白井市地域公共交通計画

（素案）

目次

第１章　計画の概要 1
１－１　計画の背景・目的 1
１－２　計画の区域・期間 1
１－３　計画の位置付け 1

第２章　市の現状と課題 4
２－１　市の現状 4
（１）人口推移・高齢化 4
（２）公共交通の状況 6
（３）移動の特性 8
（４）公共交通への評価 10
２－２　公共交通に関する課題 12

第３章　基本的な方針と計画の目標 14
３－１　基本理念 14
３－２　基本方針と計画目標 14

第４章　目標を達成するために行う事業と実施主体 24
４－１　施策及び事業の内容 25
施策１－１　コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し 25
施策１－２　公共交通空白地への対応 27
施策１－３　民営路線バス網の維持 28
施策１－４　コミュニティバス等の運賃の見直し 29
施策１－５　移動に支援が必要な人の外出手段の確保 29
施策２－１　交通結節点となる駅やバス停の待合環境、乗継案内方法の改善 .. 31
施策２－２　交通結節点を起点としたシェアモビリティの整備 31
施策２－３　駅における結節点機能の抜本的強化に向けた検討 32
施策３－１　地域が主体となる新たな移動手段の導入 33
施策３－２　地域にある輸送資源（遊休車両等）の活用 33
施策３－３　公共交通ドライバー等の担い手確保に向けた協力 34
施策４－１　市内公共交通ネットワーク、コミュニティバス等のＰＲ 35
施策４－２　公共交通の利用増進に向けた交通事業者との協力 35

４－２　各主体の役割分担と連携 36

第５章　計画の達成状況の評価 37
５－１　PDCA サイクルに基づく進行管理..... 37
５－２　評価スケジュール 42

資料編..... 43

第１章　計画の概要

１－１　計画の背景・目的

本市では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号)」に基づき、平成 30 年３月に「白井市地域公共交通網形成計画」を策定し、８年間に渡り持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを形成するための取組を進めてきました。

令和８年３月に同計画の期間が終了を迎えたことから、本市の公共交通を取り巻く社会情勢の変化を踏まえ、今後目指すべき地域公共交通の将来像、施策の方向性を改めて検討し、「白井市地域公共交通計画」として策定しました。

１－２　計画の区域・期間

本計画の区域は、白井市全域とします。

本計画の期間は、令和８年度から令和 12 年度までの５年間とします。

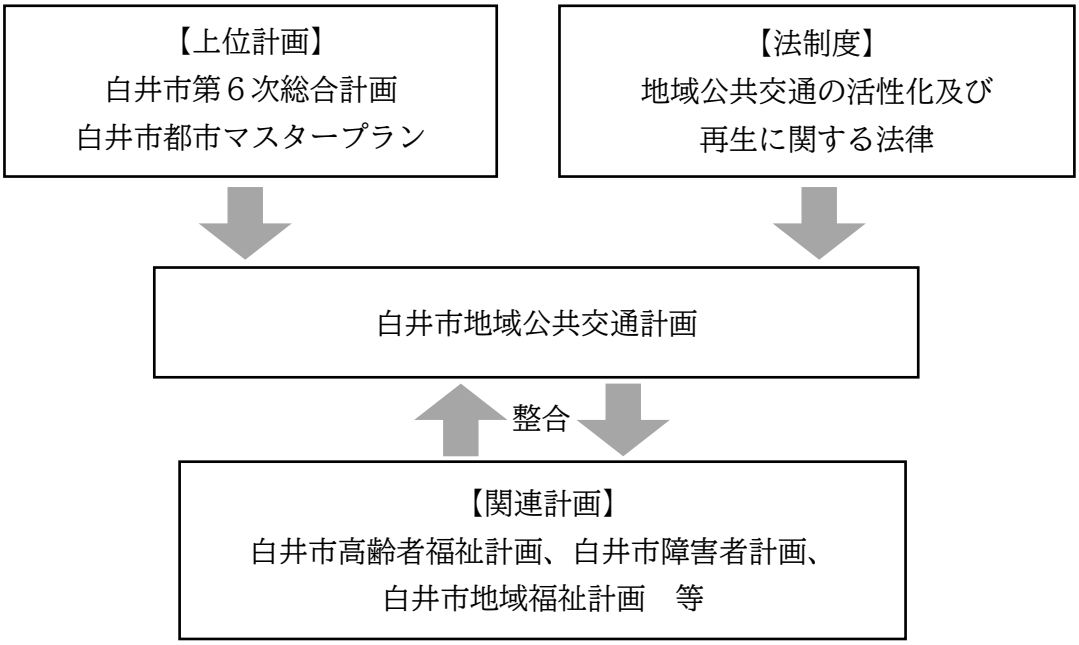
ただし、社会環境の大幅な変化や、計画の進捗状況に対する白井市地域公共交通活性化協議会の評価の結果等により、特に必要がある場合は、計画期間の変更を行うこととします。

１－３　計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である「白井市第６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」に基づく個別計画であり、将来に渡り持続可能な公共交通サービスの確保に向けた本市の理念や方針を明らかにするとともに、その実現のため、白井市高齢者福祉計画その他関連分野の計画と相まって取組を進めていくための具体的な施策を定めるものです。

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です。従前の「地域公共交通網形成計画」の策定は自治体の任意とされていましたが、令和２年の法改正により「地域公共交通計画」に名称が変わり、全ての自治体で策定が努力義務化されました。

前計画の「白井市地域公共交通網形成計画」では、公共交通機関として、鉄道、バス、タクシーのみを主な対象としていましたが、コロナ禍を契機とした公共交通機関利用者の減少や、ドライバーをはじめとする人手不足等の影響により全国的に公共交通の経営が難しさを増す中、本計画では、地域の様々な輸送資源を総動員して市民等の移動手段を確保することを目指し、その具体策を盛り込んでいます。



（参考）上位計画・関係法律（抜粋）

◆白井市第６次総合計画基本構想（令和 8～17 年度）

２　今後 10 年間の重要なテーマ

（８）移動・交通手段の充実

現在の白井市民の主な移動手段は自家用車ですが、高齢化により、自家用車に依存せずに生活できる環境の重要性が増すことが想定されます。一方で、運転手の不足などによってバス路線の減便や廃止が進んでいます。

地域の実状に則しながら、高齢者をはじめとした、誰もが気軽に移動できる手段を確保することが求められています。

◆白井市第６次総合計画基本計画（令和 8～12 年度）

【施策②-2-2 誰もが気軽に移動できる交通環境の形成】

地域の実状に即した移動手段を充実させて、境遇に関わらず気軽に移動できる環境を形成します。そのために、既存の公共交通機関や新たな移動手段をそれぞれの特性を活かして組み合わせることで、移動しやすい環境を整備します。

施策目標

指標	目標値	現状値
ナッシー号＋新たな移動手段の市民１人当たり利用回数	1.54 回/年 （令和 12 年度）	1.47 回/年 （令和６年度）

◆白井市都市マスタープラン（令和 8～12 年度）

２　都市施設の整備方針

（１）道路・交通体系の整備方針

基本方針

●歩行者・自転車のネットワーク

③シェアサイクルの導入

・交通結節点を起点としたシェアサイクルを進めます。

●公共交通のネットワーク

（バス）

・市内の路線バスについて、路線維持について事業者へ要望します。

・コミュニティバスの利便性向上を図ります。

（鉄道）

・北総線の運賃やサービスの改善に関して要望します。

・鉄道事業者と連携して、鉄道の利便性向上や利用促進に寄与する取組を実施します。

（その他の交通全般）

・「白井市地域公共交通計画」に基づき、公共交通の利用促進を図ります。

・白井駅、西白井駅周辺及び白井市役所においては、多様な公共交通機関及び移動手段との結節点機能強化を図ります。

・次世代モビリティなど新技術の動向を踏まえ、地域などとも連携しながら公共交通を補完する新たな移動手段の導入を図ります。

◆地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年５月 25 日法律第 59 号)

(地域公共交通計画)

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、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保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(以下「地域公共交通計画」という。)を作成するよう努めなければならない。

第２章　市の現状と課題

２－１　市の現状

（１）人口推移・高齢化

本市の人口は平成 30 年４月の 63,793 人（住民基本台帳人口）をピークに減少しており、本計画期間が終了する令和 12 年度時点では、国立社会保障・人口問題研究所の推計で 61,002 人、第６次総合計画の施策効果を見込んだ推計でも 61,100 人まで減少することが見込まれています。

一方、65 歳以上の人口は増加しており、令和 12 年度時点の高齢化率は、第６次総合計画の施策効果を見込んだ推計でも全人口の約 30％まで上昇し、その後もさらに上昇が続くことが見込まれています。

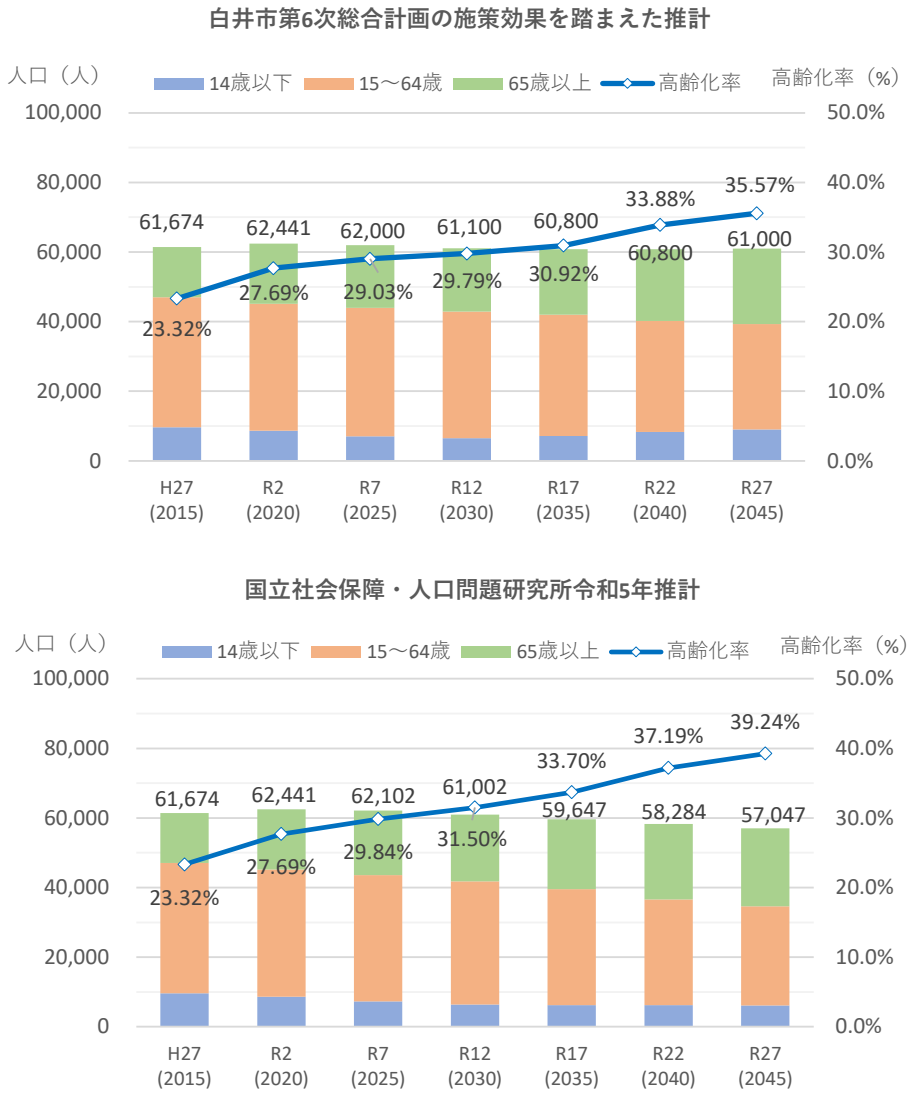
このような状況の中、市民アンケートの結果では、いずれかの時期に運転免許証の返納を考えている人は全体の４割を超えており、実際に運転免許を返納した年齢は、70 歳代が約 65%と最も多くなっています。

