

令和7年度 第3回白井市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和7年12月15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、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、山本高寿委員
21名（うち代理出席1名）

欠席委員：米井文教委員、山本香里委員、前原康之委員 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：9名

1 開会

【事務局報告事項】

- 今回の会議から、大橋淳一委員に代わりまして、有限会社白井タクシー代表取締役 米井文教様が、新たに委員に就任となりました。
- 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、原則公開とするとともに、会議録等含め公開を予定しております。

2 議題 【協議事項】 計画書素案及びパブリック・コメントについて

【会長】

- ・ それでは議題に入らせていただきます。
- ・ 協議事項「計画書素案及びパブリック・コメントについて」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- ・ 資料の説明に入らせていただく前に、皆様に一言御礼を申し上げます。
- ・ 今回の会議に際しましては、今後の日程上の都合から、前回会議で付議させていただいた計画骨子の修正案及び計画書素案について、事前確認を依頼させていただきました。

- ・ 皆様には御多忙の中御協力をいただき、誠にありがとうございました。
- ・ 前回会議及び事前確認において皆様からいただいた御意見は、これから御説明いたします資料1-1「白井市地域公共交通計画（素案）」に反映しておりますので、前回会議資料からの修正点につきましても、この素案の中で御説明させていただきます。
- ・ また、前回会議及び事前確認依頼時に皆様からいただいた御意見の内容と、それに対する市の考え方、前回の骨子案をどのように修正したのかにつきましては、資料1-2「前回会議及び今回事前確認でいただいた御意見への対応」のほうにまとめておりますので、計画書素案及び資料1-3の修正前骨子案と併せて御確認いただければと存じます。
- ・ なお、事前確認依頼時に同封させていただいた趣旨説明資料と、今回の資料1-2との違いと致しましては、基本理念の部分と、方針・施策・目標の部分を含わせて1冊にしたことと、3ページ以降の部分において、事前確認依頼時は、一番右側の欄には骨子案そのものの修正案を記載していたのですが、本日の会議資料では、計画書素案上での記載案としている点になります。
- ・ それでは、資料1-1「白井市地域公共交通計画（素案）」を御覧ください。標題の上に、もうひとつ（案）の字を付けております。
- ・ 本日の会議では「素案の案」として付議させていただき、御決定をいただいた後、上部の（案）の字を消し、「素案」としてパブリック・コメントに掛けさせていただきたいと考えております。
- ・ なお、この資料では右側の欄外にピンク色のコメント欄を付けているため、字が小さくなってしまっており、大変申し訳ございません。
- ・ これらのコメント欄は本日の会議での御説明用に付けたものですので、実際の計画書には表示されず、その分、本文の文字が大きく印字されます。
- ・ 目次を御覧ください。ページ右側のコメント欄に書いてありますとおり、地域公共交通計画には、法律により、最低限記載が必要な事項が定められております。
- ・ 1の「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針」と、3の「計画の目標」につきましては、この素案では、第3章の「基本理念」、「基本方針と計画目標」として載せております。
- ・ 2の「計画の区域」と、6の「計画期間」につきましては、第1章の1-2に載せております。
- ・ 4の「目標を達成するために行う事業・実施主体」につきましては、第4章の4-1、4-2に載せております。
- ・ 5の「計画の達成状況の評価に関する事項」は第5章に載せております。
- ・ 1ページを御覧ください。第1章では、「計画の概要」として、計画の背景・目的、区域・期間及び位置付けを載せております。
- ・ 事前確認依頼時から修正した箇所は特にございません。
- ・ 1-2の「計画期間」につきましては、国の策定手引きにおいて原則5年程度とされていること

と、総合計画の基本計画期間と合わせるため、5年間としております。

- ・ 現行の地域公共交通網形成計画は、まだ当市の人口が増えていた時期に策定された計画ですが、今回の地域公共交通計画は、人口が減少に転じてから初めて作る計画となります。
- ・ 社会情勢の変化には迅速に対応していく必要がある一方で、具体的な取組を行っていくには一定の期間も必要になりますので、今回は、この原則の5年間をもって取り組んでいきたいと考えております。
- ・ また、1-3の「計画の位置付け」では、上位計画・関連計画や法律との関係を説明していません。
- ・ このうち、2ページの下の囲みにあります次期総合計画基本計画につきましては、総合計画審議会からの答申によるものですが、具体的な目標値として「ナッシー号+新たな移動手段の市民1人当たり利用回数」が盛り込まれておりますので、後ほど説明します本計画の達成指標でもこれと合わせた目標値を設定しております。
- ・ 4ページをお開きください。第2章「市の現状と課題」では、はじめに「2-1 市の現状」として、市内の人口推移と高齢化の状況、6ページでは公共交通の状況、また、8ページでは本市における移動の特性について説明しております。
- ・ ここも、事前確認依頼時からの変更はございません。
- ・ 高齢化やそれに伴う運転免許の返納が進むことにより、今後、自家用車を自由に使用できない市民が大きく増えてくることが見込まれますが、本市の公共交通は、現状では、面的なカバー率は高いものの、バスを中心に輸送量の減少が目立つなど、今後の運営は盤石とは言えない状況です。
- ・ 市民からの公共交通への評価も非常に厳しい内容になっています。
- ・ 本市はもともと、東葛地域の各市などと比べますと道路事情も良く、都心方面への通勤通学など一部を除いて、自家用車への依存度が非常に高い地域です。
- ・ このため、今後、自家用車を自由に使用できない人が増えてくることのインパクトは、もともとある程度公共交通の分担率が高い自治体よりも大きく現れることが見込まれます。
- ・ そのとき、本市の公共交通ネットワークが、この、高齢者を中心とした移動手段のシフトを受け止めきれぬのか、という問題提起をここでは行いまして、その次の、12ページからの2-2で提示する「公共交通に関する課題」へとつなげていくことを意図しております。
- ・ 2ページをお開きください。「2-2公共交通に関する課題」では、前回までの会議で御決定をいただいた5つの課題を載せております。
- ・ ここで、御決定をいただいた後になってしまい大変恐縮なのですが、1箇所、語句の修正の御提案をさせていただきます。課題2の「通勤・通学需要に対応した従業者や学生等の移動手段の確保」ですが、前は「通学・通勤需要に対応した学生や従業者等の移動手段の確保」としておりました。
- ・ しかしながら、この計画書素案の他の箇所では、文脈の都合などから、「通勤・通学」の順で

書かせていただいておりますので、ここもそれらに合わせて、「通勤・通学」の順序にさせていただきますたく考えております。

- ・ 14ページをお開きください。第3章は「基本的な方針と計画の目標」としております。
- ・ この第3章と次の第4章の前半が、前回御審議をいただきました骨子案の内容を反映した部分になります。
- ・ 初めに、「3-1 基本理念」につきましては、前回会議の案では『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』としておりました。
- ・ この案に対しまして、前回会議では、「住み続けられる安心」という表現については、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への考慮も必要なのでは、という御指摘をいただいたのと、全体として、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との御指摘をいただきました。
- ・ このため、基本理念につきましては、ゼロベースで再考させていただくこととし、内容を削ぎ落として文としての一体感を高めまして、「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」という案で、改めてお諮りするものです。
- ・ なお、事前確認の依頼時の案では、最後の部分は「公共交通体系の変革」としておりました。
- ・ しかし、「変革」だと、これまでの取組や努力を否定するニュアンスが生じてしまうのではないかと御意見をいただきまして、改めて様々な用語を検討させていただいた結果、御意見の趣旨を汲みつつも、ある程度の変化の必要性を打ち出していける言葉として、ここでは「再構築」という言葉で結ばせていただきました。

その下の、「3-2 基本方針と計画目標」ですが、はじめに、15ページの上側になりますが、5つの課題と4つの基本方針の対応を複数の直線によって表す図を載せております。

- ・ これは、骨子案では、吹き出しによって説明していたものになります。
- ・ これら4つの基本方針につきましては、骨子案では単に「方針」と書いておりましたが、それぞれの内容につきましては、いずれも前回会議から修正はございません。
- ・ なお、この図の下には、新たに、サステナブルデベロップメントゴールズというロゴとイラストの入った囲みを追加しております。これは、事前確認依頼の際にはなかったものですが、国連が定めた持続可能な開発目標とされる「SDGs」の実現を本市として目指していることから、本計画においてもSDGsの実現を目指していくことを記載させていただいております。
- ・ この後、各基本方針のページにも、それぞれの内容に関連するSDGsの目標マークを付記しております。
- ・ それでは、16ページをお開きください。ここからの基本方針と計画目標、また4章の施策の内容につきましては、前回会議の際に、それぞれの基本的な考え方について御説明させていただきましたので、今回は、特に趣旨の変更などがない限り、それぞれの基本的な考え方の御説明は省略させていただきますので、御了承くださいますようお願いいたします。

