

大網白里市地域公共交通計画

令和8年4月改正

大網白里市

【 目 次 】

序章	計画策定の目的と位置付け	1
1	目的	1
2	計画の位置付け	1
3	計画区域	2
4	計画期間	2
第1章	大網白里市に関する現状等	3
1-1	地域特性の整理	3
1-2	公共交通の現状	9
1-3	上位・関連計画での公共交通の位置付け	19
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	24
第2章	市民などの意向把握アンケート調査の実施	25
2-1	市民アンケート調査	25
2-2	利用者アンケート調査	50
2-3	事業者ヒアリング	62
第3章	大網白里市における地域公共交通の課題	66
3-1	地域公共交通の現状の整理	66
3-2	地域公共交通の課題	67
3-3	大網白里市における公共交通のあり方	69
第4章	地域公共交通の課題を解決するための基本方針	71
4-1	地域公共交通の構築に係る基本方針	71
第5章	計画の目標及び実施事業	73
5-1	計画の目標	73
5-2	実施事業	74
5-3	実施事業の概要	75
5-4	計画目標に対する評価指標	82
第6章	計画目標の達成状況の評価及び見直し	83
6-1	計画を推進する仕組みづくり	83

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組の 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58.08km²、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（市制施行後「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日に単独市制を施行し、大網白里市が誕生しました。

(3) 人口動向

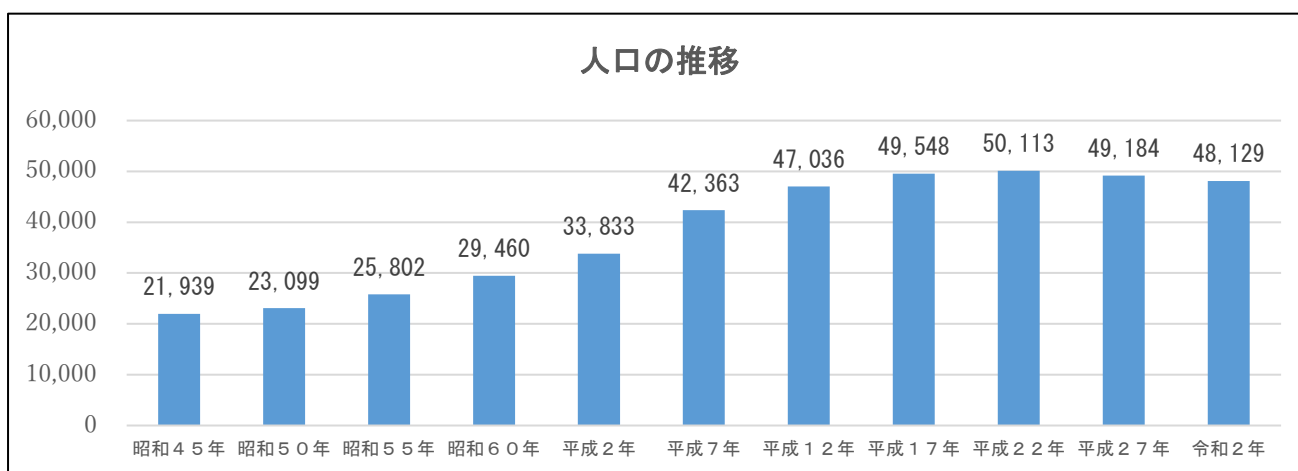
①総人口・世帯数

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。

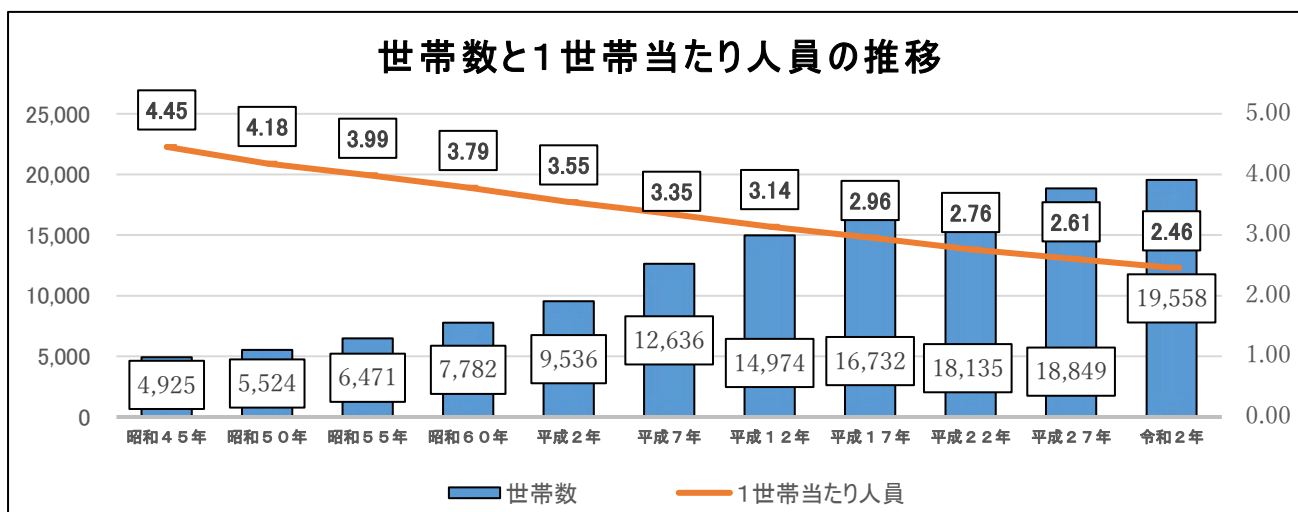
一方、世帯数については、平成17年は16,732世帯、平成22年は18,135世帯、平成27年は18,849世帯、令和2年は19,558世帯と増加していますが、1世帯あたり人員は、平成17年は2.96人、平成22年は2.76人、平成27年は2.61人、令和2年は2.46人と減少しています。

図2：人口の推移



出典：国勢調査

図3：世帯数と1世帯あたり人員の推移



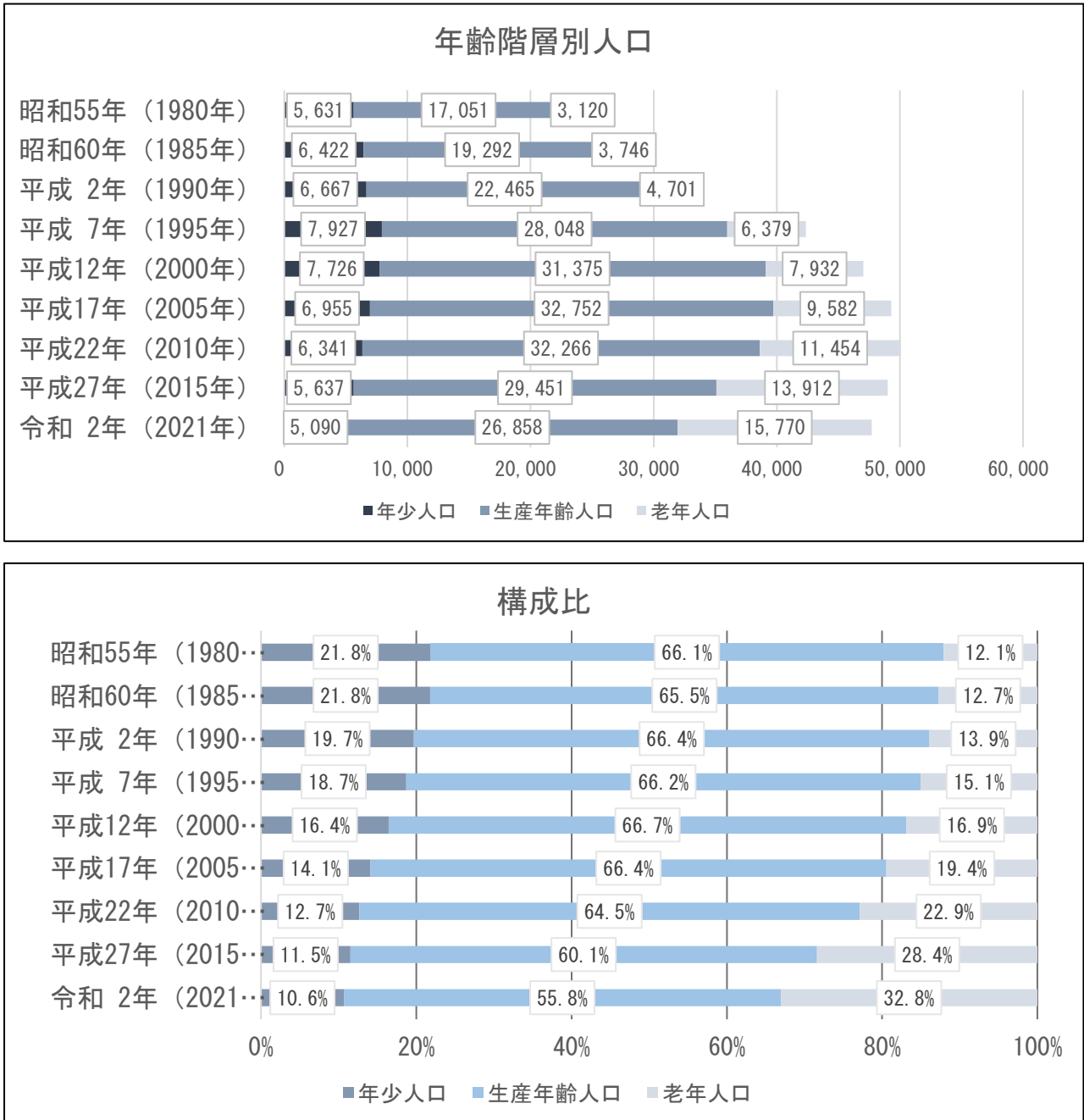
出典：国勢調査

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歳まで）は5,090人（構成比10.6%）、生産年齢人口（15歳から64歳まで）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



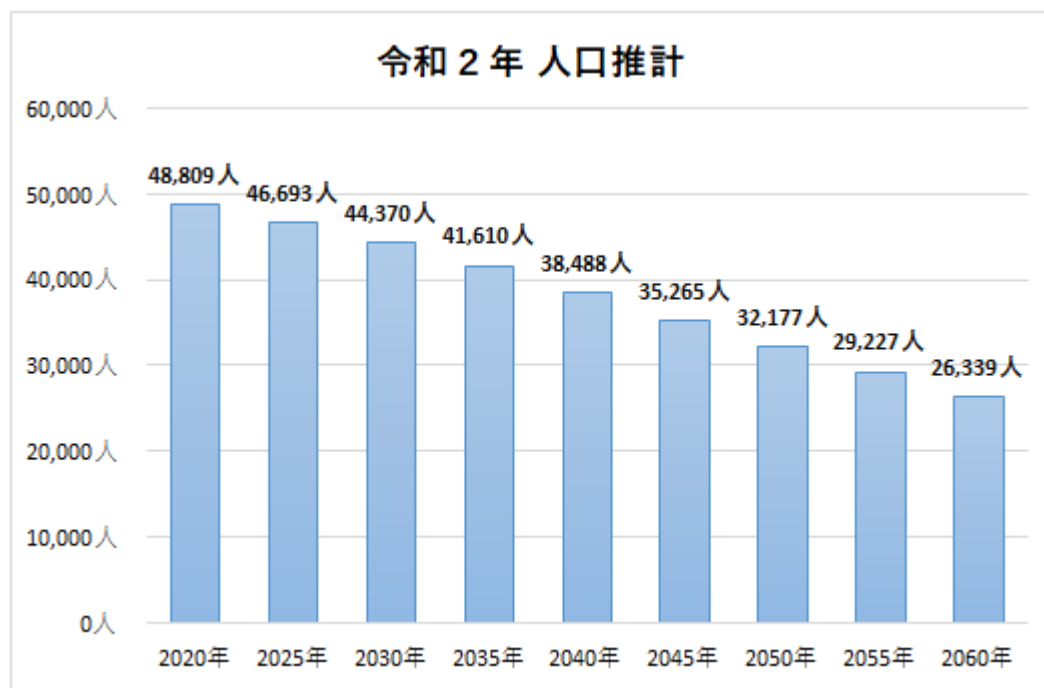
出典：国勢調査

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 人になると推計されています。

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

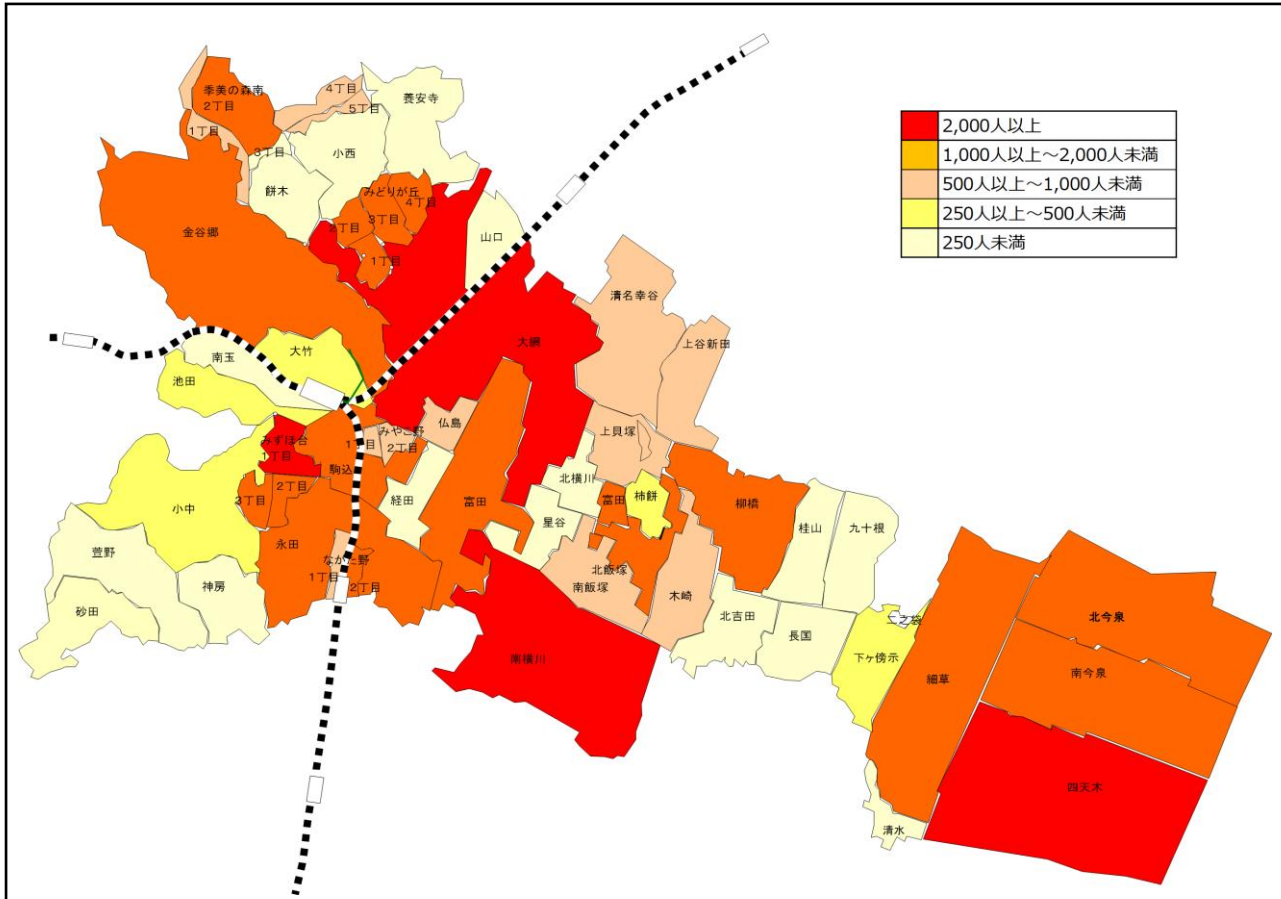


出典：大網白里市人口ビジョン

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

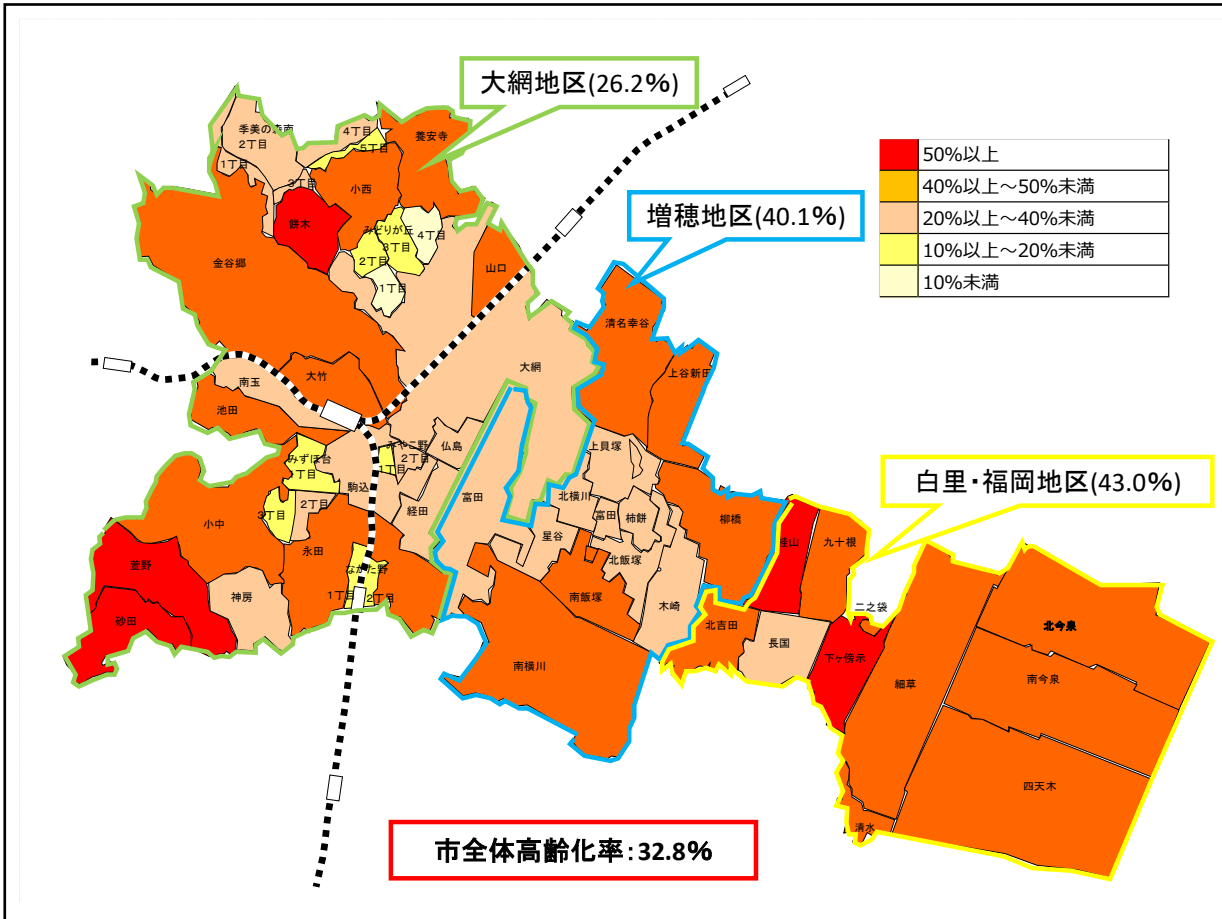
出典：住民基本台帳（令和3年4月1日現在）

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、「萱野」、「砂田」、「桂山」、「餅木」、「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

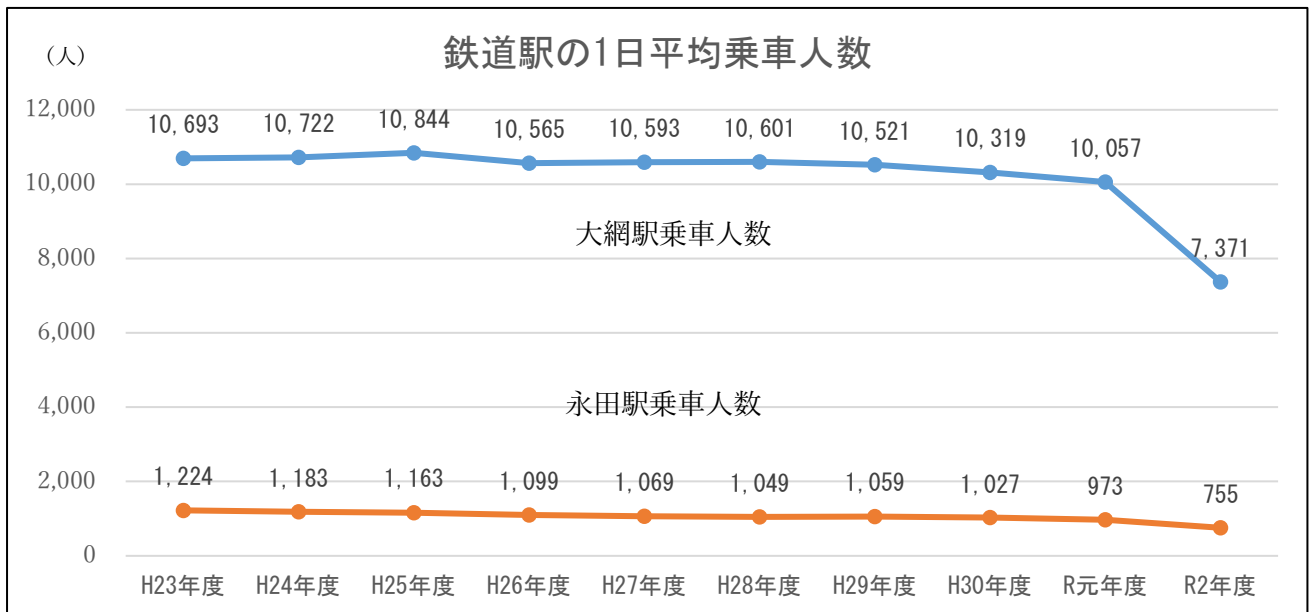
市西部にJR東日本外房線・東金線が通り、市内には大網駅と永田駅があります。大網駅は東金線の起点でもあり、両線ともに東京駅、千葉駅への直通電車があります。東京駅までは特急で約45分（快速で約70分）、千葉駅までは約30分でアクセスできることから、東京、千葉方面への通勤、通学者が多く、また、大網駅周辺の貸駐車場を利用した、市外在住の通勤者も大網駅を利用しています。

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年度は前年度比約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)、京成バス千葉イースト(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。

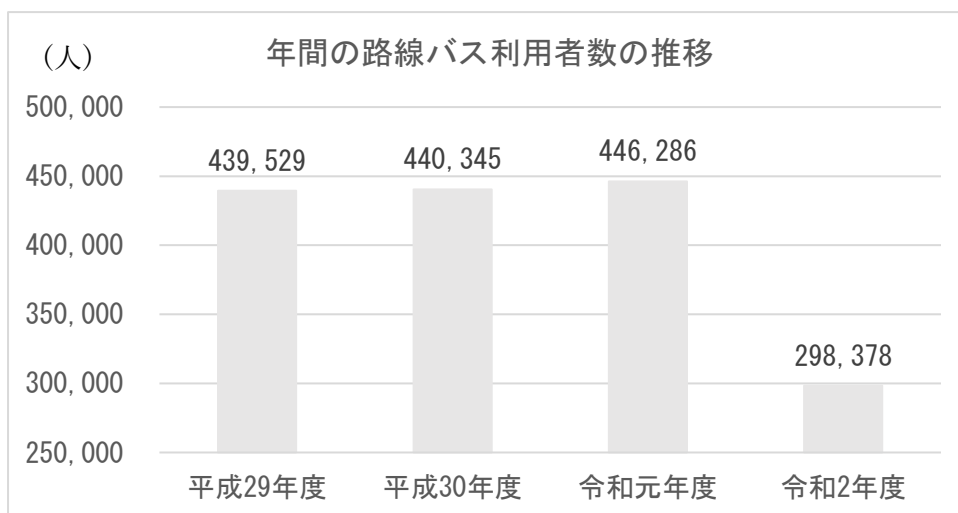
バス利用者は、令和元年度まで横ばい傾向でありましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、前年度比3割減と大幅に減少しました。

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(休止中)	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(休止中)	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(休止中)	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	
京成バス 千葉イースト(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



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)、京成バス千葉イースト(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・季美の森を經由し、千葉東金道路を通り千葉駅へ向かう「千葉～白子中里線」を運行しているほか、白子中里～白里海岸・大網駅・季美の森を經由し、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」を運行しています。

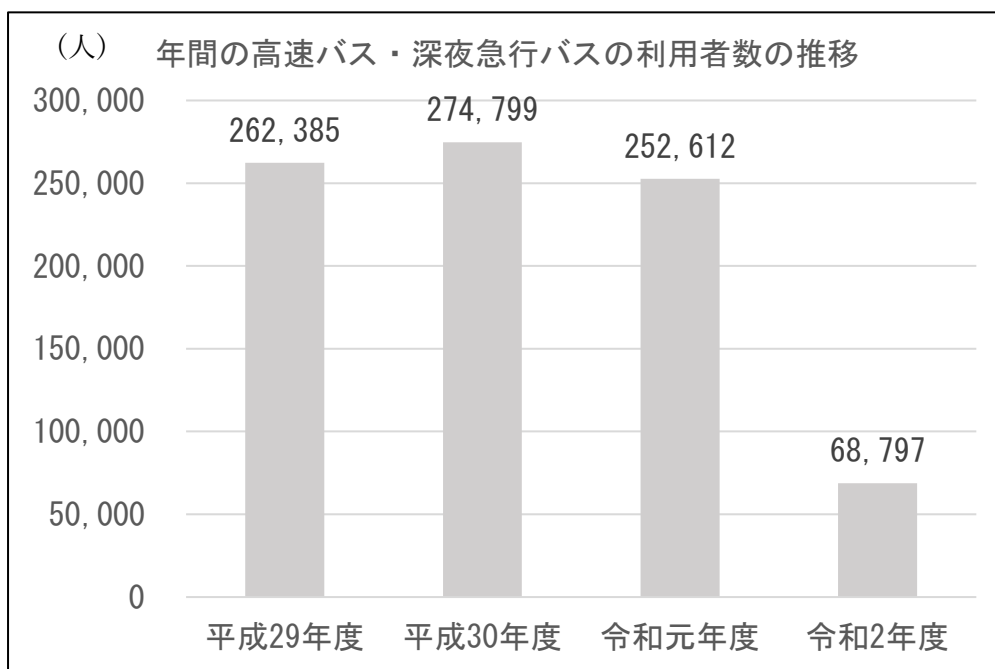
また、京成バス千葉イースト(株)、東京空港交通(株)の共同運行により、大網駅から土気駅・菅田駅等を経由し、羽田空港を結ぶ「羽田空港線」が運行しています。

その他、深夜急行バスとして、京成バス千葉イースト(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	京成バス千葉イースト(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	京成バス千葉イースト(株)	片道:1便

出典：各運行事業者ホームページ



(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

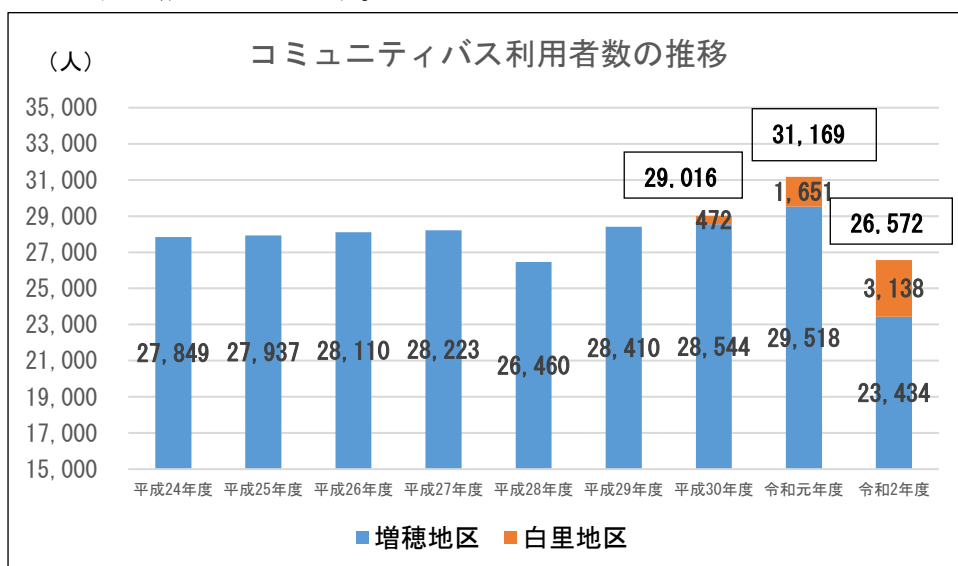
(5) コミュニティバス

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・白里地区・瑞穂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。

なお、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。



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	京成バス千葉イースト(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6便（上り6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 ※白里地区（大網市街地）⇄カスミは300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	秋葉タクシー(有)

表 9：瑞穂地区コミュニティバスの概要（令和8年4月1日運行開始）

路線数	1 ルート
運行地域	瑞穂地区、大網地区の一部
運行日	365日
運行便数	1日7便（上り4便、下り3便）
運行車両	1台（トヨタハイエースコンピューター、14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	秋葉タクシー(有)

※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。

表 10：コミュニティバス運行に係る市負担額

①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

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

②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11：高齢者外出支援事業の概要

利用対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・本事業実施要領を遵守できる方
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

表12：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 13：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 ・要介護認定者 ・身体障害者手帳所持者 ・肢体不自由・内部障がい等で移動困難な方
利用方法	事前登録制
実施事業者	・NPO法人 葵の森「おでかけキャブでんでんむし」 ・NPO法人 大網お助け隊

(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 14：タクシー料金助成の概要

対象者	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
助成金額	乗車 1 回につき最大 500 円の助成（24 回以内）

