

白井市 地域公共交通 計画

資料編



令和8年3月
白井市

目次

公共交通に関する市民アンケート報告書	1
白井市地域公共交通計画の策定に向けた関係機関ヒアリング結果	124
地区別ワークショップの実施結果	130
白井市地域公共交通活性化協議会	157
計画策定の経過	159

公共交通に関する市民アンケート報告書

公共交通に関する市民アンケート
報告書

令和7年7月

白井市都市建設部都市計画課

目次

I 調査の概要.....	6
I-1 調査目的	6
I-2 調査の概要	6
I-3 本調査結果報告書の留意点	7
I-4 結果の要旨	7
II 調査結果.....	12
II-1 回答者の小学校区	12
【1】小学校区.....	12
II-2 回答者属性	13
【1】性別.....	13
【2】年齢	14
【3】職業等	15
【4-1】運転免許証の保有について	16
【4-2】運転免許証の保有について(運転免許を返納した年齢)	17
【5-1】運転免許証の返納予定について	18
【5-2】運転免許証の返納予定について(返納予定時期)	19
【6】自動車の保有及び使用状況	20
【7】インターネットやスマートフォンの利用状況	21
II-3 日常の外出について	22
【1】通勤頻度.....	22
【2-1】通勤先	23
【2-2】通勤先(市外の主な行先).....	24
【3】通勤時の主な交通手段	25
【4-1】通勤時間帯(行き)	26
【4-2】通勤時間帯(帰り)	27
【5】通学頻度	28
【6-1】通学先	29
【6-2】通学先(市外の主な行先).....	30
【7】通学時の主な交通手段	31
【8-1】通学時間帯(行き)	32

【8-2】通学時間帯(帰り)	33
【9】通院頻度	34
【10-1】通院先	35
【10-2】通院先(市外の主な行先)	36
【11】通院時の主な交通手段	37
【12-1】通院時間帯(行き)	38
【12-2】通院時間帯(帰り)	39
【13】日常の買い物頻度	40
【14】日常の買い物先	41
【15】日常の買い物の主な交通手段	42
【16-1】日常の買い物時間帯(行き)	43
【16-2】日常の買い物時間帯(帰り)	44
【17】定期的な趣味・教養等の外出頻度	45
【18-1】定期的な趣味・教養等の行先	46
【18-2】定期的な趣味・教養等の行先(市外の主な行先)	47
【19】定期的な趣味・教養等の主な交通手段	48
【20-1】定期的な趣味・教養等の時間帯(行き)	49
【20-2】定期的な趣味・教養等の時間帯(帰り)	50
II-4 鉄道の利用状況について	51
【1】利用頻度	51
【2】最も多く利用する鉄道	52
【3】最も多く利用する駅	53
【4-1】鉄道の満足度(早朝時間帯の運行本数)	54
【4-2】鉄道の満足度(日中時間帯の運行本数)	55
【4-3】鉄道の満足度(夕方以降の運行本数)	56
【4-4】鉄道の満足度(始発便の時間)	57
【4-5】鉄道の満足度(最終便の時間)	58
【4-6】鉄道の満足度(待合環境の快適さ)	59
【4-7】鉄道の満足度(運賃設定・割引制度)	60
【4-8】鉄道の満足度(鉄道同士のダイヤ接続)	61
【4-9】鉄道の満足度(路線バスとのダイヤ接続)	62
【4-10】鉄道の満足度(総合的な満足度)	63
【5】自宅から駅までの主な移動手段	64
【6】自宅から駅までの所要時間	65
II-5 民間路線バス・コミュニティバス(ナッシー号)の利用状況について	66
【1】利用頻度	66
【2】最も多く利用するバス	67
【3】最も多く利用するバス停	68

【4-1】バスの満足度(早朝時間帯の運行本数)	69
【4-2】バスの満足度(日中時間帯の運行本数)	70
【4-3】バスの満足度(夕方以降の運行本数)	71
【4-4】バスの満足度(始発便の時間)	72
【4-5】バスの満足度(最終便の時間)	73
【4-6】バスの満足度(待合環境の快適さ)	74
【4-7】バスの満足度(運賃設定・割引制度)	75
【4-8】バスの満足度(ルート・運行状況の情報提供)	76
【4-9】バスの満足度(運行ルート)	77
【4-10】バスの満足度(時間通りの運行)	78
【4-11】バスの満足度(他路線・交通手段との乗継)	79
【4-12】バスの満足度(総合的な満足度)	80
【5】自宅からバス停までの主な移動手段	81
【6】自宅からバス停までの所要時間	82
【7】路線バスの減便等の影響	83
【8】影響を受けている外出種別	84
【9】路線バス減便等の影響(対応)	85
【10】路線バスから変更した移動手段	86
II-6 タクシーの利用状況について	87
【1】利用頻度	87
【2-1】タクシーの満足度(利便性)	88
【2-2】タクシーの満足度(目的地までの所要時間の長さ)	89
【2-3】タクシーの満足度(運賃や割引制度)	90
【2-4】タクシーの満足度(予約や待ち時間の長さ)	91
【2-5】タクシーの満足度(総合的な満足度)	92
II-7 コミュニティバスの利用促進について	93
【1】利用促進に必要とされること	93
II-8 新型コロナウイルス感染症等による影響について	94
【1】公共交通の利用頻度の変化	94
【2】最も影響を受けた外出種別	95
【4】利用頻度が減った理由	96
【5】移動手段の変化	97
【6-1】移動手段がどのように変化したか(変化前)	98
【6-2】移動手段がどのように変化したか(変化後)	99
II-9 新たな公共交通・サービスの導入について	100
【1】AI オンデマンド交通	100
【2】ライドシェア	101
【3】低速車両による短距離移動サービス(グリーンスローモビリティ)	102

【4】シェアサイクル.....	103
【5】カーシェアリング.....	104
【6】バス等の自動運転.....	105
II-10 自由意見.....	106
■バスについて.....	106
■タクシーについて.....	114
■道路について.....	115
■新しい交通システムについて.....	117
■公共交通施策全般について.....	118
■市政全般について.....	121
■このアンケートについて.....	122

I 調査の概要

I-1 調査目的

今回の調査は、本市における地域公共交通のマスタープランとなる白井市地域公共交通計画を策定するに当たり、市民の日常の移動実態や公共交通の利用状況、公共交通に対する意見・要望等を調査することを目的に実施した。

I-2 調査の概要

調査の概要は以下の通りである。

調査地域	市内全域		
調査対象者	白井市の住民基本台帳に記載がある 15 歳以上の方		
調査方法	郵送による配布・回収又は調査票記載の QR コードによるオンライン回答 (地区による偏りが生じないよう、市内を6地区に区分し、地区ごとに按分して抽出した対象世帯に、1 世帯当たり 4 票を配布 ※1)		
実施期間	令和 6 年 12 月 20 日(金)～ 令和 7 年 1 月 24 日(金)		
配布世帯数	2,380 世帯 ※2	配布個人票数	9,520 票(2,380 世帯×4 票)
回収世帯数	651 世帯※ 3	回収個人票数	1,266 票 うちオンライン回答 236 票
世帯回収率	27.4%	個人回収率	13.3%

※1 同一世帯に 5 名以上が居住している場合、外出の機会が多い人を優先して回答するよう依頼

※2 コミュニティバス「ナッシー号」利用者 30 人への配布分を含む。

※3 オンライン回答を除く。

I-3 本調査結果報告書の留意点

- ・単数回答は帯グラフ、複数回答は横棒グラフとなっている。
- ・無回答はグラフに載せていないため設問によって総数(N値)が変わる。
- ・小学校区不明者は総数に含めているが、少数のため、内訳としての掲載は見送っている。そのため、総数の票数(N値)と、各小学校区の票数(N値)の和は一致しない。
- ・地区区分(第1～第6地区)と小学校区の関係は次のとおり。

第1地区 白井第一小学校区

第2地区 白井第二小学校区

第3地区 白井第三小学校区

第4地区 大山口・清水口・七次台小学校区

第5地区 南山・池の上小学校区

第6地区 桜台小学校区

I-4 結果の要旨

■日常の外出について

通勤は「週5日以上」が65.1%で最多、第2・3地区で特に多い。通勤先は「市外」が77.4%であり、市外は千葉県内(58.9%)と東京都(36.2%)が中心だが、第5地区では他都県が5割近くを占める。通勤手段は自ら運転する自動車(45.5%)が最多で、第2地区は自動車、第5地区は鉄道利用が多い。通勤時間は7時台が最多(34.0%)、帰りは16時台以前が多く、第2地区はやや早めの傾向。

通学も「週5日以上」が57.4%と多く、第3地区では週3～4日が目立つ。通学先は市外が83.6%であり、市外は千葉県内(62.5%)と東京都(35.0%)が中心。鉄道が主要な交通手段(58.6%)で、第1地区は徒歩やその他、第2地区はバスや自動車利用が目立つ。通学時間は7時台が半数以上。

通院は「月1～2回」が92.4%で圧倒的多数。通院先は市内68.4%、市外31.6%、第1地区は市内通院がやや多い。市外は千葉県内が88.8%と大多数である。交通手段は自ら運転する自動車(48.5%)が最多で、第1・2地区で多い。通院時間は午前9～10時台が多く、第1地区は夕方以降も一部あり。帰りは11～12時台が最多で地区差は小さい。

日常の買い物は週1～2日が48.0%で最多、買い物先は市内79.9%、市外20.1%。第6地区のみ市内・市外が拮抗。交通手段は自ら運転する自動車が62.7%と圧倒的に多く、第1・2地区で特に多い。買い物時間は行き帰りともに9～10時台が最多で、夕方も一定数ある。地区間の

差はあまり見られない。

趣味・教養の外出は「週1～2日」が40.8%で最多、次いで「月1～2回」32.7%。第3地区は週1～2日の頻度がやや高く、第5地区は週3日以上割合が多い。行き先は市内51.9%、市外48.1%、第2・6地区は市外がやや多い。市外の行先は千葉県内が73.0%で最多だが、第4地区は東京都など他都県の割合が3割以上。交通手段は自ら運転する自動車(52.4%)が最も多く、第2地区で特に多い。外出時間は9～10時台が最多だが、第2地区は夕方以降の外出・帰宅も多い傾向が見られる。

全体として、第2地区は自動車利用や早朝・夕方の移動が多い一方、第1地区は徒歩や市内利用が多いなど、地区ごとに交通手段や時間帯の特徴があることが分かる。通勤・通学は市外への移動が中心であるのに対し、買い物は市内利用が圧倒的に多い傾向が強い。

■鉄道の利用状況について

鉄道利用では「利用しない(0回)」が41.5%で最多、次いで「月1～2回」が29.7%。第2地区は鉄道利用が少なく、週5日以上通勤利用も少ない傾向がある。最も多く利用する路線は「北総線」(85.1%)で、第2地区は「東武アーバンパークライン」、第3地区は「新京成線」の利用割合が相対的に高い。駅利用は地区ごとに偏りがあり、第4地区は「西白井駅」、第5地区は「白井駅」、第6地区は「千葉ニュータウン中央駅」が多い。

運行本数の満足度は早朝・日中・夕方いずれも「どちらでもない」が最多で、満足と不満の意見が拮抗している。特に第2地区は各時間帯で満足度が高めである一方、第1・第5地区では不満が目立つ。始発や最終便の時間に関しても同様の傾向で、第2地区が比較的评价が高い。待合環境の快適さも「どちらでもない」が最多だが、第2地区は他地区より高評価である。

全体として、第2地区は鉄道利用頻度は低いものの、利用者の満足度は比較的高く、サービス面での評価が安定している。一方、鉄道利用が多い第1・第5地区では運行本数や時間帯に対する不満が目立つ。駅利用の地域差は利用者の居住地や通勤・通学経路の違いを反映していると考えられる。

■民間路線バスやコミュニティバス(ナッシー号)の利用状況について

バス利用は「利用しない(0回)」が82.4%と非常に高く、実際の利用は限られている。利用が多いのは「ちばレインボーバス」(45.3%)と「ナッシー号」(35.0%)で、第1・2地区は前者、第5・6地区は後者の利用が多い。

バスサービスへの満足度は全時間帯で「不満」や「やや不満」が多く、特に早朝(日中も含む)や夕方以降の運行本数に対する不満が目立つ。第3・4地区で不満が顕著で、始発や最終便の時間設

定にも課題がある。待合環境や運賃割引への評価も厳しく、第 3 地区の不満が特に強い。一方で第 5 地区では割引制度の満足度がやや高い。

バスの利用率が低い背景には、運行本数の少なさや時間帯の不便さが影響していると考えられる。特に第 3・4 地区ではサービス面での不満が利用抑制につながっている可能性が高い。一方、第 1・2 地区は利用率自体が低いため、交通手段の選択肢や地域特性が影響していると考えられる。

■タクシーの利用状況について

タクシーの利用頻度は非常に低く、88.7%が「利用しない」と回答。利便性の満足度は「やや満足」が最多(27.0%)で、第 1 地区で特に高い。一方、運賃や割引、予約・待ち時間には不満が約 35%あり、第 1・5 地区で強い傾向。目的地までの所要時間は「どちらでもない」が多いが、第 2・6 地区で比較的満足度が高い。総合満足度も「どちらでもない」が最多で、第 1・3 地区で不満が目立つ。

利用頻度の低さは利便性や料金面の課題と関連し、地区によって評価が分かれている。特に第 1 地区は利便性評価は高いものの料金・予約面で不満が多く、第 3・5 地区は全体的に課題が目立つ。

■コミュニティバスの利用促進について

改善要望では「バスの台数や運行本数を増やす」が最多(41.9%)、次いで「ルートや行き先のわかりやすさ」(34.5%)、乗り継ぎのしやすさ(31.7%)、休日運行(24.7%)が続く。地区別では、第 1 地区は乗り継ぎ改善、第 2 地区は小型車導入、第 3・4・6 地区は運行本数増加を重視する傾向がある。

全体的に運行量と利便性の向上が求められており、地区ごとにニーズが異なるため、地域特性に応じた柔軟な対策が必要と考えられる。

■新型コロナウイルス感染症等による影響について

新型コロナの影響で公共交通の利用頻度は 77.6%が「変わらない」と答える一方、外出の減少は「日常の買い物」(29.9%)や「通院」(28.6%)、「通勤」(24.7%)が目立つ。地区別では、第 1・3 地区で通院減少、第 2 地区で買い物減少が特に多い。利用減少の主な理由は「感染予防」(58.2%)と「在宅勤務」(19.5%)。

移動手段は全体の 84.4%が「変わらない」が、変化前は「鉄道」(48.6%)が最多だったのに対し、変化後は「自動車(自分で運転)」(45.2%)が最多になった。第1地区では自転車利用、第5地区では家族送迎の自動車利用が相対的に増えている。

感染対策で外出や通勤頻度は減ったものの、移動手段の大きな転換は限定的。ただし鉄道利用から自家用車利用へのシフト傾向が見られ、地区ごとの移動手段選択にも差異がある。

■新たな公共交通・サービスの導入について

「全く利用しない」という回答が高いものとして、カーシェアリング(58.8%)、シェアサイクル(45.3%)、ライドシェア(43.5%)、グリーンスローモビリティ(40.8%)などが挙げられる。

一方で、AI オンデマンド交通や自動運転には一定の関心があり、AI オンデマンド交通において「機会があれば利用する」が 46.5%と最も多く、第3地区および第5地区では積極的な姿勢がみられる。自動運転バスは「機会があれば利用する」が 39.4%で最多である。ただし、第2地区においては、自動運転バスに対する否定的な回答が相対的に多い。

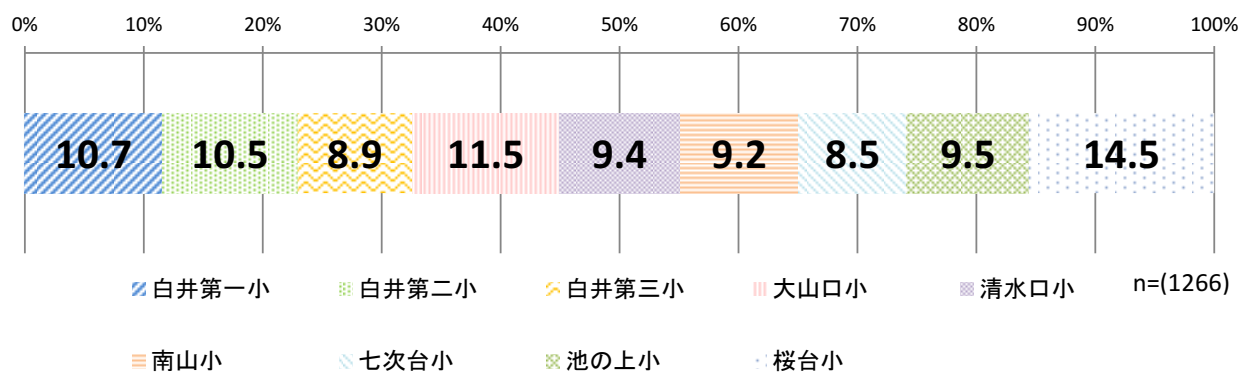
新サービス全般に対しては慎重な姿勢がうかがえるが、特定のサービス・地域においては導入への前向きな意向もみられる。

II 調査結果

II-1 回答者の小学校区

【1】小学校区

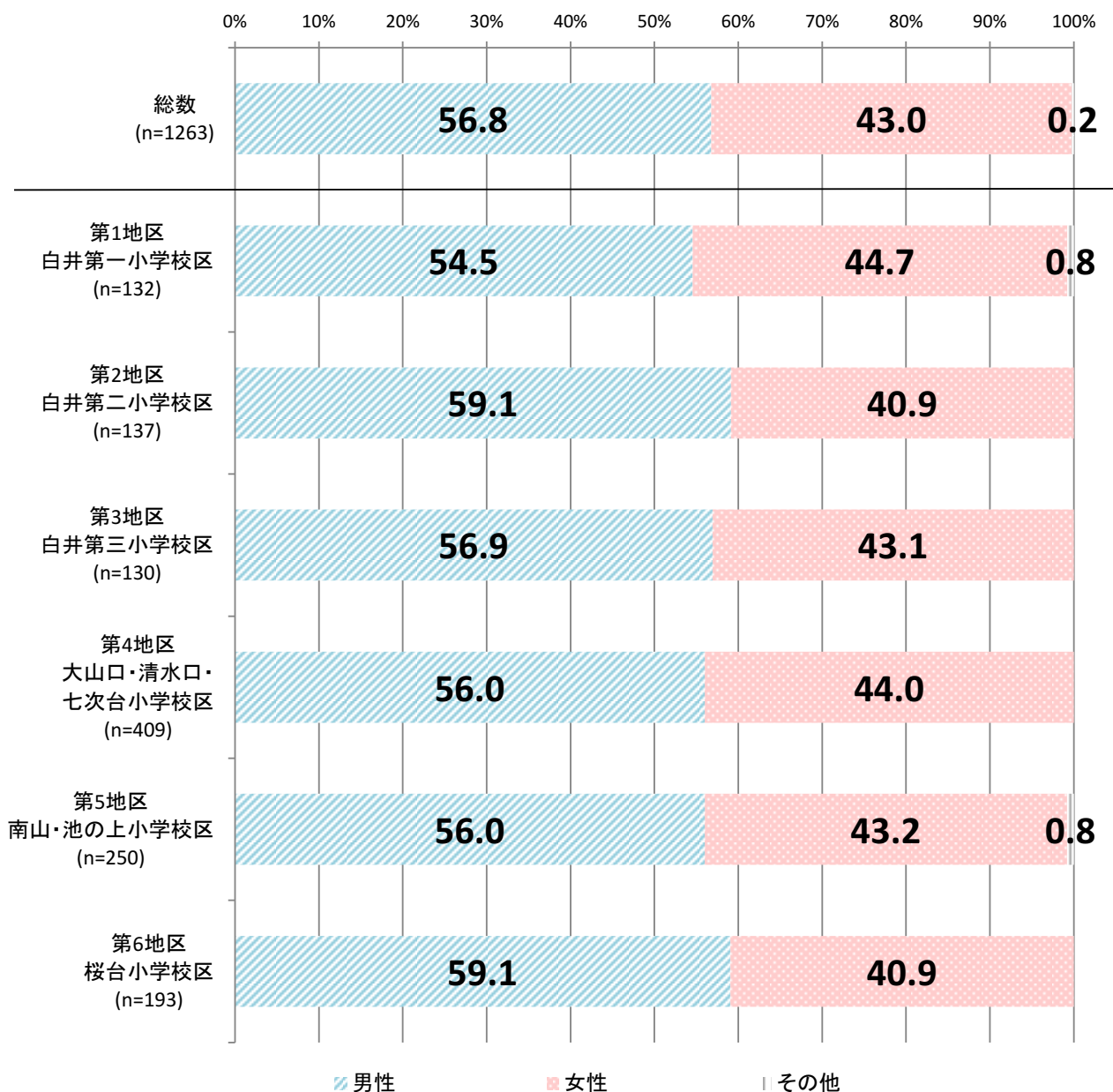
- 「桜台小」が 14.5%と最も多く、次いで「大山口小」が 11.5%、「白井第一小」が 10.7%、「白井第二小」が 10.5%となっている。



II-2 回答者属性

【1】性別

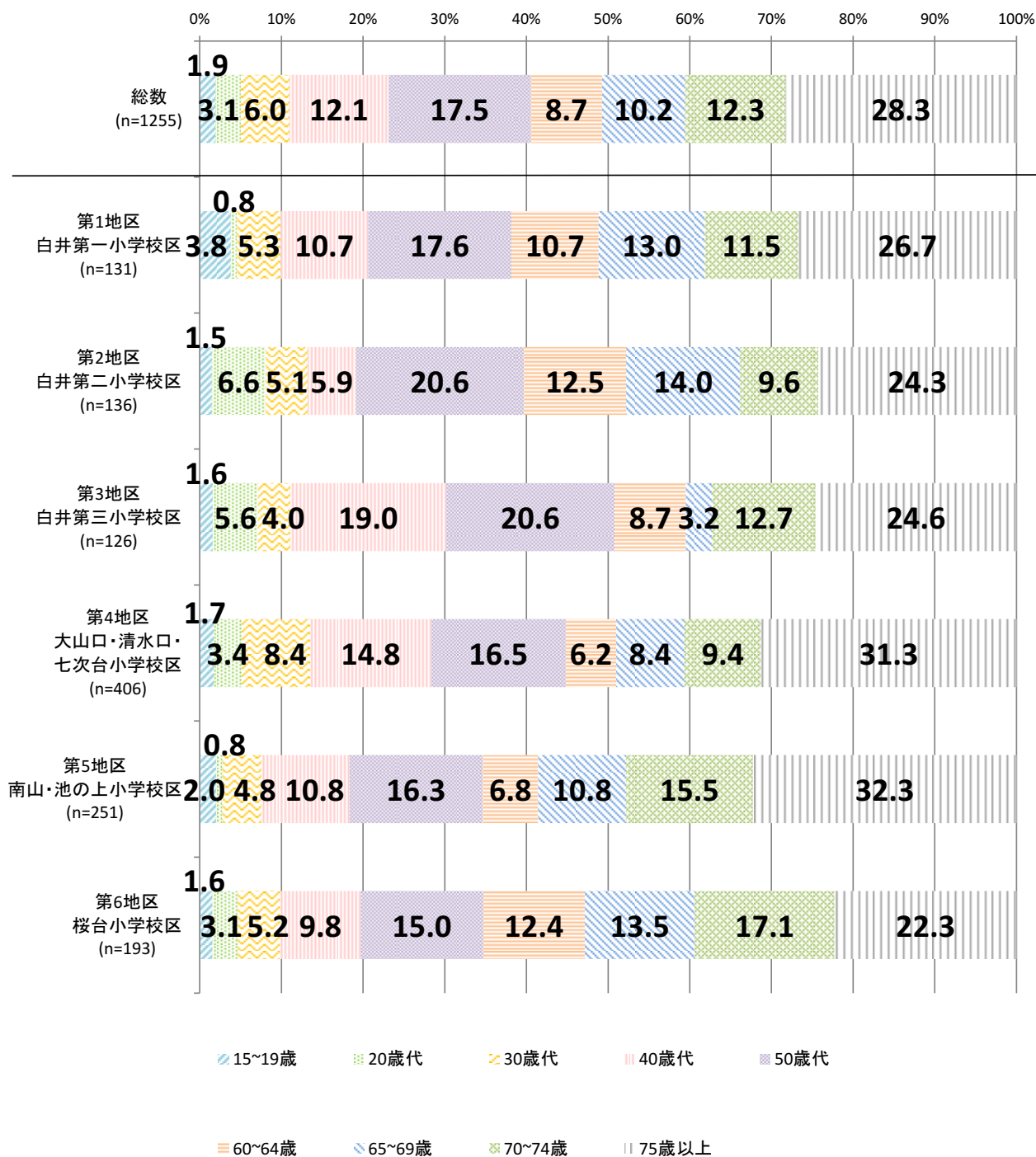
- 総数は、「男性」が 56.8%、「女性」が 43.0%、「その他」が 0.2%となっている。



II-2 回答者属性

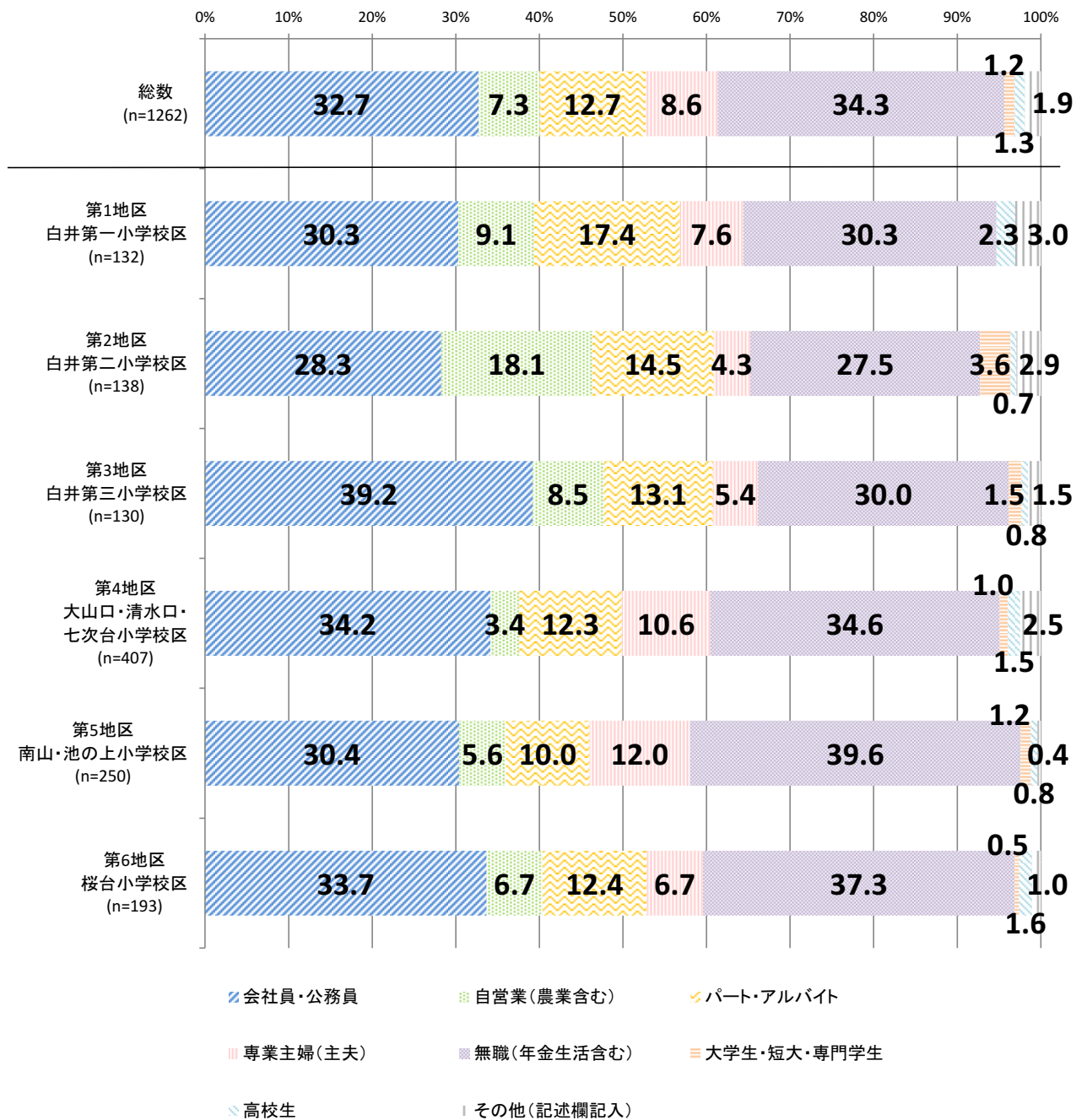
【2】年齢

- 総数は、「75 歳以上」が 28.3%と最も多く、次いで「50 歳代」が 17.5%、「70~74 歳」が 12.3%、「40 歳代」が 12.1%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区は「40 歳代」「50 歳代」が多い傾向にある。



【3】職業等

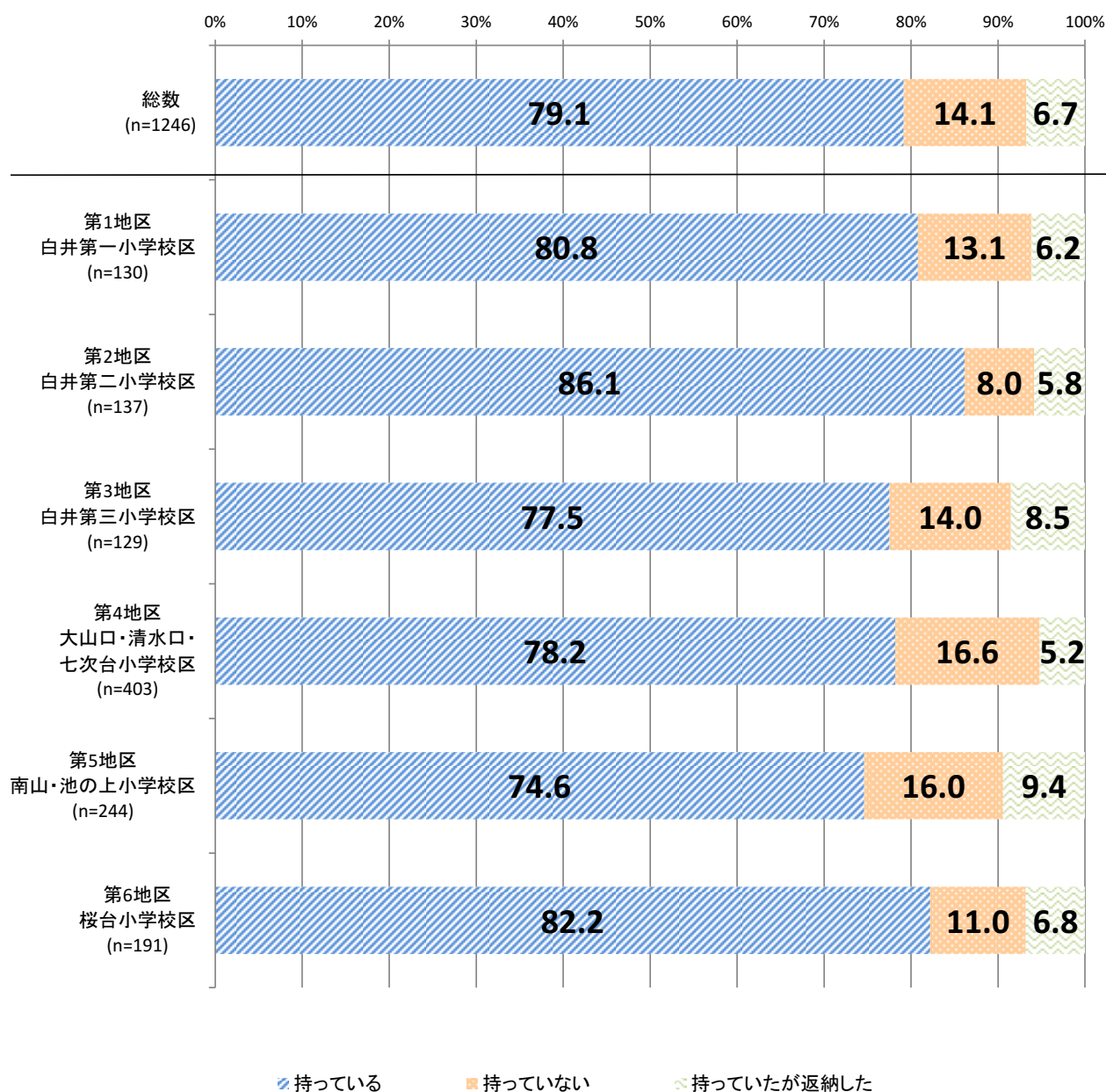
- 総数は、「無職(年金生活含む)」が 34.3%と最も多く、次いで「会社員・公務員」が 32.7%、「パート・アルバイト」が 12.7%、「専業主婦(主夫)」が 8.6%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区、第3地区は「会社員・公務員」「自営業(農業含む)」が多い傾向にある。



II-2 回答者属性

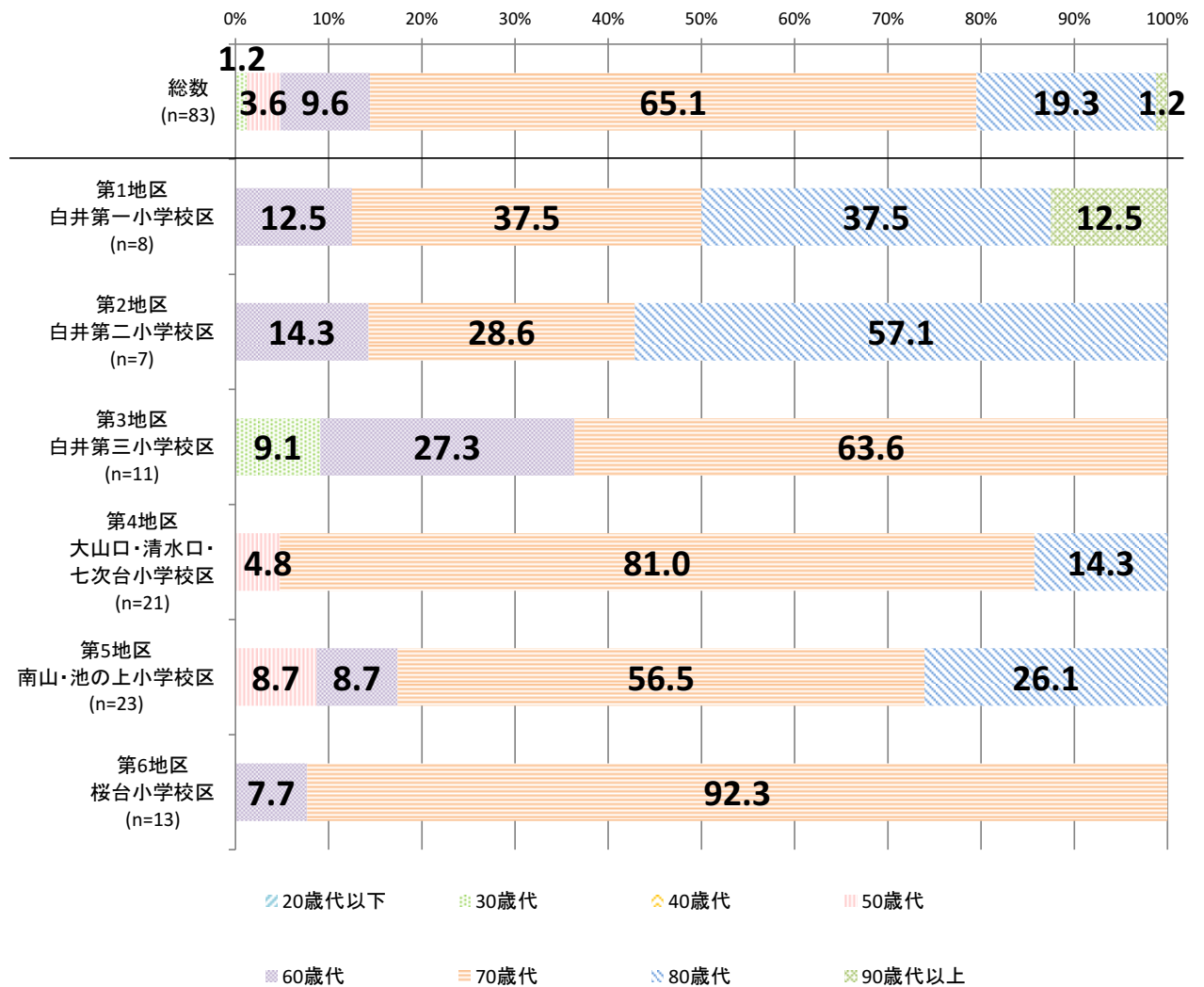
【4-1】運転免許証の保有について

- 総数は、「持っている」が 79.1%と最も多く、次いで「持っていない」が 14.1%、「持っていたが返納した」が 6.7%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「持っている」がやや多く、第5地区は「持っていない」「持っていたが返納した」が多い傾向にある。



【4-2】運転免許証の保有について(運転免許を返納した年齢)

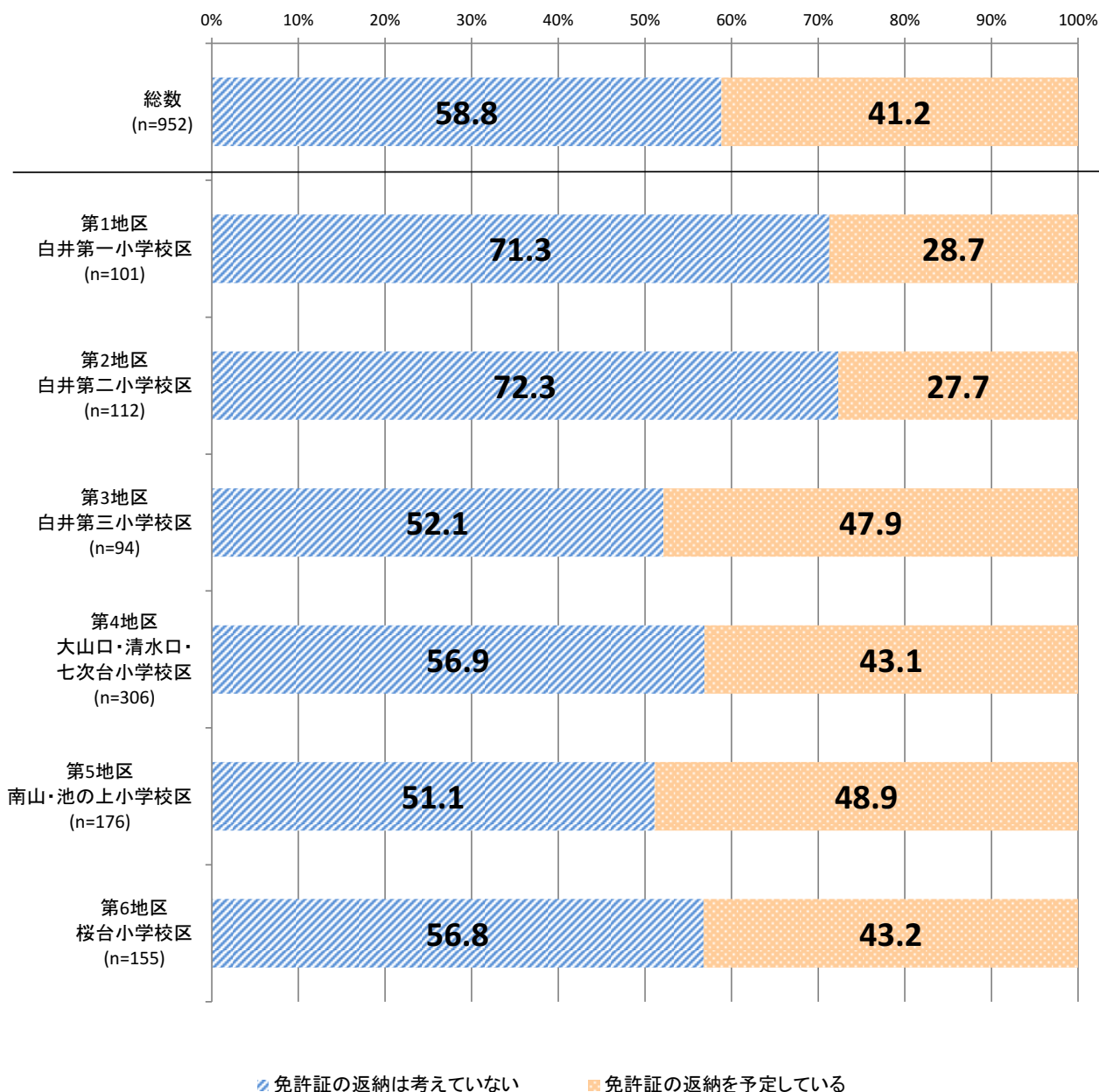
- 総数は、「70 歳代」が 65.1%と最も多く、次いで「80 歳代」が 19.3%、「60 歳代」が 9.6%となっている。
- 地区別の特徴としては、第 4 地区、第6地区は「70 歳代」が最も多く、第2地区は「80 歳代」が最も多い傾向にある。



II-2 回答者属性

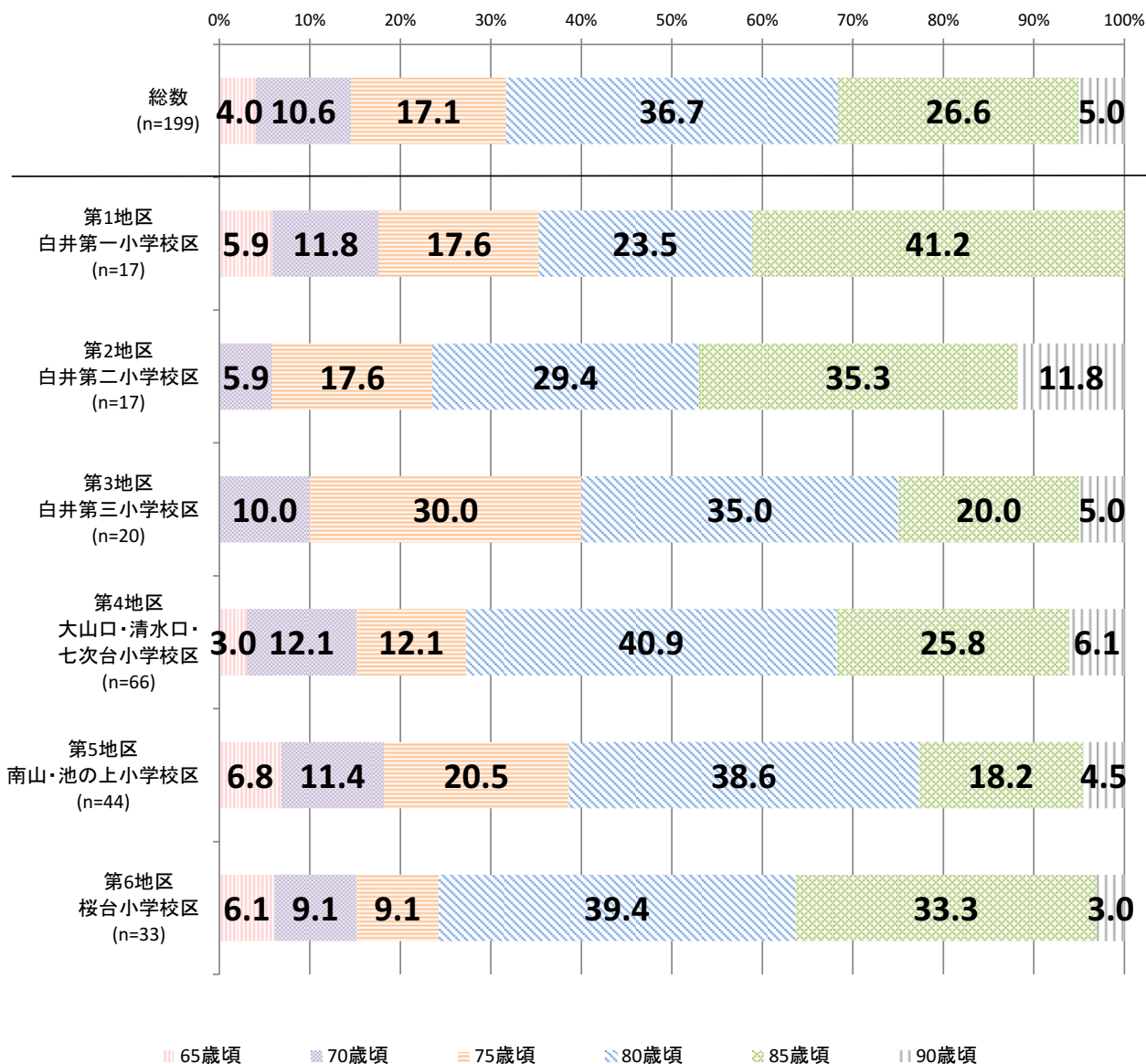
【5-1】運転免許証の返納予定について

- 総数は、「免許証の返納は考えていない」が 58.8%、「免許証の返納を予定している」が 41.2%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第2地区は「免許証の返納は考えていない」が多く、第3地区、第5地区は「免許証の返納を予定している」が多い傾向にある。



【5-2】運転免許証の返納予定について(返納予定時期)

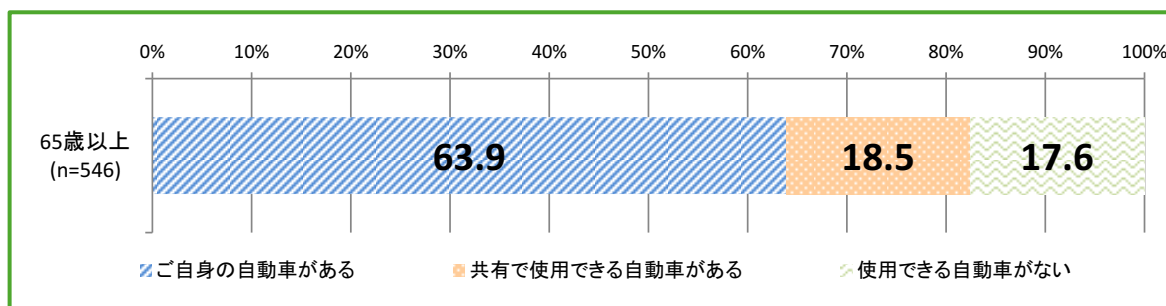
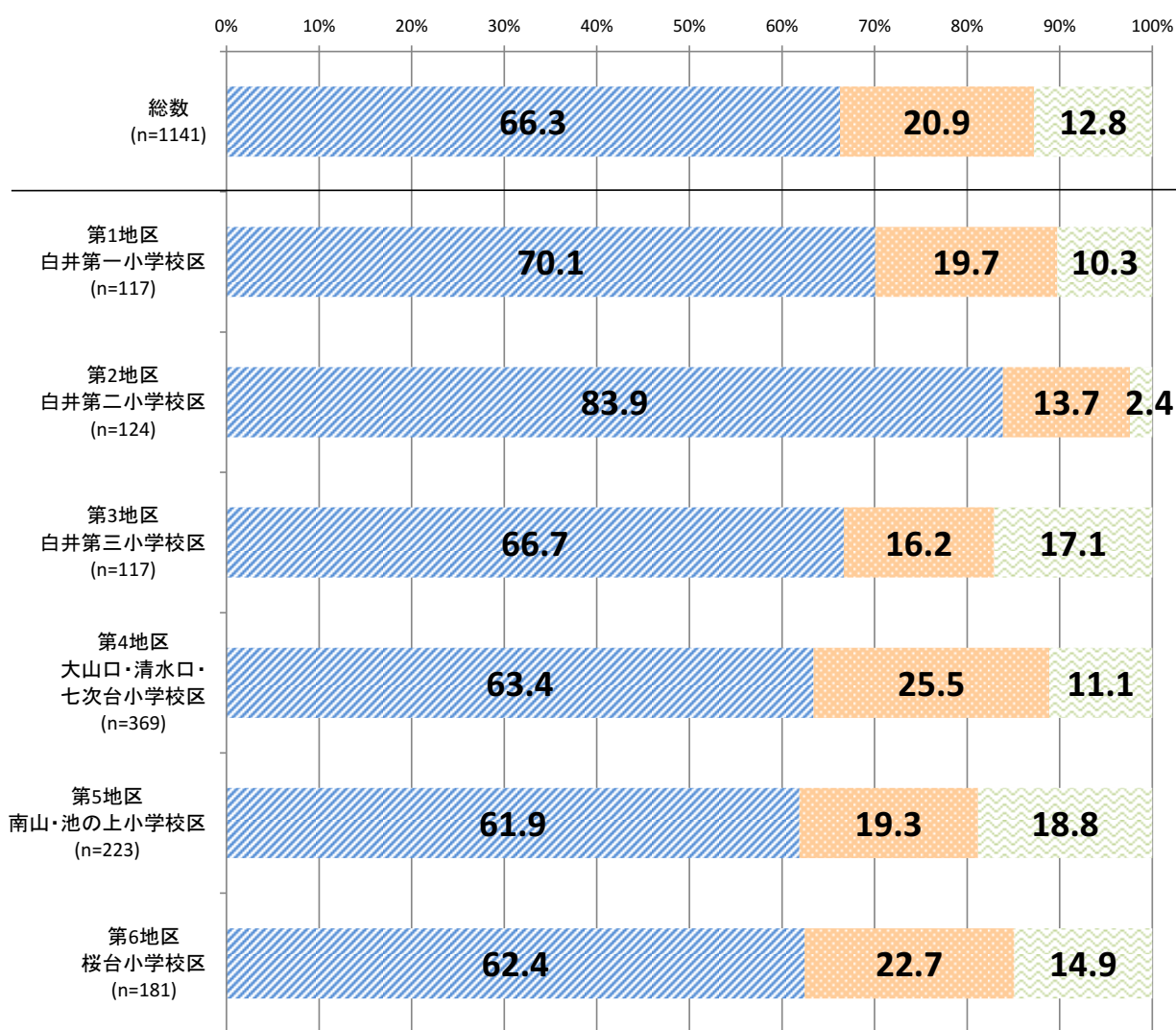
- 総数では、「80 歳頃」が 36.7%と最も多く、次いで「85 歳頃」が 26.6%、「75 歳頃」が 17.1%、「70 歳頃」が 10.6%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区、第6地区は80歳以上が多く、いずれの地区でも「65歳頃」の返納は 1 割に満たない。



II-2 回答者属性

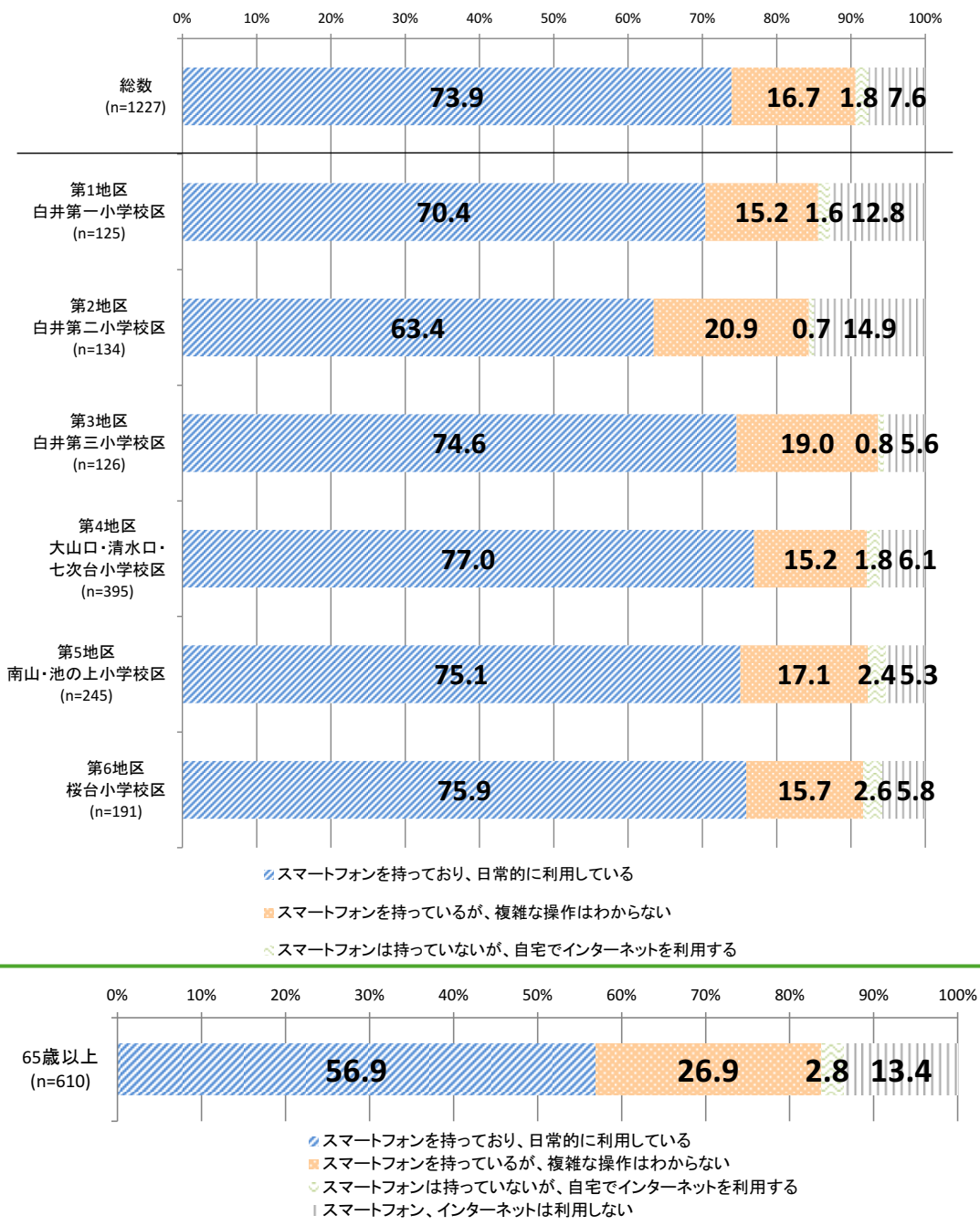
【6】自動車の保有及び使用状況

- 総数は、「ご自身の自動車がある」が 66.3%と最も多く、次いで「共有で使用できる自動車がある」が 20.9%、「使用できる自動車がない」が 12.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は自動車の保有者が特に多い傾向にある。
- 65歳以上では、「使用できる自動車がない」が 17.6%で全体と比べて 4.8ポイント多くなっている。



【7】インターネットやスマートフォンの利用状況

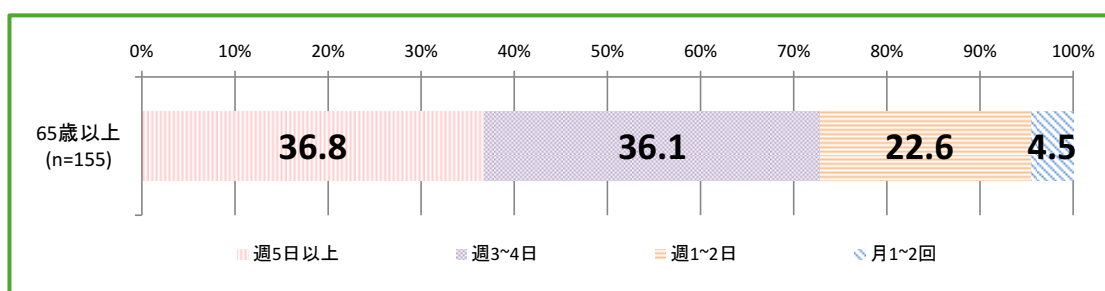
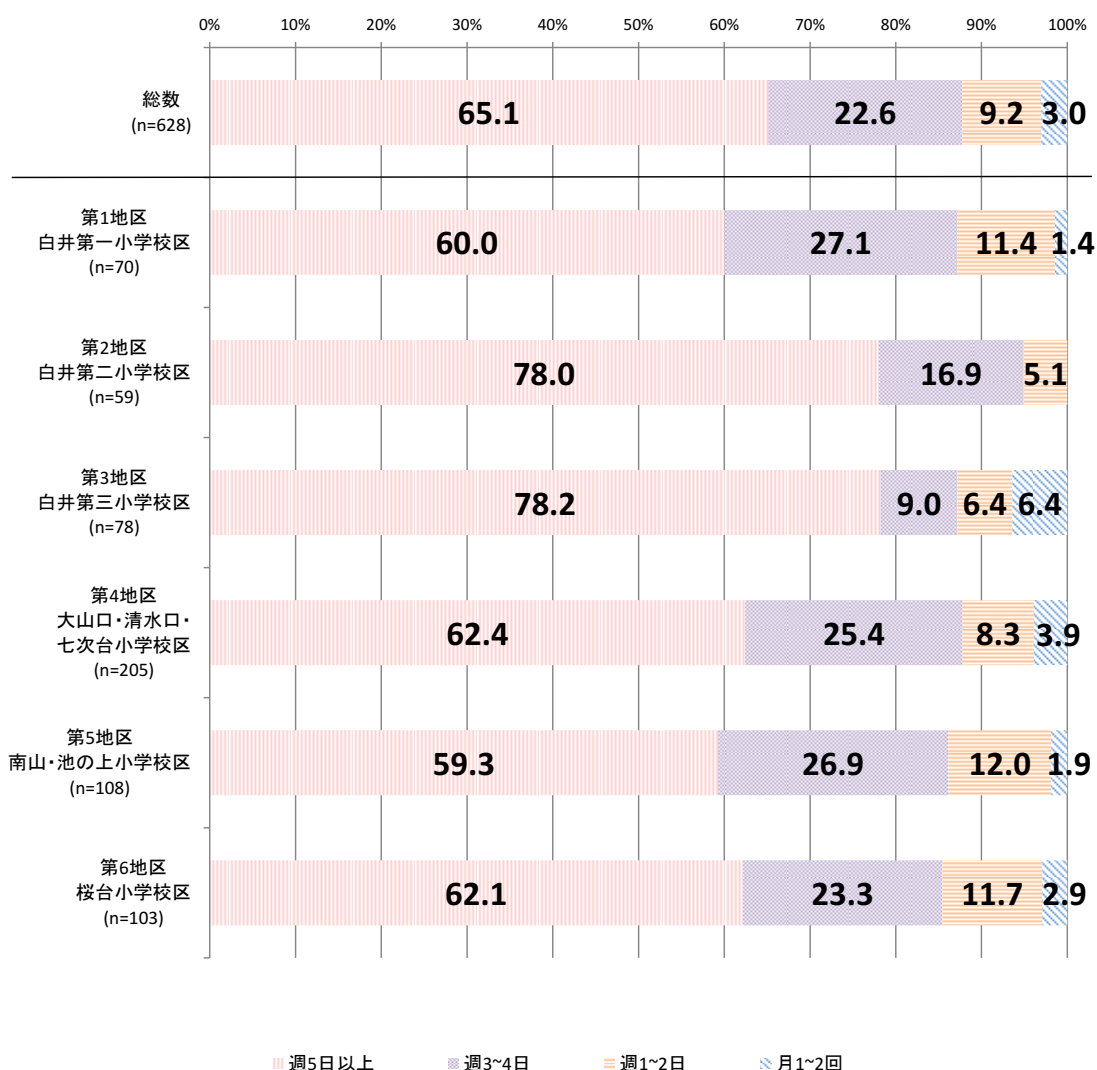
- 総数は、「スマートフォンを持っており、日常的に利用している」が 73.9%と最も多く、次いで「スマートフォンを持っているが、複雑な操作はわからない」が 16.7%、「スマートフォン、インターネットは利用しない」が 7.6%、「スマートフォンは持っていないが、自宅でインターネットを利用する」が 1.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区、第4地区、第5地区はスマートフォンを持っている人がやや多い傾向にある。
- 65 歳以上では、スマートフォンを日常的に利用している人の割合は 56.9%にとどまっている。



II-3 日常の外出について

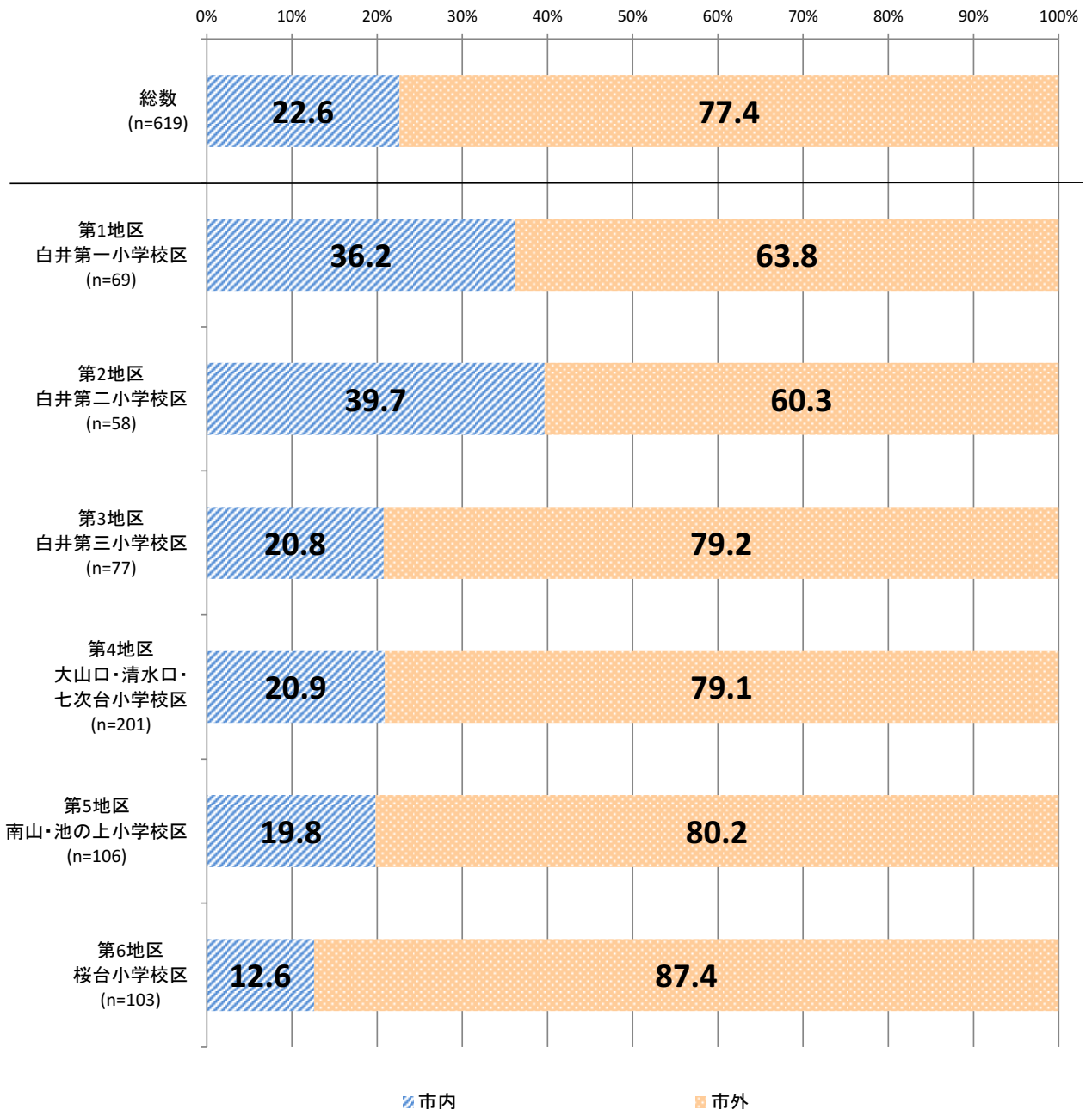
【1】通勤頻度

- 総数は、「週5日以上」が65.1%と最も多く、次いで「週3~4日」が22.6%、「週1~2日」が9.2%、「月1~2回」が3.0%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区、第3地区は「週5日以上」の割合が多い傾向にある。
- 回答総数628人中155人が65歳以上であり、65歳以上の全回答者(637人)のうち少なくとも24.3%が月1~2回以上通勤をしている。



