

白井市地域公共交通計画の策定に向けた関係機関ヒアリング結果

調査の概要

《期間》	令和7年5月26日（月）～6月5日（木）
《目的》	① 現状における問題・課題及びそれらの優先度等を把握する。 ② 次期計画期間中（R8～12）における市内公共交通の需要・供給の変化、関係機関の対応方針についての見通しを得る。
《対象》	市内交通事業者（鉄道1社、路線バス2社、タクシー2社）、 市内総合病院（3院）、白井工業団地協議会、 公共施設指定管理者（10施設）、庁内関係各課（6課等） 計25者（14回実施）

結果（要旨）

■鉄道事業者（ヒアリング対象：北総鉄道）

利用動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 平日朝夕の通勤通学利用がメイン。観光・集客施設等が白井駅・西白井駅周辺には少ないこともあり、その他の時間帯は少ない。 ✓ 令和4年の運賃値下げにより、高校生など学生の利用が3割程度増加した。 ✓ アクセス特急等でインバウンド旅客は増えているが、市内駅への波及は少ない。
運行上や経営上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 沿線人口の高齢化。 ✓ 運賃値下げによって通学定期は従前より6割以上安くなったため、収入増への寄与は限定的。 ✓ 人材採用の困難。とくに技術系（電気・保線等）が不足。 ✓ 平成3年に開業した第2期線についても、補修・改修が必要な設備が増えてきている。
利便性向上の取組	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 白井駅、西白井駅に待合室を整備（令和3年）。 ✓ 自線内の増発（矢切駅折返し便など）を実施。 ✓ 市内2駅周辺活性化に関する協定は3年以上前に締結したが、具体的な動きをもっと増やしたい。
交通施策に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅周辺のまちづくり整備、定住につながる事業の展開。 ✓ 沿線に子育て世代を取り込む事業の推進。 ✓ 国道16号沿いなど住宅が増えている場所もあるため、駅までのバス便の確保。

■路線バス事業者（ヒアリング対象：京成バス千葉ウエスト [旧船橋新京成バス] / 京成バス千葉セントラル [旧ちばレインボーバス]）

<p>利用動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 京成バス千葉ウエスト西白井線（七次台方面）は、日中ほぼ利用者がいない。昨年4月のダイヤ改正前（1時間に2本程度）の朝晩ラッシュ時の便でも2桁に届かない程度だった。 ✓ 京成バス千葉セントラル西白井線・下総航空基地線は、アリオ柏・工業団地までの利用者は多く、堅調に推移。高齢者は少なく、若い世代中心。西白井線は休日工業団地行きを減らしアリオ行きに回している。上り便は船橋・柏方面に行く人は新鎌ヶ谷駅まで、都内に行く人は西白井駅最寄りバス停から北総線に乗り換える人が多い。 ✓ 京成バス千葉セントラル白井線の白井駅以北は人口減やスクールバス運行で年々減少。白井駅以南も中山競馬場への通勤客等がコロナで減少したまま回復していない。 ✓ 京成バス千葉セントラル北口循環線は現役引退した方が多い影響で桜台地区の利用者は減少。
<p>運行上や経営上の課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 京成バス千葉ウエスト西白井線は、社内でも収支が極めて厳しい方になる。老朽化したバス停上屋など施設の改修も課題 ✓ 京成バス千葉セントラル白井線は、国の経過措置期間が終了したため、令和7年度は国庫補助対象外になった。また鎌ヶ谷大仏から富士地区にかけて渋滞により定時性が低い。 ✓ 京成バス千葉セントラル下総航空基地線・西白井線は、第2工業団地延伸の要望もあるが、需要が不透明なことなどから実現は難しい。また富塚交差点が渋滞しやすく、バスが交差点を渡り切れずクレームとなることもある。 ✓ 白井駅から工業団地へは、ニーズはあるものの工業団地への車利用が多く通勤時間帯は渋滞となることから、定時性確保の点から難しい。 ✓ コミュニティバスは、料金体系が年齢3区分+障がい者等であるが、現場での運用上煩雑に感じることがある。 ✓ 車両の供給が停滞。現行車ポンチョ（36人乗り+運転士）は納車に1年掛かる。 ✓ 4月の京成バスグループ再編により採用力は向上したが、慢性的な運転士不足と高齢化は進行。補充以上に引退する人数が多い。
<p>利便性向上の取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ グループの再編に伴い、京成バス千葉ウエスト西白井線では金額式 IC 定期券を導入。同じ金額区間であれば、どの路線でも乗降可能 ✓ EVバスやお客様向けバスロケーションシステムの導入を検討
<p>交通施策に対する要望や所見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 京成バス千葉ウエスト西白井線はコミュニティバスによる補完があった方がありがたい。 ✓ 道路植栽の繁茂等により見通しが良くない区間がある。 ✓ 閑散区間の移動手段確保について、バスだけでなく、デマンド交通など

