



長柄町地域公共交通計画



令和 6 年 3 月

長 柄 町

目次

第1章	長柄町地域公共交通計画の策定にあたって	1
1-1	計画策定の背景および目的	1
1-2	計画区域・期間	5
第2章	長柄町の地域現況	6
2-1	地勢・人口	6
2-2	土地利用・道路交通網	11
2-3	施設立地状況	13
2-4	通勤・通学での移動実態	16
第3章	上位計画・関連計画の整理	17
3-1	上位計画の整理	17
3-2	関連計画の整理	20
3-3	公共交通に求められる役割	22
第4章	公共交通等の把握	23
4-1	長柄町の公共交通の概況	23
4-2	公共交通の利用圏域	25
4-3	路線バス	26
4-4	高齢者等外出支援タクシー利用助成事業	27
4-5	スクールバス	28
4-6	その他の公共交通・移動支援事業	28
第5章	地域公共交通における課題整理	29
5-1	公共交通の現況における課題	29
5-2	将来の公共交通の適正化に向けて	31
第6章	長柄町地域公共交通計画の基本方針	32
6-1	基本方針と地域公共交通の将来像	32
6-2	目標と取組の方向性	33
6-3	地域公共交通における各交通システムの役割分担	34
第7章	長柄町地域公共交通計画の施策	36
第8章	計画の推進にあたって	43
8-1	計画の推進体制	43
8-2	評価指標と方法	45
8-3	施策の実施主体・スケジュール	47
巻末資料		
巻末-1	長柄町地域公共交通会議 規約	
巻末-2	長柄町地域公共交通会議 会員名簿	

第 1 章 長柄町地域公共交通計画の策定にあたって

1-1. 計画策定の背景および目的

● 地域公共交通計画とは

『地域公共交通計画』は、地域公共交通の活性化および再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通の実行計画としての役割を果たすものです。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を図るものです。

● 本町の公共交通の概況

本町の公共交通は、令和元年度をもって町民バス（町内循環バス）を廃止し、タクシー運賃の助成制度を実施している経緯から、バス交通が中心的役割を担っています。近年は民間バスによる 2 路線が最寄りの茂原駅を連絡していますが、2 路線とも収支率は赤字の状況が続いています。こうしたことを背景に、国、県からの補助金の活用、事業者の協力等によって運行を継続していますが、将来的な路線の廃線、減便といった交通サービスの低下による地域コミュニティの分断が懸念されています。

こうした現状から、本町の公共交通においては、バス交通の利便性の維持充実に努めるとともに、新たな交通体系の整備を図ることが求められています。

● 計画の役割と目的

『長柄町地域公共交通計画』（以下、本計画）は、『長柄町第 5 次総合計画』、『長柄町第 2 期まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略』等の上位計画で掲げられているバス路線の維持・充実等を念頭に置き、まちづくりの総合的な観点から、策定を行うものです。本町の地域特性や地域公共交通の現状、課題等を踏まえ、本町が目指す将来都市像を実現するうえでの地域公共交通の役割を明らかにするとともに、その基本的な方針、目標および施策体系を計画としてまとめたものです。

地域公共交通計画の役割

- ① 本町の地域公共交通の実行計画として、地域にとって望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
- ② 目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④ 本町の福祉をはじめとしたまちづくりの取組との連携・整合を確保する
- ⑤ 地域・医療・学校等の多様な関係者との連携を促進する
- ⑥ 具体的な数値目標と PDCA サイクルにより、計画の達成に向けた継続的な改善を促進する

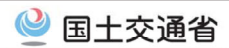
●改正地域公共交通の活性化再生法（平成 26 年 11 月施行）

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。

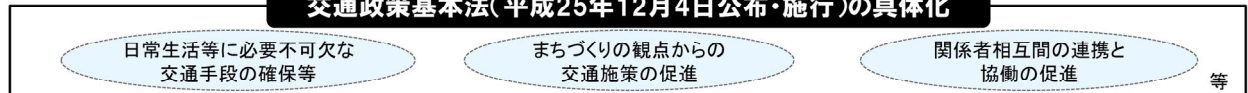
目的 本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上
ポイント

- 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組を推進
- 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



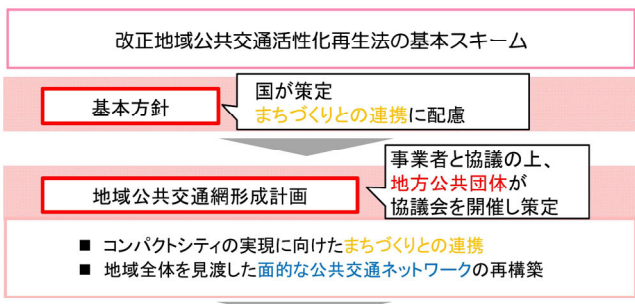
交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化



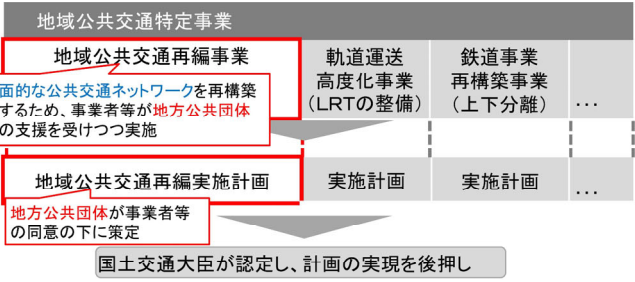
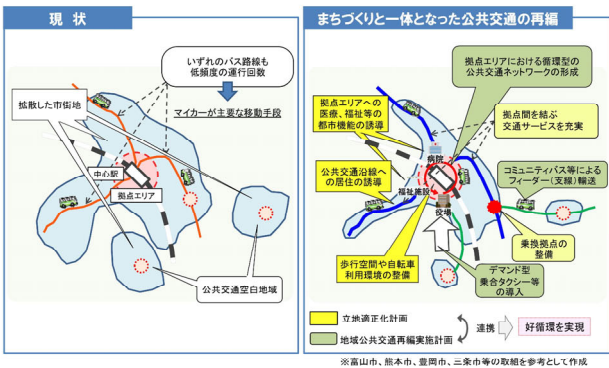
目標
 本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

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



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



※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（令和2年11月施行）

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実行計画（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組を促すため、「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。

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

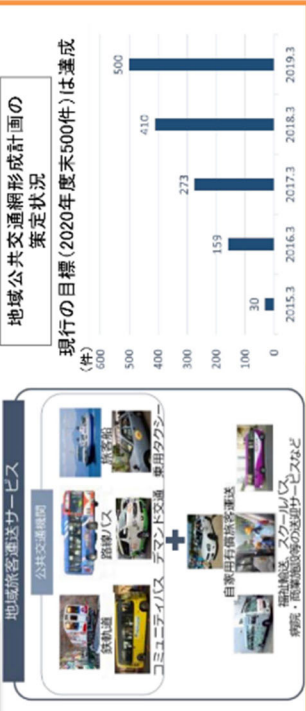
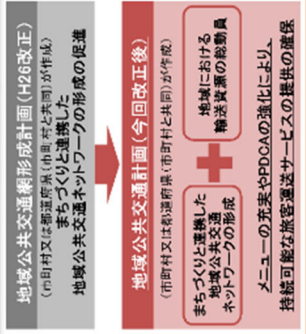
- ①バス・タクシーの労働力確保とサービス維持を図りながら、サービスが不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応する
- ②MaaS、人工知能(AI)による配車、自動運転等の最新技術を活用して、高齢者や外国人旅行者を含む幅広い利用者に使いやすいサービスの提供を促進

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。

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(令和2年11月27日施行)

地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法、道路運送法】

- 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
 - ・従来が予算・ノウハウ面の支援を行ってきた、地域における取組を補助(作成経費を補助 ※予算関連)
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家所有有償旅客運送、福祉輸送、スクーター等)も計画に位置付け
 - ⇒バス、タクシー等の公共交通機関をフル活用し、地域移動ニーズにきめ細やかな対応(情報基盤の整備・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
 - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
 - ・乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国が地方公共団体に通知
 - ・通知を受けた地方公共団体は、新規参入等で想定される地域公共交通の利便増進実施計画への影響等も踏まえ、地域の協議会で議論し、国に意見を提出

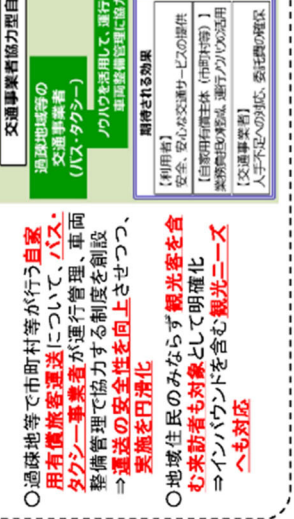


地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法、道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

- 路線バス等の維持が困難と見込まれ協賛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、地域の事情に際して右の①～⑥のいずれかによる旅客運送サービスの継続を要
- 地域に最適な旅客運送サービスの継続
 - ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(増小・変更含む)
 - ② コミュニティバスによる継続
 - ③ デマンド交通(タクシー車面による単合運送(区域運行))による継続
 - ④ タクシー(乗用事業)による継続
 - ⑤ 自家所有有償旅客運送による継続
 - ⑥ 福祉輸送、スクーターバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

自家所有有償旅客運送の実施の円滑化

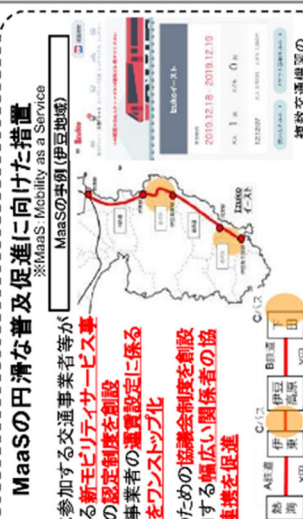


貨客混載に係る手続の円滑化

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「貨客運送効率的な事業」を創設
 - ⇒旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進

既存の公共交通サービスの改善の徹底

- 【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
 - また、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれから、ダイヤ、運賃等の調整は困難
- 【改正案】「地域公共交通利便増進事業」を創設
 - ⇒路線の効率化のほか、「等間隔運行」や「定額制乗入れ運賃」「乗継割引運賃(通し運賃)」等のサービス改善を促進
 - 併せて、独占禁止法について、乗合バス事業者間等の共同経営について、カルテル規制を適用除外する特例を創設



交通インフラに対する支援の充実

- 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追加(※予算関連)
 - ・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

1-2. 計画区域・期間

本計画の計画区域は、長柄町全域として策定します。また、本計画の計画期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とします。

第2章 長柄町の地域現況

2-1. 地勢・人口

●地勢

本町は、昭和30年（1955年）4月、長柄村、日吉村、水上村の3村が合併し、長柄町として発足しました。面積は47.11 km²、房総半島のほぼ中央部、長生郡の西端に位置し、東京都心から50 km圏、千葉市から25 km圏にあります。北西部は台地帯で市原市に、南部は平坦地で長南町、東部は茂原市に接しています。

温暖な気候と農産物に恵まれているほか、のどかに広がる田園風景や緑豊かな丘陵地帯、国内有数のアース式ダムである長柄ダムなど、多様な自然が魅力です。都心、内房・外房にも気軽にアクセスできる距離感にあり、近年は移住地としても注目を集めています。

交通環境は、町内に鉄道駅はありませんが、本町と茂原市の境界付近にある首都圏中央連絡自動車道（以下圏央道と表記）の「茂原長柄スマートインターチェンジ」の令和2年（2020年）春の供用開始により、東京都や神奈川県、成田国際空港、羽田空港などへのアクセスが格段に向上しました。



図2-1 千葉県内における本町の位置（左）と本町の豊かな自然風景（右）

画像出典：千葉県長柄町 町勢要覧

●総人口

全国的な動向と同様、本町においても少子・高齢化の顕著な進行が続いています。下記に示すとおり、約 30 年間の本町の人口推移では、総人口は平成 7 年（1995 年）の 8,846 人をピークに減少を続け、令和 2 年（2020 年）には 6,721 人と過去最低となりました。将来人口推計では、令和 27 年（2045 年）には総人口が 5,000 人を下回り、令和 47 年（2065 年）には 4,000 人を下回ることが予想されています。

総人口における高齢人口は、平成 7 年（1995 年）の 20.8%から令和 2 年（2020 年）には 44%に上昇しており、約半数に迫る状況です。

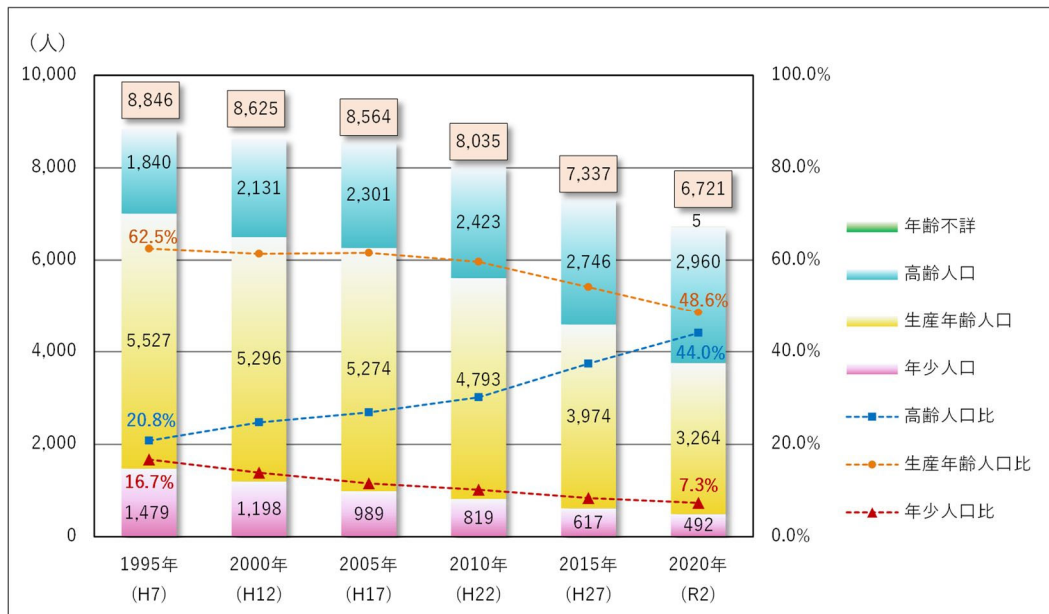


図 2 - 2 長柄町の人口推移（出典：国勢調査）

『長柄町第 2 期まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略』に示す国立社会保障・人口研究所による令和 47 年（2024 年）の推計人口は、2,024 人となっています。一方、令和 2 年から令和 7 年にかけて、長柄町地域再生計画の「長柄町版大学連携型生涯活躍のまち推進事業」の取組により、移住者が 100 人増加すること等を反映し、本町のシミュレーションでは同年の人口は 3,897 であるとの予測を行っています。

