

# 長南町 地域公共交通計画

## (素案)

令和 4 年 11 月  
長南町

## 目 次

<b>第1章 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画の背景及び目的 .....	1
1-2 計画区域 .....	2
1-3 計画期間 .....	2
1-4 計画の位置付け .....	3
<b>第2章 地域現況の整理</b> .....	<b>7</b>
2-1 地勢 .....	7
2-2 道路網の整備状況 .....	9
2-3 人口 .....	10
2-4 産業 .....	13
2-5 施設の立地状況 .....	14
2-6 観光 .....	15
2-7 教育(生徒・児童数) .....	16
2-8 通勤・通学での移動実態 .....	17
2-9 町民の公共交通整備に関する意識 .....	18
<b>第3章 上位計画及び関連計画の整理</b> .....	<b>20</b>
3-1 上位計画の整理 .....	21
3-2 関連計画の整理 .....	25
3-3 公共交通整備に求められる役割 .....	29
<b>第4章 公共交通の現況と地域公共交通網形成計画の評価</b> .....	<b>30</b>
4-1 路線バス・高速バス .....	30
4-2 タクシー .....	34
4-3 巡回バス .....	34
4-4 乗合タクシー .....	39
4-5 その他の公共交通 .....	44
4-6 地域公共交通網形成計画の目標達成状況 .....	45
<b>第5章 公共交通に対するニーズの把握</b> .....	<b>49</b>
5-1 高齢者アンケート調査 .....	49
5-2 笠森靈園来訪者調査 .....	65
5-3 中学生保護者調査 .....	68

<b>第6章 地域公共交通における役割と課題の整理</b> .....	<b>72</b>
6-1 長南町における公共交通の役割と位置付け .....	72
6-2 長南町の地域現況と公共交通の現況等における課題 .....	73
6-3 課題のまとめ .....	75
<b>第7章 長南町地域公共交通計画の基本方針</b> .....	<b>78</b>
7-1 地域公共交通計画における基本理念 .....	78
7-2 地域公共交通計画における将来像 .....	78
7-3 地域公共交通計画における施策の展開 .....	79
<b>第8章 長南町地域公共交通計画の目標と施策</b> .....	<b>80</b>
8-1 施策の実施体系 .....	80
8-2 長南町地域公共交通計画の目標達成のための施策 .....	81
8-3 公共交通再編イメージ .....	86
8-4 施策の実施主体 .....	87
8-5 評価指標と方法 .....	88
<b>第9章 計画の推進にあたって</b> .....	<b>90</b>
9-1 計画の推進体制 .....	90
<b>卷末資料※</b> .....	
長南町地域公共交通活性化協議会設置要綱	
長南町地域公共交通活性化協議会委員名簿	
※収録予定	





## 第1章 はじめに

### 1-1. 計画の背景及び目的

本町の町民の移動手段は自家用車の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、自動車の運転免許証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。

しかし、近年では路線バスの利用者が減少傾向にあり、不採算路線バスの廃止及び減便など、本町の公共交通事情は一段と厳しくなっています。同時に、高齢化の進展による高齢ドライバーの交通事故増加や、自動車運転免許証の自主返納者の増加により、公共交通の必要性は一層高まっています。このような状況において、本町では町民の重要な交通手段を確保するため、巡回バスとデマンド乗合タクシーを運行しています。

本町の地域公共交通のあり方については、平成29年(2017年)3月に策定した『長南町地域公共交通網形成計画』に基づき、「路線バス・高速バス」、「巡回バス」、「デマンド乗合タクシー」の交通モードを活用し、持続可能な地域公共交通の維持確保に取組んできました。

巡回バスについては、役場を起点として町内全域を4路線に分け、通院・通学・買物等の利用実態に即した運行経路や運行時刻設定の検討を繰り返し行いながら運行しています。また交通結節点での幹線系統(広域軸:高速バス、幹線軸:路線バス)への接続も考慮し、公共交通手段の相互連携により、利便性の向上と効率的な運行に取組んでいます。平成29年度の小学校統合により、スクールバスの運行が開始し巡回バスの利用者数が大幅に減少しましたが、その後も一定の利用者が存在することも考慮しながら、存続または廃止について抜本的な検討が必要な状況にあります。

デマンド乗合タクシーは、平成24年(2012年)10月から本格運行し、町内全域を自由乗降区域とした「ドアトドア方式(フルデマンド方式)」を導入したことにより、町内の公共交通空白地域は解消されています。今後も、運行が集中する時間帯の対応や、乗合率の改善、他の公共交通手段との相互連携の検討が必要と言えます。

本町では、既述の通り平成29年(2017年)3月に『長南町地域公共交通網形成計画』を策定しました。この計画は、令和3年度末に5年間の計画期間が終了となりましたが、今後進展が予想される少子高齢化、過疎化等の地域課題に対応するため、引き続き利便性の高い地域公共交通の実現を目指すことを念頭に置き、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる『地域公共交通計画』(以下、本計画)を策定します。

『長南町地域公共交通計画』は、前身となる『長南町地域公共交通網形成計画』の内容を一部踏襲し、公共交通等の地域の課題を改めて整理し、地域の実態に即した持続可能な公共交通を目指すものです。



## 1-2. 計画区域

本計画は、長南町全域を計画区域として策定します。

本町では、多くの町民が買物・通院等の日常的な外出時に、茂原市街地へ流出するといった地理的特性があり、これを踏まえた町民の移動手段の確保と利便性の向上が、高齢人口が増加する本町における主要課題の一つとなっています。

こうしたことを背景に、本計画では、茂原市との連携・調整を通じ、最寄り駅となる JR 茂原駅とその周辺地域までの交通利便性向上を目指した検討を行いますが、計画対象区域は長南町に限定したものとします。

## 1-3. 計画期間

本計画の計画期間は、令和5年度(2023 年度)から令和9年度(2027 年度)までの5年間とします。



## 1-4. 計画の位置付け

### (1) 法律に基づく計画

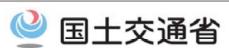
#### 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みを構築することが必要になっています。こうした背景を踏まえ、平成26年2月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が一部改正後、平成26年11月に施行され、「交通政策基本法」に示される内容の具体化が図られました。

**目的** 本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上  
**ポイント**

- ①地方公共団体が中心となり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する取り組みを推進
- ②コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- ③地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

### 改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要



#### 交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な  
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの  
交通施策の促進

関係者相互間の連携と  
協働の促進等

#### 目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

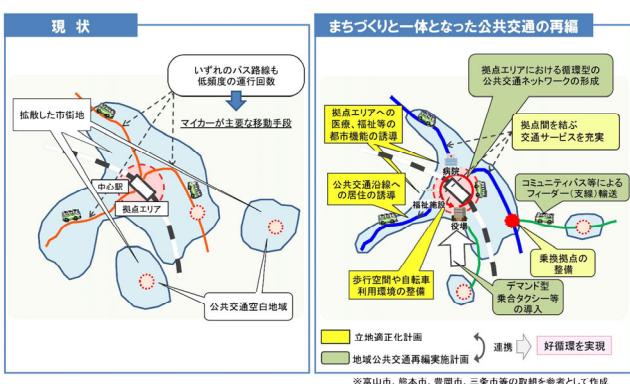
#### ポイント

- ①地方公共団体が中心となり、
- ②まちづくりと連携し、
- ③面的な公共交通ネットワークを再構築

#### 基本方針

国が策定  
まちづくりとの連携に配慮

#### コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ



#### 地域公共交通形成計画

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

#### 地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業  
面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

軌道運送  
高度化事業  
(LRTの整備)

鉄道事業  
再構築事業  
(上下分離) ...

#### 地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

実施計画

実施計画

...  
...  
...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

※改正地域公共交通活性化再生法については、平成26年11月20日に施行

出典：国土交通省ウェブサイト



## 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画(地域公共交通計画)を策定したうえで、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充することが求められています。

特に過疎地等では、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取り組みを促すため、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和2年11月に施行されました。(令和3年3月 第2版公表)

これらを踏まえ、まちづくりとの連携を図りながら、各公共交通が相互に補完し合うネットワークを構築し、持続可能な公共交通の実現を目指していきます。

### 目的 本格的な人口減少社会における持続可能な運送サービスの提供 ポイント

- ①バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応するため、地方公共団体が中心となり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する取り組みを推進
- ②MaaS、人工知能(AI)による配車、自動運転等の最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進し、持続可能な地域公共交通網の形成に資する取り組みを推進

MaaSとは…Mobility as a Service(モビリティ・アズ・ア・サービス)の略。複数の公共交通やモビリティを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括して行うサービスのこと。



国土资源部

持続可能な公共交通サービスの提供の確保に資する取組を推進するたための法律等の一部を改正する法律

○ 地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成

- ・ 地方公共団体による「地域公共交通計画(マスタープラン)」の作成を **努力義務化**
- 国が予算・ノウハウ面の支援を行つて、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ×予算開闢)
- ・ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、  
バス・タクシー等の整備・活用やキャッシュレス化の推進)にも配慮
- ・ 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等

○ 地域における協議の促進

- ・ **集合バスの新規参入者等の申請**があつた場合、国が地方公共団体に**通知**
- ・ 通知を受けた**地方公共団体**は、新規参入者等で想定される地域公共交通利便増進実施計画(新規等を含む)、**地域の協議会**で議論、**議論の結果を提出**
- データに基づくPDCAを強化

- 地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスター・プラン)の作成
- ・ 地方公共団体による地域公共交通計画(マスター・プラン)の作成を努力義務化  
⇒ 国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助)
- ・ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、移動輸送、スクールバス等)等に計画的に位置付け
- ⇒ バックグラウンドの公共交通機関をフル活用(使った上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに)(情報基盤の整備、運行やキャッシュ化の推進(にも配慮))
- ・ 定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
- ⇒ データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
- ・ 協会バスの新規参入等の申請書が、あつた場合、国が地方公共団体に通知・通知を受けた地方公共団体は、地域の新規参入等で協議(間に審査会議)・計画への影響等、路線主、地域の新規参入等で協議(間に審査会議)・計画への影響等、路線主

地域公共交通活性化再生法(道路運送法)

地域に最適な旅客運送サービス

○路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協力してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業を創設** =従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑤のいずれかによる旅客運送サービスの継続を実現

① 乗合バス手続  
② コミュニティバス  
③ デマンド交通  
④ タクシー  
⑤ 自家用軽車

既存の公共交通サービスの改善の徹底

利用者目線による路線の改善、運賃の

○【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線、ダ  
イヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上  
や運行の効率化に支  
障する傾向がある。  
また、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難

○【改正案】「地域公共交通利便促進事業」を創設  
→路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定期制  
乗り放題運賃」「業界競争」等のサービス改善を促進  
のサービス改善を促進  
併せて、**独自運賃特例**により、乗合バス事業  
者間等の競争について、**カルテル規制**を創設  
適用除外する特例を創設

The diagram illustrates the relationship between two regional transportation plans. On the left, a large blue arrow points from the 'Regional Public Transportation Plan (Regional Cooperation)' to the 'Regional Public Transportation Plan (City Town and Community Cooperation)'. The text 'Regional Cooperation' is written vertically along the arrow. On the right, a red arrow points from the 'Regional Public Transportation Plan (City Town and Community Cooperation)' to the 'Regional Public Transportation Plan (City Town and Community Cooperation)'. The text 'City Town and Community Cooperation' is written vertically along the arrow. The text 'Regional Cooperation' is also written vertically on the right side of the diagram.

字母運送サービスの継続	
美脚運行するメニード	乗合バス事業者など他の交通事業者による 連絡運送（簡小・要言合）
①	② コミュニティバスによる連絡
③ デマンド交通（タクシーや車両による乗合運送 〔区域運行〕による連絡	④ タクシー（乗用事業）による連絡
⑤ 自家用有機旅客運送による連絡	

年	現行の目標(2020年度末500件)に達成
2015.3	30
2016.3	153
2017.3	30
2018.3	273
2019.3	410
計	816

○鉄道や乗合バス等における  
貨客混載を行う「**貨客運送**  
**効率化事業**」を創設  
⇒旅客・貨物運送サービス  
の**生産性向上**を促進

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を充実・拡張（※予算開闢）
- ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**
  - ⇒交通ネットワークを充実
  - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点**（トラックターミナル等）の整備
  - ⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進

**四合一**

**综合管理**

**综合管理**

**综合管理**

**综合管理**

16 

地域公共交通網形成計画（H26改正前）

（市町村又は市道管轄区、市町村と共同）が作成

まちづくりと連携した、こ  
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地域公共交通網形成計画（今回改正後）

（市町村又は市道管轄区、市町村と共同）が作成

まちづくりと連携した、こ  
地域公共交通ネットワークの形成の促進

地元における  
輸送資源の総括員

+ メニューの充実やPDCAの強化により、  
持続可能な旅客運送サービスの提供の実現

- 過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設  
→運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化
- 地域住民のみならず観光客を含む来訪者も対象として明確化  
→インバウンドを含む観光ニーズへの対応

**MaaSの円滑な普及と促進に向け**

※MaaS Mobility as a Service

- MaaSに参加する交通事業者等が、策定する新モビリティサービス事業計画の認定制度を実施
  - ⇒交通事業者の運営規定に係る手帳をワン・ショップ化
- MaaSのための協議会制度を創設
  - ⇒参加する端末や関係者の協議・連携を促進



## (2)まちづくりの一環としての計画

本計画では、『長南町第5次総合計画』、『長南町都市計画マスターplan』等の上位計画との一体性を確保しつつ、子育て、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する事項を位置付ける計画とします。

### 上位計画

#### 【長南町第5次総合計画】

本町のまちづくり全分野の方向性を定めるものであり、産業、福祉、教育、都市基盤整備など、多岐にわたる個別の行政計画を統括するもの。  
まちづくり全体の方向性や重点的に取組むべき課題など、分野間の横断的な視点をもって、本町の今後の政策を定め明らかにしたもの。

計画期間:令和3年度～令和12年度

#### 【第2期長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略】

本町の“人口減少対策・地域活性化”に関する施策を戦略的に実行するためのビジョンを示したもの。『長南町第5次総合計画』における施策の整合と調和を図り、町として一体的な施策の推進を図るもの。

計画期間:令和3年度～令和7年度

#### 【長南町都市計画マスターplan】

本町のまちづくりにおける基本理念、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、都市全体に関わる基本方針を立案したもの。

計画期間:平成26年度3月策定

#### 【国土強靭化地域合同計画】

地域全体の防災力向上に資するため、国土強靭化に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための指針となる国土強靭化地域合同計画を5町村合同で策定するもの。

計画期間:令和3年度～令和12年度

#### 【長南町過疎地域持続的発展計画】

過疎地域の持続的発展を図るための方針をはじめ、具体的な項目を示したもの。

計画期間:令和3年度～令和7年度

### 関連計画

#### 【第2期長南町子ども・子育て支援事業計画】

幼稚園・保育所・学校、ボランティア、自治会、行政などに関わる全ての人が、子ども・子育て家庭を支え、本町の未来を担う子どもたちが生き生きと輝けるよう育むことを目指すもの。

計画期間:令和2年度～令和6年度

#### 【長南町障がい者プラン】

『①長南町障がい者基本計画』と『②第6期長南町障がい福祉計画・③第2期長南町障がい児童福祉計画』の3つの計画を合わせたもの。3つの計画を合わせて、本町の障がい者施策の方向を示したもの。

計画期間:①令和3年度～令和8年度  
②③令和3年度～令和5年度

## 長南町地域公共交通計画 (令和5年度～令和9年度)



## 第2章 地域現況の整理

### 2-1. 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千葉県のほぼ中央の位置にあり、緯度経度は北緯35度22分59秒東経140度14分25秒です。

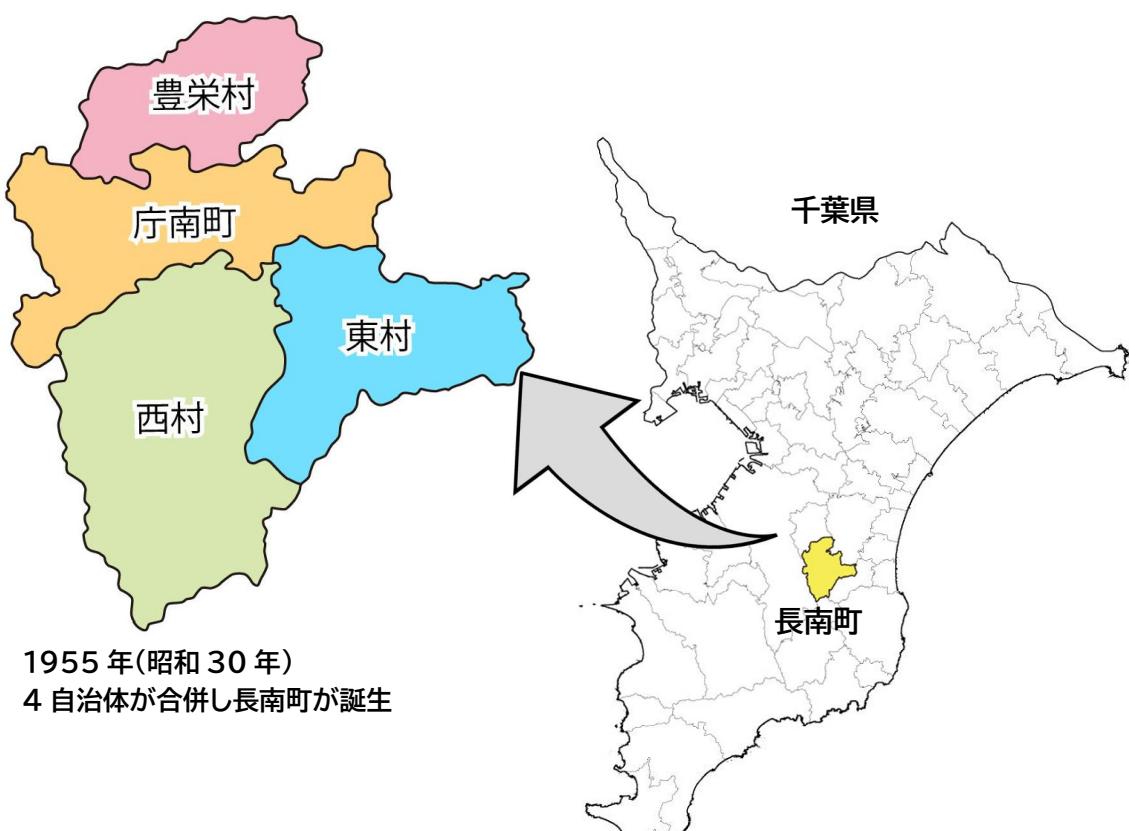
町の面積は、65.51km<sup>2</sup>を有し、その約3分の1を山林・原野が占め、次いで田畠が約25%を占める自然に囲まれた土地となっており、隣接自治体は、市原市・茂原市・大喜多町・長柄町・睦沢町の2市3町です。

本町は都心から60km圏内に位置しており、近接する都市圏への移動は 2013 年に開通した首都圏中央連絡自動車道の茂原・長南インターチェンジを利用することで可能です。特に、東京湾アクアラインから圏央道の利用により、東京や神奈川への移動時間も飛躍的に短縮できます。羽田空港・成田空港へのアクセスも60分程度と首都圏だけではなく、世界への移動環境も整備されています。

#### (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となっており、市原市との境界に位置する町内西側の野見金山が海拔約180mで最も高く、平均で海拔 41.18m となっています。

水系は、一宮川水系にあり、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、九十九里浜に注いでいます。また、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作っています。



### (3) 過疎化の状況

本町は、平成 22 年(2010 年)に「過疎地域」の指定を受けた後、第 5 次「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」の制定により、令和 3 年(2021 年)4 月より引き続き「過疎地域」に指定されました。

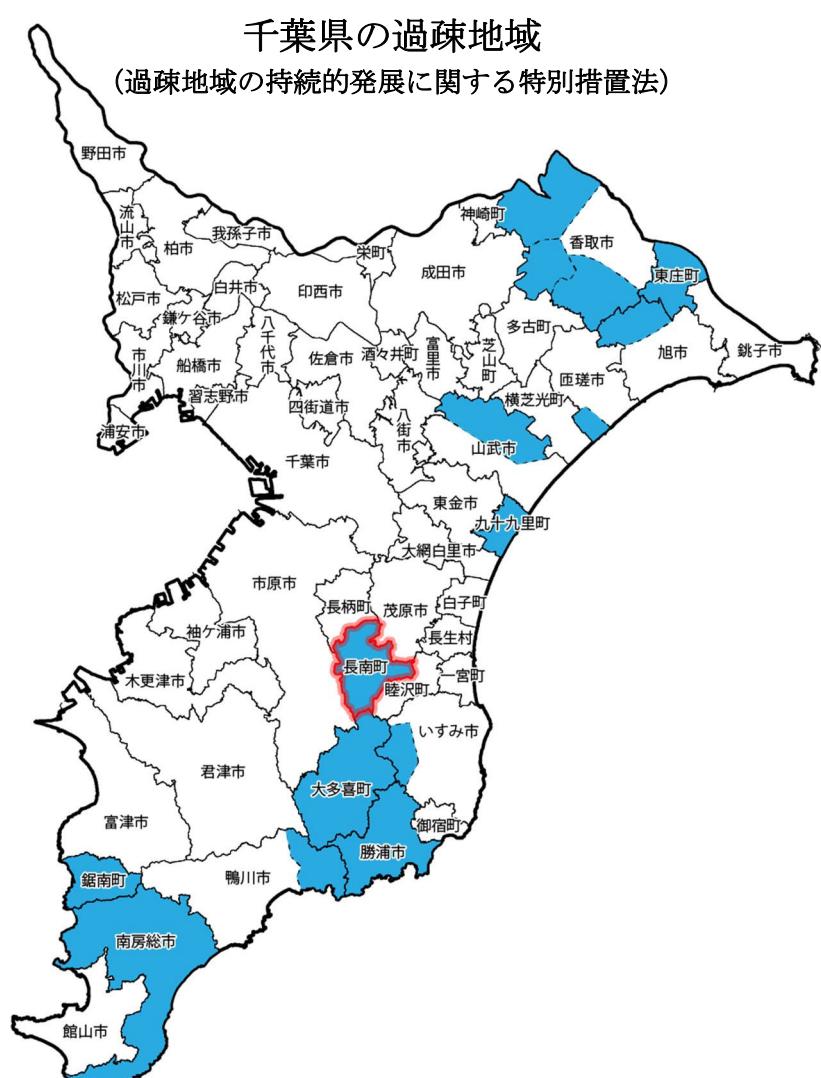
本町における過疎化の現象は、離農を主体とした第一次産業の急激な減少、労働環境を求める若年者の地域外流出、核家族化による新たな居住者の住宅不足等が主な要因にあります。

また、15歳未満の人口が占める割合は、昭和35年で31.5%、昭和55年で19.1%、平成17年で10.1%と急激なスピードで減少しています。65歳以上の高齢者比率は、昭和35年8.9%であったものが昭和55年には15.6%、平成17年には30.3%、平成22年には32.6%、平成27年には37.6%、令和2年には44.7%と町民の約半数に迫る状況にあります。

こうした動向から、本町の人口構造は急激な少子高齢化社会に至っていると言えます。

## ■ 本町における過疎地域指定の理由

新法が制定されたことに伴い基準が見直され、人口要件として昭和 50 年～平成 27 年の 40 年間における人口減少率は、29.6% となり(基準 28% 以上減少)、かつ財政力要件として平成 29 年～令和元年の 3 年間における財政力指数の平均が 0.455(基準 0.51 以下) となつたため。



千葉県 過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法 資料より(令和4年4月1日時点)



## 2-2. 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、342 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、3. 3. 1 インター連絡線と3. 4. 3 長南バイパス線、千葉県の地域高規格道路として、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。

国道409号茂原一宮道路(通称:長生グリーンライン)の整備状況としては、平成25年4月に国道409号～圏央道茂原長南ICまでの約700m、令和2年5月に圏央道茂原長南IC～長南町道利根里線までの約1.5kmが部分開通しました。本町内における長南町道利根里線以降の区間は、令和5年度開通予定です。

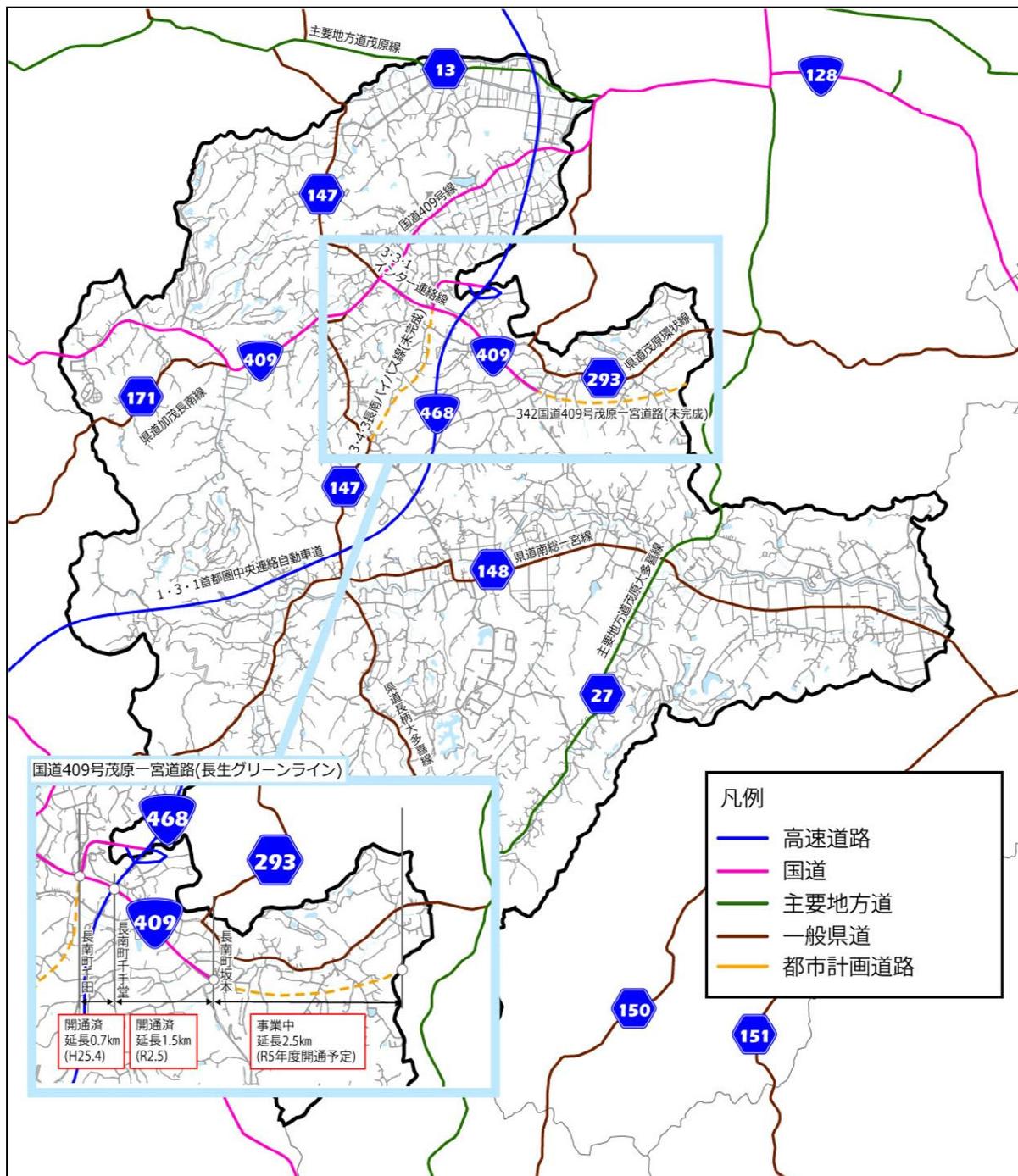


図 2-1 長南町の道路網



## 2-3. 人口

### (1)町全体人口の推移

全国的に人口減少・少子高齢化が進行し課題とされている中で、本町においても深刻な状況が続いています。本町の総人口は 1985 年の 11,640 人をピークに減少を続け、2005 年には1万人台を下回り、2020 年には人口 7,198 人と過去最低となりました。

生産年齢人口及び年少人口は、長きに渡り減少傾向となっている一方、高齢人口は増加しており、2020 年の高齢人口の構成は 44.7% で町民の約半数を占める状況にあります。

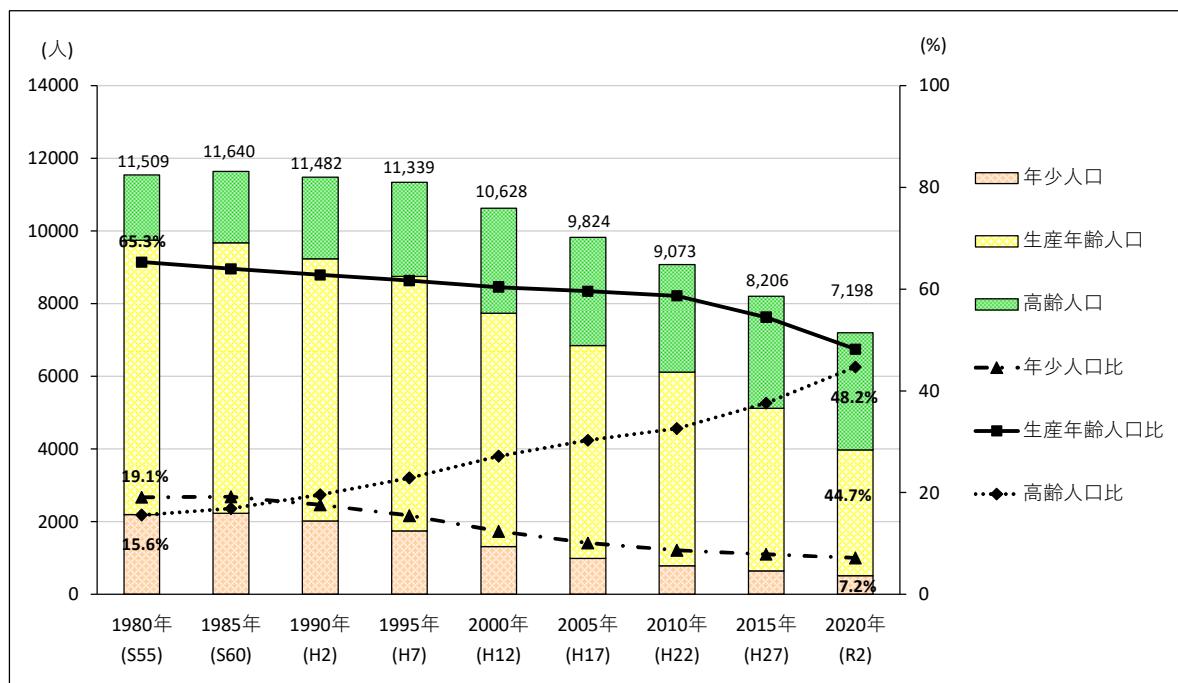


図 2-2 長南町全体の人口推移

出典：国勢調査



## (2)町全体人口の将来展望

『第2期長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略』における2060年(令和42年)の推計人口は、2,303人となっています。この推計人口は、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(2,195人)に比べ、108人の人口減少の抑制を見込んでいます。

また、本町の目標では、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と比べ人口減少を抑制するものと見込み、2060年(令和42年)の将来人口目標を2,300人としています。

	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2030年 (R12)	2040年 (R22)	2050年 (R32)	2060年 (R42)
	(人)	(人)	(人)	(人)	(人)	(人)
社人研推計 (第1期人口ビジョン策定時)	8,355	7,680	6,384	5,166	3,996	3,059
独自推計 (第1期人口ビジョン目標)	8,382	7,763	6,618	5,582	4,575	3,782
国勢調査実績	8,206	7,198	—	—	—	—
社人研推計 (最新)	—	7,403	5,913	4,509	3,189	2,195
高齢化率(%)	—	44.3	52.4	58.4	63.0	66.7
独自推計 (第2期人口ビジョン目標)	—	7,427	5,988	4,613	3,298	2,303
高齢化率(%)	—	44.1	51.8	57.1	60.9	63.6

