

平成 2 8 年度

第 2 回長南町地域公共交通活性化協議会

平成 2 8 年 1 0 月 5 日

長 南 町

I 協議会資料

I 協議会資料 目次

頁

1. 地域公共交通網形成計画について	
2. 地域公共交通網形成計画の策定フロー	
3 長南町の現況	
3-1 概況	
3-2 道路網	
3-3 人口	
3-4 施設の立地状況	
3-5 社会状況	
3-6 公共交通（巡回バス及び路線バス）	1
3-7 日常生活での移動支援施策	
3-8 通勤・通学での移動実態	7
4. 長南町の各種計画における公共交通の整備方針	
5. 公共交通に対するニーズ把握	8
5-1 町民を対象とした意向調査の概要	8
5-2 「地方創生に関するアンケート」における町民の公共交通整備に対する意識	10
6. 地域公共交通網形成における課題	12
6-1 地域の現況等を踏まえた課題	12
6-2 公共交通等の現況を踏まえた課題	13
7. 長南町地域公共交通網形成計画の基本方針（案）	14
7-1 基本理念	14
7-2 公共交通網形成における将来像	14
7-3 公共交通網形成のあり方の方向性	14
7-4 施策の展開の方向性（案）	15

※第2回協議会資料では、3-6章、3-8章及び5章、6章、7章を掲載
他の部分は、第1回協議会資料と同様の内容のため、省略

3-6 公共交通

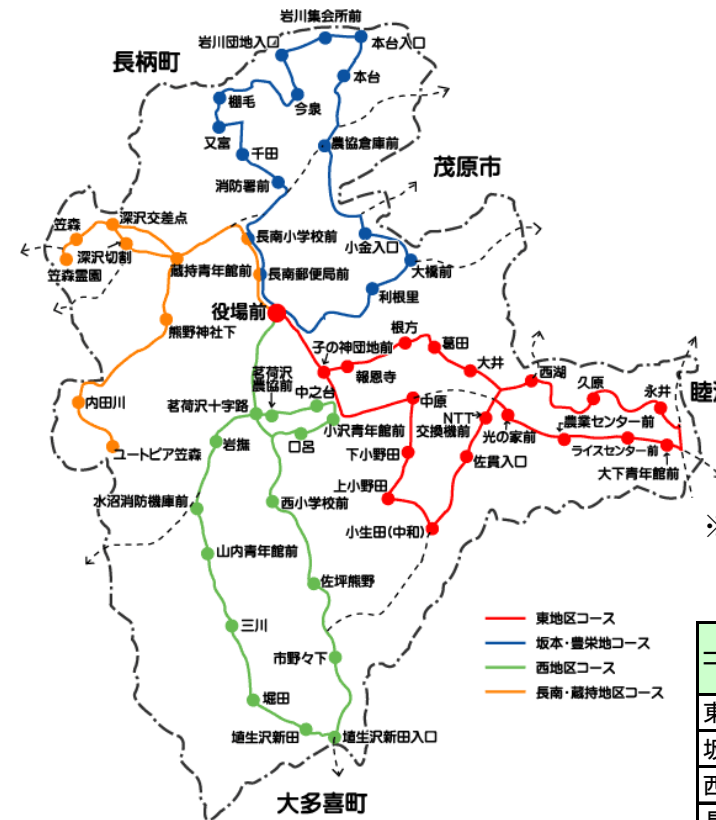
(1) 巡回バス

①運行概要

町民の移動手段の確保と住民の利便性の向上のため、町役場を起点として、既存の路線バスと競合しないように運行している。以下に運行の概要を示す。

表 3-6-1 運行概要

項目	内 容
運行開始日	・平成 16 年 3 月
コース別延長及び所要時間	東地区：約 20km 約 35 分 坂本・豊栄地区：約 17km 約 40 分 西地区：約 20km 約 35 分 長南・蔵持地区：約 19km 約 32 分
便数※	東地区：午前 2 便 坂本・豊栄地区：午前 1 便 午後 1 便 西地区：午前 2 便 午後 2 便 長南・蔵持地区：午前 2 便
運行日及び時間帯	・月曜日から金曜日の 7 時 20 分～17 時 40 分
乗車料金	・大人・子どもとも 100 円 ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方、就学前児童は無料
その他	・停留所以外でも自由乗降が可能



※便数は、平成 24 年 4 月 1 日より、乗合タクシーの運行に伴い、減らしている。減便前後の状況を下表に示す

コース	減便前の便数		減便後の便数	
	午前	午後	午前	午後
東地区	3	2	2	-
坂本・豊栄地区	3	2	1	1
西地区	3	2	2	2
長南・蔵持地区	3	2	2	-

図 3-6-1 巡回バスの運行経路位置図

②利用者数の推移

全路線の利用者数をみると、平成 20 年度の 13,199 人をピークに減少し、平成 27 年度は 4,862 人となっている。年齢層別にみると、大人の利用者数が平成 24 年度に減便したことにより大幅に減少している。

※路線別の状況は次頁に示す。

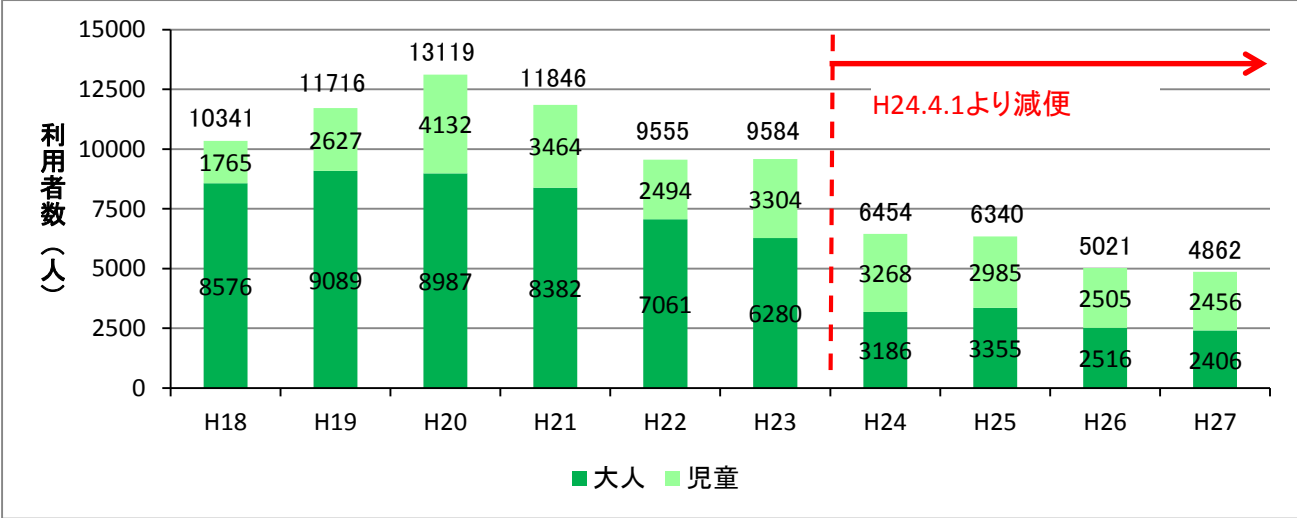


図 3-6-1 全路線の利用者数の推移

③委託料及び利用料の推移

委託料をみると、平成 18～23 年度は約 1,500 万、減便後の平成 24 年度以降は概ね半額となり、平成 27 年度で約 843 万となっている。

利用料は、平成 20 年度の 126.7 万円をピークに減少し、平成 27 年度は 44.7 万円となっている。

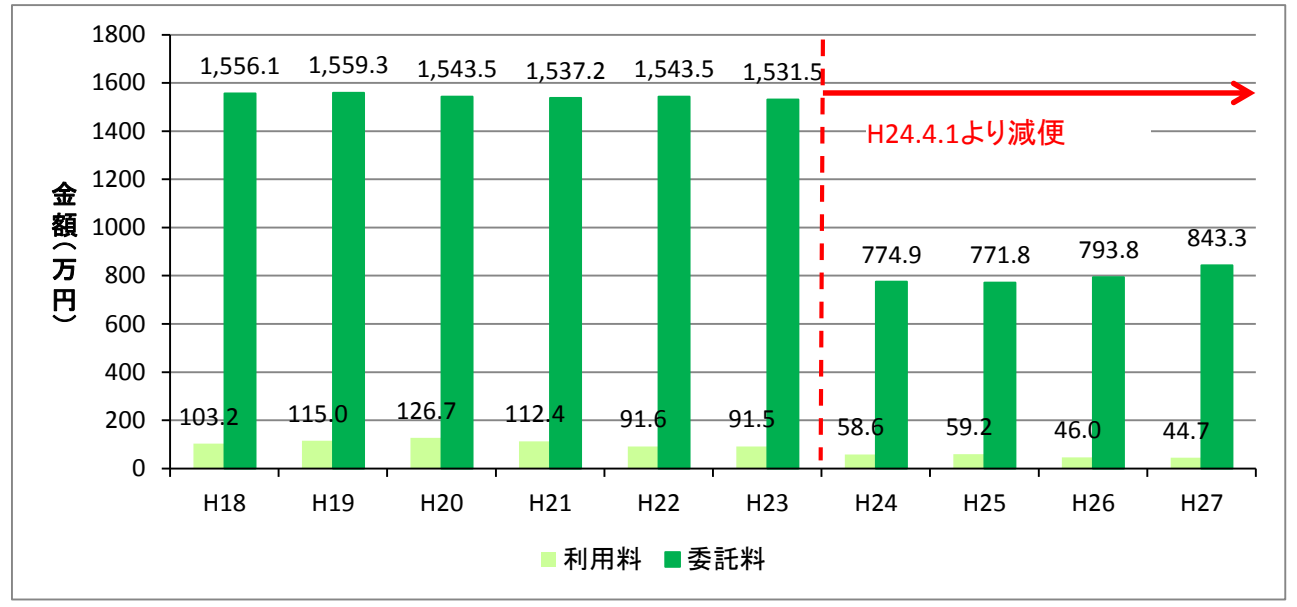
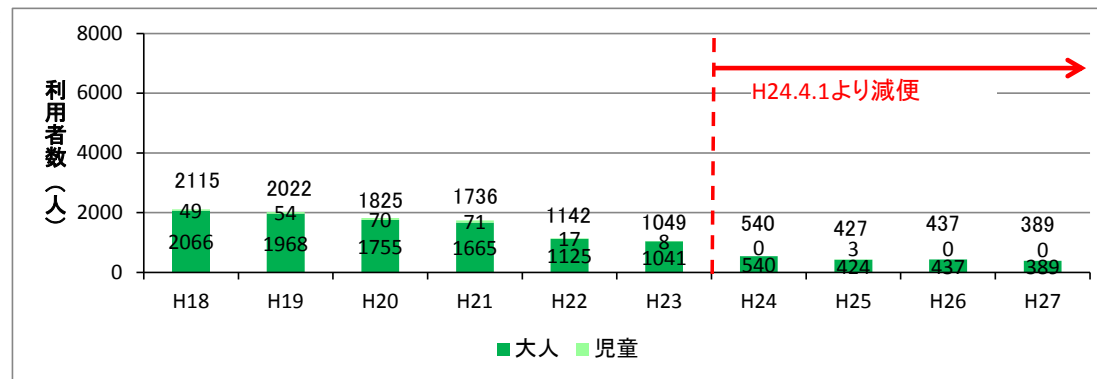
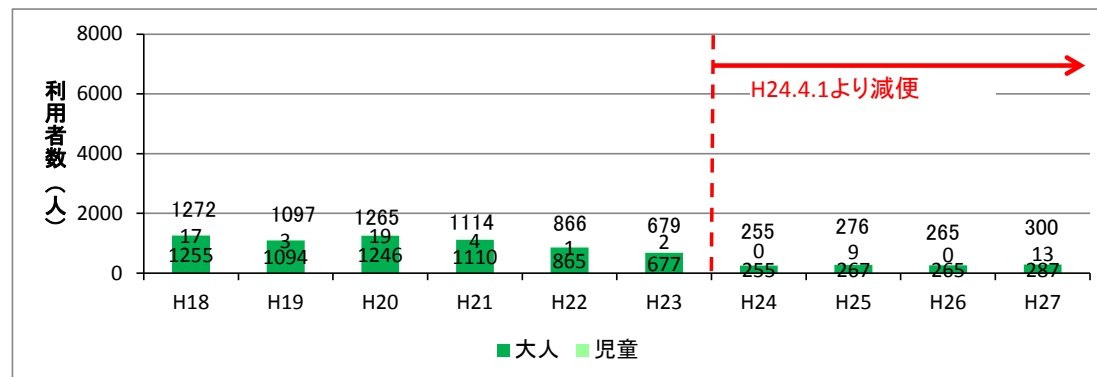


