パブリック・コメント募集結果（案）

白井市循環バス「ナッシー号」の『見直しルート及びダイヤ（案）』について、市民の皆様からご意見を募集した結果、寄せられたご意見の概要とこれに対する市の考え方は、下記のとおりです。

<table>
<tr><td>案　　件</td><td colspan="3">白井市循環バス「ナッシー号」運行見直しに係る
『見直しルート及びダイヤ（案）』</td></tr>
<tr><td>募集期間</td><td colspan="3">令和２年９月１７日（木）～１０月　８日（木）　２２日間</td></tr>
<tr><td>意見の件数
（意見提出者数）</td><td colspan="3">４２件（２８人）</td></tr>
<tr><td rowspan="4">意見の取扱い</td><td>修　正</td><td>素案を修正するもの</td><td>１件</td></tr>
<tr><td>反映済</td><td>既に案に反映されているもの</td><td>６件</td></tr>
<tr><td>参　考</td><td>反映できないが今後の参考とするもの</td><td>２７件</td></tr>
<tr><td>その他</td><td>反映できないが意見・要望として伺ったもの</td><td>８件</td></tr>
</table>

※同一人から提出された意見であっても内容により項目で分けているものがあります。
※意見募集時に添付資料とした議事録の一部を引用している意見があり、引用部分が多いため、意見の概要欄には記載せず別に掲載しています（15 頁及び 16 頁に掲載）。

