

■令和7年度

第2回我孫子市地域公共交通協議会 兼 交通会議 要録

会議の名称 第2回我孫子市地域公共交通協議会 兼 交通会議

開催日時 令和7年11月21日（金）15：00～16：45

開催場所 我孫子市役所 議会棟 第一委員会室

出席委員 19名

藤井委員、柏崎委員、久保田委員、根本委員、靱山委員、根本委員、井上委員、尾関委員（重松代理）、栗原委員、清原委員、武子委員、成田委員、高山委員、安藤委員、今井委員、菅井委員（松澤代理）、東山委員、渡辺委員、井戸委員

欠席委員 4名 豊島委員、中井委員、渡邊委員、三浦委員

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

公開の状況 公開

傍聴者 1名

議題

1. 我孫子市地域公共交通計画について
2. 布佐ルート実証運行バスに関する工事に伴う運行経路の一部変更について
3. 布佐ルート実証運行バスの実証運行期間の延伸について
4. あびバス（栄・泉・並木ルート）の運行経路一部変更の取り下げについて
5. その他事項（我孫子市地域公共交通会議分科会設置要領の一部改正について）

報告事項

1. 布佐ルート実証運行バスに関する工事による運行経路の一部変更に伴う運賃について

資料

- ① 次第
- ② 委員名簿
- ③ 座席表
- ④ 会議資料

事務局	<p>開催宣言</p> <p>今回、新たに委員になられた方はご存知ないかと思っておりますけれども、6月26日の交通協議会におきまして、事務局からの、説明不足ということで、地域公共交通計画について承認が得られませんでした。そのため、本日皆様に交通計画について、改めてご審議いただきたいと思っております。誠に申し訳ございませんでした。</p>
会長	<p>本日は4つの協議事項などについて、ご審議をいただきます。</p> <p>市民ニーズが多様化している中で、公共交通の利便の向上を図るためには、行政だけではなく、委員の皆様のご協力が、必要不可欠となっております。</p> <p>是非とも皆様のお力添えをいただき、公共交通の利便性の向上を図りたいと思っておりますので、忌憚のないご意見を頂戴できればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>それでは協議事項の1つ目我孫子市地域公共交通計画について議題とさせていただきます。</p> <p>事務局の説明をお願いします。</p>
事務局	<p>我孫子市地域公共交通計画についてご説明させていただきます。</p> <p>6月26日に開催した我孫子市地域公共交通協議会において、事務局から計画案について諮りましたが、計画内容について事前の説明不足により承認がいただけませんでした。</p> <p>この反省を踏まえ、事務局では7月から10月にかけて市民代表の委員と、バス、タクシー事業者の委員に交通計画についての説明と意見交換を行いました。主に修正したものがこちらの新旧対象表に記載しております。</p> <p>交通計画の1ページをご覧ください。</p> <p>市民代表委員からは計画書第1章はじめに1の1計画策定の趣旨の記載内容については、他市の事例を参考に表現を修正した方が良いとのご意見をいただきました。</p> <p>このため、委員のご意見を踏まえ計画策定の趣旨を資料新旧対照表1の通り文章の表現を校正いたしました。</p> <p>次に新旧対照表2についてです。</p> <p>そのほかの変更点といたしましては、令和8年9月から本格運行に向けて準備を進めていた、布佐ルート実証運行バスについて、車両として採用を予定していた小型バスを唯一製造している日野自動車が現行モデルの小型バスの製造を終了するため、新規での発注ができない状況となったほか、次期モデルのリリース時期についても未定の状況となっております。</p>

	<p>布佐ルートは運行経路が長いので、本格運行後においても新たな交通不便地区への対応など、柔軟な運行経路の変更が行える小型バスでの運行メリットが大きいため、次期モデルの発表を注視したいと考えております。</p> <p>また、今期に、変更した運行経路と運賃改定後の検証やコミュニティバスとしての運行経路の研究等も行う必要があることから、当初に計画した令和8年度の本格運行スケジュールを令和9年度に変更いたします。</p> <p>このため、新旧対象表②の地域公共交通計画の79ページ、88ページ、94ページそれぞれに示しました、布佐ルート実証運行バスの本格運行への移行時期について、令和8年度を令和9年度に変更しております。</p> <p>次に、新旧対象表③④につきましては、委員の皆様にご覧いただき、会議資料を送付後に修正したため、皆様がお持ちの交通計画には反映されていませんが、採択をいただき次第修正した交通計画を後日送付いたします。</p> <p>修正内容としましては、新旧対象表③の通り、交通計画42ページに記載しているタクシーの状況について、タクシーは、駅やバス停の有無にかかわらず市内全域をカバーしているとの意見を委員から指摘を受け、「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」と文言に修正しました。</p> <p>また、交通計画45ページから記載している公共交通サービス状況について、委員からタクシーのみ記載されていないとの指摘を受けましたので、新旧対照表4の通り、市内タクシーの状況を追記しました。</p> <p>(4) タクシーを追記したことにより、その他輸送資源が(5)に、福祉支援地域活動による支援が(6)に変更となります。以上で事務局から我孫子市公共交通計画案についての説明を終わります。</p>
<p>会長</p>	<p>ただいま事務局より説明がございましたが、ご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。</p>
<p>委員1</p>	<p>路線のバスとあびバスとの役割分担について質問ですが、計画案70ページのところに「コミュニティバスについては、路線バスを補完し、駅と住宅地を連絡、路線バスでカバーされない地域や公共施設などへ連絡しています。」と書かれていますけれども、この表現だと、通常路線も生かしながらコミュニティバスを運行するのではなくて、民間の路線バスに入り込んでも、例えば競合したりというような形になるのではないかとと思われる部分があるんですね。</p> <p>「補完型のバス路線」という言い方を、名古屋大学の先生が書いている文章を読むと、「既存路線と競合を避け、与える悪影響を最低限にするのが補完型のバス路線」だと書いてあるのですが、計画案の表現だと、既存路線の</p>

