

平成 28 年度

長南町地域公共交通網形成計画

(案)

平成 29 年 2 月

長 南 町

目 次

	頁
第1章 はじめに	1
1-1. 計画の背景及び目的	1
1-2. 計画区域	1
1-3. 計画期間	1
1-4. 計画の位置づけ	2
第2章 上位計画及び関連計画の整理	3
2-1. 上位計画の整理	3
2-2. 関連計画の整理	7
2-3. 公共交通整備に求められる役割	9
第3章 地域の現況	10
3-1. 地勢	10
3-2. 道路網の整備状況	12
3-3. 人口	13
3-4. 産業	15
3-5. 施設の立地状況	16
3-6. 観光	17
3-7. 教育（学校の生徒・児童数）	18
3-8. 通勤・通学での移動実態	19
3-9. 町民の公共交通整備に関する意識	21
第4章 公共交通等の現況	24
4-1. 路線バス・高速バス	24
4-2. タクシー	29
4-3. 巡回バス	29
4-4. 乗合タクシー	37
4-5. 巡回バスと乗合タクシーの利用実態のまとめ	41
4-6. 日常生活での移動支援施策	44

第5章 公共交通に対するニーズの把握	45
5-1. 高齢者へのアンケート調査	46
5-2. 巡回バス利用者へのアンケート調査	62
5-3. 乗合タクシー利用者へのアンケート調査	66
5-4. 来訪者の公共交通整備に関する意識	70
5-5. 公共交通に対するニーズ把握のまとめ	71
第6章 地域公共交通ネットワークの形成における課題	75
6-1. 地域及び町民ニーズを踏まえた課題の整理	75
6-2. 地域の現況等における課題	76
6-3. 公共交通の現況等における課題	77
第7章 長南町地域公共交通網形成計画の基本方針	78
7-1. 公共交通網形成における基本理念	78
7-2. 公共交通網形成における将来像	78
7-3. 公共交通網形成のあり方の方向性	79
7-4. 施策の展開の方向性	80
第8章 長南町地域公共交通網形成計画の目標と施策	81
8-1. 施策の実施体系	81
8-2. 計画の目標と目標達成のための施策	82
8-3. 施策の実施により構築する輸送体系	91
8-4. 長南町における公共交通網再編イメージ	92
8-5. 実施主体	100
8-6. 達成状況を評価する数値指標	101
8-7. 数値指標における目標値	102
第9章 計画の推進にあたって	104
9-1. 推進体制	104
9-2. 推進方法	105
9-3. 施策の実施スケジュール	106
巻末資料	107
長南町地域公共交通活性化協議会設置要綱	107
長南町地域公共交通活性化協議会委員名簿	110
長南町地域公共交通網形成計画策定の経緯	111
千葉県バス対策地域協議会設置要綱	112

第1章 はじめに

1-1. 計画の背景及び目的

長南町では、町民の日常生活での移動は自家用車利用が主となっていますが、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により、自動車の運転免許を所有していない学生、高齢者、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状況です。

また、最近では高齢者ドライバーによる交通事故が多発する中、死亡件数の増加など日常生活における命に係わる懸案事項が社会現象化となりつつあります。そのような背景のもと、高齢者の運転免許証の自主返納などにより、自動車を運転することができない高齢者が増えてきている現状から、移動手段を確保することの重要性が益々高まっていることも事実です。

しかし、今後人口減少に伴い公共交通利用者数が減少すると、巡回バスと乗合タクシーの委託料が増加し、町の財政面での負担増加が予想されます。

このため、地域公共交通ネットワークの形成においては、学生の通学、高齢者の買い物や通院等の外出行動、観光客の入込動向を考慮した上で、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向上を目指し、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ります。

このような状況を踏まえ、本計画では、公共交通等の地域の課題を整理し、地域の実態に即した長期的で持続可能な公共交通ネットワークを示すとともに、公共交通の手段別の位置づけ、対象者、施策を策定するものであります。

1-2. 計画区域

本計画は、長南町全域及び茂原市の一部区域(上永吉付近)を計画区域として策定します。

※通院、買い物の行き先には、町内だけでなく茂原市の市街地内施設などに流出している傾向が強い。(※平成16年、平成19年に長生郡市合併協議会が立ち上がり、生活圏、経済圏域の中心は茂原市として進められてきた経緯がある)

このために、長南町では、鉄道駅(茂原駅)周辺地域への利便性の確保をするため、茂原市コミュニティバスや幹線系統の路線バスとの連携が可能な一部区域を含める。

1-3. 計画期間

本計画の計画期間は、平成29年度から平成33年度までの5年間とします。

1－4．計画の位置づけ

(1) 法律に基づく計画

本計画は、平成26年5月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、長南町地域公共交通活性化協議会で協議のうえ、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために策定します。

(2) まちづくりの一環としての計画

本計画は、「長南町第4次総合計画」、「長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略」等の上位計画との一体性を確保しつつ、子育て、障がい者福祉等に関する関連計画の施策との整合を図りながら、総合的なまちづくりの一環として公共交通に関わる事項を位置づける計画とします。



図1－1 公共交通網形成計画の位置づけ

第2章 上位計画及び関連計画の整理

本計画では、以下の計画の内容との整合を図り、地域の実態に即した長期的で持続可能な地域公共交通網を策定します。

◆上位計画及び関連計画

○上位計画

- ・長南町第4次総合計画
- ・都市計画マスタープラン
- ・長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略
- ・長南町人口ビジョン

○関連計画

- ・長南町障がい者計画・長南町第4期障がい福祉計画
- ・長南町第4次総合子ども・子育て支援事業計画

2-1. 上位計画の整理

(1) 長南町第4次総合計画

平成23年度から平成32年度までの10年間を計画期間とした長南町第4次総合計画では、“**自然が誇り、住むことが誇り、元気な町 長南**”という将来像の実現に向けて、6つの施策の基本方針を掲げています。

◆施策の基本方針

施策の基本方針1

安心で魅力あるまち《基盤整備》

施策の基本方針2

活気にあふれたまち《産業・雇用》

施策の基本方針3

豊かな自然と調和したまち《生活環境》

施策の基本方針4

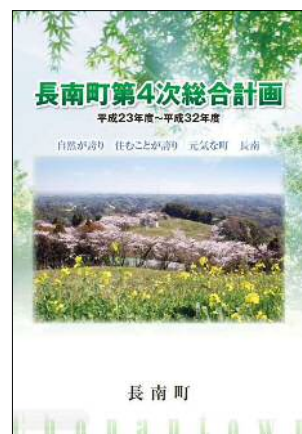
生き生きと元気に暮らせるまち《保健・福祉》

施策の基本方針5

人と文化が輝く人間性豊かなまち《教育・体育・文化》

施策の基本方針6

共に助け合う、ふれあいのあるまち《行政・共働》



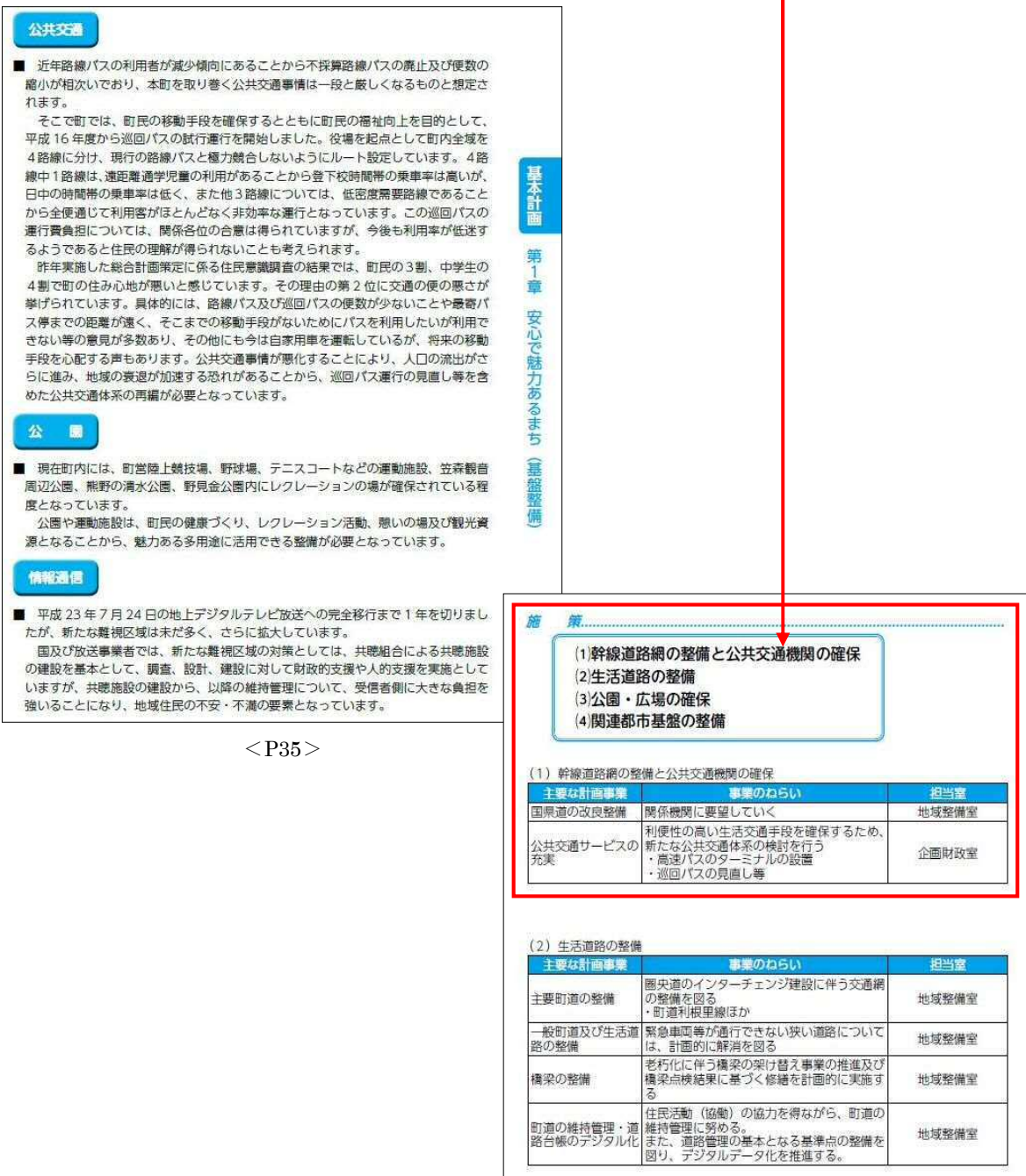
長南町第4次
総合計画

本計画との関係では、地域公共交通に関しては、施策の基本方針1《基盤整備》の分野において、「幹線道路網の整備と公共交通機関の確保」を計画事業として掲げています。

◆ 施策の基本方針6 安心して魅力あるまち《基盤整備》

施策① 幹線道路網の整備と公共交通機関の確保

利便性の高い生活交通手段を確保するため、新たな公共交通体系の検討を行うとし、高速バスターミナルの設置及び巡回バスの見直しを取り組みとして挙げています。



< P35 >

< P36 >

図2-1 長南町第4次総合計画（第1章 抜粋）

出典：長南町第4次総合計画

（２）都市計画マスタープラン

平成 26 年 3 月に策定された都市計画マスタープランでは、まちづくりの基本理念、人口などの数値的目標、町の骨格的な構造についての考え方を整理するとともに、土地利用、交通体系、公園緑地の整備や自然環境の保全・活用など、年全体に関わる基本方針を立案したものです。

まちづくりの基本的な方向性において、「圏央道の整備効果の活用」、「高速バスによる新たな駅づくり」を課題として、町と広域を結ぶ交通体系の基本構造の構築を目指すことを掲げています。具体的には、「パーク&バスライド」を提唱し、小湊バス車庫等の既存施設を活用し、周辺市町村も含めた広域定期的な利用圏を想定した「バスの駅」の充実、主要道路における歩行者の安全対策やバリアフリー化、自転車に対応した道路構造等を目指すことを掲げています。

◆将来都市構造

町の骨格を形成し、広域を結ぶ交通体系の原則とする。

- 圏央道を軸とする地域の骨格づくり
 - ・広域を結ぶ自動車専用道路網の整備
 - ・広域道路網と町の骨格道路網を的確に結ぶ
- 「バスの駅」づくり
 - ・環境や福祉の面からも求められる「公共交通機関」の充実
 - ・広域都市圏を対象とした「バスの駅」づくり

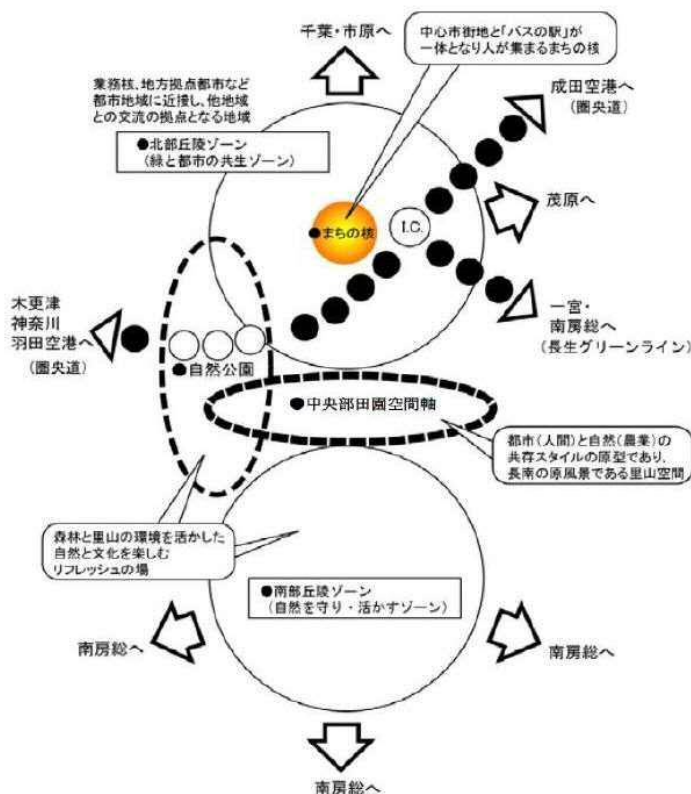


图 2-2 将来都市構造図

出典：長南町都市計画マスタープラン

(3) 長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略

平成 27 年度から平成 31 年度までを計画期間とした長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略では、「長南町第 4 次総合計画」との整合を図りながら長南町の「地方創生」に関する施策を戦略的に実行し、「自然が誇り 住むことが誇り 元気な町 長南」の未来をつくる計画です。「長南町第 4 次総合計画」における施策の進捗を調整し、総合戦略の効果的な実行を図ります。

◆基本目標

- | | |
|--------|---------------------------------------|
| 基本目標 1 | 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする |
| 基本目標 2 | 地方への新しいひとの流れをつくる |
| 基本目標 3 | 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる |
| 基本目標 4 | 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する |

地域公共交通に関しては、基本目標 4 において、定住環境向上への取り組みとして、新公共交通システム運行事業を具体的事業で掲げております。

◆基本目標 4 に対する具体的施策

基本目標 4 の内容

- ・エネルギー開発普及の推進
- ・町民の健康増進
- ・定住環境向上への取り組み
- ・自助・共助による地域コミュニティづくり
- ・土地利用の担保施策の充実
- ・安心した生活を支える道路の整備
- ・社会教育整備
- ・防災・防犯体制の強化
- ・跡地有効活用による基盤整備

なお、新公共交通システム運行事業においては、下記に示す数値目標が掲げられております。

表 2-1 定住環境向上への取り組みでの新公共交通システム運行事業の目標値

評価項目	基準数値	H31 目標数値
巡回バスの年間利用者数（人）	5,021 人	2,500 人
デマンドタクシーの運行回数（回）	6,799 回	7,320 回

出典：長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略

（４）長南町人口ビジョン

「長南町人口ビジョン」は、国の「まち・ひと・しごと創生」の長期ビジョンの趣旨を尊重し、長南町の人口の現状を分析し、人口に関する地域住民の認識を共有し、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を示すものです。人口減少・少子高齢社会を迎えるなか、活力あるまちであり続けるため、安全・安心で、健康的に暮らしやすいまちの実現を図ることを掲げています。

◆人口減少の克服を目指す取り組みの方向性

- | | |
|-------|--|
| 方向性 1 | ともに働く人々のグループを整備する |
| 方向性 2 | 人口減少に対応した若い世代の仕事・雇用、子育て、教育を支援する生活環境の整備 |
| 方向性 3 | 安全・安心な暮らしやすいまちづくり |

2－2．関連計画の整理

（１）長南町第４次総合子ども・子育て支援事業計画

平成 27 年度から平成 31 年度までを計画期間とした長南町第４次総合子ども・子育て支援事業計画では、教育機関や行政などに関わる全ての人が、子どもたちが生き生きと輝けるよう育むことを目指しております。なお、この計画では、「長生郡市次世代育成支援対策地域行動計画」の考え方を踏襲しています。

◆計画の基本目標

- | | |
|------|--------------------------|
| 目標 1 | 地域における子育ての支援 |
| 目標 2 | 母性と乳幼児等の健康の確保及び増進 |
| 目標 3 | 子どもの心身の健やかな成長に向けた教育環境の整備 |
| 目標 4 | 子育てを支援する生活環境の整備 |
| 目標 5 | 要保育児童への対応などきめ細かな取組の推進 |

地域公共交通に関しては、目標 1 の地域における子育ての支援において、経済的支援の充実のため、遠距離通学に対する支援事業を推進しています。

◆遠距離通学に対する支援

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">・小中学校に通学する遠距離の児童生徒に対して通学費を補助します。
(小学生は 4 km 以上。中学生は 6 km 以上)・なお、小学生については、小学校統合後、通学にスクールバスが利用できるよう検討を進めます。 |
|--|

（２）長南町障がい者計画・長南町第４期障がい福祉計画

平成 27 年度から平成 29 年度までを計画期間とした長南町障がい者計画・長南町第４期障がい福祉計画は、地域における障がいのある人の社会参加の機会の確保、共生社会の実現等を目指し、障がい者福祉を一層推進するためのものです。

◆計画の目標

- | | |
|------|--------------|
| 目標 1 | 地域生活の支援体制の充実 |
| 目標 2 | 私立と社会参加の促進 |
| 目標 3 | バリアフリー社会の実現 |

地域公共交通に関しては、目標 3 において「バリアフリー社会の実現」を図るために、「権利擁護・理解の促進」、「生活環境」、「情報・コミュニケーション」の３分野での施策を示しており、「生活環境」において、住まいから交通機関、まちなかまで連続し、安心なバリアフリー環境の整備を行うことを掲げております。なお、この計画においては、障がい者一般施策事業として、福祉タクシーと乗合タクシーを取り上げております。

◆バリアフリー社会の実現での生活環境での主要な施策

- | | |
|---|---------------------------------|
| 1 | 共生による地域の体制づくりの推進（ユニバーサルデザインの促進） |
| 2 | 住まい・まちづくりの推進 |
| 3 | 移動・交通のバリアフリーの促進 |
| 4 | 防災・防犯対策の推進 |

2-3. 公共交通整備に求められる役割

上位計画及び関連計画を整理した結果を踏まえると、地域公共交通は、巡回バス運行内容の見直し、道路環境の改良等の課題点が挙がっており、安全・安心で暮らしやすい町の実現のための生活基盤として位置づけられています。特に、障がい者、高齢者、小学生をはじめとする交通弱者の移動手段の改善は重要な施策として捉えられています。

表 2-2 公共交通に求められる役割

	計画名称	内容
上位計画	長南町第4次総合計画	・圏央道の整備効果を活用した広域的な交流促進と、利便性を高めるため、道路、高速バスなどによる交通網の充実を図り、安全で安心、快適で魅力的な長南町を目指す。
	都市計画マスタープラン	・「圏央道の整備効果の活用」、「高速バスによる新たな駅づくり」を課題とし、町の骨格をなすとともに、町と広域を結ぶ交通体系の基本構造の構築を目指す。 ・具体的には、「パーク&バスライド」を提唱し、小湊バス車庫等の既存施設を活用し、周辺市町村も含めた広域定期的な利用圏を想定した「バスの駅」の実現、主要道路における歩行者の安全対策やバリアフリー化、自転車に対応した道路構造等をめざす。
	長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略	・4つの基本目標の1つである「確かな暮らしを実現する安心・安全な長南づくり」において、定住環境の向上のため、デマンド交通の運行等の新公共交通システム運行事業を実施する。
	長南町人口ビジョン	・人口減少・少子高齢社会を迎えるなか、活力あるまちであり続けるため、安全・安心で、健康的に暮らしやすいまちの実現を図る。
関連計画	長南町第4次総合子ども・子育て支援事業計画	・小学生については、小学校統合後、通学にスクールバスが利用できるよう検討を進める。
	長南町障がい者計画・長南町第4期障がい福祉計画	・公共交通におけるユニバーサルデザインの普及、障がい特性に応じた防災体制の確保など環境のバリアフリー化の促進を図る。

第3章 地域の現況

3-1. 地勢

(1) 位置・面積

長南町は、県都千葉市の南約 25 km、茂原市の南西に隣接した位置にあり、緯度経度は北緯 35 度 22 分 59 秒、東経 140 度 14 分 25 秒です。

面積は、65.51 k m²を有し、茂原市・長柄町・市原市・大多喜町・睦沢町の 2 市 3 町に接しています。



図 3-1 長南町の位置図

出典：長南町第 4 次総合計画

（２）標高・地勢

本町は、町内各地に緑豊かな山里のある比較的起伏のある低山地帯であり、西部の野見金山が海拔約 180m で最も高く、平均で海拔 41.18m となっている

推計は、一宮水系にあり、町内に水源を有する一宮川、三途川、鶴枝川、埴生川、佐坪川、小生田川が西から東に流れて、九十九里浜に注いでおり、河川沿いには、良質の水田が存在し、農村集落と背後の里山により長南町の特徴ある風景を形づくっています。

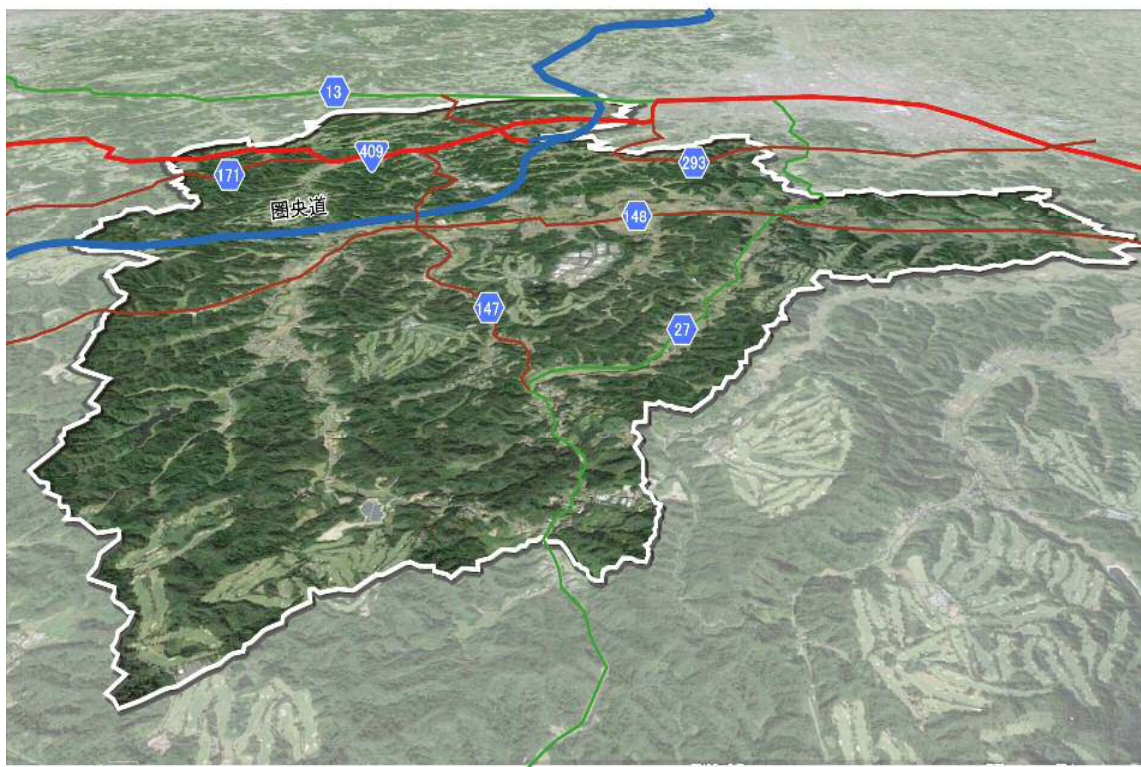
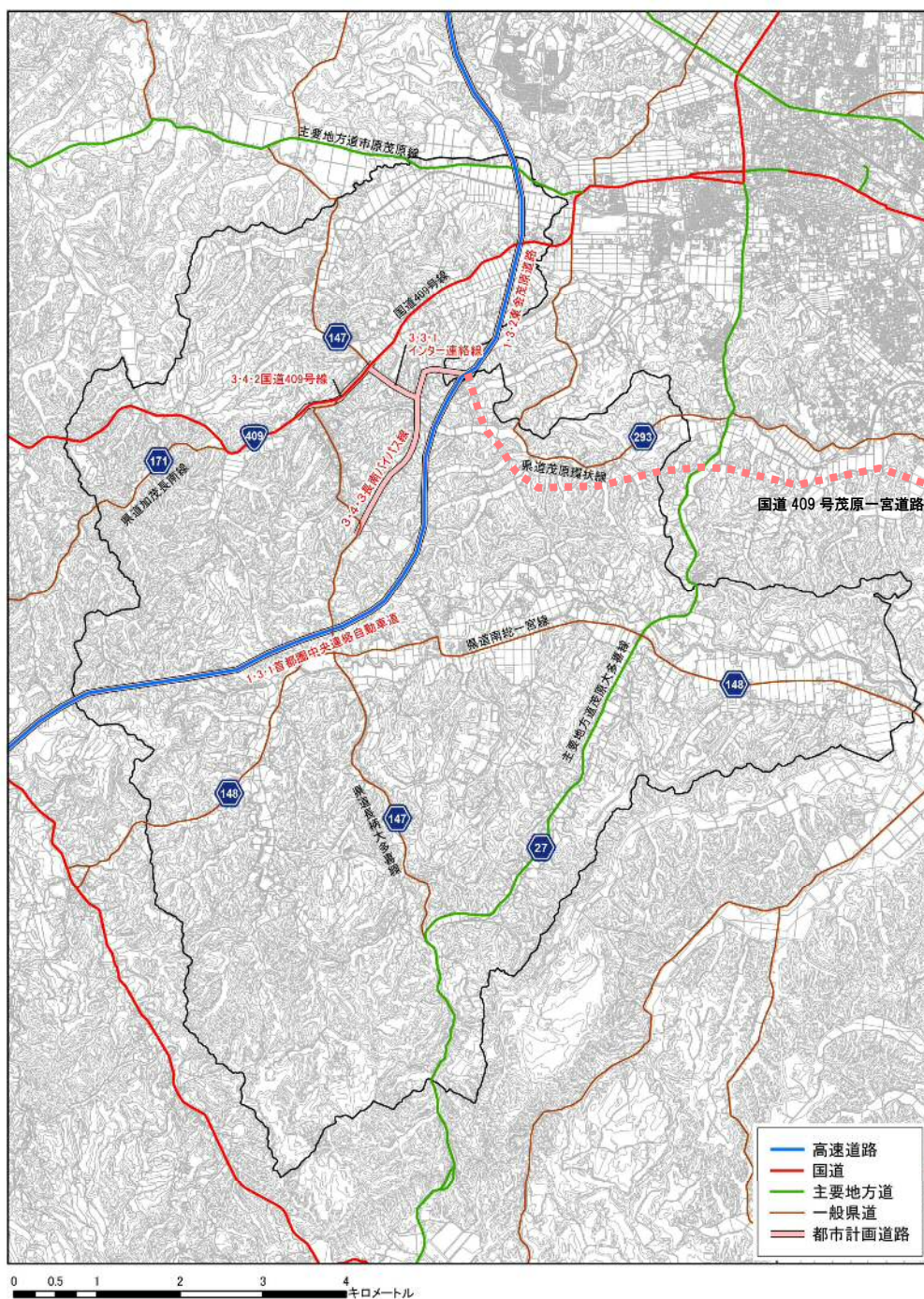


図 3 - 2 長南町の鳥瞰図

出典：Google Earth

3-2. 道路網の整備状況

長南町と各市町を結ぶ広域道路網は、圏央道、国道 409 号、主要地方道茂原大多喜線、県道長柄大多喜線、県道南総一宮線、県道加茂長南線、県道茂原環状線、主要地方道市原茂原線の 8 路線があります。また、町内の都市計画道路として、整備済みの 3.3.1 インター連絡線と計画中の 3.4.3 長南バイパス線、千葉県の高規格道路として、国道 409 号茂原一宮道路（通称：長生グリーンライン）があります。



3-3. 人口

(1) 町全体人口の推移

昭和 60 年の 11,640 人をピークに減少し、平成 27 年では 8,206 人となっています。また、高齢人口は増加しており、平成 27 年の高齢人口の構成率は 37.6%となっています。

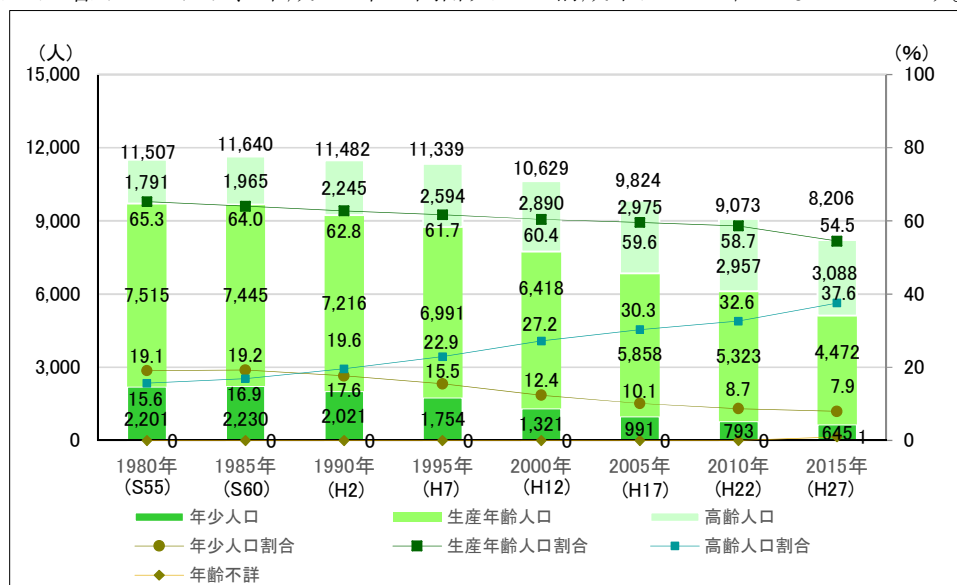


図 3-4 町全体人口の推移

出典：国勢調査

(2) 町全体人口の将来展望

「長南町まちひとしごと総合戦略 平成28年3月」での平成52年(2040年)の推計人口は、各種の施策・事業の効果により、国立社会保障・人口研究所の推計値(5,166人)に比べ、416人の人口減少の抑制を見込み、5,582人としています。

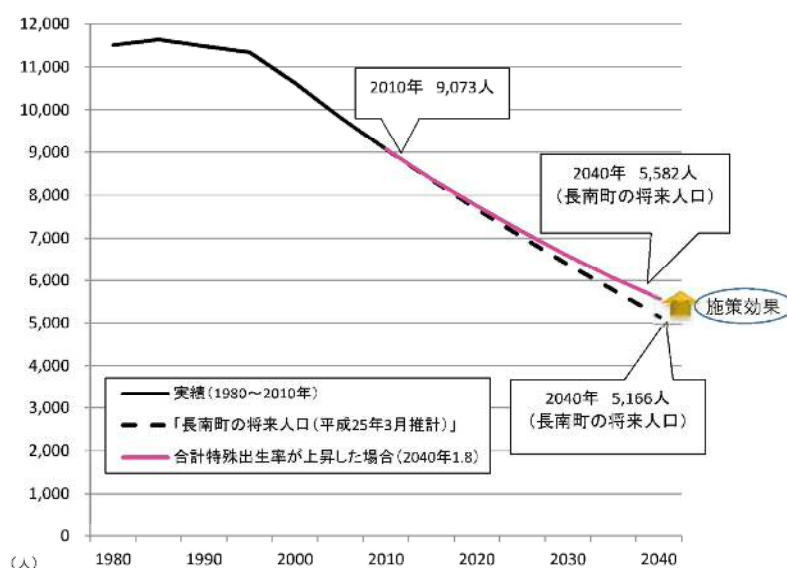


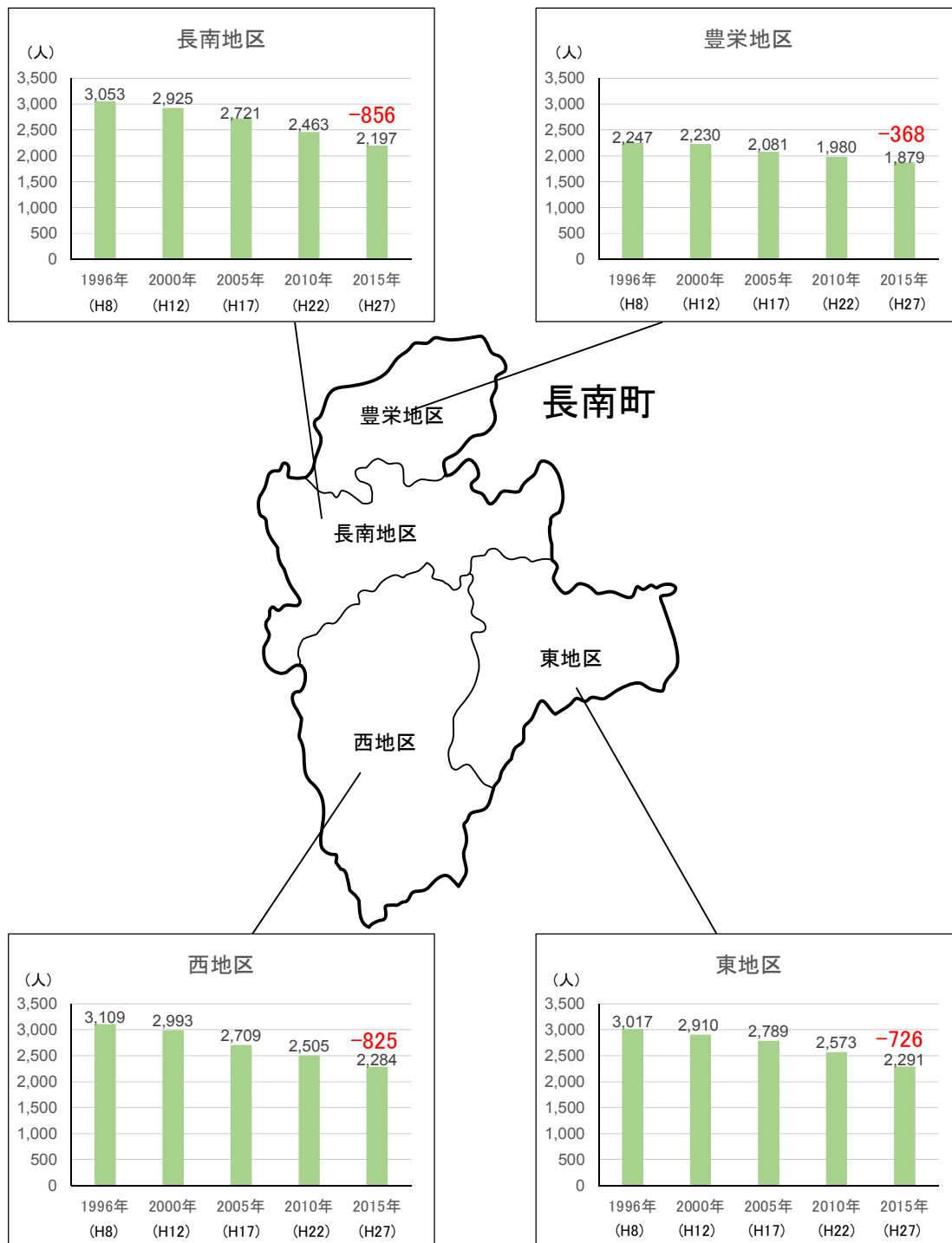
図 3-5 町全体人口の将来展望

出典：長南町まちひとしごと総合戦略 平成 28 年 3 月 9 頁

国立社会保障・人口問題研究所 将来推計 及び 長南町人口ビジョン目標人口将来推計より

(3) 地区別人口の推移

町全体人口と同様に減少傾向にあり、特に、長南地区、東地区、西地区では、平成 27 年の人口が平成 8 年に比べて 726～856 人減少しています。



※長南町人口ビジョン 23 頁の地区別人口の数値より作成

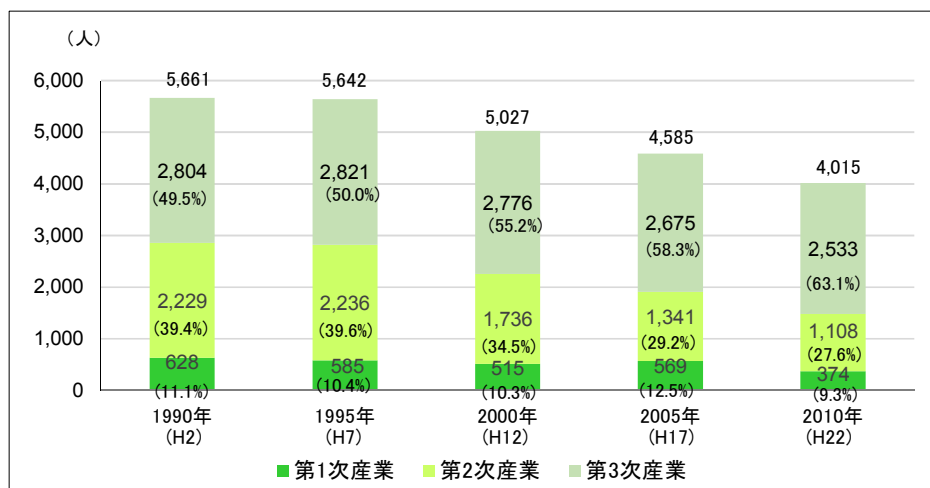
赤字は平成 27 年の平成 8 年の人口に対する減少量

図 3 - 6 地区別人口の推移

3－4．産業

(1) 産業別就業者数（15 歳以上）

就業者数の総数は年々減少し、平成 22 年で 4,015 人となっています。産業別就業者数の構成率をみると、第 2 次産業が減少し、第 3 次産業が増加しています。



