

茂原市地域公共交通計画

令和6年3月

茂原市地域公共交通会議

【 目 次 】

	頁
1 計画策定の目的と位置付け	1
2 公共交通に関する現況把握	2
2-1 地域特性の整理	2
2-2 既存公共交通の現況把握	10
2-3 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	26
3 市民等の意向把握アンケート調査	30
3-1 市民アンケート調査	30
3-2 市民バス利用者アンケート調査.....	57
3-3 デマンド交通登録者アンケート調査.....	64
3-4 民生委員・児童委員アンケート調査	69
3-5 主要施設利用者ヒアリング調査	72
3-6 交通事業者・関係団体アンケート調査	77
3-7 市民との意見交換会	83
4 公共交通を取り巻く課題整理	86
5 基本方針と基本目標	93
5-1 基本理念	93
5-2 基本方針	93
5-3 地域公共交通の機能分担	94
5-4 将来の公共交通ネットワークの方向性	95
5-5 基本目標	97
6 実施事業	100
6-1 基本目標達成のための実施事業	100
6-2 実施事業の概要	101
7 計画の達成状況の評価	110
7-1 事業遂行に係る進行管理の体制	110
7-2 PDCAサイクルによる推進	111
7-3 評価の方法及びスケジュール	112
付録1 茂原市地域公共交通会議	113
付録2 用語説明	119

1 計画策定の目的と位置付け

(1) 計画策定の目的

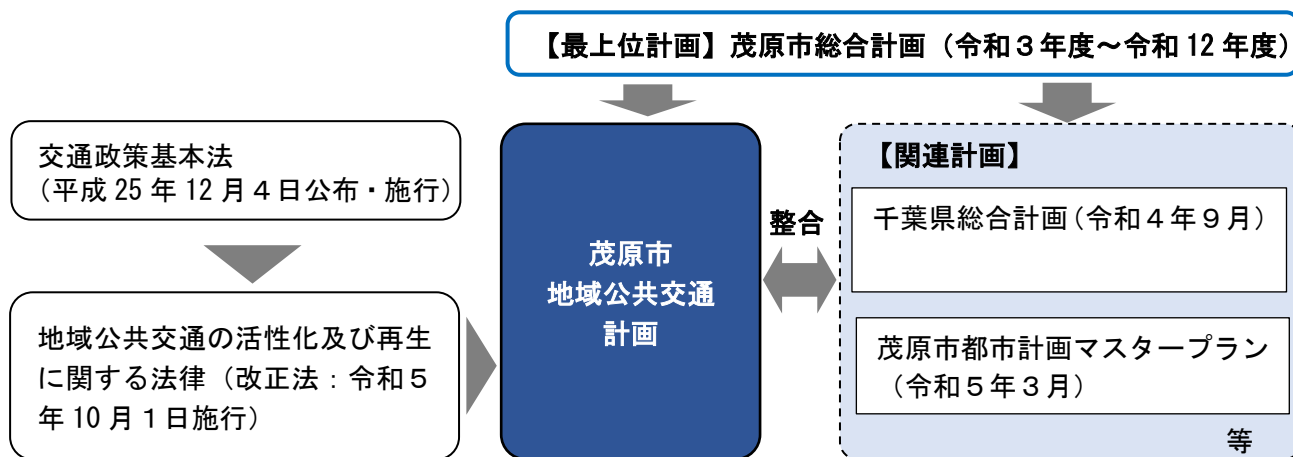
急速な高齢化の進展や運転免許証返納者の増加等により地域公共交通の必要性が高まっている中、茂原市では、これまで市民バス「モバス」やデマンド交通システム「ふれあい」の運行サービスの見直しなどの事業を展開し、地域公共交通の最適化と利便性向上を図ってきたが、自家用車の普及及び人口減少等により利用者は減少傾向であり、今後さらに加速していくことが懸念される。

一方で、地域公共交通は新型コロナウイルス感染症拡大による生活様式の変化や、交通事業者の乗務員不足、令和6年4月から適用される「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の改正に伴う輸送力減少などが社会問題として顕在化している。

本計画では、これら地域公共交通を取り巻く様々な課題を解決し、持続可能な地域公共交通網を再構築するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（令和5年10月1日施行）に規定する基本方針に基づき、有効かつ実現可能なマスタープランとして「茂原市地域公共交通計画」を策定することを目的とする。

(2) 計画の位置付け

本計画は、活性化再生法第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「茂原市総合計画（令和3年3月）」に即し、「千葉県総合計画（令和4年9月）」や「茂原市都市計画マスタープラン（令和5年3月）」等との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。



(3) 計画区域

本計画の区域は、茂原市全域とする。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とする。なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

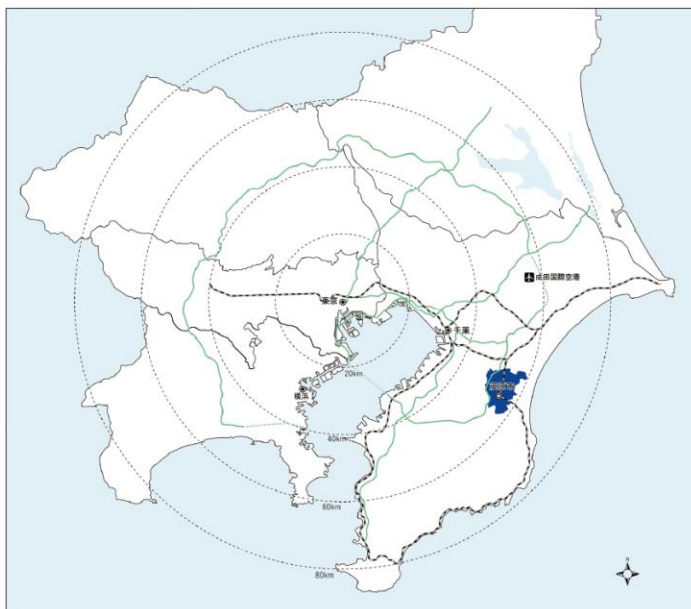
2 公共交通に関する現況把握

2-1 地域特性の整理

(1) 位置

茂原市は、千葉県のほぼ中央、九十九里平野の南部に位置する総面積 99.2 km²の市で、千葉市、市原市、大網白里市、睦沢町、長生村、白子町、長柄町、長南町の 3 市 4 町 1 村と接している。

都心から 60km 圏内に位置しており、平成 25(2013)年の首都圏中央連絡自動車道(圏央道) 開通以降、東京・千葉方面、横浜・川崎方面へのアクセスが飛躍的に向上しました。



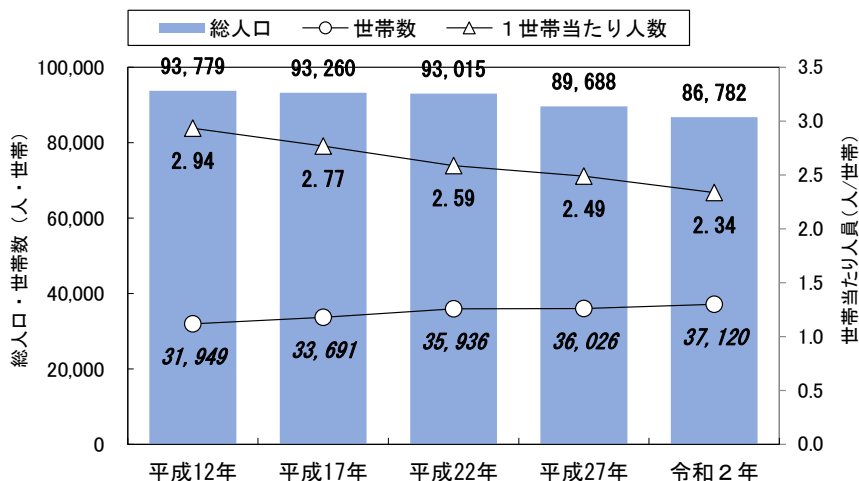
(2) 人口動向

① 総人口・世帯数

茂原市の総人口は令和 2 年 10 月 1 日時点、86,782 人で、平成 12 年の 93,779 人を境に減少に転じており、平成 22 年から令和 2 年にかけて 6,233 人減少している。世帯数は令和 2 年 10 月 1 日時点、37,120 世帯で、増加傾向となっている。

1 世帯当たりの人員は、令和 2 年時点で 2.34 人/世帯と全国 (2.15 人/世帯) や千葉県 (2.27 人/世帯) と比較して高い数値であるが、年々減少傾向となっている。

■ 総人口及び世帯数の推移



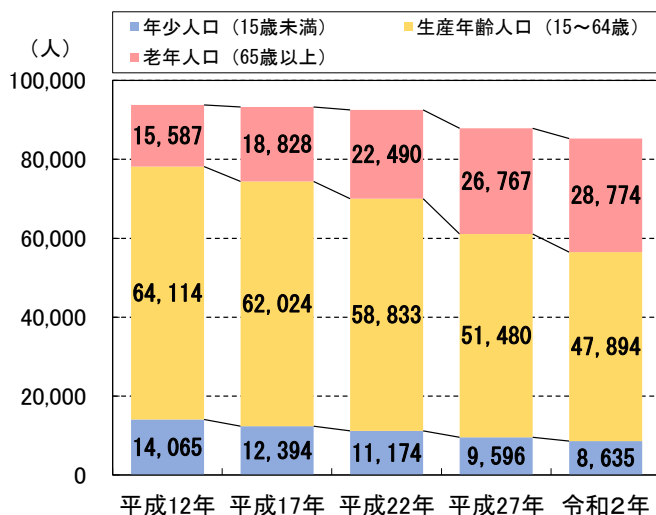
出典：国勢調査* (各年 10 月 1 日現在)

②年齢3区分別人口

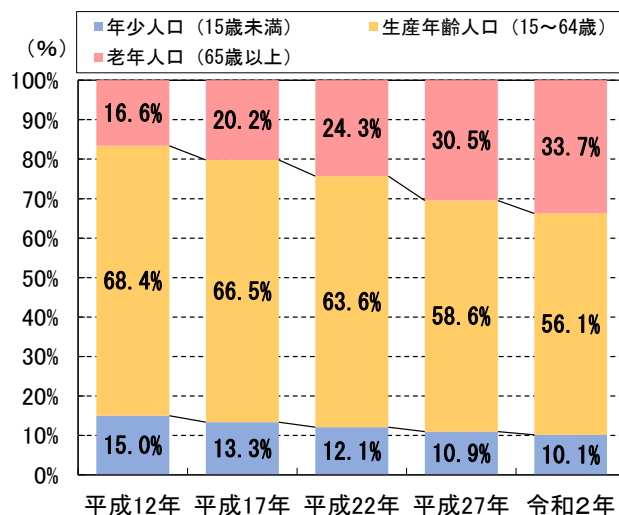
令和2年の年齢3区分別人口構成比は年少人口が10.1%、生産年齢人口が56.1%、老年人口が33.7%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合が増加している。

また、高齢化率は33.7%と、国(28.6%)や県(25.4%)と比較しても高い割合となっている。

■年齢3区分別人口の推移



■年齢3区分別人口構成比の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

③地区別人口・世帯数

地区別人口（令和2年10月1日現在）は茂原地区が28,451人と市全体の約32.8%を占めており、次いで五郷・鶴枝地区、東郷地区、二宮・豊田地区及び新治・本納・豊岡地区の順となっている。

直近10年間の増減率（令和2年/平成27年）を見ると、人口は5地区とも減少傾向となっており、世帯数は茂原地区、東郷地区、二宮・豊田地区が増加傾向で、新治・本納・豊岡地区、五郷・鶴枝地区が減少傾向となっている。

■地区別人口・世帯数

		平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	令和2年	増減率 (R2/H27)
新治・本納・豊岡地区	人口	14,319	14,234	13,479	12,272	11,272	83.6%
	世帯数	4,476	4,812	4,794	4,708	4,648	97.0%
東郷地区	人口	15,231	15,586	15,593	15,279	14,829	95.1%
	世帯数	5,126	5,510	5,903	5,988	6,301	106.7%
二宮・豊田地区	人口	12,345	15,595	14,194	13,795	13,787	97.1%
	世帯数	4,109	5,441	5,356	5,492	5,782	108.0%
茂原地区	人口	21,345	26,387	28,608	28,503	28,451	99.5%
	世帯数	7,740	10,020	11,555	11,760	12,362	107.0%
五郷・鶴枝地区	人口	30,539	21,458	21,141	19,839	18,443	87.2%
	世帯数	10,498	7,908	8,328	8,078	8,027	96.4%
市合計	人口	93,779	93,260	93,015	89,688	86,782	93.3%
	世帯数	31,949	33,691	35,936	36,026	37,120	103.3%

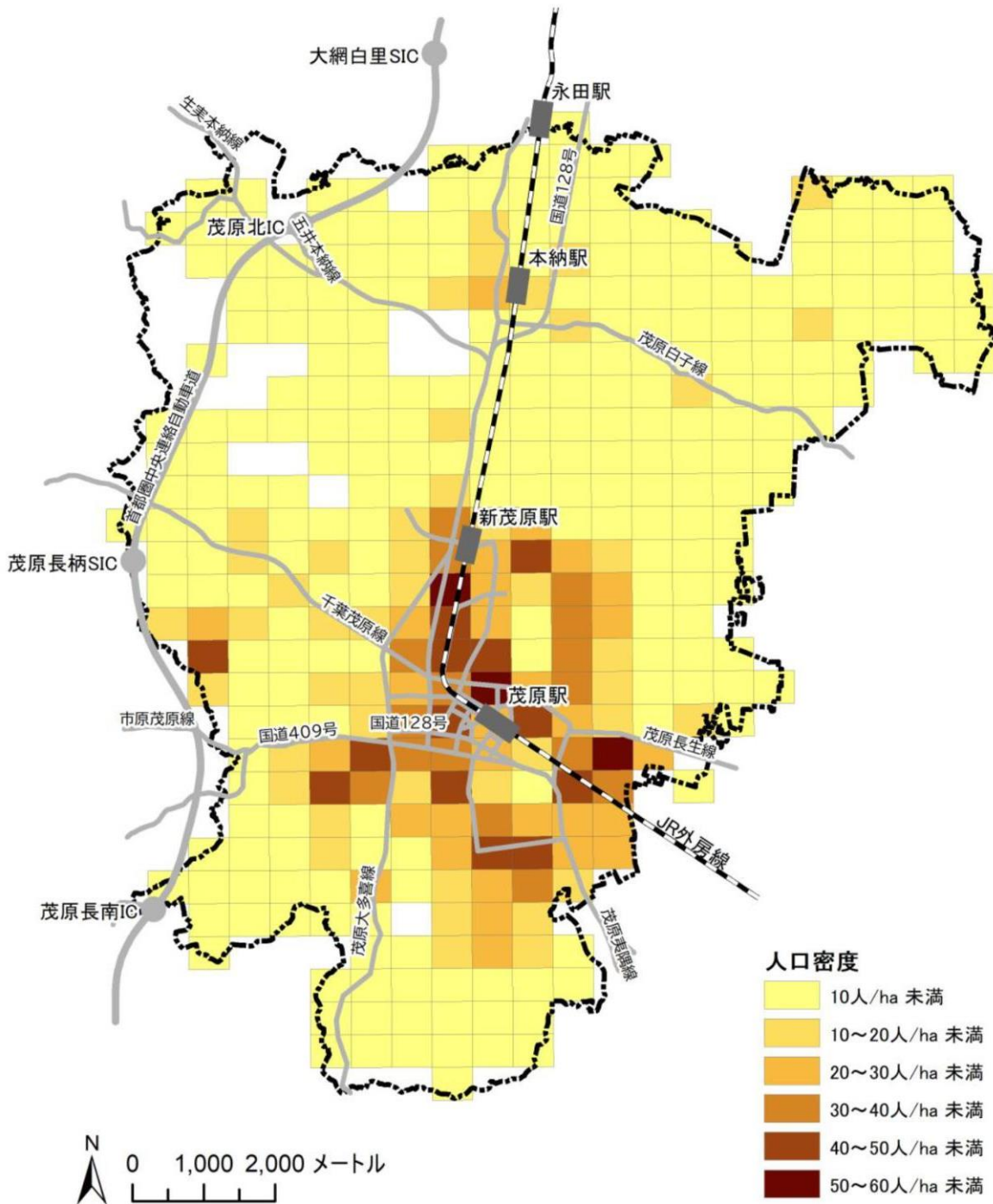


出典：国勢調査（各年10月1日現在）

④人口分布状況

人口分布状況は、茂原駅や新茂原駅といった鉄道駅の周辺や、国道128号などの幹線道路沿いに集中している。10人/ha未満の人口密度の低い地域は、市内全域に分布しており、郊外部においても広く居住地が形成している。

■人口分布状況（500mメッシュ*）

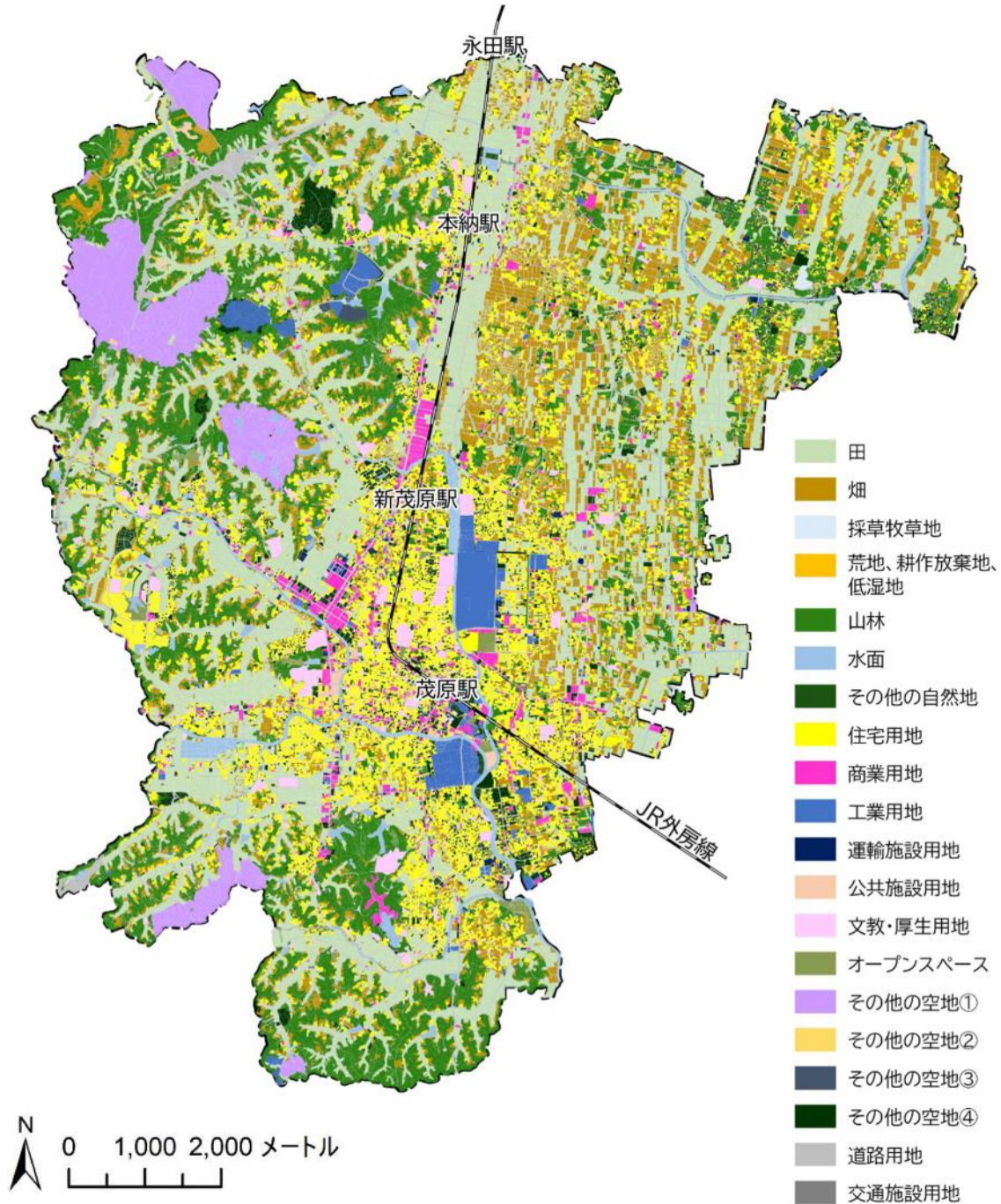


資料：国土数値情報「500mメッシュ別将来推計人口データ(平成30年)」

(3) 土地利用

茂原市の土地利用は、田や畑などの農地を中心とした自然的土地利用が約6割を占め、市内全域で広く見られる。住宅用地や公共用地、工業用地等の都市的土地利用も東部の平野で広がっている。特に、茂原駅などの鉄道駅周辺や国道128号などの幹線道路沿いでは、市民の生活利便を支える商業用地が集積している。

■土地利用現況図

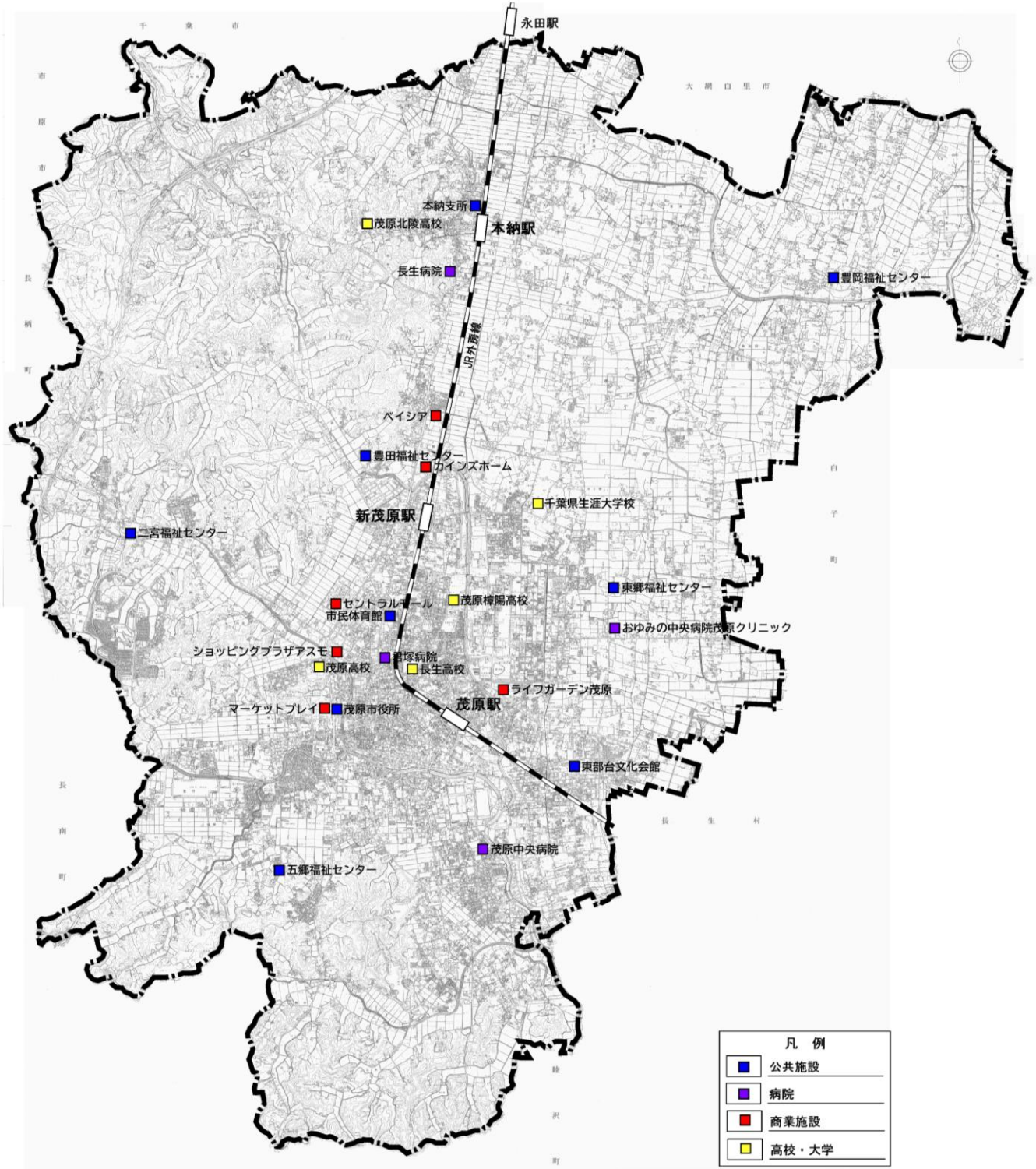


資料：令和3年度都市計画基礎調査「土地利用」

(4) 主要施設の配置状況

公共施設や大規模店舗、医療施設などの主要施設は鉄道3駅より離れており、国道128号沿線に大規模店舗が配置している。

■主要施設の配置状況

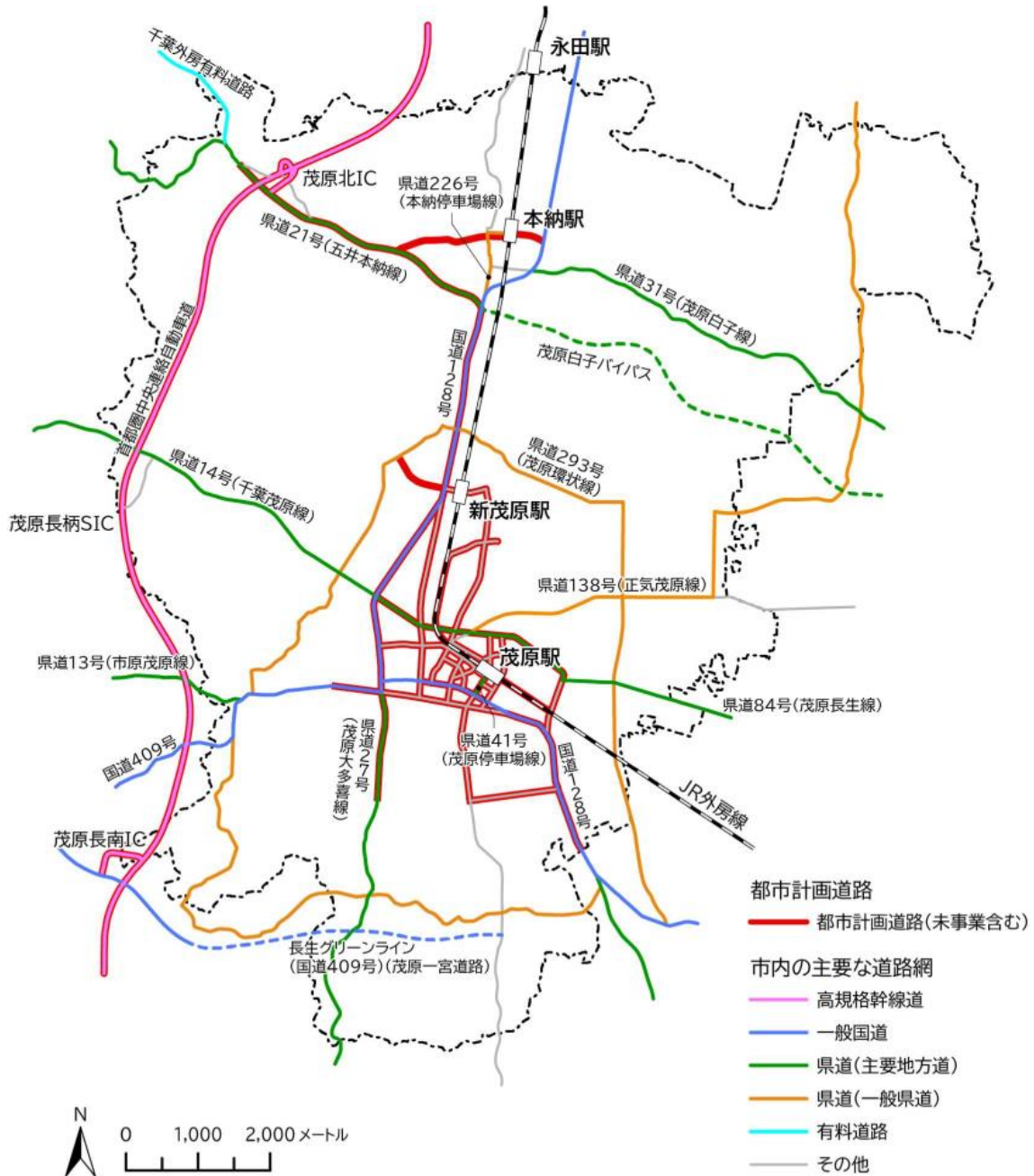


(5) 道路網の配置状況

茂原市の道路網は、国道128号と茂原大多喜線が南北方向に、国道409号、五井本納線、茂原白子線、千葉茂原線、茂原長生線及び市原茂原線が東西方向に構成され、県道293号（茂原環状線）が環状方向に構成されている。

都市計画道路の計画延長は31路線61.2km、整備延長は32.7kmで、整備率は53.3%となっている。

■道路整備状況



(6) 観光動向

茂原市の年間観光入込客数*（令和2年）は、新型コロナウイルス感染症の影響により約30万人と、平成28年と比較すると、大きく減少しており、入込施設は真名カントリークラブやムーンレイクゴルフクラブが多い。

■観光入込客数の推移

	年次	観光地点	行祭事・イベント	合計
茂原市	平成28年	306,933（6）人/年	1,057,000（3）人/年	1,363,933人/年
	令和2年	232,981（6）人/年	67,000（2）人/年	299,981人/年
（参考）長生地域	平成28年	3,419,110（34）人/年	1,333,350（11）人/年	4,752,460人/年
	令和2年	2,340,429（33）人/年	152,408（4）人/年	2,473,079人/年

出典：千葉県観光入込調査報告書（ ）内は調査対象地点数を示す

※長生地域：茂原市、一宮町、睦沢町、長生村、白子町、長柄町、長南町

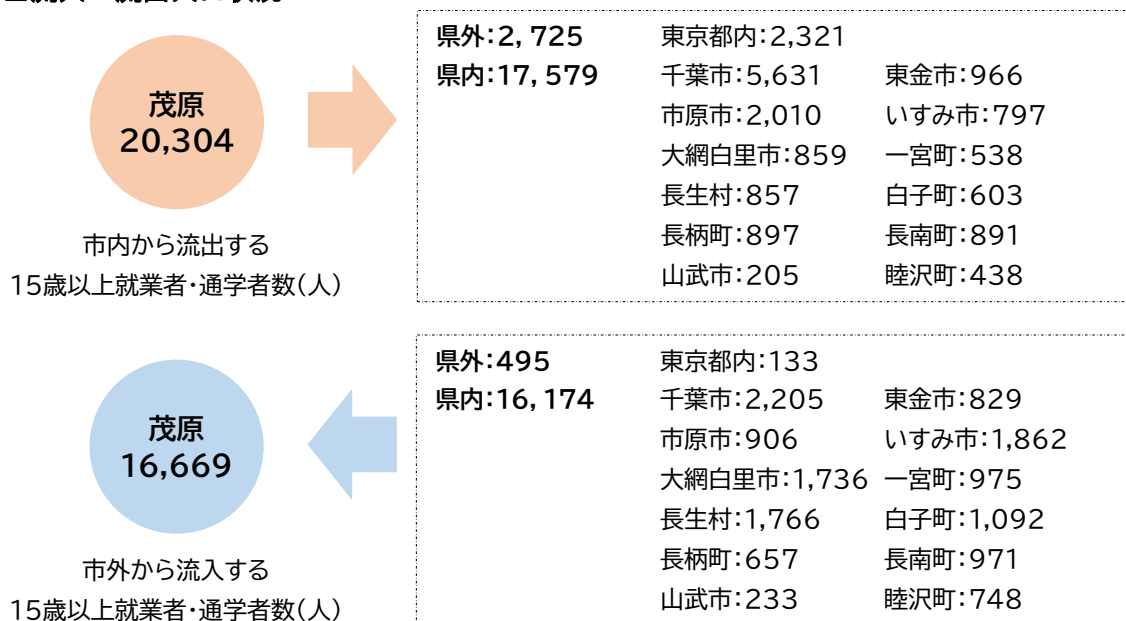
(7) 交通手段特性

①通勤・通学流動

平成27年現在において、茂原市から他都市へ通勤・通学する流出人口は20,304人、他都市から本市へ通勤・通学する流入人口は16,669人で、3,635人の流出超過となっている。

流出先は「千葉市」が最も多く、次いで「東京都内」となっており、都心部への流出がみられる。流入元は「千葉市」が最も多いほか、「長生村」や「大網白里市」など本市と隣接する市町村からの流入がみられる。

■流入・流出人口状況

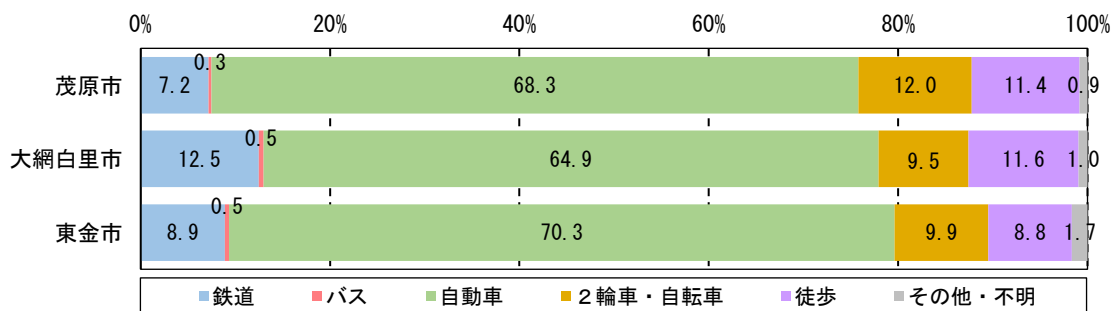


②東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

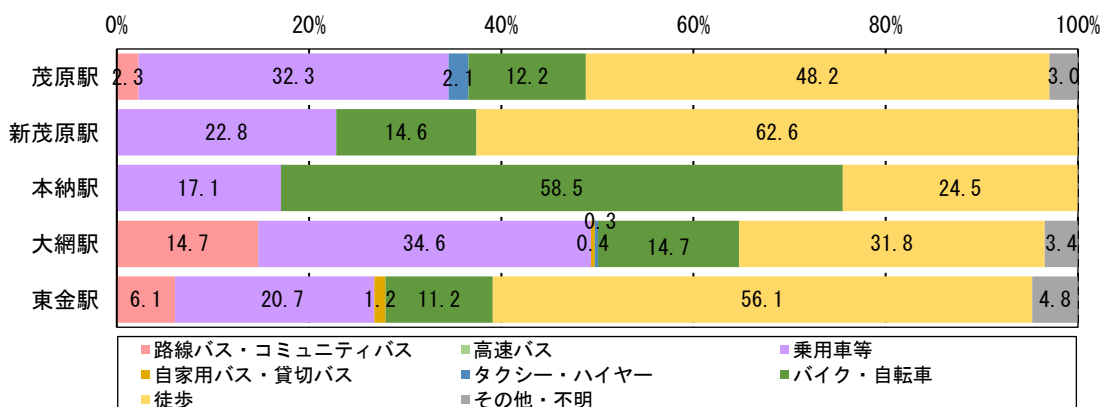
平成 30 年・東京都市圏パーソントリップ調査*による代表交通手段は、鉄道・バスの分担率が 7.5%で、自動車分担率が 68.3%と、近隣市の大網白里市、東金市と比較して、鉄道・バス分担率が低く、大網白里市より自動車分担率が高くなっている。

駅端末交通手段の路線バス分担率は、茂原駅が 2.3%と大網駅、東金駅より低くなっている。

■平成 30 年・代表交通手段分担率*（全目的、発生集中交通量）



■平成 30 年・駅端末交通手段分担率*（全目的、発生集中交通量）



出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査

2-2 既存公共交通の現況把握

2-2-1 公共交通の現状

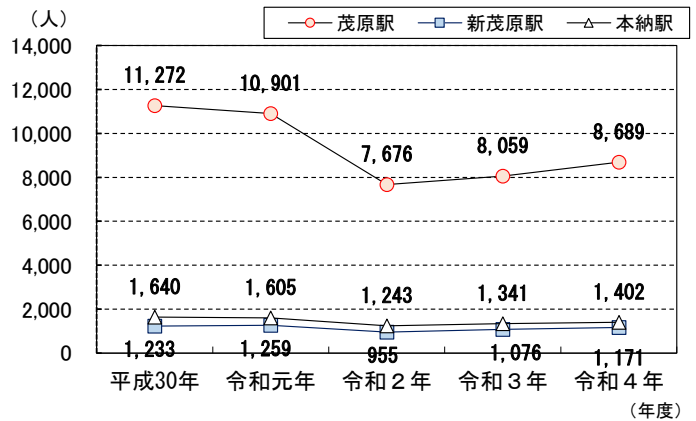
(1) 鉄道

茂原市内の鉄道は、市のほぼ中央を南北にJR外房線が縦貫し、市内には茂原駅、新茂原駅、本納駅の3つの鉄道駅がある。

1日平均乗車人員（令和4年度）は茂原駅で8,689人/日で、平成30年度から令和元年度にかけて微減し、令和2年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少し、以後令和4年度にかけて回復傾向となっている。

新茂原駅と本納駅の1日平均乗車人員（令和3年度）は、2,000人/日未満と少ない。

■ 1日平均乗車人員の推移



出典：統計もばら及び東日本旅客鉄道ホームページ

(2) 高速バス

高速バスは小湊鉄道バスにより、茂原駅～羽田空港・横浜線が2往復運行している。

年間利用者数は、令和3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により運休であったため0人/年となっているが、運行再開後の令和4年度では13,201人/年となっている。

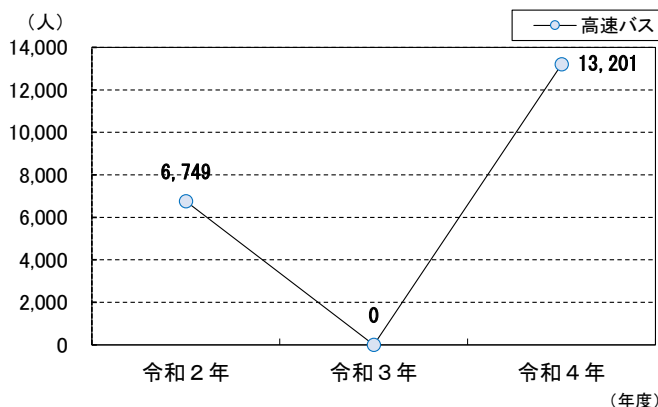
【ダイヤ】

- ・茂原駅発…6:50発、16:20発
- ・横浜駅発…10:15発、19:30発

【運賃】

- ・茂原駅～羽田空港・横浜駅：2,100円（小児1,050円）
- ・長南駐車場～羽田空港・横浜駅：1,800円（小児900円）
- ・市原鶴舞バスターミナル：1,600円（小児800円）

■ 年間利用者数の推移



出典：事業者提供資料

(3) 路線バス

路線バスは小湊鉄道バスにより、茂原駅を中心に 23 系統、本納駅から 1 系統が運行している。

年間利用者数は、令和 2 年度から令和 3 年度にかけて新型コロナウイルス感染症の影響により減少傾向であったが、令和 4 年度にかけて回復傾向となっている。

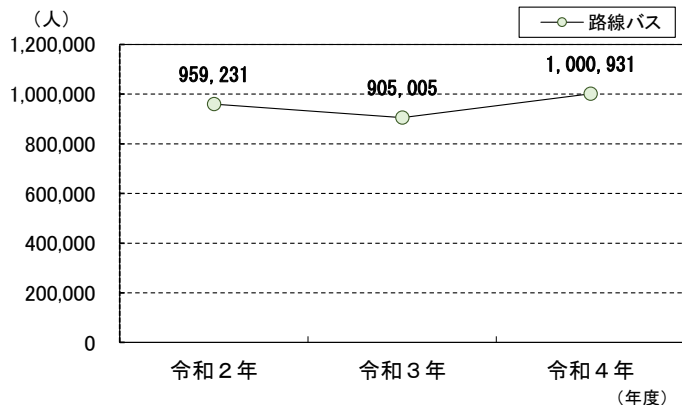
■路線バスの運行サービス

系統	起点	主な経由地	終点	運行便数		
				平日	土曜日	日祝日
本01	本納駅	西野・吉田・関・古所	白子車庫	8.0	4.0	—
茂01	茂原駅東口	東部台・一ツ松・中里	白子車庫	23.5	20.5	19.5
茂02	茂原駅東口	六ツ野	おゆみの中央病院 茂原クリニック	1.0	1.0	—
茂03	茂原駅東口	六ツ野・千町・関	白子中央公民館前	2.0	2.0	—
茂04	茂原駅東口	六ツ野・おゆみの中央病院 茂原クリニック・千町・関	白子中央公民館前	2.0	2.0	—
茂05	茂原駅東口	六ツ野・千町・関・剱金	牛込	1.0	—	—
茂06	茂原駅東口	六ツ野・おゆみの中央病院 茂原クリニック・千町・関・剱金	牛込	0.5	—	—
茂07	茂原駅東口	総合市民センター前・高師四角・郡界橋	緑ヶ丘リゾーン	11.0	11.0	11.0
茂08	茂原駅東口	六ツ野・千町・剱金・牛込・浜宿	白里海岸	1.0	—	—
茂09	茂原駅東口	六ツ野・おゆみの中央病院 茂原クリニック・千町・剱金・牛込・浜宿	白里海岸	2.0	—	—
茂24	茂原駅南口	浜町・高師四角・郡界橋・真名	長柄中下	16.0	10.0	10.0
茂25	茂原駅南口	浜町・高師四角・郡界橋・真名	ロングウッドステーション	11.5	6.0	6.0
茂26	茂原駅南口	浜町・高師四角・郡界橋・真名・和楽の郷	千葉労災病院	3.0	—	—
茂28	茂原駅南口	浜町・鷺巣・須田・千田・蔵持・笠森	牛久駅	6.0	3.5	3.5
茂29	茂原駅南口	浜町・鷺巣・須田・千田・蔵持・笠森	笠森霊園	—	1.0	1.0
茂30	茂原駅南口	浜町・鷺巣・須田・千田・蔵持・奥野	鶴舞駅	2.0	1.0	1.0
茂31	茂原駅南口	浜町・鷺巣・須田・千田・長南・水沼	三川	1.5	1.0	1.0
茂32	茂原駅南口	浜町・鷺巣・須田・千田・長南	長南営業所	9.0	6.0	6.0
茂34	茂原駅南口	浜町・鷺巣・岩川・鴫谷・刑部	大津倉	2.0	—	—
茂41	茂原駅南口	浜町・早野・綱島・上永谷・台田・給田・市野々・大多喜	大多喜車庫	10.0	8.0	8.0
茂43	茂原駅南口	東茂原・大芝・七井土・寺崎・上市場	道の駅つどいの郷むつざわ	1.5	—	—
茂44	茂原駅南口	日立正門・東茂原・大芝・七井土・寺崎・上市場	道の駅つどいの郷むつざわ	0.5	—	—
茂45	茂原駅南口	浜町・鷺巣・須田・千田・蔵持・奥野・鶴舞	循環器病センター	4.0	—	—
茂52	茂原駅南口	中の島・大芝・七井土・寺崎・上市場	道の駅つどいの郷むつざわ	8.0	5.5	5.5

休止系統

本02	本納駅	西野・吉田	白子中央公民館前	0.0	—	—
-----	-----	-------	----------	-----	---	---

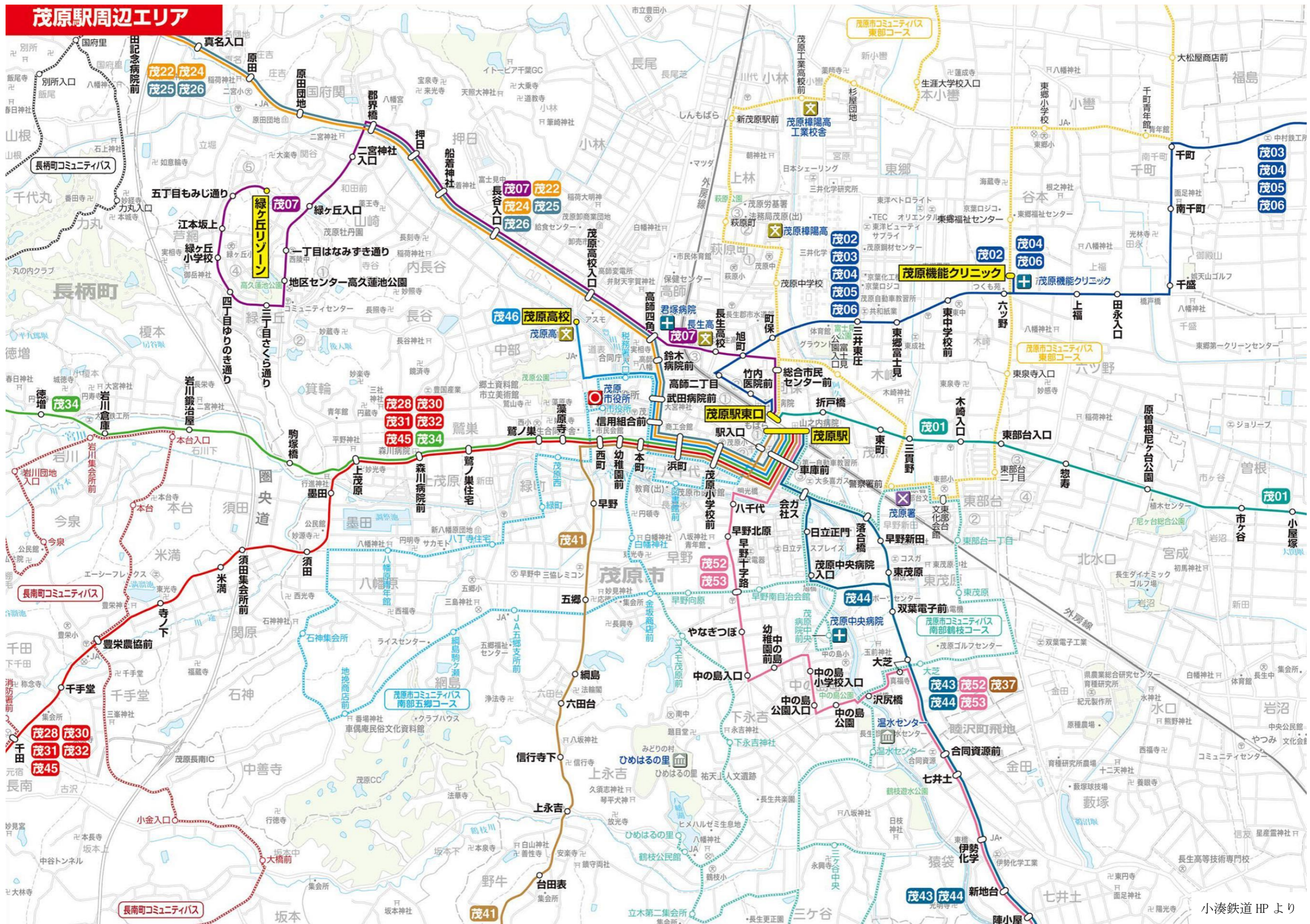
■年間利用者数の推移



出典：事業者提供資料

■茂原市内路線バス運行ルート図

茂原駅周辺エリア



小湊鉄道 HP より

(4) 市民バス「モバス」

① 運行概要

市民バスは、平成13年度から路線バスが運行していない地域を対象に運行している。

■ 市民バス「モバス」の運行サービス

運行コース・便数	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東部コース（東郷地区及び豊田地区の一部）：8便/日 ・ 南部（鶴枝）コース（鶴枝地区）：5便/日 ・ 南部（五郷）コース（五郷地区）：4便/日 ・ 北部（豊岡）コース（本納地区の一部及び豊岡地区）：4便/日
運行日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北部（豊岡）コース以外：平日（月～金曜日） ・ 北部（豊岡）コース…原代・萱場北谷集会所経由：月・水・金曜日 …萱場上谷青年館・植木生産組合前経由：火・木曜日
利用運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本運賃：200円 ※身体障害者手帳・療育手帳・精神保健福祉手帳の所持者、その介助者、運転経歴証明書*所持者、小学生は100円 ※小学生未満無料 ・ 回数乗車券：2,000円（200円券×11枚綴り）、1,000円（100円券×11枚綴り） ※デマンド交通「ふれあい」と共通で利用可能

市民バス「モバス」時刻表

南部（鶴枝）コース

		1	2	4	
南鶴1	茂原駅南口前	---	8:40	11:18	14:35 17:18
南鶴2	東部台文化会館	---	8:45	11:09	14:40 17:11
南鶴3	東部台1丁目	---	8:46	11:08	14:41 17:10
南鶴4	東茂原	---	8:47	11:07	14:42 17:09
南鶴5	大芝	---	8:50	11:04	14:45 17:06
南鶴6	温水センター 発・着	---	8:53	11:01	14:48 17:03
南鶴6	温水センター 発・着	---	8:57	10:57	14:53 16:58
南鶴7	三ヶ谷中央	---	9:00	10:54	14:56 16:55
南鶴8	三ヶ谷神社	---	9:04	10:50	15:00 16:51
南鶴9	立木第2集会所	---	9:07	10:47	15:03 16:48
南鶴10	ひめはるの里	---	9:08	10:45	15:04 16:45
南鶴11	永吉眼科前	---	9:09	10:44	15:05 16:44
南鶴12	大坪	6:56	9:10	10:43	15:06 16:43
南鶴11	永吉眼科前	6:57	9:11	10:42	15:07 16:42
南鶴10	ひめはるの里	6:58	9:12	10:41	15:08 16:41
南鶴13	鶴枝公民館	6:59	9:13	10:40	15:09 16:40
南鶴14	冬田	7:00	9:14	10:39	15:10 16:39
南鶴15	老人ホーム入口	7:01	9:15	10:38	15:11 16:38
南鶴16	永吉神社前	7:02	9:16	10:37	15:12 16:37
南鶴17	下永吉入口	7:03	9:17	10:36	15:13 16:36
南鶴18	コスモ発着前	7:04	9:18	10:35	15:14 16:35
南鶴19	早野向原	7:05	9:19	10:34	15:15 16:34
南鶴20	早野南自治会館	7:06	9:20	10:33	15:16 16:33
南鶴21	茂原中央病院前	7:09	9:24	10:30	15:19 16:30
南鶴1	茂原駅南口前	7:19	9:33	10:25	15:28 16:25

北部（豊岡）コース

		2	4	
北豊1	長生病院	8:56	12:45	13:49 16:45
北豊2	本納駅	8:51	12:47	13:44 16:47
北豊3	本納公民館・本納支所	8:50	12:48	13:43 16:48
北豊4	本納郵便局前	8:49	12:49	13:42 16:49
北豊5	コブみらい前	8:45	12:52	13:39 16:52
北豊6-1	原代	8:42	12:55	13:36 16:55
北豊6-2	萱場上谷青年館	8:38	12:59	13:32 16:59
北豊7-1	萱場北谷集会所	8:38	12:59	13:32 16:59
北豊7-2	植木生産組合前	8:38	12:59	13:32 16:59
北豊8	豊岡小学校前	8:35	13:02	13:29 17:02
北豊9	豊岡福祉センター	8:34	13:03	13:28 17:03
北豊10	森川商店前	8:30	13:06	13:25 17:06
北豊11	栗生野小島	8:28	13:08	13:23 17:08
北豊12	宝蔵寺前	8:25	13:11	13:21 17:11
北豊13	光風荘前	8:23	13:13	13:19 17:13
北豊14	清水集会所	8:20	13:18	13:20 17:16

※月・水・金⇒原代、萱場北谷集会所を経由して運行
 ※火・木⇒萱場上谷青年館、植木生産組合前を経由して運行
 ※最終便は豊岡福祉センター止まり

南部（五郷）コース

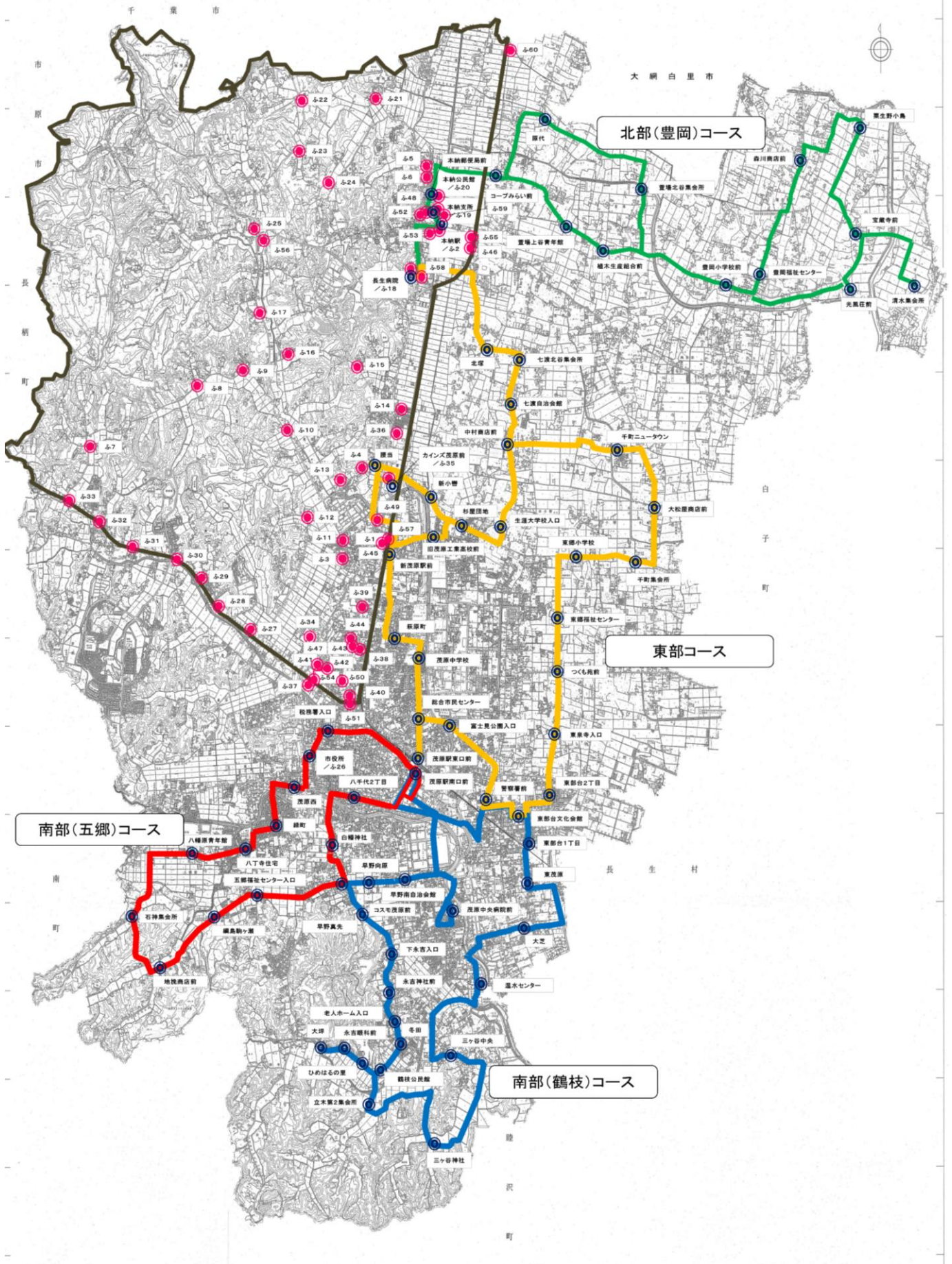
		2	4	
南五1	茂原駅南口前	8:33	9:45	14:28 15:40
南五2	八千代2丁目	8:25	9:48	14:20 15:43
南五3	白幡神社	8:22	9:51	14:17 15:46
南五4	早野真先	8:21	9:52	14:16 15:47
南五5	五郷福祉センター入口	8:19	9:54	14:14 15:49
南五6	網島駒ヶ瀬	8:18	9:55	14:13 15:50
南五7	地境商店前	8:17	9:56	14:12 15:51
南五8	石神集会所	8:15	9:58	14:10 15:53
南五9	八幡原青年館	8:12	10:01	14:07 15:56
南五10	八丁寺住宅	8:11	10:02	14:06 15:57
南五11	緑町	8:10	10:03	14:05 15:58
南五12	茂原西	8:08	10:05	14:03 16:00
南五13	市役所	8:07	10:07	14:02 16:01
南五14	税務署入口	8:06	10:09	14:01 16:02
南五1	茂原駅南口前	8:00	10:18	13:55 16:13

