

館山市地域公共交通網形成計画策定に係る調査業務

報 告 書

平成31年3月

ランドブレイン株式会社

目 次

はじめに	1
(1) 本業務の目的	1
(2) 対象地域	1
1. 上位・関連計画における公共交通政策	2
(1) 第4次館山市総合計画（2016年（平成27年度））	2
(2) 館山市都市計画マスタープラン（2009年（平成21年度））	3
(3) 館山市総合戦略（2015年（平成27年度））	5
(4) 観光立市たてやま行動計画（2005年（平成17年度））	7
(5) 地域の魅力アップモデル事業（2004年（平成16年度））	8
(6) 上位・関連計画のまとめ	9
2. 館山市の現況等	10
(1) 位置及び地勢	10
(2) 地形	11
(3) 地区区分	12
(4) 人口及び世帯数	13
(5) 都市計画	21
(6) 交通特性	23
(7) 施設分布状況	28
(8) 公共交通の現状	33
3. 市民アンケート調査	44
(1) 調査の概要	44
(2) 地区別属性	45
(3) 自動車運転免許証保有率及び自家用車の利用状況	48
(4) 免許返納意向	49
(5) 日常生活における最も多い外出行動	50
(6) 具体的な行先（上位5位）	51
(7) 移動困難者について	52
(8) 鉄道利用状況	53
(9) 高速バス利用状況	55
(10) 路線バス利用状況	57
(11) タクシー利用状況	59
(12) 自家用車の利用・公共交通転換可能性について	61
(13) 財政負担と公共交通のサービスについて	65
(14) 利用促進のための取組について	66

4. 公共交通利用者アンケート調査.....	68
(1) 調査の概要.....	68
(2) 路線バス利用者調査.....	69
(3) 高速バス利用者調査.....	77
(4) 鉄道駅利用者調査.....	79
5. 観光客アンケート調査.....	81
(1) 調査の概要.....	81
(2) 観光実態《11月実施》.....	82
(3) 観光実態《3月実施》.....	85
6. 高校生アンケート調査.....	88
(1) 調査の概要.....	88
(2) 公共交通利用実態.....	89
7. 主要施設ヒアリング調査.....	94
(1) 鉄道事業者（JR 東日本）.....	94
(2) 路線バス事業者.....	96
(3) 高速バス事業者.....	97
(4) タクシー事業者.....	99
(5) 商業施設.....	101
(6) 医療機関.....	104
(7) 宿泊施設.....	108
(9) NPO 団体（おせっ会）.....	113
(10) 館山市観光協会.....	113
8. 地域公共交通に関する課題.....	114

はじめに

(1) 本業務の目的

館山市（以下「市」という。）は、千葉県房総半島の最南部に位置し、安房地域（館山市、鴨川市、南房総市、鋸南町）の中では最も人口が多く、地域の中心都市としての機能を担っており、館山駅を中心とした平野部に商業施設や官公庁、住宅、医療機関等が集中し、周辺には農漁村地域が広がっている。近年では、国道127号線（館山バイパス）や国道128号線沿い等の郊外に大規模商業施設等が集積しつつあり、市街地の空洞化が進んでいる。

平成27年国勢調査によれば、市の人口は47,464人で、65歳以上の高齢者の割合は36.9%と、国や県の平均を上回るペースで高齢化が進んでいる。また、国立社会保障・人口問題研究所が発表した最新の将来人口推計によれば、2045年の市の人口は3万3千人ほど（2015年の約7割）になると予想されており、今後も少子高齢化が進むと考えられる。

そのような中、市の公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、ダイヤ改正ごとに鉄道やバス路線が減便されるなど「利用者の減少・運行本数の減少・利便性低下・更なる利用者の減少」という負のスパイラルから抜け出せないでいる。また、これまでは館山駅を発着し、郊外に放射線に延びる路線の維持を基本として交通に関する取組を実施してきたが、きめ細かに住民等の声を聞き、ニーズに合わせた交通網にしなければ、公共交通がなくなってしまう恐れがある。

このように厳しい状況の中、路線バスの再編など公共交通体系の見直し、増加する高齢者や交通空白地などに住む住民の日常の足の確保対策や総合的な公共交通利用促進策の検討に加え、「①観光需要の増加」「②計画されている医療機関や官公庁の移転」という要素をしっかりと認識し、観光客や二地域住居社等交流人口の拡大や、2020東京オリンピック・パラリンピックを見据えたインバウンド観光の推進等を踏まえ、観光に公共交通を活用できる仕組みの構築や、医療機関や官公庁といった基幹施設の移転にあわせた交通網の再構築を検討するなど、自動車に頼らなくても訪れ、生活できるまちづくりを行う必要がある。

そこで、市では将来にわたり持続可能な公共交通網を作り上げ、観光などの地域特性を存分に発揮したまちづくりを行うために、公共交通のビジョンを明確に描いた計画を策定することとした。計画は、今年度と次年度の2年間で策定することとし、本業務において各種調査によるニーズや課題の把握、分析を実施し、別途次年度事業で調査、分析結果を踏まえた計画案を作る予定である。なお、策定に際しては、的確できめ細かなニーズ把握を行い、実効性の高い計画とすることを目標とする。また、まちづくりや観光、福祉など総合的な視点から、市域全体を総合的かつ面的に捉え、市にとって最も理想的な交通体系を考えていくための「マスタープラン」となるような内容を盛り込んでいく。

(2) 対象地域

千葉県館山市全域

1. 上位・関連計画における公共交通政策

(1) 第4次館山市総合計画（2016年（平成27年度））

<p>計画期間</p>	<p>①基本構想：10年間（平成28年度～平成37年度） ②基本計画：[前期] 5年間（平成28年度～平成32年度） [後期] 5年間（平成33年度～平成37年度）</p>
<p>将来像</p>	<p>笑顔あふれる 自然豊かな 「あったか ふるさと」館山</p>
<p>基本目標</p>	<p>■地域根ざした産業でにぎわいと豊かさあふれるまち ○観光の振興 館山港を活用した「海辺のまちづくり」、豊かな地元食材による「食のまちづくり」を推進し、「観光立市たてやま」のさらなる発展を図ります。 ○交流拠点施設を核とした地域活性化 人・物・情報等が行き交う交流拠点施設として、「道の駅 南房パラダイス」や「“渚の駅”たてやま」に加えて、公設地方卸売市場用地跡地への「食のまちづくり」拠点施設の整備を推進し、それぞれを連携させた取組により、交流人口の増加に努めます。 ■生活基盤が充実し快適で暮らしやすいまち ○道路環境の充実と河川整備の促進 円滑な道路交通を確保するため、幹線道路の整備を進めるとともに、生活に直結した道路の改良や排水整備の充実、安全で快適な歩道の整備等を計画的に行っていきます。 ○交通体系の充実 地域内の交通利便性を高め、市民のみならず、来訪者にも利用しやすい交通体系と「地域の足」の確保・維持に努めます。 また、公共交通事業者に働きかけ、高速バスや鉄道の利便性向上と広域交通網の充実に努めます。</p>
<p>前期基本計画</p>	<p>●市民や公共交通事業者や関係機関と連携・協議しながら、市民や来訪者の交通利便性の確保・維持に努めます。 ●高速バスや鉄道の利便性の向上を関係機関に働きかけ、広域交通網の充実と維持に努めます。 （1）地域交通網の確保・維持 ・域内公共交通の確保・維持 公共交通事業者及び近隣市町との調整を図り、域内公共交通の手段・手法について検討を行います。 （2）広域交通網の充実 ・高速バスネットワークの整備促進 通勤・通学者にとって利用しやすい高速バス定期券の検討、成田空港や東京ディズニーリゾート、大型商業施設などと結び、新たな高速バス路線の整備充実について、交通事業者に働きかけます。</p>

(2) 館山市都市計画マスタープラン (2009 年 (平成 21 年度))

都市の将来像	『住み良い暮らし 交流・資源 魅力のまち館山』
将来人口	総人口：46,100 人 (平成 37 年)
都市づくりの目標	<p>◇誰もが住み良いと感じられるまちづくり</p> <p>○歩道や情報通信基盤の整備等による、利便性の高い生活空間の形成</p> <p>○交通結節機能や商業・業務機能等を備えた中心市街地の再構築</p> <p>○都市の中心部と集落地、周辺都市との連携機能を強化する、公共交通機能の確立</p>
全体構想	<p>①土地利用の構想・方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画的な土地利用 ・市街地外から新たな定住者の誘導 ・良好な住環境を創出 ・歩いて暮せるまちの実現 <div data-bbox="678 795 1268 1344" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">都市構造図</p> <p>②交通体系の構想・方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路網の整備を促進 ・必要な道路網の整備と高齢者、障害者等の移動円滑化 (バリアフリー等) ・道路網全般にわたり見直し <div data-bbox="734 1601 1204 2027" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">交通体系図</p>

③交通施設

- ・鉄道と路線バス等の連携と歩行系交通機能の強化
- ・誰でも円滑な移動ができる交通体系の形成
- ・地域交通としての充実を図るための方策

①鉄道

- ・利便性向上に向けた事業者への働きかけを推進
- ・鉄道の利用促進について関係機関・事業者と調整

②高速バス

- ・利便性向上に向けた事業者への働きかけを推進
- ・利用促進について関係機関・事業者と調整

③地域交通

- ・既存の路線バスの機能向上
- ・バス網の再編や循環バスの導入
- ・徒歩圏を考慮したバス停の再配置
- ・デマンドバスや乗合タクシー等の導入
- ・自主的な送迎のあり方について検討
- ・市内各駅等の主要な交通結節点へのアクセス機能の向上
- ・観光棧橋と館山駅を結ぶ路線（循環）バスの配置
- ・公共交通の利用促進に向けた住民への啓発

④海路

- ・沿岸都市とのアクセス性向上
- ・新たな地域との交流
- ・定期航路等の海路の早期開設
- ・館山湾内クルーズ船の就航による観光振興

⑤交通結節点

- ・バス交通及び自動車交通の交通結節機能強化
- ・パーク・アンド・(バス)ライド駐車場等の整備
- ・交通広場の機能充実を図ります。
- ・館山駅西口に高速バスの乗降機能の配置
- ・パーク・アンド・(バス)ライド駐車場整備
- ・多目的観光棧橋及び交流拠点“渚の駅”の公共交通との接続性の確保・駐車場の配置
- ・サイクル・アンド・(バス)ライド駐車場整備
- ・バス待合スペースの確保

(3) 館山市総合戦略 (2015年(平成27年度))

(3)-1 館山市人口ビジョン

目指すべき将来の方向	<p>◆館山市の特性を活かした多様な「しごと」の創出 都心へのアクセス性に優れた地理的特性や魅力あふれる海に囲まれた自然環境、食の豊かさ、都心に近い観光地など、館山市の特性を活かした多様な「しごと」を創出し、「働く場」の拡大と地域の活性化を図ります。</p> <p>◆館山市への「ひと」の流れをつくる 館山市の魅力を積極的に発信し、交流人口の増加を図るとともに、UJIターン者や、孫ターン者、二地域居住者の増加など、館山市への「ひと」の流れを生み出す取組を強化します。 特に、人口減少に歯止めをかけ、地域活性化にもつながる若い世代の移住・定住の促進に努めます。</p> <p>◆結婚・出産・子育てのしやすい「まち」づくり 豊かな自然環境に恵まれ、子育てに適した環境を有する館山市は、千葉県内で高い水準の合計特殊出生率を誇ります。 若い世代が安心して、結婚・出産・子育てしやすい環境づくりをさらに積極的に進め、子育て世代に選ばれる「まち」を目指します。</p> <p>◆安全・安心で、持続可能な「まち」づくり 「まち」の活力を維持し、館山市が、将来にわたって安定的に持続していくために、今ある「まち」の魅力に磨きをかけるとともに、子どもから高齢者までが「住み続けたい」と思える、安全・安心で生活しやすい「まち」づくりを進めます。</p>
人口の将来展望	<p>社人研推計準拠による人口推計では、2060年の館山市の人口は25,694人まで減少するとされます。</p> <p>しかし、目指すべき将来の方向性に向かった取組を進めることで、合計特殊出生率と移動率が目標値のとおり改善されれば、2060年には30,013人となり、社人研推計準拠によると推計人口と比較して、約4,000人の人口減少抑制効果が見込まれます。</p>

