

令和 8 年度第 1 回白井市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和 8 年 6 月 22 日（月）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、野口和雄委員、窪田智之委員、
戸澤健太郎委員、米井文教委員、山口昌子委員、島ノ江啓一委員、
成田斉委員、倉澤裕司委員、鈴木隆司規委員、高山弘美委員、
中嶋洋平委員、菅井規委員、佐藤雅彦委員、古橋保孝委員、
高石優子委員、今久美子委員、竹内崇委員、高平美佐子委員、
山口光敏委員、小島健太郎委員、村田安彦委員 23 名

欠席委員：井川芳枝委員 1 名

事務局：板橋政策推進部長、黒澤未来創造室長、吉川主幹、木山主事

傍聴者：19 名

1 開会

【事務局報告事項】

- 出席委員は委員 24 名中 23 名であり、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。
- 本協議会あてに意見書の提出がありましたので、当日資料と併せて配布をしています。なお、意見書につきましては、「白井市附属機関の会議の公開に関する指針」に基づき、審議に当たっての委員個人の御参考として、提出者の氏名・住所を伏せてお配りするものですが、意見書の内容について、事務局からの説明及び質疑応答は行いませんので御了承ください。

2 議題【報告事項】白井市地域公共交通網形成計画の評価について

【会長】

- それでは議題に入らせていただきます。

- 報告事項1「白井市地域公共交通網形成計画の評価について」、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- それでは、資料1「白井市地域公共交通網形成計画の令和7年度（最終）実績について」を御覧ください。
- 平成30年度から令和7年度までの8年間を期間として進めてまいりました「白井市地域公共交通網形成計画」は、本協議会において毎年進捗状況を把握し、効果を検証することとしておりました。このたび、最終結果が確定しましたので御報告いたします。
- 初めに、「1 計画目標の達成状況」です。このページは、追加配布させていただいた差替版のほうを御覧ください。
- 表の最も左側の列に4つの計画目標を示しており、そこから右に向かって、具体的な指標、目標値、実績値、達成状況、備考を示しております。
- 実績値については、初年度である平成30年度と、直近3年間の実績値を載せております。
- 1番、「ネットワークの拠点となる交通結節点の整備」につきましては、白井駅、西白井駅、工業団地の3箇所を対象に、交通結節点としての整備を行うことを指標としています。
- 昨年度も御報告しましたが、白井駅と西白井駅につきましては、令和3年8月にコミュニティバスのルート及びダイヤ改正を行い、鉄道とのアクセスの向上を図りました。
- 一方で、工業団地につきましては、乗換拠点とするための具体的な事業は行えていないことから、7年度の実績としましては前年度と同じ2箇所、達成状況は不達成としております。
- 次に、2番の「公共交通の人口カバー率の確保」につきましては、鉄道とバスによる人口カバー率を95.5%以上とすることを指標としています。
- なお、人口カバー率とは、ここでは、元の資料の1枚目裏側の図にありますように、駅から半径500メートル、バス停から半径300メートルの範囲にお住まいの方の人口を、前年度末の市の総人口で割った値をパーセントで表したものとしております。
- 結果は、総人口61,974人（前年度62,364人）に対し、カバー人口が59,194人（前年度59,582人）で、カバー率は前年度と同じ95.5%となっており、目標は達成としております。
- 次に、3番の「公共交通の利用者の確保」につきましては、路線バスの市内運行系統の年間利用者数を100万人以上、市内の鉄道駅の年間利用者数を350万人以上確保することを指標としています。
- 結果は、バスが74万人で、前年度まで長年続いてきた減少から、若干の増加に転じ

ましたが、目標とは大きい乖離があり、達成状況は不達成となっています。

- また、ここで訂正がございます。備考欄に記載しておりますが、昨年度に御報告した令和5年度及び令和6年度の数値に誤りがありました。昨年度のこの場では、令和5年度は78万人、令和6年度は64万人と御報告いたしましたが、正しくは、この表に記載しましたとおり、令和5年度が86万人、令和6年度が73万人でした。
- 原因といたしましては、これまで、市のコミュニティバスは算入せず、民営路線バスのみを対象としておりましたが、改めて計画策定時の目標値設定の経緯を確認しましたところ、コミュニティバスも含めて算定する趣旨であったことが確認されたため、コミュニティバスの乗車人員として、令和5年度に8万人、令和6年度に9万人をそれぞれ加算したためです。
- 重要な指標の算定ミスをしてしまい、大変申し訳ございません。お詫びして訂正させていただきます。
- なお、令和7年度の、民営路線バスとコミュニティバスの内訳は、民営バスが64万人、コミュニティバスが10万人で、コミュニティバスは回復基調にあり、民営バスにつきましても、全体としては下げ止まりが期待できる状況になっております。
- 一方、下の段の鉄道につきましては、先週の金曜日に北総鉄道様の株主総会があり、数値が確定しております。
- 差替版の資料でこの部分の追記を行わせていただいております。令和7年度の利用者数は436万人であり、目標に対しては86万人上回り、達成としております。
- 次に、4番の「公共交通利用促進活動の実施及び強化」ですが、この計画では、このあと御説明する7つの実施事業のうち、事業3～7がこの目標に関係する事業として位置付けられており、これらの事業に含まれる19の実施項目のうち、計画期間内に実際に取り組んだものを8項目以上とすることが指標となっていますが、結果としましては、7年度までに12項目の取組があり、目標は達成ということにしております。
- 以上が、計画目標の達成状況ですが、この表の下に、計画期間全体を通しての市としての総括の要点を計画目標別にまとめております。
- 計画目標1の「交通結節点の整備」につきましては、「白井駅・西白井駅・白井工業団地の3箇所を交通結節点として整備する」ということ自体を目標としており、何をもってそれを達成したとするのかを計画で示していなかったことが、体系的な事業の実施に至らなかった理由と考えております。
- 今年度からの地域公共交通計画では、白井駅・西白井駅・市役所の3箇所を交通結節点として乗継機能の強化を図ることとしていますが、その実施に当たっては、目的である「公共交通の乗継機能を高めること」及び「公共交通と多様な移動手段の連携を促進すること」を意識しながら、達成指標として設定した改善項目数や交通結節点の駅やバス停の利用者数、市民・利用者の満足度等を上げていけるよう、各施策をどの

ように組み合わせて成果を最大化するか、担当者・関係者間でイメージを共有しながら進めていきたいと考えております。

- 計画目標2の「人口カバー率の確保」につきましては、数値上は高い割合となり、大半の市民に最低限の公共交通は提供できていると言えますが、令和6年度の市民アンケート調査等で明らかになったように、公共交通機関の利便性に対する市民の満足度は総じて低いままになっています。
- 駅やバス停が近くに存在することはベースラインとしては重要ですが、1日1本でも便があればカバーエリアとして計上されるため、実際に使える移動手段としての指標とすることは難しいと捉えております。
- このため、新計画においては、基本方針1の「誰もが目的に応じて便利に利用できるサービス網を作る」において、人口カバー率は達成指標から外しており、今後は利用回数、収支率、市民満足度等を達成指標として、交通ネットワークの再編等の事業を進めていくこととしております。
- 計画目標3「公共交通の利用者の確保」につきましては、市内駅からの鉄道利用者数についてはコロナ禍からの堅調な回復が見られているものの、バス利用者は計画期間を通じて大幅な減少が続き、目標値を大幅に下回る結果になりました。
- このうちコミュニティバス利用者については回復基調が見られますが、この理由が、単にコロナ禍で離れていた利用者が徐々に戻ってきているものなのか、自家用車の運転を取り止めた方の増加によるものなのか、令和3年8月に実施した増便等の効果によるのかは、時期が重なっていることもあり判断が難しいところです。
- また、民営路線バスの利用者は、路線による差が大きいのですが、全体としては、コロナ禍のほか、沿線住民の高齢化による通勤・通学需要の減少やドライバー不足による路線廃止・減便の影響等により減少が続いてきました。
- 令和7年度は微増となりましたが、今後も当面の間、市内では人口が減っていくとともに、世代構成も現役世代がさらに減る見通しとなっております。
- このような構造的な問題の中で、単に利用者の絶対数の維持だけを目標とするのはやや無理があったのではないかと考えているところです。
- 新計画では、観光や交流の振興と合わせた広報活動を行うなど利用促進に努めていくこととしていますが、今後も厳しさを増す経営環境を踏まえ、利用者数については抑制的な目標にするとともに、算定方法を市民1人当たりの利用回数に改めています。
- また、収支率や市民1人当たり財政負担額等、複数の指標を定め、多面的な評価を行っていくこととしております。
- 計画目標4「公共交通利用促進活動の実施及び強化」につきましては、取り組みの結果得られた成果ではなく、実際に行った取組数自体を指標としておりますが、本来は、計画で定めた事業は、特段の事情がない限りすべてに取り組むことが前提であります。

ので、新計画では同様の達成指標は設けておりません。

- 次に、元の資料の2枚目を御覧ください。「2 実施事業の取組状況」です。
- この計画では、今御説明した計画目標を達成するため、7つの事業を設定し、その下に全部で22項目の実施内容を定めておりますが、それらの令和7年度の取組状況になります。
- 表の最も左側の列には7つの実施事業を示しており、そこから右に向かって、計画上の実施主体、22項目の実施内容、具体的に取り組んだ事項、備考、先に御説明した計画目標の4番への実績計上の有無、令和8年度からの地域公共交通計画での取扱いを示しております。
- 事業1「市内における公共交通結節点の強化」につきましては、2つの実施内容を定めておりますが、このうち「①効率的な交通結節点の設定、利用しやすい環境の整備」につきましては、先程計画目標1でお話ししましたとおり、工業団地において具体的な取組ができませんでした。
- 新計画では、交通結節点を白井駅、西白井駅と市役所に改めるとともに、事業内容を具体的に定めています。
- もうひとつの、「②にぎわいのある交通結節点の整備」ですが、市では白井駅・西白井駅周辺の活性化のため、「中心都市拠点・生活拠点づくり事業」として土地の利活用の検討を進めております。
- この事業は地権者の合意形成も必要であり、新計画期間にも実際の整備に着手できるかは不透明ですが、駅における結節点機能の抜本的強化のチャンスとなることから、交通部門としても検討を進めていくことを新計画の事業として定めております。
- 次に、事業2「路線バスを主体とした交通サービスの維持・向上」につきましては、実施内容として、事業性の高い区間の運行本数・ダイヤの検討、としており、主に事業者様によるルート延伸や増便などを対象としておりますが、令和7年度は該当するものはございませんでした。
- 新計画では、民営路線バスについては、幹線補助の活用、事業者・関係機関との連携により運行維持を図っていくこととしております。
- 次に、事業3「コミュニティバスの運行サービスの見直し」につきましては、5つの実施内容を定めております。
- まず、①「バスロケーションシステム導入の検討」につきましては、7年度も概ね順調に運用を継続しました。令和7年度の閲覧回数は17,046回で、前年度比23%の増となっています。
- 新計画では、導入が完了したため単体の事業としては位置付けていませんが、交通結節点における乗継案内改善や利用増進の基礎インフラとして今後も運用を継続していきたいと考えております。

- ②「役割に応じた運行ルートの見直し」と③「交通結節点における鉄道、路線バスとの乗り継ぎダイヤの調整」につきましては、これを受けて令和3年8月に実施した新ルート及びダイヤによる運行を令和7年度も継続しました。
- 7年度のコミュニティバス利用者数は103,455人で、3年連続で増加しております。
- 新計画では令和10年度にルートとダイヤの改正を予定しており、この後の協議事項で基本的な考え方を御説明させていただきます。
- ④「地区の需要に応じた小型車両の導入の検討」と⑤「受益者負担の見直しの検討」については、この計画期間中は具体的な検討には至りませんでした。
- これらにつきましても、この後の協議事項で、今後の基本的な考え方を説明させていただきます。
- 次のページに移りまして、事業4「多様な運賃制度の導入検討」につきましては、鉄道・路線バス・コミュニティバスの乗継割引や、バスの統一運賃、市内企業との協力による企画乗車券を検討する、としていましたが、この計画期間中は、具体的な導入の検討に至りませんでした。
- 新計画では、運営主体をまたいだ制度の導入は謳っておりませんが、コミュニティバス及びオンデマンド交通については、運賃の見直しと併せて、割引制度等についても検討してまいります。
- 次に、事業5「地区に応じた適切な交通手段の継続的な調査・研究」についてですが、実施内容の①「適切な時期を捉えた市民ニーズの把握につきましては、令和7年度は、地域公共交通計画の策定に向けて、関係機関ヒアリング、地区別ワークショップ、パブリックコメントを実施してまいりました。
- 今後は、次期計画の策定に向けて市民アンケート等を令和11年度から行っていく予定ですが、コミュニティバス及びオンデマンド交通利用者へのアンケートは毎年実施してまいります。
- ②「乗合タクシーやデマンド型交通など、継続的な先進事例の調査・研究」につきましては、令和7年度は、オンデマンド交通や地域が主体となる移動手段の地域公共交通計画への位置付けのため、先進事例の調査を継続しました。
- また、11月に行われた市民団体によるグリーンスローモビリティの社会実験に際しては、警察や道路管理者との事前協議への同行や、広報周知活動への協力などの側面支援を行わせていただきました。
- 次に、事業6「利便性の高い地域公共交通の環境整備」についてですが、まず、①「主要なバス停（結節点）におけるベンチ、上屋の整備」につきましては、令和6年度に設置した白井駅南口コミュニティバス乗降場の上屋・ベンチ、市役所・西白井駅・千葉NT北口の各乗降場のベンチを引き続き供用しました。