事務局	<p>ところにも参入をして、既存路線の需要を破壊する可能性があるかと危惧します。</p> <p>そのため、既存の路線を生かしつつ、そこにくっつける、とか、そういうやり方をしていかないと、お互い良くなるので、基本的な考え方を、どのように考えているのかバス会社としては疑問に思いましたので質問をしました。</p> <p>事務局といたしましても、路線バスとの競合というのは色々な部分があるのですけれども、クリームスキミングという、いいとこ取りみたいな形での運行は避けたいと考えております。</p> <p>これに関しましても、関東運輸局の運入担当の方に相談しながら、そういったことのないような、コミュニティバスの運行経路設定、運賃で、今後も運行の方をやっていきたいと考えております。</p>
委員1	<p>具体的に、まだ事象はここでは無いわけですがけれども、同じ千葉県内で流山とか、印西とか、南房総市といったところで、こういういった形で路線に並列して入ってきて、どうしても駅に繋げなきゃいけないという理由で路線に入ってきて、路線と同じところで乗降させることによって少ないお客様の奪い合いをすることになって、路線バス会社は補助がないですから、淘汰されてしまうという事象が実際に発生しています。</p> <p>それを我孫子市でも、私ども路線バス会社としても、お互いにウインウインで、共存共栄して行きたいと思っているので、あえてお話していただくのですが、そういったところの制限とか、そういう部分の役割分担っていうのを明確にしていきたい。</p> <p>抽象的な表現ではなく、「既存路線には入って行かない」というぐらいの強い言い方をして頂かないと、路線バス会社としては、生き残るために、一生懸命やっているところで、コミュニティバスって形で入ってこられて、少ないところの取り合いをされてしまうと経営がかなり厳しくなって、減便や廃線につながり、結局市民のためにはならなくなると思うので、その辺をちょっと明確化した文章にされた方が良いのではないかと考えて意見を申し上げさせて頂きました。</p>
会長	<p>ご意見頂きましたけれども、他の委員の皆様で、この件に関しまして何かご意見ございましたらお願いしたいと思います。</p>
委員2	<p>コミュニティバスそのものの役割を定義づけすると言うのは、鉄道あるいは路線バスでカバーできない地域を補完するっていう言い方をするのですね。</p>

	<p>地域の補完をする、バス路線を補完するという使い方はしないですよ。</p> <p>というのは、例えば、そういった趣旨で使うのだとしたら、既存のバス路線があつて、バスストップといったところを、そこまでコミュニティバスで繋ぎましようとか、そういった繋ぎの補完交通といったようなことであれば、コミュニティバスを更にフィーダー輸送、枝葉の輸送に使いますよって位置付けにするのであれば、そのような使いかたでもいいのですが、本来は、路線バスでカバーできないエリアをどうするかという問題をコミュニティバスは位置付けるという所なので、そういったとこの混同しない表現の仕方をして行かないといけないと思っています。</p> <p>さらに、地方都市に行けば行くほど、やはり、道路ネットワークが密になってくるので部分的にどうしても競合するところが出てくる。</p> <p>そういったところは必ず、その交通事業者さんの既存のところとコミュニティバスをどう位置づけるかということ地域公共交通会議の中で明確に議論するという、そういうことを最低限やらない限り、これは協議が整わない案件になりますので、そういった面ではちょっとこの辺の表現ですね、「路線バスを補完し」という言い方は、「路線バスでカバーできない地域を補完」というような表現に変えていくとか、ちょっとその辺の工夫をした方がよろしいかなと思います。</p>
委員 1	<p>決して敵対しようと思っていないわけではないので、共存するためには結節点で乗り換えてもらってでも、競合元の共通既存の路線を潰さないようにしてもらいたいと考えています。</p> <p>カバーするためにそこまでは来るけれども、そこから乗り換えるのは不便だと言われてしまうとそれまでなのかもしれないけれども、そうすることによって既存の路線が生き残っていけるという考え方を持っていたかかないと、結果として全ての路線を市が運営すると、また莫大な予算もかかってくる話だと思いますので、そういった表現にして頂ければと思います。</p>
委員 2	<p>競争事業という形で、リデザインという計画がありますが、具体的に補助金もついてという形でやられています。そこは民・民であったり官・民であったり、色々な取り組みの中で、競争共にこう創造するような事業として地域の公共交通ネットワークをカバーしていきましょうという、そういった言い続けになってきているので、そういう面ではこの民・民、官・民とかそういったところの中でどうつなぐネットワークを改めて構築するのかを、最低限その競争事業に乗っかって、計画の策定を今後取り組んでいくという、そういった姿勢があってもいいかなと思いますね。</p>

会長	<p>今の議論を聞いて、どのような形での表現に修正できるか示せば示して頂けますか。</p>
事務局	<p>コミュニティバスも最後は駅前広場、鉄道と、フィーダー線って言うことで鉄道駅から住宅地に入り込む路線を運行している以上、今まであった路線バスとどうしても路線で競合してしまうっていう部分はあるかと思います。</p> <p>コミュニティバスの運行にあたっては、やはり地域交通会議の方にお諮りして意見を頂いて、承認を頂いたところを運行する形を取っておりますので、今後もその辺はしっかりやって、ルートを変える、また新規路線の運行とか、そういったものにつきましては、市としても今まで通り審議を得た上で、運行していきたいと考えております。</p>
会長	<p>ここの表現、路線バスを補完して住宅地というところを先ほど委員からアドバイスを頂いたように、路線バスをカバーするためとか少し文言を修正するか、その辺はどうですか。</p>
事務局	<p>コミュニティバスの地域の輸送資源というところで、路線バスがカバーできない部分を補完するというような表現で修正の方をしたいと思います。</p>
会長	<p>今事務局からお話あったのですがいかがでしょうか。</p>
委員 1	<p>基本的にはそれでいいと思うのですが、できれば、「既存路線を活かした形でカバーをする」という表現にして頂かなければ、そこを上書きするとか、要は元々の既存路線があるところで上書きされると、結局お客様も奪われてしまうわけですから、最終的に駅に行くのであれば駅には繋がりますよと、ただその間は通過をするとか、既存路線を活かすためにその様にするとかを考えてもらいたいと思っていますので、「既存路線を活かして」というような表現も入れて頂けるとバス会社としては今後頑張っていけるかなとは思っています。</p>
委員 3	<p>この話では2つあってですね、1つは、先ほど事務局の方で、委員とのいろいろな意見を踏まえて、影響の出ないような表現にするという形で、ただ、この公共交通会議に相談して決めるとおっしゃったのですね。</p> <p>で、私から1つ目の論点として話すのは、この地域公共交通協議会兼公共交通会議という道路運送法で指定された、道路運送法というバス事業とか、タクシーとかトラック、トラックは法律で定められた会議で、すなわち通常は、路</p>

