

様 式

パブリック・コメント募集結果

「白井市地域公共交通計画（素案）」について、皆様からいただいた御意見と、これに対する本市の考えを下記のとおり取りまとめましたので公表致します。

案 件	白井市地域公共交通計画（素案）		
募 集 期 間	令和7年12月26日（金）～令和8年1月20日（火） （26日間）		
意見の件数 （意見提出者数）	130件 （34人）		
意見の取扱い	修 正	素案を修正するもの	21件
	既 記 載	既に素案に盛り込んでいるもの	0件
	参 考	素案には反映できないが今後の参考とするもの	65件
	そ の 他	素案には反映できないが意見として伺ったもの	44件

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応区分
1 (富士)	p. 7 図「利用者数の推移」	<p>京成バス千葉ウエスト西白井線の利用者数減少は、ダイヤ改正でより使いづらくなったためだと思う。東京方面への利用者数が多い中、朝と夜の通勤時間帯にはちょうど良い時間のバスが無く、路線はあっても使えない状況。例えば、定時が18時だとして、西白井に着くのは最速でも19:30付近になるが、バスの運行は終了している。ナッシー号も運行終了している。朝のバスも鎌ヶ谷大仏駅からの始発が6時前半、次が8時台なので、東京方面に通勤する人が使えない。</p>	<p>京成バス千葉ウエスト西白井線は令和6年4月の朝晩の減便に続き、本年1月16日にも大幅な減便が行われました。本計画案でも「民営路線バス網の維持」を定めていますが、深刻な運転士不足に対して即効性のある対策を打ち出すことは非常に難しいところです。</p> <p>また、コミュニティバスにつきましては、令和10年度を目途に、p. 27_図「補助対象路線の運行区域」のとおり、南ルートの経由地を木下街道から風間街道に一本化するを想定しており、富士地区から西白井駅へのアクセスを強化していくこととしています。ダイヤについては計画策定後の検討になりますが、京成バス千葉ウエスト西白井線の今後の動向も見据えながら、通勤通学利用も考慮した利便性の高いダイヤ編成に努めてまいります。</p>	参考
2 (根)	全般・その他	<p>日々白井市について直感的に感じているのは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少、高齢化・地域経済の伸び悩み（市内に日常の買い物以外行きたいところがない） ・道路環境の進展が望めない（北千葉道路計画、渋滞等） ・北総鉄道の高額運賃（駅へのアクセスが必要とされない） ・交通弱者の存在（高齢者、子育て世代保護者等） ・空っぽで走るナッシー号 <p>何故空っぽのバスが走っているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本数がない ・必要な時に使えない ・行き先が限られている ・バス停までの距離がある ・買い物や駅に行きたいが市役所経由で時間がかかる ・車での移動および家族の送迎 <p>公共交通を必要としている人の把握が重要だが、どこにどれだけいるかは流動的で、行政で把握するのは困難。草案にある「オンデマンド型」の「社会実験」を一度行ってはどうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者登録（必要としている人の把握が実現） ※利用者登録が面倒だと使われないと困るので高齢者に優しいシステムに。 ・自宅、自宅エリア近隣、駅、買い物エリア、行きたい地区等に多くのステーションを設定。ある程度の待ち時間は生じるが必要な時に移動が可能となる。 ・電話あるいはLINE等複数の通信手段で移動予約と実行を行う。 ・料金は受益者負担で行政サービスとして定額又はステーション間の距離制とする。 ・車両は当初は市役所の公用車を利用するなど。 ・一番の課題はドライバー確保とドライバーへの安全及び接客教育（特に高齢者への配慮/乗車補助）。シルバー人材の活用。 <p>人口減少・高齢化・経済の伸び悩みなどから、よりコストがかからず市民にとって利便性のある施策実現を期待。</p>	<p>コミュニティバスにつきましては、主に拠点間及び市街化区域内にルートを短縮し、大回りや枝線経由も減らして所要時間の短縮、便数増を図ってまいります（p. 26_施策1-1）。</p> <p>また、オンデマンド交通等につきましては、令和8年度に実証実験を行うことを予定しております（p. 28_施策1-2）。実証実験に当たりましては、いただいたご意見も参考に、利用者登録制度、乗降場所の設定、予約方法、料金設定、車両・乗務員確保・教育等について検討してまいります。</p>	参考
3-1 (桜台)	p. 16 基本方針1	<p>コミュニティバスの利用者数が年間市民1人当たり1.5回程度で1,300円/人の財政負担。利用者が少なく、運行本数も少なく利便性が低いように読み取れる。コミュニティバスにコストをかけるよりは、乗合タクシー、過疎地有償運送、福祉バスやボランティアによる無償運送などにより、ラスト1マイルの近距離移動の利便性を向上させるほうがありがたい。</p>	<p>コミュニティバスの財政負担、利用率につきましては、重要な課題であると認識していますが、一方でバスには、まとまった需要がある区間では運行効率が良いことや、決まった時刻で運行するため予定が立てやすいといった長所もあります。</p> <p>これまで、本市のコミュニティバスは、鉄道や民営路線バスを補完する、市内における幹線輸送機関としての役割と、市内全域をきめ細かくカバーする身近な移動手段としての両方の役割を担ってきました。しかしながら、このような特性上、各所で大回りするルート設定による所要時間の長さや、路線延長が長くなることによる便数等が生じ、結果的に使いづらい面が生じていました。</p> <p>このため本計画では、コミュニティバスは、主として市内の拠点間や市街化区域内（p. 18_表「各交通手段の位置付け」）等の区間のみを走ることとし、それ以外のエリアではオンデマンド交通等を導入するなどして、複数の交通手段を適切に組み合わせた交通体系の構築を目指しています。</p> <p>また、バス停等からのラストワンマイルへの対応については、ご提案にありましたボランティアによる無償運送の形態も含めて、地域住民が共助を目的に構成する団体などが実施主体となり、その地域独自のニーズに対応していく移動手段の導入（p. 34_施策3-1）を中心に進めていきたいと考えております。</p>	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
3-2	p. 22 基本方針3	分散する病院や商業施設が運行する送迎バス、通学バス、通勤バスに空きがあれば一般乗客も乗れるようにし、ルート設定や運行に対して市として財政支援も検討しては。	<p>病院、商業施設、学校等が運行する送迎車を一般旅客に開放することについては、輸送資源の効率的活用が期待できる一方で、本来の用途との利用調整が必要となります。また、運賃を無償とした場合には、他の公共交通機関利用者との公平性や他の公共交通機関の運営への影響についての検討・調整が必要となり、逆に、有償とした場合には、運行主体である病院や企業等の事務負担が大きく増えることに加えて、運賃によって運行経費の一部を賄っていく必要があることから、市民の皆様等にも積極的な利用へのご協力をいただく必要が生じるといった課題があります。</p> <p>このため、本計画においては、先に実施した関係機関へのヒアリングや、地域公共交通活性化協議会での議論を踏まえて総合的に検討した結果、送迎車への一般旅客の混乗については採用を見送ることとしております。</p> <p>なお、本計画では、地域住民が共助を目的に構成する団体などが実施主体となってその地域独自のニーズに対応していく移動手段の導入を支援していくこととしております（p. 34_施策3-1）が、この施策での活用を主に想定し、企業や団体等が、運行団体等に遊休車両を貸し出すことへのインセンティブを設けること等により、遊休車両の効率的活用と、地域が主体となる移動手段の導入障壁の低減を図ってまいります（p. 34_施策3-2）。</p>	参考
3-3	p. 26 基本方針1	隣接する市と協力して相互依存の関係を深化。コミュニティバスの乗り入れとそれに対する財政支援を含めて検討する。一方で、駅間移動のバスは廃止し、鉄道の利用を促進しては。	<p>隣接市との間におけるコミュニティバスの乗り入れにつきましては、現行では、本市コミュニティバス東ルートの子葉ニュータウン中央駅への乗り入れ、西ルートの子葉やかプラザ軽井沢への乗り入れで実施しておりますが、各市のコミュニティバスは、それぞれの目的に基づいて運行されているため、相互乗り入れや共同での路線デザインといった今後の更なる拡大を目指す場合、まずは相手市と相互の移動課題やコミュニティバスの役割についての認識を共有し、乗り入れ等によって改善できる部分があるのかどうかを検討していく必要があると考えております。その上で、コスト分担も含め実務面での詳細な調整が必要となります。</p> <p>現時点では、近隣市とコミュニティバス乗り入れ等に係る具体的な構想は共有していないため、本計画案において具体化は盛り込んでおりませんが、一自治体の枠を超えた交通部門の相互協力については、地域全体での交通網の効率化と利便性向上に寄与する可能性があることを認識しておりますので、近隣各市の交通部署とのコミュニケーションを密にし、将来的な共同事業等の素地づくりに努めてまいります。</p> <p>また、駅間の移動につきましては、鉄道をご利用いただくことを基本的な考え方としております。本計画案においては、西白井駅～白井駅間において複数のコミュニティバス路線が集中していますが、これは同区間における利用を積極的にコミュニティバスで担うことを意図しているものではありません。このため、具体的なダイヤ作成に際しましては、西・南・北ルートには西白井駅起終点便（西白井駅～市役所を運行しない）を設定するなど、西白井駅～白井駅～市役所間の輸送量が過剰とならないよう調整してまいります。</p>	参考
3-4	全般・その他	新鎌ヶ谷駅・印旛日本医大駅間のフリー切符の導入。通勤時間帯を除いて安価に横の移動ができることによって、地域の人の移動が活発になり商業施設や教育・文化活動など活性化に繋がる。	北総線では、季節ごとに、土日祝日の1日乗車券が発売されておりますが、平日日中用のフリーきっぷ等は現在のところ特に設定されていません。千葉ニュータウン各地区及び新鎌ヶ谷地区における東西方向の移動が促進されることは地域の活性化につながるものと考えておりますので、ご意見は地域公共交通活性化協議会を通じて北総鉄道株式会社とも共有させていただきます。	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
4-1 (池の上)	p.18 表「各拠点 の位置付 け」	サブ拠点の場所に「新鎌ヶ谷駅」を追加して欲しい。生活バスちばにの撤退や京成バス千葉セントラル北総循環線の大幅減便で、周りの方々は口を揃えて不便であると訴えている。以前はコミュニティバス（ナッシー号）が運行されていた実績があるので復活させて欲しい。私案として、交通結節点とサブ拠点を結ぶ路線を設定する。（例：新鎌ヶ谷駅～西白井駅～白井駅～白井市役所～小室駅～千葉ニュータウン中央駅）	持続可能な公共交通体系を維持していくためには、各公共交通機関が適切に役割分担をしていく必要があると考えております。 コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅乗入れにつきまして、昨年開催したワークショップ等でもご要望をいただいているところではございますが、本計画では、コミュニティバスの役割は、交通結節点等を中心に路線バスを補完して市内拠点を結ぶとともに、主に市街化区域内における交通空白地を対象として、自家用車を自由に使用できない高齢者等の日中帯における外出機会を確保する交通手段として位置付けており（p.18_表「各交通手段の位置付け」）、市内から新鎌ヶ谷方面へ基幹的交通手段は、主に鉄道の役割として位置付けているところです。 また、現実的な課題としても、新鎌ヶ谷駅周辺は近年道路渋滞が慢性化していることもあり、市内から同駅までコミュニティバスを往復運行することにより時間を要し、他区間に振り向けられる便数が減ってしまうことや、タイヤの遅延が拡大するおそれがあるものと考えております。 このため、本計画期間においては、コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅への乗入れは予定しておりません。ご理解をお願いします。	参考
4-2	全般・その他	新たな移動手段として、現在のコミュニティバス（ナッシー号）より網羅する範囲を小さくした上で、駅・病院・金融機関・スーパーなどを巡回する「グリーンスローモビリティ」を導入して欲しい。住宅街の中を走ることが出来る特性を生かしたルート作りが求められると思う。イメージとしては、自宅近くから目的地まで行くことの出来る交通機関。	路線バス等の既存の公共交通機関を取り巻く状況が年々厳しくなっている中、地域の移動手段を確保していくためには、その地域の皆様が主体となって運営する移動手段の重要性が高まっています。このため本計画では、地域住民が共助を目的に構成する団体などが実施主体となり、その地域独自のニーズに対応していく移動手段の導入を支援していくこととしています（p.34_施策3-1）。このような移動手段においては、グリーンスローモビリティの長所が発揮されやすく、使用車両の有力な選択肢の一つになるものと考えております。計画上においては車両の種類は特定していませんが、今後、具体的な支援制度を検討する際には、地域の意向によってはグリーンスローモビリティ車両の導入も可能にするなど、ご意見を踏まえて検討してまいります。	参考
5 (木)	p.18 表「各交通 手段の位置 付け」	市街化調整区域の公共交通空白地についても、コミュニティバス（ナッシー号）を走らせて欲しい。なぜ市街化区域内と市街化調整区域で区別をするのか。私が住んでいる「木地区」は市街化調整区域であり、地区内に路線バスもなくコミュニティバスなどの公共交通機関が全くない。このため高齢者でありながら必然的に自家用車に頼らざるを得なくなる。市街化区域においては、鉄道や路線バスがありながら、なぜそれを「補完する」コミュニティバス路線を市街化調整区域を無視した形で設置しなければならないのか。行政としては公共交通機関が全くない地域について、路線の設置を行って欲しい。市街化調整区域は人口が少ないため、利用者数が少ないことは明らかである。しかし行政が設置しているナッシー号は「営業」のために設置しているか。行政の役割は自家用車に寄らずとも移動できる手段の確保ではないのか。市街化調整区域の住民も同じように市民税を払っているのに、なぜナッシー号利用の機会が得られないのか。	現在、市街化調整区域におけるコミュニティバス網が市街化区域に比べて十分でなく、ご不便をお掛けしていることについては認識しております。 本計画では、各交通機関の長所を生かした組み合わせによる公共交通ネットワークを築いていくこととしています。 これまで、本市のコミュニティバスは、市内における幹線輸送機関としての役割と、市内全域をきめ細かくカバーする身近な移動手段としての両方の役割を目指してきました。しかし、このような特性上、各所で大回りするルート設定や、路線延長が長くなることに伴う便数の制約が生じ、結果的に使いづらいとの声をいただいていた上に、お住まいの木地区のように、カバーしきれていないエリアも生じていました。 このため本計画では、コミュニティバスについては一定量の需要が集中する区間に集中して利便性を改善する一方で、これにより生じる交通空白地には、新たにオンデマンド交通等を導入し、よりきめ細やかなサービスを提供してまいりたいと考えております（p.28_施策1-2）。 オンデマンド交通は、本市ではこれまでに導入実績がないことから、最初は主に国道16号以东のみを導入区域としているため、木地区の全域をカバーするものにはなりません。現在のコミュニティバスよりもお近くからご利用いただけるものと考えております。また、運行開始後は、必要に応じて運行エリアや運行内容等の見直しを行えるよう、毎年詳細なデータの取得及び評価を実施してまいります。	参考
6 (神々廻)	p.26 施策1-1	ナッシー号の「神々廻坂下」バス停と「市民プール」バス停の間（セブンイレブン神々廻店辺り）にバス停を増設してほしい。	ご意見として承ります。なお、バス停の位置を含め、ルート変更後のコミュニティバスの具体的なダイヤにつきましては令和8～9年度に改めて市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
7-1 (工業団地)	p. 22 基本方針3	公共サービスにより住民や企業の働き手が希望しているような交通網の提供が難しいようであれば、地域の活力を生かした新たな移動手段の導入検討は重要課題として早急に取り組んでほしい。当社でも、交通手段が少なく最寄駅からの通勤ができないとのことで就職を断られたケースがある。また、来社する顧客も交通手段がないので困られており、従業員の自家用車で駅まで送迎をすることがある。また、降りるバス停を間違えた顧客は、次のバスまで時間が空きすぎていたため迎えに行った。送迎の分、従業員等の業務時間を削ることになり業務にも支障が出ている。ある会社では、交通の手段がなく駐車場が不足しているためか、出勤者や来訪者が常に自動車を路上駐車し近隣企業や道路使用者に迷惑をかけているケースもある。全て、移動手段が自動車やバイクに頼らなければならない状況が作り出していると考えられ、有効と思える手段を早急に検討していくことが重要。	ご意見のとおり、公共交通の利便性は、市民の日常生活だけでなく、企業活動にも影響を及ぼす重要な要素であると認識しております。特に通勤手段の不足は、地域の活力を損なう一因にもなり得るものと危惧するところです。 本計画では、こうした視点も踏まえ、コミュニティバスのルート・ダイヤの見直しについて、白井工業団地への通勤通学輸送の補完を特に目的化する（p. 26 施策1-1）など、考慮しているところです。 また、地域の活力を生かした新たな移動手段の導入については、地域住民が共助を目的に構成する団体等を主に想定してはありますが、公益性を確保した上で、公共交通の不足にお困りの企業等も支援できるような、自由度の高い形を模索してまいります。	参考
7-2	全般・その他	今後、自動運転による交通手段が導入されていくと考えられる中、安全な環境を作ることも大切だと思われ、安全な道路の整備も早急に行っていただきたい。	本計画案においては対象としていませんが、自動運転技術が進展する中で、新たな形態の交通事故リスクを低減していくためにも、安全な道路環境づくりはますます重要な課題と捉えております。市としましても、引き続き安全性の高い道路の整備に取り組んでまいります。	参考
8 (根)	p. 32 施策2-2	シェアサイクルについて、どのようなユーザーを想定しているのか。例えば市内在住者で駅近辺に住んでいる方は、自宅に自家用車及び自転車を所有していることが多く、交通結節点へ向かう際には自家用車や自分の自転車を使うと思う。また、高齢者や障がいのある方は公共交通機関を使うと思う。となると、「白井に住もうと思って市外から電車で来る方」「白井高校に他市から通ってきている学生」くらいしか利用イメージが想定できない。	本計画では、公共交通の補完及び来訪者等の二次交通の充実のため、シェアサイクルの活用を進めることとし、本計画期間においては交通結節点（駅、市役所）を中心に導入・拡大を図ることとしております。 駅付近に設置する乗降場所では、お見込みのように、市外からの来訪者による利用が多くなる可能性はあります。 一方、乗降場所の設置箇所は必ずしも駅付近だけでなく、駅から離れた一部の公共施設や公園にも設置を予定しております。また、今後は民有地にも乗降場所が設置されていくことも期待されます（既に富士地区の2箇所の民有地で、最近乗降場所が開設されています）。 このように、交通結節点以外に乗降場所が広がっていくことで、自転車等の所有の有無に関わらず、乗降場所付近の住宅地から駅への移動や、市内で長時間滞留する来訪者等にも利用範囲が広がってくるのが期待されます。 なお、導入後は利用動向について随時確認し、効果を検証してまいります。	その他
9-1 (西白井)	p. 26 施策1-1	20年近く前からナッシー号を毎週数回利用している。西白井駅、西白井1丁目、中木戸消防小屋バス停から千葉ニュータウン中央駅まで乗っている。直通で千葉ニュータウン中央駅に行けるのは便利で助かっているが、13時過ぎから16時頃までに千葉ニュータウン中央駅に着く便がない。そのため市役所で乗り換えようと南ルートで始発の西白井駅から終点の市役所まで行くと、東ルートに乗り継ぐまでの時間がかなり空く。バスに乗る時間が長過ぎて腰痛にもなる。北ルートで市役所に行っても結構な時間が空く。西ルートの西白井1丁目14:18発（市役所14:47着）に乗ると、東ルートの14:44発には乗れない。13時から夕方前までの時間帯で、千葉ニュータウンへの直通を増やすか、西ルートや北ルートから東ルートへ乗継ぎをもう少し考えて欲しい。	コミュニティバスにつきましては、令和10年度を目途に、ルートを見直し、北ルートの西白井駅から千葉ニュータウン中央駅への直通は取りやめることを想定しています（p. 27 図「補助対象路線の運行区域」）。変更後の各ルートの具体的なダイヤにつきましては、令和8～9年度に改めて市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。その際、各ルート間の乗継ぎの利便性につきましては十分配慮して進めてまいります。 現行ダイヤでは、13時過ぎから16時頃までに千葉ニュータウン中央駅に着く便は、東ルート往路5便（市役所13:35発、千葉NT中央14:18着）と、同6便（市役所14:44発、地千葉NT中央15:27着）の2本がありますが、市役所で北ルート（市役所12:37着、14:12着）から乗り継ぐ場合、いずれも長い待ち時間が生じます。また、南ルートは市役所13:10着及び14:20着の便があるものの、大回りの経路となるため、西白井駅の出発時刻は北ルートの上記2便より早くなってしまいます。一方、西ルートの復路4便（西白井1丁目14:18発）は、市役所まで乗らずに途中の白井駅北口（14:44着）で降りていただきますと、白井駅南口から東ルート往路6便（白井駅南口14:54発）にお乗継ぎいただけますのでご利用ください。乗継券も発行可能です。 なお、市役所では、庁舎の開館時間のみとはなりますが、庁舎内にコミュニティバス発着所側から出入りできる休憩室をご用意していますので、乗継の際にご利用ください。	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
9-2	p. 30 施策1-4	運賃について。印西市、鎌谷市、栄町(人口2万人弱)等のコミュニティバスは100円。地域によるとは思いますが毎日運行で70歳以上・障がい者・介助者・小学生は無料。片道50円の差と言えども、積み重ねると大きくなる。栄町でも100円と言う良心的な金額なのに何故白井市は150円なのか。市民に寄り添って考えて欲しい。	本計画案では、持続可能な公共交通ネットワークを確保していくため、コミュニティバス運賃の見直しを検討することとしています。 本市コミュニティバスの運賃は、平成12年9月の運行開始時は100円(大人)でしたが、平成20年1月に現行の150円に改定し、以後18年間据え置けてきました。しかし、収支率(運行経費に対する運賃収入の割合)は令和6年度で12.1%にとどまっており、また、深刻化する運転士不足に対応するための待遇改善や、物価・燃料費高騰等により、運行経費は今後さらなる上昇が見込まれます。市内を走る路線バスやタクシーも値上げを行ってきており、他の交通機関との運賃の均衡にも配慮する必要があります。このため現時点では、少なくとも基本運賃の値下げは難しいものと想定しておりますが、運賃改定の検討に当たりましては、運転免許を返納した高齢者等、自家用車を自由に使用できない人の外出機会の確保に配慮して行なってまいります。	その他
10 (大山口)	全般・その他	緊急時や地域による利便性の差等を考慮し、グリスロなどの地域交通手段を補完するレベル3程度の自動運転車の普及をはかるために運用環境の整備を行い、モデル地区のようなものを目指してほしい。自動運転の範囲を市役所、スーパー、病院など日常生活で必要性の高い範囲にするなど、比較的に道路事情のよい白井市が他に先駆けて取り組んでほしい。	バスやタクシーのドライバー不足が深刻化の中で、自動運転技術には本市としても大きい関心を持っています。 自動運転技術に関しては、すでにくつかの自治体で取組が進められています。例えば柏市では、令和元年から自動運転バスの公道走行実証実験を行っており、本年1月からは柏の葉地区の一部区間でレベル4自動運転による営業運行が開始されています。また、茨城県境町では、令和2年から自動運転バス「境町ライドシェア」の運行が行われています。 これらの事例は、十分な準備と段階的な実証が行われた上で導入されており、導入までには技術的な課題、地域受容、法規制への適合、インフラの整備など多くの解決すべき要素があります。自動運転技術は急速に進化していますが、本市では、本計画期間での導入は困難と判断しております。 しかしながら、次期計画以降(令和13年度以降)に向けては、導入についての適時・適切な判断が行えるよう、引続き情報収集を行ってまいります。	参考
11 (工業団地)	p. 13 課題4	白井工業団地内では、従業員を送迎するために車両を保有する事業所や、借上げ・貸切バス及び運転委託などを行っている事業所が数社あるが、令和7年9月26日に国交省から貸切バスの新たな運賃・料金が公示されたことにより経費が増大し、従業員の送迎バスの運行を続けることが難しい状況と聞いている。工業団地は公共交通が脆弱であるため、送迎バスがなくなると自家用車通勤となるが、近隣に空き駐車場はない状況であり、通勤手段がなくなると仕事を辞めることも想定される。また、外国人労働者はさらに増大することが見込まれており、その方々の移動手段も検討すべき。また、このようなことから、課題4の記述は再検討すべき。	白井工業団地における通勤手段確保に関する企業様のお悩みにつきましては、市としても以前から課題として受け止めております。特に、昨年の貸切バス運賃・料金の改定に伴う経費増大によって、送迎バスの運行が困難になってきている点につきましては、具体的な対応が必要な問題として捉えております。また、今後の外国人労働者のさらなる増加も視野に入れておかなければならない課題です。 このため本計画案では、公共交通機関としては民営路線バスが主力となっている現在の白井工業団地への通勤手段について、コミュニティバスによる補完性を高めていくこととしています(p. 26_施策1-1)。具体的なダイヤにつきましては、令和8~9年度に改めて市民や関係機関の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。 また、課題4につきましては、説明文で「…車両を保有する事業所など、様々な目的や形態を有する主体との連携により、地域の実情に応じた新たな移動手段を検討することが重要」としており、具体的には、地域が主体となる移動手段での活用を主に想定し、企業や団体等が、週末や日中帯といった車両不使用時に、運行団体等に車両を貸し出すことへのインセンティブを設けること等により、遊休車両の効率的活用を図る(p. 34_施策3-2)こととしております。しかしながら、この施策は、企業等に負担を求めるものではなく、マッチングによって運行主体と車両保有主体双方に利益が生じるようにすることを目指すものです。また、企業等に対し、公共交通に頼らずに自社での送迎を求める趣旨のものでもありません。このため、課題4の表現につきましては、素案のとおりとさせていただきます。	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
12-1 (大松)	全般・その他	<p>マーケターの視点：利用意識の変容とターゲット戦略 この計画で最も注目すべきは、「移動手段の確保」だけでなく「利用促進（マーケティング）」を基本方針の柱（方針4）に据えている点。現状、市内の移動の約半分が自家用車で、バス利用者はわずか0.2%という極めて低いシェアにとどまっている。</p> <p><ターゲット層の明確化> 高齢者層：運転免許返納を予定・検討している4割以上の市民に対し、「返納しても生活が不便にならない」という安心感（ベネフィット）を提供し、引きこもり防止という社会的価値を訴求する必要がある。</p> <p>現役・若年層：千葉県内最大級の白井工業団地への通勤者や、移住・定住を検討する層に対し、鉄道駅からの「二次交通」を整備することで、都市としての魅力を高める「ブランディング」が不可欠。</p> <p><PRとコミュニケーション> 乗り方教室やSNS、HPでの情報発信、観光振興と絡めた広報活動など、「公共交通＝使いにくい」という既存のネガティブなイメージを払拭するコミュニケーション戦略が計画されている。</p>	<p>ご指摘のとおり、移動手段の確保だけでなく、基本方針の中に利用増進を据えていくことは重要なポイントと考えております。</p> <p>高齢者層に向けては、運転免許返納を予定している方も不便なく生活できるような安心感が得られるようにしていきたいと考えております。</p> <p>現役・若年層へのアプローチとしては、鉄道駅からのアクセスを強化し、都市としての魅力を高めることを目指してまいります。</p> <p>また、PR活動に関しては、公共交通の利用者目線で立案・実施することに注意し、「使いにくい」というイメージの払拭に努めてまいります。</p>	参考
