

## 令和7年度第4回白井市地域公共交通活性化協議会

日時：令和8年2月12日（木）午後2時から

場所：白井市役所本庁舎2階 災害対策室1、2、3

出席委員：嶋田善康会長、板谷和也副会長、窪田智之委員、福本健二委員、  
島ノ江啓一委員、成田斉委員、倉澤裕司委員、高山弘美委員、  
井川芳枝委員、菅井規委員、佐藤雅彦委員（代理 川上氏）、  
大出正弘委員（代理 伊藤氏）、高石優子委員、今久美子委員、  
村越貴之委員、石田典子委員、小島健太郎委員  
17名（うち代理出席2名）

欠席委員：米井文教委員、野口和雄委員、山口昌子委員、山本香里委員、前原康之委員、  
奥村敏直委員、山本高寿委員 7名

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

傍聴者：11名

### 1 開会

#### 【事務局報告事項】

- 出席委員は委員24名中、15名（代理出席2名除く）であり、白井市附属機関条例第6条第2項の規定による会議開催要件（委員の過半数が出席）を満たしているため、会議は成立しています。
- 本会議は、白井市審議会等の会議の公開に関する指針により、原則公開とするとともに、会議録等含め公開を予定しております。

#### 【会長】

- 議題に入る前に、福本委員より1月16日に行われました京成バス千葉ウエスト西白井線のダイヤ変更について説明したいとのことでございますので、御説明のほどお願いいたします。

#### 【委員】

- 京成バス千葉ウエスト株式会社でございます。
- 当社で実施しましたダイヤ改正の件について御報告させていただきます。
- 本ダイヤ改正におきましては、いわゆる2024年問題といわれますバスドライバーの残業規制の強化、また、改善基準告示の改正に加えまして、当社鎌ヶ谷営業所におきましては、乗務員の不足及び在職者の休職等による稼働人員の減などにより、人員

配置が切迫していたところから、運行路線の維持が困難となったところでございます。

- その上で、止むを得ず1月16日付にて、鎌ヶ谷営業所を運行便数の5パーセントを削減するダイヤ改正を実施したところでございます。
- このうち、市内の運行路線につきましては、西白井線がございまして、平日9往復を4往復としたほか、土休日について運休としたところでございます。
- なお、ダイヤ改正前の西白井線の直近の乗車人員は、1便当たり5名程度となっておりました。
- また、このほか市外路線では、北習志野駅、高根公団駅発着路線を中心にダイヤ改正を行ったところでございます。
- 本ダイヤ改正に当たり、急を要していたところではございますが、利用者の皆様への告知が改正の10日前、年明けの1月5日となってしまい、御利用の皆様へ御不便をおかけしましたことをこの場をお借りしてお詫び申し上げます。
- 本件を受けまして、白井市からは、西白井線の復便及びダイヤ改正時の十分な事前告知について、当社宛に要望書を受領したところでございます。
- 現在、白井市からの要望書なども踏まえつつ、当社において、今後の車両状況の推移なども考慮した上で、西白井線につきましては、一部復便を検討しているところでございます。
- 簡単ではございますが、御報告は以上でございます。

【会長】

- ありがとうございます。全国的な問題で、運転士がなかなか集まらないということで、会社側としても厳しい状況だとは思いますが、また、市民への影響も多いということで、今、御説明いただいたところです。
- せっかくですので、皆さん、本件バス路線、西白井線の辺りのことについて、何か御質問等ございましたらお願いいたします。

【副会長】

- 御説明ありがとうございました。決定事項ということだと思っておりますが、1便当たりの利用傾向というのですか、そういうのがどんな感じだったのか、お分かりの範囲で結構ですので、教えていただくとありがたいです。

【委員】

- 時間帯別の利用動向というところまでは押さえられてございませんが、定期券を御利用の方がお一人だけいらっしゃったということで、それ以外は、定期外の御利用ということと、1便当たりで出しますと5名程度の御乗車というような状況でございます。

【会長】

- 1日平均5人が多いか少ないかという評価はあろうかと思いますが、一定の市民の利

用がある以上、それなりの影響はあるかと思っていますので、対応などについて御検討いただければと思います。よろしく申し上げます。

## 2 議題 【協議事項】 計画書素案及びパブリック・コメントについて

### 【会長】

- それでは議題に入らせていただきます。
- 協議事項1「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」となりますが、事務局から説明をお願いします。

### 【事務局】

- それでは、資料1-1「パブリック・コメントの結果及び意見への対応について（案）」を御覧ください。
- 前回会議で御決定をいただきました計画素案につきまして、昨年12月26日から本年1月20日までの26日間に渡り、パブリック・コメントを実施致しました。
- 期間内に御意見をお寄せいただいた方は個人・法人合わせて34人で、御意見の数は、市のほうで内容を適宜切り分けたものを含めて130件でした。
- パブコメとしては非常に多数の御意見をいただけたものと考えております。
- なお、資料にはございませんが、地区別では、七次台が5人、清水口が4人、平塚が3人、大山口・根・復・堀込・桜台・工業団地が各2人、大松・けやき台・富士・西白井・南山・池の上・木・今井・神々廻・市外が各1人で、数では七次台や清水口など市の西部が多いながらも、概ね市内全域から御意見をいただくことができました。
- また、提出方法別では、ちば電子申請サービスの電子フォームが16人、電子メールが9人、意見箱への投函が4人、持参が3人、その他が2人でした。
- 中段の内訳表を御覧ください。いただいた御意見を分野別にまとめてみたところでは、「その他/全般」を除いて、路線バス・コミュニティバスに関する意見が43件で最も多く、次いでオンデマンド交通等に関する意見が20件となっていました。
- ただし、この分野別分類は、提出者が自ら選択されたものではございません。いただいた御意見のテーマは非常に多岐に渡っておりまして、また、御意見の中には、具体的な分野に限らず、ゼロベースで全体的な提案を行っているものや、市の取組姿勢を問うものなども多く含まれておりました。
- このため、この分類は、私共事務局が内容を読んで適宜行わせていただいたものになります。
- 次に、同じ表の左から2列目の「全体」の列を御覧ください。
- 御意見への対応ですが、この案では、素案を「修正」するものが21件、既に素案に盛り込んでいるものとして「既記載」とするものが0件、素案には反映できないが今後の「参考」とするものが65件、素案には反映できないが意見として伺ったものが

「その他」として44件とさせていただきます。

- その下の「(3) 計画素案の具体的な修正を求める意見の主なもの」につきましては、後ほど御説明いたしますので、次の2ページをお開きください。
- ここからは、個々の御意見及びそれに対する市の考え方を全件載せております。
- 表の左端のNo.は、親番が意見提出者の番号で、ハイフンの後ろの小番が、それぞれの提出者の中での通番となっております。
- それぞれの御意見は、最終的な結論が同じものであっても、結論へ至る筋道は人それぞれであるのと、お一人で複数の意見を記入されている場合は、それらの意見が相互に関連しあっているものも多かったため、この表では、結論別ではなく、提出者ごとにまとめております。
- また、カッコの中にある地区名は提出者の居住地区又は所在地区です。工業団地だけは、大字ではなく工業団地としてまとめてあります。
- その右の列の「分野」の区分につきましては、先程申し上げましたとおり、事務局において意見を適宜分類したものになります。
- その右の列の「意見の対象ページ」につきましても、必ずしも提出者が自ら指定したページではなく、事務局で内容を読んで適宜振りなおしているものもございます。
- その右の列の、「意見の概要」ですが、ここは、丁寧語を平語に直したりはしてありますが、提出者の意図が損なわれないよう、できるだけ原文に近い文章にしております。
- その右の列が、御意見に対する市の考え方の案です。一番右側の列は、先程1ページのところで申し上げました、御意見に対する4つの対応区分になります。
- 本来であれば、意見ごとに回答案及び対応案を順次御説明していくべきところですが、今回はいただいた件数が非常に多く、この場で全てをお話しすることができませんので、市の考え方の妥当性について特に御判断をいただくべきと思われるものに絞って御説明いたしますので、御了承をいただければと存じます。
- それでは、はじめに3ページをお開きいただき、No.3-2の御意見を御覧ください。
- この方は、「病院や商業施設が運行する送迎バスや通学バスに一般乗客も乗れるようにして、それに対して市として財政支援をしてはどうか」と仰っています。
- こうした共同輸送の取り組みは、昨年12月に国の交通政策審議会 地域公共交通部会においても、推進が必要との見解が示されております。
- しかしながら、導入に向けては、まず、本来の用途との利用調整、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の確保、運賃を有料とした場合には運行主体となる病院や企業等の事務負担の増大、また、第2種免許取得者又は国土交通大臣認定講習を受講したドライバーの確保など、整理しなければならない課題が山積しています。
- そして現時点では、送迎車を運行している病院や学校、企業などとの間に、これらの

ハードルを乗り越えていくためのモチベーションも共有できていないのが現実です。

- 今後国の制度が具体化してくることで、ハードルが下がる可能性はございますが、こうした現状も踏まえまして、本協議会においては、前回及び前々回の議論の中で、今回の計画期間においてはこの事業の採用を見送ることとしたところです。
- このため、回答案としましては「送迎車の一般旅客への開放は、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、運賃を無償とした場合の他の公共交通機関利用者との公平性、有料とした場合の運行主体となる病院や企業等の事務負担が大きく増えるといった課題がある」ことから採用を見送ることを述べまして、その上で、地域が主体となる移動手段への導入支援の一環として、企業などが有休車両を貸し出すことへのインセンティブを設けるような方向で考えていきたいと説明しております。
- 次に、4ページのNo.4-1を御覧ください。
- この方は、「生活バスちばにうの撤退などで、新鎌ヶ谷に行くのが非常に不便になった、以前はコミュニティバスも新鎌ヶ谷まで運行されていたのだから、復活させてほしい」と仰っています。
- これにつきましては、確かに新鎌ヶ谷駅へのコミュニティバスの乗入れは、御要望をいただくことが多いテーマとなっております。
- しかしながら、本計画案では、コミュニティバスの役割は、交通結節点等を中心として市内の拠点を結ぶことや、主に市街化区域内における交通空白を解消することと位置付けたところであり、市内から新鎌ヶ谷方面への基幹的な交通手段は、主に鉄道の役割と考えております。
- また、実務上の課題としましても、近年新鎌ヶ谷駅周辺は道路渋滞が慢性化していることもあり、同駅への往復便の設定により、他の区間に振り向けられる便数が減るなど、ダイヤ乱れが増えてしまうおそれもあるものと考えております。
- このため、コミュニティバスの新鎌ヶ谷駅への乗り入れは、本計画期間においては予定しないとして回答することとしております。
- 次に、その下のNo.4-2を御覧ください。この方は、「新たな移動手段として、身近な施設などを巡回するグリーンスローモビリティを導入してほしい」と仰っています。
- これにつきましては、既存の公共交通機関の経営環境が厳しさを増してきていることや、高齢化が進んできていることから、駅やバス停からのラストワンマイルや、近所の施設などにお出かけするための身近な移動手段を必要とする地域は増えてくるものと市でも考えております。
- しかし、それは、コミュニティバスのように市や交通事業者が直接的に整備・運営していくものではなくて、地域が主体となり、その地域独自のニーズを満たすために、身の丈にあった移動手段を考えていくものにしたほうがよいと考えております。

