

令和7年度 第2回白井市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和7年10月6日（月） 午後2時から午後4時30分

場 所：白井市役所本庁舎2階 災害対策室1、2、3

出席委員：嶋田善康会長、板谷和也副会長、野口和雄委員、窪田智之委員、福本健二委員、山口昌子委員、島ノ江啓一委員、成田斉委員、倉澤裕司委員、高山弘美委員、井川芳枝委員、山本香里委員、菅井規委員、佐藤雅彦委員、大出正弘委員（代理 伊藤氏）、高石優子委員、今久美子委員、村越貴之委員、石田典子委員、奥村敏直委員、小島健太郎委員
21名（うち代理出席1名）

欠席委員：大橋淳一委員、前原康之委員、山本高寿委員、 3名

事務局：鈴木都市建設部長、武藤都市計画課長、吉川副主幹、木山主事
ランドブレイン株式会社（担当者2名）

傍聴者：3名

1 開会

【事務局報告事項】

- 出席委員は委員24名中、20名（代理出席1名除く）であり、白井市附属機関条例第6条第2項の規定による会議開催要件（委員の過半数が出席）を満たしているため、会議は成立しています。
- 本会議は、白井市審議会等の会議の公開に関する指針により、原則公開するとともに、会議録等含め公開を予定しております。

2 委嘱状交付式

（1）委嘱状交付

- ・ 新たに白井市地域公共交通活性化協議会の委員となる方へ笠井市長から委嘱状を交付した。
（任期：令和7年10月6日～令和10年10月5日）

（2）市長挨拶

- ・ 本日はあいにくの天気の中、公共交通活性化協議会に出席をしていただきまして、心から感謝とお礼を申し上げます。
- ・ 3年間ということで委嘱をさせていただきました。引き続き、大切な公共交通について、皆様と議論をしながら進めていきたいと思っております。

- ・ ここで、公共交通を取り巻く環境の現状についてお話をさせていただきたいと思います。
- ・ 白井市は人口が令和に入ってから減少してきており、大体１年間で２００人から３００人の減少が進んでいる状況です。
- ・ 分析しますと少子化の影響で、子供の出生数が１年間で大体３００人前後、亡くなる方が倍の人数いるということで、その影響で人口が減っている状況にあります。
- ・ そのため、今、白井が抱えているのは、この人口減少社会で、どのように政策を進めていくかだと思っております。
- ・ また、一方で、高齢化が急速に進んでいます。
- ・ ニュータウンができた当時は、非常に若い町というふうに言われていましたが、同じような世代の人たちが一気に入ってきましたので、ここに来て高齢化が進んでおり、現在では６５歳以上の方が大体全体人口でいきますと２９％と国平均並みになってきました。
- ・ それまでは国の平均よりも下回っていたのですが、ここに来て、国と同じような状況にあり、今後も高齢化は進行するというふうに思っております。
- ・ そのような中で、地域の公共交通を考えた場合、データを見ますと、コロナ以降に電車もバスも、利用者がコロナの影響で戻ってきていないのが現状となっています。
- ・ 加えまして、今言われているのが人手不足であり、２０２４年の働き方改革の問題であります。
- ・ バスと鉄道、タクシーなどいろいろな分野で人材不足となっているのが現状であります。
- ・ また、運転士を確保できても、働き方改革ということで、なかなか労働条件が厳しく、働く人にとってみれば非常にいい状況なのですが、経営陣にとっては非常に厳しい状況であります。
- ・ このような中で、地域の公共交通をどう守っていくのかが大きな課題であります。
- ・ 現在、これから１０年先を見据えた総合計画を作成しておりますが、その中でも非常に関心度が高いのは、地域の足をどのように確保していくのかということです。
- ・ この交通計画も、これから５年間の計画ですので、現状の課題や将来を見据えて、どのような体制で地域の足というのを確保していくのかが大きな課題と考えております。
- ・ その中で、私は一番大事なことは、今ある鉄道もバスもタクシーも守りつつ、それをどうやって連携をして、補完をしていくのか。
- ・ この関係を築いていかなければ、絵に描いた餅になってしまうんじゃないかと思っています。
- ・ 具体的に人手不足をどのように解消していくのか、それをどう行政として支援するなり、新しいやり方をつくっていくのか、これが恐らく大きな課題だと思っています。
- ・ 様々な分野で活躍しており、いろいろな問題を抱えて、また、いろいろな提案をできる方が集まっていますので、ぜひ次の計画には、５年間という期間ですけれども、人口減少社会や働き方改革などといった状況の中で、どのように地域の人々の足をどう確保していくのか、それをぜひ議論をしていただいて、それぞれの役割分担の下で連携した計画づくりをお願いしたいと思っております。

- ・ また、いい材料もあり、皆さん御承知のとおり、成田空港の沿線の市であるため、成田空港の活況に伴って、空港利用者が増えることが考えられます。
- ・ 俗に言う観光客が増える可能性があります、好条件がありますので、そういうことも含めて、まずは住む人たちの足の確保と、これから需要がある足の確保も含めた議論をお願いできればと考えております。
- ・ 最後になりますが、皆さんのいろいろな御意見を確認しながら、住民の皆さんの利便性というものを確保していきたいと思いますので、どうか忌憚のない御意見等をよろしく願いいたします。

3 会長・副会長選出

【事務局】

- ・ それでは、次第の3番目、会長・副会長の選出に移らせて頂きます。
- ・ まず、本協議会の位置付け、目的等について簡単に御説明致しますので、会議次第の4ページを御覧下さい。
- ・ 本協議会は、白井市附属機関条例により設置されている市の附属機関となります。
- ・ 5ページを御覧下さい。本協議会の担任する事務はこの条例別表に記載のとおりですが、主な役割は、(1)～(3)にあります、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画の策定やその変更・実施に係る協議、連絡調整等を行うことにあります。
- ・ また、(4)のとおり、道路運送法に基づき、バス等の乗合旅客運送の態様や運賃、自家用自動車を用いた有償旅客運送等についても協議することができることになっております。
- ・ また、4ページの第3条のとおり、会長・副会長は委員の互選により定めることされております。
- ・ なお、本来は、第6条のとおり、会長が会議の議長となりますが、今回は委嘱後第1回目の会議となりますので、会長の決定までは、事務局にて進行させていただきます。
- ・ それでは、早速ではございますが、どなたか、会長に立候補される方はいらっしゃいますか。
- ・ 立候補はないようです。それでは、他の委員の方を推薦される方はいらっしゃいますか。

【委員】

- ・ 嶋田委員を会長に推薦させていただきたいと思います。
- ・ 嶋田氏は、前回会議で会長に就任されましたが、その際の推薦理由として、様々な関係者の意見を伺いながら、市全体の交通政策を主体的に推進していく上では、市の副市長職が適任ということがありました。
- ・ 今年は計画作成を行う重要な年ですので、引き続き、嶋田委員に会長として議事を主導していただくことが適当と考えております。

【事務局】

- ・ 只今、島ノ江委員から嶋田委員の推薦がありました。

- ・ 嶋田委員、皆様の御賛同をいただけた場合、会長職をお引き受けいただくことはできますか。

【委員】

- ・ 皆様よろしければ引き受けさせていただきたいと思います。

【事務局】

- ・ それでは委員の皆様にお諮りします。嶋田委員に会長をお願いすることとしてよろしければ拍手で御承認願います。

〔賛成者多数〕

【事務局】

- ・ それでは、委員の皆様の御賛同をいただきましたので、嶋田委員を会長に選任いたします。
- ・ 嶋田会長は会長席に御移動をお願いします。
- ・ ここからの議事につきましては、会長に進めていただきます。嶋田会長、宜しくお願い致します。

【会長】

- ・ 改めまして、白井市副市長の嶋田でございます。
- ・ 皆様より御推薦いただきましたので、引き続き会長を務めさせていただきます。
- ・ まだまだ課題があり、簡単な議論ではないものとなりますが、適正で円滑な議事の進行を務めてまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。
- ・ それでは、副会長の選出に移りたいと思います。
- ・ 副会長職について、どなたか立候補される方はいらっしゃいますか。
- ・ 立候補の方はいらっしゃらないようですので、他の委員の方を推薦する方はいらっしゃいますか。

【委員】

- ・ 板谷委員を副会長に推薦させていただきたいと思います。
- ・ 板谷委員は、公共交通政策に係る専門家として、極めて高い御見識をお持ちであり、国の検討会や多くの自治体の協議会でも委員を務められています。
- ・ 白井市においても、永年、本協議会の副会長を務められ、その実情を把握されておられます。このため、引続き、副会長として会長を支えていただければと考えております。

【会長】

- ・ 只今、島ノ江委員から板谷委員の推薦がありましたがいかがでしょうか。

【委員】

- ・ 引き受けさせていただきたいと思います。

【会長】

- ・ 委員の皆様にお諮りします。板谷委員に副会長をお願いすることとしてよろしければ拍手で

御承認願います。

〔賛成者多数〕

【会長】

- ・ ありがとうございます。それでは、委員の皆様の御賛同をいただきましたので、板谷副会長を副会長に選任いたします。
- ・ それではここで、副会長からひと言御挨拶をいただければと思います。

【副会長】

- ・ 引き続き務めさせていただきたいと思いますのでよろしくお願いいたします。
- ・ 昨今、いわゆる2024年問題ということで、バスなどの運転士の人手不足というのが話題にも上っており、実際にバス路線の減便や廃止といったことが他の地域も含めて報道でも取り上げられております。
- ・ 自分達の地域は例外であるというように捉えてはならないと考えており、なにかあった場合にはしっかりと市からサポートできるように、また、従前の状況にとらわれず、市民の方々によってより移動しやすい状況を作れるように尽力していきたいと考えております。
- ・ 皆様とぜひ議論をしながら進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

4 議題 【報告事項】(1) 地区別ワークショップの実施結果について

【会長】

- ・ それでは次第に沿って議題に入らせていただきます。
- ・ 報告事項1「地区別ワークショップの実施結果について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 資料の説明に入る前に、今回は新任の方もいらっしゃいますので、現在、御審議をいただいております白井市地域公共交通計画について、改めて御説明させていただきます。
- ・ 地域公共交通計画は、令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴いまして、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わる新たな法定計画として定められたものです。
- ・ 本市におきましては、現行計画である「白井市地域公共交通網形成計画」が今年度末で終了するため、来年度からの5年間を期間とする「白井市地域公共交通計画」の策定を進めているところでございます。
- ・ 新しい計画では、現行計画と比べて、その対象や内容が広げられております。具体的には、これまでの計画では、例えばバス路線網の再編といった「ネットワークの確保・充実」がもっぱら対象とされていたところですが、今後はそれだけでなく、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことや、ダイヤや運賃等の面からも改善・充実に取り組むことなどが求