12-2	全般・その他	<p>エンジニアの視点：最適化と新技術のインフラ実装 システム設計の観点からは、「交通結節点の強化」と「データに基づく最適化」が非常に合理的。</p> <p><AIオンデマンド交通の導入> これまでのコミュニティバス「ナッシー号」は、ルートが長く便数が少ないことが課題だった。これを、定時定路線の「幹線」と、公共交通空白地をカバーする「予約制オンデマンド交通（AI活用）」という階層型ネットワークに再編する点は、輸送効率を最大化する優れたアーキテクチャと言える。</p> <p><輸送資源の有効活用> 「遊休車両（企業が使っていない時間の車両）」を地域移動に活用する仕組みや、シェアサイクルの導入は、限られたリソースでネットワークの密度を上げる「分散型システム」の考え方である。</p> <p><データ駆動型の管理（PDCA）> 収支率、市民1人当たりの利用回数、満足度などを数値目標（KPI）として設定し、毎年「進捗状況評価シート」で検証するプロセスは、システムの継続的なパフォーマンス改善に寄与する。</p>	<p>オンデマンド交通等については、現行のコミュニティバスの課題を解決するために、コミュニティバスとの役割分担を明確にした上で、ネットワークの階層を増やすものとして導入します。運行開始後は、必要に応じて運行エリアや運行内容等の見直しを行えるよう、毎年詳細なデータの取得及び評価を実施してまいります。（p.28_施策1-2）。</p> <p>また、遊休車両等の活用（p.33_施策3-2）やシェアサイクルの導入（p.32_施策2-2）に関しては、限られたリソースを最大限に活用できるよう、効果的な実施に努めてまいります。</p> <p>PDCAサイクルについては、進捗状況評価シートにより、担当者が交代した場合などでも均一な評価品質を確保できるようにし、より実態に即した改善策の作成等につなげていきたいと考えております。</p>	参考
12-3	全般・その他	<p>デザイナーの視点：UX（利用者体験）とサービスデザイン 利用者が「乗ってみよう」と思えるかどうかは、シームレスな体験（UX）と、物理的な空間デザインにかかっている。</p> <p><交通結節点のデザイン> 白井駅、西白井駅、市役所を「結節点」とし、単なる乗り換え場所ではなく、屋根やベンチの整備、分かりやすい乗換案内を改善する施策は、移動中の「待機ストレス」を軽減する重要なタッチポイント設計である。</p> <p><情報のアクセシビリティ> 公共交通のPR媒体を現在の2種類から5種類以上に増やし、HP閲覧数を向上させる計画があるが、これは「どこで何に乗ればいいのか」を直感的に理解させるインフォメーションデザインの強化が求められる。</p> <p><共助のサービスデザイン> 「地域主体による移動手段（グリーンスローモビリティ等）」の導入支援は、住民自身が担い手となるコミュニティデザインの一環である。単なる「移動」を買い物や交流という「体験」に変えるサービス設計が、満足度（好意的回答30%以上）の向上に繋がる。</p>	<p>利用者に「乗ってみよう」と思ってもらえるようにするには、体験の提供と空間・サービスのデザインが重要であることについて承知しました。</p> <p>交通結節点のデザインについては、ハードとソフトが相まって効果を発揮できるものと考えております。乗り換え案内や施設の整備を進めることで、待機ストレスの軽減を目指したいと考えております。</p> <p>情報のアクセシビリティ及び共助のサービスデザインについても、参考とさせていただきます。</p>	参考
12-4	全般・その他	<p>企業家の視点：ユーザー体験（UX）と「魔法のような移動」 バスの利用率がわずか0.2%。これは製品として完全に『壊れている』ことを意味する。市民にとって、今のバスは持つに値しないデバイスと同じ。私が注目するのは、基本方針2の『交通結節点の強化』。駅や市役所での待合環境や乗継案内を改善するというのが、それは単に屋根を付けることではない。『移動の継ぎ目』を感じさせないシームレスな体験こそが重要。コミュニティバスのルートを短縮し、頻度を上げるという判断（施策1-1）は正しい。複雑すぎるものは誰も使わない。しかし、PR媒体を5種類に増やす（施策4-1）というアプローチには反対。最高のデザインは、説明書がなくても直感的に『乗りたい』と思わせるもの。市民がiPhoneを取り出すように、迷わずその交通手段を選べるような、美しくシンプルなインターフェースをこの街に実装すべき。</p>	<p>交通結節点の強化において、移動の継ぎ目を感じさせないシームレスな体験が重要であることについて承知しました。各事業の効果を連携させ、可能な限りそれに近づけるよう努めてまいります。</p> <p>PR媒体を増やすことに関しては、単に増やすのではなく、どのような形であれば市民や利用者に最も効果的に伝えられるかを検討してまいります。</p>	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
12-5	全般・その他	<p>経済学者の視点：社会的目的とマネジメントによる成果</p> <p>マネジメントの真の役割は、資源を成果に変えること。この計画は、令和12年度に高齢化率が30%に達するという『すでに起こった未来』に対して、公共交通を再定義しようとしている。私が高く評価するのは、第5章の『PDCAサイクルに基づく進行管理』。『市民1人当たりの利用回数』や『収支率』といった具体的なKPI（重要業績評価指標）を設定し、毎年評価を行う仕組みは、行政組織として極めて誠実なマネジメントと言える。特に興味深いのは、方針3の『多様な主体の連携』だ。行政だけでなく、地域住民団体や企業の遊休車両を活用するという考え（施策3-1、3-2）は、まさに『社会的なイノベーション』だ。コミュニティ全体を一つの組織として捉え、共通の目的（高齢者の外出機会の確保）のために動かす。これこそが、これからの公共経営のあるべき姿だろう。</p>	<p>PDCAサイクルによる進行管理は、計画の実行において重要な要素であると考えております。毎年評価と改善を行いながら、成果の最大化に努めてまいります。</p> <p>多様な主体の連携は、ドライバー不足などが深刻化する中では、避けられない方向性であると考えています。実際のサービスとして導入できるよう積極的に取り組んでまいります。</p>	参考
12-6	全般・その他	<p>富裕層の視点：第一原理思考と最適化</p> <p>既存のバスシステムを少し改善するだけでは不十分。なぜ巨大なバスが、数人の乗客のために決まったルートを行かなければならないのか。これは物理的に非効率だ。私は方針1-2の『AIオンデマンド交通の導入』を支持する。これは第一原理から考えれば当然の結論だ。固定された路線という『制約』を捨て、需要（デマンド）に合わせてルートをリアルタイムで生成する。市民アンケートでもAI交通や自動運転への関心が高いというデータがあるが、これは人々が本質的に『最適化された移動』を求めている証拠だ。さらに、方針2-2のシェアモビリティも重要だが、将来的にはこれらをすべて統合した自律走行ネットワークが必要だ。遊休車両を活用する（施策3-2）というアイデアも、テスラが目指すロボタクシーの概念に近い。</p> <p>白井市がやるべきは、古いシステムの『修理』ではなく、ソフトウェアによって街全体の移動を最適化する『オペレーティング・システムの再構築』だ。</p>	<p>本計画では、既存のバスの維持を図りながら、オンデマンド交通やシェアサイクル等の新たな移動手段の導入を図っていますが、将来的な方向性としては、最新技術も導入しながら各交通機関の統合性を高めていき、一体的な運用に近づけていきたいと考えております。</p>	参考
13-1 (平塚)	p. 28 施策1-2	<p>市民の暮らしの安心を守り、人々の交流を広げていくため、オンデマンド交通の運用には、高校生等学生の通学、病院への通院、買い物への使用、交通弱者への配慮をしてほしい。</p>	<p>オンデマンド交通等につきましては、令和10年度を目途に本格運行を開始することを想定しています。運行時間、輸送力、運賃等については計画策定後の検討になりますが、運行区域におけるニーズの把握に努め、利便性の高い運行形態にできるよう検討を進めてまいります。</p>	参考
13-2	p. 28 施策1-2	<p>乗降場所のネーミングライツの検討を（利用者对白井市内の企業・団体の宣伝効果）。</p>	<p>駅や停留所へのネーミングライツの導入は、地域のPRと収支の改善に資する有効な方法と捉えております。市では令和4年度に「白井市ネーミングライツ導入ガイドライン」を定め、公共施設等へのネーミングライツの提案を随時募集しています。コミュニティバスの停留所、オンデマンド交通の乗降スポット等についても、同ガイドラインに基づき、企業等に協力をいただければ幸いです。</p>	参考
13-3	p. 28 施策1-2	<p>オンデマンド交通を導入する場合、ウマ娘とのコラボにより、運用する車両を「ゴルシ」や「メジロマックイン」と名付けたり、乗り場となる市役所や公共施設の自動販売機からウマ娘の声が流れるようにするなどして、市民利用だけでなく、聖地巡礼としての日中の乗車率向上も図れるのでは。シェアサイクルの自転車（電動）もウマ娘とコラボする。佐倉市では原付のナンバープレートでルパン三世とコラボし、移住者が増加したとのこと。茨城県大洗町はガールズ&パンツァーとコラボして町に活気が溢れた。白井市はウマ娘、又は「シロ(46)イシ」として乃木坂・櫻坂・日向坂とコラボを考えてはどうか。</p> <p>推し活の力を借りて、白井市が今よりも良い方向に進むことを強く願う。</p>	<p>アニメやアイドルなどの「推し活」は現在では経済的にも大きな影響力を持っていますが、交通車両へのラッピング等を伴うコラボレーションは注目度も高く、利用増により交通機関の収益確保に資する可能性もあるほか、来訪者の増加・地域活性化にもつながる可能性があります。</p> <p>本計画では、公共交通の利用促進のためのPR媒体の作成・配布・配信や、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を予定しておりますが、その具体的な方法の検討の際に参考にさせていただきます。</p>	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
14 (平塚)	p. 26 施策1-1	今度のナッシー号の時刻変更の前に日曜日と祝日便を出してほしい。5年後では遅すぎる。車の免許を持っておらず、障がい者なので、正月は9日間ナッシー号が運休で買い物に行けなかった。5月のゴールデンウィークも同じ。	コミュニティバスの日曜・祝日の運転につきまして、長い連休等においてご不便をお掛けしていることは承知しており、また、先に実施した地区別ワークショップ、関係機関ヒアリング等においても要望が多かったことから、本計画案では、ルート・ダイヤの改正に合わせて令和10年度に導入テストを実施することを予定しています。テストの結果が良好であった場合は、令和12年度の本格導入を目指して検討を進める予定です。 令和10年度より前（令和8・9年度）は、主にコミュニティバスルート・ダイヤの変更、オンデマンド交通等の導入、地域が主体となる移動手段の導入等に向けた検討に注力する必要があり、また、祝・休日運行の導入テストは新たなルートにおいて行うのが適切と考えていることから、日曜・祝日運転に関する予定を早めることは、現時点では難しいものと考えております。	参考
15 (復)	p. 28 施策1-2	私の居住地域は、路線バスやコミュニティバスが存在するものの、本数が非常に少なく、日常的な移動手段としては利用が難しい。一定数の住民が居住しているにもかかわらず、実質的には交通空白地帯に近いと感じている。私は障害があり、自力での移動が困難なため、現在は85歳の父に車で送迎してもらっているが、高齢ドライバーに依存する生活は、安全面・将来性の両面から大きな不安がある。このような状況は、今後さらに増えていくのではないかと。 オンデマンド交通の導入を検討していることを知ったが、高齢者や障害者、将来的に免許返納をされた方が「実際に使える交通手段」となるよう、運行時間、予約方法、医療機関や生活施設へのアクセスなどを重視してほしい。また、実証実験等を行う際には、当事者からの意見を丁寧に汲み取ってほしい。	バス交通につきましては、本計画に基づき、コミュニティバスの利便性改善及び民営路線網の維持に取り組んでまいります。今後、バス停まで歩くことが困難な人が増えてくること等も想定し、地域住民が共助を目的に構成する団体等が実施主体となり、その地域独自のニーズに対応していく移動手段の導入を支援してまいります（p. 34_施策3-1）。 また、令和8年度中に予定しているオンデマンド交通の実証実験につきましては、準備期間の制約もあり、白井市地域公共交通活性化協議会における審議により仕様を決定する予定ですが、実証実験終了後の、本格運行の仕様決定に際しては、より使いやすい交通手段となるよう、市民の皆様のご意見も伺いながら決定していく予定です。	参考
16-1 (七次台)	p. 8 図「周辺自治体と比較した交通分担率」	自動車率が49.4%と圧倒的に多いがこの要因は何か。ニュータウン地区の白井・印西は、バスなどの移動手段が脆弱で、車保有率も高いので、選択肢がなく、やむなく車で移動している現状。	詳細な要因の分析はできていませんが、ご指摘の要因のほか、生活関連施設が集中する中心市街地が形成されていないことや、道路事情が比較的良好なことなどが関係しているものと考えております。	その他
16-2	p. 9 図「通勤・通学状況」 p. 10 図「新たな移動手段に対する利用意向」	新たな移動手段に対する利用意向では、オンデマンド交通、バス等の自動運転に対する要望が強く、低速車両（グリスロ）やライドシェアへの利用意向は低い。また、市内での通勤通学完結のウエイトが多い。電車を使い、他都市へ通勤する人のウエイトが少ない。駅への通勤ニーズが減少したとみるべきか。	図（令和2年国勢調査結果）の5年前（平成27年国勢調査結果）の数値を見ますと、市内完結11,928人、東京都8,397人となっており、令和2年はいずれも減少していますが、令和2年の結果はコロナ禍の影響が表れている可能性もあるため、必ずしも駅への通勤ニーズが大きく減少してきているとは捉えておりません。	その他
16-3	全般・その他	高齢化の進展について、自家用車を手放す、或いは免許を返納する際の対応手段が脆弱。地域の担い手によるグリスロの運転手確保など、共助を前提にしている。そもそもグループホーム的な考え方でよいのか。	高齢化の進展に伴い、自家用車に依存しない移動手段の確保が重要な課題であることのご指摘は、本計画案の課題認識とも一致しています。 本計画では、特定の手法に限定せず、多様な手段を組み合わせることで、高齢者の移動手段の確保を図る方向性を示しています。 地域が主体となる新たな移動手段の導入についてもその一つです。交通事業者のドライバー不足が深刻化する中では、共助の考え方の導入は避けられないことだと考えております。 一方で、確かに、地域だけで公的な移動手段を運営するには限界があります。ドライバー不足や運営に必要な専門知識、資金面の問題など、地域単独では解決しきれない課題が多いのが現実です。このため、市としては、単に資金面での支援の枠組みを作るだけでなく、運営主体の立ち上げや運行計画の作成等、実現までのプロセスにおける伴走型の支援を充実させたいと考えております。	参考
16-4	全般・その他	通勤通学者に対する移動手段が脆弱。住み替えで入居する移住者も車送迎が前提。学生も駅に来る学バスが主な通学手段となっている。子育て世代の誘引による新しい息吹を吹き込む努力については、脆弱の交通面のままでは解決しない。	ご指摘のとおり、既存の住宅地に若い世代等の新たな定住者を誘引していくためには、自家用車に依存しない通勤・通学手段を確保していくことは重要であると考えています。 本計画案では、コミュニティバスのルート・ダイヤの見直しや民営路線バスの維持等により、駅までのアクセスの確保を図っていくこととしており、今後、駅における乗継機能の強化など、他の施策とも併せて、通勤・通学需要に対応してまいります。	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
16-5	p. 34 施策3-1	地域が主体となる移動手段の導入について、住民が主体になることに納得している訳ではない。	地域が主体となる移動手段については、地域住民による団体等が運営を行う場合、その負担や責任をどのように共有・分担するかについて構成員間で理解が深まっていないと運営がうまくいかない可能性があり、地域の実情や合意形成の状況を踏まえながら、無理のない形で検討していくことが重要と認識しています。 このため、導入に当たりましては、地域に過度な負担とならないよう行政が適切に関与・支援することし、計画案においてもその趣旨が分かるよう、一部表現を追記することとします。	修正
16-6	p. 26 施策1-1	コミュニティバスの七次台→西白井駅は北ルートへ変更される。出発が第二工業団地だと、朝便は16号に出るトラックの渋滞で時間がかかりそう。ルートも長大。工業団地⇄七次台⇄西白井駅⇄白井駅⇄市役所で片道10Km。工業団地への通勤と七次台から西白井駅へ向かう便が運用上両立できるのか。朝のスタートはせめて七次台発にすべき。	ルート変更後の具体的なダイヤにつきましては令和8～9年度に改めて市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。現状で朝方に工業団地と富塚交差点の間で渋滞が生じていることは把握しておりますので、令和9年度開通予定の工業団地アクセス道路の効果も見ながら検討してまいりたいと考えております。	参考
16-7	p. 29 施策1-3	民営路線維持について。西船橋への路線維持は意義があるのだろうか。収支率72%という数字ほどに利用者があるとも思われず。時間も相当かかる。	本計画では、民営路線バスは「地域間幹線軸」と位置付け維持を図っていくこととしています（p.18_表「各交通手段の位置付け」/p.29_施策1-3）。中でも京成バス千葉セントラル白井線は、単に市内と西船橋駅と結ぶだけでなく、市域を北東から南西に縦断して沿線各地区の生活を支えるとともに、鎌ヶ谷大仏駅、馬込沢駅、船橋法典駅、中山競馬場等へのアクセスを可能にする重要な路線であり、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用等により運行の維持を図るとともに、関係事業者・機関との連携のもと持続的な運行体制の確保に努めてまいりたいと考えております。	その他
16-8	p. 30 施策1-5	福祉タクシーの利用者補助が少ないのでは。	福祉タクシーの利用助成につきましては、主に高齢者福祉計画で主管しているため、本計画上での修正は行いませんが、令和7年度から配布数を1名当たり年間12枚増やしたところです。当面はこの内容で助成を行ってまいりたいと考えておりますが、引き続き利用状況の把握、分析を行い、必要に応じて見直しを行ってまいります。	その他
16-9	全般・その他	買い物ニーズが高いと思われるが、これについての考察が不足している。京成バスは昼間の運行は確保しているが、これだけで足りるのか。帰りの便との整合性は充分か。	令和6年度に実施した市民アンケートでは、日常的な買い物の行先は市内が約8割でしたが、交通手段は大半が自家用車であり、バスで買い物に行く人は1%程度に止まっていた。 しかし、食品や日用品の買い物は生活の中で欠かせない移動であり、今後、自家用車を自由に使うことができない人が増えてくることを見込まれる中で、公共交通によるアクセスを確保していくことは必要と考えています。このため、「サブ拠点」に大型商業施設を加えて（p.18_表「各拠点の位置付け」）、バスルートの確保を図っていくこととしています（p.20_達成指標③）。 以後は、京成バス千葉ウエスト西白井線で七次台地区から西白井駅方面にお買い物に行かれる場合を想定してお答えします。 同線では本年1月16日に大幅減便が行われました。残った便は日中の比較的狭い時間帯に集中したため、運行時間帯であれば、事前にお帰りの便の時刻をご確認いただいた上で、西白井駅付近でのお買い物にご利用になることも可能とは考えられますが、当然ながら、多くの人が利用できるダイヤではありません。当面は、コミュニティバス西ルートとも組み合わせでご利用いただければと存じますが、本計画案では、コミュニティバス西ルートを七次台から西白井駅に直行するように改めることを予定しています（p.27_図「補助対象路線の運行区域」）。ルート変更後の具体的なダイヤにつきましては令和8～9年度に改めて市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。その際は、買い物での利用にも配慮して進めてまいります。	参考
16-10	全般・その他	乗合タクシーのようなものについての検討は出来ないか。あまり真剣に考察されていないようだ。定時発進、定額、一部市が補助するような仕組みは考えられないか。	定時に発車する乗合タクシー（オンデマンド交通）を既に導入している市町村もあり、技術的・制度的には可能と考えられます。本計画案では、交通空白地の多い地域の北東部にオンデマンド交通等の新たな移動手段を導入することを予定していますが、具体的な運行内容については今後検討してまいります。また、運行開始後は、必要に応じて運行エリアや運行内容等の見直しを行えるよう、毎年詳細なデータの取得及び評価を実施してまいります。（p.28_施策1-2）	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応区分
16-11	全般・その他	中高生がアリオやイオンに行き、買い物や映画を見たいというニーズはあるはず。自転車くらいしかないのだろうか。	本計画では、市外への公共交通につきましては、主に鉄道や民営路線バスにより確保を図ってまいりたいと考えております（p.18表「各交通手段の位置付け」）。アリオ方面へのアクセスにつきましては京成バス千葉セントラル西白井線に限られ、交通結節点を經由しません。今後、コミュニティバスのダイヤ検討に際して京成バス千葉セントラル西白井線への乗継ぎを考慮するなど、市内から市外へのより円滑な移動の実現に努めてまいります。	参考
17 (南山)	p.26 施策1-1	毎週土曜日、南山県営住宅バス停からニュータウン中央駅で乗り継いで白井聖地公園までナンバー号を利用している。今回の案では、白井聖地公園がルートから外れてしまい不便になる。西白井地区からも白井聖地公園まで利用されている方は多数見かける。白井聖地公園利用者は私を含め高齢者が多い。頻りに白井聖地公園を訪れる方は松戸市民よりも白井在住者の方が多く、松戸市民のほうが墓じまいすることも多いと聞く。是非、白井聖地公園のルート存続を要望する。	コミュニティバスの縮小を予定している区間の中で、白井聖地公園は、1日平均乗降数が約8回と比較的利用者が多い停留所でもあり、白井聖地公園への移動手段として重要な役割を果たしていることは理解しております。特に、ご高齢の方々にとっては、慣れ親しんだ交通手段がなくなることに不安を感じる方も多いと思います。しかしながら、コミュニティバスの便数増等の利便性向上を図っていくためには、運行区間の選択と集中は避けられないものと考えており、白井聖地公園へのアクセスにつきましては、コミュニティバスに代わり、オンデマンド交通等で代替していきたいと考えております。オンデマンド交通は、コミュニティバスのように定時定路線型の交通ではないため、登録や予約の手間はかかりますが、時間の自由度が増すことや、所要時間の短縮が期待できるなどのメリットもあります。オンデマンド交通等の導入に当たりましては、実証試験と十分な情報提供、意見交換を行い、皆さんが安心して利用できる形にまいりますので、ご理解をお願いします。	参考
18-1 (市外)	p.26 施策1-1	コミュニティバスは、ルートの短縮をうまく行うことで、便数は増やしながら、ドライバー人数を減らす工夫ができないか検討したほうがよい。単に増便すると、ドライバー人数を増やさねばならず、委託先の路線バスやタクシーとの奪い合いになる。平日に少ないドライバーで回せば、トータルで見て祝日・日曜日の運行が可能にならないだろうか。	ご指摘のとおり、バスのドライバー不足に対応していくためには、運行の効率化を図っていくことが不可欠と考えております。本計画案では、一部コミュニティバスルートの短縮を予定している一方で、便数増などの利便性向上も図ることとしておりますが、現行の運行体制を見直し、必要ドライバー数の増加を抑えつつ利便性を確保できるよう検討してまいります。また、コミュニティバスの日曜・祝日の運行につきましては、ドライバー確保の問題だけでなく、利用ニーズを明らかにしていく必要があるため、テスト運行を実施し導入の判断を行ってまいります。	参考
18-2	p.28 施策1-2	「（仮称）北東部デマンド」とあるが、北東部の交通空白地のみを利用エリアと決めつけるのではなく、市内全域を対象としてはどうか。北東部の人口集積が小さいため、北東部だけに限定すると、乗合率が低く、利用待ち時間が増える恐れがある。市内全域を利用可能にすることで、北東部以外の市民が北東部の友人・知人を訪ねることを助けることになる。コミュニティバスが、運行系統の短距離化と運行回数増を果たせたとしても、ドライバー人数の制約から、日中時間帯に運行間隔は開くと思われる。そうした隙間を埋める意味で、デマンドを全域運用とし、実車率を上げたほうがよいのではないかと。	ご指摘のとおり、オンデマンド交通は乗合利用が増えることで効率性が高まります。このため、市街地も運行区域に含めたほうが有利にはなりますが、運行区域を市内全域に広げた場合、比例して必要車両数・乗務員数も多くなるため、運行経費は上昇し、乗務員確保も難しくなってきます。また、バスや一般タクシー等との役割分担・共生にも考慮していく必要があります。これらのことから、本計画では運行区域を市域の一部に限っておりますが、運行開始後は、必要に応じて運行エリアや運行内容等の見直しを行えるよう、毎年詳細なデータの取得及び評価を実施してまいります。	参考
18-3	p.30 施策1-4	コミュニティバスの運賃は、「中高生を統一で100円」（50円の釣銭準備不要）、「大人200-300円」、「高齢者無料」などメリハリをつけてはどうか。例えば「70代の多くが免許返納したい」と考えていることから、70歳以上を無料としてはどうか。また、現在、全国共通ICカード乗車券が利用できるが、運営コストとして負担になっているならば、現金のみにしてはどうか。	運賃は、利用しやすさと事業の継続性の両立を図る上で、重要な要素であると考えております。運賃額の具体的な金額や割引制度等については計画策定後に決定しますが、運転免許を返納された高齢者の外出機会の確保に配慮するなど、ご提案いただいた観点も踏まえて検討してまいります。また、決済方法につきましても、コストと利便性の観点から適切な方法を検討してまいります。	参考
18-4	p.30 施策1-4	オンデマンド交通等の運賃は、乗り合いタクシー的な運賃設定で試行してはどうか。例えば、1乗車500円。なかなか乗合としない恐れがあり、また安価だとドアtoドアの移動が本当に必要な人に行き渡らなくなる恐れがある。コミュニティバスと差をつけてはどうか。	オンデマンド交通等の運賃につきましては、計画策定後に検討してまいります。検討に当たりましては、ご指摘いただいた視点のほか、先行自治体の状況等も踏まえ、市民の皆様のご意見を伺いながら慎重に進めてまいります。	参考
18-5	p.32 施策2-1	他の施策と同期をとり、交通結節点（3箇所）の屋根やベンチ整備は令和10年度に実施できないものか。	屋根やベンチの整備は、利用者の利便性向上に直結することから、コミュニティバスのルート・ダイヤ変更と合わせて令和10年度に実施できることが理想ではありますが、そのためには令和9年度の上半期くらいには具体化を図る必要が生じます。令和8・9年度は主にコミュニティバスルート・ダイヤの変更、オンデマンド交通等の導入、地域が主体となる移動手段の導入等に向けた検討に注力することに加えて、白井駅・西白井駅については、今後具体的な検討を行う土地利用の見直しの進捗状況も考慮する必要がありと考えており、屋根やベンチの整備を早めることは、現時点では難しいものと考えております。	その他

