

前回会議及び今回事前確認でいただいたご意見への対応

1 基本理念について

(1) 前回案

『住み続けられる安心と、外出・交流促進による活性化の基盤となる「誰もが気軽に移動できる交通環境」をみんなで実現』

【前回案の考え方】

前々回会議で整理した5つの課題を包括するキーワードとして「持続」・「安心」・「交流」を抽出。これらを用いて、「総合計画基本計画（案）」の交通分野の方針である「誰もが気軽に移動できる交通環境の形成」の具体化を図ったもの。

(2) 前回会議でいただいたご意見（要約）

- ・「住み続けられる安心」→既に住んでいる人だけでなく、これから生まれて育っていく市民もいる。
- ・全ての要素を満たそうとする継ぎ合わせの印象を受ける。

(3) 修正案

『暮らしの安心を守り 人々の交流を広げていく 公共交通体系の再構築^{※1}』

① ② ③

【修正案の考え方】

本理念の基盤とする上位計画を、前回案で用いた「次期総合計画基本計画（案）」から、より上位の「次期総合計画基本構想」の将来像^{※2}に格上げし、そこから取り込んだ抽象度の高い概念（「守り」と「挑戦」）を5つの課題を意識しながら具体化することにより、前回案よりも内容を削ぎ落とし、文としての一体感、読み上げ時の滑らかさの向上を図ったもの。

（具体化の内容）

「守り」	⇒ 世代を問わず安心して暮らせる交通環境の確保	⇒ ① 「暮らしの安心を守り」
「挑戦」	⇒ 人的交流の拡大を目指す交通環境の確保 ⇒ ①・②の実現のための社会の変化への対応	⇒ ② 「人々の交流を広げていく」 ⇒ ③ 「公共交通体系の再構築」

※1 事前確認依頼時は「公共交通体系の変革」としていましたが、事前確認時にいただいたご意見により、ある程度の変化の必要性を打ち出しながらも、これまでの取組や努力を否定しない語感を持つ用語を再検討し、「再構築」に改めました。（他の案としては、活性化、強化、最適化、再編、再生、リ・デザイン、バージョンアップ 等）

※2 次期総合計画基本構想の将来像：「世代を超えた 笑顔と豊かさを 未来へつなぐまち」…白井市に関わる全ての人々の幸せあふれる笑顔と、心とくらしの豊かさを「守り」、絶やさないように、未来へつなげていく「挑戦」をすることで、世代を超えた笑顔と豊かさが絶えず「循環」するまちにしていきたいという想いが込められています。（同基本構想から引用）

