

(案)

白井市地域公共交通網形成計画

平成30年〇月

白井市



～ 目 次 ～

第 1 章 計画策定概要	1
1-1 計画の背景・目的	1
1-2 計画の区域・期間	2
1-3 計画の位置づけ	2
第 2 章 市の現状と課題	4
2-1 市の現状	4
2-2 公共交通に関する課題	7
第 3 章 基本的な方針と計画の目標	8
3-1 基本方針	8
3-2 対応方針と計画目標	8
第 4 章 目標を達成するために行う事業と実施主体	12
4-1 計画の体系	12
4-2 各事業の実施内容	13
4-3 関係者による役割分担・連携による取り組み	16
第 5 章 計画の達成状況の評価	17
5-1 PDCA サイクルに基づく進行管理	17
5-2 事業の実施・評価スケジュール	18
資料編	21
地域概況	22
地域公共交通の現状課題	27
市民の移動実態・ニーズ（市民アンケート調査より）	31
市民アンケート調査結果概要	38
タウンミーティングでの主な意見	44
ヒアリング等による交通事業者・関連団体の主な意見	45
地域公共交通活性化協議会	50
計画策定の経過	52

元号の表記について

元号については、平成 31 年（2019 年）5 月 1 日に改元することとされていますが、計画策定時点において、新元号が決定されていないことから、本計画では「平成」を用いています。そのため、新元号に移行した後の年の表記は、新元号による年の表記に読み替えることとします。

第1章 計画策定概要

1-1 計画の背景・目的

白井市の公共交通は、鉄道として北総線が市内を東西方向に運行しており、民間事業者による路線バスやタクシー、行政によるコミュニティバス（循環バス「ナッシー号」）が運行し、都心などへの通勤・通学、市内や隣接市への買物や通院の足として、それぞれが市民にとって欠かせない移動手段となっています。

一方で、公共交通をとりまく環境は厳しさを増してきており、自家用車の普及や人口減少、少子化・高齢化の進展などにより利用者が減少し、サービスの縮小や低下が懸念され、公共交通の維持・確保が大きな課題となっています。

白井市においても、人口は現在微増の傾向にありますが、平成32年（2020年）をピークに減少に転じる見込みであり、千葉ニュータウン区域では同世代が一斉に入居したことから、今後、高齢化が急速に加速することが見込まれるほか、交通空白地域が点在することや隣接市に商業施設が集中するなどの地理的条件から自家用車に依存した生活が定着している側面もあり、公共交通の利用者の減少がますます懸念されます。

また、コミュニティバスは、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保、交通空白地域等の解消、公共施設の利用促進を目的として市内全域をカバーするよう運行し、一定の利用者を確保していますが、網羅性を重視してきた結果、1ルート当たりの所要時間が長く、速達性に欠け、運行頻度が低いなど利便性が十分ではない状況がみられます。さらに、路線バスのルートと重複する区間があり、市内全体の公共交通ネットワークとして効率性の課題もあり、運行経費は、年間4,000万円以上と、市財政の大きな負担となっています。

このような中、白井市第5次総合計画では、重点的な取り組みの1つに「拠点がつながるまちづくり」を掲げ、白井駅周辺を中心都市拠点、西白井駅周辺の生活拠点を中心として、各地域の大小さまざまな拠点を公共交通で結び、拠点間の移動の利便性を高めるなど、高齢化社会の中にあっても、まち全体の活性化を図り、持続可能なまちを実現しようとしています。

こうした状況を踏まえ、限りある交通資源の効率化を図り、関係者との役割分担と協力のもと、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通ネットワークを形成するとともに、地域公共交通の活性化を推進するため、本計画を策定します。

1-2 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

本計画の区域は、白井市~~の全地域を対象~~とします。

(2) 計画の期間

本計画の期間は、平成 30 年度（2018 年度）から平成 34 年度（2023 年度）までの 5 年間とします。

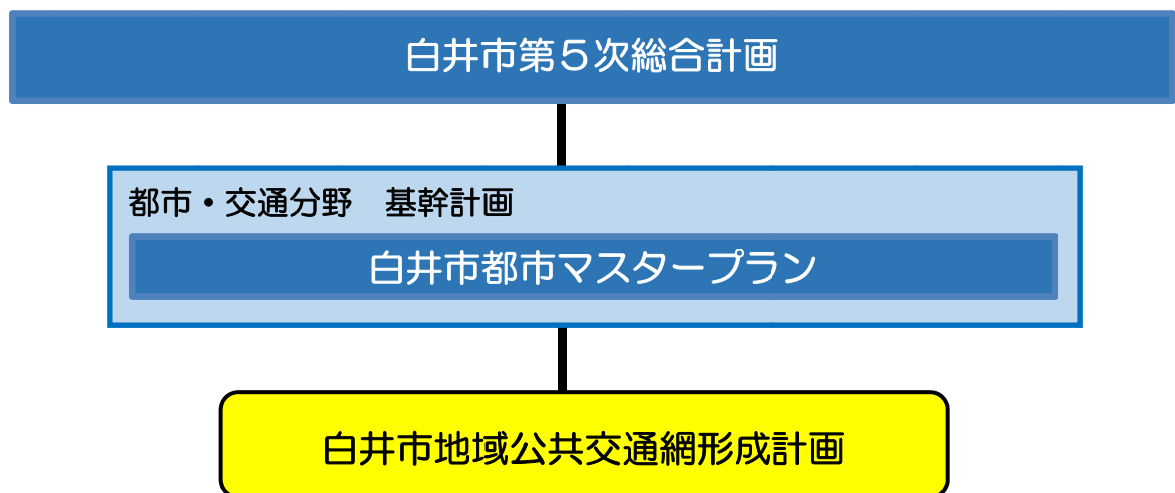
1-3 計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ

本計画は、白井市の最上位計画である「白井市第 5 次総合計画」及び都市・交通分野の基幹計画である「白井市都市マスタープラン」に基づくものであり、本市の公共交通に関する方針を明らかにし、将来に渡り持続可能な公共交通ネットワークを形成するための方向性を示すものとして位置づけるものです。

また、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条に基づく法定計画となっています。

■本計画の位置づけ



《根拠法令》

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

(地域公共交通網形成計画)

第五条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画を作成することができる。

(2) 上位計画との関連性（総合計画、都市計画マスタープラン）

① 白井市第5次総合計画

《基本構想》

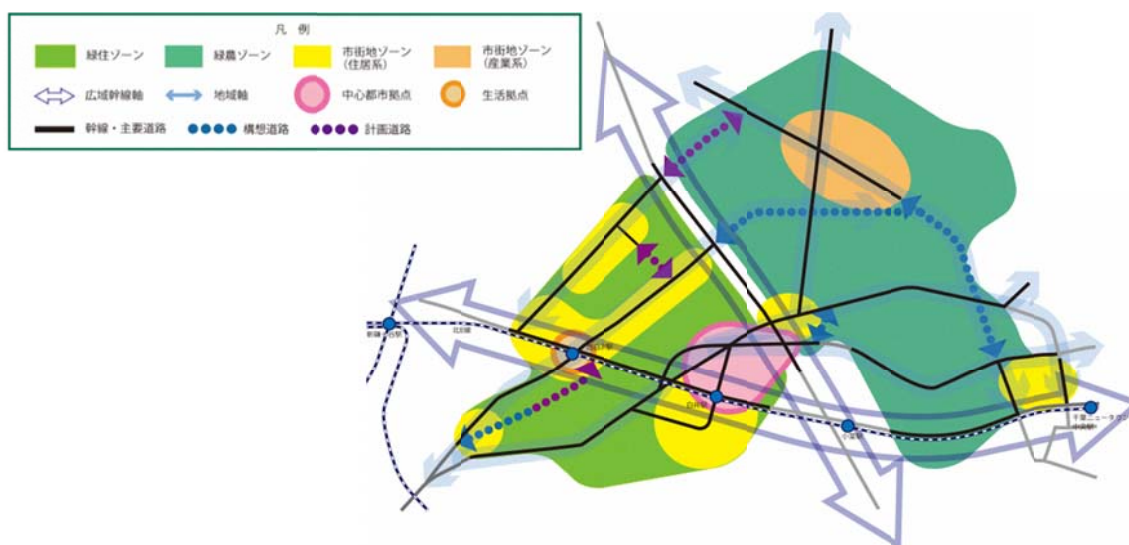
《期間》 平成28年度（2016年度）～平成37年度（2025年度）

《基本理念》 「安心」、「健康」、「快適」

《将来像》 「ときめきとみどりあふれる快活都市」

《目標人口》 65,500人（平成37年（2025年））

◆将来都市構造図



《前期基本計画》

《交通関連戦略》

【重点戦略3 拠点創造プロジェクト】

戦略3-3 拠点がつながるまちづくり

『利便性の良い交通ネットワークの確保』

② 白井市都市マスタープラン ※基本理念、将来像は第5次総合計画を継承

《目標年次》 平成47年度（2035年度）

《交通関連戦略》

【都市づくりの戦略プラン3 拠点がつながる都市づくり】

拠点・交流の場のネットワーク

『公共交通について利便性向上の促進』

【分野別基本方針】

5-2-1 交通体系の整備方針

『2 市民が移動する際の利便性の向上と公共交通網の充実』

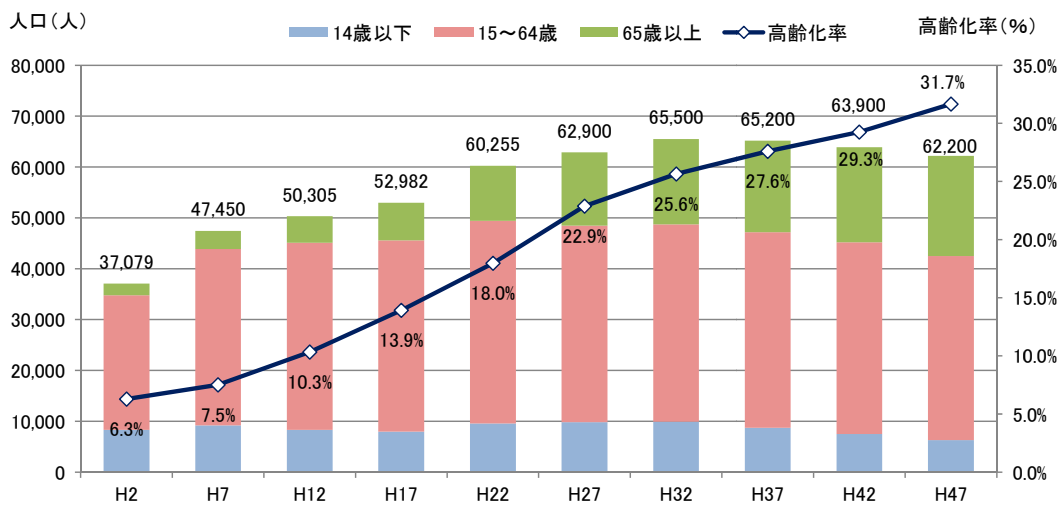
第2章 市の現状と課題

2-1 市の現状

(1) 人口動態と将来人口予測

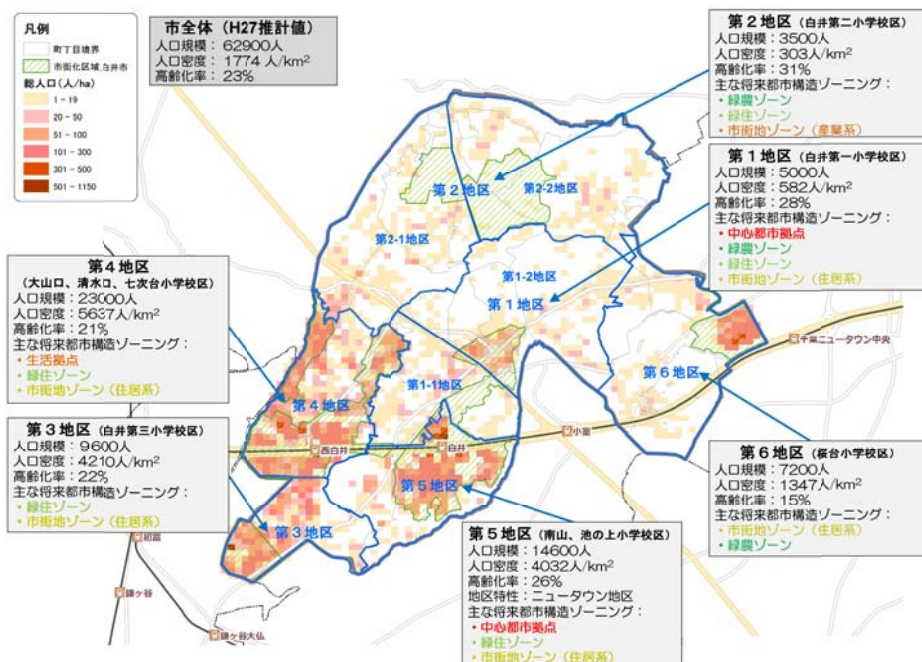
白井市の人口は平成 32 年（2020 年）の 65,500 人をピークに、将来的には減少する見込みです。また、高齢化率は平成以降増加を続けており、平成 27 年（2015 年）時点で 22.9%、平成 47 年（2035 年）には 30%を超えることが予測されています。

◆白井市の人口推移（実績・推計値）



出典：H2～H22 は国勢調査、H27～は白井市総合計画における推計値

◆地区別人口及び将来都市構造のゾーニング



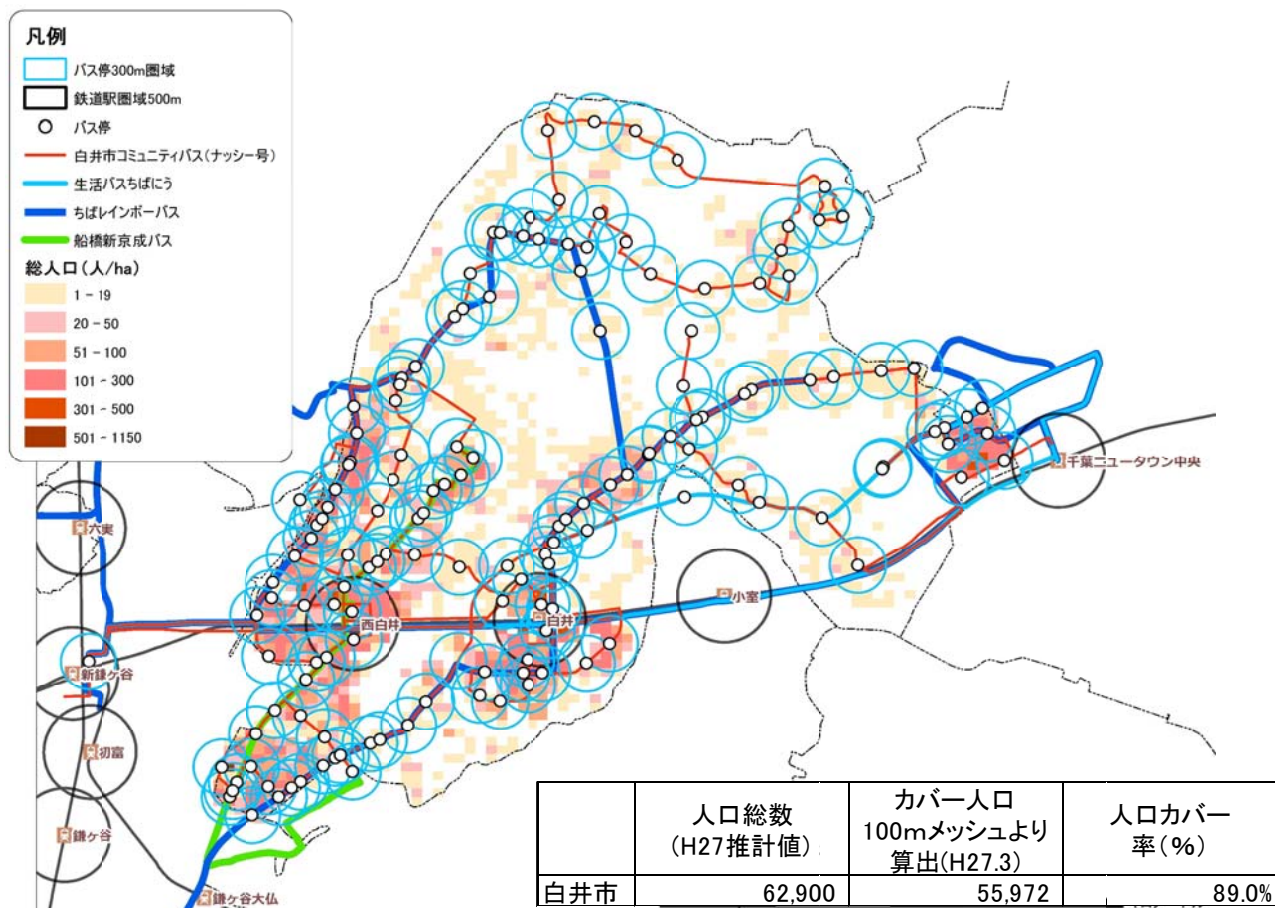
(2) 公共交通（鉄道・バス）の運行状況

市内の公共交通として、鉄道は北総線が東西に運行しており、路線バスは民間事業者3社が主に隣接市と市内を結ぶ幹線道路を運行しています。また、路線バスの他にコミュニティバスが4路線運行しています。一方で、路線バスとコミュニティバスの重複があり、役割分担が明確となっていないため、路線やダイヤが分かりにくく、また、利用しにくい状況となっています。

なお、鉄道及びバスの公共交通による人口カバー率は9割弱となっています。

運行サービスをみると、日中の1時間当たりの運行本数は、鉄道が3本、バスは1~2本程度と低い状況にあります。

◆ 鉄道・バスの人口カバーエリアと人口カバー率



※ 人口カバー率算出方法

- (a) 公共交通によるカバーエリアを駅半径500m圏域、バス停300m圏域内として仮定
- (b) 下図100mメッシュデータ(H27.3末時点)に基づきカバーエリア内の人口を算出
- (c) 人口の総数はH27年度推計値を用いる⇒(b)÷(c)をカバー率とする

(3) 移動実態調査における市民の外出特性

① 外出先と交通手段

市民の外出先について地区別にみると、白井第一小学校区東側と白井第二小学校区西側では市内での移動が半数以上を占めますが、その他の地区では市外への移動が多く、印西市に隣接する桜台小学校区では7割が市外への移動となっています。市外への外出先を見ると、白井駅や西白井駅に近い地区では東京都が多くなっており、その他の地区では、それぞれが隣接する印西市、鎌ヶ谷市、柏市が多い傾向にあります。

交通手段を見ると、各地区ともに自動車~~の~~利用が最も多い状況となっています。鉄道駅が近い地区では鉄道の利用が自動車に次いでおり、駅から遠い白井第二小学校区では、~~鉄道~~に~~比~~バスの利用が自動車に次いでいます。