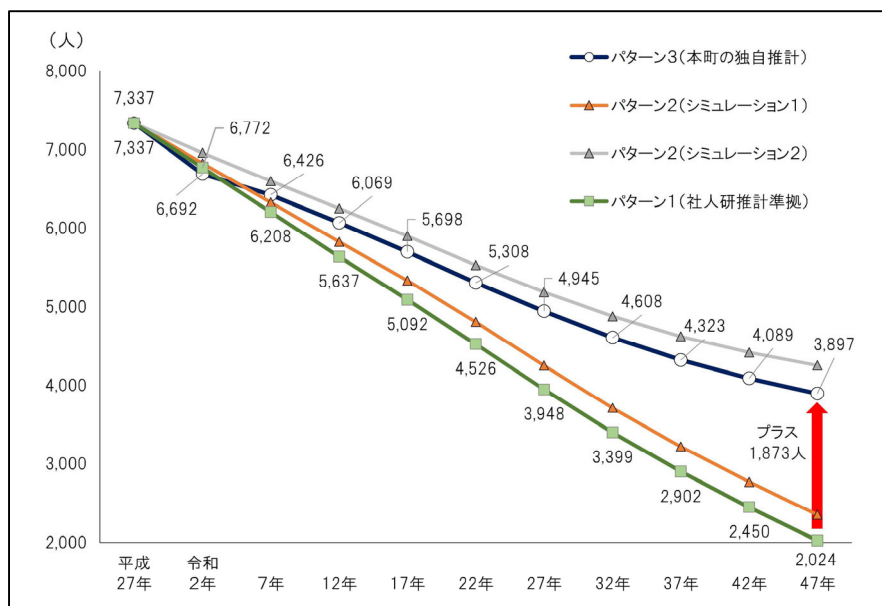


図 2 - 3 長柄町の将来人口推移（出典：長柄町第 2 期まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略）

●空き家バンクを通じた移住者数の推移

本町では平成 25 年（2013 年）より空き家の売買を希望する方から、定住を目的として空き家の利用を希望する方に対して、紹介を行うシステム（交渉・契約には関与しない）である「空き家バンク」を実施し、移住・定住促進を図っています。

下記の表のとおり、制度開設から令和 4 年度（2022 年）までの期間に 88 人が空き家バンクを通じ本町へ転入しています。

・物件登録数 87 件 / 利用登録申込者 196 名 ※令和 5 年（2023 年 8 月時点）

年度	世帯数	人数	相談件数	備考
H27	1	1	-	
H28	1	2	-	
H29	5	9	-	
H30	5	16	-	ふるさとネット委託開始 10 月～
R1	16	33	427	4/1 ブース開設
R2	7	15	682	
R3	8	11	1,236	相談件数県内 1 位
R4	1	1	1,063	
合計	44	88		別荘を含む物件売買件数 67 件

●人口密度・人口分布状況

本町の人口密度及び人口分布の状況は、下記のとおり主要道路沿道地域に人口が集中しています。北東部、南部に人口集積がみられ、人口0人の地域も目立つ状況です。

人口集中が顕著な主要地域は、町役場周辺、北西部の「千葉県道14号千葉茂原線」沿道地域が挙げられます。

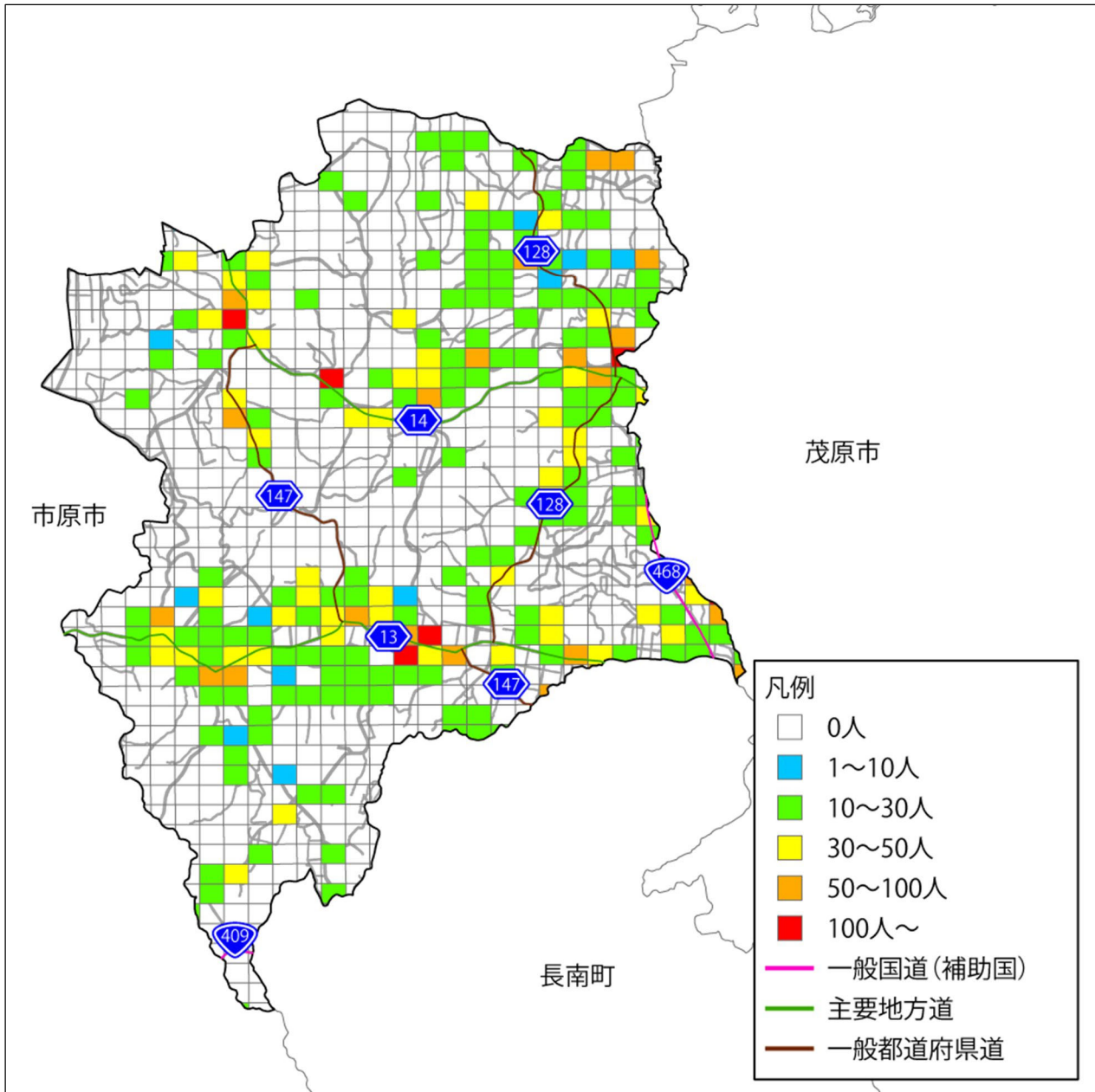


図2-4 長柄町の人口メッシュ図(250mメッシュ)

●産業別従業者

本町の産業別従業者数は総人口と同様、過去 25 年間の推移において平成 7 年（1995 年）の 8,255 人をピークに減少を続け、令和 2 年（2020 年）には 3,068 人と過去最低となりました。産業別割合では、第三次産業が最も多く、その傾向に変化はありません。一方、産業別従業者数割合の推移をみると、第三次産業は平成 22 年（2010 年）に 6 割を下回り過去最低となったものの、その後は微増傾向、第二次産業は、平成 22 年（2010 年）以降は微増傾向にあります。

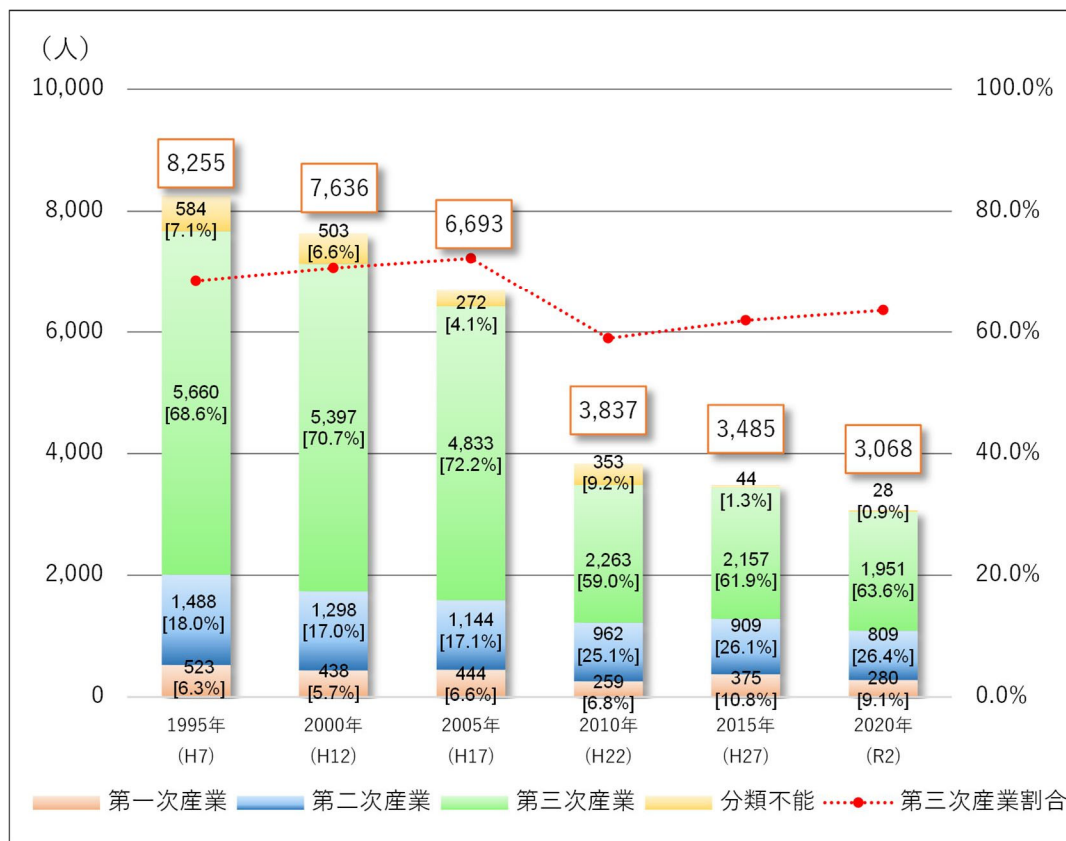


図 2 - 5 長柄町の産業別従業者数推移（出典：国勢調査）

2-2. 土地利用・道路交通網

●土地利用

本町の土地利用の状況は、下記のとおり町域のほとんどを森林と農用地が占めています。北部には河川地及び湖沼があり、豊かな自然環境がうかがえます。また、建物用地は町域の北部と南部の一部地域に主要道路沿道地域に点在しているほか、北部、東部ではゴルフ場が一部を占める状況です。

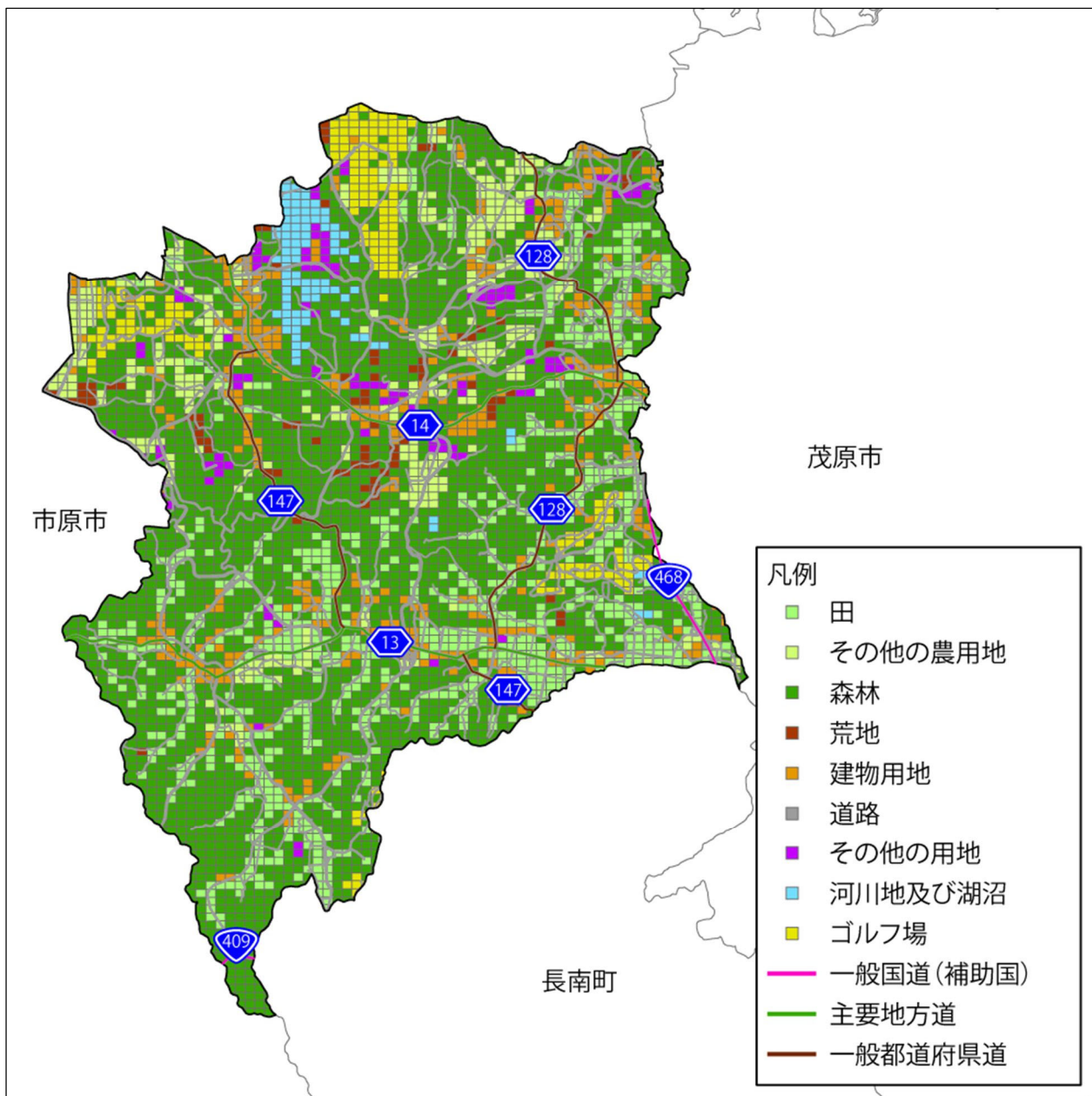


図 2 - 6 長柄町の土地利用状況（出典：国土交通省 国土数値情報）

●道路交通網

本町は、茂原市との境界に位置する圏央道「茂原長柄スマート IC」が令和2年（2020年）2月より供用開始となり、東京都や神奈川県、成田国際空港、羽田空港などへのアクセスが格段に向上しました。

