

令和6年度市長と町会長で語ろう未来創生ミーティング 議事録（概要）

【ちはら台地区】

日 時 令和6年10月20日（日）午前10時から正午
場 所 ちはら台コミュニティセンター 2階会議室
テーマ 未来志向でつなげる住民主体のまちづくり

テーマ決定理由

ちはら台は平成元年のまちびらきから 35 年が経過し、3年後に帝京平成大学の「うるいどキャンパス」が閉鎖し、ちはら台地区内にある「ちはら台キャンパス」に統合され、学生数が現在の約 500 名から約 3,000 名へと増員されることに伴い、現在新キャンパスが建設されている。

また、5年後に「帝京大学ちば総合医療センター」が、ちはら台に移転を予定している。

このようなことから、今後、ちはら台は「大学や病院を核とした新たな顔を持つまちとして大きな転換期を迎える」という背景がある。

地区会としては、大学や病院が地域活性化に一定の効果を及ぼすものと期待しているとともに、誰もが安心して住み続けられるまちづくりを推進するためには、地域住民の交流をより一層図ることが重要になると考えている。

以上が本テーマを設定した理由となる。

自治会の果たす役割と官民協力体制の構築に関する質問・提言

（サウスヒルズ中央自治会長）

はじめに、市原市の自治会加入率の推移について申し上げます。8年前の2016年（平成28年）には59.4%（ちはら台地区73.4%）と初めて6割を下回り、その後年々減少し、今年（2024年）は52.8%となっています。このままでは半数の5割を割り込むことが懸念されています。

ちはら台地区においても、4年前の2020年（令和2年）に69.3%と初めて7割を下回り、同様に年々減少し、今年は62.0%となっています。このように、自治会加入率の減少傾向に歯止めがかからない状況であり、数字から地域コミュニティの希薄化が一層進行していることが伺えます。

市の調査によると、自治会未加入世帯が増えている主な要因として、「加入する理由やメリットを感じない」という声があるほか、「自治会に加入する意思はあっても、きっかけが無い」「活動の雰囲気分らず、個人情報観点から加入への不安感がある」といった声特に若い世代から寄せられています。我々の

情報発信が不十分ということもありますが、うなずけるご意見だとも思います。

このような背景には地域の連帯感や人間関係が希薄になり、自治会の活動に無関心な世帯が増えてきたことも否定できませんが、問題は自治会としても様々な事情があり、これまで有効な対策を講じられなかった結果が現在の自治会加入率の数字に表れているのではないかと思います。

自治会加入率が過半数の 5 割を下回ると、地域コミュニティの醸成が図れなくなるばかりか、会員と非会員といった地域の分断さえ招くことに繋がりがねません。人口の急増と生活圏の拡大、SNS などデジタル情報の拡散により、更に高齢化による役員の忌避という点もあり、地域の連帯感や人間関係が希薄になり、自治会の活動に無関心な世帯が増えてきたことも否定できません。

しかしながら、自治会には一定の区域を単位として、その地域に住む住民同士が助け合い協力しあって、住みよく安全な地域社会を創っていき、街の価値を保持していくという目的があるということはあるとは言ってもありません。また、日本の地域社会においては、他の組織によって代替することのできない重要な役割を担っていくものと考えられていて、自治会と行政との協力関係は必要不可欠なものであるといえます。

小出市長には、日頃から「町会・自治会は、まちづくりの中心的な役割を担う行政の最大のパートナーである。」とおっしゃっていただいています。そこで、お尋ねしますが、自主的住民自治組織である自治会が果たす役割と自治会側がメリットを実感できるギブアンドテイクの官民協力体制の構築について、そして市が自治会に求める役割について、市の見解を伺いたいと思います。

続いて、健全な自治会活動を継続していく上で、私見となりますが提案させていただければと思います。市では、これまでも町会・自治会の負担軽減やデジタル技術を活用した町会加入率向上に向けた取組など、様々な取組を試行していますが、地域によって様々な課題があり、なかなか課題の解決までいかない状況なのかなと思います。

ここはら台地区も同様ですが、良好な自治会活動をしていくうえで大切な要素の一つに活動資金という課題があります。この課題は、自治会加入勧誘活動にも少なからず影響を及ぼしています。

そこで、まず市からの「行政協力交付金」の算定方法などを見直しについてですが、具体的には、単位自治会と各地区連合会それぞれに交付されている市からの補助金の見直しとなります。

