（ 議題１）

長南町における現状の公共交通及び地域公共交通活性化の必要性について

１．本町の概要

(1) 位置・地形

昭和３０年２月、庁南町・豊栄村・東村・西村の１町３村が合併し誕生した長南町は、千葉県のほぼ中央に位置し、県都千葉市の南約２５ｋｍ、茂原市の南西に隣接しています。人口は、９，３８９人（平成２３年４月１日現在)、面積は、６５．３８ｋ㎡を有し、全町面積の４割弱が山林・原野となっています。町内各地には、緑豊かな里山のある比較的起伏のある低山地帯であり、西部の野見金山が海抜１８０ｍで最も高く、平均で海抜４１．１８ｍとなっています。水系は、一宮川水系にあり、九十九里浜に注ぐ埴生川や三途川が流れ、また、河川沿いには、農業基盤整備された田園地帯が広がり、農村集落と背後の里山により長南町の特徴ある風景をかたちづくっています。

町での商業や各種サービスは、利便性が低く、日常生活（買物・交通・通院・学校等）の大部分を茂原市に依存しています。

(2) 人口の推移と動向

本町の国勢調査の人口推移では、昭和30年の15,081人をピークに年々減少し、昭和35年に14,118人であったものが、その後45年間に4,294人（30.4%）減少し、平成17年では、9,824人となっています。

年齢別推移をみると、0～14歳までの年少人口は、昭和35年で4,443人でしたが、平成17年には991人（平成23年には829人）となり激減しています。15～64歳についても、この45年間で2,555人減少しており、内15～29才の若年者人口については、1,495人も減少しています。逆に65歳以上の高齢者人口については、昭和35年は1,262人でしたが、平成17年には2,975人（平成23年4月には2,986人）と増加しています。

平成17年の年齢別構成比をみると0～14歳が10.1%、15～64歳が59.6%に対し、65歳以上が30.3%となっており、少子高齢化が急速に進んできています。

なお、住民基本台帳の人口推移では、平成12年に11,058人であったものが、平成23年には9,389人まで減少しています。

これらのことから人口の見通しを推定すると、今後もほぼ同水準の減少傾向を示し、今後も若者の流出及び少子化が進むことが予測され、65歳以上の人口が占める割合は増加し、より一層少子高齢化が進展していくことが予測されます。

※ 最近５カ年の人口推移(各４月１日現在住基台帳)

	人　口　　人			増減数　　人		
		65 歳未満	65 歳以上		65 歳未満	65 歳以上
平成１９年	10,046	6,995	3,051	▲ 95	▲92	▲ 3
平成２０年	9,824	6,817	3,007	▲222	▲178	▲44
平成２１年	9,687	6,671	3,016	▲137	▲146	9
平成２２年	9,521	6,503	3,018	▲166	▲168	2
平成２３年	9,389	6,403	2,986	▲132	▲100	▲32

※ 地区別人口(平成２３年４月１日現在住基台帳)

笠森・深沢・蔵持地区	588 人	長南地区	1,171 人	坂本地区	661 人
豊 栄 地区	1,985 人				
東 地区(豊原・芝原以外)	1,121 人	豊原・芝原地区	1,403 人		
西 地区（佐坪・市野々以外）	1,477 人	佐坪・市野々地区	983 人		
		合　　計	9,389 人		

２．本町における公共交通の状況

(1) 本町の公共交通の状況及び課題

本町には、駅舎がなく最寄駅が隣接市に位置しているため、鉄道を利用するには自家用車若しくは路線バス･タクシー等での移動を余儀なくされています。しかし、近年路線バスの利用者が減少傾向にあることから不採算路線バスの廃止及び便数の縮小が相次いでおり、本町を取り巻く公共交通事情は甚だ厳しくなるものと想定されます。また、一昨年実施した総合計画策定に係る住民意識調査の結果では、町民の３割、中学生の４割で町の住み心地が悪いと感じています。その理由の第２位に交通の便の悪さが挙げられており、具体的には、バスの便数が少ないことやバス停までの距離が遠く、そこまでの移動手段がないためにバスを利用したいが利用できない等の意見が多数あり、その外にも今は自家用車を運転しているが、将来の移動手段を心配する声もあります。公共交通事情が悪化することにより、人口の流出がさらに進み、地域の衰退が加速する恐れがあり、町としても公共交通体系の整備に向け取り組んでいかなければならない懸案事項となっています。

路線バスの現状

バス会社名	路線系統名	運行本数(休日)	料　金
小湊鉄道㈱	茂原駅～牛久	７本　（４本)	640 円
	茂原駅～長南車庫	６ ～ ９ 本(７ ～ ８ 本)	450 円
	茂原駅～鶴舞駅（県循環器病センター)	３本　（１本) （３本　（１本))	600 円 580 円
	長南車庫～市野々(三川)	５本　（２本)	190 円
㈱ＨＭＣ東京	茂原駅～大多喜駅(給田)	５～６本（同）	380 円
	茂原駅　～　長南（岩瀬商店)	５～６本（同）	500 円

タクシーの現状

本町に営業所があるタクシー会社は、長南タクシー(有)（５台）とゆたか自動車㈱（４台）の２社であり、保有車両台数は　計９台であり、朝９時から午後９時まで営業している。

３．地域公共交通活性化の必要性について

平成１４年２月１日に改正道路運送法が施行され、「需給調整規制」が撤廃され、乗合バス事業については、事業への参入や事業からの退出の規制が緩和されました。これにより、乗合バス事業の新規参入・退出の自由度が高まり、乗合バス事業者間の競争が促進され、需要の高い地域については利便性の高いサービスを受けることができ、需要の低い地域については事業撤退等のリスクを伴うことになりました。

又、自動車交通における利便性及び安全性の向上を図るため、平成１８年１０月１日に道路運送法の一部を改正する法律が施行され、自家用自動車による有償旅客運送制度の創設、乗合旅客の運送に係る規制の適正化などの措置が講じられました。これにより、地域のニーズに柔軟に対応したコミュニテイバスや乗合タクシー等の普及が可能となりました。

全国各地で鉄道やバス路線等の廃止が相次ぎ、公共交通空白地帯が年々拡大しつつあります。そのため、通学や病院への交通手段が確保できなくなったり、自家用自動車への過度な依存により、交通渋滞や環境問題等が発生するなど、地域生活に支障をきたすことが危惧されています。地域公共交通の活性化及び再生を図るためには、交通事業者の経営努力や利用者の追加的負担だけでは、限界があります。今こそ地域の公共交通を支える新たな仕組みづくりなどの取り組みを必要とし、国は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を平成１９年１０月１日に施行しました。

◆本町は、人口減少や高齢化が急速に進んでおり、高齢者をはじめ多くの人が安心して定住できる環境の整備が急務となっています。
◆特に学生や高齢者等の貴重な移動手段となる公共交通は、地域特性や需要に対して十分なものとはなっておらず、効率性・住民サービス向上の両面から充実を図っていくことが必要です。
◆町にとって最適な公共交通の在り方について、本町巡回バス運行検討委員

会において幾度となく検討を繰り返してきたところですが、抜本的な解決には至っていません。