

令和4年度第3回大網白里市地域公共交通活性化協議会 次第

日時：令和5年1月26日（木）10:00～

場所：保健文化センター3階ホール

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 題

（1）令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

4 報 告

（1）新たな公共交通システムの検討について

（2）コミュニティバスの運行実績について

5 その他

6 閉 会

配付資料

次第

席次（当日配布）

【議題及び報告資料】

議題（1）令和4年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について 資料1

報告（1）新たな公共交通システムの検討について 資料2

報告（2）コミュニティバスの運行実績について 資料3

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（地域公共交通計画／生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

令和5年1月26日

協議会名： 大網白里市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名： 地域内ライダーシステム確保維持費国庫補助金

①運行事業者	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
千葉中央バス(株)	増穂地区コミュニティバス 系統：中部コミュニティセンター ～中部コミュニティセンター (24.3km) 運行回数：8回/日 運賃：200円	持続可能な地域公共交通を 目指すうえで、財政や人的資 源などの制約がある中で、い かに収支を意識しながら、かつ 公共性を保持していくかがポイ ントとの指摘を受けた。そのた め、運賃収入以外の財源確保 を目的としてコミュニティバスへ の有料広告掲載を開始した。	A 事業が計画に位置付けら れたとおり適切に実施され た。	事業が計画に位置付けら れた目標を達成した。 【目標】 1便平均 7.5人 1日平均 60人 年間 21,900人 【実績】 1便平均 8.2人 1日平均 65人 年間 24,006人 分析：新型コロナウイルス 感染症による行動制限が 解除され、日常における外 出の頻度が増加したこと や、ICカードによる運賃支 払いを導入したことに伴う 利便性の向上が要因と考 えられる。	コミュニティバスの運行が継 続されることは、地域にとって 有効な活性化施策になるとい う理解の浸透を図るとともに、地 域住民が当事者意識を持ち、 地域で公共交通を維持してい くという意識をもっていただけ るよう、利用促進策や情報提供 の仕組みを検討していく必要が ある。さらには、住民の移動 ニーズ等を把握し、利便性向 上を図っていく。
秋葉タクシー(有)	白里地区コミュニティバス 系統：白里公民館～大網白里 市役所(23.4km) 運行回数：5回/日 運賃：500円(白里地区内及び 大網市街地内での移動は200 円)	持続可能な地域公共交通を 目指すうえで、財政や人的資 源などの制約がある中で、い かに収支を意識しながら、かつ 公共性を保持していくかがポイ ントとの指摘を受けた。そのた め、運賃収入以外の財源確保 を目的としてコミュニティバスへ の有料広告掲載を開始した。	A 事業が計画に位置付けら れたとおり適切に実施され た。	事業が計画に位置付けら れた目標を達成出来なかつ た。 【目標】 1便平均 3人 1日平均 15人 年間 3,645人 【実績】 1便平均 2.1人 1日平均 10人 年間 2,613人 分析：令和3年10月の運行 計画見直しにより利用者に 配慮したダイヤ改正や効率 化を図ったが、買い物客の 集客を目的としたスパーパ ーの閉店や、運行ダイヤの変 更に伴い、小学生の利用が なくなったことが要因と考え られる。	コミュニティバスの運行が継 続されることは、地域にとって 有効な活性化施策になるとい う理解の浸透を図るとともに、地 域住民が当事者意識を持ち、 地域で公共交通を維持してい くという意識をもっていただけ るよう、利用促進策や情報提供 の仕組みを検討していく必要が ある。さらには、住民の移動 ニーズ等を把握し、利便性向 上を図っていく。

事業実施と地域公共交通計画／生活交通確保維持改善計画との関連について

令和5年1月26日

協議会名:	大網白里市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィードーシステム確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	○大網白里市地域公共交通計画の基本的な方針 基本方針1:まちづくりとの連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す 基本方針2:公共交通間の連携や誰もが利用しやすい環境を整備し利便性向上を目指す 基本方針3:多様な主体との連携による持続可能な公共交通ネットワークの確立を目指す ○上記を踏まえたフィードーシステム維持の目的・必要性 公共交通の役割分担を明確化し、フィードーシステムとして公共交通空白地域の解消及び高齢者や障がい者などの日常の移動手段を確保することで、移動困難者の外出機会の増加を図っていく。

令和4年度 大網白里市地域公共交通活性化協議会（千葉県大網白里市） （地域内ファイダー系統確保維持事業）

地域の公共交通等の現況・課題

本市は、東西に細長い形状をしており、人口が集中している西側にはJR大網駅を中心とした鉄道、路線バス、高速バスなどが運行している。また、東西を貫く幹線道路の県道山田台大網白里線には、民間路線バスが運行している。一方で駅やバス停から1km以上離れている「公共交通空白地域」も存在し、それらの解消を図るため、2路線のコミュニティバスを運行している。なお、急速な高齢化に伴い、運転免許返納者の増加が考えられることから、新たな交通システムの確保について、検討が必要となっている。

