

バス路線に関する「生活交通維持・確保計画」等について

千葉県バス対策地域協議会千葉分科会

乗合バス事業については、平成14年2月の改正道路運送法の施行に伴い、需給調整規制は廃止され、事業への参入・退出等の規制が緩和されました。

これにより、交通需要の少ない地方部における乗合バス路線については、不採算路線からの退出の加速が懸念され、地域住民の皆様にとって真に必要な生活交通の確保に支障を来たすことが危惧されています。

このため千葉県では、「千葉県バス対策地域協議会」を設け、さらに各地域に「分科会」を設けて地域のニーズに応じた具体的な生活交通確保のための方策を協議し、「生活交通維持・確保計画」等を策定することとしています。

このたび千葉分科会では、乗合バスを運行するバス事業者から今後の運行について協議の申出のあった路線について、別添のとおり「生活交通維持・確保計画」等を定めたので公表します。

平成30年3月16日

千葉県バス対策地域協議会千葉分科会

(事務局：千葉県総合企画部交通計画課内)

電話043(223)2063

別記第 11 号様式

千葉県バス対策地域協議会第分科会協議結果総括表

分科会名： 千葉分科会

協議年月日： 30年2月6日

(生活交通維持・確保計画)

| 協議路線 | | | | 関係 市町村 | 協議結果（生活交通維持・確保計画） | | | | | | | 備考 |
|----------|-----------|---------------------------|---|-------------------|--|-----------------------|----------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|-------------|--|
| 事業者名 | 路線名 | 起点・終点 （経由地） | 協議申出内容 （実施予定年月日） | | 運行 形態 | 運 行 ル ー ト | 運 行 時 刻 回 数 | 運 営 主 体 等 | 実 施 時 期 | 費 用 負 担 等 | そ の 他 | |
| 小湊鐵道株式会社 | 大多喜牛久線 | 大多喜車庫・牛久駅（鶴舞） | 国・県補助を受けて運行を維持する。 | 市原市 大多喜町 | 生活路線として不可欠であるため、国及び県の補助を受けて運行を維持する。 | | | | | | | |
| 小湊鐵道株式会社 | 大多喜牛久線 | 大多喜車庫・牛久駅（循環器病センター） | 国・県補助を受けて運行を維持する。 | 市原市 大多喜町 | 生活路線として不可欠であるため、国及び県の補助を受けて運行を維持する。 | | | | | | | |
| 小湊鐵道株式会社 | 塩田ロングウッド線 | 塩田営業所・ロングウッドステーション（浜野駅東口） | 国県補助対象路線を「塩田ロングウッド線」から「塩田喜多線」に変更する（平成30年3月17日）。 | 千葉市 市原市 長柄町 | 運行回数を「平日9.5往復、土日祝8往復」から「平日3往復、土日祝4往復」に減回し、運行を維持する。 （平成30年3月17日実施） | | | | | | | 平成30年3月16日までは国県補助補助対象が、平成30年3月17日以降は国県補助対象外。 |
| 小湊鐵道株式会社 | 塩田喜多線 | 塩田営業所・喜多（浜野駅東口） | | 千葉市 市原市 | 運行回数を「平日2往復、土日祝1.5往復」から「平日8往復、土日祝5.5往復」に減回し、運行を維持する。 （平成30年3月17日実施） | | | | | | | 平成30年3月16日までは国県補助対象外。 |

平成 3 1 年度地域間幹線系統確保維持計画

○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 |
| 1 | 小湊鉄道㈱ | 大多喜牛久 線 | 大多喜車庫・ 牛久駅 (循環器病セン ター) | <ul style="list-style-type: none"> ・市原市、大多喜町 住民の循環器病セン ターへの通院。 ・大多喜高校、市原 高校、鶴舞桜が丘高 校への通学 ・鶴舞BTから都心 への通勤・通学。 | 1%の収入増 (210,000円) | 平成31年4月、沿線の鶴舞桜が丘高校と市原高校の統合が予定されているため、利用者の推移を見極めながら、今後の対応（再編・混乗化等を含め）を関係者間で協議する。 | 平成30年10月～ 学校を通じて意向 調査、平成31年1 月～2月分科会 WGにて協議 | 小湊鉄道㈱ 市原市 大多喜町 |
| | | | | | | 市ホームページや広報誌に路線バスの利用促進に関する情報を掲載 | 平成30年10月以 降（継続） | 市原市 |
| | | | | | | 市原鶴舞バスターミナルで高速バスとの乗り継ぎ可能である旨を（具体的なモデル行程案も含め）ホームページでPRする。 | 平成30年10月以 降（継続） | 市原市 大多喜町 |
| | | | | | | 市原鶴舞バスターミナルへの大多喜町観光パンフレット設置 | 平成30年10月以 降（継続） | 大多喜町 |

記入要領

1. 系統を維持する目的・必要性を具体的に記載する。（例：〇〇病院への通院、〇〇への買い物、〇〇学校への通学等に必要である）
2. 目標の指標及び目標値は、「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的実施に向けて ガイダンス」を参考に記載する。
3. 目標を達成するための具体的な取組を記載すること。

※「2. 定量的な効果・目標」及び「3. 目標を達成するために行う事業」には、平成29年4月28日国土交通省総合政策局長・自動車局長通達「地域間幹線系統における生産性向上について」を踏まえ、数値目標の設定及び生産性向上の取組を含めること。

平成 3 1 年度地域間幹線系統確保維持計画

○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 |
| 1 | 小湊鉄道㈱ | 塩田喜多線 | 塩田営業所・喜多 | <ul style="list-style-type: none"> ・市原市から生浜高校、市原市神崎・喜多地区の児童の湿津小学校への通学。 ・市原市住民の最寄り駅までの交通手段 ・市町村間を接続する路線として必要である。 | <ul style="list-style-type: none"> ・収支率 1 % の改善。 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成 30 年のロングウッドから喜多への経路短縮の影響を見極め必要に応じて運行の見直しを検討。 | 平成 30 年 10 月以降検討 | 小湊鉄道㈱ |
| | | | | | | <ul style="list-style-type: none"> ・ホームページや広報誌等で路線バスの利用促進に関する記事を掲載 | 平成 30 年 10 月以降 | 市原市、千葉市 |

記入要領

1. 系統を維持する目的・必要性を具体的に記載する。（例：〇〇病院への通院、〇〇への買い物、〇〇学校への通学等に必要である）
2. 目標の指標及び目標値は、「事業評価を通じた地域公共交通確保維持改善事業の効果的实施に向けて ガイダンス」を参考に記載する。
3. 目標を達成するための具体的な取組を記載すること。

※「2. 定量的な効果・目標」及び「3. 目標を達成するために行う事業」には、平成 2 9 年 4 月 2 8 日国土交通省総合政策局長・自動車局長通達「地域間幹線系統における生産性向上について」を踏まえ、数値目標の設定及び生産性向上の取組を含めること。