- ・はじめに、基本方針1「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」です。
- ・基本方針につきましては、骨子案ではタイトルのみでしたが、本素案では、読み手に趣旨が伝わるよう、それぞれにリード文を書き加えております。
- ・また、この基本方針1では、17ページに、コミュニティバスの路線再編のイメージと、前回骨子案でお示しした、再編後の公共交通ネットワークのイメージ図を載せております。
- ・なお、この、再編後の公共交通ネットワークのイメージ図は、矢印や記号の種類が前回骨子案と若干異なっておりますが、内容は同じものとなっております。
- ・ただ、この資料の御送付後に、委員の方から、オンデマンド交通等の導入対象区域については、そこが交通空白地であることを明示しておいたほうがよいとの御助言をいただきましたので、この後、凡例の部分に、その旨の補注を追記させていただきたく存じております。
- ・また、18ページをお開きいただきますと、これも前回骨子案でお示ししました、各交通手段及び各拠点の位置付けの表を載せております。
- ・上側の、各交通手段の位置付けの表につきましては、前回会議でいただいた御意見を受けて、各交通手段の役割がより明確になるように記載内容を修正しております。
- ・なお、この表の補注として、19ページにも、路線バス、コミュニティバス及びオンデマンド交通等の位置付けをまとめた表を付け加えておりますが、これらは、国の幹線補助金及びフィーダー補助金を活用することを想定して、その観点から、それぞれの役割、確保維持策、必要性を整理したものになります。
- ・19ページの下側には、各交通機関・移動手段の役割分担のイメージ図を載せております。この図は、事前確認の際は基本方針3のところに載せておりましたが、内容的には、各交通手段の位置付けの表とセットになる図であると考えられますので、このページに移動させていただきました。
- ・また、前回案では、この図の「コミュニティバス」と「オンデマンド交通等」の間に「企業等主体移動手段」というものも載せておりましたが、今回の案では外しております。理由は後ほど基本方針3で御説明します。
- ・16ページにお戻りください。表にあります、計画目標と達成指標ですが、ひとつ前の15ページ本文にも記載しておりますとおり、本計画においては、それぞれの基本方針に紐づいた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つ選んで「計画目標」として定めております。
- ・このため、本来であれば、基本方針のあとに、施策を示してから、計画目標を明らかにすることが自然な流れではございますが、施策及び事業を前に出すために、計画目標を一番うしろに配置するというのも、それはそれで不自然であると考えまして、このような構成にしております。
- ・なお、骨子案に載せておりました、施策の一覧表につきましては、24ページの第4章最初の

ページに掲載しております。

- また、基本方針1の施策及び事業は25～30ページに掲載しております。
- 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、これは前回案から変更ありません。
- 次に、その下の達成指標です。前回案では、達成指標は項目のみ並べておりましたが、今回は、具体的な現況値と目標値の案を入れておりますので、その内容を御説明いたします。
- まず、①の「市民1人当たり利用回数」は、ひとつは民営路線バス、もうひとつはコミュニティバスとオンデマンド交通等の合計値を対象としております。
- このような、利用数量に係る指標は、国の「地域公共交通確保維持事業」の補助金を活用する上では、「標準指標」として本計画への掲載が求められるものになります。
- 民営路線バスにつきましては、令和6年度の現況値が市民1人当たり9.9回で、これは、統計しろい掲載用に事業者様から毎年御提供いただいている路線別輸送人員の合計数を、10月1日現在の人口で割った数値になります。
- また、計画の最終年度となります令和12年度の目標値は、コロナ禍後の全体的な利用回復の遅れ等を踏まえ、現状維持の9.9回以上としております。
- 次のコミュニティバスにつきましては、本計画において、一部区間をオンデマンド交通等に置き換えることを想定しておりますので、コミュニティバスとオンデマンド交通等の合計値で比較することとしております。現況値及び目標値につきましては、2ページで御説明しました、次期総合計画基本計画の目標値と同じ値としております。
- ②の「公共交通機関の収支率」は、民営路線バス、コミュニティバス、オンデマンド交通等の3つを対象としており、いずれも運賃収入を運行経費で割って算定します。
- この収支率につきましても、「地域公共交通確保維持事業」を活用する上で「標準指標」とされています。
- なお、民営路線バスにつきましては、複数の事業者及び路線に跨る数値の算出が困難であるなどの事情により、地域公共交通確保維持事業上の幹線系統となる路線のみを対象とさせていただきます。
- コミュニティバスとオンデマンド交通等の目標値は、いずれも、令和5年度の千葉県内における収支率の実績の中央値としております。
- ただし、この目標値の算定に用いた県内の収支率の実績は、市町村ごとにコミュニティバスとオンデマンド交通を通算した形では示されておらず、両者が別々に示されておりますので、①の「市民1人当たり利用回数」とは異なり、ここでは別々の指標としております。
- なお、オンデマンド交通等の収支率は、前回案では入れておりませんでした。前回会議でいただいた御意見を受け、費用対効果の視点を確保するために追加したものになります。
- ③の「市民1人当たり財政負担額」は、コミュニティバス及びオンデマンド交通等について、市の支出額から国庫補助金等を除いた額を、人口で割って求めることにしております。

- ・ 目標値としましては、令和5年度の千葉県内におけるコミュニティバス、オンデマンド交通等それぞれの市町村負担額を合計し、各市町村人口で割って算出した1人当たり財政負担額の平均値に、物価上昇見合いとして年2%の7年分となる14%分を足した金額となります。
- ・ ④の「交通利便性に対する満足度」は、上側の「市民」については、今回の計画策定に当たり令和6年度に実施した市民アンケートで、鉄道・バス・タクシーそれぞれの「総合的な満足度」について、好意的な回答となる「満足」・「やや満足」と回答した人の割合の平均値である22.3%を現況値としまして、次回の計画策定時のアンケートで、これを30%以上とすることを目標値とするものです。
- ・ また、コミュニティバスとオンデマンド交通等の利用者につきましては、車内アンケート等を毎年度実施することによって満足度を測ることとし、目標値は市民アンケートと同じ30%としております。
- ・ 20ページをお開きください。基本方針2「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」になります。こちらも、計画目標は前回案から変更ありません。
- ・ 次に達成指標ですが、①の「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」につきましては、待合環境の改善は、屋根やベンチの設置など、また、乗継案内方法の改善は、案内看板やデジタルサイネージの設置などを想定しておりますが、これらそれぞれ1件以上行うこととし、目標値は2件以上としております。
- ・ ②の「交通結節点となる駅・バス停の乗車人数」ですが、本来であれば、結節点としての機能を測るのであれば、乗換者数で行いたいのですが、乗換者数の実測は難しいことから、結節点となる駅やバス停の乗車人数で代替することとしたものです。
- ・ 現況値は、鉄道駅につきましては統計しろいの乗車人数を用い、コミュニティバスにつきましては運行月報で把握した数値を用います。目標値につきましては、基本方針1の、コミュニティバス及びオンデマンド交通等の市民1人当たり利用回数と合わせて、いずれも令和6年度実績比+5%としております。
- ・ ③の「サブ拠点へのバスルートの確保」につきましては、前回会議で、達成指標の中にサブ拠点に関するものがないとの御意見をいただき、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維持するというを指標として追加したもので、目標値は全8箇所としております。
- ・ なお、基本方針2は他の基本方針と比べて達成指標の数が多くなっておりますので、この指標の追加に伴いまして、前回案で入れておりました「交通結節点におけるシェアサイクル導入数」という指標につきましては、先行的に今年度中の導入の目途も立ったこともあり、ここからは外させていただきました。
- ・ ④の「交通機関の乗継に対する市民や利用者の満足度」につきましては、基本方針1の「交通利便性に対する満足度」と同様に、市民アンケート及び車内アンケート等で把握することとしております。

- ・ 目標値はいずれも「好意的回答の割合」が25%以上と、「交通利便性に対する満足度」の30%よりも低くしておりますが、こちらの方が市民アンケートの現状値が低いことから、現状値と目標値の差はこちらのほうが大きくなっております。
- ・ 21ページをお開きください。基本方針3「多様な主体の連携や協働により公共交通を補完する」になります。
- ・ ここでは、リード文のほか、22ページに、地域の住民や団体が主体となってその地域のニーズに応じた移動手段を運営している取組の事例として、本市の南山中学校区で取り組まれております「楽しく買い物交流会」を含む3件を載せております。
- ・ 計画目標については、こちらも前回案から変更ありません。
- ・ 次に達成指標です。①の「地域住民が共助を目的に構成する団体等が主体となる移動手段の導入数」ですが、目的をより明確化するため、前回案にはなかった「共助を目的に」という一語を加えております。
- ・ また、この指標につきましては、前回会議において、「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ではないか、達成指標として導入数を設定するのは厳しいのではないか」という御意見をいただきました。
- ・ このため、再度検討させていただいたのですが、現在、市内では先程申し上げました南山中学校区の取組が既に1例あることと、また今年度は市民団体の手でグリスロの実証実験も行われるといった事例も出てきていることを踏まえまして、達成指標としましては「導入数」のままとさせていただきます。
- ・ ただし、目標値につきましては、御指摘を踏まえまして抑制的なものとする 것을考慮し、現行のものを含め5年間で3件以上という値にしております。
- ・ 次に②の「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」ですが、これは、前回案では、「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数」としていた指標になります。
- ・ 修正の理由としまして、目指すものを「企業等が運行主体となる移動手段」にしてしまいますと、その具体的な方策が、企業や病院の送迎バスへの一般旅客の混乗を進める、といったものになった場合に、既存の路線バス等が多大な影響を受ける可能性があることを前回会議で御指摘いただきました。
- ・ 確かに、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は関心が高かったのですが、実際問題としては、有料化が難しく、無料とした場合は、御指摘のように既存の路線バスやタクシーへの影響が懸念されるところであります。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おりません。
- ・ このため、本計画期間においては、企業や病院等が直接運行主体となる移動手段の導入につきましては、見送ることにさせていただきたいと考えております。
- ・ そして、これに代わる施策としましては、具体的には第4章で改めて御説明しますが、①の