交通計画の基本的な方針／定性的な目標

【基本方針】

- 基本方針1：まちづくりと連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す
- 基本方針2：公共交通間の連携や誰もが利用しやすい環境を整備し利便性向上を目指す
- 基本方針3：多様な主体との連携による持続可能な公共交通ネットワークの確立を目指す

【定性的な目標】

- ①増穂地区コミュニティバス 1便平均7.5人/1日 平均60人/年間21,900人
- ②白里地区コミュニティバス 1便平均3人/1日 平均15人/年間3,645人

目標を達成するために行う事業の今年度実施状況

- ・広報やホームページ等を用いた周知活動、情報提供の充実
→ 広報紙やホームページにて乗り案内や利用実績を情報発信した
- ・利用状況のデータ収集→毎月の利用上乗をグラフ化し、ホームページにて公表した
- ・地域における利用促進、各種団体との連携
→ 地元企業の参画機会としてコミバスへの有料広告掲載事業を開始した
- ・路線バス乗継ぎ利用者への割引→ファイダー系統と路線バスを乗り継いで利用する方に乗継ぎ割引を実施した
- ・路線バス停留所の一部移設もしくは新設→未実施

アピールポイント

- ・コミュニティバスの停留所を商業施設敷地内に設置することにより利用者の利便性向上を図っている
- ・民間路線バスと競合する区間を乗降不可区間とすることにより、競合を回避している
- ・ファイダー系統と民間路線バスを乗り継いで利用する方に乗継ぎ割引を実施している
- ・白里地区コミュニティバスを利用する方向けに移動の始点から終点までの公共交通に関する「あなただけの時刻表」を作成している