められています。

- ・ また、これまでの計画は、策定は各市町村の任意とされておりましたが、新しい計画は、全ての自治体において策定が努力義務とされております。
- ・ 市では、この地域公共交通計画の策定に向けまして、昨年度から、基礎調査として市民アンケート及び関係機関へのヒアリング等を実施してまいりました。
- ・ それらの結果は前回の会議で報告させていただいたところですが、今回は、基礎調査の最後となります、地区別ワークショップの実施結果を報告させていただきます。
- ・ それでは、資料1-1「地区別ワークショップの実施結果について」を御覧ください。
- ・ 1番の開催概要ですが、今年の7月26日から8月3日までの土曜日及び日曜日に、市内の7会場で実施しました。
- ・ 参加者数は一番右側にありますが、合計93人で、最も多かったのは、市の南西部にあります富士センターの28人、少なかったのは白井駅前センターの6人でした。
- ・ なお、資料にはございませんが、参加者は会場の近隣にお住まいの方が多かったのですが、白井工業団地内にある公民センター会場では、工業団地の企業関係者の参加も見られました。
- ・ また、参加者の年齢は各会場とも60歳代から70歳代の方が中心でしたが、大学生の方や、幼児を連れた御夫婦の参加もありました。
- ・ 性別につきましては、女性が男性を若干上回りました。
- ・ (2)の「話し合いのテーマ」ですが、3項目を設定し、はじめに日常生活における移動の「困りごと」を挙げていただき、次に、その「困りごと」を解決するための方法と、公共交通を維持するために地域や自分たちでできることについてアイデアを挙げていただく、という流れで行いました。
- ・ 2ページを御覧ください。各会場で頂いた御意見を取りまとめたものになります。なお、開催当日、参加者の皆様に御作成いただいたワークシートにつきましては、資料1-2に、会場別・班別に載せておりますので、こちらも適宜御参照いただければと存じます。
- ・ それでは資料1-1の2ページにお戻りください。2の(1)、移動の困りごととしてお出しいただいた内容ですが、ここでは便宜上、「交通・移動全般」、「交通機関別」、「道路・交通安全」の3つに分類してまとめております。
- ・ まず、「交通・移動全般」につきましては、参加者全体の年齢層も反映して、運転免許返納後への不安や、体力の低下による外出の困難などを挙げる方が多くなっていました。
- ・ また、中には、中央の列の2項目め以降にありますように、高齢の親の買い物や通院の送迎や、駅へ向かう子供の送迎をマイカーで行っている現役世代の方から、その負担の大きさを挙げる声もありました。
- ・ また、右側の列の2項目め以降にありますように、駅周辺の魅力や利便性の低さを挙げる声も複数ありました。
- ・ 次に、「交通機関別」ですが、最も多かった意見はバスに対するもので、本数の少なさや運行

時間帯を中心に、定時性、情報提供、バス停の設備、運転の丁寧さ、運賃の割引制度など、非常に幅広い分野が対象となりました

- ・ 特に、3ページ上段にありますコミュニティバスにつきましては、ルートが遠回りで時間がかかることや、行先・乗継ぎのわかりづらさ、日曜祝日が運休であること、新鎌ヶ谷方面に直行しないことなどに対して、多くの厳しい御意見をいただきました。
- ・ また、その下の民営路線バスでは、減便による不便さや、工業団地への便数の少なさ等を挙げる方もいらっしゃいました。
- ・ さらに、数は多くありませんでしたが、その下の、病院や企業の送迎バス等については、ルートや時刻がわかりづらい、車両が小さくて乗り切れないといった御意見がありました。
- ・ 次に、タクシーにつきましては、駅ですぐに乘れないことがあることや、予約が取りづらいこと、また、運賃や割引制度などについての御意見をいただいております。
- ・ 次に、鉄道につきましては、北総線の普通運賃や通勤定期運賃の高さ、アクセス特急が市内の駅に停車しないことや車内混雑についての御意見がありました。
- ・ その下の「道路・交通安全」につきましては、今回策定する計画の範囲からは離れるため、全体の本数は多くありませんでしたが、歩道や路側帯の狭さによる歩行時の危険性、大型車の通行による振動、道路渋滞、ごみの投げ捨て、夜道の暗さなど、多岐に渡る御意見をいただいております。
- ・ 次に4ページをお開きください。(2)の困りごとに対する解決策と、地域ができることについてですが、こちらも、ここでは、交通・移動全般、交通機関別、道路・交通安全の3つに分けてまとめております。
- ・ 初めに交通・移動全般ですが、「1 全体的な方向性」としましては、「現役世代と高齢者のニーズを分けて考える」、「地域内の移動と、拠点を繋ぐ交通を分ける」といった、目的や機能に応じて交通手段を分けて組み合わせるかどうかといった方向性の提案が多く出されておりました。
- ・ また、「2 高齢者の安心確保」に関するものとしましては、運賃割引や免許返納者への配慮などの他、シニアカーやシルバーカーの活用といった提案も挙げられていました。
- ・ 「3 ドライバー等の人材確保」に関するものとしましては、自動運転バスの導入なども含め様々な提案が出ていますが、地域でできることとして、自分たちで第2種免許の取得者を増やしていこう、といったアイデアもありました。
- ・ 「4 新しい交通機関」に関するものとしましては、オンデマンド交通やグリーンスローモビリティ、乗合タクシーの導入といった提案がありました。
- ・ 5ページに移りまして、「5 シェアモビリティ」に関するものとしましては、カーシェアリングへの市の関与、シェアサイクルやライドシェアの導入等についての提案がありました。
- ・ 「6 地域が主体の移動手段」に関するものとしましては、右側の列の「地域でできること」として、送迎団体の育成、運転ボランティアグループの結成、地域でのグリーンスローモビ

リティの運用など、高い主体性が伺える御提案もいただきました。

- ・ 「7 駅の機能強化」に関するものとしましては、駅前再開発を進めること等のほか、印西市にある千葉ニュータウン駅前駐輪場の市外利用料金負担の解決を求める声もありました。
- ・ 「8 交通行政」に関するものとしましては、市の予算や人員に関するもののほか、統計や調査をしっかりと行うことなどについても提案がありました。
- ・ 6ページをお開きください。次に、交通機関別の提案になります。まず、バスについてですが、「1 コミュニティバスのルートとダイヤ」につきましては、多くの御提案がありました。
- ・ 主なものとしまして、便数を増やすこと、運行時間を延長すること、経路の単純化、新鎌ヶ谷駅など行先の追加、休日運行や臨時運行、バス停の増設、路線バスや隣接市との連携などについての御提案を多くいただきました。
- ・ その下の「2 民営路線バスのルート・ダイヤ」に関するものとしましては、特定の区間についての増便や、病院・市役所・新鎌ヶ谷駅といった個別の経由地や目的地の追加などが挙げられました。
- ・ 7ページに移りまして、「3 定時性」に関するものとしましては、車両の小型化やバスレーンの整備等の提案があり、その下の「4 停留所」に関しましては、ベンチや屋根の設置のほか、上り下りで離れているバス停の位置を同じにするといった御提案がありました。
- ・ 「5 利用案内」に関しても多くの提案があり、バス停などでの情報提供の改善や、周辺施設の案内効果も視野に入れたバス停へのネーミングライツの導入といった提案がありました。
- ・ また、ここでは、右側の「地域でできること」として、回覧板でバスロケーションシステムを周知してはどうか、という御提案もいただきました。
- ・ その下の「6 運賃」に関するものとしましては、値下げ・値上げ双方の提案があったほか、区間や対象を限定して安くしてみても、といった御提案をいただきました。
- ・ 8ページをお開きください。「7 利用促進」に関するものとしましては、利用に応じたポイントの付与、市内の名所を巡る観光路線の創設、1日無料デーをつくるといった提案がありました。
- ・ また、右側の「地域ができること」としても多くのアイデアをいただいております、例えば、利用する会や利用する日を作る、乗車体験ツアーを企画する、お店と協力してクーポンを発行するなどのアイデアがあり、進め方によっては、今後力強いサポーターになっていただけるのではないかと期待できるような結果でした。
- ・ 「8 運行の共同化、送迎車等の活用」に関するものとしましては、路線バスと企業送迎バスの共有、病院送迎バスに市民が混乗できるようにする、市がバス事業者に資本参加する、などの提案がありました。
- ・ 9ページに移りまして、タクシーについてですが、「1 運賃」に関するものとしましては、福祉タクシー券の対象の拡大や、免許返納者への割引などが挙げられました。
- ・ また「2 サービス」に関するものとしましては、車いすの方でも気軽に乗れるサービスを増

やすことや、介護施設と連携したサービス、子供だけで乗れるタクシー、などといった提案がありました。

- ・ その下、鉄道になりますが、「1 運賃」に関するものとしましては、割引制度や割引回数券の拡充を求める声があり、その下の「2 ダイヤ」に関するものとしては、北総線の列車の増便が挙げられていました。
- ・ 最後の10ページを御覧ください。「道路・交通安全」としましては、「1 渋滞の改善」、「2 道路の安全確保」に関する御提案をいただいております。中でも、道路の安全確保につきましては、狭い歩道の危険性を低減するための整備などが挙げられており、自家用車がなくても移動できる環境づくりには、本計画が対象とする公共交通手段の整備だけでなく、安心して出歩ける環境づくりも同時に進められる必要があることが示されているものと捉えております。
- ・ 以上が、ワークショップでいただいた主な御意見ですが、資料1-1の最後に書かせていただいておりますとおり、このワークショップでいただいた「困りごと」は、おおむね、前回会議で整理し、今回の資料2にもあります「5つの課題」に収斂されるものとは捉えております。
- ・ しかしながら、個々の困りごとは、非常に幅広い事項に渡っております。このため、これらの困りごとを、地域公共交通計画に定める取組だけで全てカバーすることは、非常に難しいものと捉えております。
- ・ このため、今回の計画策定におきましては、このワークショップでいただいた解決案のアイデアも参考とさせていただきながら、多様な困りごとに対して最も波及効果が高い取組内容をよく考えて、盛り込んでいくことが欠かせないものと改めて考えているところでございます。
- ・ 報告事項1「地区別ワークショップの実施結果について」の御説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

【会長】

- ・ 只今の事務局からの説明につきまして、御不明な点や確認したいこと、御意見等がございましたらお願いします。

【委員】

- ・ 私も現役の頃は、市のこういうワークショップに相当協力を、ほかの市も含めてさせていただきました。
- ・ 経験となりますが、せっかくワークショップをやって、市民の方が自分の手でポストイットに書いて出すといった作業をしながら2時間参加しておりますので、この意見を大切にしないといけないと思っています。
- ・ 一般的に反映しますとかではなくて、ちょっと無理難題といいますが、一つ一つについて、できる、できない、なぜできないのかというのをしっかりと答えるということが重要です。
- ・ とりわけ市のほうでまとめたいただいた2ページ、3ページというのは、相当大変な意見が出

て、とりわけ1ページの交通・移動全般についてはそれぞれ意見を出した人が本質的に困っていることが書いてあるのじゃないかなと感じます。

- ・ ということについて、恐らくこの場では、答える時間がないため、答えていないのではないかなと思いますので、一つ一つについて答えるという作業をぜひお願いしたいと思います。
- ・ どのような形がいいかはわかりませんが、計画がまとまった段階で行うといいかもしれません。
- ・ 市民が参加して書いたことについて、返すということを度々やらないと、市民が参加することの徒労感が増えていくばかりです。
- ・ 特に不満については、提案について、言っても言っても全く返ってこないというのが一番よくないことです。
- ・ そういう意味で返してあげることが重要で、ここから僕は議論が生まれてくるのじゃないかなと考えています。
- ・ できないのであれば、なぜできないのかということ、きちっと説明してあげることがとても重要です。
- ・ 行政は今、財政的にも大変なので、恐らくできないことがいっぱいあるのじゃないかなと思っています。
- ・ そのときに、なぜそうなのかということを市民の方にきちんとお話しすることが重要なのではないかなと思います。
- ・ 私も、幾つかの自治体で、大変な作業なのですが、同じことを自治体の担当課、あるいは他の課に属するところは他の課に回答をお願いするという作業をさせていただきました。
- ・ ぜひ時間的には大変だと思うのですが、そういう作業を試みてほしいです。
- ・ 担当の方がそれぞれ答えられるということが重要なので、こういう一つについて答えられないということは、市民と話したときに、その場で答えられないということにつながっていきます。
- ・ 上長の方も大変だろうと思いますが、その時間を保証してあげて、あまり仕事が大変にならないように、試みを是非行っていただき、可能であればこの場ででも公開していただくとか、せっかく市民がワークショップに参加されたので、返すような作業をお願いできないものだろうかと思います。

【会長】

- ・ ありがとうございます。せっかく市民に貴重な時間を割いて集まっていたいて、いろいろな御意見を頂戴しています。
- ・ 意見をもらえばなしじゃなくて、そちらにどう対応するかというような御指摘だと思います。
- ・ それについては事務局で、こういった対応ができるか検討いただきたいと。