「地域住民等が主体となる移動手段」での活用を主に想定して、企業等が自社の車両を使わない日や時間帯などに、その車両を貸し出し、地域にある輸送資源の効率的活用を図っていく、ということを考えております。②は、この変更後の施策の達成指標となるものです。

- ・ 現況値としましては、南山中学校区の「楽しく買い物交流会」に社会福祉法人が車両を貸与していますので、これを1件としております。
- ・ 目標値としましては、①と同様に3件以上としております。
- ・ 23ページをお開きください。基本方針4「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」です。こちら、計画目標については前回案から変更ありません。
- ・ 次に達成指標ですが、①の「乗り方教室、行政講座、利用増進、沿線活性化等に向けたイベント等の開催数」につきましては、現況値としましては、北総鉄道を中心とした実行委員会で主催している「北総春まつり」と「北総線沿線活性化トレイン」の2件を計上させていただいています。
- ・ 目標値としましては、この両イベント、又はその後継事業も含めた2件に加えまして、新たな行事を1種類追加すると、行政講座を毎年1回は開催することとし、合計で年4回以上開催することとしております。
- ・ ②の「公共交通をPRする媒体の配布・閲覧数」につきましては、紙媒体の種類数と、ホームページの記事数・閲覧数を対象としています。このうち、紙媒体につきましては、現況値として、コミュニティバス時刻表、地域公共交通ブックの2種類を作成しておりますが、目標値としては、この2つに加えて、観光振興を兼ねるものなども含めて3種類以上を追加作成し、5種類以上とすることとしております。
- ・ ホームページの記事数につきましては、現況値としてはコミュニティバスに関するものなど全部で17記事を掲載しておりますが、目標値としましては、こちら観光振興を兼ねるものなども含めて3種類程度を追加し、20記事程度とすることとしております。
- ・ また、ホームページの合計閲覧数につきましては、現況値として、現在の17記事の閲覧回数が昨年度57,210回ございましたので、これを、記事数の増率と同じ17.6%増とし、目標値を年間67,280回としております。
- ・ ③の「公共交通に関する市民アンケート回答率」としましては、公共交通に対する市民の関心度の指標として、今回、世帯で27.4%・個人で13.3%であった市民アンケートの回答率を、次回実施時には全体で30%以上にすることを目標値としております。
- ・ 24ページをお開きください。第4章「目標を達成するために行う事業と実施主体」となります。この施策体系の一覧は、あとで御説明する施策3-2を除きまして、前回骨子案からの変更はありません。
- ・ 次のページからは、それぞれの施策を、スケジュールを明らかにした事業として落とし込み、さらに具体化しております。
- ・ 25ページを御覧ください。基本方針1に紐づく施策及び事業の内容となります。

- ・ 施策1-1「コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し」は、前回会議で御説明しましたとおり、主に拠点間や市街化区域内にルートを短縮し、大回りや枝線も減らして所要時間の短縮と便数の増を図るといった考え方にに基づき、実際に見直しを行っていきます。
- ・ その際、前回会議でいただいた御意見に基づき、運行体制も合理的かつ持続可能なものとしていくため、運行事業者との契約形態等についても再検討することを新たに付け加えています。
- ・ また、これも前回会議でいただいた御意見によるものですが、民営路線バスとの並行区間では、当該事業者とダイヤや行先を調整し、補完・共生を図っていくことも明記しています。
- ・ 事業スケジュールとしましては、令和10年8月に現在のコミュニティバスの運行委託契約が終了しますので、翌9月から新たなルート・ダイヤで運行できるよう、検討や準備、広聴等を進めていくこととしております。
- ・ また、コミュニティバスの祝日・休日運行の導入テストにつきましても、10年9月の改正に合わせて開始し、翌11年度上半期には本格導入の是非を判断できるようにしていきたいと考えております。
- ・ なお、26ページの表と図は、国のフィーダー補助金の活用を想定して、系統別の概要を整理したものにになります。
- ・ 27ページを御覧ください。施策1-2「公共交通空白地への対応」では、鉄道・バス路線から離れた交通空白地において、オンデマンド交通等の導入を進めることとしております。
- ・ ここでも、前回会議での御意見に基づき、導入に際しては民営バス及びタクシーと調整し共生を図っていくこと、また、コミュニティバスと合わせた費用対効果に注意していくこと、さらに、導入後も、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ていくことを新たに追記しております。
- ・ また、下側の運行区域図につきましては、先程17ページのところで御説明しましたのと同様に、緑色の導入対象区域については、そこは交通空白地が大部分を占めるエリアであることを示す注記などをこのあと加えさせていただきたいと考えております。
- ・ なお、オンデマンド交通等につきましては、来年度に実証運行を行い、その結果をもとに9年度には広聴なども行った上で仕様を確定し、10年度のコミュニティバス再編の少し前から本格運行を開始できるようにしていきたいと考えております。
- ・ 28ページをお開きください。施策1-3「民営路線バス網の維持」では、市内の路線バス網の要となる幹線系統を主な対象として、国の幹線補助金を活用して維持・確保を図っていくこととしております。
- ・ 29ページを御覧ください。施策1-4「コミュニティバス等の運賃の見直し」では、持続可能な公共交通ネットワークを確保していくため、コミュニティバス及びオンデマンド交通等の運賃設定について検討と実施を進めていきますが、ここでも、前回会議での御意見を踏まえ、「民営バス・タクシーとの共生」への考慮を追記しています。

- ・ スケジュールとしましては、コミュニティバスは令和10年9月の再編時に、オンデマンド交通等はその少し前の本格運行開始までに、それぞれ検討及び運賃協議会を含む必要な手続きを進めていくこととしております。
- ・ その下の、施策1-5「移動に支援が必要な人の外出手段の確保」では、移動に支援が必要な人を対象とした、主として高齢者福祉計画及び障害者計画に基づく外出手段確保のための事業を載せており、次の30ページには、参考として、これらの事業の概要を載せております。
- ・ 31ページを御覧ください。基本方針2に紐づく施策及び事業となります。
- ・ 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」につきましては、先程申し上げましたとおり、待合環境の改善としては屋根やベンチの設置、乗継案内の改善としては案内看板やデジタルサイネージの設置などを想定しておりますが、計画期間の前半期は、コミュニティバスの再編やオンデマンド交通等の導入などに集中的に取り組むことになると見込まれることから、後半期の令和10年度以降の実施を考えております。
- ・ その下の、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、本計画期間中においてはシェアサイクルの導入・拡大を想定しているところですが、交通結節点となる2駅及び市役所につきましては、先行的に今年度内に設置の目途が立ちましたので、その後は「随時拡大」という位置付けにしております。
- ・ 32ページをお開きください。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」は、前回会議で御説明しましたとおり、本計画期間内に事業が完了することは想定しておりませんが、将来の市内の公共交通に多大な効果が期待される事業となりますので、実現に向けて随時検討に加わっていくこととしております。
- ・ 33ページを御覧ください。基本方針3に紐づく施策及び事業となります。
- ・ 施策3-1「地域が主体となる新たな移動手段の導入」につきましては、既存の「白井市助け合い活動支援補助金」との連携・調整を図ったうえで支援の枠組みを整備していくこととしておりますが、現在、七次台地区のグリス口実証実験のような動きが出ていることや、国の交通空白集中対策期間内の事業開始を考慮し、令和8年度中には制度を設け、試行的でも、実施に移していきたいと考えております。
- ・ その下の、施策3-2「地域にある輸送資源（遊休車両等）の活用」は、前回案では、「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」としていたものになります。先程、基本方針3の達成指標のところで御説明しましたとおり、本計画期間においては、企業や病院等が直接運行主体となる移動手段の導入については見送ることとし、それに代わって、施策3-1の「地域が主体となる新たな移動手段」での活用を主に想定して、企業等の保有する車両の間合い使用等に対する支援を進めたいと考えております。
- ・ また、この中には、市のスクールバス車両のより積極的な活用の検討といった内容も含めて考えております。
- ・ なお、事前確認依頼時には、標題にあるかっこ書きの「遊休車両等」は、「送迎用車両等」と