② 公共交通を利用する／しない理由

公共交通を利用する理由を交通手段別にみると、鉄道では、時間が正確で早いという理由が最も多く、次いで自宅や目的地が駅に近いことが挙げられています。バスでは、自宅や目的地がバス停に近いことや他に交通手段がないといった理由が多く挙げられています。

一方、利用しない理由では、鉄道・バスよりも自家用車等での移動の方が便利という意見が最も多くなっており、自家用車への依存が高いことがうかがえます。また、鉄道では利用する用事がないことや運賃が高いこと、バスでは運行本数が少ないことも理由として多く挙げられています。

(4) 移動実態調査における移動の満足度、移動への不安、今後の公共交通のあり方

① 移動の満足度や移動への不安

通勤・通学、買い物、通院時の満足度、総合的な生活の満足度については、全体的に不満足の高割合が高い傾向にあり、特に白井第二小学校区での不満足の高割合が多くなっています。

移動への不安については、市全体では、現在は一人でできるという人が多いものの、将来的には不安に感じている人が多く、特に50歳を境に年齢が上がるにつれて不安感が増す傾向にあります。

② 今後の公共交通のあり方

今後の公共交通のあり方としては、行政と民間のバスの役割を明確にし、市は必要最低限のサービスを維持し、財政負担を減らすべきという回答が最も多くなっています。

一方で、運賃（利用者負担）はそのままに、市の財政負担を増やして、サービスの向上を図るべきという意見や、逆に市の財政負担はそのままに運賃（利用者負担）を上げてサービスの向上を図るべきといった意見も一定の回答数を得ており、市又は利用者の負担を上げてでもサービスの向上が求められている側面もあります。

また、コミュニティバスの利用促進に必要なことでは、駅を中心としたルートにする、運行本数を増やす、乗換拠点を作りいろいろな方向へ行けるようにする、官民の役割分担と連携を進める、小型車両を導入し、狭い道路でも運行できるようにするなどニーズに応じた運行形態が求められています。

2-2 公共交通に関する課題

(1) 地域の現状から見た課題

① 将来の人口減少及び少子高齢化への対応

少子高齢化の進展や、それに伴う人口減少により、公共交通利用者の増加が見込めず、サービスの低下が懸念されます。

② 地区特性に応じた交通の必要性

市内には在来地区、昭和54年に街開きした千葉ニュータウン地区や近年の開発地区があります。地区により世帯や年齢の構成、主な移動先や利用する交通手段に違いがあるため、それぞれの地区の需要に対応した交通サービスの充実が求められます。

(2) 公共交通の現状と課題

① 公共交通機関の役割分担が不明確・非効率

各公共交通機関の役割が明確でないため、路線バスとコミュニティバスの重複区間が多いなど、公共交通ネットワークがわかりにくく、効率的となっていない状況があります。

② 公共交通機関同士の交通結節機能が不十分

鉄道とバス、バス同士といった公共交通機関相互の結節機能が十分とは言えない状況であり、他の公共交通手段への円滑な乗り継ぎといった利便性が低くなっています。

③ 公共交通空白地域の存在

鉄道駅やバス停留所から離れた交通空白地域が市内に残っており、公共交通の利便性が低い地区が存在しています。

(3) 市民の移動実態調査から見た課題

① 高い自動車の依存度

自家用車の依存度が高く、将来の地域公共交通の持続性が懸念されます。

② 鉄道・バスサービスへの不満

鉄道の運賃・本数やアクセス特急への接続、バスの運行本数や行先・経路への不満があり、市民ニーズや利用実態、官民の役割分担、採算性等を踏まえた見直しが望まれています。

③ 交通環境の整備

将来的な移動の不安を抱えている人が多く、市民（特に高齢者）の公共交通需要に備えた交通環境の整備（屋根やベンチ等）や運賃面でのサービスが望まれています。

第3章 基本的な方針と計画の目標

3-1 基本方針

白井市におけるまちづくりの基本理念や将来像、地域公共交通の現状や今後の人口動向などを踏まえ、本計画の基本方針を以下のように設定します。

基本方針

快適な生活の移動手段を確保し“つながる”ことでまちの活力を育む
持続可能で利便性の高い公共交通体系を確立する

3-2 対応方針と計画目標

対応方針1 新たな交通結節点を中心とした公共交通網を形成する

鉄道や既存の路線バスを軸とした効率的な交通結節点を設定し、**駅や主な施設、各地区**とをつなげる幹線、支線の公共交通ネットワークを形成します。コミュニティバスは、現在のルートが長く、速達性に欠けていることから、市内を大きく4つの地区に分けるとともに、平塚地区や富士地区の**狭隘**な道路など、各地区の特性を考慮した上で、詳細な路線の検討を行います。なお、各交通手段の連携を図れるように、駅などを中心に交通結節点を整備します。

目標1 ネットワークの拠点となる交通結節点の整備

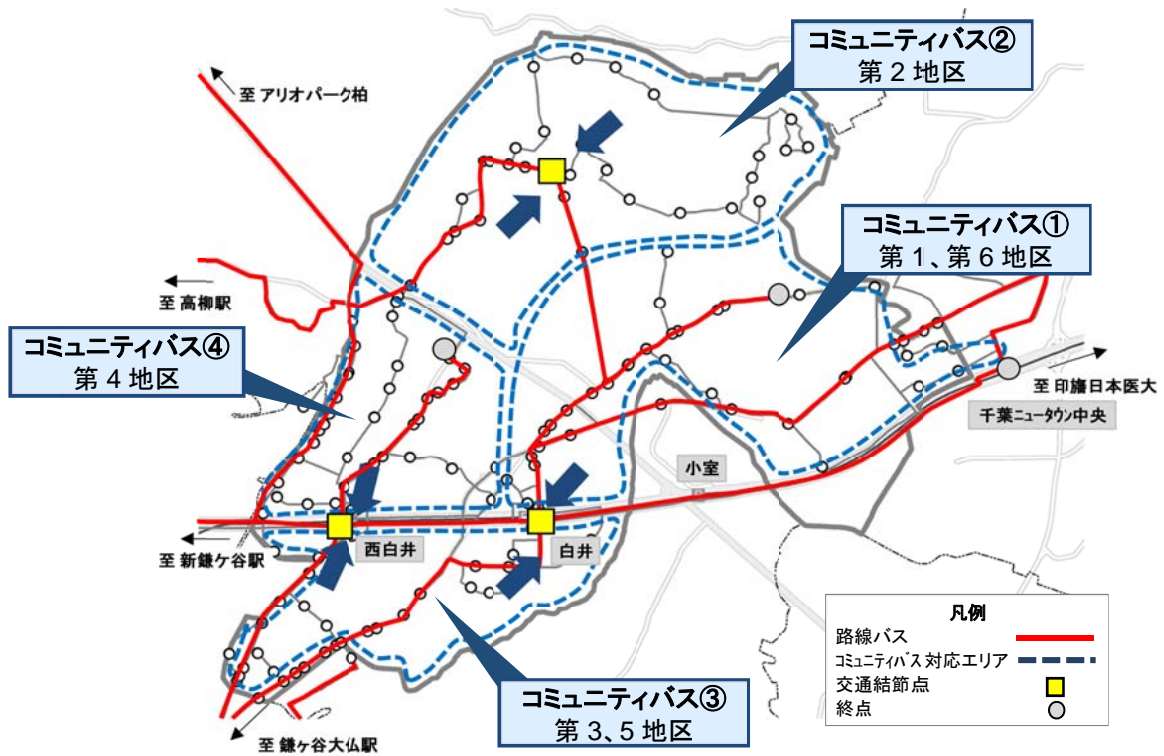
鉄道、バスなどの乗り継ぎの利便性の向上に資する交通ネットワーク間の連携ができる拠点として、**新たな交通結節点を設定し**、現状の2箇所から**3箇所に増や**します。

〈指 標〉 交通結節点の整備数

〈目標値〉 **3箇所（白井駅・西白井駅・工業団地）**

（現状：2箇所（西白井駅・白井市役所））

◆白井市における将来公共交通ネットワーク イメージ図



◆コミュニティバスルート検討上の留意点

地区	留意点
コミュニティバス① (第1、第6地区) (白井第一小、桜台小学校区)	<ul style="list-style-type: none"> ●国道16号でのルート分割など、必要に応じて路線の設定を工夫 ●構想道路が完成すると速達性が大幅に改善される
コミュニティバス② (第2地区) (白井第二小学校区)	<ul style="list-style-type: none"> ●1つの路線で広域なエリアをカバーしているので、必要に応じて路線が冗長にならないよう2ルート分割などを検討 ●交通結節点で駅方面の路線バスに接続するとしているが、駅とを直接結ぶルートが必要に応じて検討 ●ルート、ダイヤ設定において白井第二小学校の通学を考慮、また、白井工業団地へのアクセス向上に配慮
コミュニティバス③ (第3、第5地区) (白井第三小、南山小、池の上小学校区)	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスとの重複が多いため、役割分担を踏まえたコンパクトな路線の検討が必要 ●富士地区には、スーパーや病院など日常生活に必要な施設が概ねそろっている
コミュニティバス④ (第4地区) (大山口小、清水口小、七次台小学校区)	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスとの重複があるため、路線設定に配慮が必要

対応方針2 多様な公共交通機関の役割分担と連携による公共交通網を形成する

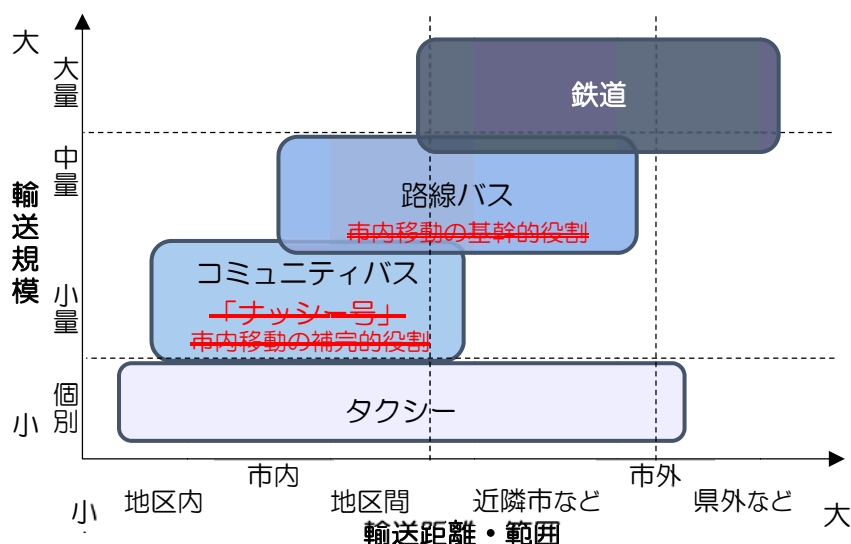
鉄道、バス（路線バス、コミュニティバス）、タクシーそれぞれの持つ特性に応じた適切な役割分担と連携による効果的な公共交通ネットワークを形成します。

特に、重複区間が多い路線バスとコミュニティバスの役割分担については、地域間を結ぶ幹線交通としての役割を路線バスが担い、コミュニティバスは、路線バスを補完して交通空白地域を解消する支線交通としての役割を担うものとします。また、鉄道とバス、バス同士での乗り継ぎ時刻の調整など、公共交通機関相互の連携を図ります。

■各公共交通機関の役割

公共交通機関	役割
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ●市内外を結ぶ基幹的交通手段としての役割 ●通勤や通学といった移動の他、買い物や通院等多様な目的に対応
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ●市内外の駅、主な施設や住宅地を結ぶ幹線的な交通手段としての役割 ●通勤や通学といった移動の他、買い物や通院等多様な目的に対応
コミュニティバス 「ナッシュ号」	<ul style="list-style-type: none"> ●各地区内をベースとして、駅や交通結節点などを中心とし、路線バスを補完しつつ、市内の交通空白地域の解消に資する支線的な交通手段としての役割 ●買い物、通院、私事日常など、地域の日常の移動に対応
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ●上記の公共交通機関ではカバーできない区間や時間帯を補完する役割 ●市内や近接市等へのドアツードアの移動、来訪者の駅から目的地の移動に対応

■各公共交通機関の輸送規模と輸送距離・範囲による位置付け



目標2 公共交通の人口カバー率の確保

各公共交通機関の役割を明確にし、相互連携を図ることで、効率的な路線やバス停留所を設定し、公共交通のサービス改善により、人口カバー率を拡大します。

《指標》 公共交通（鉄道・バス）サービス改善による人口カバー率の増加

《目標値》 **95.0%**（現状：89.0%）

対応方針3 だれもが安全安心で利用しやすい公共交通環境を提供する

高齢者や障がい者、また市への来訪者など、**だれ**にとっても安全安心で利便性の高い**地域**公共交通となるよう、使用する車両などの検討や交通結節点などでの待ち合い環境の整備を実施します。

また、スムーズに公共交通を利用できる環境の形成を推進し、利用者の確保を図ります。

目標3 公共交通の利用者の確保

平成32年（2020年）以降、人口の減少が見込まれていますが、公共交通の利便性の向上により、計画終了年度である**平成34年度**（2023年度）時点における公共交通（バス・鉄道）の利用者を拡大します。

《指 標》 公共交通（バス）の**市内運行系統の年間利用者数の維持・増加**

《目標値》 **140万人/年**（現状：127万人/年 ※平成27（2015）年度実績）

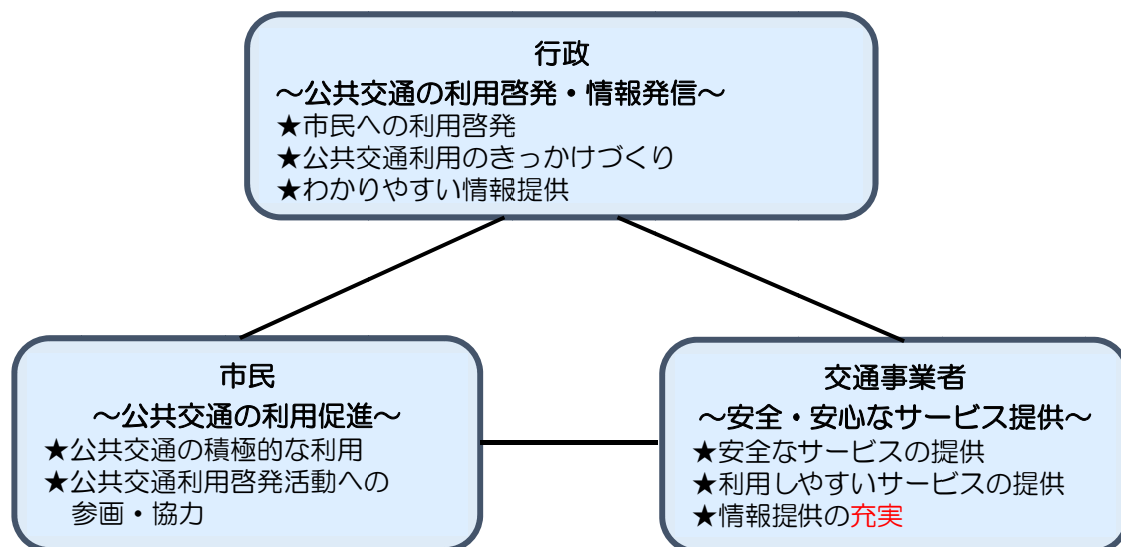
《指 標》 公共交通（鉄道）の**市内駅の年間利用者数の維持・増加**

《目標値》 **428万人/年**（現状：408万人/年 ※平成27（2015）年度実績）

対応方針4 行政・市民・事業者の協力による公共交通利用の促進

過度な自家用車依存を抑制し、普段公共交通を利用しない人でも、公共交通が日常生活において移動手段の一つとして認識されるよう、行政、市民、交通事業者それぞれが協力して利用の意識を高める取り組みを進めます。

また、**各交通手段のルートや乗り方**などのわかりにくさが原因で公共交通の利用が敬遠されることのないよう、わかりやすい情報を提供し、公共交通の利用を促進します。



目標4 公共交通利用促進活動の実施及び強化

公共交通の利用増加に資する既存の取り組みを強化するとともに、新たな取り組みを実施します。

《指 標》 公共交通利用促進事業の**取り組み項目数**

《目標値》 **5項目以上**（現状：**3項目**）

第4章 目標を達成するために行う事業と実施主体

4-1 計画の体系



4-2 各事業の実施内容

事業1：市内における公共交通結節点の強化

【事業概要】

市民の様々な目的地までの足を確保するため、各交通手段の乗継拠点となる駅などを中心とした交通結節点を設定し、幹線、支線をつなげる公共交通ネットワークを形成します。

また、乗り継ぎにおける物理的・心理的な抵抗感を軽減するため、交通結節点の待ち環境の整備やにぎわいづくりを推進します。

- 効率的な交通結節点の設定、利用しやすい環境の整備
- にぎわいのある交通結節点の整備

【実施主体】

- 白井市
- 鉄道事業者
- 路線バス運行事業者
- タクシー運行事業者

事業2 路線バスを主体とした交通サービスの維持、向上

【事業概要】

路線バスの役割は、市内外の駅、主な施設や住宅地を結ぶ市民の日常生活を支える地域公共交通ネットワークの幹線的な交通手段であり、現状の運行サービスを維持、向上するため、コミュニティバスによる補完を前提に、事業性の高い区間を考慮した運行本数、ダイヤの調整を図ります。

- バス交通における事業性の高い区間の運行本数、ダイヤの検討

【実施主体】

- 白井市
- 路線バス運行事業者

事業3：コミュニティバスの運行サービスの見直し

【事業概要】

コミュニティバスは、地区内の運行を基本に支線的な市内交通として、市民の移動を支え、路線バスを補完しつつ、交通空白地域^①の解消に資する役割を担うため、これに応じた運行ルートの見直しを行います。

また、道路状況などの地区の特性に応じた効率的な運行を確保するため、バス車両のサイズの検討や受益者負担の見直しについても検討します。

- ・ 役割に応じた運行ルートの見直し
- ・ 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
- ・ 地区の需要に応じた小型車両の導入の検討
- ・ 受益者負担の見直し

【実施主体】

- ・ 白井市
- ・ 路線バス運行事業者
- ・ タクシー運行事業者

【事例】乗合タクシー

需要の少ない地区でのワゴン型車両での乗合タクシーの運行
(神奈川県愛川町)



事業4：多様な運賃制度の導入検討

【事業概要】

鉄道、路線バス、コミュニティバスでの乗り継ぎの際に発生する初乗り運賃の抵抗を軽減するために、乗り継ぎ運賃割引^②を検討するとともに、バスの運賃設定における、分かりやすい統一運賃の設定の可能性についても検討します。

また、公共交通の利用を地域^③のにぎわいにつなげ、まちの活性化にも資することができるよう、市内の商業事業者等との協力による公共交通の利用に付加価値をつけた企画乗車券を検討します。