- 新計画においても、交通結節点への上屋、ベンチ等の新設、改修を継続していくこととしております。
- ②「市内駅におけるアクセス特急の停車、特急増便の要望」につきましては、具体的な要望活動の場は限られてはおりますが、令和7年度は北総鉄道様の株主総会において、市長の発言の中でこのことに触れさせていただいております。
- 新計画では、アクセス特急の停車と特急増便だけでなく、運賃やサービス全般を対象に、連携や働きかけを今後も続けていくこととしております。
- ③「高齢者や障がい者に対応した接客サービスの向上」に関しましては、前年度に引き続き、市の高齢者福祉課の主催により、福祉車両運転ボランティア養成講座を開催し、13人の受講があったほか、こちらも福祉部局の主催で毎年開催している「地域ケア推進会議」において、高齢者や障がいのある人の移動の問題についての情報共有と意見交換を行っております。
- また、④「ユニバーサルデザインタクシー車両の導入の促進」につきましては、タクシー事業者様の実績になりますが、ユニバーサルデザインタクシーの台数は前年度からは2台の減車となっております。
- 新計画では、高齢者や障がいのある方に対応した接客サービスの向上について、直接事業化はしておらず、「移動に支援が必要な人への多様な外出手段の確保」に移行しておりますが、交通機関や都市施設における合理的配慮、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化には、今後も市全体で継続的に取り組んでまいります。
- 次のページに移りまして、事業7「公共交通の利用啓発」についてですが、まず、①「各駅にバス交通の路線案内板を設置」については、設置できておりません。
- 新計画では、路線案内版に限定せず、各交通結節点における乗継案内方法の改善を検討し実施してまいります。
- ②「公共交通の学習内容の拡大、充実、子供向けの教室（イベント）の開催」につきましては、市民向けの「なるほど行政講座」に、公共交通についての講座を設置しておりますが、令和7年度も申込はありませんでした。
- このため新計画では、なるほど行政講座だけでなく、公共交通の乗り方教室等を開催し、利用増進のためのPRを兼ねた、より積極的な啓発を行ってまいります。
- ③「分かりやすい市内公共交通マップなどの充実」につきましては、コミュニティバスのルート及びダイヤのGTFSデータでの提供を継続し、Googleマップや乗換案内サービスでの検索を可能にしていることと、「白井市地域公共交通ブック」の配布も継続しました。
- 2つ下の⑤「タクシー利用案内の実施」につきましても、この地域公共交通ブックに、待機場所やタクシーの乗り方、各社の特色ある取組などをまとめているところです。
- しかしながら、この「地域公共交通ブック」は、内容が古くなってきておりますので、

新計画では、公共交通の利用増進のための新たなPR媒体の作成、配布、配信を進めていくこととしております。

- ④「沿線自治体等と連携した鉄道の利用促進活動の推進」につきましては、「北総線沿線活性化トレイン」を令和7年度も運行し、利用促進を図りました。
- 新計画でも、公共交通の利用増進と沿線活性化のため、交通事業者との連携、協働によるイベント等を実施していくこととしており、北総線沿線活性化トレインは、今年度も7月16日から2月まで、羽田空港と印旛日本医大駅の間を運行する予定となっております。
- 最後に、⑥「免許返納の啓発の実施」につきましては、市ホームページ等で自主返納制度の案内を実施してまいりました。ただし、市としましては、積極的に返納を推奨するものではなく、制度を案内することを趣旨としております。
- なお、ホームページへの掲載につきましては、所管部署の判断により、令和7年度をもって掲載を終了しております。
- 新計画においては、この事業は特に引き継いでおりません。
- 実施事業の取組状況につきましては以上となりますが、全体として、具体的な検討にも至らなかった事業も多く残ってしまっており、市としまして、計画策定時における実現可能性の見通しに甘さがあつたのではないかという点、また、実現の努力が十分なされたのかという点につきましては、深く反省し、新計画の推進に活かしていく必要があるものと認識しております。
- 報告事項1の説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

【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。

意見等なし

【報告事項2】沿線活性化イベント等の実施結果について

【会長】

- 次に、報告事項2「沿線活性化イベント等の実施結果について」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- 白井市を含む北総線沿線の自治体、千葉県及び北総鉄道株式会社で構成する北総線沿線地域活性化協議会では、沿線地域の知名度向上と魅力発信を図り、さらなる活性化に資することを目的に、令和7年7月14日～令和8年2月28日の間に「北総線沿線活性化トレイン」を運行しました。

- 運行区間としては列車の種別により停車駅が異なりますが、北総線区間が全線、京成線区間が押上駅から京成高砂駅、都営浅草線区間が西馬込駅から押上駅、京浜急行線区間が羽田空港第1・第2ターミナル駅から泉岳寺駅となっております。
- 参考として、7か月半の運行期間と推定広告到達率71%から算出され、広告推定接触人数として、京急品川駅が130,927人、都営浅草線日本橋駅が122,909人、京成押上線が130,927人となっています。
- 白井市・印西市・北総鉄道(株)・(株)ベイエフエムで構成された「ほくそう春まつり2026」実行委員会が主催となり、沿線と千葉ニュータウン地域の更なる知名度向上やイメージアップ、そして活性化を図ることを目的として、令和8年4月26日にイベントを開催しました。
- 当日はプロアーティストによる特設ステージや鉄道会社、バス事業者等によるグッズ販売会、各市商工会による出店があり、28,000人の来場者がありました。
- 白井市もブースを出展し、市のマスコットキャラクターなし坊・かおりとの写真撮影会を実施し、ブース来場者には写真撮影後に市のPRグッズの配布を行い、準備した200部が完売しました。
- 続きまして、イベントではございませんが、3月2日に供用を開始したシェアサイクルの利用状況につきましても、簡単に御報告させていただきます。
- 本日追加配布させていただいた資料7を御覧ください。
- 3月2日の供用以降、5月までの3か月の利用回数などをまとめております。
- まだ開始して3か月ではありますが、利用回数、利用者数は徐々に増えてきている状況です。
- 最も貸出回数が多いステーションは西白井駅北口で、ここからは、七次台地区にあります七次第二公園や西白井コミュニティプラザ等への利用が比較的多くなっています。
- シェアサイクルの利用状況につきましては引続き把握し、人の流れの分析等に役立ててまいります。
- 報告事項2の説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

【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。

意見等なし

【協議事項１】コミュニティバスダイヤ等改正案の基本的な考え方について

【会長】

- 次に、協議事項１「コミュニティバスダイヤ等改正案の基本的な考え方について」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- 地域公共交通計画では、令和１０年度に、コミュニティバスのルート、ダイヤ及び運賃の見直し、並びに祝日休日運行の導入テストを実施することとしており、その具体案の作成を今年度に行うこととしております。
- 本日は、それらの作業を開始するに当たりまして、計画に基づいて基本的な考え方の案を取りまとめましたので、お諮りさせていただくものです。
- 説明は資料３-１「コミュニティバスのダイヤ等改正案作成に向けた基本的な考え方（案）」に沿って行わせていただきますが、参考資料としまして、資料３-２「コミュニティバス 改正後ルート」、資料３-３「令和７年度 白井市コミュニティバス 便・停留所別年間乗降者数」も添付しておりますので、適宜御参照ください。
- それでは、初めに「１ 地域公共交通計画におけるコミュニティバスの位置付け」として、計画の記載内容を確認させていただきます。
- 計画書の１８ページ、「各交通手段の位置付け」において、コミュニティバスは、「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」としているところです。
- また、これとは別に、２６ページの施策の説明において、コミュニティバスの「ルート及びダイヤ見直しの考え方」として、「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、便数増を図ること。」、「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、富士地区の風間街道沿いなどの市街地や、白井工業団地における通勤・通学輸送を補完すること。」、「民営路線バスとの並行区間では、当該事業者とダイヤや行先を調整し補完・共生を図ること。」、「鉄道や民営路線バスとの接続にできる限り配慮したダイヤを作成すること。」の４点を定めているところであり、以下の案はこれらに基づいて考案したものになります。
- 次に「２ ルート・ダイヤ改正時期」ですが、現在のコミュニティバスの運行契約が満了する令和１０年９月１日を改正予定日としております。
- 次に「３ ルートについて」ですが、予め計画において示しているルートを基本とします。具体的には資料３-２又は計画書２７ページの図を御覧ください。
- ただし、これらのルートのうち、白井駅周辺、西白井駅周辺、桜台地区、富士地区、工業団地等の市街地内につきましては、道路が密集しており様々な経路を採り得るこ

とから、詳細な経路は、需要見込、住民意見、利便性、速達性、安全性、効率性等を踏まえて検討・調整することとします。

- 次に「4 ダイヤ作成の方針」は、1 番でお話しした位置付けを路線ごとに具体化したものになります。
- 初めに（1）の「西・南・北ルート」です。アの、朝夕の通勤通学時間帯、概ね朝6時台後半～8時台前半及び夕方17時台～18時台につきましては、西白井駅における鉄道との接続及び、白井工業団地の就業開始時刻を考慮した上で、各路線とも朝夕それぞれ最低2往復以上を確保することとしております。
- ただし、この時間帯に3往復以上の設定可能となる場合は、利用が多い北ルートに優先配分することとしています。
- また、この時間帯は、運行頻度を確保するため、原則として西白井駅を起終点とし、市役所～白井駅～西白井駅間は運行しないこととしております。
- イの日中帯、概ね8時台後半～16時台までにつきましては、概ね2時間に1本以上、片道合計4本以上の便数を確保するとともに、運行間隔の平準化を図ることとし、理想は等間隔ダイヤの実現としています。
- また、白井市役所～白井駅～西白井駅間は、3路線が重複することになりますので、この区間の運行間隔を平準化するほか、状況によっては昼間も一部の便を西白井駅折り返しにしてこの区間を運行しないようにするなど、車両及び乗務員の運用がこの区間に過剰に割かれないよう配慮します。
- さらには、コミュニティバスのターミナルである市役所での、3ルートと東ルートとの乗継ぎの利便性に考慮します。
- これは、北ルートの短縮により、西部と東部を直接結ぶ路線がなくなるためです。現在の北ルートの御利用状況を見ますと、西白井方面と千葉ニュータウン中央駅間を乗り通す需要が一定程度ありますので、この受け皿の確保は必要と考えております。
- ウは、1日の全時間帯を通算しての便数ですが、これは現行と同数以上の便数を確保することとします。
- エについては、一部区間で周回運行が生じる西ルート、南ルートについてですが、この周回部分については、不公平感が生じないように、原則として右回りと左回りを交互に運行することとします。
- オは、西ルートについてですが、枝線部にある「さわやかプラザ軽井沢」は、営業時間外は通過扱いとするもので、これは現在と同じ取扱いになります。
- 次に、（2）の「東ルート」についてです。アの、朝夕の通勤通学時間帯については、千葉ニュータウン中央駅における鉄道との接続を考慮した上で、朝夕それぞれ最低1往復以上を確保することとしています。
- 2往復以上としている他の3ルートと異なり1往復としている理由は、木下街道沿い

の各バス停から白井駅までの通勤・通学需要は、並行する京成バスセントラル白井線を優先的に御利用いただくためです。

- イの日中帯につきましては、他の3路線と同様に概ね2時間に1本以上、片道合計4本以上の便数を確保し、運行間隔の平準化を図ることとしております。特に、現行のダイヤでは、千葉ニュータウン中央駅始発の復路5便と6便の間に約5時間もの空白があり、これは解消してまいります。
- ウの、全時間帯を通算しての便数は、現在と同数以上の便数を確保することとします。
- エの市民プール及び運動公園に延びる支線につきましては、現在は早朝と夜間のみ通過としておりますが、周辺には人家もほとんどないことから、公園やプールの利用が多く見込まれる時間帯の便のみ経由することとしております。
- オは、福祉センターを営業時間外は通過扱いとするもので、現在と同じ取扱いになります。
- その下の表には、各ルートの現在と改正後の便数比較をまとめております。表には昨年度の利用者数も併せて載せておりますが、改正後はルート自体が変わりますので、御参考までに御覧いただければと思います。
- 次に「4 運行日について」は、基本的には、現在と同じ、祝日及び年末年始を除く月曜日から土曜日までの運行とします。
- しかしながら、利用の少なさから日曜・祝日の運転を取りやめた平成15年からは既に20年以上が経過しており、状況が変わっている可能性もあります。このため、令和10年9月から令和11年3月頃までの約半年間、日曜・祝日にも試験的に運行を行い、ニーズを確認することとします。
- ただし、土曜日も含め、休日は運転士の確保が平日以上に厳しくなると伺っています。このため、この試験運行に当たって、運転士の確保が困難な場合や、平日と同じダイヤで運行することが著しく非効率であると見込まれる場合は、休日専用又は土休日専用ダイヤを組成することも検討してまいります。
- また、年末年始の運行を望む御意見もございますが、この期間は乗務員確保の困難に加えて、市もバックアップ体制をとることが難しくなりますので、試験運行は予定しておりません。
- 次に「5 車両」につきましては、今より小型車両に変えてはどうか、という御意見もいただいているところではございますが、通勤通学利用や臨時的需要を想定し、立席を含めてある程度の定員を確保することが必要と考えており、現行車両である日野ポンチョと同程度のサイズとしております。
- また、台数については、現行は4台ですが、先程のダイヤ作成の方針を満たした上で、時間帯に応じて運用台数を変更することも含め、可能な限り少ない台数で運行することを目指すこととしています。