<p>基本目標</p>	<p>◆基本目標①：“海”の魅力に磨きをかける ～海の魅力アップ～ “海”の魅力にさらに磨きをかけ、「館山ならではの」、「館山でしかできない」、「館山らしさ」を追求し、近隣市町と広域的な連携を図りながら広く発信し、多くの人々や企業を呼び込み、既存の観光産業や飲食・サービス業等のビジネスチャンスを創出・拡大するとともに起業支援にも力を入れ、新たな仕事の創出、地域経済の活性化を図っていきます。</p> <p>◆基本目標②：“食”の豊かさで人をひきつける ～食の豊かさアップ～ 館山の“食”の恵みを地域内で流通させる体制を構築するとともに、生産者の経営基盤を強化し、生産力・供給力の向上を図ります。 また、市民や市内事業者等へ、地域の食材・食文化に対する理解を促進し、その素晴らしさを次世代や来訪者に伝えていくことで、市民が「館山の食べ物はおいしい」と全国に誇れるまち、また、来訪者から「館山のおいしい食べ物をまた食べに行きたい」と思われるまちを目指します。</p> <p>◆基本目標③：“若者”の夢と希望をかなえる ～若者の元気アップ～ 多様な就業の場の創出、起業や創業にチャレンジする若者への積極的な支援、職業のマッチングなどにより、“若者”の夢と希望をかなえ、経済的・精神的に安定できる仕事の確保に努めます。 また、若者のアイデア・行動力を活かし、まちの活性化を図るとともに、結婚・出産・子育ての希望をかなえるため、「切れ目のない」一貫した支援体制を構築し、豊かで充実した生活を送れるよう、市を挙げて若者の定住促進に取り組みます。</p> <p>◆基本目標④：みらいに誇れる“ふるさと愛”をはぐくむ ～ふるさとへの誇りアップ～ “ふるさと館山”に対する誇りと愛着心をはぐくみ、地域の主体として市民が積極的にまちづくり・地域づくりに参加できる環境と、地域が一体となって支え合う体制を整備していきます。 また、将来の人口規模を見据え、行政サービスのあり方を見直し、効率的な行政運営の実現に努めていくとともに、住み慣れた地域で元気に暮らし続けることができるよう、安全・安心なまちづくり、医療・福祉の充実と健康増進活動の推進、公共交通の維持や道路網の整備などに継続して取り組んでいきます。</p> <p>■公共交通の確保・維持 市民や公共交通事業者、関係機関と連携・協議しながら、市民や来訪者の移動手段となる<u>生活路線バスの確保・維持</u>に努めるとともに、<u>高速バスや鉄道の利便性向上</u>について、関係機関に働きかけ、広域交通網の充実を目指します。</p> <p>【具体的な施策内容（主な事業等）】</p> <ul style="list-style-type: none">・公共交通の利用促進・高速バスネットワークの整備促進・鉄道の維持と利便性の向上
-------------	--

(4) 観光立市たてやま行動計画 (2005 年 (平成 17 年度))

<p>目標</p>	<p>第5章 交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>高速道路交通網の整備促進</u> • <u>地域内における第1次交通と第2次交通の結節による交通利便性の向上</u> • <u>館山港を活用した海辺のまちづくりの推進</u> • <u>海上交通の開設に向けた取り組みを展開する。</u> <p>【事業】</p> <p>◆高速道路交通網の整備促進等</p> <ul style="list-style-type: none"> • 南房総地域内の来訪者周遊型観光の向上を図るため、地域高規格道路館山鴨川道路の早期着工 • シンボルロードである都市計画道路船形館山港線（北条海岸部分）に直接アクセスするための（仮称）船形バイパスの整備 • 高速バスの運行拡充を促進 <p>◆地域内の循環性の向上と第1次交通と第2次交通の結節</p> <ul style="list-style-type: none"> • シンボルロードである都市計画道路船形館山港線（北条海岸部分）の整備 • 地域内交通のボトルネック箇所の改善 • 来訪者を適切に誘導する案内看板（サイン）の設置 • 来訪者のニーズに合わせた第1次交通と第2次交通の円滑な結節 • 快適な周遊型観光を提供するための環境整備 <p>◆海辺のまちづくり・海上交通の開設促進</p> <ul style="list-style-type: none"> • クルーズ客船などの寄港を、「館山港を活用した地域振興」につなげる • 伊豆半島や大島などとの定期航路開設に向けた積極的な誘致活動 • 館山港を拠点とした交流人口の拡大
<p>具体的事業</p>	<p>事業No.44：高速道路交通網の整備促進等</p> <p>事業No.45：地域内の循環性の向上と第1次交通と第2次交通の結節</p> <p>事業No.46：海辺のまちづくり・海上交通の開設促進</p>

(5) 地域の魅力アップモデル事業 (2004年(平成16年度))

<p>基本方針</p>	<p>①自立した経済圏の形成を支えるまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆滞留や周遊ができる賑わいのある観光交流空間を形成します、 <ul style="list-style-type: none"> I. 海上の交流と交易を復活するため、館山港の整備を促進します。 II. 域内と域外の連絡性を高めるため、整備が進む高速道路などの広域幹線道路網と地域内の各拠点を連結する道路交通網を形成します。 ◆公共交通のターミナル機能やネットワーク機能を強化し、交通手段の多様性と利便性を高めます。 <p>②安心して暮らせる「質」の高い生活環境の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆高齢者や障害者が安心して移動できる道路環境の整備や利便性の高い公共交通システムの導入など、バリアフリーのまちづくりを推進するとともに、高齢者が活躍する場面づくりや高齢者の健康増進と介護の充実などによる定住環境づくりを推進します。 ◆来訪者に心地よい印象を与え、再来を誘発する街並み空間づくりを推進し、多くの人々が海に繰り出したくなるような海辺環境の整備を行います。 ◆市民生活や行政サービスの充実を図るために情報技術（IT）を活用します。 ◆公共施設や交通施設などの耐震機能を高め、災害予防、応急復旧体制の整備を進めます。
<p>各地区の整備方針 及び 主要な事業</p>	<p>①中心市街地活性化地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆観光客の利便にする機能の導入 <p>主に鉄道やバスを利用する観光客に対して、地区内の低・未利用地等を有効に活用し、新鮮な海の幸などを提供する屋台村の形成等によって、新たな観光需要を掘り起こします。</p> ◆高齢者にやさしい商店街としての再生 <p>ソフト施策としては、地域コミュニティの優位性を活かしたマーケティング戦略として、コミュニティビジネスの手法を活用した「御用聞き」・「配達」など店舗の形にとられない商業活動の復活や高齢者を優遇するシルバーカードの発行、各店舗が共同したワンストップ体制の構築などについて、商店街の経営者とともに検討します。</p> <p>ハード施策としては、安全とゆとり、さらに魅力ある商業空間を創造するため、緑地などの憩いの空間を創出するなど、整備が可能のところから順次、安全でバリアフリーな歩行者空間を創造します。</p> ◆他の観光拠点等とを結ぶ公共交通システム <p>館山駅から他の観光拠点や各地区を連絡する小型バスやワゴンなどを使用した新たなコミュニティ交通機能やレンタサイクルなどの新たな交通システムの導入を検討します。</p> <p>また、通勤等の館山駅のターミナル機能の強化を図るため、パークアンドライドを可能とする駐車場の確保についても検討します。</p>

(6) 上位・関連計画のまとめ

本市における上位・関連計画に位置づけられている交通政策等を整理すると以下のよう
にまとめられる。

名 称	策定 年度	方 針
第4次館山市総合計画	H27	<ul style="list-style-type: none"> ○観光の振興 ○交流拠点施設を核とした地域活性化 ○住環境の充実と市街地の利便性向上 ○道路環境の充実と河川整備の推進 ○交通体系の充実 ○域内公共交通の確保・維持 ○高速バスネットワークの整備促進
館山市都市計画マスタープラン	H21	<ul style="list-style-type: none"> ○誰でも円滑に移動できる交通体系の形成 ○高齢者等の移動円滑化 ○高速バスの利用促進 ○既存路線バスの機能向上 ○バス網の再編 ○循環バスの導入 ○デマンドバスや乗合タクシーの導入検討 ○公共交通不便地域の自主的な送迎のあり方の検討 ○観光棧橋と館山駅を結ぶ循環バスの配置 ○公共交通の利用促進に向けた住民への啓発 ○定期航路等の海路の早期開設 ○館山湾内クルーズ船による観光振興 ○市内鉄道駅へのパーク・アンド・ライド駐車場等の整備 ○高速バスの乗降機能配置検討（館山駅西口） ○サイクル・アンド・ライド駐車場整備（主要集落エリア） ○バス待合スペースの確保
館山市総合戦略 館山市人口ビジョン	H27	<ul style="list-style-type: none"> ○将来人口：30,013人（2060年） ○公共交通の維持・確保
館山市総合戦略 館山市まち・ひと・しごと 創生総合戦略	H27	<ul style="list-style-type: none"> ○将来の人口規模を見据えた公共交通の維持や道路網の整備 ○公共交通の利用促進 ○高速バスネットワークの整備促進 ○鉄道の維持と利便性の向上
観光立市たてやま行動計画	H17	<ul style="list-style-type: none"> ○高速道路交通網の整備促進 ○地域内の循環性の向上と第1次交通と第2次交通の結節 ○海辺のまちづくり・海上交通の開設促進
地域の魅力アップモデル事業	H16	<ul style="list-style-type: none"> ○広域幹線道路網と地域内各拠点を連結する道路交通網 ○公共交通ターミナル機能やネットワーク機能の強化 ○高齢者や要会社が安心して移動できる道路環境整備 ○利便性の高い公共交通システムの導入 ○新たなコミュニティ交通機能・交通システムの導入

2. 館山市の現況等

(1) 位置及び地勢

館山市は、千葉県房総半島南端に位置し、西は東京湾・太平洋に面し、東から南にかけて南房総市に接している。

面積は約 110.15 km² で、内陸部には緑豊かな田園や丘陵が広がっており、南房総国定公園に指定されている変化に富んだ海岸線は 34.3 km に及び、別名「鏡ヶ浦」とも呼ばれる。

館山湾越しに望む富士山や夕陽の絶景、美しい砂浜が広がる平砂浦海岸など、数多くの景勝地が存在する。

平成9年12月に東京湾アクアライン、平成19年7月に館山自動車道が開通し、東京方面との時間距離・物理的距離が短縮され、都市間移動が一層便利になった。



図 館山市の位置

(2) 地形

房総半島の丘陵は、上総丘陵と安房丘陵に分けられ、館山市は、安房丘陵の南部に位置し、東の高塚山（南房総市）が丘陵の最高点（標高 216m）で、そこから洲崎に向かって標高 200m以下の山が並んでいる。

