人を増やし、その希望をかなえられる社会環境の実現を目指す
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. あびこを支える産業を応援し、いつでも働けるまちづくり 2. あびこの魅力があふれ、にぎわいを生むまちづくり 3. あびこで子どもを産み、育てたくなるまちづくり 4. あびこにずっと安心して住み続けられるまちづくり

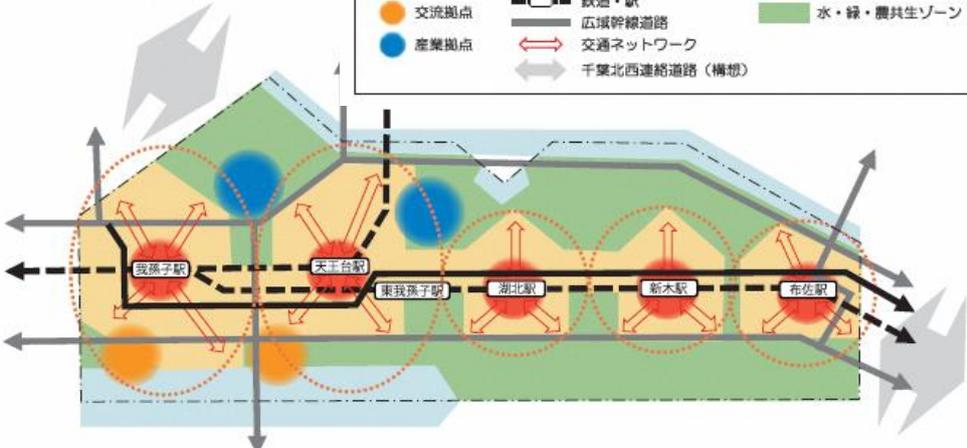
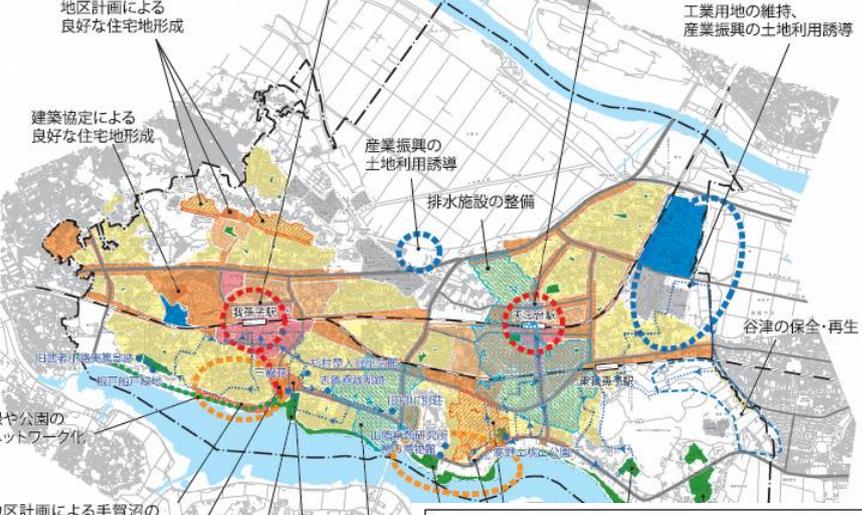
3) 我孫子市国土強靱化地域計画

策定期間	令和 5 年(2023 年)度
計画期間	令和 5 年(2023 年)度～令和 10 年(2028 年)度
趣旨	<p>国においては、東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模自然災害等が発生しても国民の生命、身体及び財産を保護し、国民生活及び国民経済を守り、強くしなやかな国民生活の実現を図る国土強靱化の取組を推進するため、平成 25 年 12 月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」(以下「基本法」という。)を公布・施行した。また、平成 26 年 6 月には、基本法に基づき国土の強靱化に関する国の計画等の指針となる「国土強靱化基本計画」(以下「国基本計画」という。)を策定した。千葉県においても、平成 29 年 1 月に「千葉県国土強靱化地域計画」(以下「県地域計画」という。)を策定するなど、強靱な国づくりに向けた取組を進めている。</p>

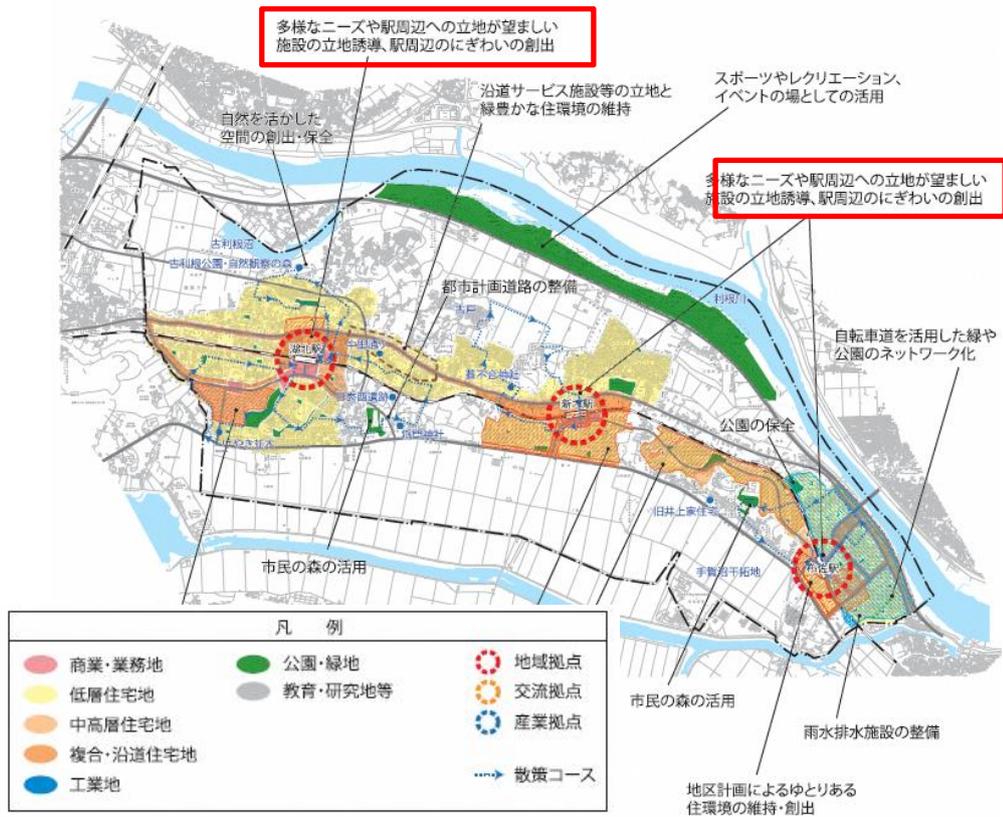
	<p>このような状況を踏まえ、我孫子市においても、国の動向を踏まえつつ、大規模自然災害が起こっても機能不全に陥らない、「強さ」と「しなやかさ」を兼ね備えた安全・安心な地域づくりを推進するため、「我孫子市国土強靱化地域計画」を策定した。</p>
<p>基本目標</p>	<p>いかなる災害等が発生しようとも、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 人命の保護が最大限図られること 2 市及び地域社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること 3 市民の財産及び公共施設に係る被害を最小化 4 迅速な復旧復興 <p>を目指し、「強さ」と「しなやかさ」を兼ね備えた安全・安心な地域づくりを推進する。</p>

(2) 都市計画

○我孫子市都市計画マスタープラン

策定期期	令和4年(2022年)度																		
計画期間	令和4年(2022年)度～令和23年(2041年)度																		
将来都市構想	<p>「未来につなぐ 心やすらぐ水辺のまち 我・孫・子」(※総合計画と同様)</p> <p>目標1 コンパクトな都市構造の維持 目標2 活力とにぎわいのある都市づくり 目標3 地域資源や立地特性を活かした都市づくり 目標4 安全・安心な都市づくり</p> <p>【将来都市構造】</p> <div data-bbox="746 568 1378 797"> <p>凡 例</p> <table border="1"> <tr> <td>日常生活圏</td> <td>【交通軸・交通ネットワーク】</td> <td>【ゾーン】</td> </tr> <tr> <td>● 地域拠点</td> <td>成田街道(国道356号)</td> <td>都市機能・居住ゾーン</td> </tr> <tr> <td>● 交流拠点</td> <td>鉄道・駅</td> <td>水・緑・農共生ゾーン</td> </tr> <tr> <td>● 産業拠点</td> <td>広域幹線道路</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>交通ネットワーク</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>千葉北西連絡道路(構想)</td> <td></td> </tr> </table> </div> 	日常生活圏	【交通軸・交通ネットワーク】	【ゾーン】	● 地域拠点	成田街道(国道356号)	都市機能・居住ゾーン	● 交流拠点	鉄道・駅	水・緑・農共生ゾーン	● 産業拠点	広域幹線道路			交通ネットワーク			千葉北西連絡道路(構想)	
日常生活圏	【交通軸・交通ネットワーク】	【ゾーン】																	
● 地域拠点	成田街道(国道356号)	都市機能・居住ゾーン																	
● 交流拠点	鉄道・駅	水・緑・農共生ゾーン																	
● 産業拠点	広域幹線道路																		
	交通ネットワーク																		
	千葉北西連絡道路(構想)																		
地域別構想	<p>■西部 地域の将来像：「歴史・文化をつなぎ、多世代が集う水辺のにぎわいのあるまち」</p> <div data-bbox="600 1285 1209 1361"> <p>多様なニーズや駅周辺への立地が望ましい施設の立地誘導、駅周辺のにぎわい創出</p> <p>多様なニーズや駅周辺への立地が望ましい施設の立地誘導、駅周辺のにぎわい創出</p> </div>  <div data-bbox="842 1890 1442 2069"> <p>凡 例</p> <table border="1"> <tr> <td>商業・業務地</td> <td>公園・緑地</td> <td>● 地域拠点</td> </tr> <tr> <td>低層住宅地</td> <td>教育・研究地等</td> <td>● 交流拠点</td> </tr> <tr> <td>中高層住宅地</td> <td></td> <td>● 産業拠点</td> </tr> <tr> <td>複合・沿道住宅地</td> <td></td> <td>→ 散策コース</td> </tr> <tr> <td>工業地</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> </div>	商業・業務地	公園・緑地	● 地域拠点	低層住宅地	教育・研究地等	● 交流拠点	中高層住宅地		● 産業拠点	複合・沿道住宅地		→ 散策コース	工業地					
商業・業務地	公園・緑地	● 地域拠点																	
低層住宅地	教育・研究地等	● 交流拠点																	
中高層住宅地		● 産業拠点																	
複合・沿道住宅地		→ 散策コース																	
工業地																			

■東部 地域の将来像：「豊かな自然やゆとりが共存し、多様な暮らしができるまち」



公共交通に関する方針・施策

【全体】

○鉄道利便性の向上

- ・ JR 成田線は駅へのバス等の連絡の強化により、鉄道利用者の増加を目指すとともに、増発による輸送力の強化を関係機関に働きかけ
- ・ JR 常磐線は、周辺都市の新たな鉄道サービスにより人々の居住地や使用する駅と競合が生じており、それらの駅に劣らない利便性のアピール等をおこなう。

○地域公共交通の維持確保と活性化

- ・ 利用者の減少が進む公共交通の課題について、市民と共有化を図り、地域公共交通の維持確保と活性化を促進
- ・ バスやタクシーの利用を促進し、地域公共交通を補完するための地域の取り組みについて支援

【西部】

- ・ 駅や路線バスのバス停からも一定の距離がある地域については、地域が主体となって取り組む移動支援策などを推進

【東部】

- ・ 隣接市のコミュニティバス「ふれあいバス」の共同運行により、隣接市と連携して交通利便性を補完
- ・ 新木・布佐地区については、成田線を補完する新たな公共交通を検討
- ・ 路線バス、タクシー、コミュニティバス「あびバス」、高齢者などの外出応援のための「送迎バス」、地域活動による支援など、地域の輸送資源を活用し、移動手段の確保を検討

(3) 観光に関する計画

○我孫子市商業観光まちづくり大綱・事業集

策定期期	令和5年(2023年)4月
計画期間	令和5年(2023年)度～令和16年(2034年)度
基本方針	<p>「生産年齢人口が減少し不確実性が増す中でも、住宅都市としての豊かさを維持・向上させる。」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>徒歩と公共交通機関で実現するWin-Winなまちづくり</u> ・ パートナシップで達成する持続可能なまちづくり ・ 都市を誇らしく思う気持ちシビックプライドへの貢献 ・ 世界基準の観光地マネジメントで実現する持続可能な着地型観光 ・ 我孫子インフォメーションセンターアビシルベの活用
観光拠点整備、移動・交通に関する施策	<p>■観光的な地域資源を活用したシビックプライド向上事業集</p> <p>○自転車や代替交通手段による観光周遊を推進する事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電動シェアサイクルやトゥクトゥク、人力車等、観光地らしい交通用具の導入を検討 ・ ホームページやパンフレット、ポスター等で、自転車や代替交通手段による訪問を呼びかけ ・ 観光施設の駐車場使用料を見直す等して、公共交通機関や自転車によるアクセスにインセンティブを与える <p>■住民とお店にWin-Winの関係を導く調整的事業集</p> <p>○お店への公共交通機関によるアクセスを促す事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス等の利用促進につながるガイドブック等の配布 ・ お店や観光施設等におけるポスターや時刻表の掲示等を推進 ・ 時刻表等の全戸配布等の実施または支援等を検討

(4) 環境に関する計画

○我孫子市第二次環境基本計画

策定期期	令和5年(2023年)3月
計画期間	令和5年(2023年)度～令和16年(2034年)度
将来都市像	人と自然が共生する環境にやさしいまち 我・孫・子
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>カーボンニュートラルを実現するためのまちづくり</u> 2. 手賀沼をはじめとした水辺を守り、自然と共生するまちづくり 3. 快適な環境で、誰もが安全・安心に暮らせるまちづくり 4. 一人一人が環境を意識し、行動するまちづくり
移動・交通に関する施策	<p>■基本目標1.カーボンニュートラルを実現するためのまちづくり</p> <p>○地球温暖化対策(緩和策)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電動車(電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、ハイブリッド自動車)の導入推進 ・ 公共交通機関・自転車・徒歩利用の推進 等

(5) 福祉に関する計画

1) 我孫子市第7次健康福祉総合計画

策定期間	令和7年(2025年)
計画期間	令和7年(2025年)度～令和11年(2029年)度
基本理念	『安心とゆとりの健康福祉都市あびこ』 ～地域が「つながり」 みんなで「考え」 互いに「支え合い」 あらゆる人が「受けとめられ」 分野を超えた「支援を受けられる」まちづくり～
基本目標	(1) みんなが支え合い共に生きるまちづくりの推進 (2) あらゆる人を分野を超えて丸ごと受けとめられるまちづくりの推進 (3) 自ら取り組む、みんなで続ける健康づくりの推進 (4) あびこの自然やひとの愛に包まれてこどもが自分らしく育つまちづくりの推進 (5) 誰もが自分らしく住みなれた地域で最期まで安心してらせるまちづくりの推進
移動・交通に関する方針・施策	■基本目標1 みんなが支え合い共に生きるまちづくりの推進 ○孤立しがちな高齢者や障害のある方の社会参加を促すため、外出や移動がしやすい環境を整備します。

2) 第4期我孫子市障害者プラン

策定期間	令和6年(2024年)
計画期間	令和6年(2024年)～令和8年(2026年)度
基本理念	「自分らしく」を応援するまち あびこ
基本目標	基本目標1 地域における理解・啓発 基本目標2 相談支援と権利擁護体制の充実 基本目標3 暮らしを支えるサービスの充実 基本目標4 就労・社会参加の促進 基本目標5 安心して暮らせる環境づくり
移動・交通に関する方針・施策	■目標3 暮らしを支えるサービスの充実 ○障害福祉サービス等の充実 ・日中活動の場の提供や自宅等からの送迎 ○経済的支援の充実 ・重度の障害のある方がタクシーを利用した場合にかかる運賃の一部を助成 ■目標4 就労・社会参加の促進 ○社会参加の促進 ・屋外での移動が困難な障害のある方について、外出のための支援をするガイドヘルパーを派遣 ■目標5 安心して暮らせる環境づくり ○快適な居住環境づくり ・駅施設のバリアフリー化を推進 ・市内の自動車教習所や病院等が運行している送迎バスの空席を活用し、高齢者や障害のある方の買い物、通院、交流等の外出を支援

(6) 公共施設の管理に関する計画

○我孫子市公共施設等総合管理計画

策定期間	平成 28 年(2016 年) 6 月 ※令和 4 年 3 月改定
計画期間	令和 3 年 (2021 年)度～令和 42 年(2060 年)度
対象施設	<p>○対象施設は公共サービスに必要な全ての公共建築物及びインフラ資産、プラント施設及び土地</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共施設：教育施設、集会施設等の主要施設、文化財、駅エレベーターなど ・ インフラ施設：道路、橋りょう、上下水道、公園 など ・ プラント施設：ごみ焼却施設などの処理施設 ・ 土地：市有地
公共施設等の管理に関する基本的な考え方	<p>■公共施設</p> <p>④更新(建替え)の実施方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 適切な規模・水準で更新をおこない、他の公共施設の更新時期等を勘案しながら施設の合築や複合化等も含めて最適な更新方法を検討。 <p>⑤統合・廃止等の実施方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 総量削減の観点からの一元的な統合・廃止を進めるのではなく、人口の動向や公共サービスに求められる需要の変化等に合わせ、民間代替可能性等の視点も含めながら随時見直しを実施。 ・ 必要性が低くなった施設、規模の縮小が可能な施設、民間によるサービスの代替が可能な施設等については、統合や廃止を検討。 ・ 施設需要の減少等により、公共施設に余剰面積が生じた際には、複合化等により施設配置の効率化を図る。 <p>○駅周辺施設の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 昇降設備は、メーカーが推奨する耐用年数 25 年を目途に、随時リニューアルを検討 ・ 自由通路などの建築物は予防的な修繕をおこないながら、東日本旅客鉄道(株)と調整の上、計画的な大規模改修を実施

