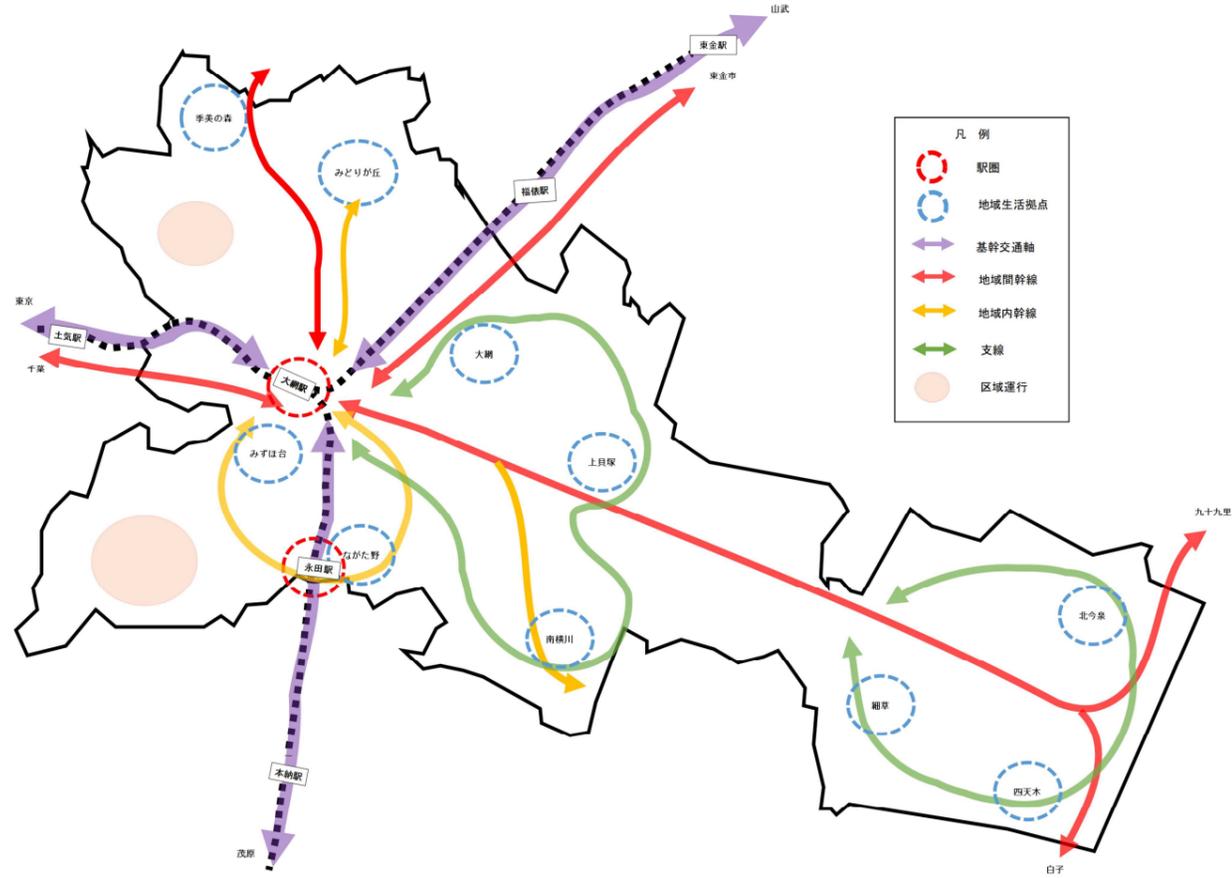


改正後	改正前
<p>序章 計画策定の目的と位置付け 略</p> <p>第1章 大網白里市に関する現状等 1-1 地域特性の整理 略</p> <p>1-2 公共交通の現状(1) 略</p> <p>(2) 路線バス</p> <p>市内を運行する路線バス事業者は、小湊鐵道(株)、九十九里鐵道(株)、千葉中央バス(株)の3社があります。主な路線は小湊鐵道(株)が運行しており、大網駅を起点として、増穂地区、白里地区を經由し、白子車庫、サンライズ九十九里を結ぶ路線や、大網駅と季美の森、みどりが丘等の住宅団地を結ぶ路線があります。また、大網駅から近隣市の鎌取駅、東金駅を結ぶ路線や白里海岸から東金駅、茂原駅を結ぶ路線があります。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(3)～(7) 略</p> <p>1-3～1-4 略</p> <p>第2章 市民などの意向把握アンケート調査の実施 略</p> <p>第3章 大網白里市における地域公共交通の課題</p> <p>3-1 地域公共交通の現状の整理</p> <p>《公共交通の現状》</p> <p>○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。</p> <p>○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。</p> <p>○鉄道や路線バスを補完するために2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。</p> <p>3-2 地域公共交通の課題</p> <p>③公共交通の役割分担の明確化</p> <p>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。</p>	<p>序章 計画策定の目的と位置付け 略</p> <p>第1章 大網白里市に関する現状等 1-1 地域特性の整理 略</p> <p>1-2 公共交通の現状(1) 略</p> <p>(2) 路線バス</p> <p>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、白里地区を經由し、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。</p> <p>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。</p> <p>大網駅～白子車庫線及び大網駅～サンライズ九十九里線は、令和元年10月より地域間幹線バス系統を対象とする国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。</p> <p>(3)～(7) 略</p> <p>1-3～1-4 略</p> <p>第2章 市民などの意向把握アンケート調査の実施 略</p> <p>第3章 大網白里市における地域公共交通の課題</p> <p>3-1 地域公共交通の現状の整理</p> <p>《公共交通の現状》</p> <p>○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。</p> <p>○市内を運行する全てのバス路線は赤字であり、白子車庫線及びサンライズ九十九里線は地域間幹線バス系統を対象とした国の補助金を受けて運行を維持しています。</p> <p>○鉄道や路線バスを補完するために2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。</p> <p>3-2 地域公共交通の課題</p> <p>③公共交通の役割分担の明確化</p> <p>市域を東西に運行する路線バス(白子車庫線、サンライズ九十九里線)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。</p>