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
18-6	p. 34 施策3-1	<p>地域が主体となる新たな移動手段の導入の検討に当たっては、「白井市助け合い活動支援補助金」との連携・調整を図るとのことだが、「助け合い活動支援補助金」について調べたところ、一時費用で5万円、年間で最大10万円の補助にとどまっている。これでは、車両の購入（もしくは賃借料）はおろか、経費の捻出も難しいのではないかと。</p> <p>松戸市では、高齢者の外出支援、地域福祉の向上を目的に高齢者支援の予算を活用していると聞くと、同様の取り組みを検討できないか。例えば、車両は市が保有し、住民団体等へ使用権原を委譲したうえで、自家用有償運送（交通空白地輸送）などの適用により、住民団体などの運行主体の負担を軽減できないか。</p>	<p>地域が主体となる移動手段の形態は非常に多様であり、運行主体の負担を減らすためにも、その地域独自のニーズをよく見極め、過剰ではないサービスの設定と、持続可能な枠組みをケースごとに作っていく必要があると考えております。</p> <p>近隣同士の助け合いを制度化した程度の小規模なサービスでも、ニーズに合致していれば十分に機能を発揮していると言え、そのようなケースでは「助け合い活動支援補助金」で足りる場合もあります。</p> <p>一方で、ニーズの量が大きく、より本格的な枠組みが必要なケースでは、必要な費用も大きくなります。</p> <p>本計画に基づく新たな支援内容は、「助け合い活動支援補助金」では賅えない規模のサービスにも一定程度まで対応できるようにするとともに、車両の所有形態も含めて、自由度の高い使い勝手のよいものにしていきたいと考えておりますが、具体的な枠組みは、今後検討してまいります。</p> <p>また、本計画案においては、地域にとって過度な負担とならないよう行政が適切に関与・支援する旨を追記することとします。</p>	修正
19 (平塚)	p. 26 施策1-1	<p>時々コミュニティバスを利用していたので乗客が少ないことは知っており路線変更やむなしと思っていたが、突然の廃止という話にびっくりしてショックを受けた。定刻で走るバスだからこそ予定も立てられるが、予約、時間不定となるオンデマンド交通は必要としている人の足には使えない交通手段だと思う。平塚地区すべて廃止という素案には賛成できない。せめて第二工業団地までの路線を延長して千葉ニュータウン中央駅まで走るよう残して欲しい。幹線道路にもバスがないとなると孤立した地域になってしまう気がする。バス通りまで歩けない人のためにオンデマンド交通を考えるのは良いと思うが、不安な事が多々ある。皆が納得して使えるよう時間をかけて導入することを願う。</p>	<p>現在のコミュニティバスについて、利用者数が少ない区間があることは事実ですが、それでも公共交通機関として、地域の生活を支える役割を果たしていることは重々承知しています。そのため、廃止案についても、ただちに実施するのではなく、今後2年程度の時間をかけ、御理解をいただけるよう努めるとともに、代替手段の慎重な検討を含めて対応してまいりたいと考えております。</p> <p>オンデマンド交通につきましては、本市では初めての導入となることもあり、不安を感じている方も多いと思います。このような不定期の運行形態は、バスに慣れていない方には馴染みにくい部分もあるものと存じます。このため、サービスの導入に際しては、実証試験と十分な情報提供、意見交換を行い、皆さんが安心して利用できるようにしたいと考えております。</p>	参考
20-1 (清水口)	p. 20 基本方針2	<p>「白井駅・西白井駅・市役所を交通結節点とし乗継機能の強化を図る」とあるが、肝心の鉄道が生活の足として気軽に使えるものになっておらず、結果として自家用車しか選択できない状態になっていないか。鉄道は、バスの代替手段とするには運賃が高額で、定期券利用者以外への割引措置などはほとんどない。運賃値下げがしばらく行えないなら、地域住民への何らかの割引策で、鉄道・バスの乗り継ぎ利用を促していくことが必要なのは。</p>	<p>北総線は市内外を結び基幹的な交通として重要な役割を果たしていますが、普通運賃や通勤定期運賃が未だ高額であることについては、市にも指摘をいただいております。公共交通の利用促進に向けての課題のひとつと認識しています。</p> <p>現在、北総線では、季節ごとに、土日祝日の1日乗車券が発売されておりますが、鉄道とバスの乗継利用の促進に主眼を置いた割引制度等については特に設定されていませんので、ご意見は地域公共交通活性化協議会を通じて鉄道事業者、路線バス事業者とも共有させていただきます。</p>	参考
20-2	p. 26 施策1-1	<p>白井市に転居して3年目になるが、印象として、白井市は周辺市から孤立したような地域になっていると感じる。具体的には鎌ヶ谷市とのアクセスを同時に改善しない限り、生活利便性は向上せず、居住地としては選ばれにくいと考える。</p> <p>バスの利用を見ていると、かつて運行していた白井・鎌ヶ谷間の便が最も多かったように思う。鎌ヶ谷市には大型商業施設や総合病院などがあり、通院や買い物などで行き来する市民も多いからだと思う。市内から鎌ヶ谷市へのバス運行を再開できないのか。</p>	<p>コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅乗入れにつきましては、昨年開催したワークショップ等でもご要望をいただいているところではございますが、本計画では、コミュニティバスの役割は、交通結節点等を中心に路線バスを補完して市内拠点を結ぶとともに、主に市街化区域内における交通空白地を対象として、自家用車を自由に使用できない高齢者等の日中帯における外出機会を確保する交通手段として位置付けており（p.18表「各交通手段の位置付け」）、市内から新鎌ヶ谷方面へ基幹的交通手段は、主に鉄道の役割として位置付けているところです。</p> <p>また、現実的な課題としても、新鎌ヶ谷駅周辺は近年道路渋滞が慢性化していることもあり、市内から同駅までコミュニティバスを往復運行することにより時間を要し、他区間に振り向けられる便数が減ってしまうことや、ダイヤの遅延が拡大するおそれがあるものと考えております。</p> <p>このため、本計画期間においては、コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅への乗入れは予定しておりません。ご理解をお願いします。</p>	参考
21 (七次台)	p. 34 施策3-1	<p>地域が主体となる移動手段について、運営は地域主体でも良いと思うが、導入に関しては市が主導してやるべき。資金の他、ドライバー確保、予約事務、予約システムなど、単なる支援だけではなく、必要なものを市から提供するようしないと、地域だけでは続かないと思う。</p>	<p>交通事業者のドライバー不足が深刻化する中で、地域が主体となる移動手段の導入は避けられないものと考えておりますが、一方で、ご指摘のとおり、地域だけで公的な移動手段を運営するには限界があります。市としては、資金面での支援の枠組みを作るだけでなく、運営主体の立ち上げや運行計画の作成等、実現までのプロセスにおける伴走型の支援を充実させたいと考えております。</p> <p>本計画案においても、地域にとって過度な負担とならないよう行政が適切に関与・支援する旨を追記することとします。</p>	修正