- また、この趣旨に照らして、車両についても、必ずしもグリスロに限定する必要はないと考えております。
- このため、この御意見に対しましては、「既存の公共交通機関の経営環境が厳しさを増してきている中で、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おり、本計画案ではその導入を支援していくこと、また計画案では車両の種類は特定しないが、地域の意向によってはグリスロの導入も可能にすることなどを検討していく」という趣旨で回答することとしております。
- 次に、6ページのNo.10を御覧ください。この方は、「地域の交通手段を補完するレベル3程度の自動運転車のモデル地区のようなものを目指してほしい」と仰っています。
- 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おり、すでにいくつかの自治体では導入も始まっております。
- しかしながら、これらはいずれも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まして、導入までには技術的な課題、地域の受容、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。
- このため、「本市では、本計画期間での導入は困難と判断しているが、次期計画以降で、適時適切な判断が行えるよう情報収集を続けていく」として回答することとしております。
- 次に、9ページの一番上にあります、No.14を御覧ください。この方は、コミュニティバスについて、時刻変更より先に日曜・祝日の運行を行ってほしい、長期連休の時は何日も買い物に行けない、というお困りを挙げられています。
- これにつきましては、コミュニティバスの日曜祝日の運休で御不便をお掛けしていることは市としても承知しているところではありますが、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それよりも早めることは、他の事業スケジュールとの関係上難しいと考えております。
- また、祝・休日運行の導入テストは、令和10年度に予定しているルート・ダイヤ改正後に行うのが適切と考えております。
- このため、この御意見に対しましては、予定を早めることは難しいと回答することとしております。
- 次に、11ページの上から2つめにありますNo.17を御覧ください。この方は、毎週、コミュニティバスを2本乗り継いで白井聖地公園を訪れている方です。
- なお、白井聖地公園は、コミュニティバスの縮小対象区間に位置しております。この方は、白井聖地公園の利用者は高齢者が多く、また、設置者である松戸市の市民よりも白井在住者の利用の方が多いので、ルートを残してほしいと仰っています。
- これにつきましては、コミュニティバスの縮小予定区間の中でも、白井聖地公園バス

停は乗降数が比較的利用者が多い停留所でもあり、墓参などの際の移動手段として重要な役割を果たしていることは市としても理解しております。

- しかしながら、コミュニティバスの便数増など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ます。
- このため、この御意見に対しましては、白井聖地公園へのアクセスについては、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こと、オンデマンド交通には利用者にとってのメリットもあること、オンデマンド交通の導入に際しては皆さんが安心して利用できるよう配慮していくことを述べ、御理解をお願いすることとしております。
- もう一つ、同様の御意見ですが、12ページの上から2つめにありますNo.19を御覧ください。
- この方は、同じく廃止検討区間にある平塚地区在住の方で、私どもがパブコメ期間中に現地で行った説明会に御出席くださった方です。
- この方は、定刻で走るバスなら予定も立てられるが、予約が必要で時間が不定のオンデマンド交通は足として使えない。バス通りまで歩けない人のためなら良いと思うが不安が多い。バスがなくなると孤立した地域になってしまう気がする、と仰っています。
- 市としましても、利用者が少ない区間であっても、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おりますので、この御意見に対しましては、ルートの再編は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慎重に進めていくこと、また、No.17の回答と同様に、オンデマンド交通の導入に際しては、安心して御利用いただけるよう配慮していくことを述べ、御理解をお願いすることとしております。
- また、この件につきましては、これら2つの御意見の他に、パブコメの件数には加えておりませんが、白井聖地公園を設置管理している松戸市長からも、当協議会長あてに要望書をいただいておりますので、ここで合わせて御説明させていただきます。一旦、資料1-2を御覧ください。
- 1枚目が要望書です。内容といたしましては、白井聖地公園には約6,800基の墓地があり、松戸市民のみならず白井市民にも使用されているが、日常的な交通手段としてはコミュニティバス以外になく、来園者には自家用車がない高齢者もいる。白井聖地公園停留所の乗降数については、コミュニティバス全路線中でも上位となっており、運行の継続を検討していただきたい。現状維持が困難な場合でも、廃止ではなく、現状を勘案し検討していただきたい。というものです。
- 確かに、白井聖地公園バス停は、令和6年度の乗降実績を見ますと、年間の乗車数・降車数の合計が2,390回あり、全部で100箇所あるバス停の中でも17位となっております。

り、今回廃止を予定しているバス停の中では最も乗降数が多いバス停です。

- しかしながら、北ルート of 廃止予定区間内の他のバス停を見ますと、最も乗降が多いバス停でも年間685回で54位となっており、最も少ないバス停は年間4回にとどまっています。工業団地以西から千葉ニュータウン中央駅まで乗り通す旅客数も多くはありません。
- また、白井聖地公園の乗降数も運行1日当たりにすると約8回であり、訪問者が往復ともコミュニティバスを御利用いただいていると想定すると、1日当たりの訪問者は約4人とどまっています。
- これはオンデマンド交通で対応可能な需要ではないかと考えております。
- さらに、松戸市方面からは、お盆とお彼岸の多客期には、京成バス千葉セントラル様の臨時路線バスが運行されています。
- このため、2枚目の回答案といたしましては、同停留所の前後区間における利用状況は非常に低調であり、今後の持続可能な公共交通ネットワークを構築していく上では、残念ながら、同停留所を含む北ルート of 全線を維持していくことは難しいと回答したいと考えております。
- 併せまして、白井聖地公園への代替アクセス手段となるオンデマンド交通に关しましては、松戸市をはじめ市外にお住まいの方にも気軽に御利用いただけるものにしていくことも申し添えるものとしております。
- 順番が前後しますが、資料1-1の11ページにお戻りいただき、一番下のNo.18-5を御覧ください。この方は、「交通結節点の屋根やベンチ整備は、令和10年度までに実施できないものか。」と仰っています。
- これにつきましては、屋根やベンチの整備は、利用者の利便性向上に直結しますので、市としましても、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年度までに実施できることが理想とは考えております。
- しかしながら、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。
- 一口に屋根やベンチの整備と申しましても、場所選定、仕様検討、業者選定、道路占用等の手続きなど、やらなければならないことは少なくありません。
- 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などに注力する必要があり、これと並行して行うことは非常に困難と考えております。
- また、白井駅・西白井駅については、中心都市拠点・生活拠点づくり事業とも歩調を合わせる必要があります。
- このため、この御意見に対しましては、屋根やベンチの整備を早めることは、現時点では難しいと回答することとしております。

- 次に、12ページ一番上にあります、No.18-6を御覧ください。この方は、地域が主体となる新たな移動手段の導入に当たり、現行の「助け合い活動支援補助金」程度の金額では難しいのではないか、また、松戸市のグリス口の例のように、車両は市が保有するなどして、住民団体などの運行主体の負担を軽減できないか、と仰っています。
- これにつきましては、地域が主体となる移動手段は、その地域独自のニーズをよく見極め、過剰で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。
- 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ます。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、当然ながら必要な費用も大きくなります。
- このため、本計画に基づく新たな支援内容は、一定程度の規模のサービスまで対応できるようにするとともに、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の検討となることを回答しております。
- 併せまして、計画案には「新たな移動手段が、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」旨を明記することとしております。
- 次に、だいぶ飛びますが、24ページのNo.29-27を御覧ください。この方は、「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り、運賃を値下げしてこそ利用が増えるという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では、何もしないというのと同じ。」と仰っています。
- これにつきましては、本市にとりまして、基幹的交通手段としての北総線にまず第一に求めることは、市民の皆様の安全・安心・安定輸送の確保であり、そのためには、沿線地域の魅力向上などにより、経営の安定を図っていくことは必要であると考えております。
- また、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、運賃の更なる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にしておくことが適切であると考えております。
- このため、本計画案では具体的な実施内容は記載していないとして回答することとしております。
- 最後になりますが、25ページのNo.31-2を御覧ください。この方は、車を持たずに生活されている方ですが、「駅によ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。道路状況も必ずしも良いとは言えず、また、目的地となる公民館やスーパー等の一つ一つが遠い」と仰っています。
- 確かに、これにつきましては、御意見にある事情のほか、高齢化が一気に進むのもニュータウン地区のほうであり、またオンデマンド交通の運行面から見ても、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。