(参考) 他市計画における基本理念の例

青森市

まちの魅力を伝え 未来の人々へにぎわいをつなぐ 公共交通ネットワーク

黒石市

市民の暮らしと人々がにぎわう元気なまちづくりを支える公共交通網の形成

北茨城市

活力を育み暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークの実現

古河市

安全かつ持続可能な交通環境により、魅力的で利便性の高い古河（まち）をつくる

甲府市

みんなでつなぐ 誰もが暮らしやすい持続可能な交通体系の実現

磐田市

暮らしの安心と人が集まる磐田市の未来を創る公共交通

羽島市

人と暮らしをつなぎ、みんなで支えあう地域公共交通ネットワークの構築

和泉市

公共交通でもっと快適・便利に移動できるまち・いずみの実現

八尾市

すべての市民が、安全・快適に移動ができる地域公共交通ネットワークの維持・形成

坂出市

地域全体が主役の、進化し続ける、持続可能な公共交通

2 計画の骨子（方針・施策・目標）について

No.	前回会議でのご意見	本市の考え方	前回案（計画骨子案）		今回修正案（計画素案）
			箇所	記載内容	
1	<p>● 全体的に人口増加を前提とした総花的な方針になっている。今後の加速度的な人口減少を踏まえ、各施策の対象者を明確にして、費用対効果の視点で常にチェックをしていかなければ財政的に持たない。</p>	<p>➤①各交通手段の役割（目的や主対象者）をより明確に記載します。</p> <p>➤②費用対効果に係る最も基本的な達成指標である収支率については、オンデマンド交通も対象に加えます。</p> <p>➤③計画期間中の財政支出額が最も大きいと見込まれるコミュニティバス及びオンデマンド交通について、両者を合算した費用対効果に注意して再編・導入を図ることを明記します。</p> <p>* 上記の他、計画上には明記しませんが、「市の財政負担額」と「市民や利用者の満足度」といった達成指標同士の対比等によっても、費用対効果の定量的又は定性的な評価を行いたいと考えています。</p>	<p>①骨子案裏面の表（各交通手段等の位置付け）</p> <p>②方針1達成指標</p> <p>③ 施策1-2 公共交通空白地への対応</p>	<p>(路線バス) 「市内外の駅、主な施設や住宅地を結ぶ幹線的な交通手段」</p> <p>(コミュニティバス) 「交通結節点等を中心とし、路線バスを補完して市内拠点を結びつつ、主に市街化区域内における交通空白地域の解消に資する交通手段」</p> <p>(オンデマンド交通等・タクシー・地域や企業等が主体となる移動手段・シェアサイクル) 「・上記の公共交通機関ではカバーできない地域・区間や時間帯を補完する役割 ・少量や個別の輸送による機動性や柔軟性を有し、多様なニーズに応える」</p> <p>・路線バス・コミュニティバスの収支率」</p> <p>「○オンデマンド交通等の導入検討」</p>	<p>(路線バス) 「市内外の駅、主な施設や住宅地を結び、<u>様々な目的で利用される</u>幹線的な交通手段」</p> <p>(コミュニティバス) 「交通結節点等を中心に、路線バスを補完して市内拠点を結ぶとともに、主に市街化区域内の交通空白地を対象として、自家用車を自由に使用できない高齢者等の日中帯における外出機会を確保する交通手段」</p> <p>(オンデマンド交通等) 「主に市街化調整区域の公共交通空白地を対象として、自家用車を自由に使用できない高齢者等の日中帯における外出機会を確保する交通手段」</p> <p>(地域が主体となる移動手段) 「急激な高齢化の進行等を見据え、高齢者等の移動に係る地域固有のニーズに対応するため、地域住民が互助を目的に構成する団体等が主体となって運行する小規模な移動手段」</p> <p>【素案 p. 18・表】</p> <p>* No.8-④による修正を含む</p> <p>* タクシー・シェアサイクルは変更なし</p> <p>「公共交通機関の収支率（民営路線バス（幹線系統）・コミュニティバス・<u>オンデマンド交通等</u>）</p> <p>【素案 p. 16 達成指標②】</p> <p>(オンデマンド交通等の導入に際して)「<u>コミュニティバスと合わせた費用対効果に注意します。</u>」</p> <p>【素案 p. 27・施策1-2 リード文】</p>

No.	前回会議でのご意見	本市の考え方	前回案（骨子案）		今回修正案 (計画素案)
			箇所	記載内容	
2	『方針1について』 ● ネットワークのイメージは、例えば会長と交通事業者をメンバーとする部会などで実現可能性等について議論し、ある程度まとめてから全体会に出したほうが議論しやすいのではないか。	➤ 部会・分科会の設置につきましては、全体会で議決を得て行うのが適当と考えられるため、今回付議する修正案については、事前に各バス・タクシー事業者様と個別に調整させていただいた上で、全委員の皆様の意見を伺い作成させていただきました。	-	-	-
3	● ニュータウンの世代交代を促すために現役世代の通勤通学手段を確保したいという説明があったが、日本では基本的に住宅は流動化しない。高齢者だけの地区として固定化していくので、その展望を描くのは難しい。	➤ 現役世代の誘導を理由とした過剰な輸送力確保は避けなければなりませんが、本市では新たな住宅用地が乏しく、既存の市街化区域を活かしていかざるを得ないことから、朝夕の通勤通学に利用できる最低限の交通サービスは確保したいと考えます。	施策 1-1 コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し	「○七次台地区や工業団地の通勤通学輸送を補完」	(変更なし) 【素案 p. 25・〈ルート及びダイヤ見直しの考え方〉】
4	● コミュニティバスについて、民営バスとの並行区間においては、ダイヤ、行先だけでなく運賃も調整が必要。	➤ 運賃について、民営バス・タクシーとの共生に注意して検討することを明文化します。 * コミュニティバス、オンデマンド交通の運賃は、独禁法に抵触しないよう最終的には運賃協議会で決定するため、計画上には、複数事業者と調整して決める旨は記載できませんが、運賃案については、路線バス及びタクシー事業者様と事前に十分調整し、さらに活性化協議会での議論を経た上で作成します。	施策 1-4 コミュニティバス等の運賃の見直し	「○ <u>物価動向、収支状況、他交通とのバランス、市の使用料方針等</u> を考慮し検討」	「 <u>民営バス・タクシーとの共生、物価動向、収支状況、市の使用料方針等</u> を総合的に考慮し～」 【素案 p. 29・施策 1-4 リード文】 * No.7-②による修正を含む