表 15：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

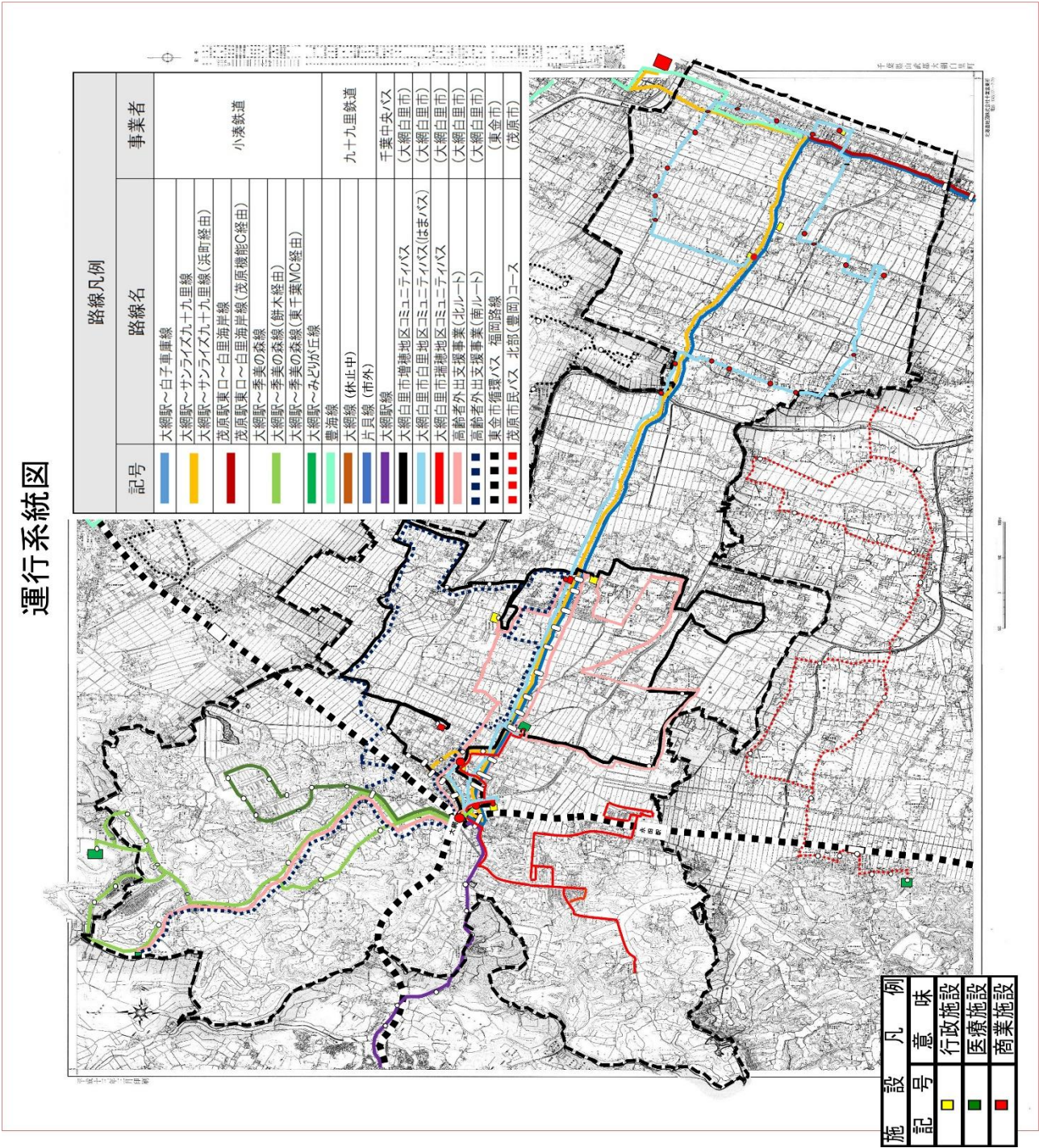
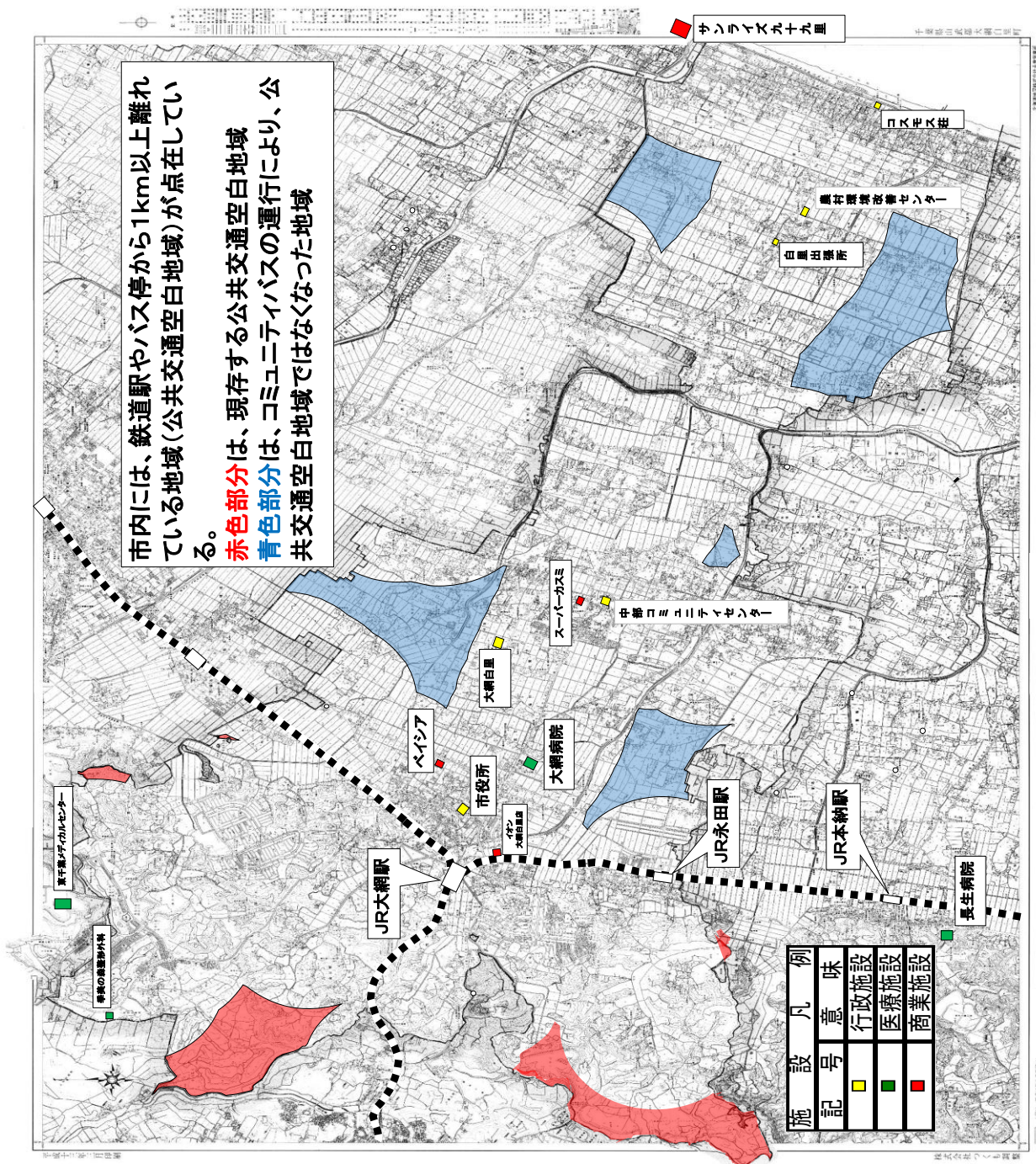


図 13 : 公共交通空白地域の分布

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

後期基本計画・・・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）

【後期基本計画 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組を検討します。

(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、J R 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、CO₂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 J R 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 J R 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。

第2章 市民などの意向把握アンケート調査の実施

2-1 市民アンケート調査

公共交通に関する利用状況や市民ニーズを把握し、利用状況や、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行いました。

調査対象者	市内在住 16 歳以上の市民 2,000 人(無作為抽出)										
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和 3 年 8 月 30 日(月) 発送～9 月 13 日(月) 締切										
調査項目	<p>①回答者の属性 性別、年齢、住まい、職業、家族構成、運転免許証有無、 運転免許証自主返納意向、車両所有状況、 最寄りバス停及び鉄道駅までの交通手段及び時間</p> <p>②日常の移動実態 [通勤・通学、買い物(食料品・日用品等)、買い物(衣料品等)、通院] の頻度、行き先、交通手段、外出及び帰宅時間</p> <p>③鉄道の利用実態・意識・満足度 利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>④路線バス等の利用実態・意識・満足度 利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑤タクシーの利用実態・意識・満足度 利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービスに対する満足度</p> <p>⑥公共交通の今後のあり方 導入したほうが良い交通施策、公共交通に対する財政負担の考え方 公共交通の利用を促進する取組、新型コロナウイルスの影響</p>										
回収状況	<p>回収票数：1,026 票（回収率 51.3%）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地域名</th> <th>回収票数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大網地域</td> <td>614</td> </tr> <tr> <td>増穂地域</td> <td>285</td> </tr> <tr> <td>白里地域</td> <td>127</td> </tr> <tr> <td>市合計</td> <td>1,026</td> </tr> </tbody> </table>	地域名	回収票数	大網地域	614	増穂地域	285	白里地域	127	市合計	1,026
地域名	回収票数										
大網地域	614										
増穂地域	285										
白里地域	127										
市合計	1,026										

1. 回答者の属性

回答者の性別は、市全体では「女性」が54.9%と男性よりも多く、年齢は60歳以上が50.9%を占めています。

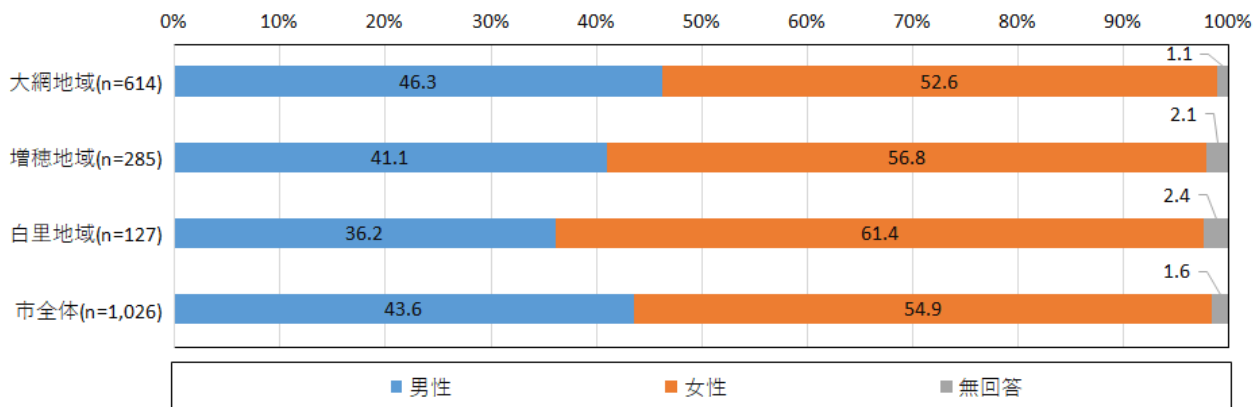
職業は「会社員・公務員」が29.3%と一番多く、次に「無職」が23.7%となっています。家族構成は「2世代(47.4%)」が一番多く、次に「夫婦のみ(33.6%)」となっています。運転免許証有無は「普通自動車以上」の免許を所持している方が75.9%を占めており、「返納済み(4.0%)」、「持ったことがない(8.7%)」となっています。

運転免許証返納意向は「現在は返納を考えていない」が58.5%と最も多く、返納意向がある「近いうちに返納予定(1.7%)」、「返納を考えているが、時期は未定(26.5%)」、「今後返納を考えたい(5.7%)」を上回りました。

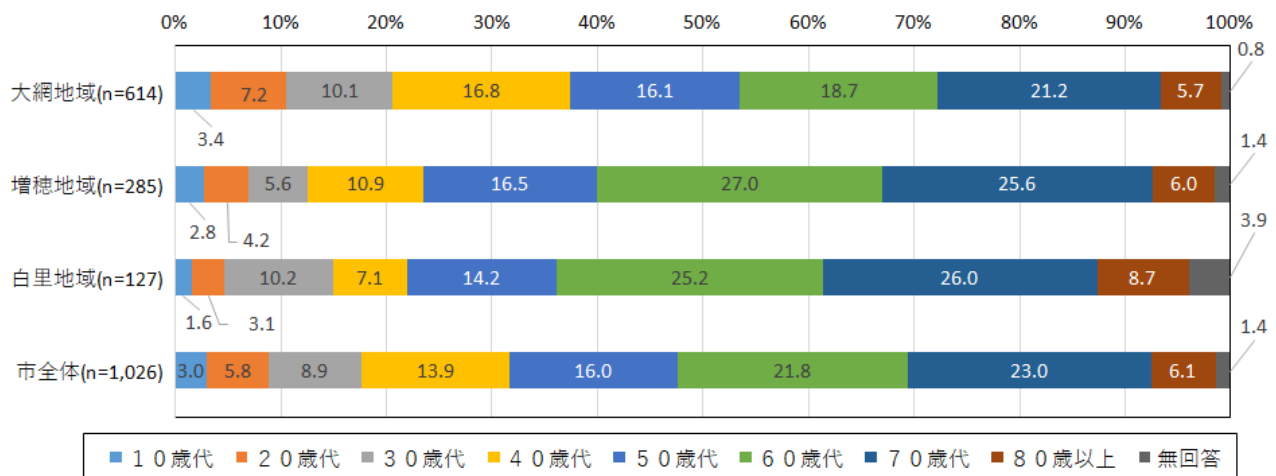
車両所有状況は「自動車」「バイク・原付」「自転車」などの自由に使える車両を所有している方が90.6%でした。

自宅から最寄りバス停までの時間は「0分～5分」が60.4%と多く、次に「6分～10分」が23.5%でした。自宅から最寄り鉄道駅までの時間は「6分～10分」が34.1%と多く、次に「11分～15分」が多くなっています。

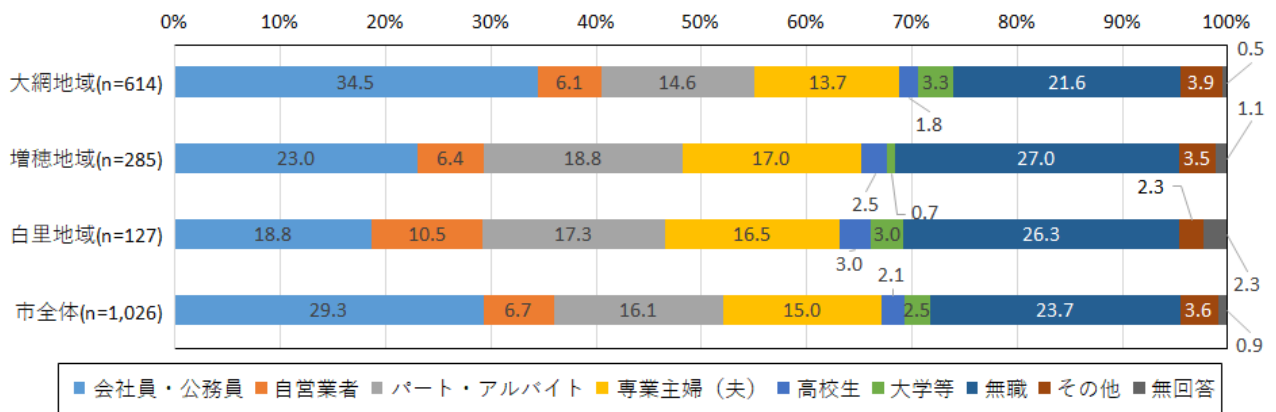
①性別



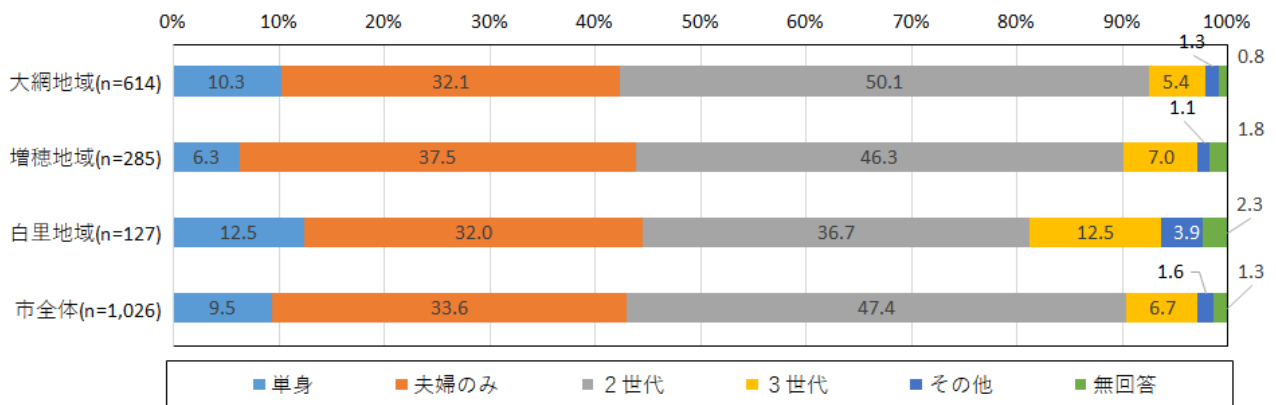
②年齢



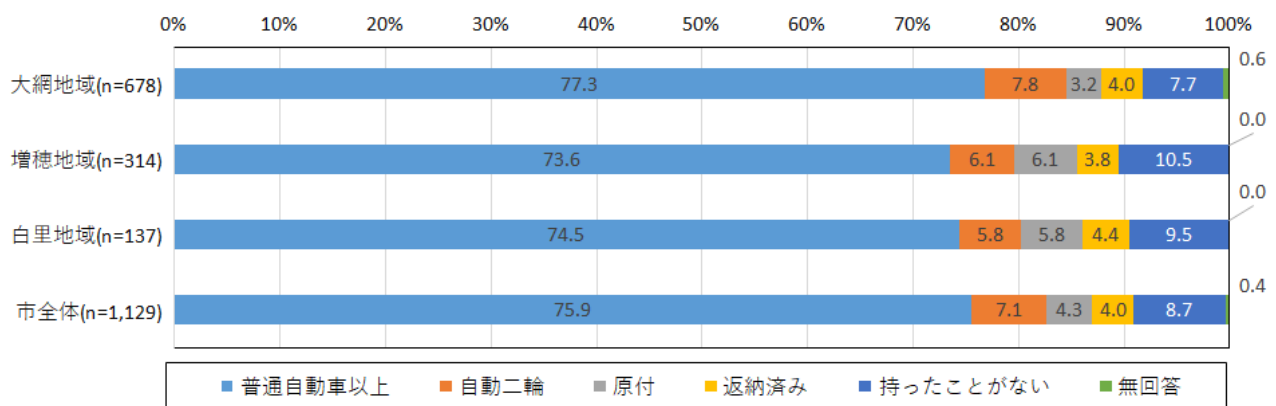
③職業



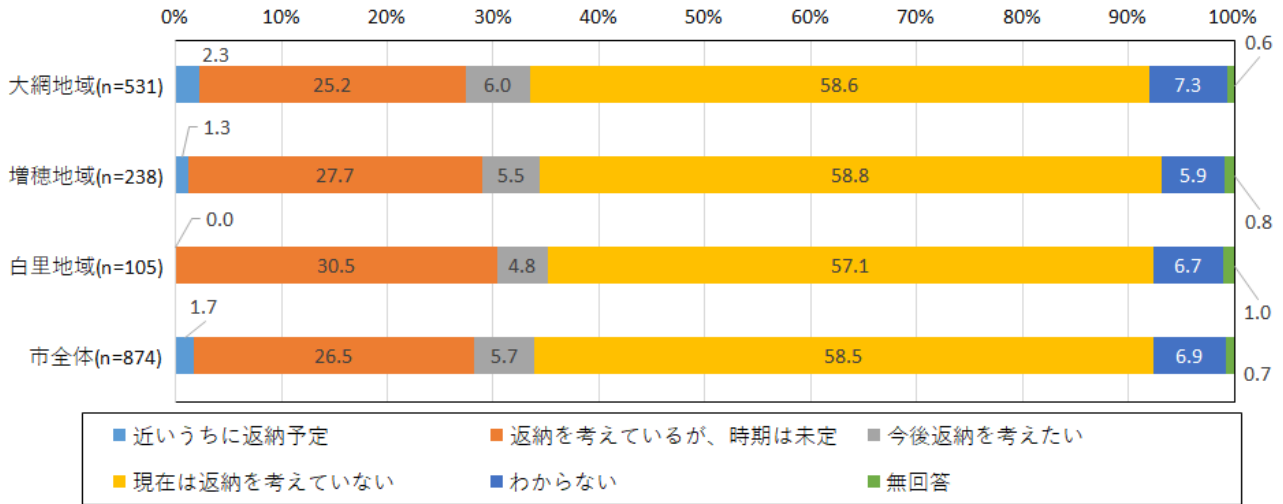
④家族構成



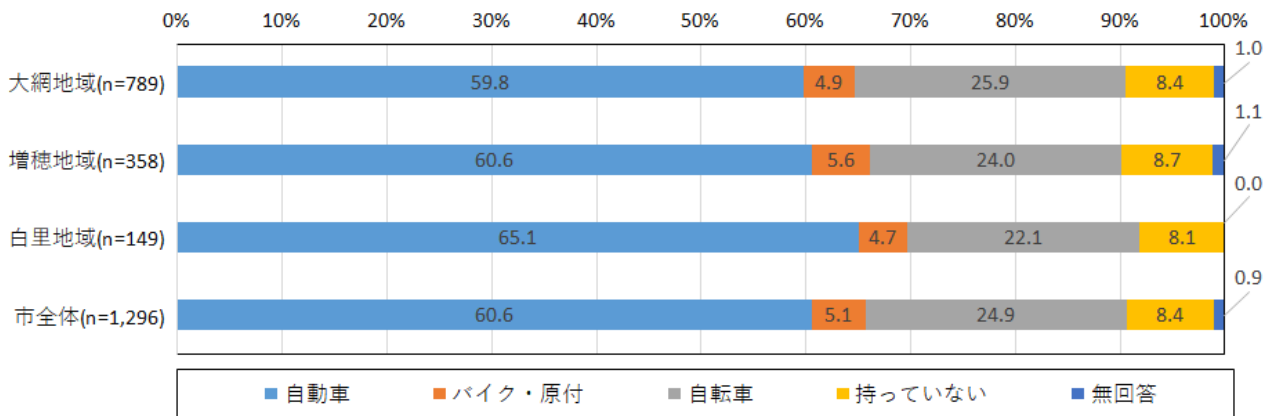
⑤運転免許証有無（複数回答）



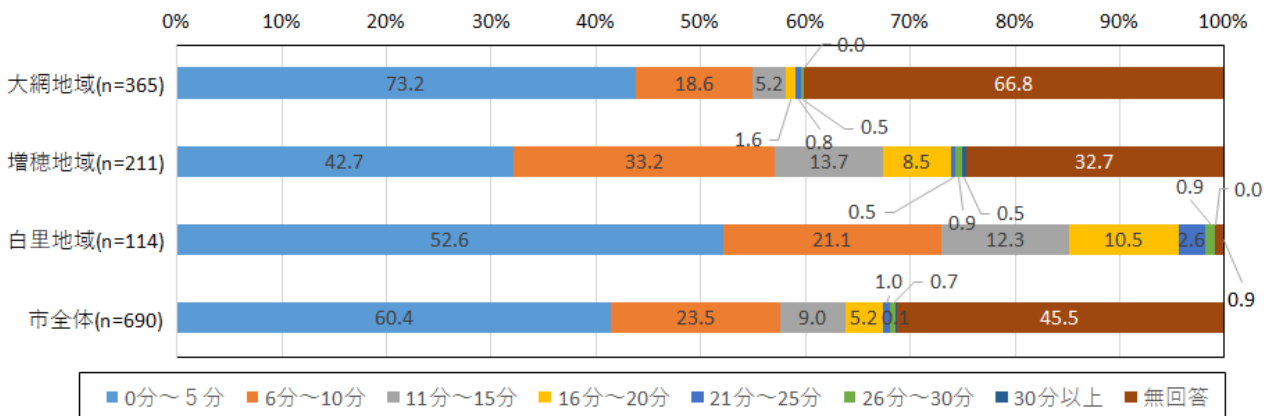
⑥ 運転免許返納意向



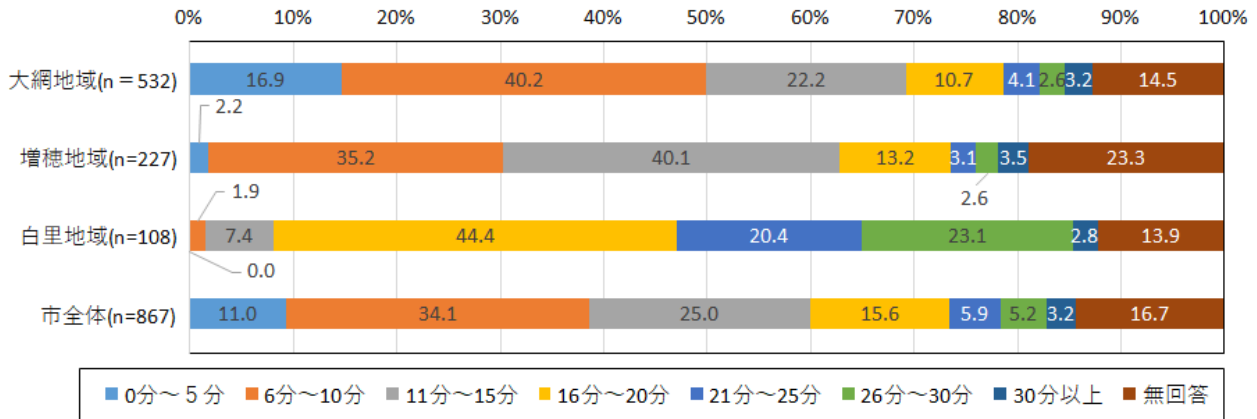
⑦ 車両所有状況（複数回答）



⑧ 自宅から最寄りバス停までの時間



⑨ 自宅から最寄り鉄道駅までの時間

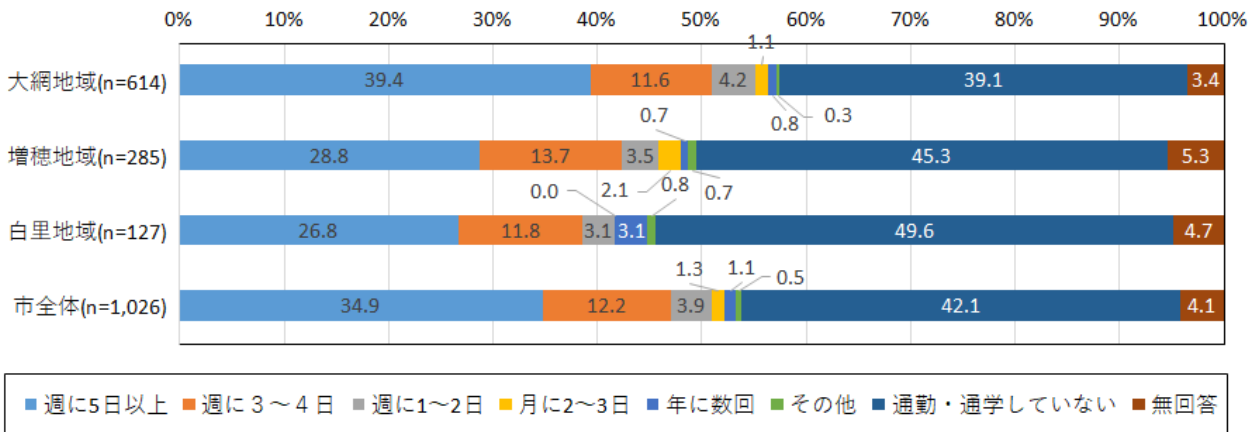


2. 日常の移動

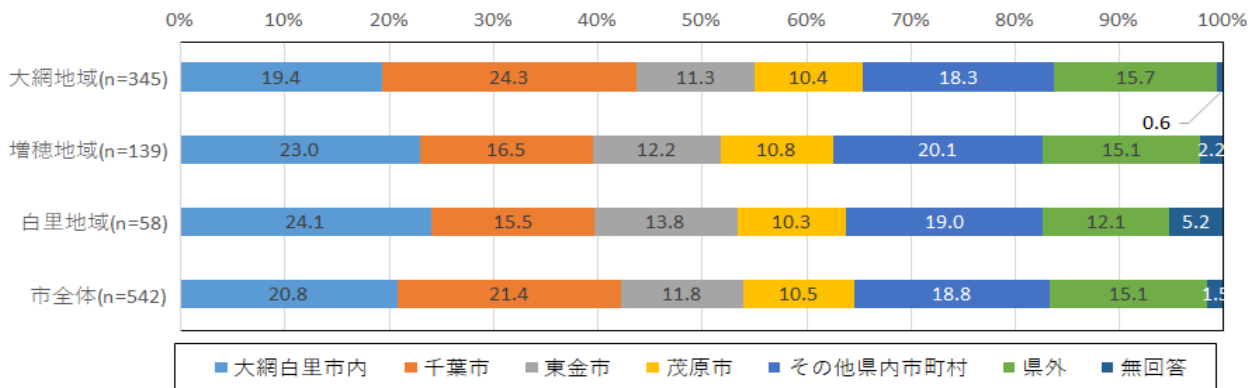
(1) 通勤・通学

通勤・通学の頻度は「週に5日以上」が34.9%と多く、主な行先は「千葉市」が21.4%、「大網白里市内」が20.8%となっています。また、利用する交通手段は「自家用車（自分で運転）」が42.2%と最も多くなっています。

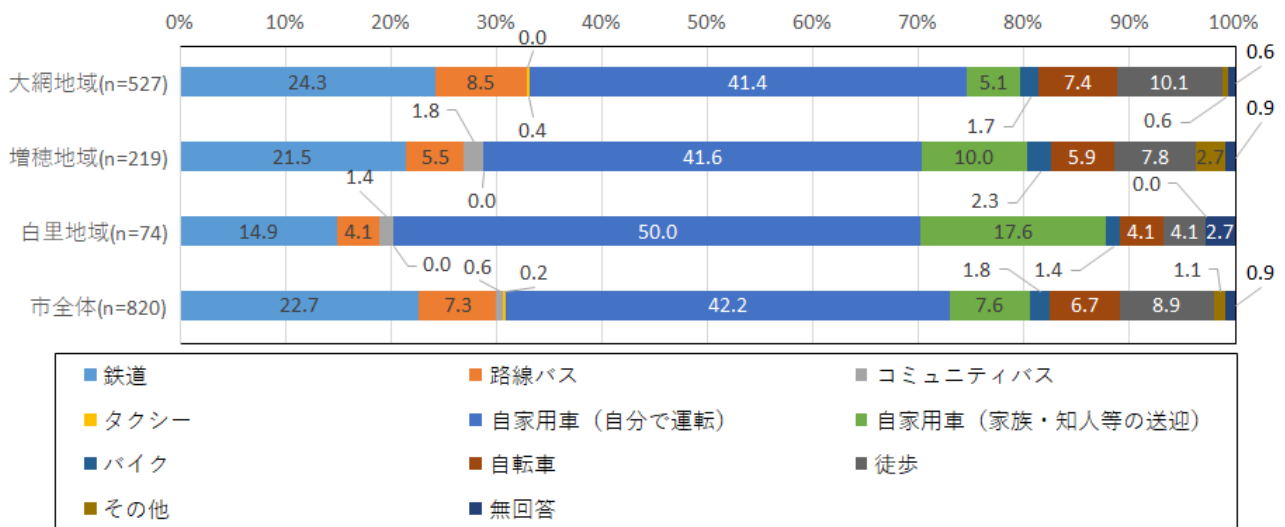
① 通勤・通学の頻度



② 通勤・通学の主な行先

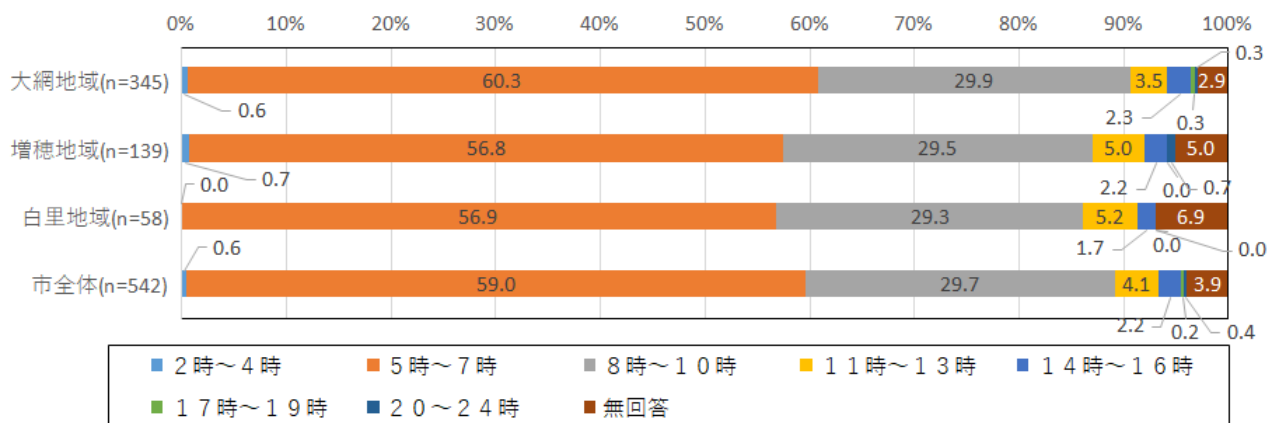


③通勤・通学に利用している交通手段

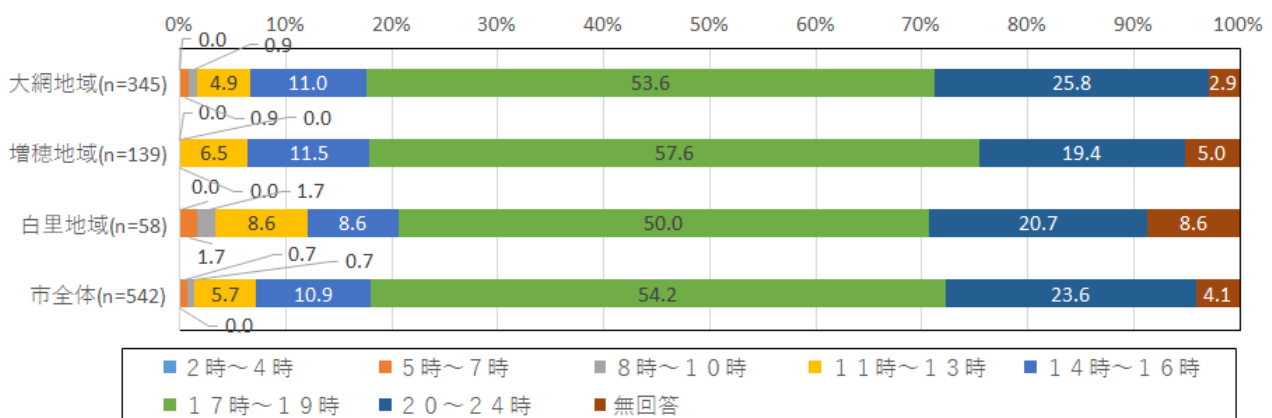


④通勤・通学の時間帯

(家を出る時間)



(帰宅する時間)



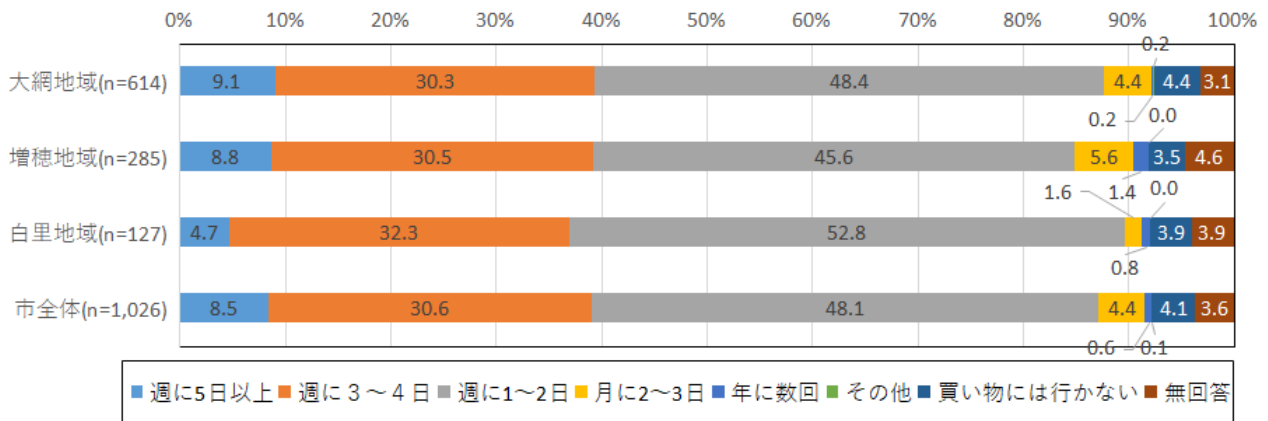
(2)「食料品・日用品」の買い物

「食料品・日用品」を買い物に行く頻度は「週に1~2回」が48.1%と多く、主な買い物先は「大網駅周辺以外の市内」が41.4%、「大網駅周辺」が32.4%となっており、多くの方が大網白里市内で買い物をしていることが分かります。