【委員】

- ・ 大変な要求だということは、自分でも分かっているので、そこまで要求しません。

【会長】

- ・ ありがとうございます。
- ・ ほかに何かございますでしょうか。ぜひ御意見、御質問いただければと思います。

【委員】

- ・ 疑問なのですが、参加人数がとても少ないと思うのですが、こちらは、どういう形で募集して、どういう形でこういう人数になったのかというのが知りたいです。
- ・ 例えば白井コミュニティセンター、第一小学校区8名というのは、人口に対してじゃないのですけれども、その小学校区に住んでいる方のどれぐらいのパーセンテージの方が参加したのかというのが分かったらありがたいかなと思いました。

【会長】

- ・ ありがとうございます。まずは、こういった募集の仕方をしたか、周知の仕方をしたかということ、この参加いただいた人数が、人口比といえますか、地区別に何か傾向等あるのかといった御質問かと思います。

【事務局】

- ・ 今回の周知の方法についてですけれども、広報しろい、市のホームページ、公式SNS、メーリングリスト、それから市内各駅へのチラシの配布、市内スーパーへのチラシの設置・配布、市内出先機関及び都市計画課でのチラシの配布、それと、コミュニティバス車内へのチラシの配布、あと、市内にまちづくり協議会が設置されているところでは、その会合に行って、直接周知・PR。こういったことでやっておりましたが、参加人数は、このくらいということになっております。
- ・ それから第一小学校区8名なのですが、人口比で言いますと、人口が6,549人となっておりますので、残念ながら0.1%程度となっております。

【会長】

- ・ 第一小学区はなのですが、この参加人数は、おおむね市内の人口分布に比例しているのですか。
- ・ 大体で大まかな感覚でもいいのですが、いかがでしょうか。

【事務局】

- ・ ニュータウン地区が人口的には一番多く、その中でも、西白井複合センター、それから西白井コミュニティプラザを含む第4地区が多いので、そちらについては、一番参加者数も多くなっております。
- ・ 一方で、同じニュータウン地区でも、白井駅前地区、南山、堀込、このような場所に住む方が集まるであろう駅前センターは、人口に比べると、かなり少なくなっている状況となっております。

【会長】

- ・ ありがとうございます。いかがでしょうか。

【委員】

- ・ 人数が少ないので、これだけ意見は出ているのですけれども、例えば意見的にも偏りがあったか、ないのかとか、そういうことで、0.1%の参加で本当によかったのでしょうかという疑問はちょっと残ります。

【会長】

- ・ ありがとうございます。今回、今となっては結果で、今後も関連、公共交通政策に限らず、市で市民の皆さんからいろいろ御意見頂戴するときに、もしかしたら周知の在り方もちょっと工夫があればというのがあったのかもしれませんが、あるいは、同じワークショップやるにしても、もしかしたらですけれども、日時の設定とかいろいろな、例えば平日の夜に実施するなどといったやり方もあったのかもしれないというところですかね。
- ・ ただ、参加人数が決して多くはないと思うのですが、先ほど事務局から説明あったとおり、御意見頂いたのは、ごく一部の方なのかもしれないのですけれども、多分、意見集約していくと、比較的同じような、皆さん、御不満なり、御意見なり、意見をお持ちなのかなというのは、個人的には感じたところです。
- ・ ほかに何かございましたらお願いします。

【委員】

- ・ バスの本数が少ないという、このワークショップの中にもあるのですが、新鎌ヶ谷まで行かなくしてから、各路線は8便、結構増えています。
- ・ 北ルートは10便走っていますよね。ですから、市内を回るのに、この時間帯も7時、8時、10時、この時間帯を見て動けば、絶対少ないとかという考え方にならないと思います。
- ・ 時刻表は、各戸に1枚ずつ配っているのでしょうか。
- ・ それと、この会議の案内をバスの中に告知しているというけれども、乗らないバスに告知しても誰も知らないですから、もっと全市民に行き渡るようなPRを。
- ・ 新鎌ヶ谷まで行くバスがあったときに、各路線が4便ぐらいだったところ、新鎌ヶ谷まで行かなくなってから、各ルート、倍に増えています。
- ・ だから、この時刻表を見ながら自分で動けば、絶対に不便とは思わないと考えます。
- ・ ただ、乗りにくいことや、時間が分からないこと、時間が遅れたり早かったりはする。
- ・ でも確実にどこのバスでも多少の遅れはできることから、このバスの路線を見ている限りは、本数が少ないという人は、知らない人だと思う。
- ・ ですから、このバスに乗って、このバスで帰ってくれば何とかなるという意識を市民の皆さんに植え付けることも大事だと思います。

【会長】

- ・ ありがとうございます。せっかくあるコミュニティバスをどのように、時刻表を含めて、住民の皆さんに浸透させていくかといった御指摘かと思います。事務局から何か補足ありますで

しょうか。

【事務局】

- ・ ありがとうございます。ワークショップの席上で時刻表のほうも用意をして進めさせてはいただいたのですが、やはり参加者の方の多くは、不便だからというのものもあるのかもしれないのですが、普段、なかなか利用されていらっしゃらないという方の参加も多くありました。
- ・ 本数が多い、少ないというのも、いろいろ感覚はあったと思いますが、今後、この計画をつくっていくに当たっては、コミュニティバスのルートとかダイヤそのものももちろん変えていきますけれども、それをどうやって伝えていくか、伝わるようにしていくかということは、同じくらいしっかり考えていかないといけないかなというふうに考えております。ありがとうございます。

【会長】

- ・ ほかに何かございましたら、お願いします。

【委員】

- ・ この移動の困りごとの中にいろいろな意見がありますけれども、私もワークショップに参加して、たくさん参加したとしても、100人いれば100人皆、いろいろな意見を言うのだなというふうに思いました。
- ・ 自分はここからここまで行くし、ここで降りるし、この道路がどうしたこうしたという、そういう話がたくさんあって、皆違うんだと。
- ・ 参加人数が少ないというお話でしたけれども、あれで十分だなと私は思いました。
- ・ 富士地区のほうは二十七、八人いたので多かったのですが、本当にすごいな、みんな自分のことしか言わないといった印象でした。
- ・ ここにもありますように、スーパーまで徒歩で行けない、荷物が重い中の生き帰りとか、デイサービスに行きたいとか、本当に、これ公共の交通にどうなのという意見もあったなというふうに思っていました。
- ・ これは、行けなかったら、ほかの手段で、荷物を配達してくれるとか、そういうこともあるわけですから、全てが交通に関係するというふうに結びつけて話しているなというのは、ワークショップのときにも、すごく思っていました。
- ・ 本当にみんな自分勝手なこと言うのだなというふうに思っていましたので。
- ・ それと、このコミュニティバスですが、今まではあるルートで、それで皆さん不満がいっぱいあるわけですから、基本的なところから見直して、確かにうちのほう、役所に行くのに、車で来れば10分ぐらいで来るのに、1時間かかって着いたとか、そういう話もたくさんあります。
- ・ ルートを根本的なところから見直す、そういうことをしない限りは、この会議は終わらないのかなというふうにちょっと思っています。

【会長】

- ・ ありがとうございます。重要な御指摘頂いたかと思えます。
- ・ 多分いろいろな皆さんのニーズがある一方で、全部を何でもかんでも公共交通で賄うというのは、現実的ではないと確かに思っております。
- ・ 本日も、市の福祉部門も参加してもらっていますけれども、福祉タクシーであるとか車両の貸出しとか、いろいろなサービスもあります。
- ・ あるいは、御指摘いただいたとおり、配達という、公共に頼らず、民間でも代替し得るサービスは、たくさんあるかと思えますので、そういったものも、いろいろな手段を混ぜて対応していかなくちゃいけないのかなという御指摘かと思えます。
- ・ それから、もう一点。

【委員】

- ・ ルートについてです。

【会長】

- ・ そのあたりはどうですか。事務局、何か補足できることがあれば。

【事務局】

- ・ ありがとうございます。ルートやダイヤについてはこのままで行くわけにはいかないんだというのは、我々も強く感じたところでございますので、具体的な考え、まだ、この後、協議事項の中で御提案をさせていただければと思います。

【会長】

- ・ ほかに何かございましたらお願いいたします。

【副会長】

- ・ 御意見を拝見しまして、全部対応していくのはなかなか難しいかと思いました。
- ・ ワークショップというものは、アンケートなどでは、なかなか出てこない市民の方々の率直な御意見を把握するために開催するということが趣旨だと思っております。
- ・ ニーズ的には、適正人数というのはなかなか難しいのですが、しっかりと参加者集めていただけたとは思っております。
- ・ 気をつけないといけないのは、ここに出ていることが市民の意見の代表だと思ってはいけないということです。
- ・ 恐縮ながら、データに基づいた話ではないのですが、多分、市民の方々の95%以上の方は、車で移動するのにそこまで不便を感じているわけではないという中で、そうではない方々がそれなりの数いらっしゃると思います。
- ・ その方々のために、どういうことができるのかというのをまず検討していかないといけないというのが、この会議でやらなければいけないことだと思っております。
- ・ やれることは、コミュニティバスの見直しだろうなと思っております。
- ・ こちらに書かれていることは幾つか拝見しましたが、真面目にやろうとすると、抜本的な見直

しは避けられないと感じており、これはなかなか大変だと思っております。

- ・ いろいろな方々のいろいろなニーズを全部取り入れた路線にすることは多分できないと思います。
- ・ それからもう一つの新鎌ヶ谷については、私がここに入った後に、大きなルートと時刻表の改正をした際に、ほかのところが本数が多くないというところを踏まえて、新鎌ヶ谷に行く分を別のところに当てる形で、新鎌ヶ谷へ行くルートを削除したという経緯がございます。
- ・ 見ていて思いますのが、やっぱり新鎌ヶ谷に直通で移動したいというニーズは多いのだなと思っております。
- ・ これをやろうとすると、他の部分でサービスを悪くするか、費用負担等の関係を改善して、ほかのところも含めてサービスレベルを向上するといったような方法が考えられますが、いずれにしても、例えば運賃も安くして、それから本数を増やして遠くまで行けるようにといったことを言われても、おそらくできません。
- ・ そのため、新鎌ヶ谷に行く方々がたくさんいるから、そこを増やしてくれとなると、多分ほかのところを減らすことになるので、それで本当によいのかということになります。
- ・ そうすると、市民の方々を集めてこのタウンミーティングなどを実施したところで、なかなか成案にたどり着けない、といった心配ごとがございます。
- ・ 少し検討していただきたいのが、夜間の移動など一般的な話だけでなく、本当に困っている方がいるのではないかとといった部分もありますので、ライドシェアとか、あるいは公共の乗合タクシーといった、今までに白井市内で展開されていた交通機関以外にも、手法が幾つかあるところでございます。
- ・ 特に、国では、昨年あたりから公共ライドシェアと称される方法を取り入れてきているところがあります。
- ・ 昔は白タク等と言われるところもありまして、ライドシェア等は認められていなかったのですが、特にタクシーの台数が極端に少なくなる時間帯、あるいは地域等については、ライドシェアを認めて様々な方に運転士となっていただくことで、交通の空白を解消していくなど、そういった動きにもなっております。
- ・ こういったものもうまく取り入れながら、バスのほうも効率的なネットワークづくりをしていくといったようなことが、必要なんだろうと思っております。
- ・ 一つ確認したいことは、白井市でコミュニティバスを運行していくときに、運賃の設定の見直しとかということまで考慮されているかどうかということなのです。
- ・ 一般路線バスと比べてコミュニティバスだけ安くする理由は、個人的にはあまりないと思っており、他の路線と同じような形にするということが、一つ方法としてあります。
- ・ そのような対応を行うことで、収支の状況が改善して、少し本数を増やせるとか、あるいは、バス運転士不足の原因の大きな部分を占める賃金不足に対して、多少改善できるところもあるのかなと思っております。

- ・ もしお聞きできれば、コミュニティバスについては、今後、現状に近い形で運行していくのか、それとも、少し大きく見直しをするといったようなことまで考えておられるかについて、事務局にお聞きしたいです。

【会長】

- ・ ありがとうございます。様々御指摘もいただきつつ、主にコミュニティバスの運賃見直し、こういった考えかとのことでした。
- ・ 先ほど、別の委員からもルートの見直しという御指摘もあったかと思うので、諸々含めて、どうでしょうか。

