

令和8年7月  
み春野自治会

## 「み春野線」の現状と今後の見通しについて

現在、全国的に深刻化している「バス運転手の不足」や労働規制の強化（いわゆる 2024 年問題）により、公共交通の維持は全国的な課題となっています。千葉市内でも、一部路線において「土休日の運行が一時的に全便運休（ゼロ）になる」、「走らせたくとも、運転手が物理的に足りない。1 日千人以上の足となっている路線を廃止」という大変深刻な事態が発生し、地域社会に大きな衝撃を与えています。

こうした中、「み春野線」の現在の立ち位置、および将来的なリスクについて、法定協議会である千葉市地域公共交通活性化協議会の議事録やデータに基づく客観的な事実を共有いたします。

### 1 み春野線の「現状」と運行実態

み春野線（勝田台駅～み春野南：K31 系統）は、現在も平日・土休日ともに毎日運行を継続しています。他地域のような「突然、土日が全便運休になる」といった最悪の事態には至っていません。平日の朝晩をはじめ、勝田台駅への通勤・通学、日中の買い物や通院など、住民の皆様の移動の足として日々機能しています。

### 2 なぜ千葉市の資料に名前（路線）が挙がっているのか（補助金の仕組み）

千葉市が市内 225 のバス系統を対象に実施したデータ分析（「見える化」プロジェクト）において、み春野線は「B グループ（維持・補完路線）」という重要な位置づけに指定されています。これは、「運賃収入だけでは 100% 黒字化して自立することが難しい不採算路線」である一方、み春野地区から駅へ向かう代替手段がないため、「地域の生活インフラとして極めて重要度が高い路線」であると行政から正式に評価されたことを意味します。そのため、減便や運休が起きてから大騒ぎするのではなく、最悪の事態を手前で防ぐために、千葉市が「生活交通バス路線維持確保補助金」を事業者に投入し、裏側で現在の運行水準（平日の深夜バスを含む）を実務的に支えてくれている現状です。

### 3 「今後のリスク」と周辺路線の動き

現在、皆様に利用促進イベントなどの直接的な負担をお願いする状況ではありませんが、決して将来にわたり 100% 安泰というわけではありません。自治会として注視しているポイントは以下の 2 点です。

#### （1）「乗らなければ消える」という厳しい評価ルール

市の補助金は永久に無条件で支給されるものではありません。毎年の乗客数や収支

率が厳しくチェックされています。「利用者が少ない」とデータで判断されれば、将来的に国や市の補助金が打ち切れ、再編や減便の対象になるリスクを常に孕んでいます。

## (2) み春野南経由（K23 系統）の不透明さ

横戸線の一部として運行されていた「み春野南経由・草野車庫方面（K23 系統）」は、元々運行本数が極めて少なく、データ上の利用実績も非常に低い状態でした。事業者の人手不足がさらに深刻化したことで、この系統は縮小・見直しの対象になりました。

現在は、みつわ台車庫行が運行されていますが、バス会社は、勝田台駅～み春野線を走らせるための車両を、拠点である「みつわ台車庫」や営業所から毎日出し入れ（回送）しています。ただの空車の回送として走らせると 1 円の収入にもなりません、「どうせ車庫とみ春野の間を走るなら、み春野南を経由させてお客さんを乗せられる形（営業路線）にしよう」という、事業者側の効率化の計算から作られたのがこのルートです。つまり、新しく無理に作った路線ではなく、「移動のついで」だからこそ運行できています。

## (3) その他周辺路線の動き

周辺の横戸線やこてはし団地線は、駅への代替がない重要路線として市の補助金で維持されていますが、16 号の渋滞や赤字が深刻です。今後は運転手不足の深刻化に伴い、これら周辺路線とルートが一部重複する「み春野線」も、将来的に運行本数の間引きや共同運行といった再編の影響を受けるリスクと隣り合わせの状況です。