丘陵の周囲には、館山駅周辺の館山低地、南西部の平砂浦低地などの平野が分布しており、市街地や集落を形成している。

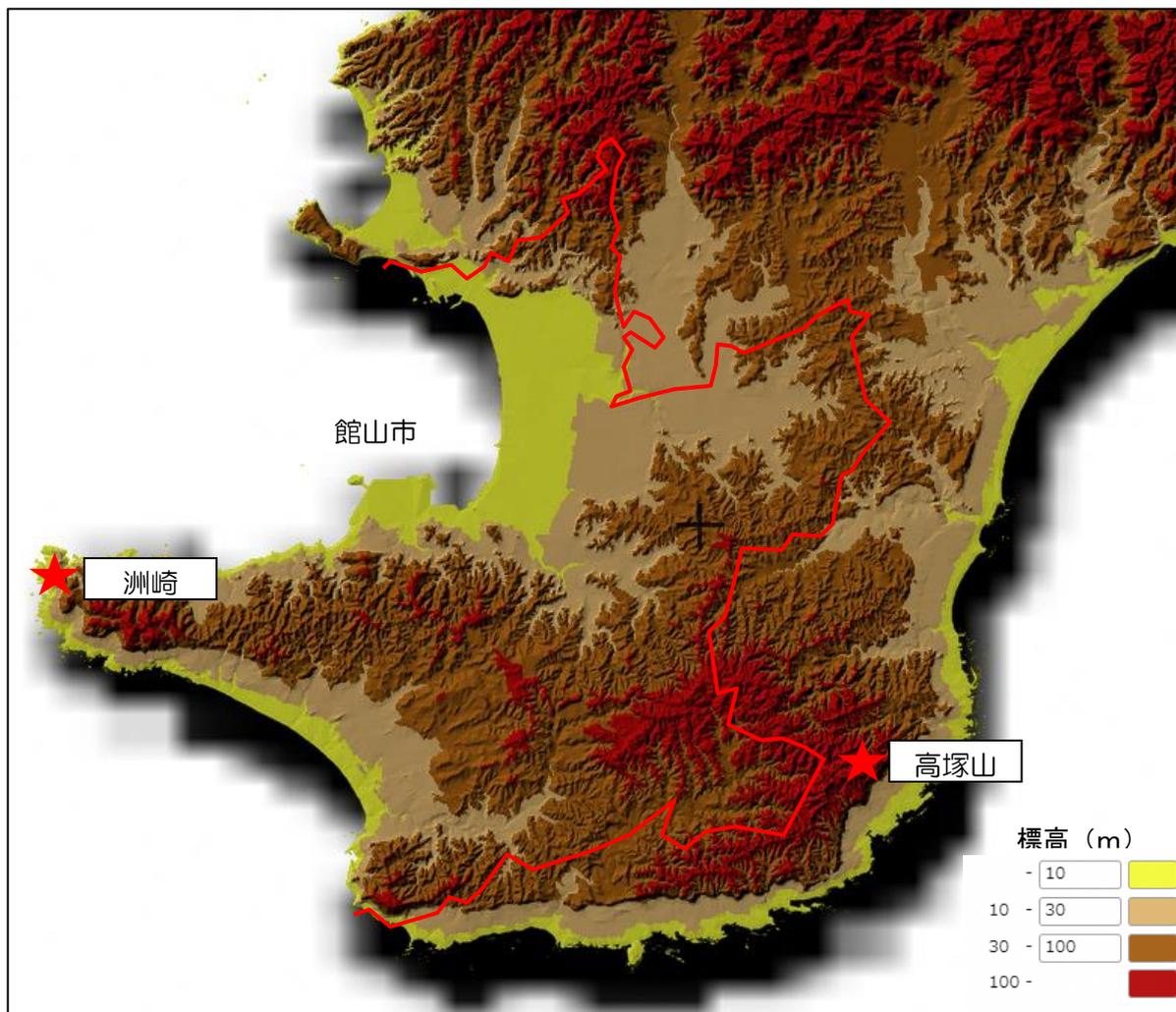


図 館山市の標高図（資料：国土地理院 HP）

(3) 地区区分

館山市は、1939年（昭和14年）に館山北条町、那古町、船形町が合併し誕生し、その後、1954年（昭和29年）に西岬村、九重村、豊房村、神戸村、館野村、富崎村を編入し、現在の市域となった。

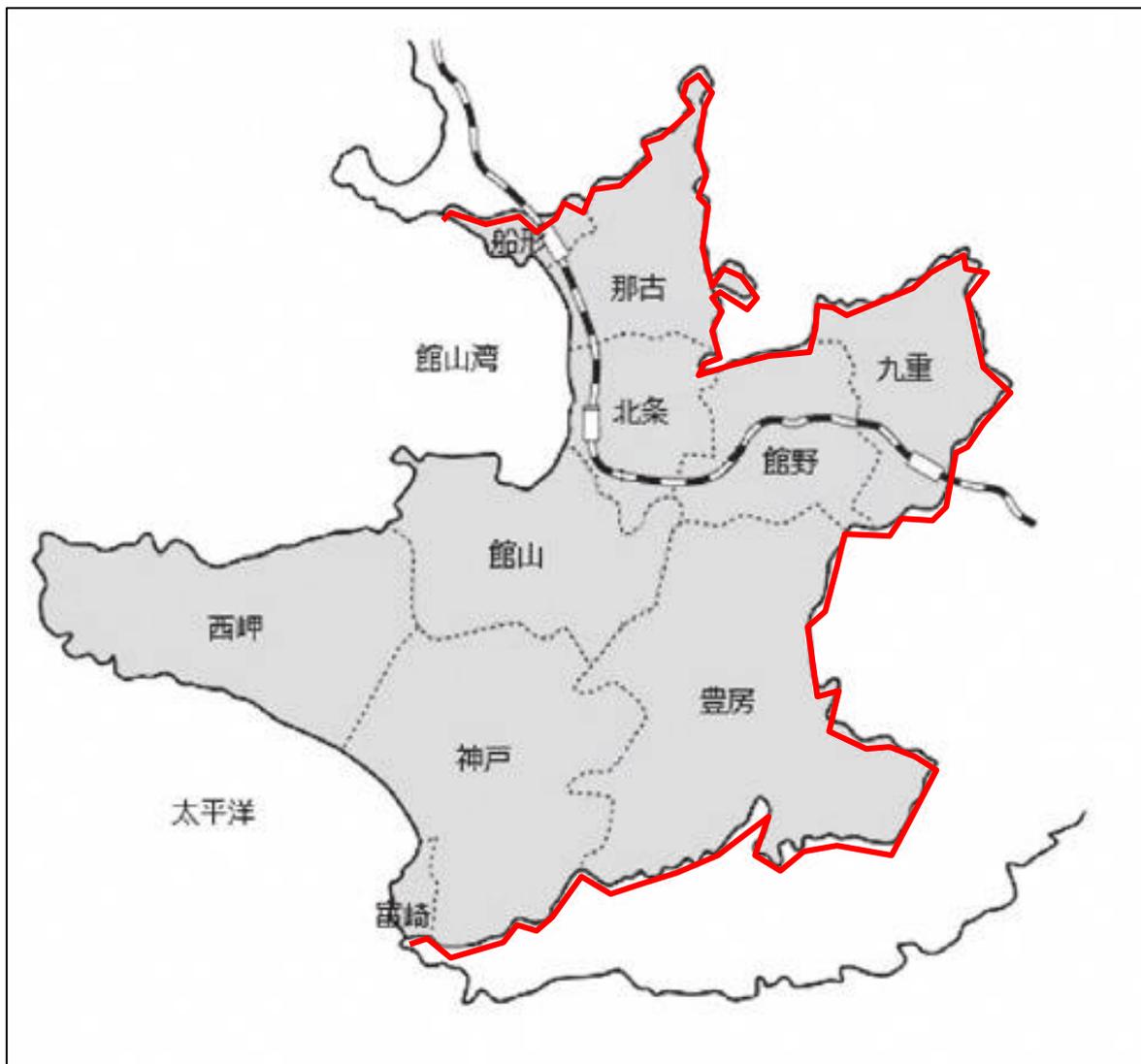


図 地区区分

(4) 人口及び世帯数

(4) - 1 人口・世帯数の推移

①館山市

館山市の人口は、1950年（昭和25年）の59,424人をピークに、それ以降は減少に転じ、2015年（平成27年）では47,464人となっており、10,000人以上減少している。

世帯数については、一貫して増加傾向にあり、2010年（平成22年）に20,000世帯を超え、2015年（平成27年）現在で20,146世帯となっている。

一方、世帯人員は一貫して減少しており、1980年（昭和55年）時点で3.36人であったのに対し、2017年では2.28人と、1人以上の減少となっている。

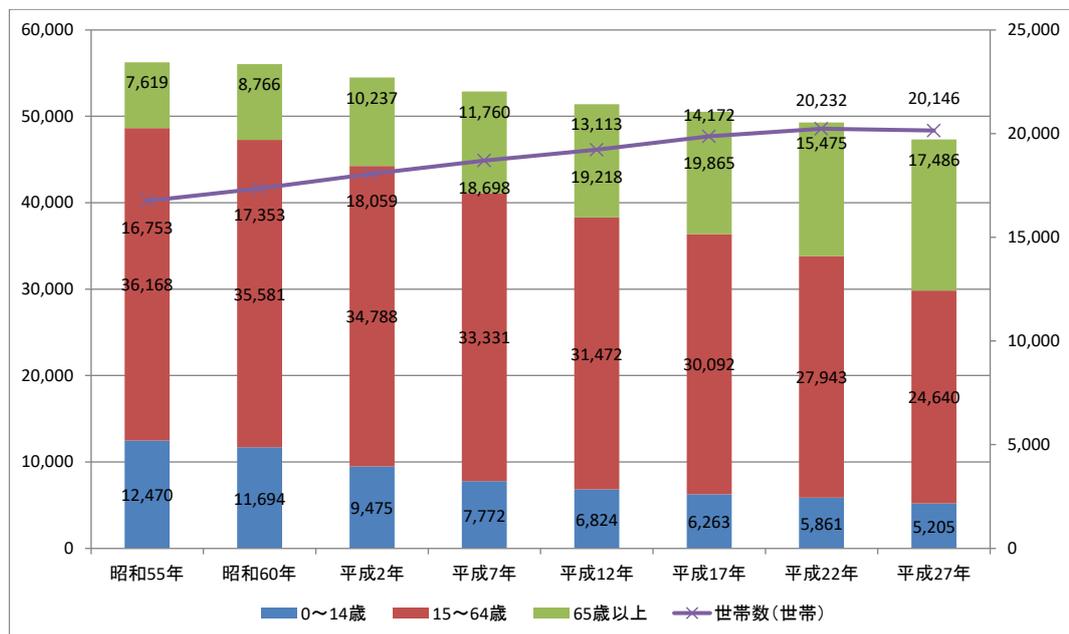


図 人口・世帯数の推移（資料：国勢調査）

②地区別人口

地区別の、平成26年度から平成30年度の住民基本台帳人口の推移を見ると、平成28年度からは全ての大字で減少している。

特に減少が著しいのは「富崎地区」で、平成26年度から平成30年度で126人（-13.5%）の減少となっているほか、最も減少幅が大きいのは中心市街地である「館山地区」で、平成26年度から574人（-4.8%）の減少となっている。

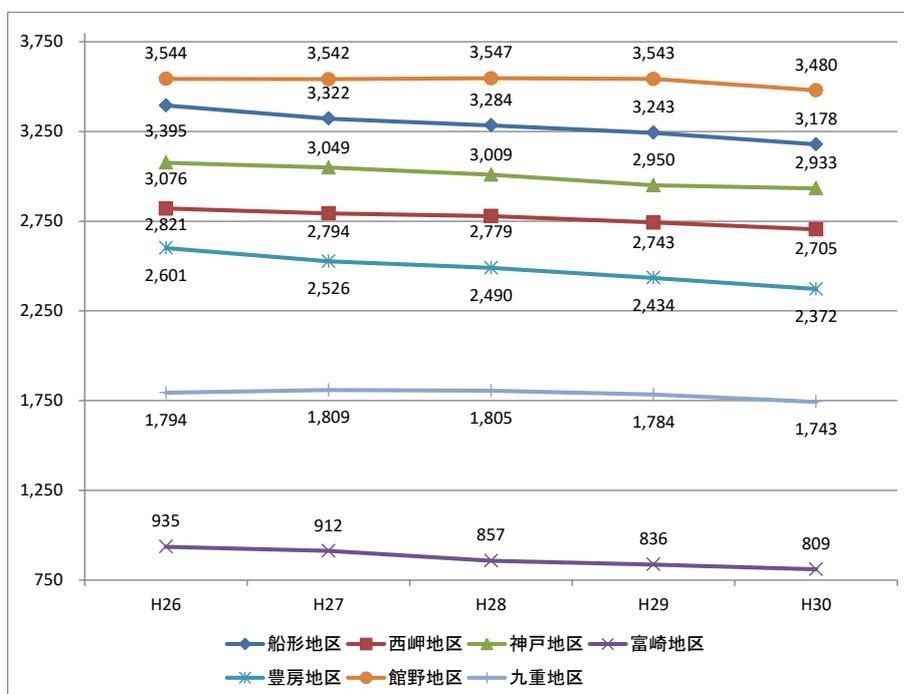
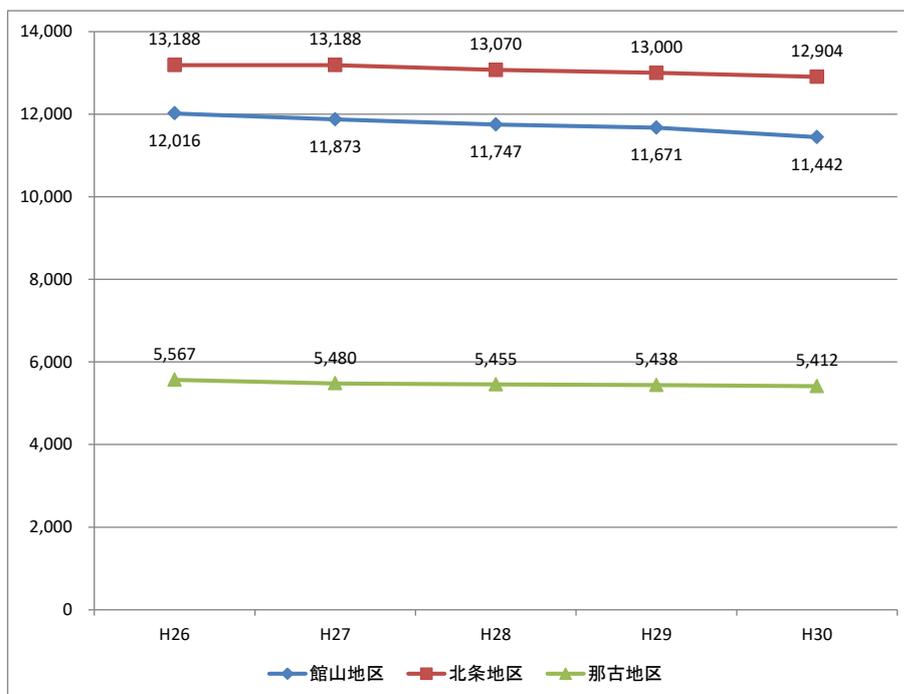