- ・ 乗り継ぎ割引運賃制度の検討
- ・ 市内バス交通の統一運賃の検討
- ・ 企画乗車券の検討

【実施主体】

- ・ 白井市
- ・ 路線バス運行事業者
- ・ 鉄道事業者
- ・ 商業事業者等

事業5：地区に応じた適切な交通手段の継続的な調査・検討

【事業概要】

高齢化の進展など、社会情勢の変化に対応するため、それぞれの地区が抱える課題や状況を常に把握し、既存の交通システムに捉われない効率的な仕組みや取り組みを考え続けていくことが必要であることから、他市等における取り組みや先進事例などを継続的に調査・研究し、地区の特性に応じた新たな解決策について模索します。

また、地域公共交通の利用者である市民の意見を的確に把握するため、適切な時期を捉え、地域のニーズを把握するよう努めます。

- ・ 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
- ・ 適切な時期を捉えた市民ニーズの把握

【実施主体】

- ・ 白井市
- ・ 路線バス運行事業者
- ・ タクシー事業者

事業6：利便性の高い地域公共交通の環境整備

【事業概要】

~~公共交通~~の利用者が、より使いやすく、より便利な地域公共交通となるよう、利用者目線に立った環境整備を推進します。

また、市内駅における鉄道の利便性の向上や車椅子利用者が車椅子のまま利用できるユニバーサルタクシー車両の導入を推進し、だれもが利用しやすい公共交通環境を構築します。

- ・ 主要なバス停におけるベンチの整備
- ・ 路線バス、コミュニティバスのバス停留所~~留所~~の統一化
- ・ 市内駅におけるアクセス特急の停車、特急増便の要望
- ・ 高齢者や障がい者に対応した接客サービスの向上
- ・ ユニバーサルタクシー車両の導入

【実施主体】

- ・ 白井市
- ・ 鉄道事業者
- ・ 路線バス運行事業者
- ・ タクシー運行事業者

【事例】ユニバーサルデザインタクシー

足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいみんなにやさしい新しいタクシー車両
(神奈川県藤沢市の事例)



事業7：公共交通の利用啓発

【事業概要】

公共交通を利用することで、環境負荷の軽減や交通渋滞の緩和、また、**自家用車**維持費の軽減や自身の健康づくりなど、様々なことに貢献できる可能性があります。

こうしたことを念頭に、より公共交通を身近に感じられるよう、市内の公共交通の情報を集約したわかりやすいマップを作成し、周知を図ることで公共交通利用の選択の幅を広げる取り組みや、なるほど行政講座などにより、市民が自ら直接市内の公共交通を学習する機会や高齢化による免許返納の啓発機会を設け、過度な自家用車の依存を抑制し、利用を啓発する取り組みを実施します。

- わかりやすい市内公共交通マップ**などの充実**
- 公共交通の学習**内容の拡大、充実**
- 沿線自治体等と連携した鉄道の**利用促進活動の推進**
- タクシー利用案内の**実施**
- 免許返納の啓発**の実施**

【実施主体】

- 白井市
- 市民
- **鉄道事業者**
- **路線バス運行事業者**
- **タクシー運行事業者**

4-3 関係者による役割分担・連携による取り組み

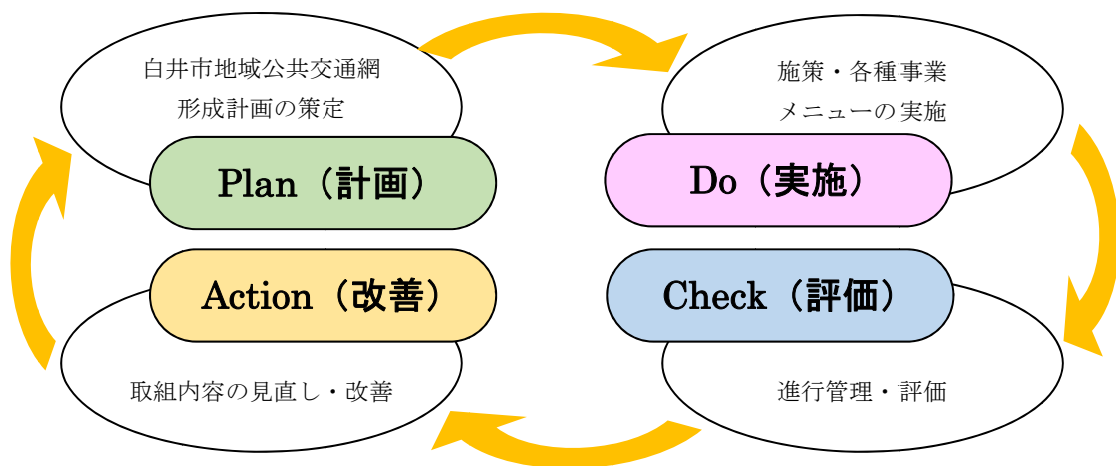
計画の目的、目標の達成のためには、市民、交通事業者、行政等の役割分担、連携により取り組んでいくことが必要です。特に、**本計画**を効果的に実現していくために、**本計画**の『基本方針』、『**対応方針**』、『**目標**』を関係者が共有し、その達成に向けて、関係者がパートナーとして連携しながら、各々の役割を果たしていくとともに、計画の**実施状況**を**適宜**把握し、取り組みを進めることします。

第5章 計画の達成状況の評価

5-1 PDCA サイクルに基づく進行管理

計画の策定 (Plan)、~~施策~~事業の実施 (Do)、進行管理・評価 (Check)、見直し・改善 (Action) を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進します。

◆計画の進行管理イメージ



(1) Plan (計画)

白井市地域公共交通網形成計画に基づき、具体的な事業の進め方や実施期間等を検討します。

(2) Do (実施)

目標を達成するために設定した事業を実施します。なお、本計画の目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。

(3) Check (評価)

目標を達成するために設定した事業が計画に沿って実施されているか、また、目標の達成に向けて方向性がずれていないかなどについて、適宜、進行管理・評価を実施します。

目標については、計画終了年度に、設定した目標値への最終的な達成状況を確認します。

(4) Action (改善)

事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取り組みの見直しや改善を図ります。

5-2 事業の実施・評価スケジュール

(1) 事業の実施スケジュール

事業の実施スケジュールについては、コミュニティバスの契約見直し（2020年7月末）を考慮し、前期（2018～2019年）、後期（2020～2022年）に分けて実施します。

◆事業実施スケジュール

実施事業	事業内容	実施主体	前期		後期		
			1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
事業1 市内における公共交通結節点の強化	効率的な交通結節点の設定、利用しやすい環境の整備	・白井市 ・鉄道事業者 ・路線バス運行事業者 ・タクシー運行事業者	→ 検討 →	→ 実施 →			
	にぎわいのある交通結節点の整備						
事業2 路線バスを主体とした交通サービスの維持、向上	バス交通における事業性の高い区間の運行本数、ダイヤの検討	・白井市 ・路線バス運行事業者	→ 検討 →	→ 実施 →			
事業3 コミュニティバスの運行サービスの見直し	役割に応じた運行ルートの見直し	・白井市 ・路線バス運行事業者 ・タクシー運行事業者	→ 検討 →	→ 実施 →			
	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						
	地区の需要に応じた小型車両の導入の検討						
	受益者負担の見直し						
事業4 多様な運賃制度の導入検討	乗り継ぎ割引運賃制度の検討	・白井市 ・路線バス運行事業者 ・鉄道事業者 ・商業事業者等	→ 検討 (調い次第適宜実施) →				
	市内バス交通の統一運賃の検討						
	企画乗車券の検討						
事業5 地区に応じた適切な交通手段の継続的な調査・検討	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	・白井市 ・路線バス運行事業者 ・タクシー運行事業者	→ 検討 (調い次第適宜実施) →				
	適切な時期を捉えた市民ニーズの把握						
事業6 利便性の高い公共交通の環境整備	主要なバス停におけるベンチの整備	・白井市 ・鉄道事業者 ・路線バス運行事業者 ・タクシー運行事業者	→ 検討 (調い次第適宜実施) →				
	路線バス、コミュニティバスのバス停留所の統一化						
	市内駅におけるアクセス特急の停車、特急増便の要望						
	高齢者や障がい者に対応した接客サービスの向上						
	ユニバーサルタクシー車両の導入						
事業7 公共交通の利用啓発	わかりやすい市内公共交通マップの作成	・白井市 ・市民 ・鉄道事業者 ・路線バス運行事業者 ・タクシー運行事業者	→ 検討 (調い次第適宜実施) →				
	公共交通の学習機会の提供						
	沿線自治体等と連携した鉄道の利用促進活動の実施						
	タクシー利用案内の促進						
	免許返納の啓発、促進						

(2) 評価スケジュール

評価スケジュールは、以下のように、毎年度進捗状況を把握するとともに、適宜目標の達成状況を検証し、必要に応じ事業の見直し等を行うこととします。

◆評価スケジュール

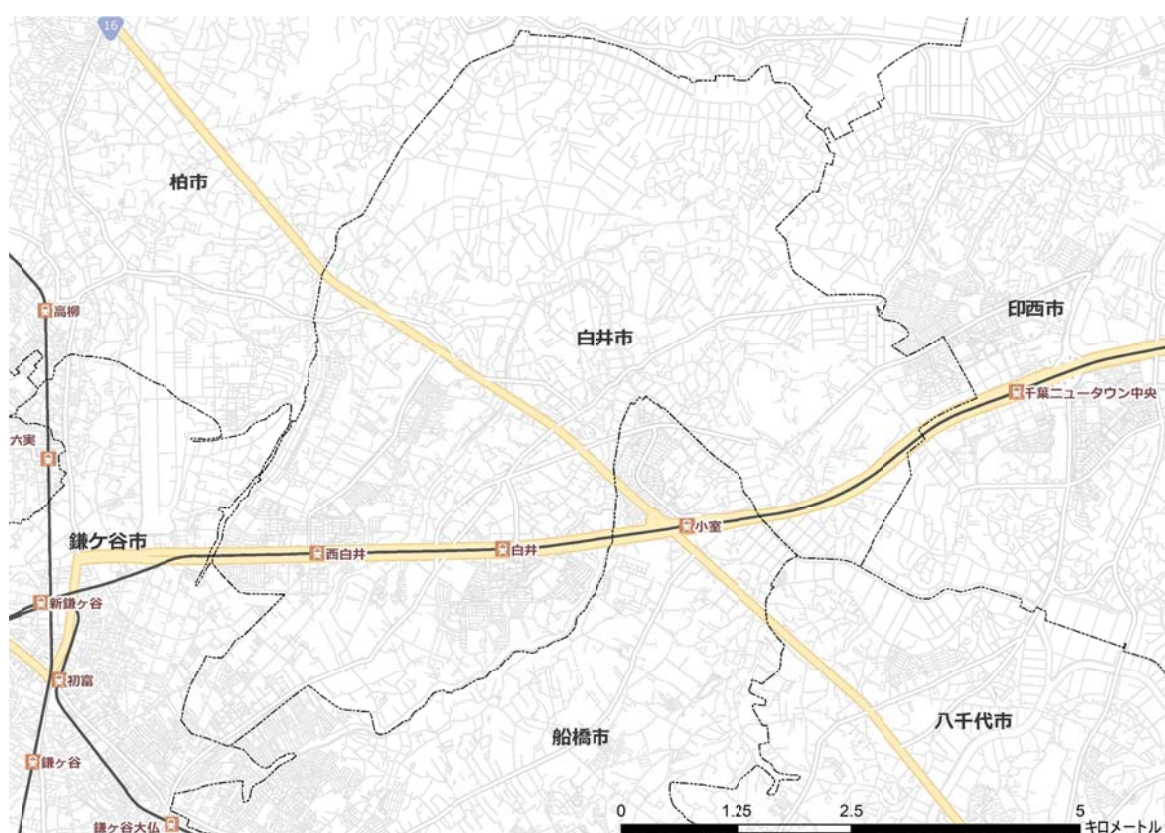
		計画策定	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	
		平成29年 (2017年)	平成30年 (2018年)	平成31年 (2019年)	平成32年 (2020年)	平成33年 (2021年)	平成34年 (2022年)	
P D C A サイ クル	計画 Plan	計画策定						
	実行 Do	事業の実施						
	検証 Check	事業進捗状況の把握						
		目的達成状況の把握						
		指標1：交通結節点の整備						
		指標2：公共交通（鉄道・バス）サービス改善による人口カバー率増加						
		指標3：公共交通の利用者数の維持・増加						
	指標4：公共交通利用促進事業の新たな取り組みの実施と既存事業の強化							
改善 Action	取り組みの見直し・解決策検討							

資料編

地域概況

(1) 市の概況（位置・地勢等）

白井市は、千葉県の北西部に位置し、西は柏市と鎌ヶ谷市、南は船橋市、東は印西市に隣接している。東京都心や成田空港まで 30km 圏内にあり、人口 63,790 人（平成 29 年 12 月末現在）、総面積 35.48 km²の住宅都市である。主要な道路は、北西から南東に横断するように南関東の環状幹線である国道 16 号が走り、東西には成田空港と都心を結ぶ国道 464 号が走っている。国道 16 号より南西側のエリアは、平坦な地形で、千葉ニュータウン事業により整備されたニュータウン区域をはじめとする人口が集中した市街地が広がっている。一方、北東側のエリアは、南西部に比べて起伏にとんだ地形で、緑地や田畑が広がり、丘陵の谷部や街道に沿って集落が点在している。



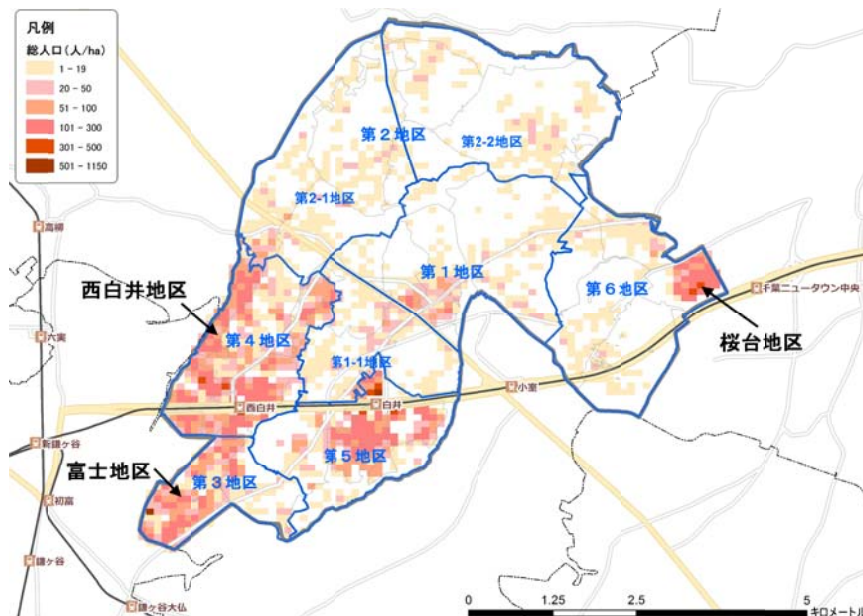
出典：国土数値情報

図 1 白井市の地勢概況

(2) 人口動態、将来人口予測（年齢別、地区別）

① 人口分布

白井市の人口は、白井駅、西白井駅周辺のニュータウン地区、桜台地区、富士地区、西白井地区に人口が集中しており、国道16号より北側のエリアを中心に、広範囲に人口が20人未満の低密度なエリアが広がっている。