	<p>の導入を考えてもよいのではないか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ナッシー号は、閑散区間向けに一部車両を小型化しても、総コストは下がらないのではないか。 ✓ 乗務員の運用上、午前8時半前に白井市役所の手洗を利用したい ✓ 運転士の採用合同説明会は実施されるなら協力したい。
--	--

■ タクシー事業者（ヒアリング対象：白井タクシー／エミタスタクシー北総）

利用動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各社とも利用者は平日朝夕に多く、夜間と休日は少ない。利用はコロナ禍前と同程度まで回復。 ✓ 行き先は、駅、病院、工業団地、スーパー、商店、市役所、文化会館が多い。 ✓ コロナ禍が明けビジネス利用は増えている。市民では免許返納者など年齢層70～80歳代が多い。若い人も車を持たなくなっているので一定数利用がある ✓ 白井駅・西白井駅とも北口の利用が多い。
運行上や経営上の課題	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ドライバーの人材難はあるがバスほどの深刻度ではない。高齢者が多いが、若い世代も一定数いる。 ✓ 現状ではドライバーや車両数を大幅に増やすほどの利用ニーズは見込めない。
利便性向上の取組	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 配車アプリの導入（閑散時間帯等の効率向上） ✓ サービス施策の充実（キャッシュレスサービス、社により免許返納割引、陣痛タクシーなど） ✓ 待機場の整備
交通施策に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 福祉タクシー券の充実 ✓ 乗客の極めて少ないバス路線も見かける。地区毎に、定期路線なのか、デマンド型なのか方向づけていくべきでは。 ✓ 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。乗り場ができれば駅待ちのタクシーも増やせる。 ✓ 狭隘道路が多いのでミラーが見えるように植栽管理をお願いしたい。 ✓ ドライバーの採用合同説明会は実施されるなら協力したい。 ✓ デマンド交通等に事業を展開する意欲はある。

■総合病院（ヒアリング対象：白井聖仁会病院／北総白井病院／千葉白井病院）

来院動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 各院とも、外来は午前中（9～10時）の来院者が多い ✓ 多くは自家用車で、1～3割程度が送迎バス（病院によって差がある） ✓ 路線バス・コミュニティバスの利用は少ない。
送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ✓ バン型車両等により各院で独自に運行。運賃は無料だが、運転手の介助なしで乗降できることが条件、車いすは不可。 ✓ ルート・ダイヤは様々だが基本的に病院の開院時間帯に対応。ニュータウン地区、富士、西白井等へ路線あり。輸送力が不足することはあまりない。路線によっては日に10往復以上あり。 ✓ 病院によって利用者数が多い（少ない）エリアには傾向差がある。 ✓ 一般旅客との混乗は小型車であることなどから今後も困難。 ✓ ドライバーの確保が課題となりつつある。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 公共バスには依存してはいないので、要望は少ない。 ✓ 土・日は家族が送迎するが、平日はバスで通院したいという声はあるため、病院のすぐそばにバス停がある方が望ましい。

■工業団地（ヒアリング対象：白井工業団地協議会）

通勤動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 団地内は約300社、従業員7,000人程度が就業。 ✓ 8～9時、16～18時に出退勤する人が多い。 ✓ 通勤方法は、自家用車又はバイクが86%、送迎バスが7%、自転車又は徒歩が4%、公共交通が2%（令和4年実施アンケートより）
送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運行方式は、自社バス所有の直接運行、借上げ・貸切バスでの運行、自社所有バスでの運転委託・代行の順に多い。 ✓ バス会社はいずれも人手不足の状況。共同運行の検討も始めたが、負担割合や運行調整などが課題。 ✓ 送迎最寄り駅は、多い順に新鎌ヶ谷駅、高柳駅、六実駅、西白井駅、千葉NT中央駅となっており、白井駅発着は設定なし。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 物流会社等で勤務時間が明確なパート・派遣社員が増えており、通勤集中時間帯の交通手段が課題。路線バスは朝に比べ夕方方の便数が乏しく、増便又はコミュニティバスでの補完を希望。ただし、現行のコミュニティバス北ルートは時間が掛かり過ぎ通勤には不向き。公共バスの利用を定着させるには時間を要する。長い目で取り組むことが必要。公共バスが拡大されれば送迎バスからの需要移転は一定数あると見込まれる。 ✓ 企業によっては、通勤手段がないことによる若者の内定辞退も生じている。通勤は新鎌ヶ谷方面と千葉NT方面があれば概ね問題はないが、白井駅、西白井駅方面もつながれば需要はある。市内駅をハブとした交通ネットワークの構築は地域活性化という点でも重要。 ✓ 第2工業団地への路線バスが無いことも課題。

