

第2回 白子町地域公共交通活性化協議会 次第

日時：令和6年1月19日（金）

午後10時30分～

場所：役場2階 第2会議室

1. 開会

2. あいさつ

3. 議題

(1) 白子町地域公共交通計画 骨子案について

(2) 今後のスケジュールについて

4. その他

5. 閉会

白子町地域公共交通計画

白 子 町

令和6年●月

目次

第1章 計画の概要.....	5
1.1 計画策定の背景及び目的.....	5
1.2 計画の位置付け.....	6
1.3 計画の対象.....	6
1.4 計画の期間.....	7
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題.....	8
2.1 地域の特性.....	8
2.1.1 人口動態.....	8
2.1.2 人の動き.....	11
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況.....	13
2.1.4 自動車保有状況.....	20
2.1.5 観光来訪者.....	21
2.2 地域公共交通の現状.....	22
2.2.1 既存の地域公共交通網.....	22
2.2.2 地域公共交通の利用状況.....	23
2.3 地域の多様な輸送資源の抽出.....	25
2.3.1 福祉事業「らくらくタクシー」.....	25
2.3.2 福祉タクシー事業.....	28
2.3.3 町内における民間事業者等の移動サービス.....	30
2.4 上位計画における公共交通の位置付け.....	31
2.4.1 【上位計画】白子町第5次総合計画<後期基本計画>.....	32
2.4.2 【上位計画】第2期白子町人口ビジョン・総合戦略.....	33
2.4.3 【上位計画】白子町都市マスタープラン.....	34
2.4.4 【上位計画】千葉県都市計画区域マスタープラン 白子都市計画.....	35
2.5 公共交通ニーズ等の把握.....	36
2.5.1 町民アンケート.....	36
2.5.2 事業者ヒアリング結果の整理.....	37
2.6 公共交通を取り巻く課題の整理.....	67
第3章 計画の基本方針と目標.....	68
3.1 計画の基本方針等.....	68
3.1.1 計画の基本理念（案）.....	68
3.1.2 計画の基本方針.....	68
3.1.3 計画の基本目標.....	69
3.1.4 地域公共交通ネットワークの再構築.....	71
第3章 目標達成に向けた施策.....	75
3.1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の一覧.....	75
3.2 施策・事業内容.....	76

第4章 目標の評価指標と計画の進捗管理.....	77
4.1 目標の評価指標.....	77
4.2 計画の推進.....	79
4.2.1 推進・管理体制.....	79
4.2.2 進捗管理.....	79
4.2.3 多様な関係者との連携・協働.....	79

第1章 計画の概要

1.1 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、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。

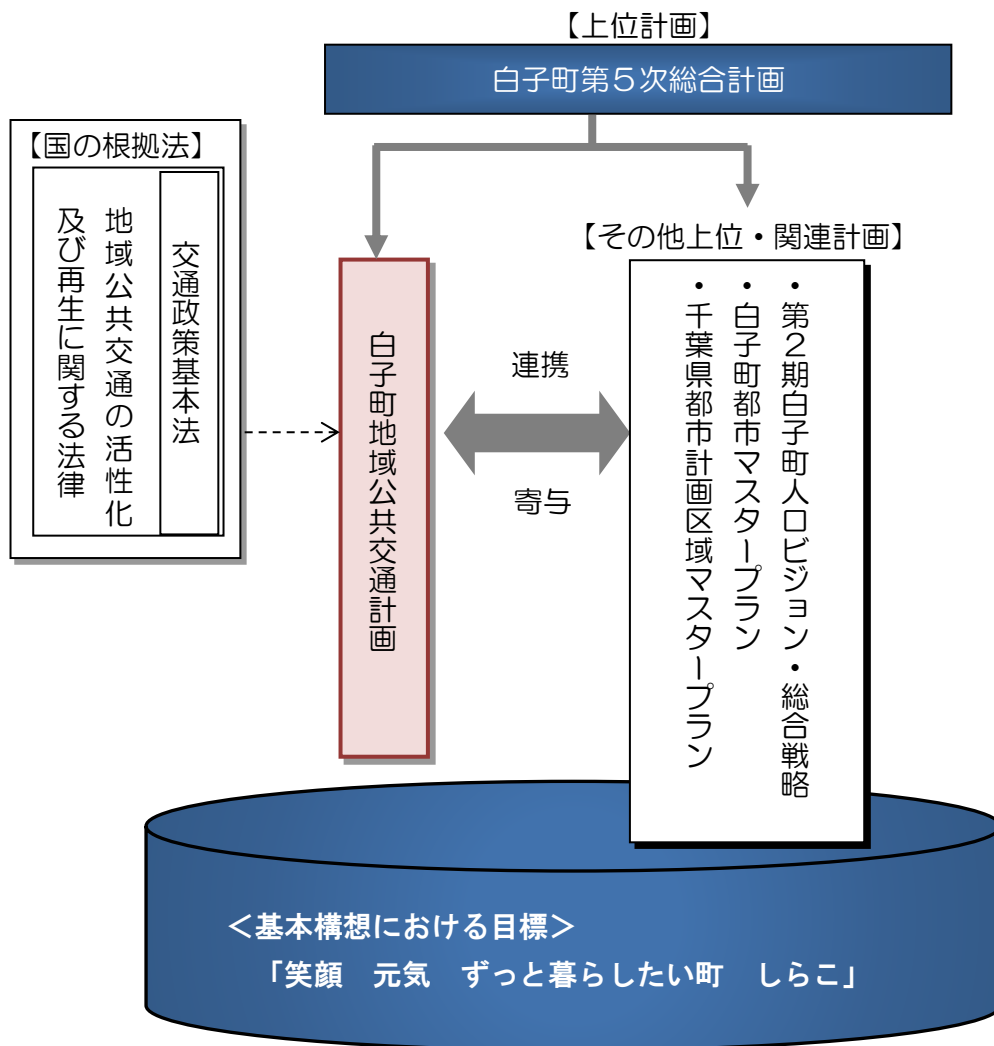
地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、人口減少や自家用車の普及等により、利用者数の減少傾向が続き、その維持が大きな課題となっている。特に、本町においては、地域に欠かせない生活交通である路線バスが、赤字額の拡大により、町の財政負担なしでは路線を維持できない状況となっている。また、行政が運行する輸送サービスでも、地方都市や山間部の過疎化による利用者減少が課題となるほか、福祉輸送の一環として、無償で運行しているものについては、高齢化の進行に伴い、運行費用の圧迫や、燃料代の高騰・車両の経年劣化による修繕費の増加など、運行に係る負担額の増加が見込まれることから、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。

1.2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「白子町第5次総合計画（基本構想・後期基本計画）」や関連計画の「白子町都市計画マスタープラン」などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープランとして策定する。

■計画の関係図



1.3 計画の対象

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、本計画においては、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、併せて検討していく。

1.4 計画の期間

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。

■本計画の計画期間

年度	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11
上位計画 ・ 主な関連計画	白子町第5次総合計画（H30～R9）						
	白子町第5次総合計画後期基本計画（R5～R9）						
	白子町まち・ひと・しごと創生総合戦略		（仮称）白子町デジタル田園都市国家構想総合戦略				
	白子町都市マスタープラン（H11～R6）		（仮称）白子町都市マスタープラン（R7～R16）				
地域公共交通計画		白子町地域公共交通計画（R6～R11）					

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

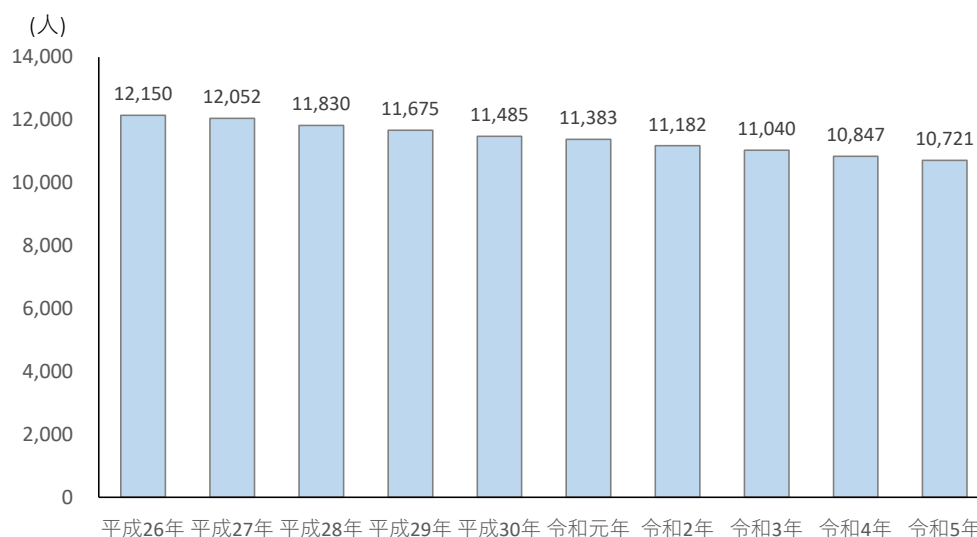
2.1 地域の特性

2.1.1 人口動態

(1) 人口推移

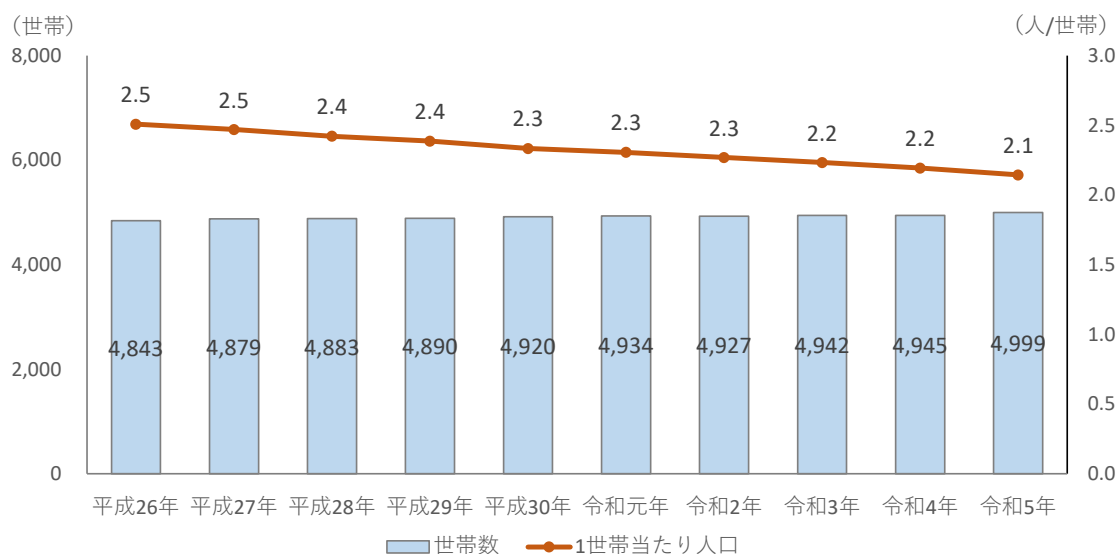
本町の人口は令和5年で約10,700人、世帯数は約5,000世帯となっている。人口推移については経年的に減少しており、1世帯当たりの人口も低下しているが、世帯数は令和2年以降、継続的に微増しており、平成26年度と比べると150世帯ほど増加している。

■人口の推移



資料: 住民基本台帳(各年1月1日現在)

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移



資料: 住民基本台帳(各年1月1日現在)

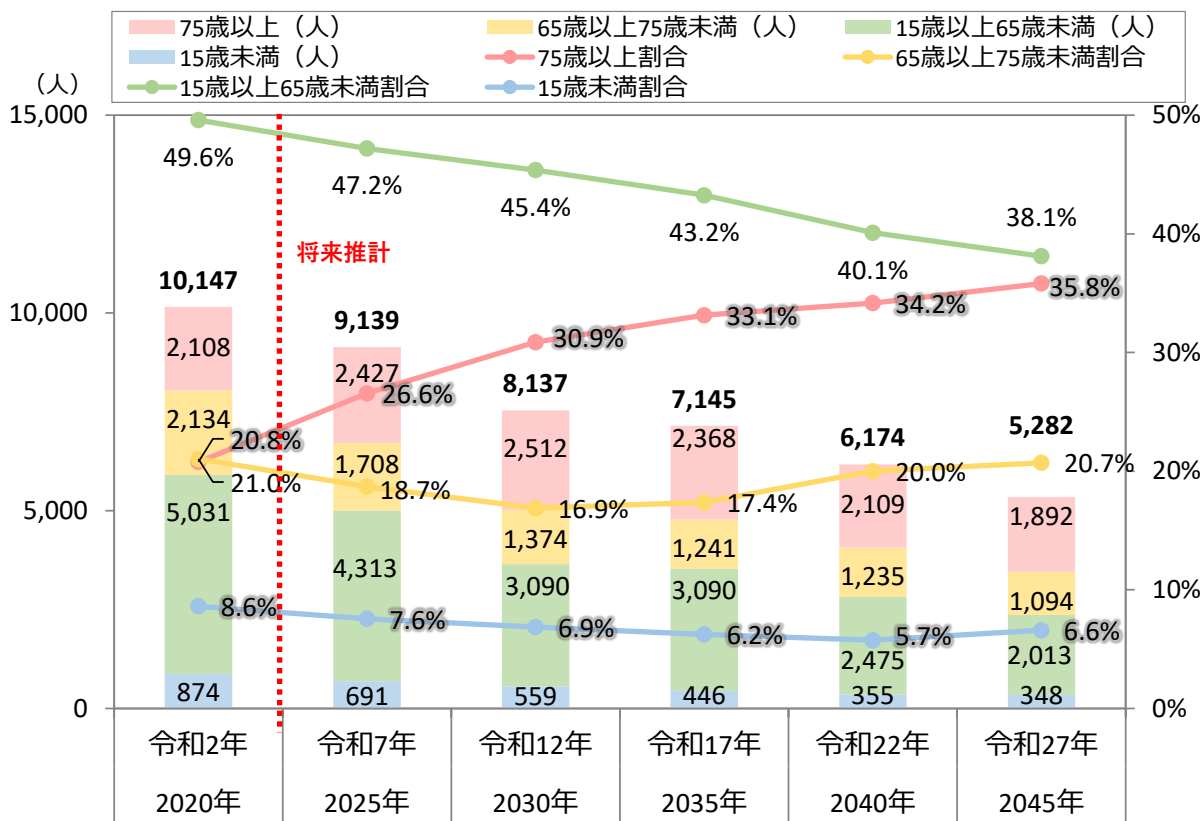
(2) 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本町の人口は経年的に減少すると想定されており、令和2年の10,150人から、令和27年には約5,300人にまで減少することが見込まれている。

15歳未満の年少人口割合は、令和2年の8.6%から令和27年には6.6%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、49.6%から38.1%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、41.8%から56.5%に増加する見込みとなっている。

■人口の推計

	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
15歳未満 (人)	874	691	559	446	355	348
15歳以上65歳未満 (人)	5,031	4,313	3,090	3,090	2,475	2,013
65歳以上 (人)	4,242	4,135	3,886	3,609	3,344	2,986
65歳以上75歳未満 (人)	2,134	1,708	1,374	1,241	1,235	1,094
75歳以上 (人)	2,108	2,427	2,512	2,368	2,109	1,892
総人口 (人)	10,147	9,139	8,137	7,145	6,174	5,282
15歳未満割合	8.6%	7.6%	6.9%	6.2%	5.7%	6.6%
15歳以上65歳未満割合	49.6%	47.2%	45.4%	43.2%	40.1%	38.1%
65歳以上割合	41.8%	45.2%	47.8%	50.5%	54.2%	56.5%
65歳以上75歳未満割合	21.0%	18.7%	16.9%	17.4%	20.0%	20.7%
75歳以上割合	20.8%	26.6%	30.9%	33.1%	34.2%	35.8%

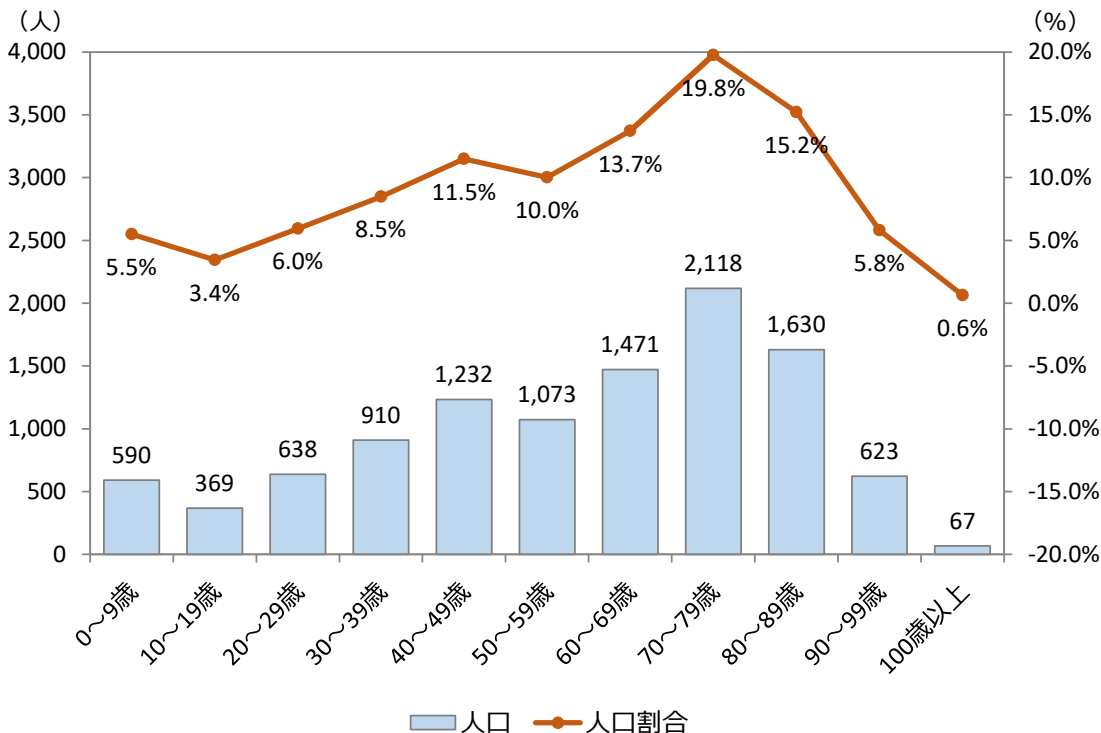


資料: 令和2年国税調査及び国立社会保障・人口問題研究所(各年10月1日現在)

(3) 年齢別人口

令和5年1月1日現在の年齢別人口を見ると70歳代が約2,100人と最も多く、次いで80歳代が約1,600人となっている。65歳以上の人口は、全人口の48.5%となっている。

■ 年齢別人口

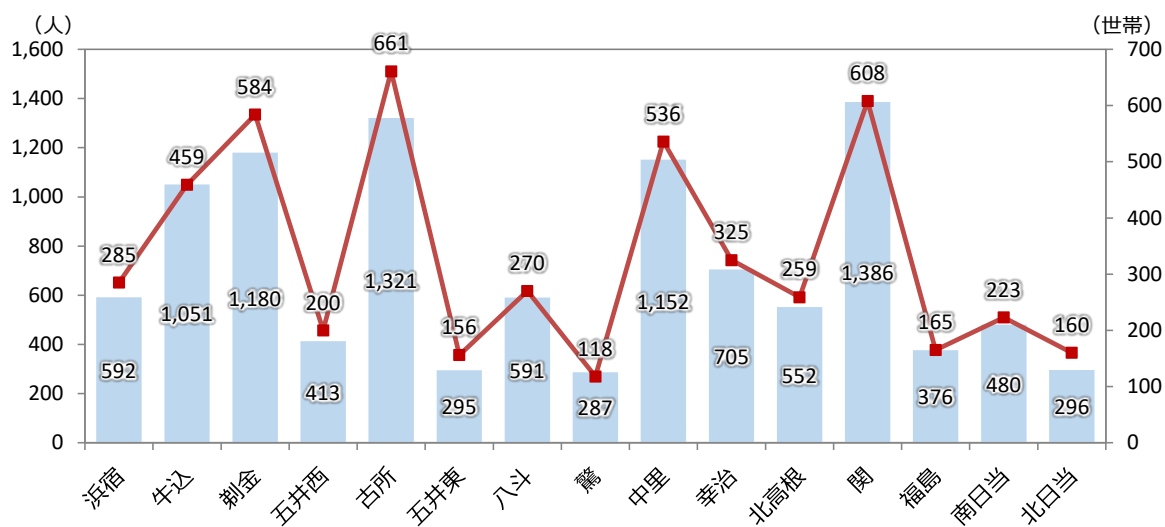


資料: 住民基本台帳(令和5年1月1日現在)

(4) 地域別人口及び世帯数

令和5年4月1日現在の地区別人口を見ると、関地域が約1,386人と最も多く、次いで古所地域が約1,321人となっている。

■ 令和5年の地域別人口



資料: 白子町ホームページ (令和5年4月1日現在)

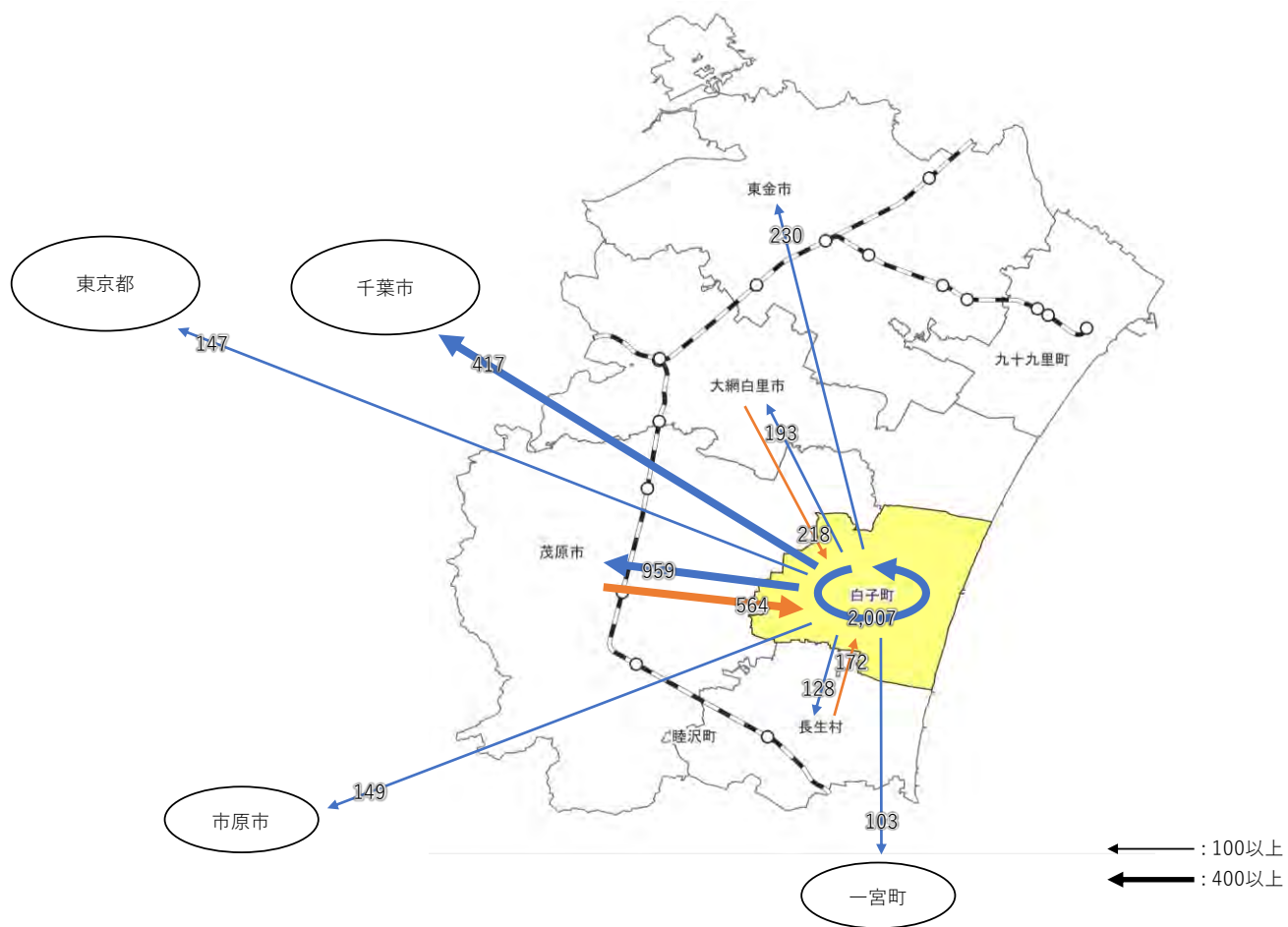
2.1.2 人の動き

(1) 通勤目的の人の動き

白子町内に通勤している人が最も多く 2,007 人となっている。

町外への通勤をみると、茂原市(959 人)、千葉市(417 人)、東金市(230 人)となっており、周辺市町村と白子町との間の移動も見られる。

■通勤目的における人の動き



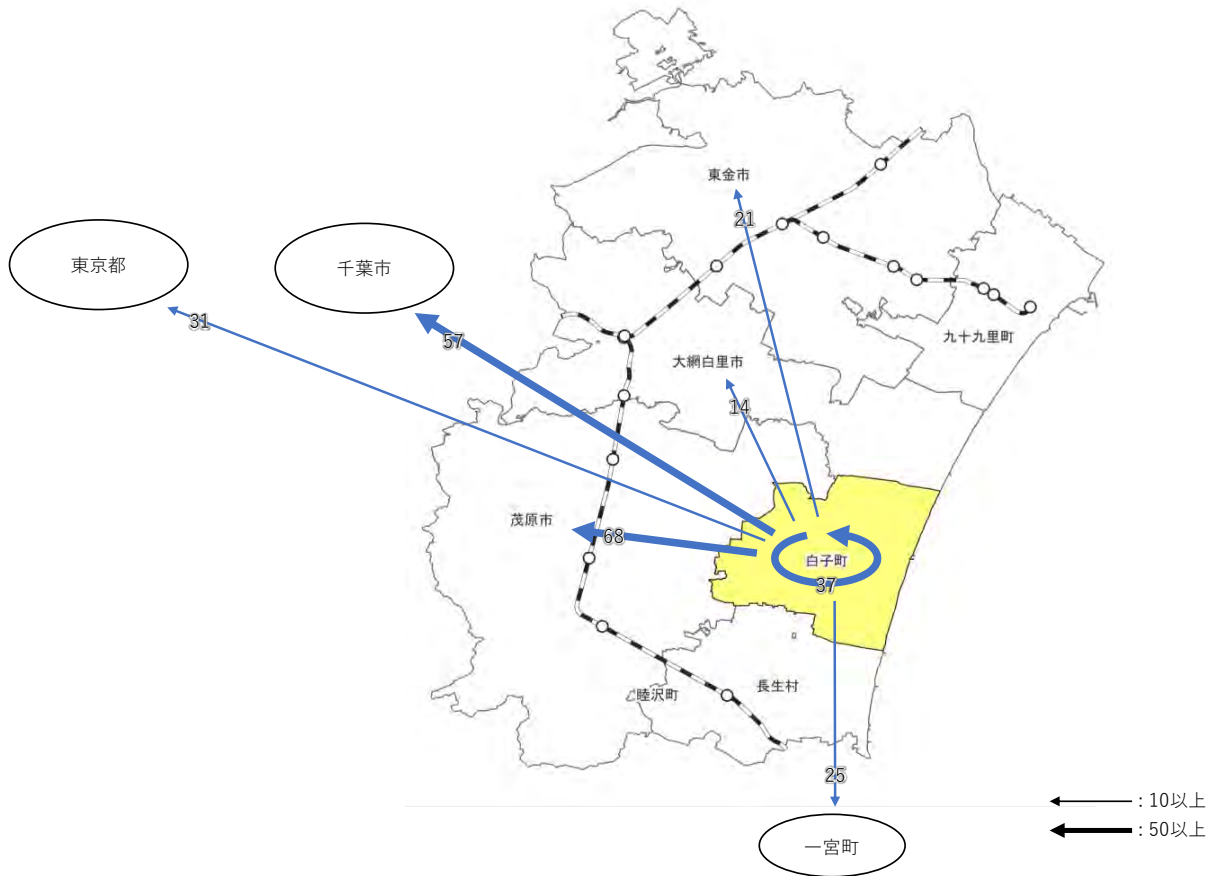
資料: 令和 2 年国勢調査

(2) 通学目的の人の動き

白子町内に通学している人は37人となっている。

町外への通学をみると、茂原市(68人)、千葉市(57人)、東京都(31人)となっており、周辺市町村と白子町との間の移動が見られる。

■通学目的における人の動き



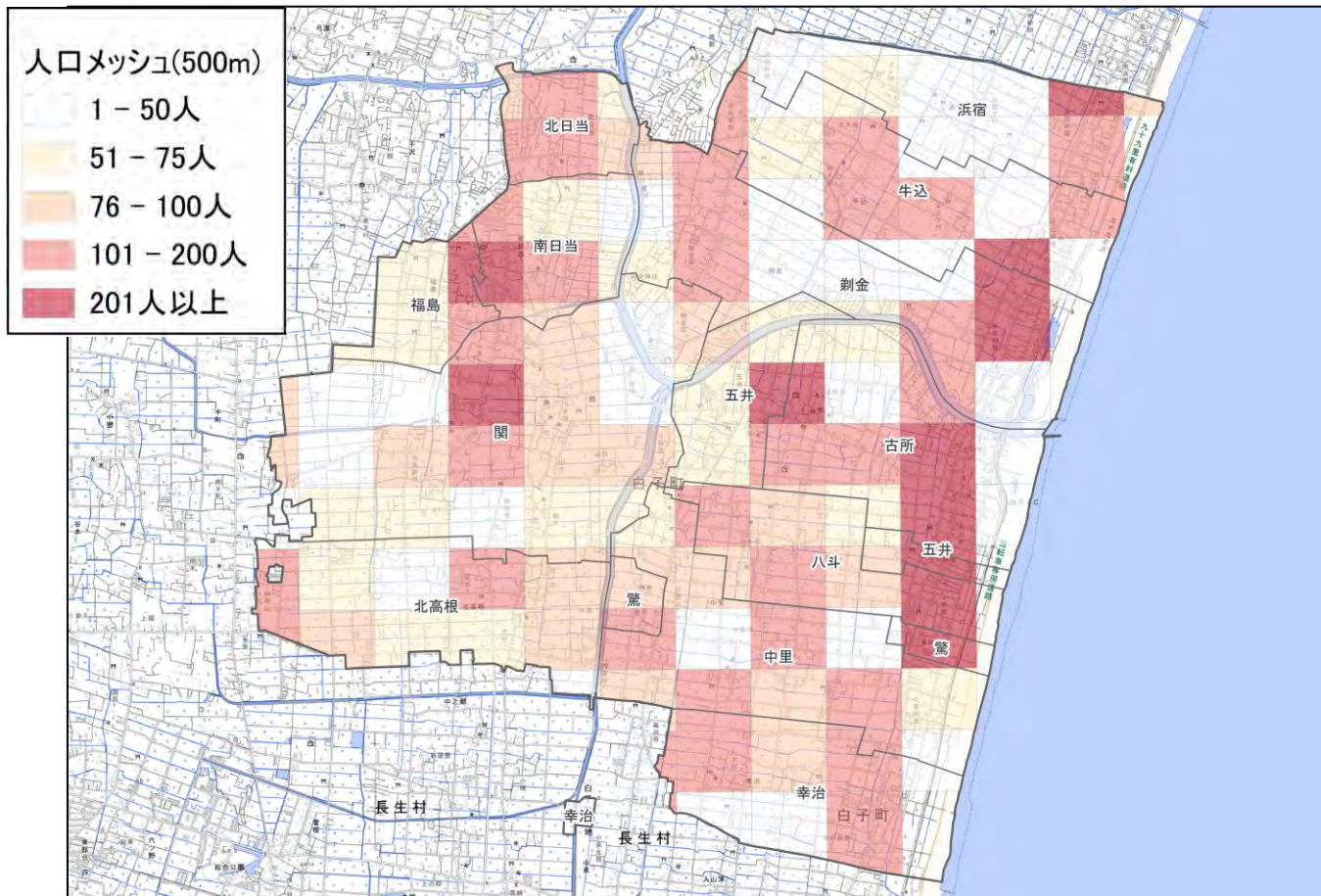
資料：令和2年国勢調査

2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況

(1) 概観

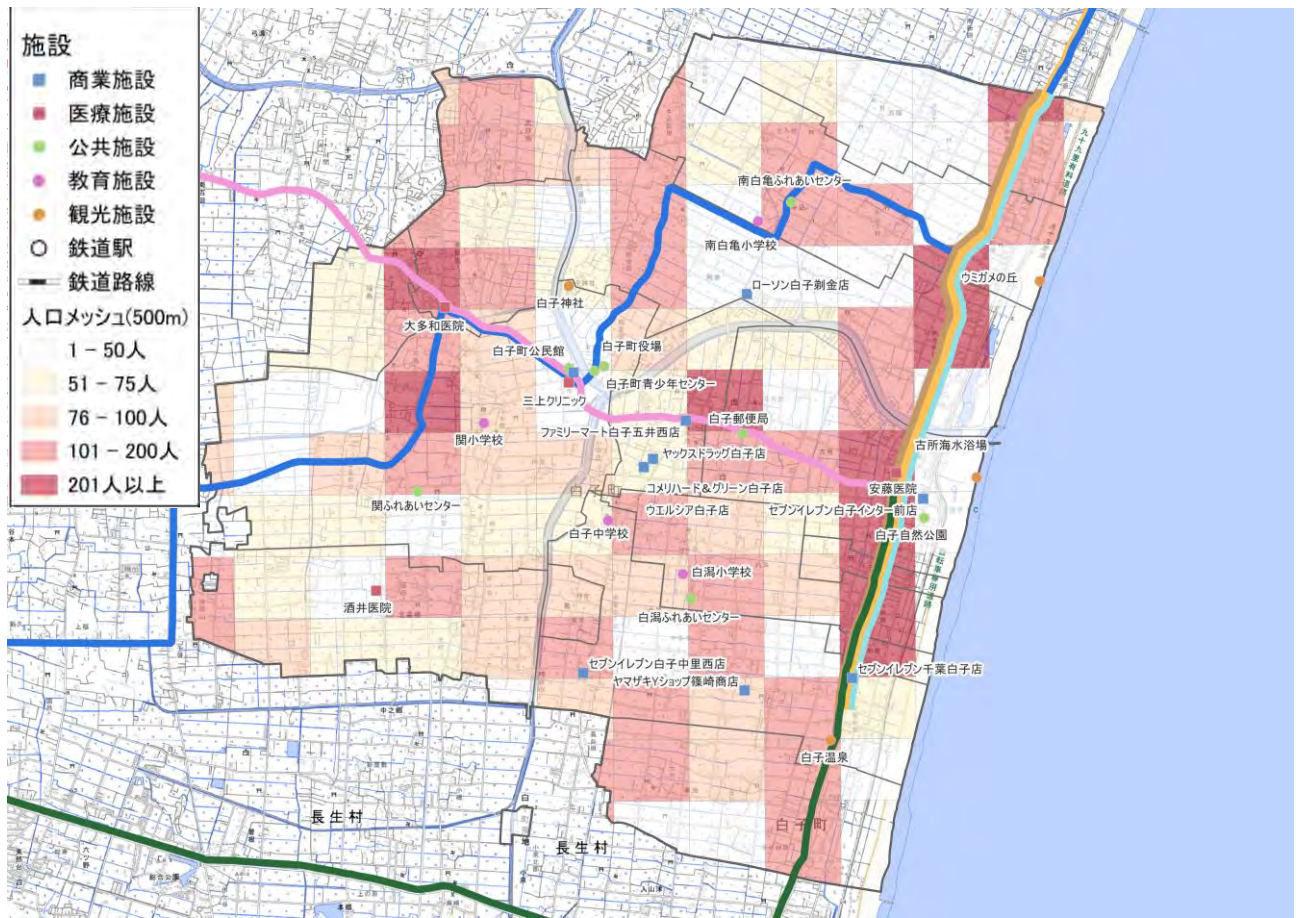
人口分布をみると、剃金、古所、五井、驚などの海岸沿いや、南日当、関の県道 138 号線沿いなどに人口集積が多くみられる。

その他、五井・古所の境界付近にも一定程度の人口集積がみられる。



■人口分布

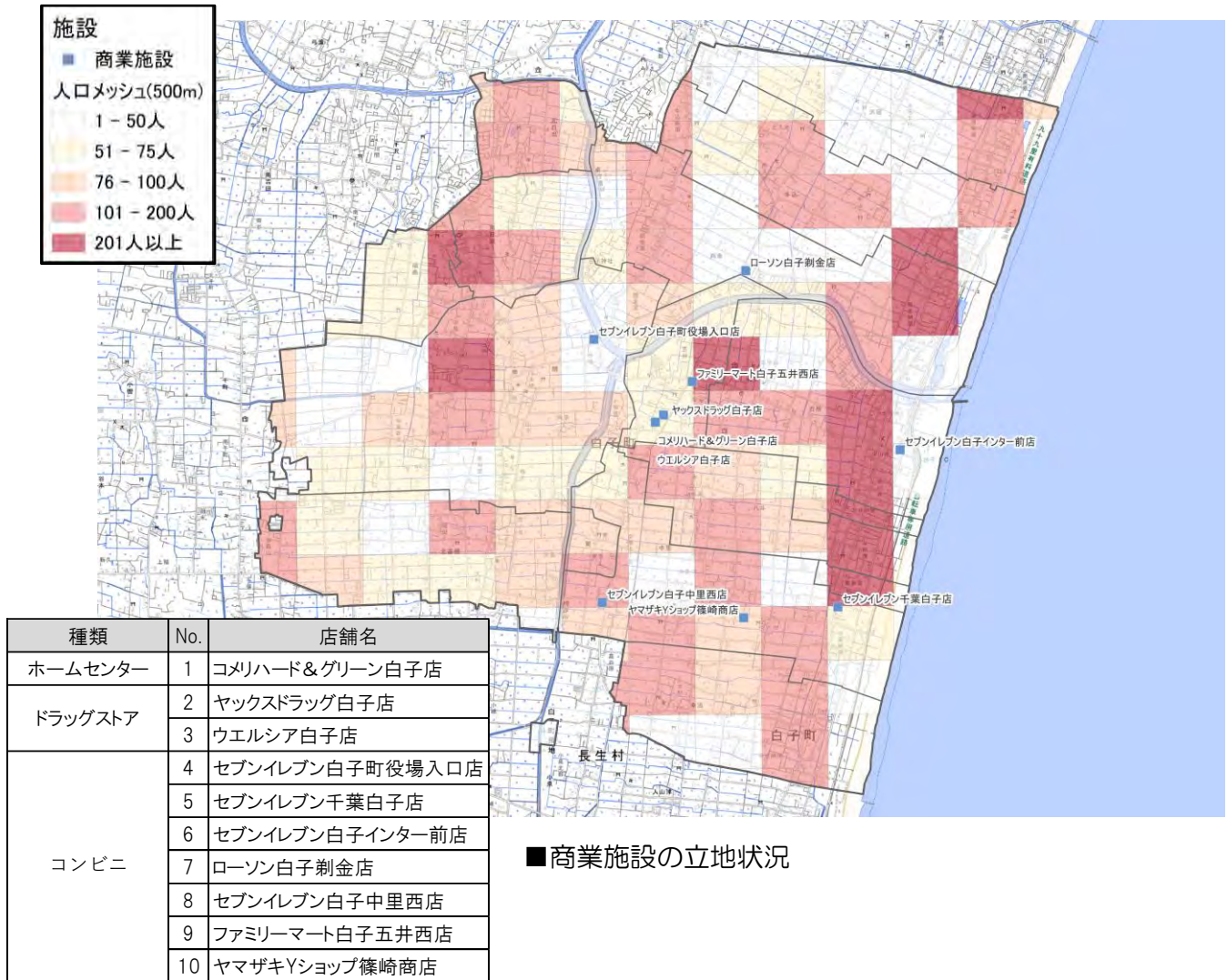
主要施設の立地状況をみると、比較的全域に分布しているが、町西部や南白亀川河口付近でやや少ない地域が見られる。