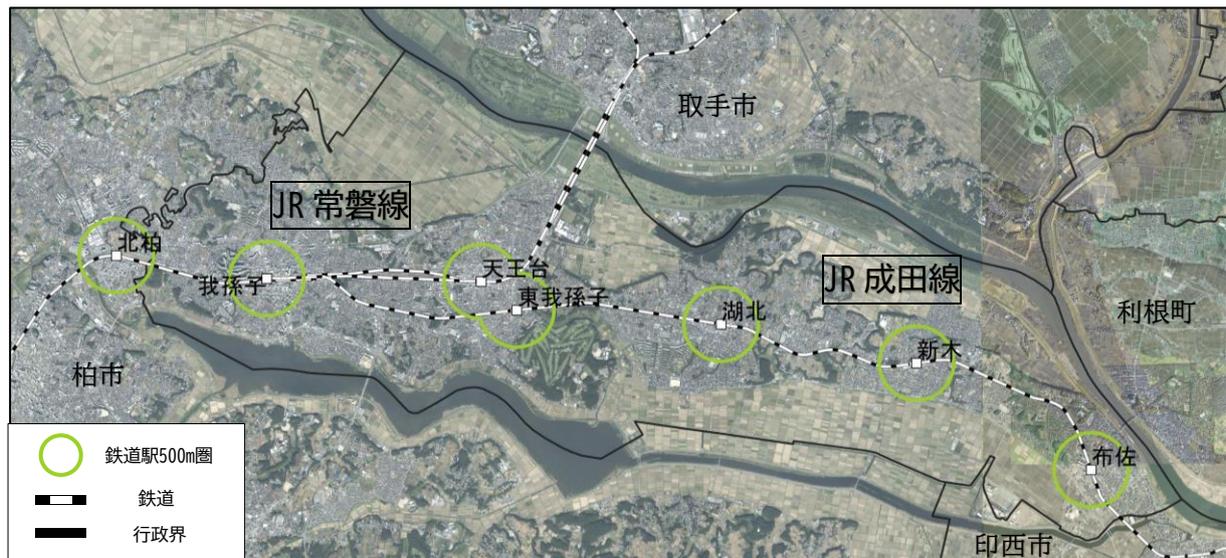
第4章 我孫子市の公共交通の現状把握・分析

4-1 公共交通の状況

(1) 鉄道の状況

我孫子市内の鉄道は、JR 常磐線が西部の柏市側から北部の茨城県取手側を、また、JR 成田線が西部から東部の印西市側を運行しています。

市内に駅は6駅設置されており、JR 常磐線では我孫子駅と天王台駅の2駅が、JR 成田線では東我孫子駅、湖北駅、新木駅、布佐駅の4駅が設置されています。

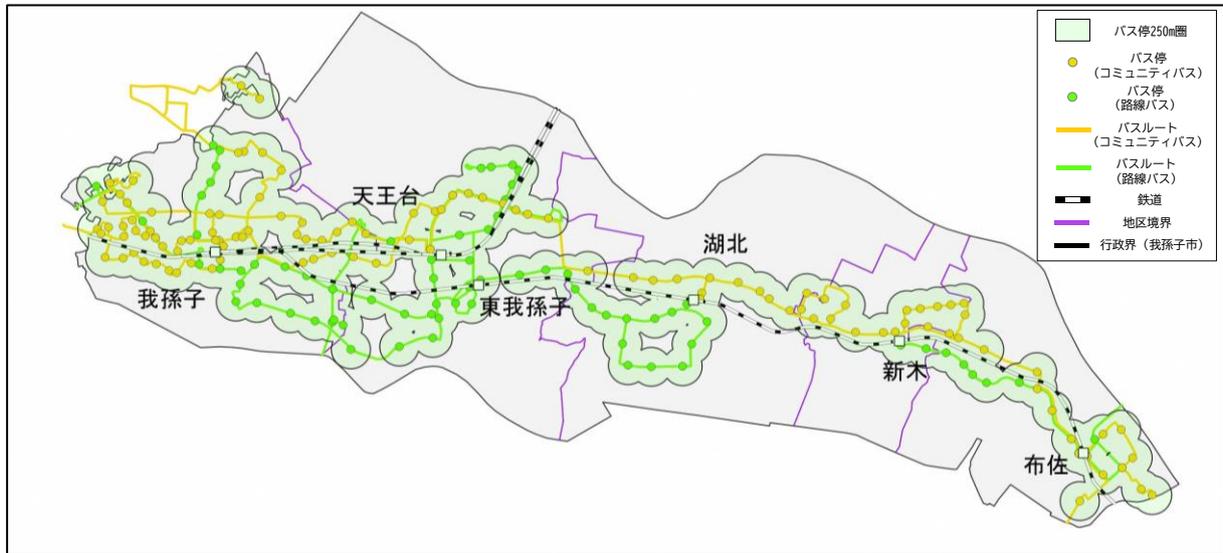


出典：国土数値情報

図 4-1 鉄道駅の配置状況と鉄道駅 500m 圏域

(2) バス路線の状況

- ・バス路線は、鉄道駅を起終点とし主に市街地を運行しています。
- ・運行本数が 50 本/日以上 のバス停 250m 圏は、我孫子駅から天王台駅までの間、天王台駅から川村学園女子大学までの間、天王台駅から湖北駅までの間、布佐平和台地域などにみられます。



出典：国土数値情報、バス事業者 HP

図 4-2 バス停 250m 圏域



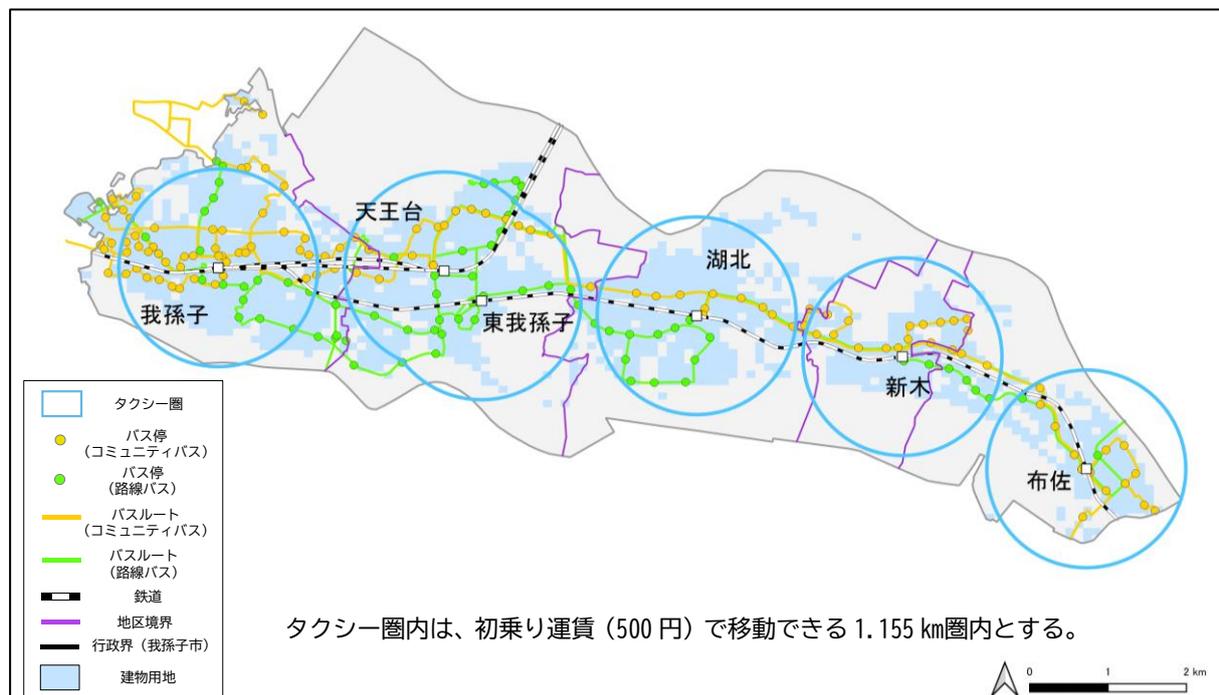
注) 50 本/日は、朝夕 20~30 分に 1 本程度、昼 1 時間に 1 本程度であり、これ以下のサービス水準が低いバス停を除いた場合でバス停 250m 圏域を把握しました。

出典：国土数値情報、バス事業者 HP

図 4-3 運行本数 50 本/日以上 のバス停 250m 圏域

(3) タクシーの状況

・タクシーは、駅を中心とした場合バス停のない地域をカバーできる公共交通となっています。



出典：国土数値情報、事業者 HP

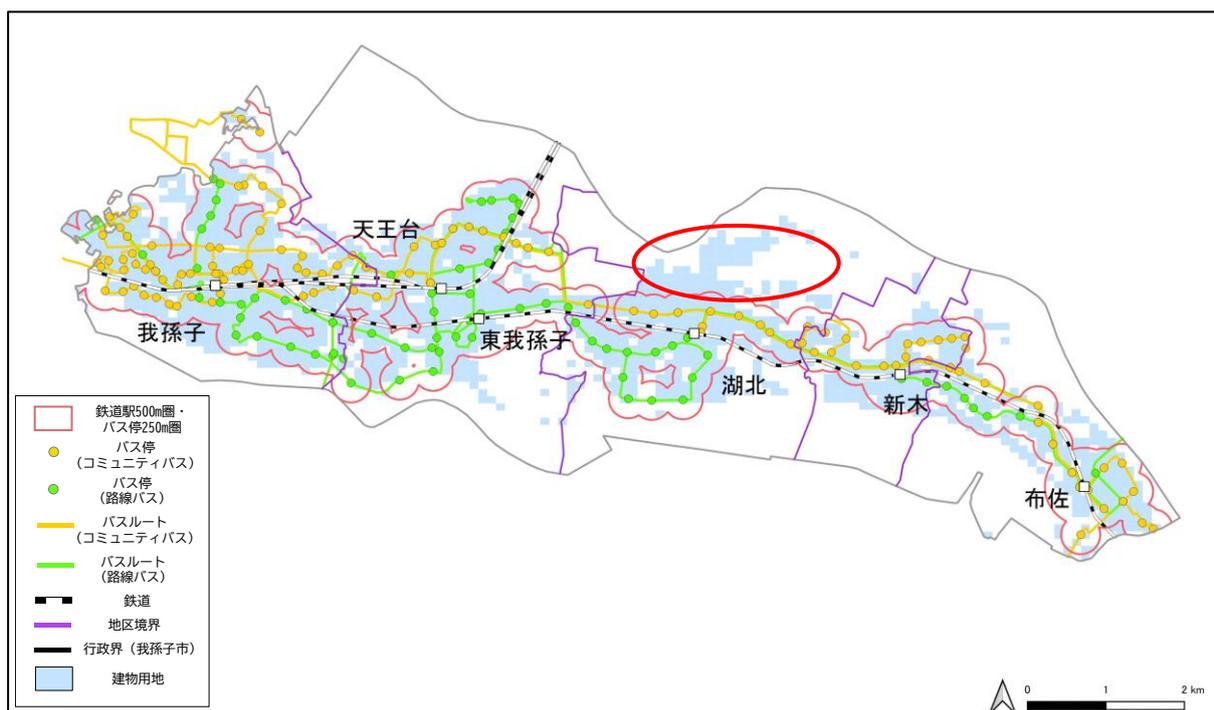
図 4-4 タクシー1.155km 圏域

(4) 交通不便地域の状況

鉄道・バス等の公共交通の利用が不自由な地域は、平成 23 年 1 月「我孫子市地域公共交通総合連携計画」で設定した同じ条件で確認します。

- 鉄道駅から概ね 500m（徒歩 10 分）以上離れている。
- 最寄りのバス停から 250m 以上離れている。
- 鉄道駅に近くても、坂道があり、徒歩や自転車で行くのが困難である。

この条件で公共交通不便地域を確認すると、鉄道駅 500m 圏、バス停 250m 圏によりカバー出来ない公共交通不便地域は、赤枠で囲まれた中峠地区と古戸地区の一部の地域を除き、市街地の概ねカバーできている状況です。



注) 鉄道駅 500m 圏、バス停 250m 圏の基準は、前計画（平成 23 年 我孫子市地域公共交通総合連携計画）において規定したもので、本計画についても同じ基準とすることで比較ができます。

出典：国土数値情報、バス事業者 HP、我孫子市資料

図 4-5 交通不便地域の状況

(5) 駅前広場（交通結節点）の整備状況

- ・駅前広場（交通結節点）は、都市計画決定された市内の全てで整備済となっています。
- ・全ての駅前広場において、バスベイ（バス専用の停車スペース）が整備されています。

表 4-1 市内各駅の駅前広場及び乗り継ぎ施設の整備状況

		面積(m ²)	整備状況	バスベイ	タクシーベイ	駐車場	駐輪場	乗り入れ バス路線数
我孫子駅	北口	2,800	整備済	2	2	○	○	8
	南口	3,000	整備済	2	2	○	○	5
天王台駅	北口	2,900	整備済	4	2	○	○	11
	南口	2,400	整備済	3	2	○	○	6
湖北駅	北口	2,900	整備済	2	2	○	○	3
	南口	4,500	整備済	3	1	○	○	6
新木駅	南口	2,000	整備済	1	2	○	○	1
布佐駅	南口	2,400	整備済	1	1	○	○	3

※駐車場及び駐輪場の有無は駅周辺を含み、商業施設専用を除きます。

※乗り入れバス路線数はコミュニティバスを含みます。

出典：面積及び整備状況：令和5年都市計画現況調査（国土交通省）及び市資料、バスベイ・タクシーベイ
数：航空写真、駐車場及び駐輪場の有無：航空写真、乗り入れバス路線数：我孫子市HP、事業者HP

4-2 公共交通のサービス状況

(1) 鉄道

○朝(6～8 時台)

- ・ JR 常磐線快速の上野・品川駅方面は 9～13 本/時、取手・土浦方面は 6～7 本/時と 5～10 分程度の間隔で運行しています。
- ・ JR 常磐緩行線の代々木上原・向ヶ丘遊園方面は 8～12 本/時、我孫子・取手方面は 6～9 本/時と 5～10 分程度の間隔で運行しています。
- ・ JR 成田線の上野・我孫子方面は 3 本/時、成田方面は 2～3 本/時と 20～30 分程度の間隔で運行しています。

○昼(11～13 時台)

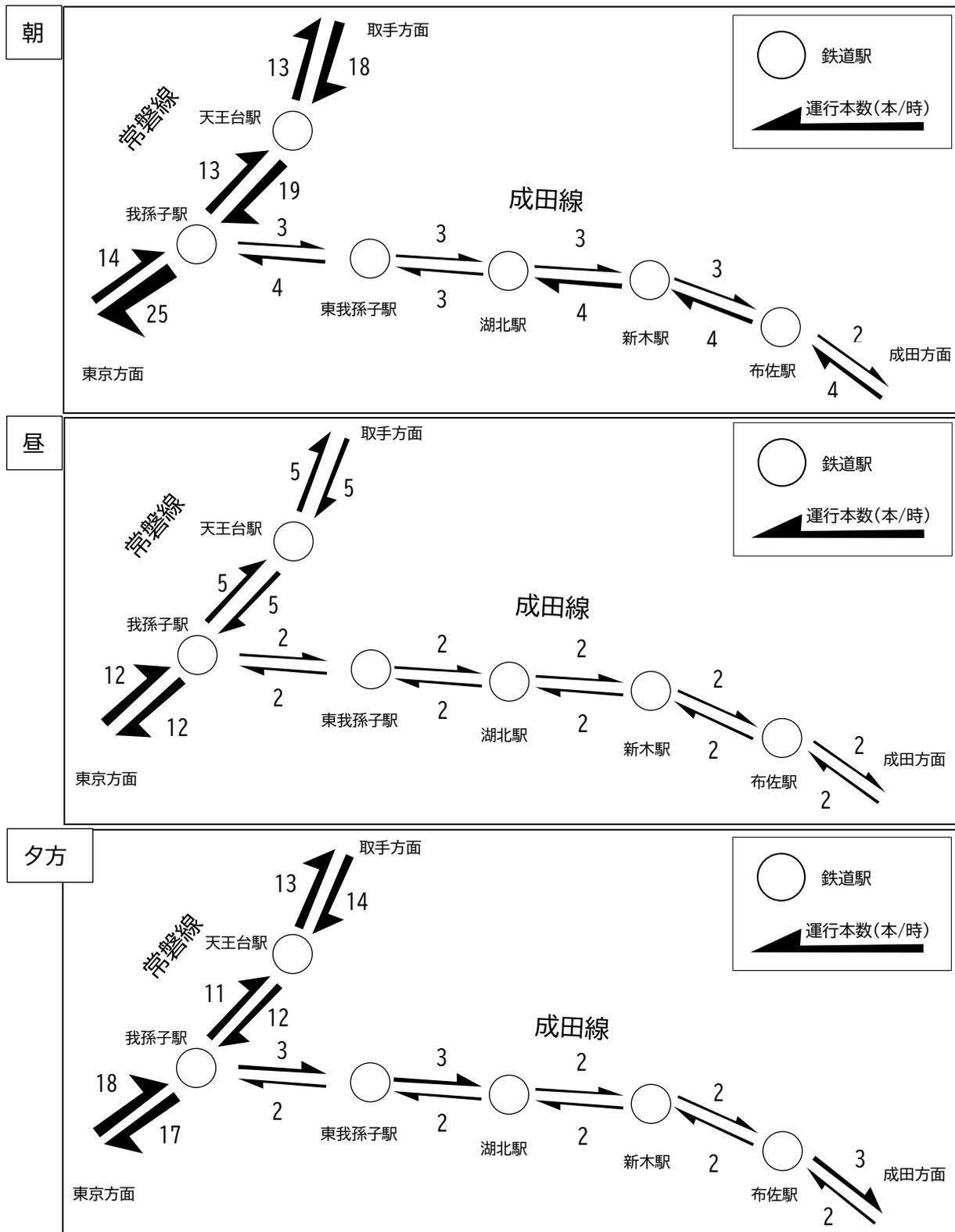
- ・ JR 常磐線快速の上野・品川方面は 6 本/時、取手・土浦方面は 5 本/時と 10～12 分程度の間隔で運行しています。
- ・ JR 常磐緩行線の代々木上原・向ヶ丘遊園方面は 6 本/時、我孫子・取手方面は 6 本/時と 10 分程度の間隔で運行しています。
- ・ JR 成田線の上野・我孫子方面は 2 本/時、成田方面は 2 本/時と 30 分に 1 本程度の間隔で運行しています。

○夕方(17～19 時台)

- ・ JR 常磐線快速の上野・品川方面は 7～9 本/時、取手・土浦方面は 6～7 本/時と 7～10 分程度の間隔で運行しています。
- ・ JR 常磐緩行線の代々木上原・向ヶ丘遊園方面は 7～8 本/時、我孫子・取手方面は 8 本/時と 8～9 分程度の間隔で運行しています。
- ・ JR 成田線の上野・我孫子方面は 2 本/時、成田方面は 2～3 本/時と 20～30 分程度の間隔で運行しています。

○初電と終電

- ・ 我孫子駅発の JR 常磐線快速の上野・品川方面の初電は 4：51 発
- ・ 我孫子駅着の JR 常磐線快速の終電は 0：32 着
- ・ 布佐駅発の JR 成田線の初電は 5：11 発（上野行き）
- ・ 我孫子駅発の JR 成田線の終電は 23：54 発（成田行き）



出典：東日本旅客鉄道株式会社 HP（令和 6 年 7 月現在）

※朝は 6～8 時台のうち最も運行本数の多い時間帯を表示

※昼は 11～13 時台の運行本数、夕方は 17～19 時台のうち最も運行本数の多い時間帯を表示

※平日の運行本数

※常磐線の東京方面⇒我孫子駅の運行本数は、柏駅の常磐線快速（特急、特別快速を除く）及び北柏駅の常磐線各駅停車の運行本数を合計して表示

図 4-6 時間帯別・鉄道運行本数

(2) 路線バス

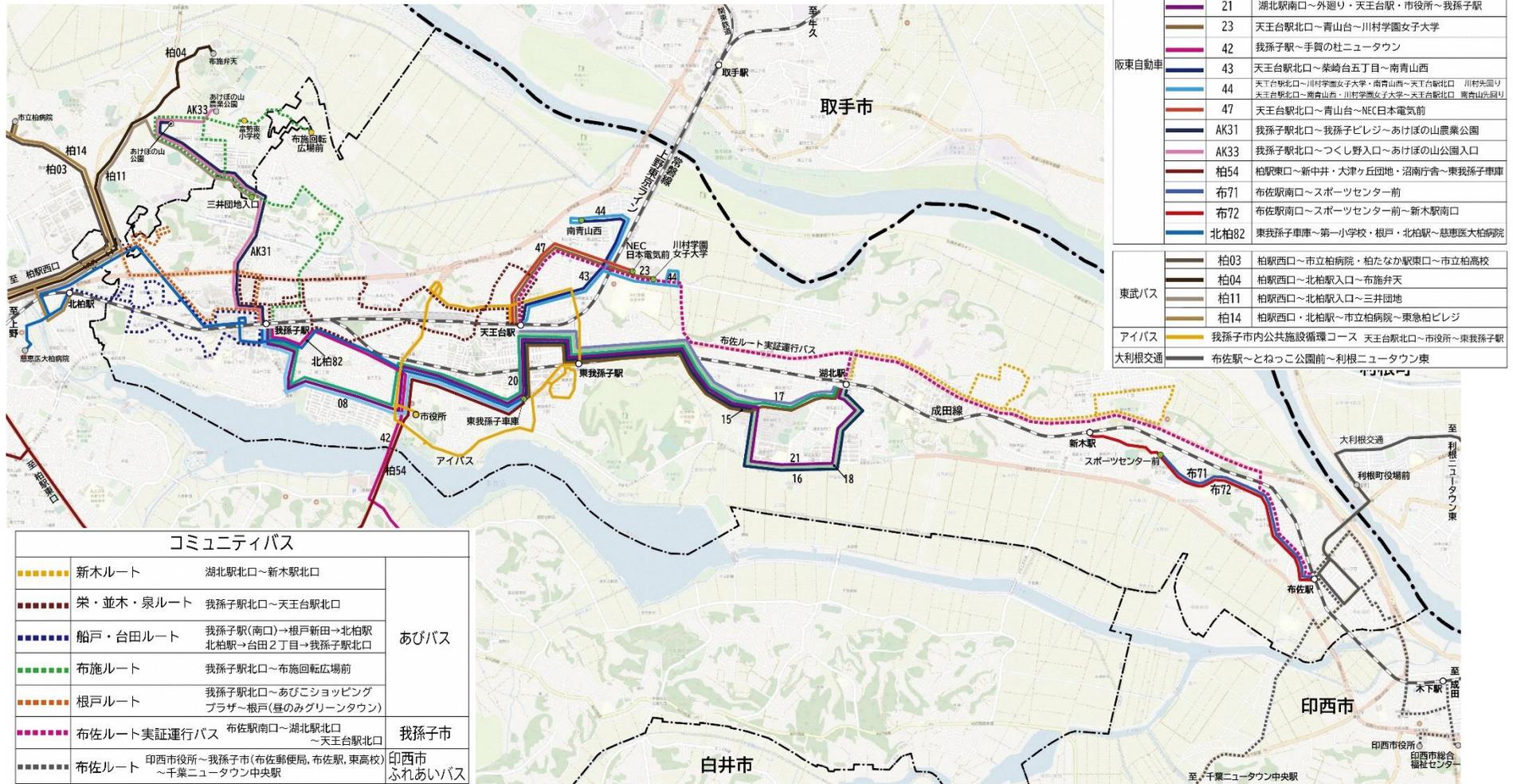
1) 路線バスの系統

- ・我孫子市内の路線バスは、阪東自動車(株)が市内殆どの路線を運行しており、その他、今井タクシー(有)が市内を、大和交通自動車(株)、東武バスセントラル(株)が隣接市を結ぶ路線を運行しています。
- ・JR 布佐駅南口と JR 天王台駅北口を結ぶ路線と JR 布佐駅南口と JR 新木駅南口を結ぶ路線バスは、不採算から令和 6 年 8 月末で廃止されたため、市が運行経費を負担して布佐ルート実証運行バス及び平和台線として 9 月から運行を継続しています。

