
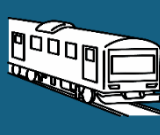




本市における地域公共交通の課題の整理 **(訂正版)**

1 市の現状等から見た課題の抽出

<div>市勢の現状</div> 	<p>○北総線の開通に伴いニュータウン地区を中心に人口が増加してきたが、令和 7 年 3 月時点で総人口は 61,974 人で平成 30 年をピークに微減傾向となっており、今後も微減が続く見込み。</p> <p>○高齢化率は市全体で 28.9%であり、「池の上小学校区」「白井第二小学校区」「南山小学校区」では 30%を超えている。(R5.10 千葉県 28.1%・全国 29.1%)</p> <p>○人口は概ねニュータウン地区、富士地区、西白井地区に集積し、北部は人口密度が低いエリアが広がっている。</p> <p>○千葉県内陸部では最大規模の白井工業団地を有しており、北千葉道路の整備や成田空港の拡張による広域アクセスの向上に伴う産業の活性化が期待されている。</p>						
<div>地域公共交通の現状</div> 	<p>○鉄道は都心と成田空港を結んで運行しており、北総鉄道は利用者の声や沿線自治体のまちづくり施策との連動を期して令和 4 年 10 月に通学定期等の運賃値下げを実施。</p> <p>○鉄道駅は白井駅と西白井駅が立地しており、利用は西白井駅が多い。その他、千葉ニュータウン中央駅、小室駅、鎌ヶ谷大仏駅、高柳駅等、隣接市内の駅を利用する市民もいる。</p> <p>○バス交通は民間路線バス 2 社とコミュニティバス（ナッシー号）が運行しているが、生産年齢人口の減少や、マイカーの保有が 1 人 1 台に近づいていること等により全体的に利用者が減少。運転士不足の影響も大きく、一部路線で撤退や減便が生じている。</p> <p>○市内の主要なタクシー事業者は 2 社。他に福祉有償運送、介護タクシーを数社が運行している。</p>						
<div>上位・関連計画</div> 	<table><tr><td>第 6 次総合計画 (改定中)</td><td>将来像：世代を超えた 笑顔と豊かさを未来へつなぐまち ・今後 10 年間の重要なテーマの 1 つに「移動・交通手段の充実」を挙げており、地域の実情に即しながら、誰もが気軽に移動できる手段の確保を位置づけている。</td></tr><tr><td>都市マスタープラン (改定中)</td><td>戦略 3：拠点がつながる都市づくり ・「拠点、交流の場をつなげたり、アクセスしやすくする移動手段や地域公共交通サービスの整備」を位置付ける予定。</td></tr><tr><td>第 9 期高齢者福祉 計画 (R6.3 策定)</td><td>基本理念：目を配り、手を差しのべる しろいの生き生きプラン ・外出支援事業として、福祉有償運送の充実や福祉タクシーの利用助成等を位置づけている。</td></tr></table>	第 6 次総合計画 (改定中)	将来像：世代を超えた 笑顔と豊かさを未来へつなぐまち ・今後 10 年間の重要なテーマの 1 つに「移動・交通手段の充実」を挙げており、地域の実情に即しながら、 誰もが気軽に移動できる手段の確保 を位置づけている。	都市マスタープラン (改定中)	戦略 3：拠点がつながる都市づくり ・「 拠点、交流の場をつなげたり、アクセスしやすく する移動手段や地域公共交通サービスの整備」を位置付ける予定。	第 9 期高齢者福祉 計画 (R6.3 策定)	基本理念：目を配り、手を差しのべる しろいの生き生きプラン ・外出支援事業として、 福祉有償運送の充実や福祉タクシーの利用助成等 を位置づけている。
第 6 次総合計画 (改定中)	将来像：世代を超えた 笑顔と豊かさを未来へつなぐまち ・今後 10 年間の重要なテーマの 1 つに「移動・交通手段の充実」を挙げており、地域の実情に即しながら、 誰もが気軽に移動できる手段の確保 を位置づけている。						
都市マスタープラン (改定中)	戦略 3：拠点がつながる都市づくり ・「 拠点、交流の場をつなげたり、アクセスしやすく する移動手段や地域公共交通サービスの整備」を位置付ける予定。						
第 9 期高齢者福祉 計画 (R6.3 策定)	基本理念：目を配り、手を差しのべる しろいの生き生きプラン ・外出支援事業として、 福祉有償運送の充実や福祉タクシーの利用助成等 を位置づけている。						