【全体のルートや時刻、運賃、運行形態などに関する意見】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
1	①ルートについて 1.全コースの全てのバスが市役所へ行く必要はないと考えます。 （理由） ①市役所本庁舎へは、民間バスの利用が可能。 ②戸籍や住民票の写は、西白井複合センター等で及びコンビニでも取得できます。 （大山口） ※No.2,3,19,20 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	運行にあたっては、運転手が休憩する際の場所を確保する必要があり、将来的には駅などを交通結節点として整備し、運転手が休憩する場所を確保したいと考えておりますが、現状、休憩場所が確保できていないため市役所を休憩場所にせざるを得ないことから、市役所を発着点としているところです。 【参考】
2	①ルートについて 2.白井駅・西白井駅・千葉ニュータウン中央駅を拠点として、各駅圏の住宅街と最寄りの駅を結ぶことで乗車時間の更なる短縮を図り、利便性の向上を図るべきです。 （理由）ナッシー号の利用は、交通難民である高齢者が中心と考えられ、駅を拠点として買物支援等に活用していただくことで、街のにぎわいづくりにつながります。 （大山口） ※No.1,3,19,20 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	今回の見直し（案）にあたっては、駅を中心としたルートとなるよう配慮しています。 また、ナッシー号の運行には、交通弱者の移動手段の確保、交通空白地等の解消、公共施設の利用促進などの目的から、住宅街と駅だけを結ぶルートとはなっていませんが、駅を中心にピストン型の運行とすること等により所要時間の短縮を図っています。 【反映済】
3	3.在来地区及び工業団地地区は、ニュータウン地区と切り離して別の対策（例えば、乗合タクシーを走らせる）を検討していただきたいです。 （大山口） ※No.1,2,19,20 と同一人からの御意見ですが項目を分けて記載しております。	1	乗合タクシーなどの新たな交通システムの導入については、それぞれに一長一短があり、地域の実態に即していないと逆に利用者の減少を招いてしまったり、コストだけが増大してしまったりという事例がありますので、継続性の検証など導入にあたっては慎重に対応していく必要があると考えており、現行のナッシー号の見直しから進めていくものとしています。 なお、地域に応じた新たな交通システムの導入については、引き続き研究していくこととしています。 【参考】
4	①東ルート市役所に１１時３５分着のりつぎ南ルート11時３５分発 ②西ルート西白井駅に２度行く事はないと思います。ルートを考えて下さい。 ③桜台メディカルクリニックのバス停 ④のりつぎのルートも時間のロスもあまりまたずにと考えてもらえるととても助かります。 意見きいて下さりありがとうございます。 （復）	4	②の１回の運行で西白井駅に２度乗り入れていた運行については、今回の見直しにより変更しており、「西白井駅」停留所を終点とし１度の乗り入れとすることで、わかりやすさ及び速達性に配慮しました。 ③桜台メディカルクリニックが移転されていたため、停留所名称を「桜台デイサービスセンター」に変更します。 ①、④の意見については、御意見として承ります。 【反映済②】【修正③】【その他①④】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
5	基本的にはこの案でやむを得ないと思う。ただ、欲を言えば北総白井病院や鎌ケ谷総合病院へ乗り換えなしで行くことができれば嬉しい。 この夏、家内も７０を過ぎているうえに、視力も衰えているので、運転免許を返納した。北総白井病院や歯科医院等に行くには不便なので、専ら亭主の私が運転して行っている。私自身も７２歳で気を付けながら運転しているが、現在通院している鎌ケ谷総合病院へ行くのが前回の路線変更以来、非常に不便になったため、自分で運転して通院中である。今は２ヶ月おきであり、まだ比較的元気なため大丈夫だが、通院通いが一番心配であり、路線バスの少ない時間帯を補完していただけるとありがたい。 （七次台）	1	利用者の目的地は様々であり、ナッシー号だけで対応することはできないため、鉄道や路線バスなどと連携し、駅などを中心に様々な方向への移動が可能となるよう、乗り継ぎを念頭としています。 見直し（案）では、乗り継ぎの利便性向上にも資するよう、便数を増便しておりますが、ナッシー号だけでなく、他の公共交通や福祉の移動支援サービスも含めて市内移動の利便性が向上できるよう引き続き検討していきたいと考えています。 【参考】
6	行政が運用する公共交通機関の使命として、他の路線バスが無い地域の移動手段の確保を鋭意進めて欲しい。残念ながら木地区を走る公共交通機関が無い状態が今回も解消されていません。この状態が長く続いているために、以前からインターネットの「市長への手紙」などを用いて何度も意見を伝えて来たのですが、全く検討されていない結果となりきわめて残念です。ぜひとも、木下街道の白井交差点から白井中学校前を通り、国道１６号線に至る「県道流山線を走る路線」を確保していただきたい。このことは白井中学校へ遠くから自転車で通っているの生徒が、雨天時など通学用に利用するなどの利用価値もあると思います。この路線は農業地域であり、ニュータウン地位から比べれば利用者数はそれほど多くはないであろうし、定期的に利用する人もそれほど多くはないでしょう。しかし市側としても営業収益よりも、農業地域在住の市民の移動手段の確保という観点から、ぜひとも木地区住民が利用できる路線を設置していただきたいと、切に願うところです。よろしくお願いします。 （木）	1	御意見いただいた箇所の他にも定時定路線の公共交通機関が運行できていないエリアがある状況は市としても認識しているところです。 今回の見直し（案）では、路線バスが運行していないエリアを全てカバーすることはかないませんでしたが、引き続き、そのようなエリアの解消に向けて、地域に応じた新たな交通システムの導入の研究を含め、対応を検討していきます。 【参考】
7	③フォルテ白井、⑤白井駅北口、②ウェルぷらっと（保健福祉センター）は今後期待しております。 （清水口） ※No.37 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	見直し（案）では、日常の買い物や市内駅、高齢者や障がい者が利用する施設への利便性の向上が図れるよう配慮しています。 【その他】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
8	最後に、今回の意見公募について隅々ＨＰで見かけたので意見を申し出ることができましたが、ナッシー号車内に掲示や告知はしましたか？ナッシー号を利用する人に一番意見を聞くべきはずですので、バス車内に改定議題があることの掲示・アナウンスをされた方がよいと感じました。意見箱もバス内に設置したら生の声が聞けると思います。私の見落としで既にされていたらすみません。 （未記入） ※No.38 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	運行の見直しに係るパブリックコメントの実施については、全戸に配布している広報しろい及び市ホームページ、各センター等の出先機関で周知させていただきましたが、バス車内でのお知らせはしていませんでした。 今後、大きな見直しを行う場合には、検討させていただきます。 【参考】
9	運行見直し案のナッシー号西ルートで新鎌ケ谷方面廃止は大山口小学校方面からの新鎌ケ谷利用者には大変不便になります。今後民間の路線バス２路線の利用へ委ねるとのことはやむ得ないところと承知いたしますが、下記の点を路線バスに要望したく、市役所より各社にお話いただければ幸いです。 ①ちばﾚｲﾝﾎﾞｰﾊﾞｽ：西白井線のバスの増便 ②生活バスちばにう：北環状線ルートの西白井北口～新鎌ケ谷駅に大山口小学地域（中木戸公園等）のバス停１カ所を設置。ルートは変わりますが、所要時間にはそれほど影響はないと思われます。 （大山口）	1	今回のパブリックコメントへの対応は、路線バス事業者が委員として加わっている地域公共交通活性化協議会において検討しておりますので、いただいた御意見については、その中で事業者にお伝えしています。 【その他】
１０	現行の「けやき台」バス停を残してほしい。杖歩行なので、バス停が西白井駅に変更されると遠くなり、大変になる。 西白井駅発 9:00→ウェルプラット着 9:56、ウェルプラット発 15:21→西白井駅着 15:57　この時刻案は取り入れてほしい。ウェルプラット前にバス停ができるととても助かります。 （未記入）	1	今回の見直しにあたっては、運行本数が少ない、ルートがわかりにくい、駅を中心としたルートにしてほしいなどの意見を踏まえて、見直しの方向性を「現行の運行経費水準を極端に増大することなく、運行本数を増便する」こととし、行政が運行するコミュニティバスの役割から、市内の交通空白地域の解消及び路線の維持、駅や交通結節点を中心としたルート設定、路線バスルートの補完を優先項目としています。 「けやき台」の停留所は、西白井駅から近距離にあり、駅の北側に停留所を集約し効率的なルートを設定することで、運行本数の増便などの市全体の利便性向上に繋がるものと考えておりますので、御理解いただきますようお願いいたします。 時刻案及び「ウエルぷらっと」停留所については御意見として承らせていただきます。 【参考】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
１１	要望していたダイヤについて御配慮いただきありがとうございました。尚、障害者のデイサービスの時間に合わせて市役所発着時間を次のような時間にしていただけると大変ありがたい。 ①着９時２０分～９時５０分の間 ②着１２時４０分～１３時１０分の間 ③発１５時３０分～１６時の間 （七次台）	1	御要望いただいていたダイヤは、市役所などへの到着時刻を、講座やイベントが多く開催される時間帯（午前１０時）前とする時刻設定のこととお見受けします。 ナッシー号は、公共施設の利用促進を目的の一つとしておりますので、今回の見直しにあたり、市役所や各公共施設への到着時刻については可能な限り配慮しました。 なお、時刻の御要望については、第二小学校の通学時間帯や、各公共施設、駅などへの到着時刻、運転手の休憩時間など、ほかにも配慮すべき事項が多々ある中での設定となるため、限界があることを御理解ください。 【その他】