図 3-6-2 利用料及び委託料の推移

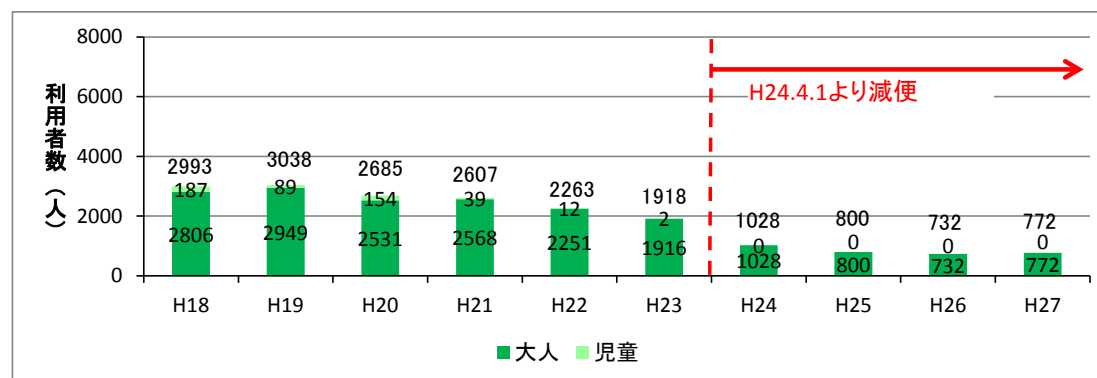
長南・蔵持地区



坂本・豊栄地区



東地区



西地区

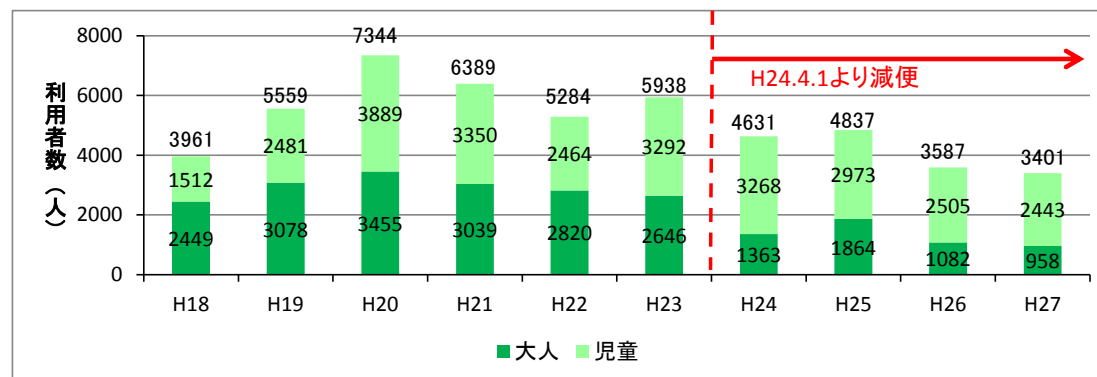


図 3-6-3 路線別の利用者数の推移

※集計期間は各年度とも 4 月～翌年の 3 月まで

④時間帯別利用者数

各路線の平成 27 年度の月平均の時間帯別利用者数の状況を示す。

・長南・蔵持地区

利用者はすべて大人で、8 時 10 分の便が 11 時 10 分よりも多くなっている。

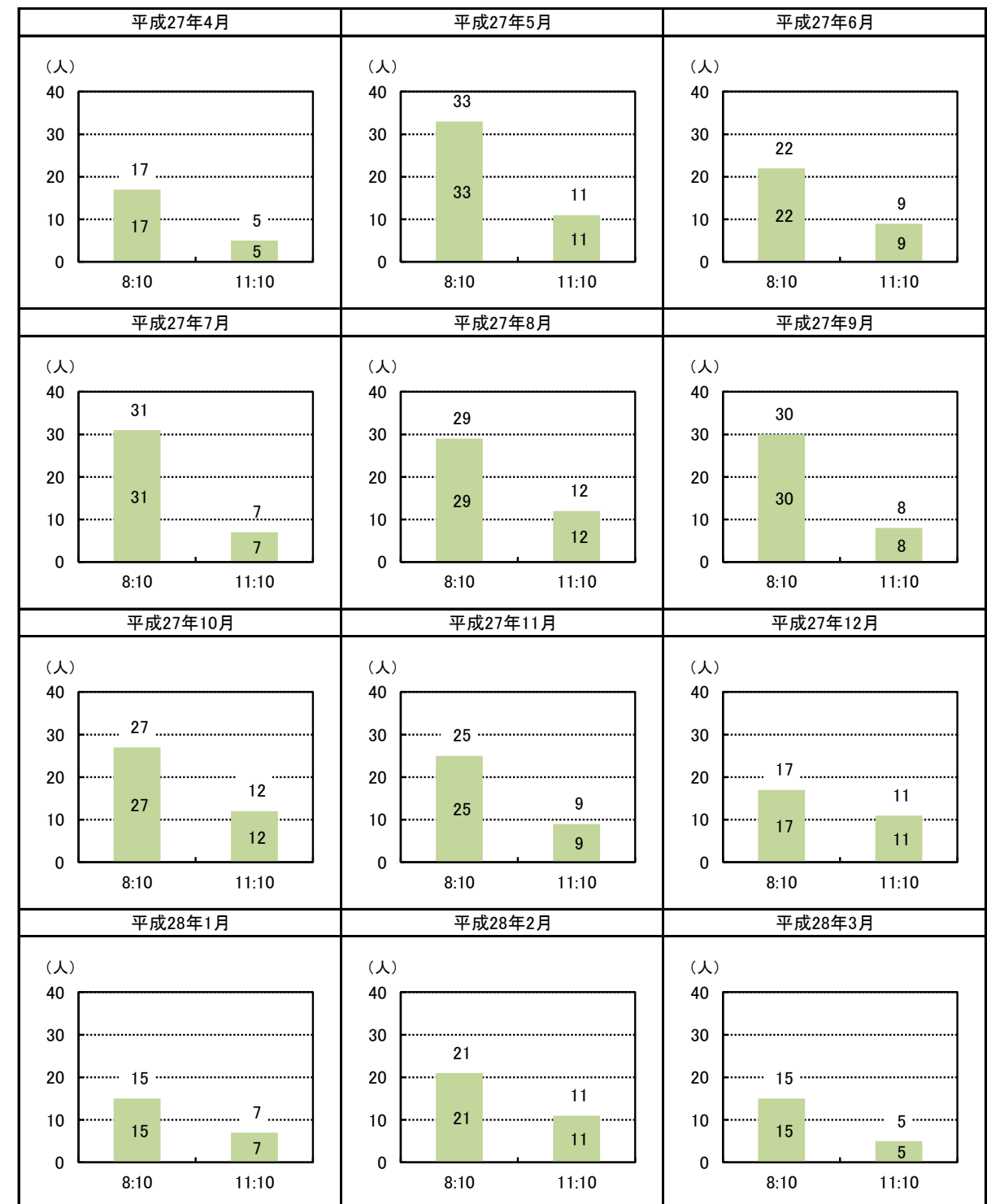


図 3-6-4 長南・蔵持地区の月平均の時間帯別利用者数



・坂本・豊栄地区

利用者の大半は大人で、9時35分の便が14時よりも多くなっている。

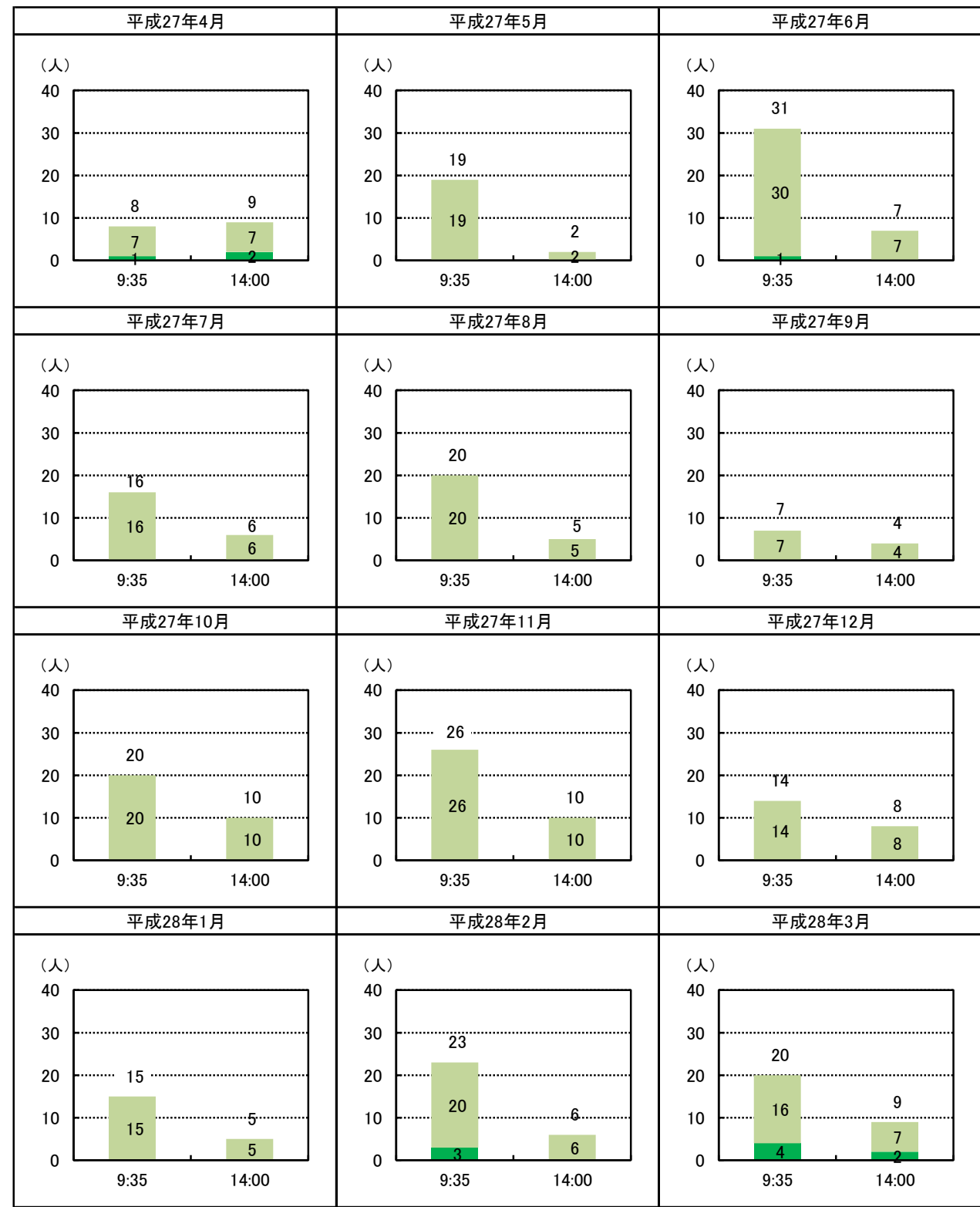


図 3-6-5 坂本・豊栄地区の月平均の時間帯別利用者数

・東地区

利用者はすべて大人で、8時50分の便が12時20分よりも多くなっている。

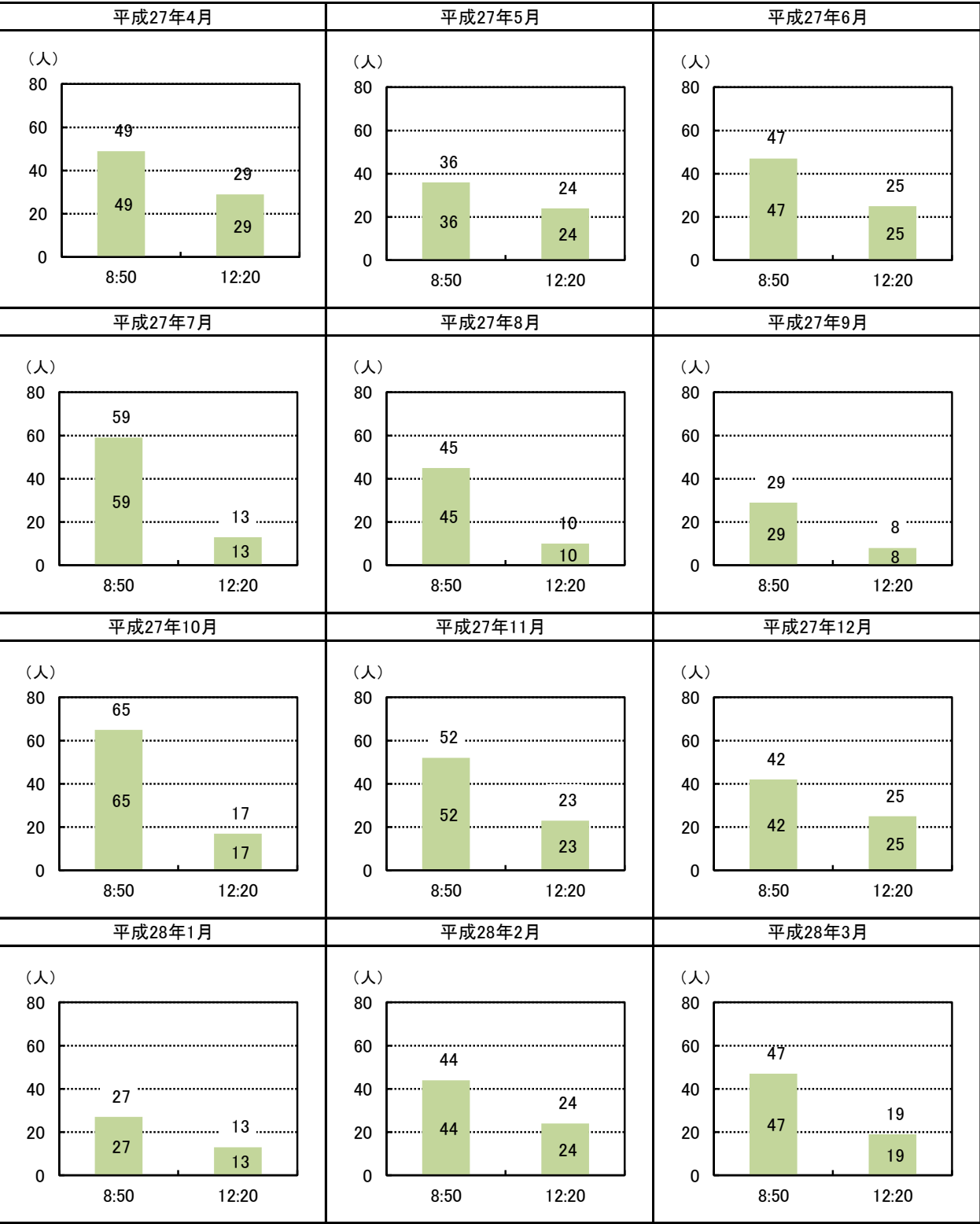


図 3-6-6 東地区の月平均の時間帯別利用者数

■ : 児童 ■ : 大人

・西地区

8月を除くと、利用者は児童が大人よりも多くなっている。

大人は、午前（7時20分と10時20分）の方が、午後（15時35分と17時05分）よりも多くなっている。

児童は、通学で7時20分、帰宅で15時35分と17時05分の利用があり、10時20分の利用は少なくなっている。

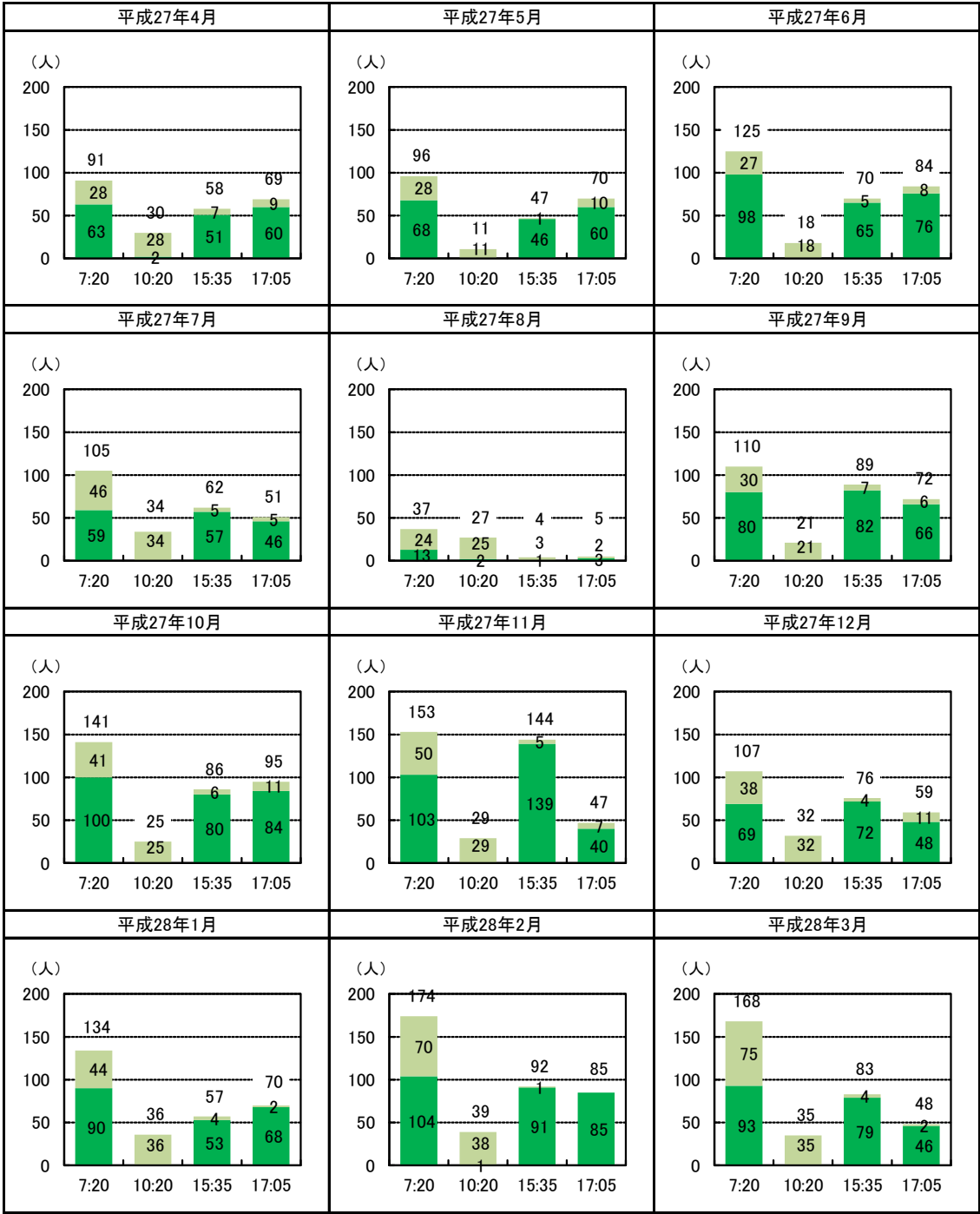


図 3-6-7 西地区の月平均の時間帯別利用者数

■ : 児童 ■ : 大人

(2) 路線バス及び高速バス

① 運行経路

町役場等の公共公益施設が位置する長南地区では、路線バスの茂 28、30、31、32、33、45 系統と巡回バスが同じ道路を通行しているので乗り継ぎ可能である。また、路線バスの茂 41、茂 34、茂 35、36 系統も、一部の箇所では巡回バスと同じ道路を通行しているので、乗り継ぎ可能である。また、茂原駅～羽田空港・横浜駅及び東京駅・東雲車庫間の高速バスのバス停が、長南駐車場に設置されている。

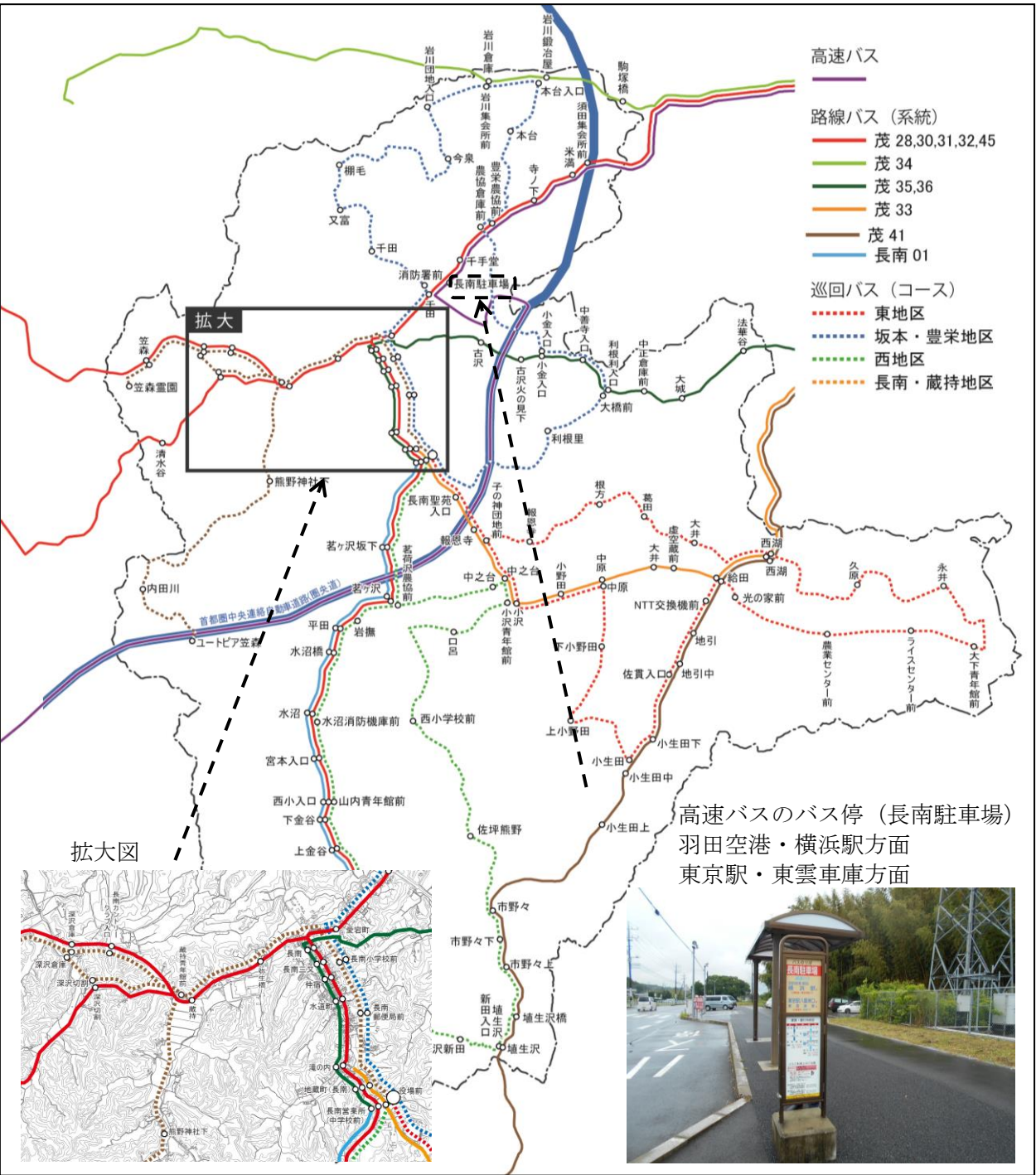


図 3-6-8 路線バス及び高速バスの経路図

②運行本数

・路線バス

長南地区に位置する長南営業所バス停では、茂原駅、牛久駅、鶴舞駅といった鉄道駅までの移動が可能である。なお、運行本数は行き先が茂原駅で最も多くなっている。

表 3-6-2 長南営業所バス停の路線バスの時刻表

行先 経由	茂原駅南口				牛久駅		鶴舞駅		三川	
	永吉経由									
	平日	土曜・日祝日	平日	土・日祝	平日	土曜・日祝日	平日	土曜・日祝日	平日	土曜・日祝日
6	05 20 35	50	永 45	運 休					50	
7	15	45			00 40	50	鶴 25			
8	05 25 51	05 50	永 10							
9	25	35					鶴 25	鶴 50		10
10	10				15	笠 45				
11	15	00 50					鶴 35			
12	10 50	15								
13	35	35	永 35		10	05	鶴 55			
14	10 30	15				05				
15	10	15			55		鶴 30			
16	10	05				40				
17	05	55					鶴 15			25
18	20				05				45	
19	05	05								

永：永吉経由、笠：笠森霊園ゆき 鶴：鶴舞駅止まり、循：循環器病センター止まり
8月13日から15日と12月29日から31日は日祝ダイヤにて運行、1月1日から3日は全便運休
吉永経由：12月29日から1月3日は全便運休

※小湊鉄道ホームページ 長南営業所バス停の時刻表より作成

・高速バス

長南駐車場での運行本数をみると、茂原駅～羽田空港・横浜駅が茂原駅～東京駅・東雲車庫よりも多くなっている。

表 3-6-3 長南駐車場バス停の高速バスの時刻表

茂原駅 ⇒ 羽田空港・横浜駅

運行会社	KM	KQ	KM	KQ	KM	KQ	KM
茂原駅(発)	4:50	6:50	8:55	12:50	14:50	16:35	19:30
長南駐車場(発)	5:05	7:05	9:10	13:05	15:05	16:50	19:45
市原鶴舞バスターミナル(発)	5:20	7:20	9:25	13:20	15:20	17:05	20:00
羽田空港第1(着)	6:05	8:05	10:10	14:05	16:05	17:50	20:40
羽田空港第2(着)	6:10	8:10	10:15	14:10	16:10	17:55	20:45
横浜駅(着)	6:40	8:40	10:45	14:40	16:40	18:25	21:15

羽田空港・横浜駅 ⇒ 茂原駅

運行会社	KM	KQ	KM	KQ	KM	KQ	KM
横浜駅(発)	7:00	10:15	11:25	14:05	17:05	19:30	21:30
羽田空港第2(発)	—	10:45	11:55	14:35	17:35	20:00	22:00
羽田空港第1(発)	—	10:50	12:00	14:40	17:40	20:05	22:05
市原鶴舞バスターミナル(着)	7:55	11:40	15:50	15:30	18:30	20:55	22:55
長南駐車場(着)	8:10	11:55	13:05	15:45	18:45	21:10	23:10
茂原駅(着)	8:25	12:10	13:20	16:00	19:00	21:25	23:25

KM…小湊鉄道 KQ…京浜急行バス

茂原駅 ⇒ 東京駅・東雲車庫

運行会社	KM	KM	KM
茂原駅(発)	4:45	11:25	19:40
長南駐車場(発)	5:00	11:40	19:55
市原鶴舞バスターミナル(発)	5:15	11:55	20:10
東京駅(着)	6:17	12:57	21:07
東雲車庫(着)	6:35	13:15	21:30

東京駅・東雲車庫 ⇒ 茂原駅

運行会社	KM	KM	KS	KM※
東雲車庫(発)	6:45	14:55	18:55	22:35
東京駅(発)	7:05	15:25	19:25	23:00
市原鶴舞バスターミナル(着)	8:05	16:25	20:25	0:00
長南駐車場(着)	8:20	16:40	20:40	0:15
茂原駅(着)	8:30	16:50	20:50	0:25

※印…深夜バス 図M…小湊鉄道 KS…京成バス

※小湊鉄道ホームページ 長南駐車場バス停の時刻表より作成

③乗降人数

・高速バス

平成27年度の年間乗降人数は、茂原駅～羽田空港・横浜駅で71,406（人／年）と、茂原駅～東京駅・東雲車庫の10,217（人／年）よりも多くなっている。

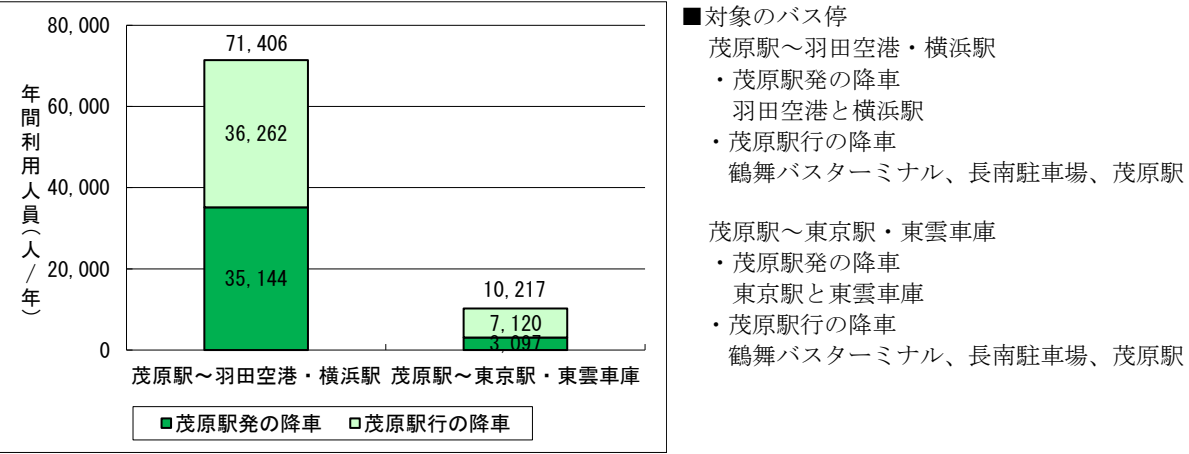
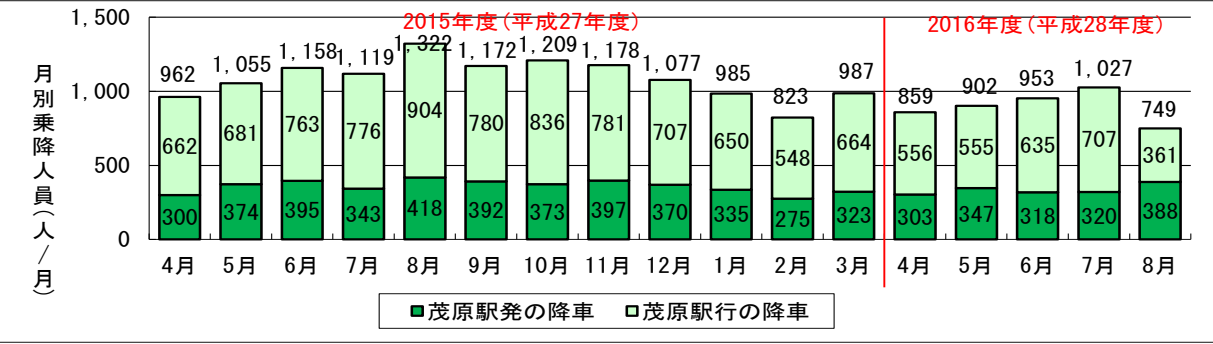


図 3-6-9 高速バスの年間乗降人数

出典：小湊鉄道提供資料 平成27年度

また、長南駐車場バス停の月別乗降人数の推移をみると、茂原駅～羽田空港・横浜駅と東京駅・東雲車庫ともに、概ね、茂原駅行の降車が茂原駅発の乗車に比べて、多くなっている。茂原駅～羽田空港・横浜駅



