■令和6年度

第1回我孫子市地域公共交通協議会兼第4回我孫子市地域公共交通会議 要録

会議の名称 第1回我孫子市地域公共交通協議会兼第4回我孫子市地域公共交通会議

開催日時 令和7年1月8日（水）10:00～11:30

開催場所 我孫子市役所 議会棟 AB 会議室

出席委員 21名

藤井委員、柏崎委員、久保田委員、根本委員、靱山委員、城委員、井上委員、正能委員（重松委員代理）、栗原委員、豊島委員、児島委員、武士委員、高山委員（竹田委員代理）、中村委員、秋元委員、渡邊委員、今井委員、小川委員、伊藤委員、渡辺委員、井戸委員（杉本委員代理）

欠席委員 2名 成田委員、小林委員

事務局 篠崎建設部長、高倍交通政策課長、飯塚課長補佐、甲田係長、宮崎主任
主事

公開の状況 公開

傍聴者 1名

議題

1. あびバス「布施ルート」運行経路の一部変更について
2. あびバス「栄・並木・泉ルート」運行経路の一部変更について
3. 阪東バスあけぼの山公園入口線（つくし野入口経由）の廃止について
4. 阪東バス大和団地線の一部変更について
5. アイバスの運行経路の一部変更について
6. 布佐ルート実証運行バスの運行期間の変更について
7. ユニバーサルデザインタクシー等導入に係る補助負担要領の廃止について
8. 我孫子市運転免許証自主返納者公共交通機関優遇制度の変更について

報告事項

1. あびバス運賃体系の見直しについて
2. 布佐ルート実証運行バスアンケート結果報告について
3. 今後のスケジュールについて

資料

- ① 次第
- ② 委員名簿
- ③ 座席表
- ④ 会議資料
- ⑤ 令和5年度第1回我孫子市地域公共交通会議分科会の議事録（修正版）
- ⑥ 令和5年度第3回我孫子市地域公共交通協議会兼交通会議の議事録（修正版）

■会議要録

事務局：開会宣言

会 長：会長挨拶

— 事務局紹介 —

事務局： それでは議事に移りたいと思います。

会 長： 議事に入る前に、先に開催した分科会での「あびバスの運賃体系について」を事務局からの報告を求めます。

事務局： 資料 2 ページ・4 をご覧ください。先ほど 9 時から開催いたしました分科会での慎重審議の結果、令和 7 年 4 月 1 日から、あびバスの運賃は一律大人 200 円・子供 100 円となり、回数券は廃止、障害者介助者 1 人に限り半額の適用するという事で承認されました。市民への周知は 2 月 1 日号の広報やホームページの掲載を行い、バス車内での掲示も同日に行う予定となります。以上となります。

会 長： それでは会議の方に入りたいと思います。本日の次第に沿って会議を進行させていただきます。はじめに協議事項、「あびバス布施ルート運行経路の一部変更について」、事務局からの説明を求めます。

事務局： 資料 12 ページをご覧ください。あびバス布施ルートは、令和 6 年 6 月 1 日から開通した土谷津地区の道路拡幅工事完成に伴い、久寺家地区の住民からの経路変更の要望を受け、令和 7 年 6 月 1 日から経路の改正を行う予定で考えています。

次に資料 14 ページ、15 ページをご覧ください。主なルート変更点としましては、図の赤線が土谷津地区の道路拡幅工事を行った道路になりまして、

完成に伴い、土谷津入口、布施入口、久寺家2丁目の停留所が新設になります。そのため、土谷津集会所から布施回転広場前までの路線と布施回転広場前の停留所が廃止となり、我孫子駅発着の循環ルートとなります。また、地域要望や阪東バスあけぼの山公園入口線つくしの入口経由の廃止に伴い、あきにれ並木通り、アビコ外科、あびこショッピングプラザ、我孫子駅前郵便局の停留所も布施ルートとしては新設になりますが、バス停に関しましては、既存バス停を利用します。

次に、資料16ページ、17ページをご覧ください。変更点としましては、現在、我孫子駅行き9便・回転広場前行き8便から往復10便となりますので、実質増便となります。

次に資料20ページをご覧ください。こちらはあびバス布施ルート運行経路の一部変更に係る協議が調った証明書となります。3に記載させていただいた適用日については、令和7年6月1日から路線を廃止する日までとさせていただきます。以上で説明を終わります。