しかし、運転免許証の返納に不安を感じている人も多く、本計画の策定に向けて実施したワークショップでは、

・自家用車以外に交通手段がないので高齢になっても運転免許証を返納できない。
・運転免許証を返納してもメリットがない。
・車の運転を止めたいと思っても不便になるので止められない。
・運転免許証を返納したら引きこもりになってしまうかもしれない。
・家族に送迎を頼めなくなることへの不安がある。
・高齢の親の買い物や通院の送迎の負担が大きい

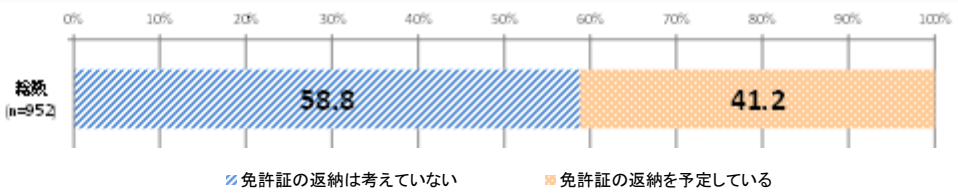
といった声が寄せられています。

年齢３区分人口・高齢化率の推移（実績・推計）

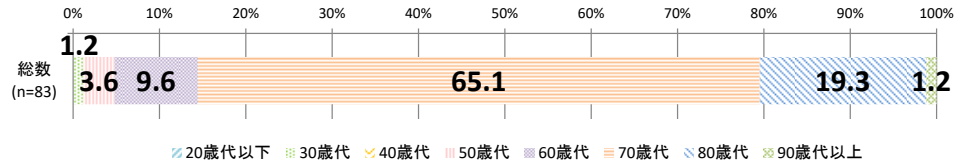


平成 27・令和 2 年：国勢調査　令和 7 年以降：白井市第 6 次総合計画基本構想及び国立社会保障・人口問題研究所の推計値（各年とも 10 月 1 日現在）

運転免許証の返納予定



運転免許証を返納した年齢



公共交通に関する市民アンケート報告書（令和 7 年 7 月）

（２）公共交通の状況

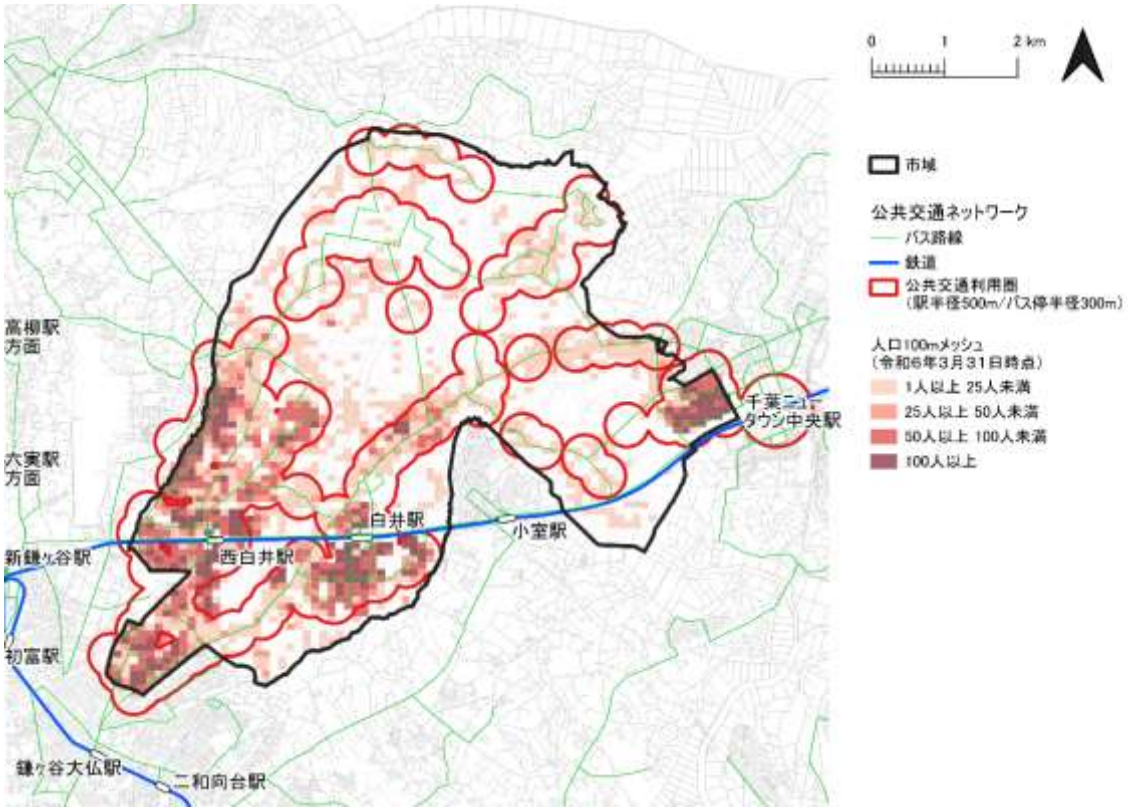
鉄道は、都心と成田空港を結ぶ北総鉄道北総線・京成電鉄成田空港線が市域を東西に通過し、市内には白井駅と西白井駅が立地しています。両駅の他、千葉ニュータウン中央駅、小室駅、京成電鉄松戸線鎌ヶ谷大仏駅、東武鉄道アーバンパークライン高柳駅等、隣接市内の駅を利用する市民もいます。北総鉄道は、利用者の声や沿線自治体のまちづくり施策との連動を期して令和４年 10 月に通学定期運賃等の大幅な値下げを実施しました。

バスは、民営路線２社とコミュニティバス（ナッシー号）が運行していますが、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しています。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ます。

タクシーは、市内における主要な事業者が２社あり、他に数社（団体）が福祉有償運送、介護タクシーを運行しています。

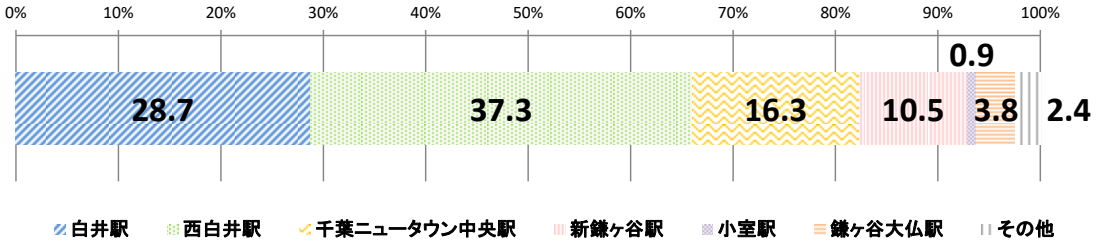
公共交通による人口カバー率（駅から半径 500m、バス停から半径 300m以内に居住する人口割合）は 95.5%（令和６年３月 31 日現在）と高くなっています。