- 次に「6 運賃、割引制度の方向性」につきましては、計画上の目標数値の達成、民営路線バス・タクシー・オンデマンド交通等の他交通機関との共生、物価・燃料費等の上昇への対応、ドライバー確保等のための適正な人件費計上を伴う運行委託料などを実現するため、基本運賃は「値上げ」の方向で検討することとしています。
- ただし、自家用車を自由に使用できない高齢者や障がいのある人の外出機会を確保することは重要であり、そのための割引制度等を併せて検討していきます。
- また、利便性向上のため、定期券や1日乗車券等の企画乗車券の導入、現行の回数券や乗継券制度の見直しについても、乗務員の業務負担や経費の増加を考慮した上で、可能性を検討していきます。
- 次に「7 運行契約」ですが、まず、運行事業者数について、現在の2社による運行を1社に集約し、車両や乗務員の運用効率を高めていきたいと考えています。
- また、ダイヤ等の運行計画の作成に当たっては、実際に存在する車両、人員、車庫などの資源に基づいて行わなければ、現実には即した、効率性の高いものとはできないと考えられますので、今年度実施するダイヤ案の作成と、令和10年度からの運行業務は一体的に契約することを検討しております。
- なお、運行部分の契約方法については、厳しい収支が見込まれる中で、安定的な運行を維持するため、現在と同じく、定額の委託料から事業者の運賃収入を差し引いた額を支払う方法を承継したいと考えております。
- 最後に「8 今後の作業予定」についてですが、本日、この基本的な考え方について御承認をいただければ、本年9月から来年1月頃にかけて、ダイヤ、運賃、割引制度等の具体案の作成に取り掛かります。
- 作成した案は、来年2月頃に予定している次回協議会で1回目の御審議をいただいた後、令和9年度には、市民や利用者への広聴、協議会での2回目以降の審議、運賃協議会の審議等を行って必要な修正を施し、来年度中に本協議会で協議を調えた上で、令和10年9月の改正を目指し、国への許可申請や市民周知を進めていく予定としております。
- 協議事項1の説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

【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】

- こちらはプロポーザルがあるので、結果として委託となるかどうかは分かりませんが、それを前提としまして、かなり細かく内容を決められているなというような印象を持っています。
- こちらは、事業者を入れて検討していない状況の中で、ダイヤですとか、便数ですと

か、あとは乗務員のやりくりですとか、そういったところ、あと、乗り継ぎも決められている感じになっているので、かなりこのとおりに行かないのではないのかなと捉えています。

- まず、1 個目の質問としては、審議事項で決められた場合に、変え方というのですか、どこまで運用で変更することができるのかというところの御質問です。
- また、こちらの内容を変える場合は、ここで決議を取っているわけですから、公共交通会議に諮った上で変えないといけないのかというところについて計 2 点をお伺いしたいです。

【会長】

- 今回の案がかなり詳細に書き込んでいるがゆえに、受託事業者となった場合、逆に柔軟性が欠けるのではないかとといった御質問でした。

【事務局】

- 本日、基本的な考え方ということで御説明をさせていただきました。実際にはこの後、プロの方に作業をしていただいて、内容の中で両立ができない内容など、そういったものは出てくる可能性はあると考えています。
- その場合、次回の会議までには、具体案が一通りできているという前提で思っていますので、そこでできなかった理由を説明して、事前の策でこの場で御理解いただくといった形で進めたいと考えております。

【委員】

- これは、次回の公共交通会議で修正のものを審議していただくというようなことでよろしいでしょうか。

【事務局】

- スケジュールといたしましては、この基本的な考え方に基づきまして、来年の 1 月にかけて、具体的なダイヤなど、まずは案をつくります。
- それを 2 月の協議会で整えてから、令和 9 年度に市民の方に実際に御意見を頂くというプロセスに移行していこうと考えておりますので、もちろん変更が生じれば、それに伴う理由というのは必要になりますけれども、どうしてもそういったものが出てくるのかなと思っております。

【委員】

- 基本的なことをお伺いしたいのですが、プロポーザル方式で事業者を決めるわけですよね。
- 単に委託費がいくらかという費用で決めるわけではなくて、事業者が複数あったとして、企画書を出してもらって選定するといった方式でしょうか。

【事務局】

- ダイヤ作成と運行業務、これらを一体的にプロポーザルにかけて、事業者を選定した

いと考えております。

【委員】

- 通常、プロポーザル方式だと、細かいことは市で決めないで、事業者が十分調査して必要なデータだけは提供するといった方式、あるいは、考え方は発注者から言うけれども、基本的に事業者プレゼンをしてもらって、良い事業者を選定するといった方式があるかと思います。
- そうすると、話が出たように詳細に記載しているのではないかという気はしなくもないです。
- 通常、あまり書き過ぎると、何のためのプロポが分からないということになるかと。
- もう一つの質問となりますが、どなたが審査するのですか。

【事務局】

- プロポーザルの選定委員会を庁内で設けまして、主要なメンバーは、関係部課長という形になります。

【委員】

- その方々は、ここに出席している委員の方でございますね。
- 要するにコミュニティバスのあり方等々について、十分知識がある方が審査する、あるいは、市のプランについて十分理解しているから審査できると、こういう理解でしょうか。
- それからもう一つ、どなたか外部の専門家は入れないのでしょうかという2点です。

【事務局】

- 選定委員会の設立は、まだこれからなので、正式なことは申し上げられないのですが、今年、既に1件、交通関係のプロポーザルを行っておりまして、そのときは、地域公共交通活性化協議会の委員を務めている各管理職のほうを主要なメンバーとさせていただいております。
- 外部の専門家というのは、他市の状況は分からないのですが、白井市ではあまり入れていないような形になります。

【委員】

- 単に私の意見となりますが、通常、行政職員がこういう話について十分知識があるという場合は、率直に言いますと少ないので、専門家にどなたか入っていただいて、質疑応答があつて初めて、事業者の提案がいいか悪いか、皆さん委員が判断できるということが、通常、私が対面しているプロポの審査でした。
- 私の意見としては、ぜひ民間でとは言いませんが、外部の専門家を委員に入れたらどうかということでございます。
- あまり内部で固めると、違う意図が選定に当たってしまい、違う意図が入ってくる可能性がなくはないので、少し開かれた審査にしたほうが、市民的に納得がいくのでは

ないかというふうに思います。

- ただし、これは私の単なる意見となります。回答は必要ありません。

【会長】

- ありがとうございます。プロポーザルをやる場合の選定審査会の委員構成についてということで、御意見をいただきました。

【副会長】

- お二人がおっしゃったことに近いことを最初に申し上げますと、プロポーザルでやるというのは、周知していなかったので、条件をかなりカチッと決めて出すのかなと思っていました。
- プロポーザルのいいところというのは、実際に運行を担当されている事業者さんから、より具体的で効率的で、かつ住民のためになるような提案が出てくると期待されることです。
- なので、そういう余地を残した形でプロポを発注していただけると、ありがたいです。これは、どちらかというところ、お願いになります。
- おっしゃっていただいたように、市として、こういうものをつくりたいということについて先に出していただくこと自体はいいと思うのですが、それらを必ず守らなければいけないという形にはしないようにしていただけるとよろしいかと思います。
- もう一点が運行契約に関わる部分で、3点目のポツで、厳しい収支が見込まれる中で安定的な運行維持するためという理由で、現行の方法で、委託額から事業者の運賃収入を差し引いた額を支払うということに持っておられるということにしたいということで理解しましたが、これは一言で言うと、民間事業者にとって、あまりやる気が出ないやり方であるというのは承知した上で、この方法にするということなのかなという、これも意見でございます。
- 運賃は収入にプラスになるとすると、やる気出るので、利用者を増やす努力もしていただけるかもしれないけれども、今回御提案のやり方にとすると、多分その努力をしないほうが、事業者にとっては利益が大きいということになるので、そういうことで本当によいのかどうかについては、一度御検討いただいて、それでもこっちのほうがいいということであれば、そこを否定するものではありませんが、その辺り、少し意識的にやっていただけるとよろしいかなと思います。
- あと、割引制度等の方向性についても書いていただいています。自家用車を自由に使用できない高齢者、あるいは障がいのある方の外出機会を確保するための割引制度等について検討するというところで、これは非常にありがたいですが、プロポと関係あるかは分からない、これはどちらかというところ、市のほうで、どのぐらい割引の対象を拡大するかというところかだと思いますので、この辺りについては、ぜひプロポと別に、この席上で、これから今後も詰めていく機会があると思いますので、ぜひ議論させて

いただければありがたいと思いました。

【会長】

- プロポーザルのあり方、それから収支という、委託の経費の考え方です。ただ、恐らくもともと収支が厳しい地域だからこそ、この手法になっているのだと思いますので、運賃収入は、そのままプラスにするという考え方だと、多分、当初の委託費を本当に低く抑えることになってしまうのではないかと思いますので、その辺も含めて、これからまたもう一回詰めるというところでしょうか。
- それから、確かにおっしゃるとおり、割引制度云々については、仮にルートだったり、ダイヤだったり、決まった後でも、また議論の余地はあるかと思いますが、そこは、よりナッシー号を必要としている方のために、どんな工夫ができるかというのは、そこは、また今後も検討を続けるといったところです。

【副会長】

- あまり時間をとって申し訳ないのですが、1点だけ言い忘れていました。
- 運行日について、前のアンケートで、日曜日等にもぜひ運行してほしいという意見は一定数ありましたので、今回、試験的に日曜日及び祝日にも運行を行いたいということで、これ大変よい試みだと思いますので、ぜひやっていただきたいのです。
- 率直に申し上げて、平日と土休日では、かなり輸送量に段があるというか、要するにニーズが違うので、土休日ダイヤを組成することも検討するということですが、ぜひ作る方向で、決まった事業者さんと調整いただけるとありがたいと思います。
- こちらもぜひ検討よろしくお願いします。

【会長】

- そのほか何かございますでしょうか。

【委員】

- これルートのほうも、しっかりと改正後ルートが資料3に決まってしまうのですけれども、ここら辺も、まだ検討の余地があるというような感じでいいのでしょうか。
- 結構決められており、道が想定できるようなルートになってしまっているのですが、これから検討するに当たって、施設や乗継結節点などがあると思うのですが、そういったところではなくて、今のルートを基本的に守るというような方向性を堅持するのか否かというのを伺いたいです。

【会長】

- ありがとうございます。このルートの考え方、この先、具体的に取り組むに当たって、どの程度柔軟性があるのかという趣旨かと思います。

【事務局】

- こちらのルートですけれども、計画策定時にも一定の議論をした上で定めております

ので、拠点間を結ぶ基幹的なルートについては、基本的には、このとおりで考えております。

- ただ、先ほども申し上げましたとおり、白井駅の周りとか西白井駅の周り、それから桜台地区を含む千葉ニュータウン中央駅の周り、あと工業団地、富士地区、こういった市街地については、道が密集していて、いろいろ選べる上に、逆に交通量が多くて、制約というのはあると思います。
- そうしたときに、どこの道を通るのがよいのかというのは、今回のダイヤづくりの中で、併せて考えていきたいというふうに思っているところです。

【会長】

- そのほか何かございましたらお願いしたいです。よろしいでしょうか。
- 委員からお話しをいただいた、こちらのルートやいろいろな考え方については、基本的な方針ということで今日は御議論いただいて、決める前には、もう一度皆さんに諮りした上でとなると思います。
- こちらについて、協議事項ですので、一旦ここで決を採らせていただきたいと思います。
- まず、協議事項の一つ目、コミュニティバスダイヤ等改正案の基本的な考え方についてということで、賛同いただける方は、挙手の上、お願いいたします。

〔賛成者挙手〕

【会長】

- 賛成多数ということで、ありがとうございます。

【協議事項２】 オンデマンド交通実証運行の内容について

【会長】

- 次に、協議事項２「オンデマンド交通実証運行の内容について」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- 地域公共交通計画では、交通ネットワークの再構築の一環として、令和１０年度からオンデマンド交通を導入することとしており、そのための実証運行を今年度に行うこととしております。
- 本日は、その運行計画を取りまとめましたので、御説明させていただくものです。
- それでは、資料４－１「オンデマンド交通実証運行計画（案）」を御覧ください。
- 初めに「１ 地域公共交通計画におけるオンデマンド交通の位置付け」として、計画の記載内容を確認させていただきます。
- 計画書の１８ページ、「各交通手段の位置付け」において、オンデマンド交通は、「主