1 単位自治会への補助金

現在の算定方法では均等割額に加入世帯数に乗じて世帯割額を交付していますが、同じ自治会エリア内に住む自治会未加入世帯にも対象を拡げて、交付して

いただけないかというものです。これは、国の地方交付税の算定方法にある人口と面積を基本としているように、税金を納めている、納めていないにかかわらず交付されるという考え方に類似したものです。「行政協力交付金」という名目では難しいかもしれませんが、自治会活動は会員以外の世帯も恩恵を受けているという点や、新たな加入促進という点からも、他の名目でも構わないので、是非ご検討をいただければと思います。

2 各地区会への交付金

これについても均等割額と町会等数割に前述の単位自治会の考え方と同様に、同じ地区エリア内に住む自治会未加入世帯にも対象を拡げ、世帯割額を交付していただけないかというものです。

3 地区会の事業を推進する目的

地区会の積立金や他団体への補助金などを除く、決算支出額の5%を限度にイニシアティブをプラスして交付金を交付していただけないかというものです。

これらを見直すことで、各自治会や各地区会は少額ですが資金面の確保が図られるとともに、安定した自治会・地区会活動を全住民にも広げられることに繋がるものになると思いますがいかがでしょうか。

さらに、自治会員個人が負担している自治会費の実質負担軽減策となりますが、これは自治会加入世帯と未加入世帯の差別化を図るため、自治会加入世帯に対し、「いちほら推し活制度」通称イチ推しポイントを活用する仕組みとなります。具体的には、市から自治会加入世帯に対し例えば年間3,000ポイントを付与し、付与された自治会員は、その他のポイント分を合わせて所属する自治会へ寄付し、寄付を受けた自治会は納めてもらう自治会費と部分的に相殺するという仕組みです。これは自治会員にもメリットがあることから自治会への加入促進につながるとともに、「イチ推し制度」の目的である「市原市をもっと良くしたい」という想いで活動する市民活動団体と市民をつなぐものにもなると思いますが、いかがでしょうか。ただ、現状のようにポイントの還元が使い道の限られているクオカードや特殊な商品のみでは、活動費として非常に使いにくいので、是非ご検討いただきたいと思います。

(市長)

市長への手紙で町会加入へのメリットについて質問がくることがあります。メリットを一言で表現するのは難しいです。平時の状態では生活に不便を感じない人も多いですが、災害が発生した時は隣近所の共助が必要になります。今年には国内で色々な災害が発生しており、最終的に命を守るときには町会の加入未

加入に関わらず助け合うことにより命が守られたのも事実です。

町会・自治会は街づくりの最大のパートナーです。個人で解決できないことは家族で、家族で解決できないことは近隣住民で、近隣住民で解決できないことは町会で、町会で解決できないことは行政で解決していくと考えています。市役所は市民から税金を預かり、それをいかに市民に分配していくかが行政の使命だと思っています。明確に方針を出し、ご理解をいただきながら進めてまいります。

行政との連携により地域課題の解決をしていく上では、町会という単位との連携が最大の解決方法だと思っています。行政の情報を各町会が受け止め、町会員に情報を共有していただくという役割もあります。公にはできない多様なニーズへのきめ細かな対応に協力いただくのも町会の役割と思っています。災害時への個別避難計画の策定も、町会・自治会があってこそできるものです。

町会加入率が下がっているのは市原市だけでなく全国的なことですが、これにはコロナウィルス感染症により町会活動が停滞したことも要因の一つと考えています。若者の自治会離れも顕著です。加入へのメリットが感じられないとのことですが、防犯街灯やゴミ集積所は町会費で管理しています。しかし税金を払っているから町会加入に関わらず管理してもらうのは当たり前という人もいます。

ちはら台の夏祭りのように、顔の見える関係を構築し、自治会として地道な活動を続けていくことも必要で、行政も一体となって進めてまいります。自治会運営には資金的な問題もあります。ある地区では子供会で祭りをするとき町会がおやつを用意したら、町会未加入の子にはおやつをあげないということがありました。

自治会の円滑な運営のために青葉台地区などのようにコミュニティビジネスをやろうとしている事例もあります。自治会の負担にならない程度でこのような事例を参考にするのもいいと思います。行政協力交付金を現在は自治会の加入世帯割りで交付していますが、今回のご意見のように発展的に改善していくことも必要かと思っています。自治会費を払っている人が不公平に感じるような仕組みにならないよう模索してまいります。