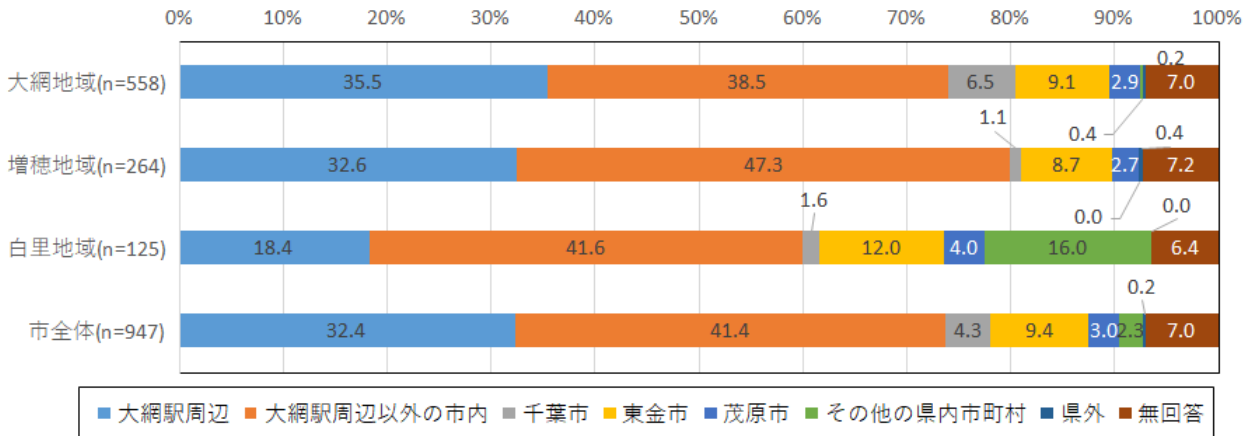
主な交通手段は「自家用車（自分で運転）」が53.7%で最も多くなっています。

買い物に出かける時間帯は、家を出る時間帯が「8時~10時（37.7%）」、帰宅する時間が「11時~13時（37.5%）」と多くなっています。

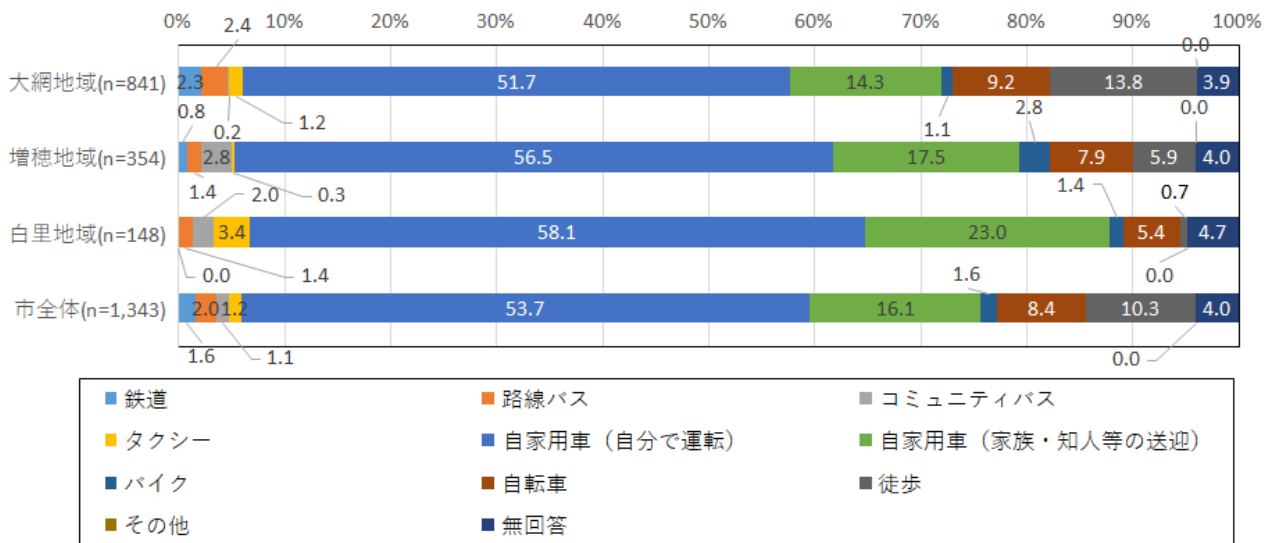
①買い物の頻度



②主な買い物先

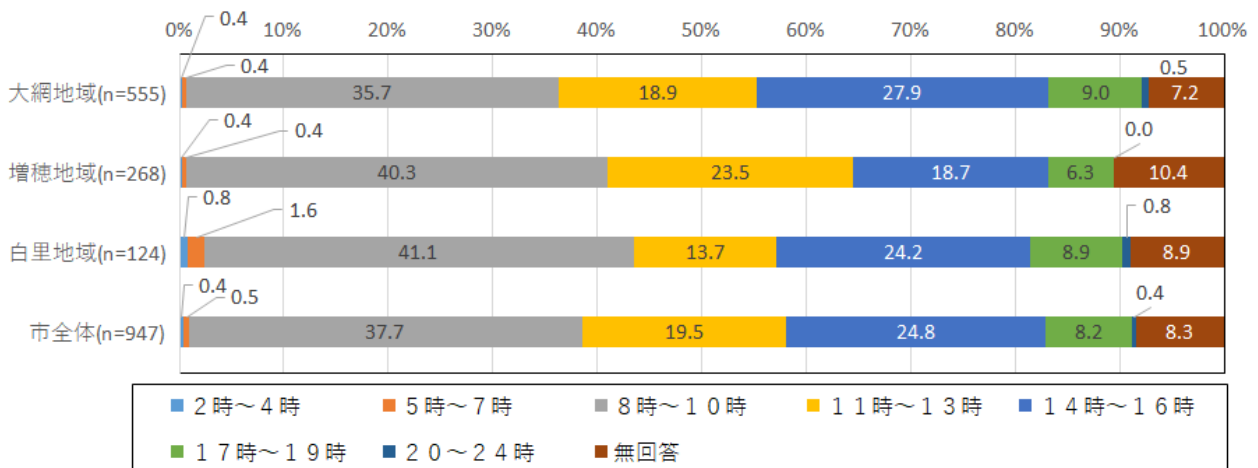


③買い物に利用している交通手段

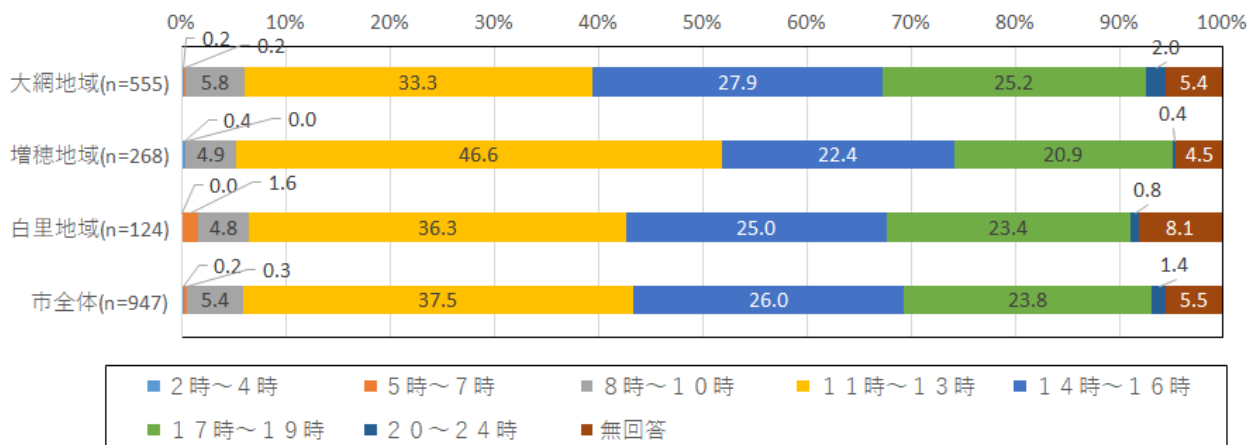


④買い物に出かける時間帯

(家を出る時間)



(帰宅する時間)

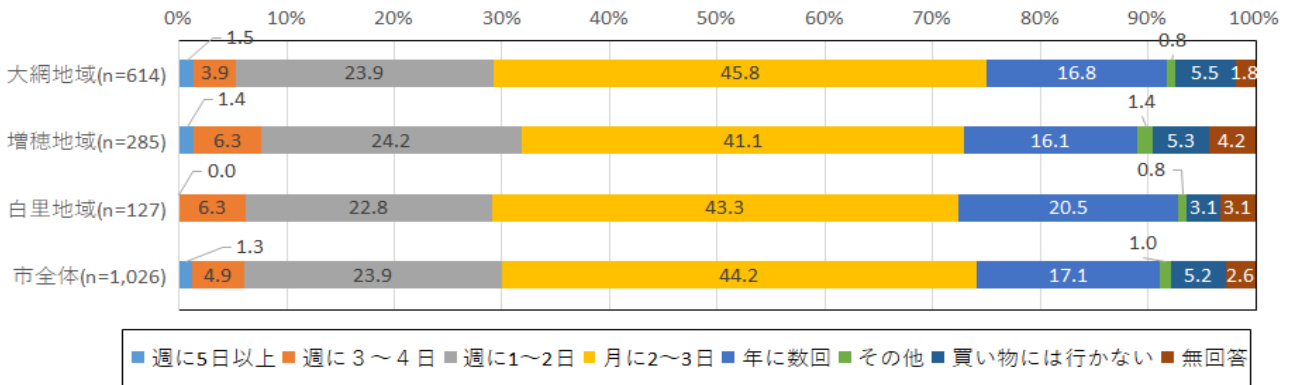


(3) 「食料品・日用品以外」の買い物（衣料品、嗜好品等）

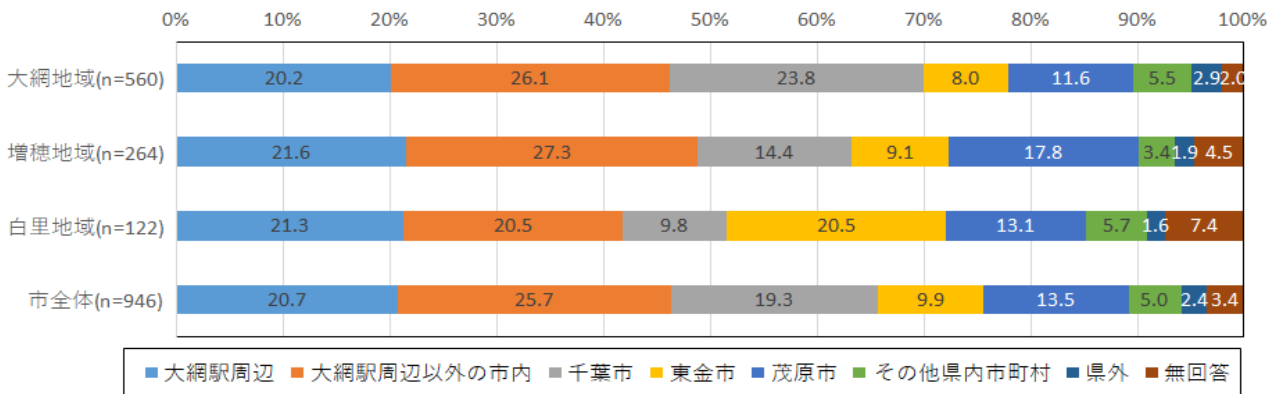
「食料品・日用品以外」の買い物の頻度は「月に2～3日」が44.2%で多く、主な買い物先は「大網駅周辺以外の市内」が25.7%、「大網駅周辺」が20.7%となっており、約半数の方が大網白里市内で買い物をしていることが分かります。

主な交通手段は「自家用車（自分で運転）」が53.1%で最も多くなっています。

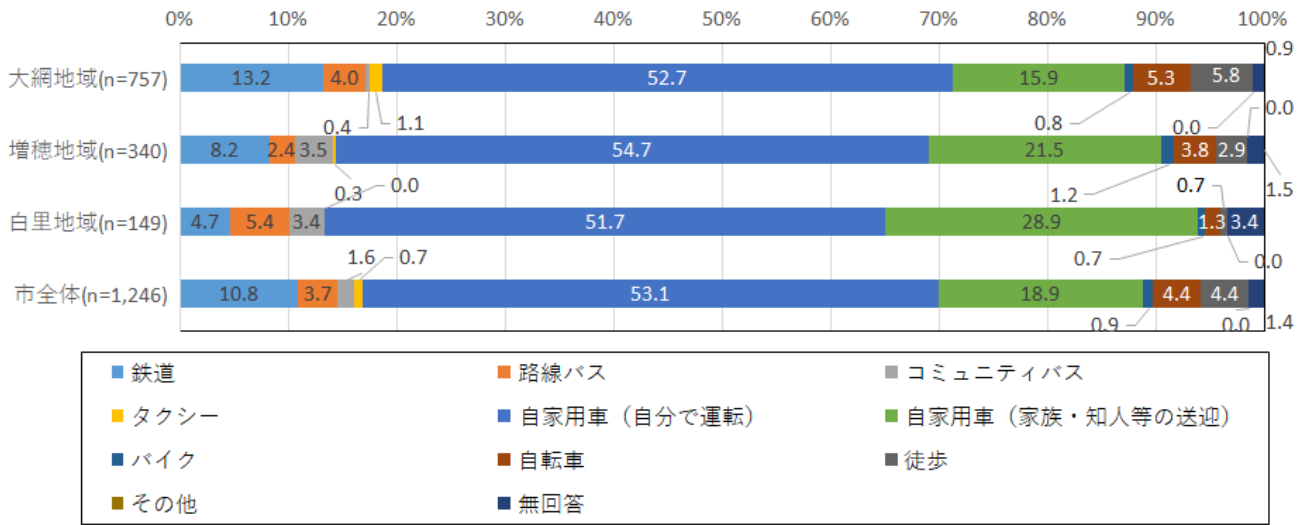
①買い物の頻度



②主な買い物先



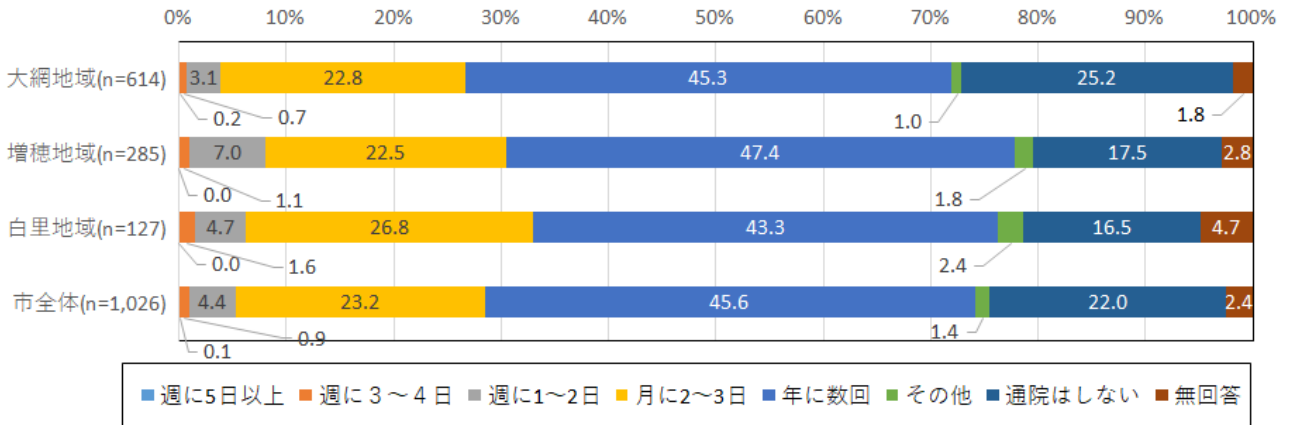
③買い物に利用している交通手段



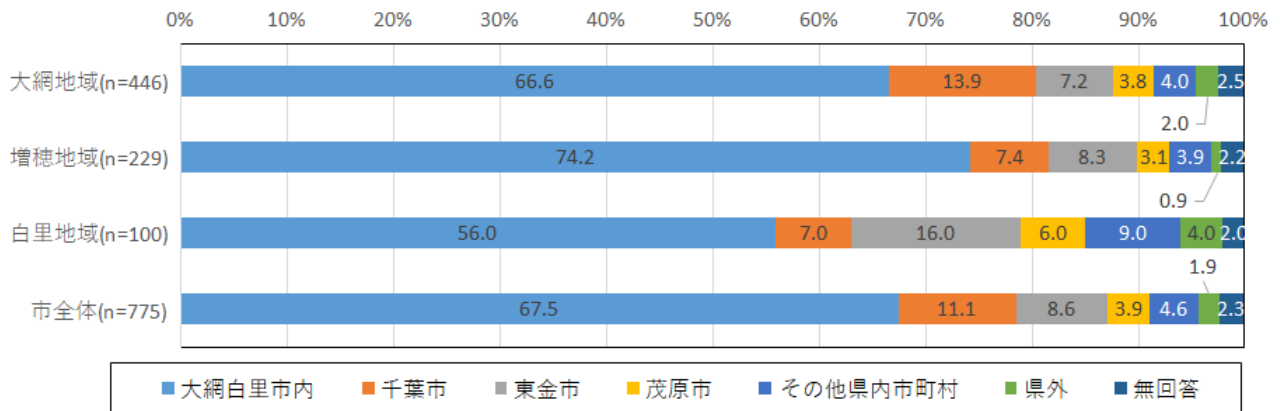
(4) 通院

通院の頻度は「年に数回」が45.6%と多く、主な通院先は「大網白里市内」で67.5%でした。主な交通手段は「自家用車 (自分で運転)」が55.0%で最も多くなっています。通院に行く時間帯は、家を出る時間帯が「8時～10時」で59.7%、帰宅する時間が「11時～13時」で47.6%と多くなっています。

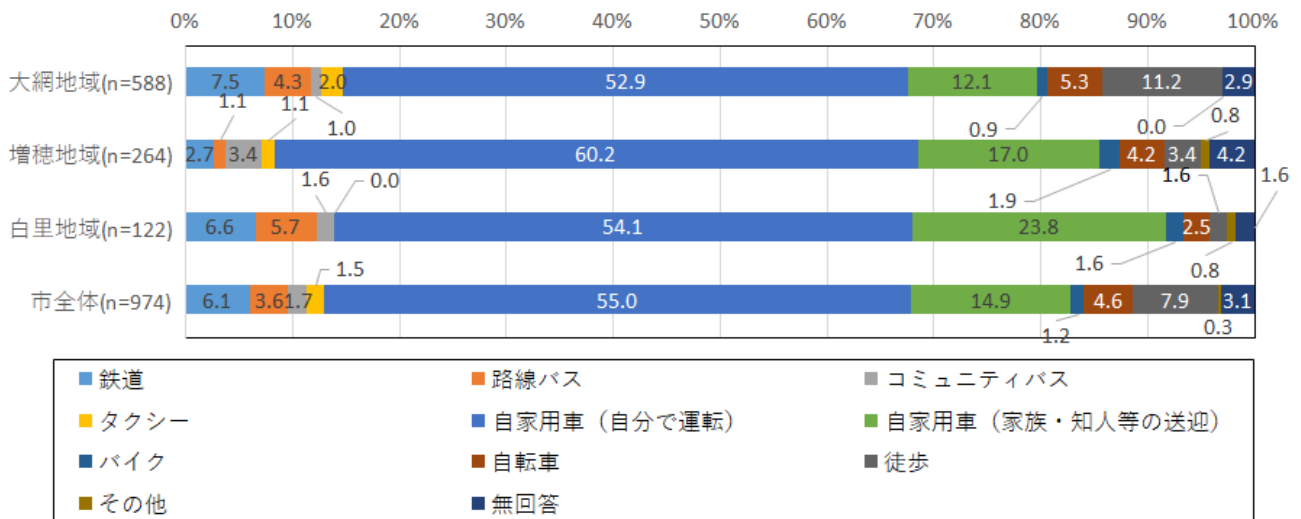
①通院の頻度



②通院の主な行き先

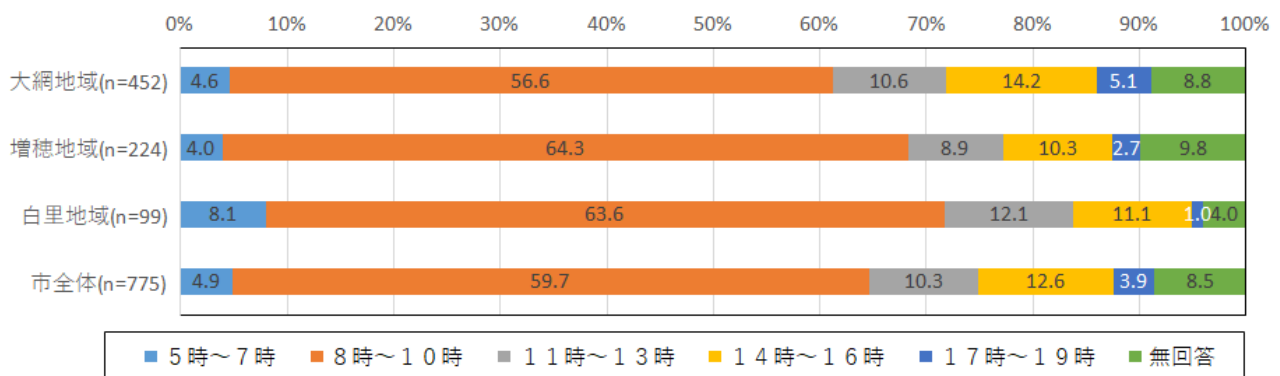


③通院に利用している交通手段

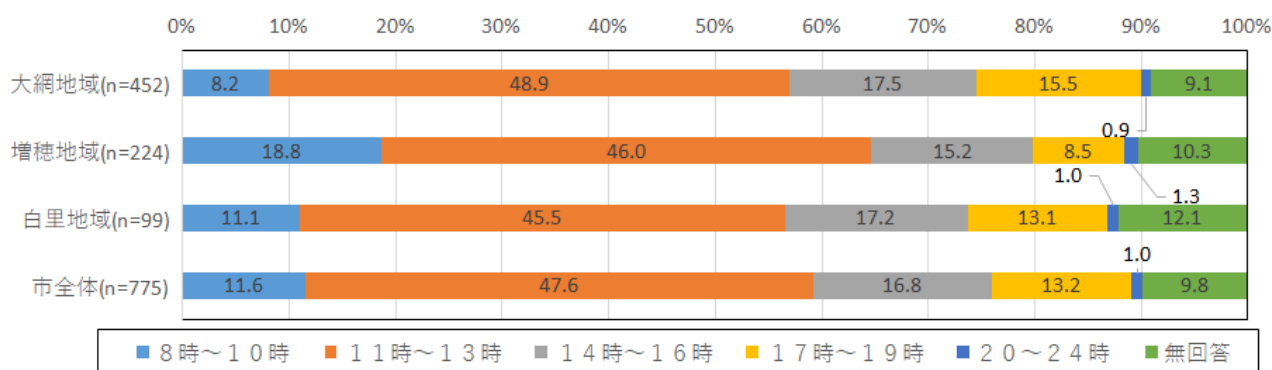


④通院に行く時間帯

(家を出る時間)



(帰宅する時間)



3. 公共交通の利用状況

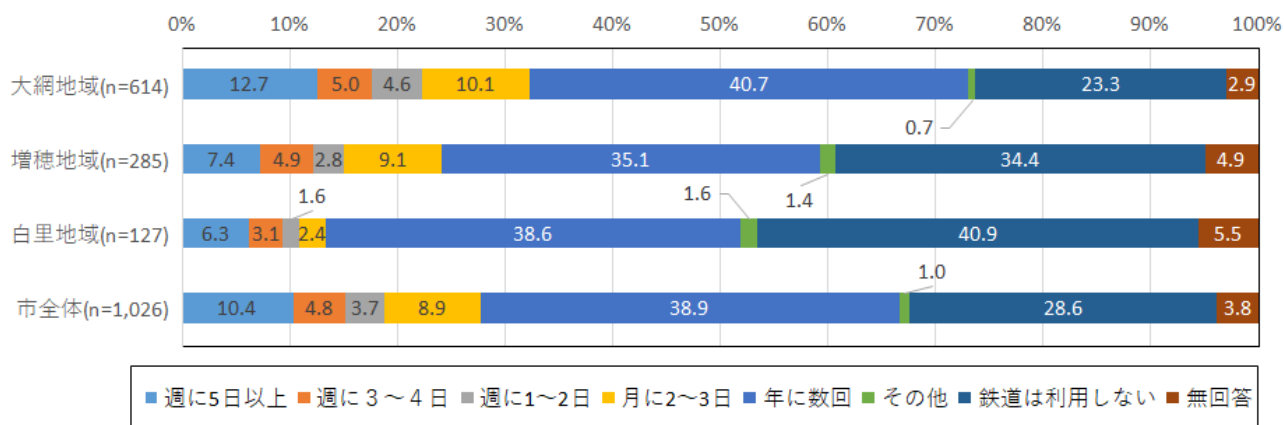
(1) 鉄道の利用実態・意識・満足度

鉄道の利用頻度は、66.7%の方が利用しており、「年に数回（38.9%）」と低頻度の利用割合が多く、その利用目的は、「趣味・習い事（31.3%）」、「買い物（27.3%）」が多くなっています。

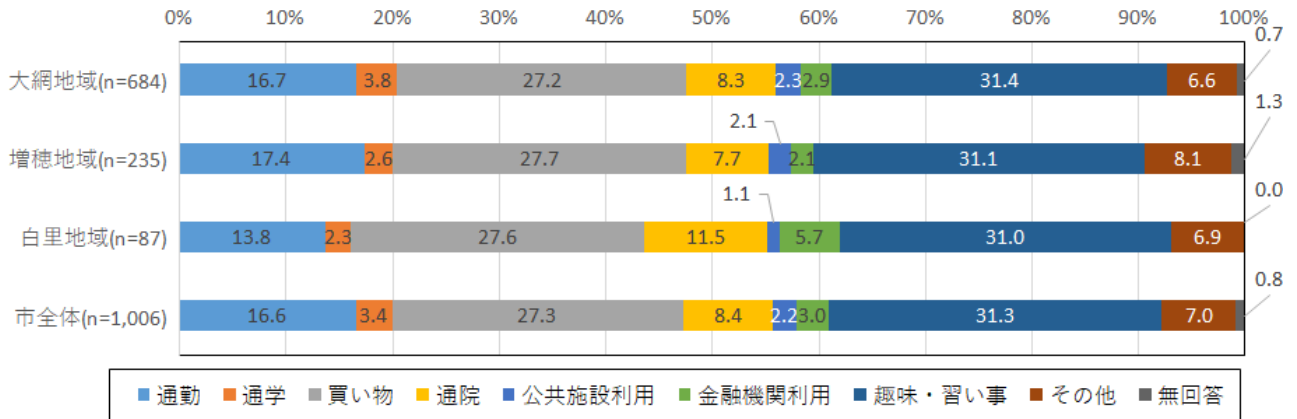
鉄道を利用しない理由は、「自動車・バイクの移動手段がある（56.8%）」が多くなっています。

運行サービスに対する満足度は、「運行本数・運行時間帯」、「時刻表等の運行情報案内」、「駅の快適さ・バリアフリー等」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高く、「鉄道・バスとの乗継ぎやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高くなっています。

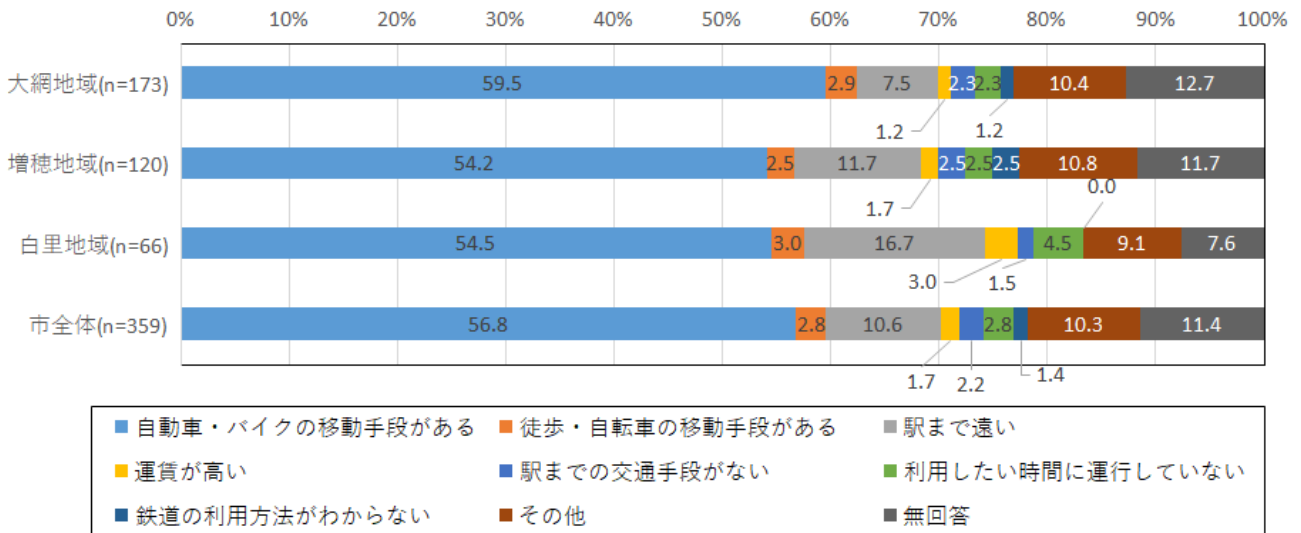
①鉄道の利用頻度



②鉄道の利用目的

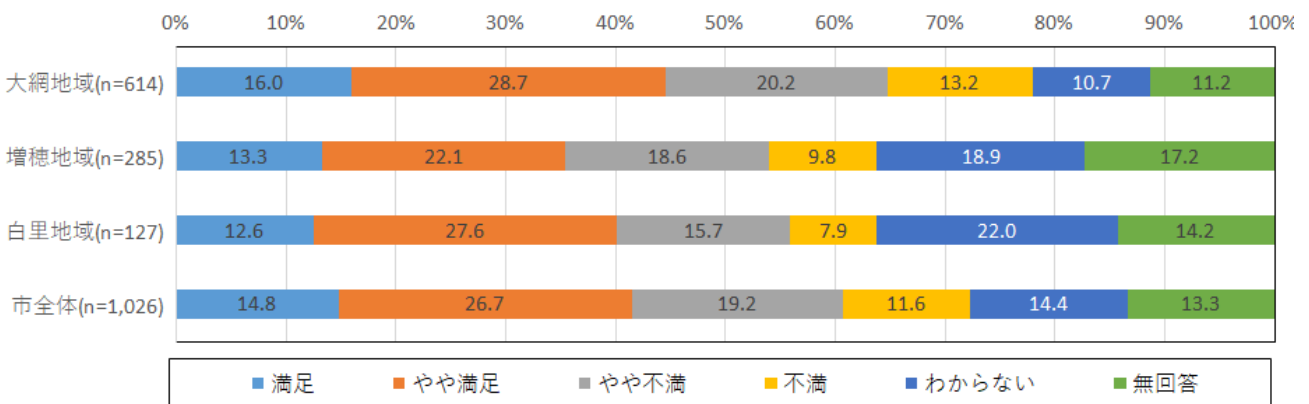


③鉄道を利用しない理由

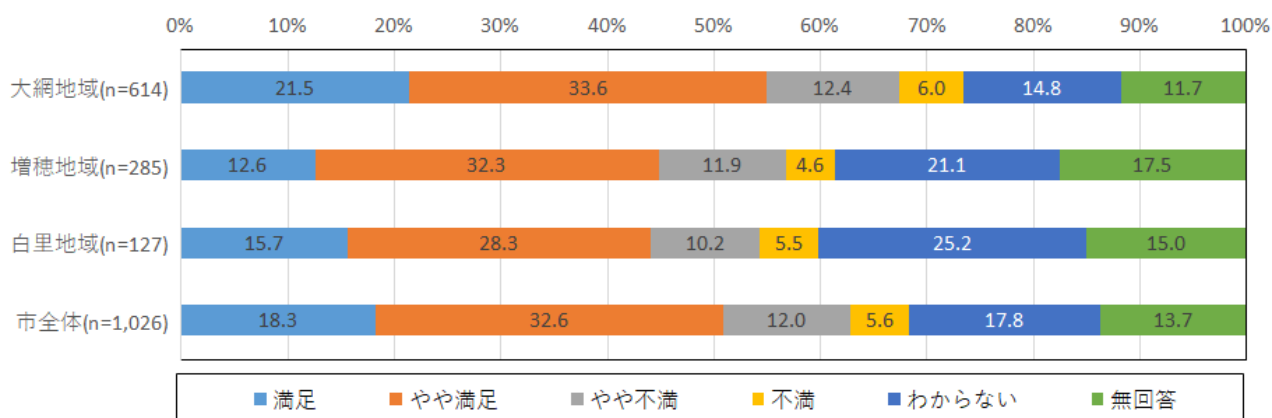


④鉄道の運行サービスに対する満足度

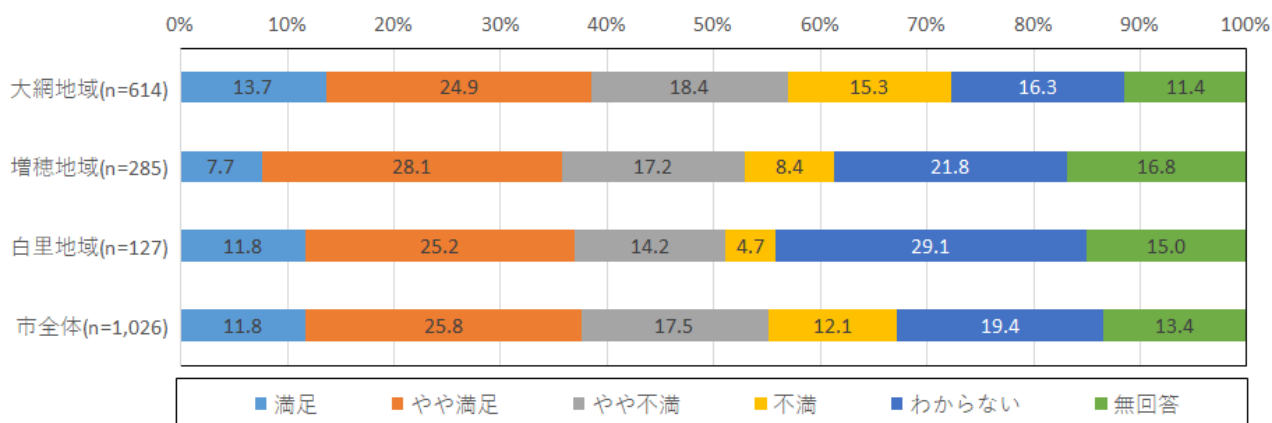
(運行本数・運行時間帯)



