

令和2年度 第1回四街道市地域公共交通会議 会議次第

日時：令和2年11月12日（木）午後2時30分～

場所：四街道市文化センター 302号室

1. 開 会

2. 会長挨拶

3. 議 事

(1)デマンド型乗合タクシーの実証実験について

(2)グリーンスローモビリティの実証実験について

4. そ の 他

5. 閉 会

試行運行の報告（11月～3月実績）

さつきヶ丘乗合タクシー「カルガモ号」は、令和元年10月30日（水）から試行運行を開始した。

試行運行期間（11月～3月）の運行状況を取りまとめた。

この5か月間における利用は、延べ85人の利用となっており、実人数は24人の利用であった。

運行率は、全498便に対し、70便で14.1%と低く、目標設定した運行率40%と大きな乖離が見られた。特に、下り便の利用が低調で5便であった。

曜日別の運行では、水曜日と金曜日の利用が比較的高い数値となっているほか、目的別の運行では四街道駅の利用が57便と最も多く、次いでイトーヨーカドーの17便という状況であった。

乗合率については、1.21人と乗合が少ない状況となっており、目標設定した1.5人に至らなかった。

この5か月間においては、利用者も少なく、目標設定した運行率、乗合率についても低い状況であった。

◇ 試行運行概要

運営主体	さつきヶ丘乗合タクシー運営協議会(12名)
運行事業者	(株)飛鳥交通千葉 四街道営業所
運行名称	さつきヶ丘乗合タクシー「カルガモ号」
運行範囲	さつきヶ丘地区の自宅～四街道駅周辺の生活関連施設
運行日程	毎週 月・火・水・金曜日(上り3便、下り3便)※1月1日～3日は運休
1 運行委託費	1,500円
1 人当り運賃	400円(家族乗合100円割引)
利用者数	延べ85人(11月17人、12月16人、1月23人、2月18人、3月11人) 実人数は24人
乗合率	1.21人
運行率	14.1%
市補助金	73,300円(11月～3月)
その他	10月分については、出発式の1便の運行であるため除く。

◇ 曜日別運行状況（人）

	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便	6 便	合計	利用割合
	9:30	10:30	11:30	11:00	12:30	14:00		
月曜日	4	4	6	0	0	0	14	16.5%
火曜日	2	7	4	0	0	0	13	15.3%
水曜日	12	11	2	0	0	4	29	34.1%
金曜日	10	9	9	0	0	1	29	34.1%
合計	28	31	21	0	0	5	85	100%
利用割合	32.9%	36.5%	24.7%	0%	0%	5.9%	100%	

◇ 目的地別運行状況（人）

	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便	6 便	合計	利用割合
	9:30	10:30	11:30	11:00	12:30	14:00		
四街道駅	22	18	16	0	0	1	57	67.1%
イトーヨーカドー	2	8	3	0	0	4	17	20.0%
下志津病院	0	3	2	0	0	0	5	5.9%
四街道市役所	4	2	0	0	0	0	6	7.1%
合計	28	31	21	0	0	5	85	100%
利用割合	32.9%	36.5%	24.7%	0%	0%	5.9%	100%	

◇ 目標値に対する結果

項目	目標	結果
乗合率	1.5 人	1.21 人
運行率	40%	14.1%

さつきヶ丘乗合タクシー「カルガモ号」は、令和2年4月1日（水）から実証運行を開始したが、新型コロナウイルス感染症予防のため、4月8日（水）から7月7日（火）まで乗合を中止した。

そのため、4月～6月の期間を除いた、7月～9月の運行状況を取りまとめた。

この3か月間における利用は、延べ57人の利用となっており、実人数は15人の利用であった。

運行率は、155便に対し、56便で36.1%と目標設定した運行率40%に近づいている。これはダイヤ設定を取りやめて、利用者の時間に合わせるような運行方法に変更したことが要因と考えられる。

目的地別の運行ではさつきヶ丘地区から四街道駅への利用が多かったが、目的地からさつきヶ丘地区への利用はイトーヨーカドーが多い状況である。

乗合率については、1.02人と乗合が少ない状況となっており、目標設定した1.25人には至らなかったが、これは新型コロナウイルス感染症の影響により乗合を避けたことが要因と考えられる。

新型コロナウイルス感染症の影響により、運行事業者が営業車両を減便しており、「カルガモ号」の乗務員確保が難しくなっている。そのため、令和2年11月1日より1運行あたりの委託費を1,000円上乗せすることにより、乗務員を確保することとした。なお、上乗せ分については、上限を決め、すべて市で負担する。

◇ 実証運行概要

運営主体	さつきヶ丘乗合タクシー運営協議会(12名)
運行事業者	(株)飛鳥交通千葉 四街道営業所
運行名称	さつきヶ丘乗合タクシー「カルガモ号」
運行範囲	さつきヶ丘地区の自宅～四街道駅周辺の生活関連施設
運行日程	毎週 水・金曜日及び平日の8日、18日、28日 ※1日5便を上限
1運行委託費	1,500円(なお、令和2年11月1日より2,500円とし、上乗せされた1,000円は、すべて市の負担とする。)
1人当り運賃	一般運賃(中学生以上)400円 乗合運賃300円
利用者数	延べ57人(7月18人、8月20人、9月19人) 実人数は15人
乗合率	1.02人
運行率	36.1%
市補助金	165,000円(7月～9月) ※概算払
その他	4～6月分については、新型コロナウイルスのため実証運行の対象外とする

◇ 目的地別運行状況（人）

	1便	2便	3便	4便	5便	合計	利用割合
四街道駅(へ)	7	9	0	0	0	16	28.1%
イトーヨーカドー(へ)	5	2	0	1	0	8	14.0%
下志津病院(へ)	6	1	1	0	0	8	14.0%
四街道市役所(へ)	1	2	1	0	0	4	7.0%
四街道駅(から)	1	1	3	1	0	6	10.5%
イトーヨーカドー(から)	3	5	5	0	0	13	22.8%
下志津病院(から)	0	1	1	0	0	2	3.5%
四街道市役所(から)	0	0	0	0	0	0	0%
合計	23	21	11	2	0	57	100%
利用割合	40.4%	36.8%	19.3%	3.5%	0%	100%	

