

# 資料1

## 専決処分書

令和6年度長南町地域公共交通活性化協議会歳入歳出予算を次のとおり専決処分する。  
令和7年3月27日

長南町地域公共交通活性化協議会  
会長 佐久間 静夫

### 令和6年度長南町地域公共交通活性化協議会歳入歳出予算

#### 歳入

科目	金額(円)	備考
地域公共交通確保維持改善事業 費補助金	1,678,000	国庫補助金
前年度繰越金	42	
計	1,678,042	

#### 歳出

科目	金額(円)	備考
町補助金額	1,678,000	
その他	42	
計	1,678,042	

## 資料2

### 令和7年度長南町地域公共交通活性化協議会予算（案）

#### 歳入

科目	金額（円）	備考
地域公共交通確保維持改善事業 費補助金	1,600,000	国庫補助金
前年度繰越金	42	
計	1,600,042	

#### 歳出

科目	金額（円）	備考
町補助金額	1,600,000	
その他	42	
計	1,600,042	

歳入総額 1,600,042円

歳出総額 1,600,042円

---

差引残額 0円

令和 7 年 6 月 1 9 日

（名称）長南町公共交通活性化協議会

**1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性**

長南町では、町民の移動手段を確保するとともに、町民の福祉向上を目的として平成 16 年度から車両 2 台により巡回バスの運行を行っていました。役場周辺を起点として町内全域を 4 路線に分け、現行の路線バスと極力競合しないようにルートを設定し運行を行っていました。

公共交通事情が悪化することにより、人口の流失がさらに進み、地域の衰退が加速する恐れがあることから、平成 23 年度から「長南町地域公共交通総合連携計画」を策定し、地域内各バス停において地域間幹線系統の民間路線バスと接続でき、かつ公共交通空白地解消のため、平成 24 年 1 月からデマンド乗り合いタクシーの実証実験を行い、その後、巡回バスを 1 台に縮小し、同年 10 月にデマンド乗合タクシーを導入しました。

また、平成 29 年度から統合小学校の開校に伴うスクールバス導入により、児童が利用者の大半を占める巡回バスも見直しを迫られました。そこで全ての交通モードを含んだ長期的で持続可能なネットワークを目指すため「地域公共交通網形成計画」を平成 28 年度に策定しました。

そして令和 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目標とした、「長南町地域公共交通計画」を令和 4 年度に策定しました。また、検討をしていた巡回バスの運行について、令和 5 年 3 月末をもち運行を終了しました。

デマンド乗り合いタクシーは、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、バス停留所（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ます。

公共交通確保維持改善事業を活用し、デマンド乗り合いタクシーを存続させていくことが必要であります。

**2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果****（1）事業の目標**

デマンド乗合タクシーの年間利用者数

年間 5,000 人 × 2 事業者 合計 10,000 人以上とする。

（※長南町地域公共交通計画 P92 参照）

デマンド乗合タクシーの年間乗合利用率

利用者数 / 利用回数 = 1.2 % 以上

（※長南町地域公共交通計画 P92 参照）

**（2）事業の効果**

デマンド乗合タクシーを維持することにより、公共交通空白地が解消され、自家用自動車等を利用できない高齢者などの移動手段が確保される。また地域間幹線系統の民間路線バスとの接続により公共交通ネットワークが連携することで、効率的な運行が実現でき、町民の外出促進による地域間交流の活性化や健康増進にも大きな効果が期待できる。

### 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

#### 【実施主体】

長南町、交通事業者

(※長南町地域公共交通計画 P90 参照)

#### 【事業】

公共交通の利便性向上の検討

デマンド乗合タクシー運行内容拡充の検討

(※長南町地域公共交通計画 P39～P43、P80 参照)

### 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

別添の表 1 のとおり。

#### ① 運行地域

- ・長南町全域でドア・ツー・ドア方式

#### ② 対象者

- ・長南町在住の満 65 歳以上の方
- ・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であつ、自力で車の乗降ができる方

#### ③ 運行曜日

- ・月曜日から金曜日（但し祝祭日並びに 12 月 29 日から 1 月 3 日は除く）

#### ④ 運行時間帯

- ・7 時 30 分から 17 時

#### ⑤ 車両台数

- ・2 台

#### ⑥ 運行ダイヤ

- ・指定しない

#### ⑦ 運賃形態

- ・1 人片道 500 円      ペア割      1 人片道 300 円

#### ○ 運行予定事業者決定の経緯

① 当該事業者は、一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得ている。

② 当該事業者は、町内に事業所を有しており、不測の事態にも迅速に対応できるノウハウを有し、住民サービスとして欠落することができない本事業を円滑に行えることが期待できる。

③ 当該事業者は、長年にわたり地域住民の身近な交通手段として親しまれ、町内地理等の知識に長け、信頼も厚く安全・安心な輸送が期待できる。

④ 地元事業者を活用することにより、地場産業の育成や雇用・地域経済の活性化にも大きな効果が期待できる。

### 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

運行事業者への委託料については、運行経費から運行収入及び国庫補助金を差し引いた額を長南町が負担している。

### 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

事業者より提出いただく実績資料を使用し毎月集計作業を行い、評価を実施する。

<p>7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
※該当なし
<p>8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
※該当なし
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
※該当なし
<p>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要  <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u></p>
別添の表 5 のとおり
<p>11. 車両の取得に係る目的・必要性  <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
※該当なし
<p>12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果  <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
<p>13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
※該当なし