（地区会長）

ちはら台地区においても、町会加入率の減少については懸念しているところですが、加入促進については地道に活動していますが、加入のメリットが中々実感できない現状では特効薬のようなものはありません。今後、連合会としても様々な取組を行政と一緒に検討していきたいと考えています。

介護・医療現場への若手呼び込み対策に関する質問・提言

(もみの樹台自治会長)

今年4月1日現在の65歳以上の人口の割合、高齢化率についてですが、全国平均である29.2%と比較したとき、市原市は30.8%、ちはら台地区は17.4%となっています。今後、ちはら台地区も、若い年代の流入がなければ、急激に上昇していく可能性があります。

また、市内の介護サービス事業所については、今年4月1日現在、その数は418件、過去3年間のデータから見て、横ばいの状況となっており、増えていないのが実情です。75歳以上の高齢者人口がピークとなる2040年、千葉県は、介護人材が122,736人必要であるのに対し、現状の予測では91,208人しか確保できず、3万人以上が不足すると推測されています。

介護ニーズが急増するといわれている2040年を見据え、全国的には、今から、人材不足が深刻な医療・介護、特に介護の現場に、若い担い手を呼び込む対策に力を入れようとしています。具体的な対策としては、技術的な指導や悩み相談のサポートの充実、ICTの導入、給与などの処遇改善などを検討し、働きやすい職場づくりを推進しようとしています。

市原市では、深刻な介護人材の不足がある中、人材確保に向け、令和4年度から「千葉県介護人材確保対策事業費補助金」を活用し、就業とキャリアの形成の両側面から支援するため、介護職への就職促進と人材のキャリアアップ支援に関する取組を行っていると同いました。

高齢者の方の生活を支えるためには、その生活を支える担い手の育成が急務であり、若手の確保と教育に力を入れ、地域の介護の中核を担う人材を育てていく必要があります。若手の人材を獲得するうえで、給与の面でも他業種との格差や地域差があることを認識しなければなりません。

厚生労働省の令和4年の調査によると、介護職の年収は約362.9万円となっています。これは全産業の平均年収と比較し、決して高い給与水準とはいえません。近隣の都道府県と比較しても、東京都の年収362万円に対し、千葉県は340万円と、20万円以上の開きがあります。

市原市は介護施設の少なさ、イコール介護人材の少なさとなっている現状があり、地元の若い介護・医療従事者が住み続け、地元で働ける魅力あるまちにしていかなければ、その未来は危ういものとなってしまいます。そこで、介護ニーズが急増するといわれている2040年を見据えた人手不足が深刻な医療・介護の現場に若い担い手を呼び込む対策について、市の見解を伺いたいと思います。

(市長)

介護人材の確保は大きな課題と認識しています。保育士、介護士、看護師につ

いては、給与の水準が高い都心に向かって人材が流れており、この動きを一定程度制御していかなばと思っています。2040年までは高齢者が増えていき介護需要がピークになります。

医療分野については看護学生に対する修学資金貸与制度を市独自に行っていますが、介護人材においても同じような取組の検討を進めているところです。私自身も市長になる前に運送業をやっており、介護保険制度ができたのをきっかけに介護タクシーを始めました。私が介護タクシーを行うための半年間の研修で実際に介護現場を見た中でも介護人材の必要性を感じています。

中学生の職場体験など、介護職の魅力を若者に伝えられる環境づくりも大事です。介護人材の所得についても一定程度の補助をすることによって、人材の確保を図ってまいります。サッカーチームのVONDS市原は、選手がサッカーをやりながら介護現場で働いている好事例です。介護の資格を持った人が空き時間を利用して働けるなど、柔軟な取組も必要と考えます。

（地区会長）

ちはら台地区は、医療関係者が多く在住しているとよく耳にします。しかしながら、その多くの方は待遇や様々な事情があって市外にお勤めになっているようです。致し方ないことですが、貴重な労働力が市内にとどまらないのも大変残念です。ちはら台連合会としても様々な機会を捉え、人的なネットワークを活用して、市内施設への就業を働きかけて参りたいと思います。

災害時の要支援者への具体的な避難支援対策に関する質問・提言

（スマートコモンシティちはら台自治会長）

今年5月、地域の助け合い（共助）の取組として、自治会内に居住する高齢者、障がい者、乳幼児などの特に配慮を要する避難行動要支援者について、安否確認等の避難支援等を実施するために作成した名簿「避難行動要支援者名簿」が昨年に引き続き該当する自治会長に配布されました。