【事務局】

- ・ コミュニティバスのルート、それから運賃などの見直しをどうやって進めていくかということも含めまして、この後、協議事項の中で御提案させていただいて、御審議をいただければと思います。

【会長】

- ・ ありがとうございます。そのほかはございますか。

【委員】

- ・ 資料を確認した際に思ったことがあったので、確認を含めて言わせていただきたければとおもいます。
- ・ ライドシェアについてですが、今、日本版ライドシェアといって、タクシー会社の管理下で行うものがあります。
- ・ GOアプリなどでマッチング率を調べて、それで需要が必要なエリアを開放しているところですが、北総エリアについては、それに差しかかっていません。
- ・ ライドシェアとして進めていくのは、既存のタクシー会社の仕事はなくなってしまうということで、反対運動が起こっているところではあるので、ライドシェアについては、国土交通省が認めた中で、解放エリアを決めていくということではあるので、疑問に思っているところでもあります。
- ・ あと、こちら大事な案件だと思いますが、子供だけで乗れる安全なタクシーというふうに意見が上がっていらっしゃるところで、エミタスタクシーとしては、展開を行っているところで、周知が足りないのかなというところでもありました。
- ・ 住民の方に周知していくのには、いろいろな情報の発信の仕方とかもあると思うのですけれども、市が出すものに載せていただけたらと思いました。

【会長】

- ・ ライドシェアも、どこでもできるものではないという御指摘と思います。
- ・ また、子供タクシーなど既存で対応しているものも、まだまだ周知が足りていないということもあるといった御指摘かと思います。ありがとうございます。

【副会長】

- ・ 私が申し上げたものは、公共ライドシェアでして、日本版ライドシェアについては、入れるには時期尚早であるということが私の意見です。
- ・ また、タクシー会社の方々がきちんと運行していただけることで、地域の交通が安全に、安心に利用できる状況になっているというのは、全くそのとおりだと思っておりますので、このあたり誤解のないようにお願いできればと思っています。

【会長】

- ・ ありがとうございます。公共ライトシェアと日本版ライドシェアの違いというところです。

【報告事項】（２）課題整理の一部訂正について

【会長】

- ・ 次に、報告事項2「課題整理の一部訂正について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ それでは、資料2「本市における地域公共交通の課題の整理 訂正版」を御覧ください。
- ・ こちらの資料は、前回、7月14日の会議において、協議事項として御審議をいただき、御決定をいただいたもので、本市の現状等を踏まえて、地域公共交通の課題を抽出・整理し、解決すべき5つの課題として位置付けたものとなります。
- ・ その5つの課題は、この資料おもて面の右下及び裏面に記載の課題1～5のとおりですが、前回の会議において、おもて面の上から2つ目の囲みにあります「地域公共交通の現状」と、裏面の課題3から課題5の解説の一部について、表現を少し見直したほうが良いのではないかとこの御助言をいただきましたので、その該当箇所につきまして、黄色のマーカー及び吹き出しの内容のとおり、御意見の趣旨を踏まえて訂正させていただきました。
- ・ なお、5つの課題自体につきましては、前回御決定をいただいたものと心得ており、今回の訂正は、内容や解釈の説明部分のみとなりますので、今回は協議事項ではなく、報告事項として御説明させていただいております。
- ・ 最初に、おもて面の「1 市の現状等から見た課題の抽出」の2つ目の囲みにあります「地域公共交通の現状」についてですが、上から3つめの「バス交通は～」から始まる項目につきまして、前回の資料では、『バス交通は民間路線バス2社とコミュニティバス（ナッシー号）が運行しているが、路線の撤退や減便もあり、路線によっては利用者が減少している。』としておりました。
- ・ ここにつきましては、バス利用者の減少は、バスの減便や撤退だけが原因なのではなく、ライフスタイルの変化や居住地域の偏在などが主要因なのではとの御意見をいただきましたので、『バス交通は民間路線バス2社とコミュニティバス（ナッシー号）が運行しているが、生産年齢人口の減少や、マイカーの保有が1人1台に近づいていること等により全体的に利用者が減少。運転士不足の影響も大きく、一部路線で撤退や減便が生じている。』と改めまして、利用者の減少を述語とするのではなく、人口減少などの様々な原因によって、路線の撤退や

減便が生じていること自体を述語とする文章に変えております。

- ・ なお、この部分の訂正に当たりましては、バス事業者の方ともよく調整してほしいとの御意見も併せていただいておりますので、バス事業者様の委員の方と調整させていただいた上で作成したものになります。
- ・ 裏面を御覧ください。「2 課題認識の解説」の部分になります。
- ・ 課題3の解説の2項目めですが、前回の資料では、『路線バスやコミュニティバスでは、極端に利用が少ない便や停留所があるなど、需給のミスマッチが一部に生じている。このため、オンデマンド型なども視野に入れた各交通機関の相互連携により、利用しやすく効率的な市内公共交通の再構築が必要である。』としておりました。
- ・ ここにつきましては、「需給のミスマッチ」という強い表現では、採算が厳しいエリアも通ることになるコミュニティバスであっても、需要が少ない時間や場所は減便や撤退ありきで考えるように受け止められてしまうのではないかと、という御意見をいただきましたので、『路線バスやコミュニティバスでは、極端に利用が少ない便や停留所があるなど、利用状況の変化に伴い、輸送力やサービスのあり方を再検討する余地が生じている。このため、オンデマンド型なども視野に入れた各交通機関の相互連携により、利用しやすく効率的な市内公共交通の再構築が必要である。』と、より広く考えていく意思を含めた表現に改めたものになります。
- ・ その下の、課題4の解説の2項目めですが、ここは、前回の資料では、『交通事業者を取り巻く共通の課題としてドライバー等の人手不足があり、今後は交通事業者が提供するサービスのみで地域公共交通を維持していくことは困難になっていくと想定される。このため、地域が主体となる新たな交通手段をはじめ、様々な分野との連携による、地域の実情に応じた移動手段を検討することが重要である。』としておりました。
- ・ ここにつきましては、地域が主体となる新たな交通手段とは何か、もう少し具体化した方が理解も深まるのではないかと御意見をいただきましたので、2文目を『このため、例えば、地域住民によって構成される団体や、車両を保有する事業所など、様々な目的や形態を有する主体との連携による、地域の実情に応じた新たな移動手段を検討することが重要である。』と改め、文中に例示を加えたものになります。
- ・ 最後に、課題5の解説の1項目めですが、ここは、前回の資料では、『地域の活力を保持するための移住定住促進や交流人口の拡大に向けて、商用やレジャー等の目的で市内を訪れる人が、施設等による送迎がない場合でも鉄道駅から移動できる二次交通の確保が必要である。』としておりました。
- ・ ここにつきましては、「レジャー」としている内容が指すものはまさに観光であって、今後はそれも視野に入れていく必要があるのでは、という御意見をいただきました。当初の案は、当市には目立った観光施設等が乏しいことから、スポーツや文化活動等を含めて「レジャー」と表記していたところですが、今年の7月には当市にも観光交流協会が設立されるなど、観光の活性化の動きが生じていることも踏まえまして、用語を置き換えたものになります。

- ・ 報告事項2「課題整理の一部訂正について」の御説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

【会長】

- ・ 只今の事務局からの説明につきまして、補足説明を求めるもの、御意見等がございましたらお願いします。
- ・ こちらは委員の皆様いただいた御指摘を踏まえて訂正したものととなりますので、意見がないようでございますので、説明のとおり修正したいと思います。
- ・ 開始から時間が経過しており、これから協議事項にも入りますので、休憩を取らせていただきたいと思います。

〔10分休憩〕

【協議事項】 計画の理念・方針・施策及び目標について

【会長】

- ・ それでは、会議を再開させていただきたいと思います。
- ・ 次に、協議事項に入ります。こちらは、事務局からの説明と質疑応答の後、承認・不承認について採決を取らせていただきますのでよろしくお願いいたします。
- ・ 協議事項「計画の理念・方針・施策及び目標について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ それでは、資料3-1「協議事項 計画の理念・方針・施策及び目標について」を御覧ください。
- ・ はじめに、基本理念です。ここでは、基本理念とは、この計画の最も基本となる考え方として、市の次期総合計画の理念を、公共交通分野での課題を踏まえて、一段階具体化したものとして位置付けております。
- ・ 文案としましては、少し長いですが、『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』としております。
- ・ 理由ですが、右側の吹き出しの「基本理念（案）の考え方」に書かせていただいておりますように、総合計画の基本計画案では、交通分野の施策として「誰もが気軽に移動できる交通環境の形成」が求められています。
- ・ 一方、これを具体化するための説明材料としましては、先程の5つの課題を抽象化したキーワードとして、市民にとっての「持続と安心」、また、市民同士や来訪者との「交流」という要素が取り出せると考え、これらを『住み続けられる安心』また、『外出・交流促進による活性化』という言葉で表現したことになります。
- ・ さらに、その実現の手段としては、市や交通事業者だけでなく、地域住民や地元企業等の地域の力を活かしていく必要があると考え、「みんなで」という語も付け加えまして、これらを

組み合わせて1文にまとめたものが、この基本理念の案になります。

- ・ 次に、取組の方針、施策及び目標です。
- ・ まず、整理した5つの課題に対する取組の方針として、薄緑色の囲みにある4つの方針を打ち立てました。
- ・ それから、それぞれの方針のもとに、右側のページにありますように、2～5項目の施策を設定しました。
- ・ それぞれの施策につきましては、その具体的な実施内容や、実施に際して配慮する事項等を、頭に丸印を付けた文章で表しております。
- ・ また、左側のページに戻りまして、それぞれの方針の下には、それぞれの施策によってもたらされることが期待される様々な効果の中から、代表的なものを1つ選び、「計画目標」として定めております。また、その目標がどの程度実現したかを定量的に把握し、評価できるようにするための目印として、いくつかの「達成指標」を設定しております。
- ・ それでは、方針ごとに御説明します。
- ・ 方針1は、「誰もが目的に応じて便利に利用できる公共交通サービス網をつくる」としております。これは主に、課題の1～3及び5に対応するものとして考えております。
- ・ この方針に基づく施策は右のページの5項目を設定しています。
- ・ はじめに、「施策1-1コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し」では、
 - 主に市内の拠点間と市街化区域内にルートを短縮し、大回りや枝線経由も減らして所要時間短縮と便数の増を図ること、
 - 懸案となっている七次台地区や工業団地の通勤通学輸送を補完すること、
 - 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・共生関係を確保すること、
 - 鉄道や民営路線バスとの接続にできる限り配慮したダイヤを作成すること、
 - 祝・休日運行の導入テストを実施すること、としております。
- ・ なお、この施策に基づく具体的なルートのイメージにつきましては、後ほど御説明します。
- ・ 「施策1-2 公共交通空白地への対応」としましては、コミュニティバスの短縮により生じる交通空白地を主な対象エリアとして、オンデマンド交通等の導入を検討することとしています。
- ・ 「施策1-3 民営路線バス網の維持」としましては、市内各地と近隣市を直接つなぐ、鉄道に次ぐ地域間の幹線として、路線バスの維持を図っていくこととしています。
- ・ なお、この施策は、国の地域公共交通確保維持事業の幹線補助金の活用を予定しており、補助の要件上、そのことを計画に明示する必要があることから、このような書き方にしております。
- ・ 「施策1-4 コミュニティバス等の運賃の見直し」としましては、物価動向、収支状況、他交通とのバランス、市の使用料方針等を考慮しながら、コミュニティバスやオンデマンド交