14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）

**【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

※該当なし

15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性

**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

※該当なし

16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果

**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

（１）事業の目標

※該当なし

（２）事業の効果

※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 **【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和７年６月１９日に開催した第１回長南町地域公共交通活性化協議会の開催

- ・ 令和８年度長南町地域公共交通計画別紙について
- ・ 令和６年度長南町地域公共交通計画の評価について
- ・ 長南町地域公共交通計画の目標達成のための施策について

19. 利用者等の意見の反映状況

協議会には、関係交通事業者や道路管理者・所轄警察署、地域公共交通の利用者の代表として町区長会長・町社会福祉協議会長・利用登録者の参加をいただいております、協議会での議論を反映して作成した。

## 【本計画に関する担当者・連絡先】

---

(住 所) 千葉県長生郡長南町長南 2 1 1 0

---

---

(所 属) 企画財政課

---

---

(氏 名) 在原 彩花

---

---

(電 話) 0475-46-2113

---

---

(e-mail) [kikaku@town.chonan.lg.jp](mailto:kikaku@town.chonan.lg.jp)

---

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

資料3-2

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

令和8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 （申請番号）	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 （別表7・別表9・別表10）			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 （別表7・ 9）	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 （別表7のみ）
長南町	ゆたか自動車株式会社	(1) 長南町デマンド		町内全域		往 km 復 km	244日	4,636回			区域運行	②(1)	長南営業所バス停で地域 間幹線系統、茂原長南線・ 茂原病院牛久線との接続	③
	有限会社長南タクシー	(2) 長南町デマンド		町内全域		往 km 復 km	244日	4,636回			区域運行	②(1)	長南営業所バス停で地域 間幹線系統、茂原長南線・ 茂原病院牛久線との接続	③
		(3)				往 km 復 km	日	回						
		(4)				往 km 復 km	日	回						
		(5)				往 km 復 km	日	回						

- （注）
1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
  2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
  3. 「系統キロ程」については、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
  4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
  5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
  6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
  7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
  8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。



令和 7 年 6 月 1 9 日

（名称）長南町地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
別表のとおり
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（1）事業の目標
別表のとおり
（2）事業の効果
別表のとおり
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
別表のとおり
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び 運送予定者
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 1」を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定める「表 2」を添付
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
事業者報告書・決算報告書等の資料から計測する
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの 運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及 びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
別表のとおり
10. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ</u>

<b>【うとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>11. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
<b>12. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>13. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>14. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>15. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
<b>16. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>18. 協議会の開催状況と主な議論</b>
令和7年6月19日 計画別紙について協議
<b>19. 利用者等の意見の反映状況</b>
ホームページ上で、地域公共交通確保維持事業に係る取組内容等に関する意見募集を実施

**【本計画に関する担当者・連絡先】**

(住 所)	千葉県長生郡長南町長南 2110
-------	------------------

(所 属)	企画財政課
-------	-------

(氏 名)	在原 彩花
-------	-------

(電 話)	0475-46-2113
-------	--------------

(e-mail)	kikaku@town.chonan.lg.jp
----------	--------------------------

## 資料 4-2

### 令和 8 年度長南町地域公共交通計画別紙（別表）

○事業に係る目的・必要性、目標、効果、取組

N o .	事業者名	系統名	起点・終点 (主な経由地)	1. 目的・必要性	2. 定量的な 目標・効果	3. 目標を達成するために行う事業（生産性向上の取組を含む）		
						取組内容	実施時期	実施主体
1	小湊鉄道株式会社	茂原長南線	茂原駅南口・ 長南営業所 (上茂原)	・長生高校・茂原高校・ 精華学園高等学校への 通学。 ・沿線住民の茂原駅まで の交通手段として必要で ある。	令和 7 年度と比較し て収支率1%以上改 善	鉄道ダイヤ改正時、JR 外房線茂原 駅との接続を考慮したダイヤ設定 をし、利便性を向上させる。	令和 7 年度以降	小湊鉄道㈱
						ホームページ、広報等の路線バスの 利用を促す記事を掲載する。	令和 7 年 1 0 月 以降（継続）	茂原市、長南町
						茂原市交通マップを市内公共施設 や医療機関等にて配布。また、バス 停留所検索などが可能な茂原市わ が街ガイド（茂原市バスマップ）を PRすることで利用促進を図る。	令和 7 年 1 0 月 以降（継続）	茂原市
						桜まつりのチラシを作成する際、花 見のお勧めルートとして、バス停か らのルート案内を掲載し、公共交通 機関の利用促進を図る。	令和 8 年 3 月以降 （継続）	茂原市
						町内を経由する路線バスを利用し 通学する学生に対し定期券購入費 用の一部を補助する。	令和 7 年 1 0 月 以降	長南町