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
22-1 (七次台)	p. 34 施策3-1	「地域が主体となる移動手段」は、「『ほんとうに住みやすい白井』を本当にする会」が実験を行ったグリスロ等と考えてよいか。p. 18の表「各交通手段の位置付け」では「確保・維持策」が空欄になっているが、事例の写真だけでなく、具体的施策が明示されると市民が納得できる。	地域が主体となる移動手段における使用車両については、グリーンスローモビリティを含めて、運行主体となる団体等が地域のニーズに合わせて選択していくことになると考えております。「確保・維持策」は、本計画への記載が義務付けられる国の「地域公共交通確保維持事業補助金」の対象とはならないことから「交通事業者・運行主体との協議等により一定以上の運行水準を確保」と記載することとどめておりますが、実際の導入に当たりましては、本計画を根拠として市として必要な支援を継続的に実施していくとともに、適用可能な国庫補助金等の財源を積極的に充当してまいります。	参考
22-2	p. 34 施策3-1	「地域が主体となる新たな移動手段の導入」は、令和9年度から実施とある。今年になって京成バス西白井線の大幅減便も有り、困っている住民が増えている。本当に「待ったなし」の状況。当面の対策を早急に立ててほしい。	地域が主体となる新たな移動手段の導入支援は、本格実施は令和9年度としておりますが、試行として令和8年度中には制度及び支援体制を充足させたいと考えており、早期の実施に努めてまいります。	参考
22-3	p. 18 表「各拠点の位置付け」	サブ拠点に新鎌ヶ谷駅が入っていないのは、都市マスタープランの紐付けからか。西白井駅以西の住民は都内への通勤者が多く、特急等に乗るための新鎌ヶ谷駅乗換や、高齢者も新鎌ヶ谷駅やその周辺の店舗、医療機関を利用している方は多く、「『ほんとうに住みやすい白井』を本当にする会」が行ったアンケートでも、行きたい場所のトップが新鎌ヶ谷駅だった。3線交差の鉄道拠点でもあり、清水口、七次台、野口、大山口、大松、富士の住民は新鎌ヶ谷行きバス等があるだけで利便性が格段にあがり、若年層流入増が見込まれると考える。ぜひサブ拠点に入れていただき、コミュニティバスルートに新鎌ヶ谷行きを設定してほしい。不可能な場合、納得できる説明をしてほしい。	市内から市外への移動の中でも、新鎌ヶ谷駅方面へのアクセスは重要であり、それを持続的に確保していくことは必要と考えております。 コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅乗入れにつきまして、昨年開催したワークショップ等でもご要望をいただいているところではございますが、本計画では、コミュニティバスの役割は、交通結節点等を中心に路線バスを補完して市内拠点を結ぶとともに、主に市街化区域内における交通空白地を対象として、自家用車を自由に使用できない高齢者等の日中帯における外出機会を確保する交通手段として位置付けており（p. 18_表「各交通手段の位置付け」）、市内から新鎌ヶ谷方面へ基幹的交通手段は、主に鉄道の役割として位置付けているところです。 また、現実的な課題としても、新鎌ヶ谷駅周辺は近年道路渋滞が慢性化していることもあり、市内から同駅までコミュニティバスを往復運行することにより時間を要し、他区間に振り向けられる便数が減ってしまうことや、タイヤの遅延が拡大するおそれがあるものと考えております。 このため、本計画期間においては、コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅への乗入れは予定しておりません。ご理解をお願いします。	参考
22-4	p. 28 施策1-2	オンデマンド交通を実際に具体化できる算段はあるのか。 導入区域がなぜ国道16号の北東側のみになるのか。16号以南の地域にも移動に困っている方はたくさんいる。ニーズに合わせた対応を。	本計画では、各交通機関の長所を生かした組み合わせによる公共交通ネットワークを築いていくこととしていきます。 これまで、本市のコミュニティバスは、市内における幹線輸送機関としての役割と、市内全域をきめ細かくカバーする身近な移動手段としての両方の役割を担ってまいりましたが、国道16号より北東側を中心に、カバーしきれていないエリアも広範囲に生じていました。 このため本計画では、コミュニティバスについては一定量の需要が集中する区間に集中して利便性を改善する一方で、国道16号北東側の交通空白地には新たにオンデマンド交通等を導入し、よりきめ細やかなサービスを提供してまいりたいと考えております（p. 28_施策1-2）。導入に向けては、実証実験を行った上で、市民の皆様の御意見を伺いながら慎重に準備を進めてまいります。 なお、運行区域を市内全域に広げた場合、比例して必要車両数・乗務員数も多くなるため、運行経費は上昇し、乗務員確保も難しくなってきます。また、バスや一般タクシー等との役割分担・共生にも考慮していく必要があります。本市ではこれまでに導入実績がないこともあり、本計画では運行区域を市域の一部に限っておりますが、運行開始後は、必要に応じて運行エリアや運行内容等の見直しを行えるよう、毎年詳細なデータの取得及び評価を実施してまいります。	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応区分
22-5	p. 30 施策1-5	<p>移動に支援が必要な人の外出手段の確保として、福祉有償運送の充実（福祉有償運送実施団体に対する運営費用等の補助）がある。他の計画との整合性もあるとは思いますが、当事者としては、特に設ける必要はないと考える。要はインクルーシブ的な考え方で、だれもが乗車可能な車両や対応があることが必要。車いす対応を考えると、コミュニティバス（日野ボンチョ）はバスの中でも低床で、車いすは乗車可能。ただそれを周知していない。物理的にバスには乗れないものと考えている当事者もいる。あとは乗務員対応（乗車拒否された時期もあったが最近とはとても良くなった）と、同乗する市民の理解。他市はピラを作成してコミバスの乗り方に「車いすユーザー乗車できます。」と明記しているところもある。または、地域が主体となる新たな移動手段の導入で、リフトやスロープ付き車両を準備すれば良いと思われる。</p> <p>どうしても身体介助を要する方には介護タクシーは必要だが、法律的に基本は通院目的しか認められておらず、高い料金で普段使いにはほど遠い。障がいがあってもレジャーや自己実現、就労のために移動したいのは誰でも同じ。そこを市単独で助成をすることも考慮に入れていただきたい。</p>	<p>福祉有償運送及び介護タクシー助成は、主に高齢者福祉計画で主管しており、本計画では事業の紹介にとめているため、素案の修正は行いませんが、福祉有償運送につきましては、利用目的が日常生活上又は社会生活上必要な行為に伴う外出に限られる介護タクシーとは異なり、様々な目的で利用いただくことが可能であることから、市としましては、配慮が必要となる移動困難者への移動支援として活用が進むことが望ましいと考えております。</p> <p>また、コミュニティバスが車いすでご利用可能なことについては、配布しているルート図（時刻表）及び市ホームページ（「白井市コミュニティバス「ナッシー号」の概要」）に記載しておりますが、適切な周知方法につきましては今後も検討してまいります。</p> <p>地域が主体となる新たな移動手段につきましては、地域のニーズに応じて、必要な車両を選んでいくものと考えております。地域において、車いすを利用する方も乗れる乗り物の導入が決定された場合、リフト・スロープ付き車両等、目的に応じた車両を使用できるような、柔軟な制度にしてまいりたいと考えております。</p>	参考
22-6	p. 20 基本方針2	<p>バスの減便等で、いまや、西白井駅ロータリーはマイカー送迎がメインとなっているが、駐停車禁止となっている。この矛盾が危険だと思われる。西白井駅前ロータリーでは現在、危険という理由でゼブラゾーンをコンクリートプラントで囲っているが、その外側に送迎車が多数停まっていて、かえって危険な状態になっている。このプラントを撤去し、ゼブラゾーン部分に駐車枠を設けて30分以内の送迎用駐車スペースとして開放すれば、安全でスペースの無駄もなくなる。</p> <p>車いすでのマイカー乗降は時間とスペースが必要。新鎌ヶ谷駅等のように身障者用停車スペースを設けていただきたい。一案として、路線バスは昼前後の3～4便しかなくなっているの、行き先ごとに2箇所ある路線バス乗り場を1箇所に集約し、空いたところ（スロープに近い方）を身障者乗降スペースにすればよい。</p> <p>また、車いすユーザーは傘をさすのが容易ではない。白井駅や千葉ニュータウン中央駅のように、西白井駅も陸橋に屋根を設けていただきたい。</p>	<p>西白井北口のロータリー内のゼブラゾーンにつきましては、買い物や送迎のための駐車等により苦情が多くなり、タクシーやバス事業者からも、飛び出し等で危険という声があったことから、平成21年度に警察と協議し、プラントを設置し閉鎖しています。</p> <p>また、ご提案の、路線バス乗り場を1箇所に集約して身障者乗降スペースに変更する案でございますが、バス乗り場のある走路は、一般車両の乗り入れができないことから、警察やバス事業者等と協議が必要となり、可否を含め時間を要するものと考えております。駅周辺地域活性化の「西白井駅周辺地区まちづくり協議会」と連携し、要望内容を含めた事業を進める必要があるものと考えています。</p> <p>西白井駅の連絡橋への屋根の設置については、以前から要望があるところではございますが、新たに屋根を設置するためには、橋本体の補強を含めた改修工事が必要となり、多額の事業費が見込まれることから、現在、屋根を設置する予定はございません。（道路課）</p>	その他
23-1 (七次台)	全般・その他	<p>前回計画の成果を定量的に評価すべき。計画未達の項目はなぜそうなったか。今回の計画に生かしてあるのか。（PCDAをp. 38～に明記してあるので前回計画の評価が今回計画のスタートと考える）。</p> <p>また、現在の住民満足度を地区別にまとめてほしい。例えば七次台3・4丁目、野口地区と西白井地区等。</p> <p>当自治会では前回計画を確認していないが、その計画を実行してきて、1月16日からバス運行数の大幅削減（4便化）、土日運行廃止になったのでは効果が認められない。前回計画以前は市のバスは新鎌ヶ谷まで運行しており、便数は少ないが利用者も多かった。前回計画への不信感が非常に強い。</p>	<p>前回策定した現行計画「白井市地域公共交通網形成計画」は、毎年評価を実施しており、結果につきましては白井市地域公共交通活性化協議会のホームページ（白井市ホームページ内）に掲載しております。本計画案は、現行計画の結果を踏まえて作成しております。</p> <p>また、直近の地区別の住民満足度の調査としては令和6年度に実施した「公共交通に関する市民アンケート」があります。地区を細分化しすぎると回答の母数が小さくなってしまいうため、市内を6地区に分けており、七次台地区については、「大山口・清水口・七次台小学校区」としてまとめております。同アンケートの結果は令和7年度第1回白井市地域公共交通活性化協議会で報告し、市ホームページでも公表しておりますが、本計画書の巻末資料編にも改めて掲載します。</p> <p>また、民営路線バスについては、前回計画でも「現状のサービスの維持、向上」を目指していましたが、ドライバー不足、コロナ禍を契機とした利用減等により、結果として京成バス千葉ウエスト西白井線は今般の大幅減便に至ってしまいました。民営事業であるため最終的には事業者の判断に拠らざるを得ませんが、今回の計画案においても民営路線バスの維持を規定しております（p. 29_施策1-3）ので、事業者との連携を密にし、持続的な運行体制の確保に努めてまいります。</p>	参考
23-2	p. 26 施策1-1 p. 29 施策1-3	<p>七次台と同じ小学校区である西白井地区では、バスは朝6時から22時まで1本/時間、朝夕は2本ある。七次台・野口地区のバスを鎌ヶ谷大仏行から新鎌ヶ谷駅行きに変えればそれなりの利用者数が確保できるはず。白井車庫から七次台⇒大山口/西白井駅⇒新鎌ヶ谷のルートを追加すればできるだろう。抜けた時間帯を白井市のコミュニティバスが新鎌ヶ谷/西白井駅まで行けば、七次台3・4丁目、野口地区の住民満足度はかなりアップする。</p> <p>西白井地区と比較すると、現在の運行数はゼロに限りなく近い。最低限、朝夕の通勤通学時間帯は、民間バス/コミュニティバスのどちらかから西白井地区並みにすべき。</p>	<p>白井車庫を基盤に西白井地区（ベリーフィールド）等運行する京成バス千葉セントラル西白井線や、鎌ヶ谷大仏駅と七次台地区を結ぶ京成バス千葉ウエスト西白井線等は民営路線であり、ルートの変更を市が決定することはできませんが、ご意見として承り、地域公共交通活性化協議会を通じて運行事業者とも共有させていただきます。</p> <p>また、コミュニティバスにつきましては、本計画案においては、七次台地区から西白井駅までを回り道をせずに結ぶルートに変更することとしております。西白井地区の民営路線と同等の運行頻度にするのは難しいと考えておりますが、今後、具体的なダイヤの検討に当たっては、並走する京成バス千葉ウエスト西白井線のダイヤも踏まえ、利便性の改善に努めてまいります。</p>	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
23-3	全般・その他	<p>自治会での議論と私のアイデアで作成した地域公共交通計画素案の拡大案として、</p> <p>①地域住民満足度>民業圧迫 案⇒七次台バス運行を千葉ウエスト→千葉セントラルに変え新鎌まで</p> <p>②地域住民満足度>バス運転手不足 案⇒自動運転バスのテスト走行（七次台⇄西白井駅）</p> <p>③地域住民満足度=交通情報スマホ開示も含めた総合対策>ハード変更のみの現状素案 案⇒スマホアプリでバス停到着予想時間表示（民間バス、コミュニティバス含む）、タクシー/オンデマンド交通の予約可能、年度ごとに住民満足度調査と結果表示⇒市政の支持率表示で市役所も活性化</p> <p>④地域住民満足度=5年後の地域住民構成を定量化した対応策>現状の定性的な意見から検討した現状素案 p.7上段の最も利用する駅のグラフから、西白井駅+白井駅の比率が66%。両駅の利用者の満足度が上がれば評判は良くなる⇒他の地域から白井に住みたい人が増えるようになる。⇒両駅が繁栄する。 そのためには、現状のデータのディテールを分析して、5年後を予想し地域住民満足度が増える対応策を検討すべき。少なくともp.7下段のグラフのように、西白井のバスの利用者数が減っているのに駅の利用者数が増えていることに対策が必要。『住みやすい町 西白井駅』と聞いて引越してきた人は期待外れになる。バス4便化、土日運行無し、車利用はできないとなると、七次台・野口のシニアで朝早く東京に行く人は駅まで30分歩くことになる。旅行時、重いキャリーケースを駅まで引っ張ると市が宣言しているようだ。</p>	<p>①につきましては23-2でお答えしたとおりです。</p> <p>②につきましては、バスやタクシーのドライバー不足が深刻化する中で、自動運転技術には本市としても大きい関心を持っています。本計画期間での導入は困難と判断しておりますが、次期計画以降（令和13年度以降）に向けては、導入について適時・適切な判断が行えるよう、引続き情報収集を行ってまいります。</p> <p>③につきましては、本市コミュニティバス及び京成バス千葉ウエスト西白井線では、アプリではありませんが、到着時刻や位置情報をウェブ上でご確認くださいませ。また、市内のタクシー事業者2社は共にアプリ配車に対応しております。オンデマンド交通等につきましては、予約方法等は今後の検討となりますが、スマホアプリからの予約を含め、できる限り簡便な方法にできるよう検討してまいります。</p> <p>④につきましては、西白井駅及び白井駅へのアクセスを向上させることで、全体の満足度を高められるというご趣旨と存じますが、本計画案では、両駅を交通結節点と位置付け、乗り継ぎ機能を強化していくこととしております。コミュニティバスの利便性向上と合わせて、満足度の向上に努めてまいります。</p>	参考
23-4	全般・その他	<p>地域が主体となる運行手段の事例等、千葉県や全国での自治体交通計画の先進事例の良いところ取りをして、今回の計画に反映させる。北総線沿線の自治体はおそらく同じ悩みを持っているはず。計画レビューで他自治体の意見も聞き、情報交換する。自動運転バスの試験走行やスマホ情報はどの自治体も興味があるはず。先行すればノウハウを他の自治体に売りに出せるのではないかと。白井市の計画が千葉県の最先端事例として紹介されるのを楽しみにしている。見直しせずに進め実施するのであれば、七次台3・4丁目、野口地区の状況にあまり変化がない時は、この地域の地域住民満足度は「限りなくゼロ」となり、市政支持率も大幅ダウンが推定される。</p>	<p>本計画案の策定に当たりましては他自治体の計画も参考としておりますが、他市町村との情報・意見交換は今後も随時行ってまいります。</p> <p>また、計画の進捗については毎年評価を行い、必要に応じて事業等の見直しを図り、効果の最大化を図ってまいります。</p>	参考
24 (堀込)	全般・その他	<p>松戸市に例を見るグリーンズローモビリティには賛成ではあるが、現状の道路の状況を見ると難しいと思う。車が離合可能な広さがない、歩道の整備がない所などは待避所も欲しくなるし、道路を一般車と共用するのではなく、出来れば無人運転が可能な現代版軽便鉄道的なモビリティを敷設してみたいかかと考える。</p>	<p>グリーンズローモビリティには様々な長所がありますが、地域の移動ニーズや道路環境は様々ですので、ご指摘のとおり、必ずしも万能ではありません。地域公共交通は、地域のニーズや実情に見合う手段を選び、適切に組み合わせる必要があると考えています。本市においては、軌道系の移動手段を新たに敷設することは現時点では考えておりませんが、次期計画以降においても、状況の変化や技術の進歩も踏まえながら、適切な交通手段を組み合わせることが求められるものと考えております。</p>	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
25 (清水口)	全般・その他	<p>交通が縮小するのは、端的にはドライバー供給のコストアップが原因。その分「需要」も強化する必要があるが、需要側も少子高齢化や人口減で縮小傾向にある。そこで求められるのは「住民の積極的な利用」。啓発が効果的な場合もあるが、総論としては彼らが利用しにくくなるような「需要」が必要。当然そこには「コスト」の概念も入る。利用料、目的地までの時間、運行間隔、バス停までの距離などの条件がそろわないと需要は伸びないし継続しない。</p> <p>また、県道沿いなどに、魅力的な店舗や施設といった「目的地」を作るという観点もある。今はSNSで安価に宣伝できるので、近隣都市からの需要は自然と生まれるし、鉄道で来た人の交通需要も生まれる。白井は成田空港へのアクセスの玄関口でもあるので、外国人が訪日最終日を過ごすような宿泊や観光需要を取り込むことも可能。</p> <p>市は、これらの需要を住民や事業者側からの「積極的な行動」に頼るような立場になっている。しかし、在住の住民はもう高齢化で強いモチベーションは生じにくいし、事業者は儲けがないと参加しない。流入人口のみが頼みになるだろうが、公共交通が不安な地域は、自家用車が利用可能な若い世帯にも敬遠され、ますます人口も活気も縮小する。そうなった場合に不利益を被るのは、「市」ではなく「市民」。それを市民に気づかせ、行動を起こさせるきっかけぐらいは「市」から提供してほしい。市職員も、白井市がなくなれば職場を失うことになる。市に帰属意識を持って積極的に市政の向上に関わってほしい。集団としての市民の総意と、インフラ事業者の双方が低調な状態で、行政までが受け身だと、確実に「負のスパイラル」に陥る。市職員の帰属意識によるモチベーションアップのみが最後の砦になる可能性がある。また、市政への積極的な参加をしたい市民も増えているので、各協議会の市民参加枠を増やすとか、実務的な都市計画ワークショップ開催などの「市民参加型の市政」の枠組みを作っていただきたい。</p>	<p>ご指摘のとおり、少子高齢化や人口減少が進む中で、交通サービスの需要を確保していくためには、交通手段の利便性や費用対効果を高めることが不可欠と考えております。</p> <p>地域資源を積極的に活用した観光振興等による市内の「目的地」化も交通需要の拡大に結びつくものと捉えており、本計画においても、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を展開していくこととしています (p.36_施策4-1)。</p> <p>また、流入人口の確保のために、しっかりした公共交通が必要ということもご指摘のとおりと考えております。</p> <p>本計画につきましては、地域が主体となる移動手段の導入等も含め、市民の皆様のご参加をいただくことで実現が可能になります。今後も皆様からのご意見を伺いながら、持続可能な公共交通体系を確保してまいります。</p>	参考
26 (けやき台)	p. 26 施策1-1 p. 28 施策1-2	<p>コミュニティバスについては、利用者減少に伴う路線再編により空白地が増え、悪循環になっている。</p> <p>本計画案の交通ネットワークでは、市の東側、北側はコミュニティバスの空白地になり、この状況では市の東西南北で利用できる地域とできない地域の格差が生じる。そこで、コミュニティバスとオンデマンド交通の融合で交通空白地を埋めていければ、市民の財政負担があっても生きる公共交通になると思う。</p> <p>しかし、一番の問題は住民の関心度があまりにも低いこと。今後は住民の意識を底上げするような宣伝内容も盛り込んだ住民説明会等をする必要があると思う。</p>	<p>コミュニティバスの再編とオンデマンド交通等の導入という、既存の交通体系の大きい変更には際しましては、当該地域の皆様のご理解をいただきながら進めていく必要があるものと認識しています。</p> <p>今後、具体的な運行内容を検討していく過程においては、地域とのコミュニケーション方法を工夫し、より関心を持っていただけるよう努めてまいります。</p>	参考
27-1 (堀込)	全般・その他	<p>目指すべき地域公共交通網が描かれていない。5年後、10年後の交通網構想が描かれていない。現状の交通網の手直し案に過ぎない。将来構想を描き、ステップを踏んで実現していく手順を示すべきである。</p>	<p>5年後の目指す地域公共交通網は基本方針1 (p. 16) のとおりです。目指す交通網へのステップは、各事業に示したスケジュールのとおりです。</p> <p>また、本計画は5年計画であるため、10年後の具体像は提示しておりません。</p>	その他
27-2	p. 1 1-3計画の位置付け	<p>本計画は第6次総合計画の前期計画と明確に位置付けるべきである。第6次総合計画の実施期間に合わせて、10年後を見据えた計画とすべき。単独の5年計画として検討した場合、本素案の実施計画のような5年間に終始し、それが5年毎に繰り返されるパッチワーク的な計画・事業になってしまう。</p>	<p>本計画の計画期間は、第6次総合計画前期基本計画の期間と合わせて5年間としていますが、これは、社会情勢や交通需要の変化に柔軟に対応するため、PDCAサイクルに基づき段階的に見直していくことも意図したものです。</p> <p>なお、人口推移や高齢化率等については、より長期の見とおし (p. 5) を踏まえて作成しております。</p>	その他
27-3	p. 1 1-1計画の背景・目的	<p>前回の計画の実施結果の評価も記述すべきである。本素案でもPDCAを強調しているが、本計画を策定するにあたっての前回の事業計画を実施した結果についての記述、評価がない。現在実施中の事業は、実績を上げているので、その紹介と今後に向けての課題を記述すべきである。特に、北ルートでの直通ルートの設定は効果を上げているのではないか。</p>	<p>現行の「白井市地域公共交通網形成計画」の進捗状況については、毎年評価を行い、その結果を公表しております。本計画案は、現行計画の結果を踏まえて作成しておりますが、現行計画の評価内容を本計画案中に記載する必要はないものと判断しております。</p> <p>また、北ルートの「直通ルート」につきましては、令和3年8月改正で新設した千葉ニュータウン中央駅に向かうルートのことを指すものとして承りましたが、効果の尺度をどこに置くかによって評価は異なるものの、途中の各停留所の利用数は低調な状況です。</p>	その他