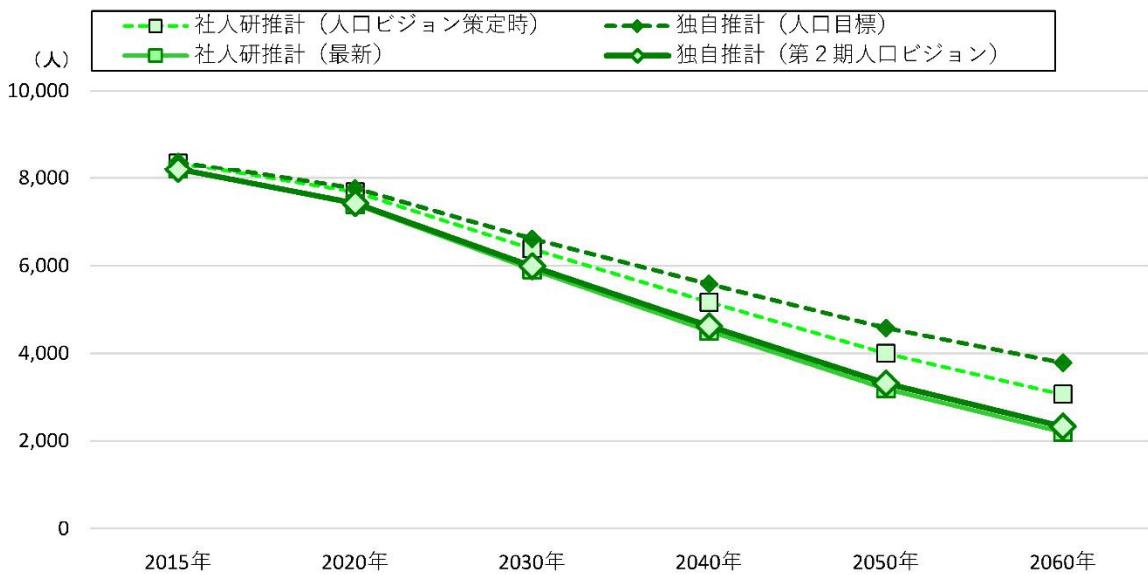


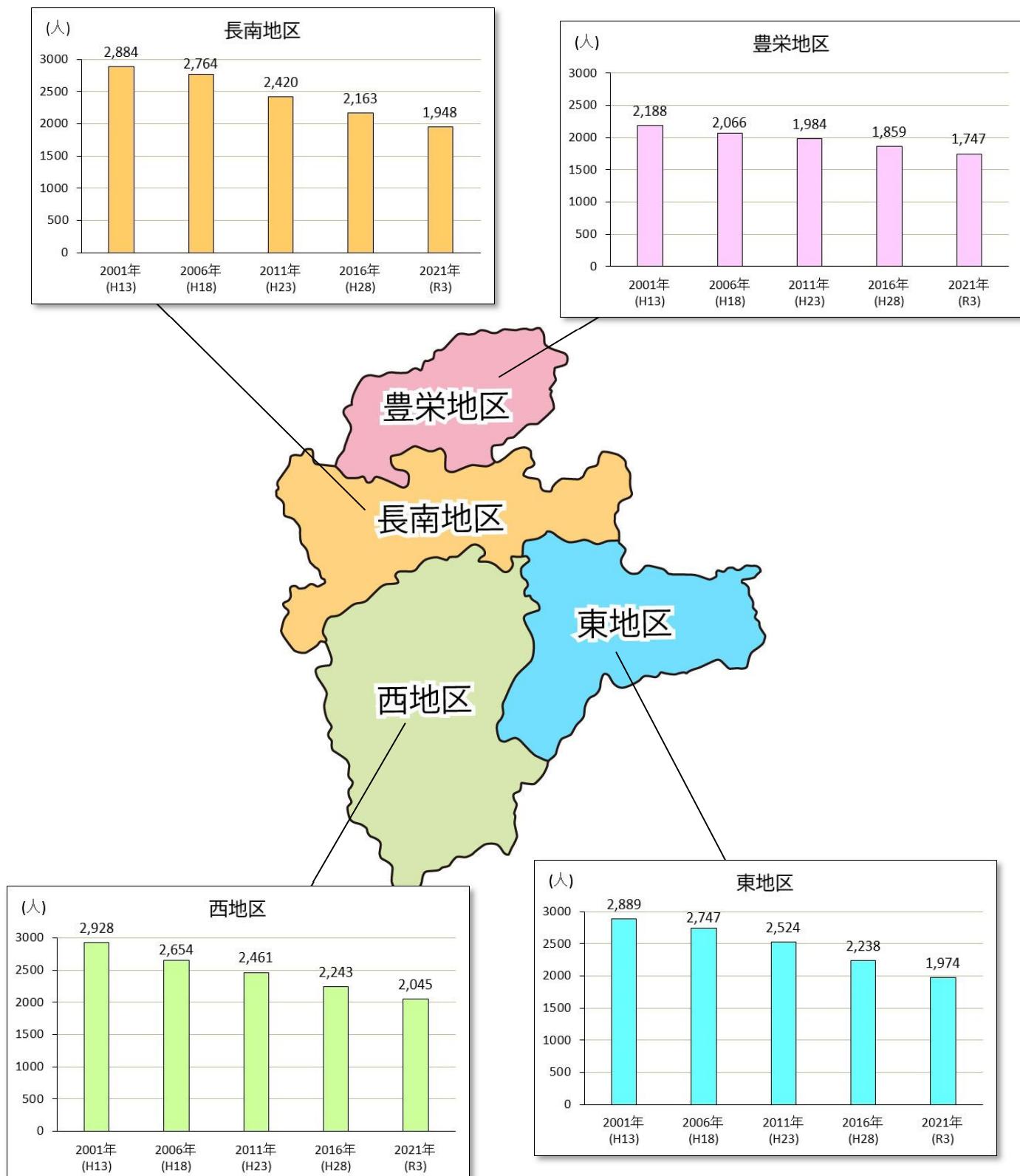
図 2-3 長南町の人口の将来展望

出典:第2期長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略 28 頁



### (3)地域別人口の推移

町内全体人口と同時に地区別人口も減少傾向にあります。2016年から2021年の5年間で、長南地区で215人、豊栄地区では112人、東地区では264人、西地区では198人減少しています。



出典：千葉県ウェブサイト内「千葉県年齢別・町丁字別人口」



## 2-4. 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、2020 年には 3,272 人となっています。産業別就業者数の構成率をみると、第二次産業従事者の割合が減少し、第三次産業従事者の割合が増加傾向にあります。

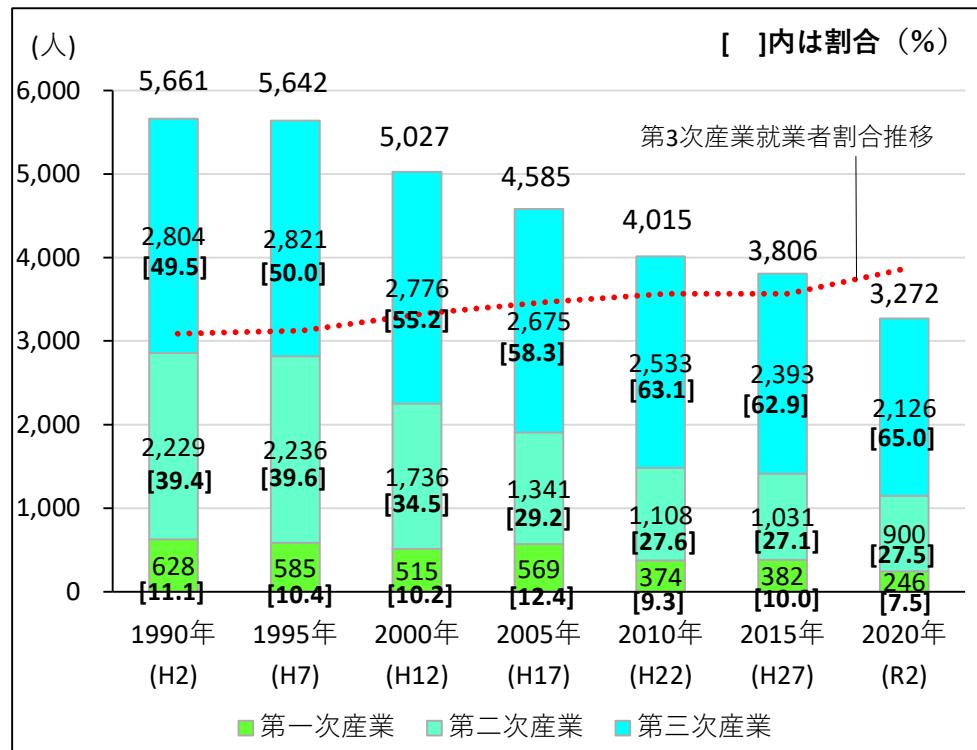


図 2-4 長南町の産業別人口推移

出典：国勢調査

### (2)工業

本町における工業の事業所数は、減少傾向にあります。2017 年と比較し製造品出荷額は、2020 年は約 66 億円の減少となりました。また、従業者数は 2019 年に一度増加したものの、2020 年には再び減少に転じています。

表 2-1 長南町における工業

年区分	事業所数	従業者数(人)	製造品出荷額等(万円)
2017年	26	1,494	4,253,056
2018年	26	1,469	4,176,281
2019年	25	1,533	3,862,316
2020年	24	1,487	3,586,691

出典：工業統計調査



## 2-5. 施設の立地状況

町内の主要施設は、町の中央に位置する町役場周辺に集積しており、南部には施設が少ない状況です。

なお町立の小学校は、2017年(平成29年)4月より長南町立長南小学校、長南町立豊栄小学校、長南町立東小学校、長南町立西小学校を統合し、長南中学校敷地内に小中一貫校となる「長南町立長南小学校・長南中学校」として再編されました。

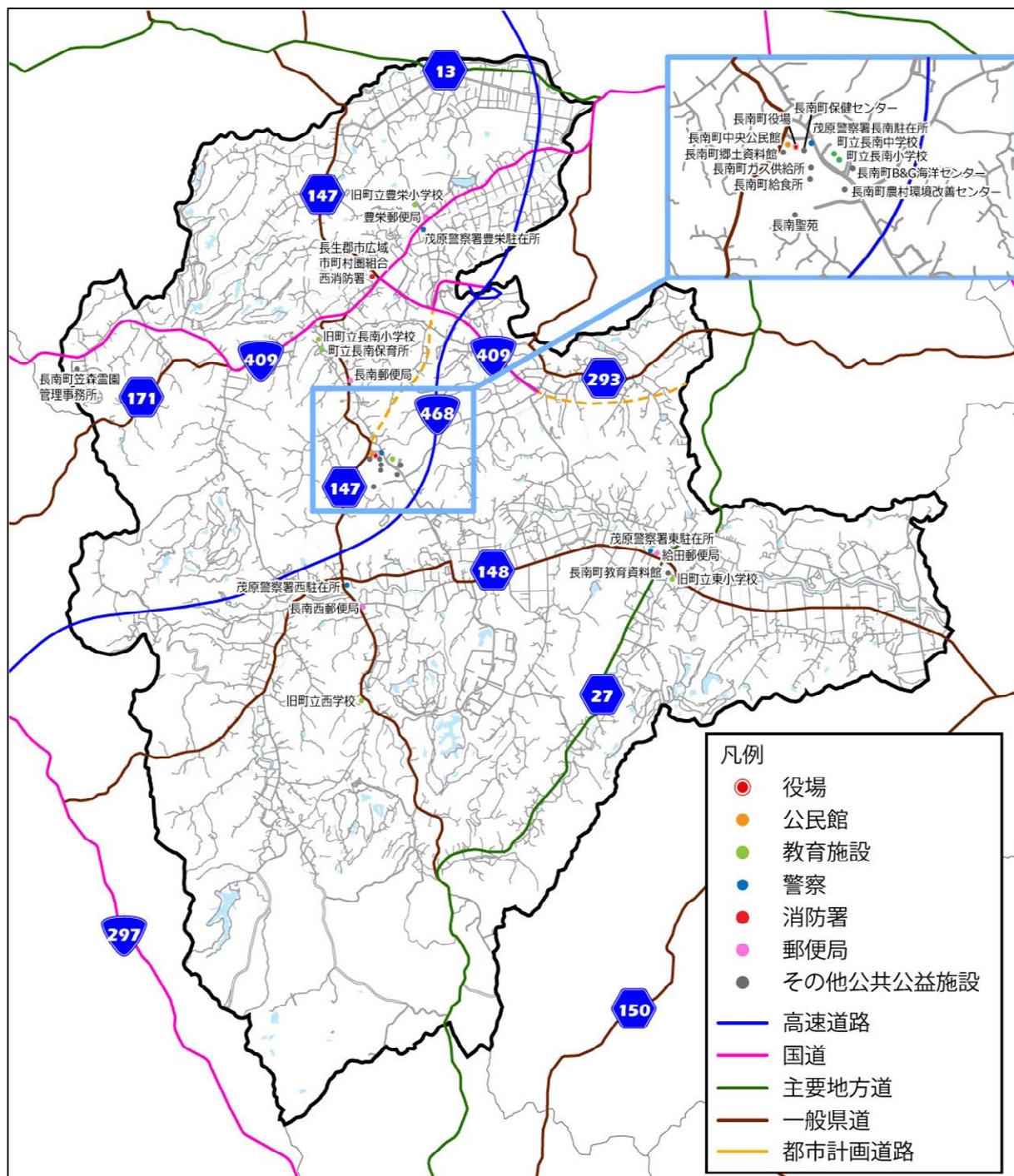


図2-5 長南町の施設立地状況



## 2-6. 観光

### (1) 観光資源等の位置

主要観光施設である笠森寺観音堂(国指定重要文化財)をはじめ、8箇所のゴルフ場及び花火大会等の観光資源を有しています。令和2年度、3年度は、新型コロナウイルスの流行により花火大会等の主要イベントの中止が相次ぐ状況にあります。その他には、絶景と咲き誇る花々が見どころの「野見金公園」などが主要観光資源です。

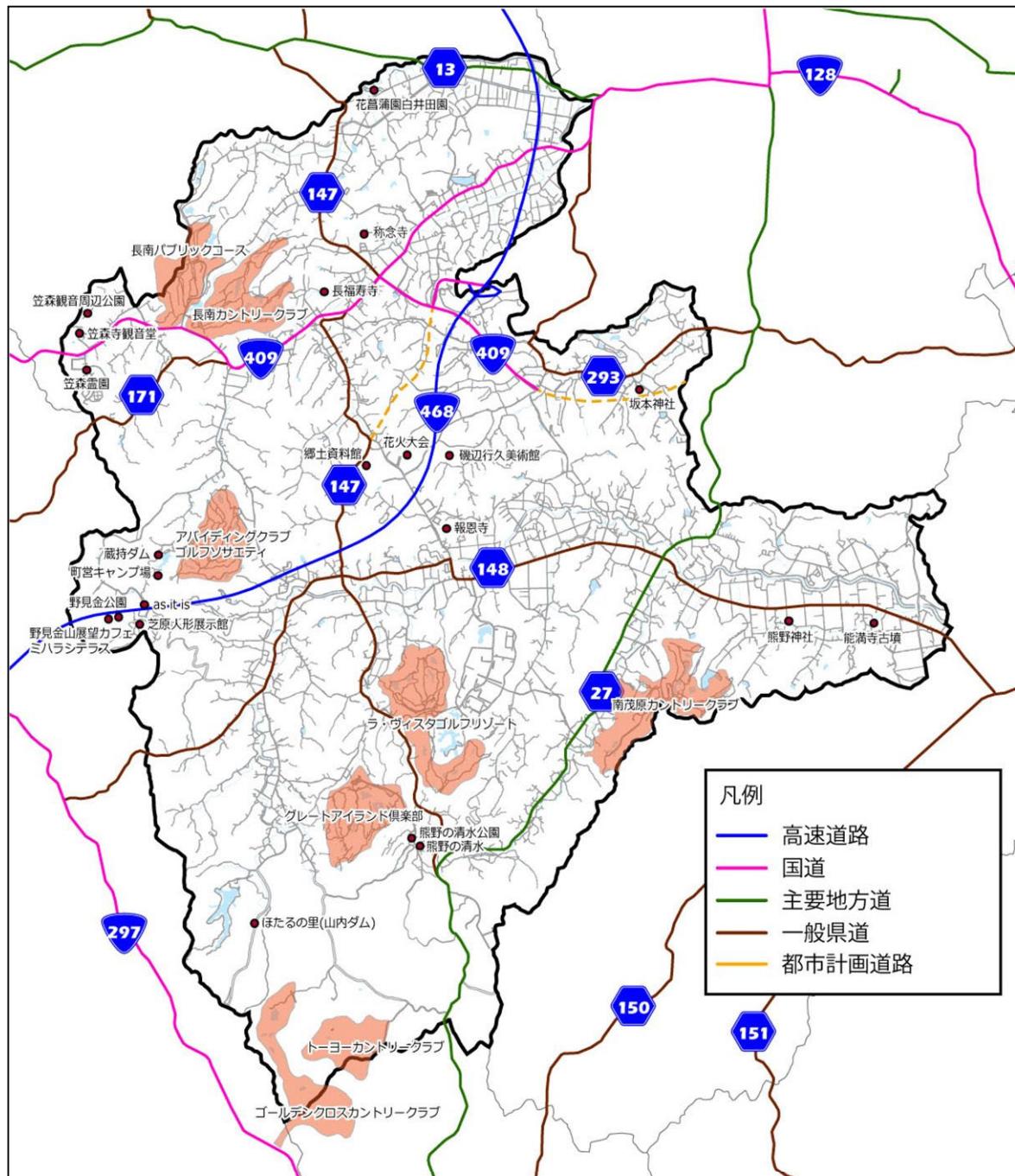


図 2-6 長南町の主要観光資源



## (2)観光入込客数の推移

本町の主な観光客はゴルフ場への来訪客となっており、観光入込客数の約8割を占めています。観光入込客数は、2015年には40万2,429人となっており、2005年から増加傾向にありました。その後、新型コロナウイルス流行による影響を受け、2020年の観光入込客数は大幅に減少しています。

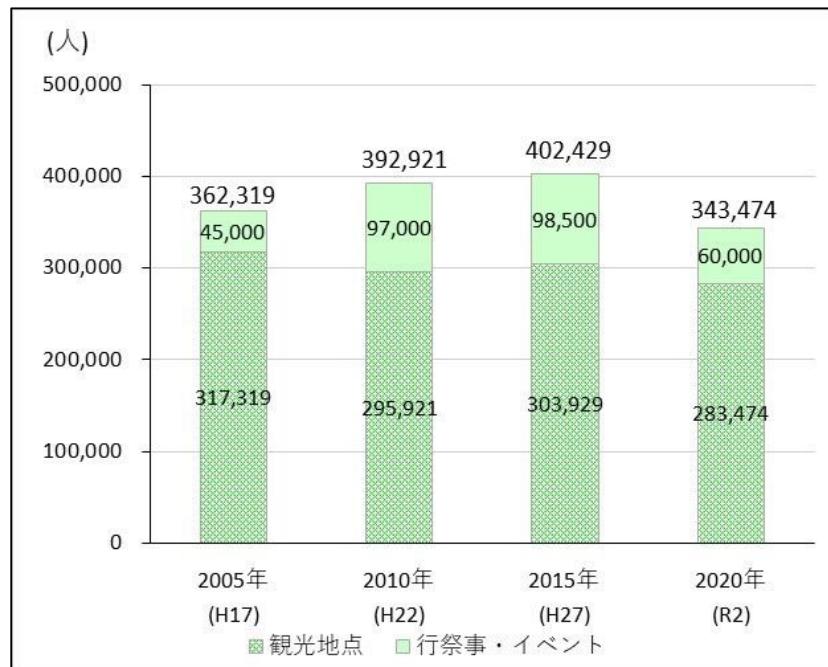


図2-7 長南町の観光入込客数推移

出典:千葉県観光入込客数調査

## 2-7. 教育(児童・生徒数)

小学校の児童数、中学校の生徒数は、年々減少傾向にあります。現在の児童数及び生徒数は、2015年と比較すると小学校の児童数・中学校の生徒数共に、約2割程度の減少となっています。また、前述の通り、2017年(平成29年)4月より町内の4つの小学校を統合し、長南小中学校一貫校として開校しました。

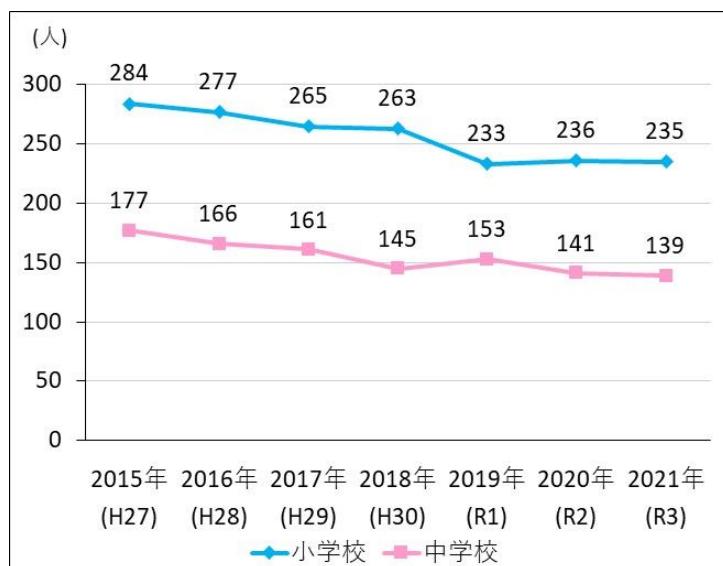


図2-8 長南町の児童・生徒数推移

出典:学校基本調査

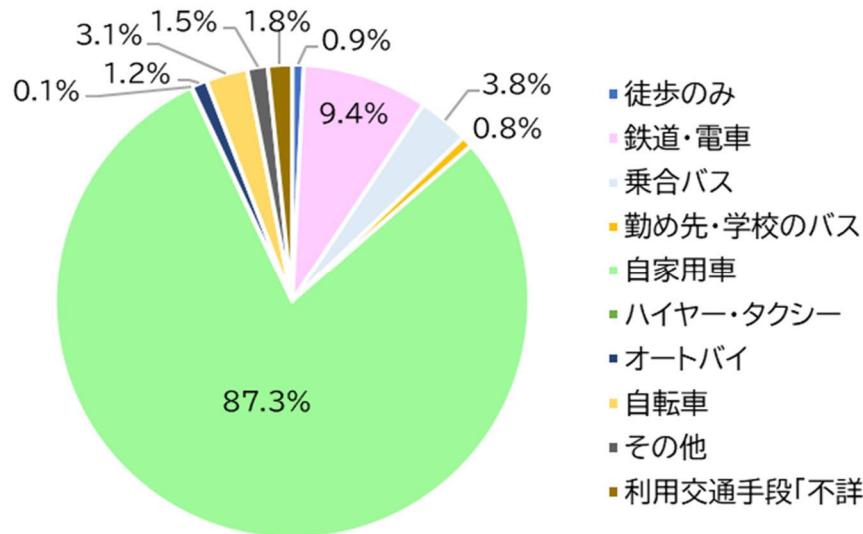


## 2-8. 通勤・通学での移動実態

下記に令和 2 年国勢調査結果からみる移動実態を整理します。

### (1)利用交通手段

本町が常住地である 15 歳以上の自宅外就業者、通学者の利用交通手段は、自家用車が最も多く、87.3%となっており約 9 割を占めています。次いで鉄道・電車(9.4%)となっています。



出典:令和 2 年国勢調査

図 2-9 長南町常住者の利用交通手段

### (2)通勤先と通学先

15 歳以上の本町への通勤・通学地、また本町からの通勤・通学地の乗用は右記の図が示すよう、通勤・通学ともに茂原市が最も多い状況です。

本町からの通勤地では、茂原市に次いで市原市、千葉市、県外の順で多く、通学地では、千葉市、県外の順となっています。

出典:令和 2 年国勢調査

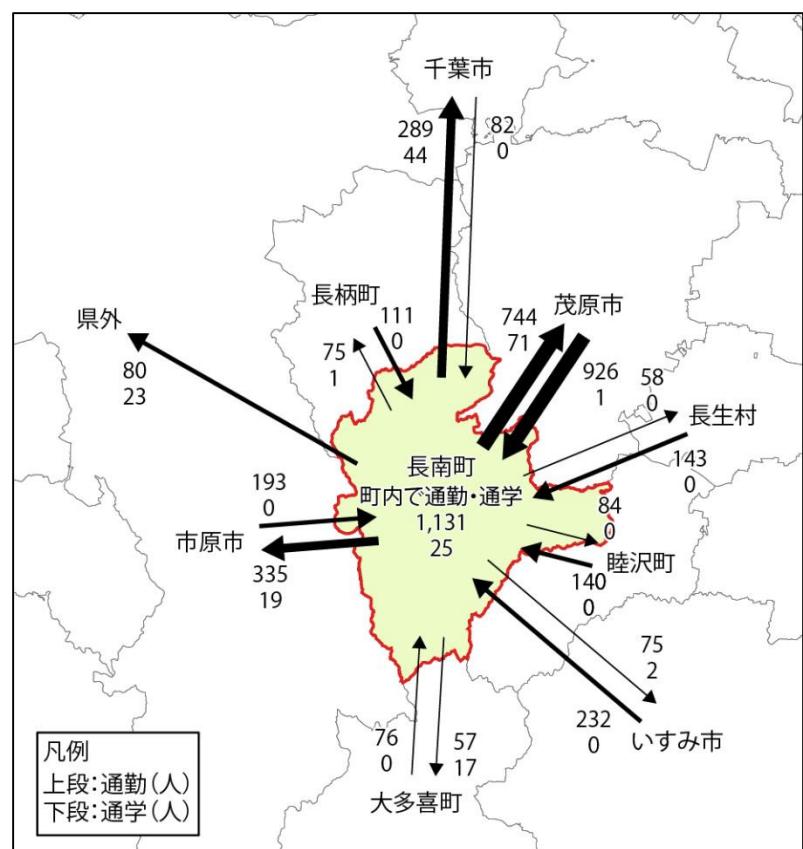


図 2-10 長南町からおよび長南町への通勤者及び通学者数



## 2-9. 町民の公共交通整備に関する意識

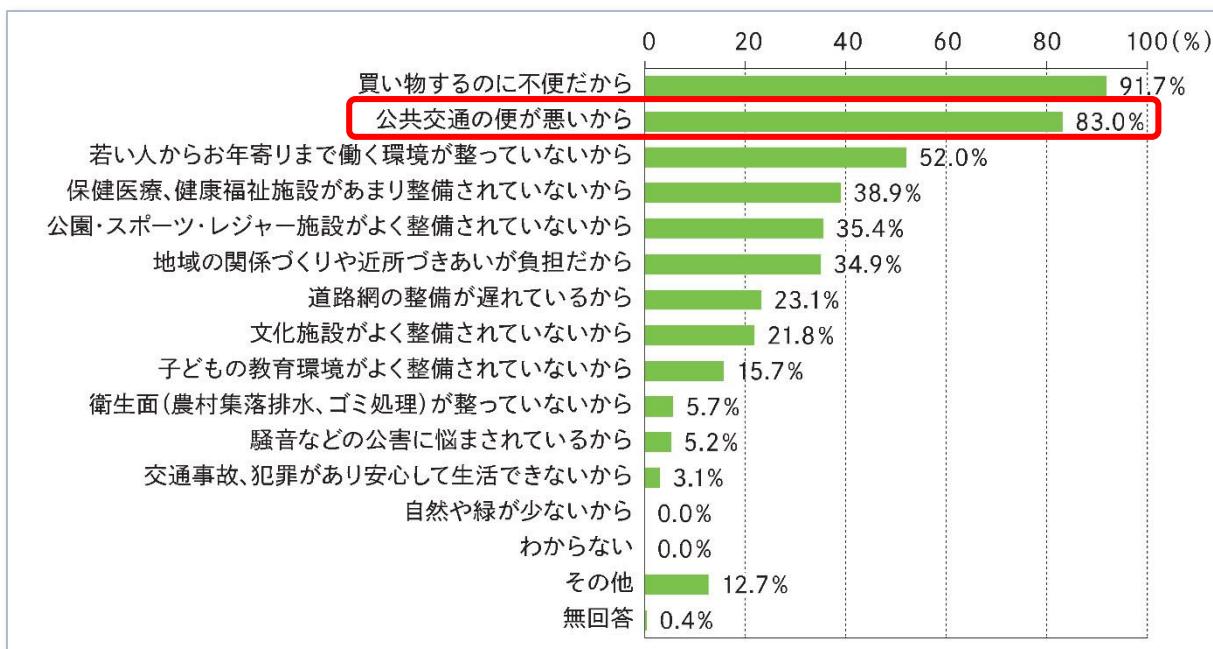
『長南町第5次総合計画』の策定にあたり、本町では 2019 年9月に住民の意識やニーズ把握を目的とした住民意識調査を実施しました。下記に概要を示します。

調査対象	無作為抽出した18歳以上の住民
有効対象者数	1, 200名
調査期間	令和元年(2019 年)9月
有効回収数	491票
有効回収率	40. 9%

出典:長南町第5次総合計画 17頁

### (1)調査結果概要

住民意識調査内における「本町が住みにくい理由」では、「買い物するのに不便だから」の回答者の割合が 91.7%と大多数を占めています。次いで「公共交通の便が悪いから」が 83.0%となっており、公共交通は町民にとって不満の要因となっています。



出典:長南町第5次総合計画 19 頁

### (2)施策の満足度・重要度

本計画の策定と関連性の高い施策の満足度及び重要度を下記に示します。

I .都市基盤		
施策	重要度	満足度 (4点満点)
4.バスなどの公共交通の利便性	3.28	1.53

出典:長南町第5次総合計画 20頁より抜粋

※満足度及び重要度の点数とは満点を 4 点として設問ごとに点数を回答数で乗じ、その合計を回答者総数(無回答者を除く)で除した値



### (3)CS分析による重要改善項目

CS(Customer Satisfaction)分析は、本町の各施策の満足度及び重要度について、住民意識調査の回答を点数化しグラフ化したものです。

本計画策定に関連性の高い施策と考えられる「公共交通の利便性」は、「重要度は平均より高く、満足度は平均より低い項目」に該当しています。



出典:長南町第5次総合計画 21頁



## 第3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計画を策定します。

### ◆上位計画及び関連計画

#### 上位計画

- ・長南町第5次総合計画(令和3年度～令和12年度)
- ・長南町都市計画マスターplan(平成26年～)
- ・第2期長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和3年度～令和7年度)
- ・国土強靭化地域合同計画 長南町編(令和3年度～令和12年度)

#### 関連計画

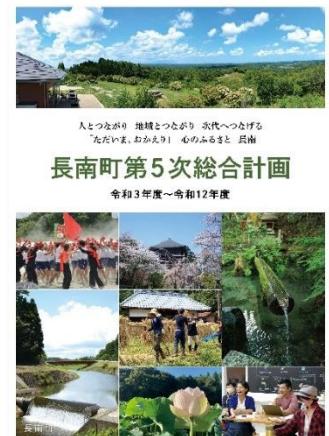
- ・長南町過疎地域持続的発展計画(令和3年度～令和7年度)
- ・第2期長南町子ども・子育て支援事業計画(令和2年度～令和6年度)
- ・長南町障がい者プラン  
長南町障がい者基本計画(令和3年度～令和8年度)  
第6期長南町障がい福祉計画・第2期長南町障がい児童福祉計画  
(令和3年度～令和5年度)



### 3-1. 上位計画の整理

#### (1)長南町第5次総合計画

令和3年度から令和12年度までの10年間を計画期間とした『長南町第5次総合計画』では、“人とつながり 地域とつながり 次代へつなげる「ただいま、おかえり」心のふるさと長南”という将来像の実現に向けて、6つの基本方針により施策を推進しています。



令和3年3月策定

#### 基本方針

- (1) 社会基盤の充実したまち(基盤整備)
- (2) 活力と賑わいにあふれたまち(産業・雇用・地域活性化)
- (3) 自然と調和した暮らしやすいまち(生活環境)
- (4) だれもが健康で元気に暮らせるまち(保健・福祉)
- (5) 豊かな心をはぐくみ生きる力を学べるまち(学校教育・生涯学習)
- (6) 安心・安全に暮らせる町民との協働によるまち(行政・協働)

地域公共交通に関しては、町の主要課題の1つとして“地域公共交通網の維持・利便性”が示されており、適切なあり方の検討と同時に、観光面においても利便性を向上することが課題とされています。

また施策においては、「施策の基本方針(1)社会基盤の充実したまち(基盤整備)」の分野において、“公共交通網の利便性向上”を施策として掲げています。具体的には、町内巡回バスの存続または廃止についての抜本的な検討、デマンド交通(乗り合いタクシー)の運行内容の見直し等の必要性を掲げています。

#### 施策の基本方針(1) 社会基盤の充実したまち(基盤整備)に対する施策

##### 施策2 公共交通網の利便性向上

- ・町民ニーズに応じた地域公共交通の検討
- ・巡回バスの運行と今後のあり方
- ・デマンド乗り合いタクシーの運行



## (2)長南町都市計画マスタープラン

平成26年3月に策定された『長南町都市計画マスタープラン』では、まちづくりにおける基本理念、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、都市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、「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、周辺市町村も含めた広域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。