図 地区別人口の推移（資料：住民基本台帳）

③移住人口・世帯数の推移

館山市では、NPO 法人と連携し、若者世代の人口流出を食い止め、移住・定住を促進する取組に力を入れている。

その結果、移住人口の推移を見ると、年度により差はあるものの、60 人以上、20 世帯以上の転入があり、30 歳代～40 歳代の働き盛り世代や子育て世帯の転入も増えてきている。

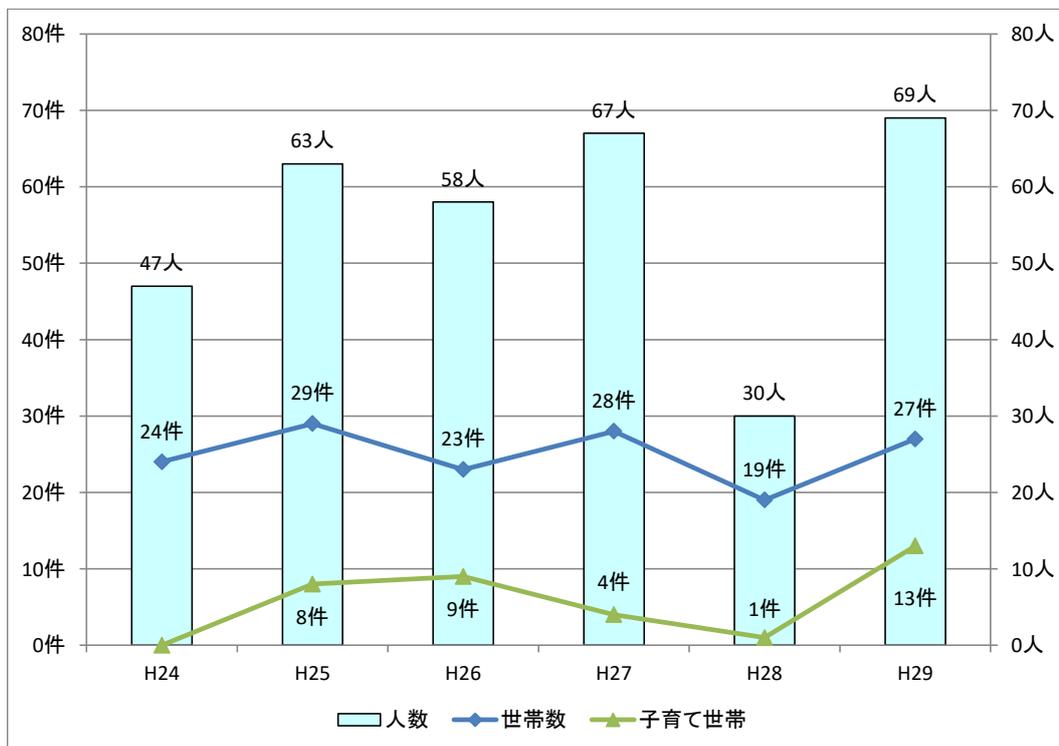


図 移住人口・世帯数の推移（資料：館山市資料）

(4) - 2 将来人口予測

「館山市都市計画マスタープラン(平成 21 年)」の「将来フレームの設定」では、2025 年(平成 37 年)の将来人口推計値を 46,100 人としている。

一方、「館山市人口ビジョン(平成 27 年)」では、2060 年(平成 72 年)の人口は 25,694 人まで減少すると予測され、2025 年(平成 37 年)は 43,270 人(将来展望人口)と予測されている。

「館山市人口ビジョン」では、「目指すべき将来の方向」として、若い世代の移住・定住や子育てしやすい環境づくり、安全・安心で生活しやすい「まち」づくりなどの方策を進めることで、人口減少抑制効果が見込まれるとしている。

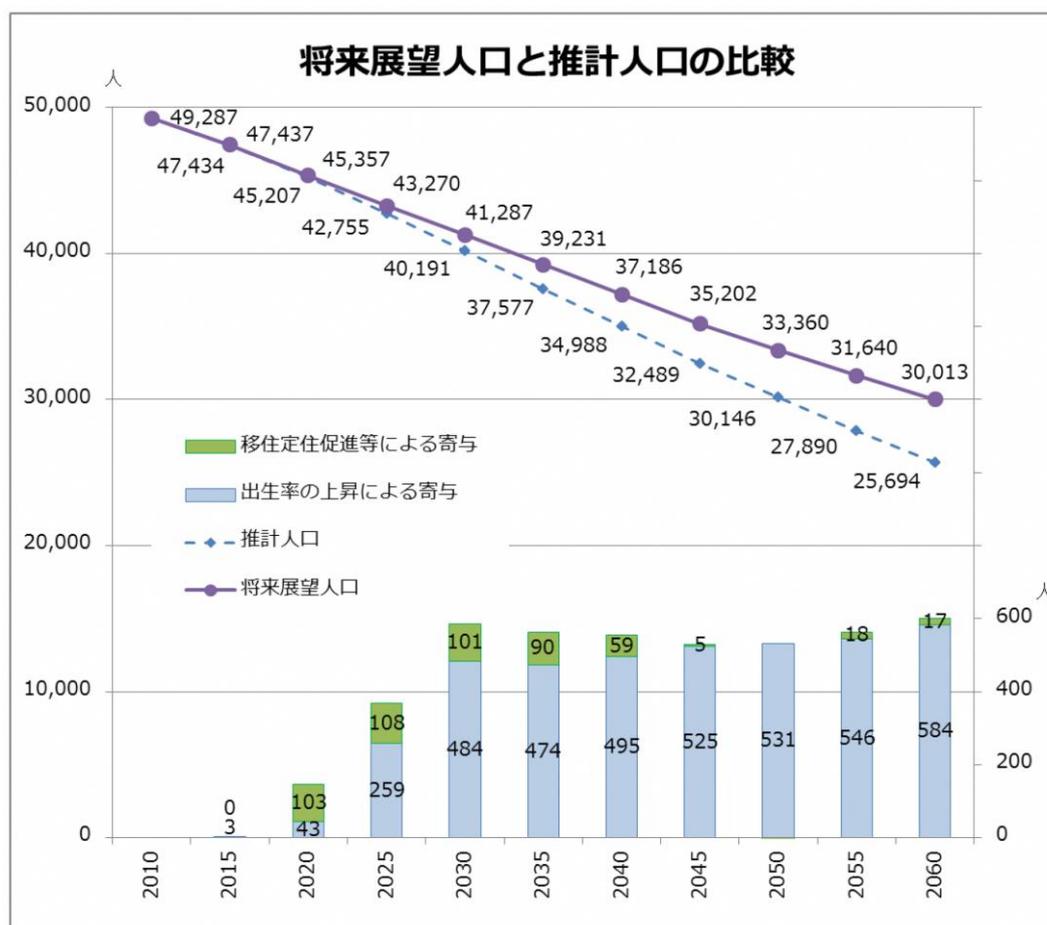


図 将来展望人口と推計人口の比較 (出典:館山市人口ビジョン)

(4) - 3 人口分布状況

①人口分布状況

本市の人口分布状況を見ると、中心市街地である館山・北条地区への分布が多く、他は、鉄道駅付近に多少の集積が見られる。

また、主要な道路の（バス路線）沿線にも分布が見られる。

市全体で見ると、平坦な土地に集落が、館山駅周辺に市街地が形成されたが、国道127号館山バイパスや国道410号北条バイパスの開通に伴い、沿道（郊外）への大型商業施設等の立地が進み、館山駅前を中心とする中心市街地の衰退が目立つようになっている。

人口分布状況に公共交通利用圏を重ねると、中心市街地である北条地区・館山地区で利用圏域外への集積が目立つほか、那古・豊房・神戸・館野・九重地区では、圏域から外れた集積が多く見られる。

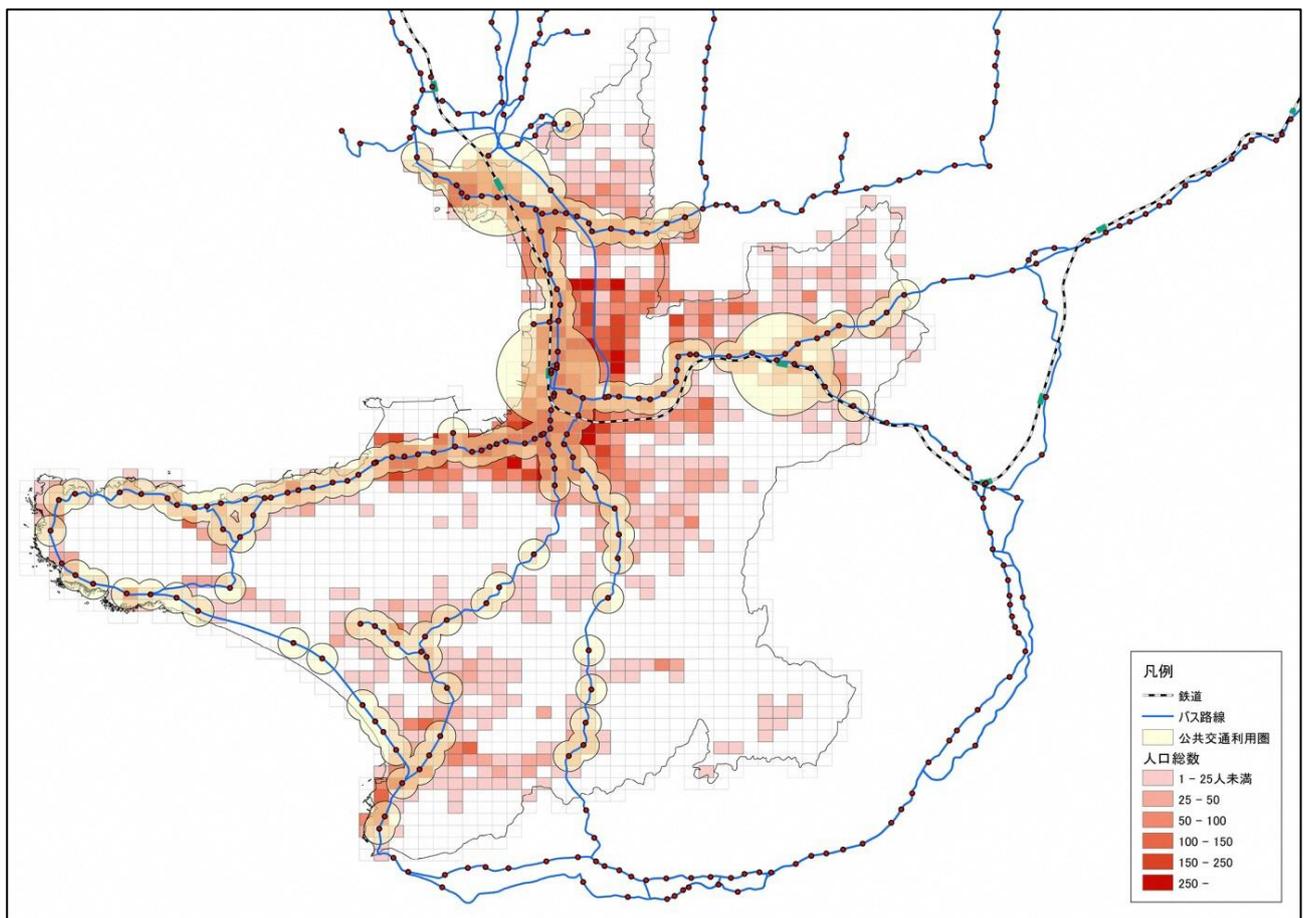


図 人口分布状況

※公共交通利用圏：バス停から300m、鉄道駅から500m圏内

②人口密度 (DID 地区)