東部 コース

		1	2	3	4	5	6	7	8
東1	茂原駅東口前	7:25	11:04	13:44	14:25	14:40	16:05		
東2	総合市民センター	7:26	10:54	13:34	14:15	14:41	16:06		
東3	茂原中学校	7:27	10:53	13:33	14:14	14:42	16:07		
東4	萩原町	7:29	10:51	13:31	14:12	14:44	16:09		
東5	新茂原駅前	7:31	10:49	13:29	14:10	14:46	16:11		
東6※	護当	---	10:45	13:25	14:06	14:49	16:14		
東7※	カインズ茂原店前	---	10:41	13:21	14:02	14:52	16:17		
東8※	新小唐	---	10:38	13:18	14:00	14:56	16:21		
東9※	旧茂原工業高校前	7:32	10:38	13:18	14:09	14:58	16:23		
東10	杉屋団地	7:33	10:38	13:18	14:09	14:58	16:23		
東11	生涯大学校入口	7:35	10:37	13:17	14:08	15:00	16:25		
東12	中村商店前	7:37	10:36	13:16	14:07	15:02	16:27		
東13	七瀬自治会館	7:38	10:35	13:15	14:06	15:03	16:28		
東14	七瀬北谷集会所	7:39	10:35	13:15	14:06	15:04	16:29		
東15	北塚	7:40	10:34	13:14	14:05	15:05	16:30		
東16	長生病院 発・着	7:50	10:29	13:09	14:00	15:15	16:40		
東15	北塚	9:05	10:14	12:29	12:54	15:25	16:25		
東14	七瀬北谷集会所	9:06	10:13	12:28	12:53	15:26	16:26		
東13	七瀬自治会館	9:07	10:12	12:27	12:52	15:27	16:27		
東12	中村商店前	9:08	10:11	12:26	12:51	15:28	16:28		
東17	千町ニュータウン	9:11	10:07	12:22	12:47	15:31	16:31		
東18	大松屋商店前	9:13	10:05	12:20	12:45	15:33	16:33		
東19	千町集会所	9:15	10:02	12:17	12:42	15:35	16:35		
東20	東郷小学校	9:16	10:00	12:15	12:40	15:36	16:36		
東21	東郷福祉センター	9:18	9:58	12:13	12:38	15:38	16:38		
東22	つくも発前	9:19	9:57	12:12	12:37	15:39	16:39		
東23	東泉寺入口	9:21	9:55	12:10	12:35	15:41	16:41		
東24	東部台2丁目	9:22	9:53	12:08	12:33	15:42	16:42		
東25	東部台文化会館	9:24	9:51	12:06	12:31	15:44	16:44		
東26	警察署前	9:26	9:49	12:04	12:29	15:46	16:46		
東27	富士見公園入口	9:28	9:47	12:02	12:27	15:48	16:48		
東2	総合市民センター	9:29	9:46	12:01	12:26	15:49	16:49		
東1	茂原駅東口前	9:39	9:45	12:00	12:25	15:59	16:59		

※東6、東7、東8経由と東9経由ではルートが異なりますのでご利用の際はご確認ください。

■市民バス運行ルート図



②利用実績

市民バスの利用者数は令和元年度まで横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度上半期に減少、その後外出制限の緩和等もあり徐々に回復している。

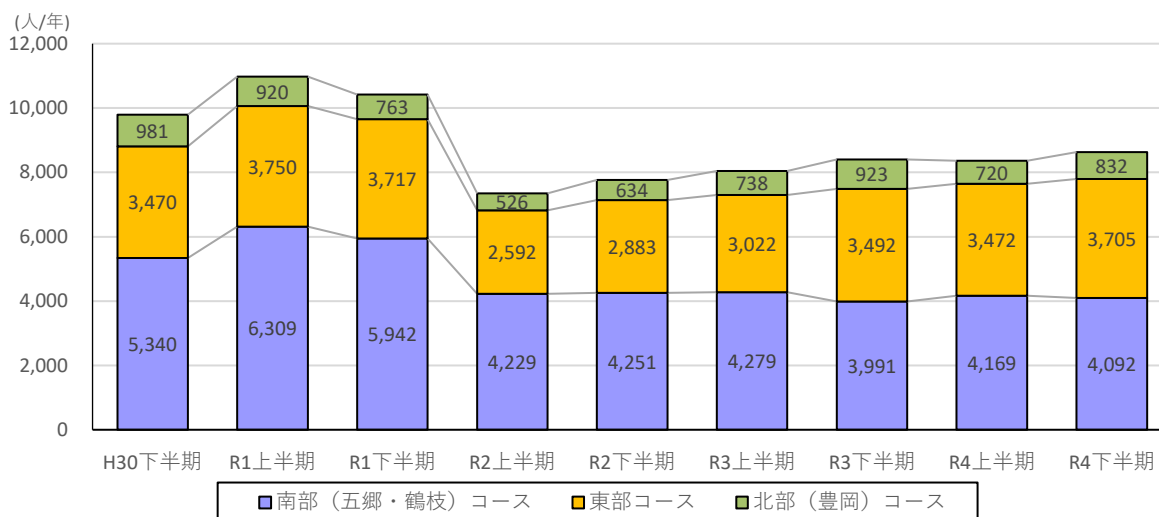
1便あたりの乗車人員数では、北部（豊岡）コースは2人以下と少なくなっている。

コース毎の利用状況では、全コース共に午前中の便で利用者数が多く、特に8時～9時台の便に集中する傾向が見られる。南部（鶴枝）コースの②便（茂原駅南口 08:40 発）が最多で、1便当たり6.5人となっている。一方、北部（豊岡）コースの午後便は利用が著しく低く、③便（清水集会所 13:20 発）で1便当たり1.1人、④便（長生病院 16:45 発）で1便当たり0.7人の利用に留まっている。

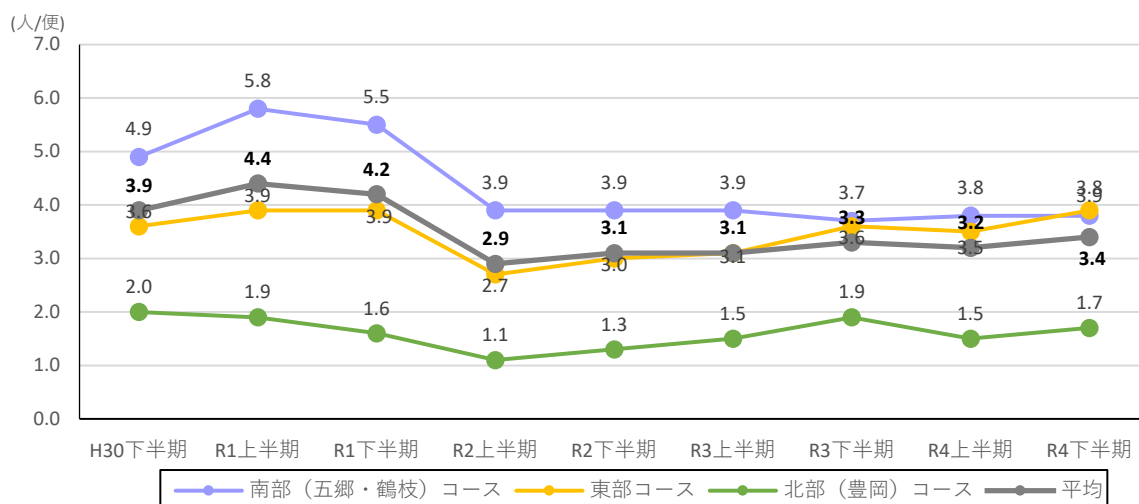
月単位での利用状況では、南部（鶴枝）コースは例年6月～7月に掛けて利用が突出しているが、沿線施設への観光利用（服部農園あじさい屋敷）のためと考えらえる。

事業収支は、令和2年度上半期に13.9%まで収支率が落ち込んだが、その後の利用者数の回復とともに収支率も改善しつつある。

■市民バス「モバス」の利用者数の推移

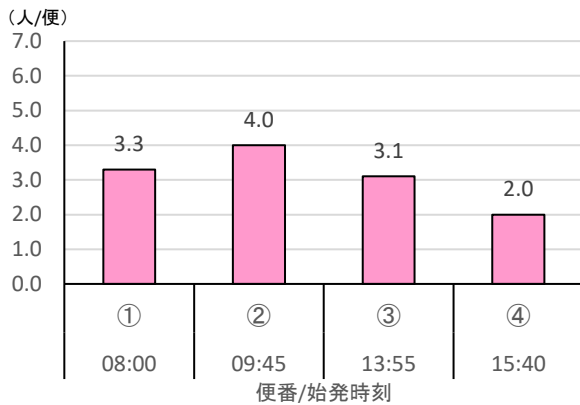


■市民バス「モバス」の1便当たり乗車人員数の推移

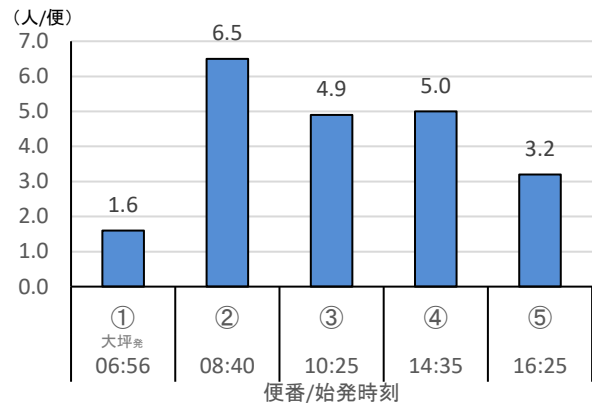


■市民バス「モバス」のコース別ダイヤ別1便当りの乗車人員数（令和4年度）

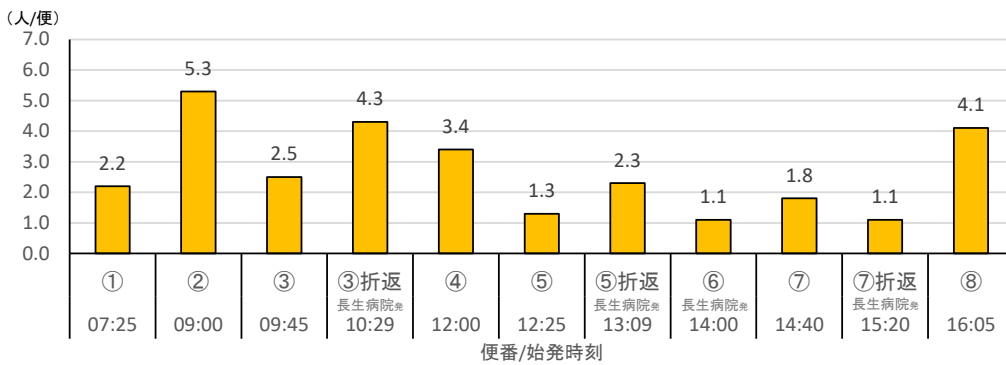
【南部（五郷）コース】



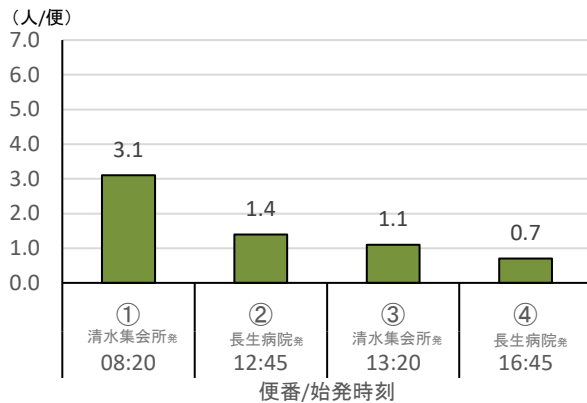
【南部（鶴枝）コース】



【東部コース】



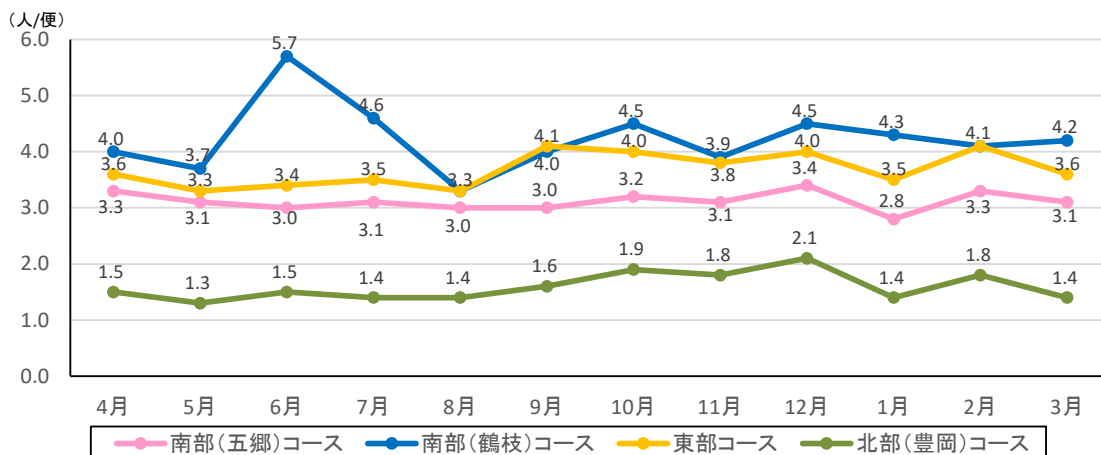
【北部（豊岡）コース】



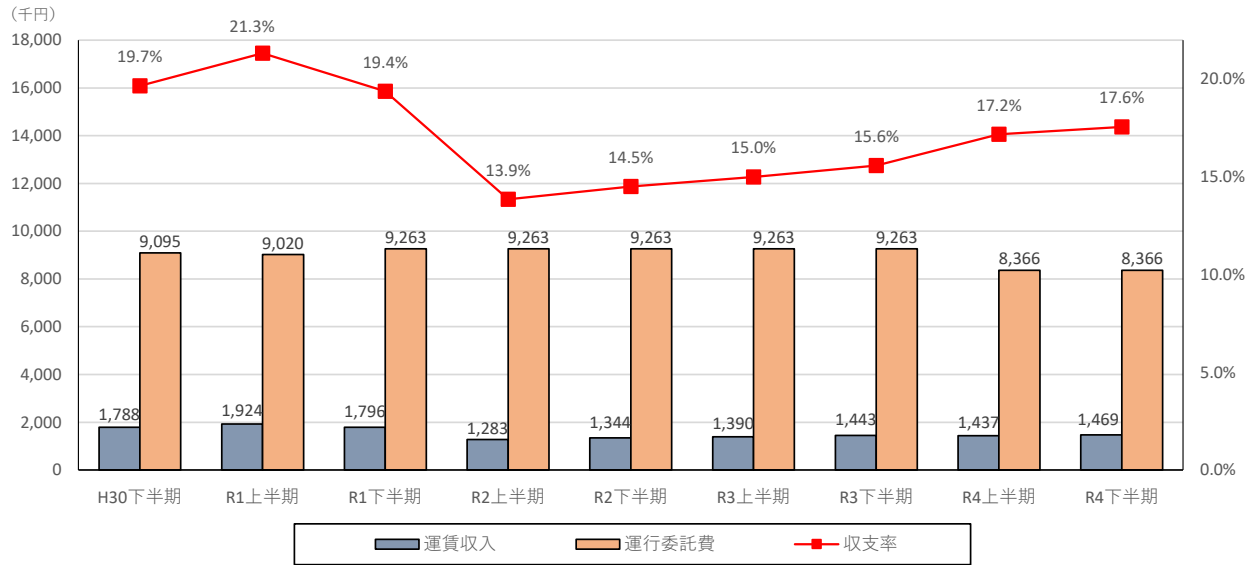
※特記がない限り茂原駅発の時刻を記載

※東部コース③折返、⑤折返、⑦折返はコース途中の折り返し地点（長生病院）始発時刻を記載

■全コースの月変動（令和4年4月～令和5年3月）



■市民バス「モバス」の事業収支



■市民バス「モバス」の利用実績

上半期：4月～9月、下半期：10月～3月

		H30下半期	R1上半期	R1下半期	R2上半期	R2下半期	R3上半期	R3下半期	R4上半期	R4下半期
南部 (鶴枝・五郷) コース	利用者数	5,340	6,309	5,942	4,229	4,251	4,279	3,991	4,169	4,092
	月平均	890	1,052	990	705	709	713	665	695	682
	便平均	4.9	5.8	5.5	3.9	3.9	3.9	3.7	3.8	3.8
東部コース	利用者数	3,470	3,750	3,717	2,592	2,883	3,022	3,492	3,472	3,705
	月平均	578	625	620	432	481	504	582	579	618
	便平均	3.6	3.9	3.9	2.7	3.0	3.1	3.6	3.5	3.9
北部コース	利用者数	981	920	763	526	634	738	923	720	832
	月平均	164	153	127	88	106	123	154	120	139
	便平均	2.0	1.9	1.6	1.1	1.3	1.5	1.9	1.5	1.7
平均	利用者数	9,791	10,979	10,422	7,347	7,768	8,039	8,406	8,361	8,629
	月平均	1,632	1,830	1,737	1,225	1,295	1,340	1,401	1,394	1,438
	便平均	3.9	4.4	4.2	2.9	3.1	3.1	3.3	3.2	3.4
運賃収入 (歳入額)		1,787,600円	1,924,300円	1,795,800円	1,283,200円	1,343,700円	1,389,800円	1,470,900円	1,437,400円	1,469,100円
運行委託費		9,095,040円	9,020,304円	9,263,467円	9,263,466円	9,263,466円	9,263,466円	9,263,466円	8,366,490円	8,366,490円
収 支 率		19.7%	21.3%	19.4%	13.9%	14.5%	15.0%	15.9%	17.2%	17.6%

※H29～R2の運行委託費は車両購入費を除く。

(5) デマンド交通「ふれあい」

① 運行概要

平成 25 年 10 月から市民バスの北部（豊岡）コースの一部区間と西部コースを廃止し、北西部エリアを対象に、デマンド交通を運行している。

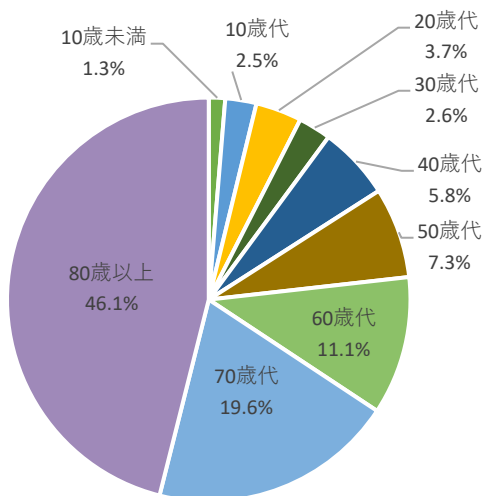
登録者の 46.1%が 80 歳以上となり、全体の 3/4 を 60 歳以上の高齢者が占める。地区別の登録者数では豊田地区（46.0%）が最も多く、次いで新治地区（24.5%）、二宮地区（16.5%）、本納地区（13.9%）となっている。

■ デマンド交通「ふれあい」の運行サービス

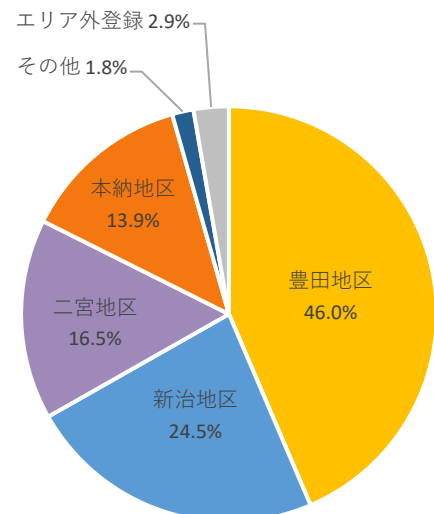
運行エリア	高師地区・豊田地区・二宮地区・本納地区の一部及び新治地区（JR 外房線以西で県道 14 号以北及び JR 外房線以東で国道 128 号以西のエリア）
運行日	週 3 日（月曜日、水曜日、金曜日）（祝休日及び 12 月 29 日から 1 月 3 日除く）
運行便	8 時、9 時、10 時、11 時、13 時、14 時、15 時、16 時
利用運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・基本運賃：400 円 ※身体障害者手帳・療育手帳・精神保健福祉手帳の所持者、その介助者、運転経歴証明書所持者、小学生は 200 円 ※小学生未満無料 ・回数乗車券：2,000 円（200 円券×11 枚綴り）、1,000 円（100 円券×11 枚綴り） ※市民バス「モバス」と共通で利用可能
乗降場所	登録者自宅及び 60 箇所
乗継乗降場所	本納公民館、本納支所、本納駅、長生病院
予約・受付時間	利用日の 1 ヶ月前から前日までの 8 時～17 時。但し、土・日・祝休日及び 12 月 29 日から 1 月 3 日を除く。

■ デマンド交通「ふれあい」の登録者属性（n=840）

・年代別



・地区別



②利用実績

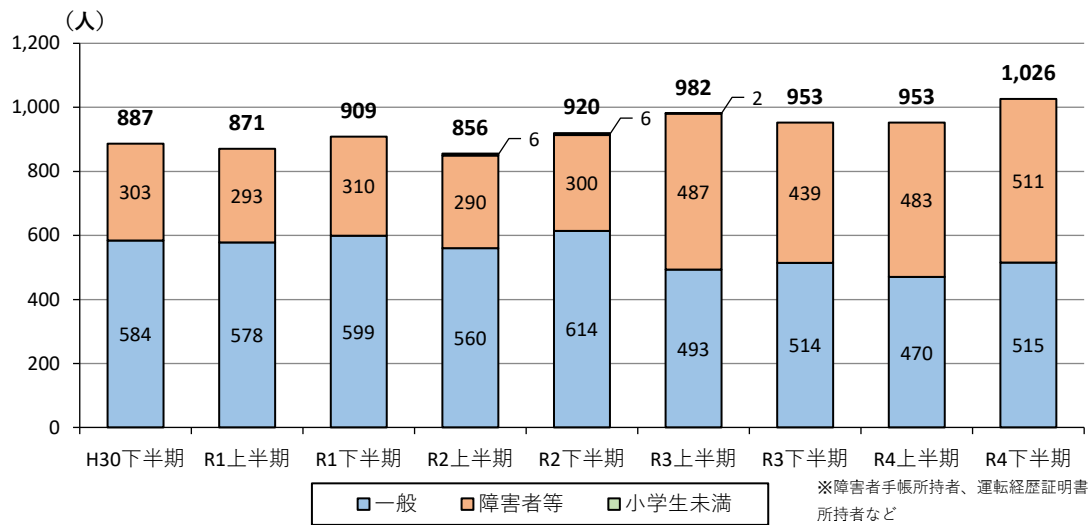
利用者数は大きな変動は見られないが、令和2年度以降微増傾向となっている。

便当りの乗車人員数では、8時台①便と10時台③便は便当りの乗車人員が1.4となっており、他の便よりも少ない傾向となっている。

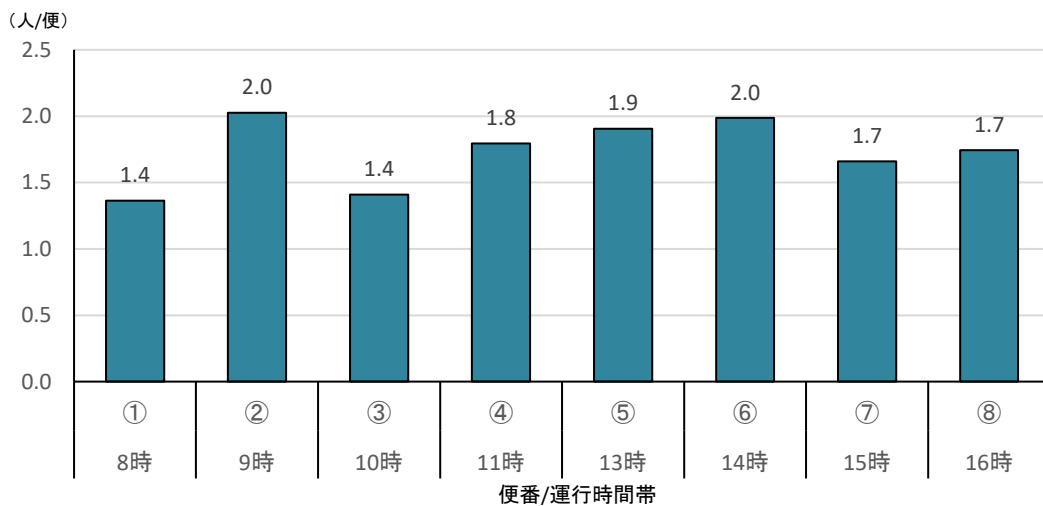
月単位の利用状況では、大きな変動は見られず、概ね便当たり1.5人～2.0人で推移している。

事業収支は、運賃収入に大きな変動は見られないが、令和4年度下半期では運行委託費の増加のため、収支率は14.0%と下降している。

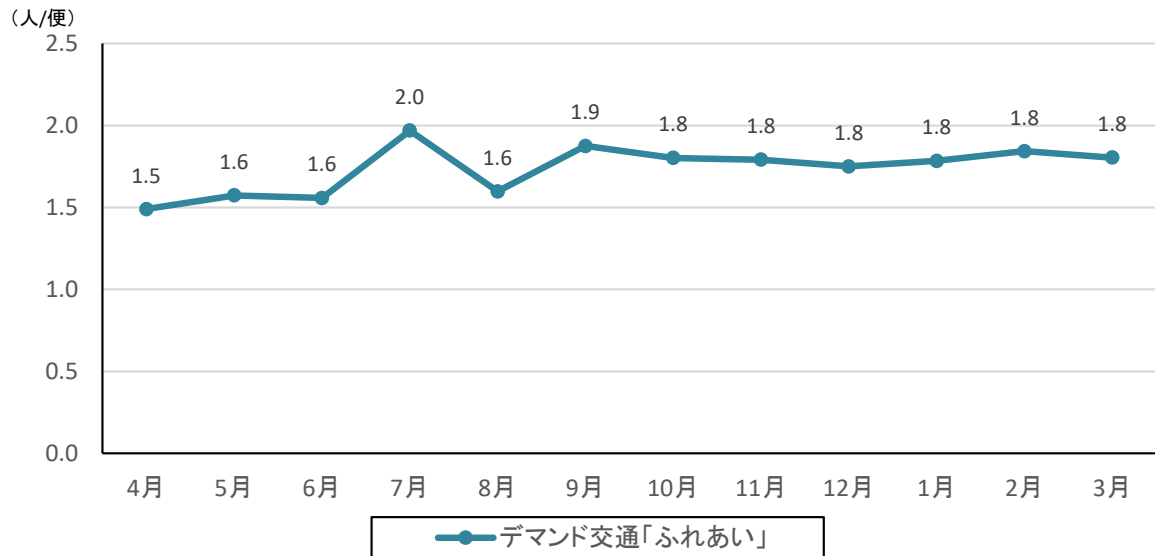
■デマンド交通「ふれあい」の利用者数の推移



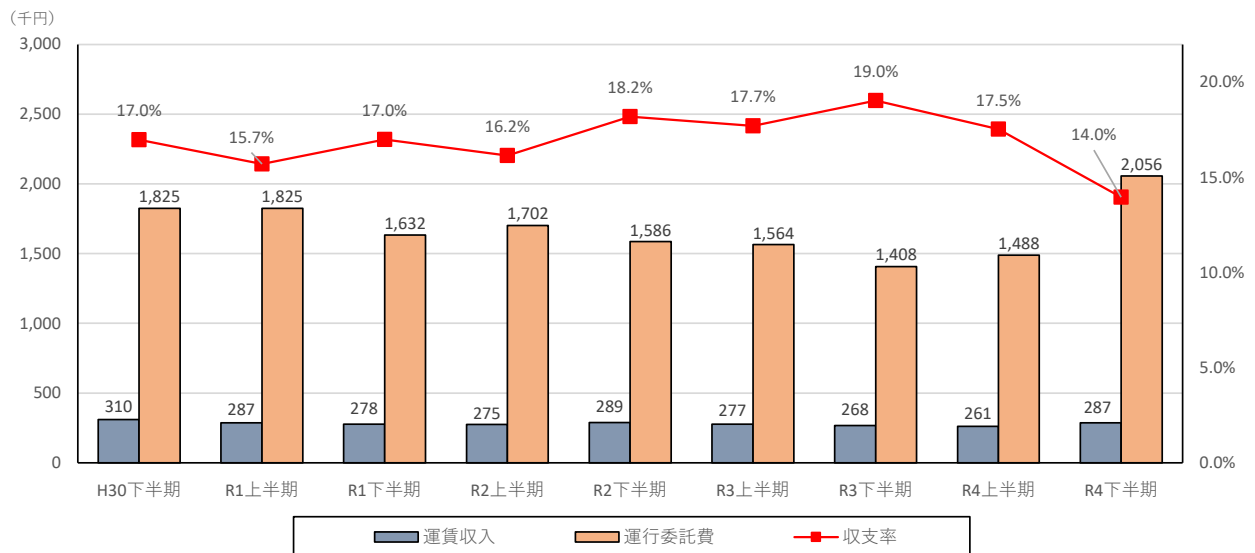
■デマンド交通「ふれあい」の便当りの乗車人員数（令和4年度）



■デマンド交通「ふれあい」の乗車人員数月変動（令和4年4月～令和5年3月）



■デマンド交通「ふれあい」の事業収支



(6) タクシー

茂原市内のタクシー会社は、4社が運行中である。

■タクシー事業者の概要

会社名	所在地	保有車両数
東洋交通(株)	茂原市高師 533-1	24台
都自動車(株)	茂原市茂原 644-1	26台
(有)東タクシー	茂原市東郷 1398-1	14台
南総タクシー(株)	茂原市高師 3007-2	18台

出典：一般社団法人千葉県タクシー協会

2-2-2 隣接市町村コミュニティバス等の運行状況

隣接市町村コミュニティバス*等として、大網白里市と長南町で定時定路線型が、市原市でデマンド交通が運行している。

■隣接市町村で運行中のコミュニティバス等の運行概要 ※ゴシック体は茂原市と隣接

自治体名	名称	運行形態	運行日	便数	運賃（大人）
大網白里市	増穂地区コミュニティバス	定時定路線型	毎日	右回り4便 左回り4便	200円
	白里地区コミュニティバス	定時定路線型	平日	5便	・区内：200円 ・区内⇄大網市街地：500円
長南町	デマンドのりあいタクシー	デマンド交通	平日	7時30分～17時	500円（2名以上で予約の場合300円）
市原市	南総西コミュニティバス・コスモス南総	定時定路線型	毎日	5往復	対キロ運賃（初乗り210円）
	市津デマンドタクシー	デマンド交通	週3日（月・水・金曜日）	8便	500～1,500円
	養老地区デマンドタクシー	デマンド交通	週2日（火・金曜日）	8便	520円（2名以上で予約の場合300円）
	戸田地区デマンドタクシー	デマンド交通	週3日（月・水・木曜日）	8便	500円（2名以上で予約の場合400円）

2-2-3 補完公共交通の現状

(1) 福祉有償運送

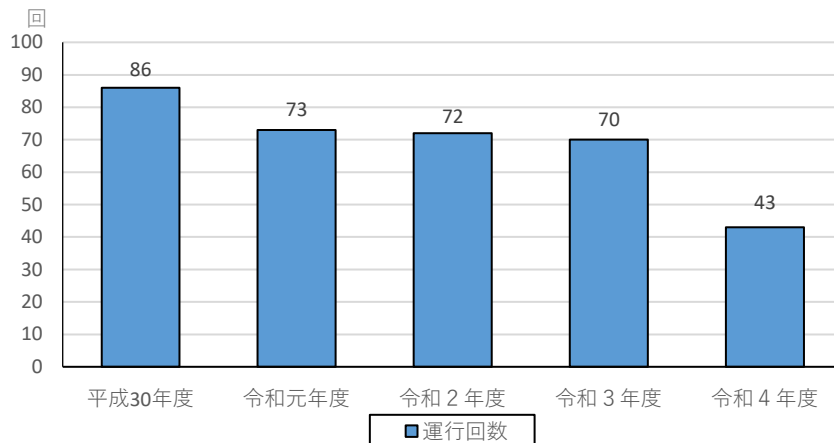
特定非営利活動法人たすけあい・なごみでは、公共交通機関を利用することが困難な身体障害者や要介護者等を対象に、福祉有償運送*を行っている。

利用回数は、令和元年度以降は年間 70 回程度利用されているが、令和 4 年度では減少している。

■特定非営利活動法人たすけあい・なごみのサービス概要

利用要件	車種・台数	軽四輪乗用車・1台
	運送区域	茂原市、一宮町、白子町、睦沢町、長柄町、長南町、長生村の区域
	利用時間	月～金曜日、9：00～18：00
料金	3kmまで300円、以降1kmごとに30円（1km未満切り上げ） （その他） 介護保険外での外出支援事業（平日）1時間1,800円。1時間以上の場合、15分毎に450円加算。（休日）1時間2,000円。1時間以上の場合、15分毎に500円加算。	

■福祉有償運送の利用回数の推移

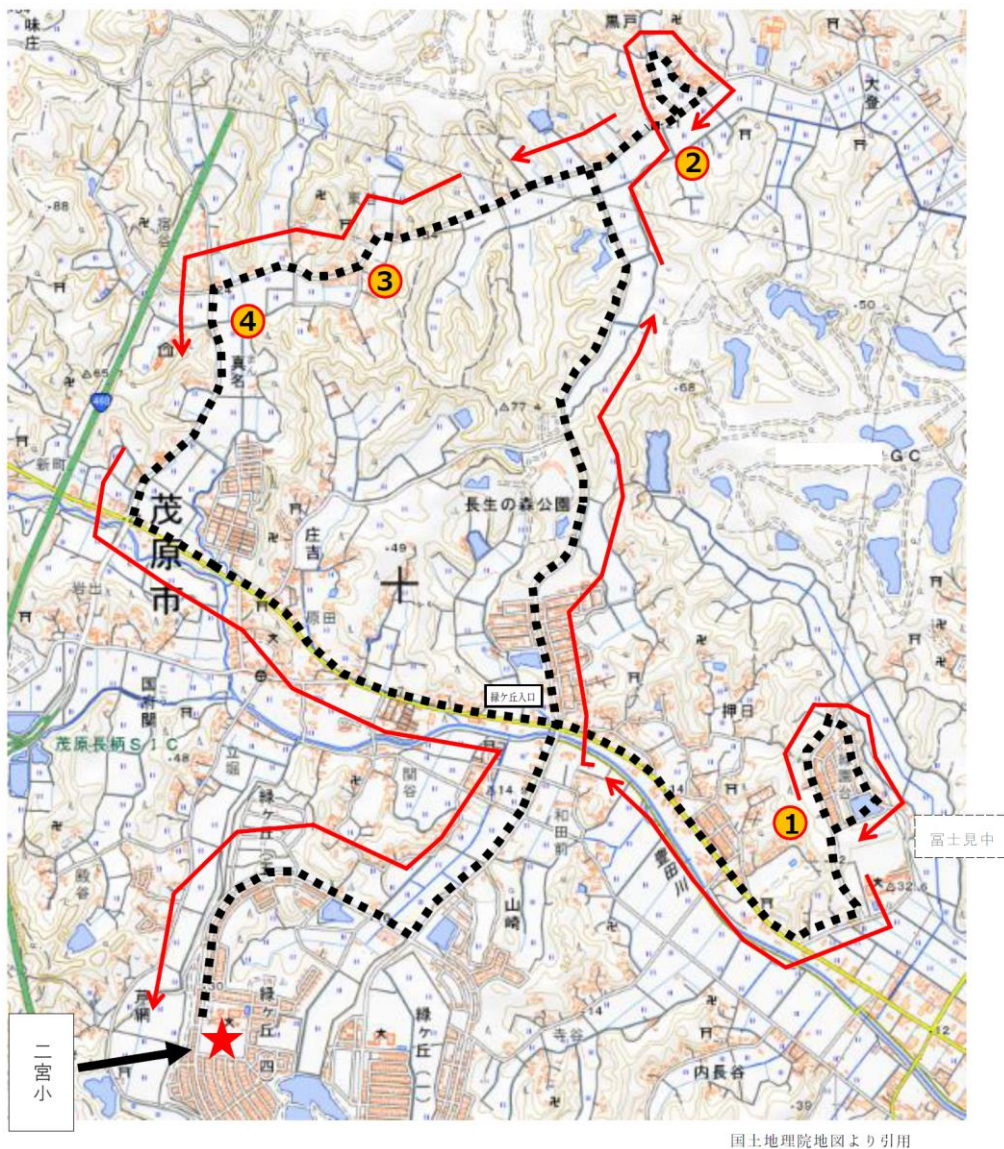


(2) スクールバス

二宮小学校と緑ヶ丘小学校の統合に伴い、学校（二宮小学校）から遠距離地区（約4km以上）に該当する家庭を対象に、令和3年4月からスクールバス*を運行しており、令和3年度の行政負担額は6,383,200円となっている。

【二宮小学校スクールバス運行概要（令和3年度）】

- 登校時 1便（緑園台7:25発→二宮小学校7:55着）
- 下校時 1便目（低学年）…二宮小学校15:00発→真名自治会館15:31着）
- 2便目（高学年）…二宮小学校16:00発→真名自治会館16:31着）
- 3便目（部活動）



国土地理院地図より引用

「茂原市学校再編第二次実施計画（令和4年1月）、茂原市教育委員会」によると、次のような統合に合わせて、スクールバスなどの導入を予定している。

■今後のスクールバス運行予定

	統合時期	使用校舎
①本納小学校と新治小学校の統合	令和5年4月1日	本納小学校
②本納小学校と豊岡小学校の統合	令和8年4月1日以降	本納小学校
③南中学校と早野中学校の統合	令和8年4月1日	南中学校

(3) 移動販売車

①移動スーパーびーす号

移動スーパーびーす号は、地域包括支援センターに在籍する生活支援コーディネーターが地域支援の一環として、令和3年6月から平日のみ行っている。



②イオンリテール

イオンリテールでは、月・火・金・土の週4日、茂原市内の中の島地区、下永吉地区、緑町の一部等で買い物支援として移動販売を行っている。

③カスミ

カスミでは、令和5年4月に茂原市と「包括連携協定」を締結し、令和5年6月より交通手段がなく日常の買い物に困っている方に向けて「移動スーパー」の運行を実施。平日の週5日、市内41か所（1日9～10か所）で販売を行っている。



2-3 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

(1) 千葉県総合計画（令和4年9月）

【計画の期間】 基本構想編：概ね10年後 実施計画編：令和4年度～令和6年度（3年間）

【基本理念】 ～千葉の未来を切り開く～

「まち」「海・緑」「ひと」がきらめく千葉の実現

【基本目標】

- ①危機管理体制の構築と安全の確保
- ②千葉経済圏の確立と社会資本の整備
- ③未来を支える医療・福祉の充実
- ④子どもの可能性を広げる千葉の確立
- ⑤誰もがその人らしく生きる・分かり合える社会の実現
- ⑥独自の自然・文化を生かした魅力ある千葉の創造

《政策分野2-3 社会資本の充実とまちづくり》

→ 《施策項目2-3-① 半島性を克服する交通ネットワークの強化》

【目標】

県民のくらしや企業活動を支える公共交通網の充実や、道路・港湾の整備により、本県の半島性を克服し、県内外の交流を活性化します。

《2-3-①-1 公共交通ネットワークの充実・維持・確保》

成田空港利用者の利便性や、都心から成田空港へのアクセスの改善を図るため、成田スカイアクセス等を活用して成田空港と都心を結ぶ「都心直結線」について、国の検討・調査が早期に進むよう協力していきます。また、都心へのアクセス強化のため、JR京葉線と東京臨海高速鉄道りんかい線との相互直通運転の早期実現に向け、関係者間で協議していきます。このほか、国の交通政策審議会の答申に位置付けられた県関係路線について、整備促進のため地元自治体等と連携して取り組んでいきます。

また、沿線住民をはじめとする鉄道利用者のため、市町村等の関係機関と連携し、鉄道事業者に対して、経営の安定化や安全性向上等を図るための支援を行うとともに、運行ダイヤの改善など利便性の向上や安全対策の徹底について働きかけるなど、鉄道網のより一層の充実・強化を図ります。さらに、持続可能な公共交通を維持していくため、デジタル技術を活用した新たな公共交通サービスの導入に向けた支援を行うとともに、地域の関係者と連携して、生活交通に必要なバス路線の維持・確保に取り組めます。加えて、広域的な幹線道路ネットワークの整備状況などを踏まえ、新たな高速バス路線の可能性について、関係市町村や事業者と検討を進めます。

(2) 茂原市総合計画（令和3年3月）

- 【計画の期間】** 基本構想…令和3年度～令和12年度（10年間）
 基本計画…前期：令和3年度～令和7年度、後期：令和8年度～令和12年度
- 【将来都市像】** 未来へつながる「交流拠点都市」もばら
- 【将来都市像を実現するための基本政策】**
- （市民生活に関する基本政策）
 - ①教育文化：人が育ち文化と歴史がとけあうまち
 - ②健康福祉：誰もが自分らしく健康に暮らせるまち
 - ③産業振興：未来への活力とにぎわいがあるまち
 - （都市づくりに関する基本政策）
 - ④安全安心：しなやかで安心して住めるまち
 - ⑤都市環境：利便性と落ち着きが共存するまち
 - （計画推進に関する基本政策）
 - ⑥市民が主役の持続可能なまち

《テーマ3：総合交通体系》

【基本方針】

物流機能の確保、都市とのアクセス向上のため、市外・市内を結ぶ道路網整備に努めるとともに、鉄道については、関係期間と連携を図り増発の要望を行い利便性の向上に努めます。また、地域の特性に合わせた最適な移動手段を確保・維持するため、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図ります。

【施策2：鉄道の整備】

①運行本数の拡充要望

JR外房線は、通勤・通学等で多くの市民が利用しているため、普通列車の増発・増結及び快速列車の増発をJR東日本に要望し、輸送力の強化と利便性の向上を図ります。

②JR新茂原駅の整備

狭あいとなっている駅前広場及びバリアフリー化を含めた駅舎等の整備を検討します。

③JR本納駅の整備

まちづくりの推進のため、駅前広場及びバリアフリー化を含めた駅舎等の整備を検討するとともに、快速列車の停車についてJR東日本に要望し、利用者の利便性の向上を図ります。

【施策3：バス輸送の整備】

①バス路線の整備

利便性の高い路線網の編成、バス路線の再編及びダイヤの見直し等について、関係機関と協議し、利便性の向上を図ります。また、運行維持が困難となったバス路線の運行支援、地域公共交通ネットワークの再構築を検討します。

新たな高速バス路線について、交通事業者と協議し、整備拡充を図ります。

②市民バス及びデマンド交通の運行サービスの拡充

地域の実情に即したサービスの提供（デマンド型交通*への転換、小型車両へのダウンサイジング、新たな運行システムなど検討）を図るため、関係機関と協議の上、地域公共交通計画（仮称）を策定し、地域公共交通ネットワークにおける官民の連携強化や役割分担による取り組みを推進します。

主要指標名	基準値	目標値
JR茂原駅、新茂原駅、本納駅の利用者合計数	27,530人/日（令和元年度） ・茂原駅 21,802人/日 ・新茂原駅 2,518人/日 ・本納駅 3,210人/日	維持を目指します （令和7年度）
市民バス及びデマンド交通利用者数	23,181人/年（令和元年度）	25,810人/年（令和7年度）

〔第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月）〕 ※総合計画と一体的に策定

【計画期間】 令和3年度～令和7年度（5年間）

【基本目標】

基本目標①：産業が力強く成長するまち
 基本目標③：活力とにぎわいにあふれるまち
 横断的な目標：地域力が暮らしを支えるまち

基本目標②：結婚・出産・子育てを応援するまち
 基本目標④：誰もが安心して暮らせるまち

《施策の基本的方向（2）地域をつなぐ交通網の形成と利便性の向上》

【基本的方向】

高齢者などの日常の足となる地域公共交通の更なる利便性向上を図るとともに、市内外を結ぶ圏央道 I C の利活用により、市民のアクセス向上と交流人口の拡大を促進します。

【施策と重要業績評価指標】

① 快適で使いやすい交通ネットワークの構築

高齢化の進行に伴う交通弱者の増加もあって、公共交通に対する需要は今後高まることが予想されます。高齢者が快適で使いやすい、地域の実情に即した交通ネットワークの最適化を目指して、市民の日常の足として不可欠な地域路線バスや市民バス、デマンド交通の利便性向上を図ります。

重要業績評価指標（KPI）	基準値	目標値
市民バス・デマンド交通の利用者数	23,181人（令和元年度）	25,810人（令和7年度）

② 圏央道の利活用による利便性の向上

市域内にある圏央道の2つのインターチェンジ（茂原北 I C ・茂原長柄スマート I C）へのアクセス向上及び高速路線バスの拡充などにより、市民の利便性向上を図るとともに、交流人口の誘致を促進します。

重要業績評価指標（KPI）	基準値	目標値
圏央道 I C の出入量	238万台（令和元年度）	285万台（令和7年度）
高速路線バス利用者数	31,225人（令和元年度）	39,000人（令和7年度）

（3）茂原市都市計画マスタープラン

【計画期間】

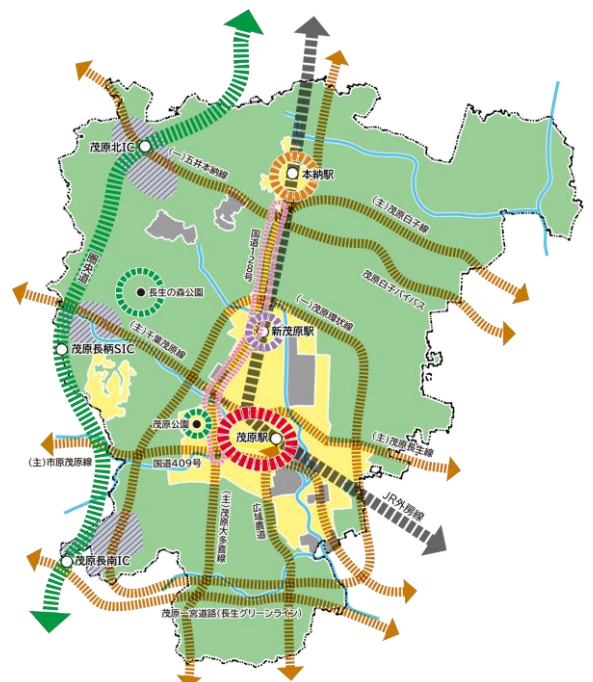
令和5年度～令和14年度（10年間）


【将来都市像】

未来へつながる 「交流拠点都市」 もばら

【都市づくりのテーマ】

- テーマ①：誰もが住み続けることができる 安全・安心な生活環境づくり
- テーマ②：地域の中核都市にふさわしい 活力・にぎわいづくり
- テーマ③：茂原の歴史・風土・文化を活かした 魅力づくり





《交通体系の基本方針（都市の活力と市民の暮らしを支える 持続可能な交通体系の構築）》 （公共交通網の維持・充実）

①鉄道による広域ネットワークの確保

J R 外房線は、本市と都心部や周辺都市をつなぐ広域ネットワークの核として、多くの市民や来訪者が利用しています。バスやタクシー、自転車や自家用車など、様々なモビリティが集積する交通結節拠点として、駅前広場や自由通路の整備・改善、鉄道駅舎のユニバーサルデザイン*化など、誰にとっても利用しやすい環境整備と機能拡充に向けた取組みを検討します。

J R 外房線は、通勤・通学等で多くの市民が利用していることから、快速列車や特急列車の増発を J R 東日本に要望し、輸送力の強化と利便性の向上を図ります。

②バス交通による地域間ネットワークの確保

高齢化の進展により、自家用車による移動が困難になる市民の増加が見込まれる中で、居住地と駅、公共施設などの拠点をつなぐバス交通は、これまで以上に重要な役割を担います。引き続き、関係機関との協議を図りながら、民間の路線バスや市民バス（モバス）、デマンド交通「ふれあい」などの既存サービスの維持を目指すとともに、更なる利便性向上や運行の効率化に取り組みます。

地域の实情に即したバスサービスを提供していくため、関係機関との協議を図りながら、「地域公共交通計画（仮称）」を策定し、地域公共交通ネットワークにおける官民の連携強化や役割分担による取組みを推進します。

本市には、茂原駅と羽田空港・横浜間を結ぶ高速バス路線が整備されており、バスによる広域ネットワークも確保されています。引き続き、交通事業者との連携・協働による既存路線の維持・充実を図るとともに、新たな路線の整備についても協議します。

③公共交通網の利用促進

将来にわたって公共交通網を維持・確保していくためには、市民や来訪者がより積極的にバスや鉄道を利用していくことが重要です。自家用車に依存せず、公共交通網を状況に応じて賢く利用する考え方へ自発的に転換していくことができるよう、公共交通の利用促進に向けた意識啓発に取り組むとともに、「地域公共交通計画（仮称）」を策定する中で、鉄道及びバス同士の相互乗り継ぎの円滑化に向けた運行ダイヤの見直し、主要バス停の待合環境の改善など、モビリティ・マネジメント*による公共交通の利用促進に取り組みます。

交通結節拠点となる鉄道駅や主要バス停周辺では、パークアンドライドやサイクルアンドライドの推進に向けて、駐車場や駐輪場の確保に取り組みます。特に、茂原駅前に整備されている公共駐車場については、更なる利用促進に向けた取組みを検討します。

④新たな公共交通網の導入検討

誰もが円滑に都市内を移動することができる環境づくりのためには、鉄道やバス交通に限らない、新しい公共交通サービスの導入についても検討していく必要があります。ICT や IoT などの先進技術を活用した中心市街地の自動運転回遊バス、郊外居住地と鉄道駅・拠点バス停をつなぐグリーンスローモビリティ*の導入、住民が主体となったコミュニティ送迎システムの構築など、既存公共交通事業者との競合に配慮した新たなシステムの導入に向けて、多様な主体との連携・協働を図りながら研究に取り組みます。

温室効果ガスの排出抑制や道路混雑の緩和、健康増進や都市内の回遊促進など、多様な効果が期待される自転車による移動を更に促進していくため、多様な主体との連携・協働を図りながら、既存市街地や拠点を中心とした自転車シェアリング（コミュニティサイクル）の導入について検討します。

3 市民等の意向把握アンケート調査

3-1 市民アンケート調査

市民の外出実態、公共交通の利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、市民アンケート調査を行った。

