

我孫子市地域公共交通計画(概要版)

(令和8年1月)

我孫子市地域公共交通計画は、少子高齢化や人口減少による需要の縮小、公共交通を担う運転士不足などの影響で路線バスやタクシー事業などの公共交通の維持が難しくなる一方、市民の公共交通ニーズは依然として高い状況を踏まえ、誰もが安心して利用できる公共交通環境の構築を目指し、地域公共交通のあり方に関する基本方針を定めるとともに、市民・事業者・行政が連携して公共交通を支える仕組みづくりの指針となる計画です。

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（令和7年度～令和11年度）とします。

○ 公共交通の課題（本編 P63）

(1) 現状から見た課題

	状 況	課 題
人口からみた課題	<ul style="list-style-type: none">■ 総人口は 2011 年のピークから減少傾向にあり、我孫子地区と新木地区の人口は横ばい、天王台地区は増加、湖北地区と布佐地区は減少傾向にある。■ 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、特に布佐地区で高齢者割合が約 45%と高い。■ 将来も人口減少が続き、高齢者は増え、年少・生産年齢人口は減ると予測され、特に天王台地区の減少が大きいと推計される。	<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
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、公共施設、スポーツ施設の一部が圏外に位置している。	<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
市民等の移動実態からみた課題	<ul style="list-style-type: none">■ 市民の通勤・通学先は市内のほか柏市や都心方面が多く、我孫子市への近隣市からの通勤・通学者も多い。■ 65 歳以上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。■ 代表的な交通手段は自動車が 36%、鉄道・徒歩が 26%、バスは 1%と少数。■ 地区ごとに交通手段に差があり、通勤は鉄道、通学は徒歩、業務・私事は自動車が多い傾向。■ 市内移動は隣接地区間が中心で、鉄道やバスは県内外への移動が多い。	<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

(2) 上位計画・関連計画の目標を実現するうえでの課題

		課 題
各種法制度、補助金支出の現状を踏まえた課題	<p>【地域公共交通活性化再生法】 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る。</p> <p>【地域公共交通確保維持改善事業】 複数の自治体をまたがる地域間幹線系統補助、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いる。</p> <p>【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る。</p>	<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
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	<p>【総合計画、都市計画】 都市計画マスタープランは、JR常磐線・成田線沿線の市街地を中心に、コンパクトで快適な都市構造と地域経済の活性化を目指している。また、鉄道の輸送力強化や駅施設整備、地域公共交通の維持・活性化・利用促進を推進し、多様な輸送資源を活用した移動手段の確保も検討することとしている。</p> <p>【福祉の計画】 外出支援策の実施</p>	<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
その他各種計画・取組を踏まえた課題	<p>■ 他市では、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る。</p>	<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

(3) 公共交通の現状からみた課題

		課 題
公共交通のサービス状況からみた課題	<p>【公共交通空白・不便地域】 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る。</p> <p>【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だが、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る。</p> <p>【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ている。</p> <p>【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るが、利用者のマナー違反や協</p>	<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

	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る。	
公共交通の利用状況からみた課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 鉄道とコミュニティバスの利用者はコロナ禍で減少しまだ回復していない。JR 成田線の乗車人員は JR 常磐線より少なく、駅への移動は主に徒歩で近距離が中心。天王台駅へは路線バス、湖北駅へは自転車利用が比較的多い。 ■ あびバス新木ルートの利用が低迷している。 	<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
公共交通の収支状況からみた課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ あびバスの収支率は当初約 40%、コロナ禍以降は 20% 台で停滞している。 ■ 燃料費や人件費の高騰により運行経費が増え、収支率の低下が続いている。 	<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

○ 目指す地域公共交通の将来像（本編 P70）

前計画である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」と「地域が育む公共交通」を目標に掲げましたが、市内の公共交通の厳しい状況を踏まえ、新たに「地域が支える」という視点を加えました。