	<p>線バスは国土交通大臣が許可をして、運送の許可をしてやっているのですが、コミュニティバスについては、この公共交通会議で決めていいですよとなっている。</p> <p>こういうことが法律の中であって、ただし、国土交通省は、こういった法改正をするときに、ガイドラインで示していきまして、一般路線バスに影響が出る、出ないということを前提に公共交通会議で決めてくださいと。</p> <p>で、影響の出る、出ないというのはデータでも中々出ませんから、事前に良く公共交通のバス、タクシーとの調整を取って決めてくださいということなんです。</p> <p>ここで決めるのはいいのですが、十分に、公共交通の事業者と、事前に我孫子市の方で調整を取って、「支障がありません」ということで、初めてこの会にかけて決めて頂くっていうものなので、この本文についても、それを前提とした表現にして頂いた方が良くはないかと思えます。</p> <p>すなわち、2つ目の論点とすると、「路線バスを補完し」ではなくて、やはり、路線バスという表現よりも「交通空白地で、市民の足を支えるために、公共交通を補完するバスとして、」というような形で、路線バスを補完するような表現だと、路線バスとのお客の取り合うような部分が生まれにくいような表現にして頂くことが、今後ですね、事業を今日も計画の最後に、これに基づき、個別の事業が出るのですが、最終的にはこの事業もこの考えに基づいて作られていくものですから、食い違ってくる結論を得るのに難航するのではないかと思えます。</p> <p>それから、こうした重要な事項なので、今口頭でやり取りをしていますが、今日欠席の方もいらっしゃいますので今回の議事内容の報告と合わせて、この部分は議決を保留して他の決めましょうとか、この部分を別途また協議していくとかですね、書面で案を作って、皆さんにも見て頂いて議決して頂いた方が、後で、誤解が生まれてはいけないので、そうした調整を取って頂ければありがたいと思えます。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、ありがとうございます。この計画については、当初、冒頭に事務局からお話ありましたように、6月には本当は策定したかったという中で、期限としては、市としても、いつ位までっていうのがあると思えますので、そういう中で、今頂いた意見を踏まえてもう一度時間が取ればいいのですが、事務局どうですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>令和6年度に策定して、7年度から、この交通計画に基づいて、コミュニティバス、新期路線とか、ルート改編、運賃の改定だとかをやっているという</p>

	<p>うことで進めていきましたが、交通事業者の方からご意見が出てきておりますので、当然それを無視することは出来ません。</p> <p>委員が言われているのが、コミュニティバス導入に関するガイドラインの一部だと思ふ。</p> <p>その本格運行に向けて、実証運行しているバス自体が、阪東自動車に委託しているような形で、バス停が競合している。同じ運行事業者だから競合してないということで運行させて頂いている。</p> <p>本格運行をした場合に、他の運行事業者となった場合には、阪東自動車から見れば敵対する事業者が運行する形になるので、それが路線競合に当たるのかどうかについて、千葉運輸局の方にご相談に乗って頂いたりしている。</p> <p>その中では、クリームスキミングという話で、いいとこ取りの時間帯だけ、要はお客が多いときだけ、コミュニティバスを走らせて、お客が少ないところは走らせない。</p> <p>お客を奪うような運行形態となる場合には、いくらコミュニティバスとしても、運行は認められないというお話を頂いた。</p> <p>今の運行本数とか運行形態を見る限り、クリームスキミングの運行をしているとは言えないというご回答を運輸局から頂いているので、阪東自動車から見れば、敵対するような運行形態になっているのかと思うが、その辺は私も判断できない部分なので、そういった部分については、交通会議で十分に、内田さんからは事前に交通事業者と調整を測ってという話だったが、並行線を辿っているような形なので、最終的な判断は交通会議にお係りして決めていきたい。</p>
<p>委員 2</p>	<p>事務局の話を知っていると、余計に訳がわからなくなる。</p> <p>委員が言われたのは、役割の表現をどう変えますか。と、それについて、この場で議決を取るために、文言を規定しますか。という話で、それができないのであれば、後日、文章を起し、再度書面会議等で、その部分だけやると言うアプローチを取るのかと、もしくは全体をもう一度、その中で固め直した上で全体見直しという形でやるのか。</p> <p>どのスタンスを事務局はやるのですか。と。</p> <p>これに対して、時間軸はどこまでエンドは決まっていますか。ということをお答えくださいと言っているのではないですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>書面にて訂正が必要な部分についてはお預かりいたしたい。</p> <p>交通計画自体が、昨年度から繰り越しているというものもあるので、このままずるずる行っても、計画自体先に進まないで、年内に決めるというような</p>