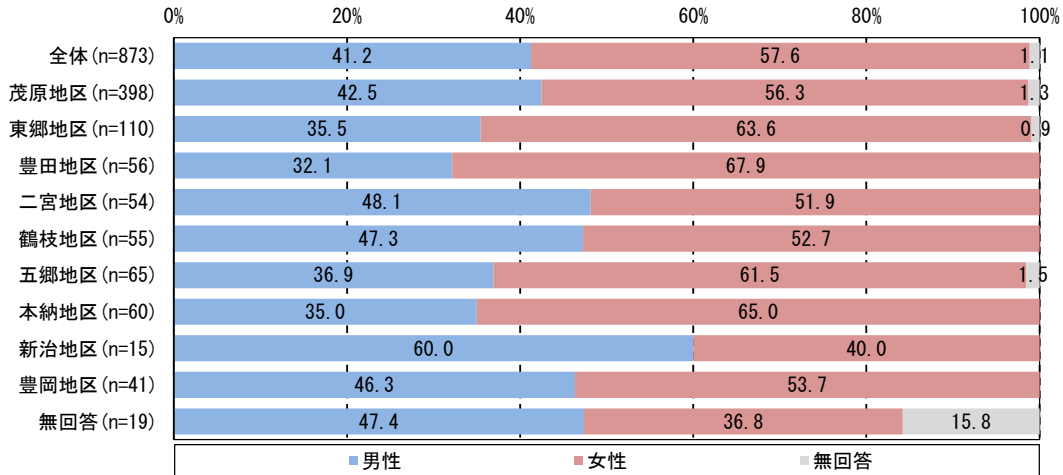
調査対象者	15歳以上の市民2,000人（住民基本台帳による無作為抽出）
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和4年12月9日（金）発送～12月26日（月）締切
調査項目	<p>①回答者の属性 …住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許有無、運転免許返納意向、自動車保有台数</p> <p>②日常の移動のしやすさ …困り具合、困る際の目的や行先、困る時の対応</p> <p>③日常生活の移動実態【目的別（通勤・通学、買物、通院、公共施設利用）】 …主な行先、利用交通手段、外出頻度</p> <p>④鉄道（JR外房線）の利用実態と意識・要望 …利用頻度、利用目的、鉄道を利用しない理由、運行サービス満足度</p> <p>⑤路線バス・市民バス・デマンド交通の利用実態と意識・要望 …認知度、利用有無、利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービス満足度</p> <p>⑥高速バス（茂原駅～羽田空港・横浜線）の利用実態と意識・要望 …利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービス満足度</p> <p>⑦タクシーの利用実態と意識・要望 …利用頻度、利用目的、利用しない理由、運行サービス満足度</p> <p>⑧公共交通の利用意向…行きたい場所、利用目的、利用頻度、利用時間帯</p> <p>⑨公共交通の今後のあり方 ：路線の廃止や減便の意向が出された場合の対応方法、今後の公共交通に対する考え方、費用負担の考え方、公共交通の利用意識</p>
回収状況	<p>回収票数：873票</p> <p>回収率：43.7%</p>

(1) 回答者の属性

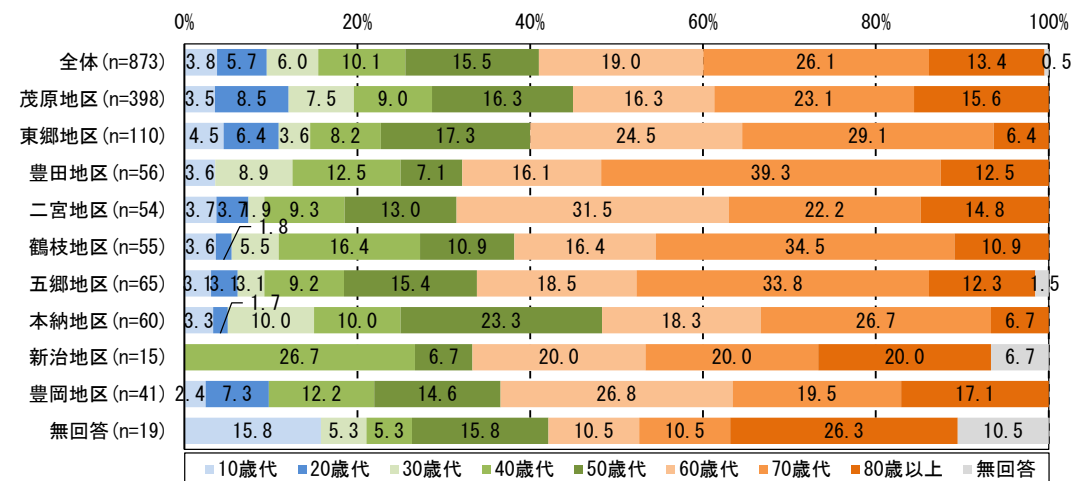
回答者の性別は「女性」の回答者が57.6%と男性よりも多く、年代は60歳以上が58.5%を占めている。中でも二宮地区は60歳以上が68.5%となり高齢者が多くなっている。

職業は高齢者が多いため「無職（30.8%）」が最多となり、次いで「会社員・公務員・団体職員（23.8%）」が多くなっている。豊田地区では「主婦（夫）・家事手伝い（32.1%）」が最多となっている。

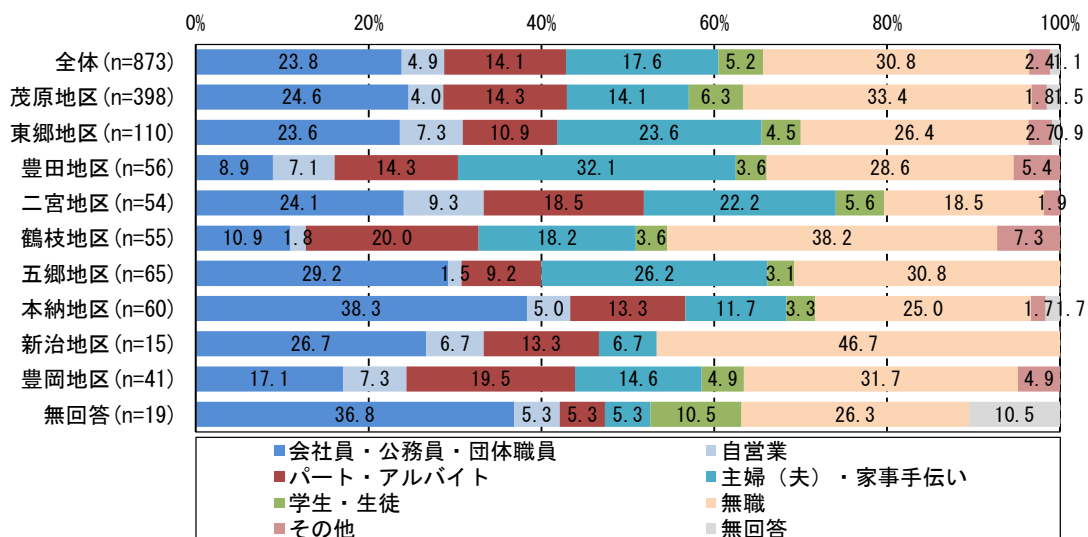
■性別



■年代



■職業

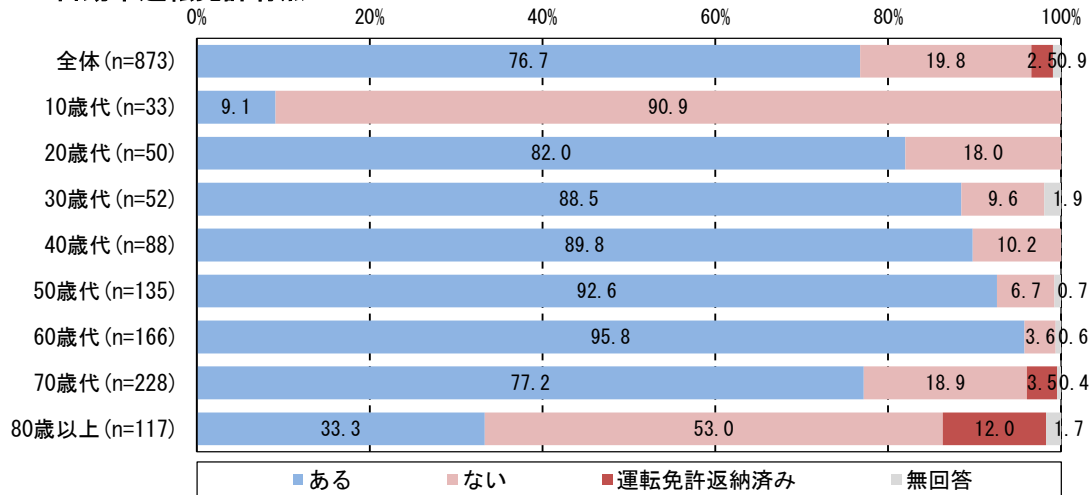


自動車運転免許保有状況は、60歳代までは年代が上がるにつれて保有率が高くなっている。運転免許返納済みの割合は全体では2.5%であるが、80歳以上では12.0%となっている。

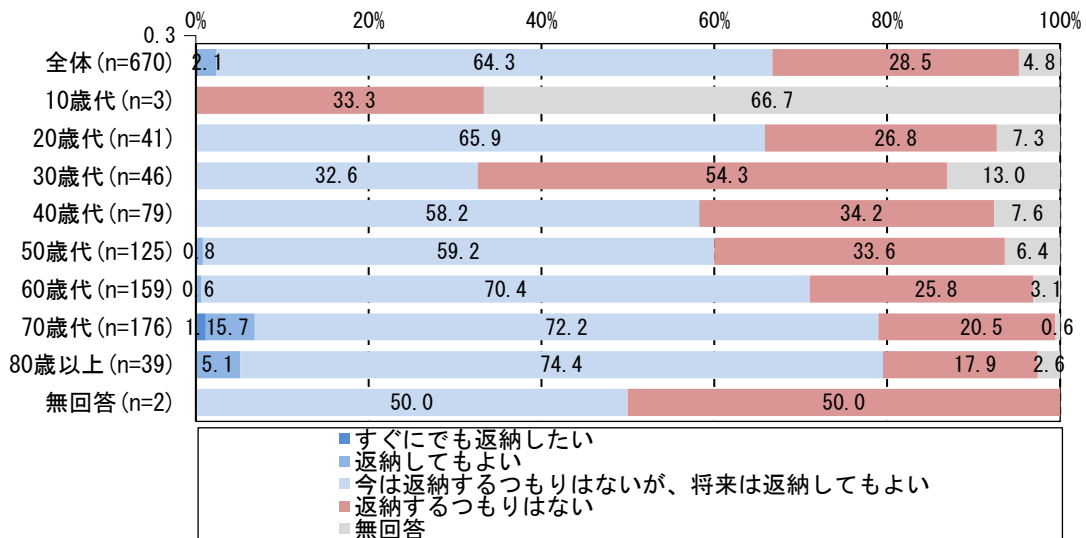
運転免許返納の意向は、高齢になるほど返納意向が強くなる傾向にあるが、80歳以上でも17.9%は「返納するつもりはない」と回答している。

自動車保有状況は、全体の76.8%が自分専用又は家族共用の自動車を保有しており、年代別にも70歳代まで高い保有率となっている。

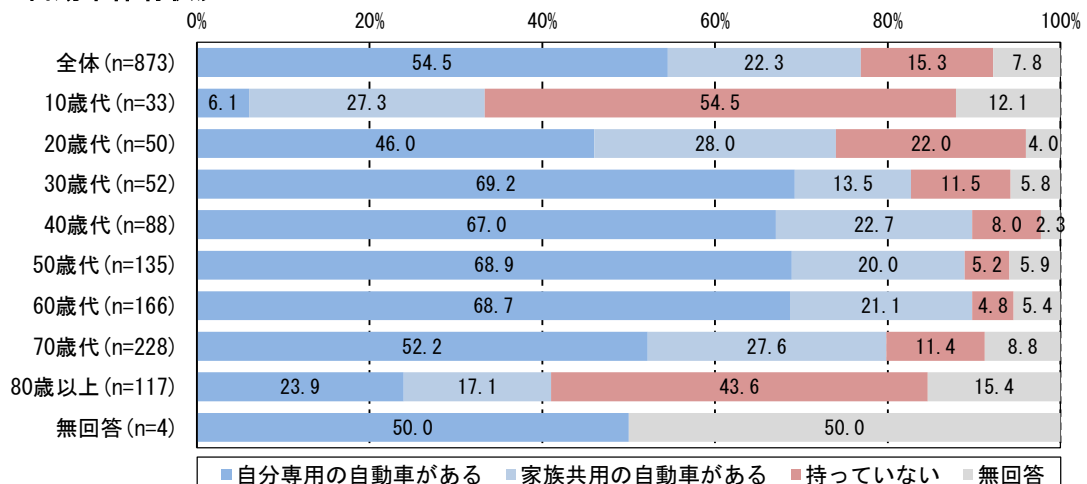
■自動車運転免許有無



■運転免許返納意向



■自動車保有状況

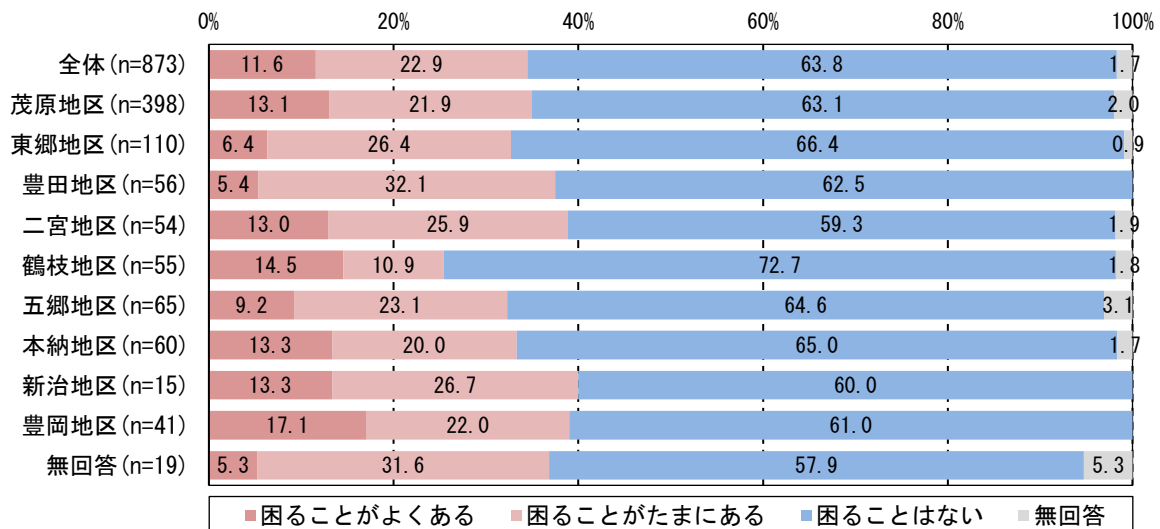


(2) 日常の移動のしやすさ

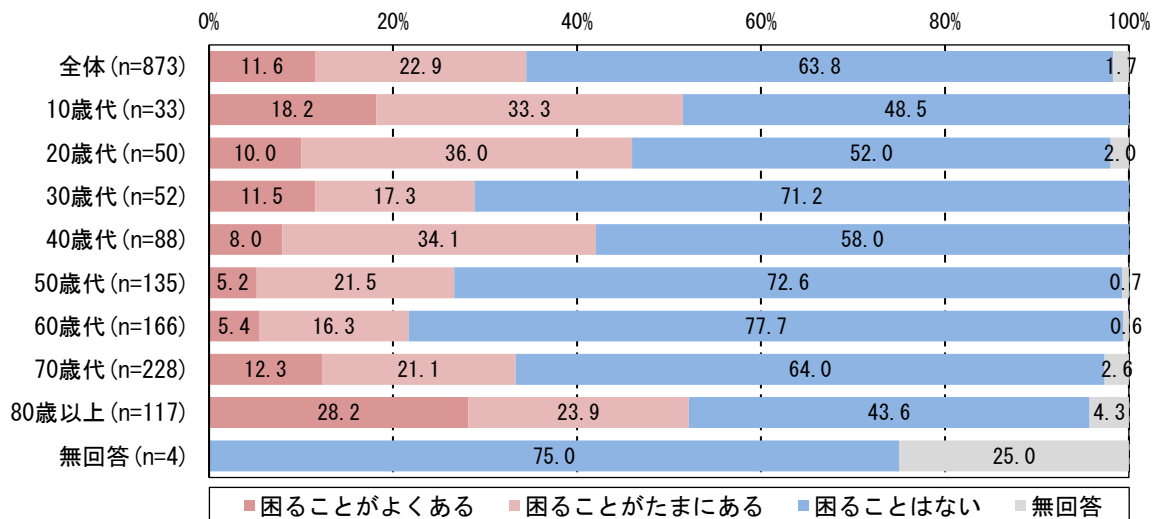
日常生活で移動に困ることがある人は全体の34.5%となり、地区別では新治地区、二宮地区、年代別では10歳代と80歳以上において困る人の割合が高くなっている。

困る目的は「通院(51.2%)」「買物(44.2%)」が多くなっている。年代別には各世代で困る目的が異なっており、若年世代(10歳代~40歳代)では「買物」のほか「趣味・娯楽等」「通勤」「通学」に困る人が多い傾向となっている。高齢世代(50歳代~80歳以上)では「通院」に困る人の割合が多く、80歳以上では82.0%が回答している。

■困り具合(地区別)

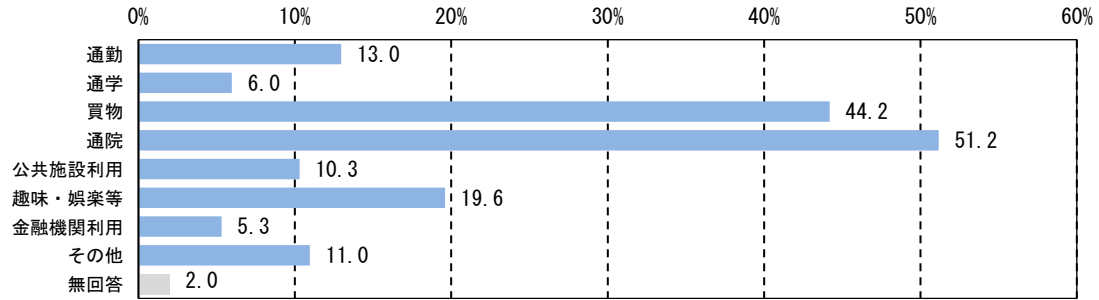


■困り具合(年代別)

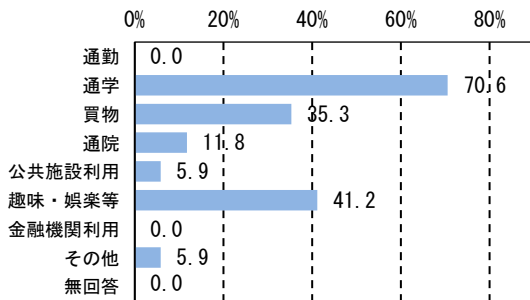


■困る際の目的（「困ることがある」「困ることがたまにある」に回答した人・複数回答）

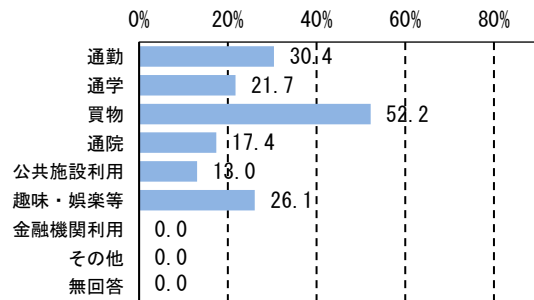
【全体 n=301】



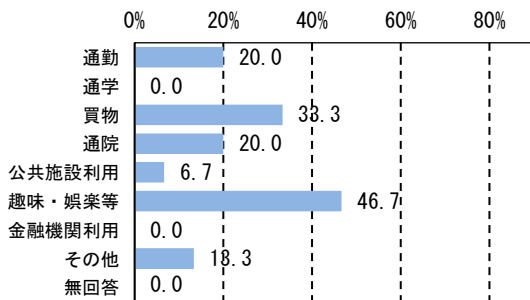
【10歳代 n=17】



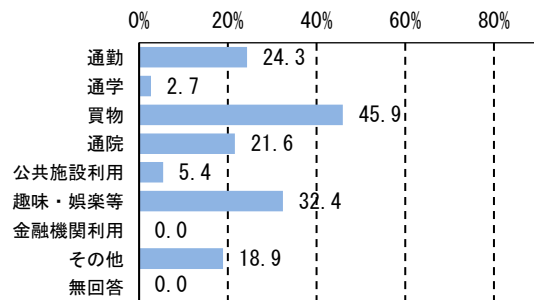
【20歳代 n=23】



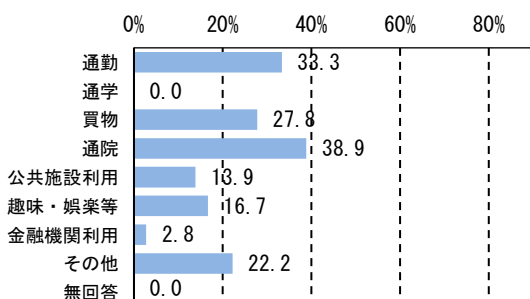
【30歳代 n=15】



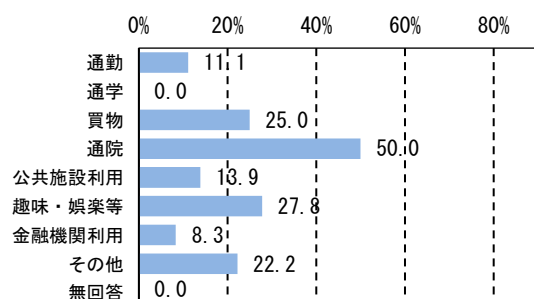
【40歳代 n=37】



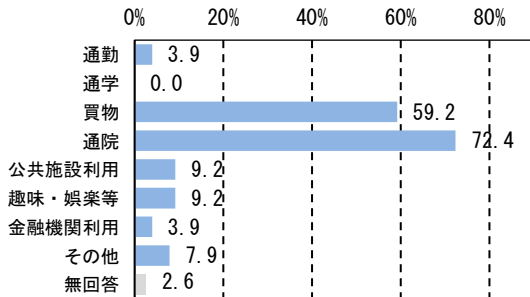
【50歳代 n=36】



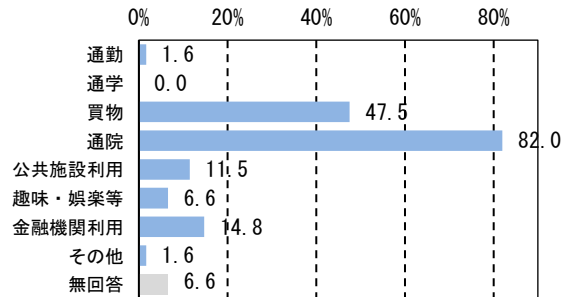
【60歳代 n=36】



【70歳代 n=76】



【80歳以上 n=61】

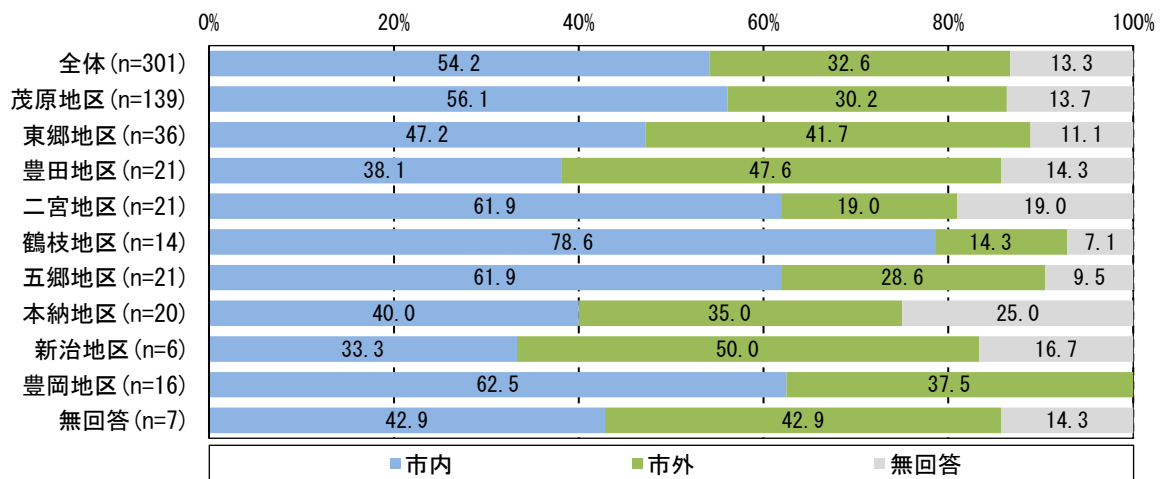


外出時に困る行先は、全体としては市内が多く特に鶴枝地区ではその傾向が強くなっている。

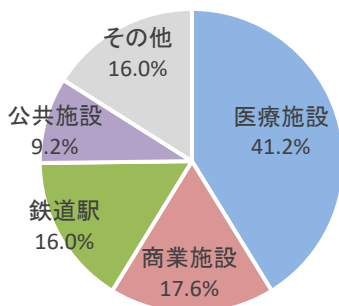
市内で困る行先としては「医療施設（41.2%）」が多く、次いで「商業施設（17.6%）」、「鉄道駅（16.0%）」が多くなっている。

市外で困る行先としては「千葉市（40.8%）」が最も多く、次いで「東京都（29.6%）」が多くなっている。千葉市を除く県内他市町村への行先は医療施設が目立ち、亀田総合病院（鴨川市）など比較的遠距離の移動需要もみられる。

■困る際と行先（「困ることがある」「困ることがたまにある」に回答した人）



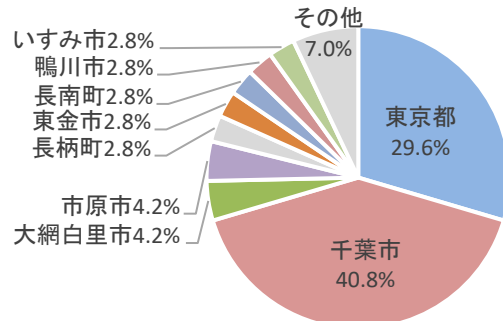
■困る行先（市内）



□主な施設名

医療施設：長生病院（6件）、山之内病院（4件）
 商業施設：ショッピングプラザアスモ（6件）
 鉄道駅：茂原駅（11件）、本納駅（4件）
 公共施設：茂原市役所（9件）

■困る行先（市外）



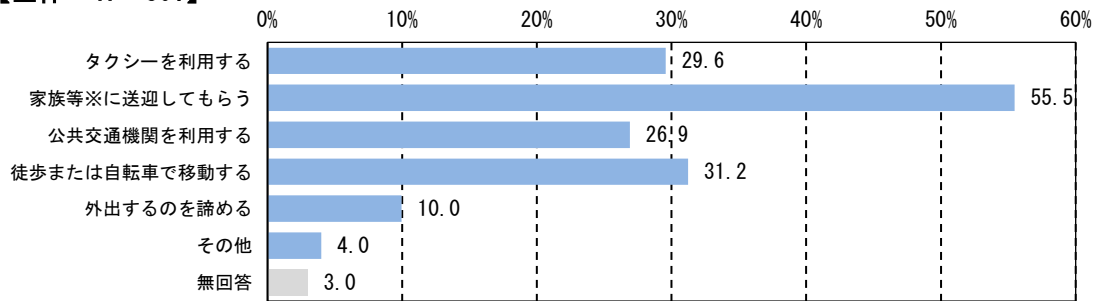
□主な施設名

東京都：羽田空港（3件）
 千葉市：商業施設（4件）、医療施設（4件）
 長柄町：塩田記念病院（2件）
 鴨川市：亀田総合病院（2件）

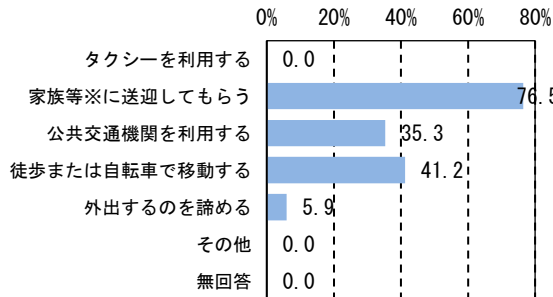
移動に困る時の対応としては、「家族、友人・知人等に送迎してもらおう」が最も多く55.5%となっており、どの年代でも多くなっている。また、「タクシーを利用する」への回答は高齢になるほど多くなる傾向があり、80歳以上では52.5%が回答している。一方、「公共交通機関を利用する」への回答は比較的若年層に多い傾向があり、70歳代、80歳以上では少なくなっている。

■困る時の対応

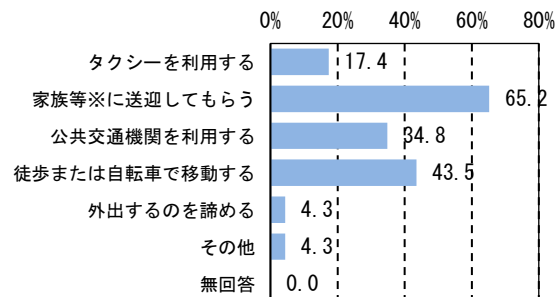
【全体 n=301】



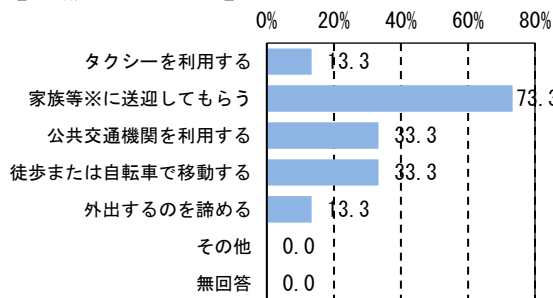
【10歳代 n=17】



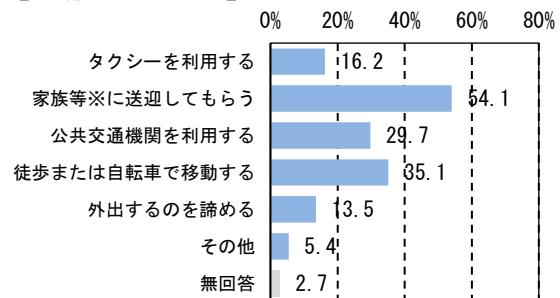
【20歳代 n=23】



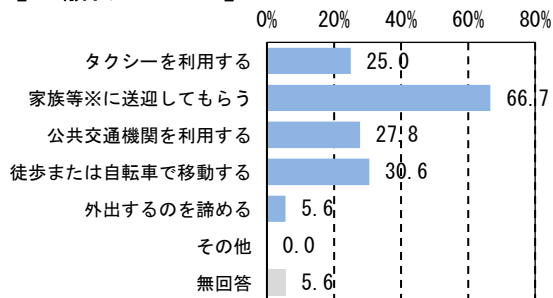
【30歳代 n=15】



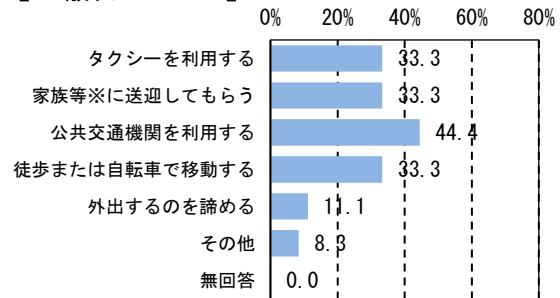
【40歳代 n=37】



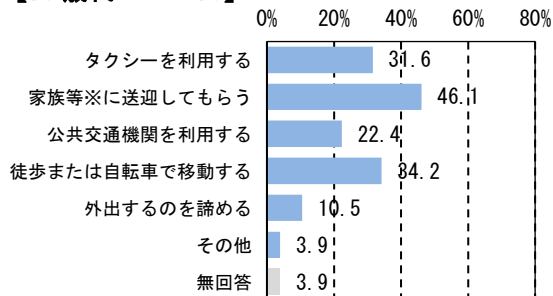
【50歳代 n=36】



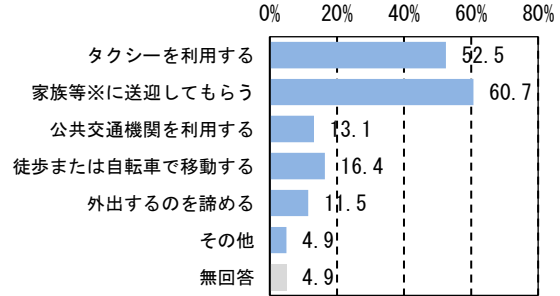
【60歳代 n=36】



【70歳代 n=76】



【80歳以上 n=61】



※家族等：家族、友人・知人等

(3) 日常の外出行動

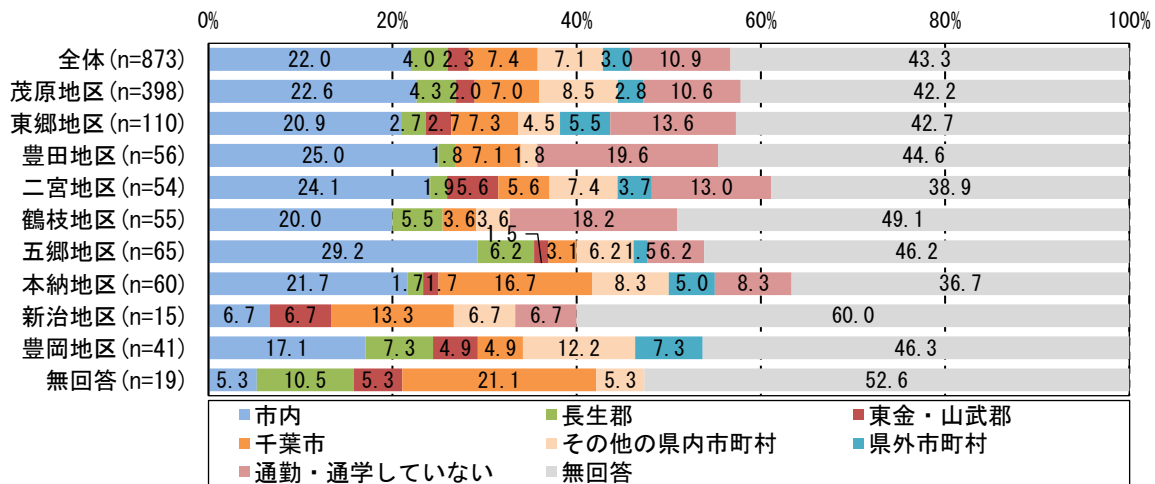
①通勤・通学の場合

通勤・通学時における行先としては「市内（22.0%）」が最多で、五郷地区が3割程度と多くなっている。また、本納地区や新治地区では「千葉市」が市全体よりも多くなっている。

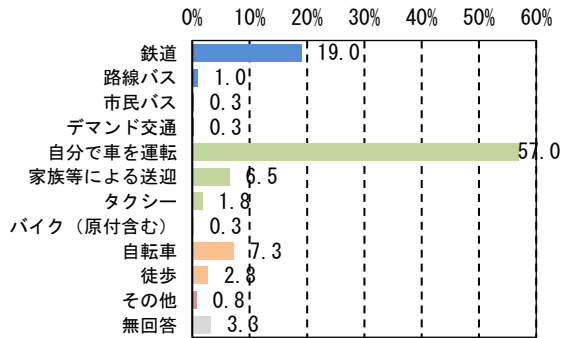
利用交通手段では「自分で車を運転」が最も多く57.0%となっている。公共交通では「鉄道」が19.0%となり、「路線バス」「市民バス」「デマンド交通」では合わせて1.6%に留まっている。「鉄道」利用者で、駅までの交通手段では「徒歩」「自転車」が多く、次いで「自動車（自分で車を運転・家族等による送迎）」が多くなっている。

外出頻度は高い傾向にあり、主に若年層では「週に5日以上」の回答が多数を占めている。

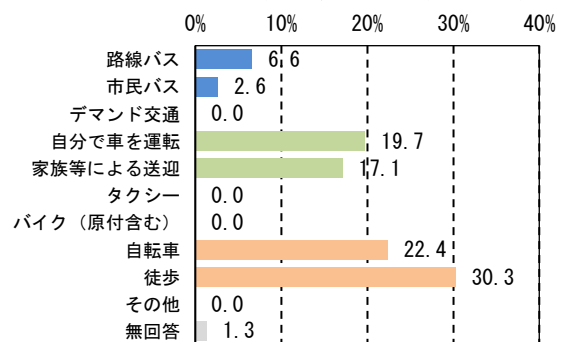
■通勤・通学時の主な行先



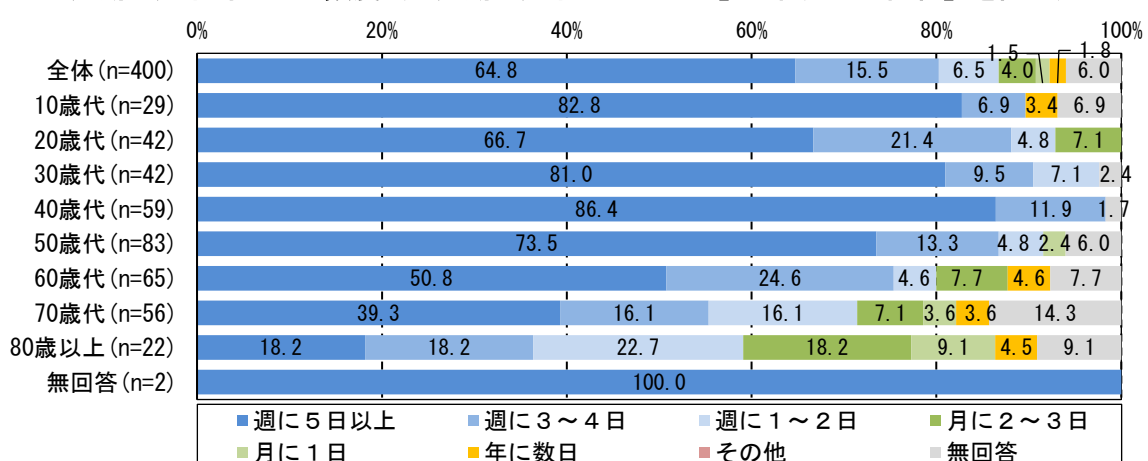
■通勤・通学時の利用交通手段 (n=400)



■駅までの利用交通手段 (n=76)



■通勤・通学時の外出頻度 (「通勤・通学していない」・行先「無回答」を除く)



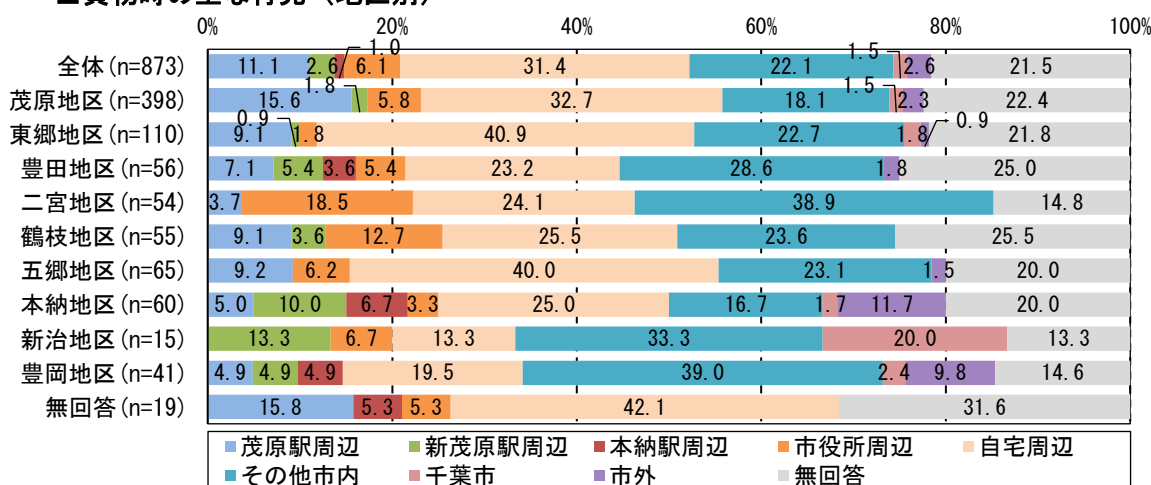
②買物（食料品・日用品等）の場合

買物の行先は「自宅周辺（31.4%）」が最も多く、次いで「その他市内（22.1%）」が多くなっている。地区別には、東郷地区、五郷地区は「自宅周辺」が4割程度と多くなっている。また、市北部の本納地区、豊岡地区では「市外」が他の地区と比べて多くなっている。

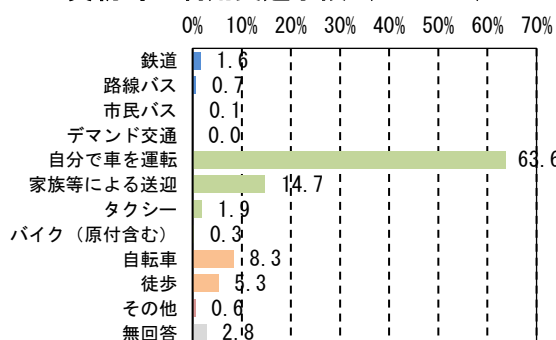
買物での利用交通手段は「自分で車を運転（63.6%）」が最も多く、次いで「家族等による送迎（14.7%）」となり自動車による移動が主体となっている。また、自動車以外の移動手段では「自転車」「徒歩」が合算で13.6%となり、買物における公共交通の利用率は低い傾向にある。「鉄道」利用者は少ないものの、駅までの交通手段は「家族等による送迎」と「自転車」が多くなっている。

買物時の外出頻度は、40歳代～70歳代で「週に5日以上」が1割強、「週に3～4日」が3割前後と比較的多い傾向にある。10歳代～20歳代と80歳以上では「月に2～3日」の回答割合が増え、他の年代と比較して外出頻度が少ない傾向となっている。

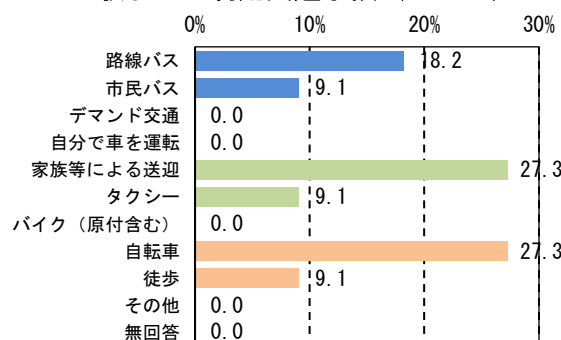
■買物時の主な行先（地区別）



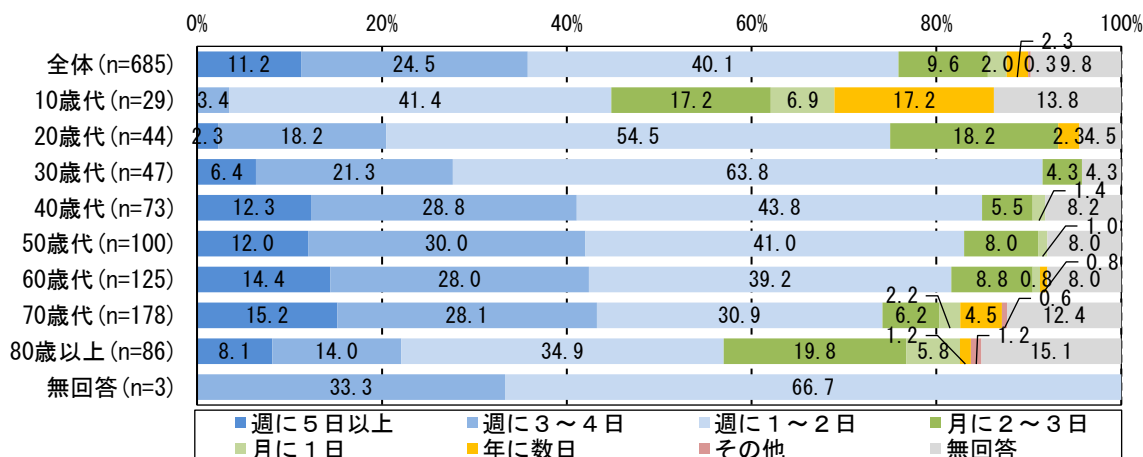
■買物時の利用交通手段（n=685）



■駅までの利用交通手段（n=11）



■買物時の外出頻度（行先「無回答」を除く）



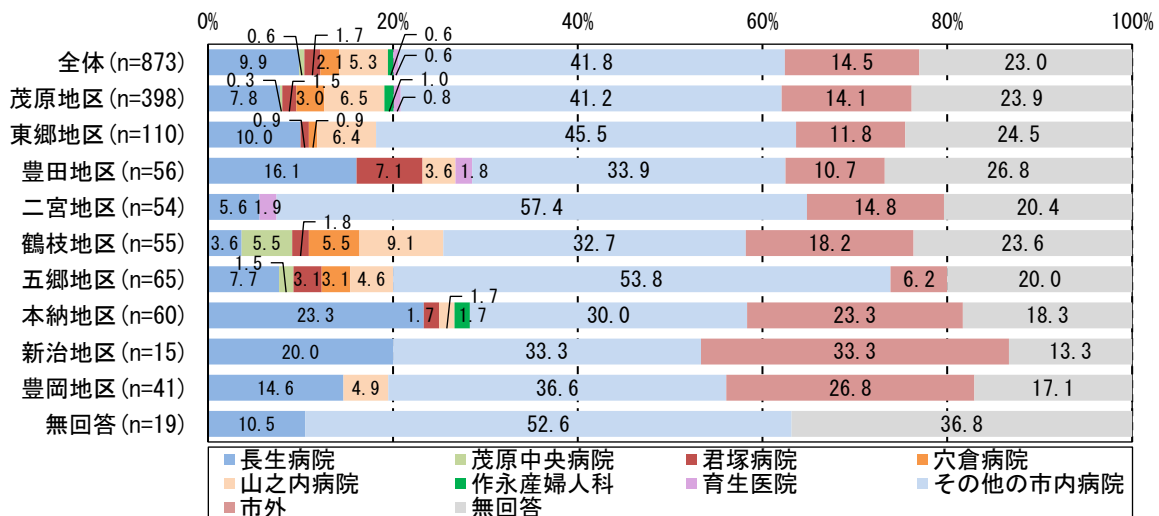
③通院の場合

通院の行先は「その他の市内病院（41.8%）」が最多で、かかりつけ医等への通院が主体であることがうかがえる。次いで「長生病院（9.9%）」が多く、市北部の本納地区、新治地区では、「長生病院」のほか「市外」の割合が多くなっている。

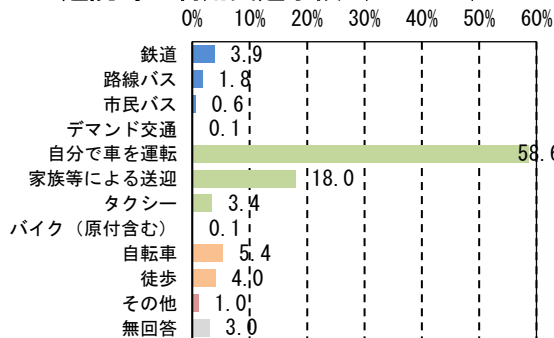
通院時の利用交通手段は「自分で車を運転（58.6%）」「家族等による送迎（18.0%）」が多く、公共交通を利用する割合は少なくなっている。「鉄道」利用者は少ないものの、駅までの交通手段として「自転車」「徒歩」が多く、「家族等による送迎」「タクシー」は少なくなっている。

通院の頻度では、若年層は「体調が悪い時のみ」が多数であるのに対し、高齢になるほど頻度が高くなる傾向にあり、80歳以上では66.7%が月に1回以上通院のために外出を行っている。

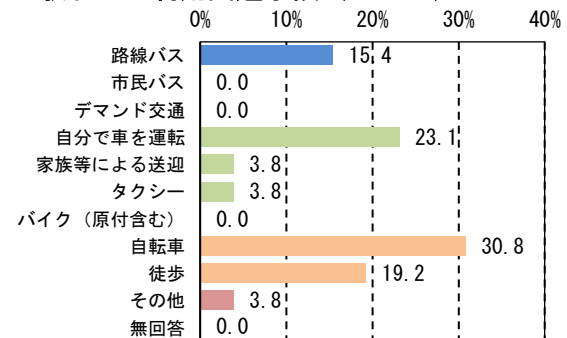
■通院時の主な行先



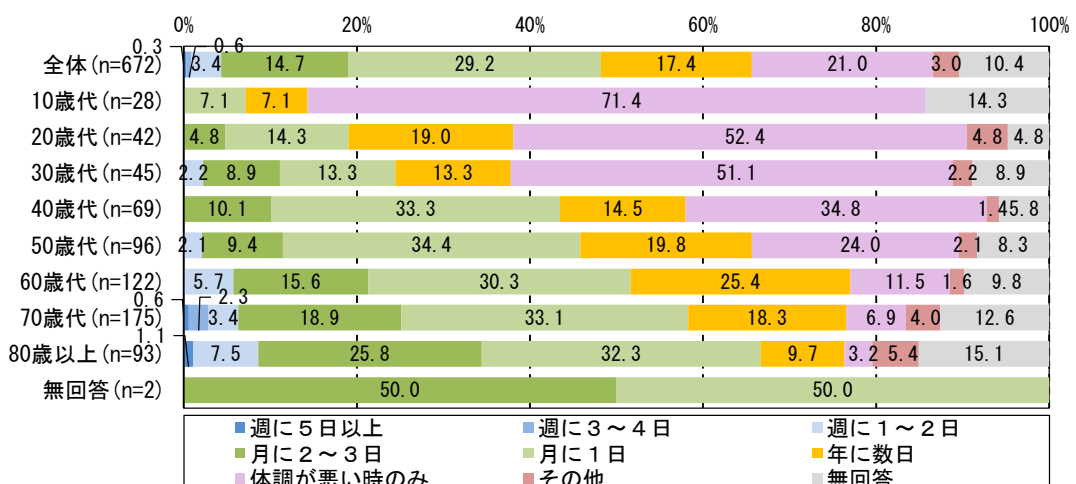
■通院時の利用交通手段 (n=672)



■駅までの利用交通手段 (n=26)



■通院時の外出頻度 (行先「無回答」を除く)



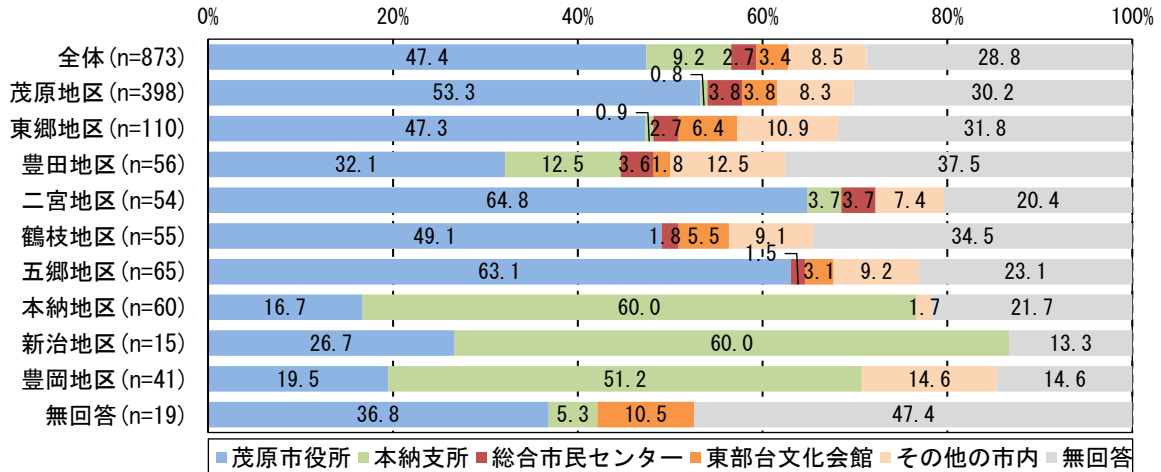
④公共施設利用の場合

公共施設の行先は「茂原市役所」が最多となっている。本納地区、新治地区、豊岡地区では「総合市民センター」「東部台文化会館」の回答がなく、「本納支所」が多くなっている。

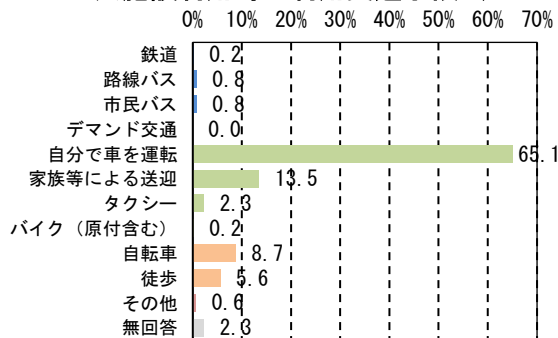
公共施設利用時の利用交通手段は「自分で車を運転（65.1%）」「家族等による送迎（13.5%）」が多く、公共交通機関を利用する割合は少なくなっている。

公共施設への外出頻度はどの年代においても「年に数日」への回答が最多となり、全体として頻度が低い傾向となっている。

■公共施設利用時の主な行先

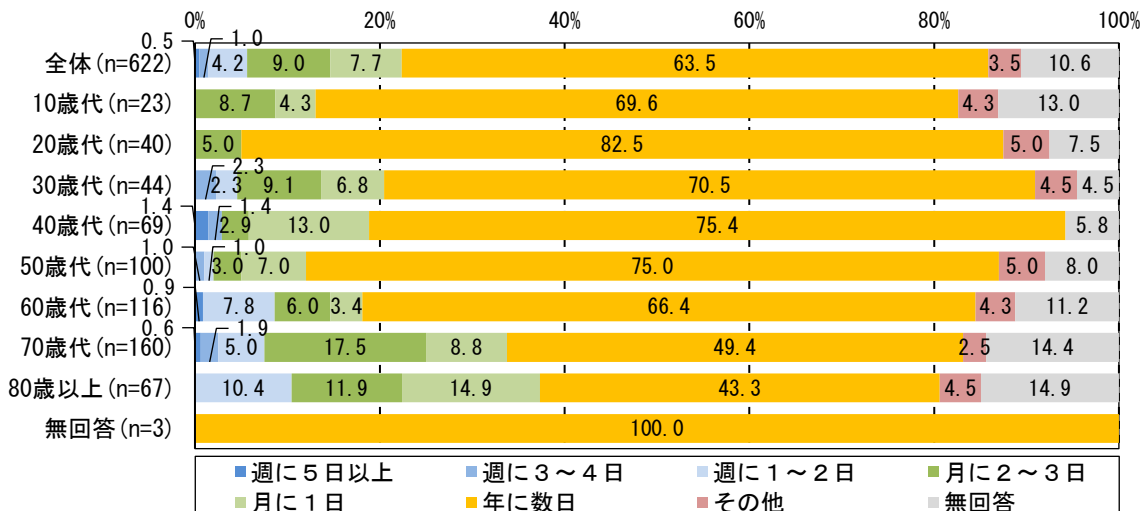


■公共施設利用時の利用交通手段 (n=622)