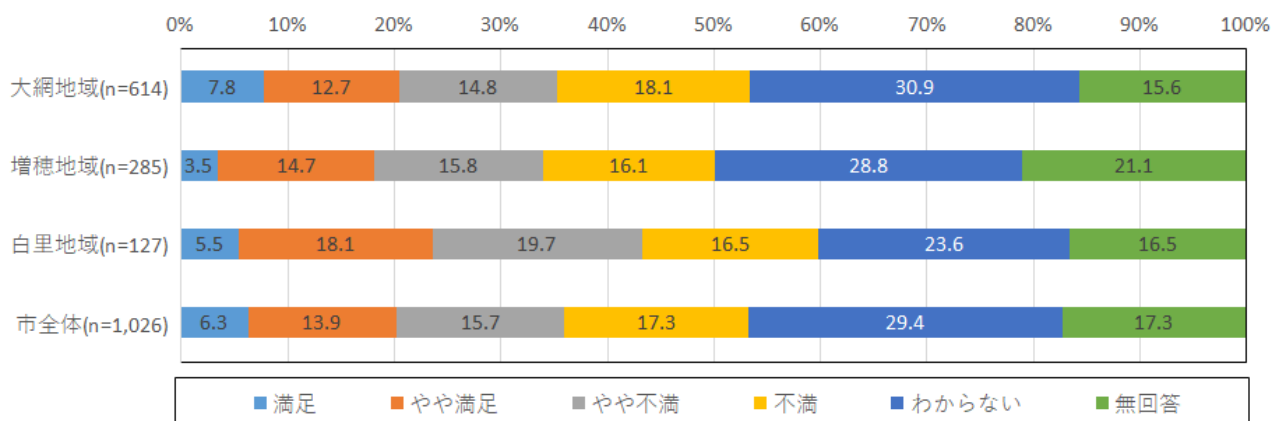
(時刻表等の運行情報案内)



(駅の快適さ・バリアフリー等)



(鉄道・バスとの乗継ぎやすさ)



(2) 路線バス等（コミュニティバス含む）の利用状況

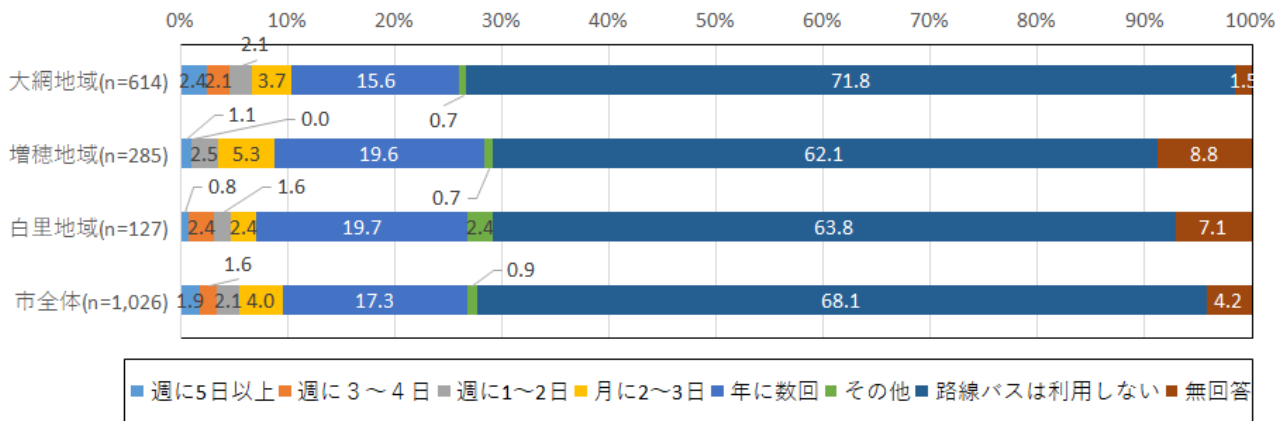
路線バス等の利用頻度は、26.9%の方が利用していますが、「年に数回（17.3%）」と回答した方が多くなっています。なお、68.1%の方が「路線バスは利用しない」と回答しています。

利用目的は、「趣味・習い事（25.7%）」、「買い物（23.2%）」、「通院（15.3%）」の順で多くなっています。

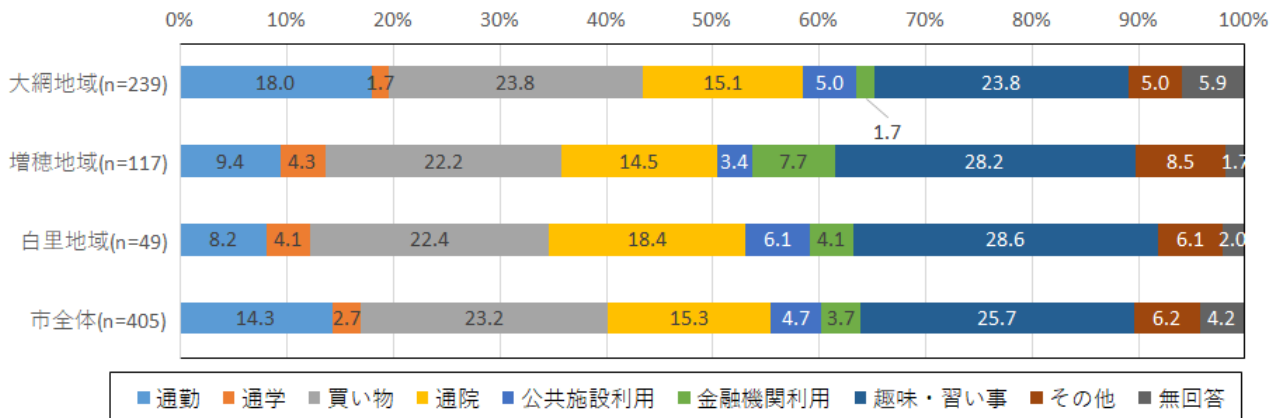
路線バス等を利用しない理由は、「自動車・バイクの移動手段がある」が43.2%と多くなっています。

運行サービスに対する満足度は、「運行ルート」を除く全ての項目で「不満」、「やや不満」と回答した方の割合が高くなっています。

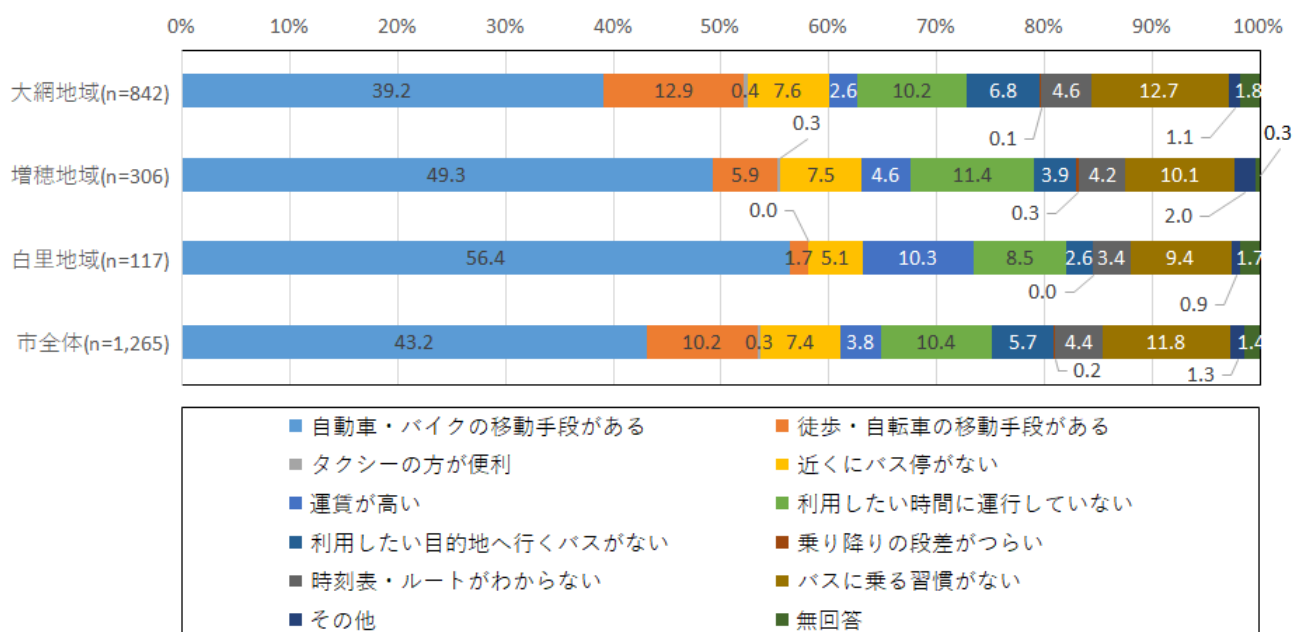
① 路線バス等の利用頻度



② 路線バス等の利用目的

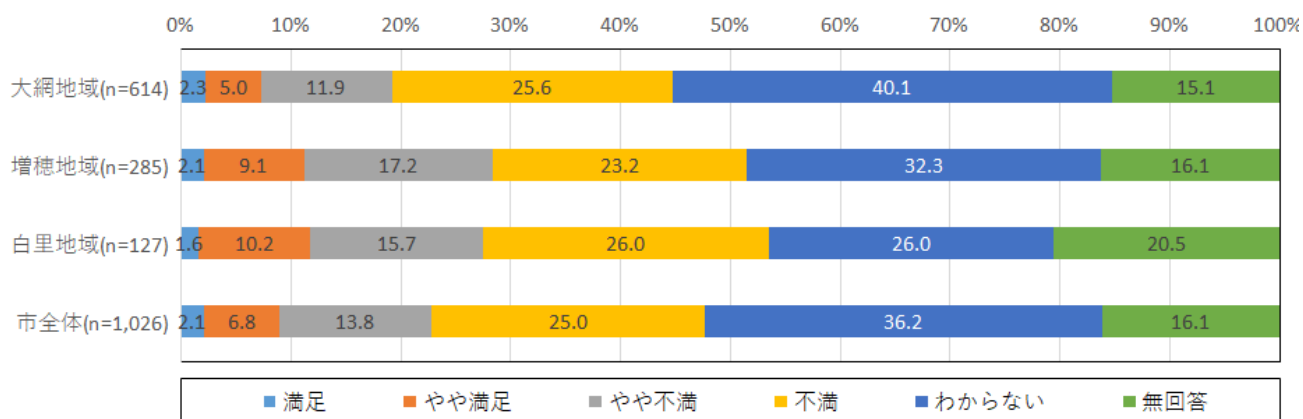


③路線バス等を利用しない理由

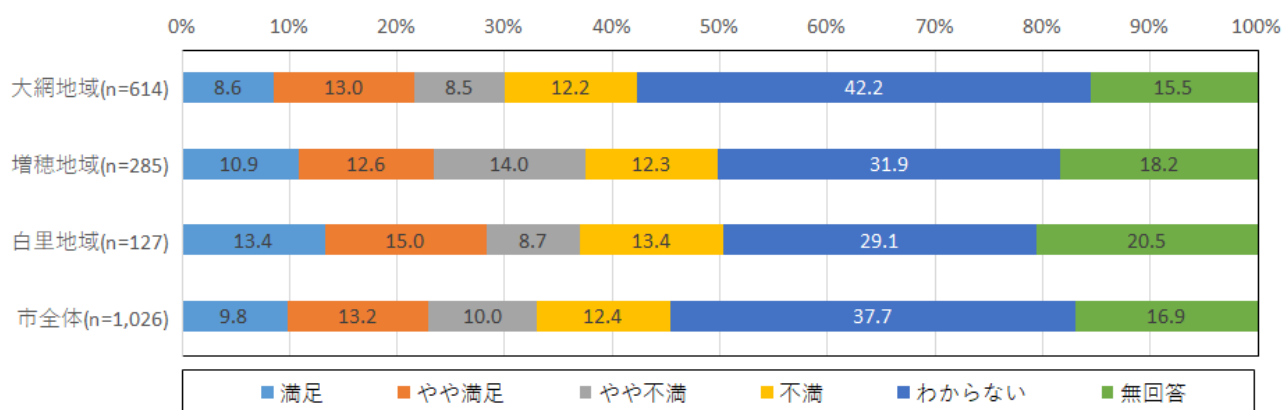


④路線バス等の運行サービスに対する満足度

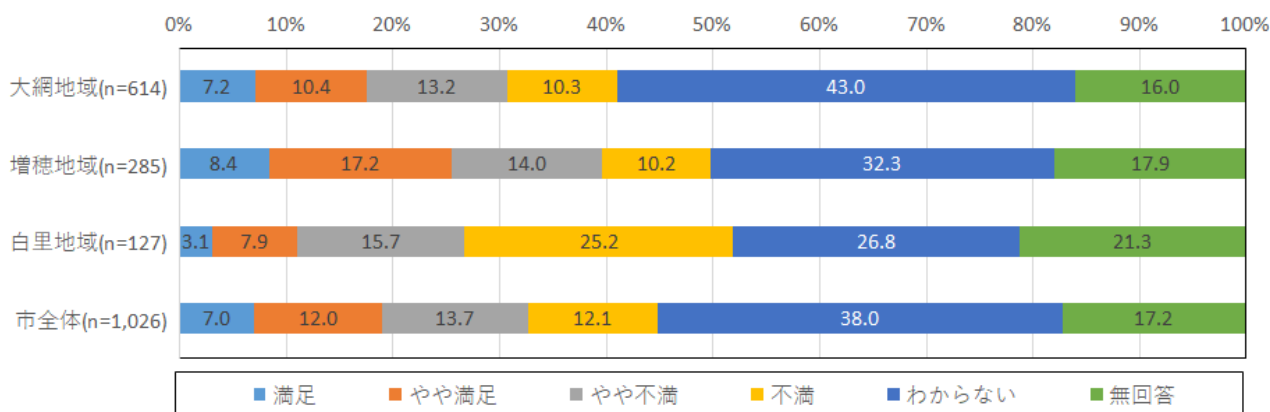
(運行本数・運行時間帯)



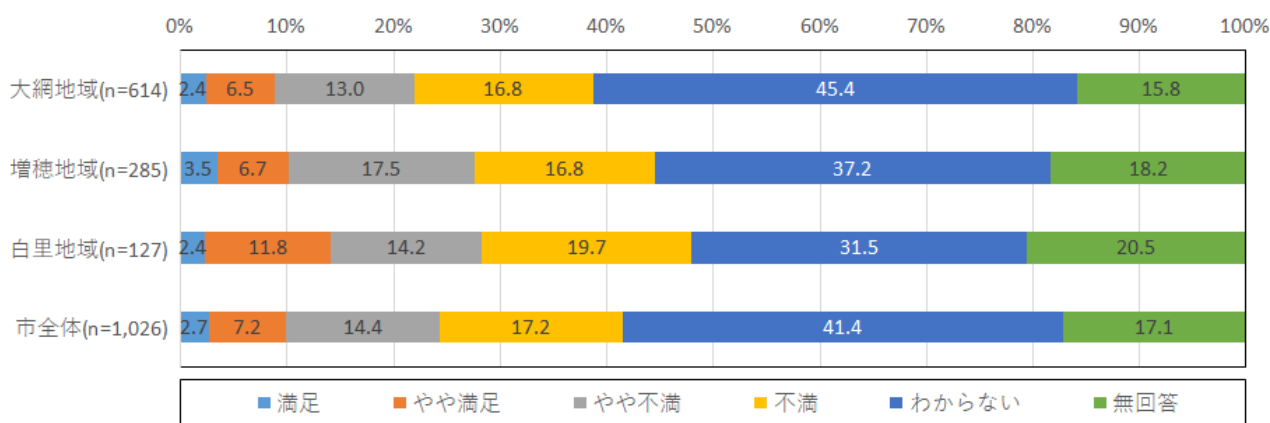
(運行ルート)



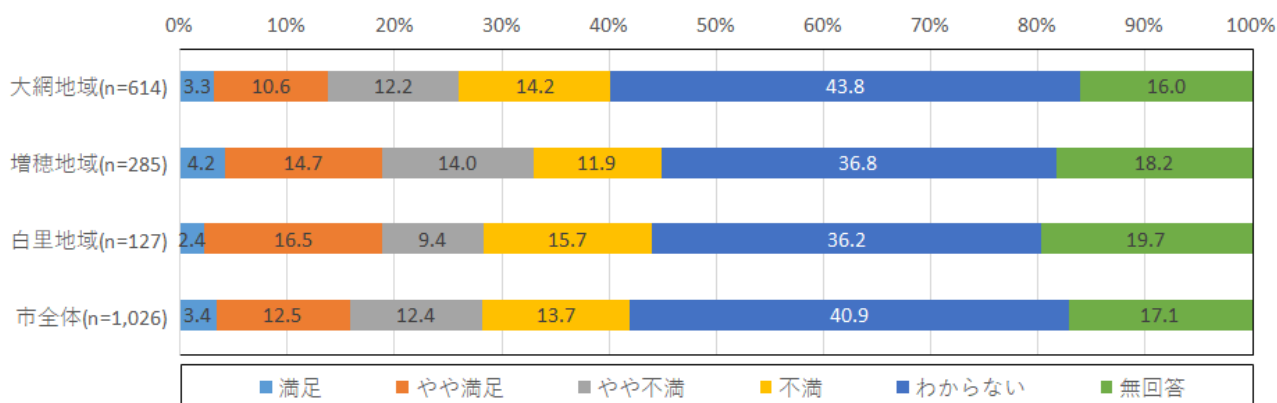
(運賃)



(鉄道・その他バスとの乗継ぎ)



(時刻表等の運行情報案内)



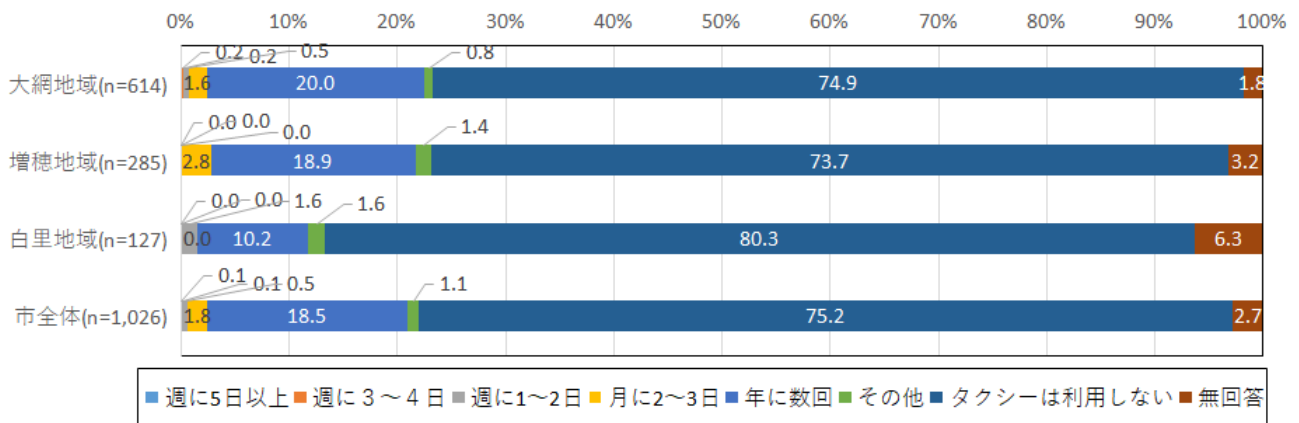
(3) タクシーの利用状況

タクシーの利用頻度は、「年に数回」と回答した方が18.5%と一番多くなっています。なお、75.2%の方が「タクシーは利用しない」と回答しています。

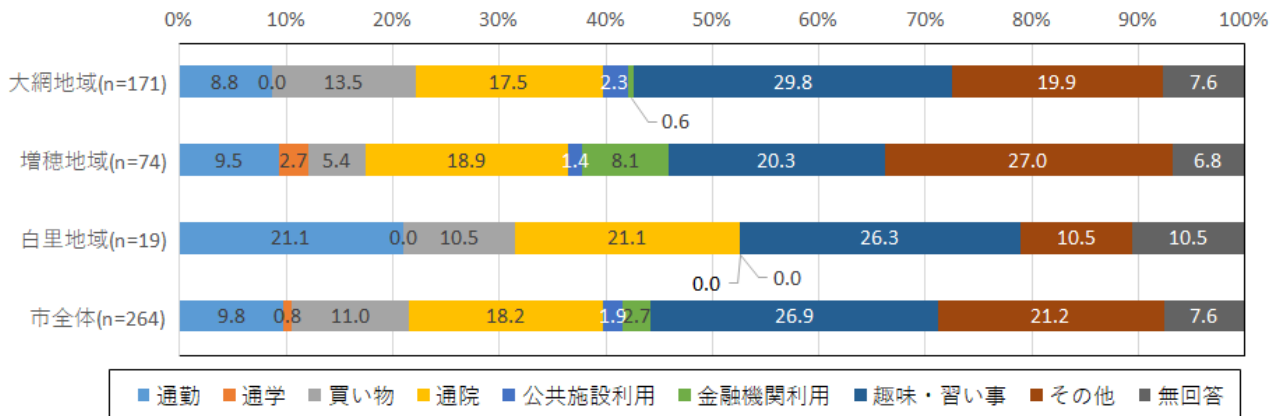
タクシーの利用目的は、「趣味・習い事」に利用している方が26.9%と一番多く、次に「その他(21.2%)」、「通院(18.2%)」の順になっています。なお、「その他」の意見としては、「家族が迎えに来れないとき」や「終バスが出てしまったとき」等の回答がありました。

タクシーの運行サービスに対する満足度は、全ての項目で「やや満足」「満足」と回答した方の割合が高くなっています。

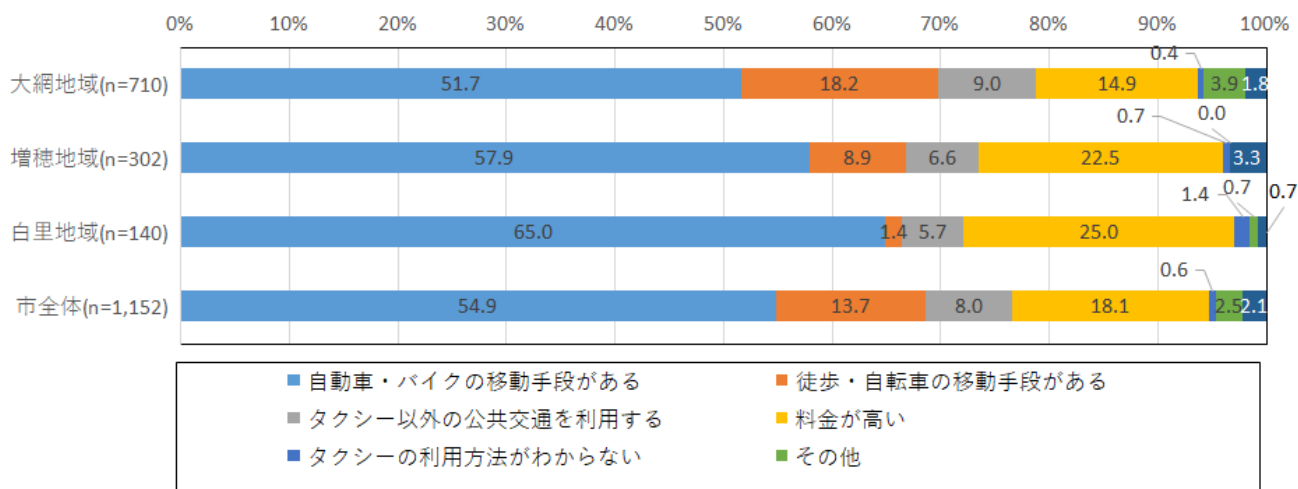
① タクシーの利用頻度



② タクシーの利用目的

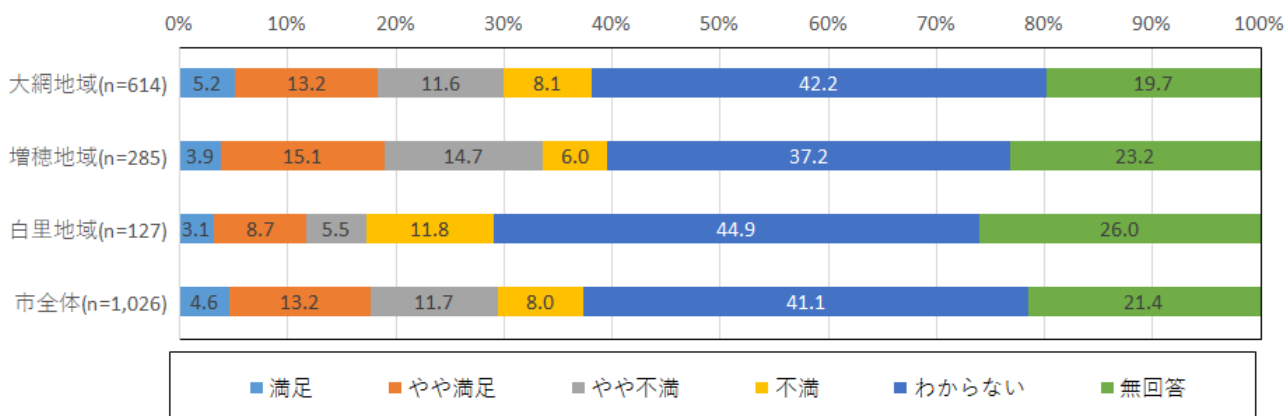


③タクシーを利用しない理由

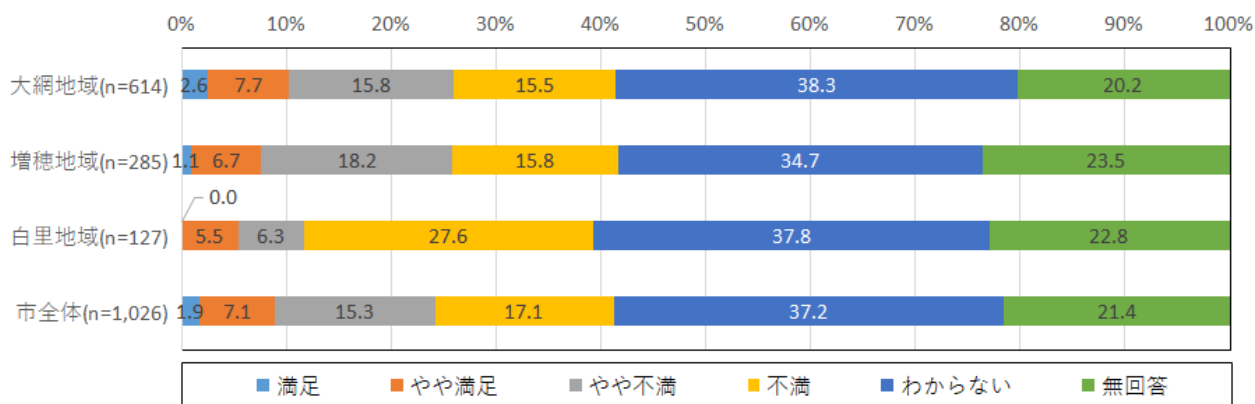


④タクシーの運行サービスに対する満足度

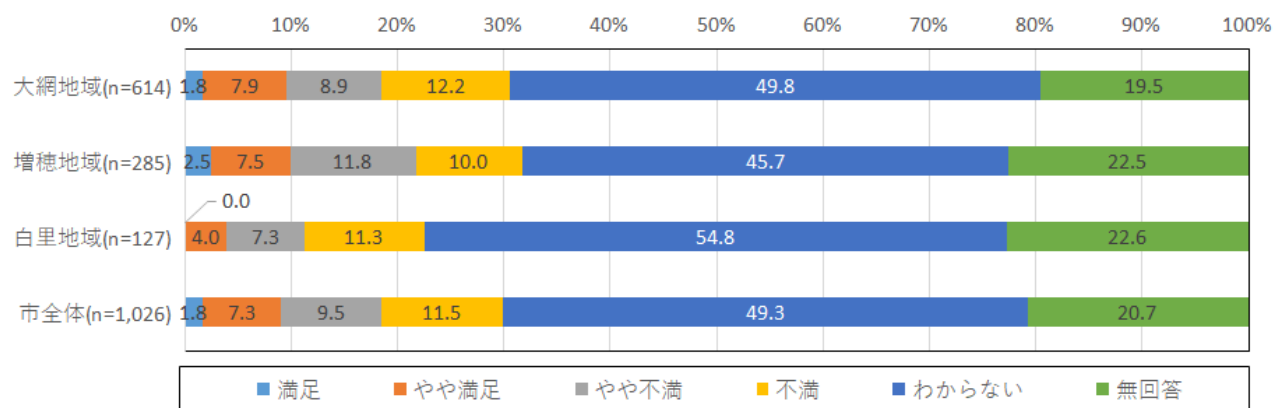
(利用のしやすさ)



(運賃)



(営業時間等の営業情報)



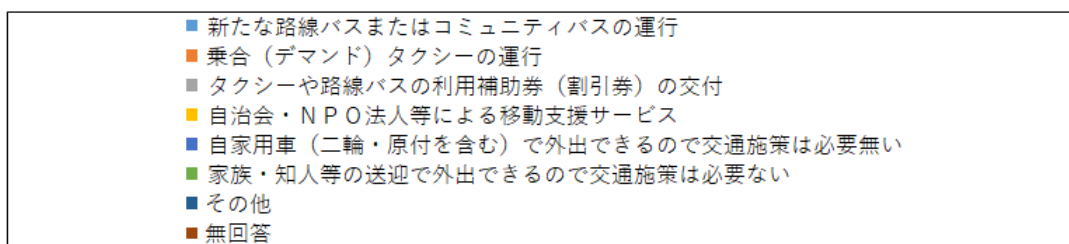
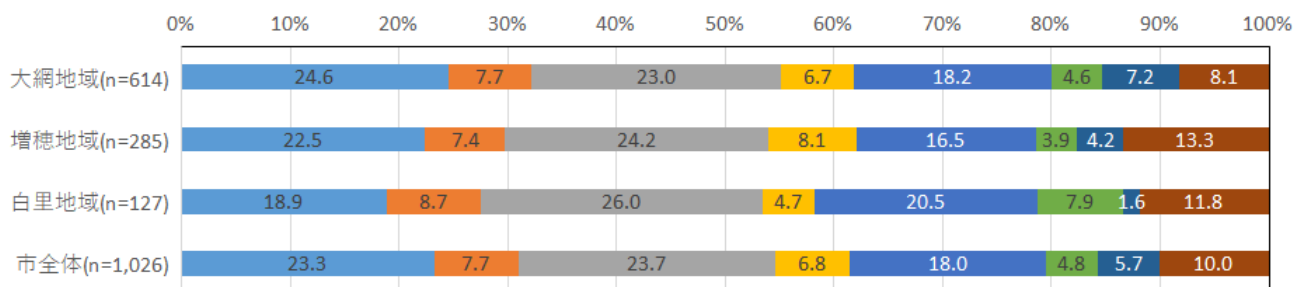
3. 公共交通の今後のあり方