名簿配付の目的としては、災害時には行政が可能な限り公的支援である公助を行いますが、それだけでは限界があり、災害に備えるためには、自分でできることは可能な限り自分で行う自助と同時に、地域の助け合いの共助が重要となることから、災害が発生し、又は災害が発生するおそれがある場合における避難行動要支援者への支援を適切かつ円滑に実施するため、配付された名簿を基に平時より避難方法について話し合っていたいただき、地域においての情報伝達や避難誘導などの避難支援体制の構築を目指すものとの説明がありました。

また、「町会・自治会へお願いしたいこと」として、一つ目に平時においては名簿を活用した見守り活動などにより災害に備えるとともに、災害の際には名

簿情報に基づき要支援者の安否確認や避難支援等への協力、二つ目に配付された名簿に記載された要支援者の方について、災害時に要支援者の安否確認や避難先まで支援する避難支援者の選定、避難誘導の方法などをまとめた個別避難計画の作成、地域の避難訓練等での実践などについて話がありました。

加えて、これら支援については法的な義務を負うものではなく、災害時には、まずは自身の身の安全を優先し、可能な範囲で支援を行っていただきたいとの説明がありましたが、自治会が同意することを前提に名簿の配布が進められました。

当自治会は現時点で要支援者に当たる方がいないとのことで、名簿の配布はありませんでしたが、ちはら台地区においても高齢化は進んでおり、要支援者が多くいる自治会もある様子でした。

これらの説明を受け、第一に感じたことは、人命に関わることでもあり、避難支援等に関する専門的な知識も無く、実践訓練も受けていない中、名簿を預かる自治会としてはかなりの重責を担うことになるということでした。

また、将来的に当自治会でも名簿が作成された場合、日頃から仕事などで留守がちな自治会員の中から避難支援者をどう人選したらよいか、などといった不安が頭の中をよぎり、このような重責を自治会の一部の避難支援者が担うことが果たしてできるのだろうかと感じました。

これらのことを踏まえて、自治会に持ち帰り、出来る範囲での支援を行うもので法的な責任や義務を負うものではないとの説明を基に、今後に向けて避難支援者はどのような人を選出すればよいか話し合ったところ、主に要支援者の近所で親しくされている方など、普段から交流のある方で、できる限り複数名を選出するなどの意見が出ましたが、避難支援者自身も被災する可能性があり、留守にしていた場合はどうすればいいのかなどの理由で、不安ばかりが高まる結果となりました。

また、本名簿は、自治会への加入・未加入を問わず記載されており、自治会未加入者に対しても可能な範囲で加入者同様の対応をお願いしたいとの表現となっているため、これについても、日頃からお付き合いがないことから自治会としてもどう対応すべきかなど、未加入者が多い地域においては非常に難しい問題になると感じました。

質問の前に何点か確認させていただきたいのですが、

1. 要支援者がいる町会・自治会全てがこの重責を担っているのか。
2. 他に担っている団体はないのか。
3. 実際の個別避難計画の作成において避難支援者の選定はどうされているのか。
4. 個別避難計画とちはら台地区でも策定が進められている地区防災計画と

の関係性はどうなっているのか。

5. 来月上旬に予定されている防災訓練内容にも盛り込まれているのか。

以上を踏まえて、災害時の要支援者への具体的な避難支援対策について、市の見解を伺いたいと思います。

（市長）

要支援者の支援については、自治会役員の方だけに責務を負わせるのではなく、民生委員などあらゆる主体を通じて支援していこうと方針を出しています。発災直後は自助、共助の力がどうしても必要になります。要支援者名簿についても、今後、具体的に負担感なく住民を守っていける方法を議論してまいります。個人情報になるので、自治会長や民生委員に提供を限定しています。自治会長の皆様には、日常的な見守りにも活用していただきたい。

町会役員と民生委員と一緒に取り組んでいる事例もあります。自治会未加入の方については、自治会、民生委員、介護施設などあらゆる主体と情報共有して誰一人取り残さない環境整備をしてまいります。市では土砂災害特別警戒区域や災害リスクの高い方を優先して市職員や福祉サービス事業者が連携して訪問する個別の避難計画を地区防災計画とは別に策定しているところであり、あらゆる情報を皆様と共有してまいります。