市内の人口密度も減少傾向は続き、1995年(平成7年)からの20年で約10%減少しており、DID地区内人口は、過去20年間で約30%減少している。

また、1985年(昭和60年)から2015年(平成27年)で館山駅を中心とした地区のDID面積は拡大し、那古船形駅を中心とした地区はDID地区ではなくなっている。

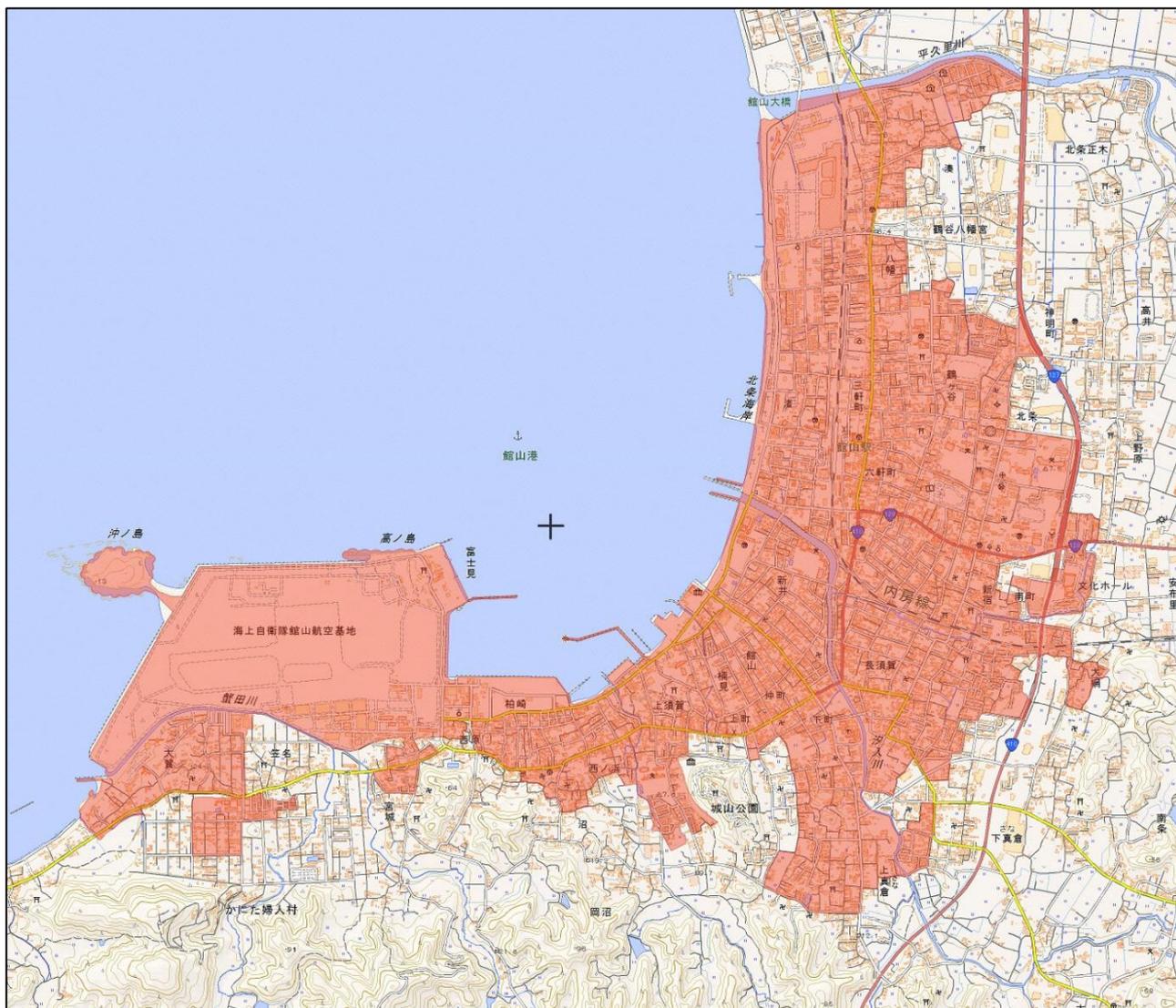


図 DID地区 (資料: 国土地理院 HP)

(4) - 4 少子化・高齢化の状況

本市の高齢化率は、千葉県や国と比較してもその割合は高く、2015年（平成27年）時点で36.9%と、3人に1人以上が高齢者となっている。

高齢者の分布は、人口分布状況と比例しており、北条地区、館山地区などの中心部で人口が多くなっている。

地区別の高齢化率を見ると、富崎地区が60.0%と最も高く、次いで西岬地区52.8%となっている。

高齢化率が最も低い北条地区（33.7%）でも、30%を越えている。

高齢者人口の状況に公共交通利用圏域を重ねてみると、北条地区・館山地区で利用圏から外れた集積が多く見られるほか、那古・神戸・館野・九重地区で、圏域から外れた集積が見られる。

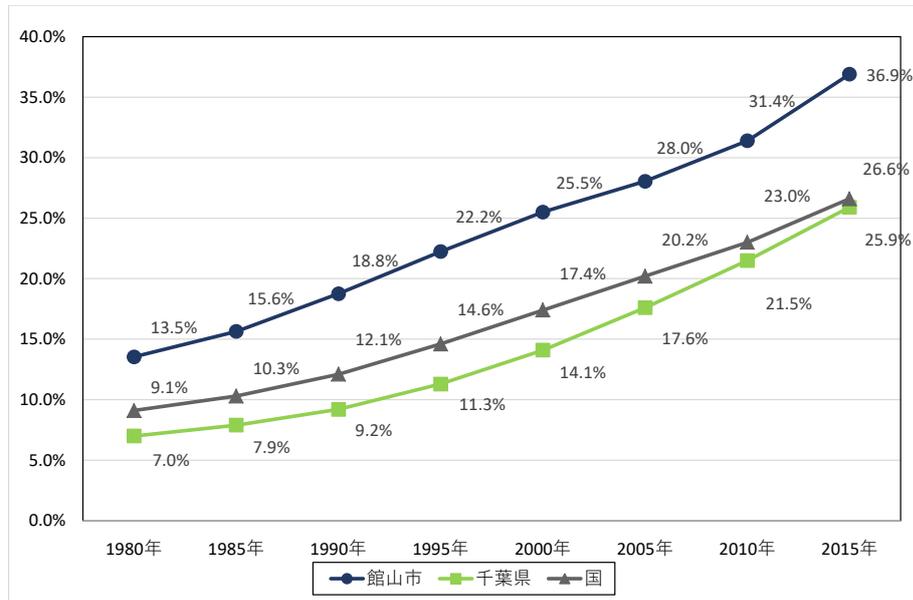


図 高齢化率の推移 (資料：国勢調査)

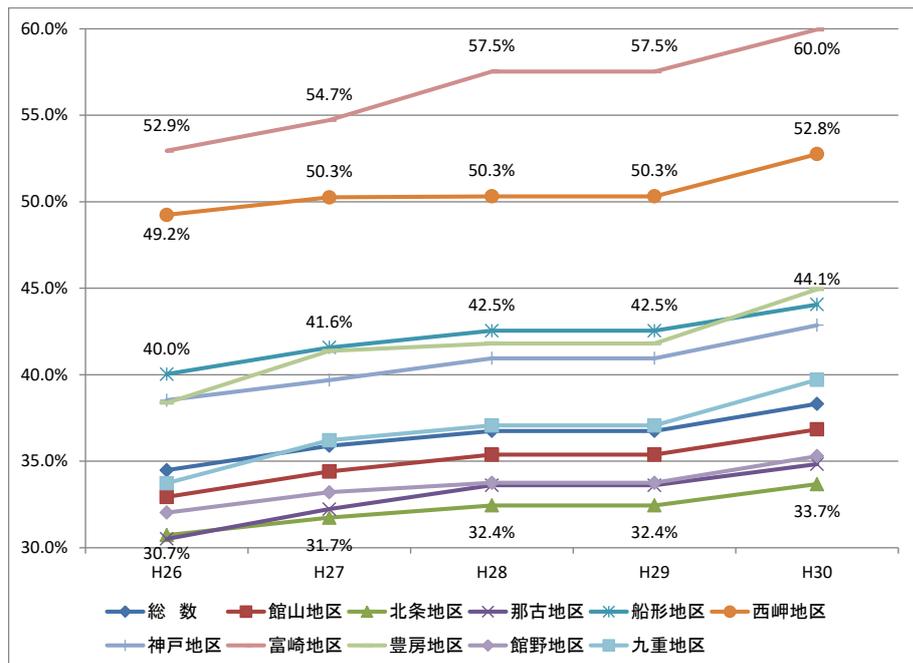


図 大字別高齢化率の推移 (資料：館山市統計書)

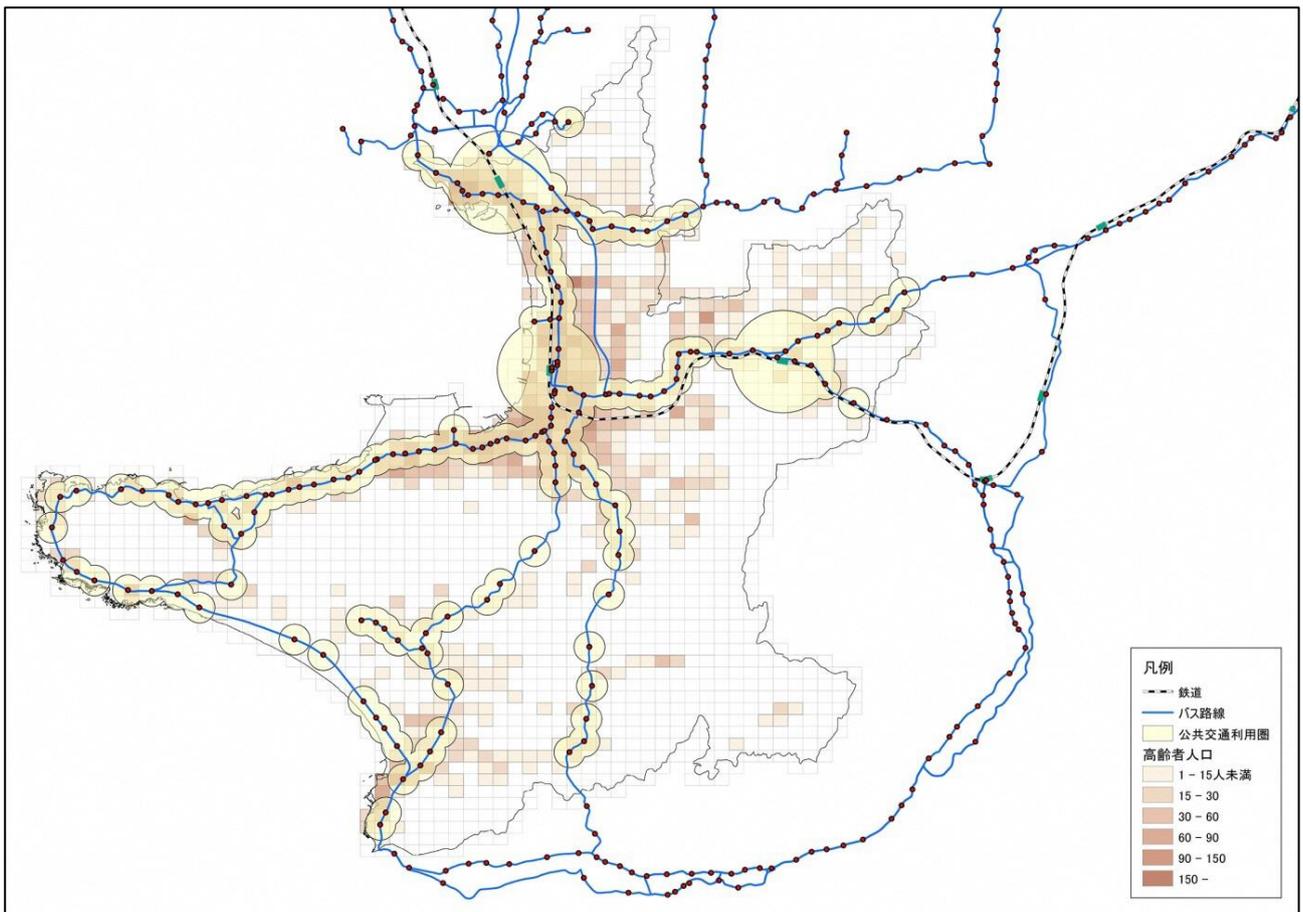


図 高齢者人口の状況

※公共交通利用圏：バス停から 300m、鉄道駅から 500m 圏内

(5) 都市計画

(5) - 1 都市計画区域

本市は、全域が区域区分を定めない都市計画区域に指定されている。

区域区分（市街化区域と市街化調整区域）については、急激かつ無秩序な進行が見込まれないとの判断から定められていない。

都市計画区域内の一部については、用途地域（住居系：643ha、商業系：56ha、工業系：60ha）が指定されている。

表 用途地域指定状況

用途地域	面積 (ha)
第1種中高層住居専用地域	140
第1種住居地域	477
第2種住居地域	26
近隣商業地域	18
商業地域	38
準工業地域	55
工業地域	5
計	759

