

# 序章 計画策定の目的と位置付け

## 1. 目的

近年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化、高齢者の運転免許の返納の増加など、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。また、地域公共交通の課題解決は、様々な分野に大きな効果をもたらす一方、地域により抱える課題は様々であり、解決すべき課題が異なれば公共交通の必要性やあり方も異なります。

地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることに直結するため、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となり事業者と住民が協働して、地域戦略の一環となって取り組んでいくことが重要となります。

本市では、平成 21 年 3 月に大網白里町地域公共交通総合連携計画を、平成 29 年 3 月に大網白里市地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」とする）を策定し、コミュニティバスの運行や、路線バスの利用啓発など、公共交通の充実と利用促進を図ってまいりました。

こうした状況を踏まえ、公共交通機関の連携・役割分担の下、利便性が高く、持続可能な地域の旅客運送サービスの提供を目的とする大網白里市地域公共交通計画（以下、「地域公共交通計画」とする）を策定します。

## 2. 計画の位置付け

### ①法律に基づく交通計画

持続可能な旅客運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が令和 2 年 11 月に改正施行され、原則として全ての地方公共団体において、地域交通に関する基本計画となる地域公共交通計画の策定が努力義務化されたことから、本計画は同法に基づく地域公共交通計画として策定するものです。

### ②地域の旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン

本計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「公共交通のマスタープラン」としての役割を果たすものであり、大網白里市第 6 次総合計画や大網白里市都市マスタープラン、その他の関連計画との整合を図り策定します。

### ③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけでなく、市民・地域団体・交通事業者など、多様な主体が参加、連携して進める必要があります。

本計画は、それらの主体が同様の目標、方針の下で取り組むための共有ビジョンとして策定します。

### 3. 計画区域

計画区域は大網白里市全域とします。

### 4. 計画期間

計画期間は令和 4（2022）年度から令和 8（2026）年度までの 5 年間とします。

#### ※SDG s との関係性

SDG s とは「Sustainable Development Goals」の略で、平成 27 年 9 月の国連サミットにおいて全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」の中核をなす「持続可能な開発目標」として国際社会の共通目標であり、持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現に向けて、令和 12（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ます。

令和元年 12 月に国が策定した SDG s アクションプラン 2020 では、公共交通の分野における政府の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（Mobility as a Service）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。」と掲げています。

本市においても、SDG s 達成に貢献できるよう、本計画を策定し、推進してまいります。



# 第1章 大網白里市に関する現状等

## 1-1 地域特性の整理

### (1) 位置・地勢

本市は、東京都心から50～60km圏域に位置し、県都千葉市に隣接し、九十九里平野のほぼ中央にあります。西は緑豊かな丘陵部、中央は広大な田園部、東は太平洋に面した白砂青松の海岸部という多様な地勢と身近で豊かな自然を持つ風土（土地・環境）を有しており、温暖な気候となっています。市域は東西の長さが約14km、南北は最長部で約7km、総面積は58.08km<sup>2</sup>、海岸線は約3.5kmとなっています。

交通面では、首都圏から九十九里浜へ至る主要地方道が通過し、さらにJR外房線とJR東金線の分岐点にあたることから、千葉県東部地域のなかでは外房地区の玄関口として地理的に優位な条件を備えています。

また、近年では、首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」と記載）大網白里スマートインターチェンジの開通により、交通利便性がさらに高まっています。



図1：大網白里市位置図

### (2) 沿革

明治元年に宮谷の本國寺に庁舎が置かれ、明治2年から木更津県に統合されるまで2年9ヶ月間、宮谷県庁として千葉県近代史の一端を担いました。

昭和29年12月に2町1村の合併により大網白里町が誕生し、丘陵（旧大網町）・田園（旧増穂村）・海岸（旧白里町）の3つの特徴ある風土を持つ街が形成されました。

その後も豊かな海や自然を背景とした、農業を中心とする地域でしたが、高度経済成長期に入り、千葉市や東京都心部からの郊外型ベッドタウンとして注目され、昭和50年代からは、市西部の丘陵地を中心に住宅開発が進み、さらにJR京葉線の外房線乗り入れなどの交通アクセスの向上による急速に人口が増加により、住宅都市的な性格が強くなりました。

昭和54年に、「自然環境に恵まれた良好な田園環境と都市機能が調和するまち」を実現するため、町民憲章（市政施行後「市民憲章」に改定）を制定し「明るく、豊かな、住みよい田園文化都市」をめざして、特に住宅開発については、5団地構想の推進と市街地機能の整備などを通じて、住みよい街づくりを進めてきました。

平成22年の国勢調査結果が5万人を越えたことから、平成25年1月1日に単独市政を施行し、大網白里市が誕生しました。

### (3) 人口動向

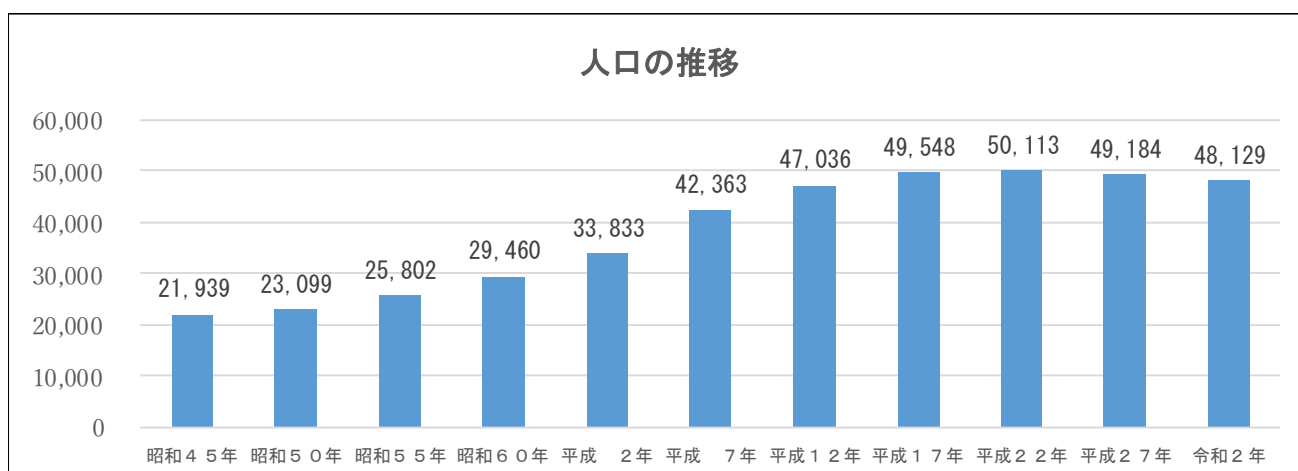
#### ①総人口・世帯数

昭和 29 年の大網白里町誕生時の人口は 25,000 人程でした。その後、減少を続けて昭和 46 年には 22,000 人を下回りましたが、昭和 47 年以降は増加に転じ、平成初期には年間約 1,000～2,000 人の急激な人口増加が進行しました。

国勢調査の結果では、平成 17 年は 49,548 人、平成 22 年は 50,113 人となり、この結果を受けて平成 25 年に市制施行した後、平成 27 年は 49,184 人、令和 2 年は 48,129 人となり、人口は減少に転じています。