ちはら台地区は地区防災計画の策定にも積極的に取り組んでいただいております、心強く思っています。今年度の総合防災訓練においても、中央会場で避難行動要支援者の避難誘導訓練を行う予定です。地区防災計画は策定することが目的ではなく、自分の地域の危険箇所の把握や、大雨が降ったときにその地域はどうかなどを地域住民にご理解をいただくことが策定の趣旨です。顔の見える関係を構築して楽しんで策定に協力していただければと考えます。

ちはら台地区では、要支援者名簿への掲載に本人の同意が得られた人は142名しかおらず、同意が得られない人は2,833人もいます。個人情報の問題があると思いますが、災害が発生したときのために情報提供への同意を促してまいります。

（地区会長）

ちはら台地区も地域によっては高齢化率が高いところもあります。いざ地震などの災害が発生した場合、自治会としての共助についてはある程度理解しているものの、支援が必要な方も支援する側も高齢者ということも少なくありません。また、自治会に加入されていない方も多くいるので、日頃からコミュニケーションを取るのも中々難しい状況にあります。

連合会としては、今後、行政からのアドバイスをいただきながら、現在作成中の

地区防災計画にどのように反映できるか検討していきたいと思います。

道路の未整備区間の見直しに関する質問・提言

(ウッドパークちはら台自治会長)

ちはら台は近年、公民問わず新たな施設が次々にオープンするなど、まちびらきから 35 年が経過した今も成長を続けています。公的要素が高い代表的な施設としては、今年 6 月、市原市と大和ハウス工業が連携して取り組む地域の居場所「ちはら台 TENT」がちはら台公園内にオープンしました。

また、今後数年にわたり帝京平成大学の新キャンパス、帝京大学附属病院の建設等が計画され、それぞれの開学、開院に伴い、ちはら台地区外からの人や車の流入増大が予測されています。さらに、多方面からの公共交通機関や緊急車両の乗り入れについて様々な対策を講じる必要があり、早い段階から準備しておかなければならない状況にあると思われます。

このような状況において、ちはら台地区内の南北を横断する「学園通り」や東西を結ぶ「公園通り」などの主要道路は片側 2 車線道路として整備されています。しかしながら、「学園通り」では市津消防署の南側の県道五井本納線との交差部が、また「公園通り」ではちはら台の西部が途切れた状態で、地区外の主要道路である茂原街道などへの接続部は長年にわたって未だ整備されていません。

財政や地域の事情など、様々な理由があることは推察しますが、20 年以上閉塞状態といっても過言でなく、健全な道路環境とは言えない状況となっています。今後、大学の整備、大規模病院の新設、商業施設の増加等に伴い、交通アクセス網の早期整備が重要課題となることから、各施設の建設と同時並行で道路網の整備を期待する声は日に日に高まってきています。

そこで、ちはら台及び周辺地域との相互アクセスとなる道路網の整備計画にある都市計画道路で、主要地方道千葉茂原線通称「茂原街道」に繋がる八幡草刈線、通称「公園通り」の、ちはら台西 1 丁目地先や押沼潤井戸線、通称「学園通り」の、ちはら台南 3 丁目から潤井戸地先と、県道日吉・誉田停車場線に繋がる押沼瀬又線の、ちはら台東 8 丁目地先の 3 路線の開通スケジュールについて、市の見解を伺いたいと思います。

(市長)

帝京平成大学のキャンパス再編と病院の移転の方向性は決定しているところであり、それに伴うアクセスや交通渋滞等も懸念されるところです。道路整備は用地を取得できれば整備が進みますが、それには地権者の理解が最も難解であり努力しているところです。

市原市の道路整備については、総合計画に掲げる都市像の実現に向けて、市原

市市道整備計画を策定し、優先整備する道路を明確化し、効果的に進めています。お尋ねいただいた 2 路線については、重点整備路線と位置付けており、八幡草刈線、通称「公園通り」と押沼潤井戸線、通称「学園通り」は、現在用地取得に努めており、用地取得が完了し次第早期開通を目指したいと考えています。

これには色々な手法を検討しています。千葉市の例では、全ての地権者からの同意を待たず、同意を得られた用地から先に整備することで、他の地権者からの同意を得られやすくしました。土地の所有者の権利が強いことは事実ですが、道路は開通してこそ公益的なものとなるので、ご理解をいただく努力をして進めてまいります。

押沼潤井戸線については交差点改良が残っており、これに必要な用地取得率が 73%です。今後も鋭意進めてまいります。押沼瀬又線については未着手ですが、現在進めている各路線の進捗状況を見極めながら選択と集中の観点を踏まえて事業化の判断をしてまいります。