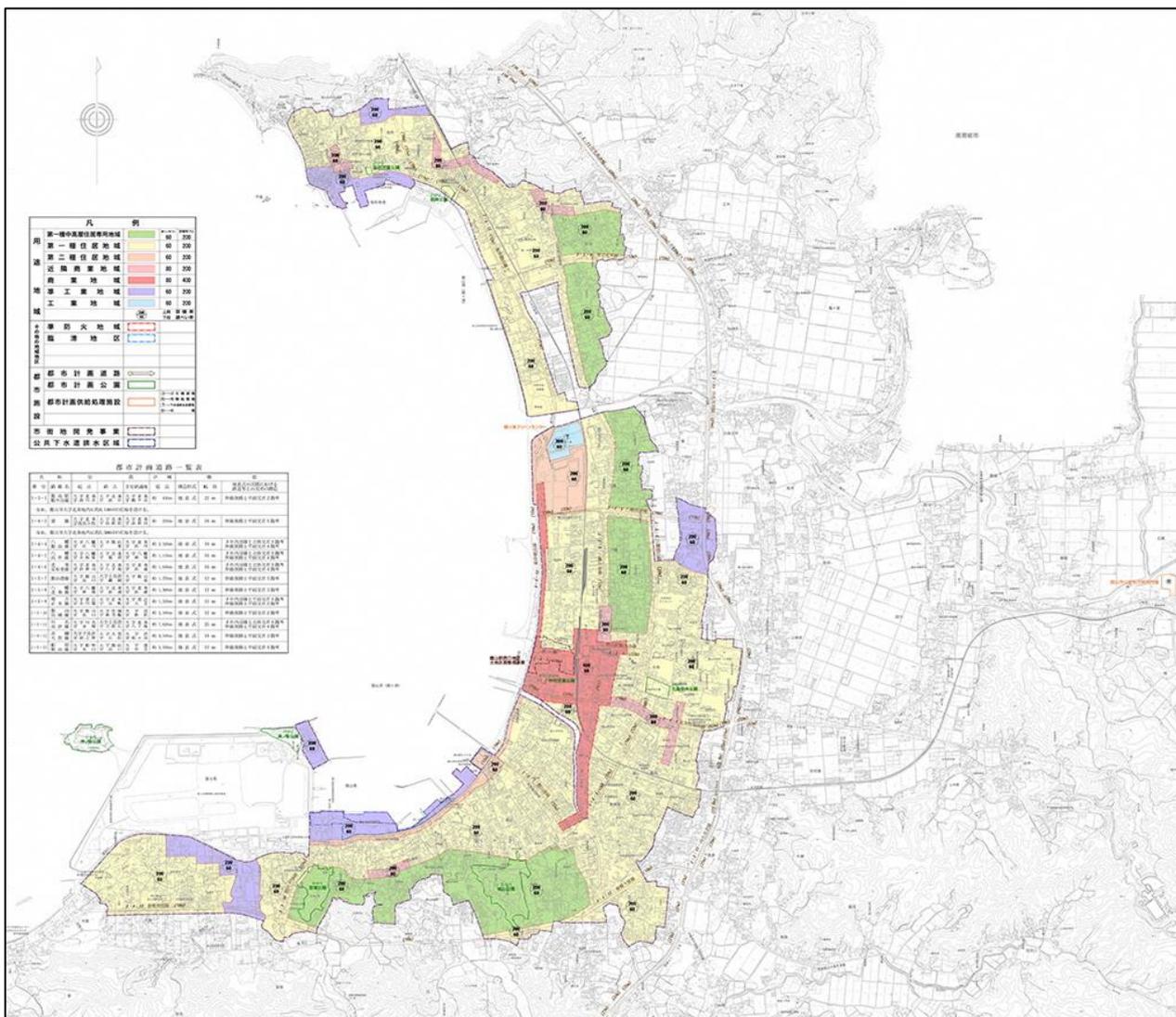


図 館山都市計画図

(5) - 2 その他土地利用規制等

用途地域が定められている区域、ゴルフ場、防衛施設などを除く市域の大半を農振農用地域が占めており、海岸部は南房総国立公園に指定されている。

また、『海洋性リゾートタウン』のまちづくりを進めるため、館山市街並み景観形成指導要綱により、別荘地等の開発、建築物等の新增改築又は外観の補修、屋外広告物の表示又は設置に関する指導地区を定めている。

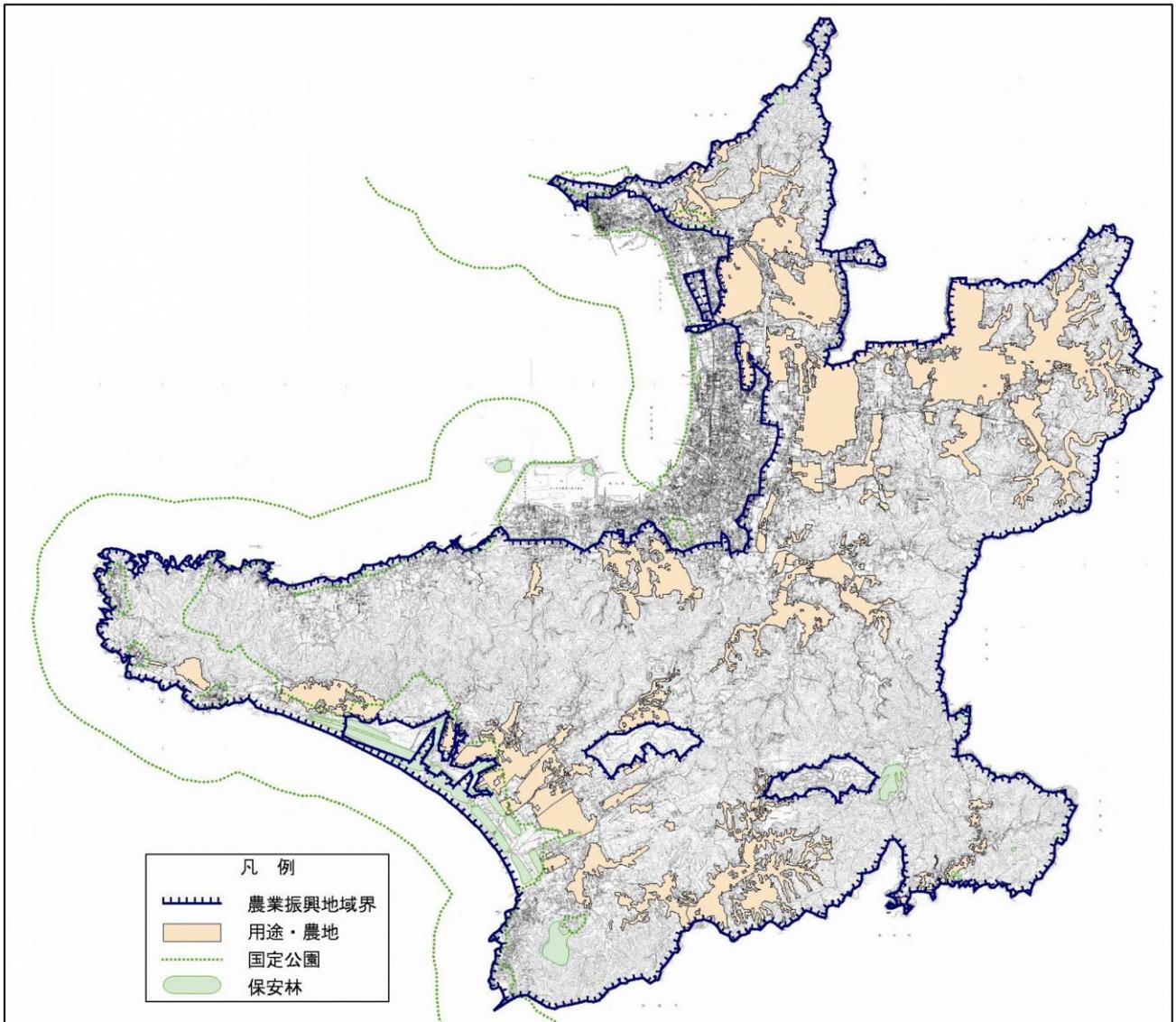


図 土地利用規制図

(6) 交通特性

(6) - 1 交通流動

平成 27 年国勢調査を基に、通勤・通学流動を整理すると、下図の通りである。

流入・流出ともに南房総市が最も多く、次いで鴨川市となっている。この他、流出では、木更津市が多く、流入では鋸南町が多くなっている。

特に、南房総市との結びつきが強く、流出 2,468 人、流入 4,415 人となっている。

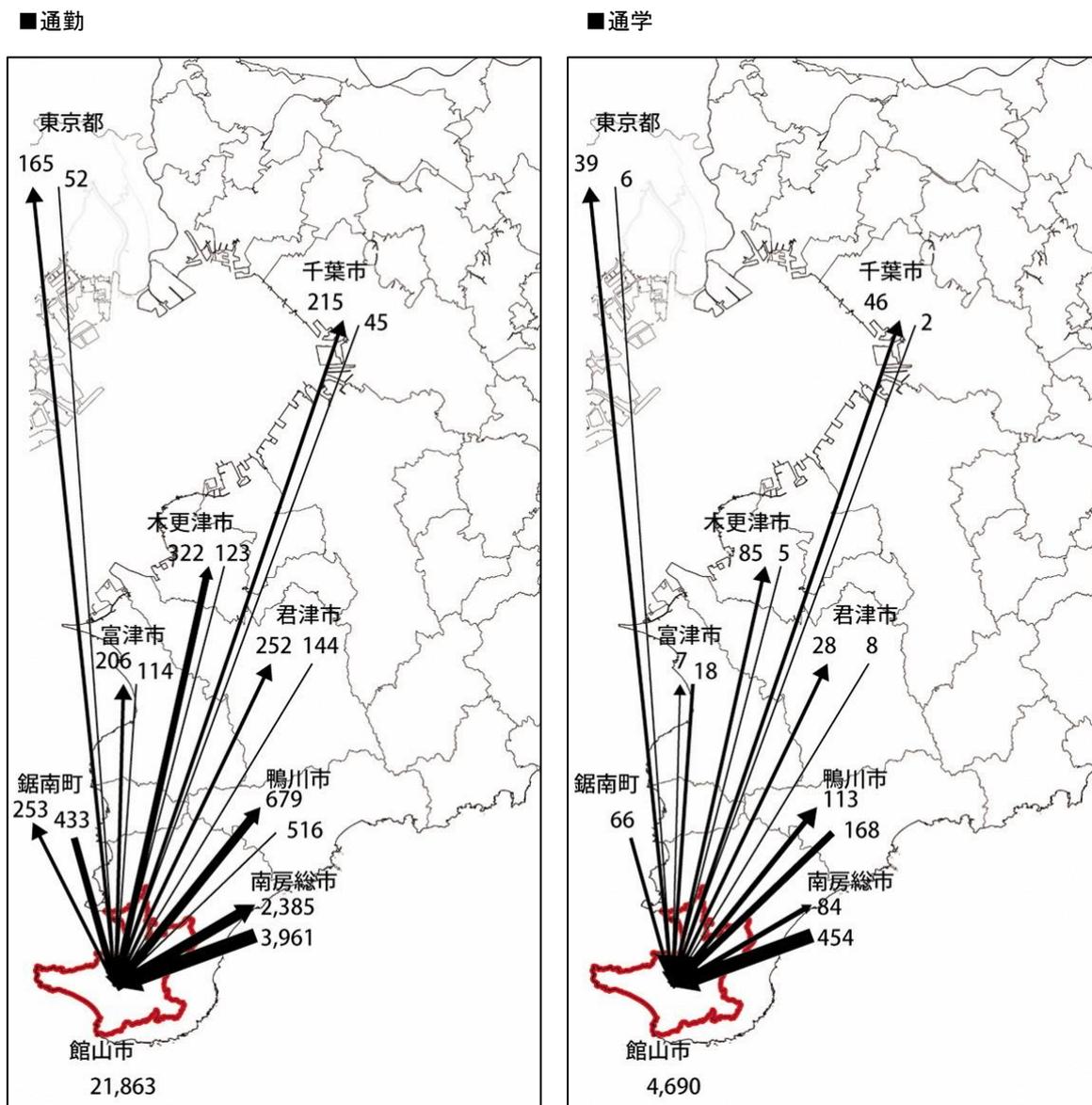


図 流出・流入状況図 (資料:平成 27 年度国勢調査)