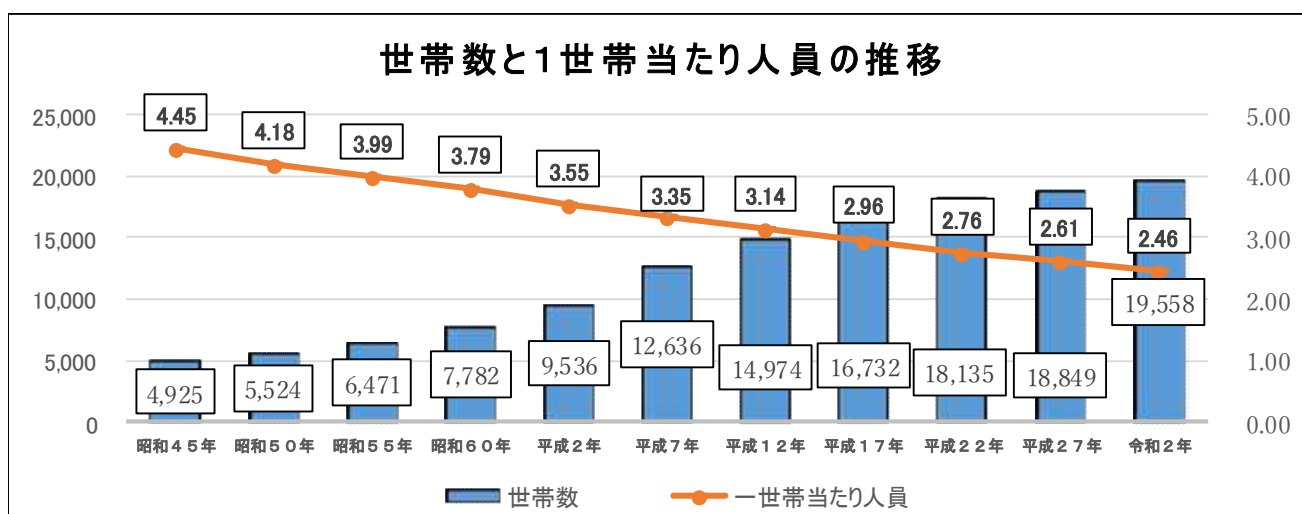
一方、世帯数については、平成 17 年は 16,732 世帯、平成 22 年は 18,135 世帯、平成 27 年は 18,849 世帯、令和 2 年は 19,558 世帯と増加していますが、1 世帯あたり人員は、平成 17 年は 2.96 人、平成 22 年は 2.76 人、平成 27 年は 2.61 人、令和 2 年は 2.46 人と減少しています。

図 2：人口の推移



出典：国勢調査

図 3：世帯数と 1 世帯当たり人員の推移



出典：国勢調査

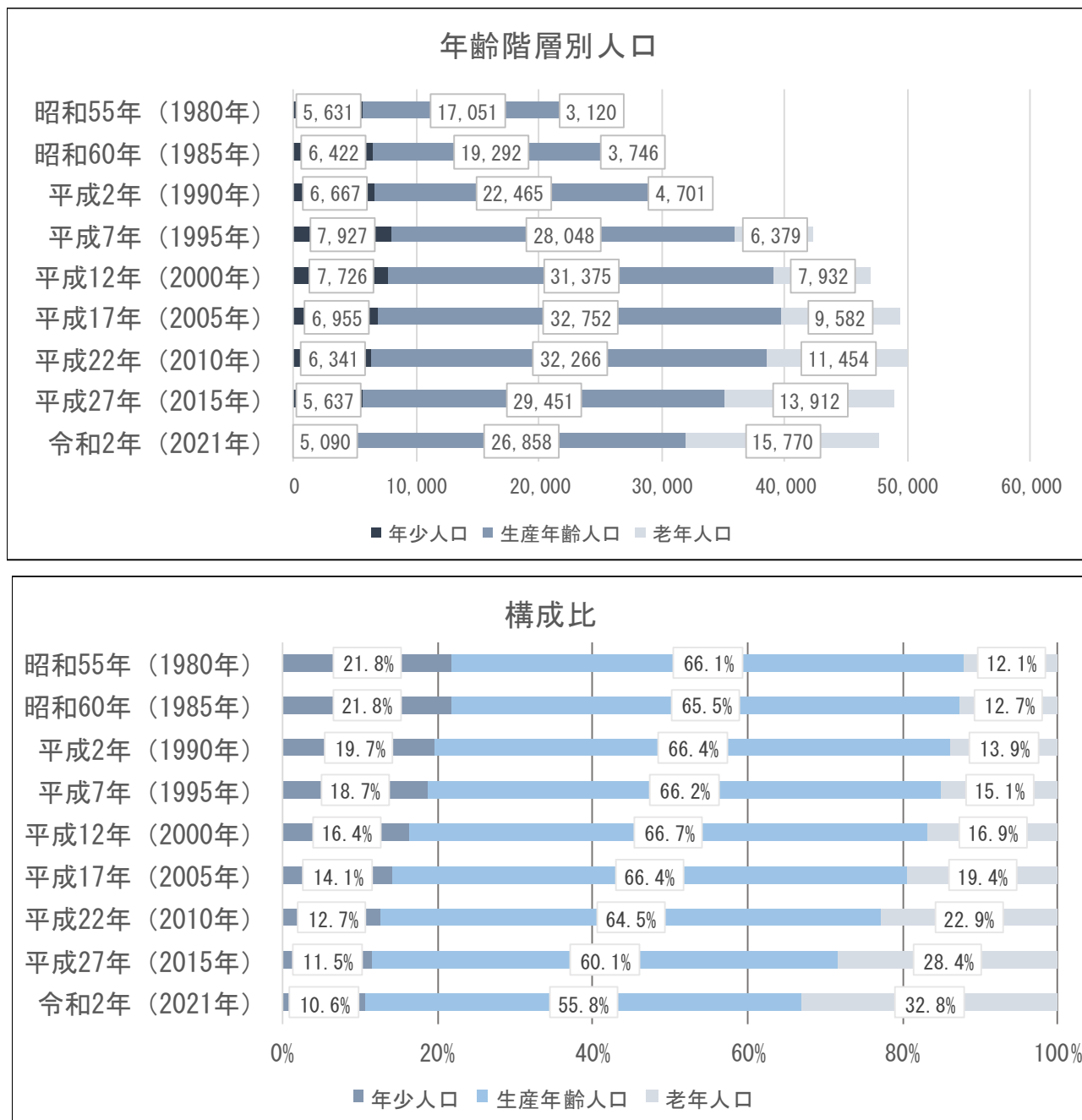


## ②年齢3区分別人口

令和2年の年齢階層別人口は、年少人口（0歳から14歳）は5,090人（構成比10.6%）、生産年齢人口（15歳から64歳）は26,858人（構成比55.8%）、老年人口（65歳以上）は15,770人（構成比32.8%）となっています。

近年では、年少人口の構成比が大きく低下し、生産年齢人口の構成比も低下傾向にある一方、老年人口が急激に増加し、構成比も大幅に増加しています。

図4：年齢階層別人口および構成比



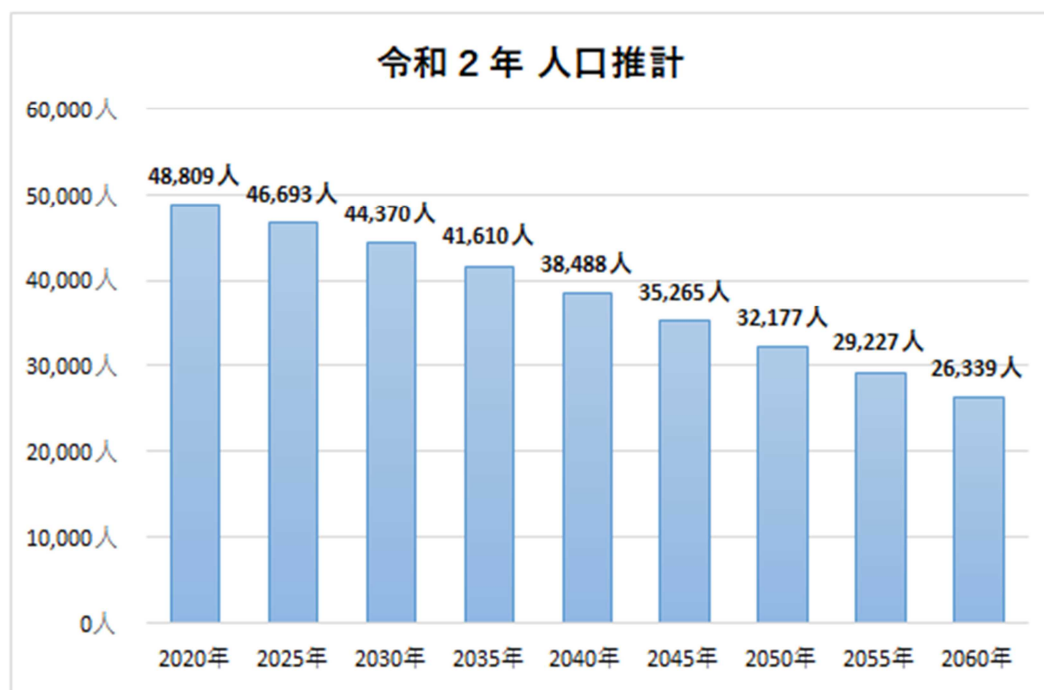
出典：国勢調査

### ③将来人口の見通し

本市の人口は、平成 22 年にピークを迎えた後、減少に転じており、2060 年には 26,339 人になるとされています。

なお、上位計画である大網白里市第 6 次総合計画では、当該計画において掲げた各種施策を実現することにより、年間 100 人程度の社会増（出生以外の人口増加）を実現し、計画の最終年度である令和 12 年（2030 年）における本市の住民基本台帳人口が「45,000 人」を維持していることを目標としています。