表 4-2 市内の路線バス

事業者名	系統番号	区 間
阪東自動車(株)	8	東我孫子車庫～市役所～我孫子駅
	15	東我孫子車庫～天王台駅・内廻り～湖北駅南口
	16	東我孫子車庫～天王台駅・外廻り～湖北駅南口
	17	天王台駅～内廻り～湖北駅南口
	18	天王台駅～外廻り～湖北駅南口
	20	湖北駅南口～天王台駅・内廻り～市役所～我孫子駅
	21	湖北駅南口～天王台駅・外廻り～市役所～我孫子駅
	23	天王台駅北口～青山台～川村学園女子大学
	24	天王台駅北口～青山台～梶池公園
	42	我孫子駅～手賀の杜ニュータウン
	43	天王台駅北口～柴崎台五丁目～南青山西
	44	天王台駅北口～川村学園女子大学～南青山西～天王台駅北口
	47	天王台駅北口～青山台～NEC 日本電気前
	AK31	我孫子駅北口～我孫子ビレジ～あけぼの山公園入口
	AK33	我孫子駅北口～我孫子ビレジ～あけぼの山農業公園
	柏 54	柏駅東口～新中井・大津ヶ丘団地～東我孫子車庫
北柏 82	東我孫子車庫～北柏駅～慈恵医大柏病院	
大和交通(株)	—	布佐駅東口～利根ニュータウン東(茨城県利根町)
東武バスセントラル(株)	柏 03	柏駅西口～北柏駅入口～根戸十字路～柏たなか駅西口
	柏 04	柏駅西口～北柏駅入口～根戸十字路～布施弁天
	柏 11	柏駅西口～北柏駅入口～根戸十字路～三井団地
	柏 14	柏駅西口～北柏駅入口～根戸十字路～東急柏ビレジ
今井タクシー(有)	—	天王台駅北口⇄教育委員会⇄我孫子市役所⇄東我孫子駅⇄天王台駅北口(循環)

出典：事業者 HP より

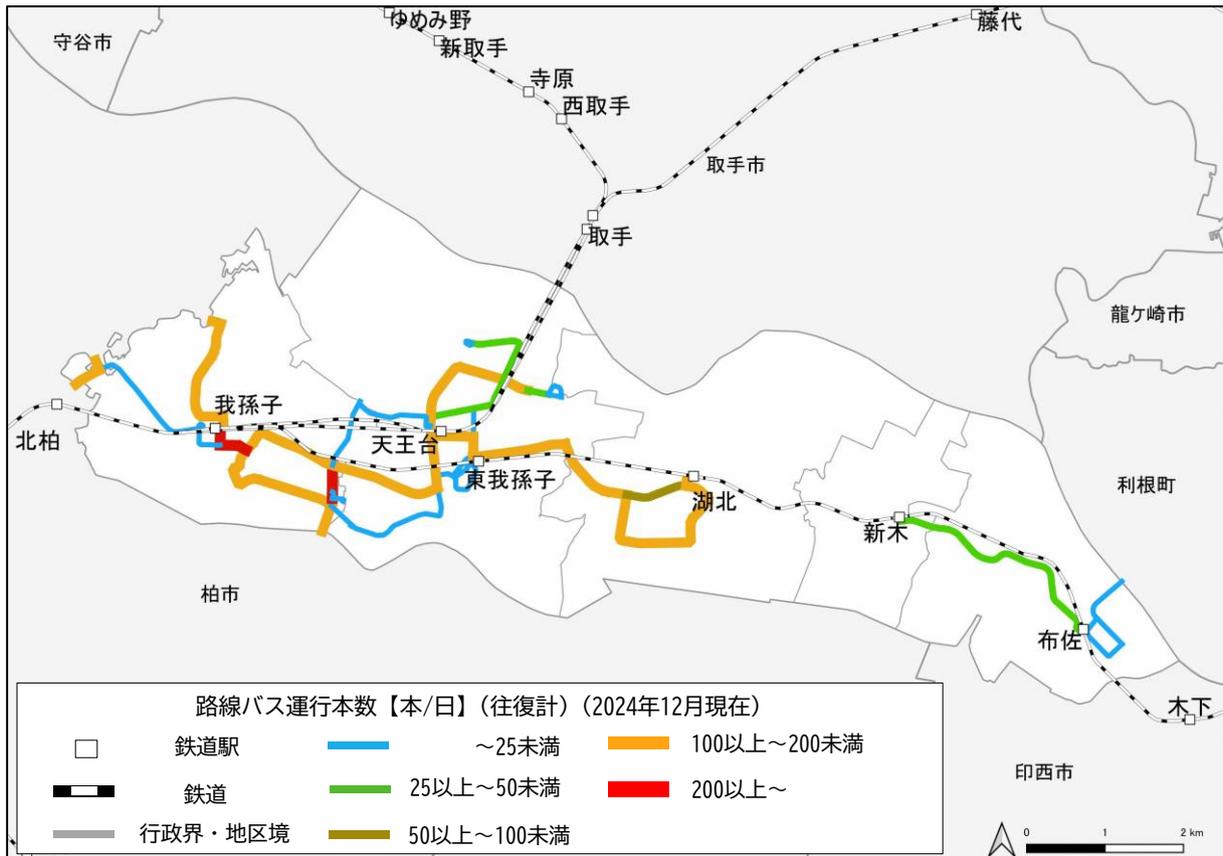


出典：各事業者 HP、我孫子市 HP より

図 4-7 我孫子市内を走行するバス系統図

2) 路線バスの運行本数

- ・我孫子駅、天王台駅、東我孫子駅、湖北駅を発着する路線は、100本/日以上（概ね朝夕5～15分間隔、昼10～30分間隔で運行、下図の赤色とオレンジ色の区間）と、比較的利便性の高いサービスが提供されています。
- ・JR成田線に沿った路線（下図の水色）は、概ね朝夕1時間間隔、昼2時間間隔で運行されており、時刻表を確認して利用する必要のある路線となっています。



【1日の運行本数と時間あたりの運行本数の関係の目安】

1日当り運行本数	片方向の運行本数の目安
25本/日	朝夕が1時間に1本程度、昼が2時間に1本程度
50本/日	朝夕が20～30分に1本程度、昼が1時間に1本程度
100本/日	朝夕が10～15分に1本程度、昼が20～30分に1本程度
200本/日	朝夕が5～8分に1本程度、昼が10～15分に1本程度

出典：事業者HP

図 4-8 路線バス運行本数（平日）

(3) コミュニティバス

1) コミュニティバスの系統

- ・我孫子市が運行するあびバスは、5ルート運行しています。
- ・廃止された路線バスを市が引継いで運行継続している路線が2ルート（布佐ルート実証運行バス、平和台線）あります。
- ・隣接の印西市と共同運行しているふれあいバス布佐ルートが1ルート運行しています。

表 4-3 市内のコミュニティバス

名称	ルート名	区 間
あびバス	栄・泉・並木ルート	我孫子駅北口～(栄・泉・並木)～我孫子駅北口
	船戸・台田ルート	我孫子駅北口～(船戸・台田・白山)～我孫子駅南口
	布施ルート	我孫子駅北口～(久寺家・布施新町)～布施回転広場
	根戸ルート	我孫子駅北口～(根戸)～我孫子駅北口
	新木ルート	湖北駅北口～(湖北・新木野・新木駅北口・上新木)～湖北駅北口
布佐ルート実証運行バス	—	布佐駅南口～新木駅北口～湖北駅北口～天王台駅北口
平和台線	—	布佐駅南口～新木駅南口
印西ふれあいバス	布佐ルート	千葉ニュータウン中央駅北口～布佐駅東口～印西市役所

出典：我孫子市 HP、印西市 HP

2) コミュニティバス（あびバス・ふれあいバス）の運行本数

○あびバスは、1台のバス車両、1名の運転士により7時から19時までの時間帯で運行しているため、所要時間により1日当りの運行本数が限られます。

- ・新木ルートは、所要時間39分で12便/日運行。
- ・栄・泉・並木ルートは、所要時間45分で11便/日運行。
- ・船戸・台田ルートは、所要時間35分で14便/日運行。
- ・布施ルートは、所要時間30分で17便/日運行。
- ・根戸ルートは、所要時間28分で15便/日運行。

○印西ふれあいバス布佐ルートは、印西市が主体で運行するコミュニティバスで、JR布佐駅東口と千葉ニュータウン中央駅北口を結んでいます。

- ・印西ふれあいバス布佐ルートは、所要時間45分で11便/日運行。

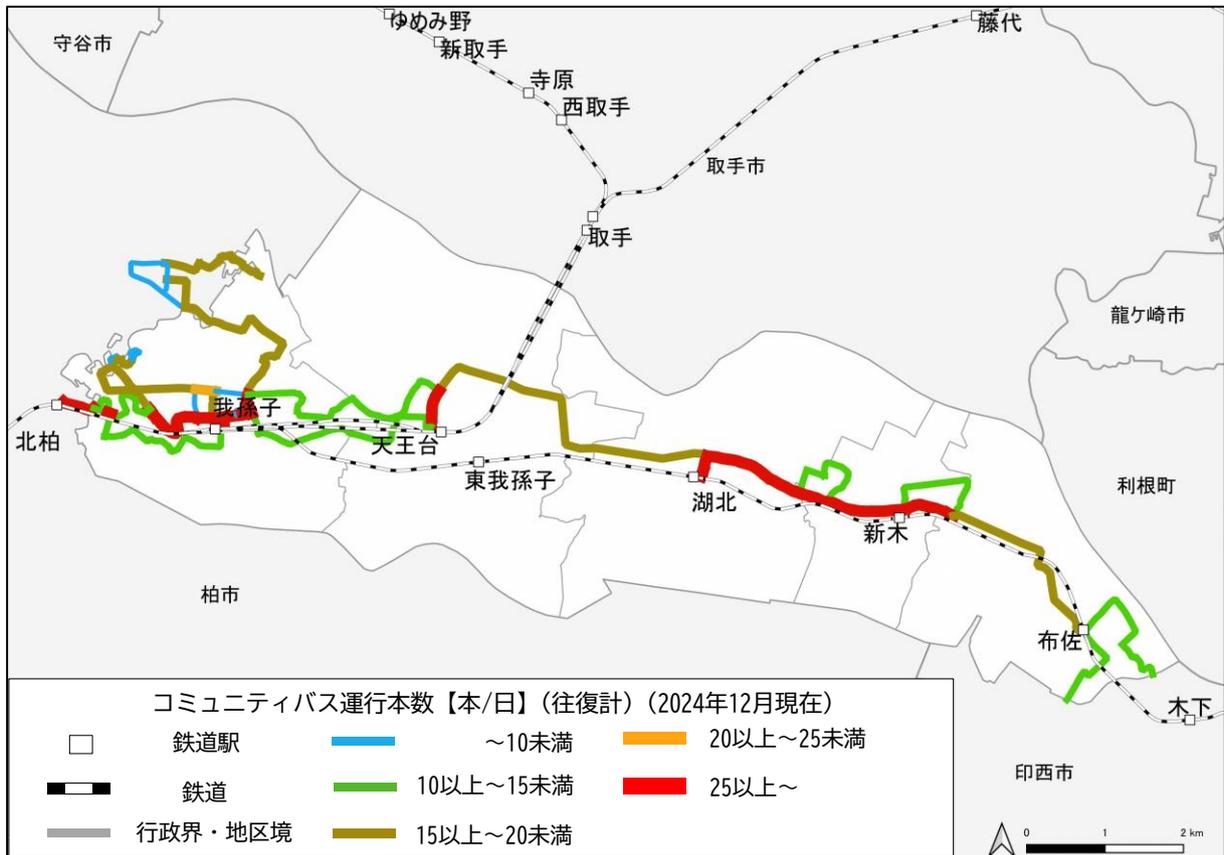
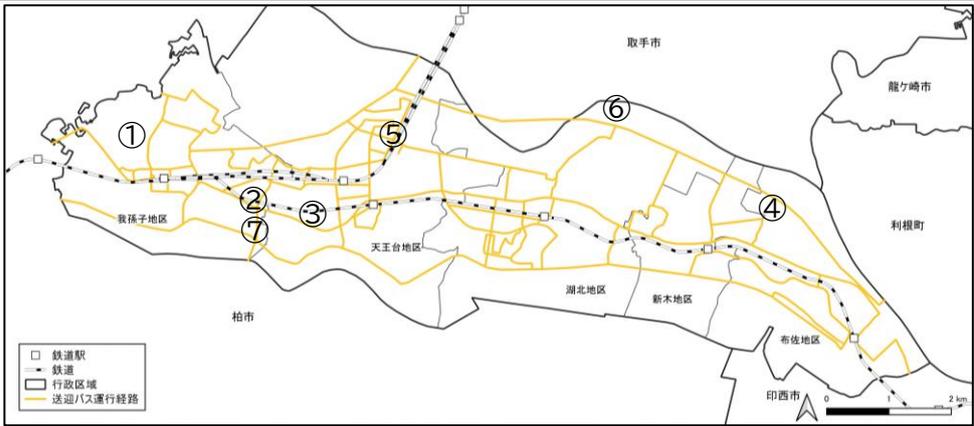


図 4-9 コミュニティバス（あびバス・ふれあいバス）運行本数（平日）

(4) その他輸送資源

1) 高齢者等外出応援事業

市は、平成16年度から市内の65歳以上の高齢者や障害者の方を対象に、自動車教習所や病院、福祉施設の協力をいただき、送迎バスの空席を活用した高齢者等外出応援事業をおこなっています。

概要	事業開始日	平成17年(2005年)3月～																																
	運行区域	我孫子市内																																
	運行日時	9:00～17:00(ただし、各送迎バスの運休日を除く)																																
	利用方法	・「送迎バス利用申請書兼同意書」によるパスカードの交付を受ける。 ・乗車時は運転士にパスカードを提示し、降車場所を伝える。																																
	運行事業者	市内の病院、教習所、高齢者福祉センターの7事業者																																
	運賃	無料																																
	対象者	・市内在住の65歳以上の方、身体に障害のある方 ※申請にあたっては、運転免許証・保険証等の本人であることが確認できるものを持参(障害のある方は、障害者手帳を提示) ※介助者もカードが必要																																
運行経路	 <p>※上図は各施設が運行している送迎バスの経路を繋ぎ合わせたものとなります。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>SEQ</th> <th>事業所名</th> <th>乗降方法</th> <th>ルート数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>東葛辻仲病院</td> <td>病院と駅のみ乗降可能。</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>東邦病院</td> <td>運行経路内で乗降可能。</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>我孫子自動車教習所</td> <td>指定された駐車場(バス停の設置なし)で乗降可能。</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>平和台病院</td> <td>運行経路内の専用駐車場で乗降可能。</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>我孫子聖仁会病院</td> <td>運行経路内で乗降可能。</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>⑥</td> <td>つつじ荘</td> <td>運行経路内で乗降可能。</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>⑦</td> <td>名戸ヶ谷あびこ病院</td> <td>運行経路内で乗降可能。</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：我孫子市 HP、事業者 HP</p>		SEQ	事業所名	乗降方法	ルート数	①	東葛辻仲病院	病院と駅のみ乗降可能。	1	②	東邦病院	運行経路内で乗降可能。	3	③	我孫子自動車教習所	指定された駐車場(バス停の設置なし)で乗降可能。	5	④	平和台病院	運行経路内の専用駐車場で乗降可能。	5	⑤	我孫子聖仁会病院	運行経路内で乗降可能。	6	⑥	つつじ荘	運行経路内で乗降可能。	5	⑦	名戸ヶ谷あびこ病院	運行経路内で乗降可能。	9
SEQ	事業所名	乗降方法	ルート数																															
①	東葛辻仲病院	病院と駅のみ乗降可能。	1																															
②	東邦病院	運行経路内で乗降可能。	3																															
③	我孫子自動車教習所	指定された駐車場(バス停の設置なし)で乗降可能。	5																															
④	平和台病院	運行経路内の専用駐車場で乗降可能。	5																															
⑤	我孫子聖仁会病院	運行経路内で乗降可能。	6																															
⑥	つつじ荘	運行経路内で乗降可能。	5																															
⑦	名戸ヶ谷あびこ病院	運行経路内で乗降可能。	9																															
導入効果	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な輸送モードの取組事例として、国土交通省の資料で紹介されている。 ・協力事業者の送迎バスを活用することから、運行経費を伴わない。 ・コミュニティバスと異なり、サービス開始までの手続き、期間が少ない。 																																	
今後の課題	<p>利用者のマナー悪化によるトラブルが発生しており、協力事業者に大きな負担が掛かっている。</p> <p style="text-align: right;">出典：我孫子市 HP、国土交通省資料</p>																																	

2) 福祉有償運送・福祉（介護）タクシー

福祉有償運送

- ・「福祉有償運送」とは、NPO法人や社会福祉法人などの非営利法人が、要介護者や身体障害者などの移動制約者の通院や外出を支援するため福祉車両や一般車両を使用し、有償でおこなう個別移送サービス。
- ・福祉有償運送により事業をおこなう場合には、国土交通大臣（千葉運輸支局）に登録する。
- ・登録にあたっては、一定の要件を満たしたうえで、市の福祉有償運送運営協議会等で協議をし、運送の必要性、区域、旅客から収受する対価等について協議が調うことが必要。

福祉（介護）タクシー

- ・福祉（介護）タクシーは、車椅子などを利用する、歩行が難しい身体障害者向けのタクシーで、車いすのまま乗れるよう、車いす用のリフトが付いている。
- ・様々な目的で利用でき、車いすの方が通院する際や旅行・観光などに向かう際に利用可能。

表 4-4 我孫子市福祉有償運送運営協議会承認団体（令和6年3月現在）

事業所名
社会福祉法人 我孫子市社会福祉協議会
NPO法人 生活支援ホームパレット
社会福祉法人 アコモード
社会福祉法人 柴崎すずしろ会
社会福祉法人 つくばね会