■施設等の立地状況

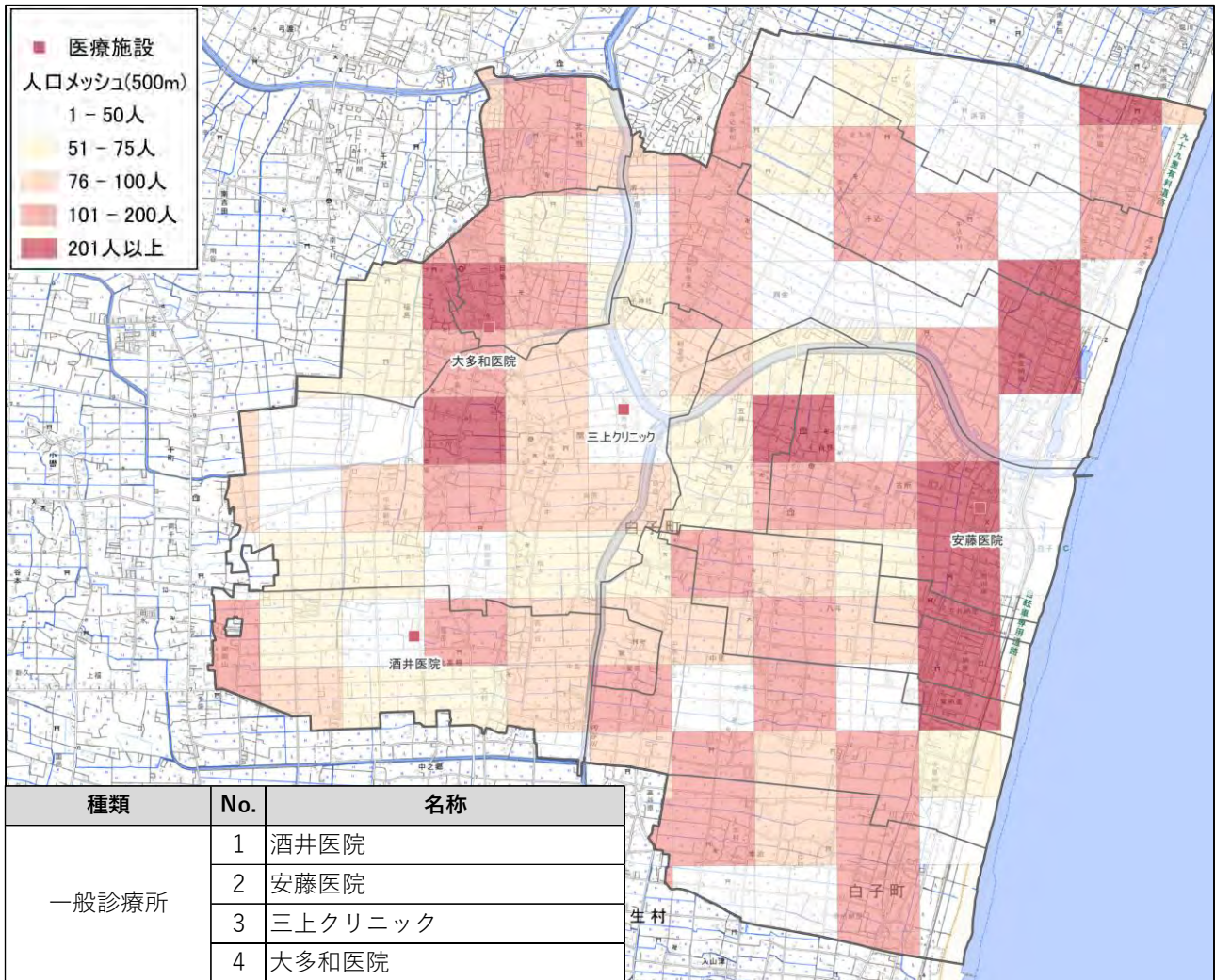
(2) 主な商業施設

商業施設は、主に町の中心部に多く見られる。また、スーパー等の複合商業施設に乏しく、買い物については町外施設の利用もあると考えられる。



(3) 主な医療施設

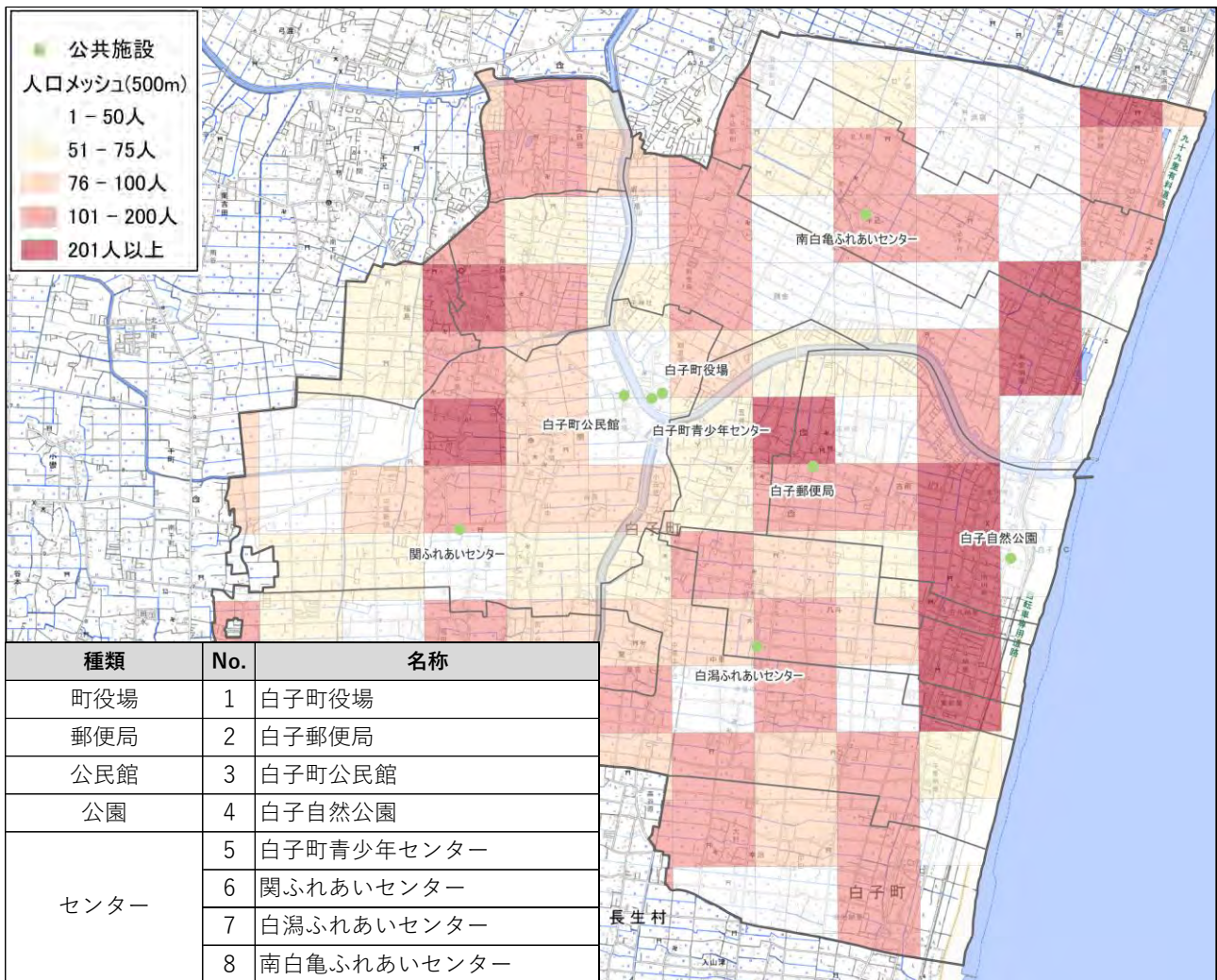
医療施設では、町中央部に、東西で比較的多く見られる。



■医療施設の立地状況

(4) 主な公共施設

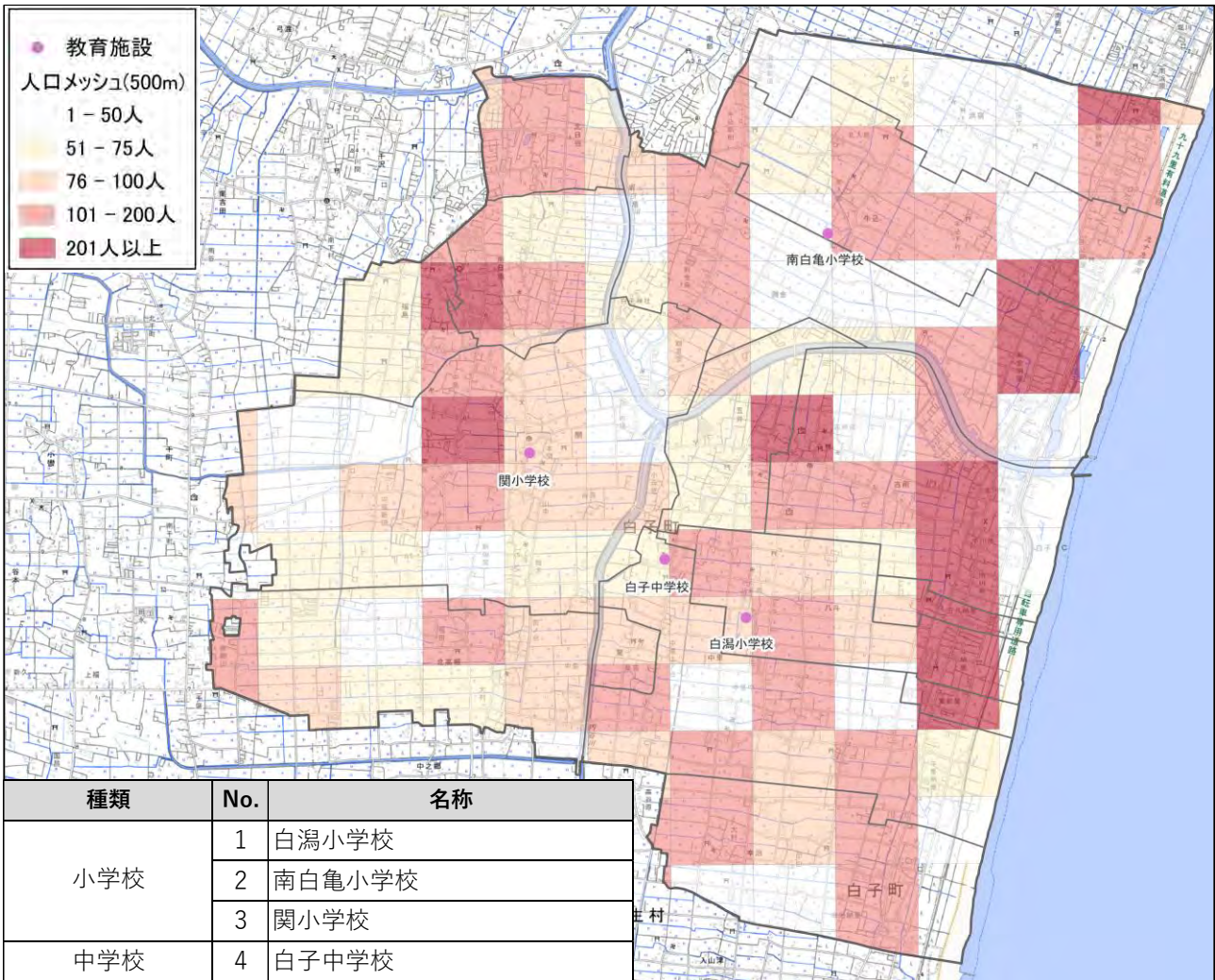
公共施設は、一定の間隔を以て、町全域に広く点在している。



■公共施設の立地状況

(5) 主な教育施設

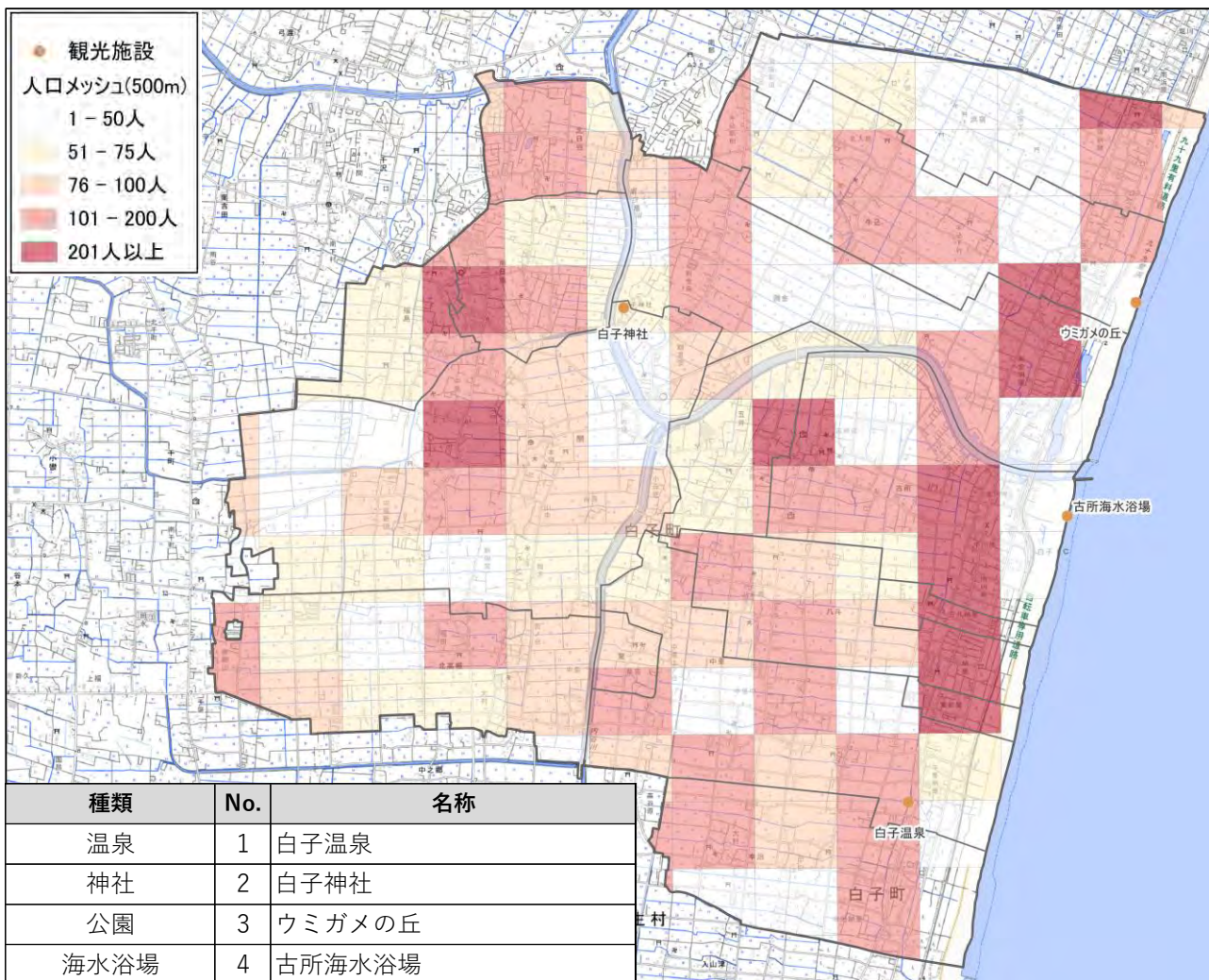
教育施設は、町内全域をカバーできるように、一定の間隔を以て点在している。



■教育施設の立地状況

(6) 主な観光施設

観光施設は、県道 30 号線からアクセスが容易な海岸沿いに比較的多く立地している。



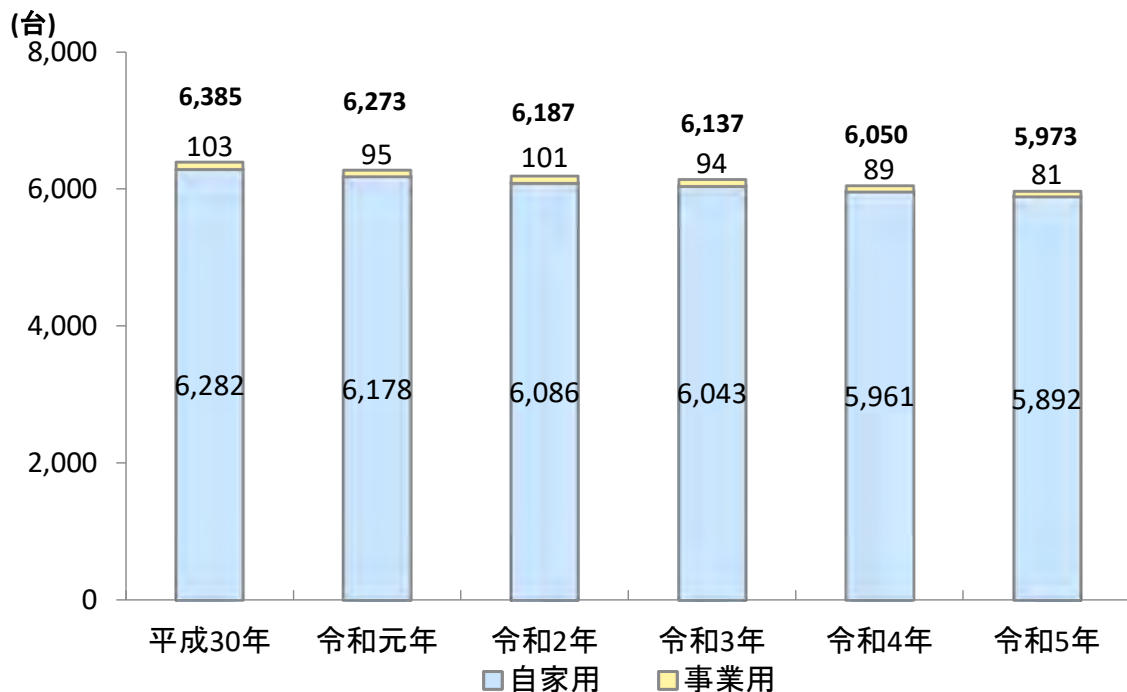
■観光施設の立地状況

2.1.4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和5年3月末現在で約6,000台となっている。

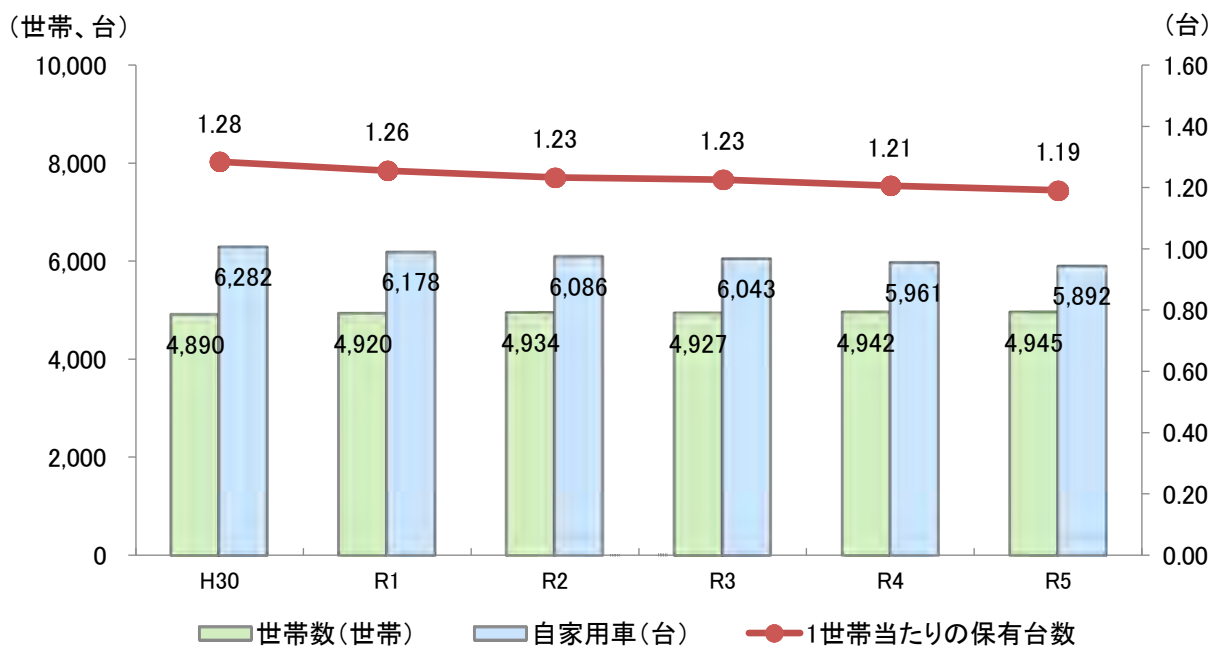
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年3月末現在で約1.2台となっており、町全体で見ると自動車への依存が見受けられる。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報(各年3月末現在)

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

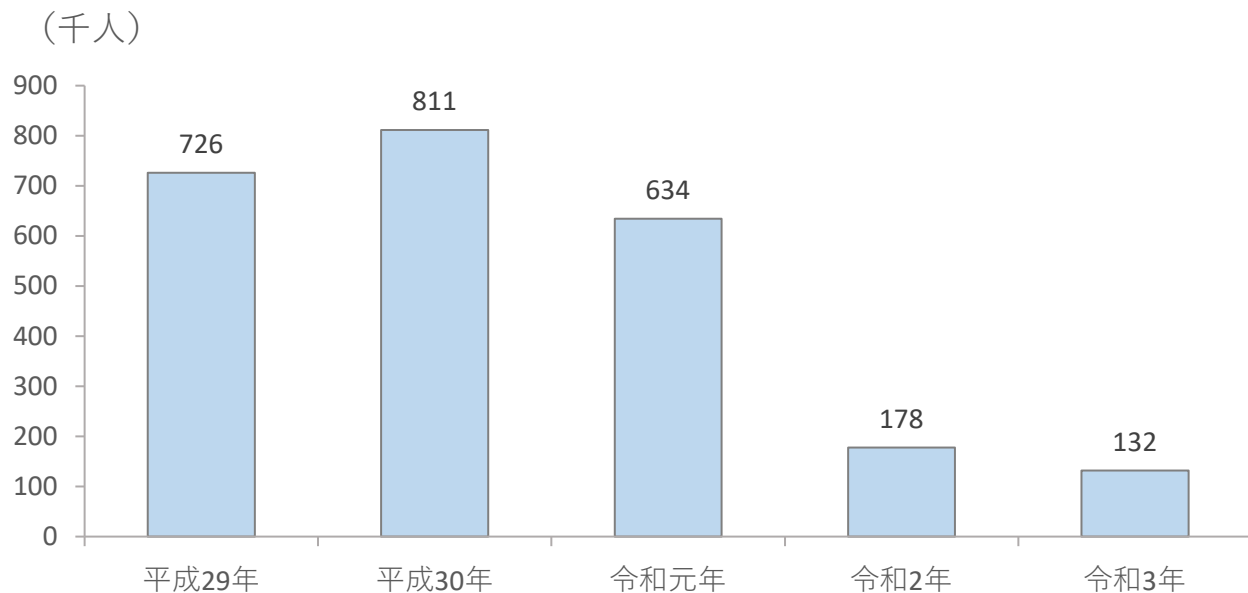


資料：関東運輸局統計情報(各年3月末現在)

2.1.5 観光来訪者

観光入込客数は、令和元年から令和2年にかけて大きく減少しており、令和3年時点では約13万人となっている。

■白子町の観光入込客数の推移



資料：千葉県観光入込調査報告書(各年1月1日現在)

■主な観光施設の入込客数

(万人)

	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
白子温泉郷	37	42	31	10	12
白子テニス村	27	30	24	7	1
白子さくら祭り	4	3	3		
グラウンドゴルフ	2	2	1		
白子海水浴場	2	2	2		
白子チューリップ祭り	1	1			
合計	73	80	61	17	13

資料：千葉県観光入込調査報告書(各年1月1日現在)

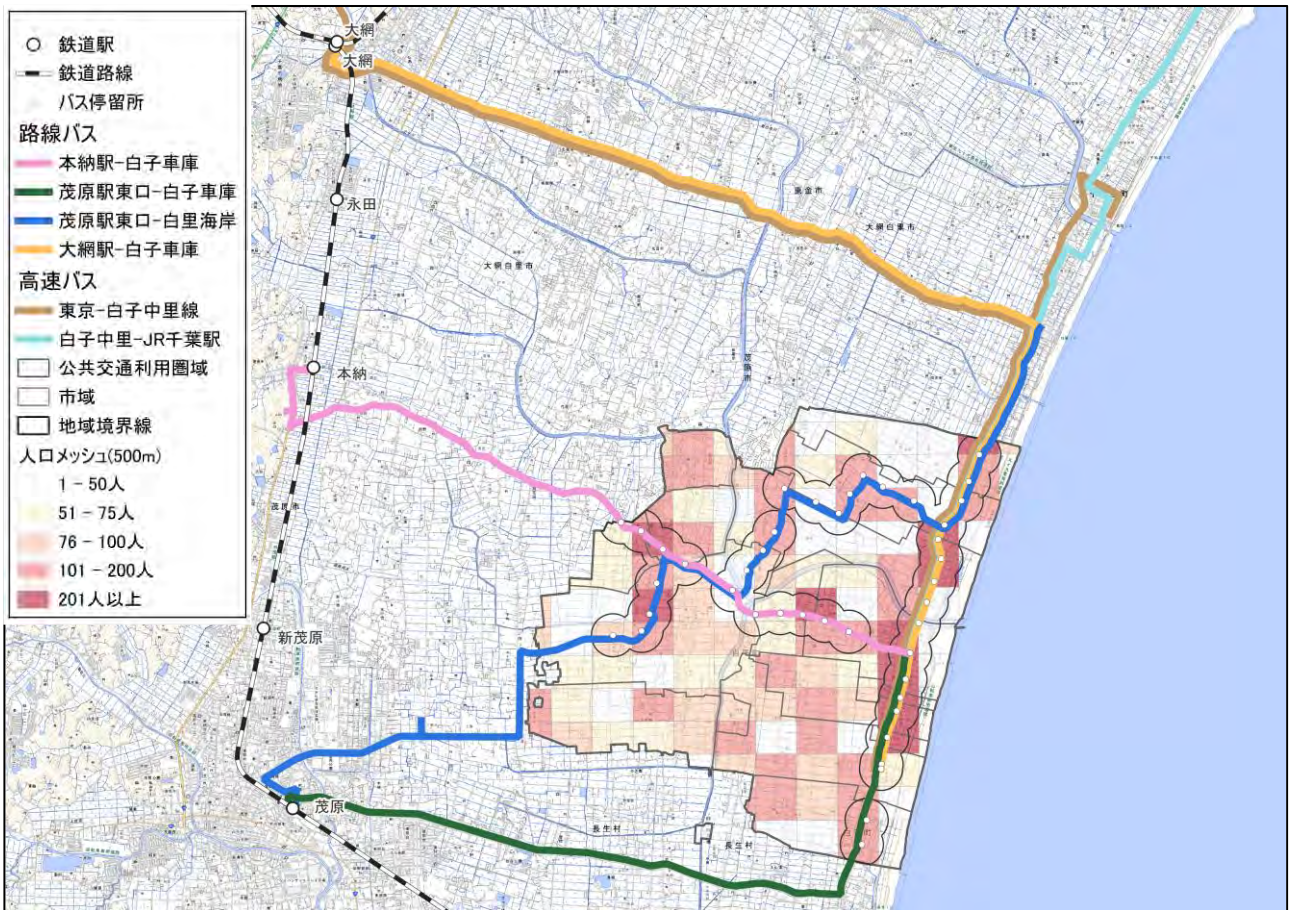
2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 既存の地域公共交通網

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・大網駅まで運行しており、鉄道駅へのアクセスを担っている。また、町内を起点に運行する高速バス路線が、千葉駅・東京駅等にそれぞれ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。（総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩800m以内、バスについては停留所から徒歩300m以内とした。）

■ 白子町内の地域公共交通網



2.2.2 地域公共交通の利用状況

(1) 路線バス

1) 運行概要

路線バスは、小湊鉄道バス(株)による4路線が運行されており、2路線が茂原駅、残る2路線がそれぞれ本納駅、大網駅を起点として運行されている。

■小湊鉄道バス（白子町内路線）運行概要

①茂原駅東口～白子車庫（茂01）	
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
②茂原駅東口～白里海岸（茂04、茂05・茂06、茂08・茂09）	
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	<p>The diagram shows a route starting from 茂原駅東口 (Moriguchi Station East Exit) on the left and ending at 白里海岸 (Shirahama Coast) on the right. The route passes through 白子中央公民館前 (Shirahama Chuo Citizens Hall) and 牛込 (Utsunomiya). Lines are shown as horizontal bars with arrows indicating direction. Line 茂04 runs from Moriguchi to Shirahama. Line 茂05 runs from Shirahama to Utsunomiya. Line 茂06 runs from Utsunomiya to Shirahama. Line 茂07 runs from Moriguchi to Shirahama. Line 茂08 runs from Moriguchi to Shirahama.</p>
③本納駅～白子車庫（本01）	
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
④大網駅～白子車庫（大網01）	
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

(2) 高速バス

1) 運行概要

高速バスは、小湊鉄道バス(株)による2路線が運行されており、それぞれ東京駅周辺、千葉駅周辺を起点として運行されている。

■小湊鉄道バス（白子町内路線）運行概要

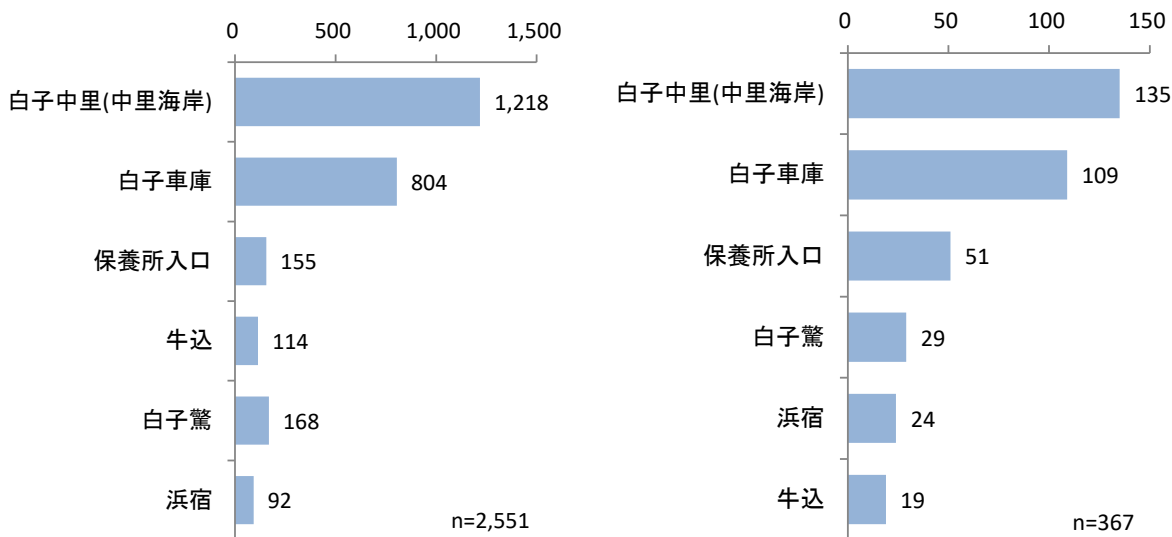
①東雲車庫・バスターミナル東京八重洲口（東京駅）～白子中里	
運行日	平日運行
運行時刻	東雲車庫・バスターミナル東京八重洲発：18時台 白子中里発：5時台～14時台
運行本数	白子方面 1日1本（18時台）、東京方面 1日3本運行
運行区間	東雲車庫～バスターミナル東京八重洲～高速白子車庫～白子中里
②千葉駅～白子中里（中里海岸）	
運行日	毎日運行
運行時刻	千葉駅発：7時台～20時台 白子中里（中里海岸）発：6時台～18時台（6時台は白子車庫発）
運行本数	平日：1日上下6本（1時間30分～3時間40分間隔で運行） 休日：1日上下2本（白子中里発9時台・16時台、千葉駅発14時台・18時台に運行）
運行区間	JR千葉駅～白里海岸～白子車庫～白子中里（中里海岸）

2) 利用状況

東京駅方面、千葉駅方面ともに、中里海岸または白子車庫を起点として利用する人が多くなっている。特に千葉方面については一定間隔での運行があることから、都心部への移動手段の一つとして活用されている様子が見受けられる。

■町内を発着する高速バス路線における、白子町内停留所からの乗車人数

（左：千葉駅行き、右：東京駅方面）



2.3 地域の多様な輸送資源の抽出

本町では、前項でとりまとめた公共交通以外にも、様々な輸送手段が運行されており、町内外の利用者が活用している。

2.3.1 福祉事業「らくらくタクシー」

(1) 運行概要

らくらくタクシーは、白子町外出支援検証事業の一環として、令和3年度より白子町が展開している外出支援サービスである。サービスは予約制のドア・ツー・ドア型で実施しており、高齢者における貴重な町内移動手段として運行している。

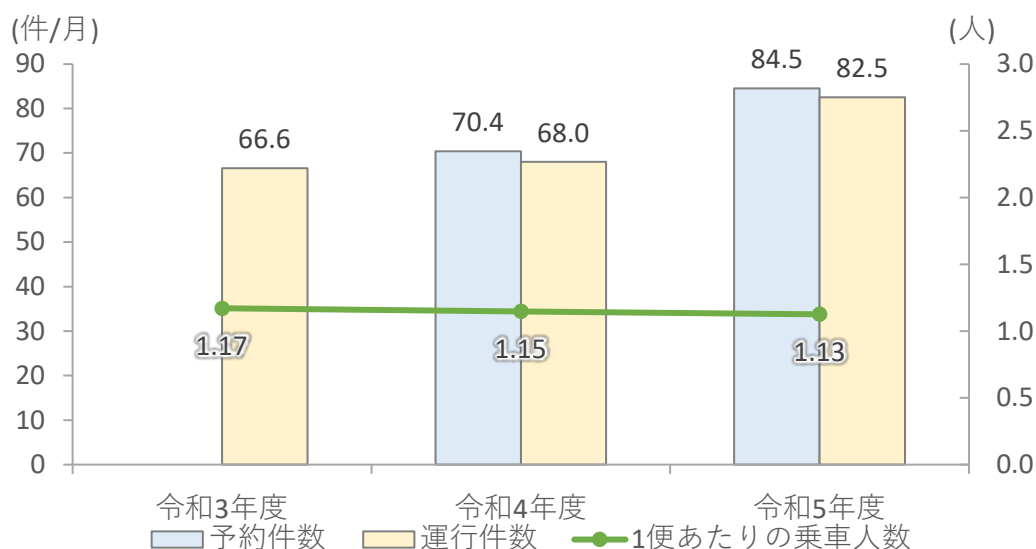
■ 「らくらくタクシー」運行概要

運行日時	月曜日～金曜日（祝日除く）8：45～16：30
運行区間	利用登録者の自宅～町内の医療機関・公共機関・商業施設等
利用対象	町内に住所を有する在宅の高齢者で、次のすべてに該当する方 ・75歳以上のひとり暮らしの方、75歳以上の方のみで構成されている世帯の方 ・自動車の運転ができない方 ・家族等による送迎ができない方 ・1人で乗り降りできる方（介助者1名の乗車可）
利用料金	無料
利用に関する制限	1か月最大8回（片道）
利用方法	登録：社会福祉協議会窓口で申請 利用：利用希望日の1週間前から前日の正午までに電話にて予約

(2) 利用状況

1) 1月あたりの運行状況と1便あたりの利用者数の推移

予約件数、運行件数ともに、経年的に増加している。一方で、1便あたりの乗車人数は1.1人台を推移しており、効率的な運行に課題がみられる。

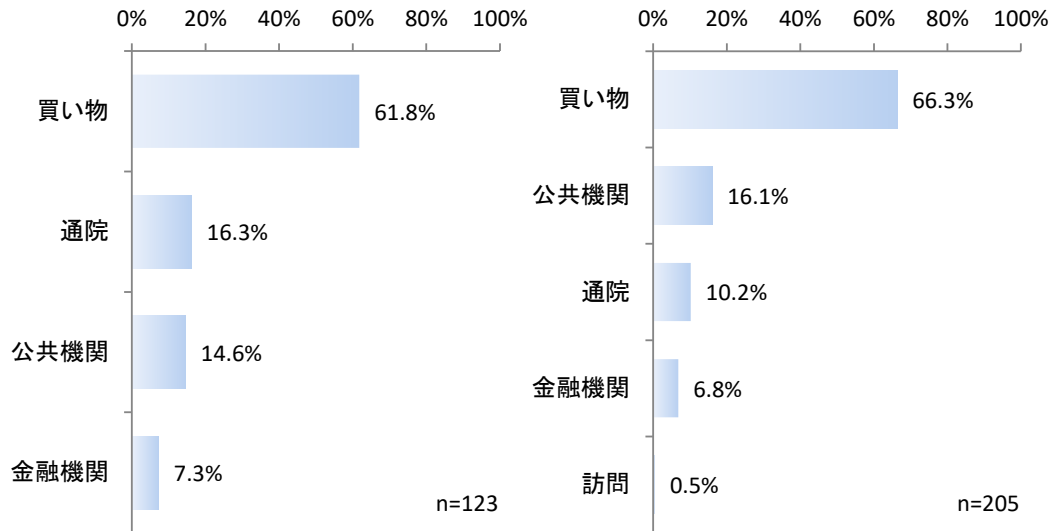


資料：白子町提供（R3年度は予約件数の集計なし、R5年度は4・5月分の実績を基に算出）

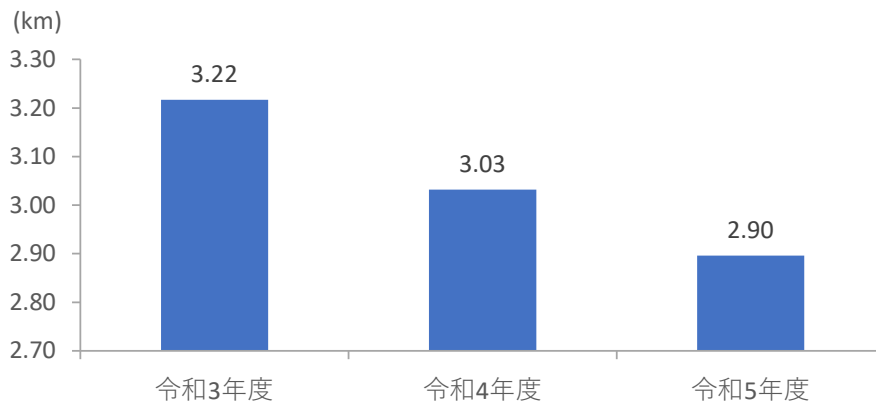
(3) 利用者の傾向

目的別の利用状況を見ると、買い物目的での利用が特に多く、運行距離では3km前後、時間帯では、経年的に9～10時台に出発する方が多い傾向にある。

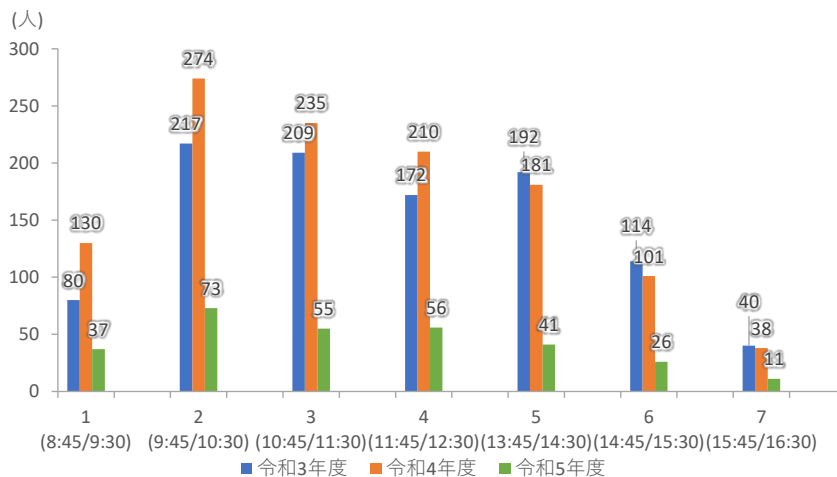
■らくらくタクシーに関する主な利用目的（左：出発地が自宅、右：自宅以外を出発地とする移動）