図 5：令和 2 年人口推計結果

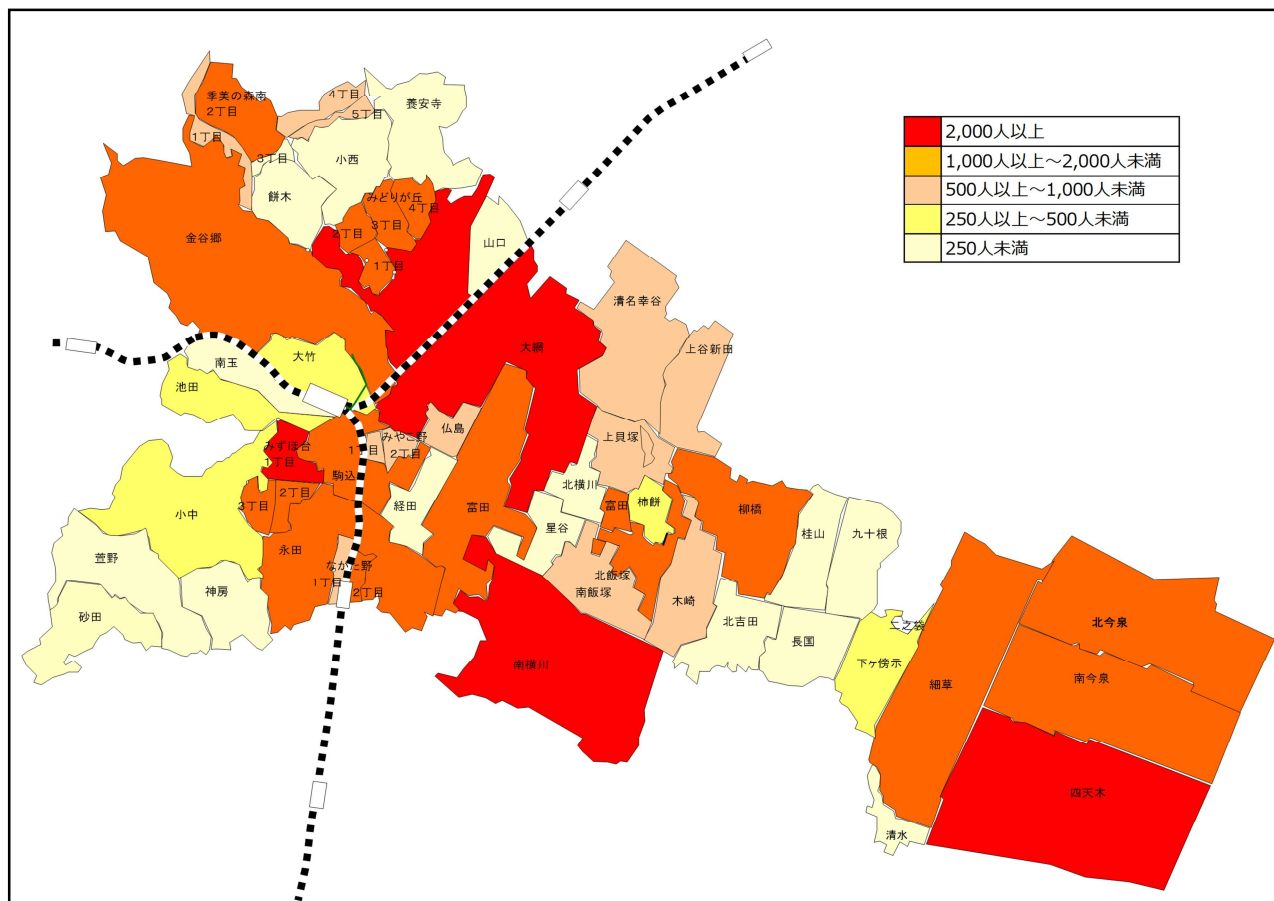


出典：大網白里市人口ビジョン

#### ④地区別人口

令和3年4月1日時点における住民基本台帳によると、人口が2,000人以上の地区は、「大網（4,121人）」、「南横川（3,128人）」、「みずほ台1丁目（2,101人）」、「四天木（2,079人）」となっています。

図6：人口分布



出典：住民基本台帳(令和3年4月1日現在)

表1：丁字別人口（人口上位10地区）

丁字名	世帯	総数	男	女	15歳未満	15歳以上 65歳未満	65歳以上	高齢化率
大網	2,037	4,121	2,050	2,071	291	2,258	1,572	38.1
南横川	1,567	3,128	1,579	1,549	197	1,572	1,359	43.4
みずほ台1丁目	895	2,101	1,048	1,053	262	1,499	340	16.2
四天木	937	2,079	994	1,085	167	1,017	895	43.0
富田	867	1,921	946	975	164	1,005	752	39.1
駒込	1,016	1,844	890	954	152	1,110	582	31.6
南今泉	849	1,819	928	891	121	972	726	39.9
みずほ台3丁目	674	1,723	863	860	258	1,131	334	19.4
柳橋	844	1,692	838	854	88	809	795	47.0
北今泉	781	1,675	824	851	96	866	713	42.6

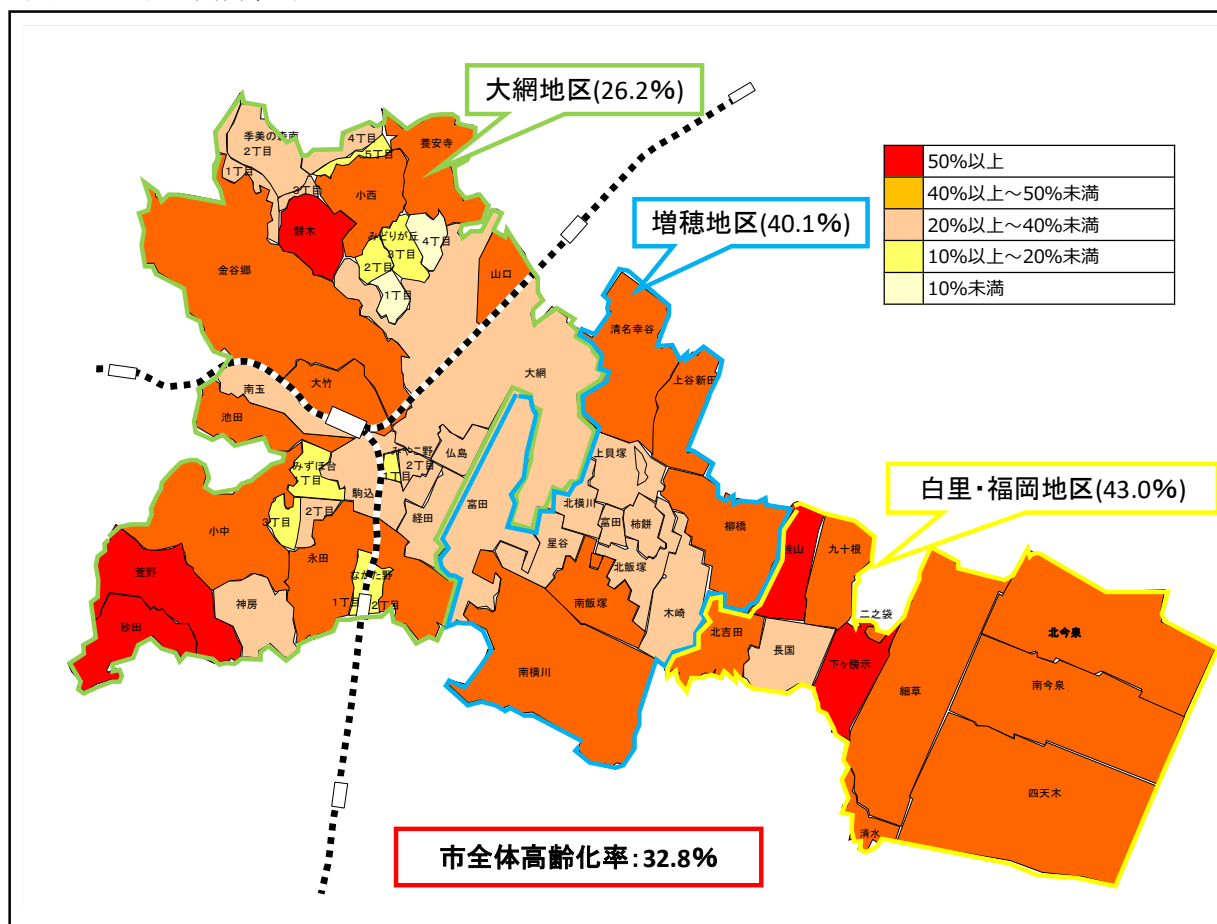
出典：住民基本台帳（令和3年4月1日現在）

## ⑤高齢化率

令和3年4月1日時点における住民基本台帳によると、市全体の高齢化率は32.8%であり、地区別にみると「大網地区(26.2%)」、「増穂地区(40.1%)」、「白里地区(43.0%)」となっています。