No.	前回会議でのご意見	本市の考え方	前回案（骨子案）		今回修正案 (計画素案)
			箇所	記載内容	
5	● コミュニティバスのダイヤは、民営バス便の隙間に走らせるのではなく、民営便が運行していない時間帯を補完してほしい。	<p>➤ 計画策定後、実際のダイヤ作成時には、並行する路線バス事業者様と、改めて直接調整を図らせて頂きますが、そのことを計画上の文言で予め明らかにします。</p> <p>* なお、前回会議で提案させて頂いた新ルート案は次の点を考慮して作成したものです。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 民営路線との新たな重複区間は作りません。 2) 北ルートは、従前から富塚交差点～工業団地間が下総航空基地線と重複していますが、行先が異なり（高柳方面と西白井方面）、また、重複区間内の利用も少ないため、競合性は低いと考えております。 3) 南ルートは、木下街道での白井線との重複区間を短縮し、競合性は低下するものと考えております。 4) 西ルートは、従前から国道464号交差点～富塚交差点手前がセントラル西白井線と重複していますが、行先が異なり（新鎌・アリオ方面と西白井方面）、また重複区間内の利用も少ないため、競合性は低いと考えております。 5) 東ルートは、従前から白井駅・市役所～神々廻坂下間が白井線と重複しており、一定の競合関係が生じていることが考えられます。上記のとおり、実際のダイヤ作成時には、路線事業者様と改めて時刻や停留所について直接調整を図らせて頂きます。 	施策 1-1 コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し	○民営路線バスとの並行区間では、ダイヤや行先を調整し補完・共生	「○民営路線バスとの並行区間では、 <u>当該事業者と</u> ダイヤや行先を調整し補完・共生」 【素案 p. 25・〈ルート及びダイヤ見直しの考え方〉】
6	● コミュニティバスの契約方法及び市と路線事業者との関係性は多様である。協調し、各事業者が採算を確保しながら路線を維持できる方策を。	➤ コミュニティバスのルート・ダイヤ改正時期は現行委託期間の終了に合わせた令和10年9月が最有力と考えています。令和9年度半ば（令和10年度予算要求時期）までに、ルート、ダイヤその他の仕様と併せて、契約方法についても再検討したいと考えており、そのことを計画上にも追記します。	施策 1-1 コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し	(なし)	「運行事業者の契約形態等についても再検討し、合理的かつ持続可能な運行体制の構築を図ります。」 【素案 p. 25・施策 1-1 リード文】

No.	前回会議でのご意見	本市の考え方	前回案（骨子案）		今回修正案 (計画素案)
			箇所	記載内容	
7	● 民営バスとオンデマンド交通等が重複するエリアについて、どうやって住み分け、共生を図っていくのか。特に運賃と行先について。オンデマンドの行先が自由だとバス利用者がそちらに流れてしまう。	<p>➤ 行先等、オンデマンド交通等の実際の運行計画作成時には、重複する路線バス事業者様及びタクシー事業者様と改めて直接調整を図らせて頂きますが、そのことを計画上の文言でも予め明らかにします。</p> <p>* 行先については、個別に計画上には記載しませんが、実際の運行計画作成時には、エリア内相互間の他、エリア内～エリア外の交通結節点（駅・市役所）・エリア近接のサブ拠点（千葉NT中央駅・フォルテ白井）に限定したいと考えております。</p> <p>* 運賃・行先のほかにも、オンデマンド交通の乗降ポイント設置位置等についても、事前に詳細に調整させていただきます。</p> <p>➤ オンデマンド交通等の運賃についてはNo.4と同様です。</p>	①施策 1-2 公共交通 空白地への対応 ②施策 1-4 コミュニティバス等の運賃の見直し	「○オンデマンド交通等の導入検討」 (No.4 参照)	(オンデマンド交通等の導入に際して) 「民営バス・タクシーと調整し共生を図るとともに～」 【素案 p. 27・施策 1-2 リード文】 (同左)

