

改訂後

現行

白井市地域公共交通網形成計画

(案)

平成30(2018)年3月

(令和5(2023)年2月改訂)

白井市



白井市地域公共交通網形成計画

平成30(2018)年3月



白井市



改訂後

現行

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日に平成から令和に改元されました。計画策定時点では、「平成」であったことから本計画では、一部「平成」を用いています。

改訂後

～ 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	3
1-3 計画の位置づけ	3
第 2 章 市の現状と課題	5
2-1 市の現状	5
2-2 公共交通に関する課題	8
第 3 章 基本的な方針と計画の目標	9
3-1 基本方針	9
3-2 対応方針と計画目標	9
第 4 章 目標を達成するために行う事業と実施主体	13
4-1 計画の体系	13
4-2 各事業の実施内容	15
4-3 関係者による役割分担・連携による取り組み	18
第 5 章 計画の達成状況の評価	19
5-1 PDCA サイクルに基づく進行管理	19
5-2 事業の実施・評価スケジュール	20

現行

～ 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	3
1-3 計画の位置づけ	3
第 2 章 市の現状と課題	5
2-1 市の現状	5
2-2 公共交通に関する課題	8
第 3 章 基本的な方針と計画の目標	9
3-1 基本方針	9
3-2 対応方針と計画目標	9
第 4 章 目標を達成するために行う事業と実施主体	13
4-1 計画の体系	13
4-2 各事業の実施内容	15
4-3 関係者による役割分担・連携による取り組み	18
第 5 章 計画の達成状況の評価	19
5-1 PDCA サイクルに基づく進行管理	19
5-2 事業の実施・評価スケジュール	20

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「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、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、高齢化が急速に進展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市民に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があったため、令和3年(2021年)8月にルート及びダイヤの改正を行いました。

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、白井駅周辺の中心都市拠点、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、持続可能なまちづくり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、平成30年(2018年)3月に計画期間を令和4年(2022年)までとする本計画を策定しました。

しかしながら、令和元年度(2019年度)からの新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で公共交通の利用者が減少しており交通需要の分析や予測を行うことが厳しい状況であることから本計画の計画期間について、上位計画となる白井市第5次総合計画後期基本計画期間の終期と合わせて令和7年(2025年)度まで延長し、計画期間内に優先して取り組む事業や新たな課題を踏まえて取り組むべき事業を関係者と協議を重ね、実施可能なものから順次取り組んでいくこととします。

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、高齢化が急速に進展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市民に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、白井駅周辺の中心都市拠点、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。

※SDGs との関係性

SDGs とは、2015 年 9 月の国連サミットにおいて全会一致で採択された国際社会の共通目標であり、日本を含む 193 カ国の合意により採択された国際社会全体の共通目標です。持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けて、2030 年を年限とする 17 の目標(ゴール)と 169 のターゲットから構成されています。本市においても、SDGs の目標達成につなげることを踏まえ各種の事業に取り組んでいます。

公共交通と関係が深い目標



目標 3 すべての人に健康と福祉を

【体に優しい公共交通】

・マイカーから、公共交通に切り替えることにより運動量が増えて体力維持や健康増進につながります。



目標 11 住み続けられるまちづくりを

【持続可能なまちづくりの基盤となる公共交通】

・高齢者、子供、障がいのある方などあらゆる方々の移動手段となります。



目標 13 気候変動に具体的な対策を

【地球にやさしい公共交通】

・個々にマイカーで移動することに比べ、CO₂の排出量が抑制され地球温暖化対策となります。

2019 年 12 月に国が策定した SDGs アクションプラン 2020 では、公共交通の分野においても、政府が進める具体的な取り組みの 1 つとして、「新たなモビリティサービスである MaaS (注 1) の全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。」と掲げている。

(注 1) MaaS (マース: Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

改訂後

1-2 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

本計画の区域は、白井市全域とします。

(2) 計画の期間

本計画の期間は、平成 30 年度（2018 年度）から令和 7 年度（2025 年度）までの 8 年間とします。

※計画策定時の計画期間は、令和 4 年度（2022 年度）までの 5 年間でしたが 3 年間延長します。

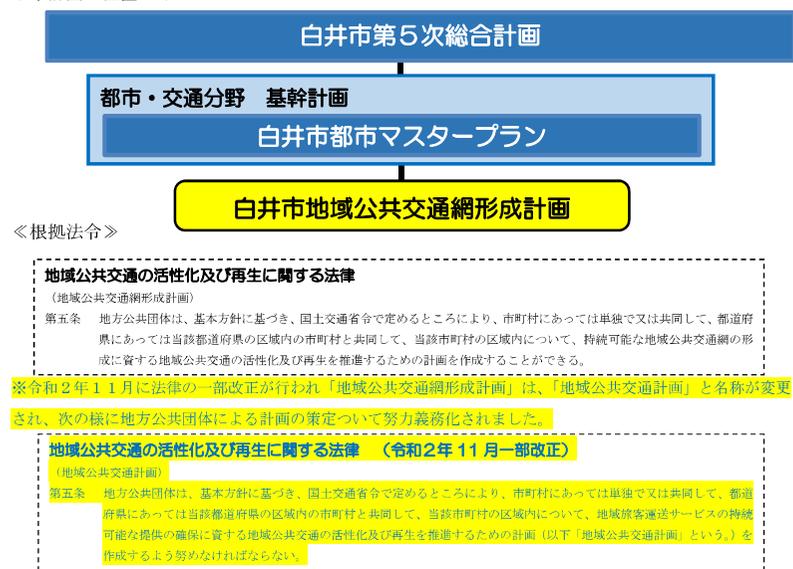
1-3 計画の位置づけ

(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、白井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