- 一方で、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、バスやタクシーとの役割分担・共生にも考慮していく必要があります。
- このため、この御意見に対しましては、本計画ではオンデマンド交通等の運行区域は市域の一部に限っているが、本計画期間はオンデマンド交通等の導入第1期と位置付けており、次期計画策定時には運行区域・内容等を再検討していく予定であると回答することとしております。
- 以上、一部ではございますが、御意見の内容を個別に御説明させていただきました。
- それでは、1ページにお戻りいただき、「(3) 計画素案の具体的な修正を求める意見の主なもの」の表を御覧ください。
- ここでは、今御説明した御意見も含めまして、「計画素案に対して具体的な修正を求めている御意見」に絞りまして、同様の意見が複数あったものを、「主な意見」として抽出し、それらへの回答方針をまとめて記載しております。
- まず、「地域が主体となる新たな移動手段の導入に際しての、地元負担の低減」を求める意見です。
- 具体例としましては、先程御説明しました、No.18-6のような御意見になります。提出者によって意見の内容や書きぶりにはだいぶ幅がありますが、同様の意見は5人の方から合計で6件いただきました。
- これらの御意見に対しては、回答方針にありますように、地域に過度な負担とならないよう行政が適切に関与・支援することを計画案に追記する旨を回答したいと考えております。
- 次は、上から2つ目にあります、「コミュニティバスの新鎌ヶ谷延伸」を求める意見です。具体例としましては、先程御説明しました、No.4-1のような御意見になり、5人の方からいただきました。
- これらの御意見に対しては、回答方針にありますように、コミュニティバスの役割に鑑み、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こと、また、新鎌ヶ谷往復により他区間に振り向けられる便数が減ってしまうおそれがあること等から、本計画では目指さないこととして回答したいと考えております。
- 次は、上から3つ目にあります、「コミュニティバス等の祝・休日運行の前倒し」を求める意見です。具体例としましては、先程御説明しました、No.14のような御意見になります。
- この意見は3人の方からいただきました。これらの御意見に対しては、回答方針にありますように、祝・休日運行の導入テストは令和10年度に予定しているが、その前の

令和8・9年度は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必要があることに加えて、祝・休日運行の導入テストは改正後のルートで行うことが適切と考えるため、早めることは難しいとして回答したいと考えております。

- 次に、上から4つ目にあります、「図表の作りやすさの改善」を求める意見です。この意見は個別意見の中では御説明しませんでした。2人の方から合計で14件いただいております。
- 具体的な箇所や指摘事項は様々ですが、多いものとしては、グラフの字が小さい、色が見分けづらい、画像が不鮮明である、といった内容になります。
- これらの御意見に対しましては、文字サイズ、色相、鮮明度等を調整し、できる限り改善すると回答しております。
- 次に、上から5つ目にあります、「コミュニティバス北ルートの、平塚・白井聖地公園方面の維持」を求める意見です。具体例としましては、先程御説明しました、No.17、19の御意見になります。
- これらの御意見に対しては、回答方針にありますように、オンデマンド交通等で代替していきたい、オンデマンド交通等の導入に当たっては、実証試験、情報提供、意見交換を通して安心して御利用いただけるようにしていく、と回答したいと考えております。
- 最後に、一番下の「屋根・ベンチ等の設置スケジュールの前倒し」を求める意見です。具体例としましては、先程御説明しました、No.18-5のような御意見になります。この意見は2人の方からいただきました。
- これらの御意見に対しては、回答方針にありますように、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だが、令和8・9年度は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ため、屋根・ベンチ等の設置を早めることは難しいと回答することとしたいと考えております。
- 以上が、パブリック・コメントの結果及び御意見に対する市の考え方の御説明となります。
- 続きまして、パブリック・コメントを受けての素案の修正箇所について御説明します。資料1-3「白井市地域公共交通計画(案)」と資料1-4「白井市地域公共交通計画(案)新旧対照表」を御覧ください。
- また、前回の会議において、委員の皆さまからいただいた御意見に基づき、パブコメの前に素案の修正を行いました。その修正内容をこの資料1-4の新旧対照表に含め

るのを失念してしまっておりました。大変申し訳ございません。

- このため、本日資料1-5の新旧対照表を追加配布させていただいております。
- 資料が3つにも跨ってしまい大変恐縮ですが、資料1-5のほうもお手元においてお聞きいただければと存じます。
- 御説明は、主に資料1-3の計画案を用いて行わせていただきます。
- なお、この計画案のほうは、資料1-4、1-5のいずれの内容も反映済みとなっております。
- それでは、まず、計画案の1ページを御覧ください。「1-2 計画の区域・期間」の第2・第3段落、計画期間についてですが、前回会議で御提案した素案では、ここは、「本計画の期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とします。」とのみ書いておりましたが、前回会議において、必要に応じて計画の見直しを行うのであれば、どこまでを見直しの対象範囲にするのかを明確にすべきであって、計画期間についてもその可能性を表しておくべきでは、との御意見をいただきました。
- これを踏まえまして、期間の後ろに、「ただし、社会環境の大幅な変化や、計画の進捗状況に対する白井市地域公共交通活性化協議会の評価の結果等により、特に必要がある場合は、計画期間の変更を行うこととします。」との但し書きを追記したものです。
- 次に、計画案の5ページを御覧ください。上段に人口及び高齢化率の推移の棒グラフがあり、下段には運転免許証の返納予定及び運転免許証を返納した年齢の帯グラフがあります。
- ここは、図中及び凡例の文字をできる限り大きくするとともに、グラフの要素ごとの配色を変更し、色の差が際立つように修正しております。
- 6ページを御覧ください。「公共交通ネットワークと人口カバー率」の図ですが、この図も、図中及び凡例の文字をできる限り大きく変えております。
- その右側、7ページの上側「最も利用する駅」のグラフも、文字の拡大と配色の変更を行っております。
- その下にある「利用者数の推移」のグラフですが、ここは文字の拡大に加えまして、具体的な値が知りたいという御意見があったことから、直近の令和6年度値のみ、下側に別表で追記しております。
- 10ページをお開きください。「各公共交通機関の総合的な満足度」と「新たな移動手段に対する利用意向」のグラフですが、これらも、文字の拡大と配色の変更を行っております。
- 15ページをお開きください。上側の、各課題と基本方針の関係を表す図ですが、ここは、課題と基本方針を繋ぐ線の配色や太さを修正し、つながりを見やすくしております。
- その下の「持続可能な開発目標（SDGs）について」の図を御覧ください。ここは、

図が不鮮明で見えないとの御意見がありました。同じ方から、他の箇所についても同様の御指摘を多数いただいております。

- これは、パブコメ用の計画書を印刷した市役所のインクジェットプリンターの性能のせいもあるとは思いますが、製本時に滲みの改善を行いたいと考えております。
- なお、この後は、同様の、図の滲みへの対応箇所についての説明は省略させていただきます。
- 18ページをお開きください。下側にある「各拠点の位置付け」の表ですが、サブ拠点の2箇所の大型商業施設について、御意見に基づき具体名を追記しております。
- 21ページをお開きください。ここでは、「(参考) 白井駅・西白井駅・白井市役所におけるバス乗降場等」のページを新たに挿入して、以降のページを1ページずつ繰り下げております。
- 理由としましては、その次の22ページにある「基本方針3」と、その右側にあります「(参考) 地域が主体となる移動手段の事例」を同じページにまとめたほうがよいとの御意見をいただいたのですが、スペースの都合上同じページに収めることができなかつたため、ページ割りを変えて、基本方針3を見開きで見られるようにしたためです。
- また、新たに挿入した21ページにつきましては、これは、今後、各交通結節点の乗継機能の強化を進めていくに当たって、多少でも現在の状態について読者と認識を共有できればと考えて構成したのになります。
- 22ページをお開きください。基本方針3の本文の第1文ですが、素案の段階では、ここは、「今後の更なる高齢化の進行に伴い、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ことが見込まれます。」としておりました。
- しかし、「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」という意味がわからないとの御指摘がありましたので、この部分を「近所への徒歩等による移動は単独でできるものの、自家用車や公共交通機関を利用した単独での外出が難しい人」と書き直しております。
- なお、ひとつめの「単独」の後ろの「で」が1字抜けてしまっておりました。申し訳御ざいませぬ。ここは訂正いたします。
- その下の達成指標の表を御覧ください。ここは、現況値のほうの「1件」の中身がわかつた方がいいとの御意見がありましたので、欄外の補注として内容を記載しました。
- その次の24ページを御覧ください。ここも、達成指標の現況値のところに、「年に2回」及び「2種類」という数値があります。
- 数値が大きいものでは内容を書き出すことは難しいですが、2回又は2種類程度であれば可能ですので、ここも欄外の補注で、それぞれの内容を記載しています。

- なお、この他の達成指標では、現況値の内容を書き出したほうがよいと思われるものは特にありませんでした。
- 26ページをお開きください。中段の〈ルート及びダイヤ見直しの考え方〉の囲みの中の2項目めですが、素案の段階では、ここは、「七次台地区や工業団地の通勤・通学輸送を補完」とのみ記載しておりましたが、この提示が唐突であるとの御指摘をいただいたのと、富士地区の一部でも影響が生じていることを考慮しまして、この部分は「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七次台地区、富士地区（風間街道沿い）等の市街地や、白井工業団地における通勤・通学輸送を補完」と書き直したものになります。
- その下の、事業1-1の表を御覧ください。「②祝・休日運行の導入テストの実施」について、オンデマンド交通等も対象とすることが書かれていないとの御指摘がありましたので、かっこ書きで「(オンデマンド交通等を含む)」と追記しております。
- 次に、27、28、29ページに、それぞれ「補助対象路線の運行区域」の図がありますが、これらはいずれも文字を拡大しております。
- 30ページをお開きください。上側にあります、事業1-4の表ですが、前回会議で御提案した素案では、この①、②のいずれにも、令和9年度の予定のところに「運賃協議会」の矢印が入っておりました。
- ここは前回会議の結果に基づきまして、運賃協議会の矢印は消去し、「検討・調整」及び「検討・試行・調整」に含めるものとして修正しております。
- 34ページをお開きください。施策3-1の本文第1段落ですが、前回会議で御提案した素案では、ここは、「駅・バス停・商業施設等から離れた住宅地等において、地域住民が共助を目的に構成する団体等が主体となり、その地域独自のニーズに対応していく小規模な移動手段の導入を支援し、公共交通が届きにくい地域でも安心して生活できる環境を目指します。」と記載しておりましたが、まず前回会議において、移動手段としては色々なパターンを想定できるように「小規模な」という限定は外したほうがよいとの御意見をいただきましたので、これを外しました。
- また、もう一つは、パブコメの意見を踏まえまして、「導入に際しては、地域にとって過度な負担とならない持続可能な移動手段となるよう、市が適切に関与・支援していく」ということを書き加えた文章にしております。
- 38ページをお開きください。PDCAサイクルに基づく進行管理の表の、「Check（評価）」のところですが、ここは、前回会議で御提案した素案では、第1文の書き出しを、「白井市地域公共交通活性化協議会において、計画の進捗状況を把握するとともに、・・・」としていたところですが、ここでは、予め毎年の実施状況を把握するための様式を定めておいたほうがよいという御意見をいただきましたので、これを踏まえまして、「白井市地域公共交通活性化協議会において、毎年、進捗状況評価シートに