面積	58.08km ²
人口（R4.4.1時点）	48,554人
15歳未満	4,979人
65歳以上	16,214人
高齢化率	33.4%

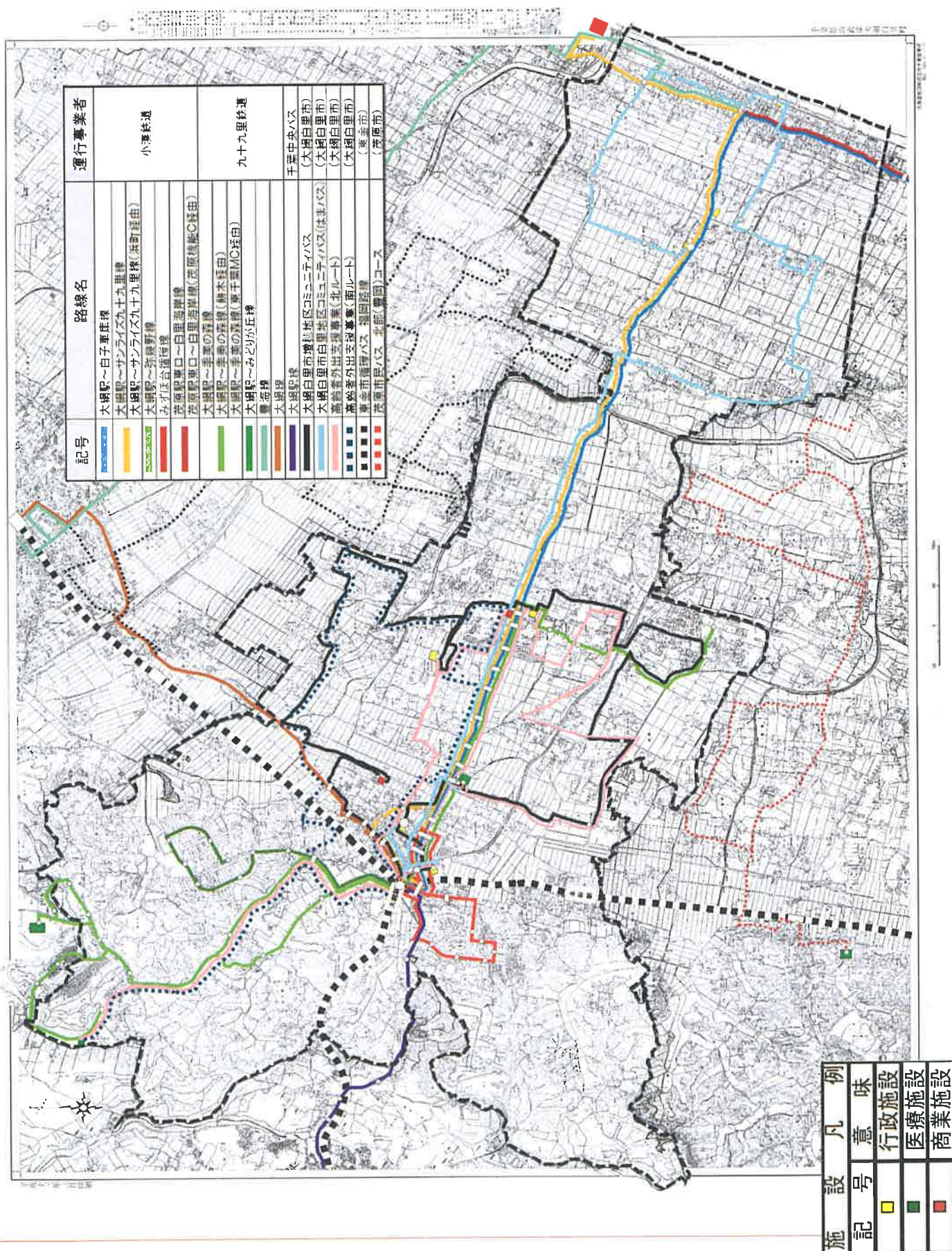
交通計画の計画期間

令和4年4月～令和9年3月

協議会開催状況

- （令和4事業年度に係るもの）
- ・第1回（令和3年6月28日）
令和4年度生活交通確保維持改善計画について
- ・第2回（令和3年12月14日）
令和4年度生活交通確保維持改善計画の変更について
- ・第3回（令和5年1月26日）
令和4年度生活交通確保維持改善計画の事業評価について

運行系統圖



コミュニティバスの利用者数及び収支率

増穂地区コミュニティバス

	1便平均(人)	1日平均(人)	年間(人)	収支率(%)
令和2年度	8.8	70.4	25,699	47.2
令和3年度	8.1	64.8	23,668	30.7
令和4年度	8.2	65.0	24,006	23.9

白里地区コミュニティバス

	1便平均(人)	1日平均(人)	年間(人)	収支率(%)
令和2年度	—	—	—	—
令和3年度	—	—	—	—
令和4年度	2.1	10	2,613	14.5

※白里地区コミュニティバスは令和4年度事業からライダー補助対象路線

新たな公共交通システムの 検討について

資料2

1. 大網白里市地域公共交通計画の位置付け
2. 地域公共交通の現状
3. 本市の現状と課題
4. デマンド交通システムの仕組み
5. 県内自治体の導入状況
6. 今後について

1. 大網白里市地域公共交通計画の位置付け

基本方針1

まちづくりと連携を図った利便性の高い公共交通網の構築を目指す

目標 1

利便性の高い公共交通網を形成するため拠点・地域間の連携の強化

事業 2

新たな移動手段の確保

事業概要

市内に現存する公共交通空白地域の解消や、高齢者や障がい者等の移動手段を確保するため、市の財政状況、効率性等を考慮し、必要に応じて乗合タクシーなどの新たな移動手段を検討する。

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
新たな移動手段の検討・導入	情報収集					
	市民アンケート 事業者ヒアリング 内容検討・実施判断					

2. 地域公共交通の現状

- ・コロナ禍により地域公共交通の輸送人員は減少傾向。
- ・交通事業者の経営悪化や乗務員不足も深刻であり、今後、サービス水準の低下が進む可能性。
- ・自家用車依存による高齢者運転による事故が問題として顕在化。
- ・公共交通確保のための公的負担が増加傾向。
- ・利用者のニーズが多様化