その他、「千葉県道14号千葉茂原線」、「千葉県道13号市原茂原線」、「千葉県道128号日吉誉田停車場線」、「千葉県道147号長柄大多喜線」が町内を通る主要道路として整備されています。

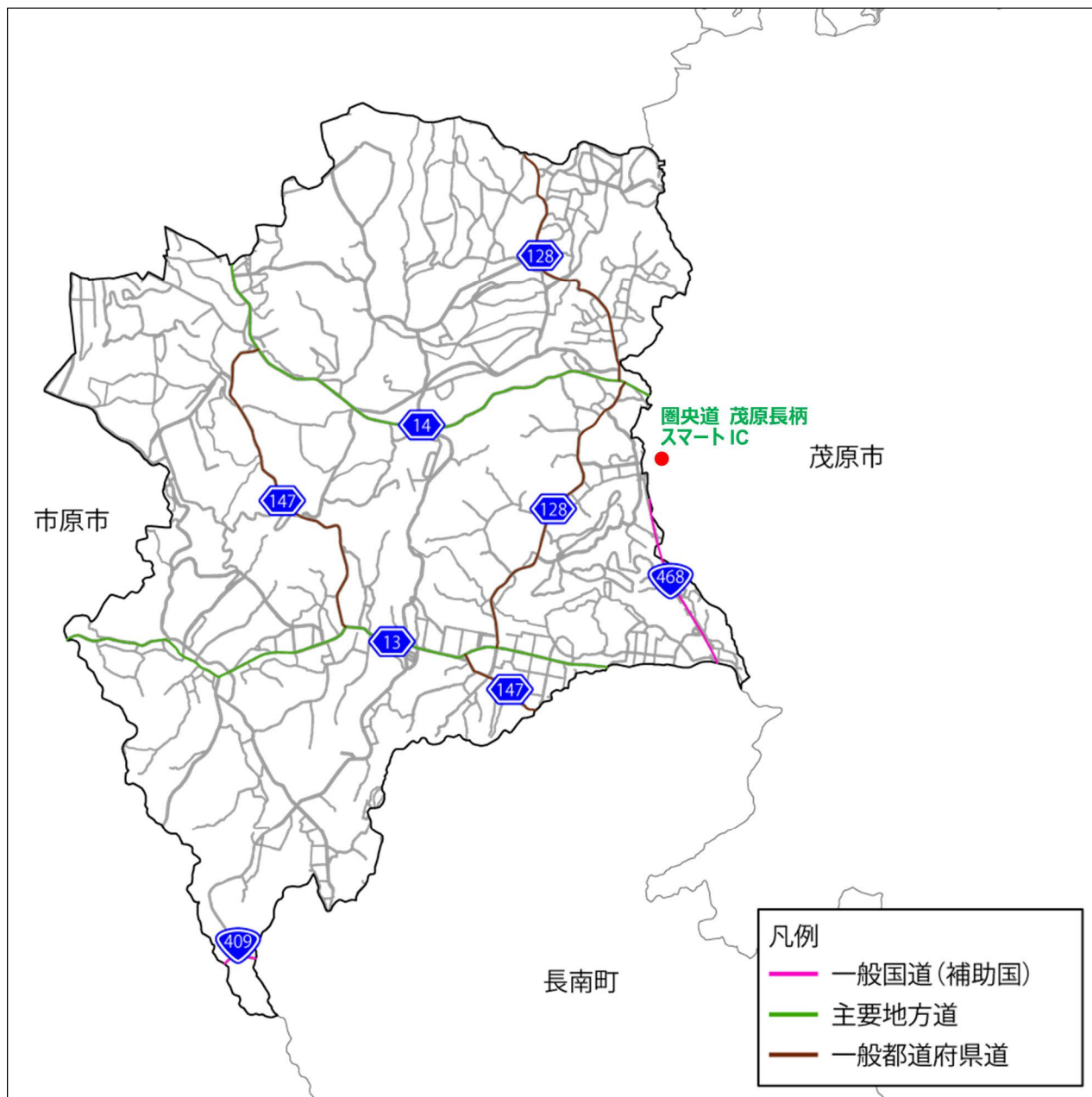


図2-7 長柄町の道路交通網

2-3. 施設立地状況

本町における主要施設の立地・分布状況は下記の図のとおりです。

北部における施設の立地が集中傾向にあるほか、南部の千葉県道 13 号市原茂原線沿道にも長柄町役場等の施設の集積がみられます。

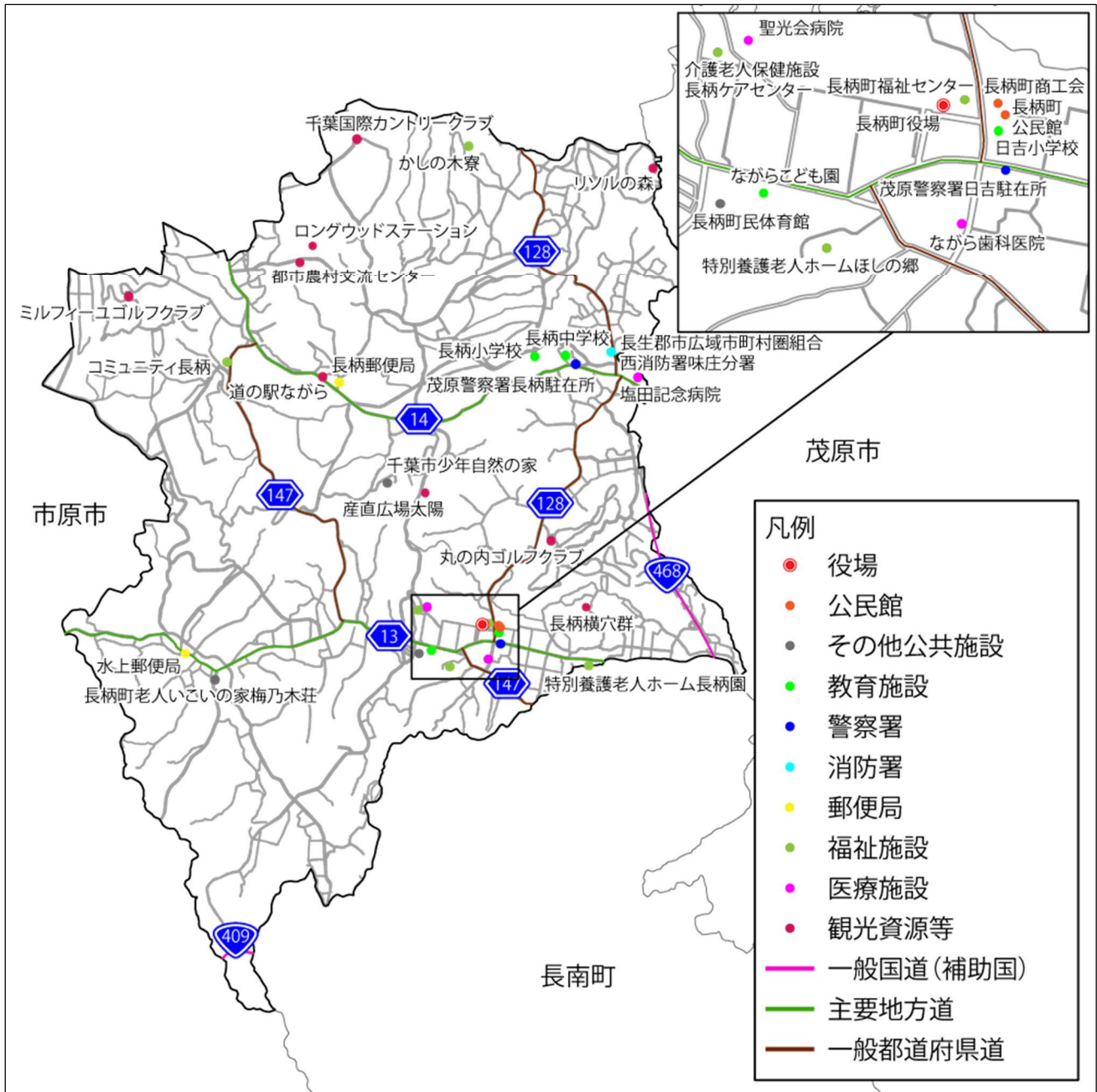


図 2-8 長柄町の主要施設の立地状況

●小中学校

町立の教育機関は、小学校2校（町立長柄小学校・町立日吉小学校）、中学校1校（町立長柄中学校）児童福祉施設1校（町立ながらこども園）の計4校です。町内の児童・生徒数の推移は下記のとおりです。

近年の児童数は200人を下回り、生徒数は約130人前後で推移しています。

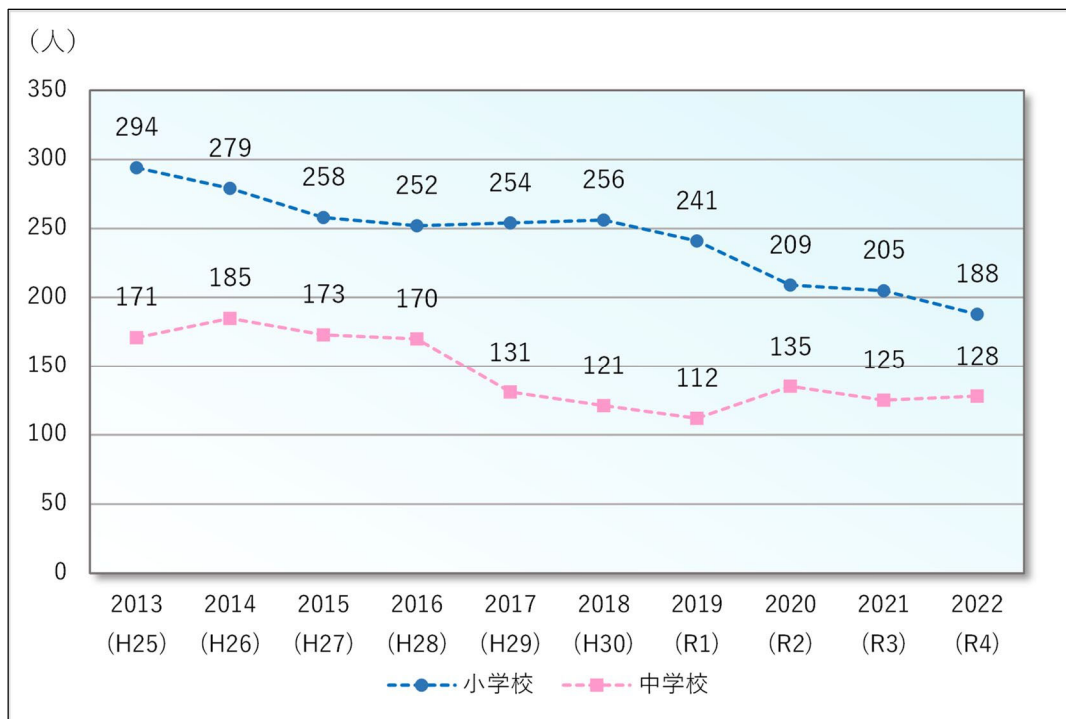


図2-9 児童・生徒数推移（出典：千葉県統計年鑑）

●観光

本町の主な観光客は、「道の駅ながら」、「千葉国際カントリークラブ」等のゴルフ場への来訪客が過半数を占めています。観光入込客数は、平成 25 年（2013 年）以降増加傾向にあり、平成 28 年（2017 年）には近年では最高の約 770 万人/年を記録しました。令和 2 年（2020 年）には新型コロナウイルスの流行による影響を受け観光入込客数は大幅に減少しましたが、その後の復調が期待されています。

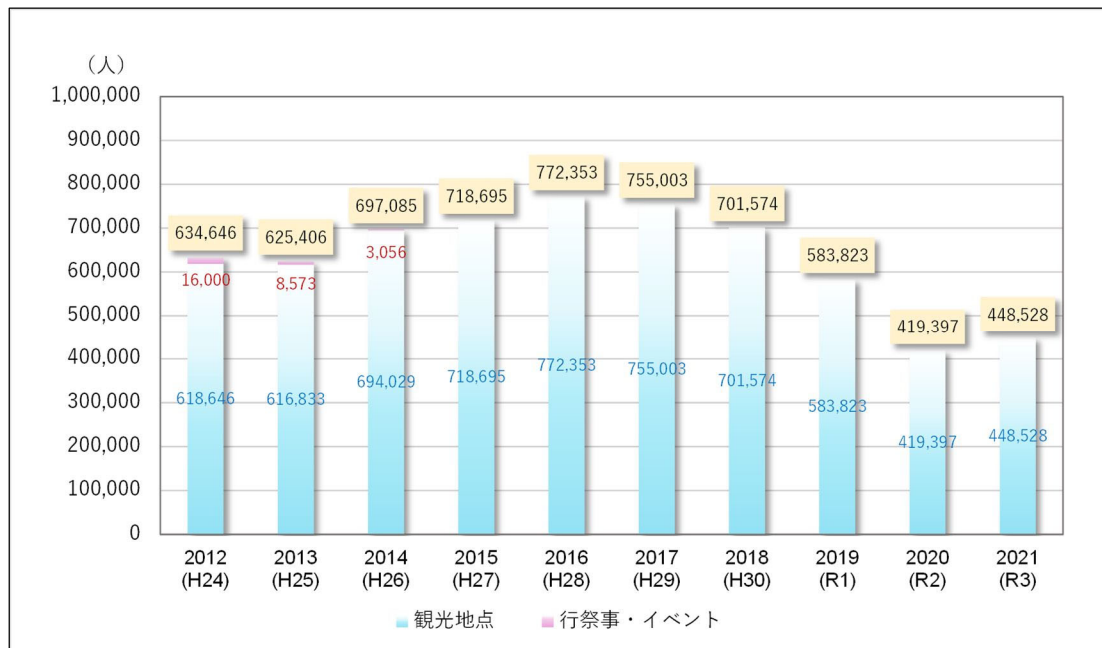


図 2-10 長柄町における観光入込客数の推移（出典：各年観光入込客数調査/国土交通省）



本町の主要観光施設「道の駅ながら」
画像出典：道の駅ながら公式ウェブサイト

2-4. 通勤・通学での移動実態

下記に令和2年度国勢調査結果からみる本町の移動実態を整理します。

●利用交通手段

本町の常住地である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、約8割を占めています。次いで鉄道・電車（9.6%）となっています。