○事業に係る目的・必要性、目標、効果、取組

No.	事業者名	系統名	起点・終点 (主な経由地)	1. 目的・必要性	2. 定量的な 目標・効果	3. 目標を達成するために行う事業（生産性向上の取組を含む）		
						取組内容	実施時期	実施主体
2	小湊鉄道株式会社	茂原病院 牛久線	茂原駅南口・牛久駅 (循環器病センター)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市原特別支援学校つるまい風の丘分校、長生高校、茂原高校、精華学園高等学校への通学や、循環器病センターへの通院・通勤のために、沿線住民に必要不可欠な移動手段であるため。</li> <li>・茂原駅、牛久駅へのアクセス手段として必要であるため。</li> </ul>	令和7年度旧牛久線及び茂原病院線と比較して収支率1%以上改善	鉄道ダイヤ改正時、JR外房線茂原駅との接続を考慮したダイヤ設定をし、利便性を向上させる。	令和7年度以降	小湊鉄道㈱
						ホームページ、広報等に路線バスの利用を促す記事を掲載する。	令和7年10月以降	茂原市、長南町
						茂原市交通マップを市内公共施設や医療機関等にて配布。また、バス停留所検索などが可能な茂原市わが街ガイド(茂原市バスマップ)をPRすることで利用促進を図る。	令和7年10月以降	茂原市
						桜まつりのチラシを作成する際、花見のお勧めルートとして、バス停からのルート案内を掲載し、公共交通機関の利用促進を図る。	令和8年3月以降	茂原市
						路線バスを利用する利点や、交通事業者が実施している高齢者への助成制度について、ホームページ、市広報紙等へ掲載することにより、バスの利用促進を図る。	令和7年10月以降	市原市
						町内を経由する路線バスを利用し、通学する学生に対し定期券購入費用の一部を補助する。	令和7年10月以降	長南町

資料4-3

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

8年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
長南町	小湊鉄道株式会社	(1) 茂原長南線	990.0	
	小湊鉄道株式会社	(2) 茂原病院牛久線	2,206.0	
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			3,196.0	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。

2. 「特例措置」には、地域公共交通利便増進実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。

3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)  
「令和7年度、令和8年度については、令和6年度事業から、土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」

事業者名

小湊鉄道株式会社

7年度

(旧)

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の前々年度(基準期間<sup>※</sup>)の損益状況

乗合バス事業

営業収益		千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
営業費用		千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
営業損益		千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	km				経常収支率	%

R5年度

基準期間の前年度の損益状況

乗合バス事業

営業収益		千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
営業費用		千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
営業損益		千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	km				経常収支率	%

R4年度

基準期間の前々年度の損益状況

乗合バス事業

営業収益		千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
営業費用		千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
営業損益		千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	km				経常収支率	%

R3年度

(補助対象事業者の「基準期間<sup>※</sup>を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
千葉			
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ=ト
千葉	294,円61銭	472,円71銭	294,円61銭	
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	特例措置	運行系統名	運行系統			計画運行回数 ( ) ①=カッコ内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×②=③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程		系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率		補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程		他路線との競合部分に係るキロ程		他路線との競合率 ル÷チ (チー(リ+ヌ+ル))÷チ=ヲ	補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率
				起点	主な経由地	終点				往.Km	復.Km	往.Km	復.Km	往.Km	復.Km	往.Km	復.Km	往.Km	復.Km				
	第1号		茂原長南	茂原駅南口	長南	長南営業所	365日	2,795回(7.6)	2	15.2人	往10.2Km 復10.2Km	10.2Km	往.Km 復.Km		0.0%	往.Km 復.Km	.Km	往.Km 復.Km	.Km	往.Km 復.Km	.Km	0.0%	100.000%
合計		系統									10.2Km		.Km			.Km		.Km		.Km			

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック(チー(リ+ヌ))÷チ=ヲ	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ (d+e+f)/3 =ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨ=タ	補助対象経費の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ		
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間								
						経常収益 ヤ''	実車走行 キロ マ''	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ''÷マ''=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ=f						
	第1号		100%	57,018.0 km	16,798,072円	141,円71銭	8,027,860円	56,967.km	140,円92銭	7,605,274円	57,018.km	133,円38銭	8,588,715円	56,936.4km	150,円84銭	8,715,349 円	8,082,723 円	7,559,132 円	7,559,132 円	7,559,132 円
合計				57,018.0 km	16,798,072円		8,027,860円	56,967.km		7,605,274円	57,018.km		8,588,715円	56,936.4km		8,715,349 円	8,082,723 円	7,559,132 円	7,559,132 円	7,559,132 円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの ソ×ヲ=ツ	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの ソ×マ'=ツ'	計画平均乗車密度が5人未満の路線 ツ×マ'なし乗行回数÷①計画運行回数=ホ	補助対象経費 ナ	計画額		経常費用から経常収益を控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ム-ラ=ウ	ウの負担者とその負担割合								
							ナ×1/2=ラ	ニ×ワ-ヨ=ム			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的概要
											負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
	第1号		7,559,132 円	7,559,132 円	2,983,867 円	2,983 千円	1,491.5 千円	8,082,723 円	6,591,223 円	1,491,500 円	22.62 %	523,592 円	7.9 %	円	%	4,576,131 円	69.4 %		
合計			7,559,132 円	7,559,132 円	2,983,867 円	2,983 千円	1,491 千円	8,082,723 円	6,591,223 円	1,491,000 円	22.62 %	523,592円	7.9 %	円	%	4,576,631 円	69.4 %		