しておりましたが、その後いただいた御意見を踏まえて趣旨をより明確化するため、用語を改めさせていただきました

- ・ この事業のスケジュールにつきましては、施策3-1での活用を念頭においておりますため、施策3-1と同一の内容としております。
- ・ 34ページをお開きください。施策3-3「公共交通ドライバー等の担い手確保に向けた協力」です。ここでは、今月と来月に予定しております運転士募集説明会のチラシ画像を載せておりますが、このような採用イベント等を、まずは令和9年度までの3年程度を目途に、バス・タクシー事業者様と御相談のうえで実施していきたいと考えております。その上で効果が認められれば、その後も継続していきたいと考えております。
- ・ 35ページを御覧ください。基本方針4に紐づく施策及び事業となります。
- ・ 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」につきましては、公共交通の利用増進のため、行政講座、イベント開催、PR媒体の配布その他の広報活動を行っていくものですが、このうち、事業の④「市内の観光・交流振興と公共交通の利用促進を兼ねた広報活動の展開」につきましては、前回会議でいただいた御意見を踏まえ、観光・交流の観点を加えるために新たに加えたものになります。
- ・ スケジュールとしましては、既存の事業である行政講座は計画期間中随時行うこととしておりますが、他の3つにつきましては、先程の施策2-1と同様に、令和10年度以降の実施を考えております。
- ・ その下の、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」を御覧ください。
- ・ 事業の①「沿線活性化イベント等につきましては、先程達成指標のところでお話ししました「北総春まつり」や「北総線沿線活性化トレイン」のようなイベントについて、交通事業者様と連携して、継続又は拡大を図っていききたいと考えております。
- ・ また、②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、前回会議で趣旨を御説明しましたとおり、具体的なイベント等を予定するものではありませんので、計画期間中随時実施としております。
- ・ 36ページをお開きください。4-2「各主体の役割分担と連携」です。ここからは、前回骨子案の内容に含まれない、今回初めて提案させていただく部分に戻ります。
- ・ ここでは、本計画に現れる主な主体として、本協議会を中心に、「市民・企業等」、「交通事業者」、「白井市」を配置し、本計画の推進におけるそれぞれの役割と関係性を図で示しております。
- ・ 中心にあります「白井市地域公共交通活性化協議会」は、本計画に基づく公共交通の運行方針や利用促進策などの検討、運行内容の評価、計画の進行管理等を担います。
- ・ その下の「白井市」は、計画の推進、各主体の調整、また事業として運行委託、財政支援、インフラ整備、利用促進、意識啓発などを担うこととしております。
- ・ なお、このうちの「計画の推進」につきましては、事前確認依頼時は「計画の策定、推進」

と記載しておりましたが、この図は計画策定後の推進体制を表しておりますので、「策定」の文言は削除させていただきました。

- ・ 右上の「交通事業者」は、交通サービスの提供のほか、実証事業等への協力や、利便性向上・利用促進に向けた取組を担っていただくこととしております。
- ・ 左上の「市民・企業等」は、公共交通の維持に向けた積極的な利用のほか、公共交通を支える意識の醸成や、場合によっては、地域のニーズに応じた移動手段の運営主体を担うことも役割に含めております。
- ・ 37ページを御覧ください。第5章「計画の達成状況の評価」です。
- ・ はじめに「5-1 PDCAサイクルに基づく進行管理」では、一般的なPDCAサイクルを示しておりますが、このうち、チェックの部分につきましては、「目標の達成に向けた方向性がずれていないか」、「事業が計画に沿って実施されているか」、「事業の費用対効果」、「利用者の満足度」など、具体的な観点を記載しています。
- ・ また、検証の結果は事業実施主体と共有し、公表することについても、ここで表明しています。
- ・ 38ページをお開きください。5-2「評価スケジュール」は、PDCAを行うタイミングを模式的に示したものです。申し訳ございませんが、事前確認依頼では、「DO」と「CHECK」の和訳が5-1と異なってしまっておりましたので、それぞれ5-1と同じ「実施」と「評価」に改めております。
- ・ 中身ですが、まず、「各事業の企画」は、先程第4章で御説明しましたように、実際は個別の事業によって様々ですが、ここでは、原則論として、翌年度に実施する事業につきましては、予算確保を含めて前年度に企画するということを意図して矢印を振っております。
- ・ 次の「事業の実施」につきましても、実際は単年度のものも複数年度にまたがるものもありますので、ここでは1本の矢印で表しております。
- ・ その次の「事業進捗状況の把握」と「目標達成状況の把握」につきましては、毎年、その実施年度中から状況把握を行い、翌年度の上半期までに結果を取りまとめて評価を行うことを表しております。
- ・ その次の、「必要に応じ事業見直し・解決策検討」につきましては、基本的には「評価」を受けて行うものとの位置付けから、上の2項目よりも少し右側に矢印をずらしておりますが、実際には、即座に対応できるものも、次年度以降になるものもありますので、この図では、PDCAサイクルの中で毎年必ず行っていくという意図を断続的な矢印で表しております。
- ・ 一番下の「次期計画への反映」は、次期計画を令和11、12年度で策定することを想定し、その期間に、それまでの評価や改善点を反映していくことを示しております。
- ・ 計画素案の本編は以上になります。39ページ以降は、資料編として、市民アンケート、関係機関ヒアリング及び地区別ワークショップの結果、本協議会委員名簿、計画策定の経過等を掲載したいと考えております。

- ・ なお、この資料編につきましてはパブリック・コメントの対象外となりますので、原稿は計画確定までに事務局において作成させていただければと存じます。
- ・ 最後に、資料2「パブリック・コメントの実施について」を御覧ください。
- ・ 本日御審議いただきます計画素案につきましては、今月末から1月にかけて、パブリック・コメントに付し、市民意見を反映したいと考えております。
- ・ ここで、申し訳ございませんが、1点変更がございます。パブリック・コメントの期間ですが、この資料では12月27日から1月19日までの予定としておりますが、本来は1日でも期間を長く確保したいところですので、日程的には大変厳しいところではありますが、前後に1日づつ延ばしまして、12月26日から1月20日までの実施にしたいと考えております。
- ・ 最近当課で行いました「都市マスタープラン」のパブコメでは、56件の意見が集まりましたので、本計画についても、一定数の御意見が集まることを見込んでおります。
- ・ 集まった御意見については市において対応案の作成及び必要な調整を行い、次回会議の資料として、2月4日を目途に皆様に発送させていただきたいと考えております。
- ・ パブコメの対象者は、市内在住・在学・在勤者、仕事や私用で白井市に関わりのある方、市内に事業所等を有する企業・団体等としております。
- ・ 案の閲覧場所及び意見の提出方法は、本市のパブコメの標準的な仕様によっております。
- ・ なお、周知方法につきましては、広報しろいや市ホームページ、メール配信サービスに加えまして、公共交通利用者への周知を強化するため、コミュニティバス車内や各駅改札内へのチラシ設置も行います。
- ・ さらに、今回の案でコミュニティバスの路線縮小を予定している地区につきましては、パブコメの〆切に間に合うよう、1月上旬に地区別の説明会の開催を予定しております。
- ・ なお、年内にパブコメを開始できない場合、年度内の計画策定は非常に厳しい状況になってまいります。余裕のない日程となってしまったことにつきましては、誠に申し訳ございませんが、何卒御事情をお含みおきいただきまして、本日の計画素案の御審議をいただきますようお願い申し上げます。
- ・ 長くなりましたが、協議事項の説明は以上となります。御審議のほど、よろしく願いいたします。

【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】

- ・ 前回の会議から意見を反映していただきありがとうございます。
- ・ 1点質問で、31ページの基本方針2でございますが、乗換結節点の乗継案内方法の改善というものが入っているかと思えます。
- ・ 我々京成バス千葉セントラルのところ、旧レインボーバスの地域につきまして、バスの車両

にGPSはあるところですが、バスロケーションシステム自体を導入していないので、乗継案内を表示するようなデジタルサイネージのシステムを入れても、連動する機能が今のシステムにはないのですが、そのようなところについては、市から御支援、御協力いただけるという理解でよろしいのでしょうか。

【会長】

- ・ いかがでしょうか。

【事務局】

- ・ 例えばデジタルサイネージを実際の遅延情報とかと合うようにするためには、GTF Sの動的データのほうが必要になってくると思います。
- ・ 大変申し訳ないですが、今の時点ですと、その整備の御支援をここでできるという確約はできなくて、あくまで静的データでできる範囲でという形になろうかと思っております。

【委員】

- ・ 現状ではということでしょうか。
- ・ お恥ずかしながら、特にこの地域間システムの路線は、鎌ヶ谷大仏や西船橋まで行く間に渋滞があるため、相当の遅延があり、大変申し訳ない状況になっています。
- ・ 静的データだけですと、バスが行ってしまったのか、あるいはまだ来ていないのか、どれくらい遅れるのかといった情報が提供できません。
- ・ お客様への情報提供という観点では、夕方のラッシュなど、新鎌ヶ谷から西白井に行くバスは国号464号の渋滞などで新鎌ヶ谷の時点でもう出発時間過ぎていているというような状況があることを我々も認識しております。
- ・ システムを入れた上で、サイネージなどお客様への情報提供というものができればと思っておりますので、そこら辺の御配慮をいただければと思います。

【会長】

- ・ ちなみに、大まかな費用はどれくらいかかりますか。

【委員】

- ・ 費用は結構かかります。私の元所属は旧船橋新京成バスなのですけれども、船橋新京成バスは入れていました。
- ・ 入れられないことはないのですけれども、費用がかなりかかり、収支がこの旧レインボーさんは厳しいので、なかなか入れられないという状況に至っているという現状でございます。