長南町都市計画マスタープラン  
～都市計画に関する基本的な方針～

平成26年3月  
長南町

平成26年3月策定

### 将来都市構造

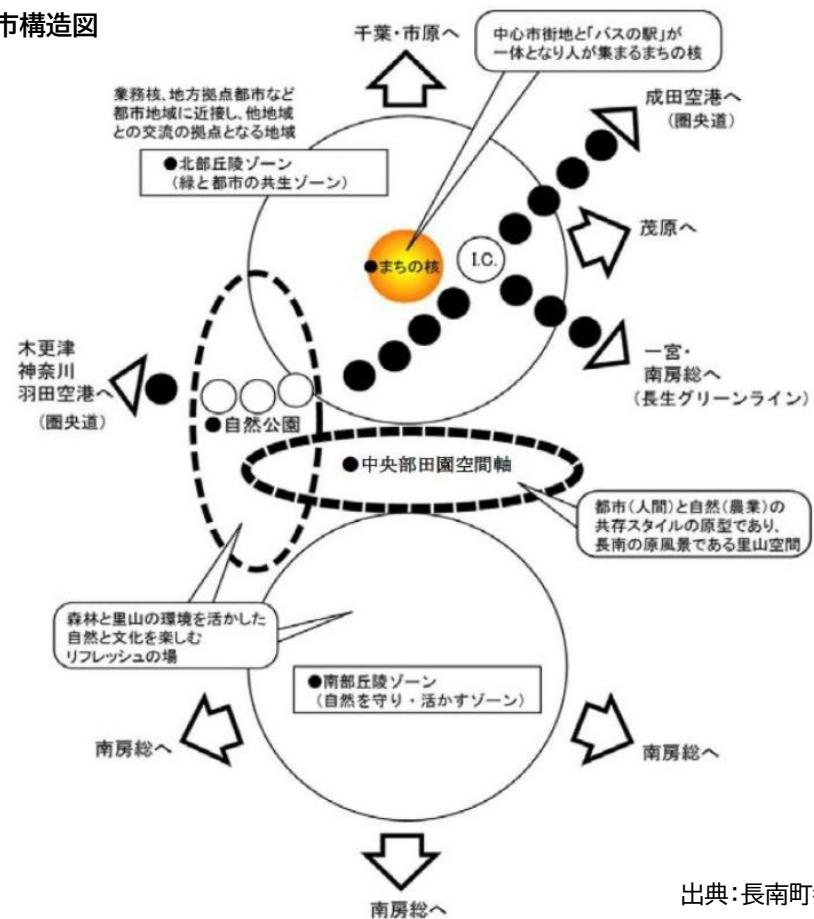
#### ○圏央道を軸とする地域の骨格づくり

- ・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

### 将来都市構造図



出典:長南町都市計画マスタープラン



### (3) 第2期長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略

令和3年度から令和7年度までの5年間を計画期間とした『第2期長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略』は、『長南町第5次総合計画』との整合を図りながら、長南町の“人口減少対策・地域活性化”に関する施策を戦略的に実行するためのビジョンを示したものです。

『長南町第5次総合計画』で掲げている“人とつながり 地域とつながり 次代へつなげる「ただいま、おかえり」心のふるさと 長南”という未来を目指し、『長南町第5次総合計画』における施策の整合と調和を十分に図り、町として一体的な施策の推進を図るものです。



令和3年3月策定

#### 基本目標

##### ○基本目標1

まちにしごとをつくり、安心して働くようにする

～農業・商工業・観光の振興による活発で活力ある長南づくり～

##### ○基本目標2

まちの内外をつなぐ、ひとの流れをつくる

～地域資源と立地優位性を活かした魅力あふれる長南づくり～

##### ○基本目標3

若い世代の描くライフスタイルを実現する

～子育て世代に選ばれ、次世代教育を担う長南づくり～

##### ○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

～穏やかな暮らしのある安心・安全な長南づくり～

#### 横断目標

##### ○横断目標1

災害に強いまちづくり

##### ○横断目標2

新たな日常に対応した地域経済の構築

地域公共交通に関しては、「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  
～穏やかな暮らしのある安心・安全な長南づくり～」において、安心安全に暮らせるまちづくり、生活利便性の向上への取り組みとして、地域公共交通の確立を具体的な施策として掲げています。



## 「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 ～穏やかな暮らしのある安心・安全な長南づくり～」において示される具体的な施策

- ・地域公共交通の確立
- ・町民の健康増進
- ・自助・共助による地域コミュニティづくり
- ・Society5.0に備えた情報基盤の整備
- ・生涯学習の推進
- ・安心で暮らしやすいまちづくり

なお、地域公共交通の確立においては、主な事業として“長南町新公共交通システムの構築”があり、高齢者の買い物や通院等の日常的な移動、高速バスや茂原駅からの観光客等の2次交通の問題を改めて意識し、既存の巡回バスやデマンドタクシーのあり方を含め、総合的に新たな交通体系を検討することを掲げています。



## (4) 国土強靭化地域合同計画

令和3年度から令和12年度までの10年間を計画期間とした『国土強靭化地域合同計画』は、2013年12月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靭化基本法」が公布・施行されたことを受け、国は「国土強靭化基本計画」、千葉県は「千葉県国土強靭化地域計画」を策定し、取組が進められてきました。

一宮町、睦沢町、長生村、長柄町、長南町の5町村は、茂原市と白子町を含めた長生都市内7市町村において、長生都市広域市町村圏組合などの広域行政による連携を図っています。本計画は、この強みを生かして、連携・相互補完により地域全体の防災力向上に資するために、国土強靭化に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための指針となる国土強靭化地域合同計画を5町村合同で策定するものです。

国土強靭化  
地域合同計画  
長南町編



令和3年3月策定

5町村による『共通編』では、下記の施策を掲げています。

### 施策1. 直接死を最大限防ぐ

施策2. 救助・救急、医療活動が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保する

施策3. 必要不可欠な行政機能は確保する

施策4. 必要不可欠な情報通信機能・情報サービスは確保する

施策5. 経済活動を機能不全に陥らせない

施策6. ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限にとどめるとともに、  
早期に復旧させる

施策7. 制御不能な複合災害・二次災害を発生させない

施策8. 社会・経済が迅速かつ従前より強靭な姿で復興できる条件を整備する

これらの施策に対応するため、様々な取り組み項目が設定されています。長南町における内容を示した『国土強靭化地域合同計画 長南町編』においては、公共交通に関する項目として、下記の内容を示しています。

### ・長南町編における公共交通関連事項

施策2. 救助・救急、医療活動が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保する

・施策の推進方針(32)-74において、災害時における緊急輸送道路の代替性を確保し、地域の経済基盤や生活環境維持のため、関係機関と連携した国道、県道の整備や町道等の整備を実施することを示しています。

・施策の推進方針(32)-81において、県と連携した交差点の改良の実施を検討することを示しています。



## 3-2. 関連計画の整理

### (1)長南町過疎地域持続的発展計画

過疎地域自立促進特別措置法が、令和3年3月31日で期限を迎えたことから、過疎地域の実情に応じて実施する施策に対して特別措置を講じるための新たな法律「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」が制定されました。

これに伴い、前身計画である『長南町過疎地域自立促進計画』の内容を踏襲し策定された『長南町過疎地域持続的発展計画』では、過疎地域の持続的発展を図るための方針をはじめ、具体的な項目を掲げています。



令和3年9月策定

地域公共交通に関しては、第5項「交通施設の整備、交通手段の確保」における現況と問題点において、巡回バスの運行の現況を鑑み、存続または廃止について抜本的な検討が必要であることが示されています。また、デマンド乗合タクシーについては、町内の公共交通空白地域を解消する有効な手段であるとしたうえで、今後乗合率の改善、他の公共交通手段との相互連携の検討が必要であることが示されています。

また、本計画では、上記の内容を本長南町地域公共交通計画において検討することが示されています。

### 「5 交通施設の整備、交通手段の確保」において示される具体的な内容

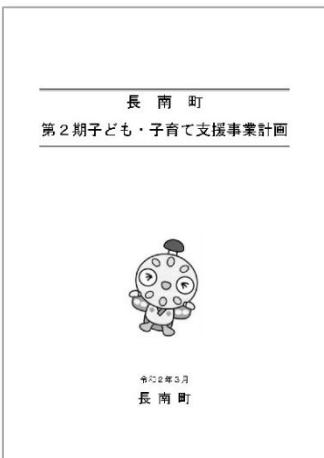
#### 現況における問題点の対策

- ◆町民ニーズに応じた地域公共交通の検討
- ◆巡回バスの運行と今後の在り方
- ◆デマンド乗合タクシーの運行



## (2) 第2期長南町子ども・子育て支援事業計画

令和2年度から令和6年度までの5年間を計画期間とした『第2期長南町子ども・子育て支援事業計画』では、家庭での教育の重要性を再認識しつつ、幼稚園・保育所・学校、ボランティア、自治会、行政などに関わる全ての人が、子ども・子育て家庭を支え、本町の未来を担う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います。なお、この計画では、国における『ニッポン一億総活躍プラン』や『子育て安心プラン』等の施策の方向性を、本町の現状を鑑み反映し、策定しています。



令和2年3月策定

### 基本理念

ひとりじゃないよ みんなで育てる 未来に輝く 長南っ子

### 基本目標

- 基本目標1 地域における子育ての支援
- 基本目標2 母性と乳幼児等の健康の確保及び増進
- 基本目標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
- 基本目標4 子育てを支援する生活環境の整備
- 基本目標5 要保護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、「基本目標1 地域における子育て支援」において、就学前児童の教育・保育の充実のため“保育所送迎バスの運行事業”、経済的支援の充実のため“遠距離通学に対する支援事業”的推進を掲げています。

#### 就学前児童の教育・保育の充実に対する事業

- 保育所送迎バスの運行  
3歳以上を対象とした、送迎バスを2台運行します。

#### 経済的支援の充実に対する事業

- 遠距離通学に対する支援  
中学校から6km以上の遠距離通学をする生徒に対して通学費を補助します。



### (3)長南町障がい者プラン

『長南町障がい者プラン』は、令和3年度から令和8年度までの6年間を計画期間とした『長南町障がい者基本計画』と、令和3年度から令和5年度までの3年間を計画期間とした『第6期長南町障がい福祉計画・第2期長南町障がい児童福祉計画』の3つの計画を合わせたものです。

#### 長南町障がい者基本計画：

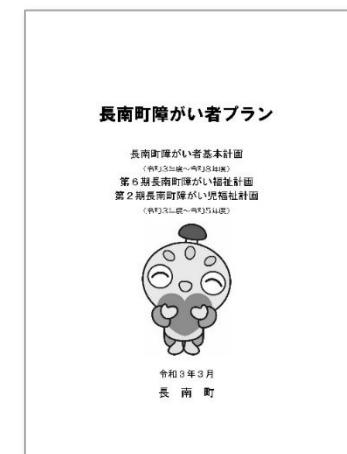
障がいのある人の生活全般にかかる幅広い分野の施策を総合的に推進するための基本的な計画

#### 第6期長南町障がい福祉計画：

障害福祉サービスや地域生活支援事業の見込量や確保の方策を定めた実施計画

#### 第2期長南町障がい児童福祉計画：

障害児通所支援等の見込量や確保の方策を定めた実施計画



令和3年3月策定

策定にあたっては、本町におけるまちづくりの基本となる『長南町第5次総合計画』をはじめ、その他の町の関連計画との整合を図りながら一体的に策定し、3つの計画を合わせて、本町の障がい者施策の方向を示しています。

#### 基本方針

だれもが健康で 元気に暮らせるまち

#### 基本目標

基本目標1 地域生活の支援体制の充実

基本目標2 自立と社会参加の促進

基本目標3 地域一体でのまちづくり

地域公共交通に関しては、「基本目標3 地域一体でのまちづくり」を実現するために、「ともに支え合うまちづくりの推進」、「安心・安全な生活環境づくりの推進」という2つの施策を示しており、「安心・安全な生活環境づくりの推進」において、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の普及・啓発をはじめ、誰もが安心して暮らせる安心・安全な環境づくりに取り組むことを掲げています。障がいのある、なしに関係なく、すべての人がお互いを尊重し合いながら、住み慣れた地域で安心して生活を送ることができるまちづくりを推進することを施策目標としています。

#### 主な施策

- (1)人にやさしいまちづくりの推進
- (2)居住環境の整備・改善
- (3)暮らしの安全対策の充実

なお、「(1)人にやさしいまちづくりの推進」において低床バスの導入促進など、公共交通機関等の整備促進を取り上げています。



### 3-3. 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、町民ニーズに応じた巡回バスの運行内容の見直し等公共交通の在り方の検討、道路環境の改良等の課題点が挙がっており、安心・安全で暮らしあやし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、小学生をはじめとした交通弱者の移動手段の改善は重点事項として位置付けられています。

	計画名称	本計画との関連事項
上位計画	長南町第5次総合計画	利便性向上のため、地域公共交通の利用実態の把握と分析を行い（運転免許証返納状況等）、地域のあらゆる輸送手段を視野に入れた取り組みを目指す。
	長南町都市計画マスターplan	・「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目指す。
	第2期長南町まち・ひと・しごと創生総合戦略	安心安全に暮らせるまちづくり、生活利便性の向上の具体的な施策として、“長南町新公共交通システムの構築”を掲げ、既存の巡回バスやデマンドタクシーのあり方を含め、総合的に新たな交通体系を検討する。
	国土強靭化地域合同計画	関係機関と連携した国道、県道の整備や町道等の整備、県と連携した交差点の改良の実施を検討する。
関連計画	長南町過疎地域持続的発展計画	巡回バスの存続または廃止について抜本的な検討、デマンド乗合タクシーについては、乗合率の改善、他の公共交通手段との相互連携の検討が必要であることを示す。
	長南町障がい者プラン	「ともに支え合うまちづくりの推進」、「安心・安全な生活環境づくりの推進」という2つの施策を示し、バリアフリー化・ユニバーサルデザイン化の普及・啓発をはじめ、誰もが安心して暮らせる安心・安全な環境づくりに取り組む。
	第2期長南町子ども・子育て支援事業計画	「地域における子育て支援」において、保育所送迎バスの運行事業、遠距離通学に対する支援事業を推進する。



## 第4章 公共交通の現況と地域公共交通網形成計画の評価

本町には、鉄道駅はありませんが、路線バス等の利用により近隣市町の駅までの移動が可能です。本章では、本町の公共交通の運行状況を整理するとともに、近年の利用者の動向についても整理します。

### 4-1. 路線バス・高速バス

#### (1) 運行概要

長南町役場等、公共施設が集積する長南地区では、路線バスの茂 28、30、31、32、45 系統と巡回バスが同一経路を運行しているため、相互に乗り継ぐことが可能です。また、路線バスの茂 34、41 系統も一部巡回バスと同一経路を運行しています。一方、過去 10 年間の間に、町内～茂原駅南口を結んでいた茂 38 系統が 2013 年、茂 35 系統が 2017 年、茂 33 系統が 2018 年にそれぞれ廃止され、路線バス運行の縮小が進行しています。

高速バスは、長南駐車場バス停より、茂原駅～羽田空港・横浜駅方面へアクセスすることが可能です。また、茂原駅～長南駐車場・市原鶴舞 BT～東京駅方面の高速バスが運行していましたが、2020 年 3 月 1 日に運行終了となりました。

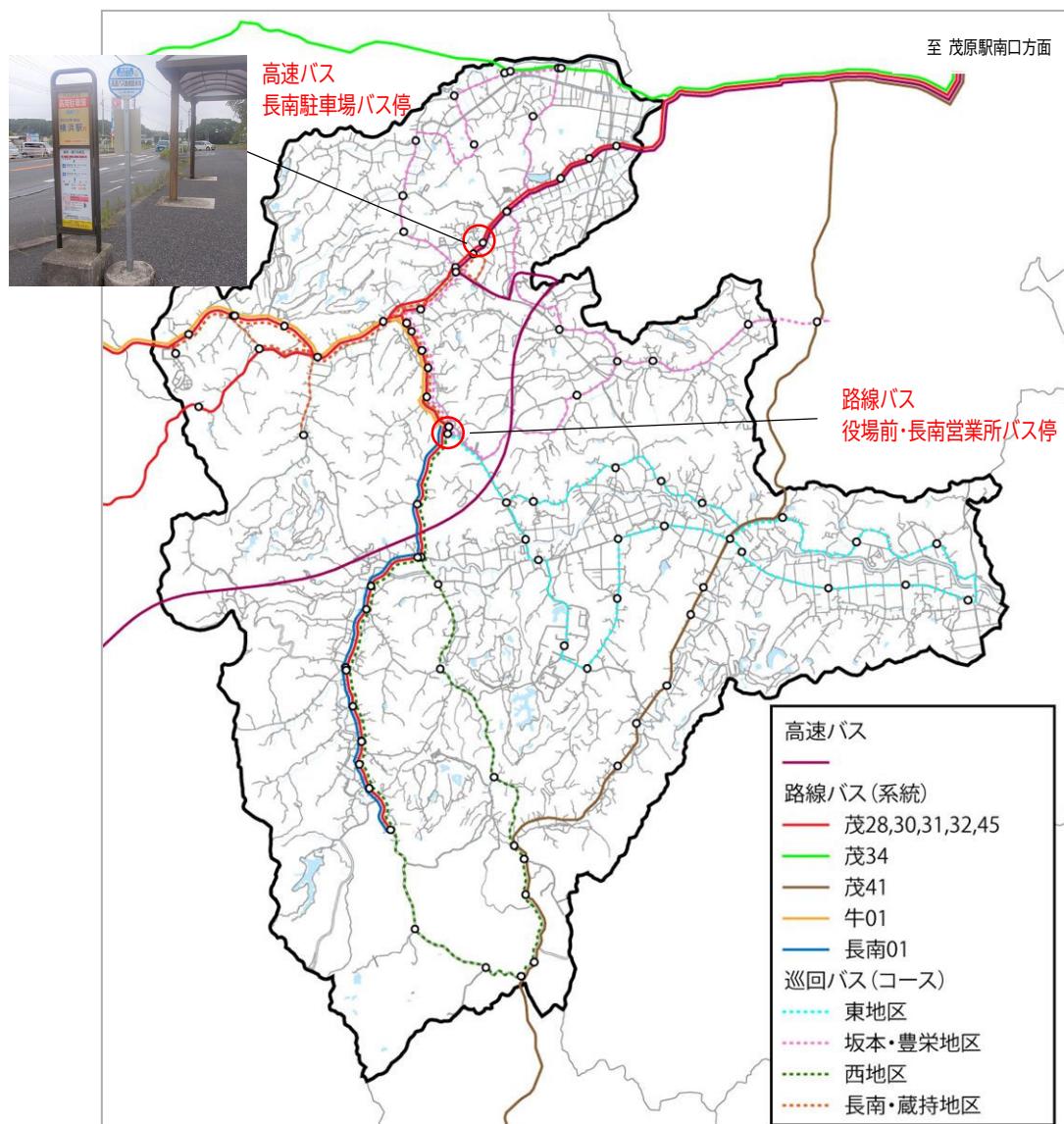


図 4-1 路線バス・高速バス運行経路図



## (2) 運行本数及び年間利用者数

### ・路線バス

#### ◆運行本数

長南駐車場発の路線バスは、茂原駅南口、牛久駅、鶴舞駅、三川方面のアクセスが可能であり、本数は茂原駅南口行きが最も多く、平日は21便/日が運行しています。

表4-1 長南営業所バス停の路線バス時刻表

行先	茂原駅南口		牛久駅		鶴舞駅		三川	
時間	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
6	05 20 30	50					50	
7	15	45	00 40	45	鶴 25			
8	10 25							
9	00 25	00 35	55		循 25			10
10	10			50		循 00		
11	15	00 50			循 35			
12	16 50	15 45						
13	35	35	10	05 45	循 55			
14	10 30 40	15						
15	10	30	25		循 30			
16	10	05		40				
17	05	55			鶴 15			25
18	20		05				45	
19	10	05						

2022年3月12日 改正時点

#### ◆年間利用者数

年間利用者数の推移は、毎年約82,000～92,000人/年前後で推移しています。新型コロナウイルスの感染拡大により、R2年度～R3年度は減少傾向にあります。

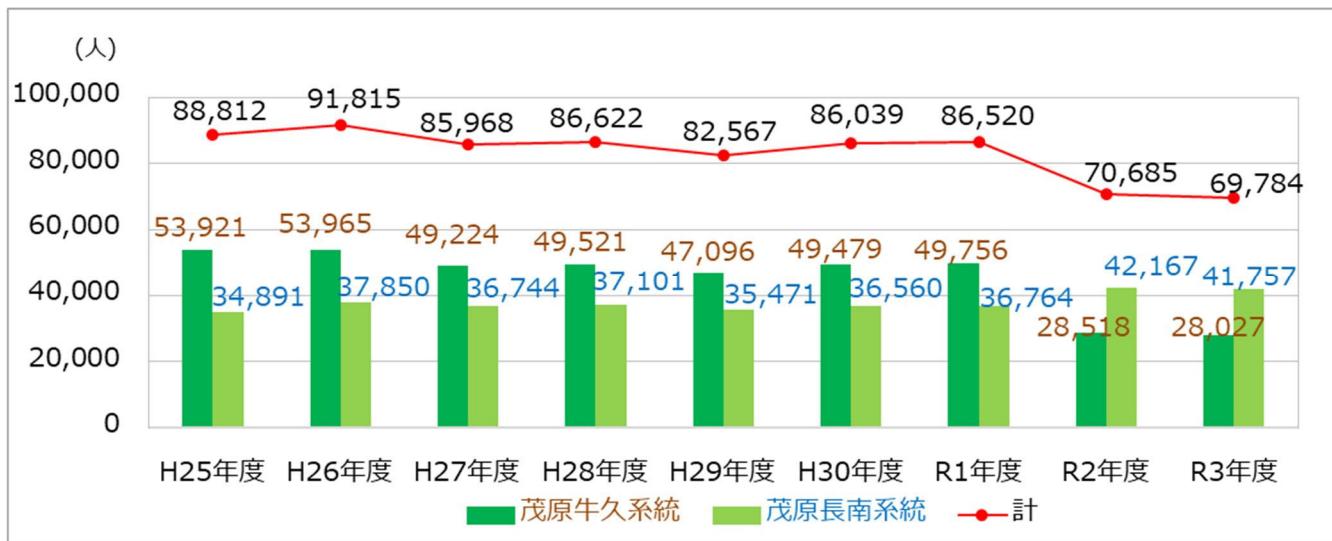


図4-2 路線バス年間利用者数推移

出典:小湊鉄道 事業資料



## ・高速バス

### ◆運行本数

長南駐車場発の羽田空港及び横浜駅方面の高速バスの運行本数は、午前2便、午後2便の計4本が運行しています。毎日運行されており、運賃は羽田空港・横浜駅方面共に1,800円(小児900円)となっています。

表4-3 長南駐車場 高速バス時刻表

#### 茂原駅 ⇒ 羽田空港・横浜駅

運行会社	KM	KQ	KM	KQ
茂原駅(発)	6:50	9:10	16:20	19:35
長南駐車場(発)	7:05	9:25	16:35	19:50
市原鶴舞バスターミナル(発)	7:20	9:40	16:50	20:05
羽田空港第1(着)	8:05	10:25	17:50	-
羽田空港第2(着)	8:10	10:30	17:55	-
横浜駅(着)	8:40	11:00	18:25	21:00

#### 羽田空港・横浜駅 ⇒ 茂原駅

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

KM: 小湊鉄道 KQ: 京浜急行バス

出典: 小湊鉄道バス ウェブサイト

### ◆年間利用者数

高速バスの利用者数は、新型コロナウイルスの感染拡大前は、乗車・降車共に年間約4,000人の利用がありました。2020年度の利用者減少後、2021年度以降は復調傾向にあります。以前の半数以下にも満たない状況です。近年はバスラッピングを実施し、知名度向上に取り組んでいます。

表4-4 高速バス利用者数の推移

	小湊		京急		合計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
2019	1,902	2,425	2,297	1,977	4,199	4,402
2020	446	671	578	287	1,024	958
2021	627	814	659	365	1,286	1,179

出典: 事業者資料



### (3)バス停勢圏

鉄道駅を有していない本町において、定路線で運行している公共交通システムは、路線バス、巡回バスの2つです。これらの路線をもとにバス停勢圏を300mとした際(『都市構造の評価に関するハンドブック』H26 国土交通省都市局都市計画課 を参照)、本町の公共交通カバー率は、54.6%となります。

下記の図に示すよう、人口が集中する場所では、概ねバスの運行がカバーしています。

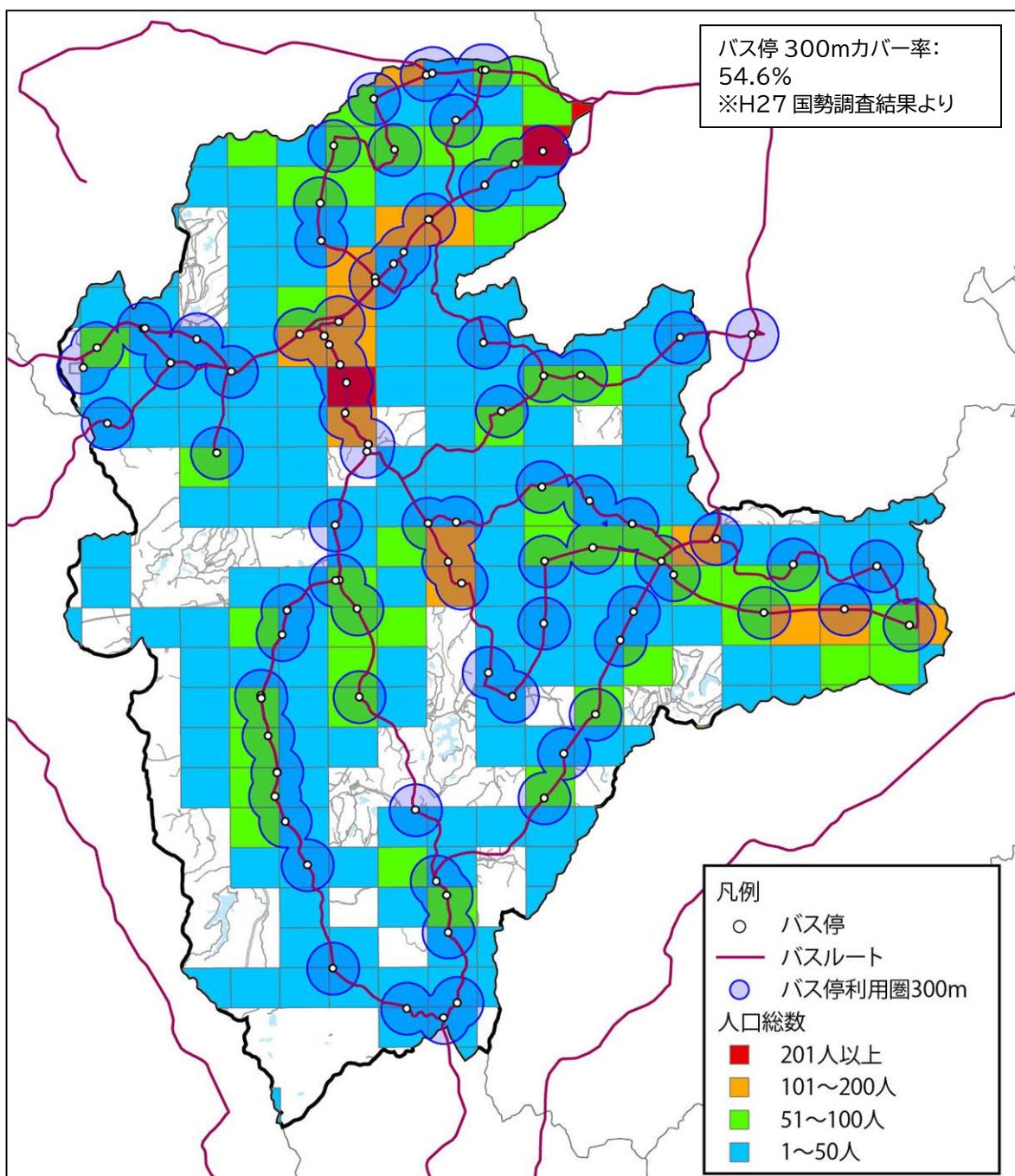


図4-3 バス停勢圏と人口メッシュ図



## 4-2. タクシー

本町のタクシーは、2社の事業者が営業を行い、合計11台の車両を保有しています。過去5ヶ年の傾向は、令和2年(2020年)の新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、利用者減少が見られましたが、その後復調傾向にあります。

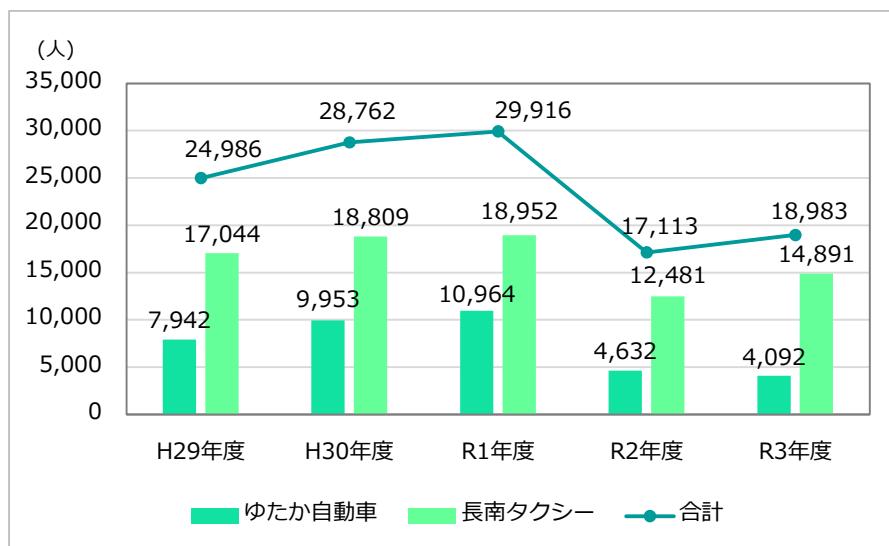


図4-4 タクシー利用者(年間利用者数)の推移

出典：事業者資料

## 4-3. 巡回バス

### (1) 運行概要

長南町巡回バスは、移動手段の確保と住民の利便性の向上のため、既存の路線バスと運行経路との競合を避け、長南町役場を起点に4コースで運行しています。以下に運行概要を示します。

表4-5 巡回バス運行概要

項目	内容
運行開始日	平成16年(2004年)3月
コース別延長及び所要時間	<b>東地区</b> :約20km 約35分 / <b>坂本・豊栄地区</b> :約21km 約40分 <b>西地区</b> :約16km 約30分 / <b>長南・蔵持地区</b> :約13km 約30分
便数	<b>東地区</b> :午前2便 / <b>坂本・豊栄地区</b> :午前1便,午後1便 <b>西地区</b> :午前2便,午後1便 / <b>長南・蔵持地区</b> :午前1便,午後1便
運行日及び時間帯	月曜～金曜(土・日・祝日・年末年始は運休) 概ね7:20～17:35
運賃	小学生以上:一律1コース1回100円 ※就学前児童は無料 ※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 無料 ※ミライロID利用可能(令和3年11月1日～)
その他	・停留所以外でも自由乗降可能 ・回数券あり(100円券12枚つづりで1,000円)



なお、巡回バスの便数は、利用状況を勘案し、平成 24 年(2012 年)、平成 30 年(2018 年)にそれぞれ見直しを図り、全てのコースにおいて減便等、規模縮小の調整を図り運行を継続しています。

また、平成 29 年度の 4 つの町立小学校の統合時には、スクールバスの運行が開始され、巡回バスの児童の利用者が減少しました。その後も一定の利用者がある状況を勘案し、運行を継続していますが、1 日当たりの利用者数は 4 コース合計で平均 6.8 人/日(R3年度)という状況にあり、利用者数の落ち込みが課題となっています。

表 4-6 巡回バスの運行本数推移

コース名	運行開始 H16.3~		H24.4~		H30.1~	
	午前	午後	午前	午後	午前	午後
東地区	3	2	2	—	2	—
坂本・豊栄地区	3	2	1	1	1	1
西地区	3	2	2	2	2	1
長南・蔵持地区	3	2	2	—	1	1



図 4-5 巡回バス運行経路図



## (2)利用者数の推移

### ・年間利用者数の推移

4コース全体の年間利用者数の推移では、H24年度の減便実施前をピークに、減便実施後は減少傾向が加速しています。R2年度は新型コロナウイルスの感染拡大による一時利用者減少の影響で、約1,600人という過去最低の利用者数を記録し、翌年R3年度も約1,650人と復調が厳しい状況です。

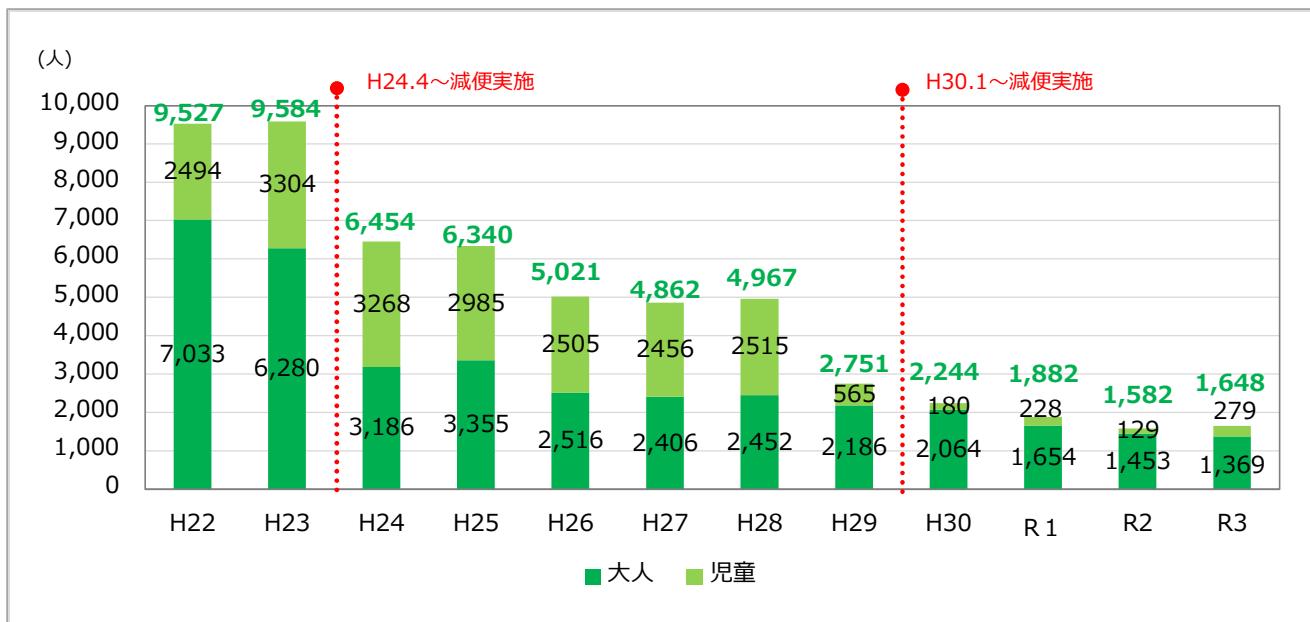


図4-6 巡回バス全4コースの年間利用者数推移

出典:事業者資料

### ・1日当たりの平均利用数の推移

4コース全体の1日当たりの平均利用者数の推移は、年間利用者数同様、減少傾向が加速しています。10年間の間に、約30人/日の利用者の減少が見られ、利用者数の落ち込みが顕著な状況が続いている。