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

委 員： 一部柏市布施が入っております。この部分に関しては、柏市布施の住民が乗る方が多いので、収益上必要とのことでしたが、これは柏市からの補助があるのでしょうか。

事務局： 柏市の担当者と打ち合わせをいたしました。あくまでも我孫子市長から柏市長への協議という形でお願いをしましたが、我孫子市に対しての負担金はまだ協議中であり、今後も働きかけていきたいと思っております。

会 長： 他に質問等がなければ、採決に移らせていただきたいと思います。
本議案につきまして、承認するにご異議ないということですのでよろしいでしょうか。

委 員： 異議なし。

会 長： 異議なしということで、本議題につきまして、承認されました。

それでは、協議事項 2 に移りたいと思います。

協議事項「あびバス「栄・並木・泉ルート」運行経路の一部変更について」の事務局からの説明を求めます。

事務局： 資料 21 ページをご覧ください。

あびバス栄・並木・泉ルートは、我孫子東邦病院様が現在の場所から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の要望を受けたことにより、経路見直しを検討することになりました。移転先の前面道路は、今井タクシー(有)様のアイバスも運行していることから、東邦病院様・今井タクシー様・市の 3 者で改正に向けた協議を行いました。なお、ルート改正日は、移転した東邦病院様が開業予定の令和 7 年 10 月 1 日を予定しております。

次に資料 23 ページをご覧ください。

新東邦病院内の経路図では、バス停発着所が 1 ヶ所の記載となっておりますが、現地が造成できた時点で、改めて 3 者協議を行い、病院の利用者にわかりやすい形で取り決めていきたいと考えております。

変更案経路図では、赤く表示されている東邦病院様のバス停の新設に伴い、病院敷地内に乗り入れる循環ルートとなります。時刻表については、先ほど差し替えをしました資料 27 ページのとおり、こちら東邦病院を追加しますが、大幅な変更はありません。

次に、資料 28 ページをご覧ください。こちらは「あびバス「栄・並木・泉ルート」運行経路の一部変更」に係る協議が調った証明書となります。3 に記載させていただいた適用日については、東邦病院様が開業予定日の令和 7 年 10 月 1 日を予定していますが、開業予定日に変更が生じた場合は、改めて協議させていただきたいと考えていますので、引き続きよろしく願いいたします。以上で説明を終わります。

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

ご質問がないようですので、採決の方に移らせていただきたいと思います。それでは、本議案につきまして承認することにご異議ないということでよろしいでしょうか。

事務局： 異議なし

会 長： ご異議なしということで、本議案は承認をされました。

それでは、次に移らせていただきます。

協議3になります「阪東バスあけぼの山公園入口線つくし野入口経由の廃止について」の阪東自動車(株)様からの説明を求めます。

委 員： 資料に基づいて、説明します。あけぼの山公園入口線につきましては、42年10月から運行していましたが、実際の部分につきましては、資料に掲載してあるとおり、年々利用者が減少しています。また、一部あびバスのルートにも触れている部分もありますので、今般、あびバス「布施ルート」のルート変更に合わせて、廃止をしていきたいと考えています。

会 長： ただいま阪東自動車(株)様からのご説明に対するご意見・質問等ありましたらお伺いしたいと思います。

それではご質問がないようですので、採決をさせていただきたいと思えます。本議案につきまして承認することにご異議ございませんか。

委 員： 異議なし

会 長： ご異議なしということで、本議案は承認されました。

続きまして協議事項4「阪東バス大和団地線の一部廃止について」の阪東自動車(株)様からの説明を求めます。

委 員： 資料32ページからになりますが、当方運行しております大和団地線の一部廃止ということで、平成30年からのデータを出してありますが、昨年11月から利用者が少ないことに伴い、往路復路共に1日に2便という形に変更させていた