第 1 次産業：農業、林業・狩猟業、水産業

第 2 次産業：鉱業、建設業、製造業

第 3 次産業：電気・ガス・水道業、運輸・通信業、卸売・小売業・飲食店、金融・保険業
不動産業、サービス業、公務

図 3－7 産業人口の推移

出典：長南町要覧資料編 5 頁 （国勢調査）

(2) 工業

工業の製造品出荷額等は増加傾向にあります。

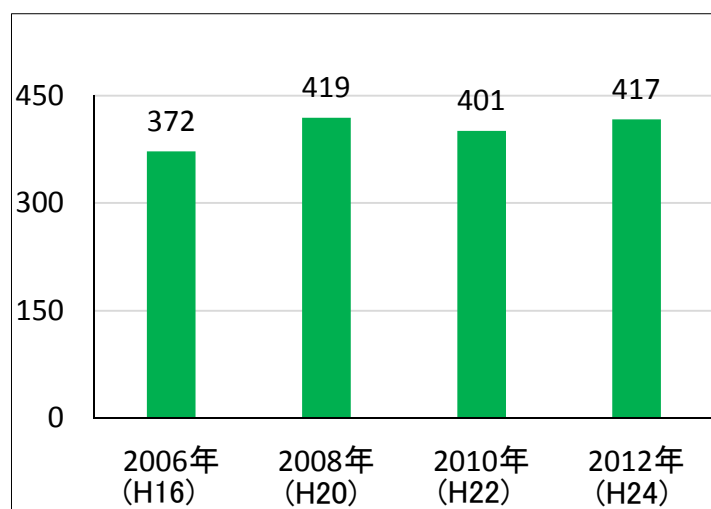


図 3－8 製造品出荷額等の推移

出典：工業統計調査

3-5. 施設の立地状況

施設の立地は、町の中央に位置する町役場周辺で多くなっています。なお、小学校は、長南小学校、豊栄小学校、東小学校、西小学校の4校が立地していますが、平成29年4月より統合し、長南中学校敷地内に小中一貫型校として新長南小学校が開校する予定です。

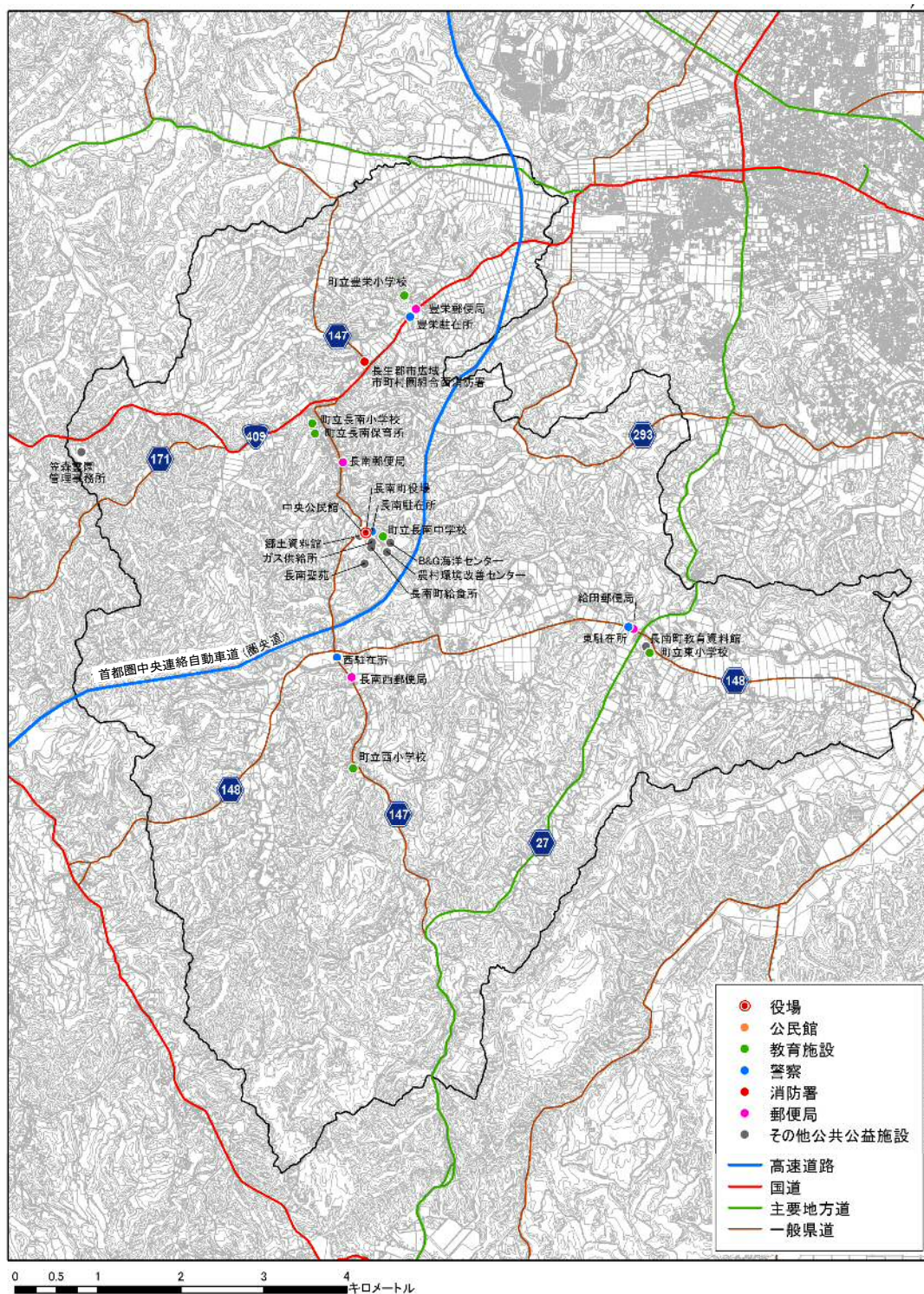


図3-9 公共公益施設等の位置図

3-6. 観光

(1) 観光資源等の位置

笠森観音堂等の社寺等の観光資源、10 箇所のゴルフ場及び花火大会等の催物があります。

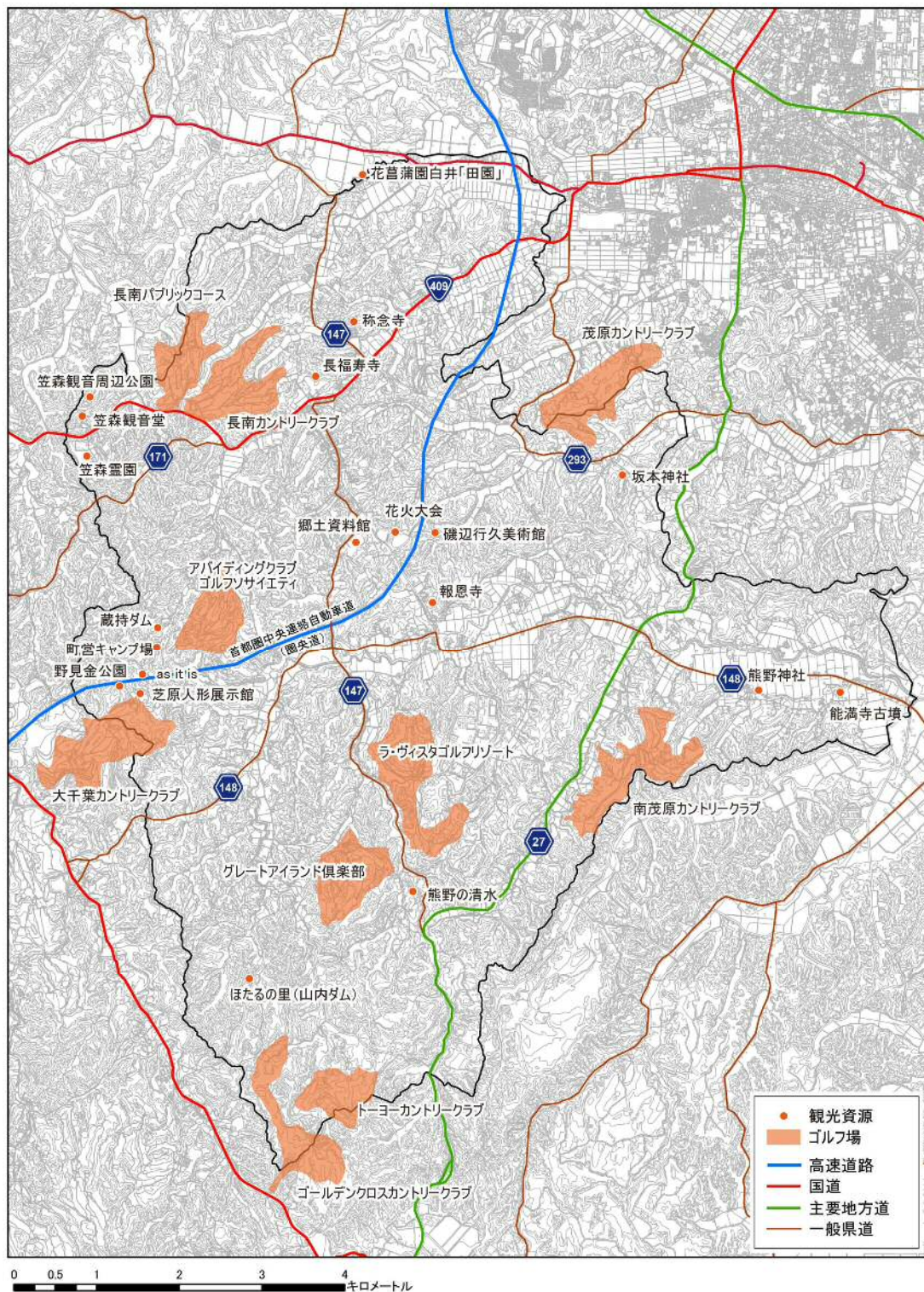


図 3-10 観光資源位置図

（２）観光入込客数の推移

観光客の入込み数は、平成 27 年に 41 万 2 千人であり、近年においては若干増加傾向にあります。

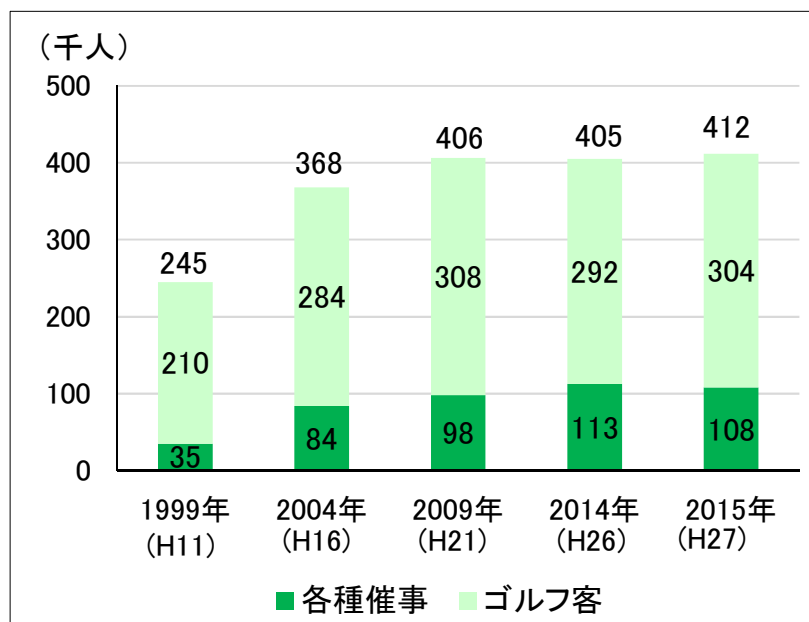


図 3－1 1 観光入込客数の推移

出典：千葉県観光入込客数調査

3－7．教育（学校の生徒・児童数）

小中学校の生徒（児童）数は毎年減少傾向にあります。なお、平成 29 年 4 月より、町内の 4 つの小学校を統合し、長南小学校を開校予定です。

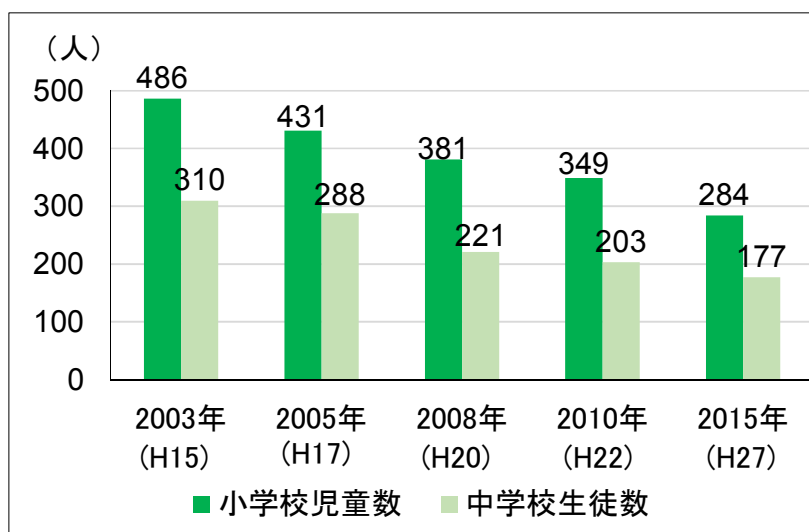


図 3－1 2 小中学校の生徒（児童）数の推移

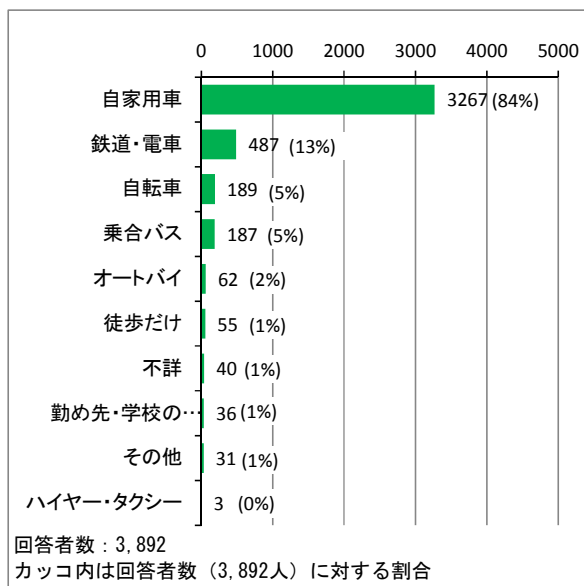
出典：学校基本調査

3－8. 通勤・通学での移動実態

(1) 利用交通手段

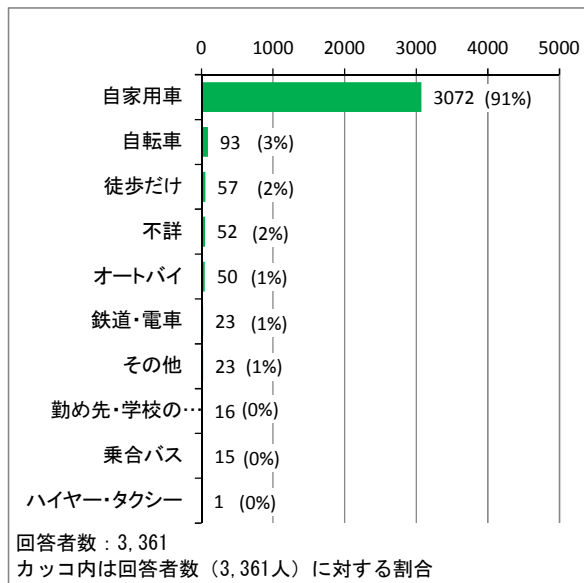
常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者及び従業地・通学地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者ともに、自家用車の利用が最も多くなっています。なお、常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者では、鉄道の利用が 10%以上となっています。

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

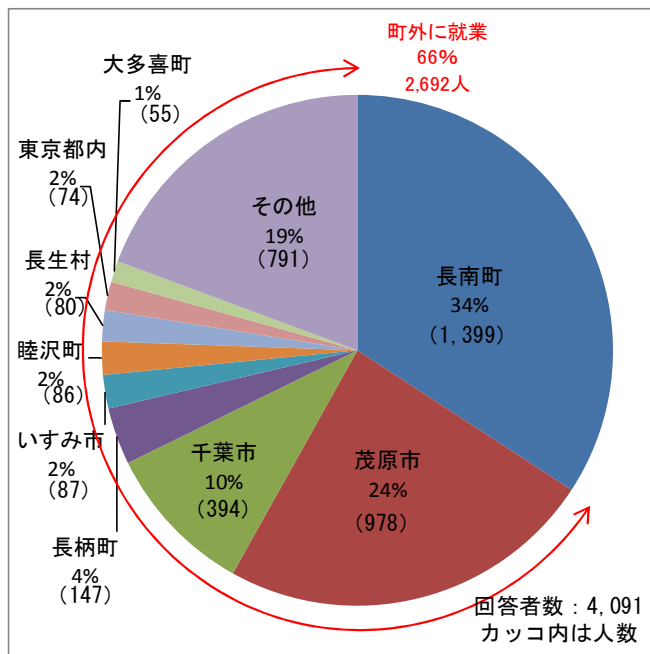
図 3－13 利用交通手段の状況

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ます。

長南町が常住地である 15 歳以上自宅外就業者の通勤地



長南町が常住地である 15 歳以上自宅外通学者の通学地

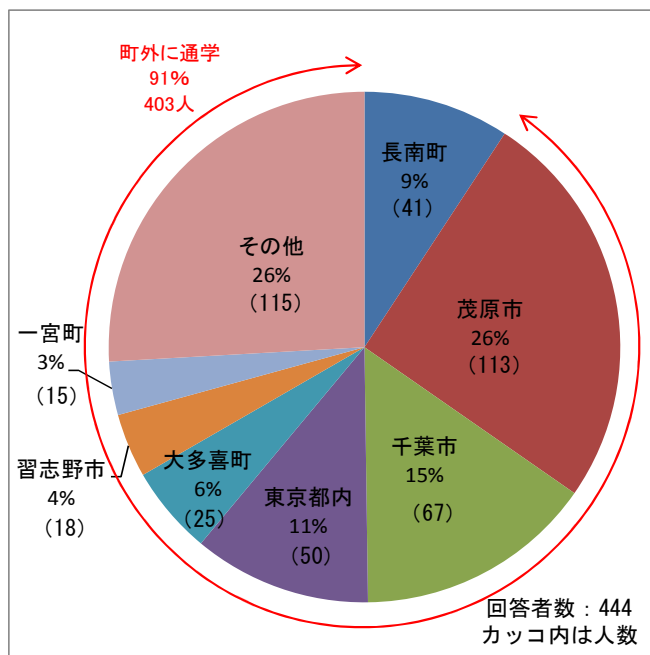


図 3 - 1 4 通勤地と通学地の状況

出典：平成 22 年国勢調査

３－９．町民の公共交通整備に関する意識

「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ます。

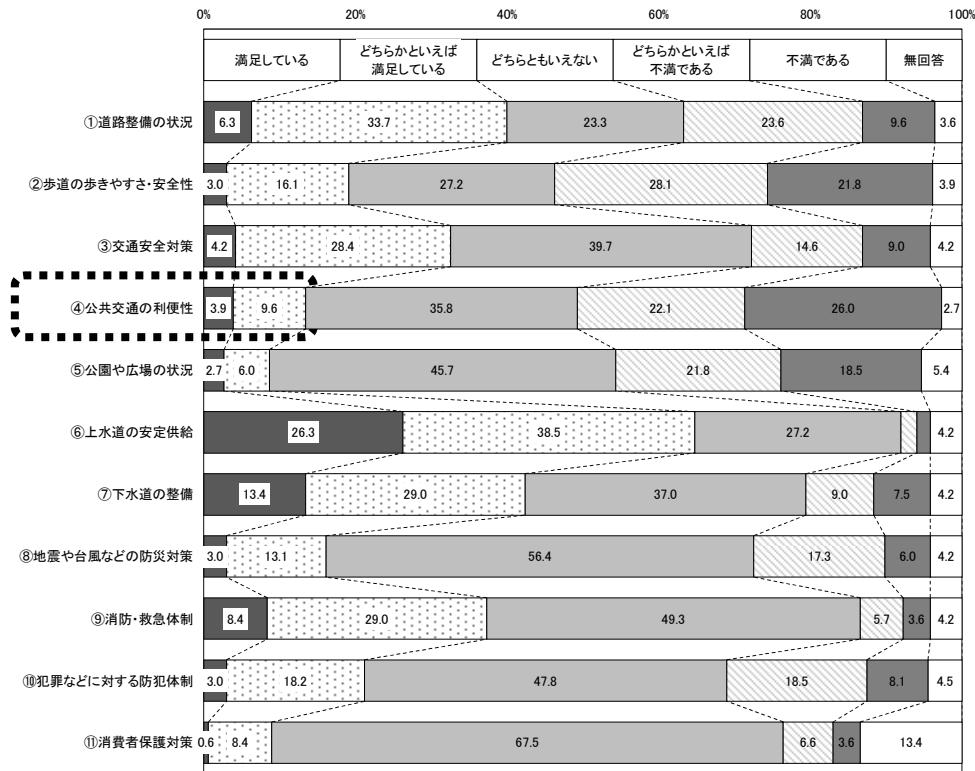
表 3－1 アンケート調査の実施状況

		対象者		
		在住者	転入者	転出者
実施状況	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します。

（１）在住者

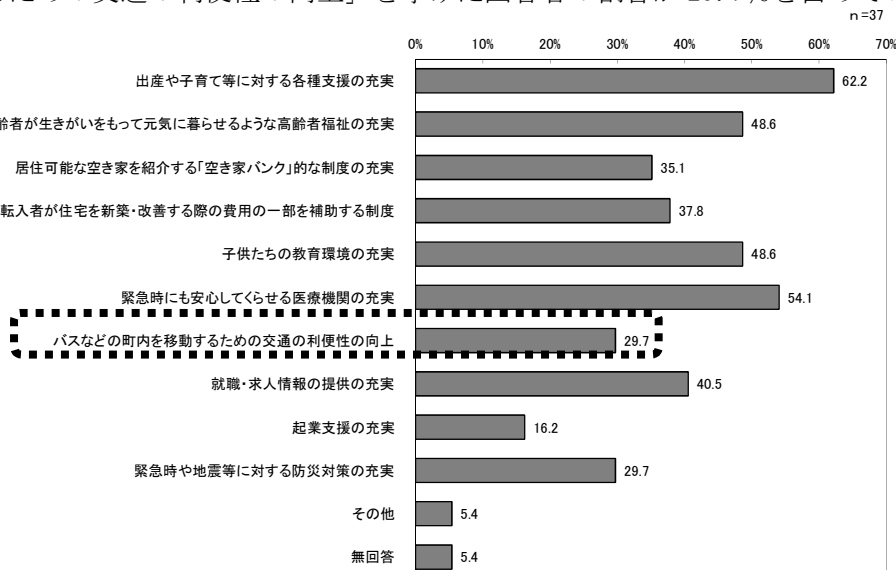
「町の現状の今後の取り組み」における「公共交通の利便性」に対する満足度は、13.5%と低くなっています。（「満足している」と「どちらかといえば満足している」の合計）



出典：長南町「地方創生に関するアンケート」集計報告書

（２）転入者

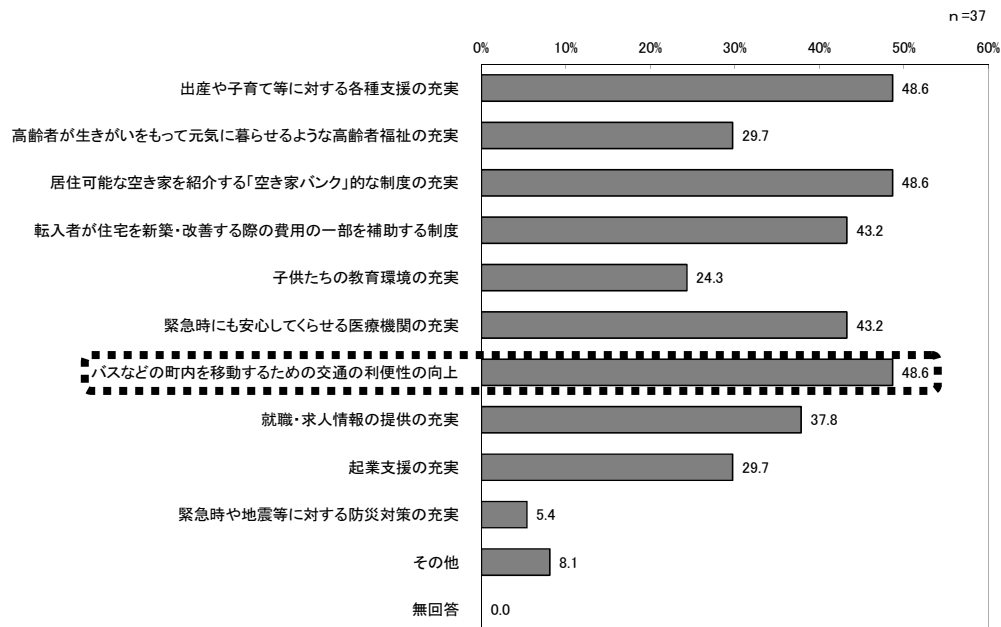
居住者を増やすために取り組んだらいいと思う移住、定住支援策では、「バスなどの町内を移動するための交通の利便性の向上」を挙げた回答者の割合が29.7%を占めています。



出典：長南町「地方創生に関するアンケート」集計報告書

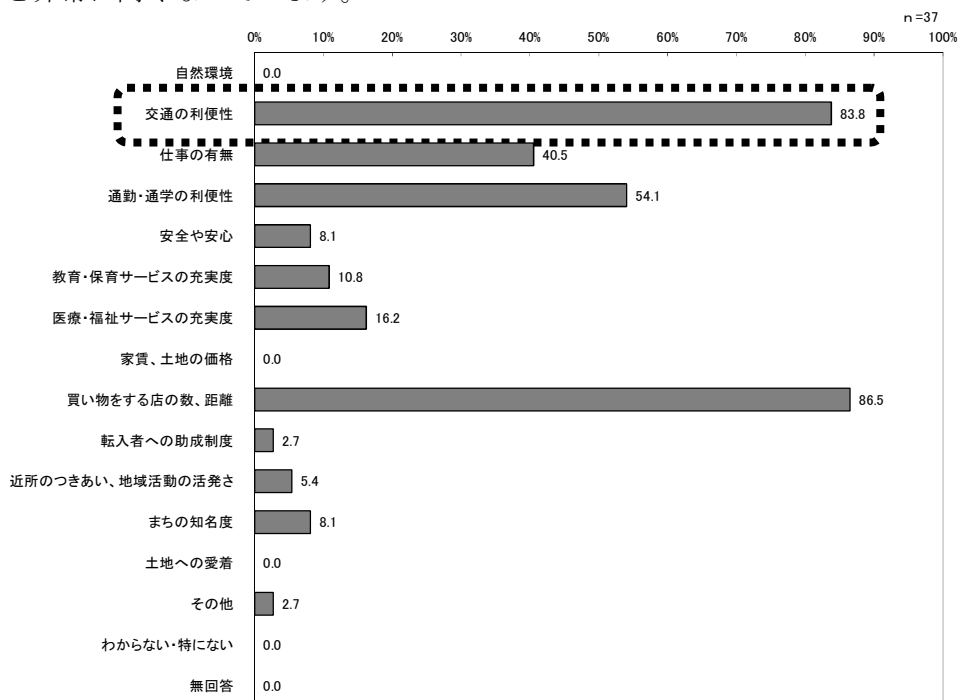
(3) 転出者

居住者を増やすために取り組んだらいいと思う移住、定住支援策では「バスなどの町内を移動するための交通の利便性の向上」を挙げた回答者の割合が48.6%を占めています。



出典：長南町「地方創生に関するアンケート」集計報告書

長南町が住みにくかった感じる点において「交通の利便性」を挙げた回答者の割合は83.8%と非常に高くなっています。



出典：長南町「地方創生に関するアンケート」集計報告書

第4章 公共交通等の現況

長南町には、鉄道の駅はありませんが、公共交通等の利用により、近隣市町の駅までの移動は可能です。以下に長南町の公共交通等の状況を示します。

4-1. 路線バス・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が可能です。また、路線バスの茂 41、茂 34、茂 35 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、乗り継ぎが可能です。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ます。

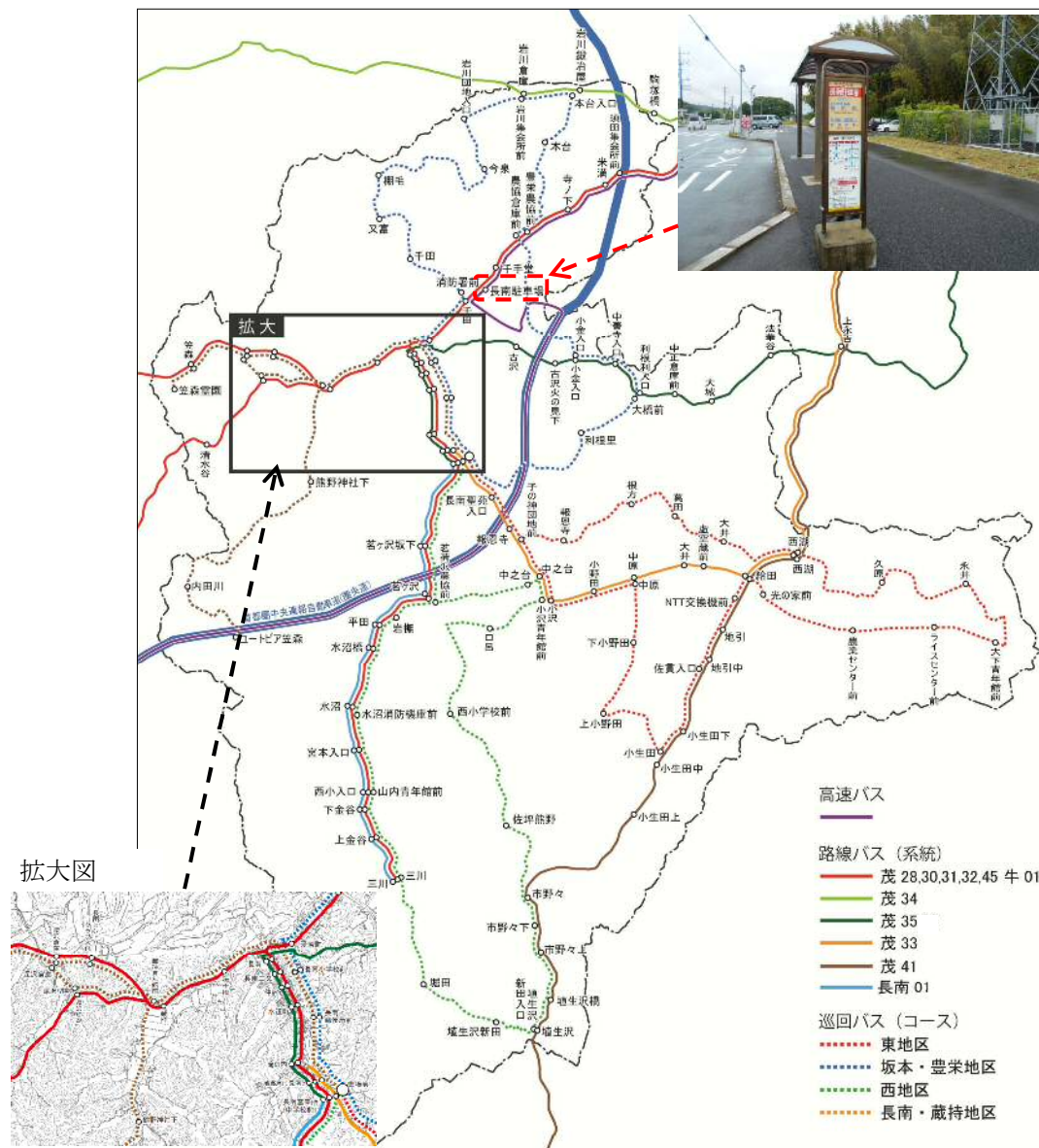


図 4-1 路線バス及び高速バスの経路図

(2) 運行本数及び利用者数

①路線バス

運行本数

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す。なお、運行本数は茂原駅行きが最も多くなっています。

表 4－1 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	
	平日		土曜・日祝日		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				50	
7	15		45				鶴 25			
8	05	25	51	05 50	永 10					
9	25		35				循 25	鶴 50		10
10	10					笠 45				
11	15		00 50				循 35			
12	10 50		15							
13	35		35	永 35		05	循 55			
14	10 30		15			05				
15	10		15				循 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

永吉経由：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

利用者数

平成27年度での輸送人員をみると、茂原牛久系統で49,224人、茂原長南系統で36,744人です。

表 4－2 輸送人員の経年変化

	茂原牛久系統	茂原長南系統
平成25年度（10月～9月）	53,921人	34,891人
平成26年度（10月～9月）	53,965人	37,850人
平成27年度（10月～9月）	49,224人	36,744人

出典：小湊鉄道事業資料

②高速バス

運行本数

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ます。

表 4-3 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

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

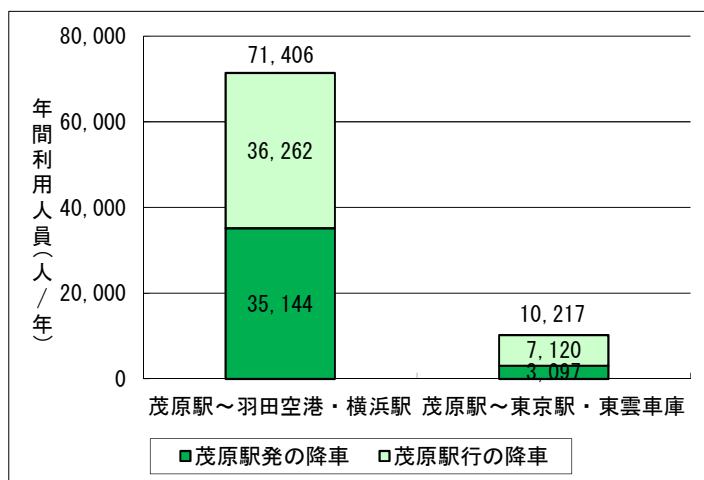
運行会社	KM	KM	K S	KM(※)
東雲車庫(発)	6:45	14:55	18:55	22:35
東京駅(発)	7:05	15:25	19:25	23:00
市原鶴舞バスターミナル(着)	8:05	16:25	20:25	0:00
長南駐車場(着)	8:20	16:40	20:40	0:15
茂原駅(着)	8:30	16:50	20:50	0:25

KM…小湊鉄道 KQ…京浜急行バス K S…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

利用者数

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ます。



対象のバス停

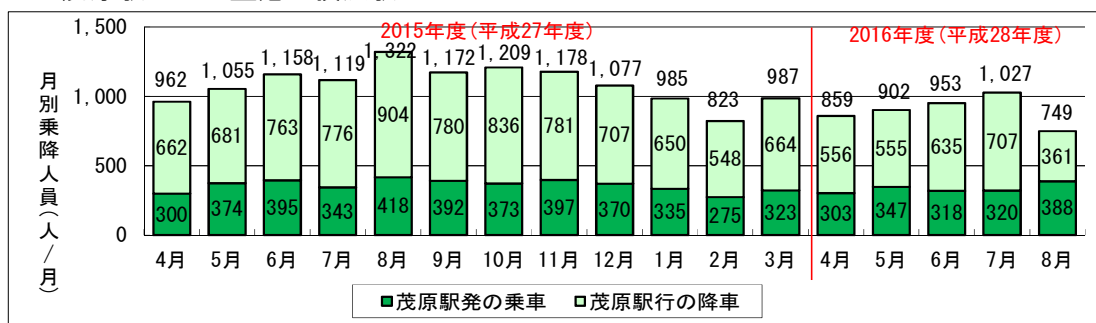
方面	茂原駅発の降車	茂原駅行の降車
茂原駅～羽田空港・横浜駅	羽田空港、横浜駅	鶴舞バスターミナル、長南駐車場、茂原駅
茂原駅～東京駅・東雲車庫	東京駅、東雲車庫	鶴舞バスターミナル、長南駐車場、茂原駅