また、丁字別にみると、「餅木」、「萱野」、「砂田」、「桂山」、「下ヶ傍示」は高齢化率が50%を越えています。

図7：丁字別高齢化率



出典：住民基本台帳(令和3年4月1日現在)

表2：丁字別人口（高齢化率上位10地区）

丁字名	世帯	総数	男	女	15歳未満	15歳以上 65歳未満	65歳以上	高齢化率
萱野	34	71	34	37	0	25	46	64.8
砂田	17	31	18	13	1	13	17	54.8
桂山	119	239	118	121	12	98	129	54.0
餅木	24	61	31	30	3	26	32	52.5
下ヶ傍示	199	393	195	198	18	172	203	51.7
小西	70	169	78	91	8	81	80	47.3
柳橋	844	1,692	838	854	88	809	795	47.0
養安寺	66	151	72	79	9	72	70	46.4
金谷郷	494	1,074	529	545	54	528	492	45.8
九十根	87	192	87	105	17	88	87	45.3

出典：住民基本台帳（令和3年4月1日現在）

## 1-2 公共交通の現状

### (1) 鉄道

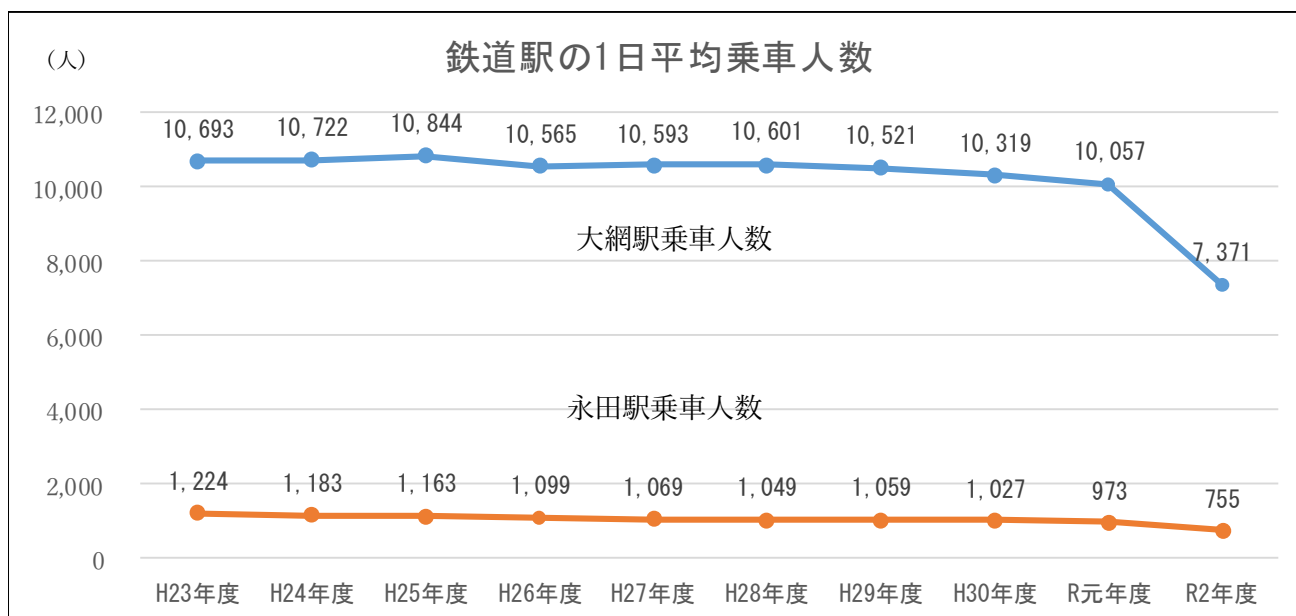
市西部にJR東日本外房線・東金線が通り、市内には大網駅と永田駅があります。大網駅は東金線の起点でもあり、両線ともに東京駅、千葉駅への直通電車が 있습니다。東京駅までは特急で約45分（快速で約70分）、千葉駅までは約30分でアクセスできることから、東京、千葉方面への通勤、通学者が多く、また、大網駅周辺の貸駐車場を利用した、市外在住の通勤者も大網駅を利用しています。

運行本数は、外房線が1日あたり80本程度、東金線は1日あたり30本程度であり、乗車人員は、令和元年度まではいずれもゆるやかな減少傾向でありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は前年比約3割減と大幅に減少しています。

表3：鉄道の概要

路線名	駅名	方面	運行時間帯	運行本数(平日)	備考
JR外房線	大網駅	上り(千葉・東京方面)	5:19～23:19	88本(うち特急12本)	特急、快速停車
		下り(勝浦・安房鴨川方面)	5:45～0:11	75本(うち特急12本)	特急、快速停車
	永田駅	上り(千葉・東京方面)	5:16～23:16	49本	
		下り(勝浦・安房鴨川方面)	6:25～0:14	48本	
JR東金線	大網駅	下り(東金・成東方面)	5:25～23:10	31本	始発

図8：鉄道駅の1日平均乗車人数



出典：JR東日本資料



## (2) 路線バス

市内を運行する路線バス事業者は、小湊鐵道(株)、九十九里鐵道(株)、千葉中央バス(株)の3社があります。主な路線は小湊鐵道(株)が運行しており、大網駅を起点として、増穂地区、白里地区を経由し、白子車庫、サンライズ九十九里を結ぶ路線や、大網駅と季美の森、みどりが丘等の住宅団地を結ぶ路線があります。また、大網駅から近隣市の鎌取駅、東金駅を結ぶ路線や白里海岸から東金駅、茂原駅を結ぶ路線があります。

バス利用者は、令和元年度まで横ばい傾向でありましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、前年比3割減と大幅に減少しました。

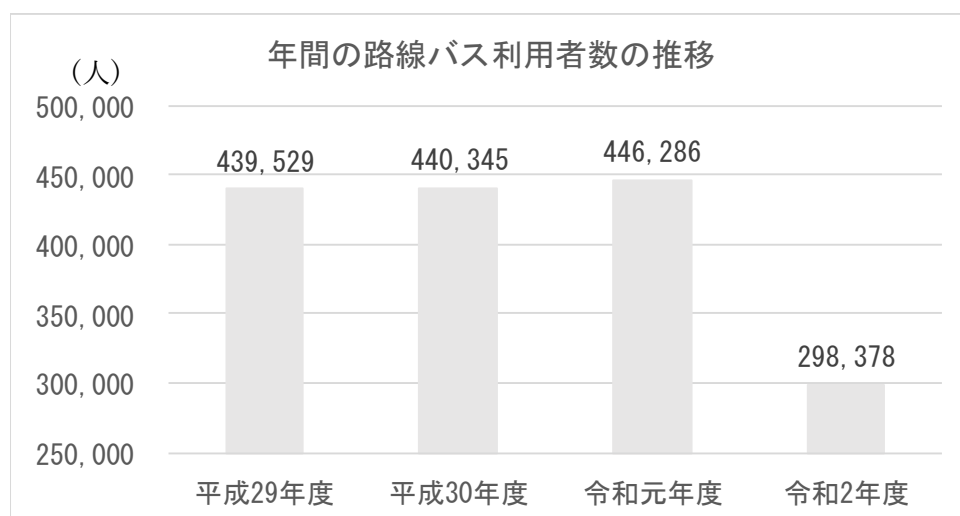
大網駅～白子車庫線、大網駅～サンライズ九十九里線及び季美の森線は、地域間幹線バス系統を対象とする国・県の補助金を充てて運行を維持していることから、生産性向上の取組を行い、赤字額を減少させていく必要があります。