だきました。残念ながら大和団地の通勤人口が、かなり減少している。また、通学人口についてもかなり減少していて、減便したことに対して11月以降についても、何らかのご意見、ご要望あれば逆にありがたいですが、一切ないということで、残念ながら公共交通のルートとしては、この路線は私どもに対しての要請はないと受け取っており、なかなか収支が厳しいので、こちらについては廃止とさせていただきたいと考えています。

会 長： 阪東自動車(株)様の説明に対しまして、ご意見ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。

委 員： 団地のところでUターンするスペースで折り返していたと思いますが、そちらを運行しない場合はどこでUターンをするのでしょうか。

委 員： 現在は、大和団地の中の土地をお借りして、Uターンをしています。廃止した際には、路上でUターンするのではなく、手前の梶池で回ってくる形で運行を考えています。現在もNECや川村学園止まりの場合に同じルートを使っています。

委 員： この件に関しては、大和団地の自治会がご意見お持ちだと思いますが、協議はしたのでしょうか。

委 員： 個別に協議はしておりません。協議で逆にその部分を補填するというお話も出てきておりません。民間事業者としては収支が合わないものは撤退せざるを得ない。協議会を通じて廃止をしたいということで、ご意見を伺っているような形になります。

会 長： 事務局の方向かありますか。

事務局： 事務局としても、民間企業様で担っていた路線が廃止されるという部分につきましては、当然不利益を被る市民の方が少なからずはいらっしゃることは把握しております。今後、あびバスが有効な路線を引いていかなければな

らないと考えています。その将来的な展望も含めまして、一旦、廃止された路線の地域住民、自治会を通じた話し合いは必要と考えています。

会 長： それでは、他にご質問がないようですので、採決させていただきたいと思
います。本議案につきまして承認することにご異議後ございませんでし
ょうか。

委 員： 異議なし。

会 長： ご異議なしということで、本議案につきましては承認されました。
それでは、続きまして協議事項5になります。「アイバスの運行経路の一
部変更について」、今井タクシー(有)様からの説明を求めます。

委 員： 弊社で運行してますアイバスは、現在、ルート上に東邦病院様が移転され
ますので、教育委員会の前に立っているバス停を利用する形もとれますが、
病院の玄関前にあびバスもバス停を作るので、病院の利用客の利便性を考
え、バス停を設置したいと思います。ただし、時刻の変更等を加えるほどの
距離がないことを申し添えておきます。よろしくお願いします。

会 長： ただいま今井タクシー(有)様よりご説明をいただきましたこの件に関しま
して、ご意見、ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。
ご質問がないようですので、採決とさせていただきます。本議案についま
して、承認することにご異議ございませんか。

委 員： 異議なし。

会 長： ご異議なしということで、本議案は承認とされました。
続きまして、協議事項6になります「布佐ルート実証運行バスの運行計画
の変更について」の事務局からの説明を求めます。

事務局： 資料 72 ページをご覧ください。布佐ルート実証運行バスは、令和 5 年 11 月 24 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 7 年 2 月 28 日まで」の 6 ヶ月間の承認をいただき実施しています。しかし、実証運行バスの本格運行に向け、ルート案の作成や事業者を決定するための入札等の準備期間が必要になります。そのため、準備期間中も実証運行バスの運行は行う必要があることから、運行期間を「令和 6 年 9 月 2 日から令和 8 年 8 月 31 日まで」の 17 ヶ月間に変更を行いたいと考えています。

なお、本格運行は令和 8 年 9 月 1 日からの実施予定のため、車両やバス停等の準備期間を鑑みると、令和 7 年 8 月には運行委託事業者を入札にて決定したいと考えています。

次に資料 45 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の運行期間の変更に係る協議が調った証明書」となります。3 に記載させていただいた適用する新期間については、令和 6 年 9 月 2 日から令和 8 年 8 月 31 までとさせていただきます。

会 長： ただいまの事務局の説明に対しましてご意見、ご質問等がございましたらお願いしたいと思います。

それではご質問がないようなので、採決をさせていただきたいと思えます。本議案につきまして承認することにご異議ございませんか。

委 員： 異議なし。

会 長： 異議なしということで、本議案につきましては承認されました。

続きまして、協議事項 7 になります。「ユニバーサルデザインタクシー導入に係る補助負担額補助負担要領の廃止について」事務局からの説明を求めます。

事務局： 資料 46 ページをご覧ください。ユニバーサルデザインタクシーは、国、県が補助制度を策定し導入を推進してきて、国は千葉県において「2020 年までに 500 台の導入」を目指していました。本協議会でも支援が必要と考え、令和元年 6 月 1 日から「我孫子市ユニバーサルデザインタクシーと導入に係

