

生活交通の維持・確保に関する方策について

千葉県バス対策地域協議会長生分科会

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することとしています。

このたび長生分科会では、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、別添のとおり協議しましたので、その結果を公表します。

令和2年6月5日

千葉県バス対策地域協議会長生分科会

(事務局：千葉県長生地域振興事務所地域振興課内)

電話0475(22)1711

千葉県バス対策地域協議会第1回分科会協議結果総括表

分科会名:長生分科会

協議年月日:令和2年3月4日

協議路線				関係 市町村	分科会における協議結果	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)			
小湊鉄道株式会社	牛久線	茂原駅南口・牛久駅(長南営業所)	国県補助を受け運行を維持 (令和2年10月1日)	茂原市 市原市 長南町	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和2年10月1日～令和3年9月30日)	
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)	国県補助を受け運行を維持 (令和2年10月1日)	茂原市 長南町	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和2年10月1日～令和3年9月30日)	
小湊鉄道株式会社	茂原ロングウッド線	茂原駅南口・ロングウッドステーション(郡界橋)	国県補助を受け運行を維持 (令和2年10月1日)	茂原市 長柄町	生活路線として必要であり、申出どおり国及び県の補助を受けて運行を維持する。 (補助対象期間 令和2年10月1日～令和3年9月30日)	

令和 3 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	小湊鉄道株式会社	牛久線	茂原駅南口・牛久駅（長南営業所）	<ul style="list-style-type: none"> ・市原、長生、茂原高校への通学に必要である。 ・沿線住民の上総牛久駅、茂原駅までの交通手段として必要である。 	令和2年度と比較して収支率1%以上改善	広域幹線バス路線の利用実態調査（乗降調査）の結果を踏まえ、一部重複する関係系統等を含めた再編について関係者間で協議する。	令和3年度以降実施	小湊鉄道株式会社 千葉県、茂原市、市原市、長南町
						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2年10月以降実施（継続）	茂原市、市原市、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（茂原バスマップ）をPRすることで利用促進を図る。	令和2年10月以降実施（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3年3月実施	茂原市
						全戸配布の「暮らしの便利帳」にバス路線図を掲載する。	令和2年10月以降実施（継続）	市原市
						長南町巡回バスと幹線系統との接続調整を行い運行する。 (令和2年4月より本格運行)	令和2年10月以降実施（継続）	長南町

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	茂原長南線	茂原駅南口・長南営業所（上茂原）	<ul style="list-style-type: none"> ・長生、茂原高校への通学に必要である。 ・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2年度と比較して収支率1%以上改善	広域幹線バス路線の利用実態調査（乗降調査）の結果を踏まえ、一部重複する関係系統等を含めた再編について関係者間で協議する。	令和3年度以降実施	小湊鉄道株式会社 千葉県、茂原市、長南町
						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2年10月以降実施（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（茂原バスマップ）をPRすることで利用促進を図る。	令和2年10月以降実施（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3年3月	茂原市
						長南町巡回バスと幹線系統との接続調整を行い運行する。 (令和2年4月より本格運行)	令和2年10月以降実施	長南町

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
3	小湊鉄道株式会社	茂原ロングウッド線	茂原駅南口・ロングウッドステーション（郡界橋）	<ul style="list-style-type: none"> ・長柄小学校、長生、茂原高校への通学に必要なである。 ・沿線住民の茂原駅までの交通手段として必要である。 ・塩田記念病院への通院のために必要である。 ・茂原市内等への買い物交通手段として必要である。 	令和2年度と比較して収支率1%以上改善	一部重複する関係系統等を含めた再編について関係者間で協議する。	令和3年度以降実施	小湊鉄道株式会社
						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2年10月以降実施（継続）	茂原市、長柄町
						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（茂原バスマップ）をPRすることで利用促進を図る。	令和2年10月以降実施（継続）	茂原市
						「路線バス利用促進事業」町内在住の高校生、大学生、専門学生及び65歳以上の高齢者を対象に、路線バスの回数券・定期券の購入金額の2分の1を補助。回数券の購入補助は、年間28,000円（14冊）を上限とする。	令和2年10月以降実施（継続）	長柄町