１２	土日運行もして欲しいです。 （冨士） ※No. 24 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しております。	1	現在、土曜日は運行日となっており、見直し後においても継続することとしています。 しかしながら、土曜日の利用者数は平日と比較して約３割減少していることから、日曜日はさらに利用者の減少が見込まれます。 コミュニティバスは必ずしも利用者数の多い少ないで運行を判断するものではありませんが、今回の見直しでは、現行の運行経費水準を極端に増大しないことを前提条件としておりましたので、日曜運行はしないこととしています。 ただし、同様の御要望は少なからずありますので、今後の利用状況や市民の移動実態の変化などを注視しながら、日曜運行については引き続き検討していくこととといたします。 【参考】
１３	見直し前のコースの方が良かったです。以前はよく乗って行きましたが、今はほとんど使用していません。何とか、もう一度考えて下さい。宜しくお願い致します。 （冨士）	1	今回の見直しは、ナッシー号の運行本数が少ないことや、民間のバス路線との重複区間が多くあり非効率となっていることなど、利便性が不十分な状況があったことから実施しているものです。 【その他】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
１４	障害のある者や高齢者にとりましては、生活に要する買い物は、衣食住（生活用具）同じところで揃う、大型店舗の場所へ日常行けることを望んでおります。 例えば、七次台や根などの地区はニュータウン中央方面へ行くためには市役所で別ルート乗り換え、もしくは電車で行かなければなりません。スロープを出して載せて、スロープをしまって固定して等、利用者も乗務員の方も難儀になるのです。 以前は直接新鎌ケ谷までのルートがあったのに、なぜやめてしまったのでしょうか？路線バスや北総線と競合してしまうからでしょうか？大型店舗のある新鎌ケ谷、ニュータウン中央、柏（旧沼南）のアリオ方面への直行ルートへの検討を切にお願いいたします。 このようなお願いをすると、ＵＤタクシーの利用を勧めるかと思いますが、タクシーを呼んで、たった２km の目的地に行くだけで２０００円以上、往復で４０００円タクシー券も枚数限度があります。ので、日常的ではないのは明らかです。 金額の問題だけでなくＵＤタクシーと申しましても、（担当の市職員は一度参考に車いすで乗ってみるとわかると思いますが、）タクシーを呼んで、車いすと当事者を乗せて走るまで、２０分以上はかかってしまうのです。真冬でもセッティングのために乗務員は汗だくになり、その負担はハンパなものではありません。利用者もそれを目の当たりにして心苦しくなります。これが公共の乗り物といえるでしょうか？ ついては市内循環バスにこだわり、少ない乗客を乗せて無駄に走るより、必要な利用者に必要な時間、必要なサービスを提供できるオンデマンドバス等の新しい公共交通システムの構築をしていただきますよう、お願い申し上げます。 （七次台）	１	ナッシー号は、御自身で移動手段を持たない人の日常の移動のみならず、交通空白地域の解消や公共施設の利用促進などを目的に運行しています。 また、市ではナッシー号の役割を、各地域内をベースとして駅などを中心に路線バスを補完する役割を担うものと整理しており、鉄道や路線バス、タクシーなどの他の公共交通機関全体で市内全体の交通ネットワークを考えていくこととしています。 車いすのまま利用できる公共交通として、ＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシーがありますが、御意見いただいたような不便さや心境があることも踏まえて、デマンドバス等の新たな交通システムの継続的な調査研究を進めていくことといたします。 なお、新たな交通システムについてはどの運行形態も一長一短があり、地域の実態に即していないと、逆に利用者の減少を招いてしまったり、コストだけが増大してしまったりという事例を聞き及んでいますので、導入にあたっては、真に白井市に適した交通サービスであるか、そのサービスが将来まで持続可能なものであるかなどを十分に精査した上で対応していきたいと考えます。 その他にも、現状において自家用福祉有償運送といった車いすに対応した移動支援の制度があるため、このような福祉の制度の活用などを含めて総括的に検討していくことといたします。 【参考】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
１５	『利用者の多い区間を行政が安い運賃で運行してしまうことにより、市内全体の交通ネットワークの持続性が損なわれてしまうことになりかねません。』 このような記述があるが、そもそも北総線によるインフラが過度に高額であり適切なインフラであるとは決して言えず、むしろ妥当性の高い価格帯のインフラを強く整備することにより適正化を強く望む。 （未記入）	１	ナッシー号の運賃は乗り切り運賃制をとっており、どこまで乗っても大人であれば１５０円で利用することができますが、その収支率は２割程度となっています。 また、市内を運行する民間の路線バスは距離制運賃となっており、初乗り運賃の額の多くは１７０円程度となっているため、特に路線が重複する区間においてはナッシー号の運賃は必ずしも適正な価格帯とは言えない状況があります。 運賃等の適正化については、民間の路線バスとの役割分担により持続可能な公共交通を目指す上で課題として捉えています。 【参考】
１６	以下に意見を申し述べます。 委員が２３名もいるが議論のポイントがわかりにくく委員の冨士地区に関する質問は現状を認識いただいているが具体的な提案が少ない。地域の理解を得るための保身に終始しているように感じます。特に今回改正の基本方針は議事録からは、１）便数を増やすことを最優先　２）交通弱者の足の確保　３）民間路線バスとの役割分担　４）コストは余り考えないと見てとれますが、 ①冨士地区の切実な要望につきどの程度理解していましたか？要望の内容と市当局の回答（１月）を委員各位は把握していますか？２月３日の時点では回答の内容を知らないことは大きな問題である（協議会を無視して市当局が勝手に回答している）。 議事録の引用あり（16 頁 No16①参照） ②近隣市町村のコミュニティバス運行状況及び他の運営方法等調査しましたか？（鉄道駅乗入れ、福祉タクシー、乗合ジャンボ予約型相乗りなど） ③鎌ケ谷大仏駅乗入れは検討しましたか？（現行ルートでも５分延長で乗り入れ可能。新京成バスに運行委託しているので会社と協議すれば可能） （冨士） ※No.17,31,32 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	１	ナッシー号の見直しにあたっては、白井市地域公共交通活性化協議会で作成した「白井市地域公共交通網形成計画」の方針に基づき検討しています。 冨士地区からの要望については、令和元年８月２９日の協議会で内容を説明するとともに、これまでに協議会で決定した事項を踏まえ回答する旨を確認させていただいており、その上で令和２年１月２３日に回答をしています。 近隣市町村のコミュニティバスの運行状況や運営方法については把握しておりますが、鎌ケ谷大仏駅への乗り入れについては、現状、木下街道沿い又は風間街道沿いを冨士地区を経由し２つの路線バス事業者が運行していますので、ナッシー号は、路線バスが運行していない地域への運行を優先することとし、新たに運行することは検討していません。 いただいた御意見は、今後の協議会運営の参考として承ります。 【その他】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
１７	議事概要から冨士地区・新鎌ケ谷駅に関する事項を抜粋して意見を申し述べます。 その１ （議事録の引用あり 15 頁 No17 その１参照） ①収支率、一番利用者の多い西ルートの新鎌ケ谷行きを無くしたことでどの程度の変化があったか数値の率を公表してください。 ②冨士地区の要望についての内容と１月に回答した内容を公表してください。この件は協議会で検討中にもかかわらず事務局が１月に結論を勝手に出し回答している。その後も冨士地区新鎌ケ谷につき長々と議論している。笑止千万理解できない。大きな問題である。返答してください。 その２　No.31 に掲載 その３ 議事録の引用あり（15 頁 No17 その３参照） ①ナッシー号の鎌ケ谷大仏駅乗り入れについて ・現行ルートでも５分延長で乗り入れ可能 ・新京成バスに運行委託しており、バス会社側と協議すれば出来ると考えます。便数増加最優先の目的にもかない冨士地区交通悪改善の一助となると思います。ぜひともご検討いただきたくお願い申し上げます。 ②質問者（委員）の意見に同感 事務局の回答　生活に根付いたルートを廃止し全体の便数を増やすことは理解出来ない。 その４ 議事録の引用あり（16 頁 No17 その４参照） この委員の発言は協議会は全体を考えた議論をとのことですが、それは当然ですが比較的不便な実情にある冨士地区、西白井地区は困っていることの本質を理解していない。協議会は始めから原則ありで市当局の言いなりで機能していません。 結び　住民の利便性を第一義にし、よりよい生活の環境をつくり上げ生活しやすい白井市のために努力しましょう。 （冨士） ※No.16,31,32 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	１	その１①見直し後の収支率については、個々のルート別での算出はしていませんが、令和元年度の運行経費及び運賃収入を基準とし、減収要因として利用者の多い新鎌ケ谷方面の運行を除外することによる影響を、増収要因として増便することによる影響を１．５倍と仮定し推計したところ、令和元年度の１９．０４％に対し見直し後は約１６％と予測されます。 また、②冨士地区からの要望については、令和元年８月２９日の協議会で内容を説明するとともに、これまでに協議会で決定した事項を踏まえ回答する旨を確認させていただいており、その上で令和２年１月２３日に回答をしています。回答内容については議事概要でお示ししているとおりです。 その２　No.31 に掲載 その３　ナッシー号のみで全ての御要望にお応えすることはできませんので、各公共交通機関の役割を分担し、なるべく重複区間を無くすことで対応していくこととしています。現状、鎌ケ谷大仏駅へは、木下街道沿い及び風間街道沿いを冨士地区を経由し２つの路線バス事業者が運行していますので、ナッシー号は、路線バスが運行していない地域への運行を優先することとし、新たに鎌ケ谷大仏駅まで運行することは考えておりません。 その４　ルート等の見直しにあたっては、市民へのアンケート調査等を基に作成した「白井市地域公共交通網形成計画」の方針に基づき検討しており、具体的な見直しの考え方として、その優先順位を①市内の交通空白地域の解消及び路線の維持、②駅や交通結節点を中心としたルート設定、③路線バスルートの補完としています。 冨士地区、西白井地区だけでなく、地域により様々な御要望がある中で、行政が運行するコミュニティバスとして、路線バスが全く運行していない地域に配慮することで、市全体の交通ネットワークの向上を図るべく協議会で議論し決定したものです。 いただいた御意見は、今後の協議会運営の参考として承ります。 【その他】