図 4－2 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、多くなっています。

茂原駅～羽田空港・横浜駅



茂原駅～東京駅・東雲車庫

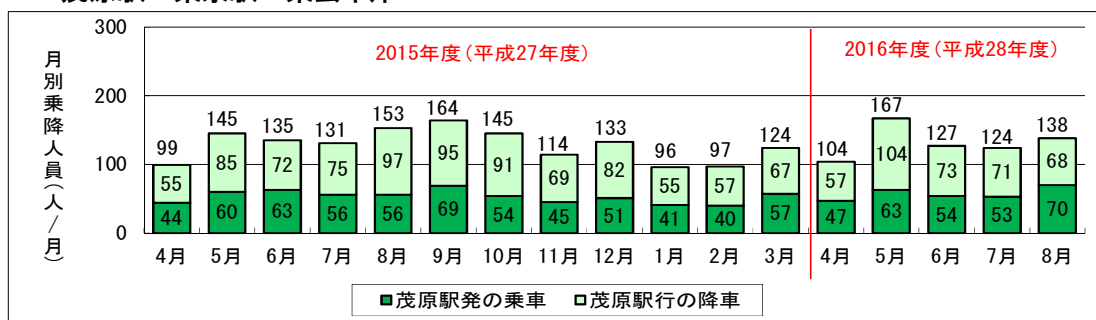


図 4－3 長南駐車場の月別乗降人数の推移

出典：小湊鉄道提供資料 平成 27 年 4 月～平成 28 年 8 月

(3) 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%になります。

バス停勢圏のカバー率

圏域	人口(人)	率(%)
バス停300m圏外	4298	40%
バス停300m圏内	6515	60%
総計	10813	

※人口メッシュの重心がバス停 300m範囲に位置しているかで判断

※人口総数は行政区界がまたがるメッシュがあるため長南町の総人口とは一致しない

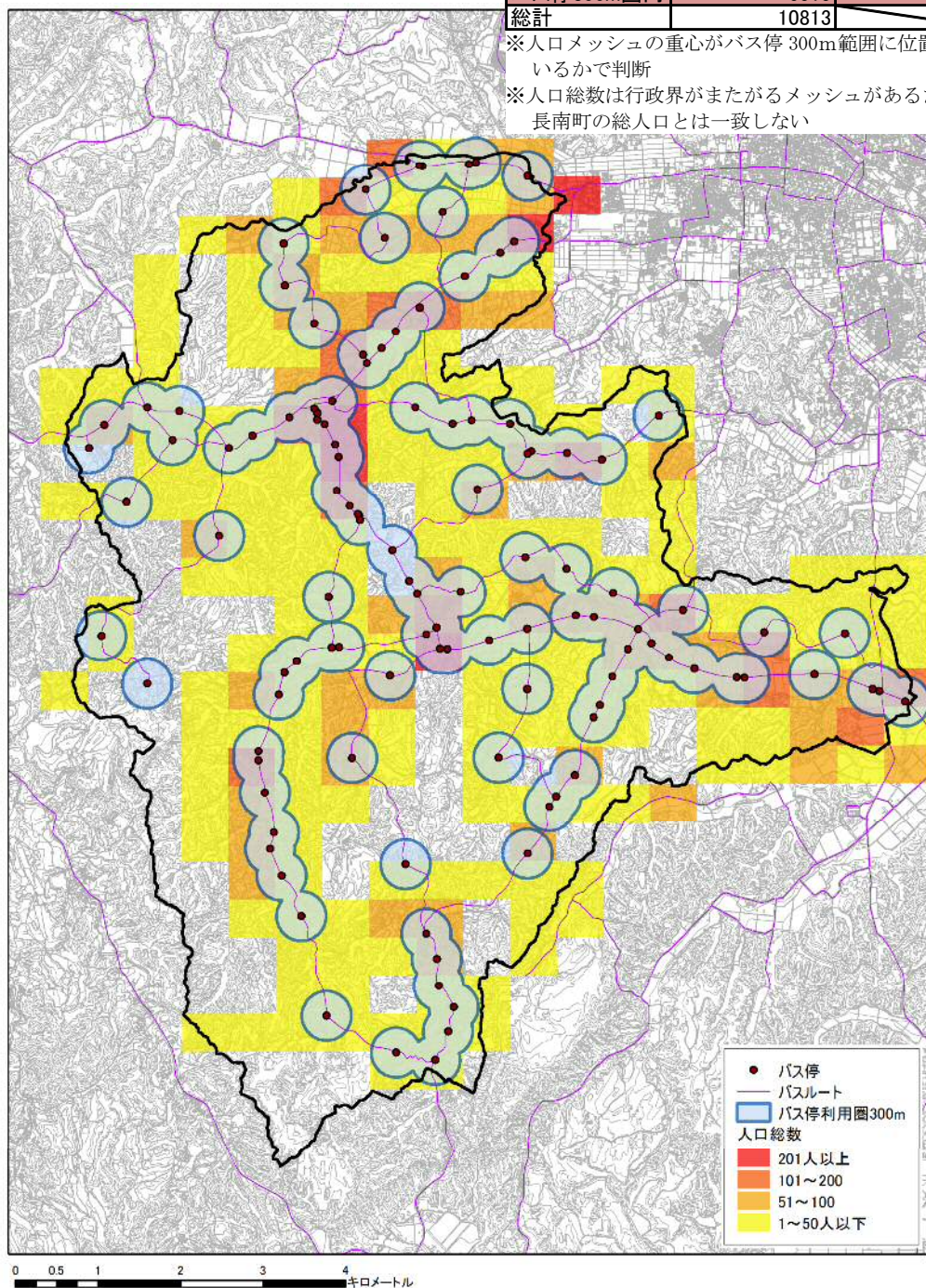


図 4-4 バス停勢圏と人口メッシュ図

4-2. タクシー

事業者 2 社がタクシーの営業を行い、合計 10 台の車両を保有しています。利用者数は、近年においては減少傾向にあります。

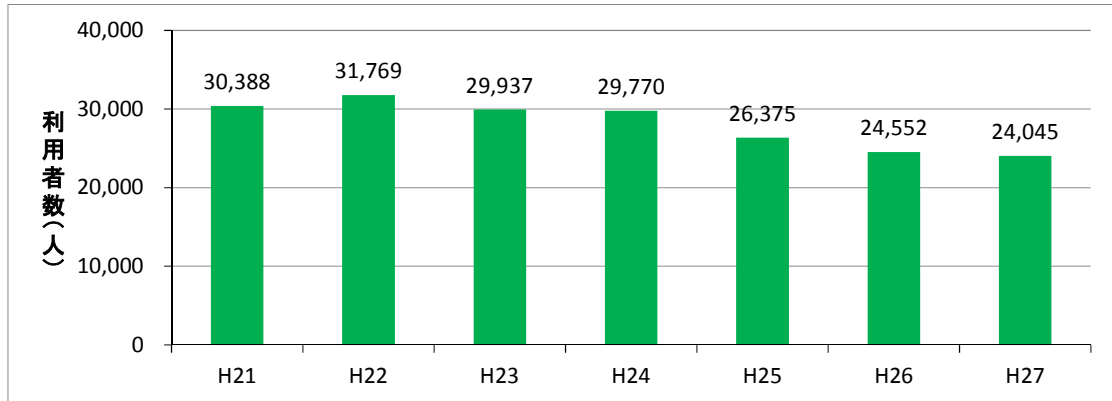


図 4-5 タクシーの利用者数の推移

集計期間：4 月～翌 3 月まで

4-3. 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ます。以下に運行の概要を示します。

表 4-4 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

なお、巡回バスの便数は、平成24年4月1日より、乗合タクシーの運行に伴い、減便となっています。

表4-5 巡回バスの減便前後の便数

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4-6 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 人となっています。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ます。

※路線別の状況は次頁に示す。

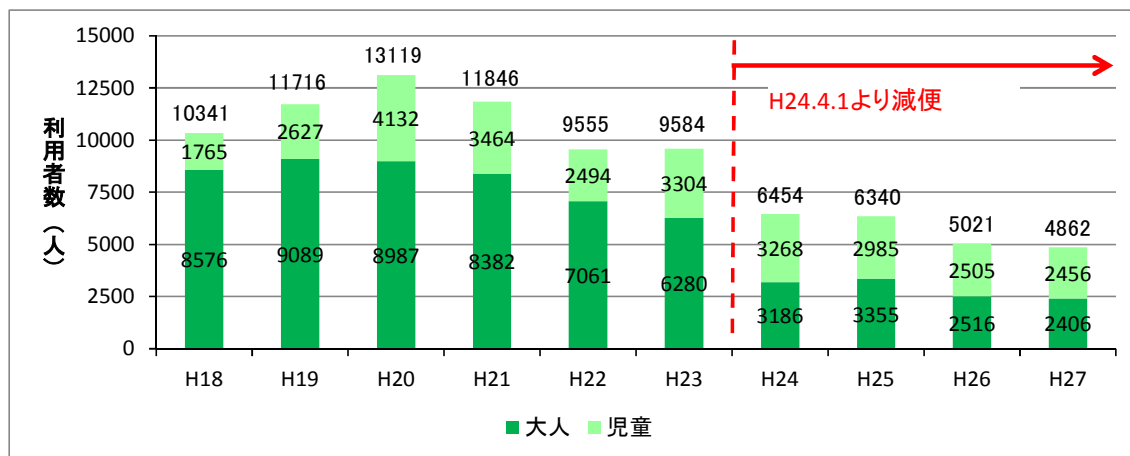


図 4-7 全路線の利用者数の推移

(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 万となっています。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 万円となっています。

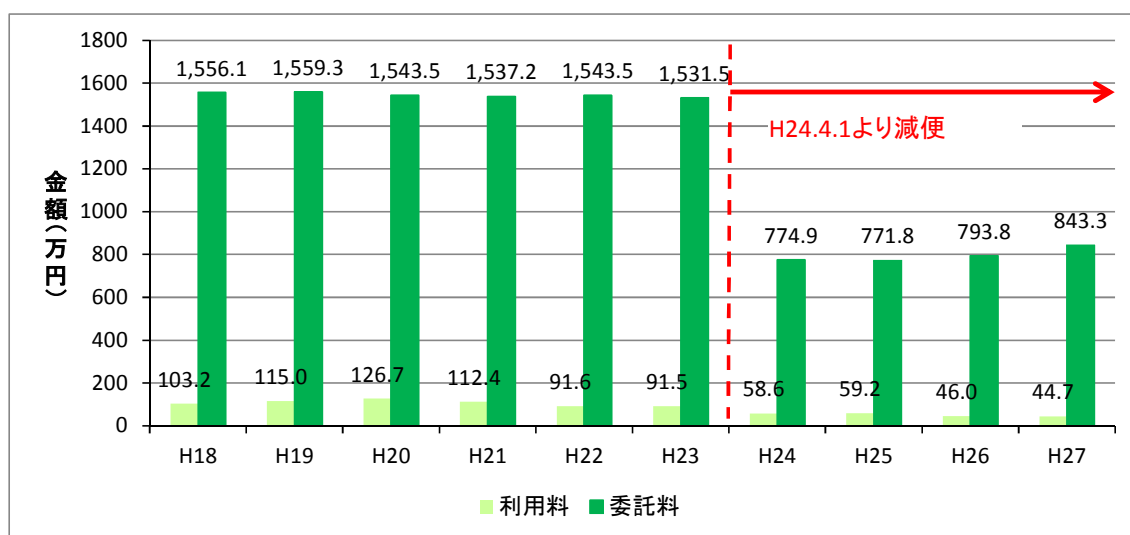
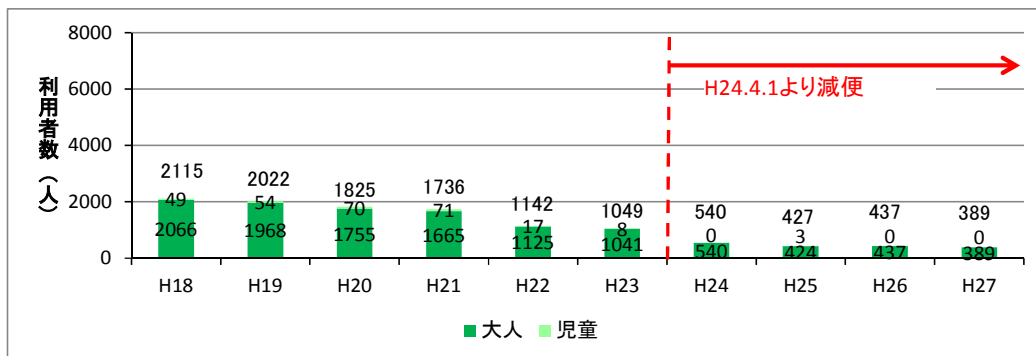
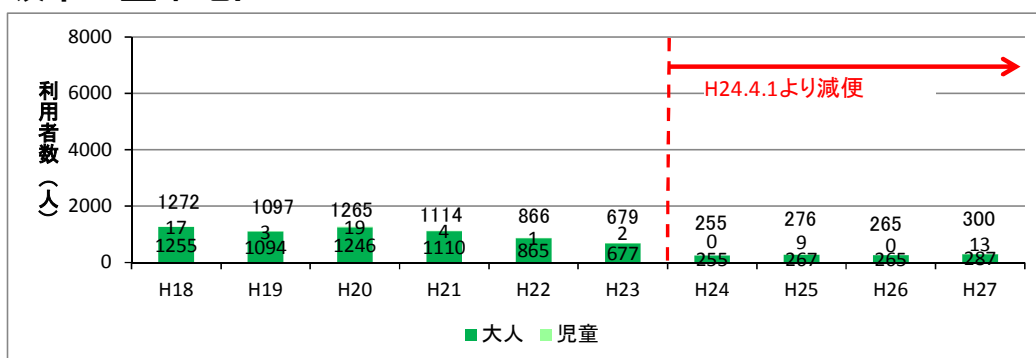


図 4-8 利用料及び委託料の推移

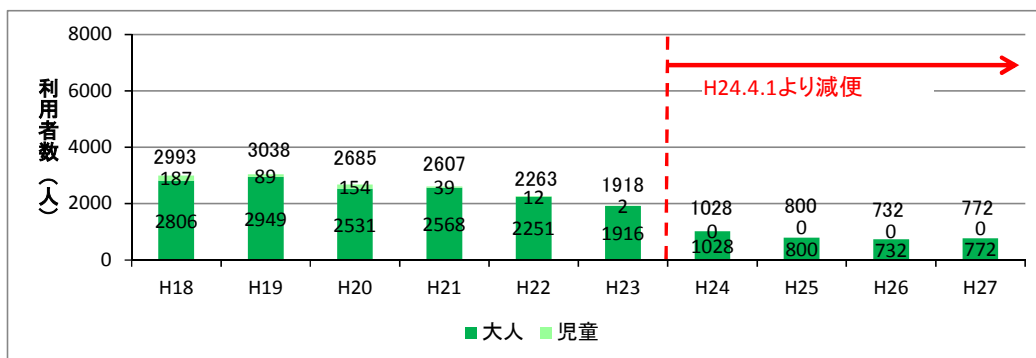
①長南・蔵持地区



②坂本・豊栄地区



③東地区



④西地区

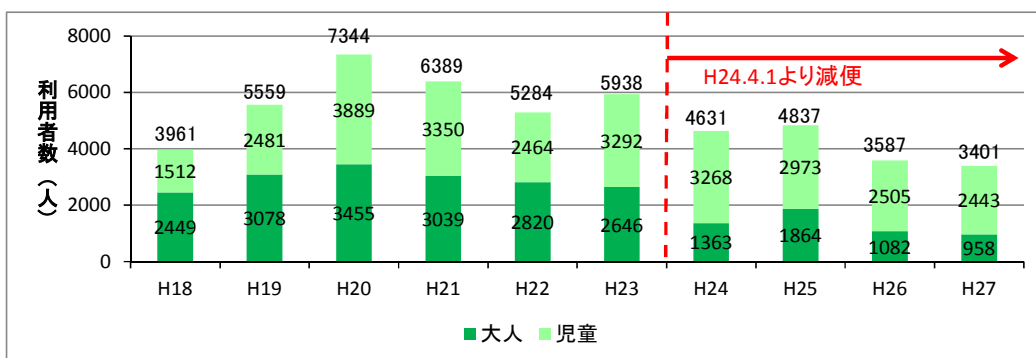


図 4-9 路線別の利用者数の推移

※集計期間は各年度とも4月～翌年の3月

(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します。

①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ます。

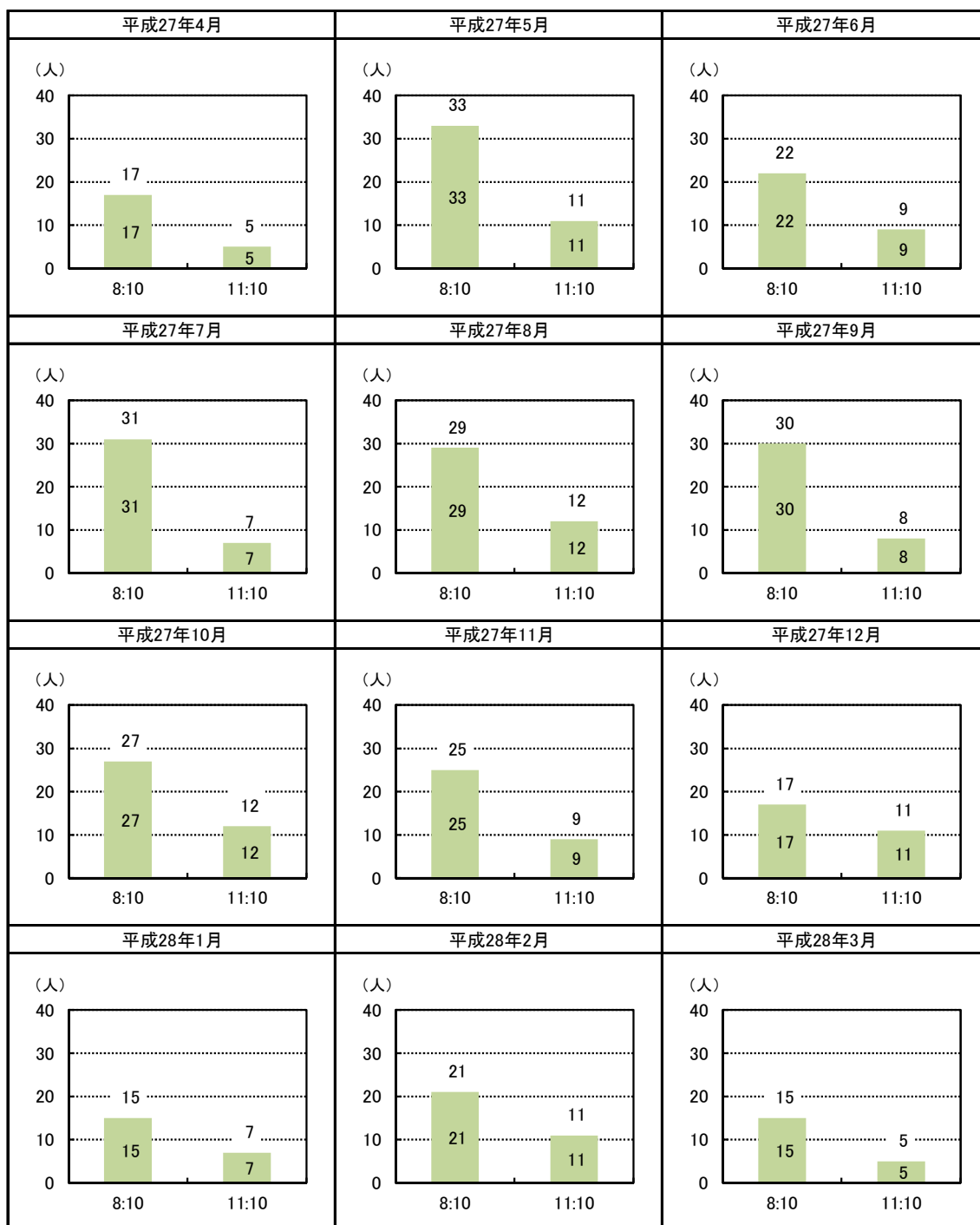


図4-10 長南・蔵持地区の月平均の時間帯別利用者数

■ : 児童 ■ : 大人

②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ます。

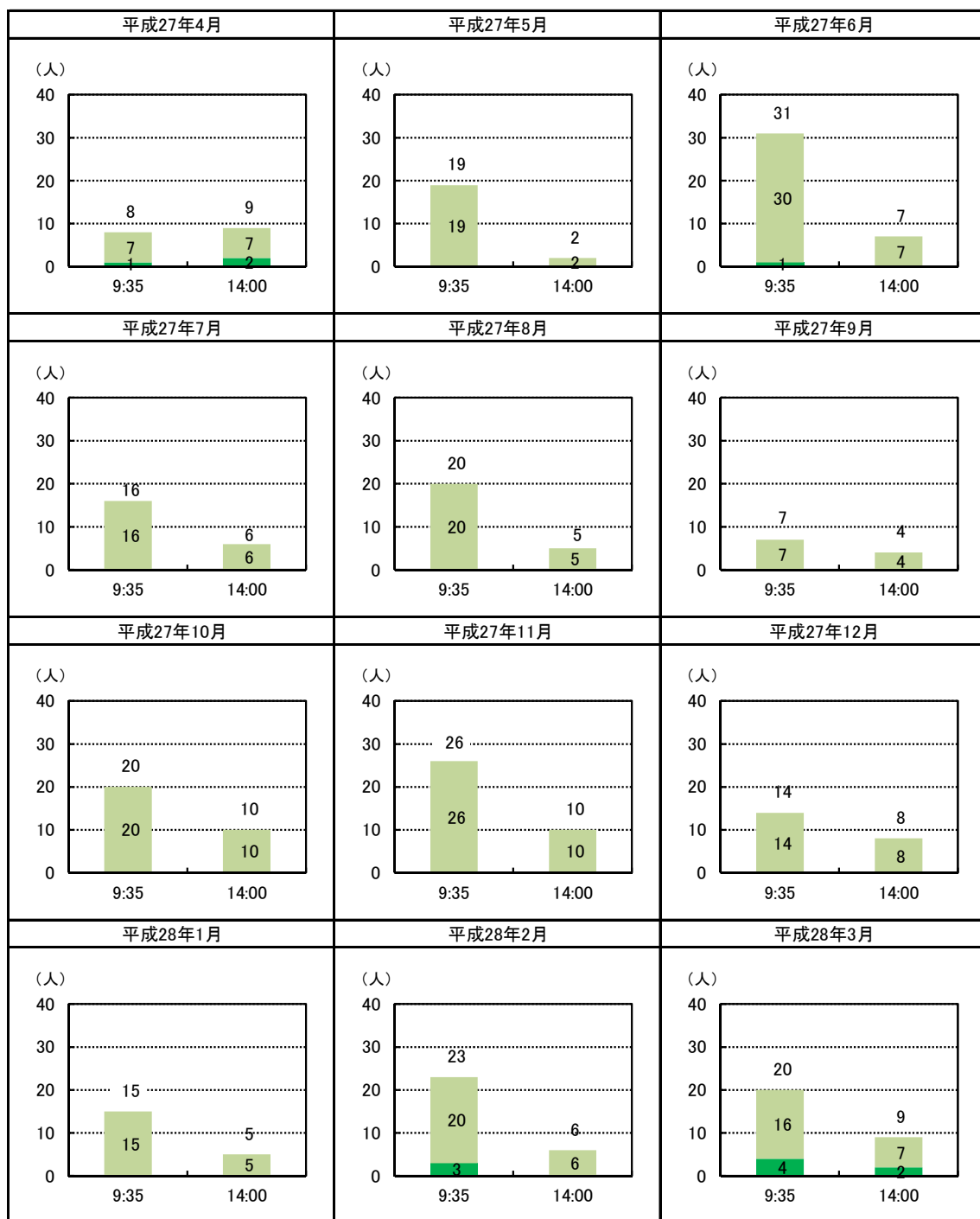


図 4 - 1 1 坂本・豊栄地区の月平均の時間帯別利用者数

■ : 児童 ■ : 大人

③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ます。

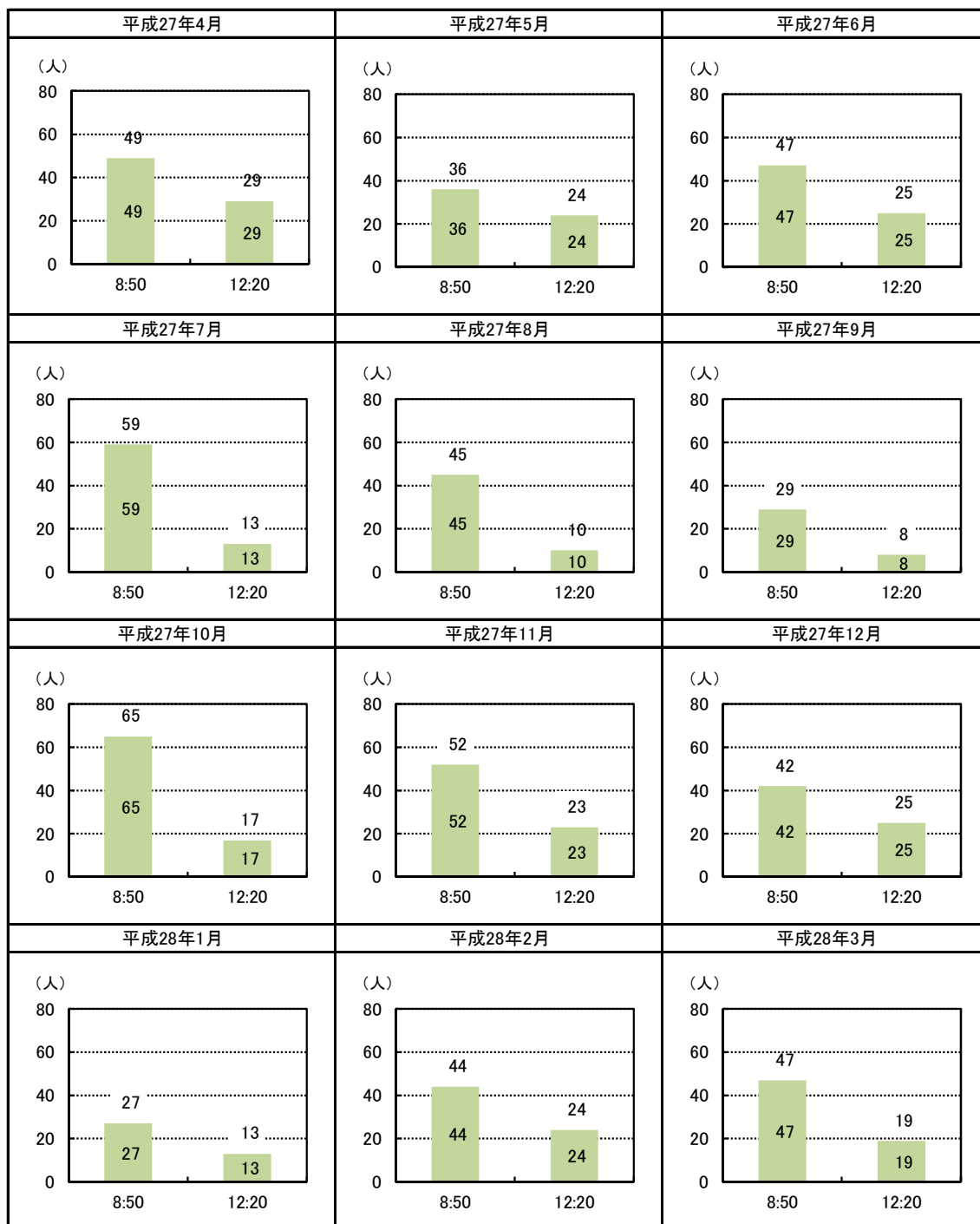


図 4 - 1 2 東地区の月平均の時間帯別利用者数



④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ます。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ます。

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ます。

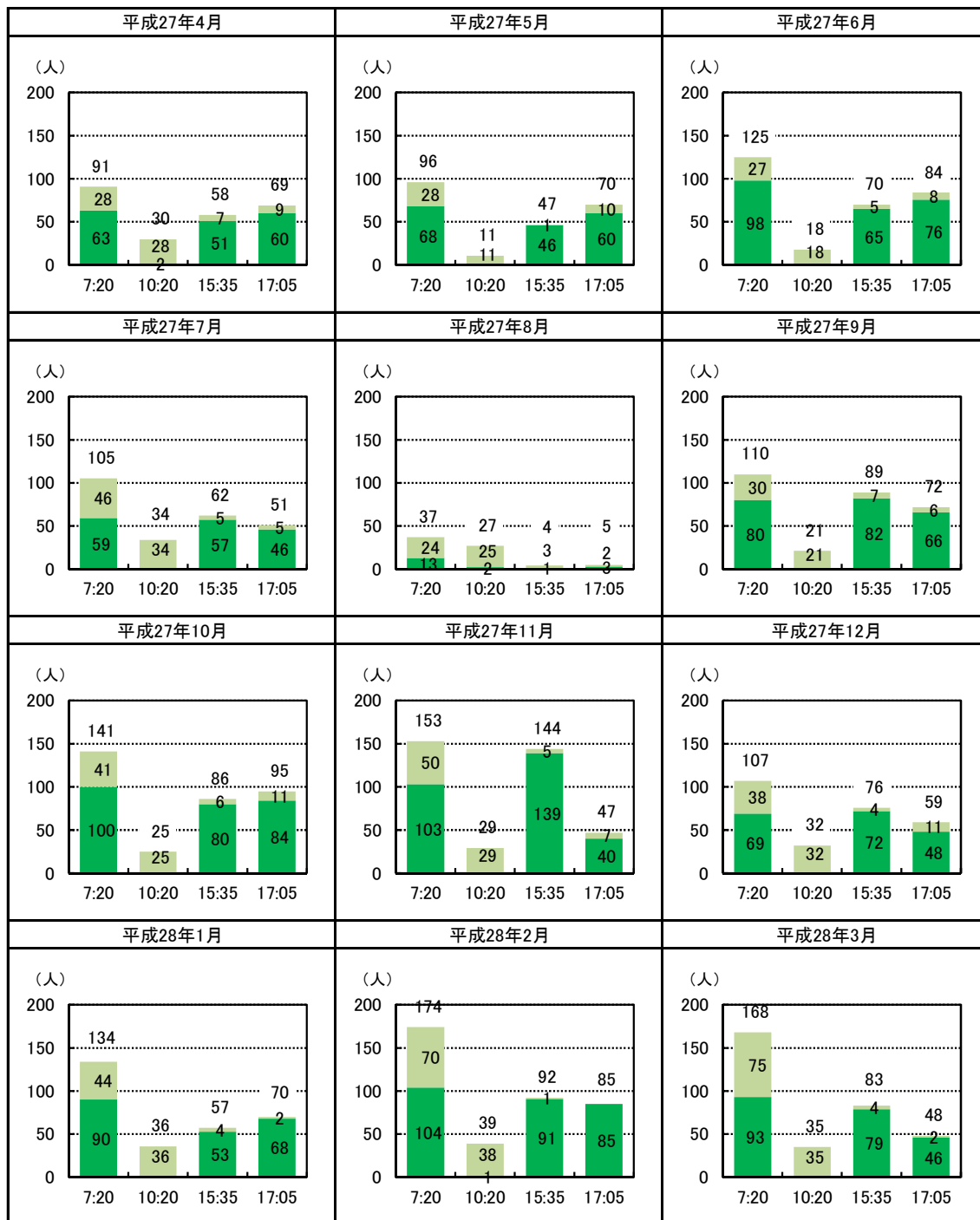
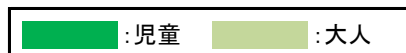


図4-13 西地区の月平均の時間帯別利用者数



4-4. 乗合タクシー

(1) 運行概要

高齢者や身体に障害をお持ちの方の移動を補助する交通システムで、町内を「ドア to ドア」で移動することが可能です。以下に運行の概要を示します。

表 4-6 運行概要

項目	内 容
運行経緯	・平成24年1月10日 実証実験開始 ・平成24年10月1日 本格運行
運行区域	・長南町全域
運行時間帯	・平日の8時30分～16時00分
乗車料金	・片道1人 500円 ペア割1人 300円 ※ペア割は平成24年8月1日より開始
利用できる方	・町在住の65歳以上の方 ・身体障害者手帳（1級～3級）の交付を受けている方
利用方法	・利用したい日の5日前から当日の1時間前までに予約
運行事業者	・2事業者（(有)長南タクシー、ゆたか自動車株）

(2) 利用者数と登録者数の推移

運行開始以降、利用者数及び登録者数とも増加しています。利用者数は平成27年度で8,329人、登録者数は平成28年3月現在で768人となっています。

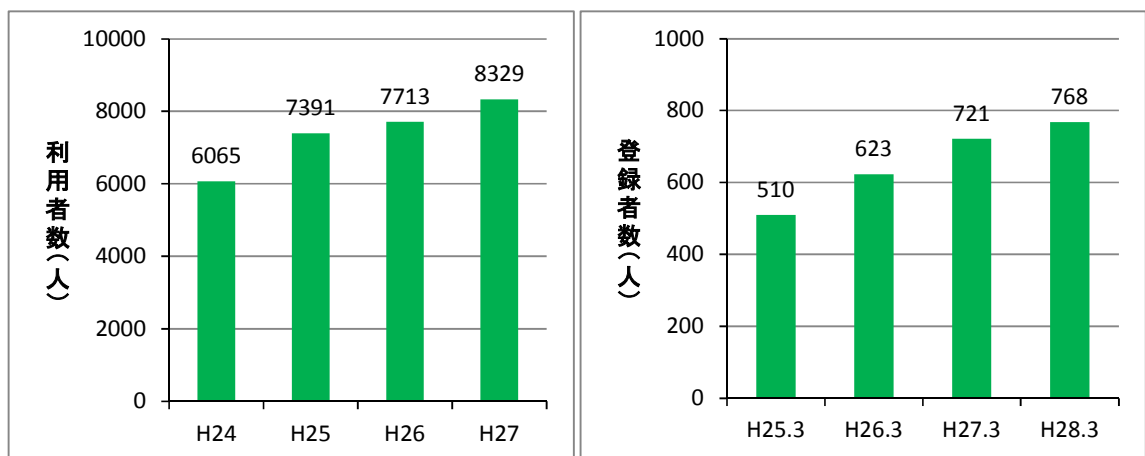


図 4-14 利用者数と登録者数の推移

(3) 利用者の特性

①男女別

女性が男性よりも多く、平成 27 年度で女性が 6,695 人、男性が 1,634 人。なお、構成率でみると、男性の占める割合が、平成 24 年度で 15%、平成 27 年度で 20%と増加傾向にあります。

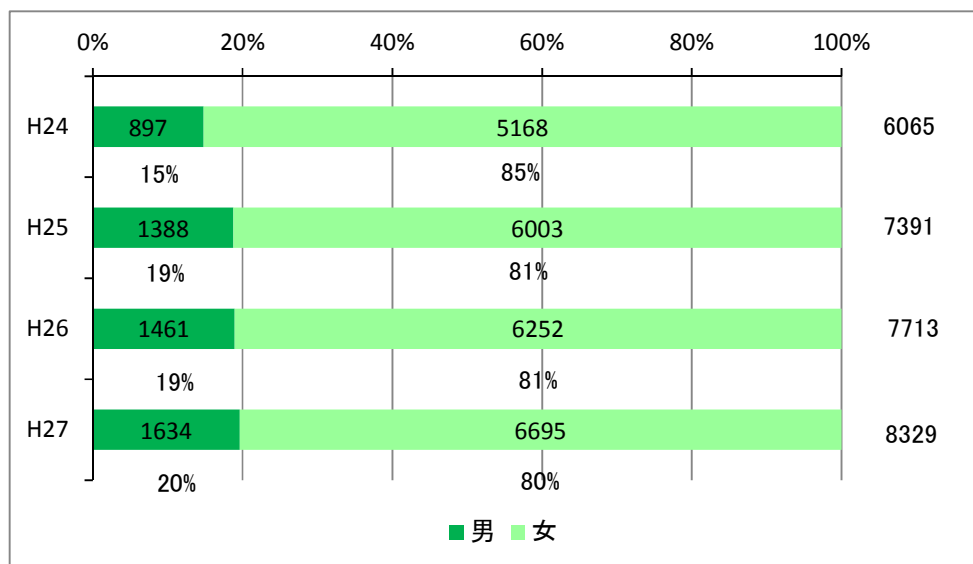


図 4 - 1 5 利用者数の男女の構成

②地区別

長南地区が最も多く、平成 27 年度で 4,748 人と全体の 57%を占めています。構成率の経年推移をみると、長南地区と豊栄地区は増加、東地区は若干増加、西地区は減少となっています。

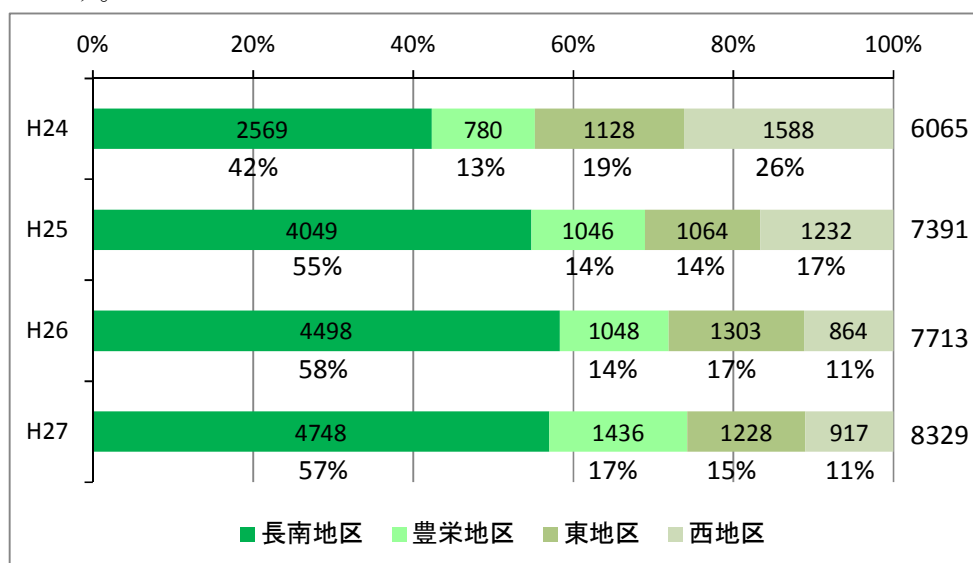


図 4 - 1 6 利用者数の地区別の構成

※割合は総数に対する構成率 集計期間：登録者数以外は 4 月～翌 3 月まで

③利用目的別

通院目的が最も多く、平成 27 年度で 4,178 人と全体の 50%を占めています。構成率の経年推移をみると、買い物とその他は増加、金融機関等は若干増加、通院と乗り継ぎは減少となっています。

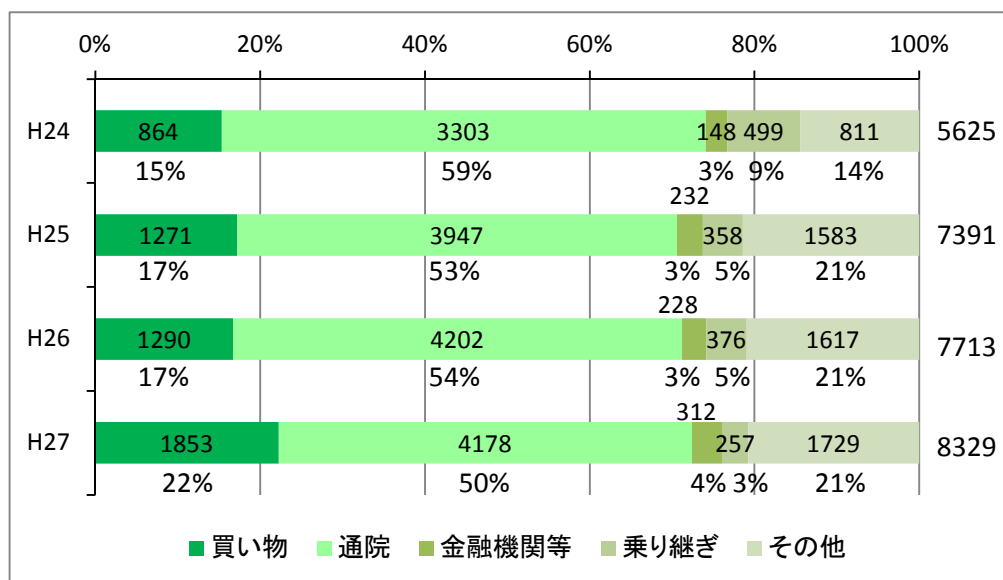


図 4－17 利用者数の利用目的の構成

④時間帯別

8 時 30 分からの利用が、平成 27 年度で 1,925 人と全体の 26%を占めています。次いで多いのは 10 時台、11 時台と午前中の利用が多くなっています。