出典：我孫子市 HP

表 4-5 市内福祉（介護）タクシー事業者

事業者名
アイリスケアリムジン株式会社
うぐいすケアタクシー
ケアタクシー「あびこ」
ママMATE介護タクシー
介護タクシースマイル
介護タクシーセント・バーナード
山口介護タクシーサービス

出典：介護タクシー案内所 HP

(5) 福祉支援・地域活動による支援

- ・市では、障害者や高齢者の生活を支援するため、福祉サービスとしてタクシー券等の交付を行っています。
- ・また、地域や市民団体等が主体となって、買い物や移動などの支援を行っています。

1) 福祉タクシー利用券

概要	・ 障害者の方を対象にタクシー券を交付。
対象者	・ 身体障害者手帳 1 級・2 級、療育手帳 A 以上、精神保健福祉手帳 1 級
交付対象	・ 1 カ月当たり 4 枚まで。ただし、腎臓機能障害のある方で人工透析をおこなうために通院している方は、1 カ月当たり 8 枚まで。 ・ 助成額は、メーター運賃の 9 割（10 円未満切り捨て）と迎車料金で合計 720 円が上限。

出典：我孫子市 HP

2) 移送サービス

概要	・ 介護保険による認定が要介護 3・4・5 に該当する方に、医療機関や福祉施設等への通院や通所にかかる費用の一部を助成。
対象者	・ 要介護 3・4・5。ただし、身体障害者手帳所持者で 1 級、2 級及び療育手帳所持者で㉠から A2 並びに精神保健福祉手帳所持者で 1 級の方は、福祉タクシーの助成制度が優先。
交付対象	・ 利用券（1 月あたり 4 枚）と認定証を交付。 ・ 1 回の利用につき 1 枚利用でき、タクシーを利用した時は初乗り運賃を助成。 ・ 特殊車両（ストレッチャー車など）を利用した時は運賃を 3,000 円まで助成。

出典：我孫子市 HP

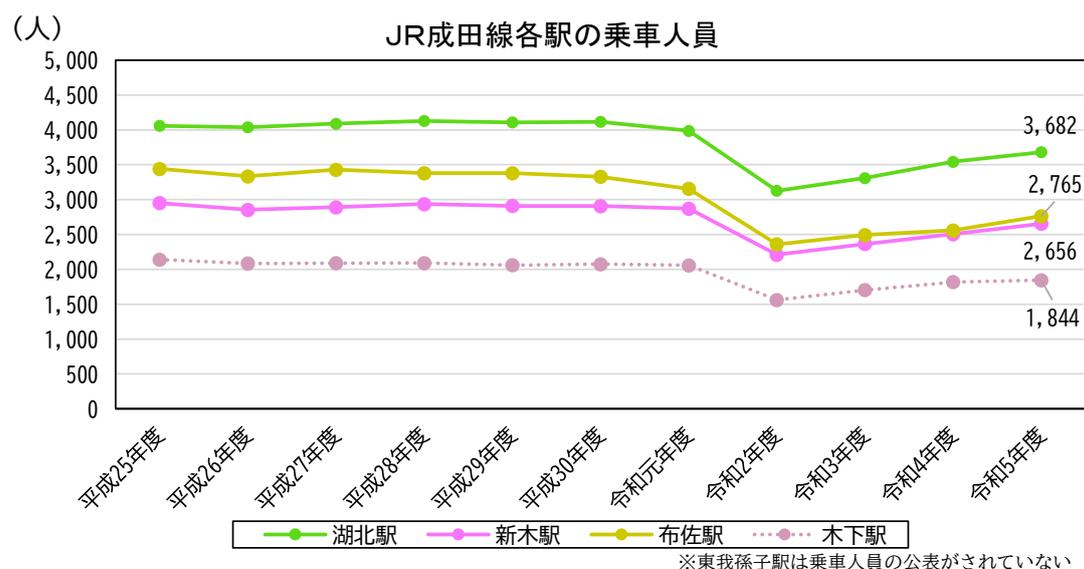
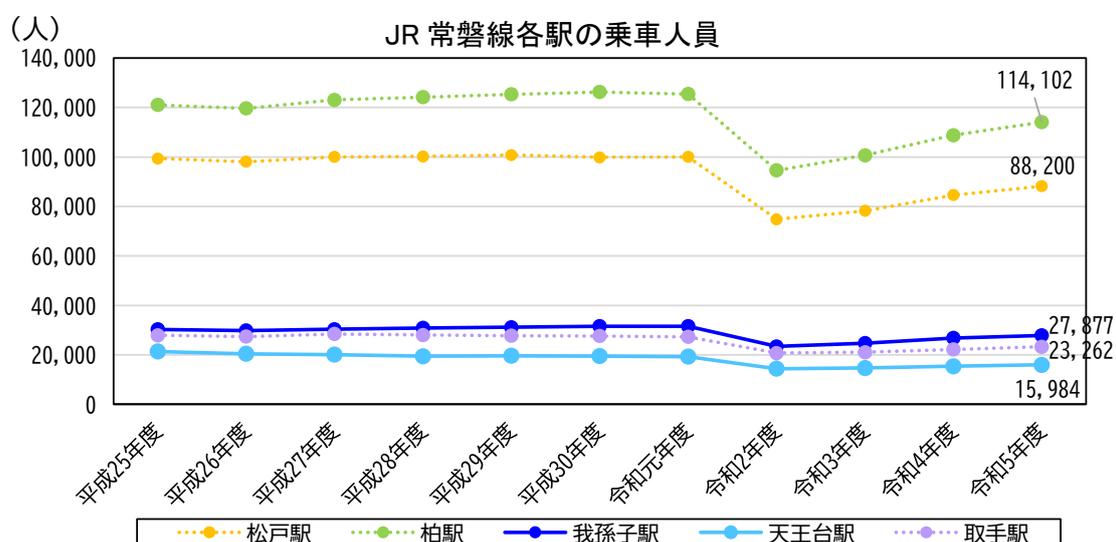
3) 地域支援

事業名	我孫子市社会福祉協議会（住民参加型助け合いの会 あい・あびこ）
活動範囲	我孫子市内
住所	我孫子市我孫子 1861
営業時間	原則、月曜日～金曜日 8：30～17：00（土日、祝日、年末年始は要相談）
利用料金	・ 年会費 1,200 円 ・ 家事サポート・寄り添いサポート・お出かけサポート：月～金 8：30～17：00 最小限 1 時間 1,000 円（その後 30 分毎に 500 円）、上記以外の時間・土日祝最小限 1 時間 1,100 円（その後 30 分毎に 550 円） ・ ごみ出しサポート：1 ヶ月 1,000 円（1 回 250 円×月 4 回まで） ・ ちょこっとサポート：1 回 30 分未満 500 円 ※寄り添いサポート、お出かけサポート、ちょこっとサポートは、会員でなくても利用可。ただし、要手数料（250 円）
内容	家事サポート、寄り添いサポート、お出かけサポート、ごみ出しサポート、ちょこっとサポート

4-3 公共交通の利用状況

(1) 鉄道利用状況

- ・市内各駅の乗車人員の推移は、令和元年度までほぼ横ばいののち、コロナ禍の影響を受けた令和2年度に大幅に減少し、以降徐々に回復基調となっていますが、コロナ禍前の水準には戻っていません。
- ・令和5年度に市内で最も乗車人員が多かった駅は、我孫子駅の27,877人/日、次いで天王台駅の15,984人/日となっています。
- ・一方で、JR成田線の各駅は2,656～3,682人/日であり、JR常磐線の駅を大きく下回っています。

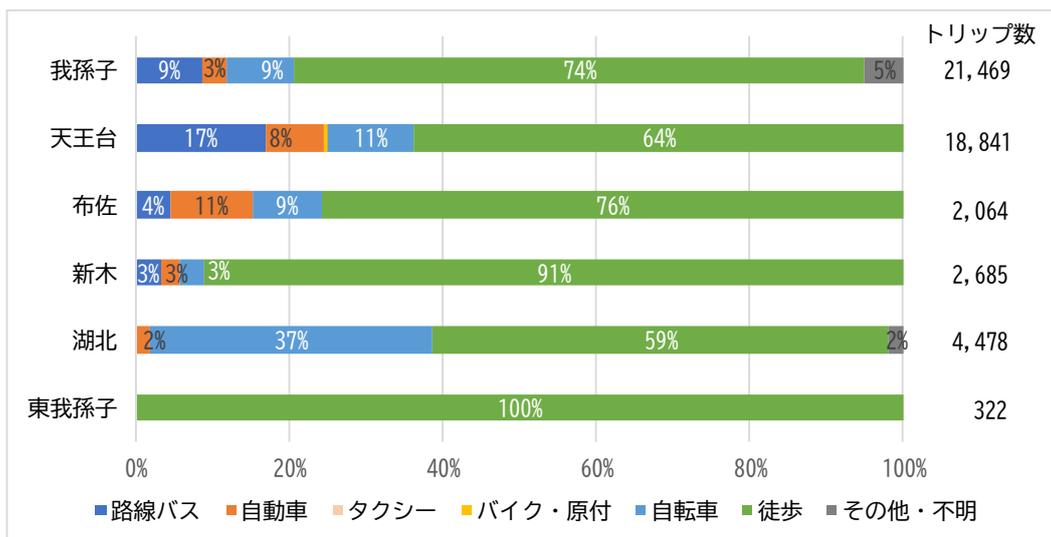


出典：東日本旅客鉄道株式会社 HP

図 4-10 駅別乗車人員（常磐線・成田線）

(2) 鉄道駅端末交通手段

- ・ 鉄道駅端末交通手段は、全ての駅において徒歩の割合が最も多く、駅から徒歩圏に出発地や目的地がある人が多くなっています。
 - ・ 路線バスの利用は、天王台駅が17%と最も多く、次いで我孫子駅が9%となっています。
 - ・ 湖北駅は、自転車の割合が37%と、他の駅と比較して多くなっています。
- (※鉄道駅端末交通手段：出発地から鉄道駅（または鉄道駅から目的地）までに利用した交通手段のこと)



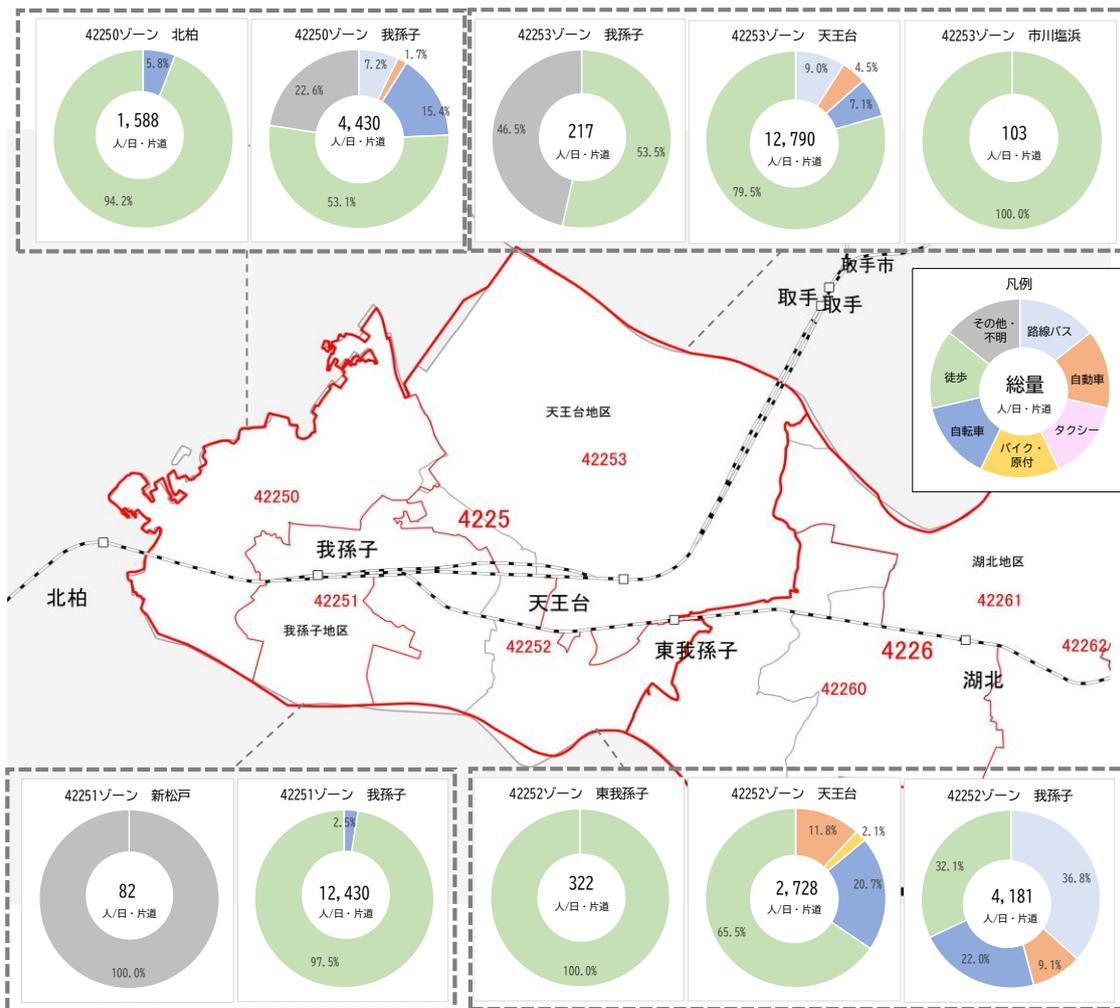
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 4-11 鉄道駅別端末交通手段構成

(3) ゾーン別・駅別・端末交通手段

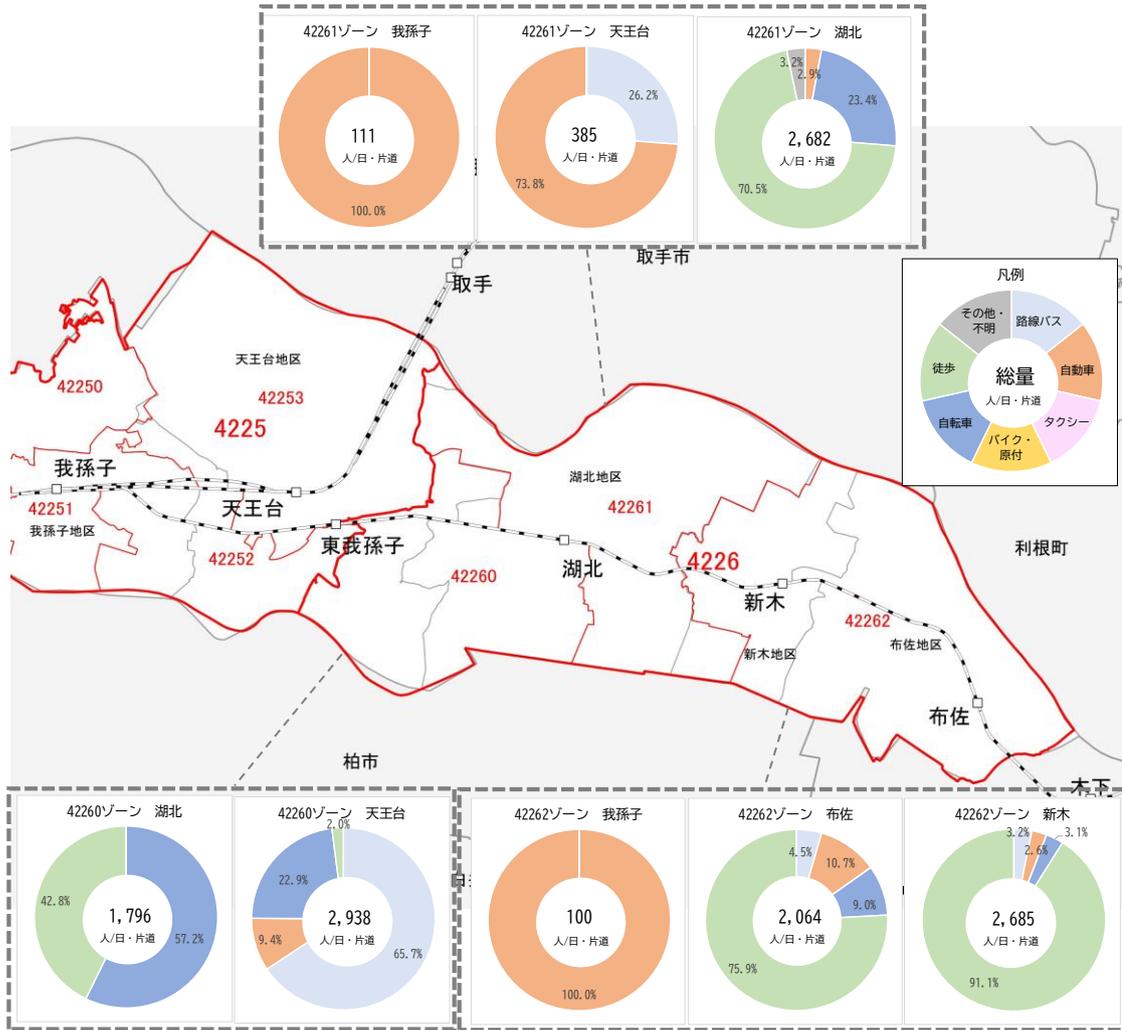
- ・我孫子地区、天王台地区南側（42250～42252 ゾーン）は、我孫子駅の利用が最も多くなっています。駅までの交通手段は、我孫子地区では徒歩が多いですが、天王台地区南側では路線バス利用も比較的多くなっています。
- ・天王台地区北側、湖北地区西側（42253・42260 ゾーン）では、天王台駅の利用が最も多くなっています。駅までの交通手段は、天王台地区北側は徒歩が多く、湖北地区西側では路線バスが多くなっています。
- ・湖北地区東側（42261 ゾーン）では、湖北駅の利用が最も多くなっています。駅までの交通手段は、徒歩が多くなっています。
- ・新木・布佐地区（42262 ゾーン）では、新木駅の利用が最も多くなっています。駅までの交通手段は、徒歩が多くなっています。

注）バス利用が0%の駅は、この調査がサンプル調査のためバスを利用した回答者がいなかったため、実際にバス利用者がいないとは限りません。他の交通手段も同様です。



出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 4-12 ゾーン別・駅別・端末交通手段構成（乗車）（42250～42253 ゾーン）

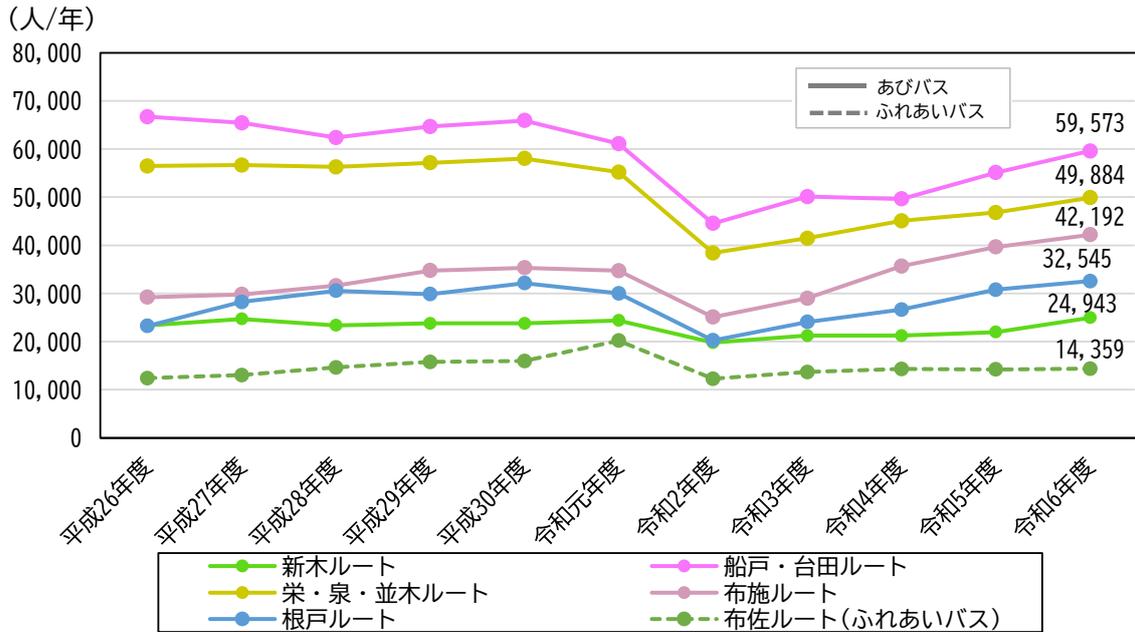


出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 4-13 ゾーン別・駅別・端末交通手段構成（乗車）（42260～42262ゾーン）