※鉄道利用者は1人のみで、
駅までの利用交通手段は「徒歩」であった。

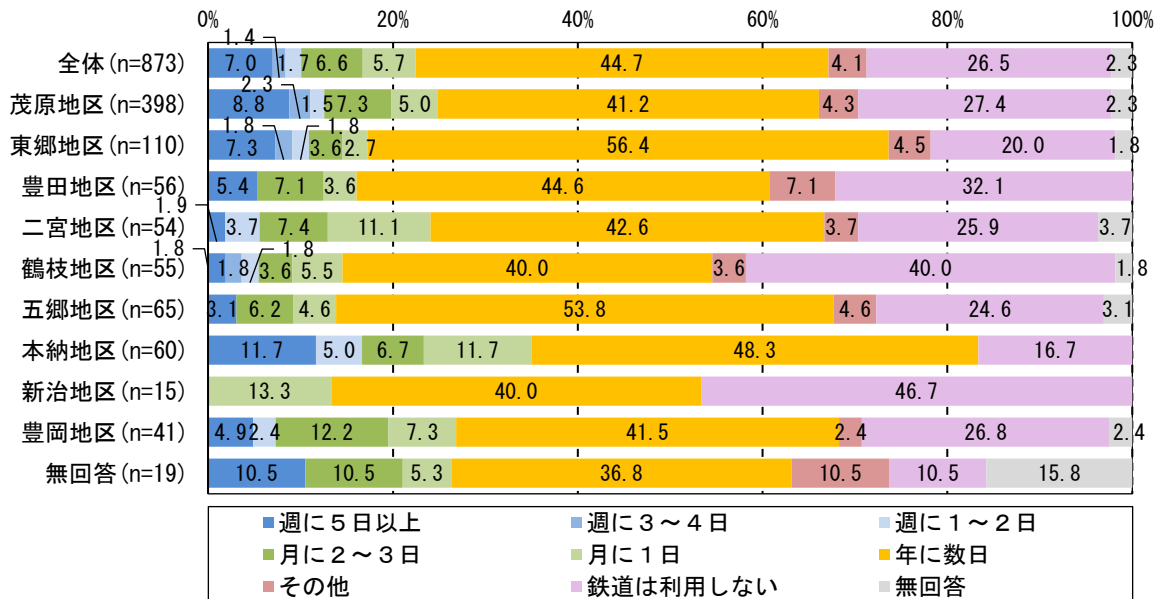
■公共施設利用時の外出頻度 (行先「無回答」を除く)



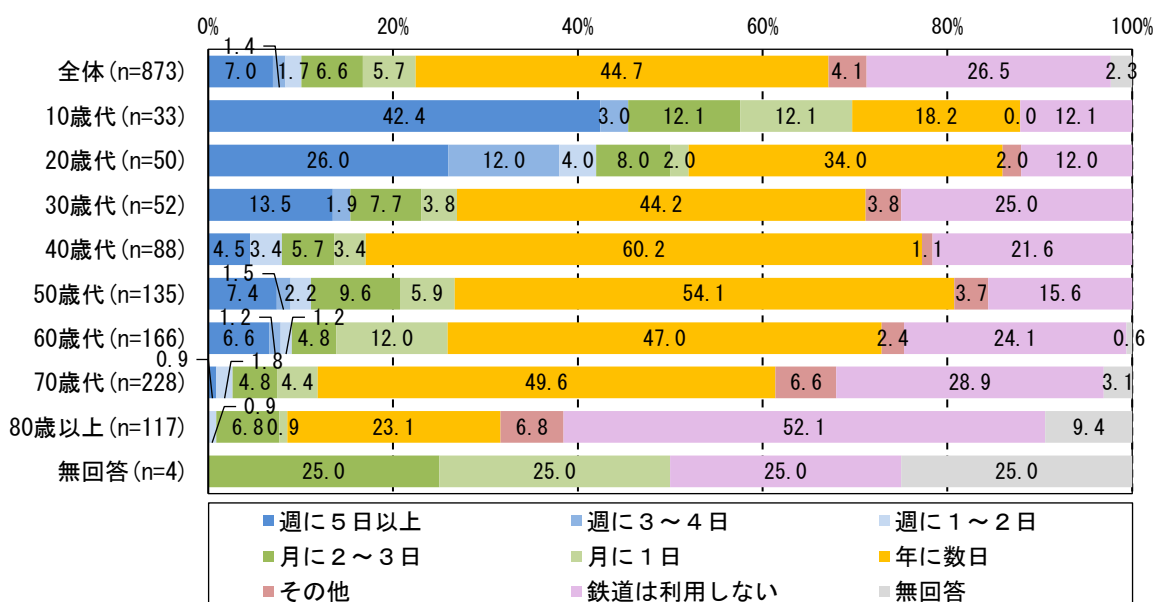
(4) 鉄道（JR 外房線）の利用実態と意識・要望

JR 外房線の利用頻度は全体では「年に数日（44.7%）」が最多となっている。地区別には、鉄道沿線の茂原地区、東郷地区、本納地区で利用頻度が高い傾向となっている。一方、豊田地区、鶴枝地区、新治地区では「鉄道は利用しない」が多くなっている。年代別には10歳代、20歳代において「週に5日以上」への回答が多く、通勤・通学による鉄道利用が多い傾向となっている。一方、高齢者ほど鉄道利用は少ない傾向があり、80歳以上では約半数が「鉄道は利用しない」と回答している。

■JR 外房線の利用頻度（地区別）



■JR 外房線の利用頻度（年代別）

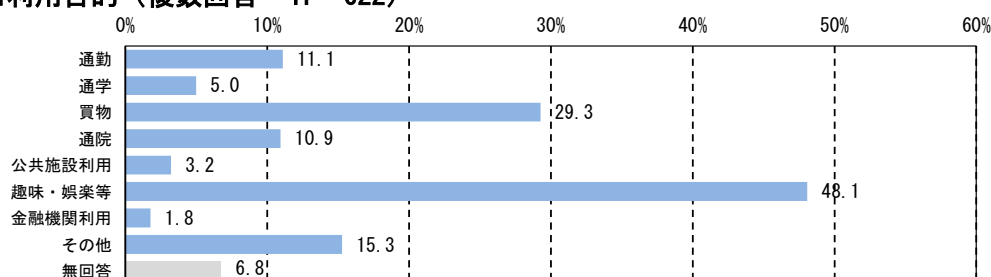


利用目的では「趣味・娯楽等（48.1%）」が最多で、次いで「買物（29.3%）」が多くなっている。その他は「出張・仕事」が16件（2.6%）、「旅行・帰省」が10件（1.6%）となっている。

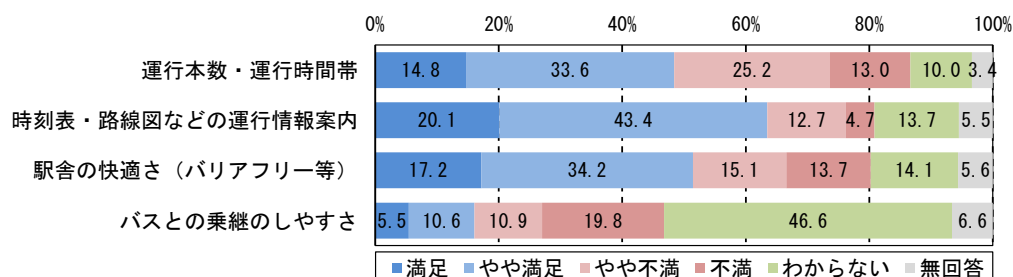
満足度では「時刻表・路線図などの運行情報案内」において高い満足度が示されており、特に鉄道利用者では6割が「満足」「やや満足」への回答となっている。鉄道利用者でも「運行本数・運行時間帯」については「やや不満」「不満」への回答が38.2%となり、利用の課題となっている。鉄道非利用者では「わからない」への回答が多いが、鉄道利用者と同様の傾向となっている。

鉄道を利用しない理由としては「自動車の方が便利だから」が全体で63.2%と最も多く、20歳代～70歳代では最多の回答となっている。80歳代では「その他」への回答が多いが、「鉄道で外出する用事がない」との意見が11件（18.0%）、「身体的な理由（足が悪い等）で鉄道利用が困難」との意見が5件（8.2%）となっている。

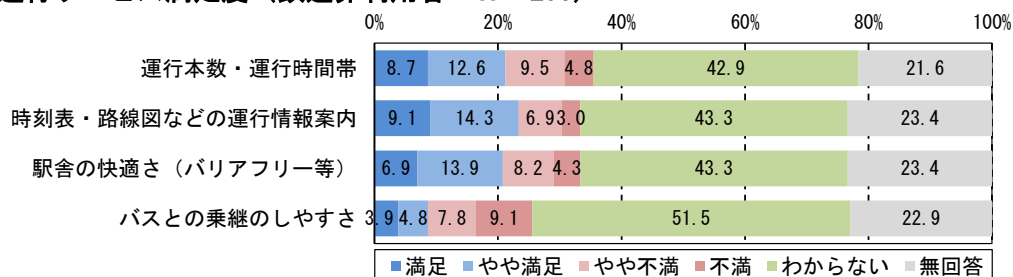
■利用目的（複数回答・n=622）



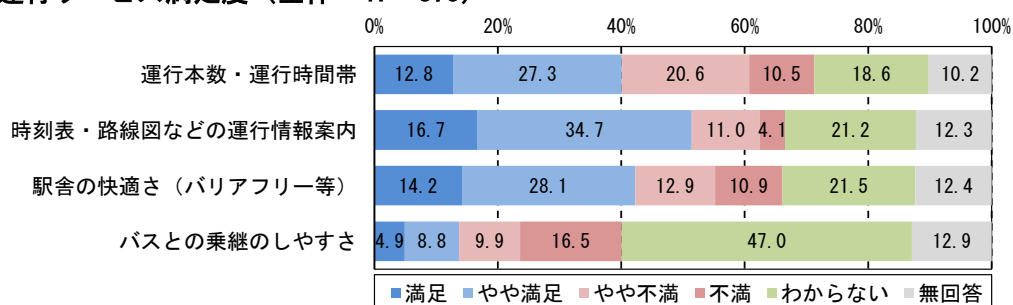
■運行サービス満足度（鉄道利用者・n=622）



■運行サービス満足度（鉄道非利用者・n=231）

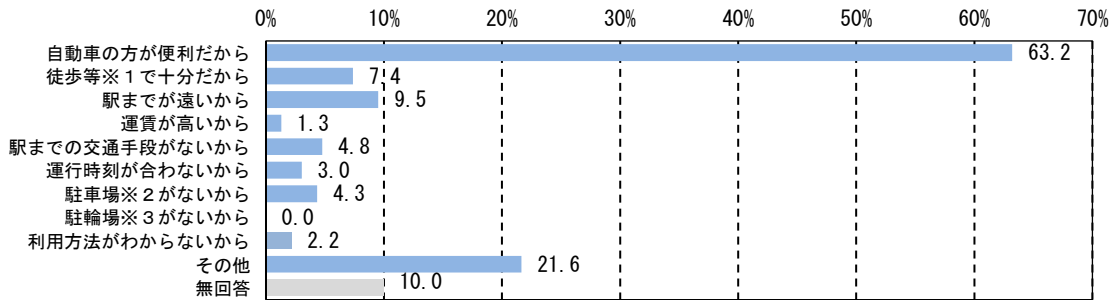


■運行サービス満足度（全体・n=873）

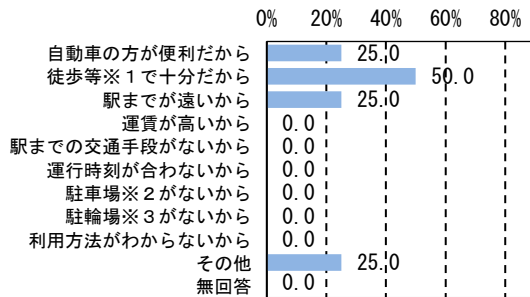


■鉄道を利用しない理由

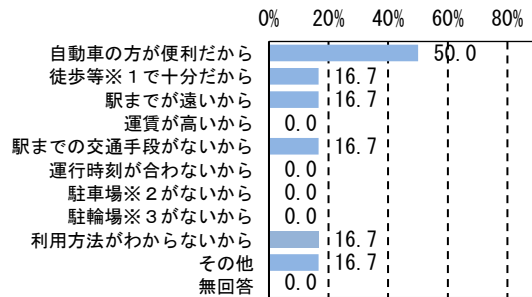
【全体 n=231】



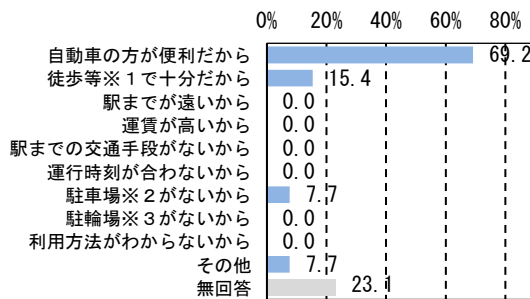
【10歳代 n=4】



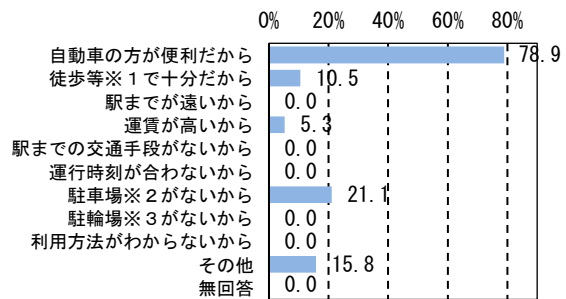
【20歳代 n=6】



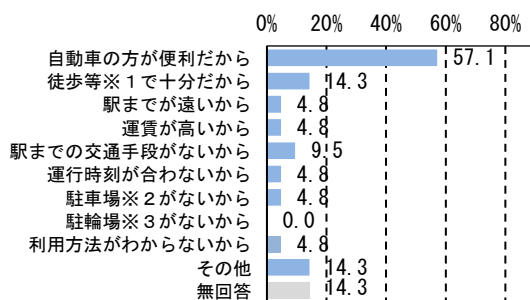
【30歳代 n=13】



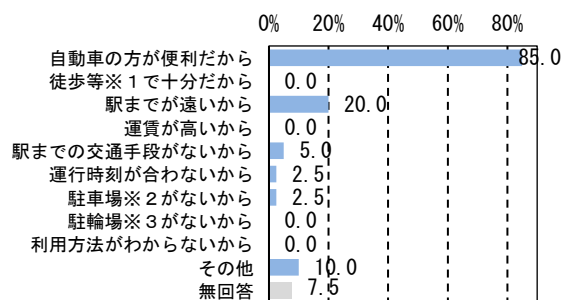
【40歳代 n=19】



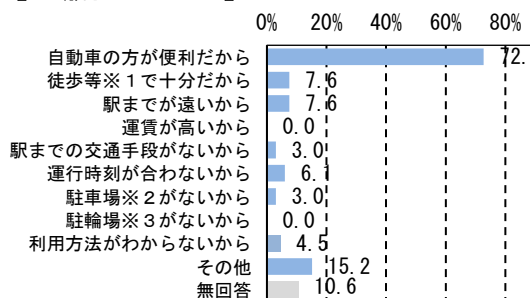
【50歳代 n=21】



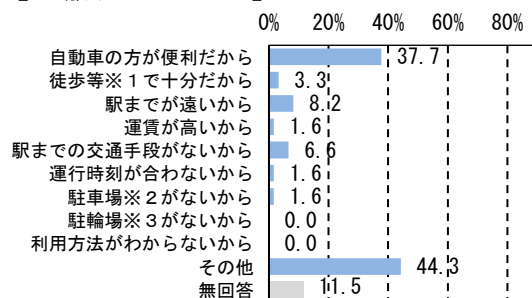
【60歳代 n=40】



【70歳代 n=66】



【80歳以上 n=61】



※1 徒歩等：徒歩・自転車、バイク

※2 駐車場：駅周辺の自動車駐車場

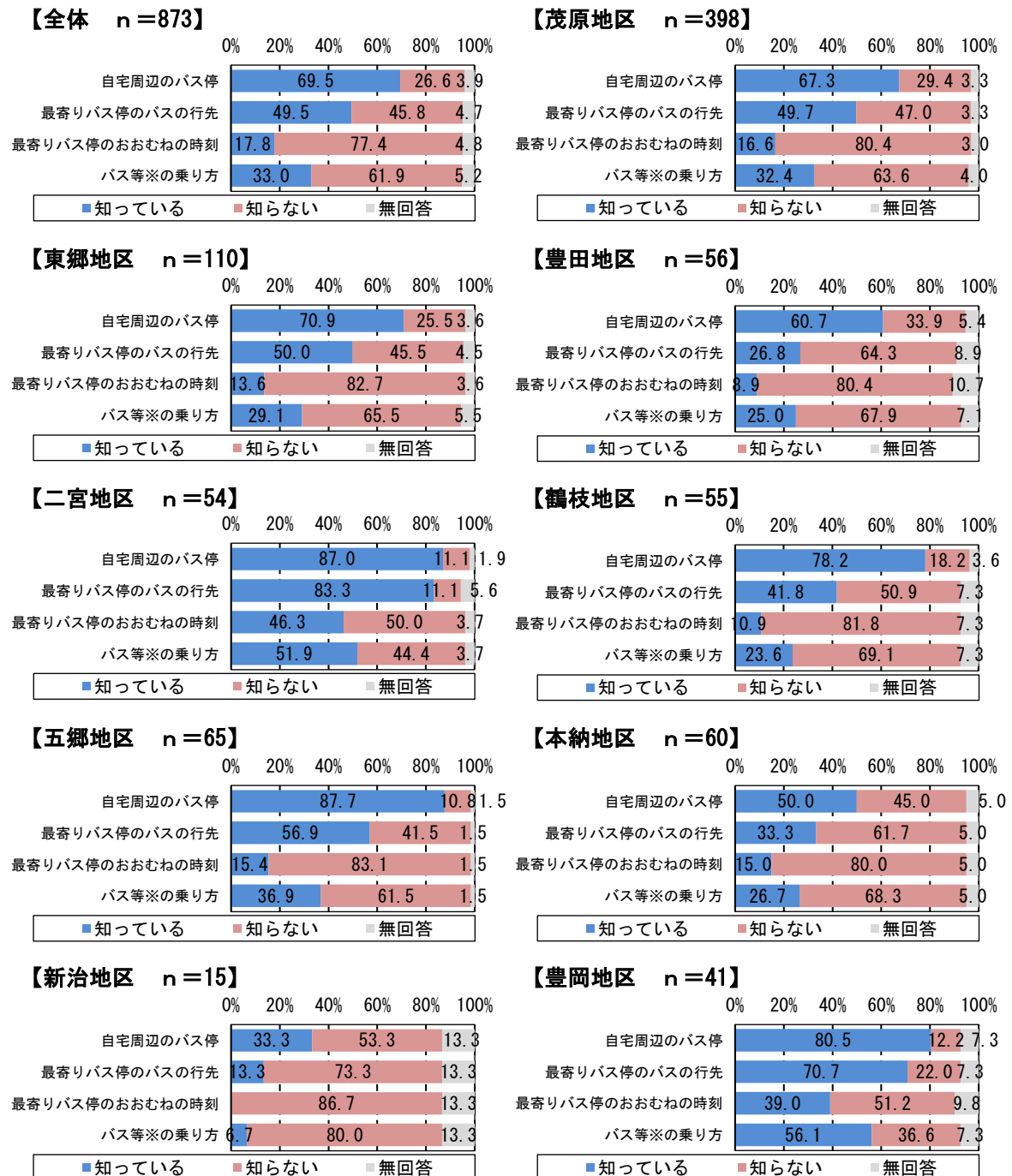
※3 駐輪場：駅周辺の自転車駐輪場

(5) 路線バス・市民バス・デマンド交通の利用実態と意識・要望

路線バス・市民バス・デマンド交通の認知度は、自宅周辺のバス停を知っている人が7割程度、最寄りバス停の行先を知っている人が5割程度と高い傾向となっているが、運行時刻や乗り方については認知度が低くなっている。

地区別には、二宮地区、五郷地区、豊岡地区では認知度が高くなっており、路線バスの運行便数が多い二宮地区では約半数が最寄りバス停のおおむねの時刻を知っていると回答している。一方、デマンド交通エリアとなる新治地区や本納地区では認知度が低い傾向となっている。

■路線バス・市民バス・デマンド交通の認知度



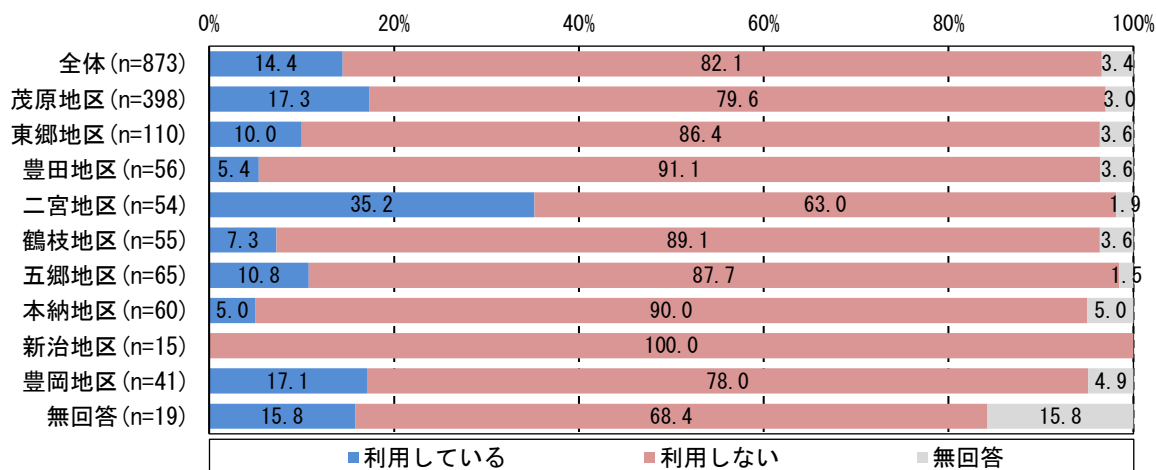
※ 路線バス・市民バス・デマンド交通

利用の有無では「利用している」全体の14.4%となり、バス路線が多数通っている二宮地区では35.2%と多くなっている。この他茂原地区、豊岡地区、東郷地区では1割を超えている。年齢別には80歳以上(21.4%)が最多で、40歳代(15.9%)、10歳代(15.2%)で利用が多い傾向となっている。

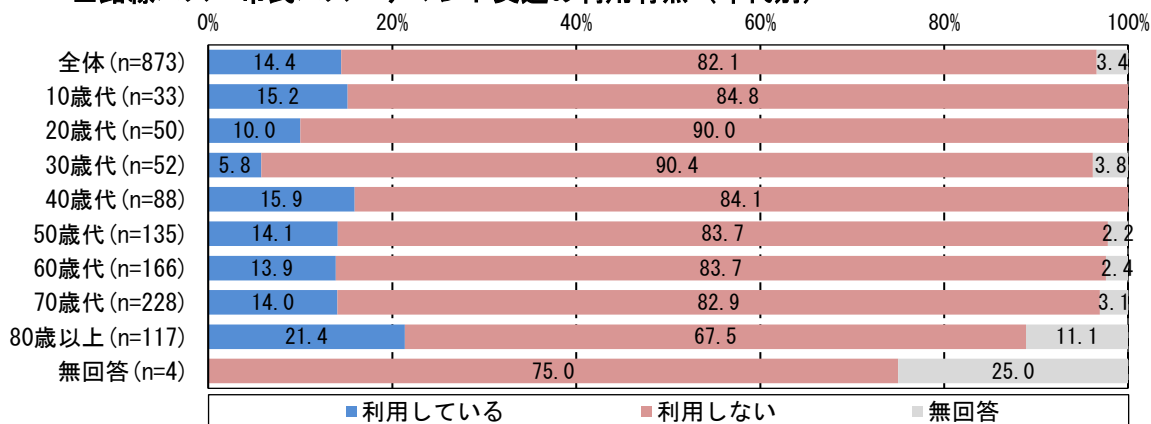
「利用している」と回答した人の内訳としては、79.4%が路線バス、19.8%が市民バスの利用となり、デマンド交通は2.4%と少なくなっている。

路線バス・市民バスの利用頻度は「年に数回」の回答が最多となっている。

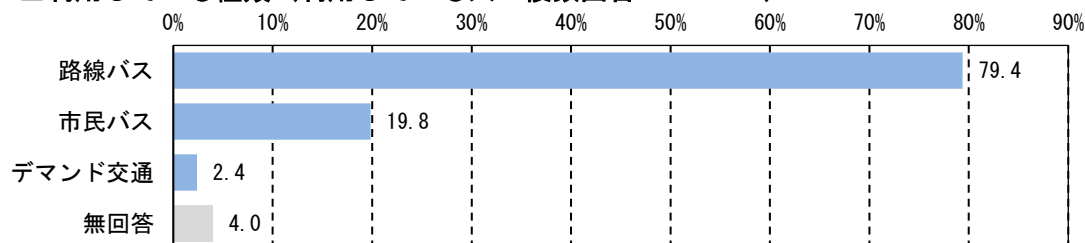
■路線バス・市民バス・デマンド交通の利用有無（地区別）



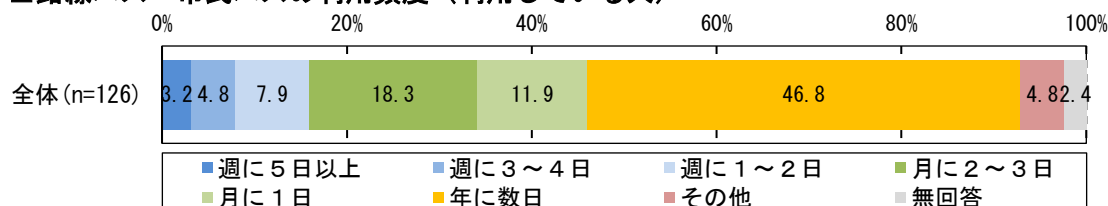
■路線バス・市民バス・デマンド交通の利用有無（年代別）



■利用している種類（利用している人・複数回答 n=126）



■路線バス・市民バスの利用頻度（利用している人）

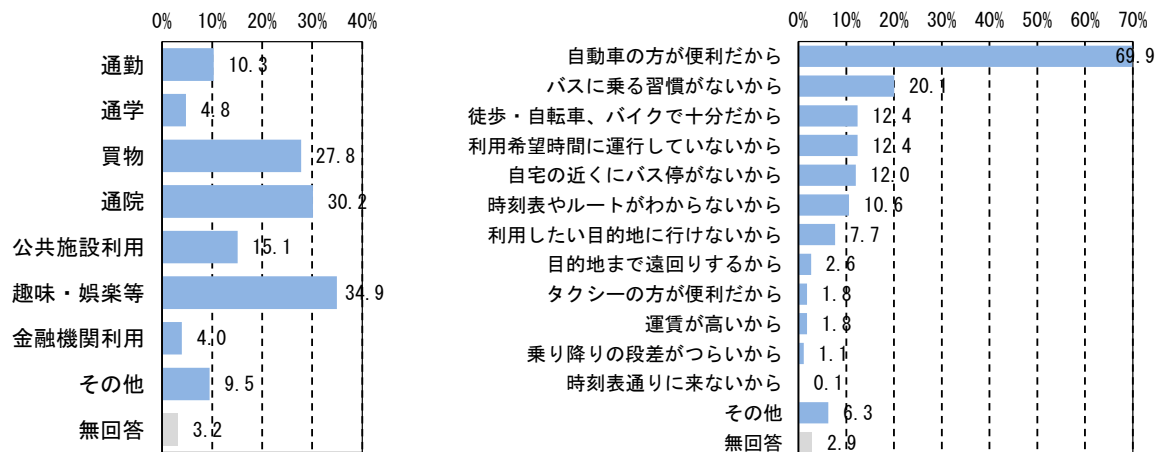


利用目的では「趣味・娯楽等」が34.9%で最も多く、次いで「通院(30.2%)」「買物(27.8%)」と続いている。

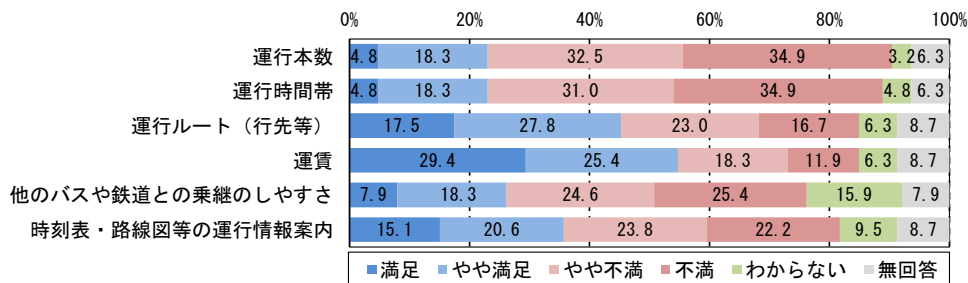
路線バス・市民バス・デマンド交通を利用しない理由としては、「自動車の方が便利だから」が全体の約7割で最多となり、高い自動車依存となっている。また、「バスに乗る習慣がないから」が全体の約2割となっている。

利用満足度は、利用者では「運賃」の満足度が比較的高く、一方「運行本数」「運行時間帯」では不満の割合が多くなっている。非利用者は「わからない」の回答が多いがおおむね同じ傾向となっている。

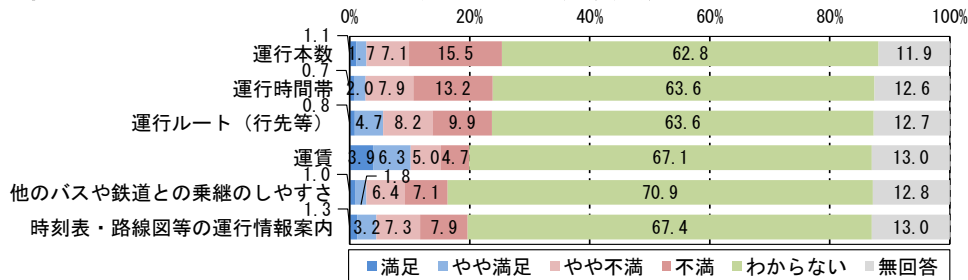
■路線バス・市民バスの利用目的 (複数回答・n=126) **■路線バス・市民バス・デマンド交通を利用しない理由 (複数回答・n=717)**



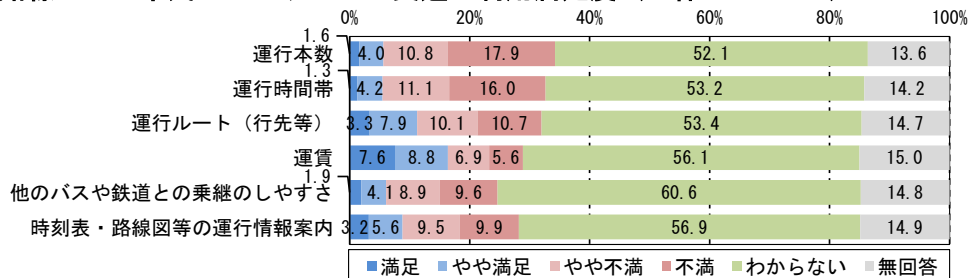
■路線バス・市民バス・デマンド交通の利用満足度 (利用者・n=126)



■路線バス・市民バス・デマンド交通の利用満足度 (非利用者・n=717)



■路線バス・市民バス・デマンド交通の利用満足度 (全体・n=873)



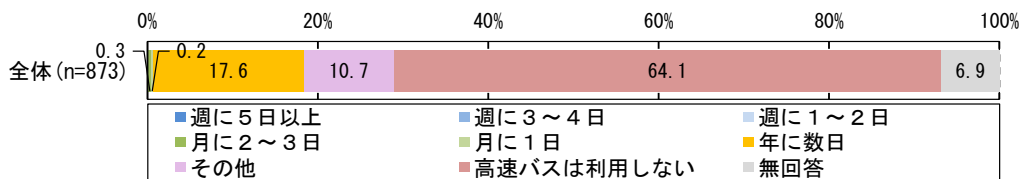
(6) 高速バス（茂原駅～羽田空港・横浜線）の利用実態と意識・要望

高速バスの利用頻度は、「高速バスは利用しない」が64.1%と多く、全体の2割程度が年に数日以上の利用となっている。「その他」への回答としては、「数年（2～3年）に1回程度」が40件（4.6%）、「空港に行く際に利用」が11件（1.3%）となっている。

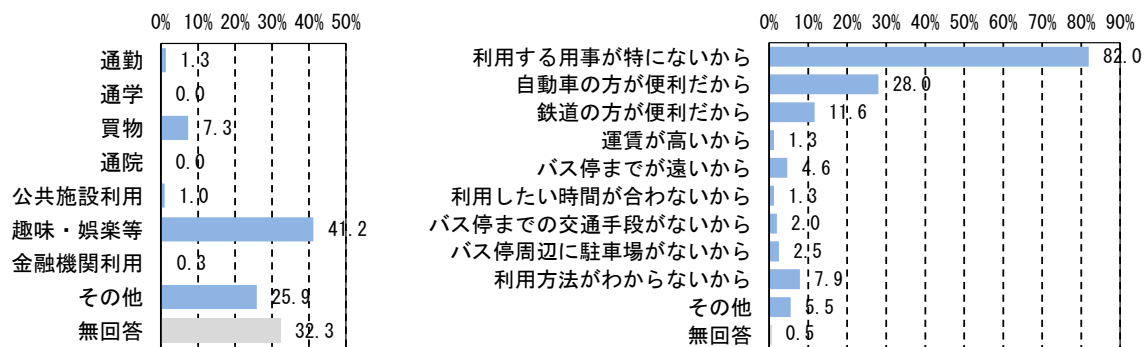
利用目的としては「趣味・娯楽等」が41.2%で最多となり、「その他」への回答としては「旅行・出張等」が55件（17.6%）となり、非日常的な移動が主体となっている。

高速バスを利用しない理由は「利用する用事が特にならないから（82.0%）」が最多となっている。利用満足度では、利用者で運行ルート（行先等）に関して比較的高い満足度となっている。一方、「運行本数・運行時間帯」については半数近くが「やや不満」「不満」の回答となっている。

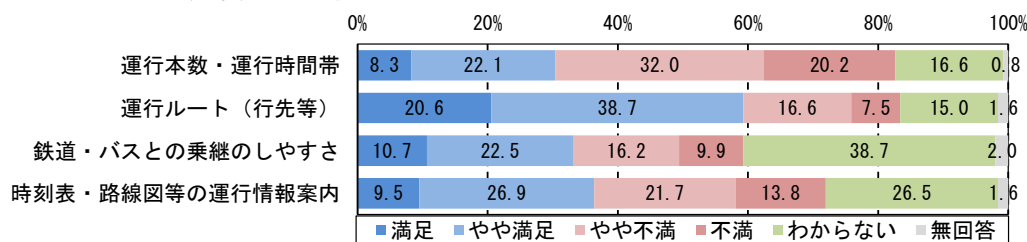
■高速バスの利用頻度



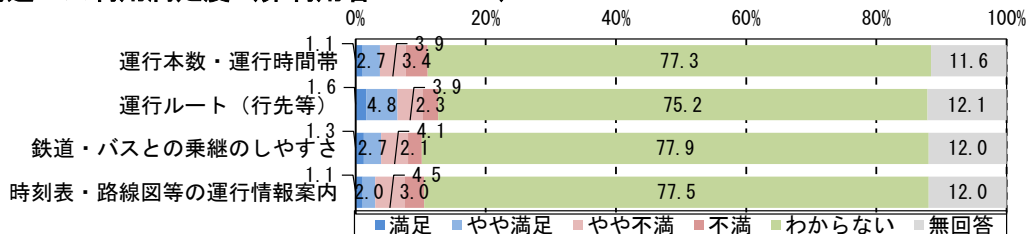
■利用目的（複数回答・n=313） ■高速バスを利用しない理由（複数回答・n=560）



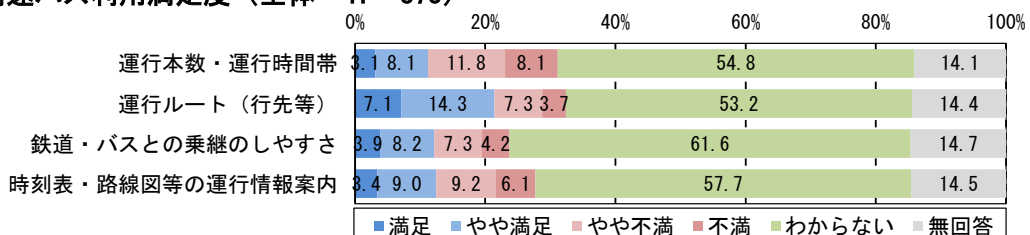
■高速バス利用満足度（利用者・n=253）



■高速バス利用満足度（非利用者・n=560）



■高速バス利用満足度（全体・n=873）



(7) タクシーの利用実態と意識・要望

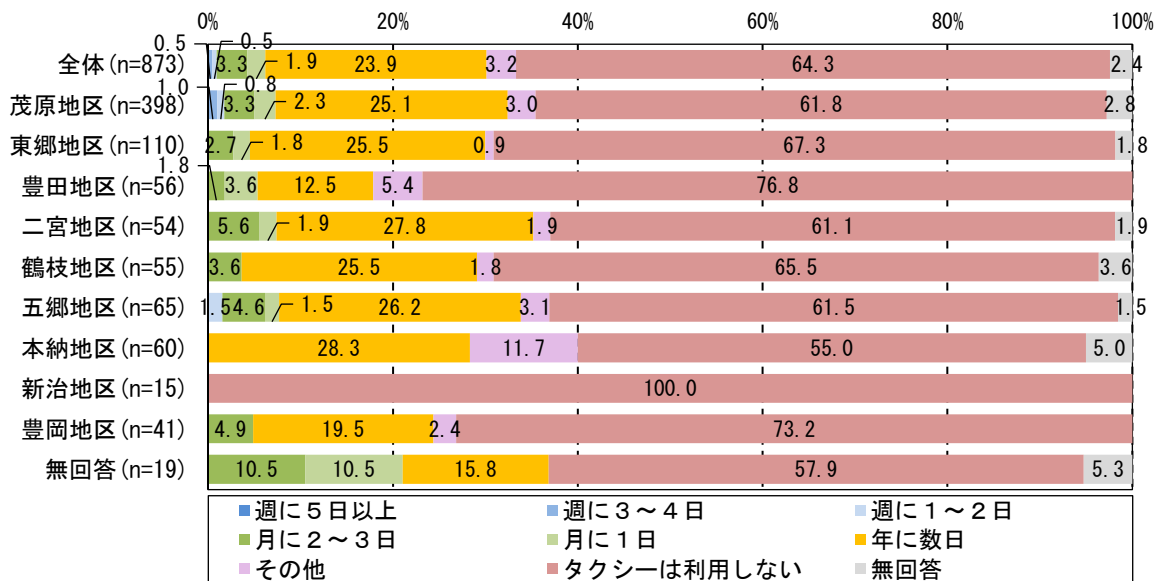
タクシー利用頻度は「タクシーは利用しない」が64.3%と最も多いものの、全体の3割程度が年に数日以上の利用となっている。茂原地区では「週に1日以上」の高頻度利用が1.8%となっており、このほか五郷地区でも「週に1～2日」が1.5%となっている。

利用目的としては「趣味・娯楽等(34.3%)」「通院(27.6%)」が多く、「その他」への回答としては「飲酒時に利用」が9件(2.9%)となっている。

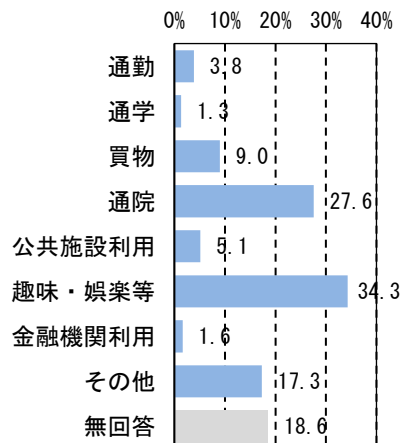
タクシーを利用しない理由は「自動車の方が便利だから」が76.5%と最多で、次に「料金が安いから」が37.3%となっている。

運行サービスの満足度では「利用のしやすさ(電話での呼出し等)」「車両の乗り心地・乗りやすさ」で満足度は高くなっているが、「運賃」では低くなっている。

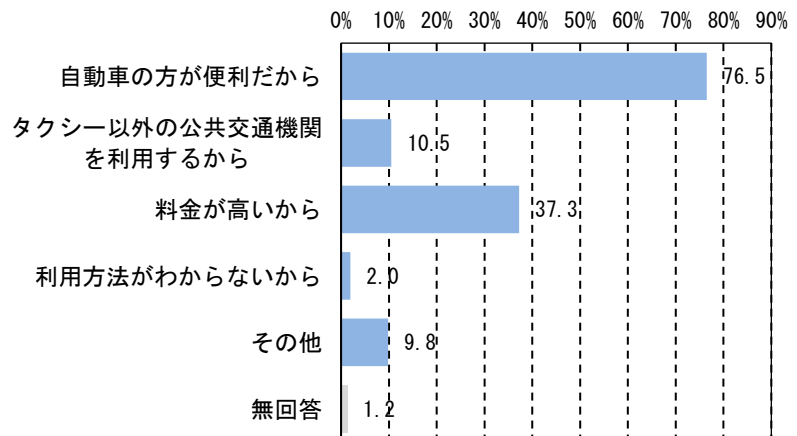
■タクシーの利用頻度



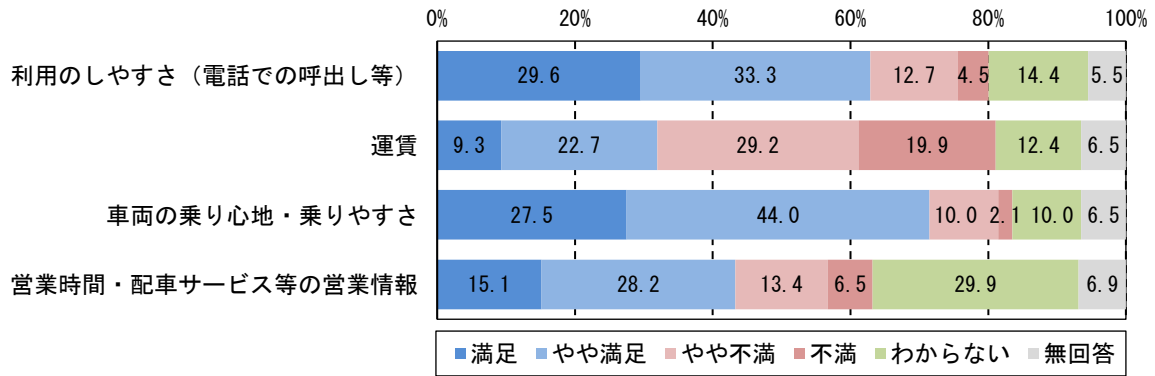
■利用目的 (複数回答・n=312)



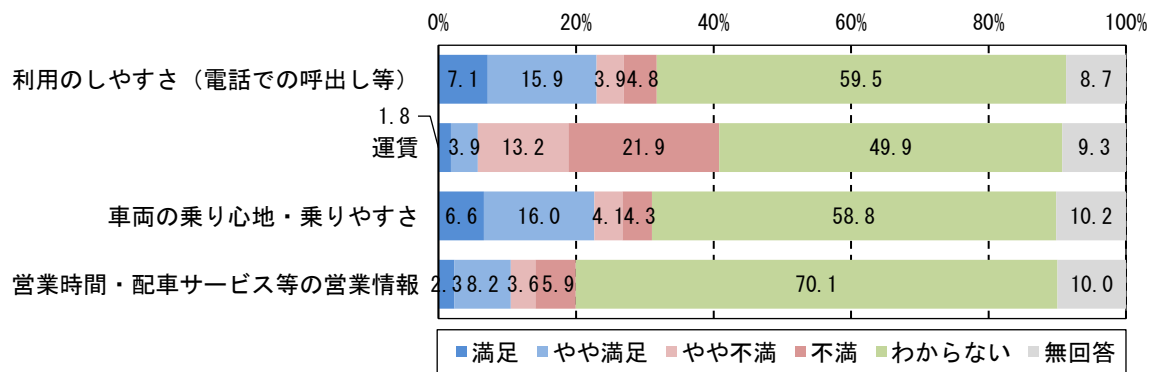
■タクシーを利用しない理由 (複数回答・n=561)



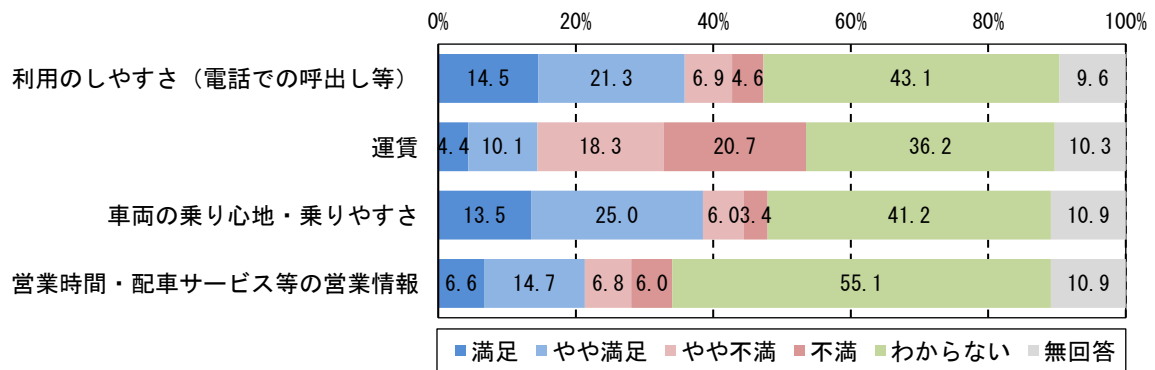
■運行サービス満足度（利用者・n=291）



■運行サービス満足度（非利用者・n=561）



■運行サービス満足度（全体・n=873）

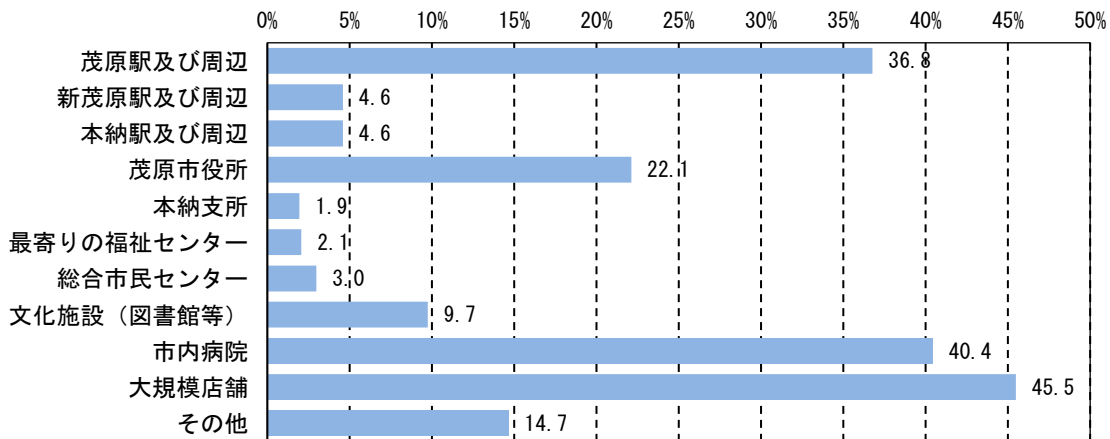


(8) 公共交通の利用意向

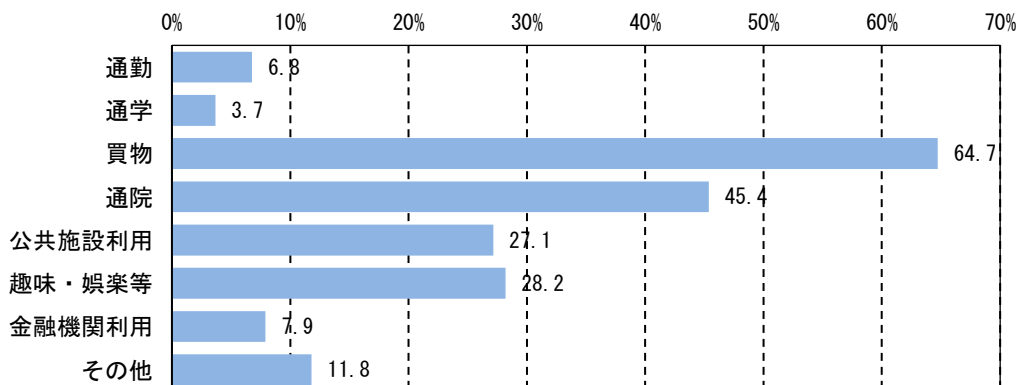
「もし、市内で買物や通院などの目的地へ直接移動できるバスなどの公共交通機関が運行されていたら」という前提のもと、公共交通で行きたい場所では「大規模店舗(45.5%)」「市内病院(40.4%)」が多くなり、目的もそれに対応して「買物(64.7%)」「通院(45.4%)」への回答が多くなっている。

頻度では「年に数日」が5割程度と比較的低頻度の意向が強いものの、「週に5日以上」「週に3～4日」もそれぞれ1割程度の回答となっている。

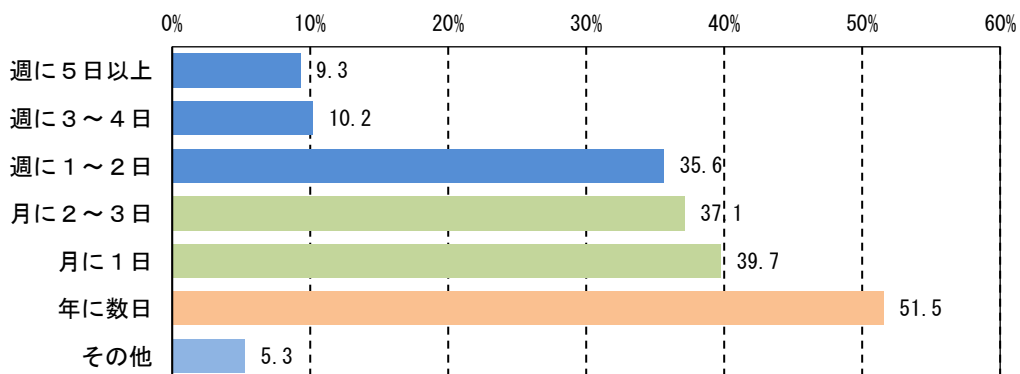
■公共交通で行きたい場所（1位～3位まで回答・無回答を除く・n=873）



■公共交通で行きたい目的（1位～3位まで回答・無回答を除く・n=873）



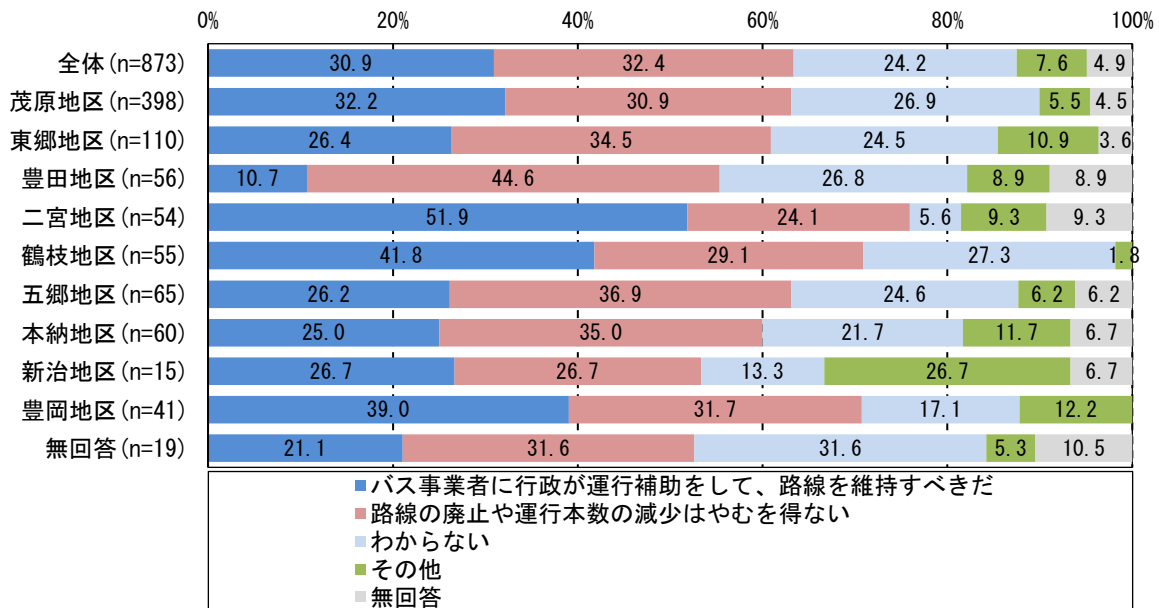
■公共交通で行きたい頻度（1位～3位まで回答・無回答を除く・n=873）



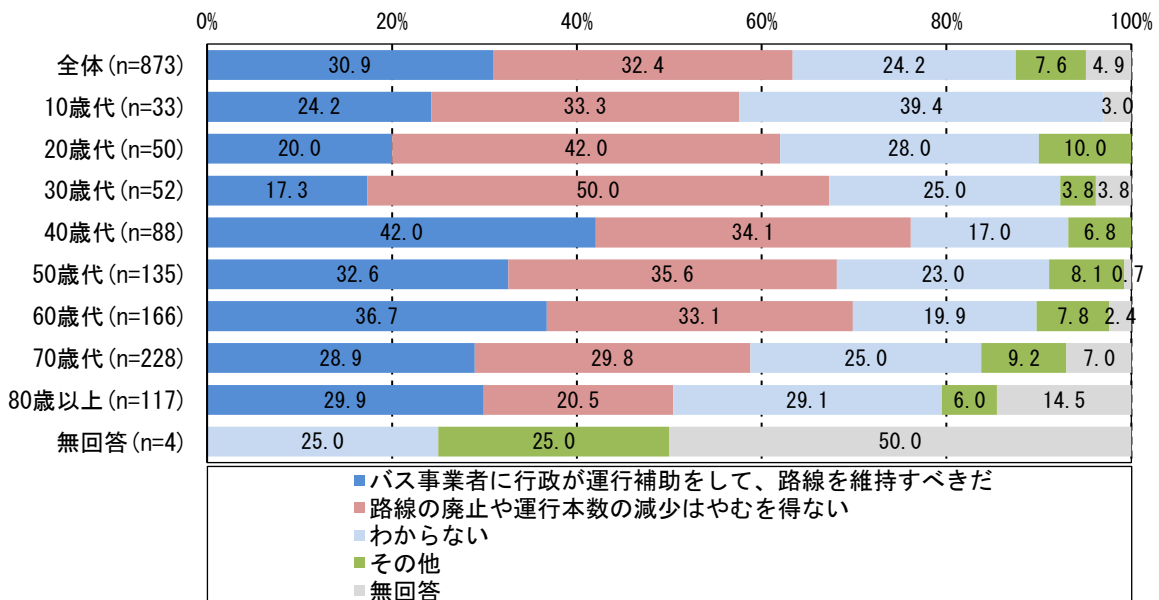
(9) 公共交通の今後のあり方

路線バス事業者から路線の廃止や減便の意向が出された場合の対応は、全体としては「バス事業者に行政が運行補助をして、路線を維持すべきだ」と「路線の廃止や運行本数の減少はやむを得ない」への回答が拮抗しているが、豊田地区では「廃止・減少はやむを得ない」が多数、二宮地区、鶴枝地区では「路線を維持すべき」が多数となっている。年代別には高齢者ほど「廃止・減少はやむを得ない」への回答数が少なくなっている。