資料4-4

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名	小湊鉄道株式会社	令和8年度
------	----------	-------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間※) の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ)	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ)	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	km					経常収支率 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ')	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ')	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	km					経常収支率 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	千円	営業外収益	千円	経常収益(イ'')	千円
	営業費用	千円	営業外費用	千円	経常費用(ロ'')	千円
	営業損益	千円	営業外損益	千円	経常損益	千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	km					経常収支率 %

(補助対象事業者の「基準期間」を最終年度とする連続した過去3年間)における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キ ロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
千葉	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車 走行キロ当たり経常費 用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常費用 の差 ニ－ヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
千葉	293 円 47 銭	491 円 40 銭	293 円 47 銭	0 円 0 銭	
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対 象期間	補助金交 付要綱別 表2(注) 4.の適用 割合 フ	改定率 コ
		基準期間の 年度	／3	
		基準期間の 年度	／3	
		基準期間の 年度	／3	

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	運行系統			計画運行 回数 ( )  ①=カッコ 内	計画平均乗 車密度  ②	計画 輸送量  ①×② =③	系統キロ程		地域公共交通再編事 業を実施する区域にお けるキロ程	系統キロ程と地域公共 交通再編事業を実施す る区域におけるキロ程と の比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路線 との競 合率  ル÷チ	補助ブロック 外乗入部分、 同一補助ブ ロック都道府 県外乗入部分 及び他路線と の競合部分以 外のキロ程の 比率  (チー(リ+ヌ +ル))÷チ=ミ ラ
			起点	主な 経由 地	終点				チ	オ			リ	ヌ	ル				
千葉	1		茂原 長南	茂原駅 南口	長南 営業所	365 日	2,793.0 回 (7.6)	1.9 人 14.4	往10.2km 復10.2km	(平均) 10.2km		(平均)		(平均)		(平均)			100.000%
	2		茂原 病院 牛久	茂原駅 南口	長南営業 所 管理車庫 センター	238 日	1,429.0 回 (6.0)	2.9 人 17.4	往23.4km 復23.4km	23.4km									100.000%
合計		系統				平日のみ			往33.6km 復33.6km	33.6km	往0.0km 復0.0km	0.0km		往0.0km 復0.0km	0.0km	往0.0km 復0.0km	0.0km		



補助ブ ロック 名	申 請 番 号	特 例 措 置	補助ブロック 外乗入部分 及び同一補 助ブロック都 道府県外乗 入部分以外 のキロ程の 比率  (チー(リ＋ ヌ))÷チ＝ ゾ	計画実車走 行キロ	補助対象 経常費用 の見込額  ヘ×フ以下の額、カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益												補助対象 経常収益 の見込額  ノ×ワ以上の額、ヨ		
						補助金交付要綱別表2(注)4. の適 用がある場合	3カ年平均  (d+e+f)/3＝ノ'	基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間						
								基準期間に おける実車 走行キロ当 たり経常収 益の運賃 改定による 増収分 f×コ÷(1＋ ゴ)×フ＝g	経常収益 控除額 ケとgのい ずれか少 ない額 h	補助金交 付要綱別 表2(注) 4. の適用 後のキロ当 たり経常収 益 ノ'－h＝ノ''	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ' ＝e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象 系統の実 車走行キ ロ当たり 経常収益 ヤ÷マ＝f				
千葉	1	0	100.000%	56,977.2 km	16,721,098円	132円.75銭	0円.00銭	0円.00銭	132円.75銭	132円.75銭	5,918,274円	57,018.0 km	103円.79銭	8,588,715円	56,936.4 km	150円.84銭	8,570,580円	59,667.6 km	143円.63銭	7,563,723円
	2	0		66,830.4 km	19,612,717円	0円.00銭	0円.00銭	0円.00銭					新規系統のため、実績なし							10,786,995円
合計				123,807.6 km	16,721,098円						5,918,274円	57,018.0 km		8,588,715円	56,936.4 km		8,570,580円	59,667.6 km		7,563,723円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額  カーヨ＝タ	補助対象経費 の限度額  カ×9/20＝レ	タ又はレのうちい ずれか少ないほ うの額  ソ	ソのうち補助ブ ロック外乗入部 分、同一補助ブ ロック都道府県 外乗入部分及び 他路線との競合 部分以外に係る  ソ×ヲ＝ツ	ソのうち補助ブ ロック外乗入部分 及び同一補助ブ ロック都道府県 外乗入部分以外 に係るもの  ソ×ヲ'＝ツ'	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線  ツ×みなし運行回数 ÷①計画運行回数 ＝ネ	補助対象経費  ナ	計画額  ナ×1/2＝ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額  ニ×ワーヨ＝ム	損失額から国庫 補助額を控除し た額  ムーラ＝ウ
千葉	1	0	9,157,375円	7,524,494円	7,524,494円	7,524,494円	7,524,494円	1,980,130円	1,980千円	990.0千円	9,157,375円	8,167,375円
	2	0	8,825,722円	8,825,722円	8,825,722円	0円	0円	0円	千円	千円	8,825,722円	#VALUE!
合計			9,157,375円	7,524,494円	7,524,494円	7,524,494円	7,524,494円	1,980,130円	1,980千円	990千円	9,157,375円	8,167,375円

補助ブ ロック 名	申請 番号	特 例 措 置	ウの負担者とその負担割合								
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の 者」の具 体的概 要
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
千葉	1	0	990,000円	12.1%	1,632,881円	20.0%		0.0%	5,544,494円	67.9%	
	2	0	2,206,000円	33.3%		0.0%		0.0%	4,413,722円	66.7%	
合計			990,000円	12.1%	1,632,881円	20.0%	0円	0.0%	5,544,494円	67.9%	

