

我孫子市地域公共交通計画



令和8年1月
我孫子市

まえがき

我孫子市の公共交通の軸となる鉄道は、西側にはJR常磐線、東西に細長い市の地形に合わせてJR成田線が幹のようすに通っており、JR常磐線には我孫子駅・天王台駅、JR成田線には東我孫子駅・湖北駅・新木駅・布佐駅の合計6駅が市内に配置されています。そして、平成27年3月の上野東京ライン開業により、東京駅や品川駅への直通運転が開始され、都心への通勤通学に多くの市民の皆様が利用しています。

バス交通については、鉄道5駅を起点に、路線バス、あびバスが枝状に接続し、平成22年度には、我孫子市地域公共交通連携計画で交通不便地域と判断した根戸地区において、新たなあびバスの運行を開始し、その解消を図りました。

これらの公共交通は、市民の皆様の豊かな暮らしや社会経済活動に不可欠な社会インフラですが、マイカーの普及や高齢化に伴う需要の減少、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う働き方の変化、さらにはバスやタクシーのドライバー不足の深刻化や燃料価格の高騰も相成り、交通事業者は、これまでに類を見ないとても厳しい状況に置かれています。

市では、令和6年度から民間で維持することが困難となった路線バスについて、運行経費を補填して運行を継続していますが、今後においては、全てを行政が支えることが困難な状況になりつつあります。

こうした状況を踏まえ、これらの課題に対応し、持続可能な公共交通を維持確保していくための方針を定めた、我孫子市地域公共交通計画を策定しました。今後は、本計画に基づいて、新たな交通不便地域の解消や、バス・タクシー等の公共交通の維持確保を図ってまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました市民の皆様、我孫子市地域公共交通協議会委員の皆様、及び公共交通関係者の皆様に感謝を申し上げますとともに、大切な資源である公共交通を未来に繋ぐため、この計画の策定を機に、より多くの市民の皆様に公共交通をより一層ご利用いただき守っていただけますようお願い申し上げます。

令和8年1月

我孫子市長 星野 順一郎

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plan）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	57
第5章 公共交通の課題と課題解決の方向性	63
5-1 現状から見た課題	63
5-2 上位計画・関連計画の目標を実現するうえでの課題	65
5-3 公共交通の現状からみた課題	67
第6章 問題解決の方向性	68
第7章 基本的な方針	70
7-1 目指す地域公共交通の将来像	70
7-2 公共交通の役割分担の明確化	70
7-3 交通施策の基本方針	72
第8章 計画の目標	78
第9章 目標達成のための実施事業	85
9-1 実施事業の内容	85
9-2 事業の実施スケジュール	95
第10章 計画の達成状況の評価	96

第1章 はじめに

1-1 計画作成の趣旨

少子高齢化の進行と人口減少による需要の縮小や公共交通を担う運転士不足などの影響により、地域の移動手段である公共交通の維持が年々困難になってきています。

一方で、通勤・通学・通院や買い物など、日常生活に欠かせない移動手段として、鉄道やバス・タクシーなどの公共交通に対する市民の期待やニーズは依然として高い状況にあります。

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。

このような背景のもと、地域の特性や交通実態を踏まえつつ、誰もが安心して移動できる公共交通環境の構築を目指すため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、「我孫子市地域公共交通計画」を策定しました。

本計画は、今後の我孫子市の地域公共交通のありかたについての基本的な方針を定めるとともに、市民・公共交通事業者・行政が一体となって地域全体で公共交通を支えるしくみを築いていくための指針となるものです。

将来に渡り持続可能な公共交通としていくためには、市内の公共交通が危機的な状況にあることを市民一人ひとりが再認識し、移動の際には意識的に公共交通を利用するこれが公共交通の維持・確保に繋がるということを知ってもらうことも重要だと考えます。

このため、地域公共交通計画を通じて本市の公共交通の現状を知っていただき、将来に渡って持続可能な、誰もが便利に移動できる、まちの活性化に寄与する公共交通環境を目指して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

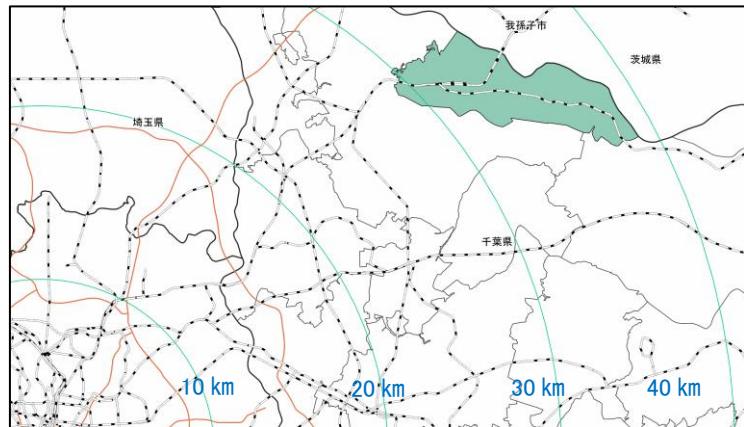
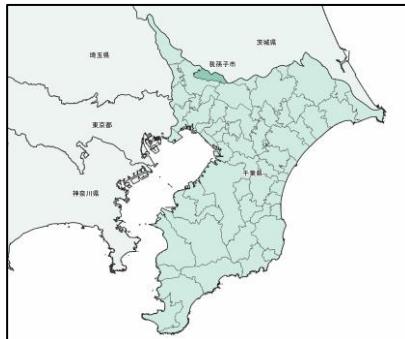
本計画の計画期間は、国が示す「地域公共交通のリ・デザイン」地域公共交通計画等の作成と運用の手引きに準じた5年間とします。

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30km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。

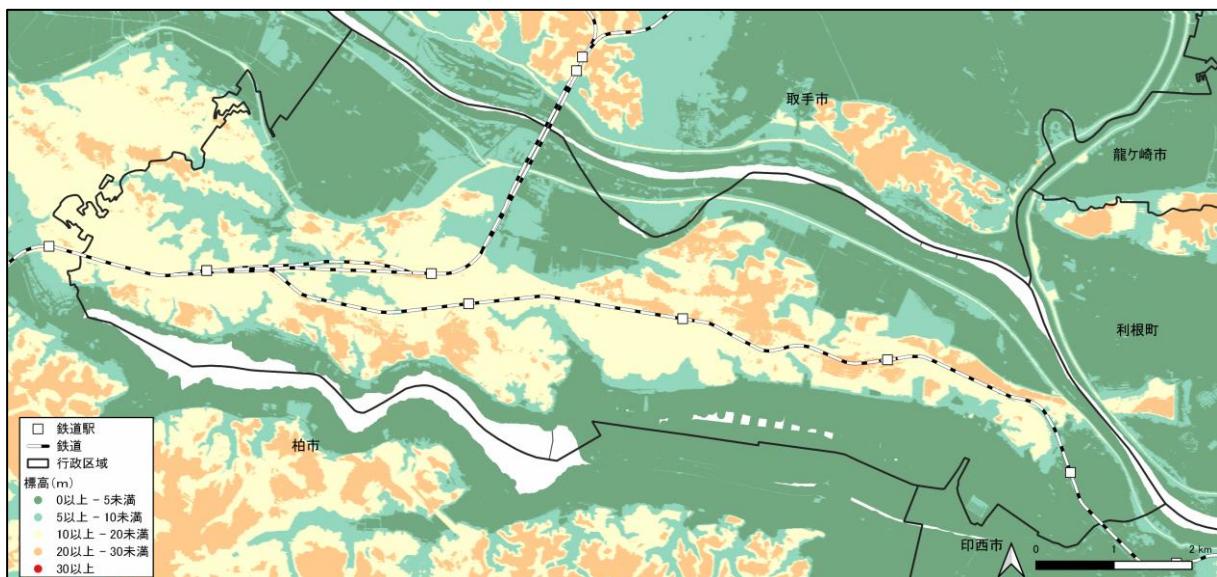


出典：国土数値情報

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43.15km²、東西に約14km、南北に最長部分で約4kmの東西に細長い、標高20m程の馬の背状の台地となっています。



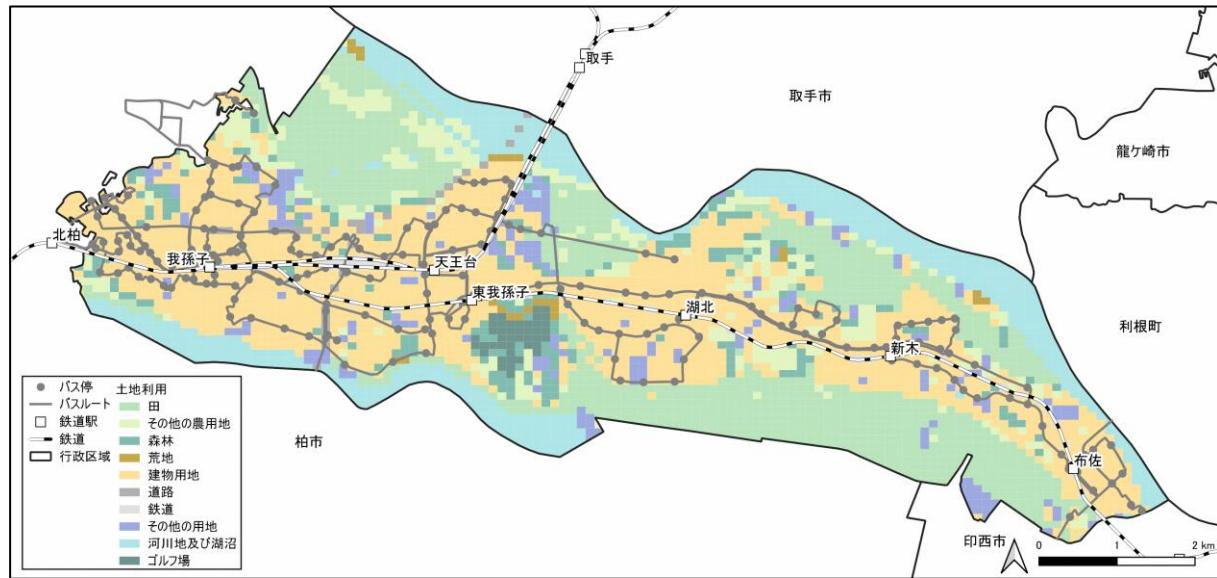
出典：基盤地図情報

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

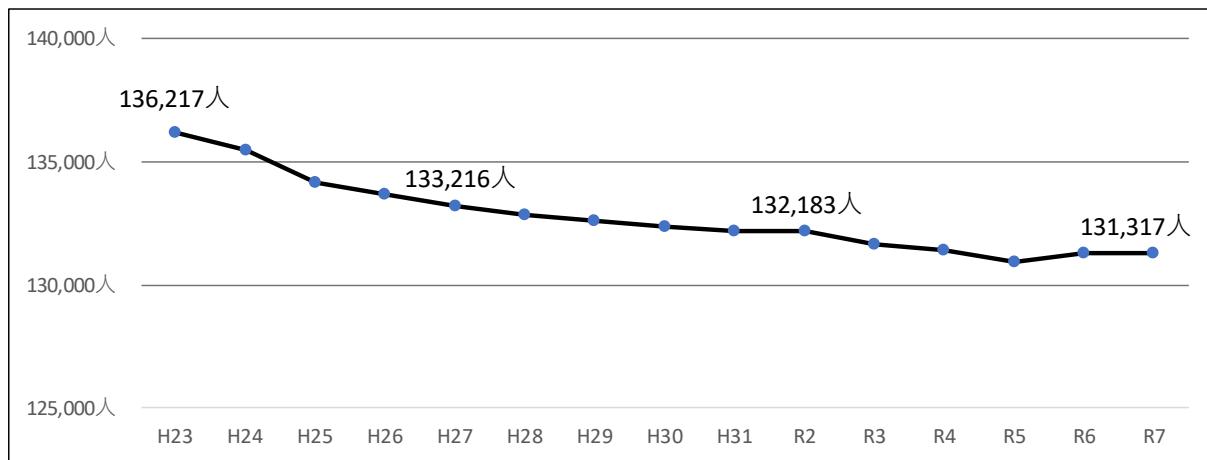
図 2-3 土地利用現況図

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(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。



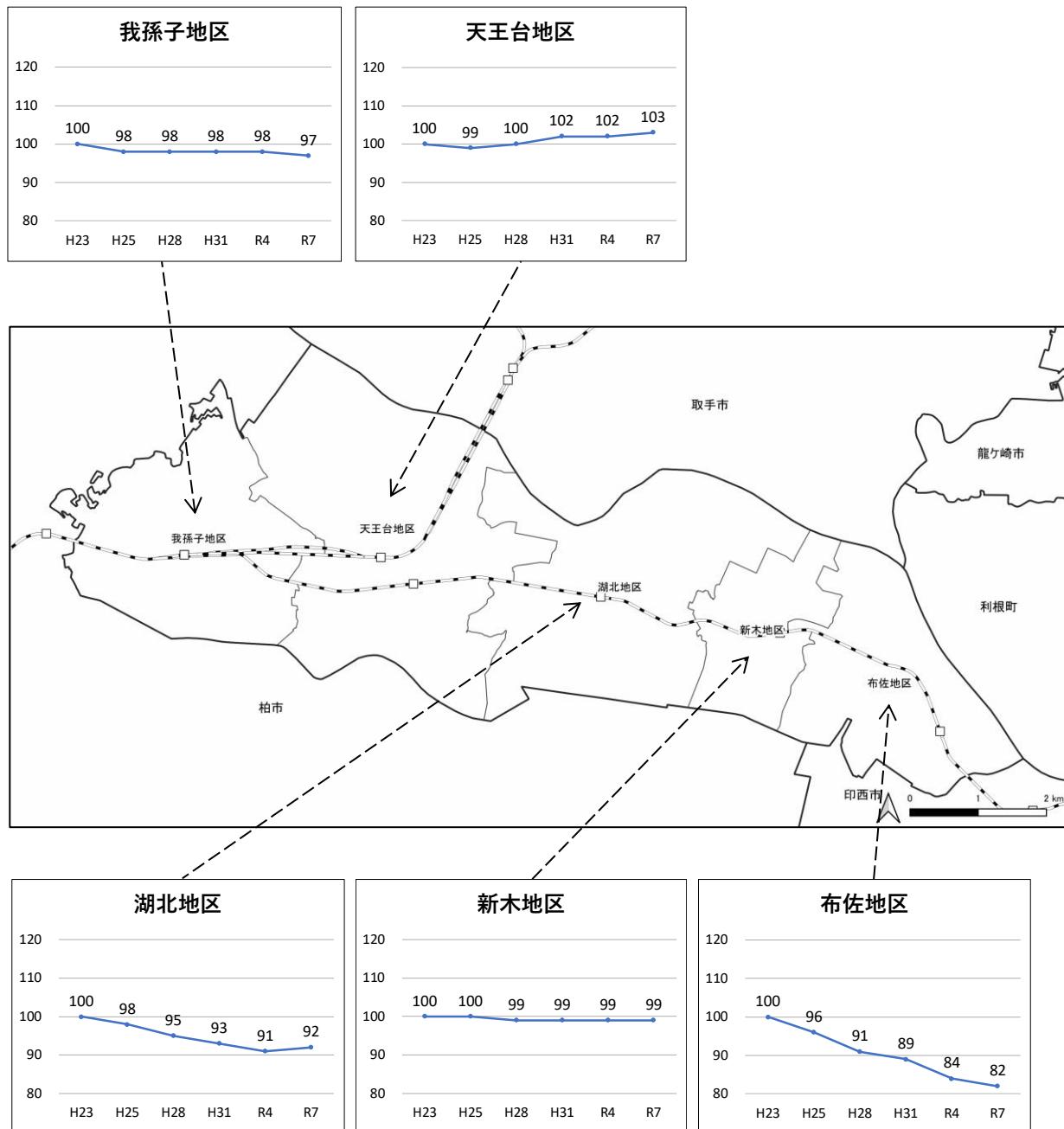
出典：住民基本台帳に基づく人口（各年1月1日現在）

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(2025)年では103となっています。

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）

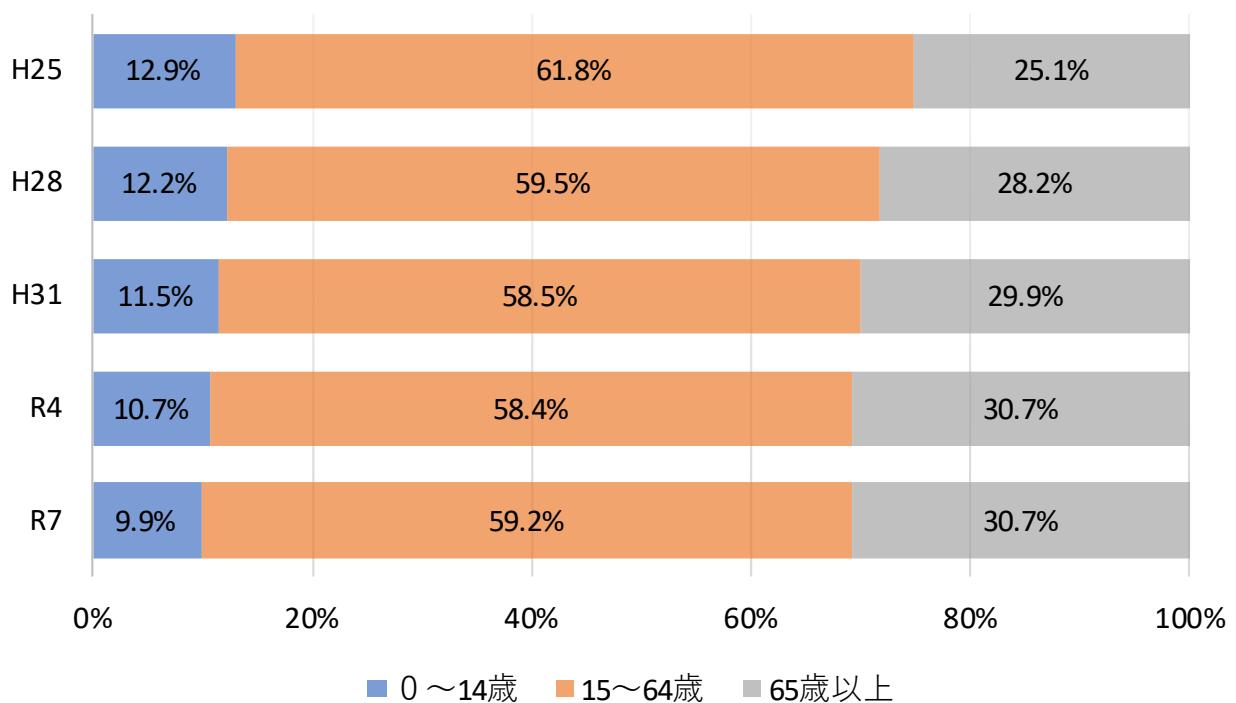
図 2-5 地域人口の推移

(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（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。

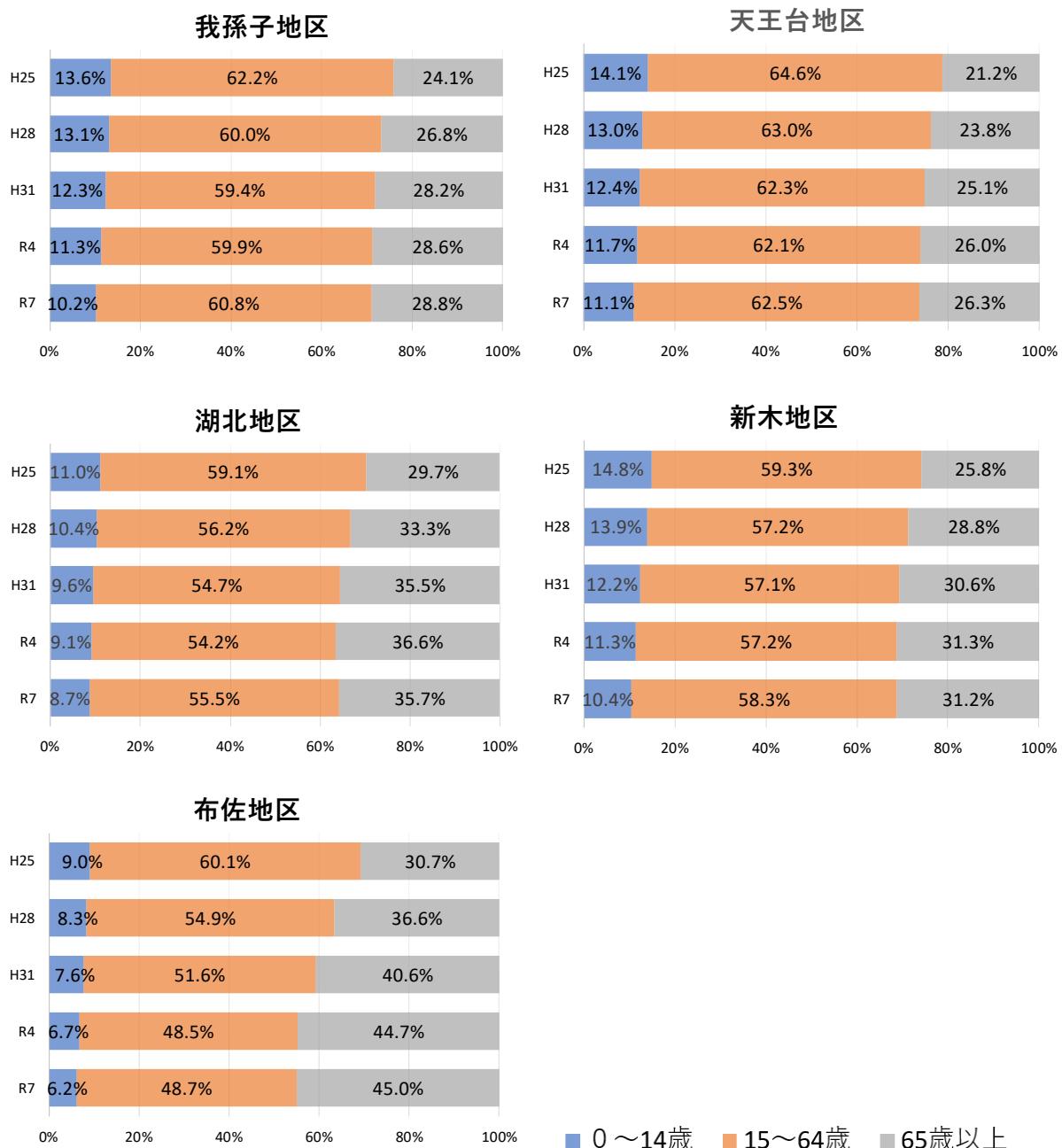
地区別では、どの地区も高齢者人口割合が拡大しています。特に、JR成田線沿線の湖北地区、新木地区、布佐地区で30%を超えており、布佐地区では約45%と人口の半数近くが高齢者となっています。一方で、JR常磐線沿線の我孫子地区、天王台地区では、高齢者人口割合は30%以下となっています。