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
27-4	全般・その他	最も肝心な施策・事業に関して具体的な記述がなく、漠然とした内容となっている。実施スケジュールだけの記述と言ってもいいほどで、中身がない。 例:オンデマンド交通 どの地域にどのような運用形態での導入を考えているのか不明。移動手段は何か。誰が運用するのか。運行経路は自由か、決まったルートか、あるいはその両方か。乗合限定か。予約が1名の場合はどうするのか。他市の成功事例、失敗事例を参考に、白井市はどのような運用形態を考えているのかが分かると運用時のイメージが分かりやすいのではないか。 例:シェアサイクル オンデマンド交通と同様。その一方で、目標指標等、評価に関しては、かなり力が入っている。	本計画は、事業内容の細部まで予め確定させるものではなく、ニーズや状況を踏まえながら段階的に検討・実施していくための基本的な方向性を示すものとしております。	その他
27-5	全般・その他	市民が理解しやすい、分かりやすい記述・表現にすべき。京成バス各ルートが市内のどこを運行しているのか記述がない。グラフの凡例が見えない。帯グラフは円グラフに変えるべき。	ご指摘を踏まえ、現行の路線バスルートにつきましては、巻末の資料編に追加します。 また、図の凡例等については、フォントサイズをできるだけ大きくします。 グラフの種類についてはご意見として承ります。	修正
27-6	全般・その他	定性的な記述が目立つ。 例:公共交通の状況、課題、施策及び事業の内容が定性的な記述になっている。極力、データで説明すべき。	ご意見として承ります。	その他
27-7	p. 26 施策1-1	平塚、神々廻地区の住民にコミュニティバスのルート、ダイヤ案を作ってもらい、あるいは市が作成したルート案について議論を行う。同様に、富士地区や工業団地協議会とも行う。できれば、これらの人々で構成する作業部会を設立し、協力を仰ぐ。福祉に関する作業部会も必要で、障がい者、要介護者の移動の在り方について検討する必要もあるのではないか。	地域の実情を踏まえた公共交通の検討には、地域住民や関係団体の参画が必要であると考慮しており、本計画の作成過程においても、市民アンケートや地区別ワークショップ等を通じて市民意見を把握してきました。 今後、具体的ダイヤ等の検討段階においても、改めて市民の皆様のご意見を伺いながら進めてまいります。	参考
27-8	p. 36 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について、内容に具体性がなく分かりにくいので、早急に作り直すべき。	本計画は、事業内容の細部まで予め確定させるものではなく、ニーズや状況を踏まえながら段階的に検討・実施していくための基本的な方向性を示すものとしております。	その他
27-9	p. 6 (2)公共交通の状況	公共交通の状況について、市内のタクシー事業者2社、この他、数社の福祉有償運送、介護タクシー。 ①福祉有償運送は、何社か。どこか。 ②介護タクシーは、何社、何台運行などの記述が必要ではないか。 ③最も利用する駅（グラフ）には各駅を利用する人数も必要である。 ④利用者数の推移（グラフ）には、路線バス各線の利用人数も記述した方が分かりやすい。 ⑤路線バス各線の増減理由を記述する必要がある。	①・②につきまして、令和8年1月現在での市内福祉有償運送登録団体は、特定非営利活動法人コラボ白井、一般社団法人SET、社会福祉法人フラット、社会福祉法人印旛福祉会及び白井市の5者です。本箇所は、市内公共交通全体の状況を俯瞰的に整理することを目的としておりますので、個別事業者の具体数や台数については記述していません。 ③につきまして、本図は、駅利用の傾向把握を目的としてアンケート回答を構成比により整理したものです。実際に各駅を利用している白井市民の人数は不明です。 ④・⑤につきまして、利用状況の推移については、全体傾向の把握を目的として整理していますが、ご指摘を踏まえ、量的な目安として各項目の直近の数値を追記します。路線ごとの増減要因分析は本項の目的と異なるため記載しません。	修正
27-10	p. 8 (3)移動の特性	工業団地に何で通勤している人が困っているのか。自家用車、バイク、会社の送迎バスを移動手段としている方が約93%だが、路線バスやコミュニティバスを移動手段としたいのは、自転車・徒歩・その他の人か。	自家用車・バイク・送迎バス等に頼らざるを得ない状況から、例えばNo.7-1やNo.11のご意見のようなお困りごとを伺っています。	その他