■路線バスの廃止や減便の意向が出された場合の対応方法（地区別）

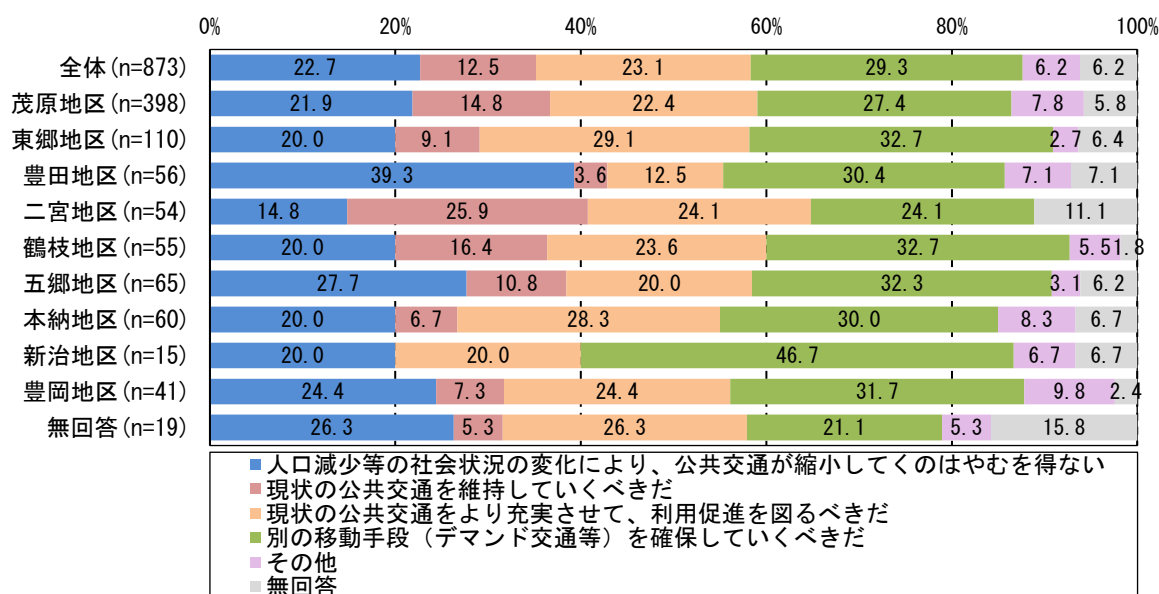


■路線バスの廃止や減便の意向が出された場合の対応方法（年代別）

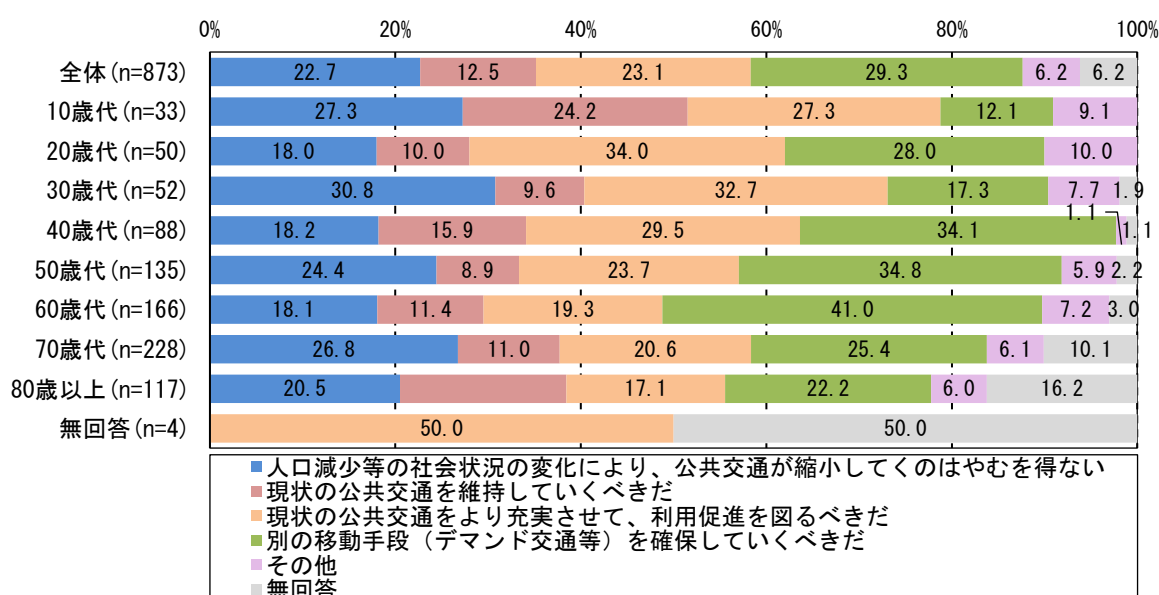


「公共交通について、今後どのような方向で取り組む必要があるかという」問いに対する考え方では、「別の移動手段（デマンド交通等）を確保していくべきだ」が 29.3%で最多となっている。豊田地区では「人口減少等の社会状況の変化により、公共交通が縮小してくのはやむを得ない」への約4割と多くなっている。年代別では、50歳代で「別の移動手段（デマンド交通等）を確保していくべきだ」が 41.0%と多くなっている。また、若年層ほど「現状の公共交通をより充実させて、利用促進を図るべきだ」の回答割合が高い傾向となっている。

■今後の公共交通に対する考え方（地区別）



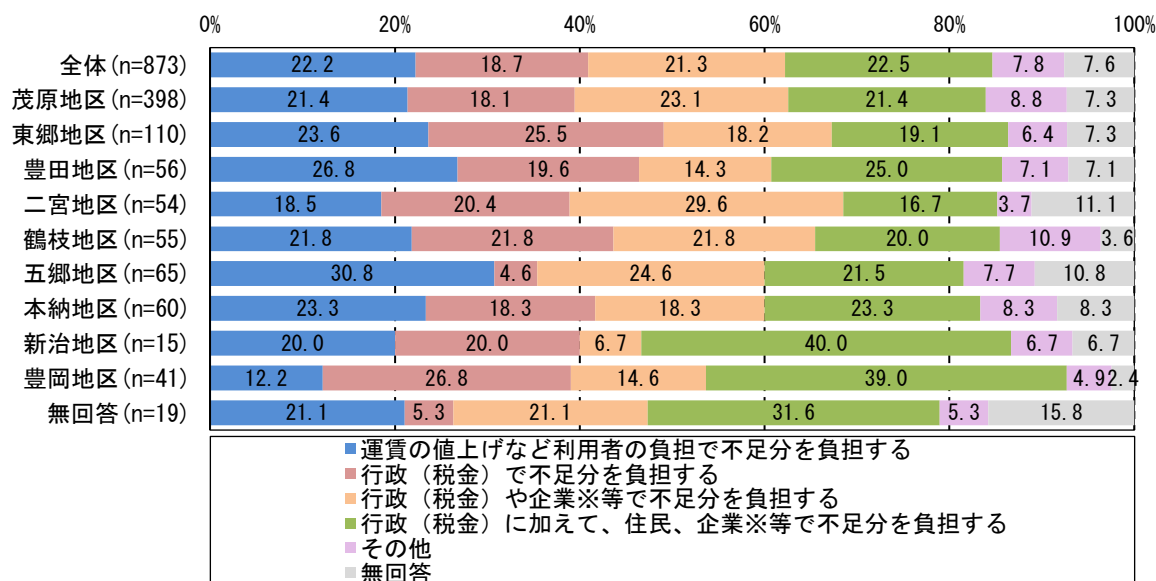
■今後の公共交通に対する考え方（年代別）



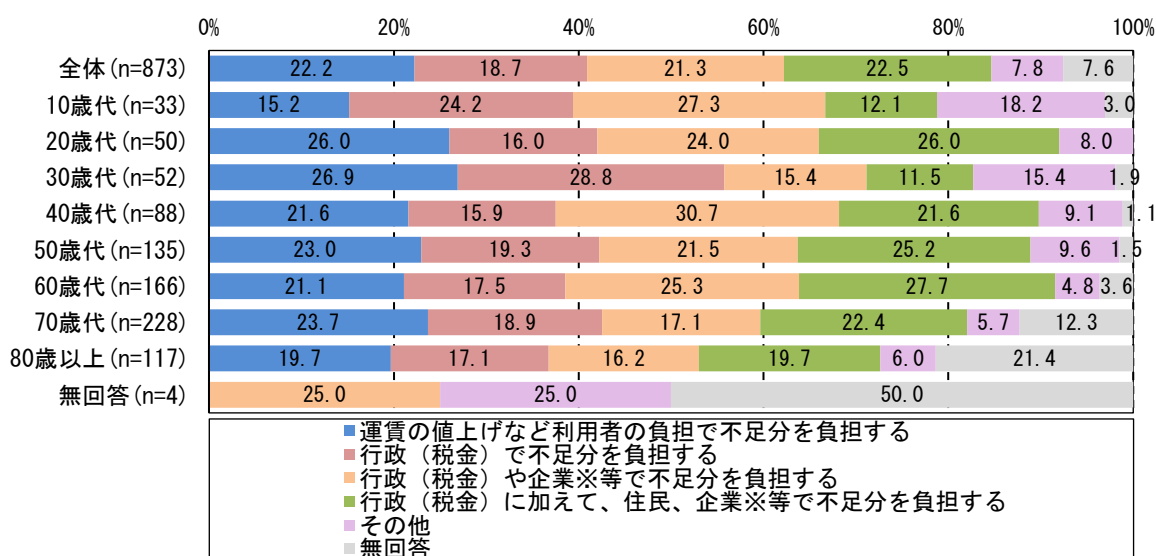
「今後公共交通についてどのような負担方法により、維持・充実していくべきだと思うか」という問いに対しては、新治地区、豊岡地区では「行政（税金）に加えて、住民、企業等で不足分を負担する」への回答が4割程度と多くなっている。一方、五郷地区では「運賃の値上げなど利用者の負担で不足分を負担する」への回答が3割程度と多くなり、「行政（税金）で不足分を負担する」が4.6%と最も少なくなっている。

年代別では各年代で回答が分散しているが、「行政（税金）で不足分を負担する」への回答は10歳代、30歳代が比較的多くなっている。

■公共交通に対する費用負担の考え方（地区別）



■公共交通に対する費用負担の考え方（年代別）

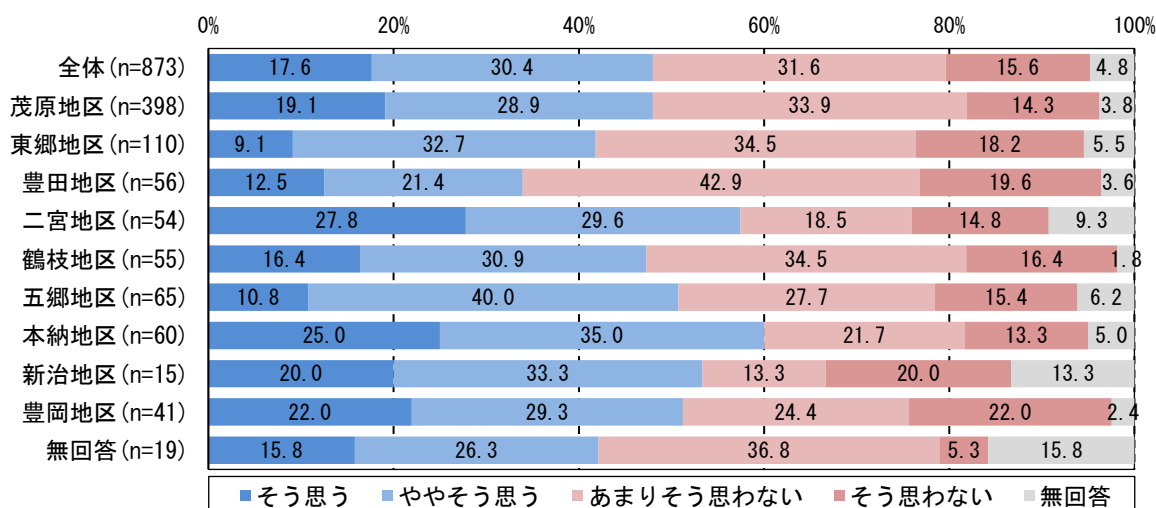


※ バス運行に対する負担金や広告料の支出

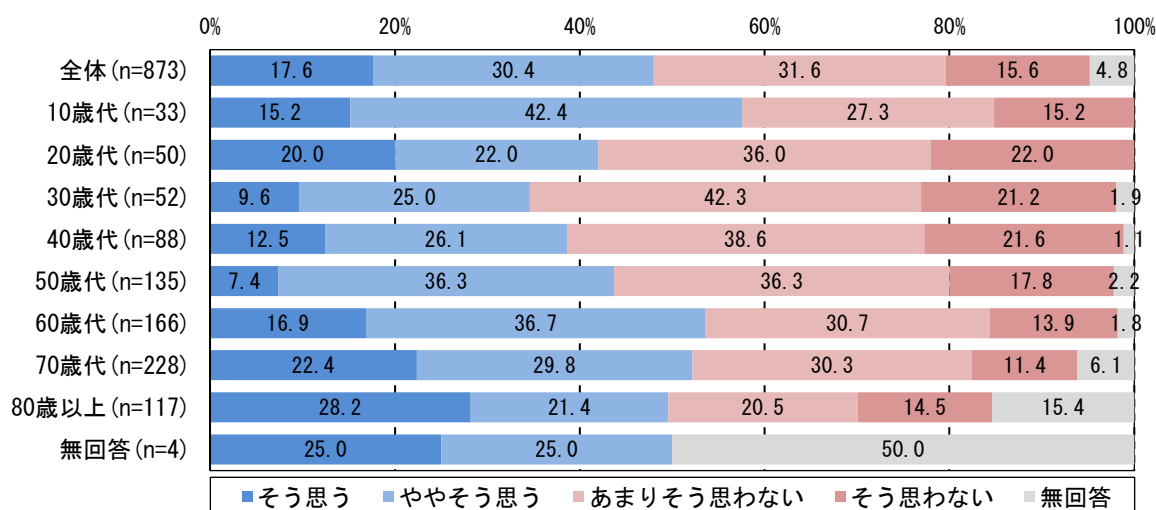
「公共交通を今後も維持するために、自身で利用するか」という問いに対して、全体では「そう思う」「ややそう思う」と「あまりそう思わない」「そう思わない」がほぼ半数で拮抗する形となっている。地区別には二宮地区と本納地区で利用意識が高く、デマンド交通エリアである豊田地区では利用意識が低い傾向となっている。

年代別には10歳代及び高齢者ほど自分自身で公共交通を利用する意識が高い傾向となっており、20歳代から50歳代にかけては利用意識が低い傾向となっている。

■自身の公共交通の利用意識（地区別）



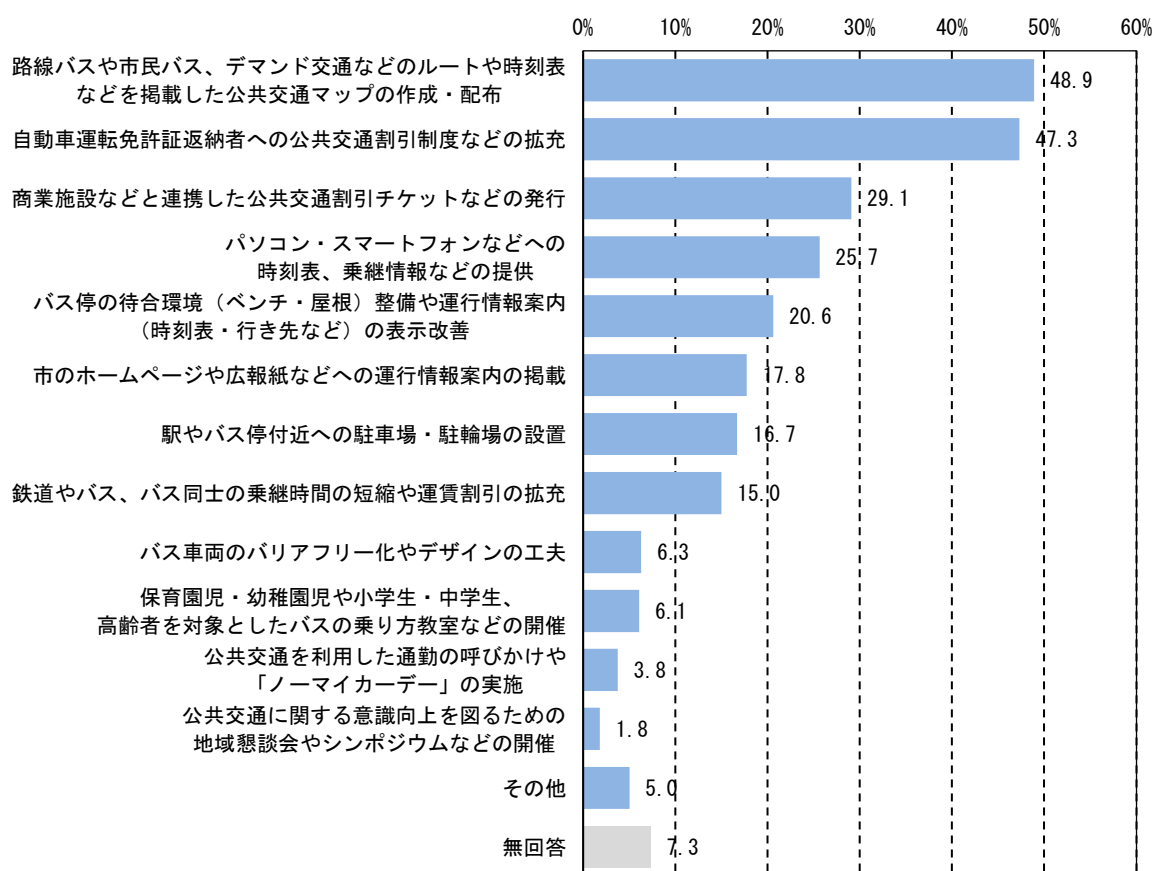
■自身の公共交通の利用意識（年代別）



公共交通の利用を促進するために効果的な取組みとしては、「路線バスや市民バス、デマンド交通などのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布（48.9%）」が最多となり、このほか「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供（25.7%）」「市のホームページや広報紙などへの運行情報案内の掲載（17.8%）」といった公共交通に関する情報提供について意見が多い傾向となっている。

2番目に多いのは「自動車運転免許証返納者への公共交通割引制度などの拡充（47.3%）」であり、「商業施設などと連携した公共交通割引チケットなどの発行（29.1%）」など割引施策による意見も多くなっている。

■公共交通の利用を促進するために効果的な取組み



市民アンケート調査のまとめ

■日常の移動について

- ・ 困る移動目的は「通院」「買物」が多く、10歳代と80歳以上で移動に困っている人が多い。
- ・ 市内では「医療施設」への移動に困る人が多い、市外では「千葉市」や「東京都」が多い。
- ・ 通勤・通学では若年層ほど移動頻度が高く、「千葉市」への移動と公共交通では鉄道利用が多い。
- ・ 買物では「自宅周辺」など近場への移動が主体で、自動車による移動が多い。
- ・ 通院ではかかりつけ医等市内の病院のほか「長生病院」が多く、自動車による移動が多い。
- ・ 公共施設では「茂原市役所」「本納支所」が多く、移動の頻度は少ない。

■鉄道（JR 外房線）の利用実態

- ・ 10歳代、20歳代において通勤・通学による高頻度の利用が多く、高齢者ほど利用が少ない。
- ・ 「運行情報案内」には高い満足度が示されているが、「運行本数・運行時間帯」の満足度が低い。

■路線バス・市民バス・デマンド交通の利用実態

- ・ 運行時刻や乗り方についての認知度が低く、全体の利用頻度も少ない。
- ・ 利用しない理由としては「自動車の方が便利だから」が多数。

■高速バス（茂原駅～羽田空港・横浜線）の利用実態

- ・ 全体の利用頻度は低く、「利用する用事が特にないから」利用しないとの回答が多い。
- ・ 「運行ルート（行先等）」の満足度は高く、「趣味・娯楽等」といった特定の目的の利用が多い。

■タクシーの利用実態

- ・ 「趣味・娯楽等」のほか「通院」のための利用が多い。
- ・ 「運賃」の満足度が低く、「自動車の方が便利だから」利用しないとの回答が多い。

■公共交通の利用意向と今後のあり方

- ・ 公共交通があれば行きたい場所は「大規模店舗」「市内病院」が多く、目的も「買物」「通院」が多い。
- ・ 高齢者ほど公共交通を必要としており、行政による補助により維持すべきとする意見が多い。
- ・ 自動車を持たない（運転免許がない）人が多い10歳代と80歳以上については、公共交通を維持するために自分自身が利用していく意識が高い。
- ・ 公共交通の利用を促進するための取り組みとしては、「公共交通マップの作成・配布」や「運行情報案内の掲載」といった情報提供を求める声が多い。

3-2 市民バス利用者アンケート調査

市民バス利用者を対象に、市民バスの利用実態や意識・要望などについて把握するため、アンケート調査を行った。

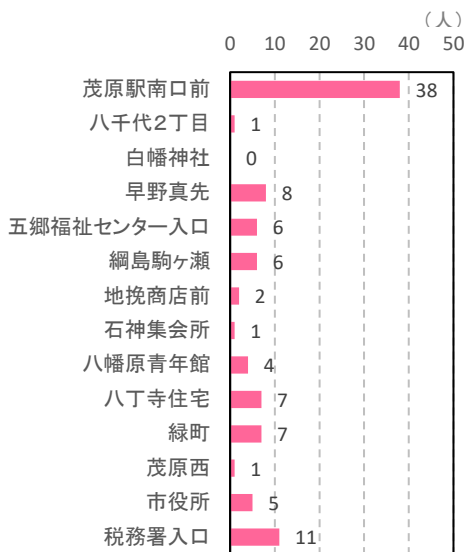
調査対象者	市民バス4コース利用者 (南部(五郷)コース、南部(鶴枝)コース、東部コース、北部(豊岡)コース)				
調査方法	調査員の車両乗込みによるビンゴ形式調査票の活用 ・調査日：令和4年12月12日(月)、12月15日(木)、12月16日(金) ・調査時間：始発～終発(全便)				
回収状況	回収票数：249票(回答拒否16票を除く)				
		南部(五郷)コース	南部(鶴枝)コース	東部コース	北部(豊岡)コース
	12月12日(月)	17票	18票	30票	12票
	12月15日(木)	11票	26票	42票	14票
	12月16日(金)	17票	26票	26票	10票

(1) 利用実績

①南部(五郷)コース

3日間の総利用者数は49人で、茂原駅での乗降が38人と最も多く、次いで税務署入口(11人)、早野真先(8人)となっている。主なOD※では茂原駅を発着としたものが多く、茂原駅～市役所・税務署入口間といった短距離での利用が目立っている。便当りでは最終便の利用が極めて少なくなっている。

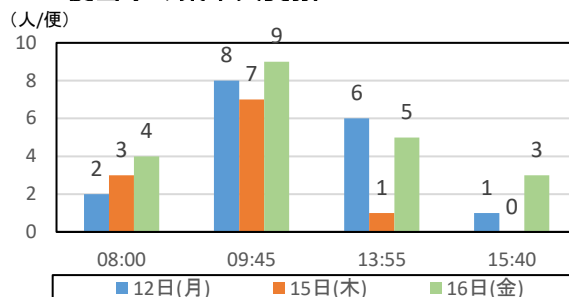
・停留所別乗降者数(3日間合計)



・主なOD

利用区間	件数
茂原駅→綱島駒ヶ瀬	5
緑町→茂原駅	5
茂原駅→市役所	4
茂原駅→税務署入口	4
早野真先→税務署入口	4

・便当りの乗車人員数

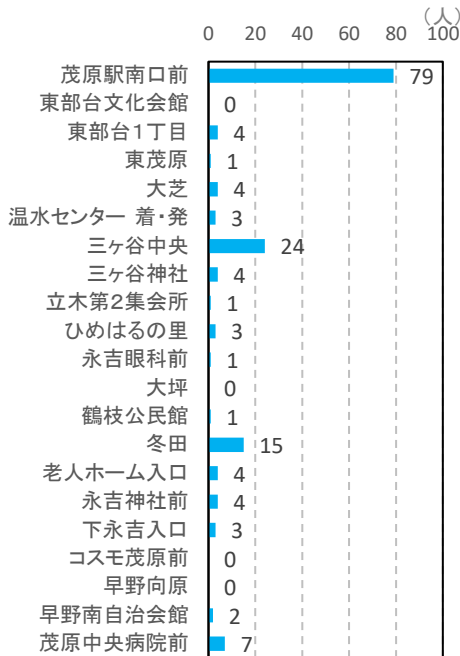


※OD=O (Origin: 起点) D (Destination: 終点) の略。本項ではある利用者一人が乗車してから降車するまでの利用区間を指す。

②南部（鶴枝）コース

3日間の総利用者数は80人で、茂原駅での乗降が79人と最も多く、次いで三ヶ谷中央(24人)、冬田(15人)となっている。主なODでは茂原駅～三ヶ谷中央または冬田の利用が多く、比較的長距離の利用が多くなっている。便当りでは初便の利用が極めて少なくなっている。

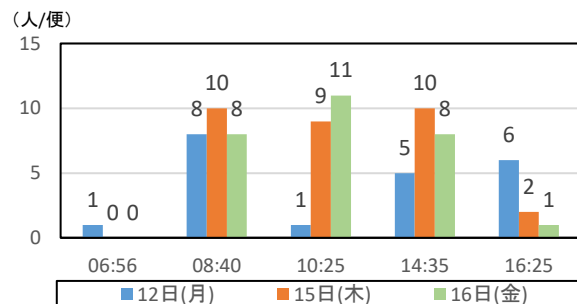
・ 停留所別乗降者数（3日間合計）



・ 主なOD

利用区間	件数
茂原駅→三ヶ谷中央	13
三ヶ谷中央→茂原駅	10
冬田→茂原駅	9
茂原駅→冬田	6

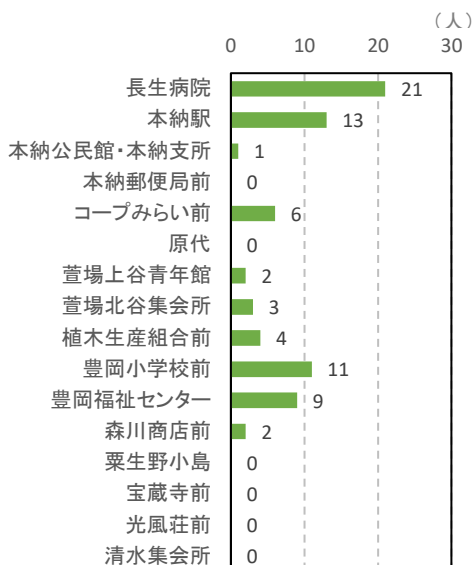
・ 便あたりの乗車人員数



③北部（豊岡）コース

3日間の総利用者数は36人で、長生病院での乗降が21人と最も多く、次いで本納駅(13人)、豊岡小学校前(11人)、豊岡福祉センター(9人)となっている。主なODでは豊岡地区と本納駅・長生病院間での利用となっている。なお、末端部の粟生野小島～清水集会所間では3日間において利用者が0人であった。

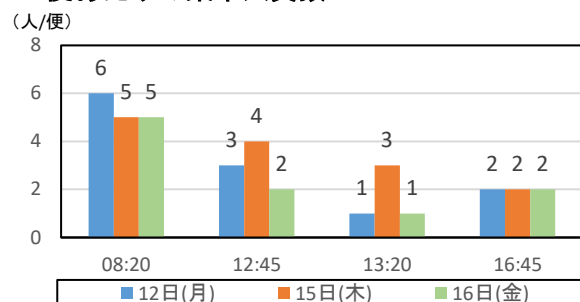
・ 停留所別乗降者数（3日間合計）



・ 主なOD

利用区間	件数
豊岡小学校前→長生病院	4
豊岡福祉センター→長生病院	4
豊岡小学校前→本納駅	3
本納駅→豊岡福祉センター	3

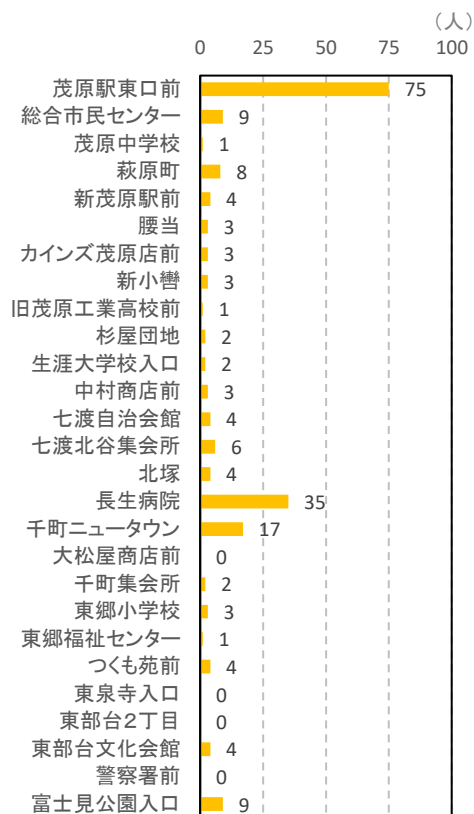
・ 便あたりの乗車人員数



④東部コース

3日間の総利用者数は100人で、茂原駅での乗降が75人と最も多く、次いで長生病院(35人)、千町ニュータウン(17人)となっている。主なODでは茂原駅～長生病院間、茂原駅～千町ニュータウン間が多数となっている。便当りでは午前中～昼までの便に利用が集中する傾向となっている。

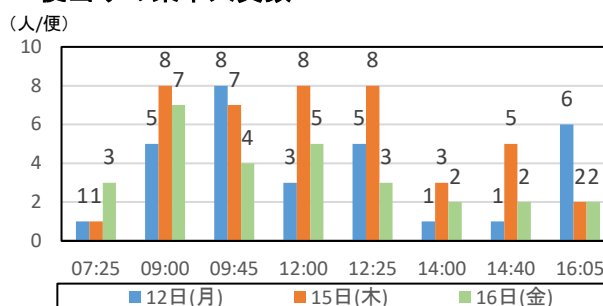
・ 停留所別乗降者数 (3日間合計)



・ 主なOD

利用区間	件数
茂原駅→長生病院	14
長生病院→茂原駅	9
千町ニュータウン→茂原駅	5
茂原駅→千町ニュータウン	3

・ 便当りの乗車人員数

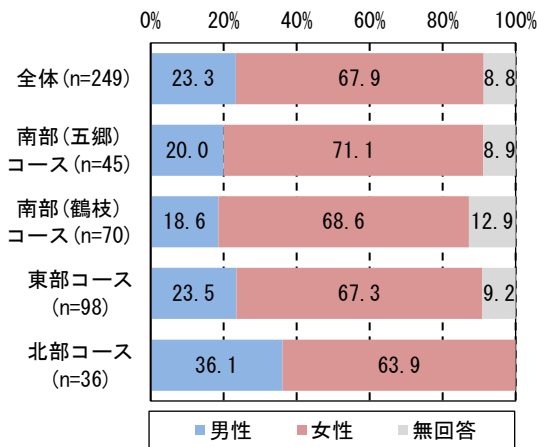


(2) 回答者の属性

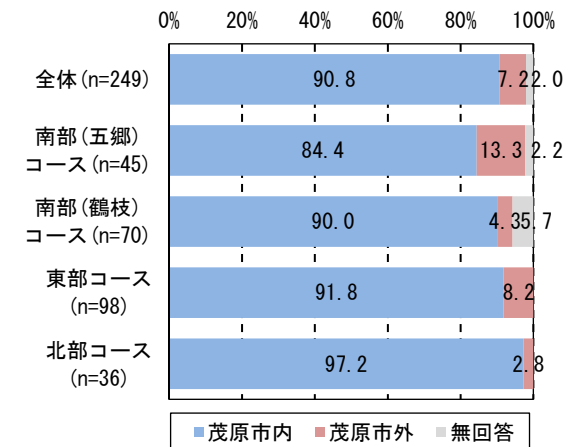
回答者の属性は女性が多く、住まいは90.8%が茂原市内在住者となっている。年齢では60歳以上が全体の76.7%となり高齢者の利用が多数を占めている。

運転免許の保有状況では74.3%が「無」に回答しており、免許を持っていない方の利用が多い。運転免許保有者の28.6%が免許返納の意向を示しており、今後も免許を持たない方の利用が増加するものとみられる。

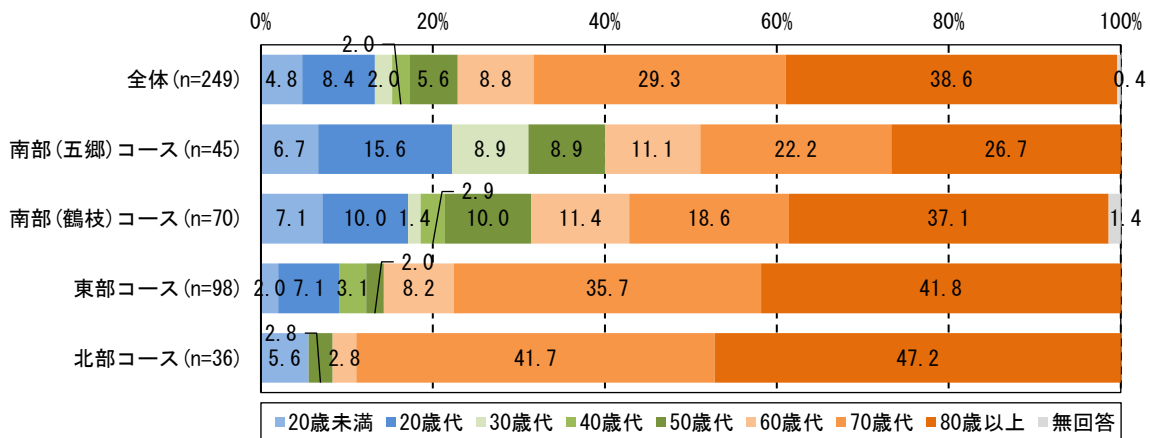
■性別



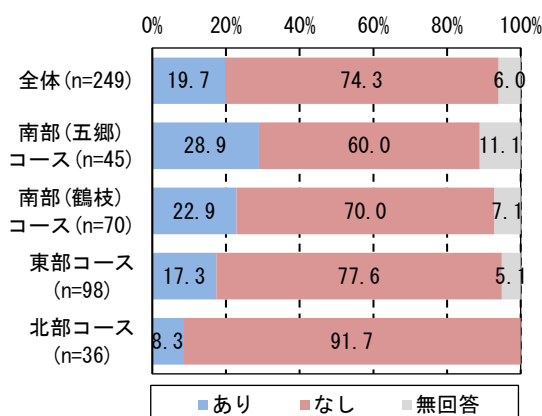
■住まい



■年齢

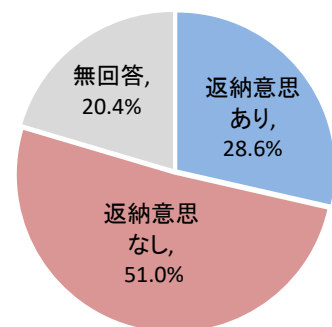


■運転免許有無



■運転免許返納意思

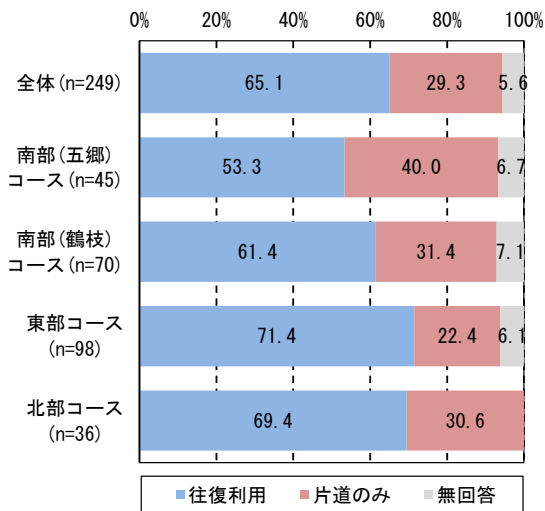
(運転免許「あり」と回答した方 n=49)



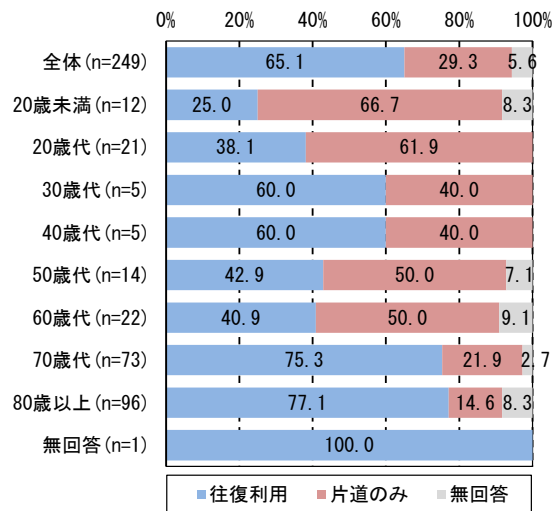
(3) 市民バスの利用特性

利用の仕方としては往復利用が 65.1% を占め、29.3% は片道のみの利用となっている。便数の多い東部コース（8 便/日）は往復利用が最も多く 71.4% となる一方、便数の少ない南部（五郷）コース（4 便/日）では往復利用が 53.3% となっている。また、年代別では 70 歳以上の高齢層では往復利用が 7 割を超える一方、特に 20 歳代以下の若年層では片道利用が多くなっている。

■往復利用有無（コース別）

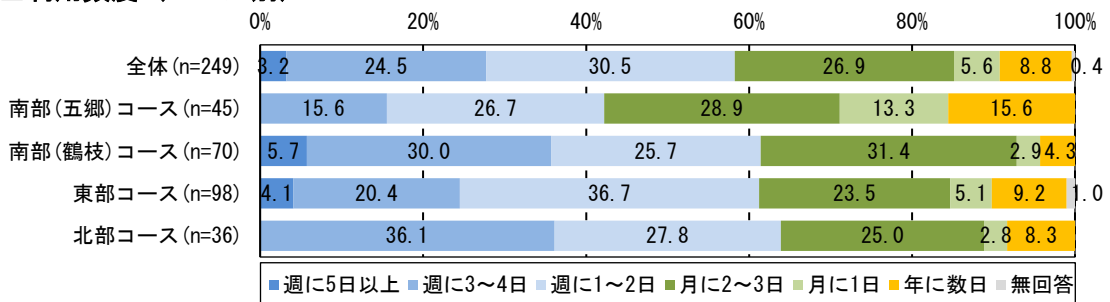


■往復利用有無（年代別）

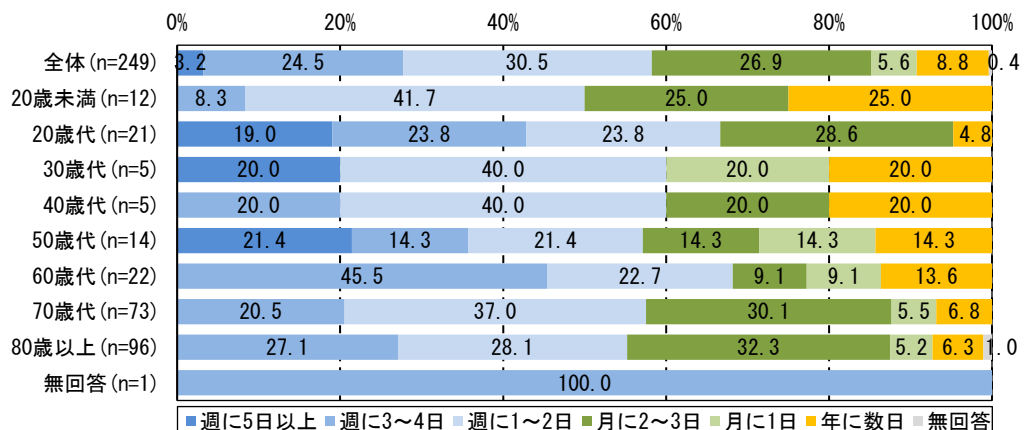


利用頻度では週に 1 日以上の利用が全体の 58.2% となり、地区別には南部（鶴枝）コースと北部コースで頻度が高い傾向となっている。南部（五郷）コースでは 15.6% が「年に数日」への回答となっている。年代別には 20 歳代、30 歳代、50 歳代の 2 割程度が「週に 5 日以上」と回答している。20 歳未満、40 歳代、60 歳代以上で「週に 5 日以上」の回答はないが、全体としては週に 1 日以上の利用者が半数を超え利用頻度の高い傾向となっている。

■利用頻度（コース別）

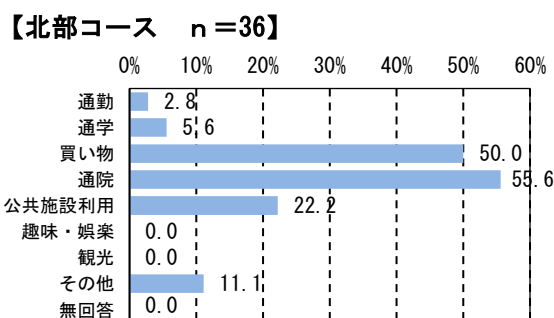
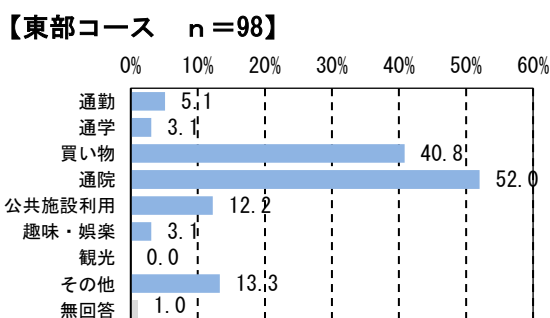
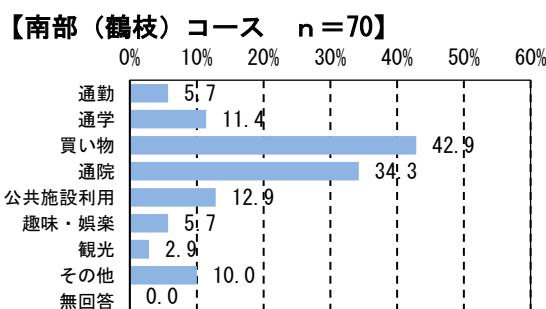
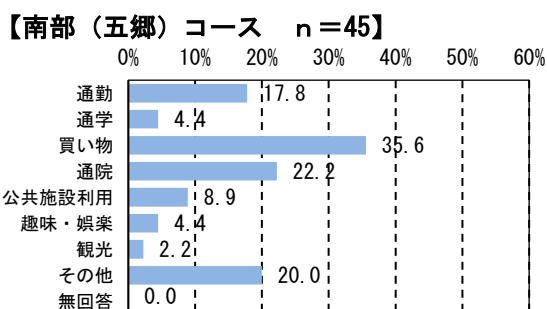
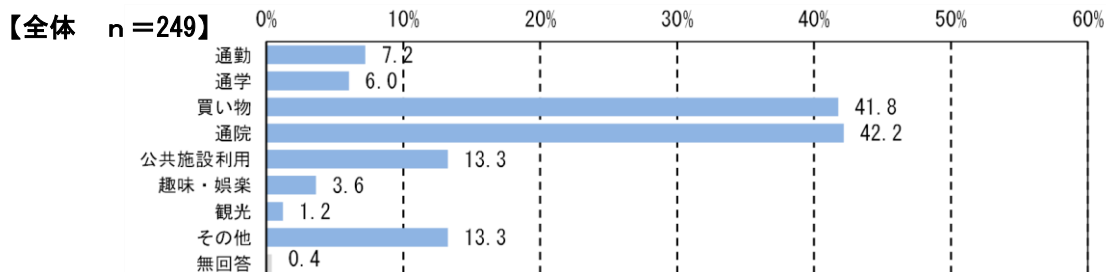


■利用頻度（年代別）



利用目的では「通院（42.2%）」が最も多く、次いで「買い物（41.8%）」が多くなっており、どのコースも同様の傾向にあるが、特に北部コースではその割合が高くなっている。また、南部（五郷）コースでは「通勤」利用が17.8%、南部（鶴枝）コースでは「通学」利用が11.4%と他コースと比較して多くなっている。

■利用目的（複数回答）

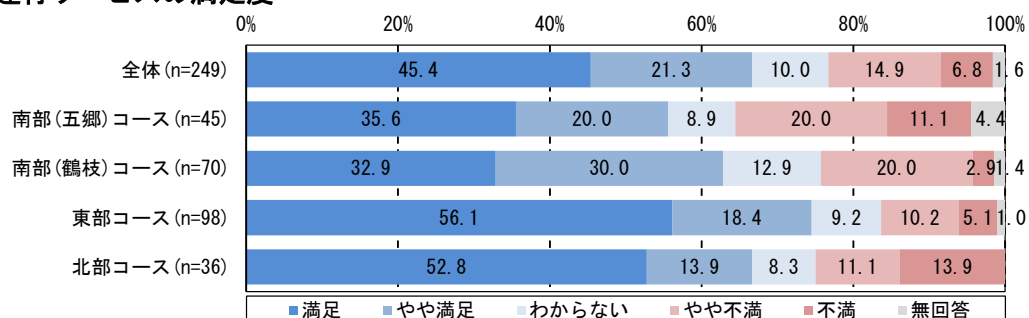


(4) 運行サービス満足度と改善点

運行サービスの満足度では「満足」「やや満足」への回答が全体で66.7%と高い傾向となっており、特に東部コースでその割合が74.5%と最も高くなっている。一方、南部（五郷）コースで「やや不満」「不満」と回答した割合が31.1%と高くなっている。

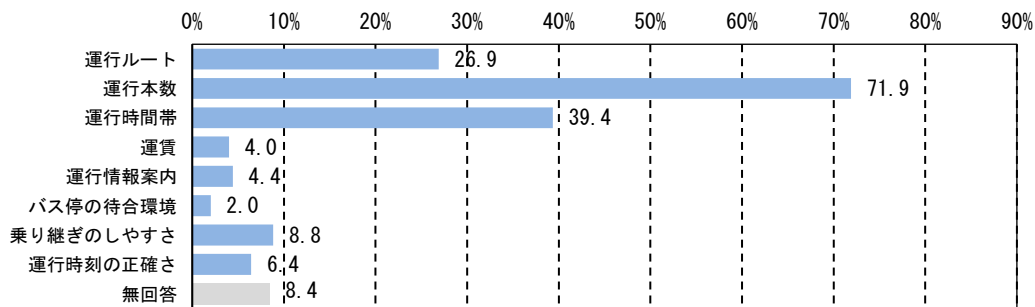
改善して欲しいサービスは「運行本数」が全体で71.9%と最多となっている。満足度の低い南部（五郷）コースにおいても「運行本数（75.6%）」の要望が最も多いが、他のコースと比較して「運行情報案内（13.3%）」や「乗り継ぎのしやすさ（11.1%）」の要望が多くなっている。

■運行サービスの満足度

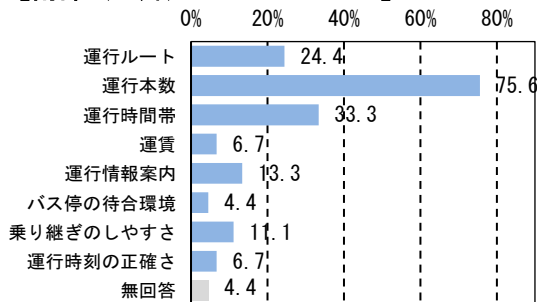


■改善して欲しいサービス（上位3つまで回答）

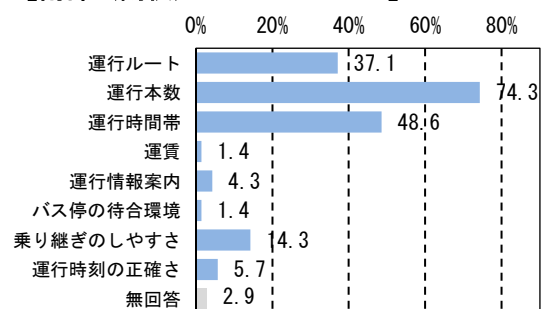
【全体 n=249】



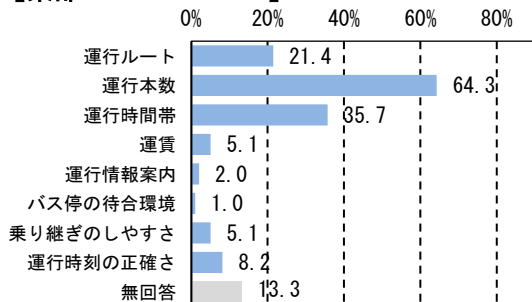
【南部（五郷）コース n=45】



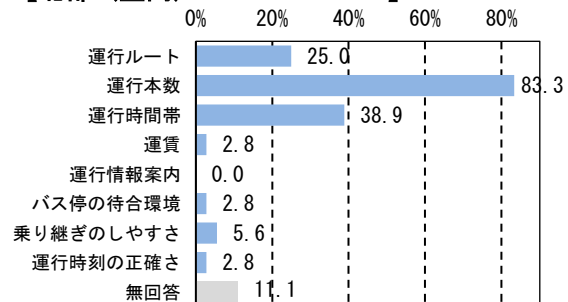
【南部（鶴枝）コース n=70】



【東部コース n=98】



【北部（豊岡）コース n=36】



市民バス利用者アンケート調査のまとめ

■各コースごとの利用実態

- ・南部（五郷）コースは、中心市街地内の短距離の利用が多い。
- ・南部（鶴枝）コースは、郊外までの長距離の利用が多い。
- ・北部（豊岡）コースは、全体的に利用が少なく、末端区間の利用は極めて少ない。
- ・東部コースは、起終点となる茂原駅～長生病院間の移動が多く、午前中の利用が多い。

■利用特性

- ・60歳以上の高齢者による利用が7割を超え、運転免許を持っていない人の利用が多い。
- ・運行便数の多いコースでは往復利用が多く、運行便数の少ないコースでは片道利用も多い。
- ・利用頻度は若年層ほど多いが、週に1日以上の利用が全体の半数を占めている。
- ・利用目的としては「通院」「買物」が多く、特に運転免許のない人にその傾向が強い。

■満足度と改善点

- ・運行サービスについては全体として満足度が高い。
- ・改善要望では「運行本数」「運行時間帯」「運行ルート」が多い。

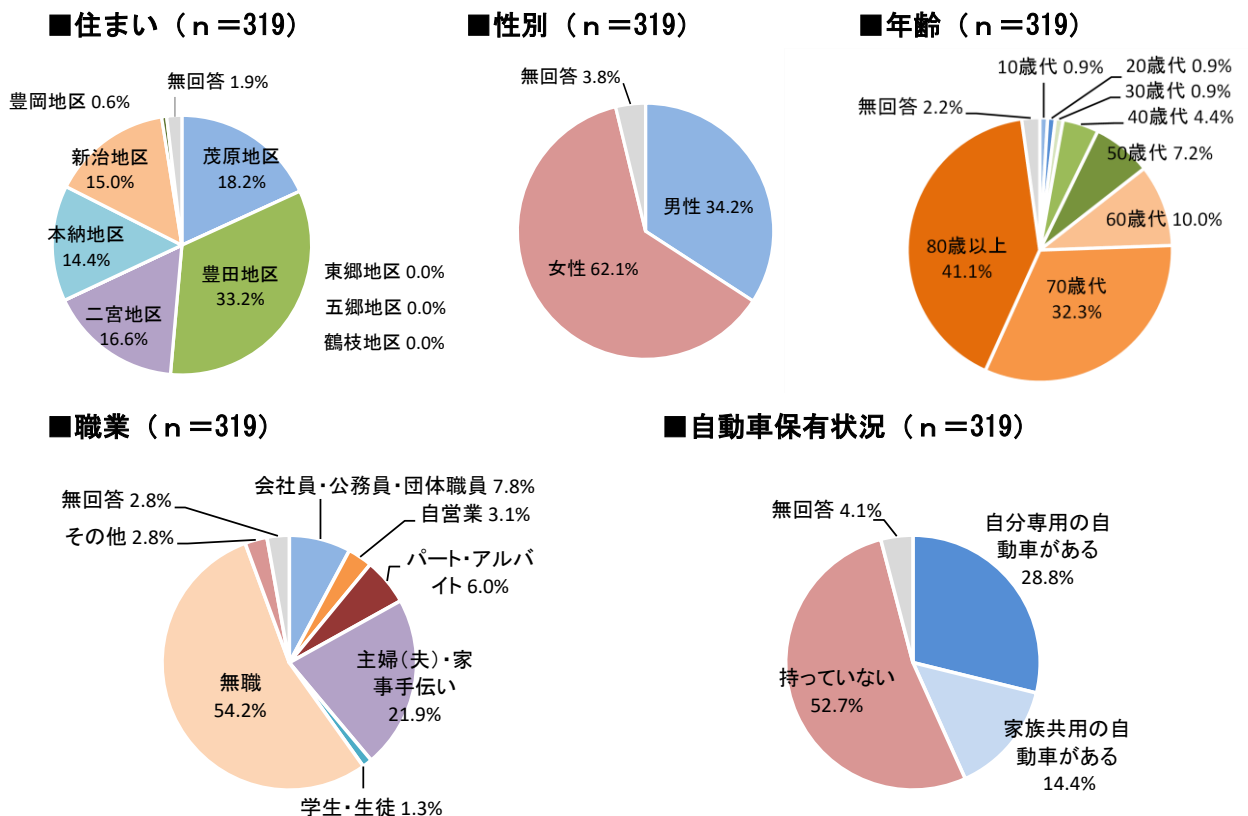
3-3 デマンド交通登録者アンケート調査

デマンド交通登録者を対象に、利用実態や意識・要望などについて把握するため、アンケート調査を行った。

調査対象者	デマンド交通利用登録者 804 人（428 世帯）
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和 4 年 12 月 9 日（金）発送～12 月 26 日（月）締切
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性…住まい、性別、年齢、職業、自動車保有状況 ・デマンド交通「ふれあい」の利用状況 …利用者登録した理由、利用頻度、利用目的、最終目的地の行先、利用方法、片道利用時の交通手段と往復利用しなかった理由、デマンド交通が利用できない時の対応、利用しない理由 ・デマンド交通「ふれあい」の運行内容の評価 …運行エリア、運行日、運行便数、利用料金、予約受付時間、運行サービス満足度 ・デマンド交通の利用意向 …今後の利用意向、デマンド交通に期待すること
回収状況	回収票数：319 票（回収率：39.7%）