<p>委員 3</p>	<p>形で進めさせて頂ければと思う。</p> <p>承知しました。ありがとうございます。</p> <p>事務局でお話になった内容を、私の説明が不足しているので誤解のために言うと、まず私が言ったガイドラインは、コミュニティバスの導入のガイドラインではなくて、平成17年に法改正があった後に、国土交通省から地域公共交通会議で運営をするために、ガイドラインを別途定めておりますので、ここで詳細に説明すると時間がありませんから。</p> <p>今、コミュニティバスのガイドラインと仰いましたがそれとは違います。</p> <p>それから、もう1点は、運輸支局に相談した中で、クリームスキミングという言葉がたくさん出てきたのですが、クリームスキミングというのは、コーヒーの中にクリームを入れて美味しいとこだけ飲むってというような考えなのですが、路線バスで言うと、事業者間で朝だけ、昼だけとか、いいところの運行だけを取るといような形で、制度的には運行計画の取り扱いについて、運輸支局の通達があるのですが、こういったコミュニティバスとの運行計画の話を想定したものにはなっていません。</p> <p>クリームスキミングと言うよりも、そもそも影響が出ないように事実調整してくださいというのがガイドラインにありますので、クリームスキミングというので色々調整されるとちょっと誤解がうまれますから、あまり使わない方がいいと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>今、書面にて後日もう一度皆様のご意見をお伺いするということですので、その書面にてその意見を伺う際には、関係機関の方ともう一度よく調整をして、どのような文面にした方がいいかっていうのをまず事務局の方でしっかり検討させていただいて、それを皆様の方にお示ししたいと思います。</p>
<p>委員 4</p>	<p>素人的な受け止め方で申し訳ないのですが、阪東自動車とあびバスが競合して走った時はどうするのかってことだとすれば、素人的には、常磐線のように阪東自動車は各駅で停まって、あびバスは快速みたいに真ん中を飛ばして拠点だけを走らせたらいいのかなっていう様に受け止めたのですが、いかがでしょうか。</p>
<p>委員 1</p>	<p>一般論的にはそうなのかと思いますが、今回の問題で発生しそうなのは、既存路線に学校や大きい企業があって、そこから駅まで行く需要があって、そこのお客様を双方のバスで乗っけちゃって取り合ってしまう。</p> <p>だから、事業者の収入減となるお客様の乗り降りが多いところにコミュニテ</p>

	<p>ィバスを走らせると、そこの区間バスがあるところを乗降させてしまうと、お客の取り合いになってしまうわけですね。</p> <p>例えば快速って先ほどおっしゃった言い方で言えば、快速の止まった駅のところももとの既存路線があつて、お客様が多いところでその快速が最終駅につくところまで乗せちゃうと、元々のところのお客様が、快速だったら途中通過しますから、早いから乗ろうかな、なんて人も逆にでてくるので、そういう部分の既存路線の乗るところも降りるところも既存路線の範疇のところを取っちゃうと奪うことになってしまうという話なんです。</p>
委員 4	わかりました。はい、ありがとうございます。
会長	<p>今回、公共交通計画ということで全体の計画になりますので、具体的な実態の路線で議論をしてしまいますと、また色々な問題が出てくると思いますので、そういう案件が出てきた際には、先ほど事務局が申しましたようにきちんと公共交通会議の方にお諮りして皆さんの賛同を得て、そこで意見が相違することがない形で皆様にご了解頂いて進めるような形っていう様に考えておりますので、今回の計画に至っては、もう1回繰り返しになりますけれども、先ほど頂いた意見はもと皆様に再度文面の修正をお諮りし、ご了解いただくような形で進めさせていただければと思っております。</p> <p>今の件以外で、この計画について何か他に御意見はございますか。</p>
委員 2	<p>54 ページです。</p> <p>ここで福祉交通(5)というところがあるのですが、その枠組みに「障害者や高齢者の生活を支援するために、福祉サービスとしてタクシー券等の交付」と書いてあるんですが、高齢者に対してタクシー券の交付をしているのかというのが、下の1,2,3のところでは読み取れないのですが、これはあるのかどうか。</p> <p>あるのであれば、付記した方がいいし、ないのであれば誤解がないような表現に変えていただきたいというのが1点。</p> <p>もう1点。79 ページの基本方針の表の上段のところですが、達成状況を評価する指標と目標値って書いてありますが、指標と現況値、目標値って書いてありますが、これはあくまでも目標という方針を示しているところで、下の表は利用者数とかちゃんと現況値とか指標値になっているのですが、中段は指標で書かれているのが、「布佐ルートの運行」という、これは運行方式ですよ。</p> <p>現況値のところは実証路線として運行っていう、これは値でも何でもないと</p>

<p>会長</p>	<p>言っているように、ちょっとこのタイトルの付け方が、目標値も含めて表現がおかしいので、ここだけは直された方がいいと思います。</p> <p>他のところは、指標値という形で数字が出ているので、その辺を修正していただければと思います。以上でございます。</p> <p>ありがとうございます。では、こちらにつきましても、先ほどの件と合わせまして、事務局の方で修正案を考えて、皆様のご意見を頂ければと思います。他にございますでしょうか。よろしいでしょうか。</p> <p>それでは先ほど頂きました意見につきましては、改めて関係の皆様とご意見をよく協議させて頂きまして、来月ぐらいを目途に修正案を作り皆様の方に改めて書面にてご意見をもう一度、ご承知頂けるかどうかご確認をさせて頂きたいと思います。</p> <p>それでは、この交通計画につきましては、それ以外の部分についてはご承認ということで、書面にてその部分ご承認頂きましたら、トータル的にご承認ということでよろしいでしょうか。</p>
<p>委員全員</p>	<p>承諾</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございました。</p> <p>次に協議事項2番目に移らせて頂きます。</p>
<p>事務局</p>	<p>協議事項 2. 布佐ルート実証運行バスに関する工事による運行経路の一部変更について説明させていただきます。</p> <p>資料2ページをご覧ください。</p> <p>布佐ルート実証運行バスの停留所「布佐郵便局前」付近にて我孫子市が発注する布佐排水区雨水幹線整備工事に伴い、令和8年1月9日から令和9年1月下旬まで経路の改正を行うものです。</p> <p>地域住民への周知につきましては、市役所ホームページ、広報あびこ11月16日号に掲載しました。なお、ご意見等はございませんでした。</p> <p>次に資料3ページをご覧ください。</p> <p>こちらの資料は、工事期間中の迂回ルートになります。ルート変更点は布佐駅東口行の場合、布佐上町停留所通過後、通常右折しますが、迂回を要するため点線のとおり運行します。</p> <p>そのため、停留所は「布佐郵便局前」のみが利用不可になります。</p> <p>資料4ページ、5ページをご覧ください。こちらは現行の運賃表と変更後の</p>

