

## 第3回 白子町地域公共交通活性化協議会 次第

日時：令和6年2月22日（木）

午後2時00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 素案について

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3月



# 目次

第1章 計画の概要.....	1
1.1 計画策定の背景及び目的.....	1
1.2 計画の位置付け.....	2
1.3 計画の対象.....	2
1.4 計画の期間.....	3
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題.....	4
2.1 地域の特性.....	4
2.1.1 人口動態.....	4
2.1.2 人の動き.....	7
2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況.....	9
2.1.4 自動車保有状況.....	16
2.1.5 観光来訪者.....	17
2.2 地域公共交通の現状.....	18
2.2.1 既存の地域公共交通網.....	18
2.2.2 地域公共交通の利用状況.....	19
2.3 地域の多様な輸送資源の抽出.....	22
2.3.1 福祉事業「らくらくタクシー」.....	22
2.3.2 福祉タクシー事業.....	25
2.3.3 町内における民間事業者等の移動サービス.....	27
2.4 上位計画における公共交通の位置付け.....	28
2.4.1 【上位計画】白子町第5次総合計画<後期基本計画>.....	29
2.4.2 【上位計画】第2期白子町人口ビジョン・総合戦略.....	30
2.4.3 【上位計画】白子町都市マスタープラン.....	31
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.....	32
2.5 公共交通ニーズ等の把握.....	33
2.5.1 町民アンケート.....	33
2.6 公共交通を取り巻く課題の整理.....	54
第3章 計画の基本方針と目標.....	55
3.1 計画の基本方針等.....	55
3.1.1 計画の基本理念.....	55
3.1.2 計画の基本方針.....	55
3.1.3 計画の基本目標.....	56
3.1.4 地域公共交通ネットワークの再構築.....	58
3.1.5 地域公共交通確保維持事業等の必要性・有効性.....	62
第4章 目標達成に向けた施策.....	63
4.1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の一覧.....	63
4.2 施策・事業内容.....	64

第5章 目標の評価指標と計画の進捗管理 .....	73
5.1 目標の評価指標.....	73
5.2 計画の推進 .....	77
5.2.1 推進・管理体制.....	77
5.2.2 進捗管理.....	77
5.2.3 多様な関係者との連携・協働 .....	77

# 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、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。

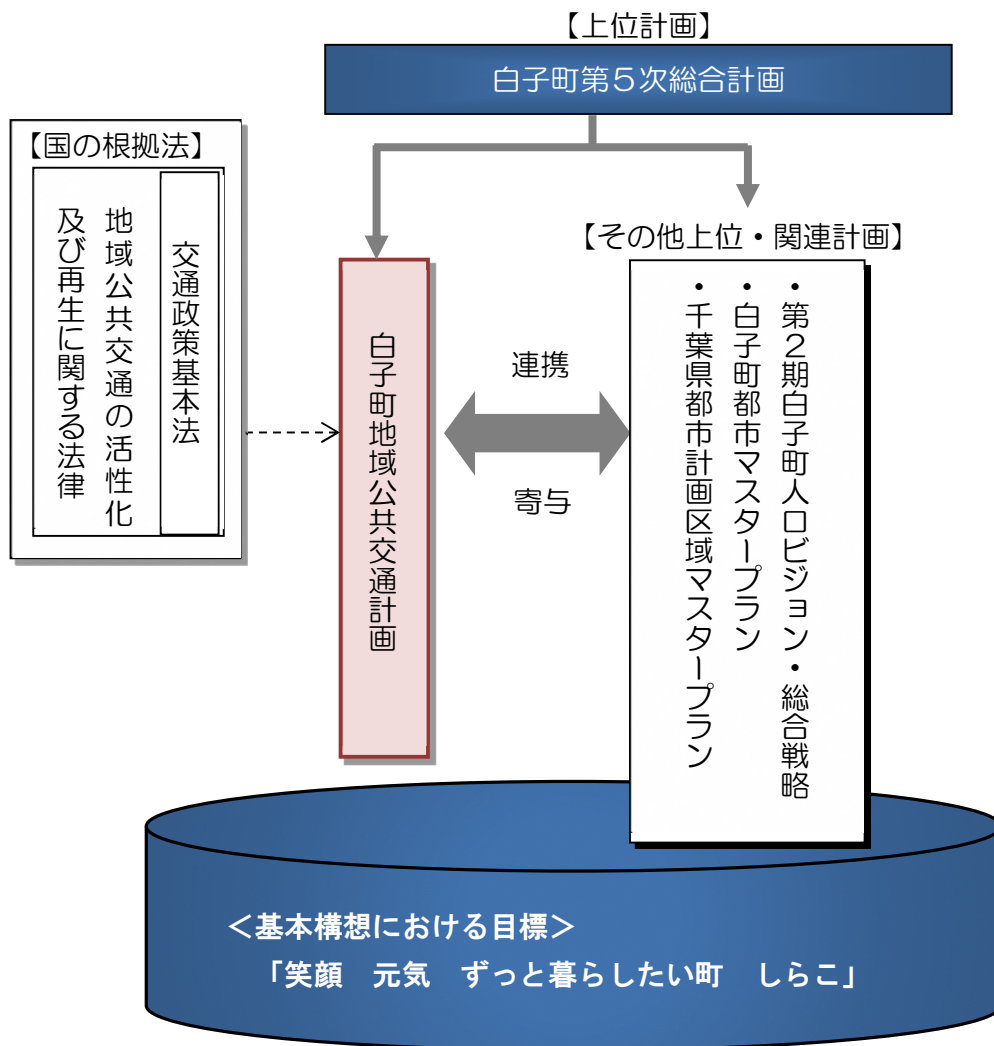
また、行政が運行する輸送サービスでも、地方都市や山間部の過疎化による利用者減少が課題となるほか、福祉輸送の一環として、無償で運行しているものについては、高齢化の進行に伴い、運行費用の圧迫や、燃料代の高騰・車両の経年劣化による修繕費の増加など、運行に係る負担額の増加が見込まれることから、公共交通の維持が非常に困難な状況となっている。

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）		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～R10）						



## 第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

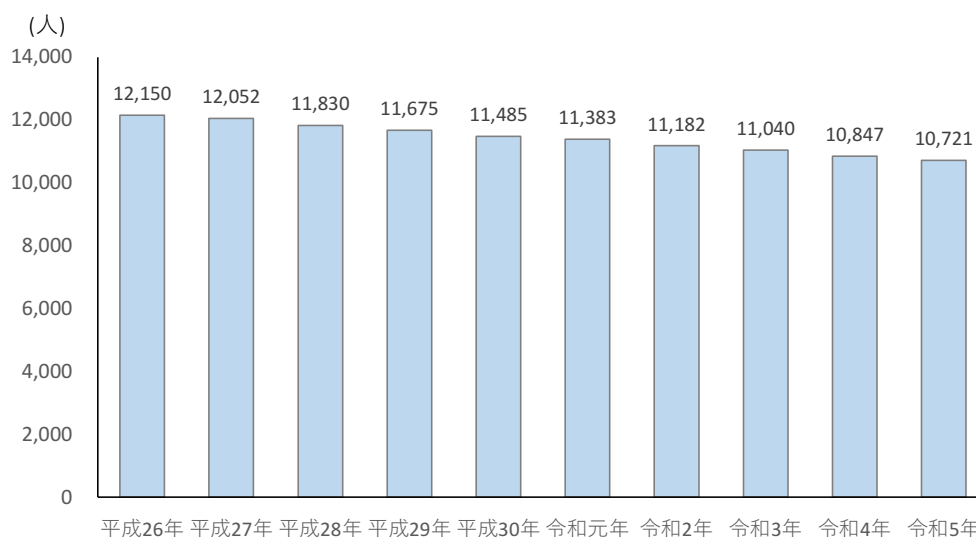
### 2.1 地域の特性

#### 2.1.1 人口動態

##### (1) 人口推移

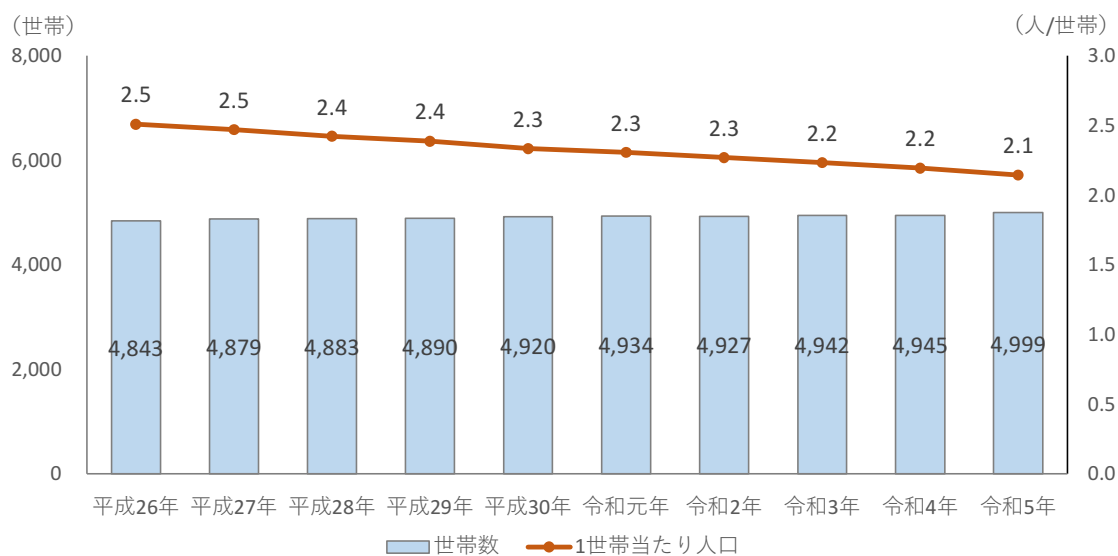
本町の人口は令和5年で約10,700人、世帯数は約5,000世帯となっている。人口推移については経年的に減少しており、1世帯当たりの人口も低下しているが、世帯数は令和2年以降、継続的に微増しており、平成26年度と比べると150世帯ほど増加している。

##### ■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

	令和2年	令和7年	令和12年	令和17年	令和22年	令和27年
	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045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%

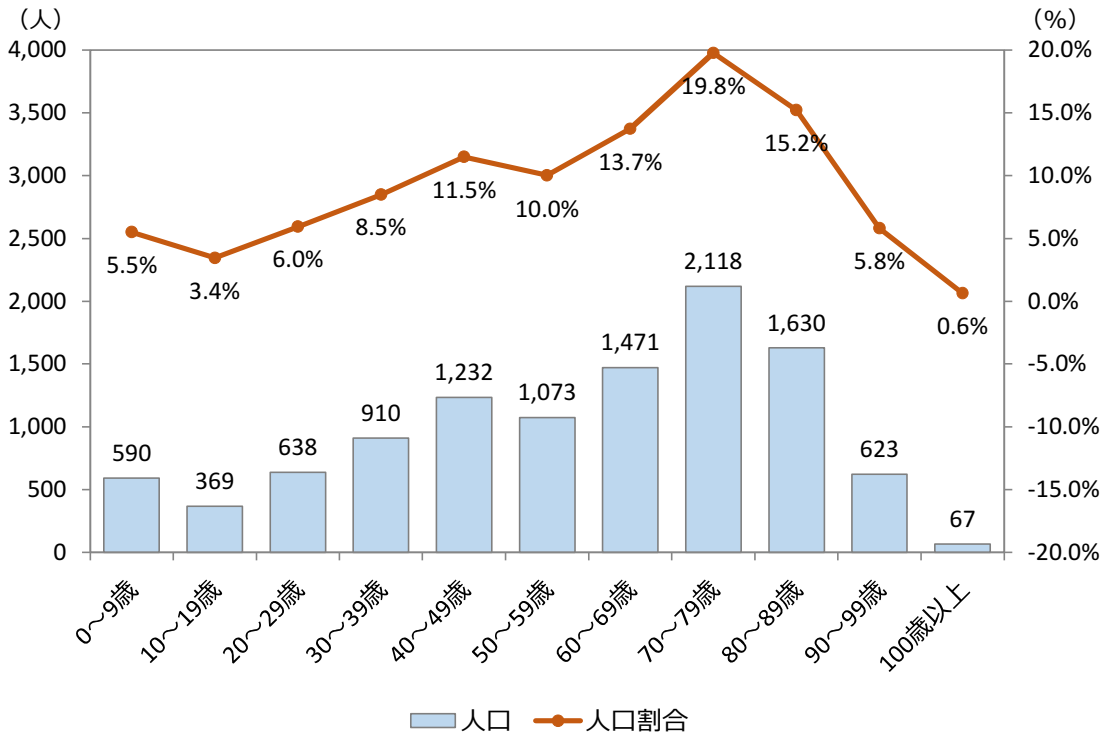


資料: 令和2年国税調査及び国立社会保障・人口問題研究所(各年10月1日現在)

### (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) 地区別人口及び世帯数

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

#### ■ 令和5年の地区別人口



資料: 白子町ホームページ (令和5年4月1日現在)