構成率の経年推移をみると、8 時 30 分からの構成率が減少し、その一方で、12 時からの構成率が増加しています。

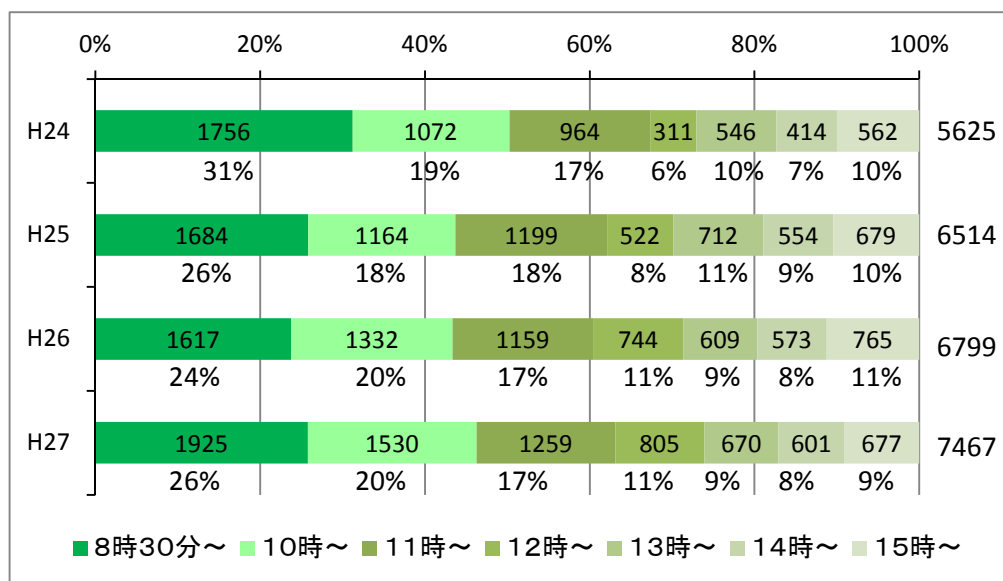


図 4－18 利用者数の利用目的の構成

⑤ペア割及び乗合利用の回数

ペア割の回数は経年でみると増加傾向にあり、平成 27 年度で 650 回となっています。
乗合利用の回数は、平成 25 年度の 263 回をピークに減少しています。

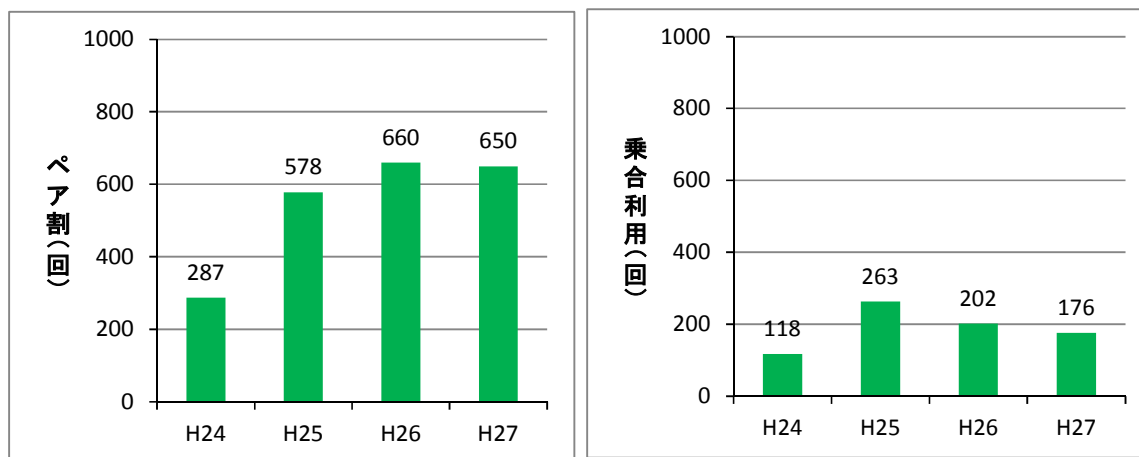


図 4－19 ペア割と乗合利用の回数

ペア割は平成 24 年 8 月より運用開始
乗合利用は平成 24 年 5 月より集計

(4) 委託料及び利用料の推移

委託料及び利用料ともに増加傾向にあり、平成 27 年度でみると、利用料が約 390 万、委託料が約 956 万となっています。

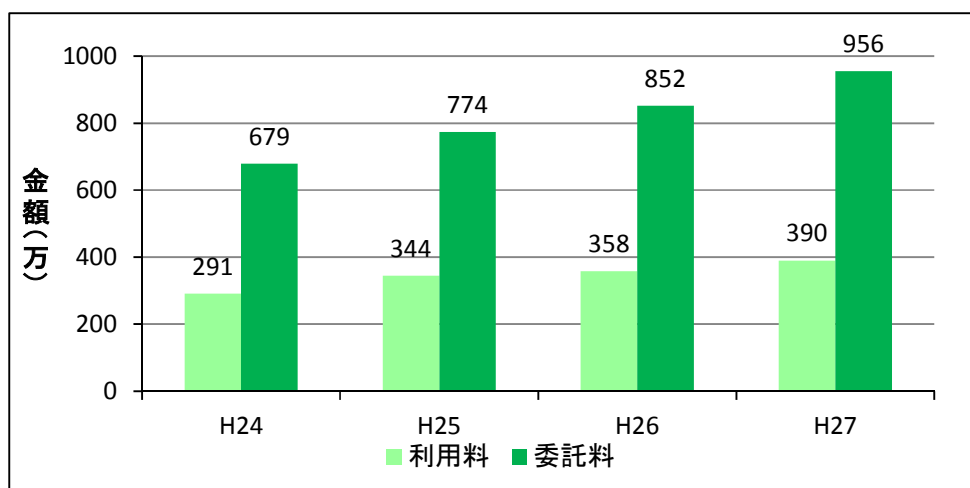


図 4－20 利用料及び委託料の推移

※割合は総数に対する構成率
集計期間：登録者数以外は 4 月～翌 3 月まで

4-5. 巡回バスと乗合タクシーの利用実態のまとめ

(1) 町全体での利用者数

乗合タクシー導入以降においては1万人以上で推移し、平成27年度は13,191人となっています。また、平成25年度以降でみると、乗合タクシーは、巡回バスより利用者数が多くなっています。

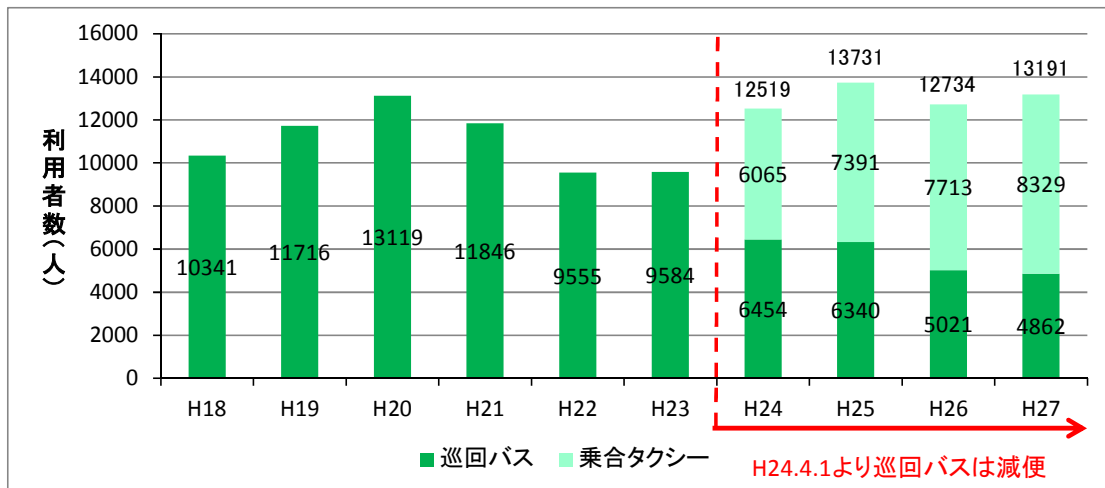


図4-21 町全体の巡回バスと乗合タクシーの利用者数の推移

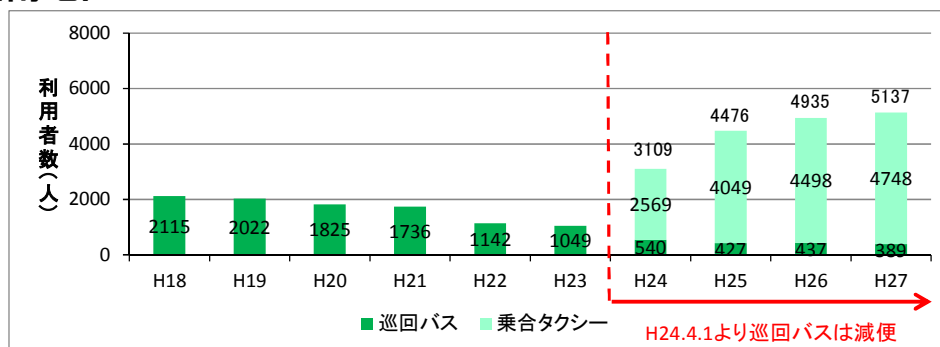
(2) 地区別での利用者数

巡回バスと乗合タクシーの利用者数でみると、長南地区は平成27年度で5,137人と、乗合タクシー導入前の平成23年度の1,049人の約5倍となっています。また、豊栄地区も同様な傾向にあり、平成27年度で1,736人と乗合タクシー導入前の平成23年度の679人の約2.5倍となっています。一方、西地区では、乗合タクシーの利用者が少ないため、平成27年度で4,318人と予約制乗合タクシー導入前より少ない状況となっています。

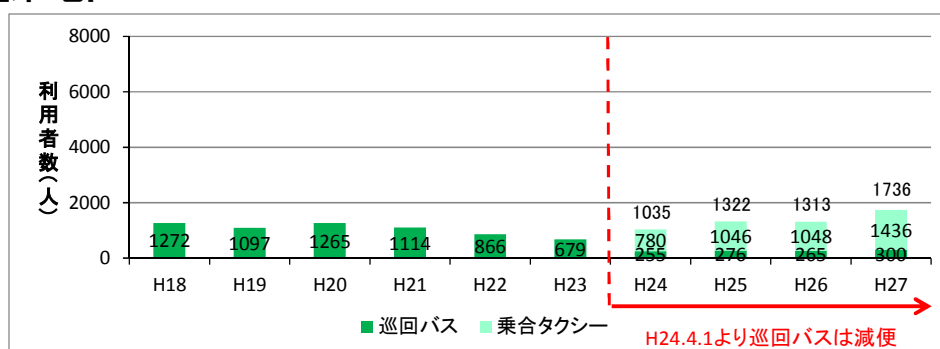
なお、東地区では、平成27年度で2,000人と乗合タクシーの導入前の平成23年度1,918人とほぼ同様となっています。

※巡回バスの長南・蔵持地区コースは、長南地区として集計。
巡回バスの坂本・豊栄地区コースは、豊栄地区として集計。
巡回バスの東地区コースは、東地区として集計。
巡回バスの西地区コースは、西地区として集計。

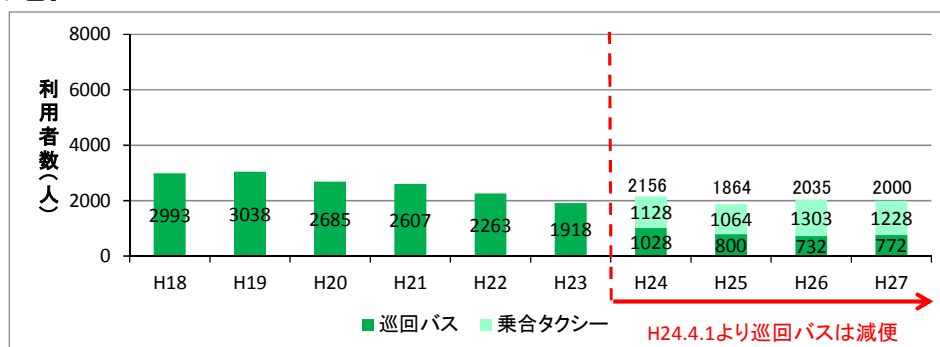
①長南地区



②豊栄地区



③東地区



④西地区

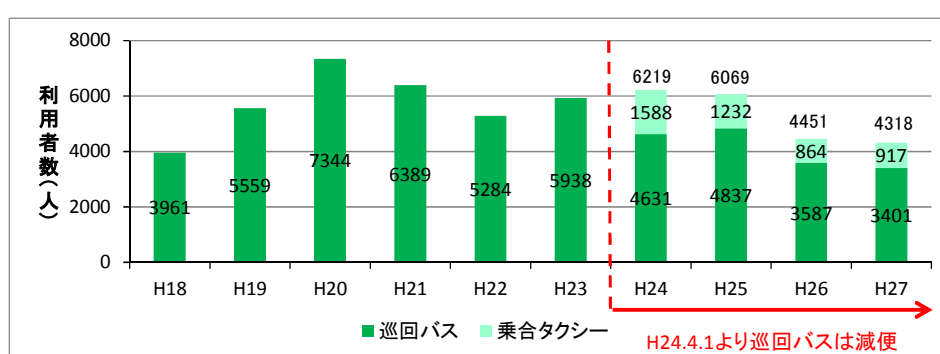


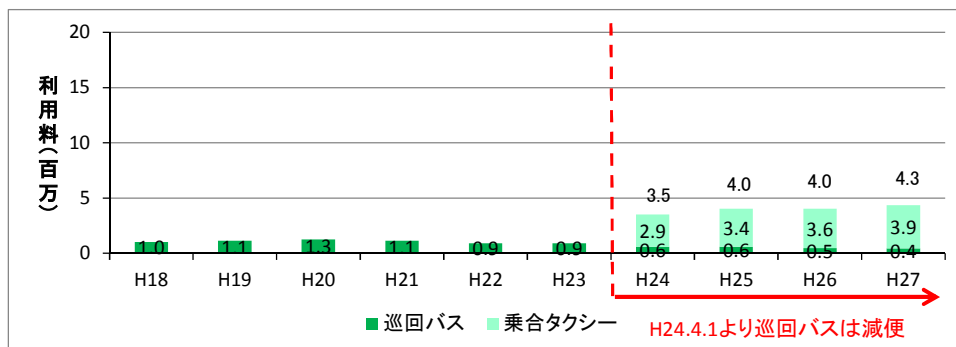
図 4－2 2 地区別の巡回バスと乗合タクシーの利用者数の推移

集計期間：4月～翌3月まで

(3) 利用料と委託料

乗合タクシー導入以降は、利用料、委託料ともに増加傾向にあります。平成 27 年度の巡回バスと乗合タクシーの合計金額でみると、利用料が約 430 万、委託料が約 1,800 万となっています。

①利用料



②委託料

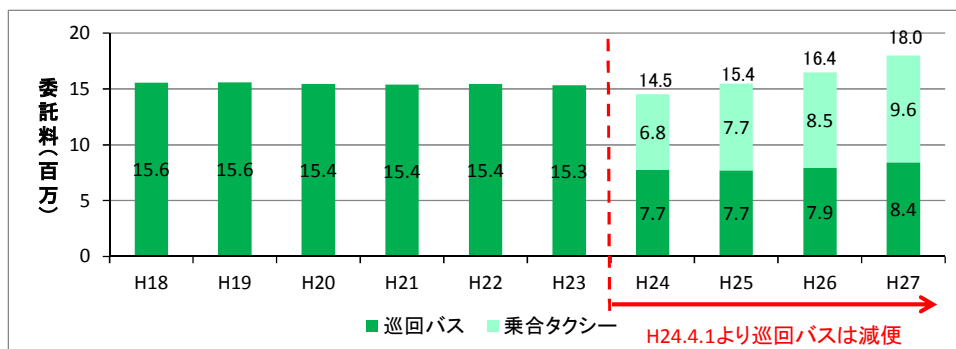


図 4-23 巡回バスと乗合タクシーの利用料と委託料

4-6. 日常生活での移動支援施策

(1) 福祉タクシー事業

町内に在住する身体障害者等が通院及び訪問などに当たり、タクシーを円滑かつ迅速に利用することにより、社会活動の範囲を広め、身体障害者の福祉の向上を図ることを目的として実施しています。

表 4-7 福祉タクシー事業の概要

項目	内 容
対象者	- 身体障害者手帳 1 級、2 級、3 級の方 - 療育手帳 ㉠、㉠の 1、㉠の 2 A の 1、A の 2 の方
助成の範囲	- 指定事業所のタクシーを利用した場合に 1 回につき 1000 円を助成する。 (1000 円未満のときはその額) 1 ヶ月に 2 回が上限

表 4-8 福祉タクシーの利用状況

年度	利用者数	件数	助成金
H22	26人	190件	189,020円
H23	21人	184件	182,590円
H24	18人	172件	166,840円
H25	18人	178件	177,290円
H26	21人	148件	147,910円
H27	17人	185件	184,520円

(2) 統合小学校開校に伴うスクールバスの導入

平成 29 年 4 月に、長南中学校に隣接させて小学校棟を建設し、小中一貫校を開校することに伴い、スクールバスを導入します。

表 4-9 スクールバスの運行概要

項目	内 容
乗車対象	統合小学校の児童 (中学生は不可)
バス台数	- 大型バス (60 席) を 2 台 - 中型バス (42 席) を 2 台
経路・便数	6 コースで、 朝の登校時に 1 便 下校時に 2~3 便
運賃	無料
停留所数	計 48 箇所

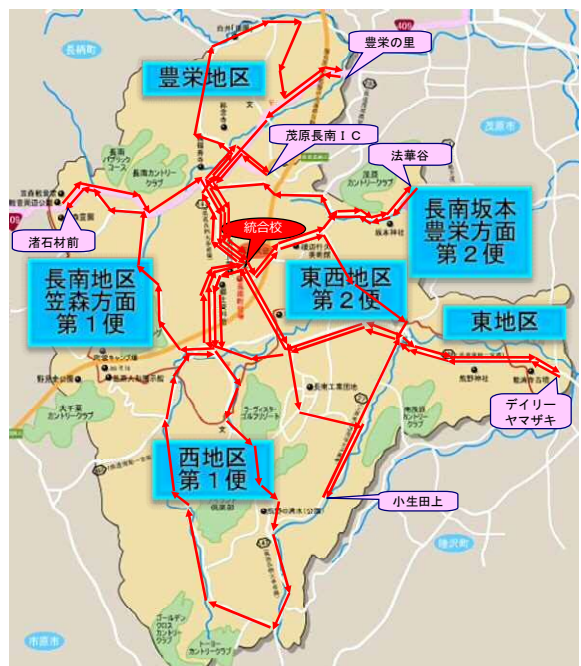


図 4-24 スクールバス運行予定位置図 (案)

第5章 公共交通に対するニーズの把握

町で運行している巡回バス、乗合タクシーの運行の更なる改善のため、利用実態及び利用者と非利用者のニーズ把握を目的とした意向調査を実施しました。

以下に、実施した意向調査の概要を示します。

表5－1 公共交通に対するニーズの把握のために実施した意向調査の概要

調査対象	実施方法	実施時期	回答者数
高齢者	・ 65 歳以上の高齢者が居住する 900 世帯抽出 ・ 郵送で配布と回収を行い、高齢者または世帯主が回答	・ 平成 28 年 7 月 21 日～8 月 9 日	・ 638 人 (回答率 71%)
巡回バス 利用者	・ 利用時に聞き取り方式により実施 ※1 回実施したら対象外	・ 平成 28 年 9 月 5 日～9 日	・ 25 人
乗合タクシー 利用者	・ 乗合タクシー登録者の 50 人を対象とし、郵送で配布と回収を実施	・ 平成 28 年 8 月 26 日～9 月 5 日	・ 36 人 (回答率 72%)
来訪者	・ 笠森霊園の来訪者を対象とし、事務所窓口で調査票を準備	・ 平成 28 年 7 月 29 日～8 月 19 日	・ 17 人

5－1．高齢者へのアンケート調査

（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％）という結果となっています。

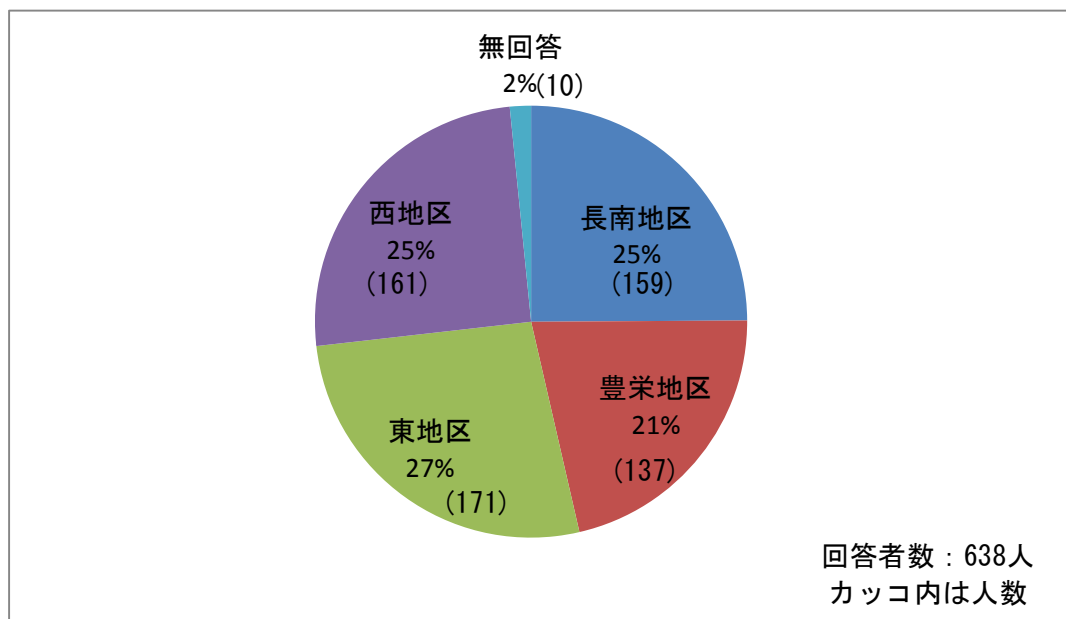


図 5－1 回答者の住所

表 5－2 地区の構成

地区	地域
長南地区	笠森、蔵持、坂本、長南、深沢
豊栄地区	今泉、岩川、須田、関原、千手堂、千田、棚毛、又富、本台、米満
東地区	小生田、上小野田、給田、芝原、地引、下小野田、豊原、中原
西地区	市野々、岩撫、小沢、佐坪、竹林、報恩寺、水沼、美原台、茗荷沢、山内

②性別

男性が 320 人（50%）、女性が 311 人（49%）と、ほぼ半数ずつになっています。

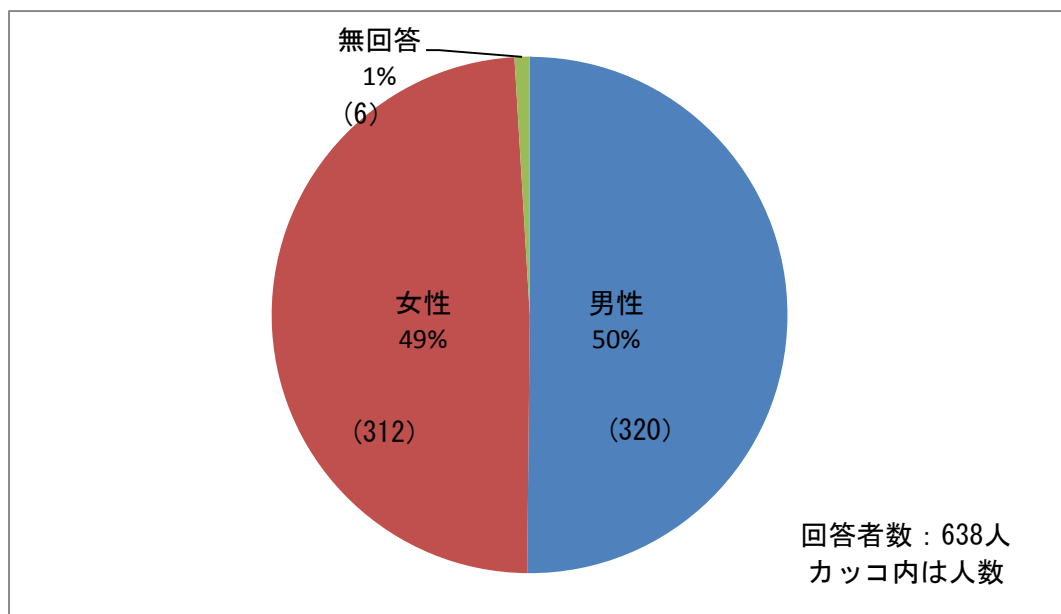


図 5 - 2 回答者の性別

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%以上であります。

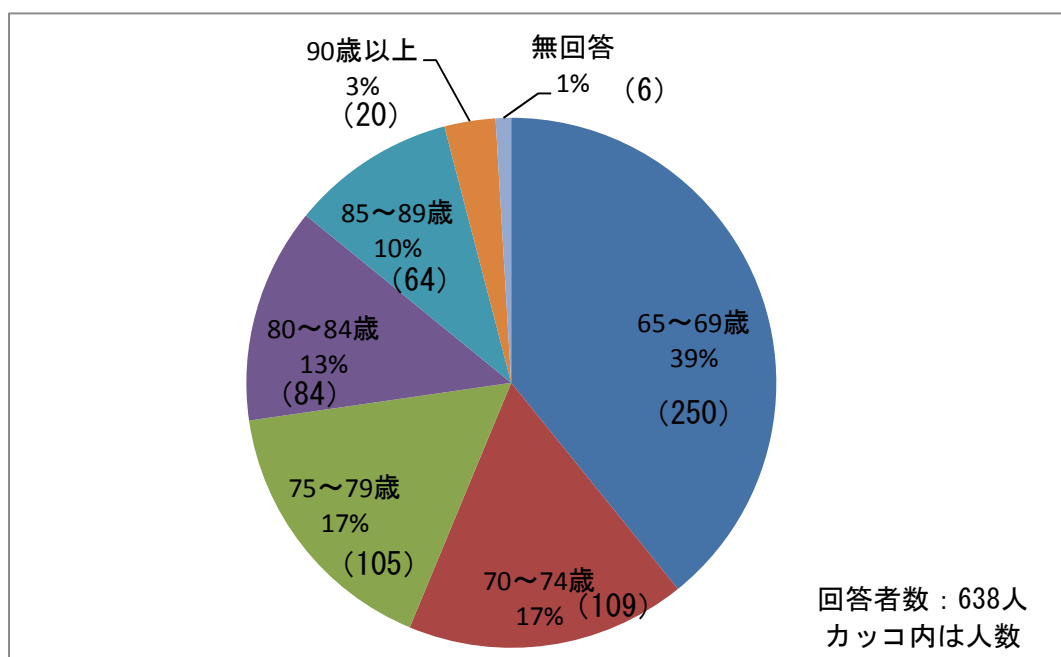


図 5 - 3 年齢構成

④家族構成

「子供や親等と同居」が 293 人（46％）とほぼ半数を占め、次いで「夫婦 2 人暮らし」が 160 人（25％）となっています。

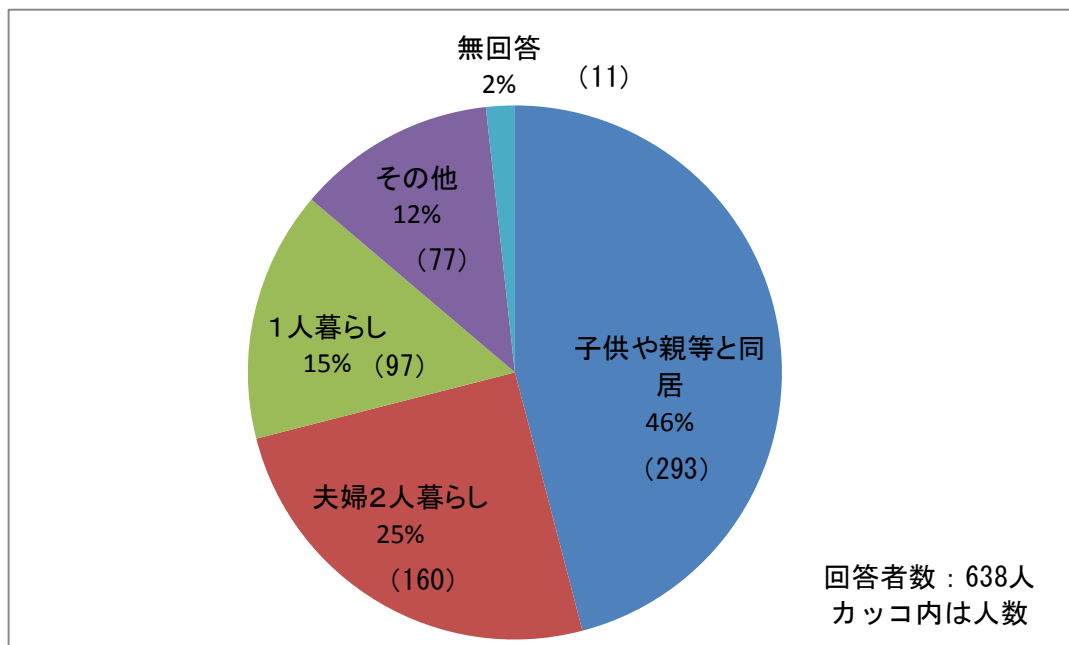


図 5 - 4 家族構成

（２）移動手段

①運転免許の保有

運転免許を「持っている」と答えた人が 429 人と約 7 割を占めています。

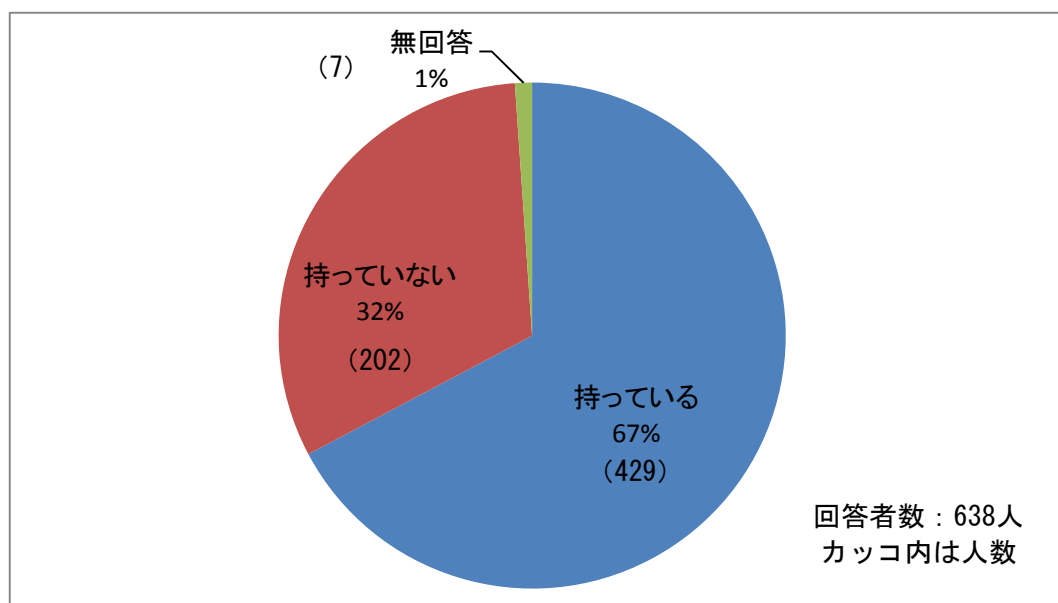


図 5 - 5 運転免許の保有

②運転の継続

「できる限りずっと運転したい」と考えている人が 404 人と、大多数を占めています。

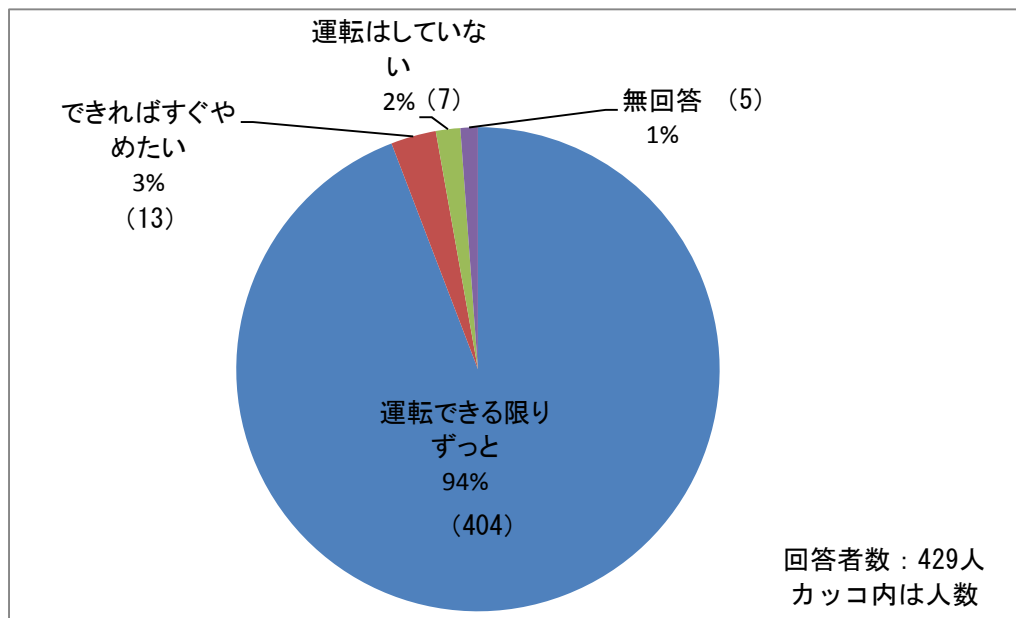


図 5－6 運転の継続

③移動手段の所有状況

自動車では、自分専用の自動車を所有している人は 360 人と、84%と高い割合を占めています。

自転車では、「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 人で 54%を占めており、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ります。

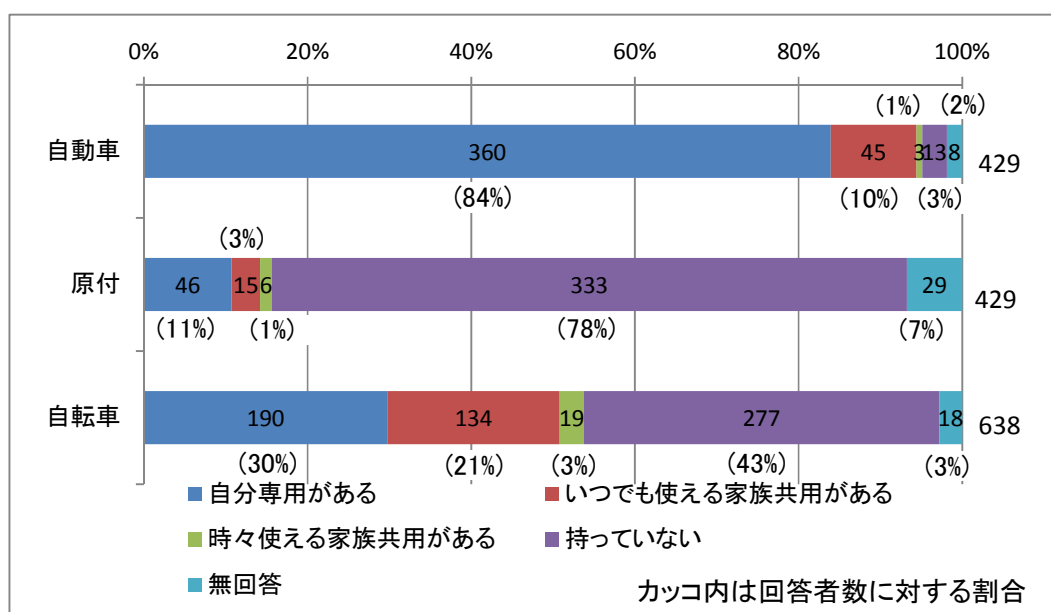


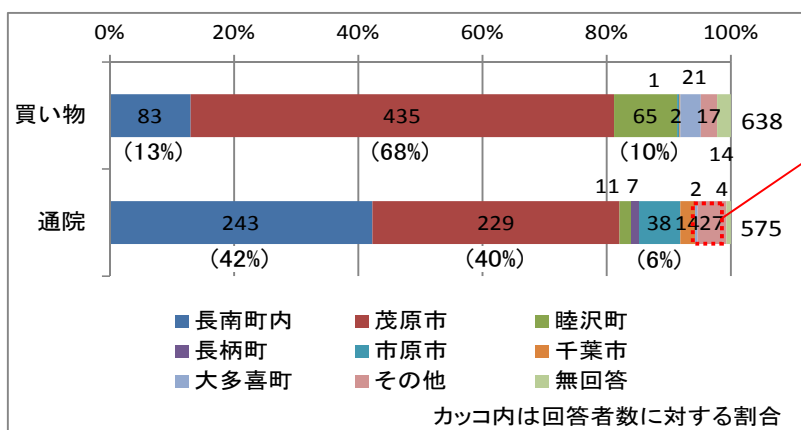
図 5－7 移動手段の所有状況

(3) 日常生活での外出状況

①外出先の住所

買い物では、茂原市（435 人/68%）が最も多く、次いで、長南町内（83 人/13%）となっています。

通院では、長南町内（243 人/42%）が最も多く、次いで茂原市（229 人/40%）と、ほぼ同様の割合となっています。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くなっています。