◇ 目標値に対する結果

項目	目標	結果
乗合率	1.25人	1.02人
運行率	40%	36.1%

地域のつながりを支援する 次世代モビリティの導入実験事業（案）

— グリーンスローモビリティ実証実験 —

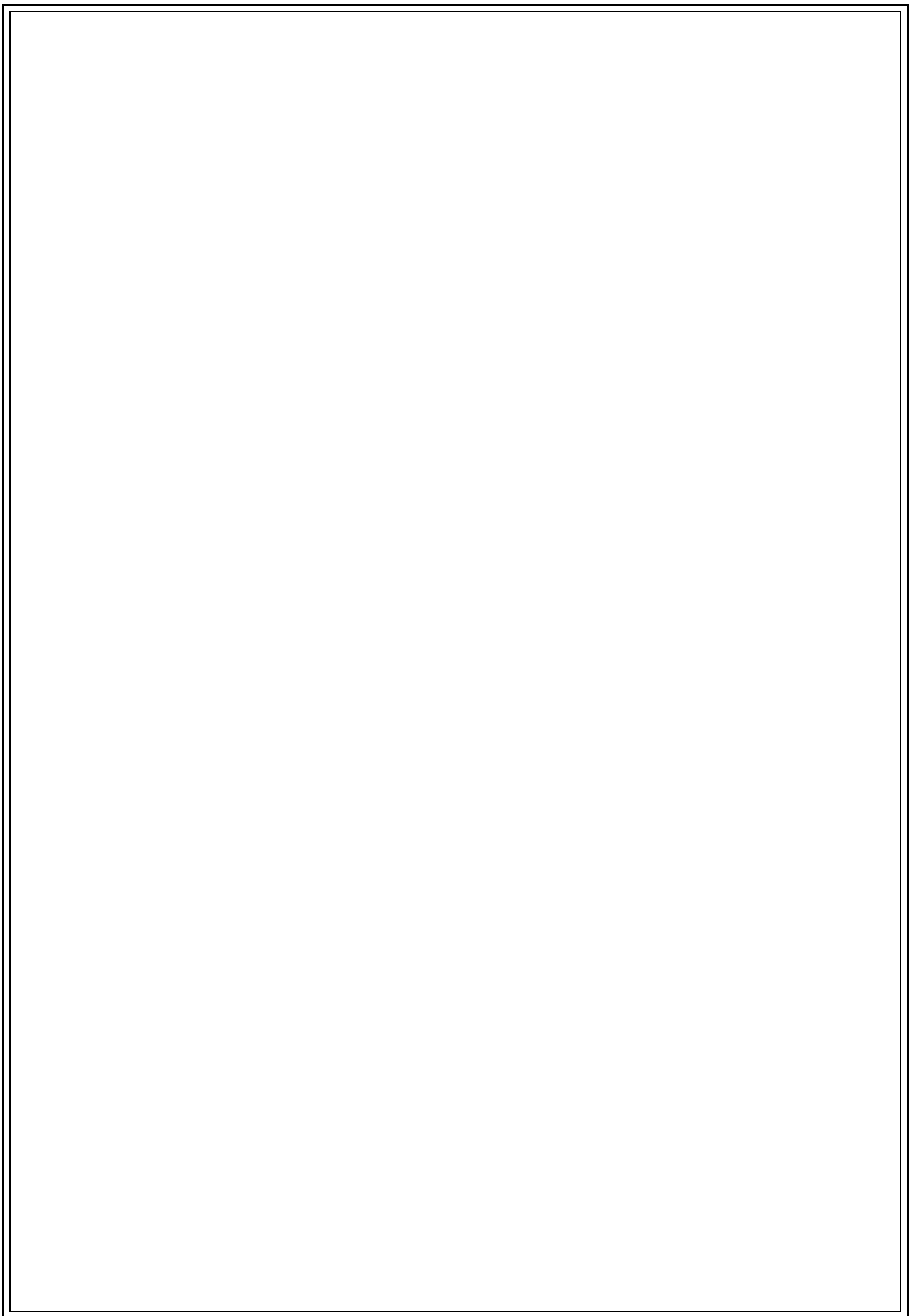
おしゃれな EV バスが走るまち

実証実験期間：令和 2 年 1 1 月 3 0 日～1 2 月 1 1 日



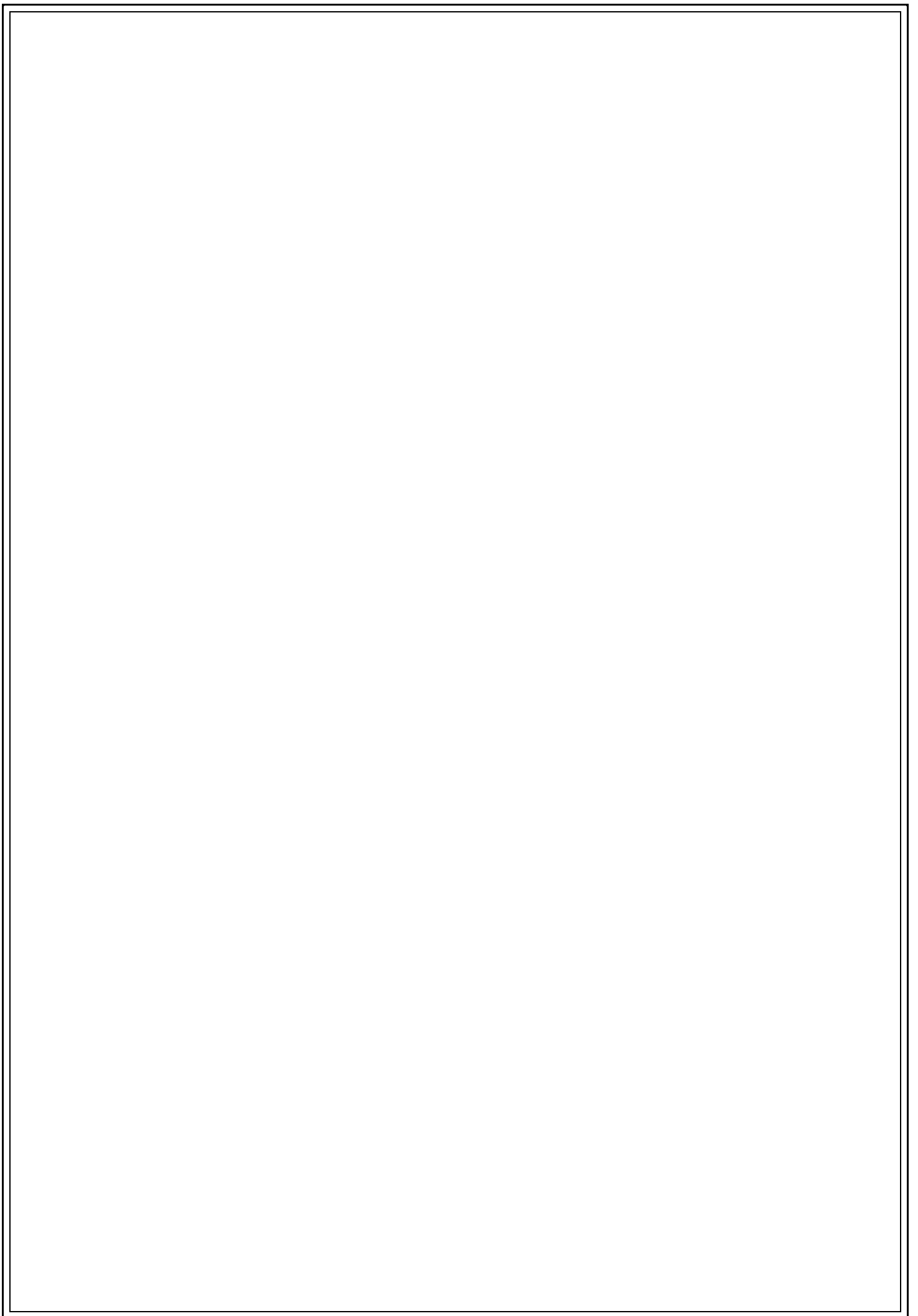
令和 2 年 1 1 月

四街道市経営企画部政策推進課



目次

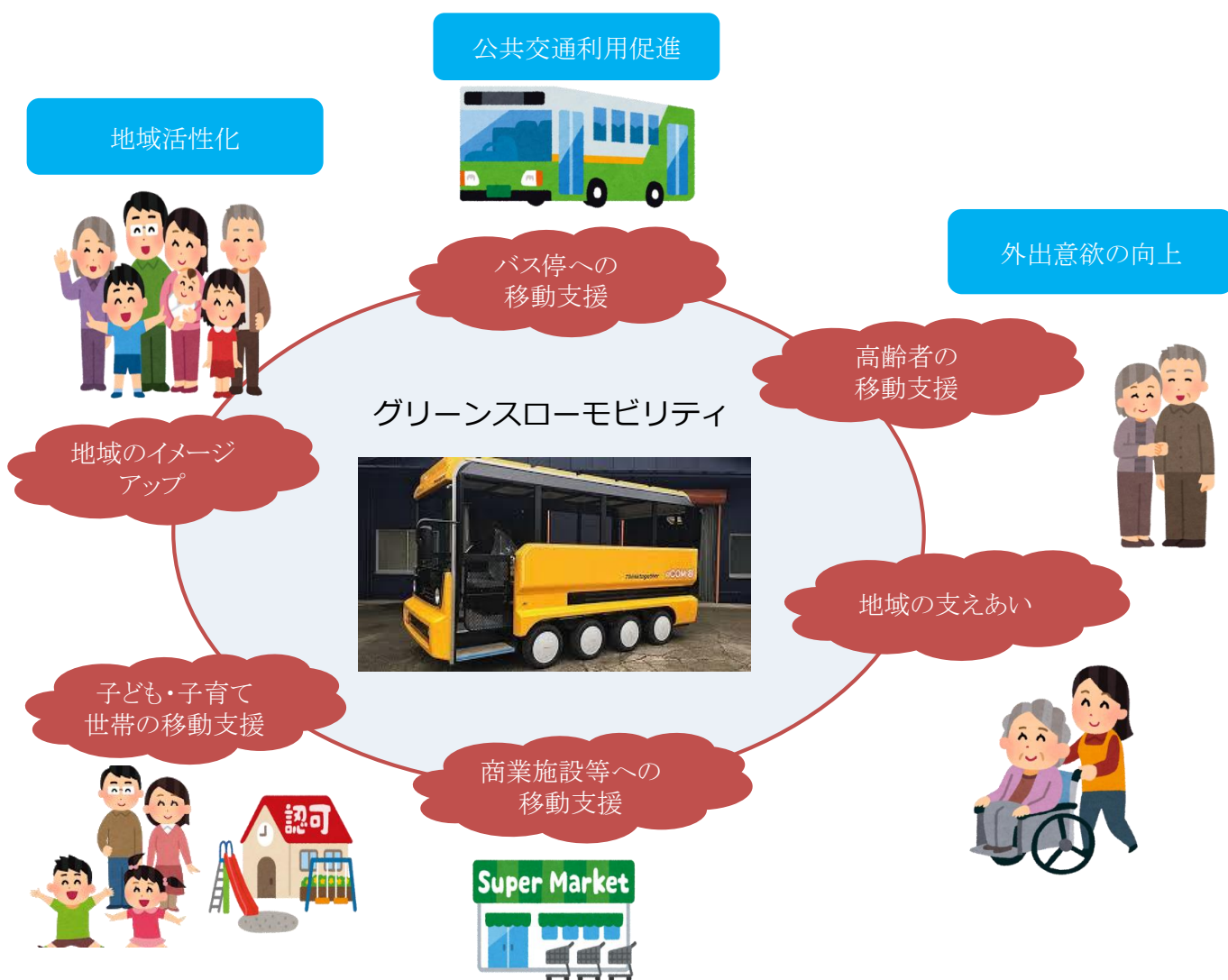
1章 基本的事項	1
1. 目的	1
2. 背景	2
3. 基本的な考え方	2
4. グリーンスローモビリティとは	3
5. 実証実験の要件	4
6. 実証実験地の現状	11
2章 検討会における協議結果	14
1. 検討会の設置	14
2. 安全性の確保	16
3. 実証実験時の運行方法	20



1章 基本的事項

1. 目的

環境にやさしく、狭い道路も通行が可能なグリーンスローモビリティ（電動小型低速車両）を活用して、高齢化率が高く人口が減少傾向にある大規模住宅団地などの特定地域内を循環しながら、交通利便性向上による地域公共交通の課題解決を図るとともに、地域のつながり、支え合いなどによる外出意欲の向上を図り、社会参加できる機会の創出と地域のコミュニティ増進への効果を検証することを目的とする。

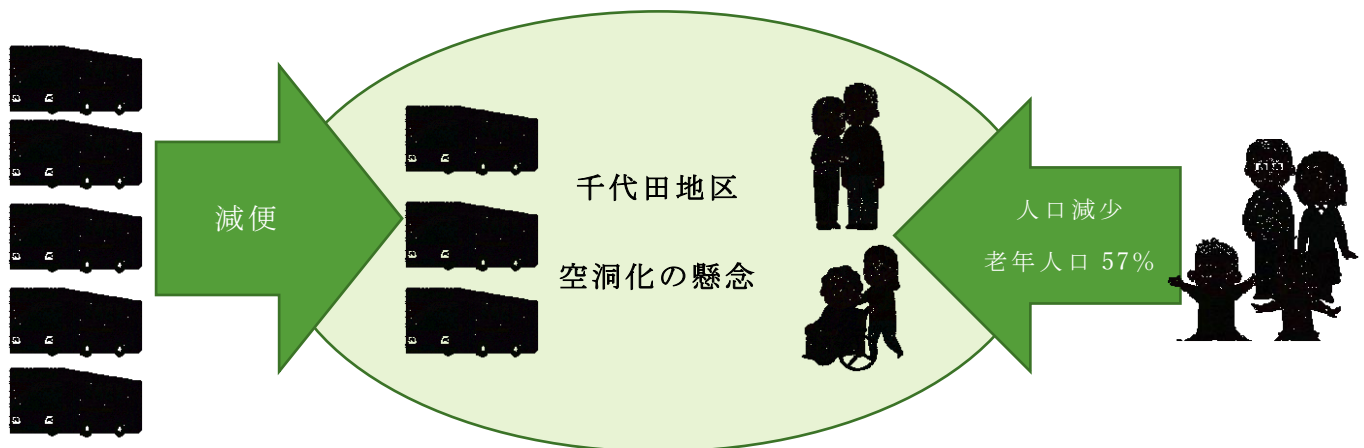


2. 背景

本市の地域公共交通は、JR 四街道駅を中心に主要道路においてバス路線が運行され、比較的充実しているものの、近年の少子高齢化の進展とともに利用者が減少し、バスの運行本数も減少傾向にある。このまま少子高齢化が進展すれば、さらにバス利用者の減少は避けられず、地域公共交通はますます衰退し、必要な地域公共交通を維持することが困難となることが予想される。