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。



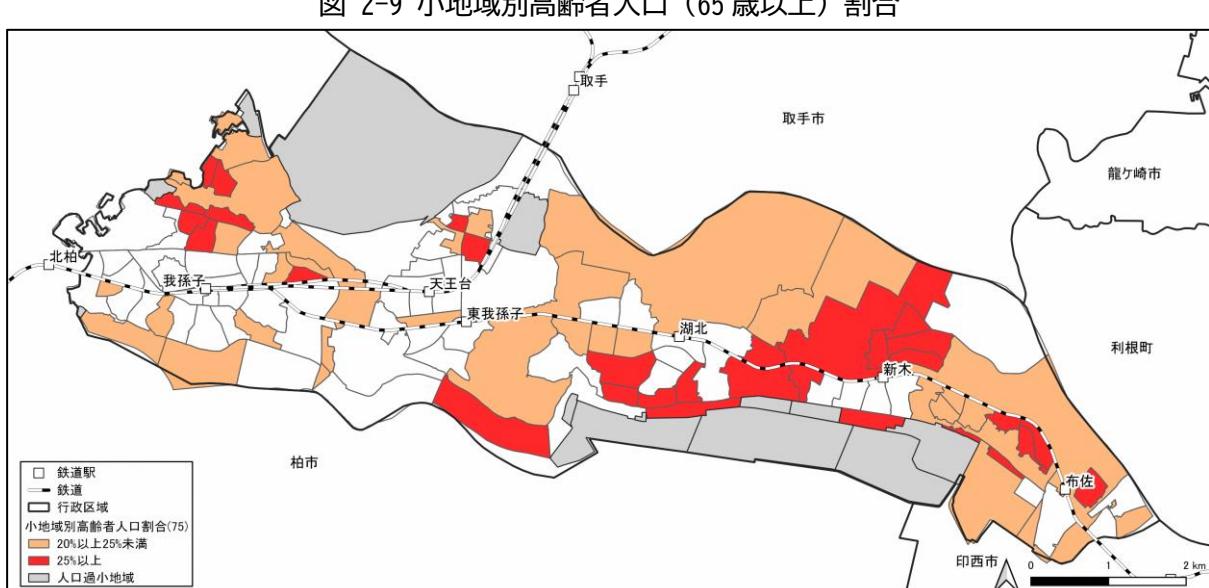
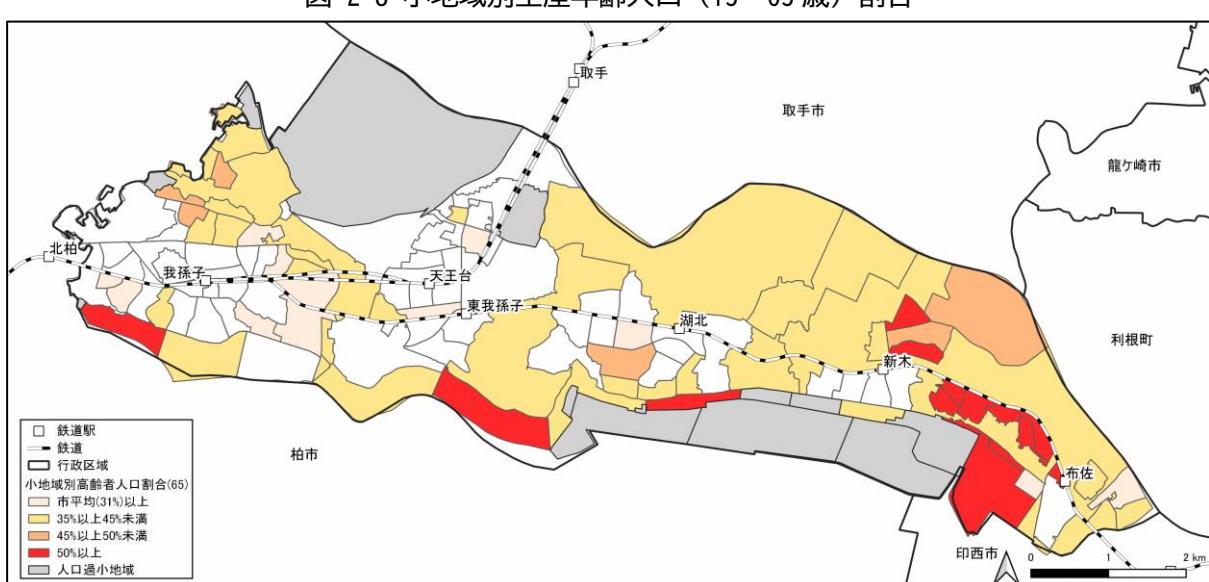
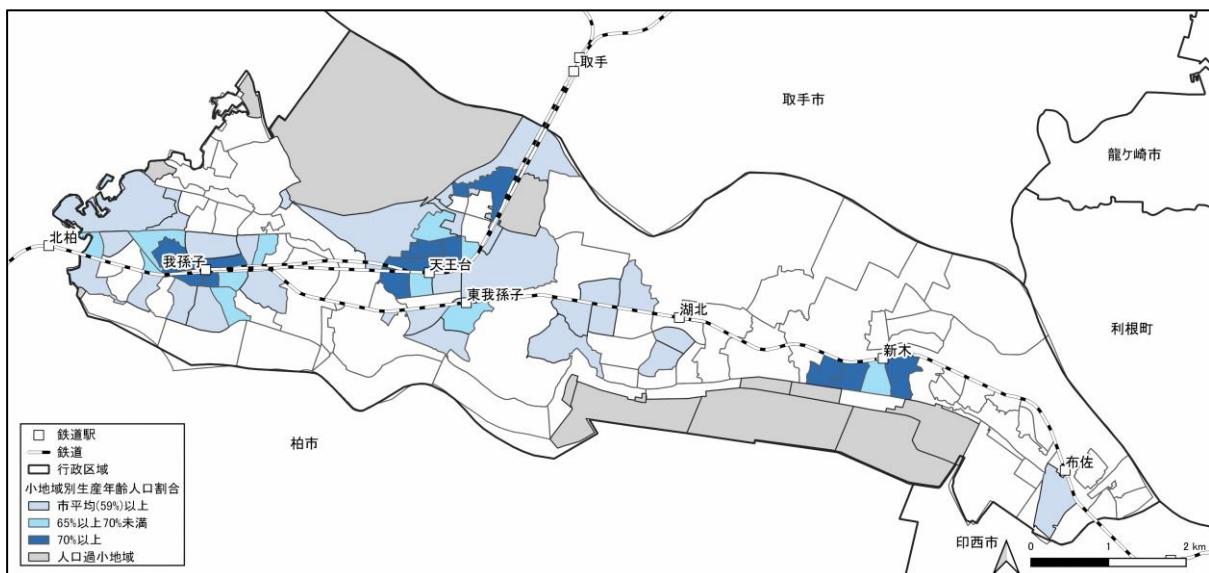
出典：住民基本台帳に基づく人口動態調査

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



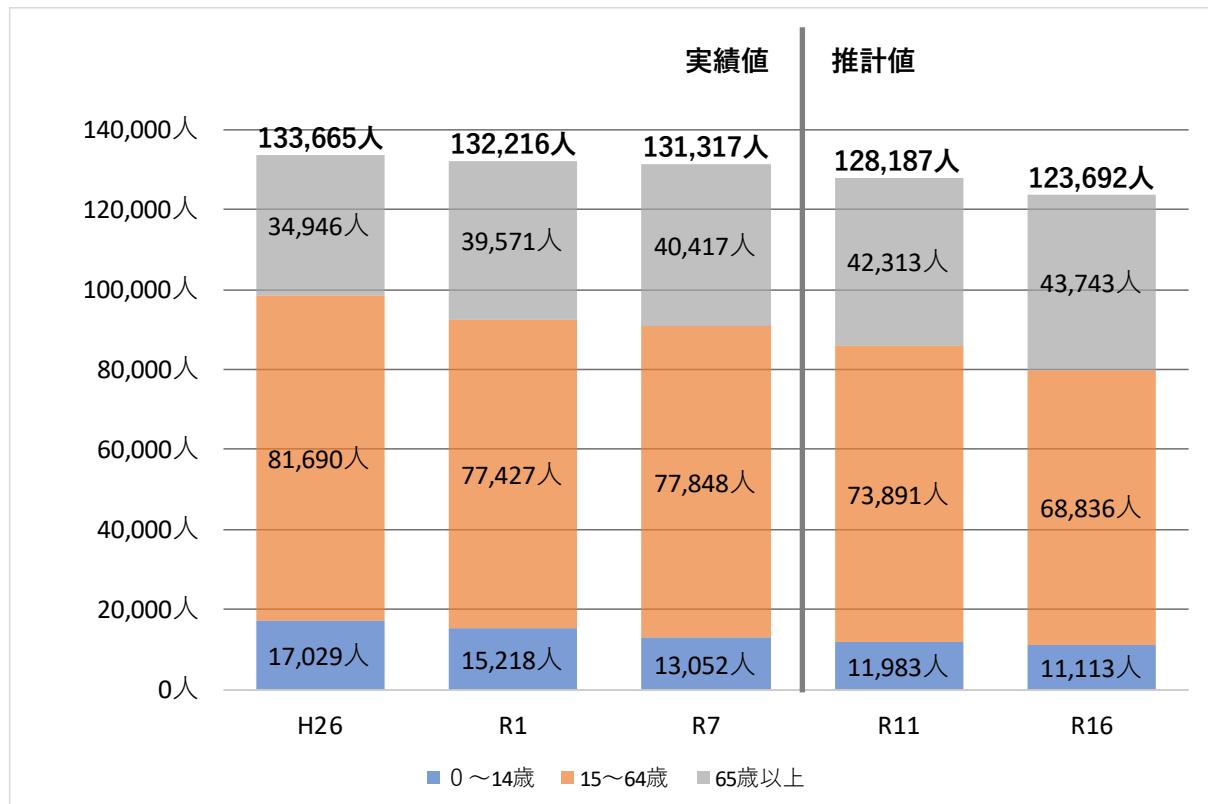
出典：住民基本台帳に基づく人口動態調査

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：【実績値】我孫子市住民基本台帳

【推計値】第四次総合計画 人口の見通し 令和2（2020）年

9月版 ※日本人人口推計に、令和7（2025）

年1月1日時点の外国人人口3,645人を加算

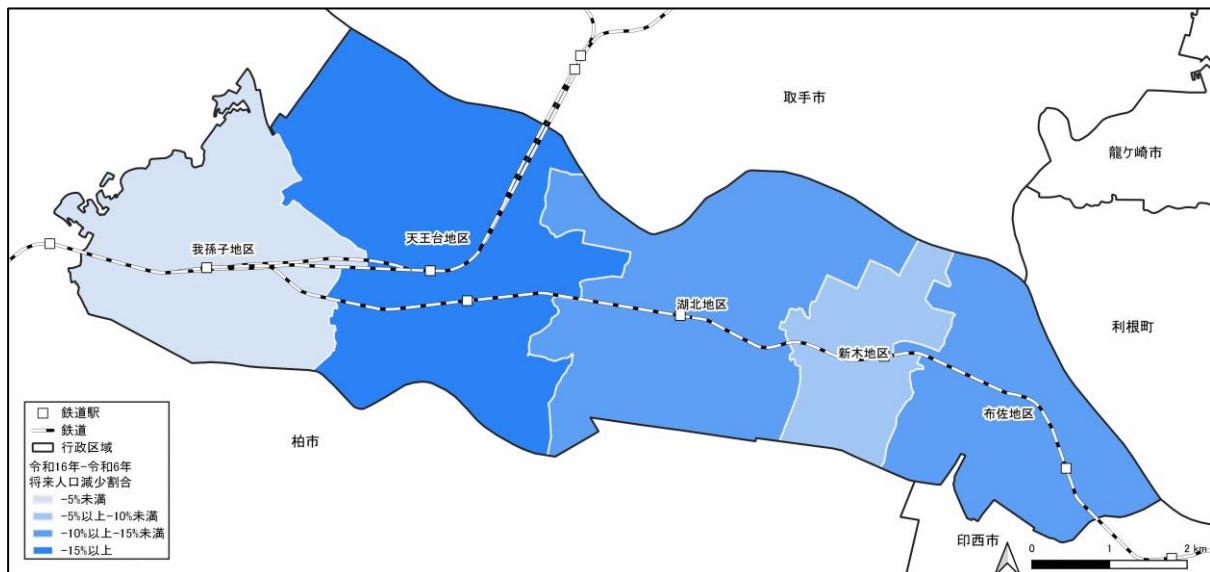
図 2-11 我孫子市の総人口の推移と将来推計人口

(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。



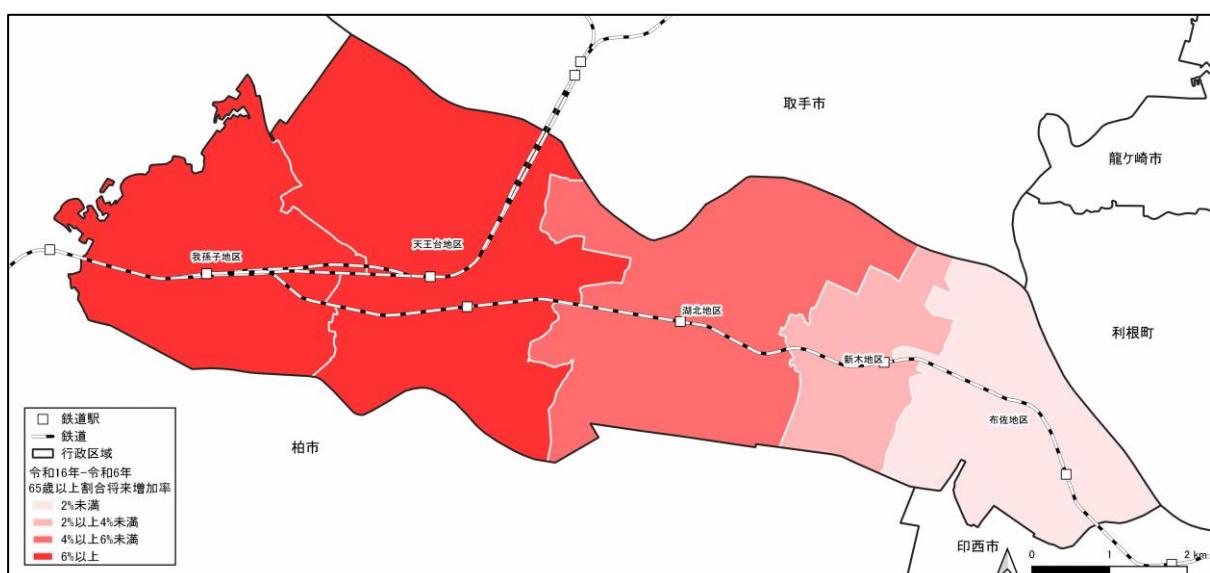
出典：我孫子市住民基本台帳（令和6年）、第四次総合計画 人口の見通し 令和2（2020）年9月版

