

# 白子町地域公共交通計画

## (概要版)

白子町  
令和6年3月

## 1. 計画策定の背景及び目的

本町の公共交通は、主に隣接する茂原市及び大網白里市に位置する鉄道駅を起点とする路線バスが運行し、地域間・地域内及び鉄道へのアクセス輸送を担っているほか、東京都及び千葉市方面へのアクセス手段として高速バスが運行している。

これに加えて高齢者については、町内では福祉事業として、デマンド形式で運行する「らくらくタクシー」による町内輸送が行われているほか、介護タクシー事業者を含む近隣のタクシー事業者が参画して実施する「福祉タクシー事業」を実施しており、日常生活での買い物や通院における金銭的負担の軽減を図っている。

地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続き、その維持が大きな課題となっている。特に、本町においては、地域に欠かせない生活交通である路線バスが、赤字額の拡大により、町の財政負担なしでは路線を維持できない状況となっている。

また、行政が運行する輸送サービスでも、地方都市や山間部の過疎化による利用者減少が課題となるほか、福祉輸送の一環として、無償で運行しているものについては、高齢化の進行に伴う利用者増による運行費用の圧迫や、燃料代の高騰・車両の経年劣化による修繕費の増加など、運行に係る負担額の増加が見込まれることから、公共交通の維持が非常に困難な状況となっている。

こうした状況を踏まえ、行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本町にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープランとなる「白子町地域公共交通計画」の策定を行う。

## 2. 計画の対象・策定期間

計画の対象区域は、白子町全域とする。ただし、白子町と他市町村を結ぶ公共交通として、鉄道や高速バス等が運行されているため、広域的なネットワークのあり方等も含めて、検討していく。また、これと併せて、従来の公共交通サービスに加えて、自家用有償旅客運送、福祉輸送及びスクールバス等、地域にある多様な輸送資源の有効活用についても、検討していく。

本計画の期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とする。ただし、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行う。

### 3. 本町の公共交通

本町の公共交通は、小湊鉄道株式会社が運行するバス路線が広域の移動を担っており、町内を運行する4系統のうち2系統が茂原駅、残る2系統がそれぞれ本納駅・大網駅を起点に運行しており、鉄道駅へのアクセスを担っている。また、千葉駅・東京駅周辺を起点に運行する高速バス路線が、それぞれ1系統ずつ運行されている。

鉄道及びバス交通（乗合タクシーを除く）が利用可能な人口は約5,000人であり、全人口の約46%となっている（バス停留所から徒歩300m以内を利用圏域として設定）。

表 本町に係る公共交通サービス一覧

<b>①茂原駅東口～白子車庫（茂01）</b>	
運行日	毎日運行
運行時刻	茂原駅発：6時台～21時台 白子車庫発：5時台～20時台
運行本数	毎時1～2本（白子車庫発6時台は3本）
運行区間	茂原駅東口～中里海岸～白子車庫
<b>②茂原駅東口～白里海岸（茂04、茂05・茂06、茂08・茂09）</b>	
運行日	【茂04】【茂05】平日・土曜運行 【茂06】【茂08・茂09】平日運行
運行時刻	【茂04】10時台・16時台【茂05】9時台【茂06】8時台 【茂08】7時台・18時台【茂09】13時台・16時台・17時台
運行本数	【茂04】2往復/日 【茂05・茂06】1便/日（茂05が牛込発、茂06が茂原駅発） 【茂07】1往復/日【茂08】2往復/日
運行区間	茂原駅～白子中央公民館前/牛込/白里海岸
<b>③本納駅～白子車庫（本01）</b>	
運行日	平日・土曜運行
運行時刻	本納駅発：6時台～19時台（休日は8時台～18時台） 白子車庫発：5時台～19時台（休日は7時台～17時台）
運行本数	平日：8往復（おおよそ2時間に1本） 休日：4往復（7時台、9時台、13～14時台、17～18時台にそれぞれ1往復）
運行区間	本納駅～白子中央公民館前～白子車庫
<b>④大網駅～白子車庫（大網01）</b>	
運行日	毎日運行
運行時刻	大網駅発：6時台～21時台 白子車庫発：5時台～20時台
運行本数	平日：毎時1～2本（白子車庫発12時台、14時台は運行なし） 休日：毎時1本（13～14時台は運行なし、大網発9時台のみ2本運行）
運行区間	大網駅～白里海岸～牛込～白子車庫
<b>⑤【高速バス】東雲車庫・バスターミナル東京八重洲口（東京駅）～白子中里</b>	
運行日	平日運行
運行時刻	東雲車庫・バスターミナル東京八重洲発：18時台 白子中里発：5時台～14時台
運行本数	白子方面1日1本（18時台）、東京方面1日3本運行
運行区間	東雲車庫～バスターミナル東京八重洲～高速白子車庫～白子中里
<b>⑥【高速バス】千葉駅～白子中里（中里海岸）</b>	
運行日	毎日運行
運行時刻	千葉駅発：7時台～20時台 白子中里（中里海岸）発：6時台～18時台（6時台は白子車庫発）
運行本数	平日：1日上下6本（1時間30分～3時間40分間隔で運行） 休日：1日上下2本（白子中里発9時台・16時台、千葉駅発14時台・18時台に運行）
運行区間	JR千葉駅～白里海岸～白子車庫～白子中里（中里海岸）