特に本市においては、昭和 40～50 年代に大規模住宅団地の開発が進み、首都圏のベッドタウンとして急激に人口が増加しており、この地域のバス路線の利用がこれまでの本市の地域公共交通を支えてきたが、近年、千代田団地においては、老年人口が 57% を超え、人口減少も顕著となっており、バス路線も平成 10 年度と比較して、100 本以上の減便となるなど、公共交通の衰退と地域の空洞化が懸念されている。

このように、これら地域の公共交通を維持する必要性が生じているほか、地域の特性に応じた地域活性化の取り組みが必要となっている。また、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、地域のふれあいや繋がりの方が急速に失われることも懸念され、地域のコミュニティ増進に向けた取り組みも必要となっている。



3. 基本的な考え方

- (1) 運行は、地域公共交通を維持する観点から、路線バスが運行している人口が多い大規模住宅団地で実施する。
- (2) 運行は、バス停への誘導、買い物支援など地域公共交通を補完することを原則とし、その範囲は団地内や近隣の商業施設など限定的な範囲とする。
- (3) 実証実験の協議は、地域の活力増進につなげるため、市と運行地域が一体となって検討しながら、交通事業者及び地域内のサービス提供事業者などの関係者と連携して進めるものとする。
- (4) 実証実験にあたっては、市が運行主体となり、実証実験に関する総合調整を行うものとし、運行地域においては、実証実験中の運行方法等に関する事項を主体的に行うものとする。
- (5) 乗車運賃は無料とする。

4. グリーンスローモビリティとは

グリーンスローモビリティは、電動により時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上の乗り物のことを指し、電動小型低速車両で次世代モビリティと言われている。

国土交通省では、5 つの特徴として、

- 1.Green CO2 排出量が少ない電気自動車
- 2.Slow ゆっくり走行するので、観光にぴったり
- 3.Safety 速度制限で安全。高齢者も運転可
- 4.Small 小型なので狭い道でも問題なし
- 5.Open 窓がない開放感が乗って楽しい

乗車人数	運転免許	走行距離
<ul style="list-style-type: none"> ・4人乗り(軽自動車) ・7人乗り(小型自動車) ・10人乗り(普通自動車) ・16人乗り(普通自動車) 	<ul style="list-style-type: none"> ・10人乗りまでは普通自動車免許 ・11人以上乗りは中型自動車免許 	<ul style="list-style-type: none"> ・1回の充電で30kmを走行可能
運行形態	目的	充電時間
<ul style="list-style-type: none"> ・無料 ・道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業の許可を取得して事業を運営も可 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の足として ・観光客向けのモビリティとして ・バス停等までの輸送として ・地域のブランディング(顔)として 	<ul style="list-style-type: none"> ・約9時間の充電が必要



7 人乗り



4 人乗り



10 人乗り



10 人乗り



16 人乗り

5. 実証実験の要件

① 国の実証実験内容

この実証実験は、国土交通省の「グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業」であり、全国 20 地域の応募の中から、6 地域（岩手県陸前高田市、茨城県日立市、千葉県千葉市、千葉県四街道市、福岡県北九州市、長崎県西海市）が採択され、本市もその自治体のひとつとなっている。

本市の実証実験は、令和 2 年 11 月 30 日から 12 月 11 日までの 12 日間とし、国の以下の内容に準じて実施する。

また、実証実験の結果報告、アンケート調査等については、運行地域と協力しながら進めるものとする。

なお、実証実験の実施に当たっては、「四街道市地域公共交通会議」での意見を踏まえて実施する。

— グリーンスローモビリティの活用検討に向けた 実証調査支援事業 公募要領抜粋 —

項目	内容
調査経費の負担	<p>車両調達に係る費用(レンタル費、現地までの輸送費、メンテナンス費、ドライバー教育費、任意保険料)については、事務局が負担する。その他、輸送実績や効果の把握等に必要な調査、調査に必要となるドライバーの手配、車庫の確保、関係者間での調整等については、費用負担も含め採択地域が対応すること。また、実証調査箇所を複数設定する場合、地域内での車両の輸送費は採択地域での負担とする。</p> <p>なお、企画採択後、採択地域における企画提案内容を踏まえた調査計画の策定に当たり、外部専門機関(復建調査設計)の助言支援を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両レンタル費 (国) ・ 実験対象地域までの輸送費(国) ・ 実験対象地域内での輸送費(採択地 四街道市) ・ 車両メンテナンス費(国) ・ ドライバー教育費(国) ・ ドライバーの手配 (採択地 四街道市) ・ ナンバー変更に係る費用(国) ・ 充電設備の確保(採択地 四街道市) ・ 車庫の確保(採択地 四街道市) ・ 任意保険料(国) ・ 輸送実績や効果の把握等に必要な調査(採択地 四街道市)

<p>実証調査に関する効果等の検証と結果報告</p>	<p>採択地域は、実証調査終了後、効果等の検証を行い、以下の項目等を報告書にとりまとめ、国土交通省に提出すること。併せて、本調査で得られたデータや作成資料、写真等の一式を国土交通省に提出すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用実態 ・ 利用者、関係者(運営主体、運行事業者・運転者、地域住民等)の意見・評価 ・ 地域課題解決への貢献状況 ・ 地域交通の改善効果 ・ 実験期間中の走行キロ等の取得 ・ 交通安全対策の実施結果 ・ 地域公共交通としての事業性、事業化の課題と今後の取組の方向性 <p>なお、効果把握のための調査について、別途国土交通省が指示する内容(利用実績、アンケート設問等)を盛り込むこと。</p>
<p>その他の留意事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 報告書や広報媒体等で、車両の呼称を使用する場合は、「グリーンスローモビリティ」の名称を使用すること。 ・ ドライバー対象者は、実験前に 2、3 時間程度のドライバー教育を受講すること。なお、ドライバー教育は実験車両が実験地域に搬入後実施する。 ・ 実証調査終了後、全採択地域の参加のもとで実証調査報告会を開催するため、これに参加し調査結果を報告すること。 ・ 車庫(車両保管場所)は、入出庫時の段差が小さく屋根などにより雨が凌げる場所とするとともに、防犯への配慮を行うこと。なお、使用する車両によっては、ナンバー変更に伴う車庫証明の取得が必要となるため、企画提案者の使用の本拠(役場、支所、事務所、福祉施設等)から直線距離で 2km 以内に車庫を確保すること。また、ナンバー変更に伴う書類作成・提出に協力すること。 ・ 使用車両はトラックで輸送されるため、車両の搬入・搬出時にトラックが駐車可能な場所(駐車場や空き地等)を採択地域が準備すること。 ・ 実証調査で使用するグリーンスローモビリティの充電ができる AC100V または AC200V のコンセントを確保すること。 ・ 運行ルートやダイヤを設定する際には、道路の交通状況(幹線道路等の交通量が多い道路、あるいは低速車両の走行が周辺交通に影響を与える可能性のある道路等)、車両定員と需要量とのバランス、満充電での航続距離等に配慮すること。 ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の状況によっては、実証調査の予定を変更する場合がある。

○ 平成 30 年度 13 地域の応募から 5 地域を選定

福島県いわき市	被災復興地域の経済循環促進に向けた地域交通イノベーション実証事業 【被災地中心市街地での観光客向け定期周遊モビリティ】
三重県東員町	高齢化が進む住宅団地で共助によるモビリティサービスの実現 【名古屋圏ニュータウンでの住民向けデマンド型ラストワンマイルモビリティ】
岡山県備前市	鶴海お出かけちよい乗りカート運行事業 【福祉と連携した中山間高齢者向けデマンド型ラストワンマイルモビリティ】
広島県福山市	しおまち(潮待ち)モビリティ実証事業～国内随一の近世港町「鞆の浦」の暮らしとおもてなしをつむぐ～ 【住民の暮らし、観光客のおもてなし、離島のお出かけモビリティ】
熊本県天草市	低炭素型モビリティを活用した世界遺産と住環境の保全支援事業 【世界遺産集落で住民生活と共存する住民・観光向けモビリティ】

○ 令和元年度 14 地域の応募から 7 地域を選定

千葉県松戸市	全世代型地域共生モビリティ実証事業 with 都市型介護予防モデル松戸プロジェクト 【郊外住宅地における介護予防・健康づくりを推進する定路線型モビリティ】
兵庫県明石市	地理的交通不便地域の生活を支える次世代モビリティの導入実験 【標高差のある住宅地と生活拠点・バス停を結ぶ定路線型モビリティ】
兵庫県朝来市	坂道の住宅団地を駆け巡るラストワンマイルモビリティ 【中山間地域の住宅地におけるシルバー人材が活躍する定路線型モビリティ】
岡山県笠岡市	スローな空間・スローな乗り物 ～期待に応えるモビリティ@笠岡諸島～ 【離島の住民の移動と観光周遊手段を兼ねデマンド型・定路線型モビリティ】
山口県宇部市	“コンパクトシティに向けて”どこでも入れる「地域の足」まちなかグリーンスローモビリティ実証事業 【中心市街地における高齢者の移動手段としての定路線型モビリティ】
宮崎県宮崎市	中心市街地の回遊性向上による波及効果を目指した新モビリティ実証調査事業 【駅とまちなかをつなぎ、市街地を活性化させる定路線型モビリティ】
宮崎県延岡市	自律性の高い集落形成を後押しする新モビリティ実証事業 【公共交通の空白地である三角州地帯の生活を支えるデマンド型モビリティ】

② 実証実験地の要件

市内における実証実験地は、次の条件に合致した地域とする。

- (ア) 昭和 40 年代～50 年代に開発された大型団地など、地域の人口が多い一方で、近年人口減少にある地域であること。
- (イ) バス路線の運行本数や利用者数が多い地域で、近年バス利用者が減少し、運行本数が減便傾向にある地域であること。
- (ウ) 地域内の高齢化率が 40%を超え、バス停までの移動が困難になる事案も出てきている地域であること。
- (エ) 実証実験に参加する意思のある地域（区・自治会）であること。
- (オ) 実証実験を実施する上で、積極的に協力できる地域（区・自治会）であること。

③ 本市の実証実験地

昭和 40 年代～50 年代に開発され大規模住宅団地は、千代田団地、みそら団地及び旭ヶ丘団地があり、多くの住民が開発当時に入居したため、近年では少子高齢化の進展により老年人口が 40%を超えているほか、人口減少傾向が見られる。

特に千代田団地では老年人口が 57%を超えるなど市内でも突出した地域であり、人口減少も顕著である。

また、それぞれの団地内には、千代田団地線、みそら団地線など、地域の公共交通を支えるバス路線が運行しているが、千代田団地線は、平成 10 年度と比較して 100 本以上も減便するなど、市内の地域公共交通を維持する観点からも、減便に歯止めをかける必要がある。