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

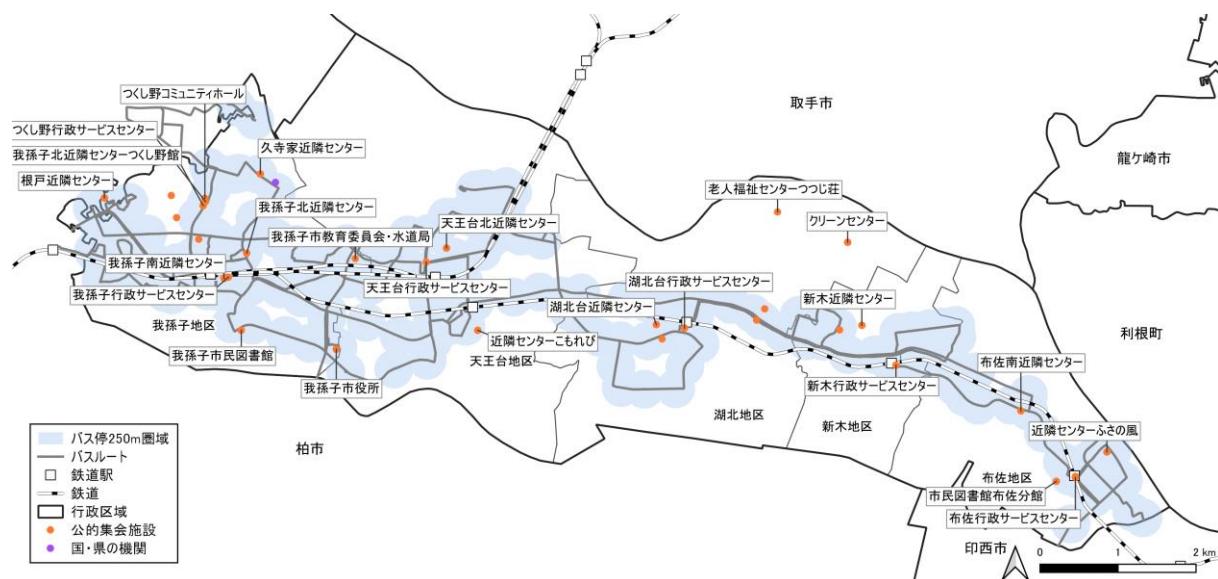
図 2-13 地区別将来人口の予測（65歳以上）

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。



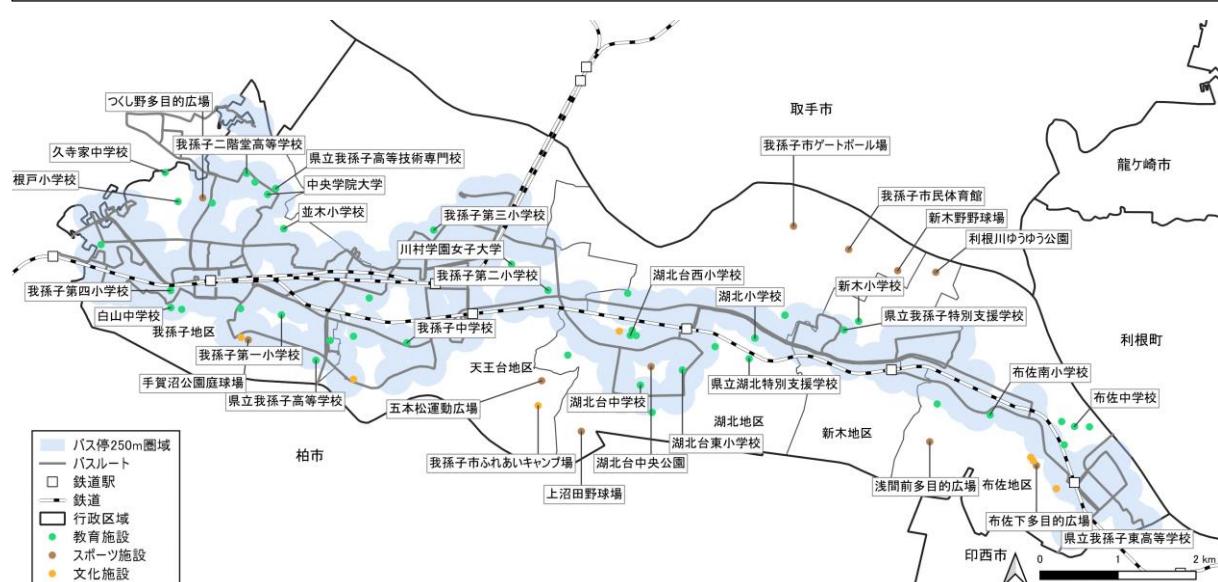
出典：国土数値情報、我孫子市 HP（令和7年4月現在）

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。

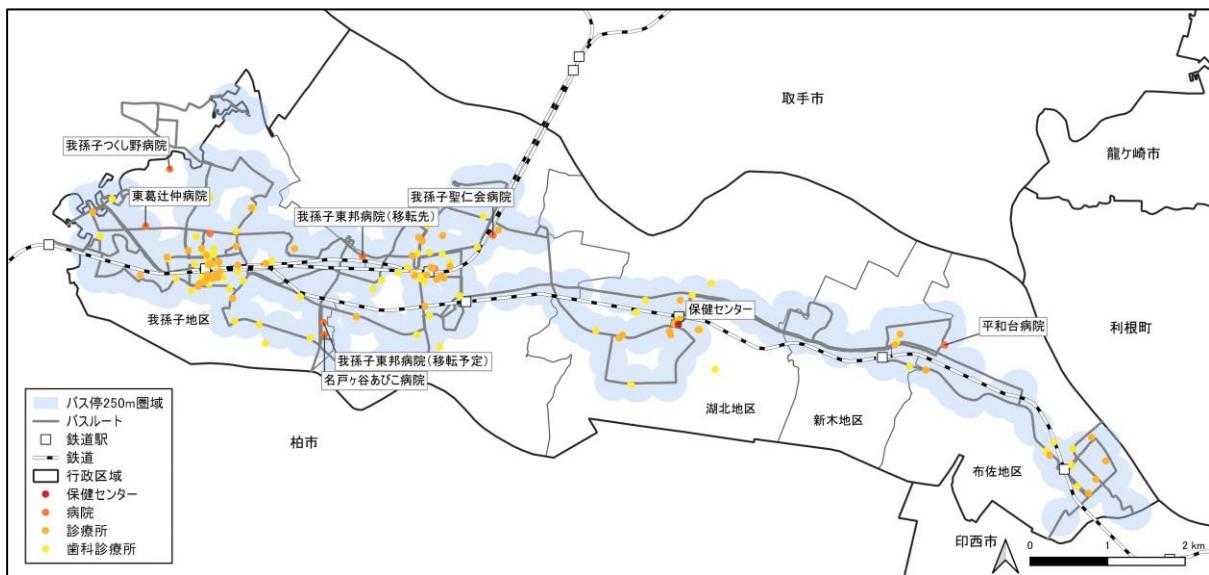


出典：国土数値情報、我孫子市スポーツ推進計画

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。

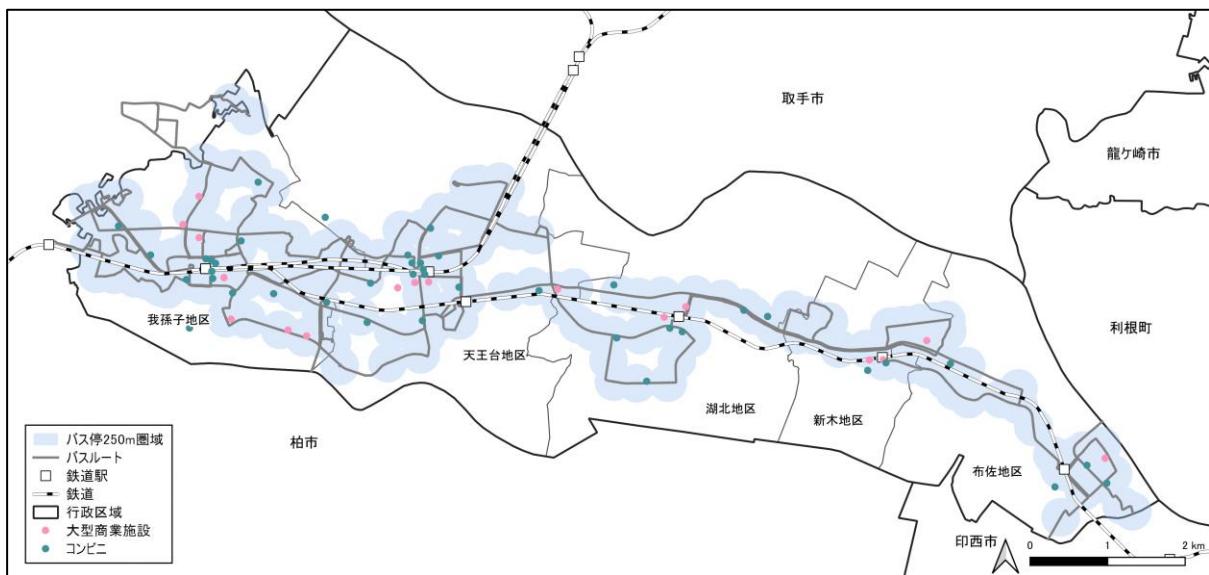


出典：国土数値情報、我孫子市 HP（令和 6 年 8 月現在）

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。

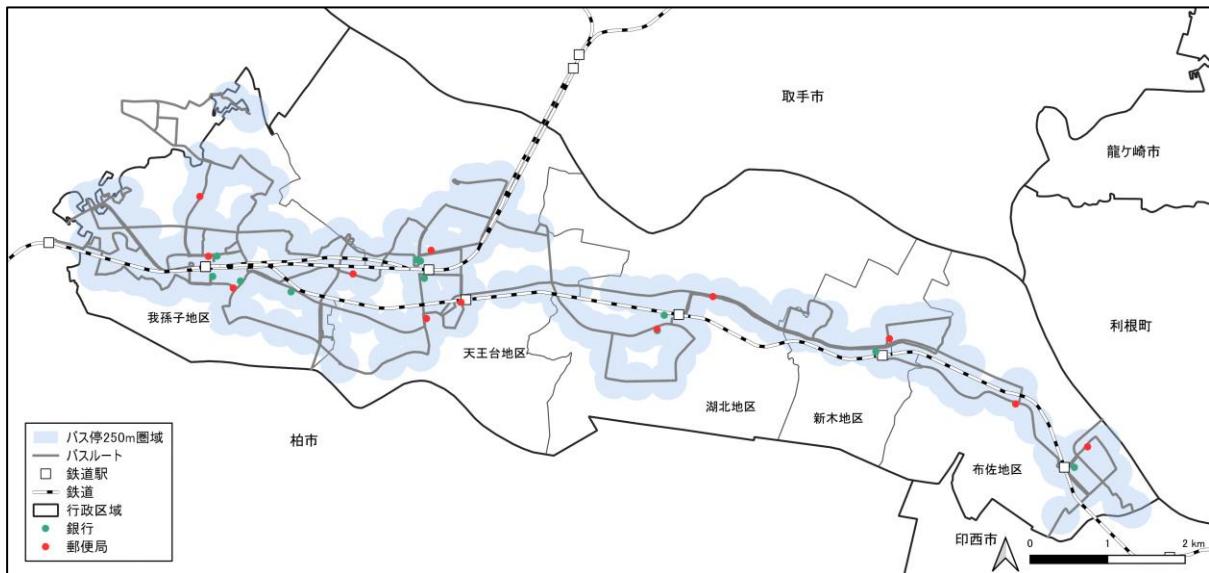


図 2-18 金融機関の立地状況

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。

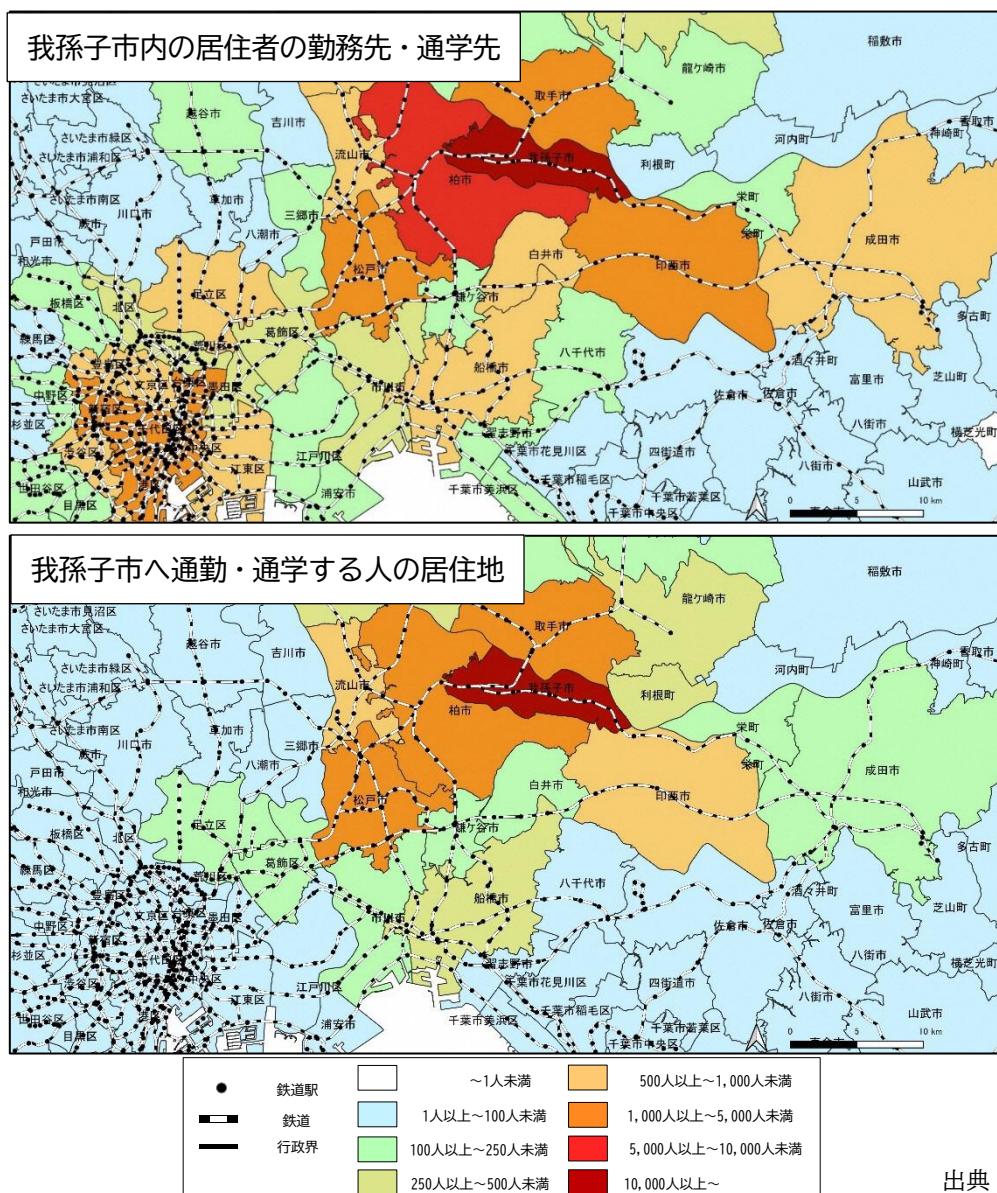


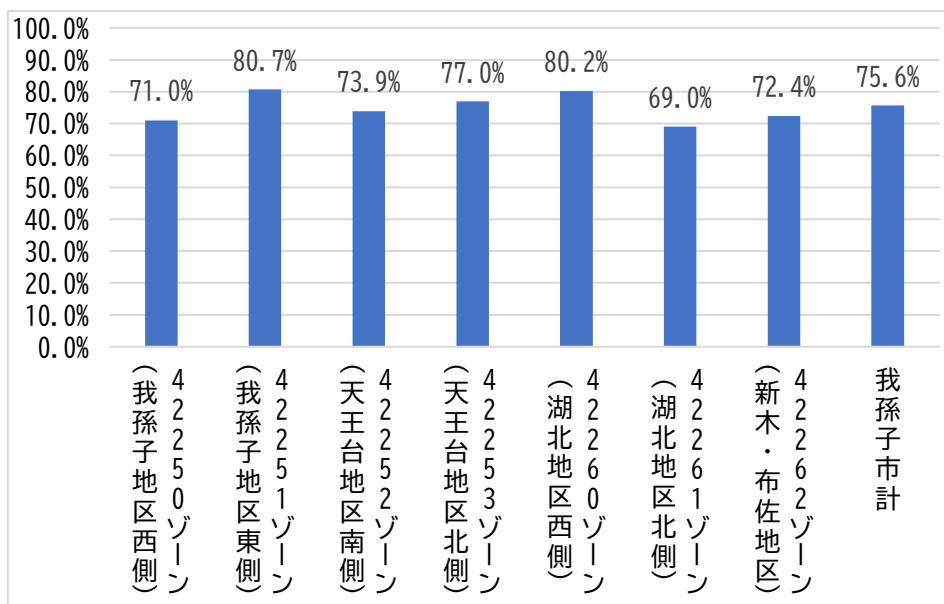
図 2-19 市居住者の勤務先・通学先及び市に通勤・通学する人の居住地（令和2年）

(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。

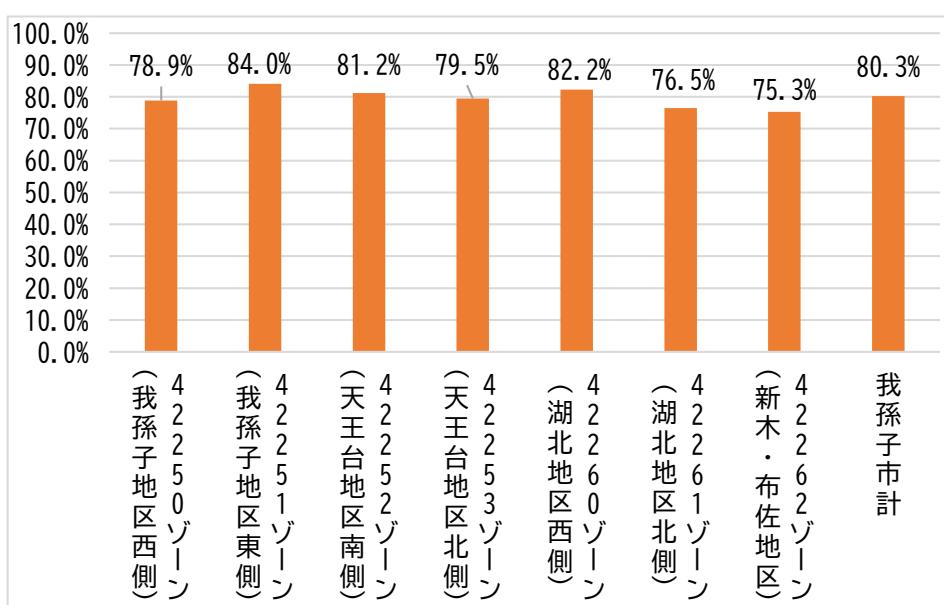
65歳以上の外出率は、市全体で60.5%（年齢計）で、地区により50～70%程度となっています。

※15歳未満の外出率は、すべてのゾーンで100%



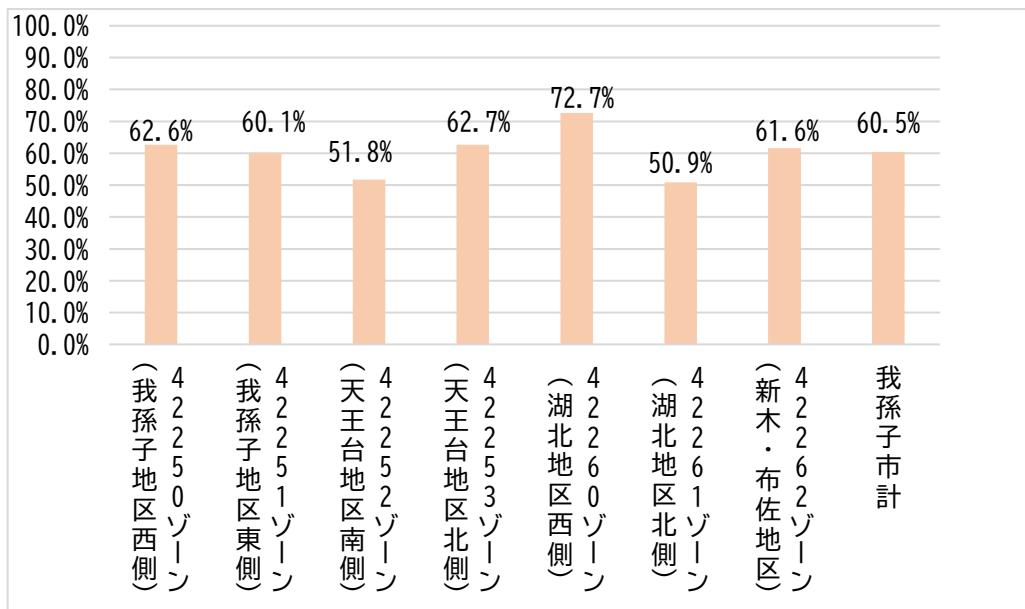
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-20 外出率（年齢計）



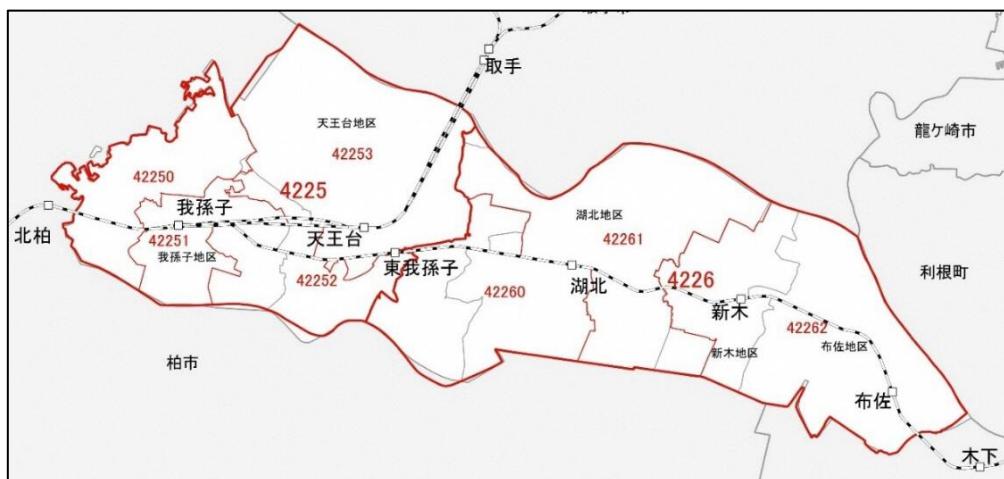
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

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）



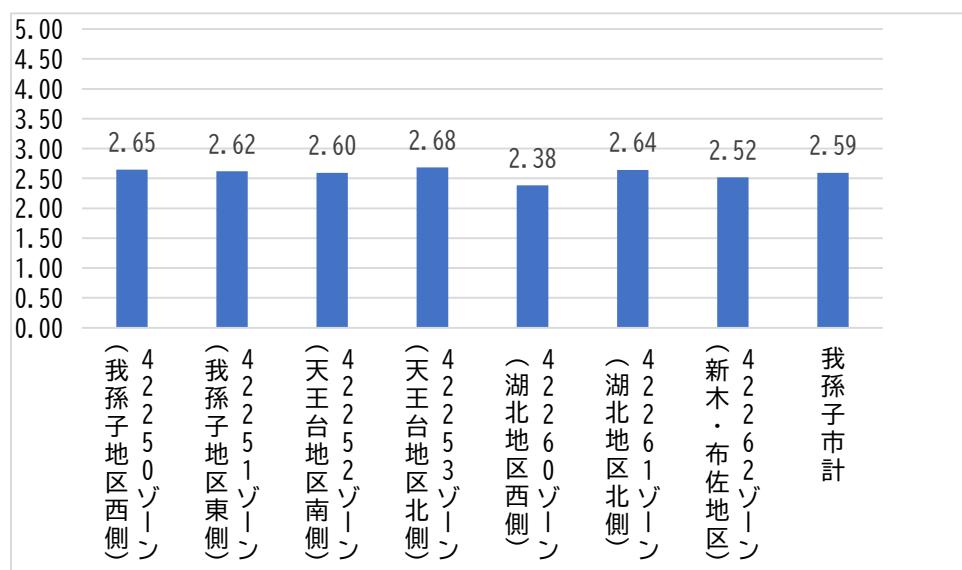
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

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）

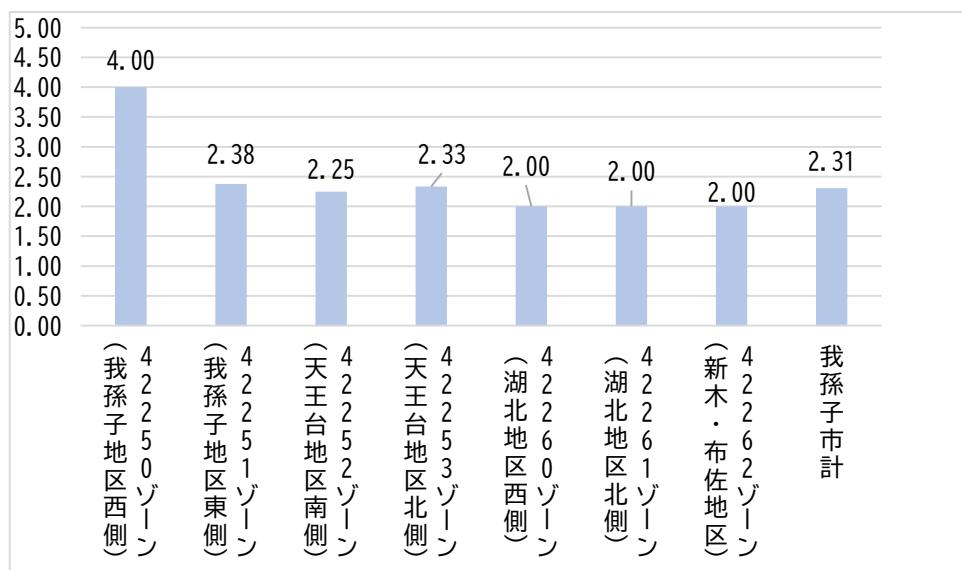
我孫子市全体の1人当たり移動回数は、2.59回/日前後の地区が多く、年齢階層別では、15歳未満は2.31回/日、15歳～64歳は2.54回/日、65歳以上は2.86回/日となっており、高齢者の移動回数が多い傾向になっています。