市原市内の市道の総延長は 2,000 キロを超え、道路管理者としての責務を感じています。道路の維持、老朽化の整備、新設の 3 つが混在しており、取捨選択をしながら進めてまいります。

(地区会長)

ちはら台地区内の道路網は比較的整備されているものの、周辺の主要道路への整備が長年にわたって進んでいないところもあります。道路網の整備は周辺地域への速達性が図れるだけでなく、災害時の車での避難や緊急車両の到達にも大きな影響を及ぼします。

また、平時では渋滞の緩和だけでなく、バス路線などの公共車両についてもスムーズな走行にも繋がってきます。今後、流入車両が拡大されることが予測されるので、引き続き、道路網の整備についてよろしくお願ひしたいと思ひます。

京成電鉄千原線の未整備区間の見通しに関する質問・提言

(はるかの丘自治会長)

旧千葉急行電鉄で現京成電鉄千原線は、千葉市の千葉中央駅から終着駅で市原市内唯一の駅であるちはら台駅を結ぶ 10.9km の単線の路線です。千葉中央駅で京成千葉線にそのまま乗り入れており、実質的には京成千葉線の延伸線として営業しています。

ちはら台にある帝京平成大学は、3 年後の 2027 年にはちはら台キャンパスに統合される予定であり、学生数が現在の 500 名から 3,000 名へと大幅に増員される見込みです。また、5 年後の 2029 年には帝京大学附属病院が供用開始となる予定で、利用客だけではなく、医療従事者や医療関係者など、多様な

方々が様々な交通ネットワークを利用して訪れることとなります。その中の一つに最も多くの人々の輸送が可能な鉄道として、ちはら台には京成千原線のちはら台駅があります。

京成千原線延伸の概要について調べたところ、実際に建設した第三セクターの千葉急行電鉄が、1995年に千葉中央ーちはら台まで建設されたところで計画は中断し、ちはら台ー小湊鉄道海士有木間は建設が凍結されてしまいました。ちはら台から先は、辰巳台、国分寺台を経て小湊鉄道海士有木駅に至る経路が予定されていて、辰巳台付近までは、線路用地も確保されている部分も多いですが、今に至るまで延伸実現の目途は立っていません。

利用率が伸び悩む要因として、一つは「電車賃が割高の為、利用を敬遠している方がいるということ」、二つ目は「ちはら台から先の整備が止まってしまっている為、利便性が悪いこと」が挙げられると考えます。今後、深刻な人口減少が予想される中で、交通インフラの整備は市原市の魅力を底上げするものであると考えます。

そこで、京成千原線のちはら台から先の延伸について、市の見解を伺いたいと思います。

(市長)

京成千原線の延伸については、現在のところ具体的な進展はありません。ちはら台から先の延伸計画は、用地確保や採算性の問題などから凍結状態が続いています。京成電鉄は工事施行認可の申請期限を2029年まで延長しましたが、現時点での開業時期の見通しは立っていません。

市としては、交通インフラの整備が地域の発展に重要であると認識しており、引き続き関係機関と連携しながら、延伸実現に向けた努力を続けていきたいと考えています。

京成千原線運賃の見直しに関する質問・提言

(キッズアベニュー2nd 自治会長)

2023年度の京成千原線ちはら台駅における1日平均乗降人員は5,943人となっていますが、そのうち定期利用者は全体の約64%の3,802人、定期外利用者は全体の約36%の2,141人となっています。

この京成千原線は、他の京成の路線やJR線と比べて割高の運賃が設定されています。それは京成線の路線の中で、京成千原線は独立した運賃の計算方法となっていて、まるで別会社の路線かのような運賃となっているからです。

京成千原線の沿線に住む学生からは、「京成電鉄千原線の運賃は高い。」という意見が多く出ています。さらには、「京成電鉄の駅までは自転車で5分程の距離

だが、運賃が高いため、自転車で30分程かかるJRの駅まで通っている。運賃が安くなれば、大勢の学生が助かるといっても過言ではないと思う。」「運賃を考えると京成電鉄千原線を使っただけの通勤は難しく、今住んでいるところを離れ、就職先近くに賃貸を借りた方が経済面で合理的である。」という若い人の声も多いです。