これらの状況を踏まえ、今回の実証実験地は、「千代田地区」とする。

【実証実験地の条件と千代田地区】

- (ア) 昭和 40 年代～50 年代に開発された大型団地など、地域の人口が多い一方で、近年人口減少にある地域であること。

－千代田地区－

昭和 50 年代に住宅開発された団地で、平成 17 年国勢調査時と比較しても約 1,300 人が減少しており、現在も減少傾向にある地区である。

- (イ) バス路線の運行本数が多く利用者数も多い地域で、近年バス利用者が減少し、運行本数が減便傾向にある地域であること。

－千代田地区－

市全体にはバス路線が比較的充実しており、千代田地区は千代田団地線、物井池花線が運行しているが、特に千代田団地線は、高齢化の進展とともに年々利用者が減少しており、平成 10 年度と比較すると 100 本以上も減便している。

(ウ) 地域内の高齢化率が 40%を超え、バス停までの移動が困難になる事案も出てきている地域であること。

－千代田地区－

千代田地区は、昭和 50 年代に開発された住宅団地で、住民の多くが開発当時に入居したため、高齢化が進み、高齢化率は 57%を超えている地域である。

(エ) 実証実験に参加する意思のある地域（区・自治会）であること。

(オ) 実証実験を実施する上で、積極的に協力できる地域（区・自治会）であること。

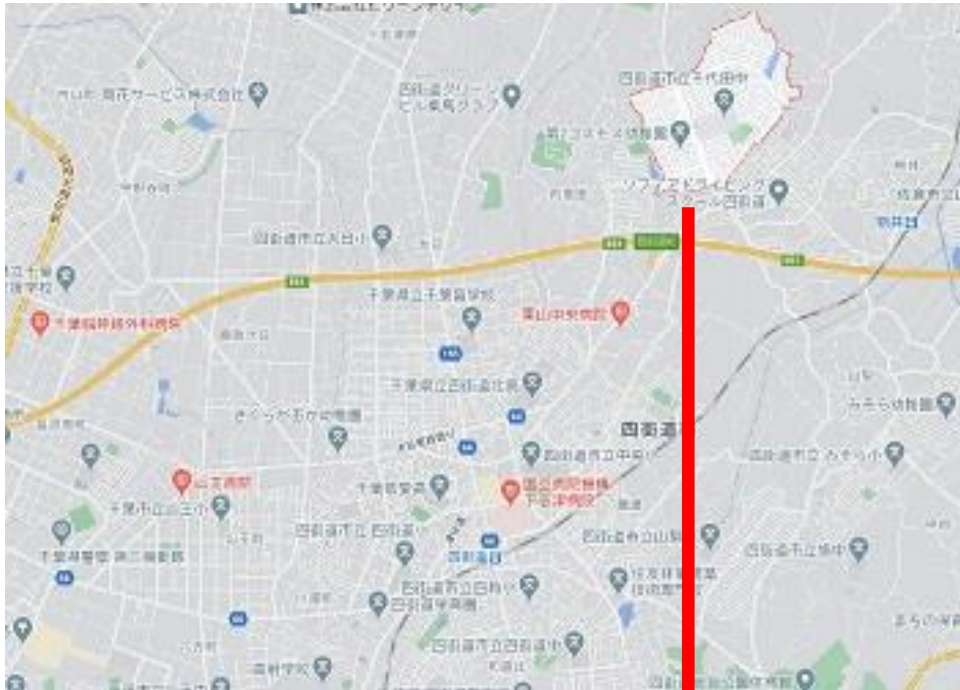
－千代田地区－

【これまでの検討経過】

項 目	内 容
9/2	グリーンスローモビリティの活用検討に向けた 実証調査支援事業の「実証調査地域」に選定
9/7	第 1 回新モビリティ実証実験検討会
9/14	第 1 回復建調査設計株式会社と協議
9/16	第 2 回新モビリティ実証実験検討会
9/30	第 3 回新モビリティ実証実験検討会
10/6	千葉県警交通規制課と協議
10/7	第 2 回復建調査設計株式会社と協議（Web 会議）
10/9	第 4 回新モビリティ実証実験検討会
10/14	第 5 回新モビリティ実証実験検討会
10/21	第 6 回新モビリティ実証実験検討会

【千代田地区の位置図】

- 四街道市全体図



④ 運行車両

時速 20 km未満で公道を走る事が可能な 10 人乗りの電動モビリティとして、株式会社シンクトゥギャザー製の「eCOM8」で実証実験を実施する。

なお、普通自動車として、ナンバープレートの取得が可能であり、普通免許で運転することができるほか、普通自動車と同様に新規検査や自動車税等の納付や車検が必要な車両である。

1 回の充電により、30km 以上走ることが可能であり、1 回の充電時間は、約 9 時間必要となる。

※ ドライブレコーダー、補助バッテリー付属



種別	セダン型乗用車	セダン型タクシー	トールミニバン(セレナ)	軽自動車(ワゴンR)
全長	4,590mm	4,695mm	4,685mm	3,395mm
車幅	1,695mm	1,695mm	1,695mm	1,475mm
種別	小型バス(ヨッピー)	ハイースワゴン	ヴェルファイア	eCOM8
全長	6,990mm	5,380mm	4,935mm	4,405mm
車幅	2,080mm	1,880mm	1,850mm	1,900mm

6. 実証実験地の現状

① 千代田地区の人口

令和2年8月1日現在の千代田地区の人口は、全体で6,098人となっており、平成27年の6,360人と比較して、262人の減少となっている。また、平成17年の7,461人と比較すると1,363人の大幅な減少となっている。

市全体が人口増加基調にある中で、千代田地区全体では人口減少傾向が続いている。

◎ 令和2年8月1日現在

	年少	生産年齢	老年	総数	H27国調比較	H17国調比較
四街道市	12,770	55,082	27,152	95,004	5,759	10,234
千代田全体	326	2,294	3,478	6,098	-262	-1,363
1丁目	63	497	754	1,314	-24	-310
2丁目	31	224	407	662	-20	-171
3丁目	65	500	645	1,210	-39	-201
4丁目	92	520	797	1,409	-67	-280
5丁目	75	553	875	1,503	-112	-401

◎ 平成27年国勢調査

	年少	生産年齢	老年	総数	H17国調比較
四街道市	11,888	51,765	24,975	89,245	4,475
千代田全体	394	2,510	3,451	6,360	-1,101
1丁目	71	555	712	1,338	-286
2丁目	35	229	418	682	-151
3丁目	71	524	652	1,249	-162
4丁目	102	558	814	1,476	-213
5丁目	115	644	855	1,615	-289

◎ 平成17年国勢調査

	年少	生産年齢	老年	総数
四街道市	11,739	57,997	14,851	84,770
千代田全体	587	5,245	1,629	7,461
1丁目	107	1,221	296	1,624
2丁目	48	613	172	833
3丁目	134	909	368	1,411
4丁目	130	1,172	387	1,689
5丁目	168	1,330	406	1,904

② 千代田地区の年齢3階層別人口割合

令和2年8月1日現在の年齢3階層別の人口割合は、年少人口5.3%（市平均13.4%）、生産年齢人口37.6%（市平均58.0%）ともに市の平均よりも低く、老年人口は57.4%（市平均28.6%）と突出して高くなっており、65歳以上の高齢者が多い地域となっている。

なお、平成27年の老年人口54.3%と比較すると2.7%の増加となるものの、平成17年（21.8%）と比較すると35.2%と大幅な増加となっている。

◎ 令和2年8月1日現在

	年少人口	生産年齢人口	老年人口	27国調比較 老年人口	17国調比較 老年人口
四街道市	13.4%	58.0%	28.6%	0.6%	+11.1%
千代田全体	5.3%	37.6%	57.0%	+2.7%	+35.2%
1丁目	4.8%	37.8%	57.4%	+4.2%	+39.2%
2丁目	4.7%	33.8%	61.5%	+0.2%	+40.9%
3丁目	5.4%	41.3%	53.3%	+1.1%	+27.2%
4丁目	6.5%	36.9%	56.6%	+1.5%	+33.7%
5丁目	5.0%	36.8%	58.2%	+5.3%	+36.9%

◎ 平成27年の国勢調査

	年少人口	生産年齢人口	老年人口	17国調比較 老年人口
四街道市	13.3%	58.0%	28.0%	+10.5%
千代田全体	6.2%	39.5%	54.3%	+32.5%
1丁目	5.3%	41.5%	53.2%	+35.0%
2丁目	5.1%	33.6%	61.3%	+40.7%
3丁目	5.7%	42.0%	52.2%	+26.1%
4丁目	6.9%	37.8%	55.1%	+32.2%
5丁目	7.1%	39.9%	52.9%	+31.6%

◎ 平成17年の国勢調査

	年少人口	生産年齢人口	老年人口
四街道市	13.8%	68.4%	17.5%
千代田全体	7.9%	70.3%	21.8%
1丁目	6.6%	75.2%	18.2%
2丁目	5.8%	73.6%	20.6%
3丁目	9.5%	64.4%	26.1%
4丁目	7.7%	69.4%	22.9%
5丁目	8.8%	69.9%	21.3%

③ 千代田地区の路線バスの現状

千代田地区は、主に千代田団地線が運行しており、令和2年度は1日97本が運行され、平成27年度の運行本数（119本）と比較すると22本の減少となる。また、平成10年度の運行本数（204本）と比較すると107本の減少となり、運行本数は1/2にまで減少している。

令和2年度の1日の平均利用客数は、1,098人となっており、平成27年度の1,433人と比較すると335人の減少となる。また、平成10年度の1日平均利用客数（4,170人）と比較すると3,072人の減少となり、1日利用平均客数は1/3にまで減少している。

◎ 令和2年（平日運行）の現状と過去との比較

平日運行	R2.3.31		H27年度との比較		H10年度との比較	
	1日 運行本数	1日平均 利用客数	1日 運行本数	1日平均 利用客数	1日 運行本数	1日平均 利用客数
四街道市	837	12,044	-84	-777	+204	-2,790
千代田 団地線	97	1,098	-22	-335	-107	-3,072
みそら 団地線	133	1,942	-13	-93	-31	-1,510

◎ 平成10年度と平成27年度の現状

平日運行	H10.3.31		H27.3.31		H10年度とH27年度 との比較	
	1日の運行 本数	1日の平均 利用客数	1日の運行 本数	1日の平均 利用客数	1日の運行 本数	1日の平均 利用客数
四街道市	633	14,834	921	11,267	+288	-3,567
千代田 団地線	204	4,170	119	1,433	-85	-2,737
みそら 団地線	164	3,452	146	1,849	-18	-1,603