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。



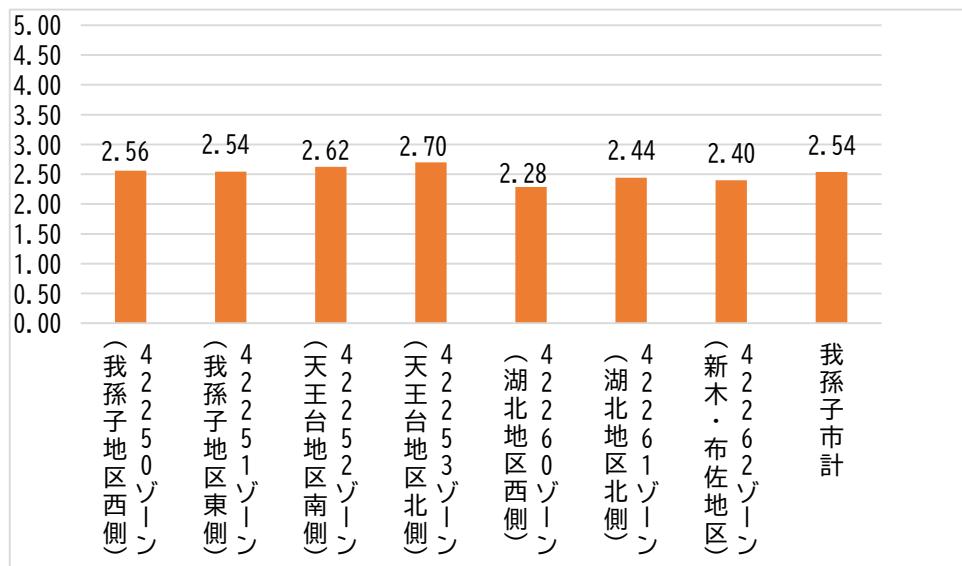
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

図 2-24 1人当たり移動回数（年齢計）



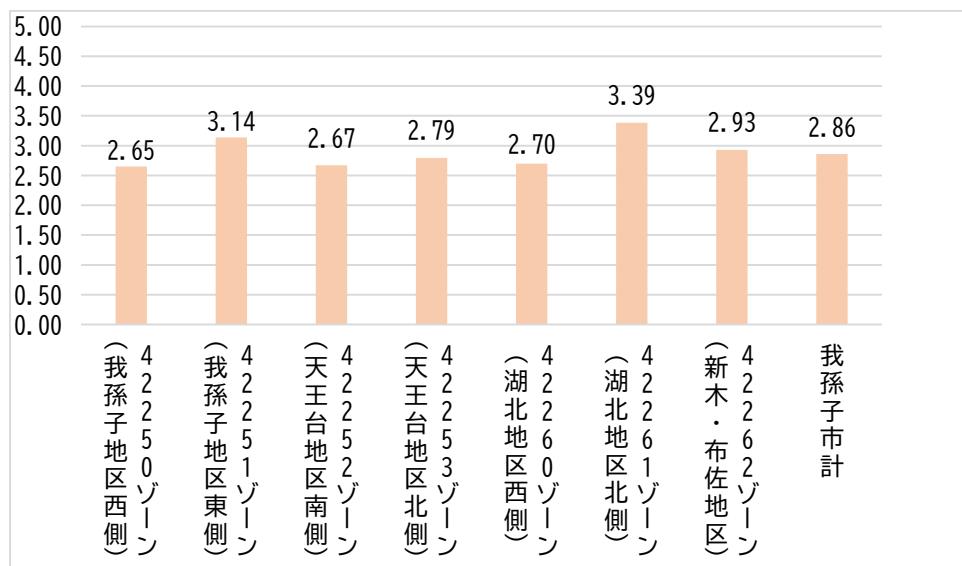
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

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) 目的種類別・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。

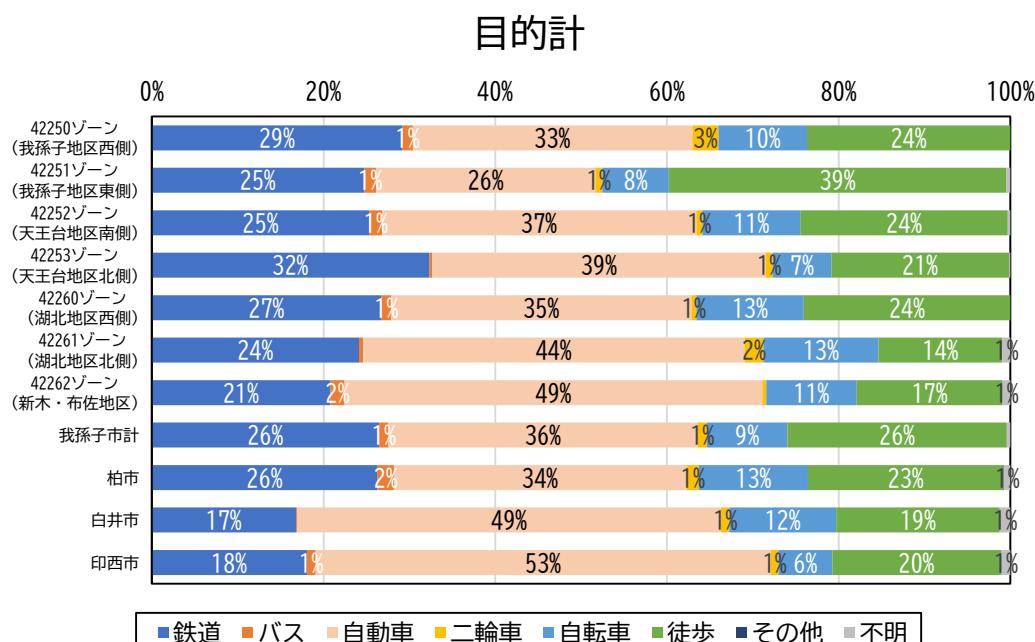
通勤では、JR常磐線沿線地区では鉄道が、JR成田線沿線地区では自動車（マイカー）の割合がそれぞれ高くなっています。

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います。私事では、自動車、徒歩、自転車の割合が高くなっています。

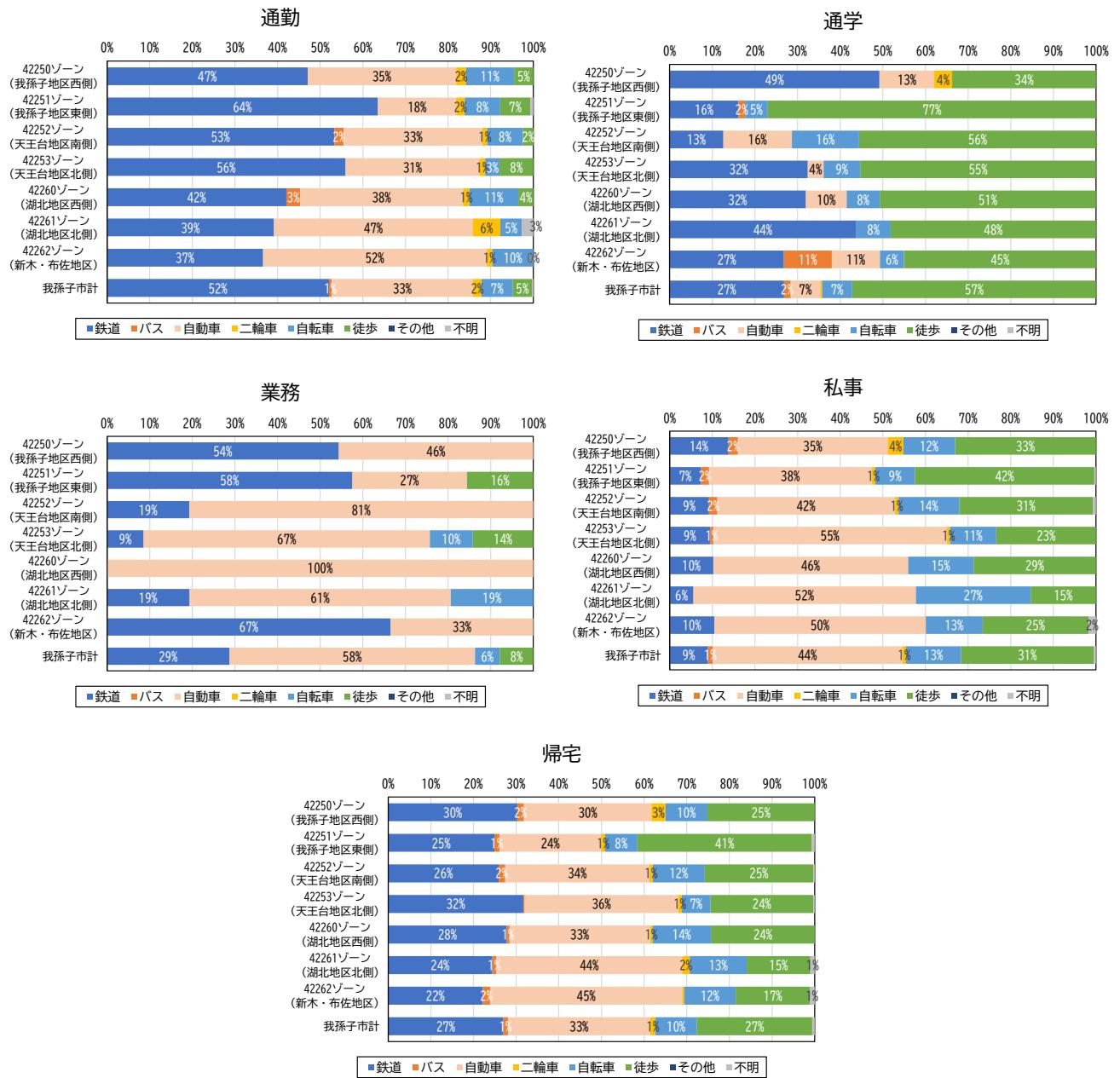
※パーソントリップ調査では、利用した交通手段に対し、①鉄道、②路線バス、③自動車、…などの順で階層を設定し、階層の高い利用交通手段を代表交通手段にします。

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・目的種類別・代表交通手段構成

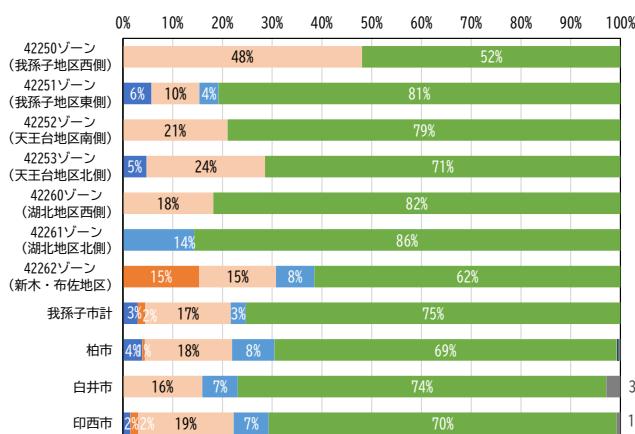
(2) 年齢階層別・代表交通手段

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。

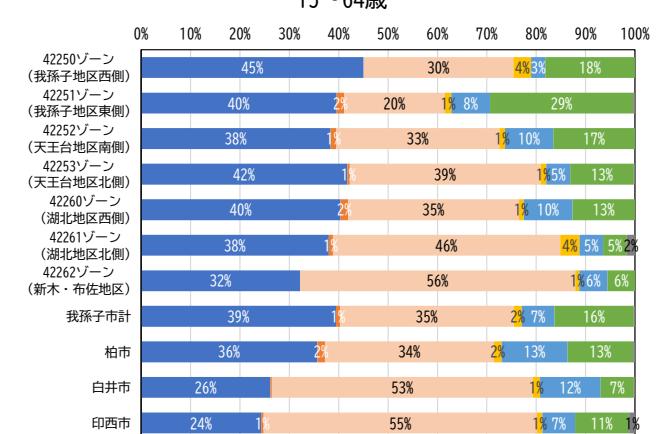
15~64歳では、鉄道と自動車（マイカー）が主な交通手段となっています。なお、我孫子駅が含まれる我孫子地区東側では、徒歩の割合が他の地区と比較して高くなっています。

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。

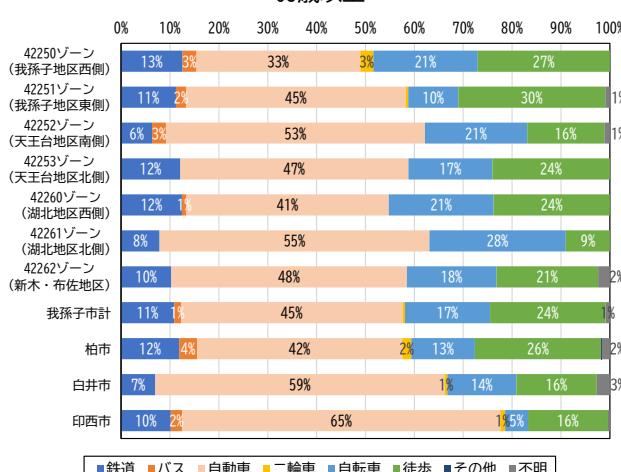
15歳未満



15~64歳



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 2-30 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。

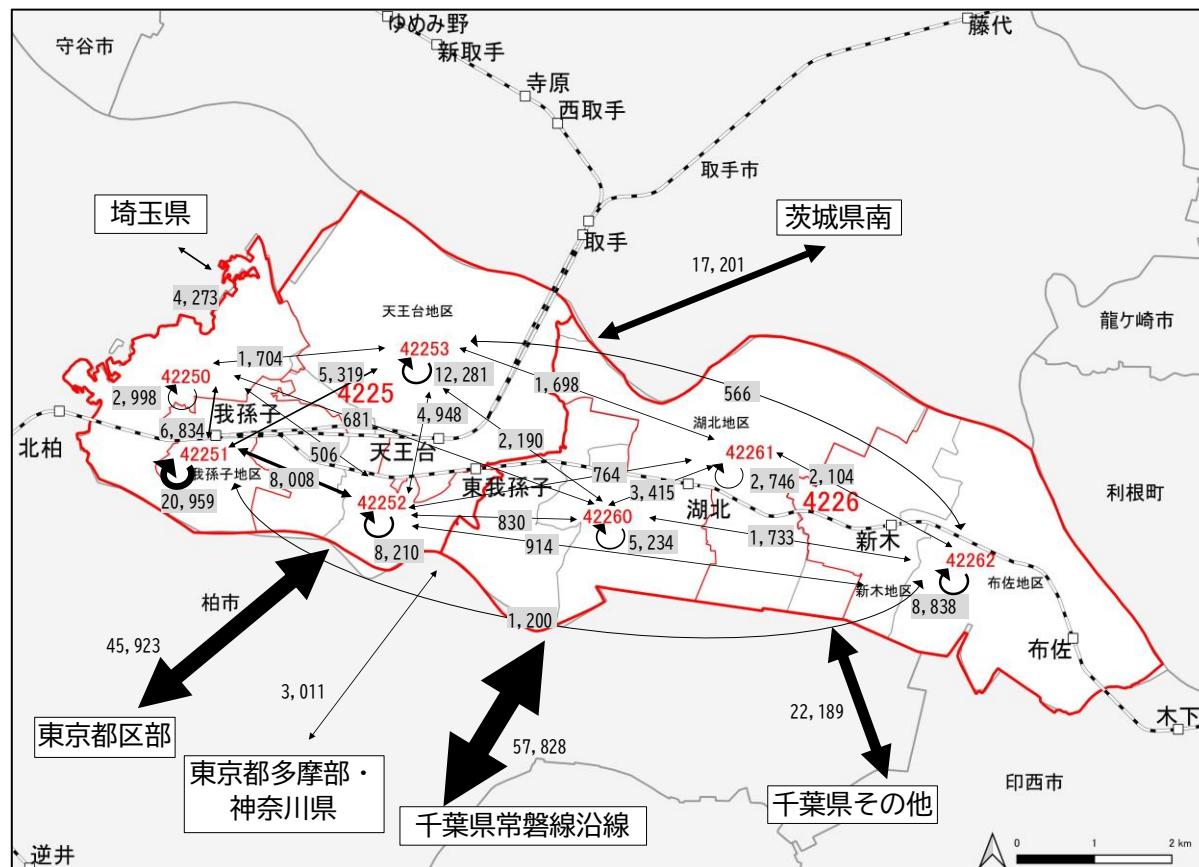
(1) 目的種類計・地域間OD

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ODのみを表示

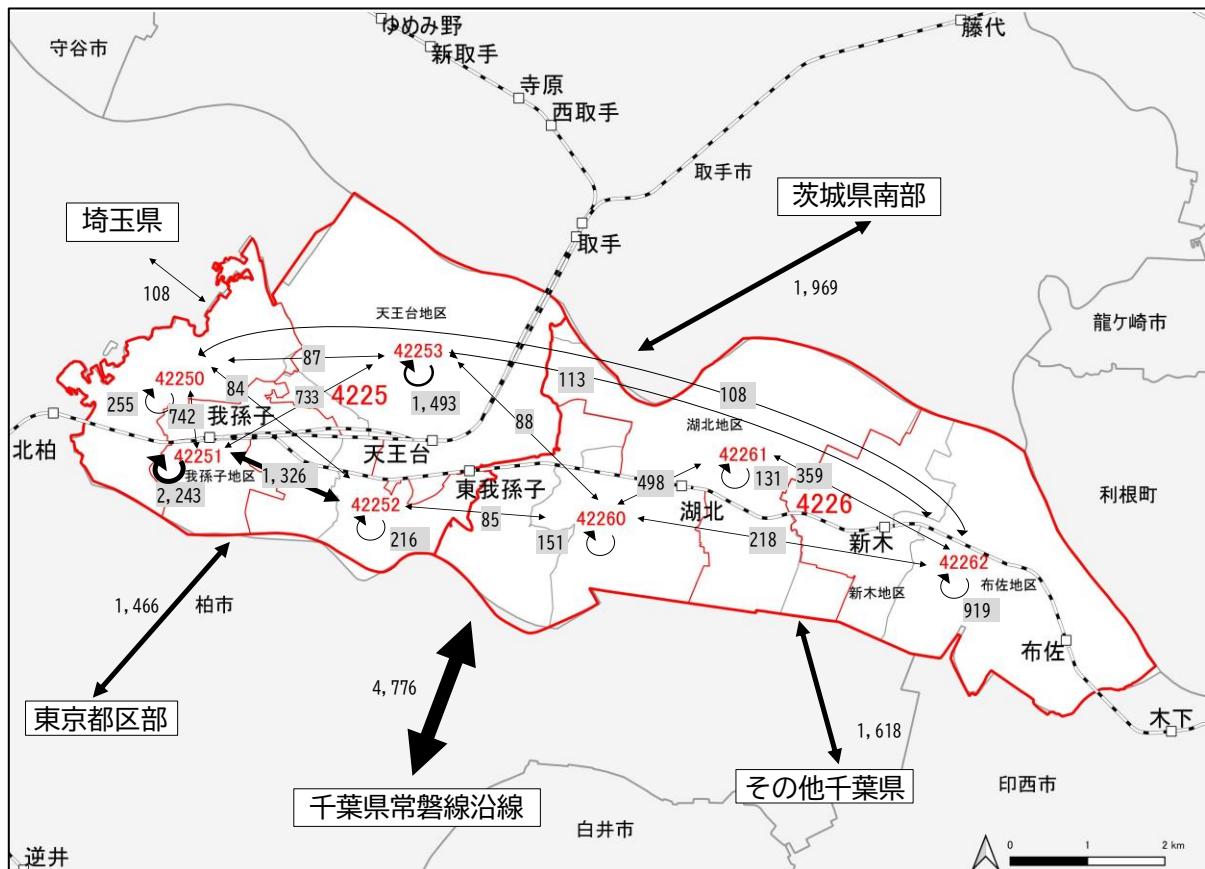
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

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

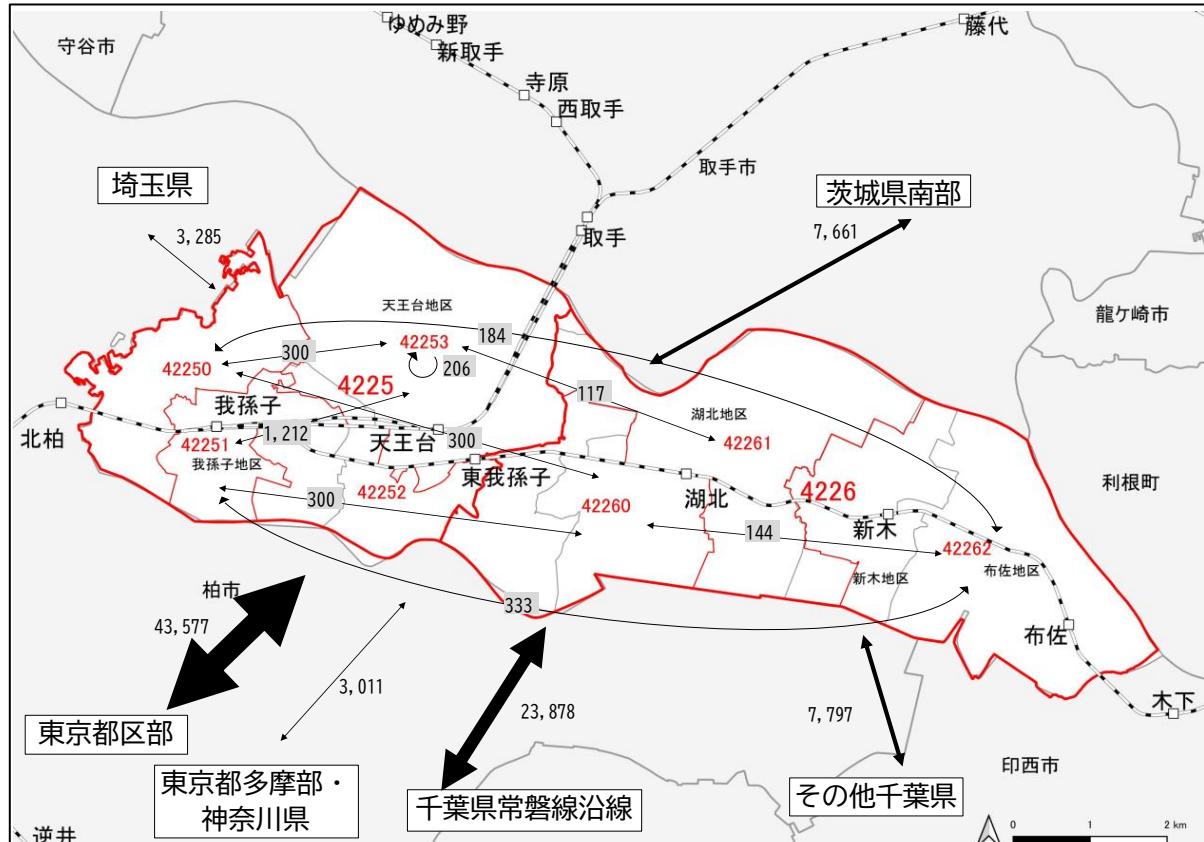
図 2-32 地域間OD(私事)