・既存の公共交通を維持
・新たな移動需要に対する対応

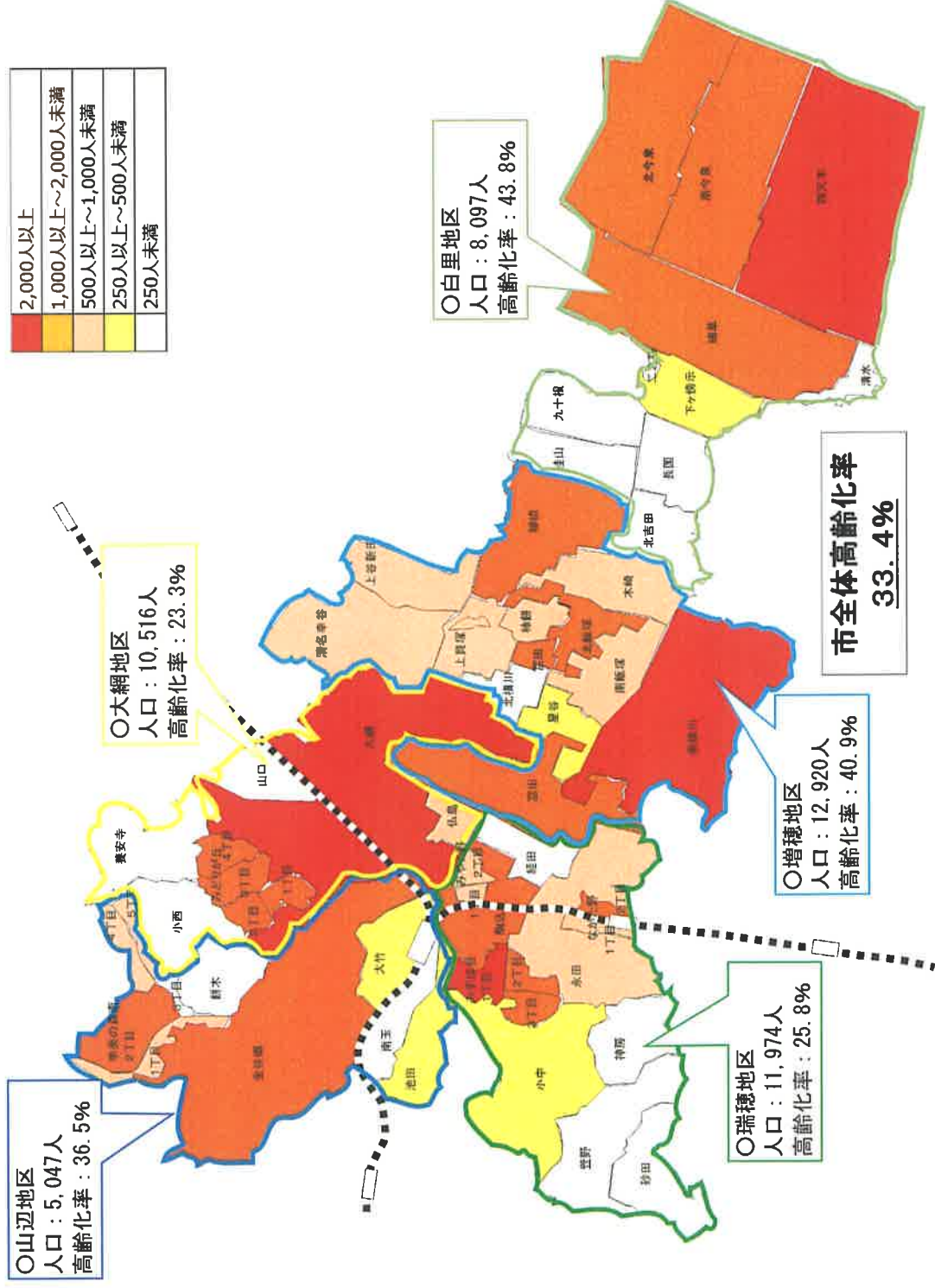
多様な交通施策の中から対象エリアや輸送ニーズに沿った交通施策を選択

機能分類	公共交通機関	特性・役割
基幹交通軸	鉄道 (JR外房線、JR東金線)	・都心部や市外など比較的長距離の移動を、速達性をもって役割を担う。 ・将来都市構造の実現において、交通軸の役割を担う。
地域間幹線	路線バス (市内・市外移動)	・大網白里市と近隣市との連絡、市内の拠点施設間の連絡など、地域の幹線的な交通軸の役割を担う。
地域内幹線	路線バス (市内移動)	・市内の住宅地から鉄道駅・拠点施設へのアクセスなど、比較的需要規模が大きい地域・施設を連絡する役割を担う。
支線	コミュニティバス 病院等の送迎バス	・公共交通空白地域の解消や、公共施設などへの連絡など、路線バスを補完する役割を担う。
面的輸送 区域運行	タクシー 乗合タクシー	・個別の移動ニーズに対応し、面的なサービスを提供する役割を担う。