表4：市内路線バスの概要

事業者名	路線系統名称等	起・終点	平日本数	備考
小湊鐵道(株)	大網駅・白子車庫線	大網駅 ～白子車庫	上り:19本 下り:20本	
	大網駅・サンライズ九十九里線	大網駅 ～サンライズ九十九里	上り:15本 下り:14本	
	大網駅・弥幾野線	大網駅 ～弥幾野	上り:1本 下り:1本	平日のみ
	大網駅・季美の森線	大網駅 ～季美の森	上り:30本 下り:32本	
	大網駅・みどりが丘線	大網駅 ～みどりが丘	上り:23本 下り:24本	
	みずほ台循環線	大網駅 ～大網駅	6本	平日のみ
	茂原駅・白里海岸線	茂原駅 ～白里海岸	上り:3本 下り:4本	
九十九里鐵道(株)	大網線	大網駅 ～東金駅	上り:1本 下り:1本	土日のみ
	豊海線	東金駅 ～白里	2本	
千葉中央バス(株)	大網駅線	大網駅 ～鎌取(千葉)駅	2本	

出典：各運行事業者ホームページ

図 9：年間の路線バス利用者数の推移



出典：大網白里市資料

### (3) 高速バス・深夜急行バス

市内を運行する高速バス事業者は、小湊鐵道(株)、千葉中央バス(株)、東京空港交通(株)の3社があります。小湊鐵道(株)は、白子車庫～白里海岸・季美の森を経由し、千葉東金道路を通り千葉駅へ向かう「千葉～白子中里線」が運行している他、白子中里～白里海岸・大網駅・季美の森を経由し、千葉東金道路を通り、東京駅・東雲車庫を結ぶ「白子(中里)～東京線」が運行しています。

また、千葉中央バス(株)、東京空港交通(株)の共同運行により、大網駅から土気駅・菅田駅等を経由し、羽田空港を結ぶ「羽田空港線」が運行しています。

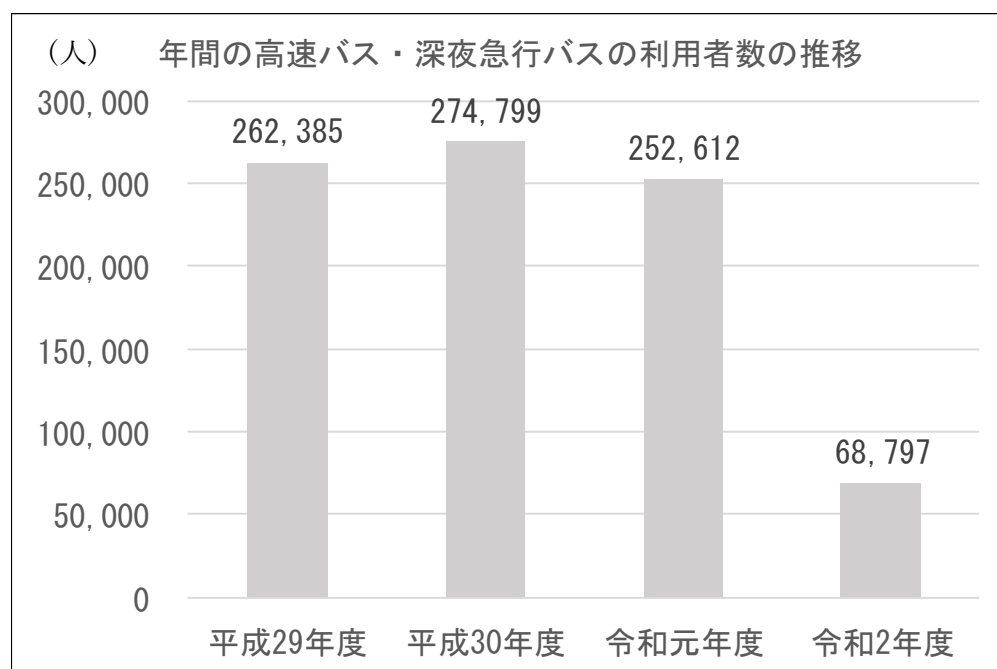
その他、深夜急行バスとして、千葉中央バス(株)、平和交通(株)、あすか交通(株)が各々1日1便運行しており、東京方面から大網駅・季美の森等に停車しています。

表 5：高速バス・深夜急行バスの概要

種別	路線名	事業者名	1日当たり運行本数
高速バス	千葉～白子中里線	小湊鐵道(株)	上り:9便 下り:9便
	白子(中里)～東京線	小湊鐵道(株)	上り:3便 下り:1便
	羽田空港線	千葉中央バス(株) 東京空港交通(株)	上り:11便 下り:12便
深夜急行バス	深夜急行大網線 (品川駅～山田インター入口)	平和交通(株)	片道:1便
	深夜急行大網線 (海浜幕張駅～山田インター入口)	あすか交通(株)	片道:1便
	深夜急行東京～大網線	千葉中央バス(株)	片道:1便

出典：各運行事業者ホームページ

図 10：年間の高速バス・深夜急行バスの利用者数の推移



出典：大網白里市資料

#### (4) タクシー

市内に営業所があるタクシー会社は2社あり、保有台数は14台となっています。また、大網駅前広場のタクシーの待機所(17台分)には、3社が乗り入れています。

表 6：タクシーの概要

事業者名	営業所	保有台数	福祉車両有無
秋葉タクシー(有)	市内	9台	無
(有)つくもタクシー		5台	無
南総タクシー(株)	市外	31台	有

出典：千葉県タクシー協会ホームページ

## （５）コミュニティバス

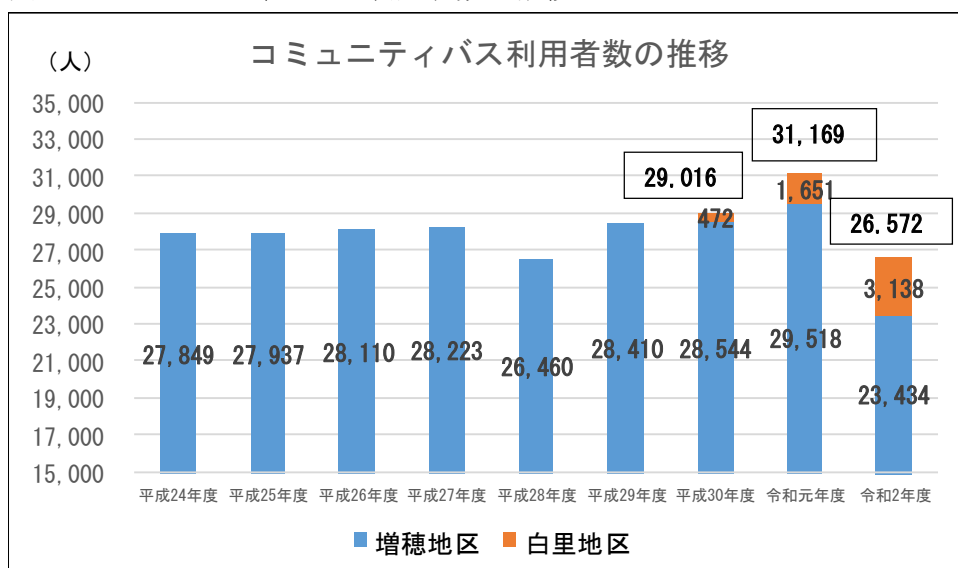
市内に存在する公共交通空白地域（鉄道駅、バス停から1 km以上離れている地域）を解消するとともに、高齢者や運転免許自主返納者など、交通弱者（移動制約者）の買い物、通院など日常生活の交通手段確保のため、増穂地区及び白里地区でコミュニティバスを運行しています。

運行開始以降、利用状況や市民からの要望などを踏まえ、ルート・ダイヤの見直し、バス停の新設・移設・廃止、運賃の見直しなどを行っています。

利用者数は、令和元年度に過去最高を記録しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響から、令和2年度は大幅に減少しています。

また、コミュニティバス運行に係る収支率については、増穂地区コミュニティバスは、利用者数も安定しており、高い水準を保っています。白里地区コミュニティバスは、利用者数は増加しているものの、収支率は約10%と低い水準であり、運行経費の約90%を市が負担することで運行を維持しています。