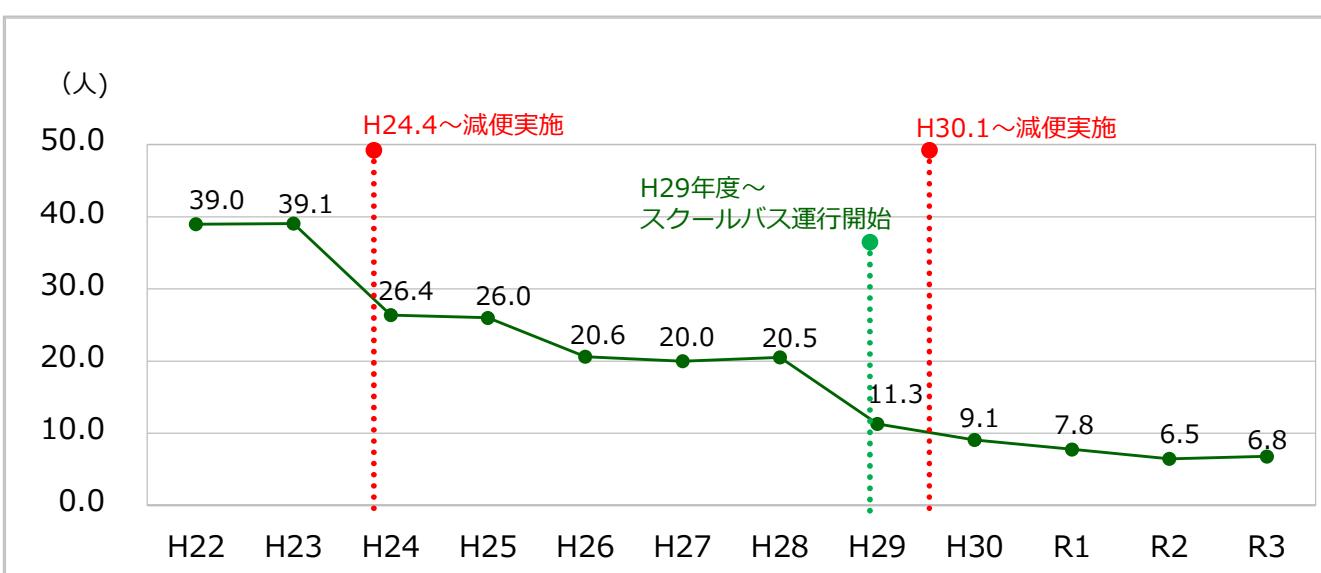


図4-7 巡回バス全4コースの1日当たりの平均利用者数推移

出典:事業者資料



### ・コース別利用者数の推移

コース別の年間利用者数推移は、減便実施以前は西地区コースの利用者数が最も多い状況でしたが、近年は同コースの利用者数は減少傾向が顕著です。現在は東地区コースの利用者数が最も多く、近年は平均約720～920人程度の年間利用者数を維持しています。長南・蔵持地区コースは、減便、運行経路の短縮の影響もあり、利用者が著しく減少しています。



図4-8 コース別の年間利用者数推移

出典:事業者資料

### ・児童及び生徒の年間利用状況の推移

H29年度のスクールバス運行開始以前は、町内の児童・生徒が登下校に利用していましたが、H29年4月の小中一貫校開校に伴うスクールバスの導入以降は、大幅に減少しています。

現在でも少数ではあるものの巡回バスを登下校に利用する児童・生徒がおり、一定数の利用が継続しています。

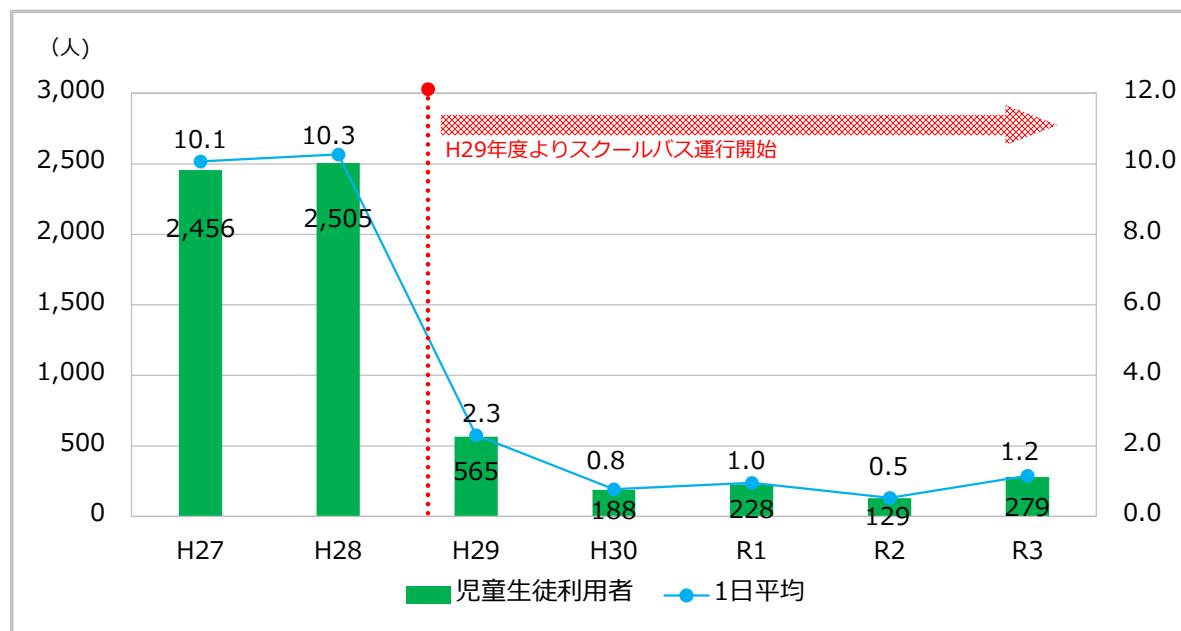


図4-9 巡回バス全4コースの年間利用料及び委託料推移

出典:事業者資料

### (3)年間利用料及び委託料の推移

委託料をみると、H24の減便実施以前は年間約1,500万円で推移していましたが、減便実施後は約800万円前後での推移が続いている。利用料(運賃収入)は、利用者の減少に比例し、年間20万円以下の状況が続いている。

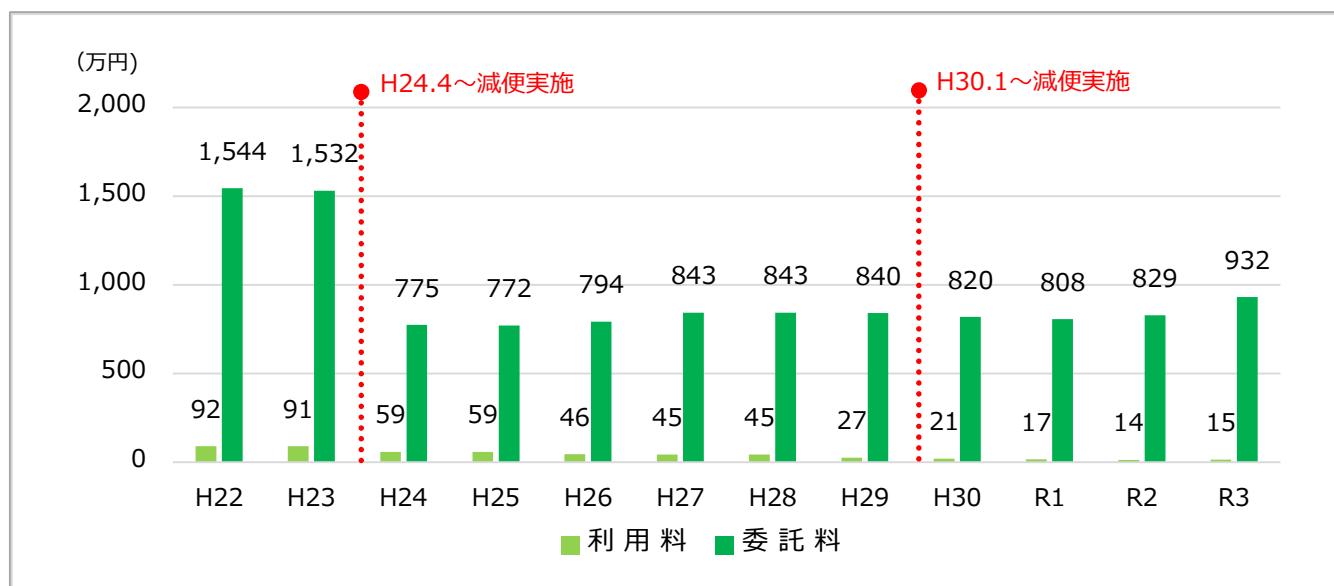


図4-10 巡回バス全4コースの年間利用料及び委託料推移

出典:事業者資料



## 4-4. 乗合タクシー

### (1) 運行概要

乗合タクシーは、高齢者や身体に障害がある方の移動を補助する交通システムです。バス路線が近隣に無い公共交通空白地域の解消にも繋がる役目を果たしています。

利用登録を済ませた利用者同士が、乗合で利用することを前提とし、ドア to ドア方式(フルデマンド方式)で町内に限定した移動が可能です。

表 4-7 乗合タクシー運行概要

項目	内容
運行経緯	平成 24 年(2012 年)1 月 実証実験開始、10 月 本格運行開始
運行区域	長南町全域
運行時間帯	平日 8:30~17:00
利用料金	片道 1 人 500 円 / ペア割※利用で 1 人 300 円 ※ペア割:利用登録済の他利用者と利用した際の割引
利用対象者	①長南町在住の満 65 歳以上の方 ②長南町在住で障害者手帳(1 級から 3 級)の交付を受けている方 ※①②に該当する方でかつ、自分で車の乗り降りが出来る方
運行事業者	有限会社長南タクシー、ゆたか自動車株式会社

### (2) 利用者数の推移

利用者数は、近年は毎年 10,000 人/年前後で推移しています。H31 年度には 10,768 人/年を記録しましたが、新型コロナウイルス感染拡大後の R2 年度には一時減少しました。その後は復調傾向にあります。

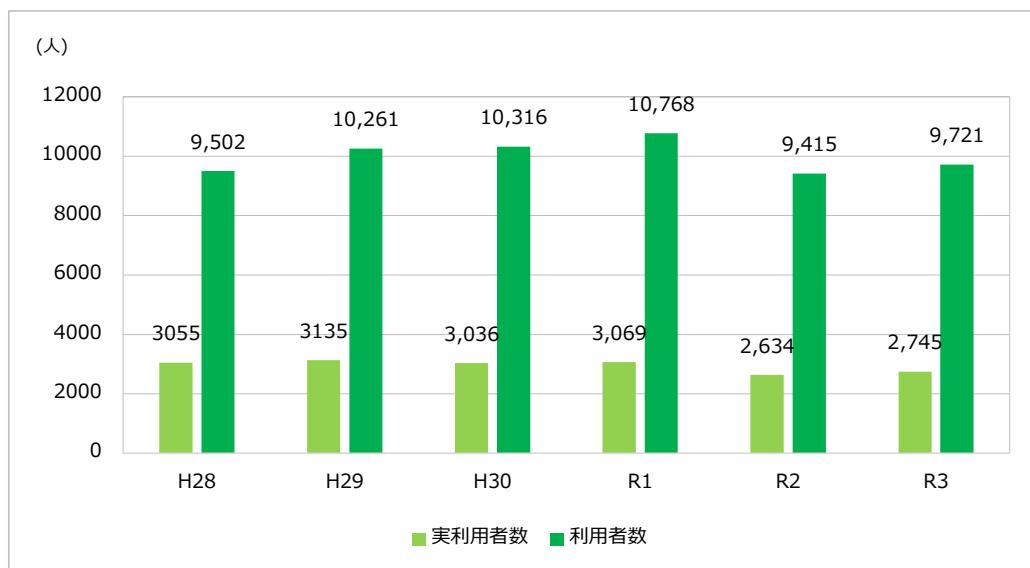


図 4-11 乗合タクシーの年間利用者数推移

出典:事業者資料



### (3) 利用登録者数の推移

近年は利用登録者の増加が継続しています。R2年度には、累計登録者数が900人を超えました。

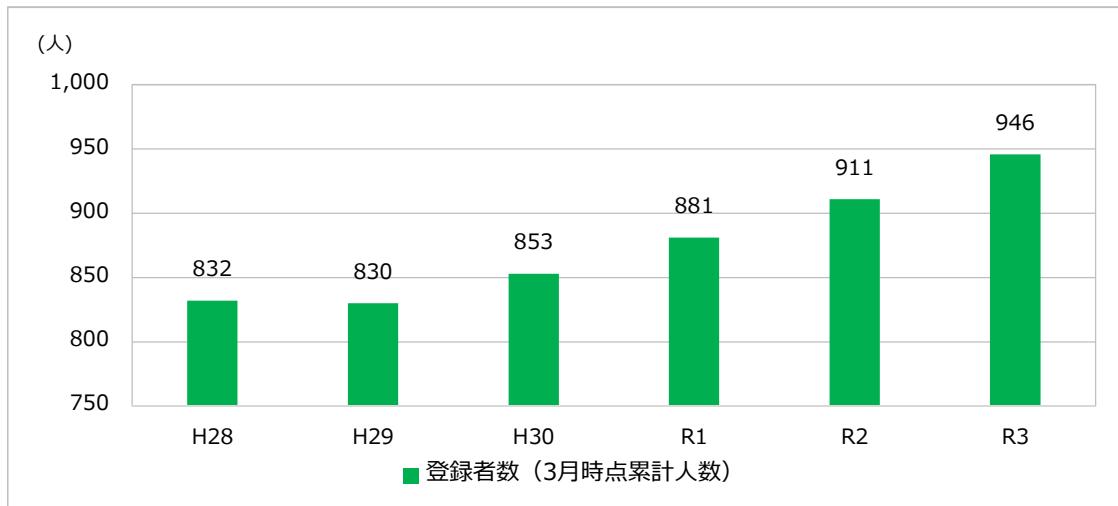


図4-12 乗合タクシーの年間利用登録者数推移

出典:事業者資料

### (4) 利用者の特性

#### ◆男女別の特性

乗合タクシーの利用者の男女割合は、例年女性の利用者が約8割を占めています。

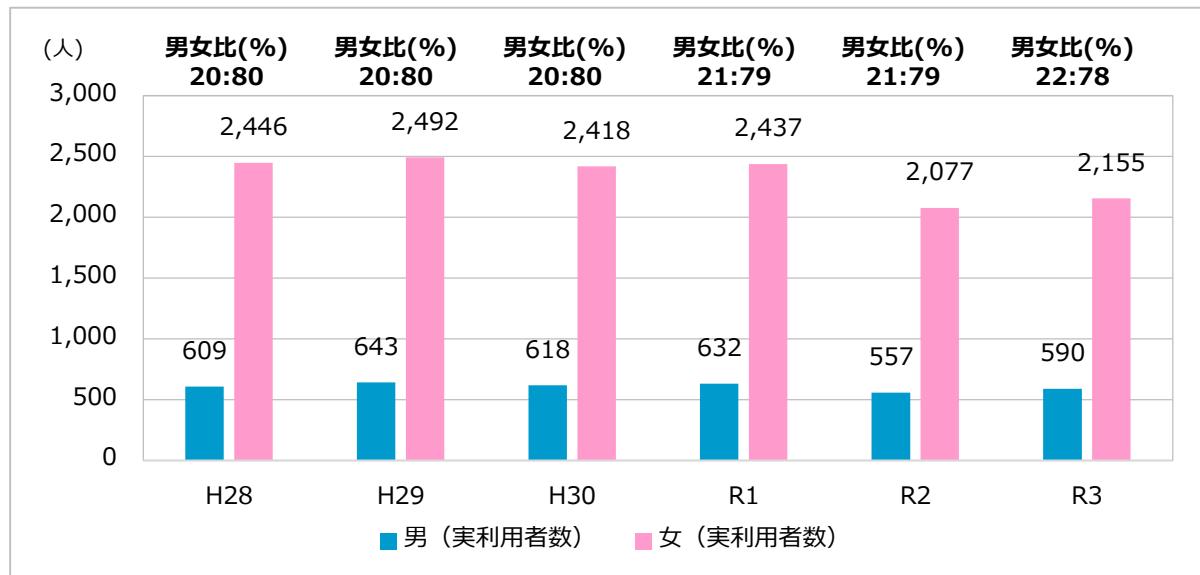


図4-13 乗合タクシー利用者の男女割合

出典:事業者資料



### ◆地区別の特性

乗合タクシーの地区別の利用割合は、長南地区が最も多く、例年約半数を占めています。次いで豊栄地区の順となっています。

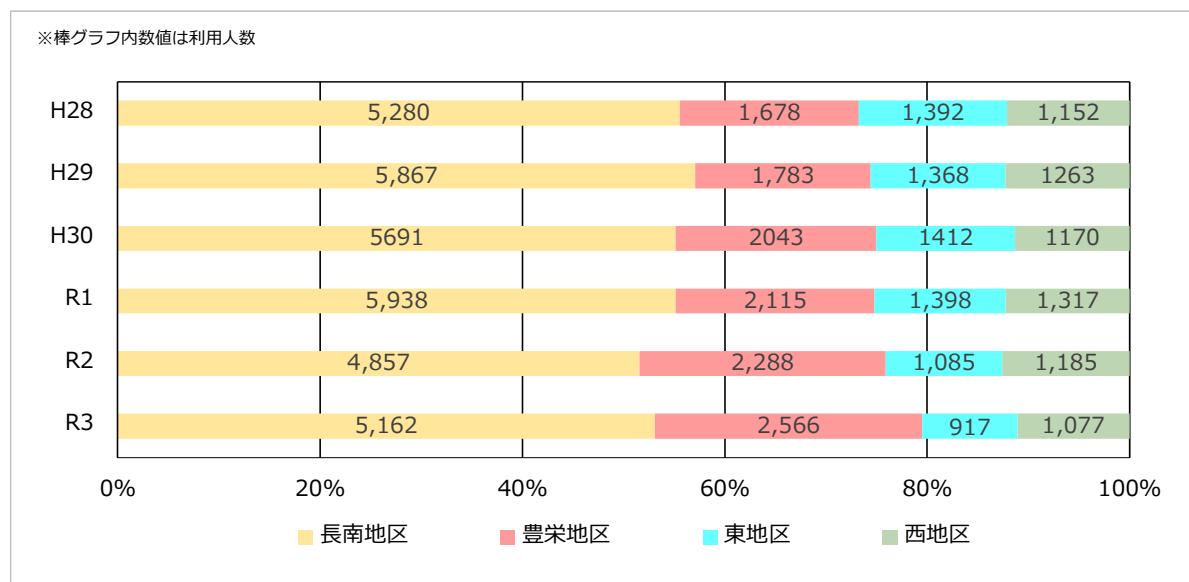


図 4-14 乗合タクシー地区別利用割合

出典:事業者資料

### ◆利用時間帯の特性

乗合タクシーの利用時間帯は、午前中の利用率が高く、午後の利用は低い状況です。8:30～10:00 の時間帯の利用率が最も高く、高齢者の通院の移動手段としての利用が多いことが予想できます。

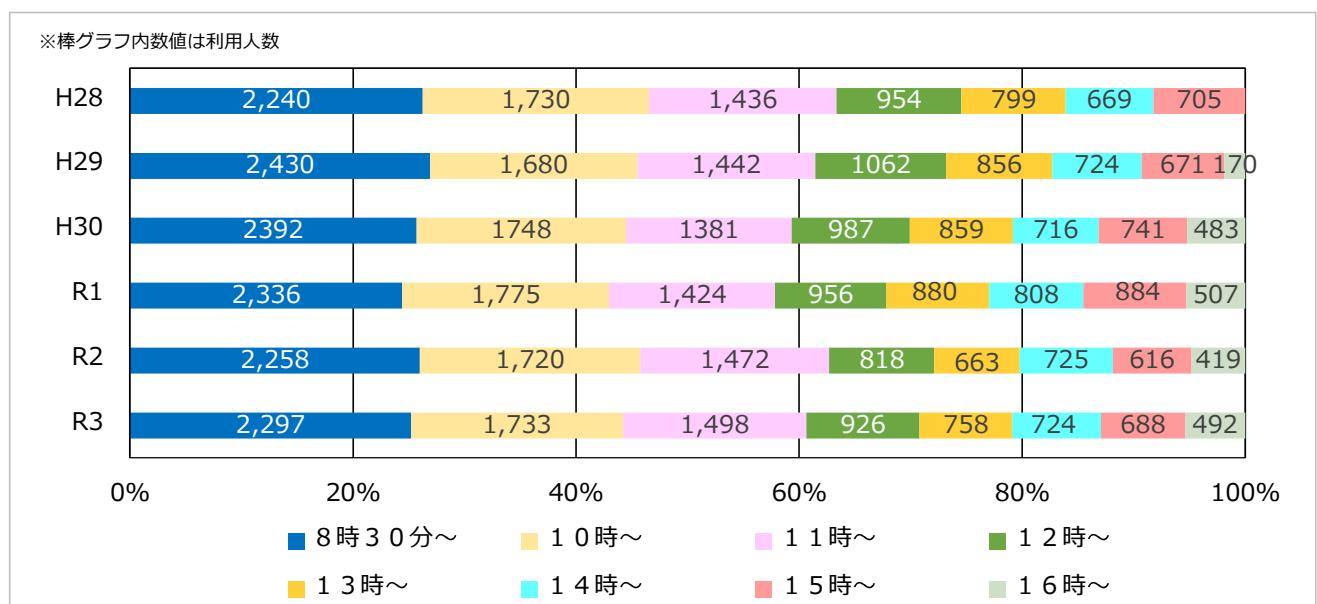


図 4-15 乗合タクシー利用者の利用時間帯割合

出典:事業者資料



### ◆利用目的の特性

乗合タクシーの利用目的は、「通院」が占める割合が最も高く、次いで「買い物」、「その他」となっています。

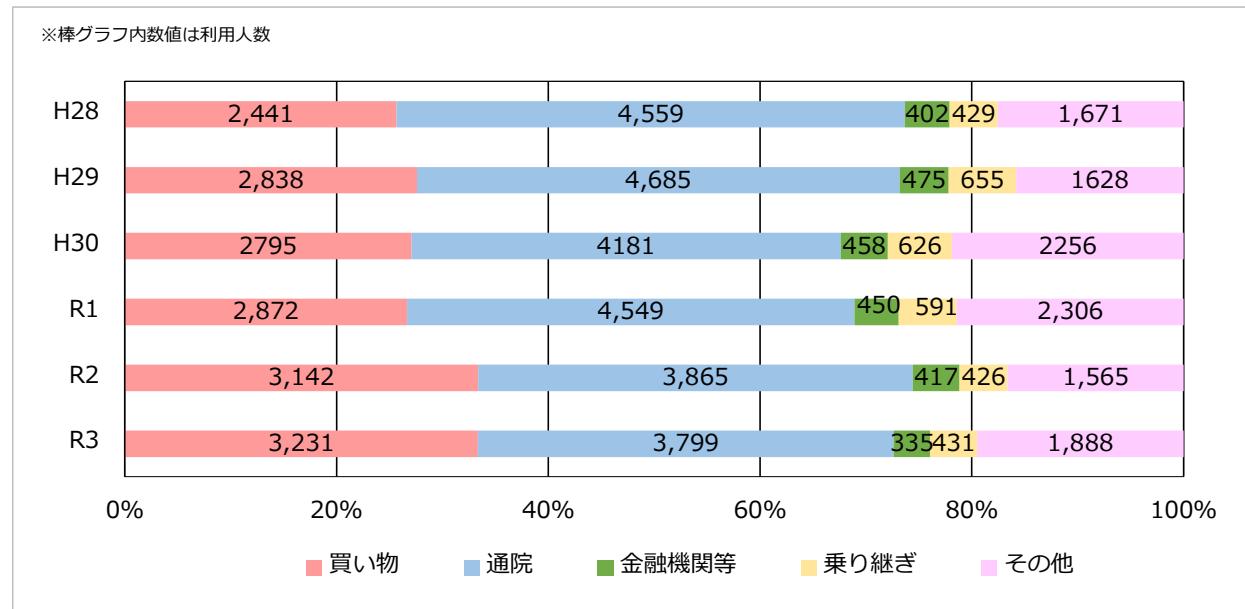


図 4-16 乗合タクシー利用目的別割合

出典:事業者資料

### ◆乗合利用の状況

乗合の利用状況は、年間の全利用回数を基準に算出すると、下記の通りとなります。毎年約 10%で推移していましたが、新型コロナウイルス感染拡大となった令和 2 年度は、乗合利用が大幅に減少しました。その後の R3 年度も乗合率は低下しています。

登録者、利用者ともに増加もしくは一定水準を維持している一方で、乗合率の低さが課題と言えます。  
※乗合率:(乗合回数+ペア割利用回数)÷全年間利用回数で算出

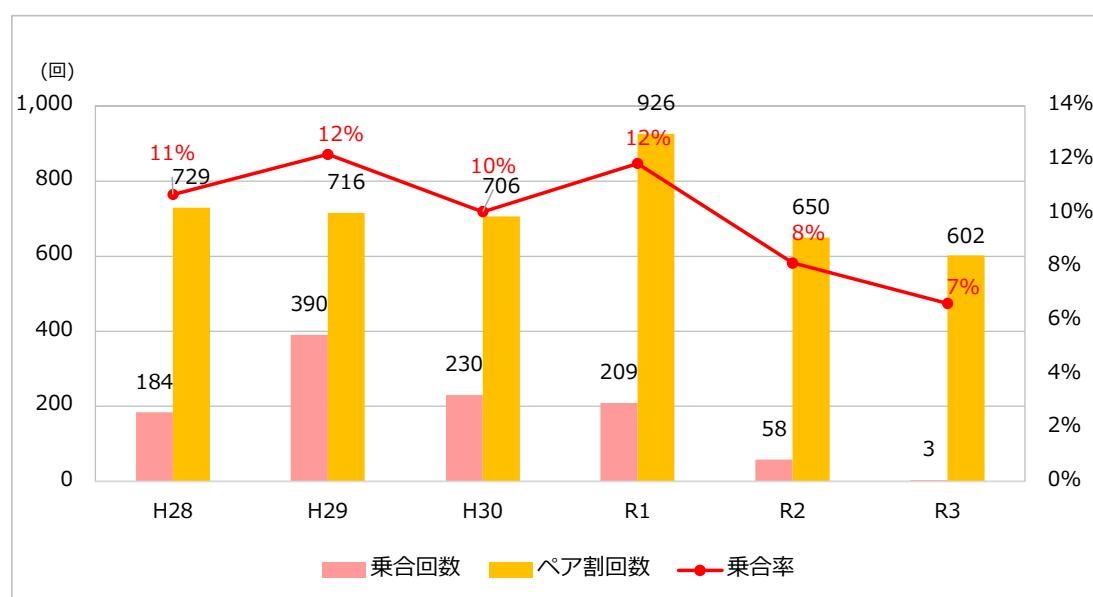


図 4-17 乗合タクシーの乗合利用状況

出典:事業者資料



## (5)年間利用料及び委託料の推移

R2 年度の新型コロナウイルス感染拡大時を除き、利用料(運賃収入)、委託料ともにほぼ同水準で推移しています。R3 年度は、利用料 4,621,600 円/年、委託料 12,773,100 円/年となっています。

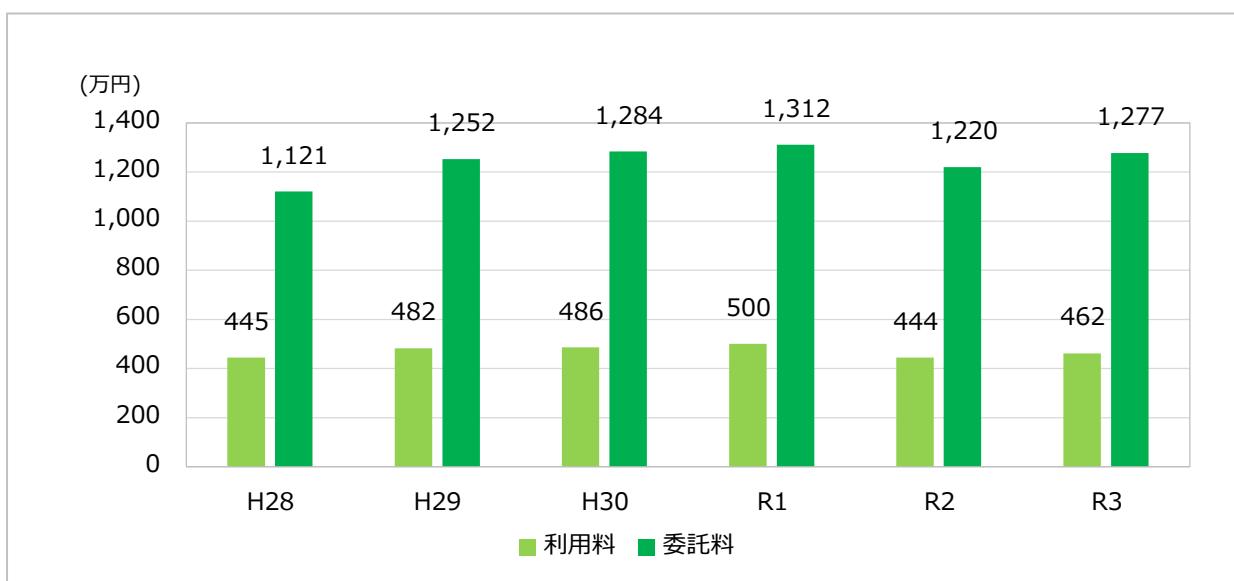


図 4-18 乗合タクシーの利用料及び委託料の推移

出典:事業者資料



## 4-5. その他の公共交通

### (1) 福祉タクシー事業

町内在住の身体障がい者等が、通院等の外出に当たり、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、身体障がい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。下記に概要を整理します。

表 4-8 福祉タクシー事業の概要表

項目	内容
対象	1.町民税が非課税で下記のいずれかの該当者 ・身体障害者手帳 1級～3級の方 ・療育手帳 Ⓐ、Ⓑの1、Ⓐの2、Aの1、 Aの2の方 ・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方 ・介護保険制度の要介護 3～5の認定を 受けた方 ・80歳以上で自動車運転免許証を自主返納 された方 2.母子健康手帳の交付を受けてから 出産後2ヶ月までの方
助成範囲	・指定事業所のタクシーを利用した際、 1回につき1,000円を助成 ・1ヶ月に2回が上限

4-9 福祉タクシー事業の利用状況

年度	利用者数	利用件数	利用金額(円)
H28	24人	188件	187,880
H29	21人	138件	129,400
H30	44人	129件	141,000
R1	56人	111件	107,000
R2	35人	66件	69,000
R3	26人	41件	41,000

### (2) 町立小学校児童のためのスクールバス

2017年(平成29年)4月より長南町立長南小学校、長南町立豊栄小学校、長南町立東小学校、長南町立西小学校を統合し、長南中学校敷地内に小中一貫校となる「長南町立長南小学校・長南中学校」として再編されました。これを機にスクールバスの運行が開始しました。下記に概要を整理します。

表 4-10 スクールバス運行概要

項目	内容
対象	・町立長南小学校の児童 (中学生は不可)
バス台数	・大型(60席):2台 ・中型(42席):2台
路線・便数	・6コースで運行 登校時:1便/下校時:2～3便
運賃	・無料
停留所数	・48箇所

表 4-11 スクールバス利用者数推移

コース	H29(人)	R2(人)	R4(人)
1号車(豊栄地区)	55	52	52
2号車(東地区)	51	39	35
3号車1便(長南・笠森地区)	33	29	26
3号車2便(坂本・小金地区)	40	31	31
4号車1便(西地区)	35	29	30
4号車2便(東西地区)	35	31	40



## 4-6. 地域公共交通網形成計画の目標達成状況

本計画の前身計画となる「長南町地域公共交通網形成計画(H29.3)」で掲げた目標値の達成状況について整理します。

### (1)長南町地域公共交通網形成計画に示す公共交通の現況等における課題・将来像

下記のように公共交通の現況における課題、将来像を示しています。

#### 【公共交通現況等における課題】

##### ・公共交通の結節機能強化への対応

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、乗継の利便性を確保することが必要である。

##### ・持続可能な公共交通維持の対応

路線バスや巡回バス、乗合タクシーの運行維持等を目指すためには、利用者の動向を考慮したうえで、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である。

