

# 各事業に対する市の考えや事業者の意見について

## 資料 4

※事業の優先度(案)のついて(○=優先 △=検討 ×=削除)

実施事業	事業の内容	実施の状況	取り組み(案)	事業者からの主な意見	事業の優先度(案)	実施主体
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	R03.08月新ダイヤ、ルート改正時に2駅を結節点に設定とした。	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画目標に位置付けている。優先度は高い。</li> <li>結節点とする場合には、待合所やバスの待機場所の整備が必要となる。</li> <li>各バスのダイヤ調整も必要。</li> <li>優先度は高いが、令和3年度にダイヤ、ルート改定したばかりであり、令和7年度までは、利用の啓発やコロナによる公共交通への影響を注視していくこととし、3箇所目の結節点については、次期計画で達成出来るよう引き続き取り組んでいく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工業団地内を結節とする場合には、各バスのダイヤ調整が必要となり、採算性の見通しが必要となる。</li> <li>慎重な検討が必要。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>白井市</li> <li>鉄道事業者</li> <li>路線バス運行事業者</li> <li>タクシー運行事業者</li> </ul>
	にぎわいのある交通結節点の整備	未実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>電車とバスの結節点となる駅の周辺の整備が必要。</li> <li>人の往来により、にぎわいが生まれる。</li> <li>交通結節点のにぎわいに向け、両駅の上屋やベンチの整備を進めていく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>にぎわいを創出するには、結節点周辺への店舗の集積なども併せて必要。</li> <li>北総鉄道のアクセス特急の停車を図り乗降客の利便性を高める。</li> </ul>	△	
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	R03商業施設への運行本数を増やした。(レインボーバス・アリオ行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者による経営努力が大きく影響することから、市としても事業者と協力していきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業性の高い区間については事業者側のインセンティブが自律的に働くため、路線網・ダイヤについて整理・調整が必要。</li> <li>波動的な旅客状況に対し、柔軟な対応が必要。また、SNS等を通じて積極的な発信。</li> <li>すべて事業者に任せるには負担が大きく商業施設等も送迎バスを交通事業者者に委託するなどの工夫が必要。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>白井市</li> <li>路線バス運行事業者</li> </ul>
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	R03.08月新ダイヤ、ルート改正実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>ルート、ダイヤ変更後の利用状況を勘案しつつ、第二次計画の策定時の検討課題とした。</li> <li>令和3年度に改正したルート、ダイヤの利用啓発に努めるとともに、新型コロナの影響を引き続き注視していく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹輸送となるバス路線とコミュニティバスの役割分担が今後も必要。</li> <li>利用者に分かり易いような工夫が必要。</li> </ul>	△	<ul style="list-style-type: none"> <li>白井市</li> <li>路線バス運行事業者</li> <li>タクシー運行事業者</li> </ul>
	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	R03.08月新ダイヤ、ルート改正時に配慮するダイヤとした。	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業者との情報共有が必要。</li> <li>大規模なダイヤ改正時に合わせて調整していく。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各事業者のダイヤ改正時の都度、連携は難しいと考える。</li> <li>需要の変化に対応し、今後も一貫した取り組みが必要。</li> </ul>	△	
	地区の需要に応じた小型車両の導入の検討	・現在のコミュニティバスの運行ルートに関しては、現行の小型路線バスを運行車両とした。(日野ポンチョ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>現行のルートでは、小型路線バスを基本車両とする。(日野ポンチョ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスの場合、よりきめ細やかな運行が可能であり、乗降時間の短縮を図れる小型路線バスタイプが適当であると思われます。(マイクロバスや小型ワゴンなどは1ドアのためより多くの乗降時間を要する。)</li> </ul>	△	
	受益者負担の見直しの検討	未検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナの影響による人流の変化や生活スタイルの変化に伴い、利用者が減少している中で、適正な受益者負担額(運賃)を判断することが困難である。</li> <li>コロナ後の公共交通の需要の回復の程度なども引き続き注視すると共に、運賃改定についても検討が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティバスは採算ベースに乗らない運行経路を、住民ニーズに応じて市税を投入のうえで運行するもの、本来は一般乗合バスよりも高い運賃設定であっても不自然ではない。昨今の状況で燃料費・資材費・人件費等の高騰が続く中、現状の運賃に固執することはないと考えます。</li> <li>一般路線との格差等の問題もあり、一般路線並みの利用者負担が適切と考えます。</li> </ul>	△	
	【新規】コミュニティバスへバスロケーションシステム導入の検討		<ul style="list-style-type: none"> <li>バス利用の際に、利用者が不便に感じることで、時間通りにバスが来ないという不安があります。ロケーションシステムを導入することにより、スマホ等でリアルな運行状況の把握ができ利用者の利便性の向上が図られる。</li> </ul>		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>白井市</li> </ul>