No.	前回会議でのご意見	本市の考え方	前回案（骨子案）		今回修正案 (計画素案)
			箇所	記載内容	
8	● 市街化区域では今後5年で急激に高齢者が増える地域がいくつかあるが、オンデマンド交通の対象外になっている。ワークショップの結果等を見ると、後期高齢者はコミュニティバスでは救えないので。オンデマンド交通は交通空白地だけでなく、ニュータウン内の急激な高齢化が起きる場所も含めなければならないのではないか。	> 本市ではオンデマンド交通については全くの未経験であるとともに、路線バスやタクシーとの競合低減の観点から、本計画期間においてはエリアを限定したスマートスタートとして、特性の把握・市民への定着・運用の習熟を図るとともに、この間の評価に応じて、次期計画策定時までにエリア変更も含めた検討ができるようにしたいと考えます。 このため、計画上においても、オンデマンドの詳細なデータ取得及び評価を実施することを明文化します。	①施策1-2 公共交通 空白地への対応	「○オンデマンド交通等の導入検討」	(オンデマンド交通等の導入に際して) <u>「本計画期間は導入第1期と位置付け、次期計画策定時に運行内容等の再検討ができるよう、毎年詳細なデータの取得及び評価を実施します。」</u> 【素案 p. 27・施策1-2リード文】
			②方針3 達成指標	「・地域住民が構成する団体等が主体となる移動手段の導入数」	「地域住民が <u>共助を目的に</u> 構成する団体等が主体となる移動手段の導入数」 【素案 p. 21・達成指標①】
		> 市街化区域における後期高齢者等への対応は、本計画期間においては、主に施策1-5（移動に支援が必要な人の外出手段確保）及び施策3-1（地域が主体となる新たな移動手段の導入）によって進めていきたいと考えます。 このうち施策3-1については、急激な高齢化の進行への対応を主目的とするものであることを計画上に明示するとともに、支援対象を住民等の <u>共助</u> による小規模なものと具体的に示すことで、取組を始めやすくすることを考慮します。	③施策3-1 地域が主体となる新たな移動手段の導入	「○駅・バス停・商業施設等から離れた住宅地等で地域住民が構成する団体等が主体となる移動手段の導入支援」	「駅・バス停・商業施設等から離れた住宅地等において、地域住民が <u>共助を目的に</u> 構成する団体等が主体となり、 <u>その地域独自のニーズに対応して</u> いく <u>小規模な</u> 移動手段の導入を支援し～」 【素案 p. 33・施策3-1リード文】
			④骨子案裏面の表 (各交通手段等の位置付け)	(No.1-①参照)	(同左)

No.	前回会議でのご意見	本市の考え方	前回案（骨子案）		今回修正案 (計画素案)
			箇所	記載内容	
9	<p>● 市の財政負担額を達成指標として用いる場合、他市では単に現在の負担額を上限とするケースが多いが、こうすると、国の支援金等を活用して積極的なチャレンジができる時でも、支出の超過部分は運賃でカバーするのか、事業者が補填するのか、といった議論になってしまう。試行錯誤をしながら良い交通体系を目指すのであれば、財政負担額の設定には十分な調整を。</p>	<p>➤ 市の財政負担額は、幹線補助金の活用及び費用対効果の視点から指標のひとつとしておりますが、その具体額は現行額をそのまま上限とすることは避け、適正額の算定に努めます。</p> <p>また、財政負担額は、国の支援金その他の収入を控除した市の実負担額から算定します。</p> <p>なお、算定に当たっては、市の主要な支出事由となるコミュニティバス及びオンデマンド交通等の運行経費を対象とするとともに、今後の人口変動を踏まえ、市民 1 人当たり額で行うこととします。</p>	方針 1 達成指標	「・ <u>市の財政負担額</u> 」	<p>「<u>市民 1 人当たり財政負担額(コミュニティバス+オンデマンド交通等)</u>」</p> <p>【素案 p. 16・達成指標③】</p>
10	<p>《方針 2について》</p> <p>● 交通結節点以外の一定の利用が見込まれる場所が「サブ拠点」とされているが、達成指標の中にはサブ拠点に関するものがない。サブ拠点へのバス便は不要とも取られかねない。</p>	<p>➤ サブ拠点については、少なくとも路線バス又はコミュニティバスによるアクセスを可能にすることを要件とし、そのことを達成指標に追加します。</p> <p>その際、基本方針 2 は指標数が他の方針と比べて多数であるため、本件の追加に伴い、先行的に今年度内の導入の見込みが立ったシェアサイクルについては指標から外します。</p>	方針 2 達成指標	「・ <u>交通結節点におけるシェアサイクル導入数</u> 」	<p>「<u>サブ拠点へのバスルートの確保</u>」</p> <p>【素案 p. 20・達成指標③】</p>
11	<p>《方針 3について》</p> <p>● 地域の住民や企業等との連携・協働による移動手段について、導入数が達成指標となっている。既に種が蒔かれ芽が出ているのならよいが、これから手探りで、市民の理解も得ながら進めるとなると、5 年間でできるのは組織づくり位までとなるのではないか。</p> <p>● 地域住民が構成する団体を運行主体とする施策は 5 年 10 年かけてやっていかないと難しい。</p>	<p>➤ 市内における、地域が主体となる移動手段については、住民の共助による高齢者の買い物支援の枠組みが既に 1 件あり、また今年度は民間の手でグリスロの実証実験が行われるなど、新規導入に当たり参照できる事例も出てきているため、達成指標は「導入数」のまとしました。</p> <p>ただし、目標値については、ご指摘を受けて抑制的なもの（3 件以上）としました。</p>	方針 3 達成指標	「・地域住民が構成する団体等が主体となる移動手段の導入数」	<p>(本意見に基づく修正はなし)</p> <p>* 他の意見による修正あり (No.8-②参照)</p>