公共交通ネットワークと人口カバー率



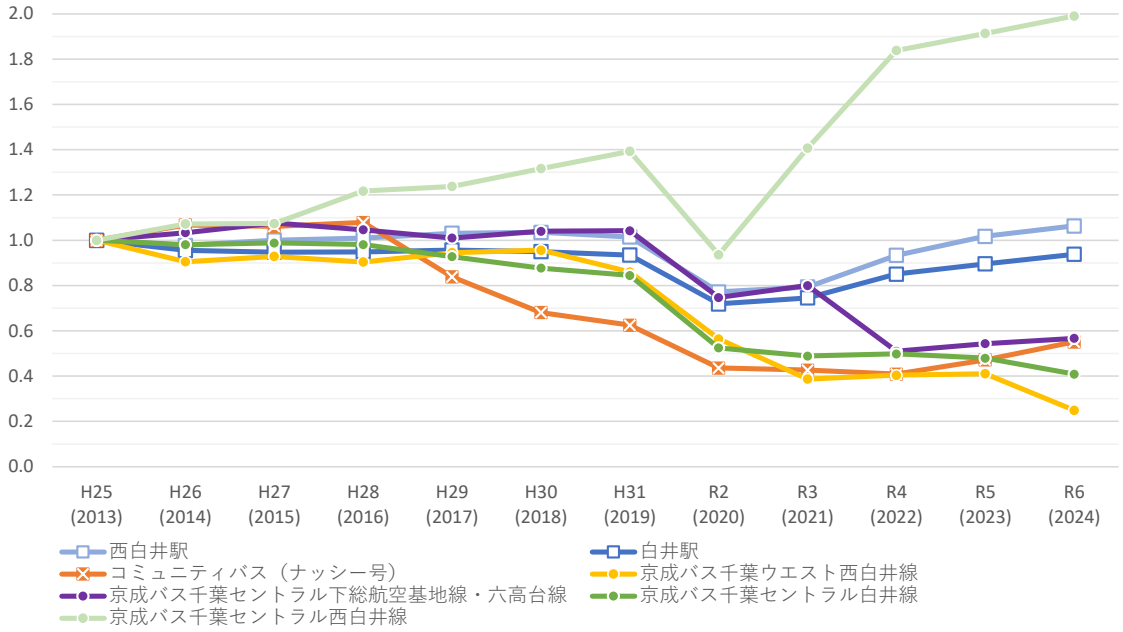
国土数値情報
住民基本台帳人口

最も利用する駅



公共交通に関する市民アンケート報告書（令和７年７月）

利用者数の推移（平成 25 年を 1.00 とした時の変化率）



R2.4.7　新型コロナウイルス感染症第１回緊急事態宣言発出
R4.3.21　新型コロナウイルス感染症まん延防止等重点措置終了

統計しろい

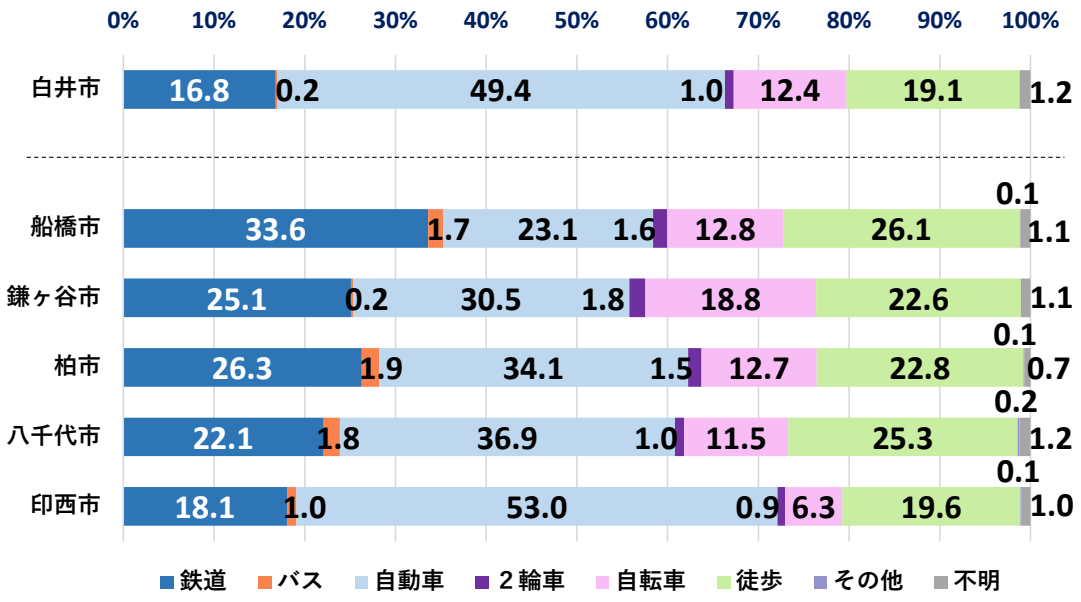
（３）移動の特性

市内を起点又は終点とする移動における交通分担率（該当する移動全体の中で、特定の交通手段が占める割合）では、自動車（自家用車、タクシー等）が全体のおよそ半分を占めています。隣接市との比較では、印西市に次いで自動車の比率が高くなっており、船橋市の２倍以上になっています。また、バス利用者は 0.2%と非常に低い割合になっています。

市民の通勤・通学先は、市内完結が最も多く、次いで東京都内が多くなっています。主な周辺市との間での移動規模は、船橋市、印西市、柏市等との間で大きくなっていますが、我孫子市以外は流出人口の方が多くなっています。

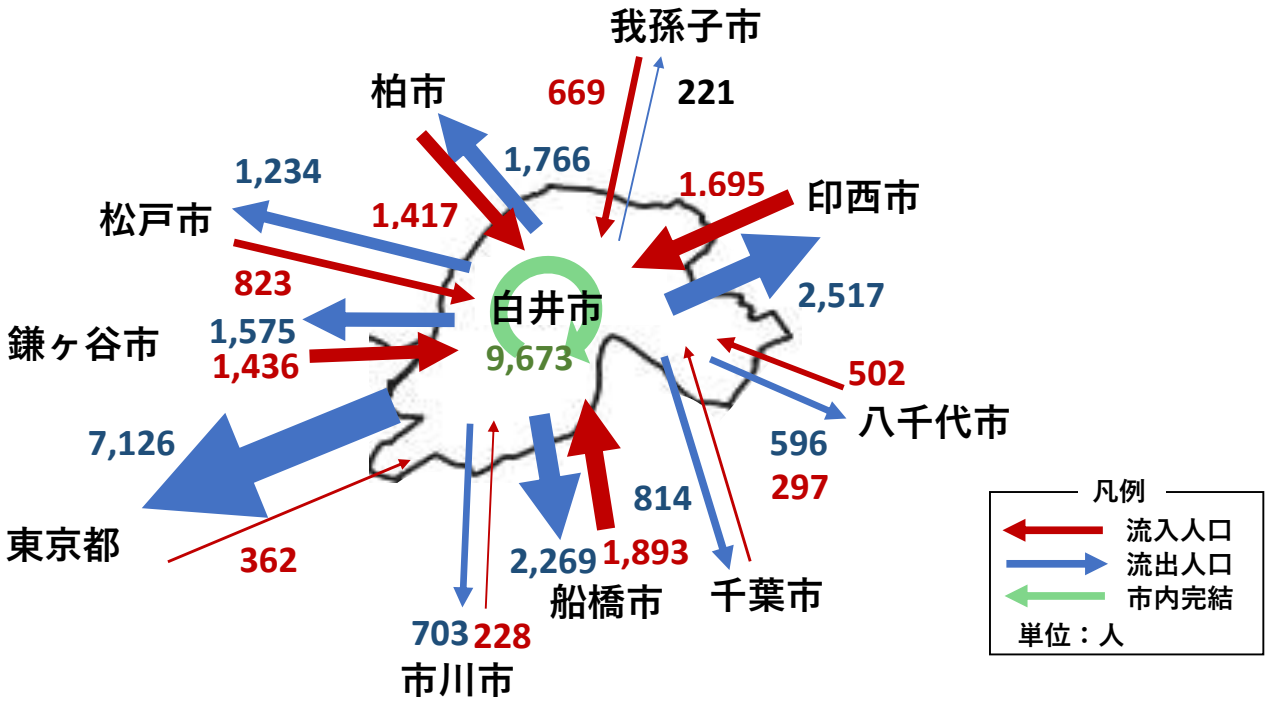
また、白井工業団地への通勤者の最寄駅からの交通手段は、ほとんどが自家用車又はバイクとなっています。

周辺自治体と比較した交通分担率（発生集中量(トリップエンド)）



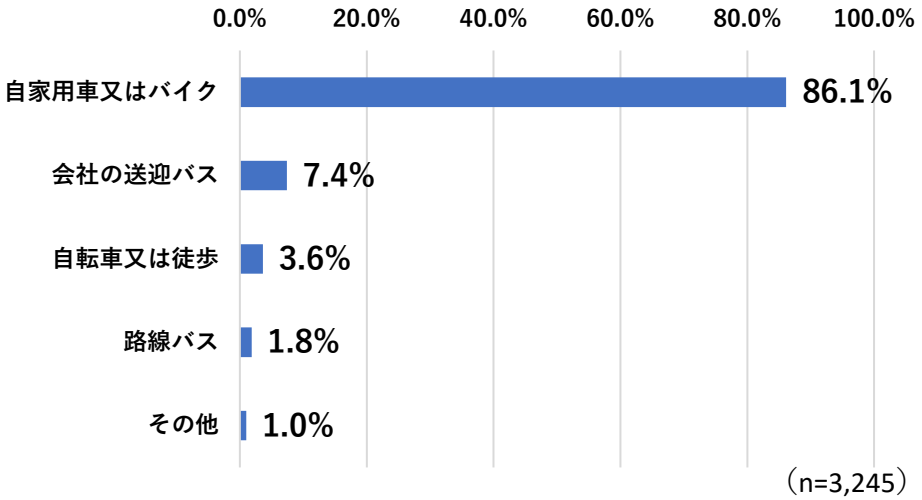
第６回東京都市圏パーソントリップ調査(平成 30 年実施)

通勤・通学状況



令和２年国勢調査

白井工業団地の従業員の事業所最寄り駅からの通勤手段



一般社団法人白井工業団地協議会「通勤方法等に関するアンケート」をもとに作成
（調査期間：令和 4 年 10 月下旬～11 月中旬）

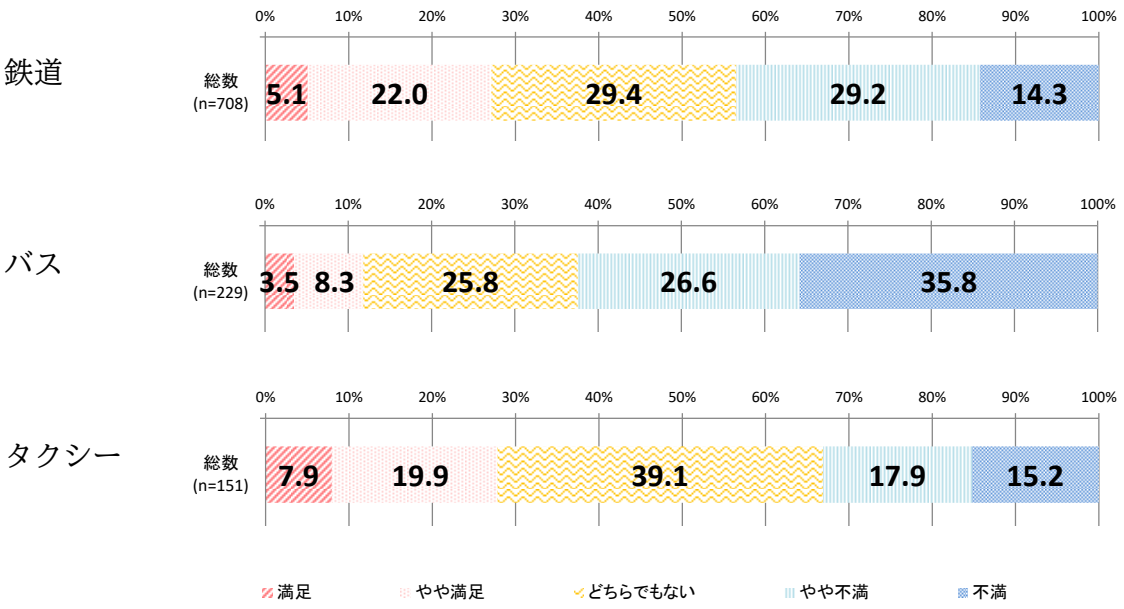
（４）公共交通への評価

パーソントリップ調査や市民アンケートの結果等から、本市における移動は自家用車への依存度が高いことがわかりますが、運転免許証返納等に伴う移動の不安を持つ市民も多い中で、自家用車がなくても外出ができる手段を確保していく必要があります。

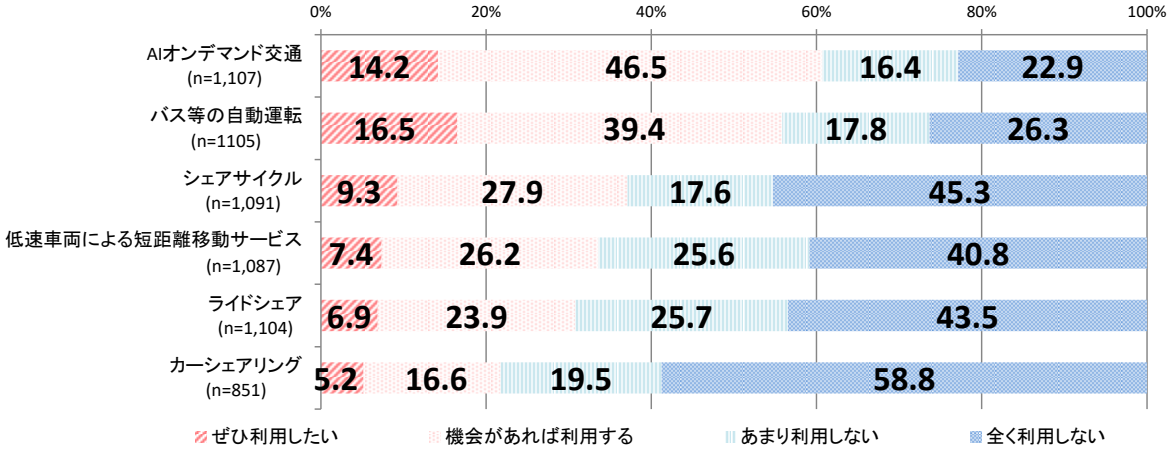
しかし、既存の公共交通機関に対する市民の満足度は総じて低くなっており、中でも、バスに対する評価は、ダイヤを中心に非常に厳しい結果になっています。