通院のその他の内容

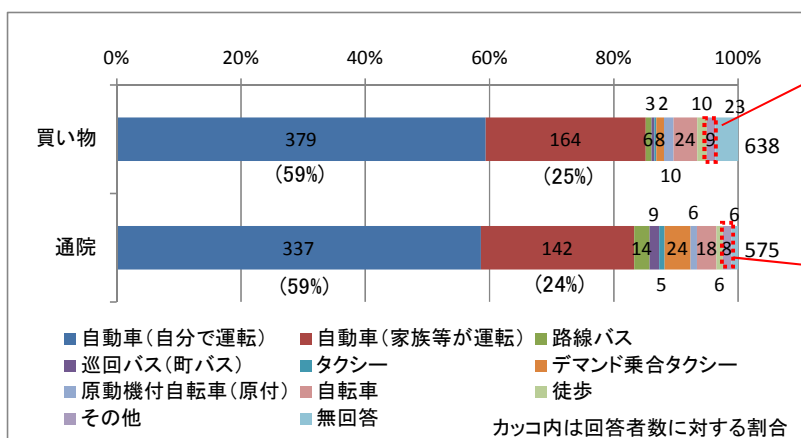
その他の内容	回答者数(人)
鴨川市	10
いすみ市	3
勝浦市	3
大網白里市	2
一宮町	2
木更津市	1
長生村	1
東金市	1
東京都港区	1
病気によって行先がちがう	1
未記入	2
合計	27

図 5 - 8 外出先の住所

②交通手段

買い物では、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%）となっています。

通院では、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%）となっています。



その他の交通手段の内容

<買い物>	
その他の内容	回答者数(人)
家族以外の人の送迎	2
路線バス、巡回バス、タクシーの乗継	1
行かない	1
未記入	5
合計	9
<通院>	
その他の内容	回答者数(人)
病院の送迎バス	2
家族以外の人の送迎	1
介護タクシー	1
たまに家族の送迎	1
鉄道	1
路線バス、巡回バス、タクシーの乗継	1
未記入	1
合計	8

図 5 - 9 交通手段

③頻度

買い物では、「週に数回」(350 人/55%) が最も多く、次いで「月に数回」(198 人/31%) となっています。

通院では、「月に数回」(386 人/67%) が最も多く、次いで「年に数回」(153 人/27%) となっています。

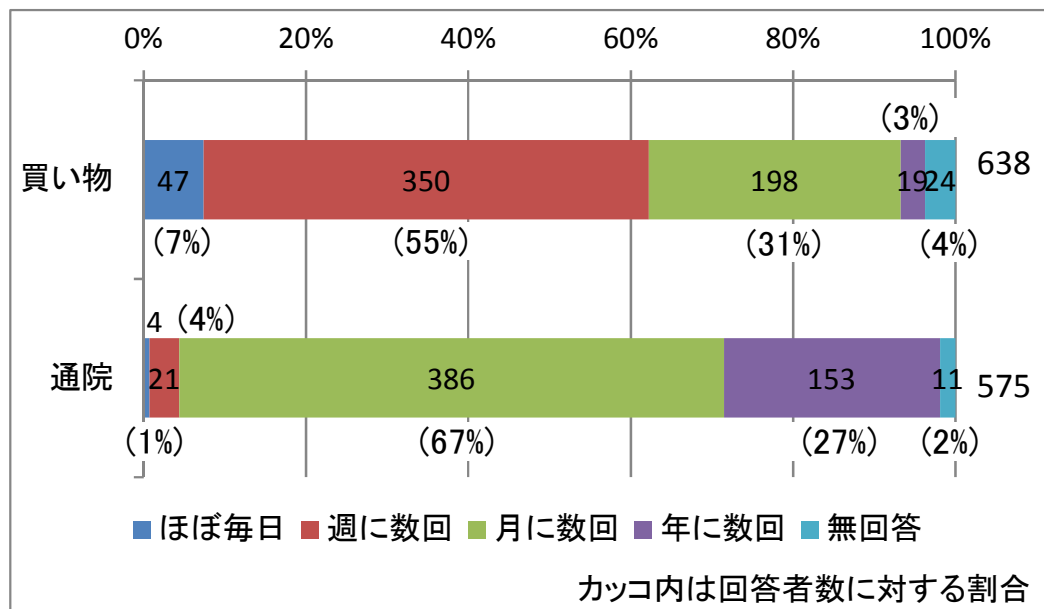


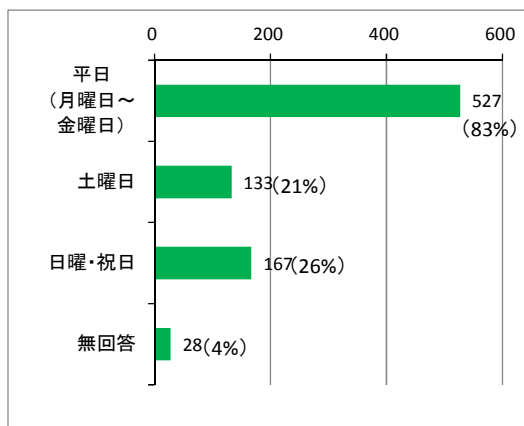
図 5 - 1 0 頻度

④外出する曜日

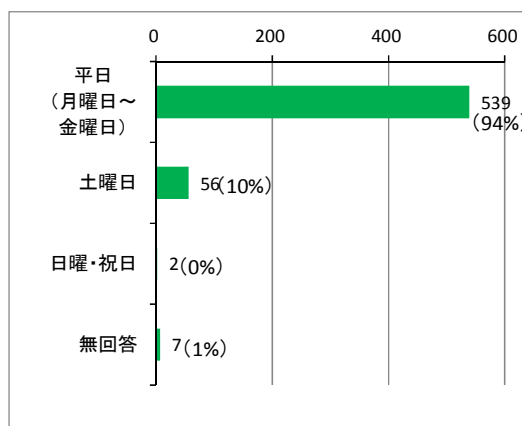
買い物では、平日 (527 人/83%) が最も多く、次いで日曜・祝日 (167 人/26%) となっています。

通院では、平日 (539 人/94%) が大多数を占めています。

買い物



通院



※複数回答あり カッコ内は回答者数 (買い物 : 638 人 通院 : 575 人) に対する割合

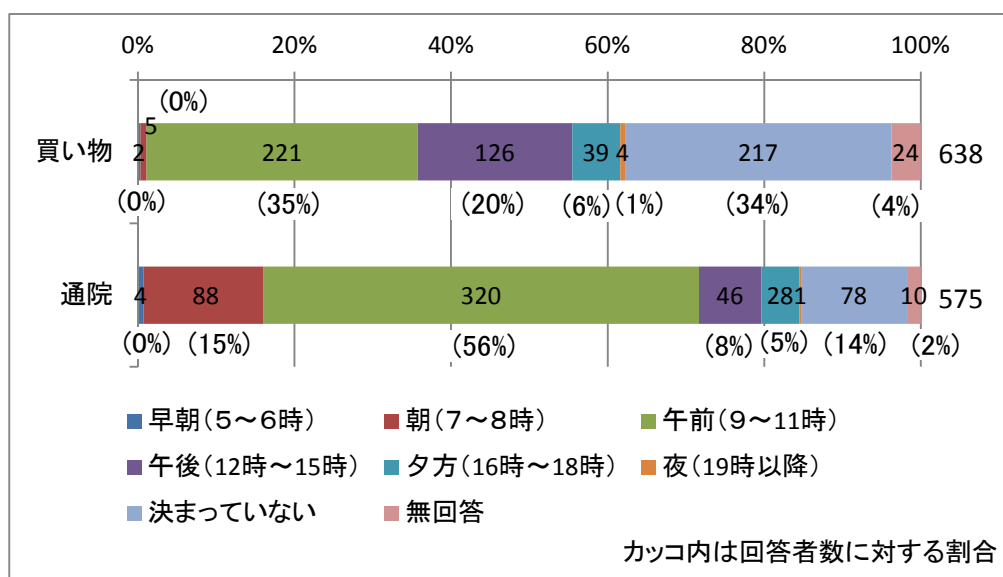
図 5 - 1 1 外出する曜日

⑤外出の出発時間帯と帰宅時間帯

買い物の出発時間帯では、午前（221人/35%）が最も多く、次いで、決まっていない（217人/34%）となっています。帰宅時間帯は、「決まっていない」（244人/38%）が最も多く、次いで、午後（157人/25%）となっています。

通院の出発時間帯では、午前（320人/56%）が最も多く、次いで、朝（88人/15%）となっています。帰宅時間帯は、午前（190人/33%）が最も多く、次いで、午後（175人/30%）となっています。

出発時間帯



帰宅時間帯

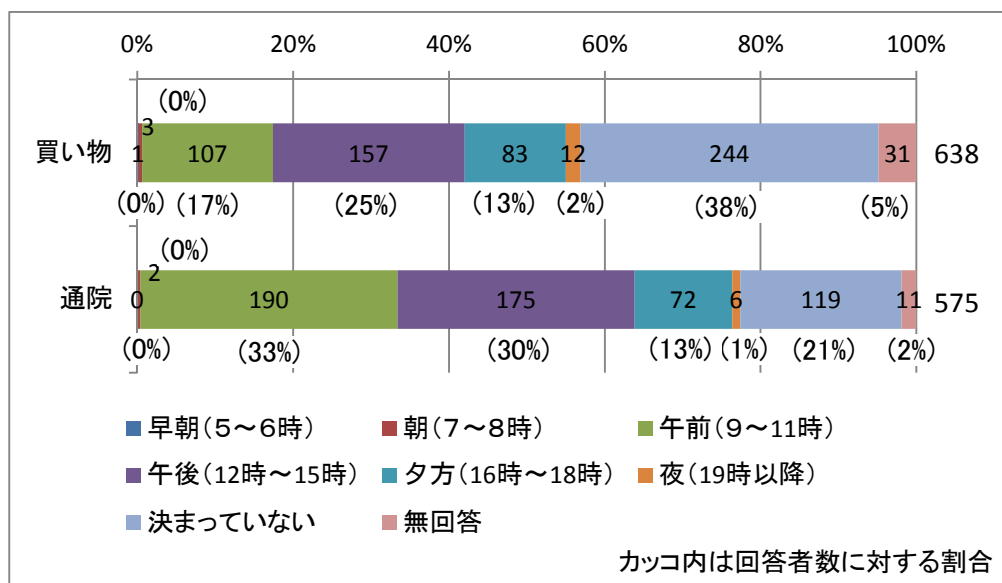


図 5 - 1 2 外出する時間帯

(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、8 割を占めています。

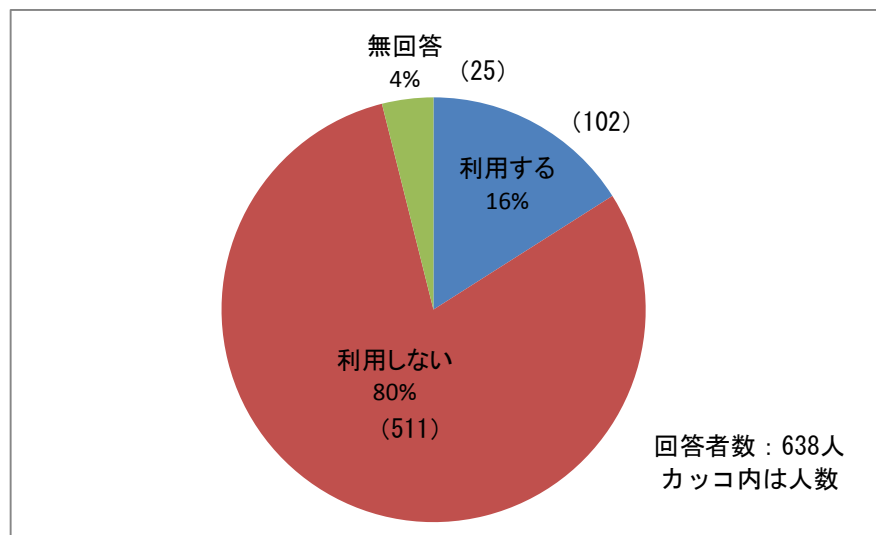


図 5 - 1 3 路線バス利用の有無

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」と回答しています。なお、それ以外の系統では「利用しない」が多くなっています。

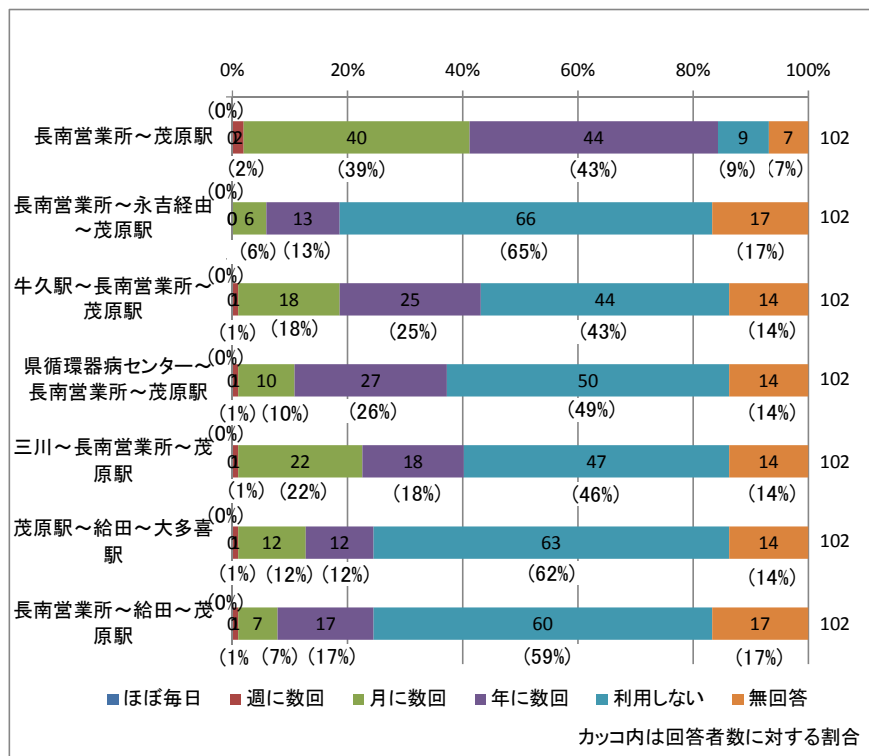


図 5 - 1 4 系統別の利用状況

（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、認知度は高くなっています。

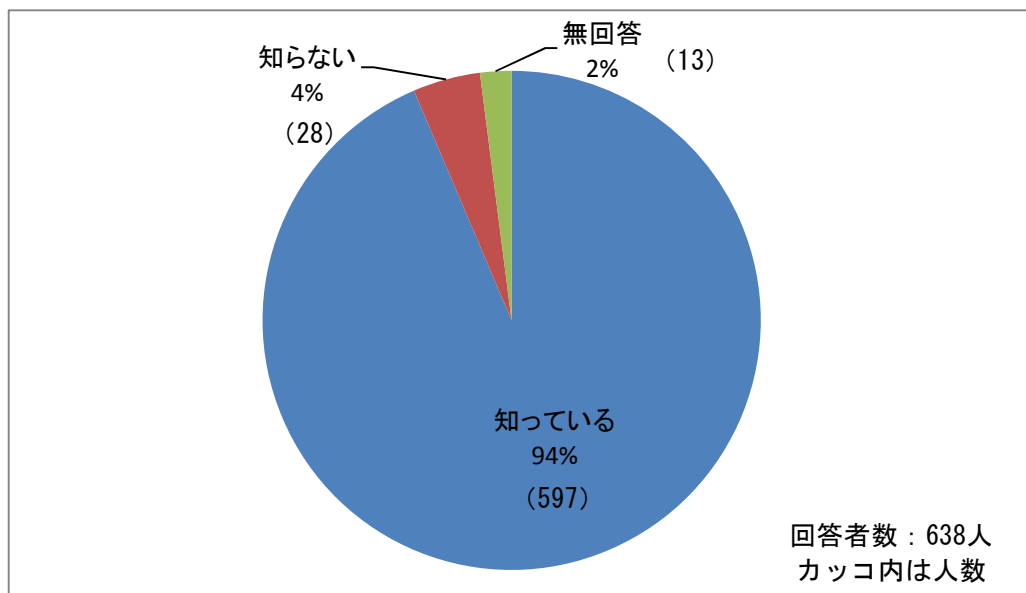


図 5－15 運行の認知状況

②利用状況

約 8 割（487 人/81％）が「1 回も利用したことがない」と回答しています。

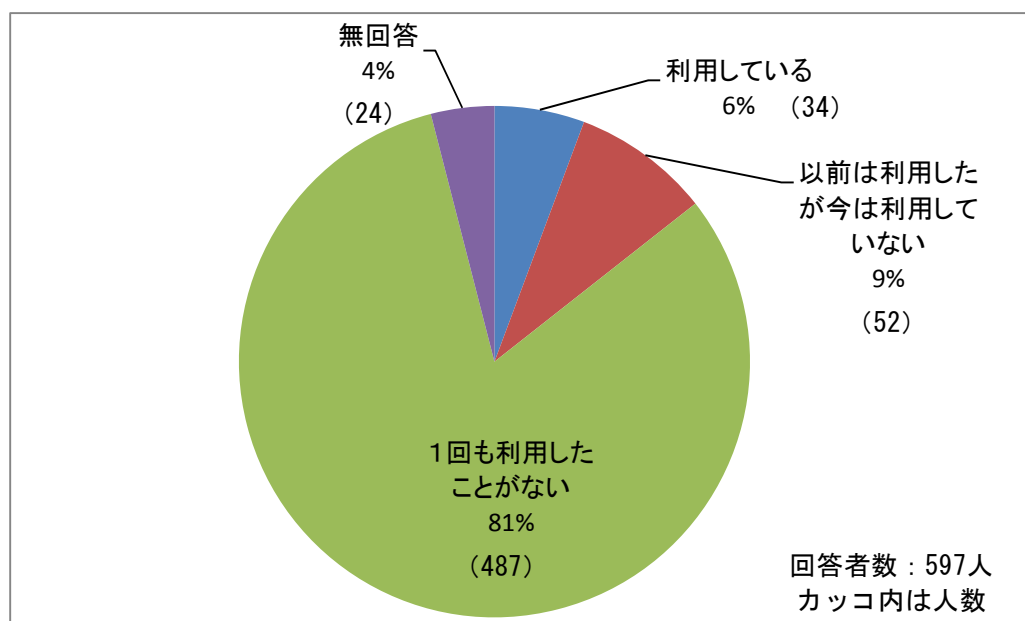


図 5－16 利用状況

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%）と最も多くなっています。

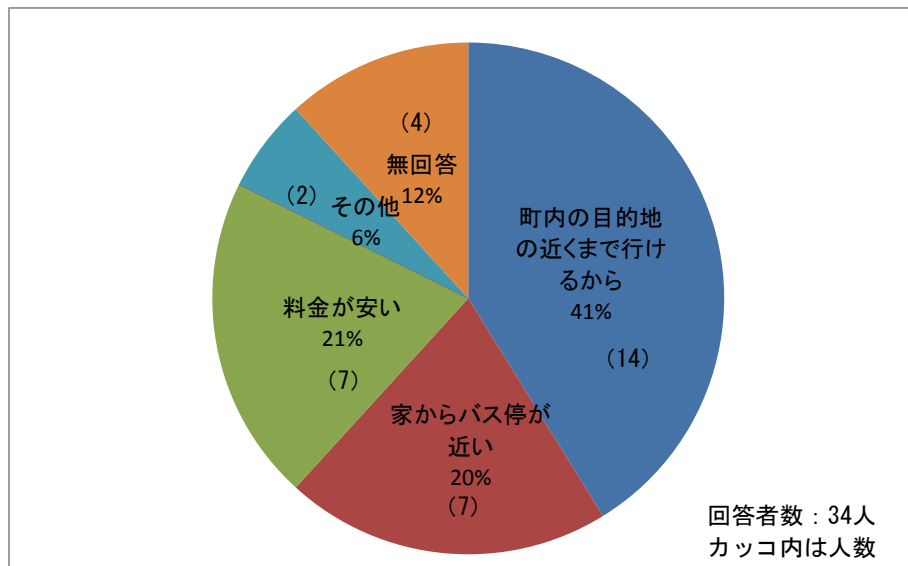
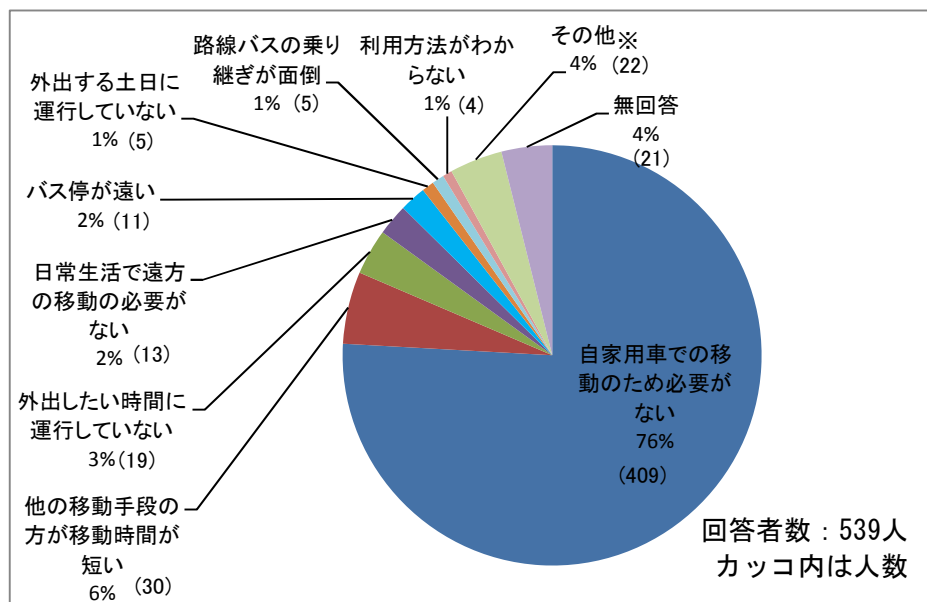


図5－17 利用理由

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409人（76%）と最も多くなっています。



※その他の意見内容（回答者数が2名以上）

身体が不自由の為バスに乗れない：3人 自転車で行く：2人

一人での外出が困難：2人

図5－18 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」は少なくなっています。

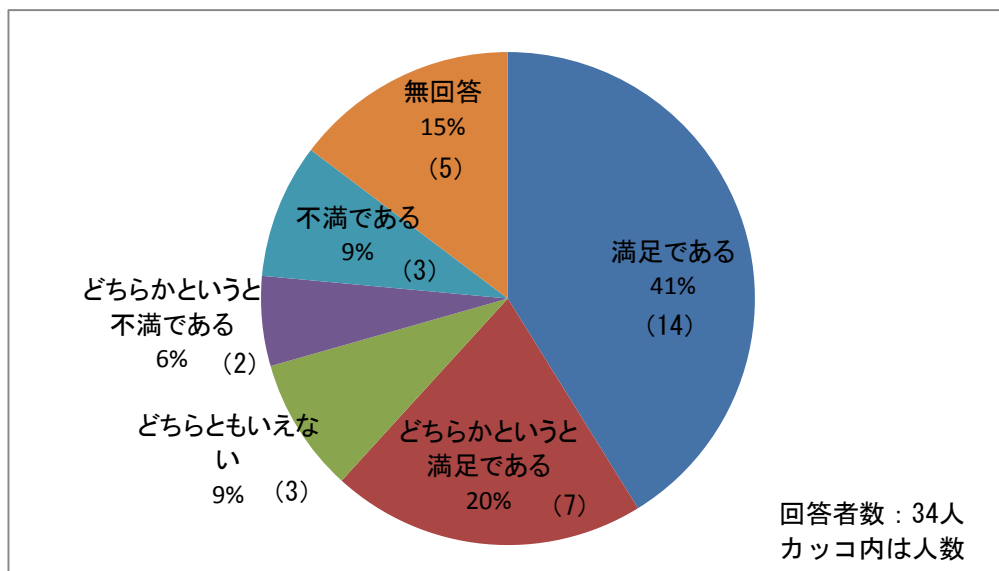


図5－19 利用している人の満足状況

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」という意見が多くなっています。

表5－3 巡回バス運行における不満の内容

不満の内容	回答者数（人）
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	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

(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、認知度は高くなっております。

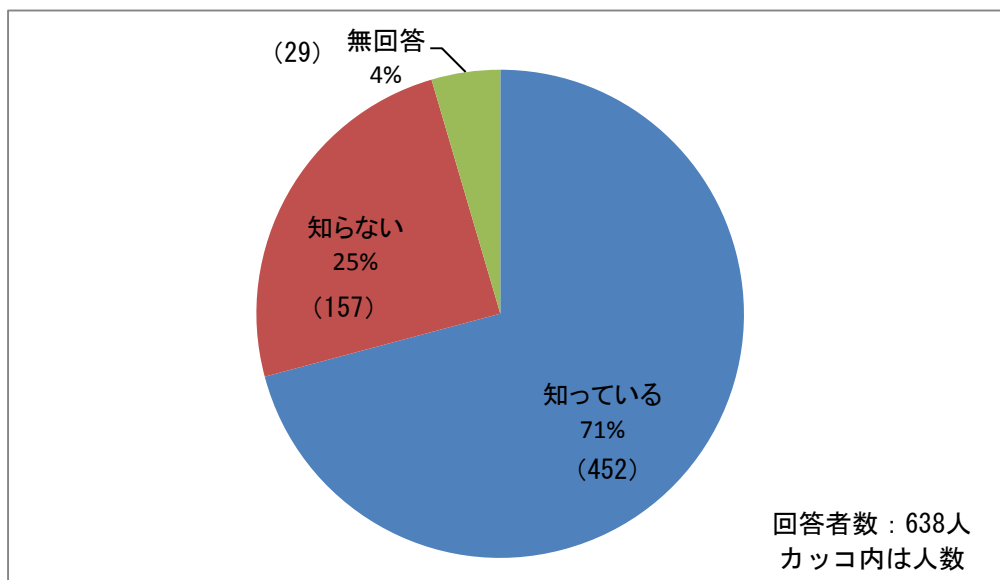


図 5 - 2 0 運行の認知状況

②利用状況

利用状況に関しては、334 人（74%）が「1 回も利用したことがない」と回答しています。

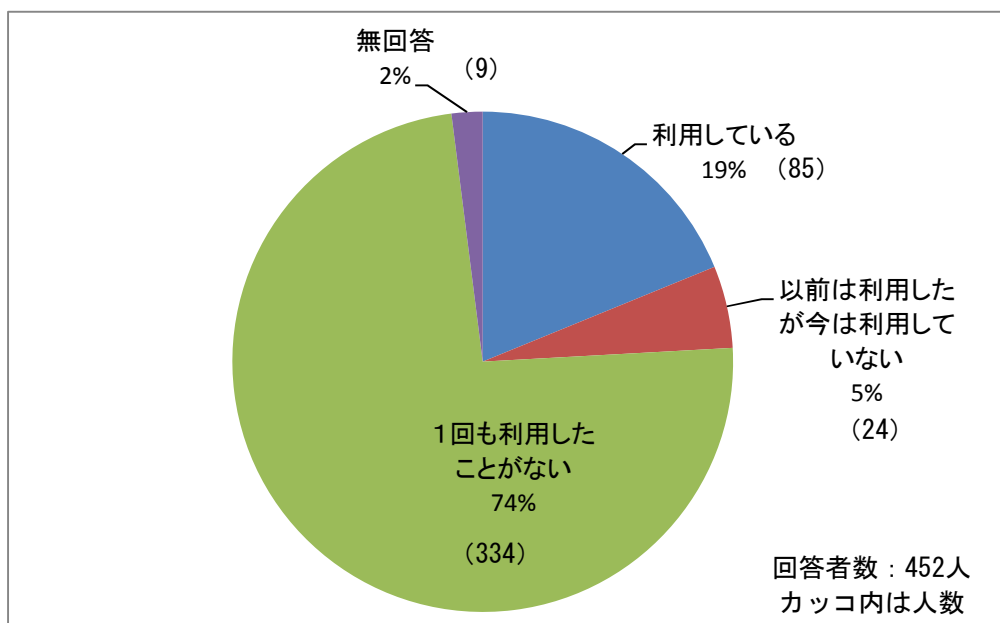


図 5 - 2 1 利用状況

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」という理由が43人と最も多く、半数を占めています。

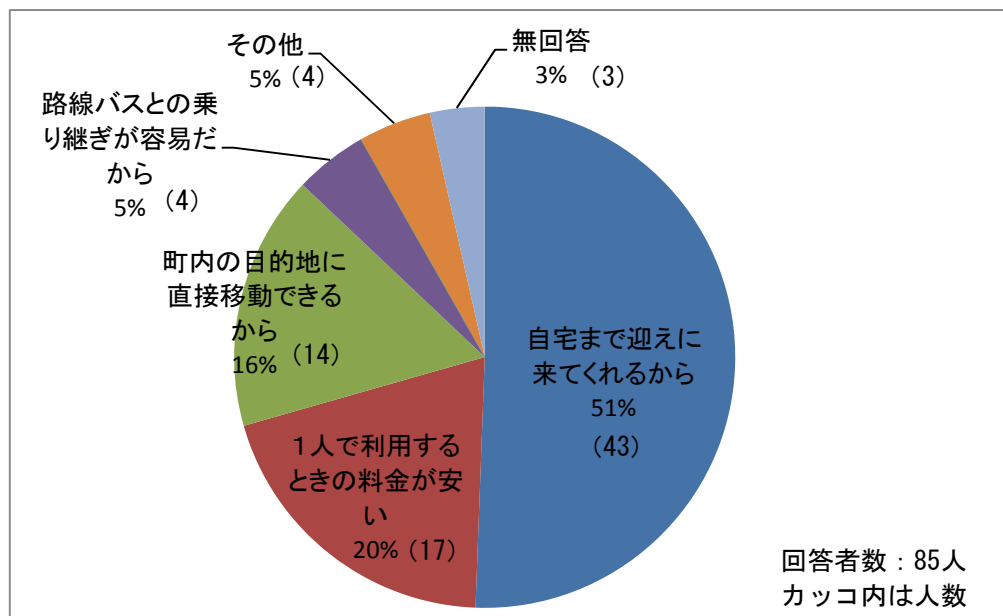


図5－22 利用理由

④利用している人の利用時の目的地

通院先の目的地が53人と62%を占め、次いで、役場と金融機関が7人ずつで8%を占めています。

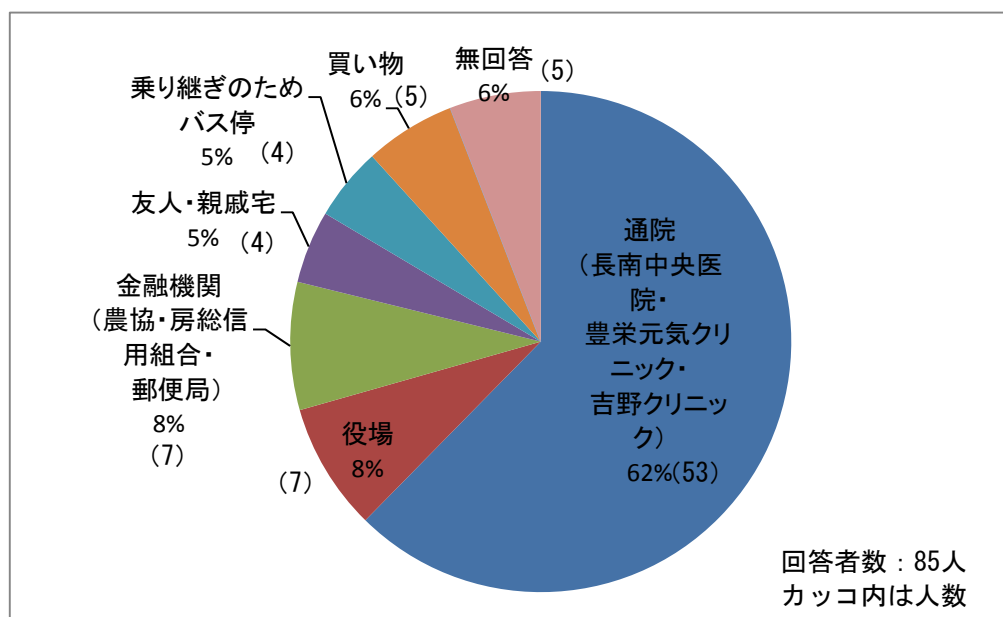
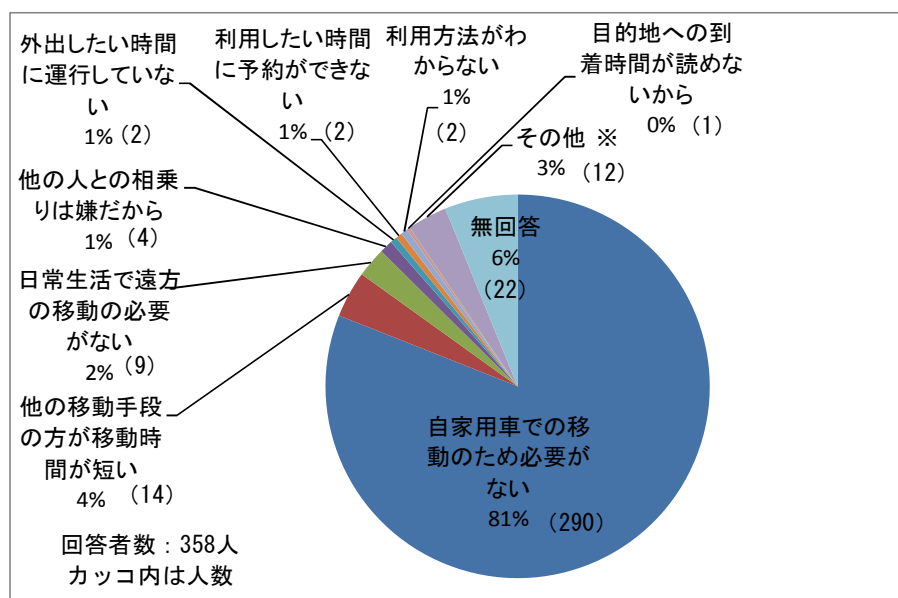


図5－23 利用時の目的地

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%) で最も多くなっています。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」という回答があります。



※その他の意見内容（回答者数が 2 名以上）

1 人で動けないため：3 人 家族の送迎で外出するから：3 人
バイク等で移動しているため：2 人

図 5－24 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」は少なくなっています。

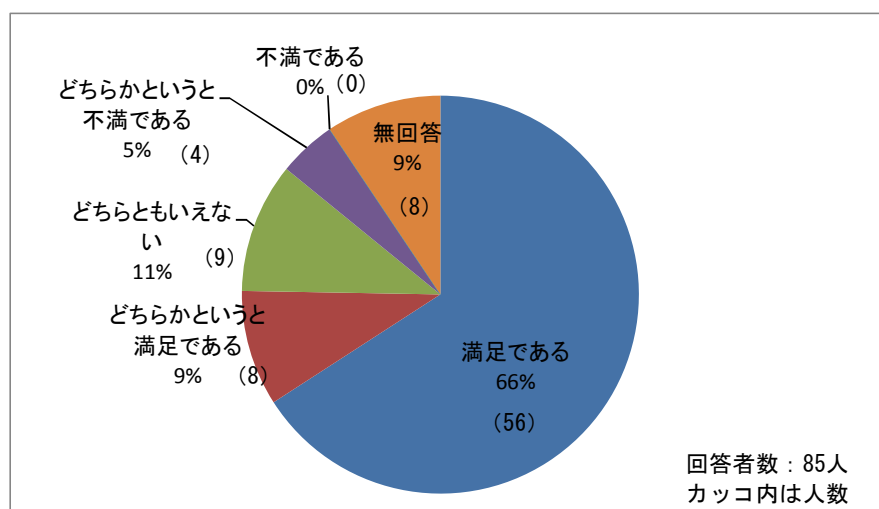


図 5－25 利用している人の満足状況

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」が多くなっています。不満に関する意見は、「土日祝日も運行して欲しい」が多くなっています。

表 5－4 満足および不満の内容

満足に関する意見

意見の内容	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も便利	3
自宅まで迎えに来てくれるのも便利	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、どこでも行けるのも便利	1
合 計	16

不満に関する意見

意見の内容	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も不便	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	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こない	1
合 計	13

その他

意見の内容	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

（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は、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 21 件と最も多く、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ります。

また、次いで多い意見は、それに関連し、「公共交通の存続希望に関する意見・お礼」（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が多い傾向にあります。

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）も挙げられており、現状への不満・改善要求の意見も見られます。

表 5－5 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

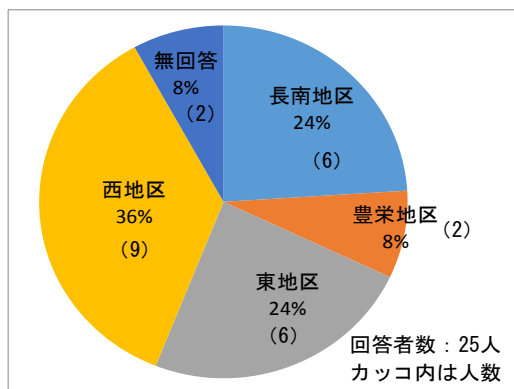
5－2．巡回バス利用者へのアンケート調査

(1) 属性

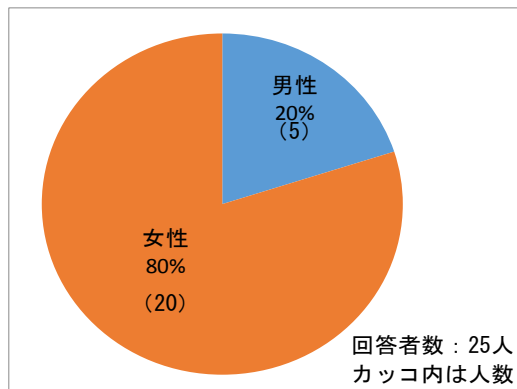
回答者の属性の傾向を以下に示します。

- ・住所は長南地区、西地区が多くなっています。
- ・性別は女性が80%を占めています。
- ・年齢は大半が65歳以上の高齢者です。(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ます。
- ・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%を占めています。