現行

1-2 計画の区域・期間

(1) 計画の区域

本計画の区域は、白井市全域とします。

(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（2022 年度）までの 5 年間とします。

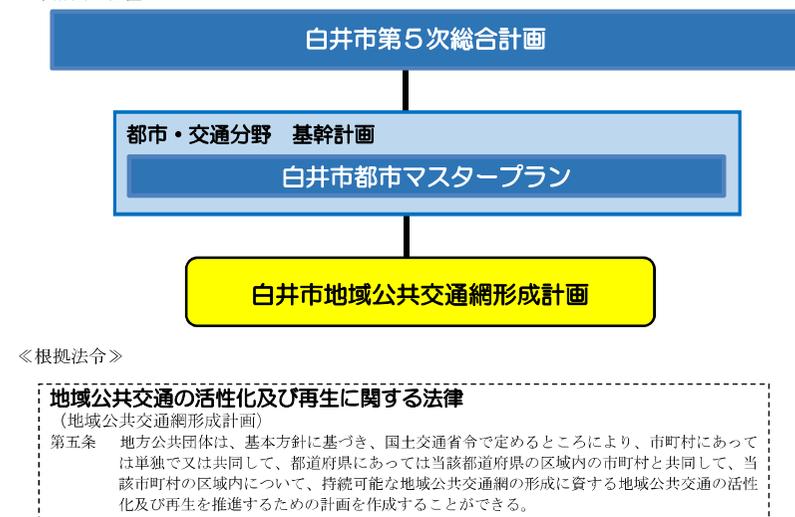
1-3 計画の位置づけ

(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、白井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



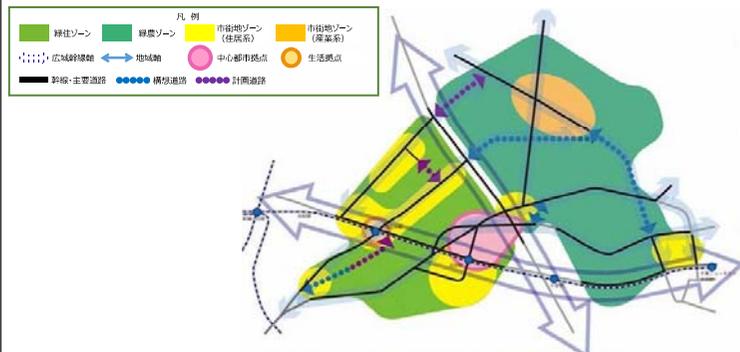
(2) 上位計画との関連性 (総合計画、都市マスタープラン)

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)～令和7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(令和7年(2025年))

◆将来都市構造図



《前期基本計画(平成28年度(2016年度)～令和2年度(2020年度))》

《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』

《後期基本計画(令和3年度(2021年度)～令和7年度(2025年度))》

《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 拠点を結ぶまちづくり
 『利便性の良い公共交通ネットワークの確保』
 ※令和3年度(2021年度)から後期基本計画へ移行しています。

② 白井市都市マスタープラン

《目標年次》 令和17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』

※都市マスタープラン(平成28年(2016年)3月策定)

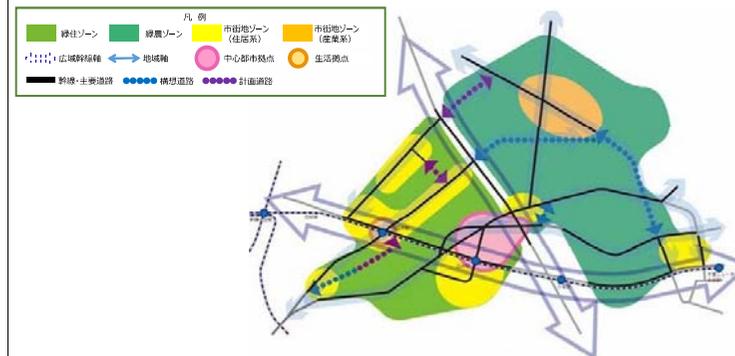
(2) 上位計画との関連性 (総合計画、都市マスタープラン)

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、高齢化率は増加を続けており、平成 27 年（2015 年）時点で 22.9%、令和 17 年（2035 年）には 30%を超えることが予測されています。