##### ・公共交通の利用促進への対応

気軽に使いやすい環境づくりにより交通弱者の利用時の快適性、来訪者への情報提供サービスの向上が必要である。

上記の課題解決を踏まえ、公共交通網形成における将来像を下記のように定めています。

#### 【公共交通網形成における将来像】

##### ・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り、町民や観光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。

##### ・地域の実状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て、既存の公共交通体系の機能を最大限に活用し、地域の実状に即した公共交通網を構築する。

##### ・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。



## (2)長南町地域公共交通網形成計画に示す目標及び実施施策

課題解決に向けた目標及び施策を、下記のように掲げています。

表4-11 策の目標及び実施施策に対する実施主体及び関連団体(地域公共交通網形成計画 100 頁より)

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	◎	◎	○	



### (3)長南町地域公共交通網形成計画に示す目標値

課題を解決するための具体的な目標値を下記のように設定しています。達成状況は、計画の最終年度である平成33年度(令和3年度)終了時点における数値で評価を行うこととしています。

表 4-12 成状況を評価する目標値(地域公共交通網形成計画 102 頁より)

#### 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%



#### (4)長南町地域公共交通網形成計画に示す目標値達成状況

新型コロナウイルス感染拡大の影響は大きく、評価を実施する令和3年度末時点では、多くの項目が未達成の結果となりました。

達成できた指標は、「乗合タクシーの年間利用者数の増加」、「在住者の公共交通に対する満足度」の2点となっています。

表4-13 地域公共交通網形成計画の数値目標の評価結果

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組
高速バスの年間利用者数 14,583人(平成27年) →16,000人(令和3年)	・町ホームページへ情報掲載 ・バスラッピングの実施	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	13,414人(令和3年度目標未達成) ・コロナウイルスの影響により減少した利用者数は回復傾向にある。	未達成 ・ラッピングバス運行を引き続き実施し知名度アップを図る。 ・バスの感染防止対策について町ホームページでPRし利用者数の回復を図る。
路線バス牛久系統と茂原長南系統の年間利用者数 85,968人(平成27年) →現況値維持(令和3年)	・町ホームページへ情報掲載 ・総合交通マップの作成、配布 ・巡回バスとの接続調整	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	69,784人(令和3年度目標未達成) ・コロナウイルスの影響があり牛久系統は利用者数が減少している。	未達成 ・バスの感染防止対策について町ホームページでPRし利用者数の回復を図る。
巡回バスの年間利用者数 2,406人(平成27年) →2,600人(令和3年)	・町ホームページへ情報掲載 ・総合交通マップの作成、配布 ・路線バスとの接続調整 ・運転免許証自主返納者支援	町で集計しているデータを用いて計測	1,648人(令和3年度目標未達成) 人口減少及びデマンドタクシー利用者増加に伴い利用者数は年々減少傾向にある。	未達成 ・今年度長南町地域公共交通計画を策定する中で、令和3年度に実施したアンケート調査結果などを参考に、長南町の公共交通の課題を整理する。
乗り合いタクシーの年間利用者数 8,329人(平成27年) →9,200人(令和3年)	・総合交通マップの作成、配布 ・デマンド利用登録者の方に案内ブレートを配布	町で集計しているデータを用いて計測	9,721人(令和3年度目標達成) ・コロナウイルスの影響により減少した利用者数は回復傾向にある。	達成 上記と同様
在住者の公共交通に対する満足度 4%(平成27・28年) →20%(令和3年)	上記と同様	アンケート調査 (令和3年度実施)	20%(令和3年度目標達成)	達成 〃
高齢者の巡回バスに対する満足度 41%(平成27・28年) →60%(令和3年)	〃	〃	11%(令和3年度目標未達成)	未達成 〃
高齢者の乗合タクシーに対する満足度 66%(平成27・28年) →80%(令和3年)	〃	〃	32%(令和3年度目標未達成)	未達成 〃
笠森霊園来訪者の高速バスの利用割合 7%(平成28年) →20%(令和3年)	〃	〃	2%(令和3年度目標未達成)	未達成 〃
通院時の公共交通手段の利用割合 (路線バス、巡回バス、タクシー、 乗合タクシー) 9%(平成28年) →20%(令和3年)	〃	〃	12.1%(令和3年度目標未達成)	未達成 〃



## 第5章 公共交通に対するニーズの把握

本計画策定に向け、本町では令和3年度に利用者の属性別毎に公共交通に対するニーズを把握するためのアンケート調査を実施しました。それらの結果は下記の通りです。

### 5-1. 高齢者アンケート調査

#### (1) 調査実施概要

アンケート実施期間：令和3年8月2日(発送)～8月16日(ポスト投函締切)

対象者：令和3年7月30日時点において長南町在住の65歳以上の町民1,000人

※対象者は無作為抽出により選定し、郵送によりアンケート票を発送、回収した。

回収票数：609票(回収率60.9%)

#### (2) 調査結果

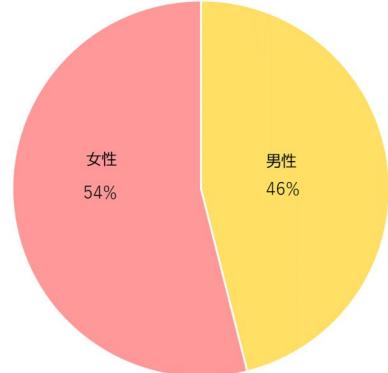
##### ■回答者の属性

###### 問1 回答者の住まい(大字)

順位	選択肢	回答数	割合	順位	選択肢	回答数	割合	順位	選択肢	回答数	割合								
1	長南	79	13%	11	小生田	21	3%	21	岩撫	9	1%								
2	芝原	48	8%	12	中原	20	3%	22	笠森	8	1%								
3	坂本	43	7%	13	山内	18	3%	23	閑原	8	1%								
4	佐坪	35	6%	14	岩川	17	3%	24	本台	8	1%								
5	豊原	33	5%	15	棚毛	16	3%	25	茗荷沢	8	1%								
6	市野々	32	5%	16	地引	16	3%	26	須田	7	1%								
7	千田	28	5%	17	米満	15	2%	27	深沢	6	1%								
8	小沢	24	4%	18	千手堂	12	2%	28	下小野田	6	1%								
9	蔵持	23	4%	19	又富	11	2%	29	報恩寺	6	1%								
10	水沼	23	4%	20	給田	11	2%	30	今泉	5	1%								
※無回答:4																			
地区別の割合																			
長南地区				東地区				西地区											
26%				26%				26%											
豊栄地区				21%				26%											
31 竹林																			
32 上小野田																			
4																			
1%																			

###### 問2 回答者の性別

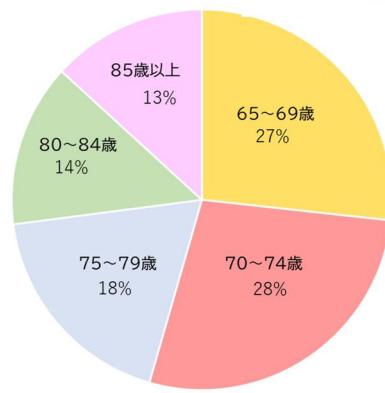
	選択肢	回答数	割合
1	男	281	46%
2	女	328	54%
	合計	609	100%



###### 問3 回答者の年齢(年代)

	選択肢	回答数	割合
1	65～69歳	162	27%
2	70～74歳	168	28%
3	75～79歳	112	18%
4	80～84歳	85	14%
5	85歳以上	80	13%
	合計	607	100%

※無回答:2

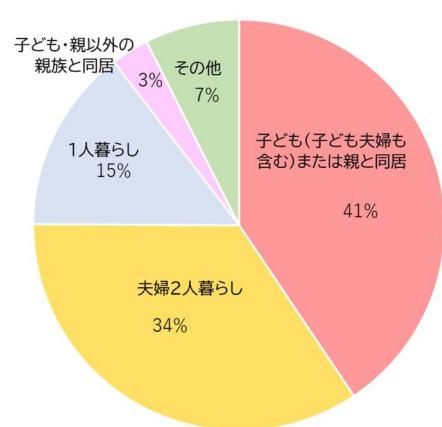


## 問4 回答者の家族構成

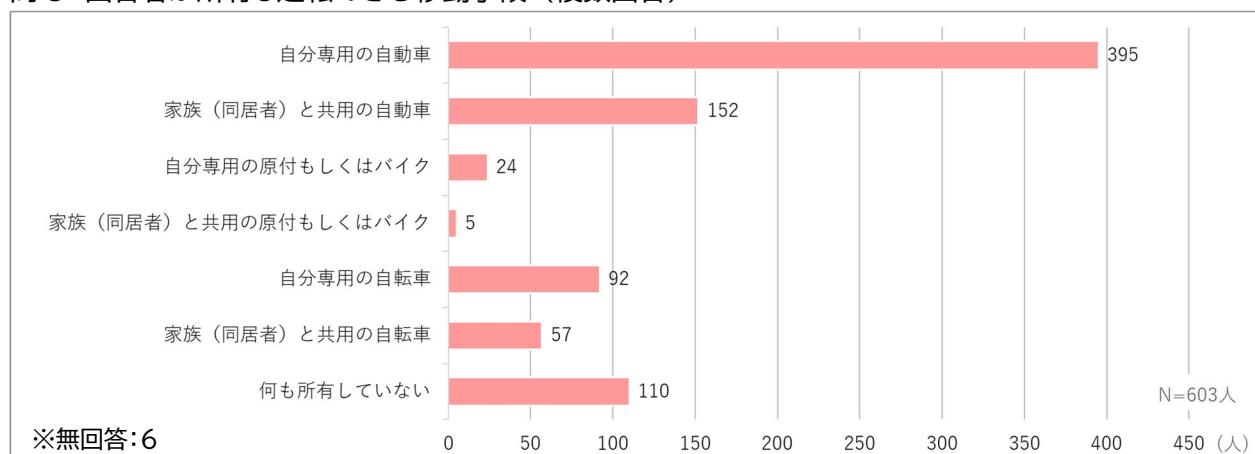
	選択肢	回答数	割合
1	子ども(子ども夫婦も含む)または親	246	41%
2	夫婦2人暮らし	209	34%
3	1人暮らし	88	15%
4	子ども・親以外の親族(兄弟・姉妹など)	18	3%
5	その他	45	7%
	合計	606	100.0%

※無回答:3

- 「その他」で多かった回答:「夫婦と子どもと同居」16件



## 問5 回答者が所有し運転できる移動手段（複数回答）



## 【回答者の属性について】

- 回答者の住まいの地区別割合は過年度(H28)とほぼ同様の結果となっている。  
→H28結果:長南地区 25%/豊栄地区 21%/東地区 27%/西地区 25%/  
R3結果:長南地区 26%/豊栄地区 21%/東地区 26%/西地区 26%
- 回答者の年代別の状況は 60歳台が 27%、70歳台が 46%、80歳台以上が 27%となっており、70歳台の割合が最も高い。
- 家族構成は、子どももしくは子ども夫婦との同居、親との同居が最も多く(39%)、次いで夫婦二人暮らし(34%)となっている。また、「夫婦2人暮らし」の割合が、H28:25%よりも増加傾向にある。
- 自身が所有し、かつ運転できる移動手段においては、「自分専用の自動車」が最も多く、次いで「家族または同居者と共用の自動車」となっており、高齢者の自家用車による移動が多いと予想できる。また、H28調査結果と比較し、「自分専用の自動車」の所有者数は H28:360人から R3:395人と増加傾向にある。

## 【H28調査結果との比較から推測】

- 夫婦2人暮らしの世帯の増加
- 自身専用自動車の所有率の増加による高齢者ドライバーの増加



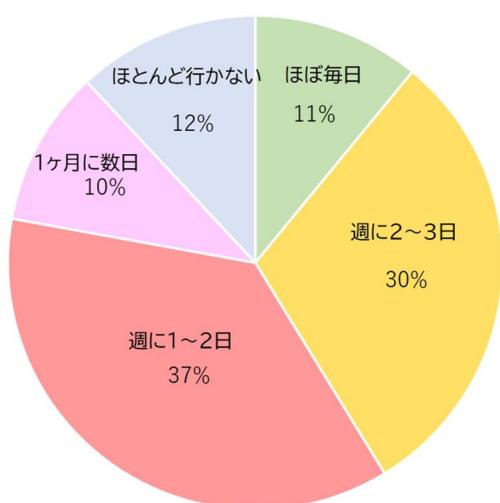
## ■日常の外出状況

### 買物への外出

#### 問 6-1 買物へ行く頻度と時間帯

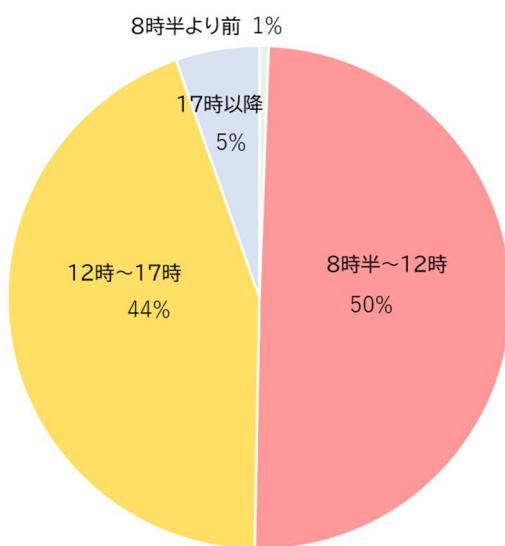
	選択肢	回答数	割合
1	ほぼ毎日	61	11%
2	週に2~3日	178	30%
3	週に1~2日	215	37%
4	1ヶ月に数日	60	10%
5	ほとんど行かない	70	12%
	合計	584	100%

※無回答:25



	選択肢	回答数	割合
1	8時半より前	3	1%
2	8時半~12時	250	50%
3	12時~17時	223	44%
4	17時以降	27	5%
	合計	503	100%

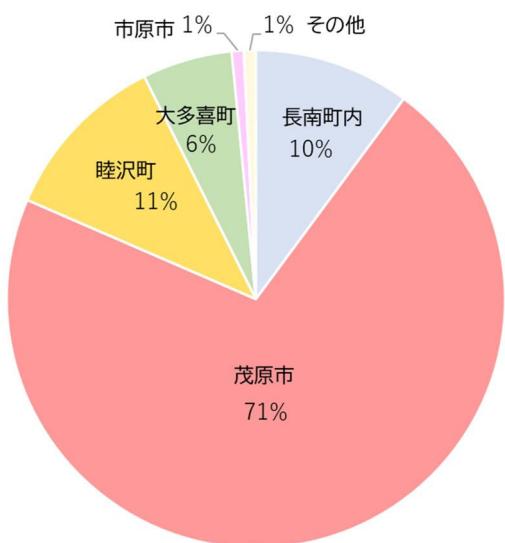
※無回答:106



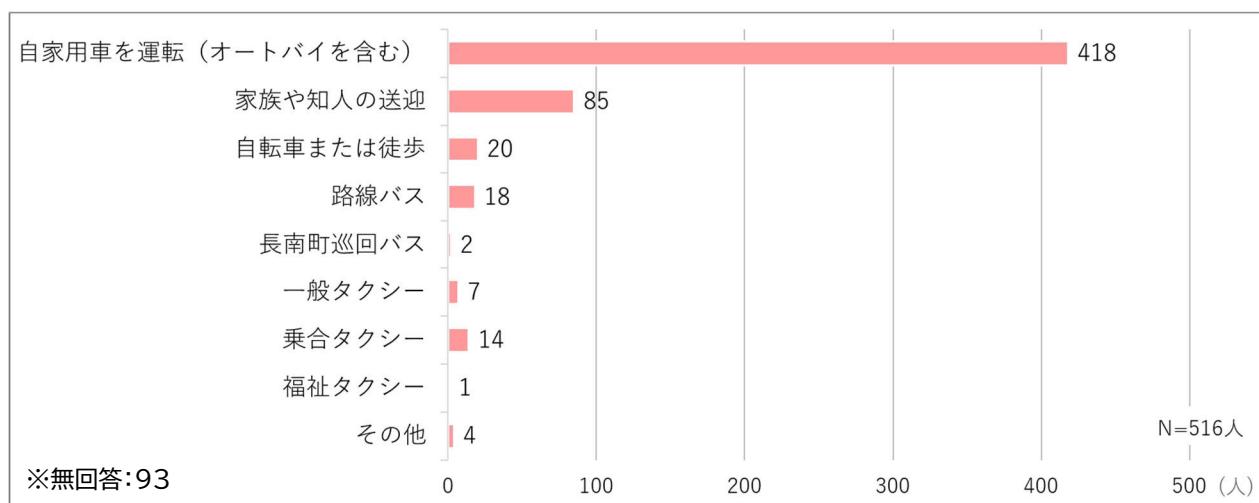
#### 問 6-2 最もよく買物に行く場所

	選択肢	回答数	割合
1	長南町内	52	10%
2	茂原市	367	71%
3	長柄町	0	0%
4	睦沢町	57	11%
5	大多喜町	30	6%
6	市原市	4	1%
7	その他	4	1%
	合計	514	100%

※無回答:95



## 問6-3 買物へ行く際の移動手段（複数回答）

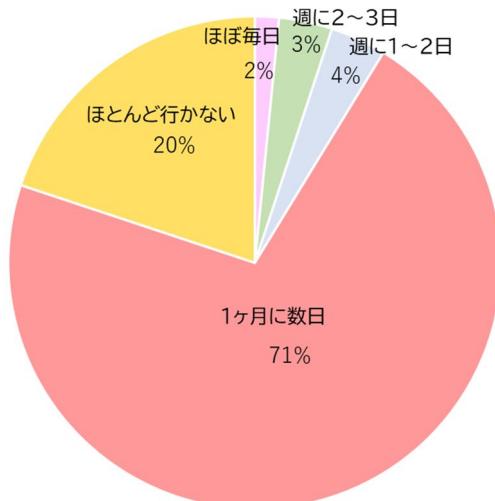


## 医療機関への外出

## 問6-4 医療機関へ行く頻度と時間帯

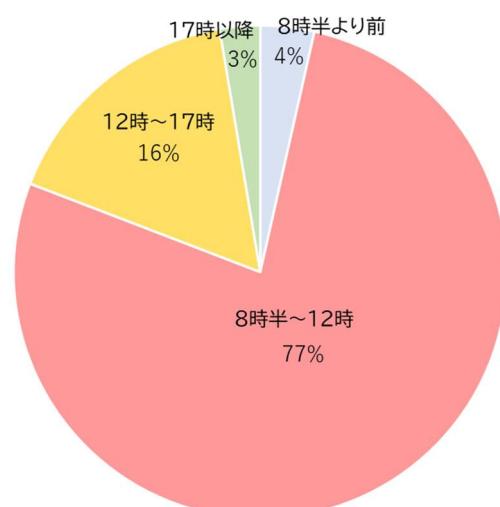
	選択肢	回答数	割合
1	ほぼ毎日	9	2%
2	週に2~3日	20	3%
3	週に1~2日	21	4%
4	1ヶ月に数日	409	71%
5	ほとんど行かない	114	20%
	合計	573	100%

※無回答:36



	選択肢	回答数	割合
1	8時半より前	16	4%
2	8時半~12時	351	77%
3	12時~17時	75	17%
4	17時以降	12	3%
	合計	454	100%

※無回答:155

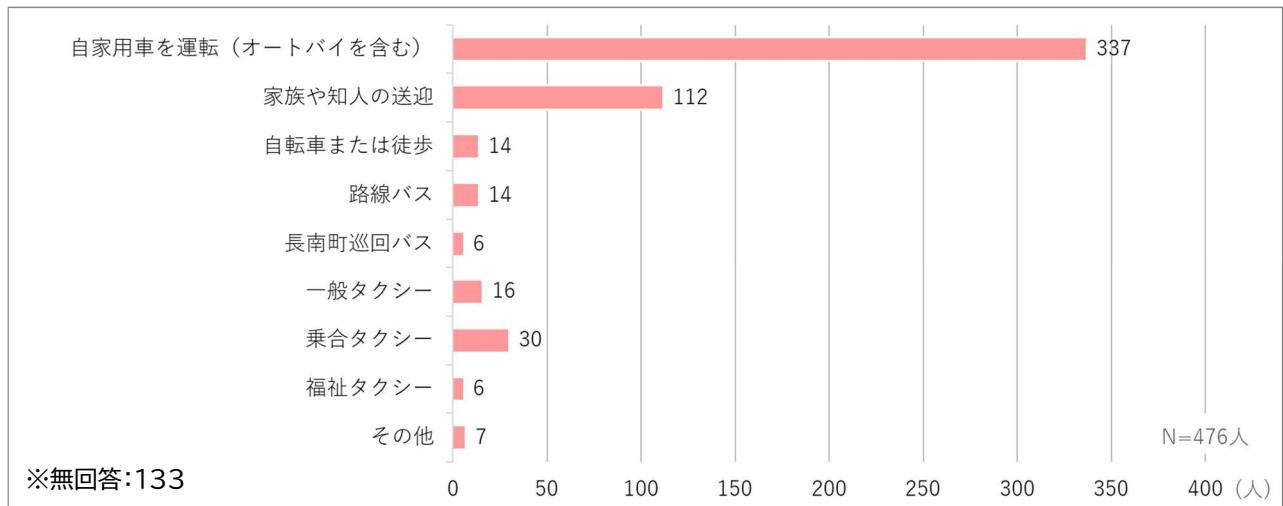


## 問 6-5 最もよく行く医療機関名（自由記述・複数回答可）

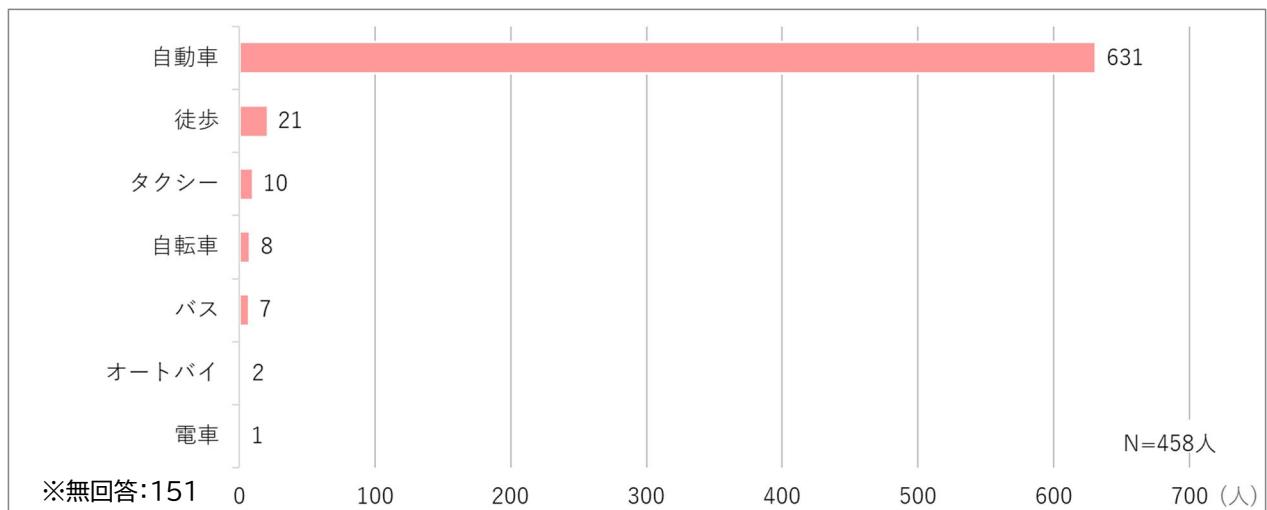
- ・15 票以上回答があった上位の医療機関(全回答者数 457 人)

長南中央病院(121 件)、豊栄元氣クリニック(73 件)、山之内病院(22 件)、塩田病院(21 件)、  
宍倉医院(20 件)、高田整形外科医院(20 件)、睦沢診療所(17 件)、長生病院(16 件)、牧野医院(15 件)

## 問 6-6 医療機関へ行く際の移動手段（複数回答）



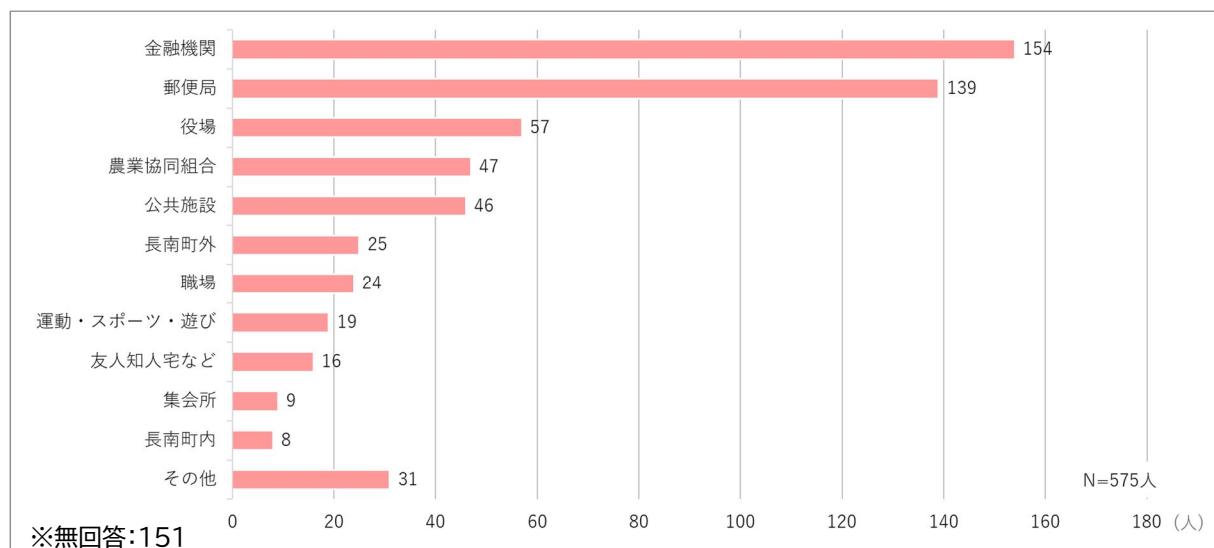
## 問 6-7① 買物、通院を除いた外出のうち、利用頻度の高い移動手段（複数回答）



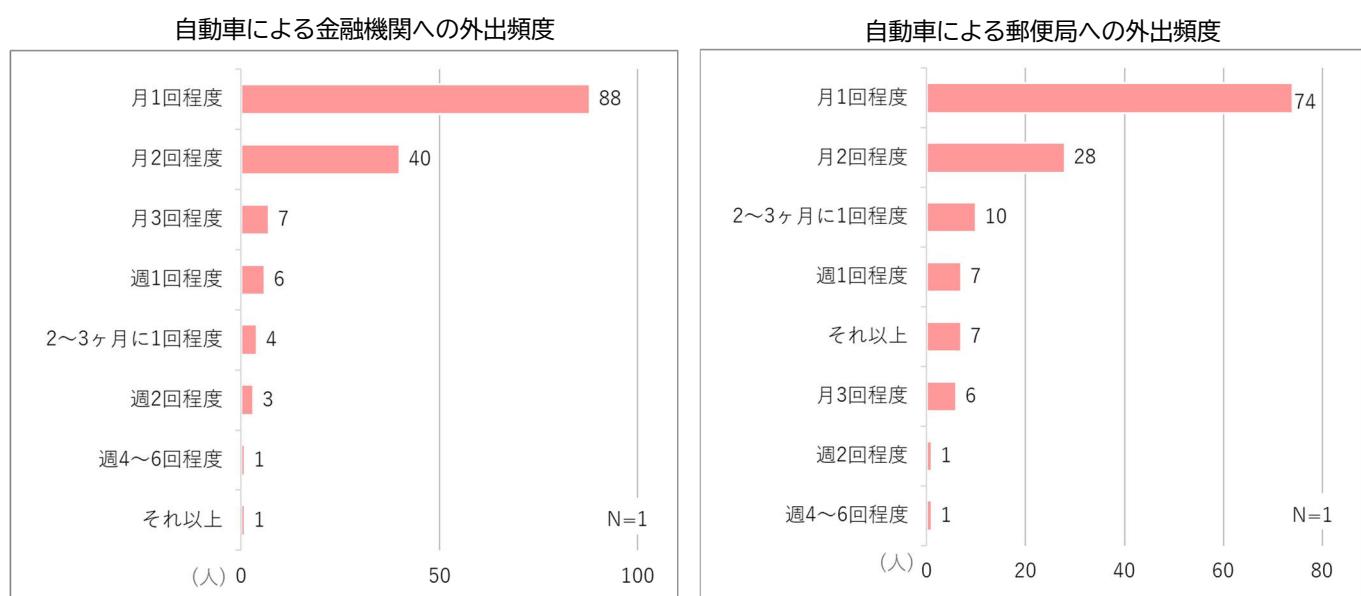
「自動車」という回答が多数のため以下は「自動車」による外出状況を整理する。



## 問6-7② 自動車による外出先(買物、通院以外)（複数回答）



## 問6-7③ 自動車による外出先の上位「金融機関」・「郵便局」への外出頻度



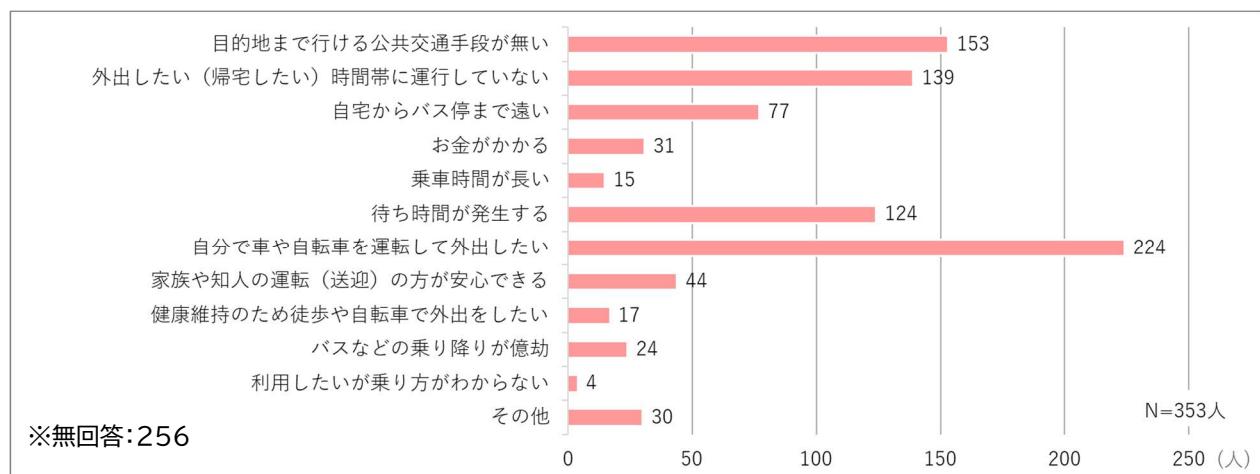
## &lt;問6-7 買物・通院以外の外出状況&gt;

- ・移動手段の大多数が「自動車」となっており、日常的な移動に関して自動車依存状況にあることが把握できる。
- ・自動車による外出先の上位は「金融機関」、「郵便局」となっており、次いで「役場」等の公共施設が多く挙がっている。
- ・自動車による外出先への頻度は、金融機関、郵便局ともに「月1回程度」が最も多い。



## 公共交通を利用しない理由

### 問7 買物、医療機関、その他日常の外出の際に公共交通を利用しない理由(複数回答)



#### 【日常の外出状況について】

- ・買物へ行く頻度は「週1~2日」が最も多い(37%)、次いで「週2~3日」(30%)となっている。
- また、H28調査結果は「週に数回」が350人/55%だったが、393人/67%※に増加している。
- ※週に1~2回、週に3~4回の回答の合計
- ・買物へ行く時間帯は「8時半~12時」(50%)、「12時~17時」(44%)となっている。
- ・買物の行先は茂原市が約7割を占め、H28調査結果と概ね傾向は同様であった。
- ・買物の際の移動手段は、自家用車(オートバイを含む)の運転が最も多い。また、H28調査結果では、「自分の運転による車」が379人だったが、R3は418人に増加している。
- ・医療機関へ行く頻度は「1ヶ月に数日」が最も多い(71%)、約7割を占め、H28調査結果と概ね傾向は同様であった。
- ・医療機関へ行く時間帯は「8時半~12時」が最も多い(77%)、約8割を占めている。
- ・よく行く医療機関は「長南中央病院」が最も多い121件である。
- ・医療機関への移動手段は、自家用車(オートバイを含む)の運転が最多く、H28調査結果と同数であった。
- ・日頃の外出で公共交通を利用しない理由は、「自分で車や自転車を運転して外出したい」が最多く、次いで「目的地まで行ける公共交通手段が無い」となっている。