茂原駅～東京駅・東雲車庫

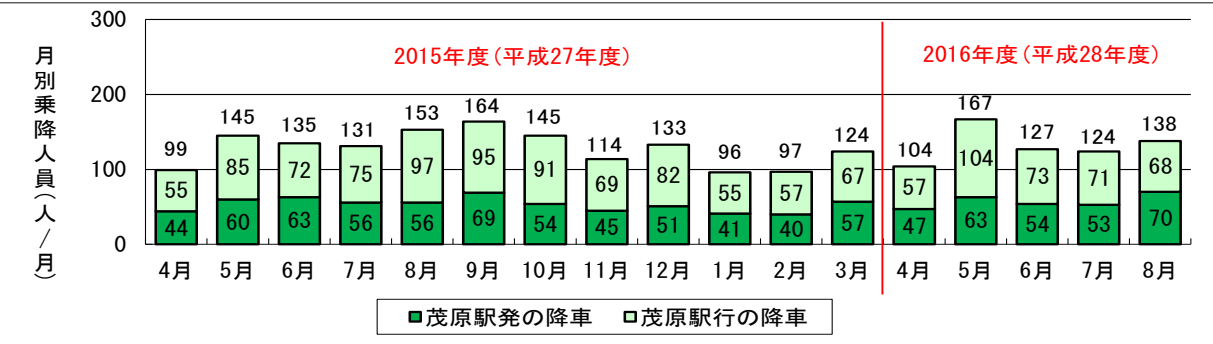


図 3-6-10 長南駐車場の月別乗降人数の推移

出典：小湊鉄道提供資料 平成27年4月～平成28年8月

⑤バス停勢圏

バス停勢圏は「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成 26 年 国土交通省都市局都市計画課）より 300mとし、バス停勢圏に位置する人口の総人口に対する割合（カバー率）を算出すると、60%となる。

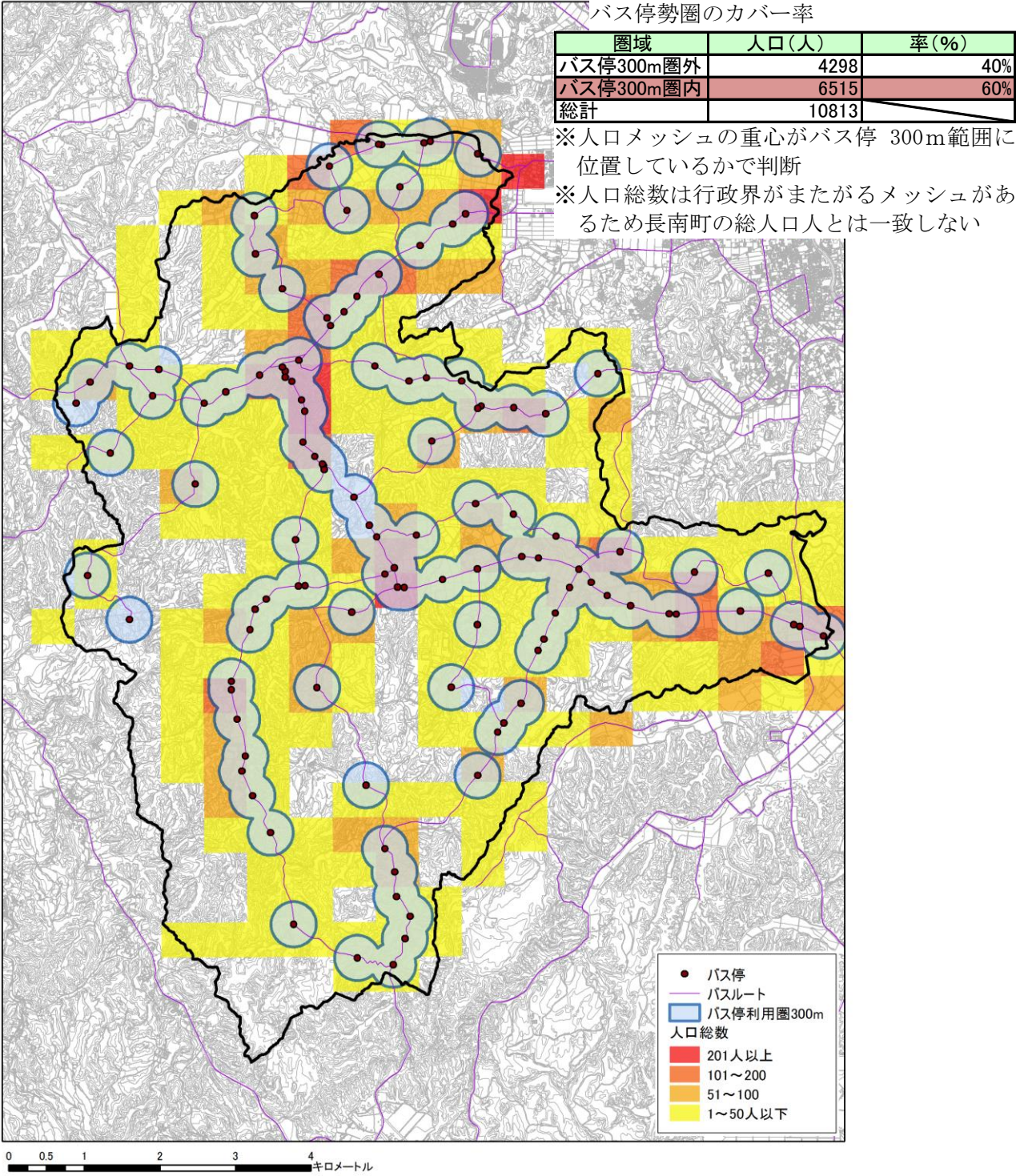


図 3-6-11 バス停勢圏と人口メッシュ図

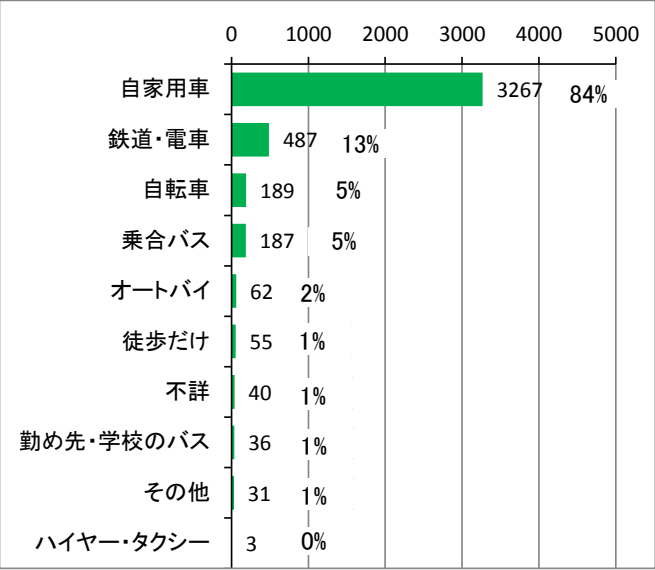
3－8 通勤・通学での移動実態

(1) 利用交通手段

常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者及び従業地・通学地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者ともに、自家用車の利用が最も多くなっている。

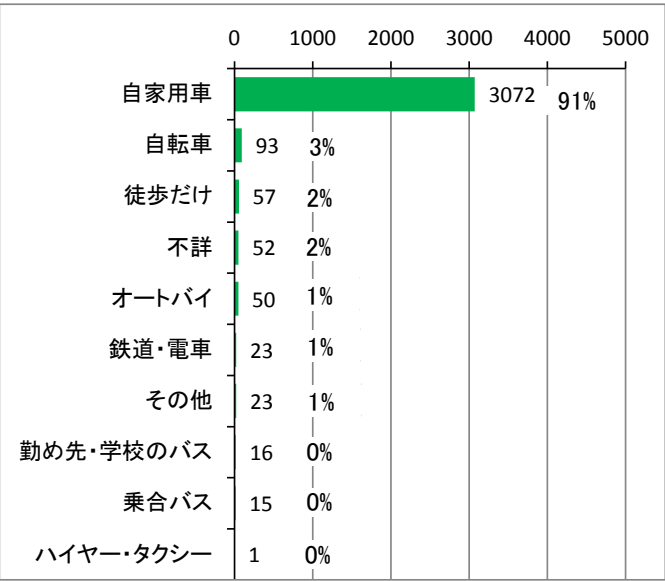
なお、常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者では、鉄道の利用が 10%以上となっている。

長南町が常住地である 15 歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段



単位：人
割合は総数（3892 人）に対する数値

長南町が従業地・通学地である 15 歳以上自宅外就業者・通学者の利用交通手段



単位：人
割合は総数（3361 人）に対する数値

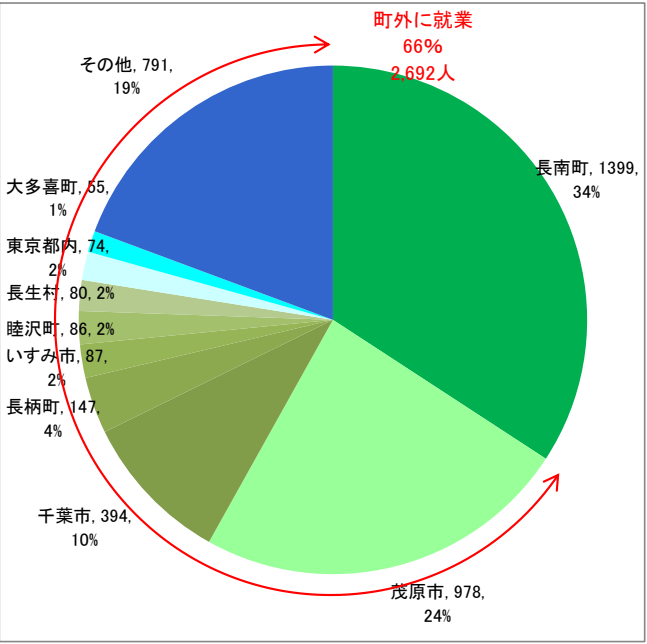
図 3-8-1 利用交通手段の状況

出典：平成 22 年国勢調査

(2) 通勤先と通学先

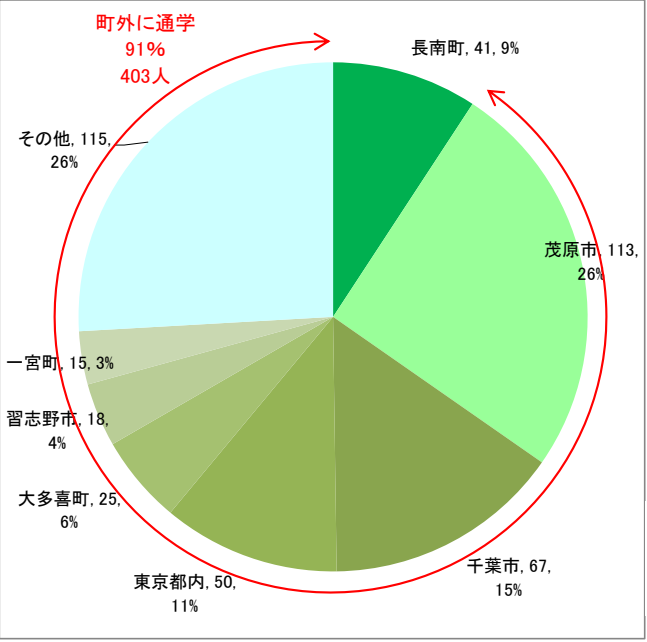
15 歳以上自宅外就業者の 66%、通学者の 91%が町外に出ており、長南町内以外では茂原市、千葉市、市原市への流動が多くなっている。

長南町が常住地である 15 歳以上自宅外就業者の通勤地



単位：人
割合は総数（4091 人）に対する数値

長南町が常住地である 15 歳以上自宅外通学者の通学地



単位：人
割合は総数（444 人）に対する数値

図 3-8-2 通勤地と通学地の状況

出典：平成 22 年国勢調査

5. 公共交通に対するニーズ把握

5-1 町民を対象とした意向調査の概要

町民の公共交通に対するニーズを把握するために、町民を対象とした意向調査を実施した。以下に、意向調査の実施方法、回答者数、調査結果の概要を示す。

(1) 高齢者

①実施方法

- ・65 歳以上の高齢者が居住する 900 世帯抽出
- ・郵送による配布と回収方式・高齢者または世帯主が回答

②実施時期

- ・7 月 21 日～8 月 9 日に実施

③回答者数

- ・638 人（回答率 71%）

④調査結果概要

●属性

- ・東地区が全体の 27%と最も多く、次いで西地区と長南地区が 25%、豊栄地区が 21%と、人口の構成状況とほぼ同様である。
- ・男女の構成はほぼ同数、年齢構成は 65～69 歳が 39%、家族構成は子どもや親等と同居が 46%と最も多くなっている。

●普段の移動手段

- ・運転免許は全体の 67%の 429 人が所有で、そのなかの 409 人ができる限り運転したいと、日常生活での自動車の利用意識が高い状況である。
- ・自転車では全体の 30%、原付では全体の 11%が自分専用を所有している状況である。

●買い物の外出状況

- ・行き先は茂原市が 68%、交通手段は自動車（自分で運転）が 59%と最も多く、頻度は毎日と週に数回の合計で 62%である。また、土日や祝日の外出は 20%程度ある。
- ・外出する時間帯は、出発が午前や午後、帰宅が決まっていないが多くなっている。

●通院の外出状況

- ・行き先は長南町内が 42%と茂原市が 40%、交通手段は自動車（自分で運転）が 59%、頻度は月に数回が 67%と最も多くなっている。また、土曜の外出も 10%ある。
- ・外出する時間帯は、出発が朝や午前、帰宅が午前や午後が多くなっている。

●路線バスの利用状況

- ・利用するが全体の 16%の 102 人を占め、「長南営業所～茂原駅」の系統は 40 人が「月に数回利用」と回答している。それ以外の系統は「利用しない」が多くなっている。

●巡回バスの利用状況

- ・運行に関しては、全体の 94%の 597 人が「知っている」と回答している。そのうち、90%の 539 人が現在利用していない状況で、そのなかの 406 人が、利用しない理由として自家用車での移動のため必要ないと回答している。
- ・現在利用していると回答したのは全体の 6%の 34 人であり、そのなかの 14 人が、利用する理由として町内の目的地の近くまで行けるからと回答している。また、利用している人で満足であるという回答したのは、14 人で 41%と半数以下である。
- ・全回答者の巡回バスの運行に関する自由意見をまとめた結果、不満に関する意見が挙げられており、「自宅の近くにバス停がないので不便」、「本数が少ない」という意見が多かった。

●乗合タクシーの利用状況

- ・運行に関しては、全体の 71%の 452 人が「知っている」と回答している。そのうち、79%の 358 人が現在利用していない状況で、そのなかの 290 人が、利用しない理由として自家用車での移動のため必要ないと回答している。
- ・現在利用していると回答したのは全体の 19%の 85 人であり、そのなかの 43 人が、利用する理由として自宅まで迎えに来てくれるからと回答している。また、利用時の目的地は、長南中央医院等の通院先が 62%を占めている。また、利用している人で満足であるという回答したのは、56 人で 66%と半数以上を占めている。
- ・全回答者の乗合タクシー運行に関する自由意見をまとめた結果、満足に関する意見は、「自分で運転できなくなった時利用したいと考えているので継続して欲しい」が多かった。不満に関する意見は、「土日祝日も運行して欲しい」が多かった。

●公共交通に関する意見

- ・今現在は公共交通を利用していないが将来的に利用したいと考えている人の意見である「今後公共交通を利用するに当たっての意見」が最も多く 21 件である。また、それに関連し、「公共交通の存続希望に関する意見・お礼」が意見（13 件）であり、将来的に自分で外出できなくなった際に必要性が高まると考えている人もいる。
- ・その一方で、「公共交通に関する具体的な提案・要望」（12 件）、「廃止・見直しに関する意見」（12 件）があり、現状への不満・改善要求の意見もある。

(2) 巡回バス利用者

①実施方法

- ・利用時に聞き取り方式により実施（聞き取りは1回実施したら対象外）

②実施時期

- ・9月5日～9日に実施

③回答者数

- ・25人

④調査結果概要

●巡回バス等の利用状況の特徴

- ・利用頻度は、月に数回が68%、週に数回が28%を占めている。
- ・利用ルートとその利用時間帯をみると、各ルートともに、午前の時間帯の第1便が多くなっている。
- ・帰りの移動手段は、乗合タクシーが60%、次いで、巡回バス、路線バス、自動車（家族等が運転）の順となっている。
- ・巡回バスを利用しない場合の主な移動手段となると、自動車（家族等が運転）、路線バス、デマンド交通が40%以上を占めている。
- ・利用目的は、通院が72%を占めており、目的地の大半は、長南中央医院となっている。

●運行に対する満足度

- ・運行本数に対する満足度は48%と半数以下の割合である。そのため、運行に対する要望でも、運行本数の増便が多くなっている。
- ・運賃、運行時間帯、運行ルートに対する満足度は高くなっている。

(3) 乗合タクシー利用者

①実施方法

- ・乗合タクシー登録者の50人を対象
- ・郵送による配布と回収方式

②実施時期

- ・8月26日～9月5日に実施

③回答者数

- ・36人（回答率72%）

④調査結果概要

●乗合タクシーの利用状況の特徴

- ・利用頻度は、月に数回が58%、年に数回が25%を占めている。
- ・利用時間帯は、8時半と10時が、それぞれ36%を占めている。
- ・乗合タクシーの運休日や予約が取れない場合の移動手段は、自動車（家族等が運転）が39%と最も多く、次いで、タクシーが28%を占めている。
- ・利用理由は、自宅まで迎えに来てくれるからが42%と最も多く、次いで、1人で利用するときの料金が安いが33%を占めている。
- ・利用目的は、通院が63%を占めており、目的地の大半は、長南中央医院となっている。

●運行に対する満足度

- ・満足の割合でみると、運賃が67%、運行時間が50%と、若干、運行時間の方が低くなっている。

(4) 観光目的の来訪者

①実施方法

- ・笠森霊園の来訪者を対象
- ・事務所窓口に調査票を準備

②実施時期

- ・7月29日～8月19日に実施

③回答者数

- ・17人

④調査結果概要

- 高速バスの長南駐車場バス停から笠森霊園を含む観光地等を結ぶ巡回バスが設定された場合の利用意向
- ・機会があれば利用が35%、ぜひ利用したいが23%と、利用意向が半数以上を高くなっていて、自由意見においては、笠森霊園までの高速バスの運行を望む内容もある。

●自由意見による公共交通整備での今後取り組んだほうがよいこと

- ・待ち時間や運行間隔の適正さが41%、バス停の整備とバスの目的地に関する内容が29%を占めている。

5－2 「地方創生に関するアンケート」における町民の公共交通整備に対する意識

「長南町人口ビジョン」と「長南町総合戦略」の策定のため、平成 27 年 7 月に在住者、転入者、転出者を対象にアンケート調査を実施している。
アンケート調査の実施状況を以下に示す。

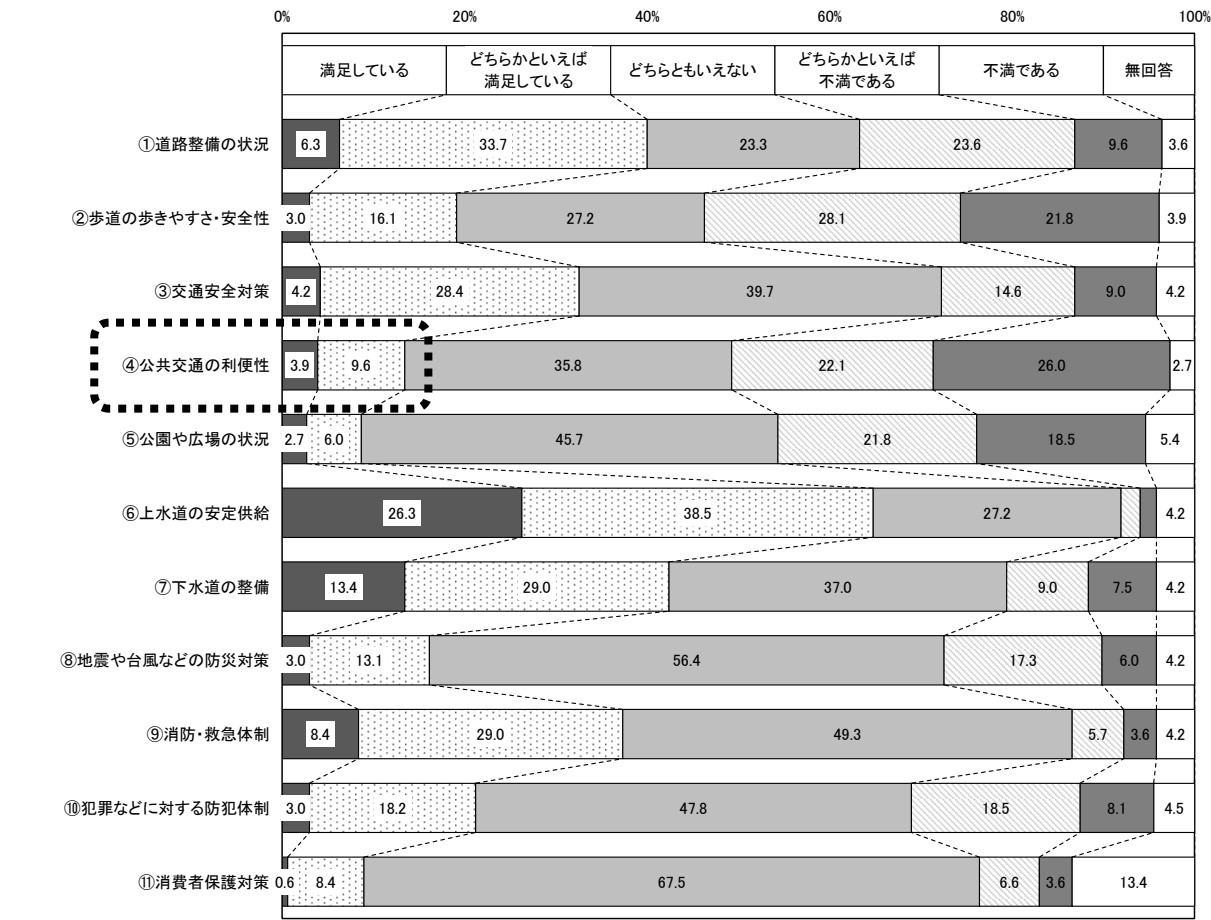
表 5-2-1 アンケート調査の実施状況

		対象者		
		在住者	転入者	転出者
配布状況	配布数	800 票	100 票	100 票
	回収数	335 票	37 票	37 票
	回収率	42%	37%	37%
年齢層	10～30 歳代	20%	70%	84%
	40～50 歳代	31%	11%	14%
	60 歳代以上	49%	19%	3%
調査概要		・属性 ・住みやすさ ・町の現状の今後の取り組み ・働くことについて ・転入について ・小学校の跡地利用について ・結婚、出産、育児について	・属性 ・転入の理由	・属性 ・転出の理由 ・住みやすさについて