より、前年度分の事業実施状況及び計画目標の達成状況を把握するとともに、・・・」  
というように書き直しております。

- また、その下の「Action（改善）」のところは、前回の素案では「事業の実施状況や計画目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組の見直しや改善を図ります。」としておりましたが、ここは、前回会議において、見直す対象は取組だけでよいのか、計画自体を見直す必要もあるのではないかと、また、計画を見直すのであれば、そのどの部分を見直すのかを明確にする必要があるとの御意見をいただきました。このため、この部分は、「事業の実施状況や計画目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、事業の見直しや改善を図ります。」と書き直したことになります。
- また、特に必要がある場合には、施策、基本方針又は計画期間の見直しを行うこととします。」と書き直したことになります。
- 39ページを御覧ください。今お話ししました進捗状況評価シートを作成し、挿入しております。
- 毎年度、このシートで事業ごとの実施状況・実施内容、計画目標の達成状況を整理し、その考察及び今後の方針も記載した上で本協議会に提出し、評価をいただくものになります。
- なお、このようなシートを予め地域公共交通計画に挿入している自治体は少なくありませんが、本案における様式は、いくつかの市のものを見比べ、長野県の南信州地域公共交通計画の様式を参考にしております。
- 最後に44ページをお開きください。資料編は今回のパブコメの対象とはしてありませんが、パブコメで、計画案には新しいバスルート案は示されているが現行のバスルートがわからないという御意見がありました。そのため、ここに現行の路線バス・コミュニティバスルートを追加することとしたものです。
- パブリック・コメント及び前回会議結果による修正箇所は以上になります。
- 本日は、この修正を行った案を、本協議会としての最終案とすることについて御審議をいただきたいと存じております。
- 本協議会案として御決定をいただいた後は、市長決裁を持ちまして計画として確定することになります。
- 併せまして、できましたら1点ここで事前に皆様の御理解を賜りたいことがございます。
- 本計画は、法律の定めにより、でき次第国及び千葉県に提出しなければならないことになっております。
- また、その際に国と県は、市町村に「必要な助言をすることができる」とされております。
- このことは、本計画に基づいて実施予定の各事業に対する国及び県の補助金の採択に

当たりまして、計画の記載内容を国・県が予め確認しておくことが前提になっているものと捉えております。

- このため、計画の最終確定を行う前に、国の関東運輸局及び千葉県に対して、事前確認を依頼したいと考えております。
- つきましては、この確認の結果、計画の趣旨に反しない範囲で、記述を修正する必要が生じた場合には、最終の市長決定時において、本協議会案の一部を修正させていただく可能性があるものと考えております。
- 本来であれば、国及び県への内容確認は本日の会議前に済ませておくべきところでしたが、間に合わせる事ができず、大変申し訳ございません。何卒御理解くださいますよう、お願い申し上げます。
- また、このことによる修正が生じた場合には、次回協議会にてその内容を御説明させていただきます。
- なお、前回会議の際、野口委員から、計画の確定後に、A3サイズで、事業ごとの実施主体、達成指標、スケジュールの一覧図を作成してほしいとの御依頼をいただいておりますので、無事計画が確定しましたら、この一覧図は次回会議において御用意させていただきます。
- 協議事項1の説明は以上になります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

#### 【会長】

- まずパブリックコメントでたくさんの御意見を頂いたというところであり、これは市民の皆様の関心の高さかと思えます。
- たくさん意見があったものの中から、事務局から主だったもの、あるいは意見については集約した上でどのような御意見があったか、また、意見に対する市としての対応方針案について説明がありました。
- それから、前回は素案としてお示ししておりましたが、今回は意見等を踏まえた計画案ということでお示しており、そちらについての説明がありました。
- 加えて、最終的な計画に至る前に、国や県の確認作業を挟むため、一部修正の可能性があるところではございますが、それを皆様に修正の可能性を御了承いただいた上で、案として決定したいということでございます。
- 資料が大量にあり、事務局の方で百数十件の意見を全部説明したわけではございませんので、事務局から説明がなかったところなど、皆さんが御意見で確認したいことや質問等ございましたら、挙手をお願いいたします。

#### 【委員】

- ページの11の18-3という。全国共通ICカード乗車券が、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という御意見がございしますが、実際にこのICカードを使うことに対して、バス会社さんには、どのような負担があるのか

という質問です。

【会長】

○ 全国共通ICカード乗車券、これがそもそも何かという説明をよろしいでしょうか。

【委員】

- 全国相互利用と言いまして、今PASMO、Suicaを関東圏では使っておりますが、そのPASMOカード類が、Kitacaですとか、TOICAですとか、関西だとICOCAとか、はやかけんとか、SUGOCAとか、そういった全国で七つのICカードが相互で利用できるようになっていまして、そのための費用というようなことを書かれているのかなと思います。
- 今、我々としては、PASMO協議会というところに加盟しております、PASMO協議会に対する手数料は払っているところです。
- また、費用としては、利用件数1件あたり幾らなどと形になっております。
- あとは、金額当たり幾らというような形で払っているのと、あとは、バスIC機器という点で、料金箱の上にリーダーなどについて、PASMOのバス事業者は三十何社あるのですけれども、三十何社で統一的な仕様で機器を開発して、その開発コストを我々三十何社で会社数や台数で分割するなどルールに従い負担をしております。
- 今ですと、恐らくですが負担についてはコミュニティバスの委託料のところに入れるなどしておらず、今は負担を求めていると思います。しかし、負担がかかっていることは事実でございます。

【会長】

○ ありがとうございます。事務局で補足することはありますか。

【事務局】

- 申し訳ありません。御質問の最後の部分が聞き取れませんでした。
- 御回答としては、今の委員のお答えで大丈夫でしょうか。

【委員】

- 現金のほうがよければ、現金のみとしたほうがいいのではないかという意見でした。
- 私もこの方ではないので、この方がどう聞きたいのか分からないですけれども、市としては負担をしていなくて、バス事業者さんが独自でやっているということよろしいですか。

【委員】

- 恐らく契約の中には入っていないと思いますが、資料等がないため確認ができず申し訳ございません。
- 恐らくバス事業者が手数料を負担しているので、現金のみだからバス料金が安くなるなど、そういうことはないのではないかというような回答であるかと思います。

【委員】

○ 承知いたしました。こちらの方も、料金負担の面を心配しつつも、支払がしやすい方がよいのではないかとこの案として書かれたと思いますので。

【事務局】

○ コミュニティバスの委託契約については、持続可能な交通ネットワークづくりの上でも、必要な経費はきちんと計上していただいて、契約ができるようにしていきたいと思っております。

【会長】

○ ありがとうございます。ほかにも何かございましたらお願いします。

【委員】

○ 5ページの8のところ、回答として、富士地区で自転車の乗降場所が2か所設置されているというのも書かれていまして、こちらはどのようなものかが分からなくて気になりました。

○ 設置場所のほか、どのような経緯があったのかが分かたらありがたいなと思いき、質問させていただきます。

【会長】

○ ありがとうございます。シェアサイクルに係ることです。

【事務局】

○ 今回、市のほうで協定に基づいて設置するシェアサイクルについては、後ほど改めて御説明をさせていただければと思います。

○ なお、こちらの回答に書かせていただいている富士地区の2か所というのは、市が関与せず、シェアサイクル事業者様と土地所有者様が、直接交渉の下で設置されたものが2か所あります。

○ 具体的な場所としましては、木下街道沿いのスーパーヒフミの駐車場のところに1か所と、ハップスというパチンコ屋の駐車場のほうにも1か所となります。

【委員】

○ ありがとうございます。

【会長】

○ 意見や考え方を整理していき、実際には御意見頂いた皆さんには、どのようにお返ししますか。

【事務局】

○ 本日、市の考え方の案として御確認いただきました後に、正式に市の回答として公表しますということで、市長決裁を取った上で、できるだけ早く市のホームページ及び情報公開コーナーのほうに一覧化して掲示いたします。

なお、個別の回答というのは、しないことになっています。

【副会長】

- 方針に対する追加の意見はございませんが、1点だけお願いしたい点がございませぬ。
- 公共交通計画案の資料で、最初のところに令和7年度現在の路線バスとコミュニティバスルートを掲載するということであり、ぜひ入れていただきたいと考えておりますが、現状ですと、路線の様子が表示されているだけですぬ、もし差し替えが可能でしたら、停留所名等が入っているものなど細かいものを出していただいたほうが、計画書として、ほかのページを見る際にも参考になる内容になるかと思ひます。
- 可能であれば御対応いただきたいというのが1点だけ提案でございませぬ。
- また、パブリックコメントの結果、それから意見の概要ということで、改めて資料の1-1を拝見しましたが、非常に真摯な、また、市民の方々の危機感が非常に強く迫ってくるような内容の質問や意見が多くて、大分考えさせられるところではございませぬ。
- 中には、対応をいただいた内容のとおりにしたほうがいいのではないかと思ひる御意見もあった一方で、財政的な面から制約があり、いただいた意見のとおりにはできないという部分が多いというのも、実態としてございませぬ。
- 方針に基づき回答されることについて異存はございませぬが、こちらで御満足いただけるのかは分からないと感じたところではございませぬ。
- ただ、市民の皆様にも御理解いただきたいのが、これから特に高齢化が進み、路線バスの減便等が実際に現実問題として起きる状況で、移動に非常に不安を覚えることから、このような対応しかできないのかと思ひ方もいらっしゃるかもしれませんが、支援をしないと事業を継続することができない、または、サービスをよくすることができないという状況で、国や県、市においてそのための原資が十分に確保できないというのが根本的な理由としてあります。
- このことについては、本来もう少し国民的な広い次元で議論をするべきところだと、私は思っているのですが、先般の衆議院議員総選挙でも、争点に全くなっていないと申しますか、交通について声を上げられている方々が非常に少数であるといったことで、国民の多くの方々にとって、まだ自分事になっていないのだと感じるところもあり、大変残念に思っているところではございませぬ。
- アメリカなど海外の状況を見ますと、金銭が足りなくて公共交通を維持できないということになるべく防ぐために、公共のほうで財源を確保して進めていくということをやっています。
- その際の財源は、国によって中身は異なっているのですが、一例として、ドイツやアメリカなどで使っているのが、ガソリン税の税収のうちの決まった割合を公共交通に使っていかうとことではございませぬ。
- 私はこれをぜひ日本でもやってほしいと思ひていたのですが、現実には逆の方向に行ってしまうと、ガソリン税は減税するというところで動いてしまっているところではございませぬ。