通等の運賃を検討していくことを指しています。

- ・ また、その際は、高齢者等の運転免許返納後の外出機会を確保することに配慮して行うこととしております。
- ・ 「施策1-5 移動に支援が必要な人の外出手段の確保」につきましては、主に福祉部局において、高齢者福祉計画や障害者計画に基づいて進める取り組みになりますが、福祉有償運送や福祉タクシー券等を主体として支援を実施していくこととしております。
- ・ なお、注釈の部分になりますが、この施策につきましては、この後施策3-1で述べます「地域が主体となる新たな移動手段」によっても対応できるケースがあるものと考えております。
- ・ 左のページに戻りまして、方針1において定める計画目標ですが、「市内公共交通ネットワークの再構築及びそれによる利用増」としております。
- ・ 本来、再構築すること自体は、効果とは言い難いものですが、交通ネットワークの再構築は、この計画において最も重要な取組になると考えておりますので、次期計画期間の5年間におきましては、これをしっかりと実施すること自体も成果として位置付けるべきではないかという考えから、ここでは利用の増と併せて、計画目標自体に含めております。
- ・ 次に達成指標です。内容に入る前に1点お断わりとなりますが、この囲みの一番下に青い太字で記載しておりますとおり、本日お示しする各達成指標の案につきましては、他の3つの方針も含めまして、今回はたたき台として捉えていただき、具体的文言や達成レベル、達成時期等を含めた詳細は、次回の会議で改めて提案させていただきたく考えております。
- ・ それでは、方針1の達成指標の案ですが、上から、
 - 人口1人当たりの交通機関別の利用回数
- ・ 大変申し訳ございません、資料では「利用者数」となってしまっておりますが、ここは「利用回数」に訂正をお願いいたします。
- ・ 次に、
 - 路線バス・コミュニティバスの収支率
 - 市の財政負担額
 - 交通利便性に対する市民や利用者の満足度等を考えております。
- ・ なお、現行計画では、交通ネットワークの充実度を表す代表的な指標として、公共交通による人口カバー率を採用していますが、今回はこれを用いない方向で考えております。
- ・ 人口カバー率は、国の策定手引きにおいてもまだ推奨指標になってはおりますが、当市の現状を見ますと、永年、人口カバー率に重きを置いて来まして、現状では既に95%に達しておりますものの、結果的には、市民アンケートやワークショップで示されているとおり、市内の交通ネットワークに対する市民の評価は非常に厳しいものになっていると言わざるを得ません。このため次期計画では、面的な充足率だけを表す人口カバー率は達成指標とせず、利用者数など、利用者からの評価も中身に反映された指標を主体にしたいと考えております。

- また、細い青字で記載しておりますが、路線バスが、国の地域公共交通確保維持事業による幹線補助金を活用するためには、その要件の一つとして、この計画に、収支率や市の財政負担額等の、国により定められた指標を含めなければならないとされております。方針1の達成指標につきましては、このことにも注意して設定したいと考えております。
- 次に、方針2ですが、「白井駅・西白井駅・市役所を交通結節点とし、乗継機能の強化を図る」としてしております。これは主に、課題の3及び5に対応するものとして考えております。
- この方針に基づく施策は右のページの3項目を設定しています。
- 「施策2-1 交通結節点となる駅やバス停の待合環境、乗継案内方法の改善」としましては、交通結節点となるバス停等に、引続き屋根やベンチ等を設置又は改修していくこと、また、交通結節点において、公共交通機関相互間の乗継案内方法の改善を進めていくこととしております。
- 「施策2-2 交通結節点を起点としたシェアモビリティの整備」につきましては、シェアモビリティと言っても様々なものがございますが、本計画期間における具体駅な対象としまして、交通結節点を中心としたシェアサイクルの導入・拡大を図っていくこととしています。
- 「施策2-3 駅における結節点機能の抜本的強化に向けた検討」につきましては、「中心都市拠点・生活拠点づくり事業」に合わせ、多様な公共交通機関・移動手段との結節点機能の強化を検討する、としております。
- 白井駅、西白井駅の両駅周辺は、千葉ニュータウン事業に伴い整備されてから既に45年以上が経過し、賑わいの喪失や施設の老朽化が進んでおります。
- このため当市では、今年度末までに、両駅周辺における今後のビジョンを決定し、再整備等を進めていく予定となっております。
- この事業は、次期計画の期間中に完了することは想定しておりませんが、交通担当部門としましては、この事業により、両駅において、多様な交通機関の結節点機能がより強化されるよう検討に加わり、その実現を目指していきたいと考えております。
- 左のページに戻りまして、方針2の計画目標は、「交通結節点における乗継利用の増加と乗継時のストレス低減」としてしております。またその達成指標としましては、
 - 交通結節点となる駅やバス停の待合環境や乗継案内方法の改善数
 - 交通結節点となる駅やバス停の乗降数
 - 交通結節点におけるシェアサイクル導入数
 - 交通機関の乗継に対する市民や利用者の満足度
 等を考えております。
- 次に、方針3は、「多様な主体の連携や協働により公共交通を補完する」としてしております。これは主に、課題の1から4に対応するものとして考えております。
- この方針に基づく施策は右のページの3項目を設定しています。
- 「施策3-1 地域が主体となる新たな移動手段の導入」としましては、駅やバス停、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を行うこととしております。

- ・ なお、地域が主体となる移動手段と一口に言いましても、運行主体や車両などは、地域のニーズや条件に応じて多種多様なケースがあります。
- ・ 一例としましては、低速の電動車であるグリーンスローモビリティを用いて、地域の住民が運転や運行管理を担うようなケースが挙げられます。
- ・ 本市での具体的な導入方法は計画策定後の検討になりますが、一般的には、補助金等による金銭的支援と、導入を希望する地域に市が積極的に関わっていく伴走型支援の両面が必要になるのではないかと想定しております。
- ・ なお、※印の部分ですが、市では介護保険法に基づく「住民主体によるサービス・活動事業（白井市助け合い活動支援補助金）」を実施しておりまして、既にこの補助金を活用して、住民同士の助け合いによる移動手段を運用している地区もありますので、この制度とも連携・調整をしながら制度化していくことが必要と考えております。
- ・ 「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」につきましては、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を支援していくこととしております。
- ・ こちらも具体的な方法は今後の検討になりますが、一例としましては、企業や病院の送迎バスに住民が混乗でき、サービスを提供する側にもメリットが生じるような枠組みづくりや、日にちや時間帯によって使われていない企業等の車両を活用させていただき、例えば夏休み期間中の市民プールや、お盆やお彼岸のときの白井聖地公園への波動輸送に活用するといったことができないかと考えております。
- ・ 表面に戻りまして、「施策3-3 公共交通ドライバー等の担い手確保への協力」としましては、公共交通機関のドライバー不足等に少しでも協力し、路線や便数の維持・確保を図っていくため、交通事業者様との協働により、採用イベント等を実施していくこととしています。
- ・ 左のページに戻りまして、方針3の計画目標は、「地域の住民や企業等との連携・協働による移動手段の導入」としております。
- ・ ここの方針1と同様で、通常、導入すること自体は「効果」とは言い難いものですが、本市にとっては全く新しい取り組みとなることから、次期計画期間の5年間におきましては、地域の意向を取りまとめ、新たな移動手段ができるまでのプロセスをクリアできること自体が成果として位置付けられるのではないかという考えから、このような目標案にしています。
- ・ この達成指標としては、
 - 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、
 - 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等としております。
- ・ 次に、方針4ですが、「公共交通を最大限活用し持続させるため利用増進を図る」としており

ます。これは主に、課題4に対応するものとして考えております。

- ・ この方針に基づく施策は右のページの2項目を設定しています。
- ・ 「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」としましては、公共交通の乗り方教室や行政講座、利用増進イベント等の開催、また、PR媒体の作成・配布、広報活動の推進等により、公共交通の利用増進を図っていくこととしております。
- ・ 「施策4-2 公共交通の利用増進に向けた交通事業者との協力」につきましては、1つ目は、交通事業者との連携・協働による沿線活性化イベント等の実施ということで、こちらは、具体的には、北総鉄道様と我々自治体等で実行委員会を組んで開催している「ほくそう春祭り」や「北総線沿線活性化トレイン」のような事業を想定しております。
- ・ 次の「北総鉄道の運賃・サービス改善に向けた連携や働きかけ」につきましては、北総線に関しましては、令和4年に実施いただいた運賃の大幅値下げ以降も、市民の皆様からは、普通運賃及び通勤定期運賃の値下げや、優等列車の市内駅停車を要望する声は少なくないのが現状であり、市としましては、これらの声への対応は必要となっております。
- ・ 一方で、北総鉄道様においては、未だ相当規模の有利子負債が残る中で、今後は設備更新費用も増大してくるといった御事情を伺っております。その中で、市民の安全・安定輸送を維持していただくためには、より一層の経営強化が必要なところであり、運賃改善やサービス向上も、市からの一方的な要望だけで実現するものではないと考えております。
- ・ このことを「連携や働きかけ」という書き方にしております。
- ・ また、左のページに戻りまして、方針4において定める計画目標は、「公共交通の持続的利用に向けた市民等とのコミュニケーションの促進」としております。
- ・ この方針の施策内容は、ルート・ダイヤ、運賃の見直しなどではなく、イベントやPRといった間接的な利用増進策が中心となっていることから、方針1で用いた交通機関の利用回数などとは方向性を変えまして、これらの施策によって、市民とどの程度意思の疎通や共有を図れたかを目標としました。
- ・ 達成指標としましては、
 - 乗り方教室、行政講座、利用増進に向けたイベント等の開催数
 - PR媒体の配布・閲覧数
 - 公共交通に対する市民の関心度等を考えております。
- ・ 以上が、取組の方針、施策及び目標の御説明となります。
- ・ 次に、先に御説明した主に施策1-1から1-3によって、次期計画期間中にどのような公共交通ネットワークを再構築していくのかを御説明しますので、裏面を御覧ください。
- ・ 左上の図は、公共交通ネットワークのイメージ図です。背景にある白黒の濃淡は、色が濃いマスは人口が多いことを示しています。
- ・ 水色の点線は鉄道、オレンジ色の点線は民営バス路線で、これらは現在の路線をそのまま載

せております。

- ・ 次に、黄色、緑、赤、青の実線がありますが、これらが新しいコミュニティバスのルート案になります。
- ・ また、市内を北西から南東にかけてまっすぐ横切っている国道16号よりも北東側の大部分を薄緑色で塗っていますが、ここはオンデマンド交通等の導入予定区域となります。
- ・ 白井市役所、西白井駅、白井駅にある赤い丸印は、交通結節点として位置付ける場所であることを表しており、工業団地やショッピングセンター、福祉センターなどにつけている少し小さいオレンジ色の丸印は、この案では「サブ拠点」と呼んでおりますが、交通結節点以外で一定の利用者数が見込まれる地域の拠点として、アクセス性を考慮すべき場所として置いています。
- ・ はじめに、コミュニティバスのルート案について御説明します。計画上では、この図程度の大雑把なルートのみ提示し、詳細な経路やバス停は計画策定後に詰めていくことにしたいと考えております。
- ・ なお、現行のコミュニティバスのルートとバス停の利用状況につきましては、参考資料集となります資料3-2の2ページにございますので、併せて御参照いただければと思います。
- ・ 個々のルートの御説明の前に、一旦、この資料3-2の3ページを御覧ください。前回会議で御説明した市民アンケートのコミュニティバス関係の結果を抜粋して載せております。
- ・ 赤枠で示した部分のとおり、コミュニティバスの満足度は、日中や夕方の運行本数についての設問が最も低い結果になっております。
- ・ また、右側の、利用促進に必要とされることについての回答を見ても、台数や運行本数を増やすことを求める声が多く、次いで、ルートや行先のわかりやすさとなっています。
- ・ また、同じ資料3-2の4ページ・5ページをお開きください、4ページの緑色や黄色が塗っている部分は、本市の住居系の市街化区域であり、最も人口が集積しているエリアになります。
- ・ また、5ページの水色に塗っている部分は、住居系市街化区域とほぼ一致していますが、現在策定しております白井市地域マスタープランの素案において、「若い世代にとって暮らしやすい住環境整備」及び「魅力的なニュータウンの維持、向上」を図っていくエリアとしております。
- ・ 新しいルート案は、このようなことも踏まえて作成したものになります。
- ・ それでは、資料3-1にお戻りください。まず、各ルートの共通事項ですが、起終点はいずれも市役所としております。
- ・ これは、市役所周辺には、文化会館、図書館、総合公園、聖仁会病院、千葉白井病院など主要な目的地となり得る施設が集積していることに加えて、屋根、ベンチ、待合室、乗務員休憩室、トイレなど、バスターミナルとして必要な機能が揃っている唯一の場所であるためでもあります。
- ・ それでは、各ルート別に御説明します。