(1) 回答者の属性

回答者はデマンド交通運行エリアである豊田地区が 3 割を超え、女性が多く、年齢は 60 歳代以上の高齢者が 8 割を超えている。職業は高齢者が多いことから「無職」が約半数であり、自動車保有状況も「持っていない」が約半数となっている。

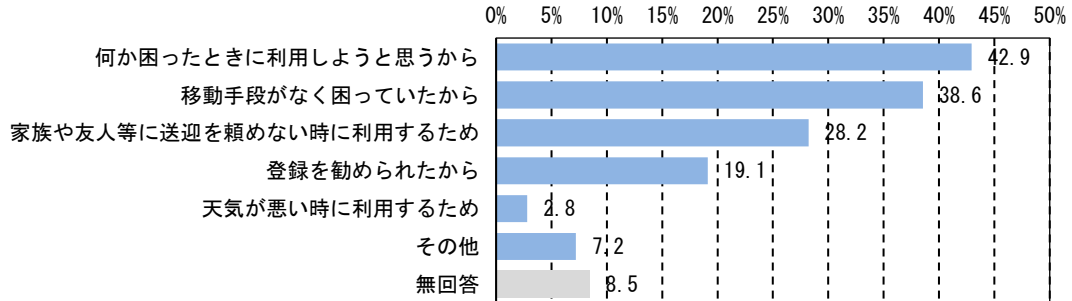


(2) デマンド交通「ふれあい」の利用状況

①利用者登録した理由

登録した理由は「何か困ったときに利用しようと思うから」が42.9%で最多となり、次いで「移動手段がなく困っていたから（38.6%）」が多くなっている。

■利用者登録した理由（複数回答・n=319）

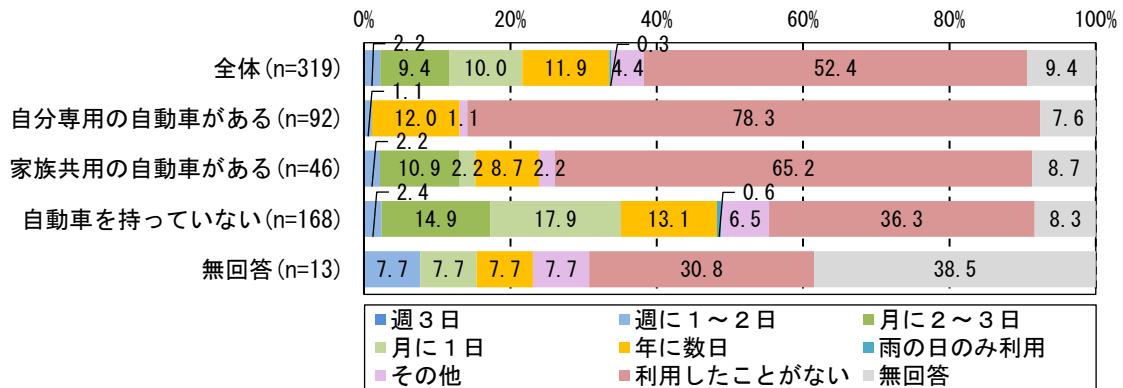


②利用特性

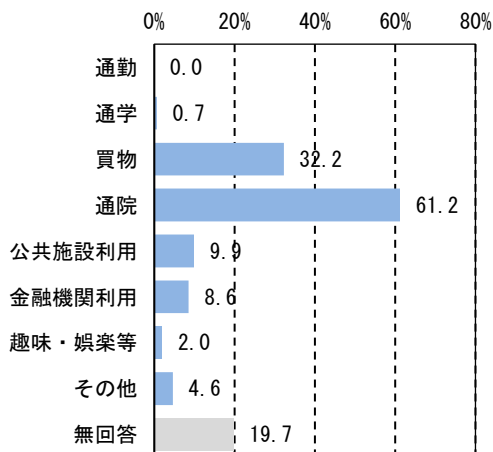
全体としてはデマンド交通を「利用したことがない」と回答した割合が半数を超え、自分専用又は家族共有の自動車がある家庭でその割合が大きい傾向となっている。

利用目的は「通院(61.2%)」「買物(32.2%)」が多く、目的地の行先としても「医療施設(61.8%)」「商業施設(29.6%)」が多くなっている。特に、25.7%が「長生病院」と回答している。

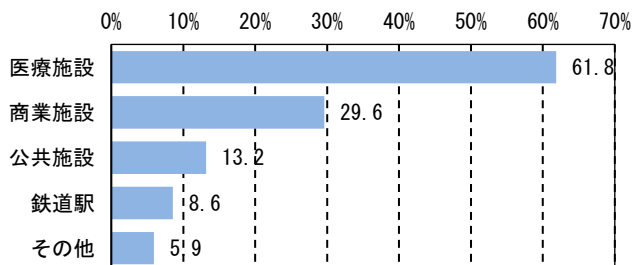
■利用頻度



■利用目的 (n=152)



■最終目的地の行先 (n=152)



□主な施設名

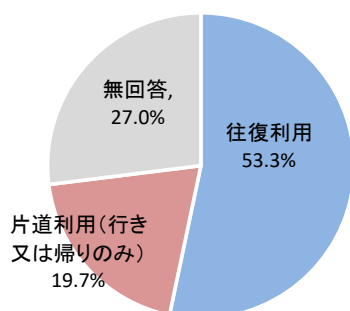
- 医療施設：長生病院 39件 (25.7%)
- 商業施設：ショッピングプラザアスモ 19件 (12.5%)
ベisia 14件 (9.2%)
- 公共施設：茂原市役所 11件 (7.2%)
- 鉄道駅：本納駅 6件 (3.9%)

③ デマンド交通の利用方法

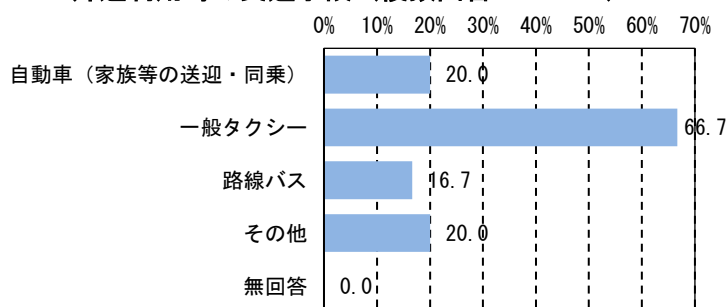
デマンド交通の利用方法は「往復利用」が53.3%と半数を超えているが、「片道利用（行き又は帰りのみ）」は19.7%となり、その際の片道交通手段としては「一般タクシー（66.7%）」が多くなっている。

往復利用しなかった理由としては「利用したい時間帯に運行していないから（43.3%）」が最多で、次いで「事前予約ができなかったから（40.0%）」が多くなっている。また、「その他」としては「通院時、帰りの時間がわからない又は診察時間が長引いたため」との回答が6件（20.0%）となっている。

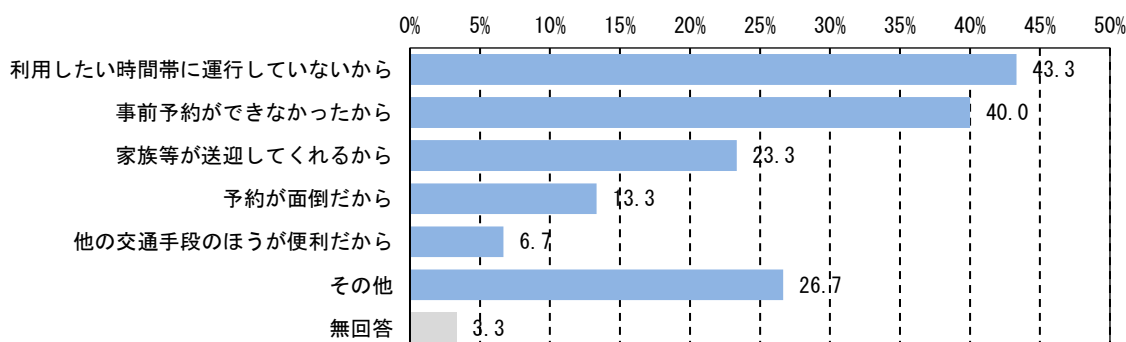
■ 往復利用有無（n=152）



■ 片道利用時の交通手段（複数回答・n=30）



■ 往復利用しなかった理由（複数回答・n=30）

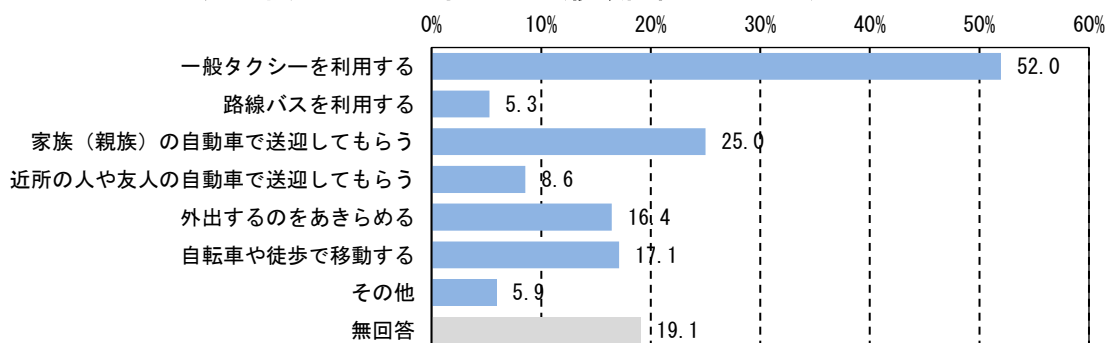


④ デマンド交通が利用できない時の対応

デマンド交通が利用できない時の対応については、「一般タクシーを利用する」への回答が52.0%と最も多く、デマンド交通の代替手段として使われている。

このほか、「家族（親族）の自動車で送迎してもらう（25.0%）」の回答も多くなっている。

■ デマンド交通が利用できない時の対応（複数回答・n=152）

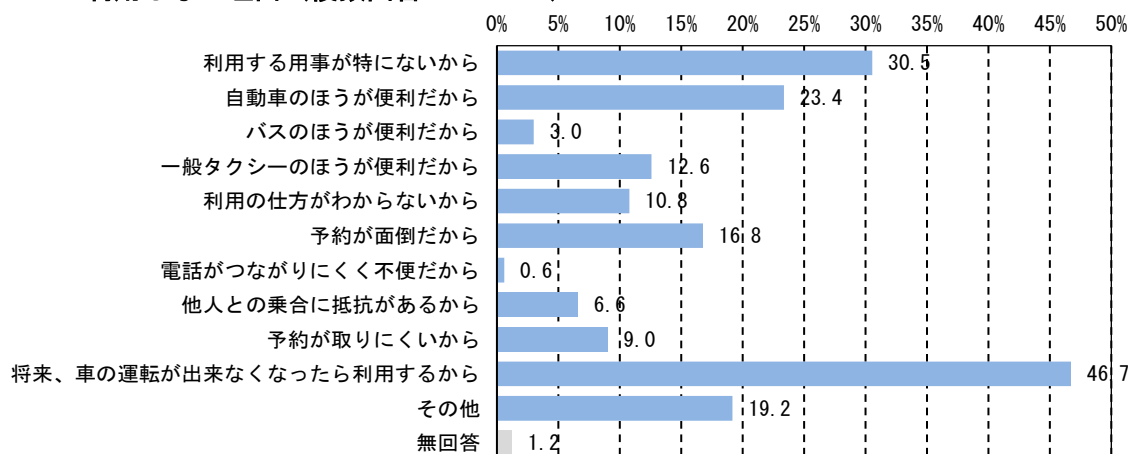


⑤利用しない理由

デマンド交通を利用したことがない人の理由は、「将来、車の運転が出来なくなったら利用するから(46.7%)」「利用する用事が特にないから(30.5%)」「自動車のほうが便利だから(23.4%)」が多く、登録しているものの実際に使う予定はない人が多くなっている。

そのほか、「予約が面倒だから(16.8%)」「一般タクシーのほうが便利だから(12.6%)」といった回答も比較的多くなっている。

■利用しない理由(複数回答・n=167)

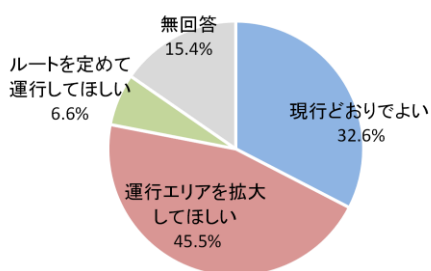


(3) デマンド交通「ふれあい」の運行内容の評価

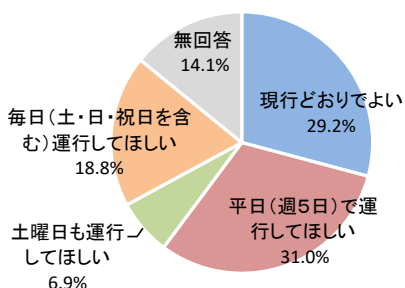
デマンド交通の評価は、運行エリアでは「運行エリアを拡大してほしい(45.5%)」が、運行日では「平日(週5日)で運行してほしい(31.0%)」が多くなっており、運行便数、利用料金、予約受付時間ではそれぞれ「現行通りでよい」が多くなっている。

サービス満足度では「満足」「不満」がそれぞれ拮抗する程で、利用したことがない人が多いためか「わからない」への回答が多くなっている。

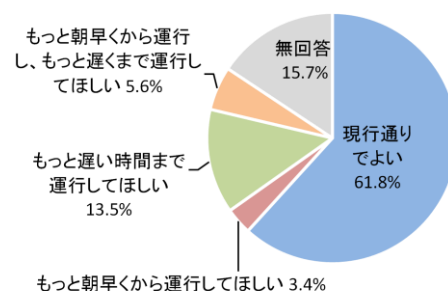
■運行エリアの評価 (n=319)



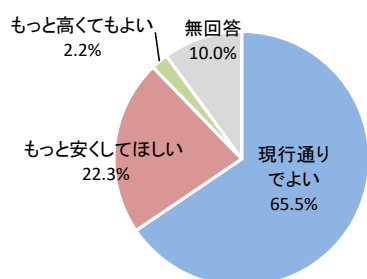
■運行日の評価 (n=319)



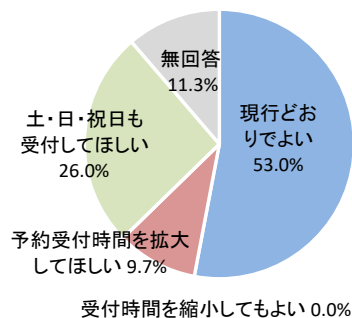
■運行便数の評価 (n=319)



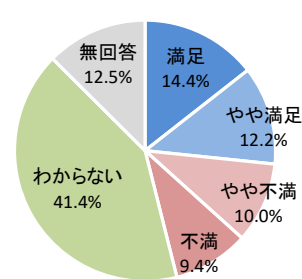
■利用料金の評価 (n=319)



■予約受付時間の評価 (n=319)



■満足度 (n=319)

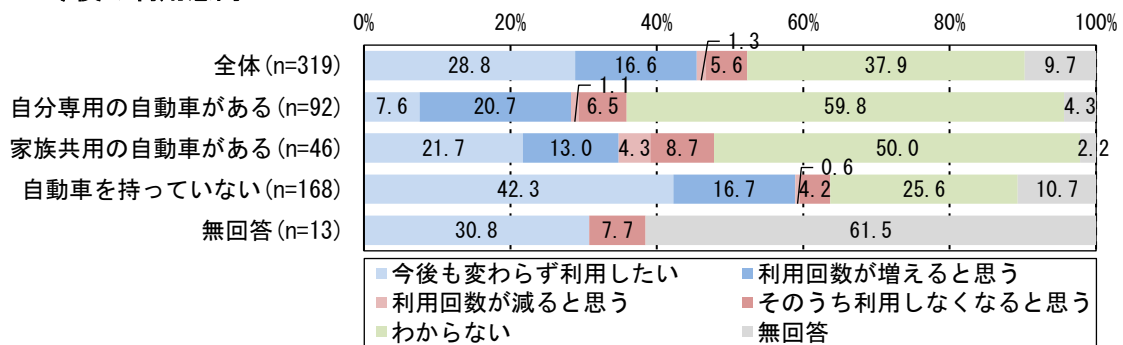


(4) デマンド交通の利用意向

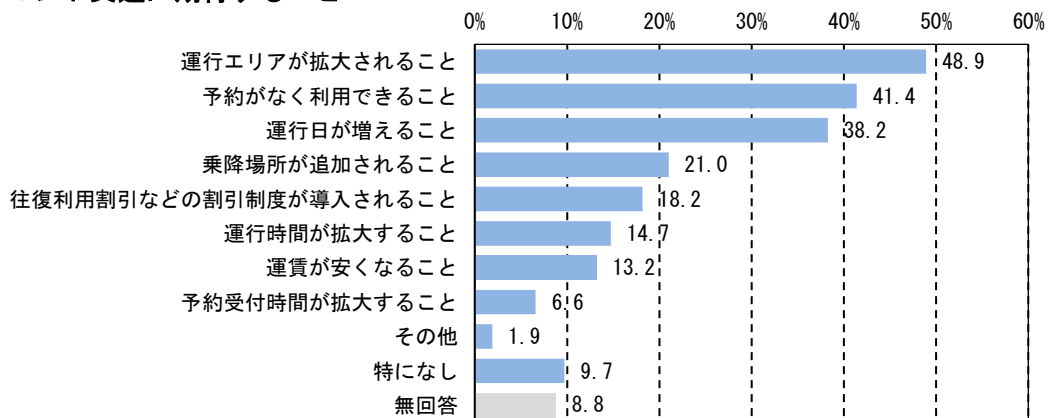
デマンド交通の利用意向は、「今後も変わらず利用したい」「利用回数が増えると思う」が全体の半数程度で、特に自動車を持っていない人ではその意向が強くなっている。

デマンド交通に期待することとしては「運行エリアが拡大されること（48.9%）」「予約がなく利用できること（41.4%）」「運行日が増える事（38.2%）」が多く、デマンド交通の利便性向上に期待する声が多くなっている。

■今後の利用意向



■デマンド交通に期待すること



デマンド交通登録者アンケート調査のまとめ

■利用状況

- ・登録者の8割が60歳以上の高齢者で占めている。
- ・「何か困ったときに利用しようと思うから」という理由でデマンド交通の利用登録をした人が多いが、実態としては利用したことがない人が半数を超えている。
- ・利用目的は「通院」「買物」が多く、特に「長生病院」への移動が多い。
- ・往復利用が半数であるが、「利用したい時間帯に運行していないから」や「通院時、帰りの時間がわからない又は診察時間が長引いたため」片道のみ利用し、もう片道は一般タクシーの利用も多い。
- ・利用しない理由では「将来、車の運転が出来なくなったら利用するから」が最も多いが、「予約が面倒だから」「利用の仕方がわからないから」といった回答も多い。

■運行内容の評価と利用意向

- ・「運行エリアの拡大」や「平日（週5日）運行」を望む意見が多い。
- ・特に自動車を持っていない人ほど、今後デマンド交通の利用意向が強い。

3-4 民生委員・児童委員アンケート調査

民生委員・児童委員を対象に、高齢者や障害者の方の移動実態や公共交通に関する要望・意見等を把握するため、アンケート調査を行った。

調査対象者	民生委員・児童委員 141 人
調査方法	郵送による配布、回収（調査期間…令和4年12月上旬～下旬）
回収状況	105 人

①買物・通院・公共施設利用・金融機関利用などの施設へ行く際の、「移動の際に困っていること」、「移動に関して日常生活で不便に感じていること」、「現在は行くことができないが本当は行きたい場所」などについて

□移動を依頼している等（25 件）

- ・公共施設に行く際に車のない高齢者が、近所の人に乘せてもらうなど工夫している。【本納】
- ・買物、通院等の移動については、同居・別居を問わず家族（息子・娘等）が主に支援している。【北部】
- ・移動の“足”がなく、知り合い等に依頼して、なんとか動いている。【東郷】

□自動車がないと生活が成り立たない（10 件）

- ・自動車なら 10 分足らずでいけますが、バスで行こうとすると合計約 1 km は歩かないといけません。バスを使う意味がありません。【二宮】
- ・塩田記念病院、労災病院へ通院の方は免許の返納も考えているが、交通手段がないので、何とか自家用車で通院している方多数あり。【五郷】
- ・当該地区の高齢者（65 歳～80 歳）は買物等の移動手段は自家用車が多い。【中央】

□バスのルートについて（8 件）

- ・地域によっては、路線バス、市民バスを利用したくても、約 1 km 位歩かなくてはならない。長生病院へ行っても帰りの便が不便である。【東部】
- ・本納地区のバス運行コースの住民が、ベイシアやカインズ等の買物（生活必需品）が出来ないコースである。【本納】

□バスの便数について（6 件）

- ・市民バスを利用して出掛けたとしても、帰りの時間のバスがないので、利用を控えてしまう。行きに市民バスを利用、帰りはタクシーという人もいる。【北部】
- ・小湊バスを利用して駅周辺の病院に通院しているが、帰りのバス（昼間）の本数が少なく、2～3 時間、駅で待たされることが多い。【五郷】

□不便を感じない（7 件）

- ・担当地域は町中にあるため、買物、通院、役所等、銀行などへのアクセスはある程度便利だと思います。【西部】
- ・銀行、スーパー、コンビニ、バス停などが近くにあるので、そんなに困っていない。【二宮】

□本当は行きたい場所

- ・買い物、スーパー等（7 件）
- ・市役所（3 件）

②高齢者や障害者の方などから公共交通サービスに関する要望・意見について

□タクシーの補助に関する要望（14件）

- ・日々の暮らして自家用車があれば良いが、現状は間隔が開きすぎるバスを利用するか、タクシーを利用せざるを得ない。高齢者へタクシーの割引チケット等支給を考えて欲しい。【東部】
- ・低料金のタクシーの運行（福祉タクシーはあるが障害者用で、高齢者は対象外）【鶴枝】
- ・市バスはあまり利用している人がいないようです。小回りのきく福祉タクシーのようなものを使用したら割引チケットなどで補助するなど、効率的に走らせたらいと思います。【本納】

□デマンド交通に関する要望（12件）

- ・市民バスの停留所はあるが、そこまでの行きが大変なのでどこでも乗り降り出来るとよい。【五郷】
- ・デマンドタクシーについて、利用できる曜日を増やしていただきたいとの意見がある。【本納】
- ・バスはコース・停留場所が決っており、目的地までは近くの停留所から歩かなければならないため使用しにくい。自宅と目的地を直に行き来できる公共サービスがあれば便利だと思います。【東郷】

□バスの運行便数に関する要望（11件）

- ・昼間の時間帯のバスの本数が増えると、通院などの時間に合わせやすいと思う。【北部】
- ・便数があまりにも少ないので、行き帰りに時間がかかり利用しにくい。【豊田】
- ・市民バスのみの利用だと朝一番で乗り、昼一番に乗らないと帰ってこられない。【東部】

□バスの運行経路・バス停設置に関する要望（11件）

- ・北部地区、高師地区はバス停が少なく遠い。住宅街の中にもバス停が近くにあると助かる。【北部】
- ・長時間の歩行がかなわない人には公共交通サービスの利用は難しいのではないかと思います（家からバス停、バス停から目的地）【五郷】
- ・以前は路線バスが走っていましたが現在は廃止になり、市民バスは高田下桂地区は走っていないので、高齢者や障害者はとても不便を感じていると思います。【本納】

□公共交通の情報提供に関する要望（7件）

- ・市内を走っているバスが、どのルート、いつ走っているのか、どこのバス停で乗り降りしたら良いのか、茂原に40年以上住んでいてもさっぱり分かりません。【二宮】
- ・公共交通サービスには何があるのか、利用の回数に制限があるのか等わからない。公共バスのルートが分らない。【東郷】
- ・市民バスに関して高齢者の一人暮らしの人は意外と知らなくて、どういったコースで回るかが分からない人が多いと思うので、もう少し市民に連絡をしてほしいです。【西部】

③茂原市内で移動する際の困り具合・不便度について

- ・困っている方・不便を感じている方が多い：40件（38.1%）
- ・困っている方・不便を感じている方がいるものの、少ない：36件（34.3%）
- ・分からない：22件（21.0%）
- ・その他：3件（2.9%）

④茂原市の公共交通に関する意見・要望について

□路線バスに関する意見（11件）

- ・路線バスの運行時間、特に茂原駅からの帰り時間が早すぎる。【西部】
- ・大通りしか走っていないので、公共交通（路線バス）は利用したくてもできません。【東郷】
- ・茂原市内のバス停の場所、名称の見直しが必要だと考えます。アスモやカスミの最寄りバス停が「茂原高校入口」という名称になっています。【二宮】

□市民バスに関する意見（15件）

- ・現在の市民バスは、目的地まで遠回りするコースになっていて使用しない。【北部】
- ・病院や銀行、スーパーの近くに停留所があれば利便性は更に高まると思う。【鶴枝】

□タクシーに関する意見（11件）

- ・高齢者にも障害者のようにタクシーチケット等を配布していただくと、外出の機会も増えると思う。【北部】
- ・住んでいる人が少ないので、市民バスのルートでも利用が少ない。この地域では個人的に利用できるタクシーのようなものでないと活用できないと思う。【東郷】

□デマンド交通に関する意見（2件）

- ・市民バスは本数が少なく目的の場所に行けないので、デマンド交通等に変えたらどうか。【五郷】

□公共交通の情報提供に関する意見（2件）

- ・マップ上などに、主な行き先の例をいくつか示すことはできないか。【東部】
- ・市内の公共交通に情報不足を感じた。使ってみようと思うには、知らなければと思いました。【鶴枝】

□その他の意見（15件）

- ・スーパーや病院が徒歩圏内に無いような地区には、移動販売の普及支援や医師の往診への助成など公共交通の見直しとは別の形での解消策を検討してみてもは。【本納】
- ・市が保有する車によって、ボランティア組織が運行を担ってサービスを提供するのはどうか。【中央】
- ・独居高齢者については、訪問ケアサービスの日程に合わせた交通サービスを検討してほしい。【鶴枝】
- ・高齢者で行動可能な人は、最低でも自転車で移動しているので、本納駅～ベイシアまで歩道整備、鉄道に平行している農道の整備、国道128号バイパスの歩道整備をお願いしたい【本納】

民生委員・児童委員アンケート調査のまとめ

■主な意見集約

- ・路線バス・市民バスは自宅等から最寄りバス停までが遠く、歩行距離が利用の足枷である。
- ・主な外出目的（買物・通院等）の施設までの路線があれば利用したいという声も多い。
- ・路線バス・市民バスの運行経路や運行時刻、デマンド交通の利用方法を知らないといった声が多く、公共交通の認知はあるものの利用できていない実態がある。
- ・人口が少ない地区では移動需要自体が少ないため、定時定路線型の交通よりもデマンド交通やタクシー利用券の方が使いやすい。

3-5 主要施設利用者ヒアリング調査

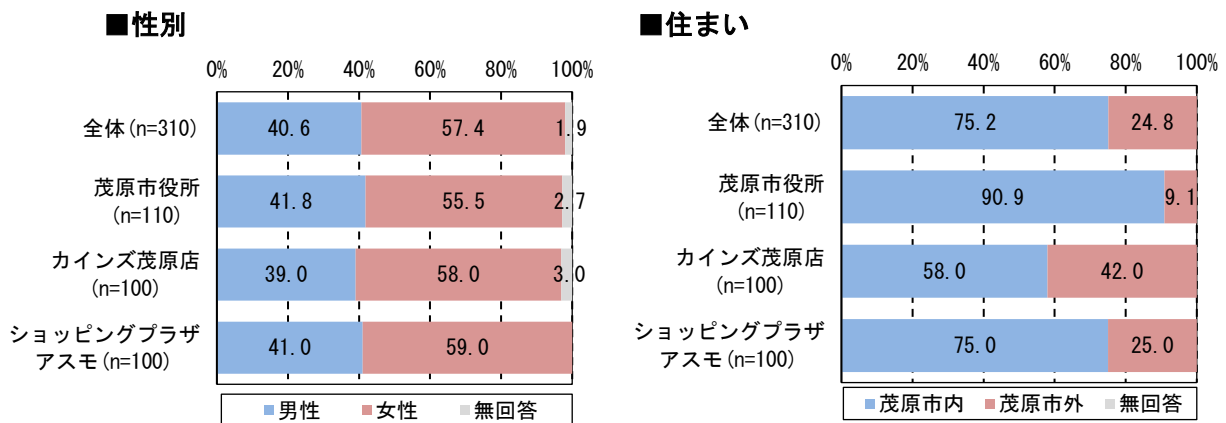
主要施設利用者を対象に、施設への利用特性や施設へ移動する際の不便度等を把握するため、ヒアリング調査を行った。

調査場所	茂原市役所、カインズ茂原店、ショッピングプラザアスモ
調査方法	調査員による直接ヒアリング（調査日…令和4年12月12日（月））
回答状況	茂原市役所 110 票、カインズ茂原店 100 票、ショッピングプラザアスモ 100 票

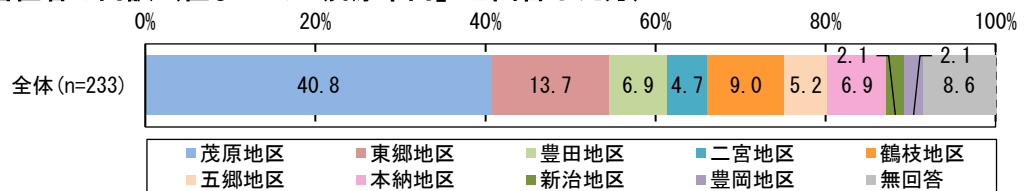
(1) 回答者の属性

回答者は全体的に男性より女性が若干多く、来訪者の住まいは施設により傾向が分かれ、市内居住者は茂原市役所では 90.9%、ショッピングプラザアスモでは 75.0%になる一方、カインズ茂原店では市外からの利用者が 42.0%となっている。年齢では 60 歳以上が全体の約 7 割を占め、ショッピングプラザアスモの利用者では 8 割となっている。

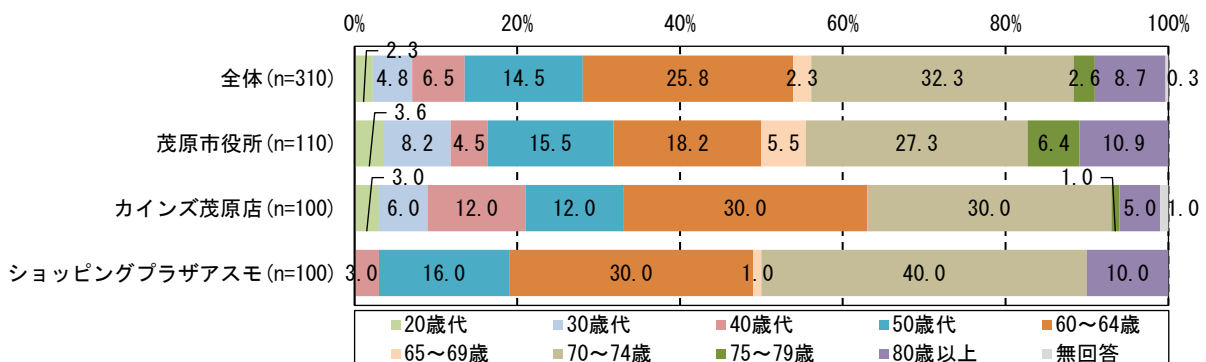
家庭での自動車保有状況、運転免許証の所持率は共に高く、自動車依存が強くなっている。運転免許の返納意思も全体的に低く、特にカインズ茂原店来訪者では返納意思「あり」の回答は 0 となっている。

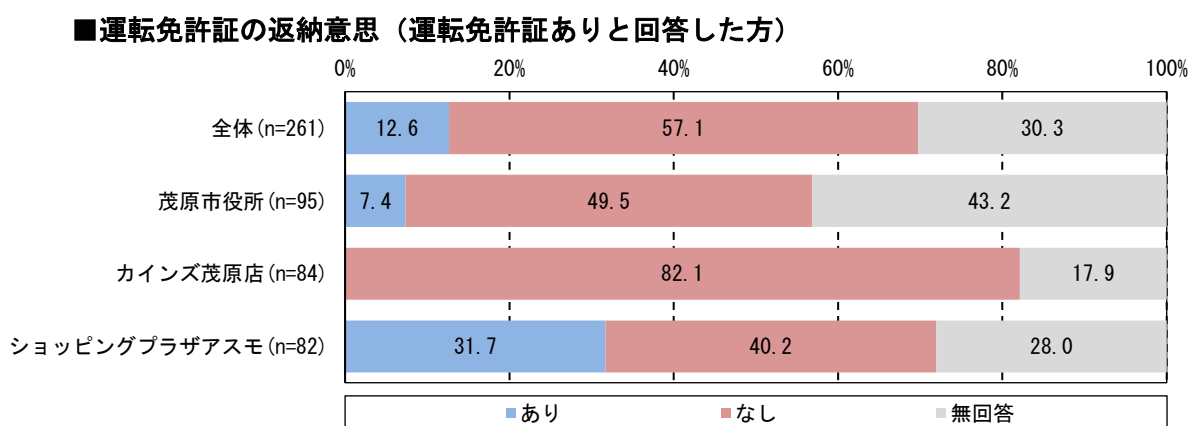
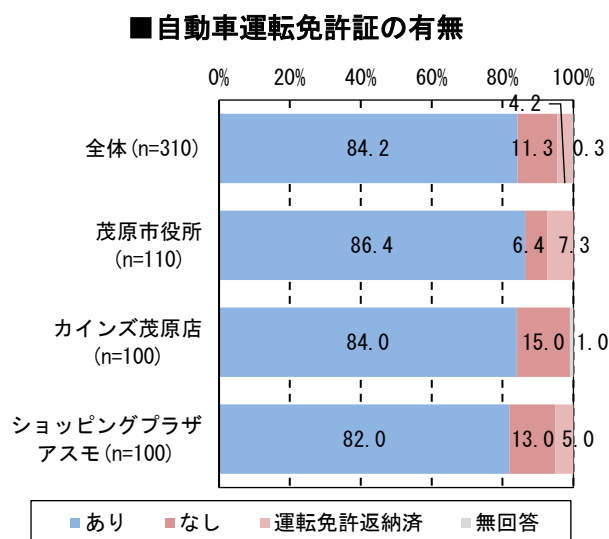
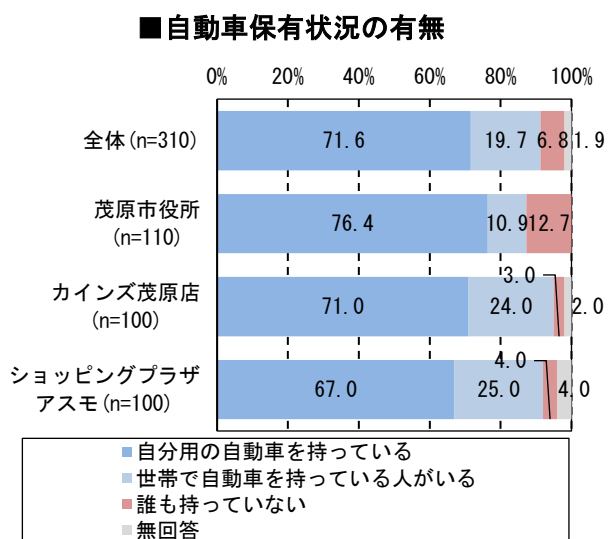


市内居住者の内訳（住まいで「茂原市内」と回答した方）



年齢

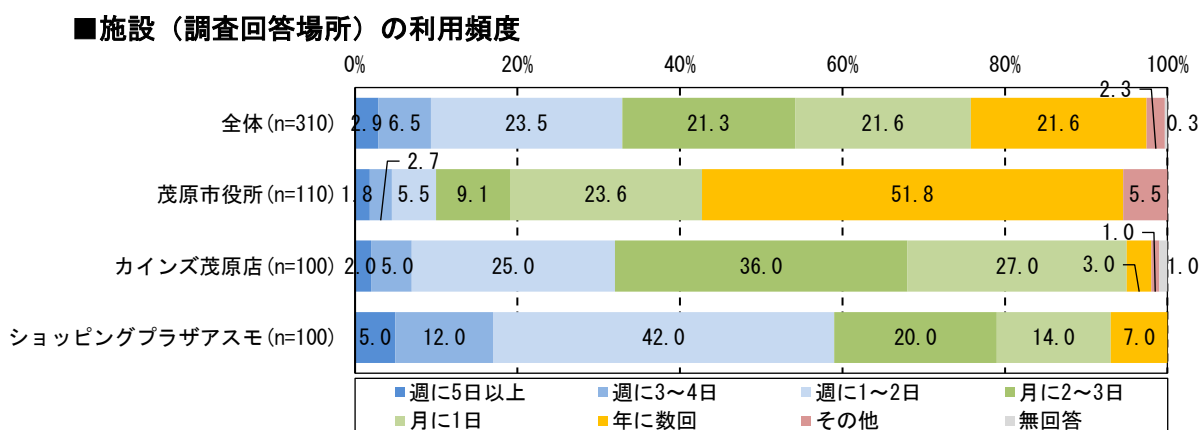




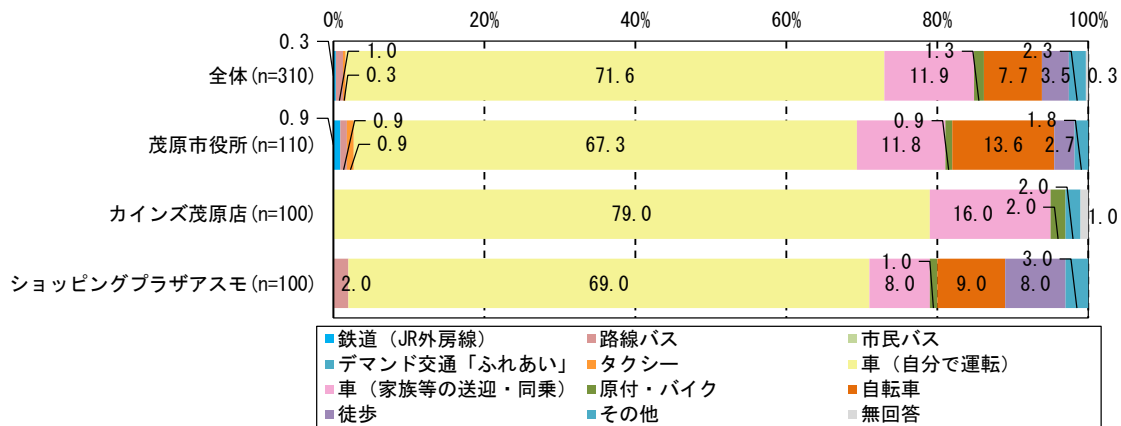
(2) 施設の利用特性

施設ごとの利用状況では、ショッピングプラザアスモでは「週に1日以上」利用するとの回答は59.0%となり、高頻度で利用されている。一方、茂原市役所では半数を超える51.8%が「年に数回」の回答となっている。

利用交通手段ではどの施設も「車（自分で運転）」が最も多く、「車（家族等の送迎・同乗）」も含めると全体で83.5%となっている。特にカインズ茂原店における鉄道・バス等の公共交通手段での来訪者は0となっている。



■施設への利用交通手段

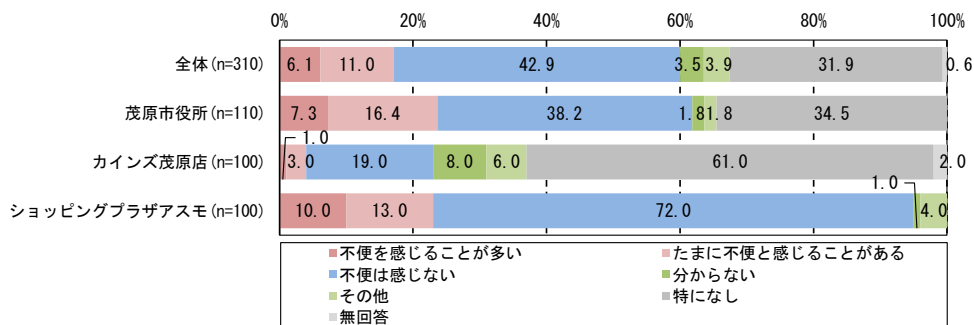


(3) 施設へ移動する際の不便度

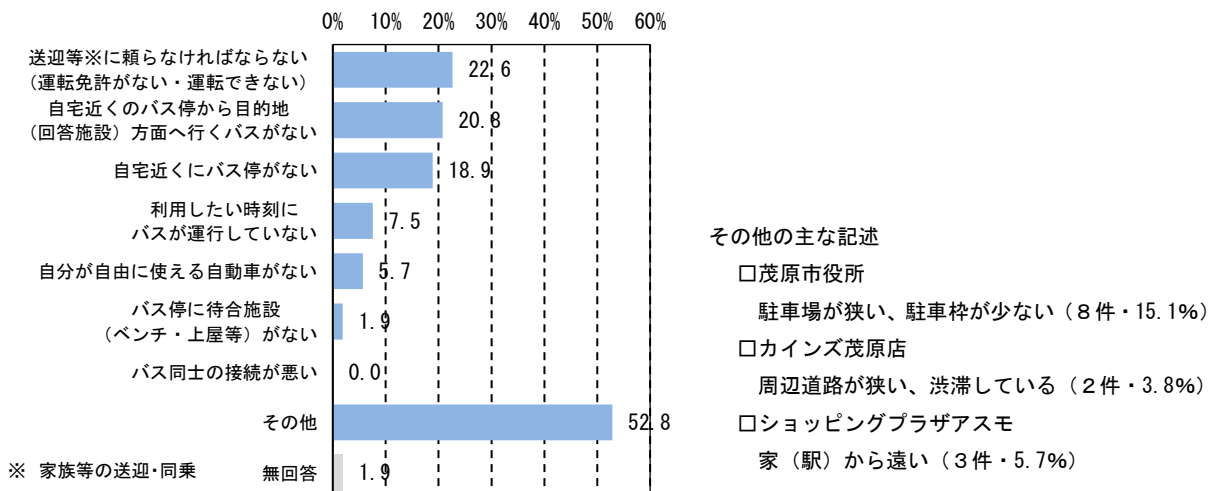
施設へ移動する際の不便度については、茂原市役所とショッピングプラザアスモでは2割程度が「不便を感じる事が多い」「たまに不便とを感じる事が有る」に回答している。カインズ茂原店ではその割合が極めて低くなっている。

不便と感じている理由としては主に自動車を運転しない層の意見が多くみられ、「家族等の送迎・同乗に頼らなければならない」が22.6%、「自宅近くのバス停から目的地方面へ行くバスがない」が20.8%、「自宅近くにバス停がない」が18.9%となっている。「その他」の回答は主に自動車を運転する方の意見が多くなっている。

■施設へ移動する際の不便度



■不便と感じている理由（上記設問に「不便を感じる事が多い」「たまに不便を感じる事が有る」に回答した方・2つまで回答 n=53）



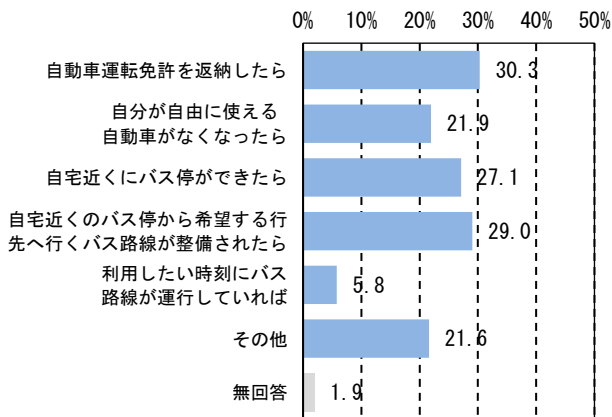
(4) 公共交通を利用するための条件

今後、公共交通を利用するための条件は、ショッピングプラザアスモと茂原市役所では「自宅近くのバス停から希望する行先へ行くバス路線が整備されたら」への回答が多く、その他においても「バスの便数が増えれば利用したい」等の回答がみられる。

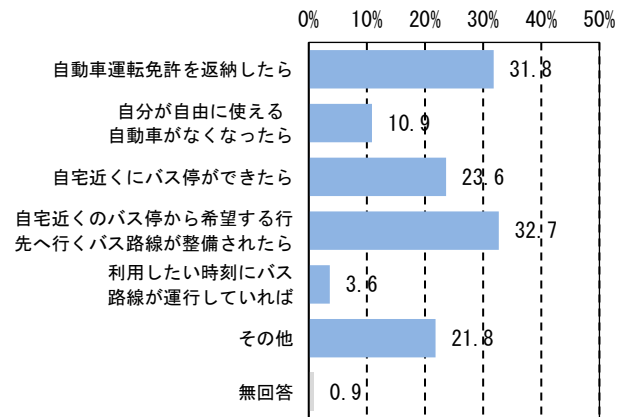
一方、カインズ茂原店においては「自分が自由に使える自動車がなくなったら」が最も多く、その他においても「考えていない・利用意向がない」等の回答が多くなっており、自動車依存が強い傾向となっている。

■公共交通を利用するための条件（2つまで回答）

【全体 n=310】



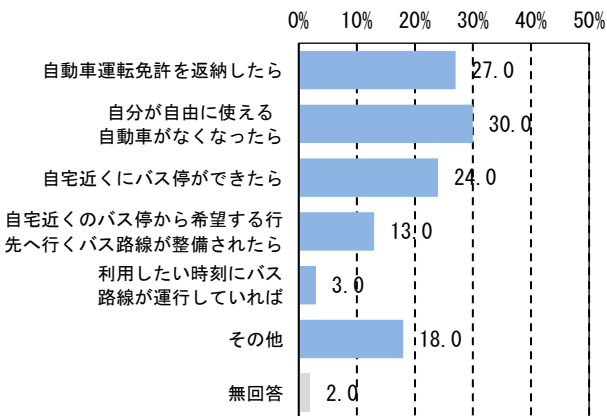
【茂原市役所 n=110】



その他の主な記述

- 考えていない・利用意向がない（4件・3.6%）
- バスの便数が増えれば利用したい（6件・5.5%）
- 自転車で来られるので利用しない（2件・1.8%）

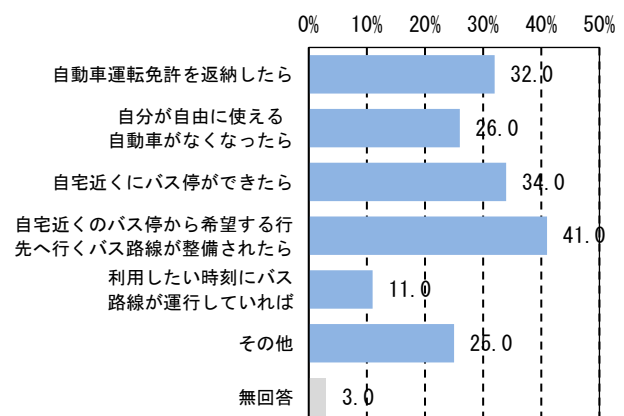
【カインズ茂原店 n=100】



その他の主な記述

- 考えていない・利用意向がない（14件・14.0%）

【ショッピングプラザアスモ n=100】



その他の主な記述

- 考えていない・利用意向がない（7件・7.0%）
- バスの便数が増えれば利用したい（7件・7.0%）

主要施設利用者ヒアリング調査のまとめ

■施設ごとの利用特性

- ・茂原市役所は、訪問者の9割が市内居住者で、年間を通して利用頻度は低い。
- ・カインズ茂原店は、訪問者の4割が市外からで、自動車による来訪が主体である。
- ・ショッピングプラザアスモは、訪問者は高齢者が多く、7割以上が市内居住者である。3施設の中では最も訪問頻度が高く、日常的に使われている。

■施設へ移動する際の不便度

- ・カインズ茂原店では自動車での訪問が多いため、不便さを感じている人は少ない。
- ・不便を感じている人の理由としては、「家族等の送迎・同乗に頼らなければならない」が多数で、このほか施設へ向かう公共交通がないために不便を感じている人も多い。

■公共交通を利用するための条件

- ・茂原市役所とショッピングプラザアスモでは、「自宅近くのバス停から希望する行先へ行くバス路線が整備されたら」利用したいという意見が多く、路線網の整備により利用が見込まれる。

3-6 交通事業者・関係団体アンケート調査

(1) 交通事業者アンケート調査

交通事業者を対象に、定性的な利用特性や、現在抱えている課題、利用者などから寄せられている意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象 関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道：JR 東日本(株) ・路線バス、市民バス：小湊鉄道(株) ・タクシー：(有)東タクシー、東洋交通(株)、南総タクシー(株)、都自動車(株) 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス：小湊鉄道(株) ・デマンド交通：都自動車(株)
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・メールか郵送による配布、回収（調査期間…令和4年12月上旬～12月下旬） ・ヒアリングによる調査（調査期間…令和5年2月下旬～3月上旬） 	

①鉄道（JR東日本(株)）

□主な利用者層

- ・平日午前7時台は、通勤・通学（高校生）利用が多い。但し、ニーズに合う時間帯の列車が少ないため、一部の列車に混雑が集中する。
- ・土日祝は、茂原駅では特急列車利用のレジャー客（ゴルフ）が多く、普通列車ではスポーツ施設（白子町のテニスコート）利用の学生も多い。新茂原駅、本納駅は閑散としている。

□利用者の動向

- ・利用者数は新型コロナウイルス感染症流行以前と比較して8割程度まで回復しており、千葉管内では平均程度の戻り具合となっている。
- ・行動制限の解除により、高齢の旅行客が増加傾向にある。また関西方面からの利用が増えている。
- ・リモートワークの定着により、感染症流行以前と比べ利用者数は減少している。
- ・安くて手軽なインターネット予約（特急列車）が普及してきた。

□経営改善等のために行っている・計画している事業

- ・鉄道事業従事者の生活サービス事業（物販等）兼務
- ・券売機・精算機のリニューアルによるオペレータ対応・発券サービス拡充

□利用者からの意見・要望

- ・ホームに屋根がない（本納駅、新茂原駅）
- ・エレベーターがないため、車椅子による乗降が出来ない又は不便である（本納駅、新茂原駅）

□他の交通事業者との連携や協力について

- ・バスの乗り場の問い合わせが多いので、最新の路線や行先等の情報を共有していただきたい。
- ・列車遅延の際に最終バスに接続できないことがある。

□その他

- ・ワンマン運転は順調であるが、車両数の削減により時間帯によっては混み合うこともある。
- ・安全基準の厳格化により、整備や点検等の固定費を削減することは厳しい。
- ・本納駅、新茂原駅のハード面の整備（ホーム屋根、エレベーター等）は、費用対効果の面からほぼ不可能である。
- ・上りの終電は23時6分発と早いですが、利用者が少ない。
- ・連絡運輸契約は私鉄とは締結しているが、現状のバスの運行状況ではバス会社との締結は困難である。

②高速バス（小湊鉄道株）

□利用者の動向

- ・新型コロナウイルス感染症流行後は利用者が減少していたが、令和4年秋からは徐々に回復しており7割程度まで回復している。

□市の政策・計画に提言・期待、または協働で実施したいこと等

- ・長い期間赤字による運行が続いており、現状の路線・運行便数を維持するためには、一般路線同様に運行経費の補助等をお願いしたい。

□その他

- ・車両、人員不足により、京浜急行バス撤退による減便分を補うことは難しい。
- ・4往復体制に戻すことができれば、利用者は増えていくと思う。
- ・横浜からはゴルフ客が多く来ており、茂原駅から各ゴルフ場への送迎バスが出ている。

③路線バス（小湊鉄道株）

□主な利用者層

- ・平日朝・夕～夜は、通勤・通学（高校生）利用が多い。昼間は高齢者の通院・買物利用が多い。
- ・大多喜方面の路線では学生向けに増便を行っている。
- ・土日、祝日は高齢者よりも、学生等の若年層が行楽等で利用している。

□利用者の動向

- ・新型コロナウイルス感染症流行前と比べて8割程度の回復状況であり、白子方面・ロングウッド線等、路線によっては元の利用者数まで回復している。
- ・普段利用していた方が戻ってきた印象であり、白子方面はテニスの大会が以前と同じように開催されれば更に増加すると思う。（大会時に増便した場合もあり）