## 4. 公共交通を取り巻く本市の課題

本市の地域特性、公共交通の状況などを踏まえて、計画策定にあたり改善すべき課題を以下のように整理した。

### 課題1：人口減少・高齢化に対応した公共交通サービスの提供

- 町内における継続的な人口減少に伴い、画一的な大量輸送によるサービスよりも、人口規模に応じた小規模で柔軟性の高い交通体系の検討が必要である。
- 商業施設・医療施設について、一定規模の施設利用にあたっては、近隣市町村への移動が必須であることから、広域ネットワークについては、継続的な維持確保あるいは利便性向上が求められる。
- 特に、町内の高齢化の進行により、町民による自力での生活圏域は徐々に縮小していくことから、町内あるいは近隣市町村への移動手段の確保が求められる。
- 都市圏への広域移動について、中里海岸・白子車庫（高速バス）、茂原駅（鉄道・茂原市）からは一定の利便性が確保されていることから、これらの地点へのアクセス強化が求められる。
- 本町民に対する移動に係る福祉事業は、対象が限定的な傾向があり、移動支援における公共交通施策の重要度は高い。

⇒以上のことから、鉄道駅や近隣市町村市街地へのアクセスを担う広域交通の利便性向上、同サービスへの接続性の強化とともに、近隣市町村の生活施設へのアクセス確保が必要である。

### 課題2：沿線住民のニーズに沿った既存公共交通サービスの在り方の検討

- 町内のバス路線網は、ある程度居住地に沿った形になっていることから、運行本数の増加や時間帯の見直しにより、利用者数が改善する可能性がある。
- 町内を運行するバス路線について、海岸沿いでは一定本数が運行されている一方、内陸部地域においては利用できる地域が限定的であるほか、本数についても前者と比較すると少ない。
- 町内移動においては、主に9～19時頃における、バス停留所までの移動手段を中心としたネットワーク形成が求められている。
- 町外移動については、午前中における、鉄道駅へのアクセスや近隣市町村のスーパーや医療施設といった生活施設へのアクセス、千葉・東京方面への高速バス利用などの利便性強化が求められている。

⇒以上のことから、本数、運行時間帯といった既存路線バスの利便性向上及び、路線バスへの利用が困難な町民における路線バス停留所へのアクセス手段の確保が必要である。

### 課題3：運行形態の見直しやデジタル技術活用の導入等による利用促進・運行効率化の検討

- 路線バスの利用者数減少や公共交通の担い手不足を受けて、路線見直し等と並行して、既存交通サービスの運行形態や効率化の実現が必要である。
- 全国的に公共交通分野において、AI オンデマンド交通の導入や、それに伴う予約システムのデジタル化などが進められており、町外来訪者の対応や、他事業者との連携の観点から導入を検討する必要がある。
- AI オンデマンド交通の導入に伴う、予約システムのデジタル化は、MaaS 事業参入の基盤構築に繋がり、観光客誘致や、広域観光施策への参画などが期待できることから、本町の交通へも導入を模索する余地がある。

⇒以上のことから、既存交通サービスにおけるデジタル技術活用などによる利用促進、利便性向上や、町内移動における運行形態の見直しによる効率的な運行での交通サービスの検討が必要である。

### 課題4：町内事業者間の連携強化に向けた取組みの検討

- 本町に係る交通事業者においては、路線バス、タクシー共に乗務員不足が喫緊の課題であり、増便・増車や新規交通の運行委託等を検討する場合には、これを踏まえた検討が必須である。
- 新規交通の整備・検討を行う場合、本町に係る事業者では、包括的な運行事業委託の受託は難しい。
- 町内の民間事業者にて運行している送迎サービスには、宿泊施設を中心に、町民移動需要の高い鉄道駅へのアクセスを確保しているものが多いほか、バス車両など一定規模の輸送に対応可能な車両を使用するケースも多い。
- 福祉タクシー事業を運行している事業者には、小規模ながらも複数事業者が町内外に点在している。
- 町内小学校の統廃合により、将来的に大規模な定時性の移動手段整備が必要になる可能性が高い。