【2-1】通勤先

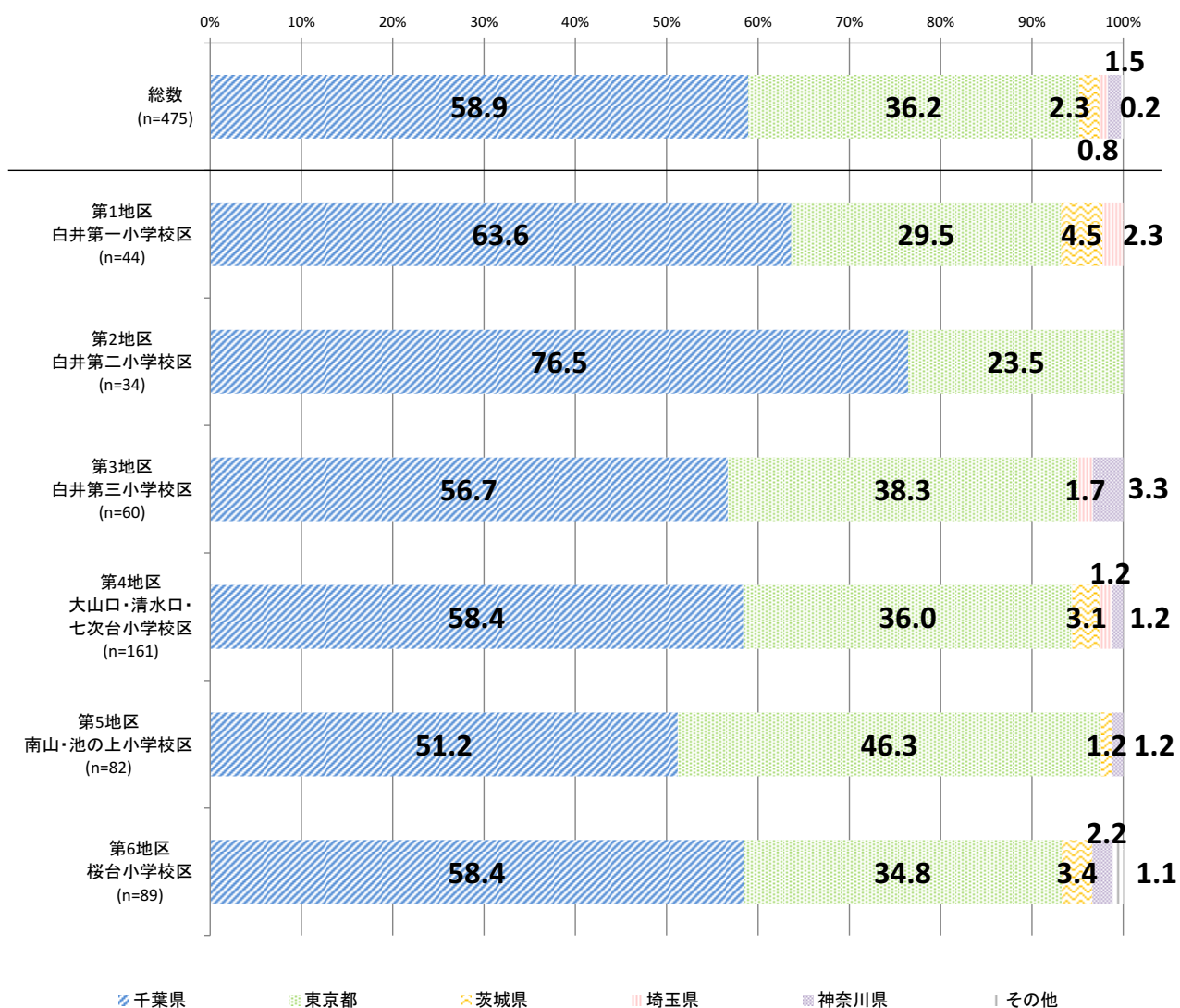
- 総数は、「市外」が77.4%、「市内」が22.6%となっている。
- 地区別の特徴としては、全体的に「市外」の割合が多いが、第1地区、第2地区は「市内」の割合が他の地区に比べて多い傾向にある。



Ⅱ-3 日常の外出について

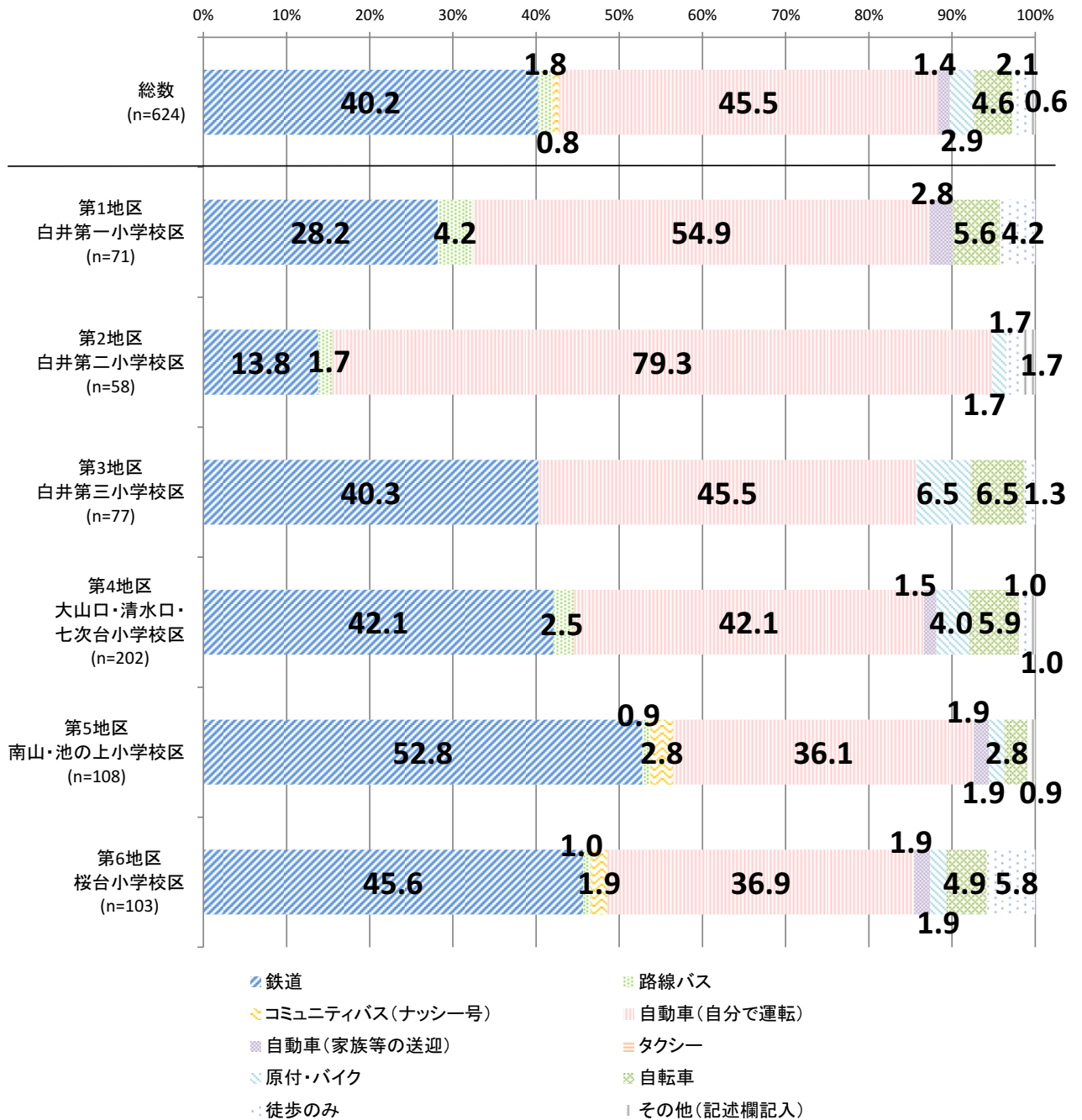
【2-2】通勤先(市外の主な行先)

- 総数は、「千葉県」が 58.9%と最も多く、次いで「東京都」が 36.2%、「茨城県」が 2.3%、「神奈川県」が 1.5%、「埼玉県」が 0.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第2地区は「千葉県」の割合が多いが、第5地区では他都県の割合が5割近くある。



【3】通勤時の主な交通手段

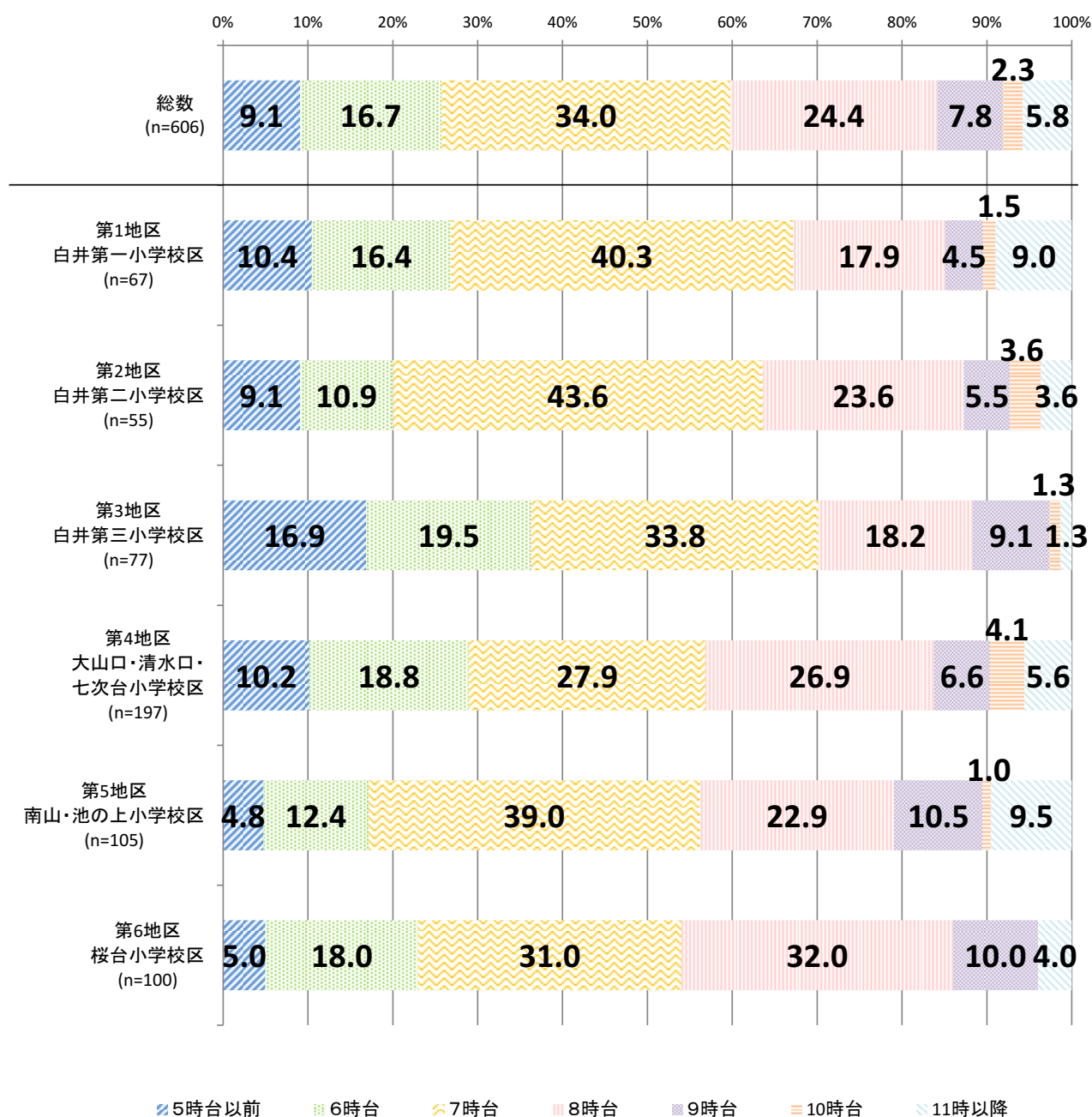
- 総数は、「自動車(自分で運転)」が 45.5%と最も多く、次いで「鉄道」が 40.2%、「自転車」が 4.6%、「原付・バイク」が 2.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「自動車(自分で運転)」の割合が特に多く、第5地区は「鉄道」の割合が多い傾向にある。



II-3 日常の外出について

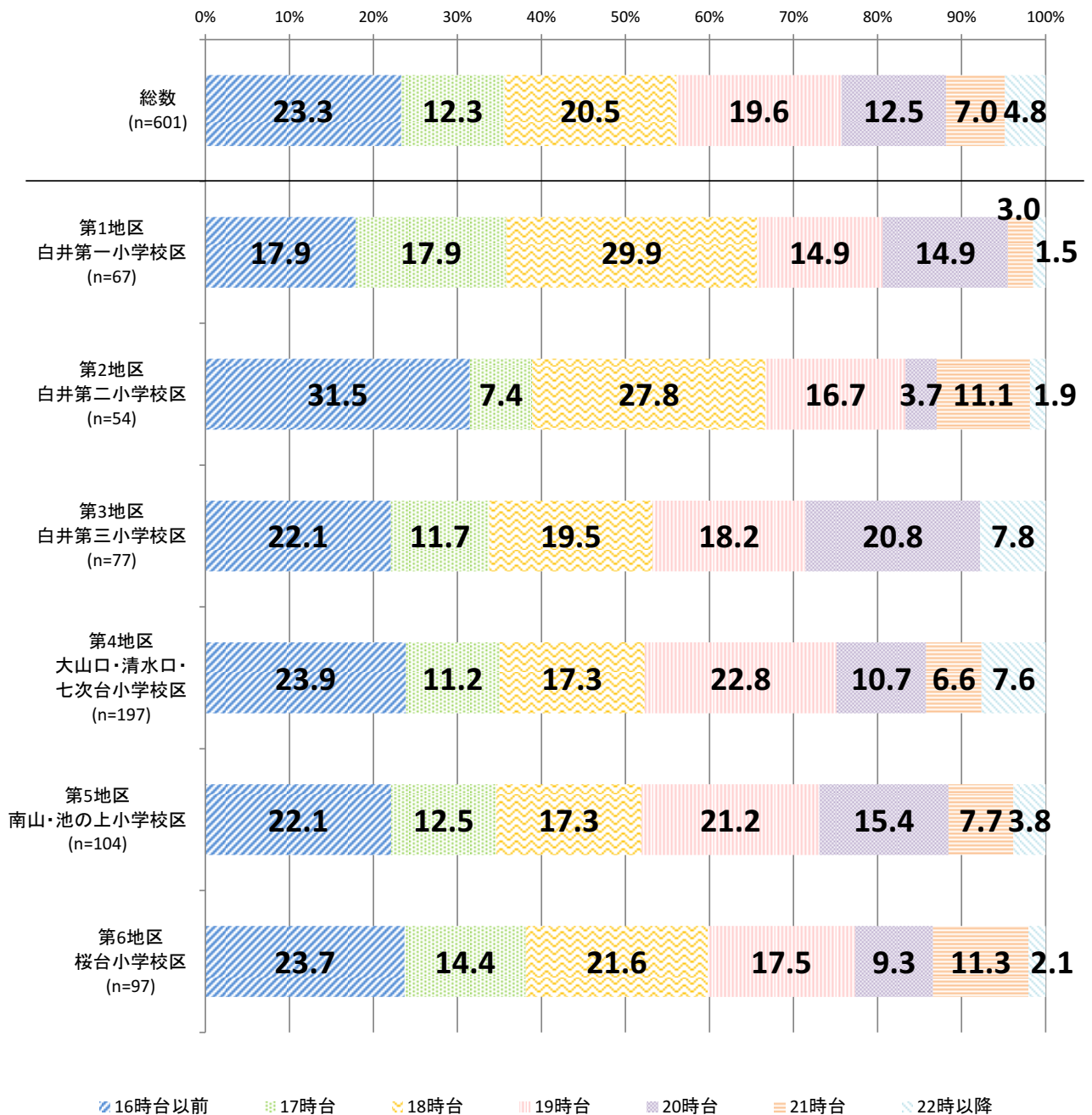
【4-1】通勤時間帯(行き)

- 総数は、「7時台」が 34.0%と最も多く、次いで「8時台」が 24.4%、「6時台」が 16.7%、「5時台以前」が 9.1%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



【4-2】通勤時間帯(帰り)

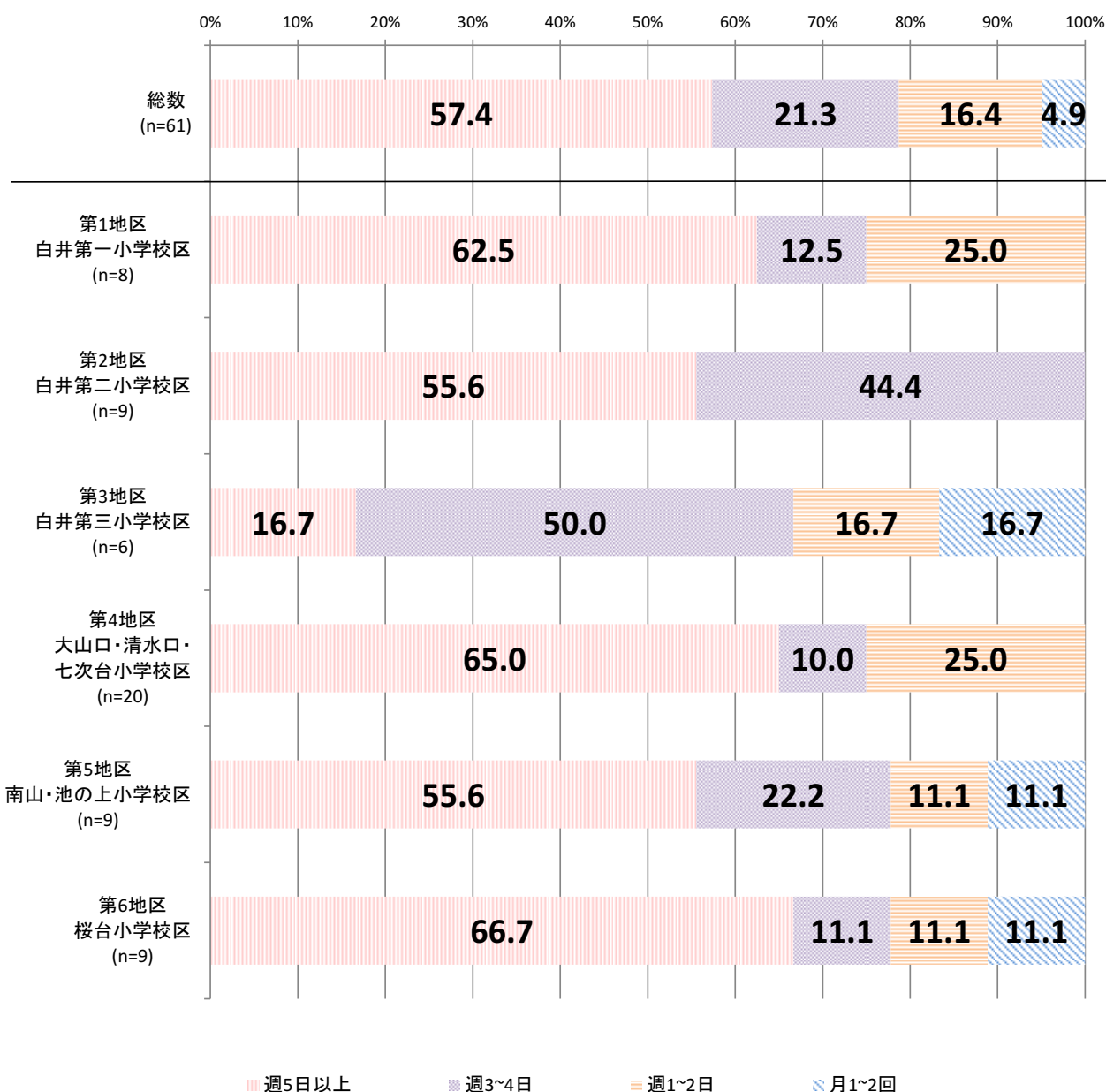
- 下図では16時台以前は合算しているが、総数では15時台から帰宅が増え始め、「18時台」が20.5%で最も多く、次いで「19時台」が19.6%、「20時台」が12.5%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「16時台以前」の割合がやや多い傾向にある。



Ⅱ-3 日常の外出について

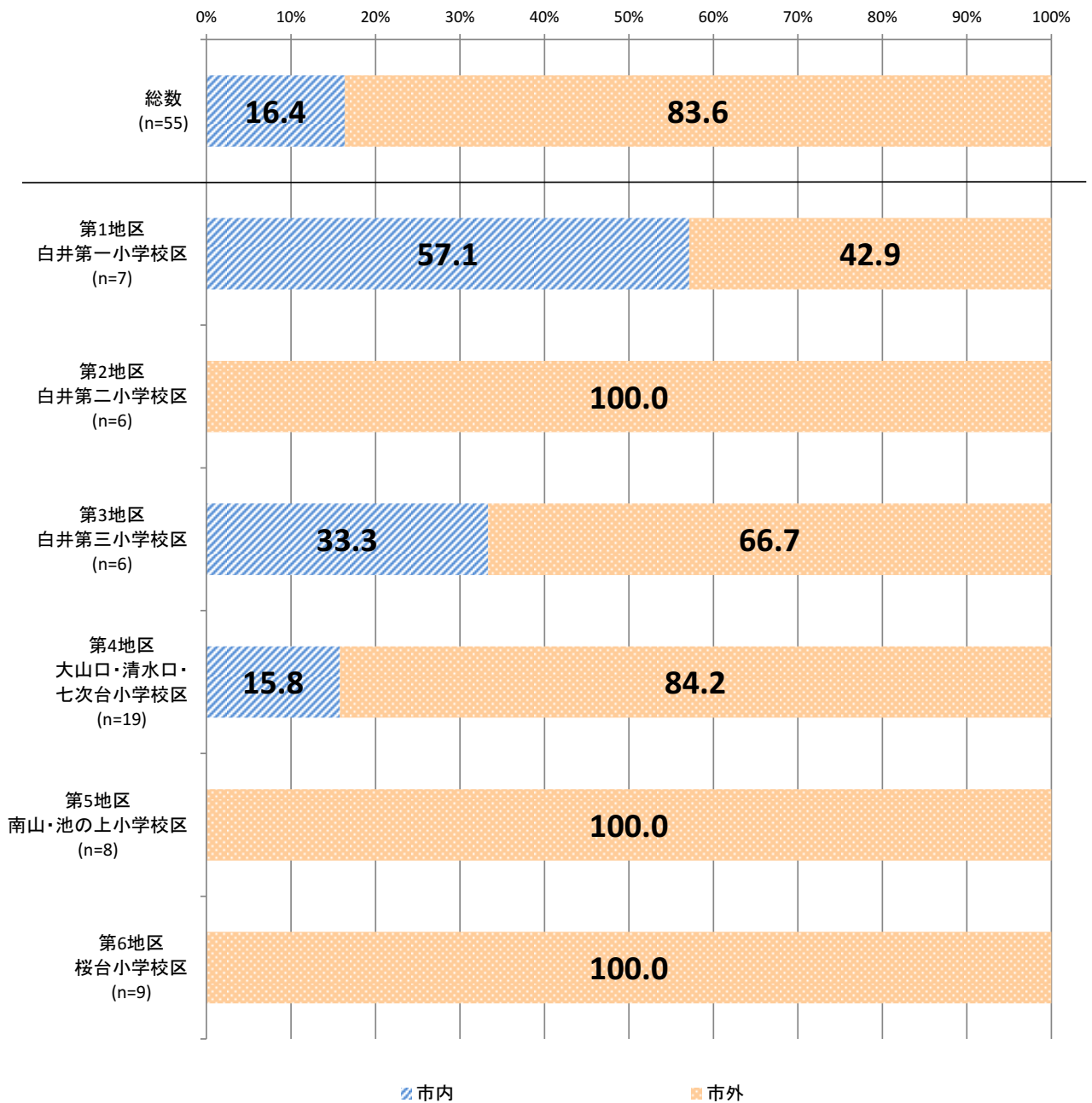
【5】通学頻度

- 総数は、「週 5 日以上」が 57.4%と最も多く、次いで「週 3~4 日」が 21.3%、「週 1~2 日」が 16.4%、「月 1~2 回」が 4.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、全体的に「週 5 日以上」が多いが、第3地区は「週 3~4 日」の割合が多い傾向にある。



【6-1】通学先

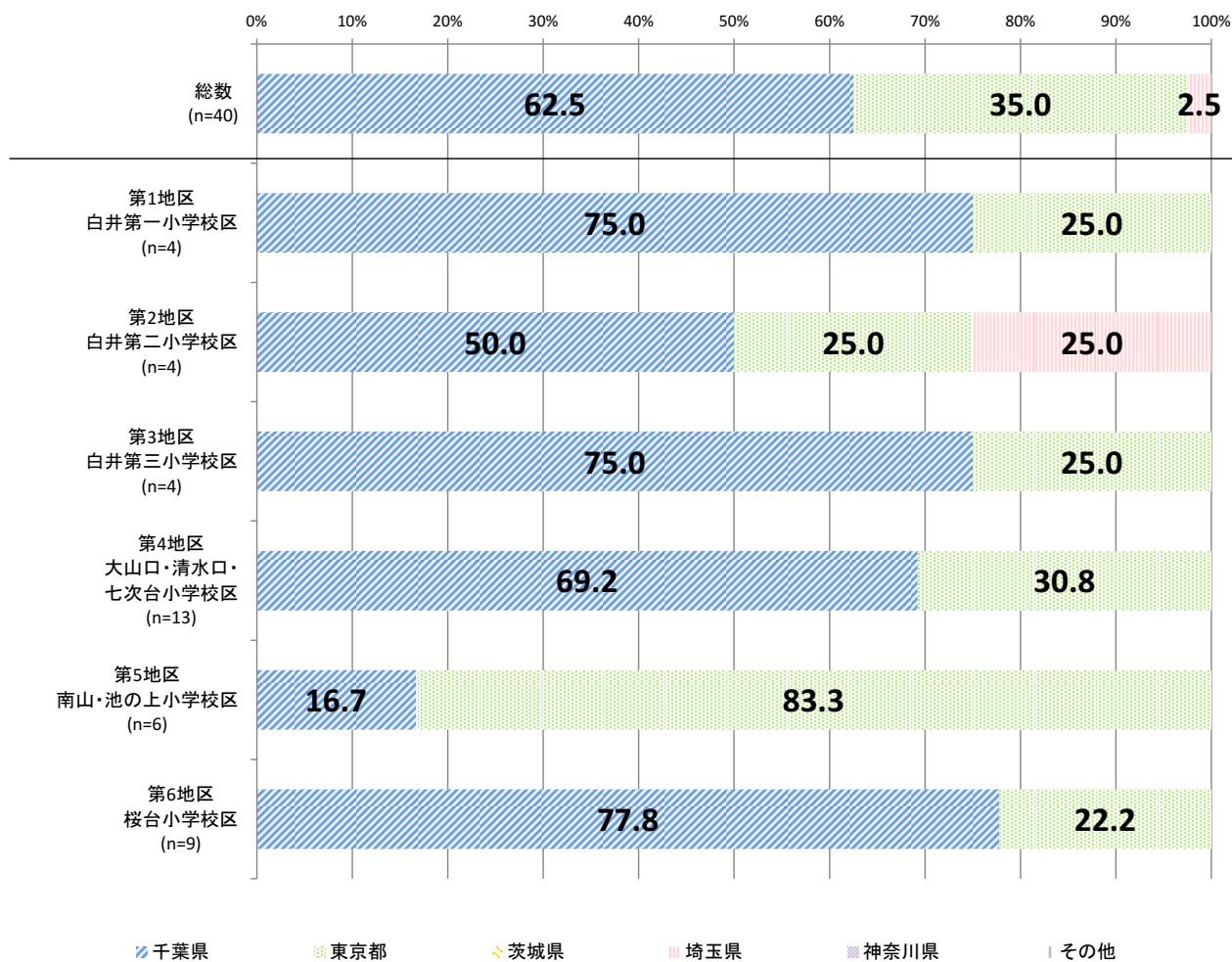
- 総数は、「市外」が 83.6%、「市内」が 16.4%となっている。なお、回答者のうち高校・大学・短大・専門学校生は全員「市外」と回答しており、「市内」は主に社会人の生涯学習受講者等と推定される。



II-3 日常の外出について

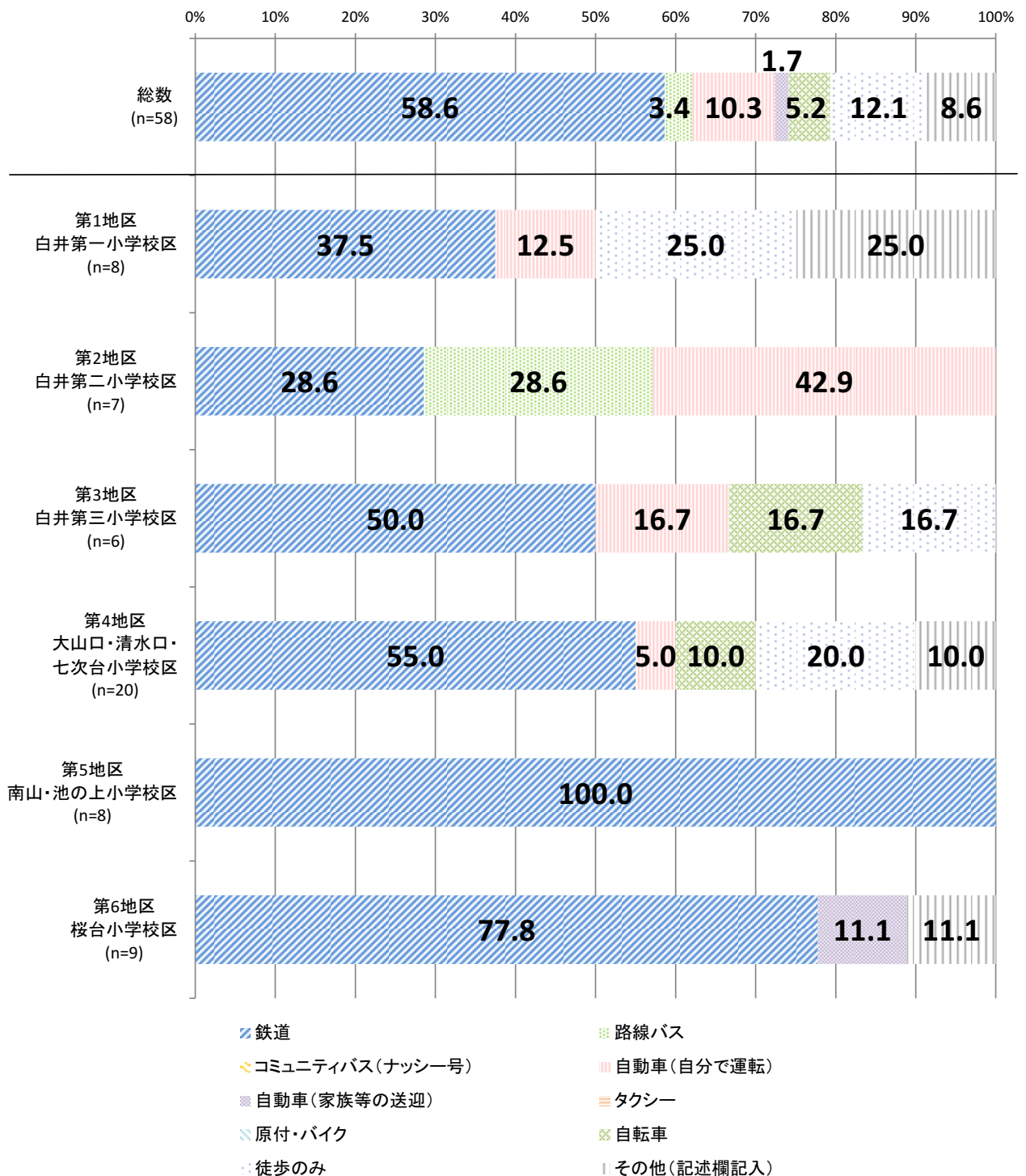
【6-2】通学先(市外の主な行先)

- 総数は、「千葉県」が62.5%と最も多く、次いで「東京都」が35.0%、「茨城県」が2.5%となっている。



【7】通学時の主な交通手段

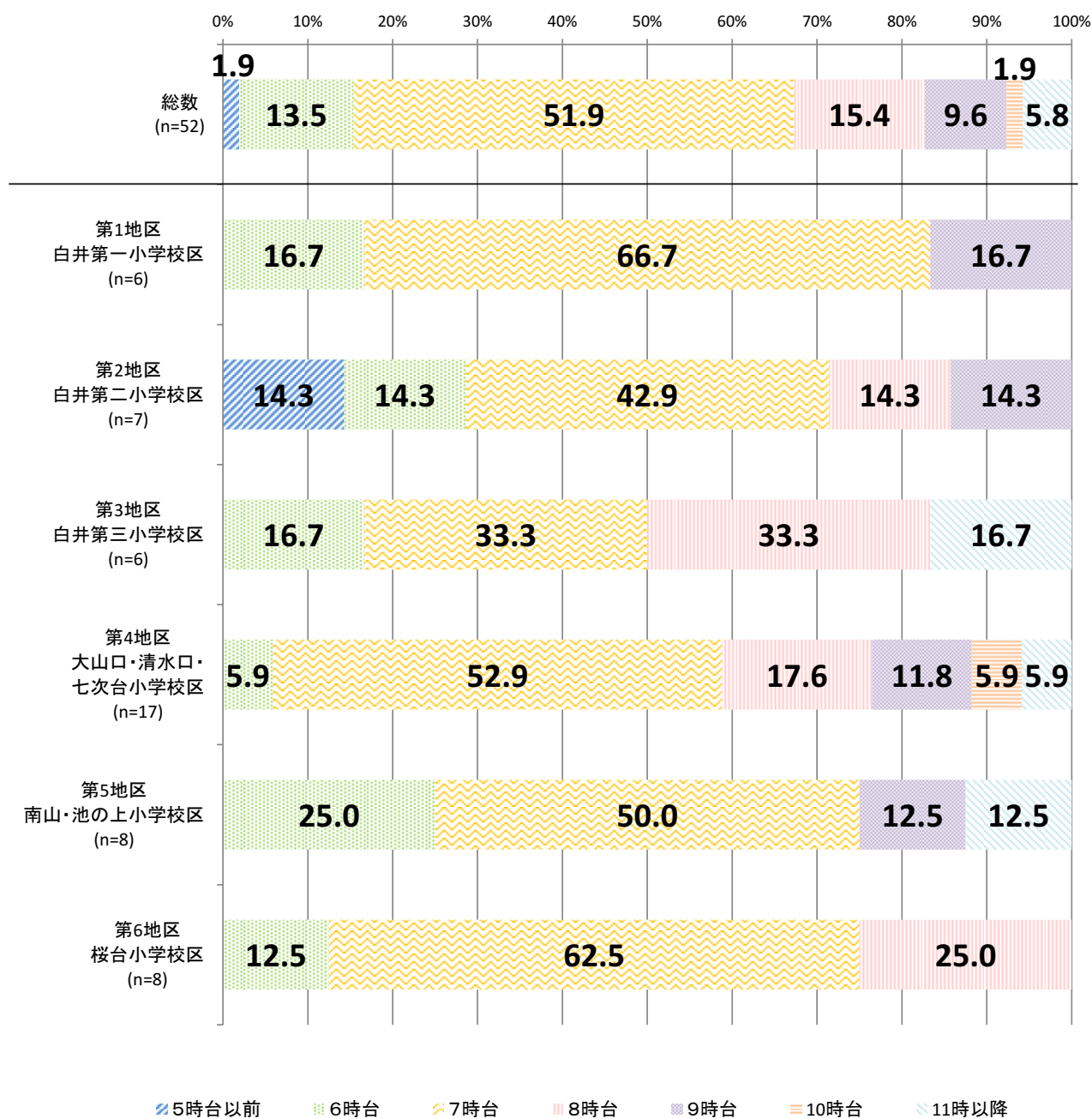
- 総数は、「鉄道」が 58.6%と最も多く、次いで「徒歩のみ」が 12.1%、「自動車(自分で運転)」が 10.3%、「その他(記述欄記入)」が 8.6%となっている。
- 地区別の特徴としては、全体的に「鉄道」の割合が多いが、第2地区では「路線バス」「自動車(自分で運転)」の割合が多い。



II-3 日常の外出について

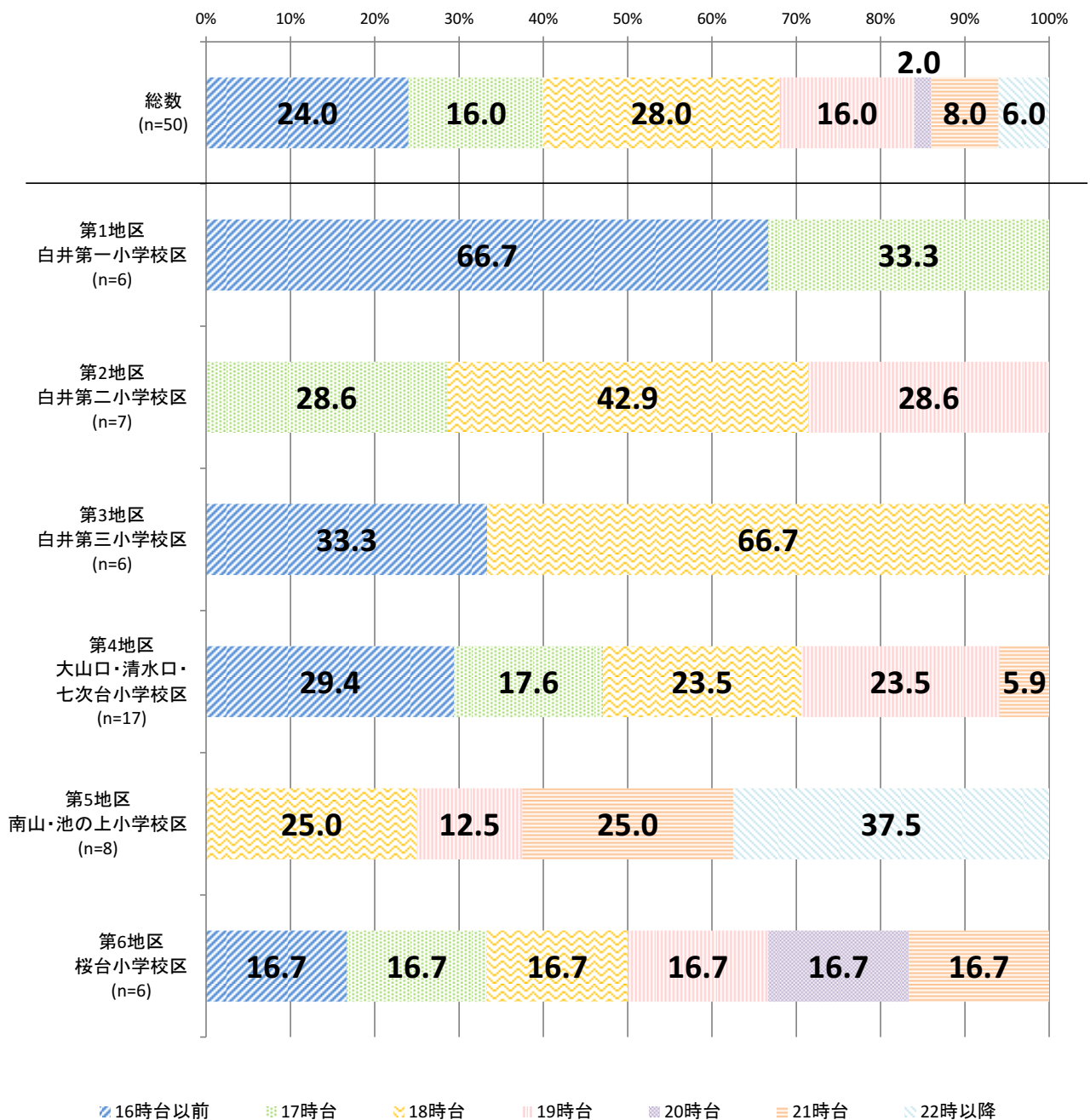
【8-1】通学時間帯(行き)

- 総数は、「7時台」が 51.9%と最も多く、次いで「8時台」が 15.4%、「6時台」が 13.5%、「11時以降」が 5.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、いずれの地区でも「7時台」の割合が多いが、第2地区では「5時台以前」、第3地区では「11時以降」の割合も多くなっている。



【8-2】通学時間帯(帰り)

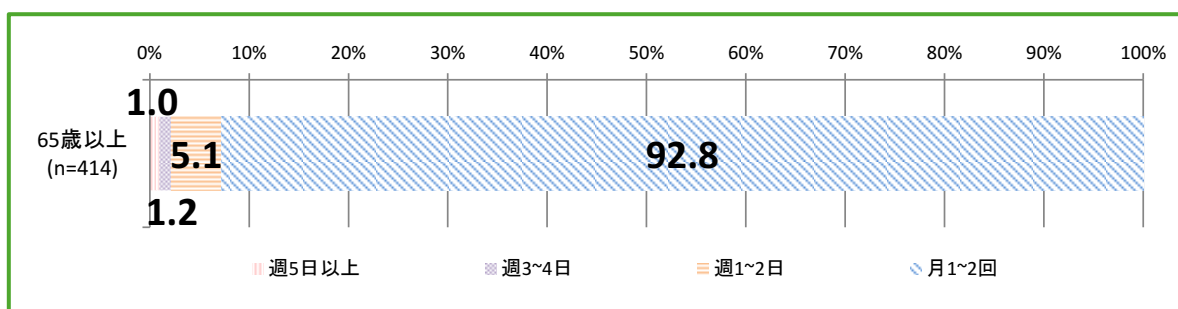
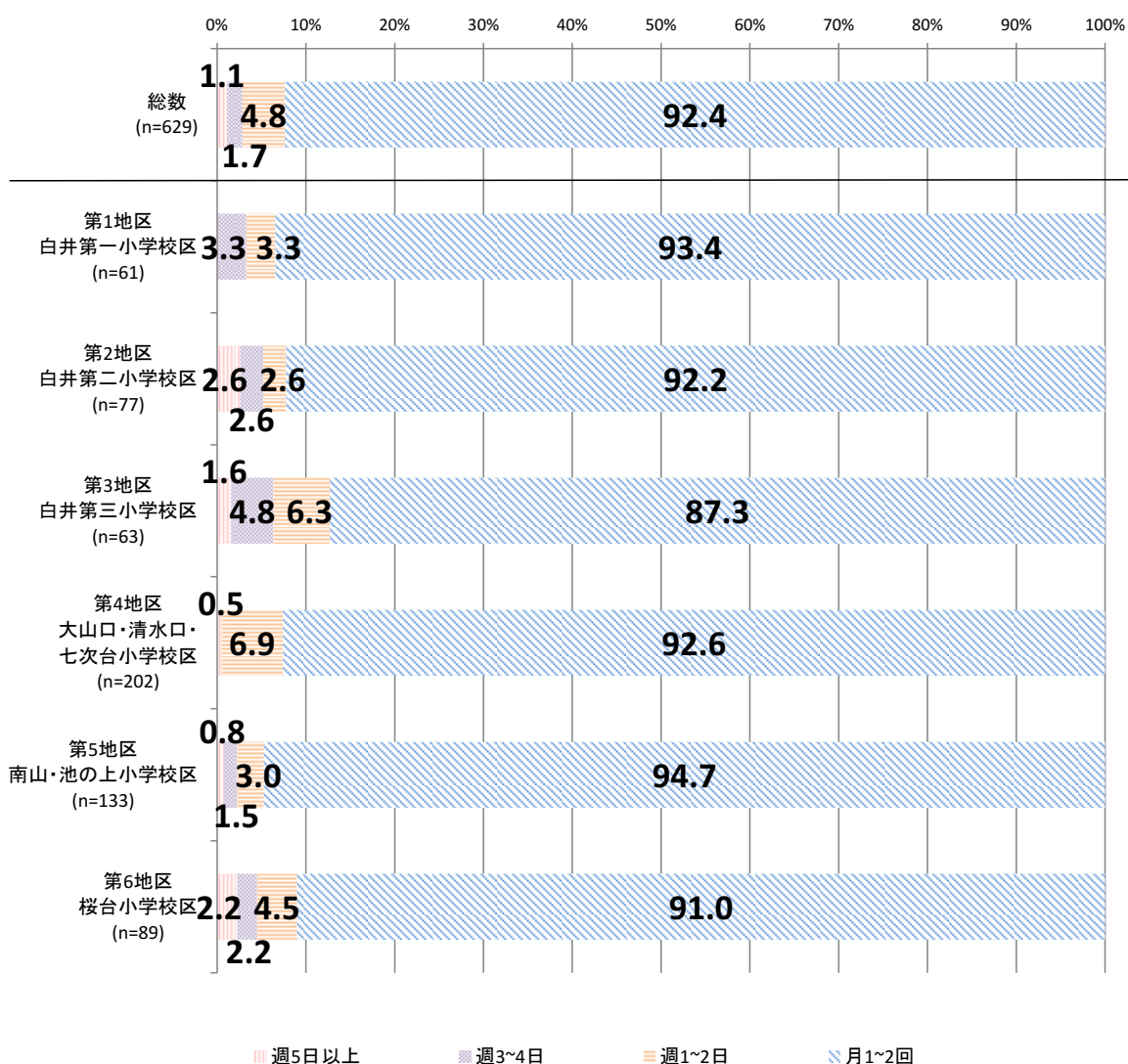
- 総数は、「18 時台」が 28.0%と最も多く、次いで「16 時台以前」が 24.0%、「17 時台」「19 時台」が 16.0%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区は「16 時台以前」の割合が最も多く、第3地区では「18 時台」の割合が最も多い傾向にある。



II-3 日常の外出について

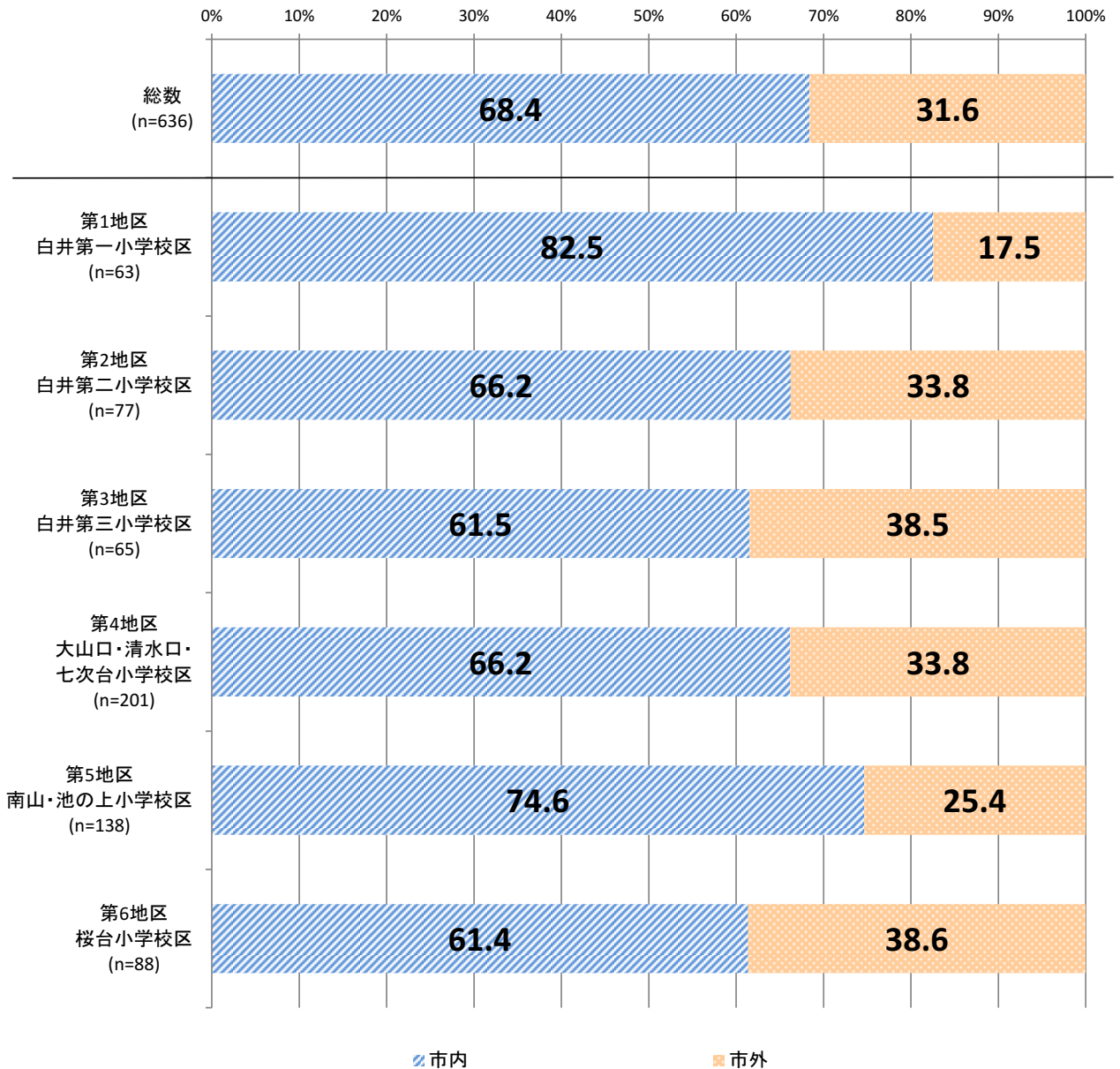
【9】通院頻度

- 総数は、「月1~2回」が92.4%と最も多く、次いで「週1~2日」が4.8%、「週3~4日」が1.7%、「週5日以上」が1.1%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。
- 回答総数 629 人中 414 人が 65 歳以上であり、65 歳以上の全回答者(637 人)のうち少なくとも 65.0%が月 1~2 回以上通院をしている。



【10-1】通院先

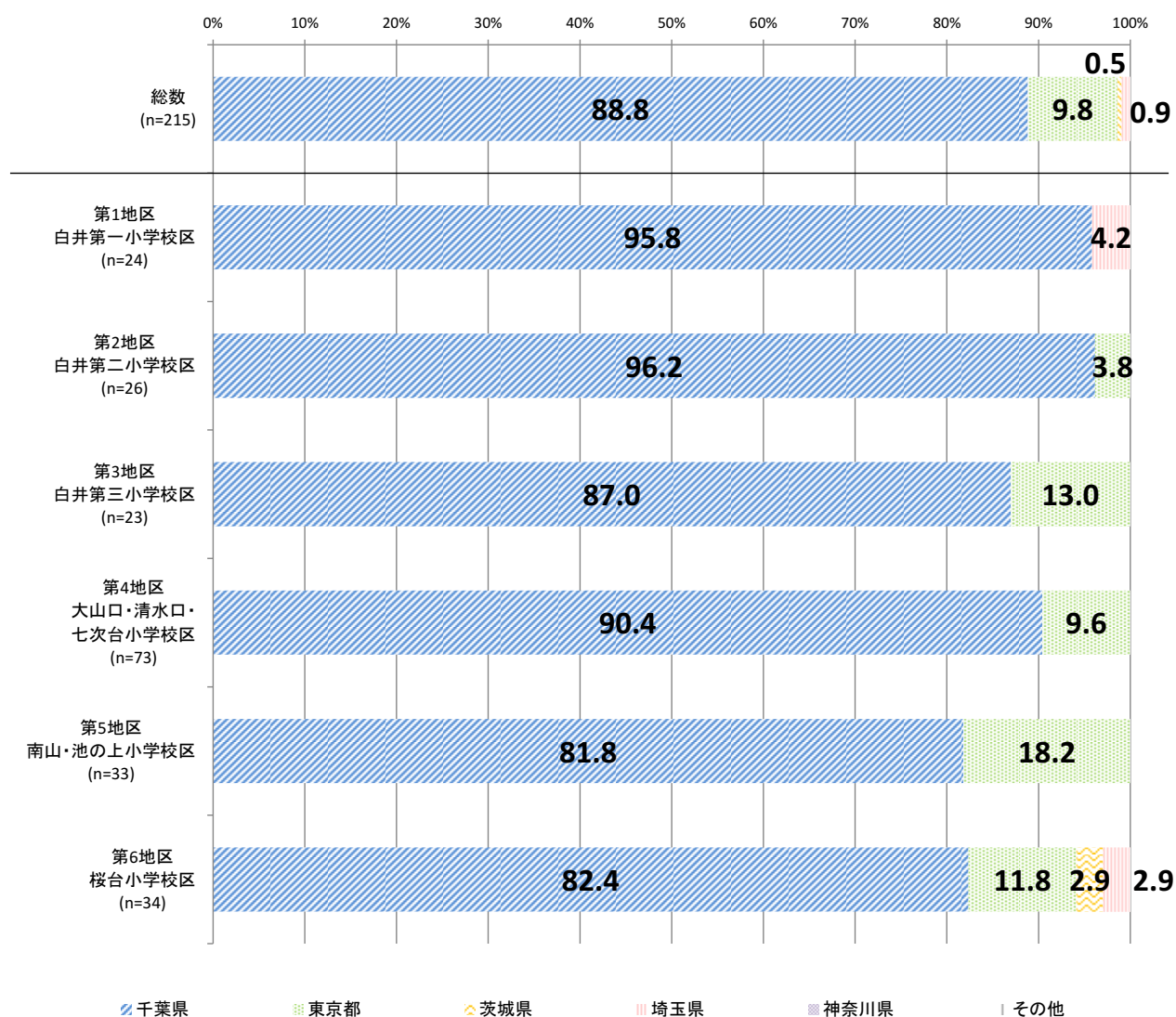
- 総数は、「市内」が68.4%、「市外」が31.6%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区は「市内」の割合がやや多い傾向にある。



II-3 日常の外出について

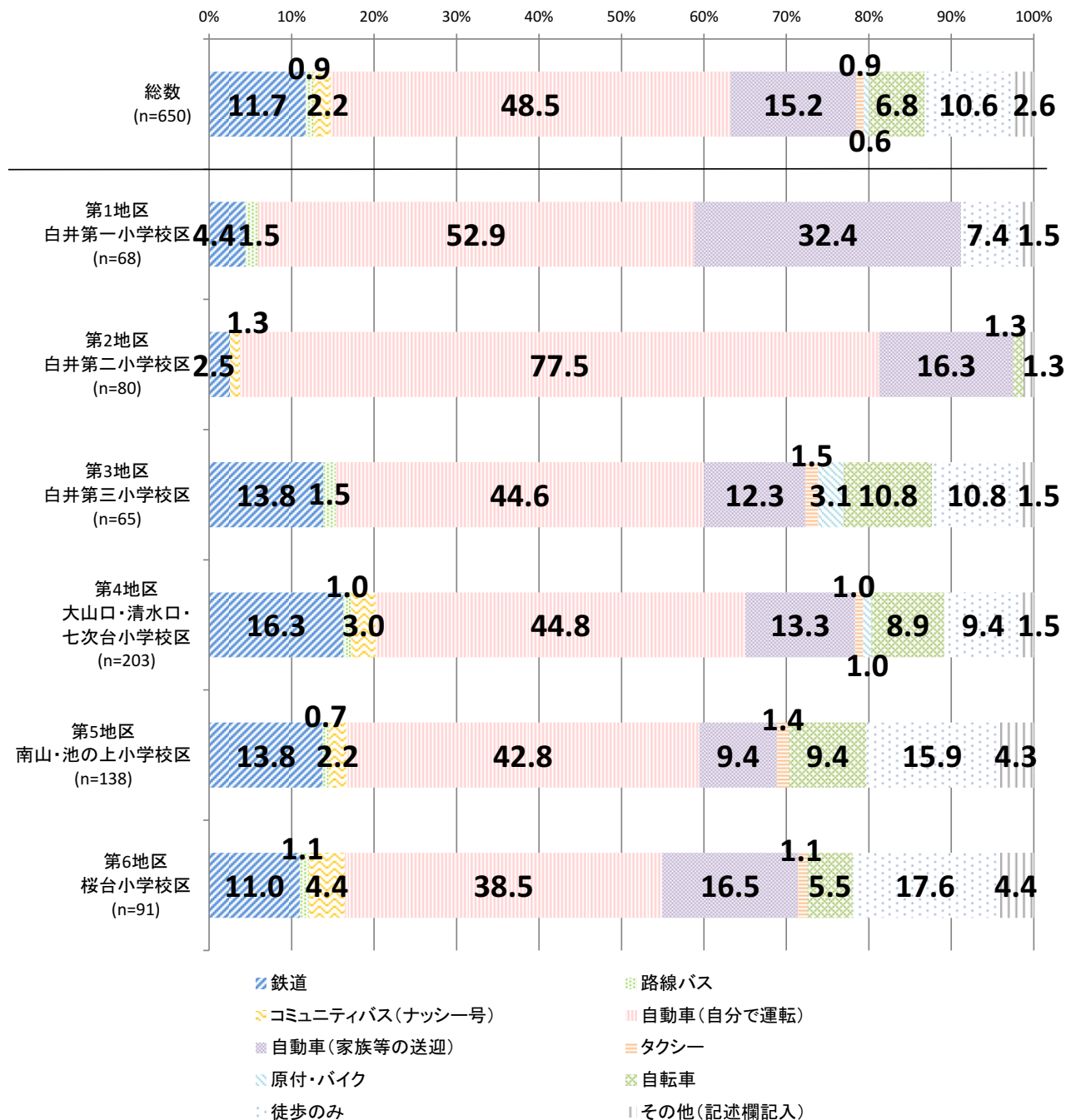
【10-2】通院先(市外の主な行先)

- 総数は、「千葉県」が 88.8%と最も多く、次いで「東京都」が 9.8%、「埼玉県」が 0.9%、「茨城県」が 0.5%となっている。
- 地区別の特徴としては、全体的に「千葉県」の割合が多いが、第5地区、第6地区では他都県の割合が比較的高くなっている。



【11】通院時の主な交通手段

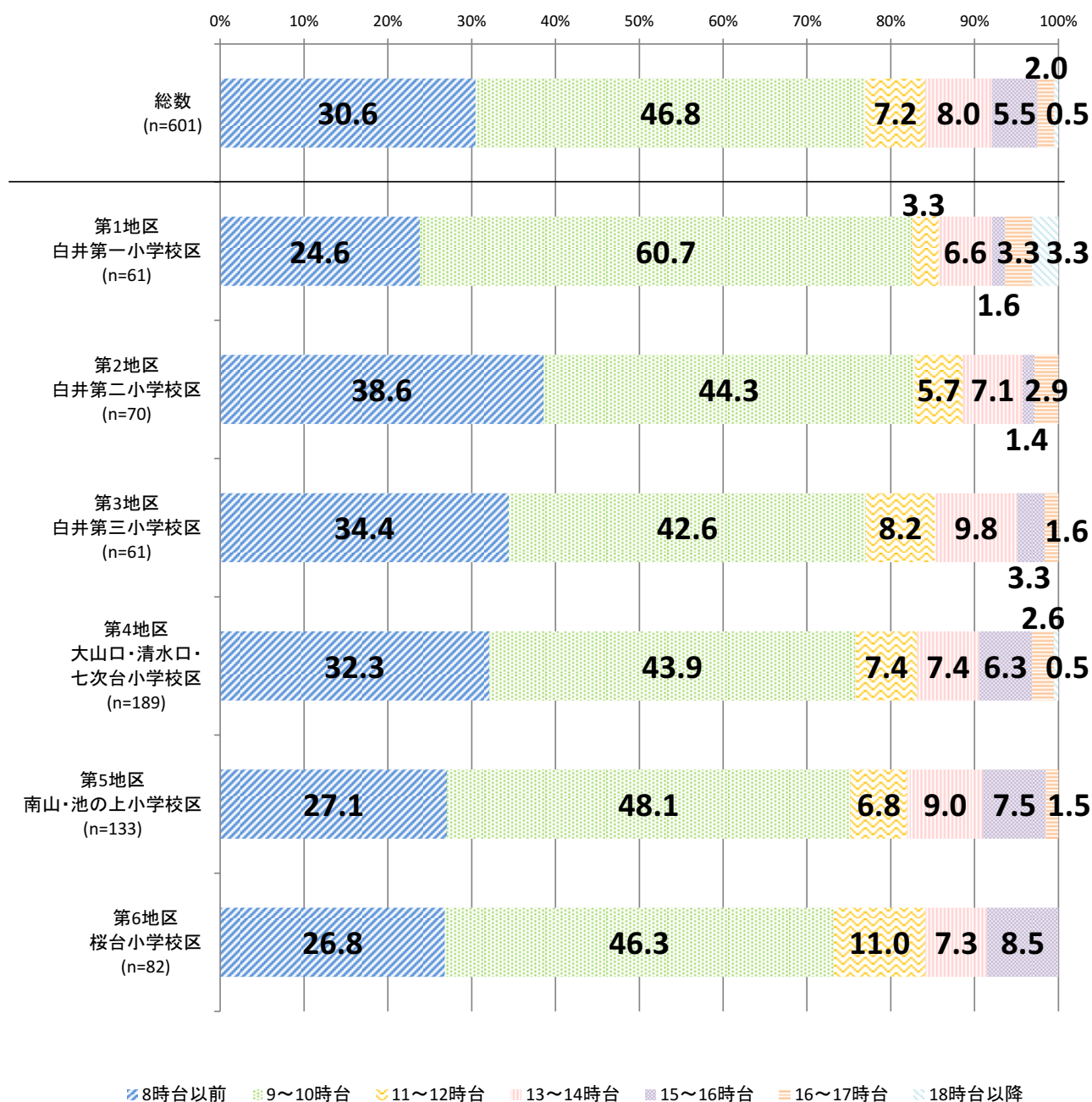
- 総数は、「自動車(自分で運転)」が 48.5%と最も多く、次いで「自動車(家族等の送迎)」が 15.2%、「鉄道」が 11.7%、「徒歩のみ」が 10.6%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第2地区が「自動車(自分で運転)」「自動車(家族等の送迎)」の割合がやや多い傾向にある。



II-3 日常の外出について

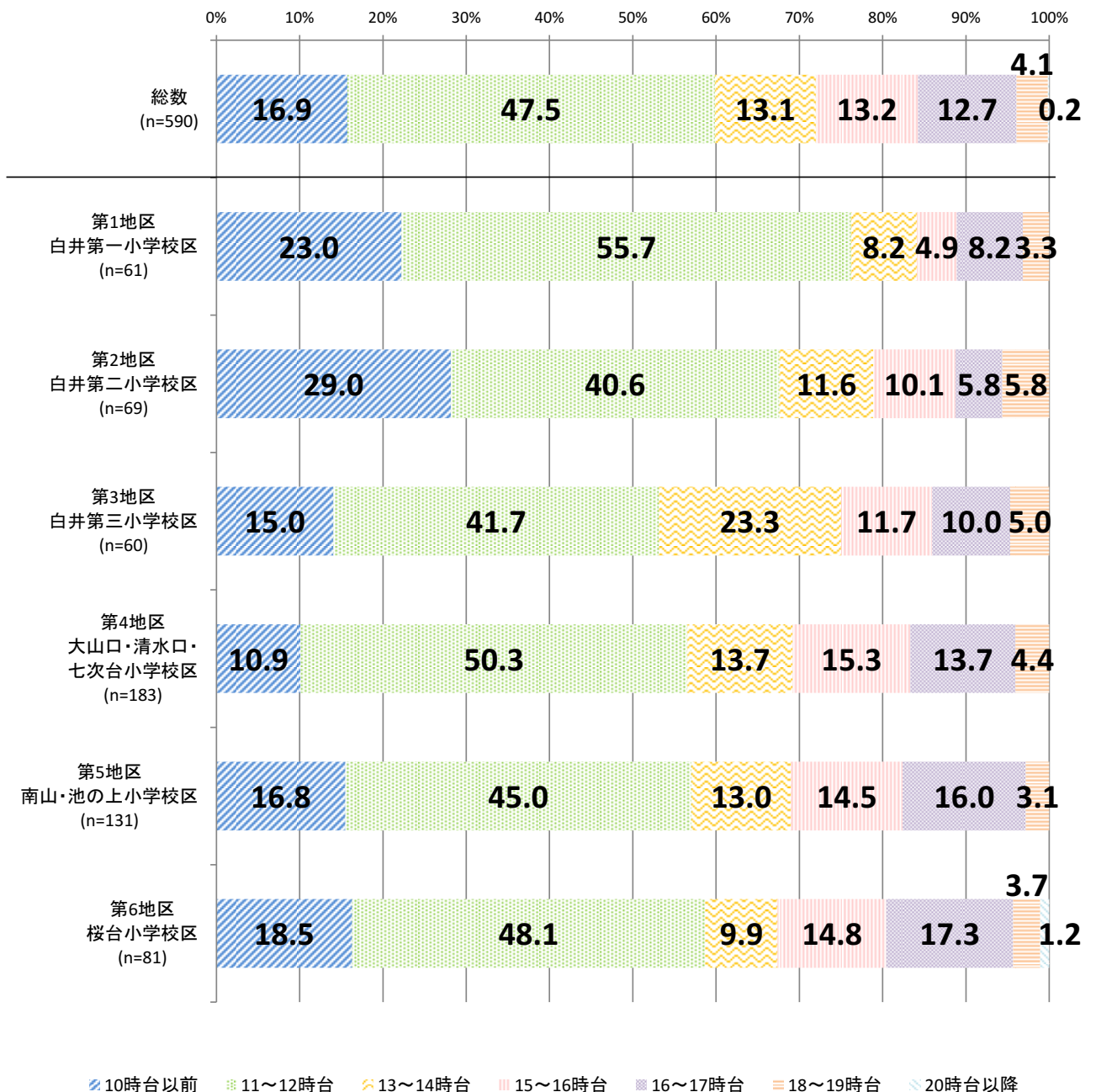
【12-1】通院時間帯(行き)