■らくらくタクシーの1月あたりの運行距離の推移



■らくらくタクシーの利用時間帯別運行件数

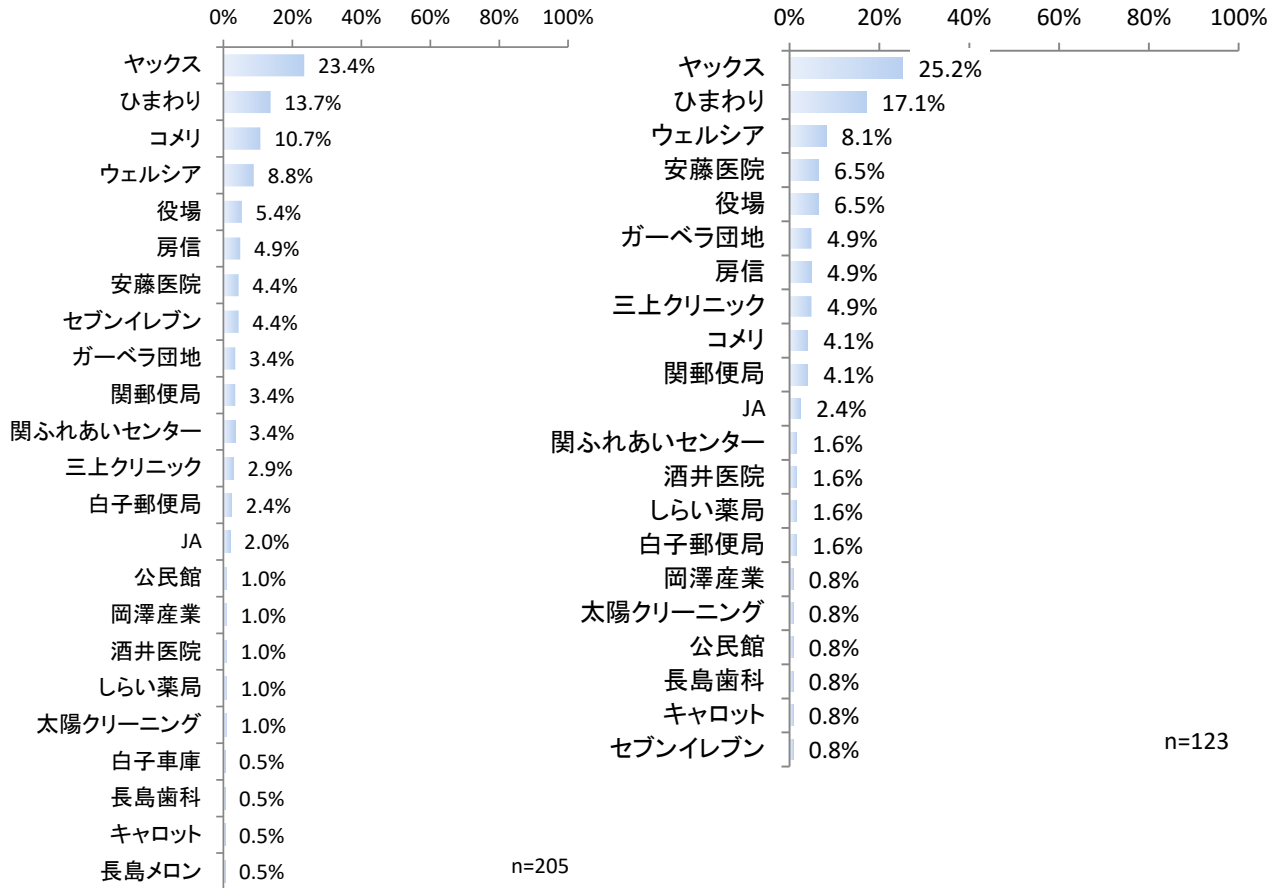


資料：白子町（令和5年については、4月3日～6月12日の乗降データを参照）

(4) 目的地別乗降者

利用者の目的地の傾向を見ると、買い物目的での利用が 6 割以上を占めるなど、全体的に多くなっている。

■ らくらくタクシー利用に関する主な目的地 (左：出発地が自宅、右：自宅以外を出発地とする移動)



資料：白子町（令和 5 年 4 月 3 日～6 月 12 日の乗降データを参照）

2.3.2 福祉タクシー事業

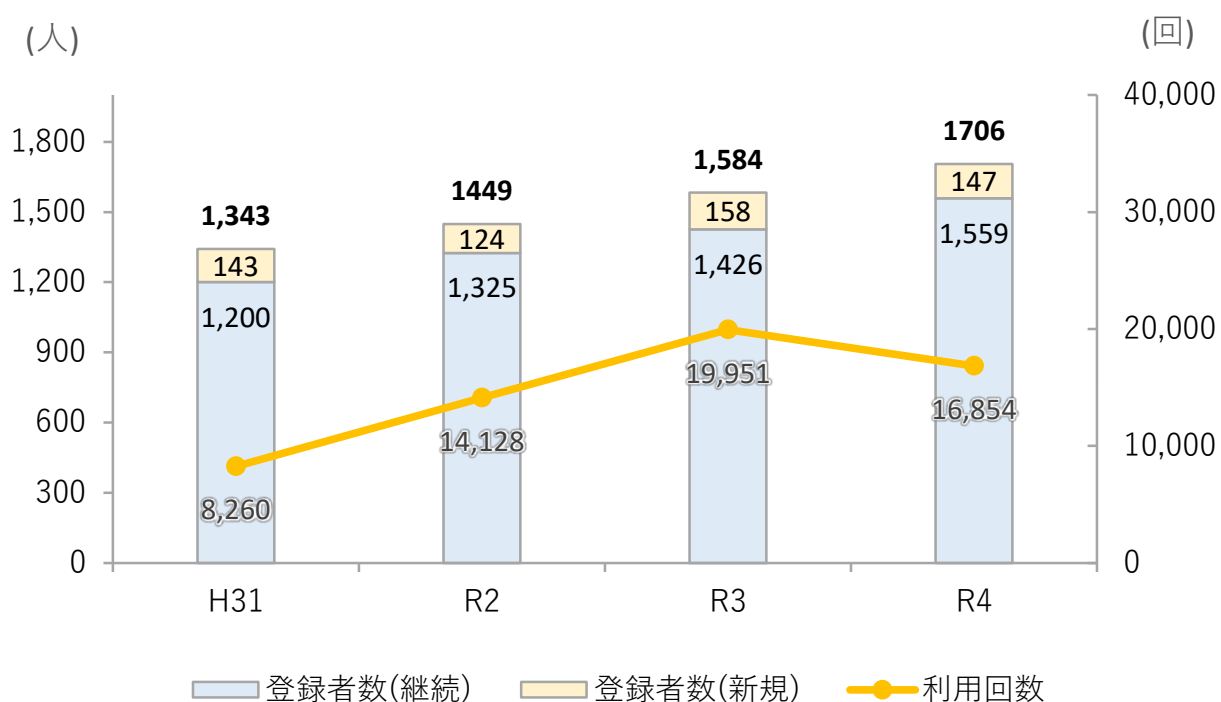
(1) 運行概要

障がい者、高齢者、妊産婦など、一般的な公共交通手段での移動が難しい町民における移動支援策として、タクシー利用券（1枚500円分）を配布し、利用料金の一部を助成する、福祉タクシー事業を実施している。

(2) 利用状況

年度別輸送人員について、経年的に一定の新規登録者が生じており、全体の登録者数は増加が続いている。一方で利用回数では、令和3年まで登録者同様に増加していたが、令和4年度には減少に転じている。

■年度別利用状況

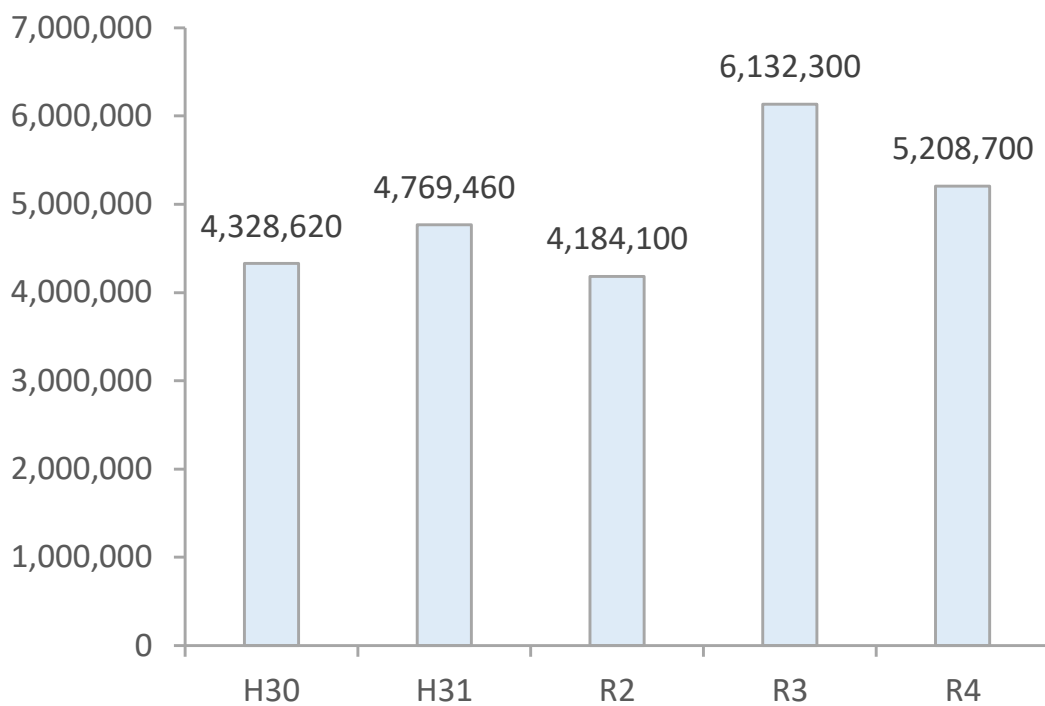


資料：白子町提供

(3) 利用額

タクシー利用券の利用額を見ると、令和2年度までは400万円台で推移していたが、令和3年度に大きく増加し、令和4年度にはやや減少したものの、依然として例年より高い水準となっている。

(単位：円)

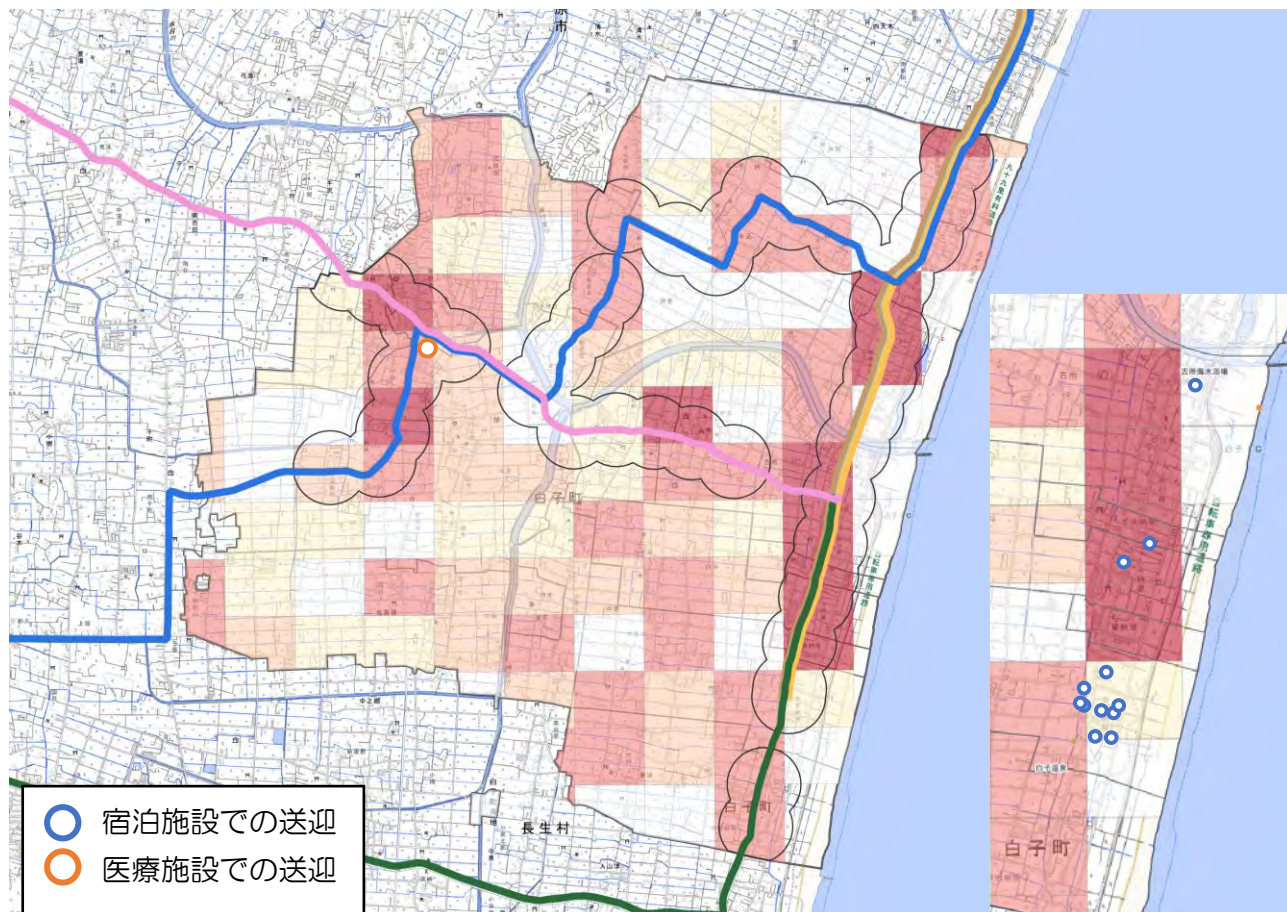


2.3.3 町内における民間事業者等の移動サービス

(1) 白子町内の民間事業者による送迎サービス

町内には、中里地区とその周辺にて、白子温泉を中心とした観光客向けの宿泊施設が点在しており、その多くは鉄道駅までの送迎バスを運行している。

地域住民向けには、町内の医療施設である大多和医院が送迎を行っているほか、茂原市など近隣市町村の病院や教習所からも、白子町内への送迎サービスの運行が行われている。



2.4 上位計画における公共交通の位置付け

白子町地域公共交通計画は、「白子町第5次総合計画」を上位計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられる。加えて、関連計画における取組の方向性とも整合を図ることが必要であるため、これらの上位・関連計画の概要、更には同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理する。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年度
白子町第5次総合計画（後期基本計画）	令和5年度（2023年度）
第2期白子町人口ビジョン・総合戦略	令和2年度（2020年度）
白子町都市マスタープラン	平成10年度（1998年度）
千葉県都市計画区域マスタープラン 白子都市計画	平成28年度（2016年度）

2.4.1 【上位計画】白子町第5次総合計画〈後期基本計画〉

「白子町第5次総合計画」は、将来における白子町の望ましい姿を想定し、それに至るまでの施策の大綱を明らかにするもので、平成30年度を初年度とし、令和9年度を目標とする10か年の長期構想である。

また、後期5か年について、社会情勢や新たな課題への対応を踏まえて、基本構想の全体的な方向性を継続しつつ、新たに同期間を対象とした後期基本計画を策定している。

■白子町第5次総合計画の概要

項目	内容
計画名称	白子町第5次総合計画〈後期基本計画〉
策定年度	令和5（2023）年3月
計画期間	令和5（2023）年度～令和9（2027）年度
計画の体系 ・全体像 (基本構想)	<p>○目標におけるテーマ・サブテーマ</p> <p>テーマ：笑顔 元気 ずっと暮らしたい町 しらこ</p> <p>サブテーマ：健幸で『いきいき・のびのび』地域の力でまちづくり にぎわいと活力にみちた魅力あふれるまちづくり 参加と協働のまちづくり</p> <p>○施策の大綱</p> <p>基本政策1：健幸で安心して暮らせるまちづくり 基本政策2：強靱で安全な暮らしを実現できるまちづくり 基本政策3：豊かな心と生きる力を育むまちづくり 基本政策4：にぎわいと活力を創出するまちづくり 基本政策5：快適で利便性の高いまちづくり 基本政策6：町民と共に作る協働のまちづくり</p>
公共交通に関する内容 (後期計画)	<p>■基本施策5 5-2 道路・交通</p> <p>〈現状と課題〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の公共交通は路線バスであり、特に高校生の通学や交通弱者にとっては、重要な足となっています。 ・高速バス路線については、白子中里から東京駅・千葉駅を結ぶ路線があります。今後は、利用者のニーズの把握を行い、地域の実情に即した輸送サービスの実現が求められます。 <p>〈基本的な方向性〉</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内の道路網の整備・充実に向けて、既設道路の維持管理を行うとともに、コンパクトシティの実現も踏まえた計画的な道路網の整備を行います。 ・公共交通の利便性を向上させるため、利用者のニーズの把握を行い、交通事業者に対してもより良い交通ネットワークの実現に向けて働きかけを行います。

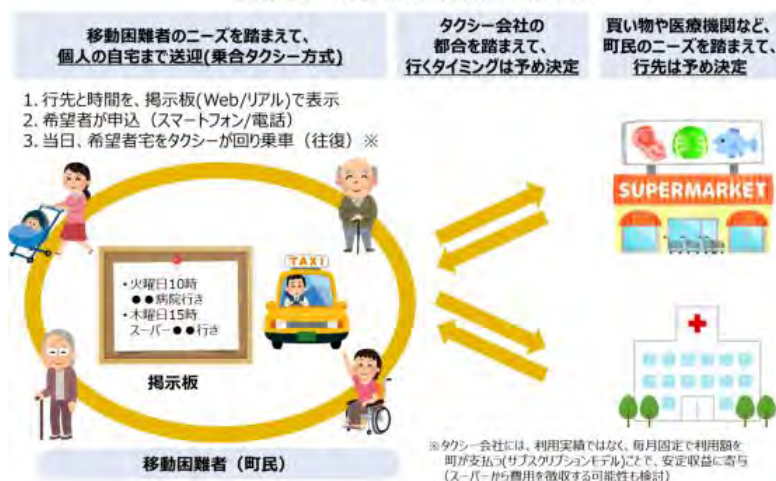
2.4.2 【上位計画】第2期白子町人口ビジョン・総合戦略

「第2期白子町人口ビジョン・総合戦略」は、第1期戦略にて一定の成果があった社会的要因による人口増減への対策に加え、高齢化による高齢死亡者の増加に伴う人口減少への対応など、町の実情を踏まえた地方創生を実現するための計画である。

■第2期白子町人口ビジョン・総合戦略

項目	内容
計画名称	第2期白子町人口ビジョン・総合戦略
策定年度	令和2（2020）年3月
計画期間	令和2（2020）年度～令和6（2024）年度
計画の体系・全体像	<p>○基本目標と基本的方向</p> <p>①住んでみるなら白子町-移住・定住等、新しい人の流れ-</p> <p>②元気で働いたら白子町-基幹産業の育成等による安定した雇用の創出-</p> <p>③結婚子育てするなら白子町-結婚・出産・子育ての希望を叶える-</p> <p>④未来をつくるなら白子町-これからの時代に合った地域づくり-</p>
公共交通に関する内容	<p>○基本的方向ごとの実施施策</p> <p>1) 移住・定住等、新しい人の流れ</p> <p>（1）住環境やインフラ整備による生活環境向上施策</p> <p><②概要></p> <p>（省略）</p> <p>移動支援は、近い将来増加する後期高齢者の移動支援（町内及び生活圏内の近隣市町村移動）と都市部へ通勤等する若年層向けの移動支援（都市部と白子町）を含みます。</p> <p><③現状の課題></p> <p>（省略）</p> <p>また、増加する高齢者にとって、地域内の移動手段がなくなることは死活問題となります。他方、働く世代にとっては都市部へのアクセスが悪いため就職時に町から転出せざるを得ない等、町民にとって移動支援に対するニーズは大きいと推察されます。</p> <p><④実施施策></p> <ul style="list-style-type: none"> 移動支援環境整備事業 <p>町内及び生活圏内の近隣市町村移動支援及び都市部と白子町間の移動支援</p>

図表 21 移動支援環境整備事業（案）



2.4.3 【上位計画】白子町都市マスタープラン

「白子町都市マスタープラン」は、白子町を取り巻く直近の社会情勢の変化を踏まえるとともに、観光産業と地域振興との結びつきや、都市と自然環境、農業環境との共存関係の維持など、策定当時の課題に対応するための方針について、20年後を目処としてとりまとめたものである。

■白子町都市マスタープラン

項目	内容
計画名称	白子町都市マスタープラン
策定年度	平成11年(1999)年3月
計画期間	
計画の体系 ・全体像	<p>○主要な都市計画の決定の方針</p> <p>1) 都市づくりの基本方針</p> <p>①集約型都市構造に関する方針</p> <p>②都市の防災及び減災に関する方針</p> <p>③低炭素型都市づくりに関する方針</p> <p>2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>①主要用途の配置の方針</p> <p>②特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針</p> <p>3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>①交通施策の都市計画の決定の方針</p> <p>②下水道及び河川の都市計画の決定の方針</p> <p>4) 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>①基本方針</p> <p>②主要な緑地配置の方針</p> <p>③実現のための具体の都市計画制度の方針</p>
公共交通に関する内容	<p>1) 都市づくりの基本方針</p> <p>①週宅型都市構造に関する方針 (省略)</p> <p>さらに、これらの拠点(関地区・南白亀川河口周辺地区の拠点市街地・中里地区の観光レクリエーション拠点)にアクセスする道路ネットワークやバス等の公共交通の充実に努めるとともに、高齢化等に対応するため、これらの拠点地区を中心に、公共公益施設等について、安全で安心して利用できるよう、バリアフリー化の推進とユニバーサルデザインの普及を図る。</p>

2.4.4 【上位計画】千葉県都市計画区域マスタープラン 白子都市計画

「千葉県都市計画区域マスタープラン」は、概ね20年後の都市の姿を展望した上で、都市計画の目標や主要な都市計画の決定の方針などを示す計画である。本町にあたっては、白子町全域を対象とする「白子都市計画」が策定されている。

■千葉県都市計画区域マスタープラン 白子都市計画

項目	内容
計画名称	千葉県都市計画区域マスタープラン 白子都市計画
策定年度	平成28(2016)年5月(変更)
計画期間	—
計画の体系 ・全体像	<p>○主要な都市計画の決定の方針</p> <p>1) 都市づくりの基本方針</p> <p>①集約型都市構造に関する方針</p> <p>②都市の防災及び減災に関する方針</p> <p>③低炭素型都市づくりに関する方針</p> <p>2) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>①主要用途の配置の方針</p> <p>②特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針</p> <p>3) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>①交通施策の都市計画の決定の方針</p> <p>②下水道及び河川の都市計画の決定の方針</p> <p>4) 自然的環境の整備又は保全に関する主要な都市計画の決定の方針</p> <p>①基本方針</p> <p>②主要な緑地配置の方針</p> <p>③実現のための具体の都市計画制度の方針</p>
公共交通に関する内容	<p>1) 都市づくりの基本方針</p> <p>①週宅型都市構造に関する方針</p> <p>(省略)</p> <p>さらに、これらの拠点(関地区・南白亀川河口周辺地区の拠点市街地・中里地区の観光レクリエーション拠点)にアクセスする道路ネットワークやバス等の公共交通の充実に努めるとともに、高齢化等に対応するため、これらの拠点地区を中心に、公共公益施設等について、安全で安心して利用できるよう、バリアフリー化の推進とユニバーサルデザインの普及を図る。</p>

2.5 公共交通ニーズ等の把握

2.5.1 町民アンケート

(1) 調査目的

町民の日常生活における移動実態（属性別、地域別、目的別にどこに移動しているのか）や公共交通の利用状況、公共交通に対するニーズ（どのような公共交通を求めているのか）を調査し、現在の白子町の地域公共交通の問題点・課題などを把握し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とするため。

(2) 調査対象及び調査方法

16歳以上の町民を対象に、1,000人 を無作為抽出して、アンケート用紙の郵送配布及び郵送回収の方法により、令和5年9月に実施した。

(3) 調査回収結果

310人（回収率31.0%）からアンケート用紙を回収した。

2.5.2 事業者ヒアリング結果の整理

分類	交通事業者	No.	1
会社名・団体名		ヒアリング日	

2.6 公共交通を取り巻く課題の整理

視点1: 地域特性からみた現状・問題点
<ul style="list-style-type: none"> ○白子町の人口は経年的に減少しており、今後も世代を問わず、減少が進むと予想されている。 ○一方で世帯数は経年的に微増を続けており、町内での核家族化が進んでいると考えられる。 ○年齢層では、60～80歳代が全人口の約半数を占めている。 ○地域別人口や人口分布を見ると、海岸沿いが多い一方、内陸の地域にも一定の人口集積が見られる。 ○通勤・通学流動は隣接する茂原市が多いほか、千葉市への移動も多く、鉄道や高速バスの活用が見受けられる。 ○町内では、スーパーなどの商業施設や、一定規模以上の医療施設はなく、どちらも隣接市町村の施設を利用している。 ○1世帯当たりの自家用車の保有台数は経年的に低下しているが、複数台所有している世帯も一定数見受けられる。
視点2: 地域公共交通の状況からみた現状・問題点
<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスは、いずれも JR 外房線の駅を起点に運行されており、特に本数の多い茂原駅へのアクセスは、本町の重要な鉄道駅アクセスとなっている。 ○町内での路線分布を見ると、主に、中里海岸や白子車庫など、海岸沿いで運行が特に多く、時間帯を問わず一定の利便性が確保されている。 ○一方で、内陸部の地域での運行は毎時1本以下の運行に留まっている。 ○白子車庫・中里海岸等から利用できる高速バスにより、東京都・千葉県への都心直通アクセスが確保されている。特に千葉駅発着の系統は、日中の時間帯でも一定の利便性が確保されている。 ○町内の高齢者を対象に、らくらくタクシーや福祉タクシー事業が運用されており、主に日常生活の買い物や通院に活用されている。 ○中里海岸周辺には、白子温泉に起因する宿泊施設が多く立地しており、鉄道駅までの送迎サービスを実施している事業者も多い。
視点3: 上位関連計画における公共交通の位置付けからみた現状・問題点
<ul style="list-style-type: none"> ○町の総合計画では、路線バス・高速バスについて、町民の重要な移動手段として利便性の向上と、そのためのより良い交通ネットワークの実現が求められている。 ○現行の人口ビジョン・総合戦略では、町内及び近隣市町村への移動支援の必要性が示されている。
視点4: 町民・関係者の移動に係る現状や意向からみた現状・問題点
<ul style="list-style-type: none"> ○町民の外出傾向として、町内・町外ともに週1～4回程度での外出が多くみられる。また、町内・外問わず自家用車を用いての移動が一般化している様子がうかがえる。 ○路線バス利用について、大半の町民は徒歩10分圏内に停留所が位置しているが、多くの町民は利用していない。利用しない理由としては、自家用車が使えるほか、移動したい時間帯に運行していないこと、複数目的地を回れないことが挙げられている。 ○主に海岸沿いの停留所からの利用に集中しており、内陸部地域からの利用は特に少ない。 ○一方で、利用している町民については、週に1回以上利用している人が一定数みられ、定期的に利用している町民も見受けられる。 ○路線バスの満足度を見ると、運行本数、運行時間については、不満寄りの傾向にある。 ○改善意向では、朝の通勤時間帯の本数、より自宅に近い場所からの乗車を求める意見が多い。 ○町内移動では朝ラッシュ後～日中、特に鉄道駅への移動時に支障が生じる事例が多い。 ○町外への移動では午前中に、県内鉄道駅や首都圏等への広域移動時に支障が生じる事例が多い。 ○運行形態を問わず、乗務員不足は顕著な問題であり、現行サービスの維持に向けた対策が必要である。 ○町内小学校の統合が検討されており、実現した場合はスクールバス等移動手段の確保が必要である。 ○町内には小規模のタクシー事業者が点在しており、一定規模の交通サービスを運行する場合は複数事業者の連携が想定される。 ○町内の医療施設・宿泊施設では、それぞれで鉄道駅への送迎バスを運行している。
その他: 社会動向・まちづくりの変化
<ul style="list-style-type: none"> ○全国的にデジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組が推進されている(MaaS、AI オンデマンド、自動運転等)。 ○新型コロナウイルス感染症によって生じた生活様式の変化への対応が求められている。 ○全国的な乗務員不足に加えて、2024年に予定されている労働基準法の改正により、路線バス・タクシーともに、運行事業者における乗務員確保に係る課題は、さらに深刻化すると考えられる。

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
<ul style="list-style-type: none"> ○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。 <p>⇒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。</p>
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
<ul style="list-style-type: none"> ○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。 <p>⇒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。</p>
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
<ul style="list-style-type: none"> ○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。 <p>⇒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。</p>
課題4: 町内事業者間の連携強化に向けた取組みの検討
<ul style="list-style-type: none"> ○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、将来的に町政にて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。 <p>⇒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。</p>

第3章 計画の基本方針と目標

3.1 計画の基本方針等

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。

3.1.1 計画の基本理念（案）

～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

3.1.2 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、それぞれの地域を経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周辺及び白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を基軸とすることが多く、本計画期間においても、これら町内の中心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。

3.1.3 計画の基本目標

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

1. 近隣鉄道駅へのアクセス性向上

本町の公共交通ネットワークにおける幹線的役割を担う鉄道駅への公共交通サービスについて、既存のバス路線を中心に利便性を確保するとともに、同経路におけるサービスの充実や、利用圏域の拡大を図る。

指標：①通勤時間帯における、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

町民の移動需要には、既存のバス路線ではアクセスが困難な、近隣市町村の郊外部に位置する主要施設への移動も多く見られる。本町の生活基盤形成に必要なこれらの施設については、自家用車以外の移動手段となる交通サービスの提供を図る。

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

本町は、九十九里海岸や白子温泉をはじめとする、観光誘客力の強い地域でありながら、公共交通サービスが海岸沿いに集中していることもあり、回遊性に課題がある。これについて、自由度と移動利便性の高い交通サービスの整備を検討し、町外来訪者の回遊性を高めることによる町内の賑わい創出を図る。

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

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

海岸沿いを運行する利便性の高い路線バスシステムの活用を図るべく、町内から白子車庫・白里海岸といった主要停留所へのアクセスを担う移動サービスの整備を推進することで、間接的な本町における既存バス路線の利用圏域拡大を図ります。

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

町内の主要バス停留所であり、路線バスのみならず高速バスのアクセスも可能な白子車庫あるいは白里海岸停留所を改修し、町内交通サービスのほか、自家用車や自転車等から路線バスに乗り継ぎが出来る主要拠点を整備する。

指標：①主要拠点の整備箇所数

3. 新しい公共交通ネットワークに関する周知・PR

生活移動手段として自家用車利用が根付いている町民に対して、ネットワーク再編などの町の公共交通施策が浸透するように、積極的に周知・PRを行う。

指標：①広報紙、チラシ・パンフレット等の広報資料の作成・配布数
②町民アンケートにおける、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の検討

1. 重要度の高い地域拠点上における主要拠点の整備

本町の中心拠点の中でも、特に重要度の高い白子IC付近、中里海岸周辺、町役場付近においては、行政・産業・観光等、あらゆる観点から集中的なまちづくりが想定されることから、乗り継ぎ設備を充実させる主要拠点についても、この3箇所を候補地とし、同地点の来訪者増加に伴う賑わい創出に寄与する。

指標：①主要拠点の整備箇所数

2. 地域拠点における交通サービス拠点の充実

本町の上位計画等で、地域拠点と位置付けられている地点は、主に周辺の居住エリアからのアクセス性が高く、これを經由しての交通サービスの利用が見込めることから、交通サービス設備の充実を図る。

指標：①地域拠点におけるシェアモビリティポートの設置数

3.1.4 地域公共交通ネットワークの再構築

町民の高齢化や、民間施設を含めた主要施設の都市部への集約傾向といった状況を踏まえると、公共交通サービスの充実及び維持・確保は喫緊の課題であり、今後更に重要度が増すことが想定される。一方で、前章において整理したとおり、人口減少や自家用車の普及といった昨今の状況により、生活移動における公共交通利用の減少が課題となっている。

この状況を踏まえて、町民の移動利便性の向上及び、既存公共交通の維持・確保を図るため、交通ネットワークの再構築を図る。

1) 既存公共交通の機能

本町に係る既存の公共交通について、前項の「公共交通ネットワークの基本的な考え方」に基づき、下記のとおり分類する。

■現状

類型	主な公共交通	機能
広域ネットワーク (鉄道駅アクセス)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・一般タクシー (福祉タクシー) 	<ul style="list-style-type: none"> ・本町の交通の骨格を担う路線であり、交通結節点である鉄道駅に接続し、町域を跨いで周辺市町村と本町を結ぶ
広域ネットワーク (生活移動)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・一般タクシー (福祉タクシー) 	
町内ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・一般タクシー (福祉タクシー) 	

※広域ネットワーク（広域移動）：鉄道駅や他市町村市街地へのアクセス交通）

広域ネットワーク（生活移動）：近隣市町村の商業施設・医療施設へのアクセス交通）

■現行の公共交通ネットワーク

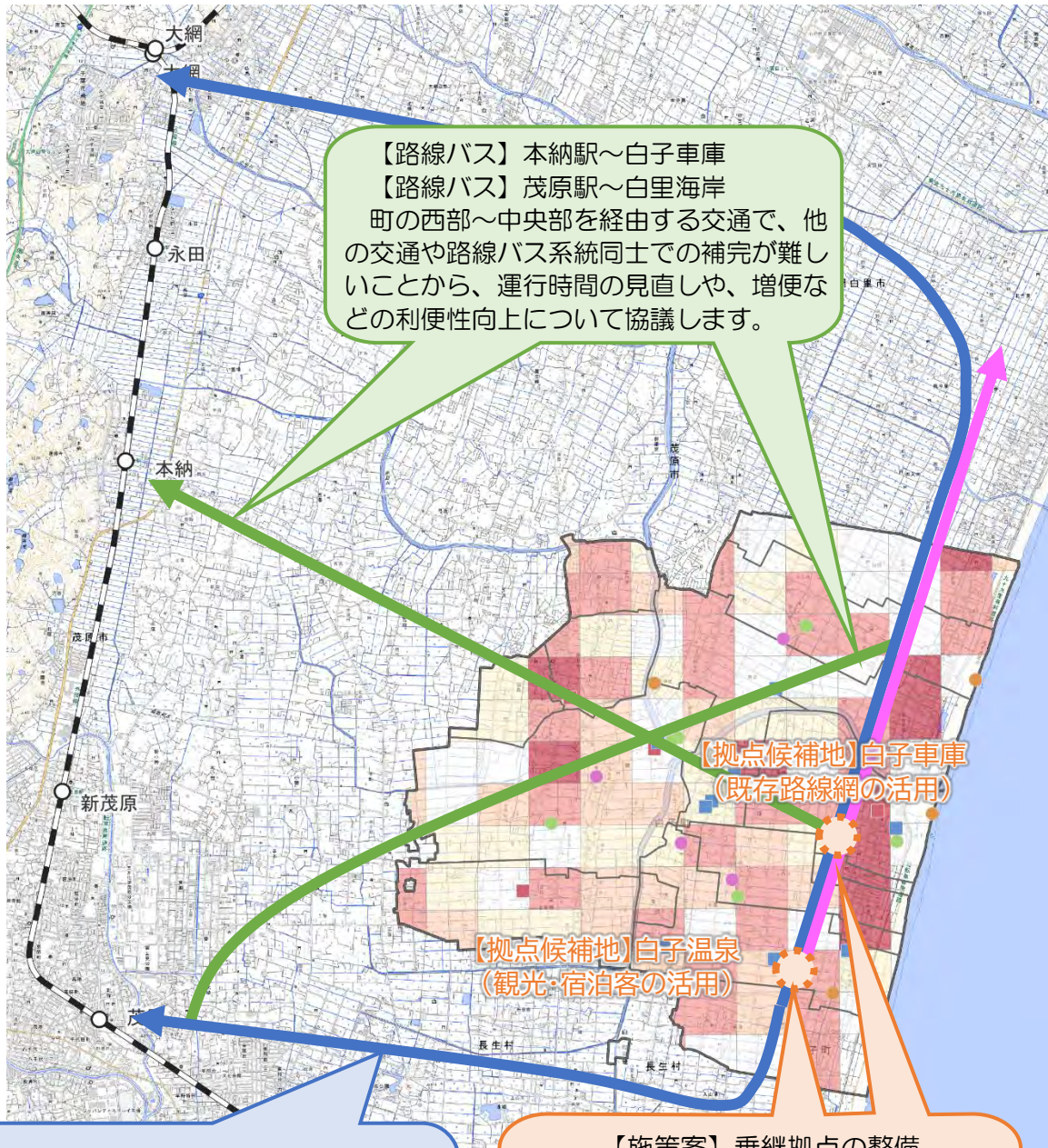


2) 公共交通ネットワーク再編案

ア 1-2-1 広域ネットワーク（鉄道駅アクセス）

鉄道駅や、茂原駅・大網駅周辺などの近隣市町村の市街地輸送については、既存の路線バスネットワークの維持・活用を基本として、路線ごとの利便性向上を図る。なお、増便や運行時間の拡大にあたっては、民間事業者と連携した地域の輸送資源の活用による補完も検討する（需要が多い時間帯での、送迎用車両を用いた運行など）。