る補助負担要領」を制定しまして、支援していましたが、国が目指していた2020年3月31日現在で千葉県のユニバーサルデザインタクシーの導入台数は、599台と目標台数を大きく達成できたことで、本協議会の制度の支援も微力ながら貢献できたと考え、一定の成果が果たしたことに鑑みて、本年度をもって廃止したいと考えています。

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

委 員： 資料46ページによりますと、令和元年度からUDタクシーを導入したのが24台のうち、補助対象が10台も補助していただき、誠にありがとうございました。また、国、県等の制度の変更によって、市役所の方でも制度を変更するということに対して、私共は感謝の気持ちはありますけれども、異議を申し立てる立場ではありません。

会 長： それでは他にご質問がないようですので、採決をさせていただきたいと思えます。本議案につきまして承認することにご異議ございませんか。

委 員： 異議なし。

会 長： 異議なしということで、本議案につきましては承認されました。

続きまして議題の8になります。「我孫子市運転免許証自主返納者公共交通機関優遇制度の変更について」の事務局からの説明を求めます。

事務局： 資料47ページ、48ページをご覧ください。本制度は、高齢者等の交通事故を減らす目的で、我孫子警察署からの提案を受けまして、高齢者の運転免許証の自主返納を促進することにより、交通事故の減少を図り、市民の安全を確保することを目的で、平成29年6月1日から開始しました。しかし、資料48ページの「優遇制度支出額実績」を見ていただくとわかるとおり、令和2年7月1日からの制度改正に伴いまして、路線バス利用者の件数が増えたことにより、欠損負担額が大きな負担となっています。本来の目的である運

転免許証の返納には効果が出ているものと考えていますが、このまま増えるバス利用者への補助を継続していくことは、今後、市の財政を鑑みて、困難な状況と思われます。

以上のことから、資料 49 ページに記載させていただきました変更案のとおり、本制度を変更したいと考えています。

変更内容の 1 点目が、優遇制度の期間です。令和 7 年度に申請された方は、有効期限 3 年間となり、令和 8 年度に申請された方は 2 年間と、段階的に期間を短縮していきます。

2 点目は、割引対象バスの見直しです。現在は民間路線バスである阪東バス、アイバス、市のコミュニティバスであるあびバスが適用対象ですが、令和 7 年 4 月 1 日から、民間路線バスの割引適用を廃止し、あびバスのみ適用とする変更を考えています。

会 長： ただいまの事務局の説明に対しまして、ご意見、ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。

委 員： 運転免許証自主返納者公共交通機関優遇制度で高齢者の事故の件数の変動がわかるデータはありますか。本来の目的は、高齢者の事故を減らすということで始まった制度だと思いますが、現実論として、効果の有無の方を見るべきだと思います。

事務局： 事故件数という形で把握はしていませんが、免許を返納した件数を把握しています。令和 3 年度以降は把握していませんが、令和 2 年度までですと、この免許返納の制度を始めたのが平成 29 年 6 月 1 日からになります。その前の平成 28 年の我孫子市内の免許返納件数は 341 件でした。これが制度開始後、494 件。平成 30 年で 486 件。令和元年では、764 件。令和 2 年におきましては、746 件。この数字を見ただけでも、一定の成果はあったという形で事務局の方は考えています。

会 長： いかがでしょうか。

委員： 数値的にはわかりました。この制度の本来の目的は、高齢者の事故防止のために行っていて、それが件数で代替するというのは1つの方法かかもしれませんが、本来は我孫子警察署に、そのような部分について、確認した方がいいのではないのでしょうか。