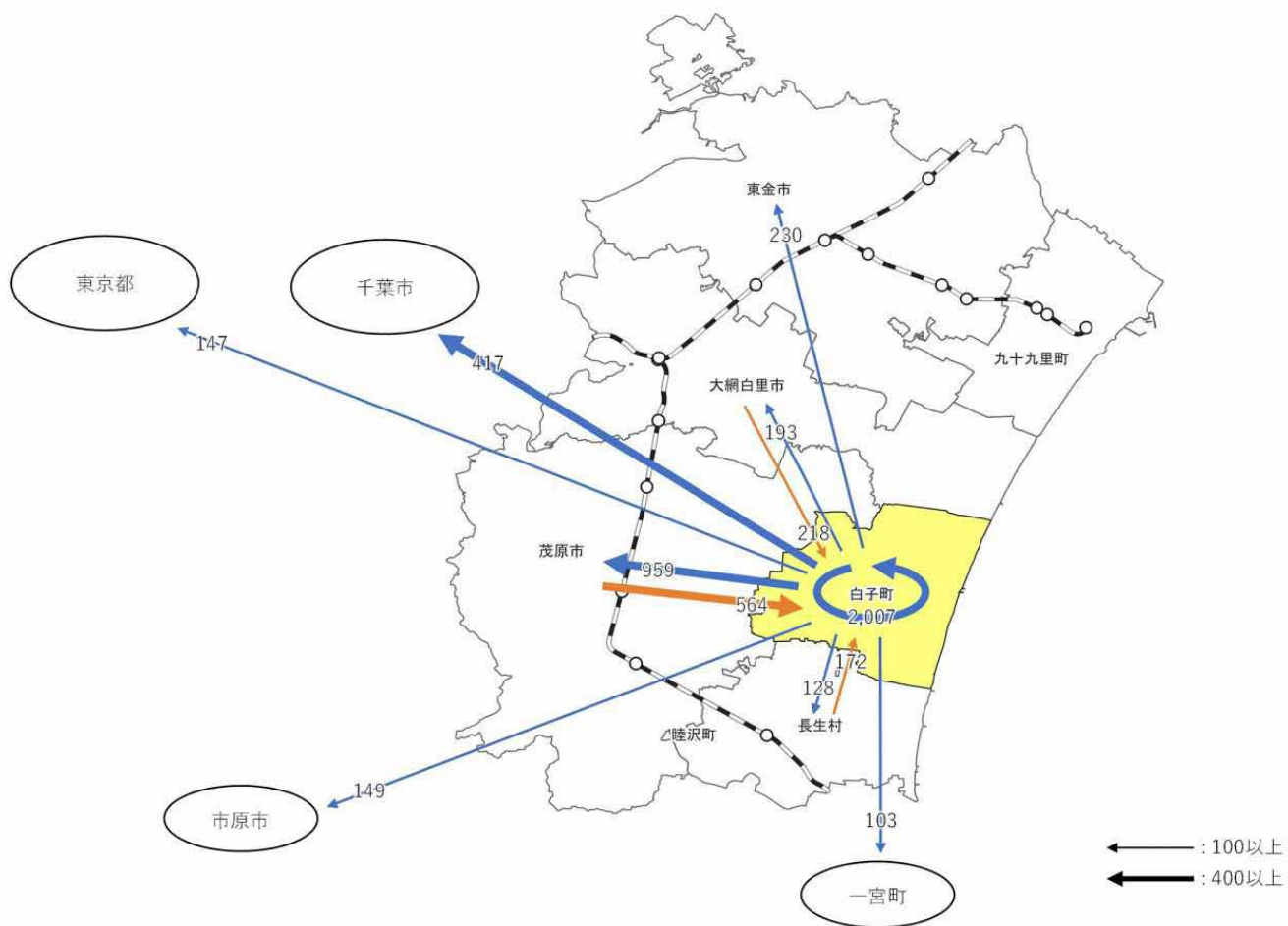
## 2.1.2 人の動き

### (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



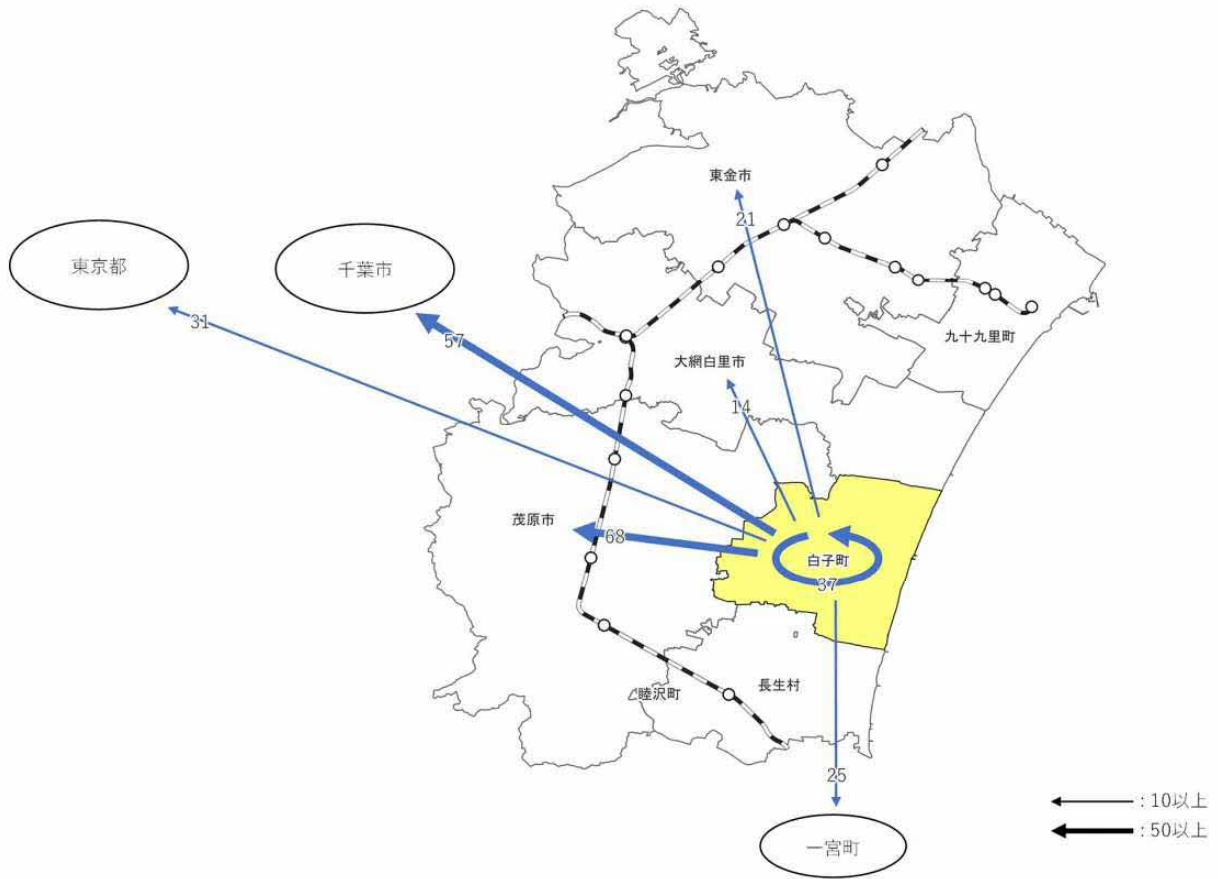
資料: 令和 2 年国勢調査

## (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



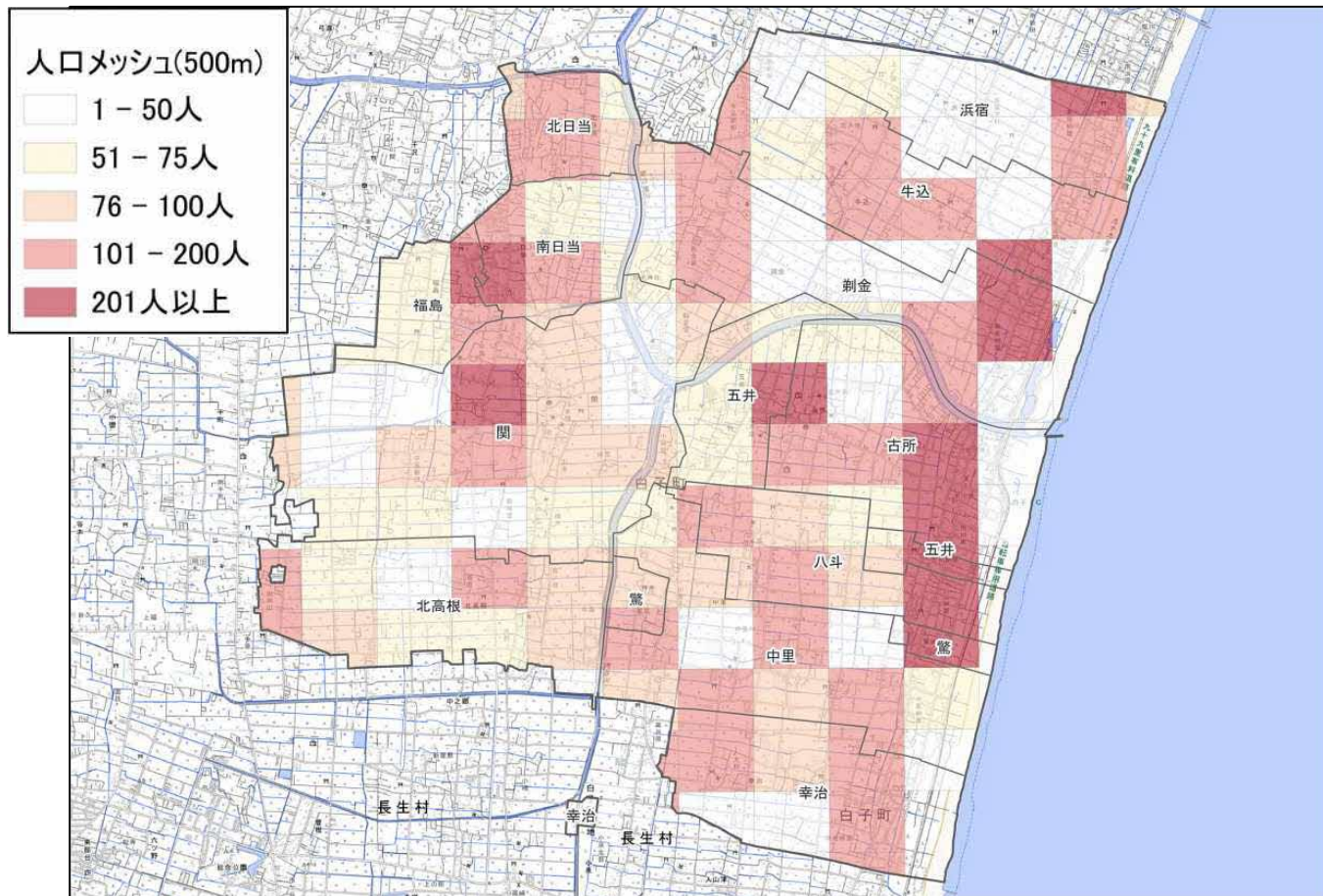
資料：令和2年国勢調査

### 2.1.3 人口分布と主要施設の立地状況

#### (1) 概観

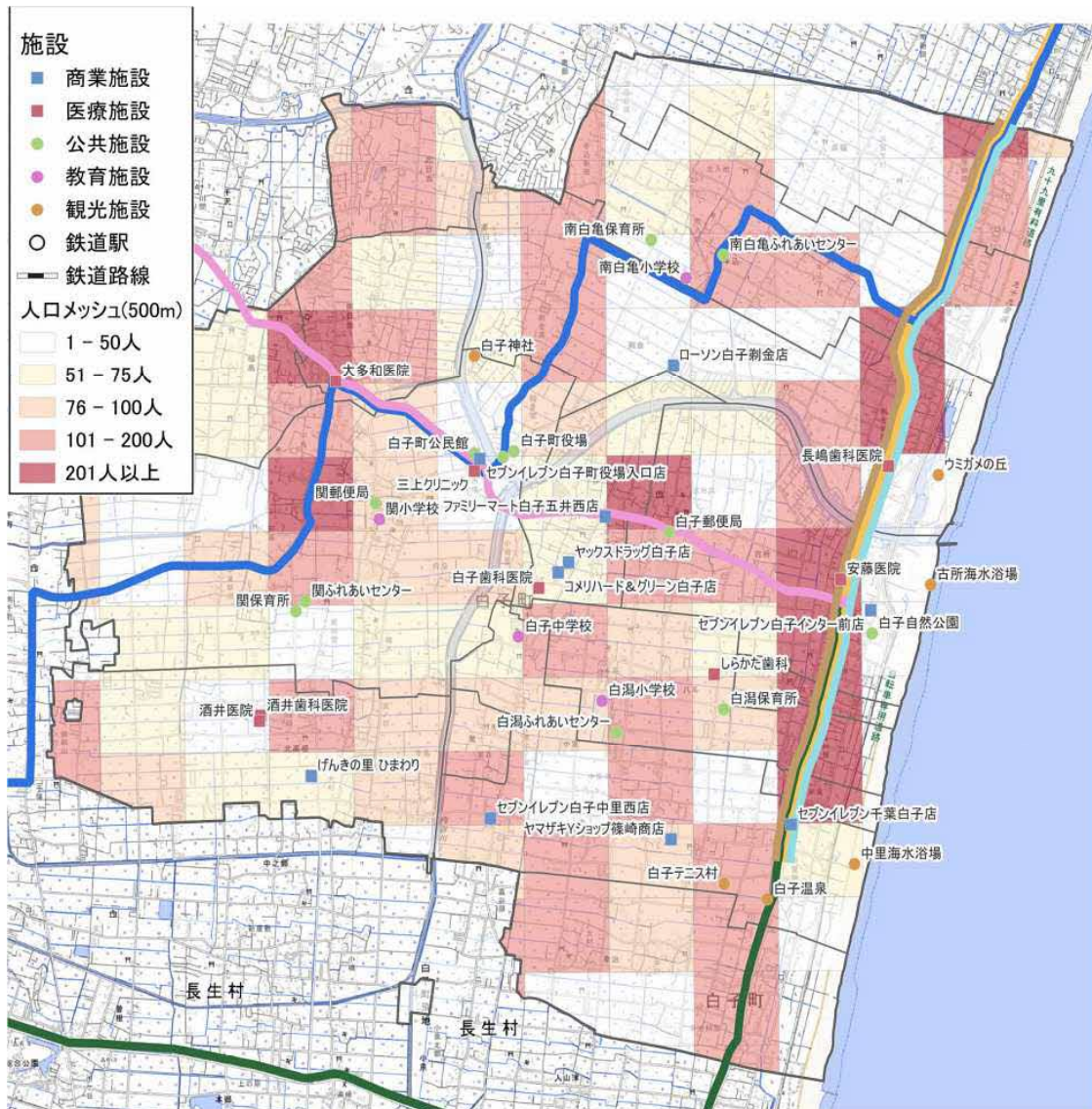
人口分布をみると、剃金、古所、五井、驚などの海岸沿いや、南日当、関の県道 138 号線沿いなどに人口集積が多くみられる。

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

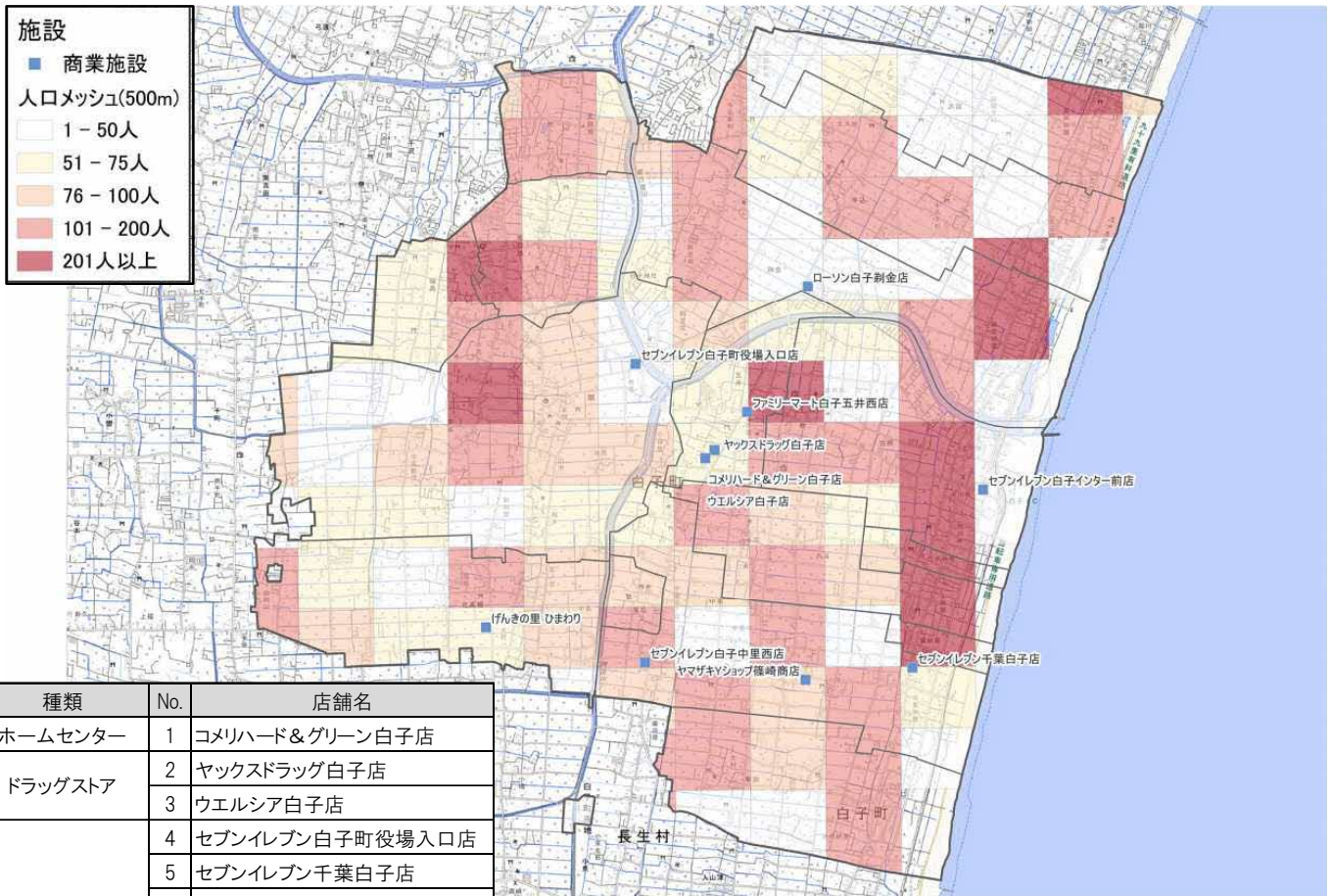
主要施設の立地状況をみると、比較的全域に分布しているが、町西部や南白亀川河口付近でやや少ない地域が見られる。



■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。



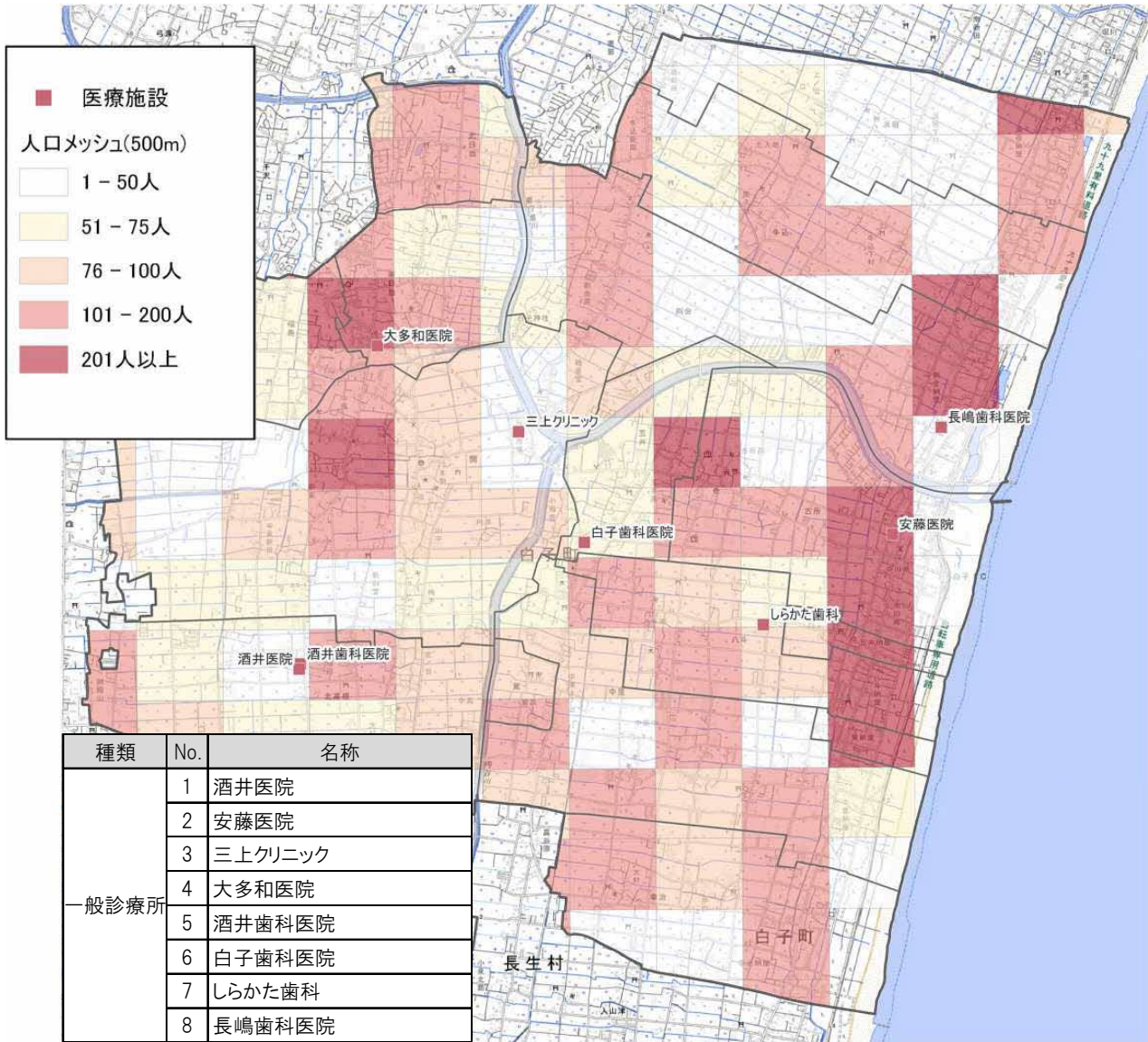
■ 商業施設の立地状況

種類	No.	店舗名
ホームセンター	1	コメリハード&グリーン白子店
ドラッグストア	2	ヤックスドラッグ白子店
	3	ウエルシア白子店
コンビニ	4	セブンイレブン白子町役場入口店
	5	セブンイレブン千葉白子店
	6	セブンイレブン白子インター前店
	7	ローソン白子剃金店
	8	セブンイレブン白子中里西店
	9	ファミリーマート白子五井西店
	10	ヤマザキYショップ篠崎商店
農産物直売所	11	げんきの里 ひまわり