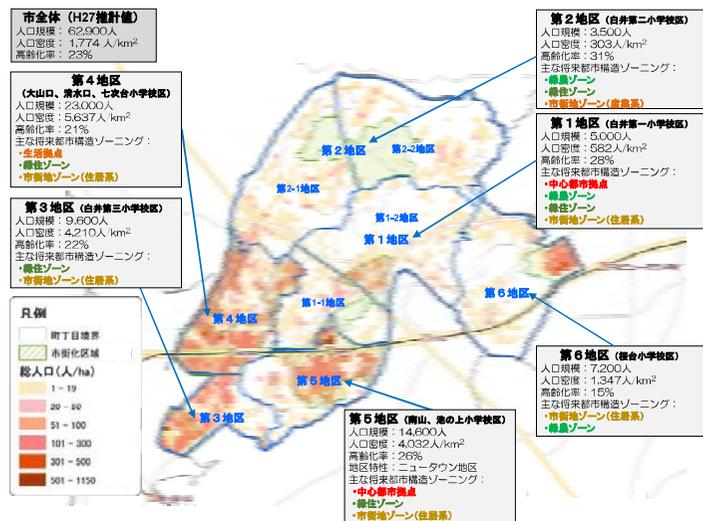
※計画策定後の状況は、平成 29 年（2017 年）の 63,772 人をピークに緩やかな人口減少が始まり、令和 3 年度（2021 年度）末では、62,745 人で高齢化率は、27.7%となっています。

◆白井市の人口推移（実績・推計値）※平成 30 年（2018 年）計画策定時



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※平成 30 年（2018 年）計画策定時



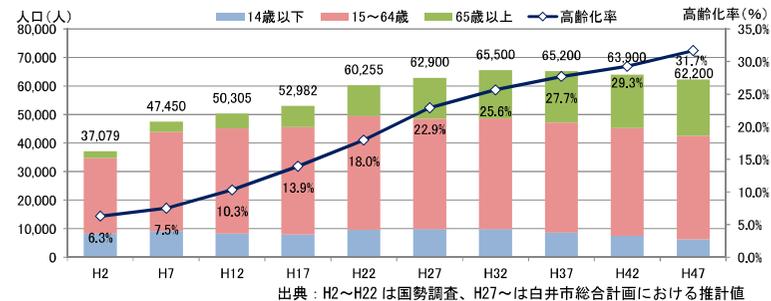
第2章 市の現状と課題

2-1 市の現状

(1) 人口動態と将来人口予測

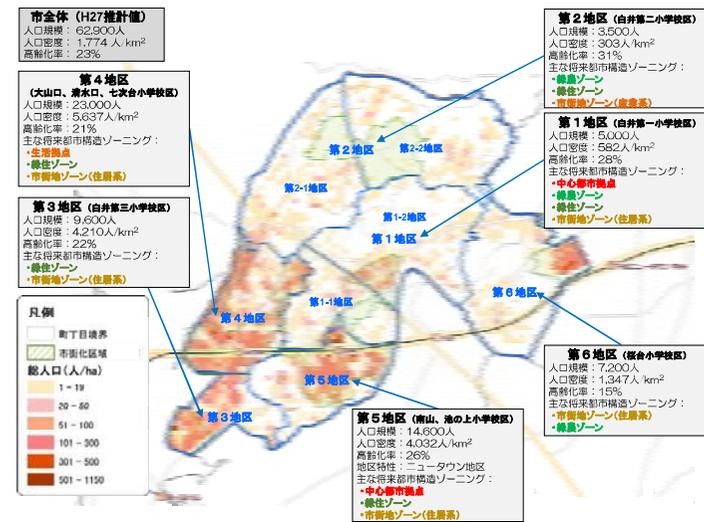
白井市の人口は平成 32 年（2020 年）の 65,500 人をピークに、将来的には減少する見込みです。また、高齢化率は増加を続けており、平成 27 年（2015 年）時点で 22.9%、平成 47 年（2035 年）には 30%を超えることが予測されています。