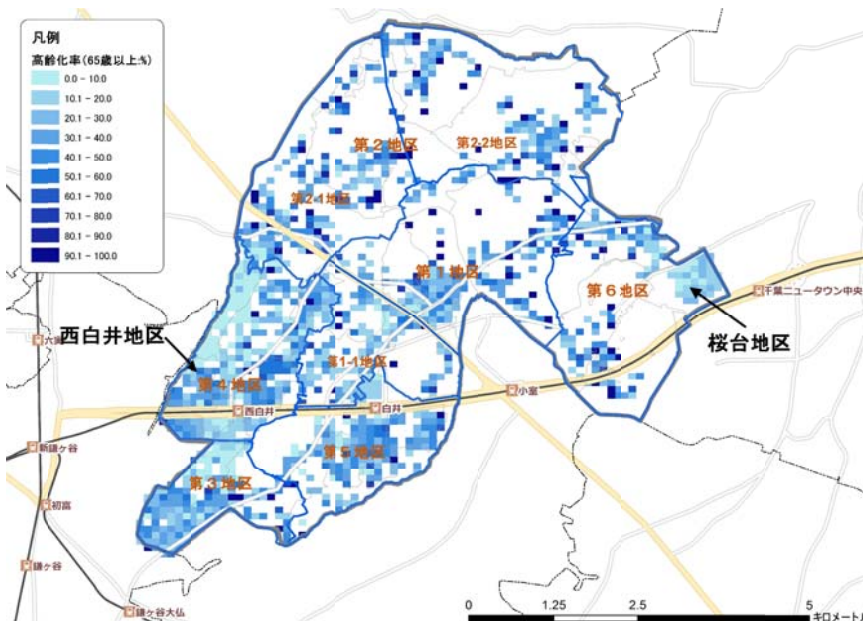


出典：白井市データ（H27.3 末時点）

図2 人口分布（100mメッシュ）

② 高齢化分布

市内全域で高齢化が進んでいる地域が点在しているが、桜台地区や西白井地区では高齢化率は低くなっている。

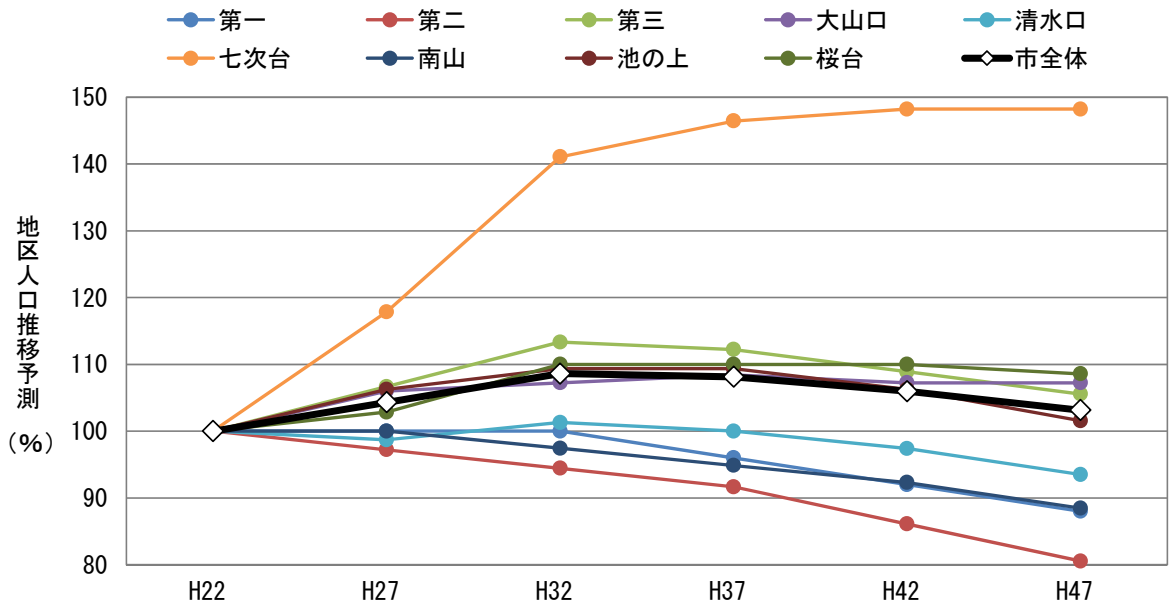


出典：白井市データ（H27.3 末時点）

図3 高齢化率分布（65歳以上 100mメッシュ）

③ 小学校区別

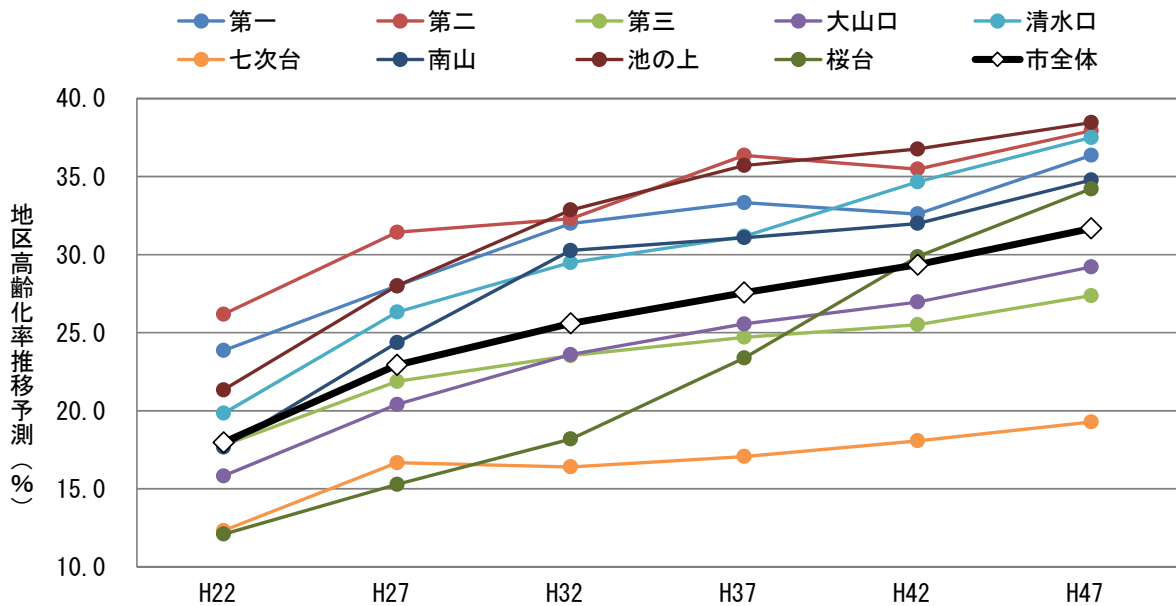
小学校区別の人口推移では、平成 32 年（2020 年）をピークに全体的に減少する見込みであるが、七次台小学校区の人口はその後も増加する予測となっている。



出典：白井市第 5 次総合計画より作成

図 4 小学校区別の人口の推移

高齢化率を見ると、全体的に上昇していく見込みであり、桜台小学校区は、今後急速な高齢化が予測されている。

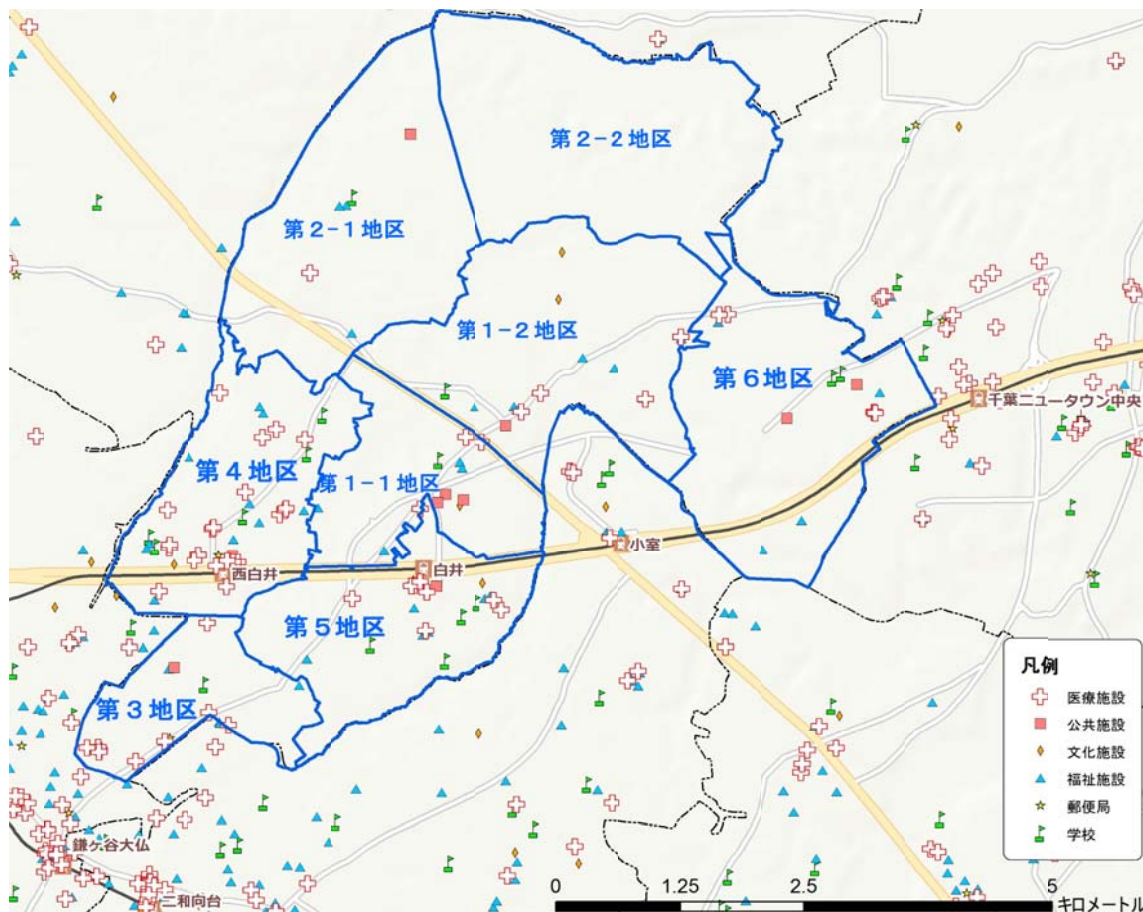


出典：白井市第 5 次総合計画より作成

図 5 小学校区別の高齢化率の推移

(3) 施設分布等

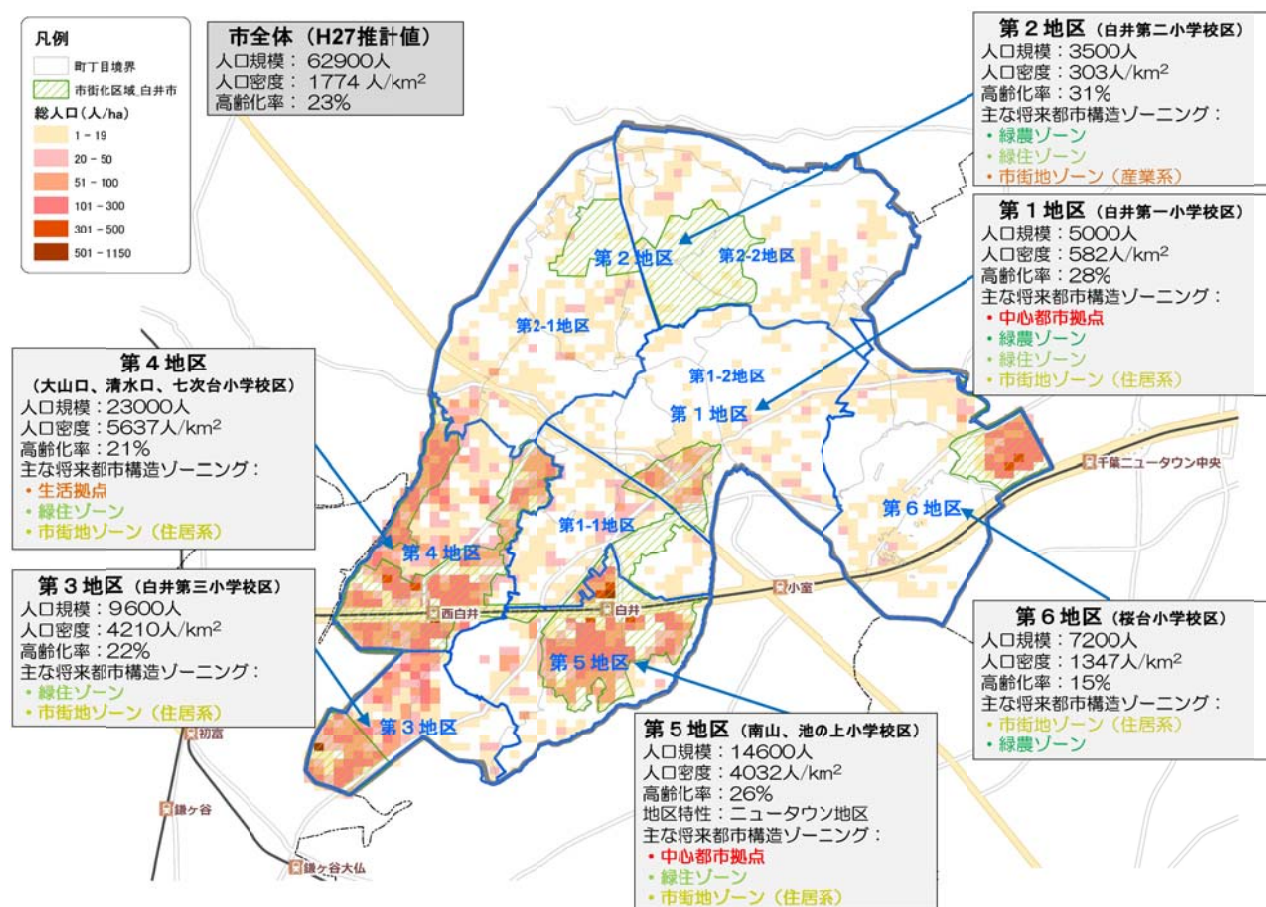
公共施設や医療施設は白井駅や西白井駅の周辺に集中して立地しており、市北部は医療施設や福祉施設、公共施設が少ない状況にある。



出典：国土数値情報（医療施設：H26.4 現在、公共施設：H22.4 現在、文化施設：H25 年度、福祉施設：H27.9 現在、郵便局：H25 年度、学校：H25 年度）

図6 施設分布図

(4) 人口及び将来都市構造のゾーニング



出典：人口・人口密度・高齢化率：白井市総合計画における推計値
主な将来都市構造ゾーニング：白井市都市マスタープラン

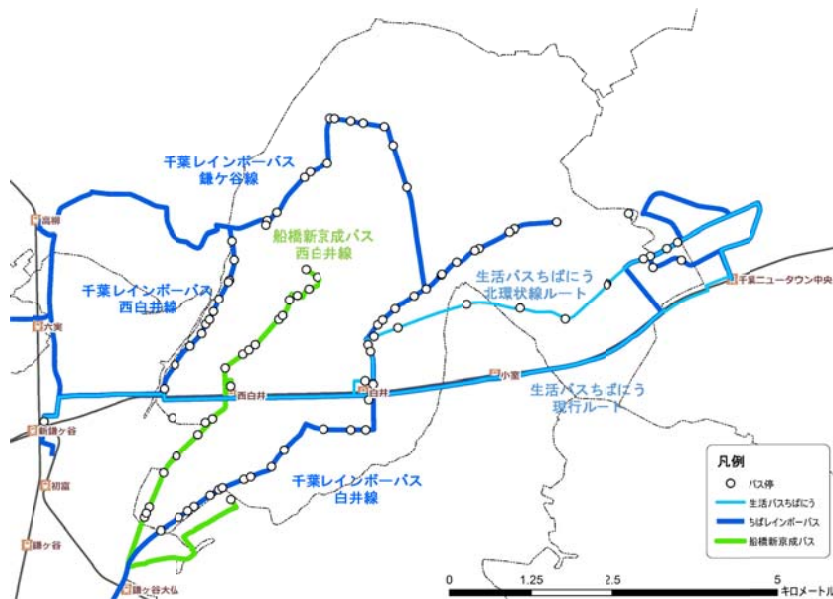
図7 人口及び将来都市構造のゾーニング

地域公共交通の現状課題

(1) 鉄道、路線バス、コミュニティバスの運行状況

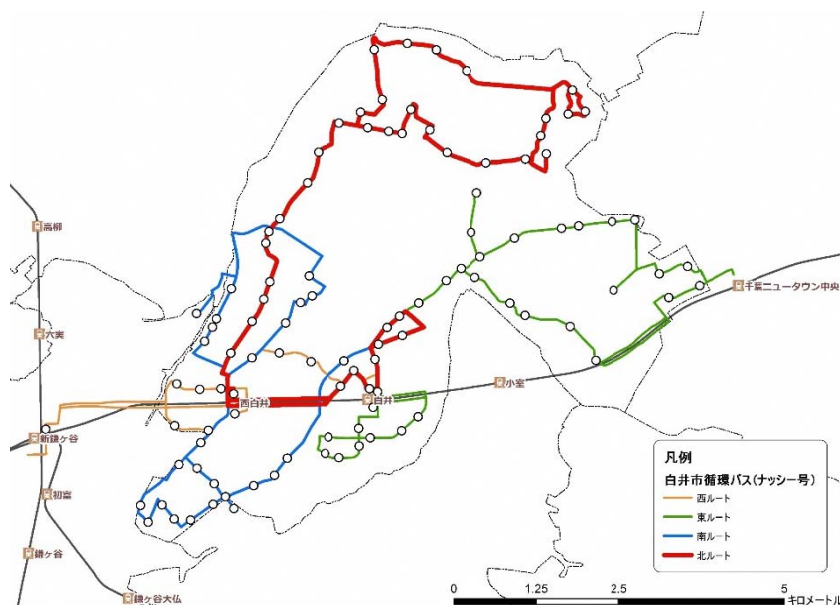
① 運行路線図

鉄道は北総鉄道が東西に運行しており、バスは路線バスの他、コミュニティバスが運行している。路線バスは白井駅や西白井駅から南北方向や、東西方向に運行されており、コミュニティバスは市内4路線が運行している。鉄道は日中に1時間当たり3本が運行されているが、バスについては、日中の1時間当たりの運行本数が1~2本程度と低い状況にある。



出典：国土数値情報、事業者路線図より作成

図8 鉄道、路線バスの路線図



出典：国土数値情報、コミュニティバス路線図より作成

図9 鉄道、コミュニティバスの路線図

② 路線別運行状況

鉄道は日中に時間当たり3本が運行されているが、バスについては、日中の時間当たりの運行本数が1～2本程度と低い状況にある。

■鉄道

鉄道事業者	方面	運行本数 ^{※1}		
		平日	土曜	休日
北総鉄道株式会社	上り(新鎌ヶ谷方面)	83	58	58
	下り(印旛日本医大方面)	83	58	58

■バス

	事業者	路線名	運行本数 ^{※1}		
			平日	土曜	休日
路線バス	ちばレインボーバス株式会社	白井線	80	73	73
		鎌ヶ谷線 ^{※2}	92	77	77
		西白井線	32	22	22
		北口循環線	54	20	20
	船橋新京成バス株式会社	鎌12系統	8	8	8
		鎌10系統	27	27	27
		西白01系統	17	16	16
	鎌ヶ谷観光バス有限公司	現行ルート	46	0	0
北環状線ルート		18	18	18	
コミュニティバス	白井市	西ルート	14	14	0
		東ルート	8	8	0
		南ルート	8	8	0
		北ルート	9	9	0
深夜急行バス	京成バス株式会社	新松戸・千葉ニュータウン中央駅方面	1	1	1
		西船橋・千葉ニュータウン中央駅方面	1	1	1
	平和交通株式会社	西船橋・千葉ニュータウン線	1	1	1

■タクシー^{※3}

事業者	営業所所在地	車両数	UDタクシー有無
エミタスタクシー白井株式会社	〒270-1431 白井市根 60-60	15	なし
有限会社白井タクシー	〒270-1431 白井市根 1071-6	7	なし