### (3) 主な医療施設

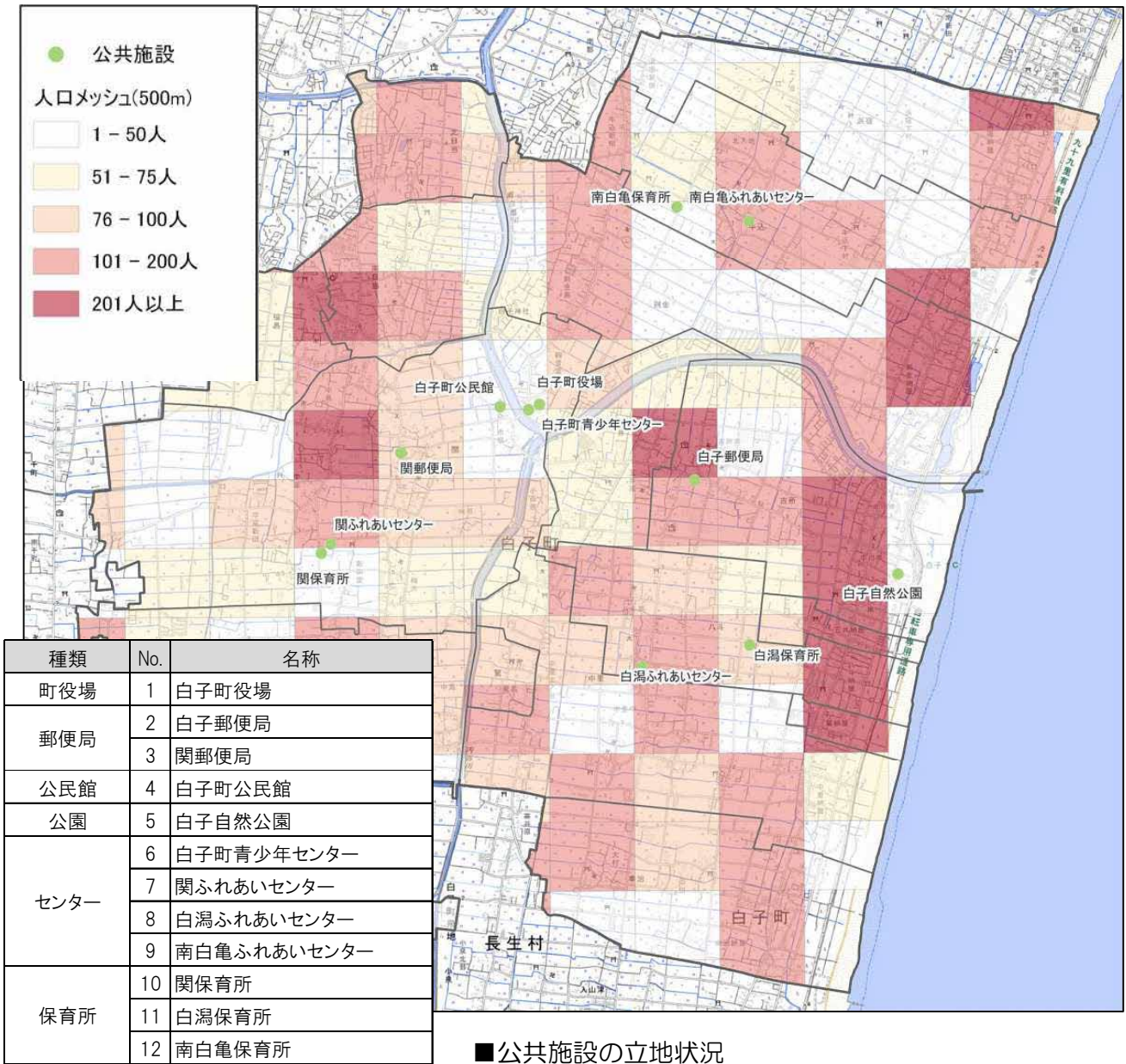
医療施設では、町中央部に、東西で比較的多く見られる。



■医療施設の立地状況

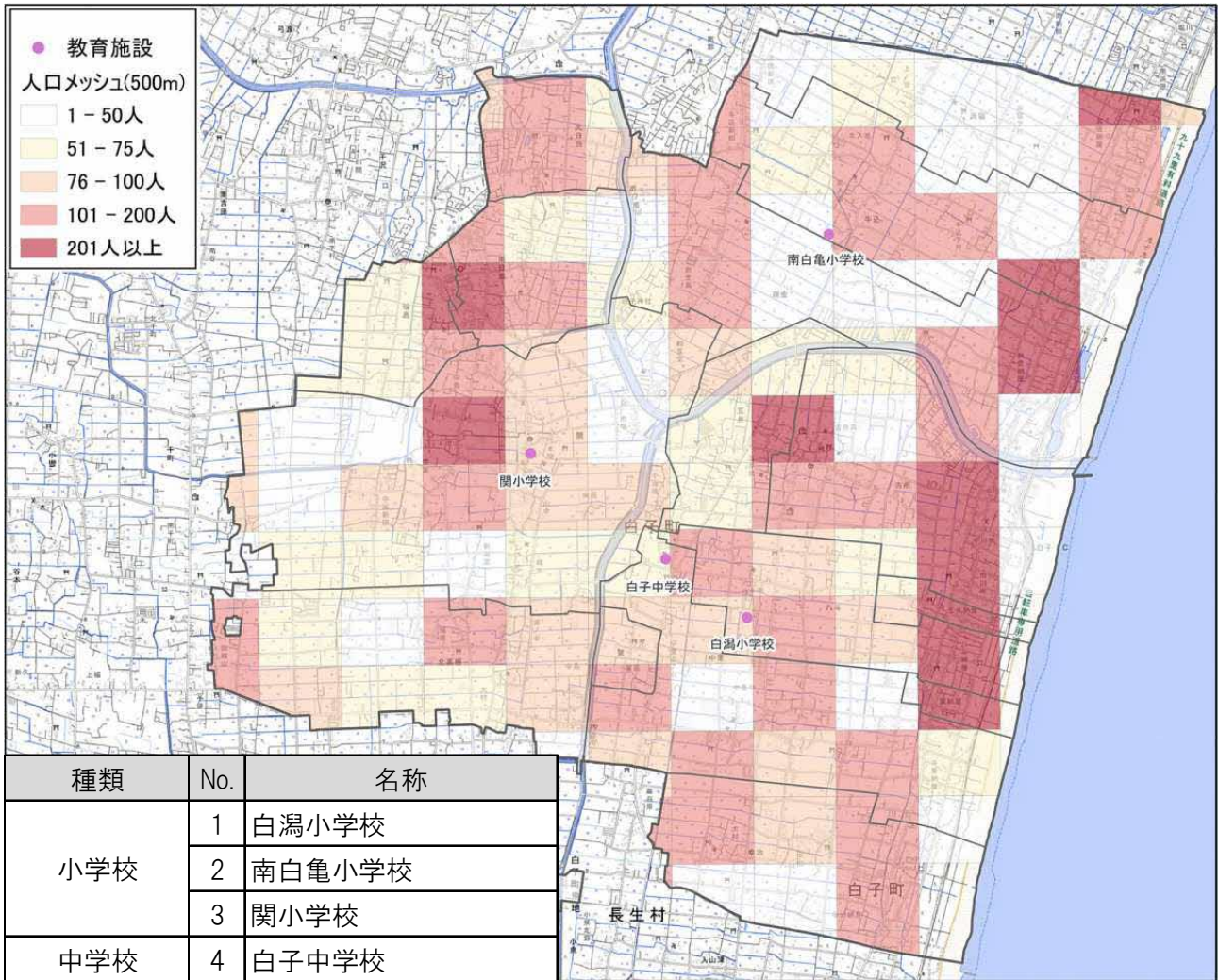
#### (4) 主な公共施設

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。



(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。

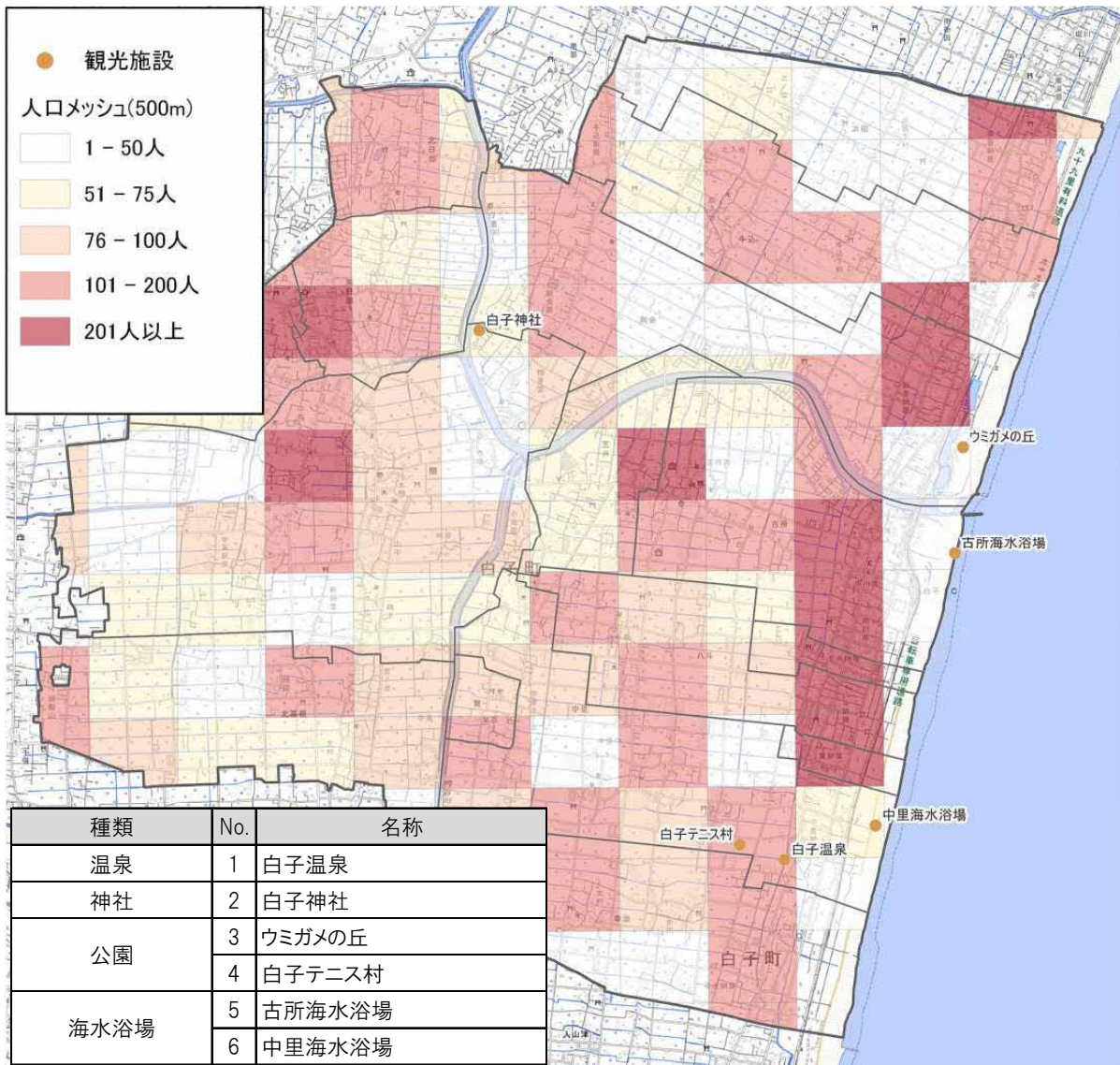


■教育施設の立地状況

※令和11年以前に3小学校を統合し、町の中心部に1校とする計画を予定している。

(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。



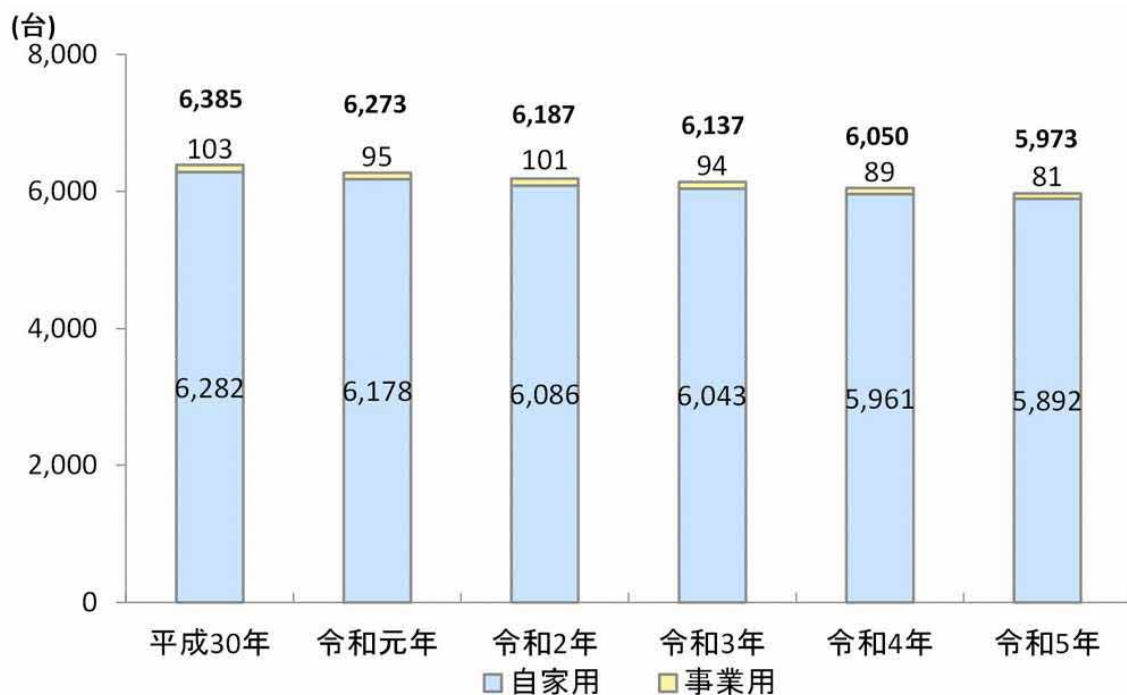
■観光施設の立地状況

## 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。

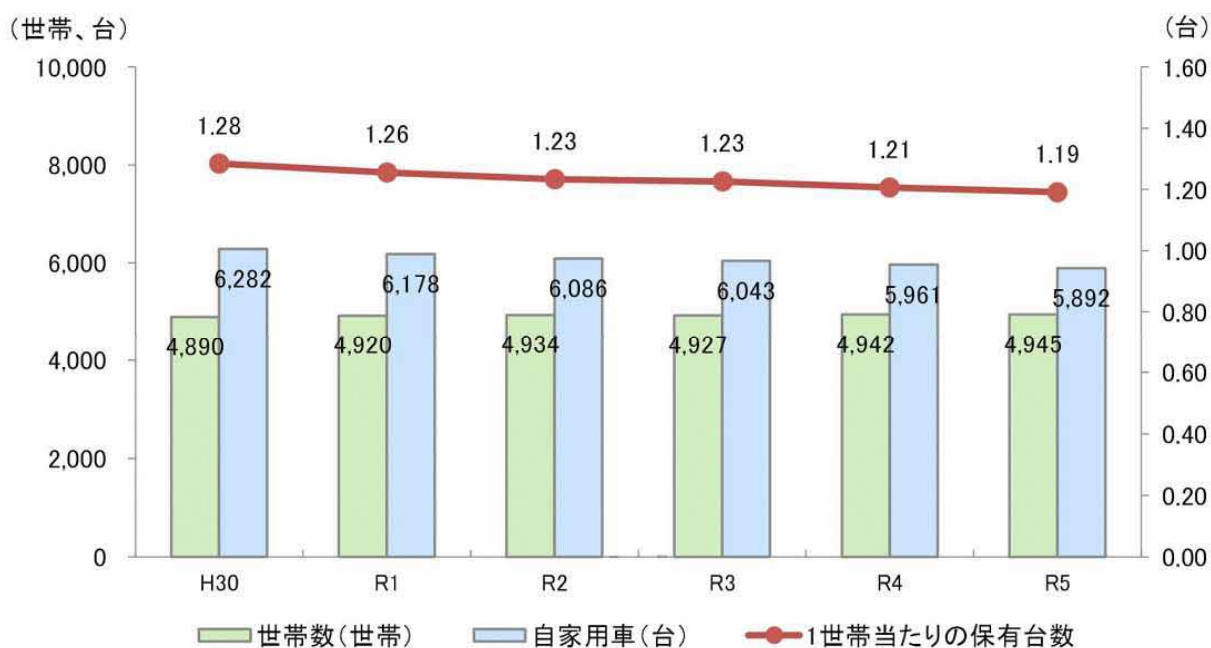
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年3月末現在で約1.2台となっており、町全体で見ると自動車への依存が見受けられる。

### ■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

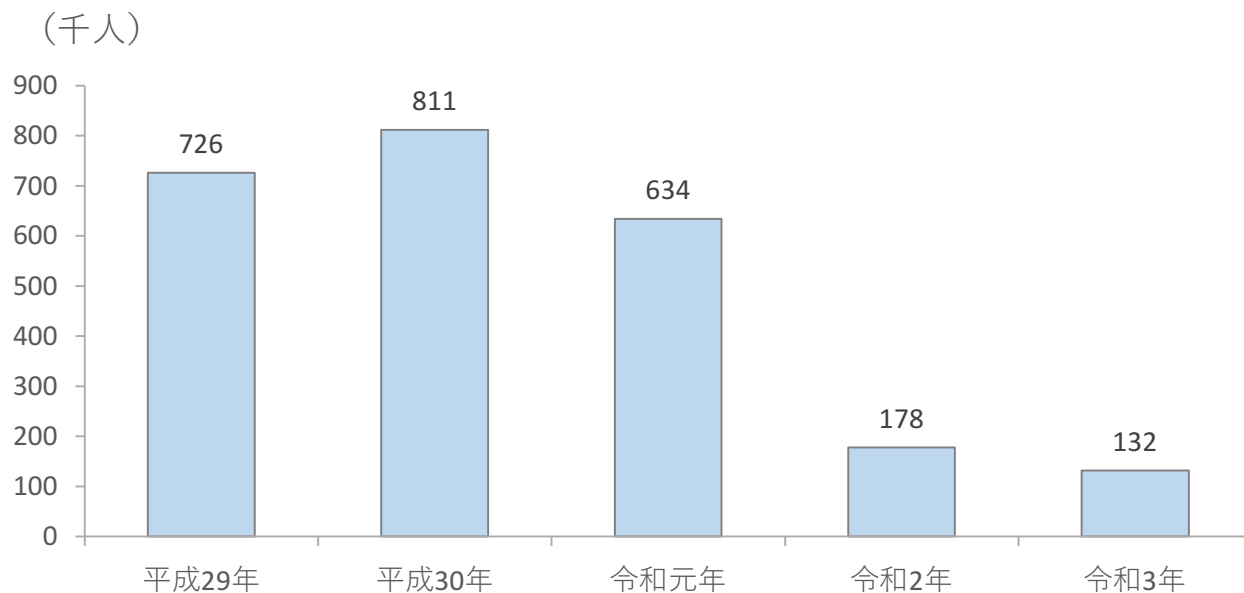


資料：関東運輸局統計情報(各年3月末現在)

## 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)

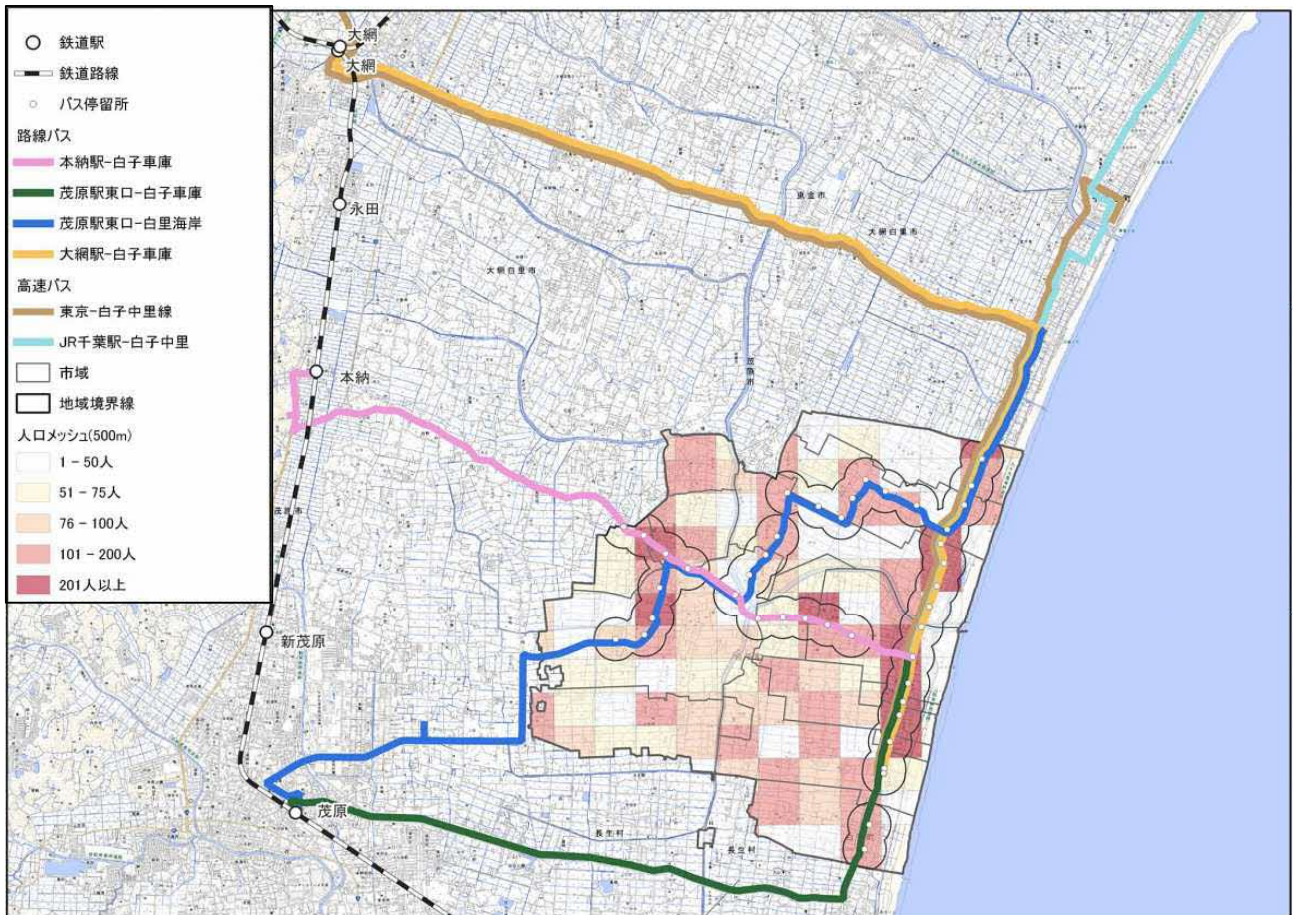
## 2.2 地域公共交通の現状

### 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。（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、小湊鉄道株式会社による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。

#### ■小湊鉄道株式会社（白子町内路線）運行概要

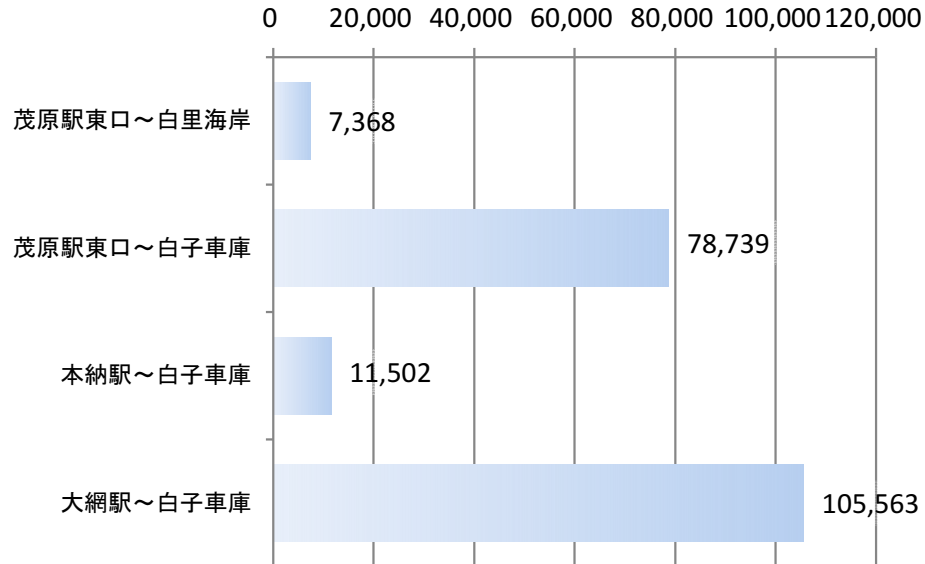
①茂原駅東口～白子車庫（茂01）	
運行日	毎日運行
運行時刻	茂原駅発：6時台～21時台 白子車庫発：5時台～20時台
運行本数	毎時1～2本（白子車庫発6時台は3本）
運行区間	茂原駅東口～中里海岸～白子車庫
②茂原駅東口～白里海岸（茂04、茂05・茂06、茂08・茂09）	
運行日	【茂04】【茂05】平日・土曜運行 【茂06】【茂08・茂09】平日運行
運行時刻	【茂04】10時台・16時台 【茂05】9時台【茂06】8時台 【茂08】7時台・18時台【茂09】13時台・16時台・17時台
運行本数	【茂04】2往復/日 【茂05・茂06】1便/日（茂05が牛込発、茂06が茂原駅発） 【茂07】1往復/日【茂08】2往復/日
運行区間	
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) 利用者数

令和4年度の総利用者数は、203,172人となっている。路線別で見ると、大網駅発着の路線が全体の約5割、茂原駅または大網駅への利用が全体の約4割を占めている。

### ■町内運行路線バス年間利用者数（令和4年度）



## (2) 高速バス

### 1) 運行概要

高速バスは、小湊鉄道株式会社による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。

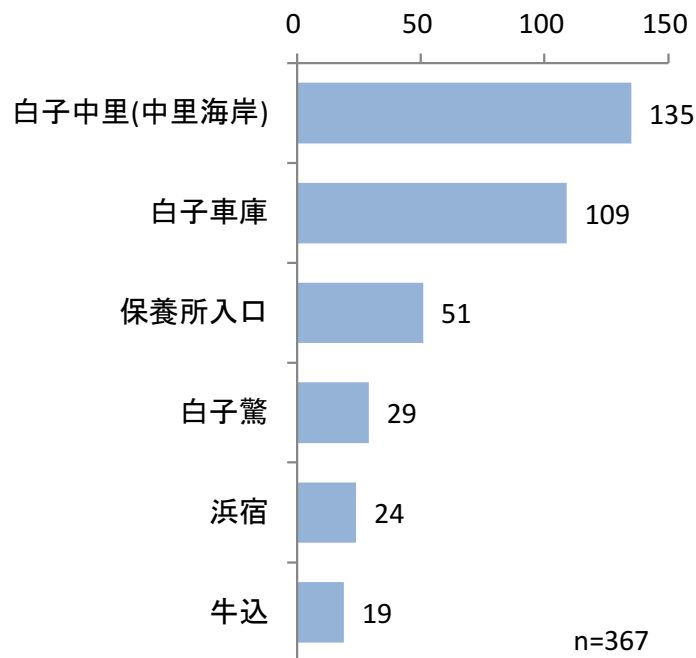
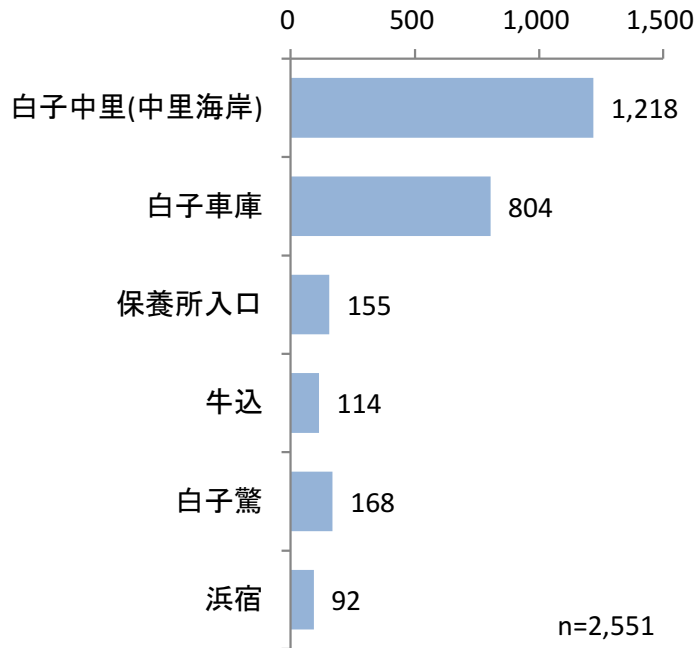
### ■小湊鉄道株式会社（白子町内路線）運行概要

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  
(上：千葉駅行き、下：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。

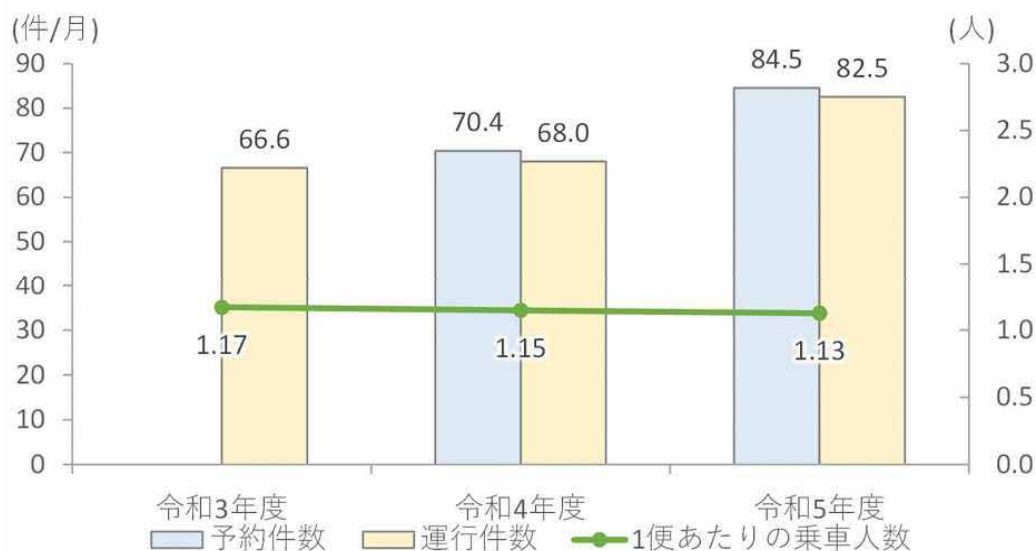
#### ■ 「らくらくタクシー」運行概要

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。

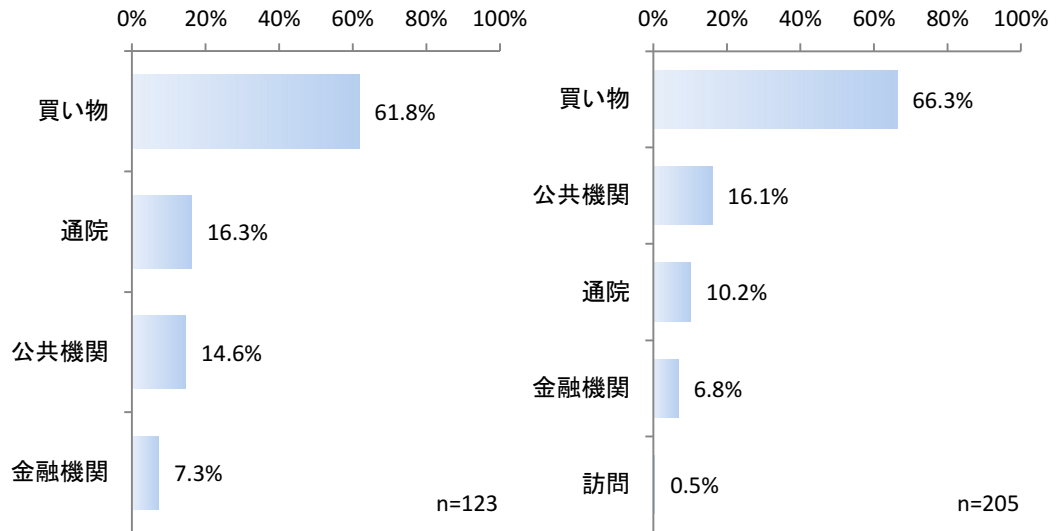


資料：白子町提供（R3年度は予約件数の集計なし、R5年度は4・5月分の実績を基に算出）

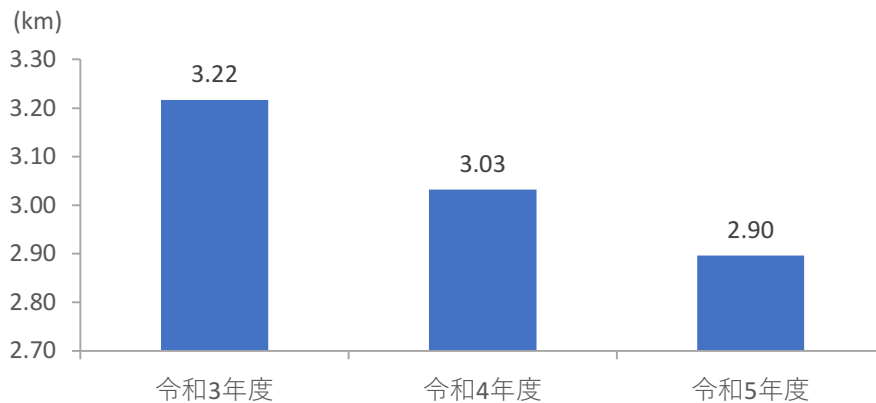
### (3) 利用者の傾向

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。

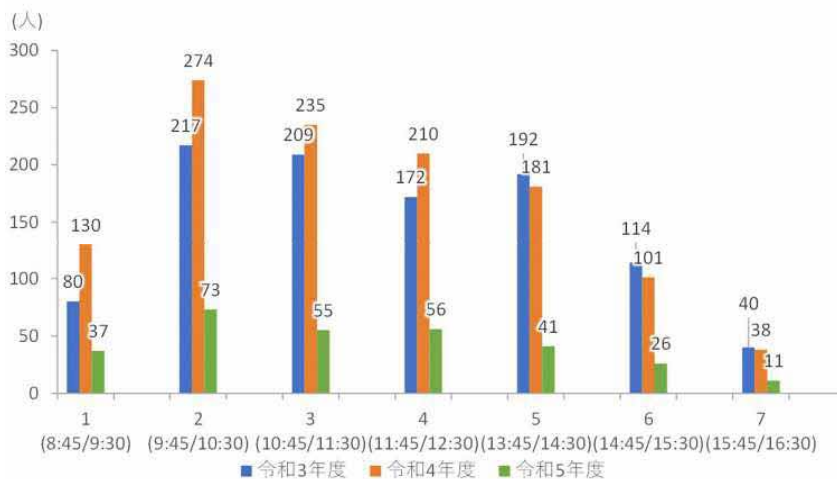
■らくらくタクシー利用に関する主な利用目的（左：出発地が自宅、右：自宅以外を出発地とする移動）