◆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



改訂後

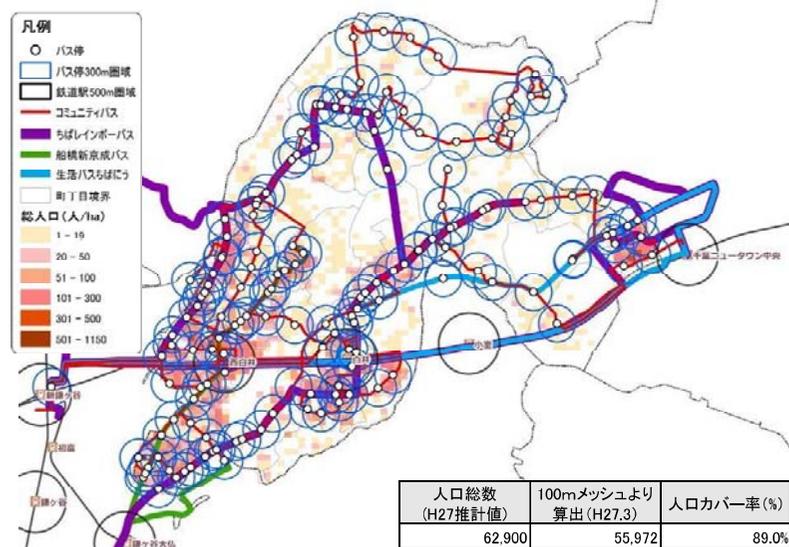
(2) 公共交通（鉄道・バス）の運行状況

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※平成30年(2018年)計画決定時



※人口カバー率算出方法

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

※令和3年(2021年)8月のコミュニティバスのルート・ダイヤ改正により、令和3年度末の人口カバー率は、95.5%となっています。

現行

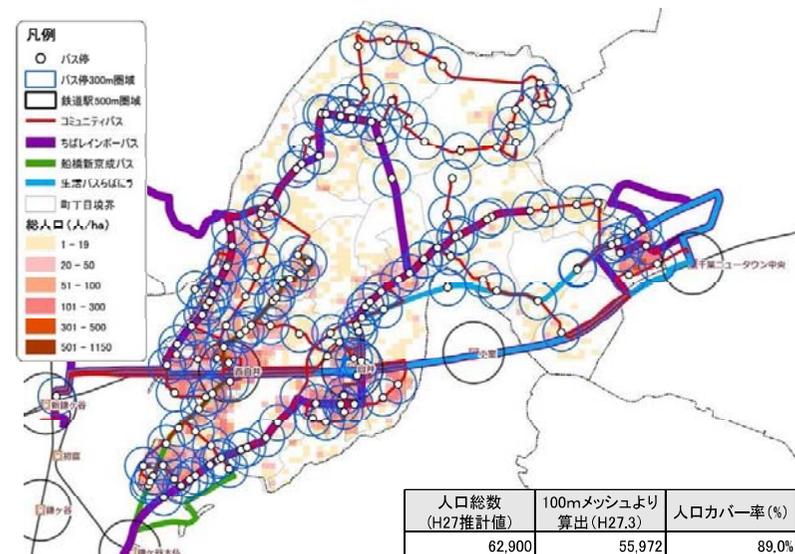
(2) 公共交通（鉄道・バス）の運行状況

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

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

改訂後

(3) 移動実態調査における市民の外出特性 平成30年(2018年)計測集計調査

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。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、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傾向にあり、特に白井第二小学校区で不満足の高割合傾向にあります。

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、将来的には不安を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。

現行

(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。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、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傾向にあり、特に白井第二小学校区で不満足の高割合傾向にあります。

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、将来的には不安を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 新型コロナウイルス感染症による公共交通利用者の減少(追加)

2020年1月に国内で初めて新型コロナウイルス感染症の感染者が確認され、人々の移動制限から公共交通の利用者は急激に減少した。その後ワクチンの普及等から人々の移動は戻りつつあるが働き方の変化等からコロナ禍が収束したとしても公共交通の利用者は、コロナ禍前の水準には戻らないとする意見が多い。

③ 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) 公共交通の現状から見た課題

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分かりにくく、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

駅やバス停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※平成30年(2018年)計画策定時調査

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。

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) 公共交通の現状から見た課題

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分かりにくく、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

駅やバス停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、各地区の特性や移動の需要を考慮した上で、これまで道路が狭くバスが運行できなかった地区においては、運行が可能となるような車両のサイズを検討し、地区内における詳細な路線の検討を行います。

また、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	実績値
策定時	3箇所(白井駅・西白井駅・工業団地)	2箇所(西白井駅・白井市役所)
延長時	3箇所(白井駅・西白井駅・工業団地)	2箇所(白井駅・西白井駅)

※実績値については、
 策定時は平成30年度(2018年度)末の状況
 延長時は令和3年度(2021年度)末現在の実績

※令和3年(2021年)8月のコミュニティバスのルート・ダイヤ改正により、既存の交通結節点の白井市役所を白井駅へ変更しました。

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、各地区の特性や移動の需要を考慮した上で、これまで道路が狭くバスが運行できなかった地区においては、運行が可能となるような車両のサイズを検討し、地区内における詳細な路線の検討を行います。

また、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

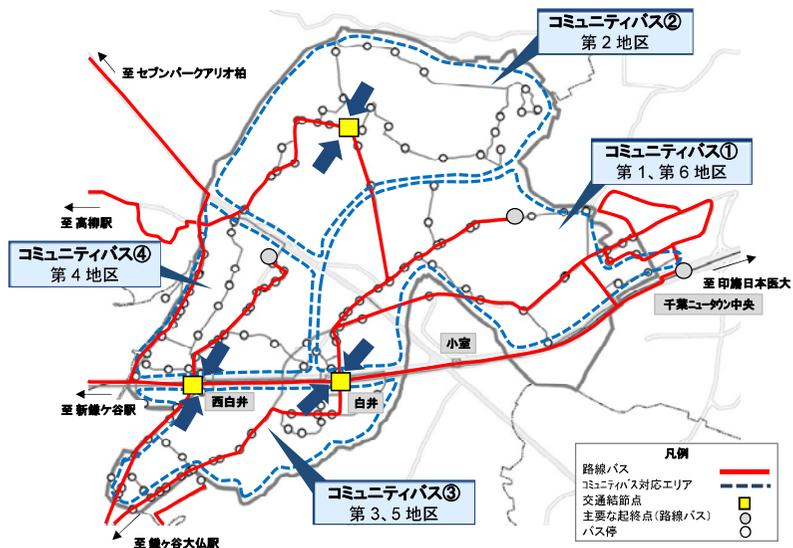
鉄道、バスなどの乗り継ぎの利便性の向上に資する交通ネットワーク間の連携ができる拠点として、新たな交通結節点を設定し、現状の2箇所から3箇所に増やします。

《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))