#### 【H28調査結果との比較から推測】

- ・買物への外出機会の増加
- ・マイカーで茂原市へ買物に出向くパターンの定着
- ・買物、医療機関といった日常的な外出時のマイカー移動の定着



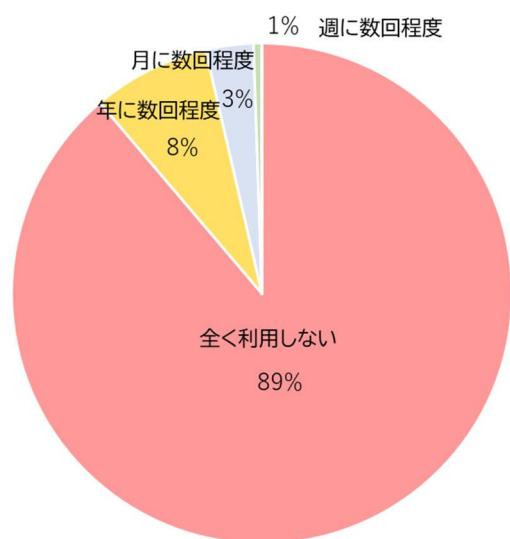
## ■公共交通の利用状況

### 路線バス(小湊鉄道)の利用状況

#### 問 8-1 路線バスの利用頻度

	選択肢	回答数	割合
1	全く利用しない	491	89%
2	年に数回程度	42	8%
3	月に数回程度	17	3%
4	週に数回程度	3	1%
5	休日(土日祝日)のみ利用する	0	0%
6	雨天など悪天候時ののみ利用する	0	0%
	合計	553	100%

※無回答:56

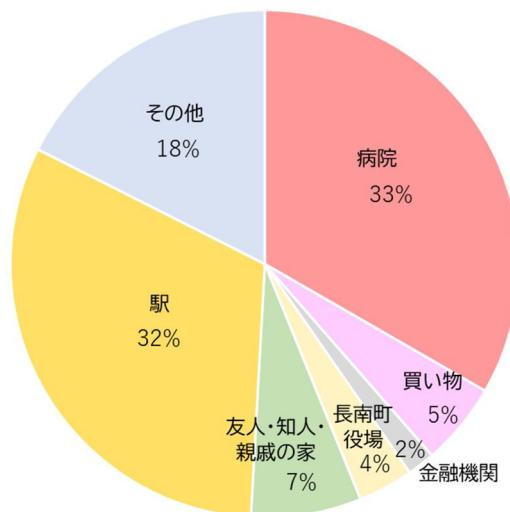


#### 問 8-2 路線バスを利用する際の主な目的地

	選択肢	回答数	割合
1	病院	19	33%
2	買い物	3	5%
3	金融機関	1	2%
4	長南町役場	2	4%
5	友人・知人・親戚の家	4	7%
6	駅	18	32%
7	勤務先	0	0%
8	その他の目的地	10	18%
	合計	57	100%

※無回答:5

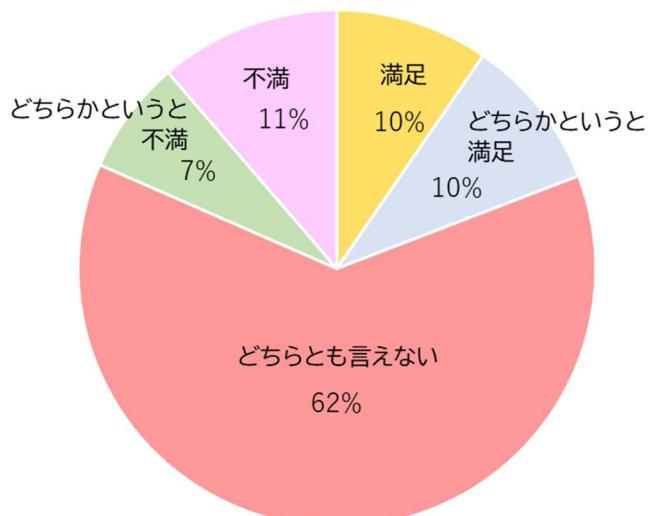
※問 8-1 で「全く利用しない」を選択した場合は未回答



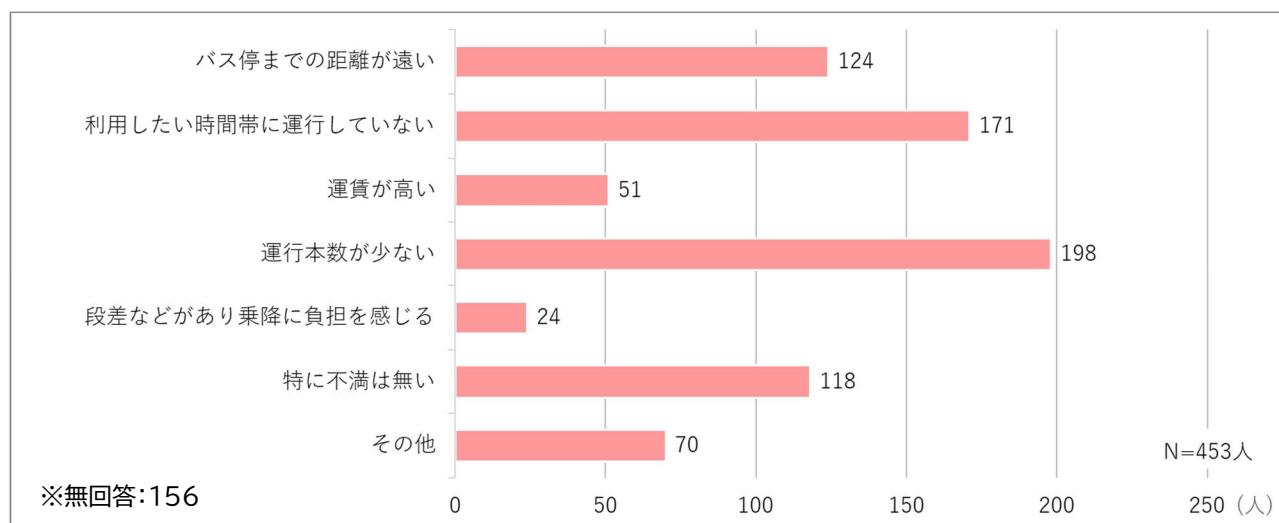
#### 問 8-3 路線バスのサービス内容の満足度

	選択肢	回答数	割合
1	満足	39	10%
2	どちらかというと満足	39	10%
3	どちらとも言えない	254	62%
4	どちらかというと不満	29	7%
5	不満	46	11%
	合計	407	100%

※無回答:202



## 問8-4 路線バスの運行について不満に感じる点(複数回答)



- 「その他」で多かった回答:「利用していないためわからない」23件

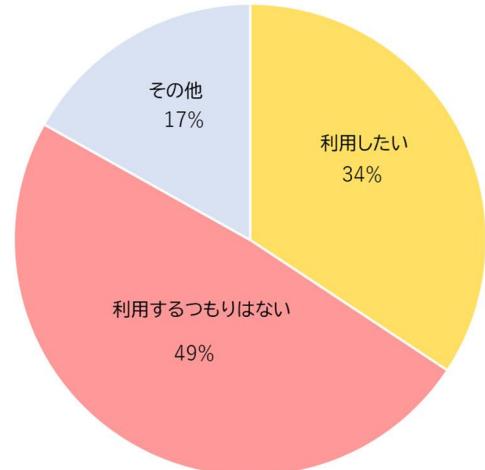
## 問8-5 今後の路線バスの利用意向

	選択肢	回答数	割合
1	利用したい	177	34%
2	利用するつもりはない	253	49%
3	その他	87	17%
	合計	517	100%

※無回答:92

「その他」に記載された主な内容

- ・車の運転が出来なくなったら利用したい(21件)
- ・免許返納後利用したい(9件)
- ・将来的には利用したい(6件)
- ・バス路線、バス停が近くに無い(5件)



## 問8-6 路線バスの運行についての要望(自由意見)

主な内容

- ・本数を増やして欲しい(24件)
- ・運転できなくなったら利用したい(16件)

【路線バスの利用状況について】

- ・路線バスの利用状況は「全く利用しない」が89%で過半数を占め、H28調査結果と同様の結果であった。
- ・路線バスを利用した外出先は、「病院」が最も多く(33%)、次いで「駅」(32%)となっている。
- ・サービス内容の満足状況は「満足・不満のどちらとも言えない」が62%で過半数を占めている。
- ・不満に感じる点は、「運行本数が少ない」が最も多く(198件)、次いで「利用したい時間に運行していない」(171件)、「バス停までの距離が遠い」(124件)となっている。
- ・今後の利用意向は、「利用するつもりはない」が49%で約半数を占めている。

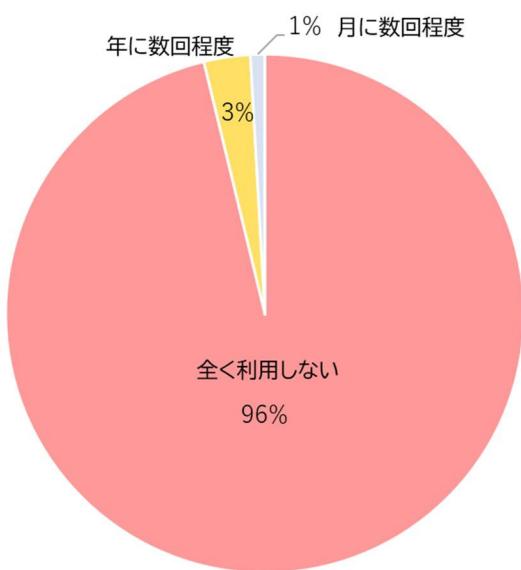


## 長南町巡回バスの利用状況

### 問 9-1 長南町巡回バスの利用頻度

	選択肢	回答数	割合
1	全く利用しない	533	96%
2	年に数回程度	16	3%
3	月に数回程度	5	1%
4	週に数回程度	0	0%
5	雨天など悪天候時のみ利用する	0	0%
	合計	554	100%

※無回答:55

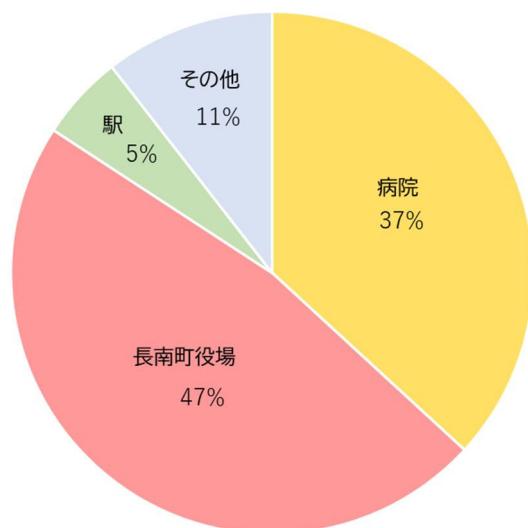


### 問 9-2 長南町巡回バスを利用する際の主な目的地

	選択肢	回答数	割合
1	病院	7	37%
2	買い物	0	0%
3	金融機関	0	0%
4	長南町役場	9	47%
5	友人・知人・親戚の家	0	0%
6	駅	1	5%
7	勤務先	0	0%
8	その他の目的地	2	11%
	合計	19	100%

※無回答:2

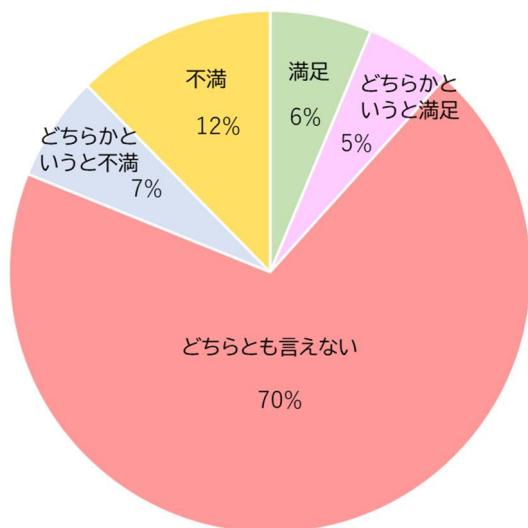
※問 9-1 で「全く利用しない」を選択した場合は未回答



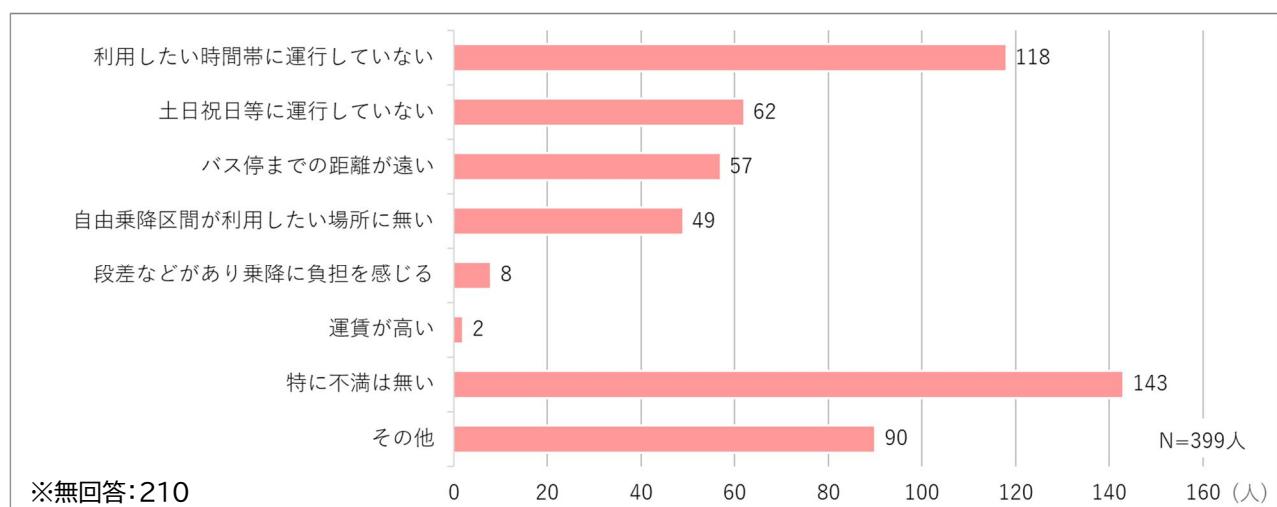
### 問 9-3 長南町巡回バスのサービス内容の満足度

	選択肢	回答数	割合
1	満足	27	6%
2	どちらかといふと満足	23	5%
3	どちらとも言えない	298	69%
4	どちらかといふと不満	28	7%
5	不満	53	12%
	合計	429	100%

※無回答:180



## 問 9-4 長南町巡回バスの運行について不満に感じる点(複数回答)



・「その他」で多かった回答:「利用していないためわからない」37件

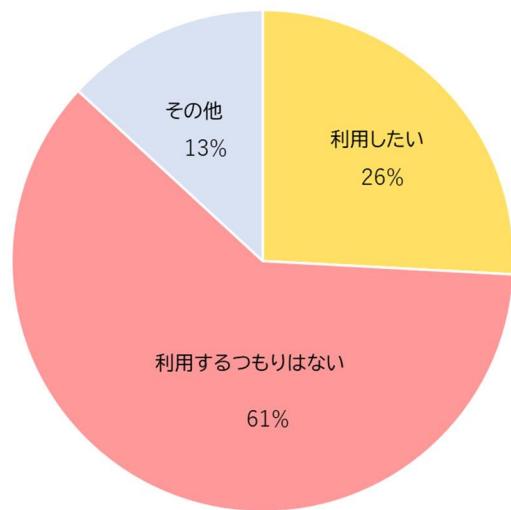
## 問 9-5 今後の長南町巡回バスの利用意向

	選択肢	回答数	割合
1	利用したい	122	26%
2	利用するつもりはない	289	61%
3	その他	62	13%
	合計	473	100%

※無回答:136

「その他」に記載された主な内容

- ・車の運転が出来なくなったら利用したい(16件)
- ・将来的には利用したい、利用するかもしれない(9件)
- ・町外への運行があれば利用したい(5件)
- ・免許返納後利用したい(4件)



## 問 9-6 長南町巡回バスの運行についての要望(自由意見)

主な内容

- ・廃止してタクシーを増やして欲しい(13件)
- ・不要(12件)
- ・町内だけでなく茂原市へも運行して欲しい(10件)、継続して運行して欲しい(10件)

## 【長南町巡回バスの利用状況について】

- ・巡回バスの利用状況は「全く利用しない」が96%で過半数を占めている。
- ・利用をしている人数は、H28調査結果では、34人6%であったが、R3は21人4%に低下している。
- ・※年に数回、月に数回利用する人の合計
- ・巡回バスを利用した外出先は、「長南町役場」が最も多く(47%)、次いで「病院」(37%)となっている。
- ・サービス内容の満足状況は「満足・不満のどちらとも言えない」が70%で過半数を占めている。
- ・不満に感じる点は、「特に不満は無い」が最も多く(143件)、次いで「利用したい時間に運行していない」(118件)となっている。
- ・今後の利用意向は、「利用するつもりはない」が61%で約半数を占めている。

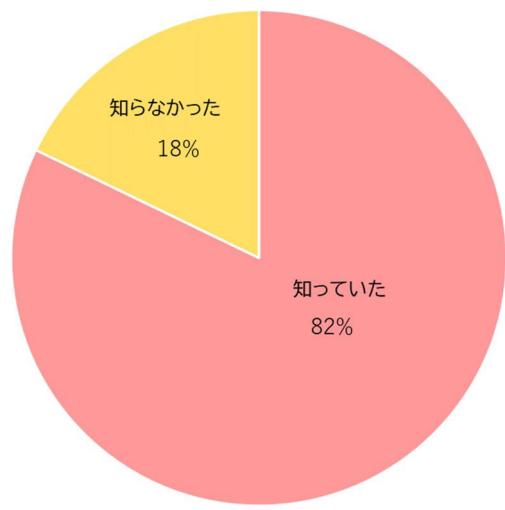


## 乗合タクシーの利用状況

### 問 10-1 乗合タクシーの認知度

	選択肢	回答数	割合
1	知っていた	447	82%
2	知らなかった	97	18%
	合計	544	100%

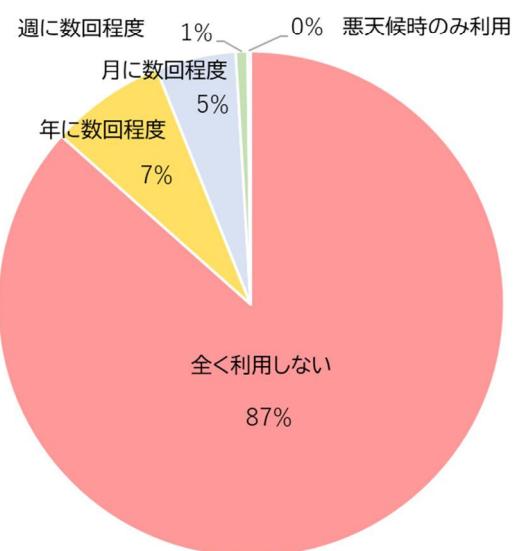
※無回答:65



### 問 10-2 乗合タクシーの利用頻度

	選択肢	回答数	割合
1	全く利用しない	458	87%
2	年に数回程度	39	7%
3	月に数回程度	27	5%
4	週に数回程度	4	1%
5	雨天など悪天候時のみ利用する	1	0%
	合計	529	100%

※無回答:80

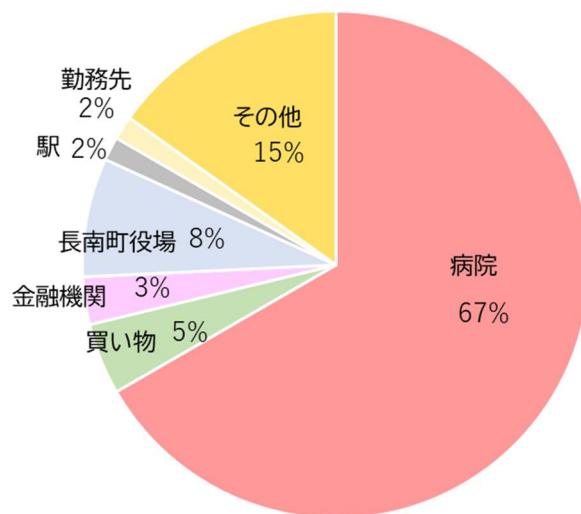


### 問 10-3 乗合タクシーを利用する際の主な目的地

	選択肢	回答数	割合
1	病院	44	67%
2	買い物	3	5%
3	金融機関	2	3%
4	長南町役場	5	8%
5	友人・知人・親戚の家	0	0%
6	駅	1	2%
7	勤務先	1	2%
8	その他の目的地	10	15%
	合計	66	100%

※無回答:5

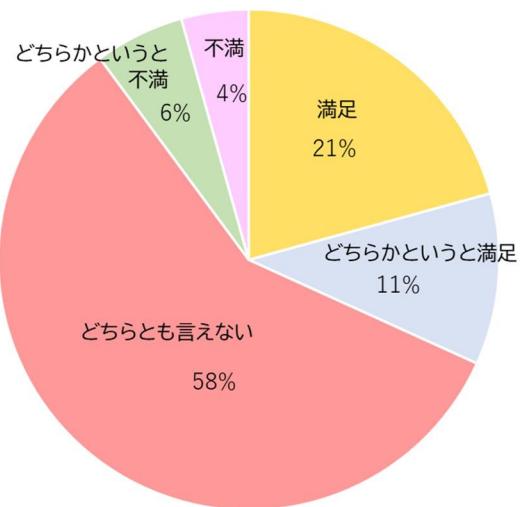
※問 10-2 で「全く利用しない」を選択した場合は未回答



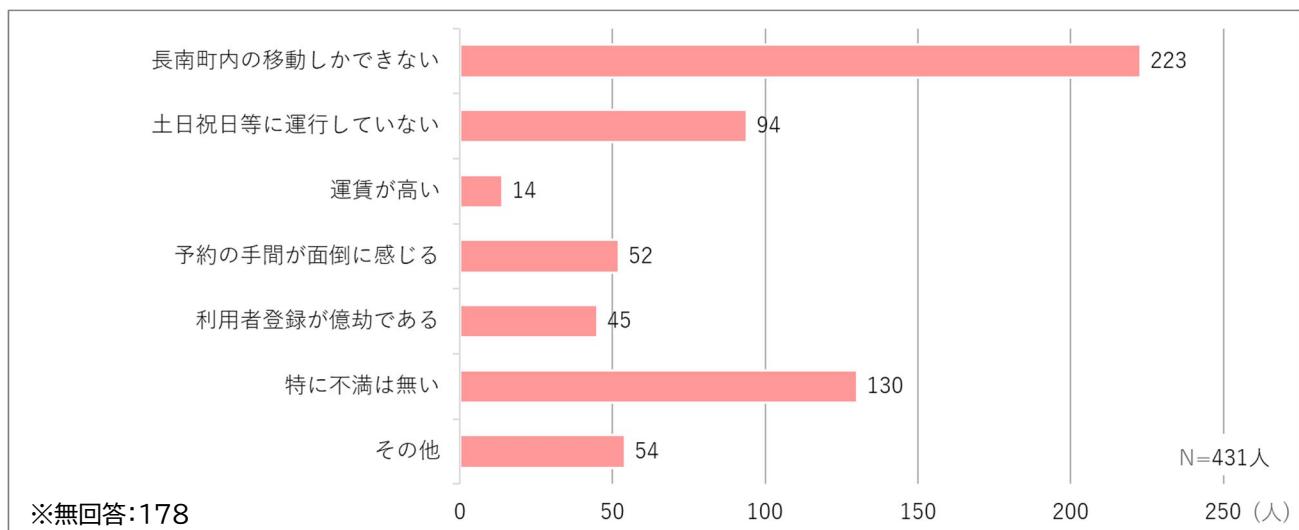
## 問 10-4 乗合タクシーのサービス内容の満足度

	選択肢	回答数	割合
1	満足	86	21%
2	どちらかというと満足	48	11%
3	どちらとも言えない	241	58%
4	どちらかというと不満	24	6%
5	不満	18	4%
	合計	417	100%

※無回答:192



## 問 10-5 乗合タクシーの運行について不満に感じる点(複数回答)

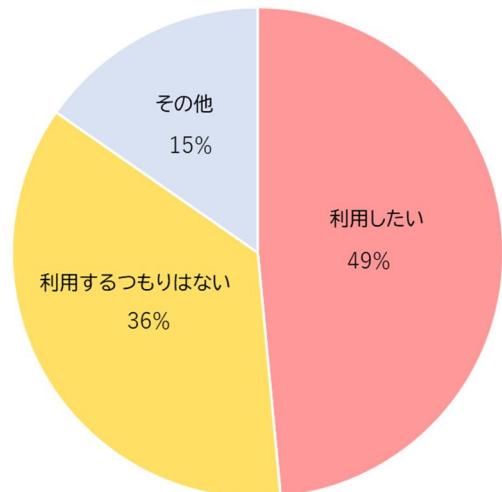


・「その他」で多かった回答:「利用していないためわからない」23件

## 問 10-6 今後の乗合タクシーの利用意向

	選択肢	回答数	割合
1	利用したい	244	49%
2	利用するつもりはない	182	36%
3	その他	77	15%
	合計	503	100%

※無回答:106



## 問 10-7 乗合いタクシーの運行についての要望(自由意見)

## 主な内容

- ・土日も運行して欲しい(14件)
- ・主要な商業施設や病院まで運行して欲しい(13件)



## 【乗合タクシーの利用状況について】

- ・乗合タクシーの認知度は82%と高い状況にあり、H28 452人 71%調査結果と概ね同水準である。
- ・利用をしている人の数ではH28調査結果では、85人19%であったが、R3は71人13%※と概ね同様の結果である。※年に数回、月に数回、週に数回、雨天時にのみ利用する人の合計
- ・乗合タクシーを利用した外出先は、「病院」が最も多く(67%)で過半数を占め、H28調査結果と同様の傾向となっている。
- ・サービス内容の満足状況は「満足・不満のどちらとも言えない」が58%で過半数を占めている。
- ・不満に感じる点は、「長南町内の移動しかできない」が最も多く(222件)、次いで「特に不満はない」(130件)、「土日祝日等に運行していない」(94件)となっている。
- ・今後の利用意向は、「利用したい」が49%で約半数を占めている。

## 【H28調査結果との比較から推測】

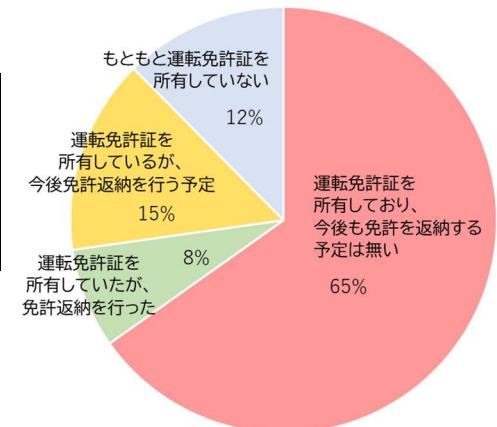
- ・路線バスと長南町巡回バスは、依然として高齢者の低利用率が顕著である。
- ・新型コロナウイルス感染拡大に際し、高齢者の外出への影響がある中、乗合タクシーの利用率に大きな低下は見られていない。
- ・乗合タクシーは、高齢者の通院の足として利用されているケースが多い。

## ■運転免許証の所有と自主返納について

## 問11 運転免許証の所有状況

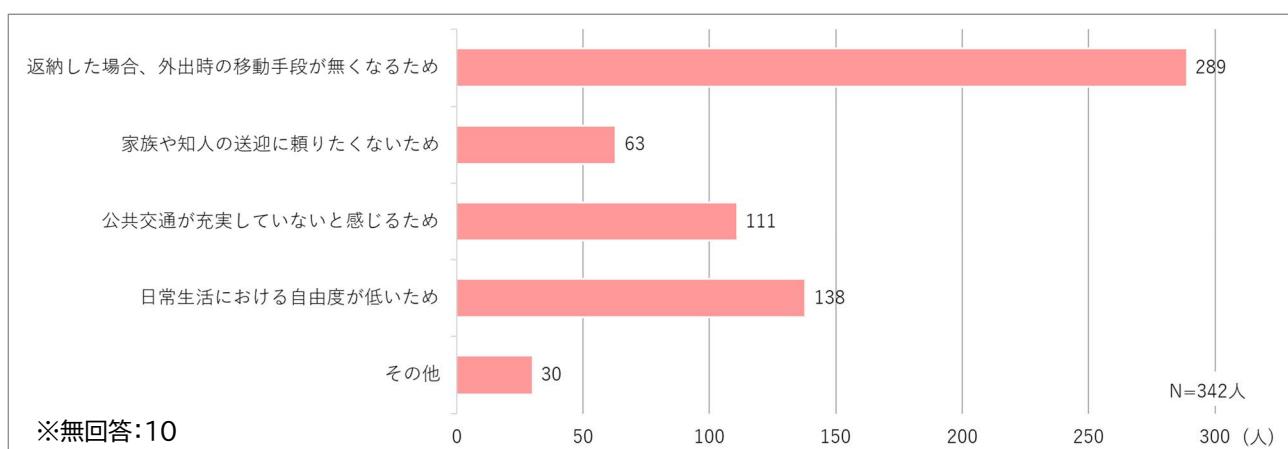
	選択肢	回答数	割合
1	運転免許証を所有しており、今後も免許を返納する予定は無い	352	65%
2	運転免許証を所有していたが、免許返納を行った	41	8%
3	運転免許証を所有しているが、今後免許返納を行う予定	80	15%
4	もともと運転免許証を所有していない	67	12%
	合計	540	100%

※無回答:69



## 問12 運転免許証を自主返納しない理由(複数回答)

※問11で「運転免許証を所有しており、今後も免許を返納する予定は無い」を選択した場合に回答

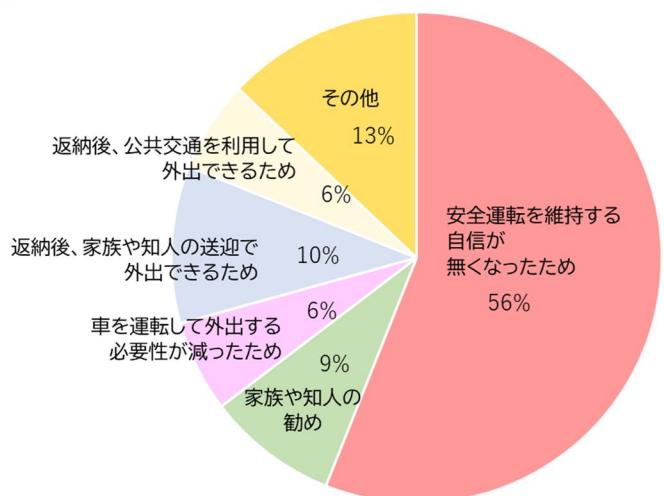


※下記の問13・問14は、問11で「運転免許証を所有していたが、免許返納を行った」または「運転免許証を所有しているが、今後免許返納を行う予定」を選択した場合に回答

### 問13 運転免許証を自主返納した理由・自主返納したい理由

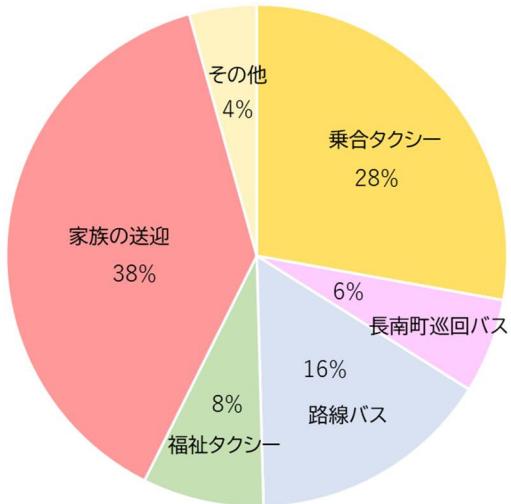
	選択肢	回答数	割合
1	安全運転を維持する自信が無くなったため	65	56%
2	家族や知人の勧め	10	9%
3	車を運転して外出する必要性が減ったため	7	6%
4	返納後、家族や知人の送迎で外出できるため	12	10%
5	返納後、公共交通を利用して外出できるため	7	6%
6	その他	15	13%
	合計	116	100%

※無回答:5



### 問14 免許返納後の主な移動手段

	選択肢	回答数	割合
1	乗合タクシー	32	28%
2	長南町巡回バス	7	6%
3	路線バス	18	16%
4	福祉タクシー	9	8%
5	家族の送迎	44	38%
6	その他	5	4%
	合計	115	100%



#### 【運転免許証の所有と自主返納について】

- 回答者の8割(540人中432人)が運転免許証を所有している。
- そのうちの過半数(65%)が運転免許証の返納意志は無い状況にあり、「返納した場合、外出時の移動手段が無くなるため」が最も多い(288件)理由である。
- 運転免許証を返納した人、返納予定の人の理由は、「安全運転を維持する自信が無くなったため」が最も多い(56%)。
- 返納後の主な移動手段は、「家族の送迎」が最も多く(38%)、次いで「乗合タクシー」(28%)となっている。

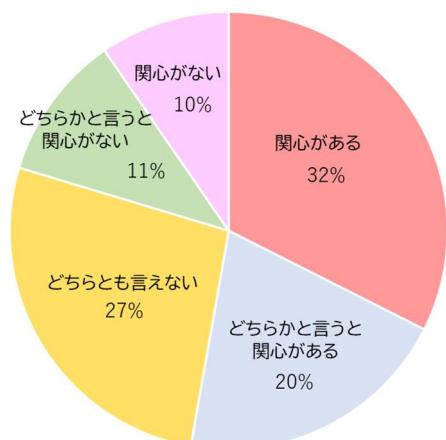


## ■長南町の公共交通の全体について

### 問15 長南町の公共交通に対する関心度

	選択肢	回答数	割合
1	関心がある	169	32%
2	どちらかと言うと関心がある	106	20%
3	どちらとも言えない	140	27%
4	どちらかと言うと関心がない	56	11%
5	関心がない	50	10%
	合計	521	100%