■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

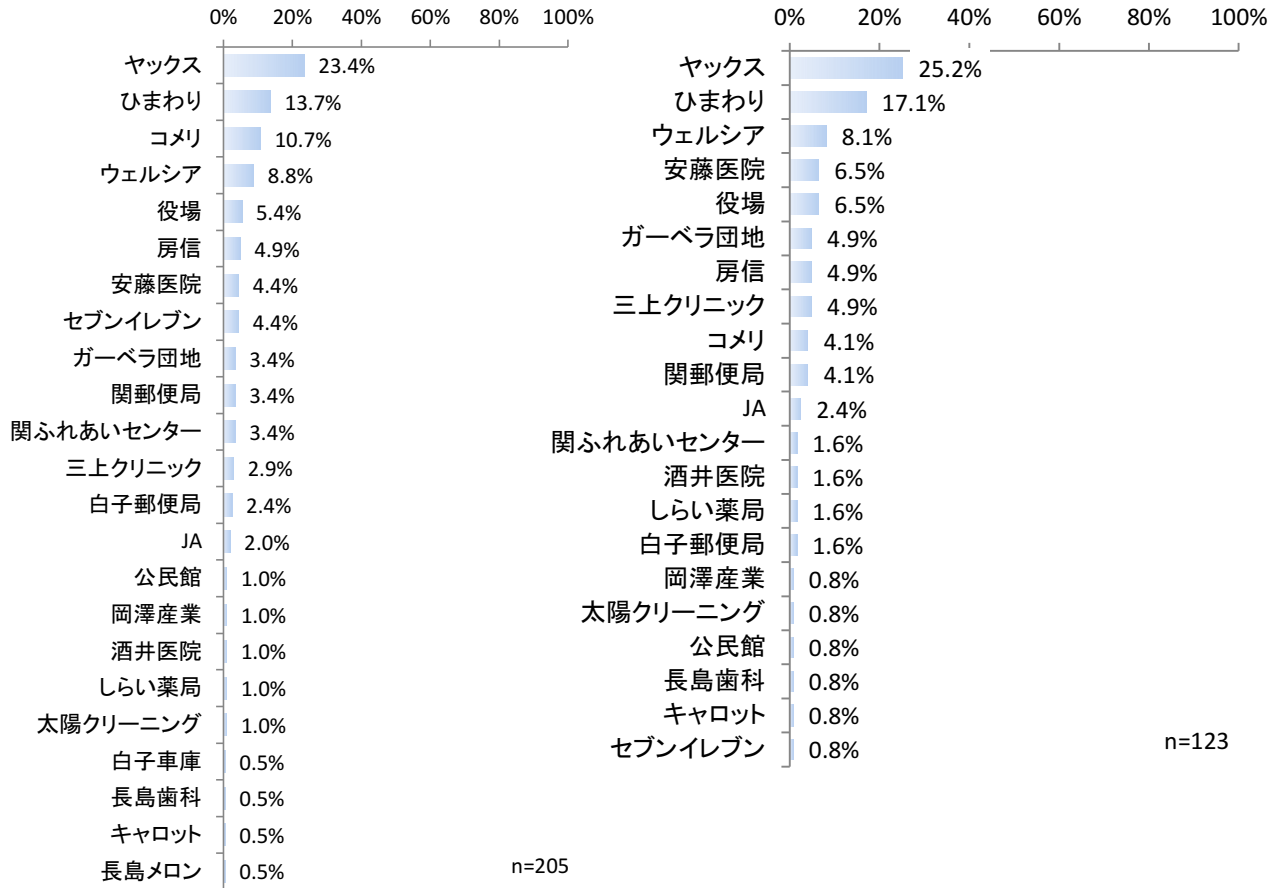


資料：白子町（令和5年については、4月3日～6月12日の乗降データを参照）

(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

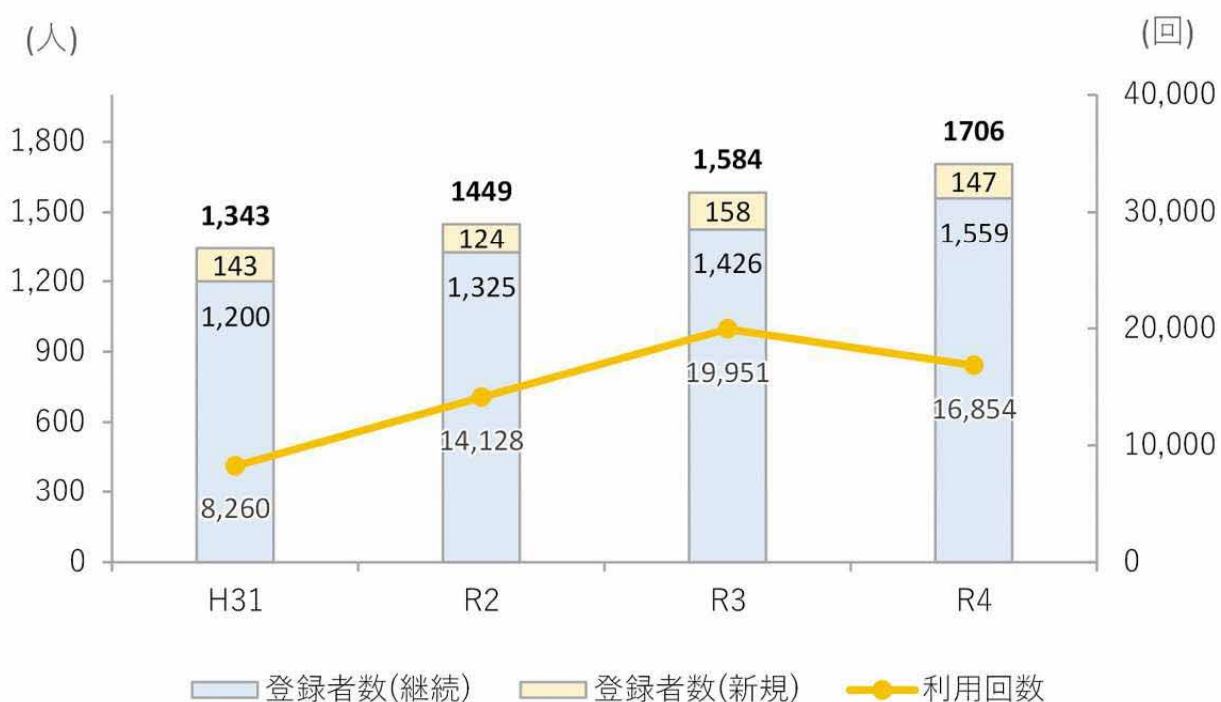
### (1) 運行概要

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

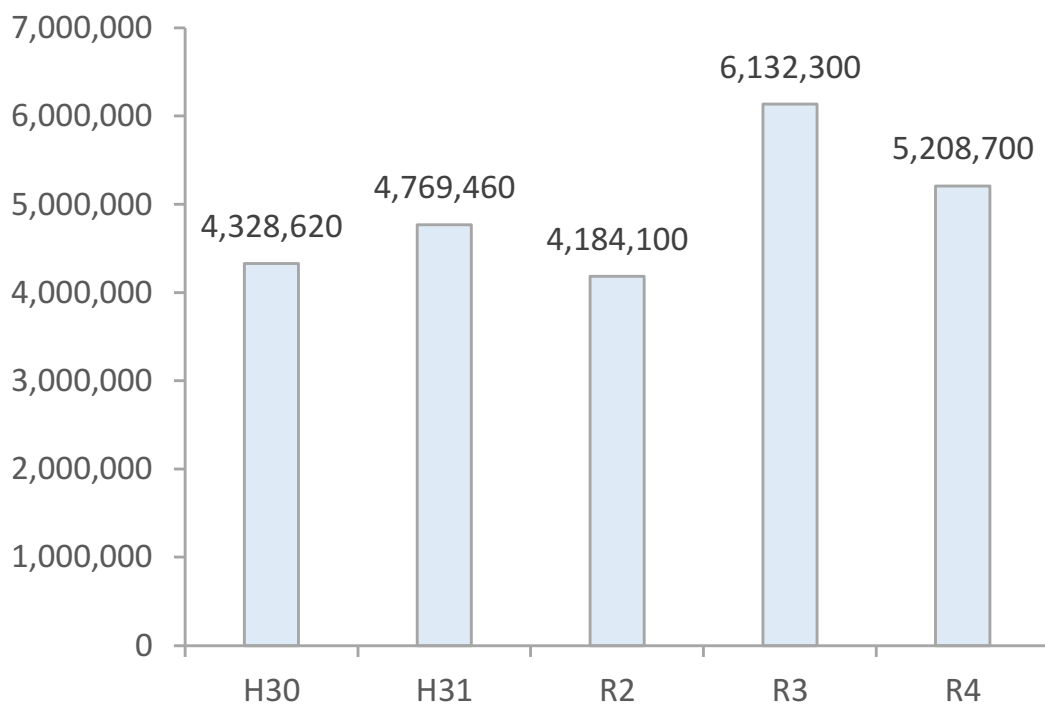


資料：白子町提供

### (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)

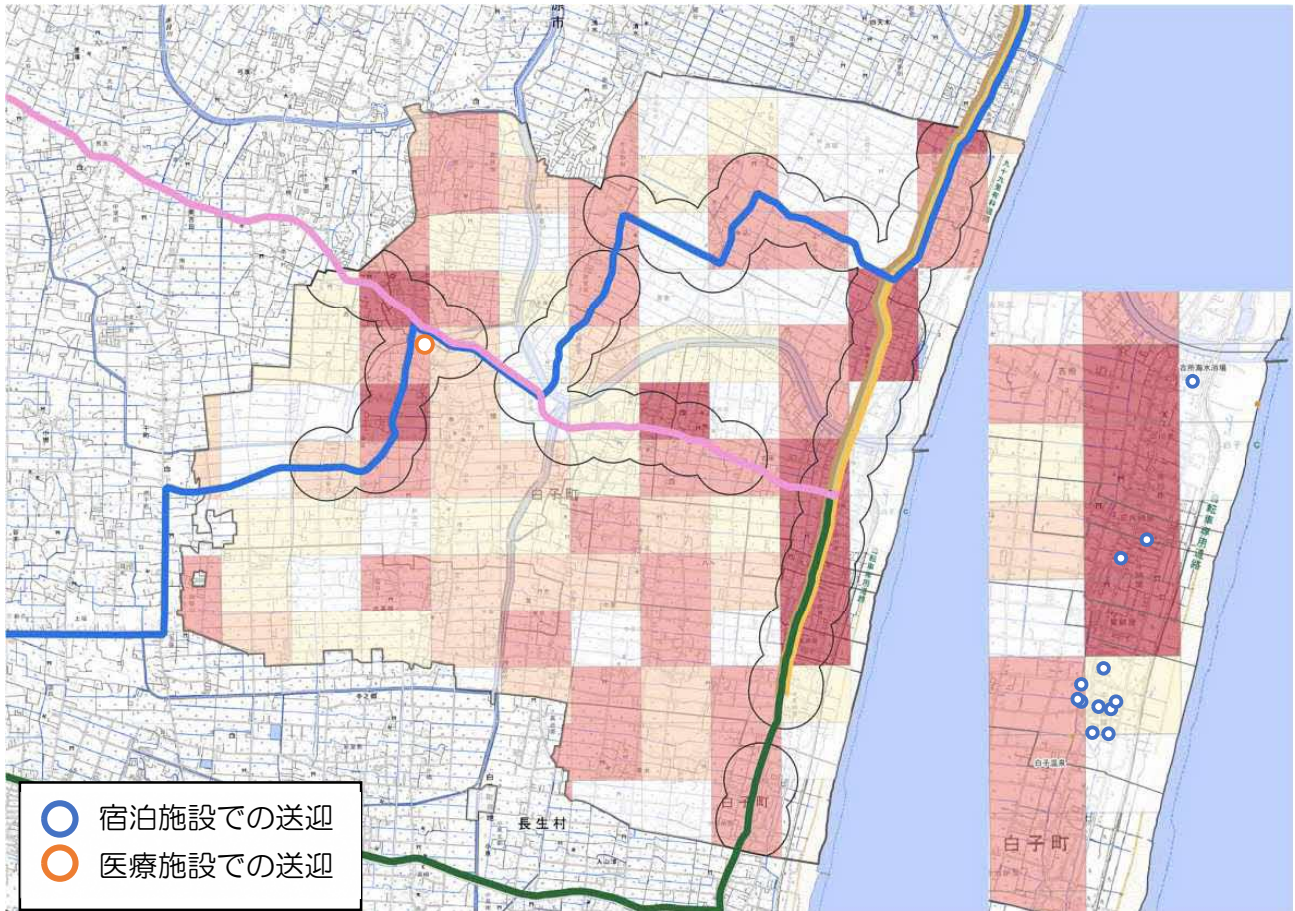


### 2.3.3 町内における民間事業者等の移動サービス

#### (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</p> <p>基本政策2：強靱で安全な暮らしを実感できるまちづくり</p> <p>基本政策3：豊かな心と生きる力を育むまちづくり</p> <p>基本政策4：にぎわいと活力を創出するまちづくり</p> <p>基本政策5：快適で利便性の高いまちづくり</p> <p>基本政策6：町民と共に創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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>〈基本的な方向性〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

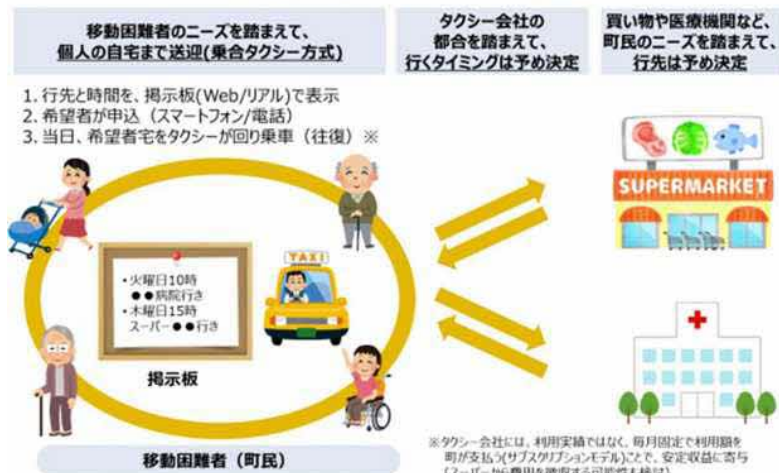
2.4.2 【上位計画】第2期白子町人口ビジョン・総合戦略

「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>&lt;②概要&gt;</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>&lt;③現状の課題&gt;</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>&lt;④実施施策&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>移動支援環境整備事業</li> </ul> <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年後を目途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（1999）年 3 月
計画期間	平成 12（2000）年度～令和 5（2023）年度
計画の体系 ・全体像	<p>○白子町の将来像 健康生活都市</p> <p>○まちづくりの基本的考え方（都市機能の基本となる 3 要素の考え方）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住機能</li> <li>・職機能</li> <li>・遊機能</li> </ul> <p>○基本的 3 要素を支え、質の高い健康生活都市を実現していくうえで必要となる都市機能の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・健康生活機能</li> <li>・ハイ・モビリティ機能</li> <li>・高質水辺環境機能</li> <li>・高質田園環境機能</li> </ul>
公共交通に関する内容	<p>4-2 交通体系の整備の方針</p> <p>4-2-2 地区レベルの交通計画</p> <p>分散・低密度居住の形態をとり、かつ鉄道駅を有しない本町における移動手段確保のため、ミニ公共交通機関（バス）、南白亀川を活用した水上交通機関等、公共交通機関のきめこまかなサービス提供に努めるとともに、近隣住民の相互扶助による交通弱者対策など、ソフトウェア面の交通計画も含めた多面的対応を検討していく。</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集約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。