(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）

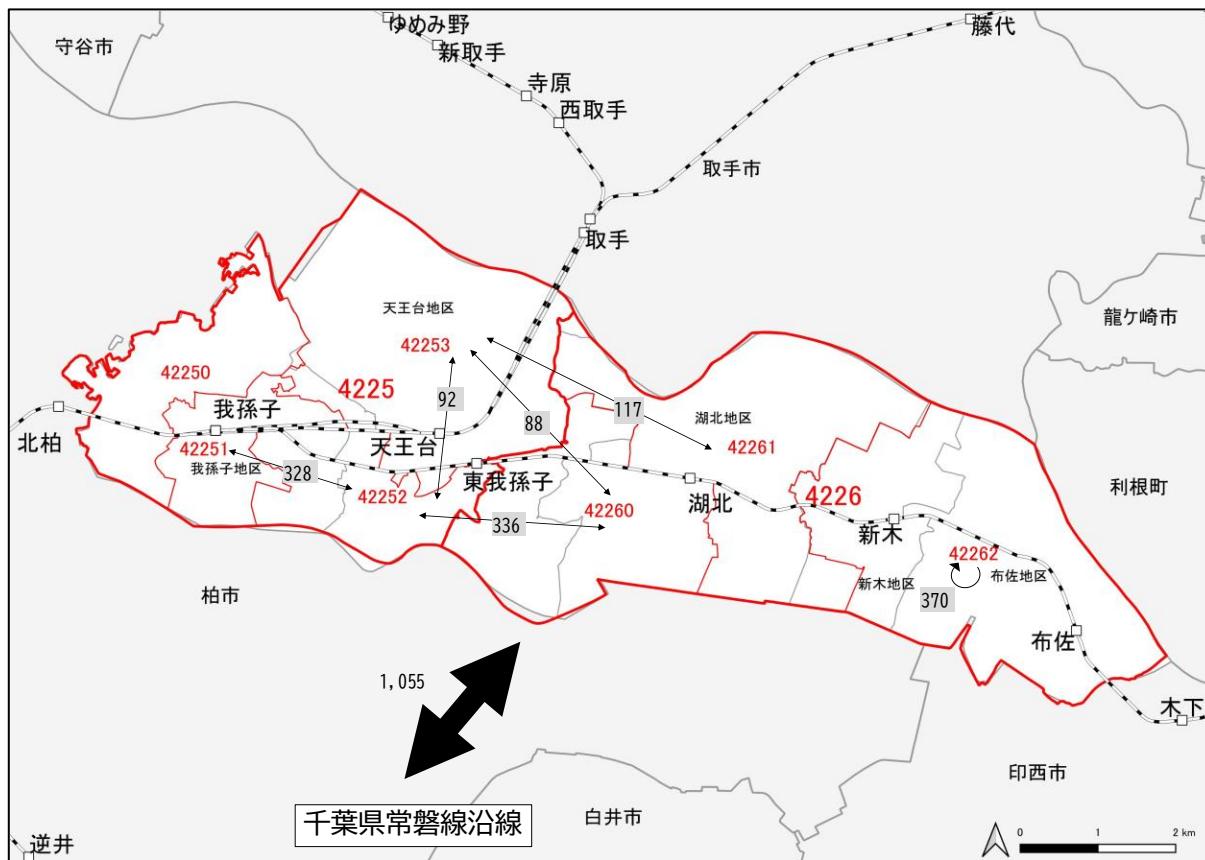
※ここでの鉄道利用には、例えば、自宅などから鉄道駅までバスを利用した場合もあります。

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。

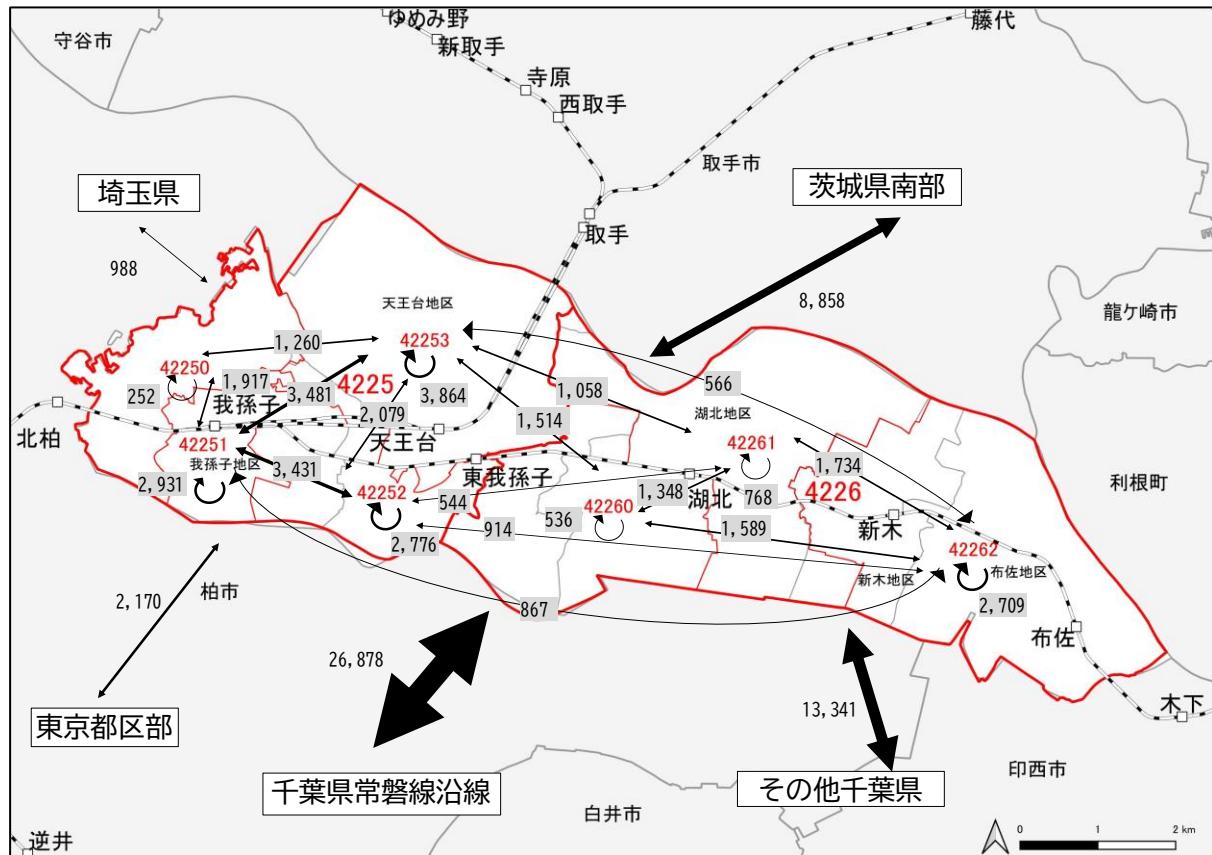
※ここでは、代表交通手段としてのバス利用を示しており、例えば、鉄道に乗車するために鉄道駅までバスを利用した場合は含まれません。

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OD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、鉄道に乗車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圈に含まれており、衣料品において、印西市商圈では第2次商圈、柏市商圈では第1次商圈になっています。

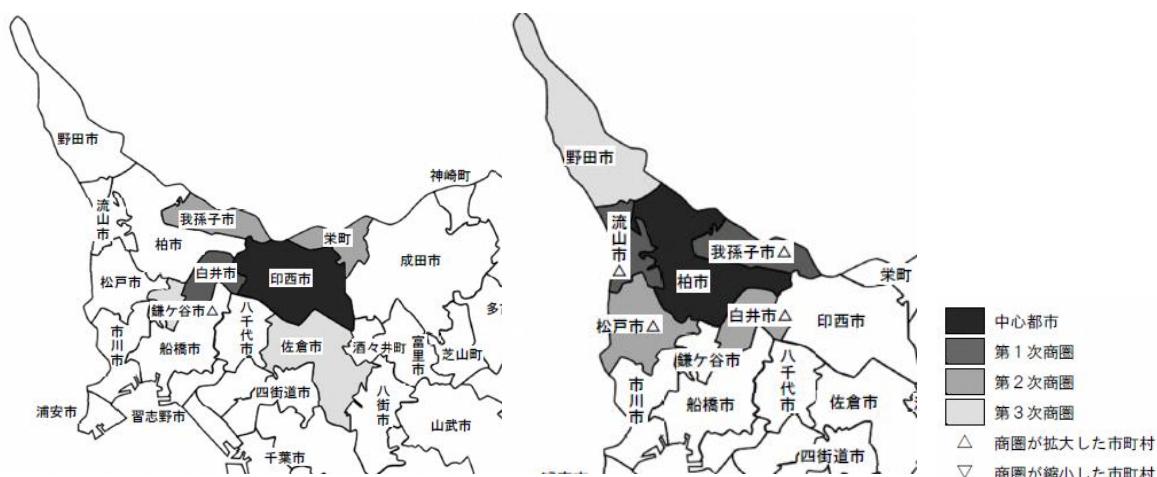


図 2-36 左：印西商圈（衣料品）右：柏商圈（衣料品）

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、隣接する商圈の柏市や印西市（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	鶴山市	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	鶴山市	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	43.8	木更津市	84.0	八街市	51.2
流山市	39.0	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（千葉県の商圈）

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べば、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	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	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	○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	○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	○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 <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っては、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。 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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當・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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> ・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。
③観光の振興に関する施策との連携に関する事項	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
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我孫子市国土強靭化地域計画
	(2)都市計画	○我孫子市都市計画マスターplan
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(2022)年3月
計画期間	令和4(2022)年度～令和15(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	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. 快適で住み続けたくなるまちづくり(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	【基本目標2】 ○人と人のつながりや支え合いの推進体制の充実 ・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 【基本目標5】 ○都市計画に関する総合調整 ・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 ・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 ・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 ・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	<p>【基本目標5】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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

策定時期	平成 27(2015)年度
計画期間	第1期：平成 28(2016)年度～令和 3(2021)年度 第2期：令和 4(2022)年度～令和 9(2027)年度
目的	目標、基本的方向、講す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	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) 我孫子市国土強靭化地域計画

策定時期	令和 5(2023)年度
計画期間	令和 5(2023)年度～令和 10(2028)年度
趣旨	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靭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靭化基本法」（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靭化に関する国の計画等の指針となる「国土強靭化基本計画」（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「千葉県国土強靭化地域計画」（以下「県地域計画」という。）を策定するなど、強靭な国づくりに向けた取組を進めている。

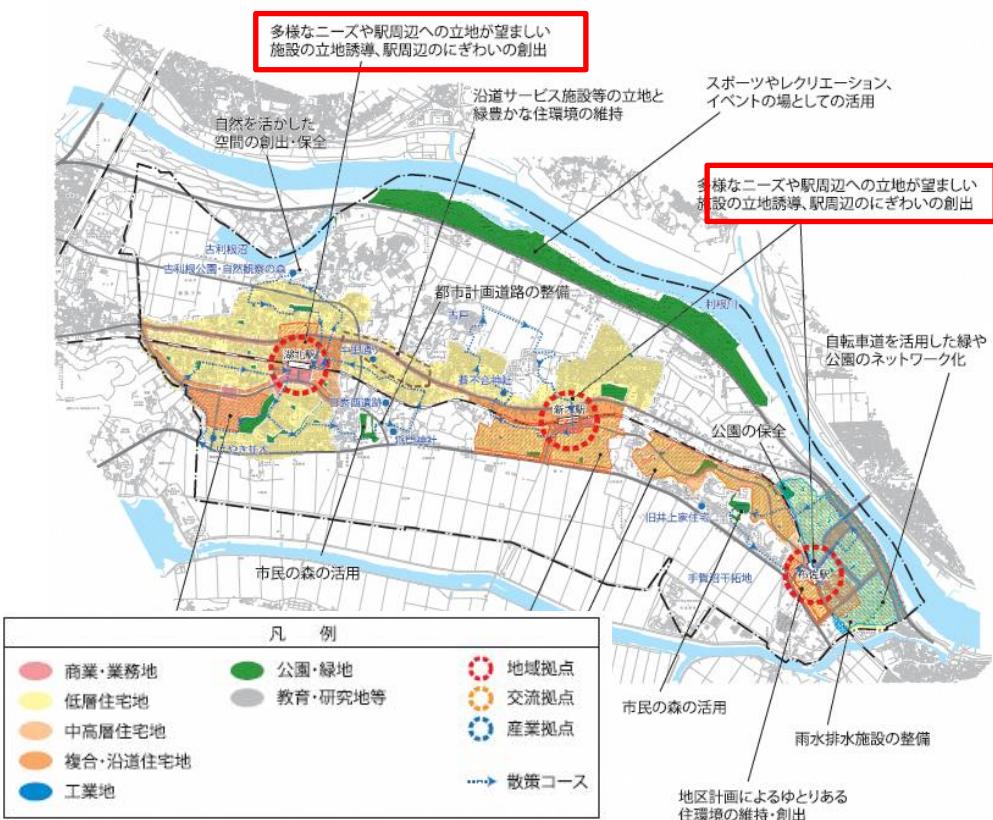
	このような状況を踏まえ、我孫子市においても、国の動向を踏まえつつ、大規模自然災害が起こっても機能不全に陥らない、「強さ」と「しなやかさ」を兼ね備えた安全・安心な地域づくりを推進するため、「我孫子市国土強靭化地域計画」を策定した。
基本目標	いかなる災害等が発生しようとも、 1 人命の保護が最大限図られること 2 市及び地域社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること 3 市民の財産及び公共施設に係る被害を最小化 4 迅速な復旧復興 を目指し、「強さ」と「しなやかさ」を兼ね備えた安全・安心な地域づくりを推進する。

(2) 都市計画

○我孫子市都市計画マスターplan

策定時期	令和4(2022)年度												
計画期間	令和4(2022)年度～令和23(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> <p>凡　例</p> <table border="1"> <tr> <td>日常生活圏</td> </tr> <tr> <td>【拠点】</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 交流拠点 産業拠点</td> <td>成田街道(国道356号) 鉄道・駅 広域幹線道路 交通ネットワーク 千葉北西連絡道路(構想)</td> <td>都市機能・居住ゾーン 水・緑・農共生ゾーン</td> </tr> </table>	日常生活圏	【拠点】	【交通軸・交通ネットワーク】	【ゾーン】	地域拠点 交流拠点 産業拠点	成田街道(国道356号) 鉄道・駅 広域幹線道路 交通ネットワーク 千葉北西連絡道路(構想)	都市機能・居住ゾーン 水・緑・農共生ゾーン					
日常生活圏													
【拠点】	【交通軸・交通ネットワーク】	【ゾーン】											
地域拠点 交流拠点 産業拠点	成田街道(国道356号) 鉄道・駅 広域幹線道路 交通ネットワーク 千葉北西連絡道路(構想)	都市機能・居住ゾーン 水・緑・農共生ゾーン											
地域別構想	<p>■西部 地域の将来像：「歴史・文化をつなぎ、多世代が集う水辺ににぎわいのあるまち」</p> <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>工業地</td> <td>産業拠点</td> </tr> <tr> <td>複合・沿道住宅地</td> <td>散策コース</td> <td></td> </tr> </table>	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	工業地	産業拠点	複合・沿道住宅地	散策コース	
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	工業地	産業拠点											
複合・沿道住宅地	散策コース												

■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」



【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

公共交通
に関する
方針・施
策

(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

策定時期	令和5(2023)年 4月
計画期間	令和5(2023)年度～令和16(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>歩行と公共交通機関で実現する Win-Win なまちづくり</u> ・パートナー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

策定時期	令和5(2023)年 3月
計画期間	令和5(2023)年度～令和16(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. カーボンニュートラルを実現するためのまちづくり 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・歩行利用の推進 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

策定時期	令和7(2025)年
計画期間	令和7(2025)年度～令和11(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く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

策定時期	令和6(2024)年
計画期間	令和6(2024)年度～令和8(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

策定時期	平成28(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(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て、民間代替可能性等の観点も含めながら隨時見直しを実施。 ・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、隨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

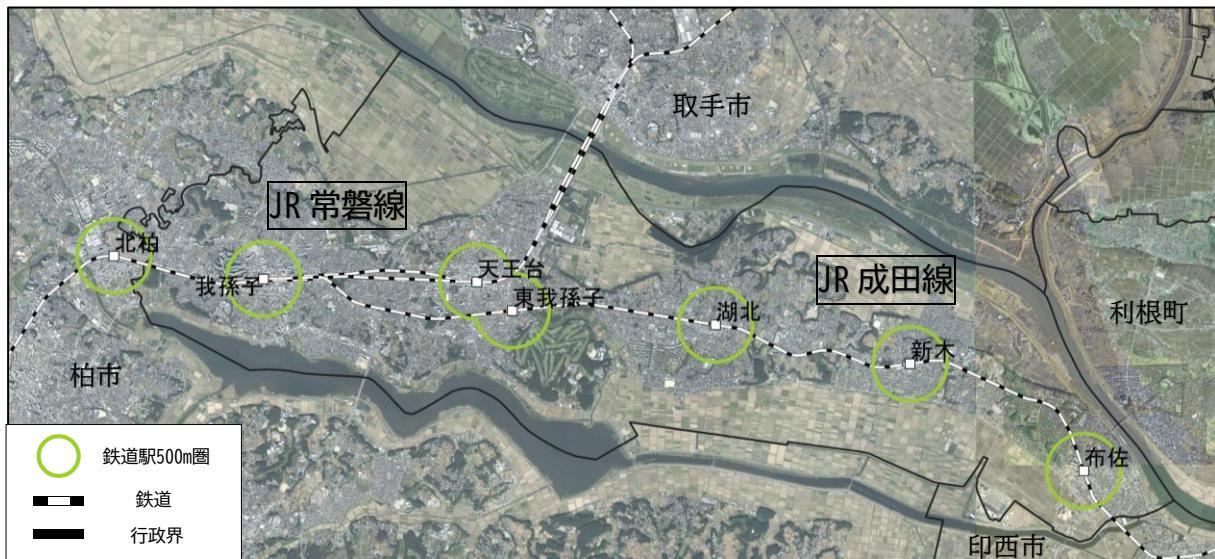
第4章 我孫子市の公共交通の現状把握・分析

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。

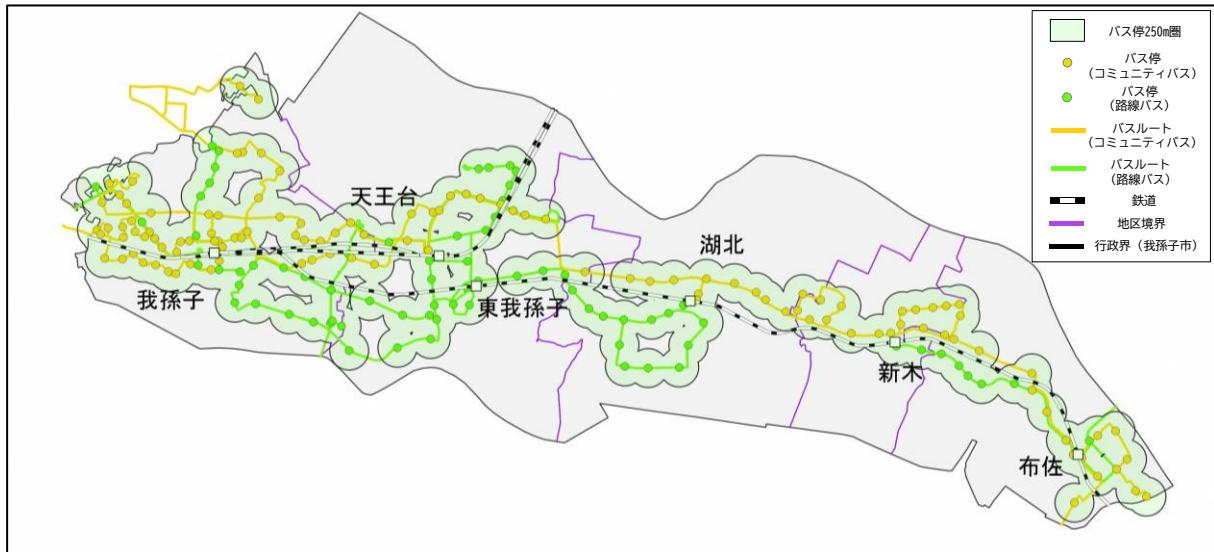


出典：国土数値情報

図 4-1 鉄道駅の配置状況と鉄道駅 500m 圏域

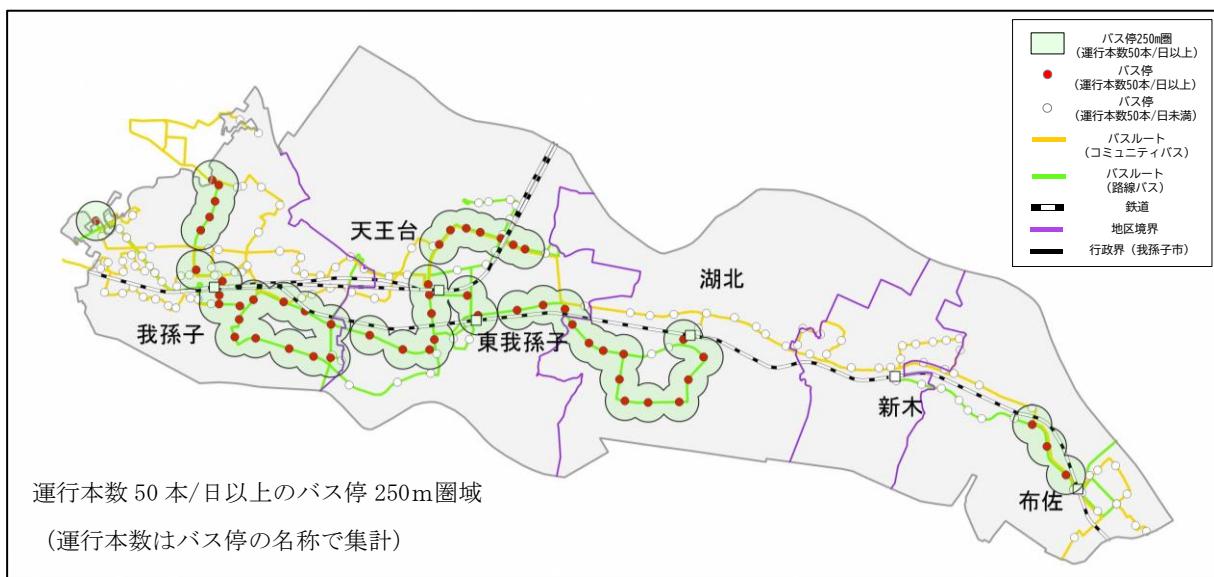
(2) バス路線の状況

- ・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、市内全域をカバーし、個別のニーズに対応できる公共交通となっています。