以下に、在住者、転入者、転出者の公共交通整備に対する意識の状況を示す。

- (1) 在住者
- ・「町の現状の今後の取り組み」における「公共交通の利便性」に対する満足度

満足度：13.5%（満足している と どちらかといえば満足している の割合の合計）

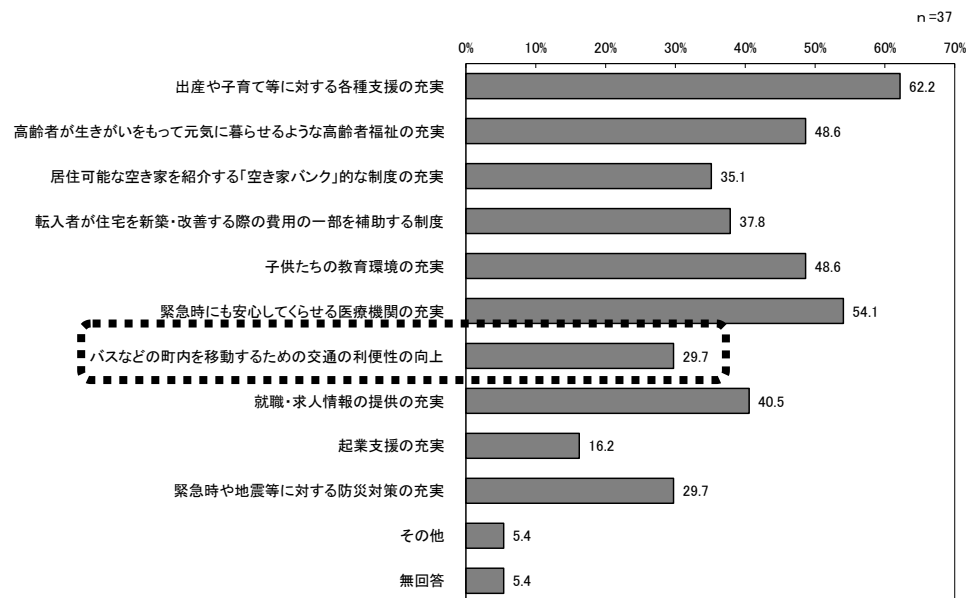


出典：長南町「地方創生に関するアンケート」集計報告書 平成 27 年 10 月 20 頁

(2) 転入者

- ・居住者を増やすために取り組んだらいいと思う移住、定住支援策

バスなどの町内を移動するための交通の利便性の向上：29.7%

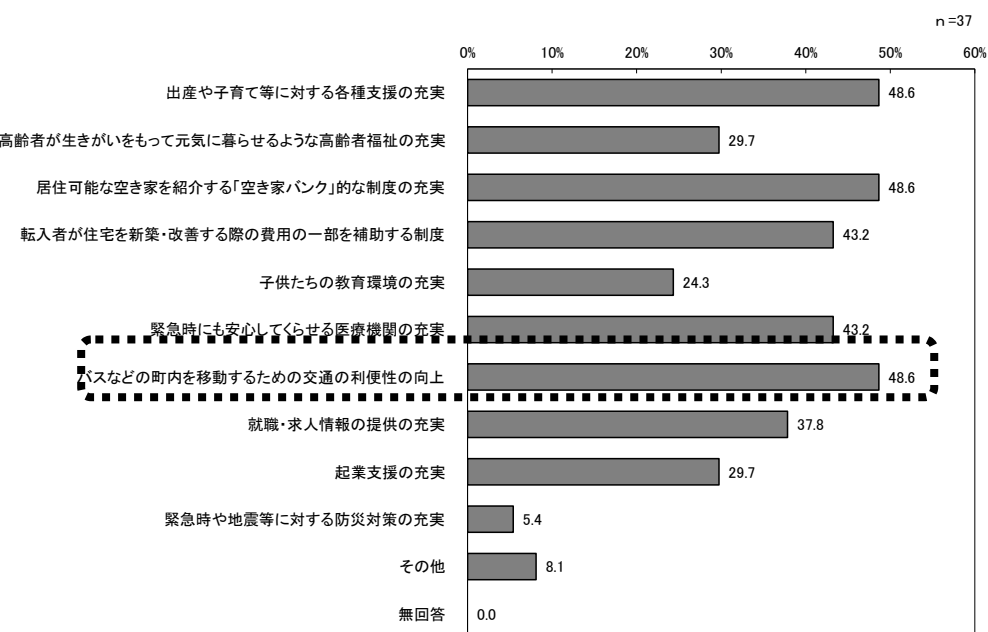


出典：長南町「地方創生に関するアンケート」集計報告書 平成 27 年 10 月 77 頁

(3) 転出者

- ・居住者を増やすために取り組んだらいいと思う移住、定住支援策

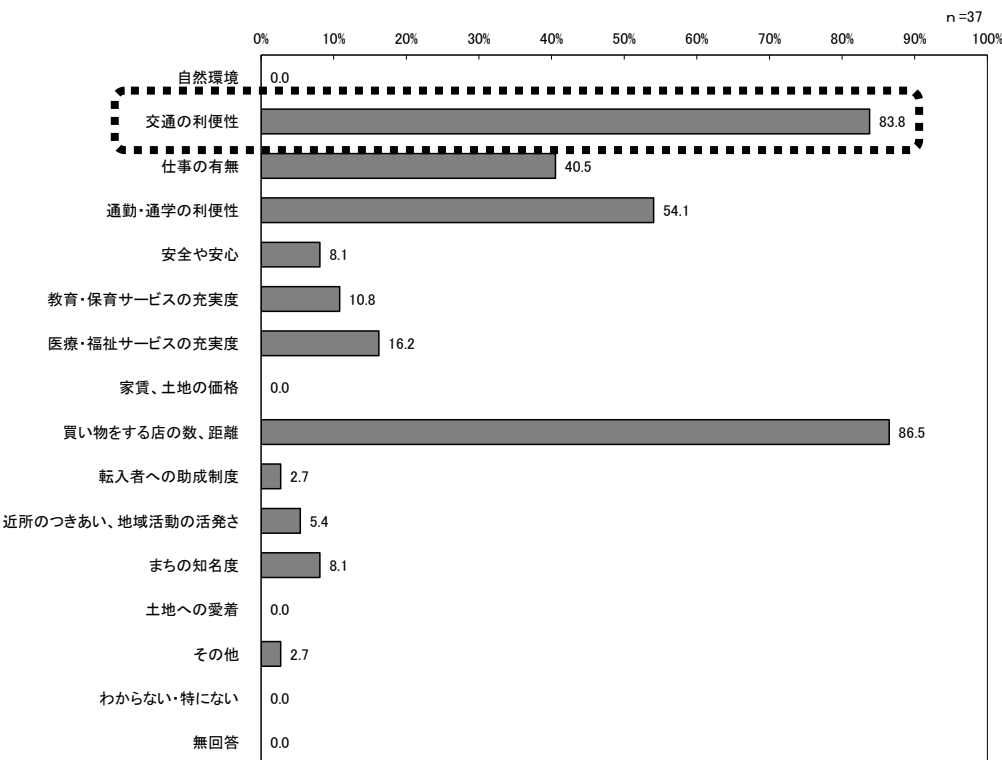
バスなどの町内を移動するための交通の利便性の向上：48.6%



出典：長南町「地方創生に関するアンケート」集計報告書 平成 27 年 10 月 77 頁

- ・長南町が住みにくかった感じる点

交通の利便性：83.8%



出典：長南町「地方創生に関するアンケート」集計報告書 平成 27 年 10 月 77 頁

6. 地域公共交通網形成における課題

町の現況、公共交通の現況、日常生活における移動支援施策、各種計画における公共交通の整備方針、町民の公共交通に対するニーズ等から、本計画において対応すべき課題を整理する。



6－1 地域の現況等を踏まえた課題

(1) まちの将来像の実現に向けた対応

- ・町民がまちに住むことに誇りをもち、将来において、誰もが安心して元気に暮らすためには、まちの居住環境の向上のため、公共公益施設、病院等の生活拠点間の連携を図ることが求められる。
- ・このため、地域公共交通ネットワークの形成においては、公共交通が社会基盤として有する機能を強化することが必要である。

(2) 高齢化の進展に向けた対応

- ・将来人口推計が示すように、高齢化の傾向はさらに進むことが予想され、自家用車から公共交通での移動の容易性の確保が求められる。
- ・一部の高齢者においては、将来の日常生活での移動に不安を感じ、公共交通の利用に期待する潜在的なニーズがある。
- ・このため、このような地域公共交通ネットワークの形成においては、福祉施策等と連携を図りながら、高齢者の日常生活での移動の利便性を向上させることが必要である。

(3) 定住の促進に向けた対応

- ・活力あるまちであり続けるためには、少子化が続いているなか、子育てしやすい環境づくりにより、定住の促進が必要となる。
- ・自動車運転免許を持たない学生にとって、町内の路線バスや今後導入されるスクールバスは、通学での貴重な交通手段であり、公共交通の利便性の確保は、保護者の自家用車による送迎などの身体面での負担軽減にも寄与する。
- ・このため、地域公共交通ネットワークの形成においては、子育て施策と連携を図りながら、子育て世代の公共交通に対する満足の向上を図ることが必要である。

(4) 交流人口の拡大に向けた対応

- ・圏央道利用の整備に伴い、東京都心や横浜方面へのアクセスの容易となり、自動車や高速バスを利用した通勤流動の活発化および観光客などの交流人口の増大が期待される。
- ・このため、地域公共交通ネットワークの形成においては、快適な通勤及び観光の活性化に寄与するべく、町民をはじめ、町外からの来訪者に対しても、利便性の高い交通手段を提供することが必要である。

6－2 公共交通等の現況を踏まえた課題

(1) 公共交通の結節機能強化への対応

- ・路線バス及び巡回バスの運行経路は、長南地区に集中している状況にあるが、その一方で、高速バスの長南駐車場バス停は、長南地区から離れ、路線バス及び巡回バスのバス停もないため、高速バス利用後の乗り継ぎ利用は難しい状況にある。
- ・このため、地域公共交通ネットワークの形成においては、公共交通の結節拠点の機能強化及び整備等により、公共交通手段相互間の接続、乗り継ぎの利便性を確保することが必要である。

(2) 持続可能な公共交通の維持への対応

- ・町民での日常生活での移動は自家用車利用が主であるが、高速バス、路線バス、巡回バス、乗合タクシー、タクシーの公共交通手段と福祉タクシー事業、スクールバス（平成29年4月導入）により、自動車の運転免許をもたない学生、高齢者や障がい者等の交通弱者に対しても、移動手段を確保している。
- ・しかし、現状において、巡回バスと乗合タクシーの委託料は増加し、今後も人口減少に伴い公共交通利用者数が減少すると、町の財政面での負担増加が予想させる。
- ・このため、地域公共交通ネットワークの形成においては、路線バスや町で運行する巡回バス、乗合タクシーの運行維持とサービス水準を目指すためには、学生の通学、高齢者の買い物や通院等の外出行動、観光客の入込客の動向を考慮した上で、効率性及び利便性の高いサービスを提供することが必要となる。

(3) 公共交通の利用促進への対応

- ・公共交通の利用促進のためには、気軽に使いやすい環境づくりによって、学生、高齢者や障がい者等の交通弱者の利用時の快適性及び安全性、及び来訪者への情報提供サービスの向上が必要となる。

7. 長南町地域公共交通網形成計画の基本方針（案）

本町の現況における課題を踏まえ、本計画の基本理念と公共交通網形成における将来像を以下のよう定めるものとする。

7－1 基本理念

町民の生活環境の向上及びまちの活性化に資する地域公共交通網の実現

7－2 公共交通網形成における将来像

（1）まちづくりと一体となった公共交通利用環境の形成

少子高齢化が進行するなか、子どもから高齢者まで幅広い世代の安心な暮らしやまちの活性化に寄与するために、まちづくりと一体となって、町民や観光目的の来訪者にとって移動しやすい公共交通利用環境の形成に取り組むものとする。

（2）地域の実情に即した公共交通網の構築

町内の移動手段の巡回バスと乗合タクシーは、人口の減少、町民の通勤・通学移動、高齢者の日常生活の移動実態や意向を考慮すると、今後、運行方式やサービスの提供等の見直しが必要である。また、路線バスと高速バス、タクシーについても、町外への移動手段として、運行の維持及び継続が必要である。

このため、これらの公共交通手段の役割分担を明確にして、既存の公共交通体系の機能を最大限に活用して、地域の実情に即した公共交通網を構築するものとする。

（3）関係者の協働による持続可能な仕組みづくりの確立

地域公共交通は、町民の通勤や通学、買い物や通院など、日常生活に必要な移動手段であるほか、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産としての役割も有していることから、地域公共交通ネットワークの構築においては、町民ニーズを反映させるだけでなく、交通事業者等の関係者の地域公共交通への積極的・継続的な関与を推進し、地域公共交通に対する理解を深めながら、持続可能な仕組みづくりの確立を目指すものとする。

7－3 公共交通網形成のあり方の方向性

基本理念と公共交通網形成における将来像に基づき、既存の公共交通体系を広域軸、幹線軸、支線軸、補完軸の4要素に機能分類し、主要な交通結節拠点を中心に、公共交通手段相互の連携により、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網を構築する。

本町の公共交通網を構成する広域軸、幹線軸、支線軸、補完軸と交通結節拠点は、以下に示す役割を担うものとする。

表 7-3-1 公共交通網形成における構成要素とその役割

要素の機能	役 割	該当する交通手段・地区・施設等
広域軸	○都市間連絡の骨格路線で、通勤、観光など広域的な移動目的に対応	○高速バス ・東京及び横浜方面
幹線軸	○周辺都市及び町内拠点間連絡の骨格路線で通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	○路線バス ・長南営業所～鉄道駅及び周辺拠点間（茂原駅・鶴舞駅・牛久駅） （茂原駅～大多喜車庫）
支線軸	○公共交通不便地域の解消を担う路線で、買物、通院、観光などの多様な目的に対応	○路線バス ・上記以外の区間（長南営業所～三川） ○巡回バス（4路線）
補完軸	○広域軸・幹線軸・支線軸を補完し、学生、高齢者、障がい者などの交通弱者の移動を支援	○タクシー ○乗合タクシー ○スクールバス ○福祉タクシー事業
交通結節拠点	○広域軸、幹線軸、支線軸、補完軸の乗り継ぎが可能で、待合空間の整備・運行情報の提供等の機能強化を図るべき拠点	○路線バス、巡回バスの乗り継ぎが可能な地域 ・公共公益施設の立地が多い地域のバス停（長南営業所バス停） ・観光資源近くに位置するバス停（笠森霊園バス停 等） ○高速バスと路線バスのバス停が近接する地域（長南駐車場バス停付近） ○巡回バス、乗合タクシーでの通院目的の利用が多い施設（長南中央医院 等）

7-4 施策の展開の方向性（案）

本町の現況における課題を踏まえ定めた地域公共交通網形成計画の基本方針（案）に基づき、施策の展開の方向性（案）を示すと下記のとおりとなる。



Ⅱ 調査結果資料

Ⅱ 調査結果資料 目次

	頁
1. 高齢者へのアンケート調査	16
1-1 属性	16
1-2 移動手段	17
1-3 外出状況	18
1-4 路線バスの利用	19
1-5 巡回バスの利用	20
1-6 乗合タクシーの利用	21
1-7 公共交通に関する意見要望	23
2. 巡回バス利用者へのアンケート調査	23
2-1 属性	23
2-2 巡回バス等の利用状況	24
2-3 巡回バス運行に対する満足度	24
3. 乗合タクシー利用者へのアンケート調査	25
3-1 属性	25
3-2 乗合タクシーの利用状況	25
3-3 乗合タクシー運行に対する満足度	26
4. 観光客の公共交通整備に関する意識	26

1. 高齢者へのアンケート調査

1-1 属性

①住所

- ・東地区（171 人/27％）が最も多く、次いで西地区（161 人/25％）、長南地区（159 人/25％）、豊栄地区（137 人/21％）という結果となった。

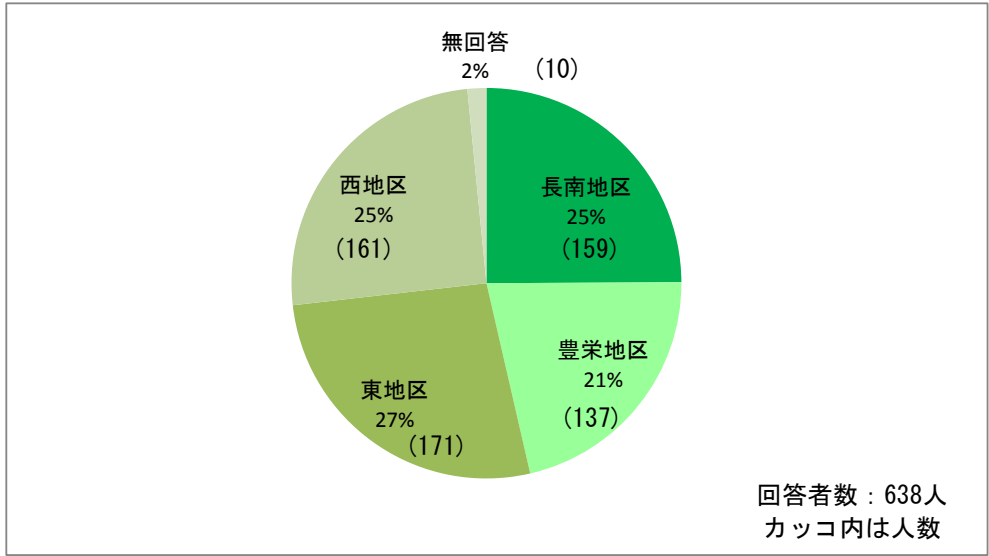


図 1-1-1 回答者の住所

表 1-1-1 地区の構成

長南地区	7	笠森	豊栄地区	2	今泉
	10	蔵持		3	岩川
	11	坂本		16	須田
	22	長南		17	関原
	25	深沢		18	千手堂
西地区	1	市野々		19	千田
	4	岩撫		21	棚毛
	5	小沢		27	又富
	12	佐坪		31	本台
	20	竹林		33	米満
	26	報恩寺	東地区	6	小生田
	28	水沼		8	上小野田
	29	美原台		9	給田
	30	茗荷沢		13	芝原
	32	山内		14	地引
				15	下小野田
				23	豊原
				24	中原

②性別

- ・男性 320 人（50％）に対し、女性が 311 人（49％）であり、ほぼ半数ずつの結果となった。

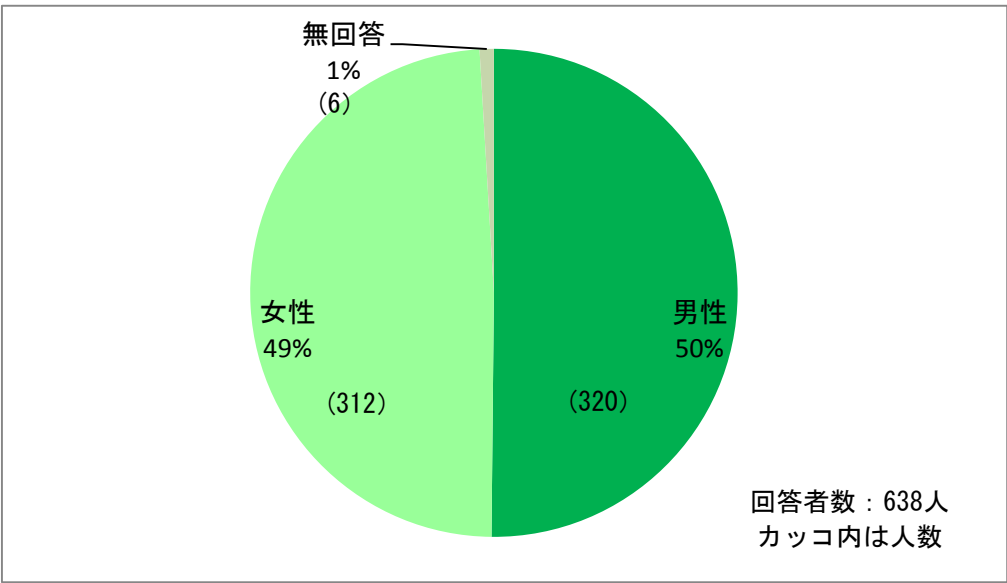


図 1-1-2 回答者の性別

③年齢構成

- ・65～69 歳が 250 人で 39％と最も多く、70～74 歳、75～79 歳、80～84 歳、85～89 歳は各々 10％以上であった。

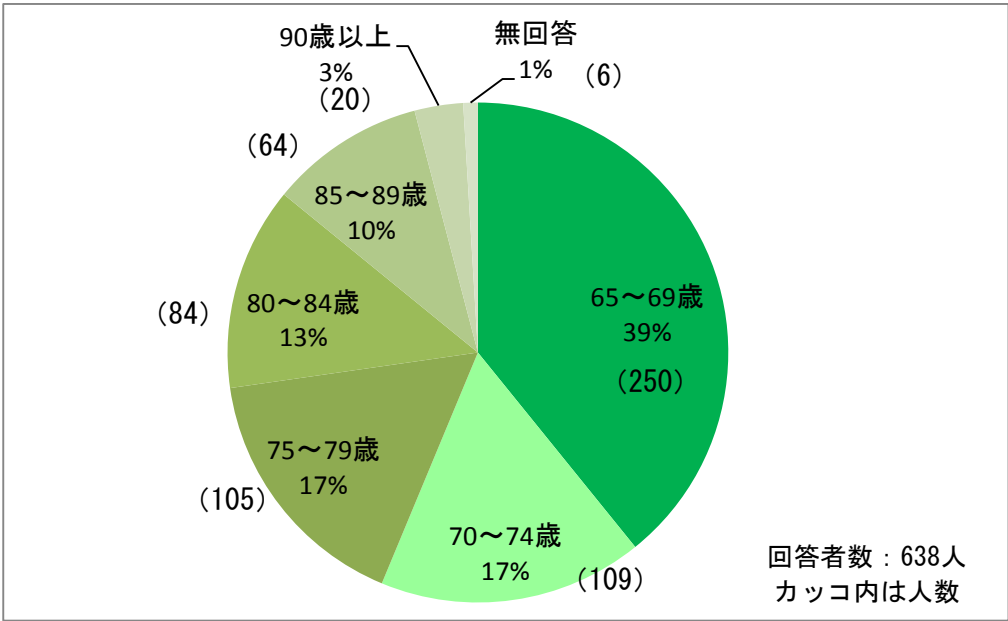


図 1-1-3 年齢構成

④家族構成

- ・家族構成は、「子供や親等と同居」が 293 人（46％）で最も多く、ほぼ半数を占める結果となった。次いで夫婦 2 人暮らしが 160 人（25％）という結果となった。