■令和7年度

第2回我孫子市地域公共交通協議会 兼 交通会議 要録

	<p>運賃表です。変更点は右側から2つ目の「布佐郵便局前」のみを削除しております。なお、運賃の変更はありません。</p> <p>資料6ページをご覧ください。こちらは布佐ルート実証運行バスに関する工事による運行経路の一部変更にかかる協議が整った証明書となります。</p> <p>適用日については、令和8年1月9日から令和9年1月下旬までとさせていただきます。以上で説明終わります。</p>
会長	<p>はい、ありがとうございます。ただいま事務局より説明がございましたが、この件に関しましてご質問等ございましたらお願いしたいと思います。</p> <p>特に宜しいでしょうか。はい、それではご質問がないようですので、この件に関しまして、異議ないということによろしいでしょうか。</p>
委員全員	<p>異議なし（承認）</p>
会長	<p>ありがとうございます。本件につきましてはご承認を頂きました。</p> <p>それでは続きまして、協議事項3、布佐ルート実証運行バスの実証運行期間の延伸について事務局の説明を求めます。</p>
事務局	<p>協議事項3、布佐ルート実証運行バスの実証運行期間の延伸について説明させていただきます。資料7ページをご覧ください。</p> <p>布佐ルート実証運行バスは、令和7年1月8日開催の交通会議におきまして、運行期間令和6年9月2日から令和8年8月31日までの24ヶ月の承認を頂き、令和8年9月からの本格運行に向けて一般競争入札を予定していました。</p> <p>しかし、現在使用している小型バス、日野ポンチョの製造が終了し、新モデルのリリース時期についても未定の現状となっており、また、布佐ルート実証運行バスは運行経路が長く、本格運行後においても新たな交通不便地区への対応等、柔軟な運行経路の変更が行えるよう、小型バスでの運用メリットが大きいことから、新モデル車両のリリース時期まで実証運行期間を延長したいと考えております。</p> <p>そのため、運行期間を令和6年9月2日から令和9年3月31日までの31ヶ月に変更をおこないたいと考えております。</p> <p>次に資料9ページをご覧ください。</p> <p>こちらは布佐ルート実証運行バスの実証運行期間の延伸にかかる協議が整った証明書となります。</p> <p>新时期については、令和6年9月2日から令和9年3月31日までとさせていただきます。</p>

	<p>いただきます。以上で説明を終わります。</p>
会長	<p>この件に関しましてご質問等ございましたらお願いしたいと思います。</p>
委員 3	<p>今使用しているバスの耐用年数やコンディションの問題は大丈夫なのでしょうか。</p> <p>また、延伸する場合に、ずっと伸ばすのか、やっぱりそこは、またいつか、また更に伸ばすっていうのはこの会議に諮るのでしょうか。</p>
事務局	<p>諸事情ありますので、さらに延伸となる可能性はございます。また、協議会の方にお諮りして、運行経路も含めて見直す場合もありますので、当然、交通会議に諮りたいと思います。</p> <p>車両につきましては阪東自動車の車両を使っていますので、阪東自動車からお願いします。</p>
委員 1	<p>車両については適宜整備をしておりますので、この路線自体はポンチョじゃなくても中型でも運行ができる状態の路線なため、場合によっては適宜中型も使いながら運用しております。</p> <p>また、日野ポンチョについても、若干の予備車はまだありますので、その部分に、新車ではないですけれども、その中で責任を持って運行は数年果たせると考えております。</p>
委員 4	<p>今の阪東自動車の話だと、ここに書いてある理由は当たらなくなりますか。この説明を読むと、バスがないから実証運行期間を延長するという様に聞こえるんですよ。</p> <p>後段には、せっかく延長するのだから、ちゃんと検証もやりますよと、こう書いてあるという様に読み取れるのだけでも、バスがなくてもできますよ。</p> <p>中型バスでやりますよって言ったら、延長しなくてよろしいのではないですか。</p>
会長	<p>この実証運行バスについて、まず事務局の方からきちんと状況説明をしていただきますか。</p>
事務局	<p>布佐ルート実証運行バスは、元々、阪東自動車が布佐駅の南口から出て、布佐の消防署、そこから国道 356 号に出て天王台駅まで運行していたのですが、阪東自動車さんが不採算性から令和 6 年の 8 月末で廃止するという話があり、</p>

	<p>同時に我孫子市では、当初は、布佐駅から天王台駅まで速達性を持ったシャトルバスを運行しようってことで計画を進めていたのですが、路線バスが廃線となるということで、市が代わりに実証運行バスとして運行して現在に至ります。</p> <p>そして、今年度10月に交通不便地区だった布佐上町を通るルートに変更しました。ルートを変更したことによって、どれくらいの効果があるのか検証しておりませんので、その辺の利用者の状況だとか、利用者からのアンケートだとか、そういったものをこれからやっていって最終的なルートを決定的にしていきたいということで、そのお時間が必要だということで、期間の延長の方、させていただきたいと考えております。</p>
<p>委員 4</p>	<p>それが一番の理由になるんじゃないですか。</p> <p>最初はその、「小型バスがないため」とおっしゃっていて、中段から路線が長いから、本格運行にも新たな交通不便地区対応のため行えるよう、延長してもっと検証していきたいから伸ばしたい。ついては、バスの調達にもこういう状況があるという理由になっていて、そのバスがないという話は先ほど私がお聞きしたように、他のポンチョ（小型バス）ではなくても思っているんだったらば、なにも新しい場所じゃなくて、今の場所のままで走らせたらどうですかと。</p> <p>バス車両なので、この路線というのは、我孫子市でも一番長い路線になっているのですけれども、バスのお話だけお聞きいたします。</p> <p>私がお聞きしているのは、第一の目的が違わないのかと、お伺いしたいのです。</p>
<p>事務局</p>	<p>今、実証運行バス、布佐駅から天王台駅まで運行しているのですが、ご存知のように小型バスで運行しています。</p> <p>本格運行に向かって、入札をしようとしたのですが、その小型バスが用意できなかったというところなのですが、これなぜ小型バスか。と言うと、当然、今の路線であれば中型バスでも通れます。</p> <p>ただ、本格運行になりますから、今後これから色々人口減少がさらに加速するとか、そういったことがあって、地域でまた交通の空白地帯が出る可能性があります。</p> <p>そうしたときに、今のバスが細い道を通り、地域の中に入っていきようなことも検討せざるを得なくなる可能性がある中で、中型バスではなくて、小型バスでここは本格運行を始めたいと言うところで、今回、まずは小型バスが用意できないので、伸ばさせていただいたということになります。</p>