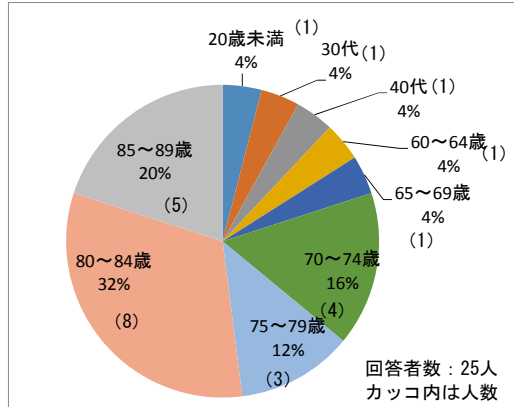
住所



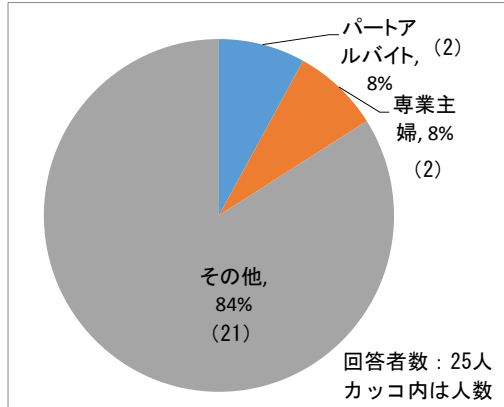
性別



年齢



職業



家族構成

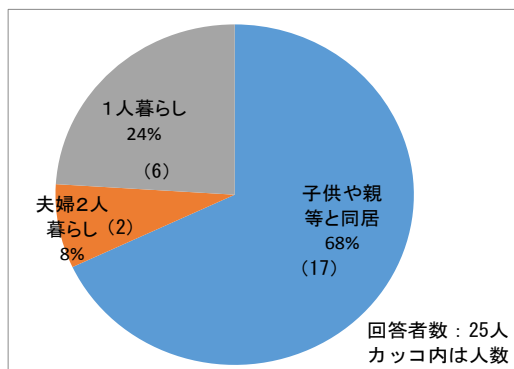


図5－26 回答者の属性

(2) 巡回バス等の利用状況

①巡回バスの利用頻度

月に数回が 68%、週に数回が 28%を占めています。

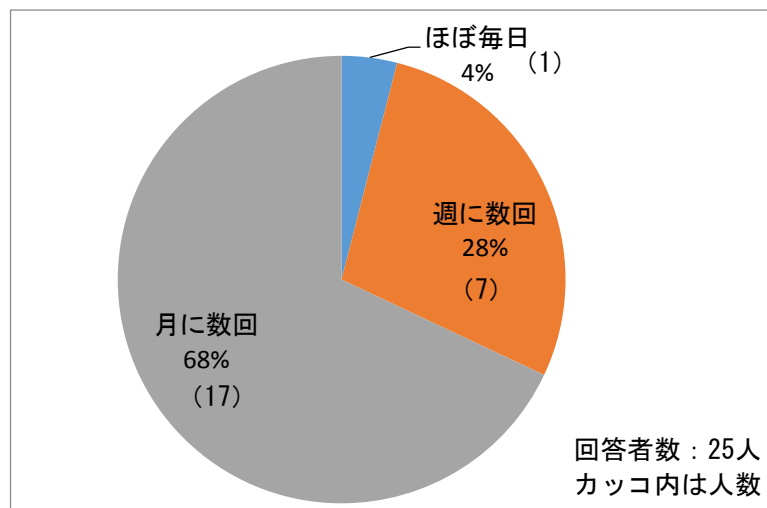
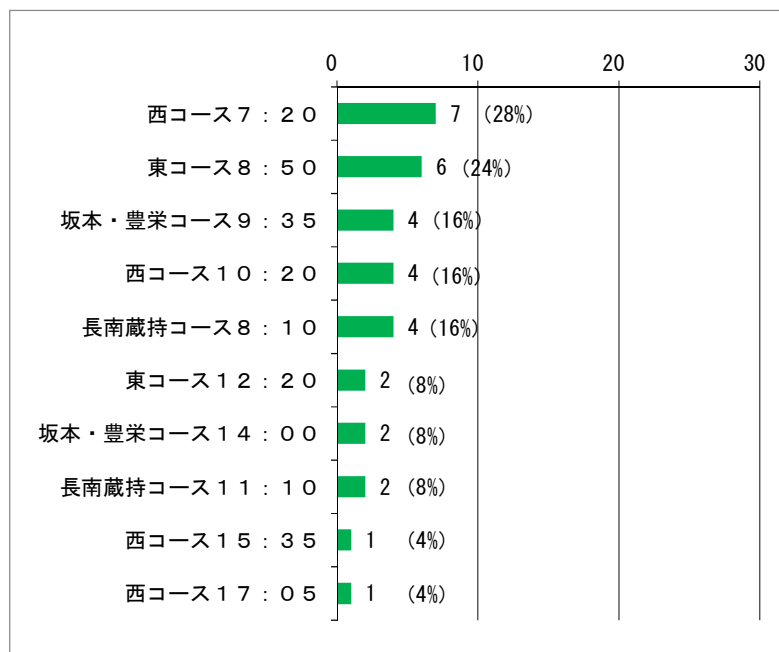


図 5 - 2 7 巡回バスの利用頻度

②利用ルート及び利用時間帯

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ます。

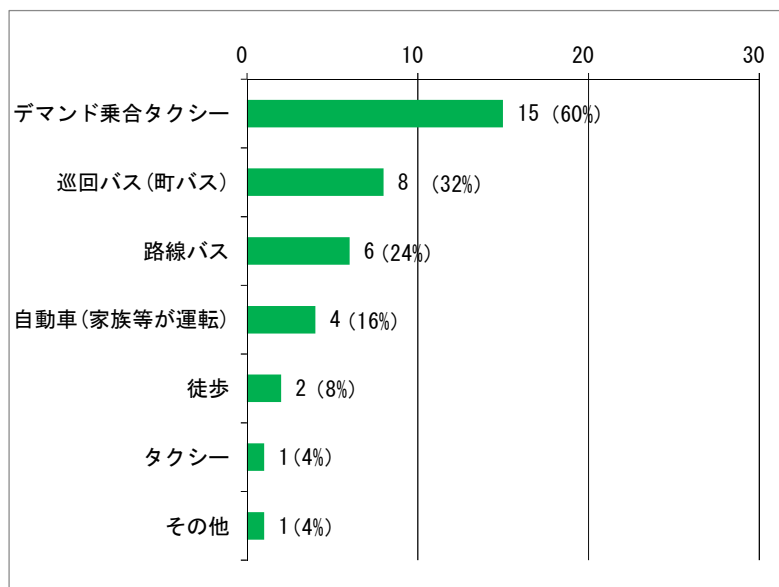


※複数回答あり カッコ内は回答者数（25 人）に対する割合

図 5 - 2 8 巡回バスの利用ルート及び利用時間帯

③帰りの移動手段

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）の順となっています。

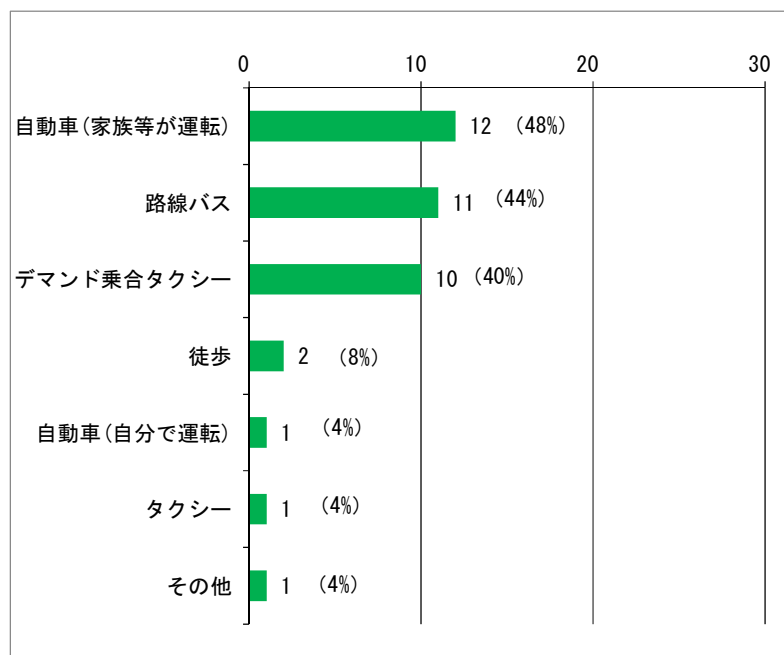


※複数回答あり カッコ内は回答者数（25人）に対する割合

図5-29 帰りの移動手段

④巡回バスを利用しない場合の主な移動手段

自動車（家族等が運転）、路線バス、デマンド交通が40%以上を占めています。



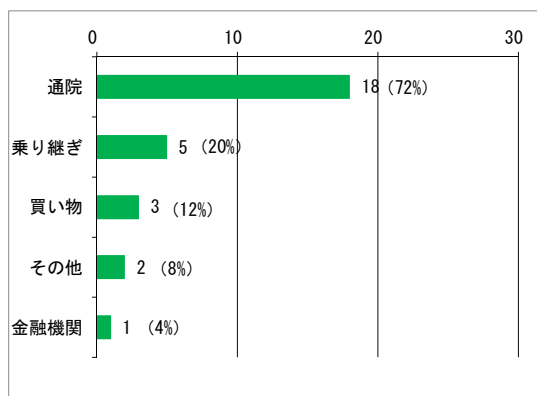
※複数回答あり カッコ内は回答者数（25人）に対する割合

図5-30 巡回バスを利用しない場合の主な移動手段

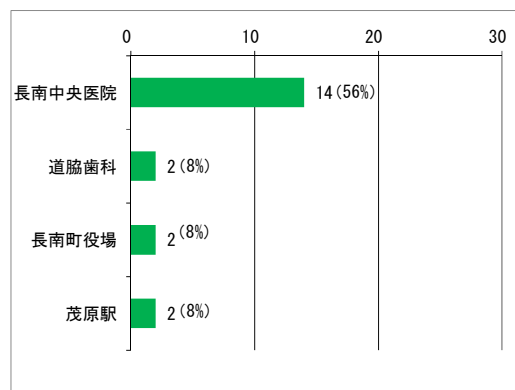
⑤利用目的及び目的地

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ます。

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
カッコ内は回答者数（25人）に対する割合

図5-3-1 巡回バスの利用目的と目的地

（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ります。なお、運賃、運行時間帯、運行ルートに対する満足度は半数以上を占めています。

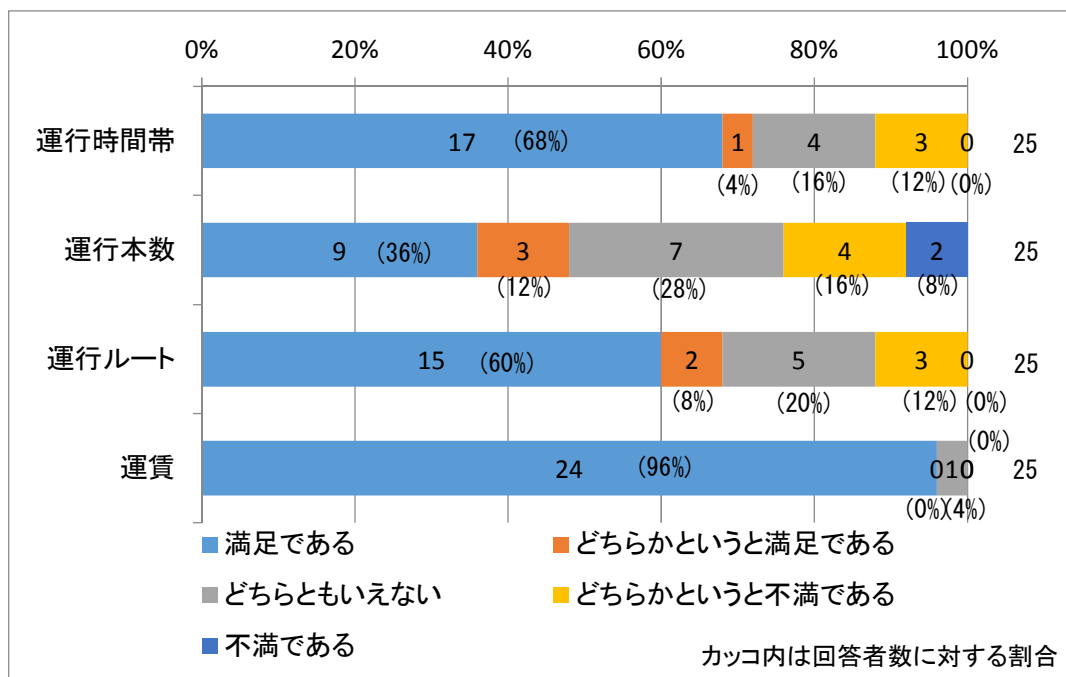


図5-3-2 巡回バス運行に対する満足度

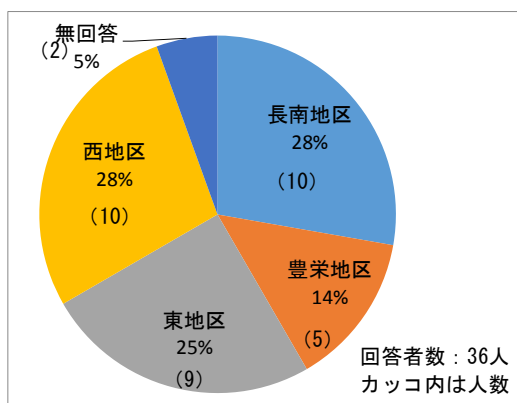
5－3．乗合タクシー利用者へのアンケート調査

(1) 属性

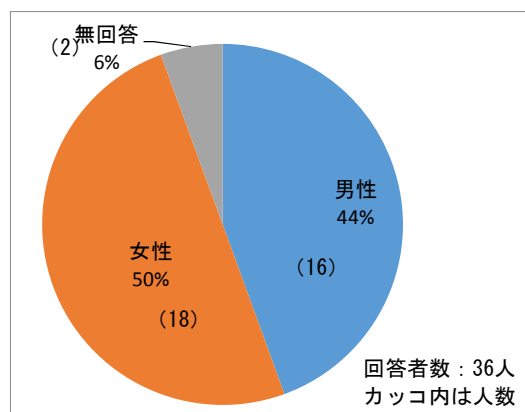
回答者の属性の傾向を以下に示します。

- ・住所は、西地区と長南地区が 28%、東地区が 25%、豊栄地区が 14%となっています。
- ・性別は、女性が 50%、男性が 44%を占めています。
- ・年齢は、85～89 歳が 42%と最も高く割合となっています。
- ・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%を占めています。

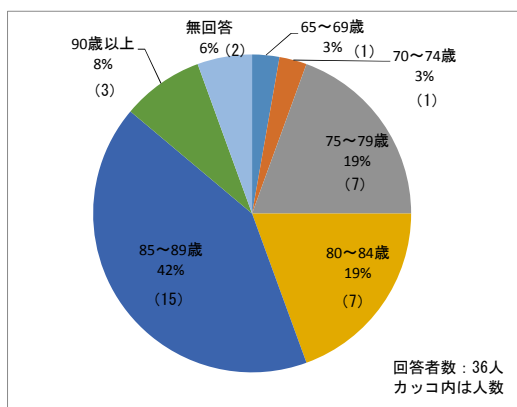
住所



性別



年齢層



家族構成

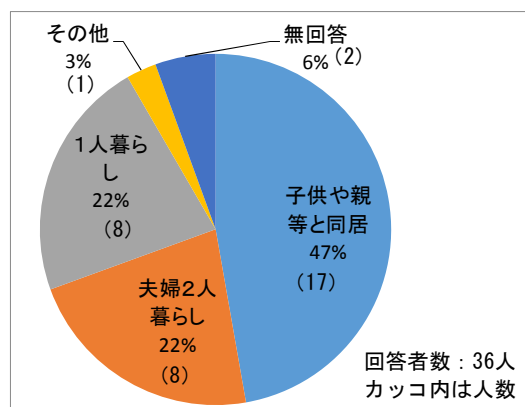


図 5－3 3 回答者の属性

(2) 乗合タクシーの利用状況

①利用頻度

月に数回が 58%、年に数回が 25%を占めています。

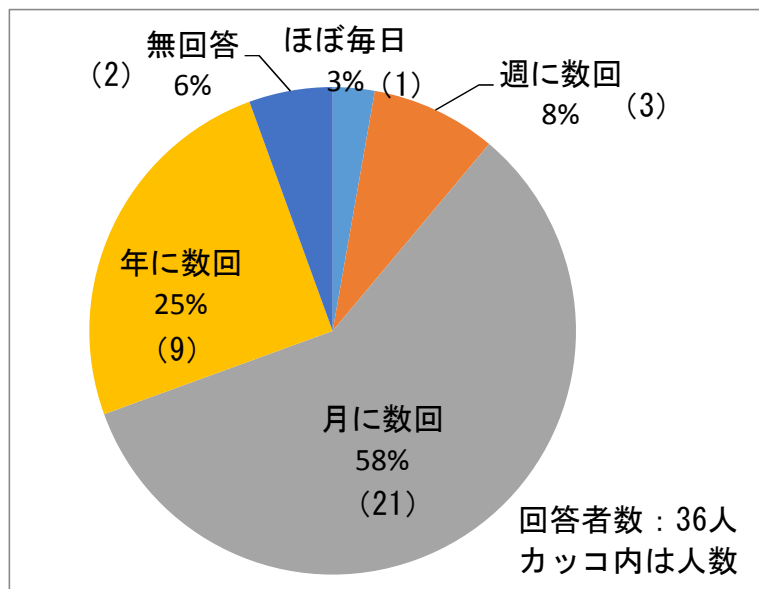


図 5 - 3 4 乗合タクシーの利用頻度

②利用時間帯

8 時半と 10 時が、それぞれ 36%を占め、午前の早い時間帯の利用が多くなっています。

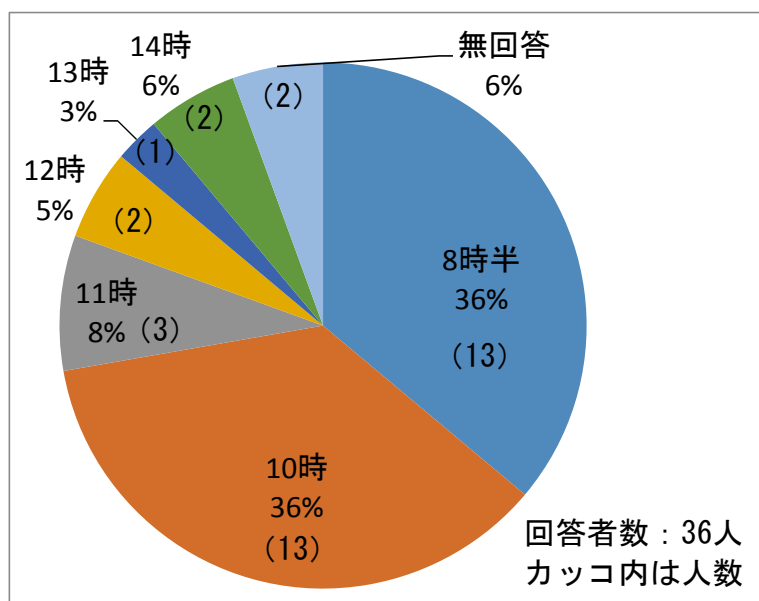


図 5 - 3 5 乗合タクシーの利用時間帯

③ 運休日や予約が取れない場合の移動手段

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% を占めています。

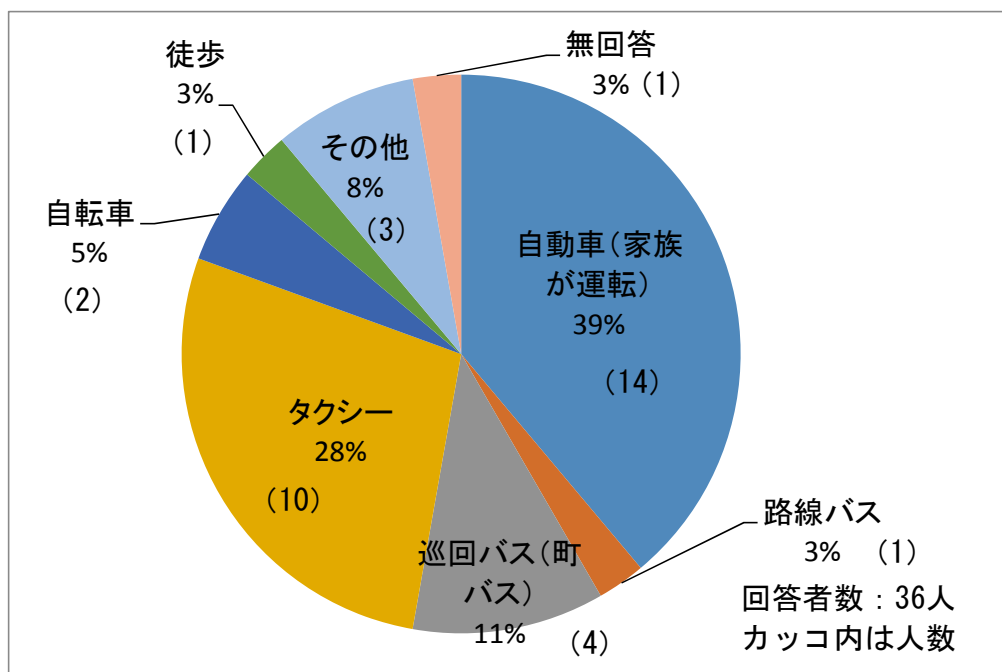


図 5－3 6 運休日や予約が取れない場合の移動手段

④ 利用理由

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% を占めています。

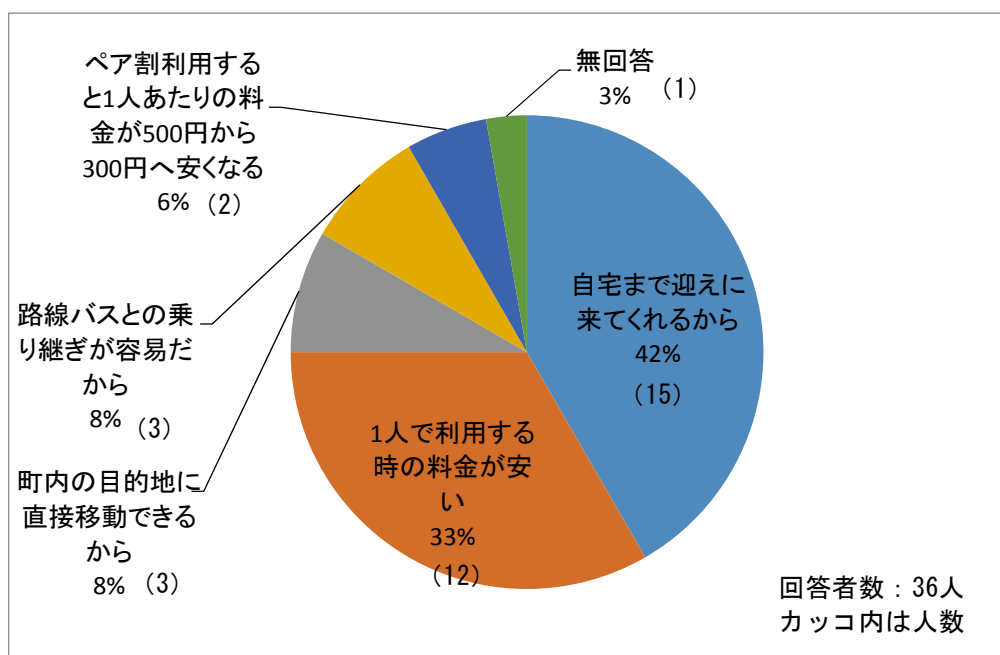
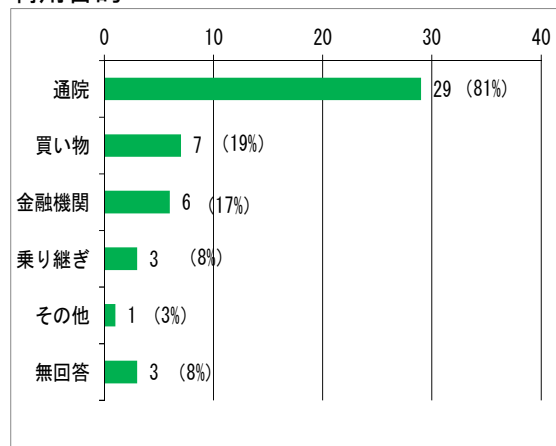


図 5－3 7 乗合タクシーの利用理由

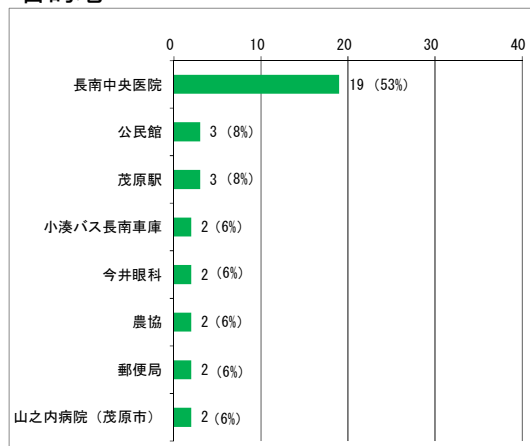
⑤利用目的及び目的地

通院が81%を占めており、目的地の大半は、長南中央医院となっています。

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
カッコ内は回答者数（36人）に対する割合

図5-38 乗合タクシーの利用目的と目的地

（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ます。

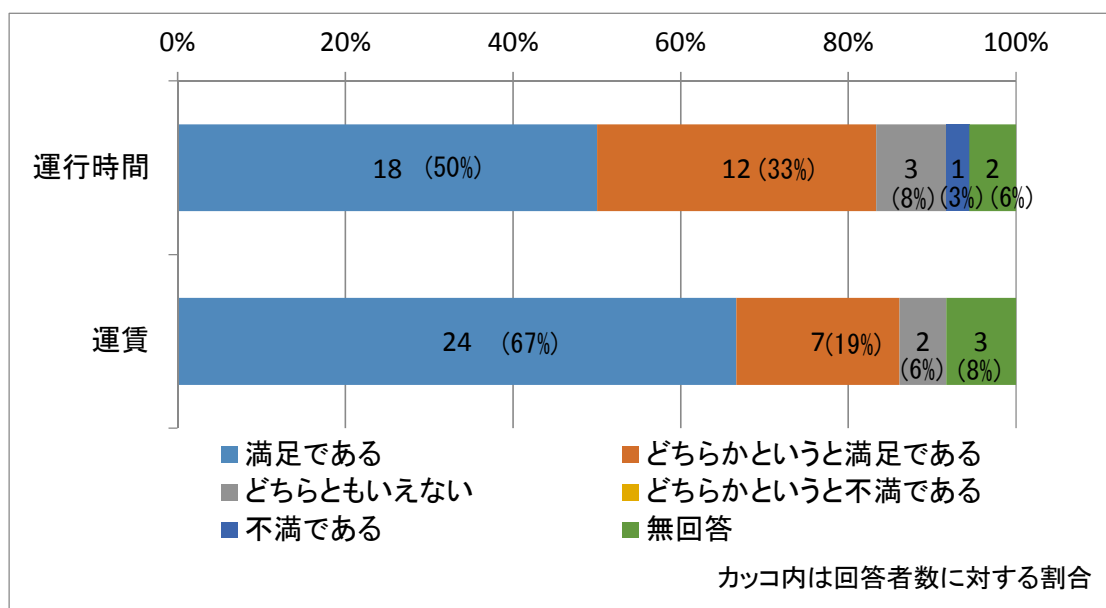


図5-39 乗合タクシー運行に対する満足度

5－4．来訪者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%を占めています。

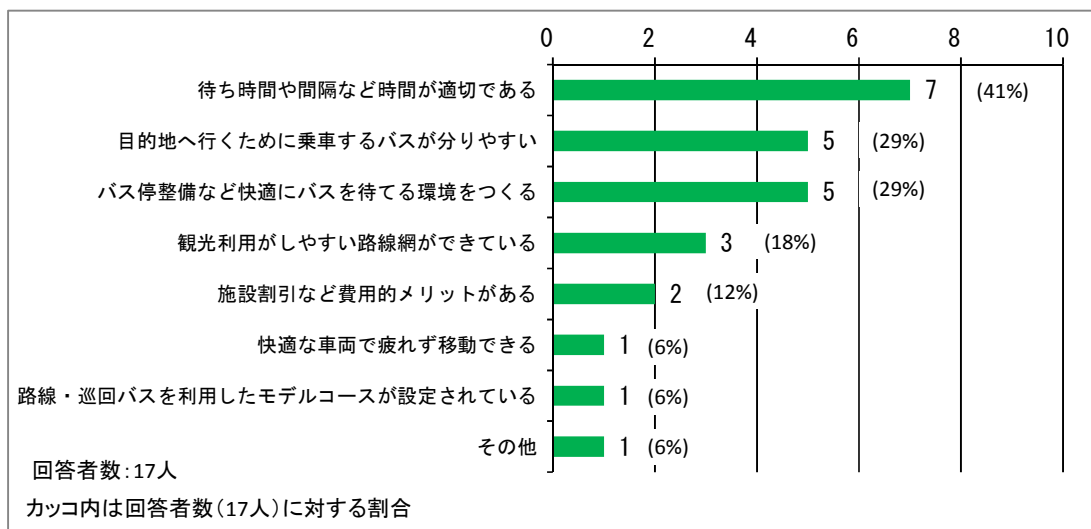


図5－40 町内の公共交通機関で今後取り組んだほうがよいことに関する意見

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ます。

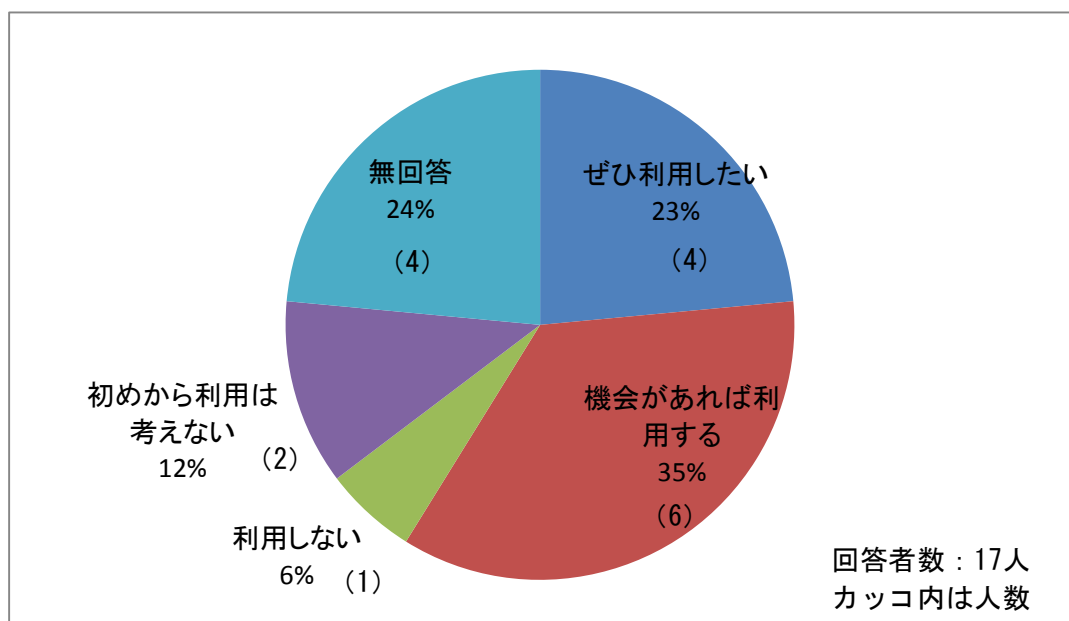


図5－41 高速バスの長南駐車場バス停から観光地等を結ぶ巡回バスが設定された場合の利用意向

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ります。

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ます。

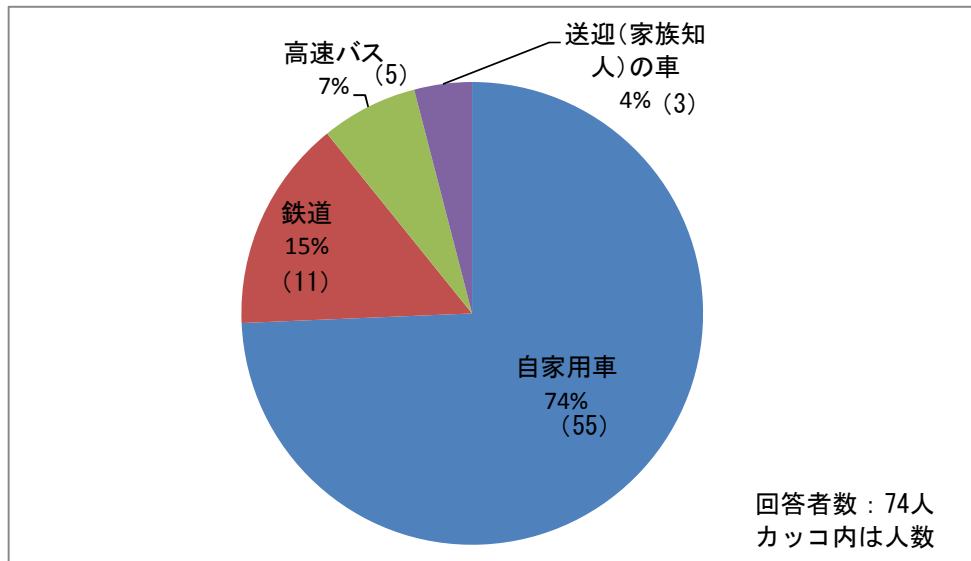


図 5 - 4 2 笠森霊園の来訪者の交通手段

5-5. 公共交通に対するニーズ把握のまとめ

公共交通に対するニーズ把握のために、実施した意向調査結果の概要を以下に示します。

(1) 高齢者へのアンケート調査

①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ります。
- ・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ます。

②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 404 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ります。

③買い物での外出状況

- ・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%であります。また、土日や祝日の外出は 20%程度であります。
- ・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ます。

④通院での外出状況

- ・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ます。また、土曜の外出も 10%あります。
- ・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ます。

⑤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」と回答しています。それ以外の系統では「利用しない」が多くなっています。

⑥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」と回答しています。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 409 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ます。
- ・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ます。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%と半数以下であります。
- ・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」という意見が多くなっています。

⑦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」と回答しています。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ます。
- ・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ます。また、利用時の目的地は、長南中央医院等の通院先が 62% を占めています。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ます。
- ・全回答者の乗合タクシー運行に関する自由意見で、満足に関する内容は、「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」が多くなっています。不満に関する内容は、「土日祝日も運行して欲しい」が多くなっています。

⑧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 件となっています。また、次いで多い意見は、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が多い傾向にあります。
- ・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）も挙がっており、現状への不満・改善要求の意見もみられます。

（２）巡回バス利用者へのアンケート調査

①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% を占めています。
- ・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 便が多くなっています。
- ・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）の順となっています。
- ・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、乗合タクシーが 40% 以上を占めています。
- ・利用目的は、通院が 72% を占め、目的地の大半は、長南中央医院となっています。

②運行に対する満足度

- ・運行本数に対する満足度は 48% と半数以下の割合となっています。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ます。

(3) 乗合タクシー利用者へのアンケート調査

①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%を占めています。
- ・利用時間帯は、8 時半と 10 時が、それぞれ 36%を占めています。
- ・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%を占めています。
- ・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%を占めています。
- ・利用目的は、通院が 81%を占め、目的地の大半は、長南中央医院となっています。

②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ます。

(4) 来訪者へのアンケート調査

- ・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では、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ります。
- ・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での回答では、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%を占めています。

6－2．地域の現況等における課題

（１）将来のまちづくりの実現に向けた対応

町民がまちに住むことに誇りを持ち、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ています。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となります。

（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ています。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ります。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となります。

（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ります。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しています。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となります。

（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が容易となり、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ています。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となります。

6－3．公共交通の現況等における課題

（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ですが、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無いため、高速バス利用後の乗り継ぎ利用は難しい状況にあります。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となります。

（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となっていますが、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持たない学生、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ます。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の増加が予想されます。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ります。

（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ります。

第7章 長南町地域公共交通網形成計画の基本方針

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に定めます。

7-1. 公共交通網形成における基本理念

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します。

(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となります。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となります。

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します。

(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します。

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します。

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します。

表 7-1 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 長南営業所～三川間 ○巡回バス
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)

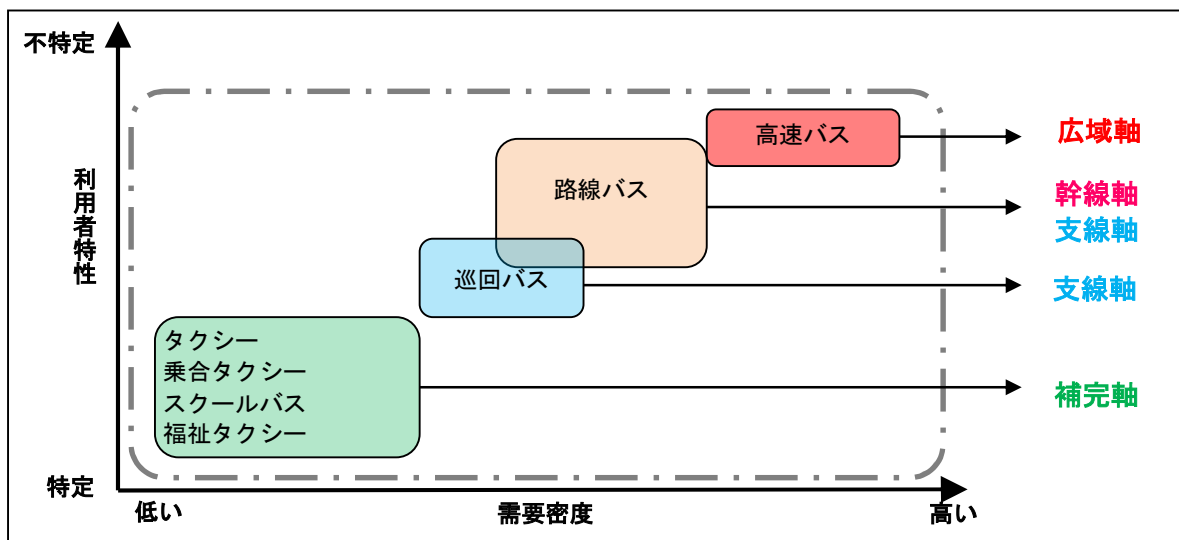


図 7-1 公共交通網形成における構成要素

7-4. 施策の展開の方向性

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に基づき、施策の展開の方向性を示します。

■地域公共交通ネットワークの形成における課題

〔地域の現況等を踏まえた課題〕

- ①将来のまちづくりの実現に向けた対応
 - 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
- ②高齢化の進展に向けた対応
 - 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
- ③定住の促進に向けた対応
 - 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
- ④交流人口の拡大に向けた対応
 - 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