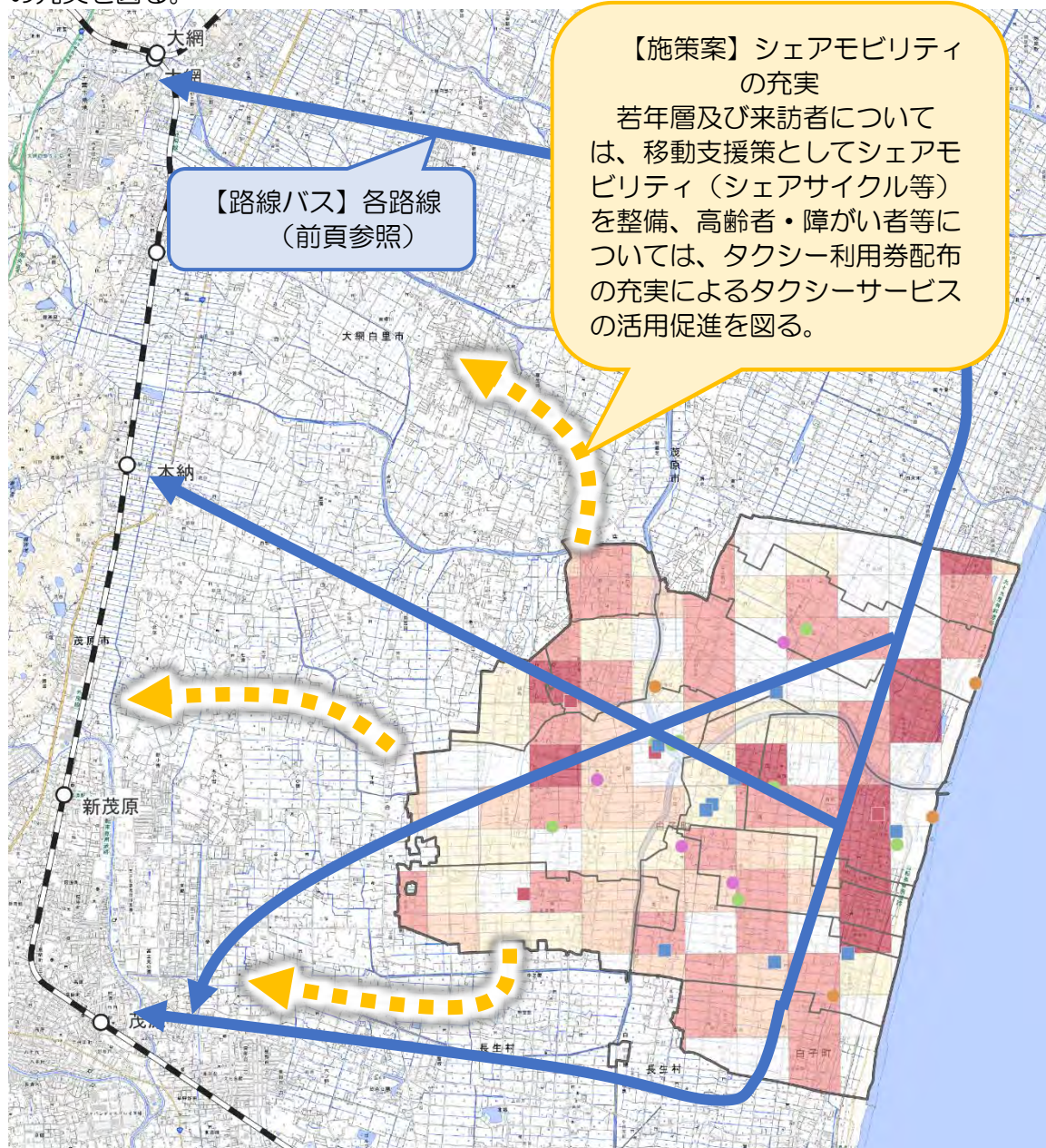
また、路線バスと、路線バス他系統、高速バス、デマンド交通（現・らくらくタクシー）や一般タクシーとの接続を集約すべく、町内に乗継拠点を整備します。また、駐車場・駐輪場を併設することで、パーク&ライドによる町民の路線バス利用機会創出と利便性向上を図る。



イ 広域ネットワーク（生活移動）

本町においては主要施設の立地が少なく、生活移動においては周辺市町村への移動が多く見られる。これを踏まえて、町民の買い物・通院といった生活移動における公共交通機関としては、路線バス沿線については、既存の路線バスの利便性向上によるアクセス性向上を図り、沿線外の施設については、タクシー利用券の充実などを通じて、一般タクシーまたは福祉タクシーの活用を促す。

また、若年層及び来訪者における移動利便性の向上を図るべく、町内の地域拠点及び町外の商業施設にポートを設置し、シェアサイクルをはじめとしたシェアモビリティサービス（※）の充実を図る。

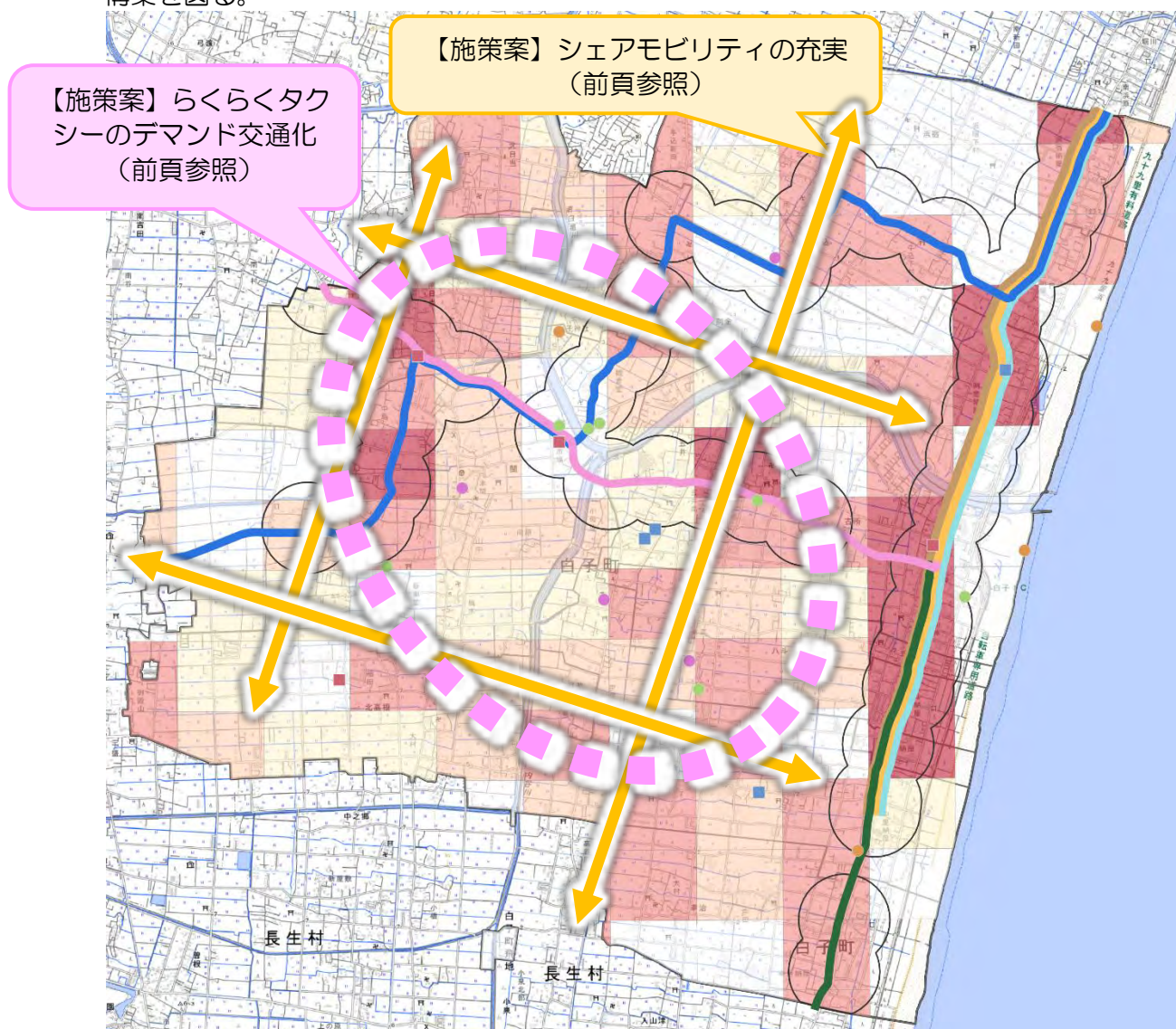


※サービス内容としては、自転車、電動キックボード、スクーター、小型EV自動車などを想定している。

ウ 町内ネットワーク

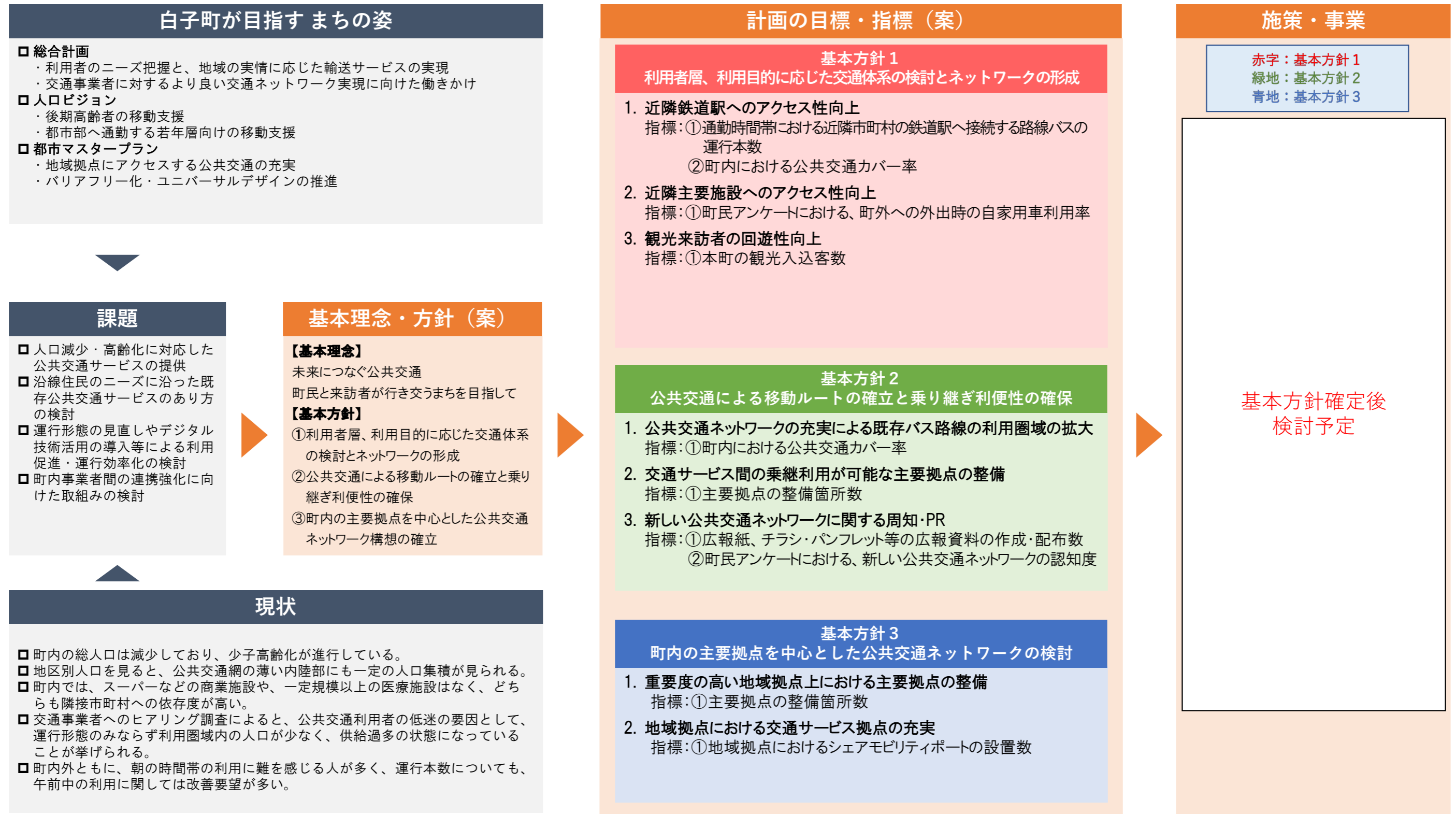
既存のらくらくタクシーを、町内全域を対象に運行するデマンド交通として、公共交通ネットワークに組み込み、高齢者のみならず、多様な町内移動手段としての活用を図ります。公共交通転換後も、外出支援事業として同水準のサービスを維持する場合には、無料パスの配布などを以て対応する。

また、前述の広域ネットワーク（生活移動）にて掲載したシェアモビリティの整備についても、町内の地域拠点にポートを設置することで、町内移動でも活用できるネットワークの構築を図る。



第3章 目標達成に向けた施策

3.1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の一覧



3.2 施策・事業内容

【施策1】 既存路線バスの維持確保及び利便性向上への検討					
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				
概要	<p>本町を起終点として運行する路線バスは、いずれも鉄道駅へのアクセスを担う重要な生活移動手段であり、今後の高齢化、人口減少に伴いさらにその重要性が高まることが考えられる。一方で、昨今の乗務員不足や労働基準法改正等で、バス路線の維持については年々厳しくなる傾向にある。</p> <p>これを踏まえて、第一に既存路線バスの運行本数について、現在の運行形態の維持を図りつつ、さらなる利便性向上に向けて、交通事業者と協議・検討を進める。</p>  <p>至千葉駅・東京都 (高速バス)</p> <p>茂原駅</p>				
実施主体	白子町、交通事業者				
取組スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	利便性向上策の検討		見直し後の体制による運行		利用者ニーズを再整理し、再編を検討 (次期計画策定検討)
	評価・検証(適宜実施)				

第4章 目標の評価指標と計画の進捗管理

4.1 目標の評価指標

目標の達成状況を明確化するため、評価指標の目標値を次のとおり設定します。

■目標の評価指標一覧

目標	評価指標	現況値 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
基本方針1			
【目標1】 近隣鉄道駅への アクセス性 向上	評価指標① 通勤時間帯における、近隣市 町村の鉄道駅へ接続する路線 バスの運行本数	**本	**本
	指標② 町内における公共交通カバー 率	**%	**%
【目標2】 近隣主要施設 へのアクセス 性向上	評価指標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	**%	**%
【目標3】 観光来訪者の 回遊性向上	評価指標① 本町の観光入込客数	**人	**人

■目標値設定の考え方

評価指標	考え方
通勤時間帯における、近隣市町村の鉄道駅へ接続する路線バスの運行本数	乗務員不足等、運行事業者の運行体制確保が厳しいことから、まずは通勤時間帯における現行利便性の維持確保を目指す。

4.2 計画の推進

4.2.1 推進・管理体制

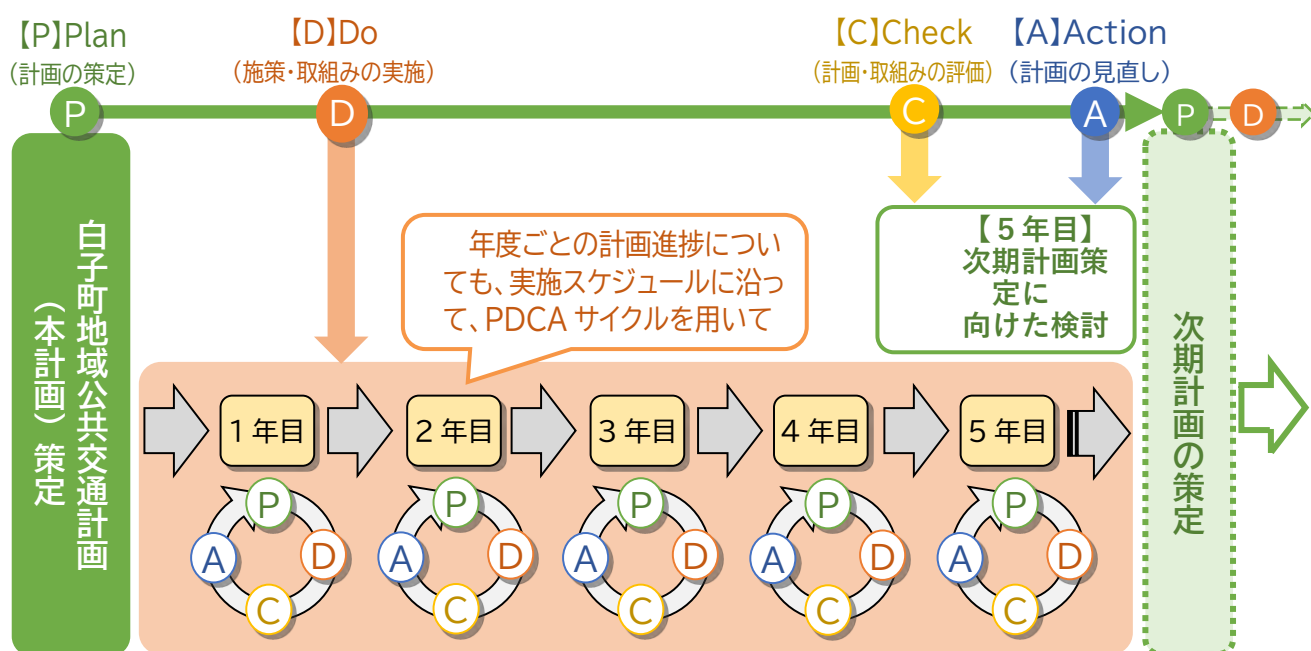
白子町地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果を検証した上で、改善案等について協議を行います。

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、計画の改訂を行っていきます。

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。

4.2.2 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います。



4.2.3 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します。

令和 5 年度
白子町地域公共交通計画推進支援業務

白子町町民アンケート調査実施報告書

令和 5 年 12 月



株式会社ケー・シー・エス

[目 次]

1 調査の目的	1
2 調査の実施方法等	1
2-1 調査対象・実施方法	1
2-2 回収結果	1
3 結果概要	2
4 単純集計	5
4-1 回答者の属性	5
4-2 普段の外出状況	12
4-3 公共交通の利用頻度について	24
4-4 公共交通に対する意向やあり方について	37

1 調査の目的

町民の移動実態の把握、現行公共交通に対する町民の意向や見直しの検討などを把握するためアンケート調査を実施する。

2 調査の実施方法等

2-1 調査対象・実施方法

調査対象者	町内在住の 16 歳以上の町民 1,000 人
対象者数	1,000 人
調査対象地区	白子町全域
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※世帯主宛てではなく、個人宛に発送する。世帯に最大 1 通までとする。 町内 1,000 人の内 500 人は郵送し、残り 500 人は町が個別に調査するものとする。
調査時期	令和 5 年 8 月 19 日（土）～令和 5 年 10 月 31 日（火）

2-2 回収結果

配布枚数	1,000 枚
回収数	310 票 ※11 月末日回収分まで WEB 回答は 11 月 12 日（日）まで
無効票	0 票
有効回収数	310 票
有効回収率	31.0%

3 結果概要

<属性について>

- 性別では、「女性」が約 6 割、「男性」が約 4 割
- 年齢では、「70~79 歳」と「60~69 歳」が約 2 割
- 住まいでは、「関地区」が約 2 割、「剃金地区」が約 1 割
- 就業状況では、「会社員・公務員」が約 3 割、「無職」が約 2 割
- 運転免許保有の有無では、「普通自動車以上」が約 8 割、「持ったことがない」が約 2 割
- 免許返納の意向では、「現在は返納を考えていない」が約 5 割、「返納を考えているが、時期は未定である」が約 1 割
- 免許返納に向けて必要な施策では、「自家用車に代わる公共交通機関の充実」が約 5 割、「免許返納者を対象にした公共交通やタクシーの割引制度」が約 2 割
- 自由に使える車両では、「自動車」が約 8 割、「自転車」が約 3 割
- 新型コロナウイルスによる外出頻度の変化では、「減少した」が約 6 割、「変化していない」が約 4 割
- 新型コロナウイルス終息後の外出頻度の変化では、「変化しないと思う」が約 5 割

<普段の外出状況について>

- 町内への外出目的では、「買い物」が約 5 割、「通院」が約 2 割
- 町内への外出頻度では、「週に 1~2 回」が約 2 割、「週に 5 回以上」が約 2 割
- 町内への外出の移動手段では、「自家用車(自分で運転)」が約 6 割、「自家用車(自分以外が運転)」が約 1 割
- 町内への外出の目的地では、「商業施設(日常の買い物)」が約 4 割、「勤務先・通学先」が約 2 割
- 町外への外出目的では、「買い物」が約 5 割、「通勤・通学」が約 2 割
- 町外への外出頻度では、「週に 1~2 回」と「週に 5 回以上」が約 3 割
- 町外への外出の移動手段では、「自家用車(自分で運転)」が約 6 割、「自家用車(自分以外が運転)」が約 2 割
- 町外への外出の目的地では、「商業施設(日常の買い物)」が約 3 割、「勤務先・通学先」が約 2 割
- 日常の買い物の行動パターンでは、「買い物目的で外出している」が約 6 割、「通勤・通学の帰り道に買い物をする」が約 2 割
- 移動スーパーの利用頻度では、「ほとんど利用しない」が約 9 割
- 移動スーパーの主な行先の満足度では、「どちらとも言えない」が約 5 割、「不満」が約 1 割

<公共交通の利用頻度について>

- 路線バスの利用の有無では、「利用していない」が約 8 割、「利用した」が約 1 割
- 路線バスの最寄りのバス停までの時間では、「5 分以内」が約 5 割、「6～10 分程度」が約 3 割
- よく利用するバス区間では、大網駅行きで「白子車庫」が約 1 割、茂原駅行きで「白子車庫」と「八斗」が約 1 割
- 路線バスの利用頻度では、「週に 5 回以上」が約 4 割、「年に数回」が約 2 割
- 路線バスを利用しない理由では、「自家用車を利用するから」が約 9 割、「利用したい時間帯に運行していないから」が約 3 割
- 鉄道の利用の有無では、「利用していない」が約 6 割、「利用した」が約 3 割
- 鉄道の利用頻度では、「月に数回」と「年に数回」が約 3 割
- 最も利用する鉄道駅では、「大網駅」が約 5 割、「茂原駅」が約 4 割
- 天気の良い日の鉄道駅までの交通手段では、「路線バス（茂原駅発着）」が最も多く、次いで「路線バス（大網駅発着）」と「自家用車」が多く利用される傾向にある。
- 天気の悪い日の鉄道駅までの交通手段では、「自家用車」「路線バス（茂原駅発着）」「路線バス（大網駅発着）」が多く利用される傾向にある。
- 福祉分野での交通サービス利用の可否では、「どちらも対象ではない」が約 8 割
- 福祉分野での利用している交通サービスでは、「いずれも利用していない」が約 9 割、「福祉タクシー事業」が約 1 割
- 福祉分野での交通サービス事業を利用しない理由では、「制度についてよく知らない/分かっていないから」が約 2 割
- 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度の変化では、「特に変わっていない」が約 7 割、「減少した」が約 2 割
- 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が増加した理由では、「外出する機会が増えたから」が約 5 割、「他の移動手段から変えたから」が約 3 割
- 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が減少した理由では、「外出の自粛を行っているから」が約 3 割、「他の移動手段に変えたから」が約 1 割
- 新型コロナウイルスが終息した際に、利用回数に変化があるかどうかでは、「増加すると思う」と「変化しないと思う」が約 1 割

<公共交通等に対する意向やあり方について>

- 路線バスの運行本数についての満足度では、「不満」と「わからない」が約 3 割
- 路線バスの運行時刻についての満足度では、「不満」と「わからない」が約 3 割
- 路線バスの運賃についての満足度では、「どちらとも言えない」と「わからない」が約 3 割
- 路線バスの他交通との乗り継ぎについての満足度では、「わからない」が約 3 割、「どちらとも言えない」が約 2 割
- 路線バスの利用環境についての満足度では、「わからない」が約 3 割、「どちらとも言えない」が約 2 割
- 高速バスの運行本数についての満足度では、「わからない」が約 4 割、「どちらとも言えない」が約 2 割
- 高速バスの運行時刻についての満足度では、「わからない」が約 4 割、「どちらとも言えない」が約 2 割
- 高速バスの運賃についての満足度では、「わからない」が約 4 割、「どちらとも言えない」が約 3 割
- 高速バスの他交通との乗り継ぎについての満足度では、「わからない」が約 4 割、「どちらとも言えない」が約 2 割
- 高速バスの利用環境についての満足度では、「わからない」が約 4 割、「どちらとも言えない」が約 3 割
- 一般タクシーの待ち時間についての満足度では、「わからない」が約 5 割、「どちらとも言えない」が約 3 割
- 一般タクシーの料金についての満足度では、「わからない」が約 4 割、「どちらとも言えない」が約 3 割
- 路線バスの改善すべき点・求めることでは、「朝の通勤時間帯で本数が増えるようにしてほしい」「最寄りのバス停や乗降場所が今より自宅に近くなるようにしてほしい」が要望として最も強く、次いで「日中の時間帯で本数が増えるようにしてほしい」が続いている
- 高速バスの改善すべき点・求めることでは、「最寄りのバス停や乗降場所が今より自宅に近くなるようにしてほしい」が要望として最も強く、次いで「朝の通勤時間帯で本数が増えるようにしてほしい」と「日中の時間帯で本数が増えるようにしてほしい」が続いている
- 町内の移動に対して困ったと感じることがあるかでは、「ない」が約 6 割
- 町内の移動に関する困りごとの時間帯では、「夕方頃の時間帯(16 時～19 時頃)」と「午前中の時間帯(9 時～12 時頃)」と「日中の時間帯(13 時～16 時頃)」が約 4 割
- 町外の移動に対して困ったと感じることがあるかでは、「ない」が約 6 割、「たまにある」が約 1 割
- 町外の移動に関する困りごとの時間帯では、「朝の通勤時間帯(始発～9 時頃)」と「午前中の時間帯(9 時～12 時頃)」が約 4 割

4 単純集計

4-1 回答者の属性

(1) 【問 1-1】 性別

・性別では、「女性」が61.0%(189人)と最も高く、次いで「男性」が36.8%(114人)と続いている。

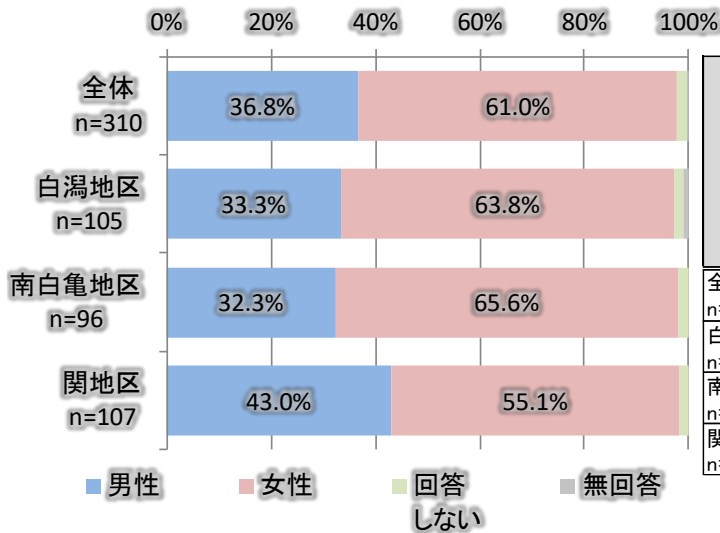


表 性別

	性別				
	男性	女性	回答しない	無回答	合計
全体 n=310	114	189	6	1	310
白濁地区 n=105	35	67	2	1	105
南白亀地区 n=96	31	63	2	0	96
関地区 n=107	46	59	2	0	107

図 性別 ※5%未満を非表示

(2) 【問 1-2】 年齢

・年齢では、「70～79歳」が20.0%(62人)と最も高く、次いで「60～69歳」が16.5%(51人)と続いている。

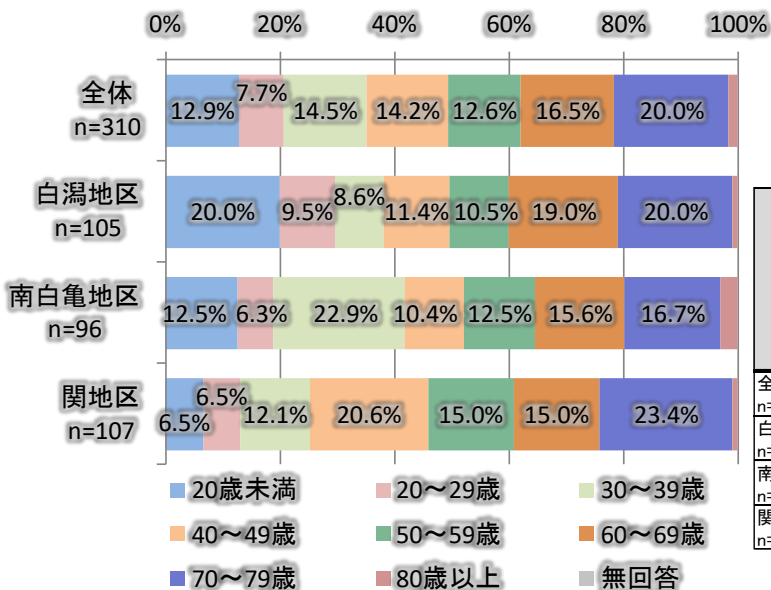


表 年齢

	年齢									
	20歳未満	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～69歳	70～79歳	80歳以上	無回答	合計
全体 n=310	40	24	45	44	39	51	62	5	0	310
白濁地区 n=105	21	10	9	12	11	20	21	1	0	105
南白亀地区 n=96	12	6	22	10	12	15	16	3	0	96
関地区 n=107	7	7	13	22	16	16	25	1	0	107

図 年齢 ※5%未満を非表示

(3) 【問 1-3】 住まい

・住まいでは、「関地区」が 19.4%(60 人) と最も高く、次いで「剃金地区」が 13.2%(41 人) と続いている。

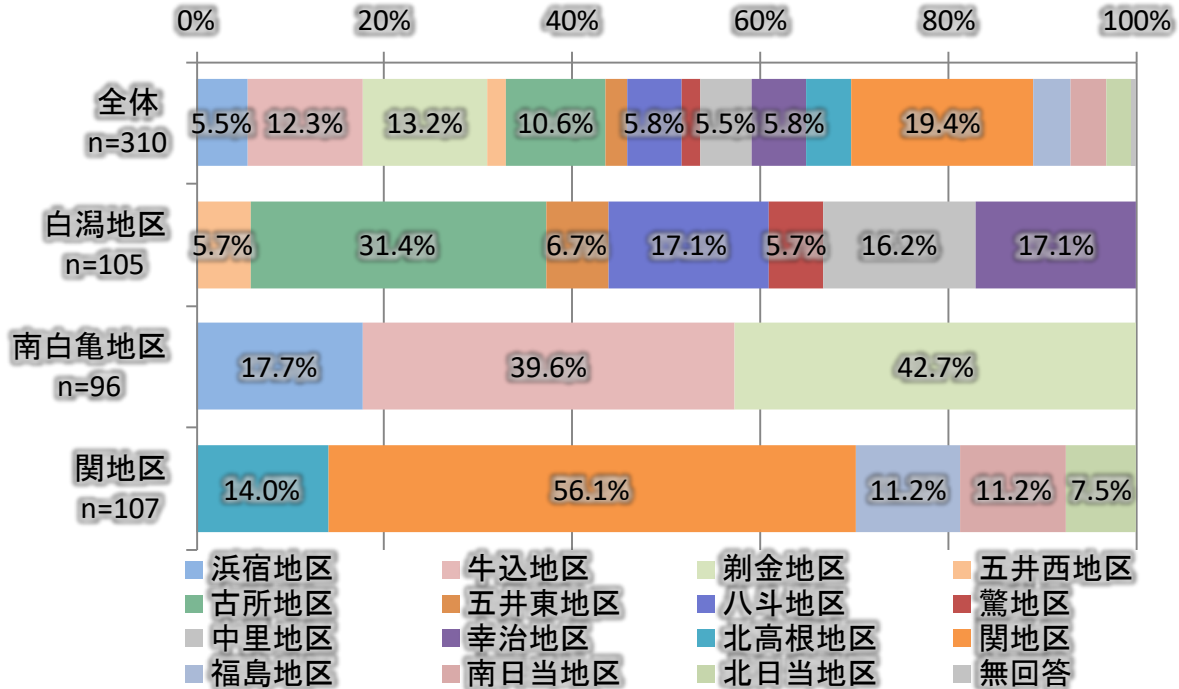


図 住まい

※5%未満を非表示

表 住まい

	住まい																合計
	浜宿地区	牛込地区	剃金地区	五井西地区	古所地区	五井東地区	八斗地区	驚地区	中里地区	幸治地区	北高根地区	関地区	福島地区	南日当地区	北日当地区	無回答	
全体 n=310	17	38	41	6	33	7	18	6	17	18	15	60	12	12	8	2	310
白潟地区 n=105	0	0	0	6	33	7	18	6	17	18	0	0	0	0	0	0	105
南白亀地区 n=96	17	38	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	96
関地区 n=107	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	60	12	12	8	0	107

(4) 【問 1-4】 就業状況

・就業状況では、「会社員・公務員」が 28.4% (88 人) と最も高く、次いで「無職」が 20.0%(62 人)と続いている。

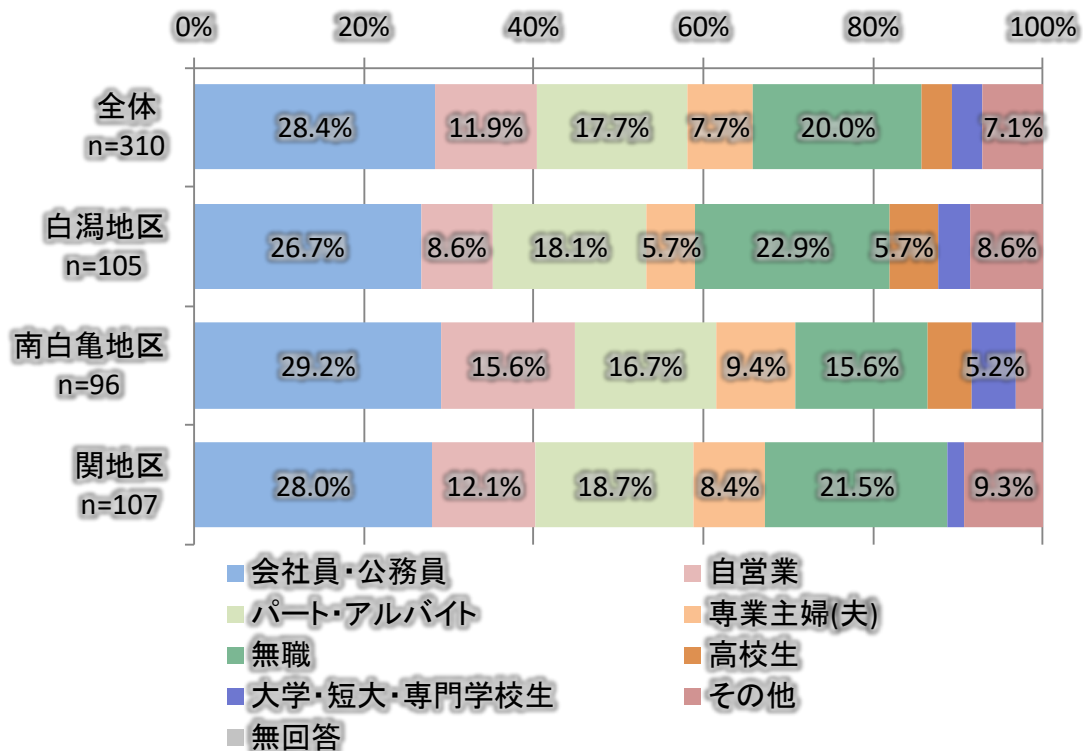


図 就業状況

※5%未満を非表示

表 就業状況

	就業状況									合計
	会社員・公務員	自営業	パート・アルバイト	専業主婦(夫)	無職	高校生	大学・短大・専門学校生	その他	無回答	
全体 n=310	88	37	55	24	62	11	11	22	0	310
白潟地区 n=105	28	9	19	6	24	6	4	9	0	105
南白亀地区 n=96	28	15	16	9	15	5	5	3	0	96
関地区 n=107	30	13	20	9	23	0	2	10	0	107

表 就業状況(その他回答)

	回答数	割合
中学生	17	77.3%
シルバー人材	1	4.5%
農業	1	4.5%
看護師	1	4.5%
グレートアイランドクラブ	1	4.5%
無回答	1	4.5%
合計	22	100.0%

(5) 【問 1-5】 運転免許保有の有無

・運転免許保有の有無では、「普通自動車以上」が79.4%(246人)と最も高く、次いで「持ったことがない」が16.1%(50人)と続いている。

表 運転免許保有の有無

	運転免許保有の有無						合計
	普通自動車以上	自動二輪	原付	返納済み	持ったことがない	無回答	
全体 n=310	79.4%	8.7%	7.4%	2.3%	16.1%	0.6%	114.5%
白潟地区 n=105	71.4%	6.7%	5.7%	1.0%	24.8%	1.9%	111.4%
南白亀地区 n=96	86.5%	7.3%	8.3%	0.0%	11.5%	0.0%	113.5%
関地区 n=107	81.3%	11.2%	8.4%	5.6%	12.1%	0.0%	118.7%

表 運転免許保有の有無

	運転免許保有の有無						合計
	普通自動車以上	自動二輪	原付	返納済み	持ったことがない	無回答	
全体 n=310	246	27	23	7	50	2	355
白潟地区 n=105	75	7	6	1	26	2	117
南白亀地区 n=96	83	7	8	0	11	0	109
関地区 n=107	87	12	9	6	13	0	127

(6) 【問 1-6】 免許返納の意向

・免許返納の意向では、「現在は返納を考えていない」が52.6%(163人)と最も高く、次いで「返納を考えているが、時期は未定である」が14.2%(44人)と続いている。

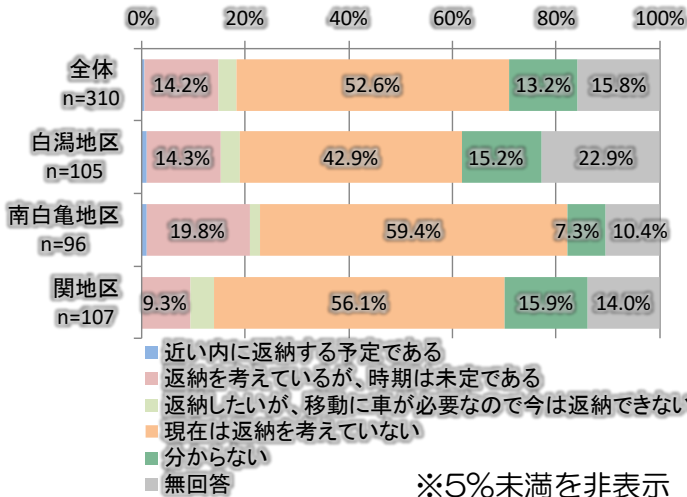


図 免許返納の意向

表 免許返納の意向

	免許返納の意向						合計
	近い内に返納する予定である	返納を考えているが、時期は未定である	返納したいが、移動に車が必要なので今は返納できない	現在は返納を考えていない	分からない	無回答	
全体 n=310	2	44	11	163	41	49	310
白潟地区 n=105	1	15	4	45	16	24	105
南白亀地区 n=96	1	19	2	57	7	10	96
関地区 n=107	0	10	5	60	17	15	107

(7) 【問 1-7】 免許返納に向けて必要な施策

・免許返納に向けて必要な施策では、「自家用車に代わる公共交通機関の充実」が 51.0%(158 人)と最も高く、次いで「免許返納者を対象にした公共交通やタクシーの割引制度」が 17.4%(54 人)と続いている。

