

コミュニティバスのダイヤ等改正案作成に向けた基本的な考え方（案）

1 地域公共交通計画におけるコミュニティバスの位置付け

「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」（p. 18）

＜ルート及びダイヤ見直しの考え方＞（p. 26）

- 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
- 近年の民営路線バスの減便等により通勤・通学に不便が生じている七次台地区、富士地区（風間街道沿い）等の市街地や、白井工業団地における通勤・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

2 ルート・ダイヤ改正時期

令和10年9月1日（金）

3 ルートについて

白井市地域公共交通計画に示すルートを基本とする。

ただし、市街地（白井駅周辺、西白井駅周辺、桜台地区、富士地区、工業団地）内の詳細な経路は、需要見込、住民意見、利便性、速達性、安全性、効率性等を踏まえて検討・調整する。

4 ダイヤ作成の方針

上記1を具体化し、次の方針によりダイヤ案を作成する。

（1）西・南・北ルート

ア 朝夕の通勤通学時間帯（概ね6時台後半～8時台前半及び17時台～18時台）

- ・ 西白井駅における鉄道との接続及び白井工業団地の就業開始時刻を考慮した上で、各路線とも朝夕それぞれ**最低2往復以上**を確保（3往復以上設定可能な場合は北ルートに優先配分）する。
- ・ 運行頻度を確保するため、当該時間帯は、西白井駅を起終点とし、市役所～白井駅～西白井駅間は運行しない。

イ 日中帯（概ね8時台後半～16時台）

- ・ **概ね2時間に1本以上（合計4本以上）**の便数を確保するとともに、運行間隔の平準化を図る（理想は等間隔ダイヤ）。
- ・ 白井市役所～白井駅～西白井駅間は3路線が重複するため、運行間隔を平準化するほかに、状況によっては一部の便を西白井駅折り返しにして同区間を運行しないようにするなど、車両及び乗務員の運用が同区間に過剰に割かれないようにする。
- ・ 市役所での東ルートとの乗継ぎの利便性を考慮する（北ルートの短縮により、西部と東部を直接結ぶ路線がなくなるため）。

ウ 全時間帯を通算して、**現行と同数以上の便数を確保**する。

エ 西ルート、南ルートの周回部分は右回りと左回りを交互に運行する。

オ 西ルートのさわやかプラザ軽井沢は、営業時間外は通過扱いとする（現行どおり）。

(2) 東ルート

ア 朝夕の通勤通学時間帯（概ね6時台後半～8時台前半及び17時台～18時台）

- 千葉ニュータウン中央駅における鉄道との接続を考慮した上で、朝夕それぞれ最低1往復以上を確保する。なお、木下街道沿い～白井駅間の通勤・通学需要は京成バスセントラル白井線の利用を優先する。