3. 本市の現状と課題

(1) 人口及び高齢化率の状況（令和4年4月1日現在）

2,000人以上
1,000人以上～2,000人未満
500人以上～1,000人未満
250人以上～500人未満
250人未満



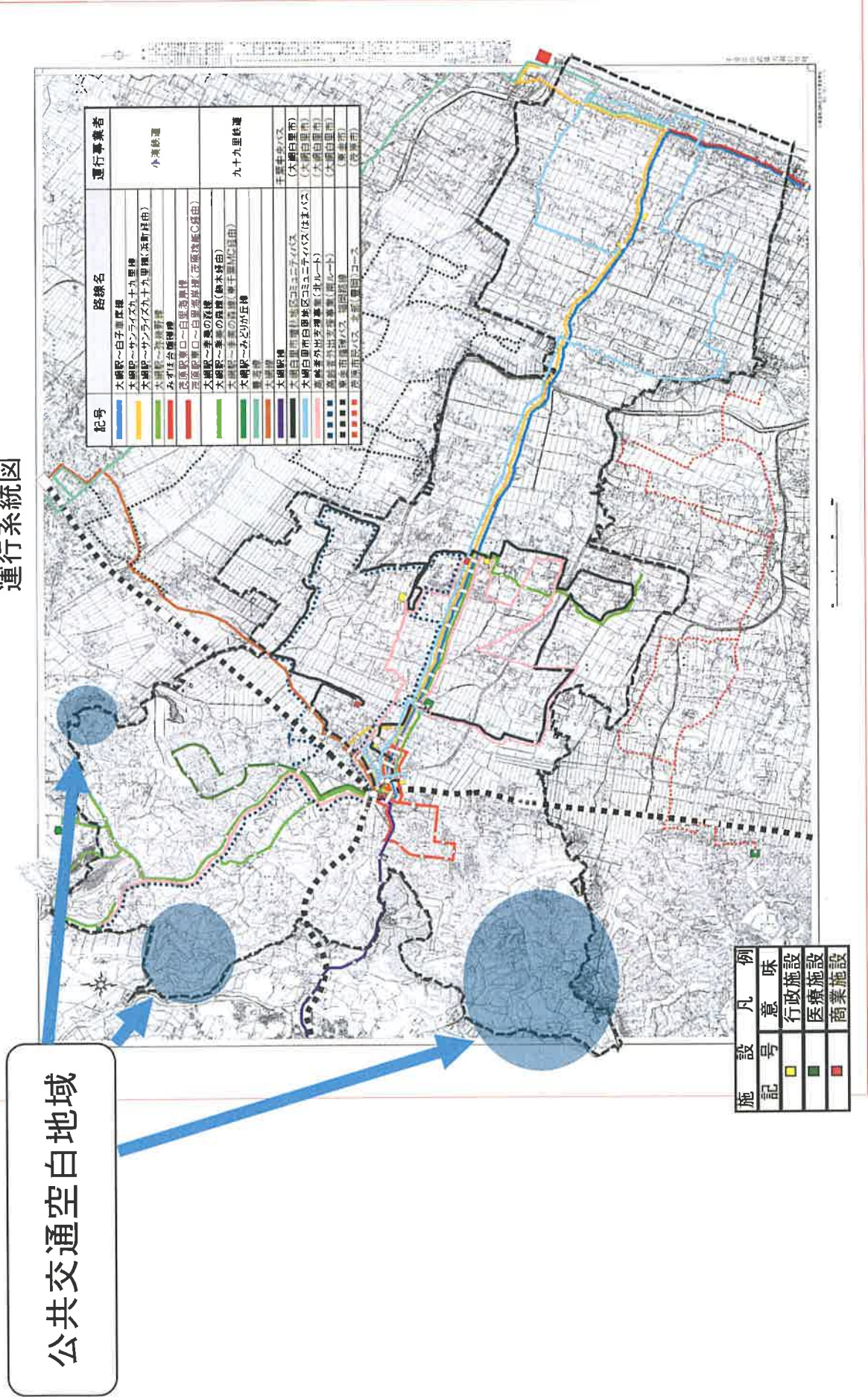
令和4年4月1日時点における人口が2,000人以上の地区は「大網(4,078人)」、「南横川(3,129人)」、「みずほ台1丁目(2,074人)」、「四天木(2,009人)」となっています。

高齢化率は、地区別に見ると「白里地区(43.8%)」、「増穂地区(40.9%)」、「山辺地区(36.5%)」となっています。

3. 本市の現状と課題

(2) 市内バス路線の状況及び公共交通空白地域の分布

運行系統図



3. 本市の現状と課題

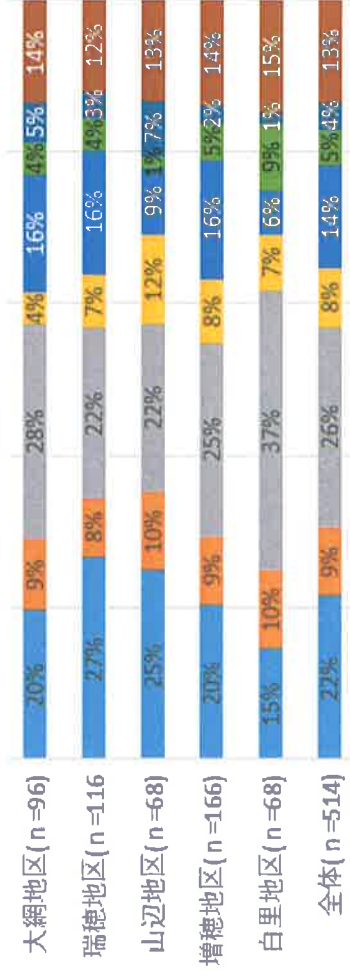
(3) 市民アンケートの結果

令和3年8月から9月にかけて、16歳以上の市民2,000人を対象に公共交通に関するアンケートを実施(回答:1,026件)