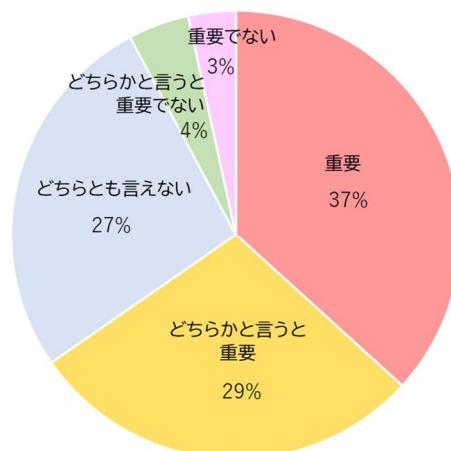
※無回答:88



### 問16 長南町の公共交通の重要度

	選択肢	回答数	割合
1	重要	193	37%
2	どちらかと言うと重要	150	29%
3	どちらとも言えない	141	27%
4	どちらかと言うと重要でない	23	4%
5	重要でない	18	3%
	合計	525	100%

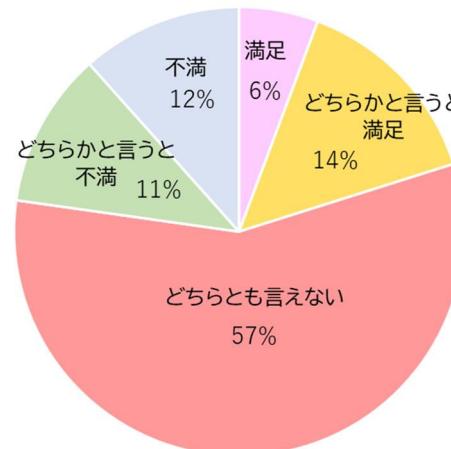
※無回答:84



### 問17 長南町の公共交通の満足度

	選択肢	回答数	割合
1	満足	28	6%
2	どちらかというと満足	71	14%
3	どちらとも言えない	281	57%
4	どちらかというと不満	55	11%
5	不満	57	12%
	合計	492	100%

※無回答:117



#### 【長南町の公共交通全体について】

- 公共交通に対する関心度について、約半数が「関心がある」、「どちらかと言うと関心がある」のいずれかを選択している。
- 公共交通の重要度について、約 7 割が「重要」、「どちらかと言うと重要」のいずれかを選択している。
- 公共交通の満足度について、「満足」、「どちらかと言うと満足」のいずれかを選択した割合は 2 割となっており、満足度は低い状況にある。



### (3)調査結果のまとめ

- ・自分専用の自動車を所有しているケースが多く、高齢者の日常的な自動車依存度が高い状況にある。
- ・買物、医療機関ともに外出の際には自家用車を利用するケースが多い。
- ・買物は週に1~2日程度、日中時に利用するケースが多い。行先は「茂原市」が多い。
- ・医療機関は1ヶ月に数日程度、午前中に利用するケースが多い。行先は「長南中央病院」が多い。
- ・買物、医療機関以外への外出は「金融機関」、「郵便局」が多く、いずれも自動車での移動で、月1回程度の利用が多い。
- ・路線バスを利用していない人は、約9割となっており、今後も利用する意向が無い人は約半数となっている。
- ・長南町巡回バスを利用していない人は、96%にまで及び、今後も利用する意向が無い人は6割を占めている。
- ・乗合タクシーを利用していない人は、約9割となっているが、今後の利用意向においては、利用希望者が半数となっている。不満を感じる点では「長南町内の移動しかできない」、「土日祝日の運行が無い」点を挙げる人が多く、改善が望まれている。
- ・高齢者の免許返納状況は、回答者のうち8%に留まっている。返納しない理由は「返納後の移動手段が無くなるため」という理由が大多数である。
- ・長南町の公共交通への関心度は約半数が「関心がある」としている一方、満足度は低い状況にある。

## 5-2. 笠森霊園利用者アンケート調査

### (1)調査実施概要

アンケート実施期間:令和3年10月8日(発送)~10月29日(ポスト投函締切)

対象者:令和3年10月1日時点において、長南町笠森霊園利用者 200人

※対象者は無作為抽出により選定し、郵送によりアンケート票を発送、回収した。

回収票数:127票(回収率64%)

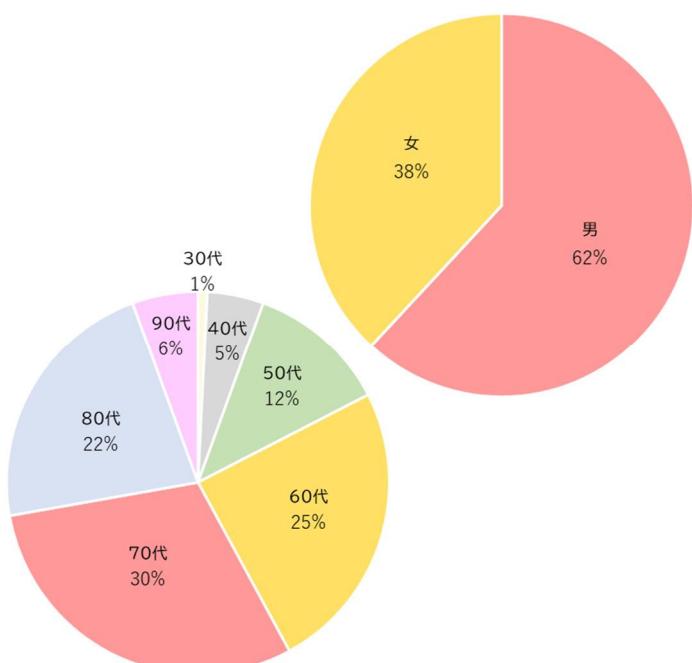
### (2)調査結果

#### 問1 回答者の性別・年齢

##### 【性別】

	選択肢	回答数	割合
1	男	78	62%
2	女	48	38%
	合計	126	100%

回答なし 1



##### 【年代】

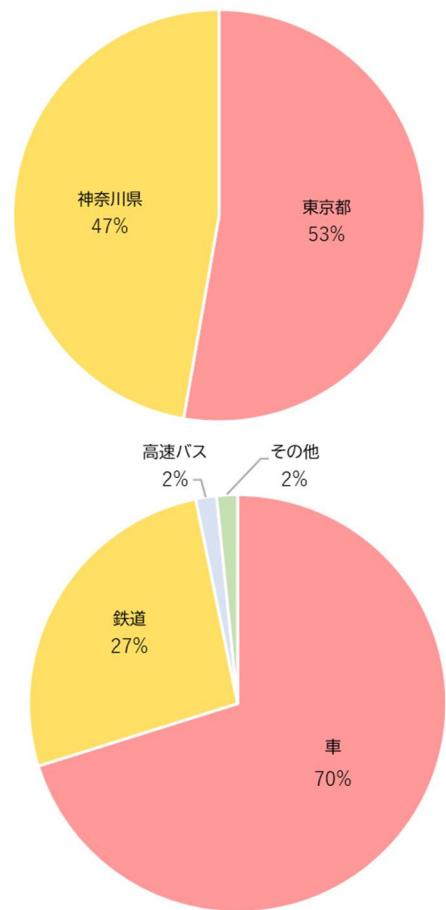
	選択肢	回答数	割合
1	30代	1	1%
2	40代	6	5%
3	50代	15	12%
4	60代	31	25%
5	70代	38	30%
6	80代	28	22%
7	90代	7	6%
	合計	126	100%

回答なし 1



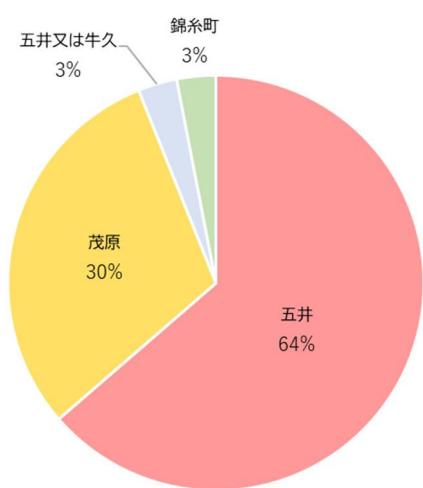
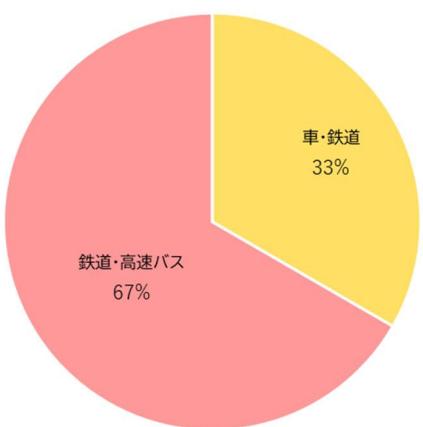
## 問2 回答者の住まい

	選択肢	回答数	割合
1	東京都	67	53%
2	神奈川県	60	47%
	合計	127	100%



## 問3 笠森霊園への主な来訪手段

【交通手段】			
	選択肢	回答数	割合
1	車	87	70%
2	鉄道	33	27%
3	高速バス	2	2%
4	その他	2	2%
	合計	124	100%

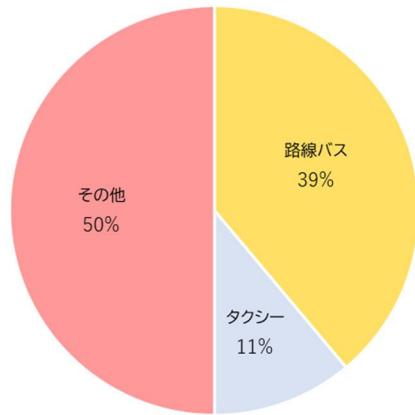
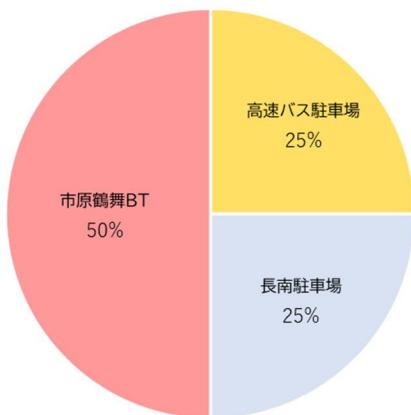


【降車場所】

	選択肢	回答数	割合
1	高速バス駐車場	1	25%
2	長南駐車場	1	25%
3	市原鶴舞BT	2	50%
	合計	4	100%

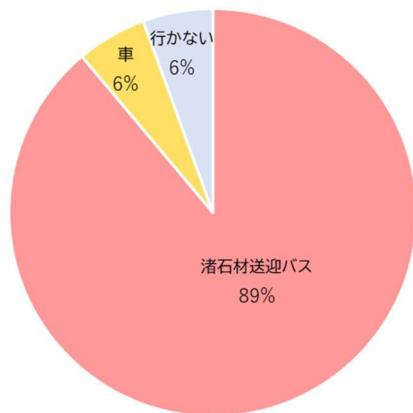
【降車後移動】

	選択肢	回答数	割合
1	路線バス	14	39%
2	タクシー	4	11%
3	その他	18	50%
	合計	36	100%



【その他】

	選択肢	回答数	割合
1	渚石材送迎バス	16	89%
2	車	1	6%
3	行かない	1	6%
	合計	18	100%
	無回答	106	



#### 問4 長南町公共交通に対する意見、要望

- ・高速バスの廃止により交通手段がなくなり不便になった。
- ・路線バスの本数が少なく不便に感じる。
- ・茂原駅から笠森霊園の路線バスを今後も継続してほしい
- ・公共交通の利便性を高めていただきたい
- ・五井駅から路線バスで行けるようにしてもらいたい
- ・お盆・お彼岸の時期に臨時バスを運行していただきたい。
- ・以前のように笠森霊園前にバス停をつくっていただきたい

#### (3)調査結果のまとめ

- ・利用者の年代については 60 代以上が全体の 80% となっている。
- ・主な交通手段としては自家用車(87 人)が最も多く、次に鉄道(33 人)となっている。
- ・鉄道利用者の降車場所は主に五井駅、茂原駅となり、降車後の移動手段は路線バスやタクシーとなる。



## 5-3. 中学生保護者アンケート調査

### (1) 調査実施概要

アンケート実施期間: 令和3年10月21日(発送)~11月5日(提出期限)

対象者: 長南中学校全生徒の保護者 138人(1年生41人、2年生40人、3年生57人)

回収票数: 108票(回収率78%)

### (2) 調査結果

問1 回答者の住まい(大字)

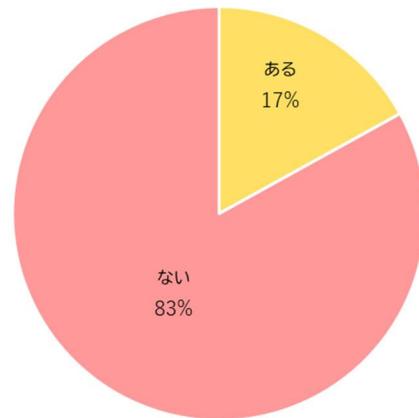
順位	選択肢	回答数	割合	順位	選択肢	回答数	割合	順位	選択肢	回答数	割合
1	長南	11	10%	11	報恩寺	5	5%	21	給田	2	2%
2	坂本	9	8%	12	須田	4	4%	22	岩撫	2	2%
3	豊原	8	7%	13	佐坪	4	4%	23	上小野田	1	1%
4	千田	6	6%	14	山内	4	4%	24	水沼	1	1%
5	又富	6	6%	15	小沢	4	4%	25	笠折	0	0%
6	岩川	6	6%	16	蔵持	3	3%	26	関原	0	0%
7	地引	6	6%	17	米満	3	3%	27	千手堂	0	0%
8	芝原	6	6%	18	小生田	3	3%	28	棚毛	0	0%
9	深沢	5	5%	19	今泉	2	2%	29	本台	0	0%
10	市野々	5	5%	20	中原	2	2%	30	下小野田	0	0%
								31	竹林	0	0%
								32	茗荷沢	0	0%

問2 子供が公共交通を利用する機会はありますか?

	選択肢	回答数	割合
1	ある	18	17%
2	ない	88	83%
	合計	106	100%

無回答

2



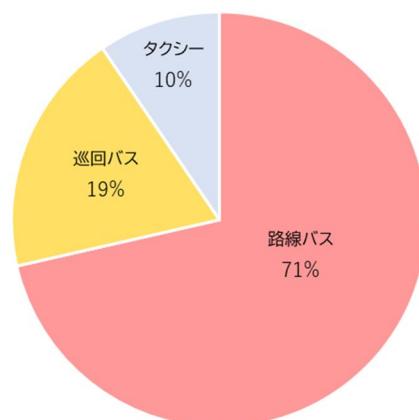
問3 公共交通を利用する際の主な手段・行先・頻度を教えてください。

【手段】

	選択肢	回答数	割合
1	路線バス	15	71%
2	巡回バス	4	19%
3	高速バス	0	0%
4	タクシー	2	10%
	合計	21	100%

無回答

2



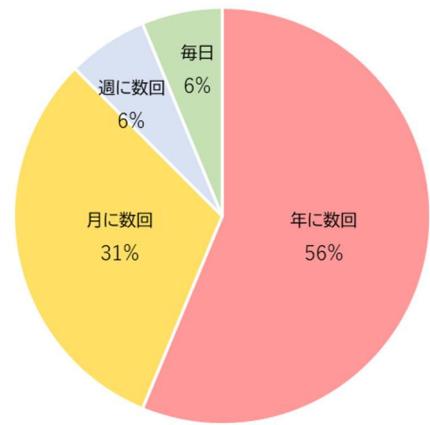
## 【行先】

	選択肢	回答数	割合
1	茂原駅	9	60%
2	中学校	3	20%
3	茂原	1	7%
4	千葉	1	7%
5	旧JA農業倉庫	1	7%
	合計	15	100.0%
	無回答	4	



## 【頻度】

	選択肢	回答数	割合
1	年に数回	9	56%
2	月に数回	5	31%
3	週に数回	1	6%
4	毎日	1	6%
	合計	16	100%
	無回答	2	

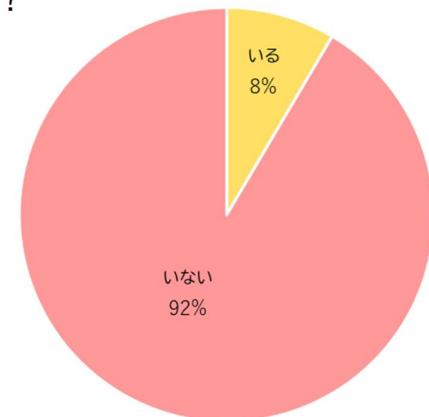


- 公共交通を利用する子供の割合は17%(18人)となり、83%(88人)が利用していない。
- 利用する際の交通手段は路線バス(15人)、行先については茂原駅(9人)が一番多くなっている。
- 利用頻度については、年に数回(9人)、月に数回(5人)の順になっており、毎日利用する人は少ない。



## 問4 同居しているご家族に送迎が必要な高齢者はいらっしゃいますか？

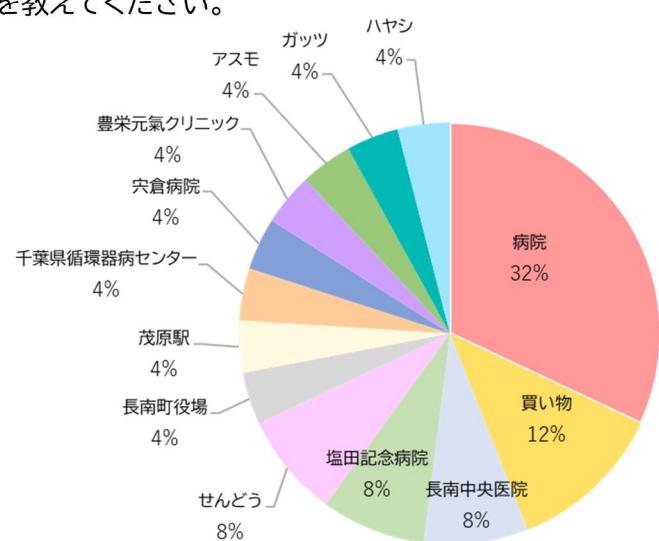
	選択肢	回答数	割合
1	いる	9	8%
2	いない	97	92%
	合計	106	100%
	無回答	2	



## 問5 高齢の家族を送迎する際の主な送迎先と頻度を教えてください。

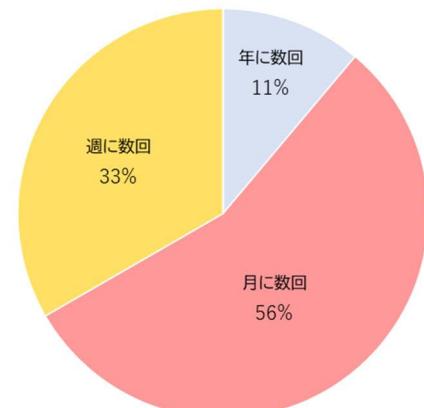
## 【行先】

	選択肢	回答数	割合
1	病院	8	32%
2	買い物	3	12%
3	長南中央医院	2	8%
4	塩田記念病院	2	8%
5	せんどう	2	8%
6	長南町役場	1	4%
7	茂原駅	1	4%
8	千葉県循環器病センター	1	4%
9	穴倉病院	1	4%
10	豊栄元氣クリニック	1	4%
11	アスモ	1	4%
12	ガツツ	1	4%
13	ハヤシ	1	4%
	合計	25	100%



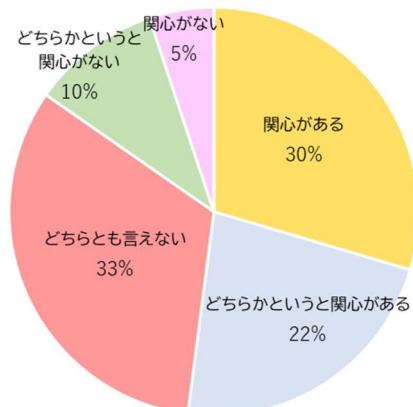
## 【頻度】

	選択肢	回答数	割合
1	年に数回	1	11%
2	月に数回	5	56%
3	週に数回	3	33%
4	毎日	0	0%
	合計	9	100%



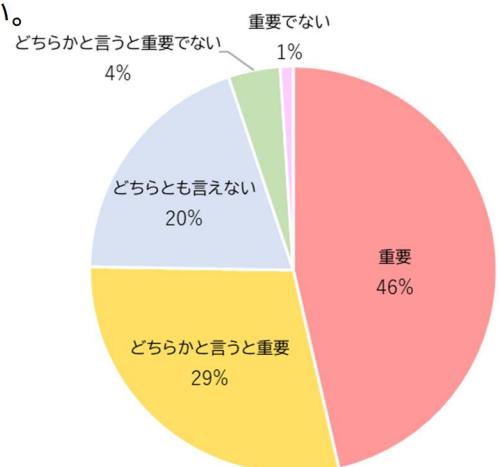
## 問6 長南町の公共交通に関する関心度を教えてください。

	選択肢	回答数	割合
1	関心がある	29	30%
2	どちらかというと関心がある	22	22%
3	どちらとも言えない	32	33%
4	どちらかというと関心がない	10	10%
5	関心がない	5	5%
	合計	98	100%
	無回答	10	



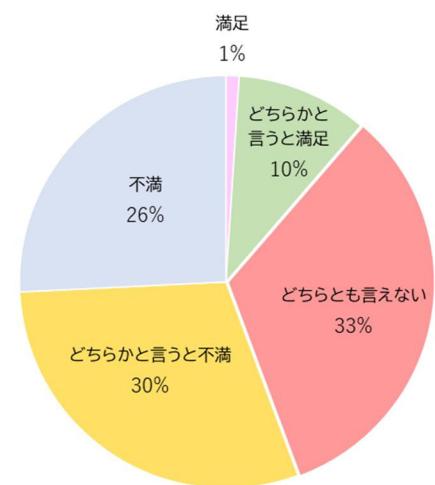
## 問7 長南町の公共交通の重要度について考え方を教えてください。

	選択肢	回答数	割合
1	重要	45	46%
2	どちらかと言うと重要	28	29%
3	どちらとも言えない	19	20%
4	どちらかと言うと重要でない	4	4%
5	重要でない	1	1%
	合計	97	100%
	無回答	11	



## 問8 長南町の公共交通に関する満足度をお聞きします。

	選択肢	回答数	割合
1	満足	1	1%
2	どちらかと言うと満足	10	10%
3	どちらとも言えない	32	33%
4	どちらかと言うと不満	29	30%
5	不満	25	26%
	合計	97	100%
	無回答	11	



## 問9 長南町における、公共交通に対するご意見・ご要望があれば教えてください。

- ・近年高齢者の事故や、車のマナーの悪さ等が多い時代となり中学生もバス通学を考える時期なのかと思う。近隣の町でも中学生のバス登校をやっている町もあるので、長南的も検討していただきたい
- ・巡回バスの登下校の時間に合わせてもらえると、怪我をして自転車に乗れない時に使えていいと思う。
- ・最寄り駅が茂原駅なので小学校から茂原市内までの移動手段を考えてほしい。
- ・バスに乗る人は少なくなるため、乗合タクシー等の利用を検討する方が効果的だと思う。
- ・高速バスが廃止になってしまった。せっかく新しいものができても利用者が少なくなってしまい、また不便に戻ってしまう。高速バスも路線バスも乗れる時間が少なく利用しづらい面もある。不便だと人も住み続けなくなる。何とかした方が良いと思う。
- ・茂原駅や大多喜駅に行く為にバスの本数が少ないので、自宅からバス停が遠いので不便。通学時間のバス本数が少ないので満員になってしまっている。
- ・高校入学のために、自宅～バス停までは自転車で行かなくてはならないが、バス停付近に自転車を置いておくスペースなどないので、所々に町などが管理してくれる駐輪場などがあると良いと思っている。
- ・町内巡回バスはもちろん便利ですが、茂原駅までのシャトルバスなどがあると更に連携できて良いと思う。

## 【高齢者のご家族について】

- ・送迎が必要な高齢者がいるご家族は8%(9人)となり、主な行先は病院や買物となる。
- ・高齢者の送迎の頻度は月に数回(56%)、週に数回(33%)の順となっている。
- ・公共交通に関する関心度、重要度は高くなっているが、満足度に関しては不満と感じる人が多い事から改善が必要と考えられる。



## 第6章 地域公共交通における役割と課題の整理

### 6-1. 長南町における公共交通の役割と位置付け

長南町の公共交通の課題整理に当たり、あらかじめ各交通システムの機能及び役割について下記のように整理します。下記に示すよう、長南営業所バス停が本町の主要な交通結節機能を果たしており、路線バス、巡回バスへの接続が可能となっています。

このため、長南営業所バス停に近接する町役場の新庁舎への建て替え(R5.2竣工予定)を見据え、長南営業所バス停を交通拠点に位置付け、利用者のニーズ、実態を踏まえた施策、展開の検討が必要と言えます。

表6-2 町内交通システムの機能と役割

	役割	本町に該当する交通システム、施設等
広域軸	都市間連絡の骨格路線となり、通勤・観光等 <u>広域的な移動目的に対応</u> する。	・高速バス(羽田・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となり、 <u>通勤・通学、通院、買物、観光等の多様な目的に対応</u> する。	・路線バス (長南営業所～鉄道駅及び周辺拠点を結ぶ路線)
支線軸	<u>公共交通不便地域の解消</u> を担う役割を果たし、買物、通院、買物等の <u>多様な目的に</u> 対応する。	・路線バス (上記幹線軸に示す以外の路線) ・巡回バス
補完軸	<u>広域軸、幹線軸、支線軸を補完</u> し、学生、高齢者、障がい者等の <u>交通弱者の移動を支援</u> する。	・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。	・長南営業所バス停 ・笠森靈園バス停等 (観光資源付近の主要バス停) ・長南駐車場バス停(高速バスバス停) ・その他乗合タクシーの目的地として利用が多い町内主要施設(病院等)



## 6-2. 長南町の地域現況と公共交通の現況等における課題

### (1) 地域現況及び公共交通の利用状況における問題点

既述の長南町における現況と、公共交通の利用状況から見る主な問題点を下記に整理します。

表 6-3 地域現況及び公共交通の現況整理と問題点

カテゴリー	現況整理と問題点
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口構造が急速に少子高齢化に至っており、千葉県の「過疎地域」に指定。高齢人口の構成は町民の約半数</li> <li>・2020 年時点の人口:約 7,200 人 ⇒2060 年の将来人口目標:2,300 人</li> <li>→急速かつ今後も加速する人口減少と高齢化への対応が必要</li> </ul>
施設立地・道路網	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町の中央に役場等主要施設が集積する一方、南部の施設は少数</li> <li>・2017 年度より旧 4 小学校が統合、小中一貫となる長南小学校、中学校へ再編</li> <li>・野見金公園、笠森観音堂等の観光資源の他、8 箇所のゴルフ場を有する</li> <li>・2013 年の圏央道の開通により町外への車でのアクセスが向上</li> <li>→中心部の主要施設までの移動の整備、維持・確保が必要。また、観光来訪者等、町外からの来訪者の移動の整備・確保が必要。</li> </ul>
路線バス・高速バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス:運行規模縮小の進行</li> <li>・高速バス:2020 年、東京駅方面への運行終了</li> <li>現在は羽田空港、横浜駅方面へのアクセスが可能。コロナ感染拡大の影響を受け、利用者が減少。近年は知名度向上の取り組みとしてバスラッピングを実施。</li> <li>→利用実態とニーズに合った運行内容の検討が必要</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ感染拡大の影響を受けつつも、その後は復調傾向</li> </ul>
巡回バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数の減少と共に運行規模も縮小</li> <li>・<u>10 年間(H24～R3)で約 4,800/年の利用者減</u></li> <li>・2017 年のスクールバス運行開始以降、児童・生徒の利用者減少に伴い、年間利用者数の減少が加速</li> <li>→<u>利用実態とニーズに合った運行内容の検討が必要</u>  <u>・上位計画・関連計画において今後のあり方の検討の必要性が示されている。</u></li> </ul>
乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行開始以来、利用登録者は増加を続け、R3 には累計約 950 人が登録</li> <li>・年間利用者数は例年 10,000 人/年前後を維持</li> <li>・午前の利用と、通院目的の利用に集中</li> <li>・コロナ感染拡大の影響で、乗合率の低下が課題</li> <li>→一定数の利用者数の維持と共に、より利便性の高い運行内容の検討が必要</li> </ul>



## (2)調査結果からみる公共交通の問題点

既述の各種アンケート調査の結果から、利用者の視点における公共交通の主な問題点を下記に整理します。

表 6-4 調査結果概要と結果からみる問題点

カテゴリー	調査結果概要と結果からみる問題点
高齢者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者のマイカー依存度が高い状況にある</li> <li>・買物の外出先として茂原市へ出かけるケースが多い</li> <li>・医療機関は1ヶ月に数日程度、午前中に利用するケースが多く、行先は長南中央病院が多い</li> <li>・路線バスを利用していない高齢者は約9割。今後も利用する意向が無い人は約半数を占める。</li> <li>・巡回バスを利用していない高齢者は96%。今後も利用する意向が無い人は6割を占める。</li> <li>・乗合タクシーを利用していない高齢者は約9割。一方、今後の利用希望者が半数となっている</li> <li>・免許返納状況は、回答者のうち8%に留まる。返納しない理由は「返納後の移動手段が無くなるため」が大多数。</li> <li>・長南町の公共交通への関心度は約半数が「関心がある」としている一方、満足度は低い → <ul style="list-style-type: none"> <li>・マイカー依存度が高く、公共交通の利用率が低い。</li> <li>・<u>今後の路線バス及び巡回バスの利用意向が低い。</u></li> <li>・乗合タクシーへの利用意向が高いものの、「長南町内の移動しかできない」、「土日祝日の運行が無い」といった不満が多く、改善が望まれている。</li> </ul> </li> </ul>
笠森霊園 利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道利用者の降車場所は主に五井駅、茂原駅となり、降車後の移動手段は路線バスやタクシーとなる →路線バスの本数等、霊園までのアクセスについて不満、要望が多く、改善が望まれている。</li> </ul>
中学生保護者 アンケート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を利用する子どもの割合は低く、約8割が利用していない</li> <li>・公共交通を利用する際の交通手段は路線バス、行先は茂原駅が最も多い →子どもを含め幅広い年齢層のニーズに応じた利用しやすい公共交通の検討が必要な状況にある。</li> </ul>



## 6-3. 長南町の公共交通における課題のまとめ

### (1) 地域の現況等における課題

既述の長南町における現況と、公共交通の利用状況から見る問題点を踏まえた課題を下記に整理します。また、4章で整理した『長南町地域公共交通網形成計画』で掲げた目標値の多くが未達成である状況を踏まえ、『長南町地域公共交通網形成計画』で示した課題の内容を踏襲し、下記の4点に整理します。

#### 課題 1:高齢化の進展に向けた対応

将来人口推計が示すよう、本町の高齢化は今後さらに進行することが予想されています。調査結果が示すよう、高齢者のマイカー依存度が高い本町においては、公共交通を利用した移動利便性の向上が課題となっています。また、公共交通の利便性が低いと感じているため、運転免許証を返納しない意向の高齢者が一定数いる反面、今後の公共交通に関する関心度は高く、利便性の向上が望まれています。

こうしたことを背景に、福祉施策等と連携を図りながら、新型コロナウイルス感染防止を踏まえつつ、高齢者の日常生活の利便性を向上させが必要と言えます。

#### 課題 2:過疎地域の地域性に即した対応

第2章で示したよう本町は、平成22年(2010年)に「過疎地域」の指定を受けた後、第5次「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」の制定により、令和3年(2021年)4月より引き続き「過疎地域」に指定されました。また、多くの町民が買物・通院等の日常的な外出時に、茂原市街地へ流出するといった地理的特性があります。このように生活圏・経済圏に茂原市を含む本町では、地域特性を踏まえた町民の移動手段の確保と利便性の向上が必要と言えます。

#### 課題 3:定住の促進に向けた対応

少子高齢化が進行する本町において、活性化を促進する要素は生産年齢人口(15~64歳)の定住促進と言えます。町外からの移住者の受け皿となる住環境や労働環境の不足等、人口の流出入に関わる課題を抱える本町にとって、子育てしやすい環境づくり、交通弱者の移動利便性の向上が求められています。

上位計画、関連計画に示す福祉施策、子育てに関する施策等と連携を図りながら、公共交通分野の利便性を向上させが必要と言えます。

#### 課題 4:交流人口の拡大に向けた対応

圏央道の開通以降、東京都心や横浜方面へのアクセスが容易となり、交流人口の増大が期待されています。一方、町外からの来訪者が公共交通で町内を移動することが困難な状況にあり、課題となっています。こうしたことを背景に、快適な通勤・通学及び観光の活性化に寄与するべく、利便性の高い交通手段を提供することが必要と言えます。



## (2)公共交通の現況等における課題

既述の公共交通の利用状況及び各種アンケート結果から見る問題点を踏まえた課題を下記に整理します。また、「地域現況等における課題」同様、4章で整理した『長南町地域公共交通網形成計画』で掲げた目標値の多くが未達成である状況を踏まえ、『長南町地域公共交通網形成計画』で示した課題の内容を踏襲し、下記の3点に整理します。