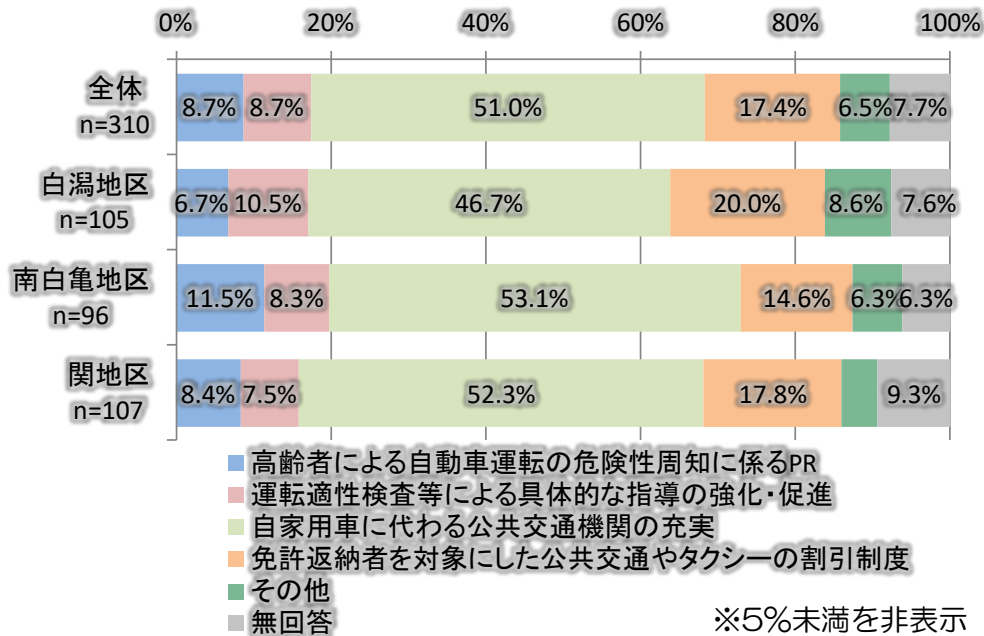


図 免許返納に向けて必要な施策

表 免許返納に向けて必要な施策

	免許返納に向けて必要な施策						合計
	高齢者による自動車運転の危険性周知に係るPR	運転適性検査等による具体的な指導の強化・促進	自家用車に代わる公共交通機関の充実	免許返納者を対象にした公共交通やタクシーの割引制度	その他	無回答	
全体 n=310	27	27	158	54	20	24	310
白潟地区 n=105	7	11	49	21	9	8	105
南白亀地区 n=96	11	8	51	14	6	6	96
関地区 n=107	9	8	56	19	5	10	107

表 免許返納に向けて必要な施策(その他回答)

(原文のまま)	
A I 無人車	自動運転技術
Uberなどライドシェア	自動運転の普及
タクシー券をもっと出して欲しいです	自動運転まで待つ
移動スーパー	町内の商業施設の充実
介護タクシーの充実	返納年齢を決める事。
車が必要とされない街づくり	返納年齢を設ける。75歳までとする。
まずスーパー等生活に必要な最低限の施設をつくるべき	老人が衣、食、住、1ヶ所で用がたまる場所(宿泊自由)
免許更新時60歳以上は3年ごとに更新を義務づけて免許センターで実技を伴う試験を行うべき	免許返納大反対です。高齢になって免許返納させて認知症にさせる仕組みがありありしています。
w e l c i aが入っている建物がスーパーに変わるだけでかなり安心	法律で一定の年齢になったら返納するように義務付けて欲しい

(8) 【問 1-8】自由に使える車両

・自由に使える車両では、「自動車」が 77.4%(240 人)と最も高く、次いで「自転車」が 33.9%(105 人)と続いている。

表 自由に使える車両

	自由に使える車両					合計
	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない	無回答	
全体 n=310	77.4%	6.5%	33.9%	6.5%	0.6%	124.8%
白潟地区 n=105	71.4%	3.8%	41.0%	6.7%	0.0%	122.9%
南白亀地区 n=96	80.2%	8.3%	26.0%	4.2%	2.1%	120.8%
関地区 n=107	80.4%	7.5%	34.6%	8.4%	0.0%	130.8%

表 自由に使える車両

	自由に使える車両					合計
	自動車	バイク・原付	自転車	持っていない	無回答	
全体 n=310	240	20	105	20	2	387
白潟地区 n=105	75	4	43	7	0	129
南白亀地区 n=96	77	8	25	4	2	116
関地区 n=107	86	8	37	9	0	140

(9) 【問 1-9】新型コロナウイルスによる外出頻度の変化

・新型コロナウイルスによる外出頻度の変化では、「減少した」が 59.7%(185 人)と最も高く、次いで「変化していない」が 40.0%(124 人)と続いている。

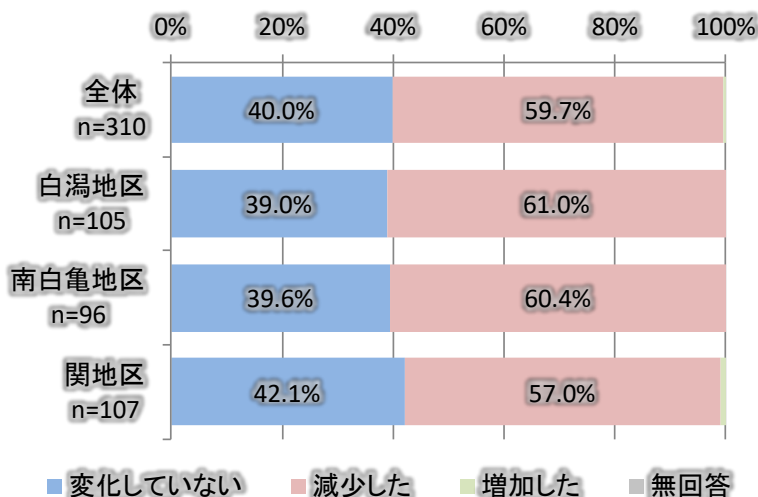


図 新型コロナウイルスによる外出頻度の変化

※5%未満を非表示

表 新型コロナウイルスによる外出頻度の変化

	新型コロナウイルスによる外出頻度の変化				合計
	変化していない	減少した	増加した	無回答	
全体 n=310	124	185	1	0	310
白潟地区 n=105	41	64	0	0	105
南白亀地区 n=96	38	58	0	0	96
関地区 n=107	45	61	1	0	107

(10) 【問 1-10】新型コロナウイルス終息後の外出頻度の変化

・新型コロナウイルス終息後の外出頻度の変化では、「変化しないと思う」が51.3%(159人)と最も高く、次いで「増加すると思う」が41.9%(130人)と続いている。

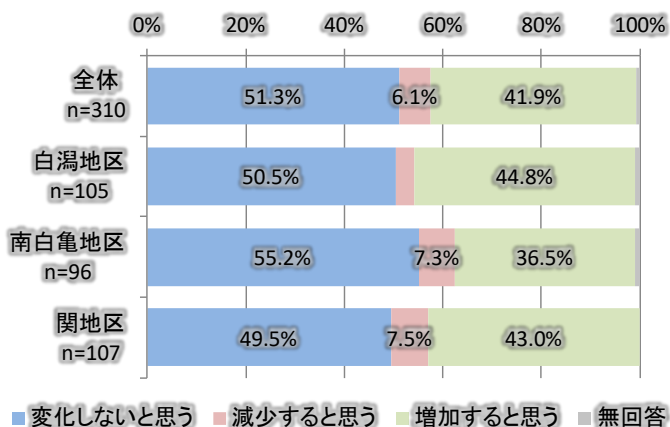


図 新型コロナウイルス終息後の外出頻度の変化
※5%未満を非表示

表 新型コロナウイルス終息後の外出頻度の変化

	新型コロナウイルス終息後の外出頻度の変化				
	変化しないと思う	減少すると思う	増加すると思う	無回答	合計
全体 n=310	159	19	130	2	310
白潟地区 n=105	53	4	47	1	105
南白亀地区 n=96	53	7	35	1	96
関地区 n=107	53	8	46	0	107

4-2 普段の外出状況

(1) 【問 2-1-1-1】 町内への外出目的 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・町内への外出目的では、「買い物」が 48.7%(302 人)と最も高く、次いで「通院」が 16.3%(88 人)と続いている。

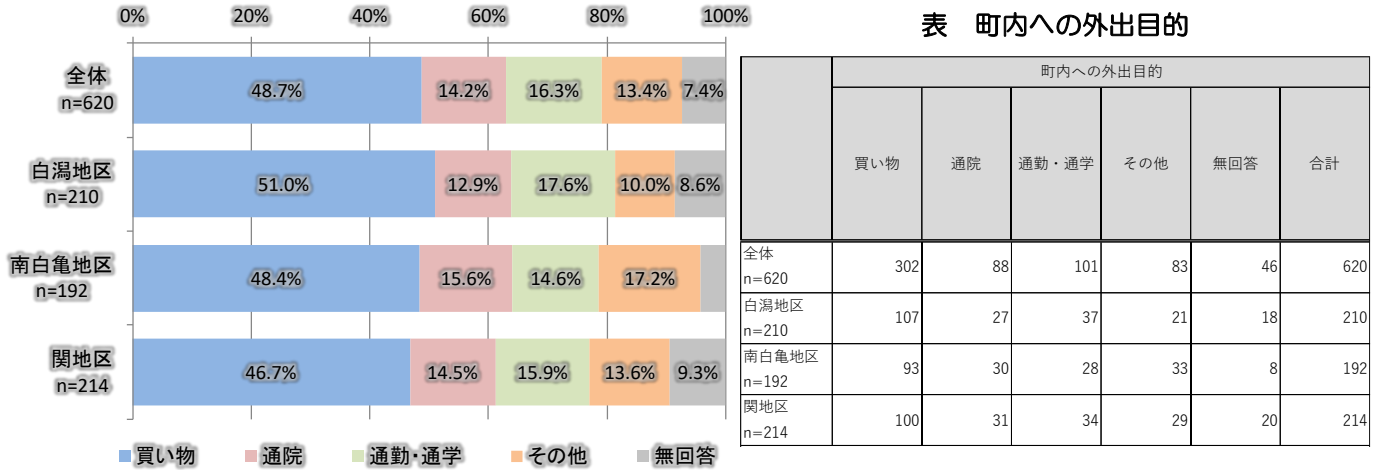


図 町内への外出目的 ※5%未満を非表示

表 町内への外出目的(その他回答)

	回答数	割合		回答数	割合		回答数	割合
家族・知人宅	7	8.4%	散歩	3	3.6%	白子海岸	1	1.2%
遊びに行く	5	6.0%	習い事	3	3.6%	学校	1	1.2%
運動	4	4.8%	仕事	2	2.4%	病院	1	1.2%
送迎	4	4.8%	ゴミ集積所	2	2.4%	美容院	1	1.2%
墓参り	3	3.6%	支払	2	2.4%	勉強	1	1.2%
役場	3	3.6%	会合	2	2.4%	無回答	30	36.1%
外食	3	3.6%	衛生	1	1.2%	合計	83	100.0%
農作業・草かり	3	3.6%	燃料入れ	1	1.2%			

(2) 【問 2-1-1-2】 町内への外出頻度 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・町内への外出の頻度では、「週に 1~2 回」が 24.7%(153 人)と最も高く、続いて「週に 5 回以上」が 23.9%(148 人)と続いている。

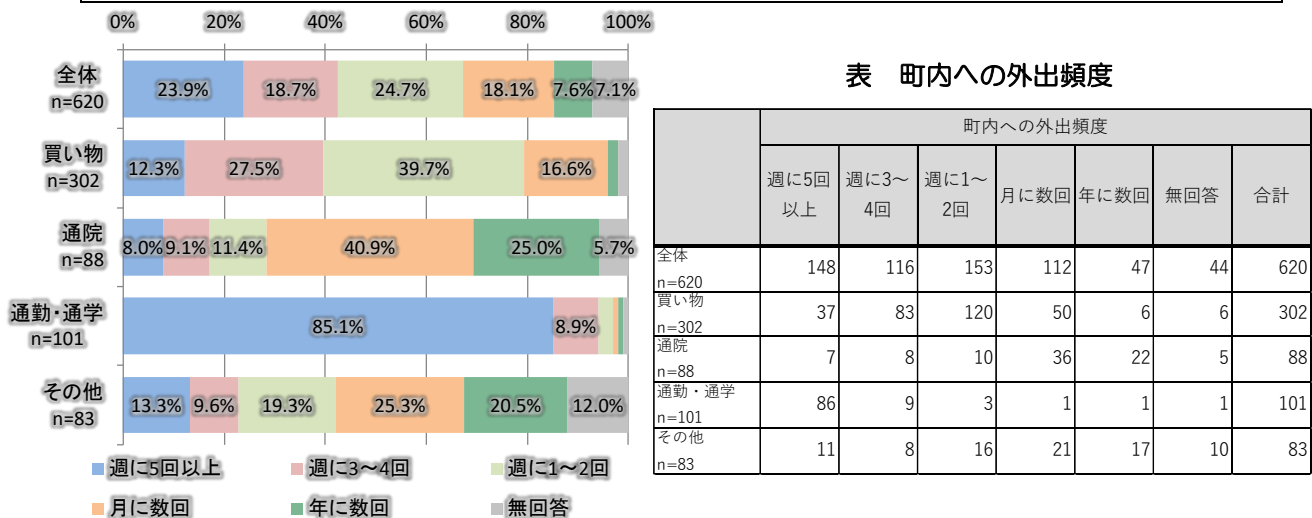


図 町内への外出頻度 ※5%未満を非表示

(3) 【問 2-1-1-3】 町内への外出の移動手段 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・町内への外出の移動手段では、「自家用車(自分で運転)」が 63.1%(391 人) と最も高く、次いで「自家用車(自分以外が運転)」が 14.0%(87 人) と続いている。

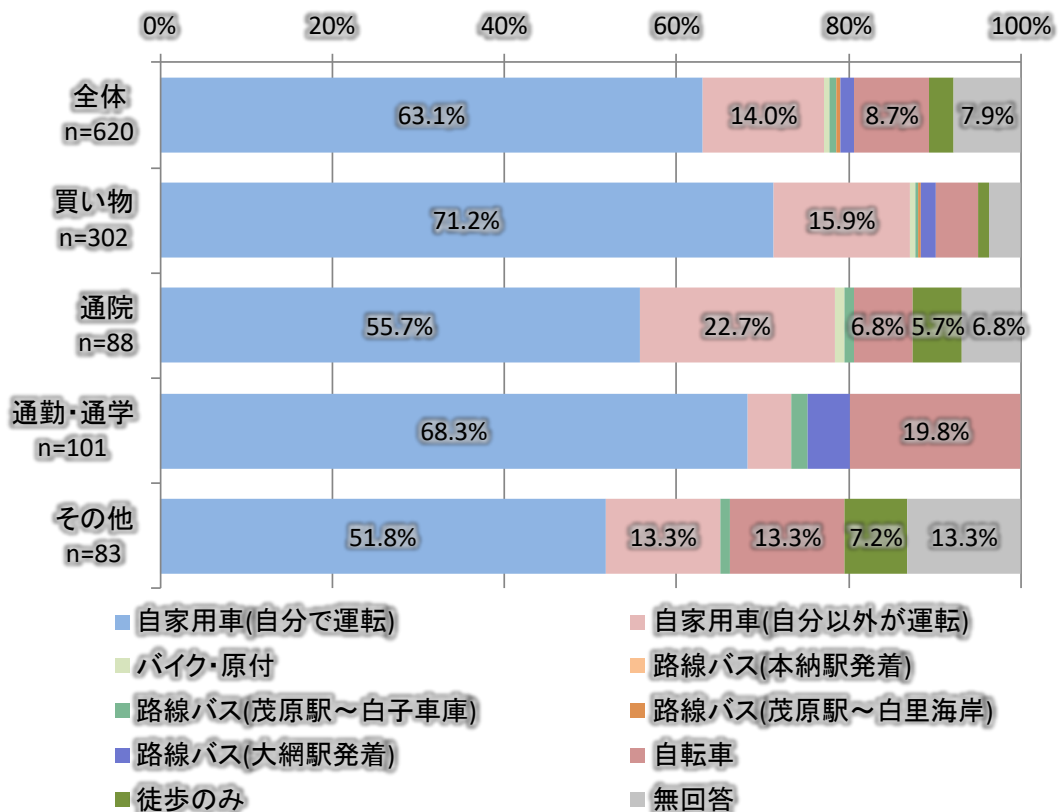


図 町内への外出の移動手段 ※5%未満を非表示

表 町内への外出の移動手段

	町内への外出の移動手段										合計
	自家用車 (自分で 運転)	自家用車 (自分以 外が運 転)	バイク・ 原付	路線バス (本納駅 発着)	路線バス (茂原駅 ～白子車 庫)	路線バス (茂原駅 ～白里海 岸)	路線バス (大網駅 発着)	自転車	徒歩のみ	無回答	
全体 n=620	391	87	4	0	5	3	10	54	17	49	620
買い物 n=302	215	48	2	0	1	1	5	15	4	11	302
通院 n=88	49	20	1	0	1	0	0	6	5	6	88
通勤・通学 n=101	69	5	0	0	2	0	5	20	0	0	101
その他 n=83	43	11	0	0	1	0	0	11	6	11	83

(4) 【問 2-1-1-4-1】 町内への外出の目的地 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・町内への外出の目的地では、「商業施設(日常の買い物)」が 35.8%(222 人)と最も高く、次いで「勤務先・通学先」が 16.8%(104 人)と続いている。

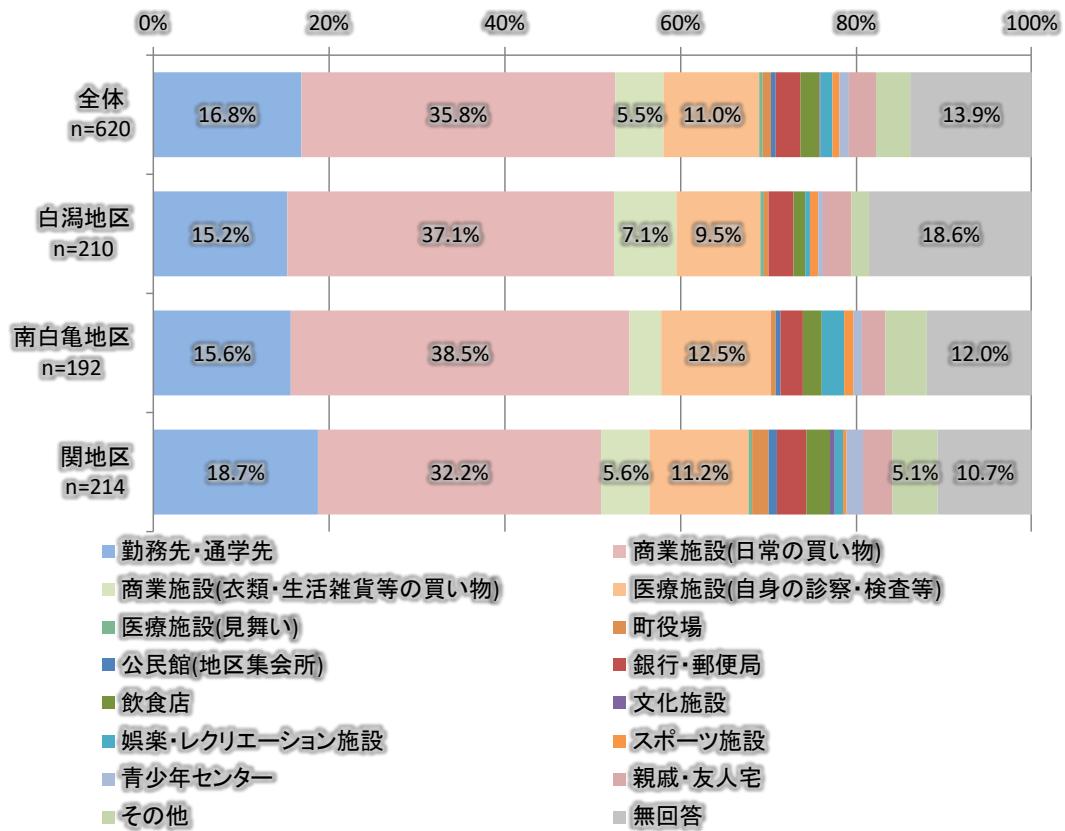


図 町内への外出の目的地 ※5%未満を非表示

表 町内への外出の目的地

	町内への外出の目的地																合計
	勤務先・通学先	商業施設(日常の買い物)	商業施設(衣類・生活雑貨等の買い物)	医療施設(自身の診察・検査等)	医療施設(見舞い)	町役場	公民館(地区集会所)	銀行・郵便局	飲食店	文化施設	娯楽・レクリエーション施設	スポーツ施設	青少年センター	親戚・友人宅	その他	無回答	
全体 n=620	104	222	34	68	2	6	3	18	13	1	8	5	7	19	24	86	620
白潟地区 n=210	32	78	15	20	1	1	0	6	3	0	1	2	1	7	4	39	210
南白亀地区 n=192	30	74	7	24	0	1	1	5	4	0	5	2	2	5	9	23	192
関地区 n=214	40	69	12	24	1	4	2	7	6	1	2	1	4	7	11	23	214

(5) 【問 2-1-1-4-2】 町内への外出の具体的な施設名 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・町内への外出の具体的な施設名では、「ウエルシア」が 6.0%(37 人) と最も高く、次いで「ヤックスドラッグ」が 5.5%(34 人) と続いている。

表 町内への外出の具体的な施設名

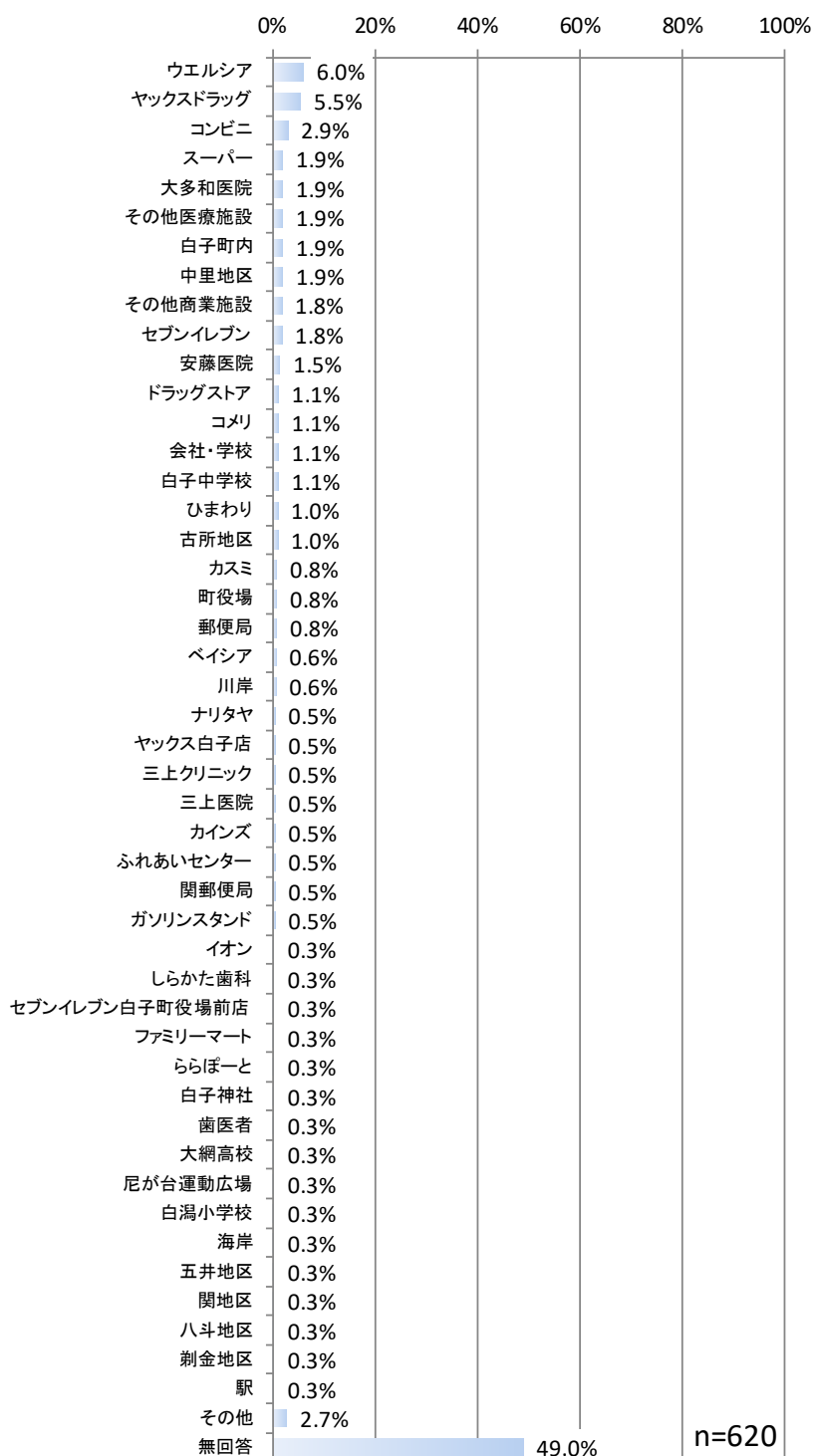


図 町内への外出の具体的な施設名

施設名	回答数	割合
ウエルシア	37	6.0%
ヤックスドラッグ	34	5.5%
コンビニ	18	2.9%
スーパー	12	1.9%
大多和医院	12	1.9%
その他医療施設	12	1.9%
白子町内	12	1.9%
中里地区	12	1.9%
その他商業施設	11	1.8%
セブンイレブン	11	1.8%
安藤医院	9	1.5%
ドラッグストア	7	1.1%
コメリ	7	1.1%
会社・学校	7	1.1%
白子中学校	7	1.1%
ひまわり	6	1.0%
古所地区	6	1.0%
カスミ	5	0.8%
町役場	5	0.8%
郵便局	5	0.8%
ベシシア	4	0.6%
川岸	4	0.6%
ナリタヤ	3	0.5%
ヤックス白子店	3	0.5%
三上クリニック	3	0.5%
三上医院	3	0.5%
カインズ	3	0.5%
ふれあいセンター	3	0.5%
関郵便局	3	0.5%
ガソリンスタンド	3	0.5%
イオン	2	0.3%
しらかた歯科	2	0.3%
セブンイレブン白子町役場前店	2	0.3%
ファミリーマート	2	0.3%
ららぽーと	2	0.3%
白子神社	2	0.3%
歯医者	2	0.3%
大網高校	2	0.3%
尼が台運動広場	2	0.3%
白瀧小学校	2	0.3%
海岸	2	0.3%
五井地区	2	0.3%
関地区	2	0.3%
八斗地区	2	0.3%
刺金地区	2	0.3%
駅	2	0.3%
その他	17	2.7%
無回答	304	49.0%
合計	620	100.0%

※回答数 1 はその他に統合

(6) 【問 2-1-2-1-1】 町外への外出目的 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・町外への外出目的では、「買い物」が 46.5%(288 人)と最も高く、次いで「通勤・通学」が 23.1%(143 人)と続いている。

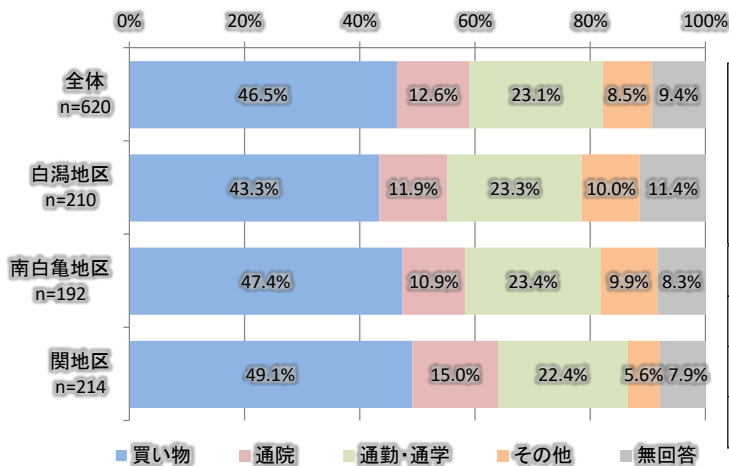


表 町外への外出目的

	町外への外出目的					合計
	買い物	通院	通勤・通学	その他	無回答	
全体 n=620	288	78	143	53	58	620
白濁地区 n=210	91	25	49	21	24	210
南白亀地区 n=192	91	21	45	19	16	192
関地区 n=214	105	32	48	12	17	214

図 町外への外出目的 ※5%未満を非表示

表 町外への外出目的(その他回答)

	回答数	割合		回答数	割合		回答数	割合
趣味・娯楽	9	17.0%	家族・知人宅	3	5.7%	美容院	1	1.9%
外食	7	13.2%	旅行	3	5.7%	無回答	18	34.0%
習い事	5	9.4%	金融機関	2	3.8%	合計	53	100.0%
運動・筋トレ	4	7.5%	農機作理	1	1.9%			

(7) 【問 2-1-2-1-2】 町外への外出頻度 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・町外への外出頻度では、「週に1~2回」が 27.7%(172 人)と最も高く、次いで「週に5回以上」が 25.3%(157 人)と続いている。

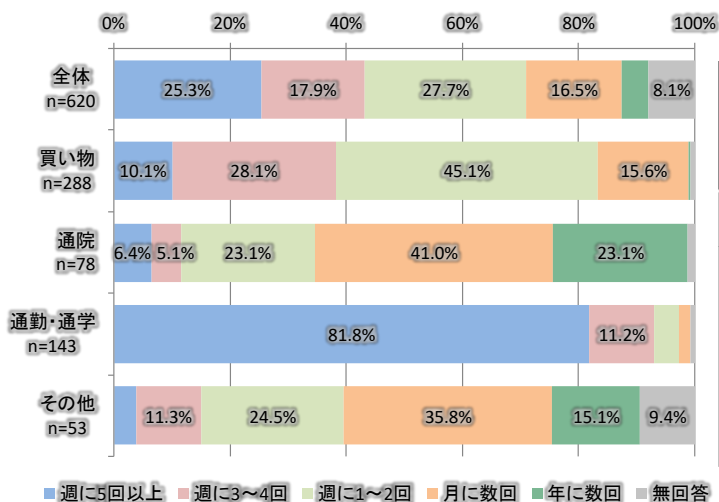


表 町外への外出頻度

	町外への外出頻度						合計
	週に5回以上	週に3~4回	週に1~2回	月に数回	年に数回	無回答	
全体 n=620	157	111	172	102	28	50	620
買い物 n=288	29	81	130	45	1	2	288
通院 n=78	5	4	18	32	18	1	78
通勤・通学 n=143	117	16	6	3	0	1	143
その他 n=53	2	6	13	19	8	5	53

図 町外への外出頻度 ※5%未満を非表示

(8) 【問 2-1-2-1-3】 町外への外出の移動手段 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・町外への外出の移動手段では、「自家用車(自分で運転)」が 60.8%(349 人) と最も高く、次いで「自家用車(自分以外が運転)」が 16.0%(92 人) と続いている。

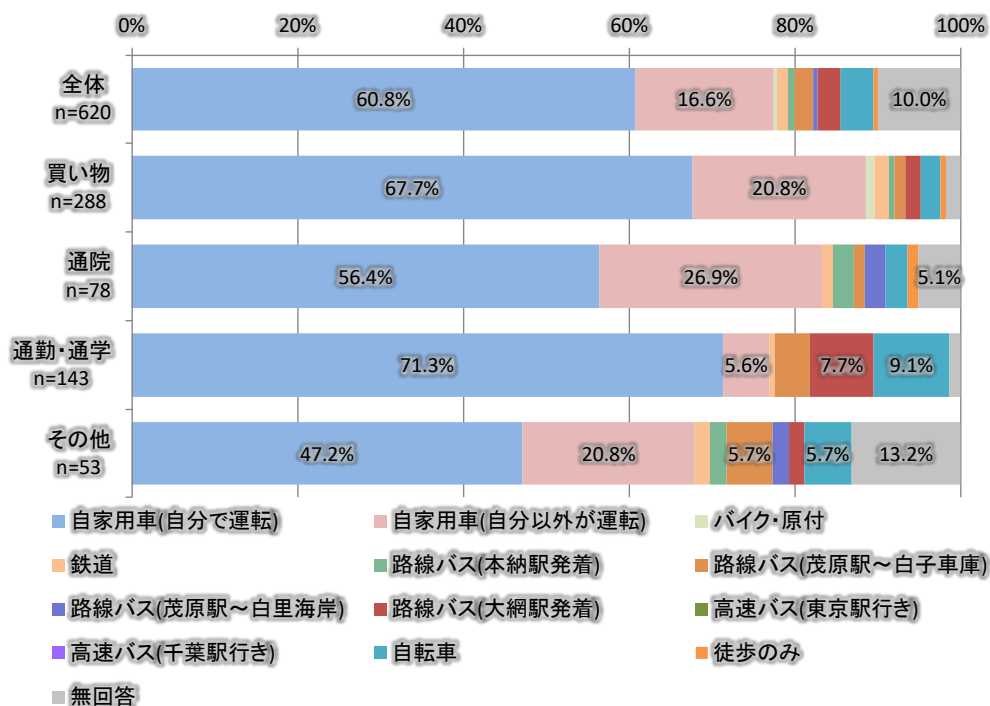


図 町外への外出の移動手段 ※5%未満を非表示

表 町外への外出の移動手段

	町外への外出の移動手段													合計
	自家用車(自分で運転)	自家用車(自分以外が運転)	バイク・原付	鉄道	路線バス(本納駅発着)	路線バス(茂原駅～白子車庫)	路線バス(茂原駅～白里海岸)	路線バス(大網駅発着)	高速バス(東京駅行き)	高速バス(千葉駅行き)	自転車	徒歩のみ	無回答	
全体 n=620	377	103	3	8	5	14	3	17	0	0	25	3	62	620
買い物 n=288	195	60	3	5	2	4	0	5	0	0	7	2	5	288
通院 n=78	44	21	0	1	2	1	2	0	0	0	2	1	4	78
通勤・通学 n=143	102	8	0	1	0	6	0	11	0	0	13	0	2	143
その他 n=53	25	11	0	1	1	3	1	1	0	0	3	0	7	53

(9) 【問 2-1-2-1-4-1】 町外への外出の目的地 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・町外への外出の目的地では、「商業施設(日常の買い物)」が 30.0%(186 人)と最も高く、次いで「勤務先・通学先」が 23.2%(144 人)と続いている。

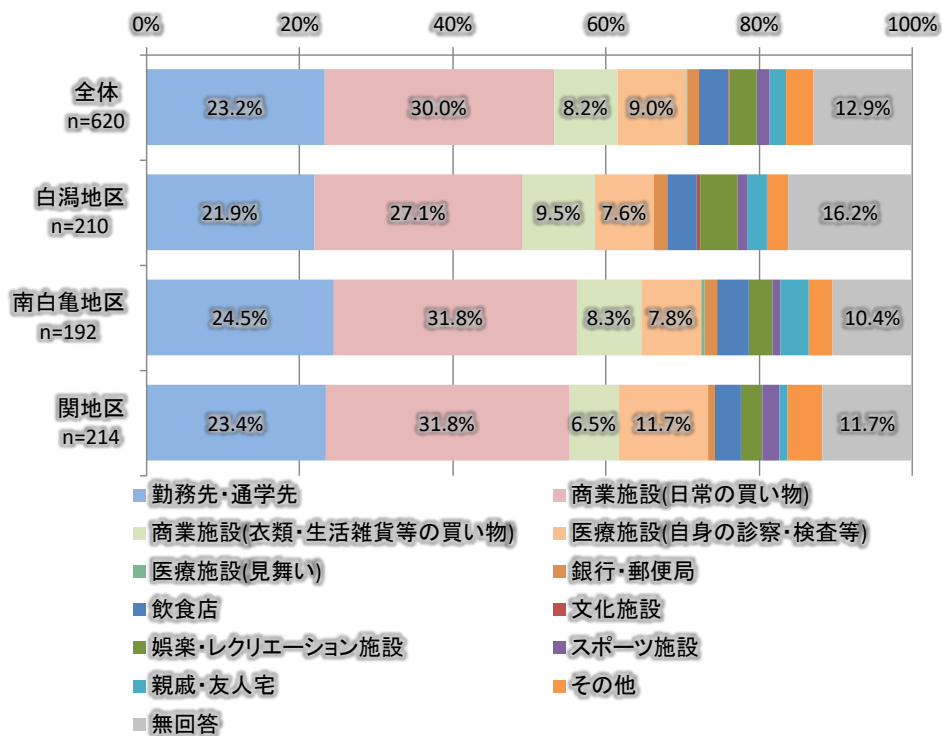


図 町外への外出の目的地 ※5%未満を非表示

表 町外への外出の目的地

	町外への外出の目的地													合計
	勤務先・通学先	商業施設(日常の買い物)	商業施設(衣類・生活雑貨等の買い物)	医療施設(自身の診察・検査等)	医療施設(見舞い)	銀行・郵便局	飲食店	文化施設	娯楽・レクリエーション施設	スポーツ施設	親戚・友人宅	その他	無回答	
全体 n=620	144	186	51	56	1	9	24	1	22	10	14	22	80	620
白潟地区 n=210	46	57	20	16	0	4	8	1	10	3	5	6	34	210
南白亀地区 n=192	47	61	16	15	1	3	8	0	6	2	7	6	20	192
関地区 n=214	50	68	14	25	0	2	7	0	6	5	2	10	25	214