#### (4) 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

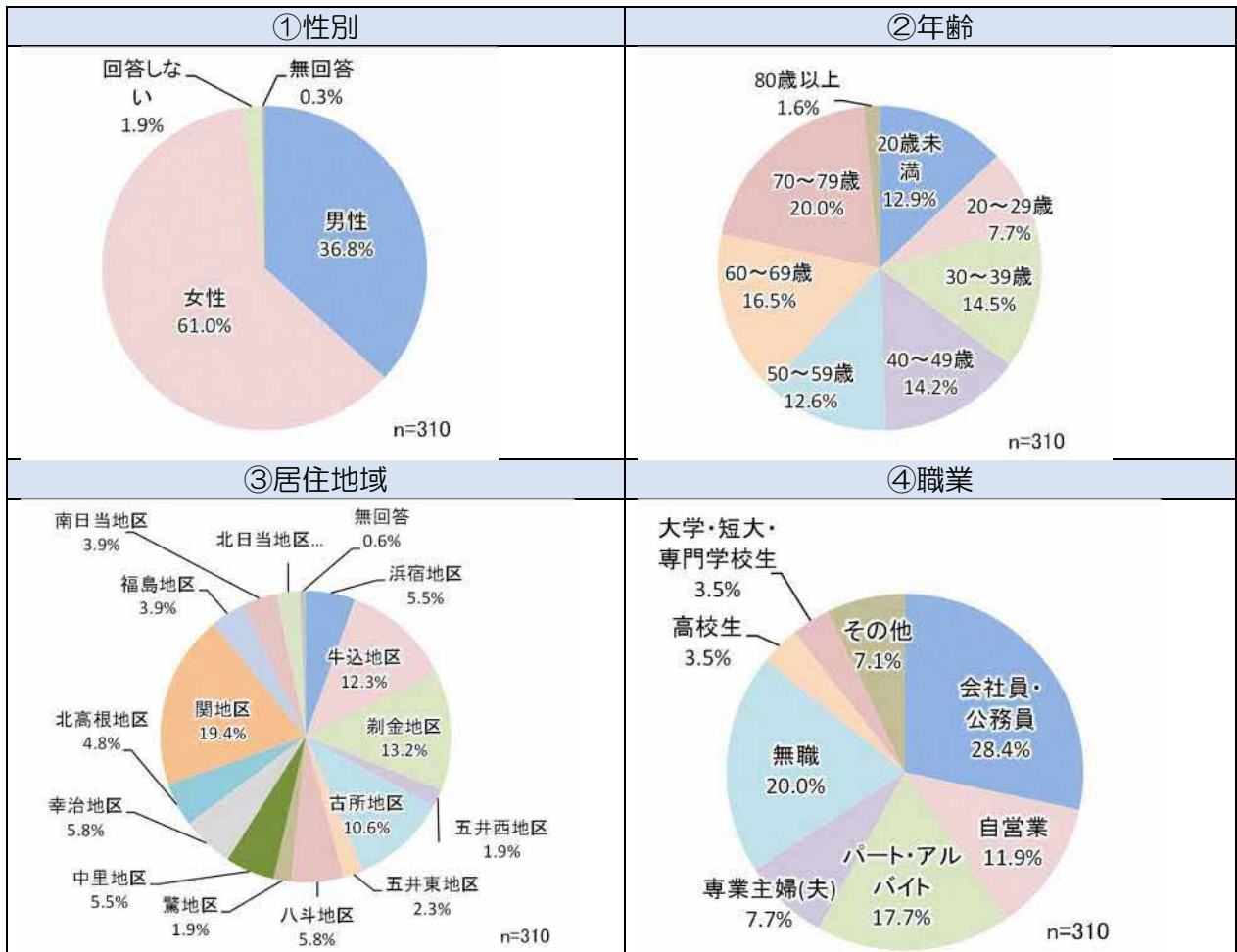
#### <公共交通の利用頻度について>

- 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



(5) 主な結果

1) 属性



2) 普段の外出状況について

① 町内への外出目的

・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。

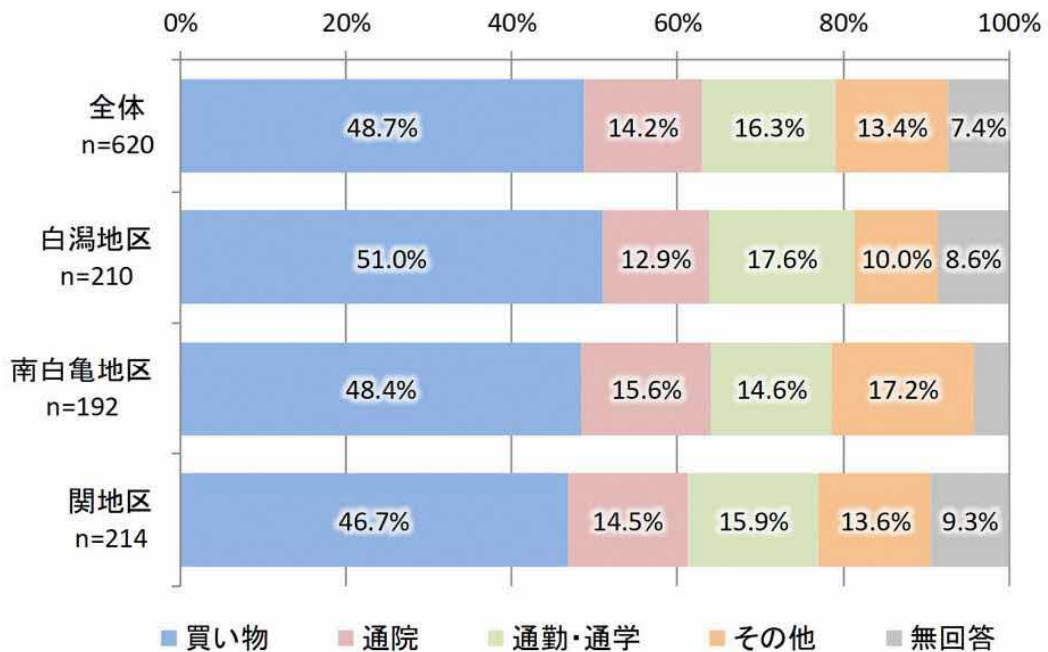


図 町内への外出目的

## ② 町内への外出頻度

• 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。

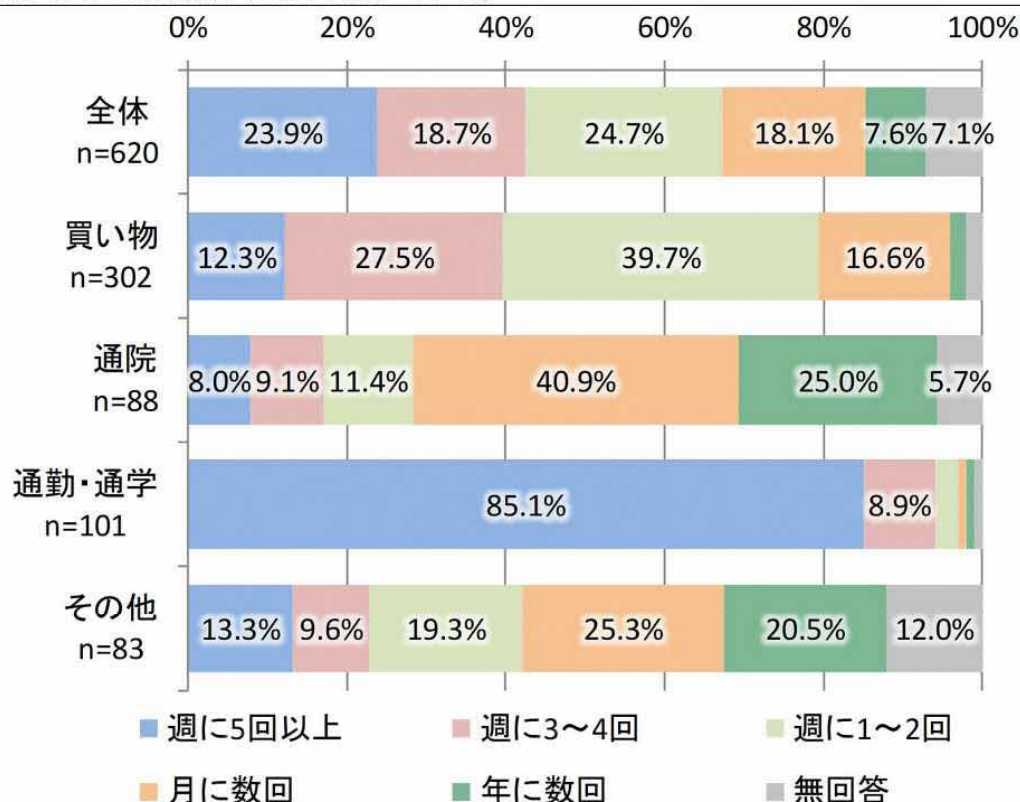


図 町内への外出頻度

## ③ 町内への外出の際の移動手段

• 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。

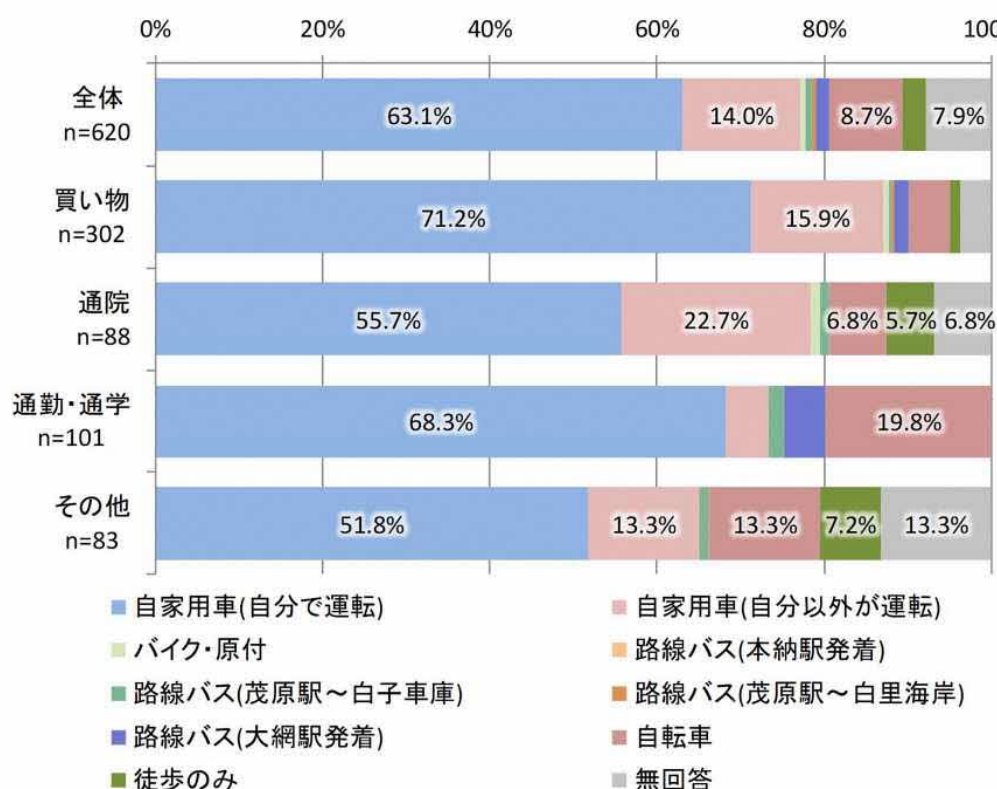


図 町内への外出の移動手段

#### ④ 町内への外出の目的地

・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。

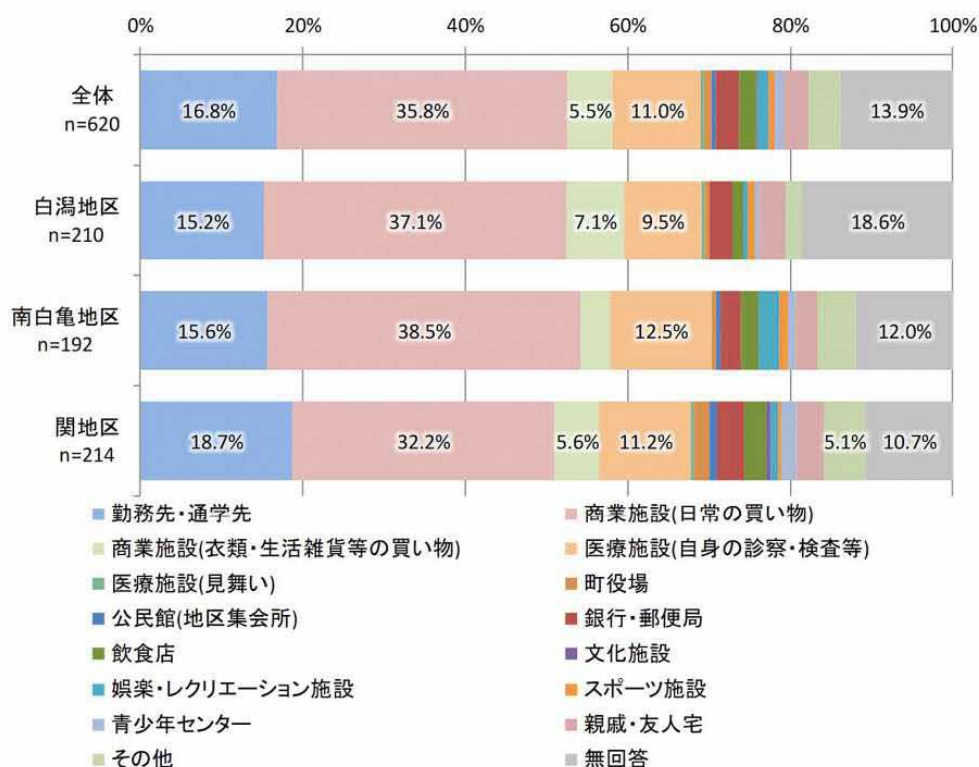


図 町内への外出の目的地

#### ⑤ 町外への外出目的

・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。

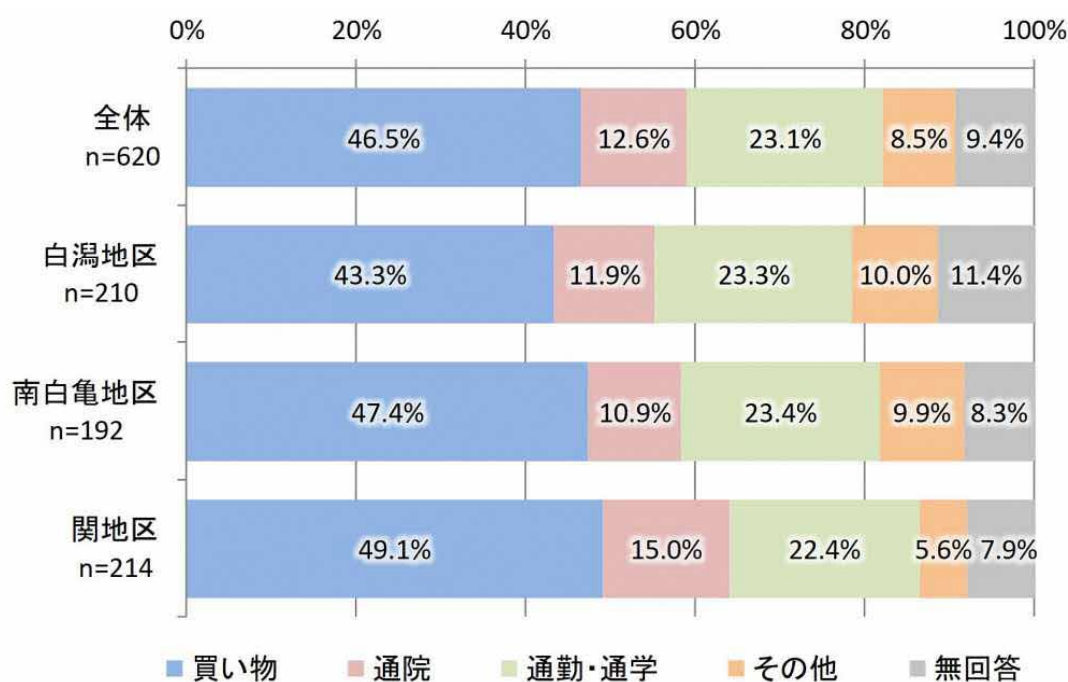


図 町外への外出目的

⑥ 町外への外出頻度

• 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。

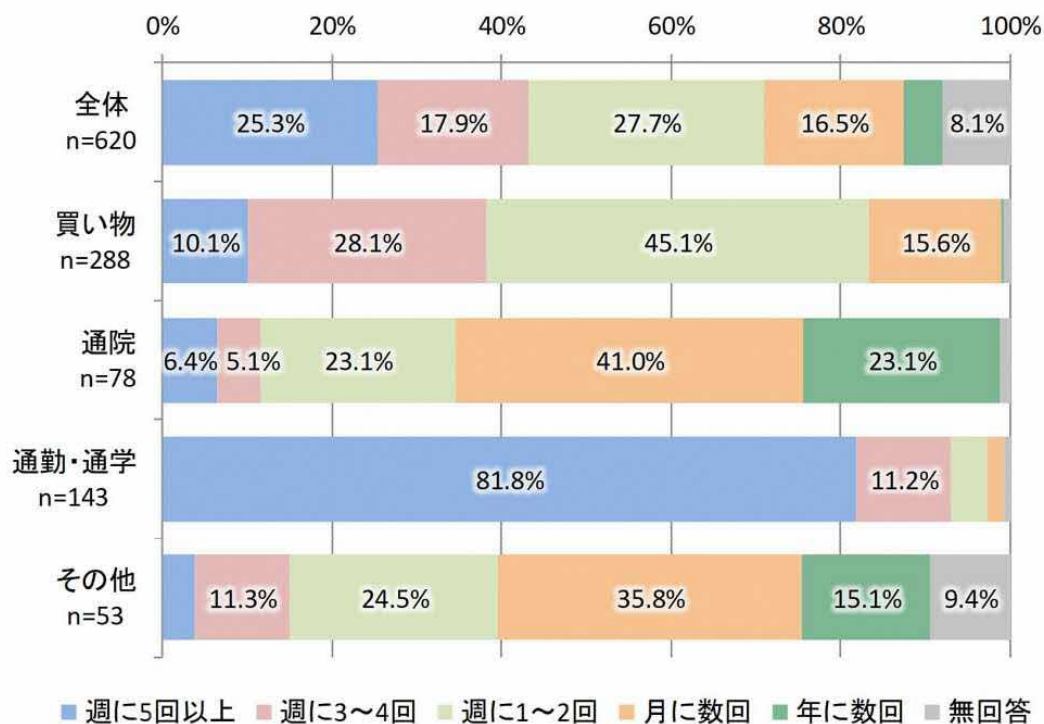


図 町外への外出頻度

⑦ 町外への外出の際の移動手段

• 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16.6%(92人)と続いている。

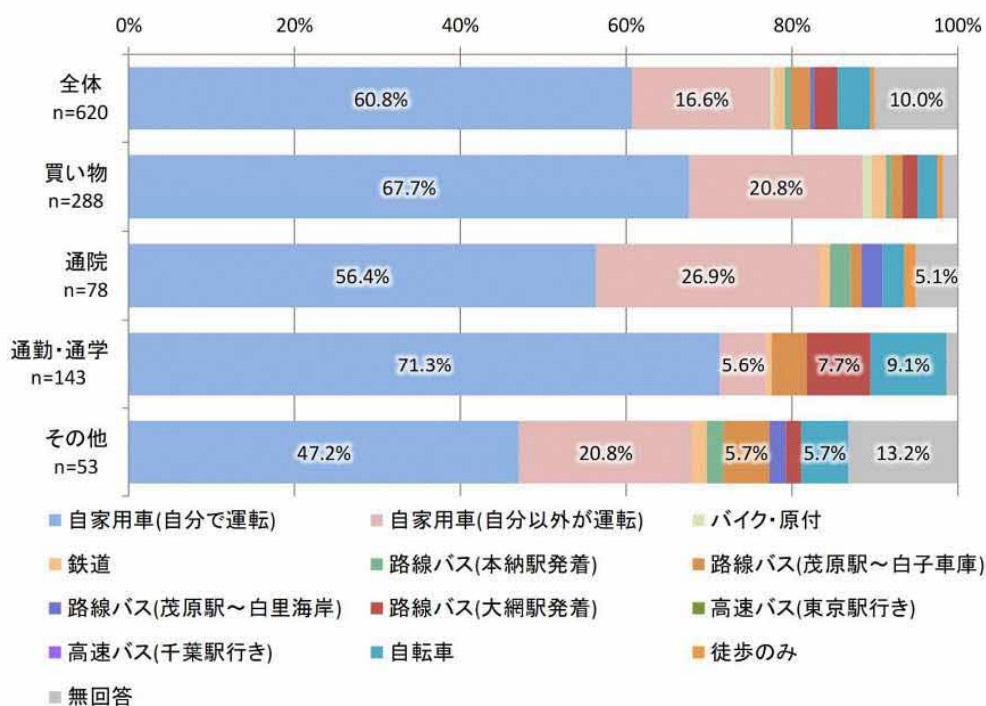


図 町外への外出の移動手段

⑧ 町外への外出の際の目的地

・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。

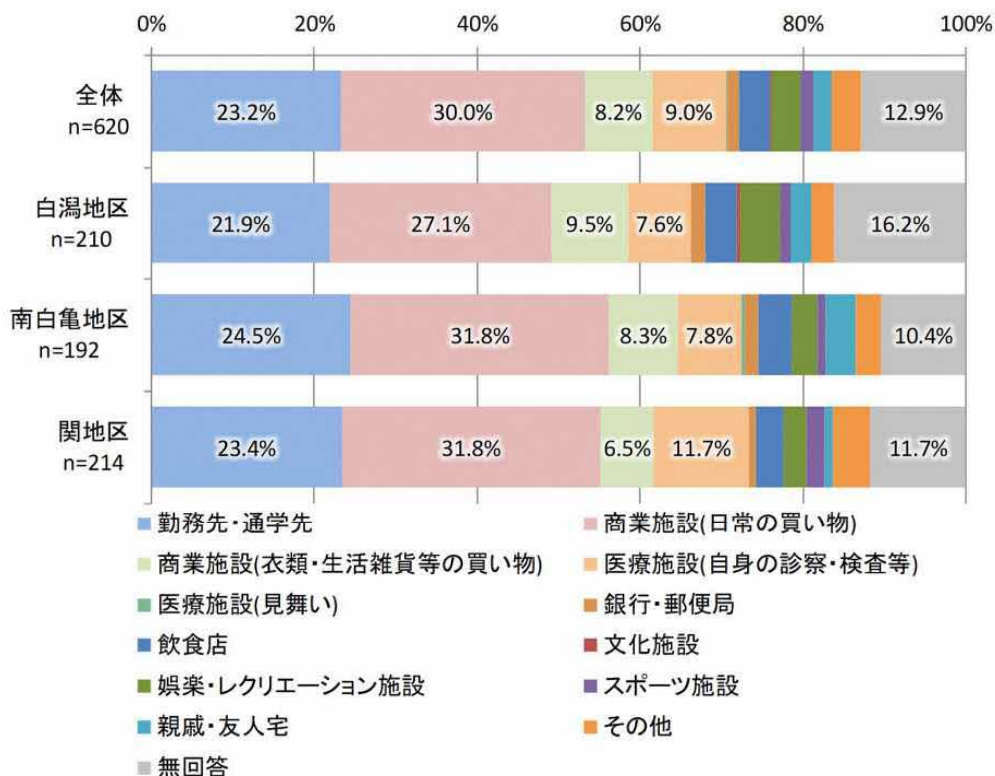


図 町外への外出の目的地

⑨ 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。

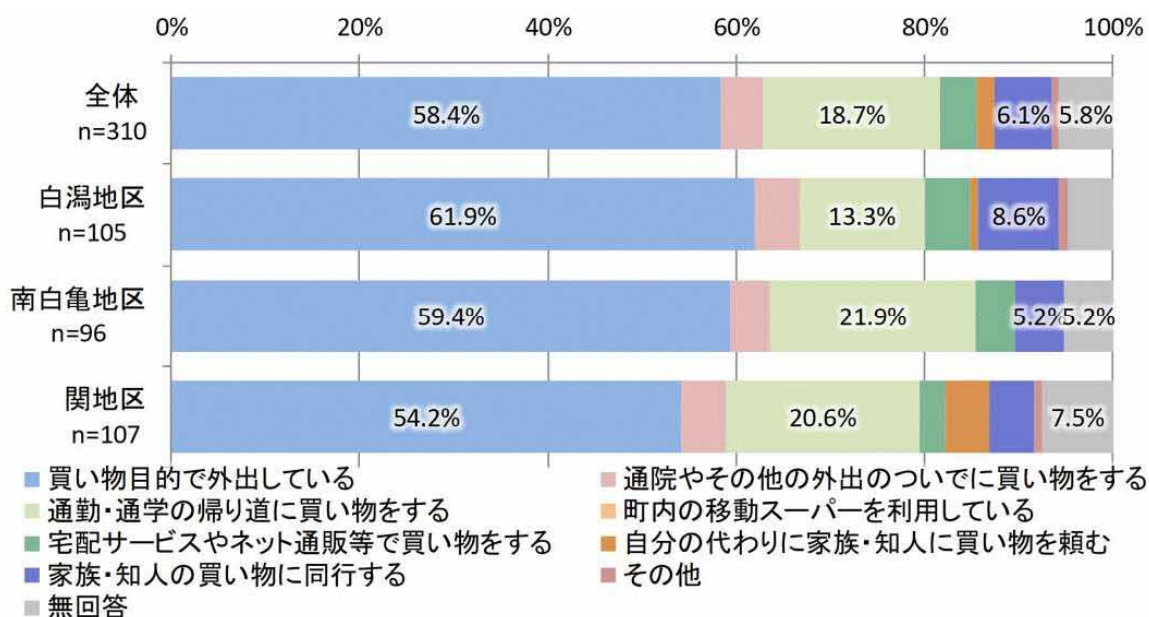


図 日常の買い物の行動パターン

⑩ 町内で実施されている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。

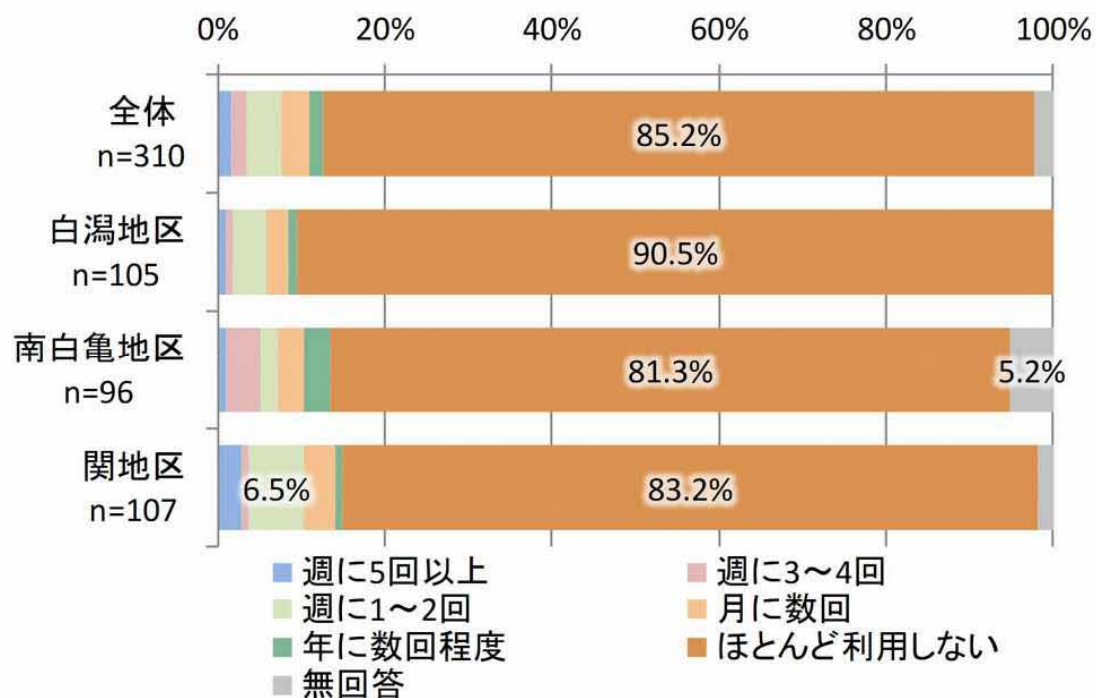


図 移動スーパーの利用頻度

### 3) 公共交通の利用頻度について

#### ① 路線バスの利用頻度

• 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。

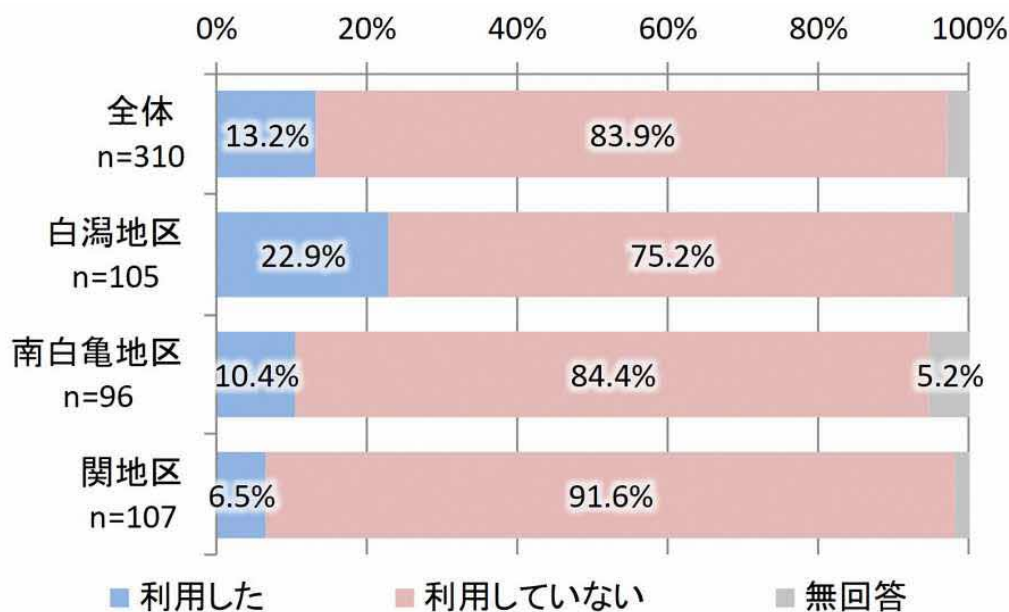


図 路線バスの利用の有無

#### ② 路線バスの最寄りのバス停までの距離

• 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。

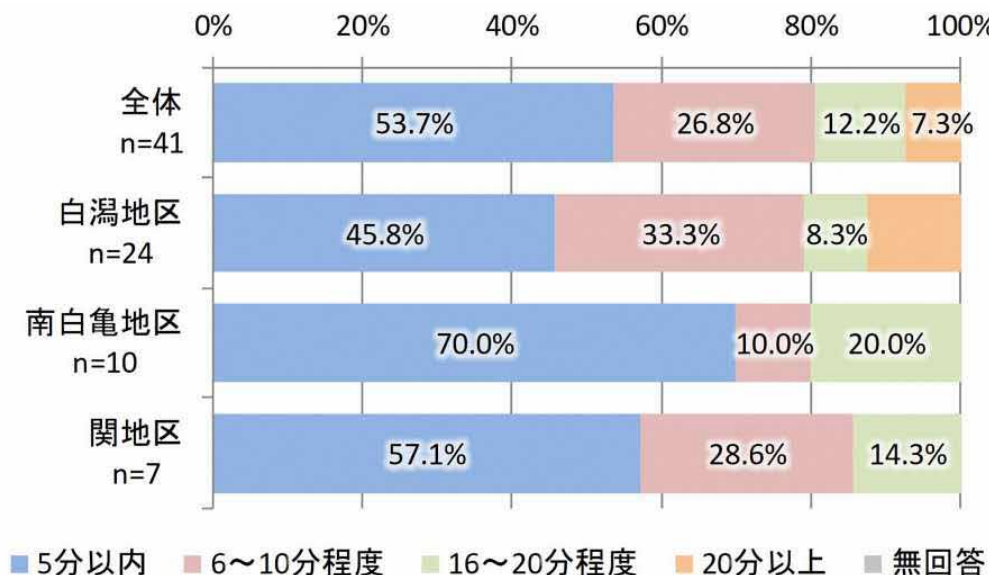


図 路線バスの最寄りのバス停までの時間

### ③ 路線バスの利用頻度

• 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。

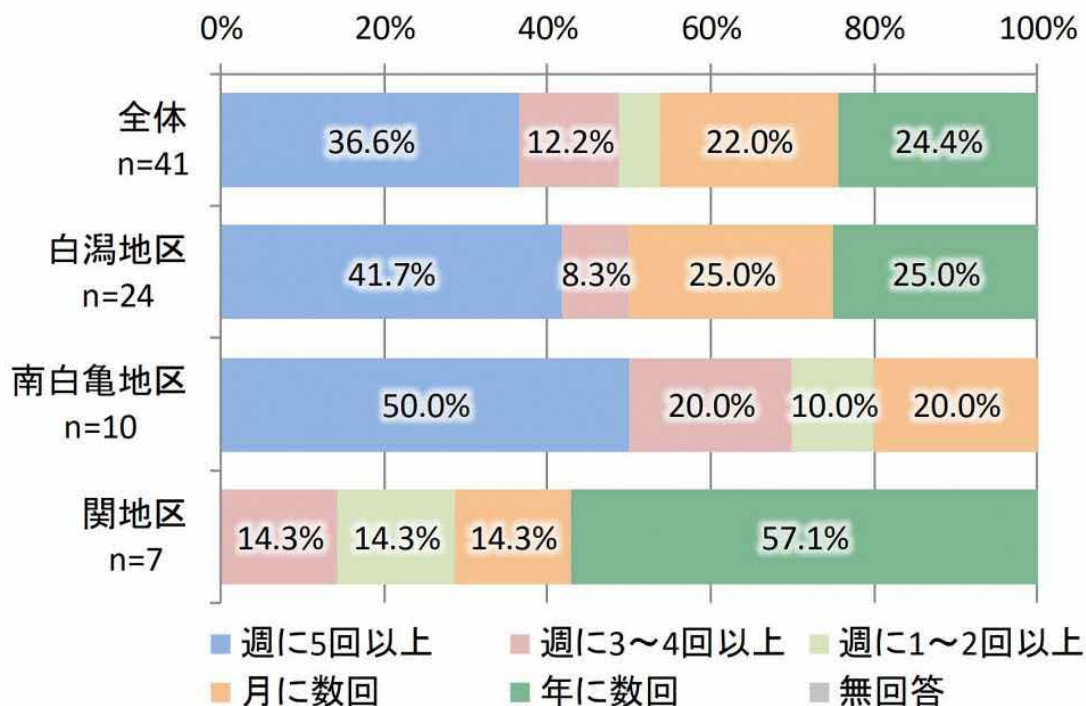


図 路線バスの利用頻度

### ④ 路線バスを利用しない理由

• 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%



⑤ 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。

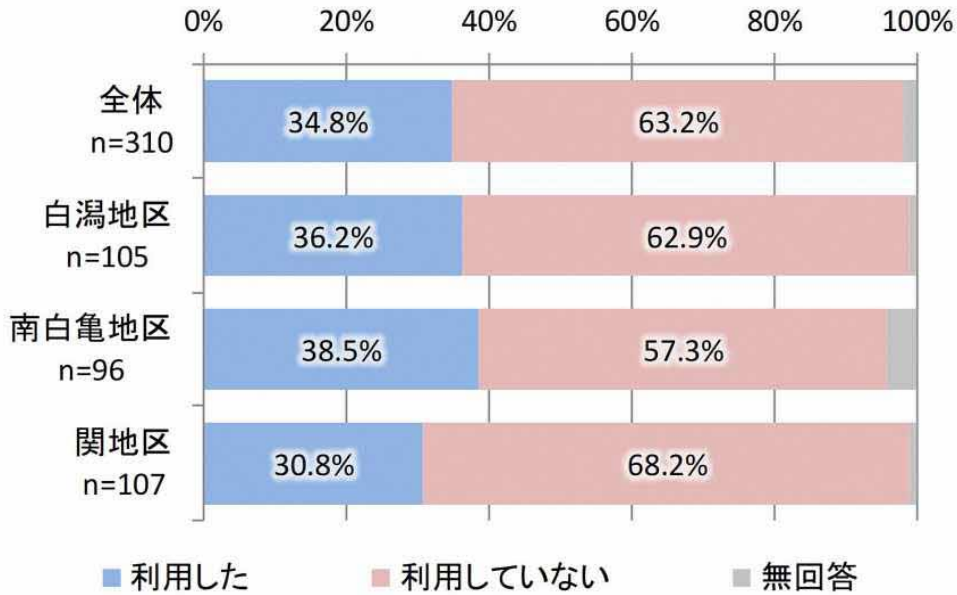


図 鉄道の利用の有無

⑥ 鉄道の利用頻度

• 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。

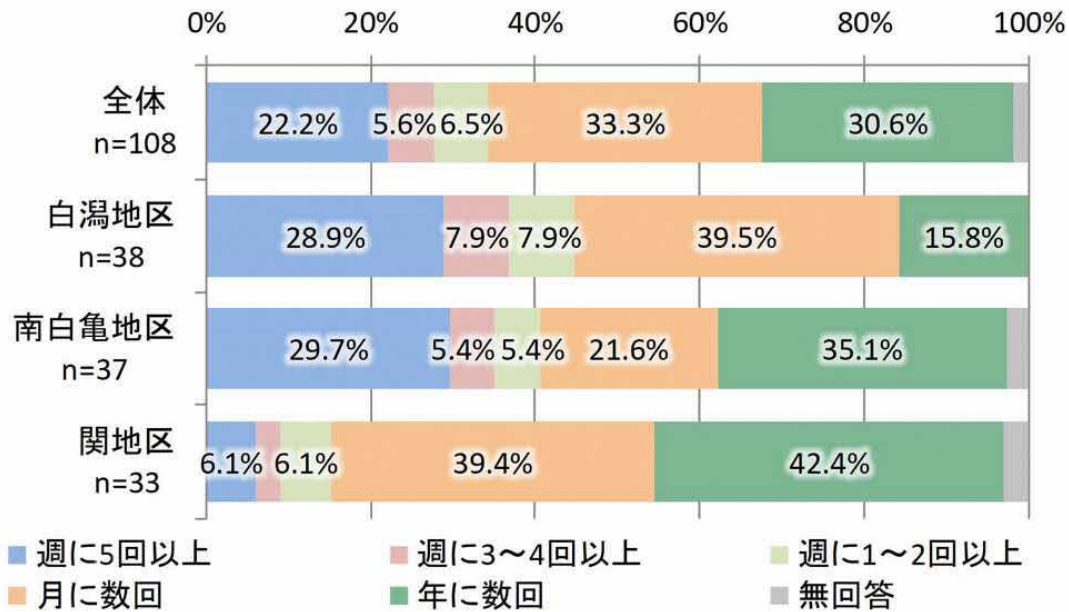


図 鉄道の利用頻度

⑦ 鉄道駅までの交通手段（天気の良い日）

• 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。

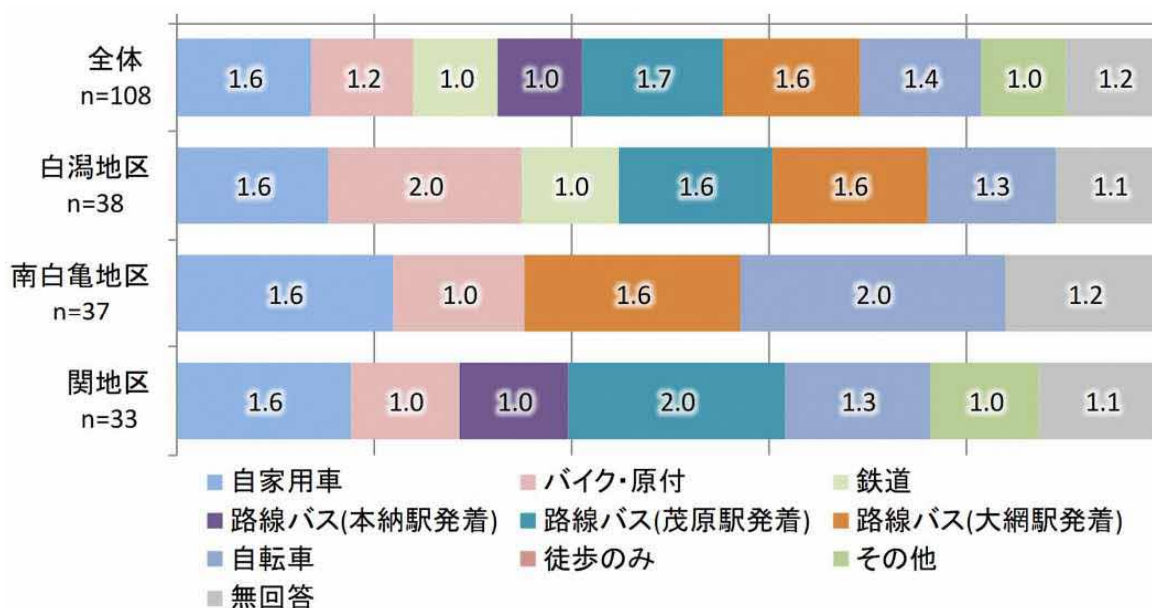


図 天気の良い日の鉄道駅までの交通手段

⑧ 鉄道駅までの交通手段（天気の悪い日）

• 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。

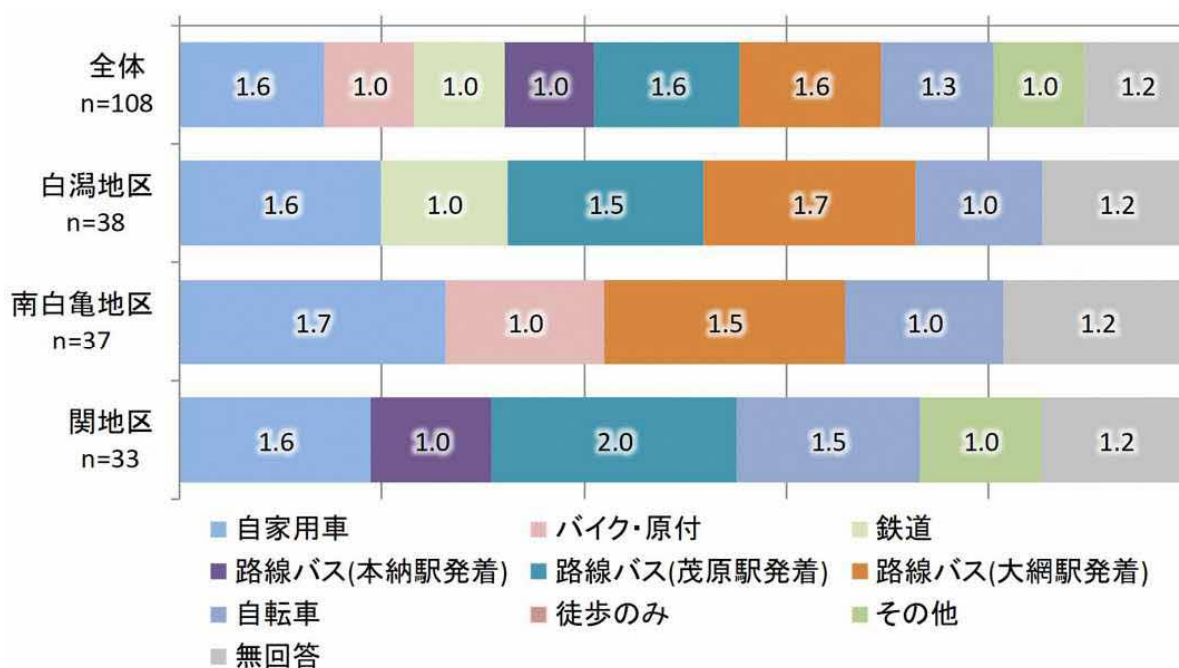


図 天気の悪い日の鉄道駅までの交通手段

⑨ 福祉分野で利用している交通サービス（利用対象者のみ回答）

・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。

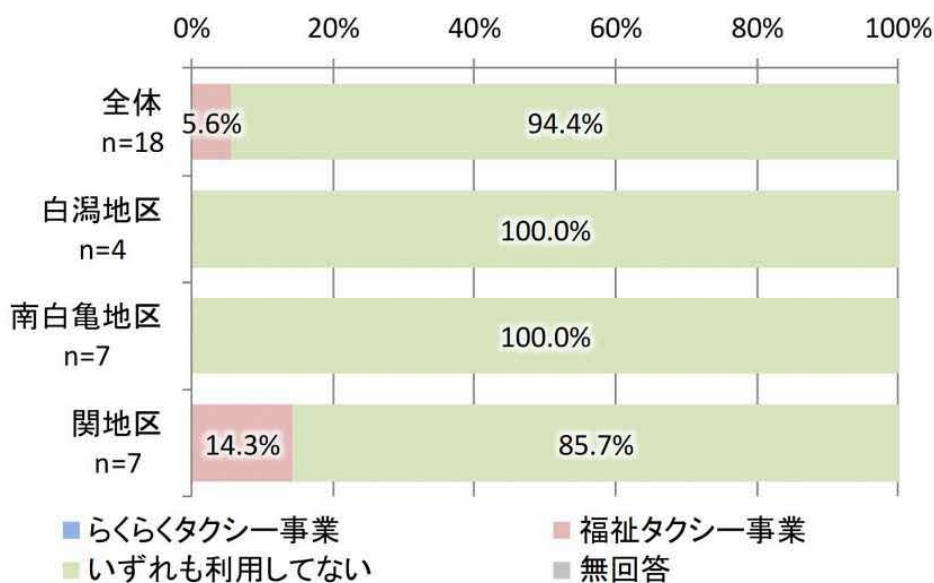


図 福祉分野での利用している交通サービス

⑩ 福祉分野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%