委員： 今のお話は地域によって、違いが出てるとというのが現状で、特に免許返納の場合では、予防保全という考え方をとった方が私はいいと考えています。高齢者が第1当事者になる場合と、第2当事者という形で、運転をして事故を起こす場合と、それから自身が事故を受けてしまう場合、ここが両方出てきます。特に75歳以上、さらに83歳を超えてくると、その第1当事者になる割合が最近非常に増えてきてる。そういったところを低減するための予防保全措置として、免許返納を優先していく。そのような考え方が今の基本的な枠組みの中にあるので、直接的な交通事故の件数とリンクしてこない。これが現状だと思います。ただもう1つ、自転車との事故などの第2当事者になる場合が逆に増えてきていることで、高齢者事故の要因としての中では、公共交通を利用する場合もしくは道路整備と合わせた形の中で自転車との対応である場合、そのような幅広く交通事故の分析をしていかないといけないというような状況にあると思います。そのような面では、今、交通事故の経年的な数字を追っていただきましたが、我孫子の場合には、高齢者の返納時期が大体どれぐらいかといったところ。千葉県は南側は75歳以降になっても免許返納率が下がらないことによって、危険率が上がってくるということもありますので、そのような面では、都市部は公共交通が整備されており、移行促進を図るといったところでこのような制度を生かす考え方。これを地域に根づかせることが大事だと思います。

会長： 実際の事故の件数って様々な要因があるので、単純に免許の返納者が増えたから事故が減るとは限りませんので、難しいところもあるかと思っています。

今、お話があったように予防保全という形で今まで進めてきたということで一定の成果はあったと思いますので、ご理解いただければありがたいと思います。

委員： 今手持ちで数字がありませんので、我孫子市内の現状について、感覚的なものも含めてお話をします。まず、この制度に関して、段階的に縮小していくのは時代の流れもありますので、特に異議はありません。

ただ、我孫子市内の人身事故については、まだ正式な数字は出ていませんが、人身事故としての計上は約 150 件になっています。令和 5 年に比べると、約 3 割は人身事故として減少しています。その一方で、物件事故は、現在、形状的には怪我のない事故として扱っているものも含まれます。正式に言うとなんか診断書が出ない事故は物件事故として扱いますが、これは概ね 2500 件。前年とあまり変わらない数字であるという現状です。

今後の課題になるのかもしれませんが、我孫子市、我孫子署で取り扱っている事故件数のうち高齢者がかかる割合は東葛地区の中では一番高いのが現状です。その中で、この免許自主返納について、我々は日々、窓口で免許を返納してくださる方と接している感覚ですが、返納に来た方を見ていると、今まで運転をしてきて自分で区切りをつけて返納する方も、認知症等の病気が関わってきて家族の説得を受けて返納する方もいます。ただ、返納後、後悔の声はありませんので、返納後、バスを利用する方や代替として自転車に乗る方もいます。そのように返納することに関して、我々としてはこれからも引き続き、呼びかけていきたいと考えています。段階的な縮小に関して、情報の提供の仕方や時期について、細かく事務レベルで協議を行った方がいいのかなと思います。というのは免許の返納に関して、一定数の問い合わせがあり、我々の説明と我孫子市の説明が違っていると、返納を考えている方に迷惑をかけてしまいますので、今後、我孫子市と連携して対応していきたいと考えています。

委員： 免許を返納した方たちに、免許返納後、自分たちがどのような交通機関を利用するのか、あるいはどのような交通機関を使うつもりなのか。そのようなデータやアンケートはありますか。

事務局： 現状行っていません。今、ご意見をいただいて、必要だと思っていますので、今後どのようにその方法、調査していくのか、事務局の方で話し合いたいと思っています。

委員： 今後の交通資材に関しても必要ですので、ぜひアンケートをとってください。よろしくお願いします。

会長： それでは、他にご質問がないようですので、採決させていただきたいと思います。本議案につきまして承認することに異議なしということでよろしいでしょうか。

委員： 異議なし。

会長： 異議なしということで、承認をいただきました。只今いただいた意見につきまして事務局も今後、実施を検討するとともに、警察と連携して、今後取り組みをしていっていただきたいと思います。

協議事項につきましては以上で終了です。

それでは続きまして報告事項に移らせさせていただきたいと思います。

報告事項の1、「あびバス運賃体系の見直しについて」の事務局からの説明を求めます。

事務局： 資料 60 ページをご覧ください。令和 6 年度第 3 回地域公共交通会議の書面にて実施のお知らせをさせていただきました「あびバス運賃体系の見直しについて」のパブリックコメントの結果についてご報告します。