※1: 往復の合計便数、※2: 白井市内を通過しない便は含まず、※3: 市内に事業所がある事業者のみ選定、

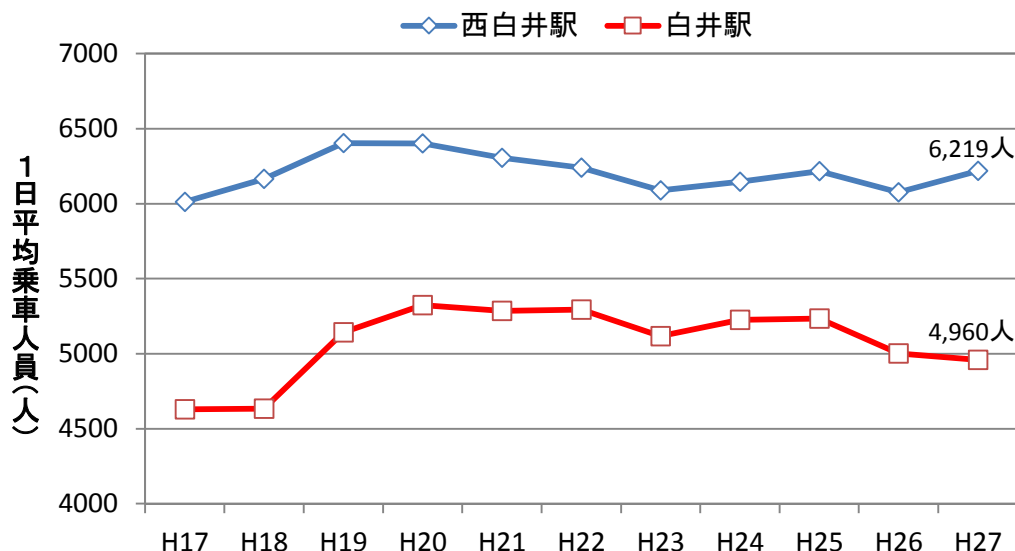
出典: 各社時刻表、タクシー協会資料より作成

※最終確認中

(2) 鉄道、路線バス、コミュニティバスの利用状況

① 鉄道利用状況

白井駅及び西白井駅の利用者数は、平成 19 年以降概ね横ばい傾向が続いている。

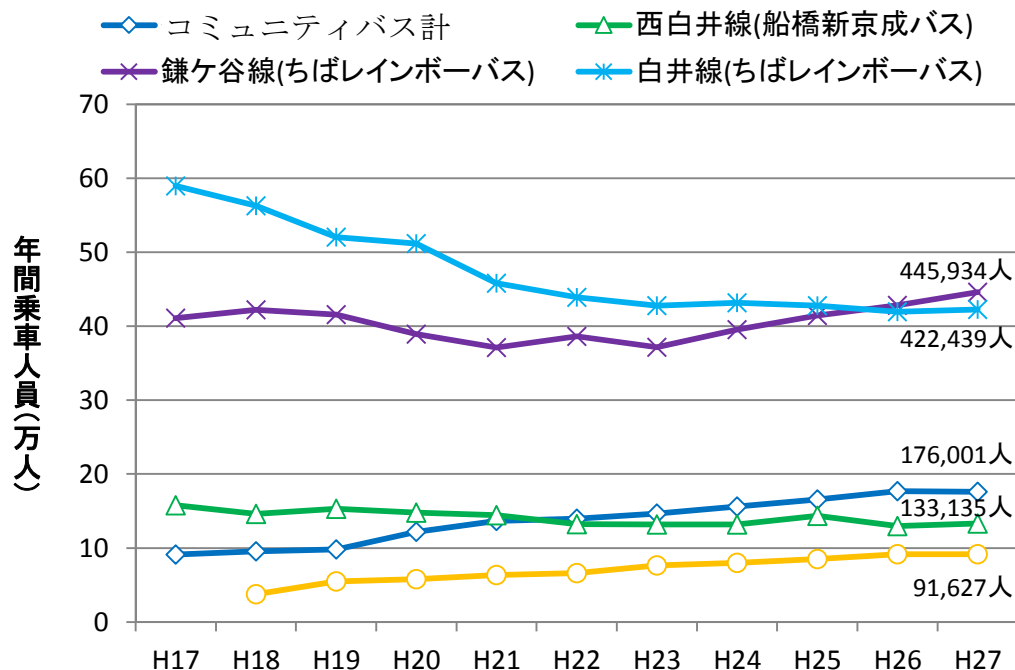


出典：出典：統計しろい（平成 28 年版）より作成

図 10 鉄道の 1 日平均の乗車人員

② 路線バス・コミュニティバス利用状況

路線バスの利用者数は、平成 23 年までは減少傾向にあったが、近年は増加傾向にある。また、コミュニティバスの利用者数は、平成 17 年以降増加傾向にある。

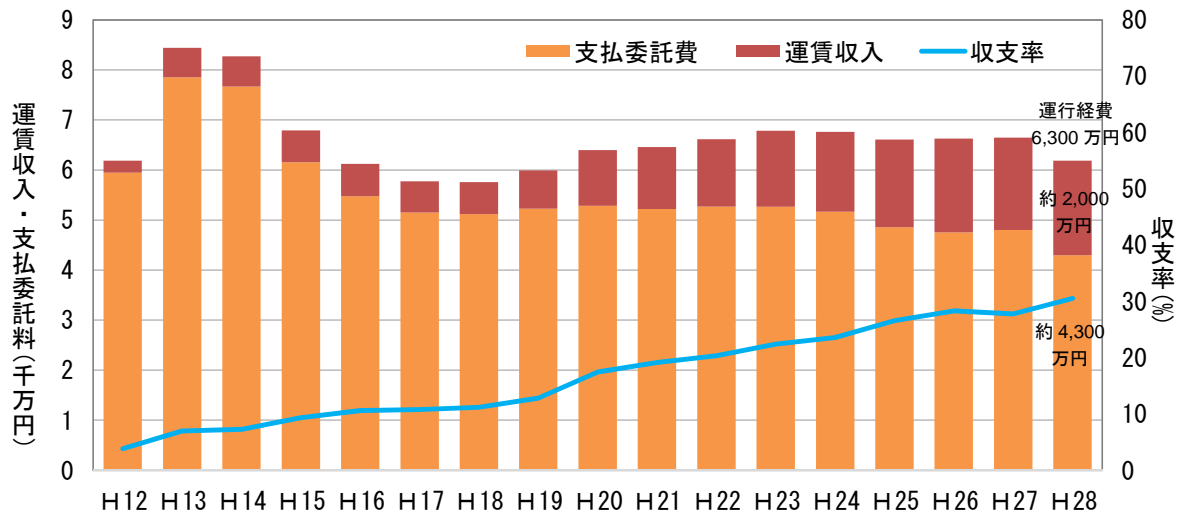


出典：統計しろい（平成 28 年版）より作成

図 11 バスの年間乗車人員

③ コミュニティバス（循環バス「ナッシー号」）の収支状況の推移

コミュニティバスは利用者数の増加に伴い、運賃収入は増加傾向にあるが、運行経費全体に占める運賃収入は、平成 28 年度で約 30%となっている。



出典：統計しろい（平成 28 年版）より作成

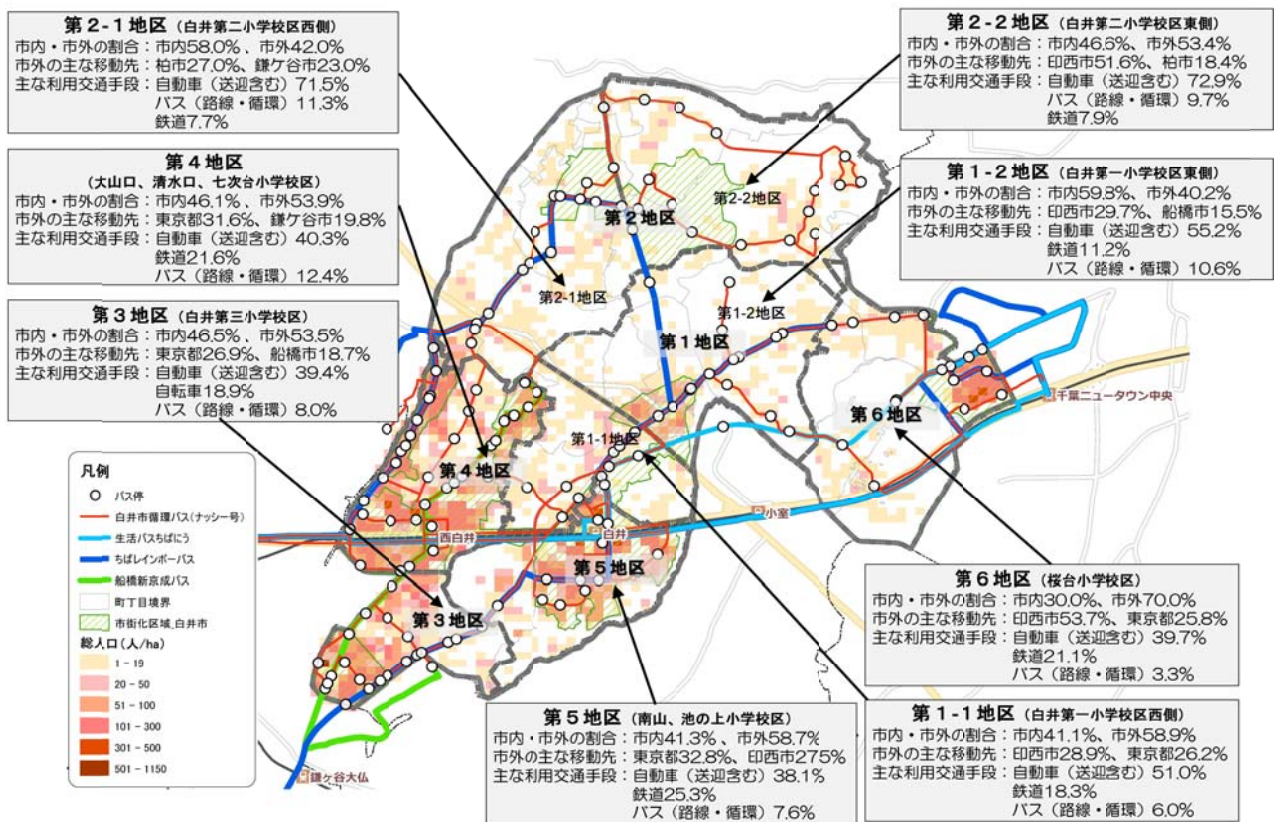
図 12 コミュニティバスの収支状況の推移

市民の移動実態・ニーズ（市民アンケート調査より）

（１） 各地区の外出特性の整理

第1-2地区、第2-1地区では市内の移動が6割程度が多いが、その他の地区では市外の移動が多く、印西市に隣接する第6地区では7割が市外への移動となる。市外への移動先について、第3地区、第4地区、第5地区では東京都が最も多いが、その他地区では、それぞれが隣接する印西市、鎌ヶ谷市、柏市が最も多い。

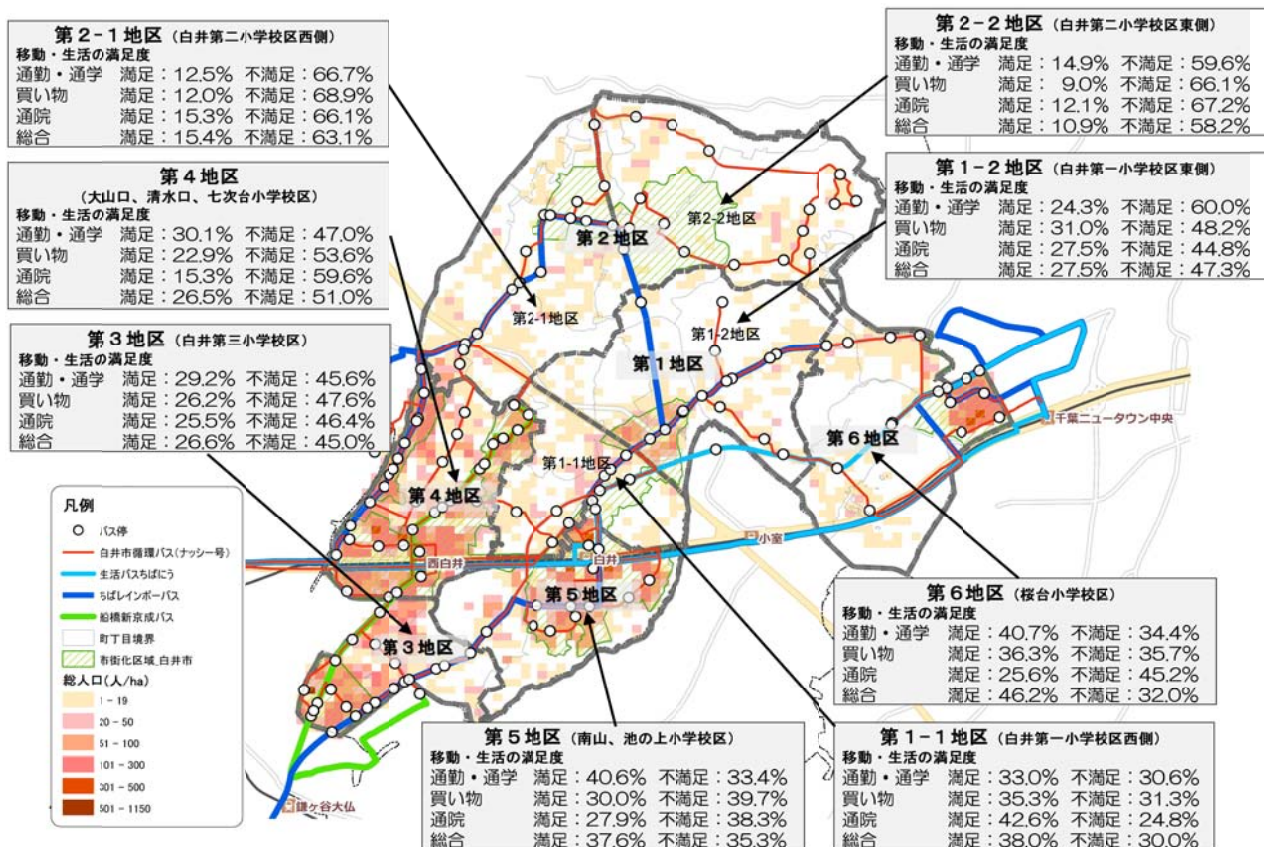
主な利用交通手段は各地区ともに自動車の移動が多いが、鉄道駅が近い第3～第6地区では鉄道の利用も多い。一方で、駅から遠い第2-1、第2-2地区では鉄道に比べバス利用が多い傾向にある。



データ出典：「日常の外出や移動、公共交通の意識に関するアンケート調査」平成29年度
 図13 各地区の外出特性

(2) 移動への満足度

通勤・通学、買い物、通院時の満足度、総合的な生活の満足度については、全体的に不満足の高割合が高い傾向にあり、特に、第2-1地区、第2-2地区での「不満足」の割合が高くなっている。



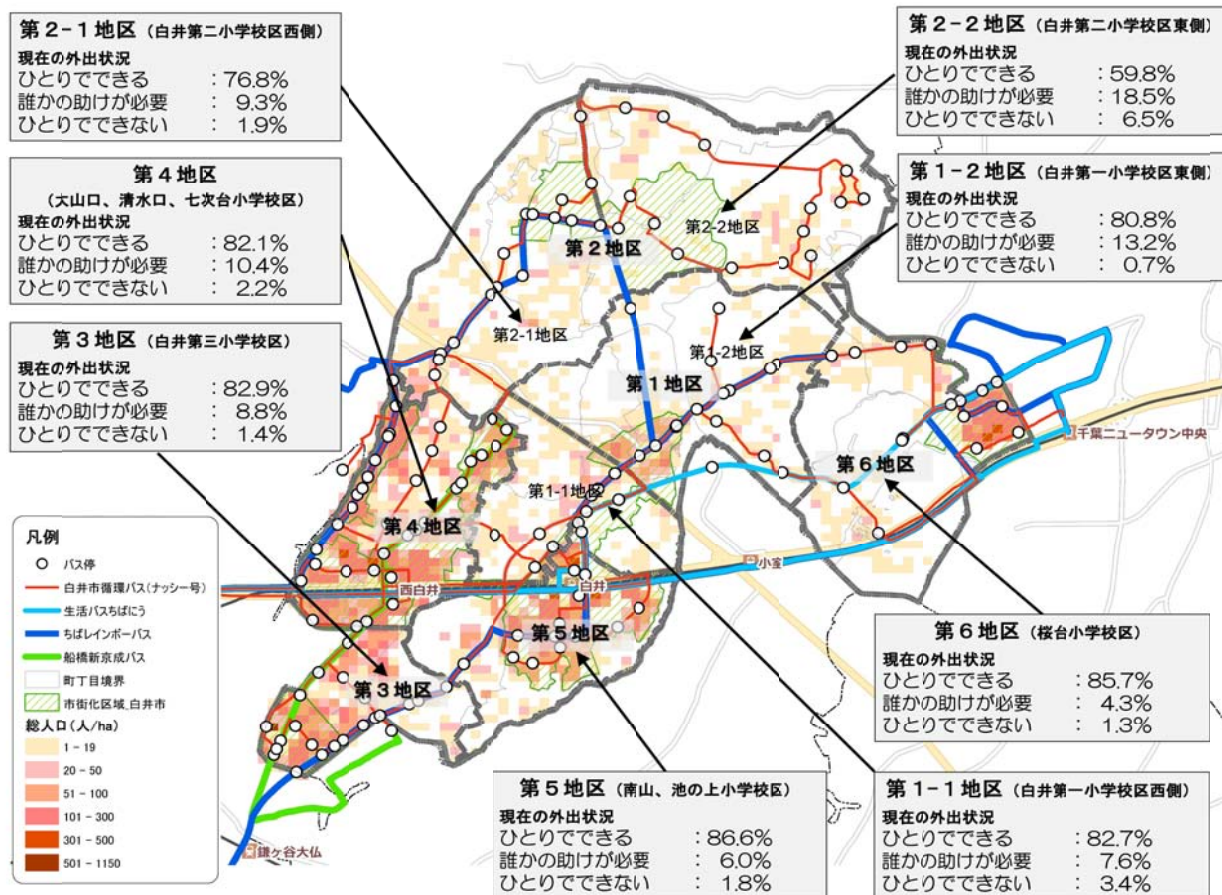
※「満足」はアンケートでの「満足」と「やや満足」の合計「不満足」は「やや不満足」と「不満足」の合計
データ出典：「日常の外出や移動、公共交通の意識に関するアンケート調査」平成29年度

図14 各地区の移動への満足度

(3) 現在の外出状況と将来の外出への不安

① 現在の外出状況

現在の外出状況については、全体で約6割～9割が「ひとりでできる」という回答であるが、高齢化率の高い第2-2地区での「ひとりでできる」の割合が低い。



※「ひとりでできる」はアンケートでの「ひとりで十分できる」「ひとりで何とかできる」の合計
 データ出典：「日常の外出や移動、公共交通の意識に関するアンケート調査」平成29年度

図15 現在の外出状況

② 将来の外出に関する不安

10年後の将来の不安では、「不安がある」、「少し不安がある」との回答を合わせた不安を感じている人と「不安がない」と回答した人の割合を比べると、第1-1地区を除き、不安を感じている人の割合（48.4%）が高く、「不安がない」（30.1%）との回答を上回っている。