2章 検討会における協議結果

1. 検討会の設置

① 会議

実証実験内容を協議するため、市が事務局となり「新モビリティ実証実験検討会」を設置し、運行方法や安全対策などを協議するものとする。

② 構成員

構成員は、千代田一丁目～5丁目までの各自治会が推薦する代表者2名と、千代田中学校地区連絡協議会会長1名の11名で構成し、四街道市政策推進課が事務局として協議を進めるものとする。

ただし、事務局が必要と認めた場合は、関係者の出席を求めることができる。

③ 関係者

運行ルート及び目的地を設定するため、関係する事業者として、路線バスを運行する「千葉内陸バス株式会社」、商業施設等である「三徳四街道店」「クスリのアオキ」「もねの里モール」「ベリータウン薬局」との協議を行うものとする。

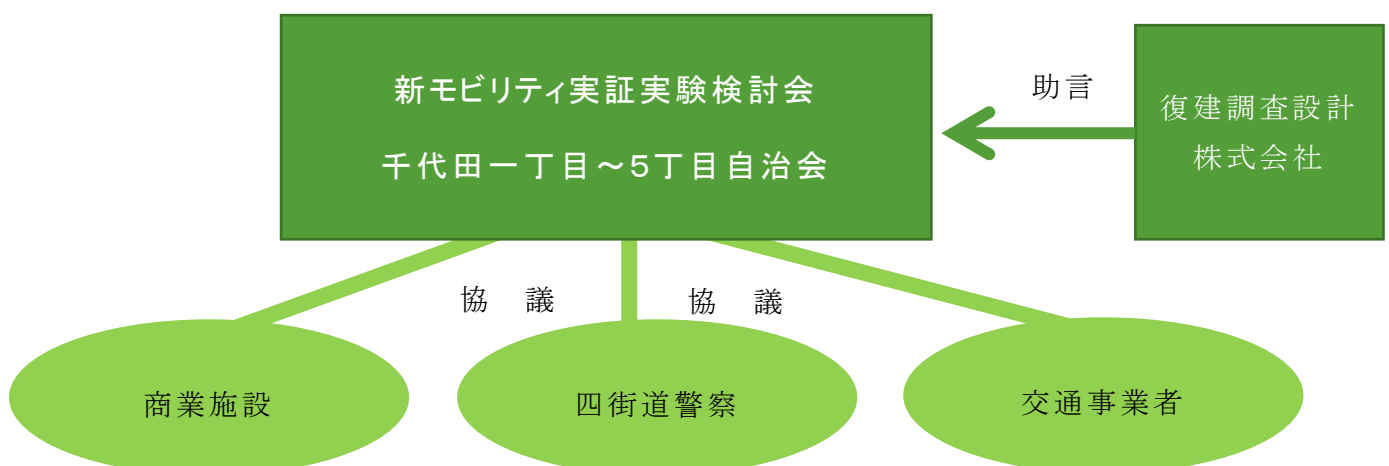
また、安全対策として、四街道警察署、道路管理者、関東運輸局千葉運輸支局の意見を踏まえて運行ルートを検討する。

④ アドバイザー

実証実験の検討に当たっては、国土交通省が地域支援に係る業務を委託した「復建調査設計株式会社」の助言支援を受けながら実施案を検討するものとする。

⑤ 協議内容

この検討会においては、実証実験に関する運行方法や運行上の安全対策などの事項を検討するものとする。



○ 四街道市と自治会との役割分担

四街道市	自治会
実証実験に関する総合調整	グリーンスローモビリティの運行
実証実験の素案作成、報告書案作成	ボランティア運転者及び補助者の募集、選出
アンケート調査の集計	乗降調査の実施(車内)
周知啓発全般	アンケート調査用紙の配布(車内)、収集
	周知啓発
	停留所の提供や買い物支援

2. 安全性の確保

① 運転者及び補助者

運転者及び補助者は、市役所職員及び自治会ごとに4名（バックアップ2名）ずつ確保し、各運転当番日を割り振るものとする。

運転者は、令和2年10月21日までに事務局に提出することとし、安全講習会の受講は必須とする。

○ 募集要件

- ・第1種免許証を所持していること。
- ・直近2年間の免許停止がないこと。
- ・日常的に運転をしていること。（週に1回以上運転）
- ・安全運転講習に必ず参加できること。
- ・運転免許証の確認に協力できること。

※ 安全講習会等において、運行上、何らかの問題が生じる可能性がある方は、お断りする場合があります。

② 運行体制

運行体制は、運転者及び補助者の2名体制で実施し、補助者は、安全な運行に向け、運転者を補佐するほか、利用者の安全を確保するものとする。

③ 運行における安全性確保

○ 運行前チェック

- ・運行前は、市職員が運転者及び補助員の体温チェック、アルコールチェックや体調状態を確認する。体調不良が判明した場合は、バックアップ要員と交代する。
- ・運行前に、運転者及び補助者で車体回りの点検を行うとともに、すべての動作確認を行うなど、安全点検を実施する。
- ・市が準備した携帯電話の操作・緊急連絡先及びこれまでの運行日誌を確認する。
- ・乗務員であることのビブスを着用するとともに、マスク・手指消毒を実施する。

○ 運転者の留意事項

- ・1周ごとに運転者と補助者は交代する。
- ・1周ごとに10分間程度の休憩を行う。
- ・昼休みは、1時間程度の休憩を行う。
- ・前日の飲酒禁止、運転免許証を携帯する。
- ・事故がないように、安全運転を徹底し、慌てないように運行する。
- ・安全確認は、必ず声出し、指さし確認を行う。
- ・乗降調査を行う。（利用実態：乗降場所の人数）

○ 補助者の留意事項

- ・ 1 周ごとに運転者と補助者を交代する。
- ・ 1 周ごとに 10 分間程度の休憩を行う。
- ・ 昼休みは、1 時間程度の休憩を行う。
- ・ 前日の飲酒禁止、運転免許証を携帯する。
- ・ 後方車の確認、交差点、道路を横断する際等の安全を確認する。
- ・ 乗降中の利用者の安全を確保する。
- ・ 乗降していることが分かるようにボード等を掲げる。
- ・ アンケート用紙の配布・回収をする。
- ・ 手指消毒の呼びかけを行う。
- ・ 乗降時、出発時の安全確認（側面に人がいないか、後方車の確認、着席・急ブレーキの喚起）、乗降中（立ち上がらない）の安全確保をする。

④ 乗降時における安全確保

- ・ フリー乗降区間で停車する場合で、後方車がいる場合は、交差点等は避け、見通しの良い安全な場所で道を譲ること。
- ・ フリー乗降区間で停車する場合は、他の車の妨げにならないよう留意する。
- ・ 後方車に道を譲る際は、必ずハザードランプを点け停止すること。
- ・ 乗降時のドアの開閉等は、前方側から行うこととし、安全を十分確認すること。
- ・ 乗降時は、降車の方を優先して行うものとし、利用者の安全を確保しながら実施するものとする。

⑤ 運行時における安全確保

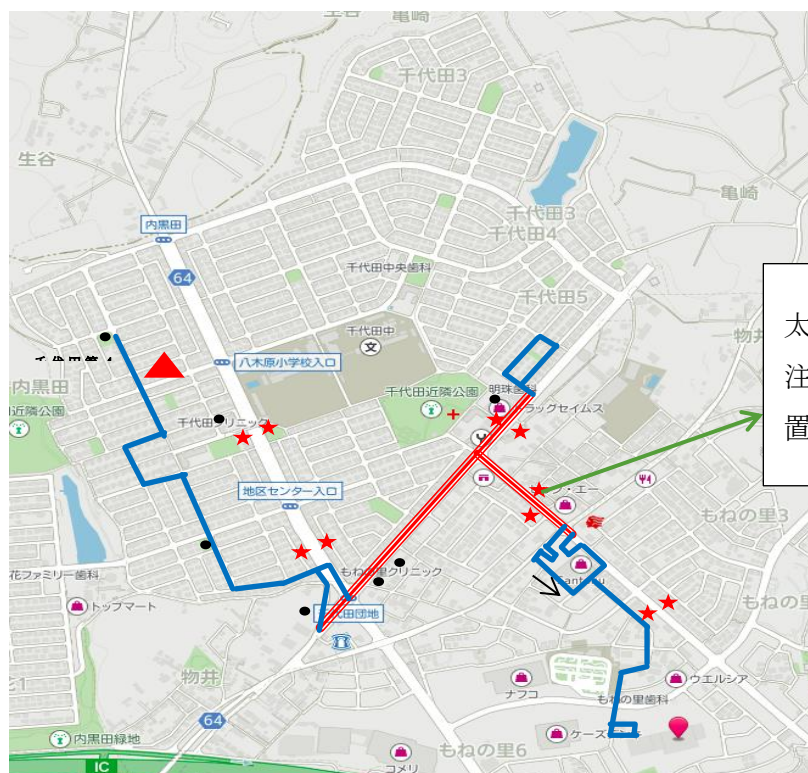
- ・ 低速移動であること認識し、余裕をもって運行すること。
- ・ 団地内での乗車する場合は、利用者には見通しの良い場所で待ってもらうこと。また、団地内で通行量が多い場所、信号、交差点付近は避けるよう周知すること。
- ・ 団地内の交差点を通行する場合は、必ず一時停止し、運転者及び補助員で声出し、指さし確認をし、安全を十分に確認したうえで、通行すること。
- ・ 道を間違えた場合などは、バックせず迂回して、通常のルートに戻ることに。
- ・ 運行中、後方車がいる場合には、交差点等は避け、見通しの良い安全な場所で道を譲ること。
- ・ 千代田一丁目、二丁目の運行ルートにおいて、「麦音前」から幹線道路に左折する際は、原則として「千代田団地交差点」の信号が赤になっていることを確認した上で、左折すること。また、運転者及び補助員は、後方（右側）からの車両がないことを声出し、指さし確認し、左折すること。
- ・ 「もねの里クリニック」前から「クスリのアオキ」前までの道路を運行する際に、後方車がいる場合は、ハザードランプを点灯し、左に寄り道を譲ること。また、再度、運行を開始する際は、後方車がないことを確認した上で、安全走行すること。
- ・ 「千代田交番交差点」前で停車するときは、駐車禁止の標識付近で停車すること。

- ・ 「千代田交番」から「三徳」までの幹線道路は、通行量が多いため、後方車のスピードに注意して運行すること。このため、乗降者の有無に関わらず「南小学校入口バス停」を過ぎたところで一旦停止し、後方車がないことを確認した上で運行を開始すること。原則赤信号になって右折帯に進入すること。
- ・ 幹線道路の信号機のある交差点を右折する際は、運転者と補助員が協力して、必ず直進する車がないことを声出し、指さし確認した上で右折すること。
- ・ 「もねの里モール」前の道路を横断する際は、通行する車のスピードに注意し、必ず運転者と補助員が走行してくる車がないことを声だし、指さし確認した上で横断すること。
- ・ 目的地における駐車場は、決められた場所に停車し、歩行者に細心の注意を払いながら、他の通行を妨げないこと。
- ・ 「千代田団地交差点」は、右折するため、「ベリータウン薬局前」付近で一旦停止し、後方車がないことを確認した上で運行を開始すること。原則赤信号になって右折帯に進入すること。