に市街化調整区域の公共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」としています。以下の案はこのことを考慮して考案したものになります。

- 次に「2 実証運行の運行期間及び運行日」ですが、実証運行は、本年9月1日から12月28日までの、祝日を除く月曜日から土曜日に行います。運行日数は96日です。
- 次に「3 運行エリア」ですが、令和12年度までの本計画期間においては、オンデマンド交通の導入は、図に示しております国道16号北東側の、住居・商業系市街化区域を除く約20.6km²のエリアを対象に行うこととしており、実証運行もこのエリアで行ってまいります。
- 次に「4 運行方法」ですが、今回は、自治体の要請による実証運行として、道路運送法第21条第2項に基づく、一般乗用旅客自動車運送事業、つまりタクシー事業者による乗合旅客運送として実施します。
- また、運航方式は、運行ルートを定めず、予約に応じて乗降ポイント間を最短経路で結ぶ、自由経路ミーティングポイント方式で行います。この方式のイメージは、次のページの表のCを御参照ください。
- 自由経路ミーティングポイント方式とした理由は、本計画の運行エリア内には小規模な集落が散在しており、定路線型では面的なカバーが難しいことと、その一方で、完全なドアtoドア型では、一般タクシーとの差異が小さくなってしまうためです。
- 配車方式につきましては、将来に渡る慢性的な人手不足を考慮し、AI配車を採用します。これは、利用者からの予約に基づいて、AIが自動で生成し、ドライバー用タブレットに表示する経路を運行する配車方式です。
- この運行管理システムの供給事業者は、プロポーザルにより、ネクスト・モビリティ株式会社に決定しました。同社は、全国約70箇所で、「のるーと」というブランドでAIオンデマンド交通サービスを提供している企業になります。近隣では茨城県龍ヶ崎市や東京都日野市で採用されていますが、千葉県では初めての導入となります。
- 次に「5 乗降ポイント」ですが、これはバスでいうところの停留所に当たるものになります。個別の設定地点は巻末の別紙1に示しておりますが、乗降ポイントはできる限り多数設置したほうが利便性を高められる反面、無計画に数を増やしていけばドアtoドア型に近づき、タクシーとの共生が難しくなります。
- このため、今回の実証運行では、表に示す6種類に乗降ポイントの設置根拠を整理しています。
- はじめに運行エリア内ですが、「①交通空白集落」は、路線バス・コミュニティバスの現行停留所から半径300m以上離れ、交通空白地として国に報告している集落を対象としています。これに該当するのは11地区・30地点になります。

- 「②コミュニティバス廃止予定区間」は、令和10年度のコミュニティバス再編で廃止を予定している区間において、既存停留所の代替や、停留所間の距離の短縮を図るもので、39地点に設置します。
- 「③公共・医療福祉・商業施設等」は、エリア内にあるこれらの施設であり、エリア内相互間の移動の目的地として9地点に設定します。なお、国道16号につきましては、上下線両側の沿道施設までをエリアに含めております。
- 「④路線バス終点」は、エリア内を通る路線バス及び込コミュニティバス北ルート等への乗継のため、路線バスの終点である京成バス千葉セントラル白井車庫及び工業団地中バス停の2箇所3地点に乗降ポイントを設定するものです。
- 次に、特別に運行エリア外に設定する乗降ポイントとして、「⑤計画上の交通結節点」は、エリア内相互間の移動だけでなく、他の交通機関への乗り継ぎにより市外などへの移動を可能にするために、市役所・白井駅・西白井駅の3地点に乗降ポイントを設定するものです。
- また、「⑥計画上のサブ拠点」については、交通結節点以外で一定の利用者数が見込まれる地域の拠点として全8箇所を指定していますが、このうち、一部区間を廃止予定のコミュニティバスの北ルート・東ルートで、オンデマンド交通の運行エリア内から直結している千葉NT中央駅及びフォルテ白井の2箇所3地点に限り、乗降ポイントを設定するものです。
- これらの乗降ポイントの地点数は合計で87地点となります。
- 3ページの補注に移りまして、千葉ニュータウン中央駅（印西市）への乗り入れについては、7月に開催予定の印西市地域公共交通会議に事務局が出席し、協議を調える予定です。
- 次に、乗降ポイントを上下車線にそれぞれ設置する場合は2箇所として計上しています。先程「2箇所3地点」などと御説明したのはこのためです。
- 次に、公道上にある既存のバス停への乗降ポイントの設置についてです。
- 道路交通法により、原則としてバス停の前後10m以内は駐停車が禁止されておりますが、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する上で有用であり、かつ道路交通に支障がないことを関係機関が合意し、公安委員会がその旨を公示した場合は特別に駐停車が認められることとなっています。
- しかしながら、千葉県においては審査期間が7箇月程度掛かるということでしたので、本実証運行においては、バス停位置への停車は断念し、バス停標柱の10m先又は手前を停車位置とします。
- 次に「6 運行区間」ですが、運行エリア内の乗降ポイントから運行エリア内の乗降ポイント間は、全て 御利用可能とします。
- また、運行エリア内の乗降ポイントから、運行エリア外の乗降ポイント間につきまし

ては、「一部制限」としてしておりますが、これは、民営路線バスやコミュニティバスで、乗り換えなしに往来できる区間は、バスを御利用いただくこととし、オンデマンド交通は利用不可とする趣旨です。具体的な制限区間は、別紙1の一覧表③・④に記載しております。

- 最後に、運行エリア外の乗降ポイントから運行エリア外の乗降ポイント間は、すべて利用不可としております。
- 次に「7 運行時間帯」につきましては、朝7:00出庫、夜19:30着庫、としております。最初にお話ししましたとおり、オンデマンド交通は主に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位置付けてはおりますが、現在、コミュニティバスの廃止予定停留所から、通勤時間帯に定期的に利用されている方が、ほんのわずかではありますがいっぱいます。
- この利用に対応できるよう、長めの時間設定としております。なお、廃止予定停留所からの高校生等の通学の定期利用は、昨年度時点でいらないものと認識しています。
- 次に「8 運行事業者・車両」につきましては、まだ国庫補助金の交付決定が出ていないため契約はこの後になりますが、市内のタクシー事業者である有限会社白井タクシー様と、エミタスタクシー北総株式会社様に運行を委託させていただき、普通タクシー車両各社1台の合計2台で運行することを予定しております。
- タクシー事業者様に運行を委託することとしたのは、まず、運行予定エリア内の人口は約5千人、世帯数は2,500程度と見ており、他自治体の事例等を勘案すると、普通乗用車サイズの車両2台程度で輸送需要は賄えるものと考えたことがございます。
- 加えまして、オンデマンド交通は、既存タクシー事業の経営に影響を与える存在となることが見込まれるということもあります。
- さらに、市内のタクシー事業者は白井タクシー様とエミタスタクシー様の全2社となりますが、いずれも本協議会の委員として、本市の公共交通を客観的に御検討いただくお立場にあることから、実証実験にはぜひ両社に御参加いただき、本格運行に向けた気付きや課題を共有するとともに、本格運行への参加意向を検討・判断していただきたいと考えたことによります。
- なお、本格運行移行時は、実証実験により把握された利用動向を踏まえ、改めて適切な設計額及び業者選定方法を検討してまいります。
- 次に「9 利用方法」ですが、専用スマホアプリ、市公式LINE、ウェブサイト、電話コールセンターから受付を行います。
- これらの手段で最初に利用者登録を行っていただいてから、利用予約を受け付けることとなります。

- 利用予約は「事前予約」と、車両に空きがあればすぐに利用が可能な「即時予約」に対応します。
- コールセンター開設時間は、運行日の午前8時から午後5時までとしております。
- 次に「10 運賃及び割引」ですが、今回の実証運行については表のとおり考えております。なお、これらの運賃は、主に、資料4-2に記載しております県内で運行されている他のオンデマンド交通の運賃設定を参考に設定したのになります。
- まず、基本運賃としまして、エリア内相互間の利用は大人1回300円、小中学生が150円、エリア内とエリア外の間は大人1回500円、小中学生が250円としております。
- また、割引運賃として、70歳以上の方と障がいのある方、1名までの介助者は基本運賃の50%引きとしています。
- 欄外の補注に移りますが、保護者同伴の未就学児は無料とします。
- 次に、割引の適用方法については、予約時に割引区分を選択するとともに、乗車時に車内で証明書類を提示していただくこととします。
- 次に、高齢者割引を70歳以上とする理由としましては、70歳から運転免許更新時に高齢者講習が必要になることもあり、70歳前後から、運転免許返納を検討する人が急増するためです。ただし、本事業は高齢者の外出機会の確保を目的とはしていませんが、運転免許の自主返納の促進を目的とするものではありませんので、自主返納者を特に区分して割引対象とすることは考えておりません。
- 次に、今回は道路運送法21条に基づく短期間の実証運行であり、準備期間も限られることから、公聴会及び運賃協議会は実施しないこととしております。
- ただし、本格運行時は、本実証運行の結果を踏まえるとともに、市民意見を把握し、改めて運賃協議会で運賃を決定してまいります。
- 次のページには、ご参考として、現在の白井市コミュニティバスの運賃と、近隣市町におけるオンデマンド交通の割引運賃例を表にして載せております。
- 次に「11 決済方法」ですが、現金でドライバーに支払う方法のほか、マルチキャッシュレス端末による決済を予定しております。
- 次に「12 PR活動」ですが、市の広報、ホームページ、公式SNS、メール配信、プレスリリース等で行っていただくほか、運行エリア内でのチラシのポスティング、出先機関等での利用方法説明会等を組み合わせて実施してまいります。
- 次に「13 実証運行終了後の予定」ですが、12月の運行終了後、速やかに結果を整理し、2月頃に予定している次回協議会で報告いたします。
- その後、令和9年度には、令和10年度からの本格的な運行に向けた準備として、運行内容案の作成、協議会での審議、市民や利用者への広聴、乗入先自治体との調整、契約方法の検討、予算要求、市民周知等を進めます。コミュニティバスと同様に、令

和9年度中に、本格運行の具体的な内容は決定してまいります。

- 令和10年度は、速やかに国への許可申請を行い、コミュニティバスの再編より少し前の8月頃までには本格運行を開始したいと考えています。
- 本格運行開始後は、令和12年度上半期頃までの約2年間の運行実績を踏まえて、次期地域公共交通計画期間におけるオンデマンド交通の取扱いの方針を、本協議会で審議し決定してまいります。
- 最後に「14 その他」ですが、今後、実証運行に向けた準備を進めていくなかで、様々な予期せぬ支障が生じることもあると考えております。
- こうした場合に都度協議会を開催することは難しいため、この運行計画案に定めている事項に軽微な変更が生じた場合には、協議会の議決によらず、会長に御相談の上実施させていただき、事後報告とさせていただきたく存じております。
- 次に、国への許可申請に際しては、本運行計画案の御決定をいただいた後、早急に行ってまいります。その際、別紙2のとおり、「道路運送法第21条に基づく実証運行に係る協議が調っていることの証明書」を併せて提出したいと考えております。この証明書につきましても、申請手続きの過程で訂正が求められる可能性もあるものと考えておりますが、その際には、必要最小限の訂正を行い提出することをお許しいただきたく存じております。
- 協議事項2の説明は以上となります。よろしくお願いいたします。

【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】

- いくつか質問などがございます。
- 1点目ですが、コミュニティバスの廃止の区域の費用効果、経費削減と、今回実証実験だろうと思うのですが、この期間だけでもいいので、その費用のベネフィットですね、削った費用をこっちに向けたとして、経費的に効果がないと、率直に意味がないのではないかなというのが通常の経営的な判断だろうと思うのですが、そこを計算しているのであれば、教えていただきたいというのが1点です。
- もう一つは、費用的な効果がないとしても、政策上の効果がまさに生まれてくるのであれば、それは一体どういったものなのか。
- 例えば先ほど言いました比較的バスでも厳しい高齢者が、比較的近いところに停留所ができることによって、外出機会が増えるということであれば、効果として挙げられる可能性はあるなと思っていて、こういうことを検討された上でのオンデマンドなのではないかなとおもっています。これは市から何度も説明があったので、これ以上繰り返しません。