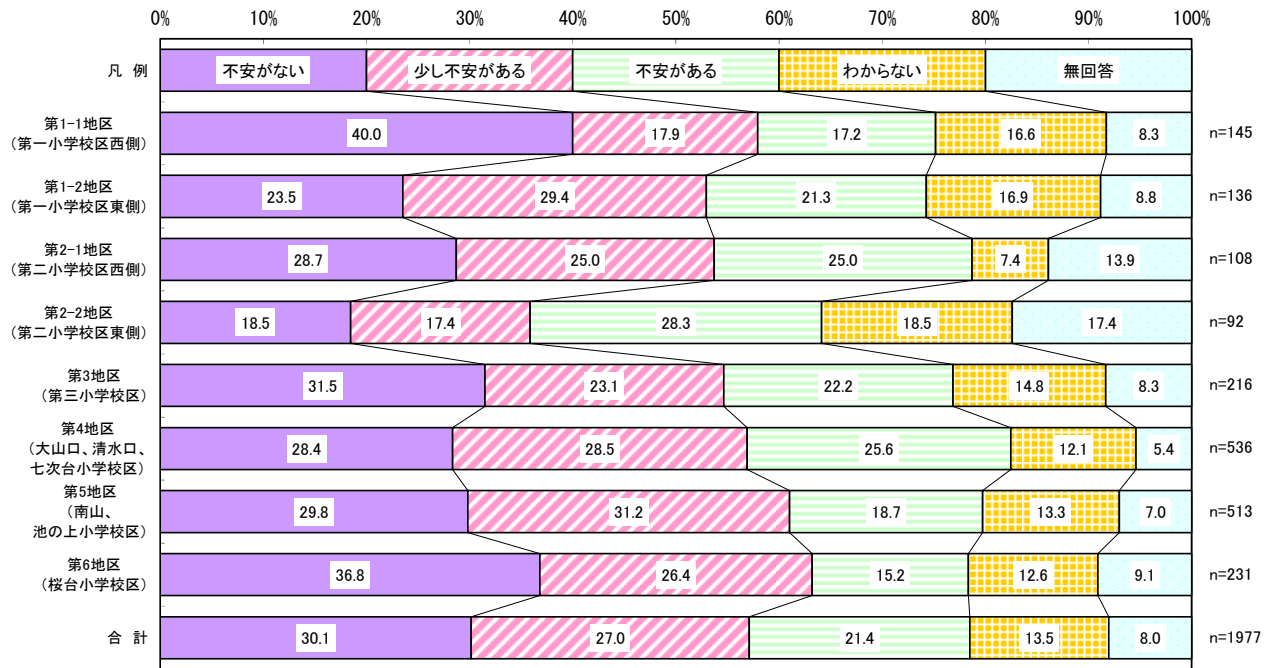
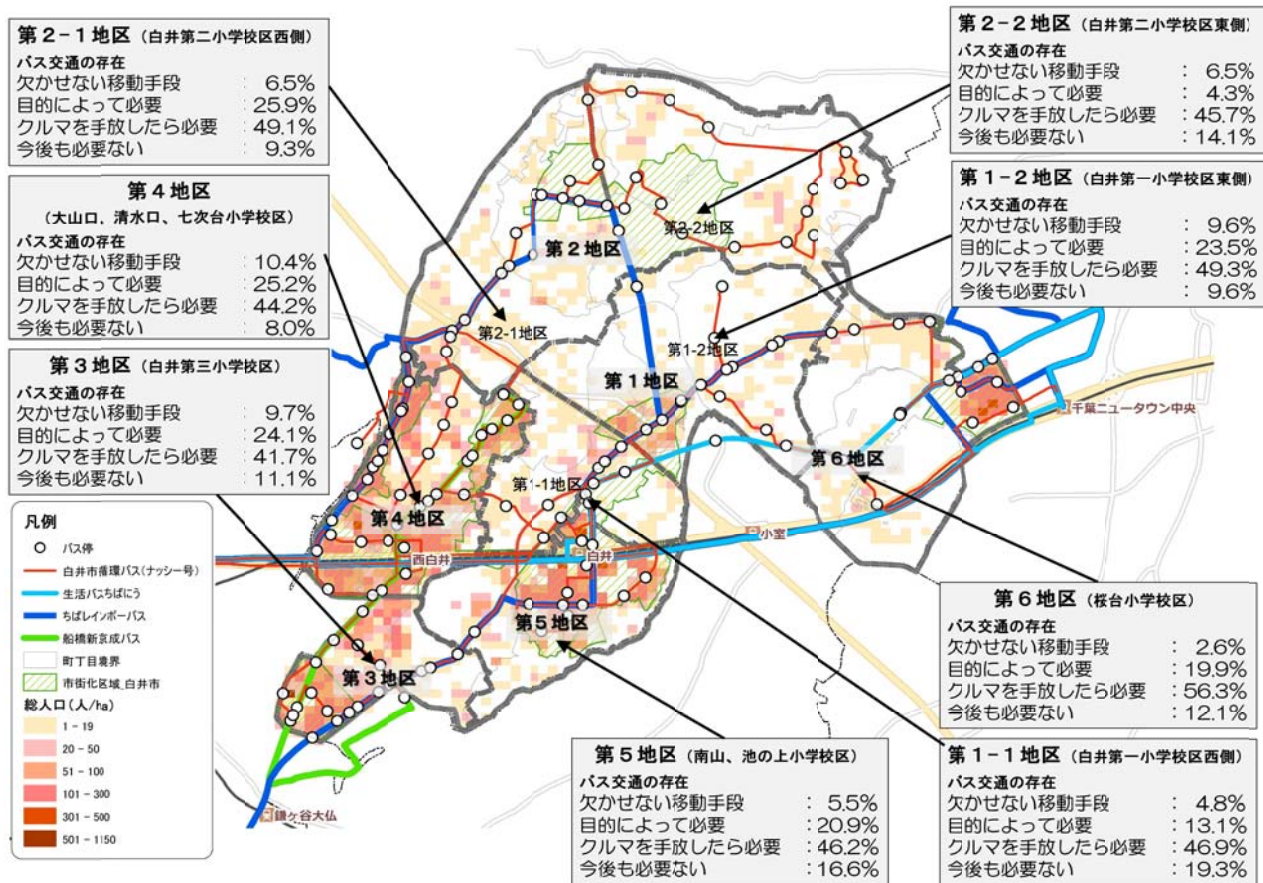


図 16 将来（10年後）の不安

(4) バス交通の存在と今後の公共交通のあり方

① バス交通の存在

バス交通の存在については、すべての地区で「現在は必要としていないが、将来クルマを手放した際には必要となる」が各地区ともに最も回答が多い。



データ出典：「日常の外出や移動、公共交通の意識に関するアンケート調査」平成29年度

図17 バス交通の存在

② 今後の公共交通のあり方

市全体でみると「民間の路線バスとの役割を明確にし、循環バスは必要最低限のサービスを維持し負担を減らすべき」が最も多くなっている。

- ① 運賃(利用者負担)はそのままに、市の財政負担を増やして、サービスの向上を図るべき
- ② 市の財政負担はそのままに、運賃(利用者負担)を引き上げ、サービスの向上を図るべき
- ③ 運賃(利用者負担)も市の財政負担も引き上げ、サービスの向上を図るべき
- ④ 運賃(利用者負担)も市の財政負担もこれ以上増やさず、サービスの維持や縮小を図るべき
- ⑤ 民間の路線バスとの役割を明確にし、循環バスは必要最低限のサービスを維持し負担を減らすべき
- ⑥ わからない ⑦ その他 ⑧ 無回答

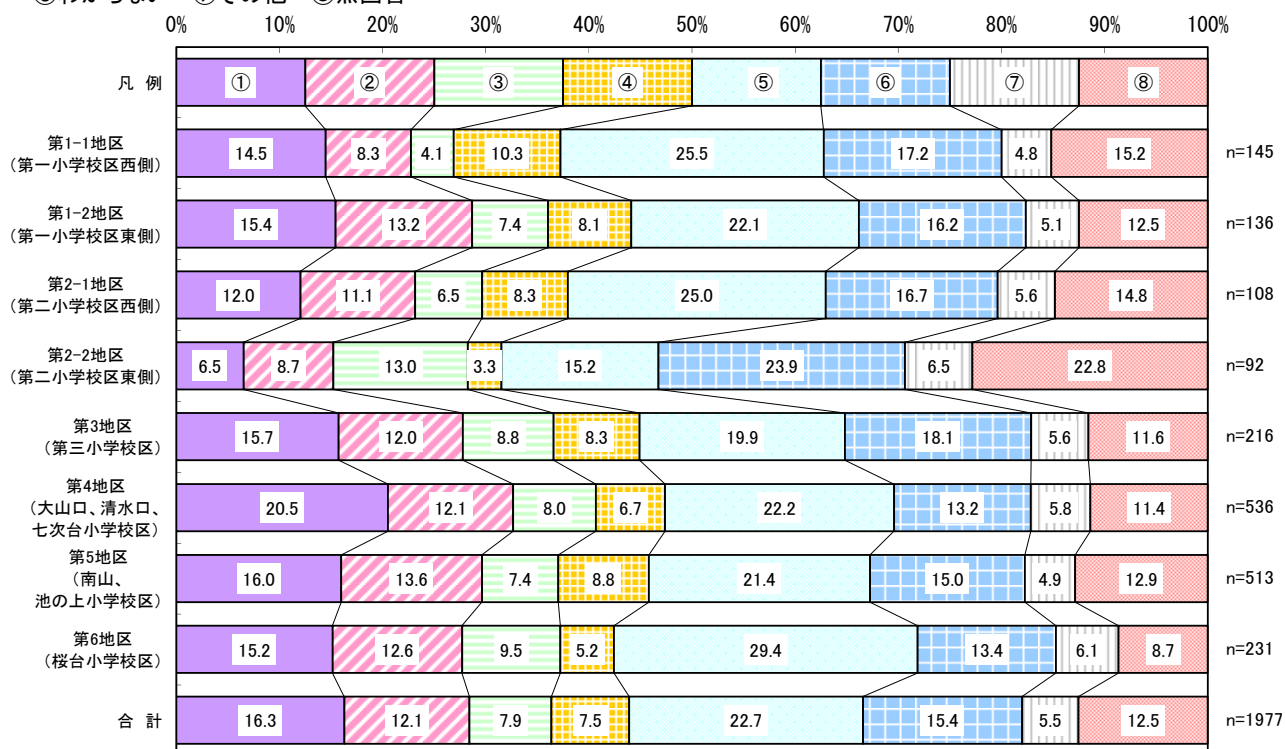


図 18 今後の公共交通のあり方

③ コミュニティバスの利用促進に必要なこと

市全体でみると「市役所を中心としたルートから市内駅を中心としたルートに改める」、「バスの台数や運行本数を増やす」、「各地域に乗換拠点を作り、各地域からいろいろな方向へ行けるようにする」が多い。

- ①バスの台数や運行本数を増やす ②ルートを短縮し、所要時間を短くする
- ③市役所を中心としたルートから市内駅を中心としたルートに改める
- ④民間の路線バスとの乗換拠点の設置や乗継割引の導入など、官民の役割分担と連携を進める
- ⑤バスの運行ダイヤは余裕を持たせる等、バスが遅れないような工夫を行う
- ⑥各地域に乗換拠点を作り、各地域からいろいろな方向へ行けるようにする ⑦高齢者や障がい者の割引率を向上させる
- ⑧小型の車両を導入し、狭い道路でも運行できるようにする ⑨その他 ⑩無回答

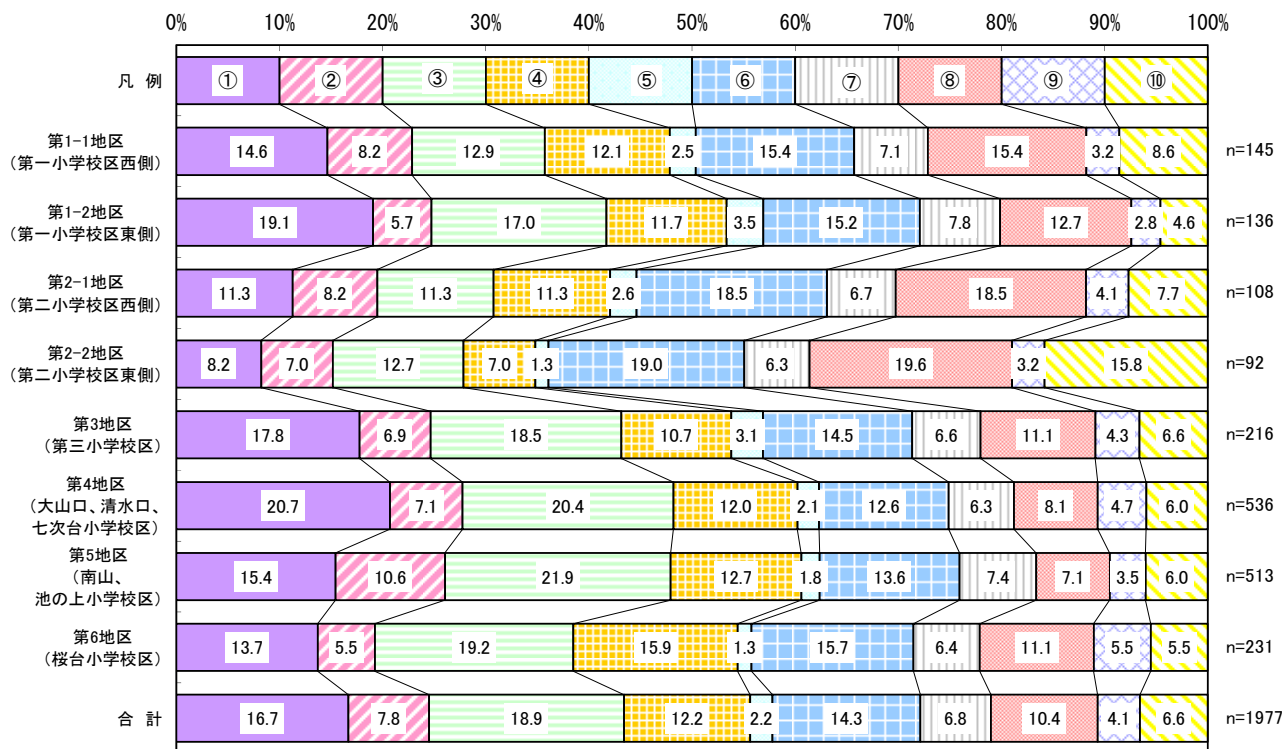


図 19 コミュニティバスの利用促進に必要なこと（地区別） ※複数回答3つまで

市民アンケート調査結果概要

(1) 頻度別外出状況（目的・外出先・手段）

① 外出目的

頻度別の外出目的をみると、1番目に頻度の多い外出目的で回答割合が高いものは「通勤・通学」(46.3%)であり、次に高いものは「買物」(33.9%)となっており、2番目の外出目的で最も高いものは「買物」(37.4%)で、次に「趣味・娯楽」(20.8%)となっている。3番目の外出目的では「無回答」の割合が高くなっているが、「無回答」を除くと、最も高いものは「趣味・娯楽」(20.4%)、次に「通院」(16.9%)となる。

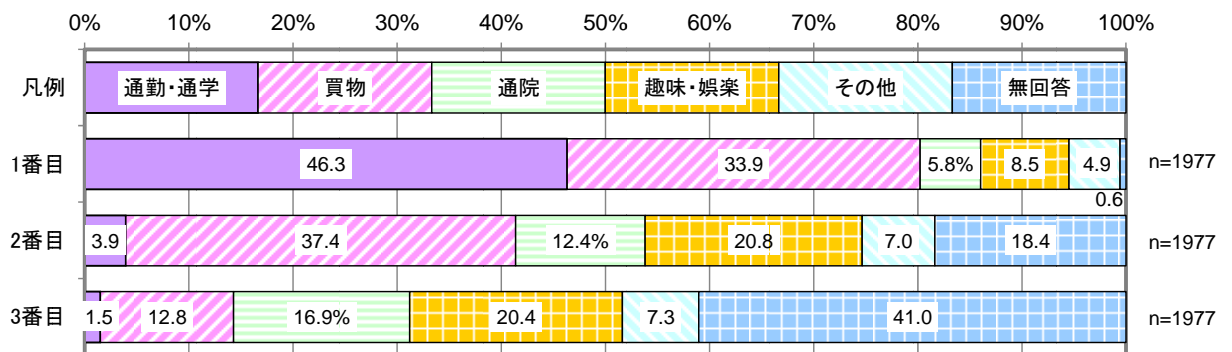


図 20 頻度別外出目的

② 外出先

頻度別に外出先について市内外の割合をみると、1番目、2番目、3番目の全ての外出において市外の方が多く一定の割合を占めている。頻度別の順位が下がるにつれ、市外に比べ市内の移動が減少傾向にあるが、3番目については「無回答」の割合が特に高くなっている。

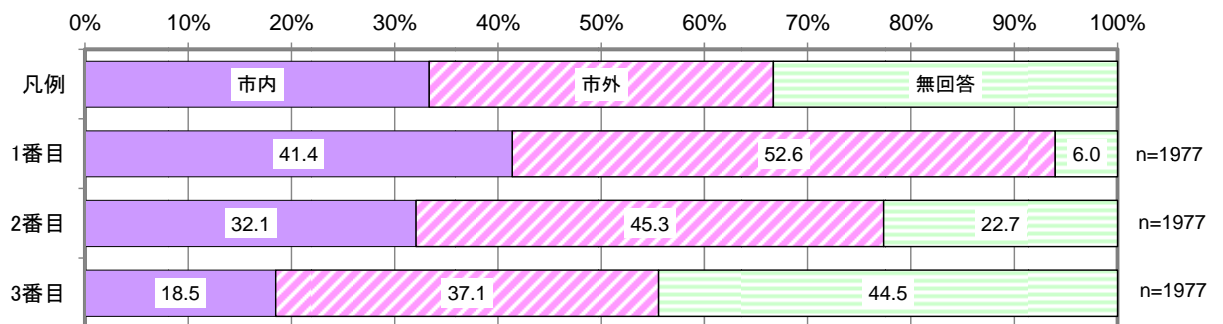


図 21 頻度別外出先

③ 交通手段

頻度別に交通手段の傾向をみると、いずれにおいても自動車が多く、「自動車（自分で運転）」、「自動車（家族の送迎）」、「自動車（家族以外の送迎）」を併せると、全ての頻度において35%以上となっており、2番目の外出では46.4%と最も高くなっている。なお、1番目の外出では、2番名以降の外出に比べると、鉄道（21.5%）の割合が特に高くなっている。

- ① 鉄道 ② 路線バス ③ 循環バス(ナッシー号) ④ 自動車(自分で運転) ⑤ 自動車(家族の送迎) ⑥ 自動車(家族以外の送迎)
⑦ 原付・バイク ⑧ 自転車 ⑨ 徒歩 ⑩ その他 ⑪ 無回答