委員 4	<p>でしたら、新しい地域での運行を検証したいとおっしゃっているならば、今のバスを新しく運行する場所で走らせて検証すればいいってことじゃありませんか。</p>
事務局	<p>今はですね、もともと事業者の、バス事業者さんが運行していたところが、撤退したというところがありますので、それで、市のほうは、この交通協議会の方でそこを実証運行として運行させて頂いています。で、実証運行はさせて頂きながら、これは今後の話になってしまうのですけども、新たに不便地域が出てきた場合に、例えば湖北地区等を組み入れるとか、今後の話をしています。</p>
委員 4	<p>現状は分かりました。</p>
事務局	<p>今のところは、今の路線で実証運行させて頂くと言う考えでございます。で、今後という言葉を使わせて頂いたのですけれども、今現在は、その地域に別のルートに入っていくと言う予定はございません、状況が変わったら、可能性があると言うところで、小型自動車にしたいという考えでございます。</p>
委員 3	<p>事務局さんにご意見を伺います。9ページの協議が整った証明について、ですが、運輸局に提出する際には、この延伸の理由の文言は添付されますか。 この理由だけだと、運輸局さんが難色を示すのではないかと懸念があります。</p>
委員 5	<p>結論から言いますと、延伸の理由の文言の添付は必要ありません。</p>
会長	<p>実証運行期間、令和9年3月31日まで維持させていただきますということで、採決の方を取らせていただきたいと思います。この件に関しまして、ご承認頂くことにご異議はございませんでしょうか。</p>
	<p>異議なし</p>
会長	<p>ありがとうございます。 ご意見ないということで、本件につきましてはご承認を頂きました。 続きまして協議事項の4番目、あびバス、栄泉並木ルート of 運行経路の一部の変更の取り下げについて、事務局の方から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>協議事項4、あびバス、栄泉並木ルート運行経路一部変更の取り下げについ</p>

	<p>てご説明させていただきます。資料10ページ、11ページをご覧ください。</p> <p>あびバス、栄泉並木ルートは、我孫子東邦病院が柴崎地区への移転に伴い、並木地区自治会連合会からの経路変更要望を受けたことにより、経路の変更を行うとし、令和7年1月8日に開催した交通会議にて承認されましたが、あびバスの乗り入れ試験運行を行った際に、敷地内の電柱等が支障となっており、当初予定していた出口を通過することができないことが判明しました。</p> <p>そのため、すでに関東運輸局へ届け出済みの運行経路の一部変更については一度取り下げることとし、出口支障物の問題が解消して、運行が可能となった後に改めて会議に諮ることとします。</p> <p>地域住民への周知につきましては、市ホームページ、広報我孫子11月16日号に掲載しました。なお、ご意見等はございません。資料12ページ、13ページの時刻表については、東邦病院のみ削除しました。</p> <p>以上で説明を終わります。</p>
<p>会長</p>	<p>この件に関しまして何かご質問等はございますでしょうか。</p>
<p>委員4</p>	<p>電柱が邪魔になってるからだめよ、とい話なんですけれども、あびバス以外に救急車の通行とかに影響は出てないのでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>あびバスの全高が3メートル以上あるため、病院の軒よりも全高が高いことが原因です。</p> <p>バスがスムーズに出口で右折するためには、建物の軒の下に入らないといけないのですが、軒にバスが接触してしないように避けて右折しようとするとう電柱が支障となってしまうため、電柱の移設までお待ちいただきたいというところでございます。</p> <p>マイクロバスや緊急車両の通行には問題はありません。</p> <p>病院へのバスの乗り入れについてですが、電柱の移設や出口部分をちょっと広げる工事が必要になるのですが、そのことにつきましては、東邦病院を建設した工事会社並びに、東邦病院様の方にお話をさせていただいております。</p> <p>まだ返事をいただけていないのですが、工事の目途が立ち次第、また委員の皆様にお知らせするような形を取りたいと思っています。</p>
<p>委員4</p>	<p>はい、わかりました。</p> <p>12ページと13ページに日新集会場の時刻表が載っていますが、13ページは誤りですか。</p>

■令和7年度

第2回我孫子市地域公共交通協議会 兼 交通会議 要録

事務局	13 ページの表につきまして、申し訳ありません、こちらの方が誤りでございます。
委員 3	<p>私からは、これについて異論ありませんが、道路運送法の 17 条だったと思うのですが、今回は協議という形になっていますけど、事務局が事業者と調整して、事後報告というやり方もあり得るのではないかと思います。</p> <p>公共交通会議のあり方というのは、何でもここで協議するよりも、軽微な内容はある程度進めていただいてもいいと思うので、本件は今こうして協議事項になっていますが、そういう部分も視野に調整されると円滑に進められると思いますので、発言させていただきました。</p>
委員 6	<p>この件は 1 月 8 日の会議で決まって病院が 10 月に開院予定と、大変時間がありますよね。</p> <p>その間に電柱の移設とか、東邦病院さんの工事との合わせてやってしまうとか。そういうご意思で思っただけならばという意見です。</p>
委員 7	<p>阪東自動車の、労働組合の委員長をやっています。</p> <p>ある意味ですね、決してこの路線についてやりたくないという意思はありません。</p> <p>少しでも地域の皆さんの足になるために、やはり我々は、そのために会社があると思ってやっていますが、正直言いますと、運転手だからと言って、レーサーみたいにすごく運転が上手なわけではないのです。</p> <p>この間まで免許を持ってなかった人が運転している場合もありますので、やはり、いかに安全に安心して地域の皆さんに御利用頂けるかっていうことを考えますと、色々な支障があった時にはそこは少しでもリスクを削除して、指示しながらですね、各会社と協力しながら、地域の皆さんの足を守っていきたいと思っておりますので、ぜひ御理解を頂きたいと思います。</p>
会長	<p>それでは、ただいまの件についてお諮りしたいと思います。</p> <p>本件につきましてご承認いただくということでご異議ございませんでしょうか。</p>
委員全員	異議なし
会長	<p>ご異議なしということでございますので、本件はご承認をいただきました。</p> <p>それでは、続きまして、その他の事項の方に入らせていただきます。</p>