- それで、1つ聞き漏らしたのですが、期間が12月28日までなので、29日から空白期間の方で、公共交通に頼りたい方は、何か措置を講ずるのでしょうか。ただ、ずっと補正予算で講じないと対策できないので、この辺を何か言われたような気がするのですが、もう一つ正確にお教えいただければ、大変ありがたいと思います。
- あとは私の意見です。一つは、実は私も、ほかの自治体でこういうことを経験しているのですが、実は高齢者の方で、スマホとかLINEとかを使って予約は、実は思った以上に効果がないということです。
- 電話もそうなのですが、なかなかニーズと合わなくて、来る時間帯とか含めて、きつという経験しているので、ここは、実証実験やる前にこんなことを言うのは何なのですが、ぜひ一体何で利用しづらかったのか、あるいは利用しやすかったのかということを中心に調べて、今後に生かせたら、ありがたいなと思っていますので、その辺の調査をお願いしたいと思います。
- もう一つは、事前の説明会をきちっと高齢者を対象にして、スマホの使い方などを紹介しないと、利用したいと思ったら実は使えなかったという場合も、僕の経験だとあるので、ここは丁寧にやっていただかないと、例えば既存の団体、自治会とか社協とか通して、ピッとやらないと、なかなか広報だけでは高齢者のところに届きませんので、しっかりお願いしたいなというように思っているのが1点。
- もう一点は、これはプランのときに既に言いましたが、市街化区域内、ニュータウン内の高齢者、取りわけ単身高齢者で、買い物が不便と言われる方が相当いるというふうなのをほかでも聞いていますので、オンデマンドがうまくいくのであれば、将来的には、ぜひ市街化区域で、高齢者対応でこういうことが可能かどうかということも頭の片隅に入れて、実証実験やっていただければ非常にありがたいなと。
- 先の話は質問なので、費用対効果とか、実証的終わったらどうするのか、この辺は教えていただければ非常にありがたいと思います。

【会長】

- ありがとうございます。質問が大きく三つと、御意見を二つ頂きました。
- コミュニティバスの費用対効果をどう図るか。今のナッシー号の範囲を小さくすることと、費用等ということですね。それから、仮に費用対効果が直接的なものはないとしても、政策的な効果をどう判断するかということ。
- また、実証実験が終わった後の一定の期間をどうするのかという御質問が3点ですかね。それから、高齢者の予約のあり方、やり方をどうやって説明するか。
- そもそも高齢者に、こういうのをやっています、始めましたというのが届かないと、そもそも意味を成さないのではないかと、そういったお話でございました。
- それからあとは、違う観点で、市街化区域内での活用のあり方も念頭において実験されたとか、そういう御意見かと思います。

- 三つの御質問に対してお願いいたします。

【事務局】

- 一つ目の経費の削減、効果のところなのですけれども、これから高齢化が進んで、マイカーを使える方が、さらに少なくなっていく状況の中では、交通に係る経費全体を維持、ないしは減らしていくということは、結構、難しいのかなと考えています。
- 今回つくった計画では、市民1人当たりの財政負担額、これをコミュニティバスとオンデマンド交通を合わせた額で、現況1,324円を令和12年度の目標は1,683円未満には抑えたいという形で設定させていただいています。
- どうしても、増えてしまうということは、しょうがないと思っています。ただ、コミュニティバスをさらに充実させることによってカバーしていくのか、それとも、コミュニティバスとオンデマンド交通の役割分担によってカバーしていくのかによって、どのくらい金額が増えてくるのかというのは違いが出てくるかと思っています。
- 詳細は分からないのですけれども、コミュニティバスを今後も1本でやっていくよりは、このオンデマンド交通で主に郊外部のほうをカバーしていくということで、トータルコストは、何とか目標値以内で抑えたいという考えで進められればと思っています。

【委員】

- ここはちゃんとした組織なので、結果でもいいので、きちっと数字で費用対効果、数字で一応判断したほうが、僕はいいのではないかなと思います。
- その上で、それ以上の政策効果があるのであれば、それはそれで構わないけれども、ここもきちんと合理的な判断が必要なのではないかと思うので、ぜひ何となくただ一般論ではなくて、具体的な数字なんか検証できるようなことを考えていただければ、非常にありがたいなと思っています。

【事務局】

- 計画のほうでは、目標値として、収支率を上げていまして、コミュニティバスについては16.9%以上、オンデマンド交通では11.9%以上を確保していきたいということです。
- なので、これから逆算して、実証、バスを運転しながらなので正確な値は出ないかもしれませんが、数字はきちんと出します。
- 具体的な指標といいますか、目標基準というのは、数値的なものが出せてはいないのですけれども、具体的には持っています。
- 経費が増えてしまった場合でも、政策的な目標があるのかというところは、やはりこれは外出を促すというところがあると思っています。
- 一つ、令和6年度でコミュニティバスの市民1人当たりの利用回数が、年間1.47回となっています。これを計画では、1.54回以上、5%以上は増やしていきたい

というふうに考えを持っていますので、これを一つの指標として、効果があったのかどうかというのは、いきたいと思っています。

- ただ、これだけではなくて、もうちょっといろいろなオンデマンド交通は乗降データが全部可視化されますので、それをこの場で提示しながら、どういうふうに進めていくのかというのは話し合っていきたいと思っています。
- それと、12月28日で運転が終わってしまった後、どうなるかというところなのですが、今回の実証実験、コミュニティバスと並行して行います。
- コミュニティバスも12月28日までの運転なのですが、これは毎年同じことになるのですが、12月29日から1月3日の間は、コミュニティバスとオンデマンド交通は運行していないため、民営の路線バスないしはタクシーを御利用いただく形になります。
- 利用者へのアンケート、予約方法について、今回は、コールセンターと通常の予約アプリに加えて、市の公式LINEから予約ができる方法を導入しようとしています。
- もちろん若い方に比べて、高齢者の方のほうがスマートフォンなどの利用率は低いですが、その中でLINEアプリというのは、かなり利用率が高いと伺っています。
- これを採用するとともに、説明会ですね。現地に行って、直接実機を使って、触っていただいて、その場でできれば予約をしてもらって、高齢者の方に御利用いただける。電話よりも、アプリとかLINEのほうをどんどんシフトさせて、使い方を覚えていただく、そういう形で説明会ができればと考えております。
- あと、ニュータウン内のお住まいの単身高齢者の方についてです。

【委員】

- 前回も言った記憶があるので、これは私の意見ですので、ぜひ参考までにというレベルで、回答を求めているわけでありませんので御承知おきください。

【会長】

- 多分、野口委員の御指摘が、高齢者の皆さんの予約のしやすさの部分だと思います。例えばスマホが使えないから予約できないとかという、そういう面もあるけれども、そもそもこれ、やっていますよというのが伝わっていないと、その前段階で止まってしまうのではないかと御心配も含めてだと思ってしまうので、始めるに当たっては、十分な周知をお願いしたいなと思います。

【委員】

- 3点ほど質問ですが、資料4-1で、今年の9月1日から12月28日、短期間であるから、今日、決めたいという御提案だと理解しております。
- まず、1点目としますと、実証実験とおっしゃいますから、実証して何を実証されるのかという部分が今、明らかになっておりません。3か月間で、どういう指標を確認

して、本格運行前に、判断をするのかということで、また追加で御説明いただいて、分かったのですが。

- 資料上は、国道16号より右手のほうには、いずれここはコミュニティバスが廃止される予定がある、その予定があるところに今回のオンデマンド交通の実証運行を走らせると、このようなことでございます。
- 実証運行のデータを取るときに、3か月でもコミュニティバスを休んで、オンデマンドをやれば、どのぐらいの利用が移ったとか出るのですけれども、同じ期間に両方とも走らせて、実証して、本格運行に至る指標の判断というのは取れるのかどうかという点が、御説明を多分じゃなくて、説明して御理解を得ないと、県内でも、オンデマンド交通導入によって路線バスが廃止に至っている地域が、今、一つ二つではありません。一旦なくなった路線バスは戻らないところです。
- そういう意味で、本当に今日決めていいのかというのは、この質問の後、御回答いただいて判断しないといけないのかなと思っております。
- まずは目標とか、ナッシー号を今、どのぐらいこの地区で乗られていて、このオンデマンドでどのぐらい乗られるのかということの目標とか、この3か月のデータのどういうふうにするのかという部分が、心配でございます。その辺の考えをまず1点目としては伺いたいと思います。
- それから、私も今、タブレットを持ってきて、計画は要らないかと思ってあれだったので、一般路線も白井車庫に行くところ走っているんですね。
- そういう意味で、今日これを決めるのであれば、一般路線を運営しているバス事業者は、既にオンデマンドの3か月とはいいいながらも、了承をいただいているという前提でいいのかをお伺いしたいです。
- 今日、初めてこの説明したのであれば、一般路線のバスに影響を与えるということであれば、影響がないことを確認してから議決をするのが、地域公共交通会議の国土交通省のガイドラインに出ておりますので、一般路線との影響はないと説明して、了解をもらっているという説明など、明確な回答をしていただいてから、議決を採っていただきたいと思います。
- 3点目は、コミュニティバスの廃止予定が、運行の来年度までに出て、一つ目の議題で、令和10年にコミュニティバスを見直すというのが、先ほどの議事で基本的な考え方なので、私もそれは、そういう方向で調整するのは問題ないと思います。
- この実証運行で、まだ調整が進んでいなかったとすれば、9月からのオンデマンドの交通を始めるというのを短時間にやるという部分が、今後の予定として資料4-1にも書いてありますけれども、この時期にやらなければいけないという理由がまだお伺いしていないので、これについては明確に御説明いただきたいです。
- 本来は、その辺の考えも資料で提出していただいて、これはまず案と出して、それに

ついて意見を聞き、修正して決めますので、そのとき御意見くださいというのが通常なのかと思う所です。

- ここまで明確な計画があるということだったので、確認をさせていただいて、その上で議決等はしていただければと思います。

【会長】

- まず一つ目が、何をもって実証したのかということです。
- 本格運行への判断基準は、どういうところに置くのか。加えて、コミュニティバスも運行しながらも、併用において、何を持ってやるぞという判断にするかということ。
- それから、既存のバス事業者への影響について、合意を得ているのかといったものです。
- 三つ目が、この時期に実施する理由といいますか急ぐ理由など、そういったところを御説明というところでしょうか。

【事務局】

- まず、今回の実証運行の目的ですけれども、今回、オンデマンド交通を導入するかしらないかの判断を目的とするものではございません。
- オンデマンド交通を少なくともこの5年間の計画期間にやるということは、計画の中にすでに記載しております。
- ただ、実施するに当たり、運営ノウハウについて全く白井市はオンデマンドの経験がないことから、確保していく必要があるので、一番の目的はまずそこにあります。
- あともう一つ、今回、いろいろ分からない中で運行計画案を作りましたが、実際に走らせてみて、利用状況、どんな区間に利用が多いのかとか、あとアンケートを取って、利用者の方がどう思うのかとか、あと、実際、運行に携わっていただいた事業者さんがどういうことをお思いになるのかとか、あと今回、選定した運行管理システムがきちんと働くのか、あるいは、システム要件が過剰であったり、不足であったり、そういったことはないのか。
- そういったことを令和10年度に向けてブラッシュアップしていくために、やるというのが主な目的となっています。
- 時期をこの令和8年度内に何とかというのは、これはスケジュールの計画に書いてあるというのもあるのですけれども、なぜそういうスケジュールにしているかというと、令和10年度に、コミュニティバスの契約変更と併せてコミュニティバスを再編していくところです。
- それらに併せて、令和10年度の少し前にオンデマンド交通を入れていくぞとなると、しっかり市民の意見を聞いて、細部を決めていくためには、令和9年度にそれを当てる必要があると考えております。

- まず、実証運行をやって、我々のほうで運営ノウハウとか、そういったものを蓄積した上で、先ほどのコミュニティバスと同じですけれども、本格運行はどのようにしたいという考えをまとめて、それを令和9年度に市民の皆様に見ていただき、その上で、令和10年度予算を9年度の下半期に取っていく、こういった感じでスケジュールを考えたものになります。
- それと、民営路線バスでの影響でございますが、バス事業者様へはお話をさせていただいておりますが、御指摘のとおり、きっちり文書とかで、影響ありませんなどというものがあるわけではございません。
- 今回、87ポイントの乗降地点を設けるに当たりましては、基本的には、先ほども御説明しましたけれども、路線バスで行けるエリアは、オンデマンド交通は使えないようにしています。
- このエリア内、今回、京成バスセントラルさんの白井線が、白井車庫までずっと入ってきていますが、その沿道にあるバス停、木下街道沿いの乗降ポイントから、例えば白井駅とか、白井市役所とか、そういったところには使えないというふうにしています。
- 使えるのは、あくまでバスが通っていない千葉ニュータウン中央駅方面とか、そういうところだけに限っておりますので、そこで何とか私たちも共存共栄といいますか、役割分担のもとに、各交通機関がそれぞれ栄えていくというのをもちろん目指しておりますので、御理解いただければと思っておりますのでございます。

【委員】

- よく分かりました。手探りの中で、オンデマンド交通がどんな形なのか経験を積みたいということで、今年度チャレンジしたいという趣旨ということですね。
- 一方で、やはり市民の方にとってみると、便利なものが出たということになると、全員が一緒にならないというところです。
- 今までのナッシー号も、使いやすかったから、やっぱりそれは手放したくないという意見もあるかと思います。
- オンデマンドがうまくいけば、ナッシー号はなくなっていくのかという話にもなりかねないので、一方で12月28日に一度なくなりますから、一旦使って便利だったけど、やめないでくれという話になっても、その調整が大変難しくなると思うので、まだ9月まで時間あるのですけれども、十二分に市民の方の御意見を頂いて、その上で、問題ありませんよということであれば、書面でもいいですから、決議されたほうがいいのではと思います。
- ここで私、初めて見るような気がするのですけれども、すぐ議決してしまっているのかというのは心配がありますので、この辺は御検討いただければと思います。
- 今日、決議採るのであれば、チャレンジについては賛成でございます。