●通勤先と通学先

通勤においては、町内から・町外からともに、茂原市が最も多く、次いで市原市、千葉市の順となっています。

通学においては、町内から千葉市と茂原市への通学が同数で最も多い状況です。

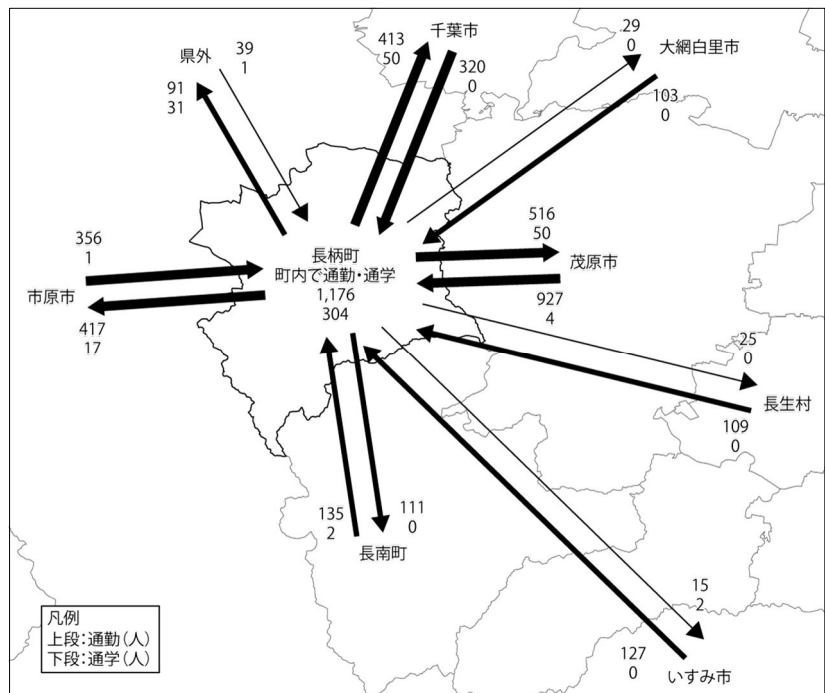
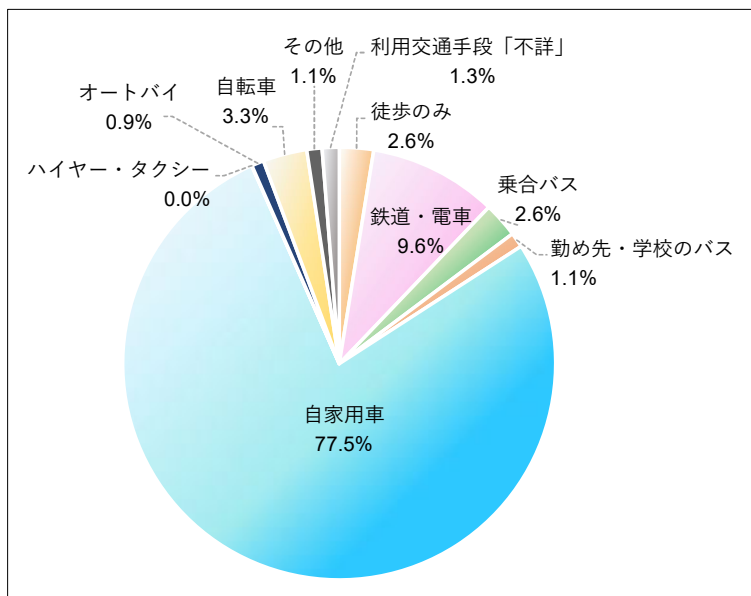


図2-11 長柄町常住者の交通手段（上）と通勤・通学先（下）（出典：国勢調査）

第3章 上位計画・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、地域の実態に則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。

長柄町地域公共交通計画における上位計画及び関連計画

上位計画

- ・長柄町第5次総合計画（令和3年度～令和12年度）
- ・長柄町第2期まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（令和3年度～令和7年度）
- ・国土強靱化地域合同計画 長柄町編（令和3年度～令和12年度）

関連計画

- ・第2期長柄町子ども・子育て支援事業計画（令和2年度～令和6年度）
- ・長柄町高齢者保健福祉計画第8期介護保険事業計画（令和3年度～令和5年度）
- ・長柄町障がい者基本計画（令和3年度～令和8年度）
 - 第7期 障がい福祉計画（令和3年度～令和5年度）
 - 第3期 障がい児福祉計画（令和3年度～令和5年度）

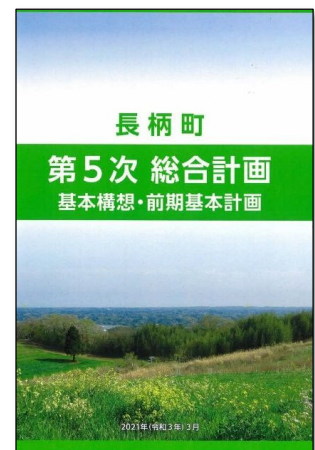
3-1. 上位計画の整理

長柄町第5次総合計画

令和3年度から令和12年度までの10年間の計画期間とした『長柄町第5次総合計画』では、“まち・ひと・しごと”創生に特化し、長期的かつ総合的な視野に立って将来にわたり魅力と活力のあるまちづくりを基本方針により施策を推進しています。

基本方針

- (1) ひとが自然と共生する快適なまちづくり（基盤の整備）
- (2) ひとが健康で支えあう安心なまちづくり（保健・福祉の充実）
- (3) ひとが生き生きと躍動する多彩なまちづくり（教育・文化の充実）
- (4) ひとが清らかになる美しく安全なまちづくり（生活環境の整備）
- (5) ひとがにぎわいを創る活発なまちづくり（産業の振興）
- (6) ひとが主役となって輝く明朗なまちづくり（地域・行財政の充実）



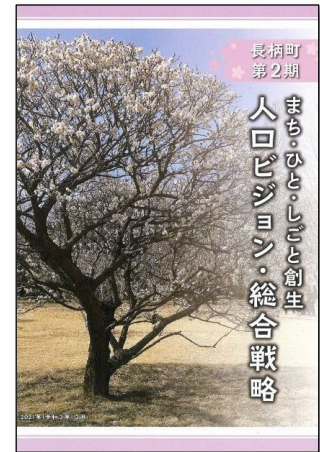
令和3年（2021年）3月策定

地域公共交通に関しては、町民生活の利便性向上が“まちづくりの基本課題”の中に示されており、バス路線の維持・充実、高齢者等外出支援タクシー利用助成制度の拡充とともに、運転支援技術や自動走行など先進技術の活用も視野に入れた新たな交通体系の整備に向けた検討の必要性を掲げています。

長柄町第2期まち・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『長柄町第2期まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略』は、『長柄町第5次総合計画』との整合を図りながら長柄町の“人口減少対策・地域活性化に関”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。

『長柄町第5次総合計画』で掲げている【小さくてもきらりと輝くまち“ながら”】を目指し、『長柄町第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（2021年）3月策定

基本目標1：多様な働き方と働く場のあるまち

地域の農業を振興するとともに都市部への立地をアピールしながら、企業・事務所の誘致に努め若者たちを中心として働きたいと思える仕事・仕組みを構築します。

基本目標2：集い、暮らし、生涯活躍のできるまち

あらゆる世代の移住・定住を促進する「長柄町版大学連携型生涯活躍のまち構想」の実現に向けて、こどもから高齢者まで、全ての人が生涯を健康かつ活動的で安心して暮らすことができる環境・仕組みを構築します。

基本目標3：結婚・出産・子育ての希望が叶うまち

若者の結婚・出産・子育ての希望を実現できるよう、婚活支援や妊娠・出産・子育て・教育に係る経済的負担の軽減などを強化します。

基本目標4：安心・快適で魅力のあるまち

公共交通手段や買い物の利便性確保といった、生活環境の充実を図るとともに、こどもから高齢者まで、町民が地域で元気に活躍できる仕組みを構築します。

横断的目標：時代の潮流を力に多様な人材が躍動するまち

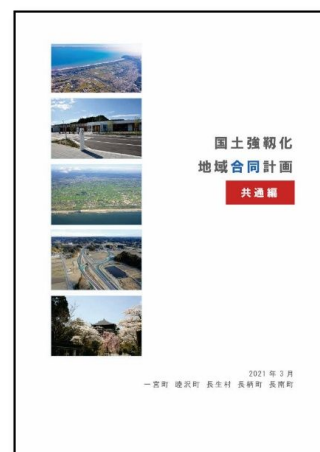
地域に関わる一人ひとりが地域の担い手として自ら積極的に参画するとともに、千葉大学や民間事業者をはじめとする各種団体との連携を深め、地域資源を活用しながら地域の実情に応じた発展につなげられるよう多様な人材が躍動できる環境づくりを積極的に進めます。

地域公共交通に関しては、「基本目標4」において、公共交通手段や買い物の利便性を確保し、「公共交通強化事業」を施策として取り組むことが掲げられています。具体的には、路線バス利用者支援事業の推進を主軸としています。また、本町では高齢者等の外出支援におけるタクシー運賃の一部を助成していますが、近年では財政負担が課題となっており、課題解決を視野に入れた新たな交通体系の整備が求められています。

こうしたことを背景に、本町では今後も運送事業者等との協議を進めるとともに、自動運転技術等の導入に向けた調査・研究を推進していきます。

国土強靱化地域合同計画

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『国土強靱化地域合同計画』は、平成25年（2013年）12月に「強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靱化基本法」が公布・施行されたことを受け、国は「国土強靱化基本計画」、千葉県は「千葉県国土強靱化地域計画」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郡市内7市町村において、長生郡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。



令和3年（2021年）3月策定

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、国土強靱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靱化地域合同計画を5町村合同で策定したものです。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

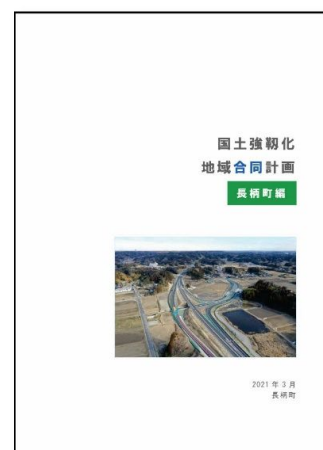
施策8. 社会・経済が迅速かつ従前より強靱な姿で復興できる条件を整備する

～長柄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。

- ・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、県道の整備や町道や農林道の整備を実施する。
- ・県と連携して狭あい道路の拡幅工事を実施する。



令和3年（2021年）3月策定

3-2. 関連計画の整理

長柄町第2期子ども・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『長柄町第2期子ども・子育て支援事業計画』では、町民が未来に希望を持ち、安心して子どもを産み育てることのできるまちを目指し、「みんなで育てる 笑顔が輝く ながらの子どもたち」を基本理念とし、「笑顔が輝く」長柄の子どもたちをみんなで育てていく体制づくりに努めるとともに、本町に住むすべての人が、「住んでよかった」、「住み続けたい」と思える町「ふるさと」として愛着を持つことのできる誇れる街を目指しています。

基本理念

みんなで育てる 笑顔が輝く ながらの子どもたち

基本目標1: **地域における子育ての支援**

基本目標2: **親子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環境の整備**

基本目標4: **安全で安心な子育ての環境の整備**

基本目標5: **要保護児童への対応などきめ細やかな取組の推進**

地域公共交通に関しては、「地域における子育ての支援」において、“路線バスの運賃助成”、“遠距離通学者への助成”などを掲げています。

長柄町高齢者保健福祉計画第8期介護保険事業計画

本町では、高齢になっても住み慣れた地域で、元気で元気にいきいきと暮らせる高齢者の介護予防事業を重視しており、団魂の世代すべてが75歳以上となる令和7年（2025年）と団魂ジュニア世代が65歳以上となる令和22年（2040年）を見据えて中核的な基盤となる地域包括ケアシステムのさらなる充実を図ります。

基本理念

みんなで育てる 笑顔が輝く ながらの子どもたち

基本目標1: **高齢者の日常生活支援**

基本目標2: **地域支援事業の推進**

基本目標3: **介護給付事業の充実**

地域公共交通計画に関しては、「高齢者の日常生活支援」において、“有償運送事業”、“タクシー利用助成”などを掲げています。



令和2年（2020年）3月策定



令和3年（2021年）3月策定

長柄町高齢者保健福祉計画第8期介護保険事業計画

『長柄町障がい者基本計画』は、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7期障がい福祉計画・第3期障がい児福祉計画』を合わせた計画です。

基本理念

ともに生き、ともに支え、ともに参画できるまちづくり

基本目標1:自立に向けた地域生活への支援

基本目標2:社会参加への促進と権利擁護

基本目標3:障がい児の支援

基本目標4:就労支援の強化

基本目標5:安心・安全なまちづくり



令和3年(2021年)3月策定

地域公共交通に関しては、「基本目標5 安心・安全なまちづくり」を実現するために、関係機関や地域住民と連携しながら、交通、防災、防犯などの面での障がい者への配慮に努めるとともに、施設及び心のバリアフリー化を進めていくことを示しています。

また、町内の公共交通機関は路線バスのみであるため、障がい者等の移動手段の確保や支援を行い、外出機会の増加と経済的負担の軽減に努めることを示しています。

3-3. 公共交通に求められる役割

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・安全で暮らしやすい町の実現のための生活基盤として位置づけられています。

特に、障がい者、高齢者、小学生をはじめとした交通弱者の移動手段の改善は重点項目として位置づけられています。

	計画名称	本計画との関連事項
上位計画	長柄町第5次総合計画	関係機関と連携し、公共交通の中心であるバス交通の利便性の維持充実に努めるとともに、町民全体の交通手段を確保するため、新たな交通体系の整備を図ります。
	第2期長柄町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略	“ながら新生活応援プロジェクト”では公共交通の中心を担うバス交通に加え、高齢者等の外出支援としてタクシー運賃の一部を助成していますが、新たな交通体系の整備が求められています。今後も運送事業者等との協議を進めるとともに、自動運転技術等の導入に向けた調査・研究を推進します。
	国土強靱化地域合同計画	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します。
関連計画	長柄町子ども子育て支援事業計画	「地域における子育ての支援」において、遠距離通学に対する支援事業を推進します。
	長柄町障がい者基本計画	「ともに生き、ともに支え、ともに参画できるまちづくり」と定め、全ての住民がお互いに人権を尊重し、地域でささえあうまちづくり、すべての障がい者が自分の望む生き方を主体的に選び、個性を発揮して地域活動で活躍しながら自立した生活を送れるまちづくりを目指していきます。
	長柄町高齢者保健福祉計画 第8期介護保険事業計画	交通、防災、防犯などの面での障がい者への配慮のほか、障がい者等の移動手段の確保や支援を行い、外出機会の増加と経済的負担の軽減に努めます。



第4章 公共交通等の現況

4-1. 長柄町の公共交通の概況

本町には、「町立小中学校スクールバス」、「町立こども園バス」、「福祉有償運送（福祉タクシー）」、「路線バス」の運行があります。利用助成事業として「路線バス利用促進事業」、「高齢者等外出支援タクシー利用助成事業」を実施しており、町民の日常の移動を支えています。