《結果概要》(60歳以上の回答者で再集計を実施)

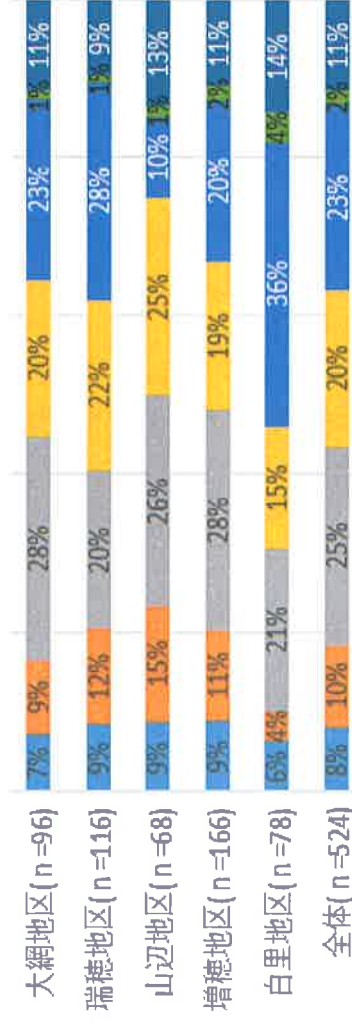
- ・60歳以上が希望する交通施策は「タクシーや路線バスの利用補助券の交付(26%)」が最も多くなっています。
- ・60歳以上の公共交通に対する財政負担のあり方は「市が財政負担をするが、住民や企業も協力して、公共交通を維持していくべき(25%)」が最も多くなっています。

希望する交通施策



- 路線バス又はコミュニティバスの運行
- 乗合タクシーの運行
- タクシーや路線バスの利用補助券の交付
- 自治会・NPO法人等による移動支援サービス
- 自家用車(二輪、原付含む)で外出できるので交通施策は必要無い
- 家族・知人等の送迎で外出できるので交通施策は必要無い
- その他
- 無回答

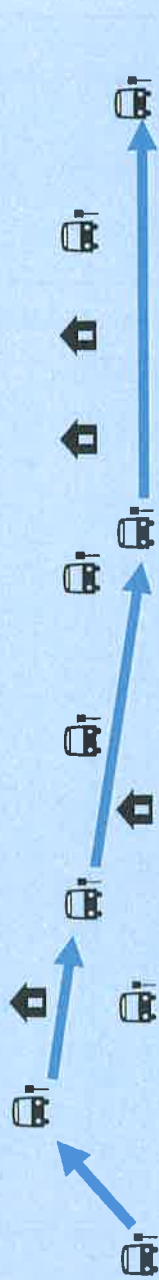
公共交通に対する財政負担のあり方



- 財政負担は現状のまま維持し、運賃の値上げ等の利用者の負担で公共交通を維持していくべき
- 市の財政負担を増額し、公共交通を維持していくべき
- 市が財政負担をするが、住民や企業等も協力して、公共交通を維持していくべき
- 利用したい地域の住民が主体となり、必要な移動手段を導入し、市が導入に必要な支援を行うべき
- わからない
- その他
- 無回答

4. デマンド交通システムの仕組み

(1) デマンド型交通の運行方式

	運行方式の特徴【  自宅  バス停】	
A 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。 	
B 迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。 	
C 自由経路・ミーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停間を最短経路で結ぶ方式。 	
D 自由経路・ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを運行するドアツードアのサービスを提供する方式。 	