改訂後

◆白井市における将来公共交通ネットワーク イメージ図



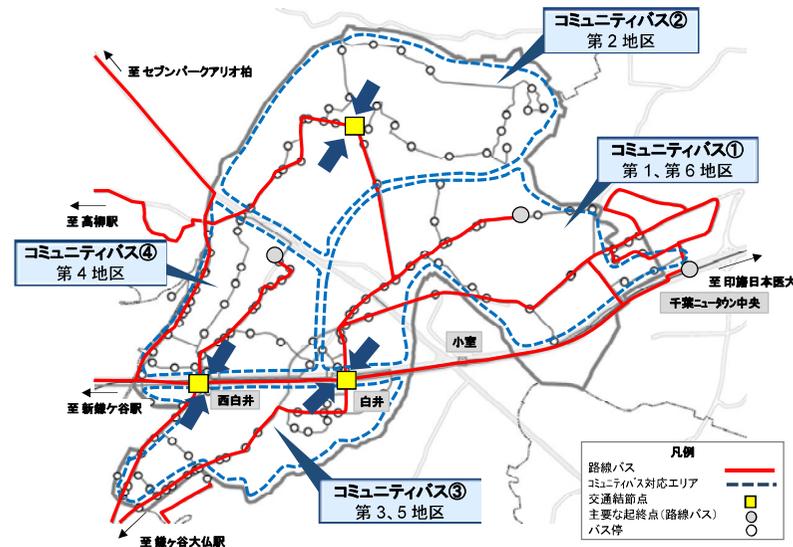
◆コミュニティバスルート検討上の留意点

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
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

※令和3年(2021年)8月のコミュニティバスのルート・ダイヤ改正は、上記留意点に配慮し行っています。

現行

◆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
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

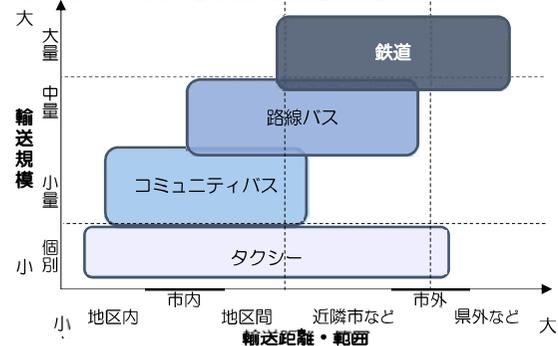
鉄道、バス（路線バス、コミュニティバス）、タクシーそれぞれの持つ特性に応じた適切な役割分担と連携による効果的な公共交通ネットワークを形成します。

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	●市内外を結ぶ基幹的交通手段としての役割
路線バス	●市内外の駅、主な施設や住宅地を結ぶ幹線交通としての役割
コミュニティバス	●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
タクシー	●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

◆各公共交通機関の輸送規模と輸送距離・範囲による位置づけ



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）による人口カバー率

	目標値	実績値
策定時	95.0%	89.0%
延長時	95.5%	95.5%

※実績値については、
策定時は平成30年度（2018年度）末の状況
延長時は令和3年度（2021年度）末現在の実績

※令和3年（2021年）8月のコミュニティバスのルート・ダイヤ改正等により、令和3年度末での人口カバー率は95.5%となったことから、目標値については現状維持としています。

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

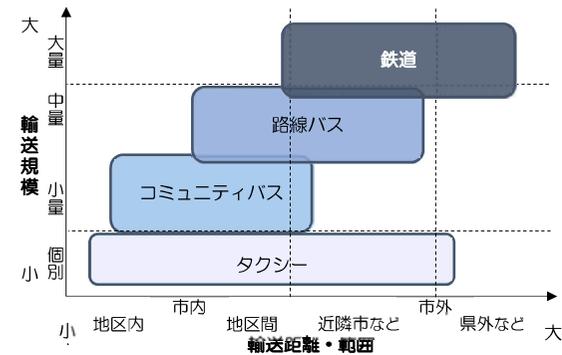
鉄道、バス（路線バス、コミュニティバス）、タクシーそれぞれの持つ特性に応じた適切な役割分担と連携による効果的な公共交通ネットワークを形成します。

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	●市内外を結ぶ基幹的交通手段としての役割
路線バス	●市内外の駅、主な施設や住宅地を結ぶ幹線交通としての役割
コミュニティバス	●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
タクシー	●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

◆各公共交通機関の輸送規模と輸送距離・範囲による位置づけ



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）による人口カバー率

《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

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。

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

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ることに加え計画当初、想定されていた新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通(バス・鉄道)の利用者が減少していることを踏まえつつ、今後の利便性の向上を推進することを加味して、計画終了年度である令和7年度(2025年度)時点の利用者の目標値を再設定する。

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(2022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

バス	目標値	実績値
策定時	140万人	127万人
延長時	100万人	92万人

≪指標≫ 公共交通(バス)の市内運行系統の年間利用者数

≪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

≪目標値≫ **428万人/年** (現状: 408万人/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