【北ルートに関する意見】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
１８	急速な住宅開発した西白井地区ですが、子供達も駅を利用し通学する時代となりました。 １６号から西白井駅に向う「風間街道」と言われる道路に、通学時間にバスを運行して頂きたいです。 雨の日等は車で駅まで送迎している家庭も多く、渋滞もおこっていて安全面も心配です。一度、状況把握して頂き、ぜひご検討頂けると幸いです。すごく不便を感じています。子供の多い地域です。どうか、将来をみすえた運行ルートを配慮してください。 （根）	1	風間街道沿いは路線バスが運行しておらず、ナッシー号だけでカバーしているエリアであることから、見直し（案）においては、個々の利用者が要望する時間帯は多岐に及ぶため、望まれる時間帯に的確に時刻を設定することはできませんが、朝の時間帯を含め便数を増便することとしています。 【反映済】

【西ルートに関する意見】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
１９	②バス時刻表について 西ルートのさわやかプラザ軽井沢への乗り入れは、施設利用者の多い時間帯に絞って運行し、速達性を高めるべきです。 （大山口） ※No.1,2,3,20 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	さわやかプラザ軽井沢へは施設の利用率が高い時間帯以外は通過し、ルート全体の速達性を高めるべきとの意見と思いますが、さわやかプラザ軽井沢の発着については、朝の営業時間前には当該停留所を通過とする対応とし、ルート全体の速達性にも考慮しています。 【反映済】
２０	③バス停について 清水口３丁目バス停は、西白井停車場線の清水口小学校付近にも必要と考えます。高齢者の利便性向上が図れます。 （大山口） ※No.1,2,3,19 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	清水口小学校付近には、同一箇所に路線バスの停留所があり、駅方面への移動手段が確保されていることから、見直し（案）では、西白井停車場線上の清水口小学校を通るルートを廃止することとしており、これに伴い「清水口小学校」停留所も廃止することとしています。 これは、路線バスと役割を分担することにより行き先を分け、様々な方向へのアクセスが可能となる利便性を選択したものです。 【参考】
２１	白井駅前センター他、白井（堀込など）に行く用事があったので「白井駅北口」停車は大歓迎。現行では不自由していた。 （西白井） ※No.34 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	利用者全ての御要望にはどうしてもお応えできませんが、他の交通手段との重要な結節点である駅へ停車することで、多方面への移動をカバーできることから、今回の見直し（案）では市内駅への停車に特に配慮しています。 【反映済】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
２２	H29.8.1改正により白井駅北口のバス停には回ってもらえず不便な思いをしています。このコースで白井駅北口をはずし西白井駅には二度も回られています。不思議です。見直しお願いします。（白井駅北口バス停回って下さい） （堀込）	1	今回の見直し（案）では、西ルートは西白井駅を起終点とすることで１回の運行で２度乗り入れていた状況を１度の乗り入れに変更しています。 また、白井駅北口へも乗り入れ、駅での乗り換えにより多方面へのアクセスが可能となるように見直ししています。 【反映済】
２３	西ルート 本数が少なすぎてそもそも使い物にならない。その上いつも利用者が多かった新鎌ケ谷駅行きを廃止するなど市民のことをまったく考えていないね。各住宅地から駅へ行く、特にＮＴとか西白井、白井、新鎌へのルートが必要です。どうせ何を言ってもかわらないんだろう？かえてみろ！！ （無記入）	1	便数については、かねてより運行本数が少ないことに対する市民の声があったことから、便数を増やすことを今回の見直しの方向性とし、全体で約１．５倍、１日に２１便を増やすこととしています。 また、新鎌ケ谷方面への運行は廃止となっていますが、白井駅、西白井駅の両方を通るルートが、これまで北ルートのみであったものを３ルートとし、千葉ニュータウン中央方面については、新たに北ルートでもカバーできるような見直し（案）となっています。 【参考】