- それから、一般路線の方のバス事業者には説明をしており、白井車庫線で影響が出ないということなのですけれども、例えば、オンデマンドといったものができるとなると、ほかの地区の方も、うちも欲しいとなるかと思います。
- その場合に、バス事業に影響が出てくるかと考えられます。
- それでオンデマンドが広がってから、バス路線をなくしていいかというと、それも困るという話になるかと。部分的な部分では、まだ今日みたいに運賃まで、利用者についても、はっきり書かれていなかったのも、これも一般路線に影響が出ないかをなお一層、確認をしていただきたい。
- 今日、事務局の説明では、資料４－１にある内容は、スタートする前に変更があり得る旨、説明がありました。
- 全部これは駄目だということにはならないのですけれども、十二分にバス事業者との経営上の問題というのはないのか、こういう部分は、ぜひ再度、御確認をしていただければと思っています。
- その中で発言させていただきますと、白井市の地域公共交通計画は、資料４－１の１８ページにあるとおり、自家用車が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いった大きな目標があります。
- 今回も計画しているのですけれども、そういう方々に、この実証運行をして使っていただけるかといった中で、７０歳以上の方は割引だけなのですね。
- ナッシー号に乗る人は、このオンデマンドに乗らなくてもいいのですけれども、高齢者の方のための足としておりますが、普通の方も使えるような案になっているところです。
- それは、一般路線のバスに乗る方も、オンデマンドの値段が安ければ、そちらに移行してしまいます。そういう部分は、一旦始まると、なかなか戻らないところです。
- その辺については、再度、御検討いただければありがたいなと思っています。あと３点目については、チャレンジするので、早くデータが欲しいということでやったということでした。

【会長】

- このオンデマンドをやることによって、実証運行をやる区域以外の住民の皆さんにも影響があり得るというような御指摘。
- それから、事業導入の目的に資して、この料金設定のあり方が、これで適切なのかというような御指摘かと思います。
- そのあたりは、実際、本格運行に際しては、また皆さんの御指摘を踏まえて、改めていろいろ検討しなくてはいけないのだろうと思います。
- 重ねて、さっき私からお話ししたと思うのですけれども、私からもお願いで、よっぽど住民への周知を図らないと、仮に、例えば結果的にたくさん利用があつて、これ、

いい制度だなとなっていけば、それはそれでいいと思うのですけれども、仮に利用が低調だったとかというときに、この仕組みが使いづらいとか、このポイントじゃ駄目だなという話なのか、料金の不満なのかという以前に、そもそも、こんなオンデマンドの実験やっていたと知らなかったということもあり得るわけです。

- 事前にお知らせをしないと、ナッシー号の運行範囲の見直しを考えていますよというのも、知らない人もまだまだいらっしゃるのではないかと考えております。そもそも、エリアを見直しますよと、見直すという前提で今、考えています。
- その代わり代替手段として、こういうオンデマンドも考えているので、ぜひ使ってみてくださいというのが、そこが伝わっていないと、なかなかそもそも効果が測れないかという気がいたしました。

【副会長】

- 御説明の中にもありましたが、茨城県龍ケ崎市の龍ケ崎のる一とに導入当初から関わっている立場から、コメントさせていただきます。
- 1点目ですが、何か目標値ぐらひは、やっぱりあったほうがいいなと思います。要するに、1日何人使ってもらえるか。
- 3か月間の実証ですから、3か月で何人くらい乗ってもらえるかということですね。これはなぜかという、オンデマンドは、たくさんの人が乗ればよいかという、必ずしもそうでもなくて、物すごくたくさんの人が乗るのだったら、定時定路線型のほうがいいわけです。
- 一方で、少なすぎると、これは今もおっしゃっていただいたとおりで、ちゃんと事前にしっかり周知されたかどうかとか、そういうことの問題になりますので、この辺り実証の後に本格運行することを念頭に置いているにしても、終わった後に、このぐらひ乗っていたらよかったよねという到達点みたいなものは、事前に明記したほうがよいというのが一つ目のコメントになります。
- 龍ケ崎の場合は、非常によい評価を頂いているところです。
- よい評価を頂いたというのは、どういうことかという、結局コミュニティバスの路線を数路線廃止する代わりにオンデマンドを入れると、こういう形にしたのですが、非常に利用しやすいという評価が多数です。
- 龍ケ崎の場合は、市の地域の東側だけ利用できるという形にしているのですけれども、西側にも導入予定はないのかという要望があるくらいです。
- コミュニティバスを廃止してもいいから、のる一とを入れてくれというような意見まで出てくるくらいです。
- その理由が、周知を徹底して行ったということです。
- 担当事業者さんが、周知をちゃんとやらないと乗ってくださらないので、しつこいぐらひ、何回でも、やり方は説明しますと。

- 対象地域にも行きますし、それから、例えばスーパーなどの大規模商業施設などにブースを設けて説明するといったことも何回でもやりますと、こういうことをおっしゃっていたのを覚えています。
- そのぐらいやらないと理解してもらえないのですが、一方で、高齢者の方々が、みんなスマホが苦手かという、実は結構LINEは使っておられたりとか、言うほどデジタル化が遅れているわけでもないようです。
- 例えばLINEで使うのがよいのか、あるいは専用のアプリを入れてしまったほうがよいのかということについては、ブース等で丁寧に説明するわけですが、そうすると、スマホを使って予約される方が非常に多くなります。
- 龍ヶ崎の場合は、電話がもっと多くなるのではないかと想定していたのですが、実際は半数ぐらいがスマホ予約です。
- でも、それは龍ヶ崎の場合で、ほかのところでは、電話やLINEを使った予約も多いようです。
- そうすると、地域によって、つまり住民の方々の評価によって、利用の仕方が変わってくるのではないかと思います。
- あともう一つ、龍ヶ崎で実は対象地域のコミュニティバスを全部廃止したわけではなくて、残した路線もあります。
- それと、民間事業者の路線バスも残っています。見ていますと、民間事業者の路線バスは、やっぱりオンデマンド交通とは、本当にサービスの質が違うんですね。
- たくさんの方が乗って、20分に1本、30分に1本で来るので、待っていれば必ず乗れるという安心感があり、しかも、オンデマンドより安いので、あまりそちらとは競合しないようです。
- ただ、それも当然、状況によって異なりますので、やってみないと分かりませんから、委員がおっしゃっていただいたように、事前にどんなことになりそうかということについては、バス事業者の方々とは、きちっと情報提供、それから御意見を伺う、それから同意というか合意いただくとか、そういうことはきちっとやった上で、進めていただきたいというふうに思っておるところでございます。
- あと、もう一つ気になるのが、ミーティングポイントなのですけども、これはたくさんあったほうが便利になります。
- バスの運行があるところについては、外しているとのことなのですけども、実際に実験を始めた後に、うちでも使いたいのにうちの近くにミーティングポイントがないんだみたいな意見が多分出てくことになると思うので、そのときにどうするかについては、少し想定をされておいたほうがよいかなと思っております。
- 龍ヶ崎の場合は、うちの前だったら停めてもいいよという人が結構いらして、実際どんどん増やしておりまして、かなり密なミーティングポイントの設定になっています。

- 一方で、実は一番その方々が使いたいと言っているのは、区域外のＪＲの駅ですね。そこは入れていません。
- そこを入れてしまうと何がまずいのかというと、区域内から外に出て往復するためのだけに、タクシー車両が時間をかなり取られてしまうのですね。それで、ほかのところにいきたい方々からの予約を断らなければいけないことになってしまったりすると本末転倒であるということで外しています。
- だから、例えば区域内の中にある別の駅までは行きます。そこから乗り換えていってくださいという案内をさせていただいているところです。
- なので、同じようなことが起きるかどうかは分からないのですが、市役所と駅二つ、それからエリア外だと、千葉ニュータウン中央駅など入れていただいているのですけれども、これがちゃんと機能するかどうかについては、これこそまさに実証でちゃんと判断しなければいけません。
- こういうところに行く人ばかりが、すごくたくさん出てきているということであれば、かえって人がまとまって乗合運行率が上がるということが期待できますけれども、このあたりがどうなのかについては、実験後の報告で、利用の実態が分かるようにしていただけると、本格運用に向けて、非常によいデータが取れたという形になるのではないかと思います。

【会長】

- 利用される方が主に高齢者の皆さんでも、説明は丁寧に十分にやってもらいたいという話と、バス事業者の皆さんとも事前の協議を十分されたいということ。それから、ミーティングポイントの考え方、設定のあり方については、実証実験でよく把握して、再度考えていただきたいというような御指摘かと思います。
- 一番目の御質問というか、御提案があった目標値の設定については、いかがでしょうか。事務局として、お示しできるような何かありますか。例えば１日当たり何人利用とか、あるいは実証期間を通じて何人など。

【事務局】

- 初めて運用する乗り物になるので、実際に１日にどのぐらいを目標として定められるのかというのは、かなり難しいところではあるのですが、一つの目安として、今、国の交通空白補助金の申請をさせていただいており、その中で、１日の利用見込み人数の目安ということで設定していきまして、そこには、２台併せて、１日１５人という数字を挙げさせていただいております。
- その１５人というのは、今、この後、令和１０年にバスを再編することによって、廃止の予定となるバス停、これの現在の利用者様、その７割というのが、大体１日１５人になるのですね。
- その７割というのに、特に具体的な根拠がないというのが正直なところではあるので

すが、一つ、1日15人は乗っていただきたいというのは思っているところではございます。

【副会長】

- 御回答ありがとうございます。明確だと思います。何人ぐらいがいいというのは、多分、誰も分からないですから。
- なので、取りあえず、ここでやってみましょうと。その目標数値に達しなかったから本格運行しませんとか、そういう数字ではなくて、大体どのぐらいで推移するのかというのを考えるときに、先にこのぐらい乗ってくれるといいなというのを示していただければ、それで我々は判断しやすくなるということです、よければ、そういうところで一応目標として、こういうことを掲げていますというぐらいにしていいただければ、皆さんも張り合いがありそうな気がします。
- 少なければ、もう少し様子見しようかなと思うのかなと思いますので、そういうふうなことから使っていただければと思いますので、よろしくお願いします。
- 【会長】
- ここには明示はされておりませんが、事務方としては、一つの目安として、1日当たり15人というのを考えているということでございました。

【委員】

- 今の応答を聞いていまして、国の補助金を申請されたということで、その中に1日15人というのが目標で書かれていたという事務局の御説明がありました。
- 要望というか、できれば、そういう国に対する申請ということであれば、公にして問題なければ、私たち、ここで議論している委員には、写しなんかも見せていただいても、15人というのは分かったわけですから、参考になったのではないかと思います。
- これから、このオンデマンドの事業を進めていくということで、強い決意を事務局がお持ちですから、そういう資料も、今すぐということではないのですけれども、公共交通活性化協議会の委員には、コピーで把握していただきたいというのが、これ一つ、お願いでございます。
- それから、もう一つ、資料の取扱いなのですけれども、一覧表というのがある、ページは情報ポイントの次から書いてあり、2の一覧表があって、その右にはコミュニティバス廃止予定区間と明記しているところですが、まだ令和10年に向けて検討されるのに、今からコミュニティバス廃止予定まで書くと、今回のオンデマンドの実験はこの廃止の受け皿なのかと取られるかと。
- 実験の中で、そういう結果が出るかもしれませんが、規定がもう決まっているのだと取られかねないので、資料の取扱いは誤解が出ないように、コミュニティバスの再編の検討区間にある39地点という言い方でもいいかと思います。
- 先ほど別の委員からも、一部残ったのもあるようなお話もありましたから、誤解が生

まれかねないので、こちらの取扱いについて、ぜひ調整いただいた方がいいのではないかと思います、2点ほどお願いの話でした。

【会長】

- 一つ目が、実証運行に対して国の補助金を活用していくということであれば、その資料についても、今回の資料に参考資料として足してもよかったのではないかという御指摘です。
- ここは、後日、また何かしらの形で、皆さんにお送りするなどといった対応は考えたいと思います。
- あともう一つが、乗降ポイント一覧表の表現のあり方についての御指摘。資料をお送りするぐらいの対応はできますか。

【事務局】

- この後、議事録の御確認をいただく機会がございますので、そのときに国への応募書類につきましては、添付させていただくようにします。
- 先ほど1日約15人ということで申し上げましたが、その資料の中では、期間中の通算した1,430人といった書き方とさせていただいております。
- それと、廃止予定区間のところの書き方、年明けに実施した地区説明会などで、明確に廃止意向というのは打ち出してしまっているのですけれども、表現については検討させていただければと思います。