⇒以上のことから、公共交通利便性向上に向けて既存の交通事業者のみならず、複数の町内事業者を交えた『白子町全体で運行する交通サービス』の運行を見越した連携の確保・強化が必要である。

## 5. 計画の基本方針と目標

地域公共交通を取り巻く課題や本町が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえて、白子町地域公共交通計画の基本理念と基本方針を以下のように定めた。

### (1) 計画の基本理念

～基本理念：目指すべき公共交通の将来像～

**未来につなぐ公共交通**  
町民と来訪者が行き交う町を目指して

### (2) 計画の基本方針

#### 基本方針1：利用者層、利用目的に応じた交通体系の検討とネットワークの形成

本町の移動に係る傾向として、近隣市町村の鉄道駅への、鉄道を介した広域移動をはじめとする幅広い移動需要がある一方で、買い物、通院等の日常生活の移動においては、鉄道駅や路線バスの運行経路から離れた施設へのアクセス確保も重要である。

将来的な高齢化の進行で増加が想定される、自家用車移動が困難な町民の移動手段として、需要の高い鉄道駅アクセスについては既存路線バスの活用を軸とした、定時定路線型ネットワークでの利便性向上を図りつつ、日常生活の移動については、少数輸送を前提とした柔軟性の高い交通サービスの導入による、高い自由度を重視した交通ネットワークの形成を図る。

#### 基本目標

##### 1. 近隣鉄道駅へのアクセス性向上

指標：①通勤・通学時間帯における、近隣市町村の鉄道駅へ接続する路線バスの運行本数  
②町内における公共交通カバー率

##### 2. 近隣主要施設へのアクセス性向上

指標：①町民アンケートにおける、町外への外出時の自家用車利用率

##### 3. 観光来訪者の回遊性向上

指標：①本町の観光入込客数

## 基本方針 2 : 公共交通による移動ルートの確立と乗り継ぎ利便性の確保

本町の公共交通ネットワークの特性として、それぞれの地域を經由している最寄り路線バス系統のみを利用しての移動に特化しており、運行本数の少ない路線の周辺で、公共交通利便性の低い地域においては、これを補完する手段がない状態となっている。

これを解消し、本町全体における公共交通利便性の確保を図るため、町内の各地域から白子車庫あるいは中里海岸停留所へのアクセス整備を検討し、乗り継ぎ利用による、既存路線バスのうち利便性の高い茂原駅・大網駅～白子車庫の系統の活用を図る。

### 基本目標

#### 1. 公共交通ネットワークの充実による既存バス路線の利用圏域の拡大

指標：①町内における公共交通カバー率

#### 2. 交通サービス間の乗り継ぎ利用が可能な主要拠点の整備

指標：①主要拠点の整備箇所数

②町内を運行する路線バスの利用者数

#### 3. 新しい公共交通ネットワークに関する周知・PR

指標：①広報紙、チラシ・パンフレット等の広報資料の配布回数

②町民アンケートにおける、新しい公共交通ネットワークの認知度

## 基本方針 3 : 町内の主要拠点を中心とした公共交通ネットワーク構想の確立

本町の都市計画においては、主に白子町役場を中心とする行政拠点、白子IC周辺及び中里海岸周辺を中心とする観光・レクリエーション拠点、町内3校の小学校を中心とする地域拠点の3種を、まちづくりにおける重要な拠点としており、本計画期間においても、これら町内の拠点をベースにしたまちづくりの推進が予想される。