(6) - 2 交通機関分担率

利用交通手段を千葉県及び隣接する市町と比較すると、「自家用車」が最も多く、館山市では68.5%に上っている。(千葉県：31.1%)

館山市のその他の利用交通手段で、他市に比べて比較的利用が多いのは「自転車」となっており、12.1%を占めている。(千葉県：14.1%) また、「徒歩だけ」、「オートバイ」の利用も多く、それぞれ7.4%、2.9%となっている。(千葉県：徒歩だけ4.5%・オートバイ2.5%)

逆に、「鉄道・電車」、「乗合バス」の利用は低く、それぞれ2.0%、4.8%となっている。(千葉県：鉄道37.0%・乗合バス2.0%)

本市の場合、鉄道駅が3つしかなく、他の地域の公共交通機関はバスのみとなっており、本数も多くないことから、自家用車への依存が高くなっていると考えられる。

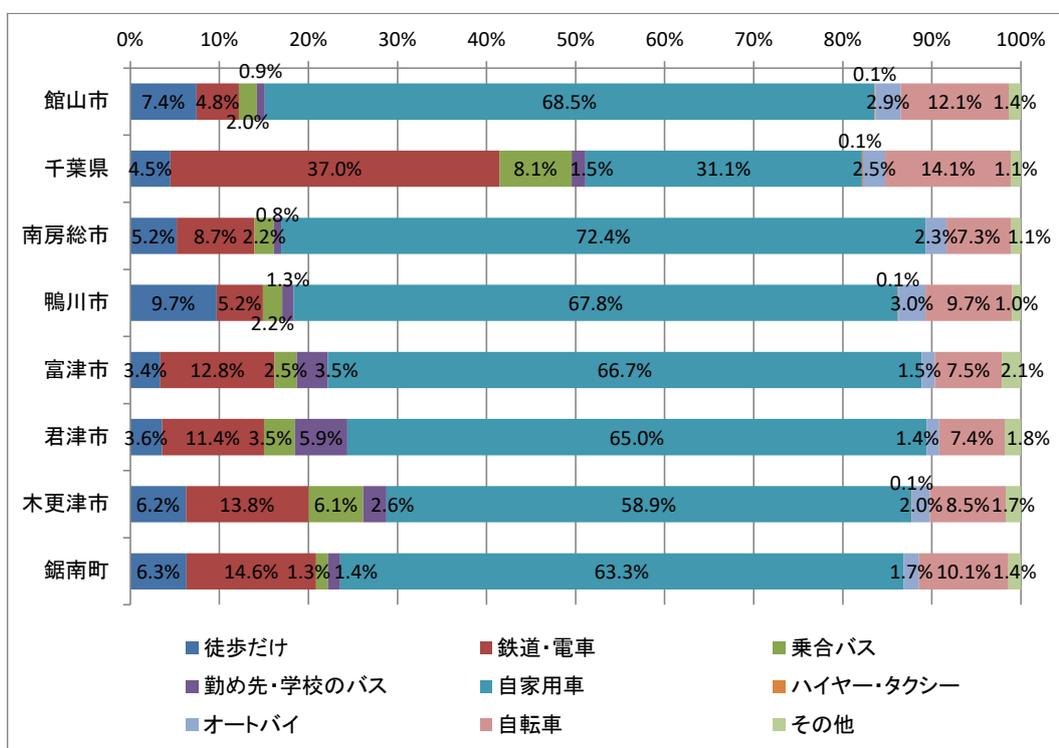


図 館山市及び千葉県、隣接市町の利用交通機関分担率 (資料：平成22年度国勢調査)

(6) - 3 道路網

本市の道路網は、国道 127 号、128 号及び 410 号と主要地方道 86 号（館山白浜線）、88 号（富津館山線）などにより、中心市街地から放射状の主軸が形成されている。また、西部から南部にかけては、県道 257 号（南安房公園線）が各地区の集落を連絡するとともに、海岸線に沿った周遊道路となっており、宿泊施設や観光施設が点在している。



図 道路の状況（資料：安房土木事務所管内図）

(6) - 4 自動車交通の状況

①自動車保有台数

本市の車種別所有自動車台数は、18,913台（2017年：平成29年）となっており、そのうち約81%が乗用自動車となっている。

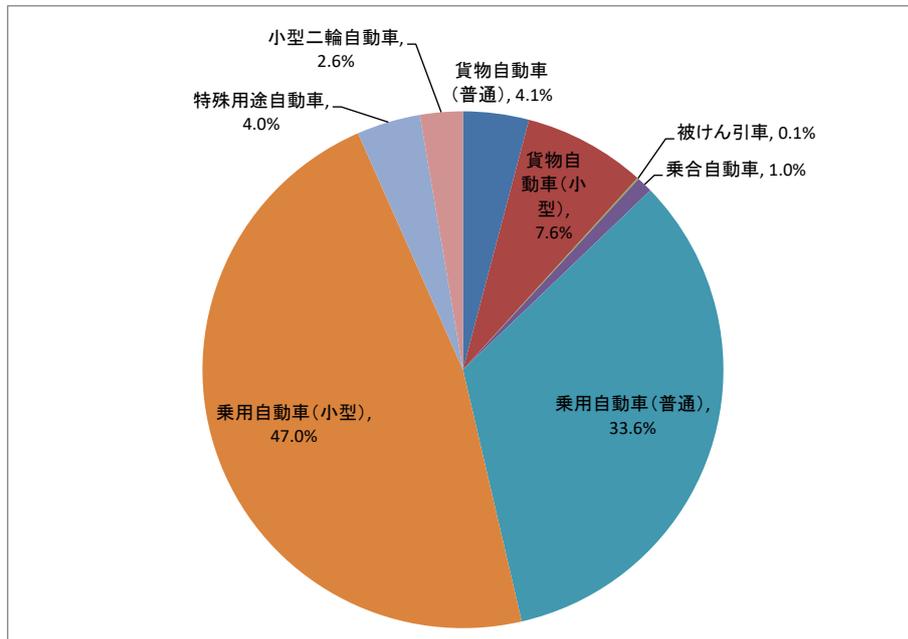


図 車種別所有自動車台数（資料：千葉県統計年鑑）

本市の車種別所有自動車台数の推移を見ると、軽自動車と普通車（乗用自動車）が減少傾向にあるが、小型車（乗用自動車）は一貫して増加傾向にある。

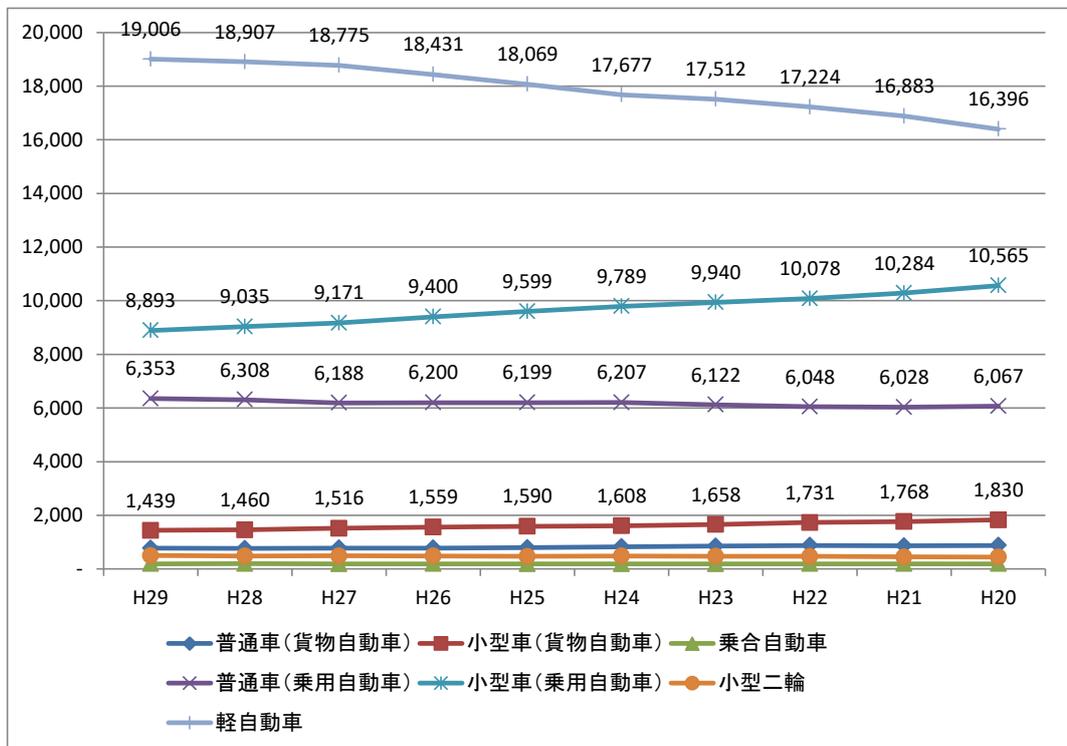


図 車種別所有自動車台数の推移

②運転免許返納者

本市の運転免許返納数は増加傾向にあり、平成 27 年以降 200 人を超えている。

また、65 歳以上のうち、それぞれの年代に占める運転免許保有者の割合は、「65 歳～69 歳」では 83.6%、「70 歳～74 歳」では 70.1%に上っている。

こうした中、高齢で運転ができない人向けに、館山市やバス事業者による運転免許返納者への優遇措置などが実施されている。

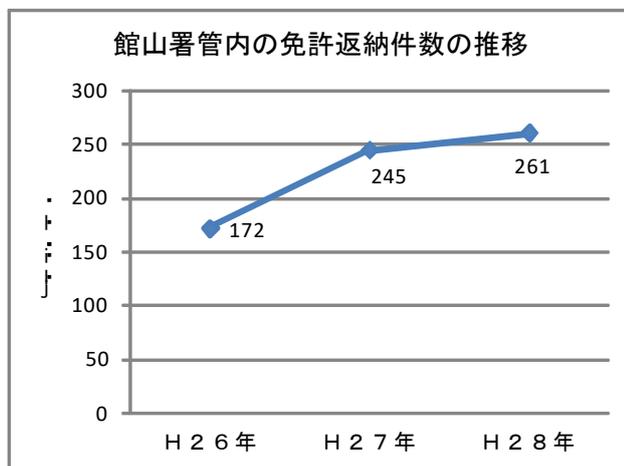


図 館山署管内の免許返納件数の推移

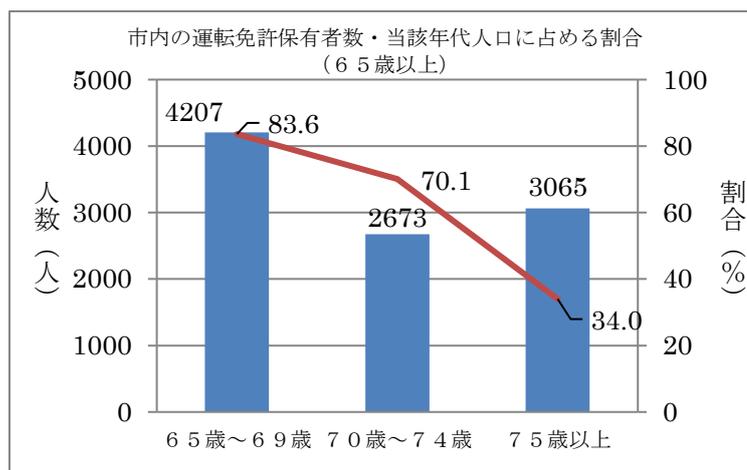


図 市内の運転免許保有者数・当該年代人口に占める割合 (65 歳以上)