一方、新しい移動手段については、対象によって関心度に幅があり、ＡＩオンデマンド交通や自動運転バスなど、新技術を用いた移動手段への関心が比較的高くなっています。

各公共交通機関の総合的な満足度



新たな移動手段に対する利用意向



公共交通に関する市民アンケート報告書（令和７年７月）

また、各関係機関からは、市内の公共交通に対して次のような声をいただいています。

白井工業団地協議会	○ 通勤集中時間帯の交通手段が課題。特に夕方の路線バス便が少ない。第二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。 ○ 新鎌ヶ谷駅や千葉ニュータウン中央駅だけでなく、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。
総合病院	○ 路線バス・コミュニティバスによる来院者は僅か。土休日は家族による送迎が主だが、平日は路線バスを利用したいとの声はある。 ○ 病院送迎バスは地域のニーズに応じて柔軟に運行している。一般混乗は難しい。
運動公園・市民プール・文化センター・公民館等	○ コミュニティバスの増便･日祝日運行を希望する声が多い。 ○ 駐車場台数は大幅に不足しているが、公共交通は使いづらい。
市の関係課等	○ 高齢者からは、乗合交通よりもドアｔｏドアのサービスを望む声が多い。（福祉部局） ○ 高齢者・障がい者とも工業団地に就業ニーズがあるが、交通手段が不足している。（福祉部局） ○ 今後の駅前再整備や集客施設誘致を睨み、それら拠点間を結ぶなど市内の回遊性を高めたい。（企画部局）
交通事業者	○ 沿線の高齢化が進行しており、子育て世代の誘引などまちづくりとの連携が重要（鉄道） ○ 路線によって利用者が極端に減少している。（バス） ○ 慢性的な運転士不足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） ○ 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）

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（令和７年７月）

２－２　公共交通に関する課題

本市の公共交通を取り巻く現状を踏まえ、次のように課題を整理しました。

≪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ます。このため、高齢者が自家用車を手放したり、運転免許証を返納しても、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す。

✔　障がいのある人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、自家用車によらずに移動できる手段の確保が求められています。

≪課題２≫　通勤・通学需要に対応した従業者や学生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勤・通学する人も多くなっています。円滑な通勤・通学ルートを確保し、若い世代等に訴求する本市の魅力にしていく必要があります。

✔　本市には千葉県内陸部では最大規模の白井工業団地がありますが、鉄道駅からは遠く離れています。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ります。

≪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

✔　本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ますが、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ります。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す。

✔　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ます。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す。

≪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す。

✔　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ます。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す。

≪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す。

✔　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す。

第３章　基本的な方針と計画の目標

３－１　基本理念

本市第６次総合計画（基本構想）の示す将来像『世代を超えた 笑顔と豊かさを 未来へつなぐまち』には、本市に関わる全ての人々の幸せあふれる笑顔と、心とくらしの豊かさを「守り」、絶やさないように未来へつなげていく「挑戦」をすることで、世代を超えた笑顔と豊かさが絶えず「循環」するまちにしていきたい、という想いが込められています。

本計画では、この「守り」を「世代を問わず安心して暮らせる交通環境の確保」と位置付け、また、「挑戦」を「人的交流の拡大を目指す交通環境の確保」及び「社会の変化に対応しながらこれらを実現していくための公共交通体系の再構築」と位置付け、基本理念を次のとおり定めます。

基本理念

暮らしの安心を守り 人々の交流を広げていく 公共交通体系の再構築

３－２　基本方針と計画目標

２－２で整理した公共交通の課題を踏まえ、基本理念を実現するため、下図のとおり、施策の土台となる４つの基本方針を設定します。

また、16 ページ以降に示すとおり、基本方針ごとに、それぞれの施策（第４章）によってもたらされることが期待される様々な効果の中から、代表的なものを 1 つ選び、「計画目標」として定めます。

さらに、計画目標がどの程度実現したかを定量的に把握し、評価できるようにするための尺度として、いくつかの「達成指標」を設定します。

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

課題2 通勤･通学需要に対応した従業者や学生等の移動手段の確保

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

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

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

基本方針1
誰もが目的に応じて便利に利用できる公共交通サービス網をつくる

基本方針 2
白井駅･西白井駅･市役所を交通結節点とし乗継機能の強化を図る

基本方針 3
多様な主体の連携や協働により公共交通を補完する

基本方針 4
公共交通を最大限活用し持続させるため利用増進を図る

※個々の課題と基本方針を繋ぐ線は主要な対応関係を示しています。

持続可能な開発目標（SDGs）について

2015 年に開催された国連サミットでは、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が採択され、社会、経済、環境における課題を統合的に解決する考え方が示されるとともに、17 の目標と 169 のターゲットからなる「持続可能な開発目標（SDGs）」が掲げられました。

本計画では、この 17 の目標のうち、各基本方針と趣旨が重なり合うものを当該基本方針の一部として位置付け、SDGs の実現を目指していきます。

≪基本方針１≫

誰もが目的に応じて便利に利用できる公共交通サービス網をつくる

高齢化の進展への対応、通勤・通学手段の確保、来訪者等の二次交通の確保等のため、交通機関の長所を生かした組み合わせにより、公共交通ネットワークを再構築します。

市のコミュニティバスは、現在、市内における幹線輸送機関である鉄道や民営路線バスの補完と、市内全域をカバーする身近な移動手段としての両方の役割を担っていますが、その特性上、各所で大回りするルート設定や、路線延長が長くなることに伴い便数が減り、結果的に使いづらいとの声もいただいています。このコミュニティバス路線を再編するとともに、公共交通空白地へのオンデマンド交通（利用者の予約状況に応じて運行ルートやスケジュールを柔軟に決定する予約制の乗合交通）等の導入、民営バス路線網の維持、移動に支援が必要な人の外出支援の確保等を進めます。

（施策及び事業：p.25～30）

計画目標	市内公共交通ネットワークの再構築及びそれによる利用増			
達成指標	指標		現況値（令和６年度）	目標値（令和 12 年度）
	①市民１人当たり利用回数	民営路線バス	9.9 回	9.9 回以上
		コミュニティバス＋オンデマンド交通等	1.47 回	1.54 回以上
		参考）10 月１日現在人口	62,272 人	61,100 人
	②公共交通機関の収支率	民営路線バス(幹線系統)※1	72.2%	72.2%
		コミュニティバス	12.1%	16.9%以上
		オンデマンド交通等	－	11.9%以上
	③市民１人当たり財政負担額	コミュニティバス＋オンデマンド交通等	1,324 円	1,683 円未満
	④交通利便性に対する満足度	市民（アンケート）	好意的回答の割合 22.3%※2	好意的回答の割合 30%以上
		コミュニティバス＋オンデマンド交通等利用者（車内アンケート等）	－	好意的回答の割合 30%以上

※1：前年度 10 月～当年度 9 月（令和 6 年度現況値に限り当年度 4～3 月）の収支から算定

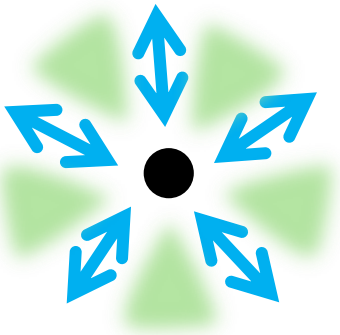
※2：令和 6 年度実施市民アンケートで、鉄道・バス・タクシーそれぞれの「総合的な満足度」について「満足」・「やや満足」と回答した人の割合（平均）