4. デマンド交通システムの仕組み

(2) 発着地(OD)自由度

	発着地(OD)自由度の特徴 (自宅から出かける場合)
BB:バス停等(BusStop)⇔バス停等(BusStop)	予め設置されている全バス停等での発着が可能なタイプ
BF:バス停等(BusStop)⇔着地固定(Fix)	発地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
BT:バス停等(BusStop)⇔乗継ぎ施設(Transfer)	発地(自宅)は全バス停等の利用が可能であるが、着地は幹線バスの最寄りバス停等に限定されているタイプ
DT:ドア(自宅・施設)(Door)⇔乗継ぎ施設(Transfer)	発地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設だが、着地は病院など特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
DF:ドア(自宅・施設)(Door)⇔着地固定(Fix)	発地は利用者の自宅(玄関口)や特定の施設だが、着地は病院などの特定の施設またはエリアに限定されているタイプ
DD:ドア(自宅・施設)(Door)⇔(自宅・施設)直行型(Door)	発着地とも制限がなく、自宅(玄関口)や特定の施設から目的施設(玄関口)まで移動できるタイプ

4. デマンド交通システムの仕組み

(3) 運行ダイヤ

	運行時刻設定の特徴
1 固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行。
2 基本ダイヤ型	運行頻度とバス停等における概ねの発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行。
3 非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、需要に応じ随時運行。

(4) その他の要素

- ・使用する車両は？→ジャンボタクシーorセダンタイプ
- ・予約期限は？→30分前、1時間前、前日までetc
- ・事前の会員登録は？

4. デマンド交通システムの仕組み

(5) 既存の公共交通との関係

- ・市内には、鉄道、路線バス、タクシー等の既存公共交通が運行している。
- ・新たな公共交通システム導入の際には、それらの既存の公共交通と役割分担が必要。
- ・路線バスやタクシーと競合し、お互いに共倒れにならないよう配慮が必要。(路線バス: バス停近隣は運行エリアから除外、乗継ぎ割引の実施。タクシー: ドアツードアでなくミーティングポイントの設置など)
- ・競合の程度によっては、新たに公共交通を導入する必要があるか、既存交通施策を改良することで対応が出来ないか再検討を行う。

5. 県内自治体の導入状況

(2) 導入状況の概要(抜粋、令和3年3月31日現在)

番号	自治体名	運行エリア	対象者	分類			運賃	収支率	運行主体
				運行方式	運行ダイヤ	OD自由度			
1	茂原市	市内一部	対象エリア住民	D	2	DF	400円	19.0%	行政
2	東金市	市内全域	自治体住民	D	3	DF	400円	18.1%	行政
3	山武市	市内全域 (エリア別)	自治体住民	D	3	DF	300円	16.5%	行政
4	市原市	市内一部	対象エリア住民	D	2	DF	500円	18.5%	地域
			対象エリア住民	D	2	DF	520円	27.8%	地域
			対象エリア住民	D	2	DF	500円～ 1,500円	38.6%	地域
5	印西市	市内一部	誰でも 利用可	C	2(1)	BB	300円	0.3%	行政

5. 県内自治体の導入状況

(3) 行政主体によるデマンド型交通実施事例（東金市、令和3年3月31日現在）

自治体名	東金市	名称	東金市乗合タクシー
導入の背景・目的			
進む高齢化、地域の個人商店の廃業、民間交通事業の撤退・縮小等の様々な背景の中、民間路線バスへの補助金やコミュニティバスの運行だけでは市内に点在する交通不便地域の解消が十分ではなかったため、乗合タクシーの導入を進めた。			
運 行 概 要			
利用対象者	自治体住民で事前登録を行った者	乗降場所	自宅→目的地、目的地→自宅
運行開始日	平成24年10月（実証運行開始）	運賃	400円
運行エリア	市内全域	予約期限	予約時間の1時間前
運行日	月曜日～金曜日（祝日・年末年始除く）	運行車両	セダン、ジャンボタクシー
運行時間帯	8:00～18:00	運営主体	東金市
運行/便数	運行時間内の予約数による	運行主体	市内タクシー事業者（4社）
自治体負担額	10,351千円	収支率	18.1%

5. 県内自治体の導入状況

(4) 地域主体によるデマンド型交通実施事例(市原市、令和3年3月31日現在)

自治体名	市原市養老地区	名称	ようろう号
導入の背景・目的			
路線バスの撤退等により交通空白地域となった地区において、新たな交通手段を創出し、高齢化社会における交通弱者等の生活交通を確保することを目的として導入された。また、地域の実情(人口集積率、路線バス撤退の経緯)や運営経費を考慮し、デマンド型交通が適していると判断した。			
運 行 概 要			
利用対象者	運行区域に居住し事前に登録を行なった者	乗降場所	自宅→目的地、目的地→自宅
運行開始日	平成25年9月	運賃	500円
運行エリア	養老地区及び三又駅、山田駅、光風台駅周辺の生活関連施設	予約期限	前日の18:00
運行日	毎週月・火・金曜日(祝日・お盆・年末年始は運休)	運行車両	セダン
運行時間帯	8:30~16:00	運営主体	養老地区デマンド型乗合タクシー運営委員会
運行便数	1日最大8本(予約に応じる)	運行主体	小湊タクシー(株)
自治体負担額	293千円	収支率	27.8%