- ・ 初めに、黄色の線ですが、これは現在の東ルートに基づいています。このルートでは、現在の福祉センターへの枝線を解消し、福祉センターからそのまま桜台及び千葉ニュータウン中央駅方面に向かうようにしています。なお、桜台地区では国道464号を通っているようにも見えますが、そのような意図ではなく、桜台地区内においては、既存のルートを踏まえて、利便性の高いルートを検討したいと考えております。
- ・ また、市民プール及び運動公園への枝線につきましては、点線で表しております。ここは、現在は早朝と夜間を除き全便が経由しておりますが、ここの経由は、開園時刻前後と夕方などの利用者が多い時間帯だけにするなどして、桜台方面と市役所方面の所要時間短縮を図りたいと考えております。
- ・ さらに、この図では表せておりませんが、白井市役所北側の木下街道を通過する部分では、現在は市役所を経由しませんが、桜台方面から来た方が白井駅方面に遠回りせずに市役所付近で降車できるよう、市役所への経由や、付近へのバス停の移設・増設等についても検討したいと考えております。
- ・ この他、このルートでは、この後お話しします南ルートの変更に伴い、白井駅南側の経由地を一部変更しています。
- ・ 次に、緑色の線ですが、これは現在の西ルートに基づいています。
- ・ 現在の西ルートは、市役所から七次バス停、清水口3丁目バス停を経て七次台を北上し、国道16号をって西白井地区に移り、大山口、大松地区と南下して西白井駅に向かいますが、七次台地区については北ルートに移管し、西ルートは市役所から白井駅・西白井駅を経由して、現在北ルートが通る風間街道に入り、西白井地区、大松地区を周回し再び西白井駅・白井駅を経由して市役所に戻るルートとしています。
- ・ このことにより沿線から西白井駅へのアクセスを強化したいと考えております。なお、運行は右回りと左回りの両方を設けることを想定しています。
- ・ 次に、赤色の線ですが、これは現在の南ルートに基づいています。
- ・ 現在の南ルートは、市役所発の場合、池の上地区を周回した後、一旦フォルテ白井まで北上し、そこから木下街道を南下して富士地区を周回し、西白井駅まで向かっていますが、白井駅の南北で大周りが生じており、また、池の上地区及び木下街道の根から丸山までの区間は、利用者が非常に少ないことに加えて、大部分が路線バスとも競合しています。
- ・ このため、市役所からは上下とも白井駅・西白井駅を経由して富士地区に向かうルートに変更し、所要時間の短縮と、富士地区から西白井駅へのアクセス強化を図りたいと考えております。
- ・ 最後に、青色の線ですが、これは現在の北ルートに基づいています。
- ・ 現在の北ルートは、市役所から白井駅・西白井駅を経て風間街道を通り工業団地まで向かいます。
- ・ そこから、第2工業団地、十倉一等地を経由して千葉ニュータウン中央駅に向かう便と、名内、

今井、平塚、第二工業団地を周回して市役所に戻ってくる便に分かれます。

- ・ 北ルートは路線延長が長いことと、工業団地内の各バス停の利用者が多いことなどから、路線としての利用者数は最も多いのですが、工業団地より北側及び東側のバス停は全体的に利用者が非常に少ない状況であり、また、工業団地と千葉ニュータウン中央方面の間を乗り通す人も、西白井方面と工業団地間の利用と比べると非常に少なくなっています。
- ・ さらには、直通と周回が混在する運行形態が非常にわかりづらいとの声も多くいただいております。
- ・ 一方で、西白井駅や白井駅から工業団地への朝夕の通勤手段の充実は以前から課題となっており、また、現在は西ルートが通っている七次台地区では、朝晩の通勤時間帯の路線バスがなくなったことが課題となっています。
- ・ このため、このルートでは、市役所から白井駅・西白井駅、七次台地区を経由し、第二工業団地までを結び、両地区と西白井駅を結ぶ通勤通学輸送を強化することを考えております。
- ・ これにより、西白井駅周辺から桜台方面に直行することはできなくなりますが、西白井駅と市役所間は3路線が通り本数が増えるため、市役所での乗り継ぎの待ち時間は短くなることが期待でき、また、距離が短くなることにより、場合によってはトータルの所要時間も短くできるものと考えております。
- ・ また、現在西ルートが通っている七次及び清水口3丁目のバス停を通るバスはなくなりますが、七次バス停は利用者数が非常に少なく、また、清水口3丁目は、県道側にバス停を移設することで、ある程度のカバーができるのではないかと考えております。
- ・ コミュニティバスのルートの説明は以上になります。
- ・ 次に、薄緑色のオンデマンド交通等の導入エリアですが、こちらは比較的人口密度が低いエリアで、交通空白をカバーすることを目的として導入するものになります。このため、国道16号より東側であっても、バス交通を主体とする住居系市街化区域は対象エリアから外しております。
- ・ オンデマンド交通にも色々な形態がありますが、ここでは、資料右下の「新たな交通手段のイメージ」の囲みにも簡単に記しておりますように、利用者の予約状況に応じて、AI等を用いて、運行ルートやスケジュールを柔軟に決定していく、予約制の乗合公共交通として考えております。
- ・ 乗合交通ではありますが、乗降ができるポイントは高密度に設定できますので、バスに比べると大幅にドアtoドアに近い感覚で利用できます。
- ・ 一方で、完全なドアtoドアにしないことで、タクシーとの住み分けを明確にしたいという意図もあります。近隣市では、このエリアにも隣接する柏市の旧沼南町エリアで平成25年に導入され、10年以上にわたり運行され定着している実績などがあります。
- ・ また、このオンデマンド交通の運行主体につきましては、コミュニティバスの一部を代替するという意味もありますので、基本的には市が主体となり、交通事業者への委託等の形で整

備することを想定しております。

- ・ なお、ここでは、オンデマンド交通「等」としてありますが、オンデマンド交通を本命としながらも、乗合タクシーなどの類似する交通手段の可能性も留保する観点から「等」を付けているものになります。
- ・ 公共交通ネットワークのイメージ図の説明は以上のとおりですが、これらのバスやオンデマンド交通に加えまして、鉄道、タクシー、さらには先程施策の2-2や3-1、3-2で御説明したような新しい移動手段も含めまして、それぞれの交通手段の位置付け、役割、確保維持策をイメージ図の下にある表にまとめております。
- ・ なお、確保維持策につきましては、国の幹線補助金やフィーダー補助金を活用する場合は、その旨を予め計画に明記しておくことが必要と定められているものになります。
- ・ また、この表の各交通手段の役割分担を図に表したものが、右上にあります、「各交通手段の輸送規模と輸送距離・範囲の分担イメージ」となります。
- ・ 現行計画では、この図で青又は水色で塗っております鉄道、路線バス、コミュニティバス及びタクシーのみで構成されておりますが、次期計画では、「企業等が主体となる移動手段」、「オンデマンド交通等」、「地域が主体となる移動手段」、「シェアサイクル」を加えて、より重層的できめ細かいサービス体系を構築していきたいと考えております。
- ・ 長くなりましたが、協議事項の説明は以上となります。
- ・ 今回の御提案は計画案の骨子となる、最も重要な部分と考えております。
- ・ この内容が決まりましたら、次の段階では、各達成指標の詳細や、取組ごとのスケジュール等について検討し、計画書案という形で取りまとめていきたいと考えております。
- ・ 御審議のほど、よろしくお願いいたします。

【会長】

- ・ 只今の事務局からの説明につきまして、御不明な点や確認したいこと、御意見等がございましたらお願いします。

【委員】

- ・ 施策の1と施策の3のところで、新たな交通機関ですとかコミュニティバスのルート、ダイヤ見直しという説明がありました。
- ・ この見直しのルートを拝見すると、かなり民営の我々の路線バスとの並行区間が結構増えているのかなという感じを受けております。
- ・ まず、コミュニティバスのほうでダイヤや行き先を調整し補完すると書いてあるところで、近隣市でも同様なことをしているのですが、近隣市の場合は、我々の民間のバスの中に、ものすごく入ってきておりまして、運賃がかなりお安いので、お急ぎでない方がお乗りになるとき、コミュニティバスをお待ちになっている状況です。
- ・ 同じルートを走る上に、民間で運営していくにあたり、必要となる金額をいただいているものになっているんですけども、安いお値段の便に乗ってしまう。

- ・ お客様がかないそちらに移ってしまっているという状況になっているので、ここについては、基本的には運賃の文言もいれていただき、ダイヤや行き先と併せて運賃も考えていただきたい。
- ・ また、路線・ダイヤについて、運行していない時間帯を補完していただくのはいいのですが、運行している時間帯の真ん中にバンと入れてしまうと、そちらに乗られちゃうので、そちらについても、路線バスの運行がある中に入れるのではなく、いろいろ考えていただいた上で見直しをしていただきたいというのが1点目。
- ・ 2点目、オンデマンドのほうですが、公共交通ネットワークのイメージ案で緑色に記載されたところに、京成バス千葉セントラルの路線がもろに入っております。
- ・ 白井車庫や工業団地、福祉センター、福祉センターは関係ないですけども、白井車庫ですとか工業団地とか、そのようなところの近隣住民の方は、我々の路線バスにも乗れるけれども、デマンド交通にも乗れるというような状況になってしまうと思います。
- ・ 何をもとにしてどのように区別をするのか。共生じゃなくて、多分乗客を取られてしまうと思うので、どういった面で共生を図っていくのかというお考えをお伺いしたいと思います。

【会長】

- ・ ありがとうございます。大きく2点かと思います。
- ・ 1点目の運賃やダイヤなどといったところは、そもそもコミュニティバスが、基本的には従来の公共交通あるいは路線バスで賄いきれないところが、基本的な発想のはずであり、事務局のほうで十分に検討していくと思いますので、料金を含め、そこは一旦御意見として受け止めさせていただきたいです。
- ・ 2点目のオンデマンドについて、民間路線バスとの競合してしまうのではないかという御懸念について、事務局のほうで何か方針など、検討していることありましたらお願いします。

【事務局】

- ・ ありがとうございます。オンデマンド交通のエリアと既存の路線バスが重複しているところが確かにございます。
- ・ すみ分けの方法として、最も簡単、シンプルなのは、やはり料金設定になってくるのかなと思っており、オンデマンド交通の運賃設定する際に、少なくとも路線バスよりも安くなってしまうとか、そういった運賃にすることは、今の時点では避けていきたいというふうに考えております。
- ・ それと、まだ運行時間なども全然これからの検討にはなりますが、多くの市では、デマンド交通、大体朝8時とかから夕方4時までとか、もっと短いところもありますけれども、朝夕の通勤時間帯などは対応していないです。
- ・ できたとしても、小さい車両ですので、できないといったケースも多いかと思うのですが、ここで考えているデマンド交通は、主に日中帯の買い物であるとか通院であるとか、そういった利用がメインになってくるのかなというふうに考えております。

- ・ また、行き先ですけれども、デマンド交通、エリア内に加えて交通結節点までは行けるようにというふうには考えております。
- ・ 今、路線バスですと、全てが市内と直通で行けるようになっております。
- ・ 例えば西船橋に行ける路線などがありますが、そういうことはデマンドではもちろんできなくて、エリア内か、あるいは市内の交通結節点までの輸送に限られるようにすることで、一つすみ分けはできるかなというふうに考えているところです。