(1) 記載要領

1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び 定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。

2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況（千円未満の端数は切り捨て）を損益状況欄に記載すること。

3.補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。

4.「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。

5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。

6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。

7.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。

8.「補助金交付要綱別表2（注）4. の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3／3」、「前年度」の場合は「2／3」、「前々年度」の場合は「1／3」をそれぞれ記載すること。

9.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位（第3位以下四捨五入）にて記載すること。

10.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。

11.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。

12.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当たり計画運行回数又は平日1日当たり計画運行回数のいずれかを記載する。

13.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。

14.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は（リ）に記載すること。

15.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間（系統キロ程（チ）→補助ブロック外乗入部分のキロ程（リ）→同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程（ス））に係るキロ程を記載すること。

16.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。

17.「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位（小数点第4位切り捨て）まで算出して記載すること。

18.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出して記載すること。

19.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）をいう。

20.「補助対象経費」の欄は、（ネ）（計画平均乗車密度が5人未満の路線）に記載がある場合は（ネ）の金額を記載し、記載がない場合は（ツ）の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額に、（ヅ）の金額から左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額を控除して得た金額に（ク）の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、（ヅ）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。

21.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄（ノ）は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11／20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。  
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。

22.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位（0.5千円）まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。

23.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。

24.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。

（記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」）

(2) 添付書類

1. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。  
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

2. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る様式第1－5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象路線に係るものに限る）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1－5。  
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2（注）4. の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

## 資料4-5

表3 別表1及び別表3の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

[illegible]

## 資料4-5

（記載要領）

- ・「番号」の欄には、今年度補助を受けようとする系統の一連番号から抽出して記載
- ・「系統名」の欄は、「番号」の欄に対応した系統を記載
- ・「理由」の欄は、生活交通の確保に支障がないとした理由を記載

# 令和6年度地域公共交通計画の評価について

## 資料5

### ＜地域公共交通計画の評価等結果の様式＞

長南町地域公共交通計画の評価等結果（6年4月～7年3月）

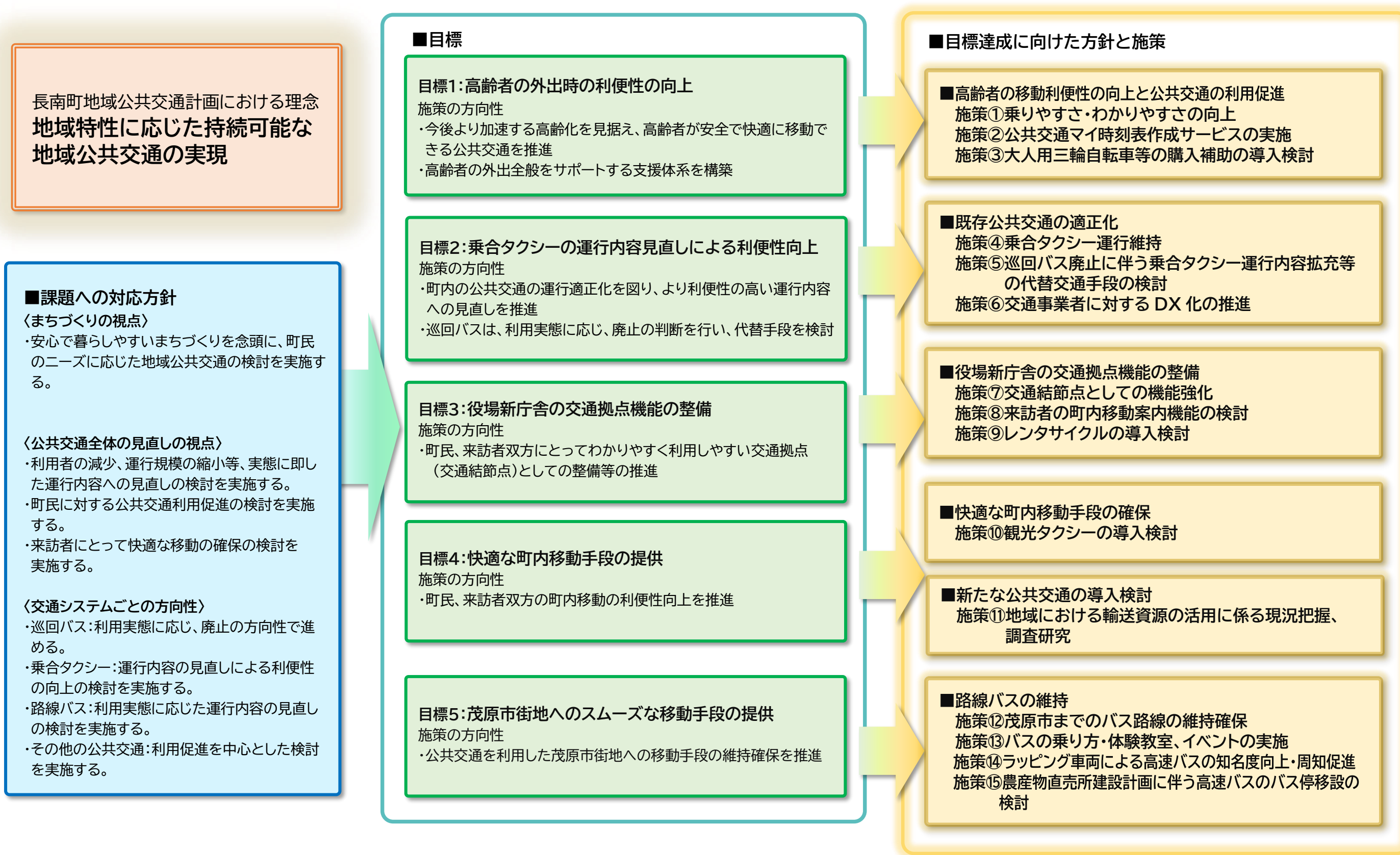
目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
乗り合いタクシーの年間利用者数 →10,000人/年	・広報・HP等で周知	町で集計しているデータを用いて計測	9,166人（令和6年度目標未達成）	・利用者は減少傾向にあり、10,000人/年の目標を見直す必要があるが、利用促進のため広報活動を強化する。	
乗り合いタクシーの年間乗合利用率 →1.2%	・広報・HP等で周知	町で集計しているデータを用いて計測	1.1%（令和6年度目標未達成）	・面積が広く人口が散在しているため乗合での運行が難しい面もあるが、効率の良い配車をし乗合率向上を目指す。	
路線バス牛久系統と茂原長南系統の年間利用者数(72,000人) →茂原牛久系統29,000人/年 茂原長南系統43,000人/年	・広報・HP等で周知 ・路線バス通学定期券購入補助	バス事業者の有する乗降データを用いて計測	79,655人（令和6年度目標達成） →茂原牛久系統30,721人/年 茂原長南系統48,934人/年	・令和6年4月より路線バス通学定期券購入補助を実施し、路線バスの利用促進を図った。	
高速バスの年間利用者数 乗車1,286人、降車1,179人（令和3年） →現状維持	・広報・HP等で周知 ・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	（令和6年度目標未達成） 乗車1,119人、降車1,112人	・ラッピングバスの運行は令和6年度をもって終了とした。 ・令和7年6月より、成田空港行き的高速バス運行が開始されるため、広報・HPで周知をする。	