(10) 【問 2-1-2-1-4-2】 町外への外出の具体的な施設名 ※「1 番目」「2 番目」を合計して表記

・具体的な施設名では、「茂原市」が 10.0%(62 人)と最も高く、次いで「その他医療施設」が 5.3%(33 人)と続いている。

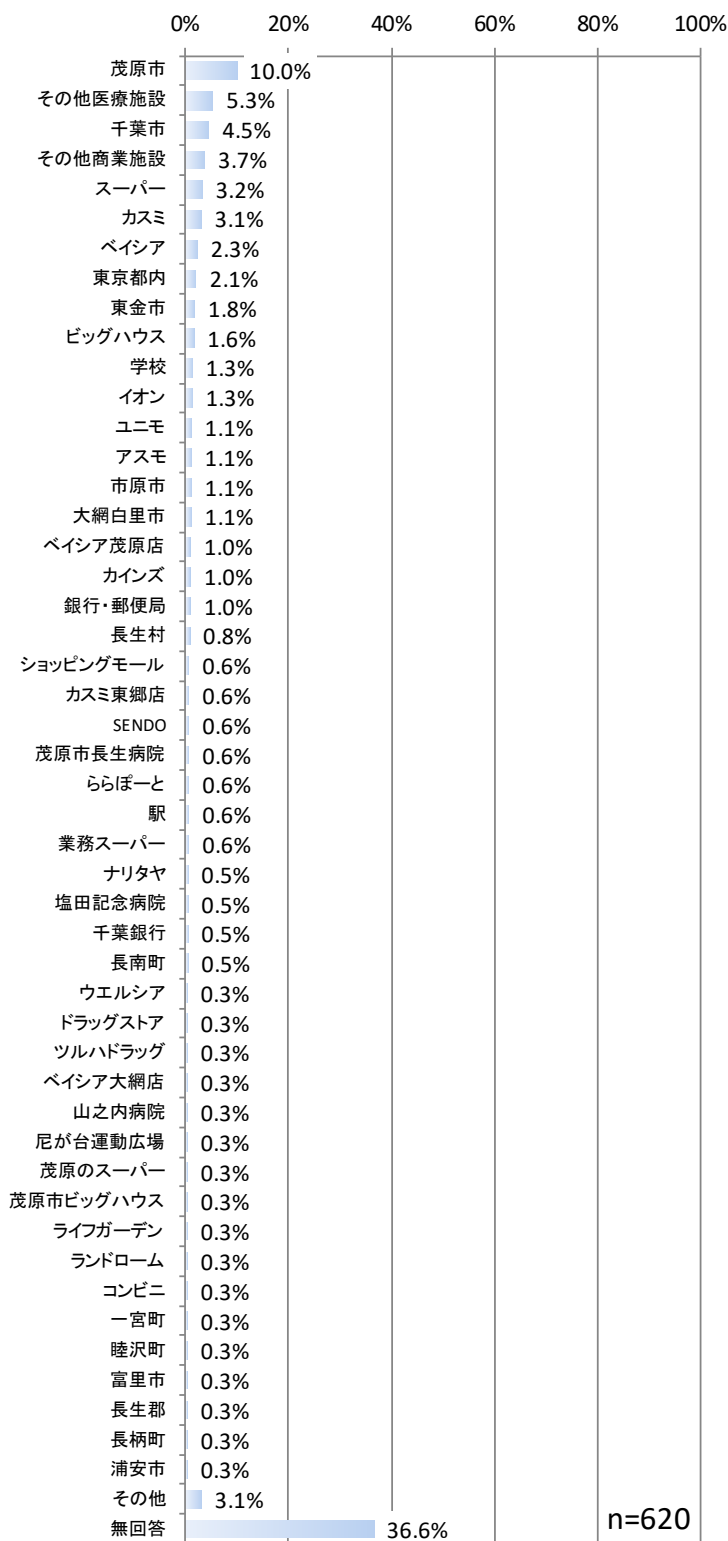


図 町外への外出の具体的な施設名

表 町外への外出の具体的な施設名

施設名	回答数	割合
茂原市	62	10.0%
その他医療施設	33	5.3%
千葉市	28	4.5%
その他商業施設	23	3.7%
スーパー	20	3.2%
カスミ	19	3.1%
ベイシア	14	2.3%
東京都内	13	2.1%
東金市	11	1.8%
ビッグハウス	10	1.6%
学校	8	1.3%
イオン	8	1.3%
ユニモ	7	1.1%
アスモ	7	1.1%
市原市	7	1.1%
大網白里市	7	1.1%
ベイシア茂原店	6	1.0%
カインズ	6	1.0%
銀行・郵便局	6	1.0%
長生村	5	0.8%
ショッピングモール	4	0.6%
カスミ東郷店	4	0.6%
SENDO	4	0.6%
茂原市長生病院	4	0.6%
ららぽーと	4	0.6%
駅	4	0.6%
業務スーパー	4	0.6%
ナリタヤ	3	0.5%
塩田記念病院	3	0.5%
千葉銀行	3	0.5%
長南町	3	0.5%
ウエルシア	2	0.3%
ドラッグストア	2	0.3%
ツルハドラッグ	2	0.3%
ベイシア大網店	2	0.3%
山之内病院	2	0.3%
尼が台運動広場	2	0.3%
茂原のスーパー	2	0.3%
茂原市ビッグハウス	2	0.3%
ライフガーデン	2	0.3%
ランドローム	2	0.3%
コンビニ	2	0.3%
一宮町	2	0.3%
睦沢町	2	0.3%
富里市	2	0.3%
長生郡	2	0.3%
長柄町	2	0.3%
浦安市	2	0.3%
その他	19	3.1%
無回答	227	36.6%
合計	620	100.0%

※回答数 1 はその他に統合

(11) 【問2-2】 日常の買い物の行動パターン

・日常の買い物の行動パターンでは、「買い物目的で外出している」が58.4%(181人)と最も高く、次いで「通勤・通学の帰り道に買い物をする」が18.7%(58人)と続いている。

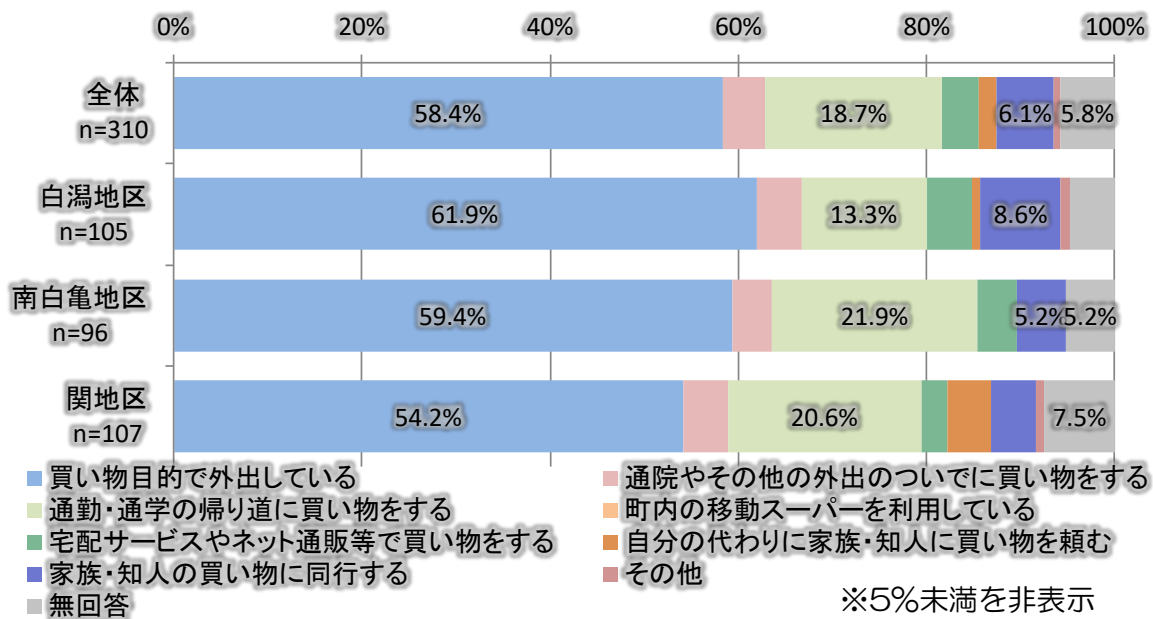


図 日常の買い物の行動パターン

表 日常の買い物の行動パターン

	日常の買い物の行動パターン									
	買い物目的で外出している	通院やその他の外出のついでに買い物をする	通勤・通学の帰り道に買い物をする	町内の移動スーパーを利用している	宅配サービスやネット通販等で買い物をする	自分の代わりに家族・知人に買い物を頼む	家族・知人の買い物に同行する	その他	無回答	合計
全体 n=310	181	14	58	0	12	6	19	2	18	310
白潟地区 n=105	65	5	14	0	5	1	9	1	5	105
南白亀地区 n=96	57	4	21	0	4	0	5	0	5	96
関地区 n=107	58	5	22	0	3	5	5	1	8	107

(12) 【問 2-3-1】 移動スーパーの利用頻度

・移動スーパーの利用頻度では、「ほとんど利用しない」が85.2%(264人)と最も高く、次いで「週に1~2回」が4.2%(13人)と続いている。

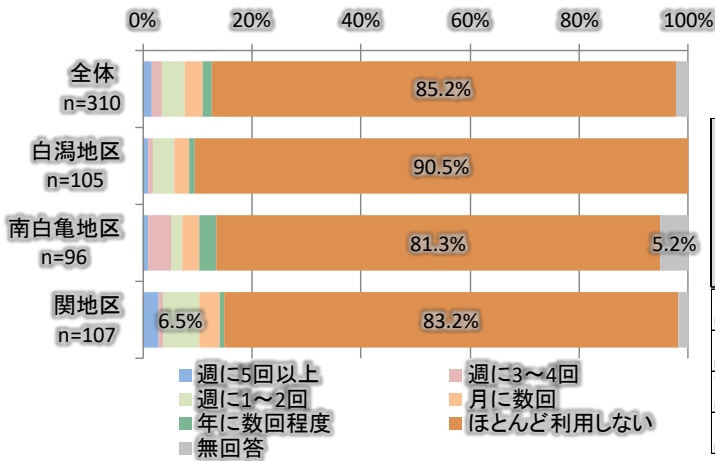


表 移動スーパーの利用頻度

	移動スーパーの利用頻度							合計
	週に5回以上	週に3~4回	週に1~2回	月に数回	年に数回程度	ほとんど利用しない	無回答	
全体 n=310	5	6	13	10	5	264	7	310
白潟地区 n=105	1	1	4	3	1	95	0	105
南白亀地区 n=96	1	4	2	3	3	78	5	96
関地区 n=107	3	1	7	4	1	89	2	107

図 移動スーパーの利用頻度

※5%未満を非表示

(13) 【問 2-3-2】 移動スーパーの主な行先の満足度

・移動スーパーへの満足度では、「どちらとも言えない」が51.3%(159人)と最も高く、次いで「不満」が9.0%(28人)と続いている。

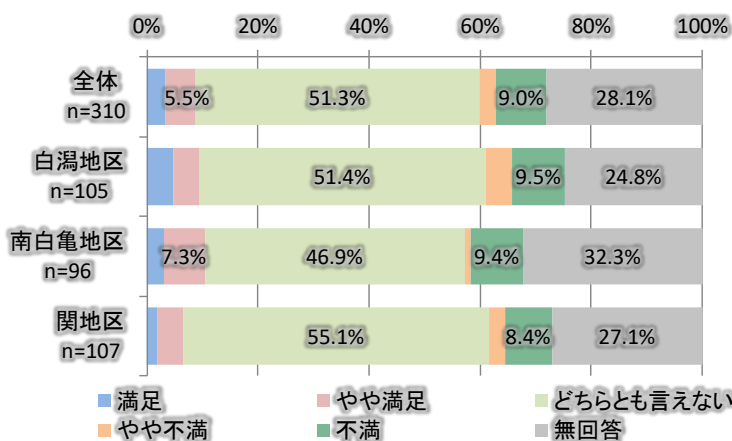


表 移動スーパーの主な行先の満足度

	移動スーパーへの満足度						合計
	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満	無回答	
全体 n=310	10	17	159	9	28	87	310
白潟地区 n=105	5	5	54	5	10	26	105
南白亀地区 n=96	3	7	45	1	9	31	96
関地区 n=107	2	5	59	3	9	29	107

図 移動スーパーの主な行先の満足度

※5%未満を非表示

(14) 【問 2-3-3】 移動スーパーへの運行に係る要望

原文のまま

- Superハヤシがなくなり、隣町のナリタ屋他へ行くようになり、不便です。移動スーパーの内容では、限られてしまいます。
- ある事を知らなかった。
- いつ来るのかわからない。
- いまいち場所がどこかわからなかったりする。
- そもそも、知らない。
- そもそも移動スーパーがあった事を知らない
- どこにいつ来ているか知らない
- どこに居るか？何時にいるか？分からない
- まず存在を知らなかったので大々的にPRしてほしい
- 移動スーパーの存在を知らませんでした
- 移動スーパーの存在を知らませんでした。知らない人が多いのでは
- 実状を把握していない。身の回りで利用している人を見たことがない。
- 見たことがない
- 予定表などが、まずほしい。情報がありません。
- ちょっと遠い。近くにスーパーがあれば
- ほしい物が無い事が多い。値を表示してもらいたい。
- もう少し様子見る必要がありそう…
- コンビニ、スーパー等が少ない地域へ、さらに細かい場所設定で来訪して頂きたい。
- バスもない。スーパーもない
- 移動スーパーでは品質価格、信用出来ない。時間には仕事の関係でダメ
- 移動スーパーへ行くために、車を使用しなければいけない場所にするのは、やる意味があるのでしょうか？
- 移動スーパーをやっていることをもう少し広めた方が良いと思う。
- 移動手段を持っている人が決めていては、困っている住民に、寄り添ったものではない。
- 運用している時間にいないので利用できない
- 価格が高くなるので今は使用していない。
- 家から～茂原ベイチャー
- 回数・時間が短い・平日以外も・少し遅めの時間も
- 回数場所等が不明
- 経由地を増やした方がよい
- 高齢者の生存確認を兼ねる側面もあるので、町の情報やコミュニティ機能を充実されてもらえると良いと思います。今日はどこどこで祭りをやってる、とか、明日は健診があるとかの告知。
- 今の所、自家用車で出かけるが、いずれ、移動スーパーが来ても歩く事も大変になって来た時、シルバーカーを利用。その時の割引などしてほしい。
- 今は、利用してません。移動スーパーの実施については大変、良いと思います。将来利用すると思

います。

- 仕事が休みの時に利用させて頂いてます。タイミングが合わず4回程しか利用出来ていません。
- 私の家の近くにこないのか、見たことすらありません。家の近くに来るなら便利だと思いますが、近くにバスが走っていればそのほうがよい。
- 私は、今は利用する機会はありませんが、車を運転できなくなった場合には、ぜひ、利用したいと思っています！
- 車で行かないとならない距離に移動スーパーが来るので、来訪場所をもう少し増やしてもらえたらありがたいが、移動スーパーが止まれる場所や移動距離に伴う費用や時間を考えると難しいと思われる。
- 車で行った場合駐車場とかないと不便だと思う
- 人口が1万人程度では大手スーパーは採算があわないと思う。コンビニが4店有り不便は感じないが、南白亀地区にないのは…。移動スーパーはありがたいが採算はどうか
- 足が不自由な方が近所にもたくさんいる。細かく運行するようにするといいかな。
- 滞在時間が短い。
- 滞在時間が短いと思う。
- 町内にスーパーが無いので
- 町内の商店になにかできれば
- 展開する所を増やさないと利用できる人が限られてしまう
- 販売している所まで行く手段がなく家族のものが残念がっている（歩くには遠いため）。希望者がいれば、もう少し家の近くまで来てほしい。
- 品揃えが乏しい
- 利用してないがそこに行かなくても注文したものを宅配してくれると足の悪い人等もっと利用するのではないかと思う。
- 幸治地区
- そのサービス自体知らない！両親も知らない！コープを利用している!!
- 知らなかった
- ルート(移動スーパー)には歩いてまでも行けないし時間が合わない時があるので利用がむずかしいです。なので、もう少しこまかくまわってくれば良いと思います。
- 利便性が悪すぎる。
- 移動スーパーの存在を知らなかった。

4-3公共交通の利用頻度について

(1) 【問 3-1-1】 路線バスの利用の有無

・路線バスの利用の有無では、「利用していない」が83.9%(260人)と最も高く、次いで「利用した」が13.2%(41人)と続いている。

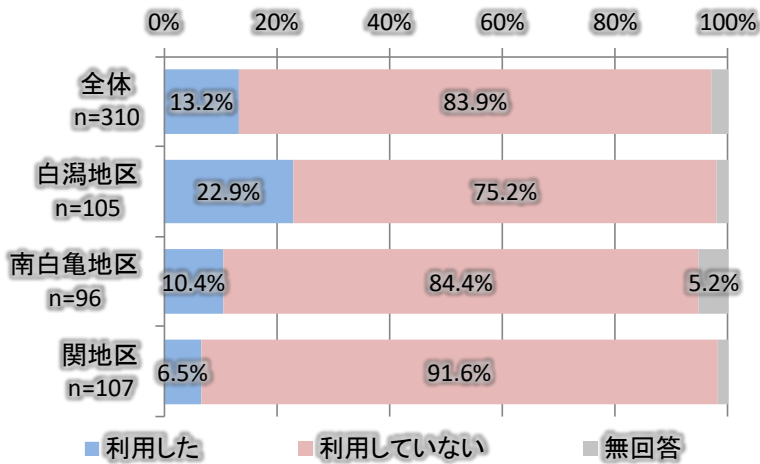


図 路線バスの利用の有無
※5%未満を非表示

表 路線バスの利用の有無

	路線バスの利用の有無			合計
	利用した	利用していない	無回答	
全体 n=310	41	260	9	310
白潟地区 n=105	24	79	2	105
南白亀地区 n=96	10	81	5	96
関地区 n=107	7	98	2	107

(2) 【問 3-1-2】 路線バスの最寄りのバス停までの時間

※【問 3-1-1】で「利用した」を答えた人のみ

・路線バスの最寄りのバス停までの時間では、「5分以内」が53.7%(22人)と最も高く、次いで「6～10分程度」が26.8%(11人)と続いている。

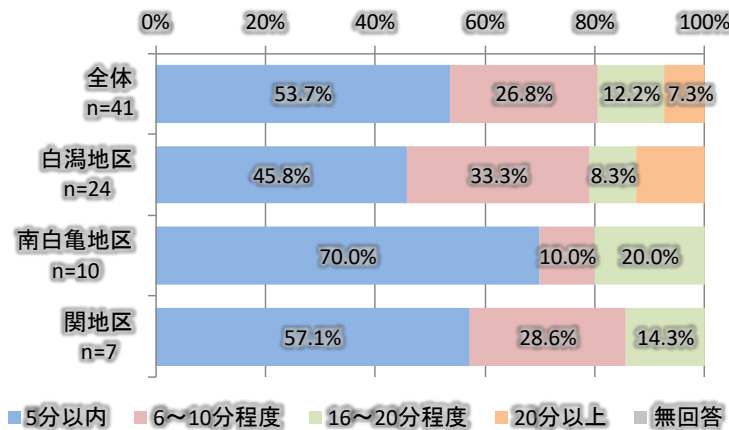


図 路線バスの最寄りのバス停までの時間
※5%未満を非表示

表 路線バスの最寄りのバス停までの時間

	路線バスの最寄りのバス停までの時間					合計
	5分以内	6～10分程度	16～20分程度	20分以上	無回答	
全体 n=41	22	11	5	3	0	41
白潟地区 n=24	11	8	2	3	0	24
南白亀地区 n=10	7	1	2	0	0	10
関地区 n=7	4	2	1	0	0	7

(3) 【問 3-1-3】 自宅の最寄りバス停名

※【問 3-1-1】で「利用した」を答えた人のみ

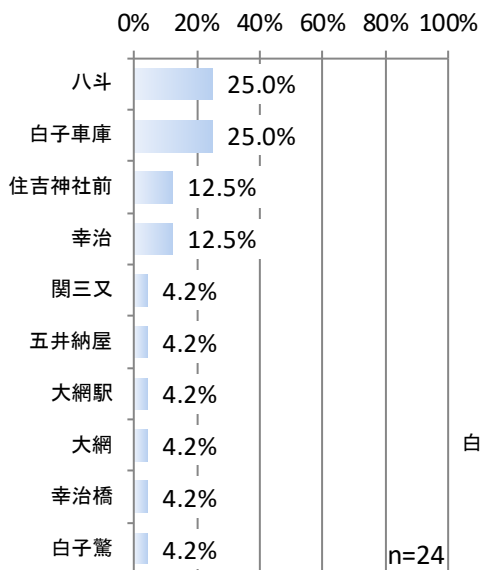


図 自宅の最寄りバス停名
＜白瀧地区＞

表 自宅の最寄りバス停名
＜白瀧地区＞

	回答数	割合
八斗	6	25.0%
白子車庫	6	25.0%
住吉神社前	3	12.5%
幸治	3	12.5%
関三又	1	4.2%
五井納屋	1	4.2%
大網駅	1	4.2%
大網	1	4.2%
幸治橋	1	4.2%
白子鷺	1	4.2%
合計	24	100.0%

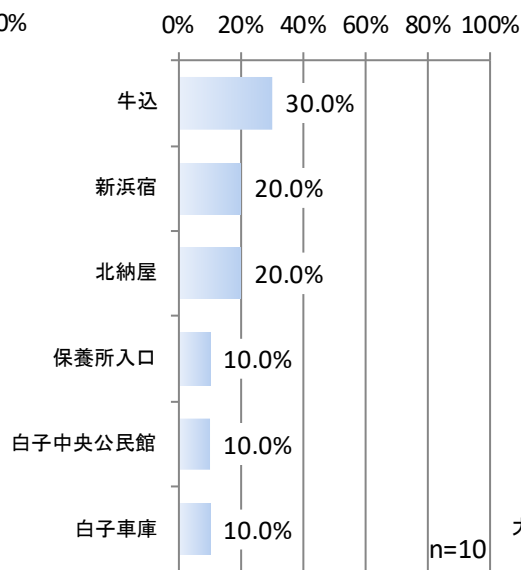


図 自宅の最寄りバス停名
＜南白亀地区＞

表 自宅の最寄りバス停名
＜南白亀地区＞

	回答数	割合
牛込	3	30.0%
新浜宿	2	20.0%
北納屋	2	20.0%
保養所入口	1	10.0%
白子中央公民館	1	10.0%
白子車庫	1	10.0%
合計	10	100.0%

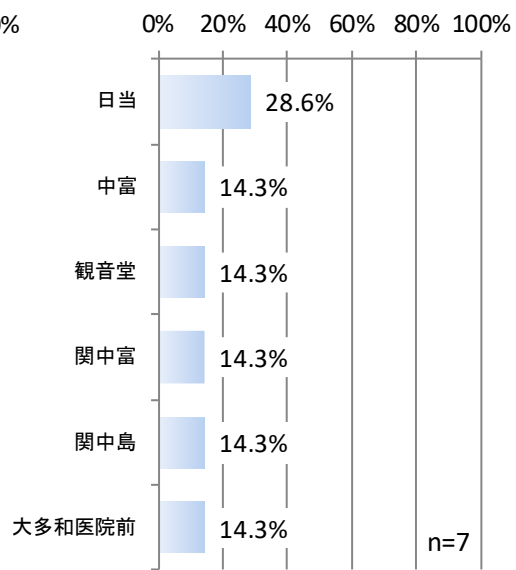


図 自宅の最寄りバス停名
＜関地区＞

表 自宅の最寄りバス停名
＜関地区＞

	回答数	割合
日当	2	28.6%
中富	1	14.3%
観音堂	1	14.3%
関中富	1	14.3%
関中島	1	14.3%
大多和医院前	1	14.3%
合計	7	100.0%

(4) 【問 3-1-4-1】よく利用するバス区間

※【問 3-1-1】で「利用した」を答えた人のみ

・よく利用する乗車バス区間では、大網駅行きで「白子車庫」が 14.6%(6 人) と最も高く、次いで茂原駅行きで「白子車庫」と「八斗」が 12.2%(各 5 人) となっている。

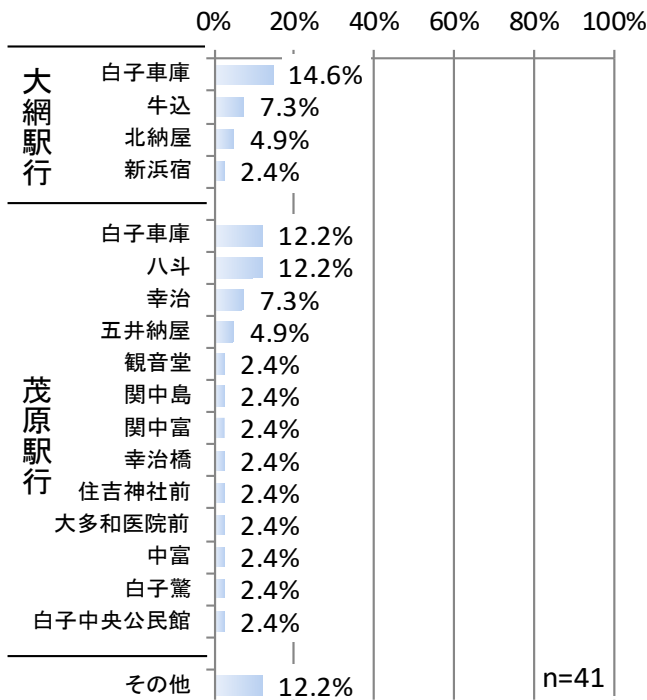


図 よく利用する乗車バス区間

表 よく利用する乗車バス区間

バス区間	回答数	割合
大網駅行	白子車庫	6 14.6%
	牛込	3 7.3%
	北納屋	2 4.9%
	新浜宿	1 2.4%
茂原駅行	白子車庫	5 12.2%
	八斗	5 12.2%
	幸治	3 7.3%
	五井納屋	2 4.9%
	観音堂	1 2.4%
	関中島	1 2.4%
	関中富	1 2.4%
	幸治橋	1 2.4%
	住吉神社前	1 2.4%
	大多和医院前	1 2.4%
	中富	1 2.4%
	白子鷲	1 2.4%
	白子中央公民館	1 2.4%
	その他	5 12.2%
合計	41 100.0%	

(5) 【問 3-1-5】路線バスの利用頻度

※【問 3-1-1】で「利用した」を答えた人のみ

・路線バスの利用頻度では、「週に 5 回以上」が 36.6%(15 人) と最も高く、次いで「年に数回」が 24.4%(10 人) と続いている。

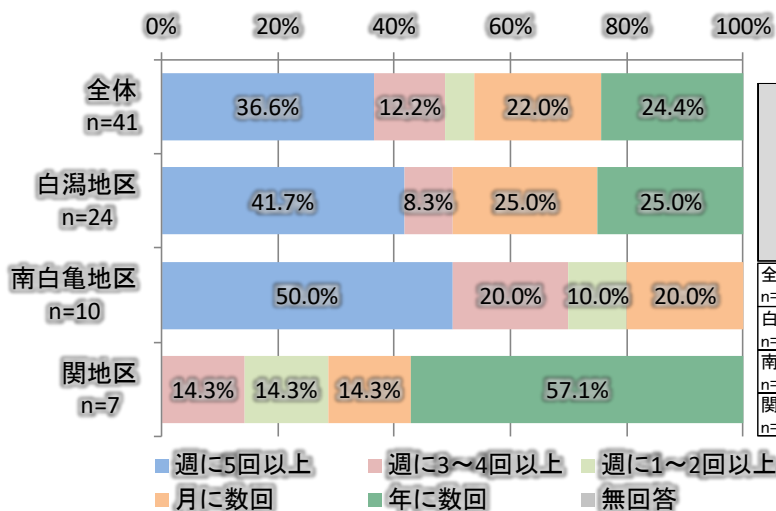


図 路線バスの利用頻度

※5%未満を非表示

表 路線バスの利用頻度

	路線バスの利用頻度						合計
	週に5回以上	週に3~4回以上	週に1~2回以上	月に数回	年に数回	無回答	
全体 n=41	15	5	2	9	10	0	41
白潟地区 n=24	10	2	0	6	6	0	24
南白亀地区 n=10	5	2	1	2	0	0	10
関地区 n=7	0	1	1	1	4	0	7

(6) 【問 3-2】路線バスを利用しない理由

※【問 3-1-1】で「利用していない」を答えた人のみ

・路線バスを利用しない理由では、「自家用車を利用するから」が90.0%(234人)と最も高く、次いで「利用したい時間帯に運行していないから」が27.3%(71人)と続いている。

表 路線バスを利用しない理由

	路線バスを利用しない理由										
	自家用車を利用するから	バス停が近くにないから	運賃が高いから	1回の外出で複数の目的地を回ることができないから	利用したい時間帯に運行していないから	乗降時や車両内に段差があり、安全に移動できないから	新型コロナウイルスの影響で、外出頻度が減ったから	新型コロナウイルス感染拡大を避けるため、公共交通を利用したくないから	その他	無回答	合計
全体 n=260	90.0%	14.6%	11.9%	16.2%	27.3%	1.2%	1.9%	1.2%	3.1%	0.4%	167.7%
白潟地区 n=79	86.1%	16.5%	20.3%	16.5%	27.8%	0.0%	3.8%	1.3%	2.5%	0.0%	174.7%
南白亀地区 n=81	93.8%	4.9%	7.4%	17.3%	25.9%	1.2%	1.2%	0.0%	3.7%	1.2%	156.8%
関地区 n=98	89.8%	21.4%	9.2%	15.3%	28.6%	2.0%	1.0%	2.0%	3.1%	0.0%	172.4%

表 路線バスを利用しない理由

	路線バスを利用しない理由										
	自家用車を利用するから	バス停が近くにないから	運賃が高いから	1回の外出で複数の目的地を回ることができないから	利用したい時間帯に運行していないから	乗降時や車両内に段差があり、安全に移動できないから	新型コロナウイルスの影響で、外出頻度が減ったから	新型コロナウイルス感染拡大を避けるため、公共交通を利用したくないから	その他	無回答	合計
全体 n=260	234	38	31	42	71	3	5	3	8	1	436
白潟地区 n=79	68	13	16	13	22	0	3	1	2	0	138
南白亀地区 n=81	76	4	6	14	21	1	1	0	3	1	127
関地区 n=98	88	21	9	15	28	2	1	2	3	0	169

表 路線バスを利用しない理由(その他回答)

バスが走っていない。
利用する必要が無いから
本数が少ない
必要な時は、乗せてもらう。
利便性が悪いから
荷物を持って歩くこと出来ない
1日3便しか走ってない。土・日曜は走ってないから
自転車

(7) 【問 3-3-1】 鉄道の利用の有無

・鉄道の利用の有無では、「利用していない」が63.2%(196人)と最も高く、次いで「利用した」が34.8%(108人)と続いている。

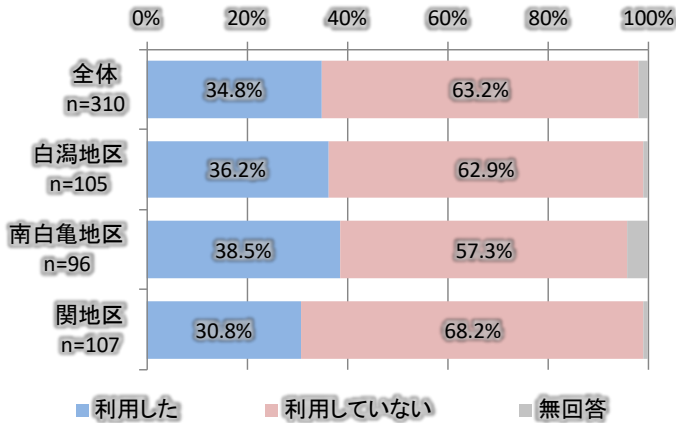


図 鉄道の利用の有無

※5%未満を非表示

表 鉄道の利用の有無

	鉄道の利用の有無			
	利用した	利用していない	無回答	合計
全体 n=310	108	196	6	310
白潟地区 n=105	38	66	1	105
南白亀地区 n=96	37	55	4	96
関地区 n=107	33	73	1	107

(8) 【問 3-3-2】 鉄道の利用頻度

※【問 3-3-1】で「利用した」を答えた人のみ

・鉄道の利用頻度では、「月に数回」が33.3%(36人)と最も高く、次いで「年に数回」が30.6%(33人)と続いている。

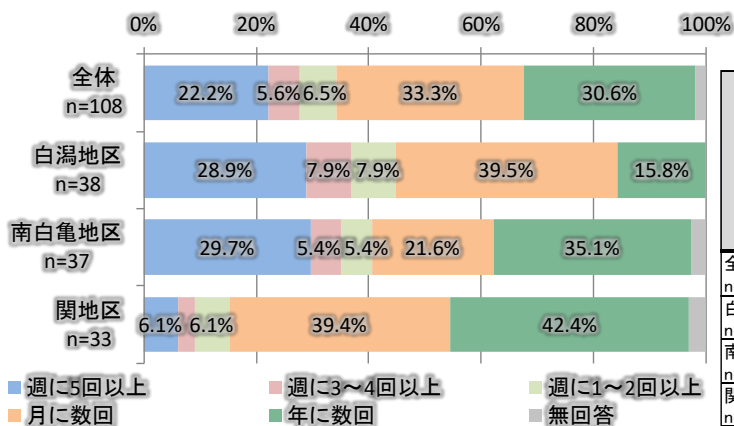


図 鉄道の利用頻度

※5%未満を非表示

表 鉄道の利用頻度

	鉄道の利用頻度						合計
	週に5回以上	週に3~4回以上	週に1~2回以上	月に数回	年に数回	無回答	
全体 n=108	24	6	7	36	33	2	108
白潟地区 n=38	11	3	3	15	6	0	38
南白亀地区 n=37	11	2	2	8	13	1	37
関地区 n=33	2	1	2	13	14	1	33

(9) 【問 3-3-3】 最も利用する鉄道駅

※【問 3-3-1】で「利用した」を答えた人のみ

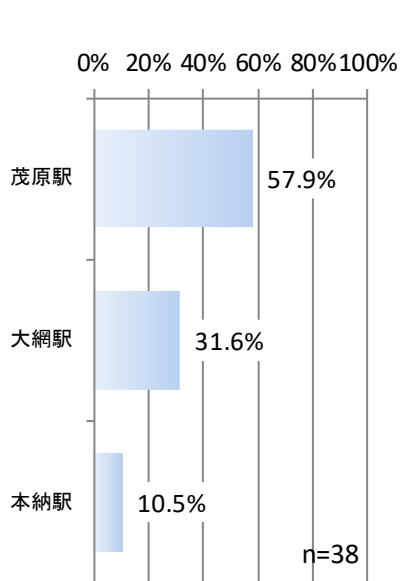


図 最も利用する鉄道駅
＜白潟地区＞

表 最も利用する鉄道駅
＜白潟地区＞

	回答数	割合
茂原駅	22	57.9%
大網駅	12	31.6%
本納駅	4	10.5%
合計	38	100.0%

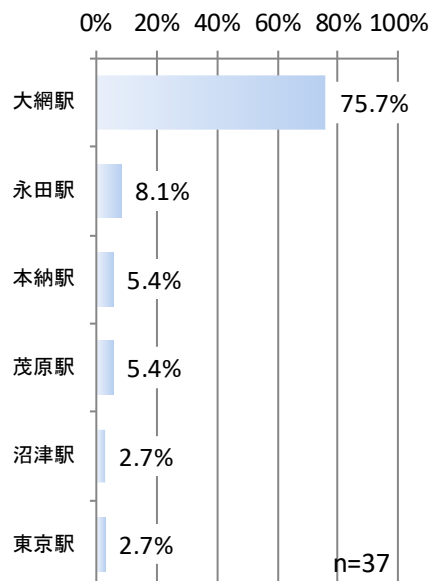


図 最も利用する鉄道駅
＜南白亀地区＞

表 最も利用する鉄道駅
＜南白亀地区＞

	回答数	割合
大網駅	28	75.7%
永田駅	3	8.1%
本納駅	2	5.4%
茂原駅	2	5.4%
沼津駅	1	2.7%
東京駅	1	2.7%
合計	37	100.0%

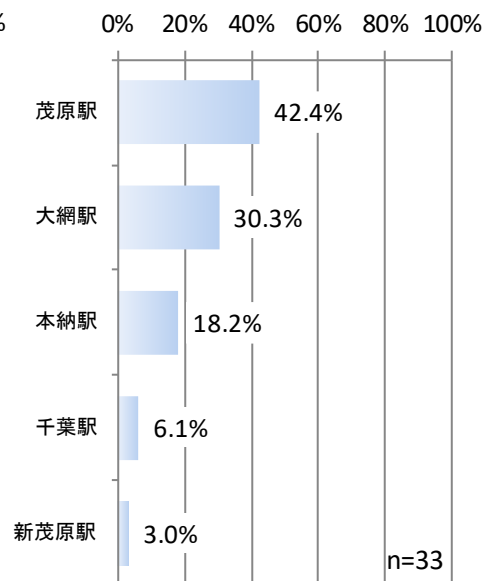


図 最も利用する鉄道駅
＜関地区＞

表 最も利用する鉄道駅
＜関地区＞

	回答数	割合
茂原駅	14	42.4%
大網駅	10	30.3%
本納駅	6	18.2%
千葉駅	2	6.1%
新茂原駅	1	3.0%
合計	33	100.0%

(10) 【問 3-3-4-1-1】 天気の良い日の鉄道駅までの交通手段

※【問 3-3-1】で「利用した」を答えた人のみ

※「1 番目に多い手段」「2 番目に多い手段」を統合し、加重平均にて分析

・天気の良い日の鉄道駅までの交通手段では、「路線バス(茂原駅発着)」が 1.7 ポイントと最も高く、次いで「路線バス(大網駅発着)」と「自家用車」が 1.6 ポイントと続いている。

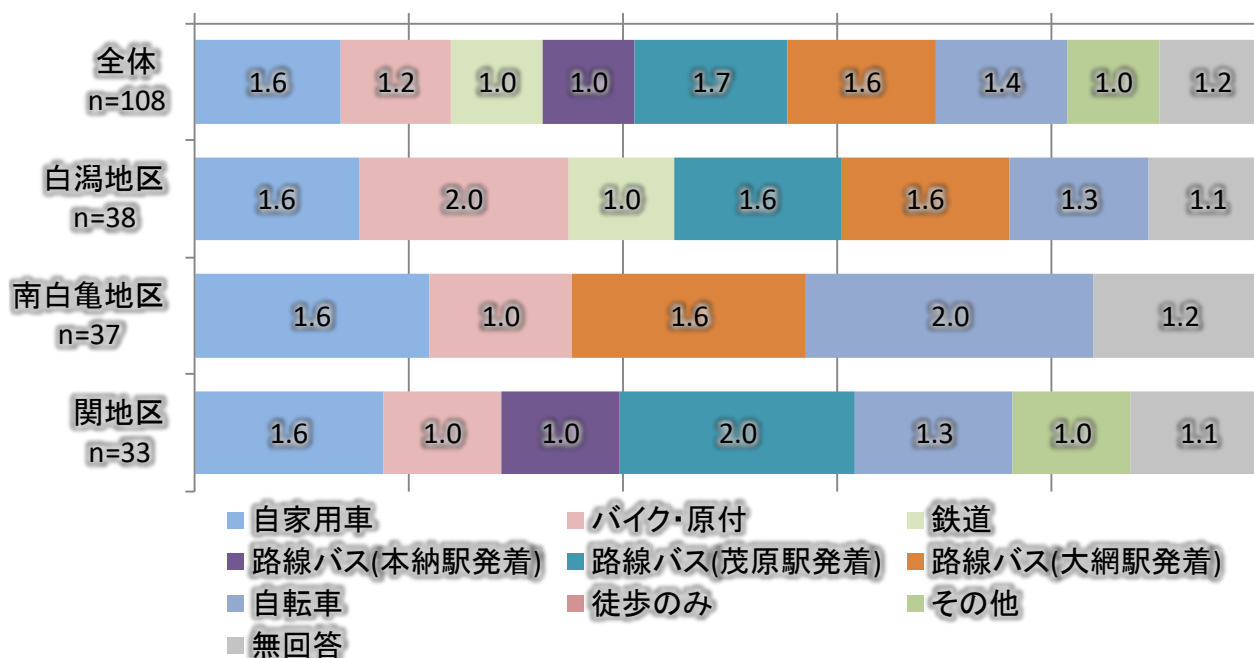


図 天気の良い日の鉄道駅までの交通手段

表 天気の良い日の鉄道駅までの交通手段

	自家用車	バイク・原付	鉄道	路線バス(本納駅発着)	路線バス(茂原駅発着)	路線バス(大網駅発着)	自転車	徒歩のみ	その他	無回答	合計
全体 n=108	1.6	1.2	1.0	1.0	1.7	1.6	1.4	0.0	1.0	1.2	1.5
白潟地区 n=38	1.6	2.0	1.0	0.0	1.6	1.6	1.3	0.0	0.0	1.1	1.5
南白亀地区 n=37	1.6	1.0	0.0	0.0	0.0	1.6	2.0	0.0	0.0	1.2	1.5
関地区 n=33	1.6	1.0	0.0	1.0	2.0	0.0	1.3	0.0	1.0	1.1	1.5

表 天気の良い日の
鉄道駅までの交通手段(その他回答)