図 11：コミュニティバスの利用者数の推移



出典：大網白里市資料

表 7：増穂地区コミュニティバスの概要

路線数	2 ルート（左回り、右回り）
運行地域	増穂地区、大網地区の一部
運行日	365 日
運行便数	1 日 8 便（各ルート 4 便）
運行車両	1 台（日野ポンチョ、35 人乗り）
運賃	200 円 ※障がい者（障害者手帳を提示）、運転免許自主返納者（運転経歴証明書を提示） 小人（小学生）は半額

運行事業者	千葉中央バス(株)
-------	-----------

表 8：白里地区コミュニティバスの概要

路線数	1 ルート
運行地域	白里地区、大網地区の一部
運行日	月曜日～金曜日（土日祝日、12月29日～1月3日は運休）
運行便数	1日5便（上り2便、下り3便）
運行車両	1台（トヨタハイエース、10人乗り）
運賃	500円 ※白里地区内及び大網市街地内での乗降は200円 ※障がい者（障がい者手帳を提示）、運転免許自主返納者（運転経歴証明書を提示） 小人（小学生）は半額
運行事業者	秋葉タクシー(有)

表 9：コミュニティバス運行に係る市負担額

○増穂地区コミュニティバス

単位：利用者数は人、その他は円

年度	利用者数	運行経費※1	運賃収入	国庫補助※2	市負担額	収支率※3
平成24年度	27,849	7,020,757	5,252,000	5,364,000	0	74.8%
平成25年度	27,937	7,020,757	5,426,700	4,848,000	0	77.3%
平成26年度	28,110	7,221,348	5,435,200	4,618,500	0	75.3%
平成27年度	28,228	—	5,500,100	4,028,000	0	—
平成28年度	26,460	—	5,201,100	3,412,000	0	—
平成29年度	28,410	—	5,571,800	3,043,500	0	—
平成30年度	28,544	9,990,876	5,380,800	4,355,000	0	53.9%
令和元年度	29,518	10,111,010	5,454,000	5,930,500	0	53.9%
令和2年度	23,434	10,175,892	4,309,200	6,680,500	0	42.3%

※1 運行経費は運行事業者との協定額を記載しており、実際の路線維持に必要な運行経費額とは異なる。また、平成27年度～平成29年度は、市と運行事業者の協定により、運賃収入と国庫補助のみで運行を行うこととされていたため、運行経費（協定額）については、設定されていない。

※2 国庫補助は、地域公共交通確保維持事業における「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用。

※3 収支率＝運賃収入÷運行経費

○白里地区コミュニティバス

単位：利用者数は人、その他は円

年度	利用者数	運行経費	運賃収入	国庫補助※1	市負担額	収支率※2
平成30年度	472	3,921,869	61,700	0	3,860,169	1.6%
令和元年度	1,651	8,071,999	269,500	0	7,802,499	3.3%
令和2年度	3,138	8,147,508	830,500	0	7,317,008	10.2%

※1 国庫補助は、補助金の申請要件を満たしていない。

※2 収支率＝運賃収入÷運行経費



## （６）その他交通

### （ア）高齢者外出支援事業

医療法人社団鎮誠会「季美の森整形外科」の協力により、患者送迎用のバスの空席を利用して、高齢者の外出支援を図るための事業を平成 18 年 3 月から実施しています。

表 10：高齢者外出支援事業の概要

利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大網白里市内在住の 65 歳以上で、1 人で乗降でき、事前申請によりパスカードの発行を受けた方</li> <li>・本事業実施要領を遵守出来る方</li> </ul>
運行日	月曜日～土曜日（12 月 30 日～1 月 3 日は運休）
運行便数	1 日 4 便（増穂北ルート 2 本、増穂南ルート 2 本）
乗車方法	一部区間を除き、フリー乗降
降車方法	乗車時に降車場所を乗務員に伝える。概ねフリー乗降

表 11：高齢者外出支援事業利用者数とパスカード発行枚数の推移 (人)、(枚)

年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度
利用者数	812	853	724	695	443
パスカード発行数	17	32	23	34	20

### （イ）福祉有償運送

介護認定者、障がい者等で単独でタクシーなどの公共交通機関を利用できない方が、病院への通院・施設等への通所等・社会的行事への参加・買い物等に行く際、福祉車両等で外出の支援を行います。

※福祉有償運送とは、NPO 法人等が要介護者や身体障がい者等の会員に対して、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価により乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、原則ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うもの。福祉有償運送を実施するには、市町村が主宰する福祉有償運送運営協議会で合意がされていること等、国土交通省の登録が必要。

表 12：福祉有償運送の概要

対象者	市内に住所があり、以下のいずれかの要件を満たす方 <ul style="list-style-type: none"> <li>・要介護認定者</li> <li>・身体障害者手帳所持者</li> <li>・肢体不自由・内部障がい等で移動困難な方</li> </ul>
利用方法	事前登録制
実施事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・NPO 法人 葵の森「おでかけキャブでんでんむし」</li> <li>・NPO 法人 大網お助け隊</li> </ul>

(ウ) タクシー料金の助成〈福祉タクシー券〉

重度の身体障がい者等の方が、市が指定する福祉タクシーを利用する場合、料金の一部を助成しています。

表 13：タクシー料金助成の概要

<b>対象者</b>	以下のいずれかの要件を満たす方 ・身体障害者手帳 1 級・2 級の方 ・療育手帳に掲げる障がいの程度が重度（A の 2 以上）の方 ・精神障害者保健福祉手帳 1 級・2 級の方 ・要介護認定で介護度が 4・5 の方
<b>助成金額</b>	乗車 1 回につき最大 500 円の助成（24 回以内）

表 14：障害者手帳等所持者数の推移

(人)

年	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3
身体障害者手帳	1, 382	1, 450	1, 548	1, 657	1, 633	1, 614	1, 535
精神障害者 保健福祉手帳	248	274	290	308	365	414	443
療育手帳	323	366	379	385	390	404	424

(7) 新型コロナウイルス感染症の影響に対する支援策

前述のとおり、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、市内を運行する多くの公共交通事業者が利用者の減少等の影響を受けています。

当市では、このような状況を鑑み、新型コロナウイルス感染症感染防止対策及び事業継続支援を目的に、市内を運行する路線バス事業者及び市内を営業区域とするタクシー事業者に対し、事業所数や車両数に応じて、公共交通事業者支援金を交付しました。