最寄り駅である JR 茂原駅は、路線バスの利用によりアクセスすることが可能です。

●町民バスの廃止

かつては町内の移動に特化したコミュニティバス「長柄町町民バス」の運行がありましたが、利用者数の減少等を背景に、平成 13 年より継続していた運行は、令和 2 年（2020 年）3 月 31 日をもって廃止となりました。

＜長柄町町民バス運行概要＞

運行路線：6 コース（廃止時）

運行本数・運行日：各コース 1 日 1 便、平日のみ運行（土日祝は運休）

対象：全町民（未就学児・障害者手帳所持者は無料）

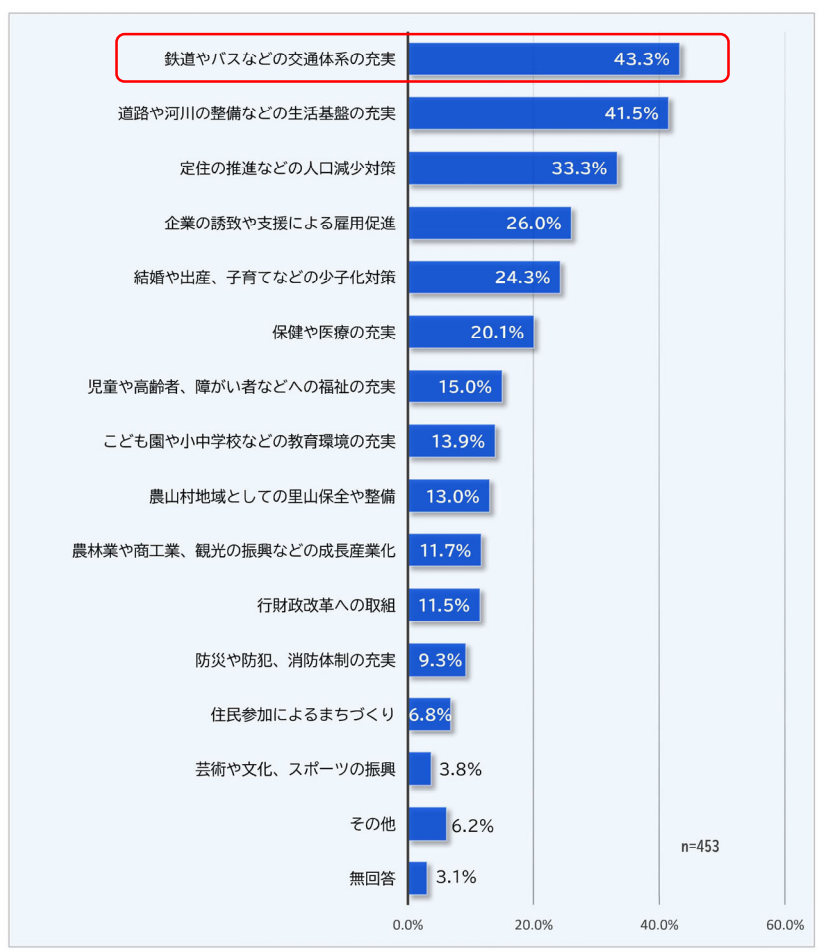
利用料金：1 回 100 円

町民バスの廃止により、町民誰もが利用できる本町の公共交通は、民間路線バスのみでの状況です。今後進展する少子高齢化、移住定住促進策等への対応といった地域課題の解決のため、公共交通を維持・確保し、町民が自家用車に頼らなくても移動できる移動環境を整備していくことは重要と言えます。

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。

● **町民の公共交通に対する意識** 『長柄町第5次総合計画 基本構想・前期基本計画』2021年（令和3年）より

・今長柄町が推し進めるべきこと



回答者の約半数が
交通体系の
充実を希望しています。

・地方創生でまちの活性化のために必要なこと



出典：『長柄町第5次総合計画 基本構想・前期基本計画』（令和3年3月）P17-18

4-2. 公共交通の利用圏域

本町において路線を有する唯一の公共交通機関は小湊鐵道による路線バスのみです。このため、路線バスのバス停 300mを「公共交通利用圏域」と捉えた際、下記の図のとおり町の広範囲が公共交通空白地域となります。

このため、路線バスの運行を維持していくとともに、新たな公共交通手段の検討等、町民の移動手段を継続して確保していく必要があります。

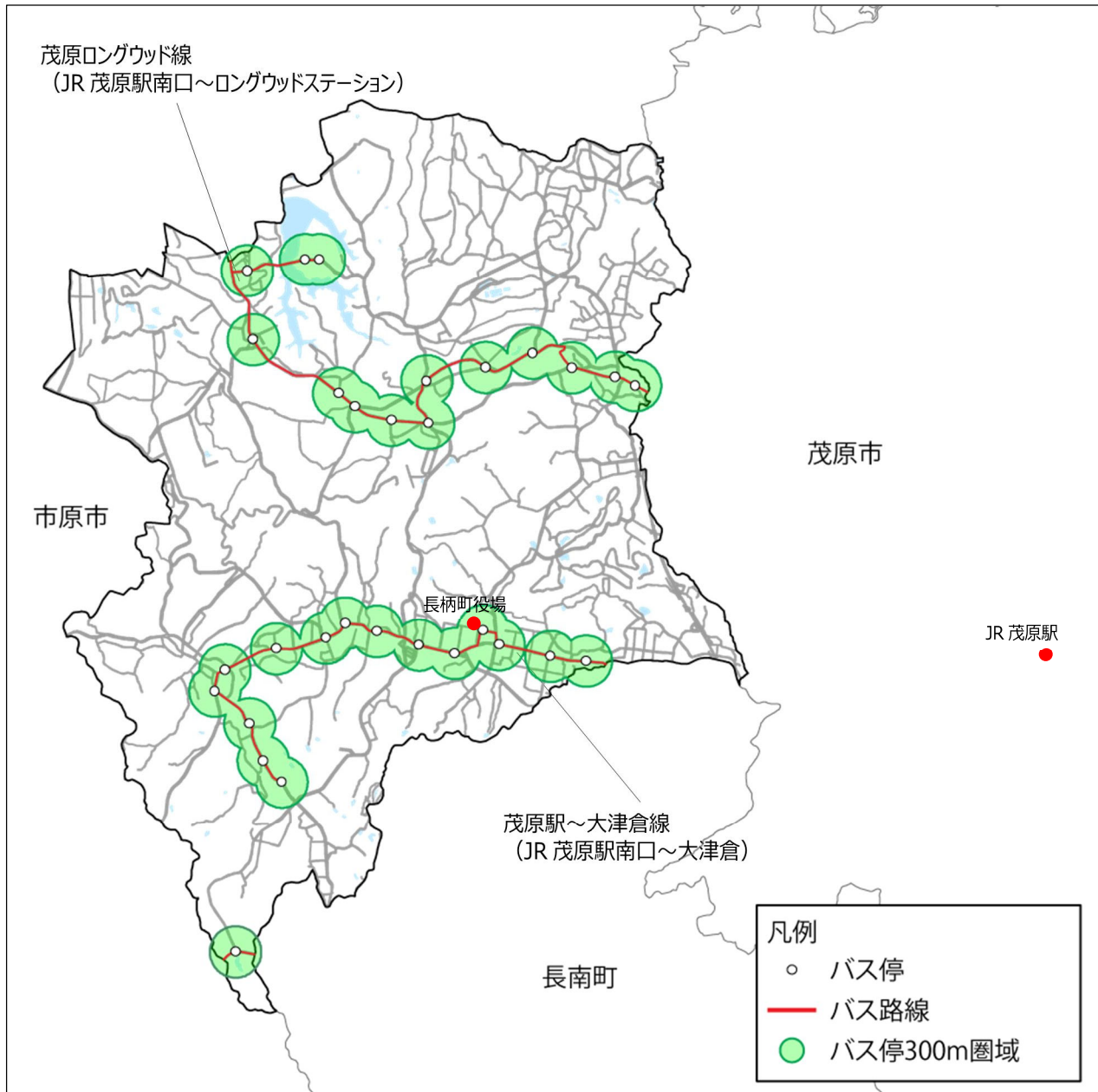


図 4-1 本町のバス停勢圏と人口メッシュ図

4-3. 路線バス

●運行概要

本町唯一の公共交通機関である路線バスは、小湊鉄道株式会社による2系統が運行しています。1つ目は、町中央部の主要地方道「千葉県道14号千葉茂原線」を通る、『茂原ロングウッド線（JR茂原駅南口～ロングウッドステーション）』、2つ目は、町南部の主要地方道「千葉県道13号市原茂原線」を通る『茂原駅～大津倉線（JR茂原駅南口～大津倉）』です。

いずれも赤字運行路線となっており、『茂原ロングウッド線（JR茂原駅南口～ロングウッドステーション）』においては、国、県からの補助金交付によって運行を継続しています。町としては、路線バスは町民の通勤・通学をはじめとした重要な生活路線であることから、事業者である小湊鉄道株式会社、千葉県バス対策協議会、国土交通省関東運輸局課をはじめとした公共交通関連機関と連携し、路線の維持・確保のための協議、検討を重ねています。

●運行本数と時間帯（時刻表）

茂原ロングウッド線は、概ね1時間あたり1本程度、茂原駅～大津倉線（JR茂原駅南口～大津倉）は平日2便のみの運行となっており、休日の運行は無く、運行本数、運行時間帯利便性が高いとは言えない状況です。

茂原駅南口発

行先	大津倉	
	平日	土日祝
8	0	
17	25	

大津倉発

行先	茂原駅南口	
	平日	土曜祝
6	50	
18	3	

茂原駅南口発

行先	ロングウッドステーション	
	平日	土日祝
6	50	
7	25	
8	15	20
9	10	40
10		30
11	40	
12	20	20
13	32	30
14	30	27
16	30	30
17	00 45	0
18	30	
19	55	5

ロングウッドステーション発

行先	茂原駅南口	
	平日	土日祝
6	45	
7	30	
8	0	
9		20
10	0	35
12	30	
13	5	5
14	10	
15	10	
16		14
17	15 36	10 45
18	25	
19	10	

令和5年8月12日改正

出典：小湊鉄道バスウェブサイト

●近年の年間利用者数推移

茂原駅～ロングウッドステーション線は毎年約 10,000 人/年で推移していましたが、令和 3 年（2021 年）以降は減少傾向にあります。また、茂原駅～大津倉線（JR 茂原駅南口～労災病院、JR 茂原駅南口～大津倉に分けて集計）も同様に令和 3 年（2021 年）以降は減少傾向にあるため、利用者数の現状維持、増加に寄与する取組を検討することが必要です。

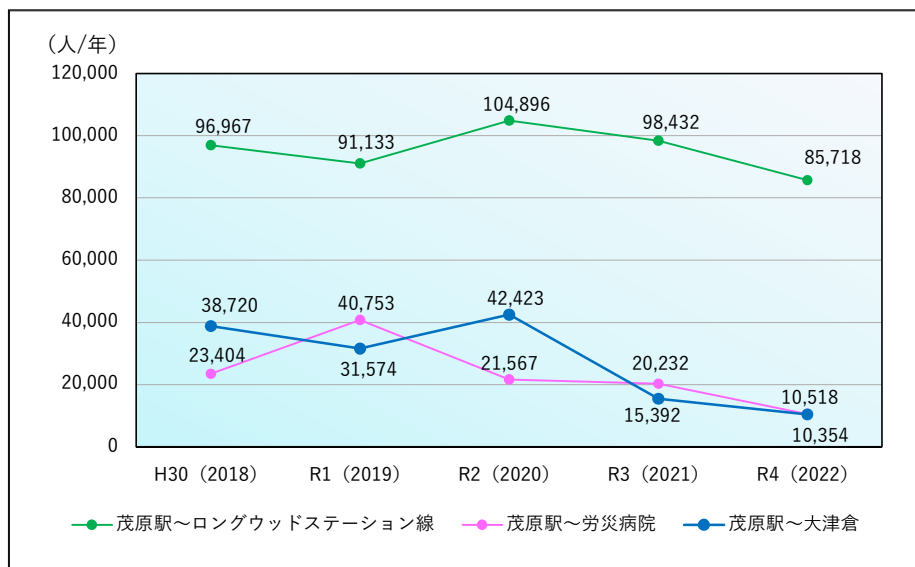


図 4-2 近年の路線バス年間利用者数（出典：事業者資料）

4-4. 高齢者等外出支援タクシー利用助成事業

「高齢者等外出支援タクシー利用助成事業」は、タクシーを利用しなければ移動が困難な高齢者等や妊産婦へタクシー利用券を交付し、タクシーを利用した場合、その料金の一部を助成しています。

運行開始以降、利用登録者数は順調に伸びていますが、その一方で町が負担する助成金額も増加しており、需要と財政負担の適正化が課題となっています。

運行開始：平成 30 年（2018 年度）

対象者：(1)75 歳以上の者 (2)65 歳以上で免許のない者、免許はあるが健康上の理由により運転が困難な者 (3)免許を返納した者 (4)介護要支援 1 以上対象者 (5)身体障害者 (6)知的障害者 (7)精神障害者 (8)人工透析患者 (9)母子健康手帳の交付を受けている者であって、出産後 2 か月までの妊産婦