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。

地域間幹線系統確保維持計画（原案）に対する意見募集の結果について

千葉県バス対策地域協議会長生分科会で協議のうえ作成した「地域間幹線系統確保維持計画（原案）」について、令和2年3月5日から同年3月18日まで意見を募集したところ、牛久線、茂原長南線、茂原ロングウッド線（小湊鉄道株）について意見をいただきました。提出された意見及び検討結果の概要は次のとおりです。

- 1 意見の提出件数 1件
(結果の公表にあたり、協議対象路線の地域間幹線系統確保維持計画（原案）に関連する意見を抽出させていただきました。
なお、その他の意見につきましては関係者間で共有し、今後の事務の参考とさせていただきます。)

- 2 意見の概要と検討結果 以下のとおり（意見の提出件数は1件ですが、概要を分けて記載しております。）

意見の概要	検討結果
<p>(1) 路線の直通化について</p> <p>長柄町の茂原街道沿い（特に鼠坂より上）の住民は、ちはら台・浜野経由が便利である。しかし現在小湊バスは（茂原ーロングウッド）間と（ロングウッド - 浜野）間で、それぞれ別路線として運行されている。これを直通運行とする事で千葉駅までの所要時間は茂原経由に比べ大幅に短縮される。両路線を統合し、浜野ー茂原間で直通運行することにより利便性が向上し利用客が増加する。</p> <p>鉄道でさえ会社間が相互乗り入れし客の利便性の向上を計っている時代に、同一会社のバス路線が途中で分断されていることがまったく理解できない。利用客減を自ら招いている運行会社の経営センスが疑われる。</p> <p>小湊鉄道は減便ではなく、直通運行し利便性を高め利用客を増やす営業努力をするべき。</p>	<p>小湊鉄道（株）に確認したところ、過去に茂原駅から千葉駅まで直通の急行バスを運行しておりましたが利用者の減少とともに経路を短縮した経緯があるとのことです。</p> <p>当該路線を直通運行とする場合、路線が長大化することにより現在の運行本数維持が困難となることや、ICカード対応可能な車両と非対応の車両が混在することでお客様にご不便をおかけしてしまうことが予想されるとの回答がありました。</p> <p>これを受けて関係市町も、当該系統は通院・通学に利用するお客様が多いことから現行の運行本数を維持することを優先すべきと考えており、令和3年度地域間幹線系統確保維持計画につきましては、原案のとおりとさせていただきます。</p> <p>なお、いただいた貴重な御意見につきましては今後の参考とさせていただきます、乗継地点における利便性向上等について引き続き関係者間で協議・検討を行ってまいります。</p>

(2) 運転手不足について

以前、小湊鉄道に減便の理由を確認したところ「運転手不足」との返答、確かに運転手不足は社会問題となっているが、小湊鉄道全体で調整すれば不足は解消されるのでは。

千葉市内などの「ドル箱路線」は他社との競争で過剰運行されていると思われるが、減便は減益に直接繋がる。競合他社と調整し適正な便数とすることで運転手不足が解消されるのではと推測される。

運転手不足は全国的に深刻な問題となっており、小湊鉄道(株)につきましても、既に路線バスのみならず社内全体で乗務員の調整を行っておりますが、なお不足している状況にあるとの回答をいただいております。

また、需要が多く収益性の高い区間を運行するいわゆる「ドル箱路線」の運行について、民間企業である以上、赤字路線の運行を維持しつつ経営を成り立たせるためには、収益が見込める路線に人員を投入することは自然の流れであると考えておりますが、地域に根差した交通手段の一員として貢献できるよう、限られた人員の中で状況を精査しつつ引き続き尽力していきたい、と回答がありました。

以上のことから、令和3年度地域間幹線系統確保維持計画につきましてもは原案のとおりとさせていただきます。