- 総数は、「9～10時台」が46.8%と最も多く、次いで「8時台以前」が30.6%、「13～14時台」が8.0%、「11～12時台」が7.2%となっている。
- 地区別の特徴としては、大きな特徴は見られないが、第1地区は「18時台以降」の割合がわずかにある。



【12-2】通院時間帯(帰り)

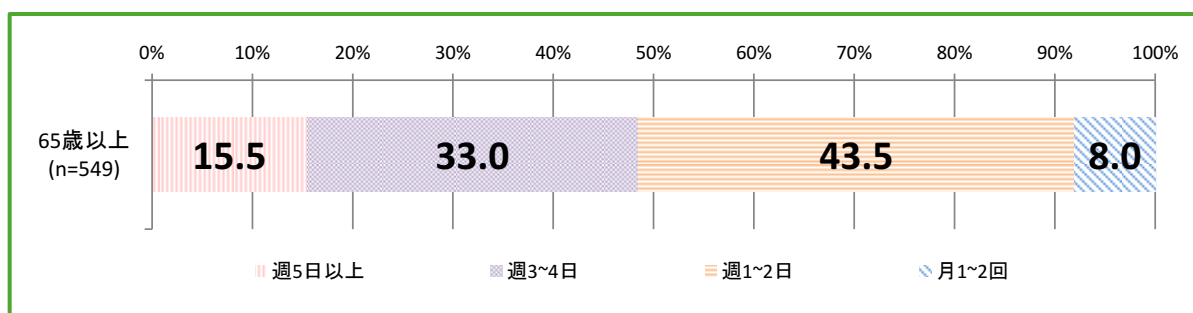
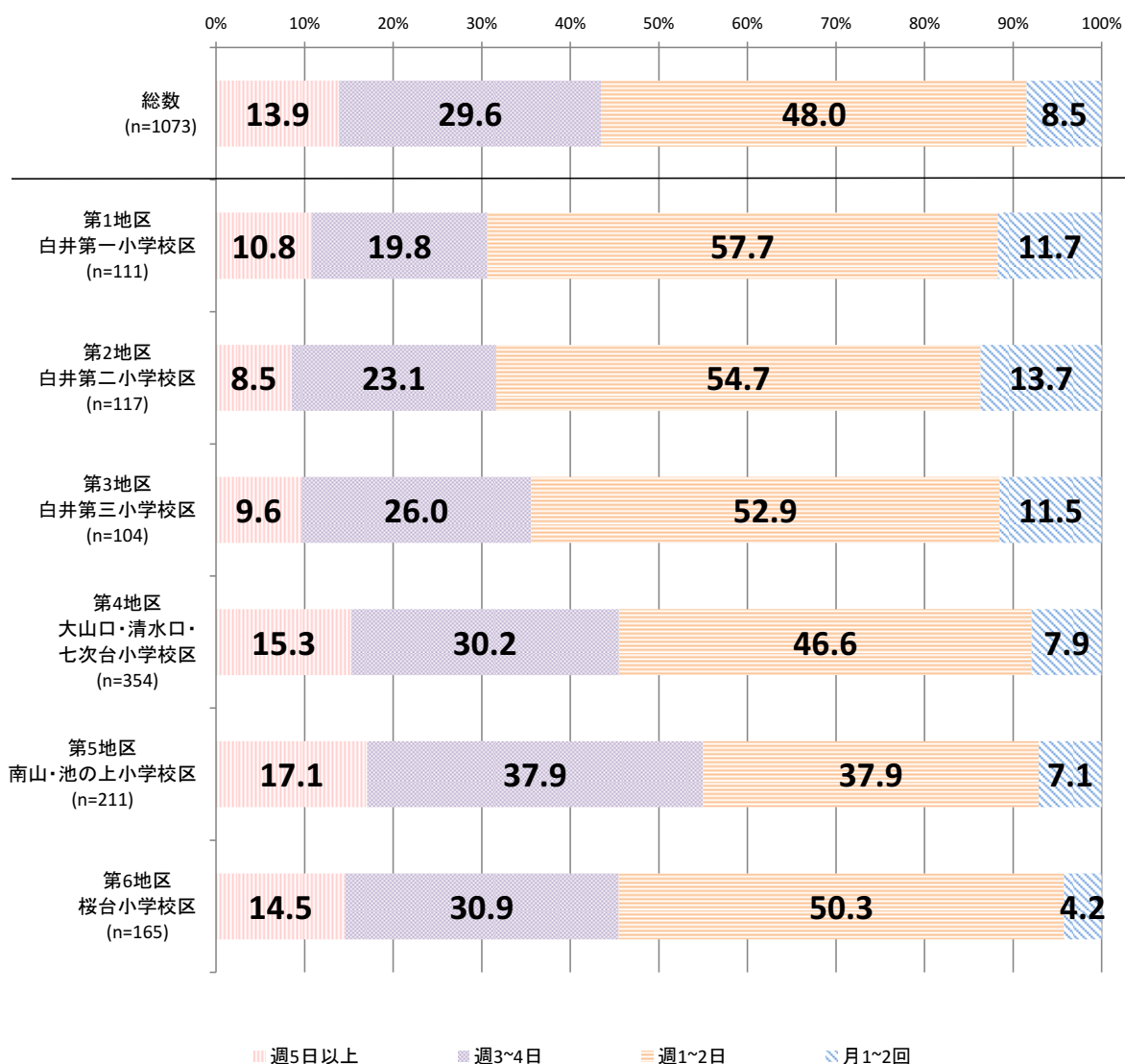
- 総数は、「11～12時台」が47.5%と最も多く、次いで「10時台以前」が16.9%、「15～16時台」が13.2%、「13～14時台」が13.1%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



II-3 日常の外出について

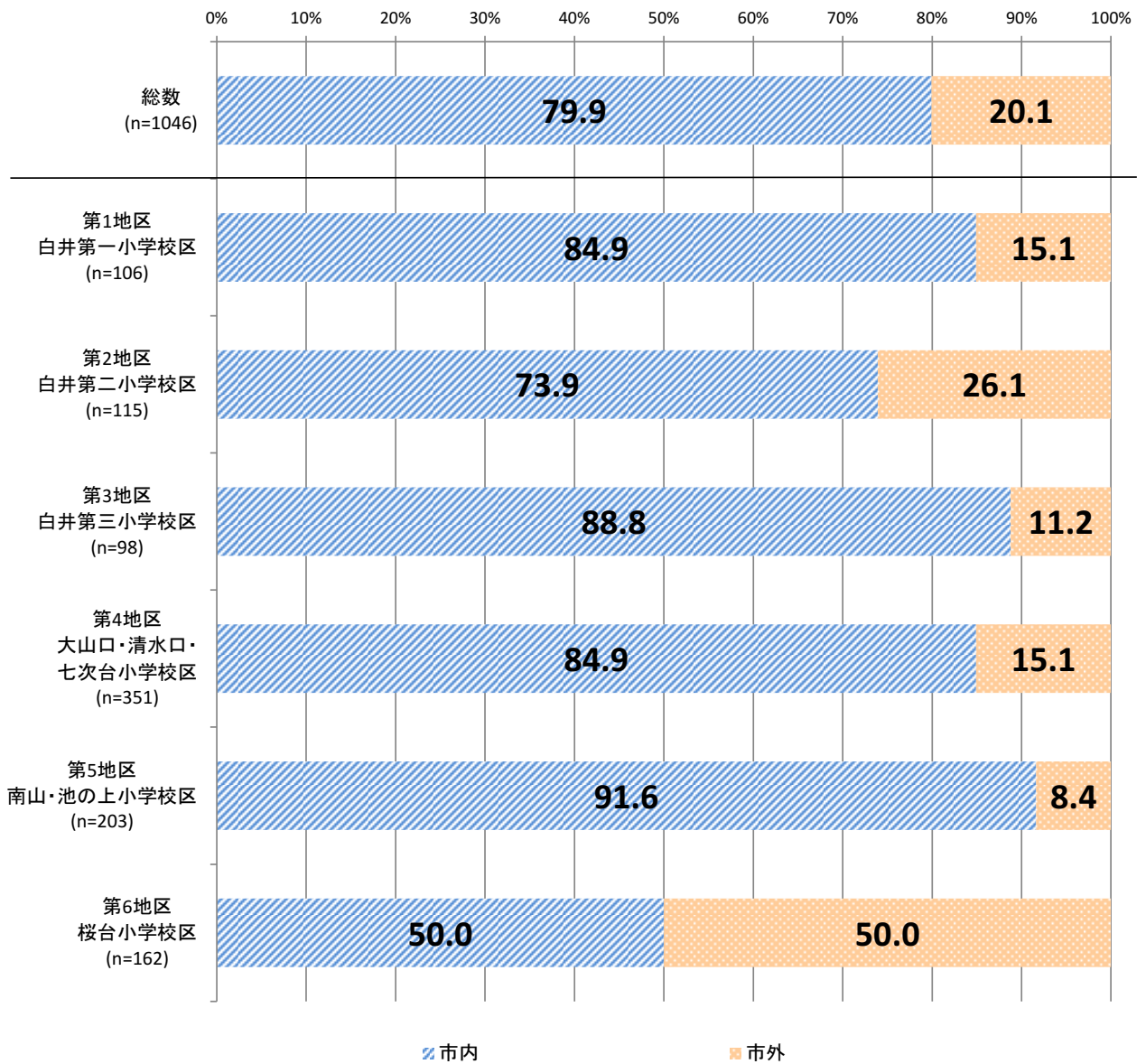
【13】日常の買い物頻度

- 総数は、「週 1~2 日」が 48.0%と最も多く、次いで「週 3~4 日」が 29.6%、「週 5 日以上」が 13.9%、「月 1~2 回」が 8.5%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



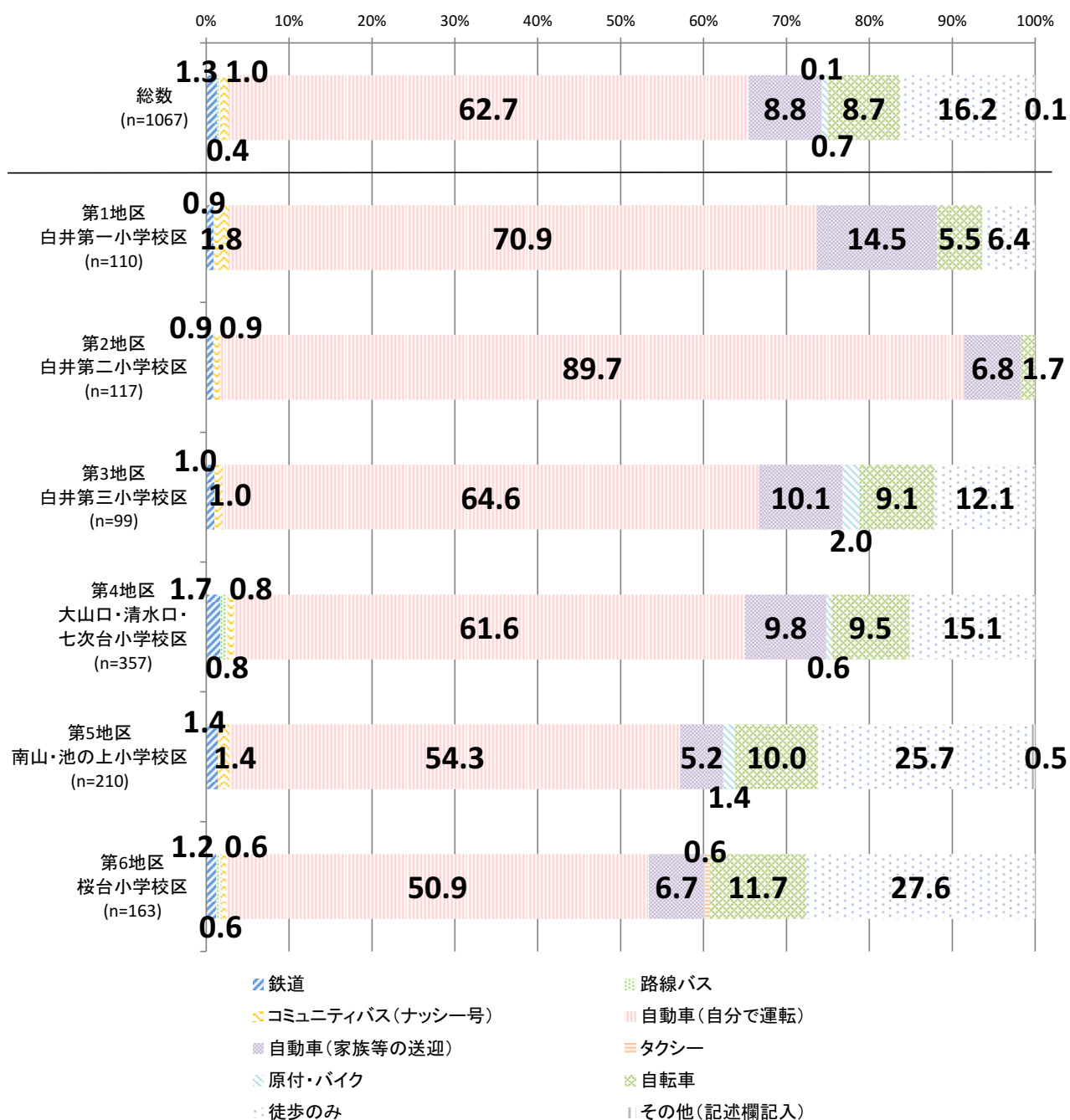
【14】日常の買い物先

- 総数は、「市内」が79.9%、「市外」が20.1%となっている。
- 地区別の特徴としては、第6地区が「市内」「市外」の割合が等しい。



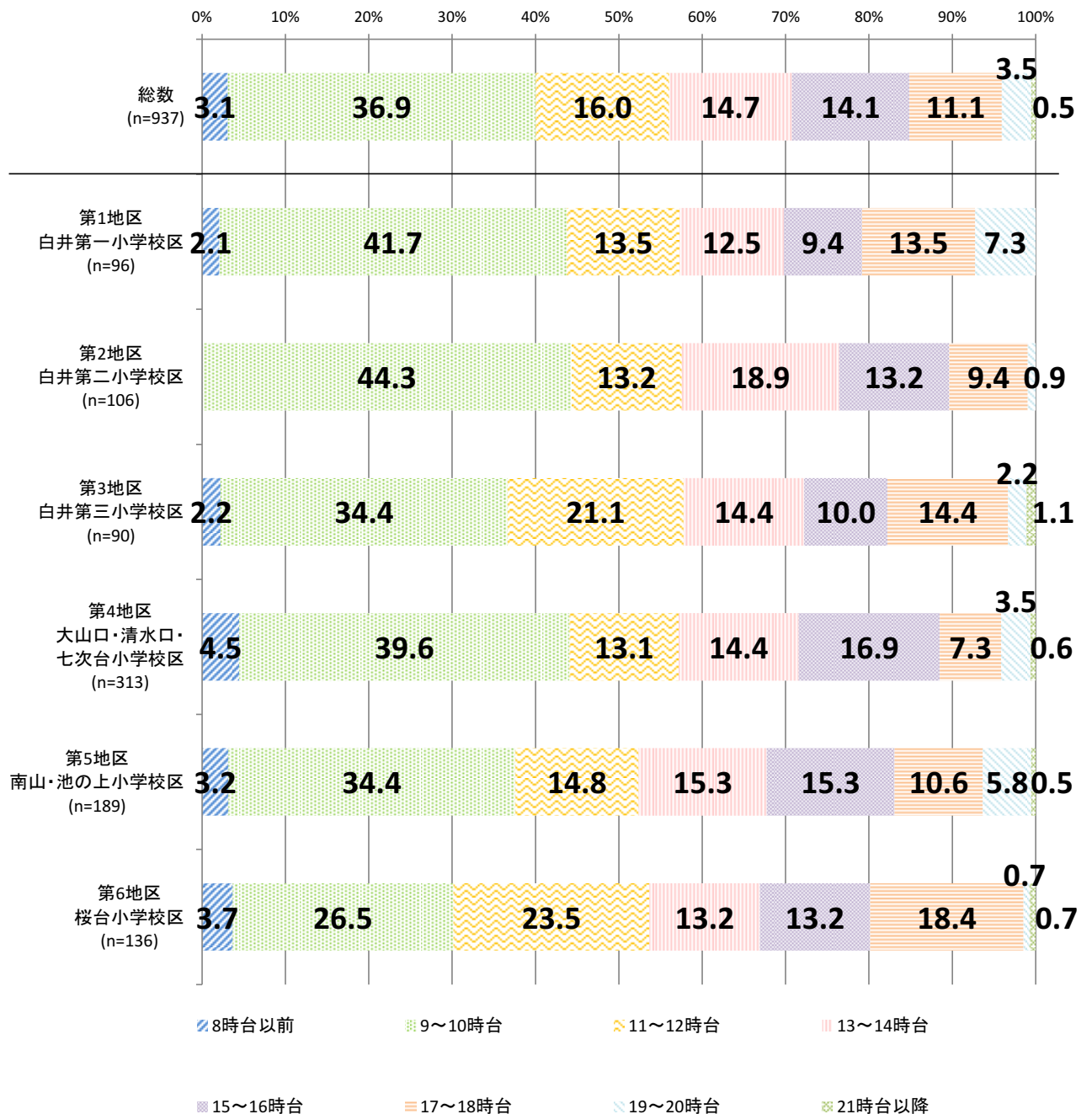
【15】日常の買い物の主な交通手段

- 総数は、「自動車(自分で運転)」が 62.7%と最も多く、次いで「徒歩のみ」が 16.2%、「自動車(家族等の送迎)」が 8.8%、「自転車」が 8.7%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第2地区は「自動車(自分で運転)」の割合が他の地区と比べて多い傾向にある。



【16-1】日常の買い物時間帯(行き)

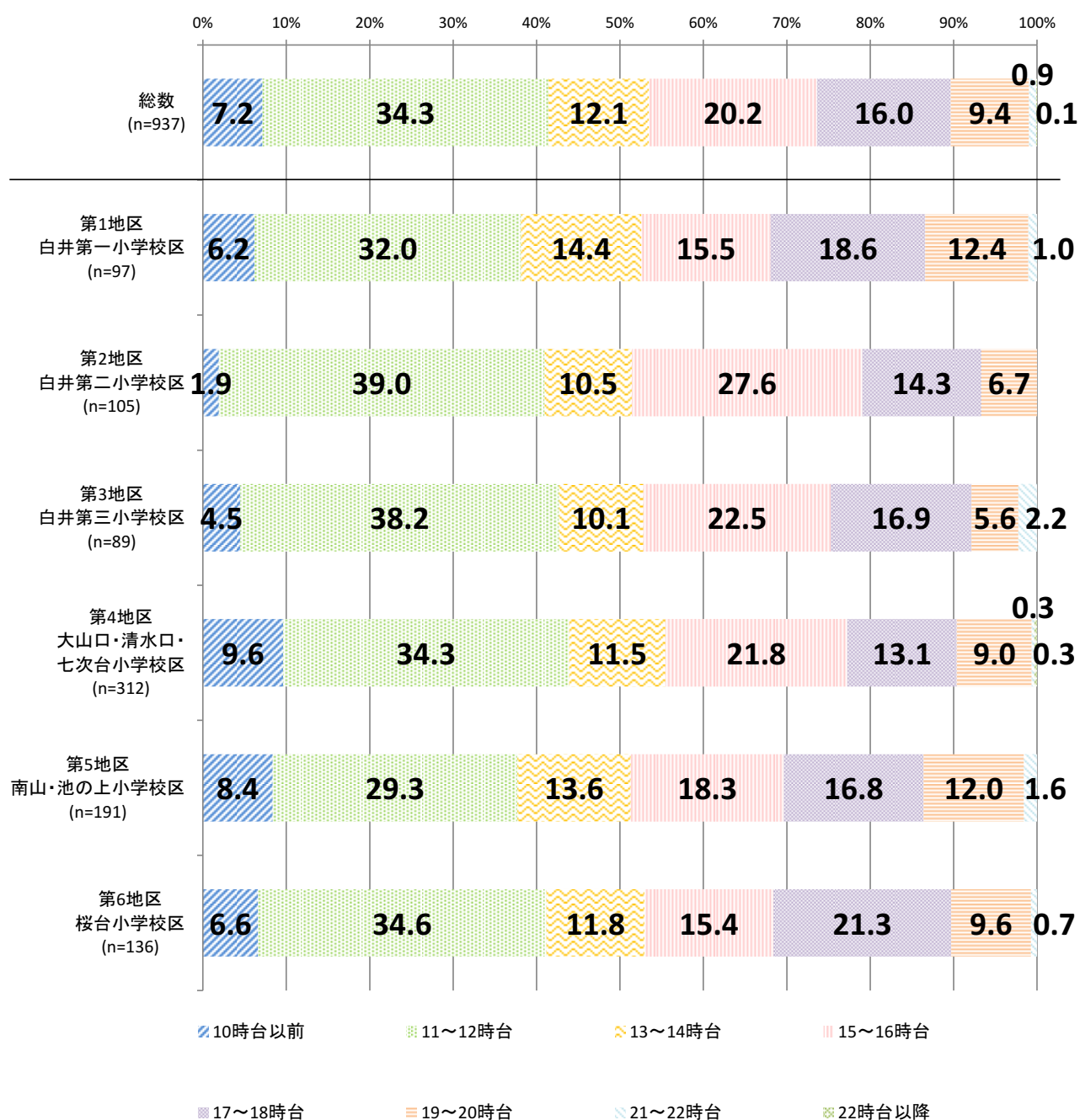
- 総数は、「9～10 時台」が 36.9%と最も多く、次いで「11～12 時台」が 16.0%、「13～14 時台」が 14.7%、「15～16 時台」が 14.1%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



Ⅱ-3 日常の外出について

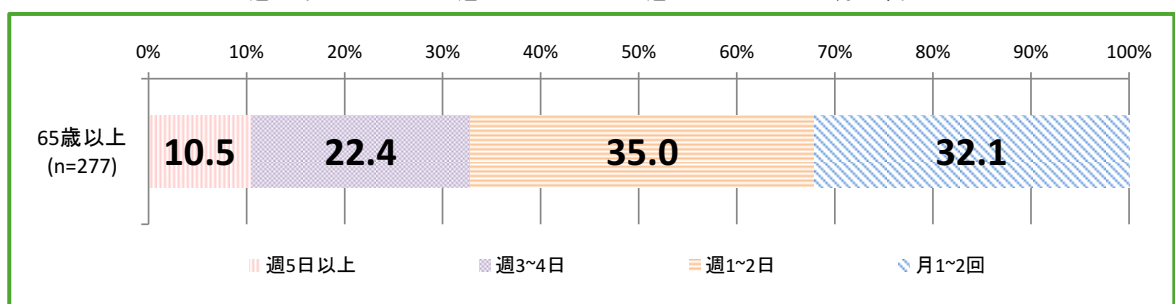
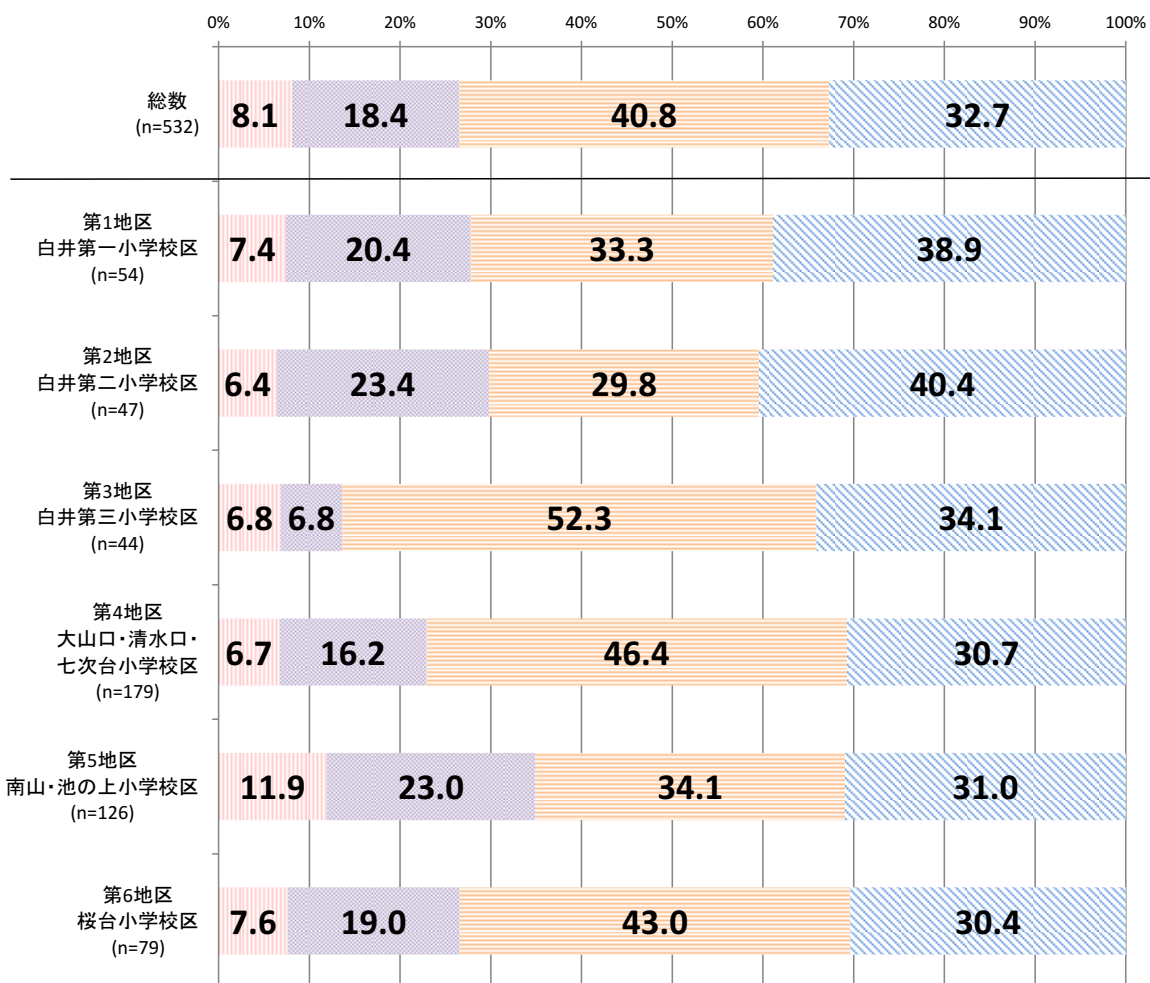
【16-2】日常の買い物時間帯(帰り)

- 総数は、「9～10 時台」が 34.3%と最も多く、次いで「15～16 時台」が 20.2%、「17～18 時台」が 16.0%、「13～14 時台」が 12.1%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



【17】定期的な趣味・教養等の外出頻度

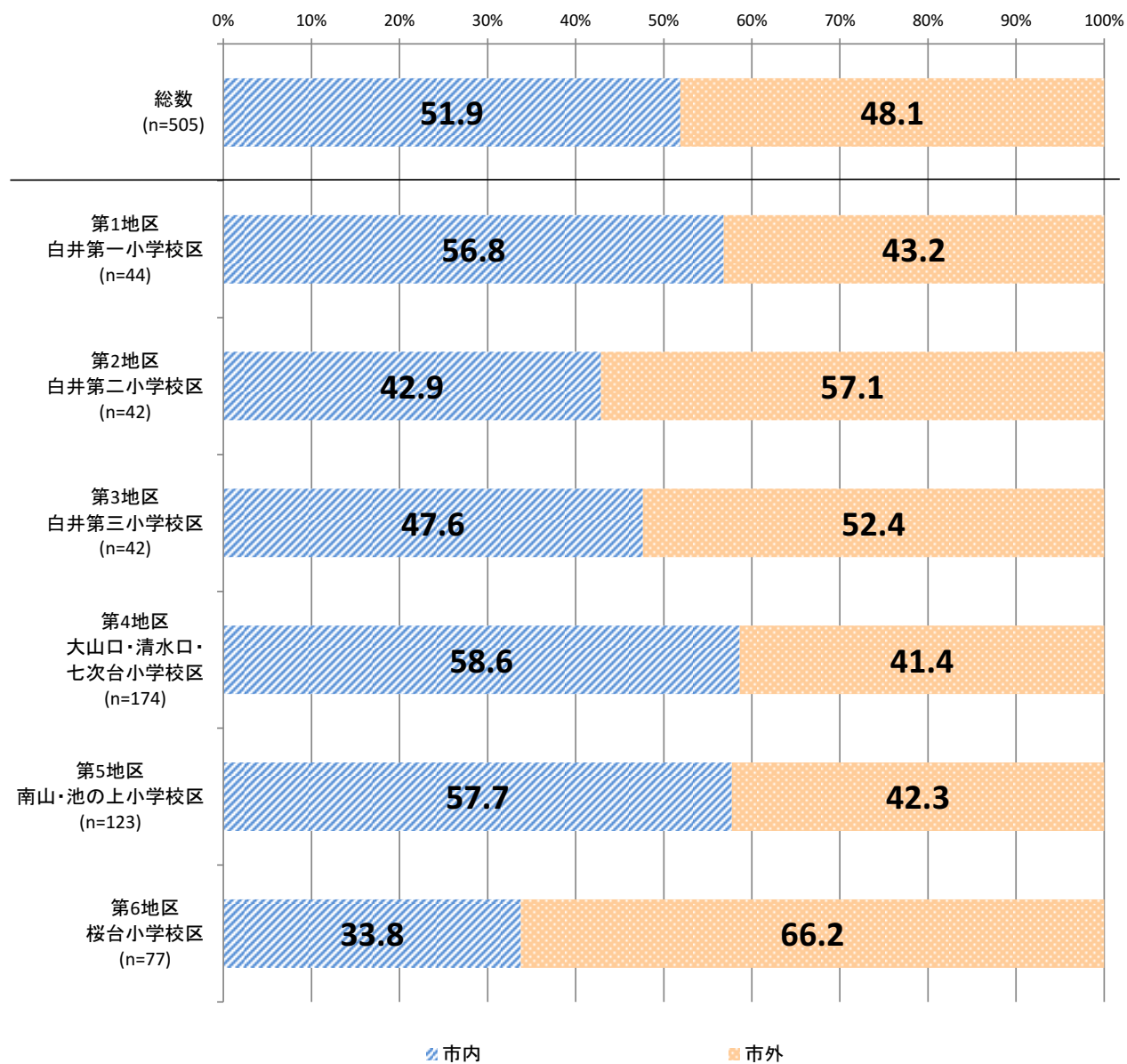
- 総数は、「週 1~2 日」が 40.8%と最も多く、次いで「月 1~2 回」が 32.7%、「週 3~4 日」が 18.4%、「週 5 日以上」が 8.1%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区は「週 1~2 日」の割合がやや多く、第5地区は「週 3~4 日」「週 5 日以上」の割合が多い傾向にある。
- 回答総数 532 人中 277 人が 65 歳以上であり、65 歳以上の全回答者(637 人)のうち少なくとも 43.5%が月 1~2 回以上趣味・教養等のため外出している。



II-3 日常の外出について

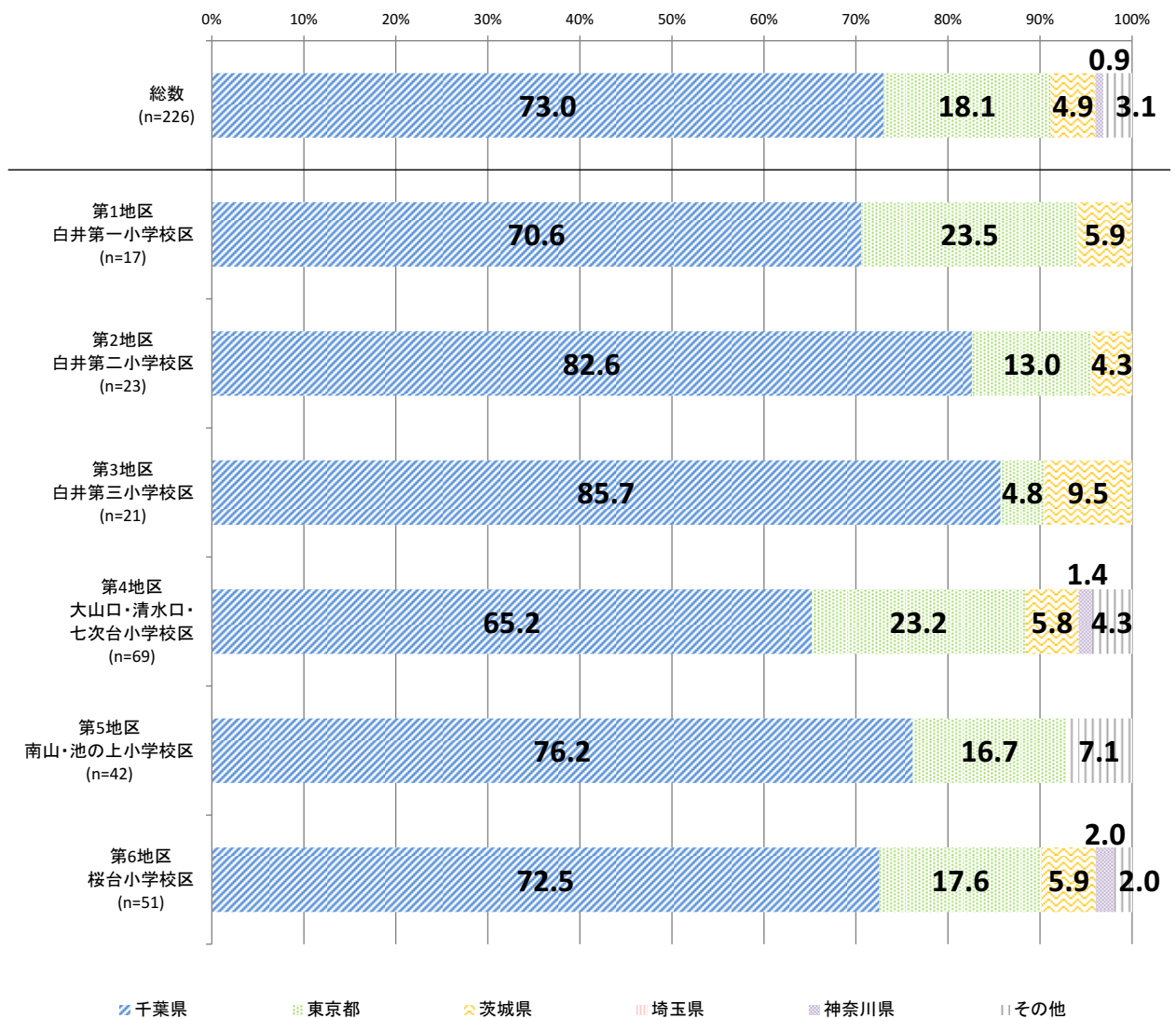
【18-1】定期的な趣味・教養等の行先

- 総数は、「市内」が 51.9%、「市外」が 48.1%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区、第6地区は「市外」の割合が多い傾向にある。



【18-2】定期的な趣味・教養等の行先(市外の主な行先)

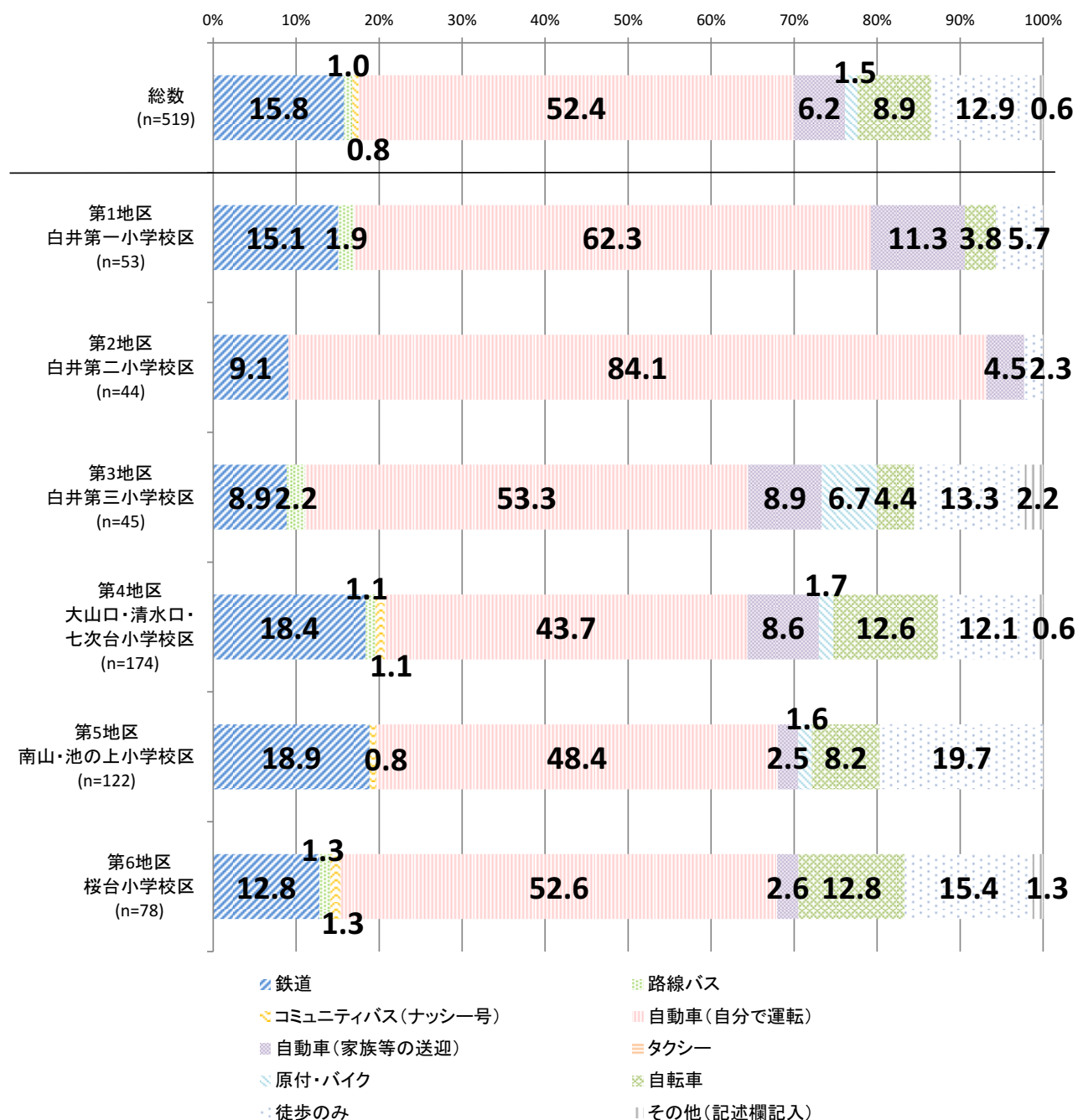
- 総数は、「千葉県」が 73.0%と最も多く、次いで「東京都」が 18.1%、「茨城県」が 4.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、全体的に「千葉県」の割合が多いが、第4地区では他都県の割合が3割以上ある。



II-3 日常の外出について

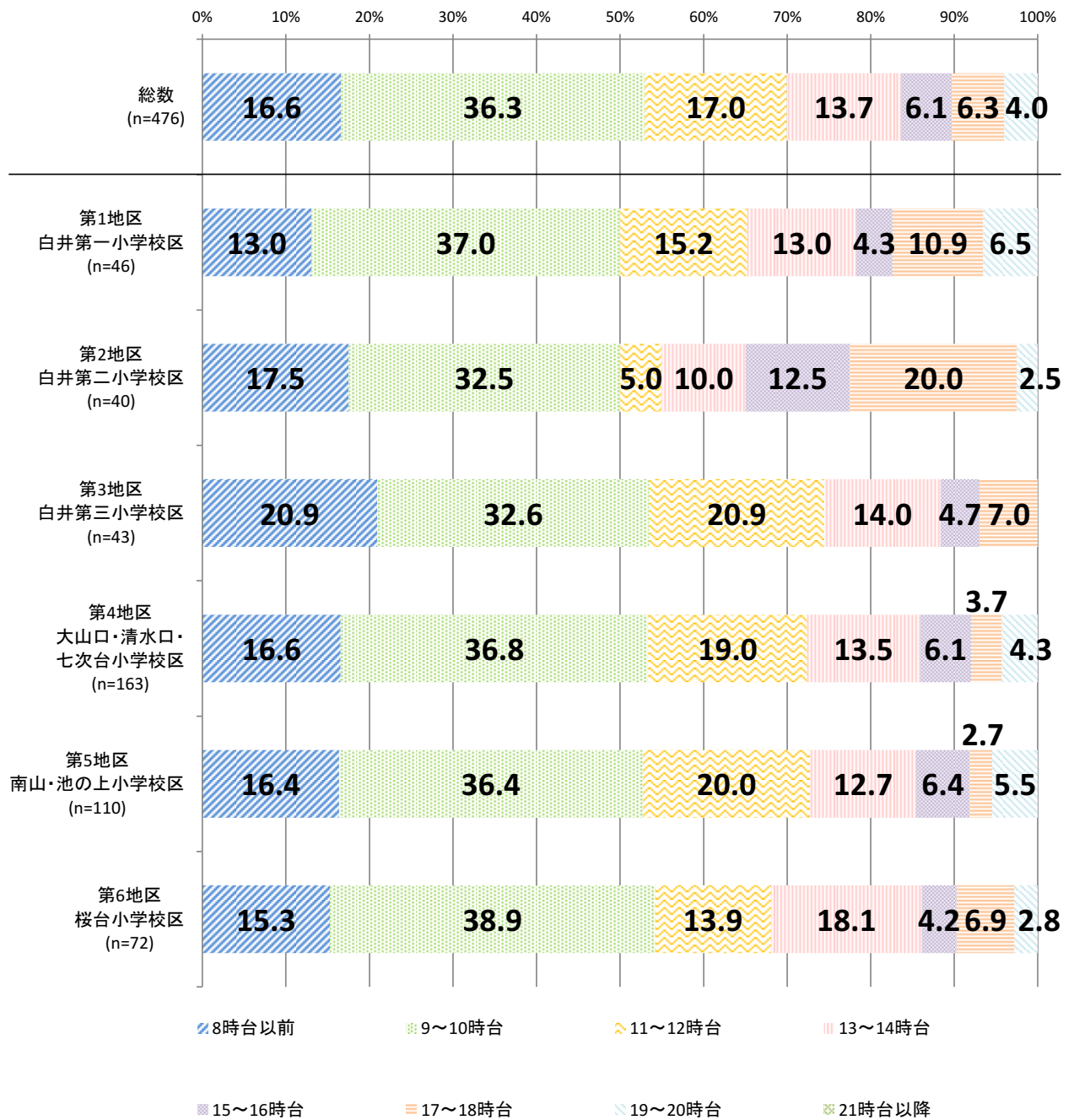
【19】定期的な趣味・教養等の主な交通手段

- 総数は、「自動車(自分で運転)」が 52.4%と最も多く、次いで「鉄道」が 15.8%、「徒歩のみ」が 12.9%、「自転車」が 8.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「自動車(自分で運転)」の割合が他の地区と比べて多い傾向にある。



【20-1】定期的な趣味・教養等の時間帯(行き)

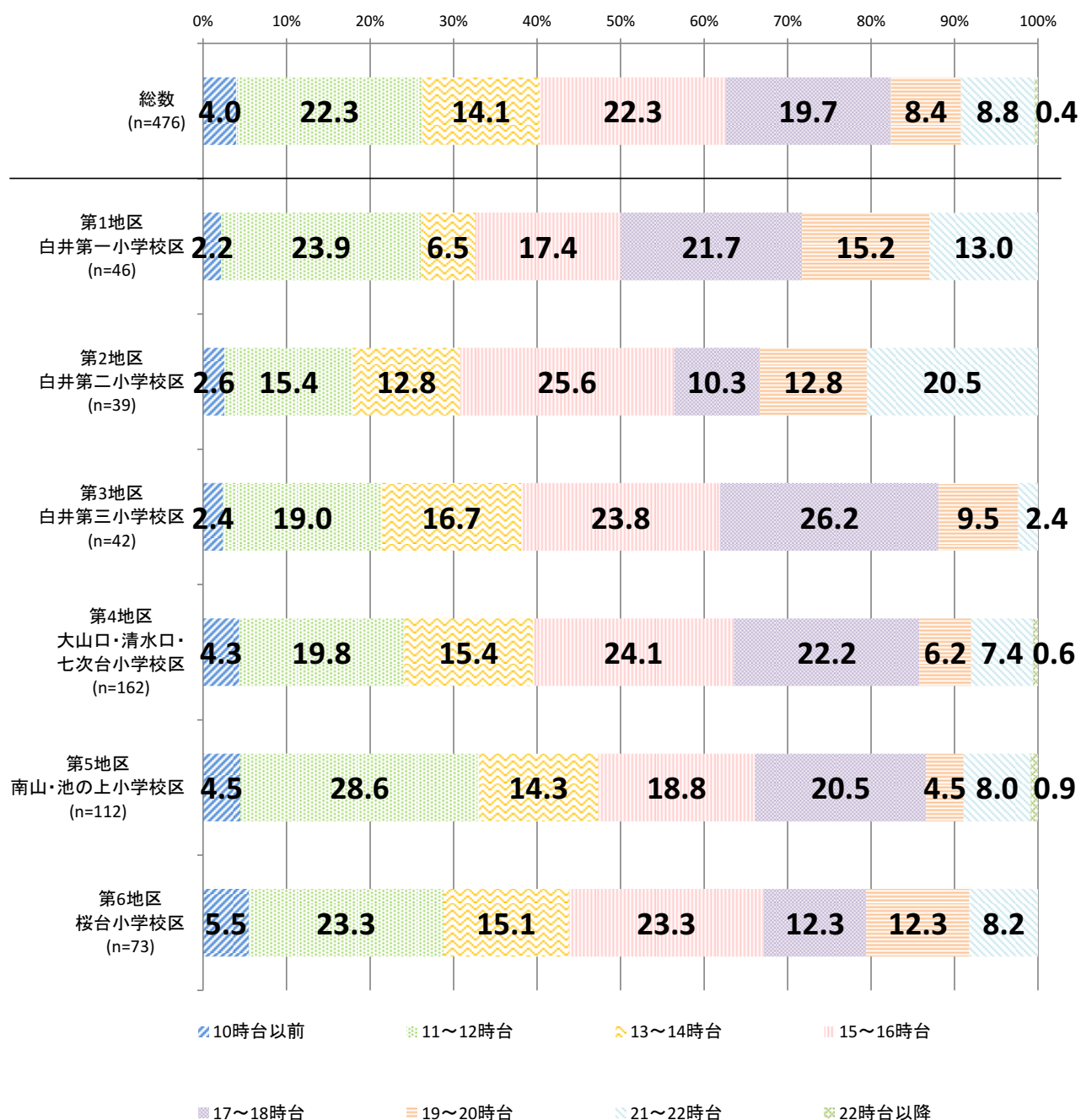
- 総数は、「9～10時台」が36.3%と最も多く、次いで「11～12時台」が17.0%、「8時台以前」が16.6%、「13～14時台」が13.7%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「17～18時台」の割合が他の地区と比べて多い傾向にある。



II-3 日常の外出について

【20-2】定期的な趣味・教養等の時間帯(帰り)

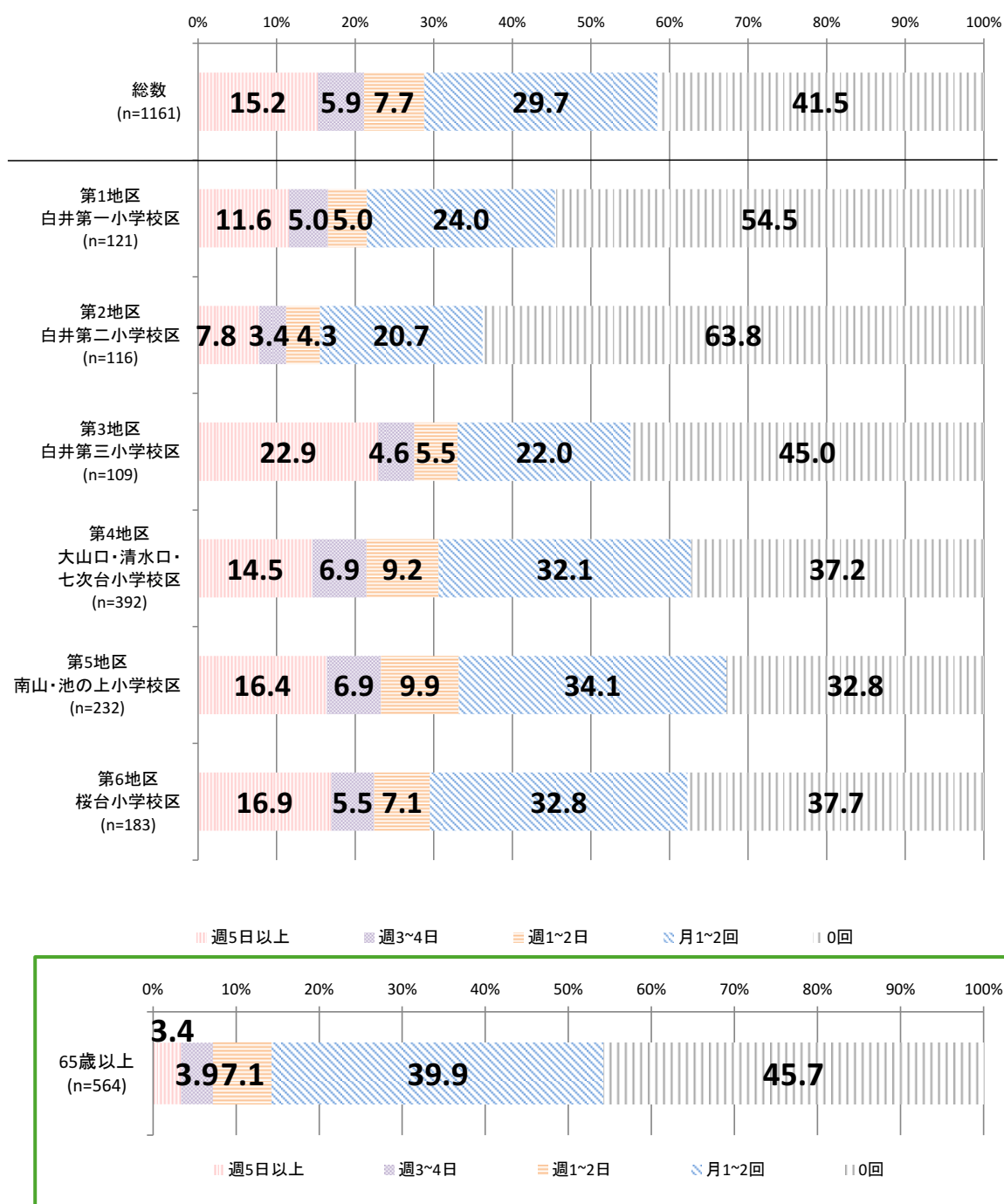
- 総数は、「11～12 時台」「15～16 時台」が 22.3%と最も多く、次いで「17～18 時台」が 19.7%、「13～14 時台」が 14.1%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「15～16 時台」の割合が最も多いが、「21～22 時台」の割合も多い傾向にある。



II-4 鉄道の利用状況について

【1】利用頻度

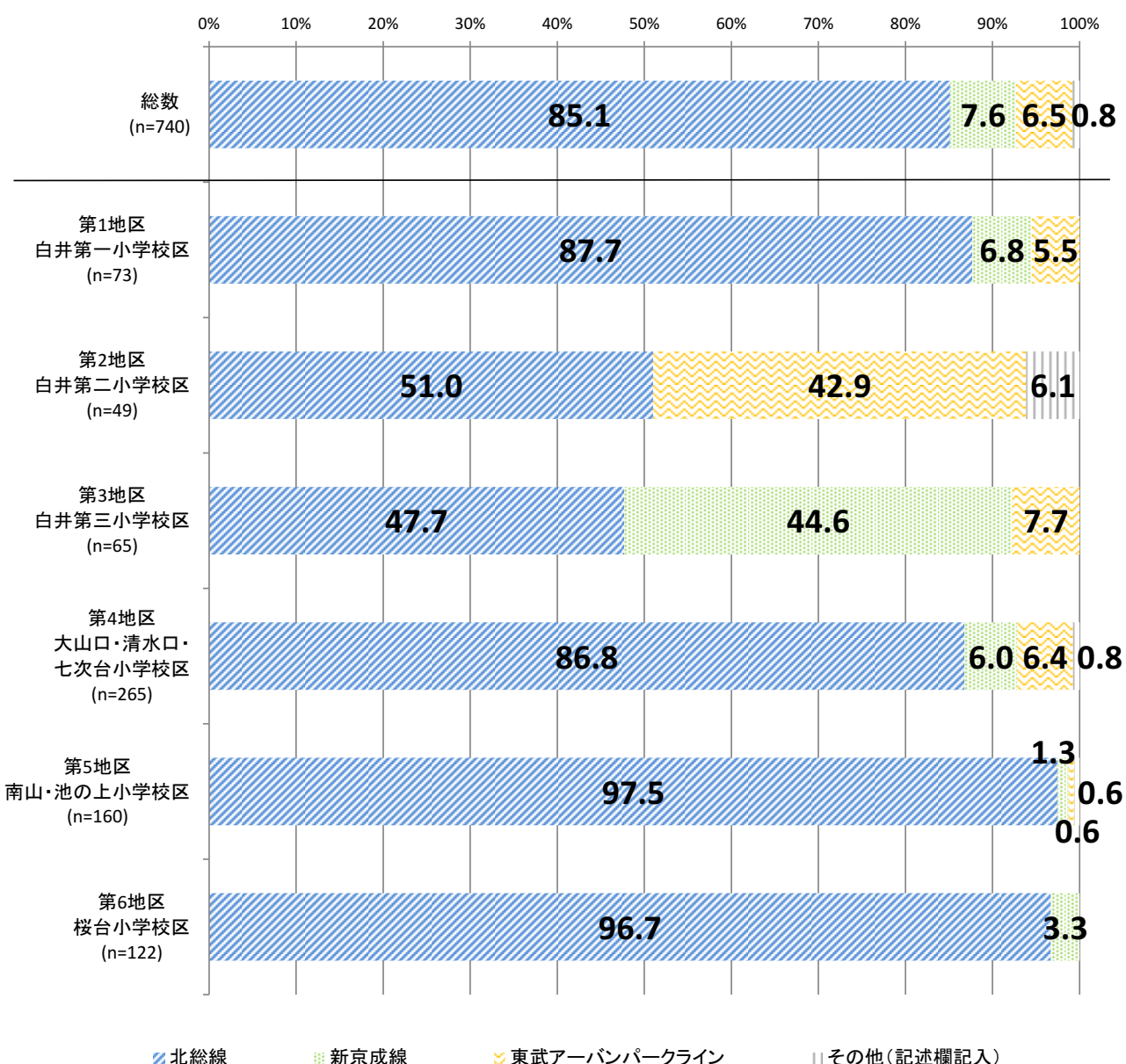
- 総数は、「0回」が41.5%と最も多く、次いで「月1~2回」が29.7%、「週5日以上」が15.2%、「週1~2日」が7.7%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「0回」の割合が他の地区と比べて多く、「週5日以上」の割合が少ない傾向にある。
- 65歳以上では、「0回」が45.7%で全体と比べて4.2ポイント高くなっている。



II-4 鉄道の利用状況について

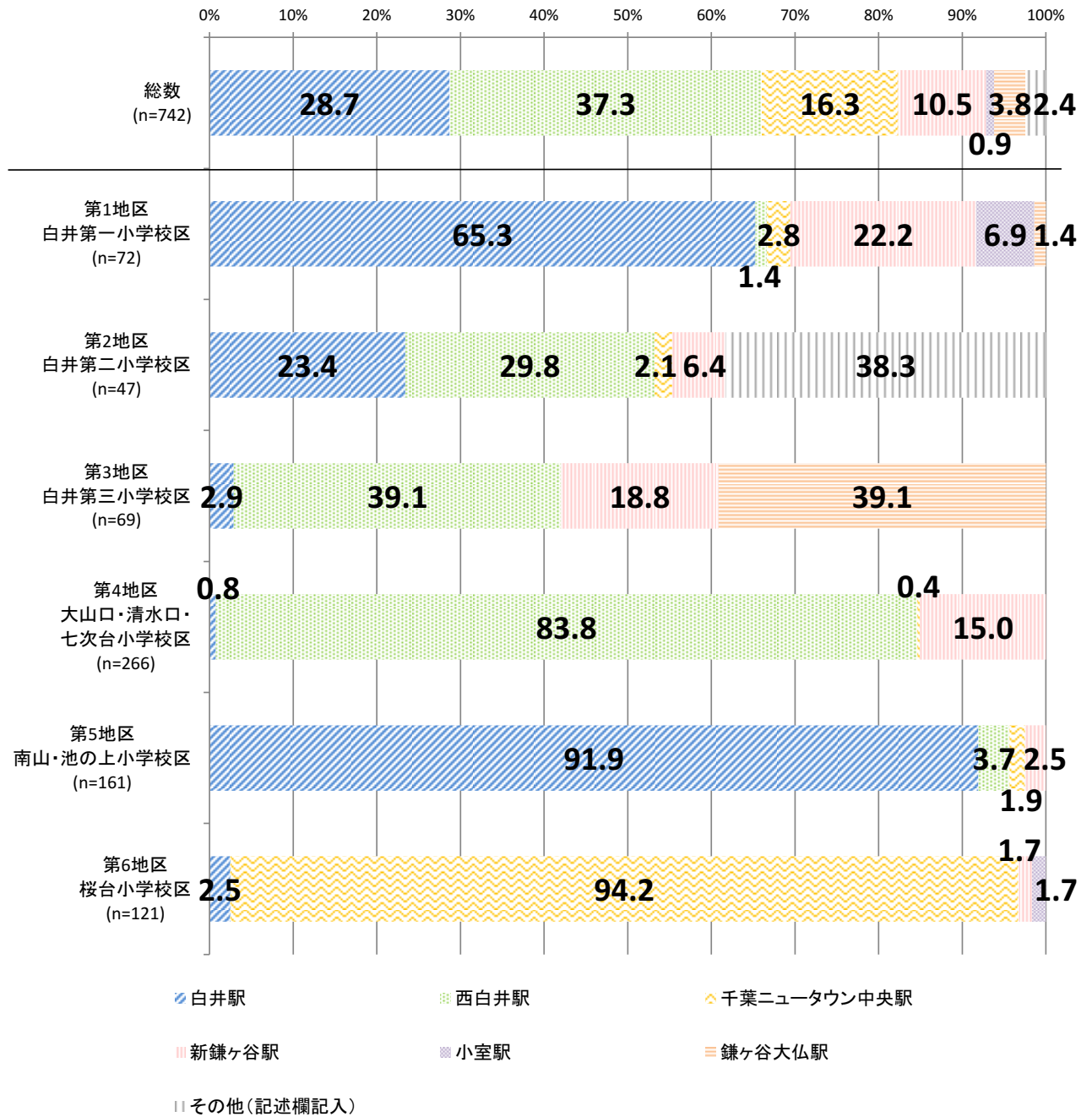
【2】最も多く利用する鉄道

- 総数は、「北総線」が85.1%と最も多く、次いで「新京成線」が7.6%、「東武アーバンパークライン」が6.5%、「その他(記述欄記入)」が0.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、全体的に「北総線」が多いが、第2地区では「東武アーバンパークライン」、第3地区では「新京成線」の割合も多くなっている。



【3】最も多く利用する駅

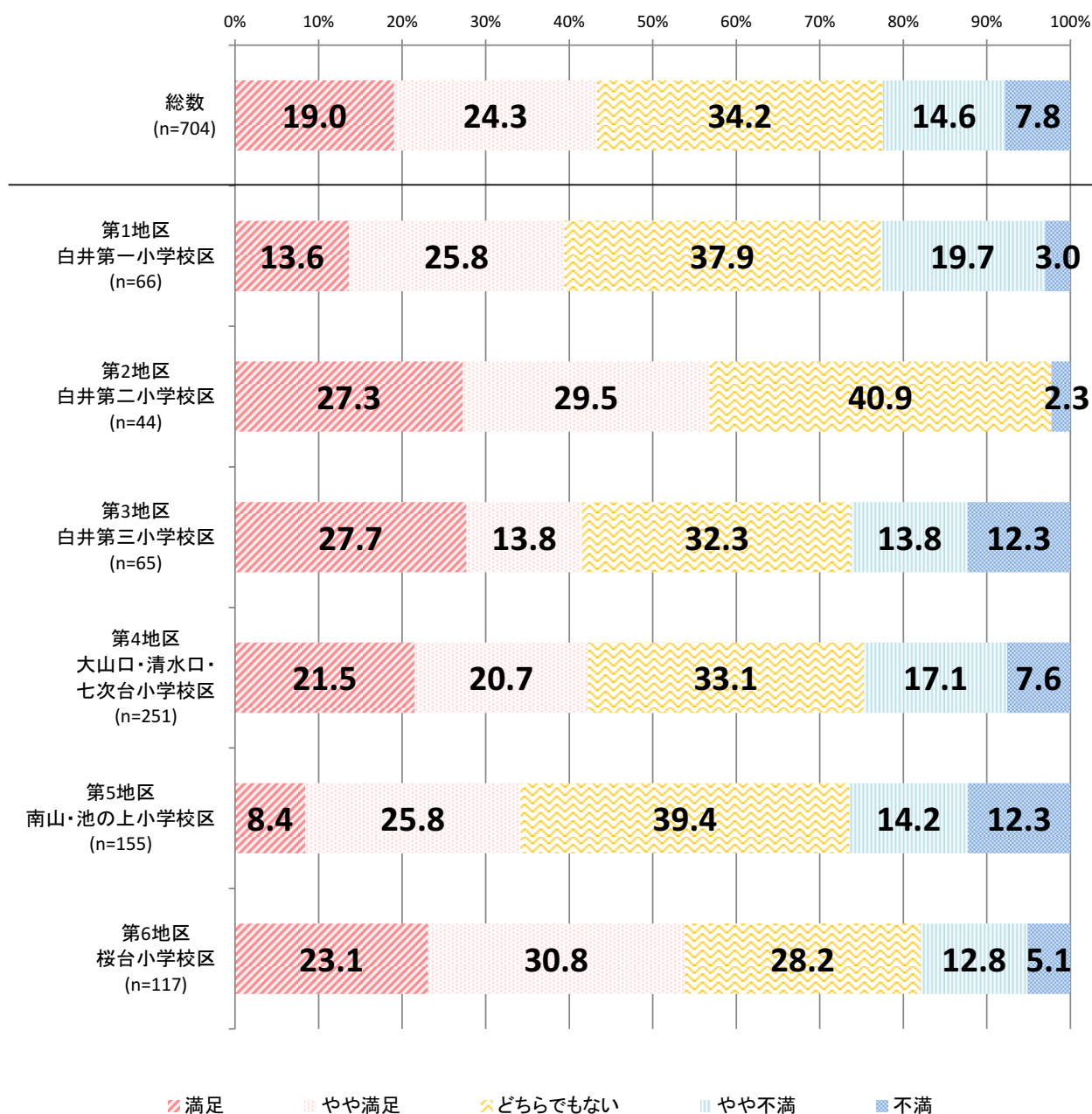
- 総数は、「西白井駅」が37.3%と最も多く、次いで「白井駅」が28.7%、「千葉ニュータウン中央駅」が16.3%、「新鎌ヶ谷駅」が10.5%となっている。
- 地区別の特徴としては、第4地区は「西白井駅」、第5地区は「白井駅」、第6地区は「千葉ニュータウン中央駅」が最も多い傾向にある。