資料に記載されている施設及び市ホームページ等で掲載しましたが、意見はありませんでした。

会長： 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。それでは次の報告事項 2 に移らせていただきます。

「布佐ルート実証運行バスアンケート結果の報告について」の事務局からの説明を求めます。

事務局： 資料 64 ページをご覧ください。令和 6 年度第 2 回我孫子市地域公共交通会議の書面にて実施のお知らせをさせていただきました「布佐ルート実証運行バスアンケート結果報告について」ご報告します。

こちらのアンケートは 9 月上旬から 10 月 13 日まで、42 自治会の約 12,000 世帯に送付しまして、約 1500 人の回答数のため、回答率は 1 割を満たしていませんでした。利用者の意見としましては、65 歳未満の方は、「成田線終電後」や「7 時前、19 時以降」など、運行時刻についての要望が多く、65 歳以上の方は最寄り駅に繋ぐシャトルバス化の要望が多数でした。

また、11 月 8 日から 11 月 14 日まで、実際に職員がバスに乗車し、利用者へインタビュー調査を実施しました。インタビューの結果が資料 73 ページになります。利用者のインタビュー結果を記載しましたので、書面にてご報告させていただきます。

会 長： ただいまの説明について、質問等ございましたらお願いします。

それでは次に移らせていただきます。最後に報告事項 3、「今後のスケジュール」について、事務局より説明を求めます。

事務局： 資料 68 ページをご覧ください。次回の交通会議の開催は令和 7 年 2 月 20 日の 14 時 30 分を予定しています。協議内容は、「布佐ルート実証運行バスルートの検討協議」と「我孫子市地域公共交通計画の協議」の 2 つを予定しています。開催の通知を後日、改めて送付させていただきます。よろしく願いいたします。

会 長： ただいまの説明につきまして、何かご質問等ありましたら、ご発言お願いします。以上で協議事項と報告事項の全てが終了となりますが、最後にせっかくの機会でございますので、学識経験者の日本大学藤井先生に包括的にお話をいただければと思います。先生、急な振りですが、よろしく願いします。

委 員： 今日の協議事項等は、基本的に淡々と現状の利用状況から路線の維持ができるのか。また、地域の中でどういう方向性で考えるかという部分を見てい

くところでしたので、私の方から基本的なコメントをするところはありませんでしたが、この公共交通会議の位置づけの中で、冒頭、運賃協議会についてご報告をいただいた。私は現在、23か所の地域公共交通会議に関わっていますが、運賃協議会で決まったことを組織化して検討する、報告がこの会議の中に反映されるのは、他の自治体で運用されていないのが現状です。

そのような中では、協議された結果を受けた形の中で、我孫子で言えば、あびバスの運賃を公平な視点の中で決定されたものを、この位置づけの中で運用していく。これを皆さんと理解した中で進め、運用していくところは、とてもいいなと感じています。

それと、先ほどの協議の中でも栗原委員から利用者が減少して、民間路線バスとして撤退をせざるを得ないと。ただ、自治体のあびバスの補完関係等の連携を取りながら、地域住民の利用ニーズに応えられる形に再編する、事務局と協議する。このような姿がこの協議会の中で紹介をしていただいている。それが具体的に撤退路線との形になったところも、他の自治体では、撤退する中でフォローアップする所がなかなか見えないと、悩んでいる自治体が多い中で、我孫子市は連携が取れてきてる。これはまだ枠組みの話ですので、実際に地域の方たちの利用とマッチングしているか。それにえられているのかは、ご尽力なさっている布佐ルート実証運行バスに相当するようなものです。すべての利用に応えるのは難しいですが、公共という枠組みの中で支援して、応えていく姿勢を持っているところは率直に素晴らしいと感じました。また、先ほど、免許返納優遇制度について、財政上厳しい中で制度内容を縮小とのことですが、私に関わってる23か所の自治体で、複数年の補助を行っているのは、我孫子市しかないです。免許返納してから1年が基本的な枠組みでした。そのような面では、金額的な差こそありますが、これまで複数年補助を行っていることが、地域のサポート、ここを丁寧に捉えてきたところだと思います。それが段階的に減りますが、その部分を公共交通として、利用できる仕組みにどうフォローできるか。これも事務局として考えるべきところだと思います。先ほどアンケートという話もありました。警察の方からも協力体制ということでしたので、事務局の方で全て調査するような話ではなく、返納時に合わせてアンケートに答えていただくといいと思います。