【新鎌ケ谷方面の運行に関する意見】

Ｎｏ	市民意見の概要（地区）	件数	意見に対する市の考え方
２４	新鎌ケ谷駅までの運行して欲しいです。よろしくお願い致します。 （冨士） ※No.12と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	新鎌ケ谷駅方面へは、平成２０年１月のルート変更時から運行を開始しており、ナッシー号のルートの中でも、とりわけ多くの御利用をいただいているところです。 しかしながら、ナッシー号は、これまで市内全域をカバーするよう運行し一定の利用者を確保していますが、網羅性を重視してきた結果、所要時間が長く速達性に欠けることや民間路線バスとの重複区間があり、市全体の交通ネットワークとして効率性が低いこと、多大な運行経費が市財政の大きな負担となっていることなどを課題として捉えており、こうした課題の解消に向けて、市民や学識経験者、交通事業者などで構成する地域公共交通活性化協議会において、白井市の交通に関する方針を明らかにした計画を策定し、その方針に沿ってナッシー号のルート等の見直しを進めてきました。 今回の見直し（案）では、計画策定の際に実施した市民アンケート結果やタウンミーティング等でいただいた意見等を
２５	新鎌ケ谷まで行くようお願いします。 （冨士）	1	
２６	見直す前のコースの方が私には良かったです。冨士センター前から新鎌ケ谷駅の運行をまたお願いします。不便になったので家から出なくなりました。 （冨士）	1	
２７	冨士地区から新鎌ケ谷駅のルートが前にありました。それを復活させてほしいです。年を取ると西白井駅経由で行くと時間がかかり不便をかんじます。 （冨士）	1	

<table>
<tr>
<td>２８</td>
<td>7:30～8:00 に１本運行してほしい。
第一希望
⇒西白井４丁目から新鎌ケ谷駅までのバスを運行してほしい。
目的⇒通勤
「新鎌ケ谷駅」着 8:00 頃、11:00 頃
通勤の目的で利用したいが該当時間に運行していないので１度も利用していません。引っ越してきて３年になりますが、バスだけが不便です。今のところレインボーバスを利用してますが、時間、価格ともに便利ではありませんのでナッシー号を見直して頂けると有難いです。どうぞ宜しくお願いいたします。
（西白井）</td>
<td>1</td>
<td rowspan="4">踏まえ、特に運行本数の増便を望む声が多くあったことから、「現行の運行経費水準を極端に増大することなく、運行本数を増便する」という方向性を基本に考え、その手法として１便あたりの所要時間を減らすことで速達性の向上を図り便数を増加することといたしました。
また、コミュニティバスは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村が主体となって運行するもので、地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、その他のサービスを組み合わせることによって全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要であると、国により導入の基本的な考え方が示されています。これを踏まえ、今回の見直しに係るルート等の優先順位については、１番目に「市内の交通空白地域の解消及び路線の維持」、２番目に「駅などの交通結節点を中心としたルート設定」、３番目に「路線バスルートの補完」と定めた上、検討しています。
このような考え方や優先順位に基づき検討した結果、新鎌ケ谷方面への運行については、既に路線バスが運行している区間であり、ナッシー号の利用者数も他のルートより多いことから競合の度合いが他の重複区間と比べ高いと捉えられること、また、市境から新鎌ケ谷までの所要時間は往復約３０分かかっており、この３０分を他のルートに分配することにより市内全体の速達性の向上及び便数の増加ができることから、今回の見直し（案）では運行しないこととしています。
今回の見直し（案）は、全体の便数の増便や市内駅に発着するルートを増やしたことにより、駅を交通結節点として、他の交通機関へ乗り継ぐことで新鎌ケ谷方面をはじめ様々な方向へのアクセス性が向上すると考えています。
公共交通を取り巻く環境は、人口減少や少子高齢化の進展、自家用車への依存などにより利用者が減少傾向であったことに加え、今般の新型コロナウイルスの拡大の影響からいっそう厳しさを増してきており、サービスの縮小や低下が懸念されるとともに公共交通の維持・確保が社会的に大きな課題となっています。
白井市においては、鉄道、バス、タク</td>
</tr>
<tr>
<td>２９</td>
<td>以前バスルート改悪の件で市議の影山氏に改悪うんぬんで質問されて、市長側が他のバス会社と連けいしてゆくとコメントしているようだが、どう連けいしたの？西ルートは七小近くから新鎌駅まで行けてとても便利であったのにそれを廃止にするとは何ごとか？乗客も多かったのになぜ廃止なのか？七次台住民は足をうばわれてとても不便である。新鎌へ行けるよう他のバス会社と早く連けいしてください。それでないとただのウソつきですね。
（未記入）</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>３０</td>
<td>新鎌ケ谷駅行きの路線が廃止になったのは、ベリーフィールドに新鎌行きバスが通っているからなのか？それならば西ルートからベリーフィールドは通さないで野口、七次台方面から西白井駅→新鎌ケ谷へのルートにしてほしい。
北総線が料金が高いので野口台あたりから新鎌ケ谷駅へ行けた時はとてもよかった。ようするにバスで行きたい場所は千葉ニュータウン駅や新鎌ケ谷駅だということに気付きなさい。
（未記入）</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>３１</td>
<td>その２
議事録の引用あり（16 頁 No31 その２参照）
市内全体のバランスをとった運行については理解出来るが、西側の住民にとって新鎌ケ谷は重要な拠点で前回の改正で急に事前説明もなく中止（１日９便利用不能）したことは全く理解できない。冨士地区住民の怒りは半端ではない。