(4) バス利用状況

- ・コミュニティバスの令和6年度の年間利用者数は、あびバスでは船戸・台田ルートが59,573人、栄・泉・並木ルートが49,884人、布施ルートが42,192人、根戸ルートが32,545人、新木ルートが24,943人、ふれあいバス布佐ルートは14,359人となっています。
- ・利用者数の推移をみると、どのルートもコロナ禍の令和2年度で大きく減少しています。その後はほぼ横ばいである新木ルート、布佐ルートを除き、回復傾向となっています。



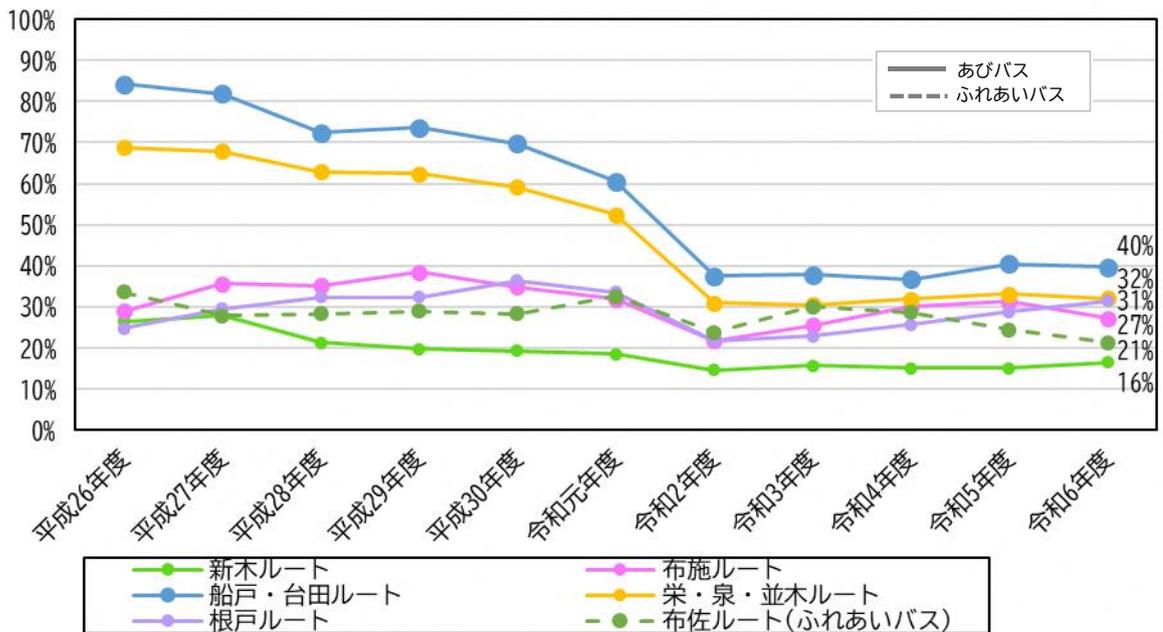
出典：我孫子市交通政策課資料

※ふれあいバス布佐ルートは市内バス停の利用者のみ

図 4-14 コミュニティバス（あびバス・ふれあいバス）・年間利用者数

(5) コミュニティバスの収支率

- ・コミュニティバス（あびバス・ふれあいバス）の収支率は、年々、低下傾向にありましたが、コロナ禍の令和2年度で大きく低下しました。
- ・その後、ルートにより上昇、横ばいとなりましたが、どのルートもコロナ禍前の水準には戻っていません。



出典：我孫子市交通政策課資料

図 4-15 コミュニティバス（あびバス・ふれあいバス）の収支率

第5章 公共交通の課題と課題解決の方向性

5-1 現状から見た課題

(1) 人口からみた課題

【総人口】

- 我孫子市の総人口は、平成23年(2011年)のピーク136,217人までは増加傾向でしたが、その後は減少傾向に転じています。

【地区別人口】

- JR常磐線沿線の我孫子地区とJR成田線沿線の新木地区の人口は横ばい傾向となっております。

JR常磐線沿線の天王台地区は増加傾向に、JR成田線沿線の湖北地区・布佐地区では減少傾向にあります。

【年齢階層別人口】

- 年少人口と生産年齢人口は減少傾向で、高齢者人口は増加傾向にあります。
令和7年では、年少人口割合は9.9%、生産年齢人口割合は59.2%、高齢者人口割合は30.7%になっています。
- 地区別では、高齢者人口割合が、JR成田線沿線の湖北地区・新木地区では30%を超えており、布佐地区では約45%と人口の半分近くが高齢者になっています。一方で、JR常磐線沿線の我孫子地区・天王台地区では20%台になっています。

【将来推計人口】

- 人口は今後も減少を続けると推計されます。
- 年齢別では、高齢者人口は増加、年少人口・生産年齢人口は減少すると推計されます。
- 地区別では、どの地区も減少しますが、天王台地区で減少が大きく、我孫子地区の減少は小さいと推計されます。



【課題】

- ◆高齢化の一層の進行を見据えた公共交通が必要
- ◆人口減少にあっても、公共交通サービスの維持・確保が必要

(2) 市内主要施設へのアクセス状況からみた課題

- 主要施設の多くは、駅周辺500m圏内やバス停250m圏内に立地しているが、公共公益施設、スポーツ施設の一部が圏外に位置している。



【課題】

- ◆主要施設へ公共交通によるアクセスの確保が必要

(3) 市民等の移動実態からみた課題

【通勤・通学】

- 市民の通勤・通学先は、市内の他に柏市などの近隣市や都心方面が多くなっています。
- 我孫子市への通勤・通学者は、市民の他、松戸市・柏市・取手市などのJR常磐線沿線の居住者が多くなっています。

【外出・移動回数】

- 65歳以上の外出率は60.5%で他の年齢層よりも低いが、外出者の移動回数は2.86回/日と他の年齢層より多くなっています。

【利用交通手段】

- 代表交通手段は、自動車(マイカー)の割合が36%と最も高く、次いで鉄道と徒歩が26%で、バスは1%となっています。
- 地区別の交通手段では、自動車(マイカー)の割合が新木・布佐地区で49%と最も高く、鉄道の割合は天王台地区北側の32%、徒歩の割合は我孫子地区東側の39%が最も高くなっています。
- 目的別では、通勤では鉄道の52%、通学では徒歩の57%、業務・私事では自動車(マイカー)の58%・44%の割合がそれぞれ高くなっています。
- 年齢別では、15歳未満では徒歩が75%、15~64歳では鉄道39%と自動車35%、65歳以上は自動車45%の割合が高くなっています。

【地域間の移動(OD)】

- 市内移動では地区内や隣接地区間の移動が多くなっています。
- 鉄道では東京都区部43,577トリップ/日や千葉県常磐線沿線23,878トリップ/日での移動が多く、バス・自動車では千葉県常磐線沿線1,055トリップ/日・26,878トリップ/日の移動が多くなっています。



【課題】

- ◆市内及び需要の多い方面への公共交通の利便性を向上させることが必要
- ◆高齢者の移動、通勤・通学・買い物の利便性を向上させるための方策を講じることが必要
- ◆需要に見合った公共交通サービス水準の検証が必要

5-2 上位計画・関連計画の目標を実現するうえでの課題

(1) 各種法制度、補助金支出の現状を踏まえた課題

【地域公共交通活性化再生法】

- ・同法では、まちづくりとの連携、面的な公共交通ネットワークの再構築、地域の多様な移動手段の総動員、最新技術の活用等により地域公共交通計画を策定することとされています。

【地域公共交通確保維持改善事業】

- ・当事業は複数自治体をまたがる地域間幹線系統補助と、これに接続する路線に対する地域内フィーダー系統補助が対象となっておりますが、当市での活用は困難とみられます。

【バス路線への補助金支出】

- ・あびバスの運行負担額は、令和5年度では約6,300万円超で、都市規模の大きい柏市よりも多く、船橋市や松戸市と同水準となっています。



【課題】

- ◆現実的で実効性のある計画を策定することが必要
- ◆コミュニティバス（あびバス）の運行負担の抑制が必要

(2) 我孫子市の上位計画・関連計画の目標を実現するうえでの課題

【総合計画、都市計画】

- ・都市計画マスタープランでは、JR常磐線・JR成田線沿線の市街地を軸に、コンパクト・快適で、多くの人々が訪れ、地域経済の活性化に寄与する都市構造の構築を目指しています。
- ・鉄道輸送力の強化と利便性向上、駅構内施設の整備、地域公共交通の維持確保・活性化・利用促進の支援を推進するとしています。
- ・様々な地域の輸送資源を活用し、移動手段確保を検討するとしています。

【福祉の計画】

- ・外出支援策の実施



【課題】

- ◆目指す都市構造の誘導に資する公共交通体系の構築が必要
- ◆上位計画・関連計画の目標を現実に資するための地域公共交通施策の検討が必要

(3) その他各種計画・取組を踏まえた課題

・他市においては、コミュニティバス等の導入ガイドラインや運行方法の見直し基準の設定（トリガー方式など）により、利用促進や運行経費の抑制に取り組んでいる事例があります。



【課題】

◆コミュニティバス（あびバス）への運行負担の抑制に資する仕組みづくりや利用促進の取り組みが必要

5-3 公共交通の現状からみた課題

(1) 公共交通のサービス状況からみた課題

【公共交通空白・不便地域】

- ・我孫子市は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、送迎バスにより市街地の多くがカバーされています。

【鉄道のサービス水準】

- ・JR 常磐線での都心方面へのアクセスは良好ですが、JR 成田線では時間帯により時間 1 本程度の常磐線直通運行となっています。

【バスのサービス水準】

- ・路線バスでは、中峠・新木・布佐地区の路線が不採算から廃止されました。

【地域の輸送資源の活用状況】

- ・送迎バスを活用した高齢者等外出応援事業を実施していますが、利用者のマナー違反や協力事業者の諸事情により送迎バスを廃止するケースも出てきています。
- ・福祉による移動支援を実施しています。



【課題】

- ◆需要動向を見つつ、鉄道、路線バス、コミュニティバスの利便性向上が必要
- ◆地域の輸送資源の活用について、継続のための方策の検討が必要

(2) 公共交通の利用状況からみた課題

- ・鉄道・コミュニティバスともコロナ禍で利用者が減少し、コロナ禍前には戻っていません。
- ・JR 成田線の各駅の乗車人員は JR 常磐線の各駅を大きく下回っています。
- ・鉄道駅への移動の多くは徒歩で、歩いて行くことのできる範囲にとどまっています。なお、天王台駅へは路線バス、湖北駅へは自転車の割合が比較的高くなっています。
- ・あびバス新木ルートの利用が少なく、コロナ禍後も回復していません。



【課題】

- ◆鉄道・バスやタクシーの利用促進のための取組が必要
- ◆利用の少ないコミュニティバス（あびバス）ルートについて、利用促進や見直しが必要

(3) 公共交通の収支状況からみた課題

- ・コミュニティバス（あびバス）の収支率は当初 40%程度でしたが、令和元年度末からのコロナ禍以降 20%台に留まっており、回復基調にありません。
- ・燃料費や人件費等の高騰から運行経費が上昇傾向にあり、収支率が低下しています。



【課題】

- ◆コミュニティバス（あびバス）の収支改善のための対応策の検討が必要

第6章 問題解決の方向性

第5章で整理した公共交通の課題について、その解決の方向性を示します。

(1) 我孫子市の現状に基づく公共交通の課題とその解決の方向性

	課 題	課題解決の方向性
今後の人口動向からみた課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆高齢化の一層の進行を見据えた公共交通が必要 ◆人口減少にあっても、公共交通サービスの維持・確保が必要 	<p>○効率的なネットワークを形成する観点から、公共交通体系の検討をおこないます。</p>
主要施設へのアクセス状況からみた課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆主要施設へ公共交通によるアクセスの確保が必要 	<p>○需要が見込まれる公共交通をさらに充実するための施策を検討します。</p>
市民等の移動実態からみた課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆市内及び需要の多い方面への公共交通の利便性を向上させることが必要 ◆高齢者の移動、通勤・通学・買い物の利便性を向上させるための方策を講じることが必要 ◆需要に見合った公共交通サービス水準の検証が必要 	<p>○今後の人口動向を踏まえた公共交通サービス内容を検討します。</p> <p>○高齢者の外出促進や移動のしやすさに資する施策を検討します。</p> <p>○需要規模や投入可能な財源に見合った公共交通サービスのあり方を検討します。</p> <p>○市内商業地域への移動利便性の向上に資する公共交通ネットワークを検討します。</p>

(2) 上位計画・関連計画の目標を実現するうえでの公共交通の課題とその解決の方向性

	課 題	課題解決の方向性
各種法制度、補助金支出の現状を踏まえた課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆現実的で実効性のある計画を策定することが必要 ◆コミュニティバス（あびバス）の運行負担の抑制が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○適正な補助金支出のための方針や仕組みの検討をおこないます。
我孫子市の上位計画・関連計画の目標を実現するうえでの課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆目指す都市構造の誘導に資する公共交通体系の構築が必要 ◆上位計画・関連計画の目標を現実にするための地域公共交通施策の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○上位計画・関連計画の目標を実現するための公共交通の取組みを検討します。
その他各種計画・取組を踏まえた課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆コミュニティバス（あびバス）への運行負担の抑制に資する仕組みづくりや利用促進の取り組みが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○人口の定着や新たな転入者を呼び込み利用者を創出するための方策を検討します。

(3) 公共交通の現状に基づく課題とその解決の方向性

	課 題	課題解決の方向性
公共交通のサービス状況からみた課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆需要動向を見つつ、鉄道、路線バス、コミュニティバス（あびバス）の利便性向上が必要 ◆地域の輸送資源の活用について、継続のための方策の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の利用促進、自動車等からの転換のための施策を検討します。
公共交通の利用状況からみた課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道・バスやタクシーの利用促進のための取組が必要 ◆利用の少ないコミュニティバス（あびバス）ルートについて、利用促進や見直しが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○効率的なバス路線網となるよう再編を検討します。
公共交通の収支状況からみた課題	<ul style="list-style-type: none"> ◆コミュニティバス（あびバス）の収支改善のための対応策の検討が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○施設送迎バス等、地域の輸送資源の活用の今後のあり方について検討します。 ○収支改善策について検討します。

第7章 基本的な方針

7-1 目指す地域公共交通の将来像

我孫子市地域公共交通総合連携計画では、「誰もが安心・安全・快適に利用できる公共交通」「地域が育む公共交通」を目標に掲げましたが、市内公共交通の危機的な状況を踏まえ、地域の一人ひとりが主体となって取り組んでいく必要があることから、「地域が支える」を新たに定義しました。

また、少子高齢化により人口減少が進む中で、新たな転入者を呼び込んで地域の活性化を図るためには、公共交通の充実は必要条件であると考えます。

これらから、本地域公共交通計画で我孫子市が目指す将来像については、次のとおりとします。

地域が支える
誰もが便利に移動できる
まちの活性化に寄与する
公共交通

7-2 公共交通の役割分担の明確化

公共交通ネットワークの将来像を実現するためには、各交通機関を効率的・効果的に結び付けることが必要です。

そのため、各公共交通機関の特性（役割）をより明確化し、個々の交通機関を適切に配置することで、望ましい公共交通体系を構築していきます。

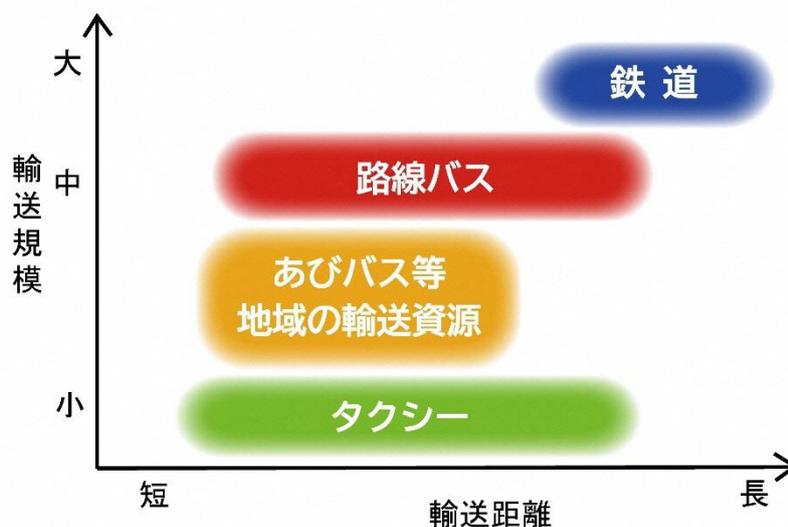


図 7-1 公共交通機関の役割分担（輸送距離と輸送規模の関係）

表 7-1 我孫子市における公共交通機関等の役割分担

機能分類	交通機関	特性（役割）
広域交通軸	鉄 道	○市外(広域)への連絡 ・将来都市構造の実現において、鉄道沿線に広がる市街地の骨格を形成する軸となります。 ・都心方面や市外など広域の移動を、大量かつ速達性をもって連絡します。
地域交通	路線バス	○駅と住宅地等との連絡 住宅地から鉄道駅へのアクセス、主要施設へのアクセスなど、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡します。 ○市内外の連絡 近隣市を連絡します。
	コミュニティバス 地域の輸送資源	○路線バスを補完し、駅と住宅地等を連絡 路線バスでカバーされない地域や公共公益施設などへ連絡し、路線バスの補完機能を果たします。
面的交通	タクシー	○市域を面的にカバー 個別の移動ニーズに対応し、面的な広がりを持った移動サービスを提供します。

【我孫子市の公共交通ネットワークの将来イメージ】

総合計画基本構想の土地利用構想及び交通軸の形成、都市計画マスタープランの将来都市構造の実現に向け、公共交通機関の役割分担に基づいて、地域公共交通ネットワークの将来イメージを次のとおりとします。