イ 日中帯（概ね8時台後半～16時台）

- 概ね2時間に1本以上（合計4本以上）の便数を確保し、運行間隔の過密や空白を避ける。
- 現行の復路5、6便間にある約5時間の空白は解消する。

ウ 全時間帯を通算して、現行と同数以上の便数を確保する。

エ 市民プール及び運動公園の支線は、利用が多く見込まれる時間帯（例えば9時頃と17時頃など）の便のみ経由するものとする。

オ 福祉センターは、営業時間外は通過扱いとする（現行どおり）。

《現行と改正後の便数比較》

		早朝 （～6時 台前半）	通勤・通学（朝） （6時台後半～ 8時台前半）	日中 （8時台後半～ 16時台）	通勤・通学（夕） （17時台～ 18時台）	夜間 （19時台～）
西 ル ー ト	現 行	往路0便 復路0便	往路1便 復路1便 R7利用2,694人	往路5便 復路3便 R7利用12,677人	往路2便 復路2便 R7利用2,991人	往路0便 復路1便 R7利用321人
		合計：往路8便・復路7便（7.5往復）R7利用18,683人				
	改 正 後		2往復以上	4往復以上	2往復以上	
		合計：8往復以上				
南 ル ー ト	現 行	往路0便 復路0便	往路0便 復路0便	往路4便 復路5便 R7利用13,074人	往路2便 復路1便 R7利用1,806人	往路0便 復路1便 R7利用320人
		合計：往路6便・復路7便（6.5往復）R7利用15,200人				
	改 正 後		2往復以上	4往復以上	2往復以上	
		合計：8往復以上				
北 ル ー ト	現 行	往路0便 復路0便	往路2便※ 復路2便 R7利用9,185人	往路5便 復路6便 R7利用22,993人	往路1便 復路2便 R7利用8,153人	往路1便 復路0便 R7利用736人
		合計：往路9便・復路10便（9.5往復）R7利用41,067人				
	改 正 後		2往復以上 （優先配分）	4往復以上	2往復以上 （優先配分）	
		合計 9.5往復以上				
東 ル ー ト	現 行	往路0便 復路0便	往路1便 復路1便 R7利用5,132人	往路5便 復路4便 R7利用19,811人	往路1便 復路0便 R7利用2,303人	往路0便 復路1便 R7利用1,259人
		合計：往路8便・復路7便（7.5往復）R7利用28,505人				
	改 正 後		1往復以上	4往復以上	1往復以上	
		合計 7.5往復以上				

※北ルート：往路1便（公民センター始発）は非計上。周回便は往・復に区間区分して計上。

5 運行日について

- ・ 祝日及び年末年始（12月29日～1月3日）を除く月曜日から土曜日までの運行とする。（従前どおり）
- ・ ただし、令和10年9月1日～令和11年3月頃においては、年末年始を除く日曜日及び祝日にも試験的に運行を行い、ニーズを確認する。
- ・ 試験運行に当たっては、運転士の確保が困難な場合や、平日と同じダイヤで運行することが著しく非効率であると見込まれる場合は、休日専用又は土休日専用ダイヤを組成することも検討する。

6 車両

- ・ 通勤通学利用や臨時的需要を想定し、立席を含めてある程度の定員を確保するため、現行車両（日野ポンチョ）と同程度のサイズとする。
- ・ 台数は、前記4の各方針を満たした上で、時間帯に応じて運用台数を変更することを含めて、可能な限り少ない台数で運行することを目指す。（現行：4台）

7 運賃、割引制度の方向性

- ・ 計画上の目標（例：収支率12.1%→16.9%以上）、民営路線バス・タクシー・オンデマンド交通等の他交通機関との共生、物価・燃料費等の上昇への対応、ドライバー確保等のための適正な人件費計上を伴う運行委託料などを実現するため、基本運賃は「値上げ」の方向で検討する。
- ・ ただし、自家用車を自由に使用できない高齢者や障がいのある人の外出機会を確保するための割引制度等を併せて検討する。
- ・ また、利便性向上のため、定期券や1日乗車券等の企画乗車券の導入、現行回数券や乗継券制度の見直し等についても、乗務員の業務負担や経費の増加を考慮した上で可能性を検討する。

8 運行契約

- ・ 運行事業者数について、2社による運行を1社に集約し、車両や乗務員の運用効率を高める。
- ・ 現実にある資源（車両、人員、車庫等）に基づく運行計画を作成するため、ダイヤ案の作成委託とその後の運行業務を一体的に委託。
- ・ 契約方法については、厳しい収支が見込まれる中で安定的な運行を維持するため、現行方法（委託額から事業者の運賃収入を差し引いた額を支払う。運行事業者は毎月一定額の収入を確保可）を承継する。

9 今後の作業予定

- ・ 令和8年9月～令和9年1月 ダイヤ、運賃、割引制度等の案作成（委託及び市）
- ・ 令和9年2月 作成した案を協議会で審議（1回目）
- ・ 令和9年度 広聴、協議会審議（2、3回目）、運賃協議会
→ 案の修正、運行内容決定、市民周知開始
- ・ 令和10年度 国への許可申請、改正実施（9月）