#### 4) 公共交通に対する意向やあり方について

##### 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。

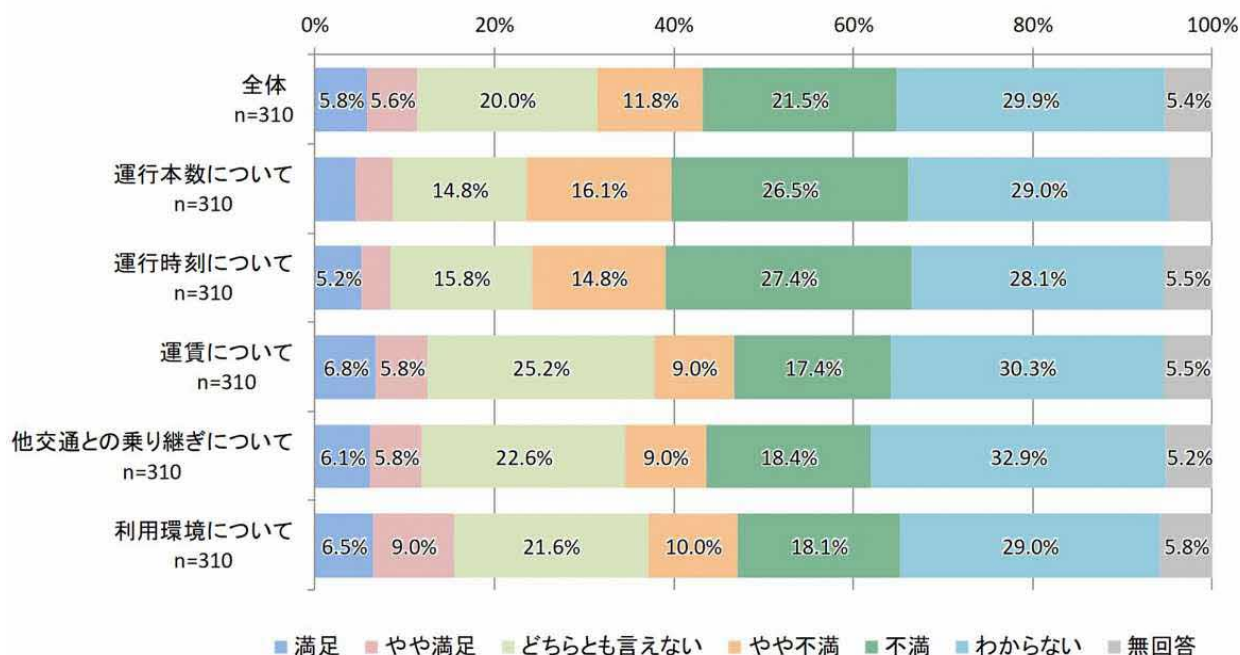


図 路線バスの運行本数についての満足度

##### ② 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。

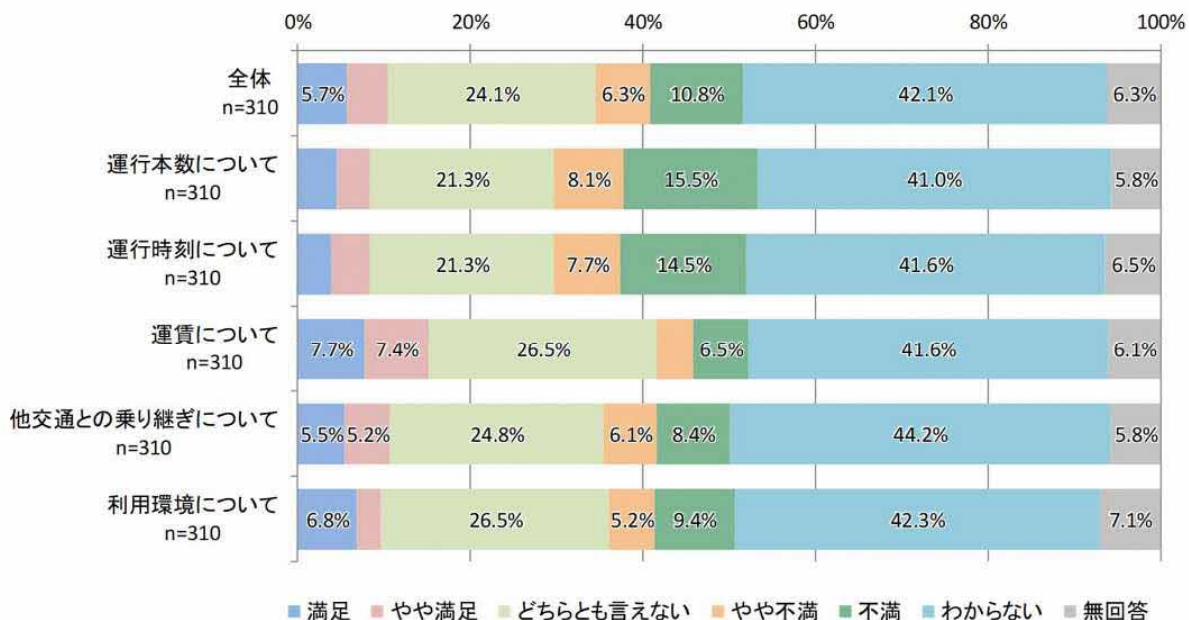


図 高速バスの満足度

### ③ 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。

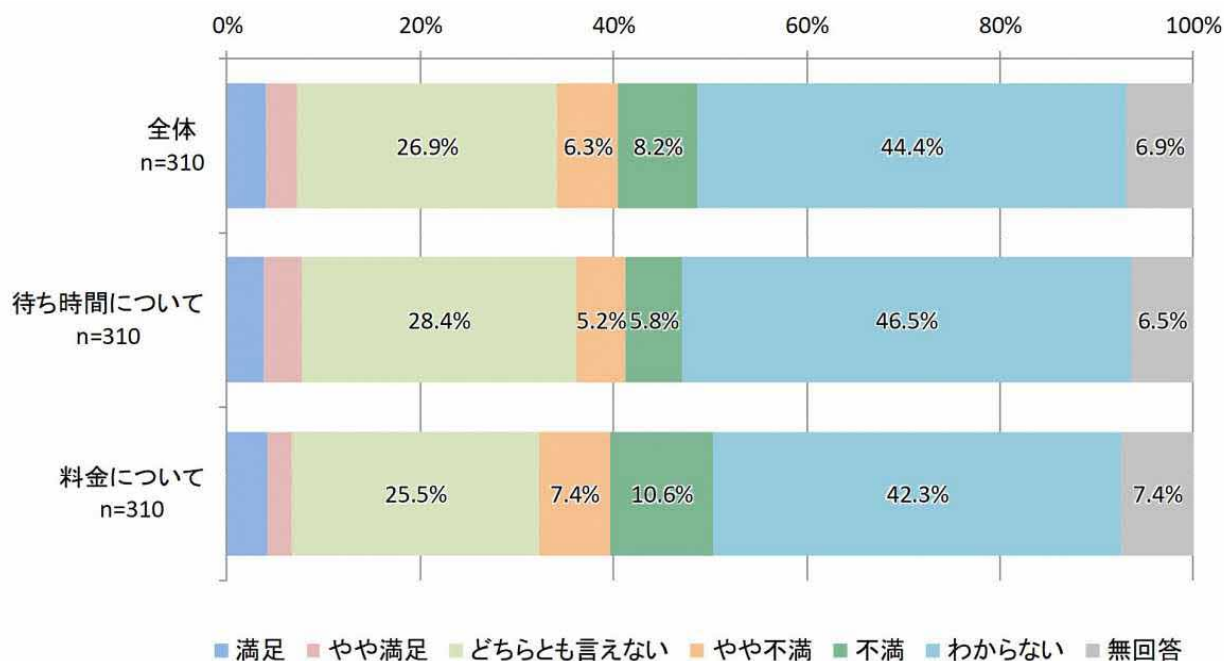


図 一般タクシーの満足度

### ④ 路線バスの改善すべき点

・「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

⑤ 高速バスの改善すべき点・求めること

・「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

⑥ 町内の移動に対して困ったと感じたことがあるか

・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。

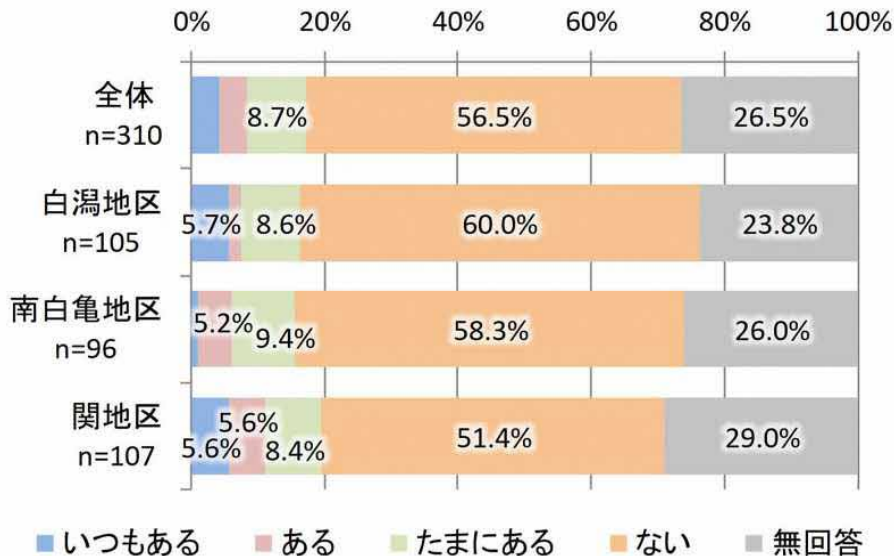


図 町内の移動に対して困ったと感じることがあるか

⑦ 町内の移動に関する困りごと（困りごとがあったと回答した人のみ回答）

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
	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%
白潟地区 n=17	35.3%	29.4%	29.4%	41.2%	0.0%	17.6%	152.9%
南白亀地区 n=15	40.0%	33.3%	46.7%	40.0%	26.7%	13.3%	200.0%
関地区 n=21	28.6%	47.6%	38.1%	38.1%	28.6%	19.0%	200.0%

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	本納駅
海岸	毎日必ずといっていいほど
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

困りごとの内容（公共交通関連抜粋）

- バスがない
- 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1km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
- 田畑に入る歩道にトラックや農作業車が停まっていた、歩行者（特に子ども）が車道に出てくること
- 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。
- 土曜日のバス帰りが役場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
- 町内にあった唯一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
- 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

⑧ 町外の移動に対して困ったと感じることについて

• 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 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。

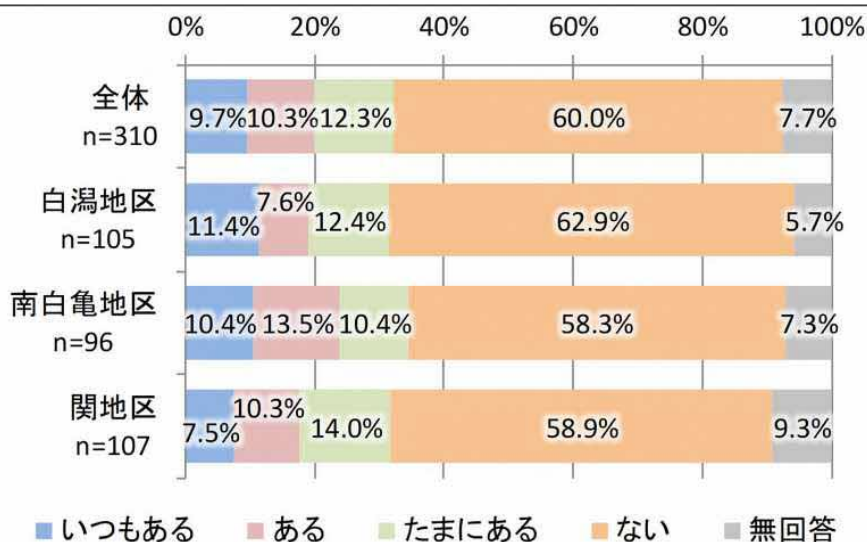


図 町外の移動に対して困ったと感じることがあるか

⑨ 町外の移動に関する困りごと（困りごとがあったと回答した人のみ回答）

• 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

	町外の移動に関する困りごとの時間帯					無回答	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)		
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%

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



### 困りごとの内容（公共交通関連抜粋）

- 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
- このままだと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1km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、距離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
- 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、始発に間にあわない。
- 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時台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送り迎えもできなくて、自転車でいくには遠いときとか移動ができないこと
- 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

## 2.6 公共交通を取り巻く課題の整理

<p><b>視点1：地域特性からみた現状・問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○年齢層では、60～80歳代が全人口の約半数を占めている。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>
<p><b>視点2：地域公共交通の状況からみた現状・問題点</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>