鉄道	目標値	実績値
策定時	428万人	408万人
延長時	350万人	323万人

※実績値については、策定時は平成30年度(2018年度)末の状況、延長時は令和3年度(2021年度)末現在の実績

※新型コロナウイルス感染症による新しい生活様式等により利用者が減少していることから目標値を下方修正しています。

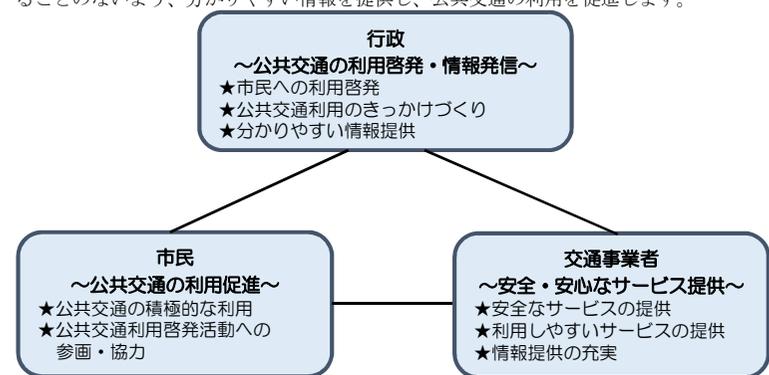
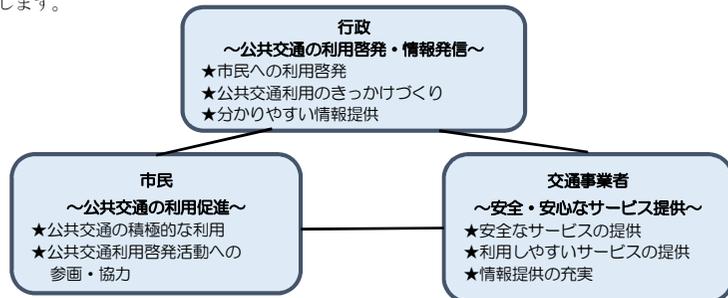
対応方針4 行政・市民・事業者の協力による公共交通利用の促進

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分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、分かりやすい情報を提供し、公共交通の利用を促進します。

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分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、分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

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。

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	実績値
策定時	5項目	3項目
延長時	8項目	4項目

※事業7(P18)に掲げる強化項目、P16からP18に掲げる優先強化項目

【各年度の取り組み状況】

取り組み項目	H30	R3
(強化) 公共交通の学習内容の拡大、充実	○	○
(強化) 分かりやすい市内公共交通マップなどの充実	○	○
(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	○	○
企画乗車券の検討	-	○

※実績値については、策定時は平成30年度(2018年度)末の状況、延長時は令和3年度(2021年度)末現在の実績

≪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 ※事業7(P17)に掲げる強化項目)

※計画期間延長するに当たり、「優先」「強化」項目を重点的に取り組むことで目標値を8項目以上としています。

第4章 目標を達成するために行う事業と実施主体

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

4-1 計画の体系

基本方針

快適な生活の移動手段を確保し“つながる”
持続可能で利便性の高い

基本方針

快適な生活の移動手段を確保し“つながる”
持続可能で利便性の高い

《対応方針》

《計画目標》

《対応方針》

《計画目標》

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

1 ネットワークの拠点となる交通結節点の整備

指標：交通結節点の整備数

計画策定時
現状：2箇所
(西白井駅
・白井駅)

令和3年度(2021年度)末
2箇所
・白井駅
・西白井駅

目標：
3箇所
・白井駅
・西白井駅
・工業団地

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

1 ネットワークの拠点となる交通結節点の整備

指標：交通結節点の整備数

現状：2箇所
(西白井駅・白井市役)

目標：3箇所
(白井駅・西白井駅・工業団地)

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

2 公共交通の人口カバー率の確保

指標：公共交通（鉄道・バス）による
人口カバー率

計画策定時
現状：89.0%

令和3年度(2021年度)末
95.5%

目標：
95.5%

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

2 公共交通の人口カバー率の確保

指標：公共交通（鉄道・バス）による
人口カバー率

現状：89.0%

目標：95.0%

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

3 公共交通の利用者の確保

指標：公共交通の年間利用者数
【バス：市内運行系統の利用者数】

計画策定時
現状：127万人/年

令和3年度(2021年度)末
92万人/年

目標：
100万人/年

【鉄道：市内駅利用者数】

計画策定時
現状：408万人/年

令和3年度(2021年度)末
323万人/年

目標：
350万人/年

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

3 公共交通の利用者の確保

指標：公共交通の年間利用者数
【バス：市内運行系統の利用者数】

現状：127万人/年

目標：140万人/年

【鉄道：市内駅利用者数】

現状：408万人/年

目標：428万人/年

4 行政・市民・事業者の
協力による公共交
通利用の促進

4 公共交通利用促進活動の実施及び強化

指標：公共交通利用促進事業の取り組み項目数

計画策定時
現状：5項目
※事業7(P17)
に掲げる強化項目

令和3年度(2021年度)末
4項目

目標：
8項目以上

4 行政・市民・事業者の
協力による公共交
通利用の促進

4 公共交通利用促進活動の実施及び強化

指標：公共交通利用促進事業の取り組み項目数

現状：3項目
※事業7(P17)に掲げる強化項目

目標：5項目以上

ことでまちの活力を育む
公共交通体系を確立する

ことでまちの活力を育む
公共交通体系を確立する

《実施事業》

《実施事業》

事業1 市内における公共交通結節点の強化

事業1 市内における公共交通結節点の強化

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2 路線バスを主体とした交通サービスの維持、向上

事業3 コミュニティバスの運行サービスの見直し

事業3 コミュニティバスの運行サービスの見直し

事業4 多様な運賃制度の導入検討

事業4 多様な運賃制度の導入検討

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

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6 利便性の高い地域公共交通の環境整備

事業6 利便性の高い地域公共交通の環境整備

事業7 公共交通の利用啓発

事業7 公共交通の利用啓発

4-2 各事業の実施内容

※本計画期間を令和7年度(2025年度)まで3年間延長するにあたり、この期間に優先的に取り組む事業については【優先】と表記します。

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、各交通手段の乗り継ぎ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、交通結節点の待ち合い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