千葉急行電鉄時代の債務が残っているため、運賃が高く設定されているということはある程度理解していますが、「京成線の運賃がJR並みであれば利用する」「運賃が下がれば、利用者数も増加し、全体的な収入は変わらないのでは」と考えている人も少なくありません。特に若い方からそのような声が多く、京成電鉄千原線の運賃が高いことを理由に、将来のある若者たちが、このまちを離れていくことは大きな損失です。

同線の運賃については、2011年に住民から値下げ要望があり、当時の千葉県知事との交渉で、沿線開発が進み当初の3、4倍に利用者が増えている事実を示し、京成電鉄に対し運賃引き下げの指導を行うよう要請したとありました。この要請に対して、運賃値下げは利便性向上の一つであるとして、住民の値下げ要望を京成電鉄に伝え、値下げ効果のシミュレーション実施などの提案を検討すると県交通計画課は回答していますが、なかなか運賃値下げの兆しが見えないどころか、その後全く進展がありません。

京成千原線の運賃が高い理由としては、京成の一路線となった後も運賃水準自体を高く設定するだけでなく、千葉線に直通する際の運賃を通算距離で計算せず、千葉中央駅で打ち切って別料金とし、合算する形が採られているからだと思います。利用者側からすれば、JR外房線の鎌取駅から千葉駅までの普通運賃が200円に対して、京成千原線の学園前駅から京成千葉駅間が400円、ちはら台駅から京成千葉駅間が450円とそれぞれ倍以上の高額となっているのはさすがに承服できるものではありません。

仮に、京成千原線と千葉線にまたがる際の運賃計算の境目を千葉中央から京成千葉に変更するだけで、試算では、京成千原線の学園前駅から京成千葉駅間は320円、ちはら台駅から京成千葉駅間は360円まで下がると言われています。京成千原線の運賃引き下げや運行本数の増加により、帝京平成大学や帝京大学附属病院関係者の利用増加が見込めるだけでなく、新たな住民の移住や地域経済の活性化まで期待できると考えますが、運賃や運行本数の見直しについて、市の見解を伺いたいと思います。

(市長)

京成千原線については、運賃が高いということで、以前から京成電鉄とも交渉していますが、鉄道事業者は運賃値下げにはなかなか応じてくれません。京成千

原線とは関係ないですが、京葉線が減便になり、要望活動で一部見直されたこともありました。

鉄道事業者へ要望するときに、こちらは「運賃を下げれば乗降客数が増える」と言いますが、鉄道事業者は「乗降客数が増えたら運賃を下げる」と言い、平行線です。今回は、帝京平成大学の学生が増えることと病院が移転されることで乗降客数に大きな影響があるという交渉材料が増えるので、行政としてしっかりと交渉してまいります。

ちはら台は広域であり鎌取駅を利用する人も多いことで京成千原線の乗降客数が伸び悩んでいる部分もあると思われます。延伸の話もありましたが、京成電鉄としては辰巳団地まで一定の用地の取得をしているものの、市原市の人口動向や交通環境を考えると延伸の判断にあぐねていると思われます。

市は辰巳団地に駅広用地を持っており、その土地活用が課題でしたが、京成電鉄と交渉してきた結果、少しずつ柔軟に活用できるようになりました。今、京成電鉄に辰巳台や海土有木までの延伸について交渉しても、なかなかいい返事はもらえないと思われます。しかし、今後の帝京平成大学や病院の移転、辰巳台との位置関係など、全体のエリアマネジメントで必要なものとして、延伸の交渉は今後も続けてまいります。

運賃値下げについても、ご意見にあったような算定方法を参考にした交渉も行ってまいります。

（地区会長）

ちはら台地区内を走る唯一の鉄道である京成千原線は、ちはら台駅から先の延伸が長年にわたり進んでいません。鉄道は、通勤や通学などのための有効な移動手段の一つです。鉄道の延伸や運行については、かなり厳しいものと推察しますが、交通弱者を含め、今後のまちづくりには、欠かすことのできない交通手段となるので、引き続き、行政からの働きかけをよろしくお願ひしたいです。

また、「京成千原線」の運賃が JR と比較して、かなり高いという話はかなり前からありました。学生の定期代も学割を利かせたとしてもかなり高額となっており、鎌取駅まで自転車で通学している高校生も沢山見受けられます。これから鉄道利用者もかなり増えると推測できるので、運賃の見直しをできるだけ早く検討するよう事業者へ働きかけていただきたいです。それまでの間、他市でも実践されたような行政の補助についても検討いただけると大変助かります。