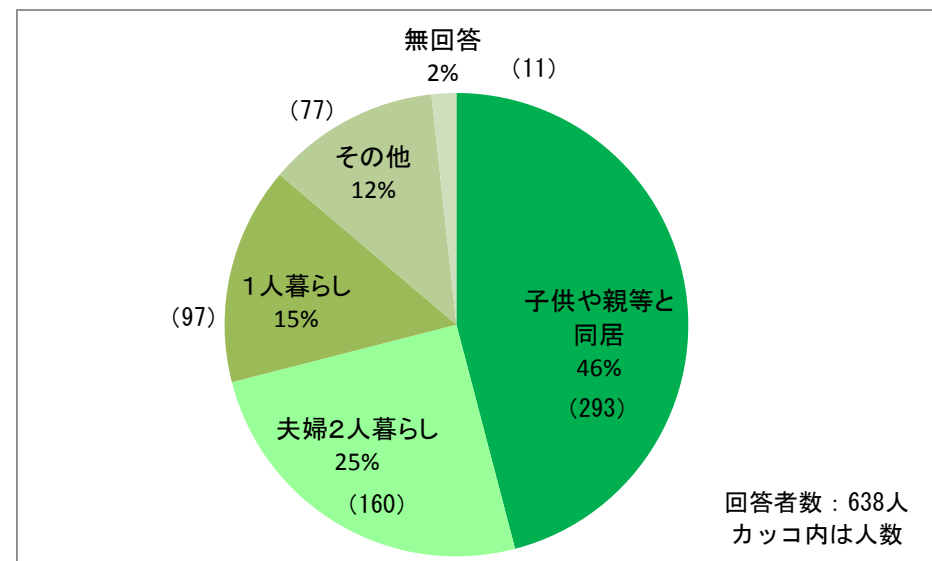


図 1-1-4 家族構成

1－2 移動手段

①運転免許の所有

- ・運転免許の所有状況は、運転免許を「持っている」と答えた人が 429 人（67％）で約 7 割を占める結果となった。

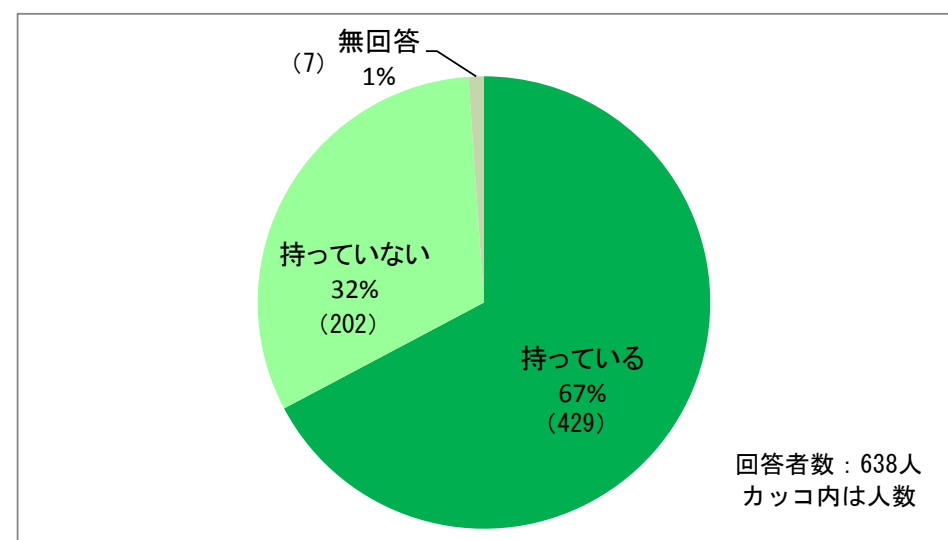


図 1-2-1 運転免許の所有

②運転の継続

- ・運転の継続に関しては、「できる限りずっと運転したい」と考えている人が 404 人（94％）で大多数を占める結果となった。

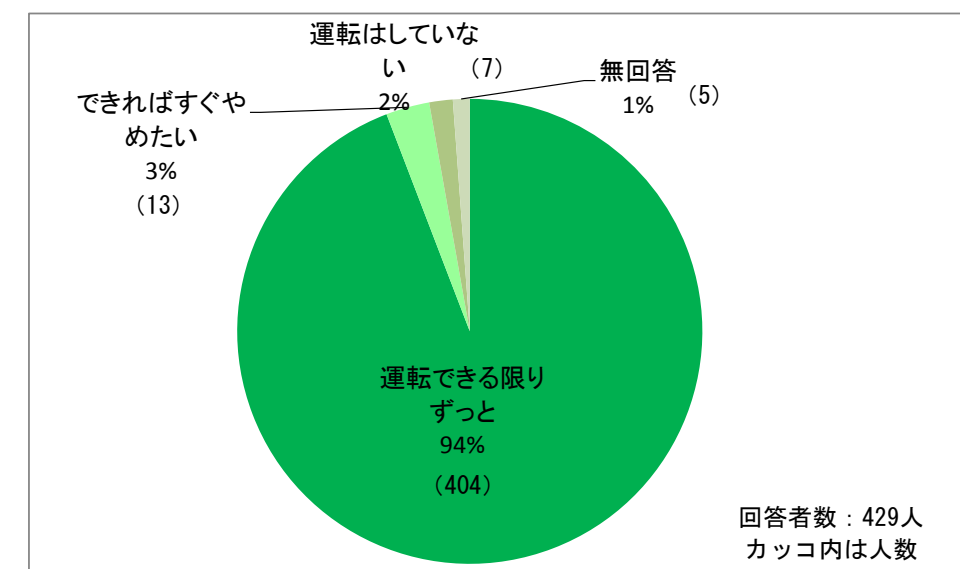


図 1-2-2 運転の継続

③移動手段の所有

- ・自動車では、自分専用の自動車を所有している人は 360 人であり、84％という高い割合を示す結果となった。一方、自分専用の原付を所有している人は、46 人（11％）であった。
- ・自転車は、「自分専用」、「いつでも使える家族共用がある」、「時々使える家族共用がある」という 3 つの選択肢の合計は 343 人（54％）であり、回答者の半数は自転車を所有している、または使用できる状況にあった。

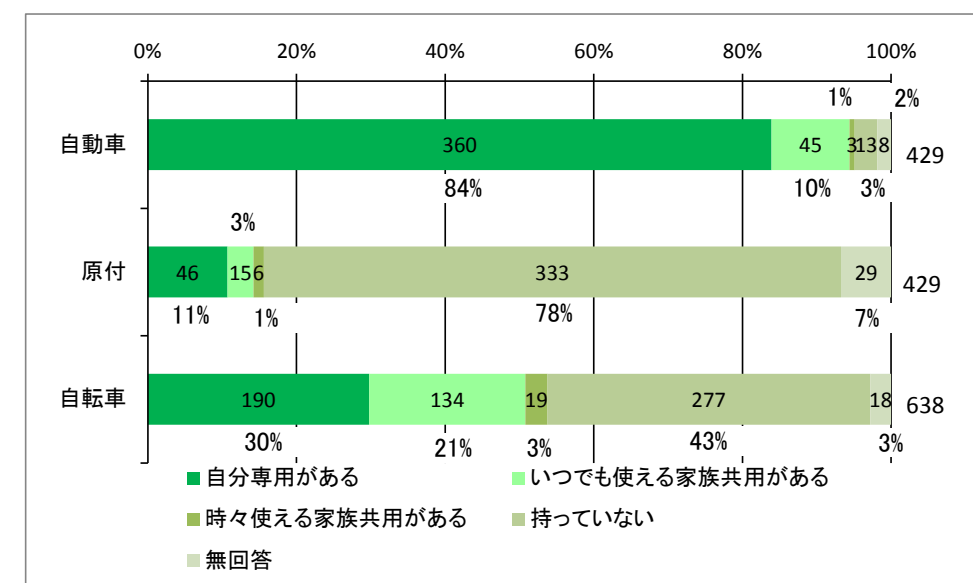


図 1-2-4 交通手段の所有状況

1-3 外出状況

①外出先の住所

- ・買い物の行先は茂原市（435 人/68％）が最も多く、次いで長南町内（83 人/13％）という結果だった。
- ・通院の行先は長南町内（243 人/42％）が最も多く、二番目に多い茂原市（229 人/40％）と近い結果であった。また、その他の内容では鴨川市（10 人）と回答する人が最も多かった。

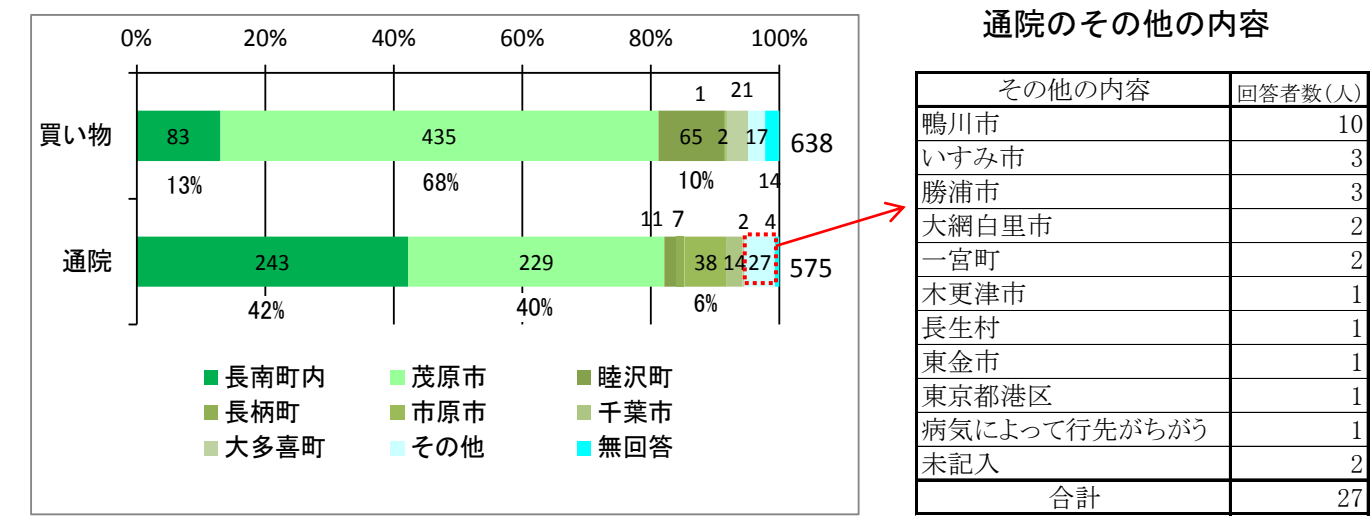


図 1-3-1 外出先の住所

②交通手段

- ・買い物の際の交通手段は、自動車（自分で運転）（379 人/59％）が最も多く、次いで自動車（家族等が運転）（164 人/25％）という結果だった。
- ・通院の際の交通手段は、自動車（自分で運転）（337 人/59％）が最も多く、次いで自動車（家族等が運転）（142 人/24％）という結果だった。

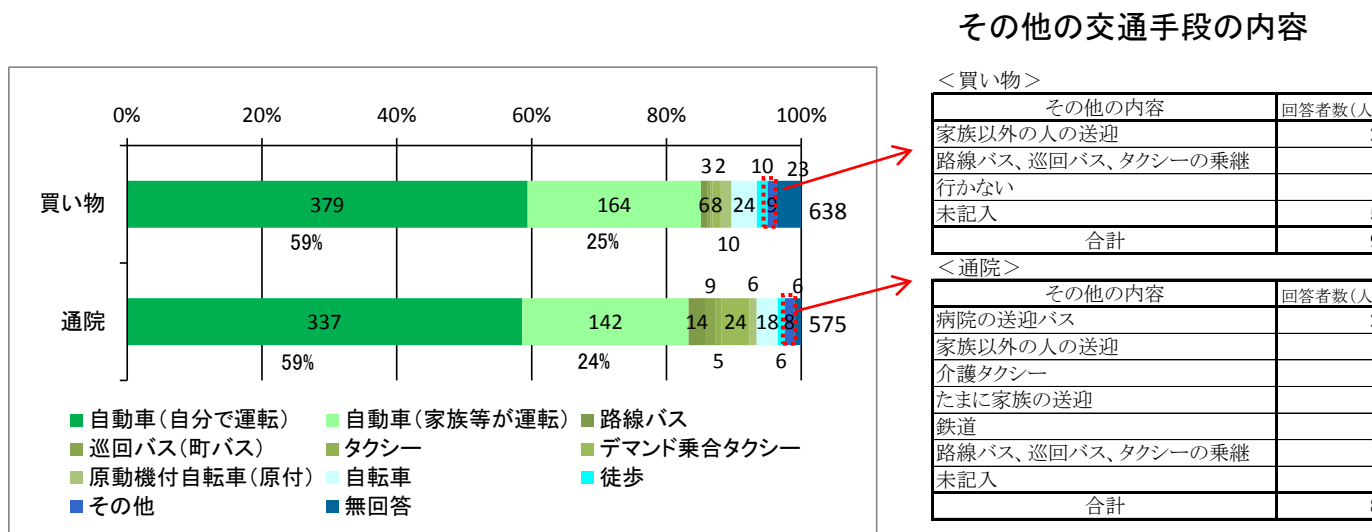


図 1-3-2 交通手段

③頻度

- ・買い物の頻度は、「週に数回」（350 人/55％）が最も多く、次いで「月に数回」（198 人/31％）という結果だった。
- ・通院の頻度は、「月に数回」（386 人/67％）が最も多く、次いで「年に数回」（153 人/27％）という結果だった。

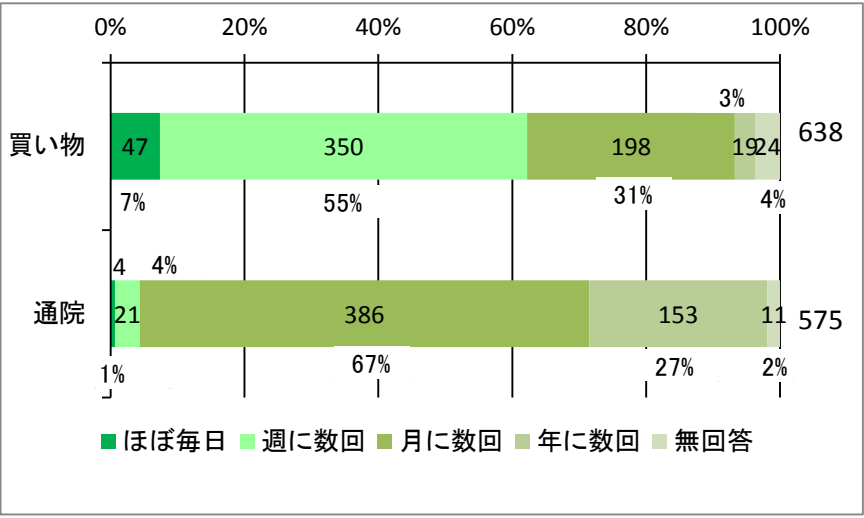


図 1-3-3 頻度

④外出する曜日

- ・買い物に外出する曜日は、平日（527 人/83％）が最も多く、次いで日曜・祝日（133 人/21％）という結果だった。
- ・通院は、平日（539 人/94％）が大多数を占める結果だった。

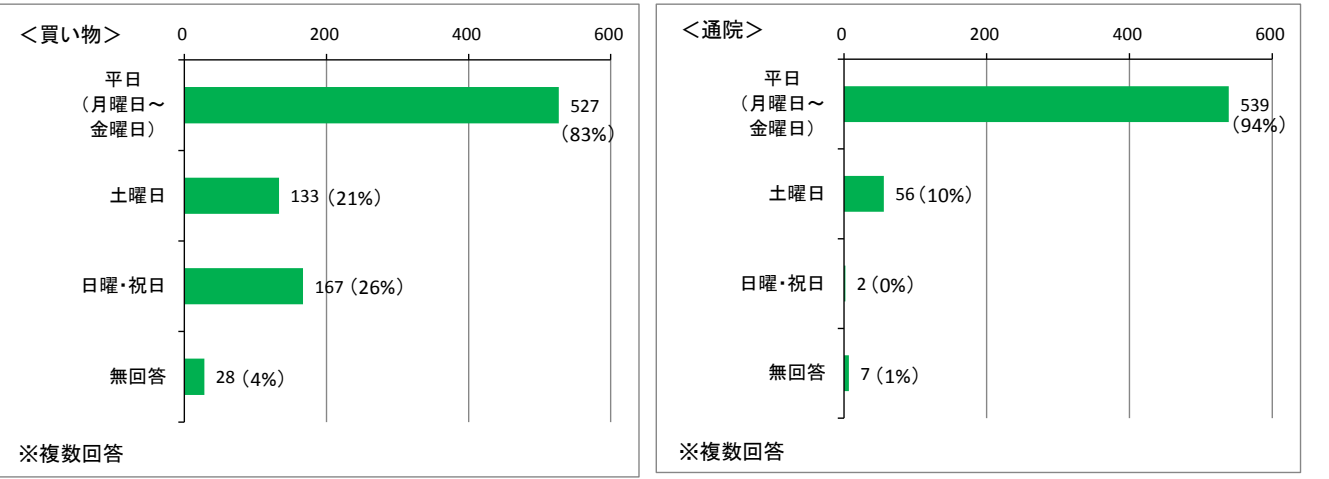
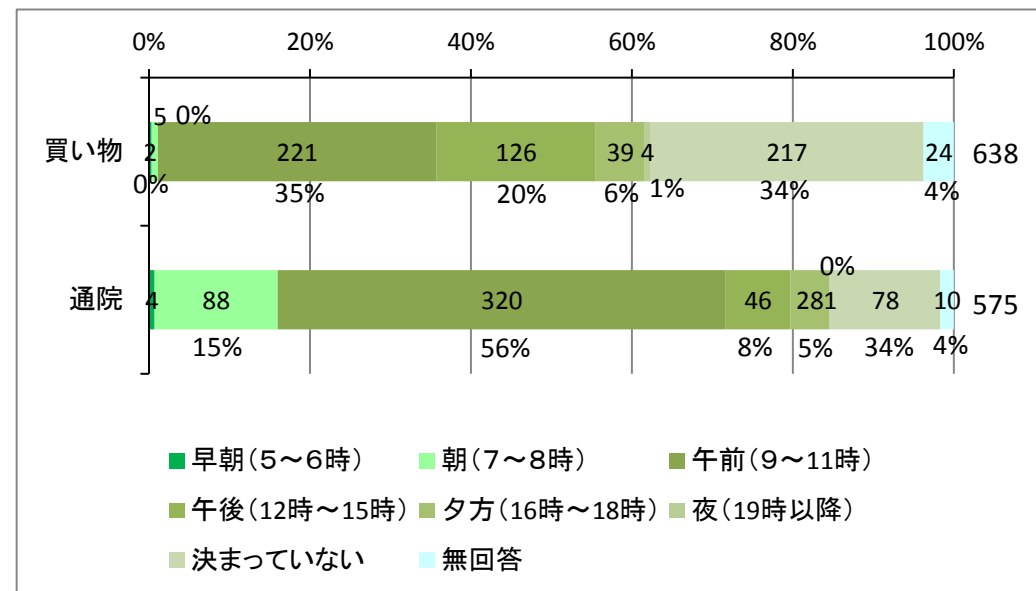


図 1-3-4 外出する曜日

⑤外出する時間帯

- ・買い物の出発時間帯は、午前（221 人/35％）が最も多く、次いで、決まっていない（217 人/34％）という結果だった。帰宅時間帯は、「決まっていない」（244 人/38％）が最も多く、次いで、午前（157 人/25％）という結果だった。
- ・通院の出発時間帯は、午前（320 人/56％）が最も多く、次いで、朝（88 人/15％）という結果だった。帰宅時間帯は、午前（190 人/33％）が最も多く、次いで、午後（175 人/30％）という結果だった。