図 12：公共交通ネットワーク図

公共交通ネットワーク図

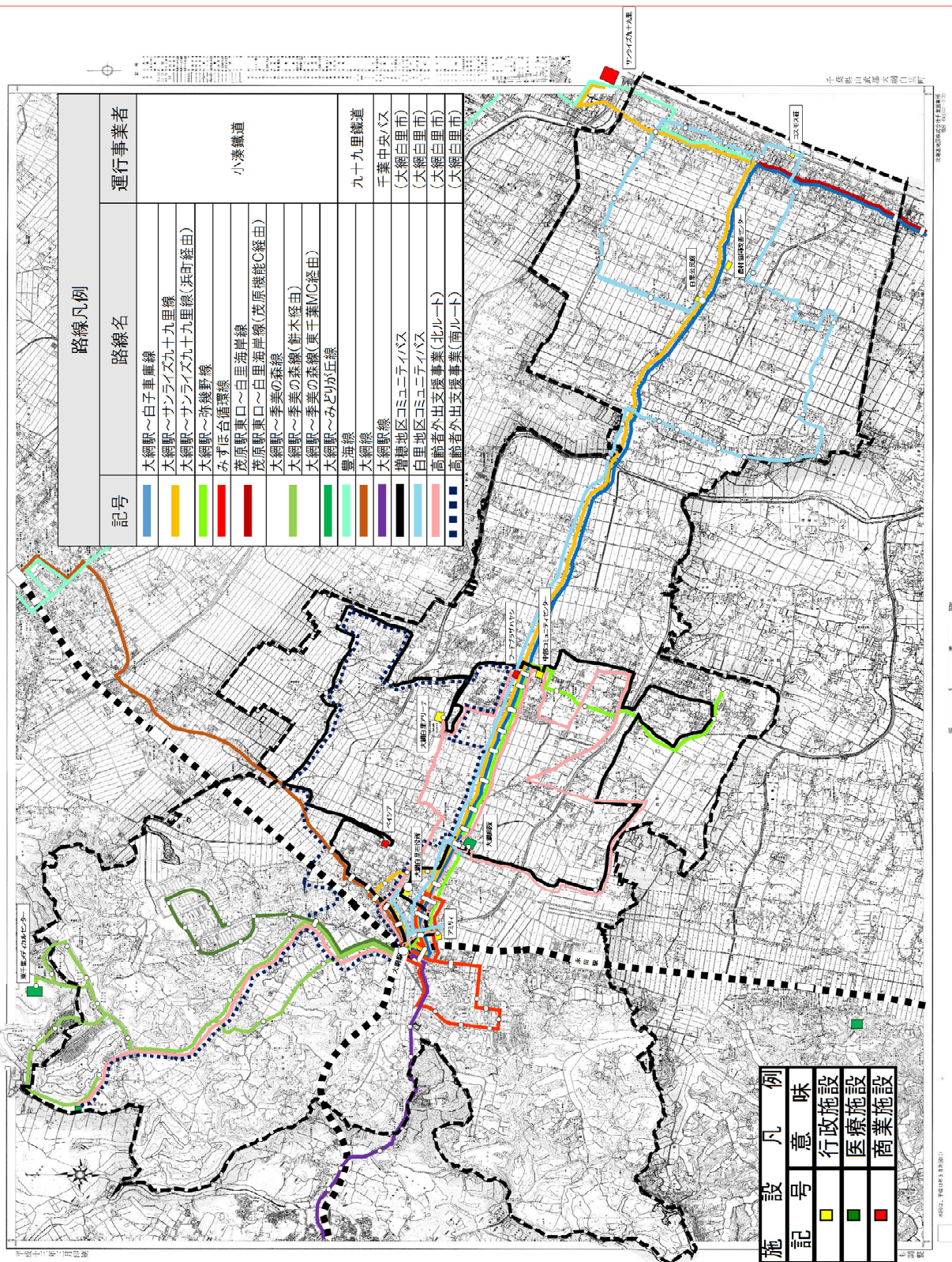
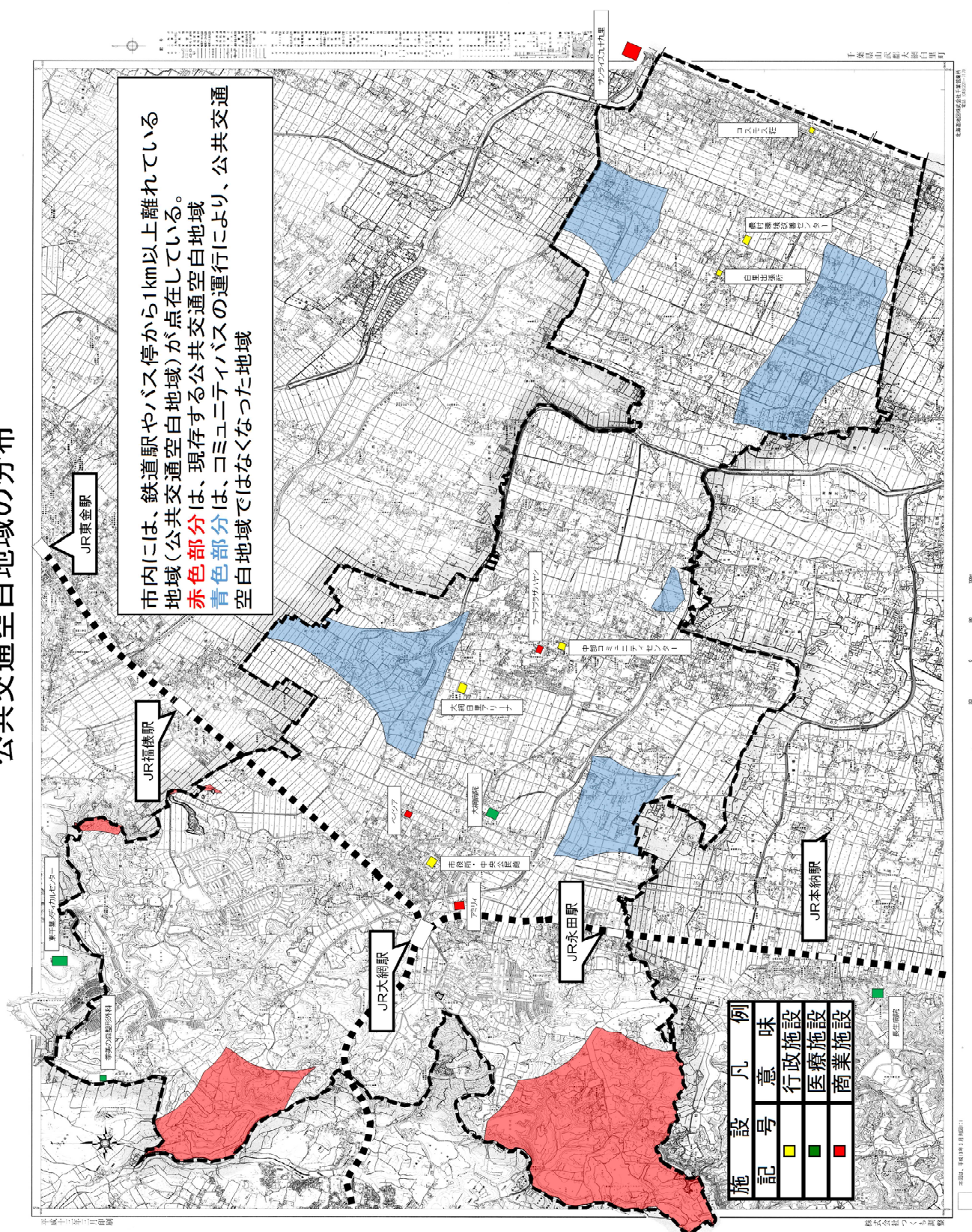




図 13：公共交通空白地域の分布

公共交通空白地域の分布





### 1-3 上位・関連計画での公共交通の位置付け

#### (1) 大網白里市第6次総合計画（令和3年3月）

【計画期間】 基本構想・・・令和3年度～令和12年度

前期基本計画・・・令和3年度～令和7年度

【将来像】 未来に向けて みんなでつくろう！ 住みたい・住み続けたいまち

【基本目標】 ①誰もが健康で思いやりのある暮らしを育むまち（保健・福祉の充実）  
②将来を担う子どもたちを育み、生涯を通じて学ぶまち（教育・文化の充実）

**③誰もが快適に暮らせるまち（都市基盤の整備）**

④人と自然が調和したまち（自然環境との共生）

⑤誰もが安全に安心して暮らせるまち（安全・安心の確保）

⑥にぎわいと活力のあるまち（産業・観光の振興）

#### 【前期基本計画 第1章第3節 2. 公共交通】（抜粋）

##### ◇現状と課題

##### 《鉄道》

○市内に鉄道駅は大網駅と永田駅があり、令和元年度の1日平均乗車人数は合計で11,030人（大網駅：10,057人、永田駅：973人）ですが、平成26年度の11,664人（同：10,565人、1,099人）と比べると、両駅ともに減少しています。

○大網駅に接続する外房線・東金線の両路線については、千葉・東京方面への直通列車の増発など、さらなる利便性の向上をJR東日本に対して要望していく必要があります。

##### 《路線バス》

○市内を運行する路線バスは利用者が減少しています。高齢化により見込まれる今後の需要に対応した移動手段を維持するため、運転免許証返納による割引サービスを周知するなど、利用者を確保して各路線を維持する取組が必要です。

##### 《コミュニティバス》

○増穂地区コミュニティバスは平成24年度から運行しており、多くの人に利用されています。

今後も継続的な運行に向け、利用状況の分析などによりニーズを把握する必要があります。

○白里地区コミュニティバス「はまバス」は平成30年10月から運行しておりますが、利用者数は伸び悩んでいます。地域の方々のニーズを的確に把握し、必要とされる公共交通サービスを検討していく必要があります。

##### ◇成果指標と今後の目標

指 標	現状値 (令和元年度)	目標値 (令和7年度)	備考
コミュニティバスの 年間乗車人数	31,169 人	37,200 人	
1日あたりの鉄道乗車人数	11,030 人	9,000 人	



## ◇施策の展開

### 施策（１）公共交通の充実

#### ①鉄道の利便性確保

- ・鉄道の利便性向上を図るため、運行本数の増加、千葉・東京方面への直通電車の増発、施設のバリアフリー化の推進などについてＪＲ東日本に要望します。
- ・大網駅、永田駅の駅舎改良、施設利用の利便性向上などをＪＲ東日本に要望します。