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、各交通手段の乗り継ぎ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、交通結節点の待ち合い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

改訂後

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、路線バスを補充しつつ、交通空白地域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。

- ・ **【優先】コミュニティバスへのバスロケーションシステム**（注2）導入の検討（新規）
- ・ 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の検討

【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の乗合タクシーの運行
(神奈川県愛川町)



（注2）バスロケーションシステムは、バスに車載器を搭載し、GPSなどを利用して車両の位置情報を運行管理者が把握するとともに、バス利用客にスマートフォンやパソコンを通してバス運行状況の情報を提供するシステム

（※）コミュニティバスのルート及びダイヤを令和3（2021）年8月1日から大幅に改正した。

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。

- ・ **【優先】企画乗車券の検討**
- ・ 乗り継ぎ割引運賃制度の検討
- ・ **【削除】市内バス交通の統一運賃の検討**（実際の改訂計画書からは削除します。）

【実施主体】

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

現行

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、路線バスを補充しつつ、交通空白地域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。

- ・ **【新設】**
- ・ 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の検討

【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。

- ・ **企画乗車券の検討**
- ・ 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**（削除）

【実施主体】

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

改訂後

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。

- ・ **【優先】**適切な時期を捉えた市民ニーズの把握 ※次期計画策定に向けたアンケート調査等
- ・ 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

【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

事業6：利便性の高い地域公共交通の環境整備

【事業概要】

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デザインタクシー車両の導入を**促進**し、だれもが利用しやすい公共交通環境を構築します。

- ・ **【優先】**主要なバス停 **(結節点)** におけるベンチ、**上屋**の整備
- ▲ **【削除】**路線バス、コミュニティバスのバス停の**統一化** (実際の改訂計画書からは削除します。)
- ・ 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
- ・ ユニバーサルデザインタクシー車両の導入の**促進**

【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、車椅子利用者、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)



現行

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。

- ・ 適切な時期を捉えた市民ニーズの把握
- ・ 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

【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

事業6：利便性の高い地域公共交通の環境整備

【事業概要】

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デザイン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の統一化 **(削除)**
- ・ 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
- ・ ユニバーサルデザインタクシー車両の導入の**推進**

【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、車椅子利用者、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)



改訂後

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分かりやすいマップなどを作成し、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、過度な自家用車への依存を抑制し、公共交通の利用を促進する取り組みを実施します。

- ・ **【優先】各駅にバス交通の「路線案内版」を設置（新規）**
- ・ （強化）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**
- ・ （強化）分かりやすい市内公共交通マップなどの充実
- ・ （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
- ・ 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必要があります。特に、本計画を効果的に実現していくために、『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とします。

現行

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分かりやすいマップなどを作成し、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、過度な自家用車への依存を抑制し、公共交通の利用を促進する取り組みを実施します。

- ・ **（新設）**
- ・ （強化）分かりやすい市内公共交通マップなどの充実
- ・ （強化）公共交通の学習内容の拡大、充実 **（追加）**
- ・ （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
- ・ 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

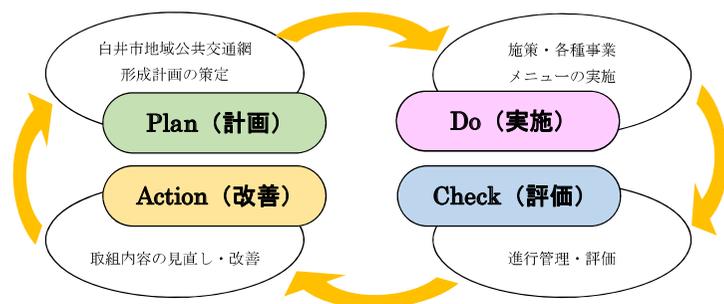
計画の目的、目標の達成のためには、市民、交通事業者、行政等の役割分担、連携により取り組んでいく必要があります。特に、本計画を効果的に実現していくために、『基本方針』、『対応方針』、『目標』を関係者が共有し、その達成に向けて、関係者がパートナーとして連携しながら、各々の役割を果たしていくとともに、計画の実施状況を適宜把握し、取り組みを進めることとします。

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)、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)

白井市地域公共交通活性化協議会において、適宜、進捗状況を把握するとともに、目標の達成に向けて方向性がずれていないか、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、事業の費用対効果や利用者の満足度など、様々な視点から効果を検証します。効果の検証結果は、事業の各実施主体と共有を図るとともに公表することとします。