バス路線の見直しに関する質問・提言

（WP ちはら台駅前自治会長）

現在、ちはら台地区には 27,000 人以上が住んでおり、住宅、学校、スーパ

ーマーケット、病院、コミュニティセンターなどが整備され、環境に良い町づくりが進んでいます。また、平日に限りますが、千葉ろうさい病院のご厚意により、地区内のバス停から同院間を走る無料バスを 1 日 9 便運行していただいております。年々高齢化が進む地域住民にとって大変助かっています。

先ほどから話しているとおり、2027 年頃に帝京平成大学の新キャンパスが開学し、現在の学生数 500 人程度から 3,000 人規模へと拡大され通学することになります。また、2029 年頃に現在姉崎にある帝京大学ちば総合医療センターが（仮称）帝京大学附属病院として、ちはら台への移転が発表されました。

このようなことから、ちはら台には今後、マイカーを含め、バスや電車などを利用しての通院や通勤、通学がかなり多くなり、道路が混雑することが容易に予想され、公共交通機関の充実が混雑緩和に重要になってきます。少しでも、ちはら台を訪れる患者や医療関係者、学生の不便さを解消するために、公共交通機関の改善も必要不可欠です。

特にバス路線については、現在、JR 内房線の各駅とちはら台を結ぶ運行ルートとして JR 浜野駅とちはら台駅間がありますが、運行本数が一日数本、停留所がちはら台駅入口の一カ所と極端に少なく、今のままでは交通の利便性が確保できません。今後は、行政とバス会社、そして市民が一体となって交通機関の改善に早急に取り組む必要があると考えます。

現在、小湊バスが運行している JR 内房線八幡宿駅から千葉ろうさい病院を終点とする路線を京成千原線ちはら台駅まで延長していただくことを提案します。さらに、現在、ちはら台駅には小湊バスと千葉中央バスが乗り入れていることから、ちはら台駅にバスの乗り継ぎ拠点（ハブ）を設け、そこから帝京平成大学や帝京大学附属病院、外房線鎌取駅などの各拠点に分けて運行する「ハブ&スポーク型」ネットワークを形成することで、JR 内房線を利用しての通院や通勤、通学などが可能となると思います。

そこで、ちはら台駅をハブ化とした、ちはら台近郊とのバス路線の見直しについて、市の見解を伺いたいと思います。

（市長）

バス路線の問題は全国的なものであり、運転手不足が大きな要因となっています。市原市内の小湊鉄道だけでも 160 を超える減便がされており、非常に由々しき問題だと捉えています。これは、今年度の 4 月から働き方改革で運転手の残業規制が厳しくなったためだと小湊鉄道から聞いています。

今までは、公共交通のバス路線を守るためには市が補助金を出していましたが、今は補助金をもらっても運転手が確保できないので減便することになってしまいます。今、市としてできることは運転手を確保するための補助制度であり、

ドライバーとなる動機付けのため、運転手免許を取得して市内の交通事業者に就職し3年間在籍した人への補助などを行っています。

小湊鉄道としても、今は東北方面にまで足を延ばしてドライバーを採用していますが、それでも足りていないと聞いています。また、女性ドライバー確保に向けた市の補助制度も作りました。ドライバーの確保についても、柔軟な時間で働ける体制が必要と考えます。ドライバーの給料を上げることも確保には必要ですが、それには運賃も上げなければという問題も出てくるため、業界団体などの議論をして、行政として取り組んでまいります。

（地区会長）

全国的に問題となっているバス路線の廃止や減便といった状況がある中、ちはら台と辰巳台間の路線延伸はこれからの交通弱者の通院や通学、通勤の手段として、かなりの効果があるものと思われます。これから利用者も見込まれることから、実現に向けて行政から事業者へ働きかけていただきたいです。

（ちはら台南牧園自治会長）

今回のミーティングでは、「未来志向でつなげる住民主体のまちづくり」というテーマで各自治会長から様々な角度からの質問がありましたが、小出市長からの回答には具体的な対応が盛り込まれており、大変気づきのあるものでした。

個人的には、小出市長が旗印に掲げる「みんなが輝く未来をみんなで創る」といった「市原市をもっとよくしたい」という熱い想いを改めて感じる事ができたように思います。本日参加された自治会長の皆さんにおかれましても、ぜひ今回のミーティングで気づいたことを持ち帰り、明日からの自治会活動の中で活かしていただきたいと思います。