<p>事務局</p>	<p>我孫子市、地域公共交通会議分科会設置要領の一部改正について、事務局より説明を求めます。</p> <p>その他事項、我孫子市地域公共交通会議分科会要領の一部改正について説明させていただきます。資料14ページをご覧ください。</p> <p>一般乗合旅客自動車では、運送事業の協議運賃は道路運送法第9条第4項に規定する協議会において協議を行うこととなっていますが、資料15ページのとおり国土交通省から地域公共交通会議とは別の協議会であり、開催にあたって関係者の負担が発生しているとの意見が寄せられていることから、負担を軽減することを目的に軽微な事案については分科会の開催は必ずしも要しないとする通知がありました。</p> <p>軽微な事案とは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線において系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合でも運賃額に変更がない場合 ・ 毎年のイベント工事等にかかる営業割引を実施する場合 ・ 工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線等変更する場合 ・ 新たな決算手段を追加する場合 <p>が例として通知分に記載されています。</p> <p>我孫子市地域公共交通会議分科会設置要領にも資料14ページの中段に記載している事案を明文化する予定で考えています。</p> <p>運用開始までのスケジュールとしましては1月16日から2月15日までパブリックコメントを実施し、2月下旬から3月上旬頃に書面にて交通会議を開催したいと考えております。</p> <p>なお資料14ページには分科会の開催と記載していますが、正しくは交通会議の開催となります。大変申し訳ございません。以上で説明終わります。</p>
<p>会長</p>	<p>はい、この件に関しましてご意見いかがでしょうか。</p>
<p>委員3</p>	<p>14ページのスケジュールの中で2月から3月、運賃協議分科会の開催書面が、これが間違っていて、地域公共交通会議に書面で協議をするとい内容で伺いましたが、本日欠席の委員には、議事録だと大分時間かかると思いますので、早めに言っていただいた方が良いでしょう。</p> <p>2つ目の話は、その場合に、道路運送法の規定では、この協議分科会をやる前にパブリックコメントまたは公聴会で内容は皆さんに知らせて、その結果も含めて対応を交通会議にかけることになっています。</p>

<p>委員 5</p>	<p>で、分科会をやらないのはここに書いてあるのですが、パブリックコメントとか公聴会は省略することができるのかどうかという部分を確認させてください。</p> <p>今委員から言われた、軽微な事項についてその分科会の開催を要しないことについて要領に明記することについてですが、端的に申し上げると、本来分科会で協議をする場合は、当然その公聴会ですとか、パブリックコメントを実施してから分科会を開催するという形になっていますが、今後、分科会を開催しないことについても、軽微な事案として入れ込みますので、そのことについては、本来は分科会はパブコメがあるのですが、要領に入れ込んだ後に今後その軽微の事案が個別に発生した場合については、もう軽微の事案として要領に定めていますので、それに対するパブコメは必要ありません。</p> <p>例えば運行経路の迂回は本来分科会の開催が必要なところを、分科会は省略できるという規定になりますので、それに対するパブコメは省略できるということになります。</p>
<p>会長</p>	<p>他ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、後日、パブコメ等をやりまして、書面で協議をさせて頂くという事で、そのような形でご承認頂くという事でよろしいでしょうか。</p>
<p>委員全員</p>	<p>承諾</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、事務局から報告事項をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>この会議の前に開かれました分科会のご報告です。</p> <p>布佐ルート実証運行バスの停留所「布佐郵便局前」は、令和8年1月9日から令和9年1月下旬まで使用不可になります。</p> <p>それに伴い運賃表から停留所「布佐郵便局前」を削除致しました。</p> <p>なお、運賃の変更はありません。地域住民への周知は11月16日号の広報、ホームページへの掲載を行っています。以上です。</p>
<p>会長</p>	<p>改めてご意見等ございませんでしょうか。</p> <p>また、その他何か全体的にご意見等ございますでしょうか。</p>
<p>委員 8</p>	<p>今日のテーマとは関係ないんですけど、グリーンスローモビリティ、通称グリスロと言われてはいますが、交通関係の皆さんもご存知ですかね。</p>

事務局	<p>これは新しい交通システムとして今、各地で発展しています。 特に松戸市が一番進んでいます。 交通政策課の皆さんも松戸市に視察に行ったとお聞きしています。 あびバス路線が入れない細い道を、普通免許で運転できる10人位以下の定員の時速20km そういう、ゴルフカートみたいなのを走らせて、あびバスとか定期的な場所が通れないところを運行しています。 我孫子市でも導入検討をいかがでしょうかという話があったと思います。 それで、我孫子市の方の答えは、できないという答えだったそうなんですけども、今度、グリスロを普及させようと我孫子市内にNPO法人が設立される予定です。 1台500万円を捻出するのは大変なため、松戸市のように我孫子市でも車両を用意してもらおう等、検討できたらなと思うんですけども、どうでしょうかね。</p> <p>グリスロの件につきましては、市民団体から相談を受けておまして、どのように走って、その走る目的というものをまず明確にしてほしいという部分のお話までしております。 私達としては、グリスロの公共交通としての利用については、あびバス、路線バスで例えると、通勤通学が担えないので、運転運行する時間帯は昼間の運行時間になったりとか、想定ではそのようなものになりますという説明をしております。 ただ、そのグリスロをどのような目的で走らせたいのかについて、その団体の中でもまだ話が固まってない状況ですので、私のほうで引き続き定期的にお話をしながら、目的に合わせた補助金の紹介等をしておりますので、今後も一緒に見守りながら、やれるのであれば育てていただきたいと思います。</p>
委員 8	<p>是非協力してあげたいと思ってるんですけど、よろしく願いいたします。</p>
委員 3	<p>グリスロは県内でもう先行事例がございまして、松戸市の話も出ましたけど、四街道市、千葉市、実験という形でも始まっているのですが、特に松戸市では、スタートした時は、障害者介護の方たちに非常に好評だったと伺っています。 それで、一般の公共交通との調整が必要になって、今日も決まった我孫子市地域交通計画、こういうものにですね、やはり盛り込んでこうした公共交通活性化協議会等で、お話し合いをして、その上で進めるという形を市のほうでもとってるように伺っておりますので、今日はこの中には入っておりませんが、今後、こうしたグリスロも公共交通の一部として進めていくのであれば、こうい</p>