【会長】

- ・ ありがとうございます。ほかに何かございましたら、お願いします。

【委員】

- ・ いくつか質問があります。まず一つ目は、コミュニティバスのダイヤとかいろいろ言われているかと思うのですけれども、バス自体を小さくするという案は、今まで出ていなかったのでしょうかということが一つ気になっております。

- ・ 普通免許で運転できる乗り物をバスとして認識して運行すれば、運転手さんも増え、タイヤも減らさなくていいのではと思っています。
- ・ 主婦目線では、運転しやすいものだったら、パートで働けるなどというのを想像しまして、少し皆さんに御意見を伺いたいと思いました。

【会長】

- ・ コミュニティバスは今回ダイヤなり、走行ルートの見直しが大きな要素になっているのですけれども、車両そのものの見直しについても、検討したかどうかというところです。

【事務局】

- ・ 事業者様からヒアリングの際、バス車両の小型化についての御意見を頂いたり、我々の中で考えたりしたこともあるところです。確かに今おっしゃられたように、バスを小型化すると、ドライバーの確保という意味などで強い部分もあるかと思えます。
- ・ 一方で、例えば今のバスですと、立ち乗りができたりするので、お客さんが何らかの事情で集中したときも、対応はできるのですけれども、11人乗りの車両では11人までしか乗れなくて、立ち乗りは当然できないという状況です。
- ・ また、車両の耐用年数が、通常のバス車体と比較した際に、ワゴン車や大型の乗用車では、かなり違ってくるといってお話もあり、今回の計画の中では、バス路線への小型車両の導入という形では、結論としては出ていなかったという形になります。

【委員】

- ・ 京成バス千葉セントラルでございます。路線バスタイプという車両では、座っての乗車と立っての乗車ができるところですが、立って乗車できるタイプですと、ポンチョという現在コミュニティバスに導入していただいている路線バスが一番小型のタイプになっています。
- ・ これより小さいものになると、ハイエースなどといったものになるのですけれども、ハイエースだと立ち乗りはできないのです。座って乗らなきゃいけません。
- ・ そうなると、乗車可能人数が10名以下なる可能性もございます。
- ・ どちらにしても運行には2種免許といった免許が必要なので、今の皆様がお持ちの1種の免許では乗れないところです。2種免許を取るために、別途教習所とか通わなければいけないので、2種免許を取るというハードルで、かなり取得される方が少ない状況になっています。小型化した場合でも、あまり乗務員が増えるというところはないかなと思っています。
- ・ 今、御説明にもあったようなデメリットでは、乗車定員が少なくなってしまうことで、船橋市の田喜野井で運行での運行がハイエースですが、朝と晩にやっぱりお客様集中されるので、2台連続して運行しなくてはならない状況です。そうなってくると、2人分の乗務員が必要になってしまうので、逆効果になってしまうこともあり、採算が取れないのです。コストが物すごくアップしてしまうので、小型化というのは、今の状況では厳しいところもあります。
- ・ なので、デマンド交通などの方策を考えるのがいいかと思えます。

【委員】

- ・ ありがとうございます。よく分かりました。空いているバスしか目にしないものですから、もし1人以上でしたら、朝などは本当に大きいほうがいいと思います。
- ・ もう一点、南山中学校区の「楽しく買い物交流会」なのですけれども、あれで1件といったように大きく捉えられてしまっているのですが、現状ほとんど同じ方が毎回やられているのです。
- ・ そのため、本当に個人的にボランティア精神あふれる民生委員の方が、やられているといったように認識していただけたらと思います。
- ・ その方も高齢であり、他にも数人いらっしゃいますが、任期が終わりましたら、後継の方もいない状況です。
- ・ 1回500円という金額ですが、対応に半日以上必要になってしまうことなので、1件と大きく書かれていたので、気になったところです。

【会長】

- ・ 市民主体の方の交通手段だと、目標としては掲げつつも、現実はなかなか厳しいだろうとのことでした。
- ・ 担い手の問題、あるいは、また次の人も見つけれ必要があるといった継続性ですよね。いろいろ課題があるだろうという御指摘かと思います。

【委員】

- ・ 私もバスの小型化について、乗用車並みの車でいいのではと思っていました。
- ・ たまに昼間乗ると、本当に二、三人しか乗っていないことがたくさんあります。朝や夕方はたくさん乗っているということがあるのでしょうけれども、本当に昼間は乗っていないのです。
- ・ この前、夕方にナッシー号に乗った際、18時ぐらいの時間でしたけれども、5人ぐらいしか乗っていませんでした。
- ・ この現状で、このバスの運営はどうなっているのだろうというふうに感じました。
- ・ バスを変えるということは無理だと今確認しましたが、昼間だけでも何とか小さい車にならないかというのは、検討していただきたいなと思いました。

【会長】

- ・ 時間帯によって車両を変えられないかというような御提案かと思います。

【事務局】

- ・ 令和10年の9月に向けて、この後に具体的なダイヤや運用を考えていくのですが、その際に、2種類の車両を用意してもトータルコストで考えたら、そちらの方が安価であるなどといった結論が出てくるなどすれば、あり得るかとは思いますが。
- ・ 今の時点ですと、この計画の上では、大まかなルートを決めて、それぞれのルートの目的を定めるところになっていますが、来年以降の検討の中では、なるべく様々なパターンを考えていければなと思います。

【会長】

- ・ 今回ルートや時刻表の見直しなんかを踏まえて、昼間の時間帯もなるべく利用してもらえようというのも含めて検討するということになるかと思っておりますので、よろしくお願ひします。

【委員】

- ・ 私から29ページの施策の1-4の表現についてお考えを伺いつつ、表現について御検討いただきたいと思います。
- ・ 事業1-4で、コミュニティバスの運賃の見直しとオンデマンド交通等の運賃の設定が二つあります。こちらは運賃の見直しであることから、このような表現をされたと思うのですが、令和9年度に運賃協議会という記載があります。
- ・ この運賃協議会の設置の経緯については、道路運送法の改正によってこのような会ができたと同っております。
- ・ 乗合バスや民営バスの維持についても、隣の28ページにあります。この協議会で議論して決めた内容で、乗合バスのデマンド等については、運賃協議会で協議をして決めることができるとなっています。
- ・ そこまではいいのですけれども、協議の前に必ず公聴会を実施、事前の御案内やパブリック・コメントを行ったうえで、その上でこの協議会を開き、それで周知・実施ということですか。
- ・ ほかの施策は、運賃協議会というは出ていなく、例えば、公共交通活性化協議会をいつやるのかというのは、ほかの施策中に出ていないので、運賃協議会というは、この周知・実施の中に含まれるのではないかと思います。
- ・ もし運賃協議会という表現をここで入れたいのであれば、事前のパブリック・コメントが必要だとか、活性化協議会における協議という表現も必要だと思ひます。
- ・ こちらだけあえてはっきり書くと、オンデマンド交通の運賃設定では、タクシー事業者が道路運送法4条の乗合バスの許可を受けていない場合に、タクシーの許可の中でこうしたデマンドをやらなくてはいけない取扱いになるのか、様々なケースが出てきますので、周知・実施の中に運賃協議会が入っていますという表現でもこの計画は実行できるではないかと思ひました。
- ・ その他に、この計画の本文中で、運賃協議会に関する説明というのがなく、市民の方が見たときに、突然この運賃協議会とは何か分からない状況になるのではと思ひます。
- ・ 各主体の役割分担とかも36ページにありますが、運賃協議会に関する記述というのは、どこにもでてきていないところですか。
- ・ 市民の方からこれは何なのかという質問が出るのではないかと思ひます。誤解も生まれやすいですし、入れなくてもよいのではないかというのが意見でございます。
- ・ また、37ページの計画の第5章の達成状況の評価というのがありまして、初めてお見せするものと聞いております。

- ・ 5年間の期間とした計画の策定をして、計画の見直し及び実施状況を見るということでした。アクションを見ると、改善して、取組の見直しや改善を図りますということが最後の行に記載されていますが、取組だけですと、5年間では社会情勢が変わったときに、そもそも指標自体が変わってくる可能性もございます。計画自体を見直さなければいけない場合もあるかと思えます。
- ・ ほかの自治体を拝見していますと、取組の見直しもそうなのですけれども、計画自体の見直しは、5年間の中にあり得るという前提で策定されているのがありました。
- ・ 白井市では、計画はもう5年間に変えないというような表現になっているので、計画の見直しという部分も、改善に含まれると考えます。
- ・ 38ページ拝見しますと、次期計画への反映ということで、途中段階での計画見直しはない表現になっているのですがそこは計画の見直しもよいのではないかという意見でございます。
- ・ そちらがあれば、もう少し指標に関する取扱いも、事業ごとに指標が記載されていて、この評価スケジュールにあるこの各事業の評価が、どのように評価するというのは、少し曖昧に記載されていて、それ自体はまだ策定段階ですから良いとは思いますが、5年間やると、本当に今はインフレの社会ですし、何が起こるか分かりませんから、37ページの計画及び取組の見直しであるとか、場合によっては計画を変えなければいけないこともあり得るかもしれないというのは、この評価の中に含まれてはどうかというふうに思っております。

【会長】

- ・ 29ページの運賃協議会の記載の在り方やどこまで書くかというお話と、37ページのPDCAのサイクルのAのところ、見直すのは取組だけなのかといった御指摘です。