コミュニティバスの路線再編イメージ

これまでの路線網

各路線が空白地区を網羅しながら周るルートのため、便数や速達性が制約

今後の考え方

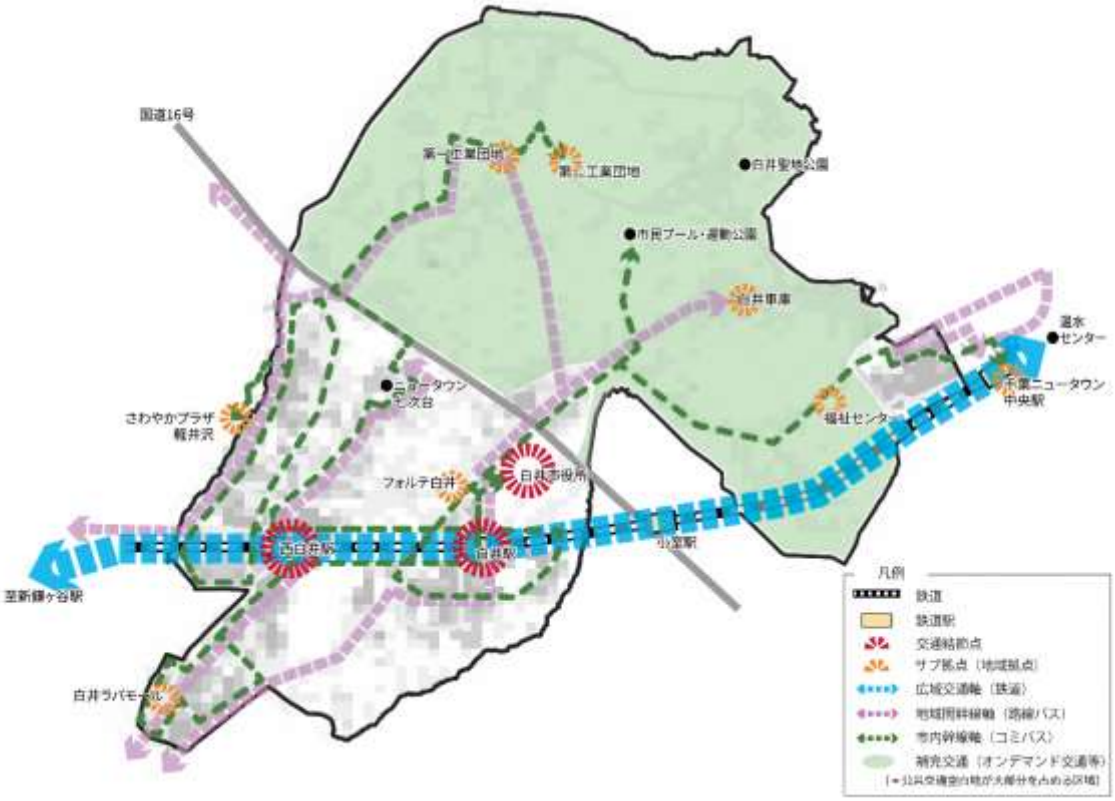


ルートを絞り、短い距離で頻度を増やして運行し、利便性を改善

＋

交通空白地区を補完交通によりフォローアップ

再編後の公共交通ネットワークのイメージ



各交通手段の位置付け

種類	交通手段	役割	確保・維持策	
広域交通軸	鉄道	市内外を結ぶ基幹的交通手段	交通事業者・運行主体との協議等により、一定以上の運行水準を確保	
地域間幹線軸	路線バス	市内外の駅、主な施設や住宅地を結び、様々な目的で利用される幹線的な交通手段		地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用を検討※1
市内幹線軸	コミュニティバス	交通結節点等を中心に、路線バスを補完して市内拠点を結ぶとともに、主に市街化区域内における交通空白地を対象として、自家用車を自由に使用できない高齢者等の日中帯における外出機会を確保する交通手段		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を検討※2
補完交通（区域限定）	オンデマンド交通等	主に市街化調整区域の公共交通空白地を対象として、自家用車を自由に使用できない高齢者等の日中帯における外出機会を確保する交通手段		
	地域が主体となる移動手段	急激な高齢化の進行等を見据え、高齢者等の移動に係る地域固有のニーズに対応するため、地域住民が共助を目的に構成する団体等が主体となって運行する移動手段		
補完交通（市内全域）	タクシー・シェアサイクル	上記の各交通機関ではカバーできない地域や区間、時間帯において、少量・個別輸送による機動性や柔軟性を活かして多様なニーズに応える移動手段		

各拠点の位置付け

種類	場所	役割
交通結節点	白井駅 西白井駅 白井市役所	多数の路線や移動手段の起終点となり、乗換拠点となる場所
サブ拠点	白井工業団地（第一・第二） 大型商業施設（２箇所） 福祉センター 白井車庫 千葉ニュータウン中央駅 さわやかプラザ軽井沢	交通結節点以外で一定の利用者数が見込まれる地域の拠点となり、ルートやダイヤの編成上、アクセス性を考慮する場所

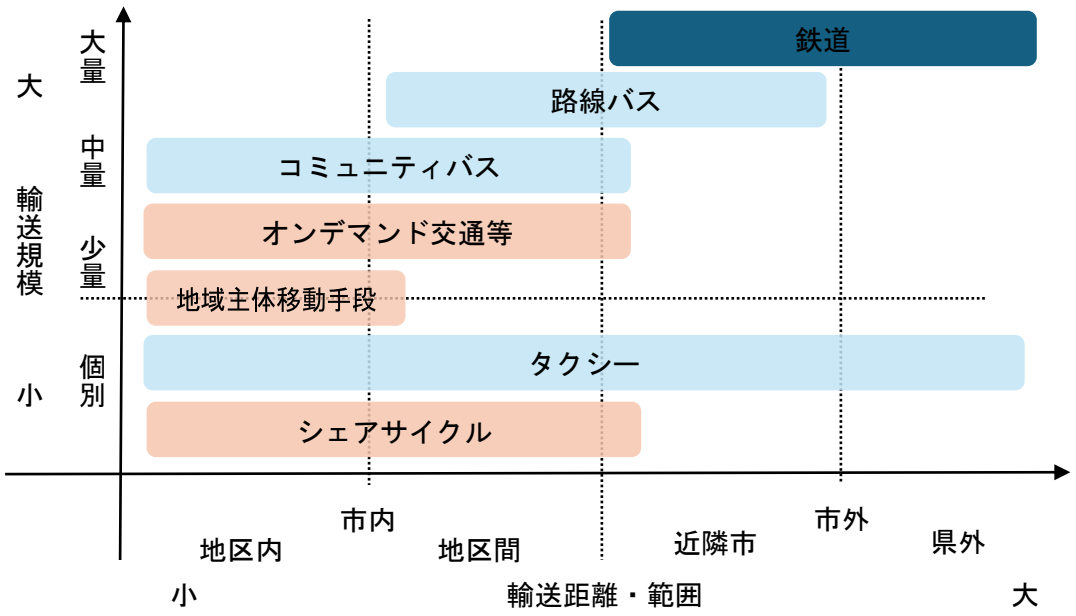
※1　地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用した補助路線バスの位置付け

	京成バス千葉セントラル白井線（西船橋駅～白井駅～白井車庫）
役　割	西船橋駅（船橋市）と白井車庫（白井市）を結ぶ路線で、北総線や京成松戸線への乗り換えによる都内や津田沼方面への通勤・通学や、白井市役所等への移動手段として運行している。
維持・確保策	鉄道や他路線バスとの接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	白井線の維持・確保のため、運行事業者の経営努力だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組を継続していくことが必要である。

※2　地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を予定している白井市コミュニティバス及びオンデマンド交通等の位置付け

	コミュニティバス	オンデマンド交通等
役　割	主に地域内の移動と公共交通不便地域の解消を担う交通で、高齢者等交通弱者の市内公共施設・病院・商業施設等への移動、児童・生徒の通学等の役割を担う重要な交通である。	主に地域内の移動と公共交通空白地域の解消を担う交通で、路線バスやコミュニティバスではカバーできない地域・区間や時間帯を補完する重要な交通である。
維持・確保策	鉄道（北総鉄道）や路線バスとの接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	公共交通不便地域等の解消と、利用者要望を反映した公共交通体系の維持・確保に向け、市の財政負担だけでは運行の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により維持・確保する必要がある。	バス輸送としてはニーズが限られる地域における、少量輸送による機動性や柔軟性を備えた生活交通手段の維持・確保に向け、市の財政負担だけでは運行の維持が難しいことから、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により維持・確保する必要がある。

各交通機関・移動手段の輸送規模・距離・範囲分担のイメージ



≪基本方針２≫

白井駅・西白井駅・市役所を交通結節点とし乗継機能の強化を図る

本市の主要な玄関口である白井駅・西白井駅や、主要な施設が集積し、コミュニティバスのターミナルでもある市役所を中心に、公共交通の乗継機能を高め、移動の利便性の向上を図ります。待合環境や乗継案内の改善、シェアモビリティの導入等を通じて、公共交通と多様な移動手段の連携を促進し、交流人口の拡大に向けた来訪者等の二次交通確保も図っていきます。併せて、駅周辺における拠点づくり事業と連携し、将来的な結節点機能の更なる強化に向けた検討を進めます。

（施策及び事業：p.31・32）

計画目標	交通結節点における乗継利用の増加と乗継時のストレス低減			
達成指標	指標		現況値（令和６年度）	目標値（令和 12 年度）
	①交通結節点となる駅やバス停の待合環境や乗継案内方法の改善数		－	２件以上
	②交通結節点となる駅・バス停の乗車人数	白井駅（鉄道）	4,924 人/日	5,170 人/日以上
		白井駅（ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ＋ｵﾝﾃﾞﾏﾝﾄﾞ交通等）	31.8 人/日	33.4 人/日以上
		西白井駅（鉄道）	6,629 人/日	6,960 人/日以上
		西白井駅（ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ＋ｵﾝﾃﾞﾏﾝﾄﾞ交通等）	42.9 人/日	45.0 人/日以上
		市役所（ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ＋ｵﾝﾃﾞﾏﾝﾄﾞ交通等）	17.2 人/日	18.1 人/日以上
	③サブ拠点へのバスルートの確保		全８拠点	全８拠点
	④交通機関の乗継に対する市民や利用者の満足度	市民（アンケート）	好意的回答の割合 12.3%※	好意的回答の割合 25%以上
		コミュニティバス＋オンデマンド交通等利用者（車内アンケート等）	－	好意的回答の割合 25%以上

※令和 6 年度実施市民アンケートで、「（鉄道と）路線バスのダイヤ接続」及び「（バスと）他路線・交通手段との乗継」の満足度について、それぞれ「満足」・「やや満足」と回答した人の割合（平均）

≪基本方針３≫

多様な主体の連携や協働により公共交通を補完する

今後の更なる高齢化の進行に伴い、単独で移動はできても、電車やバス等の公共交通機関を利用することは難しい人が増加することが見込まれます。このため、地域の住民や団体等が主体となって、その地域内のニーズに応じた移動手段を導入・運営する取組を支援すること等により、公共交通の補完を図ります。また、輸送資源の効果的・効率的活用や担い手確保への協力等を通じて、きめ細やかで持続可能な移動環境の形成を図ります。

（施策及び事業：p.33・34）

計画目標	地域の住民や企業等との連携・協働による移動手段の導入		
達成指標	指標	現況値（令和６年度）	目標値（令和 12 年度）
	①地域住民が共助を目的に構成する団体等が主体となる移動手段の導入数	１件	３件以上
	②地域が主体となる移動手段等における法人等所有車両の間合い使用件数	１件	３件以上

地域が主体となる移動手段の事例

本市南山中学校区の「楽しく買い物交流会」は、市の助け合い活動支援補助金を活用し、社会福祉法人が提供する車両による、買い物が困難な高齢者等のスーパー等への移動支援を実施

みどり市ホームページより

群馬県みどり市では、地域住民が有志で実施していた取組に対し市が補助金による運営支援を行い、高齢者等が手軽に利用できる有償の移動サービスを提供

国交省「グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き」より

松戸市では、地域の運営委員会が市から貸与されたグリーンスローモビリティ車両を用いて無料の乗合交通を運行

≪基本方針４≫

公共交通を最大限活用し持続させるため利用増進を図る

公共交通を持続可能なものにしていくためには、更なる利用の拡大が必要です。このため、乗り方教室や利用促進イベントの開催、観光・交流振興を兼ねた広報活動等を行い、公共交通の認知度向上を図ります。また、利用拡大に加えて、サービスの向上等も視野に入れ、交通事業者との連携・協力を深めます。

（施策及び事業：p.35）

計画目標	公共交通の持続的利用に向けた市民等とのコミュニケーションの促進			
達成指標	指標		現況値（令和６年度）	目標値（令和 12 年度）
	①乗り方教室、行政講座、利用増進、沿線活性化等に向けたイベント等の開催数		２回/年	４回/年以上
	②公共交通をＰＲする媒体の配布・閲覧数	紙媒体種数	２種類	５種類以上
		ＨＰ記事数	17 記事	20 記事程度
		ＨＰ合計閲覧数	57,210 回/年	67,280 回/年以上
	③公共交通に関する市民アンケート回答率		世帯 27.4% 個人 13.3%	30%以上

第４章　目標を達成するために行う事業と実施主体

基本方針に即して、次のように施策及び事業を展開していきます。

施策体系

≪基本方針１≫ 誰もが目的に応じて便利に利用できる公共交通サービス網をつくる

施策		実施主体
施策１－１	**コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し**	市
施策１－２	**公共交通空白地への対応**	市
施策１－３	**民営路線バス網の維持**	バス事業者 市
施策１－4	**コミュニティバス等の運賃の見直し**	市
施策１－5	**移動に支援が必要な人の外出手段の確保**	市 タクシー事業者 市民　等