⑥ 運行路における安全確保

運行する幹線道路は、「低速車両実証実験中 11月30日～12月11日 走行注意！ 四街道市政策推進課」の看板など付けて、通行車両に注意を促すなど、幹線道路における安全対策を実施する。車両には、横に「グリーンスローモビリティ実証実験中」の横断幕や前後にもA3のパウチしたものを掲示お知らせする。

また、11月29日に商業施設等で周知イベントを開催して、低速車両の走行があることの注意を促すとともに、多くの方に利用いただけるよう周知する。



太線の幹線道路に
注意喚起看板を設
置

⑦ 運転日誌

その日の運行において、注意点、気づいた点、ヒヤリハット等の事例報告等を記載し、運転者及び補助者全員が共有しながら、安全な運行に心がける。

⑧ 新型コロナウイルス対応

運転者、補助者及び利用者において、体調不良時は乗車禁止とし、マスクを着用するものとする。また、1周ごとに消毒を実施し、感染予防を行うものとする。

利用者には、乗車の際、手指消毒を実施する。

⑨ 自動車保険について

運行に当たっては、国の委託事業者である「復権調査設計株式会社」が加入する保険を適用する。

保険内容：自賠責保険及び任意保険、対物対人無制限、人身傷害：5,000万円

⑩ 事故発生時の対応

軽微な車両の毀損事故、重大な交通事故に関わらず、事故が発生した場合は、当日の朝に事務連絡用に渡している市の携帯電話から市役所に連絡を行うとともに、けが人等がいる場合は救急車及び警察に連絡すること。

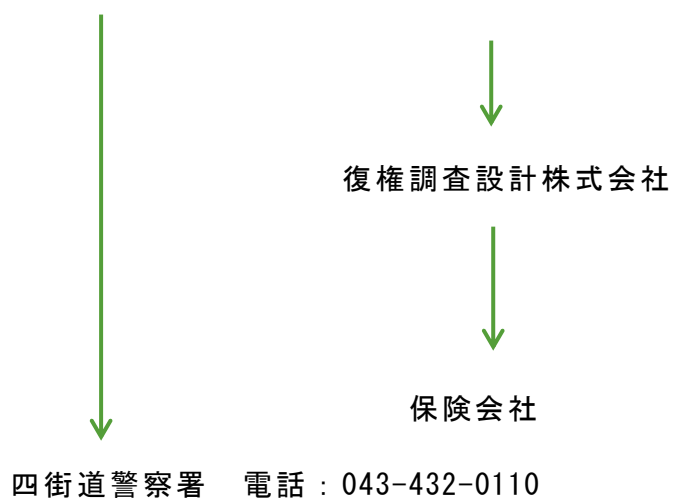
事故が発生した時点で、その日の運行を継続するか否かの判断は市が行うものとする。

○ 事故発生時の対応

その場で市に連絡し、相手方の連絡先を控える

乗客が居る場合は、速やかに怪我等の状況を聞き取る

事故の発生 → 四街道市政策推進課 直 通：043-421-6161



3. 実証実験時の運行方法

① 実証実験名称

「地域のつながりを支援する次世代モビリティの導入実験事業」

② 運行主体

四街道市が運行主体となり、千代田地区(千代田一丁目自治会、千代田二丁目自治会、千代田三丁目自治会、千代田4丁目自治会、千代田5丁目自治会)と連携して運行する。

③ 実証実験期間

令和2年11月30日(月)から令和2年12月11日(金)まで

《運転者説明会》 11月19、20日(木、金)午前、午後、夕方の3回開催

《運転者安全講習会》 11月28日(土)午前、午後の2回開催

《周知イベント》 11月29日(日)商業施設等

④ 検証内容

- ・バス路線の利用促進が図られたか(アンケート調査)
- ・移動支援による外出意欲の向上につながったか(アンケート調査)
- ・安全対策が有効であったか(運行日誌、運転者の意見、苦情等の件数等)
- ・地域のコミュニティ増進、活性化に有効であったか(意見、アンケート調査)

⑤ 運賃

実証実験中の運賃は無料とする。

⑥ 利用対象者

制限せず、誰でも乗車可能

⑦ 実証実験期間の運行

実証実験では、千代田一丁目、二丁目の運行をAルートとし、千代田三丁目から5丁目の運行をBルートとして、運行するルートを設定するものとする。

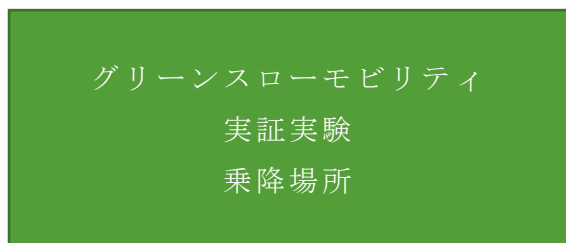
Aルートは、令和2年11月30日(月)から12月5日(土)まで運行し、Bルートは、令和2年12月6日(日)から12月11日(金)まで運行する。

なお、A、Bルートについては、別添のとおりとする。

⑧ 乗降場所

乗降場所は、団地内はフリー乗降区間とし、「クスリのアオキ、ビックエー手前、三徳四街道店、もねの里モール、もねの里クリニック付近」を乗降場所とする。

乗降場所には、看板等を明示するとともに、時刻表を記載する。



表

裏

⑨ 運行ダイヤ

運行は、1日4便、運行時間は9時30分から16時までとし、運行ダイヤを設定する。

なお、団地内は、フリー乗降となるため、公園などのポイント通過時刻を目安として記載し、乗降場所の時間を記載する。

また、通過目安は、運行状況により異なる場合があることを明示する。

運行ダイヤは、別添のとおり。

⑩ 利用者に向けた協力・周知

○ 乗車時の留意事項

- ・乗車場所の運行ダイヤを参考に余裕をもって到着していること。
- ・バスの位置情報サービスを導入することから、携帯アプリケーションを活用すること。
- ・マスクの着用及び手指消毒を実施すること。

○ 降車時の留意事項

- ・フリー乗降区間で降りる際は、余裕をもって補助者に声をかけること。
- ・完全に停止するまでは、立ち上がらないこと。

○ アンケートへの協力

- ・乗車時にアンケート用紙を配布するため、アンケート調査に協力をいただくこと。
- ・アンケート用紙の回収は、補助員が行うこと。

○ 周知方法

- ・市が利用促進チラシを作成し、市政だより・HP掲載、自治会回覧・掲示板、商業施設で広く周知する。なお、各自治会も周知啓発に協力するものとする。

○ 地域団体との連携

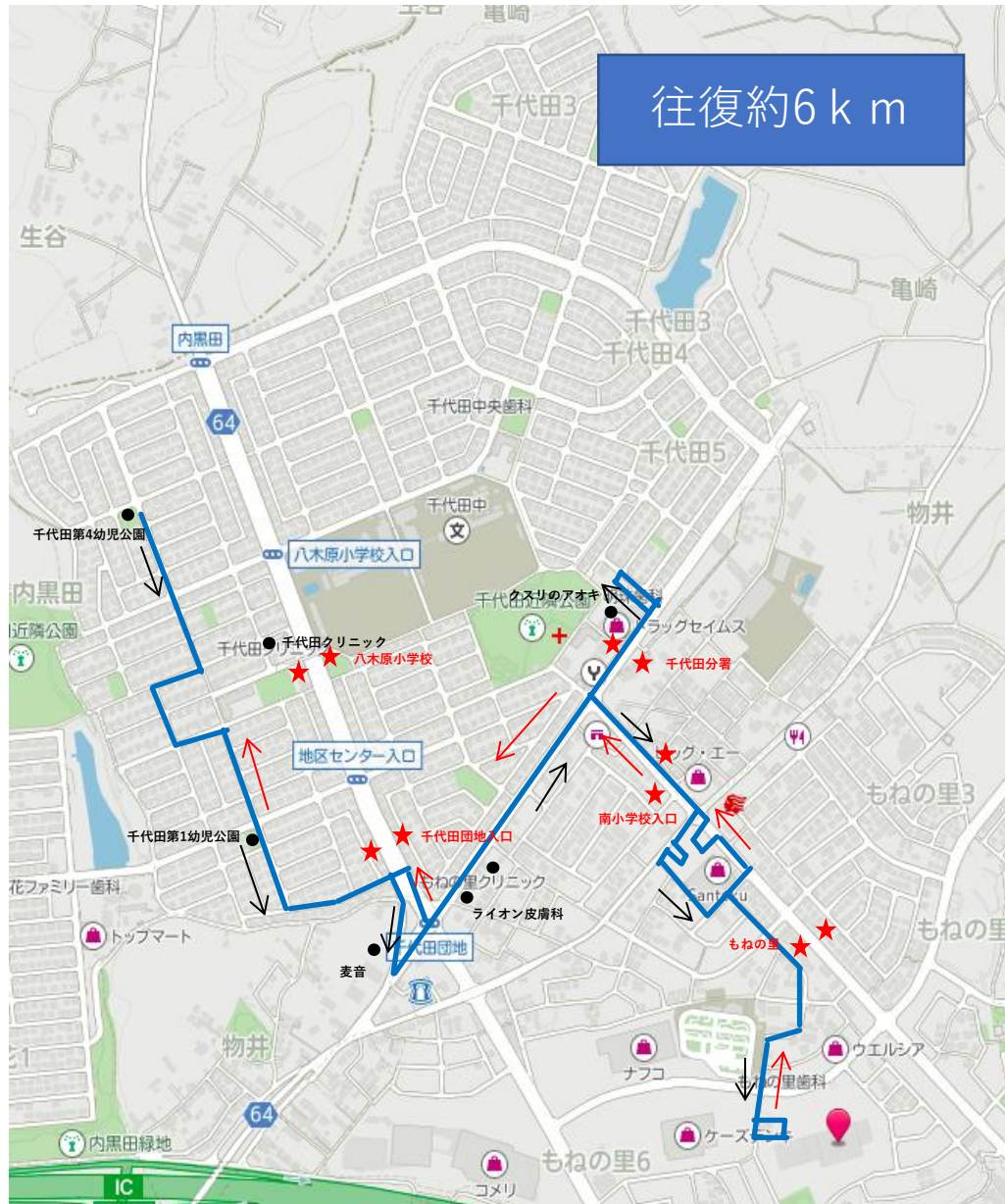
- ・実証実験の実施にあたり、「支えあいチーム千代田」、「民生委員」、「シニアクラブ」などとの連携を図り、地域住民に広く周知できるよう努める。