※減便や撤退が利用者減の主要因であると捉えられないように表現を訂正しました。
(訂正前：「**路線の撤退や減便もあり、路線によっては利用者が減少している。**」)

<div>実態把握調査</div> 	<p>【市民アンケート】</p> <p>○市民の移動手段は、通学目的を除くと自家用車の利用が最も多い。行先は、通学・通勤は市外が、日常の買い物や通院等は市内への移動が多い。鉄道利用駅は「西白井駅」や「白井駅」が多く、駅までの移動手段は徒歩が最多。バスは利用頻度が低く、ダイヤに対する満足度が低い。</p> <p>○新たな移動サービスへの関心は、AI オンデマンド交通や自動運転バスなど新技術への関心が高い。</p> <p>【関係機関ヒアリング】 (交通事業者)</p> <p>○沿線の高齢化が進行。子育て世代の誘引などまちづくりとの連携が重要。(鉄道)</p> <p>○路線によっては利用者が極端に減少している。(バス)</p> <p>○慢性的な運転士不足と高齢化が解消されておらず、補充する以上に引退者の方が多い。(バス)</p> <p>○地区毎に定期路線型又はオンデマンド型を選択し、方向付けるべきでは。(タクシー)</p> <p>○白井駅北口の駐車帯が一般車と共用で使いづらく、乗客にもわかりづらい。(タクシー)</p> <p>(関係施設・事業者)</p> <p>○夕方を中心に工業団地へのバス便が少ない。第 2 工業団地への路線バスもない。通勤手段がないことによる内定辞退も発生している。新鎌ヶ谷駅や千葉 NT 中央駅だけでなく、白井駅、西白井駅方面への需要もある。市内駅をハブとしたネットワーク構築は地域活性化の点でも重要。(工業団地協議会)</p> <p>○病院送迎バスは地域のニーズに応じて柔軟に運行。一般混乗は難しい。平日は路線バスを利用したいとの声はあり、病院のすぐそばにバス停があるとよい。(総合病院)</p> <p>○コミュニティバスの日祝日運行を希望。(運動公園・市民プール・各センター)</p> <p>(庁内関係課等)</p> <p>○高齢者は、バスよりもドア to ドアのサービスの方がニーズが高い。障がい者はバリアフリー化や合理的配慮への要望が大きい。(高齢者福祉課・障害福祉課)</p> <p>○今後の駅前再整備や集客施設誘致を睨み回遊性を高めたい。地域活力による新たな交通が求められる。民業圧迫にならないよう民でできることは民で。若い世代にアピールする施策推進を。シェアサイクル導入も検討余地あり。(未来創造戦略室・企画政策課)</p>
---	--

<div>地域公共交通を取り巻く課題 (案)</div> <div><div>≪課題 1≫ 高齢化の進展に伴う 高齢者等の暮らしを支える移動手段の確保</div><div>≪課題 2≫ 通学・通勤需要に対応した 学生や従業者等の移動手段の確保</div><div>≪課題 3≫ 交通結節点の機能強化や交通機関の長所を生かした 組み合わせによる公共交通ネットワークの再構築</div><div>≪課題 4≫ 持続可能な公共交通に向けた利用意識の醸成及び 地域の活力を生かした新たな移動手段の導入検討</div><div>≪課題 5≫ 移住定住促進や交流人口の拡大に向けた 来訪者等の二次交通の整備</div></div>