【事務局】

- ・ 頂いた2点目のPDCAの計画の見直しのほうからお話しさせていただきます。御意見いただいたとおりで、今回の計画は先ほども申し上げましたが、白井市の人口が減少に転じて初めてつくる計画というところもあり、バスの再編やオンデマンド交通とか新たな動きも多く入れるので、計画がうまくいくかどうかというのは、もちろんうまくいように進めていきたいと考えておりますが、正直言ってわからないところがあります。
- ・ そういう意味で、計画の見直しは、この5年間の途中でも必要であろうとは自分自身も思っていたところですが、入れ忘れていましたので、ここはこのアクションのところ、PDCAの図と次のスケジュールの図、必要に応じて計画を見直すというところを入れさせていただければと思います。
- ・ ただ、表現のほうは、改めて考えさせていただきたいと思えます。
- ・ 確かに運賃協議会で議論する前に、一旦この活性協で皆様の意見を聞き、市民の方のパブリック・コメントなどで意見を聞きつつ、最終的に運賃協議会で確定するという位置付けです。
- ・ そういった意味では、むしろ検討・調整の中の1プロセスかと感じるところもあり、そこに含めるというのも一つかとは思えます。

- ・ 一方で、この協議会と運賃協議会の違いとして、協議会は各業界の方、それからいろいろな代表の方が一堂に会しますけれども、運賃協議会は独禁法の関係で、当該事業者の方と、あと市民の方と市とで限られたメンバーで行っていくことになると思いますので、バス事業者様とタクシー事業者様がよろしければ、ここの表現を変えることについてはなってしまうかとは思いますが。
- ・ その点が、問題ないということであれば、我々としては、特にここに運賃協議会を必ず残したいというものは無いということになります。

【会長】

- ・ ありがとうございました。

【委員】

- ・ 今の事務局の説明について確認なのですが、これ全体を計画というのですが、計画の中のヒエラルキーがあり、方針と施策があって、事業となっています。
- ・ 今度、PDCAサイクルの評価スケジュールの際は、事業の見直しは隔年にやるとなっておりますが、計画の見直しというのは書いていないのです。
- ・ そちらは相当根本的な話なので、計画というのは何を指しているかということを確認してほしいです。単なる事業の見直しであれば、毎年やるという計画になっています。
- ・ ところが、基本方針と施策レベルまで、毎年のように評価しながら検討するのか。一般的には、計画の変更と言ってしまうのですが、どのレベルのことを言っているのか、それによって、実はこの計画自身の表記の仕方が変わってくるのではないかと考えています。
- ・ そちらが曖昧な回答だと、後で問題が起きるので、明確に定義も含めていただければありがたいと思います。

【会長】

- ・ そのあたりはどうでしょうか。

【事務局】

- ・ 計画と一言に言っても、どこまでというのは確かにあるかと思えます。
- ・ 私ども事務局の今の考えとしては、まず基本理念、これは5年間、取りあえず維持しようかなというのはあります。
- ・ その下の基本方針以下のレベル、基本方針、施策事業、これらについては、毎年必ず、来年は基本方針を変更しますかという形で議論はしないとは思いますが、毎年評価をする中で、例の話となりますが、実際バスなどの再編をやってみただけでも、なかなかうまくいかず、そもそもとして基本方針1の考え方が、タイトルもリード文も含めて、問題提起が間違っているのではという話になってしまえば、そこまで戻って、この場でもう一度提案をしてということになろうかとは思っています。

【委員】

- ・ そうすると、そのたびにパブリック・コメントを行うこととするのでしょうか。事業レベル

であれば、パブリック・コメントは、率直に言って必要ないのではと自分は感じます。

- ・ というのも、施策は、とても大切と思うのですが、事業をやりながら、事業のやり方が合わないということは十分あり得るので、これは毎年評価するというのは正しいと思うのです。
- ・ しかし、施策レベルまで修正するとなると、計画というのは、この計画の根本的な問題に関わってきそうな気がするので、ある種の方向転換と思うのですが。
- ・ 繰り返しですが、どのレベルを毎年やりながら変えていくのかというのは、ある種スタンスとして、明確にしてほしいと思います。
- ・ 柔軟というのは悪いことではないのですが、明確にしておかないと、そこまで変えていいのという議論が起きたときに、対処のしようがなくなってしまうと考えますが、いかがでしょうか。

【事務局】

- ・ 毎年のルーチン的にやるものとしては、事業レベルで、その事業がちゃんと予定に沿ってできたかということ。
- ・ あと、それによって達成指標、計画目標がどのくらい達成されたかというのは、必ず毎年評価をしていくと思います。
- ・ その中で、例えば、先ほどのように、これ根本的に少しやり方がそぐわないのではないかといった時は、例えばパブリック・コメントをやってでも、計画途中で直すとか、場合によっては、計画の期間を短縮して、次の計画をつくる必要があった場合です。
- ・ あえてやっていくということはないですけれども、そういう可能性があることについて、準備しておく必要はあるのかなというふうには感じたのですけれども。

【委員】

- ・ 分かりました。そちらであれば、しっかりと1ページのところで計画期間と書いてありますので、どこかでその旨を、書いておかないといけないのではないかと思います。

【会長】

- ・ 記載ぶりはまた検討させていただいて、場合によっては、皆さんに何かメールや文書でお送りしてということはあるかもしれませんのでよろしくお願いします。
- ・ 事業は、恐らくそれは毎年毎年見直していきだろうと。あとは、計画その本体については、PDCAと言いつつも、毎年必ず見直すというよりは、例えば社会情勢に大きな変化があった場合については、計画の変更など、何か注釈をつけるのかというところで感じました。

【委員】

- ・ 先ほど事務局から、29ページの令和9年度の運賃協議会の表現を変える場合には、事業者のほうの了解が必要だという形で、会長のほうにマイクが移りました。
- ・ こちらについて、各事業者に今この場で聞くのか、それとも後日聞くのか、どちらになりますでしょうか。
- ・ 今日は、この素案を決めてパブリック・コメントに移りたいという議事だったと思うので、

その辺のどういうふうになるのかにつきまして、お考えを伺えればと思います。

【会長】

- ・ 申し訳ございません、私も漏らしておりました。29ページの運賃協議会の表現について、今この場であれば、交通事業者の皆さん、何かございますか。

【委員】

- ・ 運賃協議会を開くこと自体は、全然問題ないと思います。

【会長】

- ・ ほかの事業者の皆様はいかがでしょうか。

【委員】

- ・ 一点ほど確認したい点がございます。事業1-4の表に運賃協議会と入っておりますが、そちらをカットするということですか。
- ・ それとも何かしら記載方法を変えるということでしょうか。こちらを取られちゃうと、なかなか苦しいところでございますが。

【事務局】

- ・ 先ほど委員からの御提案では、運賃協議会を周知・実施のほうに含めてはというようなお話だったかと思います。
- ・ ただ、事務局としては、協議会とかパブリック・コメントとかも含めてということであると、含めるとした場合は、検討・調整のほうに含まれるのではと考えております。
- ・ まず、そこを合わせる必要があるのと、そもそも協議会という表現をそのまま残すのかどうかといったこと、二つあるのかと思います。

【委員】

- ・ 私もどちらでも問題ございませんが、オンデマンド交通は、道路運送法の21条の取扱いをやる可能性もあるので、運賃協議会と書いています。
- ・ タクシー事業者が4条のバスの許可を持っていないので、運賃協議会にかけられるのかどうかというところです。
- ・ 基本は、道路運送法では一般乗合旅客自動車運送事業の運賃を変えるなど協議する場合は、運賃協議会と言っていますが、自家用乗用車の有償運送、貸切りタクシーの許可のいわゆる乗合許可は、運賃協議会にかけなくてもできるところです。
- ・ この辺がそのような整理までつけて書くのは、良いという話もありますし、この計画書の冊子に、運賃協議会に関する記載がなくて、ここだけ運賃協議会という言葉が出てくると、一般市民の方などが、運賃協議会が分からないで、計画書を見ることも考えられます。
- ・ あくまで、ほかの施策でも、この公共交通活性化協議会にかけることは流れとしてある中で、運賃協議会を入れておりましたので、そのため、周知とか実施の中に含まれるのではという話でございます。

【委員】

- ・ 内容が分かりました。手続として飛ばすという意味じゃなくて、その中に含まれるという意味合いであれば、別に我々としては、粛々と決められたことをやっていただくという範囲でありましたら、この5文字を入れることにこだわるところではありません。

【副会長】

- ・ 私、委員の意見に賛成でして、こちらで運賃協議会と書くのは、ほかのレベルと比べたときに、少し細かいところまで出しているかと思っています。ここに運賃協議会出すのでしたら、例えば、この協議会自体を年何回開くといったことなどということ記載した上で、運賃協議会を1年間のうちどこかでやりますなら分かるのですけれども、そちらの記載がない状態に入っておりますので、細かくなってしまっていると感じます。
- ・ 私の意見としては、運賃はどの程度が妥当か、どんな取り方をするかといったことを検討し、そちらを検討した後に意思決定するときには、協議の議を経ないと通らないので、検討・調整に含める形で、記載している矢印を長くする方が、読みやすいのではといったところです。
- ・ 1年半ぐらいかけて、検討・調整を行い、行った後に市民の皆様に分かりやすく周知をします。周知を行ってからから実施に移るといった流れが、ここで伝わればいいのではないかと思いますので、そのようにしてみてもいいかかと提案させていただきます。