ます。

- ほとんどの政党が賛成して実現されているというところで考えますと、この案で十分に地域公共交通が維持していけるかということですので、私も不安を感じるところで
- 十分維持できない可能性もあるかというふうに思っているのですけれども、国全体がそのような状況でありますので、できる範囲で、できる状況の中で最善を尽くした結果として、このような結果になっているということを市民の皆さんに御理解いただくとともに、その範囲でライフスタイルを少し変えながら、バスや鉄道を活用していろいろな交通手段を活用しながら維持いただけるように、少し市民の皆様にも、そういう形での対応をお願いできるとありがたいと思っているところでございます。
- 先ほど話にもありましたが、シェアサイクルについては、スポットの数が増えていきますと、極めて便利に使えるということで、多くの街で良い評判を得ているところでございます。
- 特に電動自転車を導入した場合に、坂道などがあっても割と快適に走行できるというところもありますので、この点についても、ぜひ市民の皆様にも活用していただけるように、広報等も工夫をしていただけるとよろしいのではないかと思っているところでございます。

【会長】

- 路線図の詳細版というのは、対応可能でしょうか。

【事務局】

- 図の中に既に文字が多く入っておりますので、バス停の位置を図の中に書き加えていくことがどのくらいできるかというのは、対応してみてもかと思いますが、少なくとも、例えば欄外に区間や主要な停留所を書いていくなどといった形で、それぞれの路線の概要が分かるような形にできればと考えておりますが、いかがでしょうか。

【副会長】

- もし御対応が可能なのであれば、A3横を折って入れるような形にさせていただき、スペースを少し広めにとって作っていただくと、見やすくなるかと思っておりますので、可能であれば御検討いただければ幸いです。
- ただ、今ないものを改めて作ろうとすると、時間の手間もかかる話でもございますので、御無理ではない範囲で御対応いただければと思います。

【会長】

- そこは、技術的な面などから、期間などいろいろあるかと思っておりますが可能な限り、御意見の反映できるよう、検討していただければと思います。

## 【委員】

- 先ほど会長より、どのようにパブリックコメントの結果の意見への対応をお示したのかという問いがありました。
- 事務局より、個別の回答はしないけれども、これに沿って資料を作って公表するような御発言がありましたので、コメントをさせていただきたいと思います。
- 本当に多くの方のコメントがあって、こちらをまとめるのは大変だったと思います。
- 的確にまとめていただいて、会議資料として、本当に市の考えがよく分かりました。
- ただ一方で、このまま外に出すと、意見を出した方にとってみると、マイナスに取られる可能性があるかと思います。
- 私も、他市町村の活性協議会などに出ているのですけれども、そのままパブリックコメントに対する市の考えを一つずつ公表はせずに、コメント案まで協議会で見てもらって要約した形で出されたものが多かったところです。
- 今日も別の委員からお話があったICカードの箇所を探すのに時間がかかってしまったので、そういう意味で言いますと、要約した形で公表なするのであれば、私もそのほうが良いと思います。
- また、現計画よりバージョンアップした計画となる地域公共交通計画ですが、内容については、資料1-3で大変洗練されて、よくまとまってきていると思います。
- それで、このパブリックコメントの内容をどのように捉えるかということで、意見として、1-3の計画を見直してほしいといったものと、今の交通サービスに対する要望に近いものが混ざり合って、資料1-1には記載されています。
- 計画では、理念や課題、そういうものを整理した上で基本方針を定めて、それに応じて各種事業が整備されておりますが、いろいろな課題に対する対応というのは、詳細には書いていないところです。
- このパブリックコメントに対する市の考え方では、計画に応じた整理がされているのかなという部分があるので、今不満に思っていることなど、いわゆる要望の内容を意見として捉えて、今後改善しますといったことはそちらでいいのですが、大事なのは、この計画の中にある非常に骨子となる部分に対して、白井市ではまだ行わないというような話があるのであれば、正確にコメントしたほうが良いと思うのです。
- また、オンデマンドの中で、今回は第1期として捉えるということまで書いて、次の5年後の計画で、もう一回見直しますということは考えで出ております。
- 計画を策定し、PDCAというのでも、この計画の最後に記載があるのですけれども、ここまで策定中から言っているのかと思いました。
- それよりも、デマンドの事業を進める中で可能性がというような考え方じゃないかと思ったところです。
- それから、計画34ページにある施策の3-1や3-2について、地域が主体となる

という部分についてです。

- パブリックコメントの中にも地域だけではなかなかうまくいかないから、市が主体的にやるべきというコメントがございましたが、やはり公共交通を使う方たちからも御協力を得ないと、公共交通はうまくいかないという部分をプラスして御説明いただいたほうが、御理解がいただけるのではないかと思います。
- 地域が主体となる部分は、市だけではなく、その地域のお住まいの方もそうだし、高齢者施設、障害者施設、バス事業者、タクシー事業者、様々な主体があるのですけれども、それぞれの御協力を得ながら進めていくことが大事であると思います。
- 別の市では、地域の主体が自治会みたいな市の一部なのですけれども、そういう人たちが公共交通を育てていこうという活動をすることによって、自分たちも協力していくというような話も生まれていますので。
- ここは無理だと言われる意見だったのですけれども、計画の内容を説明して、少しお答えになったほうがいいのではないかと思いますので意見として述べさせていただきました。
- ただ、公表する案を協議してほしいということではなくて、市の責任で編集していただければいいと思うのですけれども、少し分かりやすい内容でコメントしたほうが、誤解が生まれないかと思いますので、よろしくをお願いします。

#### 【会長】

- パブリックコメントへの回答、あるいは回答の内容、お示しの仕方という中で、デマンド部分の見直しについて、対応の仕方を検討することについてです。
- また、バス会社や行政だけで取り組むのではなく、市民にもぜひ御協力をいただきたいというような趣旨を入れてもいいのではといった御指摘かと思います。

#### 【事務局】

- 先ほど個別での回答はいたしませんということで申し上げたのですが、そちらにつきましては、投稿いただいた方に直接1対1で回答することは行わないということを意図しております。
- 回答内容につきましては、ここに書いてある130件を全てお出しする方向で考えております。
- その上でといったこととなりますが、デマンドにつきまして、今回を第1期として、その後の計画では、もう見直していくというのが表現として性急すぎるということかとおもいます。
- ここにつきましては、具体的過ぎる書き方は避けながらも、ただ、何でうちの地域には入れてくれないのというお声もありますので、そこはちゃんとやりながら、きちんと評価をしていくという趣旨は残したいと考えておりますが、表現の仕方については少し丸めるような形にしたいと思います。

【委員】

- ありがとうございます。パブリックコメントにつきましては、整理したものを改めて公表するものがあると思って発言していたのですけれども、基本はこれを公表するということですね。

【事務局】

- そうです。

【委員】

- それであると、今、デマンド交通の導入1期と位置づけており、次期計画策定時には、運行区域内容等を再検討していく予定ですと、次期計画はどのようなものかというものも全くない中で、市の考え方をここまで言っていいのかなというのがあります。
- また、私はデマンド交通導入1期の話と、先ほど別の委員からもしたバスの共通カード、カードシステムの負担を現金にしたほうがいいのかという考え方のところにつきまして、現金化をすることと、カード化をするのかということで、今、混ざり合っているのですけれども、カードも現金も選択可能な状況です。
- 費用負担の考え方からすると、やはりカード化が進んでくると、これは車載器の値段から言っても、非常に値段的には安くなるというのもあるのですが、一方で、事業者側にメリットがあるだけではなくて、乗降時の乗り降りするときに円滑にできるといった点もございます。
- カードで乗ることによって停車時間が短くなって、交通が流れやすくなるということです。
- それから、安全という面でもメリットがあるということで、必ずしも現金の使用がいいということではない部分もあります。
- 全国のバス事業では、地域を絞ったわけですがけれども、キャッシュレスバスというのでも実験が始まっております。
- そういう意味で、御提案の中には現金化もどうだというようなお話があったのですが、むしろ現状の、いわゆるカードシステムの乗車に関するメリットの部分もお加えいただいて御説明すれば、より理解が深まるのではないかと思います。
- 利用者にとってみると、分かりやすいほうがいいので、逆に私はいろいろなところが出ていますと、なぜうちの市のコミュニティバスはICカードが使えないのかという御意見を強く頂くのがあって、それがなかなか入らなくて困っているというところもあるのですが、ここは逆だったので、そうした情報の事実関係を整理されるといいのではないかと思います。重ねての発言で申し訳ありません。

【事務局】

- 18-3の御意見のところだと思うのですが、今の回答案ですと、確かにICカードが現金化というところへの直接の回答は加えておりませんでしたので、ICカードに

も利点があるということは触れて、その上で検討はしていくというような方向性で直させていただければと思います。

- また、その前に頂いた御意見で、地域が主体となる交通のところとなりますが、市だけではなくて地域の協力の必要があるというところにつきましてですが、こちら具体的な方法は、すぐには出てこないのですが、回答案のところに趣旨を書き加えさせていただければと思います。