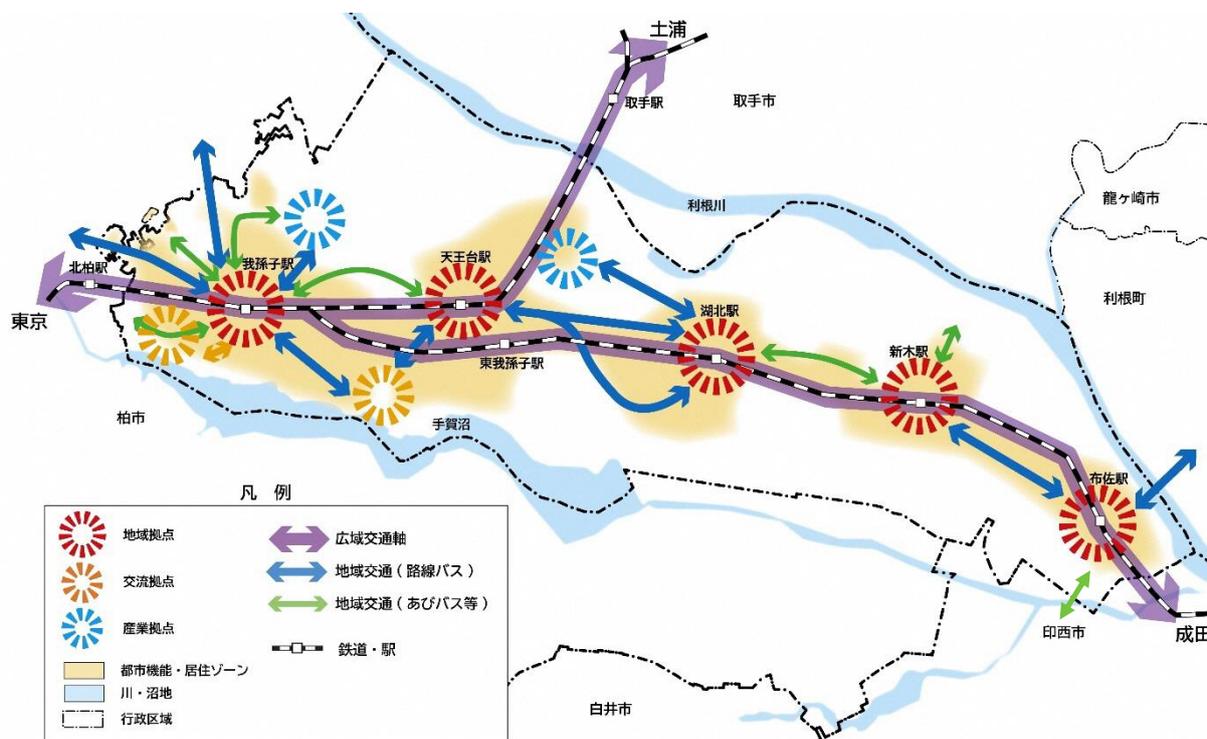
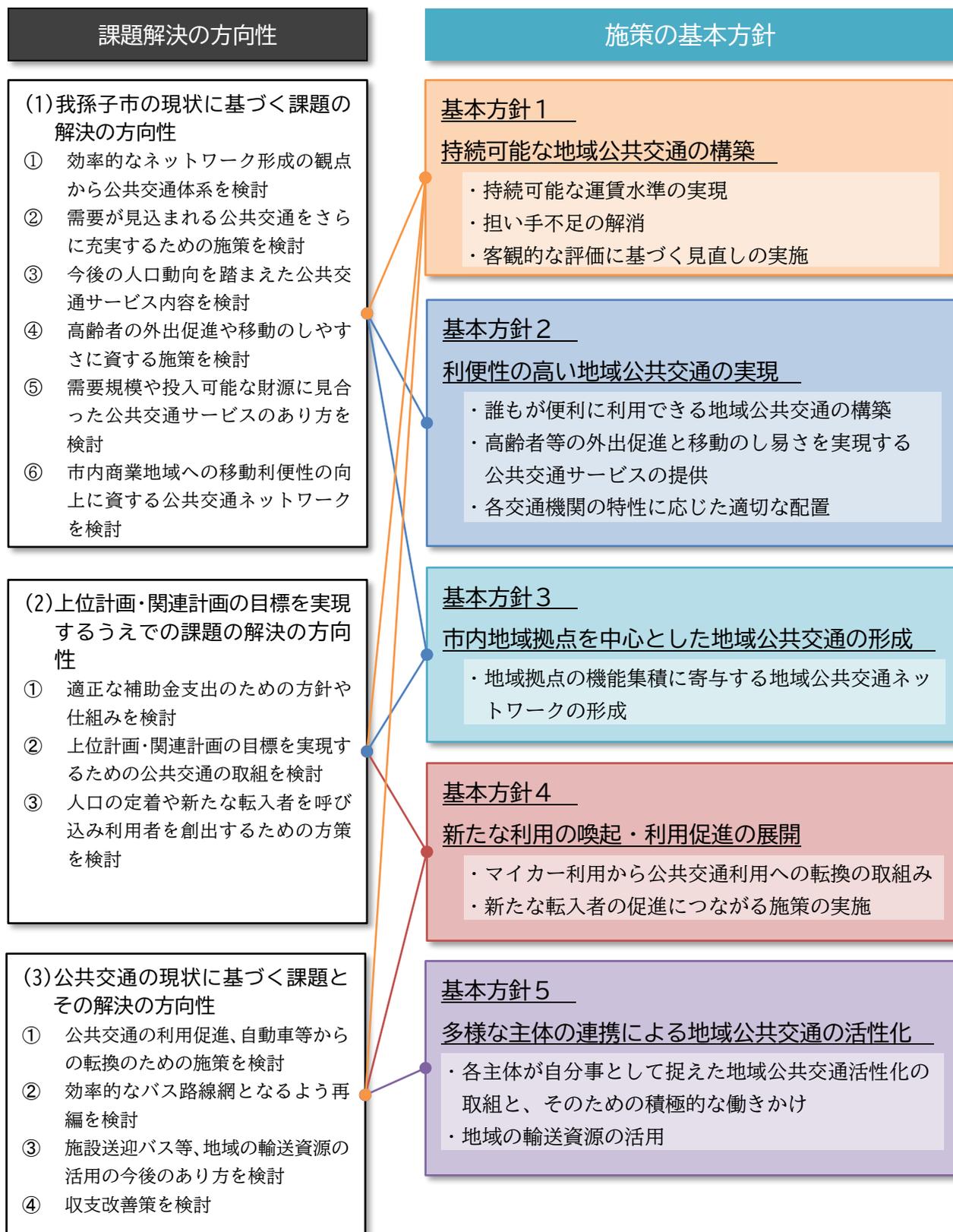


図 7-2 公共交通ネットワークの将来イメージ

7-3 交通施策の基本方針

公共交通の課題を解決し、目指すべき将来像を実現するための施策の基本方針を設定します。



基本方針 1 持続可能な地域公共交通の構築

少子高齢化・人口減少がより一層進行すると予想される中においては、交通需要が減少し、地域公共交通の運行が縮小する可能性があります。また、あびバスなど運行経費に公費を充てている移動サービスは、公費負担の増加が予想されます。

このような今後予想される動向に対し、地域公共交通を継続して運行していくことが可能となるように、利用者が増加する運行形態に改善を進めるとともに、財政への影響を少なくする施策を講じていくことが必要と考えます。

また、地域公共交通を持続可能としていく上では、その担い手となるバスやタクシーの運転士を確保することが必要ですが、担い手の減少・高齢化が進行するなど社会的に深刻な問題となっており、その対策が必要です。

これらを踏まえ、持続可能な地域公共交通を構築するための方針を次のとおりとします。

○持続可能な運賃水準の実現

市内を運行している民間の路線バスは、乗車距離に応じた運賃体系となっており、初乗り運賃は大人 170 円となっています。一方で、あびバスは、平成 25 年 10 月からこれまで、一律 150 円と路線バスの初乗り運賃よりも低い水準となっていたことから、令和 7 年 4 月に一律 200 円に改定をおこないました。

あびバスは、運賃収入を除いた運行経費を市が負担していますが、令和 6 年度の収支率は 29%と低く、運行経費負担が約 7 割となっていることから、改善の必要があります。

このため、あびバスの運賃については、移動サービスに見合った対価とすることが望ましく、適正な運賃改定により収支を改善することで、交通サービスを維持していくこととします。

○担い手不足の解消

運転士等の担い手不足を解消するための、人材確保に向けた取組をおこないます。また、運転士不足の課題解決策の一つとして期待されている、自動運転バスやタクシーの調査・研究をしていくこととします。

○客観的な評価に基づく見直しの実施

あびバスについては、運賃改定による収支の改善のほか、利用状況などの観点から公費支出の妥当性を検証するための方法や基準を設定して定期的に検証をおこない、運行内容の見直し・改善を図っていきます。

基本方針２ 利便性の高い地域公共交通の実現

我孫子市は、鉄道、路線バス、コミュニティバス（あびバス）、タクシー等により地域公共交通ネットワークが形成されており、これらによって市街地での移動は概ねカバーされています。

一方で JR 成田線や一部のバス路線では、運行頻度がやや低いことや、相互の乗り継ぎが不便な面があるといった課題もあります。

また、地域公共交通は、市民の日常生活や市外からの来訪者における主要な移動手段として、利便性の高いサービス水準を提供していくことが必要です。

これらを踏まえ、地域公共交通の利便性向上に資するための方針を次のとおりとします。

○誰もが便利に利用できる地域公共交通の構築

○移動のし易さを実現する公共交通サービスの提供

移動に困難を感じる場面が多いとみられる方々や市外からの来訪者などをはじめ、誰もが便利に利用できること、また、通勤・通学、買物、通院など様々な目的で移動する場合においても便利に移動できる公共交通サービスを提供することを目指します。

○各交通機関の特性に応じた適切な配置

利便性の高い地域公共交通を実現するためには、各交通機関の特性に応じた役割分担による適切な配置をおこない、交通機関が相互に連携・補完し合うことが必要です。

【各交通機関の役割と相互連携・補完】

- 鉄 道 : 広域交通軸（市外（広域）との連絡）
- 路 線 バ ス : 地域交通（近隣市への連絡、駅や主要施設への連絡）
- コミュニティバス : 地域交通（路線バスの補完、駅や住宅地等への連絡）
- タ ク シ ー : 面的交通（個別の移動ニーズに対応、市域を面的にカバー）
- 駅 : 交通機関相互の乗継機能。円滑な乗継により移動の連続性が向上し、一体的なネットワークを形成

基本方針3 市内地域拠点を中心とした地域公共交通ネットワークの形成

消費者購買動向調査によると、我孫子市は衣料品購入では柏と印西の商圈に含まれ、地元購買率が40%以下と低い状況です。また、食料品や飲食も県内の他市町村に比べて低い水準にあります。このため、身近な市内での消費を促進し、市内商業地の活性化を図っていく必要があります。

これらを踏まえ、市内商業地の活性化のために地域公共交通がなすことの方針を次のとおりとします。

○地域拠点の機能集積に寄与する地域公共交通ネットワークの形成

我孫子市都市計画マスタープランでは、我孫子駅、天王台駅、湖北駅、新木駅、布佐駅周辺には、多様なニーズに対応する商業・業務施設、医療・福祉施設の立地を誘導するとしています。このため、各地域拠点へアクセスしやすい地域公共交通ネットワークの形成の検討と確保を図っていきます。

基本方針4 新たな利用者の喚起・利用促進の展開

マイカー利用の多い我孫子市においては、公共交通利用への転換・促進を図り、マイカー依存構造の抑制や公共交通環境の改善を図っていくことが必要と考えます。

また、人口減少による交通需要が縮小すると予想される中においては、公共交通の利用者に対するサービス向上により、利用者数の維持を図っていくほか、新たな利用者を取り込んでいくことが必要です。

これらを踏まえ、地域公共交通の新たな利用の増進を図るための方針を次のとおりとします。

○マイカー利用から公共交通利用への転換の取組み

マイカーに依存している人に対し、様々な切り口から公共交通への利用転換の呼びかけをおこなうとともに、利便性を感じ取れるサービス内容（運行時間帯、運行頻度等）やインセンティブを提供していきます。

○新たな転入者の促進につながる施策の実施

平成27年3月の上野東京ラインの開業により、JR常磐線が都心へ直通運行し、JR成田線の一部も直通運行したことで、都心までの所要時間が他都市と比べて遜色ない利便性を有しました。

このような交通状況の優位性を積極的に対外へアピールすることにより、新たな転入者の促進につないでいきます。

また、さらに利便性を高めるため、あびバス等の運行サービス内容の充実を目指していきます。

基本方針5 多様な主体の連携による地域公共交通の活性化

地域公共交通の利用促進、マイカー等からの転換を図っていくためには、交通事業者だけでなく、行政、市民、公共交通事業者等が連携して取り組んでいくことが必要です。

また、公共交通事業者の運営が厳しく、運転士等の担い手不足も問題となっている現状においては、既に実施している病院等の民間送迎バスを活用した「高齢者等外出応援事業」など、地域の輸送資源を活用した取組を今後も継続していくことが望ましいと考えます。

これらを踏まえ、様々な主体が連携して地域公共交通の活性化に取り組むため、「人・組織の連携」と「移動手段の連携」に着目し、その方針を次のとおりとします。

○各主体が自分事として捉えた地域公共交通活性化の取組と、そのための積極的な働きかけ

地域公共交通利用への転換、または、利用を促進するため、関係する主体（行政、公共交通事業者、市民）が連携して取り組んでいきます。

○地域の輸送資源の活用

既に実施している高齢者等外出応援事業、福祉有償運送、商業施設の送迎バスなど、既存の公共交通以外の様々な交通手段による移動サービスについては、今後も継続していきます。

なお、利用者のマナーに起因する協力事業者の撤退が生じていることから、利用者に向けたマナー向上の取組をおこなうとともに、事業者の協力継続に努めます。

第8章 計画の目標

地域公共交通の基本方針に基づき、計画の目標（計画期間内で達成すべきこと）を設定するとともに、目標の達成状況を評価するための指標、目標値を設定します。

基本方針1 持続可能な地域公共交通の構築

目標1 持続可能な運賃水準の実現

○コミュニティバス（あびバス）の運賃の改定

コミュニティバス（あびバス）が今後も運行を継続していくため、民間路線バスとの運賃格差や、収支状況に照らし合わせた運賃の改定を適宜おこないます。

【達成状況を評価する指標と目標値】

指標	現況値 (令和7年度)	目標値 (令和11年度)
コミュニティバス（あびバス）の運賃	200円	収支状況による

目標2 担い手不足の解消

地域公共交通を持続可能としていくために必要な運転士不足を解消するため、交通事業者の人材確保に向けた取組を支援し、担い手不足の解消に協力していきます。

また、運転士等の慢性的な人材不足に対応するため、自動運転バスや自動運転タクシーについて、情報収集や調査・研究をおこないます。

【達成状況を評価する指標と目標値】

指標	現況値 (令和7年度)	目標値 (令和11年度)
人材確保のための取組への支援	—	適宜実施
自動運転バス・タクシーの調査・研究	—	実証運行

目標3 客観的な評価に基づく見直しの実施

○コミュニティバス（あびバス）導入・見直しガイドラインの運用と評価の実施

市が運行経費を支出しているコミュニティバス（あびバス）については、財政効率や利用者（受益者）負担の観点から、利用状況及び収支状況に基づいて運行経路の見直しや収支改善に取り組む仕組みが必要です。

そのため、コミュニティバスについて、収支状況、利用状況及びその他の効果等を評価するためのガイドラインを設定して、見直し・改善の運用を図ります。

なお、その他の効果等の評価については、コミュニティバスが公費を投入して維持する目的として、利用状況や収支状況以外の移動制約者の移動手段、交通不便地域における移動手段の確保等の視点からも評価をおこなうこととします。

【達成状況进行评估する指標と目標値】

指 標		現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
あびバスの収支率	新木ルート	16.5%	40% (あびバス全体)
	布施ルート	27.3%	
	船戸・台田ルート	39.6%	
	栄・泉・並木ルート	32.1%	
	根戸ルート	31.5%	
	あびバス全体	29.4%	

基本方針2 利便性の高い地域公共交通の実現

目標4 誰もが便利に利用できる地域公共交通の構築

JR 成田線に並行して運行する路線バス布佐線と平和台線は、不採算からバス事業者が令和6年8月末で運行を取り止めたことから、市が運行経費を負担して運行を継続しています。

両バス路線は、天王台駅・湖北駅・新木駅・布佐駅へ接続しており、少子高齢化が進む東側地域の重要な JR 成田線を補完する移動手段として今後もその役割を担い、東側地域の定住化促進や活性化を図るため運行を継続するとともに、効率性や財政負担を抑制するため、他のあびバス路線と併せて、ルートの再編を図っていきます。

また、JR 常磐線の終電は我孫子駅 0:32 着ですが、JR 成田線の終電は我孫子駅 23:54 発となっており、JR 天王台駅の終電は 0:35 着ですが、JR 成田線沿線方面への路線バスは、布佐ルート実証運行バスで天王台駅北口 18:24 発、天王台駅（南口）22:55 発湖北駅南口行きが最終便となっています。このため、JR 成田線沿線地域では、深夜時間帯（23 時以降）においてはタクシー利用も運転士不足等により配車が減少しており、移動が困難な状況となっています。このため、JR 成田線沿線の利便性を図るための方策を検討していきます。

【達成状況を評価する指標と目標値】

指標	現況値 (令和7年度)	目標値 (令和11年度)
布佐ルートの運行	実証路線として運行	令和8年度に本格運行に移行
平和台線の運行	経費を負担して運行継続	令和8年度にあびバスとして運行
代替交通（早朝・深夜帯）の導入	検討する	実証運行

目標5 移動のし易さを実現する公共交通サービスの提供

JR 常磐線は、東京都心部へ直結しており、朝夕ピーク時や日中ともに多くの本数が運行されています。一方で、JR 成田線は、上野駅や品川駅への直通運行も設定されていますが、特に日中においては約30分毎の運行で、我孫子駅で乗り換えを必要とする列車もあります。

そのため、布佐駅、新木駅、湖北駅と常磐線の駅を結び、JR 成田線を補完し移動のし易さを実現する公共交通の運行方法について、布佐ルート実証運行バスの検証結果に基づき検討を進めていきます。

【達成状況を評価する指標と目標値】

指標		現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
利用者数	布佐ルート実証運行バス	110人/日	149人/日
	平和台線	161人/日	現状を維持

注) 目標値は、収支率40%で算出した値(運賃は200円で算出)

目標6 公共交通相互の乗継改善

マイカーは出発地から目的地までドア・トゥー・ドアでの移動が可能ですが、タクシー以外の公共交通は駅やバス停で乗り継ぎながら目的地へ向かう必要があります。

そのため、公共交通の利用を増進するためには、乗り継ぎの利便性を向上することが必要です。特に駅の鉄道とバスとの乗り継ぎに着目し、乗継時間の短縮を図ります。また、市内の公共交通をあまり利用しない市外からの来訪者がスムーズに乗り継ぎができるよう、情報提供をおこなっていきます。

【達成状況を評価する指標と目標値】

指 標		現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
JR 成田線との良好な乗継が可能なバス運行本数	湖北駅	鉄道→バス	バス12本のうち6本
		バス→鉄道	バス12本のうち4本
	新木駅 (あびバス)	鉄道→バス	バス12本のうち4本
		バス→鉄道	バス12本のうち5本
	新木駅 (平和台線)	鉄道→バス	バス18本のうち9本
		バス→鉄道	バス18本のうち10本
	布佐駅	鉄道→バス	バス6本のうち2本
		バス→鉄道	バス5本のうち3本
情報提供の実施件数	駅前にバス経路案内板を設置している駅数	無し	5駅8箇所 (全箇所)

注) 「良好な乗継が可能」である条件は、3分～12分としました。

注) 「鉄道→バス」は我孫子駅方面から到着してバスへ乗り継ぐ場合、「バス→鉄道」はバスで駅まで行き我孫子駅方面へ乗り継ぐ場合を示しています。

注) JR 常磐線は運行頻度が高いため評価対象外としました。

注) 湖北駅南口における阪東バス(15-18, 21系統)との乗継は、バス運行本数が多いため評価対象外としました。

基本方針3 市内地域拠点を中心とした地域公共交通の形成

目標7 地域拠点の機能集積に寄与する地域公共交通ネットワークの形成

○あびバスルートの再編

市内の集客施設は、主に鉄道駅を中心に形成されています。そのため、地域拠点と位置付けている駅周辺を起点とする路線へ再編して速達性を図ります。

また、車を所有していない方の生活の足としての機能も求められていることから、地域の店舗・病院など、生活関連施設へのアクセス性を併せて向上させることで、利用者の増加を図っていきます。

【達成状況を評価する指標と目標値】

指 標		現況値 (令和6年度)			目標値 (令和11年度)
		路線人口	利用人数	利用率	利用率
路線人口 あたりの 利用率	根戸ルート	14,366 人	90 人/日	0.62%	0.93%
	布施ルート	5,322 人	116 人/日	2.17%	3.26%
	栄・泉・並木 ルート	14,120 人	137 人/日	0.97%	1.46%
	船戸・台田 ルート	15,687 人	164 人/日	1.04%	1.56%
	新木ルート	7,399 人	69 人/日	0.93%	1.40%

※利用率は、バス路線の人口に対する1日当りの利用人数の割合を示します。

※目標値は現況値の1.5倍としました。

基本方針4 新たな利用の喚起・利用促進の展開

基本方針5 多様な主体の連携による地域公共交通の活性化

目標8 マイカー利用から公共交通利用への転換の取組

①公共交通を普段利用しない人や市外からの来訪者に向けた公共交通の利用促進

普段、公共交通を利用しない人は、市内であってもバス路線の運行状況がわからない人が多いと思われます。また、市外からの来訪者にとっても市内の公共交通状況がよくわからず、利用しづらい状況と考えられます。そのため、誰もが利用しやすい公共交通となることを目指し、公共交通に関する情報発信を進めていきます。