助成額：(1)～(7)48,000 円/年、
(8)144,000 円/年、(9)64,000 円
※いずれも 1 回の利用限度は 3,000 円

登録者数：276 人/年（令和 4 年度）

委託先：長生郡市及び市原市のタクシー
会社（41 社）と協定締結

実績：助成額 7,634 千円（令和 4 年度）

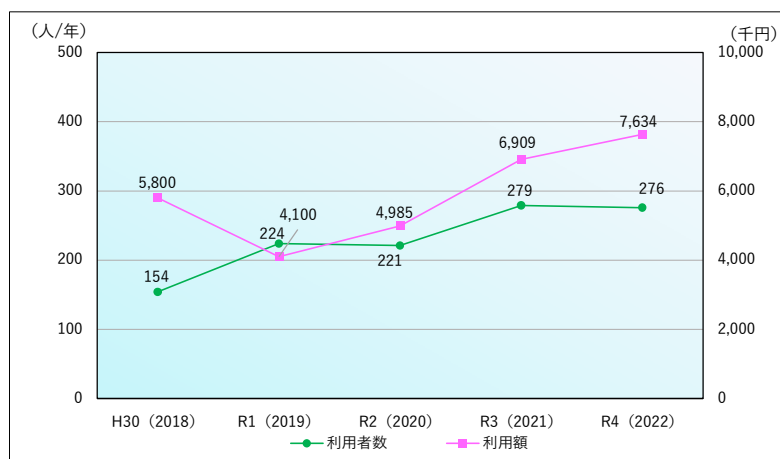


図 4-3 近年の年間登録者数と利用額（出典：町資料）

4-5. スクールバス

運行開始：中学校 平成 17 年（2005 年）、小学校 平成 2 年（1990 年）

実施学校：長柄中学校（平成 17 年 昭栄中学校と統合）、日吉小学校（平成 23 年 水上小学校と統合）

対象者：旧昭栄中学校区の生徒及び旧水上小学校区の児童

委託先：船戸興業(株) 中型バス

利用料金：なし

委託料：23,209 千円（日吉小 6,791 千円、長柄中 16,418 千円）（令和 4 年）

利用者数：長柄中学校 49 名（全校生徒の 48%）、日吉小学校 28 名（全校児童 36%）

その他：長柄小学校児童 遠距離通学児童補助金（路線バス利用者に対しての運賃補助）

対象児童数 27 名（長柄小学校児童の 23%） 補助金額 1,087 千円（令和 4 年）

4-6. その他の公共交通・移動支援事業

●福祉有償運送（福祉タクシー）

対象者：介護保険法に規定する要介護者及び要支援者、身体障害者、知的障害者、精神障害者、
高齢等により単独での移動が困難な方

委託先：長柄町社会福祉協議会

運行範囲：50 km圏内の医療機関、公共福祉行事

利用者数：延べ 98 名（令和 3 年）

利用料金：町内片道 500 円、町外 30 分 500 円+燃料代 1 km当たり 40 円

運行経費：456 千円（令和 3 年）

協議会：長柄町福祉有償運送運営協議会



●路線バス利用促進事業

対象者：高校生以上の学生、65 歳以上の者、高齢者等外出支援タクシー利用助成事業の利用資格証
の交付を受けた者

助成内容：定期券の半額

助成額：回数券 上限 28,000 円/年、1 冊 4,570 円分の回数券を 14 冊まで購入可能

回数券の負担内訳（町 2,000 円、利用者 2,000 円、小湊 570 円）

対象路線：茂原駅～ロングウッドステーション線、茂原駅～労災病院、茂原駅～大津倉線

登録者数：493 名（高齢者 393 人、学生 98 人、障害者 2 名）（令和 5 年 12 月時点）

実績(令和 5 年 12 月時点)：助成額 1,882 千円、回数券 457 冊・定期券 64 枚

第 5 章 地域公共交通における課題整理

前章までに整理した本町の地域現況をもとに公共交通の課題を以下に整理します。

5-1. 公共交通における課題

カテゴリー	現況整理と問題点
人口動向	<ul style="list-style-type: none"> ・人口構造が少子高齢化に至っており、令和 2 年（2020 年）には高齢者割合が総人口の 44%に上昇し約半数に迫る状況 ・児童数は 10 年間で約 100 人減少 →今後も加速する人口減少と少子高齢化への対応が必要 ・移住・定住に係る取組を積極的に実施しており、町外からの流入人口増加を視野に入れたまちづくりが必要 ・人口分布は主要道路沿道地域に集中しており、人口 0 人の地域も目立つ ・通勤地においては茂原市、通学地においては千葉市・茂原市が最も多い
道路網・施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ・圏央道「茂原長柄スマート IC」が令和 2 年（2020 年）2 月より供用開始となり、東京都や神奈川県、成田国際空港、羽田空港などへのアクセスが向上 →マイカーでのアクセス性向上が強みに ・北部における施設の立地が集中、また南部の千葉県道 13 号市原茂原線沿道にも集積がある
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 2 年（2020 年）3 月の町民バスの廃止を受け、本町の公共交通は路線バスのみとなり、公共交通空白地域が増大 ・令和 3 年度（2021 年）実施のアンケートでは、回答者の約半数が鉄道やバスなどの交通体系の充実、交通手段の確保を必要としている意向が明らかになった ・路線バス： <ul style="list-style-type: none"> 【茂原ロングウッド線】1 時間に 1 本程度の運行、土日祝日は本数が減便 【大津倉線】平日は 1 日 2 本のみ運行、土日祝日は運行無し ・高齢者等外出支援タクシー利用助成事業：町の補助額が増加傾向 →利用実態とニーズに合った運行内容の検討が必要

上記の現況の整理を通し、本町の公共交通における課題を 4 点に整理します。

課題1:公共交通の確保・維持

今後加速する人口減少、少子高齢化の加速に伴い、公共交通の利用者数も減少することが予想できます。これにより公共交通の運行維持費の町民の負担増加が予想されるため、通勤・通学、高齢者の外出行動に対し、効率性と利便性を高めることを視野に入れ、公共交通を維持・確保していく必要があります。本町唯一の公共交通機関である路線バスを維持するとともに、新たな移動手段を含めた検討を行うことも必要と言えます。

課題2:高齢者が安心して外出できる公共交通の整備

自動車依存度の高い本町においては、今後加速する高齢化に伴い、高齢者ドライバーも増加することが予想できます。また、現行の「高齢者等外出支援タクシー利用助成事業」は、主に75歳以上の高齢者を対象としており、好評を得ている一方、町が負担する助成額も増加傾向にあり、一部サービス内容のあり方の見直しが必要な状況です。

こうしたことを背景に、本町の高齢者の日常の移動実態やニーズを踏まえ、財政負担を抑えることを視野に入れながら、高齢者が安心して外出できる公共交通施策を検討していく必要があります。

課題3:地域性に即した公共交通の実現(定住促進に向けた対応)

先述のとおり、本町には鉄道駅が無く、誰もが利用できる唯一の公共交通機関は路線バスのみといった状況です。町民の多くが近隣の茂原市、千葉市へ通勤、通学している点や総人口における高齢者の割合が半数に迫る状況を勘案すると、町内および近隣市町をコンパクトに移動できる移動体系の整備が有効と言えます。

さらに、町として町外からの移住検討者に対する移住・定住促進策に注力していることから、今後町内のスムーズな移動の実現や、鉄道最寄駅のJR茂原駅へのアクセス性を確保・向上することは重要なことと言えます。

公共交通関連施策だけではなく、本町のまちづくり、移住・定住等に係る施策とも連動し、公共交通を整備していくことが必要と言えます。

課題4:公共交通の利用促進への対応

町民バスの廃止にみられるよう、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。町民の移動実態、ニーズを踏まえ今後持続可能な公共交通の維持・確保を目指すことが必要です。同時に、マイカー依存度が高い地域性を勘案しつつ、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。

5-2. 将来の公共交通の適正化に向けて

前項目に整理した課題解決の方針を以下に整理します。

方針 1 地域性に即したまちづくりと一体となった公共交通整備

町民の利用実態、行動パターン、ニーズに合わせた公共交通の実現を目指します。移動手段の維持確保に取り組むほか、今後進行する高齢化を視野に入れ、公共交通全体あり方を見直し、財政負担とのバランスが取れた公共交通を目指していきます。

<取り組むべき項目>

- ・需要と供給の適切なバランスによる公共交通の運行の検討
- ・公共交通手段ごとの役割を明確にした持続可能な運行の検討
- ・新たな公共交通の検討
- ・マイカーと公共交通の連携利用の検討 等

方針 2 高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段の維持・確保

今後の高齢化の進展に伴うニーズの多様化に対応するため、利用状況や財政負担も勘案した公共交通の見直しを実施します。また、その他、障がい者、妊婦、子育て中の利用者等、幅広い交通弱者に対する支援策の検討を行います。

<取り組むべき項目>

- ・運転免許証返納者に対する移動支援の充実
- ・高齢者等の公共交通に対する利用機会の増加、満足度の上昇

方針 3 持続可能な公共交通実現に向けた町民意識の醸成

自動車での移動が定着している本町では、町民の「公共交通離れ」による公共交通の規模縮小の加速と同時に、公共交通の存在意義が薄れていくことが懸念されます。

こうした状況を踏まえ、町民により親しまれる持続可能な公共交通を目指します。

<取り組むべき項目>

- ・公共交通の利用機会の創出
- ・公共交通に関する情報サービスの充実に関する取り組み及び利用促進に関する取組
- ・公共交通に係る施設の整備及び充実化

次章以降に、本章で整理した課題解決のための目標、目標達成に向けた取組（公共交通関連施策）を整理します。

第6章 長柄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の地域現況と公共交通における課題を踏まえ、「長柄町地域公共交通計画」の基本方針と、公共交通の将来像を以下のように定めます。

6-1. 基本方針と地域公共交通の将来像

基本方針

地域特性に応じた利用しやすい地域公共交通の実現

前章までに整理したよう、本町では人口減少や少子高齢化の進展が顕著な状況です。さらには新型コロナウイルス感染拡大等の社会状況の変化に伴い、地域公共交通を取り巻く環境は、厳しさが増えています。

鉄道駅が無く、マイカー依存度の高い地域特性を持つ本町ですが、上記の基本方針のもと、誰もが安心して利用しやすい地域公共交通を整備することが、将来的な地域の衰退を食い止め、定住人口の増加につながる一因になると言えます。

本町の地域公共交通の将来像

1

地域に合った公共交通環境が整備されたまち

本町特有の地域課題や移動に関する特性、今後予想されるニーズに合わせた公共交通を目指し、持続可能な公共交通への再編を目指します。

2

高齢者等交通弱者にとって利用しやすい公共交通が確保されたまち

町民、来訪者年齢等を超え、幅広い属性の利用者が気軽に安心して利用できる公共交通利用環境の整備を目指します。

3

持続可能な公共交通が確保されたまち

鉄道駅が無く、自家用車依存度が高いといった地域特性を踏まえるとともに、今後も加速する少子高齢化を見据え、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。



6-2. 目標と取組の方向性

基本方針に基づき、以下のように目標を設定します。

目標 1 地域特性に即した公共交通体系の構築

解決を図る課題

- ・ **公共交通の確保・維持**（第5章掲載_課題1）
- ・ **地域特性に即した公共交通の実現（定住促進に向けた対応）**（第5章掲載_課題3）

<目標達成に向けた取組方針>

- ・ 需要と供給の適切なバランスによる公共交通の運行の検討
- ・ 公共交通手段ごとの役割を明確にした持続可能な運行の検討
- ・ 新たな公共交通の検討
- ・ マイカーと公共交通の連携利用の検討 等

目標 2 高齢者等交通弱者にとって利便性の高い公共交通環境の整備

解決を図る課題

- ・ **高齢者が安心して外出できる公共交通の整備**（第5章掲載_課題2）

<目標達成に向けた取組方針>

- ・ 運転免許証返納者に対する移動支援の充実
- ・ 高齢者等の公共交通に対する利用機会の増加、満足度の上昇

目標 3 わかりやすく親しまれる公共交通の実現

解決を図る課題

- ・ **公共交通の利用促進への対応**（第5章掲載_課題4）

<目標達成に向けた取組方針>

- ・ 町民の公共交通の利用機会の創出
- ・ 公共交通に関する情報サービスの充実に関する取り組み及び利用促進に関する取組
- ・ 公共交通に係る施設の整備及び充実化

6-3. 地域公共交通における各交通システムの役割分担

長柄町の公共交通の各交通システムの機能及び役割について、下記のとおり整理します。

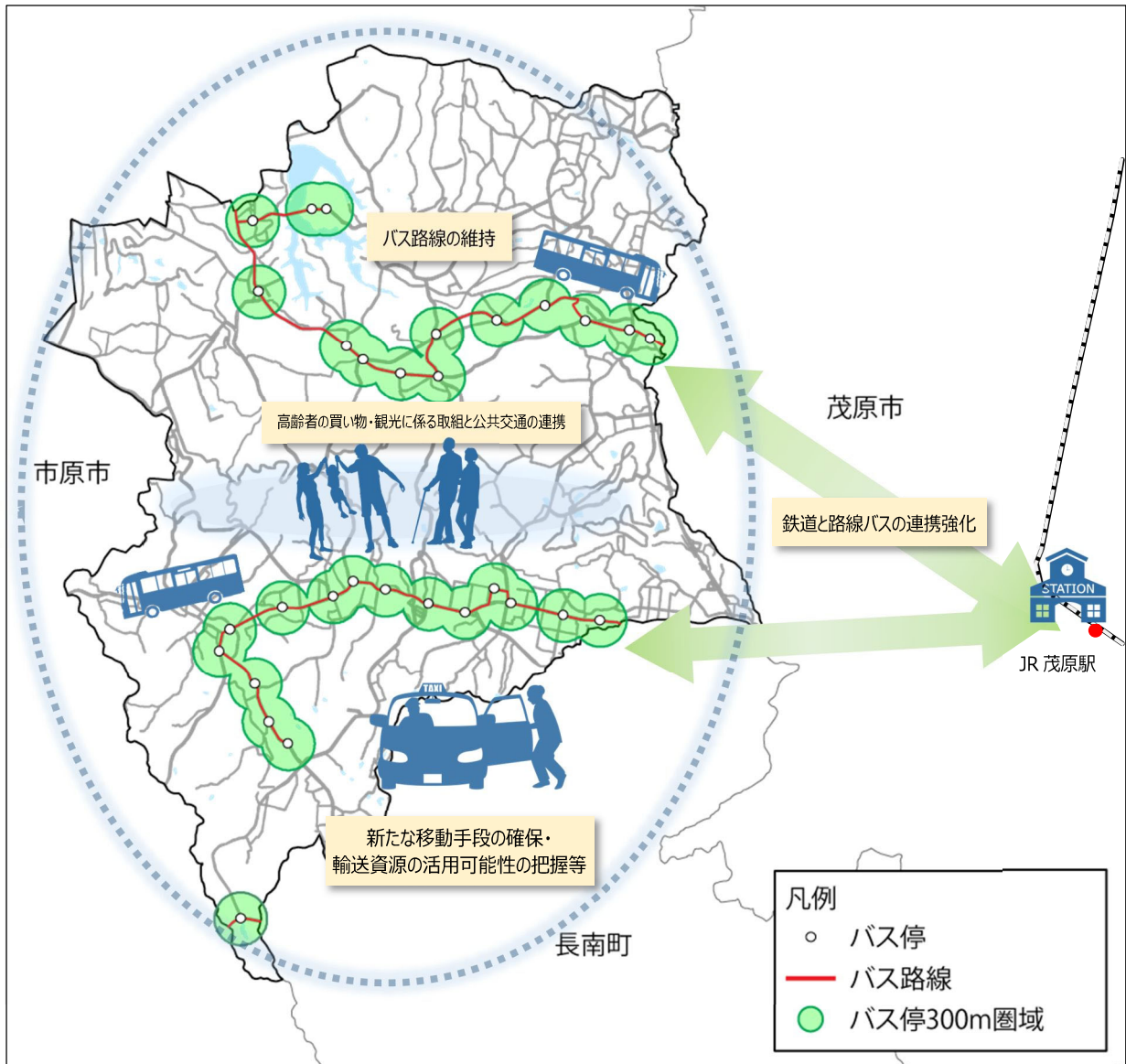
下記のとおり、本町の公共交通手段は、令和2年（2020年）3月の町民バスの廃止後は、手段が限られた運行となっています。このため、現行の公共交通を確保・維持するとともに、より地域特性に即し、かつニーズに合った運行を目指し、検討していく必要があります。