【会長】

- ・ 事務局側としても、過度な競合にならない一定のすみ分けは、考えてはいるということだと思うのですが、いかがでしょうか。

【委員】

- ・ ありがとうございます。あくまでも補完ということで、すみ分けということを念頭に、大上段に置いていただいてやっていただかないと、我々撤退するしかないといったことになってしまいますので、十分御考慮いただきたいなと思っておりますので、よろしくお願いします。
- ・ 特に運賃と行き先です。バスは行き先決まっているので、自由自在にデマンド交通行けたら、そちらに乗り換えてしまうので、そちらを十分御考慮いただきたいなと思っております。

【会長】

- ・ ありがとうございます。

【委員】

- ・ 今のお話しと関連してなのですが、やはり既存の交通ネットワークに対する影響というのが、かなり出る内容と思っております。
- ・ この後、細かいところは詰めていくということだと思うのですが、もし、ほかの交通事業者に賛同いただけるのであれば、意見交換のような場ですとか、もう少し御説明いただけるような場があると、我々も安心して前を向けるということもあります。

【会長】

- ・ 直接的な影響関係が生じる交通事業者の皆さんが、もう少し詳細な意見交換をということですが、何か対応考えられますでしょうか。

【事務局】

- ・ 私どもも、交通事業者さんとの同意を得た上でやっていくというのが大前提かと思っております。
- ・ 一堂に集まって話し合う機会を設けるのがいいのか、あるいは個別に話し合う機会を設けさせていただくのがいいのかというのは、この後、御意見を聞きながらになりますけれども、そういう機会を設けさせていただければと思います。

【会長】

- ・ 多分、バス会社さんだけでなく、タクシー事業者の皆さんも多分に影響があるかなと思いますので、詳細な意見交換はまた検討させていただきます。

- ・ そのほか何か御意見、御質問等ございましたら、よろしくお願いします。

【委員】

- ・ バス協会からも、ぜひ計画の策定の途中で、事業者との調整はいろいろ事業者の意見をよく聞いていただいきながら、良い形で、実現に向けた血の通った計画にさせていただきたくよろしくお願いします。
- ・ 資料3の1を拝見してしまして、順番に行きますと、理念なのですけれども、この「住み続けられる安心と」ということの記載があります。
- ・ また、吹き出し箇所、基本理念（案）の考え方には、第6次総計基本計画案の施策を具体化ということが記載されています。
- ・ 住み続けられる安心ももちろんですが、これから生まれて育っていく市民の方もいますし、観光というキーワードだと、誰もがというのが非常に重要になってきます。
- ・ この理念というのは基本理念ですので、継ぎ合わせではなく、全てにまたがるようなものをつくっていただいたほうがいいのではないかということが意見であります。
- ・ また、誰もが気軽に移動できる交通環境をみんなで実現するというのは、そのとおりではありますが、そこにつけるのをいろいろ足すと、それぞれの理念ですので、理念同士が合わないというのもあるといけないと感じます。
- ・ この辺は、事務局がおっしゃることは理解できますが、今日の説明では、住み続けられる安心というのは、基本計画でどのようになっているのかということが聞き取れなかったものですから、確認のために意見として述べさせていただきました。
- ・ その他では、方針1の中にある、計画目標と達成指標もこれから議論ということですが、市の財政負担額というのが方針1の三つ目の点にあります。
- ・ 市の財政負担額は、県内の様々な市町村でも指標として出すのですけれども、現在の財政負担額までという指標を出すことが多いです。
- ・ 自例えば国のほうで臨時地方創生交付金が出てきて、せっかくいいチャレンジで、公共交通にたくさんの御支援をいただいて、良いものができるというときでも、こちらで今の負担額までと計画に書きちゃうと、超えてしまう部分はどうするんだということで、運賃で対応するのか、運賃も駄目といったら事業者が負担するのか。
- ・ 市の中の財政の厳しい状況も分かるのですけれども、いろいろと試行錯誤しながら良い市内交通体系を目指すのであれば、こちらは負担額をどのように記載するかといったことはまだ書いてありませんけれども、そこはぜひ白井市にとっていいものができるように調整取っていただくことがありがたいと考えるので、これは意見として述べさせていただきます。
- ・ 方針の2について、交通結節点というのが全てについて整理されています。
- ・ 先ほど別の委員からちょっと御懸念の点もありましたが、公共交通ネットワークのイメージ（案）の中で、緑色箇所デマンドの案があります。
- ・ あえて今回申し上げたいのは、交通結節点として白井市役所、白井駅、西白井駅が赤丸とし

て記されており、サブ拠点として公共交通で忘れてはいけない部分を地域拠点としてここは整理されています。

- ・ しかし、方針や達成指標をみると、サブ拠点は全く記載されていません。
- ・ こちらは表記の方法だと思いますが、サブ拠点はデマンドで対応するというような形で、バスの出番はないのかとったように取られかねないので、こちらは表現を少し検討していただいた方が良いのではというのが三つ目です。
- ・ その他では、方針の3に、地域の住民や企業との連携・協働による移動手段の導入ということで指標があり、右を見ますと、施策の3の1で地域住民が構成する団体などと記載されています。
- ・ こちらは白井市内でも今、想定されていないと思いますが、これから手探りで、市民の方にも御理解を得て進めるということであると、指標でいきなり導入数というと、実は千葉県内でも都市部で複数あるぐらいで、都市部であっても千葉市とか松戸市とかかなり限定的です。
- ・ 白井市でこれから5年間やっていくというときに、導入の前に、他自治体の例を見ると、そういう企業等が主体となる組織づくりみたいなもので、取組をするための地域組織の数とか、市が関わり合って、どのように対応していくかということですので、移動手段の導入数までいけるのかなと考えます。
- ・ 既に白井市の中で種が撒かれていて、芽が出ている状況であればいいのですが、そうでなければ、こちらは5年間でなかなか進まない目標になってしまうのではという懸念がありますので、再度御検討したほうが良いのではと思いました。
- ・ 最後となりますが、今回、レジャーという言葉を変えましたという報告の中に、観光に関する組織が白井市でもできたというお話がありました。
- ・ 今回、1から5まである課題の中で、観光という言葉が課題の5に入ります。
- ・ 地域公共交通網形成計画にはなかった観光ということについて、今回の公共交通計画では、もう少し観光というキーワードを入れていただいた方が良いのではということが意見でございます。

【会長】

- ・ ありがとうございます。一つ目は、基本理念の表現についてということ。
- ・ それから、計画を作成するに当たり、達成の指標に市の財政負担をどのように記載していくかということで、今の時点では金額ありきではないだろうという御指摘。
- ・ また、交通結節点の中でも、サブ拠点についても表現を考えてほしいという御指摘。
- ・ 四つ目は、地域住民を主体とした団体の導入数という目標が、今の時点ではなかなか数として出すのは厳しいんじゃないでしょうかという御指摘。
- ・ 最後が観光についての考え方といったところでございました。
- ・ どうでしょう。事務局のほうで何か補足説明なり、対応の検討できるものはございますでしょうか。

【事務局】

- ・ 取組の方針についての4項目につきましては、御意見を参考にして、表現と指標を考えていきたいと思います。
- ・ 理念につきましては、作成側としても、少し長いなという感じはあるのですが、方向性など御指摘がありましたら、そちらに沿って考えていこうかなというところがあるのですが、いかがでしょうか。

【会長】

- ・ 委員のほうで、具体的な御指摘や、ぼんやりとでも思い描いているものはありますでしょうか。

【委員】

- ・ 「住み続けられる安心と」というのは、何を基に書かれたのが不明なのですが、これは公共交通網形成計画から引用されたのですか。

【事務局】

- ・ 五つの課題から事務局で拾い出したキーワードとなっております。

【委員】

- ・ 理念について考えをお持ちの方がいらっしゃるかもなので、期限を設けたうえで委員の皆様へ聞いても良いかと思います。
- ・ いろいろと意見はありますが、悩まれているということを今日聞きましたので、今すぐというわけにはないとは思いますが、修正案とか求めていただければ提出したいと考えております。

【会長】

- ・ ありがとうございます。今後の対応については、また別途、事務局内で検討させていただきます。
- ・ 1点、皆様に御理解いただきたいのは、委員もおっしゃったように、この基本理念（案）の表現が、いろいろな単語の継ぎはぎのように見えてくるといった印象を持たれた方もいらっしゃるかもしれません。
- ・ 一方で、公共交通計画に限らず、白井市に限らず、いろいろな自治体、行政自治体は様々な計画を持っているという中で、白井市においては、今まさに、委員からも言っていたいただきました総合計画の見直しも、まさに行的っております。
- ・ いろいろな計画を一定の整合性を取らないといけないということで、総合計画を作成しつつ、いろいろな分野の計画を策定しているところなので、そういった表現を合わせるという意味もあって、似たような表現を引っ張ってきています。
- ・ そちらが、もしかしたら継ぎはぎのように見えてしまっているというところはあるのかなと思いました。
- ・ いずれにしても、表現については、また検討したいと思います。
- ・ ほかに何かございましたら、お願いします。

【委員】

- ・ 公共交通ネットワークのイメージ（案）のところなのですが、既にコミュニティバスも見直しルート案や考え方が出ております。
- ・ 現在、国のほうでも、令和5年、令和6年度で地域公共交通計画の実質化ということで、しっかりと使える地域公共交通計画をつくっていかうということで、いろいろ検討して、どういうふうにアップデートしていくかというところをいろいろお示ししているところなのです。
- ・ その中で、モビリティデータの活用をしっかりとやって、計画をつくる根拠としていかうという考え方がありますが、そのようなところも含めて、このルート案とか、新しい形の案というのは、どのような考え方でつくったのか教えていただけますでしょうか。

【会長】

- ・ 新しいコミュニティバスのルート案についての基本的な考え方、御説明いただければと思います。

【事務局】

- ・ 全体的な考え方で申し上げますと、基本的に市街化区域は、コミュニティバスでもっと今よりも本数を増やしたりして利便性を高めていくところです。
- ・ コミュニティバスの現在利用が少ない区間として、北部、東部とかに多いのですが、そこについてはデマンド交通で対応するといったことが、基本的な考え方になります。
- ・ 現在、コミュニティバス4台で、1日中市内を回っているのですが、ルートを圧縮することによって、本数を増やすことや、市街化区域での利便性を増やすことができるんじゃないかというのが発想のスタートになります。

【委員】

- ・ 今の市の回答にも関連するのですが、数点ほどあります。
- ・ 一つは、方針1のところ、まだ全体的に人口が増加している前提で、総花的な方針になっていることが気になりました。
- ・ 市長が最初に言われたとおり、人口減少期に入っていると、これから恐らく加速度的に人口減少が起きるというふうに予測をしています。
- ・ そのため、例えばコストベネフィットの視点を明確にするとか、施策の対象者を明確にするとか、施策効果としてということをしていかないと、これからは財政的にもたないというように私は思っています。
- ・ もちろん財政増の対策もやらないといけないのですが、それ以上に持続可能な市政をつくっていかないといけないので、そのためには対象を明確にして、そのときにどのような政策をやって、どういう効果があるかということをやっていかなければならない。
- ・ 繰り返しますが、言葉としては費用対効果、コストベネフィットの視点をどこかに入れて、常にその視点でチェックをしないといけないと思います。
- ・ また、市街化区域はコミュニティバスで、調整区域はオンデマンドと話ありました。