<p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>
<p><b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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た移動が一般化している様子がうかがえる。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○町内小学校について、町の中心部に3校を統合して1校にする計画を予定しており、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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>
<p><b>その他：社会動向・まちづくりの変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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）。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>

### 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。

# 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

～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、それぞれの地域を經由している最寄り路線バス系統のみを利用した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・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

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・中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中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  
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

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. 町内における交通サービス拠点の充実

町内移動利便性を高める交通サービスとして、シェアモビリティ（自転車、電動キックボード、小型EV車両など）を導入し、本町の上位計画等で、地域拠点と位置付けられている町内の3小学校をはじめとして、本町の生活移動の拠点となり得る場所において、利用拠点を設置する。

指標：①町内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、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"> <li>・路線バス</li> <li>・一般タクシー (福祉タクシー)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
広域ネットワーク (生活移動)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス</li> <li>・一般タクシー (福祉タクシー)</li> </ul>	
町内ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス</li> <li>・一般タクシー (福祉タクシー)</li> </ul>	

※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。

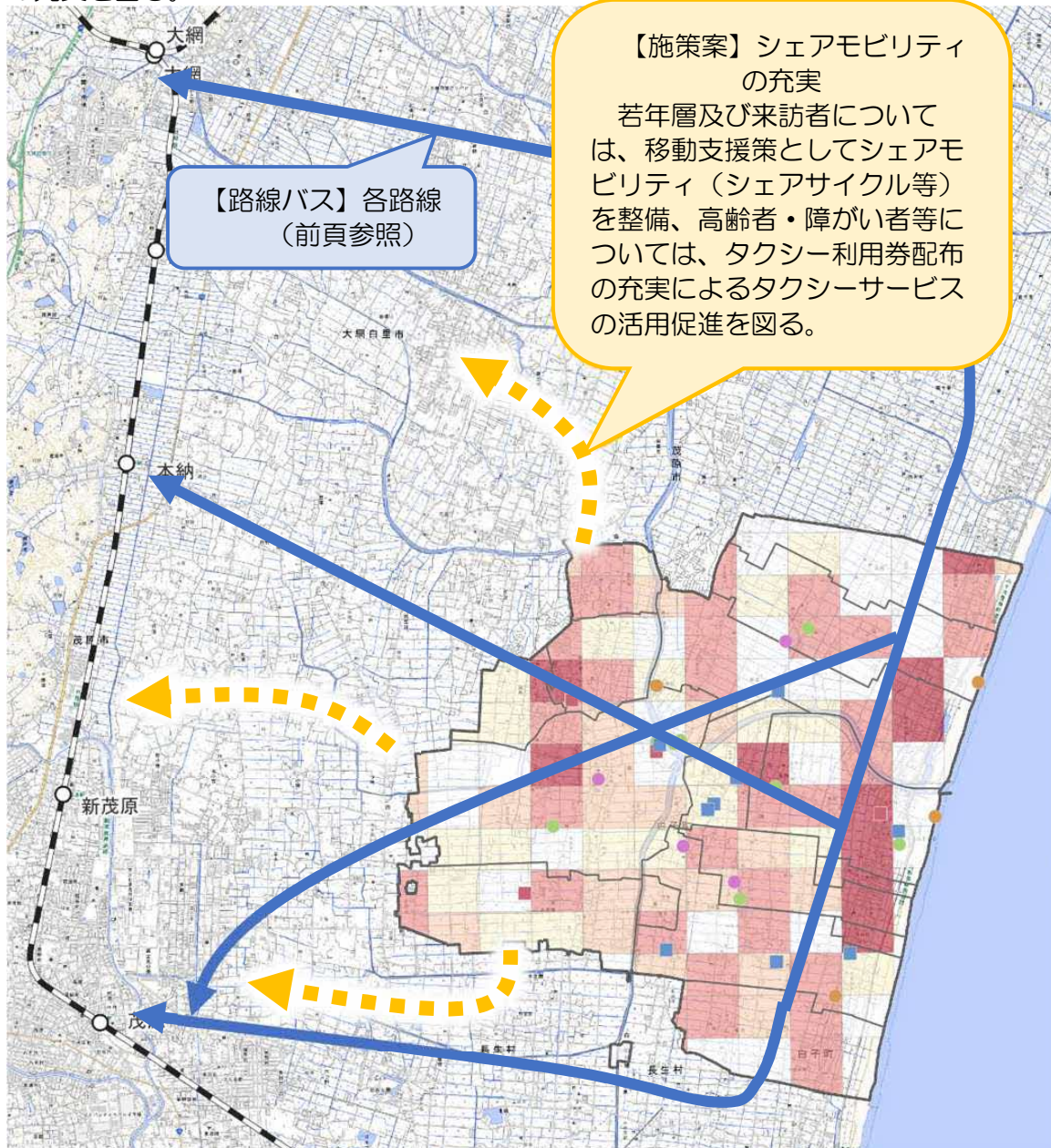




## イ 広域ネットワーク（生活移動）

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。

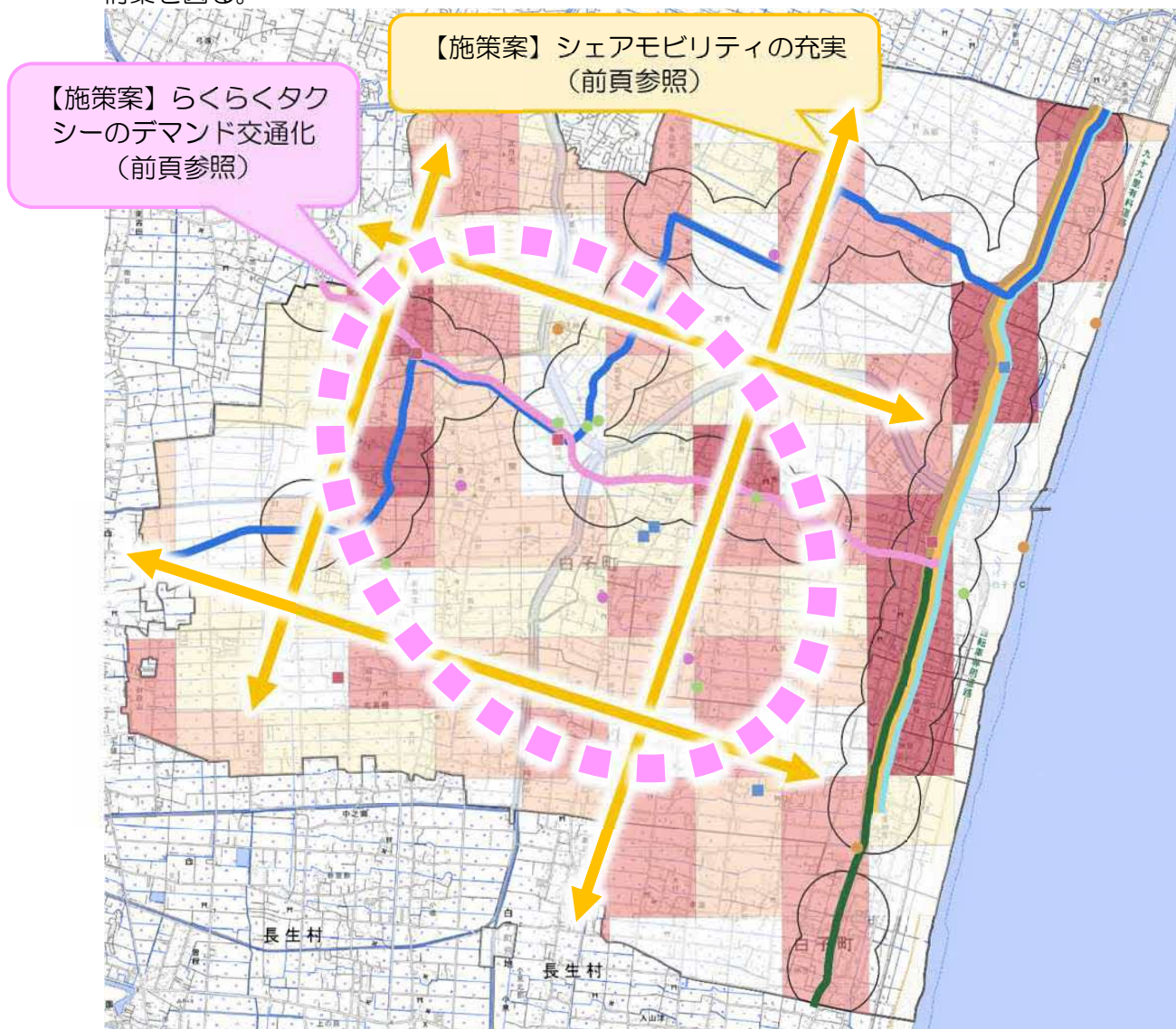


※サービス内容としては、自転車、電動キックボード、スクーター、小型EV自動車などを想定している。

### 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。

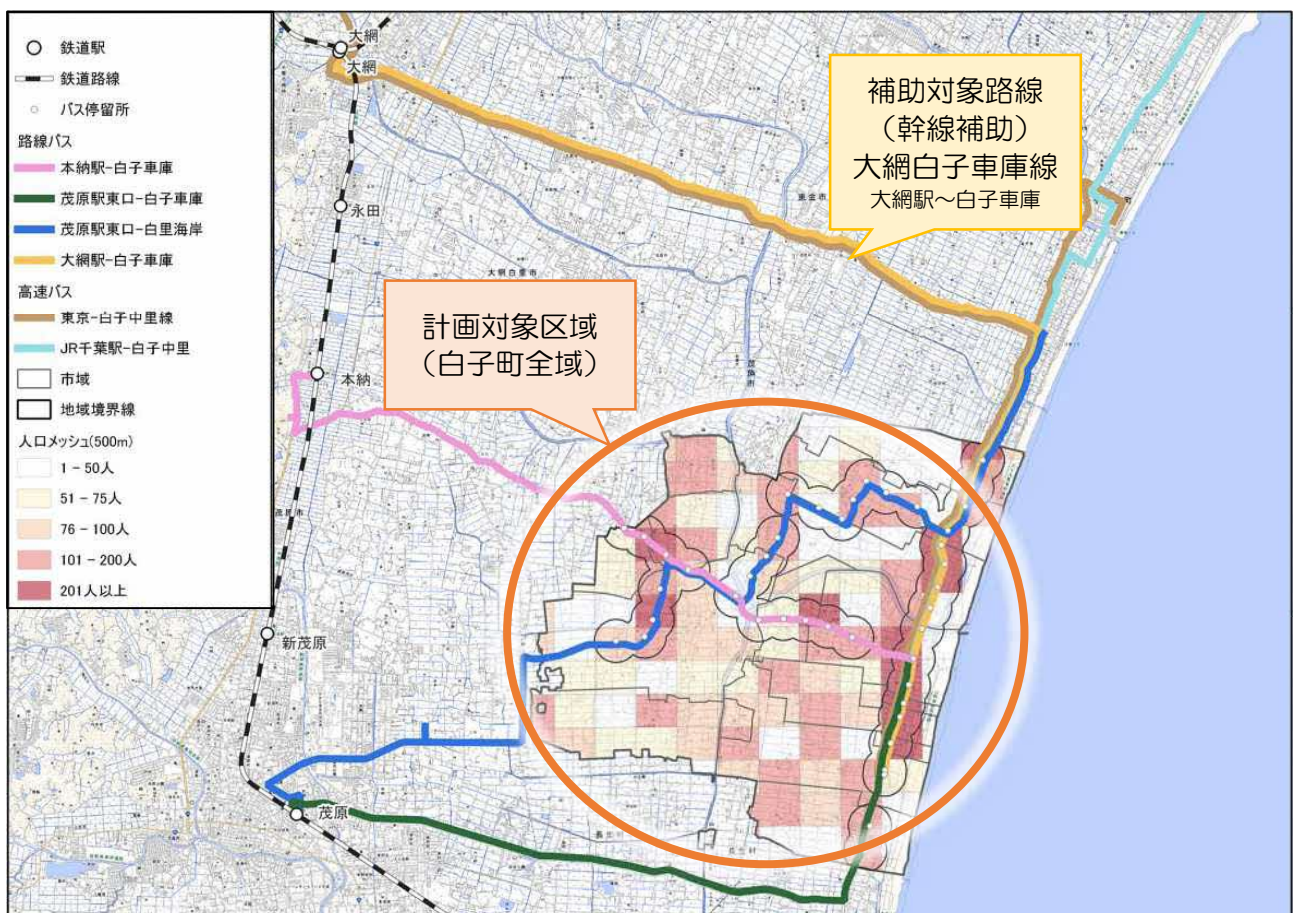


### 3.1.5 地域公共交通確保維持事業等の必要性・有効性

現在、国または県の補助制度を活用して運行している以下の公共交通にあたっては、引き続き補助制度を活用し、対象路線の運行を維持する。

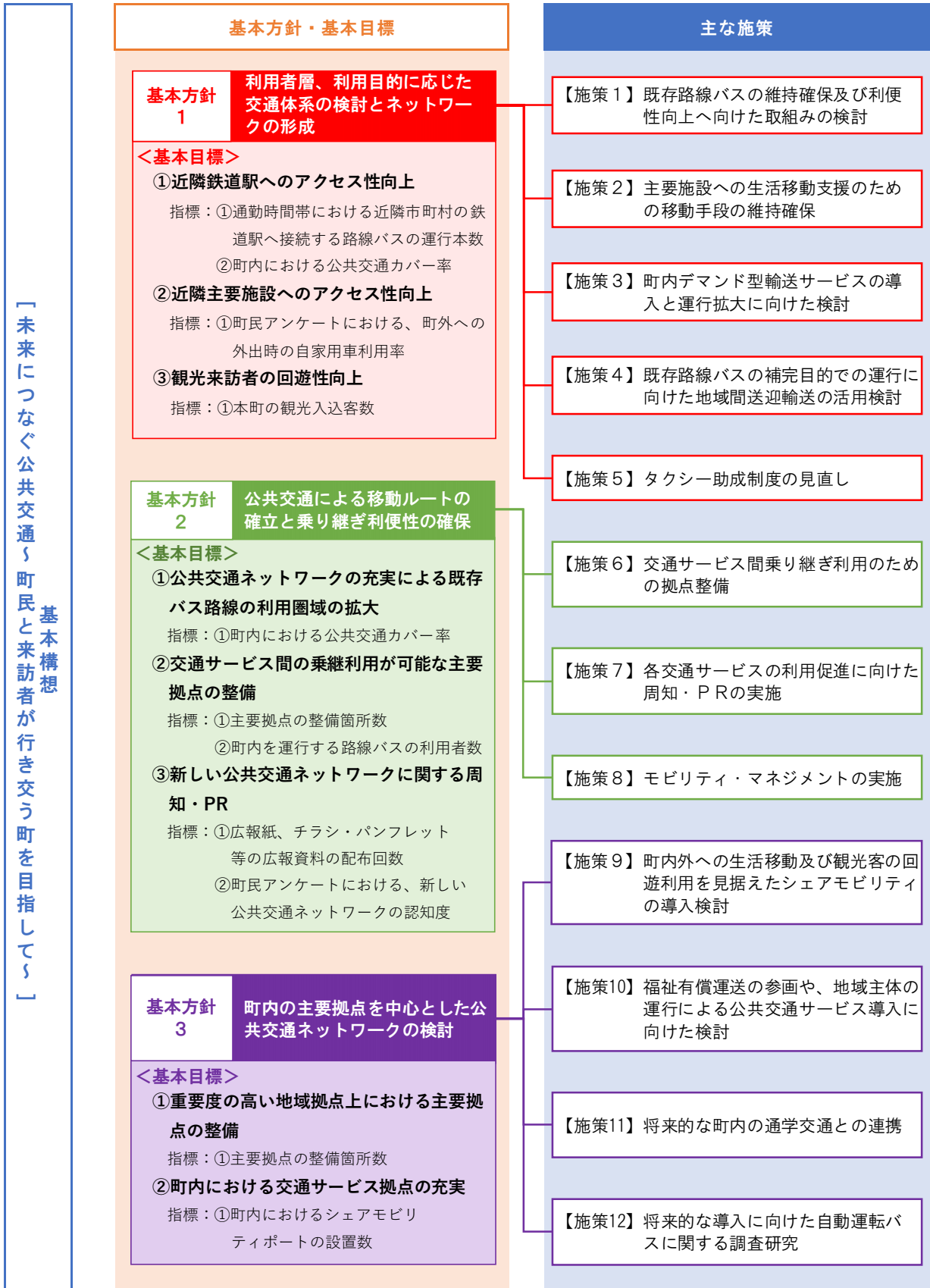
路線バス大網白子車庫線（運行：小湊鉄道株式会社）	
運行概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業許可区分：4条乗合</li> <li>・運行態様：路線定期運行（大網駅～白子車庫）</li> <li>・実施主体：交通事業者</li> </ul>
活用する補助要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間幹線系統確保維持費国庫補助金（国庫補助事業）</li> </ul>
路線の必要性・有効性について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町の交通の骨格を担う路線であり、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と本町を結ぶ。</li> <li>・定時定路線を基本とする。</li> </ul>
路線における補助事業活用の必要性について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・同路線においては、鉄道沿線から離れた過疎地域における、公共交通ネットワーク維持確保の観点で運行している側面が強く、路線単体での収益化が難しい状況にある。</li> </ul>