タクシー
知人に送ってもらう

(11) 【問 3-3-4-2-1】 天気の悪い日の鉄道駅までの交通手段

※【問 3-3-1】で「利用した」を答えた人のみ

※「1番目に多い手段」「2番目に多い手段」を統合し、加重平均にて分析

・天気の悪い日の鉄道駅までの交通手段では、「自家用車」「路線バス（茂原駅発着）」「路線バス（大網駅発着）」が1.6ポイントと最も高くなっている。

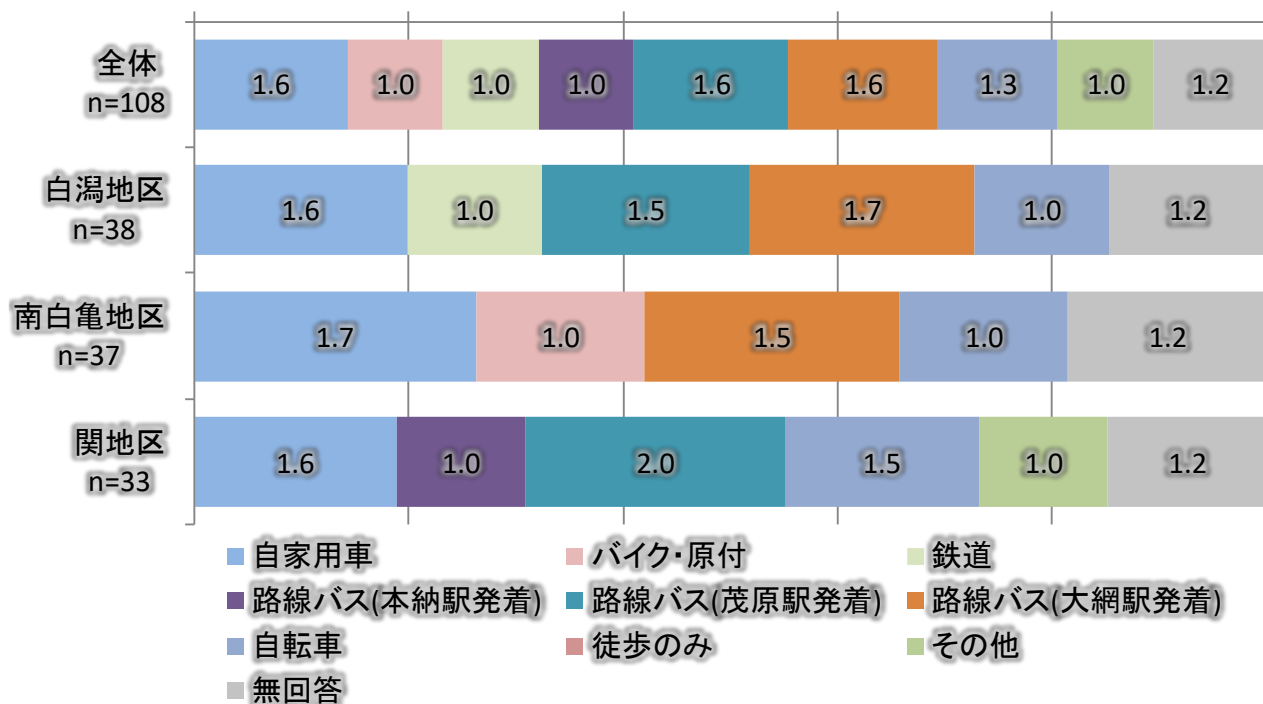


図 天気の悪い日の鉄道駅までの交通手段

表 天気の悪い日の鉄道駅までの交通手段

	自家用車	バイク・原付	鉄道	路線バス(本納駅発着)	路線バス(茂原駅発着)	路線バス(大網駅発着)	自転車	徒歩のみ	その他	無回答	合計
全体 n=108	1.6	1.0	1.0	1.0	1.6	1.6	1.3	0.0	1.0	1.2	1.5
白潟地区 n=38	1.6	0.0	1.0	0.0	1.5	1.7	1.0	0.0	0.0	1.2	1.5
南白亀地区 n=37	1.7	1.0	0.0	0.0	0.0	1.5	1.0	0.0	0.0	1.2	1.5
関地区 n=33	1.6	0.0	0.0	1.0	2.0	0.0	1.5	0.0	1.0	1.2	1.5

表 天気の悪い日の
鉄道駅までの交通手段(その他回答)

タクシー
知人に送ってもらう

(12) 【問 3-4-1】福祉分野での交通サービス利用の可否

福祉分野での交通サービス利用の可否では、「どちらも対象ではない」が78.7%(244人)と最も高い。

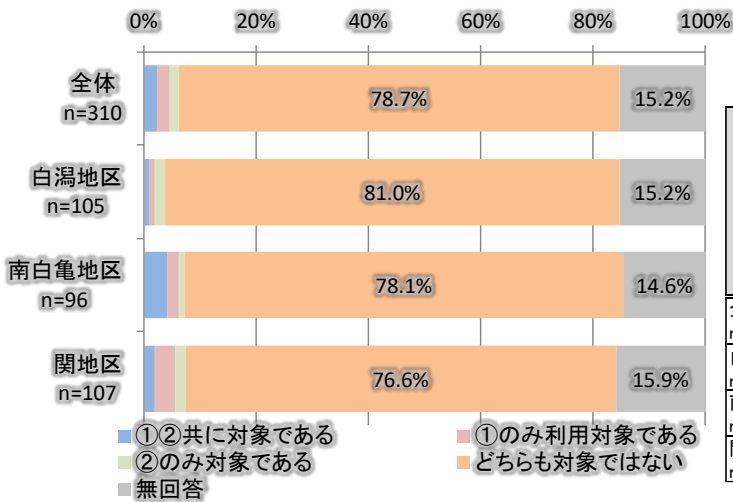


表 福祉分野での交通サービス利用の可否

	福祉分野での交通サービス利用の可否					合計
	①②共に対象である	①のみ利用対象である	②のみ対象である	どちらも対象ではない	無回答	
全体 n=310	7	7	5	244	47	310
白濁地区 n=105	1	1	2	85	16	105
南白亀地区 n=96	4	2	1	75	14	96
関地区 n=107	2	4	2	82	17	107

図 福祉分野での交通サービス利用の可否

※5%未満を非表示

(13) 【問 3-4-2】福祉分野での利用している交通サービス

※【問 3-4-1】で「①②共に対象である」、「①のみ利用対象である」、「②のみ対象である」を答えた人のみ

福祉分野での利用している交通サービスでは、「いずれも利用していない」が94.4%(17人)と最も高く、次いで「福祉タクシー事業」が5.6%(1人)と続いている。

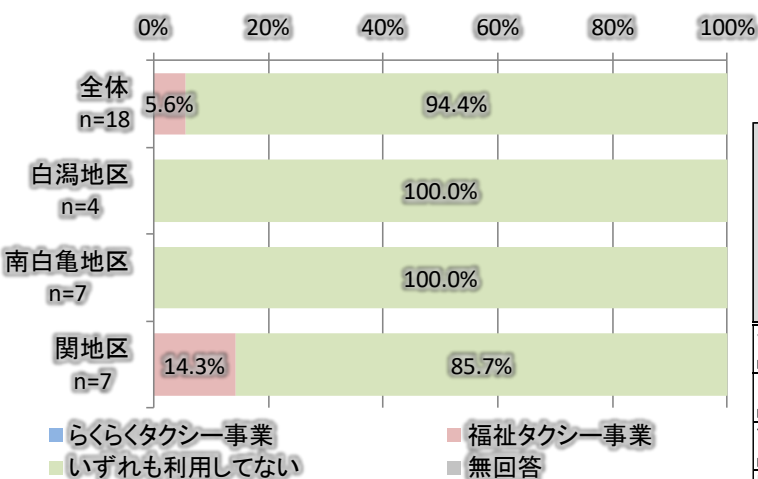


表 福祉分野での利用している交通サービス

	福祉分野での利用している交通サービス				合計
	らくらくタクシー事業	福祉タクシー事業	いずれも利用していない	無回答	
全体 n=18	0	1	17	0	18
白濁地区 n=4	0	0	4	0	4
南白亀地区 n=7	0	0	7	0	7
関地区 n=7	0	1	6	0	7

図 福祉分野での利用している交通サービス

※5%未満を非表示

(14) 【問3-5】福祉分野での交通サービス事業を利用しない理由 ※【問3-4-1】で「どちらも対象ではない」を答えた人もしくは【問3-4-2】で「いずれも利用していない」を答えた人のみ

・福祉分野での交通サービスを利用しない理由では、「制度についてよく知らない/分かっていないから」が15.0%(40人)と最も高く、次いで「申請・登録が面倒だから」が2.6%(7人)と続いている。

表 福祉分野での交通サービス事業を利用しない理由

	福祉分野での交通サービス事業を利用しない理由										合計
	制度についてよく知らない/分かっていないから	申請・登録が面倒だから	利用予約が面倒だから	満席・満車等で利用したい時間帯に利用できないことが多いから	(らくらくタクシー)移動に時間がかかるから	(らくらくタクシー)利用したい時間帯の運行がないから	(福祉タクシー事業)利用券の金額がニーズに合わず、使いづらいから	感染症対策の観点から、公共交通を利用したくないから	その他	無回答	
全体 n=266	15.0%	2.6%	0.8%	0.4%	0.0%	0.0%	0.8%	0.4%	12.8%	70.7%	103.4%
白潟地区 n=90	13.3%	3.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	11.1%	73.3%	102.2%
南白亀地区 n=82	12.2%	1.2%	1.2%	1.2%	0.0%	0.0%	1.2%	0.0%	17.1%	69.5%	103.7%
関地区 n=92	19.6%	3.3%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.1%	10.9%	68.5%	104.3%

表 福祉分野での交通サービス事業を利用しない理由

	福祉分野での交通サービス事業を利用しない理由										合計
	制度についてよく知らない/分かっていないから	申請・登録が面倒だから	利用予約が面倒だから	満席・満車等で利用したい時間帯に利用できないことが多いから	(らくらくタクシー)移動に時間がかかるから	(らくらくタクシー)利用したい時間帯の運行がないから	(福祉タクシー事業)利用券の金額がニーズに合わず、使いづらいから	感染症対策の観点から、公共交通を利用したくないから	その他	無回答	
全体 n=266	40	7	2	1	0	0	2	1	34	188	275
白潟地区 n=90	12	3	0	0	0	0	1	0	10	66	92
南白亀地区 n=82	10	1	1	1	0	0	1	0	14	57	85
関地区 n=92	18	3	1	0	0	0	0	1	10	63	96

表 福祉分野での交通サービス事業を利用しない理由(その他回答)

	回答数	割合
対象でないから	17	50.0%
自家用車があるから	8	23.5%
必要がない	3	8.8%
機会がない	1	2.9%
対象地域や会社がないため。	1	2.9%
らくらくタクシーの利用の仕方がわからない	1	2.9%
タクシー代は高いから	1	2.9%
使う年齢でない	1	2.9%
使用可能年齢に達していない	1	2.9%
無回答	0	0.0%
合計	34	100.0%

(15) 【問 3-6-1】新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度の変化

・新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度の変化では、「特に変わっていない」が69.0%(214人)と最も高く、次いで「減少した」が21.6%(67人)と続いている。

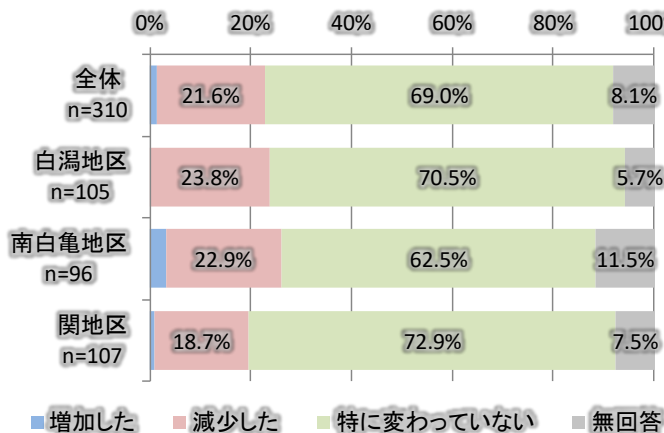


図 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度の変化

※5%未満を非表示

表 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度の変化

	新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度の変化				合計
	増加した	減少した	特に変わっていない	無回答	
全体 n=310	4	67	214	25	310
白濁地区 n=105	0	25	74	6	105
南白亀地区 n=96	3	22	60	11	96
関地区 n=107	1	20	78	8	107

(16) 【問 3-6-2】新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が増加した理由

※【問 3-6-1】で「増加した」を回答した人のみ

・新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が増加した理由では、「外出する機会が増えたから」が50.0%(2人)と最も高く、次いで「他の移動手段から変えたから」が25.0%(1人)と続いている。

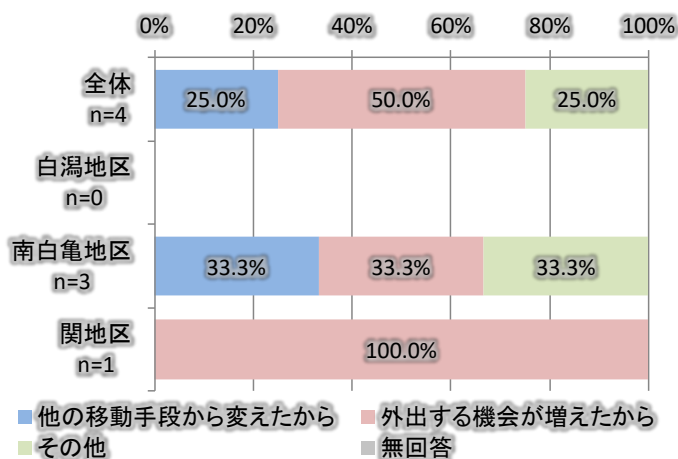


図 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が増加した理由

※5%未満を非表示

表 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が増加した理由

	増加した理由				合計
	他の移動手段から変えたから	外出する機会が増えたから	その他	無回答	
全体 n=4	1	2	1	0	4
白濁地区 n=	0	0	0	0	0
南白亀地区 n=3	1	1	1	0	3
関地区 n=1	0	1	0	0	1

表 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が増加した理由(その他回答)

親の介護で里帰りが増えたため

(17) 【問 3-6-3】新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が減少した理由

※【問 3-6-1】で「減少した」を回答した人のみ

・新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が減少した理由では、「外出の自粛を行っているから」が32.8%(22人)と最も高く、次いで「他の移動手段に変えたから」が14.9%(10人)と続いている。

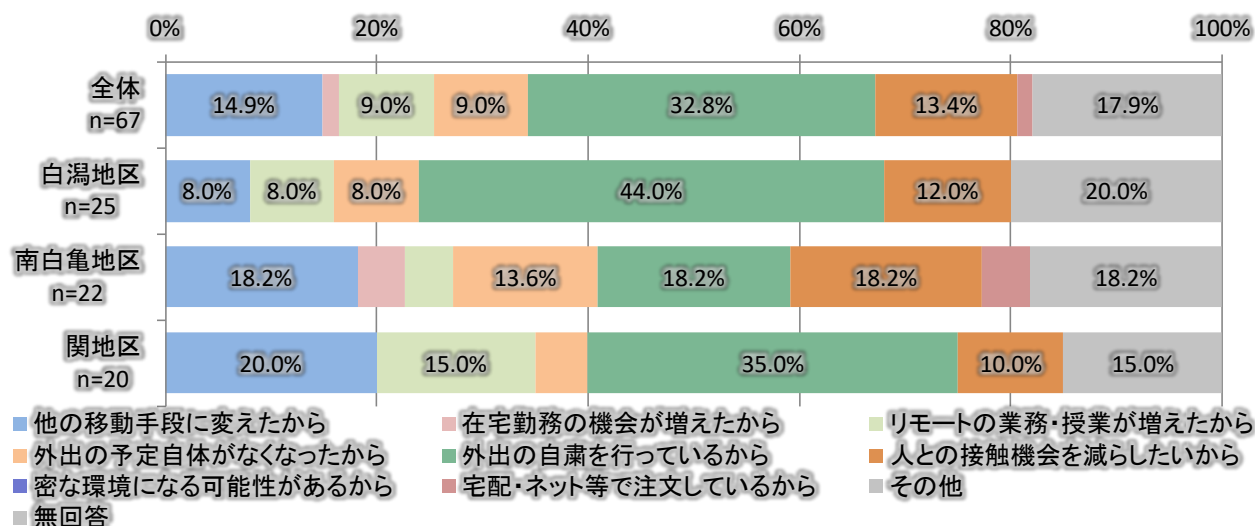


図 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が減少した理由

※5%未満を非表示

表 新型コロナウイルス感染拡大等を踏まえて、公共交通の利用頻度が減少した理由

	減少した理由										合計
	他の移動手段に変えたから	在宅勤務の機会が増えたから	リモートの業務・授業が増えたから	外出の予定自体がなくなったから	外出の自粛を行っているから	人との接触機会を減らしたいから	密な環境になる可能性があるから	宅配・ネット等で注文しているから	その他	無回答	
全体 n=67	10	1	6	6	22	9	0	1	0	12	67
白潟地区 n=25	2	0	2	2	11	3	0	0	0	5	25
南白亀地区 n=22	4	1	1	3	4	4	0	1	0	4	22
関地区 n=20	4	0	3	1	7	2	0	0	0	3	20

(18) 【問 3-7】新型コロナウイルスが終息した際に、利用回数に変化があるかどうか

※【問 3-6-1】で「増加した」、「減少した」を回答した人のみ

・新型コロナウイルスが終息した際に、利用回数に変化があるかどうかでは、「増加すると思う」が14.2%(44人)と最も高く、次いで「変化しないと思う」が8.1%(25人)と続いている。

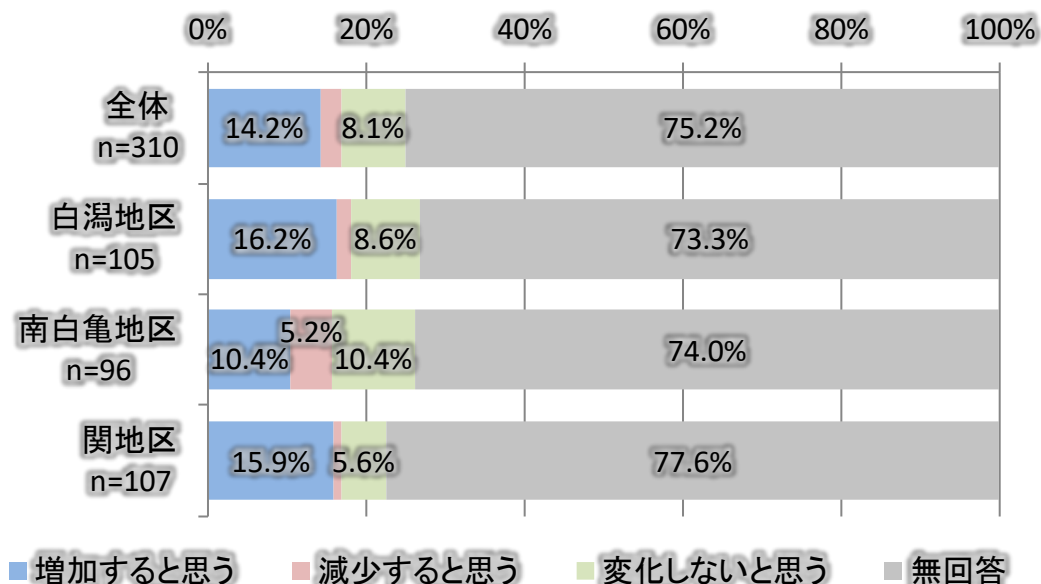


図 新型コロナウイルスが終息した際に、利用回数に変化があるかどうか

※5%未満を非表示

表 新型コロナウイルスが終息した際に、利用回数に変化があるかどうか

	新型コロナウイルスが終息した際に、 利用回数に変化があるかどうか				合計
	増加する と思う	減少する と思う	変化しない と思う	無回答	
全体 n=310	44	8	25	233	310
白潟地区 n=105	17	2	9	77	105
南白亀地区 n=96	10	5	10	71	96
関地区 n=107	17	1	6	83	107

4-4 公共交通に対する意向やあり方について

(1) 【問 4-1-1】 路線バスの満足度

・路線バスの運行本数についての満足度では、「わからない」が29.9%(463人)と最も高く、次いで「不満」が21.5%(334人)と続いている。

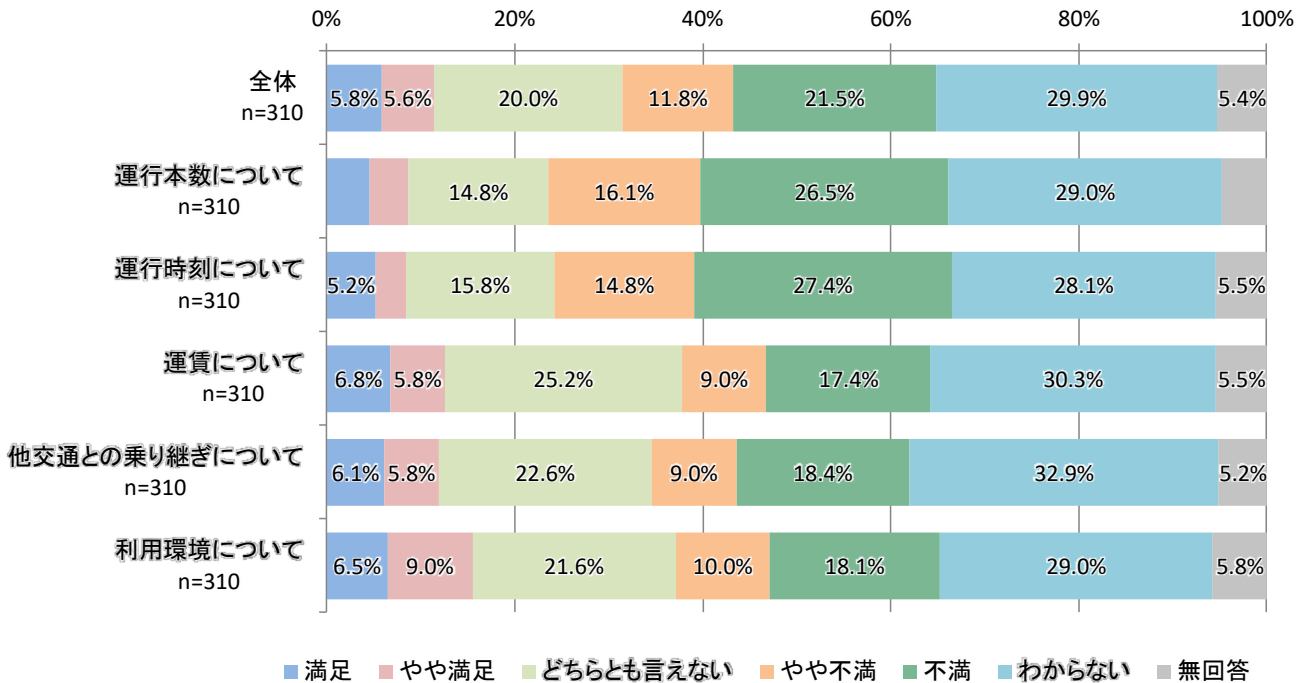


図 路線バスの運行本数についての満足度

※5%未満を非表示

表 路線バスの運行本数についての満足度

	路線バスについての満足度							合計
	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満	わからない	無回答	
全体 n=310	90	87	310	183	334	463	83	1,550
運行本数について n=310	14	13	46	50	82	90	15	310
運行時刻について n=310	16	10	49	46	85	87	17	310
運賃について n=310	21	18	78	28	54	94	17	310
他交通との乗り継ぎについて n=310	19	18	70	28	57	102	16	310
利用環境について n=310	20	28	67	31	56	90	18	310

(2) 【問 4-1-6】 高速バスの満足度

・高速バスの運行本数についての満足度では、「わからない」が42.1%(653人)と最も高く、次いで「どちらとも言えない」が24.1%(373人)と続いている。

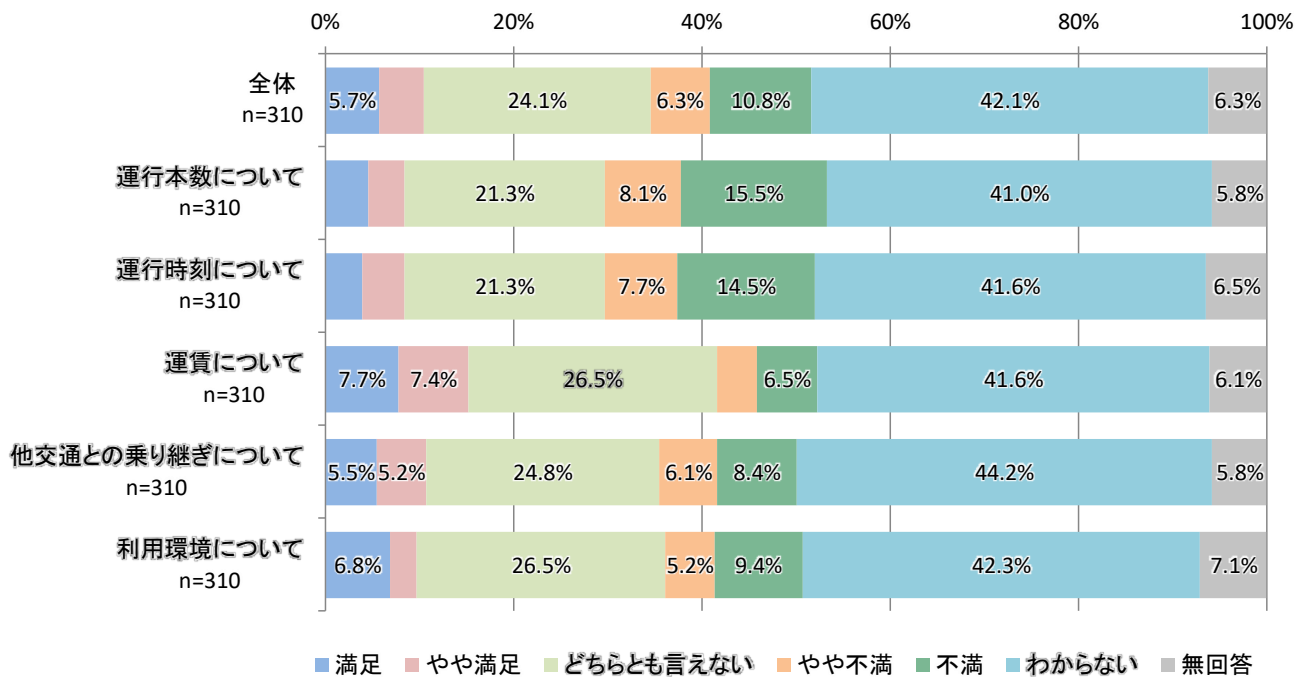


図 高速バスの満足度

※5%未満を非表示

表 高速バスの満足度

	高速バスについての満足度							合計
	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満	わからない	無回答	
全体 n=310	88	74	373	97	168	653	97	1,550
運行本数について n=310	14	12	66	25	48	127	18	310
運行時刻について n=310	12	14	66	24	45	129	20	310
運賃について n=310	24	23	82	13	20	129	19	310
他交通との乗り 継ぎについて n=310	17	16	77	19	26	137	18	310
利用環境について n=310	21	9	82	16	29	131	22	310

(3) 【問 4-1-11】 一般タクシーの満足度

・一般タクシーの待ち時間についての満足度では、「わからない」が 44.4%(275 人) と最も高く、次いで「どちらとも言えない」が 26.9%(167 人) と続いている。

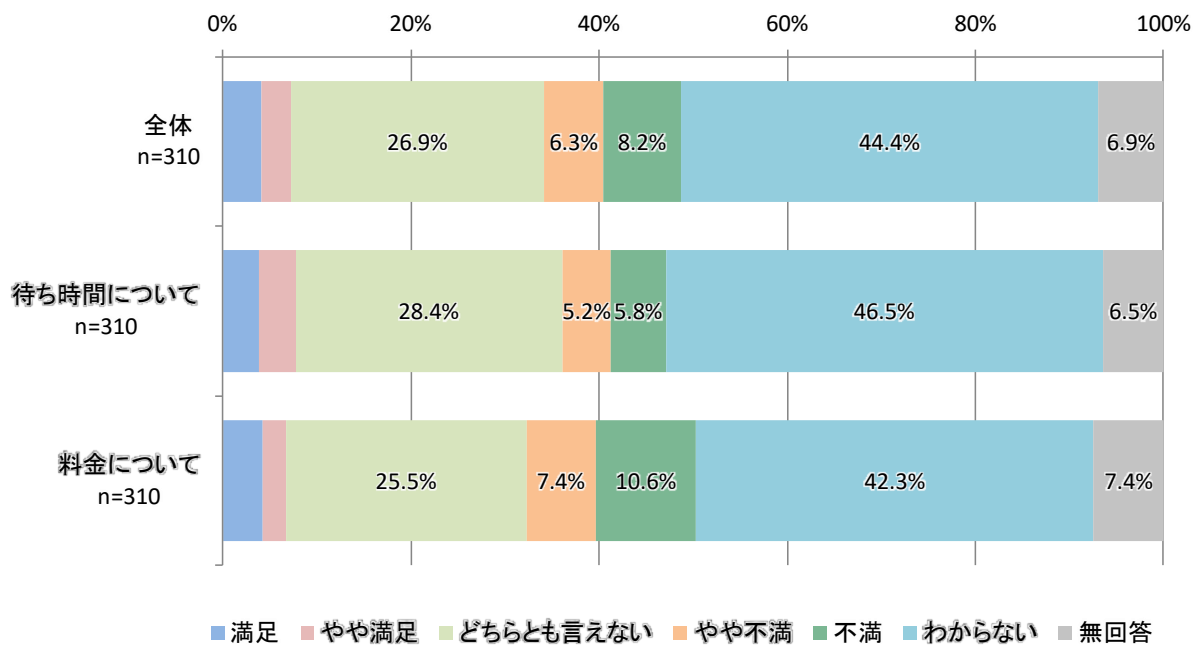


図 一般タクシーの満足度

※5%未満を非表示

表 一般タクシーの満足度

	路線バスについての満足度							合計
	満足	やや満足	どちらとも言えない	やや不満	不満	わからない	無回答	
全体 n=310	25	20	167	39	51	275	43	620
待ち時間について n=310	12	12	88	16	18	144	20	310
料金について n=310	13	8	79	23	33	131	23	310

(4) 【問 4-2-1-1】路線バスの改善すべき点・求めること

※「1 番目に求めること」「2 番目に求めること」「3 番目に求めること」を統合し、加重平均にて分析

・「朝の通勤時間帯で本数が増えるようにしてほしい」「最寄りのバス停や乗降場所が今より自宅に近くなるようにしてほしい」が 2.4 ポイントと最も高く、次いで「日中の時間帯で本数が増えるようにしてほしい」が 2.2 ポイントと続いている。

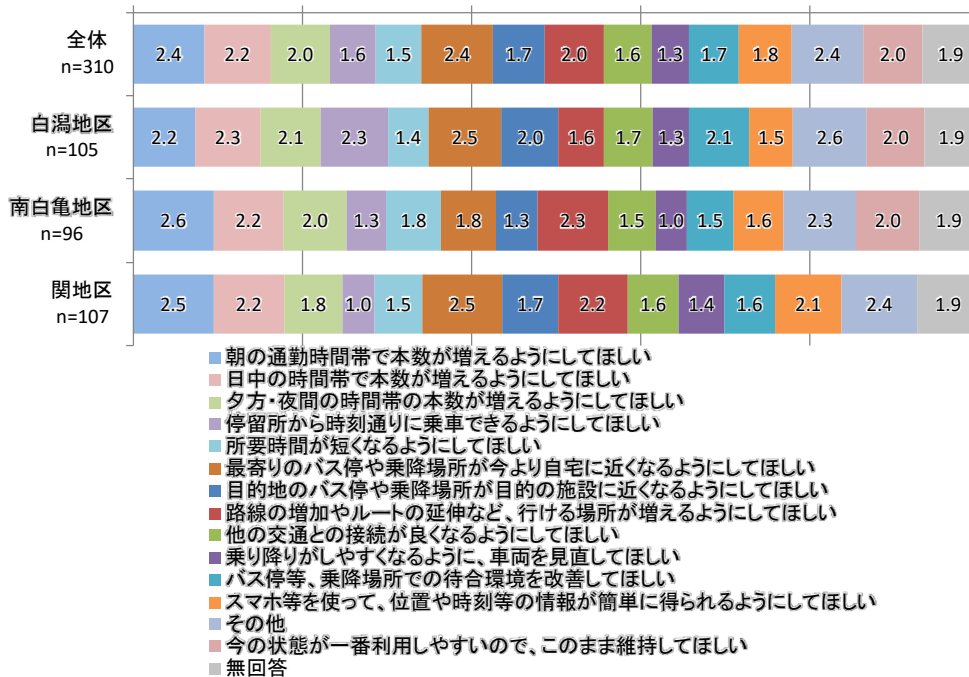


図 路線バスの改善すべき点・求めること
表 路線バスの改善すべき点・求めること

	路線バスの改善すべき点・求めること															
	朝の通勤時間帯で本数が増えるようにしてほしい	日中の時間帯で本数が増えるようにしてほしい	夕方・夜間の時間帯の本数が増えるようにしてほしい	停留所から時刻通りに乗車できるようにしてほしい	所要時間が短くなるようにしてほしい	最寄りのバス停や乗降場所が今より自宅に近くなるようにしてほしい	目的地のバス停や乗降場所が目的の施設に近くなるようにしてほしい	路線の増加やルートへの延伸など、行ける場所が増えるようにしてほしい	他の交通との接続が良くなるようにしてほしい	乗り降りしやすいように、車両を見直してほしい	バス停等、乗降場所での待合環境を改善してほしい	スマホ等を使って、位置や時刻等の情報が簡単に得られるようにしてほしい	その他	今の状態が一番利用しやすいので、このまま維持してほしい	無回答	合計
全体 n=310	2.4	2.2	2.0	1.6	1.5	2.4	1.7	2.0	1.6	1.3	1.7	1.8	2.4	2.0	1.9	2.0
白淵地区 n=105	2.2	2.3	2.1	2.3	1.4	2.5	2.0	1.6	1.7	1.3	2.1	1.5	2.6	2.0	1.9	2.0
南白亀地区 n=96	2.6	2.2	2.0	1.3	1.8	1.8	1.3	2.3	1.5	1.0	1.5	1.6	2.3	2.0	1.9	2.0
関地区 n=107	2.5	2.2	1.8	1.0	1.5	2.5	1.7	2.2	1.6	1.4	1.6	2.1	2.4	0.0	1.9	2.0

表 路線バスの改善すべき点・求めること(その他回答)

(原文のまま)
そもそも利便性が悪すぎる。日常使うにあたってバス停も少ないし、時間も空きすぎていて不便。無理しても自家用車にたよるえない。
休日に運行していないので選択肢に入りません
車の免許を取得してから公共交通を利用していないため状況が把握できない。
価額面。イベント(テニスの大会など)の増便
バスを小型にしたいと思う。
Suicaを使えるようにしてほしい
駅まで遠いため駅までの本数やバス停を増やして欲しい
価額面。イベント(テニスの大会など)の増便
白子の路線バスなのに海岸しか通らない。茂原に行くのに真逆に(海岸のバス停)進み、かなり遠廻りで時間がかかる
日曜祝日の運行。
バスが当たるのであれば本数をもっと増やして欲しい
土日、祝日の本数を増やしてほしい。
車両の見直、規模を本数をふやしてほしい。小さいのでよい
運休をなくしてお盆・正月も日・祝もやってほしい。本数は少なくともいいからお盆、年末年始の運行本数を増やしてほしい

(5) 【問 4-2-2-1】 高速バスの改善すべき点・求めること

※「1 番目に求めること」「2 番目に求めること」「3 番目に求めること」を統合し、加重平均にて分析

・「最寄りのバス停や乗降場所が今より自宅に近くなるようにしてほしい」が 2.5 ポイントと最も高く、次いで「朝の通勤時間帯で本数が増えるようにしてほしい」と「日中の時間帯で本数が増えるようにしてほしい」が 2.3 ポイントと続いている。

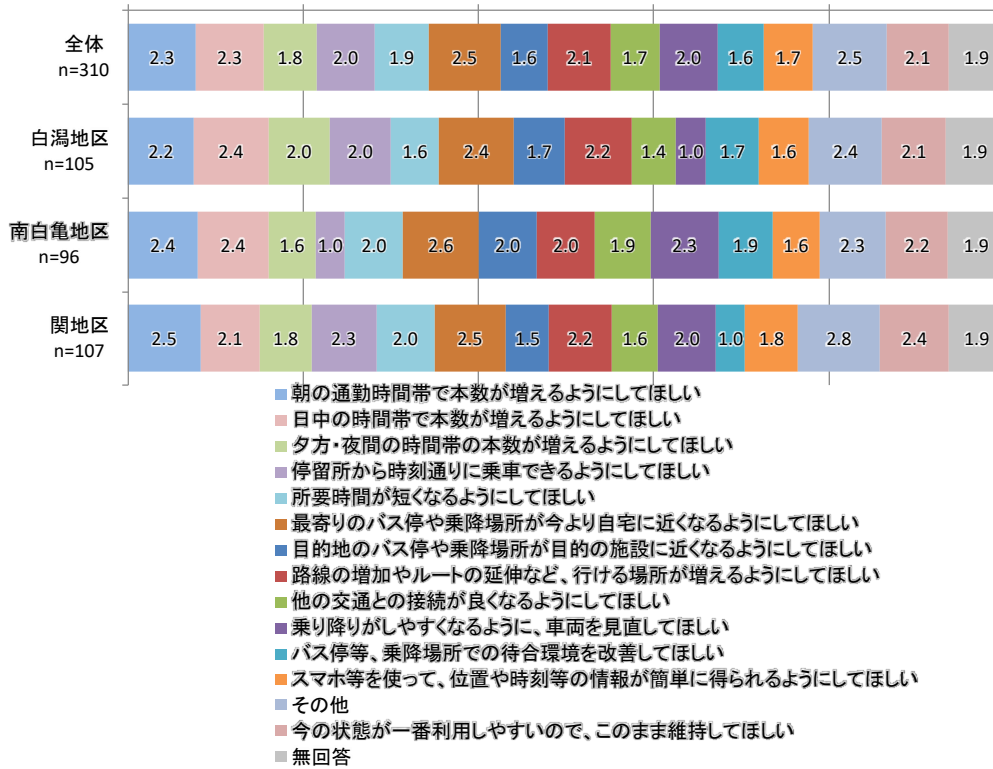


図 高速バスの改善すべき点・求めること

表 高速バスの改善すべき点・求めること

	高速バスの改善すべき点・求めること															合計
	朝の通勤時間帯で本数が増えるようにしてほしい	日中の時間帯で本数が増えるようにしてほしい	夕方・夜間の時間帯の本数が増えるようにしてほしい	停留所から時刻通りに乗車できるようにしてほしい	所要時間が短くなるようにしてほしい	最寄りのバス停や乗降場所が今より自宅に近くなるようにしてほしい	目的地のバス停や乗降場所が目的の施設に近くなるようにしてほしい	路線の増加やルートの延伸など、行ける場所が増えるようにしてほしい	他の交通との接続が良くなるようにしてほしい	乗り降りしやすいように、車両を見直してほしい	バス停等、乗降場所での待合環境を改善してほしい	スマホ等を使って、位置や時刻等の情報が簡単に得られるようにしてほしい	その他	今の状態が一番利用しやすいので、このまま維持してほしい	無回答	
全体 n=310	2.3	2.3	1.8	2.0	1.9	2.5	1.6	2.1	1.7	2.0	1.6	1.7	2.5	2.1	1.9	2.0
白濁地区 n=105	2.2	2.4	2.0	2.0	1.6	2.4	1.7	2.2	1.4	1.0	1.7	1.6	2.4	2.1	1.9	2.0
南白亀地区 n=96	2.4	2.4	1.6	1.0	2.0	2.6	2.0	2.0	1.9	2.3	1.9	1.6	2.3	2.2	1.9	2.0
関地区 n=107	2.5	2.1	1.8	2.3	2.0	2.5	1.5	2.2	1.6	2.0	1.0	1.8	2.8	2.4	1.9	2.0