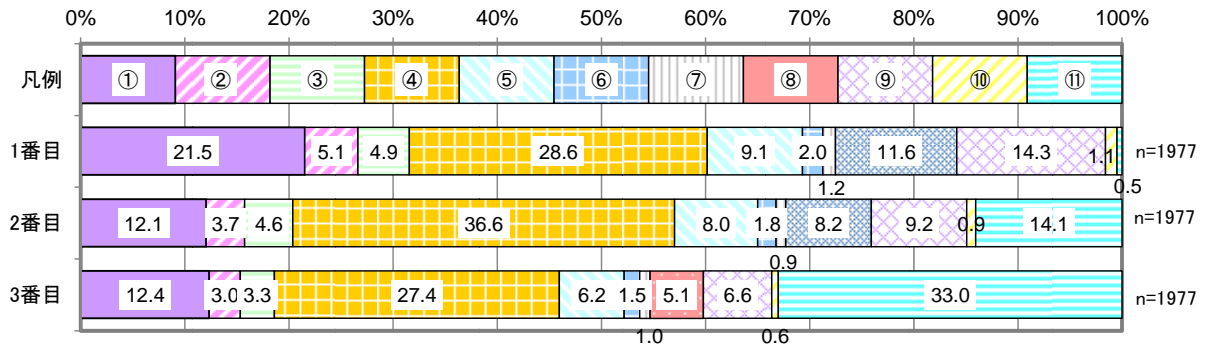


図 22 頻度別交通手段 ※複数回答

(2) 鉄道・バスの利用状況とその理由

① 鉄道の利用状況

鉄道の利用状況をみると、「時々利用する」(34.0%)が最も多く、次に「よく利用する」(29.0%)となり、鉄道の利用割合が高い傾向にある。

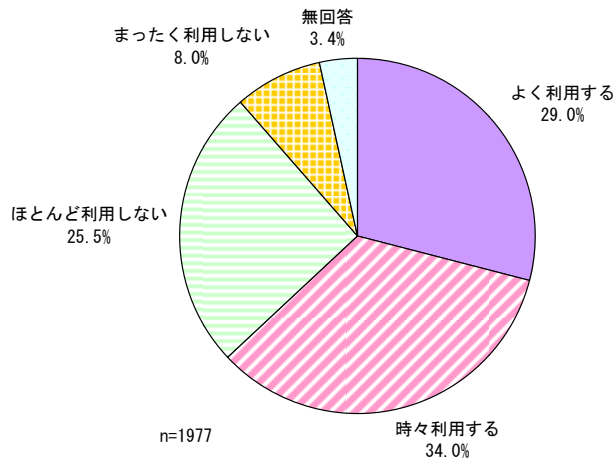


図 23 鉄道の利用状況

② 鉄道を利用する／利用しない理由

鉄道を利用する理由は、「時間が正確で早い」(34.9%)が最も多く、利用しない理由は「自家用車(原付・二輪を含む)での移動の方が便利」(31.0%)が最も多い。

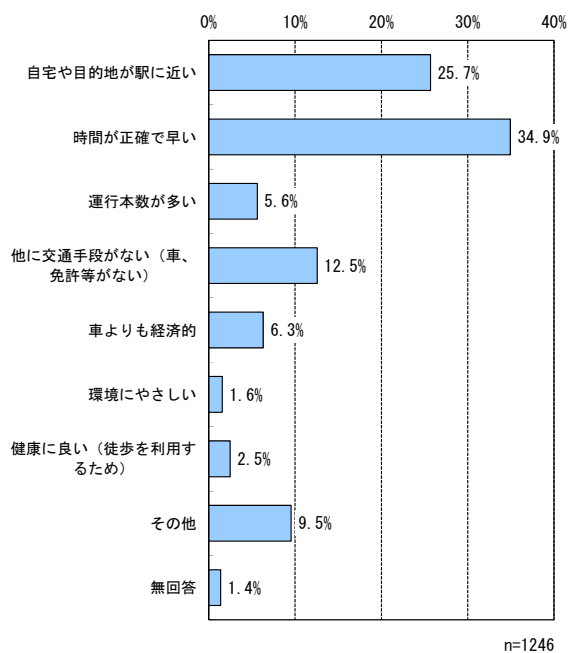


図 24 鉄道を利用する理由

※複数回答3つまで

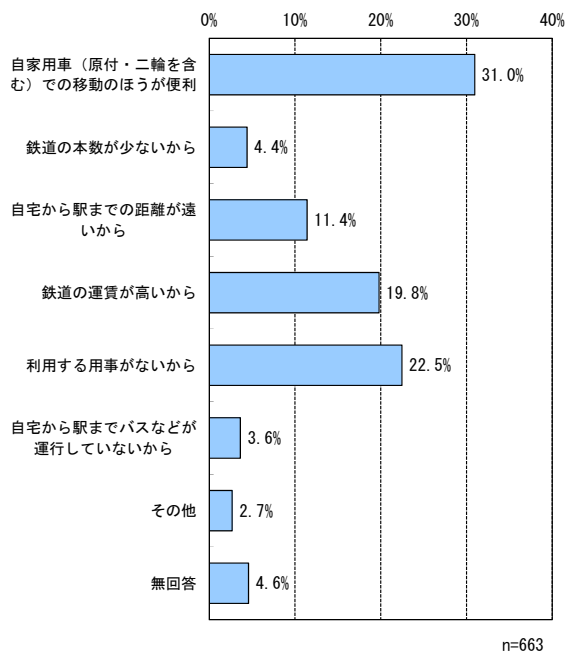


図 25 鉄道を利用しない理由

※複数回答3つまで

③ バスの利用状況

バスの利用状況を見ると、「まったく利用しない」(47.1%)が最も多く、次に「ほとんど利用しない」(26.7%)となり、バス利用者は少ない傾向にある。

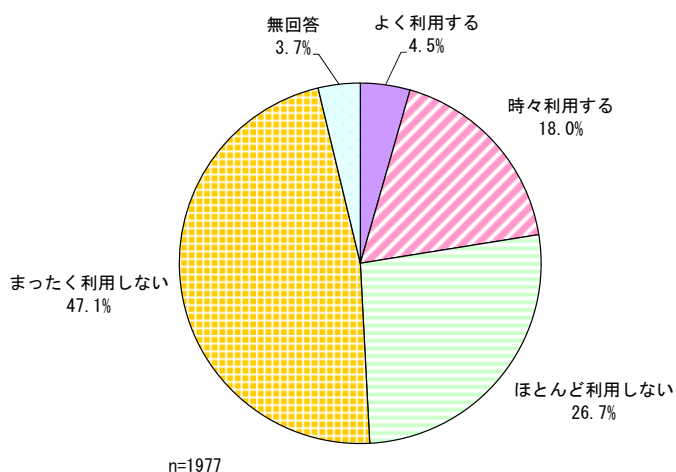


図 26 バスの利用状況

④ バスを利用する理由・利用しない理由

バスを利用する理由は、「自宅や目的地がバス停に近い」(38.0%)が最も多く、利用しない理由は「自家用車(原付・二輪を含む)での移動の方が便利」(36.1%)が最も多い。

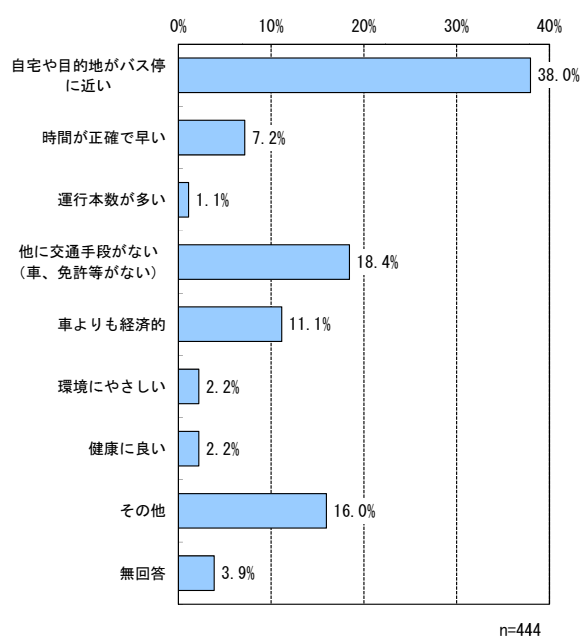


図 27 バスを利用する理由

※複数回答 3 つまで

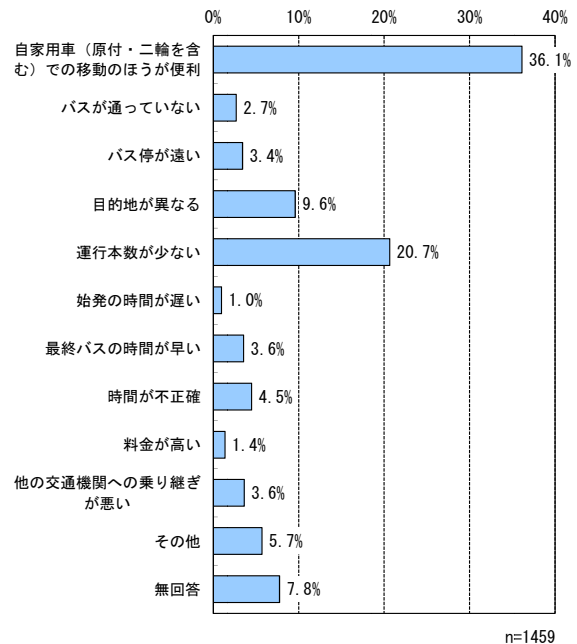


図 28 バスを利用しない理由

※複数回答 3 つまで

(3) 公共交通の満足度

① 公共交通全体の満足度

公共交通全体の満足度を見ると、どの項目も「やや不満足」や「不満足」の回答が多く、全体的に不満を感じている人が多い傾向である。

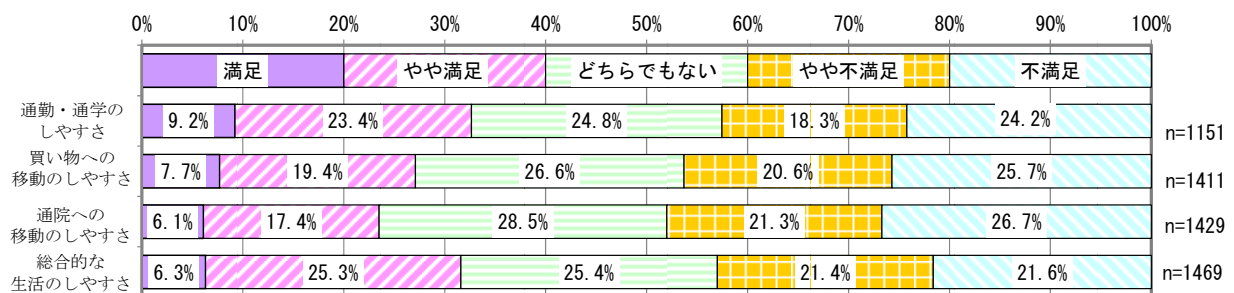


図 29 公共交通全体の満足度

② 鉄道への満足度

「無回答」を除き、満足な項目では、「目的地までの行きやすさ」(24.9%)が最も高く、次に「目的地までの所要時間」(15.3%)が高い。不満足な項目では、「鉄道の運賃」(39.8%)が最も高く、次に「鉄道の運行本数」(22.2%)が高い。

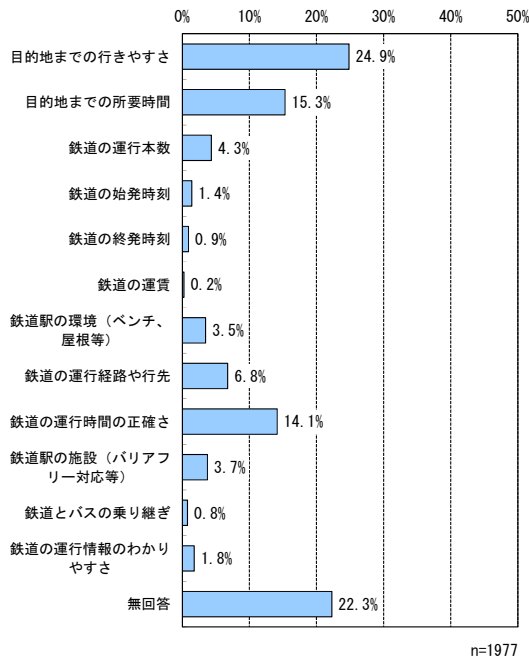


図30 鉄道への満足度(満足な項目)
※複数回答3つまで

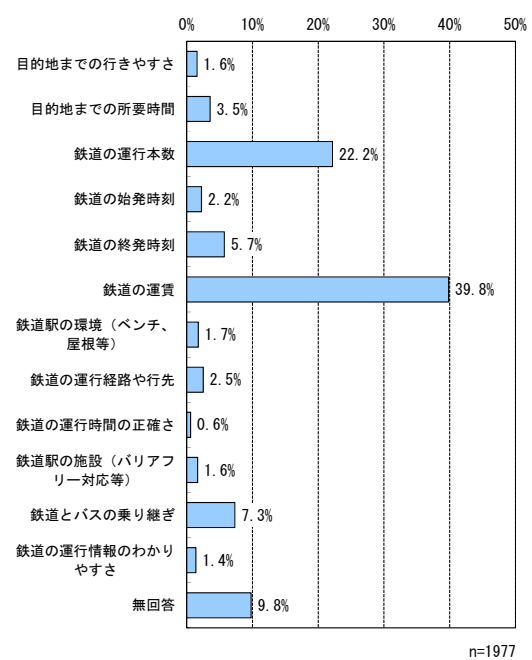


図31 鉄道への満足度(不満足な項目)
※複数回答3つまで

③ バスへの満足度

無回答を除き、満足な項目では、「自宅とバス停の距離」(30.2%)が最も高く、次に「バスの運賃」(18.8%)が高い。不満足な項目では、「バスの運行本数」(48.5%)が最も高く、「バスの経路や行先」(22.1%)が高い。

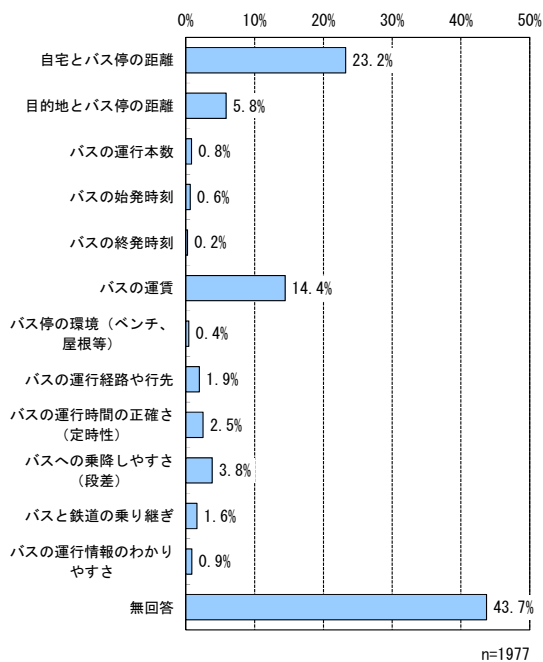


図32 バスへの満足度(満足な項目)
※複数回答3つまで

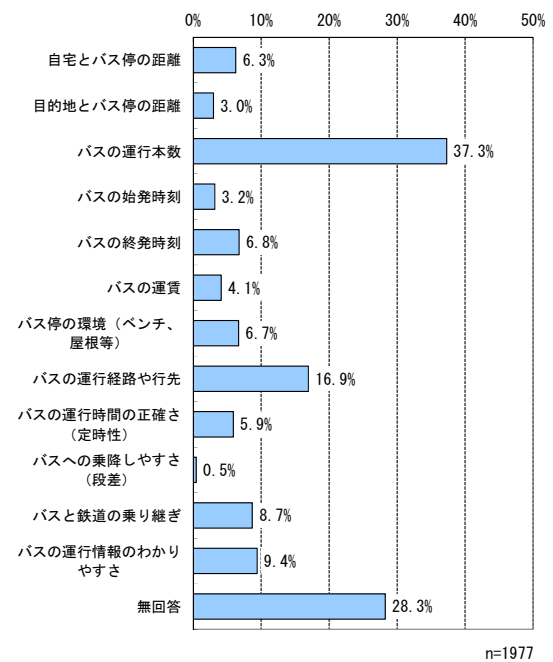


図33 バスへの満足度(不満足な項目)
※複数回答3つまで

(4) 自由意見

自由意見については、鉄道の運賃に関することや、コミュニティバスのルート・方面に関する
こと、運行本数に関する意見が多い。

意見項目		件数	主な意見
鉄道 について	運賃に関すること	126	・運賃の値下げ(通勤手当が出ない主婦や高齢者など) ・鉄道運賃が高いため、バスも利用できず、自動車に頼りがち など
	運行形態に関すること	13	・スカイアクセス特急の停車など
	運行本数に関すること	18	・運行本数の増加
コミュニティ バスについて	ルート、方面に関すること	157	・駅を中心としたルート設定 ・病院やスーパーへのルートの確保 ・路線のわかりにくさ(駅を何度も経由するなどの)改善
	運行本数に関すること	146	・運行本数の増加
	運賃に関すること	36	・運賃の値下げ(高齢者や子供は安くし、その他の方は多少あげても良いという意見もあり)
	運行時間帯に関すること	43	・運行時間帯の拡大(帰宅時間帯など) ・病院の診療時間での運行 ・遅れ時間の解消 など
	待合環境に関すること	8	・停留所でのベンチの設置
	バス停の配置に関すること	31	・自宅近くでの停留所の設置 など
	車両の大きさに関すること	32	・ワンボックス車両の導入
	バス同士の乗り継ぎに関すること	3	・循環バス同士の乗継利便性の向上 など
	バスと鉄道の乗り継ぎに関すること	11	・鉄道の時刻表に合ったバスの運行 など
	代替手段の導入に関すること	16	・デマンド交通の導入 など
	情報提供に関すること	31	・バス停での路線図の表示、時刻表のわかりやすさ改善、遅れ時間の表示など
	路線バス について	ルート、方面に関すること	16
運行本数に関すること		34	・路線バスの運行本数の増加 など
運賃に関すること		13	・路線バスの運賃の低減(鉄道と合わせた運賃の低減も含む)
運行時間帯に関すること		14	・移動が発生する時間帯での運行 など
車両の大きさに関すること		3	・小型車両の導入(通勤時間帯以外など)
情報提供に関すること		14	・バス停での路線図や時刻表のわかりやすさの改善 など
免許返納制度について		23	・免許返納者への公共交通利用の優遇 など
合計		788	

タウンミーティングでの主な意見

会場 (参加者数)	主な意見 (概要)		
	課題	原因	対応策
公民センター (12人)	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行回数が少なく、利用に不便。 ・路線バスが工業団地までしか走っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車を利用しているため、公共交通を使わない。 ・バス会社も民間企業なため、利益確保が必用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・便利になって利用が増えてという循環を作る。 ・バスのメリットを伝えていく。 ・小さいバスで多く走らせる。 ・公共バスのみには頼るのではなく、工業団地内の企業バスが協力する。
白井コミュニティセンター (1人) <small>※参加者1人のためヒアリングを実施。参加者のお住いの地区(平塚地区)についての内容。</small>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在は、家族の送迎などで不便ではないが、将来に向けて何かしらの移動手段が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・子ども世代が通勤に便利な地域に引っ越してしまい、送迎ができず、交通弱者が増えてしまうのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・白井工業団地への市民の就職が増えるようなPR。 ・バスも重要だが、毎日使わないため、タクシーが安価になればよい。
桜台センター (5人)	<ul style="list-style-type: none"> ・南北の移動が車以外だと不便。 ・人口が増えない。 ・鉄道運賃が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路のアクセスが悪い。 ・バス路線がわかりづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線のわかりやすい早見表を作る。 ・子育て支援を充実して子どもを増やす。 ・鉄道の運賃を安くして人口を増やす。
白井駅前センター (10人)	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの利用が不便。 ・鉄道運賃が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスのルート、乗り継ぎがわかりにくく、路線が長い。 ・コミュニティバスがルート改正により不便になった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用の利点をPRする。 ・バスは、他の交通と乗り継げるようなルート、時刻を設定する。 ・鉄道運賃を下げる方向を考える。アクセス特急を白井駅に停車させる。
西白井複合センター (35人)	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスが不便。 ・バスは高齢者や障がい者にとって乗り降りの負担が多い。 ・鉄道の運行本数が少ない、運賃が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスと路線バスのエリア、時間などの効率化されていない。七次台～新鎌ヶ谷ルートが無くなった。 ・近くに商業施設が無い。 ・西白井駅にアクセス特急が停まらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスについて、起点を駅にする、増便する、ルートを見直す、運賃を上げる(無料にする)、自由乗降区間を設ける、路線バスとの連携を深める。 ・バス待ち環境を整備する。 ・鉄道の運賃を下げるよう要望する。 ・地域コミュニティを活用する。
富士センター (15人)	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行本数が少ない。 ・新鎌ヶ谷への足が不便。 ・道路の渋滞。 ・鉄道運賃が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスのルートが悪く、路線が長い非効率。 ・公共交通の周知不足。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの車両を小型化し、小回りで運行する。 ・住民の協力や近所での助け合い。 ・バスを新鎌ヶ谷駅まで運行する。 ・道路の渋滞を解消する。 ・公共交通の利用を促進する。