≪基本方針２≫ 白井駅・西白井駅・市役所を交通結節点とし乗継機能の強化を図る

施策		実施主体
施策２－１	**交通結節点となる駅やバス停の待合環境、乗継案内方法の改善**	市 鉄道事業者 バス事業者
施策２－２	**交通結節点を起点としたシェアモビリティの整備**	シェアモビリティ事業者 市
施策２－３	**駅における結節点機能の抜本的強化に向けた検討**	市

≪基本方針３≫ 多様な主体の連携や協働により公共交通を補完する

施策		実施主体
施策３－１	**地域が主体となる新たな移動手段の導入**	市 市民 企業・団体　等
施策３－２	**地域にある輸送資源（遊休車両等）の活用**	市 企業・団体　等
施策３－３	**公共交通ドライバー等の担い手確保に向けた協力**	市 バス事業者 タクシー事業者

≪基本方針４≫ 公共交通を最大限活用し持続させるため利用増進を図る

施策		実施主体
施策４－１	**市内公共交通ネットワーク、コミュニティバス等のＰＲ**	市
施策４－２	**公共交通の利用増進に向けた交通事業者との協力**	市 鉄道事業者 バス事業者

４－１　施策及び事業の内容

≪基本方針１≫
誰もが目的に応じて便利に利用できる公共交通サービス網をつくる

施策１－１　コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し

実施主体：市

コミュニティバスについて、ルートの短縮による所要時間短縮や便数増を図りつつ、鉄道等との接続改善や民営路線バスとの運行調整を進めることで、公共交通ネットワーク全体の利便性を高めます。また、祝日・休日運行を試行し、利用ニーズに応じた運行日を検討します。運行事業者の契約形態等についても再検討し、合理的かつ持続可能な運行体制の構築を図ります。

＜ルート及びダイヤ見直しの考え方＞
○主に拠点間及び市街化区域内にルートを短縮。大回りや枝線経由も減らし所要時間短縮、便数増
○七次台地区や工業団地の通勤・通学輸送を補完
○民営路線バスとの並行区間では、当該事業者とダイヤや行先を調整し補完・共生
○鉄道や民営路線バスとの接続にできる限り配慮したダイヤ作成

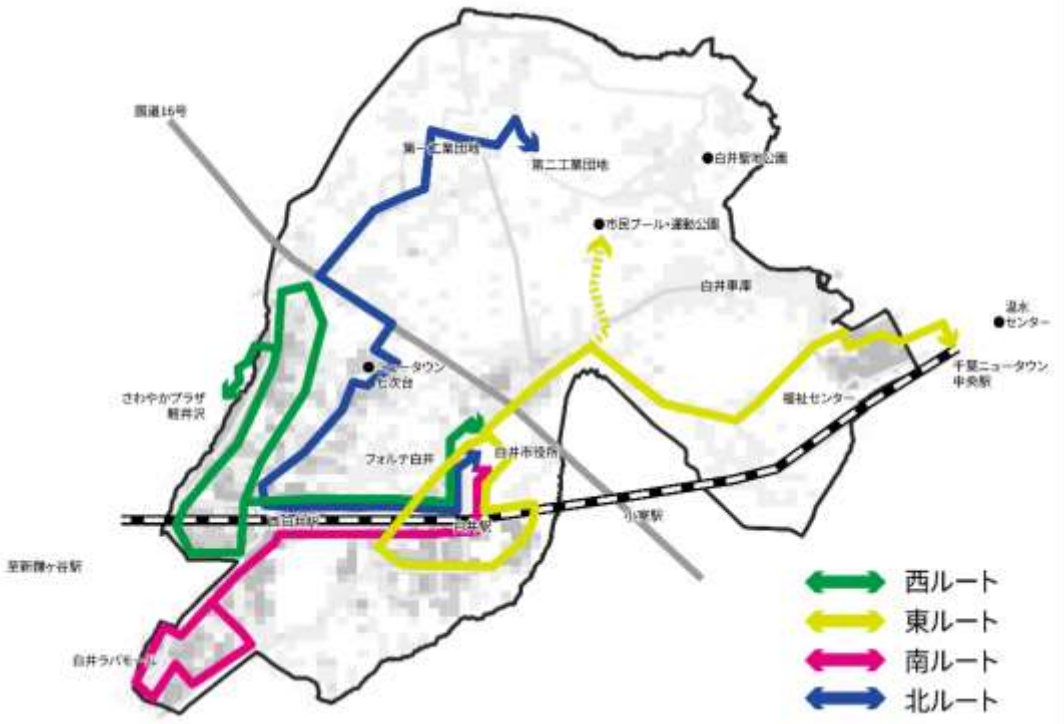
■事業１－１

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	Ｒ10	Ｒ11	Ｒ12
①ルート及びダイヤの見直し	検討 →	広聴･周知 →	実施 →	→	→
②祝・休日運行の導入テストの実施		検討･周知 →	実施 →	判断 →	（導入）⇢

地域内フィーダー系統（補助対象路線）に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
西ルート	白井市役所	白井駅 西白井駅	さわやかプラザ軽井沢	４条乗合	路線定期運行	白井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
東ルート	白井市役所	白井駅 福祉センター	千葉ニュータウン中央駅	４条乗合	路線定期運行	白井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
南ルート	白井市役所	白井駅 西白井駅	白井ラパモール	４条乗合	路線定期運行	白井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助
北ルート	白井市役所	白井駅 西白井駅 ニュータウン七次台 第一工業団地	第二工業団地	４条乗合	路線定期運行	白井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助

補助対象路線の運行区域



施策１－２　公共交通空白地への対応

実施主体：市

鉄道・バス路線から離れた地域において、オンデマンド交通（利用者の予約状況に応じて運行ルートやスケジュールを柔軟に決定する予約制の乗合交通）等の新たな移動手段の導入を検討し、移動手段の確保と地域間の交通格差の是正を図ります。導入に際しては、民営バス・タクシーと調整し共生を図るとともに、コミュニティバスと合わせた費用対効果に注意します。なお、本市では、これまでにオンデマンド交通の導入実績がないことから、本計画期間は導入第１期と位置付け、次期計画策定時に運行内容等の再検討ができるよう、毎年詳細なデータの取得及び評価を実施します。

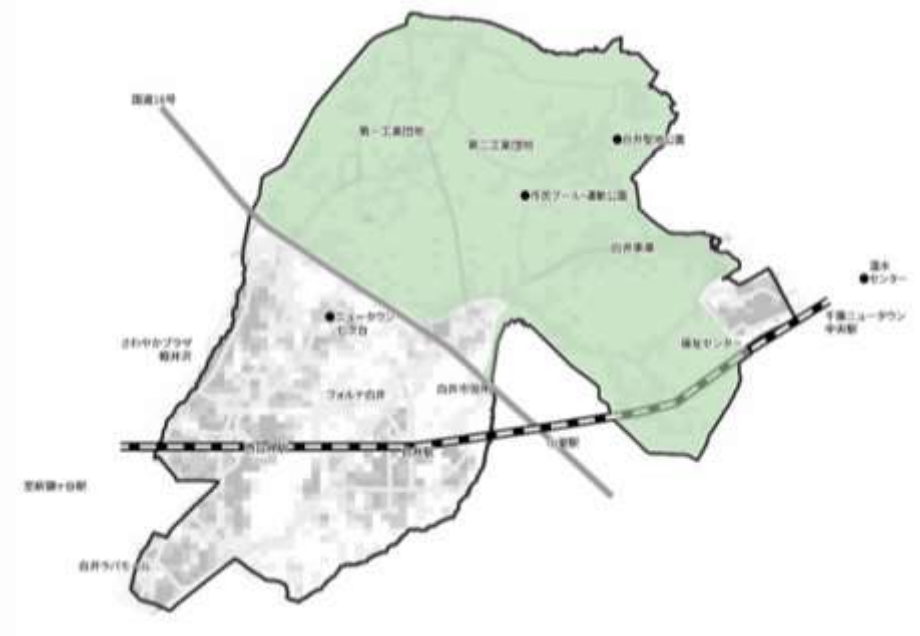
■事業１－２

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	Ｒ10	Ｒ11	Ｒ12
①オンデマンド交通等の導入	検討･試行	広聴･周知	実施		

地域内フィーダー系統（補助対象路線）に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
（仮称）北東部デマンド	－	（仮称）北東部デマンド	－	４条乗合	区域運行	白井市（運行は交通事業者に委託）	フィーダー補助

補助対象路線の運行区域（緑色部分＝公共交通空白地が大部分を占める区域）



施策１－３　民営路線バス網の維持

実施主体：バス事業者、市

市内各地と近隣市を直接結ぶ民営バス路線については、公共交通ネットワークにおける地域間幹線としての役割を担っていることから、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用等により運行の維持を図るとともに、関係事業者・機関との連携のもと、持続的な運行体制の確保に努めます。

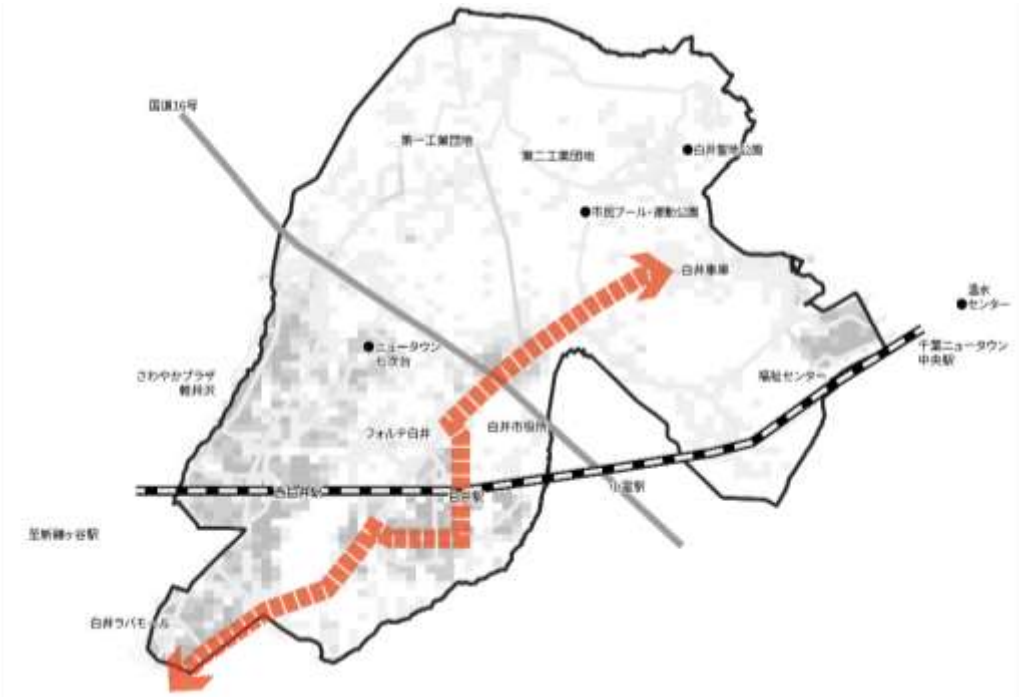
■事業１－３

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	Ｒ10	Ｒ11	Ｒ12
①民営路線バス網の維持	実施 →				