## 令和6年度地域公共交通計画の評価について

## 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

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。

※実施スケジュールの記載について

運行内容の見直しや新たなサービスの導入等に係る準備は「検討」と表記（一部検討が不要な内容は省略）、検討を踏まえた導入や催事の実施は「実施」と表記しています。

### （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。

#### 【施策の方向性】

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、乗合タクシー等の車両のバリアフリー化等を図り、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。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討					
実施					

##### 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。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討					
実施					





**施策 1-③ 大人用三輪自転車等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移動支援として、大人用三輪自転車(シニアカー)等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

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討	→				
実施				→	

**(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必要があります。

**【施策の方向性】**

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 乗合タクシー運行維持【継続】

本町の乗合タクシーは、現状では、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。一方、運行開始以降、安定した利用者数を維持していますが、財政面においては、運賃収入に対し運行委託料が上回る状況が続いており、町の経費負担だけでは維持が困難な状況です。このことから、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、乗合タクシーの存続を図ります。なお、乗合タクシーは長南町全域を運行対象区域とし、本町が委託する運行事業者(第4章記載)が主体となり運行を行うものです。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討	→				
実施		→	→	→	→

## 施策 2-② 巡回バス廃止に伴う乗合タクシー運行内容拡充等の代替交通手段の検討

令和4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することを決定しました。今後は、他の交通モード体系を総合的に判断する中で、乗合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。乗合タクシーにおいては、運行する曜日、時間帯、対象者等の現況の条件を見直し、将来的に本町の支線軸の役割を果たす利便性の高い公共交通を目指します。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討	→				
実施		→	→	→	→

## 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 を取り入れたサービスについて、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。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討	→	→	→	→	→
実施	→	→	→	→	→



(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(令和5年1月竣工)を踏まえ、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います。

【施策の方向性】

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。

実施スケジュール(3-①、3-②共通)					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討					
実施					



### 施策 3-③ レンタサイクルの導入検討

近年の健康志向を受け増加するサイクリスト、サイクルツーリズム等を視野に入れ、レンタサイクルの導入を検討します。バスやタクシーでは巡ることができない町内散策、町内の近距離の移動等、移動手段の拡充策として導入を検討します。また、サイクルステーションとして町役場を活用する検討を行います。

**サイクルステーション:** 自転車利用者がサイクリング中に気軽に立ち寄って休憩できる施設。トイレ、ベンチ、水飲み場等のサービスを提供する。



実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討	→				
実施			→		

## (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。

### 【施策の方向性】

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

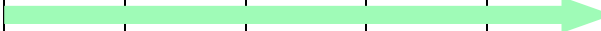
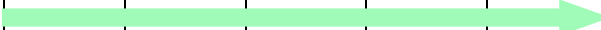
ゴールデンウィーク、夏休み、紅葉シーズン等の観光シーズンに特化し、観光来訪者の町内移動をサポートするためのサービスとして、観光タクシーの導入検討を行います。具体的には、事前予約制で役場から出発、最大〇時間の貸し切り利用で〇円、といった利用者にとってもメリットのある運行内容を検討し、事業者との協議を踏まえ、導入の検討を行います。