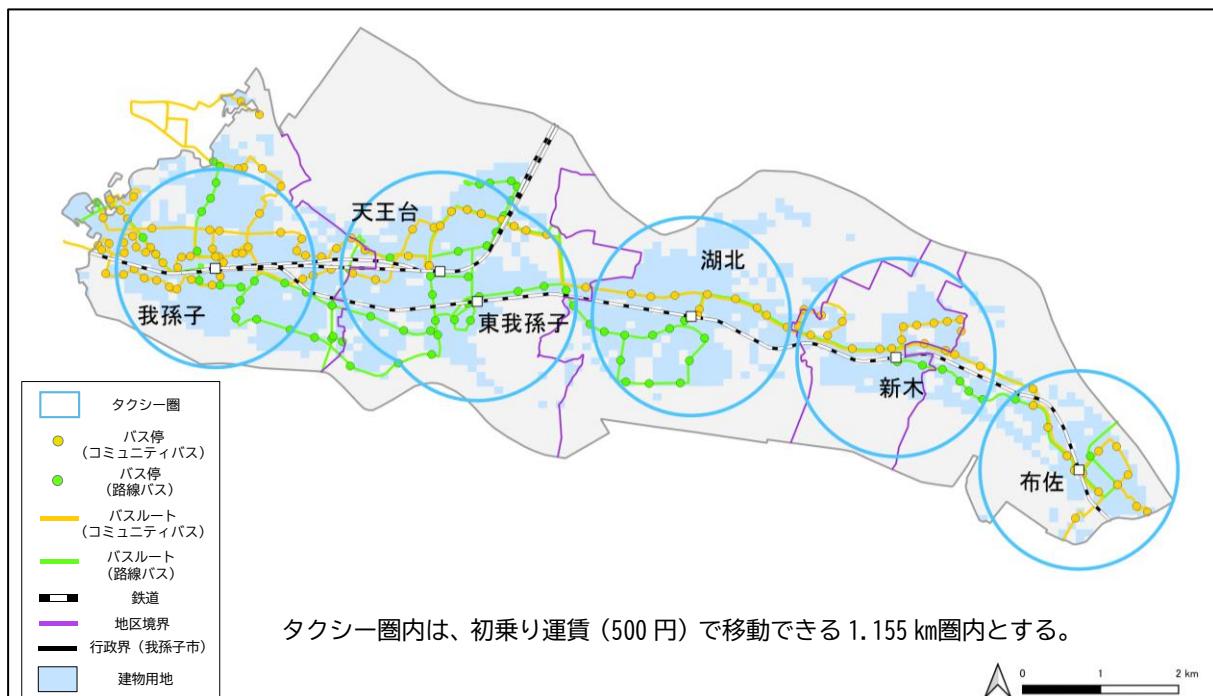


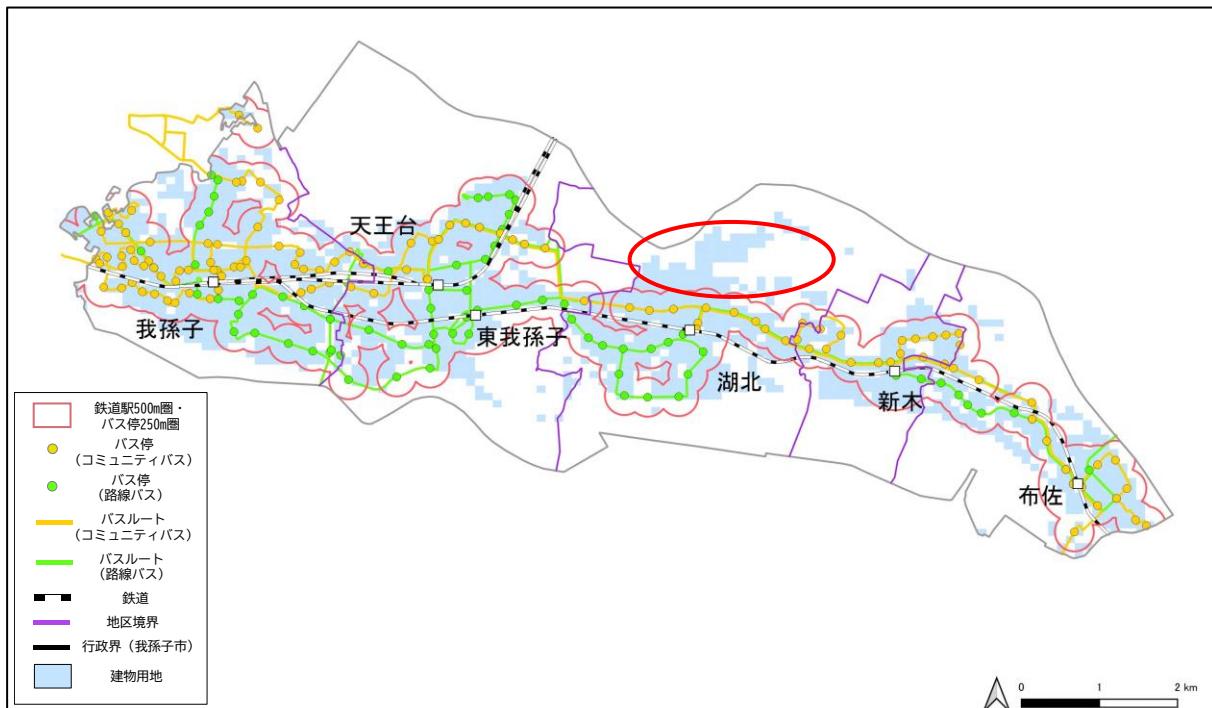
図 4-4 タクシー1.155km圏域

(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、赤枠で囲まれた中嶋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)

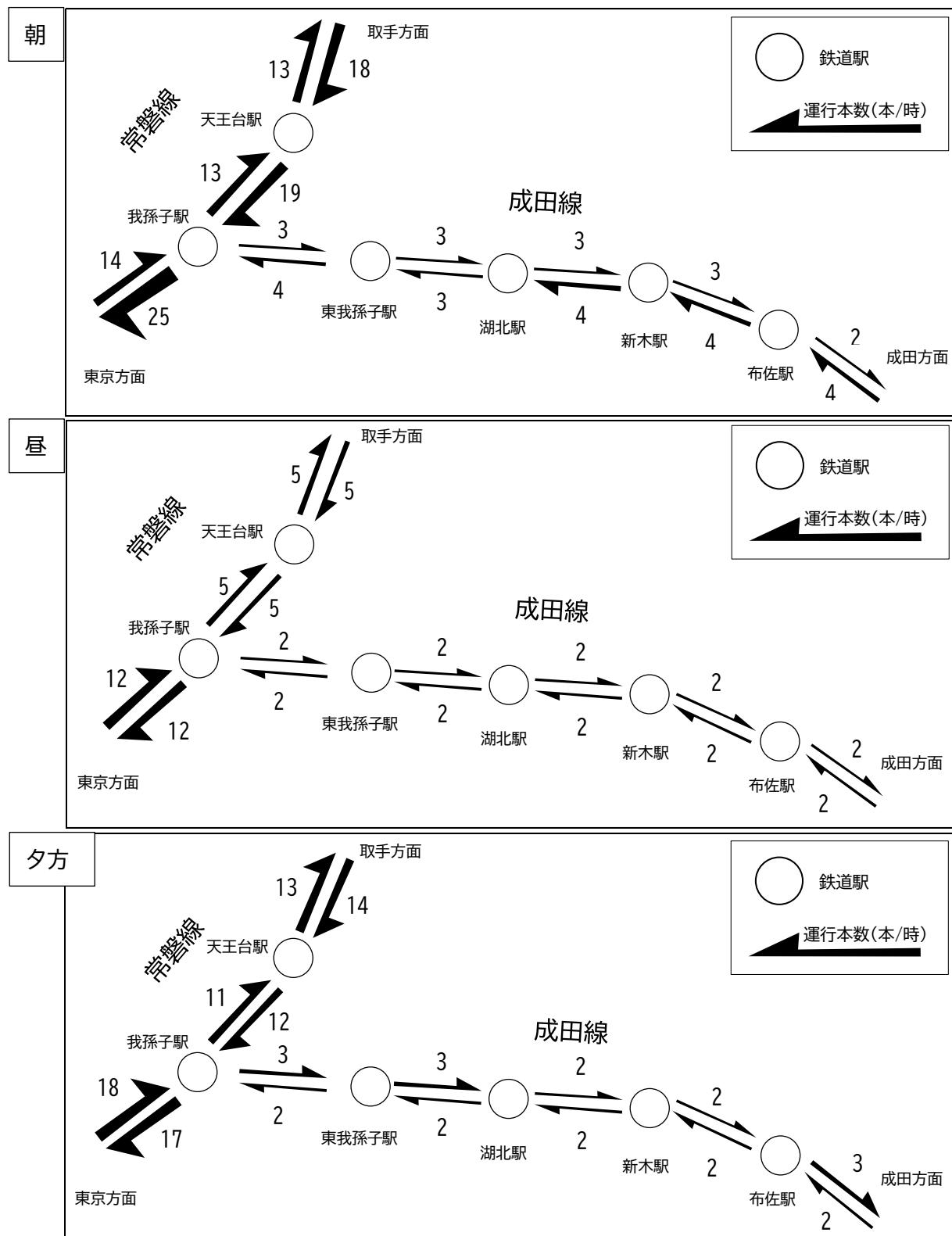
- ・JR 常磐線快速の上野・品川方面は 6 本/時、取手・土浦方面は 5 本/時と 10~12 分程度の間隔で運行しています。
- ・JR 常磐緩行線の代々木上原・向ヶ丘遊園方面は 6 本/時、我孫子・取手方面は 6 本/時と 10 分程度の間隔で運行しています。
- ・JR 成田線の上野・我孫子方面は 2 本/時、成田方面は 2 本/時と 30 分に 1 本程度の間隔で運行しています。

○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、大利根交通自動車(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
大利根交通(株)	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
東武バスセントラル(株)	一	布佐駅東口～利根ニュータウン東(茨城県利根町)
	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)	一	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

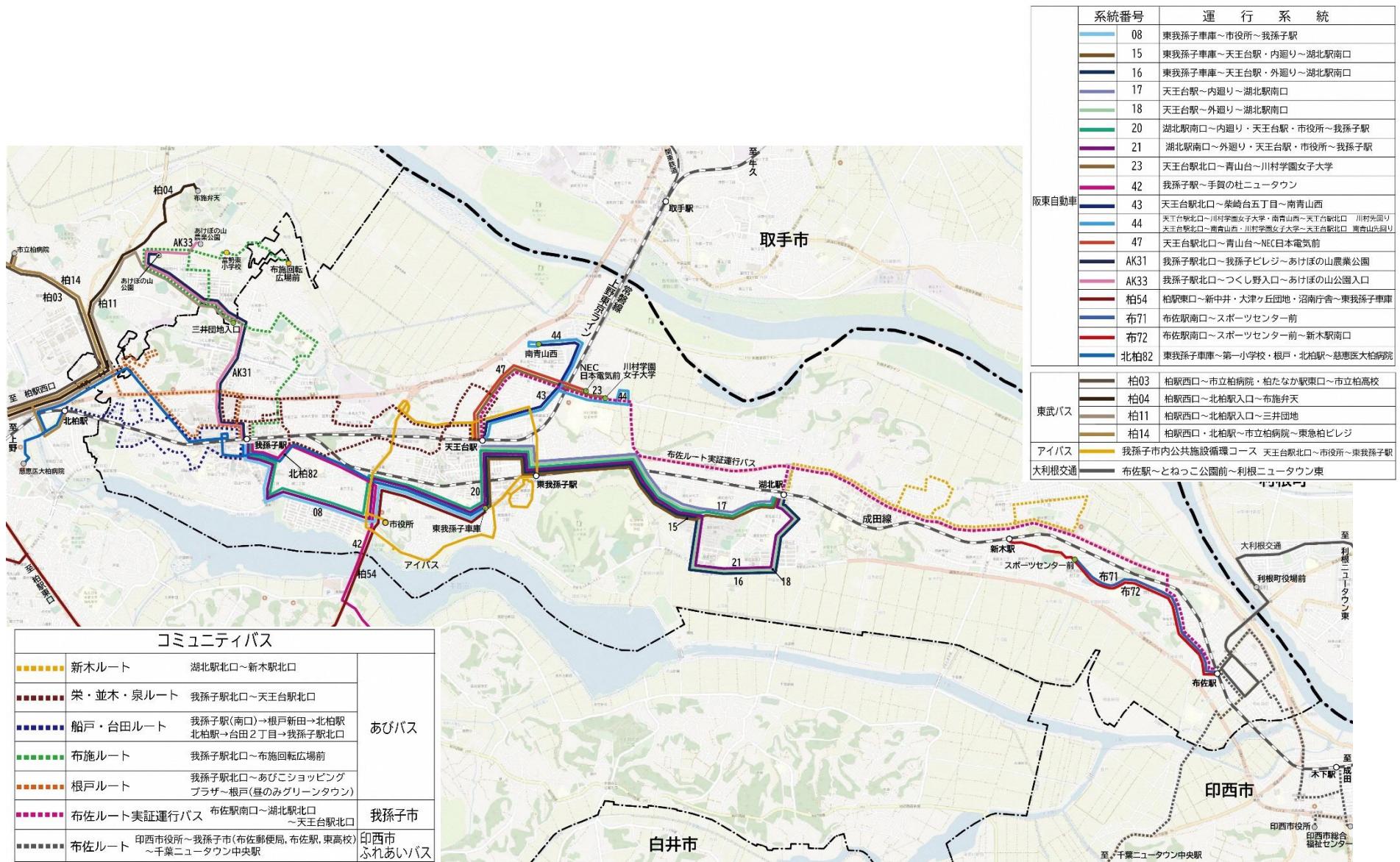
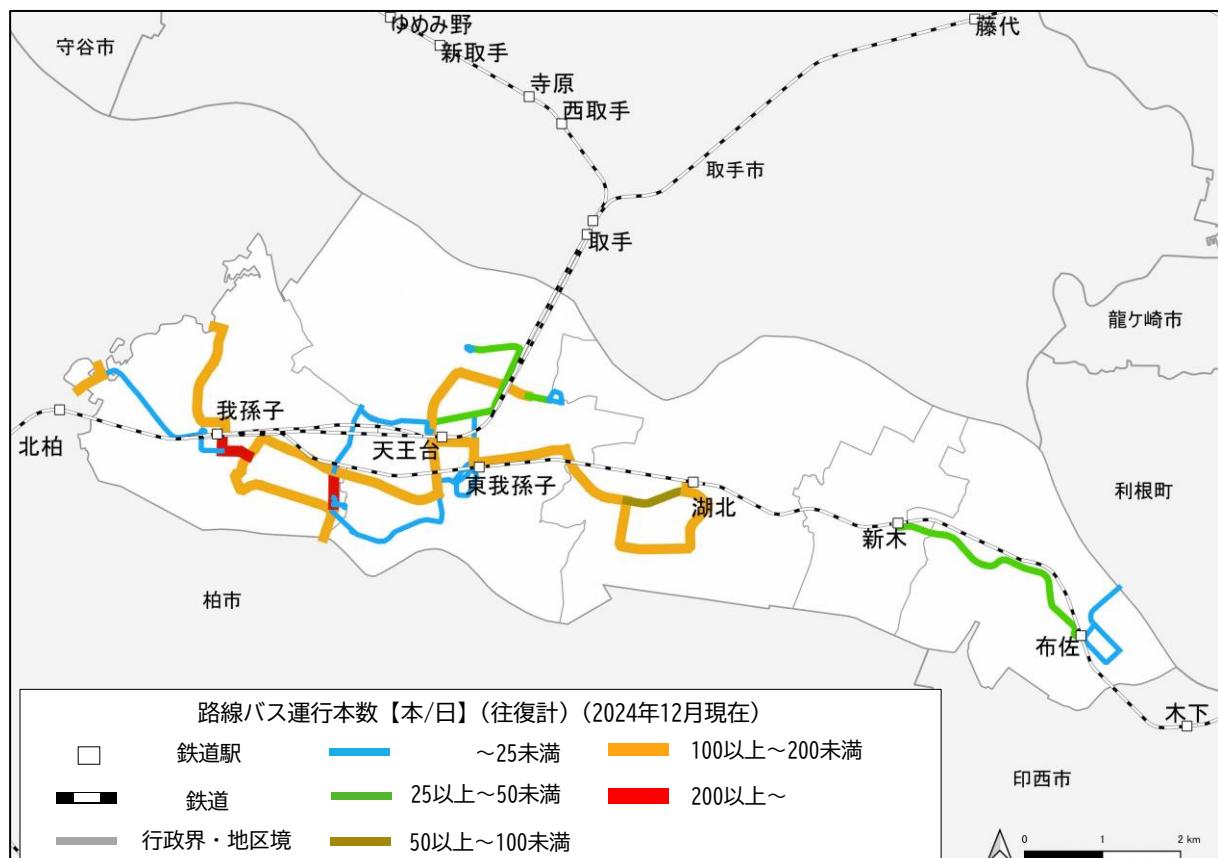


図 4-7 我孫子市内を走行するバス系統図

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日当た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。

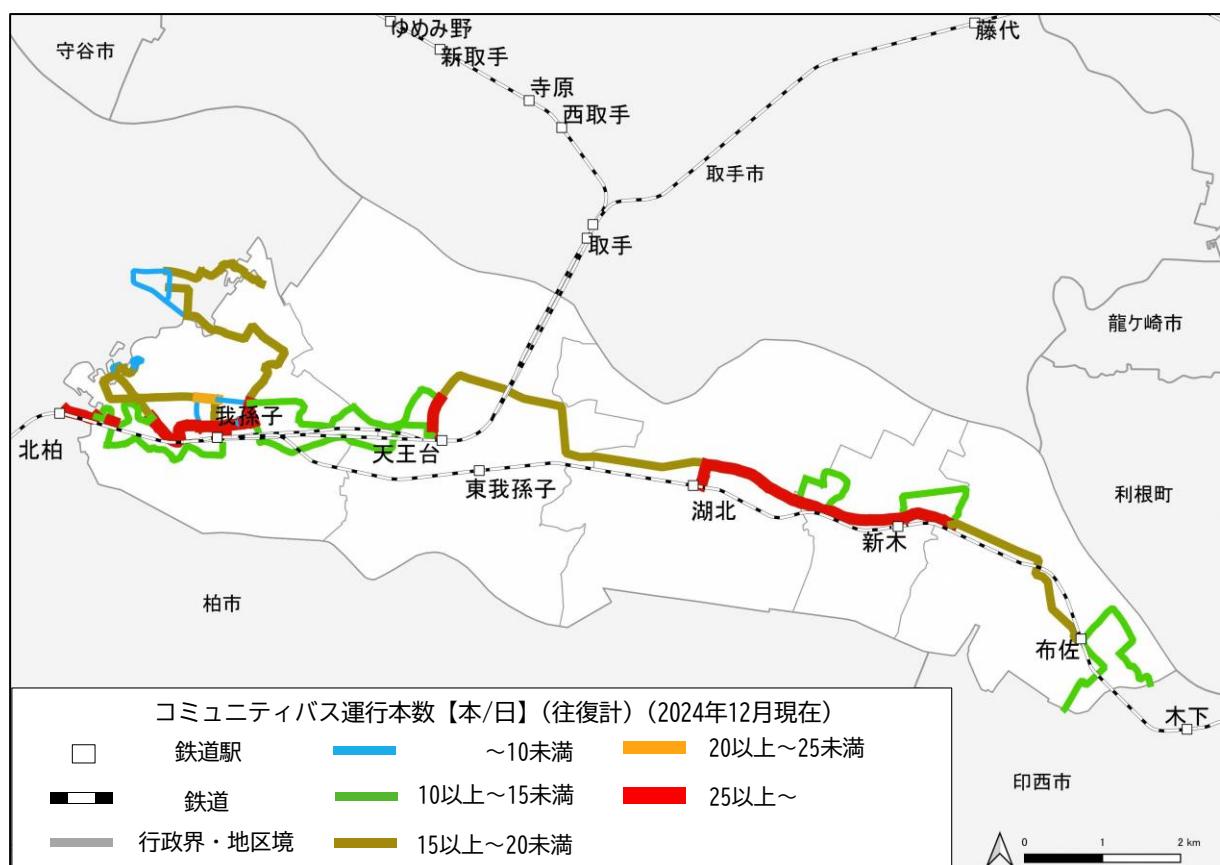


図 4-9 コミュニティバス（あびバス・ふれあいバス）運行本数（平日）

(4) タクシー

- ・市内には、5社のタクシー会社と3事業者の個人タクシーがあります。
- ・市内では、73台のタクシーが運行しています。

市内のタクシー会社

京成タクシーウエスト(株)
(株)ニュー東豊
(有) ニューアリビラ
今井タクシー (有)
豊島交通(株)