□茂原市内の路線バスについて、運行上・経営上の問題点等

- ・赤字が市の補助による補填でも賄いきれず、路線を維持することが難しくなっている。
- ・乗務員不足、並びに再雇用の嘱託社員が多く、乗務員の高齢化が深刻となっている。
- ・車両の老朽化も深刻となっており、2日に1回は車両トラブルが起きている。
- ・白子方面の路線には交通系ICカード*を導入したが、他路線ではコスト面から導入できていない。クレジットカードタッチ決済等の比較的安価なシステムであれば導入できるかもしれない。
- ・市原高校、大多喜高校の入学希望者が定員割れの状況であり、今後学生の利用者が減少していくと思われる。

□市の政策・計画に提言・期待、または協働で実施したいこと等

- ・これまで内房地区の一般路線や高速バスの収益により、自治体からの補助で賄いきれない赤字の補填を行ってきたが、新型コロナウイルス感染症流行の影響で厳しくなっている。今後、赤字路線への補助を100%化、又は市民バスへの転換等を検討していきたい。

□その他

- ・100円（ワンコイン）区間を廃止して通常運賃の170円への値上げを検討中。
- ・乗務員募集のため、待遇改善（基本給増、休日増、パートタイムの創設）を検討中。
- ・茂原駅～大網駅の路線バス（バイパス経由）は利用者が少なかったため廃止した。
- ・市全域でデマンド交通を運行すると路線バスと競合してしまうため、あまり賛成できない。

- ・長柄町への路線は行政による運賃助成（定期券・回数券の割引販売）を行っている事もあり、利用者が伸びているのではないかと。
- ・ノーカー優待証（運転免許返納者の利用優遇）は手数料が掛かることと、本人確認が必要なため郵送手続きの実施予定はない。申請数も少ないので、専用窓口の設置も考えていない。

④市民バス（小湊鉄道株）

□主な利用者層

- ・全コース共高齢者の通院・買物利用が多く、通勤利用者はほぼいないと思う。

□市民バスについて、運行上・経営上の問題点等

- ・路線バスと同様、乗務員不足、並びに再雇用の嘱託社員が多く、乗務員の高齢化が深刻となっている。
- ・「カインズ茂原店前」停留所を設置したが、利用者はほとんどみられない。特に高齢者は荷物運びが大変なため、大きい買物をするときバスを利用しない。
- ・車両の小型化も検討していきたい。

□市の政策・計画に提言・期待、または協働で実施したいこと等

- ・バスによる通行が難しいルート（狭い道）があるため、より安全な運行ができるルートに見直したい。

⑤デマンド交通（都自動車株）

□主な利用者層

- ・午前高齢者の通院・公共施設（市役所等）への移動が多い。
- ・午後は高齢者の買物利用が多い。

□デマンド交通について、運行上・経営上の問題点等

- ・運行エリアを拡大すると現在の運行スケジュール（15分単位）では対応が困難になる。
- ・病院からの帰宅利用について、予約時刻に関わらず連絡があり次第配車しているが、連絡がない人やすぐに配車できないのであればキャンセルする人もいる。（通院利用での予約の内15%～20%程度）
- ・事業者都合で予約を断るのは1%程度。ほとんどが時間変更で対応できている。

□利用者からの意見・要望

- ・運行日拡大（毎日運行）、行先拡充（茂原駅）、運行時間帯拡大（17時以降）等
- ・デマンド交通が週3日運行であることを知らない人も多い。

⑥タクシー

【事業概要】

事業者名	都自動車株	東洋交通株	南総タクシー株	(有)東タクシー
保有車両数 (内数)	26 台 (大型 4 台)	24 台 (大型 2 台、UD* 1 台)	18 台 (大型 1 台、UD* 4 台)	14 台 (福祉 2 台、UD* 2 台)
乗務員数	18 人	19 人	20 人	14 人
営業時間	午前 6 時 ～翌午前 1 時	24 時間 (茂原地区)	午前 7 時 ～翌午前 2 時	午前 7 時 ～午後 11 時

※UD=ユニバーサルデザイン車両

【利用状況】

□主な利用者層

- ・午前中に比較的稼働率が高く、特に平日・日中は高齢者の通院・買物利用が多い。
- ・新型コロナウイルス感染症流行により減少した旅客数は回復しつつあるが、飲食店からの送迎、遠距離利用者は依然として少ない。
- ・朝の通勤客は、常連ではなく単発的な利用者が多い。
- ・夜間は飲食店利用や病院への救急送迎での利用が多い。
- ・JR 外房線の上り始発列車 (茂原駅 5 時 6 分発) に乗るための利用が多く、この時間帯に営業しているのは 1 社のみのため、対応しきれず断る場合もある。
- ・以前は本納駅に終電まで待機していたが、夜の利用者が少ないため今は夕方までとしている。

□市内タクシー事業について、運行上・経営上の問題点等

- ・乗務員の高齢化と、乗務員不足が深刻化しており、対応できず予約を断る場合もある。
- ・乗務員の募集を掛けても高齢の希望者が多く、安全面を考慮して雇うことができない。また、給与が安定しないので若い世代の希望者も少ない。
- ・乗務員不足のため稼働しない車両が生じているが、将来の動向が分からないため減車できない。
- ・豊岡方面はタクシーの需要があまりない。

□経営改善等のために行っている・計画している事業

- ・乗務員確保のため、ハローワークへの登録、募集媒体の利用
- ・キャッシュレス決済の導入促進

□その他

- ・グリーンスローモビリティ*等はタクシー事業と競合しないと考えている。
- ・タクシー券を障害者だけでなく高齢者にも拡大してほしい。

(2) 関係団体アンケート調査

関係団体を対象に、まちづくりを取り巻く問題点・課題や、公共交通との連携・協力の可能性、公共交通に対する意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象関係者	茂原商工会議所、茂原市観光協会、茂原市社会福祉協議会
調査方法	・メールか郵送による配布、回収（調査期間…令和4年12月上旬～12月下旬）

①茂原商工会議所

□商業を取り巻く現状を踏まえた、公共交通に関する問題点・課題

- ・中心市街地の商業の空洞化により、中心部でも食料品等の買物に困る人が出てくると予測している。
- ・市民バスは主に高齢者がターゲットであると思慮するが、南部コースは医療施設へ直接乗り入れないので利便性が悪い。

□公共交通との連携・協力した取組みや可能性

- ・茂原七夕まつり開催時、県内 JR 線各駅に公共交通での来場を促すポスターを掲示している。

□茂原市の公共交通について意見・要望

- ・補助金ではなく、利用者（高齢者や運転免許返納者等）へ割引チケットの配布をしてはどうか。
- ・路線バスは運賃が高いという声が多い。
- ・市民バスを市街地のみでの運行にして、郊外は全てデマンド交通にするのはどうか。
- ・緑ヶ丘の住民から、デマンド交通のエリアを拡大してほしいという要望が多い。
- ・周辺市町村でタクシーチケットの配布を行っているため、茂原市で実施しないのかという問い合わせがある。

②茂原市観光協会

□茂原市の観光客来訪特性

- ・駅周辺には観光スポットもないため、鉄道を利用した観光客はほぼ見られない。
- ・茂原七夕まつり開催時は観光客が増加し、令和5年2月に開催した冬の七夕まつりでは過去最高の8,500人が来場した。
- ・桜、牡丹、あじさい、つつじ等、花の見ごろに合わせて観光客が増える。
- ・観光客のほとんどは、自家用車や貸切バスを利用している傾向がみられる。
- ・茂原市はビジネス上の拠点になる場合が多い。（茂原に宿を取り、タクシーやレンタカーで移動）
- ・宿泊客は年間10万人近くになることもある。（令和4年実績65,000人）

□観光振興のために実施中（予定）の取組み等

- ・さくらまつりのチラシにバスの情報を記載する。
- ・ロケ地巡り等も考えてはいるが、郊外は個人の敷地であることが多いので商店街が中心になりそう。
- ・映画やドラマは、旬が過ぎれば集客効果は薄れてしまうので、産業観光（工場見学）も考えている。

□観光客等から寄せられる声

- ・あじさいのシーズンにバスに関する問い合わせがあるが、市民バスでは観光利用に合わず、人数によってはタクシーの利用を勧めている。

□その他

- ・海や山などの自然を楽しむ観光需要は大きい。広域的な観光が発展すれば、茂原市の宿泊客は増える。

③茂原市社会福祉協議会

□高齢者や障害者等から寄せられる声

- ・市民バスは、運行本数が少ない、運行ルートが分かりづらい（路線図の見方がわからない）、行きたい場所に停留所がないといった声が多い。
- ・バス停が少ない、最寄りのバス停まで遠いといった声もよく聞く。
- ・デマンド交通は、満席等の理由で断られたり、急な利用に対応してもらえない。
- ・介護タクシーは病院の中までの付き添いや、荷物を持ってくれるので便利である。

□茂原市の公共交通について意見・要望

- ・医療機関と連携した通院専門の巡回バスを検討してみてもどうか。
- ・食料品・日用品の移動販売の強化。

□その他

- ・イベントに参加したいけど交通手段がない人を迎えに行く、送迎ボランティアによる運行を企画中。地区毎の社会福祉協議会を中心にエリアを分けての実施を検討している。

交通事業者・関係団体アンケート調査のまとめ

■鉄道（JR 東日本株）

- ・平日は通勤・通学利用が多いが、本数が限られているため一部の列車に混雑が集中している。
- ・利用者からは本納駅、新茂原駅について屋根やバリアフリー*設備の要望について意見があるものの、費用対効果的に整備が困難である。

■バス（小湊鉄道株）

- ・高速バスは利用者減少により現状の便数を維持していくことが難しく、補助等をお願いしたい。
- ・路線バスは乗務員不足と高齢化が深刻化。更に車両の老朽化も表面化してきている。
- ・内房地区や高速バスの収益で赤字を補填してきたが、利用者の減少により単独での維持は厳しい。
- ・市民バスも乗務員不足と高齢化が深刻化しており、より安全なルートでの運行に見直したい。

■デマンド交通（都自動車株）

- ・主に高齢者の通院・公共施設利用が多い。
- ・病院からの帰宅時利用では、診察等の終了時刻が分からず利用できない人が多い。

■タクシー（都自動車株、東洋交通株、南総タクシー株、(有)東タクシー）

- ・平日午前中に高齢者による通院・買物利用が多い。
- ・乗務員不足と高齢化が深刻化し、稼働率も落ちている。
- ・時間帯によっては利用者が多いものの、人員不足や車両不足により断る場合もある。

■関係団体（茂原商工会議所、茂原市観光協会、茂原市社会福祉協議会）

- ・買い物や医療施設等の高齢者の外出目的に合った公共交通が望まれる。
- ・観光客は公共交通を使わない傾向であるが、七夕まつりや自然観光の集客力は高く、房総地区の拠点性を活かせば観光客の増加も見込める。
- ・市民バスの情報が分からないために利用できない人がいる。

3-7 市民との意見交換会

(1) 意見交換会の概要

各地区に在住する市民を対象に、日頃感じている公共交通に対する意見・要望などを把握するための意見交換会を実施した。

地域	①茂原地区	②五郷地区	③豊田地区	④本納地区	⑤東郷地区
日時	1月14日(土) 10時～12時30分	1月14日(土) 14時～15時30分	1月22日(日) 10時～11時40分	1月22日(日) 14時～15時40分	1月28日(土) 14時～15時30分
場所	中央公民館	五郷福祉センター	豊田福祉センター	本納公民館	東郷福祉センター
参加者	4名	4名	14名	12名	11名

(2) 主な意見

①茂原地区

- ・市役所に来る用事があったが、市役所に最も近い路線バスの停留所が「茂原高校前」であり、約1.1kmも離れていた。高齢者にはその距離を歩くのは辛かった。
- ・市民バス南部(五郷)コースには市役所前の停留所があるが、他のコースの人は茂原駅等で乗り換えが必要となり、直接市役所に行けないのが不便である。
- ・なるべく環境が良いところに住みたくて茂原市に引っ越したが、車がないとどこにも行けないのが唯一の欠点。公共交通について調べたりもしたが、全体的に分かりにくい。
- ・運転免許を返納したくてもできないと言っている人がいる。バスの便数が多ければ乗りたいが、乗る人が多くないと便数を出せないというジレンマはあると思う。
- ・バスを敬遠しているのは、分かりにくさもあると思う。スマートフォン等で検索できるが、それらを持っていない人にとってバスは分かりにくい。
- ・通勤、通学と買物、通院は別の流れなので、朝夕は大型の路線バスで、昼の時間帯をデマンド交通で賄うといった工夫が可能ではないか。
- ・市内に高校が何校かあるので、生徒を呼び込む施策を取っても良いのかもしれない。

②五郷地区

- ・大きな病院では担当医が決まっていて、特定の曜日しか勤務していない場合が多い。担当医の曜日にデマンド交通が運行していないこともあるので、平日は毎日運行してもらいたい。
- ・市民バスを利用しようとしたが、自宅から最寄り停留所まで500m程度あり、高齢者が歩くには遠すぎると思った。
- ・六田台は比較的人口も多いが市民バスの停留所が遠いため、六田台も回るルートにして上永谷の住民も利用できるようなルート設定にってもらいたい。
- ・以前は茂原駅から東金方面の路線バスがあり、長生病院に行くことができたが廃止されてしまった。市民バスで茂原駅から長生病院に直行できる便を作ってほしい。
- ・スーパーにも行きたいので歩いていけるように訓練している。本当は市民バスで行けるとありがたいが、そこまで要望を聞いていたらきりが無いのも理解できる。
- ・南部(五郷)コースは4便しかないなので、通院や買物をそれだけで賄えるのか心配。デマンド交通も使えるようになれば、通院や買物の移動も解決できそう。

- ・障害者の送迎に対して補助金があるが、それと公共交通を組み合わせるような考えはないか。
- ・高齢になると人との関りが薄くなり病気の進行にもつながってくるので、外からの刺激を受けるためにも自ら移動することが必要だと思い、そのためには移手段の確保が重要だと思う。
- ・市民バスが土日運行していないのは困る。これでは当分運転免許返納はできない。

③豊田地区

- ・転入したときに交通マップを頂いたが、もっと市民に周知した方が良いと思う。公共交通の利用の仕方を知らないため、利用していない人も居ると思う。
- ・公共交通の情報について文字情報では分かりづらいので、体験ツアー等を開催してみたい。
- ・運転免許を返納した際、警察署では支援情報を教えてもらえずに市役所まで聞きに行った。また、路線バス事業者の優待証を貰うためには事業者の営業所まで行かないと手続きができずに不便であり、市として何とかしてほしい。
- ・緑ヶ丘は民間のタクシーを使っている人が多くいるため、デマンド交通の対象エリアにしてほしい。

④本納地区

- ・デマンド交通を平日全て運行していただきたい。また、通院の帰宅時はお昼になる事が多いので、昼の時間帯にも運行を行って欲しい。
- ・運転経歴証明書の発行に費用が掛かるため、運転免許の返納はするが証明書を取得しない人もいる。
- ・警察署が発行する運転経歴証明書ではなく、市独自で運転免許証を返納した証明書を発行して、公共交通の支援に使うことができないか。
- ・デマンド交通について、どこまでもとは言わないが市内の病院は行けるようにしてほしい。
- ・法目の住人では市民バスのルートまで遠くて利用が大変だといった声や、デマンド交通が本納まで行かないと利用できないので近くまで来てほしいという声がある。
- ・長生病院は利用者が公共交通に対して感じていることを分かっていないと思う。
- ・停留所が遠いので、結局はタクシーに頼るしかない。
- ・本納地区はスーパーがなく買物に困っている。北部コースをベイシアまで延伸してほしい。
- ・週に1回買物支援の移動販売が来ているが、品数も少なく、大きなスーパーに行かないと生活が成り立たない。
- ・各地域に生活支援コーディネーターが配置されていると思うので、定期的に意見交換する場を設けていただきたい。
- ・大網白里市へ行くのに本納駅を利用したいが階段しかなく、茂原駅まで行かないと利用できない。
- ・(本納地区は)大網白里市に依存する人が多いと感じる。他市町村でデマンド交通が行政境を超えている事例があれば、調査の上計画に反映してもらいたい。

⑤東郷地区

- ・市民バスがあるのは非常に助かっている。一方、茂原郵便局へ直接行く路線がなく、市役所から歩いていくにせよ自宅付近から市役所へ行く路線もない。うまく乗り換えできる便もないので、もう少し考えて運行計画を組んでほしい。
- ・70歳代だけでなく、80歳代でも自動車を運転している人も多くいる。
- ・買物や病院に行ければ生活はできるが、バス停まで歩いていくのが困難であるため、家の前くらい

まで送り迎えしてもらえるタクシーのようなシステムが欲しい。

- ・茂原駅から千町集会所まで市民バスで 50 分掛かった。多くの人が恩恵を受けられるようにしたいのはわかるが、利便性が極めて低い。
- ・市民バスを週 2 回程利用しているが、茂原駅に着いて、帰りの便まで時間が空いてしまうので結局鉄道を利用してしまう。
- ・東郷地区からショッピングプラザアスモや市役所に直接行けないので不便と感じる。乗り継いでいくにも丁度いい時間の便がない。
- ・千町に住んでいるがバスの便数が少なくって帰ってくるのが難しい。デマンド交通の運行も考えてほしい。
- ・東京から引っ越してきた人が茂原は空気がきれいで海も近くで良いところだと言ってくれているが、自動車を運転できなくなり病院や買物に行けなくなったら住み続けられないと言っていた。
- ・年金生活では病院へのタクシー移動に数千円掛かるのは大きな負担となる。無料とまでいかなかったも、後期高齢者を対象にタクシー代の補助制度があれば良いと思う。

市民との意見交換会のまとめ

■市民バスに関する意見

- ・最寄りの停留所までの徒歩が遠いので市民バスを利用できないという意見が多い。
- ・主な利用目的地（買物や通院）まで直接行けないため、不便を感じているという意見が多い。
- ・便数が少ないため、往復の利用が出来なかったり、他のコース、他の路線バスとの乗継ができないといった意見もある。

■デマンド交通に関する意見

- ・病院の診察スケジュールに合わないこともあるため、平日（月～金）は全日運行してほしいという意見が多い。
- ・各地区で、市民バスは使いづらいためにデマンド交通を要望する意見がある。

■その他公共交通に関する意見

- ・市民バスの経路やデマンド交通の利用方法が分からないため利用できないといった意見が多い。
- ・運転経歴証明書の発行手続きや、支援を受けるための手続きが煩雑・不便のため、運転免許を返納しない、または返納しても証明書の発行を行っていない人もいる。
- ・茂原市に定住したくても、運転が出来なくなった後の対応を考慮して転出を考えている人もいる。

4 公共交通を取り巻く課題整理

公共交通に関する現状把握

【地域特性の現状】

- 人口は過去5年間で減少傾向にあり、年少人口、生産年齢人口は減少、高齢化率は33.7%と高く国や千葉県と比較しても高い割合である。
- 茂原駅・新茂原駅や国道128号沿いに人口が分布し、公共施設や大規模店舗、医療施設などは駅から離れた市街地部に多く配置している。
- 通勤・通学の流動は、千葉市、東京都内への流出が多く、流入を上回っている。流入は千葉市や近隣市町村からが多い。
- 東京都市圏PT調査による代表交通手段は自動車分担率が68.3%と高く、近隣市と比較して鉄道・バス分担率が低い。

【公共交通の現状】

- 鉄道はJR外房線が南北に縦貫し、市内に3つの駅を有する。乗車人員数は茂原駅が多く、新茂原駅と本納駅は2,000人/日以下となる。
- 路線バスは茂原駅を起点に放射状に運行し、それを補完するように市民バス「モバス」が運行している。市民バスが撤退した市北西部にはデマンド交通「ふれあい」が運行し、このほかタクシーが4事業者、福祉有償運送や、スクールバス、移動販売等が運行している。

【上位・関連計画との関連】

- 生活交通に必要なバス路線の維持・確保、更に広域的な幹線道路の整備状況を踏まえ、新たな高速バス路線の検討〔千葉県総合計画〕
- 鉄道運行本数の拡充、駅整備、バス路線の利便性向上、市民バスとデマンド交通の地域実態に即したサービス提供〔茂原市総合計画〕
- 高齢者が使いやすい交通ネットワーク、圏央道へのアクセス向上と高速バス路線の拡充〔第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略〕
- 鉄道による広域・バス交通による地域間ネットワークの確保、公共交通網の利用促進、新たな公共交通網の導入検討〔茂原市都市計画マスタープラン〕

地域公共交通に関わる利用実態・ニーズ調査

【市民アンケート調査】

- 移動に困る人は10歳代や80歳代など自動車を運転できない層が多く、「通院」や「買物」目的の移動に対して困っている人が多い。
- 路線バス・市民バス・デマンド交通では、運行時刻や乗り方についての認知度が低く、全体の利用頻度も少ない。
- 公共交通を利用しない人の理由としては「自動車の方が便利だから」の回答が多く、高齢者であっても自動車により移動する人も多い。

【市民バス利用者アンケート調査】

- 利用者の7割が60歳以上の高齢者であり、運転免許未保持者の利用が多数を占めている。
- 便数の多いコースでは往復利用が多く、便数が少ないコースでは片道利用が多い。「通院」「買物」目的による利用がそれぞれ4割を超える。

【デマンド交通登録者アンケート調査】

- 登録者の8割超が60歳以上の高齢者であり、「何か困ったときに利用しようと思うから」という理由で登録した人が4割である。
- 利用者の半数は往復利用だが、片道の時間や予約ができずに片道利用となっている人が多い。主に「通院」「買物」のための利用が多い。

【民生委員・児童委員アンケート調査】

- 最寄りバス停までの歩行距離の問題や、利用方法を知らないために公共交通を利用できていない人が多い。

【主要施設利用者ヒアリング調査】

- 自動車で訪問する人は移動に不便さを感じておらず、買物等で日常的に訪れる人にとっては移動に不便さを感じている。

【交通事業者・関係団体アンケート調査】

- 鉄道では、本数の少なさから混雑が集中するほか、利用者からは屋根やバリアフリー設備の要望について意見がある。
- バス・タクシー事業者では運転士不足と高齢化が深刻化しており、バスは利用者の減少により市の補助を受けても運行維持が厳しい状況である。
- 高齢者の外出目的に合った公共交通が求められており、その利用方法や周知によって利用が見込まれる。

公共交通を取り巻く課題

【課題①】

高齢化・人口減少を見据えた既存公共交通の見直し

【課題②】

過度な自動車依存からの脱却と既存輸送資源の効果的な活用

【課題③】

広域ネットワークを支える鉄道・高速バス・路線バスの維持・活性化

【課題④】

市民バスの利用率向上と運行の効率化

【課題⑤】

デマンド交通の利便性改善

【課題⑥】

市民・来訪者に分かりやすい公共交通の情報提供

【課題⑦】

高齢者や学生が使いやすい公共交通への改善と利用促進

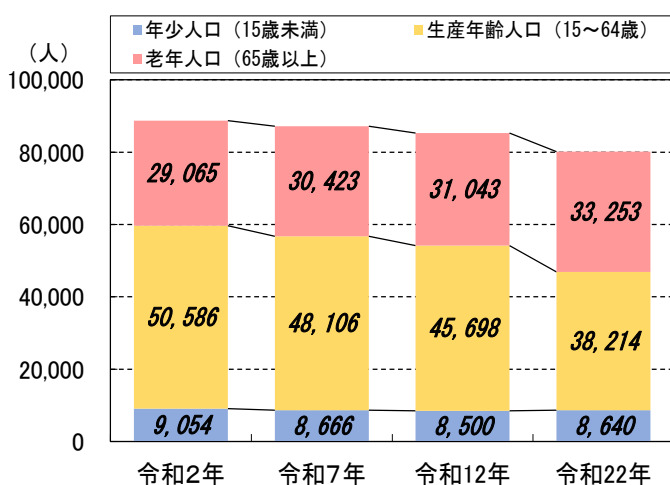
【課題①】高齢化・人口減少を見据えた既存公共交通の見直し

茂原市の総人口は年々減少傾向にあり、一方高齢者は増加し、高齢化率が進んでいる。茂原市総合計画によると今後もその傾向が進む予測で、目標値では令和12年では36.4%まで増加することが見込まれている。

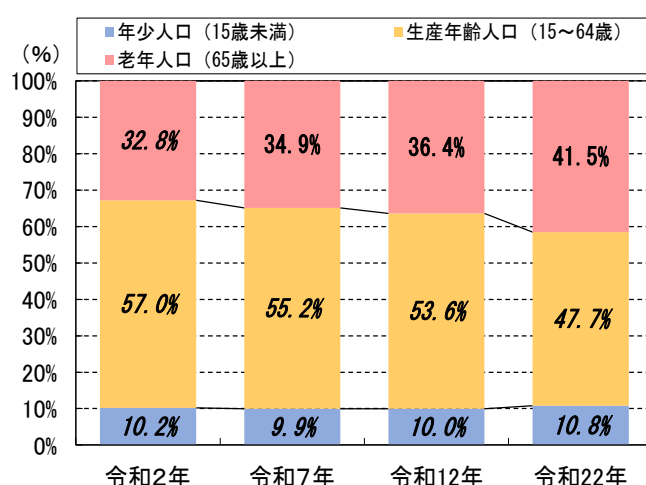
人口の減少に伴い公共交通の利用者も減少することが予測される一方、高齢化の進展により交通弱者の移動手段として公共交通の重要性が高まるものと考えられる。市民アンケート調査では運転免許返納の意向は高齢者になるほど高くなっており、近い将来移動に困る人の割合が更に増加していくことが予測される。

以上のことから、将来に渡って適切な公共交通サービスを提供していくために、既存の公共交通を利用者の目的や需要に合った運行体系へ見直していく必要がある。

■目標人口と年齢階層別人口

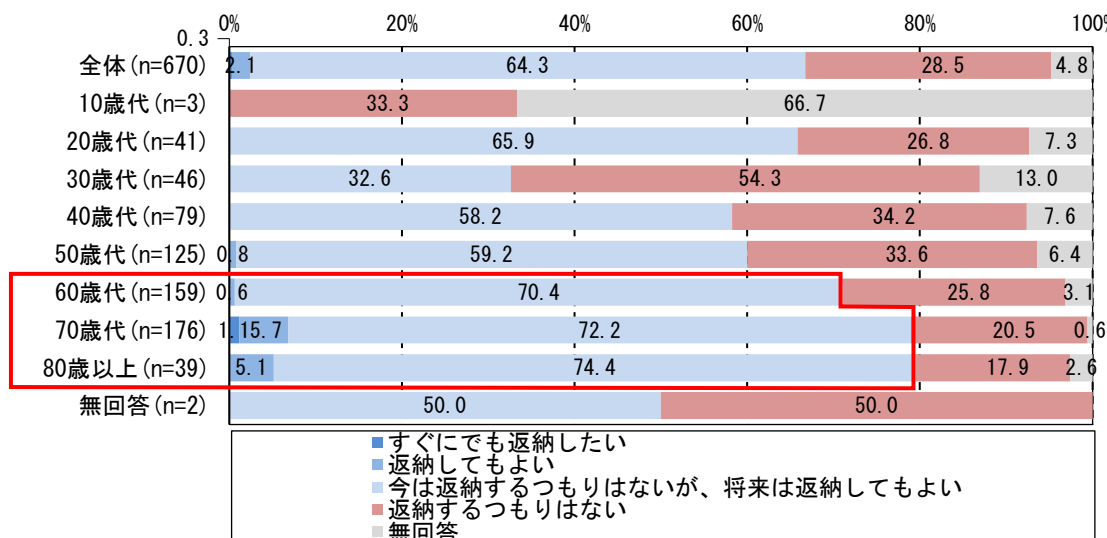


■目標年齢3区分人口構成比の推移



出典：茂原市総合計画（令和3年3月）

■運転免許返納意向（市民アンケート調査）



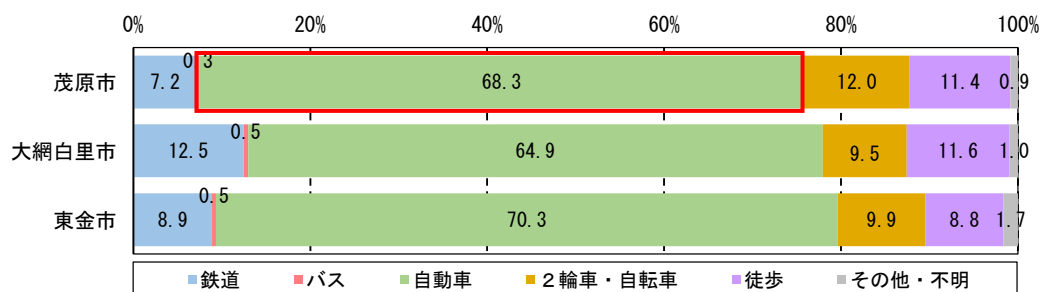
【課題②】過度な自動車依存からの脱却と既存輸送資源の効果的な活用

平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査によると、代表交通手段分担率は、鉄道・バスの分担率が 7.5%で、自動車分担率が 68.3%と、近隣市の大網白里市、東金市と比較して、鉄道・バス分担率が低く、大網白里市より自動車分担率が高くなっている。

また、市民アンケート調査でも通勤・通学、買物（食料品・日用品等）、通院及び趣味・娯楽のそれぞれの目的において「自分で車を運転する」が最も多い回答となっており、自動車依存度が高い地域構造となっている。

一方、市内を運行中の輸送資源としては、鉄道、高速バス、路線バス、市民バス、デマンド交通のほか、福祉有償運送、スクールバス、移動販売車も運行している。それら地域資源の総動員により、それぞれの輸送資源を効果的に活用・組み合わせることで、自動車がなくても移動に困らない持続可能な交通体系を構築していく必要がある。

■平成 30 年・代表交通手段別分担率（全目的、発生集中交通量）



出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

【課題③】広域ネットワークを支える鉄道・高速バス・路線バスの維持・活性化

市民アンケート調査では若年層における通勤・通学時の主な行先として千葉市が選択されており、利用交通手段でも鉄道が 9.9%を担っている。交通事業者アンケートでは、鉄道は通勤・通学のほか土日祝のレジャー客利用も多く、広域な移動や茂原市への観光客輸送を支えている。

高速バスについても趣味・娯楽利用のほか、空港利用者の輸送を支え、東京・横浜といった都市を結ぶ広域アクセスとして機能しているが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて利用者が大幅に減少している。また、茂原駅を中心として放射状に運行する路線バスは、周辺自治体や市内各地を結ぶ路線としての機能を果たし、路線によっては 20 便/日以上が運行されているなど重要な移動手段となっている。

これら広域アクセスを担う鉄道・高速バス・路線バスは、本市の交流人口を増やし人口流出を防ぐことも期待されるが、事業者アンケートによるとバス・タクシーでは運転士不足と高齢化が深刻化しており、令和 6 年 4 月からの改善告示基準改正により乗務員の労働時間等の制限が厳しくなる中、減便や撤退が行われれば著しく利便性が低下する恐れがある。現状のサービス水準を維持できるよう、利便性や認知度の向上による利用促進、更には公共交通の担い手不足を解消する取り組みによって維持していく必要がある。

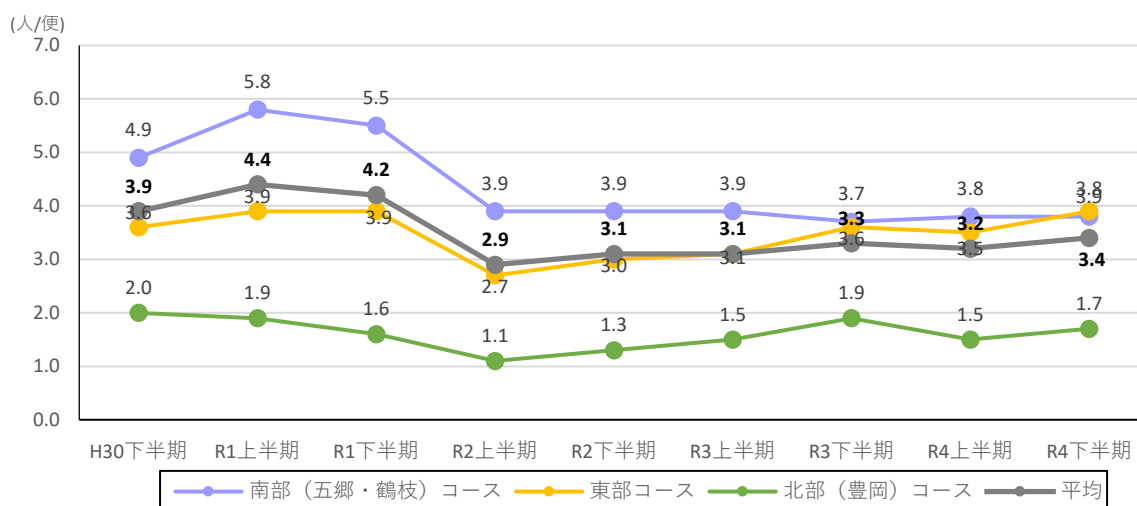
【課題④】市民バスの利用率向上と運行の効率化

市民バスの1便平均利用者数は、令和4年度で3人前後となっており、特に北部（豊岡）コースで2人未満と少なくなっている。ダイヤ別1便平均利用者数は南部（鶴枝）コースで8：40発が6.5人/便と最大で、それ以外のダイヤは5人を下回っている。利用者は高齢層が中心となっているが、若年層の利用もあり、通勤・通学の利便性向上や、片道のみ利用者が往復利用できるようなダイヤの改善により利用率が向上する可能性がある。

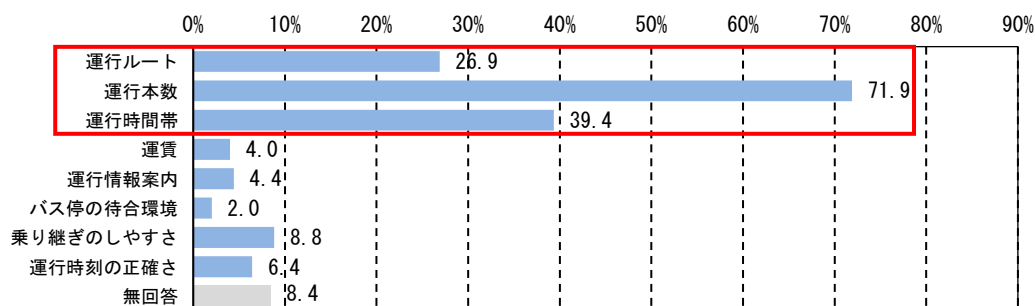
市民バス利用者アンケート調査によると、改善して欲しいサービスとして「運行本数」が最も多くなっており、次いで「運行時間帯」「運行ルート」といった意見が多い。

路線別に見ると、特に北部（豊岡）コースの利用率が著しく低く末端部の利用がほぼ見られない状況となっており、限られた輸送資源を効率的に運用し、市民バスを維持していくために路線の見直しも含めた利用率向上を図っていく必要がある。

■市民バス「モバス」の1便当り乗車人員数の推移



■改善して欲しいサービス（市民バス利用者アンケート調査・上位3つまで回答・n=249）



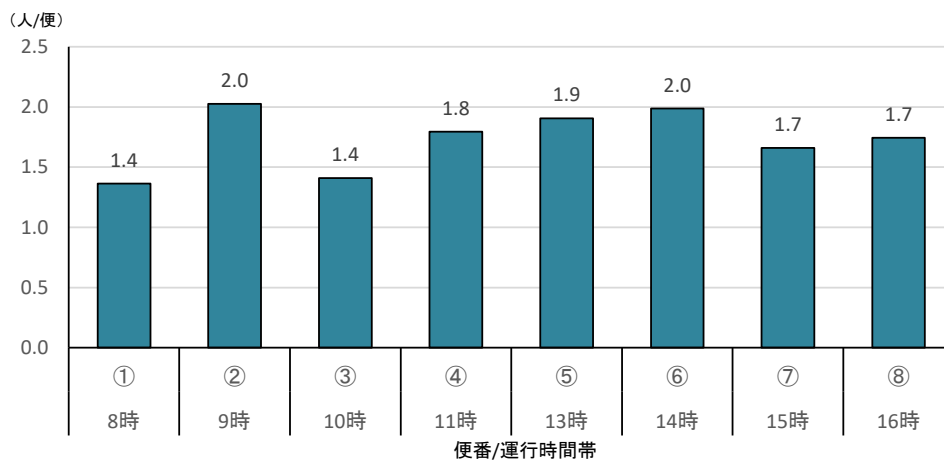
【課題⑤】デマンド交通の利便性改善

デマンド交通は市民バスが撤退した市北西部で運行し、交通空白地域における交通サービスを担っている。登録者数は、高齢者を中心に800人程度となっているが、約半数は利用したことがなく、1便当たりの平均乗車人数も極めて少なくなっている。

デマンド交通登録者アンケート調査では往復の利用者は半数程度に留まり、往復利用しなかった理由としては「利用したい時間に運行していないから」が多く、「帰りの時間がわからない又は診察時間が長引いたから」といった声もあり、運行便数や予約方法等に課題がみられる。

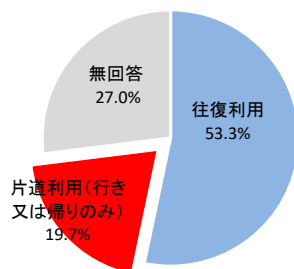
運行内容の評価では「運行エリアの拡大」や「平日（週5日）で運行してほしい」を望む意見が多く、交通空白地域における公共交通を確保・維持するためにも、適切な運行エリアの検討、サービス内容の改善を図っていく必要がある。

■デマンド交通「ふれあい」の便当たりの乗車人員数（令和3年度）



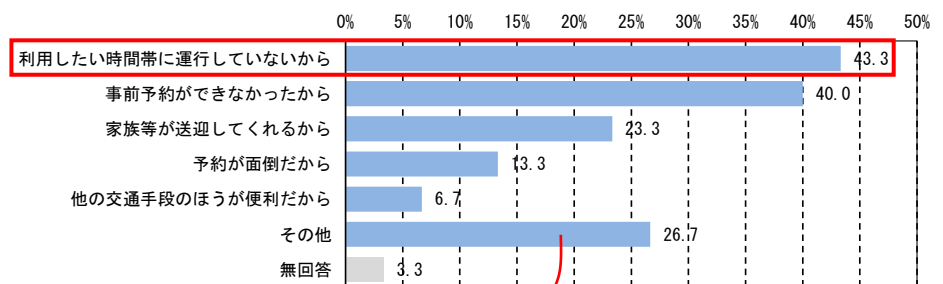
■往復利用有無（n=152）

（デマンド交通登録者アンケート）



■往復利用しなかった理由（複数回答・n=30）

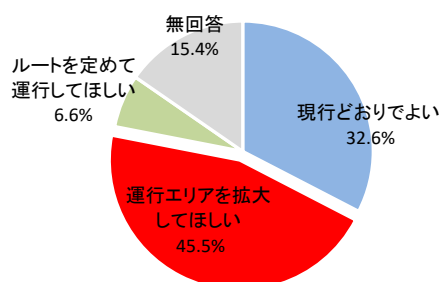
（デマンド交通登録者アンケート）



「通院時、帰りの時間がわからない又は診察時間が長引いたため」6件（20.0%）

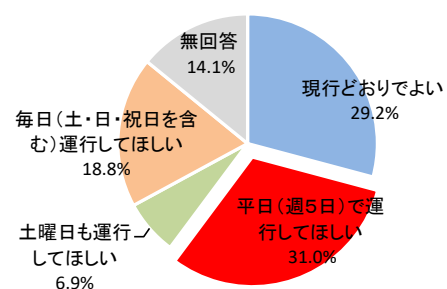
■運行エリアの評価（n=319）

（デマンド交通登録者アンケート）



■運行日の評価（n=319）

（デマンド交通登録者アンケート）



【課題⑥】市民・来訪者に分かりやすい公共交通の情報提供

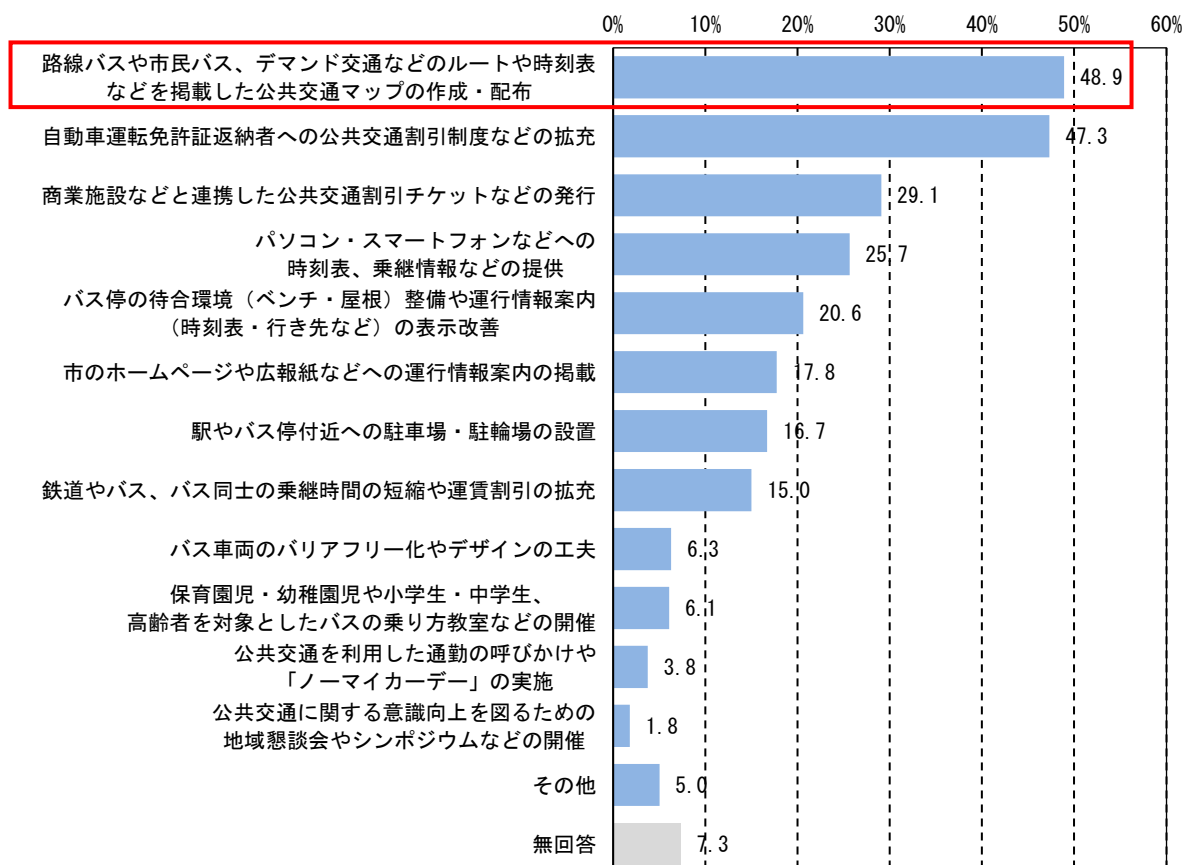
市内の路線バス・市民バス・デマンド交通の運行情報を掲載した「茂原市交通マップ」は、公共施設や、転入者への配布を行っているものの、普段公共交通を使わない人にとっては目に触れる機会がなく、行先や乗り方が分かりにくい状況となっている。

また、市民アンケート調査では高速バスについて「利用する用事が特にないから」の回答が82.0%あり、メリットがわからないことで利用を控えられている実態もうかがえる。

市民アンケート調査における公共交通の利用を促進するために効果的な取組みとして、「路線バスや市民バス、デマンド交通などのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」の回答が48.9%と最も高く、また、民生委員・児童委員アンケート調査でも知らないために利用できていない人が多いという実態が明らかとなっている。

以上のことから、現在実施中の「茂原市交通マップ」の活用を含め、多様な情報媒体を活用しながらより多くの市民・来訪者に分かりやすい情報提供の充実が必要である。

■公共交通の利用を促進するために効果的な取組み（市民アンケート調査）



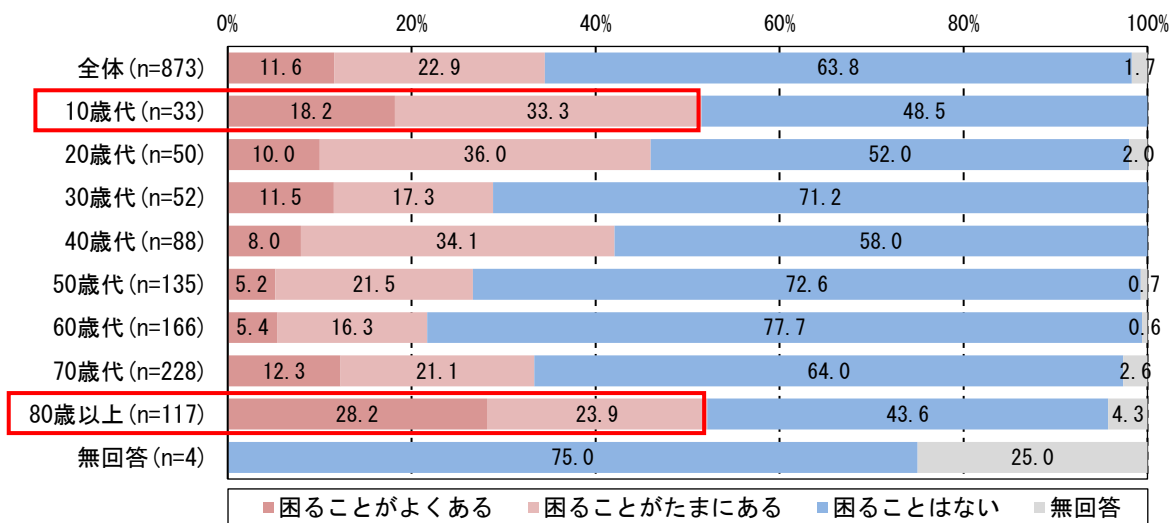
【課題⑦】高齢者や学生が使いやすい公共交通への改善と利用促進

市民アンケート調査では移動に困る人は10歳代の若年者と80歳以上の高齢者に多い。これらの層は運転免許取得年齢以下、又は運転免許証返納などの理由によりいずれも自動車を運転できない人が多いため、自動車が使えないことによる不便さが顕著に表れている。

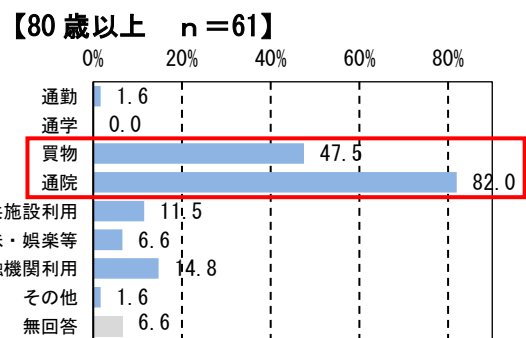
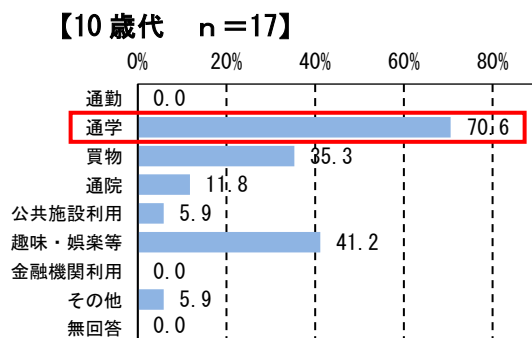
高齢者の外出目的としては通院・買物が多く、これらの外出目的を達成する公共交通を確保し、高齢者の外出支援となる公共交通網を整備する必要がある。

また、学生などの若年層においても通学に便利な公共交通網を整備し、利用促進を図っていく必要がある。

■移動の困り具合（市民アンケート調査）



■困る際の目的（市民アンケート調査）



5 基本方針と基本目標

5-1 基本理念

関連計画である「茂原市都市計画マスタープラン」の将来都市像を踏まえ、茂原市における地域公共交通の課題に対応し、より良い地域公共交通のあり方を示すため、本計画の基本理念を以下のとおりとする。

“人”と“まち”を結ぶ
未来へつながる便利な地域公共交通

5-2 基本方針

課題解決に向けて、基本理念を踏まえ、基本方針として以下のとおり設定する。

【基本方針①】公共交通の再編による利便性の高い公共交通網の充実

- 非効率な運行や運行サービス（運行本数、運行時間帯、運行ルート等）の見直しを図るとともに、既存の公共交通については維持・利便性向上を図りながら、市内外を行き来しやすく便利な公共交通網の充実を図る。
- 各公共交通機関同士の乗換え利便性の向上に資するよう、乗換え案内情報の提供やダイヤ接続、駅前広場などのハード整備により、交通結節点での機能強化を検討する。

【基本方針②】輸送資源の総動員による持続可能な公共交通網の構築

- 既存の地域公共交通以外の輸送資源として、スクールバス等の有効活用や新たな公共交通システムの導入可能性を検討する。
- 鉄道や高速バス、路線バス、市民バス、デマンド交通及びタクシーといった地域公共交通とスクールバス等との役割分担を図りながら、利便性向上と効率的な運行により、将来に渡って持続可能な公共交通網を構築する。

【基本方針③】まちづくりにおける他分野・他産業との連携

- 地域のまちづくりを支える他分野・他産業と連携を行いながら、地域公共交通との共存・共栄により、持続性を確保する。

【基本方針④】利便性・認知度向上による公共交通の利用促進強化

- 公共交通に対する情報発信を行い、市民意識の醸成や、分かりにくさによる不安の解消により、利用促進を図る。
- 過度な自動車利用から、適度な自動車利用へと無理のない範囲での転換を促し、公共交通に対する潜在需要を掘り起しながら、「乗って支える」仕組みを構築する。

5-3 地域公共交通の機能分担

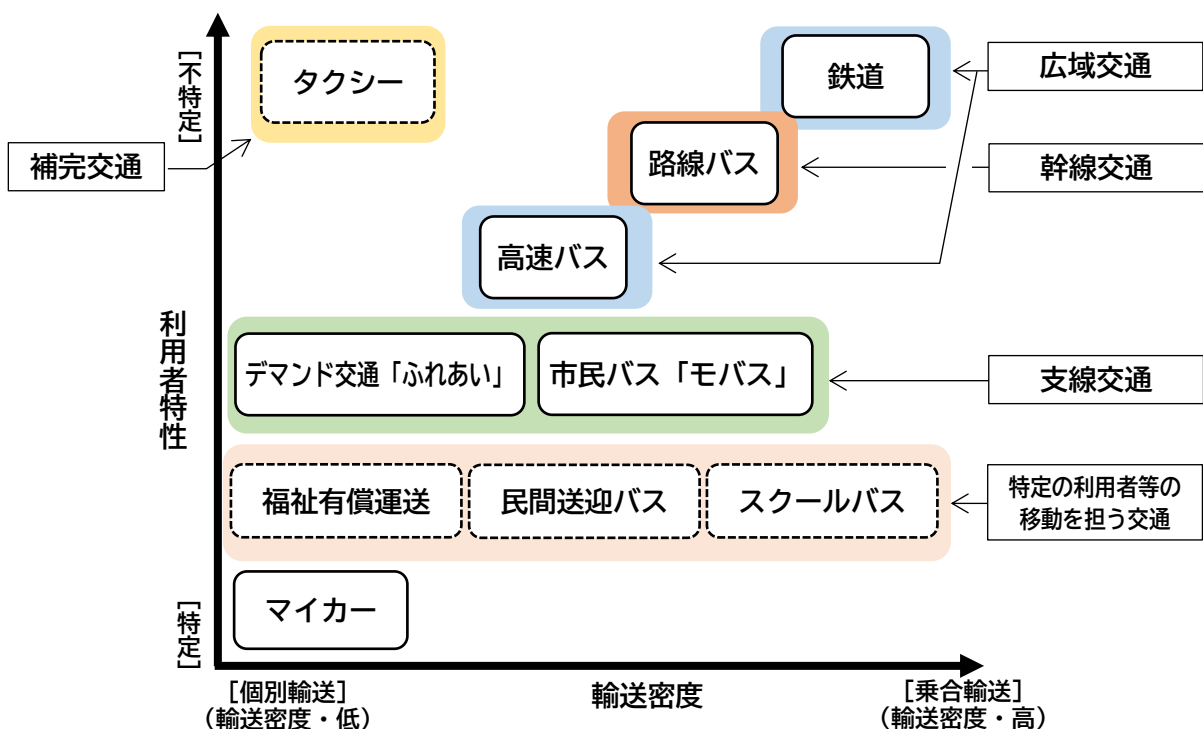
本市の公共交通ネットワークの方向性は、以下のとおり利用者特性や輸送密度等を考慮し、5段階に機能分担を図る。

これらの交通結節点としては、鉄道駅である茂原駅、新茂原駅、本納駅を位置づけ、既存の公共交通ネットワークを基本としながら、公共交通機関の相互連携により、市民の生活交通や来訪者の観光交通としても機能させることで、利便性の向上と効率的な運行を目指す。

■地域公共交通の機能分担

区分	機能分担	対応公共交通システム
広域交通	○千葉市や東京都内といった広域的な移動を連結し、都市間の骨格を形成する路線 ○通勤、通学、通院、買物など多様な目的に対応	鉄道（JR外房線）、高速バス
幹線交通	○隣接市町村や市内の地域間の移動を連絡し、骨格を形成する路線 ○通勤、通学、通院、買物など多様な目的に対応	路線バス
支線交通	○幹線交通システムを補完し、市内の移動サービスを支援する路線 ○地域の実情に合わせて、主として通勤、通学、通院、買物、公共施設へのアクセス等の多様な目的に対応	市民バス「モバス」、デマンド交通「ふれあい」
補完交通	○上記公共交通を補完し、高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段	タクシー
特定の利用者等の移動を担う交通	○通院や通学など特定の利用者などの移動を担う交通	民間送迎バス、スクールバス、福祉有償運送
交通結節点	○上記交通システムの乗り継ぎ拠点となる鉄道駅で、乗り継ぎ機能強化を積極的に図るべき拠点	茂原駅、新茂原駅、本納駅