※No16,17,32 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。</td>
<td>1</td>
</tr>
</table>

３２	かねてより新鎌ケ谷行の復活を再三に亘り要望いたしておりますが、冨士地区は高齢者が急増し生活に根付いた足の確保は重要な生活の一部となっております。前回の運行改正で新鎌ケ谷行が廃止となり住民の多数より猛烈な不満の声が上がっています。今回も復活の余地がなく市当局は実情をどの程度理解しているか疑問でこのまま実施されると住民無視ととらえられ不満が一層増長する可能性がある切実な問題であります。 （冨士） ※No.16,17,31 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	シーが市内を運行し、まだ危機的状況には陥っていないと捉えてはおりますが、現に運転手不足や利用者の減少によりサービスを縮小する例も出てきています。 また、ナッシー号は他の移動手段に比べ運賃が安く、市内路線バスと比較しても初乗運賃よりも安い運賃で遠くまで移動できるといった状況があり、このことが本来の地域交通の中心を担う民間の交通事業者による交通手段が選択されにくくなってしまっている側面もあります。 このようなことから、現在だけでなく将来を見据えて、今後の人口減少や少子高齢化などによる公共交通利用者の減少が避けられない見通しであることを踏まえながら、公共交通機関それぞれの役割分担と連携のもと持続可能で利便性の高い公共交通体系を確立することにより、市全体の交通ネットワークの利便性向上が図られるものと考えています。 【参考】
３３	私は冨士のロジュマンを利用する予定です。今は車を運転できますが、いずれ免許証を返納したいと思っています。でも、南ルートは新鎌ケ谷方面がなく、鎌ケ谷のききょう号のバス停までいかなくてはなりません。鎌ケ谷は市民の足になっている事を痛感します。駅を利用するにも病院にいくのも買い物も大変不便です。おとしよりはタクシーを使ったりしています。西ルートは電車でいけるのに不公平だと感じています。おねがいですから、お年よりにもやさしいルートを切望します。是非、是非おねがいします。 （冨士）	1	
３４	運転免許返納した高齢者です。「清水口小学校」から「新鎌ケ谷」「鎌ケ谷総合病院」をよく利用していましたので、このルートが無くなるのは非常に残念です。 （清水口） ※No.21 と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	
３５	生活バスちばにうや新京成バスの利用をよびかけているようだが、ちばにうのバス停は遠いので、平成２５年９月のバスルートのように七次台方面から直接新鎌ケ谷へ行けた時はよく利用したが、今のルートでは全く使い物にならない。千葉ＮＴ行きは廃止されない（駅は印西市）。新鎌行きは廃止（駅は鎌ケ谷市）。市民の利便性をすこしは考えろよ。不便にしたら利用者へるだろ！今の乗換えというのもバカげている。全く利用不能。もう１度、バスルートや時刻表を考え直せ。あー中村市長の時はよかったなー。今の市長は？？？だよね。 （未記入）	1	

３６	H25.9月改正のバスルートはとても便利だった。西ルートでは新鎌ケ谷駅まで行けた。乗客も多くいつも混んでいたのに利用者の多い路線を廃止するとはどういう魂胆なのか？ベリーフィールドで新鎌行きバスが通っているとか、ちばにうバスの利用をしろというが、それに乗りに行くのが困難であることがわからない馬鹿！改悪！！ （未記入）	1	
３７	改定案には失望しました。私は １．鎌ケ谷総合病院内科と外科に通院しております。診察時刻に合わせてナッシー号、タクシーを利用しております。 ２．“ちばにう”で代替の件 足腰が痛く不安定。杖をついて歩行しております。“ちばにう”の停留所（終点）から病院まで歩いたこともありましたが、遠くて苦痛でした。特に降雨の際は不可能でタクシー利用となりました。 ３．病院の診察、薬受け取りは１０時頃～１４時頃なので、以降のナッシー号中止は私の場合は問題ありません。 （清水口） ※No.7と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	
３８	西ルートから新鎌ケ谷が除外される点について反対致します。今まで新鎌ケ谷経由があったからこそ利用していましたが、なくなってしまうのだとしたら非常に不便です。ちばにうバスは昨年秋から白井～新鎌も停車されるようになりましたが、白井、大松、大山口あたりは網羅されていません。そんな中ナッシー号はとても有難く利用していました。ナッシー号は朝と夕方夜の便をよく利用していますが、働く方以外にも年配の方の利用も多く見受けられます。新鎌ケ谷を運行ルートから除外するのは網羅性の低下に大きく影響します。収益ももちろん低下するはずです。現状ルートのまま本数を増やすのならば賛成したいですが、費用がかかるでしょうし、特段今のままでよいと思います。 もしこのまま運行ルートを改定するのならば、回数券の払い戻し手数料は期間限定でもよいので撤廃して頂きたい。 （未記入） ※No.8と同一人からの御意見ですが、項目を分けて記載しています。	1	