〔公共交通の現況等における課題〕

- ①公共交通の結節機能強化への対応
 - 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
- ②持続可能な公共交通の維持への対応
 - 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、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
- ③公共交通の利用促進への対応
 - 学生や高齢者、障がい者等の交通弱者利用時の快適性及び安全性及び観光目的の来訪者への情報提供サービスの向上が必要

■地域公共交通網形成計画の基本方針

〔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

〔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
 - 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
- ②地域の実情に即した公共交通網の構築
 - 公共交通手段の役割分担を明確にし、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
- ③関係者の協働による持続可能な仕組みづくりの確立
 - 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、持続可能な仕組みづくりの確立を目指す

〔公共交通網形成における方向性〕

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

〔公共交通網形成における構成要素とその役割〕

- ①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
- ②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
- ③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
- ④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
- ⑤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

■施策の展開の方向性

●高速バス運行の維持・充実

- ・利用実態及びニーズに対する配慮

●路線バス運行の効率化

- ・利用実態を加味しサービスの一部見直し

●巡回バス運行の効率化

- ・利用実態を加味しサービスの一部見直し

●乗合タクシー運行の維持・充実

- ・利用実態を加味しサービスの一部見直し

●交通結節拠点の整備

- ・乗換可能で待合空間や運行情報も提供

●公共交通の利用促進

- ・免許返納に対する優遇、町民や来訪者への運行情報の周知、観光施設等の連携 等

第8章 長南町地域公共交通網形成計画の目標と施策

8-1. 施策の実施体系

町の現状及び課題を踏まえ示した施策の展開の方向性を踏まえ、目標を設定した上で、施策を実施します。なお、目標の達成状況は、数値指標により、定期的に評価、検証を行います。



8－2．計画の目標と目標達成のための施策

町の地域公共交通網を継続的に、より使いやすく改善していく仕組みとして、目標を定め、目標を達成するための施策を実施します。

※今後、実施事業については、「地域公共交通再編実施計画」を検討し、国の支援を受けながら、関係者と連携を図り、実施していくものとします。

（１）高速バス運行の維持・充実

【現状における課題】

- ・羽田空港・横浜駅及び東京駅・東雲車庫の方面があり、長南駐車場バス停での利用が可能であるが、このバス停には、路線バス、巡回バスが停車しないため、乗り継ぎ利用が不便な状況にあります。

【目標】

- ・東京及び横浜方面への広域的連絡の骨格軸であり、成田空港や木更津方面へ向かう路線の運行も計画されております。今後においては、通勤、観光など広域的な移動に対応し、自動車や高速バスを利用した通勤流動の活性化及び観光客などの交流人口の増大のために、高速バス利用時の利便性向上を目指します。

【施策】

- ・路線バス及び巡回バスへの乗り継ぎを可能とするため、長南駐車場バス停での路線バスと巡回バスの運行時刻の調整の検討を実施します。

東京及び横浜方面で向かう際に乗車



東京及び横浜方面から来訪する際に降車



写真 長南駐車場バス停

(2) 路線バス運行の効率化

【現状における課題】

- ・路線バスの大半の系統は長南営業所を経由し、行き先は、茂原駅、牛久駅、鶴舞駅といった鉄道駅への路線で構成され、茂原駅へ複数の系統が運行されています。なお、長南営業所では、近接する役場前バス停で巡回バスとの乗り継ぎは可能であるが、高速バスとの乗り継ぎは難しい状況です。
- ・長南営業所を経由する茂原駅、三川、笠森霊園方面では、巡回バスの経路と競合する箇所があります。

拡大図

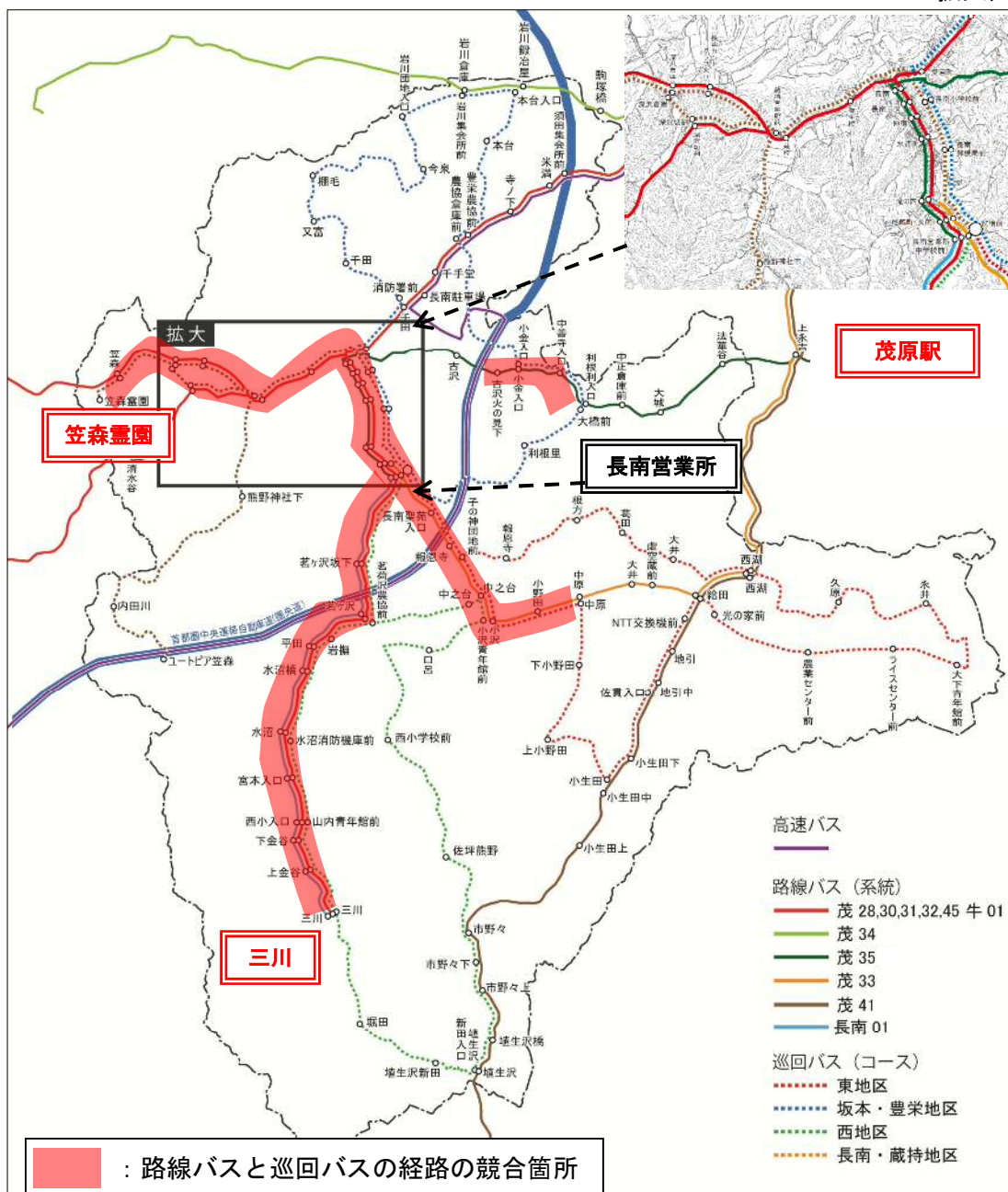


図 8-1 巡回バスと路線バスの茂原駅や三川方面での競合箇所

【目標】

- ・ 茂原市街及び牛久、鶴舞方面の周辺都市及び町内拠点間連絡の幹線軸であり、通勤・通学、通院、買い物、観光などの移動に対応し、少子化と高齢化が進んでいるなか、定住の促進のために、路線バス利用時の利便性向上を目指します。
- ・ 町の人口減少による運賃収入減少を見据え、運行サービスの適正化を図ります。

【施策】

- ・ 高速バスとの乗り継ぎを可能とするため、長南駐車場バス停での路線バスの運行時刻の調整の検討を実施します。
- ・ 巡回バスと経路が競合する茂原駅、三川、笠森霊園方面の系統を対象に、経路の位置の見直し等の検討を実施します。

（３）巡回バス運行の効率化

【現状における課題】

- ・ 乗合タクシーの導入以後、利用者数の減少が著しく、運賃収入も減少しています。そのため、乗合タクシーの導入以後、運行本数を減便しましたが、運行に対する委託料は毎年負担しています。
- ・ 利用の特徴として、女性の高齢者の通院等の利用が多いこと、帰りは乗合タクシーを利用といったことが挙げられます。
- ・ 東コース、西コース、坂本・豊栄コースは、路線バスの経路と競合する箇所があります。

【目標】

- ・ 町内の公共交通空白地域の解消を担う支線軸で、通院、買い物、観光などの移動に対応し、少子化と高齢化が進んでいるなかでの定住の促進及び交流人口拡大によるまちの活性化のために、巡回バス利用時の利便性向上を目指します。
- ・ 町の人口減少による運賃収入減少を見据え、運行サービスの適正化を図ります。

【施策】

- ・ 平成 29 年 4 月導入される長南小学校のスクールバス導入後の利用状況を踏まえ、小学生以外の利用実態を考慮し、本数及び運行経路等の運行サービスの見直しを行います。
- ・ また、全路線の利用者数の推移を踏まえ、町内の観光施設へ来訪可能な運行経路の検討を実施します。

※巡回バスの運行の存続意義について

- ・ 現行の路線バスと極力競合しない経路で運行しており、利用者数は減少しているが、町民の意識においては、今は自家用車を運転しているものの、将来の移動手段を心配する声もあります。
- ・ 公共交通事情が悪化することにより、人口の流出がさらに進み、地域の衰退が加速する恐れがあることから、運行の効率化によって、存続することが必要であります。

このように、路線バスと巡回バスの運行経路には、競合箇所があり、運行に係わる交通事業者と町が連携して、施策を実施することが必要です。

（４）乗合タクシー運行の維持・充実

【現状における課題】

- ・平成２４年導入以降の登録者数は毎年増加しています。その一方で、運行に対する町の委託料も毎年増加しています。
- ・利用の特徴として、女性の高齢者の通院、買い物等の目的で、午前の早い時間帯に利用者が多く、目的地は町内や茂原市となっており、茂原市へは路線バスへ乗り継いで移動しています。また、利用者からの要望として、運行日や時間帯の設定に関する内容があります。

【目標】

- ・高齢者、障がい者などの交通弱者の移動を支援する補完軸であり、通院、買い物などの移動に対応し、高齢化が進んでいるなかでの定住の促進のために、乗合タクシー利用時の利便性向上を目指します。

【施策】

- ・利用時の外出行動の状況、町内の病院の開業時間等を踏まえ、町の財政面での負担状況も加味した上で、平日の午後の時間帯の延長の可能性を検討します。以下に、現状の乗合タクシーの運行概要を示す。

【現状】

項 目	内 容
運行区域	・長南町全域
運行時間帯	・平日の８時３０分～１６時００分
乗車料金	・片道１人 ５００円 ペア割１人３００円
利用できる方	・町在住の６５歳以上の方 ・身体障害者手帳（１級～３級）の交付を受けている方
利用方法	・利用したい日の５日前から当日の１時間前までに予約

※土曜・日曜における運行について

- ・乗合タクシー利用者のアンケート調査結果においては、運休日は、同居している家族の方の自家用車での送迎が多くなっています。また、利用目的の多い通院での病院の開業時間も短くなっています。このような状況を踏まえ、現状においては、土曜・日曜での運行の必要性は低い状況にあります。

（５）交通結節拠点の整備

【現状における課題】

- ・ 町内の公共交通手段は、高速バス、路線バス、巡回バス、乗合タクシーで構成されています。路線バスと巡回バスは、長南営業所や町役場バス停がある長南地区等でのバス停で乗り継ぎ可能であります。しかし、高速バスは、長南駐車場バス停に路線バスや巡回バスが停車しないため、乗り継ぎ利用は難しくなっています。

【目標】

- ・ 通勤、通学、買い物、通院等の様々な目的での移動に対応し、通勤流動の活性化、高齢者・障がい者の日常生活での公共交通利用による外出機会の創出、観光客などの交流人口の増大のために、公共交通手段相互の連絡強化を図ります。
- ・ また、地方創生によるまちづくり事業とも連携しながら、まちの交流の場としての活用を目指します。

【施策】

- ・ 公共交通網、道路状況、観光及び公共施設の立地状況を踏まえ、乗り継ぎ可能な交通結節拠点の整備の検討を行います。なお、交通結節拠点については、下記の機能を有する空間の整備を検討します。

交通空間機能：バスの乗降場所、乗用車の乗降場所

乗用車及び自転車駐車場の配置

休憩機能：上屋やベンチ、トイレ等の設置

交通情報機能：各交通手段の案内、乗り継ぎ方法の案内表示

地域連携機能：特産品売り場（米、レンコン、酒等）

ゴルフ場や観光施設の案内表示

路線バス：長南営業所バス停



巡回バス：町役場バス停



写真 町内での乗り継ぎ場所

（６）公共交通の利用促進

【現状における課題】

- ・町民の外出時の交通手段は、自動車利用に依存し、高齢者においても、買い物や通院目的での移動でも同様な傾向にある。しかし、その一方、高齢者は、現在は、まだ公共交通を利用してないが将来的に利用したいと考えている方もおり、公共交通利用に係わる環境整備が必要な状況にあります。

【目標】

- ・町の公共交通手段の利用に係わる情報を発信し、公共交通の認知度の向上及び自発的な利用意識の醸成を目指します。

【施策】

- ・バス路線の運行経路や乗り継ぎ場所、公共施設、観光施設等を掲載した地域公共交通マップ作成の検討を行います。作成した地域公共交通マップは、今後、転入された方への配布や、公共施設及び観光施設での配置により、公共交通のPR活動に使用します。
(次頁の図 参照)
- ・町の観光施設と連携し、観光施設や町のホームページにおいて、高速バス、路線バス、巡回バス、乗合タクシーの運行情報を一元化して発信します。

- ・自動車運転免許証の自主返納者に対して、公共交通利用に係わる優遇措置の検討を実施し、公共交通利用の促進を図ります。

◆周辺自治体における自動車運転免許証の自主返納者に対する公共交通利用に係わる優遇措置

●市原市

- ・小湊鐵道株式会社が発行する「ノーカー優待証」を提示すると、コミュニティバスの乗車運賃が半額

●茂原市

- ・運転経歴証明書の提示により、市民バス、デマンド交通の乗車運賃半額
※ デマンド交通は、運行エリア内の居住者で事前の利用登録が必要

出典：千葉県警ホームページ

※周辺自治体における公共交通利用促進のための優遇措置

●白子町

通学の定期券の購入費を一部補助

- ・補助金額は定期券購入額の2分の1（上限：1ヶ月1万円）
- ・対象路線は、茂原駅～白子車庫線、茂原駅～白里海岸線、本納駅～白子車庫線、大網駅～白子車庫線の4路線

●睦沢町

町内在住及び学生の回数券および定期券の購入費の補助

- ・補助金額は下記の通り
回数券：4,560円分の回数券を2,000円で購入
定期券：2分の1の金額で購入
- ・対象路線は、茂原駅～道の駅つどいの郷むつざわ、一宮駅～大多喜車庫の2路線

- ・学校、交通事業者、各種団体等に連携して、バスの乗り方の案内など、バスの日（9月20日）を中心とした公共交通利用の啓発活動の検討を実施します。

◆京成バスにおけるバスの日のイベントの実施状況

『京成バスお客様感謝フェスティバル』の概要

- 開催日時 平成28年10月8日（土） 10時～15時 ※荒天中止
（当日中止の場合は、京成バスホームページで7:00にお知らせします）
URL⇒ <http://www.keiseibus.co.jp/index.html>
- 会場 幕張メッセ屋外展示場
会場へのアクセス
鉄 道：JR京葉線 海浜幕張駅より徒歩 約10分
バ ス：京成線・JR総武線 幕張本郷駅から、
①京成バス(幕01)「幕張メッセ中央」行き乗車、終点下車 または
②京成バス(幕01)「QVCマリンフィールド・医療センター」行き乗車、
「タウンセンター」下車
運賃 現金：250円 IC：247円
（※海浜幕張駅から乗車する場合は現金：100円、IC：165円）
- イベント
 - 車両展示コーナー**
当社の特徴のある車両の展示を行い、車内を自由に見学いただくほか、お子様向けに当社の制服・制帽を着用いただき、運転席や車両の前で記念撮影を行います。
 - バスとの綱引き大会**
参加者が力を合わせてバスを綱で引き、バスの重さを体感いただきます。
なお、参加者の皆様には参加賞をご用意しております。
 - 高速バス試乗会**
当社特別仕様の新型夜行高速バス「K★スター・ライナー」と、創立10周年を記念して2013年に製造された車両に試乗し、乗り心地・座り心地を体験いただきます。
※道路状況により予定通り運行できない場合がございますので、ご了承ください。
※乗り場先着順となります。
 - バスの洗車機体験**
バスが洗車機をくぐる様子を車内からご覧になれます。
※乗り場先着順となります。
 - ステージイベント**
 - ①チバテレ「チュパチュパワンダーランド」ステージショー**
人気キャラクター「キャプテン☆C」たちが登場し、歌やダンスで会場を盛り上げます。
 - ②吹奏楽演奏**
京成バスの沿線にある学校の生徒の皆様による吹奏楽演奏を行います。
出演いただく学校（出演順）
 - ・習志野市立第五中学校 様
 - ・千葉県立千葉商業高等学校 様

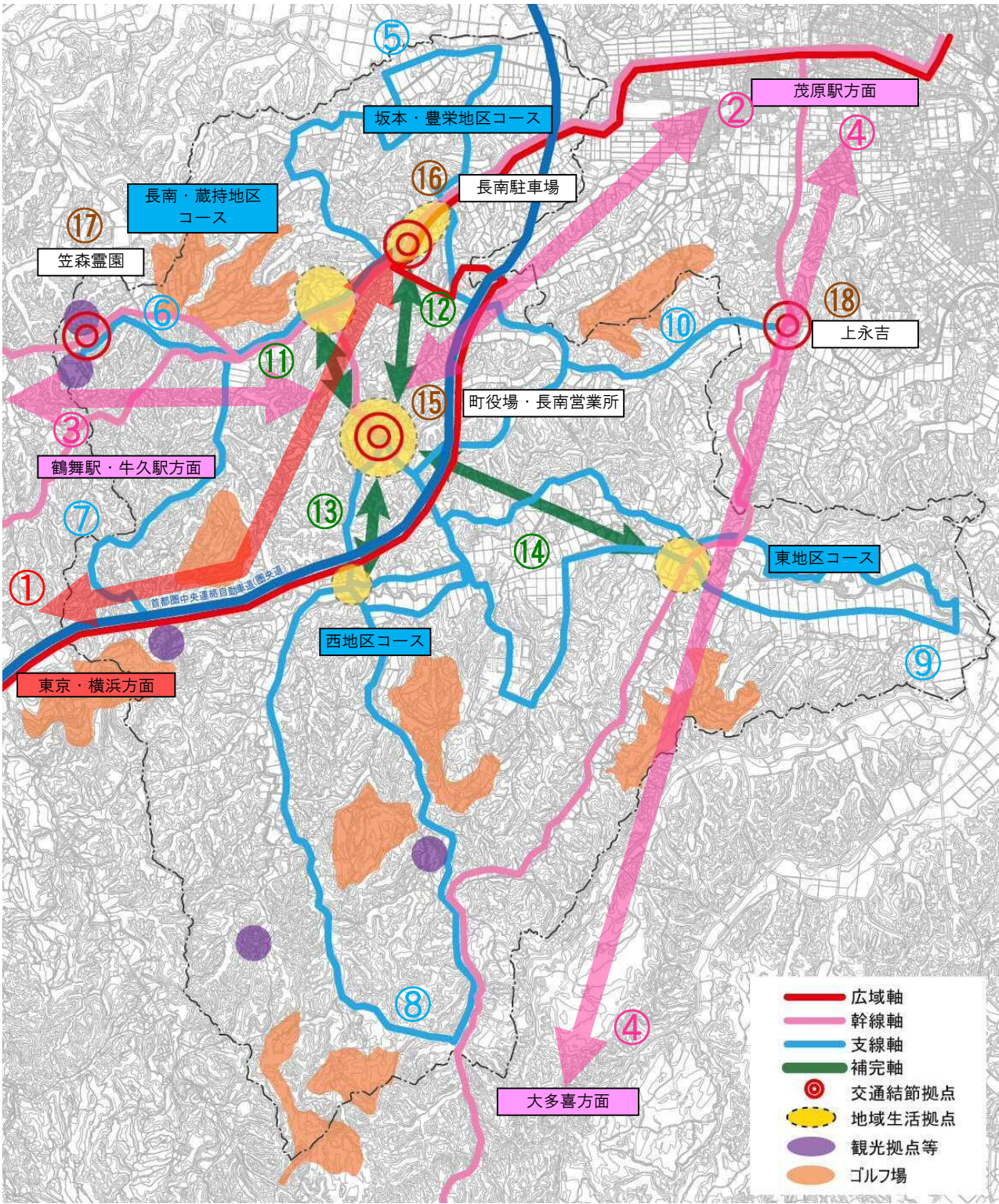
出典：京成バスホームページ

8－3．施策の実施により構築する輸送体系

前章に示した施策の実施によって構築する輸送体系を下图に示します。

表 8－1 施策の実施により構築する輸送体系

要素機能	構築内容	網形成計画での留意事項	図の凡例
広域軸	・高速バスの東京・横浜方面～長南駐車場間を設定	・長南駐車場バス停での路線バスと巡回バスの運行時刻の調整の検討	①
幹線軸	・路線バスの茂原駅、牛久駅、鶴舞駅～長南営業所間と茂原駅～大多喜間を設定	・路線バスと巡回バスとの競合箇所があり、経路設定等の見直し	②～④
支線軸	・巡回バスを路線バスと競合させず、町内の公共交通空白地域をカバーし、周辺自治体との境付近までの経路を設定	・平成 29 年度導入されるスクールバス導入後の利用者数の推移を踏まえ、本数及び運行経路等の運行サービスの見直し ・路線バスと巡回バスとの競合箇所があり、経路設定等の見直し ・長南駐車場での交通結節拠点整備後の利用者数の推移を踏まえ、観光入込客数の増加のため、長南駐車場から来訪可能な経路の設定	⑤～⑩
補完軸	・自宅より町内の施設までの移動を可能とするため、乗合タクシーを設定	・平日午後時間帯での運行時間帯の延長	⑪～⑭
交通結節拠点	・高速バス、路線バス及び巡回バスの乗り継ぎを可能するため、長南駐車場を設定	・現況で乗り継ぎ可能な町役場及び長南営業所、笠森霊園バス停は、休憩機能、情報提供機能の整備	⑮～⑰



※地域生活拠点は、公共施設等の立地する箇所を図示

図 8－3 施策の実施により構築する輸送体系

8-4. 長南町における公共交通網再編イメージ

長南町における公共交通網の再編にあたっては、以下の方針に基づき行うものとします。

(1) 路線バスの茂原駅方面一部系統の休止

長南町と茂原市方面を連絡する路線バスは、その大半は長南営業所を経由または起点終点としています。このうち、茂 35 系統については、利用者の大半が児童であり、長南小学校の児童の通学路線を維持するために、補助金を交付しています。しかし、平成 29 年 4 月から統合小学校開校に伴い、スクールバスを導入するので、運行の効率化の観点から、茂 35 系統は、休止します。

また、茂 33 系統は、近年では利用者が少なく、利用がある区間（給田～茂原駅）は、茂 41 系統と運行経路が重複しており効率が悪い路線となっています。そのため茂 33 系統についても休止します（予定）。

再編前後での運行状況

系統	再編前	再編後
茂 35	長南営業所～茂原駅間で運行（坂本経由）	平成 29 年度を目途に運行を休止
茂 33	長南営業所付近～茂原駅間で運行（給田経由）	平成 30 年度を目途に運行を休止（予定）

関連する施策の展開 【路線バス運行の効率化】

目標	実施する施策
・町内の公共交通空白地域の解消を担う支線軸で、<u>巡回バス利用時の利便性を向上</u> ・収入減少を見据え、<u>運行サービスの適正化</u>	・本数及び運行経路等の運行サービスの見直し

※「8-1. 施策の実施体系」参照

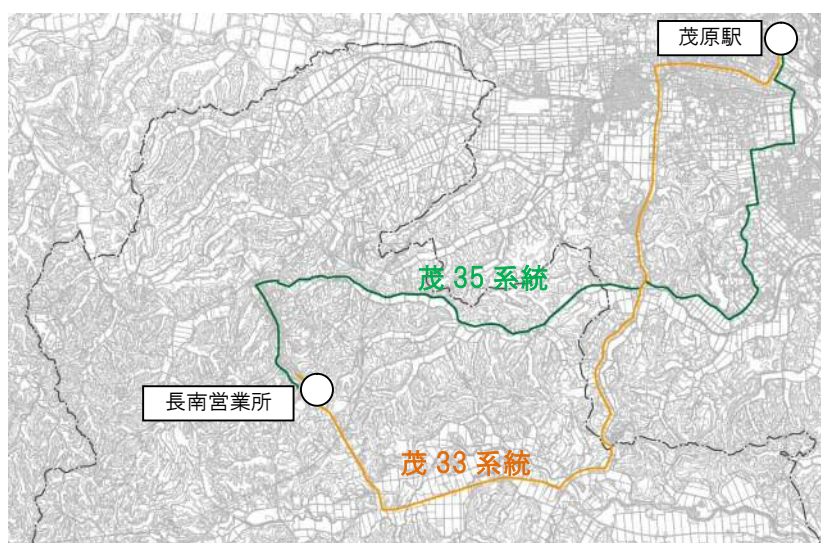


図 8-4 路線バス運行の効率化により休止となる系統の位置図（茂 33・茂 35）

(2) 巡回バスの坂本・豊栄地区と東地区コースの経路変更

①坂本・豊栄地区コース

茂 35 系統を休止した際に、公共交通空白地域（バス停から 300m 圏域）の発生を防ぐために、巡回バスの坂本・豊栄地区コースの経路を変更し、茂原市に位置する路線バスのバス停まで移動を可能とし、茂原駅方面へのアクセスを確保します。

また、茂原市を通院、買い物など生活圏としている町民も多く、茂原市までの移動経路の減少により困る住民も想定されます。長南町は、巡回バスを上永吉バス停までの運行経路を新設し幹線系統（茂 41：茂原駅～大多喜方面）への接続を図ります。茂 35 系統の休止代替えとして、茂原市は、コミュニティバスを上永吉バス停までの運行経路の延伸等を検討します。両市町間において、三方面（長南町巡回バス、茂原市コミュニティバス、茂 41 系統）との接続ができるように調整し利便性の向上を図ります。

※コミュニティバス同士の接続について

茂 35 系統の休止に伴い、行政区域をまたいで両市町間でのコミュニティバス同士の接続は、全国的にも珍しいケースになります。

再編前後での運行状況

バス種類	再編前	再編後
長南町巡回バス (坂本・豊栄地区コース)	・上永吉バス停まで 運行経路無し	・上永吉付近まで運行経路を新設 (接続調整を実施する)
茂原市コミュニティバス	・上永吉バス停まで 運行経路無し	・上永吉バス停まで運行経路延伸等を 検討

関連する施策の展開 【巡回バス運行の効率化】

目標	実施する施策
・ 町内の公共交通空白地域の解消を担う支線軸で、<u>巡回バス利用時の利便性を向上</u> ・ 収入減少を見据え、<u>運行サービスの適正化</u>	・ 本数及び運行経路等の運行サービスの見直し

※「8-1. 施策の実施体系」参照



写真 上永吉バス停付近

【再編前】



【再編後】（案）

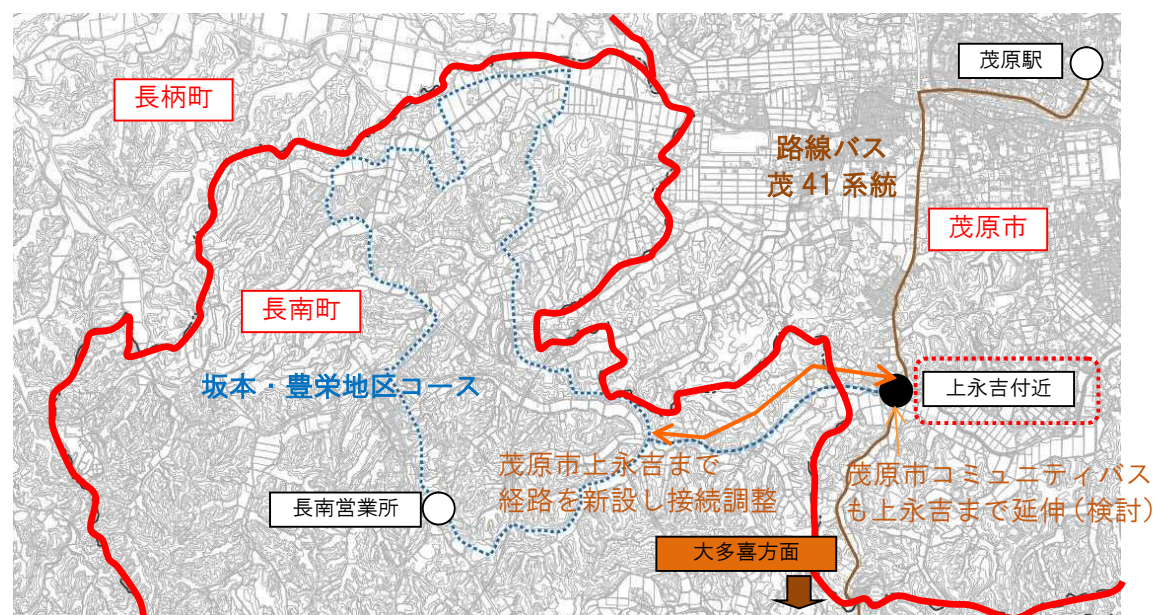


図 8－5 巡回バスの坂本・豊栄地区コースの経路の新設

②東地区コース

茂 33 系統を休止した際に、公共交通空白地域（バス停から 300m 圏域）の発生を防ぐために、巡回バスの東地区コースの経路を変更します。東地区コースは、茂 41 系統と経路が競合しており、その経路を変更し、公共交通空白地域（バス停から 300m 圏域）の発生を防ぎ、茂原駅方面へのアクセス確保を図ります。

再編前後での運行状況

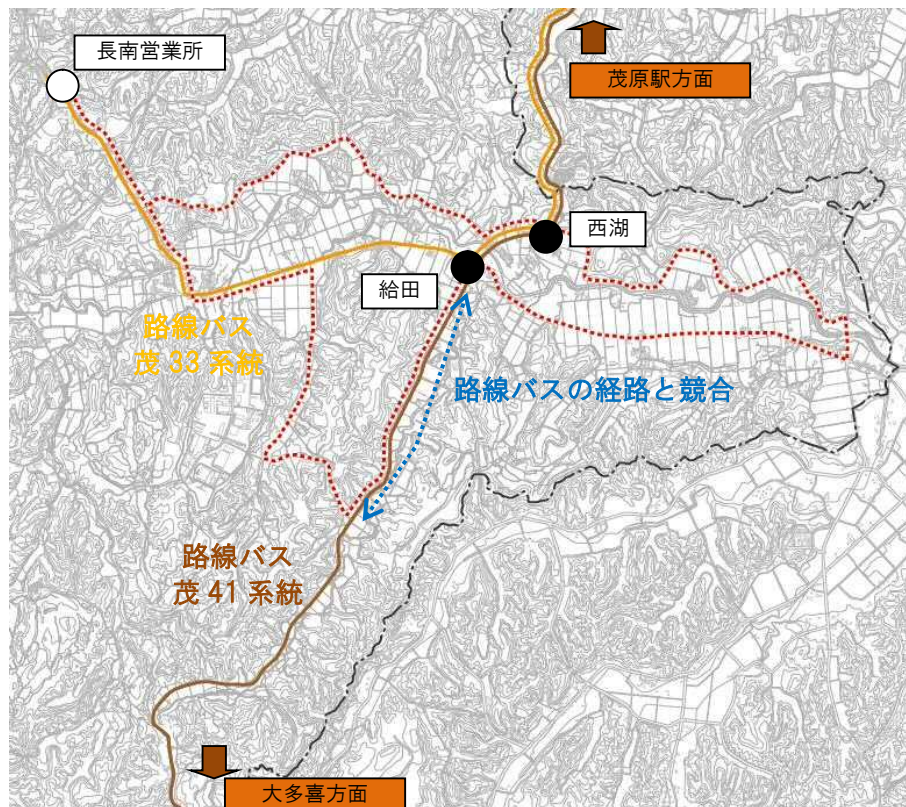
バス種類	再編前	再編後
長南町巡回バス (東地区コース)	・路線バスの経路と の競合区間有り	・路線バスの経路との競合区間無し (給田・西湖バス停で乗り継ぎは可能)

関連する施策の展開 【巡回バス運行の効率化】

目標	実施する施策
・町内の公共交通空白地域の解消を担う支線軸で、<u>巡回バス利用時の利便性を向上</u> ・収入減少を見据え、<u>運行サービスの適正化</u>	・本数及び運行経路等の運行サービスの見直し

※「8－1．施策の実施体系」参照

【再編前】



【再編後】（案）

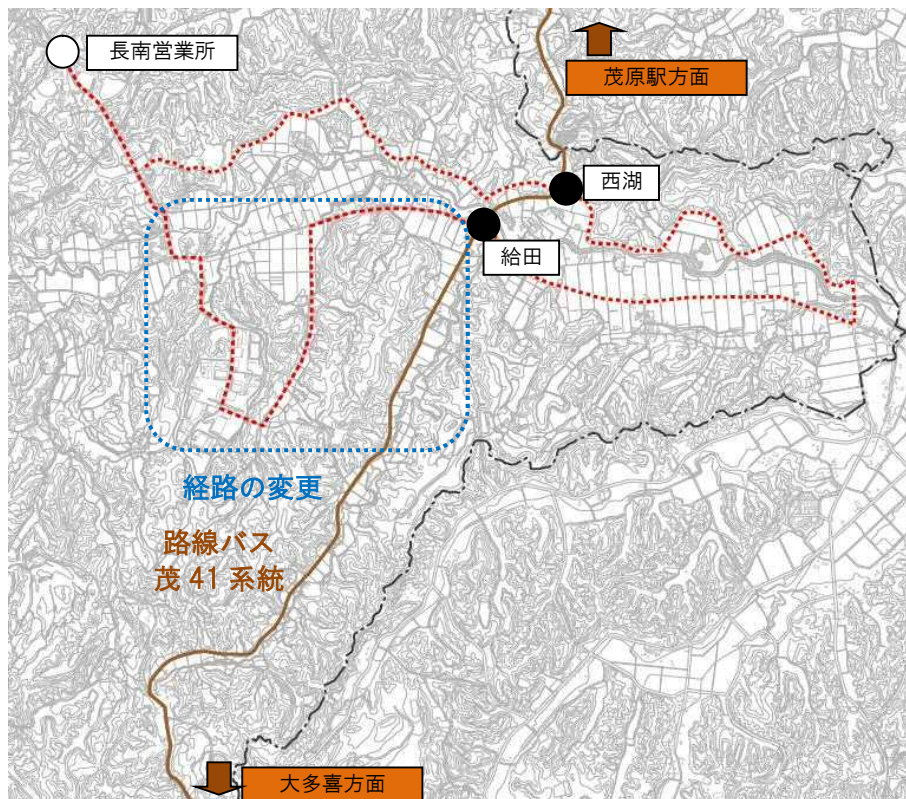


図 8－6 巡回バスの東地区コースの経路の変更

(3) 高速バス停留所を経由した巡回バスの経路変更

巡回バスの長南・蔵持地区コースは、長南営業所を起終点として、長南地区と市原市境近くに位置する笠森観音、野見金公園といった観光資源や、町営笠森霊園が運行経路に位置しています。

笠森霊園は、県外からの利用も多く、高速バスを利用し来訪される方もいますが、長南駐車場で降りると、タクシーか路線バスしか公共交通機関がありません。

また、高速バス停留所付近では、買い物のための商業施設が複数あります。長南駐車場を経由することにより町民の利便性の向上が図られます。

再編前後での運行状況

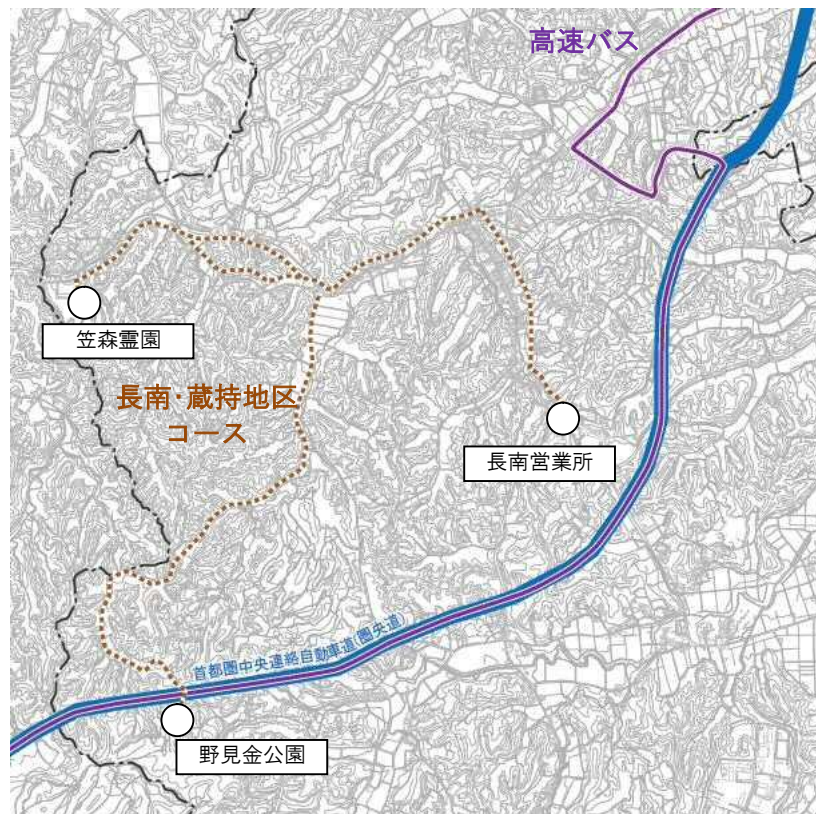
箇所	再編前	再編後
長南駐車場バス停	・巡回バスのバス停がない	・長南・蔵持地区コースのバス停を新設し、経路も変更
	・路線バスとの乗り継ぎが不便	・乗り継ぎ時の待ち時間短縮のための運行時刻調整