【会長】

- 具体的な表現は事務局にお任せする形でよろしいでしょうか。

【委員】

- 問題ございません。よろしくお願いいたします。

【副会長】

- 18-3のところで記載のある最後の一言は、広島とか熊本で全国共通カードをやめて、地域内だけのICにすることでコストが削減されるということがニュースになった経緯がありますので、そのようなことができるのであれば、コストが下がって維持しやすくなるのではないかといいたいのだと思います。
- 事務局より回答の方向性についてございましたが、カードのほうが乗降時間も短くなり安全性も高まるので、いいことが多いということで維持していただけると私はよいと思っています。
- この件に関しましてはどちらかといいますと、前半部分の割引対応についてどのようにするかを真面目に考えたほうがよいかと思っています。
- 特に年金生活の皆様にとって、他の方と全く同じ料金で負担してくださいというようにしますと、外出をするのを遠慮してしまうなどというのは、実際に起きております。
- 割引制度については、ICカードを使うと、かなり対策が大変な部分もありますので、現金の利便性も残しつつ、ICカードでの利便性も残す方がいいのではないかなと思ったところでございます。
- それから、オンデマンド交通の件です。松戸市長様のお名前で要望書が出ているようでございます。
- できないということで御回答いただいたことについて異論はございませんが、実際、松戸市から白井聖地公園に来られる皆様は、少し困る部分もあるのかなと想像をしています。
- なぜかといいますと、他自治体でオンデマンドなどを導入する際に、何に苦労するかといいますと、予約方法や待機場所、普通のタクシーやバスと違う点などについて、どういったものか御理解いただくまでに時間がかかるというところ です。
- 松戸市から白井市に移動してきてもらい、駅前ですればよいと言われても、スムーズに対応できる人はあまり多くないのではないかなと思っています。

- そうしますと、その辺りについては、例えば駅を降りたところで、こういうふうになると迎えに来てくれますとか、そういう広報を丁寧にやってあげないと、懸念されているこちら要望事項の内容が、我々としては、交通手段を提供するので大丈夫だと思ったとしても、実際には、利用者の方々に伝わらなくて、問題が顕在化してしまうことがありますのではないかと感じたところでございます。
- また、コミュニティバスを維持するのは、なかなか厳しいということで回答したと思うのですが、例えば松戸市から金銭的な支援、あるいは車両の支援等をいただけるのであれば、もう一度考えてもいいというような形で少し相談できるというのではないかと感じましたので、そういったことができそうであれば御検討いただけますと幸いです。
- オンデマンドにする場合は、実際にそういう使い方や、コミュニティバスの利用者について1日に平均大体10人ぐらいの御利用があるといったところについて、実際のどのぐらいの時間帯で御利用されているのか。
- あるいは、土日等については、どのような方々が、どんなやり方で御利用されているかというのが、少しデータとして把握していただいた上で、本当にオンデマンドで大丈夫だろうかというのを検討していくということを今後やっていただけるとよいのではないかとこのように思った次第でございます。
- これらにつきましては私からの意見としてコメントとさせていただきます。

【会長】

- 現金なりICカードにするなり、それは恐らくナッシー号について言えば、ルートの見直しと合わせて、またいろいろ検討していくことになると思います。
- それから、特に高齢者向けの運賃の設定の在り方です。こちら今後の検討になるかと思えます。
- それとデマンド交通するのであれば、周知の仕方は十分検討されたいということでした。
- 最後に、今後の検討に当たっては、年齢や職業など、どういった方がどういった時間に、どこからどこに乗っているのかという属性を明確にした上で検討したいということでございます。
- 松戸市の件について、私は今回の件を受けて松戸市のホームページを確認したところ、交通の案内が載っておりました。
- ただ、白井駅からコミュニティバスが出ているといった標記で、白井市のホームページのリンクが貼ってあって、こちらを見てくださいというような案内があったところです。
- そのときに思ったのは、日曜日は運行していませんというのは、松戸市のほうには書いていなくて、多分あれだけ見ると、普通に日曜日に来たけれども、バスがなかった

といったことも、実際にあり得たのではないのかなと思います。

- 何度も来ている方などは、把握している方も多いのかもしれませんが、周知の在り方は、検討されたいというところです。
- あるいは、簡単ではないと思うのですが、御要望を頂くのであれば、逆に松戸市から何か御協力いただけるところはないかといったことなど、1回議論をするなど検討することも考えられます。

#### 【委員】

- 先ほど質疑の中で、この資料1-1は要約し、また別途決裁取って発表すると事務局から説明があったので、コメントをさせていただいたところです。
- このパブリックコメントの内容は、非常に量が多いので、何に対するパブリックコメントかを分かりやすくするために、このまま出すのであれば、計画の何であるのかという部分が、モード別に分野はあるのですが、あとは地区別、出された方の整理があるところです。
- この計画上でいうと、意見の対象ページ、星の2というところがこれに該当するのかなというところで、少しページ数が絞られるページが書いてあります。
- あとは、全般不特定というような二つの例です。
- ここの部分は非常に重要で、いわゆる要望に近いものというのは、計画の見直しにはならないところです。
- パブリックコメントをすると、計画のどの部分に直してほしい部分、要望があるのかということなので、整理の仕方で申し訳ないのですが、意見の対象ページと書いてありますが、例えば12ページの公共交通に関する課題とか、その目標を達成するための事業などが章立てで整理されていますから、どこに影響あるかを入れることによって、少し見やすくなるのではと思います。
- 計画に直接記載がないけれども、要望というものも含まれているのですが、それは計画のパブリックコメントと別な話ではないかと思うのです。
- 順番なども変わるかもしれませんが、少しそうした整理をされて発表されたほうがいいのではないかと思いましたので、意見として述べさせていただいたところですので、回答は結構でございます。

#### 【会長】

- パブリックコメントの回答として公表する前には、記載であったり、並ぶ順番であったり、もう一度再考した上でとのことでした。
- その辺の具体の対応は、事務局にお任せします。

#### 【事務局】

- 承知いたしました。

#### 【委員】

- 私は富士地区に住んでいますけれども、こちらの地区まちづくり協議会は、既にこういった話で、地域主体となる新たな移動手段の導入を話題にしています。
- 福祉部会議のほうで、やはり高齢者が移動するのに、とても不便だということは皆さん感じていまして、本当に小さな移動でも、足が悪いとできないので、もう検討しているところです。
- 市が適切に関与するというふうに書かれていることに、すごくよかったというふうに思っています。
- ぜひ早めにやってほしいと感じておりますので、もし始まりましたら、すぐに手を挙げたいと思っています。よろしくお願いいたします。

【会長】

- ありがとうございます。逆に地域の具体的な動きが聞けて、こちらとしても期待しております。

【委員】

- 計画の39ページからなのですけれども、39ページ、40ページ、41ページ、こちらは進捗状況評価シートということで、これは協議会や市民の方にお示しして、毎年度評価するのに、すごくいいと思います。
- それで、この39ページに書いてある実施状況、実施の有無を丸、三角、バツで記載、具体的な内容・量などを記載するところで、X-1年度以前、X年度とあります。
- 通常は実施状況の評価だと、大体はA B C D評価が結構多いのかなという気がするのですが、丸、三角、バツとあるので、もう少し具体的に教えていただくと助かります。

【事務局】

- こちらにつきましては、長野県の南信州地域公共交通計画の参考をとさせていただいたのですが、そちらの計画では、丸、三角、バツの3段階としていたので同様にしたところです。
- 何をもちその評価をするかというところは、スケジュールに沿って、予定している事業が、そこまでできたのかどうか、あるいは、できたとして、きちんとしたものができたのかどうかというのを総合的に判断して、この実施内容というところを書いた上で、まずは、一旦うちのほうで自己評価をして、果たしてその評価が正しいのかを御審議いただくというような形になろうかと思えます。
- 正直申し上げまして、おおまかな考えとしては、今言ったような形でできた、できない、駄目だったという判断するのかなと思っているのですが、あまり細かくはやり切れない・判断し切れないかというところがありますので、3段階としているところです。
- ただ、4段階ぐらいはあったほうがいいのではないかとということであれば、私どもは、

もちろんそういうふうにはさせていただきたいと思います。

【会長】

- いろいろな項目が入っていて、KPI的に何パーセントだというのが、なかなか表現しにくい項目も結構あるのかなと思うのですが、いかがでしょうか。

【委員】

- この表記が駄目だと言っているわけではもちろんなく、丸、三角、バツとかでもいいと思うのですけれども、今聞いた感じだと、割とざっくりとした感じだと思うので、ぜひ実施前にやり方を決めたい方がいいのかなというところでもございました。
- それと、その中で、毎年度評価していく中で、会議外でもお尋ねしているところなのですけれども、毎年度評価していくに当たって、最終年度に向かって、いわゆるKPI、定量的な中間目標とか本当はあった方がいいのかなというような気はしております。
- ただ、そこら辺は、毎年度いろいろ目標があった方がいいのかなと思いますので、それも御検討いただければと思います。

【会長】

- 計画の中身そのものというよりは、進捗管理の在り方をしっかりお示しするようにとのことでございます。
- また、仮に丸、バツ、三角でこのまま行くのであれば、何をもって丸とするのか、三角とするのかというものを実際に1年やってみて、評価する段階では、一定の基準を精査した上でということでした。
- 他に御意見等ございますか。
- ないようですので、協議事項の一つ目の採決をさせていただきたいと思います。
- 最初のほうに事務局から説明があったかと思いますが、こちら案として、これを御承認いただいた後にも、国や県からのいただいた意見によっては修正の可能性もありますということで、その辺をお含みおきいただいた上で、採決させていただきたいと思います。
- では、事務局からいろいろ説明ありましたが、皆さんから御指摘いただいたものなど一部修正させていただくこととなりますが、本案に賛成いただける方は、挙手にてお願いいたします。よろしく申し上げます。