	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 広域的な移動目的に対応 する。	・JR 外房線「茂原駅」 ※当該駅の所在地は本町ではなく隣接市である茂原市
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、観光等の多様な目的に対応 する。	・路線バス （JR 茂原駅南口～ロングウッドステーション線）、（JR 茂原駅南口～大津倉線）
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、買物等の 多様な目的に対応 する。	・なし ※当該軸として機能していた町民バスが令和2年3月に廃止
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。	・高齢者等外出支援タクシー ・スクールバス ・福祉有償運送

「広域軸である JR 茂原駅と本計画の関連性」

本町では多くの町民が買い物・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。これを背景に、本計画では、最寄り駅となる JR 茂原駅とその周辺地域までの利便性向上を目指した検討を行いますが、計画対象区域は長柄町に限定したものとします。

《本町の公共交通再編イメージ図》



第7章 長柄町地域公共交通計画の施策

前章までに掲げた基本方針に基づき設定した3つの目標を達成するため、以下の施策を進めていきます。

目標1 地域特性に即した公共交通体系の構築 達成に向けた取組

施策1 バス路線の維持確保

実施主体：町、交通事業者
関連主体：地域

- ・ 鉄道駅の無い本町にとって路線バスの維持は、現行の町民の社会生活の維持、将来的な交流人口の拡大の視点からも、特に JR 茂原駅へのアクセス手段であるバス路線の維持は必要不可欠と言えます。しかしその維持にあたっては、交通事業者や町の運営努力だけでは路線維持は難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。
- ・ 小湊鐵道株式会社による路線バス『茂原ロングウッド線（JR 茂原駅南口～ロングウッドステーション）』系統については、引き続き「地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域間幹線系統確保維持費補助金）」を活用し、地域間幹線として、交通事業者と連携しながら、安定的な確保・維持を目指します。同社による『茂原駅～大津倉線（JR 茂原駅南口～大津倉）』系統は、利用者数・運行本数が少なく、赤字運行が常態化していることを受け、交通事業者と改善策を検討し維持確保に努めるとともに、運行内容の最適化を図ります。

◆本町の路線バスの運行実態と補助事業の活用の整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用（現在）	補助事業の活用（将来）
小湊鐵道株式会社 茂原ロングウッド線	茂原駅南口	郡界橋	ロングウッドステーション	4条乗合	路線定期運行	千葉県バス対策協議会 (小湊鐵道株式会社)	幹線系統確保維持改善事業	幹線系統確保維持改善事業

施策2 鉄道と路線バスの連携強化

実施主体：町、交通事業者
関連主体：地域

- ・ 前述のとおり、鉄道駅の無い本町にとって路線バスの維持は必要不可欠と言えます。本町の町民の多くが日常的に茂原市街地へ外出している現況にあり、JR 茂原駅は本町にとって最寄り駅と言える「玄関口」に位置付けられます。路線バスは、町内と茂原駅を結ぶ唯一の公共交通手段として運行していますが、利用者数の減少等に伴い、運行本数の減便や運行時間帯の短縮が進行しています。こうしたことを受け、路線バスの利用者の利用実態とニーズを把握し、最適な運行内容への再編を目指し、検討を実施します。
- ・ 特に JR 茂原駅を経由した路線バスの通勤、通学利用者のニーズに合わせ、通勤通学時間帯と帰宅時間帯における鉄道（JR 外房線）とのダイヤの調整等を図ります。同時に、休日においても茂原駅（JR 外房線）と路線バスを併用する一定の利用者のニーズをカバーできるよう、ダイヤ調整を図ります。



施策3

高齢者の新たな移動手段の確保

実施主体：町、関連団体
関連主体：交通事業者

- ・ 現在本町では高齢者を対象とした公共交通として「高齢者等外出支援タクシー利用助成事業」を実施しています。条件を満たす利用登録者のタクシー料金の一部を助成するもので、年間登録者数は安定・増加傾向にあります。同時に町が負担する補助金額の増額が課題となっています。
- ・ こうしたことを受け、町では高齢者の移動手段の選択肢拡充と財政負担抑制の両視点から、国土交通省が示す「高齢者の移動手段を確保するための事業」の導入に向けた検討を進めます。本町が運行主体となり、運行内容の検討を進めます。

・ 本町で導入を検討する事業モデル：許可登録不要モデル B（市町村が実施）

運転業務は NPO 法人等に委託することが可能。その場合、運転者の人件費を含め必要な費用は委託費として自治体が全て負担します。また運行時の責任は全て自治体があります。

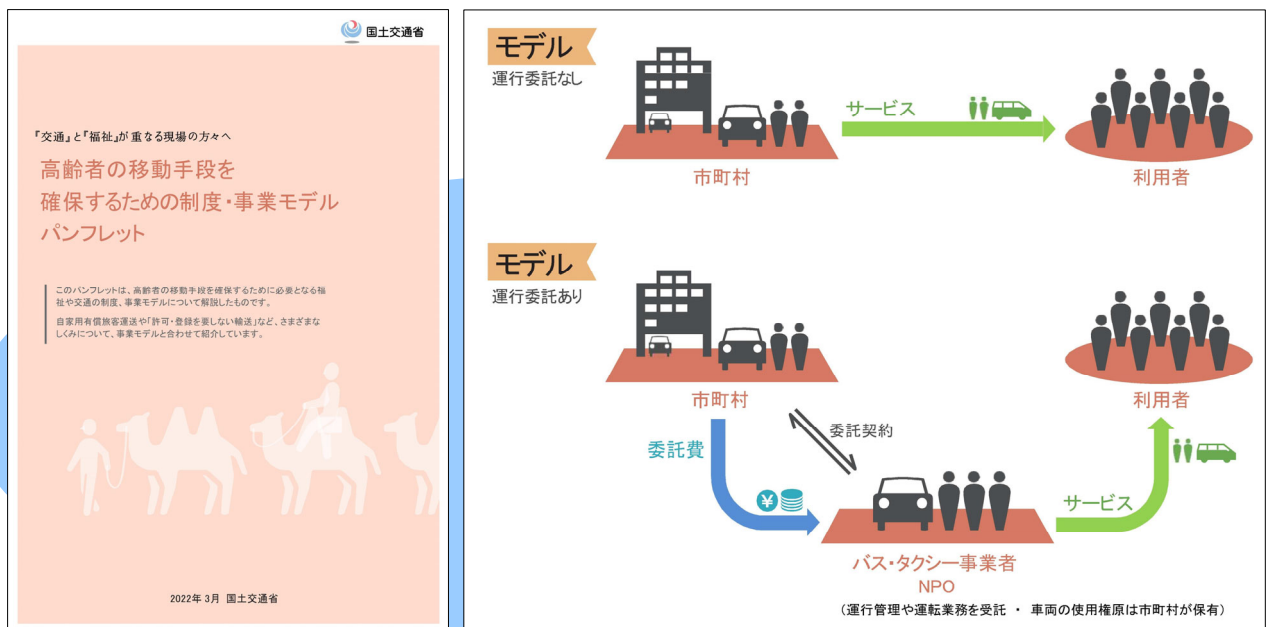


図 7-1 本町における導入モデル（右）

出典：国土交通省「高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデル」パンフレット（令和 4 年 3 月）

施策 4

地域における輸送資源の活用可能性に係る現況把握・調査研究

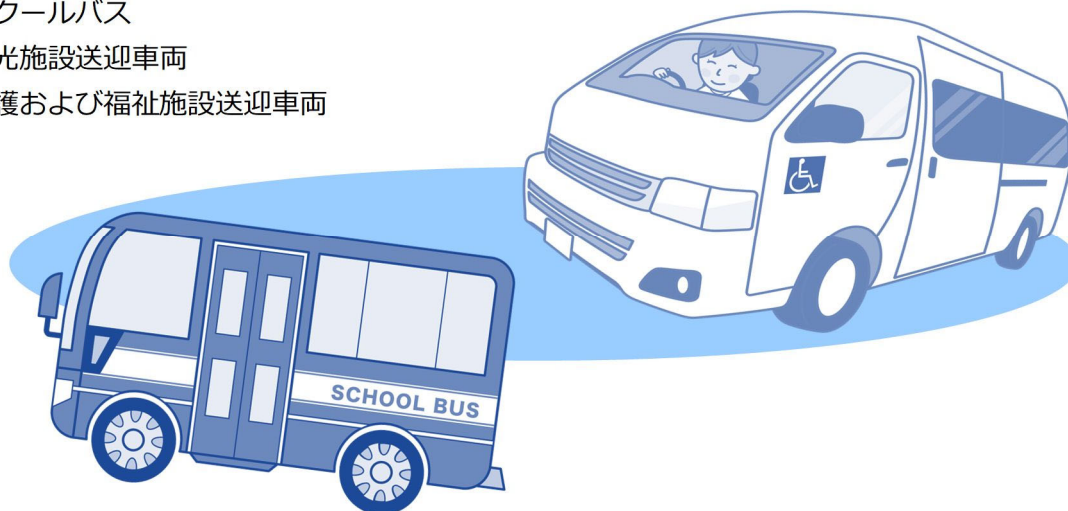
実施主体：町

関連主体：交通事業者、地域、その他企業等

- ・ 交通事業者が所有する遊休車両や、日中に使用していない医療・福祉施設等の送迎車を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、現況把握と調査研究を行います。
- ・ これらの車両を活用した生活支援の取組の可能性についても、道路運送法をはじめとした関係法令を踏まえて調査研究を行います。

<本町の公共交通以外の主な輸送資源>

- ・ スクールバス
- ・ 観光施設送迎車両
- ・ 介護および福祉施設送迎車両



施策5 シニアカーの購入補助の導入検討

実施主体：町

- ・ 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。
- ・ この検討を通し、交通弱者の外出機会の創出、健康増進等に繋げるきっかけに繋がるよう取組を行います。



施策6 移動スーパーと公共交通の連携による買い物利便性の向上

実施主体：町、実施事業者
関連主体：協力企業等

- ・ 本町では町内にスーパーマーケットを有しておらず、多くの町民が茂原市をはじめとした近接都市まで買い物に外出しており、「買い物弱者」に対する対応が地域課題となっています。特に自家用車等を所有しない高齢者、交通弱者にとっては日常生活を維持するうえで重要な課題と言えます。これを受け、本町では株式会社千葉薬品の協力を得て、町内8箇所に移動スーパーを出店し（指定日時のみ実施）、町民の日用品、食品購入に寄与する取組を実施しています。
- ・ 本計画を通し、当移動スーパーがバス停や役場等、公共交通が乗り入れを行っている場所、もしくはその付近で出店できるよう出店時間帯も含め、利便性向上に向けた検討を実施します。バスから下車しそのまま買い物ができる、または買い物後にバスで移動できる等公共交通との連携を目指していきます。



図7-2 移動スーパー出店イメージ（左）と実施事業者サイト（右）

出典：ヤックス（千葉薬品グループ）ウェブサイト

目標3 わかりやすく親しまれる公共交通の実現 達成に向けた取組

施策7 公共交通情報提供ツールの作成・充実

実施主体：町
関連主体：交通事業者

- ・ より多くの町民や来訪者等に公共交通を利用してもらうため、「公共交通総合マップ」、「バス乗り方リーフレット」等の作成やスマートフォンアプリ、ウェブ、町公式 SNS を活用した情報発信について検討します。
- ・ 観光客だけでなく、高齢者、障がい者や外国人など多様な利用者が利用しやすく、安心してスムーズに移動できる公共交通となるよう、ユニバーサルデザインに基づく情報提供ツールを検討し、移動支援の充実を図ります。
- ・ 情報提供ツールの検討・作成にあたっては、地域公共交通調査等事業（地域公共交通利便増進実施計画に基づく利用促進や事業評価の取組支援）等の各種支援策を活用します。

施策8 町民・地域と共に公共交通を考える機会づくり

実施主体：町
関連主体：交通事業者、地域

- ・ 公共交通の必要性和重要性を周知、共有することを目的とし、地域や学校等と連携したモビリティ・マネジメントの取組を実施します。小中学生や高齢者等を対象としたバスやタクシーの乗り方の周知、普段は公共交通を利用しない町民に対するイベント開催、町広報、町公式 SNS 等を活用した公共交通の運行状況や利用促進策の紹介等を通じて、町民の意識啓発を図ります。

<モビリティ・マネジメントの対象と期待される効果>

地域：市民	効果：地域固有の交通問題の改善
学校：児童・生徒、家族や地域住民	効果：将来の交通のあり方の改善
職場：従業員、事業所そのもの	効果：通勤パターンの変容
特定路線：特定路線の沿線住民	効果：当該路線の効率的な利用促進

出典：国土交通省「モビリティ・マネジメント 交通をとりまく様々な問題の解決にむけて」（平成 19 年 3 月）

施策 9

観光情報発信ツールと連携した公共交通の利用促進

実施主体：町

関連主体：交通事業者

- ・ 本町の有する観光資源を活かし、複数の観光情報を組み合わせた周遊ルートを紹介や観光マップへの公共交通の案内の掲載、スマートフォンアプリやウェブを活用した情報発信を通じて、観光における公共交通の利用促進を図ります。
- ・ 各観光施設においても、町外からの来訪者等に対し、路線バスをはじめとした公共交通が利用しやすくなるような案内表示を充実させ、公共交通の利用促進に取り組みます。
- ・ 利用の増加が見込める観光イベントの開催時等においては、割引サービスなどの利用促進キャンペーンにも取り組み、あらゆる機会における利用促進を図ります。
- ・ 長生地域観光連盟（茂原市、長柄町、長南町、睦沢町、一宮町、長生村、白子町）との連携を図り、『長生地域観光サイト』に路線バス情報等、公共交通でのアクセス紹介を充実する等の利用促進を図ります。



図 7-3 長柄町サイクルマップウェブサイト（上-左）、長生地域観光サイトウェブサイト（上-右）と長柄町観光協会 観光マップ（下）

出典：長柄町ウェブサイト

施策 10 IT・AI 技術等の公共交通の活用

実施主体：町

関連主体：交通事業者

- 公共交通の利用状況や利用者ニーズ等を踏まえ、持続可能な移手段の確保に向け、AI（人工知能）を活用したデマンド型交通、グリーンスローモビリティ、自動運転技術、MaaS などの次世代の公共交通サービス等、新技術の導入・活用の可能性について検討します。
- 新たなモビリティサービスの導入、運行にあたっては、「地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」のほか、新モビリティサービス推進事業（新型輸送サービス導入支援事業）、自動車環境総合改善対策費補助金（地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業）等、国や県の動向に留意しながら、適切な補助事業の活用を図ります。



出典：国土交通省「新モビリティサービスの推進」ウェブサイト

第8章 計画の推進にあたって

8-1. 計画の推進体制

本計画の目標を達成するためには、町や長柄町地域公共交通会議の取組に加え、利用者である地域住民や交通事業者等が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。また、地域公共交通会議が中心となり、本計画の周知や関係主体間の連携強化を図ることも必要です。