<出発時間帯>



<帰宅時間帯>

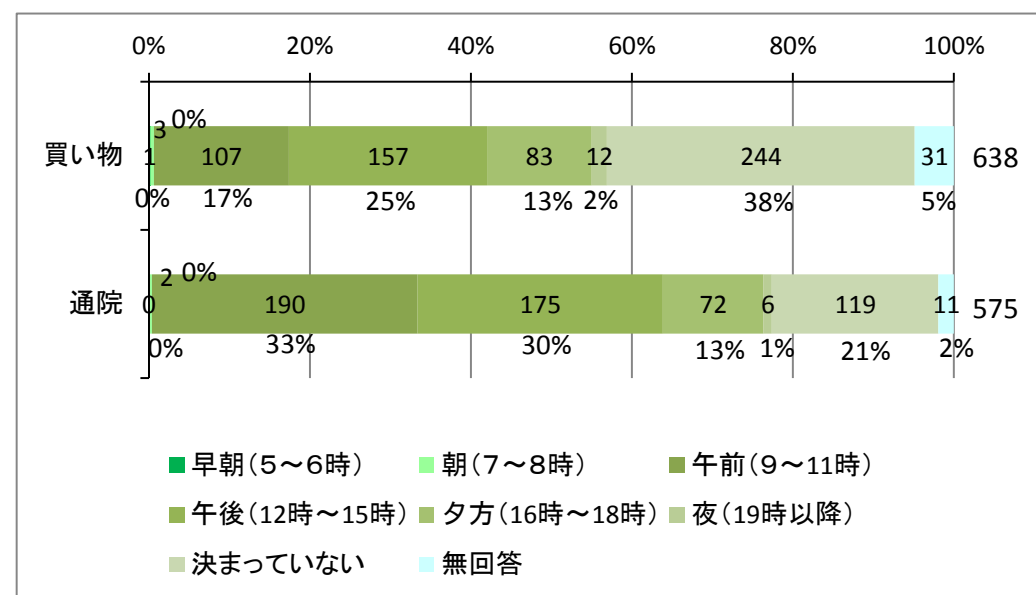


図 1-3-5 外出する時間帯

1-4 路線バスの利用

①利用の有無

- ・路線バスの利用については、511 人が「利用しない」と回答し、8 割に及んでいる。

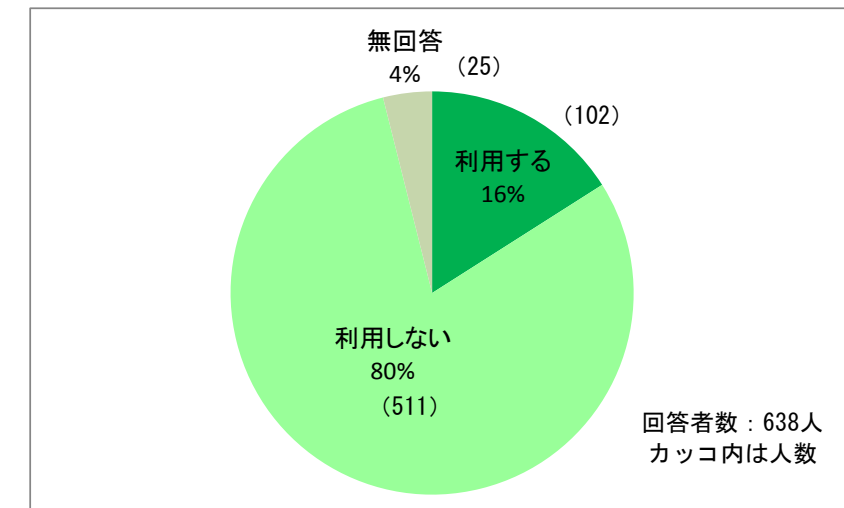


図 1-4-1 路線バス利用の有無

②系統別の利用状況

- ・「長南営業所～茂原駅」は比較的利用頻度が高く、40 人が「月に数回利用する」と回答した。それ以外の系統が「利用しない」という回答が目立つ結果だった。

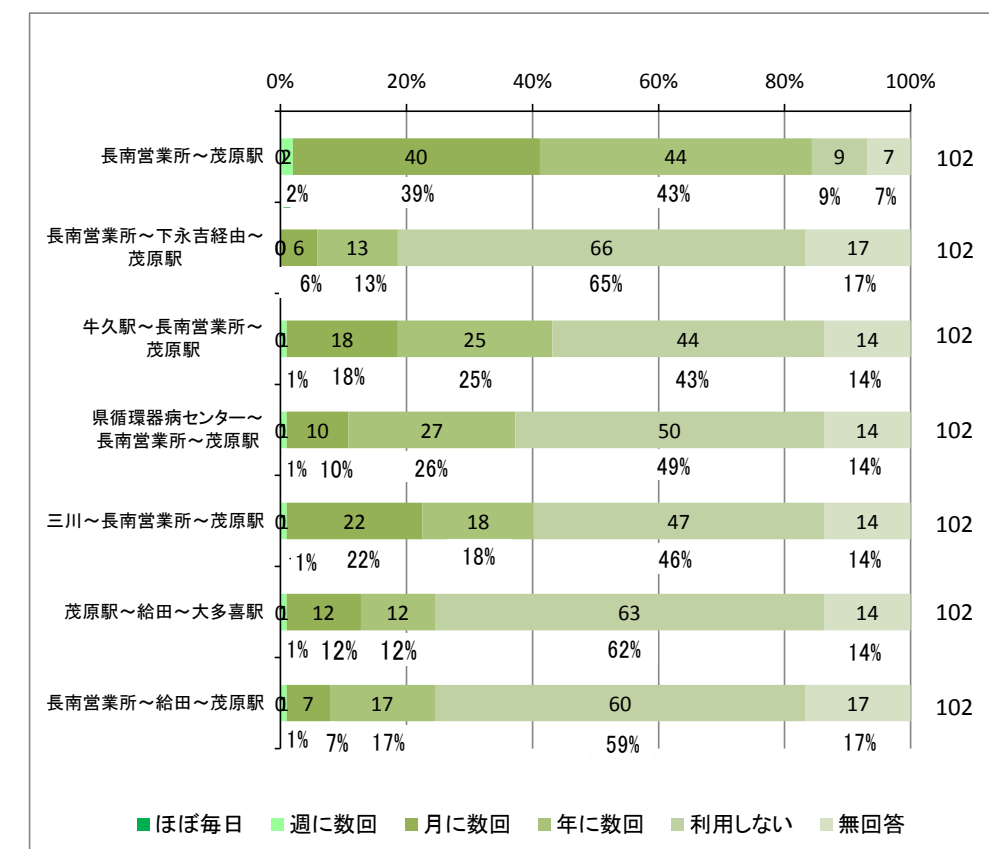


図 1-4-2 系統別の利用状況

1-5 巡回バスの利用

①認知状況

- ・巡回バスの運行に関しては、597 人（94％）が「知っている」と回答しており、高い認知度を確認ができた。

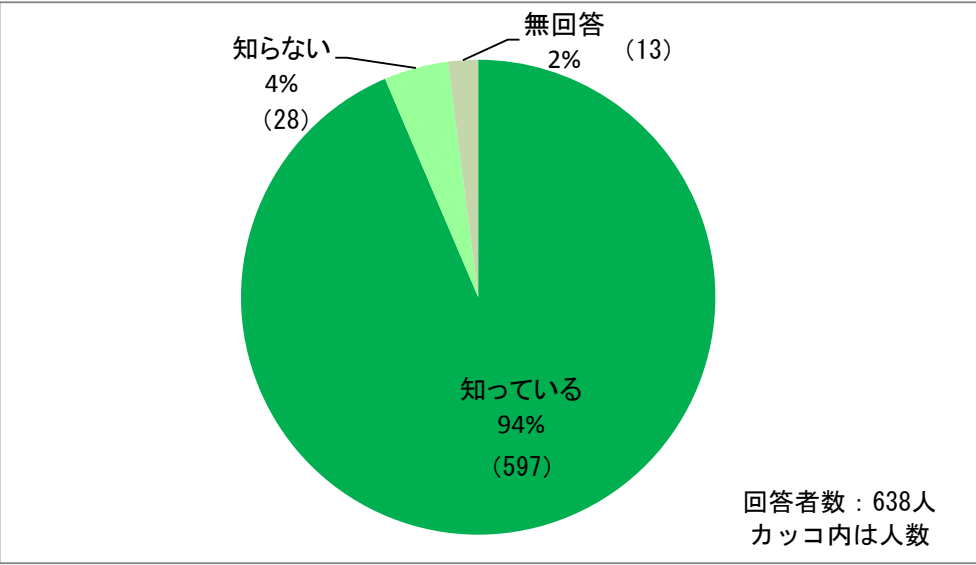


図 1-5-1 運行の認知状況

②利用状況

- ・利用状況に関しては、約 8 割（487 人/81％）が「1 回も利用したことがない」と回答している。

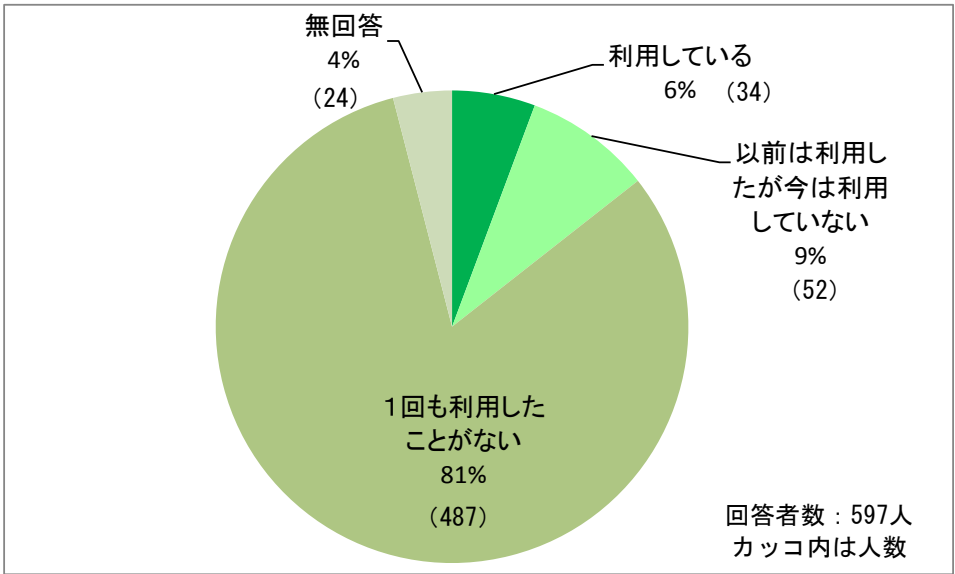


図 1-5-2 利用状況

③利用している人の利用理由

- ・「町内の目的地の近くまで行けるから」という理由が 14 人（41％）で最も多い。

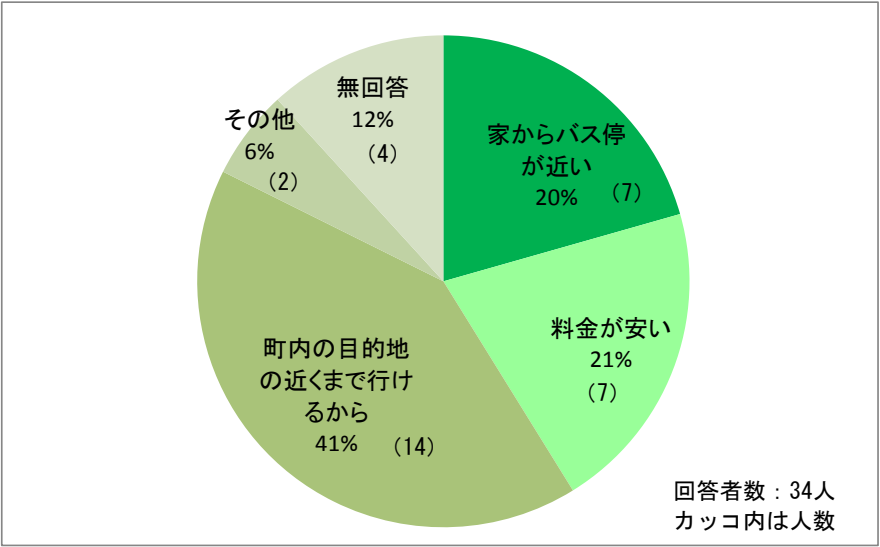
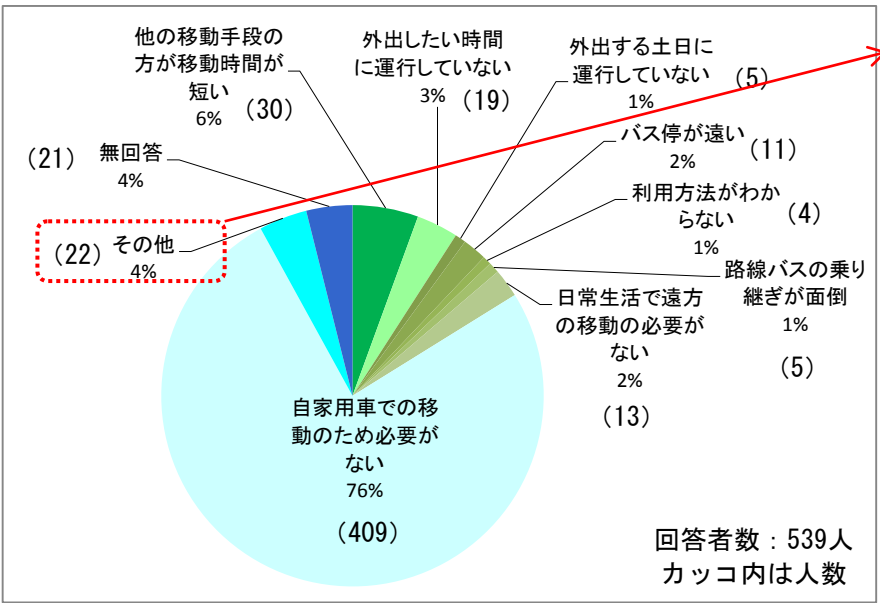


図 1-5-3 利用理由

④利用しない人の利用しない理由

- ・「自家用車での移動のため必要がない」という理由が 406 人（75％）で最も多い。また、その他の利用しない理由として、「身体が不自由のためバスに乗れない」という回答もあった。



その他の利用しない理由の内容

その他の内容	回答者数(人)
身体が不自由の為バスに乗れない	3
自転車で行く	2
一人での外出が困難	2
今までは路線バスが通っていたので、利用しなかった。	1
買う店がない	1
家族、友達等をお願いするから。	1
居住地域には運行していない。	1
現行路線では利用価値がない。	1
自宅近くに停まらないから	1
町外利用のため	1
デマンドを利用しているため	1
離れて暮らす子供が買物に連れて行ってくれる	1
歩行困難なため家族をお願いする	1
歩行困難のため介護タクシーを利用	1
茂原駅に行かないから	1
巡回バスの運行は、利用者少なくとも運行してもらいたい	1
未記入	2
合計	22

図 1-5-4 利用しない理由

⑤利用している人の満足状況

- ・「満足である」が 14 人（41％）と最も多く、「不満である」や「どちらかという不満である」は少なくなっている。

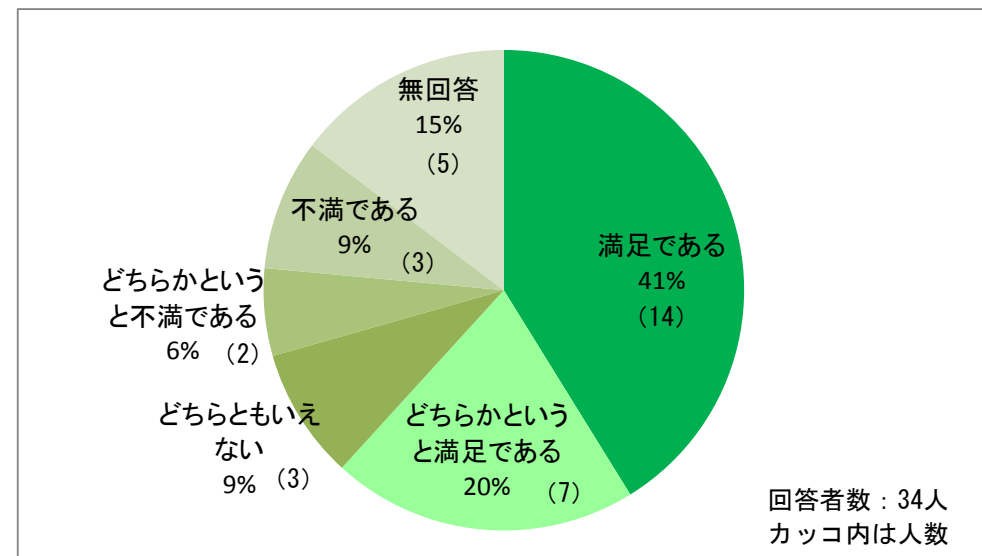


図 1-5-5 利用している人の満足状況

⑥巡回バス運行に関する意見

- ・全回答者の巡回バスの運行に関する自由意見をまとめた結果、不満に関する意見が挙げられており、「自宅の近くにバス停がないので不便」、「本数が少ない」という意見が多かった。

表 1-5-1 巡回バス運行における不満の内容

自宅の近くにバス停が無いので不便。	5
本数が少ない。	4
茂原駅行きが運行しておらず不便。	2
病院へ行くのにも往復は時間的に無理がある。	1
一部の人のためだけだと思う。	1
思い通りの時間に目的地に行けない。思っている場所に行けない。	1
路線バスとの乗り継ぎが悪い。	1
高齢なのでバスの乗り降りが大変。	1
合計	16

1-6 乗合タクシーの利用

①認知状況

- ・乗合タクシーの運行に関しては、452 人（71％）が「知っている」と回答しており、高い認知度を確認ができた。

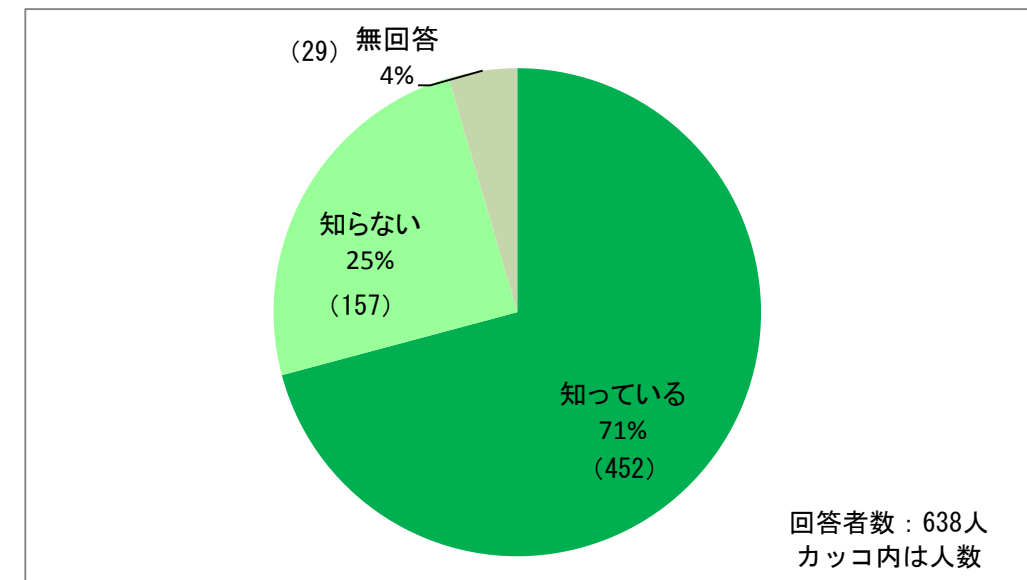


図 1-6-1 運行の認知状況

②利用状況

- ・利用状況に関しては、約 7 割（334 人/74％）が「1 回も利用したことがない」と回答している。

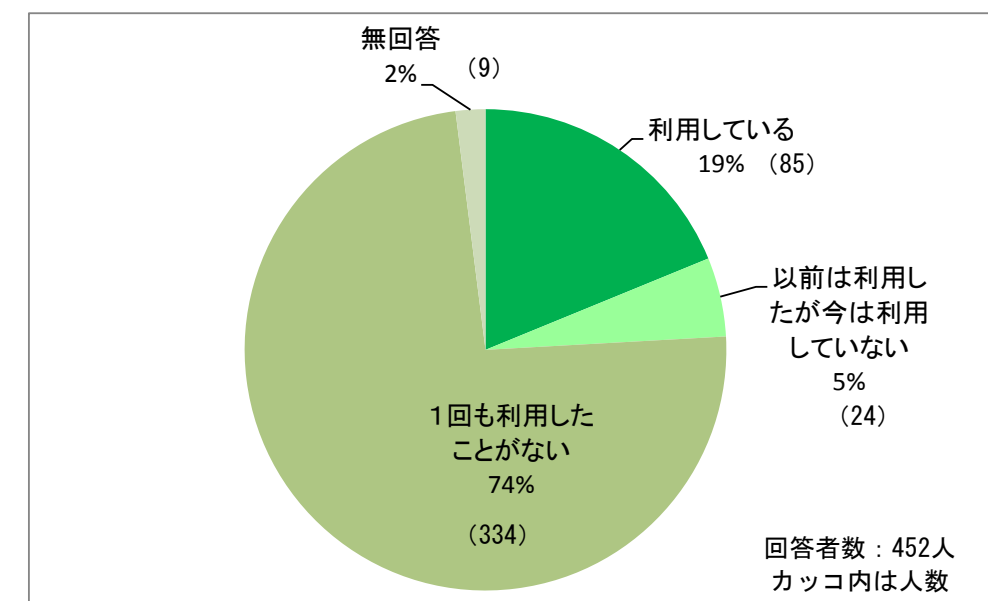


図 1-6-2 利用状況

③利用している人の利用理由

- ・「自宅まで迎えに来てくれるから」という理由（43 人/51%）が最も多く、半数を占めている。

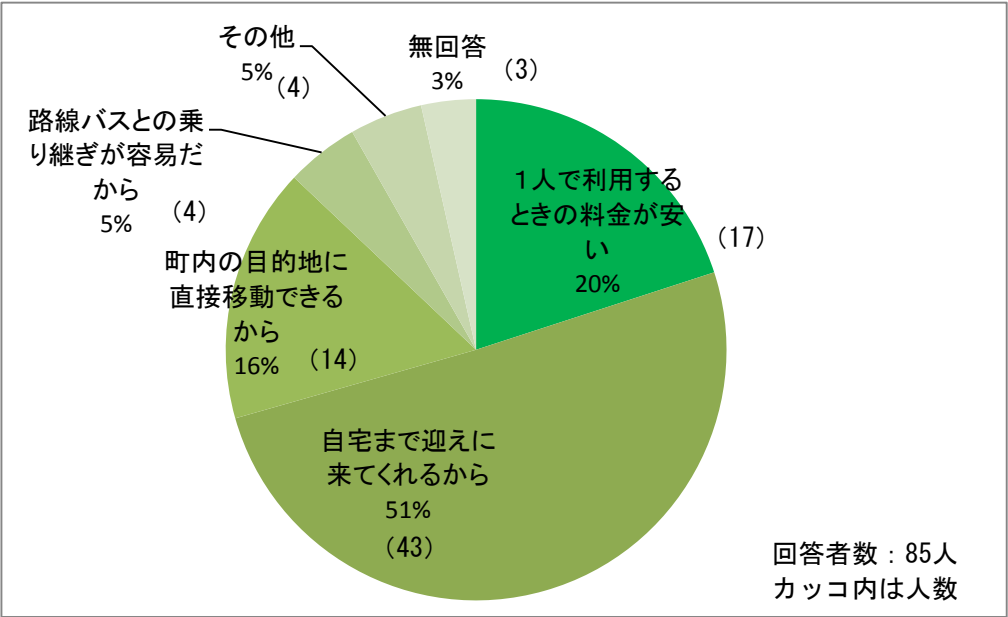


図 1-6-2 利用理由

④利用している人の利用時の目的地

- ・通院先の目的地（53 人/62%）が最も多く、半数以上を占める結果であった。

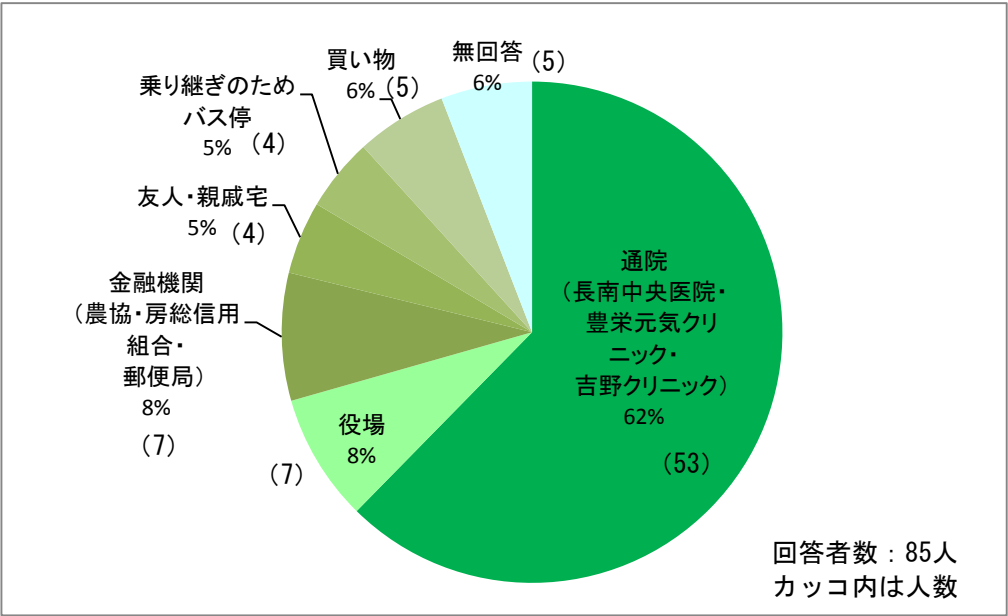


図 1-6-3 利用時の目的地

⑤利用しない人の利用しない理由

- ・「自家用車での移動のため必要がない」という理由が 290 人（81%）で最も多い。また、その他の利用しない理由として、「1人で動けないため」、「家族の送迎で外出する」という回答もあった。