【会長】

- ・ そのあたりどうですか。この場で修正案をもし提示できれば。

【事務局】

- ・ もしよろしければ、①番のコミュニティバスの運賃の見直しのほうは、今「検討・調整」という矢印と「運賃協議会」という矢印が二つ分かれておりますけれども、ここを連結しまして、一括して「検討・調整」という矢印にさせていただくこととして、②番のオンデマンド交通等の運賃設定、こちらも同様なのですが、こちらは「検討・試行」というふうに書いております。
- ・ ただ「運賃協議会」というと調整というプロセスになってくるかと思うので、こちらも矢印は連結した上で「検討・試行・調整」と、この三つの文言を書き連ねる形でいかがでしょうか。

【会長】

- ・ 今、口頭ではありましたが、事務局から修正案の提示がありましたが、それについてはいかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

【会長】

- ・ よろしいでしょうか。
- ・ 決して運賃協議会を飛ばすという意味ではなくてということです。また、委員から御指摘もありましたが、もし運賃協議会と書くのであれば、運賃協議会そのものの説明が必要だったのかなというところです。ほかにも何かございましたらお願いします。

【副会長】

- ・ 追加で一点お願いします。幾つかある中で、絞ってお話するのですが。評価について先ほどから御意見を頂いているところで、私も2ページで評価がまとまっていて、この部分を読むと、どんな評価をするかというのが、読んで伝わるような表現にさせていただけるとありがたいです。
- ・ 事業自体の評価もそうですし、施策がしっかりとできているかどうかの評価もして、駄目であった場合や、あるいは少し変えたほうが良いといった場合は、柔軟に見直しをするという趣旨だと思いますので、例えばですが、基本方針のところで達成目標というのを書かれているので、評価のところでは、達成目標に当たるデータの中で、取れやすいものをここに列挙していただいて、表にしたうえで、基準についてデータとして把握して、それを1年に一度、協議会の場に出して、協議を行うなどです。
- ・ 目標のデータを出すわけですけれども、目標年次になるまでは、目標を達成していないからといって問題があるわけではないので、それを見て、問題があるなどうまく達成できなさそうであれば、少し見直しをかける形で議論をしたいという進め方を行うことが伝わるように、少々追加していただくと、誤解なく進められるかと思います。
- ・ 評価の結果が悪かったからといって、すぐ廃止とか減便とか、あるいは値上げとか、そういうことをするわけではなく、住民の皆様にとって利用しやすいものをつくるために、データを取って検討しますというふうに理解しているのですけれども、そういう形で御説明を追加していただくと、理解しやすいのではないかと思います。
- ・ あと、もう一件だけ別のところで、市民の共助による交通についてです。
- ・ 支援をされるということの基本方針の3で出されているかと思います。
- ・ 事業の中では、小型の車両に云々という表現があったかと思うのですけれども。車両の大きい小さいは、あまり問題ではなく、住民の皆様が必要な交通の体系として何か実施したいとなったときに、市としては、いろいろな方法で支援していきますということなのであれば、どんなことにでも対応できるような文言にさせていただいてもよろしいのかと感じます。
- ・ グリズロがいけないわけではないですが、グリズロで全部解決できるわけでもないので、いろいろなものに対応できるようにしていただければと思います。
- ・ あとは支援の内容も、お金の話だけではなく、例えば、その導入するために必要な合意形成のやり方であるとか、あるいは、その手続面のことであるとか、そういったことについても支援ができますという形で書き込んでいただくと、市民の皆さんも動きやすくなるのではないのかなというふうに思いました。

【会長】

- ・ 37ページ、最後のほうです。PDCAのところの評価について、取り組む目標の一覧表のようなものがあつたほうが評価しやすいのではという話と、地域主体、市民主体の移動手段の支援については、特定の車両に限定した話でもないのではといったところです。また、車

両の導入に限らず、ほかにも支援内容を記載できるのではないかというような御指摘かと思
います。

【事務局】

- ・ 評価のほうをこういった様式で毎年評価をしていきますというのが示されている計画とい
うのは見たことがあって、確かに合理的だなというところがございますので、そちらをぜひ作
成して入れさせていただければと思います。
- ・ ただ、その表の作成をお任せいただけるか、もしくは、もう一度やり取りが必要かとい
うところです。あくまでやり方を計画に乗せていったほうが良いということでもよかったです
でしょうか。

【副会長】

- ・ 私は、そのほうが良いと思っています。達成指標というのは、それぞれの基本方針の下
のところに書いてありますもので、これは恐らく把握するのでしょうか。把握するのだとしたら、
それを最後に並べて記載いただき示してもらえると、何を把握すればよいかかわかると思
います。
- ・ こちらであれば、少しの期間しかありませんが御対応可能かなと思いました。
- ・ 少し懸念だと感じるのですが、達成指標の中に示していただいている指標の数が少し多いと感
じると、もう一つが、把握するために計算結果など提出いただかなければならないなど、デ
ータを取るのが大変そうなものがありましたので、もう少し簡略化してもいいかもしれない
ということです。
- ・ なお、簡略化を今からやろうとすると、大変であると考えておりますが、この中で重要な
ものとして、これは必ずデータとして毎年把握しますというような形で、具体的な評価の仕
方という形で載せていただくと、ある意味、後々に考えるのであれば、今まとめてしま
ったほうが良いのではとも思いますので、パブリック・コメントの掲載もそういう形にしてい
ただけるとありがたいということでございます。

【会長】

- ・ では、作業時間もありますので、基本的な御意見としては、バラバラに載っている目標と指
標を最後のほうに一覧表のように表記した上で、そこは毎年評価していきますということ
をあらかじめ盛り込んだ上で、パブリック・コメントをやったらどうかということだと思
います。
- ・ 一覧表の体裁等を事務局にお任せいただけるということであれば、対応可能ということ
でもよろしいですか。

【事務局】

- ・ 対応させていただきます。

【会長】

- ・ そちらの評価も、項目によってはデータが出てくるのに時間差が発生するというような、必

ずしも同じタイミングで全項目評価できるわけではないとは思いますが。

- それと、もう一点の地域主体の部分の表記をどこまでできますでしょうか。

【事務局】

- 33ページのところであると思うのですが、施策の3-1で「その地域独自のニーズに対応していく小規模な移動手段の導入を支援し」というふうに書かせていただいています。こちら小規模なというのが、前回の会議のときの御意見として、前提条件として難しいのではないだろうかというような御指摘がありました。
- ここでは、ある程度規模感を出しつつ、大それたものではなくて、近隣で助け合いの範囲でやっていけるようなものも含めて、まずは小さく進めていければということで入れた言葉になります。
- もちろんそのように書いても、最初からしっかりしたものをやっていくというもありだとは思いますが。
- ただ、この計画書上に、この小規模なというのを入れたほうがよいのか、外してしまったほうがよいのかというのは、もしここで決めていただければというところでございます。

【副会長】

- ありがとうございます。意図はよく分かりました。
- それで、私が何を考えているかということ、例えばですけども、ニュータウンの交通が、少しバス路線が不足しているが、もう少し大量交通機関による交通が必要だとなったときに、住民の力で必要な時間帯だけ、1日数往復ということができないかと。それを例えば遊休車両があるから、その車両を使おうとなったときに、車両が大きかったら小規模と言えるかどうかといった話もあるのかなと思っています。
- 県が異なりますがほかの地区では、神奈川県事例を幾つか調べさせていただいたときに、結構大がかりといいますか、1時間当たり3本とかを住民の意思でスケジュールして運行している事例もありました。
- 白井が今後、どのような状況になるかというのは予測が難しいところでもあり、実際に出てくるかどうかというのは分からないところですけども、支援をしていただいて、実現に向けて努力をしていただいたほうが、実際できたときに乗っていただける可能性が高いかと思っています。
- そのような可能性を計画の段階で否定していませんという形にさせていただけると、個人的には市民の皆さんにとって活動しようとしたときに、支えになると思っています。
- そのため、「小規模な」の4文字をカットしていただいたほうが、皆さんに受け入れていただけるのではないかといたるところです。

【会長】

- 皆様、今の副会長の御指摘踏まえすと、「小規模な」という4文字はなくても、計画としてはよいのではないかといたるところでございます。

- ・ 「小規模な」という文字が計画書上なければ、小規模なものも当然、対象に含めるというような表現にはなるかと思しますので、そちらにつきまして皆様御異論なければ、訂正をしたいと思いますが、いかがでしょうか。
- ・ また、もう一点指摘があった支援の内容、書いていないからこそ、仮に導入費用に限らず、人的な支援も様々調整に間に入るとか、役所として様々なできることもあるかと思うのですが、このあたりはどうでしょうか。
- ・ 事務局としては、表現はどうしたいというのはありますか。