II-4 鉄道の利用状況について

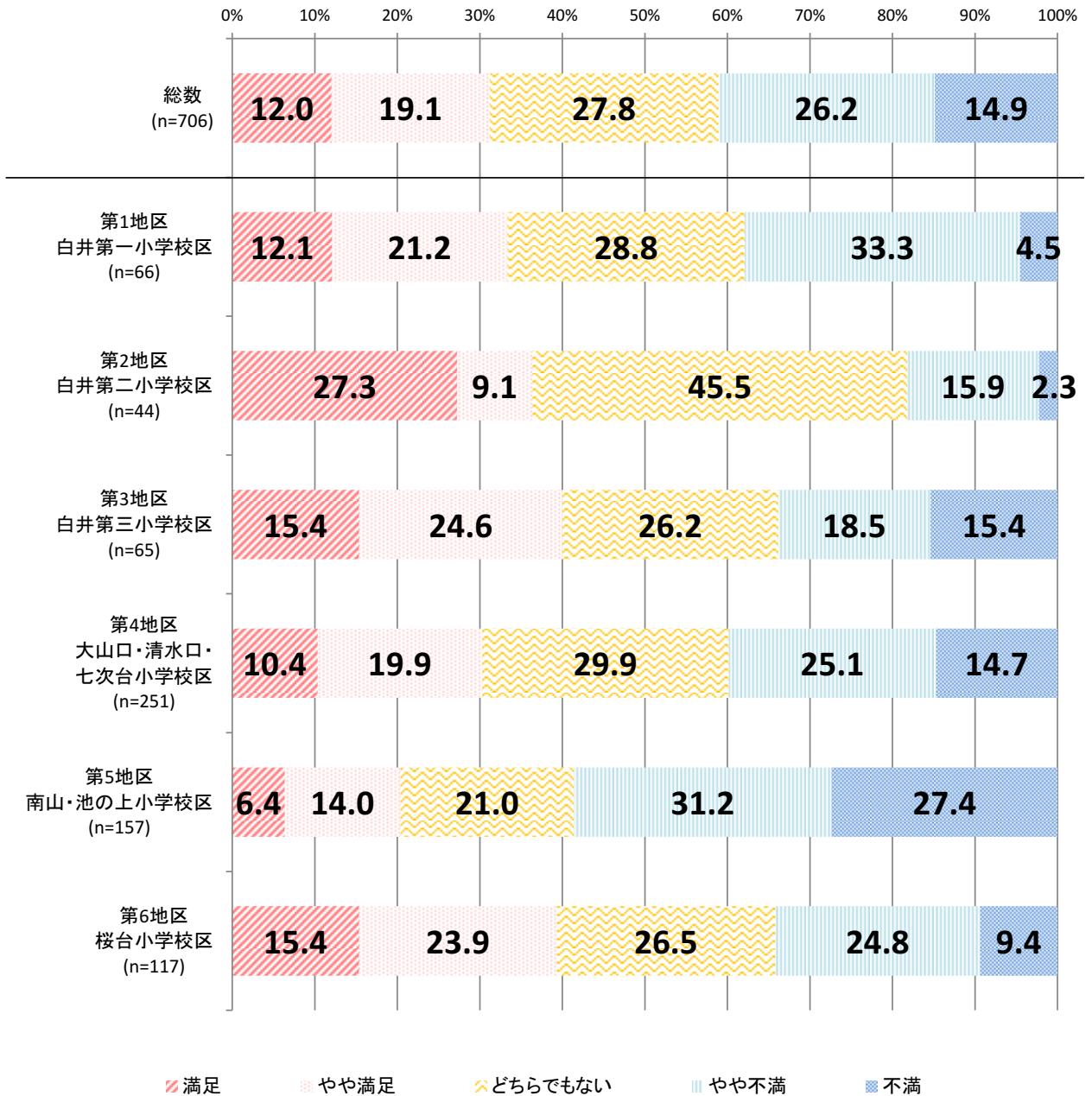
【4-1】鉄道の満足度(早朝時間帯の運行本数)

- 総数は、「どちらでもない」が 34.2%と最も多く、次いで「やや満足」が 24.3%、「満足」が 19.0%、「やや不満」が 14.6%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区、第6地区は「満足」「やや満足」の割合が多い傾向にある。



【4-2】鉄道の満足度(日中時間帯の運行本数)

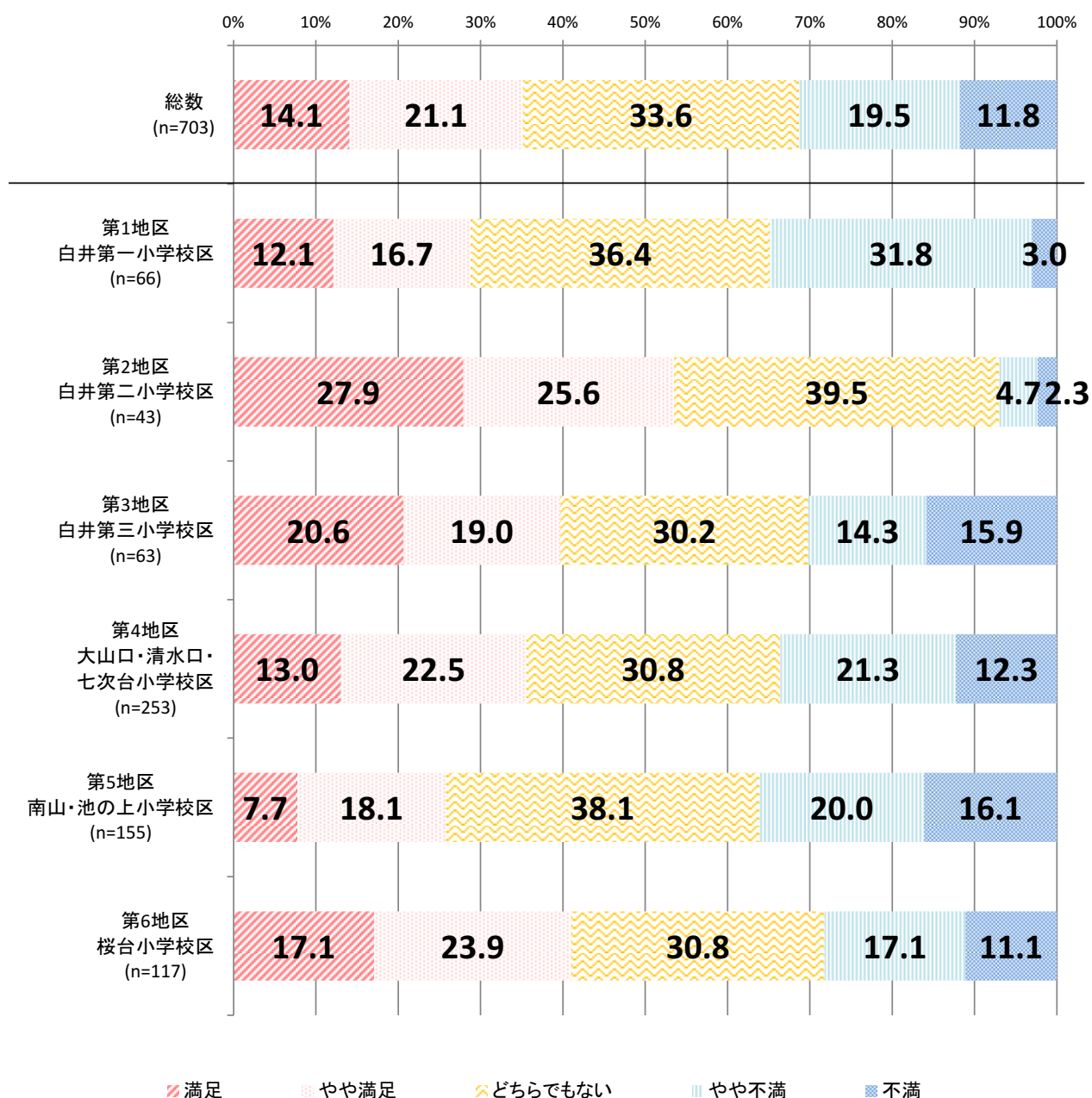
- 総数は、「どちらでもない」が 27.8%と最も多く、次いで「やや不満」が 26.2%、「やや満足」が 19.1%、「不満」が 14.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、第5地区は「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



II-4 鉄道の利用状況について

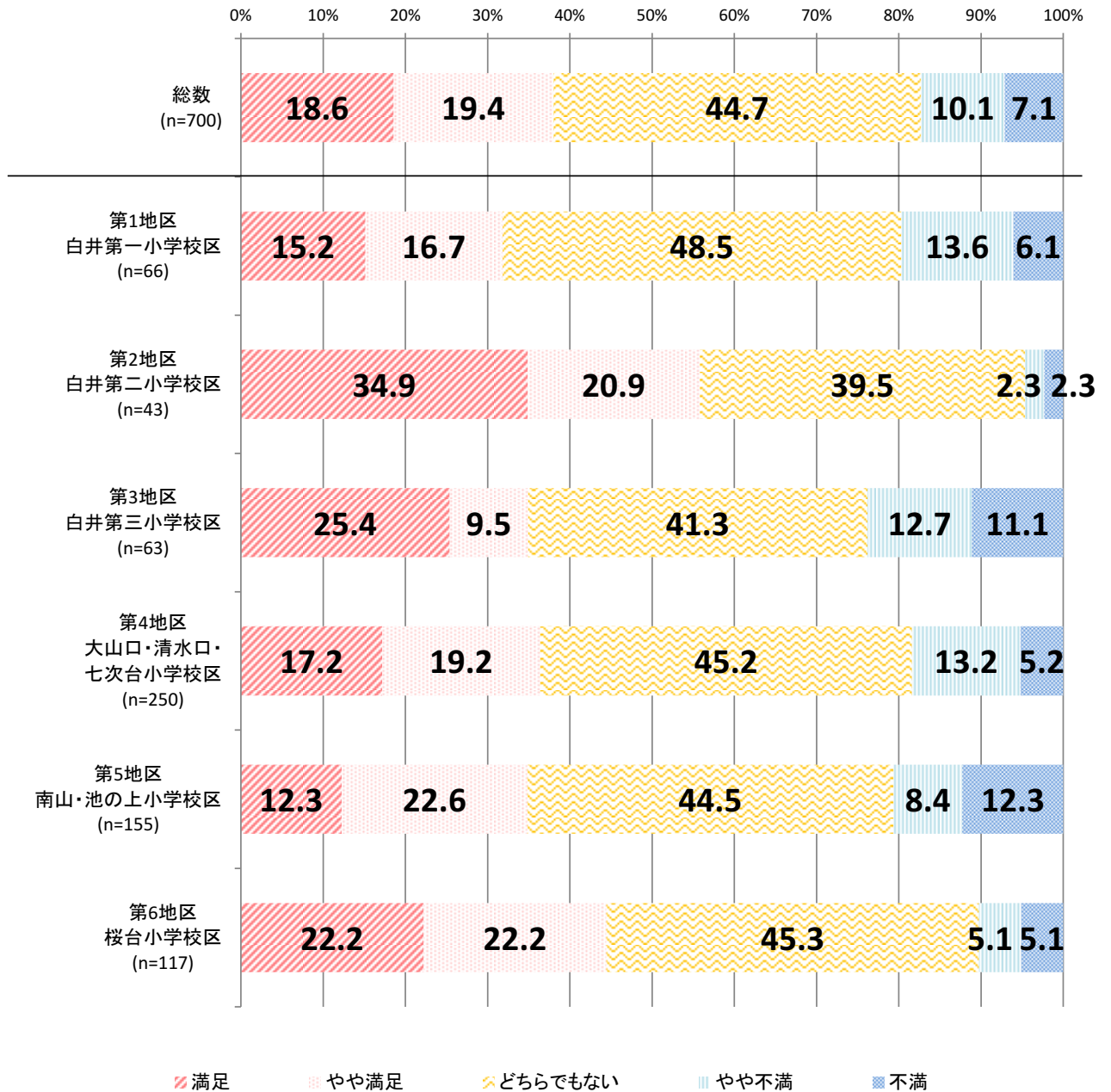
【4-3】鉄道の満足度(夕方以降の運行本数)

- 総数は、「どちらでもない」が 33.6%と最も多く、次いで「やや満足」が 21.1%、「やや不満」が 19.5%、「満足」が 14.1%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「満足」「やや満足」が多く、第1地区、第5地区では「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



【4-4】鉄道の満足度(始発便の時間)

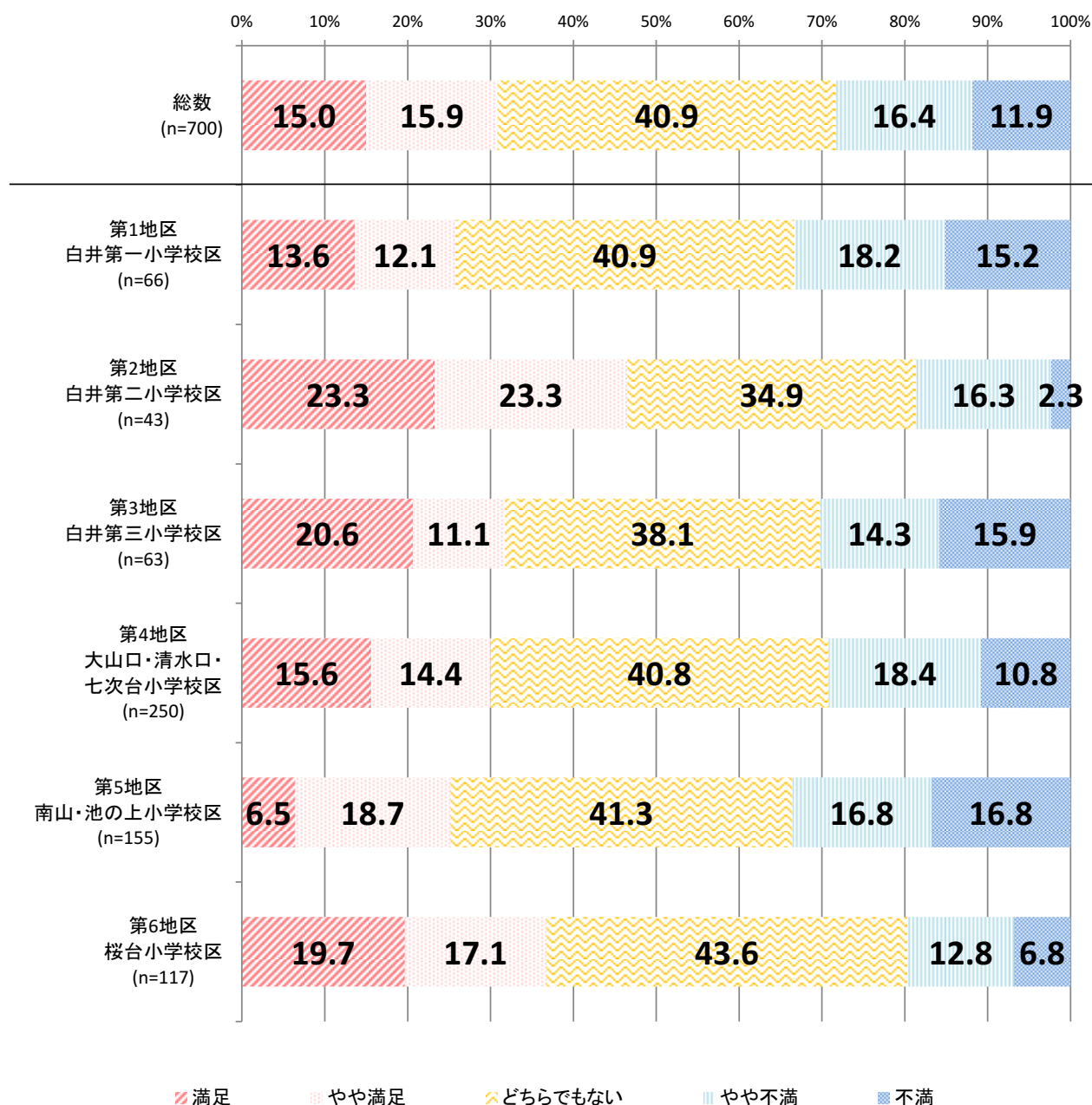
- 総数は、「どちらでもない」が 44.7%と最も多く、次いで「やや満足」が 19.4%、「満足」が 18.6%、「やや不満」が 10.1%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「満足」「やや満足」の割合が多い傾向にある。



II-4 鉄道の利用状況について

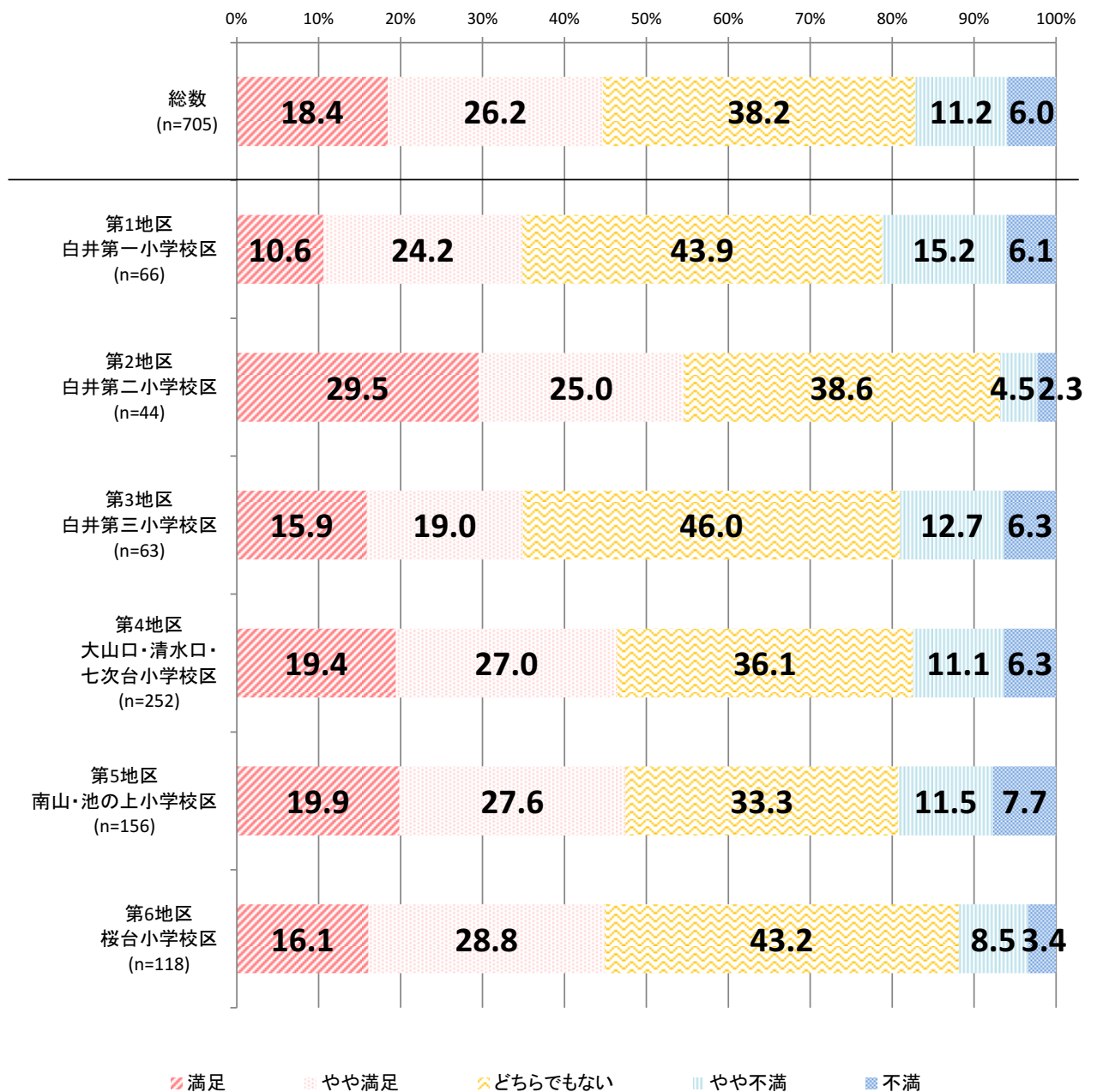
【4-5】鉄道の満足度(最終便の時間)

- 総数は、「どちらでもない」が 40.9%と最も多く、次いで「やや不満」が 16.4%、「やや満足」が 15.9%、「満足」が 15.0%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「満足」「やや満足」が多く、第1地区、第5地区では「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



【4-6】鉄道の満足度(待合環境の快適さ)

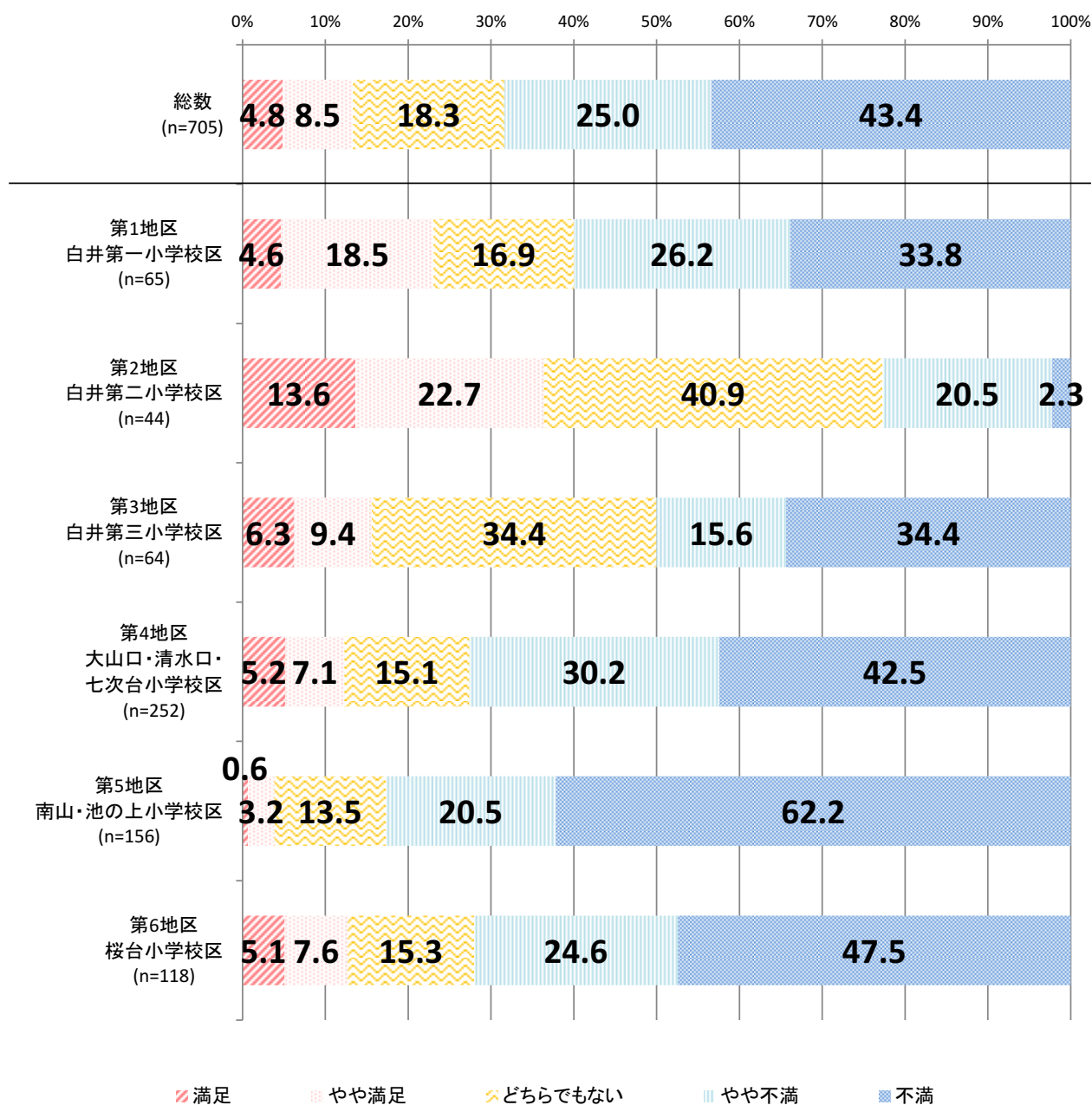
- 総数は、「どちらでもない」が 38.2%と最も多く、次いで「やや満足」が 26.2%、「満足」が 18.4%、「やや不満」が 11.2%となっている。なお、北総線新鎌ヶ谷～千葉ニュータウン中央間の5駅及び新京成線(現:京成松戸線)鎌ヶ谷大仏の各駅中、「満足」「やや満足」の割合が最も高かったのは白井駅(48.9%)で、次いで西白井駅(45.9%)であった。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「満足」「やや満足」の割合が多い傾向にある。



II-4 鉄道の利用状況について

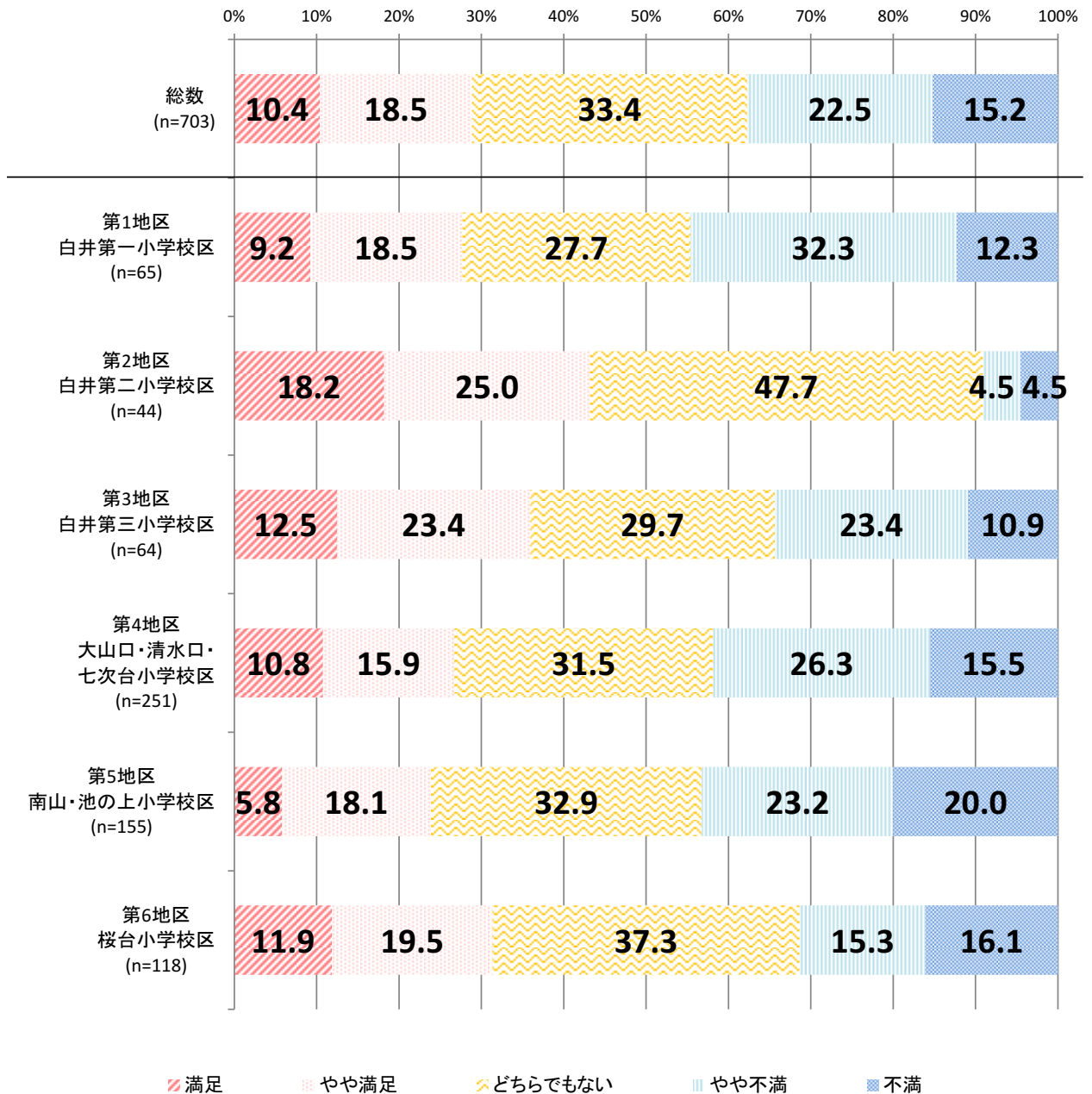
【4-7】鉄道の満足度(運賃設定・割引制度)

- 総数は、「不満」が 43.4%と最も多く、次いで「やや不満」が 25.0%、「どちらでもない」が 18.3%、「やや満足」が 8.5%となっている。なお、最も多く利用する鉄道別では、「満足」「やや満足」の割合は東武アーバンパークラインが 30.4%、新京成線(現:京成松戸線)が 29.1%、北総線が 10.2%であった。
- 地区別の特徴としては、第2地区以外の地区では「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



【4-8】鉄道の満足度(鉄道同士のダイヤ接続)

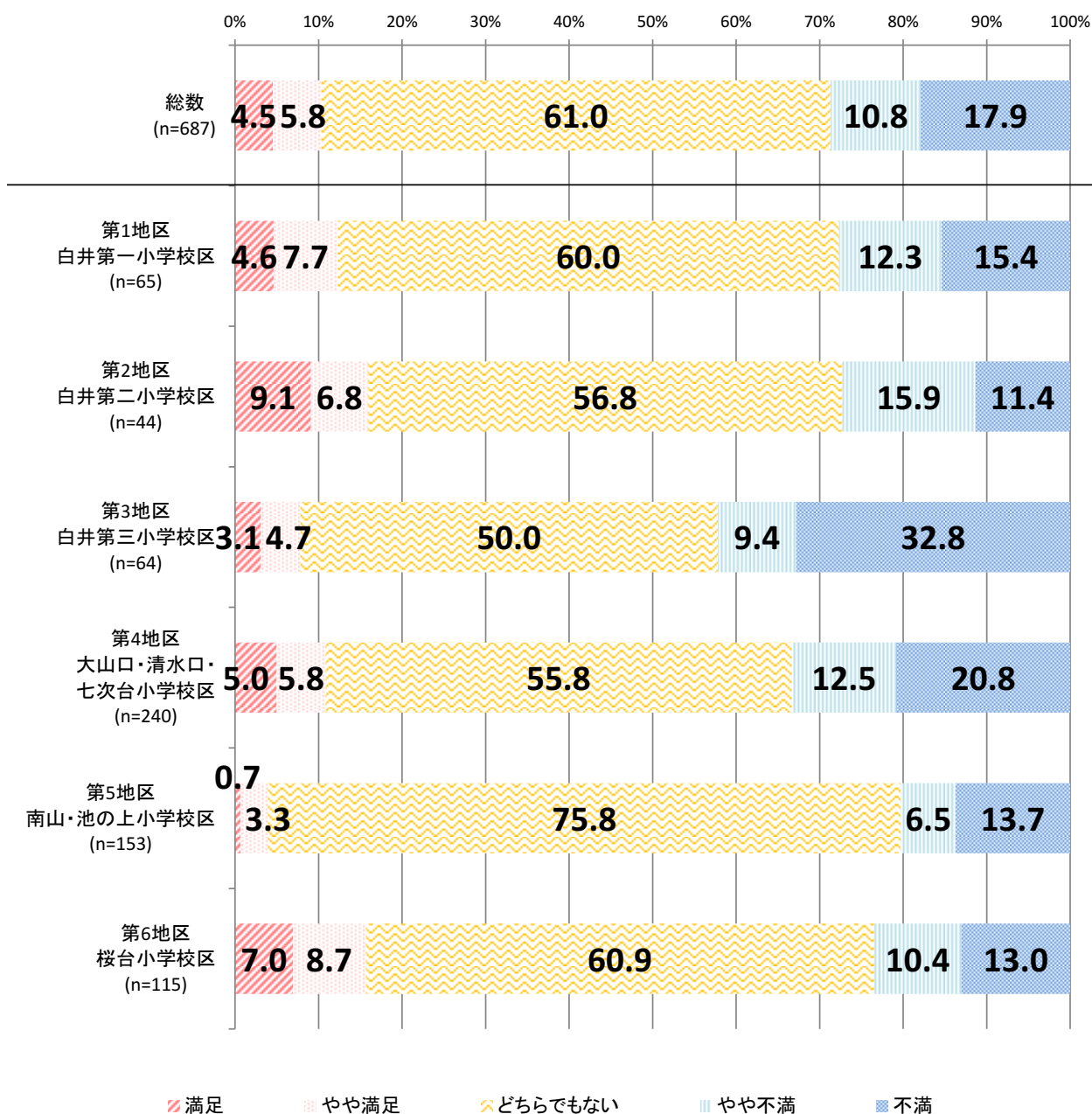
- 総数は、「どちらでもない」が 33.4%と最も多く、次いで「やや不満」が 22.5%、「やや満足」が 18.5%、「不満」が 15.2%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「満足」「やや満足」が多く、第1地区、第4地区、第5地区では「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



II-4 鉄道の利用状況について

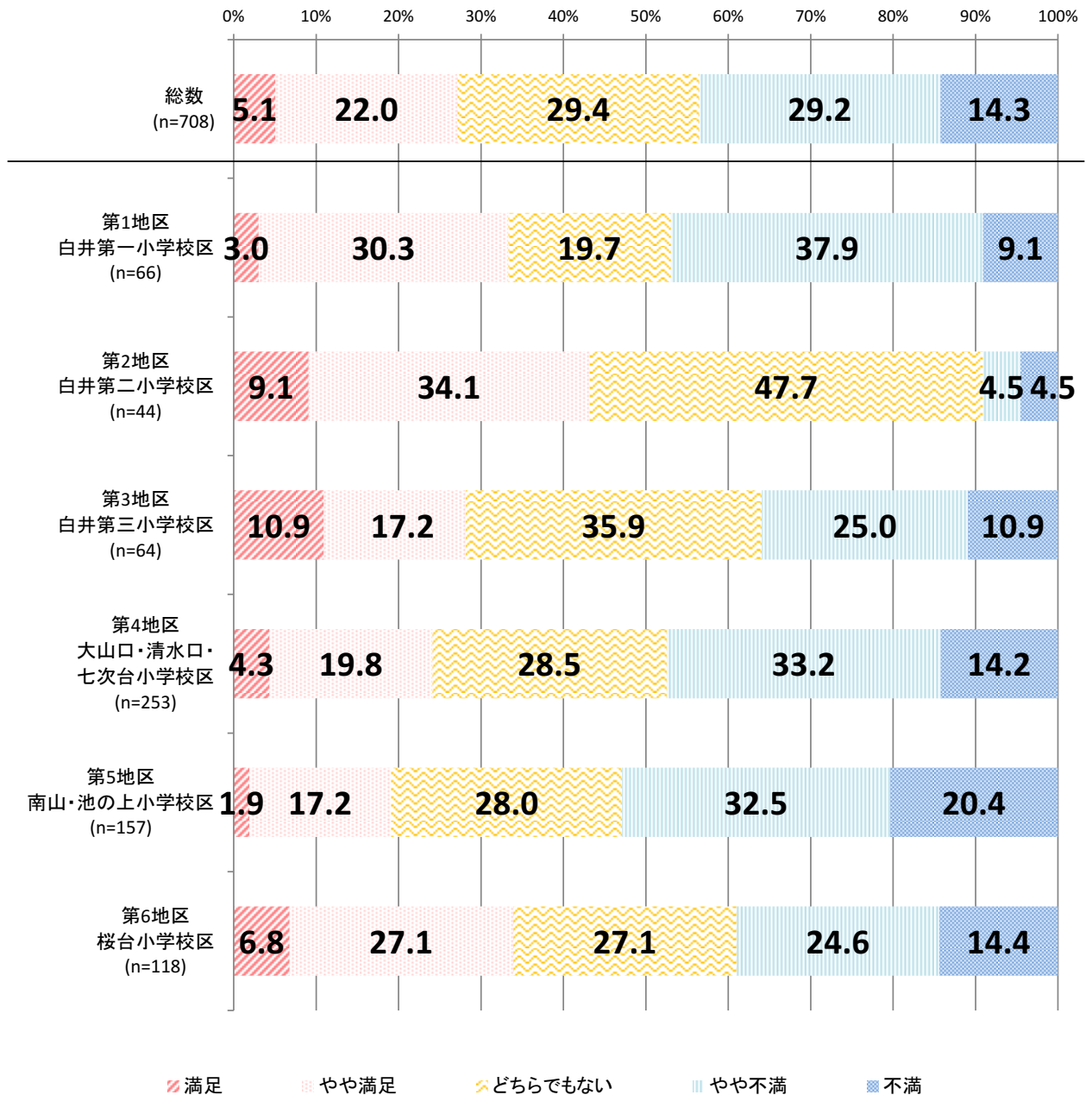
【4-9】鉄道の満足度(路線バスとのダイヤ接続)

- 総数は、「どちらでもない」が 61.0%と最も多く、次いで「不満」が 17.9%、「やや不満」が 10.8%、「やや満足」が 5.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区は「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



【4-10】鉄道の満足度(総合的な満足度)

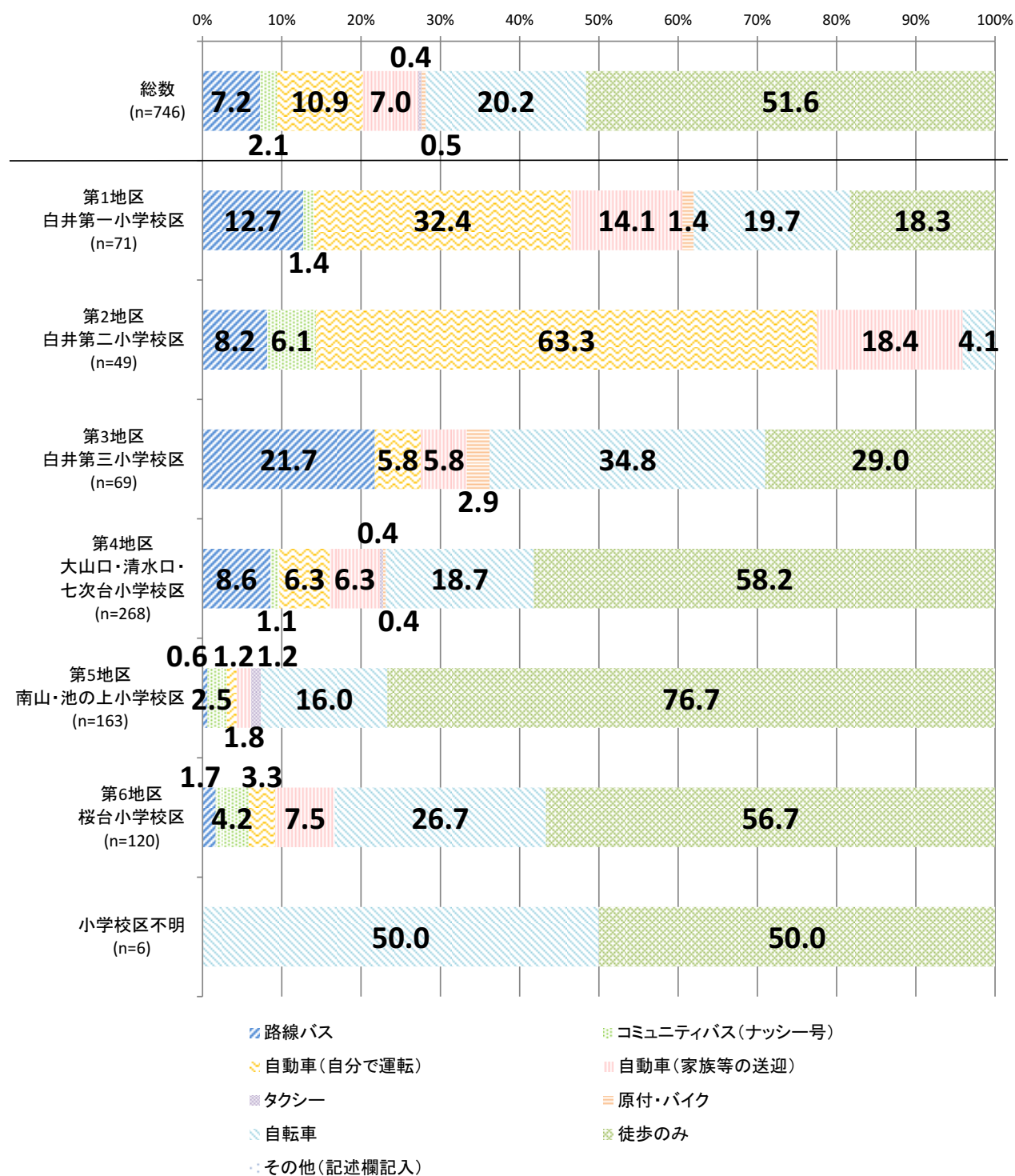
- 総数は、「どちらでもない」が 29.4%と最も多く、次いで「やや不満」が 29.2%、「やや満足」が 22.0%、「不満」が 14.3%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「満足」「やや満足」が多く、第1地区、第4地区、第5地区では「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



II-4 鉄道の利用状況について

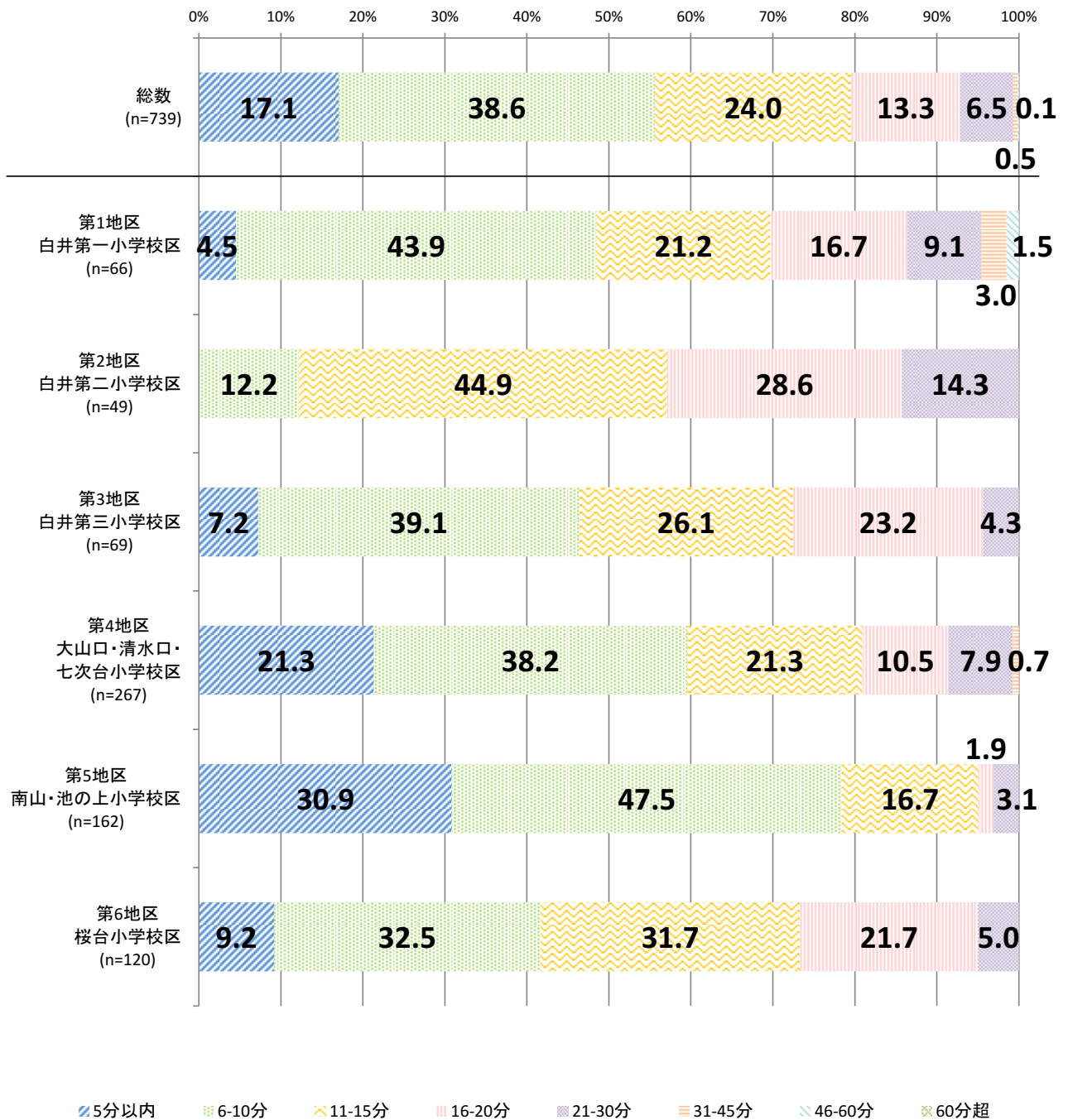
【5】自宅から駅までの主な移動手段

- 総数は、「徒歩のみ」が 51.6%と最も多く、次いで「自転車」が 20.2%、「自動車(自分で運転)」が 10.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、第5地区は「徒歩のみ」が多く、第2地区では「自動車(自分で運転)」の割合が多い傾向にある。



【6】自宅から駅までの所要時間

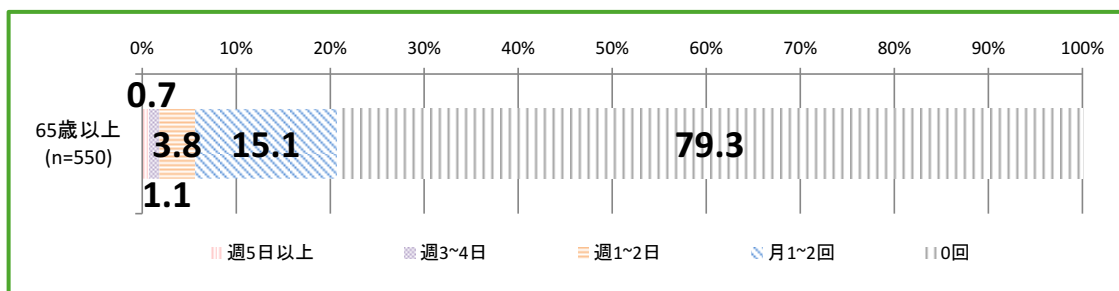
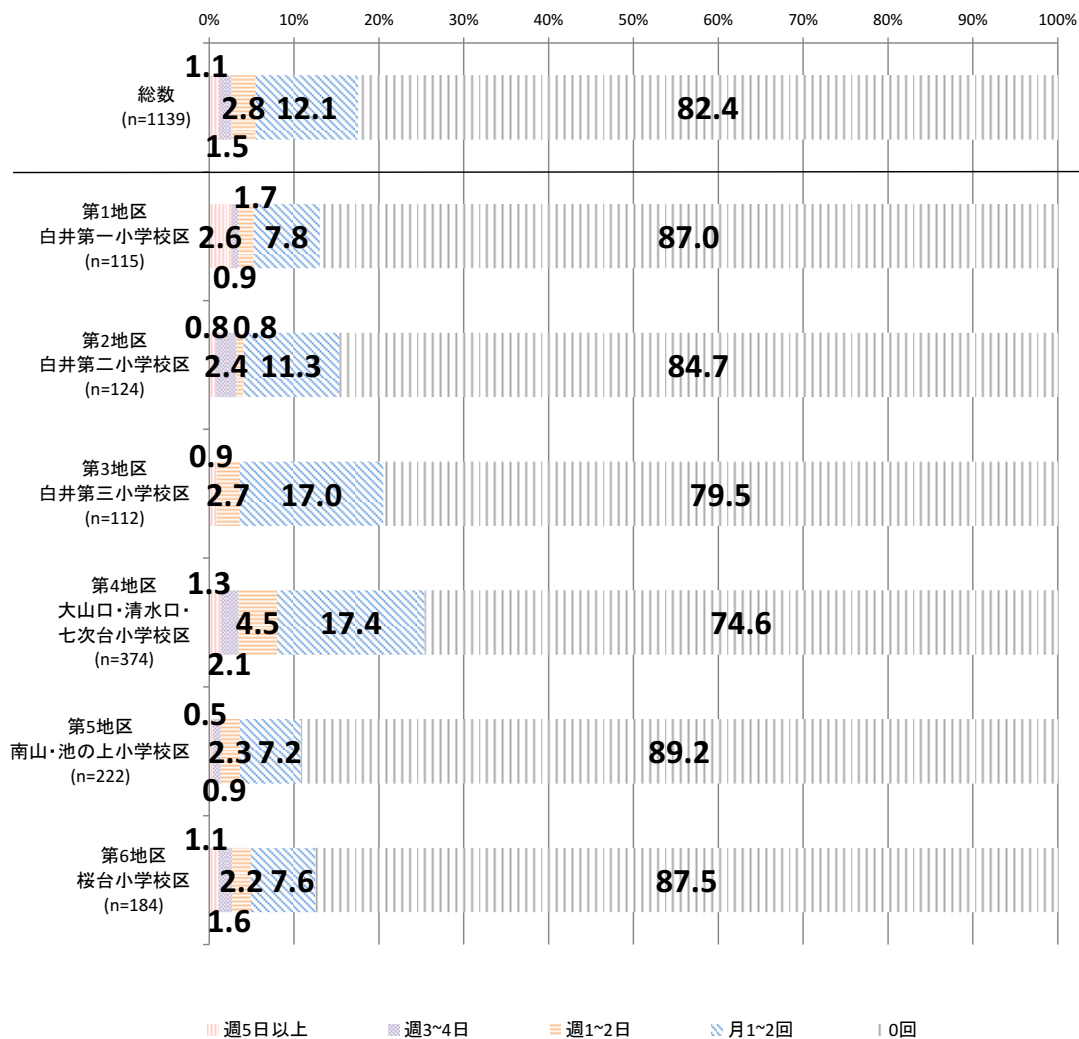
- 総数は、「6-10分」が38.6%と最も多く、次いで「11-15分」が24.0%、「5分以内」が17.1%、「16-20分」が13.3%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「11-15分」の割合が最も多く、次いで「16-20分」が多い傾向にある。



II-5 民間路線バス・コミュニティバス(ナッシー号)の利用状況について

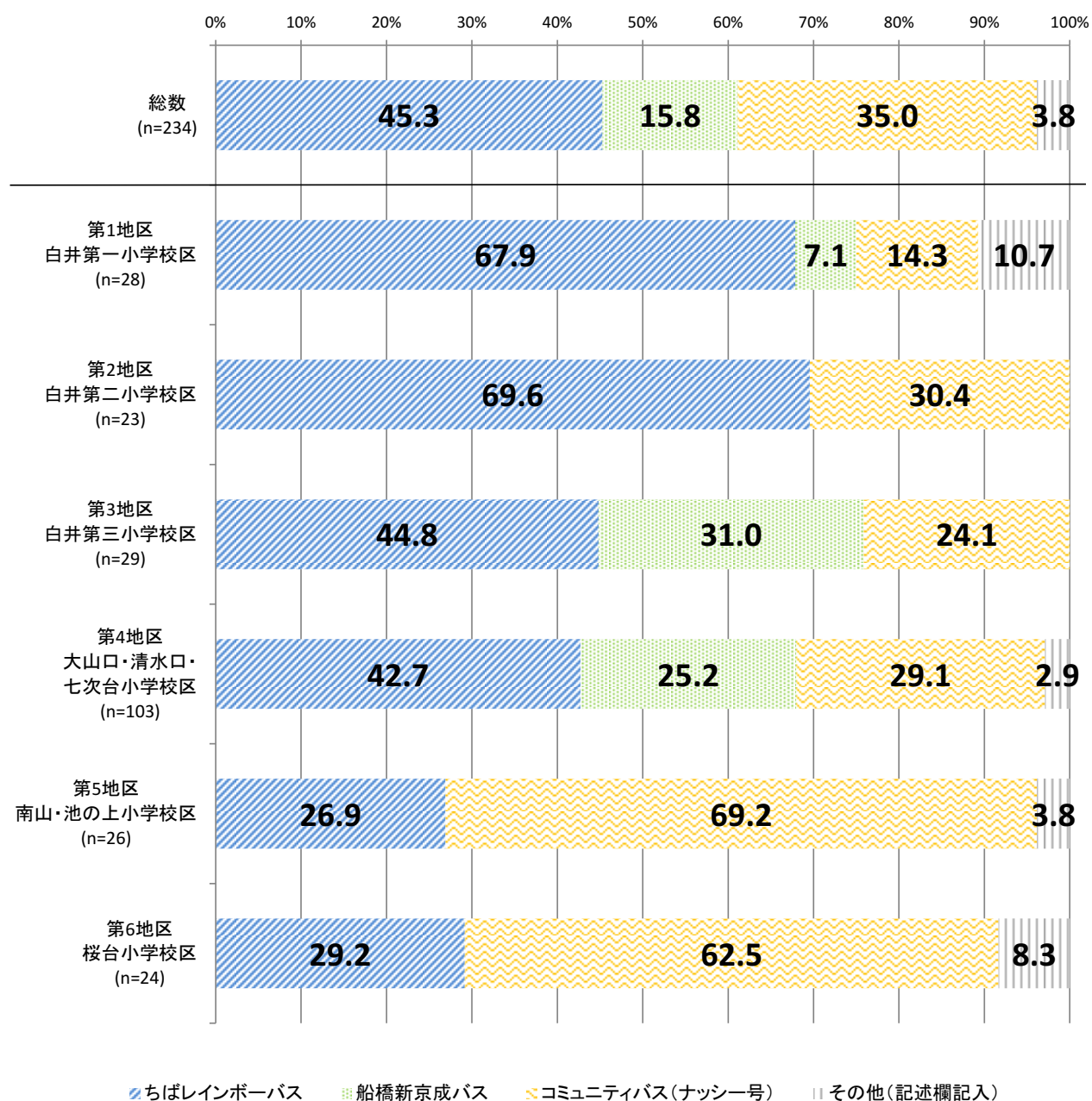
【1】利用頻度

- 総数は、「0回」が82.4%と最も多く、次いで「月1~2回」が12.1%、「週1~2日」が2.8%、「週3~4日」が1.5%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。
- 65歳以上では、「0回」が79.3%で全体と比べて3.1ポイント低くなっている。



【2】最も多く利用するバス

- 総数は、ちばレインボーバス(現:京成バス千葉セントラル)が 45.3%と最も多く、次いでコミュニティバス(ナッシー号)が 35.0%、船橋新京成バス(現:京成バス千葉ウエスト)が 15.8%、「その他(記述欄記入)」が 3.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第2地区は「ちばレインボーバス」が多く、第5地区、第6地区では「コミュニティバス(ナッシー号)」の割合が多い傾向にある。



【3】最も多く利用するバス停

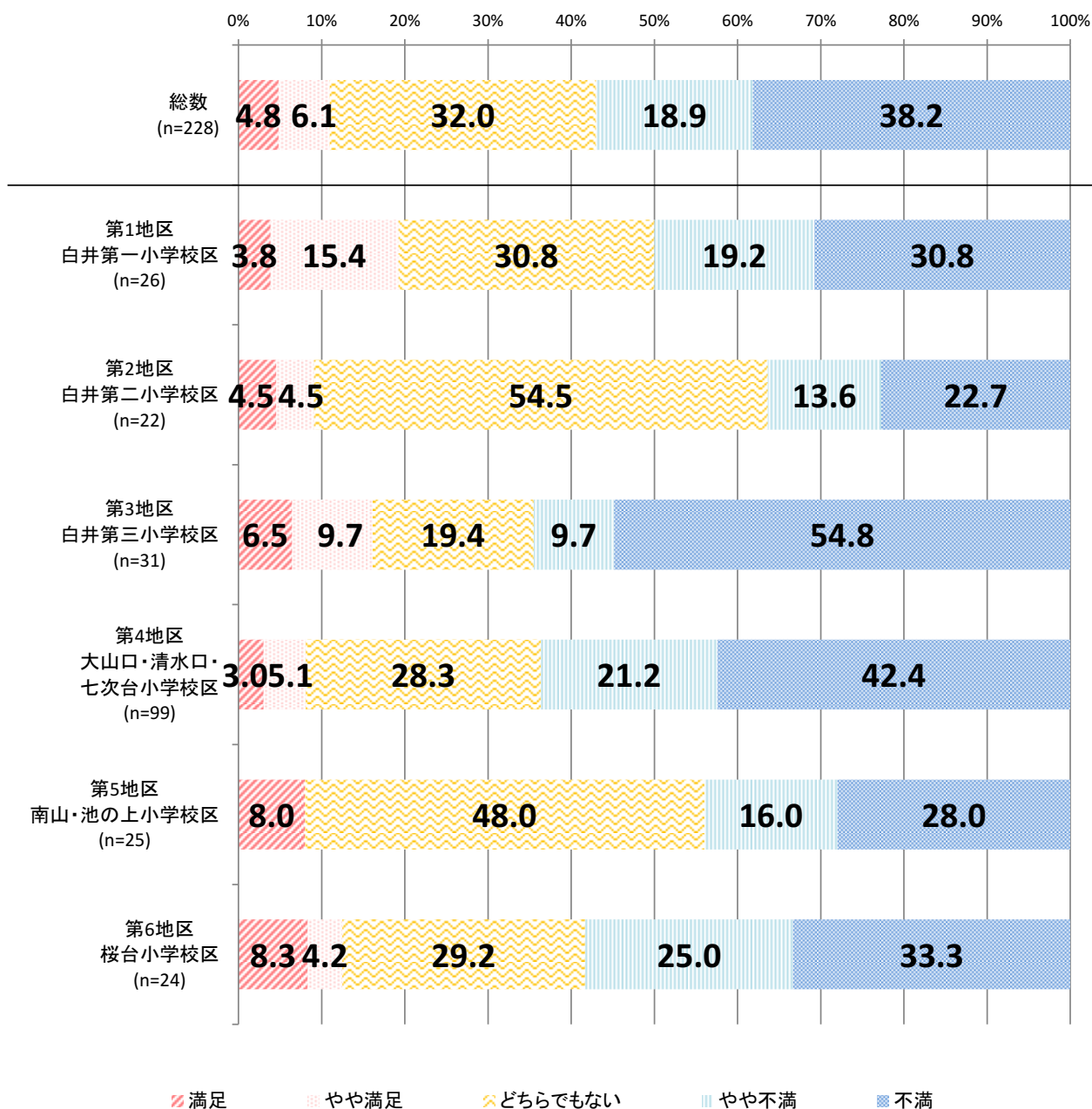
- 回答結果は以下の通り。

※明らかな誤りと思われるものは正しい名称に訂正。現存しないバス停もそのまま記載。

14名	・ 西白井駅	2名	・ 神々廻坂下	1名	・ 富塚
9名	・ 白井 ・ 中の瀬 ・ 白井駅		・ 神々廻木戸		・ 富塚交差点南
7名	・ 野口台公園 ・ 西白井1 ・ 西白井4 ・ 桜台センター		・ 第三小学校入口		・ 西白井2
6名	・ 白井保育園前 ・ 白井工業団地 ・ 白井開拓 ・ 大山口一丁目 ・ 清水口3丁目 ・ 西白井5 ・ 千葉ニュータウン中央駅北口		・ 関牧場		・ 西白井7
			・ 七次台中学校		・ 白井高校入口
			・ ニュータウン七次台		・ 堀込第4団地
		・ 野口台	・ 桜台デイサービスセンター		
		・ 野口台公園前	・ 桜台十余一公園前		
5名	・ 白井市役所	・ 白井幼稚園前	・ 新鎌ヶ谷		
4名	・ 白井コミュニティセンター ・ 大松 ・ 西白井1丁目 ・ 西白井3	・ 西白井	・ 印西住宅		
		・ 白井駅南口	・ 交番前		
		・ 南山県営住宅	・ 高野台市民の森		
3名	・ 富士栄 ・ 大山口中学校 ・ グランピア西白井前 ・ 七次台3丁目 ・ 三丁目 ・ 荒口利 ・ 白井駅北口 ・ 池の上小学校 ・ 桜台デイサービスセンター	・ 桜台一本桜公園	・ 石橋		
		・ 鎌ヶ谷大仏	・ 高柳		
		1名	・ 奥澤整形外科医院		
		・ 白井保育園			
		・ 天神前			
		・ 平塚榎台			
		・ 平塚西消防小屋			
		・ 富笠道・競馬学校			
		・ 開拓入口			
		・ 開拓前			
・ ヤマザキグランド前					
・ 富士					
・ 富士センター					
・ 南園					
・ 東武ストア					
・ 大松入口					
・ 大山口					
・ 中木戸公園前					
・ 中木戸					

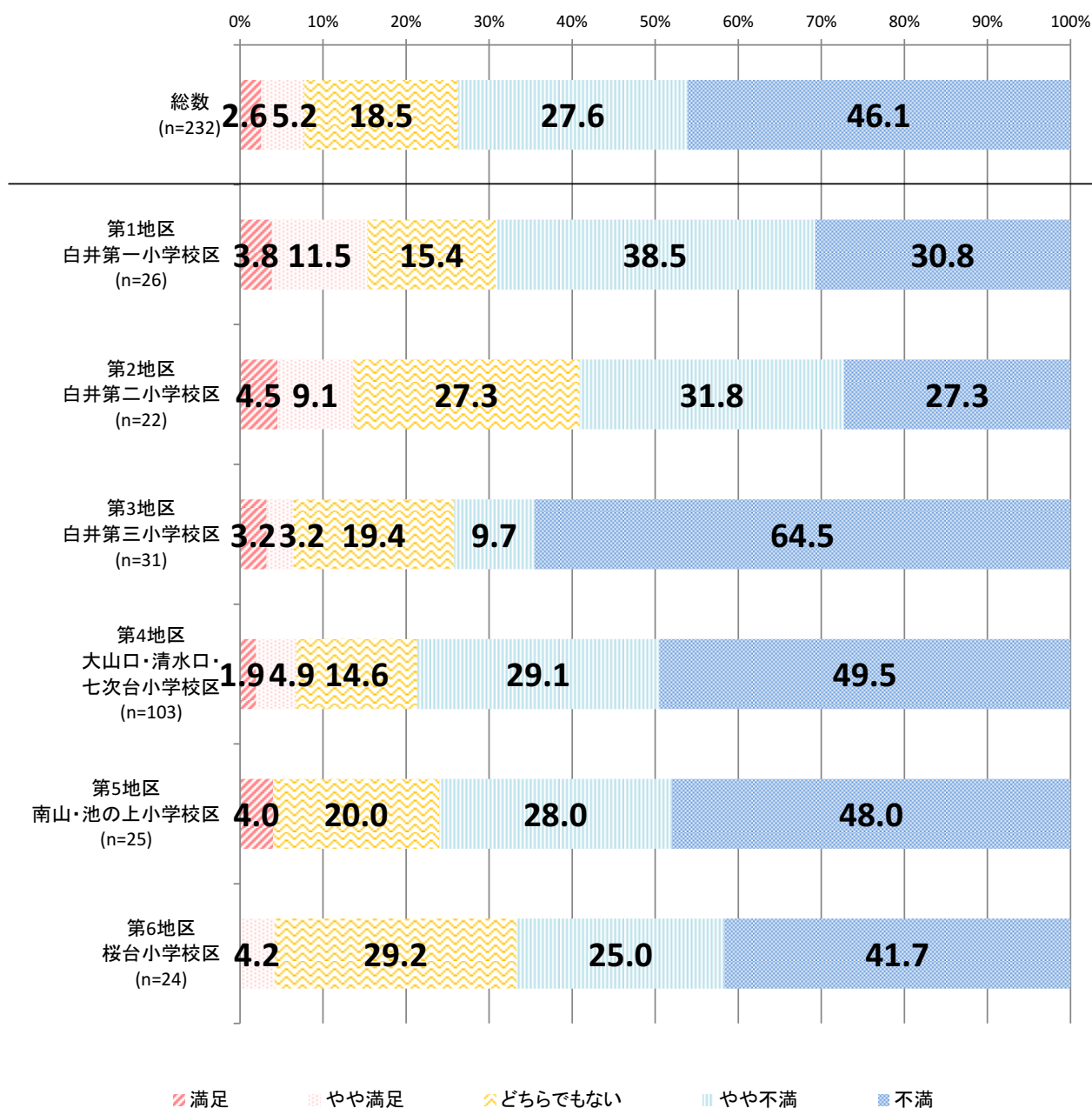
【4-1】バスの満足度(早朝時間帯の運行本数)

- 総数は、「不満」が 38.2%と最も多く、次いで「どちらでもない」が 32.0%、「やや不満」が 18.9%、「やや満足」が 6.1%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区、第4地区は「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