３９	以下のような理由から、運行廃止の案に反対いたします。新鎌ケ谷駅への運行は、ぜひとも存続させていただけますようお願い申し上げます。 （１）利用者が多いことが認められているルートを廃止するということが、そもそも理に適わない。新鎌ケ谷駅及びその周辺は、白井市近隣には数少ない利便性に富んだ貴重な地域であり、行政が市民のためにその地域への足を安価で提供することには価値がある。私自身しばしばこのルート（西ルート：大山口中学校－新鎌ケ谷駅）を利用しており、実際に数を数えて比較したわけではないが、ナッシー号の他のルートと比べて、明らかに乗客数が多いように見える。乗客の中には、かなり高齢者の姿も目立ち、検証してはいないが、新鎌ケ谷にある総合病院への通院の足として利用されているのではないだろうか。この高齢の人たちが今回のような改定案の文書を読んだり、新鎌ケ谷へのルートの廃止は困るという意見を持ったとしても、その意見を文書等で表明することは難しいのではないだろうかということも危惧される。 （２）利用者が多いにもかかわらず廃止するということが正当化されるためには、廃止によって既存の利用者たちが不利益を被る分に見合うだけの“具体的”な改善点が必要である。しかし、提案書の中で提示されている改善点というのは、机上での計算から導き出された数字上での成果ばかりであって、実際に利用する上での利便性が向上することになるのかどうかが実感できない。「市内から新鎌ケ谷までの所要時間は往復で約３０分であり、１日に１４便運行していたことから、廃止することにより、１日約４２０分の運行時間が確保でき、その分、ナッシー号全体の便数を増やすことができます。」と述べられているが、４２０分の運行時間が新たに確保できて、それが複数のルートに振り分けられた結果、新たな利便点が実際に増えるということが確約できるのか？たとえば４２０分を複数のルートに分散したことにより便数が増えるルートが出現したとして、これまで便数が少なかったために利用を控えていた人たちが新たな利用者として加わることになるとは限らず、トータルで以前と変わらない限られた数の利用者が各便に分散されて配分されるだけという結	１	

	果に終わる可能性も有りうる。数字を使って統計的に示されている限りは一見改善されているようには見えるが、実際に具体的にどのように利便性が増すことになるのかを示していただきたい。数字ばかりで実態が伴わない改善点のために、現行のルートが改悪されて不便を被るようになる身としては、たいへん不満を感じる。 （３）提案書では次のように述べられている。「また、高齢化や少子化を伴う人口減少、自家用車への依存に加え、昨今では新型コロナウイルスの影響から、民間の交通事業者の存続が危ぶまれており、利用者の多い区間を行政が安い運賃で運行してしまうことにより、市内全体の交通ネットワークの持続性が損なわれてしまうことになりかねません。」しかし、「利用者の多い区間を行政が安い運賃でバスを運行する」ということは、本来、行政が目指すべき目標でこそあれ、“間違っているから差し控えるべきこと”ではない。行政が、利用者である市民の利便性・利益を守るために、自社の利益のために料金を設定する民間事業者への対抗措置として、安い運賃でバス路線を運航するのは、きわめて当然のことと言える。そうしてこそ、「市民のための行政」と言えるのではないか？市内全体の交通ネットワークの持続性が損なわれてしまうことを避けなければいけないのはもちろんである。だが、だからと言って、「民間の交通事業者の存続が危ぶまれる」ことになる原因の一つとして「行政の安い運賃での運行」を挙げて、民間事業者の懐具合を行政が忖度し、民間事業者を手助けするためにナッシー号利用者に不便を強いてもいいものなのか？既にナッシー号が存在していたところへ敢えて参入してきた民間事業者である。私がナッシー号と並行してよく利用している“ちばにう”を例に取ると、現在、コロナ禍の影響による乗客激減を理由に、資金調達のための３つの取り組みをうたったチラシを車中などに置いて乗客に協力を呼びかけてはいるが、その中では、競合他路線の存在を困窮の理由に挙げたりすること無く、「路線のさらなる利便性・安全性向上を図り、利用促進につなげるために」更に努力していく姿勢を表明している。“ちばにう”には、この姿勢を貫いていってもらって、ナッシー号との共存共栄を実現させてい		

	ただきたいと願っている。 　以上の理由から、新鎌ケ谷方面への運行廃止の案には反対を表明させていただきます。なにとぞ、ご検討いただけますようお願いいたします。 （大山口）		

No.１６　議事録引用内容

①《令和２年２月３日開催　平成３１年度第２回地域公共交通活性化協議会　議事録抜粋》

【委員】

・平成２８年度のナッシー号の収支率は３０％となっていますが、ダイヤの変更で便数が 1.5 倍になったとした場合、収支率はどのくらいを想定しているのでしょうか。

・また、冨士地区からの要望書について、活性化協議会でどのように回答するのでしょうか。２点お伺いします。

【事務局】

・収支率については、現在具体的な数値としては捉えておりませんが、一番利用者の多い西ルートの新鎌ケ谷行きを無くすことで収支率は下がるであろうと考えておりますが、計画の方針として民間路線バスとの役割分担、交通弱者の足の確保というコミュニティバスの使命を優先し、ルートを設定しているものであり、収支率を一番の目的とはしていないところでもあります。しかしながら、当然収支率についても考えていかなければなりませんので、北ルートの桜台方面への移動の確保や便数を増やすことによる利便性の向上をもとに、利用客の増加に努めたいと考えています。

・新鎌ケ谷行きを復活させてほしいとの冨士地区からの要望については、協議会で検討してきた計画の方針に基づきバスルートを検討していること、前回決定したバスルートの見直しの考え方をお伝えしたうえで、現時点では、新鎌ケ谷行きの復活は考えていない旨、１月に回答しております。