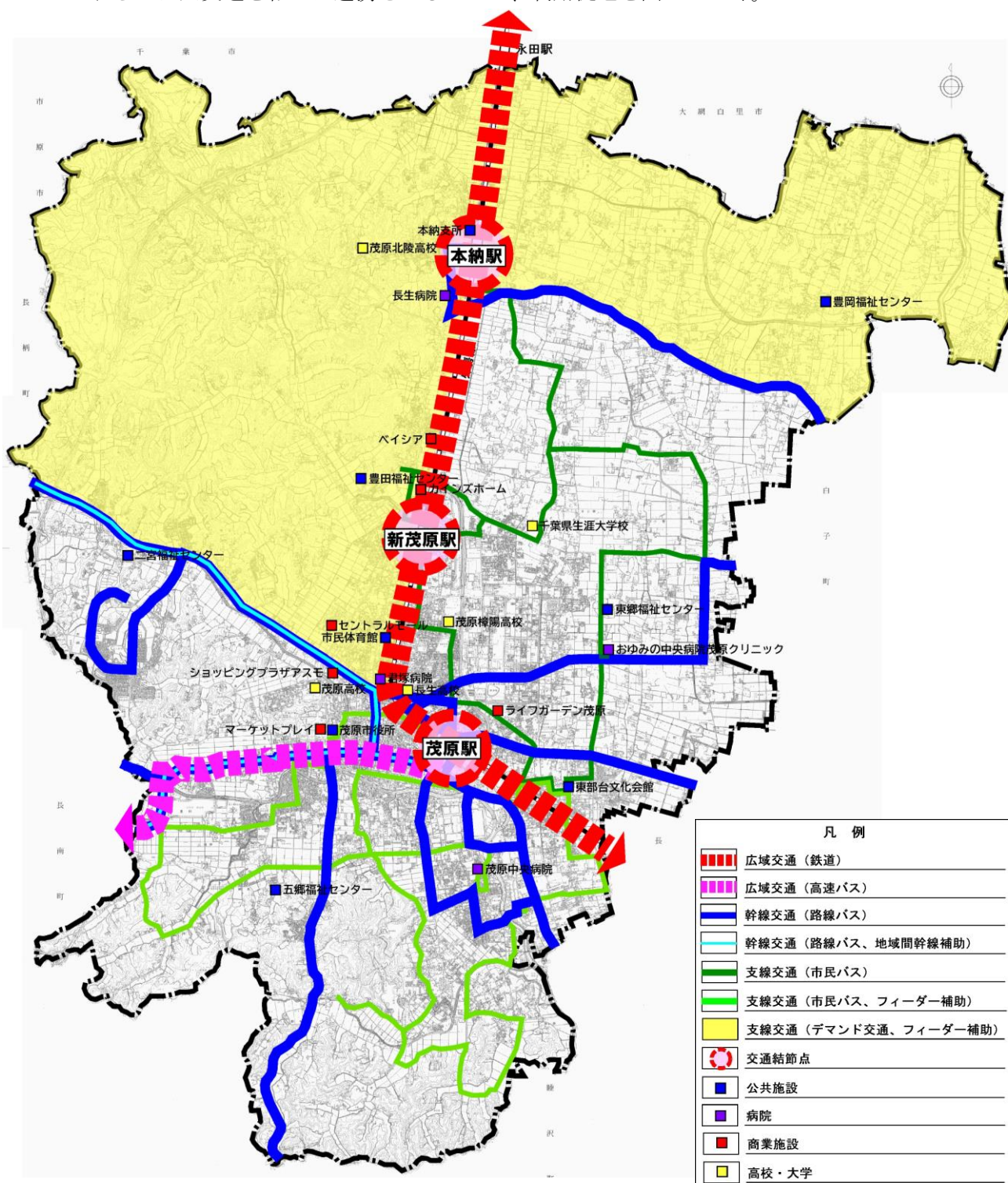
■輸送密度と利用者特性による地域公共交通の分類



5-4 将来の公共交通ネットワークの方向性

基本方針の実現に向けて、本市の地域公共交通は千葉市や東京都内といった広域間の移動を担う「広域交通」、市外及び市内の移動を担う「幹線交通」により市の骨格を形成する。「支線交通」は市民バス「モバス」とデマンド交通「ふれあい」の再編を行い、体系的な地域公共交通ネットワークを構築する。

隣接市町への広域的な役割を担う路線バス（牛久線、茂原長南線、茂原ロングウッド線）は、国土交通省による地域公共交通確保維持事業（地域間幹線補助）、市民バスとデマンド交通は国土交通省による地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）による補助金を受けて運行を維持する。これらの公共交通を相互に連携させることで、利用促進を図っていく。



■地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線補助）を活用した路線バスの位置付け

役割	本市の中心的な交通結節点となる茂原駅を起点とし、隣接市町への広域を連絡する広域的・幹線の路線であり、地域住民の通勤、通学、通院などの生活交通の確保を担う役割として重要な交通である。
確保・維持策	鉄道との接続を確保し、利便性向上の施策に取り組みながら、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
必要性	<p>【牛久線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市原高校、長生高校、茂原高校及び市原特別支援学校風の丘分校への通学に必要なである。 ・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。 <p>【茂原長南線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長生高校、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。 <p>【茂原ロングウッド線】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長柄小学校、長生高校、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。 ・買い物や通院等の交通手段として必要である。

■地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用した市民バス・デマンド交通の位置付け

役割	鉄道駅から離れ、かつ民間路線バスが運行していない公共交通空白地域の解消や買物、通院などの生活交通の確保を担う役割として重要な交通である。
確保・維持策	鉄道や路線バスとの接続を確保し、利便性向上の施策に取り組みながら、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
必要性	<p>本市の公共交通の確保維持を図るためには、幹線システム（鉄道、民間路線バス）と支線システム（フィーダー＝コミュニティ交通）の機能分担による運行が必要である。</p> <p>公共交通空白地域は、市北部（本納・新治・豊岡地区、東郷地区、豊田・二宮地区）や、市南部（五郷地区、鶴枝地区）の需要規模の小さい農村地域を中心に点的に存在し、既存の公共交通では十分に対応できていない状況となっている。これらの地域における生活交通の確保のための交通手段の一つとして、市民バスを運行している。</p> <p>また、市北部・西部の高師地区の一部、豊田地区の一部、二宮地区の一部、本納地区の一部及び新治地区においては、特に需要規模が小さく、山側の地形でバス車両ではカバーしきれない箇所も存在することから、デマンド型交通の導入によって市民ニーズを的確に汲み取ったサービスを提供し公共交通を確保維持する必要性がある。</p>

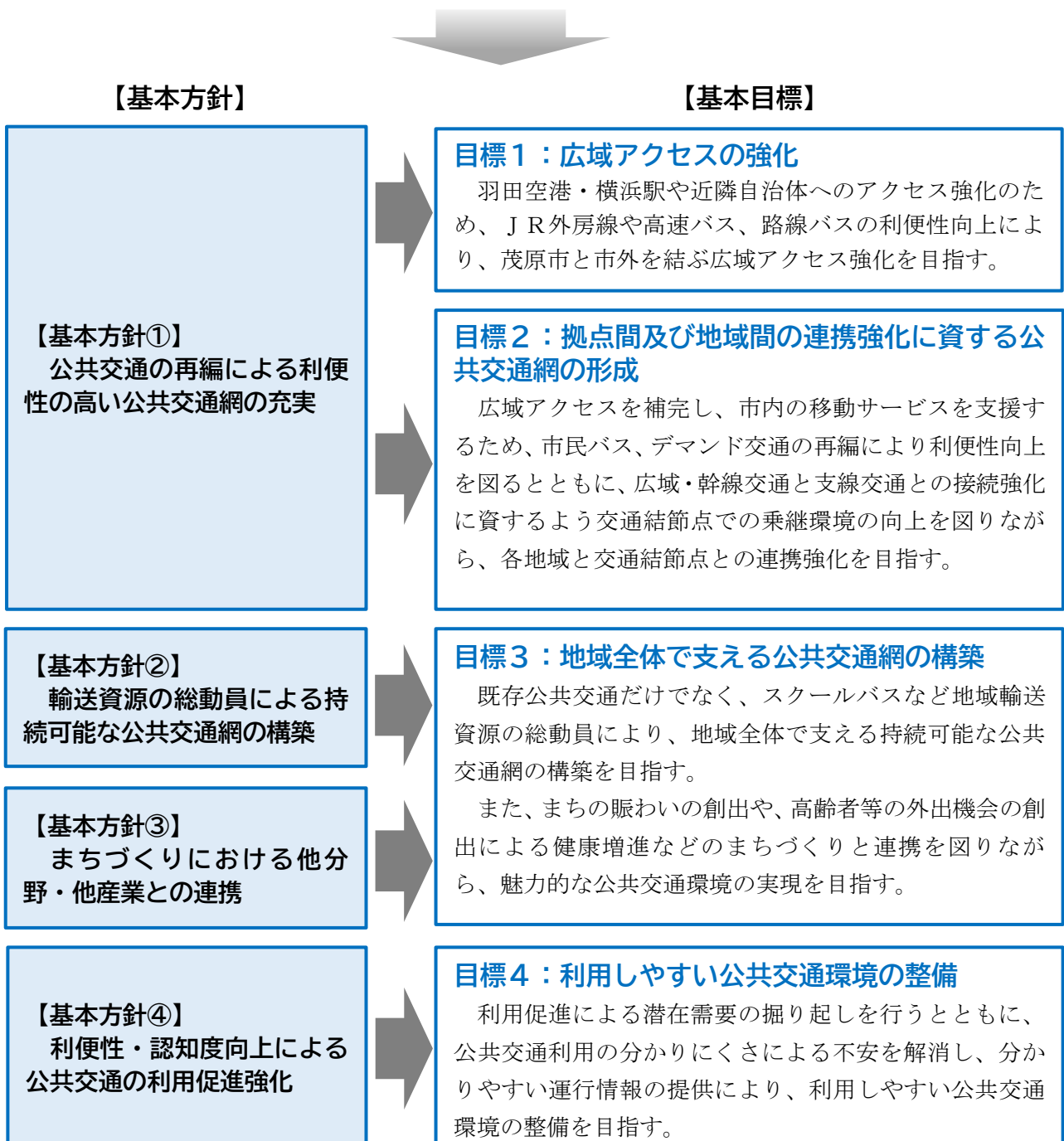
5-5 基本目標

(1) 基本目標の設定

4つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の基本目標を以下の通り設定する。

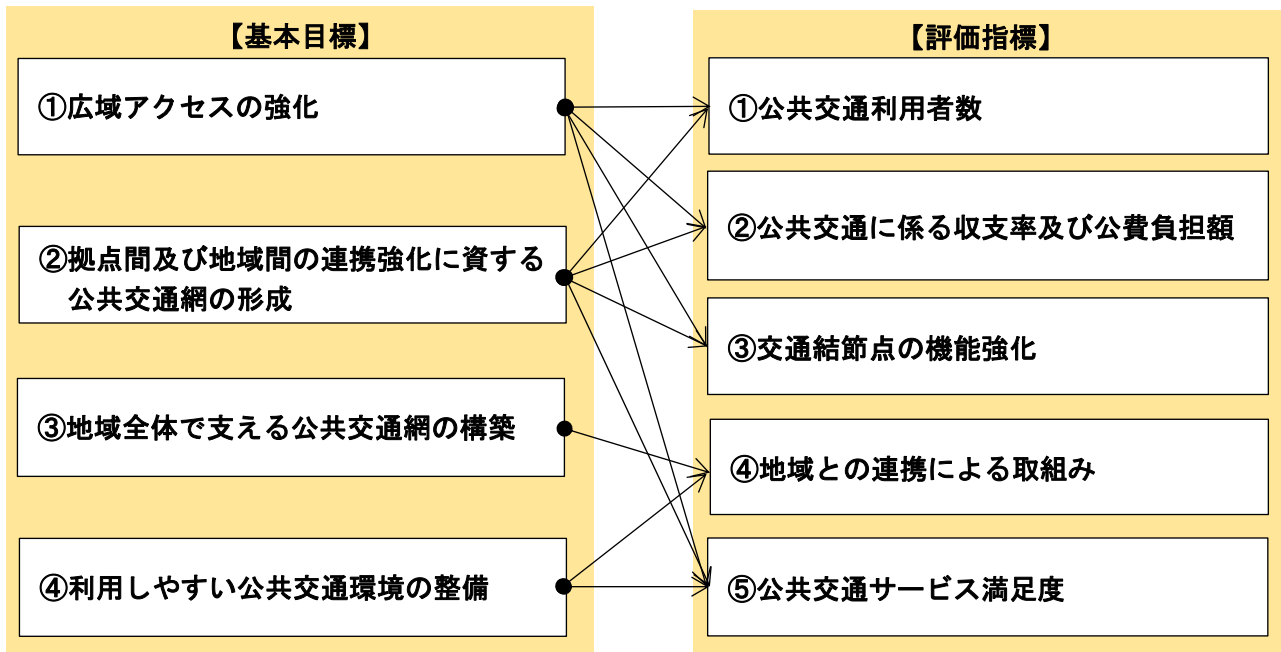
【公共交通を取り巻く課題】

- ①高齢化・人口減少を見据えた既存公共交通の見直し
- ②過度な自動車依存からの脱却と既存輸送資源の効果的な活用
- ③広域ネットワークを支える鉄道・高速バス・路線バスの維持・活性化
- ④市民バスの利用率向上と運行の効率化
- ⑤デマンド交通の利便性改善
- ⑥市民・来訪者に分かりやすい公共交通の情報提供
- ⑦高齢者や学生が使いやすい公共交通への改善と利用促進



(2) 評価指標及び目標値の設定

課題解決に向けて、目標の達成状況を明確化するための目安となる評価指標と目標値を定める。評価指標の考え方と目標値は、以下のように設定する。



①公共交通利用者数

鉄道や高速バス、路線バスの利用者数は、人口減少や少子高齢化に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化などもあり、新型コロナ前（令和元年度）と比較して減少しているが、利便性向上や利用促進策の実施などにより、令和4年度の利用者数の維持を目指す。

②公共交通に係る収支率及び公費負担額

市民バス・デマンド交通の利用者数は、運行内容の再編により、令和3年度から令和4年度の伸び率（3%）を維持しながら増加を目指すとともに、収支率の改善と利用者1人当たり公費負担額の減額を目指す。

③交通結節点の機能強化

本市の玄関口である茂原駅について、乗換案内看板の設置など交通結節点での機能強化を目指す。

④地域との連携による取組み

地域の輸送資源の総動員を図りながら、新たな公共交通システムの導入等により、交通空白地域の解消や、市民の外出困難度の削減を図るとともに、地域との連携による利用促進活動の向上を目指す。

⑤公共交通サービス満足度

公共交通サービスの利便性向上や再編に加えて、交通マップの作成や職員出前講座（地域公共交通の利用方法等の学習）といった利用促進活動の実施により、公共交通に満足している市民の割合と、運行情報案内等に係る満足度の向上を目指す。

■評価指標及び目標値

評価指標	指標の定義	現状値	目標値 (R10)
①公共交通利用者数	・鉄道日利用者数※1	11,262人/日(R4)	11,262人/日
	・高速バス年間利用者数	13,201人/年(R4)	13,201人/年
	・路線バス年間利用者数	1,000千人/年(R4)	1,000千人/年
	・市民バス、デマンド交通年間利用者数※2	18,969人/年(R4)	22,650人/年
	・市民バス、デマンド交通日利用者数※2	83.3人/日(R4)	99.5人/日
②公共交通に係る 収支率及び公費 負担額	・市民バス年間収支率※3	17.4%(R4)	20.7%
	・デマンド交通年間収支率※3	15.5%(R4)	18.5%
	・市民バス利用者1人当たり公費負担額※4	814円(R4)	758円
	・デマンド交通利用者1人当たり公費負担額※4	1,514円(R4)	1,418円
③交通結節点の機能強化	交通結節点での待合空間の整備箇所数	—	1箇所
④地域との連携による 取組み	外出困難度※5	34.5%(R4)	31.1%
	新たな公共交通システムの導入地域	—	1地域
	商業施設等との連携による利用促進活動の導入件数	—	1件
⑤公共交通サービス 満足度	公共交通に満足している市民の割合※6	34.7%(R4)	38.2%
	運行情報案内等の満足度※7	23.5%(R4)	25.9%

※1 茂原駅・新茂原駅・本納駅合算の1日平均利用者数

※2 令和4年度利用者数×(1.03)⁶(令和3年度から令和4年の伸び率「1.03」を年数「6」で累乗)

*交通事業者からのデータ提供を基に計測

※3 令和10年度収入見込み(令和4年度収入×(1.03)⁶)÷運行委託費(令和4年度と同程度の委託費を想定)

*交通事業者より、収入額及び支出額(運行委託費)のデータを入手し、収支率を試算

※4 運行委託費(令和4年度と同程度の委託費を想定)÷令和10年度利用者数見込み

*交通事業者より、支出額(運行委託費)、運賃収入及び利用者数のデータを入手し、利用者1人当たり公費負担額を試算

※5 市民アンケート「日常の移動のしやすさ」における「困り具合」について、「困ることがよくある」「困ることがたまにある」に回答した方(全体)の割合を0.9倍(1割減)

※6 市民アンケート「路線バス・市民バス・デマンド交通の利用実態と意識・要望」における「利用満足度」について、項目における「満足」「やや満足」に回答した方(利用者のみ)の割合平均を1.1倍(1割増)

※7 市民アンケート「鉄道の運行サービス満足度」「路線バス・市民バス・デマンド交通の利用満足度」「高速バス利用満足度」における「時刻表・路線図などの運行情報案内」、および「タクシーの運行サービス満足度」における「営業時間・配車サービス等の営業情報」について、「満足」「やや満足」に回答した方(全体)の割合平均を1.1倍(1割増)

6 実施事業

6-1 基本目標達成のための実施事業

4つの基本目標の実現に向けて、下記の通り事業を実施する。

■基本目標と実施事業

基本目標	実施事業
基本目標①： 広域アクセスの強化	【事業1】 JR外房線の利便性向上及び利用促進
	【事業2】 高速バスの利用促進とネットワーク拡大の研究
	【事業3】 路線バスの維持・利用促進
基本目標②： 拠点間及び地域間の連携 強化に資する公共交通網 の形成	【事業4】 市民バス「モバス」の再編
	【事業5】 デマンド交通「ふれあい」の再編と運行エリア拡大
	【事業6】 タクシーの利用促進
	【事業7】 交通結節点の機能整備
基本目標③： 地域全体で支える公共交 通網の構築	【事業8】 スクールバス等の有効活用検討
	【事業9】 新たな公共交通の導入可能性の研究
	【事業10】 福祉分野と連携した利用促進強化
基本目標④： 利用しやすい公共交通環 境の整備	【事業11】 商業施設との連携施策の検討
	【事業12】 交通マップ見直しによる情報発信の強化
	【事業13】 職員出前講座の実施及びおでかけモデルプランの作成・配布
	【事業14】 MaaSの取組みの研究

6-2 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施スケジュールを整理する。

基本目標1 広域アクセスの強化

【事業1】JR外房線の利便性向上及び利用促進

- ・ JR 外房線は千葉市や東京都内といった都市部や近隣市町村への通勤・通学をはじめ、外房エリアの観光需要など、広域的な移動の基幹的な役割を担っていることから、「千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟」等と連携し、現在の運行本数の維持や、ホーム（跨線橋含む）への屋根の設置、窓口営業時間の復元などについて、鉄道事業者への要望活動を継続して実施する。
- ・ 現行の運行サービスを確保・維持するよう、「サンキュー・ちばフリーパス※」などの企画切符の周知や、鉄道事業者と連携した各種イベントの開催などにより、利用促進活動を実施する。
- ・ 令和6年春より実施予定の房総方面の特急列車の全車指定席の運転について周知活動を実施する。

※ 千葉県内の JR 線と一部の鉄道、路線バス、フェリーが乗り放題のチケット（期間限定、2日間：大人 3,970 円、小人 1,980 円（令和5年度））。購入者は買物割引特典や、フリーエリア内の駅前観光案内所等にて無料でレンタサイクルの利用が可能。

【実施主体】茂原市、鉄道事業者

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
JR外房線の利用促進活動の実施			実施		

【事業2】高速バスの利用促進とネットワーク拡大の研究

- ・ 高速バス「茂原駅～羽田空港・横浜線」について、市ウェブページや「広報もばら」などの情報媒体を活用しながら、PR活動を実施し、交通事業者との連携・協働による既存路線の維持・充実を図る。
- ・ 圏央道 IC へのアクセス向上や圏央道延伸開通（大栄 JCT～松尾横芝 IC など）を見据えながら、利便性向上、交流人口の誘致のため、新たな路線による高速バスネットワーク拡大について研究する。

【実施主体】茂原市、高速バス事業者

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
高速バスの利用促進(PR活動)			実施		
新たな高速バス路線の研究	情報収集等			研究	

【事業3】路線バスの維持・利用促進

- ・市内路線バスの多くは茂原駅を起点に運行しているが、鉄道のダイヤを考慮した運行時刻の調整や、バス乗り場の案内情報の整備により乗り継ぎの利便性向上を目指す。
- ・茂25系統 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）、茂28系統 牛久線（茂原駅南口～牛久駅）、茂32系統 茂原長南線（茂原駅南口～長南営業所）については、地域間幹線系統確保維持国庫補助金の交付を受け運行しており、引き続き補助金を活用しながら、安定的な確保維持を目指す。
- ・運転士不足や高齢化の影響が深刻化し、路線や運行の維持が難しくなっていることから、運転士確保広告の「広報もばら」への掲載や、ハローワークとの合同説明会等就職イベントの周知を行う。

【実施主体】茂原市、路線バス事業者、ハローワーク

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
鉄道ダイヤに合わせた運行時刻の調整	検証・調整		実施		
路線バスの維持・利用促進			実施		
運転士確保の取り組み			実施		
地域間幹線系統補助の活用			実施		

■補助系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
本01	本納駅	西野	白子車庫	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂01	茂原駅東口	東部台	白子車庫	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂02	茂原駅東口	六ツ野	おゆみの中央病院 茂原クリニック	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂03	茂原駅東口	六ツ野	白子中央公民館前	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂04	茂原駅東口	六ツ野	白子中央公民館前	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂05	茂原駅東口	六ツ野	牛込	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂06	茂原駅東口	六ツ野	牛込	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂07	茂原駅東口	総合市民センター前	緑ヶ丘リゾーン	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂08	茂原駅東口	六ツ野	白里海岸	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂09	茂原駅東口	六ツ野	白里海岸	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂24	茂原駅南口	郡界橋	長柄中下	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂25	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	小湊鉄道	幹線補助
茂26	茂原駅南口	郡界橋	千葉労災病院	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂28	茂原駅南口	長南営業所	牛久駅	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	幹線補助
茂29	茂原駅南口	長南営業所	笠森霊園	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂30	茂原駅南口	長南営業所	鶴舞駅	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂31	茂原駅南口	長南営業所	三川	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂32	茂原駅南口	上茂原	長南営業所	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	幹線補助
茂34	茂原駅南口	上茂原	大津倉	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂41	茂原駅南口	上永吉	大多喜車庫	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂43	茂原駅南口	東茂原	道の駅つどいの郷むつざわ	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂44	茂原駅南口	日立正門	道の駅つどいの郷むつざわ	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂45	茂原駅南口	浜町	循環器病センター	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし
茂52	茂原駅南口	中の島	道の駅つどいの郷むつざわ	4条乗合	路線定期運行	小湊鉄道	なし

【参考】地域間幹線系統確保維持費国庫補助金とは

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援（補助率：1/2）。

（主な補助要件）

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること
- ・経常赤字が見込まれること

基本目標2 拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成

【事業4】市民バス「モバス」の再編

- ・市民バス「モバス」は平成25年10月から一部の区間をデマンド交通に転換し、現在の路線網となっているが、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により減少した利用者数は現在においても完全な回復には至っていない状況であり、利用者ニーズを踏まえながらより利便性の高いサービスへの改善、ダイヤや運行ルートの見直しによる再編を検討する。
- ・南部（鶴枝）コースと南部（五郷）コースについては、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の交付を受け運行しており、引き続き補助金を活用しながら安定的な確保維持を目指す。
- ・北部（豊岡）コースについては、利用率が著しく低い状況となっているためデマンド交通「ふれあい」への転換を検討し、生じた輸送資源を南部（五郷・鶴枝）コースにおける往復利用しやすいダイヤへの増便や、東部コースにおける所要時間短縮を目指した運行経路を見直す。また各コース茂原駅周辺の運行経路を見直し、主要施設間を運行する市街地循環運行を検討する。
- ・検討に当たっては、具体的な再編内容に基づき、運行評価の手順や運行継続基準などを検討し、継続的に評価・検証しながら再編を行う（デマンド交通も同様）。

【実施主体】茂原市、市民バス事業者

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
市民バス「モバス」の再編		検討		実施	
地域内フィーダー系統補助の活用			実施		

■補助系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
南部(鶴枝)コース	茂原駅	三ヶ谷神社	茂原駅	4条乗合	路線定期運行	茂原市(運行は小湊鉄道に委託)	フィーダー補助
南部(五郷)コース	茂原駅	石神集会所	茂原駅	4条乗合	路線定期運行	茂原市(運行は小湊鉄道に委託)	フィーダー補助
南部(鶴枝)コース [大坪発茂原駅行]	大坪	永吉神社前	茂原駅	4条乗合	路線定期運行	茂原市(運行は小湊鉄道に委託)	フィーダー補助
東部コース [七渡自治会館経由]	茂原駅	七渡自治会館	長生病院	4条乗合	路線定期運行	茂原市(運行は小湊鉄道に委託)	なし
東部コース [東郷福祉センター経由]	茂原駅	東郷福祉センター	長生病院	4条乗合	路線定期運行	茂原市(運行は小湊鉄道に委託)	なし
北部コース [原代経由]	長生病院	原代	清水集会所	4条乗合	路線定期運行	茂原市(運行は小湊鉄道に委託)	なし
北部コース [植木生産組合前経由]	長生病院	植木生産組合前	清水集会所	4条乗合	路線定期運行	茂原市(運行は小湊鉄道に委託)	なし

【参考】地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金とは

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援（補助率：1/2）。

(主な補助要件)

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者等による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

【事業5】デマンド交通「ふれあい」の再編と運行エリア拡大

- ・デマンド交通「ふれあい」は市北西部を運行し、利用者数は微増傾向にあるものの依然として1便当たりの乗車人員数が少なくなっており、引き続き交通空白地域における移動手段を確保・維持すべく、要望の多い運行日数の増加（平日5日運行）や、本納・豊岡地区に限定しているエリア外登録の市全域への拡大等、サービス拡充について検討・実施する。
- ・市民バス「モバス」からの転換を検討する北東エリアについては、従来の北西エリアからの拡大を検討するとともに、北西エリアでの運行サービスと整合を図りながら、見直しを行う。
- ・デマンド交通「ふれあい」については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の交付を受け運行しており、引き続き補助金を活用しながら安定的な確保維持を目指す。

【実施主体】茂原市、デマンド交通事業者

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
デマンド交通「ふれあい」の再編	検討 →			実施	→
デマンド交通「ふれあい」のサービス拡充	検討 →			実施	→
地域内フィーダー系統補助の活用			実施		→

■補助系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
北西エリア	茂原市北西エリア			4条乗合	区域運行	茂原市(運行は都自動車に委託)	フィーダー補助

【事業6】タクシーの利用促進

- ・タクシーの利用促進に向けて、市ウェブページや「交通マップ見直しによる情報発信の強化(事業12)」などにより、タクシーの事業者概要やサービス内容について、周知・情報提供を行う。
- ・市独自の「タクシー助成制度」について対象者や助成内容等を検討する。
- ・運転士不足や高齢化の影響が深刻化し、運行の維持が難しくなっていることから、運転士確保広告の「広報もばら」への掲載や、ハローワークとの合同説明会等就職イベントの周知を行う。

【実施主体】茂原市、タクシー事業者

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
タクシーの利用促進(PR活動)			実施		
タクシー助成制度の導入			検討		
運転士確保の取り組み			実施		

【事業7】交通結節点の機能整備

- ・本市の玄関口である茂原駅は、高速バス、路線バス、市民バス「モバス」及びタクシーなど多様な交通手段同士の乗換えが円滑になるよう、乗換案内看板の設置や鉄道ダイヤに合わせた路線バス、市民バス「モバス」のダイヤ改善による利便性向上などにより、交通結節機能の強化を図る。
- ・新茂原駅、本納駅は、駅前広場やアプローチ道路等の基盤整備の検討、鉄道ダイヤに合わせた路線バス、市民バス「モバス」のダイヤ改善による利便性向上について、検討する。

【実施主体】茂原市、公共交通事業者

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
茂原駅の交通結節機能の強化検討			検討		
新茂原駅、本納駅の整備検討			検討		

基本目標3 地域全体で支える公共交通網の構築

【事業8】スクールバス等の有効活用検討

- ・スクールバスについては、今後も小学校・中学校の統廃合に伴い、導入が拡大することから、効率的な運行を行うための活用方法について検討する。
- ・スクールバスの有効活用にあたっては、路線バスや市民バス、デマンド交通での対応が困難な場合に、様々な注意点・課題に留意しつつ、教育委員会などと調整を図りながら、既存公共交通との役割分担を考慮し、活用方法（混乗化、間合い利用）を検討する。
- ・市内で運行中の送迎バス（自動車学校等）を対象に、送迎バスの利用実態（座席の空きスペースの有無等）や運用方法等を把握した上で、混乗化など効果的な有効活用方法を検討する。

■スクールバスの有効活用に対するメリット及び注意点・課題

メリット	注意点・課題
<ul style="list-style-type: none"> ○車両の有効活用 ○新たな移動手段の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ○スクールバス機能維持のためのダイヤ制約（台風などの緊急時や行事などによる登下校時間の変更） ○保護者及び地域の理解が必要 ○既存の交通事業者との競合 ○へき地児童生徒援助費等補助金を活用し車両を購入した場合、目的外使用として一定の手続きが必要 ○一般住民の利用を有償とした場合、道路運送法上の手続きが必要

【実施主体】茂原市、教育委員会、民間企業（移動販売車）

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
地域輸送資源の有効活用の検討	情報収集等		検討		

【事業9】新たな公共交通の導入可能性の研究

- ・バス・タクシー事業者は運転士不足や高齢化が深刻化している中で、これらサービスは暮らしの基盤サービスとして最大限活用することが重要である。しかしながら、市民や来訪者の移動ニーズが多様化している中で、既存公共交通サービスで不十分な場合には自家用有償旅客運送*や、先進技術を活用した自動運転バス、グリーンスローモビリティなど新たな公共交通システムの導入について、多様な主体との連携・協働を図りながら、研究する。

【実施主体】茂原市、公共交通事業者、NPO 法人

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
新たな公共交通の導入可能性の研究	情報収集等		研究		

【事業 10】福祉分野と連携した利用促進強化

- ・高齢者の交通事故防止と地域公共交通の利用促進を図りながら、高齢者等の外出機会の創出を促すため、千葉県警察で実施する高齢者運転免許自主返納者への特典について、市ウェブページや「広報もばら」、「交通マップ見直しによる情報発信の強化（事業12）」などの情報媒体を活用したPR活動を行うとともに、福祉有償運送など福祉施策との連携により、地域公共交通の利用促進を強化する。

【実施主体】茂原市、千葉県警察

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
自主返納者特典制度の周知拡大			実施		

【参考】千葉県警察 高齢者運転免許自主返納者特典制度（出典：千葉県警察ホームページ）



公安委員会では、運転免許を自主返納した方に「運転経歴証明書」の交付を実施。本制度に協賛する自治体・企業等では、各サービスや公共交通の運賃割引など、特典を受けることができる。

- ・茂原市
市民バス、デマンド交通の乗車運賃半額
- ・小湊鉄道
乗車運賃半額（営業所にてノーカー優待証発行が必要）
- ・タクシー（東洋交通、都自動車、東タクシー、南総タクシー）
タクシー乗車運賃の1割引

【事業 11】商業施設との連携施策の検討

- ・まちの賑わいの創出を促すため、移動の目的地となる商業施設と市民バスやデマンド交通と連携し、施設で利用できる IC カード等のキャッシュレスシステムとの連携や、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符など連携サービスの導入を検討する。
- ・移動販売車については、令和5年6月から新規事業者の参入など拡大しており、民間企業と連携・協働を図りながら、PR活動を行う。

【実施主体】茂原市、市民バス事業者、デマンド交通事業者、商業施設

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
商業施設との連携施策の検討		情報収集等		検討	

【参考】WAON カードとの連携（出典：イオン北海道㈱ホームページ）



イオン（イオン北海道）と路線バス事業者が連携し、地域の買物拠点となるイオンモール釧路昭和において利用できる「WAON カード」による路線バス運賃決済サービスを開始。

また、公共交通利用促進を図るため、施設内にバス利用者向けのデジタルサイネージ*付き待合室を整備した。

※本取組みは「北海道公共交通利用促進運動」における表彰を受賞

基本目標4 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業12】交通マップ見直しによる情報発信の強化

- ・路線バス、市民バス、デマンド交通のルート（エリア）、時刻表、運賃、利用方法などの情報を網羅した「茂原市交通マップ」を配布しているが、最新の情報に更新を行うとともに、「利用方法がわからないので利用しない」ということがないように、各交通手段の乗り方やデマンド交通の登録方法、乗り場の案内等、イラストや写真を多用した親しみやすくわかりやすい交通マップを作成・配布する。
- ・現在は転入者への配布や公共施設に設置しているが、自治会での回覧等により市民の目に触れる機会を拡大し、公共交通の利用促進を行う。

【実施主体】茂原市、公共交通事業者

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
交通マップの作成・配布	作成			配布	

【事業13】職員出前講座の実施及びおでかけモデルプランの作成・配布

- ・茂原市では、市民からの依頼に応じて職員出前講座を実施しており、「地域公共交通について」のテーマにおいて市民バスやデマンド交通の利用方法を説明しているが、引き続き職員出前講座を実施し、今まで公共交通を利用したことがない市民等に向けた利用促進を行う。
- ・地区毎に、目的地となる主要施設へ、公共交通を利用した場合の行き方（乗継）、運賃、所要時間等を記した「おでかけモデルプラン」を作成・配布し、潜在需要の掘り起こしを行う。

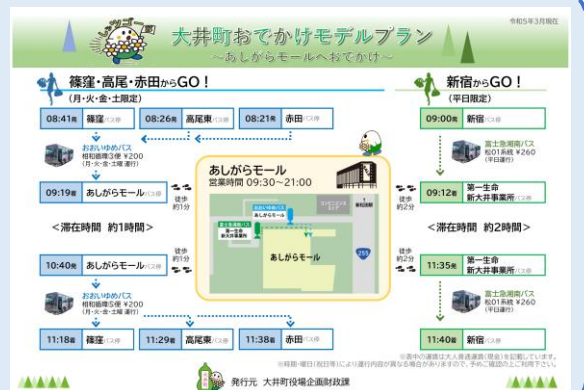
【実施主体】茂原市、公共交通事業者、地域

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
職員出前講座の実施			実施		
「おでかけモデルプラン」の作成・配布	作成			配布	

【参考】神奈川県大井町 おでかけモデルプラン

町内の地区から商業施設への買物利用を想定し、巡回バス「おおいゆめバス」を利用した場合の時刻、運賃、所要時間、滞在時間等を記載したプランを作成し、巡回バスの利用促進に活用。



【事業14】MaaSの取組みの研究

- 国土交通省では、地域が抱える交通サービスの諸問題を解決することを目指し、MaaS*の全国への早急な普及に取り組んでいる。交通系ICカードとマイナンバーカードとの連携や、市内外の目的地までの地域公共交通等について、乗継検索、予約（デマンド交通、タクシー）、支払いなどを一括してできるなど、利用しやすい地域公共交通とするための取組みについて、他市町村における事例を参考にしながら、茂原市版のMaaSについて導入可能性を研究する。

【実施主体】茂原市、公共交通事業者

【実施スケジュール】

実施項目	R6	R7	R8	R9	R10
MaaSの取組みの研究			研究		

【参考】群馬県前橋市 GunMaaS（出典：前橋市ホームページ）



前橋市内の交通再編の有効化を図りながら、市内の多様な交通モードを分かりやすく案内することを目的として実施してきたMaaSを、2023年3月よりGunMaaSへとサービスリニューアルを実施。

スマートフォンのアプリ上で各公共交通の検索・予約・決済ができるほか、乗り放題券、来訪者向けの企画乗車券の購入も可能。マイナンバーカードと交通系ICカードの紐づけをすることで、市民割引を適用することが可能。

7 計画の達成状況の評価

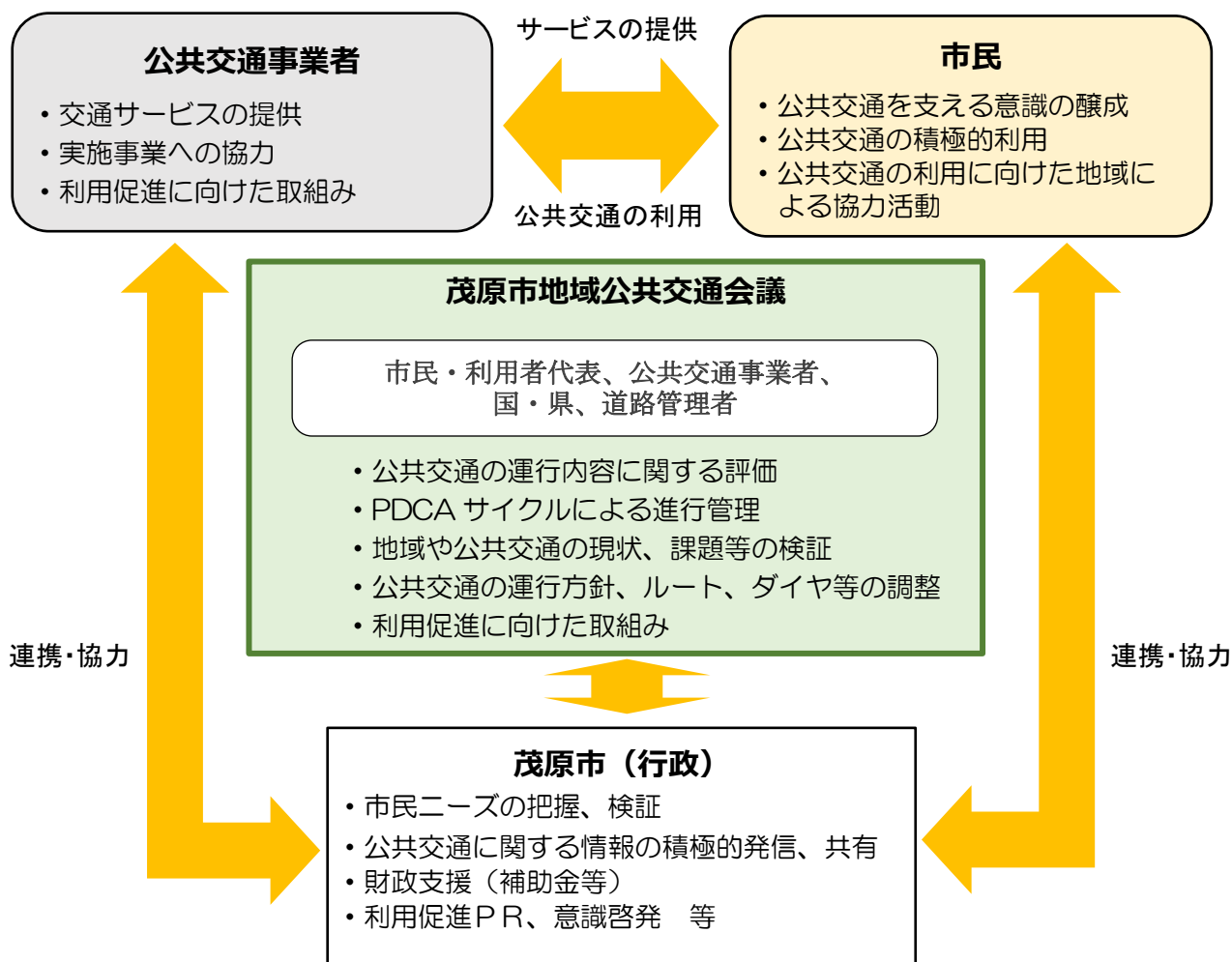
7-1 事業遂行に係る進行管理の体制

計画の実施に当たっては、茂原市地域公共交通会議を主体として、計画に位置付ける事業の関係者（市民、公共交通事業者、行政等）が連携・協働し、一体となって取り組んでいくことが重要である。

また、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況等を評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル*」の仕組みにより進行管理を実施し、目標の達成を把握する必要がある。

そのため、以下のような実施体制のもとで役割分担を行いながら、連携して取り組む。

■本計画推進のための実施体制



7-2 PDCAサイクルによる推進

計画を推進するために、各施策の進捗や目標の達成状況等について数値目標を指標としながら評価・検証し、計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→改善（Action）のサイクルを実行する。

計画のPDCAサイクルの実行は、「茂原市地域公共交通会議」において実施し、施策に係る関係者（市民、交通事業者、行政等）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組合せで進行管理を行う。

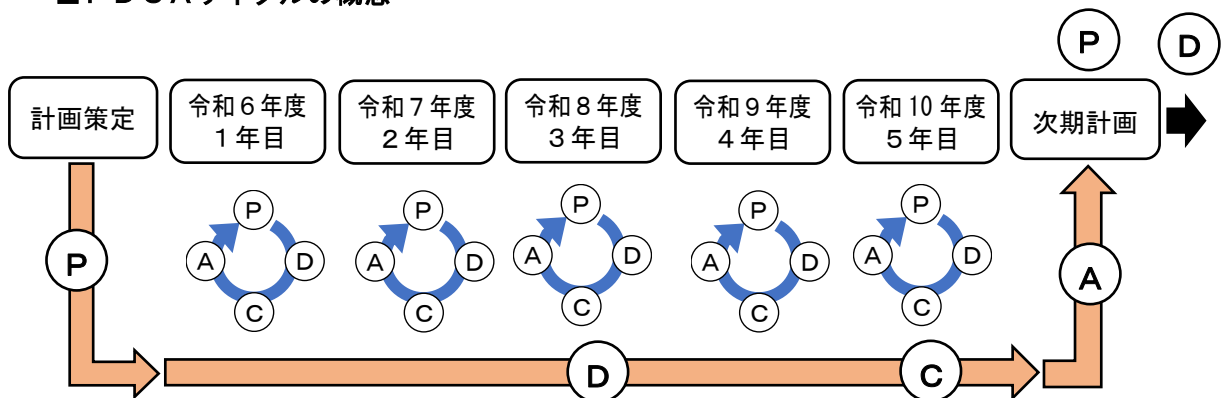
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取り組みや運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施する。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	目標達成度の評価 (おおむね5年に1回実施)	事業実施状況の評価 (年に1回実施)
P (計画)	茂原市地域公共交通計画の策定	各路線等の運行計画策定 各種施策の実施計画策定
D (実施)	計画に掲げる各種施策の実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開
C (評価)	各種施策の実行による効果(目標値の達成状況)の評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価
A (改善)	茂原市地域公共計画の見直しの検討	運行の見直し 各種施策の見直し

7-3 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度（令和10年度）における各種調査結果等を踏まえ、計画全体に関する評価・検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行う等、社会動向や進捗状況を考慮しながら計画を推進する。

計画期間におけるP D C Aサイクルの具体的な評価スケジュールと、検証するための調査概要は次のとおりとする。

■評価スケジュール

項 目		R 6年度	R 7年度	R 8年度	R 9年度	R 10年度
評価 方法	利用者数調査	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート			○		◎
	市民アンケート調査			○		◎
事業実施の評価		◎	◎	◎	◎	◎
計画の評価・検証				○		◎
計画・目標値の見直し				○		○
地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎:実施 ○:必要に応じて実施

付録1 茂原市地域公共交通会議

(1) 茂原市地域公共交通会議の開催概要

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）の規定に基づき地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行い、並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく計画の策定に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うため、茂原市地域公共交通会議を設置した。

	開催日時	主な議題
令和4年度	第1回 令和4年5月18日（水） 午後2時15分～	・茂原市地域公共交通計画の策定について及び茂原市地域公共交通計画策定スケジュール（案）について
	第2回 令和4年6月23日（木） 午後2時15分～	・デマンド交通「ふれあい」・市民バス「モバス」の利用状況について ・市民バス運行ルートの変更について ・生活交通確保維持改善計画（案）について
	第3回 令和4年12月26日（月） 午後3時00分～	・デマンド交通「ふれあい」・市民バス「モバス」の利用状況について ・令和4年地域公共交通確保維持改善事業費補助金における事業評価について ・茂原市地域公共交通計画の策定に係る調査業務の進捗について
	第4回 令和5年3月28日（火） 午前10時00分～	・茂原市地域公共交通計画中間報告について ・茂原市地域公共交通計画策定に係る令和5年度のスケジュール（案）について
令和5年度	第1回 令和5年6月20日（火） 午前10時00分～	・デマンド交通「ふれあい」・市民バス「モバス」の利用状況について ・茂原市生活交通確保維持改善計画（案）について ・茂原市地域公共交通計画策定スケジュール（案）について
	第2回 令和5年9月26日（火） 午前10時00分～	・道路本復旧工事に伴う市民バス迂回運行ルート（案）について ・茂原市地域公共交通計画策定に係る協議について
	第3回 令和5年11月13日（月） 午後2時15分～	・茂原市地域公共交通計画（素案）の報告について ・茂原市地域公共交通計画策定に係る今後のスケジュールについて
	第4回 令和6年1月22日（月） 午後2時30分～	・デマンド交通「ふれあい」・市民バス「モバス」の利用状況について ・令和5年地域公共交通確保維持改善事業費補助金における事業評価について ・茂原市地域公共交通計画（案）に係るパブリックコメントの結果及び茂原市地域公共交通計画（案）の報告について

(2) 茂原市地域公共交通会議設置要綱

○茂原市地域公共交通会議設置要綱

平成21年10月1日茂原市告示第74号

改正

平成22年3月31日告示第38号

平成24年3月29日告示第44号

平成25年5月1日告示第60号

平成28年3月10日告示第21号

令和4年3月31日告示第54号

茂原市地域公共交通会議設置要綱

(設置)

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）の規定に基づき地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行い、並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号）に基づく計画の策定に関する協議及び実施に係る連絡調整を行うため、茂原市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項について協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市が運営する有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づく計画の策定及び実施に関する事項
- (4) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第3条 交通会議は、委員25人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (2) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者

- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者
 - (4) 社団法人千葉県バス協会の代表者又はその指名する者
 - (5) 一般社団法人千葉県タクシー協会の代表者又はその指名する者
 - (6) 鉄道事業者
 - (7) 市民又は利用者の代表
 - (8) 関東運輸局千葉運輸支局長又はその指名する者
 - (9) 千葉県総合企画部交通計画課長又はその指名する者
 - (10) 長生土木事務所長又はその指名する者
 - (11) 市職員
 - (12) 茂原警察署長又はその指名する者
 - (13) その他市長が必要と認める者
- (任期)

第4条 委員の任期は、委嘱した日の属する年の翌々年の3月31日までとする。ただし、再任を妨げない。

- 2 委員が欠けた場合における補充の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- (会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を置き、会長は委員の互選によりこれを定め、副会長は委員のうち会長が指名する者をもって充てる。

- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。
 - 3 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。
- (監事)

第6条 交通会議に監事を2人置き、委員のうち会長が指名する者をもって充てる。

- 2 監事は、監査の結果を会長に報告しなければならない。
- (交通会議の運営)

第7条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長がこれを招集し、会長が会議の議長となる。

- 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、事故その他やむを得ない事由により、交通会議の会議に出席できないときは代理人を出席させることができる。

- 4 会議の議事は、出席した委員（代理人を含む。）の過半数をもって決し、可否同数の時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又は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 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求めて意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。
- 8 会議は、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場合は、会議に諮って非公開で行うものとする。

（幹事会）

第8条 交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の組織及び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9条 交通会議において協議が調った事項について、委員及び関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（事務局）

第10条 交通会議の事務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

- 2 事務局は、都市建設部都市計画課に置く。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（財務に関する事項）

第11条 交通会議の予算編成、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。

（交通会議が解散した場合の措置）

第12条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（その他）

第13条 この告示に定めるもののほか交通会議に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

- 1 この告示は、公示の日から施行する。

2 この告示の施行後最初に委嘱又は任命される委員の任期は、第4条第1項の規定にかかわらず、平成24年3月31日までとする。

附 則（平成22年茂原市告示第38号）

この告示は、平成22年4月1日から施行する。

附 則（平成24年茂原市告示第44号）

この告示は、平成24年4月1日から施行する。

附 則（平成25年5月1日茂原市告示第60号）

（施行期日）

1 この告示は、公示の日から施行する。

（最初に委嘱される委員の任期）

2 この告示の施行後最初に委嘱される委員の任期は、第4条第1項の規定にかかわらず、平成26年3月31日までとする。

附 則（平成28年3月10日茂原市告示第21号）

この告示は、平成28年4月1日から施行する。

附 則（令和4年3月31日茂原市告示第54号）

この告示は、公示の日から施行する。

【茂原市地域公共交通会議委員名簿】

(敬称略)

No.	氏名	役職等
1	深山 宏樹 (前任 横山 正晃) (前々任 富塚 忠史)	小湊鉄道(株) バス部長
2	大木 義久	(有)東タクシー 代表取締役
3	鶴野 正純	都自動車(株) 専務取締役
4	村川 仁 (前任 清藤 聡)	南総タクシー(株) 代表取締役
5	三橋 美加	東洋交通(株) 所長
6	清水 崇志 (前任 堀内 秀雄) (前々任 永田 克也)	小湊鉄道労働組合 書記長
7	成田 斉	一般社団法人千葉県バス協会 専務理事
8	高山 和征 (前任 土屋 信乃夫)	一般社団法人千葉県タクシー協会 専務理事
9	平見 裕二 (前任 浜田 信一郎)	東日本旅客鉄道(株)茂原駅 駅長
10	丸岡 一人 (前任 田中 保藏)	(福)茂原市社会福祉協議会 副会長
11	平井 きよみ	茂原市自治会長連合会
12	梅田 俊明	茂原市長寿クラブ連合会 副会長
13	白土 和子	茂原市民生委員児童委員協議会 理事
14	小林 聡 (前任 平田 伸一)	関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官
15	小松 直人 (前任 渡邊 彰)	千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班長
16	大木 良浩 (前任 下木 豪)	長生土木事務所 技術次長
17	豊田 正斗	副市長
18	平井 仁 (前任 渡邊 正統)	茂原市福祉部長
19	渡辺 修一	茂原市都市建設部長
20	金野 誠昭	茂原警察署 交通課長
21	藤井 敬宏	日本大学理工学部交通システム工学科 特任教授

任期：令和4年5月1日から令和6年3月31日まで

付録2 用語説明

※一番最初の用語に「*」を記載

	用語	説明
数字	500mメッシュ	緯度・経度に基づき、地域を隙間なく 500m四方の網の目（メッシュ）の区域に分け、その区域の人口を区分ごとに色分けしたもの。
あ行	運転経歴証明書	理由があつて自動車運転免許を自主的に返納された方や自動車運転免許の有効期限が切れてから5年以内の方の申請により、運転経歴証明書が交付される制度。
か行	観光入込客数	日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者で、観光地点を訪れた観光入込客をカウントした値。例えば、1人の観光入込客が複数の観光地点を訪れたとしても、1人回と数える。
	グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることが可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ。
	交通系 IC カード	鉄道やバスなどの公共交通機関で使える IC カードのこと。
	交通手段分担率	目的をもって移動する際に利用する各交通手段の分担率。
	国勢調査	国の最も基本的で重要な統計調査であり、「日本に居住している全ての人及び世帯」を対象に、5年に1度、統計法に基づき実施している。国勢調査では国内の人口、世帯、産業構造などについて調査が行われている。
	コミュニティバス	一般的に、交通事業者以外の市町村や自治会などが主体となり、地域住民の利便性向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバス。法令で明確に定義されている運行形態ではなく、民営の路線バス（乗合バス）と同様、道路運送法などの規定に従う。
さ行	自家用有償旅客運送	バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域等において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み。運送種別は、交通空白地有償運送と福祉有償運送の2種類がある。
	スクールバス	始業時刻と終業時刻に合わせて児童・生徒が居住している住宅地域と学校の間、学校最寄りの鉄道駅と学校の間などを結んで運行するバス。
た行	代表交通手段	1つの移動の際に、いくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。例) 自宅から駅まで自動車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる。
	端末交通手段	出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの交通手段のこと。
	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。
	デマンド型交通	正式には DRT (Demand Responsive Transport: 需要応答型交通システム) と呼ばれ、事前予約により運行する。路線バスのように固定のダイヤ、固定の経路を予約があった時だけ運行する形態や、タクシーのように利用者を迎えに行き、目的地まで輸送する運行形態など、方式やダイヤ設定、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。

	用語	説明
	東京都市圏パーソントリップ調査	<p>「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなど「人の動き」を調査するもので、調査日1日の全ての動きを調べる調査。</p> <p>昭和43年から概ね10年ごとに実施。平成30年の調査範囲は東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部、268市区町村）。対象者は東京都市圏に居住する約1,800万世帯のうち、無作為で選ばれた約63万世帯の方（満5歳以上）。</p>
は行	バリアフリー	高齢者・障害者などが社会生活を営む上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリーとは、高齢者・障害者などが公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
	P D C Aサイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の1つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組み。
	福祉有償運送	N P O法人や社会福祉法人などが、障害者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な方を対象に行う、ドア・ツー・ドアの有償移送サービス。
ま行	M a a S	Mobility as a Service の頭文字を取ったものであり、サービスとしての移動という意味を持つ。スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスのこと。
	モビリティ・マネジメント	<p>地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。</p> <p>環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策を中心として、住民や職場組織などに働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が特徴。</p>
や行	ユニバーサルデザイン	「すべての人のためのデザイン」という意味。バリアを取り除くだけでなく、障害の有無に関わらず、はじめから誰もが（ユニバーサル）使いやすく利用できる施設・製品・情報を設計（デザイン）すること。バリアフリーを一步進めた考え方。

茂原市地域公共交通計画

発行：令和6年3月

発行者：茂原市地域公共交通会議

事務局：茂原市役所都市建設部都市計画課交通政策係

〒297-8511 千葉県茂原市道表1番地

TEL：0475-20-1546 FAX：0475-20-1606