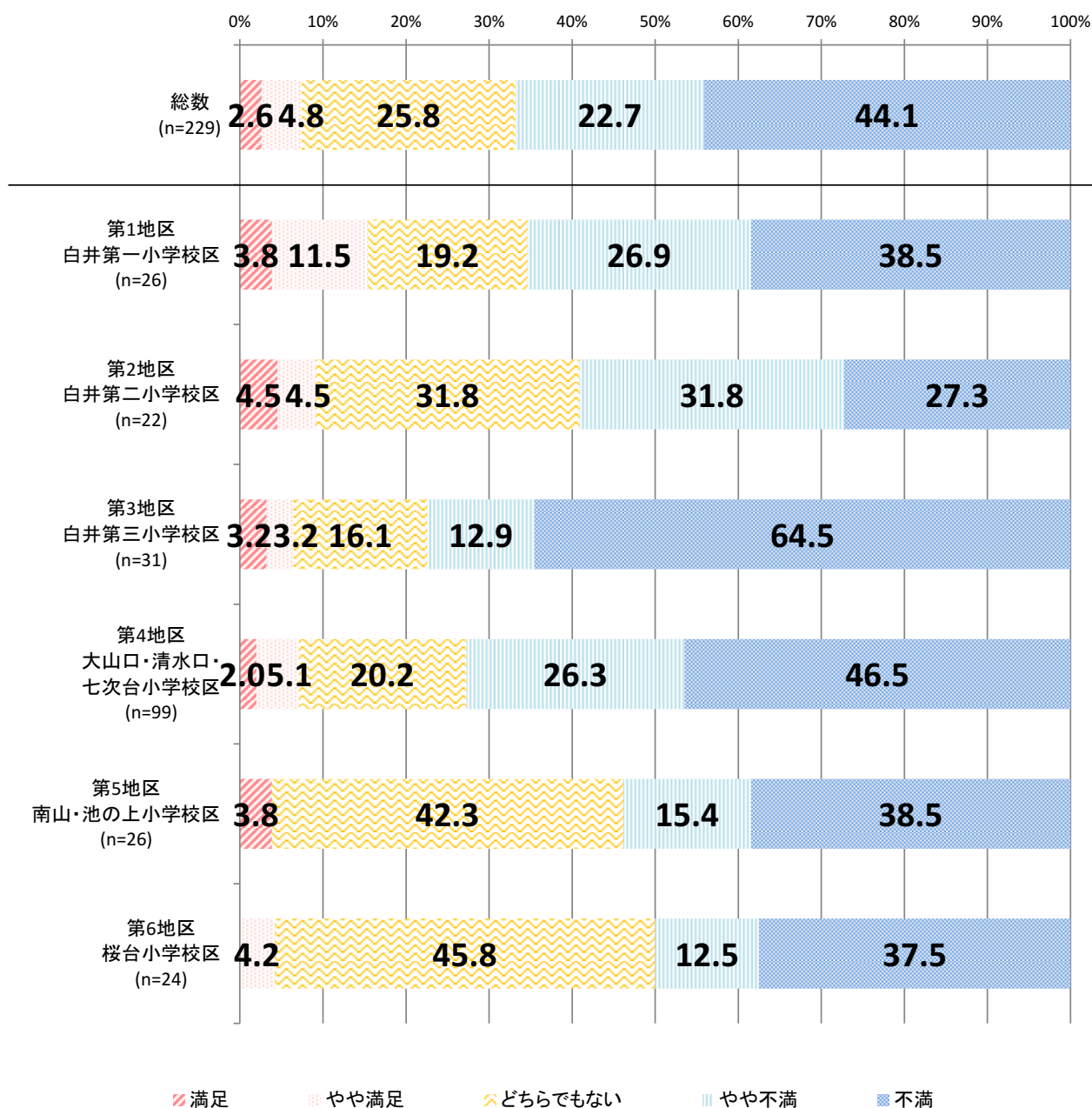
【4-2】バスの満足度(日中時間帯の運行本数)

- 総数は、「不満」が 46.1%と最も多く、次いで「やや不満」が 27.6%、「どちらでもない」が 18.5%、「やや満足」が 5.2%となっている。
- 地区別の特徴としては、第4地区、第5地区は「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



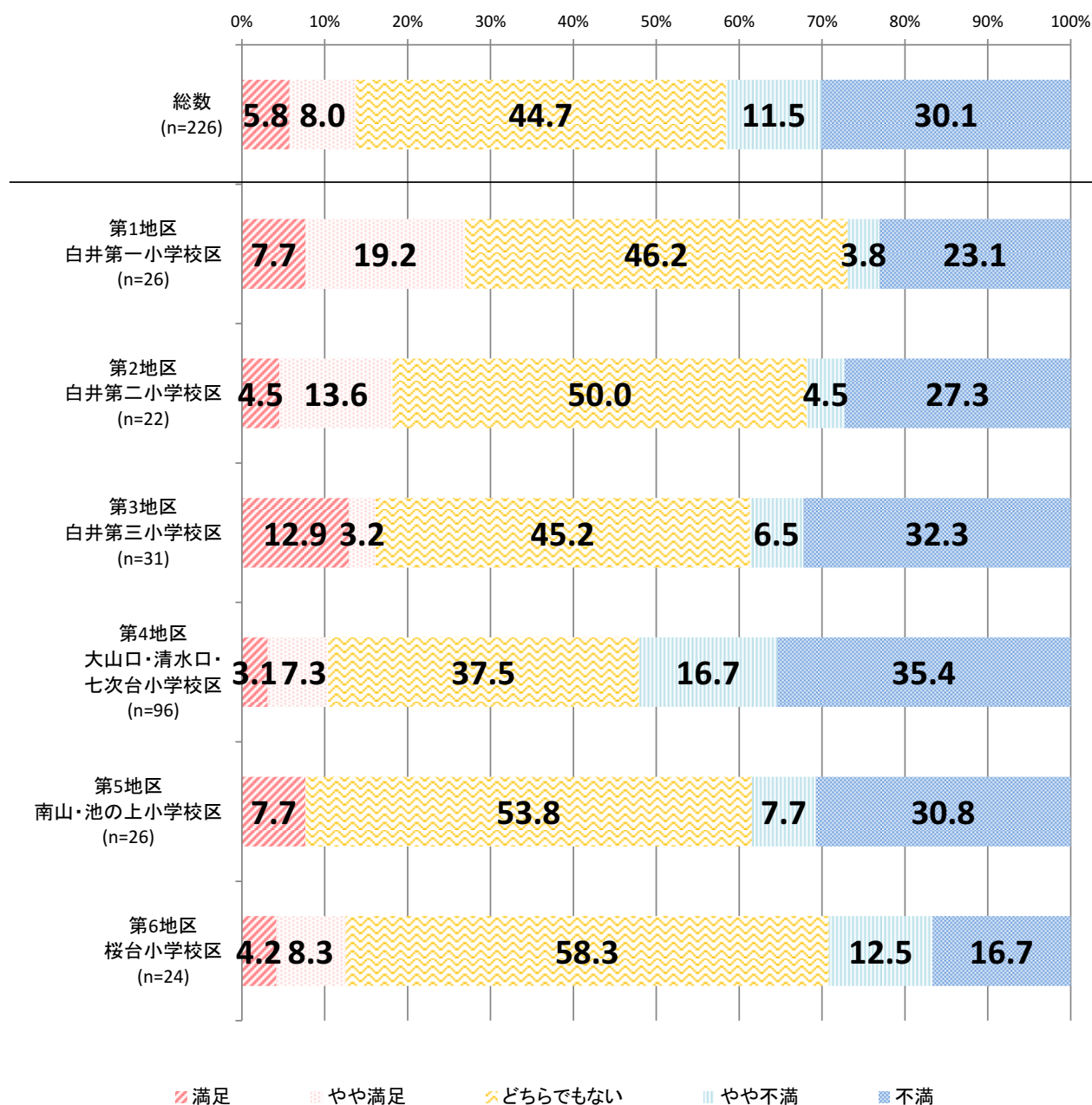
【4-3】バスの満足度(夕方以降の運行本数)

- 総数は、「不満」が 44.1%と最も多く、次いで「どちらでもない」が 25.8%、「やや不満」が 22.7%、「やや満足」が 4.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区、第4地区は「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



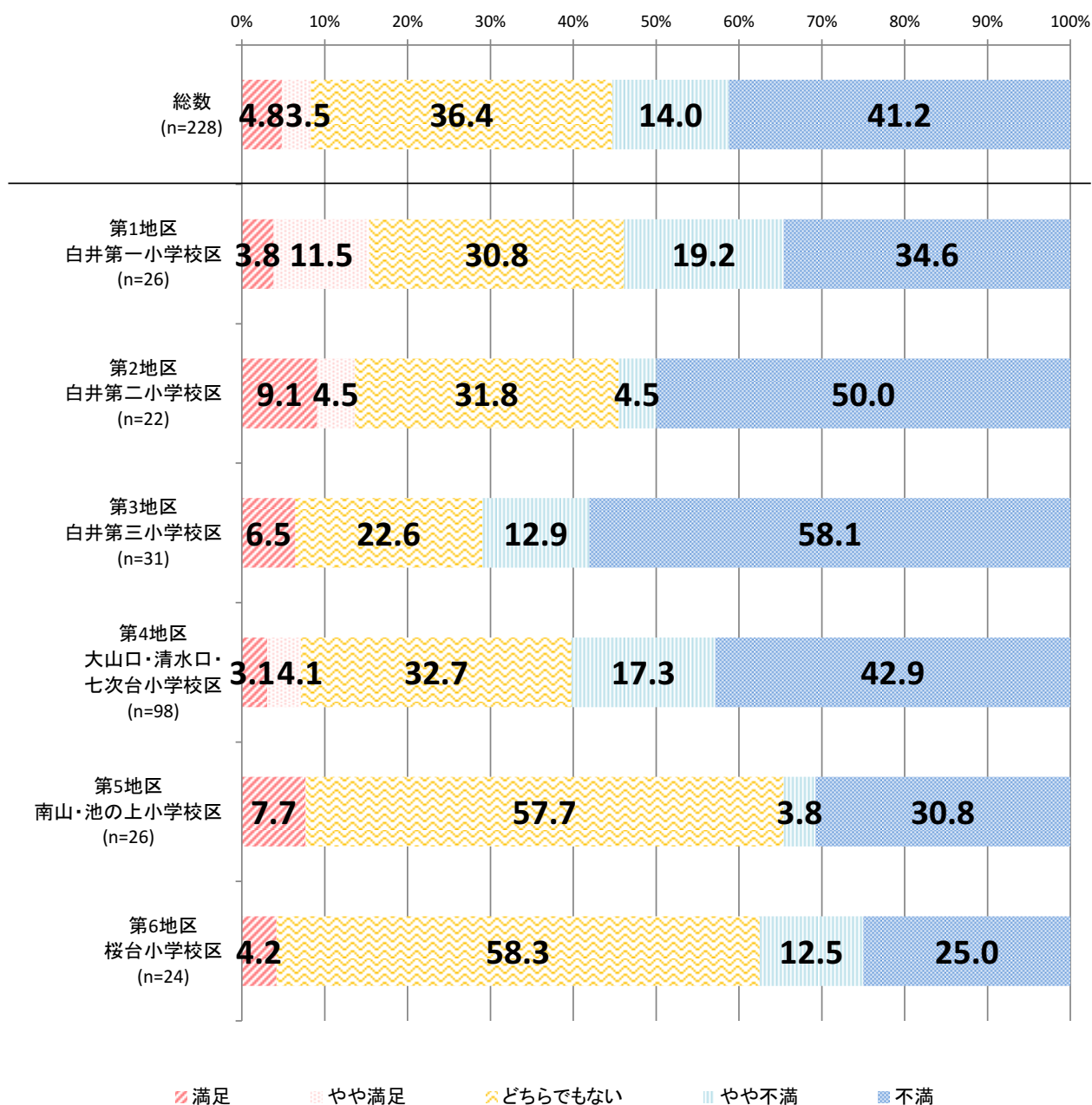
【4-4】バスの満足度(始発便の時間)

- 総数は、「どちらでもない」が 44.7%と最も多く、次いで「不満」が 30.1%、「やや不満」が 11.5%、「やや満足」が 8.0%となっている。
- 地区別の特徴としては、第4地区は「不満」「やや不満」の割合が特に多い傾向にある。



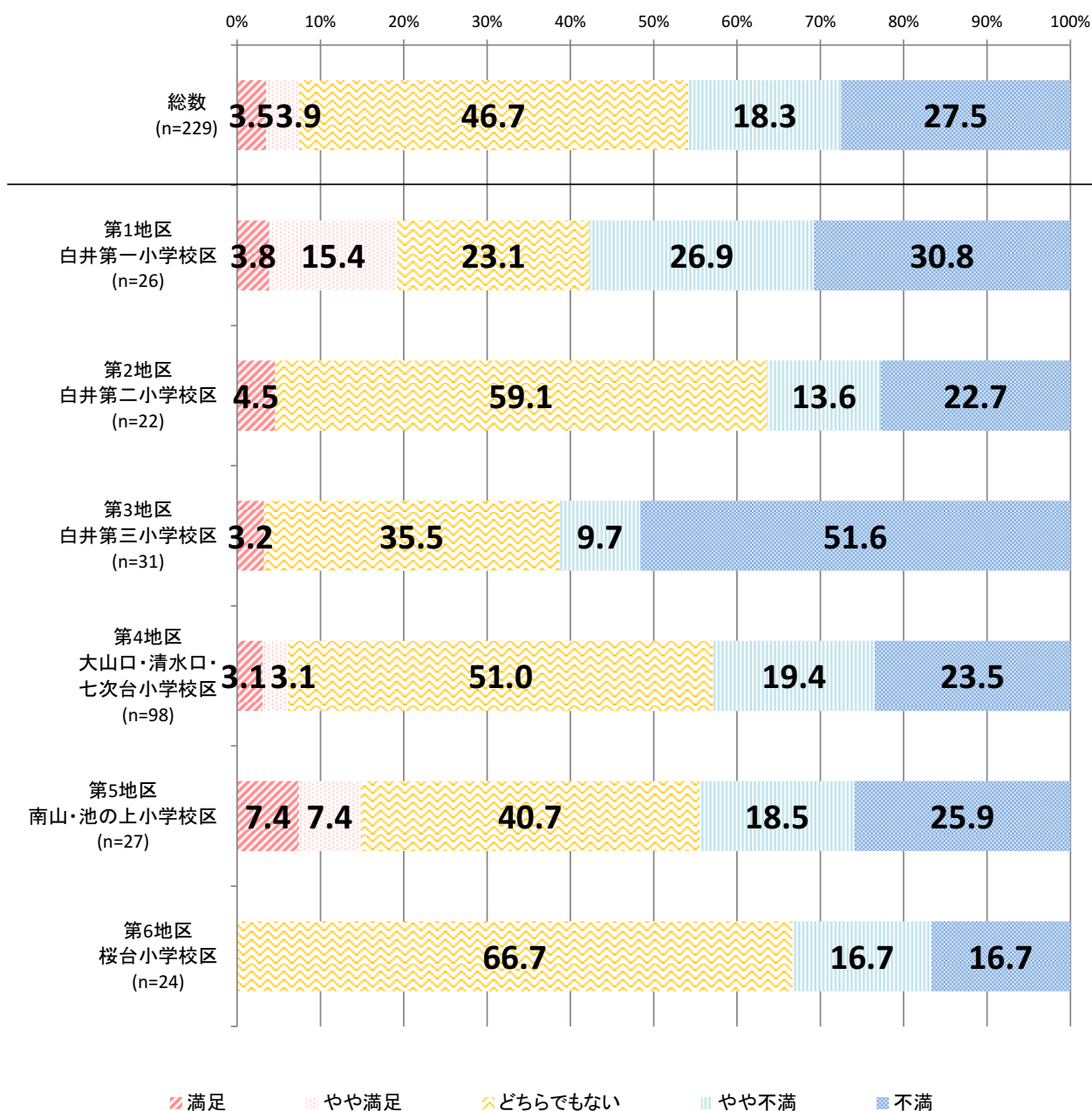
【4-5】バスの満足度(最終便の時間)

- 総数は、「不満」が 41.2%と最も多く、次いで「どちらでもない」が 36.4%、「やや不満」が 14.0%、「満足」が 4.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区は「不満」「やや不満」の割合が特に多い傾向にある。



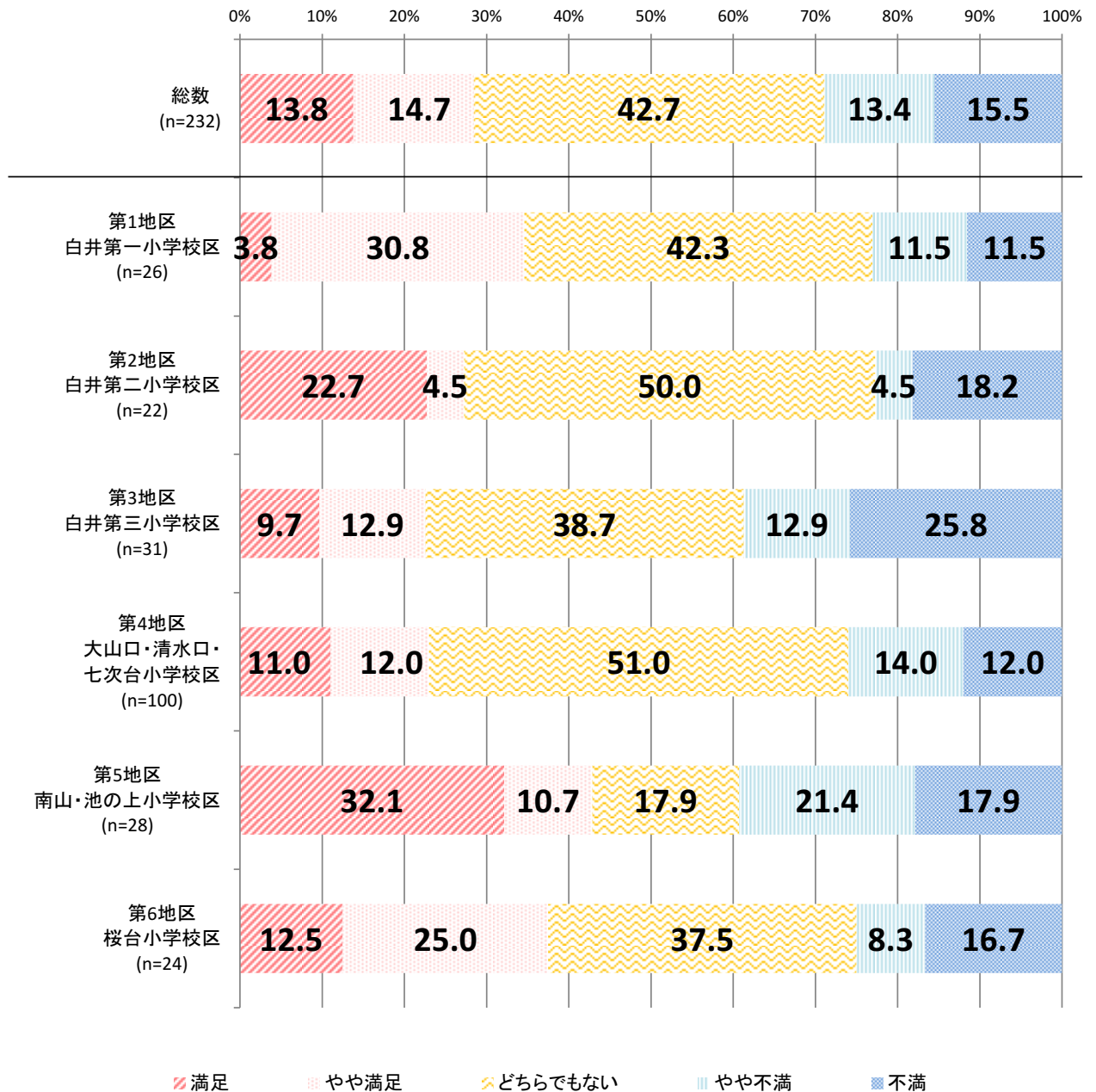
【4-6】バスの満足度(待合環境の快適さ)

- 総数は、「どちらでもない」が 46.7%と最も多く、次いで「不満」が 27.5%、「やや不満」が 18.3%、「やや満足」が 3.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第3地区は「不満」「やや不満」の割合が特に多い傾向にある。



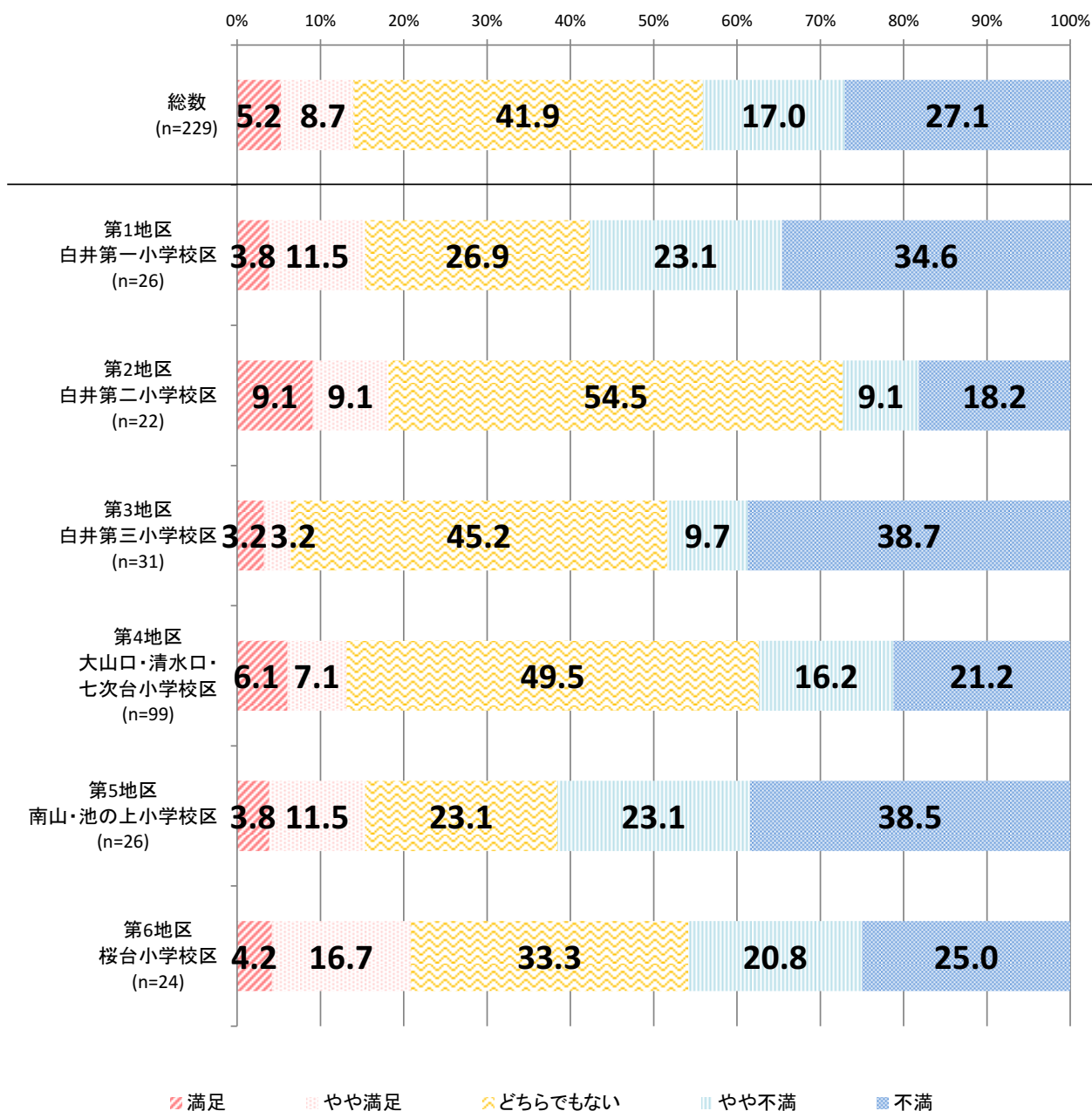
【4-7】バスの満足度(運賃設定・割引制度)

- 総数は、「どちらでもない」が 42.7%と最も多く、次いで「不満」が 15.5%、「やや満足」が 14.7%、「満足」が 13.8%となっている。
- 地区別の特徴としては、第5地区は「満足」が多く、第3地区は「不満」の割合が特に多い傾向にある。



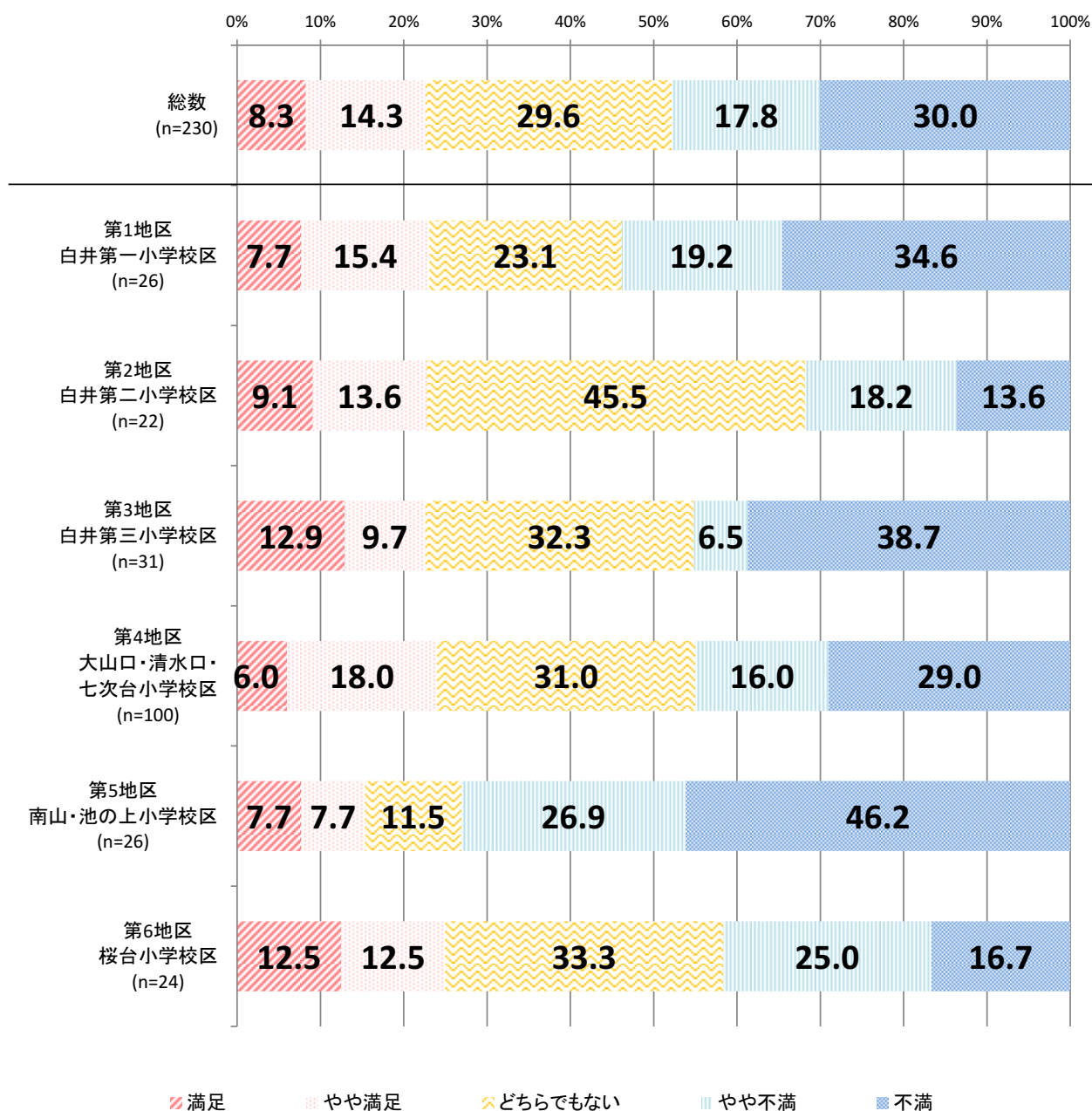
【4-8】バスの満足度(ルート・運行状況の情報提供)

- 総数は、「どちらでもない」が 41.9%と最も多く、次いで「不満」が 27.1%、「やや不満」が 17.0%、「やや満足」が 8.7%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第5地区は「不満」「やや不満」の割合が特に多い傾向にある。



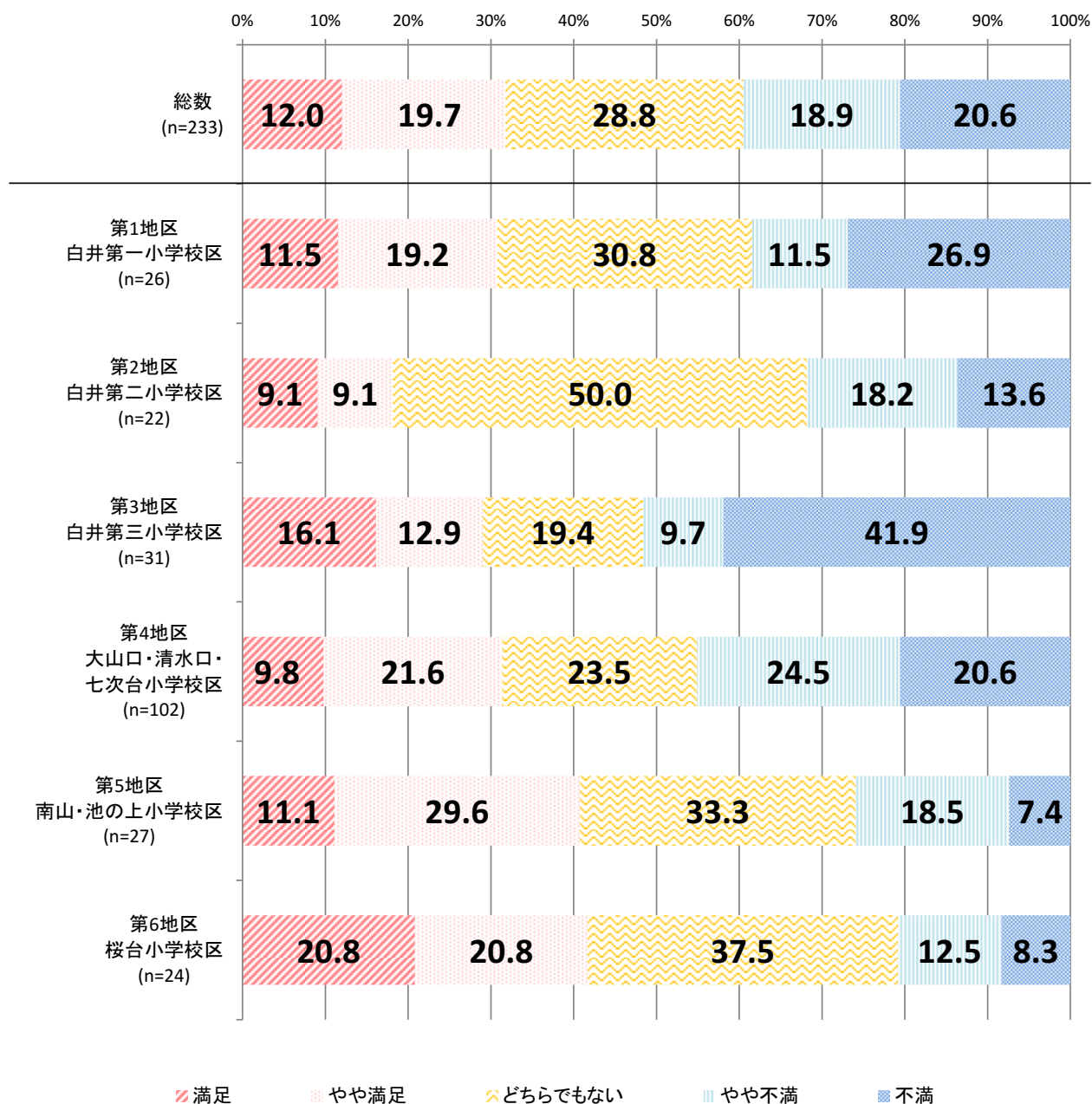
【4-9】バスの満足度(運行ルート)

- 総数は、「不満」が 30.0%と最も多く、次いで「どちらでもない」が 29.6%、「やや不満」が 17.8%、「やや満足」が 14.3%となっている。
- 地区別の特徴としては、第5地区は「不満」「やや不満」の割合が特に多い傾向にある。



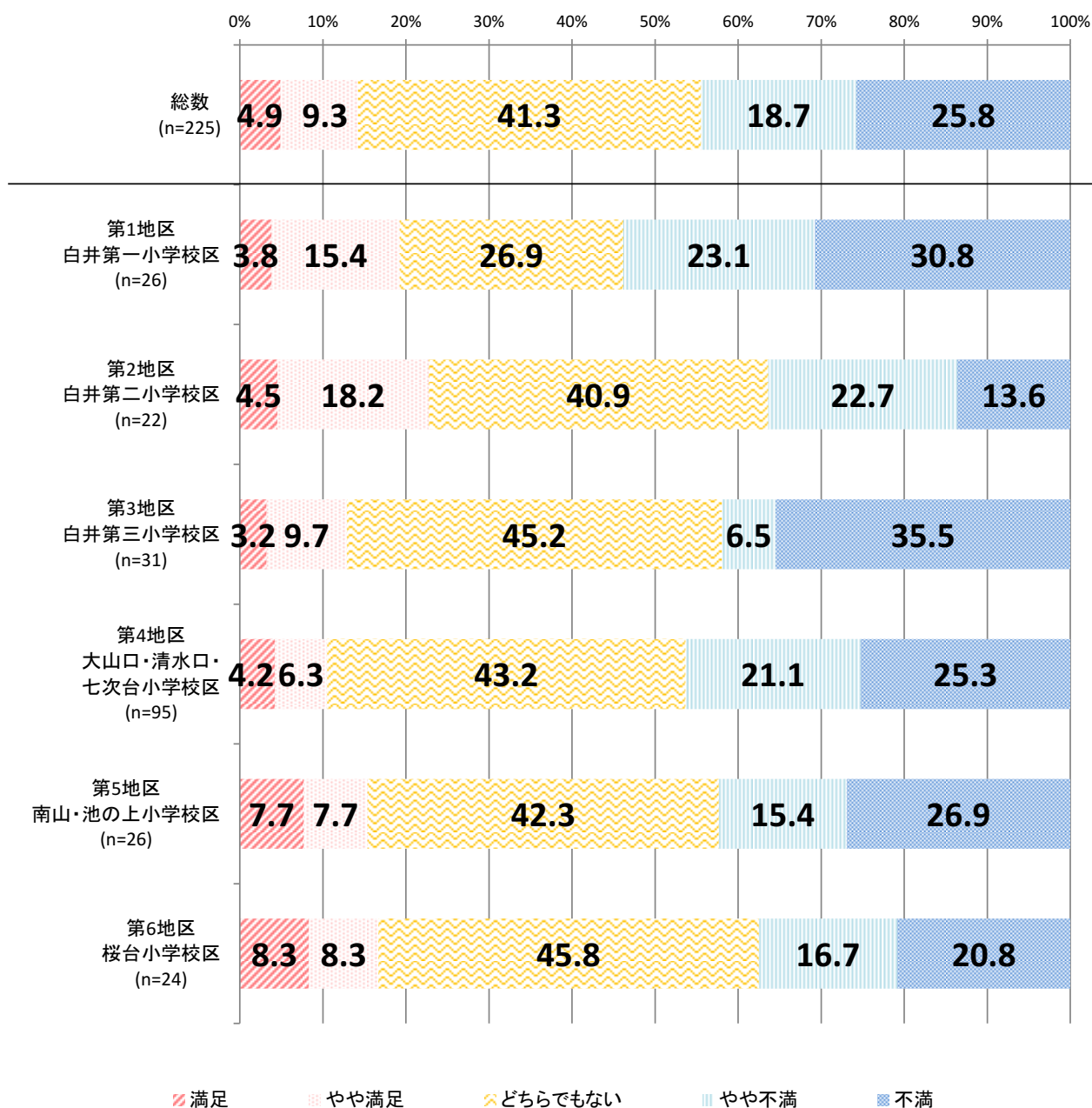
【4-10】バスの満足度(時間通りの運行)

- 総数は、「どちらでもない」が 28.8%と最も多く、次いで「不満」が 20.6%、「やや満足」が 19.7%、「やや不満」が 18.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区、第4地区は「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



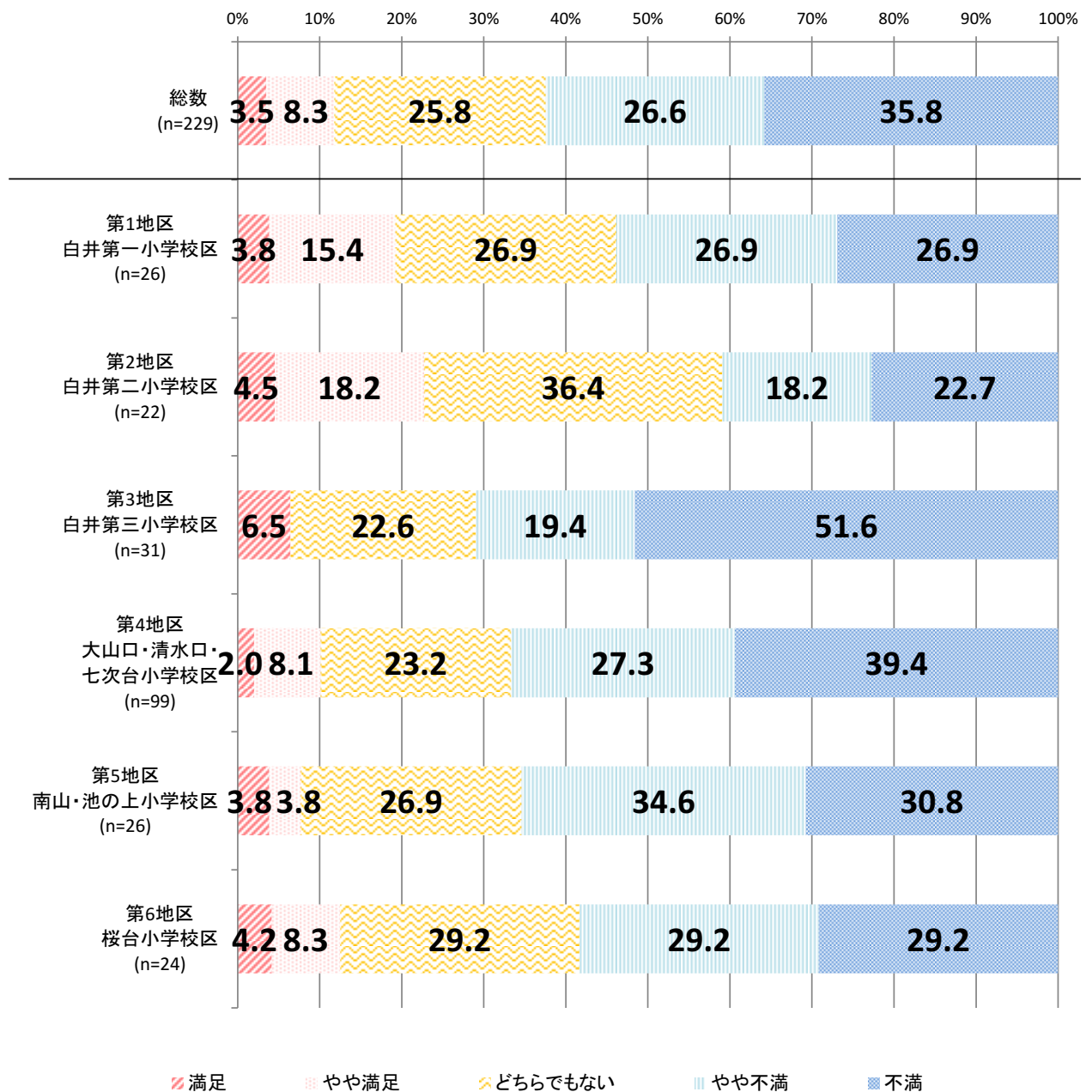
【4-11】バスの満足度(他路線・交通手段との乗継)

- 総数は、「どちらでもない」が 41.3%と最も多く、次いで「不満」が 25.8%、「やや不満」が 18.7%、「やや満足」が 9.3%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区は「不満」「やや不満」の割合が特に多い傾向にある。



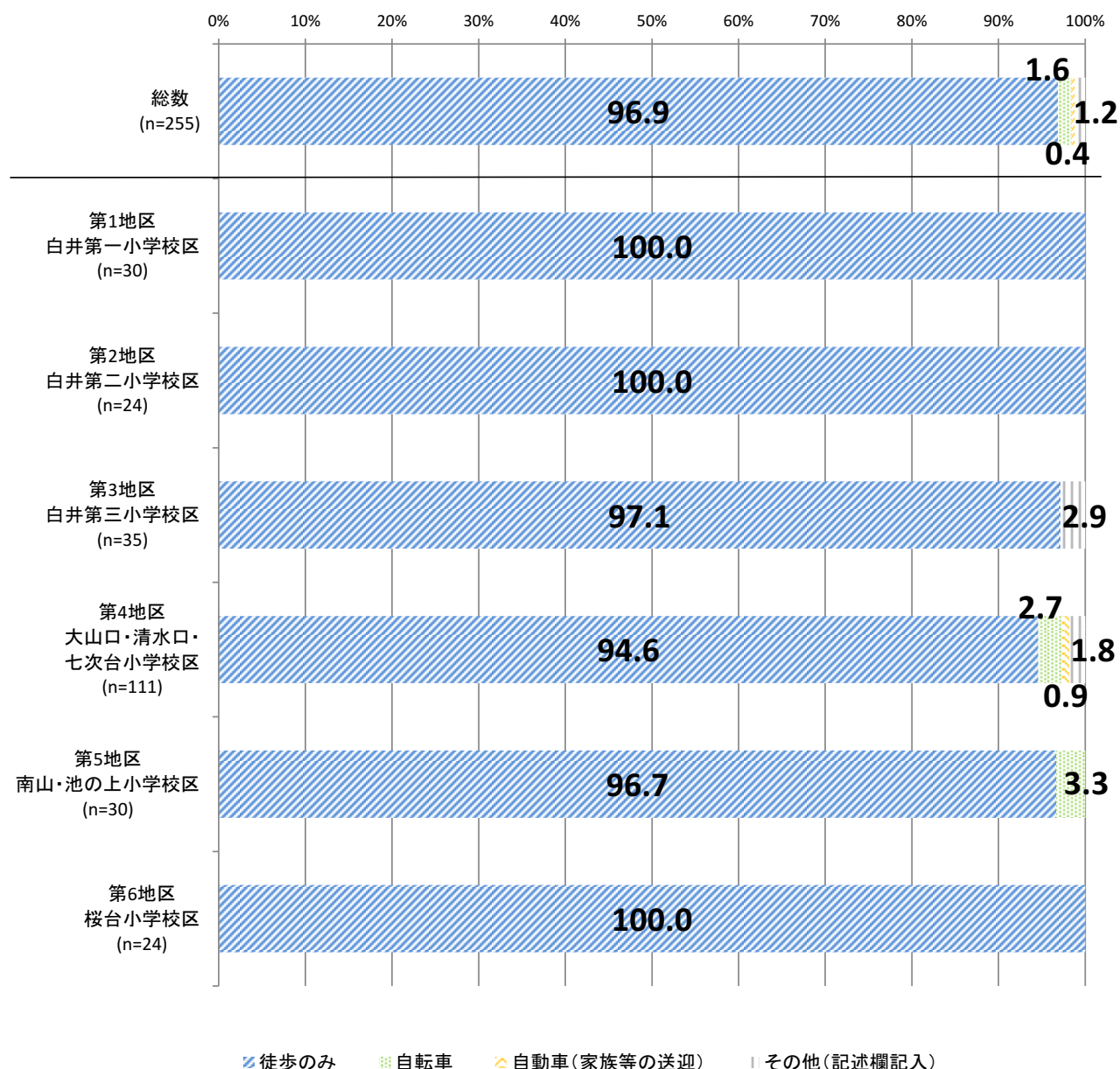
【4-12】バスの満足度(総合的な満足度)

- 総数は、「不満」が 35.8%と最も多く、次いで「やや不満」が 26.6%、「どちらでもない」が 25.8%、「やや満足」が 8.3%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区、第4地区、第5地区は「不満」「やや不満」の割合が特に多い傾向にある。



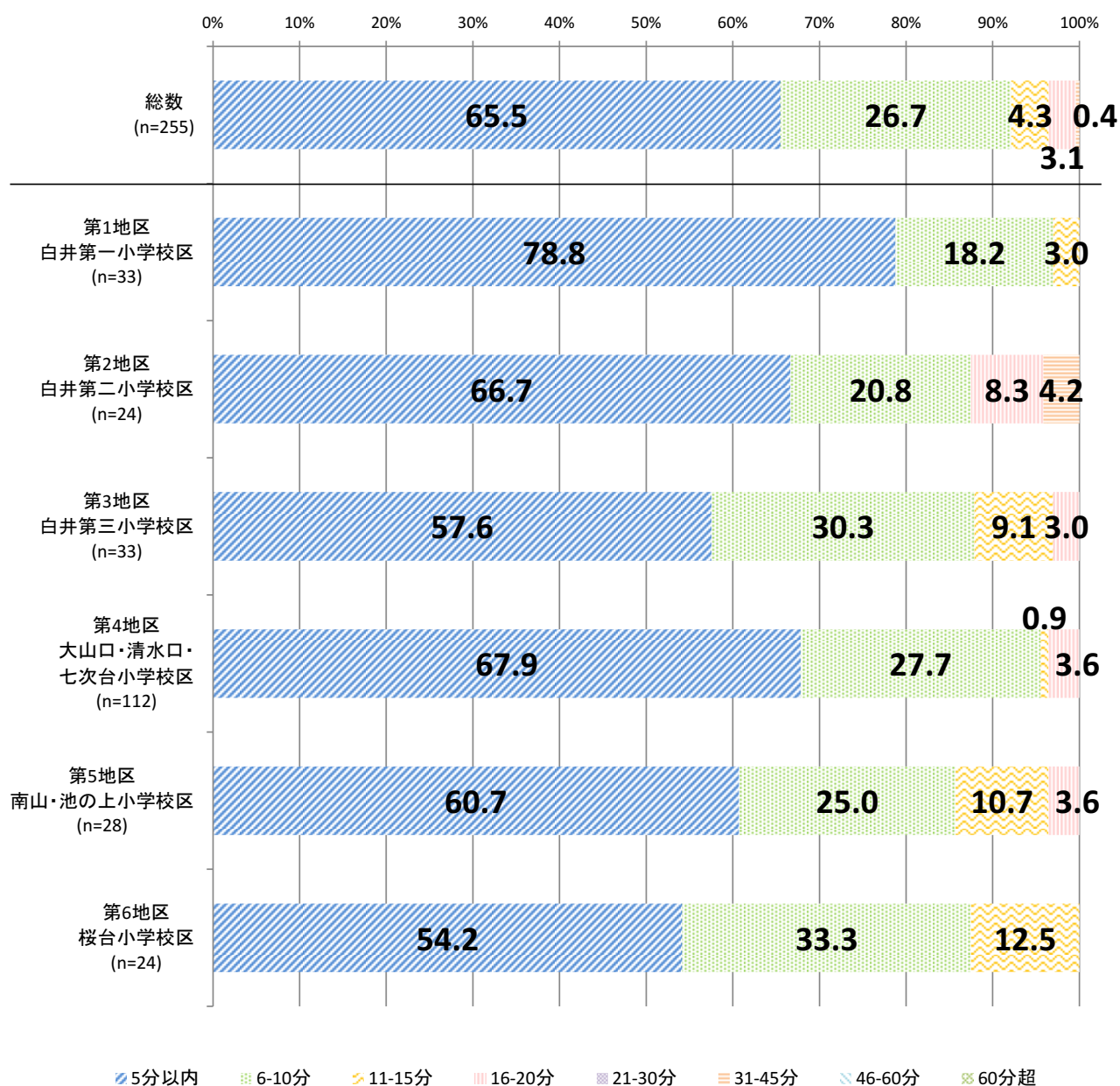
【5】自宅からバス停までの主な移動手段

- 総数は、「徒歩のみ」が96.9%と最も多く、次いで「自転車」が1.6%、「その他(記述欄記入)」が1.2%、「自転車(家族等の送迎)」が0.4%となっている。
- 地区別の特徴としては、全体的に「徒歩のみ」が多いが、第3地区、第4地区、第5地区では「自転車」「自転車(家族等の送迎)」「その他(記述欄記入)」の回答もわずかにある。



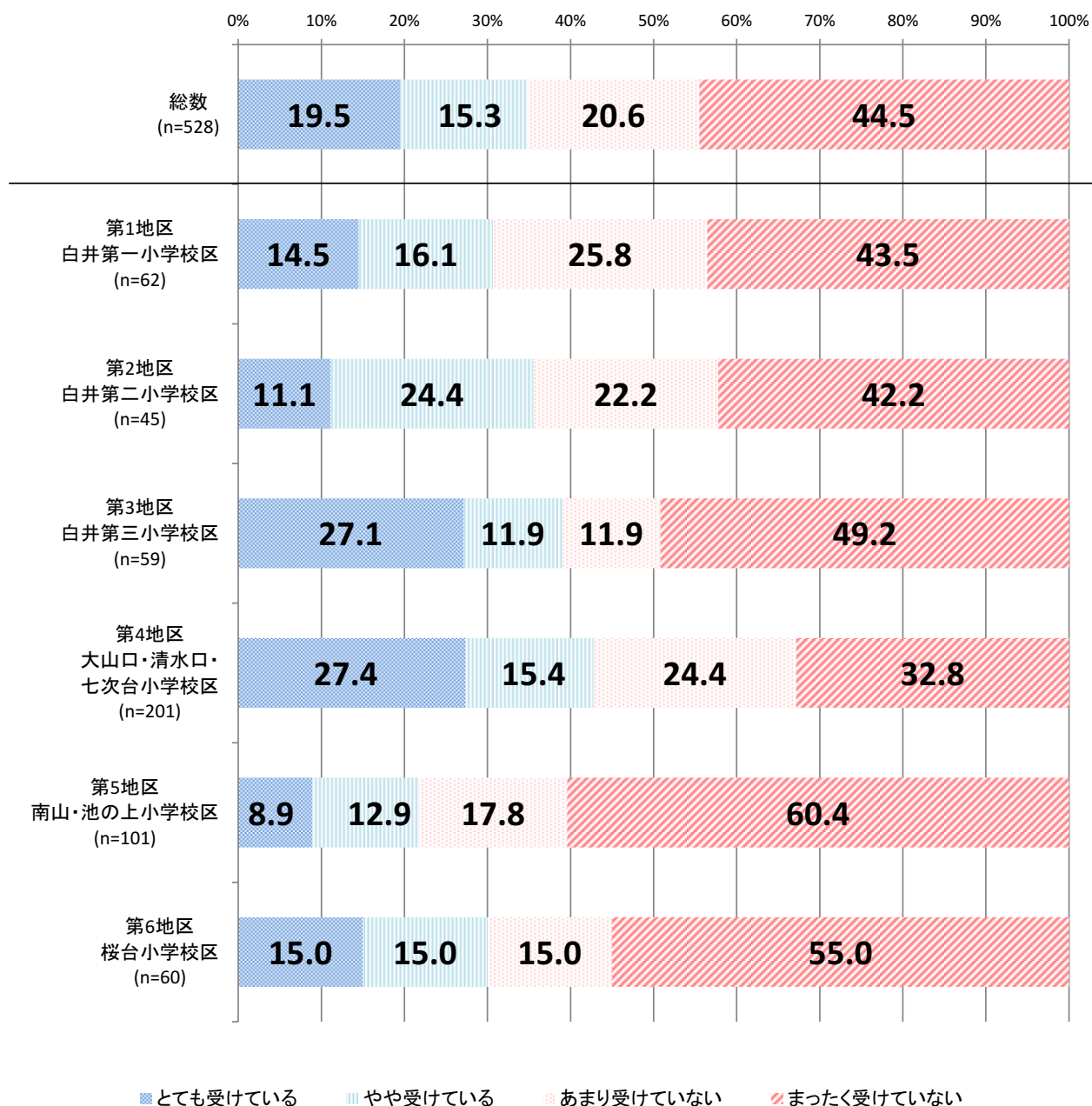
【6】自宅からバス停までの所要時間

- 総数は、「5分以内」が65.5%と最も多く、次いで「6-10分」が26.7%、「11-15分」が4.3%、「16-20分」が3.1%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区では「31-45分」の割合がわずかにある。



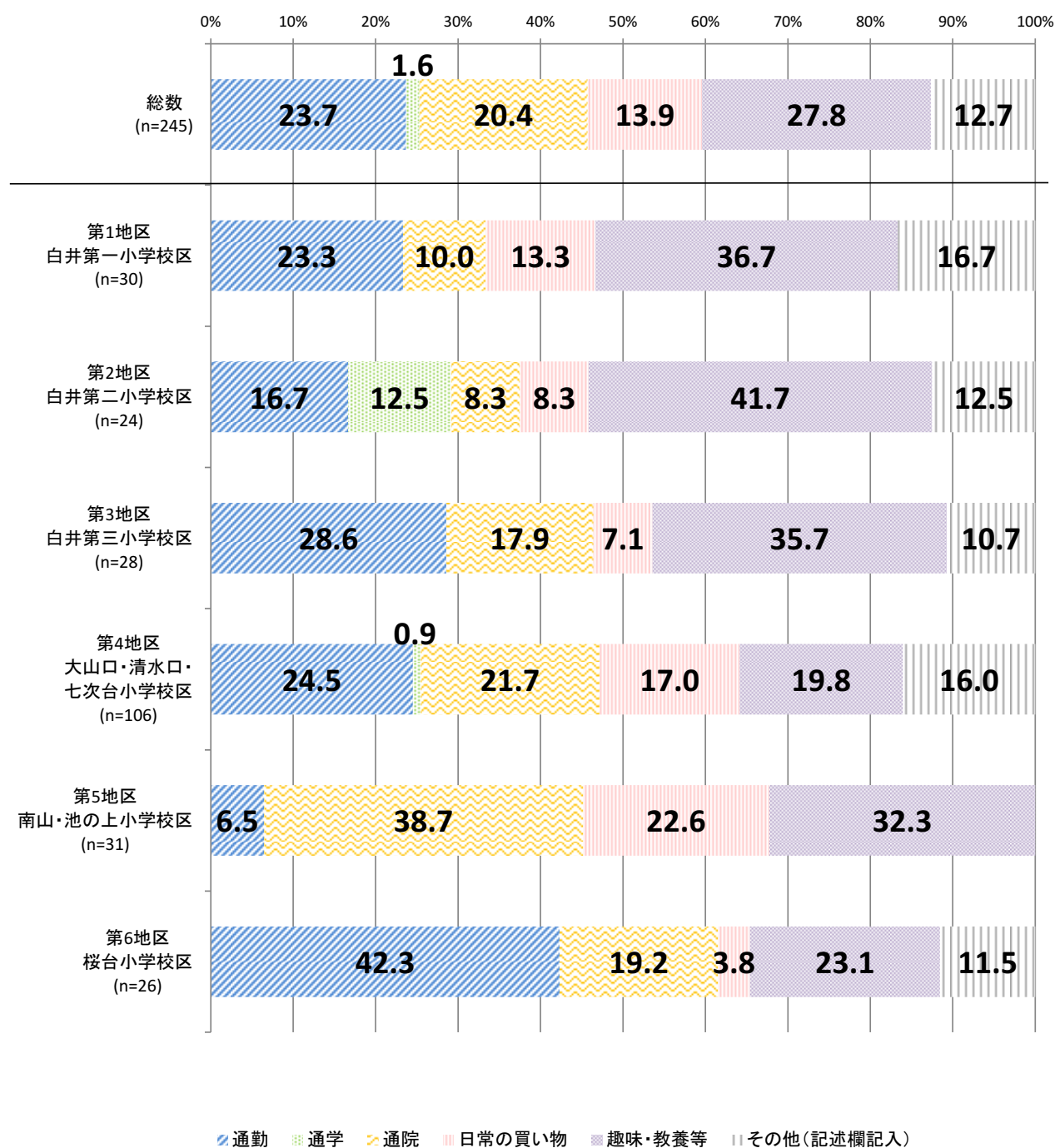
【7】路線バスの減便等の影響

- 総数は、「まったく受けていない」が 44.5%と最も多く、次いで「あまり受けていない」が 20.6%、「とても受けている」が 19.5%、「やや受けている」が 15.3%となっている。
- 地区別の特徴としては、第5地区は「まったく受けていない」の割合が特に多い傾向にある。



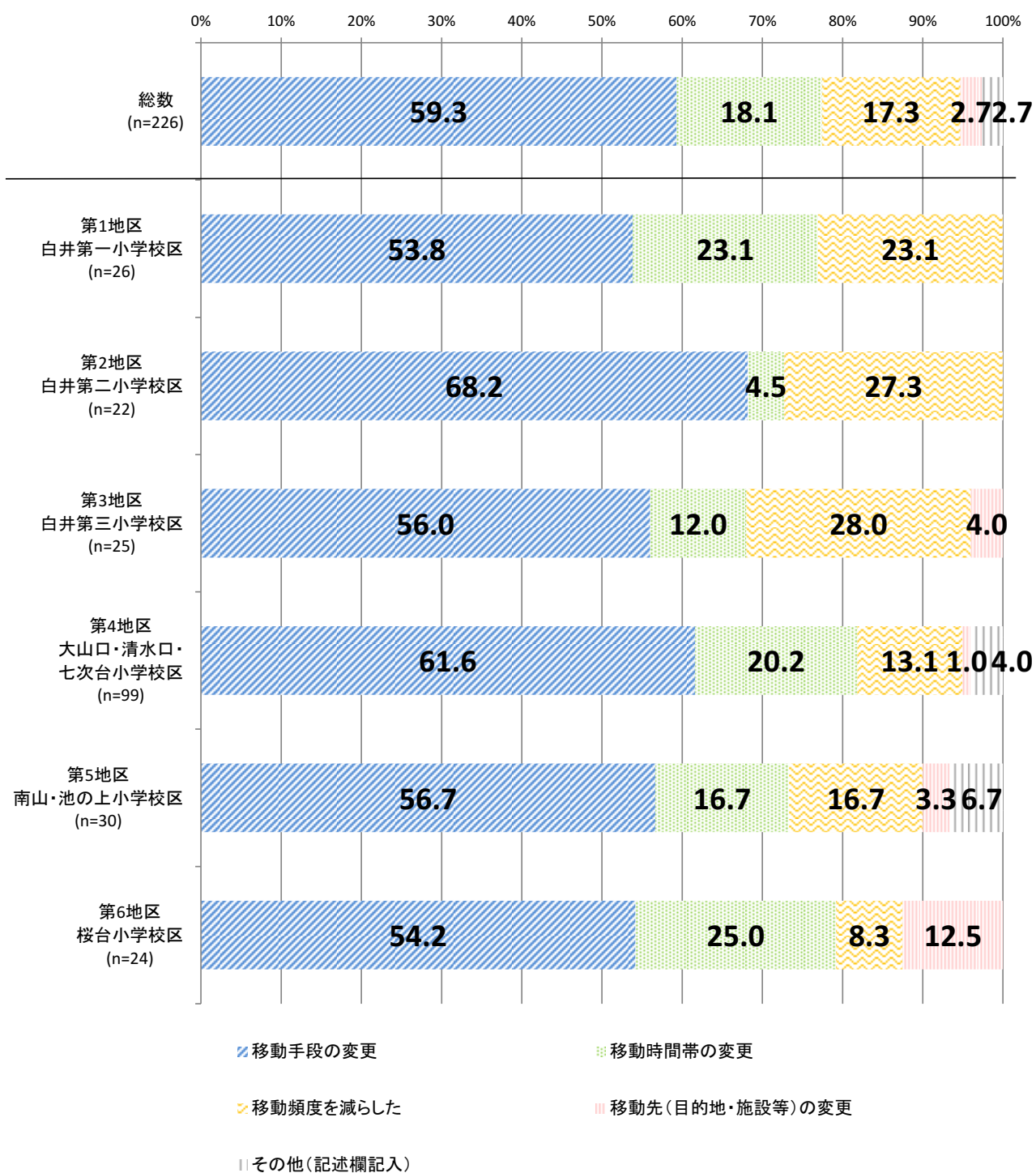
【8】影響を受けている外出種別

- 総数は、「趣味・教養等」が 27.8%と最も多く、次いで「通勤」が 23.7%、「通院」が 20.4%、「日常の買い物」が 13.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、第6地区は「通勤」の割合が特に多い傾向にある。



【9】路線バス減便等の影響(対応)

- 総数は、「移動手段の変更」が 59.3%と最も多く、次いで「移動時間帯の変更」が 18.1%、「移動頻度を減らした」が 17.3%、「移動先(目的地・施設等)の変更」「その他(記述欄記入)」が 2.7%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区、第4地区は「移動手段の変更」の割合が特に多い傾向にある。



【10】路線バスから変更した移動手段

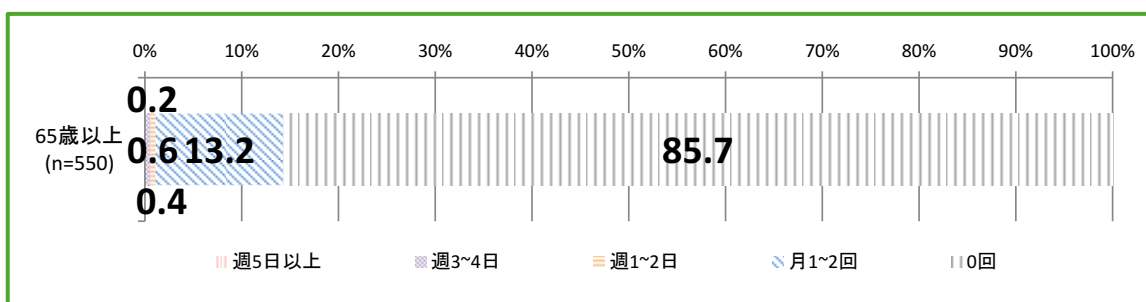
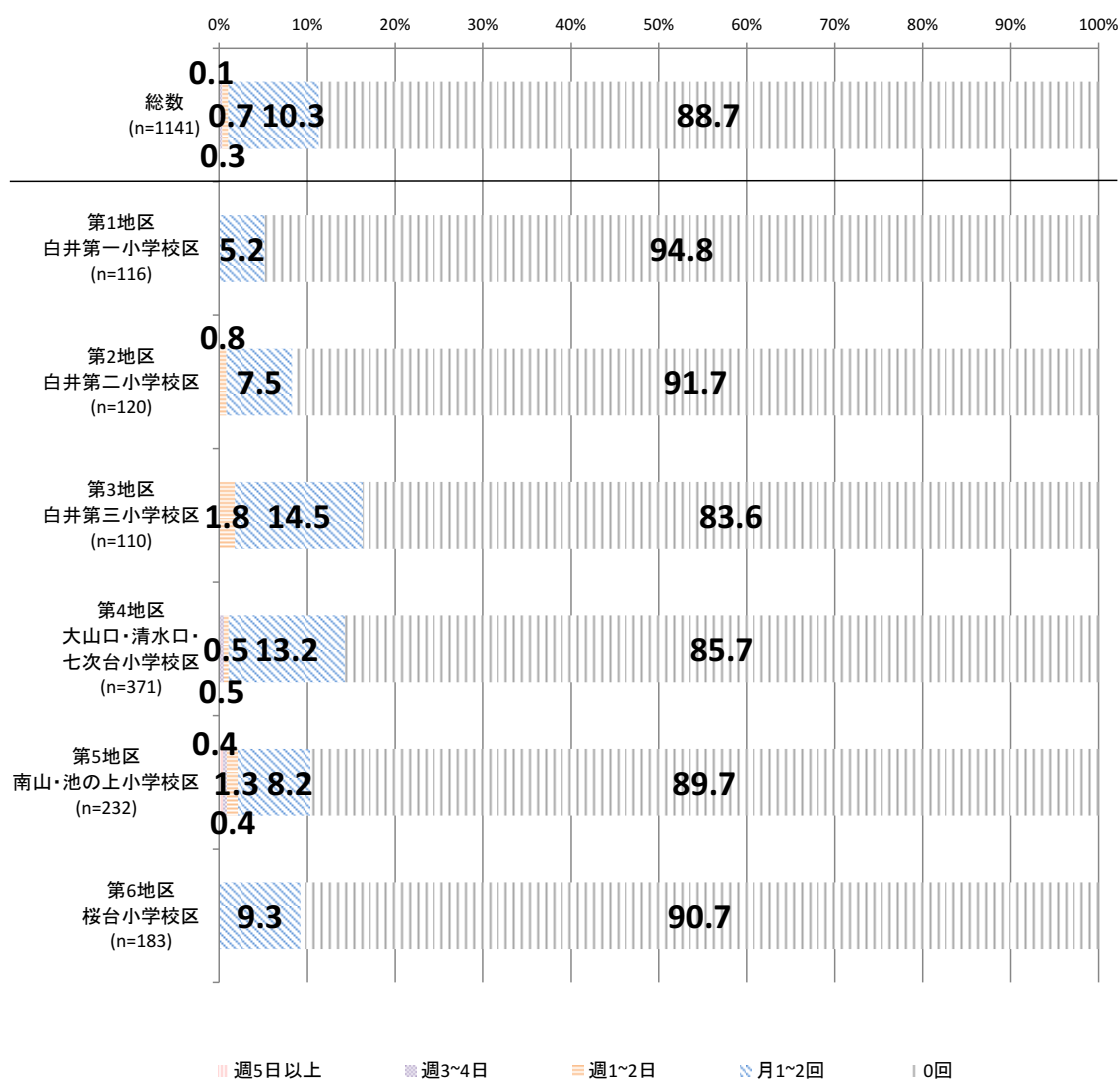
- 総数は、「コミュニティバス(ナッシー号)」が 38.1%と最も多く、次いで「鉄道」が 17.5%、「タクシー」が 15.5%、「自動車(家族等の送迎)」が 13.4%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「コミュニティバス(ナッシー号)」の割合が特に多い傾向にある。