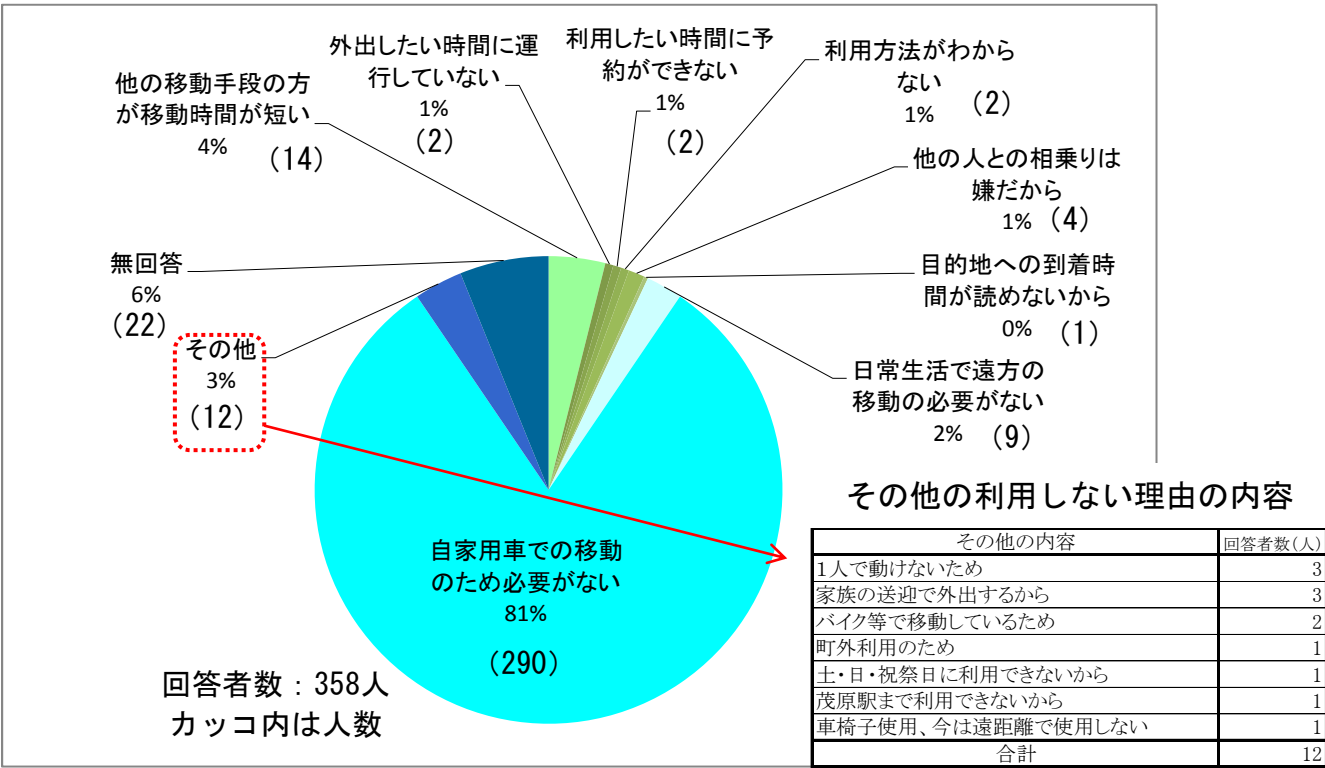


図 1-6-4 利用しない理由

⑥利用している人の満足状況

- ・「満足である」が 56 人（66%）と最も多く、「不満である」や「どちらかという不満である」は少なくなっている。

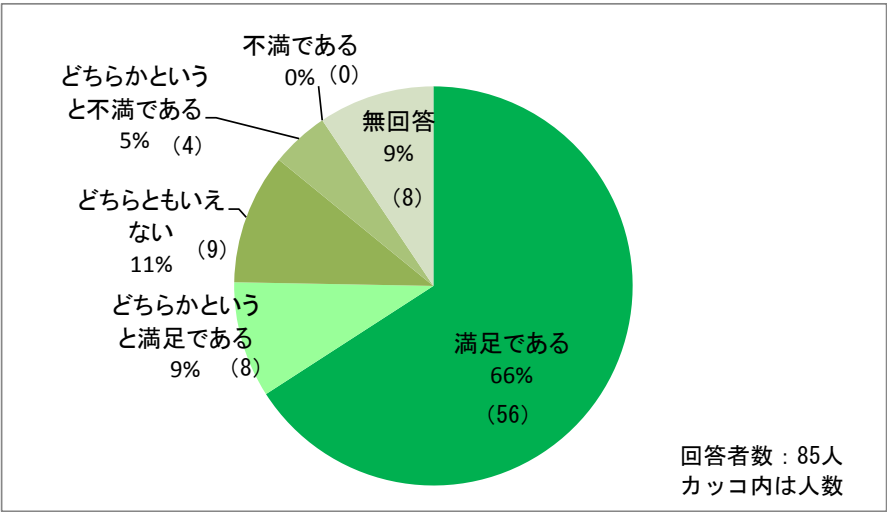


図 1-6-5 利用している人の満足状況

- ・全回答者の乗合タクシー運行に関する自由意見をまとめた結果、満足に関する意見は、「自分で運転できなくなった時利用したいと考えているので継続して欲しい」が多かった。不満に関する意見は、「土日祝日も運行して欲しい」が多かった。

表 1-6-1 満足および不満の内容

<満足に関する意見>	
その他の内容	回答者数(人)
自分で運転できなくなった時利用したいと考えているので継続して欲しい。	5
自分の必要とする時間に利用できるので便利。	3
自宅まで迎えに来てくれるので便利。	2
料金が安い。	2
予約が簡単。	2
急に体調不良になった際に便利。	1
町内であれば、どこでも迎えに来てくれ、どこでも行けるので便利。	1
合計	16
<不満に関する意見>	
その他の内容	回答者数(人)
土日祝日も運行して欲しい。	4
町内だけでは用事が足りないので不便。	3
料金が高い。	2
予約が面倒。	1
運行時間帯をもう少し遅くしてほしい。又は希望の時間帯を受け入れてほしい。	1
茂原駅行きを導入して欲しい。	1
家が坂の上にあり、タクシーが上がってきてくれない。	1
合計	13
<その他>	
その他の内容	回答者数(人)
利用した事がないのでわからない。	3
どういう時に利用するのかわからない。	1
合計	4

1-7 公共交通に関する意見要望

公共交通に関する意見要望をまとめた結果は下表に示すように、今現在はまだ公共交通を利用していないが将来的に利用したいと考えている人の意見である「今後公共交通を利用するに当たっての意見」が最も多く、21 件であった。将来的に自分で自動車の運転が出来なくなった際に利用したいという考えが中心であった。

またそれに関連し、「公共交通の存続希望に関する意見・お礼」が次いで多い意見（13 件）であった。将来的に自分で外出できなくなった際に必要性が高まると考えている人が多い傾向にあることがわかった。

一方、「公共交通に関する具体的な提案・要望」（12 件）、「廃止・見直しに関する意見」（12 件）も、目立ち、現状への不満・改善要求の意見も多く見られた。

表 1-7-1 公共交通に関する意見要望

自由意見の分類	回答者数(人)
今後公共交通を利用するに当たっての意見	21
公共交通の存続希望に関する意見・お礼	13
公共交通に関する具体的な提案・要望	12
廃止・見直しに関する意見	12
運行時間・運行本数に関する意見	11
現状および将来の公共交通に関する不満・不安	10
運行ルート・行先に関する意見	9
利用促進・情報公開 (PR活動) に関する意見	7
料金に関する意見	3
町内の道路整備・交通量等に関する意見	3
バス停設置場所に関する意見	1
その他の意見	24
合計	57

2. 巡回バス利用者へのアンケート調査

2-1 属性

回答者の属性の傾向を以下に示す。

- ・住所は長南地区、西地区が多くなっている。
- ・性別は女性が 80%を占めている。
- ・年齢は大半が 65 歳以上の高齢者である。（65 歳以上の割合の合計は 84%）
- ・職業はその他が多く、専業主婦、パートアルバイトの順となっている。
- ・家族構成は子供や親等と同居が 68%、1 人暮らしが 24%、夫婦 2 人暮らしが 8%を占めている。

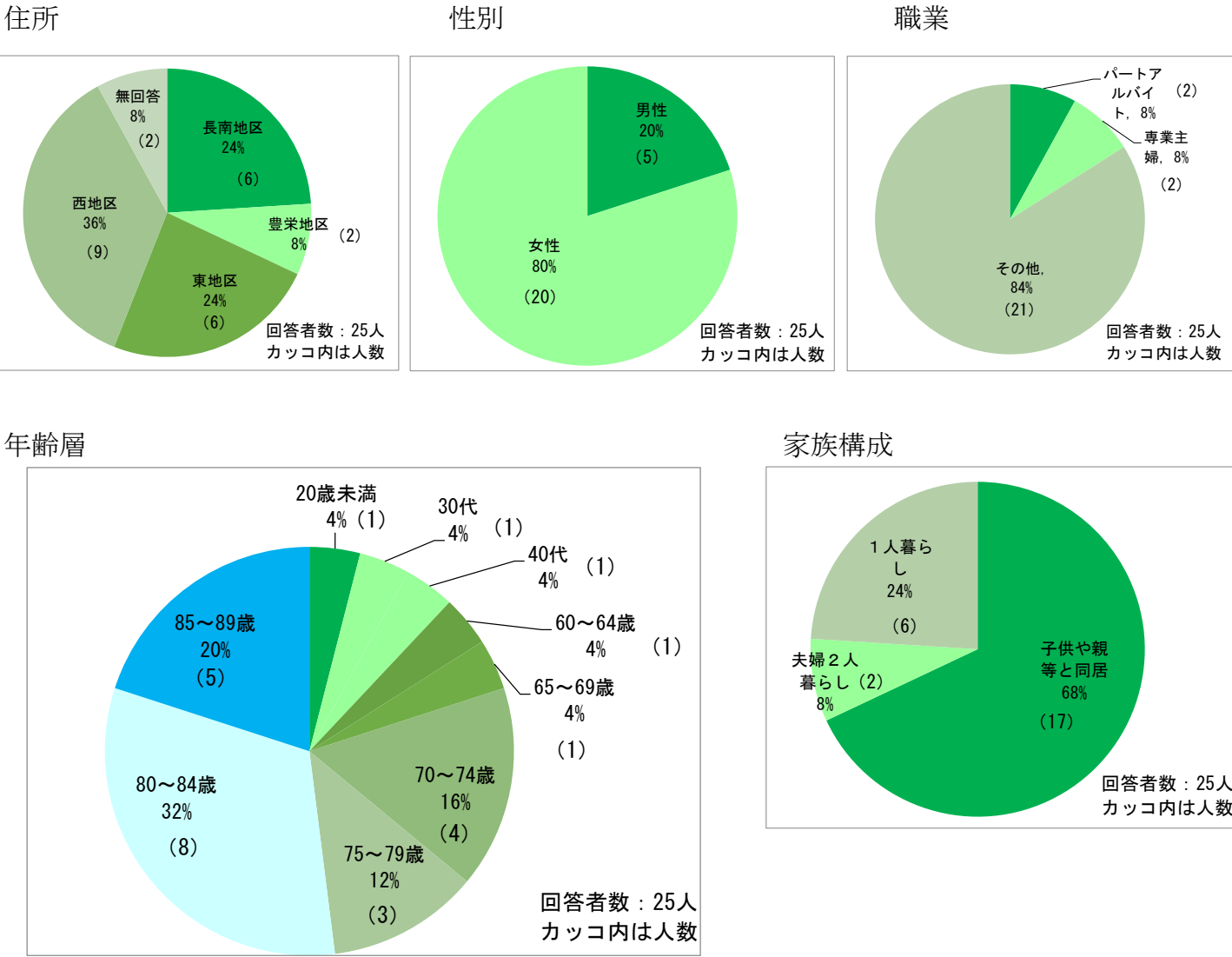


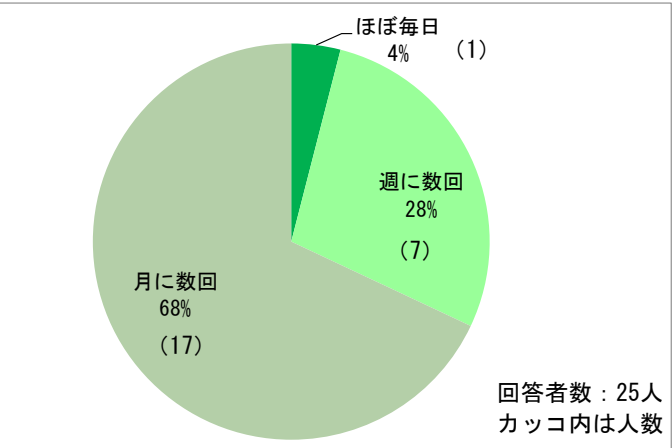
図 2-1-1 回答者の属性

2-2 巡回バス等の利用状況

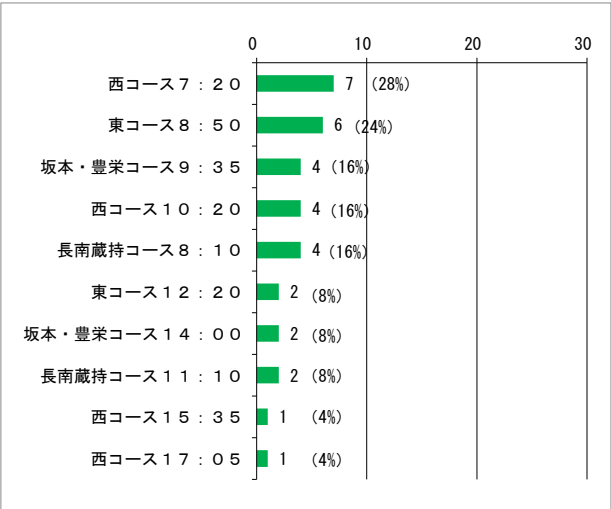
回答者の巡回バス等の利用状況の傾向を以下に示す。

- ・利用頻度は、月に数回が68%、週に数回が28%を占めている。
- ・利用ルートとその利用時間帯をみると、各ルートともに、午前の時間帯の第1便が最も多くなっている。
- ・帰りの移動手段は、デマンド乗合タクシーが60%、次いで、巡回バス、路線バス、自動車（家族等が運転）の順となっている。
- ・巡回バスを利用しない場合の主な移動手段となると、自動車（家族等が運転）、路線バス、デマンド交通が40%以上を占めている。
- ・利用目的は、通院が72%を占めており、目的地の大半は、長南中央医院となっている。

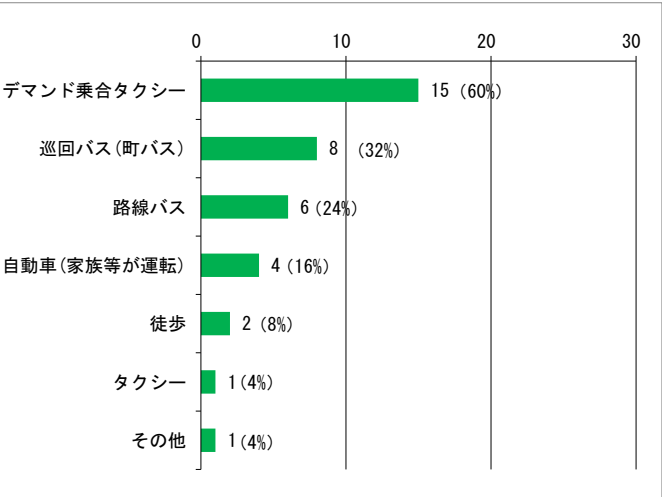
利用頻度



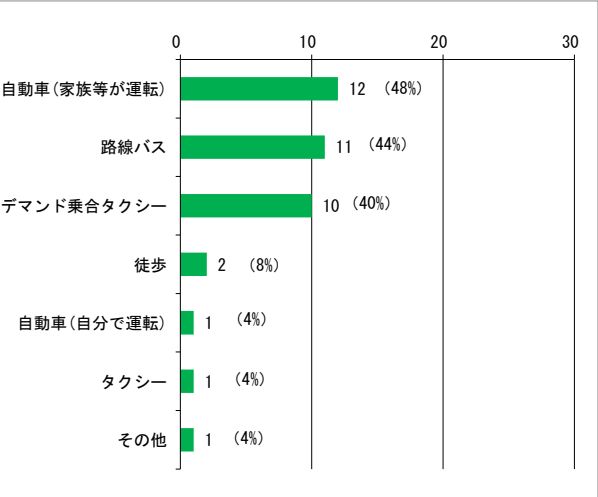
利用ルート及びその利用時間帯



帰りの移動手段



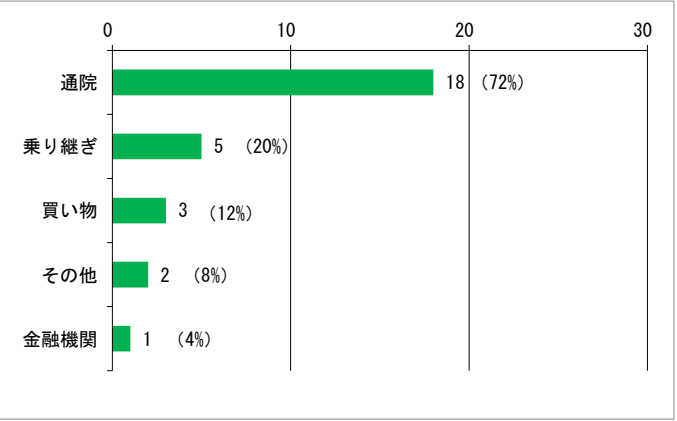
巡回バスを利用しない場合の主な移動手段



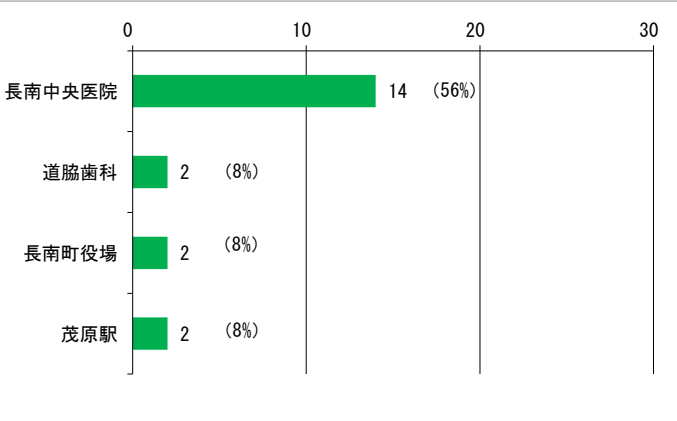
※利用ルート及び時間帯、帰りの移動手段、巡回バスを利用しない場合の主な移動手段は複数回答あり

図 2-2-1 回答者の巡回バス等の利用状況

利用目的



目的地



※利用目的と目的地は複数回答あり 目的地は回答件数が2件以上の箇所

図 2-2-2 回答者の巡回バスの利用目的

2-3 巡回バス運行に対する満足度

- ・運行本数に対する満足度は低く、満足である(36%)とどちらかというと満足である(12%)の割合を合計しても、48%と半数以下の割合である。そのため、運行に対する要望でも、運行本数の増便が多くなっている。
- ・運賃、運行時間帯、運行ルートに対する満足度は高くなっている。