【委員】

- 12のPR活動につきまして、これは大体、全部が大勢に向けてのものだなというのを感じました。
- もし可能であれば、お子さんたちの予防接種のお便りみたいな感じで、高齢者の方々の外出機会の確保を目的とするということもありますし、70歳以上の方に個別にお手紙を送れたら、とてもいいアピールになるのかなと思います。
- 全員に同じような機会というか、周知の方法で平等に、地区外でもお知らせすることによって、白井市全体で交通公共活性化するような感じになったらいいなと思って、発言しました。

【会長】

- 制度を始める、実験を始めるに当たって、どのように周知していくかというような御指摘かと思います。
- 先ほどから重ねて似たような御意見をたくさん頂いていますが、やっぱり目的に合わせて、主に我々が思い描いている対象者に、どうやってこれをやりますよと届けるかというような御指摘かと思いますので。やはり始めるに際しては、どうやって届けるかと、十分検討されたいというような多くの方の御意見かと思いますので、対応を検討していただきたいと思います。

- 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。
- それでは、たくさん御意見頂きましたが、基本的には、多少の変更の余地を残しつつも、事務方としては、まずは実験をさせてもらいたいというような意向だと思いますので、こちらで協議事項2について、決を採らせていただきます。
- いろいろ御意見頂きつつもという点ではありますが、事務局から説明ありましたとおり、このオンデマンドの実証運行をまずはやってみたいという案に対して、賛成いただける方は、挙手にてお願いいたします。いかがでしょうか。

〔賛成者挙手〕

【会長】

- 賛成多数ということで、案のとおりとさせていただきます。ありがとうございます。
- 事務方にいろいろ御指摘、御質問頂いていますので、後日、対応すべきものは対応すると。それから、特に周知広報については、より丁寧に対象としている方にちゃんと届くようなやり方を考えてもらいたいということでお願いします。

【協議事項3】地域が主体となる移動手段の支援について

【会長】

- 次に、協議事項3「地域が主体となる移動手段の支援について」事務局から説明をお願いします。

【事務局】

- それでは、地域主体の移動手段の実現に向けてということで、これからお手元の資料に沿って御説明をさせていただきます。
- 資料の5番のグリーンスローモビリティ（グリスロ）等の導入と運行団体の公募についてです。
- ①地域公共交通計画の基本方針3のほうにお示ししておりますけれども、多様な主体の連携や協働により公共交通を補完するという位置づけで、今後のさらなる高齢化の進行に伴い、近所への徒歩等による移動は単独でできるものの、自家用や公共交通機関を利用した単独での外出が難しい人が増加することが見込まれます
- このため、地域の住民や団体等が主体となって、その地域のニーズに応じた移動手段を導入・運営する取組を支援すること等により、公共交通の補完を図りたいと考えております。
- また、輸送資源の効果的・効率的活用や担い手確保への協力等を通じて、きめ細やかで持続可能な移動環境の形成を図りたいというふうに考えております。

- 続けて②ですが、これに基づいて、課題の解決の方向性の考え方をお示ししました。
- 1 番目が、免許を持たない、お持ちでない高齢者の方やお子さん等の移動を地域住民同士の共助で実現をしたいという事業として考えております。
- 2 番目が、多様性のある住民の方々が気軽に手軽に自由に外出できる、コミュニケーションができる場を提供したいと考えております。
- 3 番目が、支援する側も生きがいや人とのつながりを実現できるウェルビーイングな活動につなげていければというふうに考えております。
- これを踏まえて、我々のほうでも、ほかの自治体の研究を進めております。今、お示ししているのが4市町なのですけれども、ワンボックスカータイプで地域の交通を担われている長生郡の睦沢町の事例です。
- それから2 番目が、ゴルフカート型のグリスロ、これもヤマハ製ですけれども、千葉市の中で4 拠点ほど実際に運行が始まっております。
- それから3 番目・4 番目が、バス型のグリスロですね。こちらを使った、これは去年の11月に白井市内でも実証運行がありました。市民団体の方が中心となって、実証運行をしていただきましたけれども、こちらと同タイプのバス型のグリスロが、既に船橋市、松戸市では5年間近く運行されています。こういった事例も視察させていただきながら、今後の我々の計画の中に反映していきたいと考えております。
- それぞれの事例について視察をした中で、市のあるべき姿を設定させていただきました。
- 1 点目が、外出機会の創出を目指す住民同士の共助による事業取組ハードルを低くした御支援を行うこと。
- 2 点目に、交通事業者様との共存や既存交通ネットワークと連動し、市内外の移動者の増加に寄与したいというふうに考えております。
- 5 番目、車両の選択でございますけれども、グリスロ等というふうに書かせていただいておりますけれども、基本的には、運転者や乗車される方にも安心ができる低速走行のものというのを選択していきたいというふうに考えております。
- 2 番目に、地球に優しい脱二酸化炭素を実現できる電動自動車、こういったものが選択の一つになればというふうに考えております。
- それから、どうしても転落リスクというのも出てまいりますので、こういったものが防げるような安心安全で風雨がしのげる車内環境が実現できるのがよろしいのかなというふうに思っております。
- 最後に、短い距離、ラストワンマイルというような表現がありますけれども、こういったもので、小さな移動、コンパクト手段、本当に1.5キロから3キロぐらいの間を足代わりに使っていただけるような交通手段を住民の皆様とつくっていききたいというふうに考えております。

- 裏面になりますが、今申し上げたような方向性に対して、具体的にどういうことを考えているかというところで、解決のための具体的施策というところです。案ではございますけれども、白井市地域共助型交通実証事業の公募というのをしたいと考えております。
- こちらについては、本事業は、令和9年度以降の本格運行を目指した実証運行の事業と位置づけております。
- 費用のほうに関しましては、実際に運行で使用する車両に関しては、市が調達をして、実際に運行していただく住民団体の皆様には、今回は1団体を想定しておりますけれども、無償で貸与することを検討しております。
- こちらの調達に関しましては、国や県の補助金を活用し、住民の皆様は無償対応することで、取組に対するハードルをできるだけ下げたいという思いで、こういったことを考えております。
- それから、車両調達だけではなくて、費用というのは、運行が始まってからもかかりますので、実証運行に関しましては、市のほうで、そこにかかる費用に関しては、全面的に補助をさせていただきたいというふうに考えております。
- ただ、本格運行に移行した際には、住民団体の方々にも収支管理をしていただくということも考えて、一部補助という形で考えておりますが、まだ割合に関しては、検討しております。
- 続けて、事業の形態でございますけれども、住民団体の運行団体を市が支援するためには一般公募させていただくということを主体としております。
- 続けて、運行団体は、運転手等の採用に係る人材の管理ですとか、運行管理やルートの設定、定時走行にするのか、予約走行にするのかといった部分、それから安全管理及び収支管理を行っていただきたいと思います。
- 一方、市は、それを横から見ているではなくて、密接に連携をさせていただいて、特に安全面、危機対応といったところを中核に、安定した運行をしていただけるように下支えするべく役割を担っていきたいというふうに考えております。
- それから、運行形態でありますけれども、これは住民団体の方々を中心に決めていければと考えていますが、定時運行もしくは予約運行を考えております。
- 続けて、乗車料金に関してなのですが、これは気軽な利用とともにと書いてありますけれども、運行団体の皆さんの事務負担を減らすためを含めて考えますと、無償化も一つ目指していければいいかと考えております。
- 3番目、運行は平日を基本としまして、運行日以外は、ぜひイベント等への参加することによって、市民の方々への認知度の向上を図っていきたいと考えております。
- 7番、想定スケジュールです。こちらにつきましては、我々も国や県の補助金の採択も目指しておりますし、実際に主体となっていただく住民の方々の公募がなければ、

この事業自体が成り立ちませんので、時期に関しては、今年度だけではなくて、来年を踏まえた形で検討しております。

- まず7月に、補助金、国・県の申請を図って、10月には、住民団体の皆さんの公募をしたいと考えております。併せて、車両の調達、ここは補助金の採択によって、まさに調達、実証運行の準備に入っていきたいというふうに考えております。
- 令和9年、来年の2月には、実証運行がスタートできればいいかなと考えております。
- それから、市のほうでは、市民活動支援課が助け合い活動支援補助金を実施しておりますけれども、住民団体の補助ということに鑑みますと、助け合い活動支援補助金の関連性が問われると思いますけれども、こちらに関しては、基本的な目的は同様ののですけれども、車両を用いた移動サービスというのは、事業規模も大きくなりますので、本事業の公募の補助金を活用していただきたいと考えております。
- また、引き続き市民活動支援課ともしっかり連携を図っていきます。
- 次に、現在の状況になります。現在は、事業公募案の作成を進めているとともに、補助金申請の準備、それから車両の選定や調達、管理方法等の検討、それから住民団体の方々との意見交換を進めております。
- 現在も主な候補地域としては、2地域がございますけれども、ほかの地域の皆様にも、丁寧な説明をしていきたいと考えております。
- 最後に、今後の取組ですけれども、運転手の確保とか、住民の意識形成というか、認知を高めていただくためには、もっともっとまちづくり協議会の皆さんはじめ、自治会の皆さん、実際の住民の方々に、市のほうからも働きかけていく予定です。
- さらに、安心安全に運行していくためには、警察の方や、交通事業者の方、関係諸団体の方々としっかり御相談をしながら、ルールをつくっていきたいと考えています。
- さらに、住民の方たちだけではなくて、地区の企業の方々の協力、御支援をいただきたいということで、協賛のお願いですとか、安全運転講習。
- それから整備・修理・運搬等で御協力いただける企業の皆さんにも、お声をかけたいと考えております。
- 4番目に、千葉ニュータウン地区における住民主体の交通事業の認知度向上施策の検討・実施ということで、イベント等も活用していきたいと考えています。
- 最後には、活用しやすくセキュアなシステムの選定や導入の準備ということで、もし予約運行を実現するのであれば、オンデマンド交通に似たような予約システム等を検討して導入をしていければなと考えております。

【会長】

- 3番目の項目については、よりもっと身近な地域というか、狭い地域というか、そういったところでの地域主体での新しい移動のあり方、支援のあり方というのをまずは実験してみたという趣旨です。

- では、この三つ目の項目について何か御質問、御意見等ございましたらお願いします。

【委員】

- 2点ほど質問と、要望させてもらうのが1点でございます。
- まず、市民団体の公募ということなのですが、幾つぐらいを募集される予定なのかというところ、あと、⑨のところですが、主な候補地域は2か所と書いてあるのですが、これは市内どこでも走るのか、どこかしらもう目星のついているところがあるものなのか。
- あと、それを公募でもう出すのかどうかというところの2点をお伺いしたいというところでございます。
- あと、要望としては、我々民営のバス事業者でございますので、路線バスとの競合がないようにしていただかないと、これは無償でやられると思います。
- 我々民営ですので、収入を賄いながらやりますので、こちらは運賃というものが発生します。運賃なしと運賃ありは、相当、お客様へのハードルが高くなってしまいますので、民営バス路線、そこが競合することのないように、お願いしたいというところをお願い事項でございます。

【会長】

- 何団体ぐらい予定しているのかということ、あと実際、どこからどこを走るのかということ。
- 加えて、当然ながら、既存の公共交通との競合についての考え方というところは十分注意されたいということで、そこは御要望といいますか、御意見といいますか。

【事務局】

- まず、何団体公募するのかというところに関しては、今年度は1団体の公募というか採択を考えております。我々も、まだまだ不慣れなところもありますので、複数団体ではなく、公募いただいた1団体の方と、しっかり進めたいという趣旨もございます。
- それから資料の裏面にある2候補というところに関してなのですが、実際に今、少し詳しいお話をさせていただいている地域が2地域ありますということですので、こちらの地域の方々が公募していただきたいという思いはございます。
- もちろん運営団体の進み方とか進め方とか、そういった部分でも整わないというところがあれば、来年度を目指していただくということもありますので、場合によっては、今年度は実証運行までは進まずに、まずは住民公募いただいた方を中心に、進め方等に関して、市としっかり協議を進めるといったところを目標にしていきたいなと考えております。
- もう一つ、御要望のところの民営バス会社さんとの競合に関しては、我々も競合については、しないようにといいますか、共存共栄を図らせていただきたいというのが大本でございますので。今回、特にグリーンスローモビリティという車両をもし使うこ

とになればなのですけれども、20キロしか出ない、速度制限された車両ということで、非常に短距離の移動ということになりますし、あと、例えばですけれども、これ富士地区のような非常に道幅の狭いところを通ったりするかなと思いますので、バスがルートにならないようなところで、高齢者の方を中心とした方々の足代わりというふうになればいいかなと考えております。

- 御指摘のところは、十分に検討させていただきます。

【委員】

- 民営事業者のバス路線の影響を与えないようにといったところで、御配慮いただけるということではございますが、やはり皆様が、私たちバス運行していて、皆様が思わないようなところでも、いろいろと苦勞をしたりとか、そういうところがあったりもしまして、検討に当たっては、バス事業者を検討の過程の中で意見を伺うとか、適宜入れていただければと思います。
- 想定していなかったようなものも、もしかしたらあるかもしれませんので、意見を述べさせていただく場合も多いかと思いますので、検討には入れていただければと思います。