%	鉄道	路線バス	コミュニティバス (ナッシー号)	自動車 (自分で 運転)	自動車 (家族等 の送迎)	タクシー	原付・ バイク	自転車	徒歩のみ	その他 (記述欄 記入)
総数 (n=194)	17.5%	4.6%	38.1%	2.1%	13.4%	15.5%	8.2%	1.5%	0.0%	0.0%
第1地区 白井第一小学校区 (n=26)	15.4%	11.5%	38.5%	0.0%	11.5%	23.1%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%
第2地区 白井第二小学校区 (n=19)	0.0%	0.0%	73.7%	5.3%	10.5%	0.0%	5.3%	5.3%	0.0%	0.0%
第3地区 白井第三小学校区 (n=23)	8.7%	0.0%	26.1%	0.0%	21.7%	17.4%	21.7%	4.3%	0.0%	0.0%
第4地区 大山口・清水口・ 七次台小学校区 (n=81)	17.3%	3.7%	40.7%	2.5%	14.8%	18.5%	2.5%	0.0%	0.0%	0.0%
第5地区 南山・池の上小学校区 (n=26)	34.6%	3.8%	23.1%	3.8%	7.7%	11.5%	15.4%	0.0%	0.0%	0.0%
第6地区 桜台小学校区 (n=19)	26.3%	10.5%	26.3%	0.0%	10.5%	10.5%	10.5%	5.3%	0.0%	0.0%

II-6 タクシーの利用状況について

【1】利用頻度

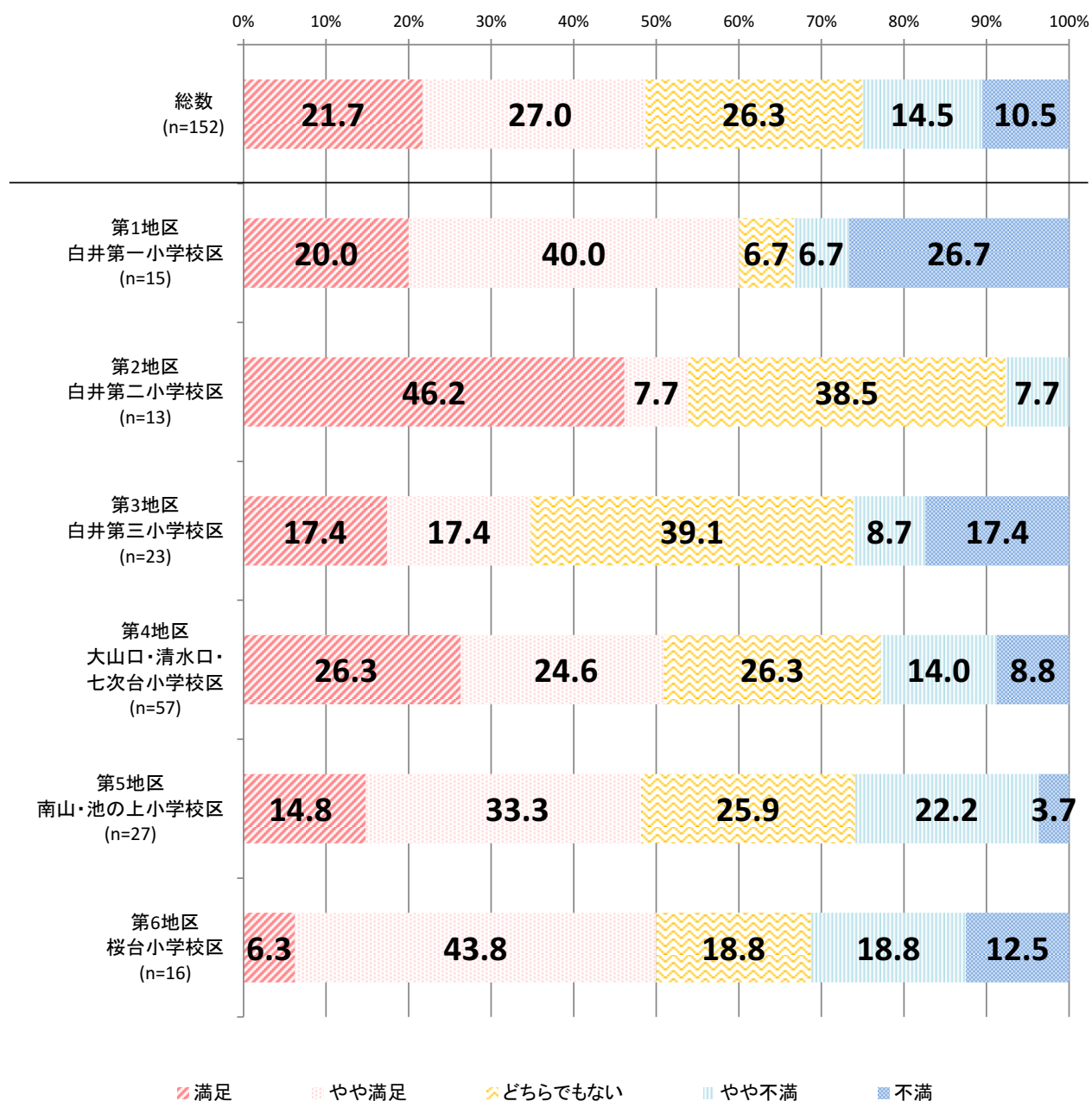
- 総数は、「0回」が88.7%と最も多く、次いで「月1~2回」が10.3%、「週1~2日」が0.7%、「週3~4日」が0.3%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。
- 65歳以上では、「0回」が85.7%で全体と比べて3.0ポイント低くなっている。



II-6 タクシーの利用状況について

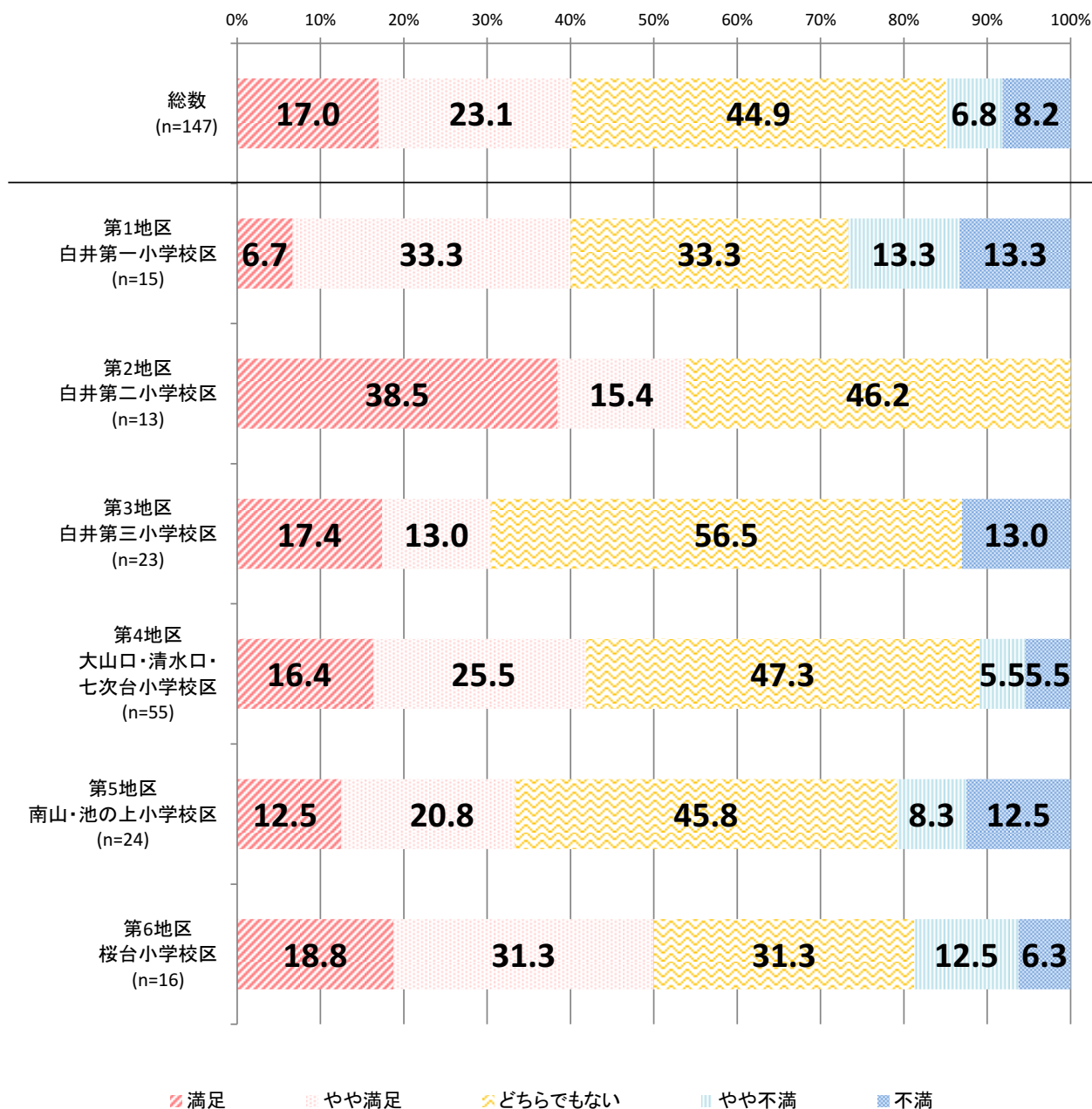
【2-1】タクシーの満足度(利便性)

- 総数は、「やや満足」が 27.0%と最も多く、次いで「どちらでもない」が 26.3%、「満足」が 21.7%、「やや不満」が 14.5%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区は「満足」「やや満足」の割合が多い傾向にある。



【2-2】タクシーの満足度(目的地までの所要時間の短さ)

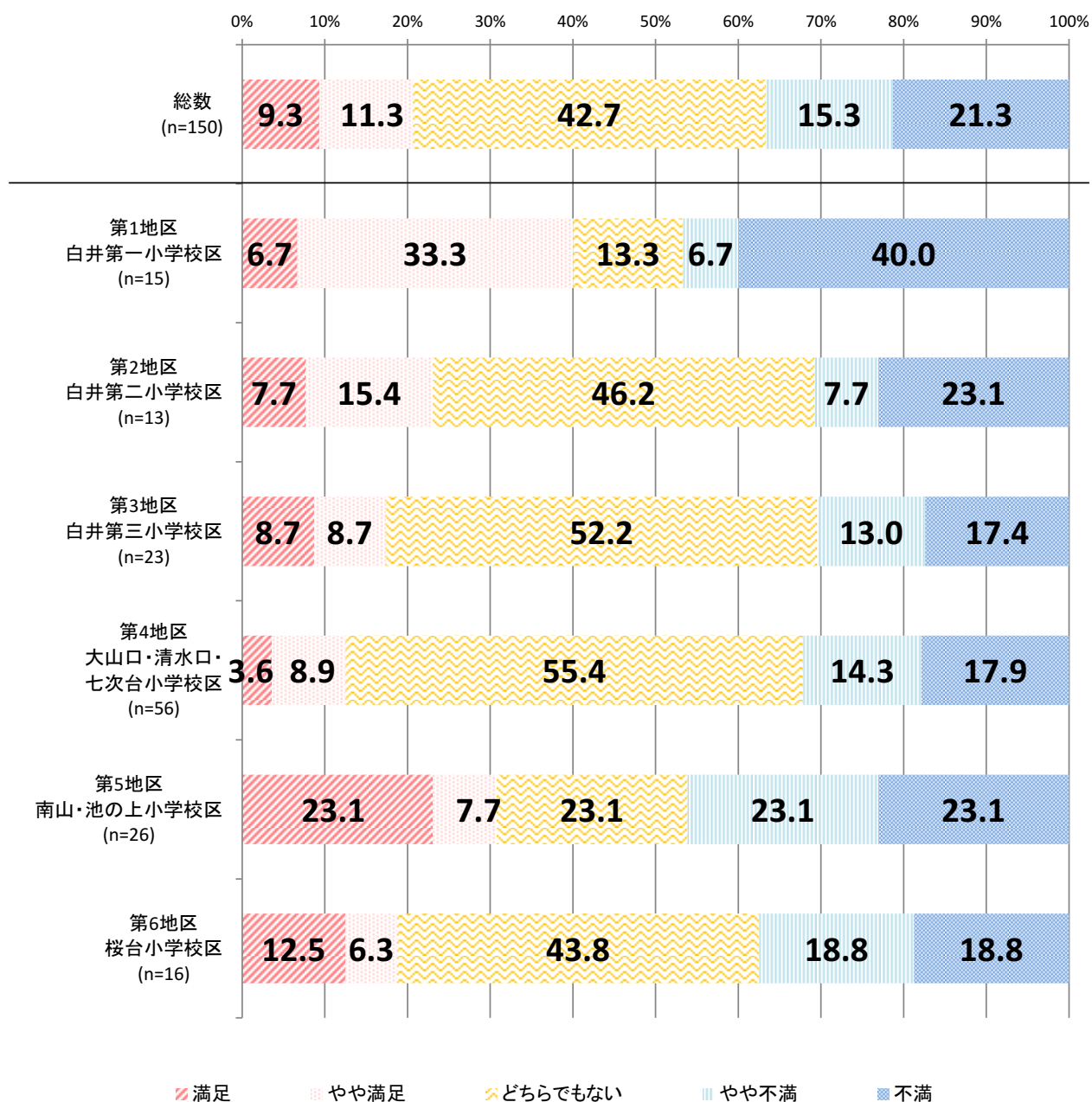
- 総数は、「どちらでもない」が 44.9%と最も多く、次いで「やや満足」が 23.1%、「満足」が 17.0%、「不満」が 8.2%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区、第6地区は「満足」「やや満足」の割合が多い傾向にある。



II-6 タクシーの利用状況について

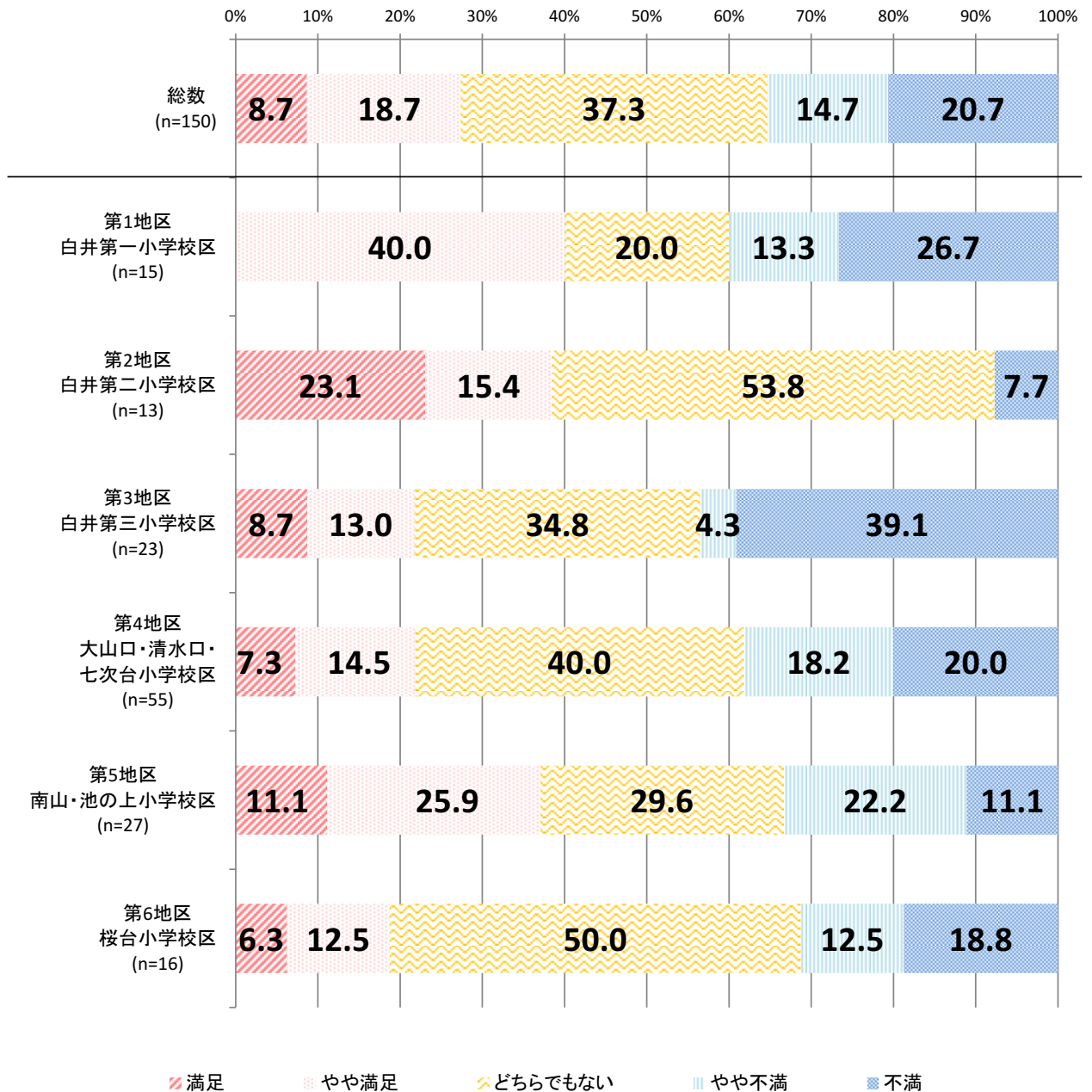
【2-3】タクシーの満足度(運賃や割引制度)

- 総数は、「どちらでもない」が 42.7%と最も多く、次いで「不満」が 21.3%、「やや不満」が 15.3%、「やや満足」が 11.3%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第5地区は「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



【2-4】タクシーの満足度(予約や待ち時間の長さ)

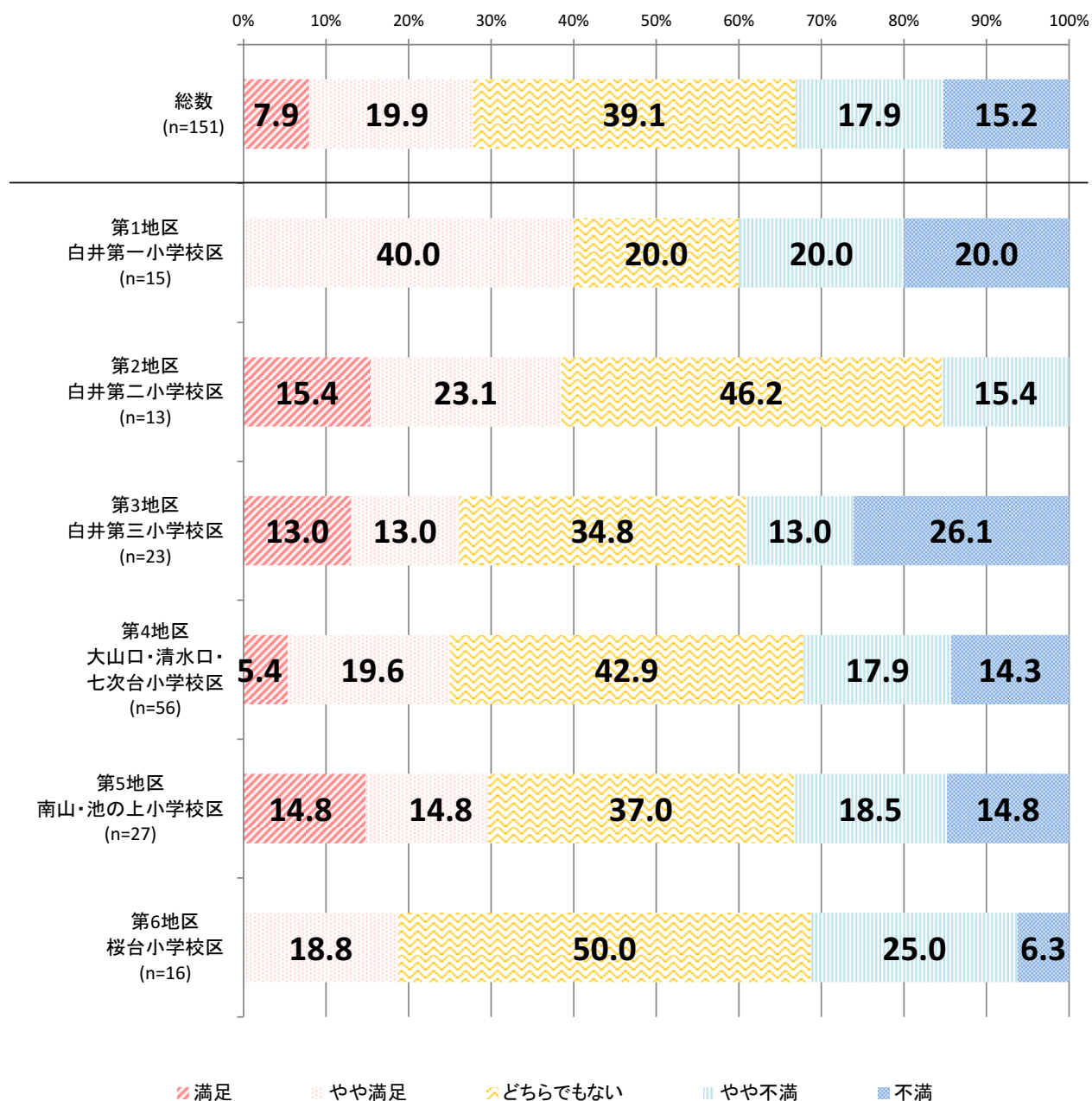
- 総数は、「どちらでもない」が 37.3%と最も多く、次いで「不満」が 20.7%、「やや満足」が 18.7%、「やや不満」が 14.7%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第3地区、第4地区は「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



II-6 タクシーの利用状況について

【2-5】タクシーの満足度(総合的な満足度)

- 総数は、「どちらでもない」が 39.1%と最も多く、次いで「やや満足」が 19.9%、「やや不満」が 17.9%、「不満」が 15.2%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第3地区は「不満」「やや不満」の割合が多い傾向にある。



II-7 コミュニティバスの利用促進について

【1】利用促進に必要とされること

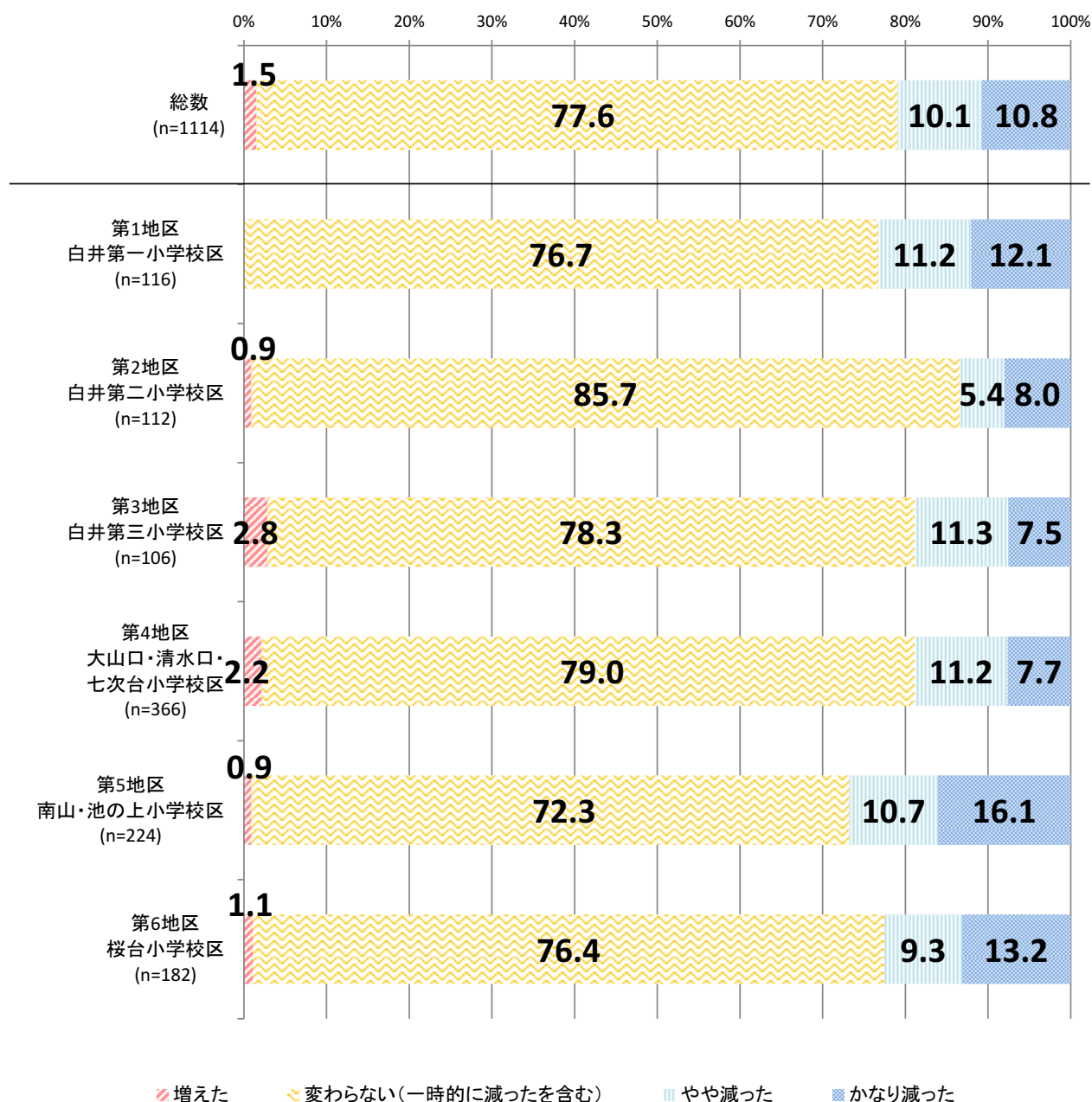
- 総数は、「バスの台数や運行本数を増やす」が 41.9%と最も多く、次いで「ルートや行き先を分かりやすくする」が 34.5%、「鉄道や他の路線バスへ乗り継ぎしやすくする」が 31.7%、「日、祝日も運行させる」が 24.7%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区は「鉄道や他の路線バスへ乗り継ぎしやすくする」が多く、第2地区は「小型の車両を導入し、狭い道路でも運行できるようにする」、第3地区、第4地区、第6地区では「バスの台数や運行本数を増やす」の割合が多い傾向にある。

%	バスの台数や運行本数を増やす	運行開始時間を早くする	運行終了時間を遅くする	鉄道や他の路線バスへ乗り継ぎしやすくする	ルートや行き先を分かりやすくする	バスの待合環境を改善する(ベンチ、屋根の設置)	経由地・目的地を追加する	小型の車両を導入し、狭い道路でも運行できるようにする	日、祝日も運行させる	現状維持	その他
総数 (n=1056)	41.9%	4.1%	8.0%	31.7%	34.5%	11.6%	15.0%	20.1%	24.7%	8.3%	16.9%
第1地区 白井第一小学校区 (n=109)	29.4%	1.8%	5.5%	41.3%	33.0%	12.8%	10.1%	5.5%	22.9%	8.3%	22.0%
第2地区 白井第二小学校区 (n=104)	37.5%	7.7%	11.5%	35.6%	21.2%	14.4%	7.7%	42.3%	30.8%	10.6%	5.8%
第3地区 白井第三小学校区 (n=108)	43.5%	7.4%	11.1%	34.3%	34.3%	10.2%	14.8%	14.8%	27.8%	7.4%	13.0%
第4地区 大山口・清水口・七次台小学校区 (n=350)	46.6%	5.7%	11.7%	30.6%	37.4%	9.4%	20.3%	18.6%	21.1%	6.9%	16.0%
第5地区 南山・池の上小学校区 (n=210)	36.7%	0.5%	2.4%	27.1%	38.1%	15.2%	16.7%	17.6%	25.7%	8.1%	20.0%
第6地区 桜台小学校区 (n=166)	47.6%	2.4%	4.8%	31.3%	31.9%	8.4%	9.6%	25.3%	25.9%	11.4%	20.5%

II-8 新型コロナウイルス感染症等による影響について

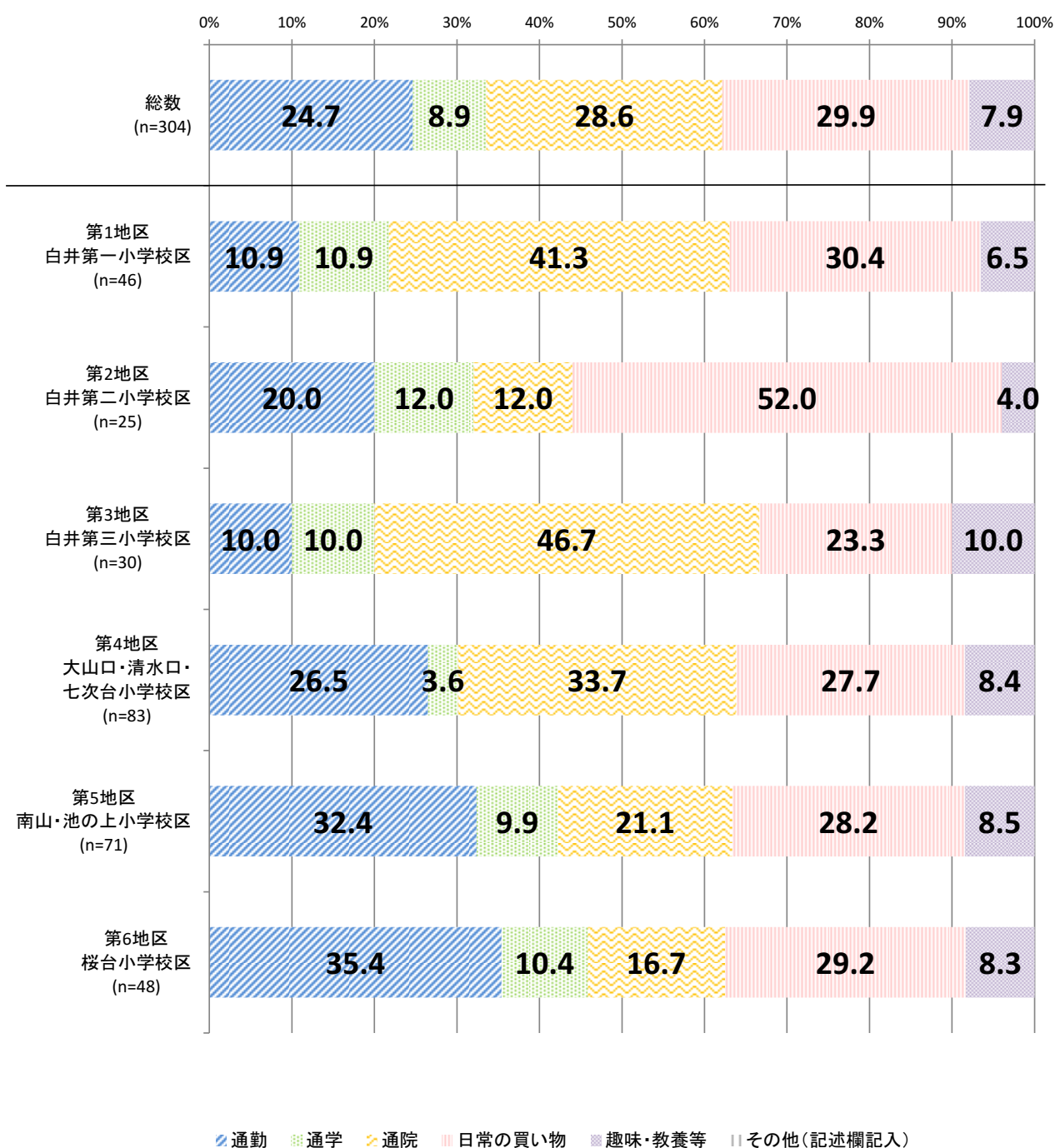
【1】公共交通の利用頻度の変化

- 総数は、「変わらない(一時的に減ったを含む)」が77.6%と最も多く、次いで「かなり減った」が10.8%、「やや減った」が10.1%、「増えた」が1.5%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



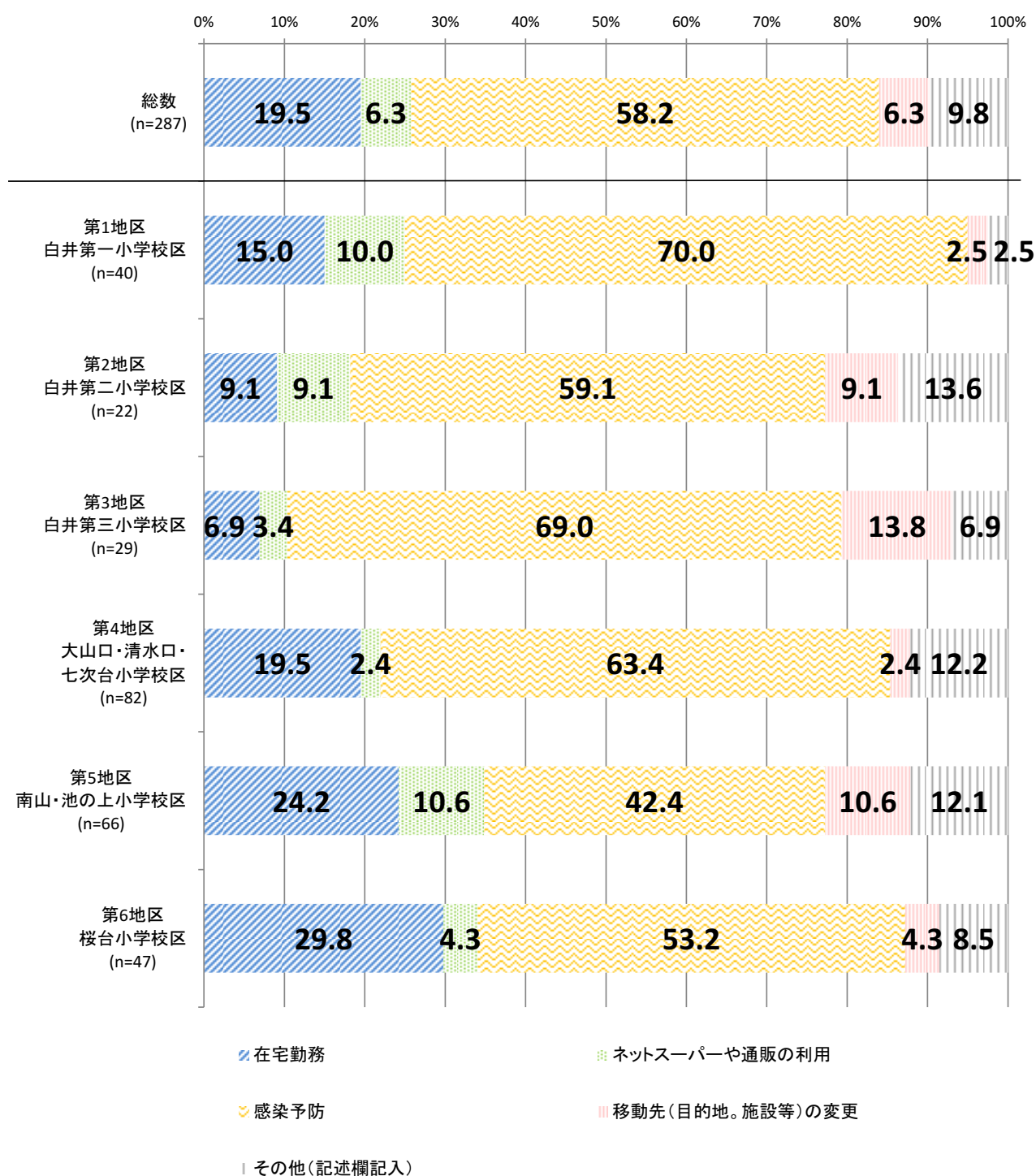
【2】最も影響を受けた外出種別

- 総数は、「日常の買い物」が 29.9%と最も多く、次いで「通院」が 28.6%、「通勤」が 24.7%、「通学」が 8.9%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第3地区は「通院」が多く、第2地区では「日常の買い物」の割合が多い傾向にある。



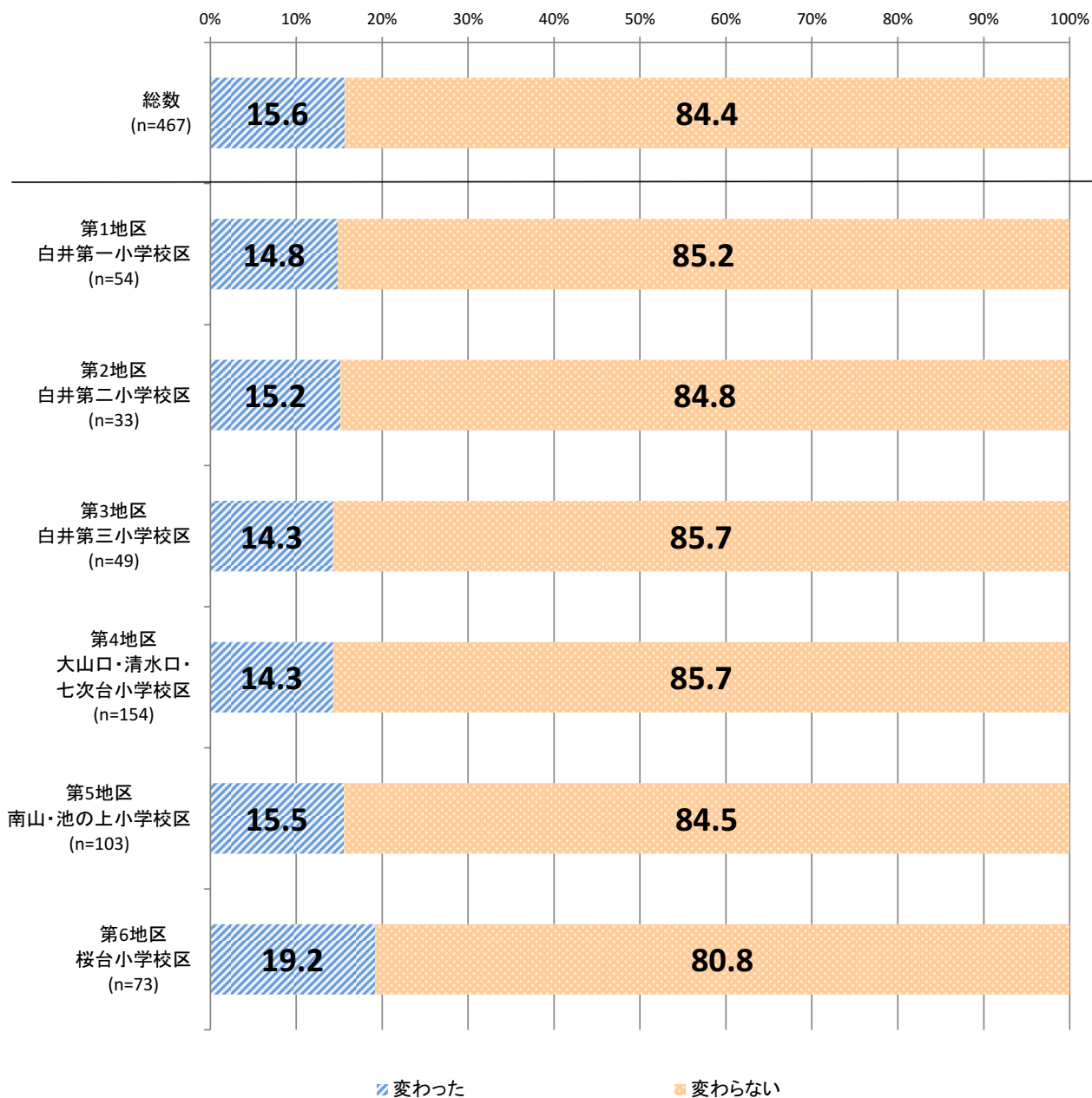
【4】利用頻度が減った理由

- 総数は、「感染予防」が 58.2%と最も多く、次いで「在宅勤務」が 19.5%、「その他(記述欄記入)」が 9.8%、「ネットスーパーや通販の利用」「移動先(目的地。施設等)の変更」が 6.3%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



【5】移動手段の変化

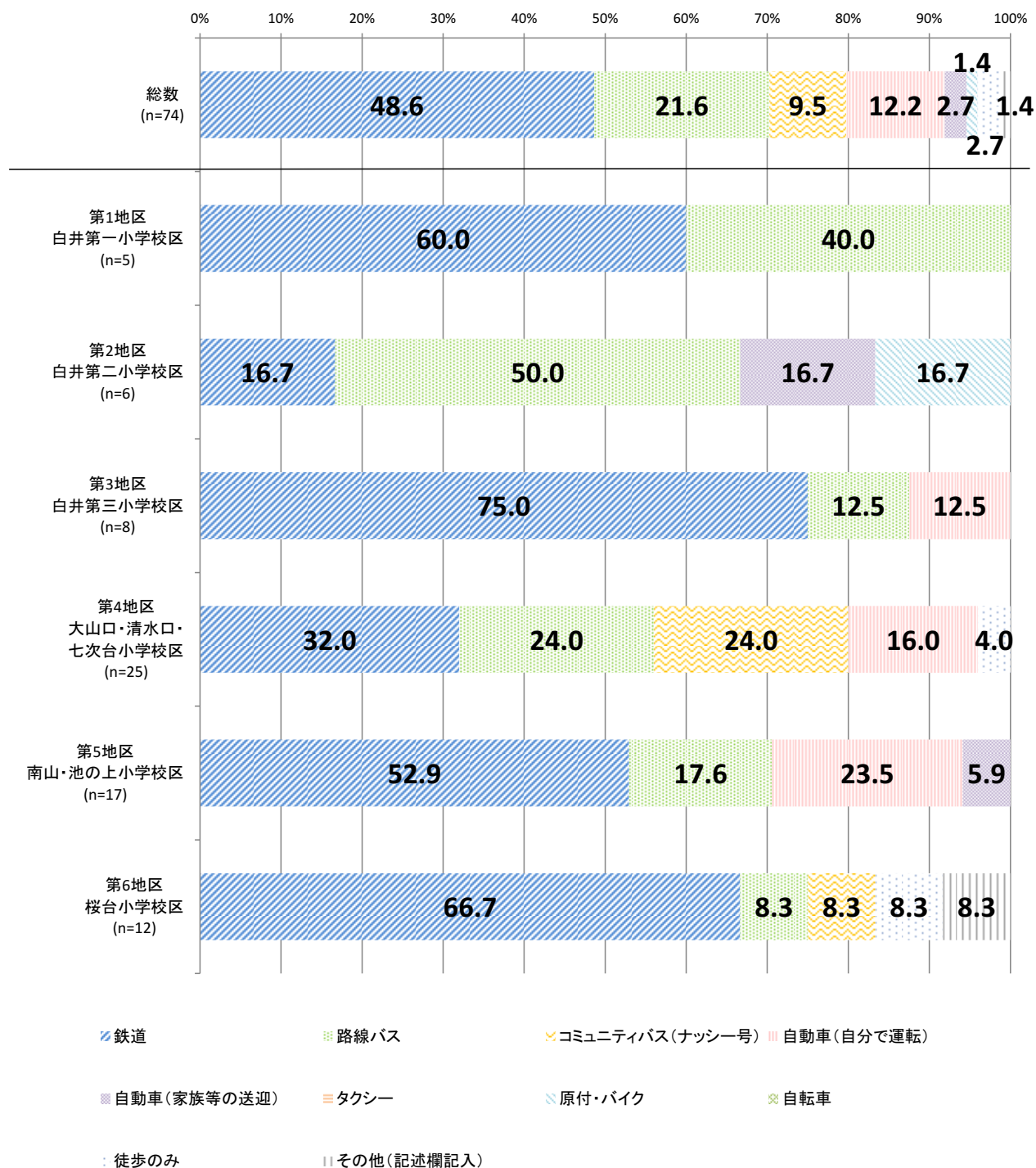
- 総数は、「変わらない」が84.4%、「変わった」が15.6%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



II-8 新型コロナウイルス感染症等による影響について

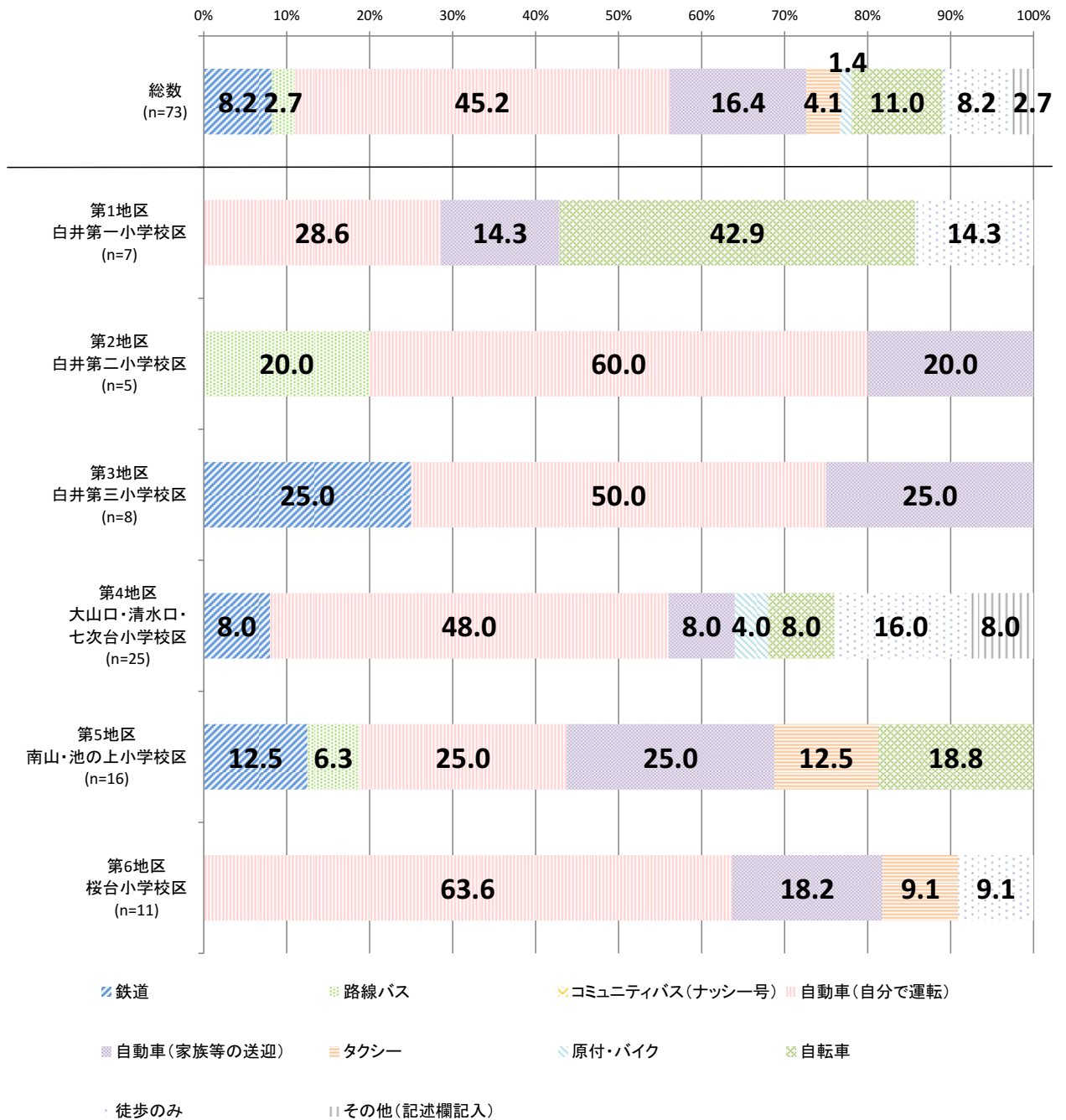
【6-1】移動手段がどのように変化したか(変化前)

- 総数は、「鉄道」が48.6%と最も多く、次いで「路線バス」が21.6%、「自動車(自分で運転)」が12.2%、「コミュニティバス(ナッシー号)」が9.5%となっている。
- 地区別の特徴としては、第1地区、第3地区、第6地区は「鉄道」の割合が特に多く、第1地区、第2地区では「路線バス」の割合も多い傾向にある。



【6-2】移動手段がどのように変化したか(変化後)

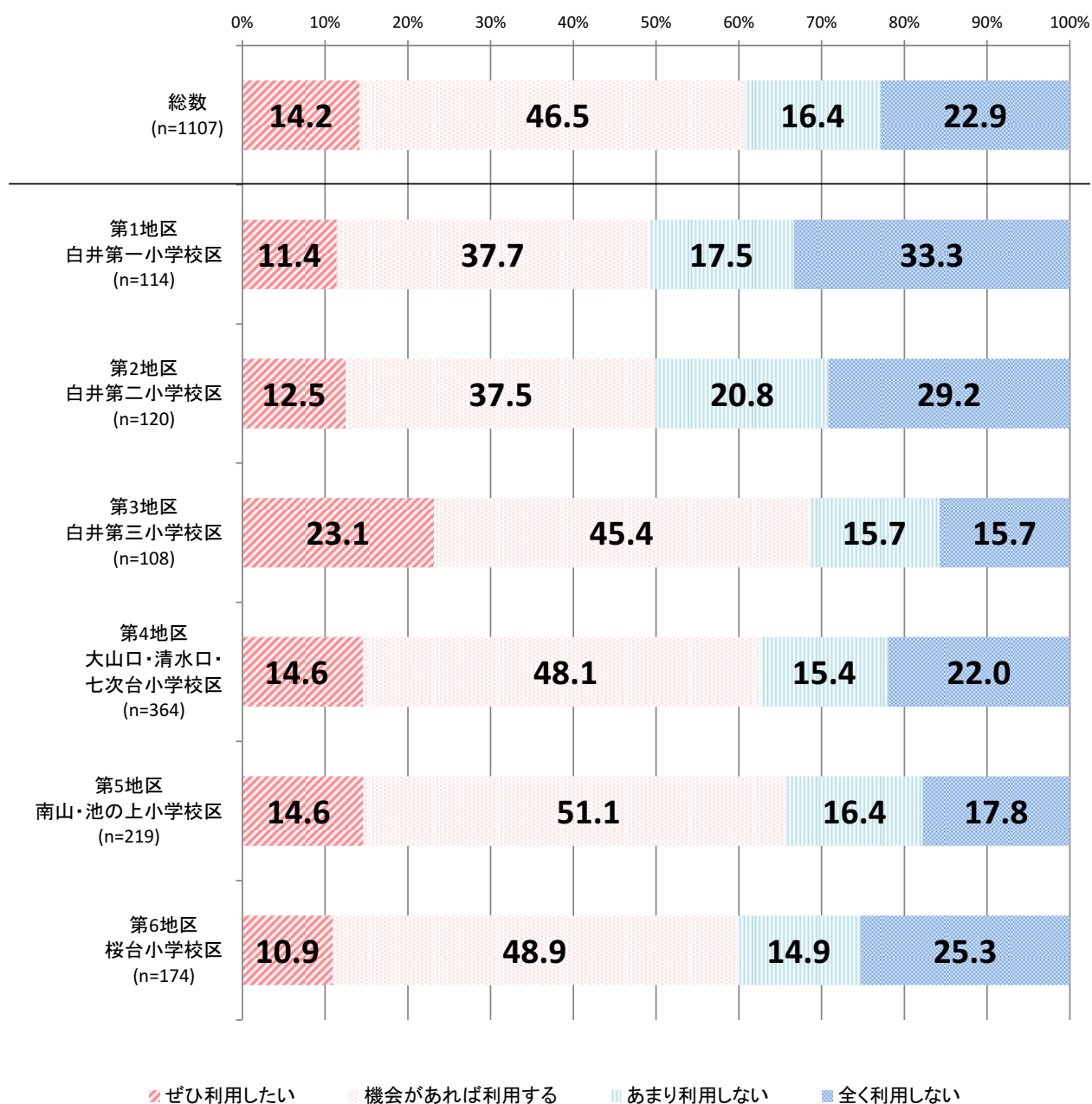
- 総数は、「自動車(自分で運転)」が 45.2%と最も多く、次いで「自動車(家族等の送迎)」が 16.4%、「自転車」が 11.0%、「鉄道」「徒歩のみ」が 8.2%となっている。
- 地区別の特徴としては、いずれの地区でも「自動車(自分で運転)」の割合が多いが、第1地区は「自転車」、第5地区では「自動車(家族等の送迎)」の割合が多い傾向にある。



II-9 新たな公共交通・サービスの導入について

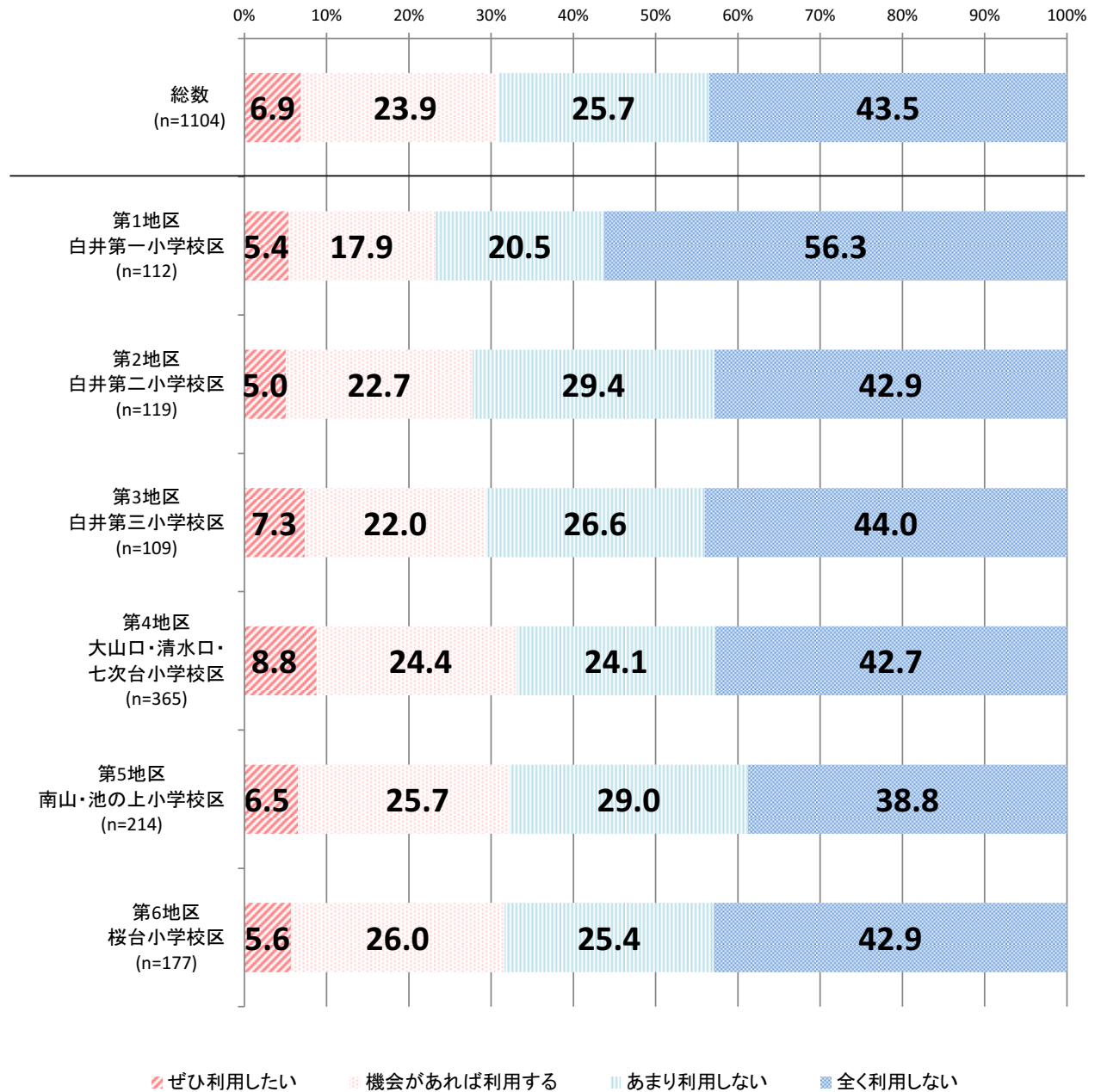
【1】AI オンデマンド交通

- 総数は、「機会があれば利用する」が 46.5%と最も多く、次いで「全く利用しない」が 22.9%、「あまり利用しない」が 16.4%、「ぜひ利用したい」が 14.2%となっている。
- 地区別の特徴としては、第3地区、第5地区は「ぜひ利用したい」「機会があれば利用する」の割合が多い傾向にある。



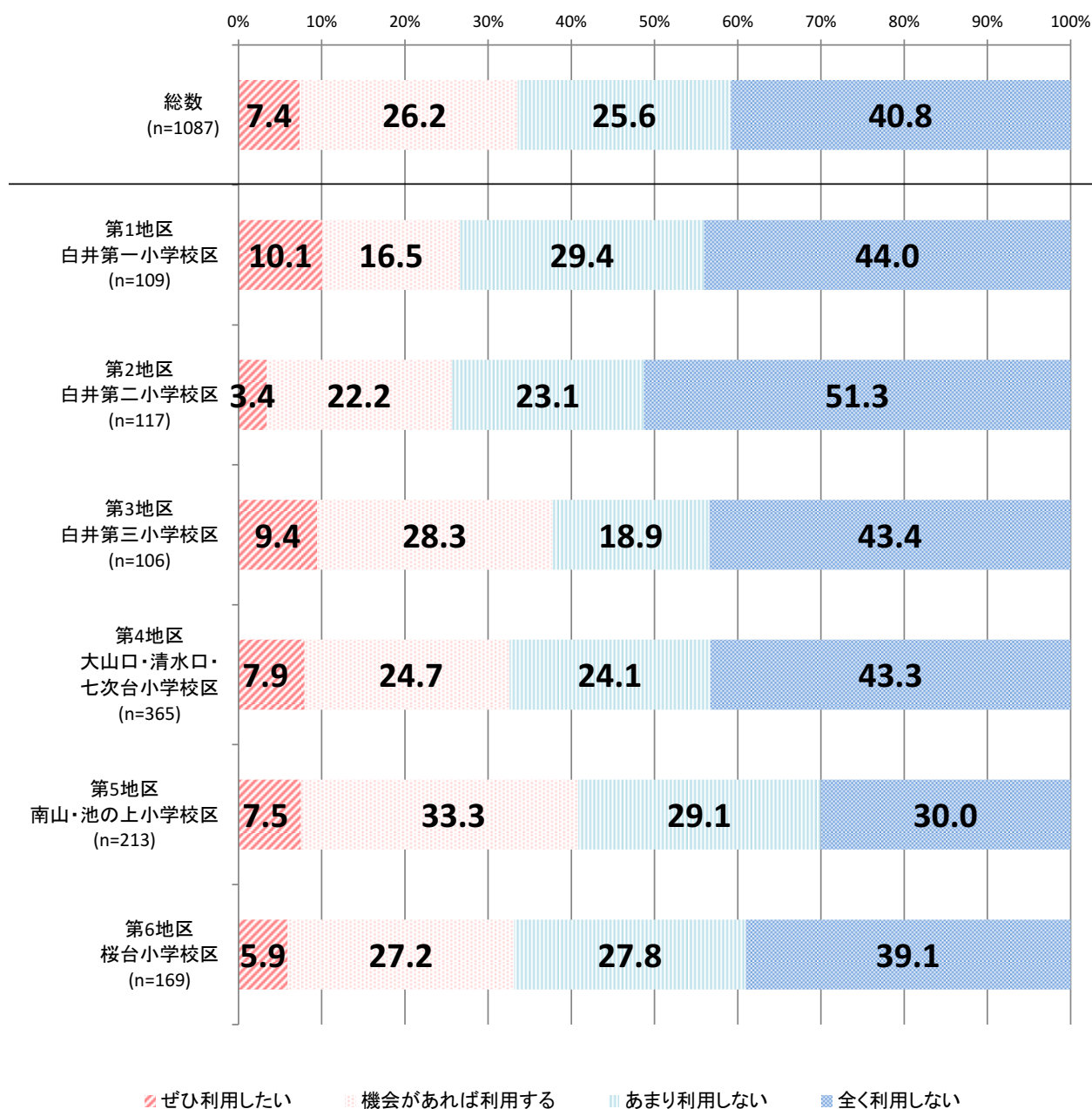
【2】ライドシェア

- 総数は、「全く利用しない」が 43.5%と最も多く、次いで「あまり利用しない」が 25.7%、「機会があれば利用する」が 23.9%、「ぜひ利用したい」が 6.9%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



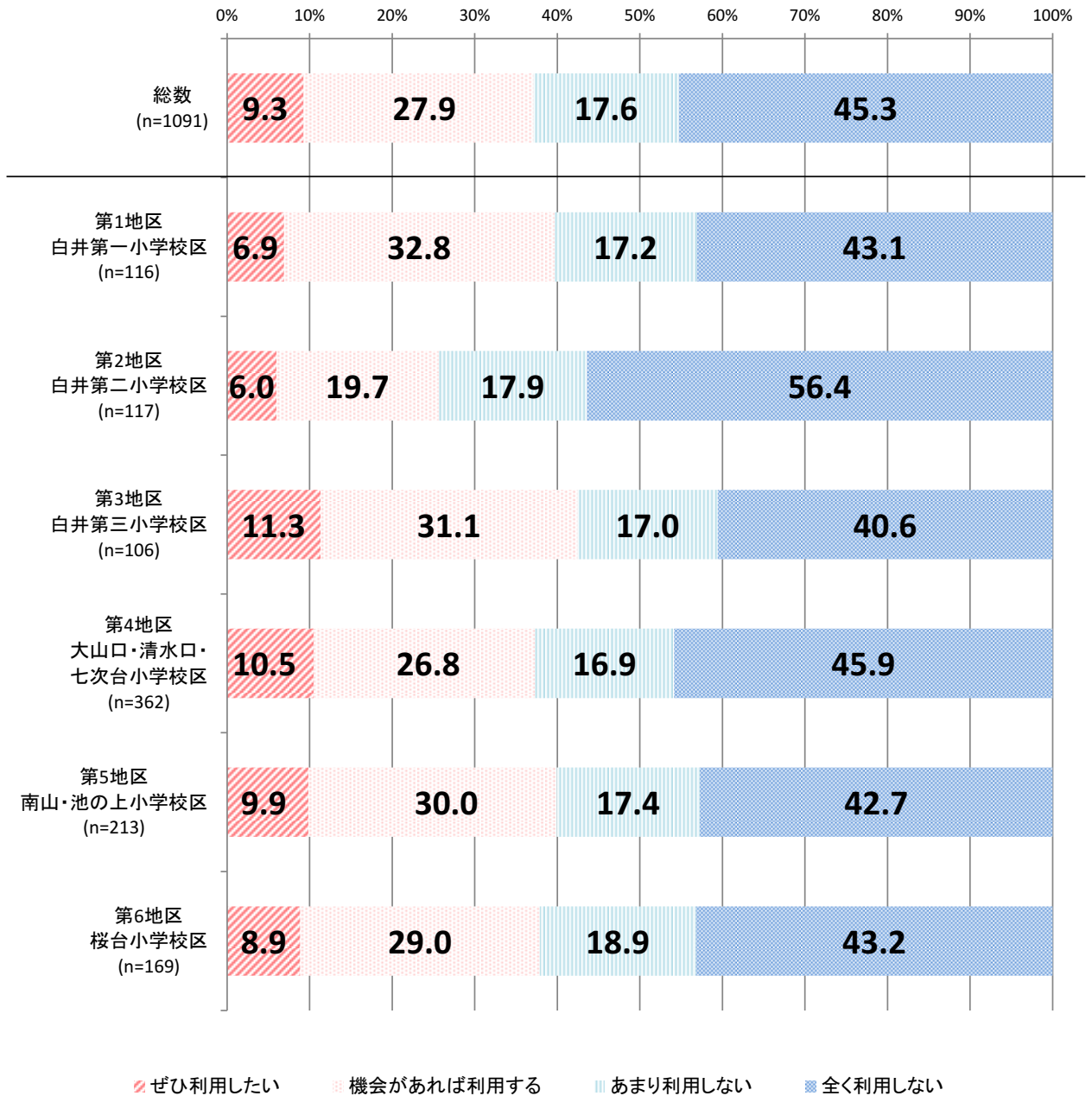
【3】低速車両による短距離移動サービス(グリーンスローモビリティ)

- 総数は、「全く利用しない」が 40.8%と最も多く、次いで「機会があれば利用する」が 26.2%、「あまり利用しない」が 25.6%、「ぜひ利用したい」が 7.4%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