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
27-11	p. 10 (4)公共交通 への評価	<p>関係機関へのヒアリング結果について、</p> <p>⑦要望をできるだけ的確に反映できるように、具体的な質問が必要ではないか。</p> <p>⑧工業団地協議会でのヒアリングで「夕方の路線バスが少ない。」との声があるが、どこへ、何時に、どれくらいの人数なのか、詳しい質問が必要ではないか。</p> <p>⑨「第二工業団地への路線バスもない。」との声があるが、その声に応えるためには、どこからどこへ、いつ頃、何人規模か出来るだけ情報を取る必要がある。</p> <p>⑩ヒアリングした総合病院はどこか。</p> <p>⑪病院関係者に聞いた声のようだが、白井からの通院者に聞くべきではないか。</p> <p>⑫運動公園、市民プール、文化センター、公民館等からのヒアリングは、各施設共通の事項と個別の事項が明確になるようにまとめるべき。</p> <p>⑬コミバスの増便、日祝日運行を希望する声が多いとしているが、それは全公民館にも共通した声か。駐車台数不足はすべての施設に共通か。</p> <p>⑭交通事業者からのヒアリングで、路線によって利用者が極端に減っているとはどの路線のことか。</p>	<p>本表は抜粋です。関係機関ヒアリングの結果は令和7年度第1回白井市地域公共交通活性化協議会で報告し、市ホームページでも公表しておりますが、本計画書の巻末資料編にも改めて掲載する予定です。</p> <p>質問内容等についてのご指摘は今後の参考とさせていただきます。</p>	参考
27-12	p. 12 2-2公共交通 に関する課題	<p>公共交通に関する課題について、</p> <p>⑮5つの課題が挙げられているが、突如出てきた印象が否めない。何を根拠に列挙しているのか分かりにくい。</p> <p>⑯課題1で「障がいのある人の就労や社会参加を促進する上で、自家用車によらず移動できる手段が求められる」とあるが、これは何を根拠にあげているのか。</p> <p>⑰課題2「通勤・通学の需要に対応した従業者や学生等の移動手段の確保」で、円滑な通勤・通学ルートの確保とは具体的に何をさすのか分からない。</p> <p>⑱工業団地の競争力確保のため自家用車に頼らない通勤手段を確保とあるが、工業団地への移動手段の課題は、自家用車での通勤なのか。</p> <p>⑲課題3「交通結節点の機能強化や交通機関の長所を生かした組合せによる公共交通ネットワークの再構築」で、乗換時に立ち寄れる店舗等の集積が課題とあるが、公共交通の問題と言うよりも都市計画の問題ではないか。</p> <p>⑳一部タクシー乗り場が未整備とあるが、これは看板や表示等で簡単に解決できる事項ではないか。</p> <p>㉑課題4の「公共交通の利用意識の醸成、新たな移動手段の導入検討」について、利用意識の醸成にお金を使うより、グリスロの試行、実験支援等に使う方がお金が活きるのではないか。</p> <p>㉒新たな移動手段とは何か。グリスロか。</p> <p>㉓課題5の「来訪者等の二次交通の整備」について、駅から移動できる二次交通の確保が必要としているが、具体的に何か分からない。</p>	<p>⑮につきまして、課題は、アンケートその他の基礎調査結果、各種データ、市にお寄せいただいたご意見、社会の動き等を総合的に踏まえて整理しています。</p> <p>⑯につきましては、福祉担当部署や関係団体からの声のほか、高齢化の進展や共生社会の実現といった社会的背景を踏まえた課題として整理しています。</p> <p>⑰につきまして、ここは需要の存在を整理する段階であり、具体的なルートを示すものではありません。</p> <p>⑱につきましては、自家用車・バイク・送迎バス等に頼らざるを得ない状況から、例えばNo.7-1やNo.11のご意見のようなお困りごとを伺っており、自家用車への依存度の高さを課題として捉えています。</p> <p>⑲につきましては、都市計画の課題でもありますが、交通結節点としての機能にも影響する要素であることから、課題の一部として取り上げております。</p> <p>⑳につきましては、ハード面の整備だけでなく、利用調整等も必要となります。</p> <p>㉑につきまして、各事業の経費については全体のバランスを見て判断してまいります。</p> <p>㉒につきまして、特定の車両・システムに限定するものではありません。</p> <p>㉓につきましては、駅から目的地への移動手段全般を指しており、個別手段を特定するものではありません。</p>	その他
27-13	p. 16 基本方針1	<p>㉔コミュニティバスのこれまでの路線網が全く見えな。再編後と比較ができない。同じ大きさの図にすべき。</p> <p>㉕サブ拠点を変更するならその理由と、大型商業施設とはどこか記述すべき。</p>	<p>㉔につきまして、現行のバスルートにつきましては、巻末の資料編に追加します。</p> <p>㉕につきまして、「変更」の意味がわかりかねますが、サブ拠点の位置付けについてはp. 18の表「各拠点の位置付け」のとおりです。また、大型商業施設の個別名称については、p. 17の図だけでなく、p. 18の表にも記載します。</p>	修正
27-14	p. 23 (参考)地域 が主体となる 移動手段 の事例	<p>㉖p. 23の図「地域が主体となる移動手段の事例」について、松戸市のグリーンスローモビリティの写真は、白井のものに入れ替えるべき。グリスロは提携協定契約を結んでいるので問題ないはず。白井市の事例を取り上げ、その他の移動手段で参考になるものがあれば、他市の事例を載せる方がいい。</p>	<p>昨年11月に七次台地区等で行われたグリーンスローモビリティの実証実験は、市内における貴重な事例ではありますが、本欄では本格運行として実施されているものを事例として選択し掲載しています。</p>	その他

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
27-15	p. 26 施策1-1	<p>㉔コミュニティバスのルート・ダイヤの見直しについて、突然「七次台地区や工業団地の通勤・通学輸送を補充」という七次台地区の通勤・通学の施策が出てきた。その根拠はどこに記述しているか。</p> <p>㉕ルート、ダイヤの見直しの検討に1年間、周知に1年半。のんびりしていないか。</p> <p>㉖祝・休日運行の導入が令和12年度とは、やらないとも受け取れかねない計画ではないか。</p> <p>㉗北ルートは大幅なルート変更だが、なぜか。</p> <p>㉘平塚、今井、神々廻地区の移動はどのように確保するか。</p> <p>㉙このルート案を検討した資料があればほしい。</p>	<p>㉔の七次台地区につきましては、近年の民営路線バスの減便等により通勤・通学に不便が生じている市街地の例として挙げたものですが、ご指摘のとおり唐突感があるため、趣旨を記載するとともに、今般の減便で朝のバスが消失した富士地区（風間街道沿い）も例示に加ええます。</p> <p>㉕につきまして、後半の1年半は周知だけでなく、主に広聴を行う期間としています。市民の皆様のご意見を伺いながら、慎重に進める必要があると考えております。</p> <p>㉖につきまして、令和8・9年度は主にコミュニティバスのルート・ダイヤの変更、オンデマンド交通等の導入、地域が主体となる移動手段の導入等に向けた検討に注力すること等から、令和10年度に予定している日曜・祝日運行の導入テストを早めることは難しいと考えています。</p> <p>㉗・㉘につきまして、ここまでの検討経過は、市ホームページで公表しております本年度第2回・第3回地域公共交通活性化協議会の会議資料及び議事録をご確認ください。</p> <p>㉙につきましては、オンデマンド交通等（p. 28_施策1-2）を主な代替交通としています。</p>	修正
27-16	p. 28 施策1-2	<p>㉚オンデマンド交通は令和8年度から試行予定だが、具体的な事項の検討はどれくらい進んでいるか。運転手確保の目途はついているか。</p> <p>㉛オンデマンド交通の運用に関する説明を記述すべき（移動手段、ルート、乗合限定か、運用者は、導入条件、規制など）。北ルート利用者に不安を与えないように。</p>	<p>オンデマンド交通等の運行については、今後、白井市地域公共交通活性化協議会での議論を経て試行を行い、市民の皆様のご意見も伺いながら本格運行に向けて仕様を検討していくため、本計画では方向性を示すにとどめています。</p>	その他
27-17	p. 29 施策1-3	<p>㉜民営路線バス網の維持について、何をどのようにやるのか、分からない。効果が期待できるか。</p> <p>㉝白井線だけを維持すればいいのか。他の路線はなぜ維持対象としないのか。知りたいのは補助対象かどうかよりも現在利用している路線が今後利用できるかどうか。</p> <p>㉞路線別の市民利用人数はどれくらいか。</p>	<p>㉜につきまして、具体的な維持確保策は、記載のとおり、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）となります。適用される路線については、維持確保の効果が期待できるものと捉えております。</p> <p>㉝につきまして、他路線については、国庫補助金の適用要件も踏まえ、具体的な財政支援等は計画に規定しないものの、地域公共交通活性化協議会等を通して事業者とのコミュニケーションを密にし、維持確保に努めてまいります。</p> <p>㉞居住地別の利用者数はデータがなく把握できません。</p>	その他
27-18	p. 30 施策1-5	<p>㉟福祉車両貸出の今までの利用状況はどうか。それとも新たに始めるのか。</p> <p>㊱福祉有償運送の充実は何を充実させるのか。</p> <p>㊲市内5団体及び団体がやっている福祉有償運送の具体例も記述されたい。</p>	<p>㉟につきまして、令和6年度の貸出件数は71件です。</p> <p>㊱・㊲につきまして、福祉有償運送は主として高齢者福祉計画で取り扱うため、本計画においては詳述しませんが、福祉有償運送実施団体に対する運営費用等の補助は、福祉有償運送事業の円滑な実施を図ることにより、身体障がい者、要介護認定者等の移動制約者の社会参加を促進することを主目的としています。また、運送内容としては、福祉有償運送は利用対象旅客に該当すれば利用の目的は問わないため、通院、通所、買い物等の他、墓参、映画館への移動といった利用例もあります。</p>	その他
27-19	p. 32 施策2-1	<p>㊳交通結節点となるバス停の待合環境、乗継案内方法改善の実施が令和12年度と遅いのはなぜか。予定している箇所は何件くらいか、例えばどこか。</p> <p>㊴乗継案内方法改善の具体的な内容は。</p>	<p>実施時期は他の事業を含めた計画全体のスケジュールを勘案して提示しています。</p> <p>また、本計画は、事業内容の細部まで予め確定させるものではなく、ニーズや状況を踏まえながら段階的に検討・実施していくための基本的な方向性を示すものとしております。</p>	その他
27-20	p. 32 施策2-2	<p>㊵シェアサイクルの導入が計画されているが、駅からどこへ、どの様な人たちが利用することを想定しているのか、具体的な事業構想を記述する必要がある。</p>	<p>シェアサイクルにつきましては、ひとつは、市外からの鉄道による来訪者の二次交通として利用されることを想定しています。</p> <p>また、乗降場所の設置箇所は必ずしも駅付近だけでなく、駅から離れた一部の公共施設や公園にも設置を予定しており、今後は民有地にも乗降場所が設置されていくことも期待されますが、このように交通結節点以外に乗降場所が広がっていくことで、乗降場所付近の住宅地から駅への移動や、市内で長時間滞留する来訪者等にも利用範囲が広がってくることを想定しています。</p> <p>なお、本計画案における記載内容は、基本的な方向性を示すものとしております。</p>	その他

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
27-21	p. 33 施策2-3	㊸中心都市拠点・生活拠点づくり事業に合わせた結節点機能強化の検討について、機能とはどんなことか、具体的な事項を記述すべき。	交通結節点の機能としましては、第一に乗換機能があり、これに加えて、都市内の中心的な拠点地区を形成する拠点形成機能、都市の顔・ランドマークとしての機能等が挙げられます。 一方、市の「中心都市拠点・生活拠点づくり事業」は、現在策定中の駅周辺ビジョンやサウンディング調査等に基づき、官民連携により駅周辺における民間開発の誘導等を行っていくこととしていますが、その中で交通結節点としてのどの機能を優先していくかについては今後の検討となるため、具体的な事項は記載していません。	その他
27-22	p. 34 施策3-1	㊹地域が主体となる新たな移動手段の導入、地域にある輸送資源(遊休車両等)の活用について、手を抜かず実施事項をしっかりと記述されたい。	地域が主体となる移動手段及び遊休車両等の活用の具体的な実施内容については、運行主体が地域のニーズに合わせて選択していくことになると考えております。	その他
27-23	p. 36 施策4-2	㊺公共交通の利用増進のための各イベントや広報活動の費用対効果を考え実施すべき。	実施に当たりましては費用対効果を重視して進めてまいります。	参考
27-24	p. 38 5-1PDCAサイクルに基づく進行管理	㊻PDCAについて記述しているが、現計画の評価は本素案のどこに記述しているのか。その評価を反映した施策・事業はどれが該当するのか。	現行の「白井市地域公共交通網形成計画」の進捗状況については、毎年評価を行ってその結果を公表しており、本計画案は、現行計画の結果を踏まえて作成しておりますが、現行計画の評価内容自体を本計画案中に記載する必要はないものと判断しております。なお、現行計画の取組状況は、現状整理や課題設定に反映しています。	その他
28-1 (七次台)	p. 26 施策1-1	七次台地区では京成バスが最近さらに減便された。地域住民としてはコミュニティバスの補完を希望する。「<ルートダイヤの見直しの考え方>」にある、「七次台地区及び工業団地の通勤・通学の補完」は、「朝晩の通勤・通学の補完」とされたい。七次台朝6時台発、西白井駅19時台発がないと通勤・通学に役立たない。ルートも横の線の接続でなく、駅につながるスター型に編成するよう訂正してほしい。	七次台地区において、既存の路線バスの減便により通勤・通学時間帯の移動に課題が生じていることについては、市としても憂慮しております。 通勤・通学は一般的には朝夕が中心となるものと考えておりますが、具体的なダイヤは今後の検討となるため、計画上の表記としましては、時間帯の特定は行わないこととしております。 また、「ルートの横の線」とは、西白井駅～白井駅～市役所間のことを指すものとして承りましたが、変更後の北ルートにつきましては、七次台や工業団地と西白井駅を結ぶ通勤通学手段としての役割に加えて、市役所や市役所周辺の公共施設・病院等への日中帯のアクセスも考慮しております。また、乗務員の休憩場所の確保のためにも、路線を市役所につなげておく必要があります。このため、ルートは素案のままとさせていただきますが、今後作成する具体的なダイヤにつきましては、例えば通勤時間帯は西白井駅折り返しにするなど、柔軟に検討してまいります。	参考
28-2	p. 34 施策3-1	「地域が主体となる新たな移動手段の導入」の説明文について、次のとおり修正を検討されたい。 「検討に当たっては、 ①資金は国の補助(社会資本整備総合交付金)、千葉県の地域交通支援(例:地域公共交通確保維持改善事業)、「白井市助け合い活動支援補助金」の活用・調整を図りグリスロなどの購入を行う。※国と県の補助金を入れて下さい。 ②都バスの運行のような、行政が運行責任をもつ運行のルールを作る。 ③購入したグリスロは、交通空白地域、交通不自由地域での、期間限定で様々な地域で実証実験を行い、実用化に向けたノウハウを構築、新しい移動手段を広く広報する。」	①補助金の活用について 地域が主体となる新たな移動手段の導入に当たっては、国や県の補助制度を積極的に活用していきますが、本計画に予め記載が義務付けられている地域公共交通確保維持事業(路線バス等)に対する国交省の補助金)以外は、本計画上には記載せず、今後、案件ごとに実施形態を具体化する段階において、適用できる財源の整理を行っていきたくと考えております。 ②行政の関与・支援について 地域が主体となる取組であっても、地域に過度な負担とならないよう、行政が適切に関与・支援することが重要であると考えています。この考え方については、計画案においてもその趣旨が分かるよう、一部表現を追記することとします。 ③導入の進め方について 新たな移動手段については、グリーンスローモビリティなど特定の車両や方式に着目して導入を進めるものではなく、地域特性やニーズに応じて多様な手法を取ることを想定しています。このため定型的なノウハウの蓄積は難しくなる可能性がありますが、導入に当たっては、実証的な取組を通じて効果や課題を検証し、知見を蓄積していきたくと考えております。	修正
29-1 (清水口)	p. 2 ◆白井市第6次総合計画基本計画 p. 16 基本方針1	コミュニティバスと新たな移動手段の市民1人当たり利用回数の目標値が細かすぎて、ピンときづらい。市民全員をならして年に1.54回ということか。高齢化による自動車免許返納が増えるとはいえ、バスを使う人とまったく使わない人がいるなかで、平均値を出す意味があるのか。いま利用している人の平均利用回数や、利用者の満足度など、もっと別の指標にしてもいいのではないのか。	現状では市民の移動手段は自家用車が主であり、コミュニティバス等のご利用者が少ないため、より多くの市民にご利用していただくことを目指すため、市民1人当たりの利用回数を指標としています。 なお、利用者満足度も指標に設定しています(p.16_達成指標④)。	その他