# 4 「使うことが、街の足を育てる」

バス路線が一度廃止されてしまうと、それを復活させることは極めて困難です。また、足腰の弱い高齢の方や学生にとって、最寄り駅への直行バスが機能し続けることは、この街の資産価値や住みやすさを維持するためにも不可欠です。

バスを守る最大の防衛策は、私たち住民一人ひとりが「移動の際に、少しでも意識してバスを選ぶこと」に他なりません。「使うことが、守ること」に繋がります。お出かけの際は、ぜひマイカーやタクシーだけでなく、地域のバスも選択肢に入れていただけますよう、皆様の引き続きのご理解と温かいご協力をお願い申し上げます。

Q1. 「朝や夕方は混雑して座れないこともあるのに、なぜ赤字路線として補助金が出ているのですか？」

A1. 朝夕の通勤・通学時間帯に多くの皆様にご利用いただいているのは大変ありがたい事実です。しかし、バスの経営は「1 日全体のトータル」で計算されます。朝夕にどれだけ満員になっても、日中の利用者が極端に少ない時間帯があると、路線全体では赤字になってしまいます。また、朝夕の混雑を支えるためには多くの車両や運転手を確保せねばならず、

維持コストがかさむという構造上の問題もあります。そのため、私たちの生活の足を今の運行本数のまま守るためには、朝夕の混雑だけでは足りず、国や千葉市からの補助金による支えがどうしても必要な状況となっています。

Q2. 「日中の乗客が少ない時間帯のバスを減らせば、赤字が減るのではないですか？」

A2. 一見、合理的な方法に思えますが、実はそう簡単には減らせないルールと理由があります。まず、国や千葉市からバスの維持補助金を受けるためには、「地域の最低限の生活の足を日中も維持すること」という厳しい基準を守る必要があります。もし日中を勝手に減らしてしまうと、補助金そのものが打ち切られてしまいます。また、朝夕のラッシュ対応のために運転手や車両を確保している以上、日中だけバスを止めても人件費や車両維持費といった固定費は削減できず、かえって地域全体の利便性が下がって全体の利用者が減ってしまうという悪循環に陥るため、日中の一定の本数確保は法律やルールの面からも不可欠となっています。

Q3. 「いっそ国道 16 号を走って駅に向かう新しいルートなどを作れば、利用者が増えて黒字化するのではないですか？」

A3. 地域の公共交通を広げる大変前向きなアイデアですが、公共交通の運営データから見ると、実は非常にリスクが高い方法です。まず、国道 16 号のその区間は、古くから京成バスが多数の便を走らせている「他社の営業エリア」であり、法律や業界のルール上、別のバス会社が新しくルートを割り込ませることは極めて困難です。また、16 号は慢性的な大渋滞が発生するため、新ルートを作っても大幅な遅延が日常化し、利用しにくい路線になってしまう可能性が非常に高いです。さらに、新しい行き先を作ることで、現在皆様のメインの足である「勝田台駅行き（み春野線）」の乗客が分散してしまい、現在の便利な勝田台行きダイヤそのものが維持できなくなる（共倒れになる）恐れがあるため、現在は「勝田台への直行ルート」を補助金で確実に死守することが、地域にとって最も安全で確実な防衛策となっています。

Q4. 「四街道駅と勝田台駅を結んでいる路線（四勝線など）があるのだから、み春野線と統合して効率化すれば赤字が減るのではないですか？」

A4. 同じ勝田台駅を結ぶ路線ですが、走っているルートと市域が異なります。

四街道駅～勝田台駅を結ぶ「四勝線」は、大日や西志津などの地域を走る路線であり、私たちの「み春野地区」は通りません。そのため、路線を統合してしまうとみ春野地区をメインルートとするバスがなくなってしまいます。

平日の深夜に 1 本だけ「勝田台駅発・み春野南経由・四街道駅行き」の深夜バスがありますが、これはバスが四街道市の車庫に帰るための特殊な片道便です。み春野の住民が最

も必要としている「勝田台駅への直行の足」を確実に死守するためには、現在の『み春野線』を独立した形で市の補助金を使って維持していくことが必要不可欠となっています。