(1) 公共交通施策

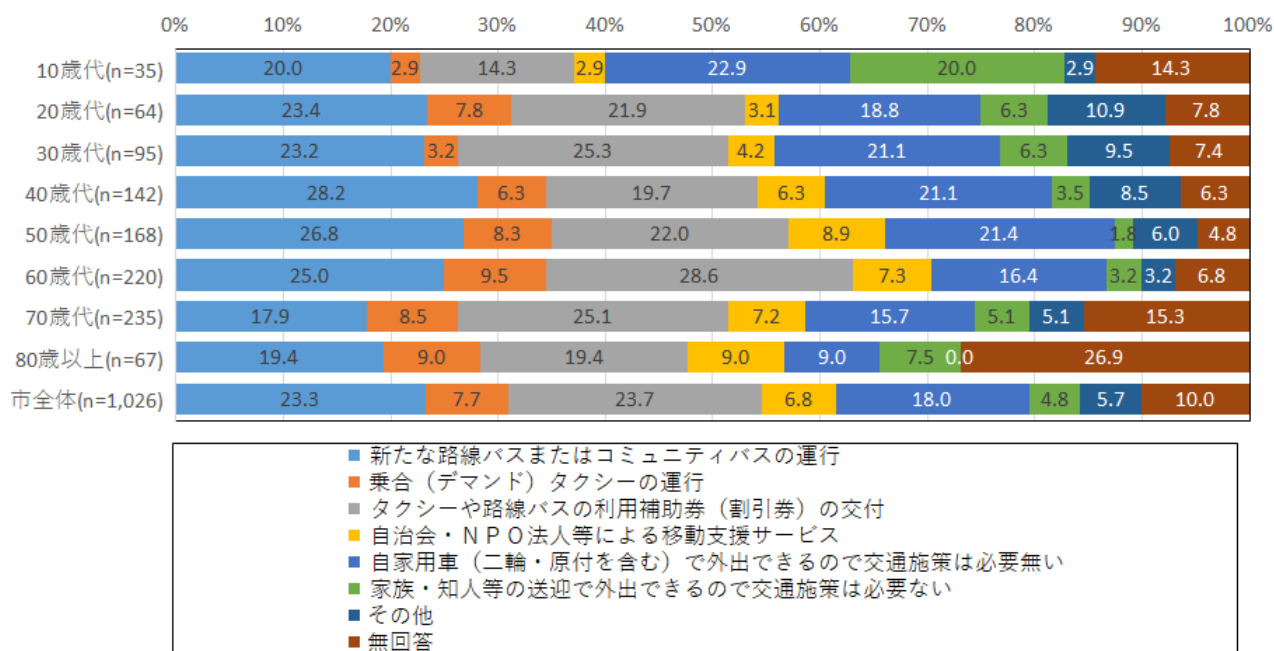
導入したほうがよいと思う交通施策は、「タクシーや路線バスの利用補助券（割引券）の交付」が23.7%と多く、次に「新たな路線バスまたはコミュニティバスの運行」が23.3%となっています。

また年代別では、10歳代から50歳代までは「自家用車（二輪、原付を含む）で外出できるので交通施策は必要無い」の回答率も高くなっています。

【地域別】



【年代別】

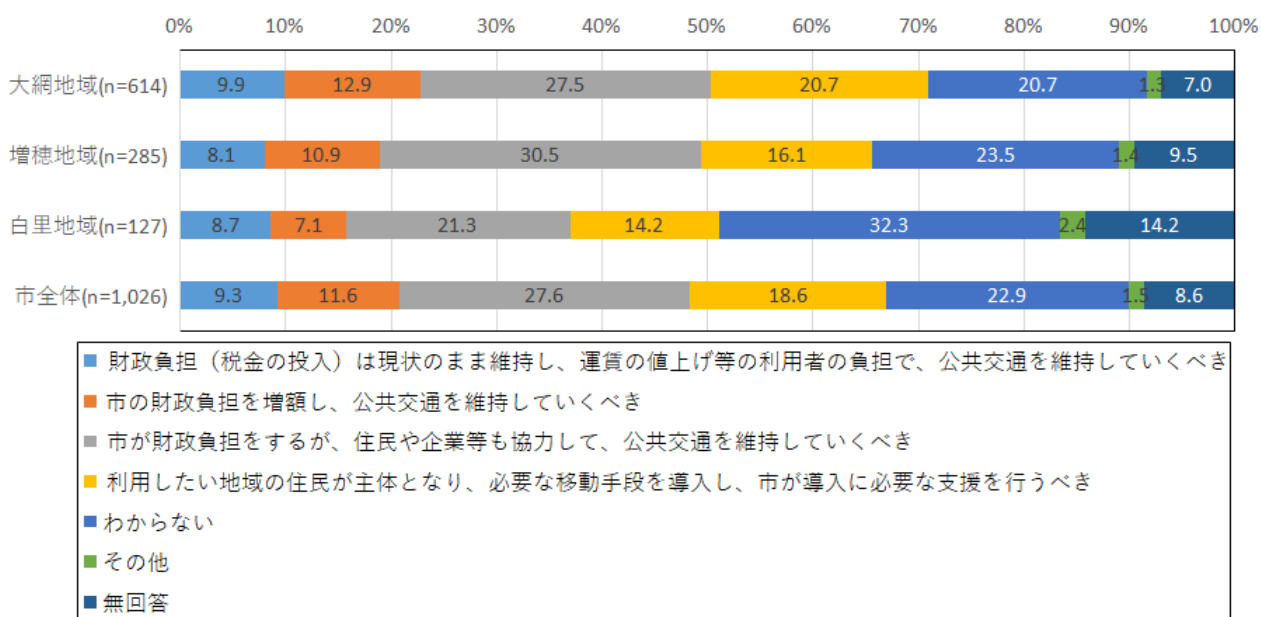


（２）公共交通の今後のあり方

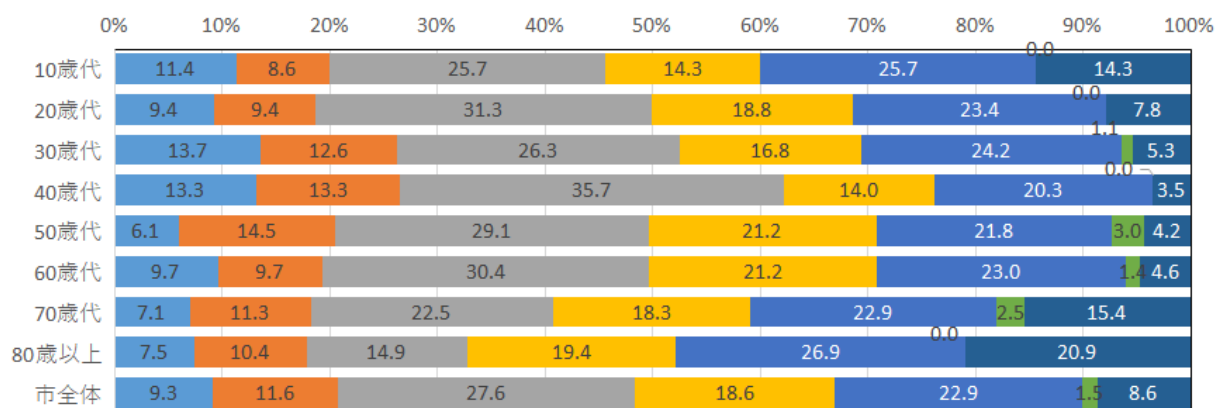
市の財政負担については「市が財政負担をするが、住民や企業等も協力して、公共交通を維持していくべき」が27.6%で最も多く、次に「利用したい地域の住民が主体となり、必要な移動手段を導入し、市が導入に必要な支援を行うべき」が18.6%となっています。このことから、公共交通の維持は行政と地域住民が協力して行っていくべきとの傾向が見られます。

年代別でも、各年代で同様の傾向が見られます。

【地域別】



【年代別】

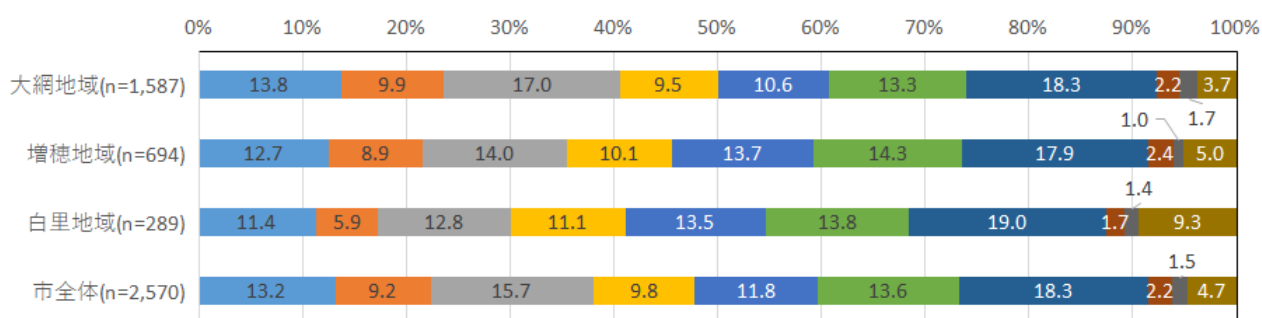


- 財政負担（税金の投入）は現状のまま維持し、運賃の値上げ等の利用者の負担で、公共交通を維持していくべき
- 市の財政負担を増額し、公共交通を維持していくべき
- 市が財政負担をするが、住民や企業等も協力して、公共交通を維持していくべき
- 利用したい地域の住民が主体となり、必要な移動手段を導入し、市が導入に必要な支援を行うべき
- わからない
- その他
- 無回答

（3）公共交通の利用促進

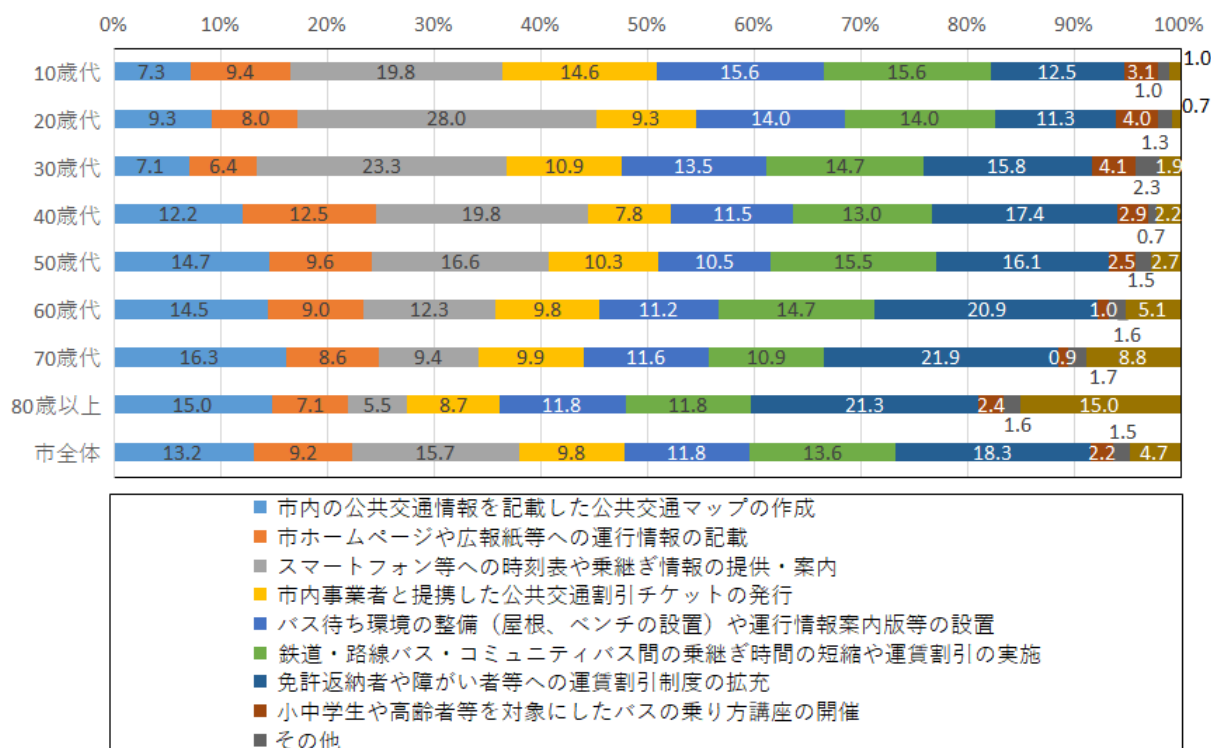
公共交通の利用を促進する取組は「免許返納者や障がい者等への運賃割引制度の拡充（18.3%）」、「スマートフォン等への時刻表や乗継ぎ情報の提供・案内（15.7%）」、「鉄道・路線バス・コミュニティバス間の乗継ぎ時間の短縮や運賃割引の実施（13.6%）」の順に高くなっています。

【地域別】



- 市内の公共交通情報を記載した公共交通マップの作成
- 市ホームページや広報紙等への運行情報の記載
- スマートフォン等への時刻表や乗継ぎ情報の提供・案内
- 市内事業者と提携した公共交通割引チケットの発行
- バス待ち環境の整備（屋根、ベンチの設置）や運行情報案内版等の設置
- 鉄道・路線バス・コミュニティバス間の乗継ぎ時間の短縮や運賃割引の実施
- 免許返納者や障がい者等への運賃割引制度の拡充
- 小中学生や高齢者等を対象にしたバスの乗り方講座の開催
- その他
- 無回答

【年代別】

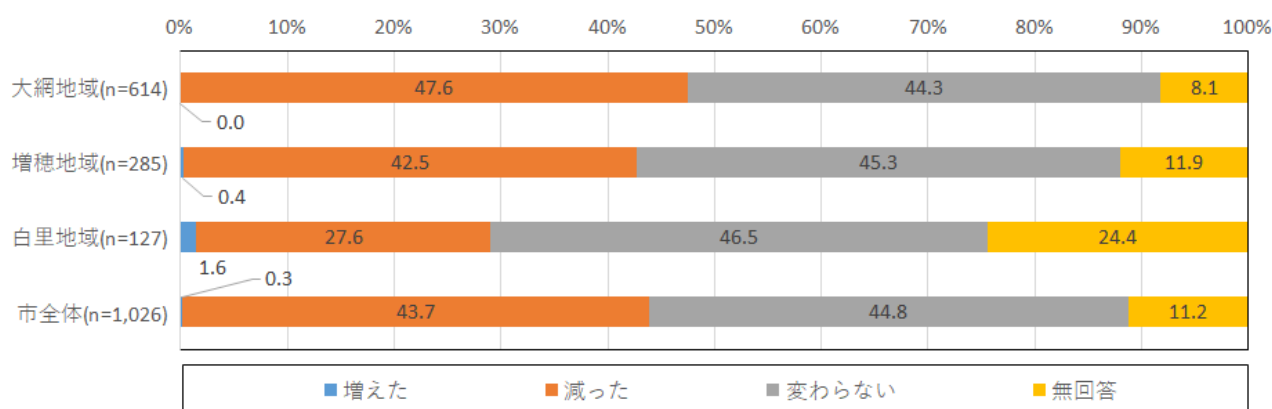


(4) 新型コロナウイルスの影響

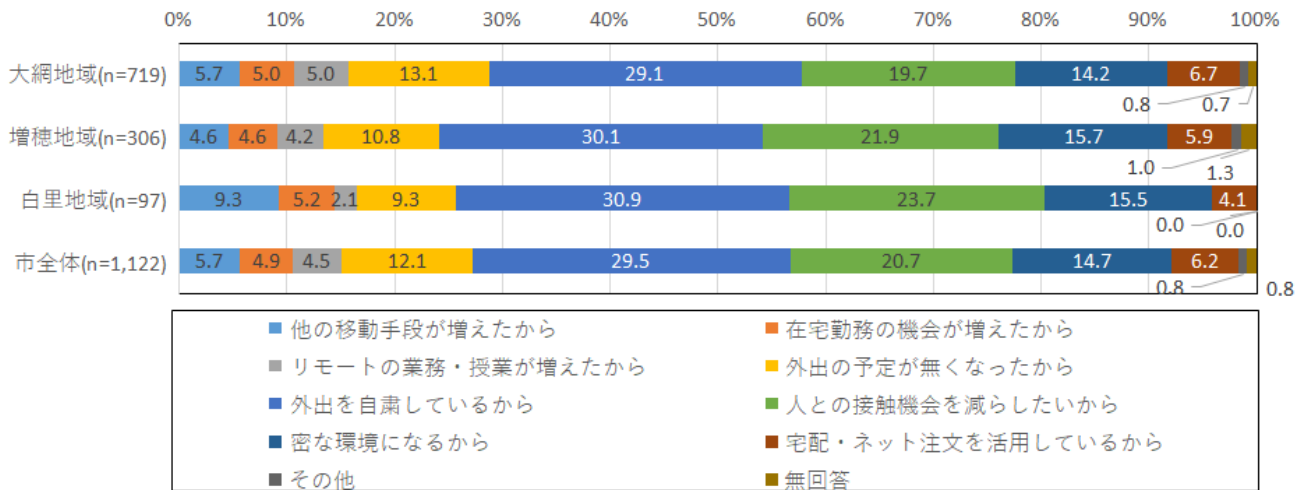
公共交通の利用回数は「変わらない」が44.8%と最も多く、「減った」が43.7%でした。なお、「増えた」と回答した方の理由は「他の移動手段から変えたから」が2票、「外出する機会が増えたから」が1票でした。

利用回数が減少した理由は「外出を自粛しているから（29.5%）」、「人との接触機会を減らしたから（20.7%）」、「密な環境になるから（14.7%）」の順で回答率が高くなっています。

①公共交通の利用回数の変化



②利用回数が減少した理由



(5) 公共交通に対するご意見・ご要望（自由意見）

公共交通全般では、運転免許返納後や障がいがある方への支援等の「高齢者や障がい者の移動手段確保」に関する意見が多くなっています。

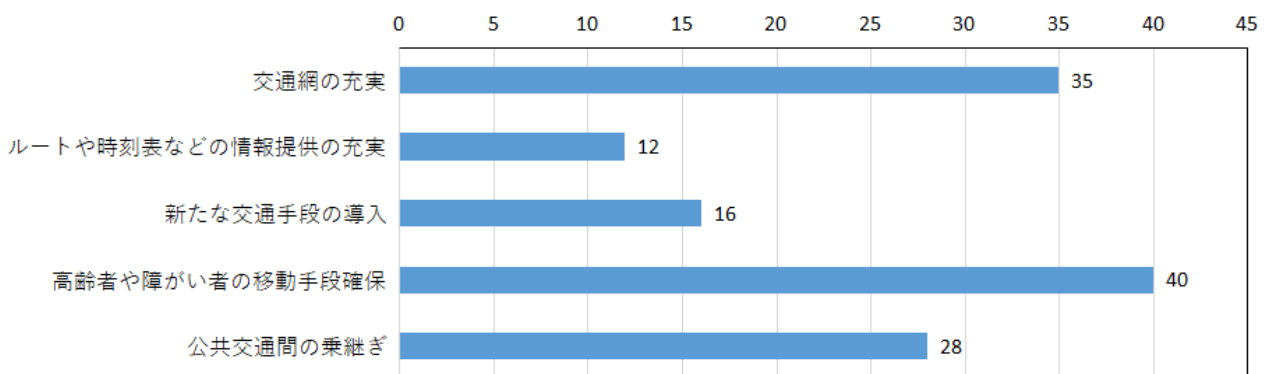
鉄道関係では、大網駅前ロータリーの整備や永田駅構内のバリアフリー化等の「駅や駅周辺の整備」に関する意見や、快速電車の本数を増やして欲しい等の「運行本数の増便」に関する意見が多くなっています。

路線バス関係では、多くの路線で「運行本数の増便」の意見が多くなっています。

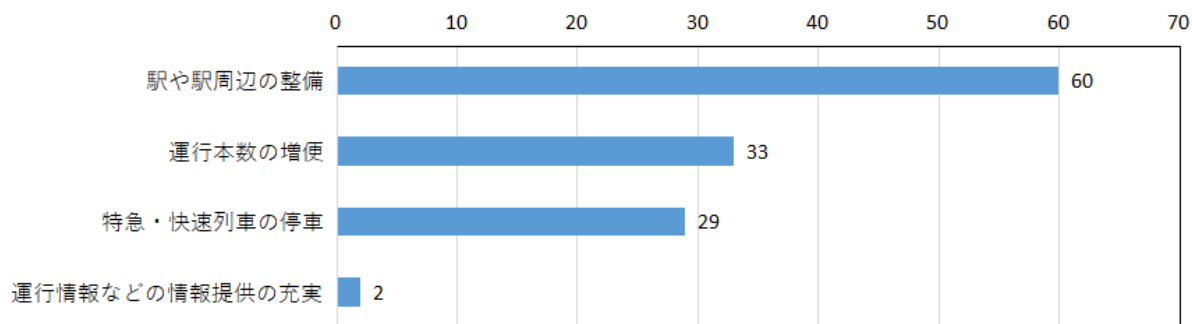
コミュニティバス関係では、自分の住んでいる地域にもコミュニティバスを走らせて欲しい等の「路線新設や延伸」に関する意見が多くなっています。

タクシー関係では、タクシー利用補助券の交付等の「運賃補助」に関する意見が多くなっています。

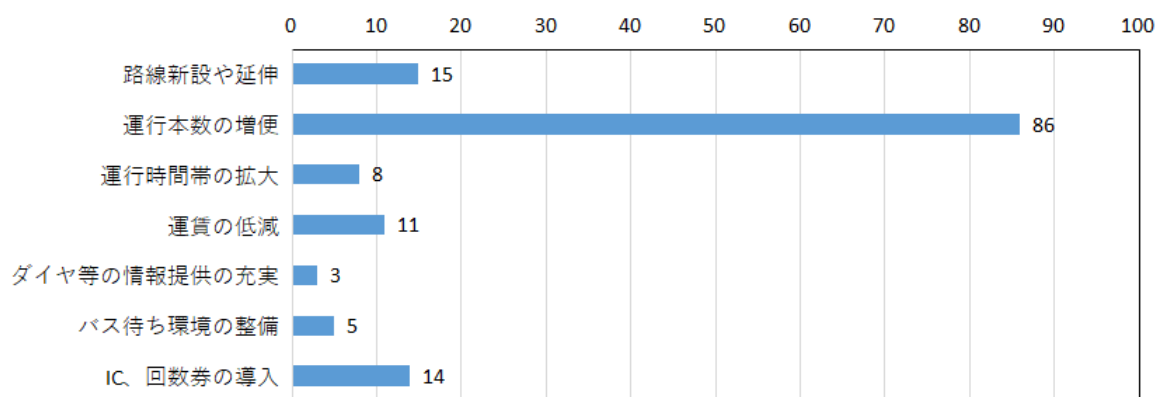
【公共交通全般】



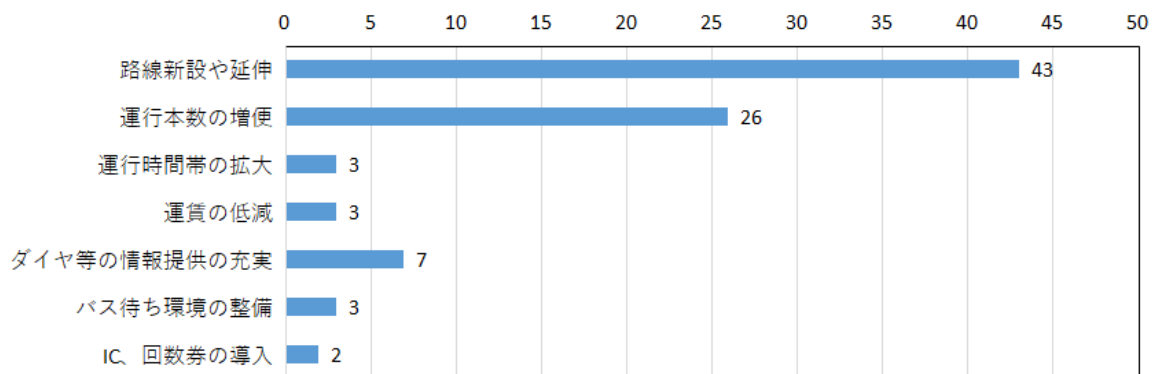
【鉄道関係】



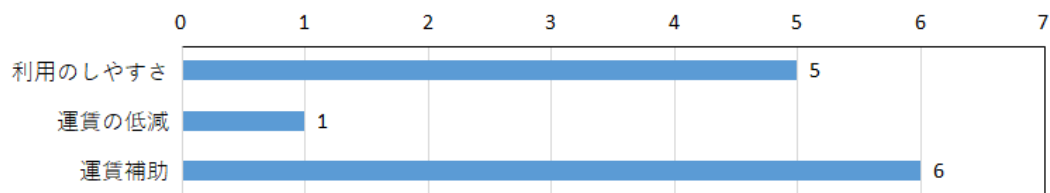
【路線バス関係】



【コミュニティバス関係】



【タクシー関係】



2-2 利用者アンケート調査

市内路線バス等の利用者ニーズを把握し、既存の公共交通維持・発展を図るための施策を検討する上の基礎資料とするため、利用者アンケート調査を実施しました。

調査対象者	市内を走行する路線バス及びコミュニティバス利用者 (総配布枚数：306枚)																															
調査方法	バス利用者に直接アンケート調査票を交付し、返信用封筒にて郵送回収 配付日：令和3年9月2日(木)～9月7日(火) 配付場所：大網駅及びコミュニティバス車内																															
調査項目	<p>①回答者の属性 性別、年齢、住まい、職業、家族構成、運転免許証有無、運転免許返納意向 車両所有状況、最寄りバス停及び鉄道駅までの時間</p> <p>②利用しているバスについて バス路線、乗車降車バス停、利用頻度、利用目的、移動の最終目的地 運賃の支払方法、往復利用の有無、片道の移動手段、往復で利用しない理由 バス以外の交通手段の有無、運行サービスに対する満足度</p> <p>③バスの利用回数・利用促進策 新型コロナウイルスの影響、導入したほうが良い交通施策</p>																															
回収状況	<p>回収票数：145票（回収率：47.3%）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>運行事業者</th> <th>路線名</th> <th>回収票数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">小湊鐵道(株)</td> <td>大網駅～白子車庫線</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>大網駅～サンライズ九十九里線</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">小湊鐵道(株) (九十九里鐵道(株))</td> <td>みどりが丘線</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>季美の森線</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>みずほ台循環</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>九十九里鐵道(株)</td> <td>大網線</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>千葉中央バス(株)</td> <td>大網線</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">大網白里市</td> <td>増穂地区コミュニティバス</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>白里地区コミュニティバス</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>145</td> </tr> </tbody> </table> <p>※みどりが丘線、季美の森線、みずほ台循環については、小湊鐵道(株)の運行路線ですが、運行を受託している九十九里鐵道(株)の路線としてアンケートの集計を行います。</p> <p>※コミュニティバスについては、2路線とも市の運行路線として、路線バスとは別に集計を行います</p>			運行事業者	路線名	回収票数	小湊鐵道(株)	大網駅～白子車庫線	22	大網駅～サンライズ九十九里線	22	小湊鐵道(株) (九十九里鐵道(株))	みどりが丘線	21	季美の森線	36	みずほ台循環	1	九十九里鐵道(株)	大網線	1	千葉中央バス(株)	大網線	5	大網白里市	増穂地区コミュニティバス	28	白里地区コミュニティバス	9	合計		145
運行事業者	路線名	回収票数																														
小湊鐵道(株)	大網駅～白子車庫線	22																														
	大網駅～サンライズ九十九里線	22																														
小湊鐵道(株) (九十九里鐵道(株))	みどりが丘線	21																														
	季美の森線	36																														
	みずほ台循環	1																														
九十九里鐵道(株)	大網線	1																														
千葉中央バス(株)	大網線	5																														
大網白里市	増穂地区コミュニティバス	28																														
	白里地区コミュニティバス	9																														
合計		145																														

1. 回答者の属性

回答者の性別は「女性」が 55.2%と「男性」よりも多く、年齢は 60 歳以上が 48.2%を占めています。

住まいは、市内在住者が 85.5%を占めており、13.1%が市外在住者でした。

職業は、路線バス利用者は「会社員・公務員」の割合が高く、コミュニティバス利用者は「無職」の割合が高くなっています。

家族構成は「2 世代」が 47.6%と多く、次に「夫婦のみ (26.2%)」が多くなっています。

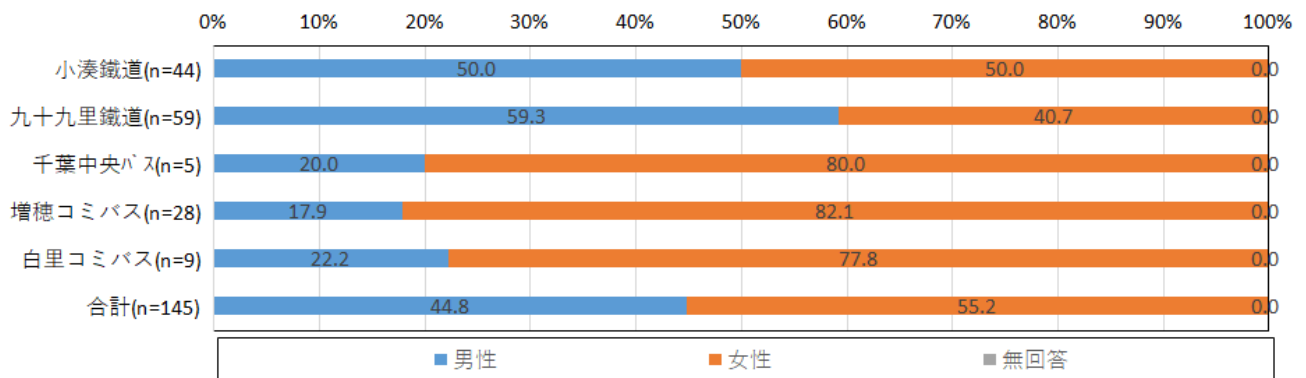
運転免許証有無は 55.7%の方が何らかの運転免許を所持しており、免許所持者の中で返納意向がある方は 17.9%でした。

車両の所有状況は「自動車」、「バイク・原付」、「自転車」の何らかの自由に使える車両を所有している方が 63.2%でした。

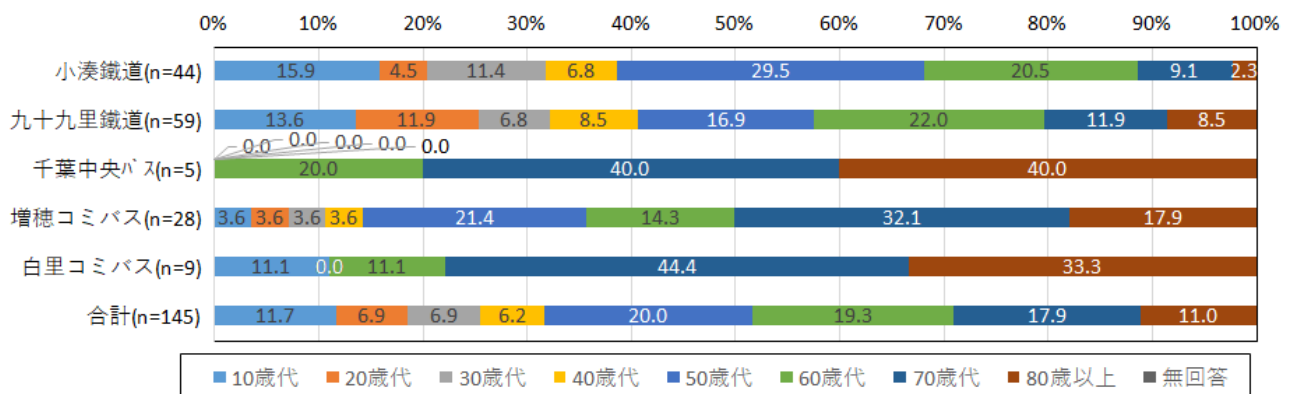
自宅から最寄りバス停までの時間は、「0～5 分」が 42.8%と最も多くなっています。