〔全員挙手〕

【会長】 賛成全員でございます。ありがとうございました。

## 【協議事項】 令和8年度の予定について

### 【会長】

- 次に、協議事項2「令和8年度の予定について」事務局から説明をお願いします。

### 【事務局】

- それでは、資料2「令和8年度の予定（案）」を御覧ください。
- ここでは、計画案の事業スケジュール上、令和8年度に実施することとした事業の予定を載せております。ただし、他計画が主管する事業や、随時実施することとしている事業は割愛しております。
- また、それらの事業進行にあたり、本協議会をいつ頃行い、何を審議していくのかを太字で記載しております。
- まず、一番上の行にあります、協議会の開催時期ですが、各事業のスケジュールを勘案しまして、第1回は6月、第2回は2月を目途に行わせていただければと考えております。なお、表の一番右には令和9年度の予定も付記しておりますが、令和9年度は、8年度よりも早めの5月・10月頃の開催を現時点では考えております。
- 次の行は、進行管理としておりますが、来年度は、現行計画の最終評価を今年度同様に1回目の協議会で行い、結果を公表してまいりたいと考えております。
- 次の行は、「施策1-1 コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し」で、令和10年9月の実施に向けて、まずは見直しに当たっての優先事項や配慮事項といった基本的な方針を整理し、それを第1回協議会で御決定頂きたく存じております。
- その後、詳細なルートやダイヤ等の運行詳細案を作成し、第2回協議会で1回目の御審議をいただければと考えております。
- なお、ここに列挙しております運行詳細の項目は一般的なものとなりますので、第2回協議会で実際にお諮りする項目は変わる可能性があります。
- 9年度は、市民意見もしっかり伺いながら運行詳細案を決定し、予算要求や市民周知を行っていくこととしております。
- 次の行は「施策1-2 公共交通空白地への対応」で、オンデマンド交通等の導入に向けた準備になります。
- オンデマンド交通については、令和10年度のコミュニティバスの見直しに合わせた本格導入を目指しますが、令和9年度に市民意見も伺いながら運行仕様を固めていくためには、来年度から実証実験に取り組む必要があると考えております。
- このため、来年度の予算要求に当たりまして、ある程度の仕様を決めておく必要があったことから、実証運行の期間としましては、予め本年9月から12月までの4か月間とさせていただきます。実施までの期間が非常に短いため、既に準備を始めさせていただいている部分もありますが、まずはこの実証運行に必要となる契約や、乗入れ先の市との協議などを早々に始めさせていただきと考えております。

- ただし、その際、実証運行を行う時間帯や乗降場所の設定などの具体的な運行仕様については留保をしておくこととし、第1回協議会での審議をもってこれらを御決定いただければと考えております。
- 第1回協議会後は、システム構築、道路運送法の許可申請、車両整備、乗務員研修、市民周知等実証運行の準備を進めます。
- また、12月末の実証運行終了後は、得られたデータを1月中に整理し、第2回協議会で結果を御報告いたします。その後、令和9年度はコミュニティバスの見直しと一体的に運行詳細案を検討・決定し、予算要求や市民周知を行ってまいりたいと考えております。
- 次の行は、「施策1-4 コミュニティバス等の運賃の見直し」です。上側の、オンデマンド交通の実証運行の運賃設定につきましては、第1回協議会までに運賃案を作成し、協議会で御意見を伺うとともに、運賃協議分科会の設置についても御決定をいただき、その後の分科会で運賃を決定したいと考えております。
- また、下側の、令和10年度実施予定のコミュニティバス運賃見直し及びオンデマンド交通の本格運行時の運賃設定につきましては、実証実験の準備が落ち着く9月頃から検討に着手し、第2回会議で1回目の御審議をいただきたく考えております。
- その後、こちらも令和9年度に市民意見も伺いながら協議会及び運賃協議分科会で運賃額を決定し、市民周知を行ってまいりたいと考えております。
- 次の行は、「施策3-1 地域が主体となる新たな移動手段の導入」及び「施策3-2 地域にある輸送資源を活用した新たな移動手段の導入」です。これらは、地域が主体となる移動手段の導入支援と、法人等保有車両の間合い使用に対する支援を実際に進めていくため、まずは支援方針を作成し、高齢者福祉課の所管する助け合い活動支援補助金とも調整したうえで補助要綱案に落とし込みます。
- 同時に、案件抽出にも着手します。第1回協議会では、支援方針、補助要綱等の御審議をいただくとともに、案件抽出の進捗状況を報告させていただきます。協議会後も引き続き制度周知や案件特定に取り組み、年度途中の国庫補助申請も考慮しながら、できるだけ早期に支援を開始したいと考えております。
- 第2回会議では、進捗状況を報告し、いただいた御意見を運用改善に活かします。
- 次の行は、「施策3-3 公共交通ドライバー等の担い手確保への協力」です。こちらは、計画案においては、今年度実施した運転士募集説明会のようなイベントをまずは3年間は取り組んでみようということで、来年度も1月頃に予定を入れています。交通事業者様の賛同があってこそその事業ですので、場合によっては内容を変更することも考えられますが、結果は第2回協議会で御報告したいと考えております。
- 一番下の「施策4-2 公共交通の利用増進に向けた交通事業者との協力」につきましては、来年度は今年度と同様に、北総鉄道様を主体とした「ほくそう春まつり」への

参画と、北総線沿線地域活性化協議会で実施している「北総線沿線活性化トレイン」の運行を行う予定です。

- なお、活性化トレインは8年度で終了の予定ですので、8年度は、会長市として、北総鉄道様及び沿線各市とともに9年度以降の企画を考えてまいります。第1回協議会では、これらの事業の令和7年度の実施結果を報告させていただきます。
- 令和8年度予定案の御説明は以上となります。
- なお、2回の協議会の日時については、それぞれ2か月前を目途に皆様の御予定を伺い、最も多くの方に御出席いただける日を選ばせていただきたいと思います。6月頃予定の第1回会議は、新年度になりましたらすぐに調整させていただきます。
- 御審議のほど、宜しく願いいたします。

【会長】

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

【委員】

- この道路運送法21条の許可申請が、今年度オンデマンド交通で9月から御予定があるとのことですが、異論はありません。
- それで、手続の件について、道路運送法21条許可申請と明記されているので、運賃協議分科会は、法改正では協議会でもできるのですけれども、いわゆる乗合バス事業、道路運送法4条の乗合バスの運賃をやる際は、協議会というように伺っていたのですけれども、あえてここで21条のものを協議会で運賃分科会にかけるといって、手間が少しかかると思うのですが、この辺については、お考えがありますでしょうか。
- また、デマンドの交通の運賃については、運行箇所について一般の路線バスの走っているところなどにも、場合によっては重なる可能性もあります。
- バス事業者への事前にいろいろな調整は、この施策1-4の中に、基本運賃割引制度の検討並びに調整とありますが、この4月から5月のこの時期に、バス事業者への調整があるのかどうかといったところです。
- なぜこの話をしたかということ、運賃協議分科会の手続でいきますと、事前にパブリックコメントもしくは公聴会などを経て、それで市民の方から意見が出た場合、それに対する対応を整理して、それを分科会にかけるというルールなので、かなり作業的にタイトなものですから、運輸局のほうから、21条を分科会にかけろというような御指導があれば別ですけれども、この第1回6月の頃でやられるという方法もあると思うのですが、その辺よく、これについては運輸局とも調整をされて、実際に進めるときは、一番適切な方法を進めていただければと思います。
- それから2点目は、こうした3月には白井市地域公共交通計画が策定決定されると、今日の会議で決まったということですので、こうした計画があれば、地域公共交通改

善のいわゆる国費の補助、フィーダー補助とかも対象になるのですけれども、現在ここに8年度予定されている事業の中で、国費あるいは千葉県のリ・デザイン事業等の公的資金を使うもの、予定されているものがあれば、お伺いできればと思っています。

【会長】

- 21条許可申請といったあたりも、具体的にどういうスケジュールでいくのかということでした。
- また、来年の国費県費の導入予定があるかということところです。

【事務局】

- まず、オンデマンド交通の運賃設定なのですけれども、4月、5月にバス事業者様の御意見も踏まえた上で、原案のほうを作らせていただければと考えております。
- 運賃協議分科会は、御指摘のとおりだと思うのですが、一度、関東運輸局さんのほうに問合せをしたところ、できれば開催して同意を取ってほしいというようなお話、御指導がありました。
- もう一度ここは細かく詰めないといけないと思っているのですが、ただ、スケジュールが本当にタイトではあるので、何とか調整をしたいなと思っています。
- それと、国庫補助金は、御指摘いただいたとおり、あえてここには入れていないのですけれども、予算もこれからなので、考えとしては、オンデマンド交通の実証運行、それから併せて行うコミュニティバスの再編のダイヤ等の案の検討。
- これについては、交通空白補助金を活用させていただければという思いがあるのと、あと地域が主体となる交通です。
- こちらは当初の考えでは、交通空白補助金の三つのうちの一つの、いろいろな主体との連携協定に対して出る補助金の活用を考えていたのですが、こちらの説明会とかの話の聞くと、若干趣旨が違うのかなという気がしてきたので、詳細はこの後になってしましますが、いずれにしても、国庫補助金は広く見て、環境省さんのグリーンスローモビリティ補助金などもありますので、使えるものは使っていくという形で考えていきたいと思っています。

【委員】

- ぜひ21条の件は、確認という意味で、一番効率的なほうを探っていただければと思います。
- 補助金については、ほかの自治体でも聞いたときに、企画調整の主席がいる会議で、1月末ぐらいで締切りみたいなことを伺ったものですから、もし、そうした御検討の予定があるのであれば、少し早めに国のほうにも働きかけをされると。
- 補助金頂ければ、よりよいものが白井市に残ると思いますので、ぜひお願いいたします。

【会長】

- 私からとなりますが、下のほうの施策3-3のドライバー確保のなのですけれども、このイベントの実施、今回、今年度もやった就職の相談会みたいなものだと思うのですが、時期は何か意味があるのでしょうか。

【事務局】

- 今年度行った説明会については、今の時期に採用に結びつけて、新年度からということで、1月からという時期を選んだのですけれども、この時期の選定についても、ここでなければいけないということはありませんので、鎌ヶ谷市さんとまた一緒にやるのであれば、鎌ヶ谷市さんとも相談が必要にはなりますけれども、柔軟に考えていければと思っております。