ヒアリング等による交通事業者・関連団体の主な意見

(1)ヒアリングによる交通事業・関連団体の主な意見

交通事業者 課題の視点	鉄道事業者 ※北総鉄道㈱	路線バス運行事業者 ※ちばレインボーバス㈱、 船橋新京成バス㈱、鎌ヶ谷観光バス㈱	タクシー運行事業者 ※㈱白井タクシー、 エミタスタクシー㈱
① 市内交通事業の状況	<ul style="list-style-type: none"> 路線全体では利用者は横ばい又は上向きだが、市内駅では減少傾向がみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は減少傾向（路線単体では赤字路線もある）。 将来に巨額な設備投資を控え、サービスに投資しづらい面もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 日中の利用が多く、駅や病院、工業団地へのアクセスが中心。 夜の利用は少なく、白井駅からの帰宅に利用。
② 市全体の公共交通について、課題や改善すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> 経営状況を鑑み、運賃は当分の間、現在の水準を維持せざるを得ない。 バスから鉄道の乗り換えの流れがない。 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスとの競合が起こりやすい。 コミュニティバスの速達性が課題。 	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞による速達性の喪失。 自家用車利用が多いため、公共交通利用が少ない。 タクシー利用とバスの充実の相反性。
③ まちづくりと連携して市内全体の公共交通網を構築する取り組みを進めるにあたって、交通事業者の立場での意見	<ul style="list-style-type: none"> 沿線自治体とで構成する協議会において活性化策を模索。 駅前整備について、事業者の範疇にないため一体的な整備が難しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス同士、また、コミュニティバスとの役割分担が必要。 集客施設が増えれば、路線を増やすことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺での送迎車両の乗降制限などの検討。 集客施設が少ないため活性化しにくい。
④ 公共交通の確保や維持での、地域住民との協働や意識啓発による維持や利用促進の取り組みへの考え	<ul style="list-style-type: none"> 必要であり、利用促進として、イベントの実施や割引乗車券を発行している。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状を維持、継続するためにも啓発努力が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> リピーターを増やす取り組みが必要。 店舗との提携による利用促進の取り組みの必要性。
⑤ 事業工夫や企業戦略新規サービス	<ul style="list-style-type: none"> 施設の耐震化 特急と普通列車との接続改善 宅配 BOX の設置 	<ul style="list-style-type: none"> 設備の新規導入、更新。 各種割引制度 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者のニーズに応じたサービスの実施。 介護タクシーの検討。 初乗り運賃値下げの検討。
⑥ 今後の白井市の公共交通のあり方	<ul style="list-style-type: none"> 市内唯一の鉄道として安定した輸送を提供する。 各公共交通手段のシームレス化。 	<ul style="list-style-type: none"> 基幹的な交通を路線バスが担い、コミュニティバスが補完する。 路線バス同士、コミュニティバスの接続の検討、協議。 市内バス運賃の統一化の検討など適正な受益者負担の検討。 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉タクシー券の拡充 コミュニティバスは駅などを中心としたルートを設定し、サイズを小型化し、本数を増やす。

関係団体 課題の視点	病院 <small>※千葉白井病院、北総白井病院、白井聖仁会病院</small>	関係者 課題の視点	白井工業団地
① 病院へ通院者や来訪者の交通手段の傾向	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車が多く、次に送迎バス、次いで路線バスやコミュニティバスが多い。 ・車イス利用者は家族送迎が多い。 	①工業団地の企業数、従業員数、勤務時間の傾向	<ul style="list-style-type: none"> ・企業数は3百弱、従業員数は6千人強、多忙時には1万人程度まで増加する。 ・勤務は、8時から19時が約7割を占める。
② 送迎バスの運行経路や頻度、時間帯など	<ul style="list-style-type: none"> ・主に印西方面、鎌ヶ谷方面、白井駅方面で運行。 ・頻度は1日2便～15便程度であり、病院により異なり予約制の病院もある。 ・時間帯は診療時間に配慮。 	②工業団地での送迎バスの運行経路や頻度、時間帯など	<ul style="list-style-type: none"> ・数社が個別に行っており、経路は西白井駅、新鎌ヶ谷駅、高柳駅、柏駅。 ・時間帯は7時半から8時、17時半から20時が多い。1時間に1便程度。
③ 通院における交通手段に関する問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎車両は車イスやベビーカーの人は利用しにくい。 ・送迎車両による一時停車により、渋滞等の原因となることを懸念。 	③工業団地の従業員や来訪者の交通手段の傾向	<ul style="list-style-type: none"> ・従業員：自家用車が8～9割、バス、自転車が共に1割程度。 ・来訪者：車が6割、バス、タクシーが1割、送迎が2割程度。
④ 白井市内の公共交通に関する問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスのルートのわかりづらさ ・バス路線があっても、昼間の本数が少なく、また、定時制も確保されにくい。 	④ 工業団地のマイカー通勤に関する問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・朝夕の自動車の集中により、国道16号線に入りする道路の渋滞が激しい。 ・パートなどの増加により駐車場が不足。
⑤ 公共交通が便利になった場合、通院者、来訪者の方の公共交通利用推進の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎車両でカバーできない時間帯をカバーできる。 ・通院者の増加は見込めないが、利便性の向上が期待できる。 	⑤ 白井市内の公共交通に関する問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤に利用できるバスが限られており、運行本数が少ない。 ・第2工業団地は、路線バスが途中までしかなく、会社まで多くの時間を要するところもあり、バスの利用がしにくい。
⑥ 今後の白井市の公共交通のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスが便利に乗り継げる環境があるとよい。 ・病院の送迎車両の継続 		

関係団体 課題の視点	商工会	事業者 課題の視点	白井市社会福祉協議会
① 白井市の公共交通について、課題や改善すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅からのバス路線がないわけではないが、わかりにくく本数も少ない。 	① 協議会で実施している市民の移動支援など	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車イスで乗車できる車により医療機関等への送迎を行う外出支援サービス（市委託事業）。 ・ 要支援者を対象とした店舗までの送迎及び荷物の運搬を行う買い物支援バス。
② まちづくりと連携して市内全体の公共交通網を構築するための取り組みや意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 免許返納にあたって、代替となる足の確保が必要。 ・ 店舗によっては送迎を行っており、有料や一定額以上のお買い上げで配達を行っているところもある。 ・ 市北部や西白井、七次台などは車がないと買い物が難しく、移動販売などの取り組みが考えられる。 	② 移動制約者、外出困難者（高齢者や障がい者、子育て世代など）の外出傾向や課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 引きこもりに陥る可能性が高くなるが、対象者の把握が難しく、情報提供や行事の参加の働きかけに苦慮している。
③ 今後の白井市の公共交通のあり方についての意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 買物弱者のためのサービスがある一方、気軽に外出をして買い物ができる環境が必要であり、市民の健康にもつながる。 	③ 白井市全体の公共交通の、課題や改善すべき点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福祉センターへのアクセスについて交通の便が悪く自家用車利用が多いため、利用者の増加につながらない。 ・ 高齢者の更なる外出支援の取り組みが必要。
		④ まちづくりと連携して市内全体の公共交通網を構築する取組みを進めるにあたっての意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第一小や第二小学校区は面積が広く、公共交通が整備されていない地域が多くある。 ・ 小型バスを運行し、路線バスを補完できるよう期待したい。
		⑤ 今後の白井市の公共交通のあり方についての意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小回りの利く市内交通網の整備。 ・ 高齢者や障がい者に配慮した運行体制。

関係課 課題の視点	白井市社会福祉課 (障害福祉関係)	白井市高齢者福祉課 (高齢者福祉関係)
① 市民の方が日常的に訪れる福祉施設	<ul style="list-style-type: none"> ・社会福祉法人やNPO法人などの障害施設のほか、障害者支援センターなどの市の施設。 	<ul style="list-style-type: none"> ・グループホームや特別養護老人ホームのほか、福祉センターや老人憩いの家などの市の施設。
② 福祉施設への通所の際の交通手段の傾向	<ul style="list-style-type: none"> ・民間施設については、施設の送迎による通所が多い。 ・市の施設については、自家用車の送迎が多く、バスが3～4割程度となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前にある施設については、徒歩、自転車、自家用車が多い。 ・福祉センターでは自家用車が多い。 ・バスは、元気な高齢者が利用されている。
③ 送迎を行っている施設、運行形態など	<ul style="list-style-type: none"> ・民間施設は送迎を実施している。 ・運行形態は、基本的にドアツードアであり、朝と夕方の送迎を行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・介護施設は送迎を実施している。 ・運行形態は、基本的にドアツードアであり、通所時間帯に合わせ、朝夕の送迎を行っている。
④ 施設への通所における交通手段の問題点	<ul style="list-style-type: none"> ・バスを利用する障がい者は、バス停までやっと来られる人もおり、更に高齢になるとバス停で立ってられないという問題がある。 ・コミュニティバスのルートが分かりづらい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉センターへのコミュニティバスの便数が少ない。 ・高齢者はバス停に立っているのがつらいと感じている。
⑤ 市内の公共交通について、問題点として感じる点	<ul style="list-style-type: none"> ・障がい者の中には低所得の人も多いため、料金面での検討が必要。 ・視覚障がい者は特にバスを利用しづらい。 ・段差解消などのバリアフリー化 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者は、目的地までの乗り換えが負担という傾向がある。 ・買い物支援のサービスでは介護支援施設のマイクロバスを借用しているが、マイクロバスを持っていない団体が多い。
⑥ 公共交通が便利になった場合、通所者の公共交通利用促進の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・保健福祉センターへ来訪する障がい者の外出状況は、多い人で週2～3回であり、バスが利用しやすくなれば増加が見込めると考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自身で移動可能な高齢者であれば、利用者の増は見込むことができる。

(2)地区社会福祉協議会意見募集（公共交通に関する意見の募集）

① 回答者の年齢構成個人属性

回答者の年齢を見ると「65～74歳」が最も多く、次に「75歳」以上が多く、高齢者が多数を占めている。

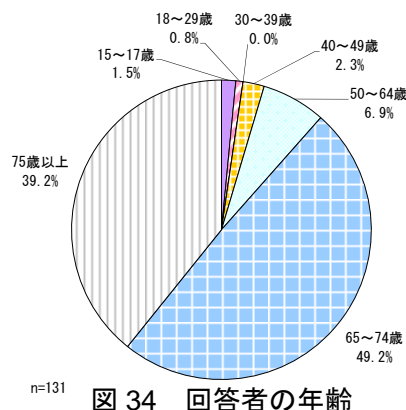


図 34 回答者の年齢

② 日常生活での外出や移動で困っていることや将来の不安

バスや鉄道のサービスやわかりにくさへの不満のほか、将来は車に乗れなくなった時への不安の意見もある。

【主な意見】

- ・バス（路線バス、循環バス（ナッシー号））の便数が少ない
- ・バス（循環バス（ナッシー号））のわかりにくさ、ルートへの不満
- ・バス、鉄道の待ち時間が長い
- ・鉄道の運賃が高い
- ・将来、車に乗れなくなった時への不安

③ 外出や移動での困りごとや不安を解消するために今後必要なこと

便数、ルート、運賃といったバスや鉄道のサービスへの意見のほかに、買い物支援といった具体的な生活行動への支援への意見がある。

【主な意見】

- ・バス、鉄道の便数を増やす
- ・循環バス（ナッシー号）のルートを変更する。乗り継ぎを良くする。
- ・鉄道の運賃を下げる
- ・買い物の支援

④ その他、市内の公共交通（鉄道、バス、タクシーなど）への意見や要望等

バス便数やルート、鉄道運賃の要望のほか、タクシー利用に関する意見がある。

【主な意見】

- ・バスの便数を増やして欲しい
- ・鉄道の運賃を値下げして欲しい
- ・コミュニティバスを新鎌ヶ谷まで走らせて欲しい
- ・タクシーの利用の補助をして欲しい
- ・タクシーを利用しやすくなる環境を整えて欲しい

地域公共交通活性化協議会

(1) 白井市地域公共交通活性化協議会

白井市付属機関条例（平成 24 年 12 月 28 日条例第 24 号）により設置され、次のとおり、担任する事務、組織、委員の構成、定数及び任期を定めています。

執行機関	付属機関	担任する事務	組織	委員の構成	定数	任期
市長	白井市 地域公共交通活性化協議会	<p>(1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 26 年法律第 41 号）第 6 条第 1 項の規定に基づく地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の策定及び変更に関する事項について協議すること。</p> <p>(2) 網形成計画の実施に係る連絡調整を図ること。</p> <p>(3) 網形成計画に定められた事業を実施すること。</p> <p>(4) 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）に基づき地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃等について協議すること。</p> <p>(5) 道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 49 条第 1 項第 1 号に規定する市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価について協議すること。</p>	<p>会長</p> <p>副会長</p> <p>委員</p>	<p>(1) 学識経験を有する者</p> <p>(2) 一般旅客自動車運送事業者の代表者</p> <p>(3) 鉄道事業者の代表者</p> <p>(4) 一般社団法人千葉県バス協会の代表者</p> <p>(5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者</p> <p>(6) 公共的団体等の代表者</p> <p>(7) 関係行政機関の職員</p> <p>(8) 市民</p> <p>(9) 市の職員</p>	24 人以内	2 年

(2) 白井市地域公共交通活性化協議会委員名簿

氏名（役職）	所属・役職等
板谷 和也（副会長）	流通経済大学 経済学部 教授
野口 和雄	株式会社 地域計画建築研究所、有限会社 野口都市研究所
飯塚 辰雄	ちばレインボーバス 株式会社 営業部長
吉田 修一	船橋新京成バス 株式会社 営業部長
徳永 昌子	鎌ヶ谷観光バス 有限会社 専務取締役
大橋 淳一	有限会社 白井タクシー 運行課長・運行管理者・整備管理者
柴崎 俊哉	北総鉄道 株式会社 企画室 課長
成田 斉	一般社団法人 千葉県バス協会 専務理事
高中 英樹	新京成バス労働組合 執行委員
高山 弘美	社会福祉法人 白井市社会福祉協議会 理事
黒添 誠	白井市自治連合会 副会長
中島 三穂	白井市高齢者クラブ連合会 理事
富澤 美樹子	白井第二小学校 P T A 代表
中村 光秀	国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局 輸送担当 首席運輸企画専門官
吉竹 一彦	千葉県印西警察署 交通課 係長
山口 浩	千葉県県土整備部 印旛土木事務所 所長
三浦 英昭	市民公募
橋本 涼子	市民公募
伊藤 道行（会長）	白井市 副市長
緑川 英一郎	白井市 健康福祉部 参事（高齢者福祉課長事務取扱）
斉藤 厚子	白井市 健康福祉部 社会福祉課 課長
中村 幸生	白井市 環境建設部 都市計画課 課長
鈴木 栄一郎	白井市 環境建設部 道路課 課長
吉田 文江	白井市 教育部 参事（学校教育課長事務取扱）

任期：平成 30 年 3 月 24 日まで

計画策定の経過

実施時期	内 容
平成 29 年 3月 22 日	●平成 28 年度 第 1 回 白井市地域公共交通活性化協議会 ・白井市地域公共交通網形成計画」の策定について
7月 3 日	●平成 29 年度 第 1 回 白井市地域公共交通活性化協議会 ・白井市地域公共交通網形成計画策定スケジュールについて ・市民アンケート調査及び関係者ヒアリング調査について
7月 26 日～8月 25 日	●地区社会福祉協議会への意見募集 ・対象者：地区社会福祉協議会推進員等 ・回収数：131 票
7月 31 日～8月 18 日	●日常の外出や移動、公共交通の意識に関するアンケート調査 ・対象者：市内在住 15 歳以上の市民 3500 世帯（世帯当たり 2 票） ・回収数：1977 票（1272 世帯）・回収率：28.2%（世帯回収率：36.3%）
8月 4 日、9 日、10 日 14 日、22 日、24 日 30 日、31 日	●関係者ヒアリング調査 ・対象：鉄道事業者、路線バス運行事業者（3 社）、タクシー事業者（2 社） 白井工業団地協議会、白井市商工会、白井市社会福祉協議会 病院（3 院）、市福祉施設関連課（2 課）
8月 31 日～9月 1 日	●日常の外出や移動、公共交通の意識に関するアンケート調査（バス利用者） ・対象者：コミュニティバス利用者 300 人 ・回収数：83 票 ・回収率 27.7%
9月 29 日	●平成 29 年度 第 2 回 白井市地域公共交通活性化協議会 ・白井市公共交通の現状及び課題の検討について
10月 14 日、15 日 28 日	●タウンミーティング（6 箇所） ・白井市地域公共交通網形成計画の概要説明 ・ワークショップ テーマ：「地域にとって望ましい公共交通ネットワーク」 ・参加者数：78 人（6 箇所合計）
11月 20 日	●平成 29 年度 第 3 回 白井市地域公共交通活性化協議会 ・白井市地域公共交通網形成計画の基本方針等について
平成 30 年 1月 29 日	●平成 29 年度 第 4 回 白井市地域公共交通活性化協議会 開催 ・白井市地域公共交通網形成計画（案）について
(予定) 2月 8 日～22 日	●パブリックコメント ・意見提出者：○人 ・意見件数：○件 ・意見の取り扱い：修正○件、既記載○件、参考○件、その他○件
(予定) 3月 5 日	●平成 29 年度 第 5 回 白井市地域公共交通活性化協議会 ・パブリックコメントの対応について

白井市地域公共交通網形成計画

2018－2023

平成30年〇月発行
白井市

〒270-1492 千葉県白井市復1123

TEL : 047-492-1111

FAX : 047-491-3510

e-mail : kikaku-seisaku@city.shiroi.chiba.jp

ホームページ : <http://www.city.shiroi.chiba.jp/>

編集 : 白井市総務部企画政策課