自宅から最寄り鉄道駅までの時間は、「6～10 分」が 23.4%と最も多くなっています。

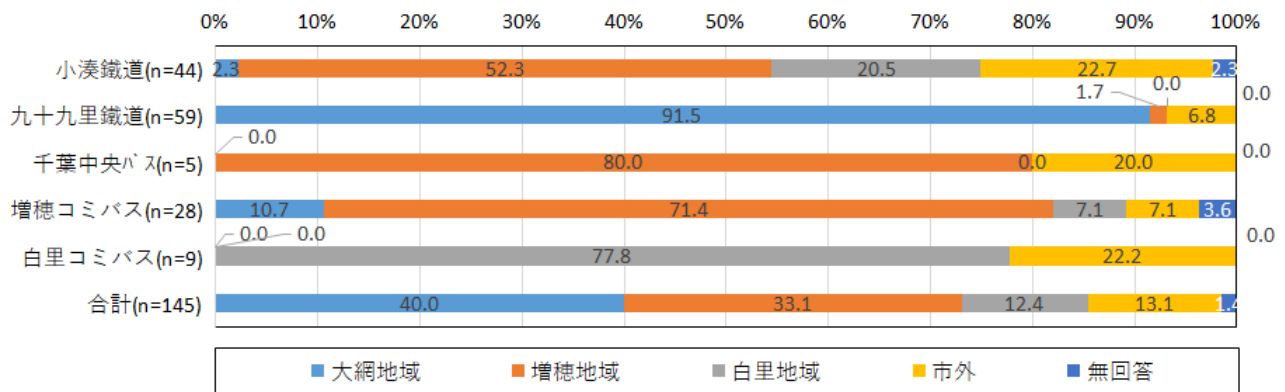
①性別



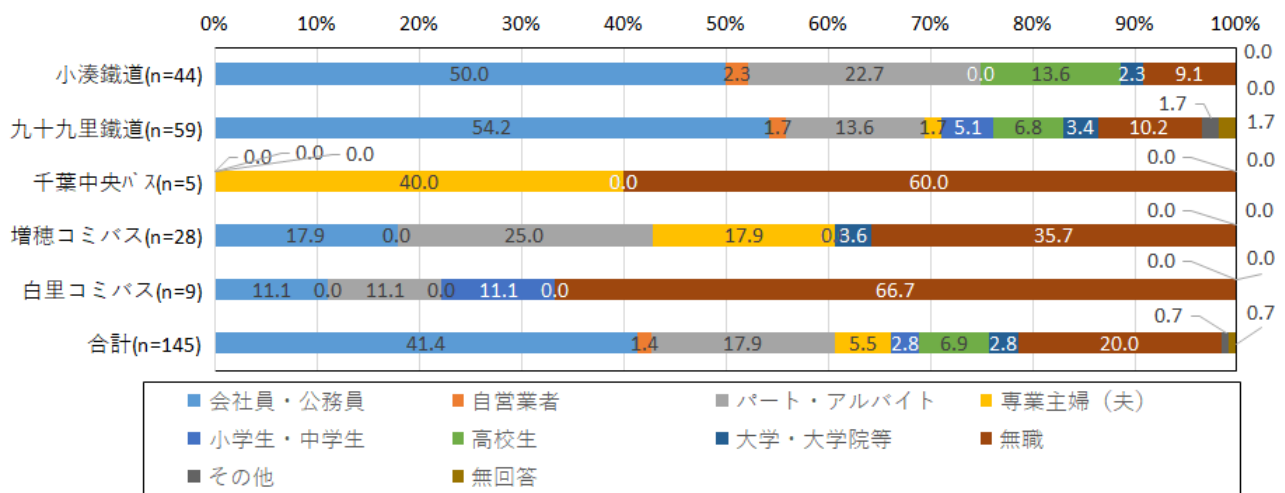
②年齢



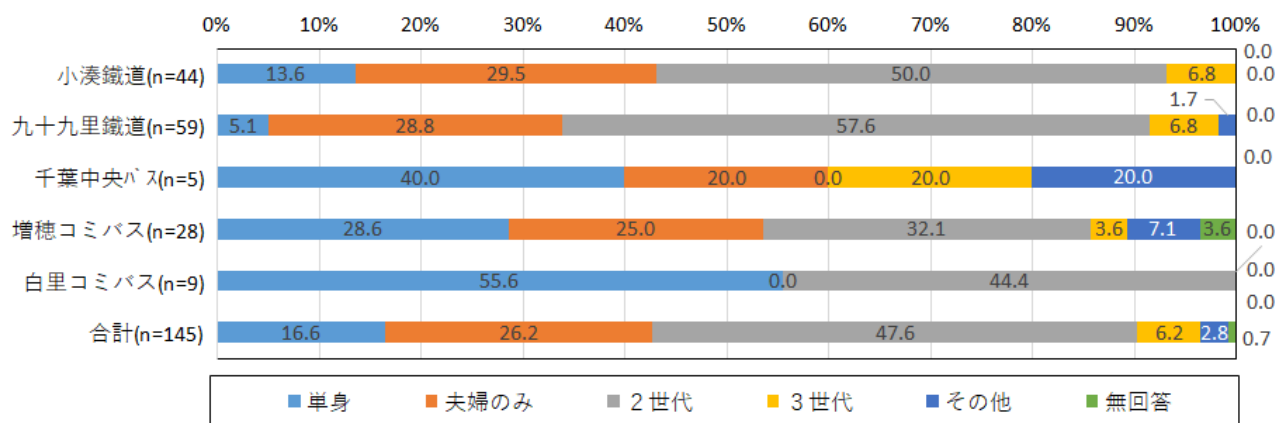
③住まい



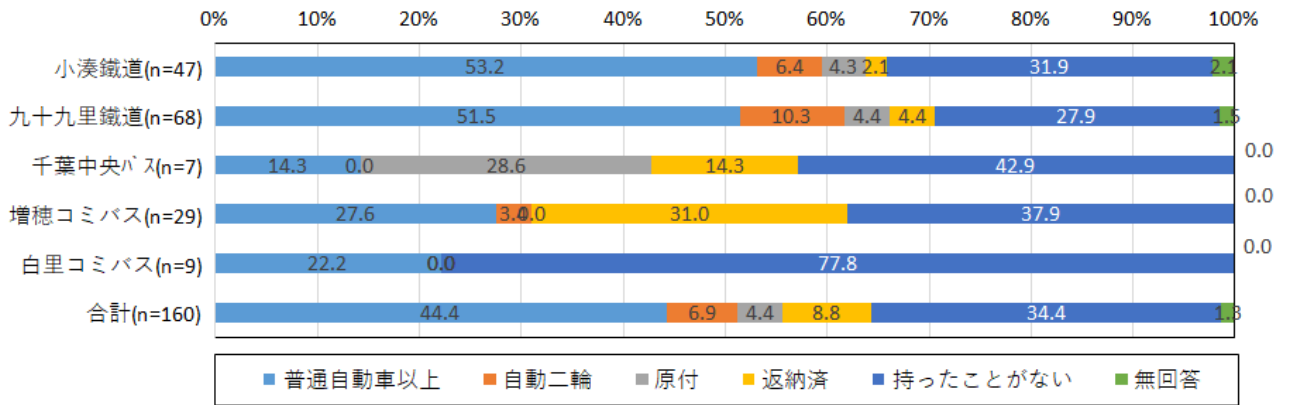
④職業



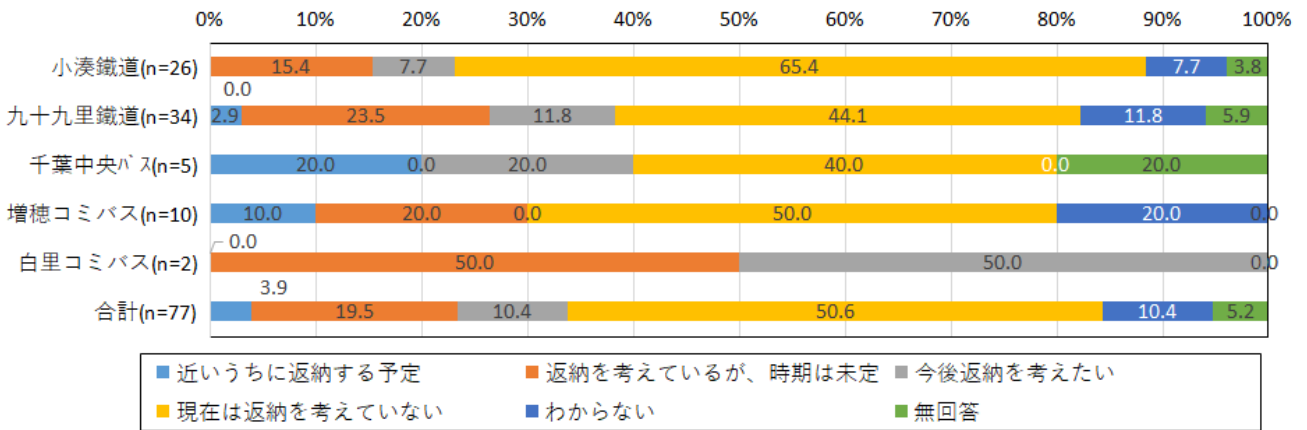
⑤家族構成



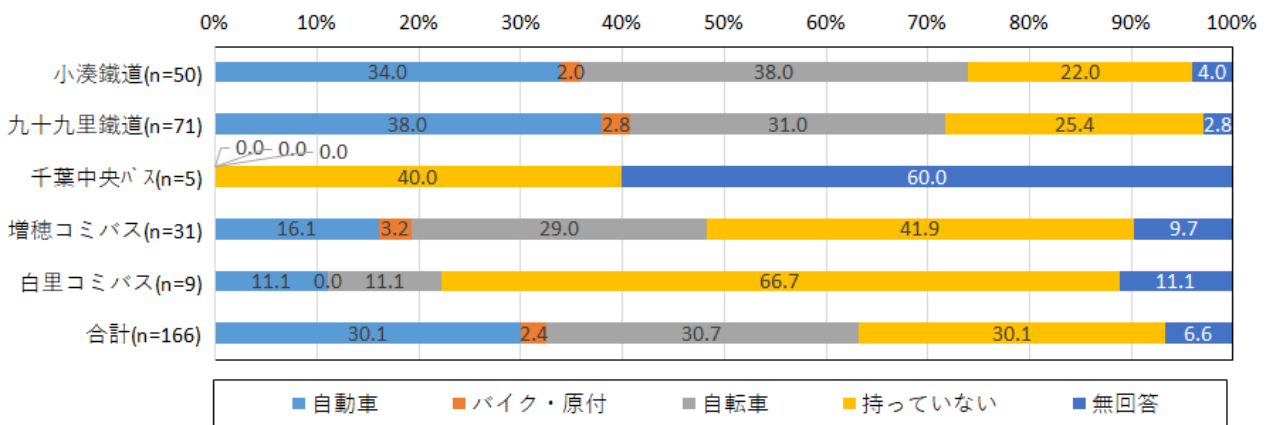
⑥ 運転免許証有無



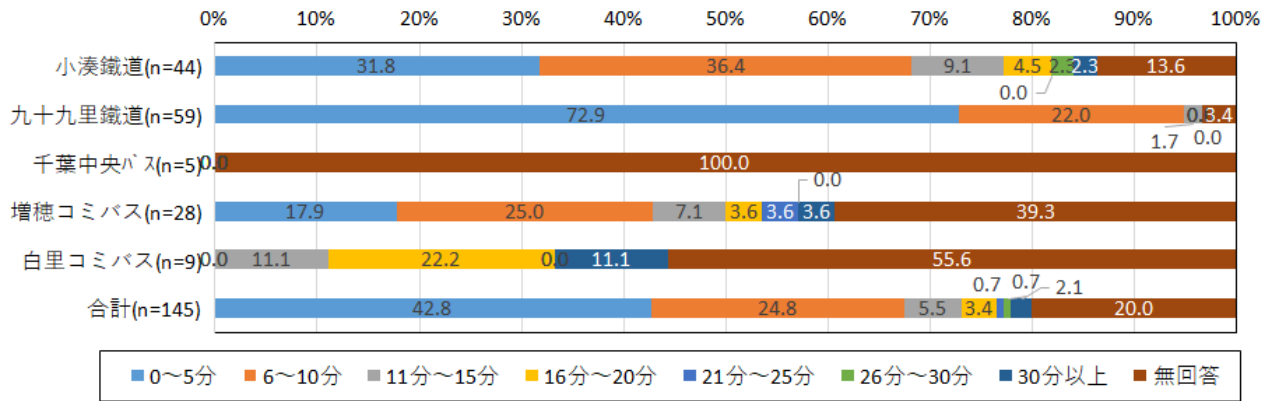
⑦ 運転免許返納意向



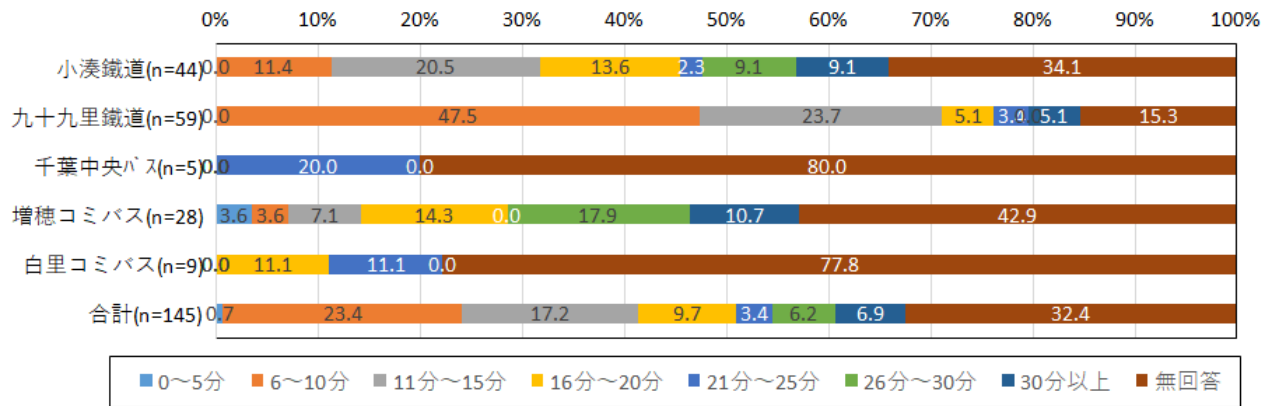
⑧ 車両所有状況



⑨ 自宅から最寄りバス停までの時間



⑩ 自宅から最寄り鉄道駅までの時間



2. 利用しているバスについて

路線バス利用者の利用頻度は「ほぼ毎日」や「週3~4回」と回答した方の割合が高く、利用目的は「通勤」に利用している方が多くなっています。コミュニティバス利用者の利用頻度は「週3~4回」や「週1~2回」と回答した方の割合が高く、利用目的は「買い物」や「通院」が多くなっています。

バスを利用する際の最終目的地は、路線バス利用者は「大網駅」や「市外」が多く、コミュニティバス利用者は「市内のスーパー」や「公共施設」が多くなっています。

運賃の支払い方法は全体では「現金」の割合が高くなっていますが、IC機器が搭載された路線においては、約半数がICカードにて支払いを行っています。

往復利用の有無は、59.3%の方が往復で利用しており、コミュニティバスより路線バスの方が割合が高くなっています。

バスを往復で利用しない際の片道の交通手段は、「自動車（自分以外の運転）」が11.7%と最も高くなっています。

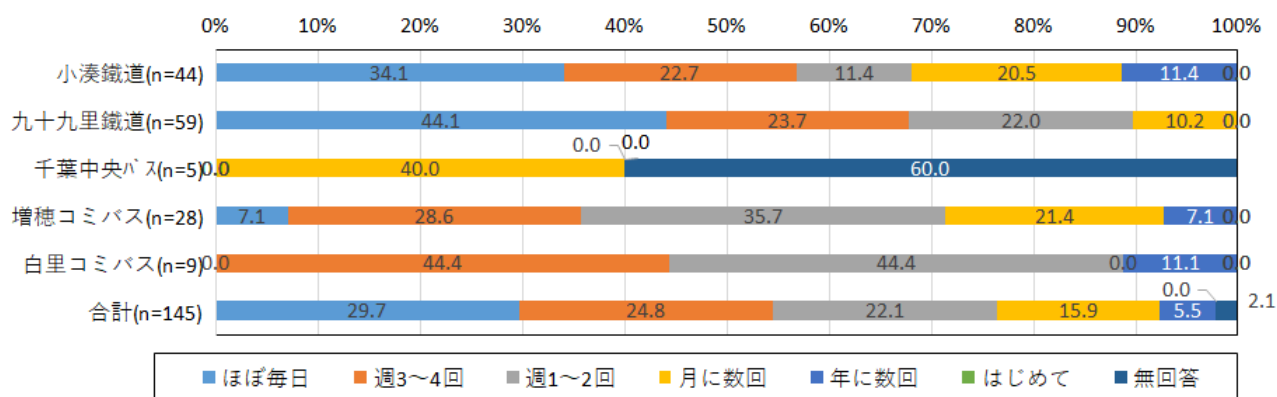
バスを往復で利用しない理由は全ての路線において、「本数が少ない」や「利用したい時間と合わない」の割合が高くなっています。

バス以外の交通手段の有無は、路線バス利用者には「自動車（自分で運転）」や「自転車」といった自分で運転可能な交通手段があるのに対し、コミュニティバス利用者は、「自動車（自分以外が運

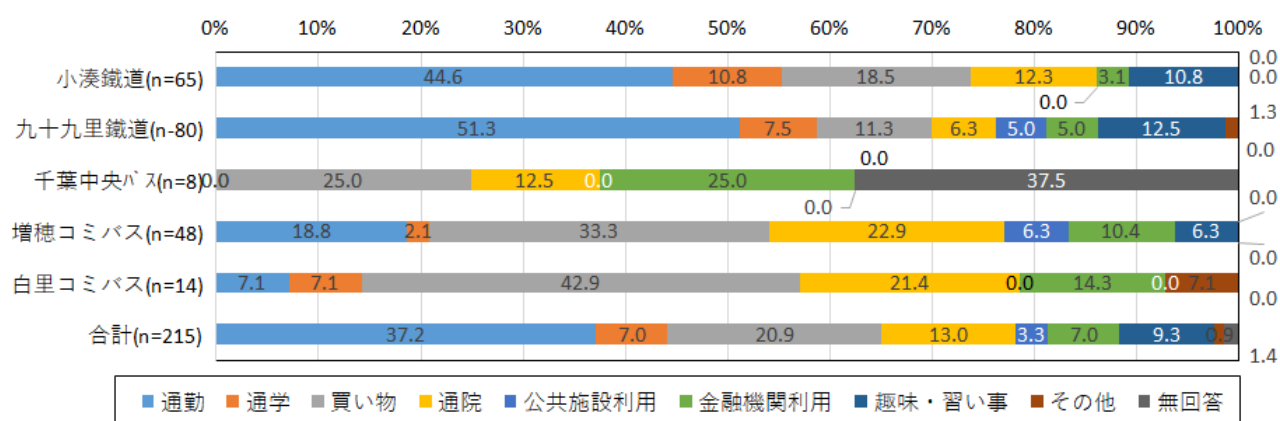
転)」や「タクシー」、「徒歩」の割合が高くなっています。

運行サービスに対する満足度は、多くの項目で「不満」、「やや不満」の割合が高くなっていますが、バス停の時刻表や経路案内の見やすさ、運転手の対応では「満足」、「やや満足」の割合が高くなっています。

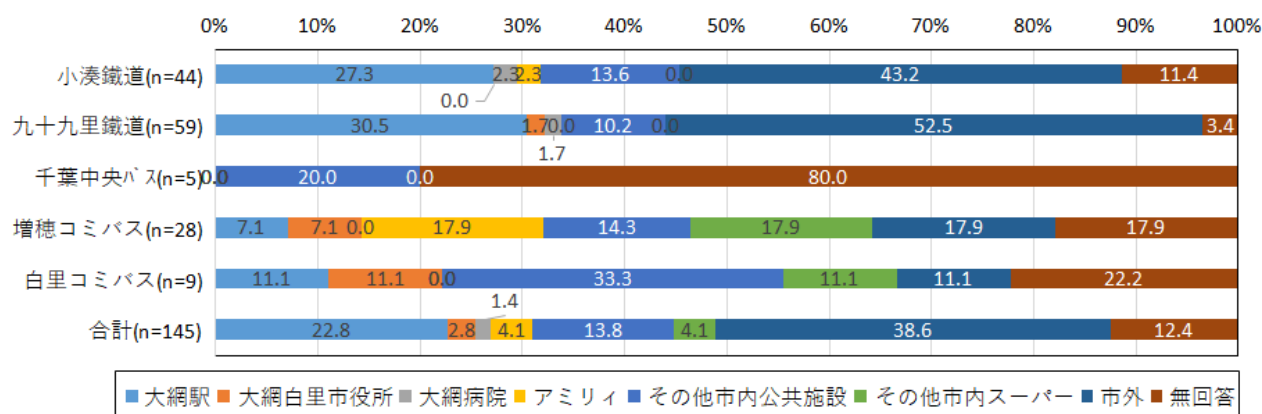
①バスの利用頻度



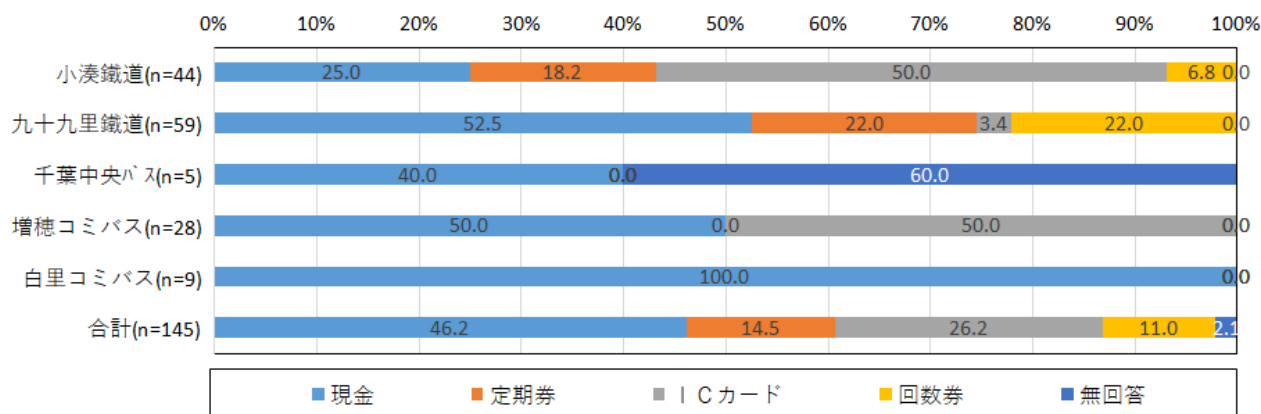
②バスの利用目的



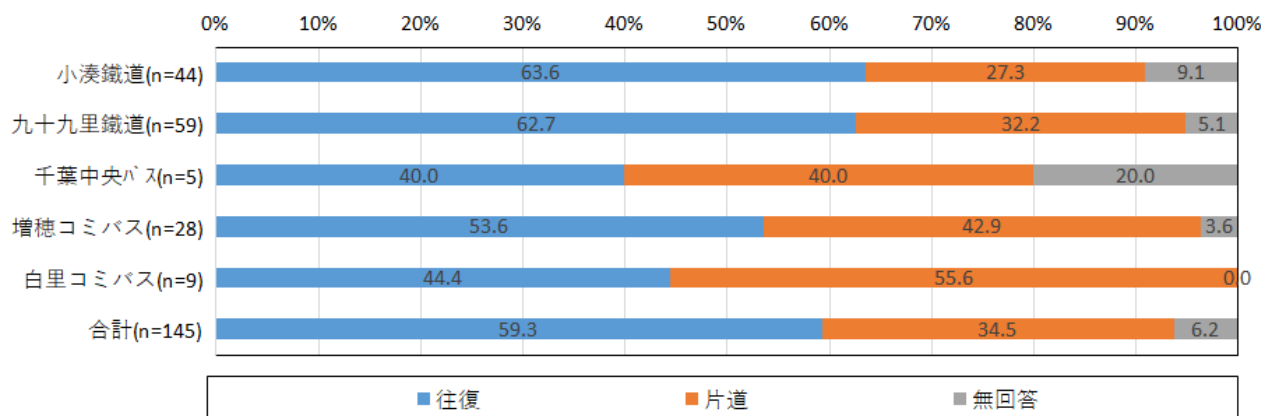
③バスを利用する際の最終目的地



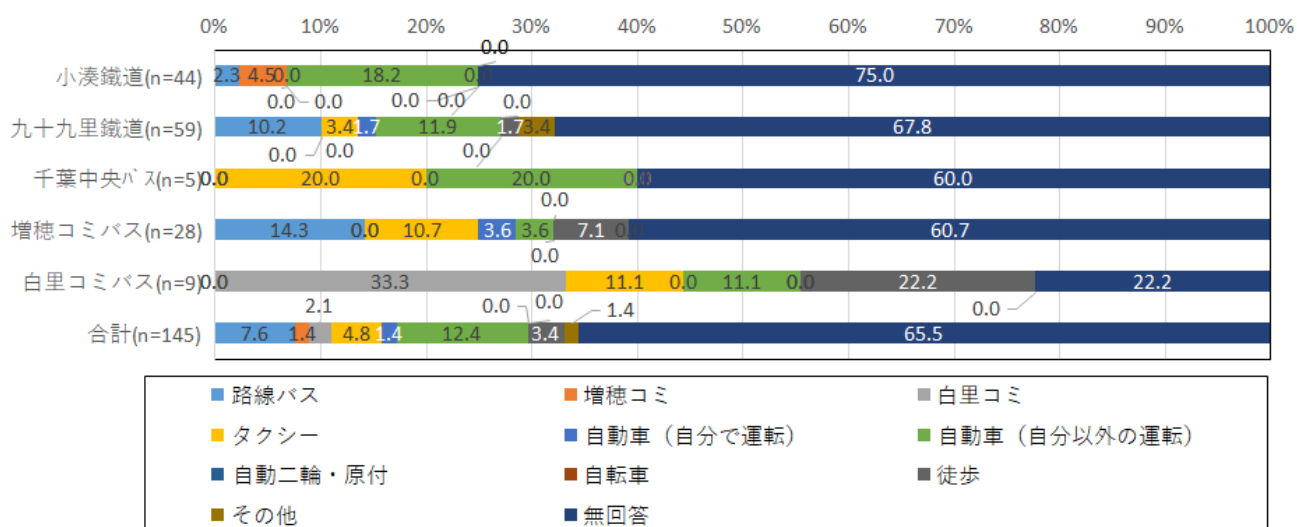
④ 運賃の支払方法



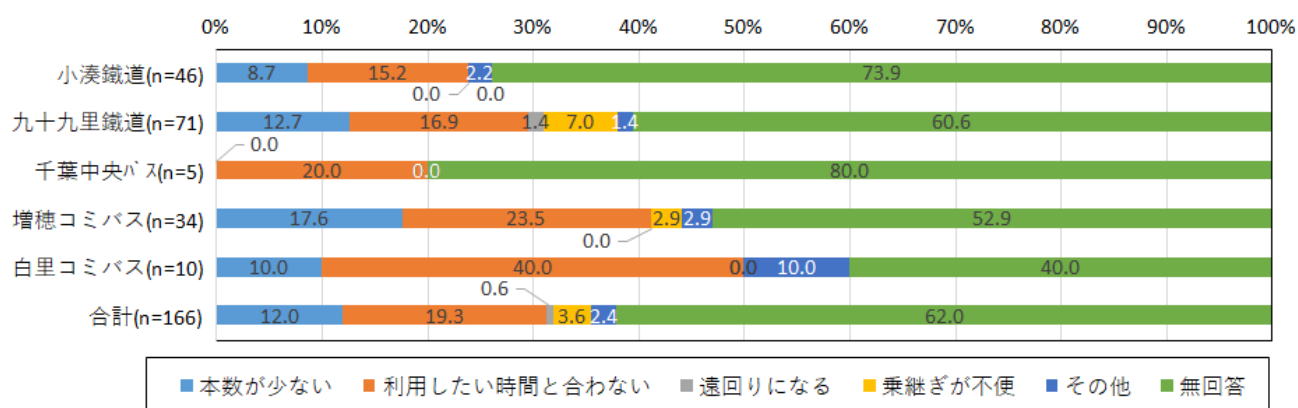
⑤ 往復利用の有無



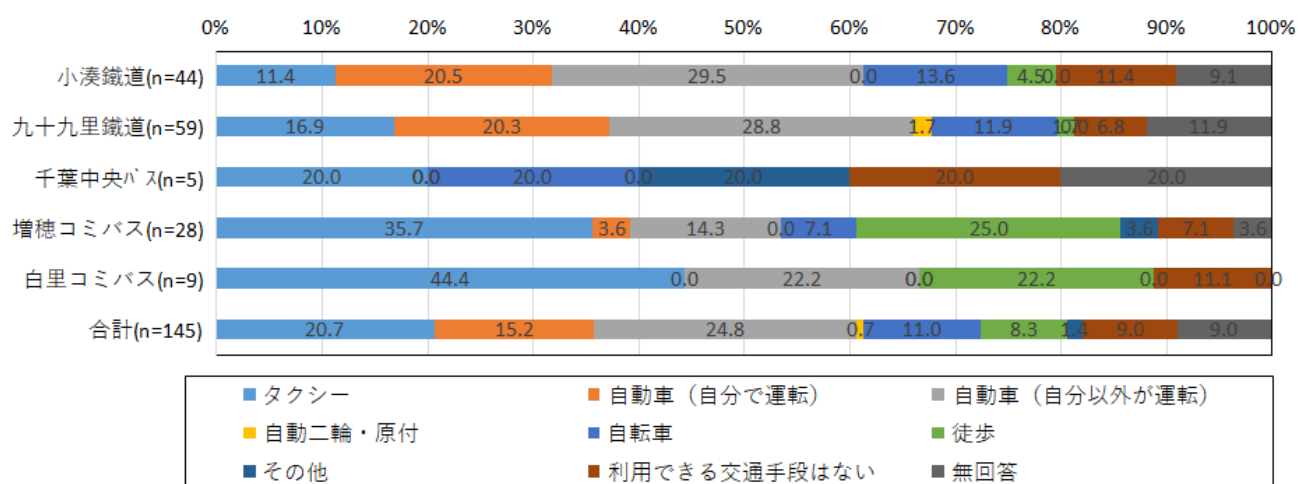
⑥ 片道の移動手段



⑦バスを往復で利用しない理由

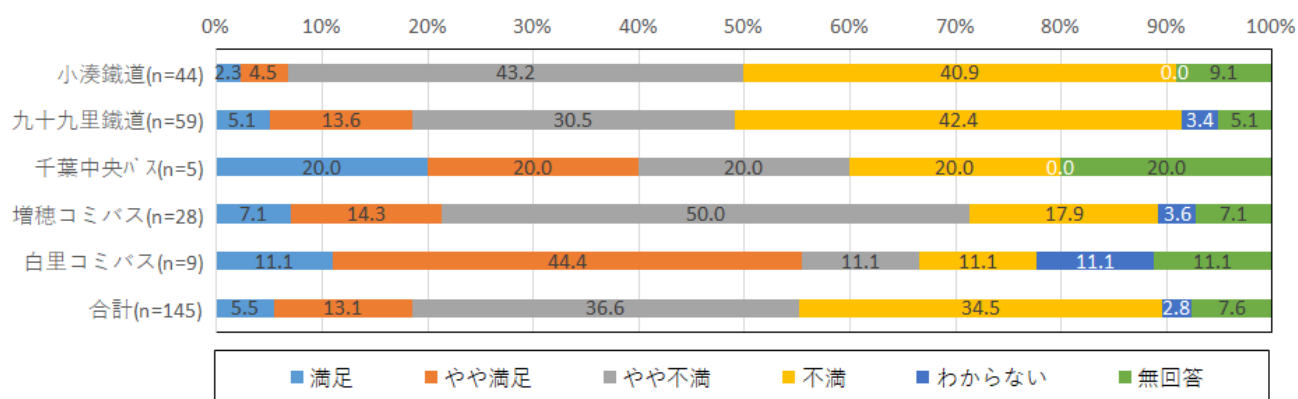


⑧バス以外の交通手段の有無

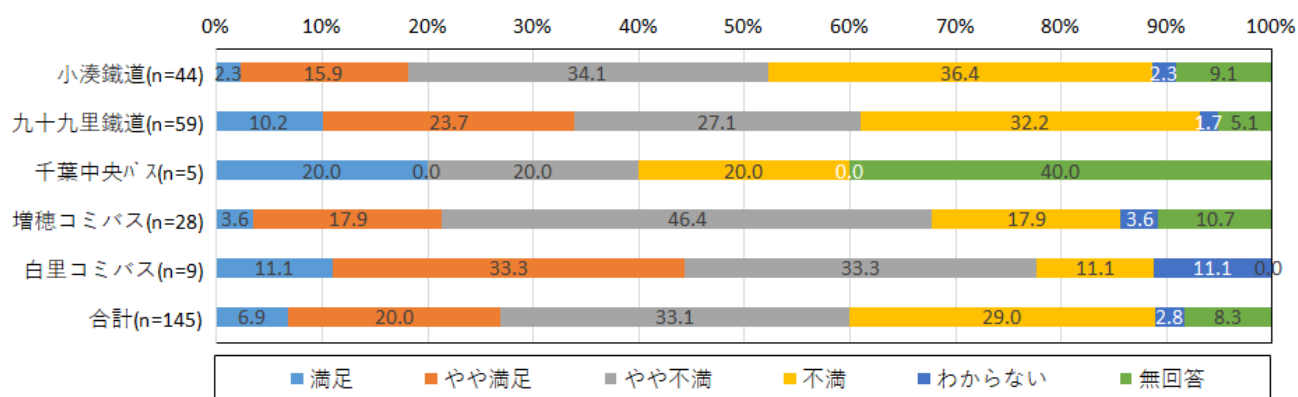


⑨運行サービスに対する満足度

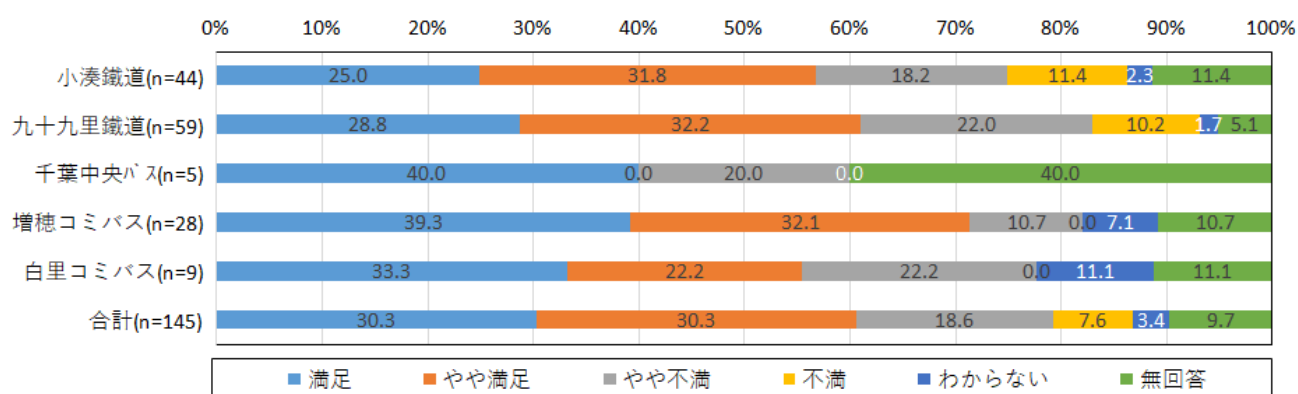
(運行本数)