#### ②路線バスの利便性確保

- ・路線バスの運行維持・確保について、バス事業者に働きかけます。
- ・利用者の利便性の向上につながるノンステップバスや運賃の電子マネー決済の導入について、バス事業者へ働きかけます。
- ・利用者動向や意見を踏まえて、運転免許証返納による割引制度の周知や、高速バスなどの新たな路線創設について、バス事業者へ働きかけるとともに、バス路線維持に向けた市民への利用啓発を推進します。

### 施策（２）新たな交通手段の確保

#### ①公共交通システム充実の検討

- ・本市の実情に即した公共交通システムの実現に向けて、地域公共交通活性化協議会と連携して検討を進めます。
- ・地域公共交通網形成計画にもとづき、持続可能な公共交通網の形成と利便性の向上を図るとともに、情報発信や利用啓発活動により公共交通の利用を促進します。
- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律にもとづく、「地域公共交通再編実施計画」の策定を検討します。

#### ②新たな交通システムの確保

- ・コミュニティバスについて、利用者の確保を図り運行を維持するとともに、利用者のニーズや意見を踏まえて、さらなる利便性の向上を図ります。
- ・自力で移動手段を持たない高齢者の外出を支援するため、季美の森整形外科の送迎バスの利用を事業者と協力して進めます。
- ・福祉・介護などの施設や機関と連携して、事業所の送迎バスを活用するなど、新たなサービスを検討します。

#### ③公共交通空白地域解消への検討

- ・公共交通空白地域の解消に向けた補完的な交通手段を確保するとともに、公共交通問題に取り組む市民組織などとの協働の取り組みを検討します。

## （２）大網白里市都市マスタープラン

【計画期間】 平成 21 年～平成 37 年（令和 7 年）

### 【第 3 章 まちづくりのための主要課題の整理】（抜粋）

#### ◇多様な交通手段の確保

市内の移動手段は自家用車が中心となっているため、主要な幹線道路や鉄道駅周辺において交通混雑が発生しているとともに、ＪＲ大網駅周辺の駐車場対策についても問題となっています。円滑な交通を確保し、さらに、ＣＯ<sub>2</sub>をはじめとする環境への負荷を軽減するには、市街地内への通過交通を排除するための道路整備を促進する一方で、公共交通等への転換によって交通量そのものを軽減する必要があります。ただし、現在の駐車場収入に代わる収入の確保などについて、慎重に配慮しながら取り組むことが必要です。

#### 《まちづくり上の主要課題》

- 高速交通体系を活かす交通網づくり
- 環境問題、高齢社会に対応する公共交通の確保
- 中心市街地の駐車場対策
- 主要幹線道路の交通混雑の解消

### 【第 5 章 全体構想】（抜粋）

#### ◇公共交通の整備方針

##### ①バス

- 快適な公共交通を実現する自動車交通の円滑な処理のできる交通体系のあり方を検討します。
- 道路や駅前広場の整備においては、ユニバーサルデザインに配慮した住民が利用しやすいバス停の整備を図ります。

##### ②鉄道

- 老朽化しているＪＲ大網駅の駅舎の改修とあわせて、交通バリアフリー法による施設改善策を東日本旅客鉄道株式会社と協議します。
- ながた野の中央に位置するＪＲ永田駅には、利用者の動向を見極めながら、駅東側からの直接利用が可能になるように、自由通路・駅舎の橋上化等の施設整備を関係機関と協議します。

### （３）大網白里市第３次障がい者計画（障がい者福祉計画、障がい児福祉計画含む）

【計画期間】 令和３年度～令和８年度

【基本理念】 ともに支えあい、だれもが安心して暮らせる 笑顔が輝くまち

- 【基本目標】
- ①ともに生きる地域づくり
  - ②自立を支援する基盤づくり
  - ③いきいきと働き、参加できる社会づくり
  - ④地域で育む支援体制づくり

#### 【具体的な施策】（抜粋）

◇障がい者による自主的活動の促進（移動ニーズに対する支援）

##### ①障がい者（児）に配慮したタクシーの確保と活動

タクシー会社に対して、障がい者（児）の利用に関する運転手研修等の支援を行うとともに、改造車両の導入を要請し、障がい者（児）に配慮したタクシーの充実を図ります。

##### ②ガイドヘルパーの確保と活動

視覚障がい者（児）の外出を支援するガイドヘルパーの確保と活用を図ります。そのために、ホームヘルパーの養成研修の推進を図ります。

##### ③スロープ付き自動車の導入

障がい者（児）の移動手段の充実を図るために、スロープ付き自動車の貸出を継続して実施します。

##### ④自動車による外出支援

自動車による外出を支援するため、運転免許の取得や自動車の改造への補助等の充実と利用促進を図ります。また、福祉タクシー助成制度について継続して実施します。

##### ⑤移動支援事業等

障害福祉サービスによる行動援護及び地域生活支援事業、福祉有償運送事業による移動支援を実施し、障がい者（児）の外出を支援します。

##### ⑥公共交通機関の充実

路線バス・コミュニティバス等の公共交通機関について、運行の維持や利便性の確保に努めるとともに、障がい者の利用料金の減免を併せて実施します。

##### ⑦特定目的のための移動に対する補助

求職活動や通所に必要な交通費など、障がい者の一定の自発的・自立的活動について、必要不可欠な費用の一部を助成することを検討します。

#### （４）大網白里市高齢者福祉計画・介護保険事業計画

【計画期間】 令和３年度～令和５年度

【基本理念】 いきいき、ふれあい、支えあい、引き継ぐ未来、まちづくり

##### 【大網白里市の目指すまちづくり】

- 高齢者一人ひとりが住み慣れた地域で活躍できるまちづくり
- 介護が必要になっても安心して暮らすことができるまちづくり

##### 【具体的な施策】（抜粋）

###### ①福祉有償運送事業

公共交通機関の利用が単独では困難な要介護・要支援認定者及び障がい者等を対象として、病院への通院等を目的に、ＮＰＯ法人等が実施している福祉有償運送の促進を図っていきます。

###### ②福祉タクシーの助成事業

重度の身体障がい者や要介護４・５の方などを対象に、タクシー料金の一部を助成します。

###### ③コミュニティバス

コミュニティバス利用者の確保を図り、運行を維持するとともに、利用者の動向や意見を踏まえて、さらなる利便性の向上を図ります。

###### ④高齢者外出支援事業

事業所の運行する送迎バスを利用し、継続して高齢者の外出の支援を行っていきます。また、高齢者の外出支援のニーズや課題を引き続き調査・分析し、必要に応じて新たな支援策を検討します。

## 1-4 大網白里市地域公共交通網形成計画の目標達成状況と評価

### (1) 目標の達成状況

#### 目標①路線バスの利便性向上を図り、市内公共交通システムの充実を図る

##### 【目標の指標】

路線バスの利用者数 470,000 人／年

##### 【達成状況・分析】⇒未達成

- ・令和2年度路線バス利用者数 298,378 人／年
- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、不要不急の外出自粛や、リモートワーク等の普及が利用者数の減少に繋がった。
- ・利用者数を増やすためには、利便性の向上（ＩＣカード決済の導入、バス待ち環境の整備、路線バスネットワークの再編）を図る必要がある。

#### 目標②高齢化の進む地域、公共交通空白地域における移動手段について、検討を進め、対応を図る。

##### 【目標の指標】

計画期間内における対応策の実施

##### 【達成状況・分析】⇒達成

- ・平成30年10月より、白里地区において、新たなコミュニティバスの運行を開始。
- ・当該コミュニティバスについて、令和2年4月に運行計画の見直しを実施。
- ・事業内容等を精査し、運行内容の見直しを行ったため目標は達成しているが、利用者数は少ない状況。（収支率約10%）
- ・地域住民や利用者の声から運行を継続しているが、改めて利用者ニーズや費用対効果を検証し、事業の効率化を図る必要がある。

#### 目標③事業者、行政、住民が協働して持続可能な公共交通システムの確立を図る

##### 【目標の指標】

自立性を高め（公的補助金を維持または減額）した上で、現状の路線数を維持

##### 【達成状況・分析】⇒達成

- ・コミュニティバスの運行事業者に対する市補助金は、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金が増加傾向にあることに伴い、減少傾向となっている。
- ・路線バス及び高速バスは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、多くの便が運休等の措置が執られた。
- ・感染症対策を徹底するとともに、利用実態に見合った運行内容の効率化（バスの小型化、ダイヤの見直し等）を図る必要がある。