【会長】

- そのほか何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。
- では、協議事項二つ目、令和8年度の予定について、採決をさせていただきます。
- 具体の会議の日程については、また皆さんの予定を伺いながら検討というところではございますが、この来年の予定案について賛成の方、挙手にてお願いいたします。

〔全員挙手〕

【会長】

- 賛成全員です。ありがとうございました。
- 以上で協議事項としては、終了となりますがそのほかに何かございますか

【委員】

- 松戸市のほうから、コミュニティバスを続けてほしいという要望あった件でございます。
- あそこは白井聖地霊園というのですか。だから、白井の人たちのお墓も、三千近くあるのです。
- しかし、松戸市営の霊園であることから、七千近く松戸の方のお墓があると思うのですが、そうしますと、バスがなくなるのは困るのは、白井だけではないところですので、松戸のほうから補助みたいな、バスに対して出してくれという補助みたいな助け舟を出してもらえないでしょうか。
- 3分の2以上は松戸市の霊園だから、協力金みたいな感じで、バスを運行してもらえよう協力を得ることはできないのですか。

【会長】

- ありがとうございます。先ほども似たような御意見を頂いたところでありまして、一旦はこういう形、案でお示したような回答をさせていただくとして、具体のルートとか、ダイヤとか、見直しを来年度の具体の中に入れていきますので、松戸市さんには回答しつつも、もしかしたら松戸市さんから何がしか御協力いただけるのであれば、また検討方法も変わってきますので、やり取りは、まずは事務担当でやっていくとい

うことになると思います。

### 3 その他

【会長】

- 次に5番「その他」について、事務局から何かありますか。

【事務局】

- まず、昨年11月に実施された七次台地区でのグリーンスローモビリティ実証実験につきまして、前回、利用者等へのアンケート結果を御紹介させていただきましたが、今回、実施団体の「ほんとうに住みやすい白井を本当にする会」様から確定版をいただきましたので、改めてお配りしております。
- この確定版では、暫定値が確定値に更新されているのと、速報版では割愛されていた設問も含めてすべての設問が載せられています。
- 今回追加された設問の一例として、問5ではグリスロの乗り心地について聞いていますが、「まあまあ」又は「最高」という好意的な回答が大半を占めています。
- また、問9では、グリスロを今後どのように利用したらよいかを聞いていますが、勤通学を挙げた人は比較的少なく、買い物や公共施設へ行くなどの日中利用を挙げた人が多くなっています。
- この他、自由記述欄も掲載数が大幅に増えております。
- 今回の実験では、各地で導入が進むグリーンスローモビリティがどのような乗り物なのか、多くの市民に知っていただき、また自分たちの地区をこれが走ったらどうなのだろうかということをお想像していただくことができたと考えております。
- 「ほんとうに住みやすい白井を本当にする会」様には、地域が主体となる移動手段の導入をこれから進めていこうとする上で、貴重な手がかりを与えてくださったことについて、市としても深く感謝しているところでございます。
- つきまして、前回会議で予定としてお話しさせていただきました、「鎌ヶ谷市・白井市合同 バス・タクシー運転士募集説明会」を開催しましたので、こちらの結果を簡単に御報告させていただきます。
- 「鎌ヶ谷市・白井市合同バス・タクシー運転士募集説明会の結果報告について」の資料を御覧ください。
- 前回の活性化協議会で開催についてお伝えしましたバスとタクシーの運転士募集説明会について、簡単ではございますが結果の御報告をさせていただきます。
- バスとタクシーそれぞれの事業者の魅力などを知ってもらう機会を創出するため、鎌ヶ谷市と合同で開催した説明会となりますが、12月20日の鎌ヶ谷市会場では12名が、1月18日の白井市会場では13名の方にそれぞれ御来場いただき、合わせて25名の方に御来場いただきました。

- 2ページ目には説明会前に記入いただいた「受付票」の内容をまとめております。参加者の中で一番多かった年齢層は50代の方で、25名中15名の方が50代の方となっております。
- また、参加者の居住地区について、鎌ヶ谷市にお住まいの来場者が12名、次いで白井市にお住まいの来場者が8名となっており、来場者の8割がいずれかの市内にお住まいの方でした。
- 3ページ目には説明会後に記入いただきました「アンケート」の内容をまとめております。
- 満足度につきましては、「大変満足」と御回答いただいた方が8名、「満足」と御回答いただいた方が13名となっており、多数の方に御満足いただけた説明会となりました。
- また、参加動機としましては、全体的にばらつきがございますが、「転職」を考えて参加された方が10名と一番多くなっております。
- 自由意見欄では、説明会を今後も続けてほしいなどといった御意見もいくつかいただいているところですので、今回の結果を踏まえつつ次回以降の開催について方法などを検討していきたいと考えております。
- 説明会に係る報告は以上となります。
- 次に、本計画案で施策2-2として位置付けておりますシェアサイクルの導入につきまして、3月から先行的に導入していくことになりましたので、こちら概要を御説明させていただきますので資料を御覧ください。
- この度、市は、オープンストリート株式会社及びモビリティプラットフォーム株式会社と、市民及び市外からの来訪者等の利便性向上や地域の活性化を目的として、「白井市シェアモビリティ事業に関する協定」を令和8年1月13日に締結しました。
- 協定に基づき、街中に設置されている自転車貸出・返却ステーションを不特定多数の人で相互に利用することができるシェアサイクルサービス「HELLO CYCLING」について、白井市内への導入を進めることとしております。
- 「HELLO CYCLING」のサービスにつきましては全国各地で導入が進んでおり、既に、市内でも本協定とは別に、民間施設が独自に運営事業者と調整を行ったうえで設置されたステーションも稼働しています。
- また、鎌ヶ谷市や船橋市、柏市などといった近隣自治体でもの導入が進んでおり、ステーションに空きがあれば市外をまたいでも返却が可能となっております。
- 3月2日より協定に基づいて設置したステーションが稼働する予定となっており、交通結節点となる白井駅前、西白井駅前、市役所その他、一部の公園やセンター等にも設置を行うこととしております。
- なお、今後は利用状況を踏まえつつ、市有地におけるステーションの拡充ができるよ

う運営事業者と調整してまいりたいと考えておりますので、皆様におかれましても機会がございましたら御利用くださいますようお願いいたします。

○ 「その他」の説明は以上です。

【会長】

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

【委員】

○ 最後のシェアサイクルの導入に関してなのですが、こちらシェアサイクルのステーション設置箇所が挙げられているのですが、HELLO CYCLINGというサービスですと、恐らく一般的なサービスと同じになると思います。

○ こちら、シェアサイクルのステーションが白井で設置されたところから、市外のところで返却することも可能ということになるということです。

○ ですので、白井駅前に設置したものから、例えば鎌ヶ谷大仏に設置してあるサイクルステーションがあった場合には、バスのルートをとって、鎌ヶ谷大仏へ行くのも可能ということになるということですかね。

○ 決議を受けた白井市地域公共交通計画の中では、各交通機関ではカバーできない地域や柔軟性を生かして多用なニーズに応える移動手段と書いてあるのですが、バスの輸送人員もとってしまう恐れがあると思ったのですが、そういうこともあり得るということではよろしいのでしょうか。

【事務局】

○ シェアサイクルの導入目的は、今、御指摘いただいたように、白井市内の交通結節点から、今回設置する住宅街の中にある公園とか、そういうところを結びたいというのがあるのですが、御指摘のとおり、同じシステムのシェアサイクルであれば、市外への利用もできてはしまいますので、例えば白井駅から鎌ヶ谷大仏にステーションがあれば、鎌ヶ谷大仏までというような利用ができてはしまいます。

○ ただ、歩道の整備が十分ではないような幹線道路もあつたりしますので、バスが頻繁に走っているところを自転車で行ってしまおうという人がどれぐらいいるのかというのは、それほど多くないかと思う所ですが、行けてはしまうところになります。

【委員】

○ 分かりました。目的が違うところではございますが、実際ではバスの乗客も利用する可能性があるのと、バスの減便などにつながりかねない可能性もございますので、今後、動向を注視させていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

【委員】

○ 運転士募集説明会の開催ありがとうございました。ぜひ次年度以降も継続していただければと思っております。

- 先ほど開催時期の関係のお話あったと思いますが、大体ドライバーの採用で年3回ピークがございまして、一つが、先ほどあったとおり、新年度に向けてというところで、年明けから動かれる方がいます。
- あとは、現職をお持ちの方ですと、賞与をもらってからお辞めになるという方が多いので、夏と冬の少し前、1か月ぐらい前のあたり、大体その年3回あたりがピークなので、それを狙えるといいのかなと思っております。よろしく申し上げます。

【会長】

- そのほか何かございますでしょうか。
- それでは、本日の議題については、これで終わりさせていただきます。
- 皆様、今年度は4回にもわたって、貴重なお時間頂きながら、皆さんから御意見頂いて、御審議いただきましてありがとうございます。
- 計画は作成して終わりではないので、皆さん、進捗管理についてもいろいろ御意見いただくこととなりますので、来年度以降、しっかり進捗管理していただきたいと思っております。
- それから、今日の議題とはそれですけれども、公共交通、今日、傍聴の方もたくさんいらっしゃって、市民の関心も非常に高い分野で、ますます今後、高齢化が進んでいくともっと重要度が増していくと思っております。
- 来年度、市も組織の改正、組織改正自体は毎年少しずつやっているのですけれども、来年度の組織改正に当たっては、今、公共交通を担当してもらっている部署も、一部で組織改正、体制強化を予定しておりますので、引き続き皆様から、御理解、御協力、御議論いただければと思っております。よろしく願いいたします。
- それでは、進行を事務局にお返しします。

【事務局】

- 委員の皆様、長い時間の御審議、誠にありがとうございました。
- 次回の会議は、さきほどもお話いたしました、新年度になりましたらすぐに調整させていただきますと思います。また、組織代表の委員の皆様には、例年どおり、新年度の人事異動等による委員の御交代の有無も確認させていただきますので、どうぞ宜しくお願いいたします。
- これで、令和7年度第4回白井市地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。皆様どうぞお気を付けてお帰りください。