会長	<p>う協議会の中でご議論されて、合意形成を図るということが重要だと思いますので、その節はよろしく願いいたします。</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>最後に学術経験の藤井委員に本日の総括をお願いしたいと思います。</p>
委員 2	<p>1 点、協議事項の 3 番のところの布佐ルート実証運行バスで議論が出ました。</p> <p>それについてですが、令和6年は、コロナ明けで、やはり利用者が少なくなって阪東自動車さんのほうで路線を廃止したと、特に幹線系の路線であるといったところございました。</p> <p>これは別に我孫子さんの問題ではなくて他の自治体のバス事業者さんにおいても幹線経路からの撤退、こういったところが非常に進んできているのが現状でございます。そういう中で、自治体としてどういうアプローチを取るか、これはどれが正解ということはありません。</p> <p>一般路線バスとして動いていた路線に対して、運行補助という形で運行継続をさせる場合と、廃止にしてその部分で本当に路線として必要なところをコミュニティバス等で補完するというやり方がありますが、我孫子の場合は後者を選択したといったところでございますね。</p> <p>そういう時に、今回バス路線として採算ベースのところを民間事業として成り立たない収益のところの長期路線のところを丸ごと路線としてコミュニティバスで走らせようとしていると。</p> <p>将来あびバスとしての運行を考えている。こうなってくると、あびバスはそもそも地域公共交通の中の 1 つの位置づけの中でいくとコミュニティバスとして、ある意味路線バスや鉄道の先ほど出てきた交通不便地区を補完する仕組みということで、幹線系の担い手になる交通手段ではないはずなんです。</p> <p>そういうものをあびバスとしてそこに付加させなければいけない。</p> <p>その目的をもっと明確にしない限り、この路線の本格化は、私はないと思っています。</p> <p>そういった面では本格運行にするための位置づけは何かといったところを丁寧に考えていただきたい。</p> <p>もう1つですが、この中でこう見ていった時に、最終的に一般競争入札で運行事業者決めますよと。これはそうだろうなというところは一般論かもしれませんが、元々地域の路線として担っていたところ、それが民間の利用の経営だけの問題ではなくて全国の社会的なコロナの問題で路線継続ができなかったと。</p>

他の自治体では冒頭でちょっとお話をしましたが、運行補助をしてでも幹線系統は継続するのだという意図を持ってその民間がやるということでの引き継ぎをしたのであれば、そういった路線をきちんと地域の交通事業者さんと協議する形の中で継続していくようなアプローチを考える。

一般競争入札で本当にいいのかといったところもですね、ぜひ本腰になって考えていただきたいと。

随意契約というところがやりづらいというね、そういったところあるのかもしれない。

しかし、一般路線として抱えていた路線が採算不採算という形になったのであれば、それが事業性が担保できればそういったところに戻すというやり方はいくらでもあると思います。

八千代市でもコミュニティバスで運行していて40%の収支率だったところが、利用客が増えて50%になった段階で民間事業者のバス路線に転換し、現在も路線は運行されています。

そういった面では、地域の中で民間バス路線といったところの路線バス事業者さんを育てるといった考え方を持っていないと、我孫子市の中の公共交通の主体的なものがなくなってしまう。

こういったところの危機までをよく考えてぜひ取り組んでいただきたい。

そういう中で本当にこの長い区間の路線が必要なかどうか、ということであれば、もう少し違う形でのあびバスの運用を次の実証運行の中でアンケート調査をされるということであれば丁寧に検討して取り組んでいただきたいと思います。

実証運行は単にその期間をやっていればいいということではなくて、本来の地域のニーズというものと合うのか合わないのか、そこはないのかどうか、本来求められている社会的なその住民の住まい方、暮らし方が変わってきて、地域の中に入り込まなくちゃいけないと、そういったニーズが高いということが調査で出てくれば、そういったエリアに限定するアプローチを考えると。

ぜひそういったところを検討していただきたいなと思います。

グリスロのお話がありました。

私もグリスロに関わっているところがございます。

そういう中では、言いづらいところですけども、なかなか継続するとこの諸課題がございます。運転手の確保といったところで維持継続が難しいと。

先ほど成田市から千葉市もという話もございました。千葉市は今運転手のところに補助員を乗せていますが、補助員は今うちの学科の学生が補助員として乗っています。地域の中で成し得ないという現実があります。

そういった形で本当にいいのかということも今確認したりしています。

■令和7年度

第2回我孫子市地域公共交通協議会 兼 交通会議 要録

会長	<p>500万円という車両もありましたが、2,000万円近いそういった車両もございます。</p> <p>地域の中で本当に必要なものの移動といったものが何かということを中心に精査して、そのNPOさんも、今補助金が出るからやってみようというレベルではなくて、本当にどういう人たちがどういうニーズでそれを使いたいのか。そういったところは運行継続できるかどうかといったところの可能性まできちんと自治体としては、伴走者として話を聞くだけではなくて、本当にそれが地域で根付くのか、さらにそれは公共交通として生き抜いて組み込めるか、先ほど路線バスとかのそういった役割分担の話にもありましたが、計画にグリスロを入れ込めるのかとか、そういったところまで本格的に考えた上で、公共交通計画の中に組み込んでいく様な、是非、そういったアプローチをして頂ければと思います。</p> <p>以上でございます。</p> <p>以上をもちまして、第2回我孫子市地域公共交通協議会 兼 交通会議を終了いたします。</p>
----	--