(5) 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」によるバスカードの交付を受ける。 ・乗車時は運転士にバスカードを提示し、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>東葛辻伸病院</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>指定された停車場所(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>運行経路内の専用停車場所で乗降可能。</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>つづじ荘</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>		SEQ	事業所名	乗降方法	ルート数	①	東葛辻伸病院	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	指定された停車場所(バス停の設置なし)で乗降可能。	5	④	平和台病院	運行経路内の専用停車場所で乗降可能。	5	⑤	我孫子聖仁会病院	運行経路内で乗降可能。	6	⑥	つづじ荘	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	東葛辻伸病院	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	指定された停車場所(バス停の設置なし)で乗降可能。	5																															
④	平和台病院	運行経路内の専用停車場所で乗降可能。	5																															
⑤	我孫子聖仁会病院	運行経路内で乗降可能。	6																															
⑥	つづじ荘	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																															
出典：我孫子市HP、事業者HP																																		
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	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。																																	
出典：我孫子市HP、国土交通省資料																																		

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、旅客から收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
アイリスト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

(6) 福祉支援・地域活動による支援

- ・市では、障害者や介護が必要な方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

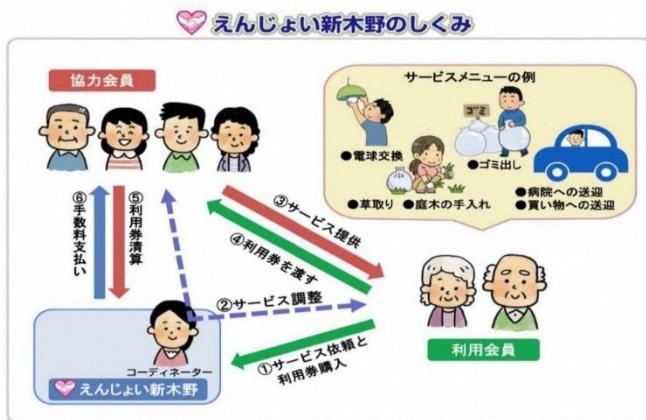
概要	・介護保険による認定が要介護3・4・5に該当する方に、医療機関や福祉施設等への通院や通所にかかる費用の一部を助成。
対象者	・要介護3・4・5。ただし、身体障害者手帳所持者で1級、2級及び療育手帳所持者でAからA2並びに精神保健福祉手帳所持者で1級の方は、福祉タクシーの助成制度が優先。
交付対象	・利用券（1月あたり4枚）と認定証を交付。 ・1回の利用につき1枚利用でき、タクシーを利用した時は初乗り運賃を助成。 ・特殊車両（ストレッチャー車など）を利用した時は運賃を3,000円まで助成。

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） ・ちよこっとサポート：1回30分未満500円 ※寄り添いサポート、お出かけサポート、ちよこっとサポートは、会員でなくとも利用可。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、ちよこっとサポート

事業名	えんじよい新木野
活動範囲	新木団地自治会、あらき野自治会エリア
住所	我孫子市新木野 3-5-5
営業時間	9:00~16:00
利用料金	1人1時間単位で500円
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・庭の草取り ・簡単な庭木の手入れ ・電球交換 ・ゴミだし ・病院・買物等の<u>送迎</u>

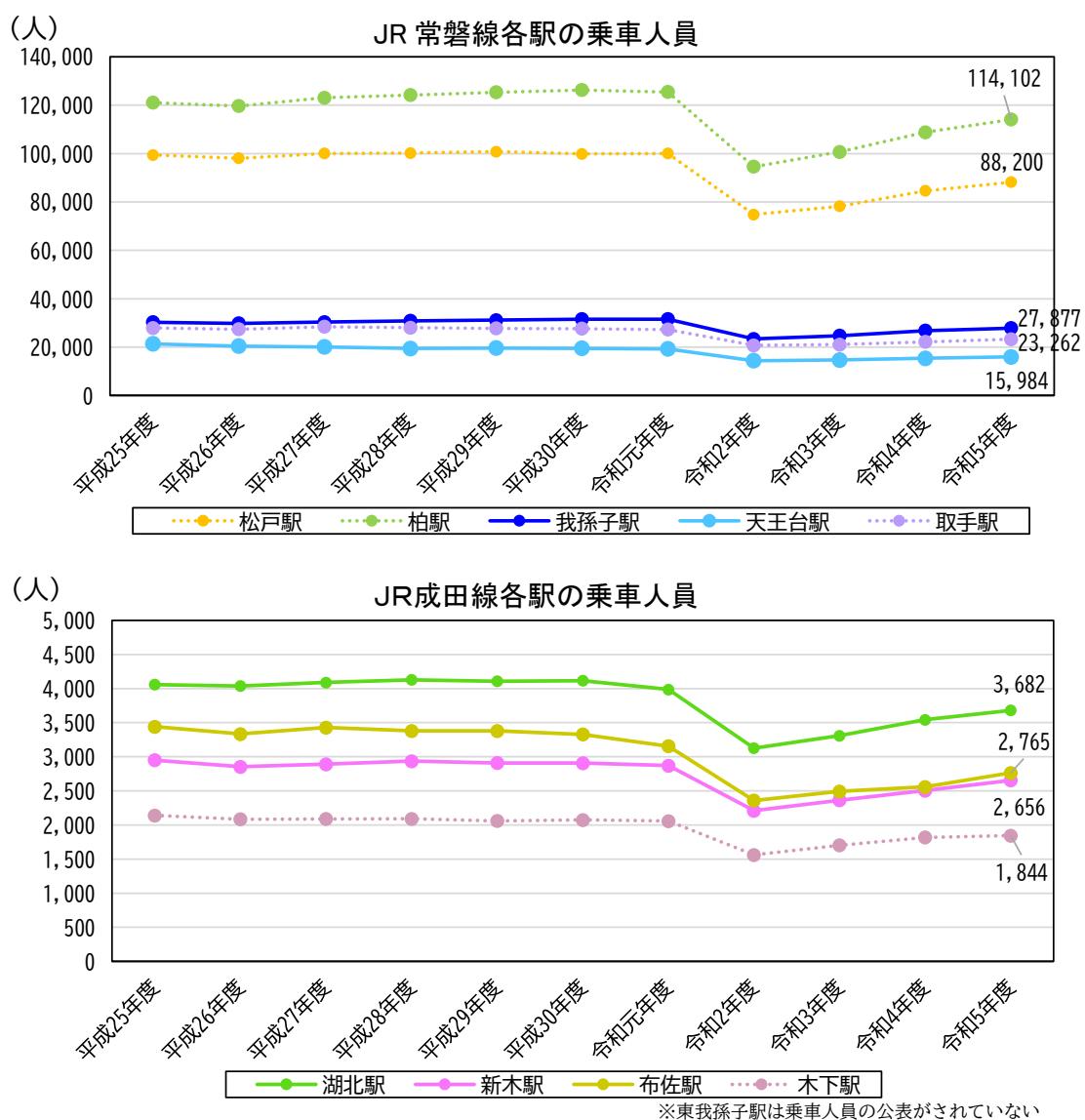


出典：高齢者のための日常生活困ったときガイド 2023年度版

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、令和元年度まではほぼ横ばいののち、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。

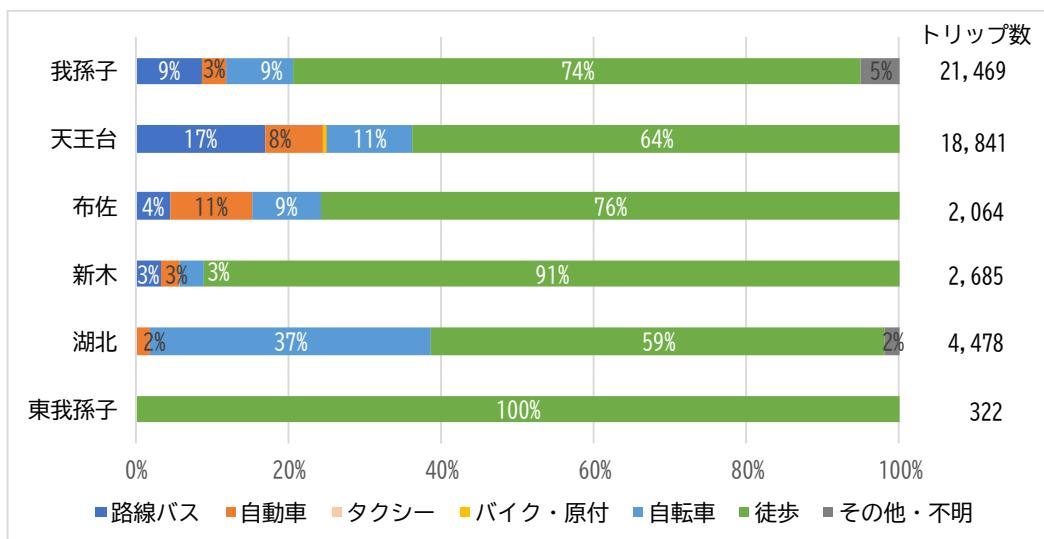


出典：東日本旅客鉄道株式会社 HP

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%と最も多い、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)



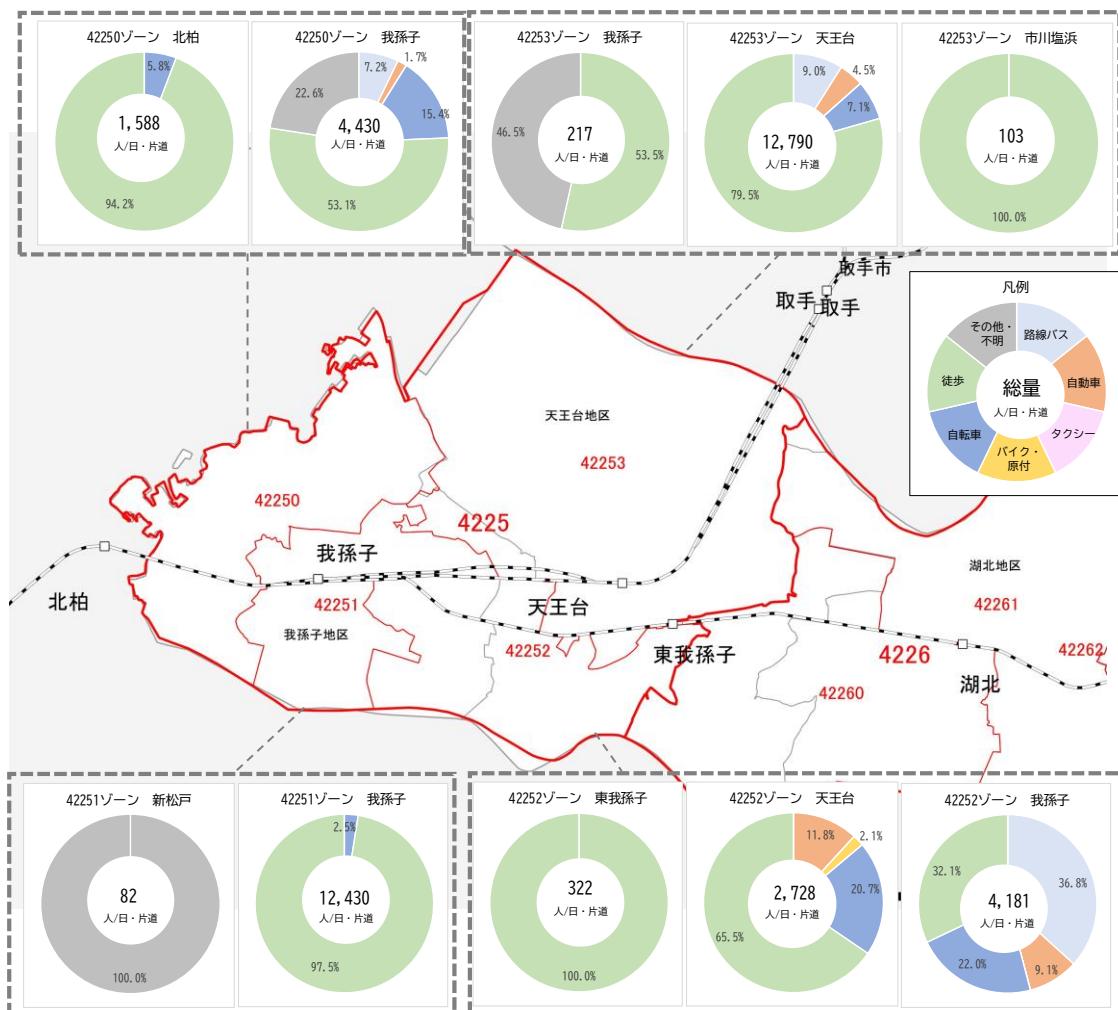
出典：平成30年東京都市圏パーソントリップ調査

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

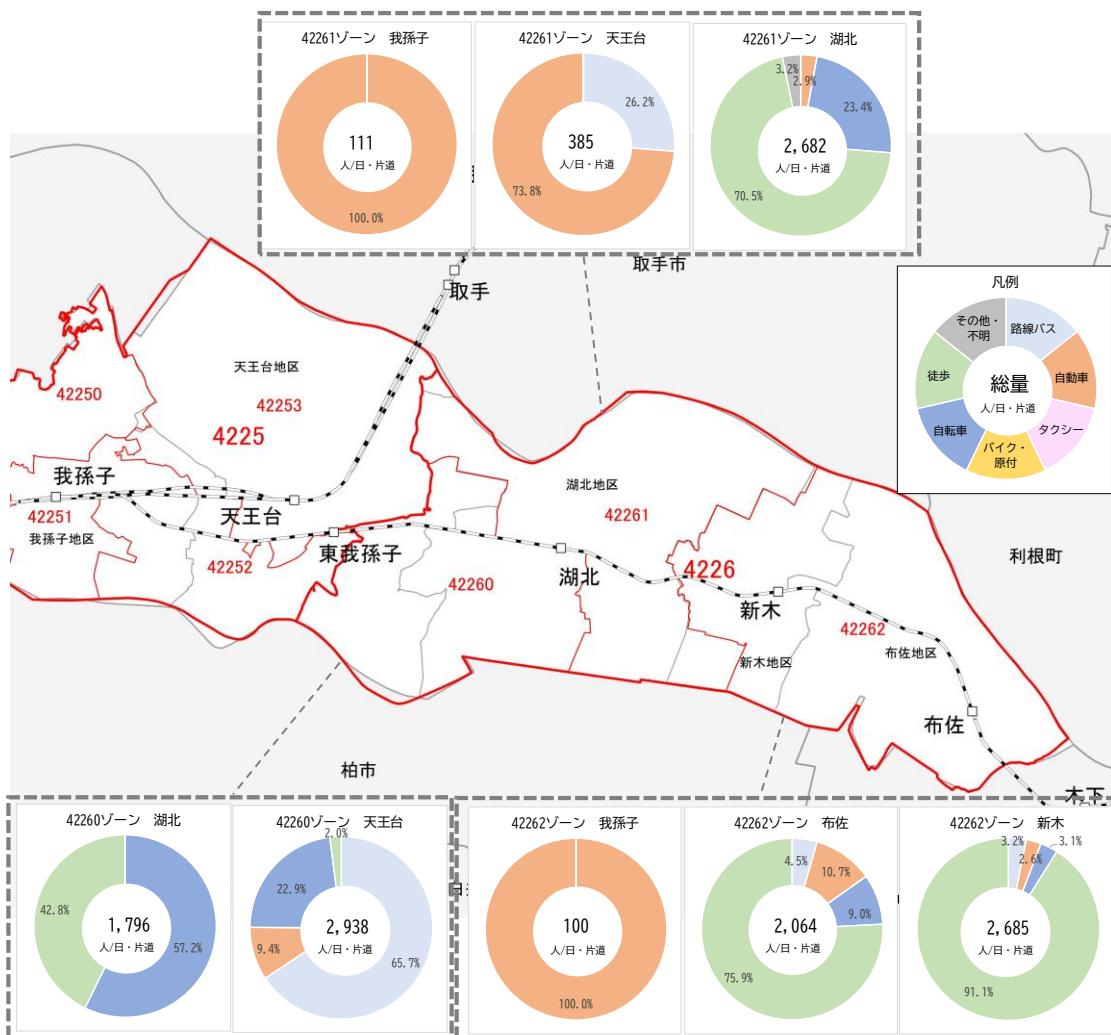
- ・我孫子地区、天王台地区南側（42250～42252ゾーン）は、我孫子駅の利用が最も多くなっています。駅までの交通手段は、我孫子地区では徒歩が多いですが、天王台地区南側では路線バス利用も比較的多くなっています。
- ・天王台地区北側、湖北地区西側（42253・42260ゾーン）では、天王台駅の利用が最も多くなっています。駅までの交通手段は、天王台地区北側は徒歩が多く、湖北地区西側では路線バスが多くなっています。
- ・湖北地区東側（42261ゾーン）では、湖北駅の利用が最も多くなっています。駅までの交通手段は、徒歩が多くなっています。
- ・新木・布佐地区（42262ゾーン）では、新木駅の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

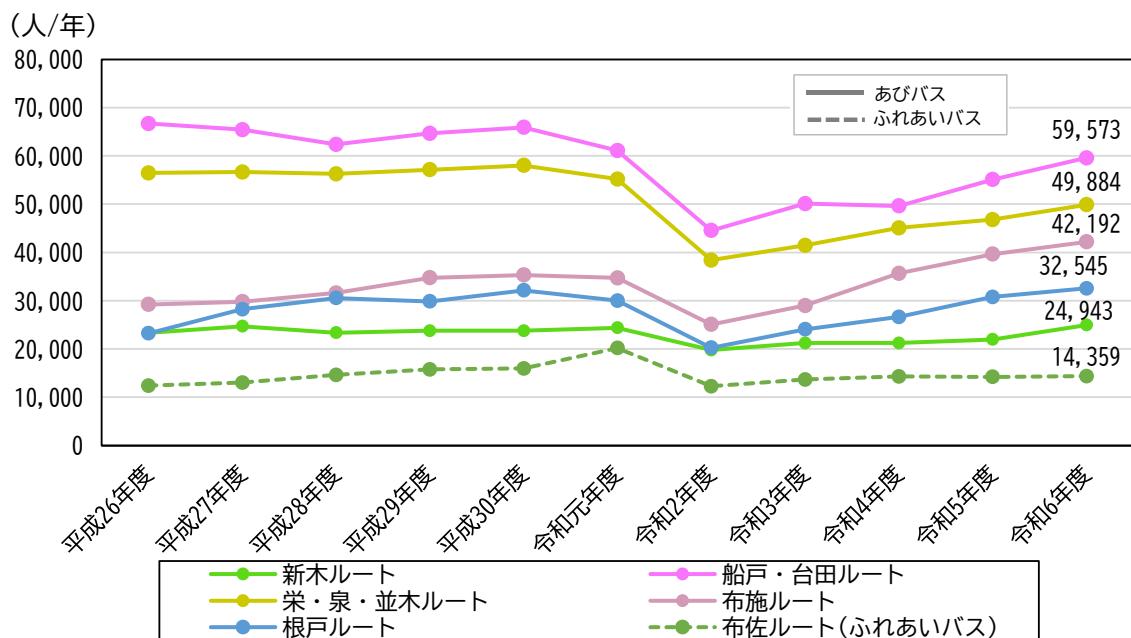


出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

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。



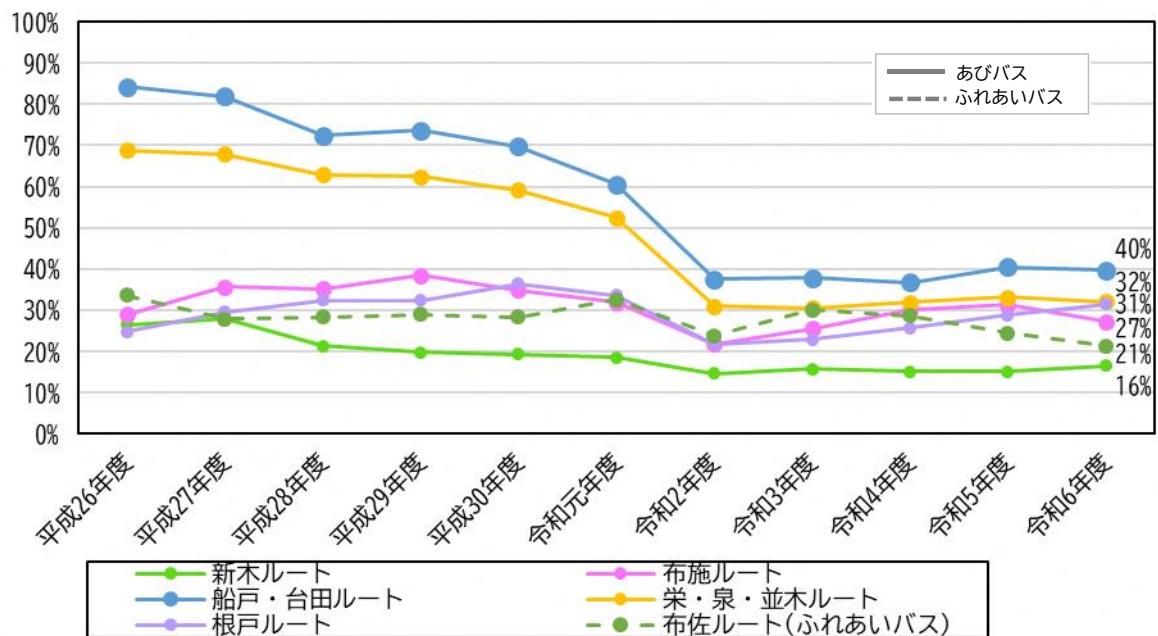
出典：我孫子市交通政策課資料

※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。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、市内そ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
今後の人団動向からみた課題	<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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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。
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 	<ul style="list-style-type: none"> ○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。
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 	<ul style="list-style-type: none"> ○今後の人団動向を踏まえた公共交通サービス内容を検討します。 ○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。 ○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。 ○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。