これを踏まえて本計画においても、上記の6拠点を中心とした公共交通ネットワークの形成を模索し、策定後の他分野でのまちづくり構想も想定した計画の策定を図る。

### 基本目標

#### 1. まちづくりの重要な拠点における主要拠点の整備

指標：①主要拠点の整備箇所数

#### 2. 町内における交通サービス拠点の充実

指標：①町内におけるシェアモビリティポートの設置数

## 6. 目標達成に向けた施策

<p><b>【施策 1】 既存路線バスの維持確保及び利便性向上へ向けた取組みの検討</b></p> <p>町内を運行する路線バスについて、既存の運行形態の維持確保を図りつつ、さらなる利便性向上に向けた協議・検討を行う。</p>
<p><b>【施策 2】 主要施設への生活移動支援のための移動手段の維持確保</b></p> <p>本町での生活に係る主要施設の多くが町外に立地していることから、自家用車利用が困難な町民における主要施設へのアクセスを確保するための取組みを実施する。</p>
<p><b>【施策 3】 町内デマンド型輸送サービスの導入と運行拡大に向けた検討</b></p> <p>小規模な本町の移動特性への対応と、利便性向上に向けた自由度の高さを重視し、町内全域を利用圏域としたデマンド交通の整備を実施する。</p>
<p><b>【施策 4】 既存路線バスの補完目的での運行に向けた地域間送迎輸送の活用検討</b></p> <p>既存公共交通を補完する輸送サービスの一環として、宿泊施設を主体に実施している送迎サービスの活用を検討する。</p>
<p><b>【施策 5】 タクシー助成制度の見直し</b></p> <p>現在実施しているタクシー利用助成制度について、公共交通ネットワークの再編に伴う公共交通利用圏域や、利用機会の増減に対応した調整を適宜行う。</p>
<p><b>【施策 6】 交通サービス間乗り継ぎ利用のための拠点整備</b></p> <p>町内を運行する輸送サービス間や、自家用車を含めたパーク＆ライド利用など、複数の輸送手段の乗り継ぎ利便性を高めるべく、『主要拠点』を整備する。</p>
<p><b>【施策 7】 各交通サービスの利用促進に向けた周知・PRの実施</b></p> <p>町民が公共交通サービスを日常生活で活用できるように、町内の公共交通や主要拠点での乗り継ぎ利用、サービスの利用方法などを包括的に示した広報資料を作成し、展開する。</p>
<p><b>【施策 8】 モビリティ・マネジメントの実施</b></p> <p>自家用車移動を主体とする町民に対して、複合的な視点から、自家用車から公共交通利用への転換を促進すべく、ワークショップ、資料作成・配布などを活用したモビリティ・マネジメントを実施する。</p>
<p><b>【施策 9】 町内外への生活移動及び観光客の回遊利用を見据えたシェアモビリティの導入検討</b></p> <p>白子温泉をはじめとする宿泊施設などを利用した観光客が、町内を周遊できる手段として、シェアモビリティサービスを展開する。</p>
<p><b>【施策 10】 福祉有償運送の参画や、地域主体の運行による公共交通サービス導入に向けた検討</b></p> <p>既存公共交通を補完する輸送サービスの一環として、自治会や NPO などの地域団体による福祉有償運送への参画や自家用有償運送運行への参画についてサポートを行う。</p>
<p><b>【施策 11】 将来的な町内の通学交通との連携</b></p> <p>将来的な町内小学校の統廃合なども踏まえて、スクールバス車両の活用や一般混乗、らくらくタクシーの通学活用など、移動需要に併せた連携を模索する。</p>
<p><b>【施策 12】 将来的な導入に向けた自動運転バスに関する調査研究</b></p> <p>既存公共交通サービスの維持確保における大きな課題である乗務員不足などに対応すべく、現在開発が進められている自動運転バスの、将来的な導入に向けた調査研究を継続的に行い、開発動向の進展に迅速に対応できるように準備を行う。</p>

## 7. 計画の推進

### (1) 推進・管理体制

白子町地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果を検証した上で、改善案等について協議を行う。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行う。

推進・管理体制	構成員	役割
地域公共交通活性化協議会	町民、交通事業者、警察、国・県の公共交通担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進捗管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。

### (2) 進捗管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進捗管理を行う。

		【D】年度ごとの計画進捗についても、業務スケジュールに沿って、PDCAサイクルを用いて確認します。				【C】 【A】 次期計画策定に向けた検討 (計画の評価・見直し)
		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
計画の進捗管理	計画策定 (Plan)	次年度の取組み検討				計画の見直し
	実証実施 (Do)	事業実施				
	実証評価 (Check)	今年度の取組みの評価・検証				
	計画・事業見直し・改善 (Action)	事業見直し				
推進・管理体制	国庫補助対象事業の計画・評価 ●：確保維持改善事業	●	●	●	●	●
	白子町地域公共交通活性化協議会 ※丸番号は開催回数 ※これ以外にも必要に応じて開催	① ↓ 計画認定申請	② ↓ 次年度事業検討 ③ ↓ 事業の自己評価	① ↓ 計画認定申請 ② ↓ 次年度事業検討 ③ ↓ 事業の自己評価	① ↓ 計画認定申請 ② ↓ 次年度事業検討 ③ ↓ 事業の自己評価	① ↓ 計画認定申請 ② ↓ 次年度事業検討 ③ ↓ 事業の自己評価

### (3) 多様な関係者との連携・協働

本計画を進めるにあたり、本町の目指す公共交通の実現に向けて、町民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指す。