6. 今後について

- ・公共交通空白地域や移動が困難な地域を基本とし、地域ニーズや地理的要因、高齢化率、市の財政事情等を含めて検討を進めていきます。

【検討スケジュール(予定)】

令和5年度

実施項目	実施時期											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
市民アンケート												
事業者ヒアリング												

令和6年度

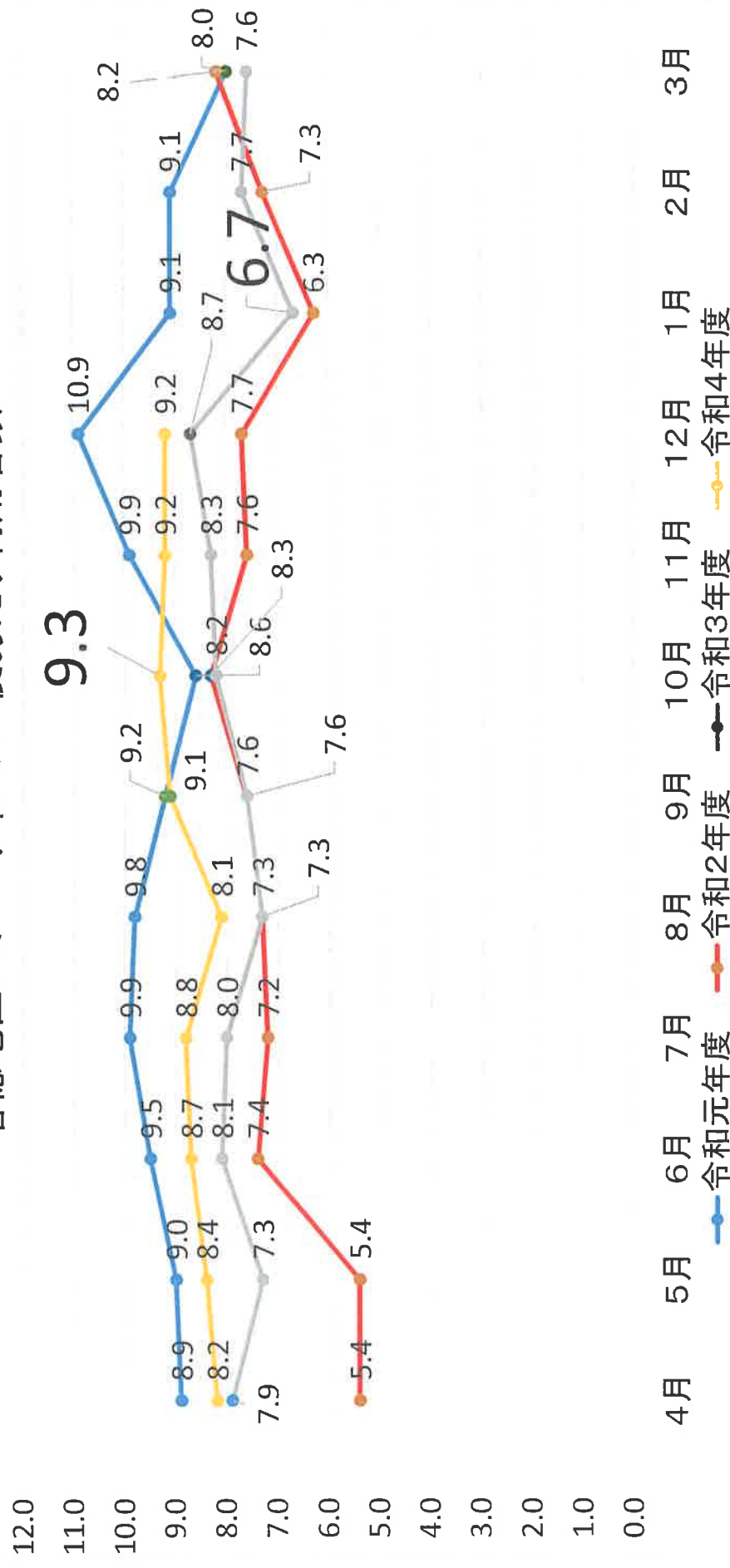
実施項目	実施時期											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
内容検討・実施判断												

コミュニティバスの運行実績について

1. 増穂地区コミュニティバス
2. 白里地区コミュニティバス

1. 増穂地区コミュニティバス運行実績

増穂地区コミュニティバス1便あたり利用者数



2. 白里地区コミュニティバス運行実績

白里地区コミュニティバス1便あたり利用者数