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
29-2	p. 3 ◆白井市都市マスタープラン	バスや鉄道の改善について、「要望します」だけではあまりにも悠長で、内容が弱すぎる。めざす成果を具体的に掲げるべき。特にコミュニティバスと北総線については利便性向上が何を意味しているのか書いてほしい。	都市マスタープランの引用部分であるため、ご意見として承ります。	その他
29-3	p. 5～7 各図	図や表について、文字が小さく、色も見分けづらいので高齢者が見づらいと思う。色覚に特性のある方も見やすいように改善してほしい。数字について、半角と全角が混ざっている。地図の横の文字も崩れていて見づらい。その後のグラフも全てチェックして見やすくするべき。「最も利用する駅」のグラフ (p. 7) は、高齢の市民の方からどの駅がどのくらい見えづらいという意見を聞いた。「利用者数の推移」のグラフ (p. 7) は、何を意味しているのか、何がわかるのか、ひとつだけ伸びている路線の地域とその意味など、解説を入れてほしい。	図表の凡例等については、フォントサイズをできるだけ大きくします。 本文中の数字については、原則として1桁のものは全角、2桁以上のものは半角として使い分けています。 利用者数の推移のグラフについては、全体的な増減傾向を把握していただくことを目的としています。量的な目安として各項目の直近の数値を追記します。 路線別の増減要因分析等は、本項の目的と異なるため記載しません。	修正
29-4	p. 8 (3) 移動の特性	どうい移動の特性があるか事実は書いているが、だからどうい公共交通が必要なのか、市の考えを書いたほうが、特性をどう生かして交通計画を作るのが市民にわかりやすい。 「通勤・通学状況」の図 (p. 9) は、もう少し市ごとの矢印同士を離してくれたほうが見やすいが、色と文字がはっきりしているの、他の図よりは見やすい。p. 8の2段落目がこの図に該当することがわかるよう、文末に図番号等を書いてはどうか。	本箇所は、市内の移動特性についての事実整理を行い、課題設定のための前提の一つとして提示するものであるため、本箇所では「どうい公共交通が必要なのか」は提示していません。 また、「通勤・通学状況」の図は、当該本文のすぐ横に配置しており、図番号等の付記は特段必要ないものと判断しております。	その他
29-5	p. 10 (4) 公共交通への評価	「公共交通への評価」は、読んでいて、他人事のように書かれていると感じ、怒りがわいてくる。移動の不安をもつ市民が多く、自家用車がなくても外出ができる手段の確保が必要と書き、既存の公共交通機関への評価が総じて低く、とくにバスへの満足度が非常に厳しいと書きながら、それをどうするのか、反省点や具体的な問題点には一切ふれず、そのまま、新しい移動手段への関心についてふれておしまい。これでは、今ある公共交通機関を改善するのかどうかとも伝わってこない。その後のページで課題を整理しているのはわかるが、不満が多い分野についての記載には、読み手の市民に改善する意気込みや見通しが伝わる表記をあわせてお願いしたい。もしくは、現状と課題を関連づけて一緒に書いてもいいのではないのでしょうか。およそ、市民に寄り添う気持ちで書いたとは思えない。 また、このグラフの色が淡く、おそらく色を見分けづらい方には見分けがつかないと思う。見えない図は、見えない人には見てもらわなくていいと思って作っているのだと思う。皆に伝えたいという姿勢が伝わる作りするように。	本箇所では、市民アンケート等を踏まえ、現状の評価結果を客観的に整理し、課題設定のための前提の一つとして提示してありますので本文の修正は行いません。 また、他箇所を含めて、帯・棒グラフの配色につきましては、ご指摘を踏まえ、修正いたします。	修正
29-6	p. 10 (4) 公共交通への評価	関係機関ヒアリング結果について、サンプル紹介としては少ない気がするが、市職員が直接聞き取りを行ったのはよい。こういうページを多くしてほしい。	関係機関ヒアリングの結果は令和7年度第1回白井市地域公共交通活性化協議会で報告し、市ホームページでも公表しておりますが、本計画書の巻末資料編にも改めて掲載します。	その他
29-7	p. 12 2-2公共交通に関する課題	「公共交通に関する課題」も、市民の生の声を聞いて改善していくという姿勢が伝わってこず、「必要です」「求められます」という言い回しにより、他人事のように感じられる。イラストなどを使い、今後どうしていくのか、イメージがわき、期待できるような内容にしてほしい。現状の説明とほぼ同じ表記があり、市民が知りたい「今後何をやるのか」になかなか行き着かない印象。現状と課題はもっと端的にして、具体的な市民の声はこのページにありますとQRコードで誘導するなどしてはどうか。	本計画では、現状整理、課題整理、目標や施策の提示を段階的に行う構成としています。 また、市民アンケートや地区別ワークショップの結果は資料編として巻末に掲載します。	その他
29-8	p. 15 (課題と基本方針の図)	課題と基本方針をつなぐ図の線の色が薄すぎて、どの課題をどの方針で解決するのか見えづらいので、はっきりわかるように。つながりの強さを色で表現する必要があるのか。見えないのでは仕方ないので他の工夫を。	ご指摘を踏まえ、線の配色等につきましては修正いたします。	修正

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
29-9	p. 16 基本方針1	「コミュニティバスの路線再編イメージ」、「再編後の公共交通ネットワークのイメージ」の図について、最もバス利用者の関心が高い部分だと思うが、元の図をスクリーンショットして貼り付けているのか画像が不鮮明で拡大しても読めない。何百万円も払ってコンサルタントも関わっていないながら、見えない図を載せるといった基礎的な無配慮が多いのが信じられない。せつかく、ルートを絞って短距離で頻度を増やすという考え方を書いているのだから、もう少しイメージがわかりやすいイラストや図にしてはどうか。とくに「再編後の公共交通ネットワークのイメージ」の図は、必ず差し替えて大きくして、わかるように解説も添えてほしい。	印刷時の図の滲みにつきましては、ご指摘を踏まえ、製本時に鮮明度を改善します。 また、凡例等のフォントサイズを大きくするなど見やすさを改善します。	修正
29-10	p. 22 基本方針3	「単独で移動はできても、電車やバス等の公共交通機関を利用することは難しい人が増加する」という記載の意味がわからない。単独で移動できるとは、歩く、自転車に乗れる、自動車の運転ができるということか。その場合、そういう人が公共交通機関は使えないというイメージがつかみにくい。どういう人が具体的に書いてほしい。	近所への徒歩等による移動は単独できるものの、自家用車や公共交通機関を利用しての単独での外出が難しい人を意図しており、そのことがわかるように表記を修正します。	修正
29-11	p. 22 基本方針3	達成指標（①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、②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割合（使用件数）の現況値「1件」とは何か。次のページの例のことか。わかるほうがいい。	本箇所及び基本方針4の達成指標（イベント等開催数、紙媒体種数）の現況値について、対象案件を欄外に補記します。 なお、基本方針4の「HP記事数」は、流動性が高いことと多数であることから記載は割愛します。	修正
29-12	p. 22 基本方針3	この計画前半の不鮮明な図をもっと大きく見やすくし、p. 22※「地域が主体となる移動手段の事例」の写真と説明はp. 21※（基本方針3の説明）に全ておさめてはどうか。抽象的な文章を全部読んだあと、ようやくページをめくって具体例が出る流れだが、同じページならストレスなくすぐにイメージがつかめる。 ※ページ番号は修正前のもの	本素案作成時に1ページに収めることも検討しましたが、紙面の都合上、写真及びその説明のサイズを小さくせざるを得なくなることから2ページに分割したものです。 ご指摘を踏まえ、p. 20の直後に参考画像を挿入してこれをp. 21とし、修正前のp. 21以降を1ページ繰り下げることで、修正前のp. 21とp. 22を見開きで読めるようにします。	修正
29-13	全般・その他	各基本方針のページの上にあるSDGsのマークが不鮮明で読めない。読めるようにするか、消すかどちらかに。読めないのに数だけ載せても、何かやっているというアピールをするだけに見える。	印刷時の図の滲みにつきましては、ご指摘を踏まえ、製本時に鮮明度を改善します。	修正
29-14	p. 26 施策1-1	コミュニティバスの祝日・休日運行の導入テストがあまりに遅すぎます。今度のルートとダイヤの見直しと同時に、日曜・祝日運行を始められるようにできないのか。ずっと要望しているバスしか移動手段がない市民もいる中で、5年待たないといけないというのは酷であり、高齢の市民は、「そんなに先なら私はもう乗れないわね」と言っていた。高齢化の加速に対して、また周辺自治体と比較して失望する市民もいるなかで、もっと早めてほしい。ふるさとまつりも、日曜は、コミュニティバスしか通らない地域の方は参加できない。イベント時だけでも運行してほしいという声もいやというほど聞いている。なぜ、声を聞いて検討項目にすら入らないのか。この年末年始の連休は9日に及んだ。この間、自動車を持たない人は、買い物に行けていない。友人や身内が送迎してくれないと、出かけることもできない。解決策を考えて追加すべき。	コミュニティバスの祝・休日の運転につきましては、長い連休等においてご不便をお掛けしていることは承知しており、また、先に実施した地区別ワークショップ、関係機関ヒアリング等においても要望が多かったことから、本計画案では、ルート・ダイヤの改正に合わせて令和10年度に導入テストを実施することを予定しています。 しかしながら、祝・休日の本格運行の開始までを同時期に合わせることにした場合、遅くとも令和9年度の上半期くらいまでには導入テストを済ませて実施の判断を行う必要が生じます。令和8・9年度は主にルート・ダイヤの変更、オンデマンド交通等の導入、地域が主体となる移動手段の導入等に向けた検討に注力する必要があり、また、祝・休日運行の導入テストは新たなルートにおいて行うのが適切と考えていることから、実施を早めることは難しいと考えております。	参考
29-15	p. 26 施策1-1	オンデマンド交通の祝日運行の実験もここでやるということが、見ただけではわからない。	祝・休日運行の導入テストはオンデマンド交通も対象とする方向で考えておりますので、このことがわかるように表記を修正します。	修正
29-16	p. 27 図「補助対象路線の運行区域」	図「補助対象路線の運行区域」(p. 27)は、バスを利用している市民の一番の関心事だと思う。ここもぼやけていて見えづらいが、概要整理では、何がどう変わり、何を工夫してよくなるかわからないので、路線の地図を大きく鮮明にして、解説をしてほしい。	印刷時の図の滲みにつきましては、ご指摘を踏まえ、製本時に鮮明度を改善します。 コミュニティバスルート・ダイヤ見直しの全体的な考え方は施策1-1本文に記載のとおりです。 現行のバスルートにつきましては、巻末の資料編に追加します。	修正

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
29-17	p. 26 施策1-1	一番の人気バス路線で、今も要望の多い新鎌ヶ谷駅行きがなぜないのか。前回の改定で多くの不満があったというのに、なぜ要望を実現しようとしなかったのか理解できない。理由を説明してほしい。新鎌ヶ谷行き路線の廃止理由は、コミュニティバスは市内に対応するからと、交通空白地域に優先的に回すからという説明を聞きましたが、廃止と入れ替わりで、印西市には路線が作られた。桜台地域のためなのだが、決定に対して後から理由をつけているとしか思えず、納得できない。	コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅乗入れにつきまして、昨年開催したワークショップ等でもご要望をいただいているところではございますが、本計画では、コミュニティバスの役割は、交通結節点等を中心に路線バスを補完して市内拠点を結ぶとともに、主に市街化区域内における交通空白地を対象として、自家用車を自由に使用できない高齢者等の日中帯における外出機会を確保する交通手段として位置付けており（p. 18_表「各交通手段の位置付け」）、市内から新鎌ヶ谷方面へ基幹的交通手段は、主に鉄道の役割として位置付けているところです。また、現実的な課題としても、新鎌ヶ谷駅周辺は近年道路渋滞が慢性化していることもあり、市内から同駅までコミュニティバスを往復運行することにより時間を要し、他区間に振り向けられる便数が減ってしまうことや、ダイヤの遅延が拡大するおそれがあるものと考えております。このため、本計画期間においては、コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅への乗入れは予定しておりません。なお、千葉ニュータウン中央駅北口への乗入れにつきましては新鎌ヶ谷方面廃止以前から実施しております。ご指摘のとおり、桜台地区が千葉ニュータウン駅圏の一街区として造成されていることが主な運行理由です。	参考
29-18	p. 28 施策1-2	オンデマンド交通等導入の検討と試行は、白井市の該当地域と近い状況の他市や地域の例を参考に研究して試してほしいが、既存のコミュニティバスを通しながらの試行でいいのかという疑問はたしかにあるので、並行して導入するのか、バスの代わりに導入してみるのか、実験の意味があるやり方を工夫していただきたい。また、地域の方の導入前と後の聞き取り調査をしっかり行うこと。	オンデマンド交通等の試行に当たりましては、他地域の事例も参考にしながら、効果や課題を把握できる方法を検討してまいります。また、本格導入に向けては、対象地域の皆様のご意見を伺いながら進めてまいります。	参考
29-19	p. 28 施策1-2	オンデマンド交通等の運行区域図（p. 28）も、色を塗った部分がわかればよいという考えかもしれないが、載せるからには、文字が崩れた図はやめて、鮮明な地図を作り差し替えを。	印刷時の図の滲みにつきましては、ご指摘を踏まえ、製本時に鮮明度を改善します。	修正
29-20	p. 30 施策1-4	金がかかるからコミュニティバスを増やせないと答えてきた白井市が、「持続可能な公共交通…」のために運賃について検討する、と書いているが、値上げありきの記載に見える。安くして持続しやすくなるということがあるのか。それとも、高い人、安い人の差をつけるということもあるのか。未定だから曖昧にするというのではなく、具体的に想定していることがあるなら、わかりやすく書いていただきたい。市民の要望に値上げには反対。	コミュニティバス等の運賃につきましては、利用のしやすさと持続性の両面から適切に見直ししていく必要があるものと考えております。見直しの具体的な内容は今後検討してまいります。	その他
29-21	p. 30 施策1-4	運賃の見直しにおいて、「高齢者等の運転免許返納後の外出機会を確保に配慮する」とは具体的に何をすることか。抽象的でわからない。高齢者は無料にするなどの配慮をするということか。具体的に、何を想定しているのか書くべき。	高齢者等の運転免許返納後の外出機会の確保への配慮につきましては、運賃の見直しに当たっての基本的な方針を予め示したものであり、具体策は運賃の見直しと合わせて検討します。	その他
29-22	p. 30 施策1-5	移動に支援が必要な人の外出を支援する事業等について、福祉タクシー助成だけでなく、家族が送迎している場合もあることを考え、希望調査を実施し、送迎に使う場合のガソリン補助も検討されたい。また、福祉タクシー券は、視覚障がい者の方が何年も求めてきたように、必要な枚数だと判断できる場合は枚数を増やせる制度にしてほしい。	福祉タクシーの利用助成につきましては、主に高齢者福祉計画で主管しているため、本計画上での修正は行いませんが、令和7年度から配布数を1名当たり年間12枚増やしたところです。当面はこの内容で助成を行ってまいりたいと考えておりますが、引続き利用状況の把握、分析を行い、必要に応じて見直しを行ってまいります。また、ガソリン補助に関しましては、障がいのある方を対象に調査を実施しており、ニーズが高いことは把握しております。今後とも、地域のニーズに合ったサービスの充実を図ってまいります。	その他
29-23	p. 32 施策2-1	交通結節点となるバス停等へのベンチ設置は、令和10年度から検討するような難しいことではないと思う。交通結節点となるバス停等という限定的な書き方ですが、なぜ令和10年度から検討を始めるのか、2年間も検討に要するのか説明してほしい。随時増やしていったらいいと思うし、もっと早く取り組み始めてほしい。	屋根やベンチの整備は、利用者の利便性向上に直結することから、コミュニティバスのルート・ダイヤ変更と合わせて令和10年度に実施できることが理想ではありますが、そのためには令和9年度の上半期くらいには具体化を図る必要が生じます。令和8・9年度は主にコミュニティバスルート・ダイヤの変更、オンデマンド交通等の導入、地域が主体となる移動手段の導入等に向けた検討に注力する必要があることに加えて、白井駅・西白井駅については、今後具体的な検討を行う土地利用の見直しの進捗状況も考慮する必要があると考えており、屋根やベンチの整備を早めることは、現時点では難しいものと考えております。	その他