②マイカーから公共交通利用への転換の促進

公共交通は、通勤や通学、買い物など、日常生活に欠かせない移動手段ですが、マイカーの普及や少子高齢化に伴う利用者の減少により、利用者の少ない路線や時間帯での減便など、利便性の低下が引き起こっています。今はマイカーを利用している人も、いつかは運転免許証を返納する時期が来ると思われますが、このまま公共交通の利用低迷が続くと、自身が運転免許証を返納した時には、公共交通が全く無い状況となっている可能性もあります。

公共交通を維持していくためには、利用者数を増やすためのサービス向上などの取組のほか、私たち一人ひとりが将来の自分や未来の世代のことを考えて、日頃から公共交通を利用することで将来の移動手段を守っていく意識を持ってもらうことも重要です。

そのため、交通事業者と連携して公共交通の利用を積極的に働きかけるなど、利用促進の取組をおこなっていきます。

目標9 新たな転入者の促進につながる施策の実施

我孫子市は首都圏の他都市に比べて遜色ない交通条件を有していますが、今後の人口減少が予想される中において、現在、居住している市民が今後とも住み続けてもらうことや、市外から新たな転入者を呼び込むことが必要です。

そのため、交通条件の優位性を積極的に発信していくとともに、公共交通事業者と連携した取組を講じていきます。

【達成状況を評価する指標と目標値】

指標		現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
情報提供の実施状況	公共交通マップの配布	市内の新聞折込広告で、あびバス・ふれあいバスのルート図・時刻表冊子を配布	市内公共交通全体を網羅した総合マップの配布
利用促進に関する取組の実施件数 (広報・HP・市内事業者との協議など)		2件 (バスの日やタクシーの日を広報、HPで紹介)	継続実施
転入促進に関する取組の実施状況	HP等での公共交通利便性のPR	未実施	実施
	転入者への公共交通マップの配布	未実施	実施

基本方針5 多様な主体の連携による地域公共交通の活性化

目標10 地域の輸送資源の活用

市では、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー以外の移動サービスとして、自動車教習所や病院の送迎バスの空席を利用した高齢者等の外出支援事業を平成16年度から実施しており、地域の輸送資源の活用方法として全国的に注目された制度となっています。

一方で、事業を継続していく中において、利用者のマナーに関する問題が生じており、協力していた事業者が協力を取りやめる事態も生じています。

このため、利用者に対してマナー向上を促す取組を継続的に行っていく必要があります。

【達成状況を評価する指標と目標値】

指標	現況値 (令和6年度)	目標値 (令和11年度)
マナー向上のための呼びかけの実施件数	1件(HP)	3件以上 (市広報、HP、車内掲示)
「送迎バスの空席を利用した高齢者等の外出支援事業」の民間協力事業者数	6事業者	現状維持

第9章 目標達成のための実施事業

9-1 実施事業の内容

目標を達成するための具体的な施策を次のとおりとします。

実施事業 1 持続可能な運賃水準の実現

実施目的	あびバスの運行を持続するため、公費負担の抑制を図ると共に民間路線バスとの公平性を担保していきます。					
実施概要	あびバスの運賃を収支状況や路線バスとの運賃格差を踏まえ適宜改定します。					
事業内容	現行	大人 200円 小学生 100円（未就学児は無料） 障害者 大人100円、小学生50円（障害者手帳又はミライロIDを提示）				
	改定	<ul style="list-style-type: none"> あびバスの収支率の目標を40%とします。 あびバス全体の収支率が3年間連続して30%以下となった場合は原則、運賃改定を検討します。 運賃の値上げは、社会情勢を鑑みた運賃改定幅とします。 あびバスの運賃が民間路線バスの初乗り運賃を下回った場合は、運賃格差の是正（値上げ）をします。 				
事業主体	我孫子市					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	4月1日 改定	収支状況の 検証	継続⇒	継続⇒	継続⇒	継続⇒

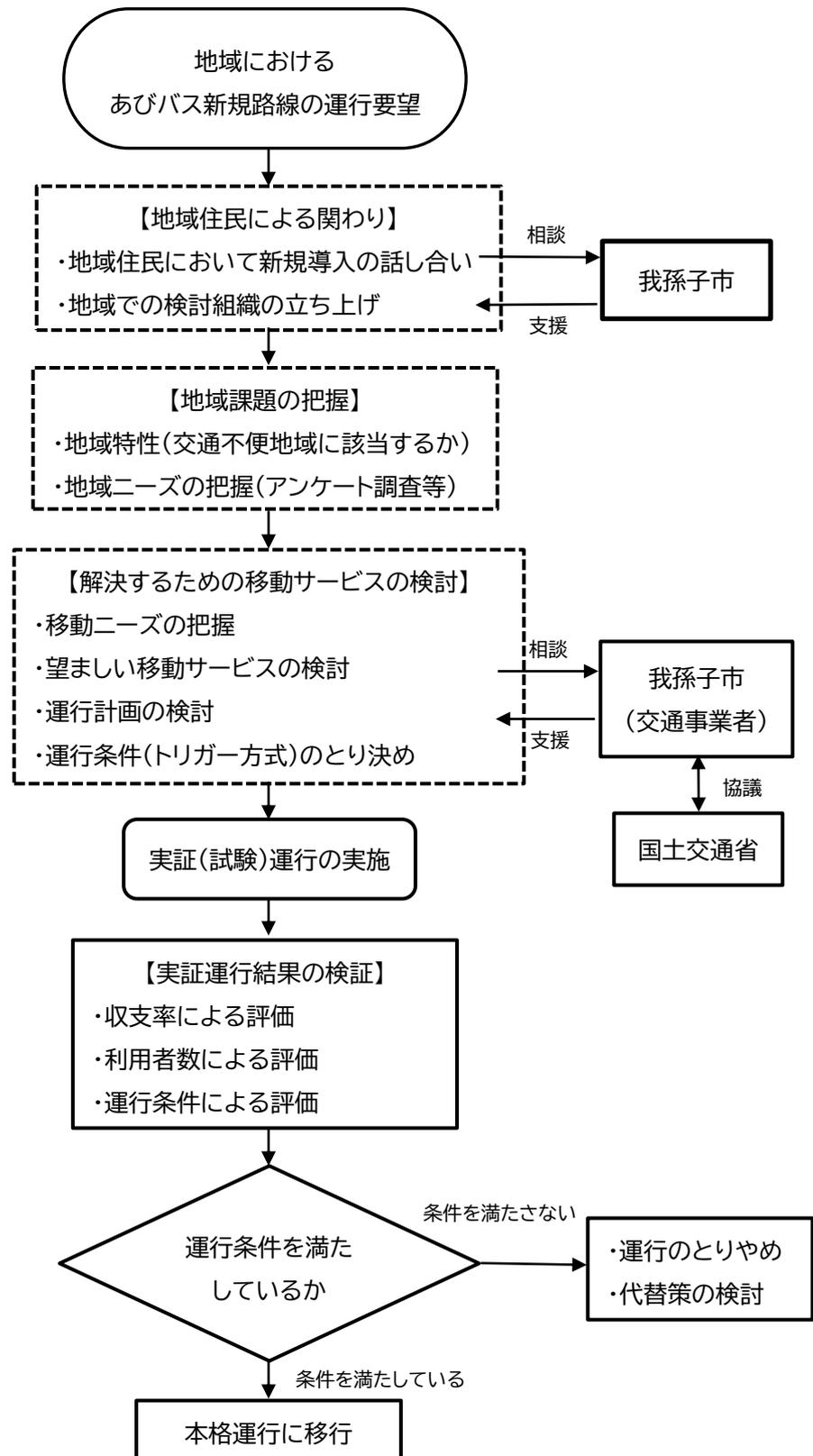
実施事業 2 担い手不足の解消

実施目的	課題となっている運転士等の担い手不足を解消します。					
実施概要	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通事業者の人材確保の取組に対して支援をおこないます。 自動運転バスや自動運転タクシーの調査・研究をおこないます。 					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通事業者の求人の取組について、広報やホームページ等で情報発信します。 自動運転バス・タクシーの調査・研究 					
事業主体	我孫子市、公共交通事業者					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	支援の実施	継続⇒	継続⇒	継続⇒	継続⇒	継続⇒
	自動運転調査・研究	継続⇒	継続⇒	継続⇒	継続⇒	実証運行

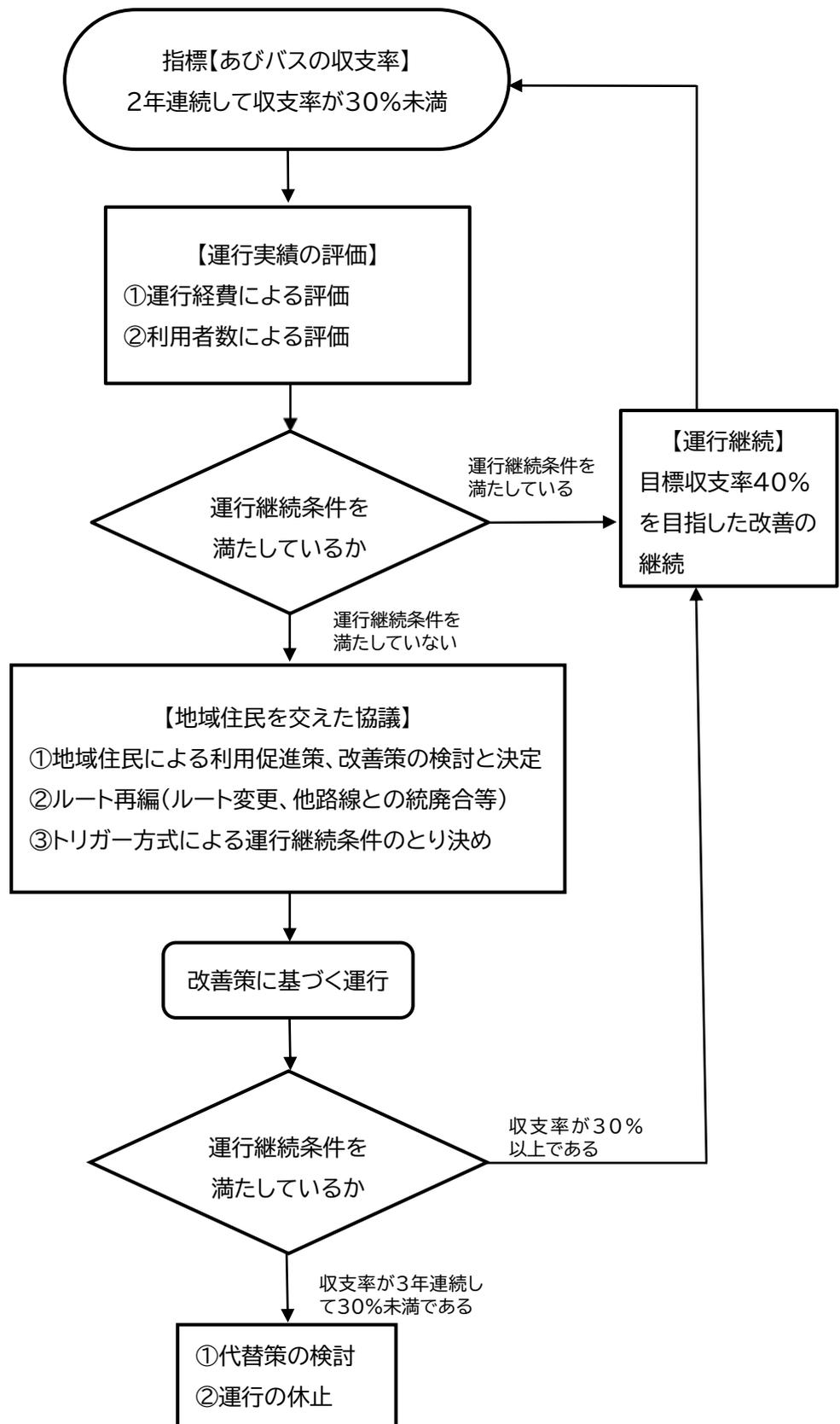
実施事業3 客観的な評価に基づく見直しの実施

実施目的	コミュニティバス（あびバス）の新規路線の導入や既存路線のルートの見直しや改善を実施するにあたり、評価基準を明文化して公正に評価します。					
実施概要	コミュニティバス（あびバス）の新規路線の導入・見直し・改善する場合の評価方法を示すガイドラインを設定します。					
事業内容	<p>(1) コミュニティバス（あびバス）の新規路線導入の検討手順</p> <p>新規路線導入をおこなう場合、原則、地域の市民が中心となって検討をおこなうものとし、市は専門的な知見や手続きに関する相談や支援をおこないます。これにより、地域自らが関わることで、当事者意識を持ってもらうことが期待できます。</p> <p>(2) コミュニティバス（あびバス）路線の見直し・改善の検討手順</p> <p>既存路線の見直し・改善をおこなう場合、運行実績を評価する指標や基準を設定し、一定期間運行した後に評価し、基準に達しなければ再度の見直し・改善の実施、あるいは運行休止という手順をとります。これにより、実績を満たさないまま運行を続けることが回避できます。</p> <p>(3) 評価指標と基準値の設定</p> <p>① 目標収支率：40%とします。</p> <p>収支率は、費用対効果を評価する基礎的な指標であり、受益者や公費負担の妥当性を評価し、見直しや改善の実施の有無を判断します。</p> <p>なお、将来的な収支率は、受益者（利用者）負担と公費負担が同じとなる50%を目標にします。</p> <p>② 見直し・改善対象の収支率は30%未満とします。</p> <p>あびバスは、民間では採算性のないルートを実行することから、目標収支率の40%の達成はハードルが高いと考えます。このため、評価の基準値としての収支率は30%未満とします。ルート毎の収支率が30%未満の状況が2年続いた場合は、運行ルートの見直しや他のルートとの再編を検討します。見直しを実施してもなお収支率30%未満の状況が3年続く場合は、代替策や運行休止を検討します。</p> <p>③ 利用者数（1便あたり、地域人口あたり等）</p> <p>利用状況を評価する基本的な指標であり、「1便あたり」は導入車両の規模の妥当性を評価し、「地域人口あたり」は地域にとっての効果を評価することができます。</p> <p>収支率で全てを評価するのではなく、利用状況も勘案しながら評価することも必要と考えます。</p> <p>④ その他（交通不便地域の解消）</p> <p>運行実績の評価は、収支状況や利用者数等によるほか、公共交通不便地域の解消等の評価についても検討します。</p>					
事業主体	我孫子市					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	運用開始		評価実施		評価実施	継続⇒

【あびバス新規路線導入ガイドライン】



【あびバス運行見直し・改善ガイドライン】



実施事業4 誰もが便利に利用できる地域公共交通の構築

実施目的	JR 成田線沿線地域の移動利便性を向上させ、定住化並びに転入者の促進を図ります。					
実施概要	JR 成田線終電後の深夜時間帯に新たな公共交通を導入します。					
事業内容	JR 成田線沿線地域の移動利便性を向上させ、定住化並びに転入者の促進を図るため、新たな公共交通を調査・検討します。					
事業主体	我孫子市、公共交通事業者					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	運行手法の 調査	運行手法の 検討	⇒	⇒	⇒	実証運行開 始

実施事業5 移動のし易さを実現する公共交通サービスの提供

実施目的	JR 成田線を補完する公共交通を運行して東側地域の移動利便性を向上させます。					
実施概要	JR 成田線を補完するバスを運行します。					
事業内容	<p>JR 成田線に並行した国道356号を運行する路線バスの布佐線は、不採算からバス事業者が令和6年8月末で運行を取り止めたことから、市が運行経費を負担し、布佐ルート実証運行バスとして運行を継続しました。</p> <p>東側地域の重要な JR 成田線を補完する移動手段として実証運行を継続するとともに、効率性や財政負担を抑制するための検証・修正を実施して、本格運行を目指します。</p>					
事業主体	我孫子市、公共交通事業者					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	布佐ルート の実証運行 検証・修正	本格運行に 移行	継続⇒	継続⇒	検証・修正	継続⇒

実施事業6 公共交通相互の乗継改善

実施目的	ドア・トゥー・ドアの利便性を有する自動車に対し、公共交通相互の乗り継ぎを改善し公共交通の利用を促進することを目的とします。					
実施概要	鉄道運行ダイヤに合わせ、乗り継ぎしやすいバス運行ダイヤの設定をおこないます。					
事業内容	○鉄道駅に乗り入れるバス路線の運行ダイヤの調整					
	<p>ドア・トゥー・ドアの利便性を有する自動車に対し、公共交通の利用では異なる交通機関を乗り継ぐ場合があります、その際、乗継時間が短いなど便利に乗り継ぐことができることが望ましいと考えます。そのため、鉄道とバスの乗継時間が適切となる運行ダイヤを設定し、乗り継ぎの負担感の軽減や時間短縮を図ります。</p> <p>特に、運行本数が比較的少ない JR 成田線の駅においては、鉄道運行ダイヤを考慮したバス運行ダイヤに JR のダイヤ改正に合わせて調整していきます。</p> <p>(JR 成田線の各駅で接続するバス路線のうち乗継改善の対象とする路線)</p>					
	湖北駅	あびバス新木ルート				
	新木駅	あびバス新木ルート 布佐ルート実証運行バス 平和台線				
布佐駅	布佐ルート実証運行バス 平和台線					
事業主体	我孫子市、運行事業者					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	鉄道のダイヤ改正に合わせて改定					継続⇒

実施事業 7 地域拠点の機能集積に寄与する地域公共交通ネットワークの形成

実施目的	鉄道駅を中心としたコンパクトな日常生活圏の形成という我孫子市特有の都市構造から、あびバスを交通不便地域と地域拠点の鉄道駅に速達性をもちながら結ぶことで、コミュニティバス本来の目的である地域の足としての活性化を図ります。					
実施概要	バス停毎の利用状況や利用者へのアンケート調査結果を基に、地域が必要とする場所にバス停（ルート）を変更すると共に、スーパー・病院等の生活関連施設や鉄道駅を結ぶルートに再編します。					
事業内容	新木ルート	<ul style="list-style-type: none"> ●1 便当たり利用者が約5人と少ないため、今後の利用状況を注視し必要な改善策を検討します。 ●新木駅北口は駅前広場が未整備なため、地区最寄りの南口の駅前広場までのルートを検討します。 ●下新木踏切道の拡幅整備の完了にあわせて南新木地区の運行も検討します。 				
	栄・並木・泉ルート	●利用者が多く、利用者が少ないルートの運賃収入の補填元となっています。				
	船戸・台田ルート	●利用者が多く、利用者が少ないルートの運賃収入の補填元となっています。				
	布施ルート	●1 便当たり利用者が約6人と少ないが、廃止された路線バスの代替となっています。				
	根戸ルート	●1 便当たり利用者が約6人と少なく、今後の利用状況を注視し必要な改善策を検討します。				
	交通不便地域の解消	交通不便地域（中峠地区・古戸地区）を解消するため、既存のあびバスルートの変更による解消方法や送迎バスによる解消等に取り組めます。				
事業主体	我孫子市、運行事業者					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	あびバスルートの検証	ルート変更	変更後の検証	必要に応じルート変更	変更後の検証⇒	継続⇒
	不便地域の実態調査	不便地域の解消方法の検討	不便地域の解消方法の実証	本格運行	⇒	継続⇒

実施事業 8 マイカーから公共交通利用への転換の取組

8-1 公共交通の利用促進

実施目的	公共交通を普段利用しない人や転入者に対し公共交通の情報を発信することにより、公共交通の利用促進を図ります。					
実施概要	あびバス、ふれあいバス、あいバスのルートと時刻表を掲載した冊子を折込広告として民間が作成して無料配布していますが、冊子をバージョンアップし、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの情報が網羅された公共交通総合マップを作成して、市民、転入者へ配布します。					
事業内容	<p>路線バス、コミュニティバスの全てを網羅し、地図上にルート・バス停・時刻表が掲載された公共交通総合マップを作成します。</p> <p>マップの作成は、これまでと同様に、民間主導による広告収入による作成・配布を要望していきます。</p>					
						無料で配布している時刻表
事業主体	我孫子市、広告作成事業者					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	作成要望	配布	継続⇒	継続⇒	継続⇒	継続⇒