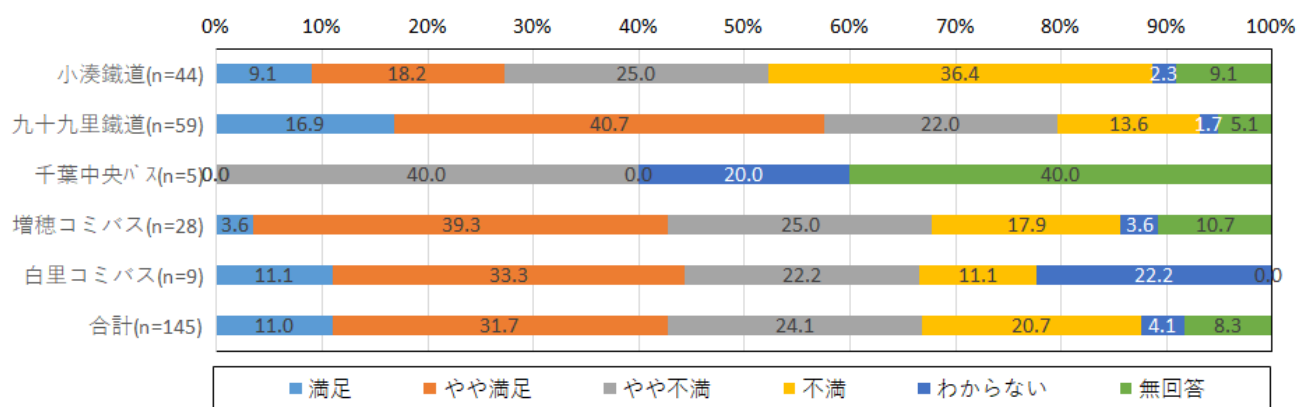
(運行時間帯)



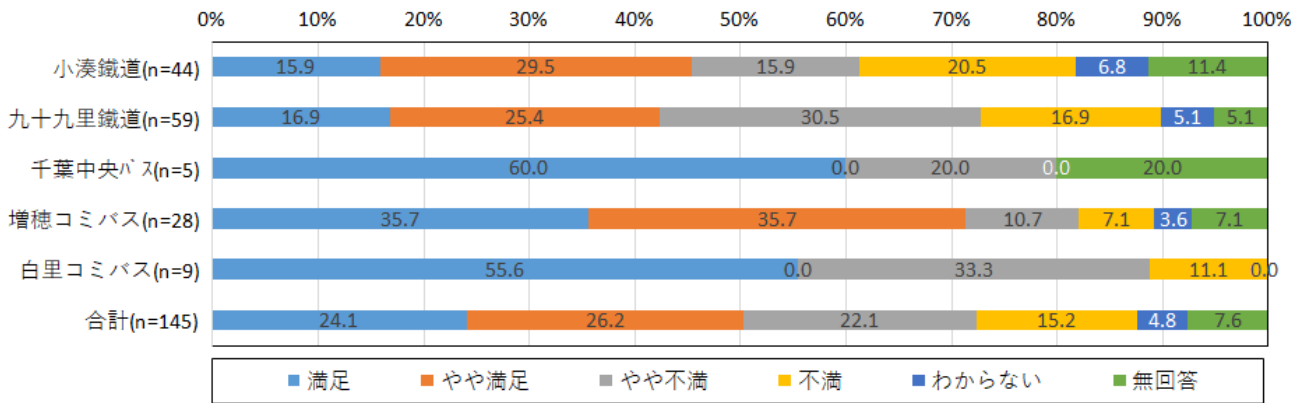
(バス停の時刻表や経路案内の見やすさ)



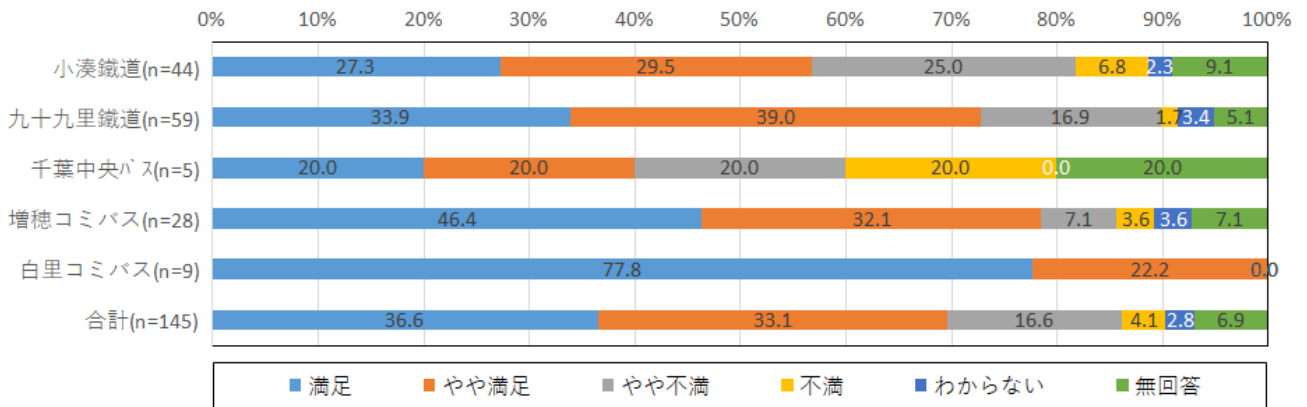
(バス停の待合環境)



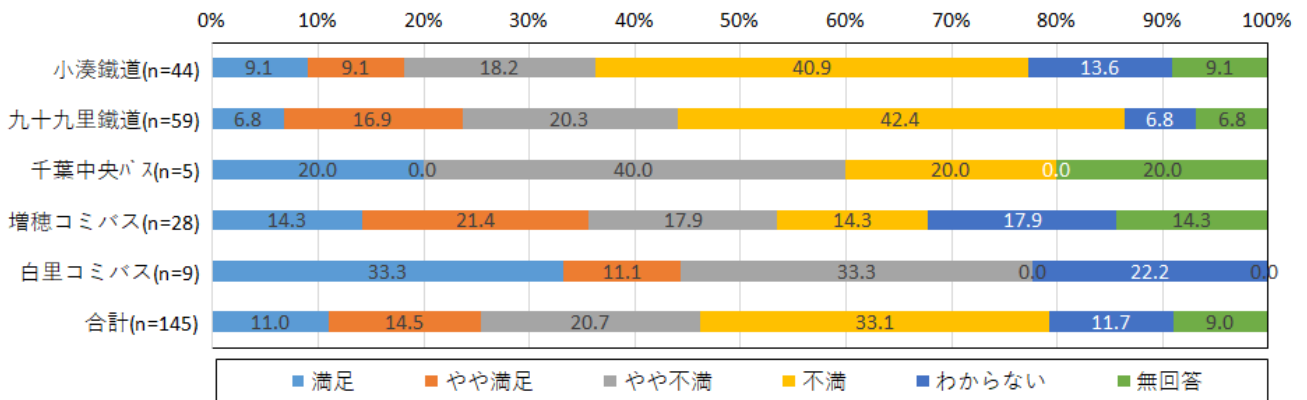
(運賃)



(運転手の対応)



(乗継ぎの待ち時間)



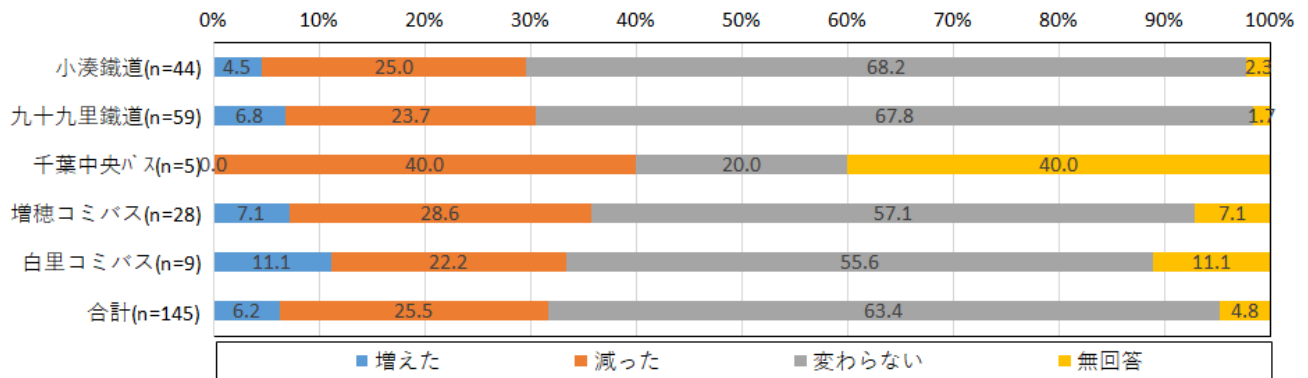
3. バスの利用回数・利用促進

(1) 新型コロナウイルスの影響

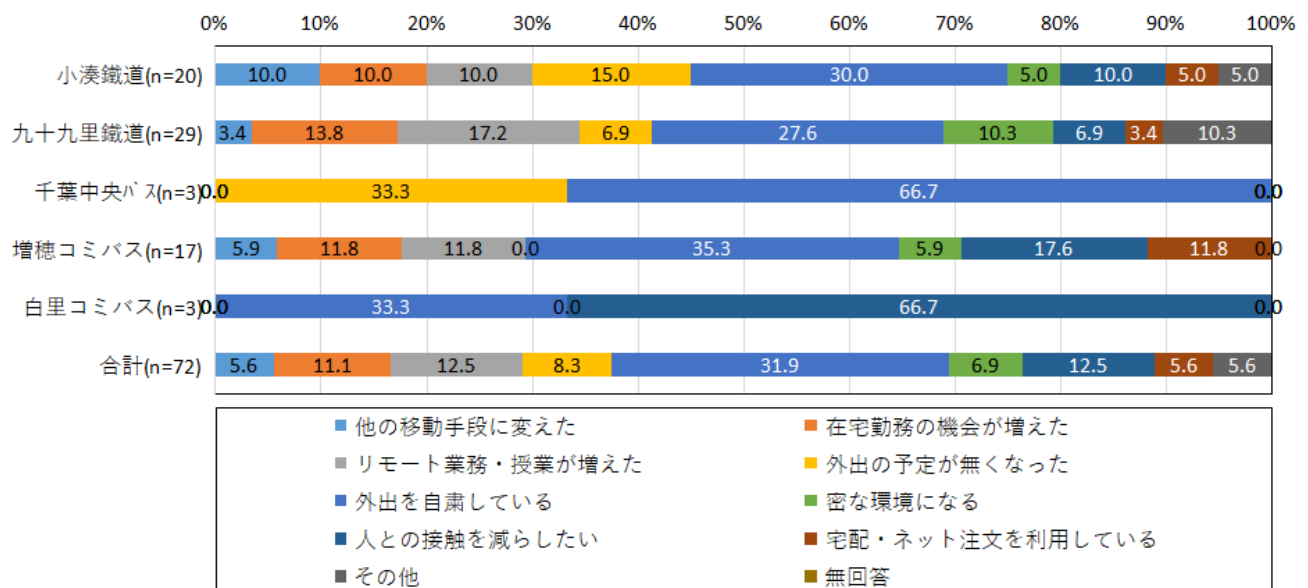
新型コロナウイルスの影響で、バスの利用回数が「減った」と回答した方は25.5%であった。なお、「増えた」と回答した方の理由は「他の移動手段から変えたから」と回答した方が多くなっています。

利用回数が減少した理由は「外出を自粛している」と回答した方が最も多くなっています。

①バスの利用回数の変化

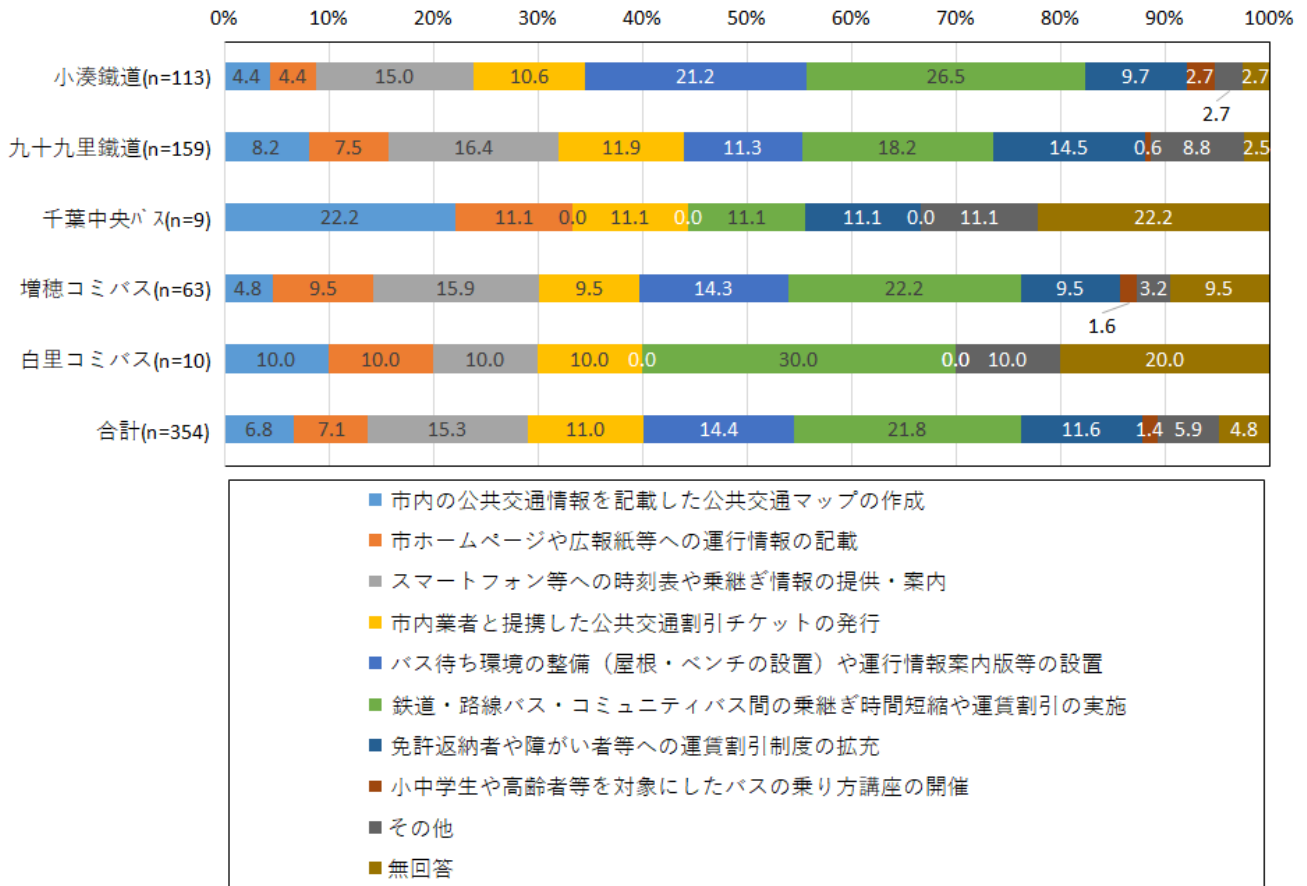


②利用回数が減少した理由



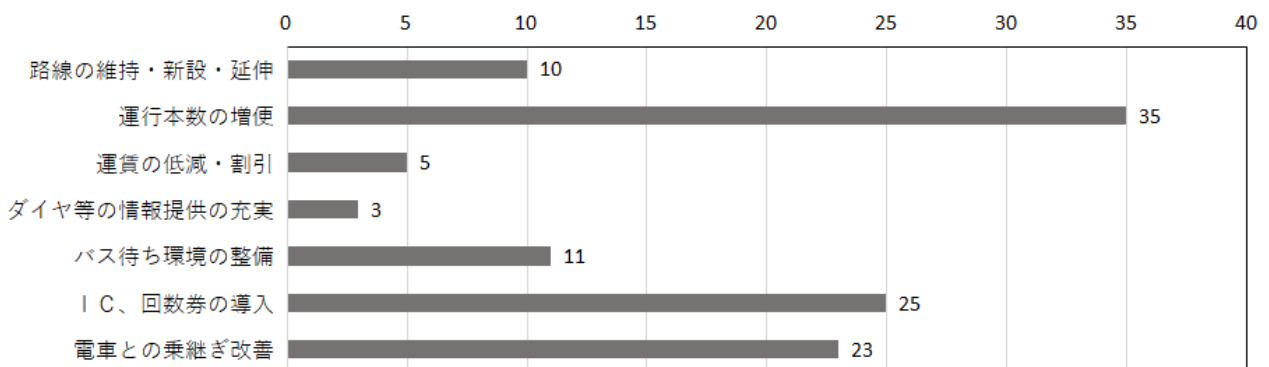
(2) バスの利用促進

バス利用を促進するための取組は「鉄道・路線バス・コミュニティバス間の乗継ぎ時間短縮や運賃割引の実施 (21.8%)」、「スマートフォン等への時刻表や乗継ぎ情報の提供・案内 (15.3%)」、「バス待ち環境の整備 (屋根・ベンチの設置) や運行情報案内版等の設置 (14.4%)」の順で多くなっています。



(3) バスに対するご意見・ご要望 (自由意見)

バスに対するご意見・ご要望は「運行本数の増便 (35 件)」、「I C、回数券の導入 (25 件)」、「電車との乗継ぎ改善 (23 件)」の順に多くなっています。



2-3 事業者ヒアリング

交通事業者を対象に、利用者数の傾向や、利用者の状況・特徴、現在の課題等から市への意見や要望などを把握するため、事業者ヒアリングを実施しました。

<p>調査対象事業者 及び対象路線</p>	<p>○小湊鐵道(株) : 路線バス(大網駅～白子車庫線、大網駅～サンライズ九十九里線、茂原駅～白里海岸線)</p> <p>○九十九里鐵道(株) : 路線バス(みどりが丘線、季美の森線、みずほ台循環、大網線、豊海線)</p> <p>○京成バス千葉イースト(株) : 路線バス(大網駅線) コミュニティバス(増穂地区コミュニティバス)</p> <p>○秋葉タクシー(有) : タクシー コミュニティバス(白里地区コミュニティバス)</p> <p>○(有)つくもタクシー : タクシー</p>
<p>調査方法</p>	<p>○調査方法 : 対面にてヒアリングを実施</p> <p>○ヒアリング実施日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小湊鐵道(株) : 令和3年9月13日(月) ・九十九里鐵道(株) : 令和3年9月13日(月) ・千葉中央バス(株) : 令和3年9月14日(火) (現:京成バス千葉イースト(株)) ・秋葉タクシー(有) : 令和3年10月26日(火) ・(有)つくもタクシー : 令和3年10月29日(金) <p>※みどりが丘線、季美の森線、みずほ台循環については、小湊鐵道(株)の運行路線ですが、運行を受託している九十九里鐵道(株)の路線としてヒアリングを実施</p> <p>※表中の略称は、下記のとおりとします。</p> <ul style="list-style-type: none"> 小 ⇒ 小湊鐵道(株) 九 ⇒ 九十九里鐵道(株) 千 ⇒ 千(現:京成バス千葉イースト(株)) 秋 ⇒ 秋葉タクシー(有) つ ⇒ (有)つくもタクシー

【ヒアリング結果の概要】

○路線バス関係

質問項目	回答
バス利用者数の傾向	<p>小：新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、最初の緊急事態宣言時で6割から7割の減少。現在も約2割の減少。</p> <p>九：最初の緊急事態宣言時で6割から7割の減少。</p> <p>千：最初の緊急事態宣言時で5割の減少。</p>
利用者の状況・特徴	<p>小：主な利用者は通学や通勤（朝・夕）。日中に買い物客が乗ることがあるが、数は少ない。</p> <p>九：主な利用者は通学や通勤（朝・夕）。日中に買い物客が乗ることがあるが、数は少ない。</p> <p>千：通勤・通学者がメインではあったが、コロナ前には日中の利用者（買い物等）もいたが、現在は少なくなっている。</p>
運行ルート・ダイヤの問題点・課題	<p>小：主要なルートは、交通量の多い幹線道路（主要地方道山田台大網白里線）だが、新しい住宅街は幹線道路から離れた所に作られるため、利用者が増えない。また、1便あたりの運行距離が長く、便数を増やすことができない。</p> <p>九：これまでは、各バス事業者ごとに路線を維持し、同一の路線にはコミュニティバス等の運行も否定的であったが、今後は互いに協力して生産性を高めていく必要があるのではないかと。</p> <p>千：主要ルートである千葉県道20号千葉大網線が狭いため、交通渋滞に巻き込まれると大幅な遅延に繋がる。また、千葉外房有料道路の一部区間が無料になったことからバスを利用せず、マイカーを利用する方が増え、その車両がバスルートにも流れてくるため、渋滞が増えたと感じている。</p>
バス待ち環境の整備予定	<p>小：特に整備予定はない。これまでの整備は自治体や自治会、地元区が実施してきた。</p> <p>九：特に整備予定はない。</p> <p>千：特に整備予定はない。</p>
今後の改善すべき点	<p>小：現在は、中型や大型車両主体で運行しているが、今後は車両を小型化し、運行本数を増やした方が効率が良いダイヤを組むことができる。</p> <p>九：車両を小型化し、きめ細かいルートを設定。</p> <p>千：車両の小型化、スマートフォンを活用した企画（電子定期、電子回数券）を活用し、若い世代の需要を取り戻したい。</p>

質問項目	回答
鉄道等への乗継ぎの配慮	<p>小：JRのダイヤ改正に合わせてダイヤ改正を実施。全てのダイヤに合わせることは難しいため、快速電車に合うようダイヤを設定している。</p> <p>九：JRのダイヤ改正に合わせてダイヤ改正を実施。全てのダイヤに合わせることは難しいため、快速電車に合うようダイヤを設定している。</p> <p>千：主にターミナル駅（千葉駅）において、午前中は東京行きの快速電車、午後は東京から帰ってくる快速電車に合うようダイヤを設定している。</p>
利用者に対する運行情報の提供方法	<p>小：ホームページとバス車内への掲示で対応。</p> <p>九：ホームページとバス車内への掲示で対応。今後はバスの位置情報がわかるアプリの導入を検討。</p> <p>千：ホームページとバス車内への掲示で対応。また、災害時にはTwitter（ツイッター）を活用。</p>
利用者増の方策	<p>小：IC化の実施や、車両の小型化による効率の良いルート・ダイヤの設定。</p> <p>九：IC化の実施や、車両の小型化による効率の良いルート・ダイヤの設定。</p> <p>千：スマートフォンを活用した企画を検討。また、バス車両にWi-Fi設置を検討。</p>
市への要望事項	<p>小：特になし</p> <p>九：市と共同した事業を実施したい。例えば、新たなバス路線を事業者が導入する前に、赤字部分を補填してくれる保証があると良い。市が実施しているコミュニティバス等の事業は、事業者の選定が入札になるため、価格競争が起こり、利益を出すことが難しい。</p> <p>千：大網駅の浸水対策や道路脇の木や竹林の管理をお願いしたい。</p>

○コミュニティバス関係

質問項目	回答
利用者の状況・特徴	<p>千：1便及び8便は通勤・通学者が多く、2便から7便は高齢者の買い物や通院で利用されている。</p> <p>秋：令和3年10月の運行計画変更後は、大網市街地まで利用する方が増えている。利用者の目的としては、通院、買い物、金融機関利用が多い。</p>
運行ルート・ダイヤの問題点・課題	<p>千：ルートについて、夏季や大雨の後に道路脇の木や竹が道路に飛び出していることがある。ルートやダイヤの設定に関しては特に問題は感じていない。現行は乗務員1日2人体制で運行しているので、お昼の休憩時間を無くし、1便追加することは可能。しかし、その分の運行経費は増額となる。</p> <p>秋：運行計画を変更した直後のため、今後検討が必要になると思われる。1便の発車時刻を少し早くすることで、利用者が増える可能性がある。</p>
バス停の位置（配置）の問題点	<p>千：特になし</p> <p>秋：特になし</p>

質問項目	回 答
今後の改善すべき点・利用者増の方策	<p>千：1日に複数回乗車する方に向けた乗り放題パスの発行。 スマホで利用できる定期券や回数券の販売。 シルバーパス（高齢者向けの優待パス）の販売。</p> <p>秋：潜在的な利用者への販促活動。積極的宣伝をもう少し考えていきたい。 現在の利用者は高齢者が多いため、幅広い年齢層への利用促進が必要。 SNS等での利用促進は今後考案していく予定。</p>
市への要望事項	<p>千：特になし</p> <p>秋：特になし</p>

○タクシー関係

質問項目	回 答
利用者数の傾向	<p>秋：コロナ禍前と比べると5割減となっている。昼間に通院等で利用する方が増えている。</p> <p>つ：コロナ禍前と比べると4割減となっている。大網駅や大網病院に行くため利用する方はいるが、九十九里町や白子町に行く方の利用が無くなった。</p>
利用者の状況・特徴	<p>秋：利用者の割合としては、大網駅からの利用が6割、電話予約が4割となっている。また、昼間に通院等で利用する方が増えている。</p> <p>つ：主な利用者は、市内の病院へ通院が多い。コロナ禍前は買い物の利用者や市内法人を訪ねてくる営業マンの利用があつたりしたが、現在は無くなってしまった。なお、利用者のほとんどは片道のみ利用となっている。</p>
今後の改善すべき点・利用者増の方策	<p>秋：新型コロナウイルス感染症の早期収束のため、感染症対策等を徹底する。</p> <p>つ：助手席と運転席の間にアクリル板を設置。 キャッシュレス決済を導入（クレジットカード・電子マネー）。</p>
市への要望事項	<p>秋：特になし</p> <p>つ：公共交通空白地域の高齢者等に対し、タクシーチケットを配布するなど、コミュニティバスやデマンド交通のように国庫補助の対象とならない事業についても検討して欲しい。</p>

第3章 大網白里市における地域公共交通の課題

3-1 地域公共交通の現状の整理

大網白里市の地域特性と公共交通の現状把握や、市民などの意向把握アンケート調査結果などを踏まえ、地域公共交通を取り巻く現状を整理しました。

【大網白里市の地域特性や公共交通の現状】

《地域特性》

- 令和2年の国勢調査での総人口は48,129人で平成22年以降減少傾向であり、令和3年4月の高齢化率は32.8%と千葉県の高齢化率(27.3%)より高く、年々高齢化が進んでいます。
- 市域が東西に長く、鉄道駅や商業施設などは、国道128号線以西に集中しています。
- JR大網駅は、特急や通勤快速等が停車するため、千葉市や都心部への通勤・通学者の割合が高くなっています。

《公共交通の現状》

- 市内の公共交通機関は、鉄道・路線バス・高速バス・タクシーに加え医療機関の送迎バスなどの多様な公共交通が運行されています。
- 市内を運行する全てのバス路線は赤字であり、白子車庫線、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した国・県の補助金を受けて運行を維持しています。
- 鉄道や路線バスを補完するために3路線のコミュニティバスが運行していますが、市内には未だに公共交通空白地域が存在しています。

【市民などの意向把握アンケート調査】

《市民アンケート調査》

- 回答者の75.9%の方が運転免許証を所持しており、その内58.5%の方が「現在は返納を考えていない」と回答しています。
- 通勤・通学の交通手段に公共交通機関を利用している方は30.8%であり、42.2%の方が「自家用車(自分で運転)を利用している」と回答しています。
- 多くの方が日常的な買い物や通院に市内の施設を利用されています。(買い物:73.8%、通院:67.5%)
- 公共交通に関する市の財政負担については「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(27.6%)」が最も多くなっています。

《利用者アンケート・事業者ヒアリング》

- 利用目的について、路線バスは「通勤・通学」が約半数を占めていますが、コミュニティバスは「買い物」や「通院」に利用している方が多くなっています。
- バスに対する意見・要望は「運行本数の増便」、「IC、回数券の導入」、「電車との乗継ぎ改善」の順に多くなっています。
- 多くの交通事業者が、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、利用者が大幅に減少しており、経営に大きな影響を及ぼしています。

3-2 地域公共交通の課題

3-1で整理した現状等から、大網白里市における地域公共交通の課題を以下のとおり抽出しました。

①高齢者や障がい者等の移動困難者への対応

令和2年国勢調査における総人口は48,129人で平成22年以降減少が続いています。また、高齢化率は32.8%となっており、地域別に見ると特に白里地区(43.0%)で高い傾向にあります。

また、市民アンケート調査における公共交通に対する意見として「高齢者や障がい者の移動手段の確保」が最も多くなっています。

そのため、地域公共交通は、通勤、通学、通院、買い物などの日常生活に必要な移動手段としての役割だけでなく、高齢者や障がい者などの移動困難者に対する外出機会の増加の役割を担う必要があります。

また、円滑な移動を可能とするバリアフリー化を推進するなど、公共交通の環境整備が必要です。

②コミュニティバスの見直し

現在、鉄道や路線バスを補完するため3路線のコミュニティバスが運行しています。

市民アンケート調査のコミュニティバスに対する意見として「路線の新設や延伸」が最も多く、多くの方が日常的な買い物や通院を市内で済ませています。

また、利用者アンケート調査のバスに対する意見として「運行本数の増便」が最も多くなっています。

そのため、コミュニティバスは、改めて担うべき役割や対象者を明確にしたうえで、運行ルート、運行時間帯、運賃等の見直しについて、市の費用負担を考慮しつつ検討する必要があります。

③公共交通の役割分担の明確化

市内では、鉄道・路線バス・高速バス・タクシーに加え医療機関の送迎バスなど多様な公共交通が運行されています。

市域を運行する路線バス(白子車庫線、サンライズ九十九里線、季美の森線)は地域間幹線バス系統を対象とした補助金の交付を受けて運行を維持している他、他の路線バスにおいても利用者数の増加が課題となっています。

利用者アンケート調査における利用目的では、路線バスは「通勤・通学」が約半数を占めており、コミュニティバスは「買い物」・「通院」に利用している方が多く、利用目的が異なります。

そのため、多様な公共交通機関が共存するためには、路線やターゲット層の競合を避け、各公共交通機関の役割分担を明確化し、利用目的に合ったダイヤ等の見直しを行うなど、効率的な運行を検討する必要があります。

④公共交通間の乗継ぎの改善

本市の市域は東西に長く、鉄道駅や商業施設などは、国道 128 号線以西に集中しており、JR 大網駅を交通結節点として公共交通ネットワークが構築されています。

市民アンケート調査における路線バス等の利用状況では、「鉄道・その他バスとの乗継ぎ」に関する満足度は 31.6%の方が「不満・やや不満」と回答しており、また、利用者アンケート調査のバスに対する意見として「電車との乗継ぎ改善」が多くなっています。

今後、公共交通全体の満足度を高めるためには、既存の交通機関や送迎サービスを活用しつつ、それぞれの機能を最大限に発揮できるよう、各交通機関の利用しやすい接続や乗継ぎに関する負担の軽減、運行情報案内や待合環境の改善など交通結節点の機能強化により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築することが必要です。

⑤分かりやすい運行情報の提供

市内を運行している路線バスやコミュニティバスは、バス事業者や市のホームページ上に運行情報等を掲載していますが、初めて市内に訪れる方や、普段バスを使わない人にとって行き先や乗り場などがわかりにくい状況にあります。

また、市民アンケート調査における公共交通の今後のあり方では、公共交通の利用促進策のうち「スマートフォン等への時刻表や乗継ぎ情報の提供・案内」に関する意見が多く、公共交通への理解や利用者を増やしていくためには、公共交通を利用したい方々が、いつでも簡単に運行情報等を確認できる環境の整備が必要です。

⑥多様な主体の連携による持続可能性の確保

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、多くの公共交通事業者は大きな打撃を受けています。バス路線や鉄道ではコロナ禍におけるリモートワークの普及や移動手段の変化から、新型コロナウイルス感染症が収束後も、コロナ禍以前の水準までの需要回復は期待できないと予測されております。