No.１７　議事録引用内容

その１《令和２年２月３日開催　平成３１年度第２回地域公共交通活性化協議会　議事録抜粋》

【委員】

・平成２８年度のナッシー号の収支率は３０％となっていますが、ダイヤの変更で便数が 1.5 倍になったとした場合、収支率はどのくらいを想定しているのでしょうか。

・また、冨士地区からの要望書について、活性化協議会でどのように回答するのでしょうか。２点お伺いします。

【事務局】

・収支率については、現在具体的な数値としては捉えておりませんが、一番利用者の多い西ルートの新鎌ケ谷行きを無くすことで収支率は下がるであろうと考えておりますが、計画の方針として民間路線バスとの役割分担、交通弱者の足の確保というコミュニティバスの使命を優先し、ルートを設定しているものであり、収支率を一番の目的とはしていないところでもあります。しかしながら、当然収支率についても考えていかなければなりませんので、北ルートの桜台方面への移動の確保や便数を増やすことによる利便性の向上をもとに、利用客の増加に努めたいと考えています。

・新鎌ケ谷行きを復活させてほしいとの冨士地区からの要望については、協議会で検討してきた計画の方針に基づきバスルートを検討していること、前回決定したバスルートの見直しの考え方をお伝えしたうえで、現時点では、新鎌ケ谷行きの復活は考えていない旨、１月に回答しております。

その３《令和２年２月３日開催　平成３１年度第２回地域公共交通活性化協議会　議事録抜粋》

【委員】

・便数が増え利用しやすくなるということはいいと思いますが、現在市内にはナッシー号の他３社の路線バスが運行しており、中には重複して走っているものもあります。それらの役割分担を整理したうえで路線の統廃合をして、より多くの人が利用するルートを創設することも必要かと思います。

・過去に、西白井地区から船橋市へ通学する高校生のため船橋新京成バスへ鎌ケ谷大仏までの直通便を要望したことがありますが、折り合いがつかず、実現しなかった経緯があります。利便性を増やすことを考えたときに、市内のバスも路線の統廃合や新鎌ケ谷まで行くバス路線の復活も視野に入れたうえで、少しでも赤字を解消することについて考えていただきたいです。

【委員】
・前回のバスルートの変更で、約１８万人利用していたものが約１２万人に減ってしまい、その状況で新鎌ケ谷行きを無くすということについて、市外まで通っている高校生や大山口小学校区の住民は生活の面で新鎌ケ谷が非常に身近な場所となっており、すでに生活の一部として馴染んでいる新鎌ケ谷行きの路線を削って他に回すことでどのように利便性が増すのかもう少し明確な回答をいただかないと地域の理解を得るのは難しいと思います。乗降客が今後どんどん減った場合に、どのように説明していくのか具体的に説明して欲しいです。

【事務局】
・現行の西ルートは合計で１４便走っており、このうちの３０分を削減すると４２０分は確保することができます。この４２０分を新たな素案のルートで当てはめると、例えば４０分のルートが１日に１０便新たに追加できることになります。
・また、乗降者の増加についてはまだ考えられておらず、生活に根付いたルートを廃止することで最初は減ることが予想されます。一方で、全体を運行する便数を増やすことで、別の箇所に向かう方の需要を新たに引き出すことが期待できると考えています。

その４《令和２年２月３日開催　平成３１年度第２回地域公共交通活性化協議会　議事録抜粋》
【委員】
・先ほどの御意見は西白井駅周辺にお住いの方の御意見ということで理解はできます。一方でコミュニティバスを利益率で判断していいのかという問題があり、そこで最初の原則の考えとしているとおり、空白地域や路線が少ないところなど、不便な方を対象とするのが自治体がやるべき施策ではないかと考えております。先ほどの御意見も重要ですが、比較的便利な箇所は、少し不便になるが我慢できる部分があるのではないか、お金の負担が多すぎるのではないかといった全体を見た議論を行うのがこの活性化協議会の仕事かなと思っておりますので、そういった議論を是非していただきたい。西白井駅圏の御事情も理解でき、市からきちんとした回答がないと説明できないというのもわかりますが、より不便な地域がある中で、市だけ追及されるのは大変寂しいと思います。そういった意味では他の地区からの意見も汲んだうえで協議が進むとよいと思います。

No.３１　議事録引用内容
その２《令和２年２月３日開催　平成３１年度第２回地域公共交通活性化協議会　議事録抜粋》
【委員】
・現在、西白井から新鎌ケ谷までについては、路線バスが運行されていますが、これは北総線の運賃が高額で困ったという住民の声を受けてバスが並行して走ったという経緯があり、それをもってナッシー号の新鎌ケ谷行きを無くす理由となるものではないと考えます。
また、前回の説明では千葉ニュータウン中央駅は白井市から近いことから存続させるとありましたが、市の西側の住民にとって新鎌ケ谷駅は非常に重要な拠点であり、前回の改正で乗客が３分の１減ったことを考えると、市民の利便性を無視したやり方はいかがかと思います。

【議長】
・多くの方が乗っていることはそのとおりです。一方で、長い路線で多くの時間を使う路線を運行すると、どうしてもその分で他の地域へバスを回せなくなるといった問題もあるので、その時間を使って、市内全体の便数を増加していこうということで今回のルートを設定しているものと理解しています。前回の説明の繰り返しとなってしまうかもしれませんが、事務局から何かありますか。

【事務局】
・市民の御要望については重々承知しているところです。しかし、市内の一番端から新鎌ケ谷まで往復約３０分かかり、この時間を別ルートに回すことで市内全体の便数の確保が実現できると考えております。総合計画のタウンミーティングにおいても交通に関する要望が出ており、新鎌ケ谷行きの復活も意見としてありましたが、便数を多くしてほしいとの回答が多くあったと捉えており、本協議会においても、便数を増やすという方向で考え方をまとめていますので、今回は便数の増を優先に考えているということで御理解いただければと思います。