実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討	→				
実施				→	


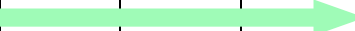
**施策 4-② 来訪者の町内移動案内機能の検討(※3-②再掲)**

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。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討					
実施					

**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。バスやタクシーでは巡ることができない町内散策、町内の近距離の移動等、移動手段の拡充策として導入を検討します。また、サイクルステーションとして町役場を活用する検討を行います。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討					
実施					



## (施策 5)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。


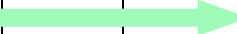
### 【施策の方向性】

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 5-① 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。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討					
実施					

## (施策 6)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。

### 【施策の方向性】

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】

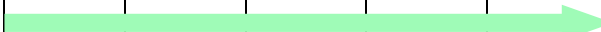
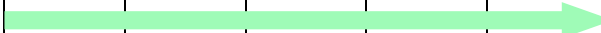
#### 施策 6-① 茂原市までのバス路線の維持確保

本町の主要公共交通である路線バスは、近年は利用者の減少が顕著となっており、財政面からも町の経費負担だけでは維持が困難な状況にあります。鉄道駅の無い本町にとって、路線バスの維持確保は必要不可欠と言えることから、引き続き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。

補助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



持すべきバス路線と位置付けられます。なお、補助の活用は、運行事業者である小湊鐵道株式会社が主体となり実施されます。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討					
実施					

#### 施策 6-② 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。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
実施					


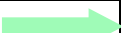
#### 施策 6-③ ラッピング車両による高速バスの知名度向上・周知促進【継続】

近年実施している高速バス車両のバスラッピングを継続し、知名度向上、利用促進の取り組みを継続します。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
実施					

