

公共交通地区別座談会 西岬地区

開催結果報告書

平成30年11月12日
館山市企画課

【もくじ】

0.公共交通地区別座談会の実施目的	3ページ
1.公共交通地区別座談会（西岬地区）実施概要	4ページ
2.西岬地区の特徴など	5ページ
2-1.西岬地区の位置（GIS地図から）	6ページ
3.館山市の公共交通の現状に関する説明	7ページ
4.路線バスの乗り方、65歳以上の免許返納者向け路線バス割引制度の説明	7ページ
5.グループワーク	8ページ
5-1.西岬地区で出された意見	10ページ

0.公共交通地区別座談会の実施目的

- ◆今年度及び2019年度（平成31年度）の2年をかけて策定する「館山市地域公共交通網形成計画」に、地域住民の生の声やニーズを収集し、分析を行う
- ◆分析結果については、計画内容になるべく具体的に反映させるとともに、当該地域における移動手段の必要性や確保策などについて検討するための資料とする
- ◆移動手段の必要性や確保策の検討結果を踏まえ、その導入や維持について検討していく

1.公共交通地区別座談会（西岬地区）実施概要

【日時】

- ◆2018年（平成30年）10月31日（水曜日）午後2時から午後3時30分

【会場】

- ◆西岬地区公民館 2階学習室

【参加者数】

- ◆西岬地区住民42名（女性12名、男性30名）

【内容】

- ◆館山市の公共交通の現状について、資料を用い説明（市企画課職員）
- ◆路線バスの乗り方、65歳以上の免許返納者向け割引制度説明（ジェイアールバス関東社員）
- ◆グループワーク
 - 下記のテーマについて、参加者が意見を出し合い、それを付箋に記入し可視化
・移動について困っていることや課題だと思いませんか？また、課題や困っていることを解決するため、住民の皆さんでできることはありますか？
 - 最後に、市職員が出された意見等を集約し、発表

2.西岬地区の特徴など

【地区の生い立ち、特徴】

- ◆館山市（安房地域）の西端に位置し、東京湾の入口にあたる洲崎は海防の要所として、江戸時代には台場がつけられた
- ◆半農半漁かつ、旅館や民宿等が集積する市内随一の観光エリアである

【商店分布・交通の状況】

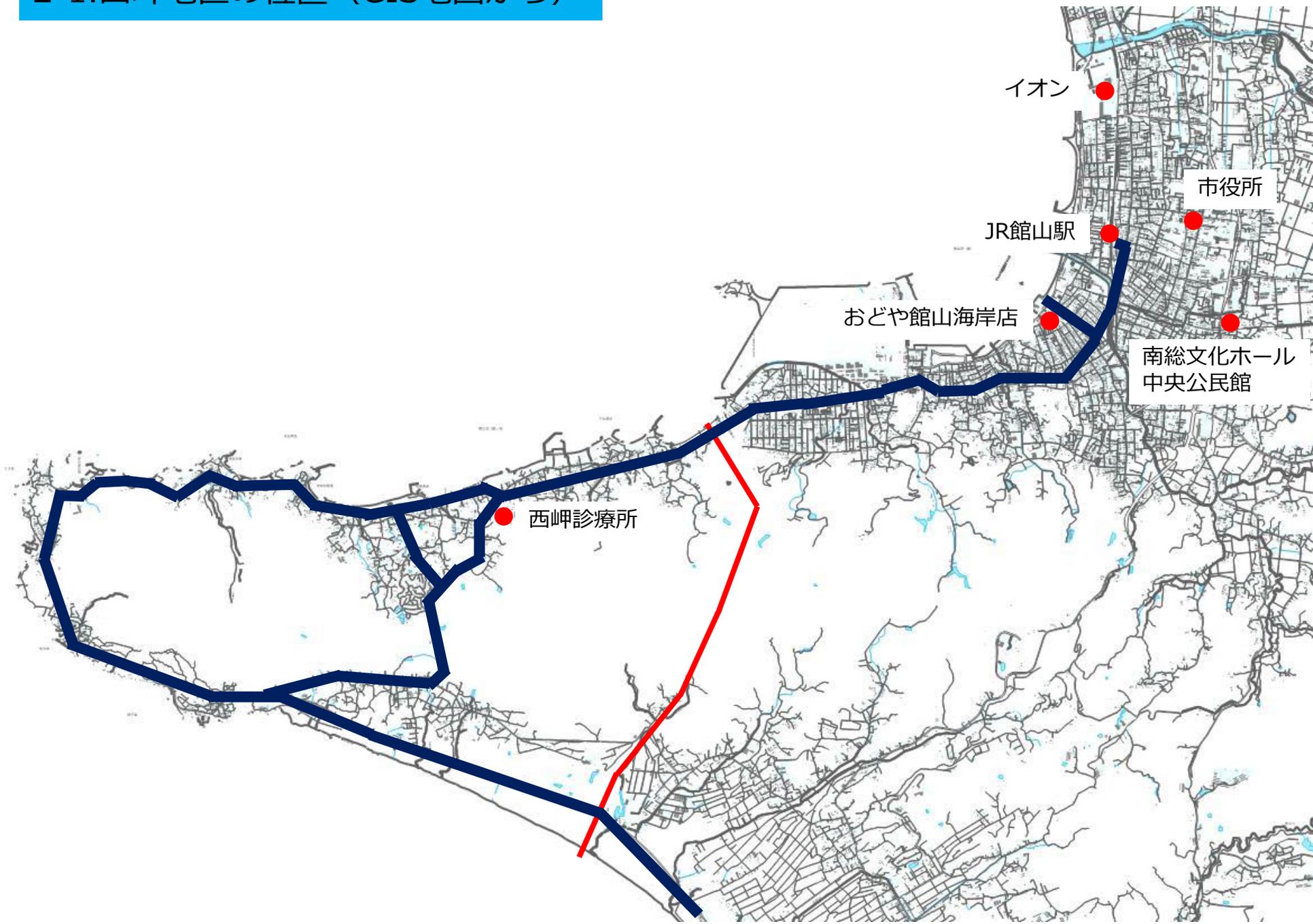
- ◆日用品店が存在する集落はあるが、スーパー、コンビニは地区内に1軒もない
- ◆市内中心部からは比較的距離がある（館山駅から10km超の集落もある）
- ◆半島を巡る県道沿いに住宅が固まっており、そこをバス路線が通っている
- ◆坂井集落は交通空白地となっているほか、早物・坂足・小沼集落や加賀名集落の山側等、県道から離れた地区は公共交通がやや不便である