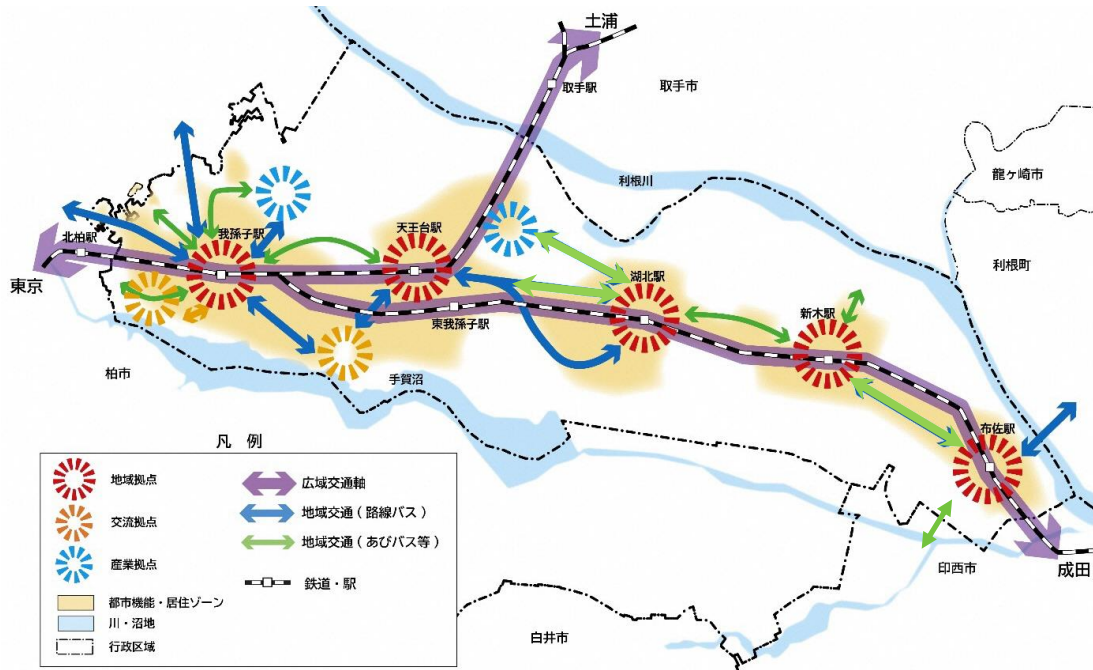
地域が支える
誰もが便利に移動できる
まちの活性化に寄与する
公共交通

また、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。

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 ・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	○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】



○ 交通施策の基本方針（本編 P73）

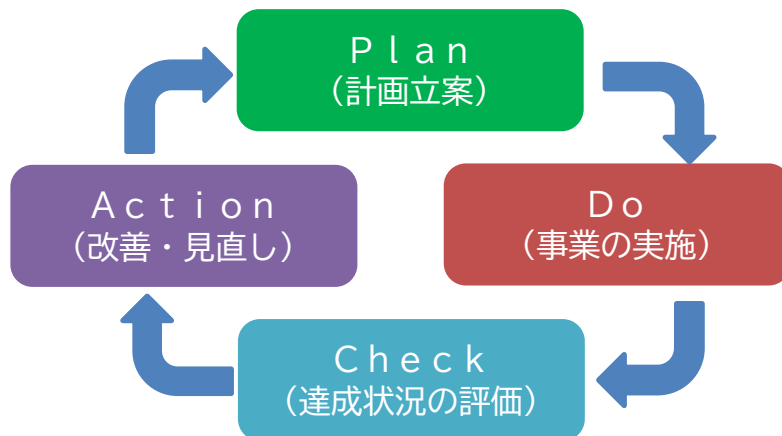
課題解決の方向性	施策の基本方針
<p>(1) 我孫子市の現状に基づく課題の解決の方向性</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 効率的なネットワーク形成の観点から公共交通体系を検討 ② 需要が見込まれる公共交通をさらに充実するための施策を検討 ③ 今後の人口動向を踏まえた公共交通サービス内容を検討 ④ 高齢者の外出促進や移動のしやすさに資する施策を検討 ⑤ 需要規模や投入可能な財源に見合った公共交通サービスのあり方を検討 ⑥ 市内商業地域への移動利便性の向上に資する公共交通ネットワークを検討 	<p>基本方針1 <u>持続可能な地域公共交通の構築</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 持続可能な運賃水準の実現 ・ 担い手不足の解消 ・ 客観的な評価に基づく見直しの実施
<p>(2) 上位計画・関連計画の目標を実現するうえでの課題の解決の方向性</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 適正な補助金支出のための方針や仕組みを検討 ② 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 ③ 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 	<p>基本方針2 <u>利便性の高い地域公共交通の実現</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが便利に利用できる地域公共交通の構築 ・ 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 ・ 各交通機関の特性に応じた適切な配置
<p>(3) 公共交通の現状に基づく課題とその解決の方向性</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 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 ② 効率的なバス路線網となるよう再編を検討 ③ 施設送迎バス等、地域の輸送資源の活用の今後のあり方を検討 ④ 収支改善策を検討 	<p>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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>基本方針4 <u>新たな利用の喚起・利用促進の展開</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ マイカー利用から公共交通利用への転換の取組み ・ 新たな転入者の促進につながる施策の実施 <p>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></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 地域の輸送資源の活用

○ 計画の目標・実施事業・スケジュール（本編 P78）

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

○ 計画の達成状況の評価（本編 P96）

事業実施後は進捗や成果を定期的にモニタリングし、計画の達成状況进行评估します。その結果をもとに改善策を検討し、再び事業を実施します。評価は「PDCA サイクル（計画・実施・評価・改善）」に基づき行い、進行管理の実施主体は、地域公共交通会議が担います。



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。

お問い合わせ

我孫子市 建設部 交通政策課

〒270-1192

千葉県 我孫子市 我孫子1858番地

TEL 04-7185-1369

FAX 04-7185-8031

abk_koutsuu@city.abiko.chiba.jp