⑪ 報告書の作成（検証）

実証実験中のアンケート調査の結果に基づき「新モビリティ検討会」において、検証を行うものとし、これまでの課題等も取りまとめるものとする。

Aルート(最終案)





往復約6km

車が来ないことを補助員と共に確認し、右に曲がること。

商業施設内
 駐車：決められた場所に必ず駐車すること。
 乗降：ドアの開閉等安全を確認すること。
 運行：歩行者に細心の注意を払いながら、他の通行を妨げないこと。

共通

- ・低速移動であること認識し、余裕をもって運行すること。
- ・後続車がいる場合には、見通しの良い安全な場所で道を譲る。
- ・道を間違えた場合などは、バックなどせず迂回して、通常のルートに戻ること。
- ・乗客がいる場合で、後続車がいる場合は、道を譲ったうえで、利用者を乗降できること。また、その際補助者は他の車両の進入を防止する「乗降中」のボードを掲げること。
- ・公園付近で停車することを避け、少し離れた場所で停車すること。発車する際は、補助員が車両周囲を確認すること。
- ・できるだけ交差点付近では停車しないようにすること。

1丁目～2丁目団地内

人：フリー乗降であるため、見通しの良い場所で待つこと。交通量の多い場所は避ける。
 乗降：ドアの開閉等安全を確認し、他の車の妨げにならないよう停車する。
 運行：大きな通りの交差点に差し掛かった際は、必ず一時停止し、補助員が安全を確認したうえで、通行すること。

・交差点で左折する前に、車が後方から来た場合は、左に寄り追い越しをさせること。なお、駐車禁止の標識付近で停車すること。

後方に車が来た際は、左に寄り追い越しをさせること。

看板例



・後方に車が来た際は、左に寄り追い越しをさせ、原則赤信号になって右折帯に進入すること。
 ・千代田交差点は、ベリータウン薬局前付近、三徳前は、南小学校バス停を過ぎたところで停車すること。

必ず信号が赤になり、車の通りが緩やかになる、もしくは車がないことを確認し、進入すること。



往復約6km

商業施設内
 駐車：決められた場所に必ず駐車すること。
 乗降：ドアの開閉等安全を確認すること。
 運行：歩行者に細心の注意を払いながら、
 他の通行を妨げないこと。

共通

- ・低速移動であること認識し、余裕をもって運行すること。
- ・後続車がいる場合には、見通しの良い安全な場所で道を譲る。
- ・道を間違えた場合などは、バックなどせず迂回して、通常のルートに戻ること。
- ・乗客がいる場合で、後続車がいる場合は、道を譲ったうえで、利用者を乗降できること。また、その際補助者は他の車両の進入を防止する「乗降中」のボードを掲げること。
- ・公園付近で停車することを避け、少し離れた場所で停車すること。発車する際は、補助員が車両周りを確認すること。
- ・できるだけ交差点付近では停車しないようにすること。

3丁目～5丁目団地内

人：フリー乗降であるため、見通しの良い場所で待つこと。交通量の多い場所は避ける。
 乗降：ドアの開閉等安全を確認し、他の車の妨げにならないよう停車する。
 運行：大きな通りの交差点に差し掛かった際は、必ず一時停止し、補助員が安全を確認したうえで、通行すること。

車が来ないことを補助員と共に確認し、右に曲がること。

・交差点で左折する前に、車が後方から来た場合は、左に寄り追い越しをさせること。なお、駐車禁止の標識付近で停車すること。

・後方に車が来た際は、左に寄り追い越しをさせ、原則赤信号になって右折帯に進入すること。
 ・南小学校バス停を過ぎたところで停車すること。

必ず信号が赤になり、車の通りが緩やかになる、もしくは車がないことを確認し、進入すること。

看板例



市内公共交通の状況について

J R 駅別 1 日平均乗車人員

年次	総数	四街道駅	物井駅
平成 2 1 年	26, 045	21, 937	4, 108
2 2 年	25, 814	21, 776	4, 038
2 3 年	25, 648	21, 680	3, 968
2 4 年	25, 767	21, 817	3, 950
2 5 年	26, 247	22, 224	4, 023
2 6 年	25, 672	21, 808	3, 864
2 7 年	25, 965	22, 121	3, 844
2 8 年	25, 950	22, 132	3, 818
2 9 年	25, 919	22, 053	3, 866
3 0 年	26, 303	22, 262	4, 041
令和 元年	26, 138	21, 975	4, 163

令和 2 年度要望予定事項

①物井駅への通勤快速停車

H16. 10. 16 から物井駅に快速が停車するようになった。通勤快速も停車してほしい。

②千葉駅発普通最終列車時刻の繰り下げ

0 : 05 千葉駅発以降の最終列車の増発

③東京発 23:01 快速千葉行き以降の千葉駅止まり快速列車の千葉駅以東への延伸

東京駅 22 : 54 発快速佐倉行きより後の千葉駅止まり快速列車の千葉駅以東への延伸。

④ホームドアの設置

県立盲学校、視覚障害者総合支援センターがあるので早期設置してほしい。

※①～④については、千葉県 J R 線複線化等促進期成同盟を通じて要望予定。

千葉県 J R 線複線化等促進期成同盟は、千葉県をはじめ、県内 5 1 の自治体等で構成し、各路線のダイヤ改正や施設設備等の利便性向上に関する要望内容を検討、決定し、J R に対し要望活動を行っている団体です。

路線バス利用状況

(単位：人/日)

年次	千代田団地線	物井池花線	みそら団地線	四勝線	ハードヒル池花線	千葉・四街道線	総合公園線、 吉岡線、 亀崎線、 中台線、	つくし座線	長沼線	市内循環線 「ヨッピー」	めいわ線	若松四街道線	臼井線	大日線	羽田空港線 (高速バス)	東京線 (高速バス)
平成26年度	1,433	303	1,849	337	462	1,784	196	331	840	166	574	42	2,315	635	—	—
27	1,425	274	1,849	605	484	1,874	216	335	867	182	628	44	2,300	627	—	—
28	1,424	276	1,869	707	452	2,177	225	333	876	184	669	46	2,405	656	312	284
29	1,411	278	1,867	903	385	1,931	250	325	877	191	718	47	2,293	580	322	273
30	1,352	282	1,901	1,061	365	1,899	202	331	913	204	725	49	2,393	583	332	266
令和元年度	1,098	283	1,942	1,219	325	1,990	200	324	902	204	735	51	2,224	547	330	225

資料：千葉内陸バス(株)、平和交通(株)、ちばグリーンバス(株)、京成バス(株)、東京空港交通(株)

タクシーの利用状況

年次	*実働車両数 (1日当)	利用人数 (1日当)	利用人数 (1日1両当)	利用回数 (1日1両当)	収入 (1日1両当)	収入 (1回当)	実車km (1日1両当)	実車km (1回当)
平成22年度	71.9両	1662.0人	23.1人	18.0回	27,250円	1,514円	68.1km	3.8km
23	74.3両	1751.4人	23.6人	18.3回	27,013円	1,476円	67.2km	3.7km
24	69.3両	1740.2人	25.1人	19.4回	28,290円	1,458円	70.0km	3.6km
25	61.9両	1610.6人	26.0人	20.3回	29,230円	1,440円	72.0km	3.5km
26	60.4両	1546.4人	25.6人	20.0回	29,073円	1,454円	69.5km	3.5km
27	58.4両	1526.0人	26.1人	20.4回	29,917円	1,467円	71.9km	3.5km
28	56.7両	1496.3人	26.4人	20.6回	29,871円	1,450円	71.8km	3.5km
29	53.4両	1476.6人	27.7人	21.3回	30,903円	1,451円	74.5km	3.5km
30	47.4両	1400.7人	29.6人	23.0回	33,248円	1,446円	80.5km	3.5km
令和元年度	43.5両	1271.6人	29.2人	22.8回	33,633円	1,475円	79.0km	3.5km

*旅客輸送のため走行した車両数

資料：千葉県タクシー協会「都市別集計表」

市内循環バス「ヨッピー」の利用状況等について（元年度実績）

利用者数（無料利用者含む）

（単位：人）

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間利用者合計
30年度	7,196	7,706	8,077	7,791	7,758	7,544	7,841	7,869	7,681	7,278	7,124	7,809	91,674
元年度	7,497	7,242	7,653	8,244	7,786	6,868	7,059	7,260	7,536	6,970	6,047	5,112	85,274
対30年度比	104.2%	94.0%	94.8%	105.8%	100.4%	91.0%	90.0%	92.3%	98.1%	95.8%	84.9%	65.5%	93.0%

30年度との差
▲6,400人

※利用者数は運転手の日々の人員調査票に基づき算出。
※2月よりコロナウイルスによる影響で利用者減少。

有料・無料等別利用者数

（単位：人）

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間利用者合計
30年度	7,196	7,706	8,077	7,791	7,758	7,544	7,841	7,869	7,681	7,278	7,124	7,809	91,674
有料	5,738	6,082	6,341	6,142	6,291	6,121	6,263	6,334	6,147	5,762	5,734	6,453	73,408
無料等	1,458	1,624	1,736	1,649	1,467	1,423	1,578	1,535	1,534	1,516	1,390	1,356	18,266
無料等割合	20.3%	21.1%	21.5%	21.2%	18.9%	18.9%	20.1%	19.5%	20.0%	20.8%	19.5%	17.4%	19.9%
元年度	7,497	7,242	7,653	8,244	7,786	6,868	7,059	7,260	7,536	6,970	6,047	5,112	85,274
有料	6,094	5,883	6,300	6,916	6,529	5,621	5,761	5,777	6,538	5,656	4,903	4,178	70,156
無料等	1,403	1,359	1,353	1,328	1,257	1,247	1,298	1,483	998	1,314	1,144	934	15,118
無料等割合	18.7%	18.8%	17.7%	16.1%	16.1%	18.2%	18.4%	20.4%	13.2%	18.9%	18.9%	18.3%	17.7%

30年度との差 対30年度比
▲6,400人 93.0%
▲3,252人 95.6%
▲3,148人 82.8%

※有料利用者は、「路線別収入・利用人員リスト」による。
※無料等利用者は、ダイヤモンド65、ダイヤモンドパス（70歳以上）、学生専用年間通学定期券アスパ、通勤・通学定期券の利用者を含む。