【人口の状況等】 ※住民基本台帳人口を基にした館山市統計データを参照

- ◆4月1日現在、地区人口2,705人（平成20年度比90.2%）
高齢化率52.8%（平成20年度高齢化率41.2%）
集落別高齢化率：香61.7%、塩見57.1%、浜田48.3%、早物36.0%、見物54.5%、加賀名66.9%、波左間52.5%、坂田57.0%、洲崎43.3%、西川名49.2%、伊戸59.9%、坂足68.0%、小沼53.0%、坂井42.6%
集落により差はあるものの、高齢化の進展が著しい

2-1.西岬地区の位置 (GIS地図から)

青線：館山駅からのバス路線



3.館山市の公共交通の現状に関する説明

【説明内容】

- ◆鉄道・路線バス・タクシーとも、利用者が減少傾向であること
- ◆加えて、バス・タクシー業界では担い手不足や高齢化が課題であること
- ◆事業者の独立採算では公共交通の維持が難しくなっていること
- ◆公共交通を維持していくためには、行政・事業者・住民皆が「自分ごと」として捉え、連携して取り組んでいく必要があること

4.路線バスの乗り方、65歳以上の免許返納者向け路線バス割引制度の説明

【説明内容】

- ◆基本的な路線バスの乗り方について
- ◆65歳以上の免許返納者向け路線バス割引制度「ノーカーサポート優待証」の内容や発行方法などについて

5.グループワークの結果（1/2）

○グループをつくり、意見を出し合った。（結果は10ページ以降に記載）

【主な内容】

◆行きたい場所に便利に行けるようなバスを走らせてほしい

- ・市役所や文化ホール、コミセンといった施設にもバスで行けない/乗り換えが必要
- ・イオンに行く際、館山駅での乗継が悪い
- ・1時間に1本程度は走らせてほしい
- ・本数増より、行きたいところに行けるバスを走らせてほしい