■白井運動公園・市民プール（ヒアリング対象：指定管理者）

来訪動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 運動公園は平日は個人利用、休日は団体利用が多い。 ✓ 来訪手段は、運動公園・プールを通じて自家用車8割、自転車・徒歩1割、その他は一握り。時間帯の傾向はあまりない。 ✓ 市民プールは利用者の絶対数が多いので、コミュニティバス利用者もそれなりの人数がいる。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駐車場の台数は大幅に不足しているが、公共交通は乏しい。コミュニティバスは施設利用者が多い日曜日に運休しているのが残念。また千葉NT中央駅行きは終バスが17:14発なのでプールに17時の閉園までいると間に合わない。白井駅方面の終バスは14時台なので利用が難しい。もっと本数があれば状況は変わるかもしれない。 ✓ プールからバス停までが遠い。目の前にあるとありがたい。

■各センター（ヒアリング対象：各指定管理者）

来訪動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 高齢者が多い。徒歩・自転車・自家用車がメイン。バス利用はほとんどない。講座などにタクシーで来る人は時々いる。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ コミュニティバスの本数が少ないことなどへの不満を利用者から聞くことがある（使いたいが不便なので使えない）。 ✓ 公共交通が無いため講座やサークルを諦める人もいる（木下街道のバス路線短縮で十余一からコミュニティセンターに行けなくなった等）。 ✓ コミュニティバスは日曜日の運行も希望。バスが運休のため講座の日曜開催はやめてほしいと言われることもある。

■市庁舎・文化センター（ヒアリング対象：公共施設マネジメント課／文化センター）

市役所への来訪動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 大半の利用者は自動車で来庁。年に数回、駐車場が満車になる。 ✓ 市外からの来訪者は、白井駅から歩いてくる人もいる。 ✓ 朝に病院に行きながら市役所の用事も済ませる、という方もいる。
文化センターへの来訪動向	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 年間5～6万人来館。休日に催し物が多く、市民は自家用車、市外の人には白井駅から徒歩又はタクシー利用が多い（バスが不便なため）。 ✓ 時間帯としては、午前中は催しの関係者が中心。午後は参加者や観客が来訪するため移動需要が多くなる。
公共交通に対する要望や所見	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 駅や市役所にあるバスの案内が分かりにくいという声がよくある。駅前や市役所1階休憩室に見やすい時刻表を貼るなど工夫しては。 ✓ 白井駅から市役所までのルート案内がない。 ✓ 文化センター利用者から休祝日のコミュニティバス運行の要望がある。 ✓ 来庁者からバス本数増の要望がある（市役所や周辺の病院が開く朝到着便など）。 ✓ 駅前にタクシーが常駐しておらず、歌謡コンサートの前などは問い合わせが増える。駅から徒歩15分と伝えたと、遠いと言われる。 ✓ 木下街道は歩道が狭く通学路指定を外した区間もある。交通安全の観点からもバス便は確保すべきでは。

■市福祉担当部局（ヒアリング対象：高齢者福祉課／障害福祉課）

<p>高齢者・障がい者の移動動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 移動に支援が必要な高齢者の移動目的は、通院が8割弱、次点がデイサービス。買い物は5割程度。 ✓ 要介護者は、介護度1でも「歩けるが必ず付き添いが必要」。公共交通による移動は厳しい。福祉有償運送事業者の支援やボランティアの養成などを進めている。 ✓ 一人で歩けるが機能が弱ってきている高齢者の支援が課題。 ✓ 障がい者の交通分担率は、自家用車や徒歩が多く、公共交通機関は電車でも24% ✓ 障がいの種別や程度により生活は千差万別のため一概に言えない。
<p>公共交通に対する要望や所見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 高齢者からは、乗合バスよりもタクシー券やデマンドタクシーを望む声が多い。 ✓ 高齢者・障がい者も工業団地で就業ニーズがあるが、交通手段が不足。 ✓ 障がい者の移動については、バリアフリーや合理的配慮への要望が大きい。障がい者割引を受ける際に手帳等を提示したくない人もいる。 ✓ 福祉タクシー券よりもガソリン代の補助を望む声もある。

■市企画担当部局（ヒアリング対象：未来創造戦略室／企画政策課）

<p>公共交通に対する要望や所見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 今後の駅前再整備や集客施設誘致も睨み、それらの拠点間を結ぶなどの回遊性を高めたい。 ✓ 若い世代にアピールする形で施策推進が望ましい。例えばグリーンローモビリティはゆっくり乗降できるので、高齢者や障がい者、子育て世代とも相性はいい。トライ&エラーで最適化していけばよい。 ✓ 行政単体で課題を解決するのではなく、地域活力による新たな交通を考えていくことが求められている。また、市が担う交通は公共・福祉の側面が強いので、民業圧迫にならないよう民でできることは民でする調整も必要 ✓ 事業資金確保策は多様化していると同時に、デジタル技術の拡大で通信インフラ（ローカル5G、6G等）の予算確保も課題となっていく。 ✓ バス輸送の効率化のため、専用レーンは難しいが、渋滞時に道路利用を時間制限しバスの運行を優先するなどの対策ができないか。 ✓ シェアサイクルは導入のハードルは低いので、検討の余地がある。
----------------------	---