#### 施策 6-④ 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。

実施スケジュール					
年度	R5	R6	R7	R8	R9
検討					
実施					



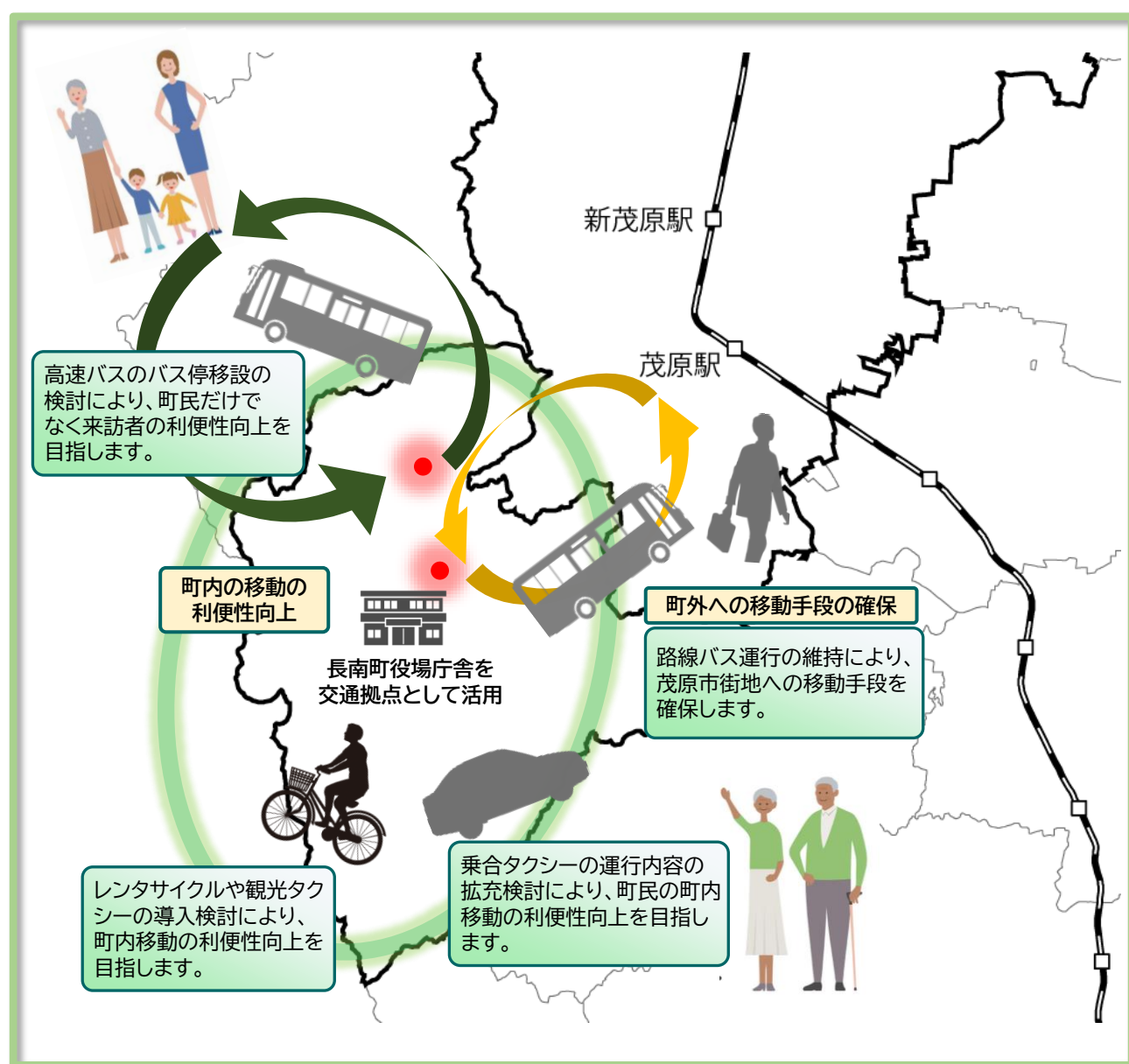


### 8-3. 公共交通再編イメージ

本町の公共交通の将来的な再編イメージを下記に示します。

町内の移動は、役場新庁舎の活用により路線バスや検討予定のレンタサイクル、観光タクシー等の交通拠点となるよう整備を図ります。駐車場、駐輪場の整備の他、観光施設の案内等、観光との連携を図り来訪者の利便性にも配慮します。また、既存の公共交通の乗合タクシーの運行内容を拡充し、より町民にとって利用しやすい町内移動環境を目指していきます。

町外の移動は、茂原市街地への路線バスの運行により、町外への移動手段を維持確保します。また、高速バスのバス停移設の検討により、町民、来訪者にとってより利用しやすい高速バスの利用環境を目指します。





## 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 (P80 再掲)	実施施策	実施主体◎/関連主体○			
		町	地域	交通事業者	関連機関
<b>目標 1:</b> 高齢者の外出時の移動利便性の向上 【3 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	◎		○	
	大人用三輪自転車等の購入補助の導入検討	◎			○
<b>目標 2:</b> 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】	乗合タクシー運行維持【継続】	◎		○	
	巡回バス廃止に伴う乗合タクシー運行内容拡充等の代替交通手段の検討	◎		○	
	交通事業者に対する DX 化の推進	◎		◎	
<b>目標 3:</b> 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	◎			○
<b>目標 4:</b> 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	◎			○
<b>目標 5:</b> 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維持確保	○		◎	
	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】	○		◎	
	農産物直売所新設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

### ● 達成指標

目標1：  
高齢者の外出時の移動利便性の向上

#### 達成指標

・ 高齢者の公共交通での年間外出回数

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

・ 乗合タクシーの年間利用者数  
・ 乗合タクシーの年間乗合利用率

目標3：  
役場新庁舎の交通拠点機能の整備

#### 達成指標

・ 公共交通に関する町民満足度

目標4：  
快適な町内移動手段の提供

#### 達成指標

・ 路線バスの年間利用者数  
・ 高速バスの年間利用者数

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

評価指標		高齢者の公共交通での年間外出回数	乗合タクシーの年間利用者数	乗合タクシーの年間乗合利用率	公共交通に関する町民満足度	路線バスの年間利用者数	高速バスの年間利用者数
評価方法		調査結果の確認	事業者実績資料の確認	事業者実績資料の確認	調査結果の確認	事業者実績資料の確認	事業者実績資料の確認
現況値		乗合タクシー「年数回程度利用」を選択:回答者の7% 路線バス「年数回程度利用」を選択:回答者の8% (R3 調査結果)	9,721人/年 (R3)	1.1% (R3)	20% (R3)	茂原牛久系統: 28,027人/年 茂原長南系統: 41,757人/年 (R3)	乗車1,286人/年 降車1,179人/年 (R3)
目標値		乗合タクシー、路線バス共に「年数回利用する」:回答者の10%	10,000人/年	1.2%	30%	茂原牛久系統: 29,000人/年 茂原長南系統: 43,000人/年	現状値維持
評価実施時期	R5年度		○	○		○	○
	R6年度		○	○		○	○
	R7年度		○	○		○	○
	R8年度		○	○		○	○
	R9年度 達成状況の確認	◎ 利用実態把握調査実施	◎	◎	◎ 満足度調査実施	◎	◎

○:実施時期 ◎:達成状況確認時期

・利用者数、利用率については、毎年実績データを収集



## 資料 6

### 長南町地域公共交通計画の目標達成のための施策について

本町の地域公共交通の利便性を高めるため、施策を検討します。

#### 1. 施策内容

施策①－③(長南町地域公共交通計画82頁)

##### 大人用三輪自転車等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移動支援として、大人用三輪自転車(シニアカー)等の購入費用の一部を補助する制度の導入について検討する。

#### 2. 施策内容

施策4－①(長南町地域公共交通計画85頁)

##### 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、と利用者にとってもメリットのある運行内容を検討し、業者との協議を踏まえ、導入の検討を行う。

#### 3. 施策内容

施策5－①(長南町地域公共交通計画87頁)

##### 【具体策】

##### 地域における輸送資源の活用に係る現状把握、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状把握、調査研究を行います。

長南町地域公共交通計画の目標達成のための施策の検討案について（意見書）

記入者氏名 \_\_\_\_\_

※提出期限 令和7年7月31日（木） \_\_\_\_\_

【ご意見等】

※提出方法は、配布した返信用封筒により郵送にてお願い致します。

なお、E-mail による提出を希望される場合は、本様式データを送付いたしますので、  
下記アドレスに、件名を「意見書様式について」としてメールを送信してください。

【担当者・提出先】

長南町企画財政課 在原

電話番号：0475-46-2113

E-mail : [kikaku@town.chonan.lg.jp](mailto:kikaku@town.chonan.lg.jp)