前章において掲げた施策の実施にあたっては、交通事業者や国、県等の関係機関との調整を図るとともに、国、県等の各種支援制度を活用していきます。

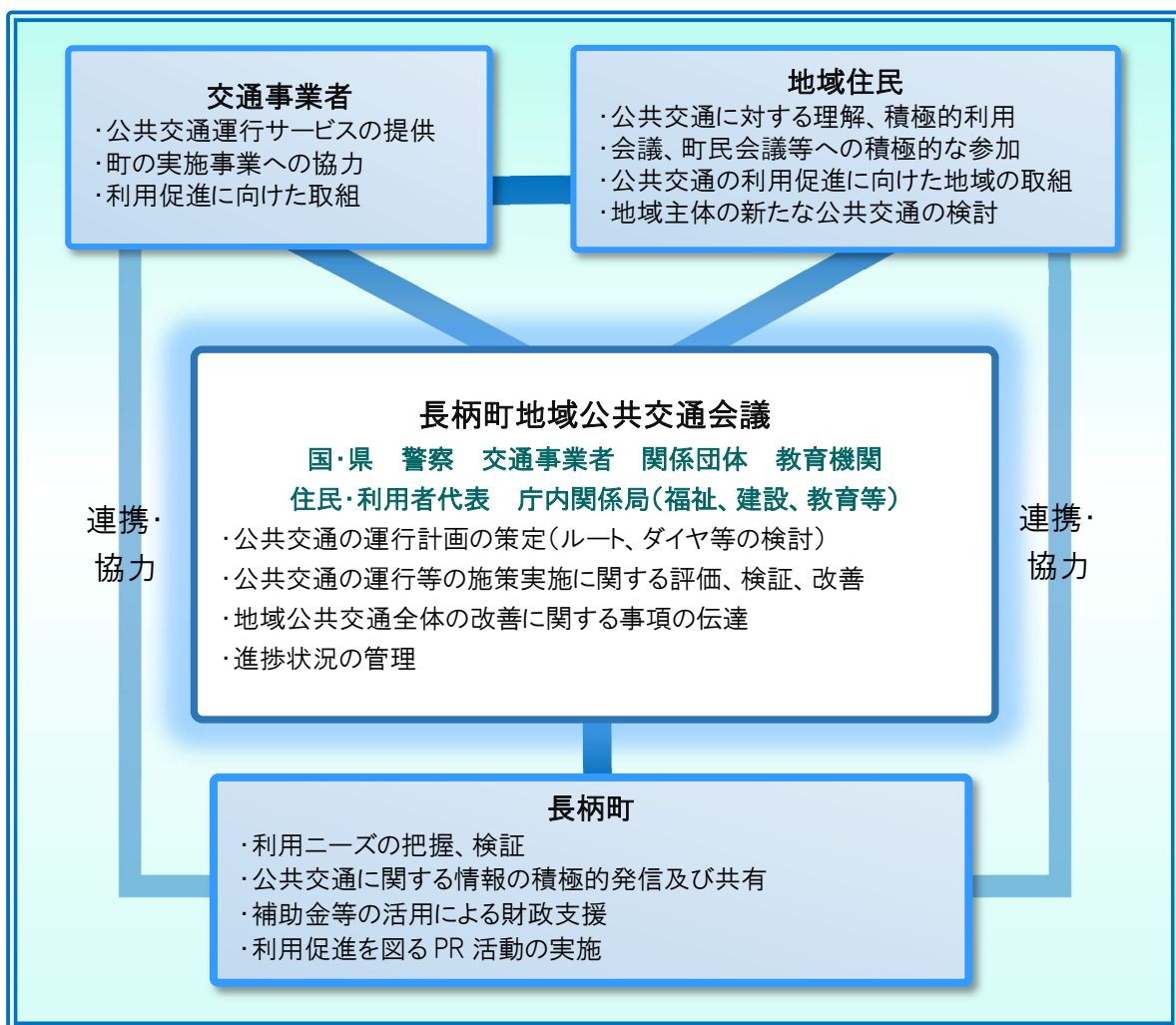


図8-1 本計画の推進体制図

本計画の推進については、次のイメージに示す 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、PDCA サイクルにより、計画期間を通じた長期的な進捗管理や毎年度実施する短期的な進捗管理を実施します。
- ・長期的な進捗管理として、数値目標の達成状況等により、施策の評価・検証を実施します。また、期間中に必要に応じ中間評価・見直しを実施し、計画期間満了時まで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、必要に応じて施策の見直しを実施します。
- ・短期的な進捗管理として、毎年度、施策の実施状況を確認します。

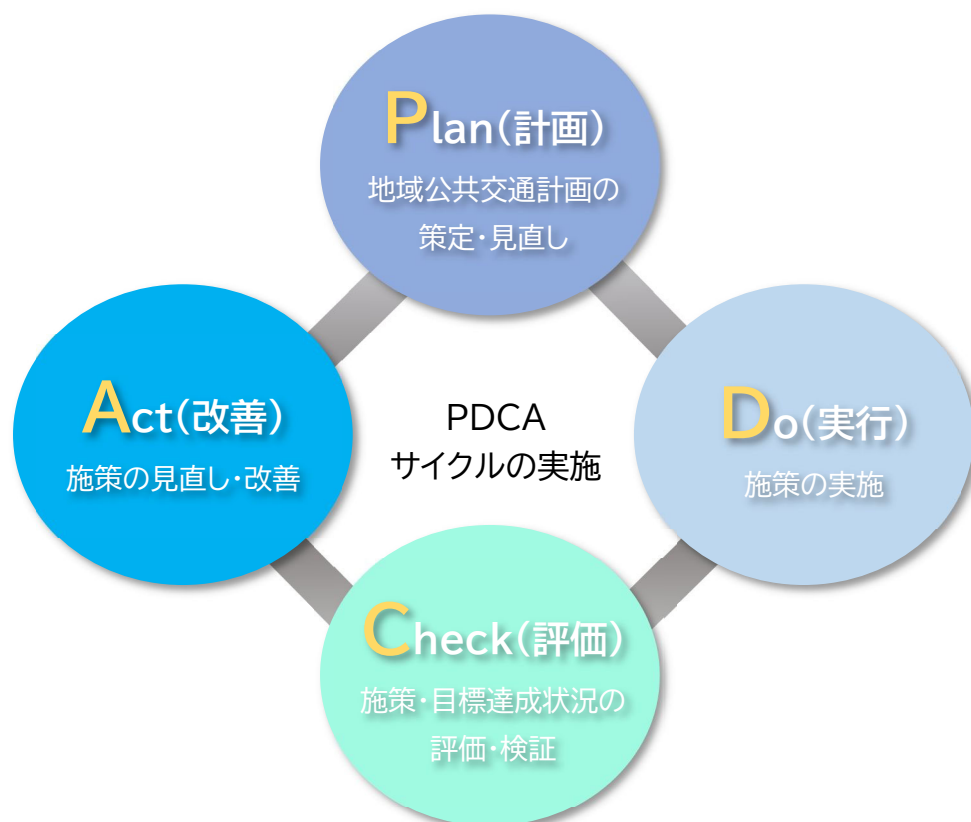


図8-2 PDCA サイクルの実施イメージ

8-2. 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、次の達成指標を設定します。

目標1 地域特性に即した公共交通体系の構築 評価指標と目標値

評価指標①	現況値 (令和5年度)	目標値
新たなモビリティサービスの導入数	0件	1件以上

【指標の設定理由】

- ・地域特性に即した公共交通体系の構築策を通じ、利用者のニーズ等を踏まえた移動手段の確保を目指します。評価指標として「新たなモビリティサービスの導入数」を設定し、地域性に即した新たな移動手段となることを目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・町の実績資料をもとに算出します。

評価指標②	現況値 (令和4年度)	目標値
路線バス茂原駅ロングウッド線の年間利用者数	85,718人/年	現状維持

【指標の設定理由】

- ・地域特性に即した公共交通体系の構築策を通じ、唯一の路線を有する公共交通である路線バスの利用者の現状維持を目指します。評価指標として、補助事業を活用し運行を維持する「茂原ロングウッド線」の年間利用者数を設定し、今後5年間の人口動態を勘案し現状維持を目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・路線バス事業者からの提供資料をもとに算出します。

目標2 高齢者等交通弱者にとって利便性の高い公共交通環境の整備 評価指標と目標値

評価指標③	現況値 (令和5年12月)	目標値
路線バス利用促進事業の登録者数	493人	500人

【指標の設定理由】

- ・ 高齢者等交通弱者にとって利便性の高い公共交通環境の整備域に係る施策を通じ、高齢者をはじめとした利用者の公共交通の利用機会の増加を目指します。評価指標として、本町で把握し得る公共交通利用者数の数値である「路線バス利用促進事業」（詳細は第4章に記載）の登録者数を設定します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・ 町の実績資料をもとに算出します。

目標3 わかりやすく親しまれる公共交通の実現 評価指標と目標値

評価指標④	現況値 (令和5年度)	目標値
町公式 SNS、広報等での公共交通に関する情報発信回数	3回/年	4回/年 ※計画期間内の いずれかの年

【指標の設定理由】

- ・ わかりやすく親しまれる公共交通の実現に係る施策を通じ、町民の公共交通に対する意識の醸成を図ります。評価指標として、「町公式 SNS、広報等での公共交通に関する情報発信回数」を設定し、積極的な情報発信を目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・ 町の実績資料をもとに算出します。

8-3. 施策の実施主体・スケジュール

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」等が連携し、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。また、各施策の実施スケジュールを次のように設定します。

計画中間年の令和8年度には、社会情勢の変化などを踏まえ、施策の進捗状況確認と、必要に応じ見直しを予定します。

表 8-1 目標及び施策に対する実施主体と関連主体・施策の実施スケジュール

目標	施策	実施主体◎/ 関連主体○				スケジュール（年度）				
		町	交通事業者	地域	企業・団体	R6	R7	R8	R9	R10
目標 1 地域特性に即した公共交通体系の構築	施策 1 バス路線の維持確保	◎	○	○		実施		継続実施		
	施策 2 鉄道と路線バスの連携強化	◎	○	○		実施		継続実施		
	施策 3 高齢者の新たな移動手段の確保	◎	○		◎	検討	実施	継続実施		
	施策 4 地域における輸送資源の活用可能性に係る現況把握・調査研究	◎	○	○	○	実施		継続実施		
	評価指標の達成確認 ①新たなモビリティサービスの導入数 ②路線バス茂原駅ロングウッド線の年間利用者数					-	-	中間評価	-	評価
目標 2 高齢者等交通弱者にとって利便性の高い公共交通環境の整備	施策 5 シニアカーの購入補助の導入検討	◎				検討	実施	継続実施		
	施策 6 移動スーパーと公共交通の連携による買い物利便性の向上	◎			◎	検討		実施	継続実施	
	評価指標の達成確認 ③路線バス利用促進事業の登録者数					-	-	-	-	評価
目標 3 わかりやすく親しまれる公共交通の実現	施策 7 公共交通情報提供ツールの作成・充実	◎	○			検討	実施	継続実施		
	施策 8 町民・地域と共に公共交通を考える機会づくり	◎	○	○		検討	実施	継続実施		
	施策 9 観光情報発信ツールと連携した公共交通の利用促進	◎	○			検討		実施	継続実施	
	施策 10 IT・AI 技術等の公共交通の活用	◎	○			検討		実施	継続実施	
	評価指標の達成確認 ④町公式 SNS、広報等での公共交通に関する情報発信回数					-	-	-	-	評価



卷末資料

長柄町地域公共交通活性化協議会設置要綱を次のように定める。

令和5年4月1日

長柄町長 月 岡 清 孝

長柄町告示第3号

長柄町地域公共交通活性化協議会設置要綱

(趣旨)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、長柄町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の設置に関し必要な事項を定めるものとする。

(協議事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 交通計画の作成及び変更に関すること。
- (2) 交通計画の実施に関すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

(協議会の委員)

第3条 協議会の委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱又は任命する。

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

2 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監査委員 2人

(委員の任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 欠員により新たな委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長)

第5条 会長は、第3条第1項第1号の者をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

(副会長及び監査委員)

第6条 副会長及び監査委員は、第3条第1項に規定する委員のうちから会長が指名する。

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

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し会議の議長となる。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

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

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

5 前4項の規定にかかわらず、会長は、会議で議決すべき案件が軽易であると認めるとき、緊急を要するため会議を招集する時間的余裕がないと認めるとき、その他やむを得ない事情があると認めるときは、書面により議決を行うことができる。

6 第4項の規定は、前項の書面による議決について準用する。

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

8 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

9 前各項に掲げるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第8条 協議会において協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第9条 協議会の事務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、長柄町企画財政課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第10条 協議会の運営に要する経費は、国及び長柄町からの補助金、その他の収入をもって充てる。

(監査)

第11条 監査委員は、協議会の出納監査を行う。

2 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報償)

第13条 協議会に出席した委員等に対しては、予算の範囲内で報償を支給することができる。

2 前項の規定にかかわらず、公務で協議会に出席した者又はそれに準ずる者に対しては、報償金を支払わない。

(補則)

第14条 この要綱に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この告示は、令和5年4月1日から施行する。

長柄町地域公共交通活性化協議会委員名簿

no	区分	所属	役職	氏名	備考
1	1号委員	長柄町	総務課長	内藤 文雄	会長
2	2号委員	(一社)千葉県バス協会	専務理事	成田 斉	
3		(一社)千葉県タクシー協会外房支部	支部長	大矢 昌明	副会長
4		小湊鐵道株式会社	執行役員バス部長	深山 宏樹	
5	3号委員	長生土木事務所	技術次長	大木 良浩	
6	4号委員	茂原警察署	交通課長	金野 誠昭	
7	5号委員	長柄町社会福祉協議会	事務局長	関 利治	
8		長柄町商工会	会長	石井 健嗣	
9		長柄町観光協会	会長	岡部 弘安	監査委員
10		長柄町民生委員児童委員協議会	会長	佐久間 紀行	
11		長柄町自治会長会	第1支会長	石井 吉夫	
12		長柄町自治会長会	第2支会長	山崎 勇二	
13	6号委員	関東運輸局千葉運輸支局	首席運輸企画専門官	高橋 直人	
14	7号委員	千葉県総合企画部交通計画課	企画調整班長	小松 直人	
15	8号委員	長柄小学校	校長	川田 亨	
16		長柄町	建設環境課長	若菜 聖史	
17		長柄町	健康福祉課長	森田 孝一	監査委員
18		長柄町	産業振興課長	小泉 義彦	
19		長柄町	学校教育課長	西周 信幸	

長柄町地域公共交通計画

令和6年3月

発行 : 長柄町 企画財政課

所在地 : 千葉県長生郡長柄町桜谷 712 番地

電話 : 0475-35-2110