一方で、市民アンケート調査における公共交通に関する市の財政負担については、「市が財政負担をするが、市民や企業等も協力して公共交通を維持していくべき」との回答が最も多くなっており、そのため、市民、地域、交通事業者、行政が役割分担を図りながら、移動利便性の高い都市として、大網白里市のポテンシャルを最大限に発揮できるよう、上記課題①から⑤までの解決に取り組むとともに、多様な主体が連携し、市の公共交通の現状について理解を深めることにより、持続可能な公共交通の仕組みを構築することが必要です。

3-3 大網白里市における公共交通のあり方

(1) 公共交通のあるべき姿

公共施設や病院、駅等への移動に際し、自家用車に頼ることなく、誰もが路線バスやコミュニティバス、タクシー等の移動手段を選択できる公共交通網が理想です。

しかしながら、人口減少や自家用車の所有率の増加といった、「公共交通離れ」が加速している状況では、新たなバス路線の新設や既存路線の増便は市民ニーズがあるものの、採算性の面から実現は困難な状況にあります。

そのため、日頃より公共交通の維持・確保に向けて市民へ周知を行い、車社会に生きる若年層や生産年齢層の公共交通利用へ誘導するとともに、高齢者や障がい者等自動車を運転しない方たちの移動手段を確保し、持続可能な公共交通の維持・活性化を目指します。

本市の公共交通の目指す姿は、既存の公共交通サービスを維持して、地域特性に見合った持続可能な公共交通ネットワークを構築し、利便性と効率性を向上させるとともに、市内の公共交通空白地域の解消を図ります。

(2) 各公共交通サービスの役割

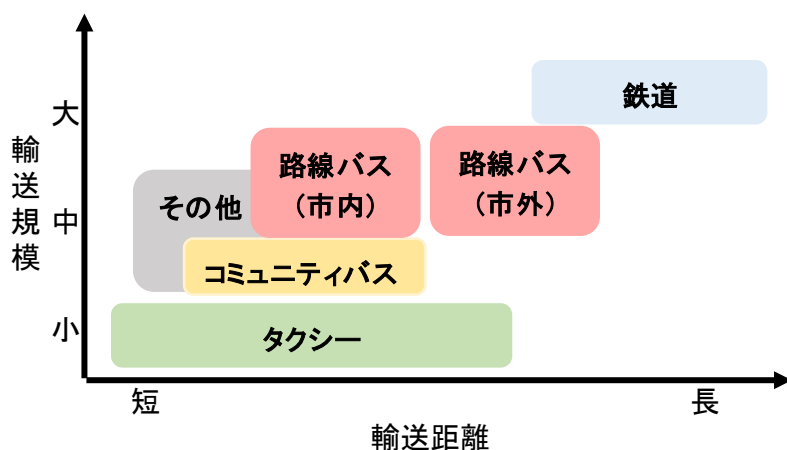
市内における公共交通機関を特性に応じて機能分類し、それぞれの役割を明確化することで、各交通機関の適切な配置が可能となり、競合・重複を回避したより効率的な公共交通サービスを担っていただきます。

(3) 公共交通の基本的な考え方

市民生活に必要な移動手段を確保するため、鉄道、路線バス、コミュニティバス等の連携を強化し公共交通のネットワークの構築を図ります。

また、行政や交通事業者だけではなく、地域住民や地元企業等も参画できる仕組みを構築するなど、市民による地域公共交通の維持・確保を進めていきます。

図 14：公共交通の役割分担（輸送規模と輸送距離の関係）

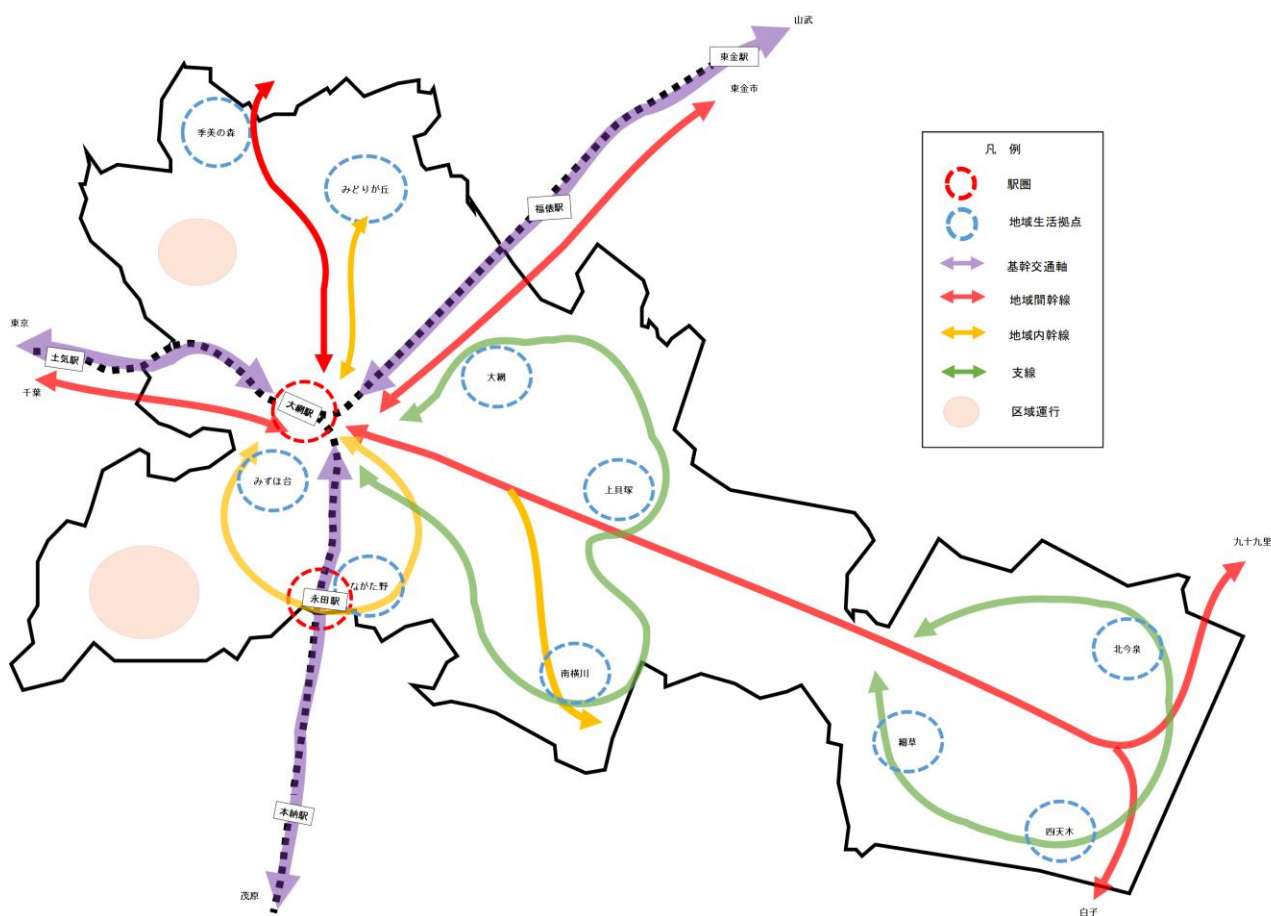


※その他は、医療機関の送迎バスや福祉有償運送等を想定しています。

表 15：公共交通の役割分担（機能による分類）

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)	<ul style="list-style-type: none"> 都心部や市外など比較的長距離の移動を、速達性をもって連絡する役割を担います。 将来都市構造の実現において、交通軸の役割を担います。
地域間幹線	路線バス (市内・市外移動)	<ul style="list-style-type: none"> 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います。
地域内幹線	路線バス (市内移動)	<ul style="list-style-type: none"> 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います。
支線	コミュニティバス 病院等の送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> 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います。
面的輸送 区域運行	タクシー 乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 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います。

図 15：大網白里市における公共交通ネットワークの将来イメージ図

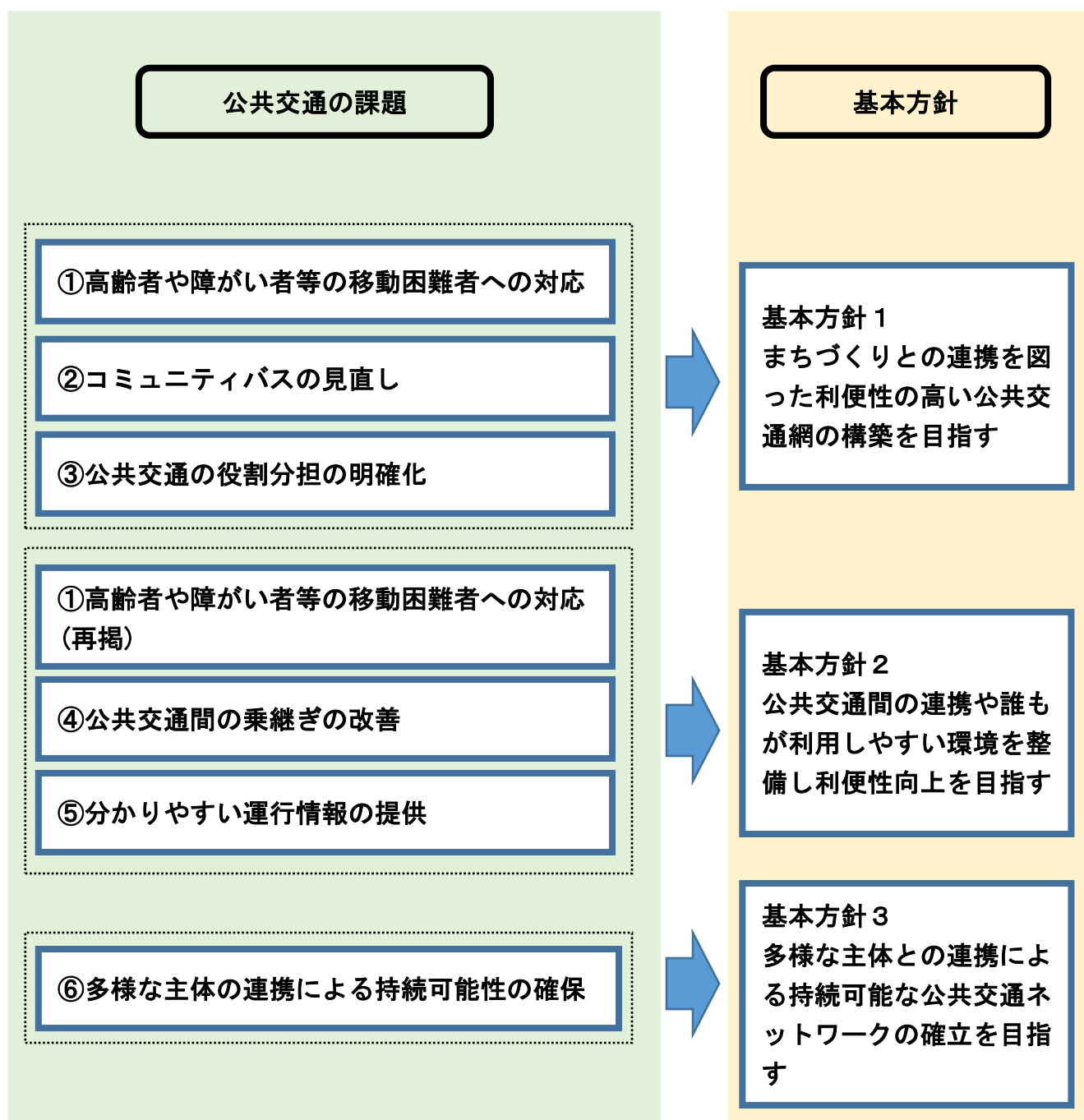


第4章 地域公共交通の課題を解決するための基本方針

4-1 地域公共交通の構築に係る基本方針

大網白里市における地域公共交通は、上位計画の「大網白里市第6次総合計画」における公共交通の取組として「公共交通の充実」と「新たな交通手段の確保」を掲げています。

これらを踏まえ、次の3つの基本方針により公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の構築を目指します。



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

市内のアクセスを強化するため、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーなどの各公共交通サービスや医療機関の送迎バスなどの民間輸送資源との役割分担を明確にし、利便性と効率性が両立した公共交通ネットワークの再編を目指します。

また、公共交通空白地域の解消に向け、利用者ニーズや意見を踏まえ、新たな交通機関の導入を目指します。

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

交通機関同士を有機的に接続させ、乗継ぎに対する負担が最小限となるよう、交通結節点での乗継環境（ダイヤ、待合環境、料金など）の整備を目指します。

また、技術革新の動向を見据えつつ、市民や来訪者に分かりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を図るとともに、高齢者や障がい者など誰もが容易に移動できる公共交通に関連する施設や車両のバリアフリー化など、人に優しい移動環境の創出を目指します。

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

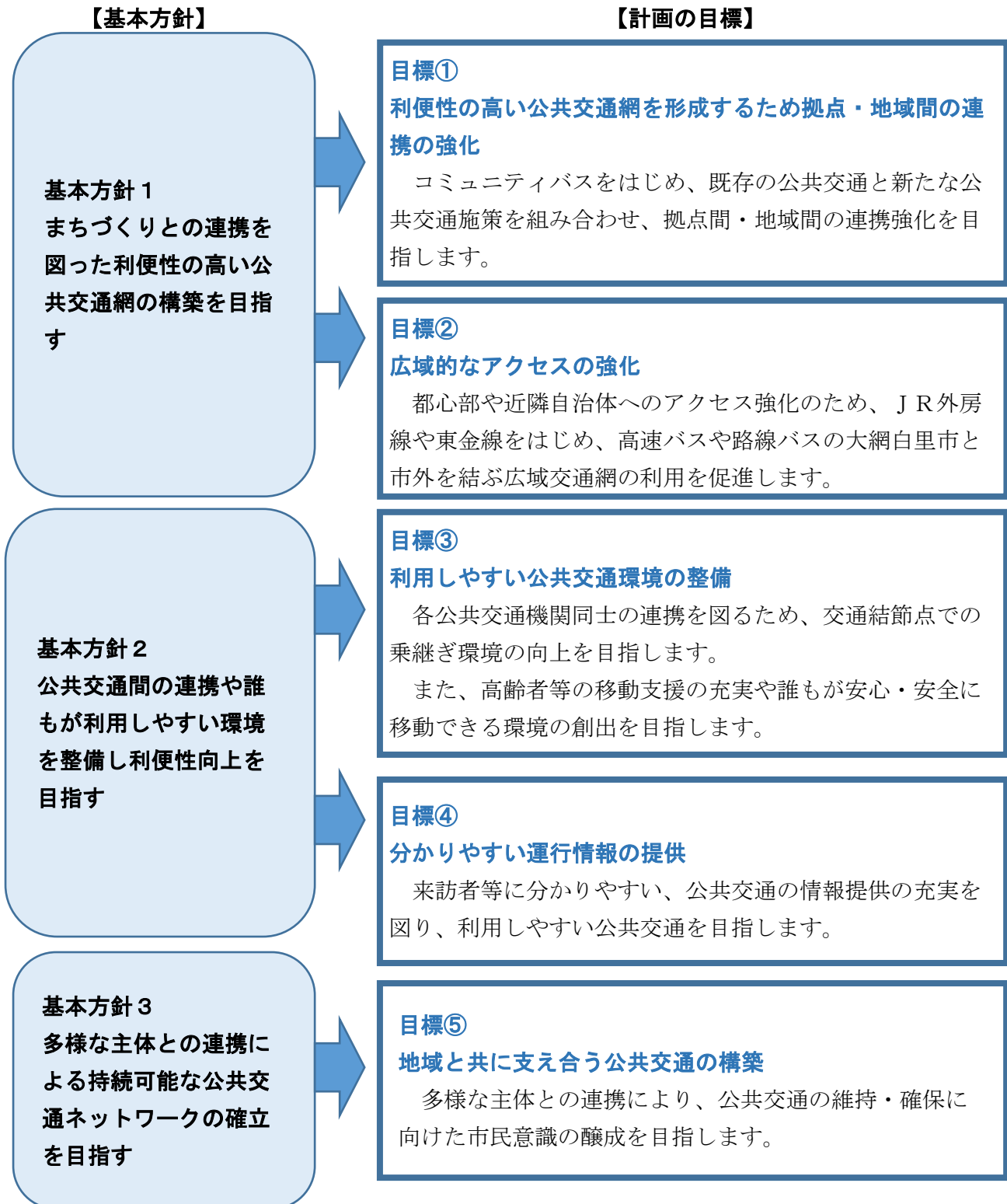
公共交通を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展や新型コロナウイルス感染症の感染拡大による利用者数の減少など厳しい状況に置かれています。そのため、持続可能な公共交通ネットワークを確立するには、これまでの行政・交通事業者に依存した公共交通の維持・確保ではなく、市民（地域・地元企業）自らが「自分たちの公共交通は自分たちで守る」ことを意識し、関わりを持つことが重要です。

地域の支え合いを大切にし、社会福祉協議会をはじめ、商工会、観光協会、地元企業など、様々な団体との連携による地域ぐるみの利用促進の展開などにより、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指します。

第5章 計画の目標及び実施事業

5-1 計画の目標

3つの「基本方針」を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定めます。



5-2 実施事業

5つの「計画の目標」の実現に向け、下記のとおり事業を実施します。

基本方針	目標	事業	実施主体					実施時期(年度)						
			大網白里市	千葉県	交通事業者	地域	その他	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年		
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	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	【1】 コミュニティバスの運行	○		○	○		検討・準備					運行実施	
		年間バスポート・回数券の導入	○		○			内容検討						
		【2】 新たな移動手段の確保	○		○	○			情報収集・アンケート等・実施判断					
		【3】 タクシーの利用促進	○		○				利用啓発・周知					
	【4】 高齢者外出支援事業送迎バスの利用促進	○				○			周知					
	2 広域的なアクセスの強化	【5】 鉄道の利用促進	○	○	○				要望活動実施					
		イベントの開催	○		○				各種イベント実施					
		【6】 路線バスの利用促進	○	○	○		○		利用啓発・周知					
		【7】 高速バスの利用促進	○		○				利用啓発・周知					
	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	3 利用しやすい公共交通環境の整備	【8】 交通結節点の機能強化	○		○				検討・協議・実施				
			【9】 利用しやすい車両の導入促進	○		○				検討・実施				
		4 分かりやすい運行情報の提供	【10】 運行情報提供の充実	○		○			内容検討					周知・配布
【11】 商業施設等との連携サービス導入			○		○		○	内容検討					周知・実施	
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	5 地域と共に支え合う公共交通の構築	【12】 公共交通維持・確保に係る市民意識の醸成	○		○	○			行事参加・アンケート等					
		コミュニティバス広告掲載	○		○	○			継続して実施					

5-3 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施時期を整理します。

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1】コミュニティバスの運行

①概要

コミュニティバスは、利便性向上と効率的な運行となるよう、JRのダイヤ改正や市内道路整備状況等の変化に伴うダイヤ調整、利用状況、地域からの要望などを踏まえ、運行ルートの見直し及び運行本数について検討します。

また、路線バスやタクシーなどその他の公共交通との役割を明確化し、効率的で持続可能な交通網を構築していくとともに、利用者の利便性向上を図るため、年間パスポートや回数券の導入について検討します。

なお、コミュニティバスは、公共交通空白地域の解消や鉄道・路線バスを補完する役割を果たすため、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、安定的な運行を目指します。

②実施主体：大網白里市、交通事業者、地域

③実施時期

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
コミュニティバスの運行	内容検討	→				
	準備・周知		→			
	運行実施			→		
年間パスポート・回数券の導入検討	内容検討・実施判断	→				

【事業2】新たな移動手段の確保

①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します。

②実施主体：大網白里市、交通事業者、地域

③実施時期

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 導入・検討	情報収集	—————▶				
	市民アンケート 事業者ヒアリング 内容券等・実施判断	—————▶				

【事業3】タクシーの利用促進

①概要

タクシーは、自宅から目的地までをドア・ツー・ドアで移動できるため、歩くことが困難な高齢者や障がい者等の移動困難者にとって重要な交通機関です。

市内におけるタクシー車両を維持するため、市ホームページや広報紙などで周知し、利用促進を図ります。

②実施主体：大網白里市、タクシー事業者

③実施時期

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
タクシーの利用促進	利用啓発・周知	—————▶				

【事業4】高齢者外出支援事業送迎バスの利用促進

①概要

高齢者外出支援事業は、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た高齢者のための移動手段確保策として、重要な役割を担っています。

引き続き、当事業の継続を働きかけていくとともに、市ホームページや広報紙などで周知し、利用促進を図ります。

②実施主体：大網白里市、その他（医療機関）

③実施時期

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
高齢者外出支援事業 送迎バスの利用促進	市広報誌、ホームページで周知	—————▶				

目標② 広域的なアクセスの強化

【事業5】鉄道の利用促進

①概要

「大網白里市第6次総合計画」の公共交通に関する個別施策の1つに「鉄道の利便性の確保」を掲げており、これを達成するための施策として、千葉県JR線複線化等促進期成同盟やJR東金線複線化促進協議会を通じ、運行本数の増加や駅施設のバリアフリー化等について、JR東日本に要望活動を実施します。

また、「駅からハイキング」などの鉄道の利用を促進する各種イベントの開催により、利用促進を図ります。

②実施主体：大網白里市、鉄道事業者、千葉県、千葉県JR線複線化等促進期成同盟、JR東金線複線化促進協議会

③実施時期

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
鉄道の利用促進	利用啓発・周知	—————▶				
イベントの開催	各種イベントの実施	—————▶				

【事業6】路線バスの利用促進

①概要

路線バスは地域間や地域内を結ぶ幹線系統として重要な役割を担っており、地域公共交通網を形成するうえで無くてはならない移動手段です。そのため、市広報紙やホームページにて周知し、利用促進を図ります。

また、市内を運行する路線バスのうち「大網駅～白子車庫線」及び「大網駅～サンライズ九十九里線」並びに「季美の森線」は地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を受け運行を維持しており、沿線住民の通勤・通学等に必要な移動手段のため、関係事業者や自治体と協議・調整し、引き続き生産性の向上を図ります。

②実施主体：大網白里市、バス事業者、千葉県、関係自治体（東金市、白子町、九十九里町）

③実施時期

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
路線バスの利用促進	利用啓発・周知	—————▶				

【事業7】高速バスの利用促進

①概要

高速バスは、市内停留所と都心部や空港を乗継ぎなしで結ぶ利便性の高い移動手段ですが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、多くの路線が運休や廃路線となっています。

そのため、市広報紙やホームページにて周知し、利用促進を図ります。

②実施主体：大網白里市、バス事業者

③実施時期

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
高速バスの利用促進	利用啓発・周知	—————▶				

目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業 8】 交通結節点の機能強化

①概要

交通結節点であるJR大網駅は、鉄道、路線バス、高速バス、コミュニティバス、タクシーなどの多くの交通手段が乗り入れているため、行き先表示や時刻表等の案内、各交通機関同士の乗継案内の充実を図るとともに、乗継ぎの際の利用者の負担軽減を図るため、乗継時間等について、各交通事業者と検討します。

また、鉄道駅や観光拠点の周辺などにシェアサイクルやキックスケーターなどの環境に優しい移動サービスを集約した貸出拠点（モビリティ・ハブ）の設置について民間事業者の資金やノウハウを活用するなど、整備手法について検討します。

②実施主体：大網白里市、交通事業者

③実施時期

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
交通結節点の機能強化	内容検討・協議・実施	—————▶				

【事業 9】 利用しやすい車両の導入促進

①概要

路線バス、コミュニティバス、タクシー車両について、国や県の補助制度を活用し、高齢者や障がい者等が利用しやすい車両（ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー等）の導入を促進します。

②実施主体：大網白里市、交通事業者

③実施時期

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
利用しやすい車両の導入促進	内容検討・実施	—————▶				

目標④ 分かりやすい運行情報の提供

【事業10】運行情報提供の充実

①概要

市民や来訪者へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて、利用の促進を図るため、各公共交通機関のダイヤ、運賃などを掲載した「公共交通マップ」を作成します。

また、運行情報案内のデジタル化を図るため、バス停情報等のオープンデータ化を検討します。

②実施主体：大網白里市、交通事業者

③実施時期

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
運行情報提供の充実	内容検討・作成	→				
	周知・配布			→		

【事業11】商業施設等との連携サービス導入

①概要

地域の活力やにぎわいの創出を促進するため、各種団体をはじめ、商業施設や店舗等と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符発行などを検討します。

②実施主体：大網白里市、交通事業者、その他（地元企業、店舗等）

③実施時期

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
商業施設等との連携サービス導入	内容検討・協議	→				
	周知・実施			→		

目標⑤ 地域と共に支え合う公共交通の構築

【事業12】公共交通維持・確保に係る市民意識の醸成

①概要

モビリティマネジメントの一環として、住民との交流や各区・自治会の行事への参加、アンケート調査を実施することにより、地域住民が主体となって公共交通を支える仕組み作りを構築し、市と住民とが一体となって地域公共交通のあり方等を検討します。

また、地元企業の参画機会として、コミュニティバスへの広告掲載を継続します。

②実施主体：大網白里市、地域（地元企業）

③実施時期

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
公共交通維持・確保に係る市民意識の醸成	自治会行事に参加 アンケート実施	→				
コミュニティバス 広告掲載	継続して実施	→				

5-4 計画目標に対する評価指標

計画目標の達成状況进行评估するため、各計画目標に対する評価指標を設定します。

基本方針	目標	評価指標	データ取得方法	現状値	目標値
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	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	コミュニティバス利用者数※ ※現状値：令和元年度	市の有するデータを用いて計測	31,169人	現状値
		公共交通全般に関する満足度 ※現状値：令和元年度	市民アンケートで調査	2.00	2.25
		高齢者外出支援事業パスカード年間発行枚数 ※現状値：令和2年度	市が管理するパスカード発行リストで確認	20件	30件
	2 広域的なアクセスの強化	市内鉄道駅1日平均乗車人員 ※現状値：令和元年度	鉄道事業者の有するデータを用いて計測	11,030人	現状値
路線バス利用者数 ※現状値：令和元年度		バス事業者の有するデータを用いて計測	446,286人	現状値	
2 各公共交通機関の連携や誰もが利用しやすい環境を整備し利便性の向上を目指す	3 利用しやすい公共交通環境の整備	乗継ぎダイヤ等に関する事業者との年間協議回数 ※現状値：令和2年度	事業実施状況の把握	1回	1回以上
	4 分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度 ※現状値：令和3年9月	市民アンケートで調査	60.60%	65.60%
		商業施設等との連携サービス導入件数（計画期間内）	事業実施状況で把握	—	1件以上
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構築を目指す	5 地域と共々に支え合う公共交通の構築	地区や団体に対する公共交通PR活動（年間） ※現状値：令和元年度	事業実施状況で把握	2件	2件以上
		コミュニティバス収支率 ※現状値：令和元年度	市の有するデータを用いて計測	31.40%	上昇
		コミュニティバス広告掲載数（年間） ※現状値：令和3年度	事業実施状況の把握	2件	2件以上

※ただし、これらの数値目標については、社会経済状況等の動向により、必要に応じて見直しを実施します。

第6章 計画目標の達成状況の評価及び見直し

6-1 計画を推進する仕組みづくり

(1) 事業の評価・検証（P D C A）

本計画の進行管理については、少子高齢化や人口減少社会などの社会情勢の変化を踏まえ、目標の達成度や実施事業の状況などを評価し、必要に応じて見直しを行ない改善する「P D C Aサイクル」の仕組みにより実施し、目標の達成を目指します。

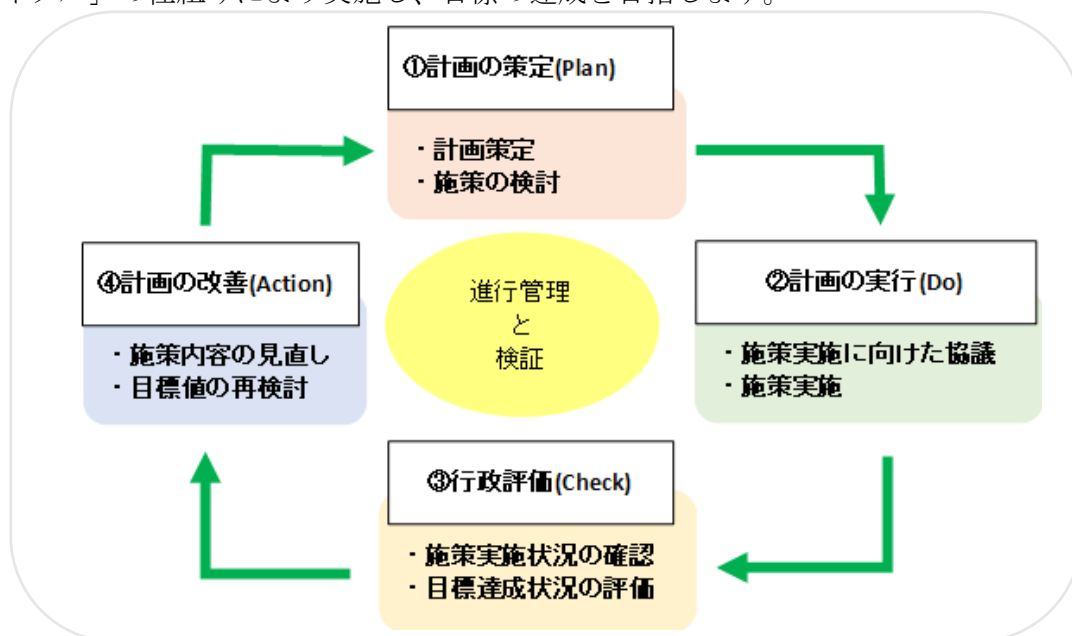


図 16：地域公共交通計画が目指すP D C Aサイクル

(2) 事業の評価方法

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施します。本計画の評価は、最終年度（令和8年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画全体及び地域公共交通全体の評価・検証を実施し、次期計画の策定を検討します。

■評価のスケジュール

		令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年
評価方法	利用者数調査	●	●	●	●	●
	市民アンケート調査			○		●
	利用者アンケート調査			○		●
施策実施の評価		●	●	●	●	●
計画の評価		○	○	○	○	●
計画・目標値の見直し		○	○	○	○	●
地域公共交通活性化協議会開催		●	●	●	●	●

凡例 ●:実施 ○:必要に応じて実施

(3) 計画推進に向けた実施体制

本計画の実施にあたっては、行政だけでなく交通事業者、市民の3者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努めていきます。

市民（地域、民間企業含む）

公共交通の利用者として、将来は自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力します。

交通事業者

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性が両立した公共交通サービスの維持・充実に努めます。

行政

限られた予算の中で効率的な運行となるよう関係者の意見を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実に向けて総合的な支援を行います。

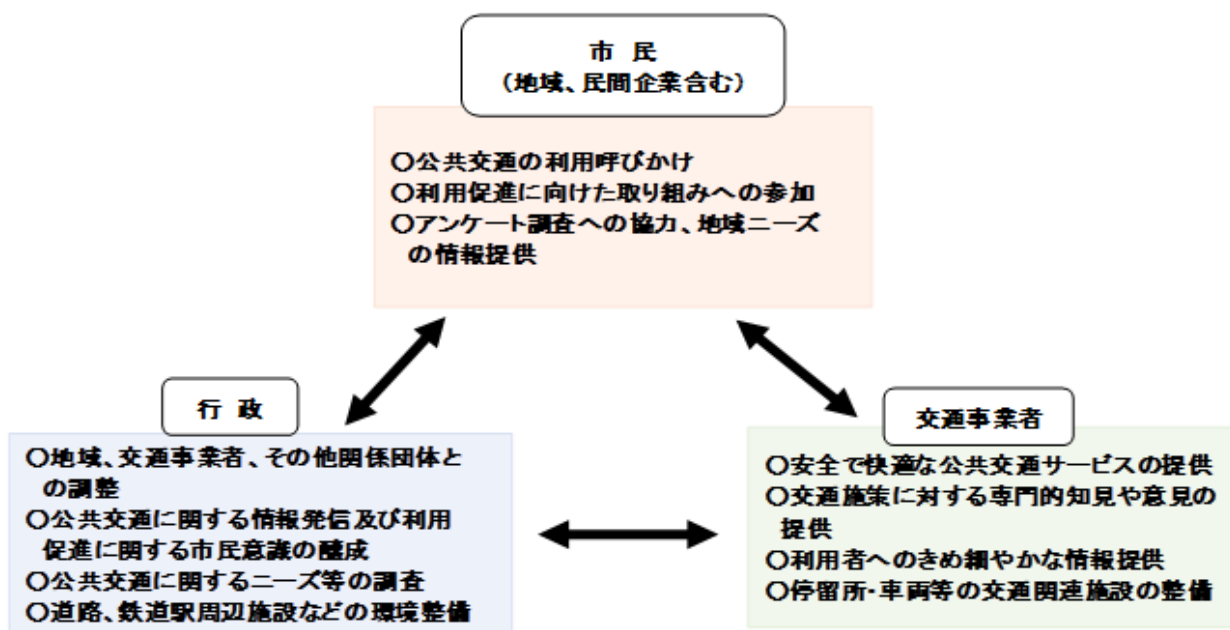


図 17：市民・交通事業者・行政の役割

大網白里市地域公共交通計画

発行：令和4年3月 令和8年4月改正

発行者：大網白里市企画政策課政策推進班

〒299-3292 千葉県大網白里市大網 115 番地 2

TEL：0475-70-0315 / FAX：0475-72-8454