なお、設定した目標値の最終的な達成状況は、計画終了年度に確認します。

(4) Action (改善)

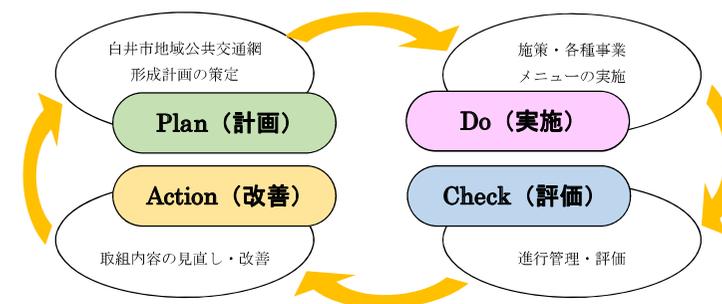
事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取り組みの見直しや改善を図ります。

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)、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)

白井市地域公共交通活性化協議会において、適宜、進捗状況を把握するとともに、目標の達成に向けて方向性がずれていないか、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、事業の費用対効果や利用者の満足度など、様々な視点から効果を検証します。効果の検証結果は、事業の各実施主体と共有を図るとともに公表することとします。

なお、設定した目標値の最終的な達成状況は、計画終了年度に確認します。

(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年～2019年）、後期（改訂（2020年～2025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			改訂		
			平成30年1年目	平成31年2年目	令和2年3年目	令和3年4年目	令和4年5年目	令和5年6年目	令和6年7年目	令和7年8年目
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
事業1	効率的な交通結節点の設定、利用しやすい環境の整備 市内における公共交通結節点の強化 にぎわいのある交通結節点の整備	・自井市 ・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		
事業2	路線バスを主体とした交通サービスの維持、向上	・自井市 ・路線バス運行事業者		検討				実施		
事業3	【優先】コミュニティバスロケーションシステム導入の検討（新規） 後期に応じた運行ルートの見直し コミュニティバスの運行サービスの見直し 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の検討	・自井市 ・路線バス運行事業者 ・タクシー運行事業者		検討			優先検討	調い次第適宜実施		
事業4	【優先】企画乗車券の検討 多様な運賃制度の導入検討	・自井市 ・鉄道事業者 ・路線バス運行事業者 ・商業事業者等					優先検討	調い次第適宜実施		
事業5	【優先】適切な時期を捉えた市民ニーズの把握 地区に市した適切な交通手段の継続的な調査・検討	・自井市 ・路線バス運行事業者 ・タクシー運行事業者					優先検討	調い次第適宜実施		
事業6	【優先】主要なバス停（結節点）におけるベンチ、上座の整備 【創設】 利便性の高い地域公共交通の環境整備 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 ユニバーサルデザインタクシー車両の導入の推進	・自井市 ・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		
事業7	【優先】市駅にバス交通の「路線案内」を設置（新規） 【強化】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 【強化】分かりやすい市内公共交通マップなどの充実 【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 タクシー利用案内の実施 免許返納の啓発の実施	・自井市 ・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					優先検討	調い次第適宜実施		

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	効率的な交通結節点の設定、利用しやすい環境の整備 市内における公共交通結節点の強化 にぎわいのある交通結節点の整備	・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
事業2	路線バスを主体とした交通サービスの維持、向上	・白井市 ・路線バス運行事業者		検討			実施
事業3	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の検討	・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
事業4	乗り継ぎ割引運賃制度の検討 多様な運賃制度の導入検討 市内バス交通の統一運賃の検討 企画乗車券の検討	・白井市 ・鉄道事業者 ・路線バス運行事業者 ・商業事業者等					検討（調い次第適宜実施）
事業5	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 地区に応じた適切な交通手段の継続的な調査・検討 適切な時期を捉えた市民ニーズの把握	・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）
事業6	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 ユニバーサルデザインタクシー車両の導入の推進	・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）
事業7	（強化）分かりやすい市内公共交通マップなどの充実 （強化）公共交通の学習内容の拡大、充実 （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 タクシー利用案内の実施 免許返納の啓発の実施	・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）

改訂後

(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	6年目	7年目	8年目		
		平成29年(2017年)	平成30年(2018年)	平成31年(2019年)	令和2年(2020年)	令和3年(2021年)	令和4年(2022年)	令和5年(2023年)	令和6年(2024年)	令和7年(2025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		→ 指標に応じ適宜実施								
		指標1：交通結節点の整備数				→	→	→	→	→	→	
		指標2：公共交通（鉄道・バス）による人口カバー率				→	→	→	→	→	→	
	指標3：公共交通の年間利用者数				→	→	→	→	→	→		
指標4：公共交通利用促進事業の取り組み項目数				→	→	→	→	→	→			
改善 Action	取り組みの見直し・解決策検討		→ 必要に応じ適宜見直し									

現行

(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		→ 指標に応じ適宜実施				
		指標1：交通結節点の整備数				→	→	
		指標2：公共交通（鉄道・バス）による人口カバー率				→	→	
	指標3：公共交通の年間利用者数		→	→	→	→		
指標4：公共交通利用促進事業の取り組み項目数		→	→	→	→			
改善 Action	取り組みの見直し・解決策検討		→ 必要に応じ適宜見直し					