地域間幹線補助系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
白井線	西船橋駅	白井駅	白井車庫	４条乗合	路線定期運行	京成バス千葉セントラル	幹線補助

補助対象路線の運行区域



施策１－４　コミュニティバス等の運賃の見直し

実施主体：市

持続可能な公共交通ネットワークを確保していくため、民営バス・タクシーとの共生、物価動向、収支状況、市の使用料方針等を総合的に考慮し、コミュニティバス運賃の見直し及びオンデマンド交通等の運賃設定について検討します。検討に当たっては、高齢者等の運転免許返納後の外出機会の確保に配慮します。

■事業１－４

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	Ｒ10	Ｒ11	Ｒ12
①コミュニティバス運賃の見直し	検討･調整		周知	実施	
②オンデマンド交通等の運賃設定	検討･試行・調整		周知	実施	

施策１－５　移動に支援が必要な人の外出手段の確保

実施主体：市・タクシー事業者・市民　等

高齢者や障がいのある人など、移動に支援が必要な人が安心して生活や社会参加ができる環境を整備するため、主として本市高齢者福祉計画・障害者計画に基づき外出手段を確保します。

この他、移動に支援が必要な人の外出手段については、施策３－１（地域が主体となる新たな移動手段の導入）での確保も検討します。

■事業１－５

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	Ｒ10	Ｒ11	Ｒ12
①福祉タクシーの利用助成	実施				
②福祉車両の貸出し					
③福祉有償運送の充実（福祉有償運送実施団体に対する運営費用等の補助）	実施	（次期高齢者福祉計画期間）			

（参考）移動に支援が必要な人の外出を支援する事業等

市では、高齢者福祉計画・障害者計画に基づき、移動に支援が必要な人に向けた交通手段の提供や支援を行っています。

1　移動に支援が必要な人に向けた交通手段

種別	内容	対象者	利用者負担
介護タクシー（民営）	・介護保険／障害福祉サービスの「通院等乗降介助」を行うタクシー。 ・車両にリフトやスロープを装備 ・運転手は普通自動車第二種免許と介護職員初任者研修資格を所持	介護保険又は障害福祉サービスを適用して利用する場合は、要介護１又は　障害支援区分１以上	タクシー運賃＋介助料＋機材使用料
福祉有償運送（民営）	タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して、会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス（令和６年度市内５団体）	・障害者手帳所持者、介護保険要支援以上認定所持者等のうち、単独ではタクシー等の公共交通機関を利用することが困難な者及びその付き添いの者 ・事前に会員登録が必要	実費（営利とは認められない範囲）の対価
福祉カー貸出（市事業）	・車いすスロープ・リフト付きワゴン車の貸出 ・２台体制	・市内に住所を有する 65 歳以上の高齢者、障害者手帳所持者で車いすを使用している者及びその介護者 ・社会福祉施設の管理者、社会福祉を目的とする法人やボランティア等	無料

※上記のほか、介護保険法・障害者総合支援法に基づき、外出時の身体的介助を行う各種サービスを提供しています。

2　１に対する市の財政的支援

事業名	内容	対象者	備考
福祉タクシー事業	・タクシー乗車料金の半額（上限千円）を助成 ・１か月当たり４枚（人工透析を受けている人は 16 枚）交付	・身体障害者手帳１・２級所持者 ・視覚障害者・下肢障害・体幹障害３級以上所持者 ・療育手帳 Ⓐ～Ａの２所持者 ・精神障害者保健福祉手帳１級所持者 ・要介護２・３・４・５の 65 歳以上	市が登録した一般タクシー・介護タクシーに使用可 ※介護タクシーの介助料部分には介護保険／障害福祉サービスが適用可
福祉有償運送事業補助金	・福祉有償運送事業の立上げ及び運営経費に対し補助金を交付 ・立上補助：事務経費・車両関係費各 20 万円まで ・運営補助：事務経費年 10 万円まで、車両関係費年 20 万円まで	市内に事務所を有し、市内を運送区域として福祉有償運送を実施する NPO 法人等（旅客を自らの運営する別事業の利用者に限定するものは除く。）	

≪基本方針２≫

白井駅・西白井駅・市役所を交通結節点とし乗継機能の強化を図る

施策２－１　交通結節点となる駅やバス停の待合環境、乗継案内方法の改善

実施主体：市、鉄道事業者、バス事業者

交通機関を乗り継ぐ際の利便性・快適性をより高めるため、待合環境と乗継案内方法を改善します。

■事業２－１

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	R10	R11	R12
①交通結節点となるバス停等への屋根・ベンチ等の新設・改修			検討・調整		発注・実施
②交通結節点における公共交通相互間の乗継案内方法の改善					

施策２－２　交通結節点を起点としたシェアモビリティの整備

実施主体：シェアモビリティ事業者、市

公共交通の補完及び来訪者等の二次交通の充実のため、本計画期間においては　交通結節点を中心にシェアサイクルの導入・拡大を図ります。

■事業２－２

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	R10	R11	R12
①交通結節点を中心としたシェアサイクルの導入・拡大	実施（拡大）				

施策２－３　駅における結節点機能の抜本的強化に向けた検討

実施主体：市

白井駅・西白井駅周辺等を対象として予定されている「中心都市拠点・生活拠点づくり事業」に合わせ、将来の両駅における多様な公共交通機関・移動手段との結節点機能の抜本的強化を目指して検討を進めます。

■事業２－３

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	Ｒ10	Ｒ11	Ｒ12
①「中心都市拠点・生活拠点づくり事業」に合わせた結節点機能強化の検討	実施（検討）→				

≪基本方針３≫

多様な主体の連携や協働により公共交通を補完する

施策３－１　地域が主体となる新たな移動手段の導入

実施主体：市、市民、企業・団体　等

駅・バス停・商業施設等から離れた住宅地等において、地域住民が共助を目的に構成する団体等が主体となり、その地域独自のニーズに対応していく移動手段の導入を支援し、公共交通が届きにくい地域でも安心して生活できる環境を目指します。検討に当たっては、「白井市助け合い活動支援補助金」との連携・調整を図ります。

■事業３－１

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	R10	R11	R12
①地域が主体となる移動手段の導入支援	検討・調整 →	周知・試行 →	実施（拡大） →	→	→

施策３－２　地域にある輸送資源（遊休車両等）の活用

実施主体：市、企業・団体　等

地域が主体となる移動手段（施策３－１）での活用を主に想定し、企業や団体等が、週末や日中帯といった車両不使用時に、運行団体等に車両を貸し出すことへのインセンティブを設けること等により、遊休車両の効率的活用を図るとともに、地域が主体となる移動手段の導入障壁の低減を図ります。なお、市が所有又は運用する車両のより積極的な活用の検討等も本施策に含めます。

■事業３－２

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	R10	R11	R12
①地域が主体となる移動手段等における法人等保有車両の間合い使用に対する支援	検討･調整 →	周知･試行 →	実施（拡大） →	→	→

施策３－３　公共交通ドライバー等の担い手確保に向けた協力

実施主体：市、バス事業者、タクシー事業者

公共交通において深刻さを増すドライバー等の担い手不足を緩和し、運行の維持を図っていくため、交通事業者との協働により採用イベント等を実施していきます。

■事業３－３

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	Ｒ10	Ｒ11	Ｒ12
①交通事業者との協働による採用イベント等の実施	実施 →	実施 →	継続判断（実施） →	（実施） →	（実施） →

（参考）

令和 7 年度に鎌ケ谷市と共同で実施したバス･タクシー運転士募集説明会のチラシ

≪基本方針４≫

公共交通を最大限活用し持続させるため利用増進を図る

施策４－１　市内公共交通ネットワーク、コミュニティバス等のＰＲ

実施主体：市

公共交通の利用増進のため、講座やイベント、各種媒体等を通じたＰＲを実施します。併せて、市内の観光・交流の振興を兼ねた広報活動を展開していきます。

■事業４－１

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	Ｒ10	Ｒ11	Ｒ12
①なるほど行政講座の開催 （現置講座名：「ねぇ、知ってる？みんなのまちの公共交通」）	実施（随時）→	→	→	→	→
②公共交通の乗り方教室、利用増進イベント等の開催			企画・調整 →	実施 →	実施 →
③公共交通の利用増進のためのＰＲ媒体の作成・配布・配信		企画・調整 →	実施（作成） →	実施（追加） →	実施（追加） →
④市内の観光・交流振興と公共交通の利用促進を兼ねた広報活動の展開			企画・調整 → 実施 →	実施 →	実施 →