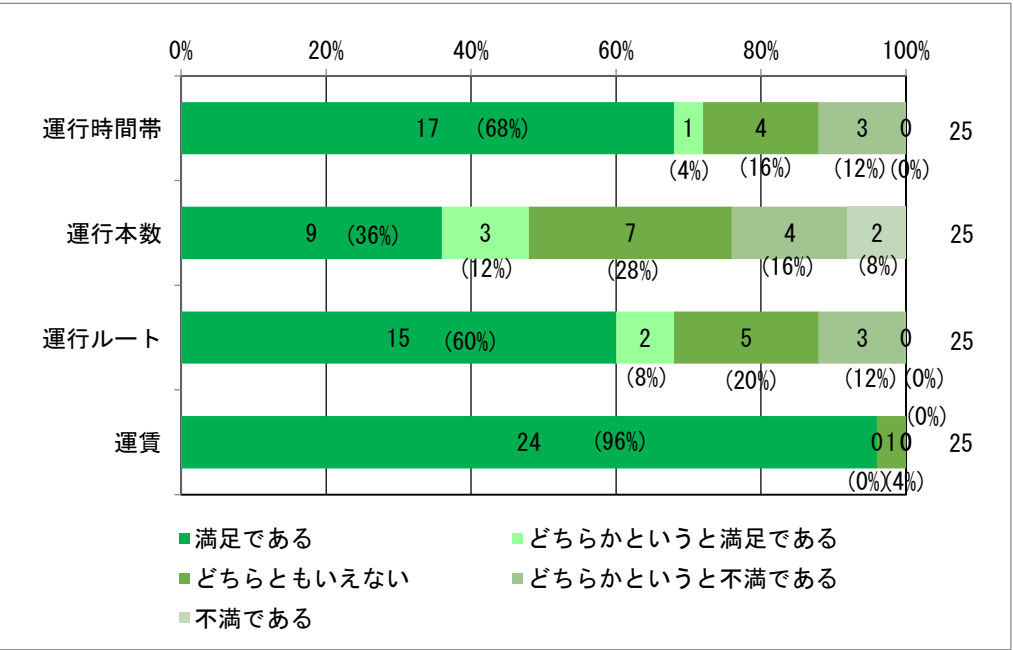


図 2-3-1 巡回バス運行に対する満足度

3. 乗合タクシー利用者へのアンケート調査

3-1 属性

回答者の属性の傾向を以下に示す。

- ・住所は西地区と長南地区が 28%、東地区が 25%、豊栄地区が 14%を占めている。
- ・性別は女性が 50%、男性が 44%を占めている。
- ・年齢は 85～89 歳が 42%を占めている。
- ・家族構成は子供や親等と同居が 47%、夫婦暮らしと 1 人暮らしが 22%を占めている。

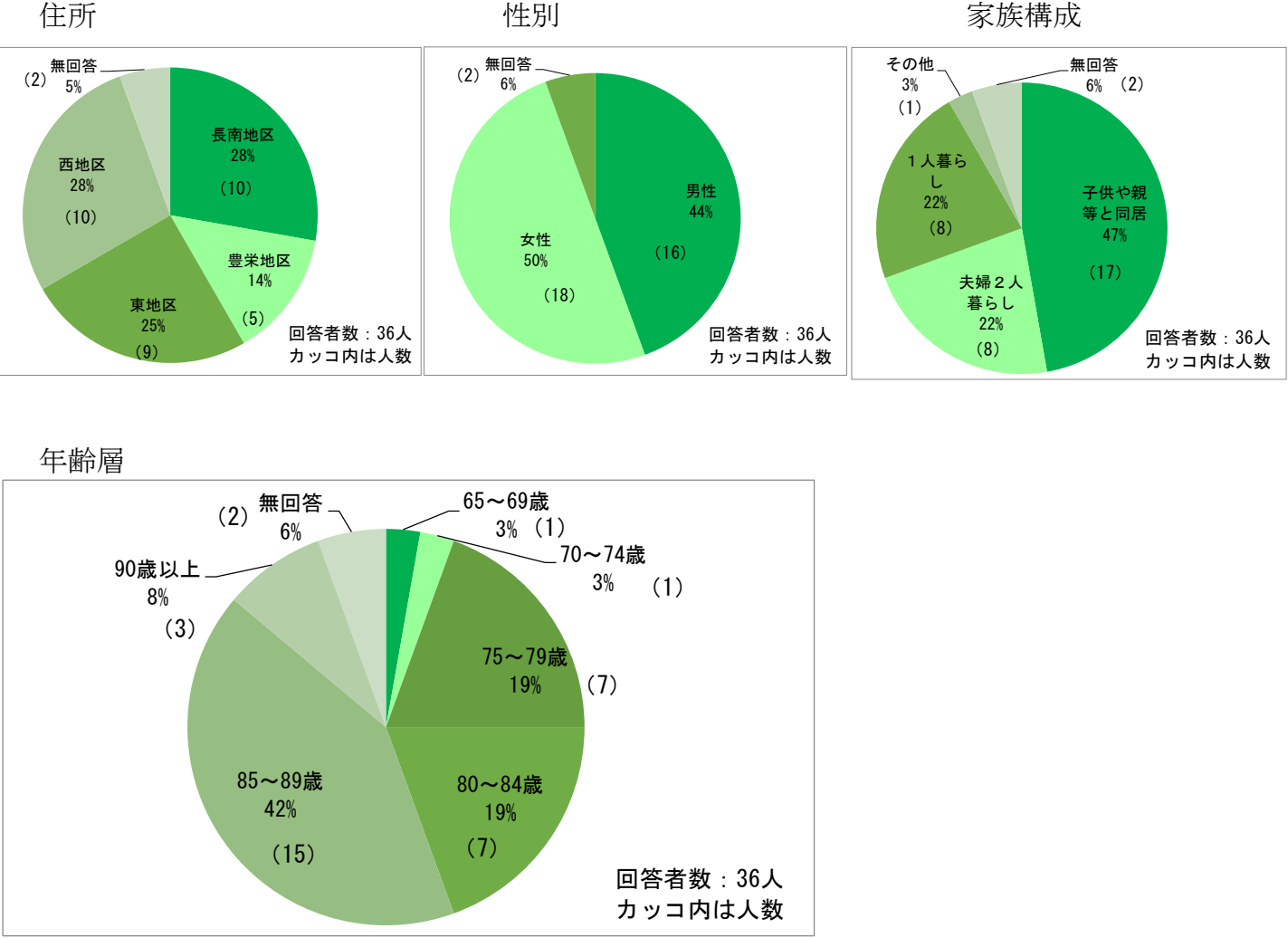


図 3-1-1 回答者の属性

3-2 乗合タクシーの利用状況

回答者の乗合タクシーの利用状況の傾向を以下に示す。

- ・利用頻度は、月に数回が 58%、年に数回が 25%を占めている。
- ・利用時間帯は、8 時半と 10 時が、それぞれ 36%を占めている。
- ・乗合タクシーの運休日や予約が取れない場合の移動手段は、自動車（家族等が運転）が 39%と最も多く、次いで、タクシーが 28%を占めている。
- ・利用理由は、自宅まで迎えに来てくれるからが 42%と最も多く、次いで、1 人で利用するときの料金が安い 33%を占めている。
- ・利用目的は、通院が 63%を占めており、目的地の大半は、長南中央医院となっている。

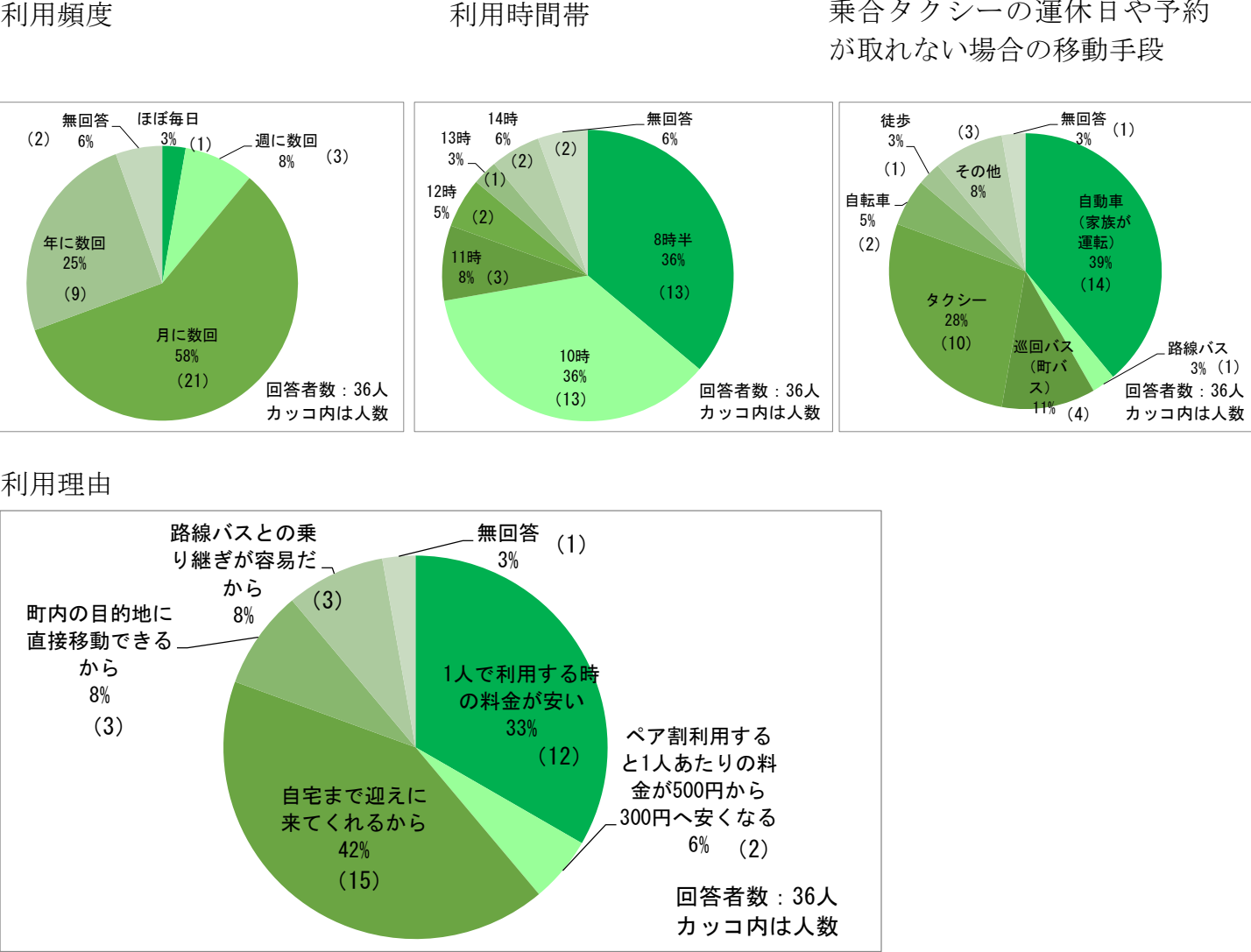
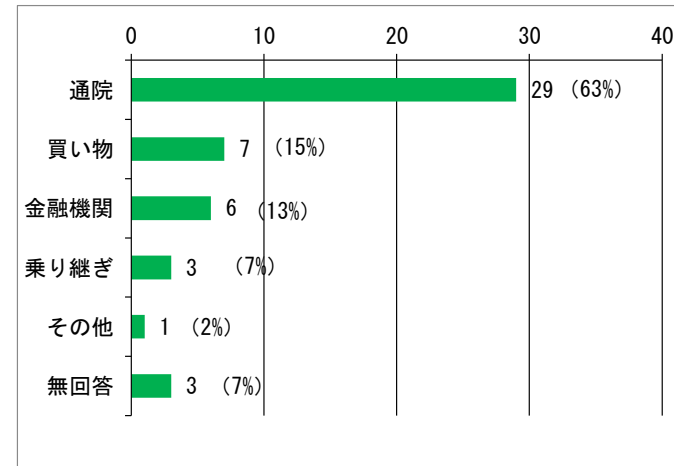
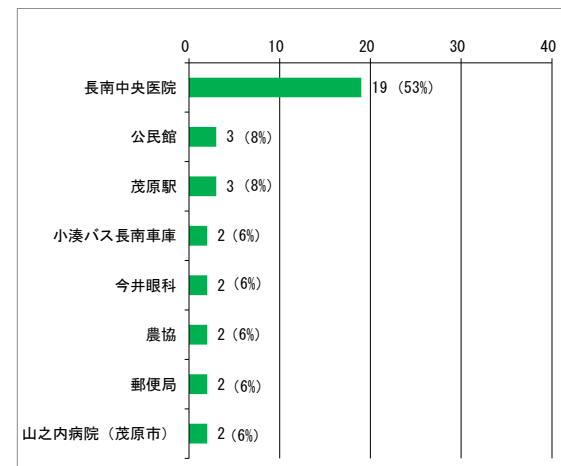


図 3-2-1 回答者の乗合タクシーの利用状況

利用目的



目的地



※利用目的と目的地は複数回答あり 目的地は回答件数が2件以上の箇所

図 3-2-2 回答者の乗合タクシーの利用目的

3-3 乗合タクシー運行に対する満足度

・満足の割合でみると、運賃が67%、運行時間が50%と、若干、運行時間の方が低くなっている。

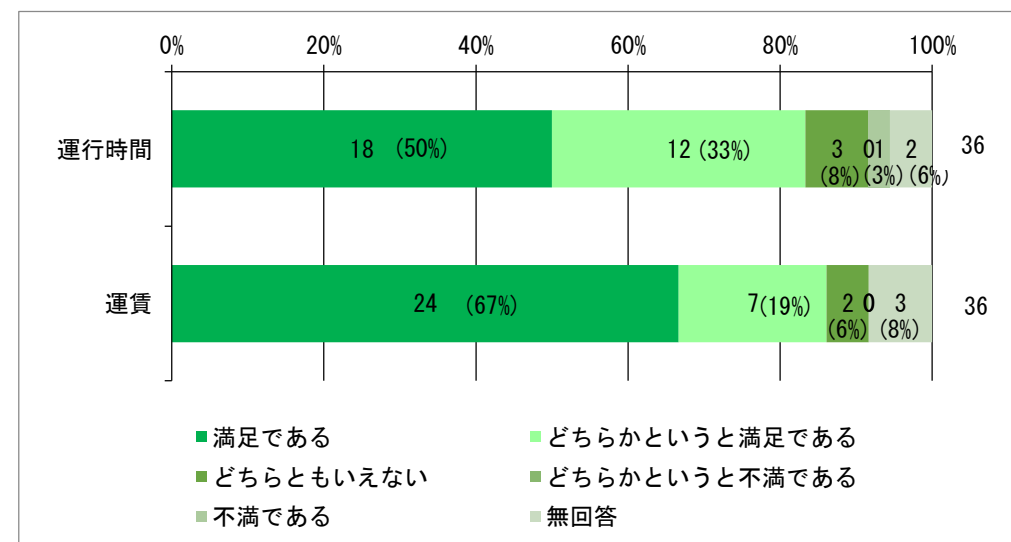


図 3-3-1 乗合タクシー運行に対する満足度

4. 観光客の公共交通整備に関する意識

・町内の公共交通機関で今後取り組んだほうがよいことに関する意見においては、待ち時間や運行間隔の適正さが41%、バス停の整備とバスの目的地に関する内容が29%を占めている。

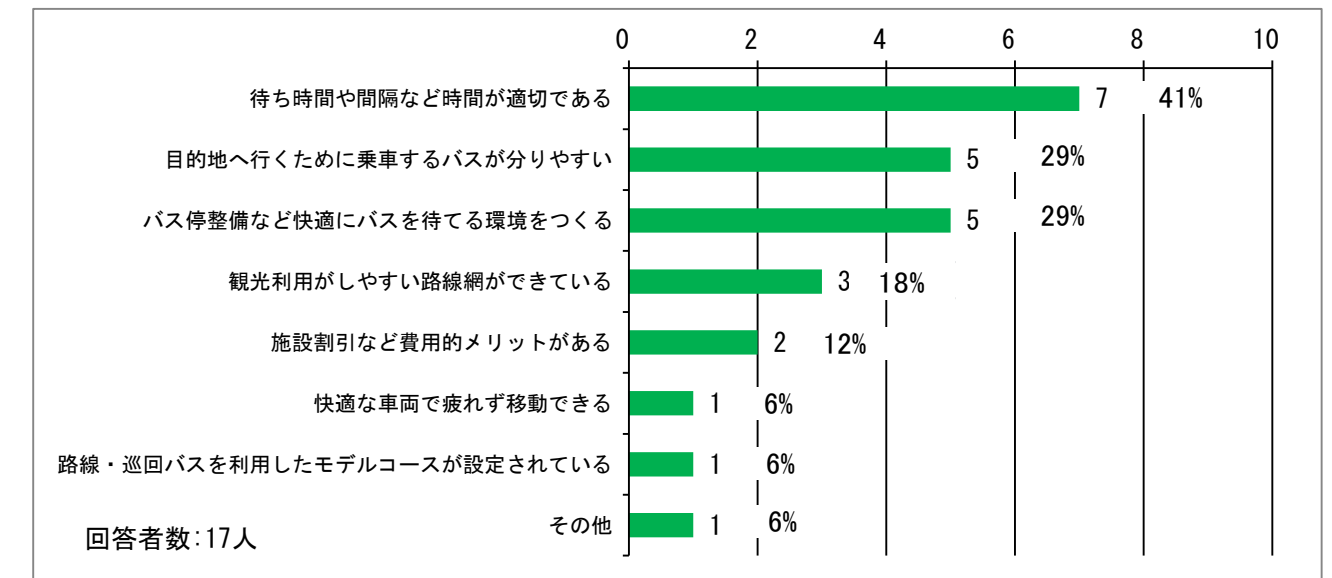


図 4-1 町内の公共交通機関で今後取り組んだほうがよいことに関する意見

・高速バスの長南駐車場バス停から笠森霊園を含む観光地等を結ぶ巡回バスが設定された場合は、機会があれば利用するが35%、ぜひ利用したいが23%と、利用意向が高くなっている。

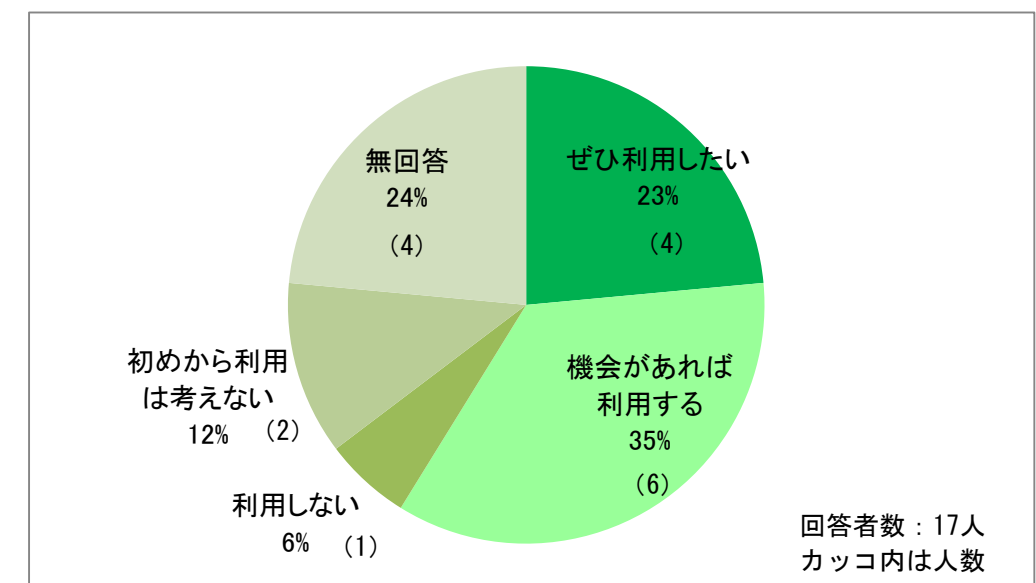


図 4-2 高速バスの長南駐車場バス停から観光地等を結ぶ巡回バスが設定された場合の利用意向

また、笠森霊園の来訪者の交通手段は、自家用車が最も多いが、鉄道、高速バスといった公共交通の利用もある。

なお、鉄道の場合は、五井駅と茂原駅からバスかタクシーで移動している。

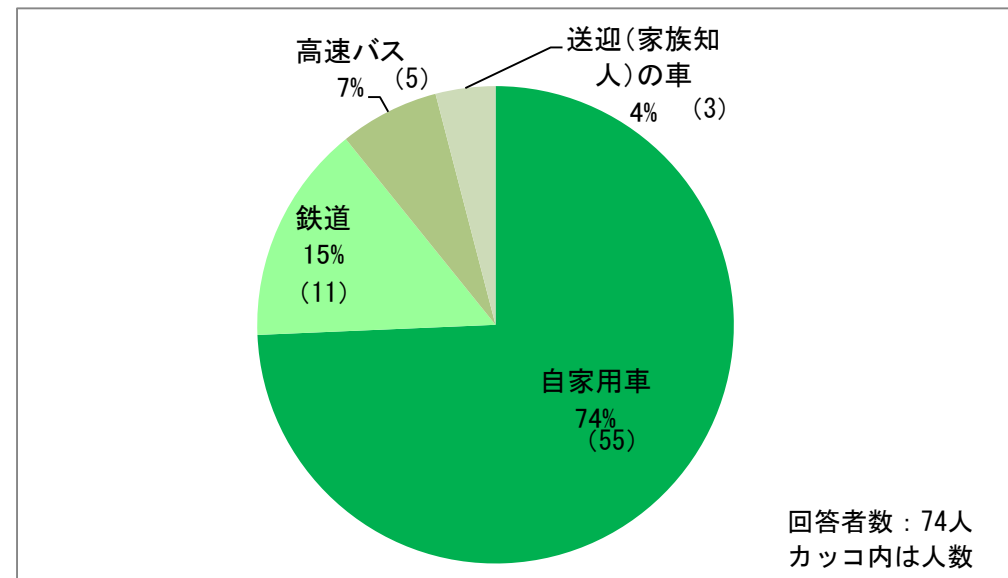


図 4-3 笠森霊園の来訪者の交通手段