No.	前回会議でのご意見	本市の考え方	前回案（骨子案）		今回修正案 (計画素案)
			箇所	記載内容	
12	<p>● 企業等が主体となる移動手段の例として、企業や病院の送迎バスへの一般旅客の混乗が例示されているが、白井市と同規模の市で、無料での混乗の導入により、一般路線バスの乗客数が半減した事例がある。その隣接市でも同様の結果になった。一般路線がなくなることで病院に行けなくなる人もいる。混乗という言葉は一人歩きするので、計画の中で例示するなら情報の追加が必要。</p>	<p>➤ 病院や企業の運行する送迎バスへの混乗は、ワークショップ等での関心は高かつたものの、有料化が難しく、また無料とした場合はご指摘のように既存バス・タクシーへの影響が懸念されます。また、現時点でパートナーとなる企業等の具体的な見込みも立っていないことから、本計画期間では導入を見送ることとします。</p> <p>これに代わり、地域が主体となる移動手段を主な対象として、企業や団体等が、週末や日中帯等の車両不使用時に地域団体等に車両を貸し出すことへのインセンティブを設けること等により、遊休車両の効率的活用を図ることを施策の内容とします（市スクールバス車両の積極的活用等の検討も含めます）。</p>	①方針 3 達成指標 ②施策 3-2 地域にある輸送資源（送迎用バス等）を活用した新たな移動手段の導入 ○交通事業者以外の輸送資源を持つ企業等が主体となる移動手段の導入支援」	<p>「・交通事業者以外の輸送資源を持つ企業等が主体となる移動手段の導入数」</p> <p>「地域にある輸送資源（送迎用バス等）を活用した新たな移動手段の導入 ○交通事業者以外の輸送資源を持つ企業等が主体となる移動手段の導入支援」</p>	<p>「地域が主体となる移動手段等における法人等所有車両の間合い使用件数」</p> <p>【素案 p. 21・達成指標②】</p> <p>「地域にある輸送資源（遊休車両等）の活用 地域が主体となる移動手段等における法人等保有車両の間合い使用に対する支援」</p> <p>【素案 p. 33・事業 3-2 ①】</p> <p>* 事前確認依頼時は 「地域にある輸送資源（送迎用車両等）の活用 ○地域の移動手段確保のための法人等保有車両の間合い使用に対する支援」 としていましたが、事前確認時にいただいたご意見により、内容の更なる明確化を図りました。</p>

No.	前回会議でのご意見	本市の考え方	前回案（骨子案）		今回修正案 (計画素案)
			箇所	記載内容	
13	● グリーンスローモビリティ（グリスロ）は、福祉や観光関係の民間事業者の主導によるものでは比較的成功例が多いが、地域による運行ではあまり成功していない。地域の課題をグリスロで全て解決できるわけでもない。会議資料ではグリスロが強調されて見える。	➤ 地域が主体となる移動手段については、その地域固有のニーズに応じて車両やその調達方法も変えられるようにしたいと考えていますので、計画上では、グリスロだけが対象として強調されないように配慮します。	骨子案裏面の図「新たな交通手段のイメージ」	（「地域が主体となる移動手段」として松戸市のグリスロ写真のみ掲載）	（松戸市グリスロ以外の事例と併記） 【素案 p. 22・図】 * 骨子案掲載図は前回会議での説明用に掲載したものであり、計画素案本文には、地域が主体となる移動手段のみ掲載しています。
14	《方針4について》 ● 課題5に「観光」の観点が加えられたが、市外から観光で来る人への交通もキーワードとして入れた方がよいのでは。	➤ 公共交通ネットワークやコミュニティバス等のPR施策の中で、観光・交流振興と公共交通の利用促進を兼ねた広報活動を新たに実施していくことを追加します。	施 策 4-1 市内公共交通ネットワーク、 コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス 等の PR	(なし)	「 <u>市内の観光・交流の振興と公共交通の利用促進を兼ねた広報活動の展開</u> 」 【素案 p. 35・事業 4-1④】 * 新規追加