【会長】

- やっていくに当たっては、既存の事業者の皆さんの意見も十分踏まえていただきたいという御指摘かと思います。

【事務局】

- 我々も、今後、住民団体の皆様とルートを決めさせていただくに当たっては、やはりバス事業者の皆様、タクシー利用者の皆様等々と、事前にルートの案をお示しした上で協議をさせていただきたいというふうに考えております。
- また、警察の方ですとか、道路管理者の方にお話しをして、安心安全に運行できるような、なるべく交通が多いところは避けて通るなどといったことも考えながら、進めていきたいと思います。

【委員】

- このグリーンスローモビリティは、千葉県内でもいろいろなところで入っているという御案内もありました。
- 実際グリーンスローモビリティを無償でやるという自治体も、近隣自治体であるところでは。
- 実際に導入が入って、いろいろ協議すると、国道16号線がありますけれども、そういう道路をどうしても横断しなければならないといったことや、右折する必要があるというときに、警察の当局のほうからもここの道路はやめてほしいなどといった話が出てくるかと思います。
- せっかく公募して、いわゆる地域の方が、住民団体による運行団体が、熱意を持って

案を作っても、目の前のところもたくさん車が走っている中で、どうしても導入についての懸念があるような部分というのはあると思うのです

- 具体的な計画が出てから行くと、手戻りが多いということで、ある程度グリーンスローモビリティが導入できる地区というのは、今年度に2か所考えられるとおっしゃったのですけれども、市内で、この幹線道路は避けてくれとか、そういう部分の話は、道路管理者とか公安委員会のほうにも御相談して、ある程度情報を持って、ここはできますということをお示しして公募をされたほうがいいのではないかと思います。
- 公募でこれからやるとなると、せっかく手を挙げたけれども駄目だったという、くじけてしまうと、なかなかできないと思うので、その辺は御検討いただきたいというのが、1点目でございます。

それから、事業形態で、安全で安定した運行を下支えするというふうに裏面にありました。

- 特に安全に関しては、ほかの地区でも、ボランティアで皆さん市民の方に運転と言っても、最終的には、バス事業者が委託を受けて運行するケースもあります。
- 福島のほうでも痛ましい事故がありましたし。通常であれば、二種免許を持っていればいいのですけれども、そうした資格問題も、やっぱり下支えというよりも、責任者が誰かというところは明らかにしないとかと思います。
- 20キロとはいえ、もし車でぶつかって、市民の方がお亡くなりになってしまった場合、市は下支えですから関係ありませんとは言えないところです。
- やはり責任者が誰なのかというのは明らかにすることと、保険というものも、ある程度考えなくてはならないかと思います。
- 通常、貸切りバス事業者も、最低額というのは、国のほうで定めた額、乗客のためにも保護しているというのは義務化されていますので、そうした情報も聴収していただければと思います。
- 誰が責任取るか分からないという、大きな事故が起きたときに、なすりつけ合うようなことがないように、ある程度はつきりさせておかないと、始まってしまうと、こういう議論はできないので、御検討いただければと思っています。

【会長】

- これから、広く募っていくという前段階で、そもそも道路の事情や交通量などで、今後も導入が厳しいのではないかという地域もあり得ると。
- それを事前に住民の皆さんにも御理解いただいた上で、手挙げを募るというのが必要なのではないかと御指摘です。
- もう一つは、安全面です。保険であるとか、運転士の資格であるとかも含めて、責任のあり方、市の関わり方をどう考えるかというような御指摘かと思います。

【事務局】

- まず、1点目のルート、実際の運行に関するところのお話に関しましては、本当におっしゃるとおりだと思います。しっかりルートを安全性ですとか、それから渋滞を招かないといったところも含めて、関係の皆様と協議をしていきたいです。
- その上で、ルート案みたいなものを市のほうからお示ししながら、住民の方々とすり合わせるといった作業が必要なのかなというふうに考えております。
- それから、2点目の安心安全に関しましては、本当にこちらもおっしゃるとおりでございます。市が調達した車両を使って、実際の運転を住民の方に担っていただくとはいえ、安全に関しては、市もしっかりそこは責任を負う部分があるというふうに考えております。
- 下支えという表現があまりよくなかったのかもしれないのですけれども、しっかりそこは市の責任をもって、安全管理というのは、例えば松戸市さんなんかの事例でも、安全運転講習を市が実際に運営をして、そこでパスポートを発行して認めた方々だけドライバーとして運転していただくというような制度もあると聞いていますので、ぜひそういったものを参考にさせていただきたいです。
- 保険についても、我々も保険会社の方とお話をしている中で、安心安全で運行していただき、運転手の方が事故をしてしまったときに、しっかりそれをサポートできる体制が、市のほうから提示できないのであれば、そこは住民主体とはいえ、それは事業として成り立ちませんので、そこもしっかり考えた上で進めてまいりたいというふうに考えております。

【会長】

- そのほか何かございましたらお願いします。よろしいでしょうか。
- こちらのグリーンスローモビリティの地域で行う場合でも、例えば市で車両を購入して、そういった形で支援していくといったようなものを、まずは実証実験としてやっていきたいというような案でございます。
- それでは、協議事項の3番目、地域が主体となる移動手段の支援についてということで、御賛同いただける方は、挙手にてお願いいたします。

〔賛成者挙手〕

【会長】

- 賛成多数ということで、ありがとうございます。以上で、協議事項については終了です。

3 その他

【会長】

- 次に「その他」について、事務局から何かありますか。

【事務局】

- それでは、資料の6になりますが、白井市地域公共交通計画の事業等一覧表というA3の紙を御覧ください。
- こちらの資料、昨年度の第3回会議のときに、委員のほうからA3サイズで計画に定めた事業ごとに、実施主体、スケジュール、達成指標等一覧できる資料の御要望をいただきましたので、事務局で作成したのになります。
- 計画の四つの基本方針ごとに施策事業と達成指標を取りまとめておりますが、施策事業と、あと達成指標につきましては、1対1では対応しておりませんので、横軸の途中で表を二つに分割しております。御確認いただきまして、見づらい箇所ですとか使いつらい点があれば、修正いたしますので、御指摘をいただければと思います。

【会長】

- 昨年度の協議会での御意見、御指摘を踏まえて、新たに一覧表を作成しましたということでございます。なかなか細かくいろいろ書いてあるので、見て、すぐというのは難しいかもしれませんが、何か御質問、御意見、あるいはお気づきになった点等ありましたらお願いいたします。
- これは、あくまでも、事業等についてまとめた資料ということでございますので、今後においても、何かここを直したらとか、見づらいとか、加えたほうが良いというふうな御指摘があれば、その都度、対応できる範囲でやっていきたいということによろしいですか。何か特段これについては、ないですかね。よろしいでしょうか。何かありますか。

【委員】

- 私、この会議は、第1回から参加しています。
- でも最初の頃は、年取ったら大変だからというのを前提にして、ああだろうな、こうだろうなとお話があったと思う。
- でも今は、いくら考えても、誰のためのバスを走らせるのかなという疑問ばかり。最初の頃は、私、杖も何も使わなくても、この会議に出られました。
- でも、82歳になって、歩けないですし、階段は登れません、また、車も運転できません。年寄りはこちらにいろという形でバスを走らせているような感じがするの。
- 月2回の買い物は、息子夫婦がやってくれますから、助かっていますけど、やっぱり自分の目で見て、買う物を選びたい。
- 1年に1回か2回、おしゃれをして出かけるのも、年寄りの楽しみです。そういうお年寄りが、白井市には何人もいらっしゃる。

- だから、75歳以上の後期高齢者か、そういう人のためのバスを走らせてほしいです。
- 常々思っているのだけれども、毎回同じことばかり言うのですけれども、弱者はうちにいろ、年寄りが一番お金持っていると思います。だから、その使うところもなく、電話の詐欺とか、オレオレ詐欺に取られちゃう。
- そんなもったいないことは、白井のために白井で買い物ができれば、こんなにいいことないと思っている。
- でも、今日も私、往復タクシーになるのですけれども、去年から、シニアカーを乗るようになりました。
- あれを利用すれば、時速6キロしか出ないのだけれども、自分がお医者さんに行く、コンビニ行く、郵便局行くというのはできます。だから、そういうほうにもっと目を向けてほしいと思います。
- いずれは皆さんも歩けなくなる、自転車に乗れない、車にも乗れなくなるのだから、そういう人のための政治をしてほしいです。
- 今日は、本当に議員さんがいっぱいいらっしゃって、びっくりしちゃった。
- だけど、もっと、白井は住んでよかった、こんな素晴らしいところはないかと、私、白井に来て50年になるのですが、つくづく思っています。
- もっともっと、今でもそう思っているのだから、これから先、白井が素晴らしい街であるように。
- 市長さんは昔から知っていますから、いろいろお話をするのですけれども、私たちみたいな弱者は歩けません。
- 杖ついて、押し車押さないと歩けないという人のためのバスを走らせてほしい。
- それが本当に切実な願い。今井のところは、バスがなくなってしまうのですって。
- 困っている人のためのバスでしょう。市のバスは1年で8,000万ぐらい使っています。
- 何か別のほうを向いて話している会議だと思ってしまう。
- だから、何とか歩けない人に外へ出てもらおうとか、そういうふうなバスを走らせてほしいなと思っています。
- 免許返納だけは、どうしてもしなくてはいけないけれども、した後に、我々は免許返納してよかった、こんなに楽しいことがあるなど、そういう思いをできる白井市であってほしいなと常々思って、この会議に出ています。
- これも、私の今日の感想と自分の意見です。

【会長】

- そもそも誰のための公共交通なのかというところをよく考えた上で議論していただきたいというような御指摘でした。
- 実際、自分で、そのとき、その立場になってみないと、なかなか実感として分らない

いのではないだろうかというような御指摘もございました。

- 事務局も、そういった御指摘も踏まえて、重々踏まえて、色々と考えてもらいたいなと思います。

【委員】

- そういう意味では、子供たちも、白井市というのは、とても移動がしにくい街であると思います。
- 私、子供4人いますけれども、みんな男子なので、自転車で移動できるから、自転車で千葉ニュータウン中央のイオンに行ってくる、自転車でアリオ柏に行ってくるといいますが、やっぱり元気だから行けるのであって、元気でない友達たちもいて、そのとき、やっぱり北総線に乗らざるを得ないみたいな、移動手段が限られているというのは、白井市のマイナスポイントかなと思います。
- 何もないのがいいよねと言ったりもするのですけれども、そこも高齢者だけではなく、子供も移動しやすい。
- 結局、免許がなければ、移動がなかなかできない子供の目線にも立ってもらいたいなと思いました。

【会長】

- 市内の移動も多分、大半が自家用車で賄われていて、恐らく子供は、親の車に乗せてもらっているだろうと。
- 多分、今回の主眼が、恐らく自分で車を運転できない、誰かの車に乗せてもらうのも難しいという人たちに、なるべく自由な移動をしてもらおうという発想が多分、根底にあるのだと思います。
- 委員おっしゃるとおり、子供もなるべく自由に、必ず親の送迎に頼らずに、好きなときに好きなところに行ける、ないしは、かつ安心安全にという視点も必要なのではないかというような御指摘です。
- そこは、例えば今回のオンデマンドも、子供料金あるから、子供だけでも乗れるということなのですかね。

【事務局】

- 小中学生単独でも御利用いただけるように考えております。高齢化が進んでいるということで、今回の計画、高齢者という言葉いっぱい出てはきますけれども、高齢者に優しい交通ネットワークというのは、お子さんにも優しい交通ネットワークに通じる部分もあるかとは思っています。
- もちろん塾に行くとか、いろいろ子供だけで移動することもあると思いますけれども、全世代といいますか、高齢者や子供も使いやすい交通体系を作っていきたいなと思っています。

【会長】

- 高齢者、子供、あるいは年齢にかかわらず、もしかしたら何か障害のある方、あるいは普段元気だけれども、たまたまけががしてしまって、いろいろな状況の方がいると思うので、幅広くいろいろな市民に、いろいろな状況で使える公共交通を目指していきたいということでよろしいでしょうか。
- そのほかにも何かございましたら、お願いいたします。どうでしょうか。よろしいでしょうか。
- それでは、これで協議事項、報告事項ということで終わりますので、進行は事務局のほうにお願いします。

【事務局】

- 今回の会議は、来年2月頃を予定しておりますが、事業の進行状況等によっては前後する可能性もお含み置きいただければと存じます。
- 具体的な日時は、年内を目途に改めてメール・郵便等で調整させていただければと思います。
- 最後に、本日初めて出席された方もいらっしゃいますので、委員報酬について御説明いたします。
- 本日の会議の委員報酬及び旅費につきましては、予め辞退の御連絡をいただいている行政機関等の方を除きまして、1か月以内に、御指定の口座に振り込ませていただきます。なお、振込額につきましては所得税源泉徴収額を差し引いた額となりますので御了承ください。お振込みに当たりましては、改めての通知等は差し上げておりませんので、恐れ入りますが、通帳への記帳等で御確認くださるようお願いいたします。
- それでは、これで、令和8年度第1回白井市地域公共交通活性化協議会を閉会いたします。ありがとうございました。