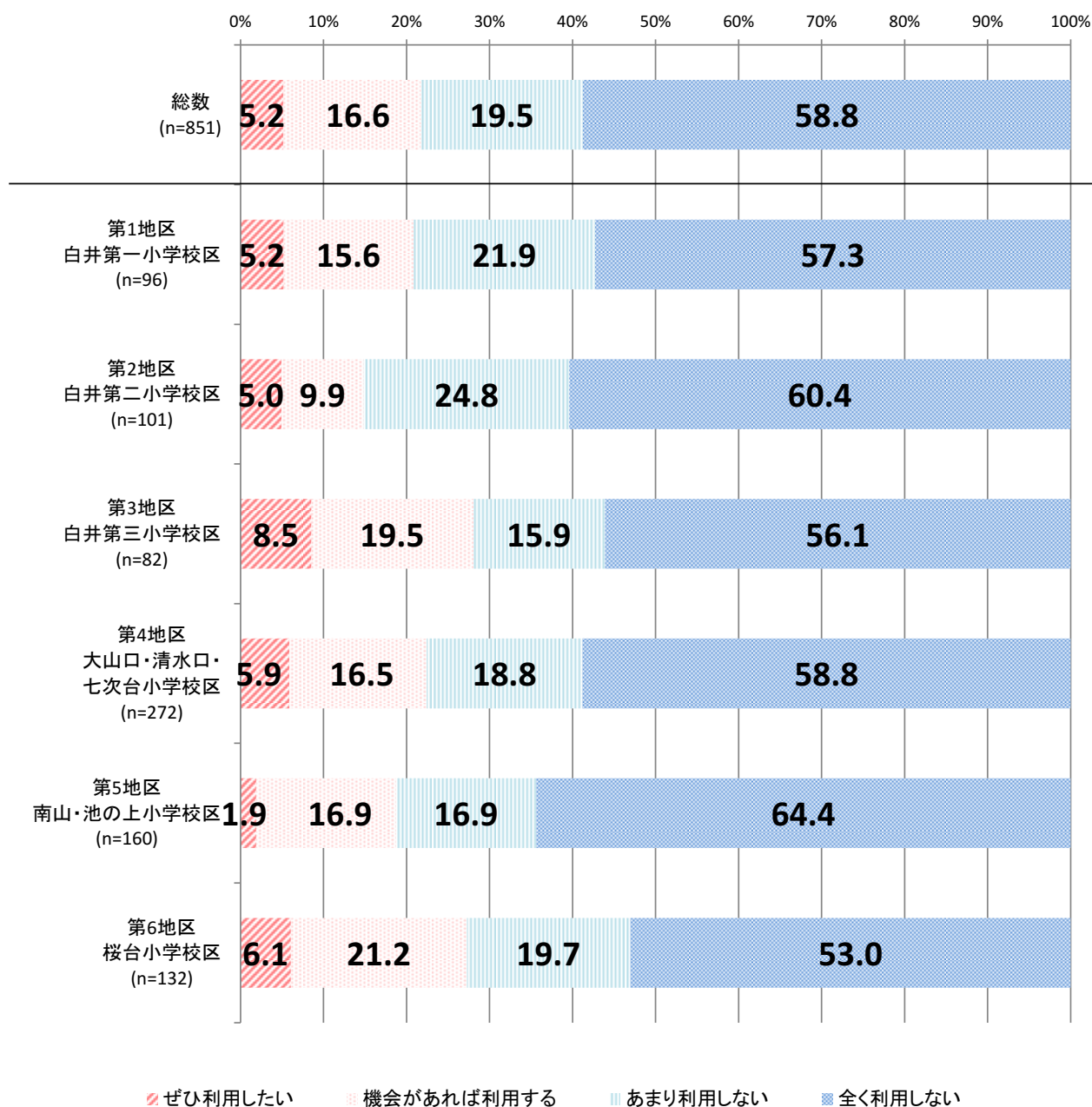
【4】シェアサイクル

- 総数は、「全く利用しない」が 45.3%と最も多く、次いで「機会があれば利用する」が 27.9%、「あまり利用しない」が 17.6%、「ぜひ利用したい」が 9.3%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



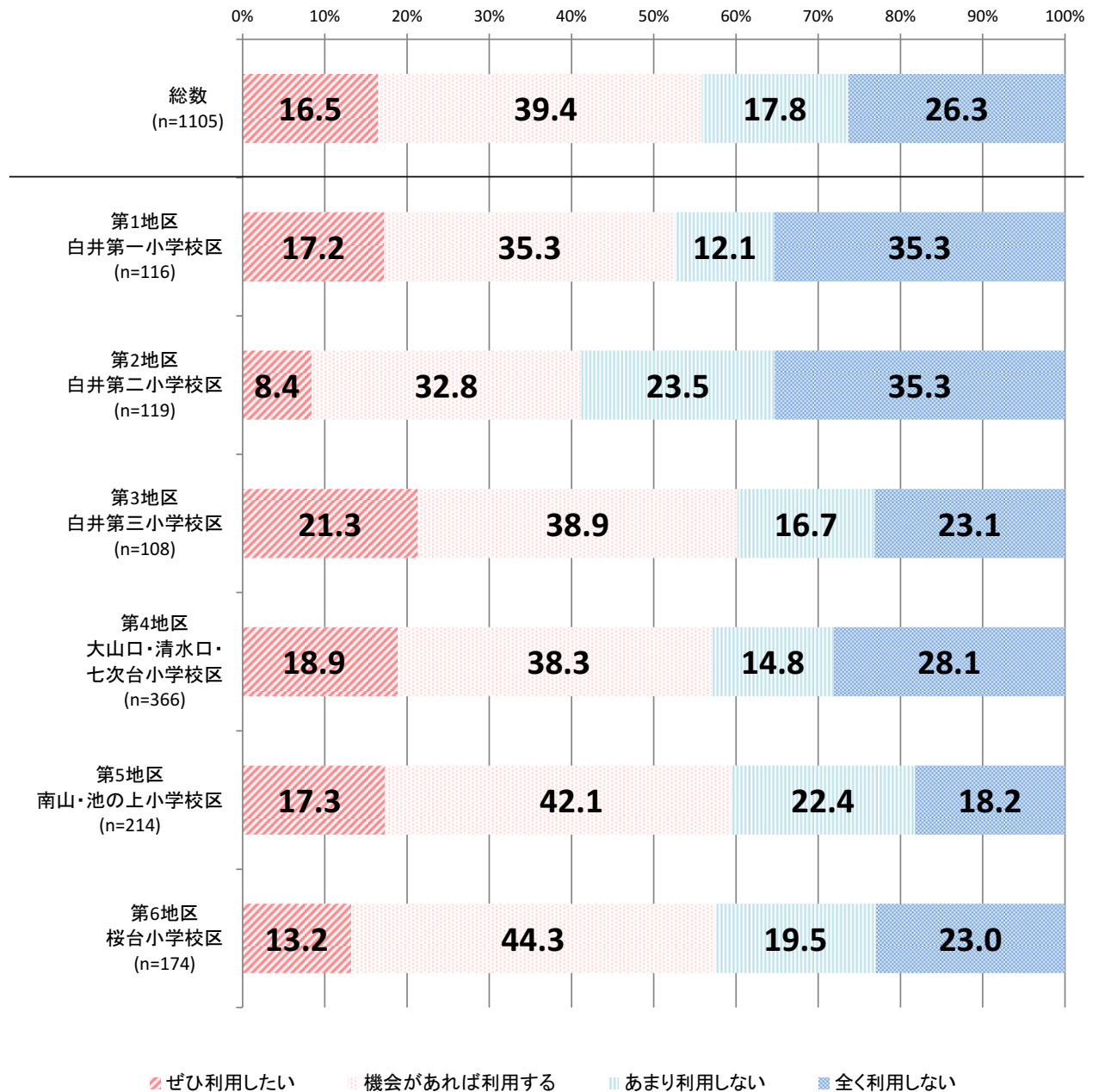
【5】カーシェアリング

- 総数は、「全く利用しない」が 58.8%と最も多く、次いで「あまり利用しない」が 19.5%、「機会があれば利用する」が 16.6%、「ぜひ利用したい」が 5.2%となっている。
- 地区別では、特に傾向がみられない。



【6】バス等の自動運転

- 総数は、「機会があれば利用する」が 39.4%と最も多く、次いで「全く利用しない」が 26.3%、「あまり利用しない」が 17.8%、「ぜひ利用したい」が 16.5%となっている。
- 地区別の特徴としては、第2地区は「全く利用しない」「あまり利用しない」の割合が多い傾向にある。



II-10 自由意見

- 同内容の回答は統合しています(件数を表示)。
- (回答することが)「ありません」、「特になし」等の回答は除いています。

■バスについて

【バス:ルート・ダイヤについて】

- ・ バスの本数を増やしてほしい(12件)
- ・ 新鎌ヶ谷駅までのバス運行の再開を望みたい。(9件)
- ・ ナッシー号の本数を増やしてほしいです。(8件)
- ・ 土日、祝日の運行があると助かる(4件)
- ・ ナッシー号の停車場を増やしてほしい(3件)
- ・ 鉄道の発車時刻(始発・終電含む)に合わせた運行(3件)
- ・ 高齢化に伴い、所有車を手放す傾向が増加し、駅や買物への利便性のあるコミュニティバスの運行ルート及び、増便を期待する。(2件)
- ・ 新鎌ヶ谷⇨千葉ニュータウン駅間のピストン運行も検討して欲しい。(2件)
- ・ 桜台地区から市役所・駅までのバスの本数を増やしてほしい(2件)
- ・ 土日の終了時間が早くて困る(2件)
- ・ 桜台⇨新鎌ヶ谷の路線拡大
- ・ 路線を変更して欲しいです。
- ・ 主要ルートの再開
- ・ ナッシー号を新鎌ヶ谷まで行くようにして欲しい
- ・ 白井駅・西白井駅起点の通勤・通学者に対する朝・夕のバスを増便する。
- ・ 白井工業団地への通勤者向け朝・夕の交通便を考慮する。(自動車がないと通えない。)
- ・ 千葉ニュータウン中央へのルート(ルートが長く時間がかかりすぎる、又は北総線が高すぎる)簡略してほしいです。
- ・ 七次台→西白井→市役所→環状線→ニュータウン中央の往復はいかがですか。
- ・ 福祉センターへは直行便(富士地区)がないので、富士センター→福祉センターへ直行便を運賃200円位で出してほしいです。
- ・ 富士センターを起点とするルートを作ったらどうだろう?(例えば富士センター始発、ニュータウン終点とか)又、毎日運転ではなく、月・水・金限定とかのルートを設定してみてもどうか?
- ・ 買い物などは新鎌ヶ谷周辺、千葉ニュータウン中央(ニトリ、イオン、CAINZ、コストコ)、印西牧の原(ジョイフル、ビッグホップなど)がメインになっている。ここが、気軽にバスで行ければ便利なのにはと思います。

- ・ 交通費節約のために、以前は、新鎌ヶ谷駅行きのコミュニティバスを利用していましたが、令和3年の改定によって、最寄り駅の西白井へ出るのに、遠廻りのルートしかなくなり、今は全く利用することがなくなってしまいました。
- ・ 鎌ヶ谷大仏駅発(木下街道ルート 現レインボーバス)白井駅着のバスがあれば安心して外出することがきけるのです。ぜひお願いいたします。
- ・ アリオ柏周辺の倉庫で働くのに、ちばレインボーバスの西白井線だと、朝が間に合わないので、行きは送ってもらって、帰りはアリオからバスで帰ることがあります。あと30分、1時間早く、アリオ方面に行けるバスがあったら、働ける人も増えるのに、と思うことがあります。
- ・ コミュニティバスが通っていないので、免許証返納をした場合は、外出ができなくなるので困ります。(神々廻木戸バス停)
- ・ 利用者の少ないコースを改正する事により、利用者増を考える事。市民が全員でマイカー利用を止め、市民が不足金を振う事。バス料金の値上げもしかたない。
- ・ 減便されたバスの回復
- ・ 白井ロジマン鎌ヶ谷大仏駅のバス本数、時間を増やしてほしい
- ・ 西白井駅までのバス運行を増やして欲しい
- ・ 週末だけ終電と連絡できるコミュニティバスがあればありがたい。
- ・ 人手不足はどこの業界も同じだと思っています。その中でも減便しないで欲しい。
- ・ 通勤・通学の時間帯は、バスは適時走っていますが、昼時間帯はほとんど走っていない。
- ・ 徒歩圏内に買い物ができる施設が、ほぼ0のため、免許を返納してしまうと不便です。コミュニティバスは、小さい車両(ワゴン車など)でよいので、経路・本数を多くしたら利便性が増すのではないかと？そうしたら、もう少し料金を上げてほしいと思う。
- ・ 船橋新京成バス、朝7時30分頃、西白井駅発、鎌ヶ谷大仏行きの始発バスがあります。ほとんど乗客はありません。このバスをニュータウン七次台始発で変更していただくと、七次台住民の通勤、通学の人が大変助かります。
- ・ 私の意見としてはナッシー号の平日の本数を減らして日曜日でも運行して頂けると助かります。
- ・ 運賃を値上げしてでも、ナッシー号東ルートの本数増やし、かつ運行時間帯を広げて欲しい。
- ・ バスの運転本数を早朝と夜に増やして頂きたい。終電が7時30分(七次台方面)は早すぎます。都内に出勤している場合、19時30分に帰宅できる人が、どれ程いるのでしょうか。せめて21時迄は、バスが運転していると有難いです。都内に住んでいた頃は、バスの本数が多かったので、とても利便が良かったですが、白井に引っ越して感じたのが、バスが数なく不便という事です。
- ・ レインボーバスの本数が少ない

- ・ ナッシー号の午前9:00頃と、午後16:00頃に、1本でも良いので運行して頂けるとありがたいです。通常のバスだと片道290円もかかり、大変です。
- ・ 新鎌ヶ谷駅への乗り入れを復活してもらいたいが、中止は行政上の理由ですが、再検討願いたい。
- ・ 電車との接続とは無関係な運行ダイヤ設定が多いので、利用頻度も少なくなっていると考ええる。そもそも路線バスの時刻が何を目的に作られているのか再度検討してもらいたい。ただ闇雲に運行させていけば赤字はどんどん増えていくと思います。
- ・ 最寄り駅である鎌ヶ谷大仏駅に行く手段が、ちばレインボーバスしかないのに本数が少ない上に時刻通りに運行しているのを見た事が無い。運行区間を短くしたり、対策を考えて実行して欲しい。
- ・ 駅に向う交通を増やした方が良いと思う。北総線沿いの国道464にバスを走らせて欲しい。但しバス停が駅だけでは意味がない。駅と駅をつなぐのはマストですが、途中で停車する所を複数作る事で北総線が駅が増えた様な利便になる。正直利用する人は少ないとは思いますが、見通しが良いので、利用者が居ない時は無駄なくスルー出来ると思う。←但しそれでも毎時間決まった〇〇分に通るとして欲しい。そうする事によって、滅多に利用しない人でも「バスは〇分だ」とおぼえられるから。出発時間を一定させる、駅につく度に出発時間を一定させれば良い。←駅では〇〇分着予定だけど、10分出発予定とかにして
- ・ 以前はNT駅からバスを利用したこともあるが、電車を降りてから走らないと乗れないので、時間の連絡が悪いと思う。なので身体や足の不自由な方は絶対に乗れない。タイムスケジュールは、何を考えて決めているのでしょうか。
- ・ バスは主に駅に行くために使っています。北総白井病院から新鎌ヶ谷駅までナッシー号があったときは使っていましたが、なくなったので、今は北総白井病院から鎌ヶ谷大仏まで京成バスが主な駅まで行く行き方です。途中のバス停は難しくて始発を選んで使っています。
- ・ バスの経路と生活圈・時間が被っていないためバスの利用が行えなくなった また、市街も含むが北総線ならびに乗り入れ先の障害福祉の導入がまだ満足のできるものではない、または導入されていないため、結果的に不便を強いられている
- ・ ナッシー号と鉄道(北総線、新京成線)の連絡を是非とも整備してほしい。※特に下り電車との連絡。近隣市町村と共同で宇都宮のような LTR の検討をしてみてもどうか。最早地方においても車社会は続かないと思われる。郊外の施設にも恩恵が出るのではないだろうか。
- ・ バスの利用もちょうどいいものが無く、職場→保育園→小学校→自宅という移動で、時間制限もあり、自転車という選択肢しかない 雨や雪の日に使いたくても使えない状況
- ・ 高齢者家庭・共働き家庭にとって、最寄り駅への通勤・通学・買い物等へのアクセスは大きな問題となっていると思います。特に、バスの最終便の運行繰り上げは、深刻と思われる。危険を感じながらも、雨天時には自転車を利用できず、遊歩道を歩いて帰宅しなければ

ならないからです。部活動やバイト、塾帰りの学生さんの安全な足を考えてあげて欲しいです。

- ・ コミュニティバスは乗りすぎ防止のため、乗車時刻をわかりやすくする(Aの停留所の到着時間を10時10分の次は、11時10分、その次は12時10分等、ぴったり1時間毎に停車させることにより、乗客が乗車時刻を間違えないようにする等)ことが適当ではないか。
- ・ 鉄道(北総線)不定期に利用しています。バスが本数少なく車で駅を利用しています。
- ・ ちばレインボーバスの最終便が早すぎます。
- ・ ルート、運行本数を決める。作業は膨大になる為、AIを活用。運行本数は1ルートあたり、午前2本、午後2本程度とする。※市の財政負担の限度内で決定する。
- ・ コミュニティバスの利用促進について。高齢者等の交通弱者の移動手段の確保、交通空白地域の解消、公共施設の利用促進を目的にコミュニティバス(ナツシ号)4台を運行と明記していますが、木下街道、神々廻地区を迂回したのは、なぜですか？(元は走っていたのに残念です。)街道、神々廻地区が限界集落に成ります。
- ・ 西白井南口通って新鎌ヶ谷へ行くルートを使っていました。座る場所が無いくらい多くの方が乗車していたのに今の市長になってから減便、そして廃止になりました。稼げる路線を潰してまで資金が無いと言うのは言い訳にはならない。西白井から鎌ヶ谷大仏の方へ向かう乗客が全くいない大型路線バスが度々見られ交通を阻害していますが、補助金とか出していないよね。全く需要が無いバスが運行され、需要があるバスが廃止されるのは意味が分からない。ふるさと納税で税収が減っても自業自得ですね。

【バス:運賃について】

- ・ ナツシー号無料パスなどの発行(2件)
- ・ バス運賃も抑えてもらえれば助かります。
- ・ バスにも1日乗車券、また鉄道、バスを乗り継いでの割引切符など利用するほど得するような仕組みがあってもいい。
- ・ バスの利用に対して税負担額が大きい。利用者負担額をもっと大きくすべきではないかと感じる。
- ・ 回数券のバラがなくなり、不満。ちばにうバスもなくなり、不満。回数券が残ってしまった。
- ・ 運賃についても、ルート別に200円や300円があっても良いのではないかと思います。
- ・ コミュニティバスは運賃値上げしても、便利になれば使います。(250円/回でもOK)
- ・ (コミュニティバス)利用料金は原則、利用者負担とする。(低所得者等には配慮する)利用状況、利用頻度等で各人の料金を徴収する。1年分先払い(タクシー利用より割安で設定する)市の財政負担をゼロにするのではなく、高齢者対策の一環として実施するので、一定額を助成する。

- ・ コミュニティバスは、高齢者福祉として捉えるべきであり、財政負担はあって当然である。例えば、70才以上は無料にする等です。採算は度外視。今のところ、マイカーが全ての足なので、他の移動方法を考えたことはない。

【バス:全般・その他】

- ・ バス(車)の小型化(12件)
- ・ バスは残してほしい(6件)
- ・ バスが時間通りに来ない(5件)
- ・ 現在の運行実態では将来が不安。(4件)
- ・ 市で開催される催し物の時間に合わせた運行も必要と考える。(4件)
- ・ コミュニティバスを存続すべきと考える。(4件)
- ・ ナッシー号のルートがわかりづらい。(4件)
- ・ 路線図や時刻表を印刷物(紙)で配布してほしい。(3件)
- ・ 新京成バスが1人も乗客が乗っていないのをよくみかける。(2件)
- ・ バスの名前がダサい。(2件)
- ・ わかりにくい部分の改善(2件)
- ・ バスが使いにくい。
- ・ バスは徒歩 2~3 分以内に停留所があれば使うかもしれない
- ・ いつもは電車ですが、乗りたい時にバスの本数がないとうーんとなります
- ・ 白井市七次台のバスがなくなると聞いた。雨の日の乗車率が高いので、雨の日に運行して欲しい
- ・ 白井駅~市役所等行く場合、停留所、時間、料金等不明
- ・ バス運行は地域に必要で役立っていると思いますが、全然乗っていないで運行しているバスを見ると少し検討せざるを得ない面もあるのかなと思います。
- ・ 千葉ニュータウンの駐輪場は白井市民には割高なので、ナッシー号増えれば自転車からバスに変える人も出るのでは。もっと住宅地を走らせて、利用しやすいようにしてください。東ルートは田舎道ばかりで赤字も当然かと。金額は倍以上取って OK です。できないなら、桜台は印西市に移して下さい。白井市としての恩恵がなさすぎる。
- ・ なくなってしまったが、ちばにうバスとナッシー号を使っていた。ドクターストップとパーパーで車は持っておらず、市役所行くには、ちばにうバスがありがたかった。
- ・ コミュニティバスの財政負担は、正直驚きました。自身が運転し移動しているのでどこに停留所があるのか知りません。
- ・ コミュニティバス(ナッシー号)の利用促進が目的では無く、住民サービスの向上が目的と思います。利用者がいる時間帯のコミュニティバスをバツサリと切って時間変更を行い、「さあ

利用者が減った、利用促進には、どうしたら良いか？」は、利用者目線ではありません。高額な運賃の北総線の代わりに利用して来た人も多いと思います。もちろん、コストカットの矛先を住民サービス低下に向けても構いませんが、結果として、夕張市の様にならなければ良いと思います。(白井市は黒字なので、問題無いかもしれませんが)

- ・ 利用者が増えれば、収入も増えるはず。なのに、時間帯を減らしてどうする。
- ・ ナッシー号は福祉バスの位置づけと聞いているが目的・経路が不明である。
- ・ 基本、駅近のマンションに住んでいない限り自家用車がないと生活。しかし自家用車があるとバスを利用することはあまりない。
- ・ 白井市は駅はあるが、市内の公共交通機関がなし。というひどい状況だと思う。通勤できる範囲が狭く、若い人が住みにくい。今のままでは人口が減る一方だと思う。
- ・ コミュニティバスの今の大きさのバスで満員の利用者さんを見た事がなく、もう少し小さくても良いのでは？と思います。
- ・ 7千万以上の市の負担は何に一番お金がかかるのか？知りたいです。
- ・ 日本全国、何処でもバスは利益がなく持ち出しなのではないでしょうか？
- ・ 毎日のように、ウォーキングで西白井、小室方面、並びに船橋市、鎌ヶ谷市方面まで歩いています。80歳代になって、長距離の徒歩移動が難しくなると、公共交通を利用するようになると思います。その場合、コミュニティバスが一番気軽に利用出来るかと思います。
- ・ 昨年の路線バス減便に伴う影響は、平日夜、ナッシー号終バス、タクシー利用の待ち時間も含め、西白井駅から七次台まで帰宅するのに、所要時間 50 分かかる生活を強いられている現状を、市役所様には、よくご認識頂き、早期に改善施策を実行して頂きたく存じます。
- ・ ナッシー号を廃止する。ナッシー号利用者、約8万人とあるが、市民大多数は利用していない、同じ人が何度も利用しているのでは？利用者延人数ではなく、実質利用者数は？実質一人当たり数万円かかっているのでは？ナッシー号経路がなく利用したくても、利用できないため家族全員で車所有。同じ市民でありながら不公平。福祉という名の無駄遣いである。受益者負担が原則。市も貧乏、市民も貧乏。経費削減、住民税減税が望ましい！！
- ・ ナッシー号にかなりの予算がかかっているので廃止してもよいかと思う。その分の予算を北総線運賃減額、又はレインボーバスの運行本数増に充当して欲しい。
- ・ 路線バス廃止
- ・ バスの改廃については、中心地から離れたところに居住する、車等の足をもたない方に対して、行政として対応すべきではないだろうか。公共交通と言えども、費用対効果は検討すべきであるし、採算が見込めないであるならば、無理な投資は実施すべきではない。その資金を学校の改善等の若い人への投資にむかわせるべきだ。
- ・ ナッシー号は利用者が少ない為、カラバスになって居る。
- ・ ナッシー号もしかりですが、走っていれば良いというものではないと思う。人件費、ガソリン

代、空気汚染を考えても納得いきません。

- ・ 乗ったことはないが、見ていてナッシーバスの運転が荒いと思う。
- ・ 交通の便が悪く、買い物に出るのが不便
- ・ 野口台公園の朝のバスがなくなり、通勤のため毎朝西白井駅まで約 25 分歩いております。約 20 年前に購入した時には、駅からやや遠いもののバスがあるとのことから、他の候補をやめてこの野口の土地に決めました。現在の公共交通機関の不便さは、余りに酷いと思います。このような状況ですので、働く世代がいるご家族は、野口には住まないと思います。早急な改善を期待します。
- ・ コミュニティバス(ナッシー号)の利用促進について、利用対象者を限定する。高齢者に限定する。現在でも利用者は限定されている。
- ・ 利用者を申請、登録制にする。通勤、通学での利用は不可とする。利用目的の限定。
- ・ 利用者の目的地、利用頻度等を登録者にアンケート実施し、目的地を限定する。目的地:北総線の各駅まで、市の福祉施設、商業施設に買い物、医療機関に通院等。利用頻度:毎日、週何回、曜日、午前・午後、時間帯等。
- ・ レインボーバス会社に一言、言いたいです。白井車庫から西船橋行の路線が長すぎと思うのですが、交通渋滞がひどすぎて、バス停にて長時間待てることが多いですよ。→緩和出来ます。私の提言です。レインボーバス会社と新京成バスで協力して行くことですが、白井車庫から(新京成電鉄の)鎌ヶ谷大仏車庫まで区間をレインボーバスが受持ち、走らす。新京成バス、鎌ヶ谷大仏車庫から西船橋へと走らす計画は、どうですか？白井車庫(レインボーバス)⇔鎌ヶ谷大仏車庫まで(新京成バス)⇔西船橋駅
- ・ 運転ドライバー不足解消のため、運転免許保持者による、市民から登録する制度導入した方が良い。運転時間制による報酬を付与することを考えた方が良い。
- ・ 私は NT 地区に居住し、市役所や病院なども近くコミュニティバスの必要性はあまり感じていません。公共施設などもコンパクトシティ化していて利便性が高いと思います。インターネットの普及により異動しなくても良い時代になりました。このような時代にあったコミュニティバスとは何なのか。コミュニティバスの導入目的は大切ですが、私も過去に利用した経験から循環ルートの大半の停留所では乗降する方がなく素通りです。市の政治でも過去に議論されています。赤字の垂れ流しは政治が解決しなければならないと思います。市議会で改めて検討いただきたい。梨ブランデーもそうですが、改革は必要なことです。財政が豊かな市ではないので。
- ・ 35年も住んでいると、白井の発展を心から願っていますが、その頃交通は便利でした。社会情勢が変わったので、仕方ないと思いますが、今何も発展してなく、後退してますね。若い人達も、バスが不便になったので、白井に引っ越して失敗と云っている人もいます。いろいろ大変な事と思いますが、何卒よろしくお願い致します。

- ・ 大松から新鎌ヶ谷駅へのバスの利用が不便！使ったことがないので、間違っているかもですが！！
- ・ もし、まだ QR コード決済を導入していないなら、検討してほしい。また、定期券のような先にまとめて支払うシステムがないならそれも検討してほしい。
- ・ 位置情報をスマホで見れるようにしてもらいたいです。
- ・ 色々大変な姿勢かと思いますが、一市民としては誰も乗っていないコミュニティバスを見ると悲しくなります。頑張って白井市を盛り上げてください。
- ・ 高齢になり、仕方なく免許返納をしなければならなくなる時代、移動手段がない。コミュニティバスが効率よく運行(グルグル廻るのではなく、直行便にする)されることを希望します。運賃が高くなったとしても乗るが、回数が少なければ乗る人は少ないと思います。駅まで行くバスがなく、電車は動いていても乗れません。ボランティア活動をしています。自分で運転できなくなれば、活動も出来ません。ボランティアの為にタクシー(高額)は利用できません。地域活性の為に(出掛ける手段がなく、家にとじ込みりの人が多くなれば、体力も減退し認知の人も多くなる)には、コミュニティバスの充実は不可欠です。
- ・ ベンチと屋根があると良いと思います。

■鉄道について

【鉄道:ダイヤについて】

- ・ 北総線の便数増(8件)
- ・ 北総線の成田方面のアクセス特急⇄各駅停車の乗り継ぎは改善の余地あり(4件)
- ・ 朝夕のアクセス特急の増便。(3件)
- ・ 北総線のアクセス特急とスカイライナーの通過を待つことが多いため工夫してほしい。急いでいる時に不便。(2件)
- ・ アクセス特急の白井駅停車(2件)
- ・ 都内に行く鉄道本数を増やして欲しい(2件)
- ・ 白井市内(できれば白井駅)に、アクセス特急停車駅を作るべき。
- ・ 北総線の株主として白井市も近隣自治体と協力して、要望を出してほしい！提案であるが、10分間隔の運行をするためには、現行の8両編成では容量が大きすぎるので、4両ワンマン運行が適切であろう。その場合、京成線への直通ではなく、高砂⇄印旛日本医大の運転とする。
- ・ 終電付近の電車が少ない。高砂止まりはやめてほしい。空港を通らないアクセス特急がほしい。(外国人観光客が多すぎて、スーツケースがありすぎて入れない。)
- ・ 西白井駅利用だが、新京成線との連絡も悪く、都内に行くにも、待ち合わせ時間が多くて、所要時間が長くなるようになった。とにかく本数が少なくて、非常に不便だと感じてい

る。

- ・ 本数が少ない
- ・ まず第一に「カンフル剤」として白井駅に早く「アクセス特急」を止めることです。今迄既に鉄道会社と交渉して来ていたのか、いなかったのか、全く聞こえて来ないのがとても残念です。

【鉄道：運賃について】

- ・ 北総鉄道運賃が高い。安くして欲しい。(40件)
- ・ 北総線の回数券が廃止されましたが、ぜひ復活してください。(3件)
- ・ まだ自分で運転するので、不便さはあまり感じないが、北総線の高い運賃は30年以上経っても変わらない、残念です。

【鉄道：全般・その他】

- ・ 白井駅のトイレが汚い。
- ・ 駅に売店をつくってほしい。馬娘とのコラボをやめてほしい。恥ずかしい。
- ・ 駅前を明るくしてほしい。
- ・ 放送は音量が大き過ぎの駅構内、待合室で本等読んで特急をやり過ごす際の腹立たしさも、少しは考えて欲しいもの。(合いの手の様に、つまらない放送を流す)電車の到着、発車のベルや放送は、何秒もずれているが、申告しても直さない。
- ・ ゴミ箱は撤去して自販機ばかり増やしているのや、不要傘の持ち帰り制もやめてしまった。何よりお客様の声ボックスを設置しない。各駅長の怠慢と思える。
- ・ 北総線以外(京成以外)の路線を通してほしい。JRを通してほしい。
- ・ NT中央駅から新鎌まで乗り継ぎしにくくなってから、利用しなくなった。白井市内に目立った目的地、観光地がないので難しいが、駅、商業施設につながる路線にしてほしい。せっかく新鎌駅、NT中央駅につながっているの、市民だけでなく、近隣の市民、観光客が利用しやすくしても良いのではないかとPRして利用客を増やす。
- ・ 白井駅で定期購入をできるようにしてほしい
- ・ 公共交通サービスに市費を使うより、小生の場合、新鎌ヶ谷駅周辺の病院に行く機会が比較的多いので、その際の北総鉄道利用(西白井～新鎌ヶ谷)に対して補助がある方が、ありがたいです。

■タクシーについて

- ・ 駅前でタクシーに乗車ができないことが不便。(3件)
- ・ 高齢者にタクシー券の発行などの補助(3件)

- ・ タクシーの空車が知らされるシステムとかあれば良いのにと思います。
- ・ 千葉ニュータウンでは深夜早朝でタクシー配車ができないケースが多々あるので非常に困る。
- ・ 印西は難病者へタクシーチケットが出るが、白井市も出るとありがたいが。
- ・ 西白井駅から乗車する時、タクシーの運転手さんが、スピード出しすぎの時があり、怖い。
- ・ 各家庭にタクシー券を発行する。

■道路について

- ・ 歩道の幅を広げてほしい。歩道の改善(4件)
- ・ 国道 464 号の車線中央に木や枝、雑草等、車線に飛び出しており危険な時がある。定期的な対応をお願いしたい。(2件)
- ・ 白井小町から464号へ最短でつながる歩道橋があると解決すると思います。今後、何百人も中高大生が育つ地域なので、都市計画されているとは思いますが、そろそろお願いしたいです。先日、徒歩の高校生が車のミラーにぶつかって、大事には至りませんでした。危険なことは認識しました。(その高校生は無傷でしたが、カバンがミラーにぶつかりました)(車はミラーが折れていましたが、そのまま去りました。)白井小町から464号の歩道へつながる歩道橋があれば、このような事故もなくなると思います。
- ・ 渋滞が多い為、河原子街道を464号線迄、直通に接続してほしい。
- ・ 住宅地でのミラーを増やしてほしい。北千葉道路、早くつくって下さい。
- ・ 464号線はスピード違反、信号無視、あおり運転等々が異様に多く、暴走族もいます。アウトバーンとも呼ばれています。警察に徹底した取締りを求めてください。自動オービスの設置もお願いします。
- ・ 家族の通勤のため白井駅まで送迎しているが、駅ロータリー構造配置不良、狭過ぎ、時間により渋滞する。歩道が広く、車道が狭過ぎる。街路樹・標識が車道直近にあるため乗降に不便、改善が必要。以上。善処方ご配慮のほど、よろしく願いいたします。
- ・ 道路状況(幅、信号、サイクルロード)の改善を希望する。狭い道での速度規制を徹底して欲しい。(速度違反者が多すぎる)
- ・ 白井市を近代的な市にする為、現在、木下街道と風間街道しかありません。計画的な道路、住宅を作る事、北環状線の早期開通を実現する事が一番と思われる。東京に一番近い交通不毛地の解消が白井市を良くする。
- ・ 外環道と接続出来る有料道路などがあれば良いのにと常日頃思っています。
- ・ 徒歩で移動する事が多いので気付いたのですが、雨天時、道路の不陸(水たまり)が気になります。靴が水びたしになる程悪いです。雪の降った翌日などは、最悪です。そこの所何とかならないでしょうか。

- ・ 工業団地～ベリーフィールド間の横断歩道を整備して欲しい
- ・ 交通についてはありませんが、市内、街路灯の点灯がずいぶん早く点いています、特に夏は目立ちます、確認してみてください。
- ・ 街路樹の木は真夏に車を使わず、徒歩で公共施設や駅等を利用する人の為、もっと陰を作る木である事が、人間にやさしいと思う。
- ・ まずは道路整備をして走りやすい道路にしてほしい。
- ・ 千葉北道路の新鎌ヶ谷以西への延伸、高速道路への早急な接続を強く望む。これにより北総地区の利便性が向上し更なる発展が期待できる。
- ・ 千葉 NT 内の市民が日常的に活用する道路交通の円滑化を推進するためにも、神々廻付近の北環状線やく 50m区間が 10 年近くも未整備のまま放置されていることを大変不審に思う。当該区間はかつて地権者と某有力政治家、UR との間で斡旋贈収賄事件が発生したが、このような全国的な悪評を払拭するためにも一日も早く事業着手すべき。埋められた経緯はわからないが土中の産業廃棄物の処理、道路予定地に対する不法占拠等に対しては当然ながら強制収容の事業認定等の法的措置を含む適正な行政措置を講じなければいけない段階に至っている。市議、当地選出県議・国会議員さらには県土整備部長や知事はどのように考えているのか。全国的に見ても突出して行政の怠慢、遅延放置のように見える。
- ・ 白井市民のメリットを感じられない桜台。せめて北環状線が完成してほしいような。それはそれで市役所は近く感じるかもしれないけれど交通量がさらに増えると危険なのか…
- ・ シェアサイクルを導入するならば、自転車専用道路やレーンの整備をすべき。たとえば木下街道など、とても車道を自転車で走ることはできない。バス等の自動運転を導入するならば、専用の軌道が無いと不安。都電荒川線や宇都宮ライトレールのように、自動車から離れた交通手段の整備も長期的には考えておくべき。そもそも千葉ニュータウンは「車ありき」の都市設計が為されているように感じる。少子高齢化の現代において、そろそろ「人ありき」へ方向転換すべきでは？白井は安全に歩ける歩道の整備も追いついていない。車に頼らずとも生活できる事が目指すべき道では？このアンケートは、まだ移動手段に「車」を考えているような気がする。
- ・ 県道 189 号千葉ニュータウン北環状線の白井市神々廻～清戸間の早期開通をお願いしたい。白井市を住みやすく便利にする大きな影響がある事業だと思います。アンケートの中でも新たな公共交通サービスの導入について検討されているようですが、その根本である道路整備が行われることがすべての成功への道だと思います。問題の場所を跨ぐ高架方式でぜひ早期実現に向けて取組をお願いします。
- ・ 白井駅北側のマンション(プリスタ)とマンション(トワイズ)の間の路上駐車がひどく、安全上問題がある。マンション管理会社、警察に何度も指摘しているが全く改善されない。市と

して対応すべき。

■新しい交通システムについて

- ・ 新たな公共交通サービスの導入促進(8件)
- ・ ライドシェアの導入(8件)
- ・ 自動運転バスの推進(6件)
- ・ 無料病院バスの活用(3件)
- ・ シェアサイクルの推進(2件)
- ・ 新しいモビリティ・サービスは興味と多少の知見がありますので、議論の際はお声がけ下さい。
- ・ 運行時間、ルートが使いづらい 料金次第だけどオンデマンドの導入が良さそう
- ・ 料金は上げられないと思いますので自動車を持っているような方でも利用したくなる体制が必要なんだと思います。
- ・ 利用時間や行く先を気にせず、日常の足としての公共交通手段を希望します。できれば無料で利用できるようにお願いしたい。
- ・ 都市のサイズに合った公共機関の運営が必要。レンタルサイクル(電動含む)も考慮が必要
- ・ 新たなモビリティサービスのご提案も異動手段としては無いよりある方がありがたいのですが、一般企業の定期代制度では、申請できない。
- ・ 自宅がバス停から遠いと(今後足が弱くなったり、車イスになった場合)バス停までたどりつけない。小さい車で、きめこまやかに運行する方法があると、役に立つと思います。
- ・ 埼玉県さいたま市が実験導入しているシェア型マルチモビリティなどの運用。グリーンスローモビリティの積極導入。道路整備の課題があると思いますが、市役所や白井市文化センターへのアクセスに特に需要があると思われます。
- ・ マイカーを持っている人が暇なとき低料金で目的地までいただけるシステムがあったら外出する。
- ・ 白井市では国の法の範囲で、現在バスに使っている、約8000万円をライドシェアの補助金にまわせばよいのでは。例えば運用の例として、白井市内は一律料金、それ以上は補助で。市外は補助上限をきめて。など、いろいろ考えられる。
- ・ コミュニティバスの増便よりデマンド交通の普及の方が合理的だと考える
- ・ 簡易軌道や山岳地運搬軌道等を参考に全く新しい体系の検討も必要と思います。
- ・ 会員制にして金額割り勘。1週間に2回ぐらい、買い出し、病院通いの日を決めて、車・マイクロバスを走らせ対応する。メンバーはシフト制、ある程度の人数がそろえば対応できるのではないかと。問題点:1. 買い出しの時間は決められるが、集合時間そろるか心配がある。2. 病院にかかる時間がバラバラなので現実的かは? 本件名は、地域だけの課題でなく、国の課

題でもあります。

- ・ 全国で実施されている実証実験のように、早め早めに取り組んでほしい。先進的な自治体を参考にして、交通手段が人口増加や、産業や観光に結びつくと思います。
- ・ 自動運転という、知らない異性と一緒に乗るのは、ぜったいにいやです。となりの市では、皆の意見を聞いて、とても便利に利用して、料金も安くなったそうです。こちらは、高くなって不便になって、赤字になったからどうする、はないでしょう。北総線はもともと高いし、回数券割引もなくなる。家から西白井のスーパーまで徒歩片道1時間、帰りにナッシー号に乗っても、白井駅から家まで20分は荷物を持って歩かないと。

■公共交通施策全般について

- ・ 自宅周辺から駅、病院、市役所などへの安価な公共交通手段が必要。(8件)
- ・ 免許返納した方に不便を感じさせないサービスを充実させて高齢者の免許反応を促進してもらいたい。(3件)
- ・ 地域に密着した持続可能な交通手段(3件)
- ・ 近隣自治体と連携した公共交通のあり方を模索してほしい(3件)
- ・ 家の引きこもり防止。(3件)
- ・ 高齢となった際には移動手段として近場に公共の交通機関を探す所から初めないといけないため、分かりやすく各自治体等に情報の提供がなされるとありがたいと思う。(2件)
- ・ 歳を取ったらバスやタクシーなどの公共交通は、必要不可欠になるのではないか。(2件)
- ・ 免許返納後の不安をまず無くしてもらわないと、高齢者は返納できない。羽田空港利用する場合、5時台の始発電車は、ツアーの出発に間に合わないの、前日泊が必要となる。
- ・ 自家用車があって住みやすい場所、最初から自家用車前提の人が市民になる、今の現役世代は公共交通の意識が低い、しかし現役世代がリタイアした際、白井に住み続けて貰う為の施策はあった方がよい。が緊急の課題でもないかと思います。他に取り組む優先課題もありそう。
- ・ 高齢者が増え、公共交通サービスが重要になると思います。我々桜台に住んでいると、印西方面への利便性が増すことが必要なので、印西、白井、船橋、鎌ヶ谷、柏など、周辺地域と共同でシステムを考えていく必要があると思います。アンケートは、それはそれでよいでしょうが、白井市単独でやることは、さけてほしいと思います。
- ・ 高齢者に免許証返納を指導する活動に対して、私の意見。①現在75才です。もし私が70才で免許証を返納していたら→「2024年問題」など運転手不足発生で、バス運行本数の減少で大変になっていたと思います。もう一度運転免許証を取る事は出来ません。☆これが早期に返納した人に対して、二階に上げて梯子をはずした状態です。高齢者が自己防衛して生活しなければ生きられない現状が、解決される事(対策)を望みます。

- ・ 高齢(85才)のため、外出は家族での運転依頼です。
- ・ 個人的な状況として、退職後も今はまだ元気なので、自転車で走り回っているが(運転免許不所持!)いつかは老化により地域公共交通に頼らざるを得なくなる事は、不可逆の必然である。万人が納得するコミュニティバス(ナッシー号)のあり方(ルート・運賃・ダイヤetc)と云う“絶対解”はありえないが、色々な声がある事だけは、くれぐれも忘れないでいただきたい。※鉄道やバス(例:ダイヤ接続)と云った民間&近隣自治体(例:他のCom. バスとの乗継)との連携も肝要。
- ・ 自転車を使用しているが、後期高齢者となれば、歩・車道を走る事も事故が心配です。
- ・ 主人と2人暮らしで車に乗れる間は自由に動けるが、今後どうなるかわからないのですが、免許証を返納してしまったら公共交通を利用するかもしれないのですが、今での状況はよくわかりません。
- ・ これから高齢になると自家用車が使えなくなるので生活の足となる手段が必要になってくると思う。早急な準備が必要となる。
- ・ これからは、病院などは、バスを使って行く予定です。タクシーもいいですね。運転免許もお返ししようと考えております。
- ・ 免許返納した後はコミュニティバスを利用させていただくと思いますが、今のままの財政負担だと納税者に申し訳ない気分です。
- ・ 年を取ると自転車でも転ぶことが多く、不安です。七次台は陸の孤島です。出かけるときは自転車しかなく、本当に困っています。
- ・ 高年齢で、今はマイカーで、趣味・通院してますが、車がない生活は考えられない。85才位までは、気をつけながら、自分で運転したいと思っています。
- ・ 現状の状態だと運転に自信がなくなったとしてもなかなか運転免許証の返納は考えられない気がする
- ・ 障がい者も普通料金にしても良いと思う。
- ・ 都市部と農村部にエリア分けして考えないと難しいと思います
- ・ 千葉ニュータウンが中心となる桜台地区と、その他の白井地区では事情が異なると思っています。
- ・ 折立は公共交通が無いのでもう少し改善して頂けると有難いです。
- ・ 通勤、通学で利用者の確保を先ずして下さい
- ・ 通勤、買い物時の利便性向上。
- ・ 私の住んでいる地域は、公共交通機関を使用することが少ない人が多いので、何も変わらないと思う。通勤には、全て公共交通機関を利用したいが、通勤時間が合わないため、利用出来ないのが現状。
- ・ 地方だとマスクしない人々が大半かと思いますが、できるだけ、まだマスク使用する方向へ

指導する方が良いと思います。たとえば、カゼやインフルエンザに感染した子供がマスクしていないと、周囲の大人も感染してしまうことになるので、AIの活用は促進した方がよろしいかと思います。

- ・ すべての人がスマホを使いこなしていると思わないで下さい。情報にたどりつくまでが大変で、使い方が面倒くさいし、わかりづらい。情報にたどりついたのはよいが、医者、病院と市役所の窓口(多分パートさん)がアップデートできてなくて、2度手間になって大変だったこともある。
- ・ 高額な住宅ローンを払い、高い住民税、固定資産税を払い、満員電車で通勤し、子育てを終了した頃は高齢です。やっと余裕をもって暮らしたい時に交通手段もなく、近くに買物できる店もない町。このアンケートが、市の繁栄を支えた老人が、安心してすごせるための役に立つことを願っています。
- ・ コンパクトシティ構想による、農地・工業地域・住居地の大枠の分割により、公共交通の効率化と利便性を高める実験を行って欲しい。30年後の都市構想に生かして欲しい。白井の人口を30年後30%UP。住みやすい、育てやすい、便利な白井市になる様に！
- ・ 交通手段を考えることも大切ですが、歩行や自転車の利用を推進させ健康の市民が多い白井市を目指してゆくのも一案化と思います。
- ・ 既成概念にとらわれず、大胆な施策を！！失敗は成功のもと！！
- ・ 千葉ニュータウン中央駅前の駐輪場の利用料金。印西市民との格差は解消すべきでは？白井市の対応は評価できない。
- ・ 千葉ニュータウン駅の駐輪場の補助をして欲しい
- ・ 駐輪場使用料納付書。収納方法を再考した方が良い。
- ・ 高齢化都市になり、ニュータウンでなく老人ゴーストタウンになるのは、いかがなものですか。都市交通の弱体化により、高齢者運転者が多くなり、事故件数も増加。464号線の土地の有効活用、上空の空間を有効に使う事も大事では。
- ・ 自動運転バスにしても、道路が狭すぎる。4車線道路なら安全かも知れない。民間企業の送迎バス、病院、自動車学校、その他の車に自由に乘れる制度を作る。提案1. 七次台の住民です。西廻りのナッシー号路線、清水口セブンイレブンから一度七次台を回り西白井駅に行き、再度七次台を回り→富塚→ベリーフィールドの路線に変更。
- ・ 乗り継ぎのし易さとひと目で乗り継ぎの連携がわかるシステムがあればいいなと感じます。
- ・ 改善・向上することを期待します。
- ・ 安全第一でお願いします。
- ・ 車いすでは1人で外に出られない。

■市政全般について

- ・ 白井駅前が使われていない噴水を撤去して、花壇を作り、座りごちの良いベンチを置いてほしい！市民の集う(いこいの場)になるだろう。白井駅前は(白井の顔)であり、花壇やベンチがあれば、心しみどんなに素晴らしいことか！駅前がキレイで美しくなれば、白井の資産価値も上がると不動産関係の人からききました。
- ・ また行きたくなくなるような公共施設などがあってもいいとおもいます。新設は無理だとおもいますので既存のものを魅力的にするなど。
- ・ 白井市には魅力的な商業施設が少ない。(印西市のイオンやコストコなど)。なので白井市内だけのコミュニティバスや交通機関では、あまり価値がない。(役所関係や医療機関、スーパーマーケットなどの最低限必要な施設はカバーできると思うが…)
- ・ 移動手段に頼るだけではなく、老人施設と保育園や幼稚園を併設するとか、近辺の住民の日用品・食料品を扱う商店、駄菓子店に子供達が集う賑わう場所が欲しい。構造的に街を変えて、シルバータウンにならぬように願う。人口減少の最中、白井市だけが生き残る術は無い、近隣の市との連携が不可欠でしょう。
- ・ 白井運動公園に、だれでも自由にできる有料のグラウンド・ゴルフ場を作ってほしい。※(これから退職した高齢者が多くなるので、身体の為にも)
- ・ 七次台3丁目に住んでいるが、すでに限界集落になりつつあると思う。いわゆる戸建団地地区で、同じような年齢、家族構成で一度に入居してきたが、世帯主たちは高齢化、子供たちは家を出て戻ってこない。今は車を運転する体力、気力もある高齢者たちも、あと10年もすれば…。という現状に非常に危機感を感じる。若者流出、住民高齢化による人口減をどうするのかという根本問題対策の中で、公共交通の課題を考えていただきたい。
- ・ 桜台小・中学校周りの雑草が伸び放題で、見苦しい。白井市に体育館がないのはなぜか？
- ・ 今後の市の発展は、上・下水道の完備と交通インフラが大前提で、これが無い限り、発展や移住民が来る訳が無い！！
- ・ 何をしても不便な地域。最近では、外国人の方が土地を買い、平塚ですれ違う車は、外国人の方がほとんど。この先、外国人の地域になる事が心配。
- ・ 人口増加計画。温泉・足湯・リラクゼーション・プール・老人施設・ホテル・旅館・レジャー施設、鉄道・列車・飲食サービス・音楽教室(ピアノ・ギター・エレクトーン・トランペット)を創って下さい
- ・ 仕事の件ですが(現在64才)地域で近くに働ける会社、倉庫作業などが有れば良いのですが、やはり船橋方面や、まして都内となると、不便で仕方有りません。(現在派遣の仕事である為、行く場所を選ぶ事が出来ません。)白井市の職業紹介所も利用しながら、今後の事を考えてまいりたいと考えております。
- ・ 本アンケートとは別件です。西白井消防署にある非常発電機設備について意見します。現在

マフラーが、なんの掩設もなく、丸出しの状態です。マフラーは雨に弱く、すぐ腐蝕してしまい、よって整備費が増大します。機材受渡メンテナンスの経済性からも、是非簡単な物でもよいので、カバーを作成していただくよう、御願い致します。

- ・ 配送サービスの拡充
- ・ 給食センターの活用、交通が不便の高齢者の為、おいしいお弁当を有料にて販売を希望致します。
- ・ 移動販売が増えれば、移動しなくてもいいよね
- ・ 電車運賃も高く、バス等の交通手段が不便だと、外出を控えて、宅配などに頼り、だんだん家にこもる老人が増え、フレイルになる老人ばかりになると思います。☆地域単位のフレイル予防体操教室等の対策をお願いしたいです。
- ・ 幼稚園前監視カメラ必要。最近歩行者非常に多い。
- ・ 神崎川の両側の土地の有効利用を考えて下さい。464から、16号線柏方面への出口道路の建設と、住宅団地の開発を希望します。
- ・ フロント面で「人口減少」にふれているのでお聞きしますが、白井市は人口増加の対策はどのような事を行っているのでしょうか。両隣の印西市や鎌ヶ谷市は目ざましい発展をしています。白井市はピーク時から2000人も減少を続けています。対策について新聞や広報などから笠井市長のコミットメントを一度も見たことがありません。印西市は前市長が議員時代から長年にわたり、企業誘致から高運賃の正常化にも先頭に立って戦ってこられた結果が今、全国で屈指のすばらしい自治体を作り上げました。藤代新市長も「トップが中心になって街を変えていく」と言っています。鎌ヶ谷市の若い女性市長もウクライナ難民への対応、井戸水の毒性の検査の対応、早いです。「ときめきとみどり豊かな市を目ざす」とは具体的に何をやるのですか？例えば、白井駅北口近くの一等地、長いことほったらかしのままで。行政が中に入ってラーメン店とか誘致できれば「ときめき」です。又、白井駅から中銀マンションの中を通り、陸橋に行く間にベンチが5台あります。このうち2台は近所のおばちゃん達が、ほぼ毎日井戸端会議を楽しんでいます。そのベンチがボロボロになっている。これを新設かペンキを塗れば「ときめき」になるのです。笠井市長も不断の街を見て歩き、市民の声を聞くことを切に望みます。住んでいて良かったと思える白井にして行きましょう。(担当の方へ)このレターをボツにしないで下さい。市長に必ず読んでもらうようご配慮お願いします。上記の質問事項の進捗状況を広報に随時載せていけば、市民の方々も注目することと思います。
- ・ 今後も市政に期待しています。

■このアンケートについて

- ・ 郵便ではなく、スマホによるアンケートにしてほしい。

- ・ ナッシー号に乗る年齢層は高いので、アンケートの年代をしぼって集中させたらよいのでは。
- ・ アンケートはしないで、スピード感をもって、実証実験などをまず行って、効果のあるサービスはどんどんやれば良いと思う。こういう従来の方法だと、実現に時間がかかりすぎてダメだと思う。
- ・ アンケートの設問が不適切。一例：病院など待ち時間が長いのに、帰宅時間を聞いてどうするの？ それと、白井市として実現可能かを考慮していない。責任者は設問について精査する必要がある。
- ・ 返送は回答用紙のみにすれば、送料が減額されるのでは。
- ・ 普段、公共交通手段を利用しない者のアンケートが、統計されるのに疑問に思う。
- ・ バスの使いたい時間帯、順路なども調査されてはいかがでしょうか？是非ご検討頂きたい
- ・ 本アンケートの結果や成果を分かり易く、市民の方々へ伝えた方が良い。コミュニティバスの維持に関する事であれば、もっと利用する側のメリットを前面に出し、経営側の自助努力も必要かと思う。
- ・ 利用者の目的地がどこなのかを調査し、ルートを見直す事も必要かなと思います。地域によってニーズが違うと思うので、調査される事を望みます。地域によっては「タクシー利用補助券」に替るとか…。
- ・ 回答に、その他という欄が欲しかった。当てはまらないことが多かったので、記入に困った。時間をさいてのアンケートなのだから、謝礼があってもいいのでは？気持ちでいいから謝礼があったら、回答率も上がるのでは？
- ・ 解答スペース欄が無駄
- ・ このアンケートに直接関係ないことであるが、webでの回答は途中で断念した。理由は、前頁に戻れないこと、及び、無回答では次頁に進めないことである。
- ・ 問9は、“現在、車を使用している人の回答”と“車が運転できなくなった時に利用したいかどうか”の回答で変わってくると思うので、答えにくい。
- ・ 今回のアンケートを行う事は良い事と思います。その他、クレームやバス運転手さんからのヒアリングも含め、情報収集を行い、必要なサービスを必要な時に、必要な人に割り当てられる様にして頂ければと思います。
- ・ 問4、鉄道の利用状況について。問4-4の対象鉄道がわかりにくい。
- ・ 問9の設問は、市の施策として可能であると考えているのか。
- ・ 問9に、具体的な案がないと、現実的な問題として考えられない
- ・ 子供達でも分かるよう、工夫してほしい

白井市地域公共交通計画の策定に向けた関係機関ヒアリング結果

調査の概要

《期間》	令和7年5月26日（月）～6月5日（木）
《目的》	① 現状における問題・課題及びそれらの優先度等を把握する。 ② 次期計画期間中（R8～12）における市内公共交通の需要・供給の変化、関係機関の対応方針についての見通しを得る。
《対象》	市内交通事業者（鉄道1社、路線バス2社、タクシー2社）、 市内総合病院（3院）、白井工業団地協議会、 公共施設指定管理者（10施設）、庁内関係各課（6課等） 計25者（14回実施）

結果（要旨）

■鉄道事業者（ヒアリング対象：北総鉄道）

利用動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 平日朝夕の通勤通学利用がメイン。観光・集客施設等が白井駅・西白井駅周辺には少ないこともあり、その他の時間帯は少ない。 ✓ 令和4年の運賃値下げにより、高校生など学生の利用が3割程度増加した。 ✓ アクセス特急等でインバウンド旅客は増えているが、市内駅への波及は少ない。
運行上や経営上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 沿線人口の高齢化。 ✓ 運賃値下げによって通学定期は従前より6割以上安くなったため、収入増への寄与は限定的。 ✓ 人材採用の困難。とくに技術系（電気・保線等）が不足。 ✓ 平成3年に開業した第2期線についても、補修・改修が必要な設備が増えてきている。
利便性向上の取組	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 白井駅、西白井駅に待合室を整備（令和3年）。 ✓ 自線内の増発（矢切駅折返し便など）を実施。 ✓ 市内2駅周辺活性化に関する協定は3年以上前に締結したが、具体的な動きをもっと増やしたい。
交通施策に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅周辺のまちづくり整備、定住につながる事業の展開。 ✓ 沿線に子育て世代を取り込む事業の推進。 ✓ 国道16号沿いなど住宅が増えている場所もあるため、駅までのバス便の確保。

■路線バス事業者（ヒアリング対象：京成バス千葉ウエスト [旧船橋新京成バス] / 京成バス千葉セントラル [旧ちばレインボーバス]）

<p>利用動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 京成バス千葉ウエスト西白井線（七次台方面）は、日中ほぼ利用者がいない。昨年4月のダイヤ改正前（1時間に2本程度）の朝晩ラッシュ時の便でも2桁に届かない程度だった。 ✓ 京成バス千葉セントラル西白井線・下総航空基地線は、アリオ柏・工業団地までの利用者は多く、堅調に推移。高齢者は少なく、若い世代中心。西白井線は休日工業団地行きを減らしアリオ行きに回している。上り便は船橋・柏方面に行く人は新鎌ヶ谷駅まで、都内に行く人は西白井駅最寄りバス停から北総線に乗り換える人が多い。 ✓ 京成バス千葉セントラル白井線の白井駅以北は人口減やスクールバス運行で年々減少。白井駅以南も中山競馬場への通勤客等がコロナで減少したまま回復していない。 ✓ 京成バス千葉セントラル北口循環線は現役引退した方が多い影響で桜台地区の利用者は減少。
<p>運行上や経営上の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 京成バス千葉ウエスト西白井線は、社内でも収支が極めて厳しい方になる。老朽化したバス停上屋など施設の改修も課題 ✓ 京成バス千葉セントラル白井線は、国の経過措置期間が終了したため、令和7年度は国庫補助対象外になった。また鎌ヶ谷大仏から富士地区にかけて渋滞により定時性が低い。 ✓ 京成バス千葉セントラル下総航空基地線・西白井線は、第2工業団地延伸の要望もあるが、需要が不透明なことなどから実現は難しい。また富塚交差点が渋滞しやすく、バスが交差点を渡り切れずクレームとなることもある。 ✓ 白井駅から工業団地へは、ニーズはあるものの工業団地への車利用が多く通勤時間帯は渋滞となることから、定時性確保の点から難しい。 ✓ コミュニティバスは、料金体系が年齢3区分+障がい者等であるが、現場での運用上煩雑に感じることがある。 ✓ 車両の供給が停滞。現行車ポンチョ（36人乗り+運転士）は納車に1年掛かる。 ✓ 4月の京成バスグループ再編により採用力は向上したが、慢性的な運転士不足と高齢化は進行。補充以上に引退する人数が多い。
<p>利便性向上の取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ グループの再編に伴い、京成バス千葉ウエスト西白井線では金額式 IC 定期券を導入。同じ金額区間であれば、どの路線でも乗降可能 ✓ EVバスやお客様向けバスロケーションシステムの導入を検討

交通施策に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 京成バス千葉ウエスト西白井線はコミュニティバスによる補完があった方がありがたい。 ✓ 道路植栽の繁茂等により見通しが良くない区間がある。 ✓ 閑散区間の移動手段確保について、バスだけでなく、デマンド交通などの導入を考えてもよいのではないか。 ✓ ナッシー号は、閑散区間向けに一部車両を小型化しても、総コストは下がらないのではないか。 ✓ 乗務員の運用上、午前8時半前に白井市役所の手洗を利用したい ✓ 運転士の採用合同説明会は実施されるなら協力したい。
---------------	---

■ タクシー事業者（ヒアリング対象：白井タクシー／エミタスタクシー北総）

利用動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各社とも利用者は平日朝夕に多く、夜間と休日は少ない。利用はコロナ禍前と同程度まで回復。 ✓ 行き先は、駅、病院、工業団地、スーパー、商店、市役所、文化会館が多い。 ✓ コロナ禍が明けビジネス利用は増えている。市民では免許返納者など年齢層70～80歳代が多い。若い人も車を持たなくなっているので一定数利用がある ✓ 白井駅・西白井駅とも北口の利用が多い。
運行上や経営上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ドライバーの人材難はあるがバスほどの深刻度ではない。高齢者が多いが、若い世代も一定数いる。 ✓ 現状ではドライバーや車両数を大幅に増やすほどの利用ニーズは見込めない。
利便性向上の取組	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 配車アプリの導入（閑散時間帯等の効率向上） ✓ サービス施策の充実（キャッシュレスサービス、社により免許返納割引、陣痛タクシーなど） ✓ 待機場の整備
交通施策に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 福祉タクシー券の充実 ✓ 乗客の極めて少ないバス路線も見かける。地区毎に、定期路線なのか、デマンド型なのか方向づけていくべきでは。 ✓ 白井駅北口の駐車帯が一般車と共用で使いづらく、乗客にもわかりづらい。乗り場ができれば駅待ちのタクシーも増やせる。 ✓ 狭隘道路が多いのでミラーが見えるように植栽管理をお願いしたい。 ✓ ドライバーの採用合同説明会は実施されるなら協力したい。 ✓ デマンド交通等に事業を展開する意欲はある。

■総合病院（ヒアリング対象：白井聖仁会病院／北総白井病院／千葉白井病院）

来院動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各院とも、外来は午前中（9～10時）の来院者が多い ✓ 多くは自家用車で、1～3割程度が送迎バス（病院によって差がある） ✓ 路線バス・コミュニティバスの利用は少ない。
送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ✓ バン型車両等により各院で独自に運行。運賃は無料だが、運転手の介助なしで乗降できることが条件、車いすは不可。 ✓ ルート・ダイヤは様々だが基本的に病院の開院時間帯に対応。ニュータウン地区、富士、西白井等へ路線あり。輸送力が不足することはあまりない。路線によっては日に10往復以上あり。 ✓ 病院によって利用者数が多い（少ない）エリアには傾向差がある。 ✓ 一般旅客との混乗は小型車であることなどから今後も困難。 ✓ ドライバーの確保が課題となりつつある。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 公共バスには依存してはいないので、要望は少ない。 ✓ 土・日は家族が送迎するが、平日はバスで通院したいという声はあるため、病院のすぐそばにバス停がある方が望ましい。

■工業団地（ヒアリング対象：白井工業団地協議会）

通勤動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 団地内は約300社、従業員7,000人程度が就業。 ✓ 8～9時、16～18時に出退勤する人が多い。 ✓ 通勤方法は、自家用車又はバイクが86%、送迎バスが7%、自転車又は徒歩が4%、公共交通が2%（令和4年実施アンケートより）
送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運行方式は、自社バス所有の直接運行、借上げ・貸切バスでの運行、自社所有バスでの運転委託・代行の順に多い。 ✓ バス会社はいずれも人手不足の状況。共同運行の検討も始めたが、負担割合や運行調整などが課題。 ✓ 送迎最寄り駅は、多い順に新鎌ヶ谷駅、高柳駅、六実駅、西白井駅、千葉NT中央駅となっており、白井駅発着は設定なし。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 物流会社等で勤務時間が明確なパート・派遣社員が増えており、通勤集中時間帯の交通手段が課題。路線バスは朝に比べ夕方方の便数が乏しく、増便又はコミュニティバスでの補完を希望。ただし、現行のコミュニティバス北ルートは時間が掛かり過ぎ通勤には不向き。公共バスの利用を定着させるには時間を要する。長い目で取り組むことが必要。公共バスが拡大されれば送迎バスからの需要移転は一定数あると見込まれる。 ✓ 企業によっては、通勤手段がないことによる若者の内定辞退も生じている。通勤は新鎌ヶ谷方面と千葉NT方面があれば概ね問題はないが、白井駅、西白井駅方面もつながれば需要はある。市内駅をハブとした交通ネットワークの構築は地域活性化という点でも重要。 ✓ 第2工業団地への路線バスが無いことも課題。

■白井運動公園・市民プール（ヒアリング対象：指定管理者）

来訪動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運動公園は平日は個人利用、休日は団体利用が多い。 ✓ 来訪手段は、運動公園・プールを通じて自家用車8割、自転車・徒歩1割、その他は一握り。時間帯の傾向はあまりない。 ✓ 市民プールは利用者の絶対数が多いので、コミュニティバス利用者もそれなりの人数がいる。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駐車場の台数は大幅に不足しているが、公共交通は乏しい。コミュニティバスは施設利用者が多い日曜日に運休しているのが残念。また千葉NT中央駅行きは終バスが17:14発なのでプールに17時の閉園までいると間に合わない。白井駅方面の終バスは14時台なので利用が難しい。もっと本数があれば状況は変わるかもしれない。 ✓ プールからバス停までが遠い。目の前にあるとありがたい。

■各センター（ヒアリング対象：各指定管理者）

来訪動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 高齢者が多い。徒歩・自転車・自家用車がメイン。バス利用はほとんどない。講座などにタクシーで来る人は時々いる。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ コミュニティバスの本数が少ないことなどへの不満を利用者から聞くことがある（使いたいが不便なので使えない）。 ✓ 公共交通が無いと講座やサークルを諦める人もいる（木下街道のバス路線短縮で十余一からコミュニティセンターに行けなくなった等）。 ✓ コミュニティバスは日曜日の運行も希望。バスが運休のため講座の日曜開催はやめてほしいと言われることもある。