改正後

3-3 大網白里市における公共交通のあり方
(1)～(3) 略

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 略

第5章 計画の目標及び実施事業

5-1 計画の目標 略

5-2 実施事業 略

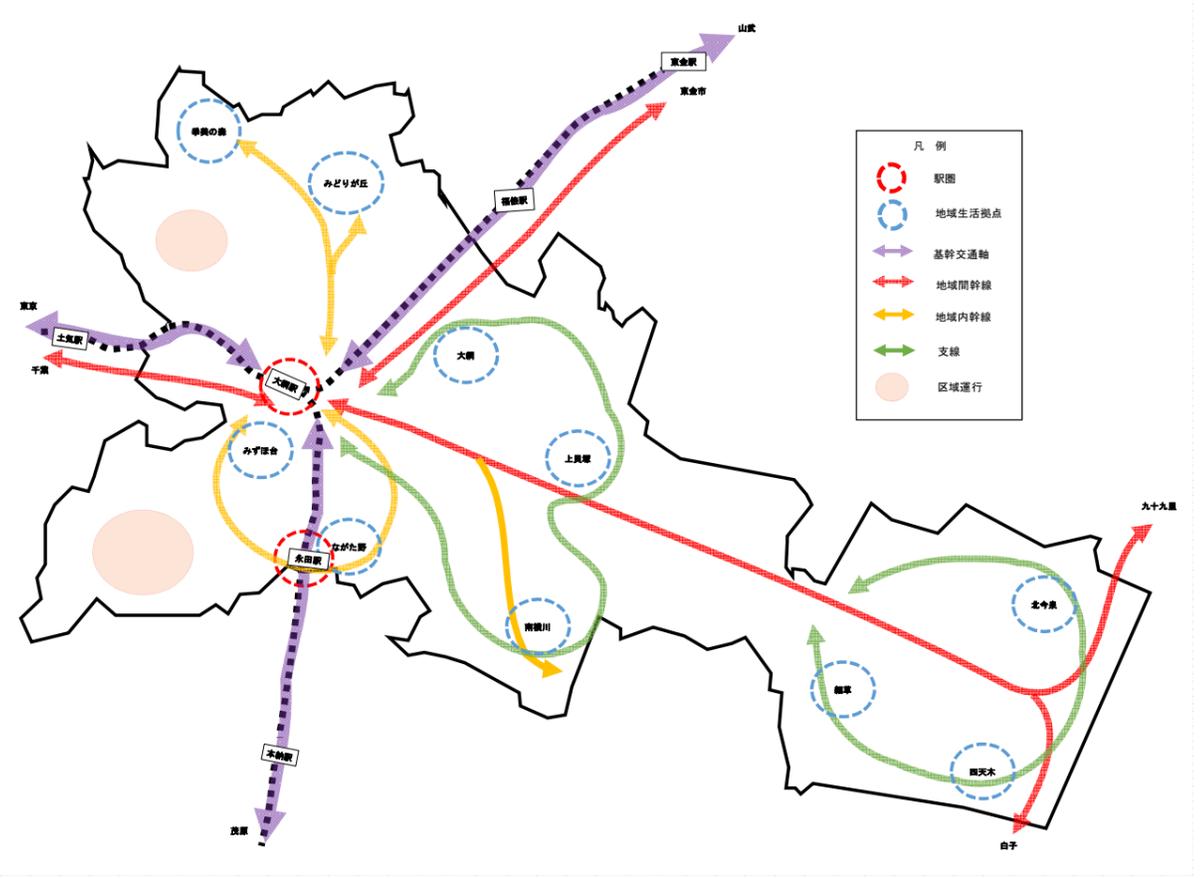
5-3 実施事業の概要

【事業1】～【事業5】 略

改正前

3-3 大網白里市における公共交通のあり方
(1)～(3) 略

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 略

第5章 計画の目標及び実施事業

5-1 計画の目標 略

5-2 実施事業 略

5-3 実施事業の概要

【事業1】～【事業5】 略

改正後	改正前
<p>【事業6】路線バスの利用促進</p> <p>①概要</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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）</p> <p>【事業7】～【事業12】 略</p>	<p>【事業6】路線バスの利用促進</p> <p>①概要</p> <p>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。</p> <p>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」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。</p> <p>②実施主体：大網白里市、バス事業者、千葉県、関係自治体（白子町、九十九里町）</p> <p>【事業7】～【事業12】 略</p>

改正後

5-4 計画目標に対する評価指標

計画目標の達成状況を評価するため、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	市が管理する緒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 各公共交通同士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
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	60.6%
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	31.4%	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 略

改正前

5-4 計画目標に対する評価指標

計画目標の達成状況を評価するため、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	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	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	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	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	11,030人	現状値
		路線バス利用者数 ※現状値：令和元年度	446,286人	現状値
	2 各公共交通同士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	1回
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	60.6%
商業施設等との連携サービス導入件数（計画期間内）		—	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	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	31.4%	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	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 略