8-2 マイカーから公共交通利用への転換

実施目的	公共交通は、利用があってはじめて成り立つ産業で、減便や廃止は、利用が少なく、採算性がないため発生するものです。また、公共交通は、ドア・トゥー・ドアで移動可能なマイカーよりも多少不自由ですが、「乗って守っていく」事も地域として大切な役割だと考えます。このため、地域ぐるみで身近な公共交通の利用を呼びかけて、市民自身が当事者として認識してもらうことにより、誰もが安心・安全に利用できる公共交通を維持・確保していきます。					
実施概要	公共交通利用の啓発をおこなうと共に利用促進の活動をおこなう。					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 8月5日タクシーの日、9月20日バスの日、10月14日鉄道の日に合わせて、広報・ホームページ等で利用を呼びかけします。 公共交通事業者と協力して利用促進にむけた活動を実施します。 					
事業主体	我孫子市、公共交通事業者					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	実施内容 の検討	施策の展開	実施⇒	継続⇒	継続⇒	継続⇒

実施事業9 新たな転入者の促進につながる施策の実施

実施目的	市が有する良好な交通状況を広く発信し、市民の居住の継続と市外からの新たな転入者を呼び込みます。					
実施概要	公共交通総合マップを転入者に配布するとともに、ホームページなどを通じて市内の交通状況の優位性をPRします。					
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな転入者に公共交通総合マップを配布します。 ・ホームページなどを通じて、市内の交通状況の優位性をPRします。 					
事業主体	我孫子市					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	PR内容の検討	マップ配布、PRの実施				継続⇒

実施事業10 地域輸送資源の活用

実施目的	自動車教習所や病院等の送迎バスの空席を活用した「高齢者等外出応援事業」利用者のマナーを向上させて、事業を存続していきます。					
実施概要	事業者の協力により成り立っていることを利用者に周知します。					
事業内容	<p>市は、自動車教習所や病院等の協力をいただき、市内在住の高齢者や障害者を対象に、各事業者の送迎バスの空席を活用した「高齢者等外出応援事業」を平成17年から実施し、市民に公共交通の一部として利用してもらっています。</p> <p>一方で、利用者のマナー低下が散見され、これまでに事業者が協力をとりやめる事態がありました。</p> <p>このため、「高齢者等外出応援事業」を今後も存続していくため、送迎バス利用者に向けたマナー向上の啓発を強化します。</p>					
	 <p>送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出を応援</p> <p>送迎バス利用にあたってのお願い</p> <p>本事業は事業者の厚意「無償協力」によって成り立っています。近年、一部利用者のマナー悪化により、上記のような事例が寄せられ、協力事業者の大きな負担となっています。今後も本事業が継続できるように利用希望者の増加をお願いします。</p>					市のホームページで公開しているマナー啓発の内容
事業主体	我孫子市					
実施時期	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	長期
	利用マナーの啓発					継続⇒

■基本方針・目標・実施事業のまとめ

		現況と課題（要約）		課題解決の方向性		基本方針		目標の設定		実施施策・事業	
市の現状把握	人口動向	(現況) ・市の総人口は平成23年をピークに減少傾向 (課題) ・高齢者増加を見据えた公共交通サービスの充実が必要 ・最低限の公共交通サービスの維持確保が必要	(現況) ・通勤・通学先は市内及び近隣市や都心方面が多い ・高齢者の外出率は他の年齢層より低い ・代表交通手段は自動車の利用者が最も多く、次いで徒歩と鉄道となっている ・鉄道では東京都区部や隣接地区間の移動が多くバスや自動車では千葉県常磐線沿線の移動が多い (課題) ・市内及び需要の多い方面への公共交通の利便性を向上させることが必要 ・高齢者の移動、通勤・通学・買い物の利便性を向上させるための方策を講じる必要がある ・需要に見合った公共交通サービス水準の検証が必要	○効率的なネットワーク形成の観点から公共交通体系を検討 ○需要が見込まれる公共交通をさらに充実するための施策を検討 ○今後の人口動向を踏まえた公共交通サービス内容を検討 ○高齢者の外出促進や移動のしやすさに資する施策を検討 ○需要規模や投入可能な財源に見合った公共交通サービスのあり方を検討 ○市内商業地への利便性向上に資する公共交通ネットワークを検討	基本方針1 持続可能な地域公共交通の構築 ・サービスに見合った対価 ・客観的な評価に基づく定期的な見直し・改善	目標1 持続可能な運賃水準の実現 ○コミュニティバス（あびバス）の運賃の改定	1 持続可能な運賃水準の実現 ・あびバスの運賃を収支状況や路線バスとの運賃格差を踏まえ適宜改定				
	主要施設	(現況) ・公共施設やスポーツ施設の一部がバス停250m圏外に位置している (課題) ・駅やバス停から離れた施設へのアクセス確保が必要						○効率的なネットワーク形成の観点から公共交通体系を検討 ○需要が見込まれる公共交通をさらに充実するための施策を検討 ○今後の人口動向を踏まえた公共交通サービス内容を検討 ○高齢者の外出促進や移動のしやすさに資する施策を検討 ○需要規模や投入可能な財源に見合った公共交通サービスのあり方を検討 ○市内商業地への利便性向上に資する公共交通ネットワークを検討	基本方針2 利便性の高い地域公共交通の実現 ・誰もが便利に利用できる地域公共交通 ・交通手段の適切な配置と相互の連携 ・高齢者等の外出促進と移動のしやすさ	目標2 担い手不足の解消	2 担い手不足の解消 ・公共交通事業者の人材確保の取組に対する支援 ・自動運転バス・タクシーの調査・研究
	移動特性	(現況) ・通勤・通学先は市内及び近隣市や都心方面が多い ・高齢者の外出率は他の年齢層より低い ・代表交通手段は自動車の利用者が最も多く、次いで徒歩と鉄道となっている ・鉄道では東京都区部や隣接地区間の移動が多くバスや自動車では千葉県常磐線沿線の移動が多い (課題) ・市内及び需要の多い方面への公共交通の利便性を向上させることが必要 ・高齢者の移動、通勤・通学・買い物の利便性を向上させるための方策を講じる必要がある ・需要に見合った公共交通サービス水準の検証が必要									
上位計画及び関連計画の把握と整理	法制度 (現況) ・地域公共交通活性化再生法に基づいた地域公共交通計画を策定 (課題) ・現実的で実効性のある計画を策定することが必要	○適正な補助金支出のための方針や仕組みを検討 ○上位計画・関連計画の目標を実現するための公共交通の取組を検討 ○人口定着、新たな転入者を呼び込み利用者を創出するための方策を検討	基本方針4 新たな利用の喚起・利用促進の展開 ・自動車等利用者から公共交通利用への転換の取組 ・新たな転入の促進につながる施策	目標4 誰もが便利に利用できる地域公共交通の構築	4 誰もが便利に利用できる地域公共交通の構築 ・JR成田線終電後の深夜時間帯に新たな公共交通の導入						
	補助制度 (現況) ・市内バス路線へ国の補助の適用は困難 (課題) ・コミュニティバス（あびバス）の運行負担抑制が必要					基本方針5 多様な主体の連携による地域公共交通の活性化 ○人・組織の連携 ・各主体が自分事として捉えた公共交通活性化の取組 ・そのための積極的な働きかけ ○移動手段の連携 ・施設送迎バスの継続とそのための取組の展開	目標5 移動のしやすさを実現する公共交通サービスの提供	5 移動のしやすさを実現する公共交通サービスの提供 ・JR成田線を補完するバスの運行継続			
	我孫子市の計画 (現況) ・鉄道沿線市街地を軸にした地域経済の活性化に寄与する都市構造の構築を目指す ・鉄道の輸送力強化と利便性向上等の推進 ・多様な地域資源の活用した移動手段確保を検討 ・移動困難者の外出支援策の実施 (課題) ・都市構造の誘導に資する公共交通体系の構築が必要 ・上位計画・関連計画の目標を現実的に資するための地域公共交通施策の検証が必要								基本方針5 多様な主体の連携による地域公共交通の活性化 ○人・組織の連携 ・各主体が自分事として捉えた公共交通活性化の取組 ・そのための積極的な働きかけ ○移動手段の連携 ・施設送迎バスの継続とそのための取組の展開	目標6 公共交通相互の乗継改善	6 公共交通相互の乗継改善 ・鉄道に合わせたバス運行ダイヤの設定
	その他の計画・取組 (現況) ・他市で運行方法見直し基準の設定等を行っている事例有 (課題) ・コミュニティバス（あびバス）への運行負担の抑制に資する仕組みづくりや利用促進の取組が必要	基本方針5 多様な主体の連携による地域公共交通の活性化 ○人・組織の連携 ・各主体が自分事として捉えた公共交通活性化の取組 ・そのための積極的な働きかけ ○移動手段の連携 ・施設送迎バスの継続とそのための取組の展開	目標7 地域拠点の機能集積に寄与する地域公共交通ネットワークの形成 ○あびバスルートの再編	7 地域拠点の機能集積に寄与する地域公共交通ネットワークの形成 ・地域が必要とする場所にバス停（ルート）の変更と、生活関連施設や鉄道駅を結ぶルートへの再編							
公共交通の現状把握・分析	サービス状況 (現況) ・公共交通により市街地の多くがカバーされている ・路線バスの一部路線が不採算から廃止 ・送迎バス（高齢者等外出応援事業）の路線が一部廃止 (課題) ・鉄道、バスの利便性向上が必要 ・地域の輸送資源の活用継続のための方策の検証が必要				○公共交通の利用促進、自動車等からの転換のための施策を検討 ○効率的なバス路線の再編を検討 ○送迎バスの空席利用等、地域の輸送資源の活用今後のあり方を検討 ○収支改善策の検討	基本方針5 多様な主体の連携による地域公共交通の活性化 ○人・組織の連携 ・各主体が自分事として捉えた公共交通活性化の取組 ・そのための積極的な働きかけ ○移動手段の連携 ・施設送迎バスの継続とそのための取組の展開	目標8 マイカー利用から公共交通利用への転換の取組 ①公共交通を普段利用しない人や市外からの来訪者に向けた公共交通の利用促進 ②マイカーから公共交通利用への転換の促進	8 マイカーから公共交通利用への転換の取組 8-1 公共交通の利用促進 ・バージョンアップした公共交通総合マップの作成、配布 8-2 マイカーから公共交通利用への転換 ・公共交通利用の啓発と利用促進の活動 9 新たな転入者の促進につながる施策の実施 ・公共交通総合マップの転入者への配布、ホームページ等を通じた市内の交通状況の優位性をPR			
	利用状況 (現況) ・公共交通の利用者がコロナ禍で減少 (課題) ・鉄道、バスやタクシーの利用促進のための取組が必要 ・コミュニティバスの利用促進やルート見直しが必要								基本方針5 多様な主体の連携による地域公共交通の活性化 ○人・組織の連携 ・各主体が自分事として捉えた公共交通活性化の取組 ・そのための積極的な働きかけ ○移動手段の連携 ・施設送迎バスの継続とそのための取組の展開	目標9 新たな転入者の促進につながる施策の実施	9 新たな転入者の促進につながる施策の実施 ・公共交通総合マップの転入者への配布、ホームページ等を通じた市内の交通状況の優位性をPR
	収支状況 (現況) ・あびバスの収支率はコロナ禍以降前に回復していない (課題) ・コミュニティバスの収支改善の対応策の検証が必要	基本方針5 多様な主体の連携による地域公共交通の活性化 ○人・組織の連携 ・各主体が自分事として捉えた公共交通活性化の取組 ・そのための積極的な働きかけ ○移動手段の連携 ・施設送迎バスの継続とそのための取組の展開	目標10 地域の輸送資源の活用	10 地域輸送資源の活用 ・送迎バス（高齢者等外出応援事業）は事業者の協力により成り立っていることを利用者に周知 ・送迎バス利用者のマナー向上の啓発							

9-2 事業の実施スケジュール

各実施事業について、事業の緊急性、実施の容易さ、見込まれる効果の大きさ、関連計画の実施スケジュールとの整合性などを勘案し、スケジュールを作成しました。

実施スケジュールは、計画期間の5年間で実施するものと中長期で実施するものに分け、さらに、具体的に記述できるものは年度ごとの実施内容を示しました。

【各事業の実施スケジュール】

実施事業・事業内容		実施主体	短期					中長期
			令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	
実施事業1 持続可能な運賃 水準の実現	1-1 あびバス運 賃の改定	我孫子市	4月1日 改定	収支状況 の検証	継続			継続
実施事業2 担い手不足の解 消	2-1 人材確保 の取組に対す る支援	我孫子市 公共交通事業者	支援の実施					継続
	2-2 自動運転 バス・タクシー の調査・研究	我孫子市 公共交通事業者	調査・研究					実証 運行
実施事業3 客観的な評価に 基づく見直しの 実施	3-1 コミュニ ティバスガイド ラインの設定	我孫子市	運用開始		評価実施		評価実施	継続
実施事業4 誰もが便利に利 用できる地域公 共交通の構築	4-1 深夜時間 帯に新たな公 共交通の導入	我孫子市 公共交通事業者	運行手法 の調査	運行手法の検討				実証 運行
実施事業5 移動のし易さを 実現する公共交 通サービスの提 供	5-1JR 成田線 を補完するバス 運行	我孫子市 公共交通事業者	布佐ルー トの実証 運行 検証・修 正	本格運行に移行			検証・修 正	継続
実施事業6 公共交通相互の 乗継改善	6-1 鉄道に合 わせたバス運 行ダイヤの設定	我孫子市 運行事業者	鉄道のダイヤ改正に合わせて改定					継続
実施事業7 地域拠点の機能 集積に寄与する 地域公共交通ネ ットワークの形成	7-1 バスルー トの再編	我孫子市 運行事業者	あびバス ルート の検証	ルート変 更	変更後 の検証	必要に応 じルート 変更	変更後の 検証	継続
			不便地域 の実態調 査	不便地域 の解消方 法の検討	不便地域 の解消方 法の実証	本格運行		継続
実施事業8 公共交通利用促 進策の実施	8-1 公共交 通の利用促進	我孫子市 広告作成事業者	作成要望	配布				継続
	8-2 マイカー から公共交 通利用への転換	我孫子市 公共交通事業者	実施内容 の検討	施策の展 開	実施			継続
実施事業9 新たな転入者の 促進につながる 施策の実施	9-1 転入者等 への情報提供、 PR	我孫子市	PR内容 検討	マップ配布、PRの実施				継続
実施事業10 地域輸送資源の活 用	10-1 利用者へ の周知	我孫子市	利用マナーの啓発					継続

第10章 計画の達成状況の評価

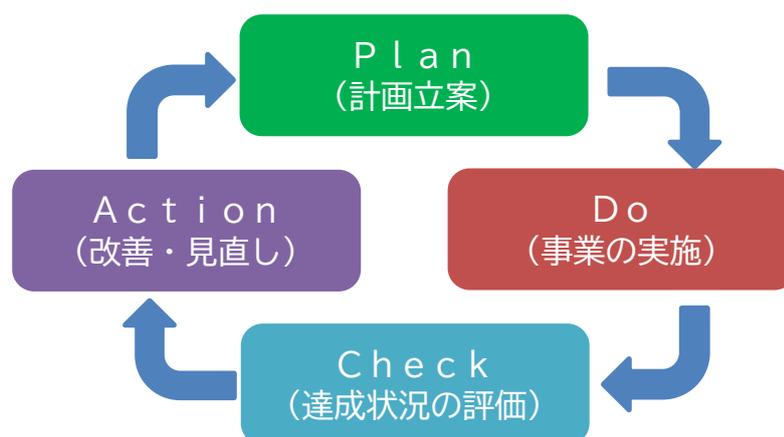
実施スケジュールに沿って事業を実施した後、進捗状況や成果を定期的に把握・モニタリングし、計画の達成状況の評価し、その結果を踏まえて改善策を検討したうえで、改めて事業を実施します。以下には、達成状況の評価方法について示します。

(1) 評価方法

事業の進捗状況と計画の達成状況を把握し、その時々¹の社会情勢等も踏まえながら、必要に応じて計画の見直しをおこなうため、「計画の策定 (Plan)」⇒「事業の実施 (Do)」⇒「進行管理・評価の実施 (Check)」⇒「評価結果を受けた見直し・改善 (Action)」を繰り返す「PDCA サイクル」による計画の進行管理をおこないます。なお、進行管理の実施主体は、地域公共交通会議が担います。

【PDCAに基づく評価の流れ】

Plan (計画)	地域公共交通計画に基づき、地域公共交通会議が具体的な実施事業を検討し、計画策定をおこなう。
Do (実施)	目標を達成するために講じる実施事業を、実施スケジュールに沿って実施する。その際、目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進する。
Check (評価)	目標を達成するために講じる実施事業が実施スケジュールに沿って進行されているか、また、目標が達成されているかについて、定期的に進行管理・評価をおこなう。目標については、設定した目標値への達成状況を確認する。
Action (改善)	実施事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会情勢等の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図る。



(2) 評価の実施主体と評価スケジュール

計画の目標に示した、目標の達成状況を評価するための評価指標に基づく評価の実施スケジュールを以下に示します。

なお、評価指標に用いるデータは毎年公表されないものもあるため、データの公表年次に合わせて評価を実施します。

【評価の実施主体と評価スケジュール】

目標	評価指標		実施主体	評価スケジュール				
				令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)
目標1 持続可能な運賃水準の実現	コミュニティバス（あびバス）の運賃		我孫子市		○	○	○	○
目標2 担い手不足の解消	人材確保の取組への支援		我孫子市	○	○	○	○	○
	自動運転バス・タクシーの調査・研究		公共交通事業者	○	○	○	○	○
目標3 客観的な評価に基づく見直しの実施	あびバスの収支率		我孫子市	○		○		○
目標4 誰もが便利に利用できる地域公共交通の構築	代替交通(早朝・深夜帯)の導入		我孫子市 公共交通事業者	○	○	○	○	○
目標5 移動のし易さを実現する公共交通サービスの提供	利用者数	布佐ルート実証運行バス	我孫子市 公共交通事業者	○	○	○	○	○
目標6 公共交通相互の乗継改善	JR 成田線との良好な乗継が可能なバス運行本数		我孫子市 運行事業者	○	○	○	○	○
目標7 地域拠点の機能集積に寄与する地域公共交通ネットワークの形成	路線人口あたりの利用率		我孫子市 運行事業者	○	○	○	○	○
	交通不便地域の実態調査		我孫子市	○	○	○	○	○
目標8 マイカー利用から公共交通利用への転換の取組	情報提供の実施状況		我孫子市 広告作成事業者	○	○	○	○	○
	利用促進に関する取組の実施件数		我孫子市 公共交通事業者	○	○	○	○	○
目標9 新たな転入者の促進につながる施策の実施	転入促進に関する取組の実施件数	PR	我孫子市	○	○	○	○	○
		マップ配布	我孫子市	○	○	○	○	○
目標10 地域の輸送資源の活用	マナー向上のための呼びかけの実施回数		我孫子市	○	○	○	○	○
	外出支援事業の民間協力事業者数		我孫子市 運行事業者	○	○	○	○	○

(付録) 用語集

か行		
か	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

さ行		
し	シビックプライド	市民が都市や地域に対して持つ、誇りや愛着を表現する言葉。
	GTFS	「General Transit Feed Specification」の略で、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。
	自動運転	運転者の操作に係る認知、予測、判断、操作に係る能力の全部を代替する機能を有し、車両を自動で走らせること。

た行		
と	トリガー方式	バス事業者と利用者が合意の上でバス運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便などを決定するもので、新規取組路線等に関する採算ラインを設定し、それを下回った場合は取組を止めることができるという方式のこと。

は行		
は	パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目した調査のこと。世帯や個人属性に関する情報と1日の移動をセットで尋ねることで、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握することができる。
ふ	フィーダー系統	幹線系統を補完する支線のこと。

ま行		
ま	MaaS	「Mobility as a Service」の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通や移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。