【事務局】

- ・ 考え方としては、一定の金銭的支援に加えて、実際にそこに市の職員が地元に入っていく、一緒につくり上げていくという伴走型支援、この両面というふうに考えてはいます。
- ・ ただ、それ以上の具体的な形というのは、申し訳ございませんが、まだ考えられてはいないところです。
- ・ 例えば、財政面と労力の面の両方からというぐらいを書くことはできるかとは思いますが、今は導入支援という言葉だけでまとめてしまったということになります。

【副会長】

- ・ ここは私、無理して押す必要ないと思っています。要は支援をしていただけることは書いていただいていますので、具体的な内容がある程度あるようでしたら書いていただいたほうが思ったのですが、伝わりそうであれば、そのままでも大丈夫かと思えます。
- ・ 要は金銭関係のみではなく、市役所として積極的に支援する方針、姿勢であるということが、この文面で伝わっていれば大丈夫です。
- ・ 私はもう少し入れても良いかもしれないと思いましたが、ないほうが伝わりやすい、また、いろいろ限定しないで支援できそうでよいという意見もあろうかと思しますので、そのままになったとしてもどちらでもよいと思いました。

【会長】

- ・ 事務局、市としても、多分お金出して終わりとは思っていないと思いますので、ここはこの表現のままで行こうかと。

【事務局】

- ・ 今回の表記については、このままで行かせていただきたいと考えております。
- ・ ただ、今回グリスロの実証実験で分かったこととしては、2週間とはいえど、人が運営していくことは、かなり労力がかかるといったことが今回分かりましたので、その中で、今後どういった支援ができるか。記載はこのままですが、中身は考えていきたいと考えております。

【会長】

- ・ よろしいでしょうか。ほかにも何かございましたら。

【委員】

- ・ お願いが一点ございます。こちらの計画が確定した段階で結構です。いわゆるマスタープラ

ンというのは、従来、年度ごとに何やるかと書いていなかったのが、この計画ではしっかり書かれているということが重要なところです。

- ・ 今後、この計画全体がどう動いていくのかというのが非常に楽しみになるということだと思うのです。
- ・ その都度評価できるというところがいいことだろうと思いますが、お願いにつきましては、それぞれの事業について、年度ごとにどこまでやるかと書かれているのを一覧表にして、他の自治体でもやっているところがあるように、多分A3折りでもとめていただくことです。
- ・ 細かい文章は置いといて、タイトルと実施主体と年度ごとのプログラムをA3折りぐらいでまとめていただくと、俯瞰ができます。
- ・ この記載内容は本当にこの行政の体制でできるのか、全部できるのか、時期を遅らせたほうがいいのかとか、逆に早めるなど、そういう関係性が見えてくるということなので、ぜひ俯瞰できるためにも、A3折り1枚などで俯瞰できるようにしていただきたいです。この事業計画、各年何やるかということと、タイトルや事業主体も必要で、評価指標と理念とか必要だろうと思いますので、そちらをA3裏表でつくっていただければありがたいと思います。
- ・ 私自身も作成したことがあるので、事例はいつでも紹介いたします。
- ・ そうしますと、年度ごとにこの会議で、厚い計画書を読み比べなくても、見れば大体中身が分かってくる、進み具合も分かってくるというように思います。
- ・ 繰り返しますが、確定する段階で我々のほうに示していただければ、とてもありがたいと思いますので、よろしくお願いします。

【会長】

- ・ 計画本体というよりは、その後の進捗管理のための参考資料の在り方というところでしょうか。そのあたりは対応可能でしょうか。

【事務局】

- ・ 全事業の一覧スケジュールみたいな、手持ち用として作成しているものがありますので、それを基に、見やすいものを作成できればと思います。

【会長】

- ・ ほかに何かございましたらお願いします。よろしいでしょうか。
- ・ それでは、協議事項ですので、採決をさせていただきたいと思います。
- ・ 今日示されました素案の案に御賛同いただける方は、挙手にてお願いいたします。

〔賛成者挙手〕

【会長】

- ・ ありがとうございます。賛成多数ということで、一部修正ございますが、案のとおりとさせ

ていただきます。ありがとうございました。

- ・ 本日の議題そのものについては、これまでとなりますが、次に「その他」について、事務局から何かありますか。

【事務局】

- ・ 以前からご報告しております、七次台地区でのグリーンスローモビリティ実証実験ですが、11月16日から30日まで実証実験が行われました。
- ・ 運行状況としましては、11月25日の1日のみ、ブレーキ系統の不具合のため運休となりましたが、他には事故等なく、無事に完了されております。
- ・ 追加配布させていただいた「白井市UDグリスロ乗車後アンケート報告 抜粋」を御覧ください。
- ・ こちらは、実施団体の「ほんとうに住みやすい白井を本当にする会」から速報版としていただいた資料になります。
- ・ 1ページ目下側の利用者数ですが、期間中延べ256人の方が乗車されました。ここでは、方面別の数字は出ておりませんが、主催者のお話では、西白井駅方面に向かうルートの利用者が多く、早朝の便では通勤に利用する方もいたということでした。
- ・ また、近くのスーパーに向かうルートも比較的利用が多く、特に午前中の便は満席になる日もあったということです。
- ・ 一方、市外の大型ショッピングモールであるアリオ柏行き路線バスに接続する便の利用者はあまりいなかったとのことでした。
- ・ また、期間中、障がいのある方などを対象としたイベント、またボランティア関係のイベントで試乗会を行い、ここでも、車いすを御利用の方を含めて多くの方に御乗車いただいたということです。
- ・ アンケートの結果についてもいくつか見ていきますと、3ページ目下側の問10では、今後もUDグリスロを利用したいかを聞いています。
- ・ 選択肢が途中で切れてしまっていますが、今後も利用したい、早期導入を願うという方や、ルートやダイヤによっては利用したいという方がそれぞれ半数以上となっています。
- ・ その次の4ページ目上側の問11は、運賃を払うならいくらまで？という質問ですが、最も多かったのが100円から200円という回答でした。
- ・ その下の問12、運営体制につきましては、38%の人が「補助金を利用して自治会、団体、NPO等が運営」を選び、ほぼ同じ37%の人は「公費公営」を選んでおりました。
- ・ また、これは代表の田中様のコメントですが、最も大きい課題は運営体制で、運行管理・予約受付・ドライバーなどの様々なスタッフの役割分担を明確にすることや、予約をシステム化することなどの重要性を認識されたということでした。
- ・ 今後、最終結果の取りまとめが行われますが、市としましては、今回の実験を市内での貴重な事例と捉えまして、地域等が主体となる移動手段の整備の検討に活かさせていただきたい

と考えております。

- ・ 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。
- ・ 次に、今週末の12月20日土曜日と、来年1月18日日曜日に予定しております、「鎌ケ谷市・白井市合同バス・タクシー運転士募集説明会」について御説明します。
- ・ 本説明会につきましては、バス・タクシーにおける運転士不足解消の一助となるべく、各事業者の魅力などを知ってもらう機会を創出するため、鎌ケ谷市と合同で開催するものです。
- ・ 各地域の方など多くの方にお越しいただけるよう開催場所を分けたうえで2回開催することとしており、1回目は今週の12月20日(土)に鎌ケ谷市で開催し、2回目は来年1月18日(日)に白井市で開催することとしています。
- ・ 参加いただく事業者としましては、白井市や鎌ケ谷市内で運行・営業を行っているバス事業者とタクシー事業者にそれぞれお声がけをしており、今週はバス事業者が3者、タクシー事業者が4者ほど参加する予定となっております。
- ・ 説明会当日は、参加事業者ごとにブースを設営し、お越しいただいた方が自由に事業者から会社概要や業務内容などのお話を聞くことができるような設営としております。
- ・ また、合同開催に至った経緯についてですが、白井市としても説明会の開催を検討していた中で、昨年度単独で募集説明会を開催した鎌ケ谷市の担当者と意見交換をする機会があり、その際に合同開催の御提案をいただいたことから、調整を進め、開催させていただく次第でございます。
- ・ 本説明会の結果について、お越しいただいた方へ簡単なアンケートを実施する予定ですので、開催後は、来場者数などと併せて別途報告を行いたいと考えております。
- ・ 最後に、次回の会議予定についてですが、令和8年2月12日 木曜日 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。
- ・ 「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がございましたらお願いいたします。

【委員】

- ・ 次回の会議について、2月12日開催予定ということをお伺いしまして、ぜひ出席したいと考えております。
- ・ お聞きしたいことは、年度内は2月12日で最後なのかどうかという点でございます。
- ・ もし可能であれば、パブリック・コメントが終わり、計画はその日に決定すると思いますが、4月から計画の第1年度である令和8年度が始まりますので、今年度最後であれば、新年度に取り組む事業の簡単な御説明でも準備しておいていただければと思います。
- ・ 4月で市役所は人事異動もあり、他の自治体見えていますと、秋まで協議会を開催しないというケースも結構ありますので、もしそのような御準備ができるのであれば、やっていただけ

れば、有意義な会議になると思いました。

【会長】

- ・ ありがとうございます。事務局のほうも、来年度取り組む事業の全部とまではいかななくても、一部あるいは主立ったものだけでも説明できるようにしておいていただければなと思います。
- ・ それでは、事務局に進行をお返しします。

【事務局】

- ・ 嶋田会長、議事の御進行ありがとうございました。
- ・ また、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3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。