2 課題認識の解説

各課題の詳細については以下のとおりである。

≪課題1≫高齢化の進展に伴う高齢者等の暮らしを支える移動手段の確保

- ✓ 本市の高齢化率は上昇傾向にあり、今後もさらに高齢化が進行していくことが予想される。このため、高齢者が自家用車を手放したり運転免許を返納しても、安心して住み慣れた地域で暮らしていくことができる移動手段の確保が必要である。
- ✓ 障がい者の就労や社会参加を促進する上でも、バリアフリー化や合理的配慮の推進と合わせて、自家用車によらず移動できる手段の確保が求められている。

≪課題2≫通学・通勤需要に対応した学生や従業者等の移動手段の確保

- ✓ 本市は都心や成田空港へのアクセスが良く、鉄道を利用して市外へ通学・通勤する人も多い。円滑な通学・通勤ルートを確保し、若い世代等に訴求する本市の魅力にしていく必要がある。
- ✓ 本市は千葉県内陸部では最大規模の白井工業団地を有しているが、鉄道駅からは遠く離れている。工業団地の競争力確保のため、自家用車だけに頼らない通勤手段を確保する必要がある。

≪課題3≫交通結節点の機能強化や交通機関の長所を生かした組み合わせによる公共交通ネットワークの再構築

- ✓ 市の玄関口である白井駅と西白井駅は、市内と市外を結ぶ主要な移動経路として利用されているが、両駅周辺には乗換時に立ち寄れる店舗等の集積が少なく、一部タクシー乗り場が未整備であるなどの課題もある。このため、駅前再整備と合わせて、交通結節点としての機能強化が必要である。
- ✓ 路線バスやコミュニティバスでは、極端に利用が少ない便や停留所があるなど、**利用状況の変化に伴い、輸送力やサービスのあり方を再検討する余地が生じている。**このため、オンデマンド型なども視野に入れた各交通機関の相互連携により、利用しやすく効率的な市内公共交通の再構築が必要である。

※需要が少ない時間や場所ではコミュニティバスであっても減便や撤退ありき、と捉えられないよう、表現を変更しました。
(訂正前:「**需給のミスマッチが一部に生じている。**」)

≪課題4≫持続可能な公共交通に向けた利用意識の醸成及び地域の活力を生かした新たな移動手段の導入検討

- ✓ 地域公共交通を真に持続可能なものとするためには、地域公共交通に対する利用意識の醸成（モビリティマネジメント）を図り、自家用車の利用を前提としたライフスタイルの緩和を目指すとともに、効果的な情報発信や利用するためのきっかけづくりが必要である。
- ✓ 交通事業者を取り巻く共通の課題としてドライバー等の人手不足があり、今後は交通事業者が提供するサービスのみで地域公共交通を維持していくことは困難になっていくと想定される。このため、**例えば、地域住民によって構成される団体や車両を保有する事業所など、様々な目的や形態を有する主体**との連携による、地域の実情に応じた**新たな**移動手段を検討することが重要である。

※「**地域が主体となる交通**」の具体例を提示しました。
(訂正前:「**地域が主体となる新たな交通手段をはじめ、様々な分野との連携による、地域の実情に応じた**」)

≪課題5≫移住定住促進や交流人口の拡大に向けた来訪者等の二次交通の整備

- ✓ 地域の活力を保持するための移住定住促進や交流人口の拡大に向けて、商用や**観光**等の目的で市内を訪れる人が、施設等による送迎がない場合でも鉄道駅から移動できる二次交通の確保が必要である。
- ✓ 上記の二次交通の整備に当たっては、既存の交通機関のみならず、それらを補完し、市民も含めて気軽に利用できる移動手段の検討が必要である。

※市内に観光施設等が乏しいため、スポーツ・文化活動等を含めた「レジャー」と表記していましたが、7月に市観光交流協会が設立されるなど観光の活性化の動きが生じていることを踏まえ、用語を置き換えました。(訂正前:「**レジャー**」)