(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資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、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。

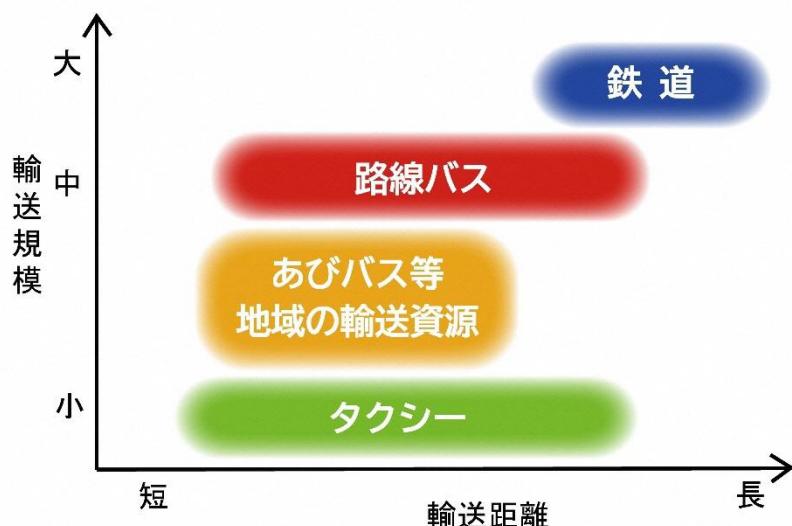


図 7-1 公共交通機関の役割分担（輸送距離と輸送規模の関係）

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	<ul style="list-style-type: none"> ○市外(広域)への連絡 <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ○駅と住宅地等との連絡 <ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 近隣市を連絡します。
	コミュニティバス 地域の輸送資源	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスを補完し、駅と住宅地等を連絡 <ul style="list-style-type: none"> 路線バスと相互に協力・連携しながら、路線バスではカバーできない交通不便地域や公共公益施設などへ連絡することで、公共交通の補完機能を果たします。
面的交通	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ○市域を面的にカバー <ul style="list-style-type: none"> 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。

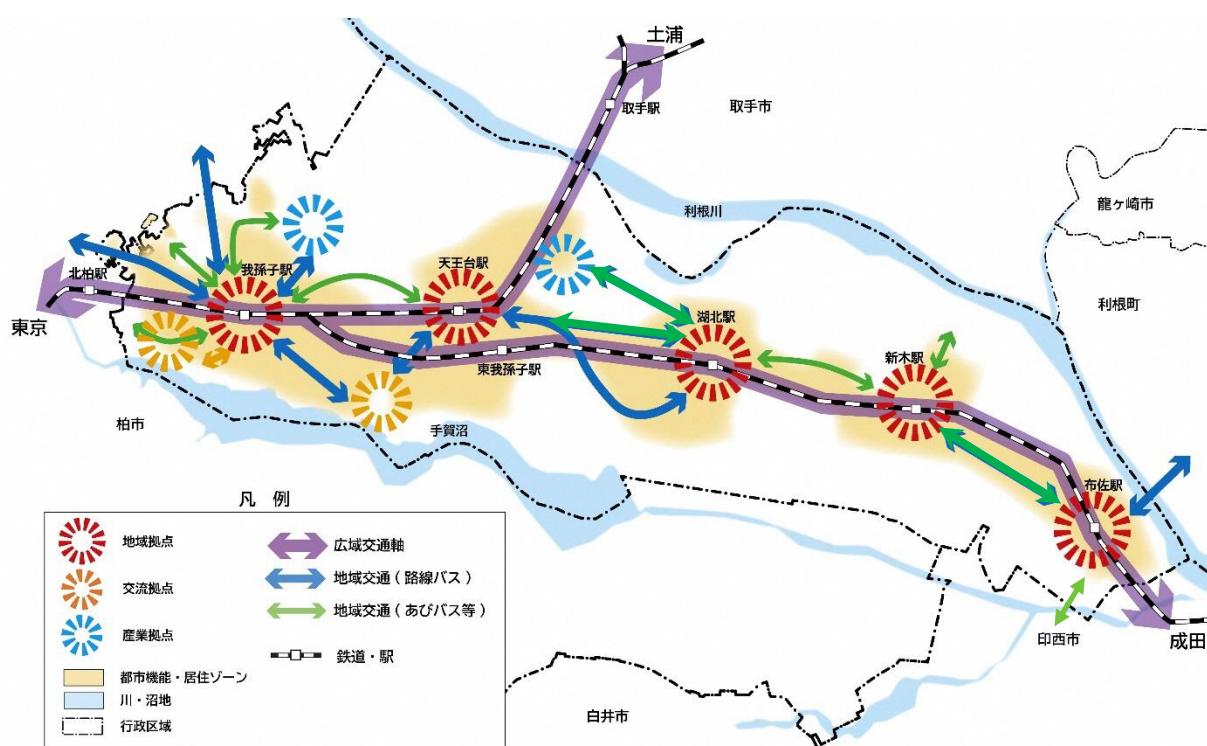
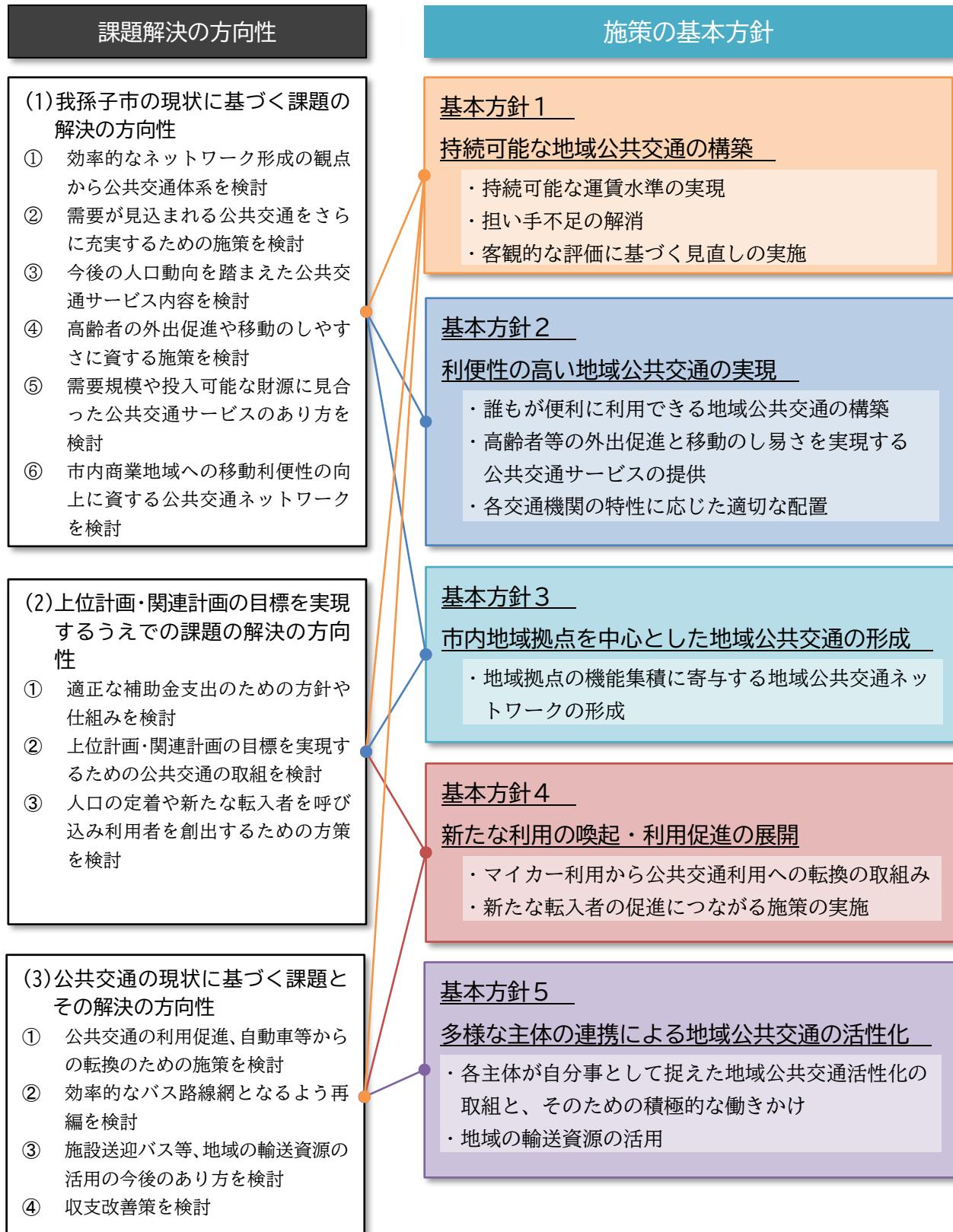


図 7-2 公共交通ネットワークの将来イメージ

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あっては、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ことが必要です。

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あっては、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の、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对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、交通事業者だけではなく、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、交通事業者的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)
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)	
布佐ルートの本格運行路線数	実証路線として運行	0本	令和9年度に本格運行に移行	1本
平和台線の本格運行路線数	運行経費を負担して運行継続	0本	令和8年度に「あびバス」として運行	1本
代替交通（早朝・深夜帯）の導入本数	検討する	0本	実証運行	1本

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	現況値以上
		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	
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	鉄道→バス	バス6本のうち2本	5駅8箇所 (全箇所)
		バス→鉄道	バス5本のうち3本	

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	
路線人口 あたりの 利用率	根戸ルート	14,366 人	90 人/日	0.62%
	布施ルート	5,322 人	116 人/日	2.17%
	栄・泉・並木 ルート	14,120 人	137 人/日	0.97%
	船戸・台田 ルート	15,687 人	164 人/日	1.04%
	新木ルート	7,399 人	69 人/日	0.93%

※利用率は、バス路線の人口に対する1日当た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して将来の移動手段を守っていく意識を持つ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あっては、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あっては、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⇒

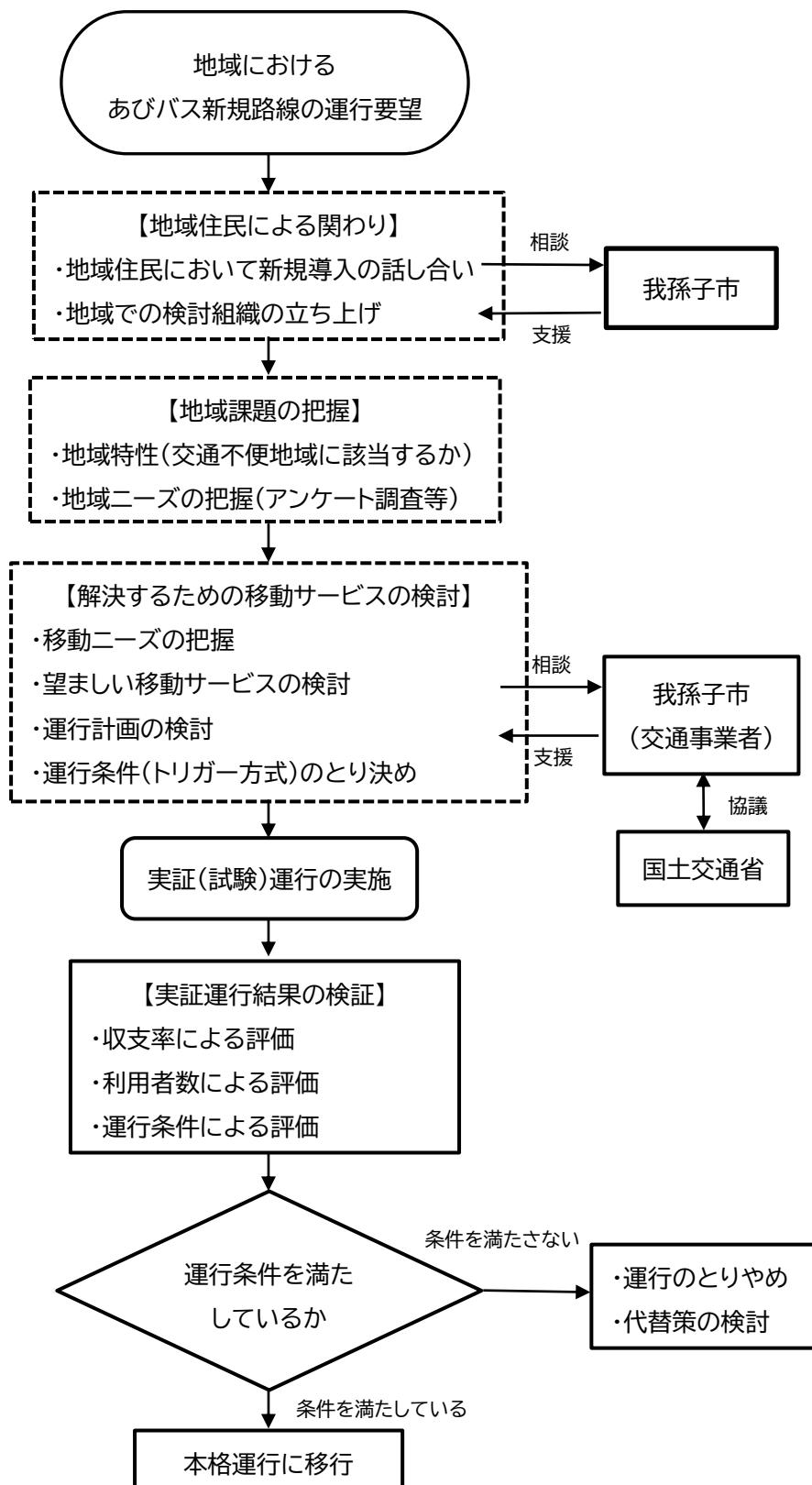
実施事業2 担い手不足の解消

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

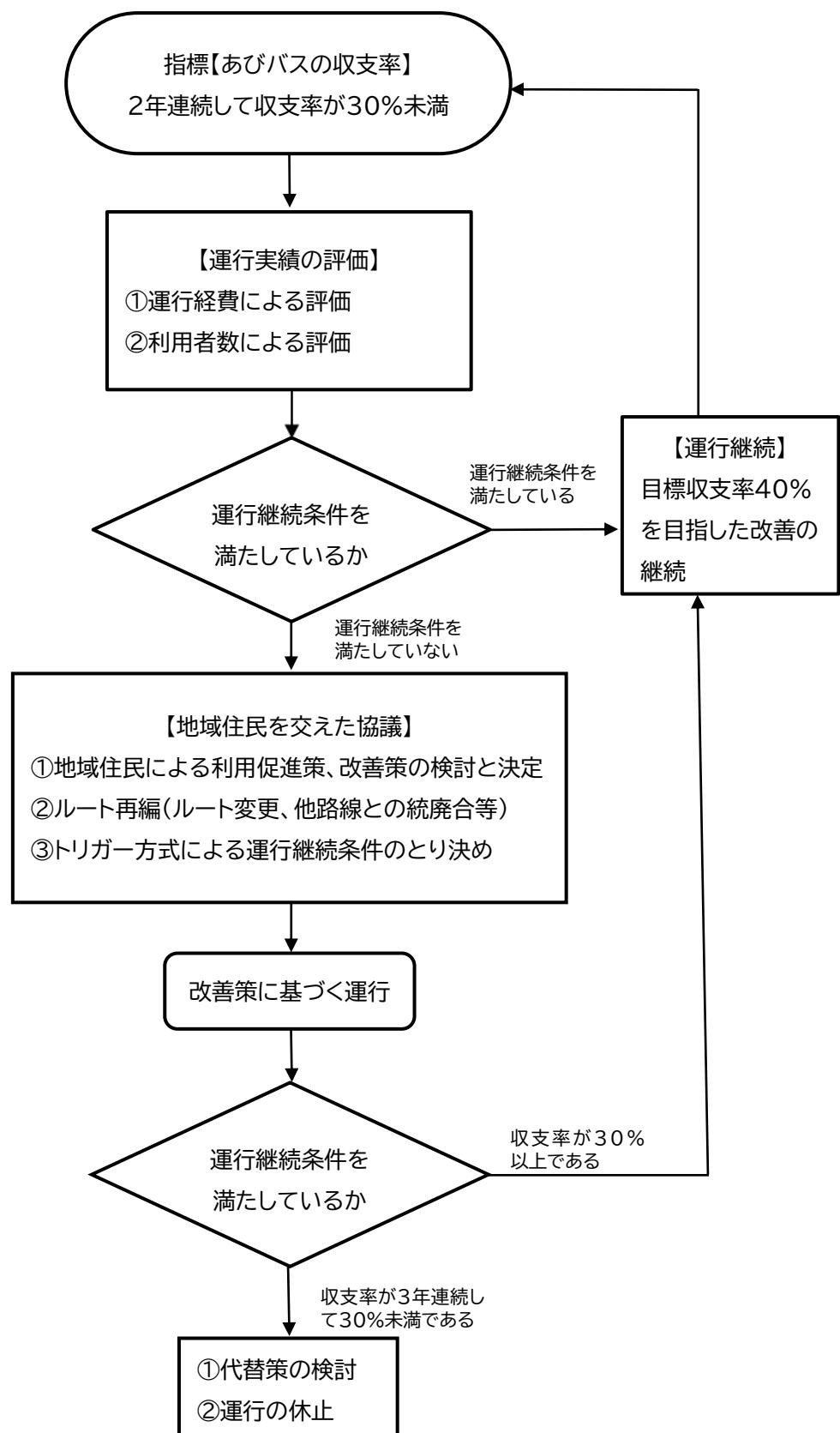
実施事業3 客観的な評価に基づく見直しの実施

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 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 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。 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。 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。 あびバスは、民間では採算性のないルートを運行することから、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） 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。 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） 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に、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	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。 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。					
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	継続⇒	本格運行に 移行	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	<p>○鉄道駅に乗り入れるバス路線の運行ダイヤの調整</p> <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、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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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組みます。				
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> 					
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、利用があつ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
	P R 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> 					
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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 <u>持続可能な地域公共交通の構築</u> ・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) 公共公益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			目標2 担い手不足の解消	2 担い手不足の解消 ・公共交通事業者的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が外出者の移動回数は他の年齢層より多い 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			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	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）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
	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		基本方針2 <u>利便性の高い地域公共交通の実現</u> ・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			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	5 移動のし易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に資するための地域公共交通施策の検討が必要			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り組みが必要		基本方針3 <u>市内地域拠点を中心とした地域公共交通の形成</u> ・地域拠点の機能集積に寄与する地域公共交通	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討が必要		目標8 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	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
	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	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討が必要	基本方針5 <u>多様な主体の連携による地域公共交通の活性化</u> ・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	5-1 JR 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	P R 内容 検討	マップ配布、P R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

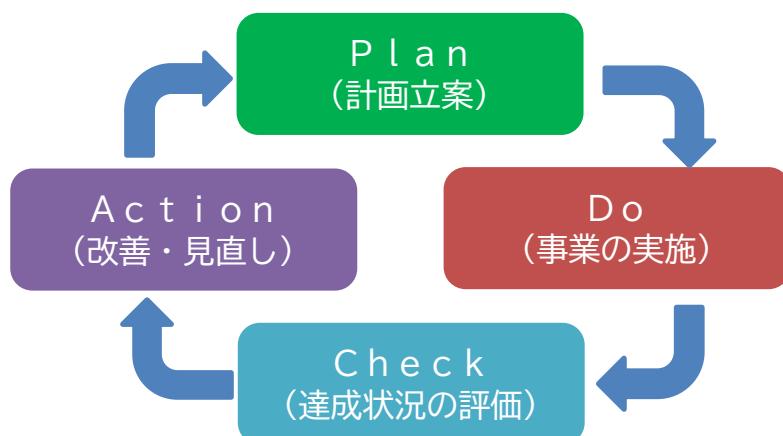
実施スケジュールに沿って事業を実施した後、進捗状況や成果を定期的に把握・モニタリングし、計画の達成状況を評価し、その結果を踏まえて改善策を検討したうえで、改めて事業を実施します。以下には、達成状況の評価方法について示します。

(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 公共交通事業者	○	○	○	○	○
	自動運転バス・タクシーの調査・研究		○	○	○	○	○
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 移動のしやす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 マップ配布	我孫子市	○	○	○	○	○
		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て検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。



我孫子市地域公共交通計画

我孫子市 建設部交通政策課

策定業務受託 株式会社ライテック