施策４－２　公共交通の利用増進に向けた交通事業者との協力

実施主体：市、鉄道事業者、バス事業者

交通事業者との連携・協働によるイベントの実施や交通事業者への働きかけ等により、公共交通の利用増進、沿線活性化や利便性の向上等を目指します。

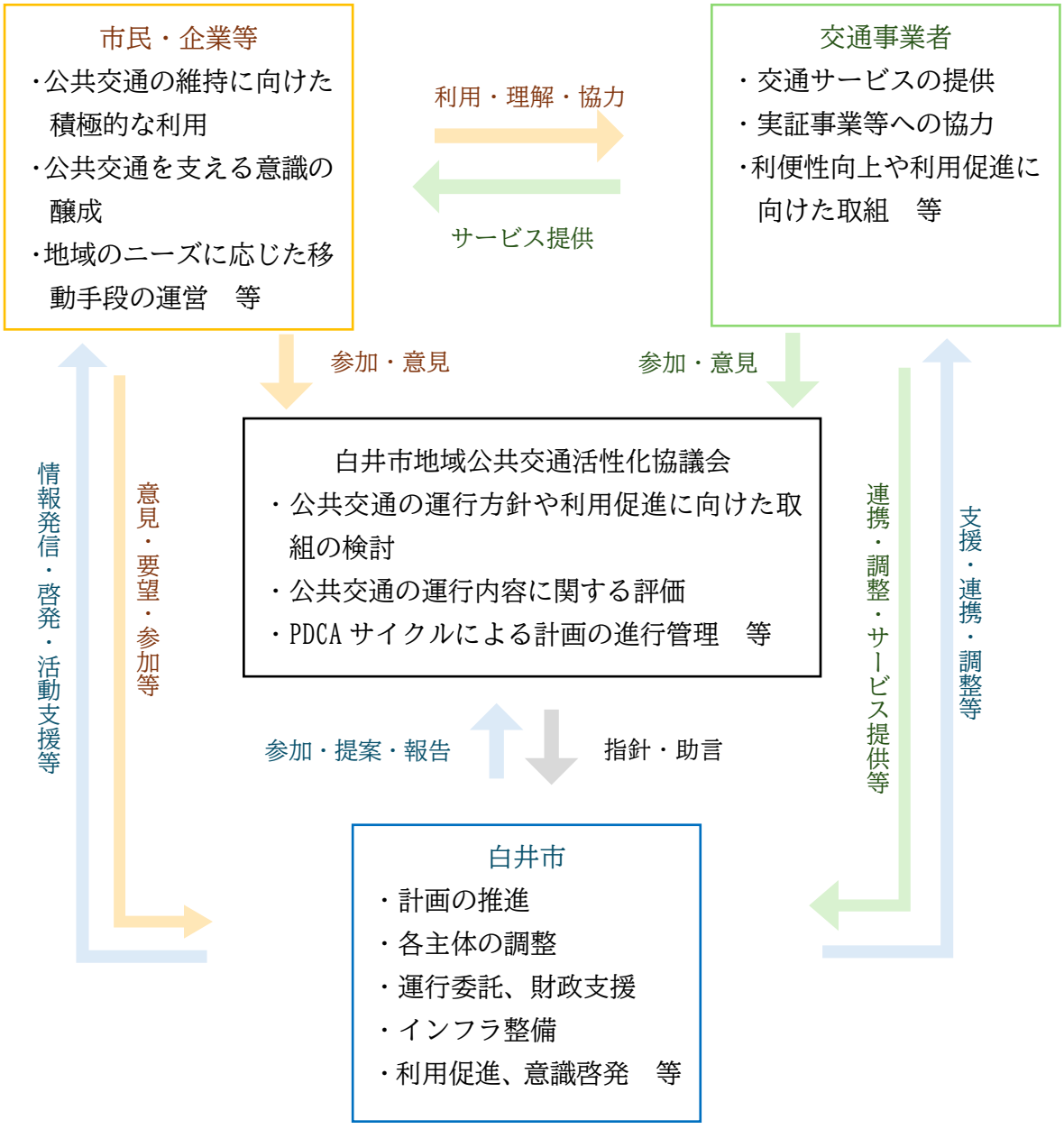
■事業４－２

事業内容	Ｒ８	Ｒ９	Ｒ10	Ｒ11	Ｒ12
①交通事業者との連携・協働による沿線活性化イベント等の実施	実施 →	実施 →	実施 →	実施 →	実施 →
②北総鉄道の運賃・サービス改善に向けた連携や働きかけ	実施（随時）→	→	→	→	→

４－２　各主体の役割分担と連携

本計画の事業の推進、目標の達成のためには、市、交通事業者、市民等の各主体が役割を分担するとともに、協力して取り組んでいくことが必要です。

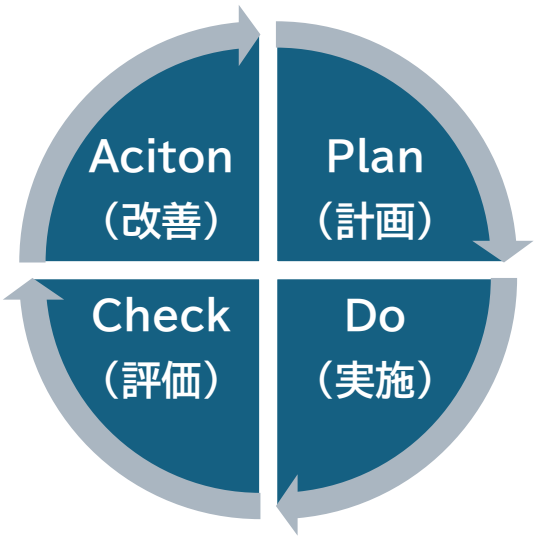
特に、ドライバー等の担い手不足が深刻化する中、地域公共交通を今後も維持・確保していくためには、交通事業者に頼りきりになるのではなく、地域の力を活かしていくことが欠かせなくなります。このため、市は本計画の方針や施策の各主体への周知に努めるとともに、各主体の連携や協働をさらに密接にする枠組みをつくり、コーディネートしながら取組を推進していきます。



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。



Plan （計画）	本計画に基づき、具体的な事業の進め方や実施期間等を検討します。
Do （実施）	設定した事業を実施します。計画目標の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。
Check （評価）	白井市地域公共交通活性化協議会において、毎年、「進捗状況評価シート」（p.38～41）により、前年度分の事業実施状況及び計画目標の達成状況を把握するとともに、目標の達成に向けた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。 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。
Action （改善）	事業の実施状況や計画目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、事業の見直しや改善を図ります。また、特に必要がある場合には、施策、基本方針又は計画期間の見直しを行うこととします。

白井市地域公共交通計画　X 年度　進捗状況評価シート

1　事業の実施状況

施策	事業	実施状況	実施内容	
			X-1 年度以前	X 年度
1-1　コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し	①ルート及びダイヤの見直し	実施の有無を〇△×で記載	具体的な内容・量などを記載	
	②祝・休日運行の導入テストの実施			
1-2　公共交通空白地への対応	①オンデマンド交通等の導入			
1-3　民営路線バス網の維持	①民営路線バス網の維持			
1-4　コミュニティバス等の運賃の見直し	①コミュニティバス運賃の見直し			
	②オンデマンド交通等の運賃設定			
1-5　移動に支援が必要な人の外出手段の確保	①福祉タクシーの利用助成			
	②福祉車両の貸出し			
	③福祉有償運送の充実（福祉有償運送実施団体に対する運営費用等の補助）			
2-1　交通結節点となる駅やバス停の待合環境、乗継案内方法の改善	①交通結節点となるバス停等への屋根・ベンチ等の新設・改修			
	②交通結節点における公共交通相互間の乗継案内方法の改善			
2-2　交通結節点を起点としたシェアモビリティの整備	①交通結節点を中心としたシェアサイクルの導入・拡大			
2-3　駅における結節点機能の抜本的強化に向けた検討	①「中心都市拠点・生活拠点づくり事業」に合わせた結節点機能強化の検討			
3-1　地域が主体となる新たな移動手段の導入	①地域が主体となる移動手段の導入支援			
3-2　地域にある輸送資源（遊休車両等）の活用	①地域が主体となる移動手段等における法人等保有車両の間合い使用に対する支援			
3-3　公共交通ドライバー等の担い手確保に向けた協力	①交通事業者との協働による採用イベント等の実施			
4-1　市内公共交通ネットワーク、コミュニティバス等のＰＲ	①なるほど行政講座の開催（現置講座名：「ねぇ、知ってる？みんなのまちの公共交通」）			

	②公共交通の乗り方教室、利用増進イベント等の開催			
	③公共交通の利用増進のためのＰＲ媒体の作成・配布・配信			
	④市内の観光・交流振興と公共交通の利用促進を兼ねた広報活動の展開			
4-2　公共交通の利用増進に向けた交通事業者との協力	①交通事業者との連携・協働による沿線活性化イベント等の実施			
	②北総鉄道の運賃・サービス改善に向けた連携や働きかけ			
実施状況についての考察				
今後の方針				

２　計画目標（指標）の達成状況

基本方針１ 計画目標　市内公共交通ネットワークの再構築及びそれによる利用増

達成指標		現況値 (R6 年度)	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	目標値 (R12 年度)
①市民 1 人当たり利用回数	民営路線バス	9.9 回						9.9 回以上
	コミュニティバス＋オンデマンド交通等	1.47 回						1.54 回以上
	参考）10 月 1 日現在人口	62,272 人						61,100 人
②公共交通機関の収支率	民営路線バス（幹線系統）	72.2%						72.2%
	コミュニティバス	12.1%						16.9%以上
	オンデマンド交通等	－						11.9%以上
③市民 1 人当たり財政負担額	コミュニティバス＋オンデマンド交通等	1,324 円						1,683 円 未満
④交通利便性に対する満足度	市民（アンケート）	好意的回答の割合 22.3%	－	－	－		－	好意的回答の割合 30%以上
	コミュニティバス＋オンデマンド交通等利用者（車内アンケート等）	－						好意的回答の割合 30%以上
達成状況についての考察								
今後の方針								

基本方針２ 計画目標　交通結節点における乗継利用の増加と乗継時のストレス低減

達成指標		現況値 (R6 年度)	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	目標値 (R12 年度)
①交通結節点となる駅やバス停の待合環境や乗継案内方法の改善数		－						２件以上
②交通結節点となる駅･バス停の乗車人数	白井駅（鉄道）	4,924 人/日						5,170 人/日 以上
	白井駅(ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ＋ｵﾝﾃﾞﾏﾝﾄﾞ交通等)	31.8 人/日						33.4 人/日 以上
	西白井駅（鉄道）	6,629 人/日						6,960 人/日 以上
	西白井駅(ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ＋ｵﾝﾃﾞﾏﾝﾄﾞ交通等)	42.9 人/日						45.0 人/日 以上
	市役所(ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ＋ｵﾝﾃﾞﾏﾝﾄﾞ交通等)	17.2 人/日						18.1 人/日 以上
③サブ拠点へのバスルートの確保		全 8 拠点						全 8 拠点
④交通機関の乗継に対する市民や利用者の満足度	市民（アンケート）	好意的回答の割合 12.3%	－	－	－		－	好意的回答の割合 25%以上
	コミュニティバス＋オンデマンド交通等利用者(車内アンケート等)	－						好意的回答の割合 25%以上
達成状況についての考察								
今後の方針								

基本方針３ 計画目標　地域の住民や企業等との連携・協働による移動手段の導入

達成指標	現況値 (R6 年度)	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	目標値 (R12 年度)
①地域住民が共助を目的に構成する団体等が主体となる移動手段の導入数	1 件						3 件以上
②地域が主体となる移動手段等における法人等所有車両の間合い使用件数	1 件						3 件以上
達成状況についての考察							
今後の方針							

基本方針４ 計画目標　公共交通の持続的利用に向けた市民等とのコミュニケーションの促進

達成指標	現況値 (R6 年度)	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	目標値 (R12 年度)
①乗り方教室、行政講座、利用増進、沿線活性化等に向けたイベント等の開催数	2 回/年						4 回/年 以上

②公共交通をＰＲする媒体の配布･閲覧数	紙媒体種数	2 種類						5 種類以上
	ＨＰ記事数	17 記事						20 記事程度
	ＨＰ合計閲覧数	57,210 回/年						67,280 回/年以上
③公共交通に関する市民アンケート回答率		世帯 27.4% 個人 13.3%	－	－	－		－	30%以上
達成状況についての考察								
今後の方針								

５－２　評価スケジュール

評価のスケジュールについては、下表のとおり毎年度進捗状況を把握するとともに、目標の達成状況等を検証し、必要に応じて事業の見直し等を行うこととします。

		令和 ８年度	令和 ９年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
計画 Plan	各事業の企画					
実施 Do	事業の実施	１年目	２年目	３年目	４年目	５年目
評価 Check	事業進捗状況の 把握					
	目標達成状況の 把握					
改善 Aciton	解決策検討、必要に応じ事業（特に必要がある場合は施策、基本方針又は計画期間）の見直し					
	次期計画への反映					

資料編

（略）