うな連携の仕方も十分できると思いますので、より良い取り組みをご検討いただけるとありがたいなと思います。

今後、具体的に路線の運行が変更していくとのことなので、変更後、利用者がどのように利用変動したのかを事務局は丁寧に見ていく必要があります、地域の方たちがそれを利用する意識を上げていかななくてはならないので、地域への情報発信も丁寧にやっていただきたいと思います。また、今回の各委員の皆様方に自治会の方もいますので、自分たちの移動手段を地域の中でも維持、継続したい思いを上げていき、相乗効果を目指していくようなアプローチをぜひ検討していただきたいなと思います。

会 長： アドバイスを含めまして、貴重なご意見ありがとうございます。今後も様々な自治体の委員を務められている藤井先生に、またお力をお借りしたいと思います。よろしく願いいたします。

それでは他に最後になりますが、皆様、貴重な機会ですので、何かご意見ありますでしょうか。

委 員： コミュニティバスのあり方と自治体の支援、それから先ほどお話にありました地域の中で元気な高齢者が移動、活動をする時の担保としてコミュニティバスなど、何かお考えを聞かせください。例えば、去年は柏市花野井地区で自治会が週に何回かバスの運行を委託して、買い物等に利用するという自治会が主導することもあるようですが、そのようなことについて、何かご教示願いたいと思います。

委 員： 今の案件について、交通不便地域に相当する箇所。これが自治体の中でどのような形であるかが非常に大きなところ。我孫子市の交通不便地域は鉄道駅から800m、バス停からは300m。エリアを見て、交通不便地域を考えると、他市の多くも800mや1kmでやっていますが、柏市の場合には、交通不便地域が多く、その中で柏ヴィレッジは、10年から20年ほど前から、行き先についての要望を含めた中で、地域住民の路線バスが一部併用されていますが、バス停が年々利用できない方たちが出てくるため、自治会の問題として路線バスの行き先と違う方向での地域ニーズとして、行動があるところで運

行バスを取り組みたいとの意向がありました。柏市の場合には、路線バスがあり、競合という考え方の中で、公共交通会議としても横線を引くのが難しい。そのような中で、自主運行という団地の中でのアプローチで、バス路線と競合しない仕組みで現在動いています。

また、負担の考え方に対しては、市原市でも実際行っていますが、自治体は2分の1の補助をしますとの考え方の中で、公共交通、自主運行バス、我孫子市で言うとあびバスを、地域の中で動かそうとした時、運賃の収受が成り立たない場合に、半分ぐらいの運賃収入で、あとは自治体が補完するという考え方を、市原市はとっています。その中で、運賃収入がどうしても低いところは、子供や高齢者の方たちが移動するのであれば、南総コスモスバスは、12町会の方で1世帯当たり2000円、年間これを補助し、それを運行経費に補填して、地域の移動支援をする。それから同じ市原市でも、コミュニティバスを運行していましたが、収支率が80%から90%と非常に高い。住宅団地を作って利用が増えたところは、一般路線バスへの転換をしました。そこは補助金なしで、審議の結果、負担もなしですので、市民の方も住んでいる地域によって、公共交通だからと言って、全てが補助の額が公平であるという考え方は市原市の場合には取らずに、地域の中での移動に対して、地域性があるということを理解してくださいという政策をとっている自治体もあります。一律型で運用している自治体もあります。色んなところがありますので、我孫子市にとって本来どのような姿の公共交通が必要かを、地域の中で丁寧に議論しないといけないと思います。

委員： 今後の市の交通計画、ビジョン作りに期待をしたい。そのように受けとめました。

会長： それでは、以上をもちまして、令和6年度第4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。長時間にわたりご協力ありがとうございました。