#### ■補助事業に係る白子町内の地域公共交通網



# 第4章 目標達成に向けた施策

## 4.1 基本方針・目標・目標達成に向けた施策・事業の一覧



## 4.2 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向けた取組みの検討					
基本方針	<b>【基本方針1】</b> <b>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</b>				
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>また、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用して運行している大網白子車庫線については、今後も引き続き同事業を活用しての、路線の維持・確保を図る。</p>				
					
	図 現行の路線バスネットワーク				
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
	現在の運行体制の維持				利用状況・利用者ニーズを踏まえて、見直し等の方針を検討 （次期計画策定検討）
	利便性向上に向けた運行拡大の検討				
	評価・検証（適宜実施）				

## 【施策2】 主要施設への生活移動支援のための移動手手段の維持・確保

<b>基本方針</b>	<b>【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</b>				
<b>概要</b>	<p>本町では一定規模以上の商業施設・医療施設に乏しく、買い物、通院といった移動にあたっては、町外の商業・医療施設を利用するケースが多いが、これらの施設は、本町に係るバス路線の経路上にないことも多く、自家用車以外でのアクセス手段がない状況である。</p> <p>これを踏まえて、既存の福祉タクシー事業など、主に免許返納等で自家用車での移動が困難な町民がこれらの施設にアクセスできるような施策を継続的に実施する。</p> <div data-bbox="577 602 1337 1328" data-label="Image"> </div> <p>図 現行の公共交通ネットワーク</p>				
<b>実施主体</b>	白子町、交通事業者				
<b>取組スケジュール</b>	<b>令和6年度</b>	<b>令和7年度</b>	<b>令和8年度</b>	<b>令和9年度</b>	<b>令和10年度</b>
<div data-bbox="480 1570 1437 1632" data-label="Image"> </div>					
<div data-bbox="480 1675 1437 1738" data-label="Image"> </div>					

### 【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>基本方針</b>	<b>【基本方針1】</b> <b>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</b>				
<b>概要</b>	<p>自家用車や自転車での移動が一般的であり、公共交通に対する需要が少ない本町の移動特性を踏まえると、高齢者をはじめとする自家用車・自転車等を利用できない町民を主な対象とした、小規模輸送ながらも柔軟性の高い交通サービスの導入が有効的と考えられる。</p> <p>一方で、現在町内で運行されているデマンド型輸送サービス「らくらくタクシー」は、買い物利用等を町外移動に頼る町民特性などにより、限定的な利用状況となっている。</p> <p>これらを踏まえて、現在福祉輸送に重きを置く「らくらくタクシー」の公共交通輸送サービス化を含めた、町内全域におけるデマンド型輸送サービスの導入を検討する。これにより、日常の町内移動や、すべての地域からの、主要拠点や海岸沿いの路線バス運行が充実しているエリアへの移動を確保する。</p> <p>また、将来的には、町民のニーズの高い町外施設について「エリア外利用施設」という位置づけで利用できるよう、近隣市町村とも連携して協議を行う。</p> <div data-bbox="614 898 1300 1547" data-label="Image"> <p>The map shows a coastal town with various colored zones. Orange arrows point from inland areas towards the coast, indicating the flow of demand traffic. A label '運行本数の多いエリア' (Area with many runs) points to a specific coastal area. The map also shows existing bus routes in blue and green.</p> </div> <p>図 デマンド交通の利用イメージ  (海岸沿いまで利用することで、路線バス・高速バスに乗り継いでの広域移動が可能になる)</p>				
<b>実施主体</b>	白子町、交通事業者				
<b>取組スケジュール</b>	<b>令和6年度</b>	<b>令和7年度</b>	<b>令和8年度</b>	<b>令和9年度</b>	<b>令和10年度</b>
	運行計画の検討・運行に向けた準備	実証運行・本格運行の実施 町外アクセスに向けた関係者での協議			利用状況・利用者ニーズを踏まえて、見直し等の方針を検討 (次期計画策定検討)
	評価・検証 (適宜実施)				

【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					
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>本町では、白子温泉や九十九里浜等に起因する各種レジャー需要により、海岸沿いには多くの宿泊施設が立地しており、その多くが、茂原駅をはじめとする鉄道駅への利用者送迎を行っている。</p> <p>将来的な公共交通網拡大においては、昨今の乗務員不足などを背景に、民間交通事業者による増便などの対応がさらに困難になることから、現在のネットワーク維持あるいは拡大に向けて、これらの送迎サービスへの一般利用者混乗などについて、関係者間で協議を行い、対応を検討する。</p>				
実施主体	白子町、送迎輸送実施事業者				
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
	対象事業を交えた地域間輸送の実施検討（適宜実施）				
	評価・検証（適宜実施）				

【施策5】 タクシー助成制度の見直し					
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>本町では、障がい者、高齢者、妊産婦など、主に自家用車を用いての移動が困難な町民に適切な生活移動手段を確保すべく、福祉タクシー事業を実施している。</p> <p>これについて、らくらくタクシーの公共交通サービス化などにより、町民の移動利便性にも変化が生じると考えられることから、他の施策実現に併せて、適切な支援となるように利用対象や実施内容について修正を図る。</p>				
実施主体	白子町				
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
	制度見直し案の検討	制度の見直し（他施策の進捗に併せて実施）			
	評価・検証（適宜実施）				




## 【施策6】 交通サービス間乗り継ぎのための拠点整備

<b>基本方針</b>	<b>【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</b>				
<b>概要</b>	<p>本町における公共交通サービスについては、町内を運行する路線バスのみが運行しており、町域の多くが公共交通空白地となっている。また、海岸沿いの路線は比較的一定の頻度で運行があるものの、内陸部を運行する路線は本数が限られており、利便性に格差があるのも課題となっていた。</p> <p>これについて、町内全域から一定の利便性を以て移動できる環境を整えるべく、路線バスの起終点であり、運行本数も多く、高速バスとのアクセスも可能な白子車庫あるいは中里海岸に『主要拠点』を設けて、らくらくタクシーと路線バス、一般タクシーと路線バスといった、公共交通間の乗り継ぎ利用を行う場所を明確化する。また、周辺には駐車場・駐輪場を併設することで、自家用車や自転車からも乗り継げる形とする。</p> <div data-bbox="592 826 1326 1520" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">図 拠点整備の候補地</p>				
<b>実施主体</b>	白子町				
<b>取組スケジュール</b>	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
実施計画の検討・整備		運用開始・活用			利用状況・利用者ニーズを踏まえて、見直し等の方針を検討 (次期計画策定検討)
評価・検証(適宜実施)					

【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					
基本方針	【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				
概要	<p>本町における生活移動では、自家用車を活用する住民が多く、路線バスをはじめとする、公共交通利用に対する意識醸成も重要な課題である。</p> <p>これについて、町内から利用できる公共交通や、乗継拠点の活用方法などについて、図面を併用したポスター、チラシや、両ガイドブックといったパンフレット等の広報資料を作成・展開する。</p>				
実施主体	白子町				
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
	実施施策の内容や活用法に関する広報資料の作成（適宜実施）				
	評価・検証（適宜実施）				

【施策8】 モビリティ・マネジメントの実施					
基本方針	【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				
概要	<p>本町における生活移動では、自家用車を活用する住民が多く、路線バスをはじめとする、公共交通利用に対する意識醸成も重要な課題である。</p> <p>これについて、将来的な利用転換や、公共交通施策に対する関心を高めるため、住民ワークショップの実施やアンケート調査を活用するなど、町民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施を検討する。</p>				
実施主体	白子町				
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
	取組みに即した広報資料の作成（適宜実施）				
	効果検証を含めた追加での取組み実施について検討（適宜実施）				
	評価・検証（適宜実施）				

## 【施策9】 町内外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>基本方針</b>	<b>【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</b>				
<b>概要</b>	<p>本町における生活移動では、町外への近距離アクセスへの需要も一定数存在するが、自家用車両が利用できないケースでは代替手段がない状態である。また、町内を訪れる観光客についても、町内を回遊する移動手段がなく、公共交通での来訪者が町内に点在する観光資源にアクセスする方法がない状態である。</p> <p>これを解消するため、市街地及びその周辺をエリアとしたシェアモビリティサービスを展開し、町民のみならず町外からの来訪者も、町内を柔軟に回遊できるネットワークの形成を図る。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">図 想定されるモビリティのイメージ</p>				
<b>実施主体</b>	白子町				
<b>取組スケジュール</b>	<b>令和6年度</b>	<b>令和7年度</b>	<b>令和8年度</b>	<b>令和9年度</b>	<b>令和10年度</b>
実施計画の検討、導入に向けた協議・準備、ポート等の整備		運用開始・活用		利用状況・利用者ニーズを踏まえて、見直し等の方針を検討 （次期計画策定検討）	
評価・検証（適宜実施）					

【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					
基本方針	【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				
概要	<p>近年、沿線人口が少なく、民間事業者による公共交通整備が行われないエリアにて、自治会や地元の NPO 法人といった地域住民が発起人・運行主体となって、小規模の交通サービスを運行するケースがみられるようになった。</p> <p>こういった状況を踏まえて、公共交通不便地域の町民や地域団体から提案があった際の対応や、運行に向けた検討会の運営支援、運行に係る各種申請のサポートなど、地域主体の取組みを、行政として十分なサポートができる体制の整備を行う。</p>				
実施主体	白子町、地域住民・NPO 等				
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
	要望に対する支援の実施（適宜実施）				
	評価・検証（適宜実施）				

【施策11】将来的な町内の通学交通との連携					
基本方針	【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				
概要	<p>現在、町内には3つの小学校と1つの中学校が位置しているが、1校あたりの校区はかなり広域に及んでおり、児童によっては通学時間が長時間になるケースや、家族の送迎により通学しているケースもある。また、昨今の少子化の影響により、町内の小学校をすべて統合する方向で協議が行われていることもあり、児童の通学に係る課題がより顕著になることが考えられる。</p> <p>小学校の統合が行われた場合、新たにスクールバスが運行されることが想定されるが、その場合には町内の貴重な輸送サービスとして、通学時間外のスクールバス車両における、公共交通サービスへの活用や、登下校時の一般混乗の実施など、複合的な輸送の担い手とする 것도併せて検討する。</p> <p>また、スクールバスの運行範囲や運行形態により上記の課題が解消できない場合には、らくらくタクシーの運行時間帯を調整し、遠距離通学となる児童が通学時に予約利用できるような体制を整えるなど、既存の輸送サービスを用いた通学支援も併せて検討する。</p>				
実施主体	白子町				
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
	既存交通による取組みの検討（適宜実施）				
	小学校再編後の通学交通との連携検討			運用開始・活用	利用状況・利用者ニーズを踏まえて、見直し等の方針を検討（次期計画策定検討）
評価・検証（適宜実施）					

# 【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

## 基本方針

### 【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

昨今の公共交通事業者における乗務員不足の抜本的な対策として、自動運転バスの開発に関する注目が全国的に高まっている。現在、自動運転レベル4（乗務員不在での自動運転）の実現に向けて、複数の自治体でレベル2（乗務員同乗の上での自動運転）段階の実証運行が行われている。

本町においても乗務員不足や担い手不足は喫緊の課題であることから、将来的な町内交通あるいは路線バスへの導入も視野に入れて、開発動向について継続的に調査・研究を行う。

## 概要

### 自動運転車両の呼称

国土交通省

- ASV推進検討会（※）において合意する名称は、市場で販売される自動車についてユーザーが機能やその限界等を正しく理解し適切な運転操作等を行うよう促すことを意図したものである。
- このため、その対象範囲は、自動車メーカーが、消費者に対して、具体的な車種について広報・宣伝を行う際使用する資料（テレビCM、新聞・雑誌の広告、パンフレット等）を想定。

（※）自動運転の実現に必要なASV（先進安全自動車）技術について、開発・実用化の指針を定めることを念頭に具体的な技術の要件等について検討する産学官の府県産・関係者で構成される検討会。 <https://www.mlit.go.jp/ishita/asenv/01asv/documents.html>

レベル	自動運転レベルの概要	運転操作の主体	対応する車両の名称
レベル1	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。	運転者	運転支援車
レベル2	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。	運転者	
レベル3	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す情報が発せられるので、適切に反応しなければならない。	自動運行装置 (自動運行装置の作動が困難な場合は運転者)	条件付自動運転車（限定領域）
レベル4	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	自動運転車（限定領域）
レベル5	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。	自動運行装置	完全自動運転車

※ 車両の操縦のために必要な、認知、予測、判断及び操作の行為を行うこと



和光市の自動運転バス車両  
(和光市資料)

国土省が提示している自動運転事例。現段階では、主にレベル2での実証実験が一部地域で行われている。

## 実施主体

白子町

## 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
全国の事例を中心に調査・研究（適宜実施）				
評価・検証（適宜実施）				

## 第5章 目標の評価指標と計画の進捗管理

### 5.1 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)
<b>基本方針1</b>			
【目標1】 近隣鉄道駅への アクセス性 向上	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  <データ取得方法> ダイヤ改正に応じて増便数を 計測。	103本	103本
	指標② 町内における公共交通カバー 率  <データ取得方法> 公共交通サービスの再編に 応じて公共交通カバー圏域 を算出し、全町域に占める 割合を算出。 (カバー圏域=乗降場所から 半径300m圏内)	46%	100%
【目標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  <データ取得方法> 計画再編時にアンケート調査 を実施し計測。	対町内：63.1% 対町外：60.8%	50%
【目標3】 観光来訪者の 回遊性向上	指標① 本町の観光客入込数  <データ取得方法> 町統計調査により毎年計測。	22万人(令和4年)	60万人

基本方針 2			
【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	<p>指標① 町内における公共交通カバー率</p> <p>&lt;データ取得方法&gt; 公共交通サービスの再編に応じて公共交通カバー圏域を算出し、全町域に占める割合を算出。 (カバー圏域=乗降場所から半径 300m 圏内)</p>	46%	100%
【目標 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	<p>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</p> <p>&lt;データ取得方法&gt; 事業進捗に応じて毎年計測。</p>	0 箇所	2 箇所
	<p>指標② 町内を運行する路線バスの利用者数</p> <p>&lt;データ取得方法&gt; 運行事業者保有の乗降データにより毎年計測</p>	203,172 人 (令和 4 年度)	203,172 人
【目標 3】 新しい公共交通ネットワークに関する周知・PR	<p>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</p> <p>&lt;データ取得方法&gt; 事業進捗に応じて毎年計測。</p>	0 回/年	1 回/年
	<p>指標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</p>	0%	100%

目標	評価指標	現況値 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
<b>基本方針3</b>			
【目標1】 重要度の高い 地域拠点上 における主要 拠点の整備	指標① 主要拠点の整備箇所数  <データ取得方法> 事業進捗に応じて毎年計測。	0箇所	2箇所
【目標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  <データ取得方法> 事業進捗に応じて毎年計測。	0箇所	8箇所



## ■目標値設定の考え方

評価指標	考え方
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	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。
町内における公共交通カバー率	町内全域を運行範囲としたデマンド交通の整備により、100%の達成を目指す。
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	公共交通サービスの充実により、町外移動における自家用車利用率を10%低下させる。
本町の観光客入込数	公共交通の利便性向上による観光地アクセス向上により、上位計画（総合計画）、関連計画（観光振興プラン）での目標である60万人を目指す。
町内における公共交通カバー率	町内にデマンド交通を運行し、全域における公共個通カバー圏域の拡大を図る
主要拠点の整備箇所数	路線バス・高速バスとのアクセスの強い白子車庫及び、白子温泉にも近く、生活利用から観光利用まで広義での利用も期待できる中里海岸での整備を行う。
町内を運行する路線バスの利用者数	継続的な人口減少により、路線バスの利用者数も自然的に減少することが想定される中、全町的なネットワークの形成や、周知・PRによる潜在需要の創出による、現状値の維持を図る。
広報紙、チラシ・パンフレット等の広報資料の配布回数	本町で整備する公共交通サービスの周知・PRのため、チラシ・パンフレット等の広報資料を年に1回以上の配布を図る。
町内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	策定後に新設する新しい公共交通ネットワークについて、町民に対する周知・PRの実施により、認知度100%を目指す。
町内におけるシェアモビリティポートの設置	主要拠点が整備される白子車庫・中里海岸、行政面で重要な拠点となる白子町役場、町内の居住区域における拠点となる町内3小学校及び、白子中学校、町内の商業施設であるウエルシアの8箇所での設置を図る。

## 5.2 計画の推進

### 5.2.1 推進・管理体制

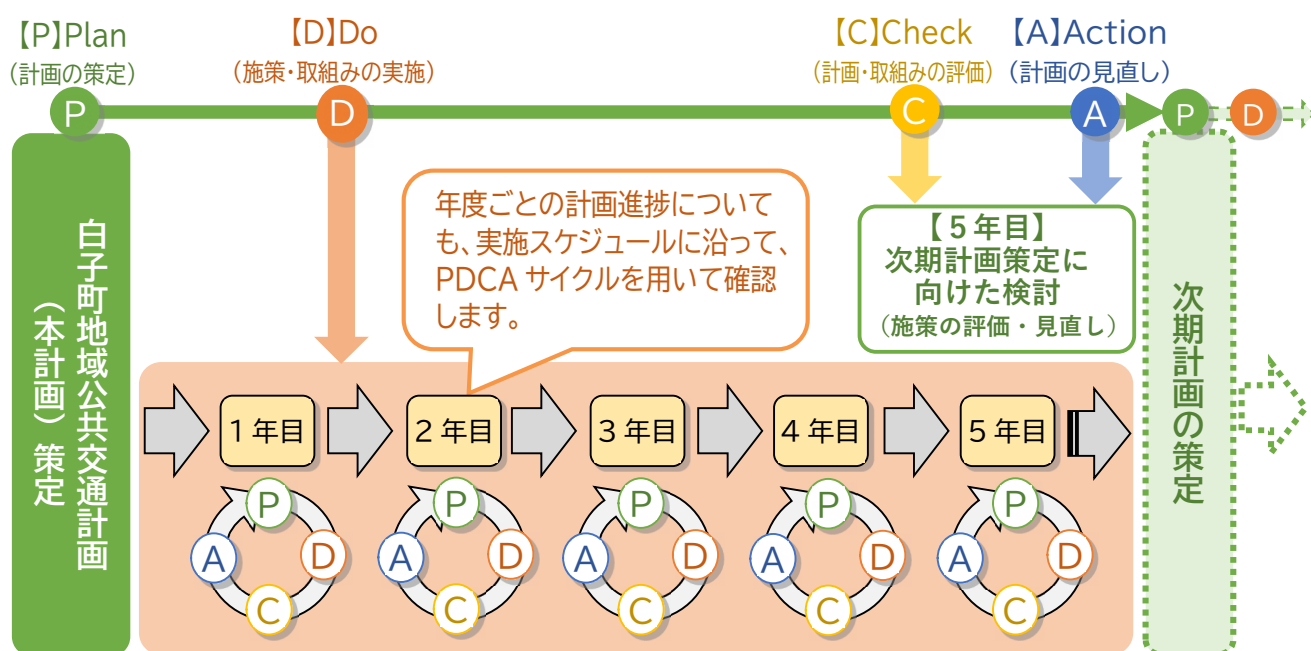
白子町地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果を検証した上で、改善案等について協議を行います。

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。

### 5.2.2 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。



### 5.2.3 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年度第2回地域公共交通活性化協議会等における公共交通計画（骨子案）に対するご意見について

第2回会議等でいただいたご意見を下記のとおり反映いたしました。

第2回 会議資料	今回資料	委員のご意見・ご助言	修正内容
p18	p14	p14 教育施設について、統廃合が検討されていることを示した方が良いのではないかと。	白子町立小学校の適正配置に関する具体的な方策を基に、統廃合に関する内容を追加しました。
p19	p15	p15 観光施設について、スポーツを通じた観光という点で、テニス合宿等でバスを利用している方もいるのではないかと。	観光施設として、「白子テニス村」及び「中里海水浴場」を追記しました。
p70	p57	p70 の基本方針 3.2 には、p68 にある 3 小学校の表記がないが、統一した方が良いのではないかと。	表記を統一するため、p57 に「町内の 3 小学校」を追加しました。
p72	p59	p72 の公共交通ネットワークに高速バスの表記がないが、記載した方が良いのではないかと。	「千葉駅」及び「東京駅」に関する内容を追加しました。
—	p56 p62	補助金の連動化に伴う記載事項の追記が必要ではないかと。	p56 基本方針 2.2 に指標「②町内を運行する路線バスの利用者数」を追加しました。 p62 に地域間幹線系統確保維持に関する内容を追加しました。