関連する施策の展開 【高速バス運行の維持・充実 路線バス及び巡回バス運行の効率化】

目標	実施する施策
・東京及び横浜方面への広域的連絡での骨格軸であり、 <u>高速バス利用時の利便性を向上</u>	・長南駐車場バス停での路線バスと巡回バスの運行時刻の調整の検討
・周辺都市及び町内拠点間の連絡の幹線軸であり、 <u>路線バス利用時の利便性を向上</u>	・長南駐車場バス停での乗り継ぎ時の待ち時間短縮のための運行時刻調整の検討
・町内の公共交通空白地域の解消を担う支線軸で、 <u>巡回バス利用時の利便性を向上</u> ・収入減少を見据え、 <u>運行サービスの適正化</u>	・本数及び運行経路等の運行サービスの見直し ・町内の観光施設への来訪可能な運行経路の変更の可能性の検討

※「8-1. 施策の実施体系」参照

【再編前】



【再編後】(案)

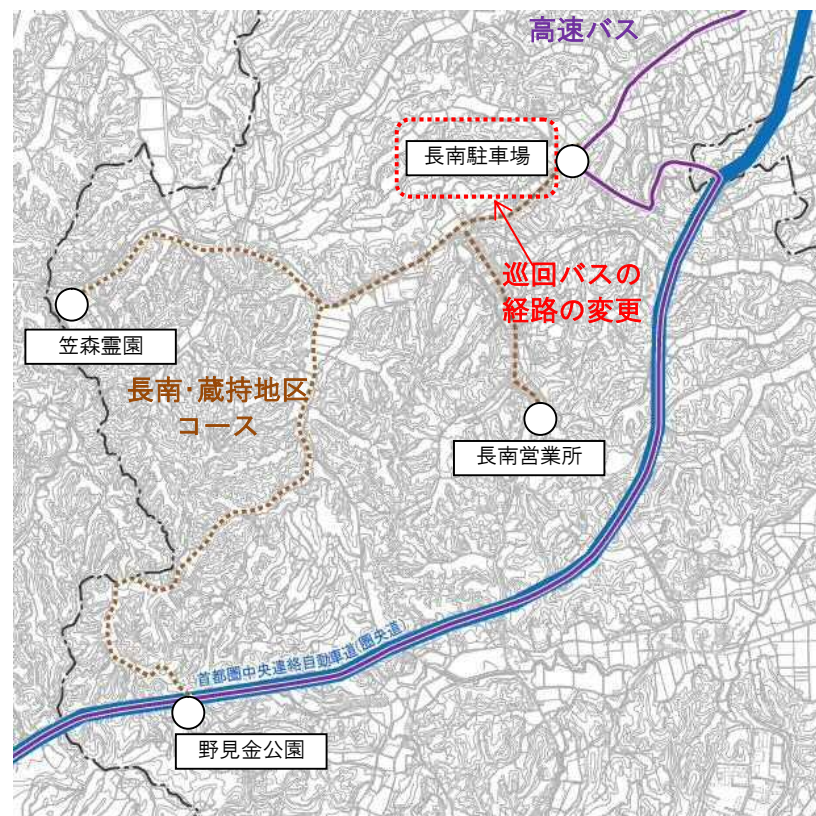


図 8-7 巡回バスの長南・蔵持地区コースの経路の変更

長南町地域公共交通網形成計画における公共交通再編イメージ（案）を下図に示す。

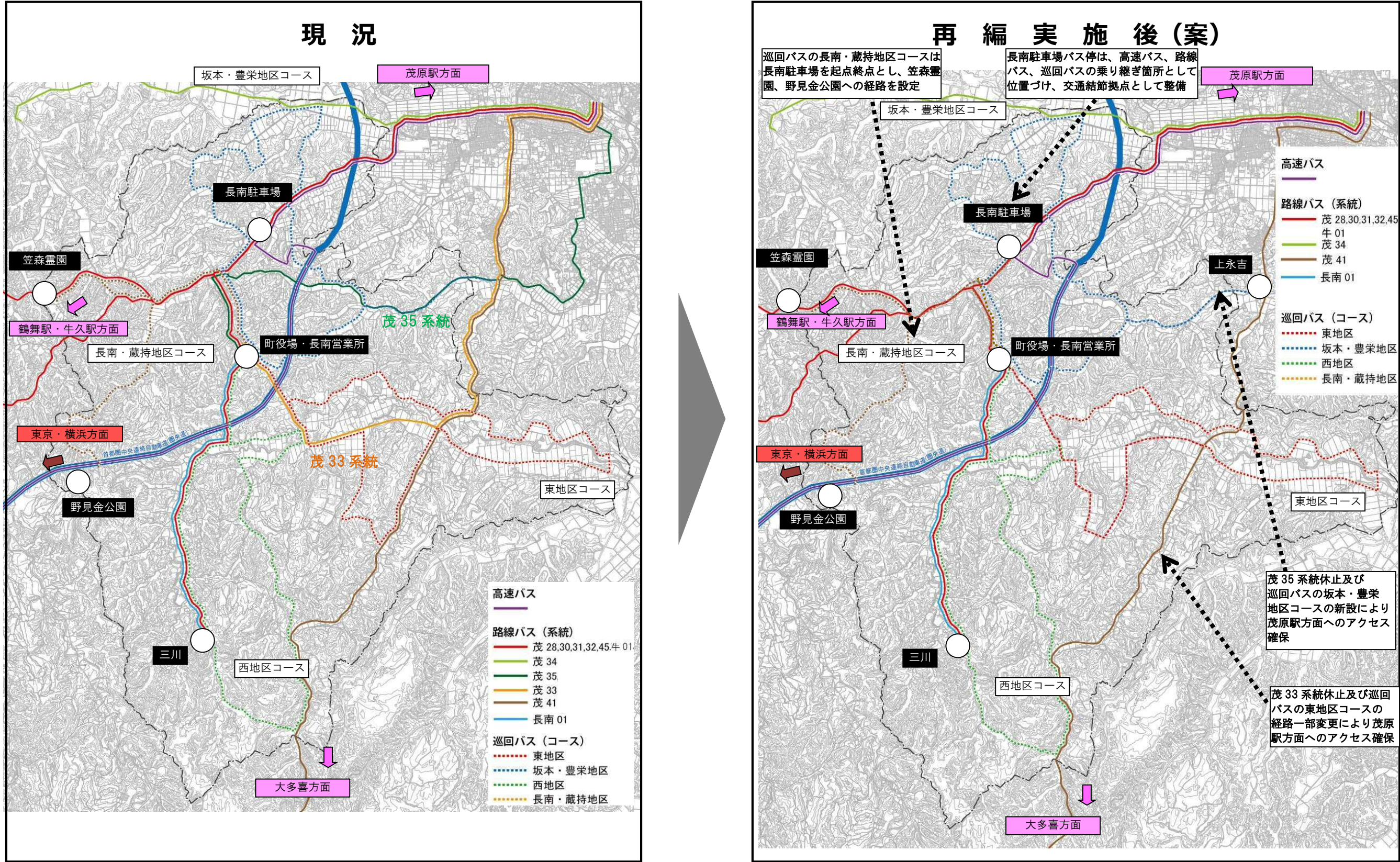


図8-8 公共交通再編イメージ（案）

8-5. 実施主体

目標を達成するために行う施策の実施主体と関連主体を以下に示します。

表 8-2 施策の目標及び実施施策に対する実施主体及び関連主体

目標		実施施策	実施主体◎ 関連主体○			
			長南町	交通事業者	地域	茂原市
・高速バス利用時の利便性向上		・長南駐車場バス停での路線バスと巡回バスの運行時刻の調整の検討	◎	○		
路線バス	・利便性向上	・長南駐車場バス停での乗り継ぎ時の待ち時間短縮のための運行時刻調整の検討	○	◎		
	・運行サービスの適正化	・茂原駅や三川、笠森霊園方面の系統で、経路位置等の見直しの検討	○	◎		
巡回バス	・利便性向上	・町内の観光施設等への来訪可能な運行経路の可能性の検討	◎	○		○
	・運行サービスの適正化	・本数及び運行経路等の見直し	◎	○		○
・乗合タクシー利用時の利便性向上		・平日午後の運行時間帯の延長の可能性の検討	◎	○		
・交通結節拠点での公共交通手段相互の連絡強化とまちの活性化に寄与		・高速バス、路線バス、巡回バスの乗り継ぎ可能な交通結節拠点の整備の検討	◎	○	○	
・公共交通の認知度向上及び自発的な利用意識の醸成		・地域総合交通マップの作成の検討	◎	○		
		・観光施設との連携の検討	◎	○	○	
		・免許返納に対する優遇措置の検討	◎	○		
		・啓発活動の実施の検討	◎	◎	○	

8－6．達成状況を評価する数値指標

計画の目標の達成状況を評価するために、数値指標を設定します。

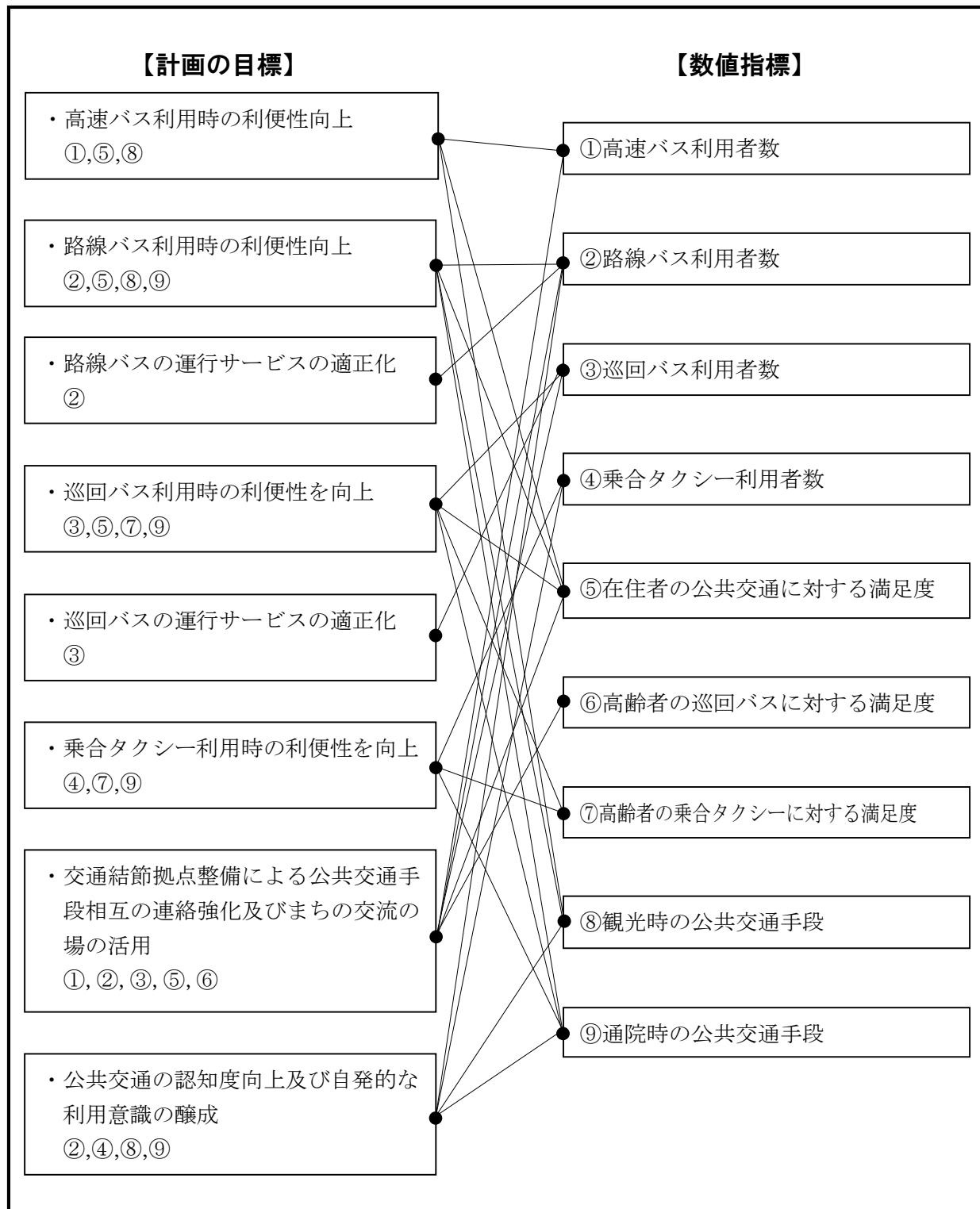


図 8－9 計画の目標と数値指標の関連性

８－７．数値指標における目標値

（１）評価で用いるデータの収集

目標の達成状況进行评估するために用いるデータ、実施時期を設定した上で収集します。
下記にデータの収集の実施時期を示します。

- ・利用者数については、毎年データを収集します。
- ・平成 27～28 年にかけて実施した町民アンケートと高齢者アンケートは、5 年後の平成 32～33 年に実施します。
- ・観光施設のアンケートは、計画策定後の 5 年後の平成 33 年を実施時期としますが、施策の実施状況によっては、公共交通利用状況の把握のために、平成 31 年に、中間での実施の可能性もあります。

表 8－3 評価で用いるデータの収集とその実施時期

収集するデータ		収集方法	実施時期（年度）				
			H29	H30	H31	H32	H33
利用者数	高速バス利用者数	交通事業者の実績資料	○	○	○	○	○
	路線バス利用者数	交通事業者の実績資料	○	○	○	○	○
	巡回バス利用者数	町の実績資料	○	○	○	○	○
	乗合タクシー利用者数	町の実績資料	○	○	○	○	○
満足度	在住者の公共交通に対する満足度	町民アンケート				○	
	高齢者の巡回バスに対する満足度	高齢者アンケート					○
	高齢者の乗合タクシーに対する満足度	高齢者アンケート					○
公共交通手段の利用状況	観光時の公共交通手段	観光施設でのアンケート			(○)		○
	通院時の公共交通手段	高齢者アンケート					○

○：実施時期

(2) 目標値

①利用者数

数値指標	指標の定義	現況値 (平成27年)	目標値 (平成33年)
高速バス	長南駐車場バス停での 年間利用者数	14,583人	16,000人 (10%増)
路線バス	牛久系統と茂原長南系統の 年間利用者数	85,998人	現況値
巡回バス	年間利用者数※ ¹	2,406人	2,600人 (10%増)
乗合タクシー	年間利用者数※ ²	8,329人	9,200人 (10%増)

※1 小学生通学のスクールバスが導入されることを考慮し、児童・生徒を除いた利用者数とした

※2 利用の対象は、現状と同様に、65歳以上の高齢者及び身体障害者手帳（1級～3級）の交付を受けている方とした。

②満足度

評価指標	指標の定義	現況値 (平成27・28年)	目標値 (平成33年)
在住者の公共交通に対する満足度	町民アンケートで、利便性に「満足」と回答した割合	4%	20%
高齢者の巡回バスに対する満足度	高齢者アンケートで、利用している人のうち、「満足」と回答した人の割合	41%	60%
高齢者の乗合タクシーに対する満足度	高齢者アンケートで、利用している人のうち、「満足」と回答した人の割合	66%	80%

③公共交通手段の利用状況

評価指標	指標の定義	現況値 (平成28年)	目標値 (平成33年)
観光時の公共交通手段	笠森霊園来訪者へのアンケートで、高速バスの利用と回答した人の割合	7%	20%
通院時の公共交通手段	高齢者アンケートで、外出時の交通手段を「路線バス」、「巡回バス」、「タクシー」、「乗合タクシー」と回答した人の割合	9%	20%

第9章 計画の推進にあたって

9-1. 推進体制

本計画の目標達成のためには、利用者である町民や交通事業者などの関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。また、長南町及び長南町地域公共交通活性化協議会が中心となり、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図る必要があります。

本計画に掲げる具体的な施策については、交通事業者、国、県等の関係機関と調整しながら推進すると共に、国・県等の各種支援制度について活用を図っていきます。

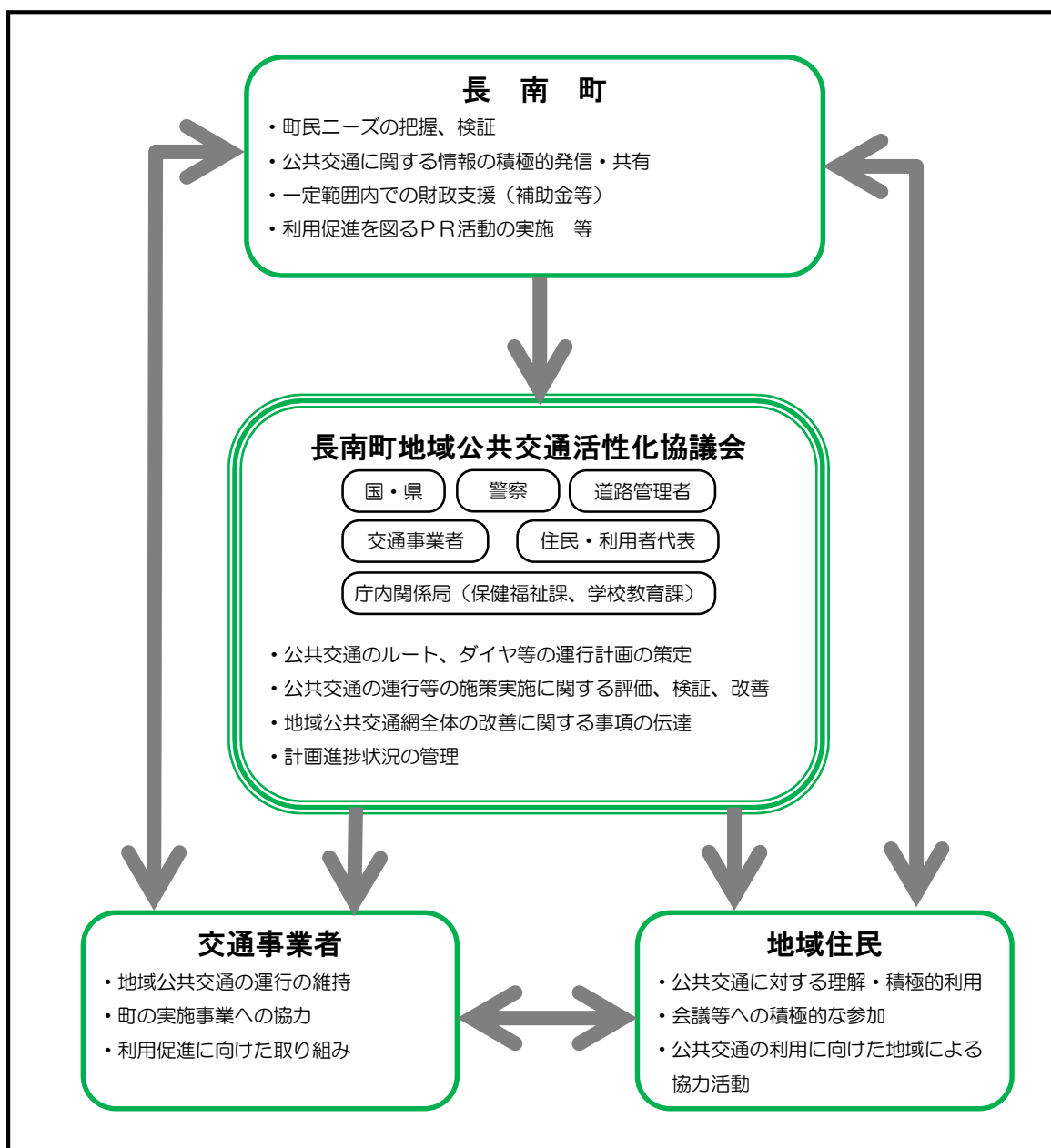


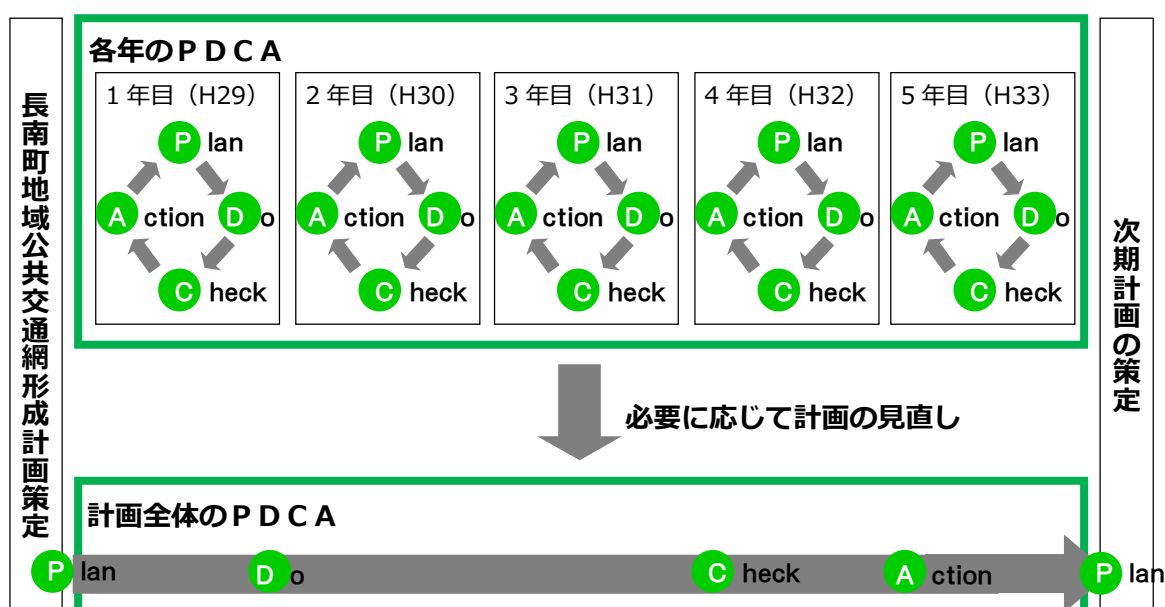
図9-1 計画の推進体制

9-2. 推進方法

本計画で掲げた目標を達成するため、継続的に取り組みを実施していくとともに（Do）、その進捗状況を把握及び評価し（Check）、問題点があれば、施策の見直しを検討し（Action）、新たな取組の計画を立てていく（Plan）という、PDCAサイクルを実行します。

このようなPDCAサイクルの実行は、長南町地域公共交通活性化協議会が推進し、町民、交通事業者、行政などの施策に係わるすべての関係者が施策実施により発現した結果を共有し、必要に応じて計画内容の見直しを行います。

なお、評価・検証については、「各年のPDCA」と「計画全体のPDCA」の組み合わせによって行います。



項目	計画全体のPDCA	各年のPDCA
Plan（計画）	・ 長南町地域公共交通網形成計画の策定	・ 路線バス及び巡回バス等の運行計画の策定 ・ 各種施策の実施計画策定
Do（実行）	・ 計画に掲げる各種施策の実施	・ 地域公共交通（高速バス、路線バス、巡回バス、乗合タクシー）の維持及び運行 ・ 各種施策の実施計画展開
Check（評価）	・ 各種施策の目標値の達成状況の評価	・ 運行、利用状況の評価 ・ 施策実施効果の評価
Action（改善）	・ 長南町地域公共交通網形成計画の見直しの検討	・ 運行の見直し ・ 各種施策の見直し

図9-2 PDCAサイクル実施のイメージ

9-3. 施策の実施スケジュール

計画期間における実施スケジュールは下記に示すとおりであり、施策実施の進捗状況等を毎年度確認するほか、平成33年度の時点で評価検証を行い、達成状況を把握します。

表9-1 施策の実施スケジュール

目標		実施施策	実施年次				
			H29	H30	H31	H32	H33
高速バス利用時の利便性向上		・長南駐車場バス停での路線バスと巡回バスの運行時刻の調整の検討	検討 →	実施			→
路線バス	利便性向上	・長南駐車場バス停での乗り継ぎ時の待ち時間短縮のための運行時刻調整の検討	検討 →	実施			→
	運行サービスの適正化	・茂原駅、三川、笠森霊園方面の系統で、経路位置等の見直しの検討	利用状況を踏まえ、経路等の見直しを検討・実施 →				
巡回バス	利便性向上	・町内の観光施設等への来訪可能な運行経路の可能性の検討	検討 →	実施			→
	運行サービスの適正化	・本数及び運行経路等の見直し	検討 →	実施			→
乗合タクシー利用時の利便性向上		・平日午後の運行時間帯の延長の可能性の検討	検討 →	実施			→
交通結節拠点での公共交通手段相互の連絡強化とまちの活性化に寄与		・高速バス、路線バス、巡回バスの乗り継ぎ可能な交通結節拠点の整備の検討	検討				→
公共交通の認知度向上及び自発的な利用意識の醸成		・地域総合交通マップの作成の検討	計画 →	実施			→
		・観光施設との連携の検討	検討 →	実施			→
		・免許返納に対する優遇措置の検討	検討 →		実施		→
		・啓発活動の実施の検討	検討 →		実施		→

巻末資料

長南町地域公共交通活性化協議会設置要綱

平成23年4月14日

告示第20号

改正 平成24年6月25日告示第28号

平成27年1月6日告示第16号

平成27年6月15日告示第63号

平成28年11月15日告示第67号

(目的)

第1条 長南町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の2及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条の規定に基づき、長南町民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、長南町地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成に関する協議及び形成計画の実施に係る協議を行うため設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 市町村運営有償輸送に関する事項
- (3) 形成計画の策定及び変更に関する事項
- (4) 形成計画に基づく事業の実施に関する事項
- (5) 協議会の運営方法その他協議会が必要と認める事項

(協議会の構成員)

第3条 協議会の委員は、次に掲げるもののうちから町長が委嘱又は任命する。

- (1) 町長が指名するもの 1人
- (2) 千葉県総合企画部交通計画課長又はその指名する者 1人
- (3) 公共交通事業者 5人以内
- (4) 道路管理者 1人
- (5) 茂原警察署長又はその指名する者 1人
- (6) 地域公共交通の利用者 9人以内
- (7) 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者 1人
- (8) 前各号に掲げる者のほか、町長が必要と認める者 3人以内

(任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第5条 協議会に会長及び副会長を置き委員の互選によりこれを定める。

(役員の職務)

第6条 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 委員は、その属する団体の代理者を出席させることができるものとし、代理者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会長は、会議の議長となる。

5 会議の議決方法は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

6 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(委員以外の者の出席等)

第9条 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見の聴取をすることができる。

(庶務)

第10条 協議会の事務は、企画政策課において処理する。

(補則)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この告示は、公示の日から施行する。

(委員の任期の特例措置)

- 2 協議会の設立年度の委員の任期は、第4条の規定にかかわらず、平成25年3月31日までとする。

(長南町巡回バス運行検討委員会設置要綱の廃止)

- 3 長南町巡回バス運行検討委員会設置要綱は廃止する。

附 則 (平成24年6月25日告示第28号)

この告示は、公示の日から施行する。

附 則 (平成27年1月6日告示第16号)

この告示は、平成27年4月1日から施行する。

附 則 (平成27年6月15日告示第63号)

この告示は、公示の日から施行する。

附 則 (平成28年11月15日告示第67号)

この告示は、公示の日から施行する。

長南町地域公共交通活性化協議会委員名簿

	条項		区分	団体及び 役職名等	氏名	備考
1	法第6条 第2項第1号	要綱第3条 第1項第1号	町長が 指名する者	長南町 副町長	麻生 由雄	会長
2	法第6条 第2項第2号	要綱第3条 第1項第2号	千葉県総合企画部 交通計画課長又は その指名する者	千葉県総合企画部 交通計画課 企画調整班長	岡崎 晃士	
3		要綱第3条 第1項第3号	公共交通事業者	(一社)千葉県バス協会 専務理事	花崎 幸一	
4				(有)長南タクシー 代表取締役	鈴木 文一	
5				小湊鉄道株式会社 専務取締役	久我 義範	
6				小湊鉄道労働組合 書記長	古市 茂雄	
7		要綱第3条 第1項第4号	道路管理者	長生土木事務所 管理課長	廣田 和洋	
8	法第6条 第2項第3号	要綱第3条 第1項第5号	茂原警察署長又は その指名する者	茂原警察署 交通課長	田邊 英男	
9		要綱第3条 第1項第6号	地域公共交通の 利用者	町議会議員	丸島 なか	
10				町区長会長	中村 正	
11				町商工会長	中橋 一夫	
12				町社会福祉協議会長	金坂 敏夫	副会長
13				町校長会代表	蒔田 民之	
14				公募委員	大木 康吉	
15				利用者	長田 理恵	
16				利用者	齊藤 祥子	
17		要綱第3条 第1項第7号	国土交通省関東運輸局 千葉運輸支局長又は その指名する者	首席運輸企画専門官	宮本 岳仁	
18		要綱第3条 第1項第8号	町長が必要と 認める者	保健福祉課長	荒井 清志	
19				学校教育課長	永野 真仁	
20				茂原市都市建設部 都市計画課長	河野 宏昭	

長南町地域公共交通網形成計画策定の経緯

実施日	会議・協議事項
平成 28 年 6 月 21 日	「第 1 回」長南町地域公共交通活性化協議会
平成 28 年 7 月 21 日～ 8 月 9 日	◆町民を対象とした意向調査実施 65 歳以上の居住する高齢者 900 世帯に調査票送付
平成 28 年 7 月 29 日～ 8 月 19 日	◆町外の来訪者を対象としたアンケート 笠森霊園事務所に、町外からの来訪者を対象に調査票を配置
平成 28 年 8 月 26 日～ 9 月 5 日	◆デマンド乗合タクシー利用者アンケート実施 デマンド利用者 50 人抽出し調査票を送付
平成 28 年 9 月 5 日～ 9 月 9 日	◆巡回バス利用実態調査 職員が巡回バスに乗車し、利用者に聞き取り調査
平成 28 年 10 月 5 日	「第 2 回」長南町地域公共交通活性化協議会
平成 28 年 10 月 12 日	茂原市 都市建設部 都市計画課交通政策係と協議開始
平成 28 年 10 月 24 日	国土交通省関東運輸局 交通政策部次長 来庁 がんばる地域応援プロジェクト 2016（計画策定支援型）
平成 28 年 10 月 28 日	「第 3 回」長南町地域公共交通活性化協議会
平成 28 年 11 月 17 日	茂原市都市建設部都市計画課交通政策係と協議
平成 28 年 11 月 29 日	「第 4 回」長南町地域公共交通活性化協議会 （茂原市都市計画課協議会委員として参加）
平成 28 年 12 月 9 日	議会全員協議会 長南町地域公共交通網形成計画（素案）について
平成 28 年 12 月 12 日～ 12 月 26 日	長南町地域公共交通網形成計画（素案）に係るパブリックコメント（意見公募手続き）を実施し、意見提出件数は 0 件
平成 28 年 12 月 15 日	国土交通省関東運輸局 交通政策部部長来庁 高齢運転者による交通事故防止対策及び公共交通による高齢者の生活の足の確保、高齢者のニーズに対応した地域公共交通ネットワーク再編の実現（地域公共交通網形成計画）について
平成 28 年 12 月 22 日	茂原市 都市建設部 都市計画課交通政策係と協議
平成 29 年 1 月 27 日	千葉県バス対策地域協議会長生分科会WG 茂 35 系統（坂本路線）の休止について
平成 29 年 2 月 2 日	「第 5 回」長南町地域公共交通活性化協議会
平成 29 年 2 月 17 日	議会全員協議会 長南町地域公共交通網形成計画（案）について

千葉県バス対策地域協議会設置要綱

(目的)

第1条 県民の日常生活に欠くことのできないバス路線を中心とした生活交通の維持・確保・改善を図るため、地域の実情に応じた具体的な方策を協議する千葉県バス対策地域協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について協議する。

- (1) 協議会運営の基本方針
- (2) 生活交通の維持・確保に関する計画（以下「生活交通維持・確保計画」という。）
 - ① 地域公共交通確保維持改善事業費補助金及び千葉県バス運行対策費補助金に係る補助対象の選定及び計画
 - ② バス路線廃止後の生活交通維持・確保計画に関する計画の策定
- (3) その他、地域交通に関して必要と認められる事項

(構成)

第3条 協議会は、別表1に掲げる委員をもって構成する。

- 2 委員のうち学識経験者については、知事が委嘱する。

(会長、副会長)

第4条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、千葉県総合企画部長をもって充てる。
- 3 副会長は、国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長をもって充てる。
- 4 会長は、協議会を総括する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会は、定例の会議を開催するほか、必要に応じて会長が招集する。

(幹事会)

第6条 協議会には、会の円滑な運営を図るため、幹事会を置く。

- 2 幹事会は、別表2に掲げる幹事をもって構成する。
- 3 幹事会は、協議会における協議事項、その他必要な事項について協議する。
- 4 幹事会に幹事長を置き、千葉県総合企画部交通計画課長をもって充てる。
- 5 幹事会は、必要に応じて幹事長が招集する。
- 6 幹事長は、幹事会を総括する。

(分科会)

第7条 協議会は、第2条(2)の協議にあたり、地域の実情に応じた具体的な生活交通維持・確保計画とするため、別表3のとおり各地域振興事務所及び千葉県総合企画部交通計画課に11の分科会を設置する。

- 2 分科会は、別表4に掲げる委員をもって構成する。
- 3 分科会は、協議会での協議が必要な具体的な生活交通維持・確保計画について協議し、策定する。
- 4 分科会に分科会長を置き、各地域振興事務所長（千葉分科会の場合は、千葉県総合企画部交通計画課長）をもって充てる。
- 5 分科会は、必要に応じて分科会長が招集する。
- 6 分科会長は、分科会を総括する。
- 7 分科会は、会の円滑な運営を図るため、分科会ワーキンググループを設置することができる。
- 8 市町村の廃置分合に伴い、別表3の各分科会の所管区域に変更が生じた場合は、千葉県行政組織条例（昭和32年9月10日条例第31号）第15条の3に定める地域振興事務所の所管区域に従い、変更されたものとみなす。

(運営)

第8条 協議会、幹事会及び分科会（以下「協議会等」という。）は、それぞれ座長を置き、会議の進行と運営の円滑化を図る。

- 2 座長は、それぞれ会長、幹事長及び分科会長（以下「会長等」という。）が務めるが、必要に応じて会長等が指名することができる。
- 3 会長等は、必要に応じてそれぞれ別表1、別表2及び別表4に掲げる委員以外の者を協議会等に出席させることができる。

(庶務)

第9条 協議会及び幹事会の庶務（事務局）は、千葉県総合企画部交通計画課において担当する。

- 2 分科会の庶務（事務局）は、各地域振興事務所地域振興課（千葉分科会の場合は、千葉県総合企画部交通計画課）において担当する。

(計画の決定)

第10条 分科会及び協議会（事務局）において策定した生活交通維持・確保計画をもって協議会の計画とする。

(雑則)

第11条 この要綱に定めるもののほか必要な事項については、別に会長が定める。

附 則 この要綱は、平成１３年３月２２日から施行する。

附 則 この要綱は、平成１３年４月１日から施行する。

附 則 この要綱は、平成１４年４月１日から施行する。

附 則 この要綱は、平成１４年７月１日から施行する。

附 則 この要綱は、平成１５年６月２０日から施行する。

附 則 この要綱は、平成１６年４月１日から施行する。

附 則 この要綱は、平成１７年４月１日から施行する。

附 則 この要綱は、平成１８年４月１日から施行する。

附 則 この要綱は、平成１８年７月１日から施行する。

附 則 この要綱は、平成２３年６月２０日から施行する。

附 則 この要綱は、平成２３年１１月１８日から施行する。

附 則 この要綱は、平成２４年６月１８日から施行する。

別表１

(協議会)

役 職 等
千葉県総合企画部長
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局長
国土交通省関東運輸局自動車交通部長
千葉縣市長会を代表する者
千葉県町村会を代表する者
千葉県バス協会長
学識経験者

別表 2

(幹事会)

役 職 等
千葉県総合企画部交通計画課長
地域振興事務所地域振興課長（全地域振興事務所）
国土交通省関東運輸局自動車交通部旅客第一課長
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官（輸送監査担当）
千葉県市長会を代表する者
千葉県町村会を代表する者
千葉県バス協会乗合部会長

別表 3

分 科 会 名	担 当 名	所 管 区 域
千 葉 分 科 会	交通計画課	千葉市、市原市
葛 南 分 科 会	葛 南 地 域 振興事務所	市川市、船橋市、習志野市、八千代市、浦安市
東葛飾分科会	東葛飾地域 振興事務所	松戸市、野田市、柏市、流山市、我孫子市、鎌ヶ谷市
印 旛 分 科 会	印 旛 地 域 振興事務所	成田市、佐倉市、四街道市、八街市、印西市、白井市、 富里市、印旛郡（酒々井町、栄町）
香 取 分 科 会	香 取 地 域 振興事務所	香取市、香取郡（神崎町、多古町、東庄町）
海 匝 分 科 会	海 匝 地 域 振興事務所	銚子市、旭市、匝瑳市
山 武 分 科 会	山 武 地 域 振興事務所	東金市、山武市、山武郡（大網白里町、九十九里町、芝 山町、横芝光町）
長 生 分 科 会	長 生 地 域 振興事務所	茂原市、長生郡（一宮町、睦沢町、長生村、白子町、長 柄町、長南町）
夷 隅 分 科 会	夷 隅 地 域 振興事務所	勝浦市、いすみ市、夷隅郡（大多喜町、御宿町）
安 房 分 科 会	安 房 地 域 振興事務所	館山市、鴨川市、南房総市、安房郡（鋸南町）
君 津 分 科 会	君 津 地 域 振興事務所	木更津市、君津市、富津市、袖ヶ浦市

別表 4

(千葉分科会)

役 職 等
千葉県総合企画部交通計画課長
協議路線に係る地域振興事務所の地域振興課長
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官（輸送監査担当）
協議路線に係る市町村の副市町村長又は交通担当部課長
協議路線に係る事業者の責任者
千葉県バス協会専務理事

(千葉分科会以外の分科会)

役 職 等
地域振興事務所長
千葉県総合企画部交通計画課長
協議路線に係る地域振興事務所の地域振興課長
国土交通省関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官（輸送監査担当）
協議路線に係る市町村の副市町村長又は交通担当部課長
協議路線に係る事業者の責任者
千葉県バス協会専務理事