- ・ ここ5年で白井市に起きることとして、市街化区域で急激に高齢者、とりわけ後期高齢者が増える地域が幾つかあるということが、データ上ははっきりしております。
- ・ 今年、国勢調査があるので、さらに明確になっていくのじゃないかなと思っていますが、オンデマンドの対象外なのです。
- ・ コミュニティバスでは救えないということがワークショップで大分出ていたような気がします。
- ・ そうすると、先ほど施策1の2のところで、オンデマンド交通等と書いてありますが、等は何を指すかという、タクシーチケットだと言われました。
- ・ オンデマンドとタクシーチケット、僕は対象が違うのだろうと思っています。
- ・ 市街化区域で急激に高齢化する、後期高齢者が増えていくんですが、何が起きるかというのは想像できるので、既に起きていますけれども、そこで一体コミュニティバスで救えるのかどうか。
- ・ さらに、代替手段でどういうことが可能かどうかということも考えると、公共交通空白地だけではないと思っており、急激に高齢化が起きるところというふうなことも、書かないといけないと感じます。
- ・ ニュータウンの中が問題になってくるという、ほかの地域では既に出ていますので、視点で入れていただきたいというように思っています。
- ・ どこでどう書くかというのは、すぐにアイデアはないので、市のほうで検討してくださればと思います。
- ・ もう一つは、先ほどグリーンスローモビリティとありましたが、こちら簡単ではなくて、とりわけ施策3-1で、地域住民が構成する団体とありますが、これは実は大変なことです。
- ・ 地域住民が構成する団体が主体になる。主体になるための施策を5年、10年かけてやっていかないと、既に主体がいそうなところでも、グリスロ、うまくいっていないのです。
- ・ どこがうまくいっているかという、意外と民間の福祉団体が担っていただいています。
- ・ 観光的にうまくいくところはうまくいっているのですが、民間事業者で手が挙がってくるといふ事例ですので、簡単ではないということを想定して、まさにここ5年や10年でできる話ではないので、ちょっと安直に書きすぎているのではと思います。
- ・ グリスロで全部解決できるわけではないというふうに思っておりますので、少しここは慎重に書いてほしい。
- ・ 意味はよく分かるので、そのために何をするかということを想定しないと、担当するセクションだけでは絶対できないと思いますので、ここはよく考えて、文章づくりをお願いしたいなと思います。

【会長】

- ・ ありがとうございます。一つ目は、人口減少という大きな課題の中で、減少を見据えた上で費用対効果であるとか、この計画で実施していく事業においてそもそも誰を対象にするの

かというところです。

- ・ それから、事務局でつくりました、この交通ネットワークのイメージ（案）で、色が網掛けになっていないところでも、高齢化等で必ずしもコミュニティバスだけでは拾えない、救えない部分があるだろうという御指摘です。
- ・ また、グリーンスローモビリティについては、地域主体ということはかなりハードルが高いんじゃないかと、いろいろな課題があるんじゃないかといった御指摘かと思います。
- ・ その辺は事務局としての考えというのは、いかがでしょうか。

【事務局】

- ・ おっしゃるとおり、ニュータウン等でこれから急激に高齢化が、大分進んではいますけれども、そのような高齢者を救えるのかというところについては、コミュニティバスだけで救えるかどうかというのは、正直言って分からないところです。
- ・ では、なぜコミュニティバスで市街化区域なのかというと、もちろん高齢者の方にも便利に使っていただくというのはあるのですけれども、もう一つ、市街化区域、いつまでも現役世代の方が住み続けられる場所でないといけないという観点があります。
- ・ 例えば七次台地区ですと、今、バスで通勤ができないということになってしまっています。
- ・ ニュータウンに、新しい方が入ってきて活力を維持していくためには、やはり定時定路線のバスなどで通勤通学ができる、これが一つ大事なのかなというのもあると、市街化区域については、コミュニティバスを基盤というふうに今回は考えさせていただいたところです。
- ・ ただ、前回、御報告させていただきましたグリーンスローモビリティの実験、これが起こっているのも今、七次台地区ですけれども、バス停があって、バスの本数が増えたとしても、そのバス停まで行くのが大変なんだという高齢者の方などは、確かに増えてきています。
- ・ そういったときに、ここでは、地域が主体の交通というところに一つの答えを見出したわけなのですけれども、たまたま七次台で今、グリーンスローモビリティが取り上げられています。
- ・ グリーンスローモビリティも優れた乗り物かと思っていますが、ここで提案させていただきたい地域を主体とする交通というのは、グリーンスローモビリティありきでは全く考えていません。
- ・ 現に、市内では堀込地区で、既に高齢者福祉課の補助金を得て、高齢者の買い物支援、高齢者を車に乗らせて、みんなで買い物に連れて行ってあげるという取組が始まっていたりしますので、それはまさに地域のニーズによって形が決まってくるだろうと思っています。
- ・ 例えば高価な車両を買うのが大変であれば、住民の方が持っている車を使うというパターンもあるかと思いますが、いろいろな手法がありますけれども、カーシェアリングなど車の調達方法も多様化していますので、地域が必要とすれば、それに応じた支援ができる枠組みをつくっていく、そのようにここは考えているところです。

- ・ しかし、御指摘のあったとおりで、別の委員からも御指摘いただきましたけれども、ここで実際に、今、既に1か所あるところに加えて、別の場所で種があるかというとな状況になります。
- ・ ただ、種はないのですけれども、種が見込めないからということで枠組みをつくるのをやめしまうと、実際にニーズがあったときに対応することができないところです。
- ・ 市としての評価は、制度をつくったけれども、1個も2個もできないじゃないかということになってしまったとしても、地域の皆さんが困っていることに対して何らかの枠組みをつくっていくということは、やらなきゃいけないのかなというふうには考えています。
- ・ ただ、表現については、御指摘を頂いて、いろいろ考えていきたいと思っております。

【委員】

- ・ グリスロが強調し過ぎているかと思いますので、気をつけないといけないということであり、グリスロを否定しているわけでは全然ないです。
- ・ グリスロの実験したところでうまくいっているところは少ないので、文章をちゃんと資料も含めて、どうするかという話です。
- ・ また、七次台の話出ましたが、住宅は日本では流動化せず、固定化します。
- ・ 固定化したら、高齢者だけのお住まいのところで固定化されていくということなので、なかなかその展望は開けないところです。
- ・ そのような前提で書かないと、問題になるんじゃないかなというように思います。

【会長】

- ・ ありがとうございます。表現については、事務局にいろいろ検討いただきます。
- ・ 今回の計画の素案、オンデマントでカバーしないエリア、コミュニティバスでカバーするエリアについても、コミュニティバスに乗れない人も、利用的にしづらい人もいるだろうということで、そういったところも含めて、計画案なり、あるいはその先の事業なり考えていただきたいといった御指摘です。

【副会長】

- ・ 時間が大分過ぎていますので、2点だけ御指摘させてください。
- ・ 計画については、いろいろ御意見出ており、私から追加はありませんが、公共交通のネットワークのイメージというのを拝見しまして、いろいろな関係の方々との事前の調整をないままに出すと、いろいろ意見が出てきてしまうと思っています。
- ・ よろしければ、途中ありましたけれども、事業者ないし、例えば会長、副会長と人数を限ったところで、どちらかという本質的というか、実現可能かどうかといったところを中心とした部会として議論をして、ある程度まとまったものになってから全体会に出したほうが、多分、議論がしやすいかなと思っておりますので、御検討いただけるとありがたいです。
- ・ それからもう一つは、コミュニティバスの扱いなのですが、既に車両があって、運行の仕方、契約の仕方についても、既にある程度、前提条件があって、これらのイメージつくられてい

ると思います。

- ・ コミュニティバスの運行契約の仕方は、結構いろいろありますもので、既存の事業者さんとの関係でも、いろいろやり方がありますので、それぞれ競争しながら、運賃安くして、市のほうで全部決めてみたいな形に必ずしもとらわれなくてもよいかなと思っています。
- ・ 協調して、いろいろな事業者さんには、ぜひきっちり採算性を確保しながら、路線を維持していただきたいと思います。
- ・ 一方で、市としても、ここには必ず路線通したいとか、こういうところあろうと思いますので、こういったところも含めて、部会のほうで御議論ある程度いただいた上で、こちら出していただけると、割と議論が拡散しなくて済むと思っています。

【会長】

- ・ ありがとうございます。オンデマンド交通、それからコミュニティバスのルートなり、運賃の在り方なり、部会など設けて検討してはどうかといった御指摘かと思います。
- ・ 今すぐ部会をやりますと回答しづらいかと思うので、その辺は、一旦事務局のほうでやり方含めて検討していただくということによろしいですかね。

【事務局】

- ・ 会議の要望も含めて、どのようなやり方がよいのかは検討させていただきたいと思います。

【委員】

- ・ 施策3-1に企業などが主体となる移動手段というのがございまして、企業・病院の送迎バスへの一般旅客の混乗というのが例示されているのですが、県内では白井市と同等の人口の市で、前のこととはなりますが、混乗したことによって、一般のバス路線に乗っていたお客さんの数が年間で半分になって、一般路線がなくなったということがありました。
- ・ 1つの自治体だけでなく、近隣でも導入したら、また同じようになったということもありました。
- ・ その中で路線バスに復活してほしいと要望しても、なかなか復活できないというのが実例としてあります。
- ・ この一般旅客の混乗も、有償か無償で実施するか記載はありませんが、一般の路線、コミュニティバスも含めて、円滑に行っているところに、この混乗という言葉は、ただ独り歩きをしてしまうと思います。
- ・ もし、いろいろな計画の中で出されるときは、この例示を出すときは、もう少し情報がないと、利用する方は安ければ一番いいと思いますから、安いものを活用してしまい、一般路線等のバスがなくて困るということになりかねないので、表現は御検討いただきたいと思います。

【会長】

- ・ ありがとうございます。その辺は、事務局のほうにも十分注意していただいてということによろしいですかね。
- ・ 時間もありますので、大きくまとめさせていただきます。

- ・ 皆さんから様々御意見、御指摘頂きまして、計画案、それからイメージのような、図のようなものを含めまして、様々表現については、御指摘いただいたところを踏まえて事務局のほうで改めて検討させていただくということ。
- ・ また、特に交通事業者さんの皆様とは、より個別詳細な調整・相談をしたほうがいいのではという御指摘ございましたので、その辺の対応については、また事務局のほうで検討させていただきたいと思います。
- ・ それでは、この詳細な表現は、改めて検討させていただくという前提で、今回、御説明させていただきましたこの協議事項、計画の理念、方針、施策及び目標についてということで、皆様、御了承いただけるようであれば、拍手にて賛成いただければと思います。いかがでしょうか。

〔賛成者多数〕

【会長】

- ・ 協議事項について、皆さん賛同いただきましたので、たくさんの御意見頂きまして、ありがとうございます。議題については以上となります。

5 その他

【会長】

- ・ 次に5番「その他」について、事務局から何かありますか。

【事務局】

- ・ まず、前々回の会議から御報告しております、「ほんとうに住みやすい白井を本当にする会」の皆様による、七次台地区で今年 11 月に予定されているグリーンスローモビリティ実証実験の進捗状況ですが、関係行政機関や並行するバス事業者様との調整が概ね完了しております。また、9 月 6 日には地元自治会での説明会が行われ、50 名を超える方がお集まりになりました。国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の採択も受けられたということで、今後は、車両及びドライバーを受け入れ、試運転等を進めていくことになります。
- ・ 本日は新たに運行時刻表をいただきましたので、追加資料として共有させていただいております。
- ・ 次に、次回の会議予定についてですが、12 月 15 日 月曜日 午後 2 時から、会場は今回と同じ、白井市役所災害対策室になります。皆様には、事前の日程調整に御協力をいただき、誠にありがとうございました。
- ・ 開催日が近づきましたら、改めて正式な開催通知と会議資料をお送りいたします。
- ・ 最後に、本日初めて出席された方もいらっしゃいますので、委員報酬について御説明いたします。

- ・ 本日の会議の委員報酬及び旅費につきましては、予め辞退の御連絡をいただいている方を除きまして、1 か月以内に、御指定の口座に振り込ませていただきます。なお、振込額につきましては所得税源泉徴収額を差し引いた額となりますので御了承ください。
- ・ お振込みに当たりましては、改めての通知等は差し上げておりませんので、恐れ入りますが、通帳への記帳等で御確認いただきますようお願いいたします。
- ・ 「その他」の説明は以上です。

【会長】

- ・ 只今の事務局からの説明につきまして、御不明な点や確認したいこと、御意見等がございましたらお願いします。
- ・ ありませんでしょうか。それでは、事務局に進行をお返しします。

6 閉会

【事務局】

- ・ 委員の皆様、長い時間の御審議、誠にありがとうございました。
- ・ これで、令和7年度第2回白井市地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。皆様どうぞお気を付けてお帰りください。