実施事業	事業の内容	実施の状況	取り組み(案)	事業者からの主な意見	事業の優先度(案)	実施主体
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	課題、問題等の整理	・ICカードでの対応とする場合は設備投資の問題や、紙による実施の場合は乗務員への負担が増すなどの課題や、各事業者との負担割合など調整すべき事項は多いが引き続き検討していく。	・システム改修等の負担費用と、乗継制度の利用者とのバランスを鑑みた場合、提供サービスに対して、非常に高価な代価になってしまうと思われる。	△	・白井市 ・鉄道事業者 ・路線バス運行事業者 ・商業事業者等
	市内バス交通の統一運賃の検討	検討終了	・路線バスにおいては、起点または終点が市外となること、また、市内を運行する路線バスは、距離別運賃体系であり、コミュニティーバスは定額運賃を採用していることから、市内の統一運賃の設定は難しいため項目から削除する。	・コミュニティーバスを一般路線並みの水準にすることにより、「統一的な」運賃は実現いたします。 ・各社運行ルートや事業への考え方があるため難しい。	×	
	企画乗車券の検討	R03.08月新ダイヤ、ルート改正に併せて同月に20日の無料乗車体験を行った。	・企画乗車券等による利用者の増加に資する企画が必要。 ・コミバスのみではなく、他の交通事業者や商店事業者等とのコラボした企画の可能性を検討する。	・企画等は需要喚起、市税負担低減の観点から積極的に検討すべきと考えます。 ・自治体、商工会、商店会等とのかかわりで色々な工夫が必要。	○	
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	R03通信事業者との意見交換を行った。(モネ テクノロジーズ㈱)	・利用者のニーズ把握が重要となる。当市の場合、山間の集落等がなく利用者の目的地が様々となり、場合によっては、移動時間が長くなってしまふ恐れがある。 ・予約制として運営するケースが一般的だが、いつ予約が入るかかわらず乗務員や車両の待機が必要となるため一定のコストがかかることが懸念される。 ・既存の公共交通利用者の減少に繋がるため慎重な検討が必要。 ・引き続き先進市の事例などについて、既存の公共交通への影響も含め、慎重に調査検討していく。	・路線バスへの影響が無い方法での制度導入が必要。 ・必要性や維持費等の経費を色々から検討する必要がある。	△	・白井市 ・路線バス運行事業者 ・タクシー運行事業者
	適切な時期を捉えた市民ニーズの把握	未実施	・次期計画の策定の際には、市民アンケート等を行いニーズ調査を行う。	・アンケート結果と実需要との検証が必要。	△	
事業6 ・利便性の高い地域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	未検討	・特に各駅バス停、市役所へのベンチが必要。 ・設置の方法についても関係者と協議していきたい。	・高齢者や障害者は特にニーズがある。 ・設置者・所有者・管理者等の区分について精査が必要。	○	・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
	路線バス、コミュニティーバスのバス停の統一化	検討終了	・統一した場合、一つのバス停に複数のバス待ちの待機列ができ、利用者や運転手が混乱する恐れがありデメリットの方が大きいので統一化は行わない方針としたため、本計画から削除する。	・乗り間違いのデメリットから今後とも統一化は避けるべき。	×	
	市内駅におけるアクセス特急の停車、特急増便の要望	鉄道事業者への要望活動(随時)	・機会を見て、要望を続けていく。	・アクセス特急の停車を要望する。	△	
	高齢者や障がい者に対応した接客サービスの向上	R02.R03福祉部局との担当者による勉強会の実施(地域ケア推進会議)	・高齢化が進んでいくので、今後、高齢者の移動手段の確保がさらに必要となる。利用しやすい環境整備を含めてサービス向上が必要。	・乗務員の資質向上に積極的に取り組む。 ・車内事故の増大を防止すべく、ポスター等、各種啓発を行っていく。 ・利用しやすい様に、バス停の環境整備が必用。雑草等により待機場所が狭くなり、危なくなる。	△	
	ユニバーサルデザインタクシー車両の導入の推進	タクシー事業者による車両数(R02末 UDタクシーエミ5台 白5台)	・タクシー事業者の企業努力により、UDタクシーの導入は進んでいる。しかし、電動車いすの利用者などからは、実際の乗車には、課題がありとの声もある。	・車両を購入する時の改造費用等の補助金を要望する。	△	

実施事業	事業の内容	実施の状況	取り組み(案)	事業者からの主な意見	事業の優先度(案)	実施主体
事業7 ・公共交通の利用啓発	(強化)分かりやすい市内公共交通マップなどの充実	R03年MAP素案作成 R03.08月新ダイヤ、ルート改正に併せてGTFSデータを活用しGoogleマップへコミュニティバス停の表示をした。	・広告スポンサー収入による、交通MAPを作成中。(令和4年内に完成予定、作成部数10000部) ・高齢者は特に紙媒体を望む声が多い。 ・利用しやすいマップ作製を作成し、利用啓発に努めていく。	・鉄道に比べてバスの路線網は複雑であり、地図の配布や案内看板の設置は有用である。	△	・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
	(強化)公共交通の学習内容の拡大、充実	R03年ほど行政講座を実施し市民へ市内公共交通の現状共有と意見交換を行った。	・なるほど行政講座を活用していく。また、内容についても検討する。 ・若年層への利用周知が必要と考える。子供向けのイベント等を検討する。(例:バス、タクシーの乗り方教室等)	・事業者の経営状況や取り巻く環境等を学習題材に加えてほしい。	○	
	【新規】各駅に公共交通の路線図等の「路線図案内版」を設置する。		・鉄道や駅を利用する市外からの訪問者等に対し、バス、タクシー乗り場や路線図を案内することにより、利用者の利便性の向上を図る。		○	
	(強化)沿線自治体等と連携した鉄道の利用促進活動の推進	H30 H31 R02 R03北総線沿線活性化協議会での活動実施	・北総線沿線活性化協議会での活動の具体化が必要。 ・北総線沿線地域活性化協議会を通じて、千葉県、沿線6市、北総鉄道とで引き続き協議しながら進めていく。		△	
	タクシー利用案内の実施	未実施	・交通マップ等を活用して充実を図る。また、広報やホームページで利用啓発を行う。		△	
	免許返納の啓発の実施	未実施	・高齢者が免許返納しやすくなるように、利用しやすい公共交通の体系づくりや、公共交通の利用の啓発に引き続き努めていく。	・返納者に限定した特典ではなく、対象年齢で区切った福祉乗車券等の対応も考えられる。 ・既に免許返納者へのサービスに取り組んでいるので周知が必要。 ・免許返納者に対し公共交通利用時のメリットの周知が必要。	△	