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応区分
29-24	p. 32 施策2-2	<p>シェアサイクルは不要とは言わないが、バスの増加は金が掛かるといってされてこなかったのに、要望を聞いたことがないこの事業はなぜ早く実行するのか。優先度をどう考えているのか疑問。</p> <p>この事業だけでなく、バスロケーションシステムも、ほしいという市民の声はひとつも聞いたことがなく、公共交通の審議会でも、バス会社など事業者も含めて、大賛成という意見はなかった。大手の企業も撤退しており、他にもっと良い方法がある。また、やるならコミュニティバスだけではなく民間も含むべき、又はあまり成功していないという声もあったのに、遅延の間合せがくるからと言って、無理に金をかけて導入した事業もあり、不信感がある。導入すれば使う人もいるだろうが、だから優先的に入れていいとは思わない。市民の要望をきちんと聞いていないという不信感が増した。きちんと検証して、続ける意味があると証明してから継続すべき。市民が多く、または強く、長く求めていることを最優先に実現するべき。客観的な必要性、優先度が高い理由を示していただきたい。</p>	<p>本計画案では、設定した各事業を計画期間内に完了できるようにスケジュールを設定しておりますが、その中でもコミュニティバスルートの変更、オンデマンド交通等の導入といった、移動手段そのものを整備する基軸的な事業は前半部に寄せております。シェアサイクルも、公共交通機関ではカバーできない地域や区間、時間帯において、少量・個別輸送による機動性や柔軟性を活かして多様なニーズに応えるための新たな移動手段として導入するものであり、市の金銭的負担がなく、民間活力による速やかな導入が可能という特性もあったことから、先行的な導入に至ったものです。</p> <p>また、バスロケーションシステムは、現行計画における優先事業としての位置付けに基づき導入したものです。</p>	その他
29-25	p. 35 施策3-3	<p>ドライバー不足については、イベント実施だけではなかなか打開できない問題だ。市が運転免許を無償で取れるよう支援して、その後、雇用するという仕組みを作れないか。または、外国人の方も免許を取れるよう支援するなど、他の取組みも考えたほうがいいのか。</p>	<p>個人に対する運転免許取得費用の全額援助及び市としてのドライバー雇用を実施する予定はありませんが、交通事業者に対する第2種運転免許の取得支援につきましては実施している自治体もあります。本計画への位置付けは考えておりませんが、他自治体の状況も踏まえながら引き続き調査研究してまいります。</p>	その他
29-26	p. 35 施策3-3	<p>運転士募集説明会のチラシも見えづらい。</p>	<p>印刷時の図の滲みににつきましては、ご指摘を踏まえ、製本時に鮮明度を改善します。</p>	修正
29-27	p. 36 施策4-2	<p>北総線について、いつも利用増進が目的になっていることに違和感がある。運賃値下げが市民の要望である以上、市は事業者が儲けてこそ値下げが出来る、という逆の理論でなく、そもそも高すぎるから市民は北総線を利用する区間をへらすために自動車で移動したり、バスを使ったり工夫しているのであって、運賃を値下げしてこそ利用が増える、という市民と同じ目線で目標を立ててほしい。随時要望していく、という書き方は、何をするのかまったくわからず、何もしないという記載と似た意味に感じる。こういう内容を計画と呼べるのか。具体的に何をするのか書くべき。</p>	<p>北総線の運賃水準に対する市民の皆様の問題意識は認識しておりますが、運賃改善に向けた連携や働きかけにつきましては、時宜を捉えて柔軟な方法で実施できるよう、本計画案では具体的に記載しておりません。</p>	その他
29-28	p. 36 施策4-2	<p>駅を使いやすくし、駅前を快適にするためにも、西白井駅の橋に屋根を設置できるよう、可能な方法を探っており、これについても、北総鉄道に協力を求めることをしてほしい。</p>	<p>西白井駅連絡橋に新たに屋根を設置するためには、橋本体の補強を含めた改修工事が必要となりますが、多額の事業費が見込まれることから現在は改修の計画はなく、このことについて北総鉄道に協力を求める予定はありません。</p>	その他
29-29	p. 38 5-1PDCAサイクルに基づく進行管理	<p>PDCAサイクルに基づく進行管理のページは要らない。総合計画でも、こうした考え方をアピールするページがあったが、書かずとも、これは内部で職員が徹底してくれていればよいこと。むしろ、きちんと市民が今のバスルートや公共交通状況に対して下した「評価 (Check)」に合致した「改善 (Action)」を示せば市民は納得する。</p>	<p>PDCAサイクルは計画の進行管理の一般的な手法ではありますが、地域公共交通活性化協議会において進捗状況を適切に評価し、改善に活かすプロセスを明示することは必要と考えております。</p>	その他
30-1 (今井)	p. 26 施策1-1	<p>千葉白井病院にナッシー号の停留所を作ってほしい。病院の最寄りである市役所の停留所から、歩いて行くのは難しい方もいます。お年寄りや病人にとっては、直接ナッシー号で白井病院まで行けたら、とても便利になると思う。</p>	<p>千葉白井病院が面する県道千葉ニュータウン北環状線には中央分離帯があり、市役所側からの折り返し運転が難しくなっています。また、市役所から桜台方面に向かう東ルートにつきましては、県道千葉ニュータウン北環状線経由にするには沿道人口が少なく、市外(小室)も経由することから、木下街道を經由地としております。このため、路線長の大幅な延伸を伴わずに千葉白井病院に乗り入れることは難しいのが現状です。現東ルートの「第一小学校」バス停からは、同病院まで徒歩数分の距離となっていますので、同バス停の利用もご検討ください。</p> <p>なお、同病院では独自の送迎車も運行されておりますので、ご意見は同病院とも共有させていただきます。</p>	その他
30-2	p. 28 施策1-2 p. 30 施策1-4	<p>予約制の乗合タクシー等を導入する場合、料金をナッシー号と同じにして、予約は当日でも可能にしてほしい(滋賀県東近江市の「ちょこっとタクシー」を参考)。</p> <p>運賃は、必要であれば一般料金220円くらいまで値上げしても良い。</p> <p>ぎりぎり柏市に入ってしまうが、「手賀農協」まで行ってもらえるようにしてほしい。柏へのアクセスが可能になり、とても便利になる。</p>	<p>オンデマンド交通等の運賃につきましては、計画策定後に、市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。</p> <p>予約方法につきましても、可能な限り便利な方法にしていきたいと考えております。</p> <p>また、オンデマンド交通等については、原則として市内交通を補完するものと考えておりますので、現時点ではコミュニティバスが乗り入れていない市外区間に乗り入れる予定はありませんが、「手賀農協」を乗換点として柏方面への乗換が可能であることにつきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
31-1 (清水口)	p. 26 施策1-1	<p>生活バスちばにうが廃止されたため、新鎌ヶ谷駅まで直接移動できるコミュニティバスを復活させるべきではないか。北総線に影響が出ることを懸念しているのかもしれないが、新鎌ヶ谷駅までのバス移動を要望する声は通院目的の高齢者に多く、まずは高齢者の移動手段を確保することが必要だと思う。</p> <p>また、市民が生活を市内で完結できることが一番良いが、人口の少ない地域なので、交通も近隣市と共存共栄できるように考えるべきかと思う。</p>	<p>コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅乗入れにつきまして、昨年開催したワークショップ等でもご要望をいただいているところではございますが、本計画では、コミュニティバスの役割は、交通結節点等を中心に路線バスを補完して市内拠点を結びとともに、主に市街化区域内における交通空白地を対象として、自家用車を自由に使用できない高齢者等の日中帯における外出機会を確保する交通手段として位置付けており（p. 18_表「各交通手段の位置付け」）、市内から新鎌ヶ谷方面へ基幹的交通手段は、主に鉄道の役割として位置付けているところです。</p> <p>また、現実的な課題としても、新鎌ヶ谷駅周辺は近年道路渋滞が慢性化していることもあり、市内から同駅までコミュニティバスを往復運行することにより時間を要し、他区間に振り向けられる便数が減ってしまうことや、ダイヤの遅延が拡大するおそれがあるものと考えております。</p> <p>このため、本計画期間においては、コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅への乗入れは予定しておりません。ご理解をお願いします。</p> <p>なお、一自治体の枠を超えた交通部門の相互協力については、地域全体での交通網の効率化と利便性向上に寄与する可能性があることを認識しておりますので、近隣各市の交通部署とのコミュニケーションを密にし、将来的な共同事業等の素地づくりに努めてまいります。</p>	参考
31-2	p. 28 施策1-2	<p>実際に車を持たずに生活しているが、駅にほど隣接していない限り、ニュータウン地区もオンデマンド交通を利用できないと厳しいと思う。ニュータウン特有の歩きやすい歩道も多いが、急に道が狭くなる箇所などもある上に、目的地となるような公民館やスーパー等の一つ一つが遠いため、日常の移動も困難だろう。</p>	<p>オンデマンド交通等につきましては、一定以上の利用が見込まれるニュータウン地区も運行区域に含めたほうが利用率の向上は期待できますが、運行区域を広げた場合、比例して必要車両数・乗務員数も多くなるため、運行経費は上昇し、乗務員確保も難しくなってきます。また、バスや一般タクシー等との役割分担・共生にも考慮していく必要があります。本市ではこれまでに導入実績がないこともあり、本計画では運行区域を市域の一部に限っておりますが、運行開始後は、必要に応じて運行エリアや運行内容等の見直しを行えるよう、毎年詳細なデータの取得及び評価を実施してまいります。</p>	参考
31-3	p. 34 施策3-1	<p>地域が主体となる移動手段について、松戸市のグリスロのような形態を想定しているのかもしれないが、白井の地域柄、ある程度お膳立てして、責任を最小限にしないと難しいと思う。ニュータウンから長時間通勤をしている住民も多かったためか、あまり地域のつながりや地域のために何かしたいという空気が感じられない地区もある。</p>	<p>地域が主体となる移動手段については、地域住民による団体等が運営を行う場合、その負担や責任をどのように共有・分担するかについて構成員間で理解が深まっていなくて運営がうまくいかない可能性があり、地域の実情や合意形成の状況を踏まえながら、無理のない形で検討していくことが重要と認識しています。</p> <p>このため、導入に当たりましては、地域に過度な負担とならないよう行政が適切に関与・支援することし、計画案においてもその趣旨が分かるよう、一部表現を追記することとします。</p>	修正
32-1 (復)	p. 26 施策1-1	<p>コミュニティバスの平塚集会所経由廃止はやむなし。但し、住民説明をしっかりとし、取り残し感覚がないように。（利用しない人でも廃止となるとその感情が生まれる。）</p>	<p>長年に渡りご利用いただいている交通手段が変わることに対する不安、戸惑いへの配慮は不可欠と考えております。</p> <p>廃止案についても、ただちに実施するのではなく、今後2年程度の時間をかけ、御理解をいただけるよう努めるとともに、代替手段の慎重な検討を含めて対応してまいります。</p>	参考
32-2	p. 26 施策1-1	<p>コミュニティバス東ルートは、（桜台地内は）以前の桜台センター経由の方がよい。朝、木刈の通勤者が利用していた。今は知らないが。</p> <p>第一小学校とフォルテ白井の間にバス停希望。市役所へ行くのに、南山まで回ってから行くのは不便。</p> <p>ダイヤは高齢者が集う場所に通い易いように考えてほしい（外に出ることは高齢者の認知症予防になる）。白井駅に出る場合、路線バスとナッシー号がすぐに続くが、ない時は両方ない（朝8:00台）。</p> <p>千葉ニュータウン中央からの市役所行が14:22の次は19:15までない。</p> <p>朝、商業施設の開店時間に合うダイヤにしてほしい。白井運動公園への日・祝の運行は必要か。市外から訪れる人のためか。</p> <p>以上、東ルートの希望を述べたが、他ルートも利用している人に直接聞いて欲しい。住民の交流が活発になるように（高齢者のひきこもり予防）。</p>	<p>ルート変更後のコミュニティバスの具体的なダイヤにつきましては、市街地内における経路の細部やバス停の位置を含め、令和8～9年度に改めて市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。</p>	参考

No. (地区)	対象箇所	意見の概要	意見に対する市の考え方	対応 区分
33 (桜台)	p. 26 施策1-1	<p>市役所にコミュニティバスの全路線が乗り入れることを前提としていることでルートの自由度に制限がかかっているように見える。3路線が国道464号を通る必要性はない。国道16号の横断も、予想される渋滞を鑑みると生産性が低い。具体案として、次の3路線としてはどうか。</p> <p>①新東ルートの起点を白井車庫とし、運動公園～神々廻～福祉センター～桜台～千葉ニュータウン中央～十余一～平塚道～第二工業団地、ここで新北ルートに接続し西白井駅を終点とする市役所に寄らないルート</p> <p>②新南ルートに、新東ルートの池の上～市役所間を追加</p> <p>③新西ルートの一部の便の始(終)点を市役所ではなく白井車庫(運動公園経由)とし、回送区間を減らす。</p> <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線を減らすことで運行コストやの削減や増便が期待できる。 ・十余一・平塚などで空白部の削減が見込まれる。 ・白井車庫や運動公園を接続点として他ルートとの接続時間を調整することで、新東ルートにおいて市役所発着に執着する必要がなくなる。 ・新東ルートの国道16号横断(木下街道)による渋滞遅延を削減。 ・工業団地通勤者の利用促進(西白井や千葉ニュータウン中央以東の通勤者)が見込める。停留所のない国道464号を通過する路線を減らすことで無駄な走行距離を減らすことができる。 <p>デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ・神々廻・桜台地域から市役所への直通ルートがなくなる。 <p>⇒接続点を増やし接続を考慮したダイヤで利便性を維持</p> <p>⇒路線バスや鉄道の活用で利便性を維持</p> <p>⇒市内民営路線バスへの運賃補助(一律料金)の導入</p> <p>⇒マイナカードの活用(高知県中土佐町/新潟県弥彦村/栃木県佐野市等の事例)</p>	<p>全路線を市役所発着としている主な理由は、全路線を乗り継げる場所を確保したいことと、市役所及びその周辺の公共施設・病院等へのアクセスを考慮したためですが、乗務員の交代や休憩場所確保等の運用面からも市役所への乗入れが必要と考えております。</p> <p>また、白井車庫は京成バス千葉セントラル株式会社の車庫ですが、運行会社は計画策定後に選定することから、現時点では白井車庫の使用を前提とすることはできず、国道16号の横断を全てなくすることは難しいと考えております。</p> <p>西白井駅～白井駅間においては、ご指摘のとおり3路線が重複していますが、具体的なダイヤの作成に際しましては、西・南・北ルートには西白井駅起終点便(西白井駅～市役所を運行しない)を設定するなど、輸送量が過剰とならないよう調整してまいります。</p> <p>また、いただいた具体案②につきまして、白井駅周辺等の市街地内における経路の細部は、今後、いただいたご意見も参考に検討してまいります。</p>	参考
34-1 (大山口)	全般・その他	パブリックコメントの募集の求め方はいい加減である。「白井市地域公共交通計画」(案)を読んでパブリックコメントに応募する市民はごく稀。数少ないパブコメを「公共交通計画」作成にどう活かすのか。	広報しろい、ホームページ、メール配信等の一般的な周知方法に加えて、駅やコミュニティバス車内でのチラシ配布、コミュニティバス縮小対象地区での説明会などを行った結果、パブリック・コメントとしては多数のご意見を頂戴することができたと考えております。	その他
34-2	全般・その他	都市計画課職員の説明によれば、素案の作成主体は「コンサル」会社で、その素案に市が加筆して出来たものが「公共交通計画」だと言う。ならば、コンサル任せではなく、都市計画課はどれほど主体的に計画作成に係わるのか。	本計画案の内容は地域公共交通活性化協議会の審議結果に基づき市が主体的に作成しており、コンサルタントの業務は技術的支援が中心です。	その他
34-3	全般・その他	<p>バス中心の白井市地域の公共交通の交通網の設定は結局、「高齢者と障害者の移動手段の確保」にあると私は考える。白井市の高齢化率は年々上昇し、高齢者の免許証返納が増え、障がい者も市中央部にアクセスするのが不便になっている。ワークショップでもそんな苦情が続出している。</p> <p>移動手段としては、自家用車やタクシーなどの車を使っでの移動がおよそ50%を占め、バス利用者は0.2%に過ぎない。バスは民営2社とコミュニティバスが運行し、タクシーは主要2社、数団体が介護タクシーを運行している。従って、「交通結節点の機能強化や、交通機関の長所を生かした組み合わせによる公共交通ネットワークの再構築」が必要。その中核となるのが公共バスの運行。市は「地域公共交通の確保維持事業の一環として路線バスを位置付けている。そこで、《基本方針2》として「白井駅・西白井駅・白井市役所を交通結節点とし乗り継ぎ機能の強化を図る」のが適切である、と私も思う。しかし、総じて実態調査が不十分で、具体案を明示していない。</p>	ご指摘のとおり、交通機関の長所を生かした組み合わせによる公共交通ネットワークを機能させていく上では、交通結節点における乗り継ぎ機能の強化を図ることが重要と考えています。本計画期間中の具体的な事業としては、交通結節点におけるバス停等への屋根・ベンチ等の新設・改修及び公共交通相互間の乗継案内方法の改善を予定していますが、それらの具体的な仕様や方法は、本計画内では特定せず、今後、調査等を行い、地域公共交通活性化協議会での議論を踏まえて決定してまいります。	その他
34-4	全般・その他	以上の計画を実施するには、財政や人件費や運転手不足などの様々な制約があるが、現状に縛られない抜本的な取り組みが必要なのは。基本理念「暮らしの安心を守り、人々の交流を拡げていく、公共交通体系の再構築」に本気で取り組む基本スタンスに市は立っているのか。	本計画期間において予定している各事業については、実施に必要なリソースを投入していきます。	その他