■市庁舎・文化センター（ヒアリング対象：公共施設マネジメント課／文化センター）

市役所への来訪動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 大半の利用者は自動車由来庁。年に数回、駐車場が満車になる。 ✓ 市外からの来訪者は、白井駅から歩いてくる人もいる。 ✓ 朝に病院に行きながら市役所の用事も済ませる、という方もいる。
文化センターへの来訪動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 年間5～6万人来館。休日に催し物が多く、市民は自家用車、市外からは白井駅から徒歩又はタクシー利用が多い（バスが不便なため）。 ✓ 時間帯としては、午前中は催事の関係者が中心。午後は参加者や観客が来訪するため移動需要が多くなる。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅や市役所にあるバスの案内が分かりにくいという声がよくある。駅前や市役所1階休憩室に見やすい時刻表を貼るなど工夫しては。 ✓ 白井駅から市役所までのルート案内がない。 ✓ 文化センター利用者から休祝日のコミュニティバス運行の要望がある。 ✓ 来庁者からバス本数増の要望がある（市役所や周辺の病院が開く朝到着便など）。 ✓ 駅前にタクシーが常駐しておらず、歌謡コンサートの前などは問い合わせが増える。駅から徒歩15分と伝えたと、遠いと言われる。 ✓ 木下街道は歩道が狭く通学路指定を外した区間もある。交通安全の観点からもバス便は確保すべきでは。

■市福祉担当部局（ヒアリング対象：高齢者福祉課／障害福祉課）

<p>高齢者・障がい者の移動動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 移動に支援が必要な高齢者の移動目的は、通院が8割弱、次点がデイサービス。買い物は5割程度。 ✓ 要介護者は、介護度1でも「歩けるが必ず付き添いが必要」。公共交通による移動は厳しい。福祉有償運送事業者の支援やボランティアの養成などを進めている。 ✓ 一人で歩けるが機能が弱ってきている高齢者の支援が課題。 ✓ 障がい者の交通分担率は、自家用車や徒歩が多く、公共交通機関は電車でも24% ✓ 障がいの種別や程度により生活は千差万別のため一概に言えない。
<p>公共交通に対する要望や所見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 高齢者からは、乗合バスよりもタクシー券やデマンドタクシーを望む声が多い。 ✓ 高齢者・障がい者も工業団地で就業ニーズがあるが、交通手段が不足。 ✓ 障がい者の移動については、バリアフリーや合理的配慮への要望が大きい。障がい者割引を受ける際に手帳等を提示したくない人もいる。 ✓ 福祉タクシー券よりもガソリン代の補助を望む声もある。

■市企画担当部局（ヒアリング対象：未来創造戦略室／企画政策課）

<p>公共交通に対する要望や所見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 今後の駅前再整備や集客施設誘致も睨み、それらの拠点間を結ぶなどの回遊性を高めたい。 ✓ 若い世代にアピールする形で施策推進が望ましい。例えばグリーンローモビリティはゆっくり乗降できるので、高齢者や障がい者、子育て世代とも相性はいい。トライ&エラーで最適化していけばよい。 ✓ 行政単体で課題を解決するのではなく、地域活力による新たな交通を考えていくことが求められている。また、市が担う交通は公共・福祉の側面が強いので、民業圧迫にならないよう民でできることは民でする調整も必要 ✓ 事業資金確保策は多様化していると同時に、デジタル技術の拡大で通信インフラ（ローカル5G、6G等）の予算確保も課題となっていく。 ✓ バス輸送の効率化のため、専用レーンは難しいが、渋滞時に道路利用を時間制限しバスの運行を優先するなどの対策ができないか。 ✓ シェアサイクルは導入のハードルは低いので、検討の余地がある。
----------------------	---

地区別ワークショップの実施結果

1 開催概要

(1) 実施日時・参加人数

回次	日時 (令和7年)	場所	対象	参加人数・班数
第1回	7月26日(土) 9:30~11:30	白井コミュニティセンター	主に「白井第一小学校区」(第1地区)にお住まいの方	8名・2班 (第1地区A・B)
第2回	7月26日(土) 13:30~15:30	白井駅前センター	主に「南山・池の上小学校区」(第5地区)にお住まいの方	6名・2班 (第5地区A・B)
第3回	7月27日(日) 9:30~11:30	西白井複合センター	主に「大山口・清水口・七次台小学校区」(第4地区)の南側にお住まいの方	21名・4班 (第4地区A~D)
第4回	7月27日(日) 13:30~15:30	富士センター	主に「白井第三小学校区」(第3地区)にお住まいの方	28名・3班 (第3地区A~C)
第5回	8月2日(土) 9:30~11:30	公民センター	主に「白井第二小学校区」(第2地区)にお住まいの方	7名・2班 (第2地区A・B)
第6回	8月2日(土) 13:30~15:30	西白井コミュニティプラザ	主に「大山口・清水口・七次台小学校区」(第4地区)の北側にお住まいの方	7名・2班 (第4地区E・F)
第7回	8月3日(日) 9:30~11:30	桜台センター	主に「桜台小学校区」(第6地区)にお住まいの方	16名・3班 (第6地区A~C)
			合計	93名・18班

(2) 話し合いのテーマ

テーマ① 日常生活における移動の「困りごと」について

テーマ② テーマ①で挙げた「困りごと」を解決するための方法

テーマ③ 公共交通を維持するために、地域・自分たちができること

2 会場・班別ワークシート

地区名:(第1地区) 班:(A) 班員:()

①日常生活における、移動の「困りごと」

バスルート設定不明	ルートのが不明、狙いが不明	運行目的が不明	乗りたい時間行き先がない
バスのルートがわかりづらい	利用者が少ない	行ききたいところへの便がない	バス停が遠い
バス時間・本数少ない	時間の間隔が長い	8時台なし	白井コミュニティバス 8時ほしい
バスの本数が少ない	時間帯でバスが1本もない	乗りたい時間にダイヤがない	ダイヤが必要な時間帯が少ない
市民として	事業者が大幅赤字		

②「困りごと」を解決するための方法

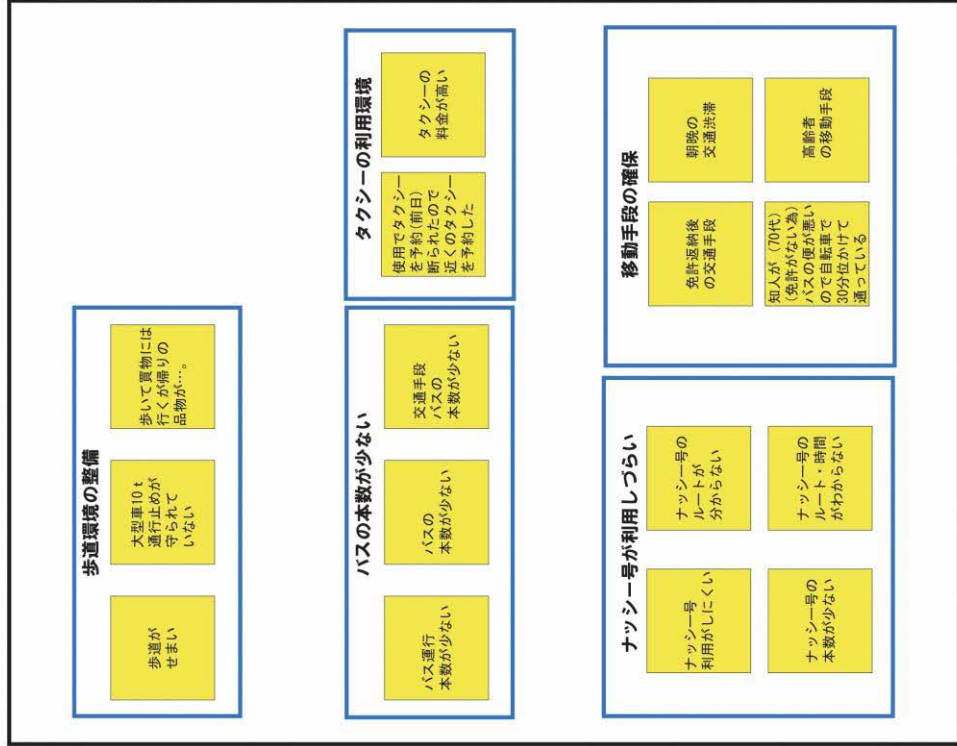
基本的	新	安全
利用者第一で白紙で検討 3年前に大層な見直し	オンデマンドタクシーの併用を検討	タクシー補助券を増やす
ダイヤの見直し	目的別利用したい時間帯の調査	住民の声をアンケートをして欲しい
民間バスとナンバー号を併用して欲しい	どこへ行きたいか地区毎に調査	住民の声を聞くだけでなく、バス停の場所を整理して欲しい
利用者の声を聞き取りたい	目的の声を聞き取りたい	バス停の場所を整理して欲しい
運行の枠組をはずして、利用者第一で考える		

③その中で地域の皆さんができること

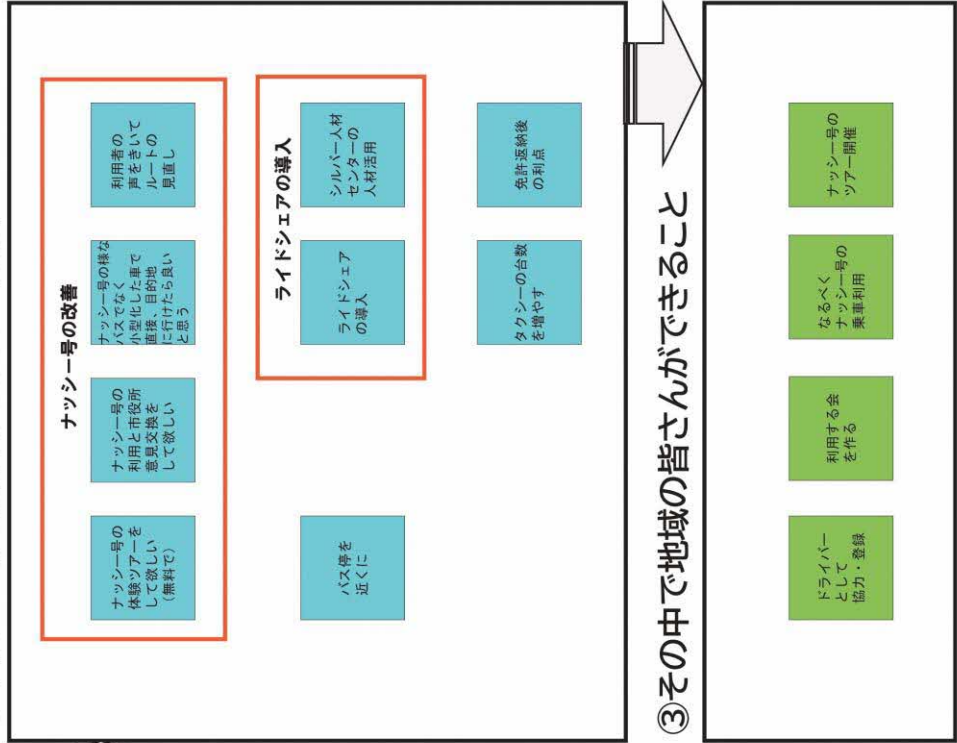
<ul style="list-style-type: none"> 住民からの提案を出す(ルート、時間、利用者増す) 現在を基于一白紙から地域の意見の集約 住民の参加 	<ul style="list-style-type: none"> 自治地区、小学校区毎に調査(に協力) 利用したいルート時間帯を要望する
---	--

地区名：(第1地区) 班：(B) 班員：()

①日常生活における、移動の「困りごと」

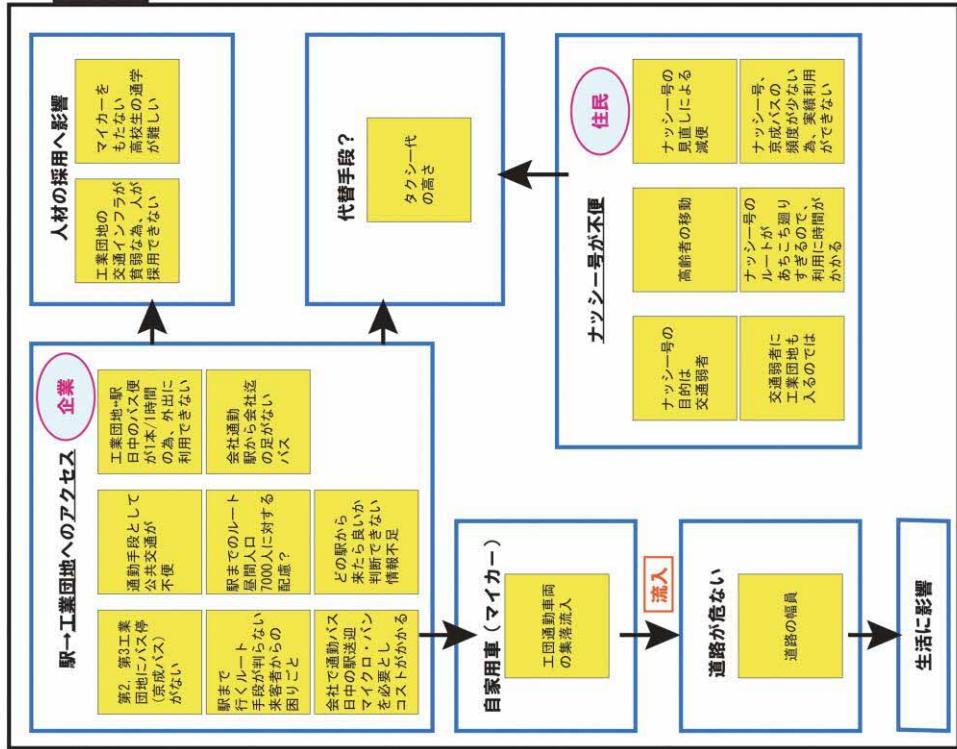


②「困りごと」を解決するための方法

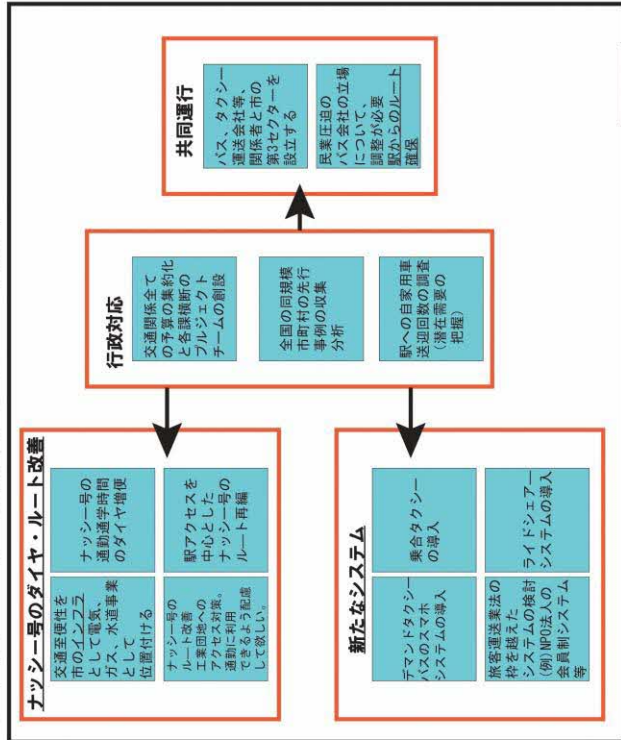


地区名:(第2地区) 班:(A) 班員:()

①日常生活における、移動の「困りごと」



②「困りごと」を解決するための方法



③その中で地域の皆さんができること



地区名:(第3地区) 班:(A) 班員:()

①日常生活における、移動の「困りごと」

鉄道が不便 北総線 値段が高い 西白井・白井 ともに快速が停車しない 北総線は 通勤者には まだまだ高い 北総線は、通勤者には まだまだ高い 北総線は、通勤者には まだまだ高い		バスが「X」使えない 今バスがどこにいても、スマホのアプリで分かるように、どこでも乗れる(他の地区はやっていない) ルートがない 新鎌ヶ谷駅へのルートはないのだから、とても不便 ナッシュ谷駅へ行くのは、とても不便 ナッシュ谷駅へ行くのは、とても不便 ナッシュ谷駅へ行くのは、とても不便		行動範囲 歩道が悪い 活動範囲が狭くなる 第一選択に公共交通が思い浮かばない 徒歩のみの 第一選択に公共交通が思い浮かばない 徒歩のみの		タクシー不便 現在では、タクシーを利用していない 現在では、タクシーを利用していない 現在では、タクシーを利用していない	
乗り継ぎ時間が合わない 乗り継ぎ時間が合わない 乗り継ぎ時間が合わない		高齢化による、免許返納を促進する必要がある 高齢化による、免許返納を促進する必要がある 高齢化による、免許返納を促進する必要がある		路線バス 運賃が高い 路線バス 運賃が高い 路線バス 運賃が高い		高齢者・障がい者向けに、タクシーの予約が難しい 高齢者・障がい者向けに、タクシーの予約が難しい 高齢者・障がい者向けに、タクシーの予約が難しい	
新鎌ヶ谷駅へのバスが少なく、移動が不便 新鎌ヶ谷駅へのバスが少なく、移動が不便 新鎌ヶ谷駅へのバスが少なく、移動が不便		市役所に行くのに、バスが不便 市役所に行くのに、バスが不便 市役所に行くのに、バスが不便		通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い		通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い	
通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い		通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い		通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い		通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い 通勤バス 運賃が高い	

②「困りごと」を解決するための方法

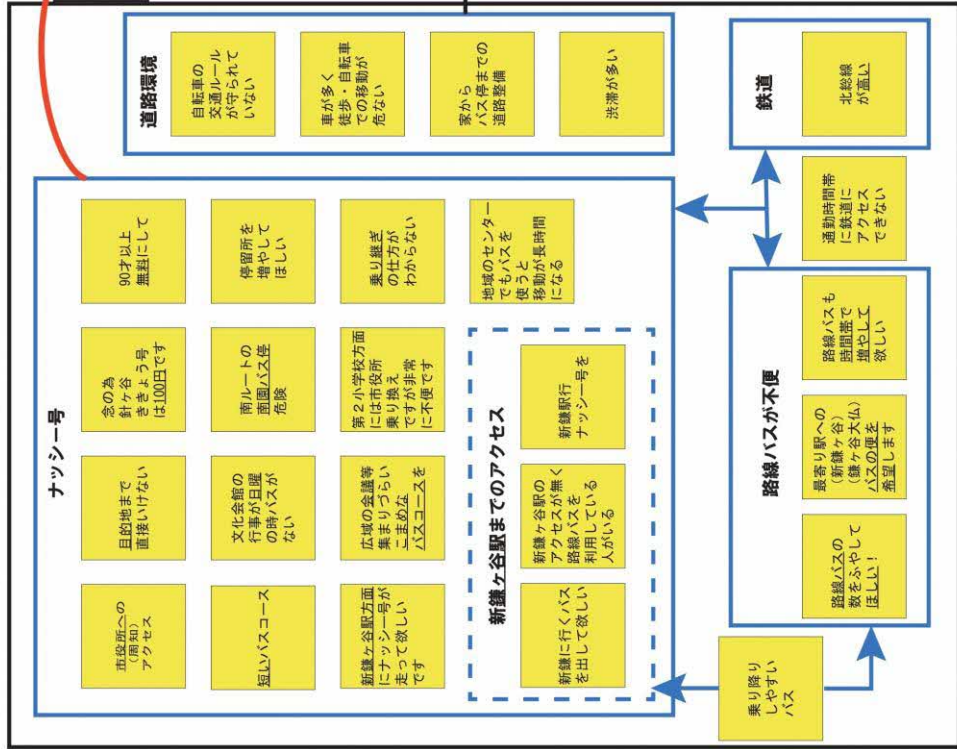
無人・自動運転で、人件費削減	運行本数1本/1H、9:00PM位まで確保する	バスルートの表示(朝)ナッシュ谷、白井車庫、工業団地	利用客側に、徒歩とバスを併用するメリットを伝える	免許返納者への配車、市役所の補助	バス走行ルートだけを増やす	目的別の臨時便を出す(スーパースタンド)
10人程度の小さいバスを、小さく回らせる	様々な利用ニーズへの対応	通勤者の歩道、地区の空き地、活用	通勤者の歩道、地区の空き地、活用	通勤者の歩道、地区の空き地、活用	通勤者の歩道、地区の空き地、活用	通勤者の歩道、地区の空き地、活用
タクシー会社と連携して、利用しやすくする	運転手の給与を上げる	人件費の問題から60代のドライバーを、活用	人件費の問題から60代のドライバーを、活用	人件費の問題から60代のドライバーを、活用	人件費の問題から60代のドライバーを、活用	人件費の問題から60代のドライバーを、活用
ライドシェアの整備	日曜等休日のナンバー1号の運行	土日も運転	土日も運転	土日も運転	土日も運転	土日も運転
イオンと連携	北総線の白井市民の特別割引を、導入	福祉券の周知、利用者の条件、範囲を広げる(緩和)	福祉券の周知、利用者の条件、範囲を広げる(緩和)	福祉券の周知、利用者の条件、範囲を広げる(緩和)	福祉券の周知、利用者の条件、範囲を広げる(緩和)	福祉券の周知、利用者の条件、範囲を広げる(緩和)

③その中で地域の皆さんができること

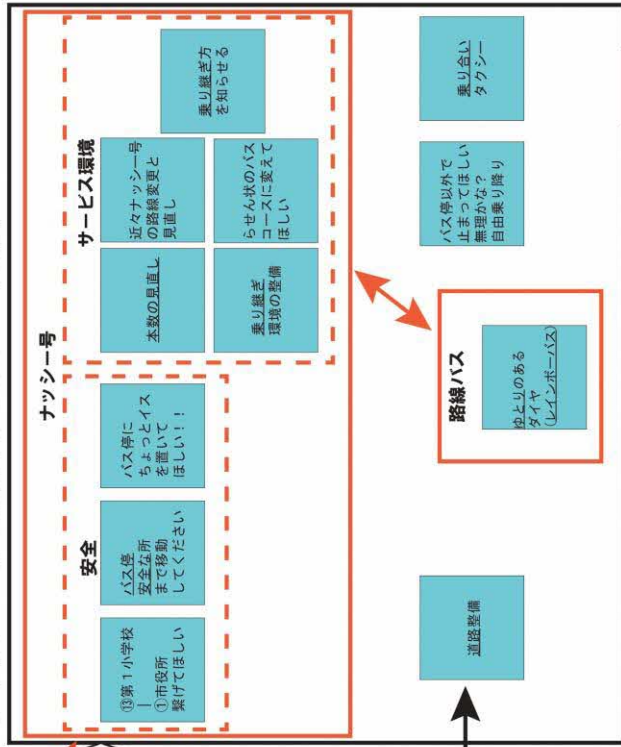
市町に強く、うったえる!!	ボランティアで、どこまで出来るか、行政の支援は?	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく
市町に強く、うったえる!!	ボランティアで、どこまで出来るか、行政の支援は?	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく
市町に強く、うったえる!!	ボランティアで、どこまで出来るか、行政の支援は?	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく
市町に強く、うったえる!!	ボランティアで、どこまで出来るか、行政の支援は?	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく	近所の方を、乗せていく

地区名:(第3地区) 班:(C) 班員:()

①日常生活における、移動の「困りごと」



②「困りごと」を解決するための方法



③その中で地域の皆さんができること



地区名:(第4地区) 班:(C) 班員:()

①日常生活における、移動の「困りごと」

<p>タクシー</p> <p>タクシーを時々利用するが、迎えを依頼すると高いので、困ります</p> <p>移動で利用する際のタクシーの料金がかなり多くなる</p>	<p>鉄道関係</p> <p>北総線が高すぎ</p> <p>北総線を利用しているが運賃が高い</p> <p>北総線本数が少なく、仕事帰り遅くなる</p>
<p>駅近環境</p> <p>駅近くに簡易なカフェ等あれば嬉しい!現状何もない</p> <p>中高生が自習できる場所がない(地方の少し大きい駅ではよく見かける)</p> <p>駅前に入店が難しい(昼間)</p>	<p>バスサービス</p> <p>バス停がわかりにくい</p> <p>バス停から駅まで時間がかかると困ります</p> <p>ナツシー等が新線まで行って欲しい</p> <p>市営バスへ行って欲しい</p> <p>七か所3丁目から駅まで乗る必要があり、西白井駅まで行くのが現状では困難</p> <p>ナツシー等がバスが来ました!大回りかかると困ります</p> <p>以前は新線が各駅バスが走りましたが、それがなくなったので不便になりました</p> <p>シルバー料金、乗車券もつと欲しくして欲しい</p> <p>通勤バス、新成バス、ナツシー号の調査</p> <p>手ニュー、タワラ、行っても乗りの便が悪い!!(遅い時間)</p> <p>車移動が中心なので、市内の人と集まる時、駐車場がある場所が不便になる</p> <p>駅までの自家用車送迎が大変そう(中・高生の親とか)</p> <p>イベントもあつた路線がなくなつて不便になった</p> <p>高齢でも免許返納出来ない交通手段がないので</p> <p>目的地まで行けない</p>

夜道が暗い(不審者)

他市連携

他の市との連携がない。ききょう号が西白井駅まで来てほしい

②「困りごと」を解決するための方法

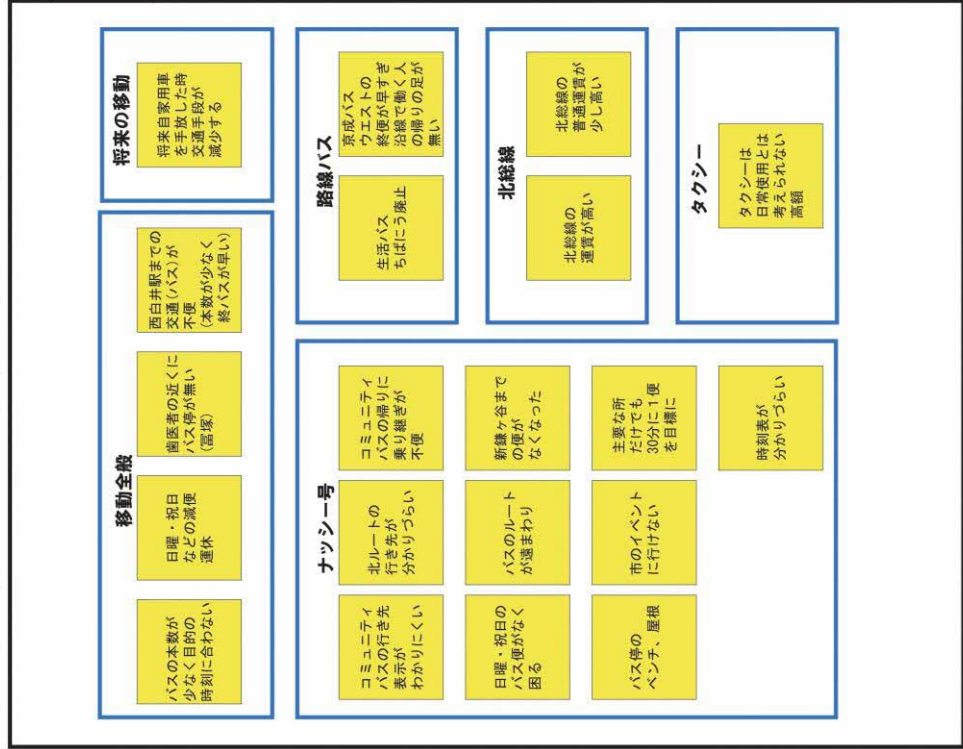
<p>バス停のナツシー等、周囲の施設が分かるように案内がほしい</p> <p>北総線に乗り換え、西下りをお願い</p> <p>白井駅ウェルプラットフォームを安くしてほしい</p> <p>日・祭日運用してほしい</p> <p>白井市に鎌ヶ谷など近隣市との連携をお願いする</p>	<p>解決方法として、バスの前部の座席を、乗り合いタクシー(安価で)</p> <p>白井駅ウェルプラットフォームを安くしてほしい</p> <p>日・祭日運用してほしい</p>	<p>再発所に行く機会短い時期で行けるのだから西白井に隣ってから行くという事も考えて</p> <p>路線をスムーズになる様にしたい</p> <p>住宅地=グリーンロード、幹線道路はナツシー号など</p>
--	---	---

③その中で地域の皆さんができること

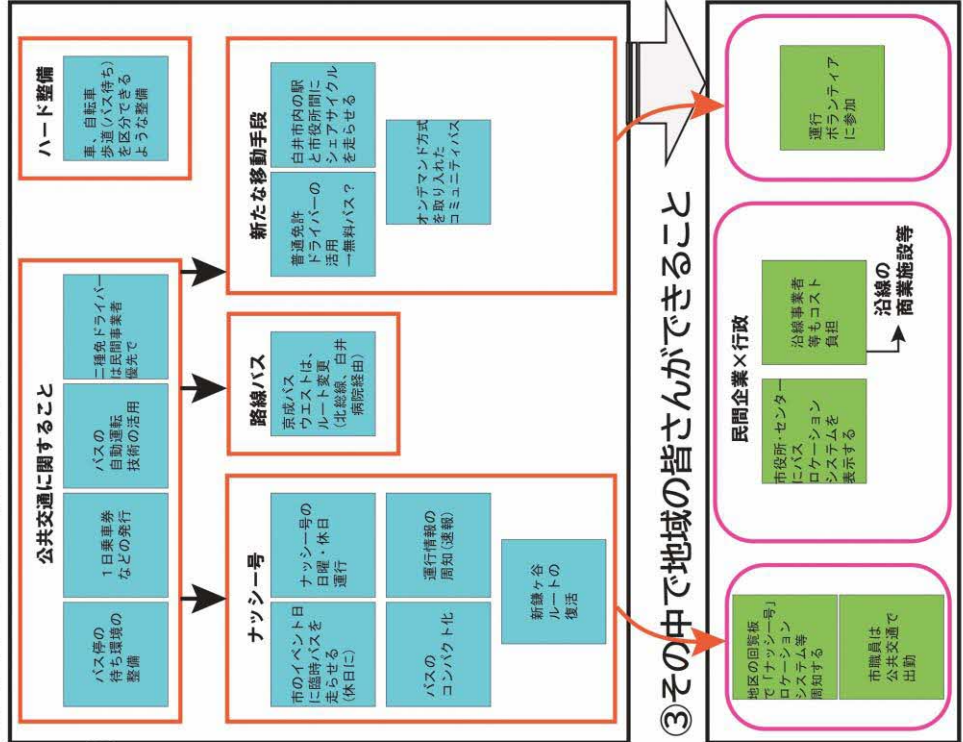
難しい

地区名:(第4地区) 班:(F) 班員:()

①日常生活における、移動の「困りごと」

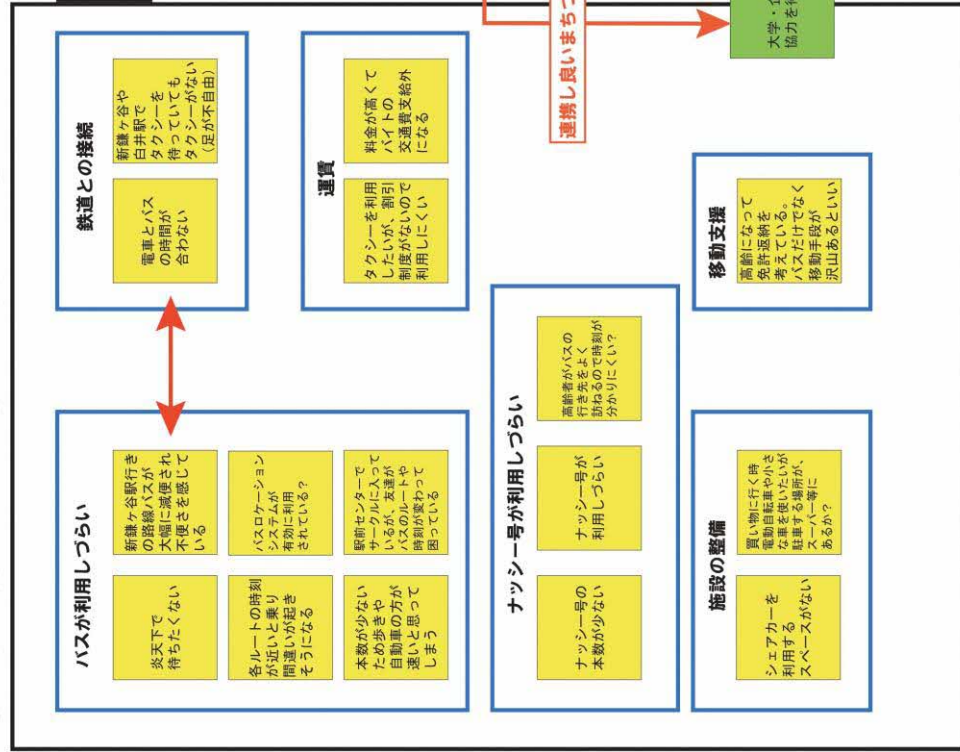


②「困りごと」を解決するための方法

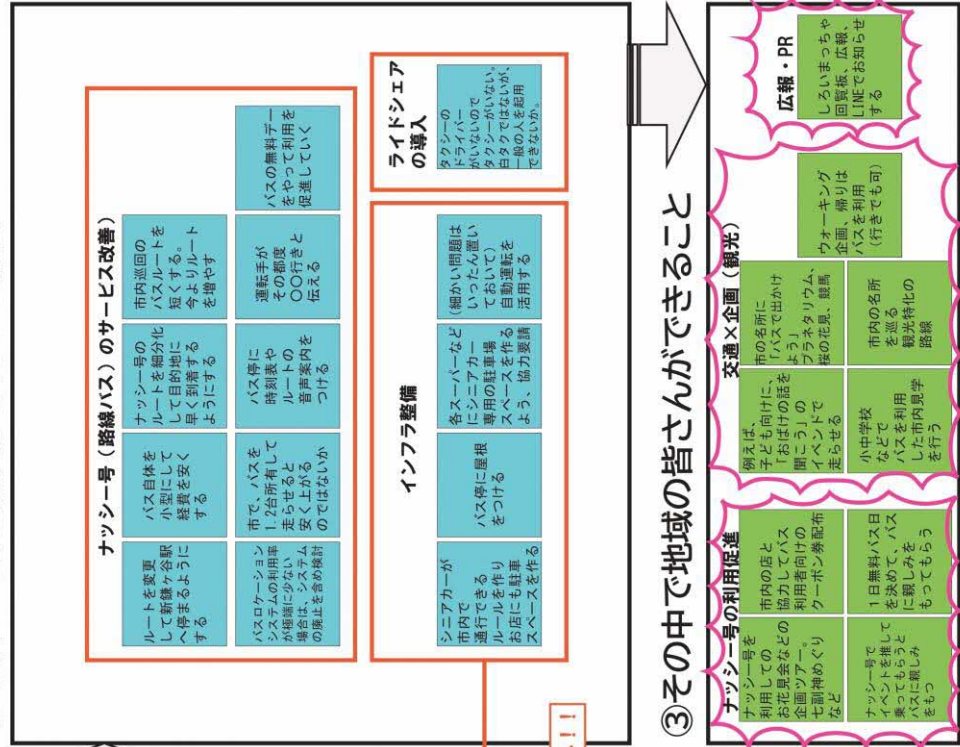


地区名：(第5地区) 班：(A) 班員：()

①日常生活における、移動の「困りごと」

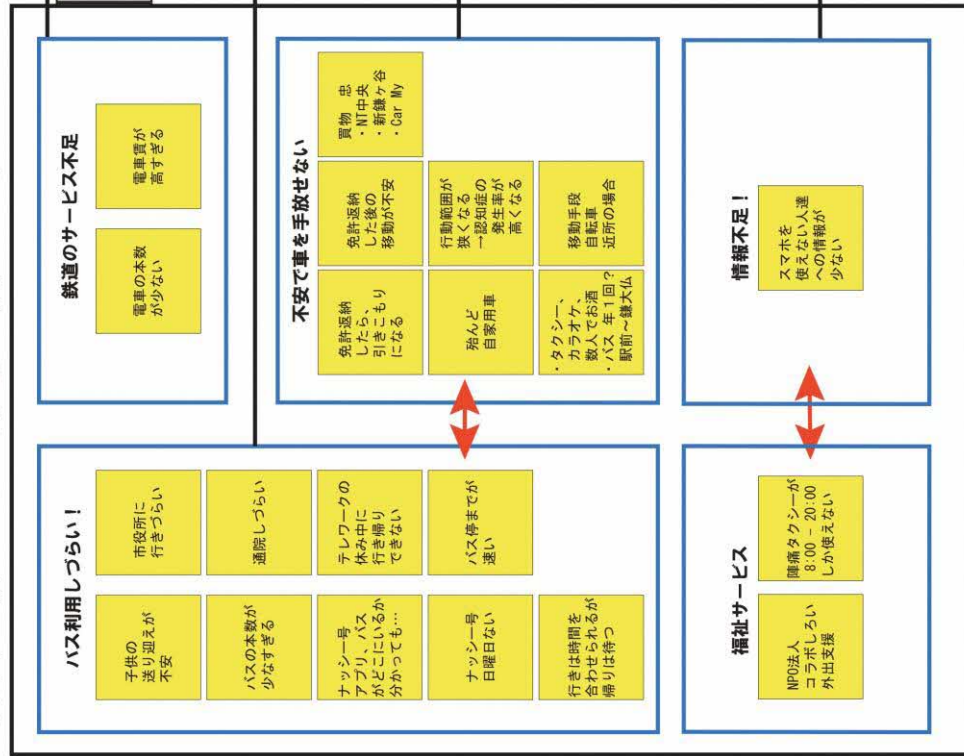


②「困りごと」を解決するための方法

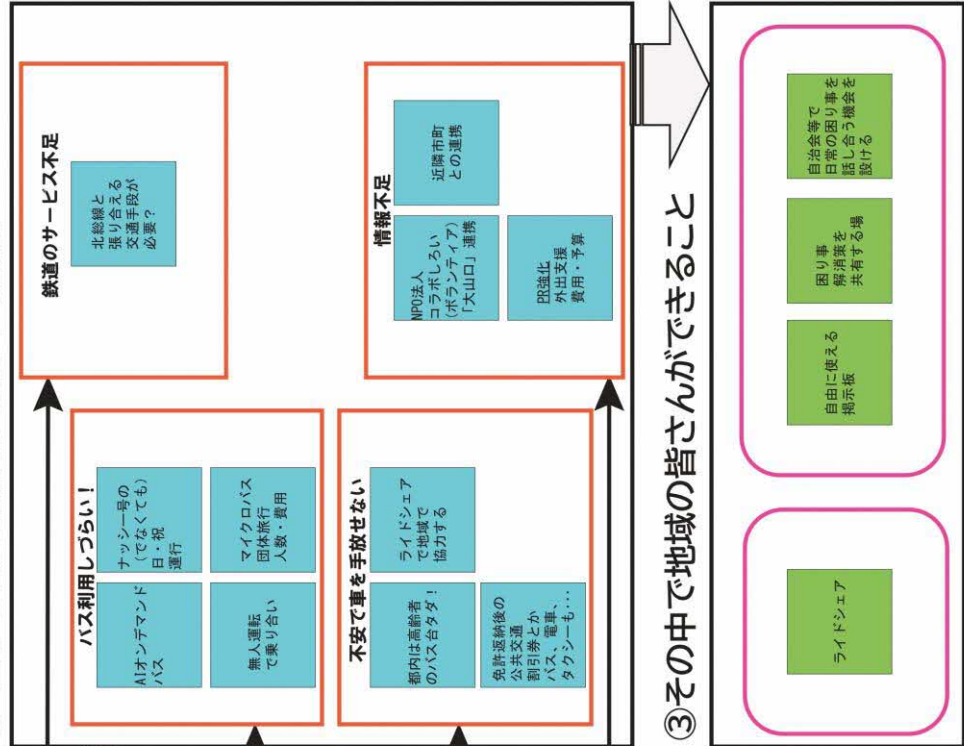


地区名:(第5地区) 班:(B) 班員:()

①日常生活における、移動の「困りごと」

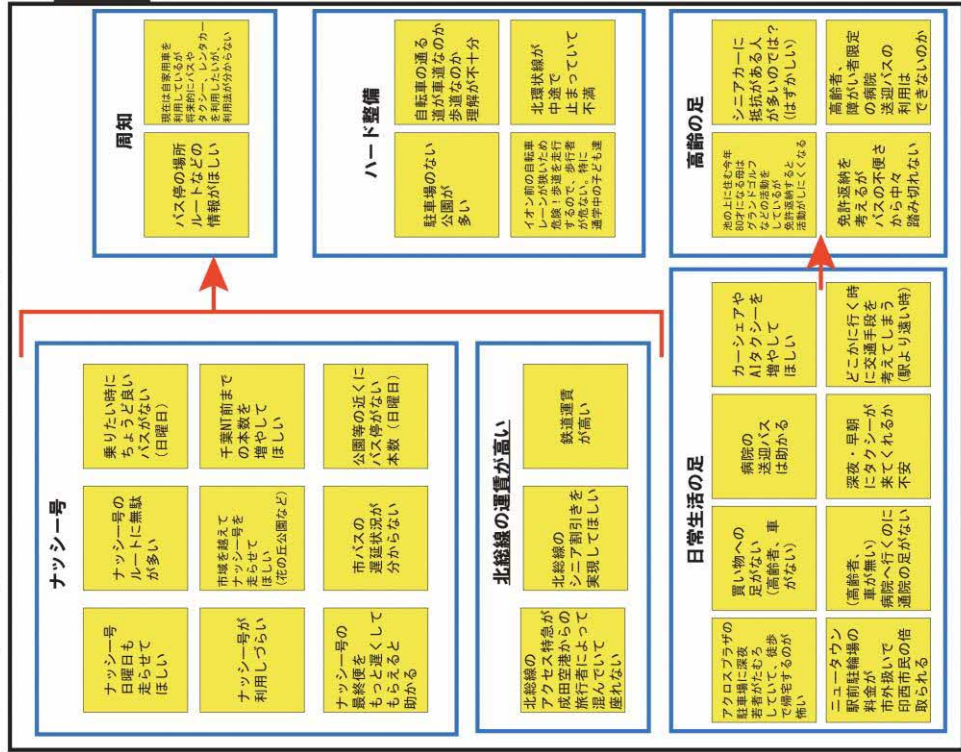


②「困りごと」を解決するための方法

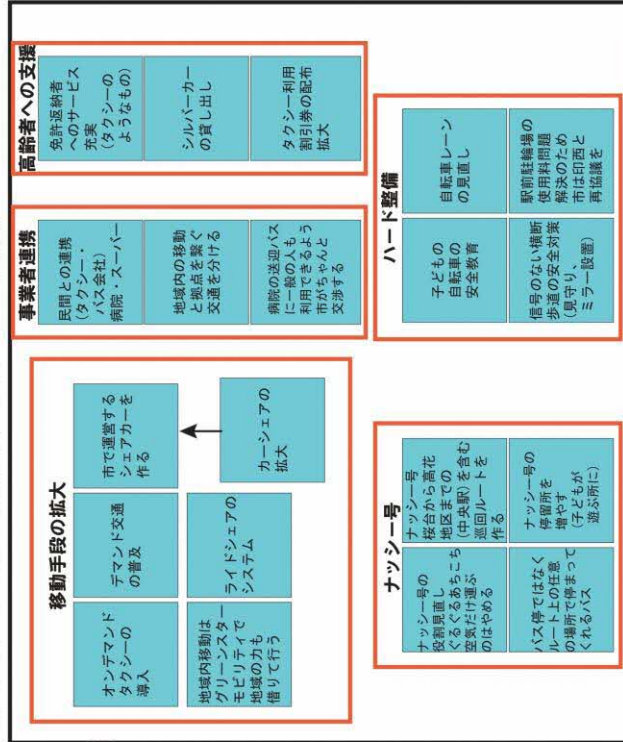


地区名:(第6地区) 班:(C) 班員:()

①日常生活における、移動の「困りごと」



②「困りごと」を解決するための方法



③その中で地域の皆さんができること



3 意見の取りまとめ

(1) 移動の困りごと

■交通・移動全般

<p>○交通手段がないので高齢でも免許返納できない。</p> <p>○免許返納してもメリットがない。</p> <p>○車は止めたいと思っても不便なので止められない。</p> <p>○免許を返納したら引きこもりになってしまう。</p> <p>○自転車も乗れなくなり困っている。</p> <p>○そのうち歩けなくなるのが不安。</p> <p>○スーパーまで徒歩で行けない。</p> <p>○歩いて買物に行くが帰りの荷物が重い。</p> <p>○独居になってもデイサービスに行きたい。</p> <p>○高齢者のサークルに参加したいが乗り物がない。</p> <p>○行動範囲が狭くなると認知症の発生率が高くなるのは。</p>	<p>○シニアカーに抵抗がある人が多いのでは（恥ずかしい、駐車する場所がない）。</p> <p>○親の買い物や通院で私が運転しないとにならない。</p> <p>○自家用車での子供の送迎が大変。</p> <p>○家族に送迎してもらえなくなる不安がある。</p> <p>○高校生の通学が難しい。通学できないと下宿せざるを得ない。</p> <p>○駅まで遠くて歩くのが大変。</p> <p>○駅まで行く交通ルートが判らない。</p> <p>○歩行困難な人は近くのバス停に行くのも大変そう。</p> <p>○体力・体調に見合った交通を選べない。</p> <p>○バスやタクシーの利用方法がわからない。</p> <p>○市内に行きたい所がない。</p>	<p>○公共交通が減り住環境が悪化した。</p> <p>○駅前に魅力がない。</p> <p>○駅前に人が集まれる・休める店、時間をつぶせる場所がない。</p> <p>○駅周辺にショッピングモール、病院、公共施設等が集約されていない。</p> <p>○駅前駐輪場が使いづらい。</p> <p>○千葉ニュータウン中央駅の駐輪場が市外料金となるため高い。</p> <p>○選挙のとき投票所まで行けない。</p> <p>○大規模商業施設へのアクセスが悪い。</p> <p>○車移動が中心なので駐車場があることが前提。</p> <p>○カーシェアを使いたい近くにない。</p>
--	---	---

■交通機関別

<バス>

共通	<p>○本数が少ない。</p> <p>○通勤に使える便がない。</p> <p>○電車との接続が悪い。</p> <p>○早朝・夜間に駅に行く便がない。</p> <p>○終バスが早すぎる。</p>	<p>○乗り方がわからない。</p> <p>○家からバス停までが遠い。</p> <p>○バス停の位置がわかりにくい。</p> <p>○上りと下りで停留所が違ってわかりづらい。</p>	<p>○バス同士の連携がよくない。</p> <p>○スマホを使えない人への情報が少ない。</p> <p>○運転が荒い。</p> <p>○高齢者の割引が少ない。</p>
----	--	---	---

	○目的地に直接行けない。 ○時刻どおりに発着しない。	○バス停に屋根がない、炎天下で待ちたくない。	○乗りたくない車両。 ○工業団地への通勤に不便、採用に悪影響（障がい者雇用率も労基管内で最低）
コミュニティバス	○ルートが複雑でわからない。 ○遠回りで目的地まで時間かかる。 ○時刻表が分かりづらい。 ○利用したい時間に走っていない。 ○夜の便がなく電車から乗り継げない。 ○市役所乗り換えが不便。 ○乗り継ぎの仕方がわからない。	○行き先表示がわかりにくい。 ○バスロケーションシステムが使いづらい。 ○遅延状況が分からない。 ○日曜・祝日に走っていないのでイベントや行事に行けない。 ○他市のバスとの連携していない。 ○回数券が不便。	○高齢者が無料でない。 ○新鎌ヶ谷駅・鎌ヶ谷総合病院に行けない。 ○停留所が少ない。 ○危険なバス停がある。 ○夕方は通勤客で混んでいる。 ○発車時刻が近い便と乗り間違えそうになる。
民営路線バス	○鎌ヶ谷大仏と西船橋に行く便が少ない。 ○大幅に減便され不便。 ○バスの現在位置がスマホでわからない。	○運賃が高い。 ○第2工業団地に行けない。	○工業団地からの日中のバス便が少なく外出に利用できない。
病院・企業送迎バス等	○ルート・時間が不明。 ○病院送迎車が狭くて乗り切れないことがある。	○病院送迎車に一般客も乗せて欲しい。	○工業団地から駅への企業送迎にコストがかかる。

<タクシー>

○台数が少ない。 ○駅でつかまらない。 ○呼んでもすぐに来ない。 ○予約が取れない。 ○予約した時間に来ないときがある。	○深夜・早朝に来てくれるか不安。 ○運賃が高い。 ○福祉タクシー券が使えない 高齢者の通院には負担が大きい。 ○補助や割引がないので利用しづらい。	○車いすで乗れない。 ○介護タクシーが高い。 ○子どもだけで乗れたらいい（習い事など）。
--	---	--

<鉄道>

○北総線の運賃が高い。 ○通勤定期が高く勤務先の交通費支給額を超えてしまう。	○アクセス特急が停車しない。	○アクセス特急がいつも混んでいて座れない。
---	----------------	-----------------------

■道路・交通安全

○歩道が狭い（無い）ため危ない。 ○歩道に日陰がない。 ○道路の幅員が狭い。 ○路側帯が狭く自転車が危険。 ○川に橋が少ない。	○北環状線が途中で止まっている。 ○狭い道路沿いに住宅が増えている。 ○大型車が多く道が傷む、家が揺れる。 ○大型車両が住宅街に流入してくる。	○マイカー通勤者が多く朝夕道が混む。 ○車からのゴミの投げ捨てが多い。 ○自転車の交通ルールが守られていない。 ○夜道が暗くて怖い。
---	--	---

(2) 困りごとに対する解決策、地域ができること

■交通・移動全般

No.	解決策の分類	提案内容	地域で市民や企業等ができること
1.	全体的な方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現役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 ・ 需要に応じて取捨選択的な交通手段の導入（地区によってバス、デマンド交通を使い分け） ・ ナッシー号を駅直通にして地域内をグリスロでカバー ・ 住宅地はグリスロ、幹線道路はナッシー号など住み分け ・ 交通手段を増やし、地域の価値を高める 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自由に使える掲示板 ・ 困り事・解消策を共有、話し合う機会を設ける ・ 市長に意見を述べる
2.	高齢者の安心確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者に対する運賃・料金の割引 ・ 免許返納者への配慮（市役所の補助） ・ 福祉割引の周知・利用条件緩和 ・ シニアカーの通行ルール作り、店舗等への駐車スペース設置を市から協力要請 ・ シルバーカーの貸出 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 病院に掛らないように健康管理に努める
3.	ドライバー等の人材確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動運転技術を活用し自動運転バスの導入を目指す ・ バス、タクシー運送会社等関係者と市の第3セクターを設立 ・ ナッシー号の小型化により経費節削、運転士確保 ・ 運転士の給与を上げる ・ バスの運転士雇用 に市が助成 ・ シルバー人材センターの活用（運転手は無理でも維持・管理等のバック 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス or タクシー運転手に応募する（第二種免許所持） ・ 地域で2種免許の運転者（バス）を養成する

No.	解決策の分類	提案内容	地域で市民や企業等ができること
		アップは可能では)	
4.	新しい交通機関	<ul style="list-style-type: none"> ・ オンデマンドバス・タクシーの導入 ・ 昼間帯はデマンド型に ・ グリンスローモビリティの導入 ・ 乗合タクシーの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ タクシー会社と協力して、オンデマンドタクシーを効率的に利用するシステムを作る ・ グリスロの運行協力（ドライバー、コースを考える等）
5.	シェアモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市で運営するカーシェアを作る ・ カーシェア利用料金を自治体が補助 ・ 白井市内の駅と市役所間にシェアサイクルを走らせる ・ LUUP などレンタル ・ 安全運転管理者を市側で設け、保険を整え、ライドシェアの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ライドシェアのシステムに参加する ・ 主婦や定年退職者がライドシェアのドライバーとして参加
6.	地域が主体の移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客運送業法の枠を越えたシステムの検討（例）NPO 法人の会員制システム等 ・ NPO 法人コラボしろい（ボランティア）との連携（大山口地区） ・ 保険制度の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域での送迎団体を育成（市が一部補助する） ・ 地域住民で高齢者の病院等の送迎（運転ボランティア） ・ ボランティアグループを結成、運転者を登録制にして送迎をする。経費・保険を市で助成 ・ 沿線事業者（商業施設等）もコスト負担 ・ 地域で運用するグリンスロ ・ 大学・企業の協力を得る ・ ヒッチハイクの受け入れ
7.	駅の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前を再開発して賑わえる場所にする ・ 駅前の駐輪場の使用料問題解決のため、市は印西と再協議を ・ 駅前に民間でもいいので憩いの場が欲しい 	
8.	交通行政	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通行政に対する予算を増やす ・ 交通関係全ての予算の集約化と各課横断のプロジェクトチームの創設 ・ 交通政策班の人員を増やす ・ バスの利用者数の統計をとる ・ 目的別、行き先、利用したい時間帯を地区ごとに調査 ・ 全国の同規模市町村の先行事例の収集分析 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動手段のデータの集積

No.	解決策の分類	提案内容	地域で市民や企業等ができること
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅への自家用車送迎回数の調査（潜在需要の把握） 	
9.	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移動スーパーの品を増やす ・ 一定額以上購入したら配達無料のサービス 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 徒歩や二輪の利用 ・ 自分の足は自分で確保

■交通機関別

<バス>

No.	解決策の分類	提案内容	地域で市民や企業等ができること
1.	コミュニティバスのルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 便数を増やす（毎時1～4本） ・ 市役所行きと病院行きの本数増やす ・ 工業団地の通勤時間に増便 ・ 運行時間延長（21時まで運行／早朝深夜便／北ルート16～19時台の増便） ・ 経路の単純化、駅アクセスを中心としたルート再編 ・ 駅と結ぶ先は、文化会館・市役所、運動公園、各センター ・ 新鎌ヶ谷ルートの復活（富士～西白井～、コミプラ～） ・ 第一小学区バス停から市役所に接続 ・ 桜台～中央駅～高花地区の巡回ルート ・ 児童の登校利用が不要になった分、第2小学校区を多く回る ・ 目的別の臨時便（買い物、プール、イベント） ・ 休日運行、イベント日の臨時便など ・ バス停を増やす or 自由乗降ゾーンを増やす ・ 工業団地のバス停増設 ・ 保育園前や子どもが遊ぶ所に停留所を増やす ・ 隣接市との連携による効率化 ・ 路線バスとナッシー号での時間調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民から提案を出す（ルート・時間） ・ 利用したいルート・時間帯を要望する ・ 案作りに参加する。意見を述べる ・ 自治会で新鎌ヶ谷ルート新設の声を集めて市に要望する ・ 市が把握したルートやダイヤの地域ニーズをAIで整理
2.	民営路線バスのルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝・晩の増便 ・ 京成バスセントラル白井線、富士付近にターミナル用地を設けて鎌ヶ谷大仏～白井車庫の便を増便。 ・ 京成バスウエスト西白井線のルート変更（北総白井病院経由） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス会社に要望書と署名を集めて提出する

No.	解決策の分類	提案内容	地域で市民や企業等ができること
		<ul style="list-style-type: none"> 市役所内にバスターミナルを設けて白井駅止まりを白井市役所行に 富士地区から新鎌ヶ谷駅行の新設要望 	
3.	定時性	<ul style="list-style-type: none"> 車両の小型化 ナッシー号の平塚・今井方面は11人乗りで運行 バス専用レーンの整備 	
4.	停留所	<ul style="list-style-type: none"> ベンチや屋根をつける 行き帰りの停留所を同じにする 安全なところへのバス停の設置 	
5.	利用案内	<ul style="list-style-type: none"> 市役所の休憩所に案内表示、デジタルサイン バス停に時刻表やルートの音声案内をつける 高齢者にわかりやすいルート・バス停の資料を作成、配布 バス停のネーミングライツ（周囲の施設の案内にも効果） バスロケーションシステムの利用率が極端に少ない場合は廃止を含め検討 ナッシー号の体験ツアー いつでもどこでもスマホで情報を得られるアプリ バスロケーションシステムの使い方の啓発強化 乗り継ぎ方法をもっと知らせる 運行情報の周知（速報） バスルートの表示（白井車庫、工業団地など） 運転士が停車の都度〇〇行きと伝える 	<ul style="list-style-type: none"> 地区の回覧板で「ナッシー号」ロケーションシステムを周知する
6.	運賃	<ul style="list-style-type: none"> 市の補助によるバス運賃の値下げ 無料バスの運行 バス運賃の値上げ 白井駅～市役所・保健福祉センターは料金を安くしてほしい 1日乗車券などの発行 	
7.	利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ポイント付与（公共施設にナッシー号で訪れた場合など） 観光的要素を入れて、他地域からの客も呼ぶ 貸切りバスでの地域めぐりの企画 市内の名所を巡る観光特化の路線 1日無料デーを決め、親しみをもってもらう 	<ul style="list-style-type: none"> ナッシー号を積極的に使う 利用する会を結成 毎月1日をバスの日とする 周知（口コミ、ポスター、しろいまっち、回覧板、広報、LINE等）

No.	解決策の分類	提案内容	地域で市民や企業等ができること
		<ul style="list-style-type: none"> ・ 文化ホールの有効利用で交通活性化 ・ 第2小区を観光地として、他地域からの人々が多く来るように ・ ナッシー号の車内放送で来訪意欲をそそるような各地の宣伝をする ・ 市職員は公共交通で出勤 ・ 小中学校などでバスを利用した市内見学を行う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業が通勤者バス利用日を設定 ・ 毎月1回工業団地巡りのバスを出し、地域の人々が協力して盛り上げるコラボ ・ 乗り方を知る機会を作る、ナッシー号の乗車体験ツアーで白井市内巡り ・ 来訪者をふやすようにSNSで情報発信 ・ ナッシー号を利用したイベントを市民団体で企画（お花見会、七福神めぐり、子ども向けに「おばけの話の聞こう」、市の名所に「バスで出かけよう」、プラネタリウム、競馬など） ・ 地域内を巡り主要駅へ向かう観光バスの運行と同時に、地域も自分達のまちをPRすることで客を増やす ・ 市内の店と協力してバス利用者向けのクーポン券配布
8.	運行の共同化・送迎車等活用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間バスと企業バスの共有化（費用は補償、市が助成） ・ 民間タクシー・バス会社の連携で巡回バスの共同運行（→駅、市役所、病院、スーパー等） ・ 工業団地の企業バスを日中に地域に走らせるスキーム作り ・ 企業運営の通勤バスに補助金給付 ・ ゴルフ場、病院、送迎バスの市民利用 ・ 病院送迎車をユニバーサルデザイン化 ・ 市がバス事業者に資本参加 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工業団地が協力して、団地内を回って駅へ向かうバスを持つ ・ マイクロバス所有事業所、法人の情報収集と検討会の設置 ・ バスの共同運行を計画する

<タクシー>

No.	解決策の分類	提案内容	地域で市民や企業等ができること
1.	運賃	<ul style="list-style-type: none"> 福祉タクシー券の対象拡大 免許返納者にタクシー料金の割引（50%程） 介護タクシー料金を安価にする 市内移動は許容できるが他市への移動は安くして欲しい 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉タクシー券の条件緩和の要望 署名を集め市長及び議員に提案を出す
2.	サービス	<ul style="list-style-type: none"> 車イスでも気軽に乗れるタクシーを増やす 介護施設と連携した高齢者向けのサービス（有料で） 子どもだけで乗れる安全なタクシー！！（迎えに行けないとき） 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉関係の情報を共有する

<鉄道>

No.	解決策の分類	提案内容	地域で市民や企業等ができること
1.	運賃	<ul style="list-style-type: none"> 新鎌ヶ谷～印西牧の原間の住民優待 免許返納者への割引制度を 北総線 千葉NT イオンとの協同による割引 北総線昼間割引、土日割引回数券の復活 北総線回数券の復活 	
2.	ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> 北総線列車の増便 	

■道路・交通安全

No.	解決策の分類	提案内容	地域で市民や企業等ができること
1.	渋滞の改善	<ul style="list-style-type: none"> 道路計画の見直し 北環状線の早期開通 	<ul style="list-style-type: none"> リモートワークを増やす
2.	道路の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> 狭い道路の歩道整備（歩道を広く平らに） 自転車通行帯の確保、自転車レーンの見直し 車、自転車、歩道（バス待ち）を区分できるような整備 子どもの自転車の安全教育 信号のない横断歩道の安全対策（見守り、ミラー設置） 通学路の歩道を広げる（南園地区） 	<ul style="list-style-type: none"> 通学路の拡幅要望を各学年毎にまとめ市に要望する

白井市地域公共交通活性化協議会

白井市附属機関条例（平成24年12月28日条例第24号）

別表

執行機関	附属機関	担任する事務	組織	委員の構成	定数	任期
市長	白井市地域公共交通活性化協議会	<p>(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項の規定に基づく地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定及び変更に関する事項について協議すること。</p> <p>(2) 交通計画の実施に係る連絡調整を図ること。</p> <p>(3) 交通計画に定められた事業を実施すること。</p> <p>(4) 道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づき地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃等について協議すること。</p> <p>(5) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第49条第1号に規定する交通空白地有償運送の必要性及び旅客から収受する対価について協議すること。</p>	<p>会長</p> <p>副会長</p> <p>委員</p>	<p>(1) 学識経験を有する者</p> <p>(2) 一般旅客自動車運送事業者の代表者</p> <p>(3) 鉄道事業者の代表者</p> <p>(4) 一般社団法人千葉県バス協会の代表者</p> <p>(5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者</p> <p>(6) 公共的団体等の代表者</p> <p>(7) 関係行政機関の職員</p> <p>(8) 市民</p> <p>(9) 市の職員</p>	24人以内	3年

委員名簿（令和8年3月1日現在）

職	氏名（敬称略）	所属等
副会長	板谷 和也	流通経済大学経済学部 教授
	野口 和雄	野口都市研究所 代表
	窪田 智之	京成バス千葉セントラル株式会社 企画部長
	福本 健二	京成バス千葉ウエスト株式会社 企画部長
	米井 文教	有限会社白井タクシー 代表取締役
	山口 昌子	エミタスタクシー北総株式会社白井営業所 所長
	島ノ江 啓一	北総鉄道株式会社企画室 課長
	成田 斉	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事
	倉澤 裕司	新京成バス労働組合 執行委員
	前原 康之	白井市自治連合会 理事
	高山 弘美	白井市社会福祉協議会 評議員
	井川 芳枝	白井市高齢者クラブ連合会
	山本 香里	白井市小中学校PTA連絡協議会
	菅井 規	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官
	佐藤 雅彦	千葉県印西警察署交通課 規制係長
	大出 正弘	千葉県県土整備部印旛土木事務所 所長
	高石 優子	市民公募
	今 久美子	市民公募
会長	嶋田 善康	白井市副市長
	村越 貴之	白井市企画財政部 企画政策課長
	石田 典子	白井市福祉部 障害福祉課長
	奥村 敏直	白井市福祉部 高齢者福祉課長
	小島 健太郎	白井市都市建設部 道路課長
	山本 高寿	白井市教育委員会教育部 参事（教育支援課長事務取扱）

計画策定の経過

時期	実施内容
令和6年 7月10日	令和6年度第1回白井市地域公共交通活性化協議会 ・次期交通計画の策定スケジュールについて
12月20日～ 令和7年 1月24日	公共交通に関する市民アンケート ・配布数2,380世帯(9,520票) ・回収数651世帯(1,266票) ・回収率27.4%(世帯)、13.3%(個人)
3月14日	令和6年度第2回白井市地域公共交通活性化協議会 ・地域公共交通計画と策定スケジュール(案)について ・路線バスの減便廃止・計画策定に係る検討事項 ・市民アンケート調査の中間報告
5月26日～ 6月5日	地域公共交通計画策定に向けた関係者ヒアリング調査 ・全14回(対象24者)
7月14日	令和7年度第1回 白井市地域公共交通活性化協議会 ・市民アンケート及び関係機関ヒアリングの結果について ・地区別ワークショップの実施予定について ・本市における地域公共交通の課題の整理
7月26日～ 8月3日	地域公共交通計画の策定に向けた地区別ワークショップ ・全7箇所(参加93名)
10月6日	令和7年度第2回 白井市地域公共交通活性化協議会 ・地区別ワークショップの実施結果について ・課題整理の一部訂正について ・計画の理念・方針・施策及び目標について
12月15日	令和7年度第3回 白井市地域公共交通活性化協議会 ・計画書素案及びパブリック・コメントについて
12月26日～ 令和8年 1月20日	白井市地域公共交通計画(素案)に対するパブリック・コメント ・意見130件(提出者34名)
2月12日	令和7年度第3回 白井市地域公共交通活性化協議会 ・パブリック・コメントへの対応及び計画(案)の決定について

白井市地域公共交通計画 資料編

令和8年3月

編集 白井市都市建設部都市計画課
〒270-1492 千葉県白井市復 1123
電話：047-492-1111
ファクシミリ：047-492-3070
E-mail: koutsuuseisaku@city.shiroi.chiba.jp
ホームページ：<http://www.city.shiroi.chiba.jp/>