表 高速バスの改善すべき点・求めること(その他回答)

(原文のまま)
休日の運行。
北日当地区ではバス停は無いので利用出来ず
車の免許を取得してから公共交通を利用していないため状況が把握できない。
停留所に長時間駐車できる自動車用駐車場が欲しい。
1日の運行本数が減ってしまい困っている。
土日の運休と運行時間が早朝すぎる
本町に高速バスのサービス自体ない！
予定の時間通りに目的地に着いて欲しい

(6) 【問 4-3】 町内の移動に対して困ったと感じることがあるか

・町内の移動に対して困ったと感じることがあるかでは、「ない」が 56.5%(175 人) と最も高く、次いで「たまにある」が 8.7%(27 人) と続いている。

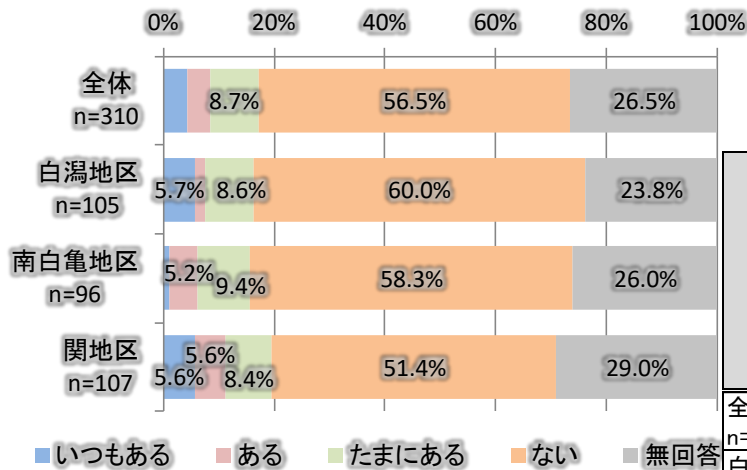


表 町内の移動に対して困ったと感じることがあるか

	町内の移動に対する困りごと					合計
	いつもある	ある	たまにある	ない	無回答	
全体 n=310	13	13	27	175	82	310
白潟地区 n=105	6	2	9	63	25	105
南白亀地区 n=96	1	5	9	56	25	96
関地区 n=107	6	6	9	55	31	107

図 町内の移動に対して困ったと感じることがあるか

※5%未満を非表示

(7) 【問 4-3-2-1】 町内の移動に関する困りごとの時間帯

※【問 4-3-1】で「いつもある」、「ある」、「たまにある」を回答したひとのみ

・町内の移動に関する困りごとの時間帯では、「夕方頃の時間帯(16時～19時頃)」が 39.6%(21 人) と最も高く、次いで「午前中の時間帯(9時～12時頃)」と「日中の時間帯(13時～16時頃)」が 37.7%(各 20 人) と続いている。

表 町内の移動に関する困りごとの時間帯

表 町内の移動に関する困りごとの時間帯

	町内の移動に関する困りごとの時間帯						合計		町内の移動に関する困りごとの時間帯						合計
	朝の通勤時間帯(始発～9時頃)	午前中の時間帯(9時～12時頃)	日中の時間帯(13時～16時頃)	夕方頃の時間帯(16時～19時頃)	夜間の時間帯(19時頃～最終便)	無回答			朝の通勤時間帯(始発～9時頃)	午前中の時間帯(9時～12時頃)	日中の時間帯(13時～16時頃)	夕方頃の時間帯(16時～19時頃)	夜間の時間帯(19時頃～最終便)	無回答	
全体 n=53	34.0%	37.7%	37.7%	39.6%	18.9%	17.0%	184.9%	全体 n=53	18	20	20	21	10	9	98
白潟地区 n=17	35.3%	29.4%	29.4%	41.2%	0.0%	17.6%	152.9%	白潟地区 n=17	6	5	5	7	0	3	26
南白亀地区 n=15	40.0%	33.3%	46.7%	40.0%	26.7%	13.3%	200.0%	南白亀地区 n=15	6	5	7	6	4	2	30
関地区 n=21	28.6%	47.6%	38.1%	38.1%	28.6%	19.0%	200.0%	関地区 n=21	6	10	8	8	6	4	42

(8) 【問 4-3-2-2】 町内の移動に関する困りごとの目的地

※【問 4-3-1】で「いつもある」、「ある」、「たまにある」を回答したひとのみ

表 町内の移動に関する困りごとの目的地

どこへ行くにしても	祖父母宅
ヤックス、ひまわり	大網
飲食店、ドラッグストア	大網駅
飲食店やスーパー	大網茂原駅
駅	買い物や病院
駅から自宅に帰る際	白子車庫
横浜、武蔵溝の口	病院
会社、旅行	本能駅
海岸	毎日必ずとっていいほど
近場の買い物巡り、2・3箇所	茂原に
国道の方へ	茂原駅
最寄り駅	役場
仕事	勤務先

(9) 【問 4-3-2-3】 町内の移動に関する困りごとの内容

※【問 4-3-1】で「いつもある」、「ある」、「たまにある」を回答したひとのみ

原文のまま
<ul style="list-style-type: none"> ■ バスがいない ■ 75才になった今、後期高齢者の自分が迷惑をかけない為、返納した後、どのような交通手段が考えられるか。 ■ 駅から自宅が遠い。バス停も自宅から徒歩30分かかる。絶対に運転しなければならない ■ 茂原駅に行くには、本数が少ない。大網駅に行くには、海岸の方へ行かなくてはいけない ■ 東京方面などに出かけた時の朝早く、夜おそいバスがなかったこと ■ まっくら。 ■ 2人暮らしの為相方が腰痛などで車の運転ができない時 ■ 帰りのバスがなかった。時間が合わなかった。 ■ 車で迎ってくれる人がいないこと ■ バス停まで1 kmもあるので公共交通は使える状況でない ■ 高速バスへの乗換え ■ 一時停止を守らない、スピード超過、路駐等々高齢者の運転にヒヤヒヤさせられる事が多すぎる。通学路は特に怖い。大通り以外は道幅も狭く対向車とすれ違えない場所も多い ■ 道 ■ 田畑に入る歩道にトラックや農作業車が停まっていて、歩行者（特に子ども）が車道に出てくると ■ 本数が少ないのでタクシーを利用するしかない。バスがもっとあれば便利になると思う ■ 免許がないため、主人がいなくなったらどこにもいけない。 ■ 本数が少なく

- バスの本数がないので旅行が車になってしまう。電車に乗りたくても乗れない。
- 土よう日のバス帰りがやくばの所までなので困る。
- 家付近から役場経由のバスルートがないことと、白子車庫での乗り継ぎの時に待ち時間が長いこと
- 町内にあったゆいいつのスーパーが無くなり大変不便。税収が全くどこにも生かされていない
- 本数が少なくかなり混んでいる
- 本納行のバスが少な過ぎる
- 日中の帰宅したい時間帯にバスがない。
- 車しか移動手段がない
- お酒を飲んだとき行くことや帰る手段がなく
- バス停が遠い
- 今は自分の車があり行きたい所に行けて歩行できるけれどあと10年たった時に自分でできる行動範囲がせまくなることについて困るだろうと思う。
- 運転ができない家族をいつもは買い物や病院に送って行くが仕事の関係で送れないとき、タクシーでは料金もかかってしまうため
- 出勤や帰宅ラッシュ時間帯と思われるがスピードを出して急いでる車が多く、危ない。あおられたり、プレッシャーをかけられた。
- 大雨の時、役場前辺りが水没したこと。歩道の不備。見通しの悪い交差点
- バスの運行が少ない為、家族へ連絡し送ってもらったこと
- バスも本数が少なく、電車も乗りづらい

(10) 【問 4-4-1】 町外の移動に対して困ったと感ずることがあるか

・町外の移動に対して困ったと感ずることがあるかでは、「ない」が 60.0%(186 人) と最も高く、次いで「たまにある」が 12.3%(38 人) と続いている。

表 町外の移動に対して困ったと感ずることがあるか

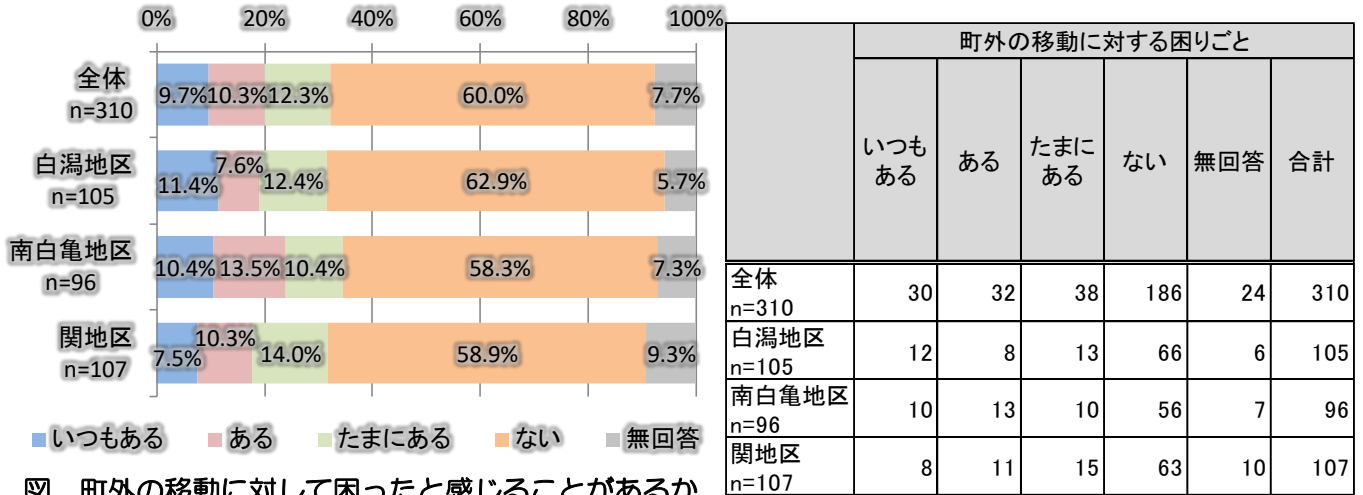


図 町外の移動に対して困ったと感ずることがあるか

※5%未満を非表示

(11) 【問 4-4-2-1】 町外の移動に関する困りごとの時間帯

※【問 4-4-1】で「いつもある」、「ある」、「たまにある」を回答した人のみ

・町外の移動に関する困りごとの時間帯では、「朝の通勤時間帯(始発～9 時頃)」が 37.0%(37 人) と最も高く、次いで「午前中の時間帯(9 時～12 時頃)」が 36.0%(36 人) と続いている。

表 町外の移動に関する困りごとの時間帯

表 町外の移動に関する困りごとの時間帯

	町外の移動に関する困りごとの時間帯						合計
	朝の通勤時間帯(始発～9時頃)	午前中の時間帯(9時～12時頃)	日中の時間帯(13時～16時頃)	夕方頃の時間帯(16時～19時頃)	夜間の時間帯(19時頃～最終便)	無回答	
全体 n=100	37.0%	36.0%	28.0%	33.0%	18.0%	12.0%	164.0%
白潟地区 n=33	33.3%	39.4%	21.2%	36.4%	18.2%	6.1%	154.5%
南白亀地区 n=33	42.4%	39.4%	36.4%	30.3%	18.2%	15.2%	181.8%
関地区 n=34	35.3%	29.4%	26.5%	32.4%	17.6%	14.7%	155.9%

	町外の移動に関する困りごとの時間帯						合計
	朝の通勤時間帯(始発～9時頃)	午前中の時間帯(9時～12時頃)	日中の時間帯(13時～16時頃)	夕方頃の時間帯(16時～19時頃)	夜間の時間帯(19時頃～最終便)	無回答	
全体 n=100	37	36	28	33	18	12	164
白潟地区 n=33	11	13	7	12	6	2	51
南白亀地区 n=33	14	13	12	10	6	5	60
関地区 n=34	12	10	9	11	6	5	53

(12) 【問 4-4-2-2】 町外の移動に関する困りごとの目的地

※【問 4-4-1】で「いつもある」、「ある」、「たまにある」を回答した人のみ

表 町外の移動に関する困りごとの目的地

スーパー等への買い物	新茂原駅(最寄りの駅)に行く時に
どこへ行くにしても	本納駅
急に具合が悪くなった時、病院	大網駅
病院	茂原駅
職場・学校	千葉駅
外食	茂原市
駅	大網
自宅	九十九里方面
旅行	東京、千葉方面
日帰り温泉	千葉市
子供が塾に行く時	羽田空港
子供を児童センターにつれて	高速バスで東京駅に行くときに
友達とのまちあわせ	白子車庫～大網駅
遊ぶ時	白子町から出る時に

(13) 【問 4-4-2-3】 町外の移動に関する困りごとの内容

※【問 4-4-1】で「いつもある」、「ある」、「たまにある」を回答したひとのみ

(原文のまま)

- 9時代のバスがないため、必然的に8時代のバスに乗ることになり、大網駅で1時間近く待つことになる。
- 2人暮らしの為相方が腰痛などで車の運転ができない時
- このままだで行きたい高校に駅から遠いからとかいうしょうもない理由で進学を妥協する人もいるとも思うのでしっかりと考えてほしい
- スーパーが近くにない為、わざわざ遠くまで買物に行かなくてはいけない
- バスがない
- バスが少ないのでこまる
- バスと電車の時間があわないからまち時間がすごく長いこと
- バスの時間がなかなか無くて自分が行きたい時間に行けないこと。
- バスの本数が少ない
- バスの本数が少ないため気軽に電車に乗れないのとバス運賃が高すぎる
- バスの本数が少なすぎて使えないこと
- バスを使いづらい
- バス停が遠い
- バス停が遠くて全然通っていない
- バス停が家の近くにない
- バス停まで1 kmもあり公共交通は使える状況にない

- 飲み会の後に、家族に迎えを頼まないと帰れない
- 飲酒が伴う時、車が使用できない
- 飲酒を伴う外出の際、駅までバスを利用したいと思っても本数が少ないため、利用できない
- 運行本数が極端に減ったので東京方面への外出を諦めている。
- 運行本数が少なすぎる
- 運転が得意では無い為、家族がいない時間が困る
- 駅までが遠すぎて通学が辛い
- 遠い
- 何も無い
- 花火大会やイベント時、利用者が多く通常利用者が乗車できない
- 外房線とバスの接続が悪く、数分の差で乗り継ぎができず、30分以上電車やバスを待つこと
- 眼科に行く時、送迎してくれる人がいない。
- 帰りのバスにあわせて、帰宅する計画を立てる
- 急なトラブル
- 近い千葉なのにバスが少ないためタクシーを利用している。本数を増してほしい。
- 近くのスーパーが閉店の為遠くになってしまった
- 空港（実家へ帰るため）へ向かうリムジンの本数が極端に減ったため。また、その帰り。
- 迎ってくれる人がいないこと。丁度良い時間のバスがないこと。バスが高いこと
- 交通量の多い道のりの為
- 行きたい時間に行けない。※（車が家族が使ってる場合）バス停が遠く、きよりが近いわりに料金高く
- 行きたい場所が遠い
- 行く時、帰りに、ヘタをすると、3時間もバスがなく、迎えにも来てもらえず、その間の時間のやりくり
- 高速バスの本数が少ない。
- 最寄り駅が町内にない
- 自家用車を使っても、複数日数駐車すると、料金が高額になる。
- 自宅からバス停が徒歩30分。自宅から駅が車で30分+有料駐車場代。出かけるまでが大変なこと
- 自分で運転出来ない体調で病院に行く時、バスはなかなか無く、タクシーは片道5,000円～6,000円と高い。
- 渋滞する
- 塾の授業時間が限られてしまう。高校も通える学校が限られてしまう。（親が送迎できないので。）
- 乗り継ぎ電車の発車時刻、クリニックの受付時間
- 信号がない場所での待ち時間・安全性
- 息子の送り迎えが自家用車しか選択肢がない。
- 大学やバイト帰り、サークルから帰る際、9時30分の終バスに間に合わない日が多いこと
- 丁度いい時間のバスがなくて
- 朝の本数が少なくちょうどいい時間のバスがないため駅で電車の時間までかなり待つ

- 朝早い、夜間おそい便がない
- 朝早くバスが通っていない
- 電車との乗り継ぎが合わず、待ち時間、長いこと
- 電車使うのに茂原まで行かなきゃいけないしバスの本数無さすぎて近くのバス停使わない
- 道
- 日中の時間帯にバスが動いていない。
- 白里から茂原駅に向うバスですが、本数が少ないのと、夜間茂原から白里行きのバスがないので困ります。
- 白里海岸で下車し、サンライズ九十九里行に乗りかえするときの待ち時間が長い。
- 本数、始発にまにあわない。
- 本数がもう少しあるといいと思った。
- 本数が減ったので行きたい時間に行けない
- 本数が少なくかなり混んでいる。
- 目的地まで車で30分はかかることが常。移動だけで往復1時間かかること。
- 夜の本数が少ないため、大網駅でのバス待ち時間が長い。最終バスが早すぎる、22時代のバスを増やして欲しい。
- 約束の時間のバスがない
- 大雨時の冠水、広域農道が延伸されない、歩道の不備
- 運行台数が少ない為、家族へ送迎をお願いした
- 子供の送迎
- 車で、近隣の市の駅前有料駐車場におき、電車で、東京へ行く為、交通手段、終電時刻でいつも困る
- 親の人などが仕事でおくりむかえもできなくて、自転車で行くにはとおいとときとかいとうができないこと
- 全てに困る。
- ちょうど良い時間の電車がない、本数が少ない(本納駅着)
- 距離、時間

(14) 【問 4-5】 自由意見

原文のまま

- 外から来る方にとっても不便な町だと感じます。
- 乗り合いタクシーを運行させてほしい
- バスの本数を増やして欲しい。
- スーパーも無くなってしまったので、今のルートに加えて、近隣のスーパーまでの新ルートや病院へのルートがあった方が良い。
- 電車が無いから不便くらいです
- バスの本数（主に朝と夜）を増やして欲しい
- 現状では買い物や出かけるにしても自家用車がないと無理。
- 免許返納なんて現実的ではないと思う。
- 移動スーパーが、あった事をしらなかったし、そもそも移動スーパーで用が足りると思わない。
- 店舗型スーパーはやはり必須だと思う。
- それぞれ公共交通について話すならわざわざ茂原、大網などへ自家用車を走らせていくより地元（近場）にスーパーがある方がよほど効率も良いし、バス代とかもかからない。
- バス停だけでなくどこでも乗り降り出来るようにして欲しい
- あまり利用しないので、意見はないです。
- 東京駅行きのバスの本数を増やして欲しい
- タクシーの助成を全町民対象にして欲しい(会社の付き合いで飲み会があると、帰れません)
- 高校生向けにバスの本数を増やして欲しい
- 高校生以下のバスの料金を無料にして欲しい
- 信号の設置
- 観光や民宿のためでなく、町民全体を考え寄り添った交通網を考えて欲しい。
- 駅を作って欲しい
- 私は今は公共交通機関を利用することは少ないですが、家庭環境の変化や自分の身体の変化に伴い、この先、利用する機会は増えると思いますので、色々な制度や町の取り組みにしっかりと関心を持って色々と考えていきたいと思いました。よろしくお願いします！
- 今は自力で移動できますが、将来的には不安です。タクシーか、乗り合い小型バス等用意していただくと良いかと思います。
- 一例ですが、以前、スズキ自動車が浜松市で「やらまいかプロジェクト」をPRしていた内容を見て、便利だなと思いました。
- 運転をしていると、バス停でご尊老方がバス待ちをしている光景をよく目にする。
- バス停の場所にもよるが、雑草が生い茂っている為、車道スレスレでご尊老方が立っていることも多い。
- バス待ちをしている人が安心安全に待機できるスペースがあるのが好ましい。
- 町内のスーパーハヤシの閉店によって移動販売だけでは買えないものがあるのでベイシアやカスミへの往復の交通があると助かるのでは。
- 路線ルートの増設(茂原駅から中里海岸)
- バスの本数を増やしてほしい

- 鉄道がないからねえ…
- 高速バスの東京行きの本数を、増やして欲しい。
- 難しい問題だと思う
- 私は足があまり丈夫ではありません。いまは自分で運転できるが、できなくなった場合には、公共交通や福祉で利用できる交通を増やして欲しい
- バスの運行を増やして欲しい。
- 鉄道が通って欲しい。
- 電車の駅は難しいのは承知なのでせめてバスはもう少し本数を増やすなり利用しやすい環境が欲しい
- 利用したい時にバスが少ないこと
- バスのルートが少ない（もっと街を回って欲しい）
- バスの本数が少ない(夜)
- 駅もない。バスも少ない。コミュニティバスもない。子供にも年寄りにも住みづらい街。車を運転できなくなる前に転居を検討する。
- 小湊バスの本数を増やして欲しい。
- バス定期券、紙ではなく紛失時、再発行可能なIC定期にしてほしい。
- 東京駅行き的高速バスは便利でした。運行本数が減ってしまったので、元の本数に戻して欲しい。
- 運賃の補助等があれば、公共交通を利用したい
- 北高根を通るルートがあれば、宿泊施設、海、テニスコートにまっすぐ行けるのに…
- 朝のバスを多くしてください
- バス停が遠いです
- 昔はバスの本数も多く、朝夕は学生や会社員で座れないほどだった。土日今より本数があったので、免許の無い人(お年寄りや学生)も出かけやすかった。
- 朝だけでも増やしてもらえると、高校の選択肢が増えます。千葉市内へ通う子供が増えているので。
- そもそも利用した事がないのでわからないが、町自体に買い物をする施設が少ないので町内を回るバスは小さくてもいい気がする。
- 朝のバスの時間は、どこに行くにしても中途半端すぎる
- とても不便です。改善を求めます。
- 通学定期運賃補助金の拡充(町外路線も対象、電車定期の一部補助)
- 福祉タクシーについては、特に申出がなければ自動更新のほうが高齢者にとっては良いと思う。
- らくらくタクシーについては、町外のスーパー程度は、対象にしてあげて良いと思う。
- 交通信号の設置希望。茂原市清水地区へ向かう車の量が増えているように感じます。しかも多くの車がスピードが速めで危険を感じます。従って添付したイラストの場所に交通信号を希望します。
- カーブミラーの設置希望。上記と同様で、私共の家から公道へ出る箇所が少しカーブしておりそこにスピードを出して通過する車がよく見かけます。よって両方から互いに進入する車が見えるようにカーブミラー左右を見た2枚のミラー設置をお願いします。
- 橋の進入路の整備。南日当橋が有るにもかかわらず、両側の進入路が整備されておらず、無駄な感じが否めません。両側の進入路が整備されればこの橋の利用者が増えると予想出来ます。

- 歩道の整備。ウォーキングを進めている白子町が何故歩道の整備を進めぬのか不思議です。現在、車が走る公道を歩行者も歩かざるを得ない危険な箇所が多くあります。整備を進めることをお願いします。よろしくお願いいたします。
- バス停がもう少し近くにほしいです。
- 利用者の多い箇所、病院、役場等をまわるコミュニティバスを運行して欲しい
- 近所のおじいちゃんが免許返納しててひきこもりがちになってるので公共交通（地域の）がもっと利用しやすくなれば近所のおじいちゃんも外出しやすくなるなと思います。よろしくお願いいたします。
- 循環バスがあると良い。乗り降りは町内で他市は通過して目的の駅まで行ける。大網駅行のバスがあると良いです。
- 定期的に病院等に通院出来る様なバスの運行
- 町内循環バスがあると便利（バス停が遠い）・近くへ移動する際、安価タクシーがあると便利
- 今現在は車運転できているが、近い将来は不安
- 親が運転できないので、便利に安く利用できるようにしてほしい。
- タクシー、代行が夜使えなくて困る
- 駅に行くまでが不便
- 高れいの母がいますが、他のところのようにじゅんかいバス？みたいなのがあったと助かる。白子タクシーはたのみづらい。
- 大型の路線バスも、殆んど乗客のない場合が、時間帯によっては多いようです。季節によっては、大学生のテニス合宿で、あふれる時もあるし、通勤、通学時には、絶対必要でしょう。マイクロバス位のサイズに切り換えて、本数を維持する方向で、走り続けて欲しい。
- 高齢で運転が出来ない人達のためにも今まで通り交通（バス等）の本数は減らさないでほしいと思います。
- バスの本数と停留所を増やしてほしい
- 県道123号線にバスを通してほしい（南白亀小～白子中～茂原駅など）小中学校、コンビニ、スーパーが多く利用者が助かると思う。車や徒歩で来ている高齢者の飛び出しが多い道なのでその人たちにバスを利用してほしい
- 町内循環バスをつくってほしい
- 路線バスの本数をふやしてほしい。
- 白子車庫から茂原行きは、あるていどありますが、白里から茂原行きのバスは、あまりにも、なさすぎです。もっと小型のバスで、金額が安いと、利用する方も多いのでは？
- タクシーのように、個人宅に来てくれるものを使いたい。
- 料金も、やや安くなれば、使用率もあがるのでは？
- 運行の内容を皆しらないので、内容をしりたい。
- やはり、値段と、使いやすさだと思う。
- もう少し目立つ様にすべきかも！？
- 乗り降り自由にしたい。
- 正月、盆などに出かけることが多いのにバスが運行していないこと。

- 今自分は、1人で外出できますが、年をかさねて、運転が出来なくなった場合、通院などの、外出が、不安です。
- 私は車の運転が出来るので公共交通は利用していませんがお年寄りや運転出来ない人の為にバスは必要だと思うので無くさない様にして頂きたいと思います。
- このアンケートの回答や問の内容がよくわからない。難しすぎる。税金のムダです。
- バスの本数が少なすぎる。
- タクシー券3000円1回使用させて頂きありがたかったです。今後お世話になる事が多くなる？
- 自分で車の運転が出来る時は買い物、病院に行けるが、急病になった場合誰も連れて行ってもらえず、大変。
- バスの回数を増やしてほしい。
- 本人が将来的に免許返納せざるを得なくなった時は、利用する事になります。減便せず維持してほしいと思います。
- 高速バスはトイレ付のものだったらありがたいです。以前利用した時はトイレのない車両だったので。若い時は大丈夫だったのですが歳をとるごとに体質的に不安なことが多くなり利用を控えています。もし、もうトイレ付車両でしたらすみません。
- 本町の経済は、農業、土建業、観光等が多く通勤等の職業者は多くないと思う。学卒者は都会に出て行き在住者は、軽トラで移動し全く不便を感じていない。仮に巡回バス等を走らせても、ダイヤが待てず乗らない有様である。死ぬまで軽トラに頼ると思う。よって町は心配しなくてよろしい！白子町民の程度は昭和時代の前期である
- 茂原市とかで行っている、小さいコミュニティバスでいいのでは。大きなバスに、誰も乗っていないくて、もったいないと思う。
- 必要な時間に走らせた方が良い。モノレールを建設してほしい。
- 料金が高い。
- テニスの大会などのイベント時に増便してほしい。
- 免許返納者や、らくらく、福祉タクシーを利用する人が、商業施設等に買物に行った時のタクシー料金の1割位を、店側に負担してもらおう様にしても良いのではないか。将来的に。
- 住んでいる地域では、バス停が遠くて、バスは利用できる状況にない。
- 早く自動運転の巡回バスを導入してほしい
- 今の状況だと自家用車がないと、暮らせないなと思う。バスとか全く使えないから車の運転ができなくなったらどうしたらいいかわからない。
- バス停が遠い（牛込ナカ）から自宅まで
- 公共交通ではないが、日々の食料品が買えるスーパーは、ほしい。移動スーパーでは、日程が決まってしまうので、買いたい時に、必要な物が買えないのは、困る。
- 町内を巡回するバスがあると良い。
- もっと自由に乗降ができる様に。（例）他県に行った時に、手を上げると乗れることがあったり、降りたい所で降りてもらったりなど。1日乗り降りが何回でも同じ料金であったりなど。
- 町も大変なことの様ですが誰もが行く道です。私は、両親、知人、多くの友人を、茂原福祉法人長生共楽園、長柄町の聖光会病院、光風荘、塩田病院、君塚病院、亀田病院に春夏秋冬いつでも通院、入院が出来る様あいさつをしています。社員50人となるといつ本人が病気になるか家族がむず

かしい病気になるかわからない時代です。勿論健康診断も千葉衛生福祉協会さんが来て下さいます。

- 予約制の町の車を持つ（少し大きめバンなど）何台か
- ボランティアの方やシルバーの方に運行してもらおう（行きたい所へつれていく）。
- 個人宅以外の場所へ行きと帰りが町の車で出来るようにする
- スーパーの誘致！！ドラッグストアばかりあってもしょうがないです！
- 茂原方面のバスの本数が極めて少なく、1日3～4本では実用的でない。
- 乗りたい時刻にバスがない。・近くに駅がない為、町外に買い物に行く時が不便。・バス停の待合場所をきれいに整備してほしい。
- 小湊バスいつも4～5人しか乗っていない。私を見る限り、大型バス必要ないのでは。もったいない？
- バス代がもう少し安くなるといいです。
- 町内のドラッグストア行きのバスがあるといいと思います。
- 廃線になったら転居を考えなければならない・バスの運転手さんは皆感じ良い。中でも年寄りに声がけしてくれる優しいドライバーさんがいて気持ち良く感じます。お仕事大変お疲れ様です
- 今のところ問題になってはいませんが今後子供が高校へ進学した場合の通学手段として路線バスが利用出来るのかということが気になっています。人口減少により路線バスが廃止になったら白子には住み辛いので転居せざるを得ないだろうと思ってはいます。コロナが5類になり遠出をしようと思いましたが東京行きのバスが平日の数本となり悲しくなりました。電車で行けなくもないですが乗り換え等考えると白子～東京のバスは最高だったなと思っています。出来ることなら土日祝日も東京行きのバスが再開しますように。
- バスについて、少し小型にして、本数、止まる所多くしてほしい
- まだ、車で移動できる世代は、平気。若いのは、自転車で運動すればいい。返納した方の交通の事を考えA Iとか運用を試験的にできるようがんばって下さい。町内に充実させるのに会社などを作って免許のない人のためにやってください。昔とちがい若い人が少なく充実させるのは、むずかしいでしょうが仕事が少ない、給与少ない、サービスが少ないなど不便がいっぱい。老人にやさしい町、子供が産み育てる町にしないと交通機関むずかしいのでは？バス小型にして買い物、医者に行けるようにして下さい。
- 自宅の近所にバス停がない。
- 車に乗れなくなった時、出かける手段がなくなる、一住めなくなる。
- バス停を、もっと増やしてほしい。
- 地域のバス停がどこにあるか分からない
- バスの本数が少ないことで行きも困るが帰りなどどこかで時間をつぶさなくてはならず困っています。高速バスでは行きはタクシーを使う、帰りは横浜で時間をつぶし、茂原駅からはタクシーで帰る。交通費が増ばかりで困っています。
- 東京駅行き的高速バスの本数が減ってしまって残念です。茂原駅から白子へのバス、もっと遅い時間もあると、飲んで帰る時に利用できるのになあ…。タクシー高すぎて…。
- 私は感じないが、高齢者にコミニティーバス、スーパーナリタヤ、ツルハ、病院等に行ける様になると、良い！！町内にスーパーが無いのは、おかしい！変

- 車の運転ができない人はとても不便な町だと思います。店もないし町外に買い物に行くのがあたりまえの状態です。安い料金で利用できる町内巡回バスの充実を希望します
- 高速バスの本数を戻して欲しい。（特に土日）
- 路線バスと電車の乗り継ぎをもっとよくして欲しい。（特に日中）
- 茂原駅→白子車庫の路線バスの最終便をもう少し遅い時間にできないか検討して欲しい。
- 茂原駅からの白子車庫への最終バスの時間が早すぎる。塾があるので平日だけでも、22時くらいの最終バスがあると助かる。ってみんなで話してました。茂原駅には塾が多いので特に！！
- バス停が遠いので新設して頂きたい。白子車庫と手前のバス停の間になる為
- 近くにスーパーストアがない為車で40～50分程、移動しなくてはならない。前にはハアシストアがあったのだが、なくなりました。スーパーストアを誘致してほしいです。
- アンケートの設問が、わかりづらいところが、何ヶ所もありました。
- バスで出かけるので本数が少ない。
- 大網駅発の最終バスが21時30分だとはやいので最低でも23時以降も運行して欲しい。また朝6時台の本数を増やしてほしい。町内を循環するバスを走らせてほしい。
- とにかくあてにならない
- 路線数の増加。
- 運行本数の増加（朝、夕の混雑時）
- イベント等の際は、人数をさばくためにも、事前に臨時の増便等で対応して頂きたい。（通常利用者が利用できないため）
- ルートを増やす。バス停を増やす。バス停に自転車置場を作る。以上があると便利になると思います。
- 今は自力で移動出来る為考えた事は無いが将来（これから先）運転が出来なくなったら、いつも身近に手段があれば利用したい。
- 地域から、予算とか、利用人数とかでむずかしい事、多々あると思うけれどなんらかの方法でより良い生活が送れる事が望ましい。
- 是非とも大型店舗を町内に作って（招致して）欲しい。
- 車を持っている人が、持っていない人の買物、通院等に低料金で利用できるネットワークを作るべきだ。
- 小さいバンなどで良いのでスマホなどでタクシーのように利用出来るといいと思う
- 今は利用していないのでわからない。将来利用するならば運賃は安く、自分の移動したい時にすぐ来るような（タクシー感覚）物なら使いたい。
- 朝と夕方の本数が増えるとよい。
- 運転できなくなった場合の交通手段について、心配がいろいろあります。
- 本数が少なすぎる（特に夜間）。乗りかえが不便。運転手の態度が悪い。運賃が高い。
- 高齢者が増えていくなかで、車しか移動手段がない白子町は免許の返納もできず、危険な運転の高齢者の車なども多く、将来住みたいと思える町ではありません。せめてバスやタクシーなど、移動手段を考えてほしいです。
- 今のところは、マイカーで移動できますので、不自由はありませんが免許を返納したら、どうなるのかが心配です。

- 今は、まだ自分で運転できますが、千葉行きのバスはとても乗りおりがないので楽に出かけられませんでした。日中の運行をふやしてほしいと思いました。
- 車を運転出来なくなった高齢者の送り迎えをしてくれるサービスが必要だと思います。及、そのようなシステムが有るのであればもっと広く周知してもらい、高齢者が気がね無く使用出来る様にしてもらう。
- 町でバスが出るように一日何いがか町で買物が出来るようにしていただきたいと思います
- 今のところふべんしていないのでいいが年よりとか困らないようにしてあげたほうがいい
- 今は運転できるので買い物や病院の送り迎え等に困ることはないのですが、運転できなくなった時はバス等が近くに通ってないので将来に不安はあるのもう少し家の近くにバス停があると安心できます。路線が増えるとありがたいです。
- 千葉市から転居してきて40年近く。今はまだ自分で自家用車で行動できるが、今後の活動が不安。
- ちょっと声かけて、ちょっとそこまで車で連れて行ってくれる（車）が頼める、利用できるたすけあいシステムなどがあるといいと思う。
- 今は、車の運転ができるので特に困ったことはないが路線バスの運行は続けてもらいたい。
- バスの運行本数が少なすぎる。
- 近所のバス停の時刻表が雨にぬれボロボロになってしまっている。
- 公共交通を利用していないので返答に困りました。
- 今現在の利用はほとんどないのですが、年齢が増につれて、自分で運転ができなくなった時のことを考えるととても不安に思います！！
- 唯一の公共交通であるバスはなくさないでほしい。普段は車を使わざるを得ない状況だが（本数が少なく時間が合わないため）体調や天候によっては車を運転できずタクシーではお金がかかりすぎてしまうので、バスが助かります。
- コミュニティバスのような町内を走るバスがあると、車が運転できない人ももう少し気軽に外に出られるのでは。（家族に運転ができず、病院や買い物に困っている人がいるため。）
- 利用者が少ないので、あるだけでもありがたいと思っています。
- 今は自家用車を使えるから問題ないが、将来車が運転できなくなったら、買い物などできなくなる不安がある。
- 体験学習で小湊バス乗車（白里海岸→茂原駅の路線で「南白亀小前」停留所から乗車。茂原駅まで20ヶ所程停留所があるので、1人ずつ「停まります」ボタンを押す体験をさせても1クラスぐらいなら可能。小湊バスのすぐ後ろを生涯学習バスがついて行き下車した子どもをピックアップ。費用は全額町負担。引率は各バスに1人ずつの2人。ボタンを押したい子どもは多いはずなので、小湊バス利用のきっかけになるかも。小湊バスとは充分打ち合わせないと…。)
- 現在は、運転できるのでいいですが、免許返納した場合～交通の便を考えると不安です・低運賃で町内もよりの鉄道の駅までのバスがあるといいと思います（病院、役場、スーパー、公共施設、商店、レジャー施設等）・タクシー代ももっと、安く乗れるといいです。予約のできるバスがあるといい
- バスの支払いに Suica は使えますか？見通しの悪い交差点は、注意を促す標識や灯り、草刈り等の環境整備も重要かと思っています。

■電車の開通

■運行ルート、運行時間、乗車料金がはっきりわかる様にしてほしい。わからないと利用するにもおっくうになってしまう。スマホやゴミ捨てのポスターの様な物で配布してほしい。料金も少々安くしてほしい。

■バスの本数が少なすぎて使えない。家の近く（関）に駅が欲しいです。

■①高校生の通学

■②近隣地域への通勤(勤労者)

■③自動車免許返納した高齢者等、各世代に対して住みにくい現状である!!

■③→①→②の順にお金を回す施策を早急に行なわなければ、近い将来町自体が破産してしまう!!独力で、考えるのではなく、同じ状況で、成功している自治体が必ずあるので、真似て実施してほしい!! 時間の問題だ!!

■今は困ったことはありませんが、この先年を取り車に乗車出来なくなり運転が出来なくなった時のタクシー代がどの位かかるのかが不安になって来ているので、少し大変な気がしています。

■免許返納を推進したいならもう少し町民よりに考えてほしい。自家用車がなければほぼ移動ができない。今の町長になってから道路の補修も遅く、町民のためになっているのか疑問

■今現在は自家用車で移動できているのでほぼ交通手段で困る事は無いのですが、茂原より白子町へ引っ越して来て感じている事は、駅が無い事には今後の不安を感じています。現在どの様な公共交通機関があるかは正直あまり良くわかりませんが、最寄駅までのバスの運行数や医療機関、スーパーへのバスの運行を増やす事がいいのかな?と思っています。移動に関しては若い人よりお年寄りの方の意見を尊重された方が実際に困っている事が良くわかる様な気がします。

■バスの本数を夜間増やしてほしい(本納駅 23 時台まで運行希望)

■駅がほしい。公共交通だけ考えるのではなく、自家用交通の規制、自動運転の普及、住宅地や商業施設・公共施設の集約化なども考えるべき。田舎の良さ悪さがあるのだから、不便も受け入れて生きるべき。

計画策定までのスケジュール

日 時	内 容
1月19日	第2回白子町地域公共交通活性化協議会 ・地域公共交通計画 骨子案について
2月上旬	第2回白子町地域公共交通活性化協議会 分科会 ・地域公共交通計画 素案について
2月下旬	第3回白子町地域公共交通活性化協議会 ・地域公共交通計画 素案について
2月下旬～3月下旬	パブリックコメント
3月下旬	第4回白子町地域公共交通活性化協議会（書面予定） ・パブリックコメントの結果について ・地域公共交通計画の策定について