### 課題1:地域特性に応じた持続可能な公共交通の維持への対応

#### ・既存の交通システムの運行内容のあり方について

第4章で示したよう本町は、路線バス、高速バス、巡回バスの利用者の減少が課題となっています。特に巡回バスの利用者減少の加速は顕著であり、今後の町の運行事業費の負担増大が懸念されます。高齢者アンケート結果からも、巡回バスは今後の利用意向が低い交通システムとなっており、今後のあり方について廃止も含めた検討を行うが必要な状況です。

一方、乗合タクシーは、運行開始以降、安定した利用者数を維持し、利用者登録数も増加傾向にあります。利用者が満足する一定水準のサービスを提供している一方、「町内に限定した運行範囲」や「土日に運行していない」といった運行内容への不満の意見もあります。また、新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、本来の運行形態である乗合による利用の割合の減少が今後も続くことが予想されます。単独での利用が増大することで、運行事業者の負担が増加するため、効率的な運行形態やサービス内容を検討する必要があると言えます。

#### ・来訪者の町内移動について

野見金公園、笠森観音堂といった観光資源を有する本町では、公共交通での来訪及び町内の移動が困難な状況にあります。路線バスの運行本数等により生じている当課題を解消するため、来訪者の移動利便性の向上を目指した検討を行う必要があると言えます。

#### ・地域資源の活用について

持続可能な公共交通の実現のため、本地域公共交通では、「地域の輸送資源を総動員した公共交通」を目指すことが求められています。

スクールバスや医療施設等の送迎車両の活用を見据え、高齢者の割合が高く、公共交通の利用割合が低い本町の実態に即し、利用者が気軽に利用できる公共交通を目指していくことが必要と言えます。



## 課題 2: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、長南町役場を中心とした地区に集中していますが、その一方で高速バスの長南駐車場バス停は、町の中心部から離れており、路線バスや巡回バスへの乗り換えの利用も困難な状況にあります。このため、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、乗継の利便性を確保することが必要となります。

また、長南営業所バス停に近接する町役場の新庁舎への建て替え(R5.2竣工予定)を見据え、長南営業所バス停を交通拠点と位置付けるほか、町役場新庁の活用等、より利用しやすい環境整備の検討を行います。

## 課題 3:公共交通の利用促進への対応

第5章の調査結果で示したよう、本町では高齢者に限らず若年層においても公共交通の日常的な利用機会が少ない状況です。公共交通の維持・確保を目指し、公共交通の利用促進につながる検討を実施することが必要と言えます。



## 第7章 長南町地域公共交通計画の基本方針

前章までに整理した本町における課題を踏まえ、長南町地域公共交通計画の基本理念と、公共交通の将来像を以下のように定めます。

### 7-1. 地域公共交通計画における基本理念

#### 地域特性に応じた持続可能な地域公共交通の実現

### 7-2. 地域公共交通計画における将来像

#### 1. まちづくりと一体となった公共交通利用環境の形成

今後も急速に加速すると予想される人口減少と高齢化の中、幅広い世代の安心な暮らしの実現に寄与することを念頭に置いた公共交通利用環境を目指します。第3章において整理した、本町の福祉、子育て等の上位計画、関連計画と整合を図りながら進めていきます。

#### 2. 地域の実状に即した公共交通への再編

過疎地域の指定、高齢者のマイカー依存度の高さ、巡回バスの利用者の減少、茂原市街地への日常的な買い物のための外出等、本町が抱える地域課題や移動に関する特性を包括的に解決することに寄与する公共交通を目指します。今後も加速する高齢化を見据え、利用ニーズを把握し、本町において実現性が高く、持続可能な公共交通への段階的な再編を目指します。

#### 3. 長南町役場を交通拠点としたコンパクトな移動の実現

長南町役場周辺に集中している主要施設の立地状況、今後も加速する人口減少と高齢化を見据え、町役場新庁舎を交通の中心(拠点)と捉え、町民、来訪者両者にとってスムーズに移動できる交通環境を目指します。



## 7-3. 地域公共交通計画における施策の展開

本町の課題を踏まえ、地域公共交通計画の基本理念に基づいた施策の展開の方向性を、下記のように定めます。

### ■地域公共交通における課題

#### ①地域特性に応じた持続可能な公共交通の維持への対応

⇒路線バス、高速バス、巡回バスの利用者の減少が課題となっています。特に巡回バスの利用者減少の加速は顕著であり、今後のあり方について検討することが必要と言えます。一方、乗合タクシーは、運行開始以降、安定した利用者数を維持しているため、効率的な運行形態やサービス内容を検討する必要があると言えます。このように、利用実態と地域特性に応じた各公共交通の運行内容の見直しを図ることが課題と言えます。

同時に、町外からの来訪者にとって移動利便性の確保も課題と言えます。

#### ②公共交通の結節機能強化への対応

⇒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、乗継の利便性を確保することが課題と言えます。また、長南営業所バス停に近接する町役場の新庁舎への建て替え（R5.2 竣工予定）を見据え、長南営業所バス停を交通拠点と位置付けるほか、町役場新庁舎の活用等、より利用しやすい環境整備の検討を行うことが必要と言えます。

#### ③公共交通の利用促進への対応

⇒本町では高齢者に限らず若年層においても公共交通の日常的な利用機会が少ないことが課題と言えます。公共交通の維持・確保を目指し、公共交通の利用促進につながる検討を実施することが必要と言えます。

### ■課題への対応方針

#### 〈まちづくりの視点〉

- ・安心で暮らしやすいまちづくりを念頭に、町民のニーズに応じた地域公共交通の検討を実施する。

#### 〈公共交通全体の見直しの視点〉

- ・利用者の減少、運行規模の縮小等、実態に即した運行内容への見直しの検討を実施する。
- ・町民に対する公共交通利用促進の検討を実施する。
- ・来訪者にとって移動利便性の確保の検討を実施する。

#### 〈交通システムごとの方向性〉

- ・巡回バス:利用実態に応じ、廃止の方向性で進める。
- ・乗合タクシー:運行内容の見直しによる利便性の向上の検討を実施する。
- ・路線バス:利用実態に応じた運行内容の見直しの検討を実施する。
- ・その他の公共交通:利用促進を中心とした検討を実施する。

### ■地域公共交通計画における理念

## 地域特性に応じた持続可能な地域公共交通の実現

### ■地域公共交通計画における将来像

#### ①まちづくりと一体となった公共交通利用環境の形成

今後も急速に加速すると予想される人口減少と高齢化の中、幅広い世代の安心な暮らしの実現に寄与することを念頭に置いた公共交通利用環境を目指します。第3章において整理した、本町の福祉、子育て等の上位計画、関連計画と整合を図りながら進めていきます。

#### ②地域の実状に即した公共交通への再編

過疎地域の指定、高齢者のマイカー依存度の高さ、町内巡回バスの利用者の減少、茂原市街地への日常的な買い物のための外出等、本町が抱える地域課題や移動に関する特性を包括的に解決することに寄与する公共交通を目指します。今後も加速する高齢化を見据え、利用ニーズを把握し、本町において実現性が高く、持続可能な公共交通への段階的な再編を目指します。

#### ③長南町役場を交通拠点としたコンパクトな移動の実現

長南町役場周辺に集中している主要施設の立地状況、今後も加速する人口減少と高齢化を見据え、町役場新庁舎を交通の中心(拠点)と捉え、町民、来訪者両者にとってスムーズに移動できる交通環境を目指します。

### ■地域公共交通計画における各交通システムの役割

既存の公共交通体系を「広域軸」、「幹線軸」、「支線軸」、「補完軸」に機能分類し、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による公共交通の構築を目指します。

#### ・構成要素とその役割

〈広域軸〉都市間連絡の骨格路線となり、通勤・観光など広域的な移動目的に対応する。

本町における交通手段:高速バス(羽田・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となり、通勤・通学、通院、買物、観光などの多様な目的に対応する。

本町における交通手段:路線バス(長南営業所～鉄道駅及び周辺拠点を結ぶ路線)

〈支線軸〉公共交通不便地域の解消を担う役割を果たし、買物、通院等の多様な目的に対応する。

本町における交通手段:路線バス(幹線軸に示す以外の路線)

〈補完軸〉広域軸、幹線軸、支線軸を補完し、学生、高齢者、障がい者等の交通弱者の移動を支援する。

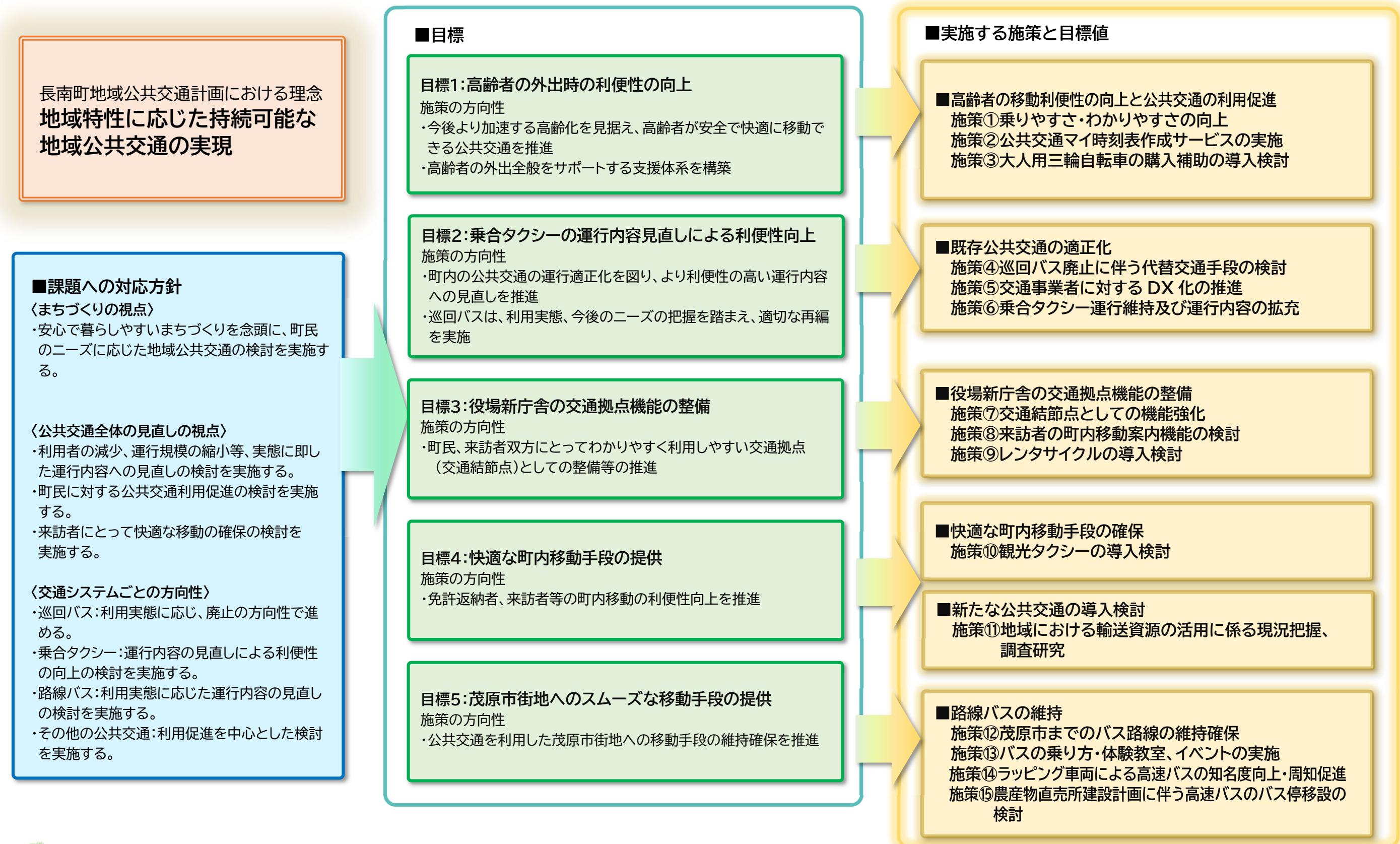
本町における交通手段:タクシー、乗合タクシー、スクールバス、福祉タクシー事業



## 第8章 長南町地域公共交通計画の目標と施策

### 8-1. 施策の実施体系

町の現況及び課題の整理(第6章)を踏まえ示した課題解決における基本理念、目標の達成に向けた施策の体系を、下記に示します。なお、目標の達成状況は、指標を定め、評価・検証を行います。



## 8-2. 長南町地域公共交通計画の目標達成のための施策 ※暫定案とする

本町の地域公共交通の利便性を高める仕組みとして、前頁に示したよう目標を掲げるとともに、下記に示す達成に向けた各施策を実施します。また、「長南町地域公共交通網形成計画」で示した施策から継続するものは、【継続】と示します。

### (施策 1) 高齢者の移動利便性の向上と公共交通の利用促進

#### 【現状における課題】

高齢化の加速が進行する本町において、高齢者のより安全で快適な外出を支援することが求められています。マイカー依存度が高い本町の高齢者の特性に即した支援策の検討を実施することが必要と言えます。

#### 【目標】

高齢者の外出全般をサポートする支援体系の構築を目指します。

#### 【施策内容】

##### 施策 1-① 乗りやすさ・わかりやすさの向上

本町の公共交通である路線バス、乗合タクシー等の車両のノンステップ化、低床車両の推進、わかりやすい運行ダイヤの設定等を図り、高齢者をはじめとした全ての世代が移動しやすい車両の導入を目指します。

##### 施策 1-② 公共交通マイ時刻表作成サービスの実施

公共交通マイ時刻表サービスは、普段利用する区間や時間帯、目的地に行くまでの乗り換え案内など、利用者個人の目的や利用内容に合った時刻表を作成・提供するサービスです。希望者にはマイ時刻表を提供、もしくは町のホームページから作成できる等の導入の検討を行います。

##### 施策 1-③ 大人用三輪自転車の購入補助の導入検討

運転免許返納者、マイカーを所有していない高齢者のバス停までの移動支援として、大人用三輪自転車(シニアカー)の購入費用の一部を補助する制度の導入について検討を行います。



シニアカー  
イメージ写真



## (施策2)既存公共交通の適正化

### 【現状における課題】

巡回バスは第4章で整理したように、平成24年度の減便実施を機に、年間利用者数の減少が加速しています。さらに、平成29年度にスクールバスの運行が開始されると、町内の児童・生徒の利用者が減ったことを受け、年間利用者数は大幅に減少しています。利用料(運賃収入)は、近年約20万円/年以下の状況が続く一方、運行委託料は約800万円/年となっており、財政負担の観点からも、上位計画、関連計画において今後の運行継続について廃止を含めた検討を実施することが求められています。

巡回バスの年間利用者数は減少傾向にある一方、乗合タクシーは運行開始以降、安定した利用者数を維持しています。利用登録者も増加傾向にある一方、乗合率の低下による事業者への負担の増加といった課題が発生しています。アンケート調査結果から、一定数の高齢者は将来的な利用意向があることを把握しており、運行内容を一部見直すことで、より利便性の高い公共交通手段を目指すことが必要です。

### 【目標】

利用実態、今後のニーズの把握を踏まえ、ニーズに即した判断を行い、本町の公共交通の適正化を目指します。

### 【施策内容】

#### 施策2-① 巡回バス廃止に伴うデマンドタクシー拡充等の代替交通手段の検討

R4年度の第2回長南町地域公共交通活性化協議会の意見を踏まえた中で、本町では巡回バスを廃止としていく方向性を見出しました。今後は、他の交通モード体系を総合的に判断する中で、デマンドタクシー拡充等の代替交通手段について、検討を実施します。

#### 施策2-② 乗合タクシー運行維持及び運行内容の拡充【継続】

運行する曜日、時間帯、対象者等の現況の条件を見直し、より多くの町民が気軽に利用できる利便性の高い公共交通を目指します。また本町のデマンドタクシーは、公共交通空白地解消のためだけでなく、高齢者、障害者などの移動を支援する補完軸であり、通院、買い物、路線バスへの乗り継ぎの移動に対応し、他の交通モードの利便性も高めるものです。引き続き「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用し、乗合タクシーを存続させていくことが必要と言えます。

#### 施策2-③ 交通事業者に対するDX(デジタルトランスフォーメーション)化の推進

交通事業者とともに、マイナンバーカードによる運賃の精算等、DXを取り入れた運行について、検討を実施します。

##### DX(デジタルトランスフォーメーション)化:

デジタル技術の活用により、製品、サービス、ビジネスモデルに変革がもたらされること。デジタル技術によって業務プロセスの効率化を目指す“IT化”とは異なり、生活や働き方に変革を起こすことと解釈される。交通におけるDXの導入は、MaaS(第1章記載)等により社会問題を解決することが期待されている。



## (施策3)役場新庁舎を活用した交通拠点機能の整備

### 【現状における課題】

路線バス及び巡回バスの運行経路は、長南町役場を中心とした地区に集中していますが、その一方で高速バスの長南駐車場バス停は、町の中心部から離れており、路線バスや巡回バスへの乗り換えの利用も困難な状況にあります。このため、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、乗継の利便性を確保することが必要となります。

また、長南営業所バス停に近接する町役場の新庁舎への建て替え(R5.2竣工予定)を見据え、長南営業所バス停を交通拠点と位置付けるほか、町役場新庁の活用等、より利用しやすい環境整備の検討を行います。

### 【目標】

町民、来訪者双方にとって利便性の高い交通拠点としての整備を目指します。

### 【施策内容】

#### 施策3-① 交通結節点としての機能強化【継続】

役場新庁舎と近接の「長南営業所バス停」を、町内公共交通の拠点及び乗り継ぎの結節点と位置付け、公共交通の利用案内(看板やガイドマップの配布等)の充実、公共交通へと乗り換える(パークアンドバスライド)利用者のための駐車場、駐輪場の整備、観光施設の案内、特産品の販売等、地域連携を含めた拠点整備の検討を行います。

#### 施策3-② 来訪者の町内移動案内機能の検討

観光客や笠森霊園への来訪者が目的地を目指す際、移動における案内所として機能するよう整備の検討を行います。具体的には、路線バスの利用案内やタクシーの予約案内、待合・休憩スペースの整備等について検討を行います。

#### 施策3-③ レンタサイクルの導入検討

主に来訪者を対象としたレンタサイクルの導入を検討します。観光来訪者の移動手段の拡充策として、町役場等にレンタサイクルシステムを導入することの検討を行います。



## (施策4)快適な町内移動手段の確保

### 【現状における課題】

鉄道駅のない本町にとって、公共交通を利用した来訪手段は路線バス、高速バスの利用となっています。こうした公共交通を利用した来訪者、もしくは自動車での来訪者が、到着後、公共交通に乗り換えて町内を移動することが困難な状況にあり、利便性の向上が求められています。

### 【目標】

来訪者にとって利便性の高い移動手段の確保を目指します。



### 【施策内容】

#### 施策4-① 観光タクシーの導入検討

ゴールデンウィーク、夏休み、紅葉シーズン等の観光シーズンに特化し、観光来訪者の町内移動をサポートするためのサービスとして、観光タクシーの導入検討を行います。具体的には、事前予約制で役場から出発、最大〇時間の貸し切り利用で〇円、といった利用者にとってもメリットのある運行内容検討し、事業者との協議を踏まえ、導入の検討を行います。

#### 施策4-② 来訪者の町内移動案内機能の検討(※3-②再掲)

観光客や笠森霊園への来訪者が目的地を目指す際、移動における案内所として機能するよう整備の検討を行います。具体的には、路線バスの利用案内やタクシーの予約案内、待合・休憩スペースの整備等について検討を行います。

#### 施策4-③ レンタサイクルの導入検討(※3-③再掲)

レンタサイクルの導入を検討します。観光来訪者の移動手段の拡充策として、町役場等にレンタサイクルシステムを導入することの検討を行います。

## (施策5)路線バスの維持

### 【現状における課題】

本町の多くの町民が、日常的な買い物等のため茂原市街地へ外出しています。免許返納者やマイカーを持たない高齢者等、交通弱者の日常の移動手段、特に茂原市街地への移動を維持・確保していくことが求められています。

### 【目標】

町民の日常的な外出先である茂原市街地までの移動手段の維持・確保を目指します。



### 【施策内容】

#### 施策 5-① 茂原市までのバス路線の維持確保

国の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)等を活用し、路線を継続し維持していくと共にさらなるサービス水準の向上を図り、利便性向上を図ります。将来的に運行が縮小・廃止の可能性が高い路線については、積極的な利用をよびかけるための仕組みづくりを検討します。

対象路線である茂原牛久系統、茂原長南系統は、本町の主要最寄駅であるJR 茂原駅へアクセスする主要な公共交通であり、高齢者等の交通弱者の移動を継続的に支援するため、将来的に維持するべきバス路線と位置付けられます。

#### 施策 5-② バスの乗り方・体験教室、イベントの実施

利用者の減少が著しい本町にとって、より多くの利用機会を提供するきっかけとして、高齢者、子ども(小中学生)等、幅広い年齢層を対象としたバスの乗り方教室等の体験型イベントの実施を検討します。将来の公共交通の維持、存続を見据え、バスが身近な移動手段であることを知るきっかけとなることを目指します。

#### 施策 5-③ ラッピング車両による高速バスの知名度向上・周知促進【継続】

近年実施している高速バスラッピング車両の運行を継続し、知名度向上、利用促進の取組を継続します。

#### 施策 5-④ 農産物直売所建設計画に伴う高速バスのバス停移設の検討

現在町が進めている農産物直売所の計画に伴い、当該施設が町外からの来訪者にとっても利用しやすい集客施設となることを目指し、施設近隣への高速バスのバス停移設に係る検討を実施します。

### (施策 6)新たな公共交通の導入検討

#### 【現状における課題】

高齢化が加速する本町において、公共交通、マイカー、家族の送迎以外の高齢者の移動手段を拡充することが課題となっています。将来的に公共交通の運行が縮小・廃止等に至った際の代替手段としても、新たな移動手段の導入の可能性を検討することは有効と言えます。

#### 【目標】

加速する少子高齢化を見据え、外出機会の拡大に向けた、新たな移動手段の確保を目指します。

#### 【施策内容】

#### 施策 6-① 地域における輸送資源の活用に係る現況把握、調査研究

交通事業者が所有する遊休車両や、日中時に使用していない医療・福祉施設等の送迎車を町内の公共交通に活用することを想定し、地域における輸送資源の活用について現況把握、調査研究を行います。



### 8-3. 公共交通再編イメージ

(作成中のため差し替え予定)



## 8-4. 施策の実施主体

本計画を進めるにあたり、本町の公共交通が目指す将来像の実現に向け、「行政」、「地域」、「交通事業者」、「関連機関」が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割や進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指します。

表8-1 施策の目標及び実施施策に対する実施主体と関連主体

目標	実施施策	実施主体○/関連主体○			
		町	地域	交通事業者	関連機関
高齢者の外出時の移動利便性の向上 【4 施策】	乗りやすさ・わかりやすさの向上	○		○	
	公共交通マイ時刻表作成サービスの実施	○		○	
	大人用三輪自転車の購入補助の導入検討	○			○
乗合タクシーの運行内容見直しによる利便性向上 【3 施策】	巡回バス廃止に伴うデマンドタクシー拡充等の代替交通手段の検討	○		○	
	乗合タクシー運行維持及び運行内容の拡充【継続】	○		○	
	交通事業者に対する DX 化の推進	○		○	
役場新庁舎の交通拠点機能の整備 【3 施策】	交通結節点としての機能強化【継続】	○	○	○	○
	来訪者の町内移動案内機能の検討	○			○
	レンタサイクルの導入検討	○			○
快適な町内移動手段の提供 【4 施策】	観光タクシーの導入検討	○		○	○
	地域における輸送資源の活用に係る現況把握・調査研究	○		○	○
	来訪者の町内移動案内機能の検討 ※上記再掲	○			○
	レンタサイクルの導入検討 ※上記再掲	○			○
茂原市街地へのスムーズな移動手段の提供 【4 施策】	茂原市までのバス路線の確保維持	○		○	
	バスの乗り方・体験教室、イベント実施	○		○	○
	ラッピング車両による高速バスの知名度向上・周知促進【継続】	○		○	
	農産物直売所建設計画に伴う高速バスのバス停移設の検討	○		○	



## 8-5. 評価指標と方法

本計画を進めるにあたり、目標の達成状況を評価するため、下記の達成指標を設定します。また、達成指標は町の予算状況に応じ、実施可能な範囲で最大限の効果が期待できる内容を設定します。

### ◆計画の目標

**目標1：**  
**高齢者の外出時の移動利便性の向上**

### ◆達成指標

達成指標（案）

- ・高齢者の公共交通での年間外出回数
- ・町内歩道における危険箇所、通行不便箇所数等

**目標2：**  
**乗合タクシーの運行内容見直しによる利便性向上**

達成指標（案）

- ・乗合タクシーの年間利用者数 等

**目標3：**  
**役場新庁舎の交通拠点機能の整備**

達成指標（案）

- ・役場新庁舎交通拠点化に係る検討会議実施回数 等

**目標4：**  
**快適な町内移動手段の提供**

達成指標（案）

- ・観光タクシー導入に係る検討会議実施回数等

**目標5：**  
**茂原市街地へのスムーズな移動手段の提供**

達成指標（案）

- ・路線バスの年間利用者数
- ・高速バスの年間利用者数および知名度
- ・バスの乗り方教室実施回数 等



達成指標の目標値および評価方法を下記のように設定します。計画期間内の達成に向け、各施策を実施していきます。

表 8-2 達成指標毎の目標値と評価スケジュール ※検討中のため今後確定

評価指標	高齢者の公共交通での年間外出回数	町内歩道の危険箇所・通行不便箇所数	乗合タクシー年間利用者数	役場新庁舎拠点化に係る検討実施回数	観光タクシードラム入検討会議実施回数	路線バス年間利用者数	高速バス年間利用者数	バス乗り方教室実施回数
評価方法	調査結果の確認	町資料の確認	事業者実績資料の確認	町実績資料の確認	町実績資料の確認	事業者実績資料の確認	事業者実績資料の確認	町および事業者実績資料の確認
現況値	実績なし	確認中	9,721人/年(R3)	実績なし	実績なし	茂原牛久系統:28,027人/年 茂原長南系統:41,757人/年 (R3利用者数)	乗車1,286人/年 降車1,179人/年 (R3利用者数)	実績なし
目標値	検討中							
評価実施時期								
R5	<input type="radio"/> 従前値把握		<input type="radio"/> 従前値把握			<input type="radio"/> 従前値把握	<input type="radio"/> 従前値把握	
R6								
R7		<input type="radio"/> 中間状況把握						
R8								
R9	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

○:実施時期

- ・利用率、利用者数、実施回数については、毎年実績データを収集
- ・計画期間内に導入検討を行うものは、計画最終年度に実施ができたか確認する



## 第9章 計画の推進にあたって

本計画の目標達成のためには、利用者である町民、交通事業者等の関連主体が、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ことも必要です。

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ともに、国、県等の各種支援制度の活用を図っていきます。

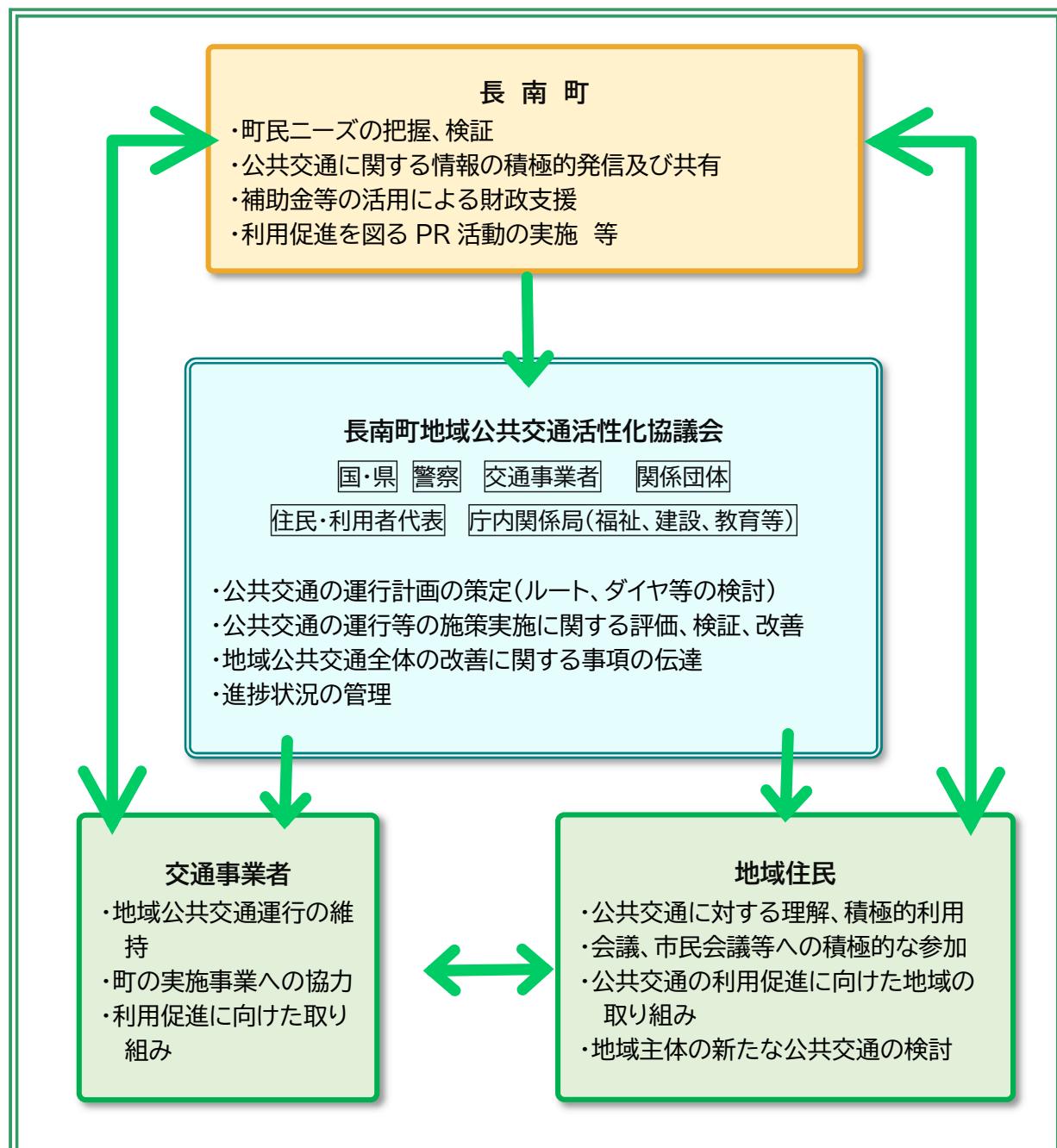


図9-1 計画の推進体制



計画の推進については、PDCA サイクル(Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」)に従って行います。

- ・計画の進捗管理については、計画期間を通じた長期的な進捗管理及び毎年度実施する短期的な進捗管理を下記のイメージに示すPDCAサイクルにおいて実施します。
- ・長期的な進捗管理では、数値目標の達成状況について評価を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、計画期間満了時までに目標を達成することが困難であると認められる場合等には、必要に応じて計画の見直しを実施します。
- ・短期的な進捗管理では、毎年度、施策の実施状況について、評価を実施します。

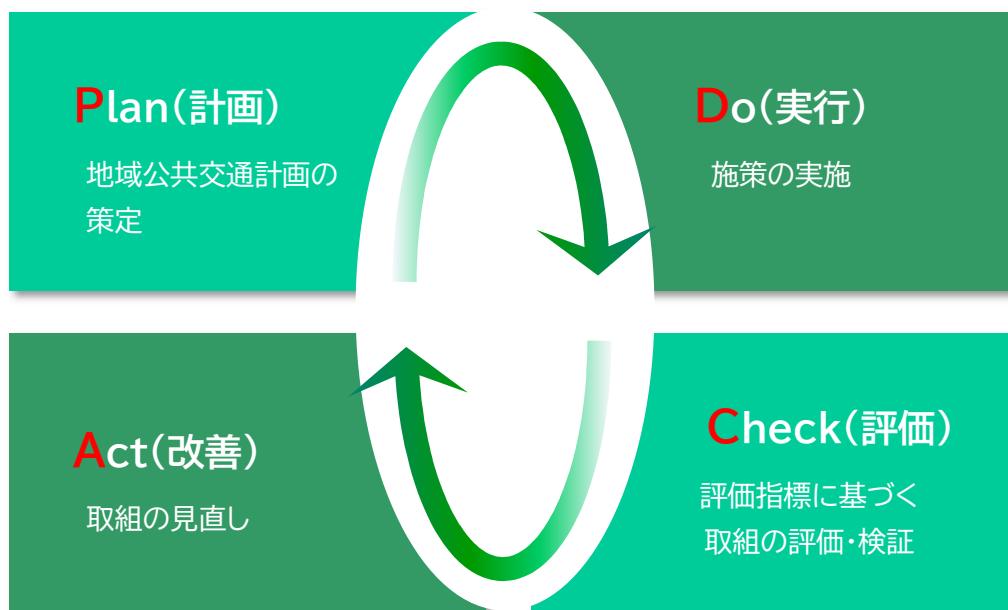


図 9-2 PDCA サイクルの実施イメージ