◆バス停から遠いので、自由乗降を導入してほしい

- ・バス停が増えたが、それでも遠い 荷物があると100m位でも負担になる
- ・バス停が遠いので使いたくても使えない
- ・自由乗降バスにしてほしい

◆ICカードを導入してほしい

◆ノンステップバスの導入促進

- ・特にショッピングライナー利用者は年配が多いため、ステップがあると上がるのが大変
⇒ショッピングライナーには、極力ノンステップバスを投入している

◆運賃負担を軽減すべき

- ・運賃を安くして、利用者を増やす施策を行う
- ・運賃低減については、公費を投入すべき

◆バス待ち環境整備に支援を

- ・雨風をしのげるような屋根やベンチの設置に補助を出してほしい

5.グループワークの結果（2/2）

○グループをつくり、意見を出し合った。（結果は10ページ以降に記載）

【主な内容】

◆観光輸送と生活交通の順位付けが必要

- ・現状、観光客等が多く利用するケースがあり、路線バスから大型車を外せない
- ・どちらを優先させるか、両立できるか等を検討していく必要がある

◆路線バスと地域内交通の分担を考える必要がある

- ・既存路線バスを幹線とし、集落内交通を支線とするような考え方は必要
- ・路線バスがあるところは他の交通と競合しないようにする

◆既存路線バスの活用・連携を考える必要がある

- ・路線バスを育てる
- ・既存の路線バスをもっと活用し、守っていく
- ・災害時の救援物資輸送の協定等を結んではどうか

◆香地区で生活支援サービスが開始予定

- ・山萩地区（豊房）の事例を参考に、平成31年春頃からのサービス開始を予定している
- ・庭の草刈や買物補助の対価として30分500円をいただく
- ・香以外でも、近所の人を乗せてあげたりしているケースはあるが、知り合いでも頼みづらい場合がある
- ・事故発生時の対応（保険等）が課題

◆介護サービス等の支援が受けられる人と、車に自由に乗れる人の間において 思い通りの外出が難しい層のことをもっと考えるべき

5-1.西岬 出された意見

ルート、ダイヤ等に関する要望

イオンに行きたいが館山駅での乗継が悪い

バスからバスへの乗り換えが不便

西岬から10時台に出るバスがなく、駅や病院へ行くのに不便

自由乗降バスにしてほしい

市役所に行けない

文化ホール・コミセンに行けない

本数増より、行きたいところに行けるバスを

1時間に1本はバスがほしい

西～小沼間はバスの本数が少なく不便

行きたい場所に行けるような路線や目的地の設定

小さなバスで効率的に運行し本数を増やしてほしい

ICカード導入

ICカードを導入すべき

フライデーバス

フライデーバスは22時までいらぬ

22時発のフライデーバスの利用が増えない理由は何か

20時台のバスがほしい（農漁業中心の地域のため、22時では皆寝ている）

議員がフライデーバスを知らなかった 広報にも掲載されているのに

ノンステップバス

ショッピングライナー利用者は年配が多いため、ステップを上げるのが大変

ショッピングライナーには極力ノンステップバスを投入している

東京のバスはノンステップで乗りやすい

運賃負担軽減

運賃が分かりづらい 運賃表が見えない

運賃を安くして利用率を高める施策を導入する

運賃を安くすることに関し、公費を投入する

バス待ち空間整備

雨風しのげるバス停の待合空間整備が必要

地域でバス停待合所を作った場合の補助をする

補助は全額でなくてもよい

コンビニをバス停にし、快適な待ち時間を過ごせるようにしている事例有

観光輸送と生活交通の順位付け

観光客輸送と生活交通のどちらを優先させるか

観光等の来訪者が多いときがあるため、大型バスを手放せない

5-1.西岬 出された意見

JRバスとの連携・活用

JRバスをもっと活用する

路線バスを利用し、守る

路線バスを守るため、宿泊事業者の送迎バスは利用しないほうがよい

路線バスを育てる

JRバスと災害時救援物資の輸送に関する協定を結んだらどうか

公共性を上げる（地域に必要不可欠）という意味で

館山病院や旅館送迎についてはJRバスとタイアップ

バス停が遠い

バス停が増えたが、それでも遠い

バス停から自宅まで荷物があると100mでも負担

バス停が遠いため利用したくてもできない

路線バスと地域内交通の分担

既存路線バス（幹線）と集落の中に入る支線の分担が必要

路線バスがあるところは競合しないようにする

香地区で生活支援サービス開始

香でも地域内生活支援のサービスを始める

山萩地区をモデルケースにしている

平成31年春の開始を予定

庭の草刈や買物補助の対価として30分500円貰う

車に乗せる場合、任意保険で対応できる場合のみに限っている

香ではないが、近所の助け合いで乗せてあげたりしている

住民による生活支援の課題

善意で車に乗せるのはよいことだが事故が発生した際などは大変

地区の助け合いは保険対応が課題となる

知り合いでも、乗せてくれとは頼みづらい

タクシーの活用も検討すべきだが、タクシー業界は深刻な人手不足である

生活支援で車に乗せることはバスの営業妨害か？

白ナンバーで住民が運転し料金を取る方法もあるが、運転講習受講等のハードルがある

自分で何とかしたいという人が多い

交通空白地はボランティアでなく公共交通でカバーしてほしい

将来に向けて

公共交通を必要とする人は増加する

介護認定を受けた人と車に乗れる・歩ける人との間にいる人をどうカバーするか

その他

ためしに乗ってみる

空のバスに一人で乗るのは肩身が狭い

館山がモデルケースになればよい