運賃収入

（単位：円）

区分	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	収入合計	実運賃収入
30年度	931,327	978,359	1,017,966	995,271	1,033,702	990,208	1,002,365	1,027,406	997,744	941,338	939,484	1,058,037	11,913,207	10,373,307
元年度	1,009,959	976,088	1,049,369	1,144,339	1,079,797	931,321	970,359	975,467	1,017,657	941,103	815,241	698,454	11,609,154	10,101,120
増加率	8.4%	-0.2%	3.1%	15.0%	4.5%	-5.9%	-3.2%	-5.1%	2.0%	0.0%	-13.2%	-34.0%	-2.6%	-2.6%

※実運賃収入は、収入合計からIC割引分、消費税相当額を差し引いて算出される。
※実運賃収入には、定期券収入を含む。

市補助金

（単位：円）

区分	運行経費	市補助金	実運賃収入	収支率
30年度	24,541,649	14,168,342	10,373,307	42.3%
元年度	25,175,735	15,074,615	10,101,120	40.1%

※30年度の運行経費にはイニシャルコスト3,365,420円（車両原価償却費2,000,000円、無線機・ドライブレコーダー178,920円、運賃箱1,000,000円、知らせるバス利用料68,500円、定期券作成費用118,000円）を含む。

※元年度の運行経費にはイニシャルコスト3,274,920円（車両原価償却費2,000,000円、無線機・ドライブレコーダー178,920円、運賃箱1,000,000円、知らせるバス利用料96,000円）を含む。



- くらし
- 子育て
- 健康・福祉
- 市政情報
- 四街道の魅力

現在のページ [トップページ](#) [健康・福祉](#) [新型コロナウイルス関連](#) [新型コロナウイルス感染症に伴う市独自の支援](#)
[四街道市独自の支援策（第一弾）](#) [感染拡大防止に向けた支援](#) [四街道市交通事業者支援事業](#)

四街道市交通事業者支援事業

更新：2020年10月7日

本事業の申請は終了しました。

新型コロナウイルス感染症による影響が続く中、感染拡大防止対策を奨励するため、市内のバス事業者（貸切バスを含む。）及びタクシー事業者を対象に、感染拡大防止に係る経費に対し、奨励金を支給します。

対象者や条件

令和2年3月1日現在、四街道市内に本店（個人事業者は住所）及び営業所（道路運送法第5条第1項第3号の事業計画に定める営業所）置く、又は市内バス路線を運行する路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業者）、貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業者）、法人及び個人タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業者）事業者（福祉輸送事業限定を除く。）で、今後も事業を継続する意思がある者。
 また、暴力団等に関与がないことが要件。

支給額

令和2年3月1日から令和2年8月31日の間の新型コロナウイルス感染症予防対策（マスク、消毒液、飛沫感染防止用備品、清掃委託費等）に係る費用を支給します。ただし、支給対象者及び支給上限額がごさいますので、下記の表をご覧ください。

支給対象者及び支給上限額一覧

支給対象者	支給上限額
市内に本店を置く路線バス又は貸切バス事業者（法人）	事業用自動車 1台あたり 5万円
市内に本店を置かず、市内のバス路線を運行する路線バス事業者（法人）	20万円
市内に本店又は営業所を置くタクシー事業者（法人）	市内に配置の事業用自動車 1台あたり 5万円
市内に住所を置くタクシー事業者（個人）	5万円

注釈：コミュニティバス、寝台専用車、車椅子専用車及び寝台・車椅子兼用車を除く。

申請方法

感染症拡大防止のため、原則郵送にて提出してください。未着を防ぐため、配達履歴が確認できる方法（簡易書留等）による申請をお勧めします。

「宛先」〒284-8555四街道市鹿渡無番地
 四街道市経営企画部政策推進課交通係宛て

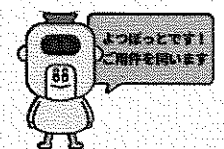
注釈：送料は申請者でのご負担をお願いします。

申請書類

(1) 四街道市新型コロナウイルス対策交通事業者奨励金支給申請書（様式第1号） 手書きの場合は、全てペン又はボールペンで記載してください。（消えるボールペンは使用不可。） 四街道市新型コロナウイルス対策交通事業者奨励金支給申請書(ワード:57KB) 四街道市新型コロナウイルス対策交通事業者奨励金支給申請書(PDF:150KB)
(2) 事業の許可を示す事業許可証の写し 複数の事業許可を受けている場合は、それぞれの事業許可証の写しを提出してください。
(3) 感染症予防対策に係る経費が分かるもの 注釈：原本を他の申請に使用する等ありましたら、ご相談ください。
(4) 支給対象者及び支給上限額が分かるもの 例：事業計画の写し（所在地、事業用自動車の台数、路線）
(5) 誓約書兼同意書 申請書同様に記名、押印してください。 誓約書兼同意書(ワード:27KB) 誓約書兼同意書(PDF:96KB)

- ### 感染拡大防止に向けた支援
- 保育施設等支援事業
 - 四街道市交通事業者支援事業
 - 感染症対策に必要な備用品の購入
 - 四街道市新型コロナウイルス対策障害福祉サービス事業所奨励金
 - 周知啓発事業
 - 介護サービス事業所支援事業

情報が
見つからないときは



(6) 奨励金の振込先の通帳等の写し（個人事業者のみ）

口座名義人、金融機関名、金融機関の店名、預金の種類及び口座番号が確認できる本人名義ものを提出してください。

注釈：申請に必要な書類はダウンロードできます。

（申請受付期間）

令和2年5月25日（月曜）～令和2年9月30日（水曜）まで ※当日消印有効

支給方法やスケジュール

申請書の提出後、審査、支給決定通知を送付し、奨励金を支給します。概ね1か月程度で指定口座に入金予定です。

PDF形式のファイルを開くには、Adobe Acrobat Reader DC（旧Adobe Reader）が必要です。
お持ちでない方は、Adobe社から無償でダウンロードできます。



[Adobe Acrobat Reader DCのダウンロードへ](#)

お問い合わせ

経営企画部政策推進課

電話：043-421-6161

[この担当課にメールを送る](#)

[≡ ページの先頭へ](#)

[リンク集](#) | [個人情報保護について](#) | [このサイトについて](#)

四街道市役所

[市役所への行き方](#)

[市へのお問い合わせ（組織案内）](#)

開庁時間：8時30分～17時15分（土曜・日曜・祝日・年末年始を除く）

〒284-8555 千葉県四街道市鹿渡無番地

電話：043-421-2111(代表)

法人番号6000020122289

Copyright © Yotsukaido City. All rights reserved.



学生の路線バス通学定期券購入支援

更新：2020年10月5日

新型コロナウイルス感染症の影響が続く中、学生を支援するため、路線バス通学定期券を購入した人がいる世帯に対し、支援金を支給します。また、公共交通であるバス事業者への支援にも繋がることが期待されます。

支援対象者及び条件

- ・市内バス路線を有する事業者（高速バスを除く）が発行する、3か月以上利用できる通学定期券を、令和2年2月1日～12月31日までに購入した人
- ・市内停留所を利用できる通学定期券（「学生専用年間通学定期券アスバ」と「CAN・BUS・LIFE」の場合は、市内停留所を利用する人に限る。）を購入した人
- ・令和2年10月1日時点で、本市に住居登録のある人
- ※国、県、市等が通学定期券の補助を行っている者を除く。
- ※払戻等で通用期間が3か月未満になる場合は、該当しません。
- ※世帯主からの申請が必要。世帯主に対し支給します。

支給額

- 定期券の購入額（上限1万円、小学生は5千円）
- ※1回限り
- ※大人運賃で購入された人の上限は1万円、小人運賃で購入された人は5千円です。

申請方法

必要書類を政策推進課に提出（原則郵送）

必要書類

- 学生の路線バス通学定期券購入支援金支給申請書（申請書）、通学定期券の写し、世帯主の本人確認書類の写し、世帯主の振込口座の写し、誓約書兼同意書
- ※本人確認書類は、写真付きのもの（免許証、パスポート等）であれば1点、写真がないもの（健康保険証、年金手帳等）は2点必要です。
- ※世帯構成員等を代理人にし、申請及び受給することができます。
- ※今後新しく購入する予定がない人は、学生の路線バス通学定期券購入支援金申出書（申出書）により申請できる場合があります。その場合は、内容確認のため、支給が遅れる場合があります。

送付先

- 〒284-8555
四街道市鹿渡無番地
経営企画部 政策推進課 交通係 宛
- 申請書（ワード：93KB）
 - 申請書（PDF：178KB）
 - 誓約書兼同意書（ワード：28KB）
 - 誓約書兼同意書（PDF：118KB）
 - 申出書（ワード：31KB）
 - 申出書（PDF：89KB）

支給方法やスケジュール

世帯主が申し出た金融機関へ、決定から1か月程度で振込予定です。
申請期間は、令和2年10月1日～令和3年1月15日（消印有効）

問い合わせ・相談窓口

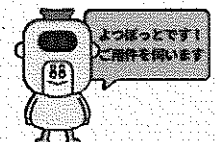
子育て世帯・若者・高齢者支援

- ▶ [準要保護世帯に準ずる高校生等家庭支援事業](#)
- ▶ [未就学児家庭支援事業](#)
- ▶ [学生の路線バス通学定期券購入支援](#)
- ▶ [2歳6か月児歯科健診事業](#)
- ▶ [在宅介護サービス利用者支援臨時給付金](#)
- ▶ [オンラインコミュニケーション・デジタルデバйд解消支援事業](#)

このページを見た人はこんなページも見ています

- ▶ [9月1日から、黄色いごみ袋は使用できません](#)
- ▶ [住民基本台帳人口](#)
- ▶ [メール配信サービス「よめーる」の登録方法](#)
- ▶ [リンク](#)
- ▶ [個人情報の取扱いについて](#)

情報が見つからないときは



定期券の問い合わせ

千葉内陸バス 043-423-4573 京成バス 043-433-3800
ちばグリーンバス 043-481-0808 平和交通 043-232-4589

支援金のお問い合わせ

四街道市政策推進課 043-421-6161

PDF形式のファイルを開くには、Adobe Acrobat Reader DC (旧Adobe Reader) が必要です。
お持ちでない方は、Adobe社から無償でダウンロードできます。



[Adobe Acrobat Reader DCのダウンロードへ](#)

お問い合わせ

経営企画部政策推進課

電話：043-421-6161

[この担当課にメールを送る](#)

[※ ページの先頭へ](#)

[リンク集](#) | [個人情報保護について](#) | [このサイトについて](#)

④ 四街道市役所

[市役所への行き方](#)

[市へのお問い合わせ \(組織案内\)](#)

開庁時間 8時30分～17時15分 (土曜・日曜・祝日・年末年始を除く)

〒284-8555 千葉県四街道市鹿渡無番地

電話：043-421-2111(代表)

法人番号6000020122289

Copyright © Yotsukaido City. All rights reserved.