■運転免許返納者への優遇措置

実施主体：日東交通グループ・ジェイアールバス関東(株)館山支店

路線バス乗車運賃を半額

平成 23 年 7 月から実施

『ノーカー・サポート優待証』の提示が必要

※他の事業者が実施しているサービス

- ・タクシー運行事業者 (館山署管内の 8 タクシー会社)

- 65 歳以上の返納者・運賃の 1 割引き・運転経歴証明書の提示

- ・館山市

- 75 歳以上の返納者

- バス回数券・タクシー利用助成券・市内共通商品券

- (いずれも 5,000 円相当・1 回限り)

(7) 施設分布状況

(7) - 1 公共・公益施設

館山市の公共・公益施設は、中心市街地である館山・北条地区に多く分布している。

学校や子育て支援施設、地域コミュニティ施設などは、各地区に1箇所程度立地している以外はほとんど見られない。

館山警察署は、老朽化、狭隘化が著しいため、2021年度（平成33年度）を目途に庁舎移転の計画を進めている。

警察署移転予定地のイメージ



図 移転予定地イメージ（出典：千葉県ホームページ）

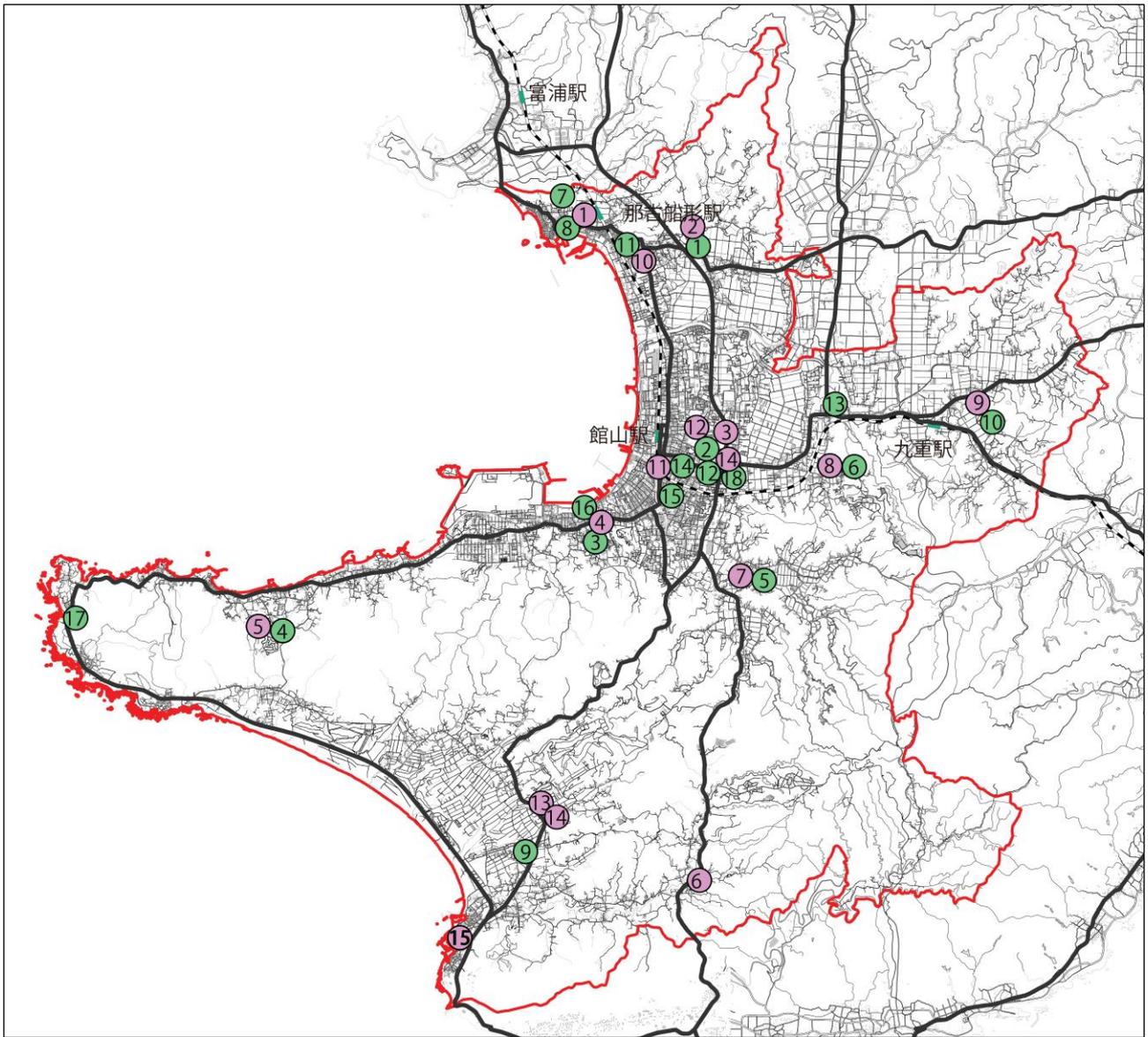


図 公共施設位置図（教育施設・子育て支援施設・幼児・児童施設）（出典：館山市公共施設等総合管理計画）

表 教育施設・子育て支援施設・幼児・児童施設

学校教育系施設		子育て支援施設・幼児・児童施設	
小学校		幼稚園	
① 船形小学校		① 那古幼稚園	
② 那古小学校		② 北条幼稚園	
③ 北条小学校		③ 館山幼稚園	
④ 館山小学校		④ 西岬幼稚園	
⑤ 西岬小学校		⑤ 豊房幼稚園	
⑥ 神余小学校		⑥ 館野幼稚園	
⑦ 豊房小学校		⑦ 白百合幼稚園（私立）	
⑧ 館野小学校		こども園	
⑨ 九重小学校		⑧ 船形こども園	
中学校		⑨ 房南こども園	
⑩ 第一中学校		⑩ 九重こども園	
⑪ 第二中学校		公立保育園	
⑫ 第三中学校		⑪ 純真保育園	
小中一貫校		⑫ 中央保育園	
⑬ 房南小学校・房南中学校（房南学園）		⑬ 館野保育園	
その他施設		私立保育園	
⑭ 学校給食センター		⑭ 聖アンデレ保育園（北条）	
⑮ （旧）神戸小学校		⑮ 館山教会附属保育園（北条）	
⑯ （旧）富崎小学校		⑯ 館山ユネスコ保育園（館山）	
		⑰ 子育て保育園	
		幼児・児童施設	
		⑱ 元気な広場	

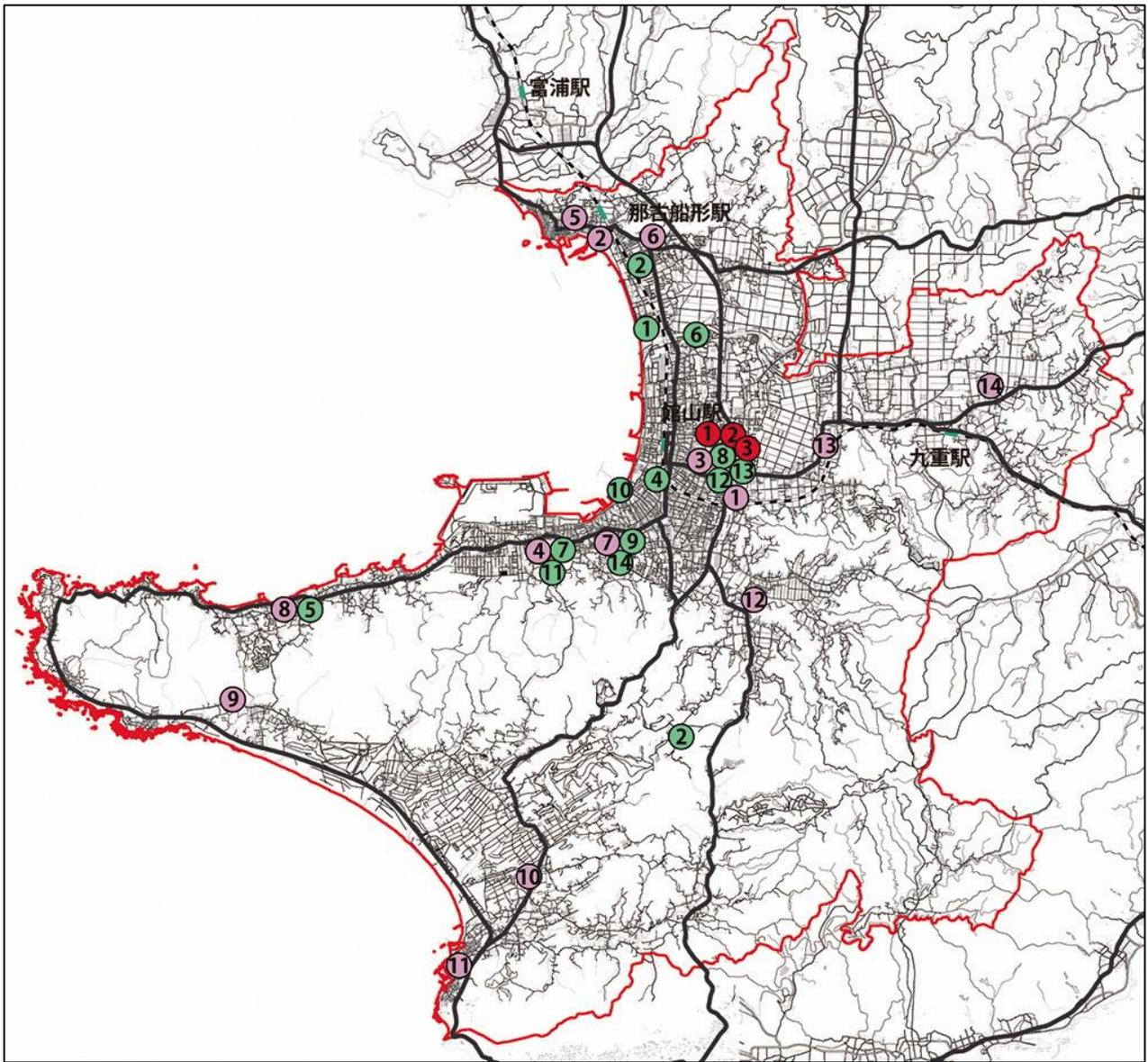


図 公共施設位置図（行政施設・スポーツ・文化・レクリエーション施設）（出典：館山市公共施設等総合管理計画）

表 行政施設・スポーツ・文化・レクリエーション施設

行政施設	地域コミュニティ施設	スポーツ・文化・レクリエーション施設
① 館山市役所	複合	スポーツ施設
② 館山警察署	① コミュニティセンター	① 市民運動場
③ 安房都市消防本部	学習施設	② 出野尾多目的広場
	② 若潮ホール	③ 第一柔剣道場（一中敷地内）
	③ 菜の花ホール	④ 市民体育館（二中敷地内）
	④ 豊津ホール	⑤ 西岬市民体育館
	地区公民館	⑥ 温水プール
	⑤ 船形地区公民館	⑦ 50mプール
	⑥ 那古地区公民館	⑧ 弓道場
	⑦ 館山地区公民館	文化・観光施設
	⑧ 西岬地区公民館	⑨ 博物館（本館・館山城）
	⑨ 西岬地区公民館分館	⑩ 渚の駅たてやま
	⑩ 神戸地区公民館	⑪ 赤山地下壕跡
	⑪ 豊崎地区公民館	⑫ 図書館
	⑫ 豊房地区公民館	⑬ 都市公園（北条中央公園）
	⑬ 館野地区公民館	⑭ 都市公園（城山公園）
	⑭ 九重地区公民館	
	福祉	
	⑮ 老人福祉センター（湊）	
	⑯ 老人福祉センター（出野尾）	

(7) - 2 主な商業施設

主な商業施設は、市街地及び国道バイパス沿いに集中している。

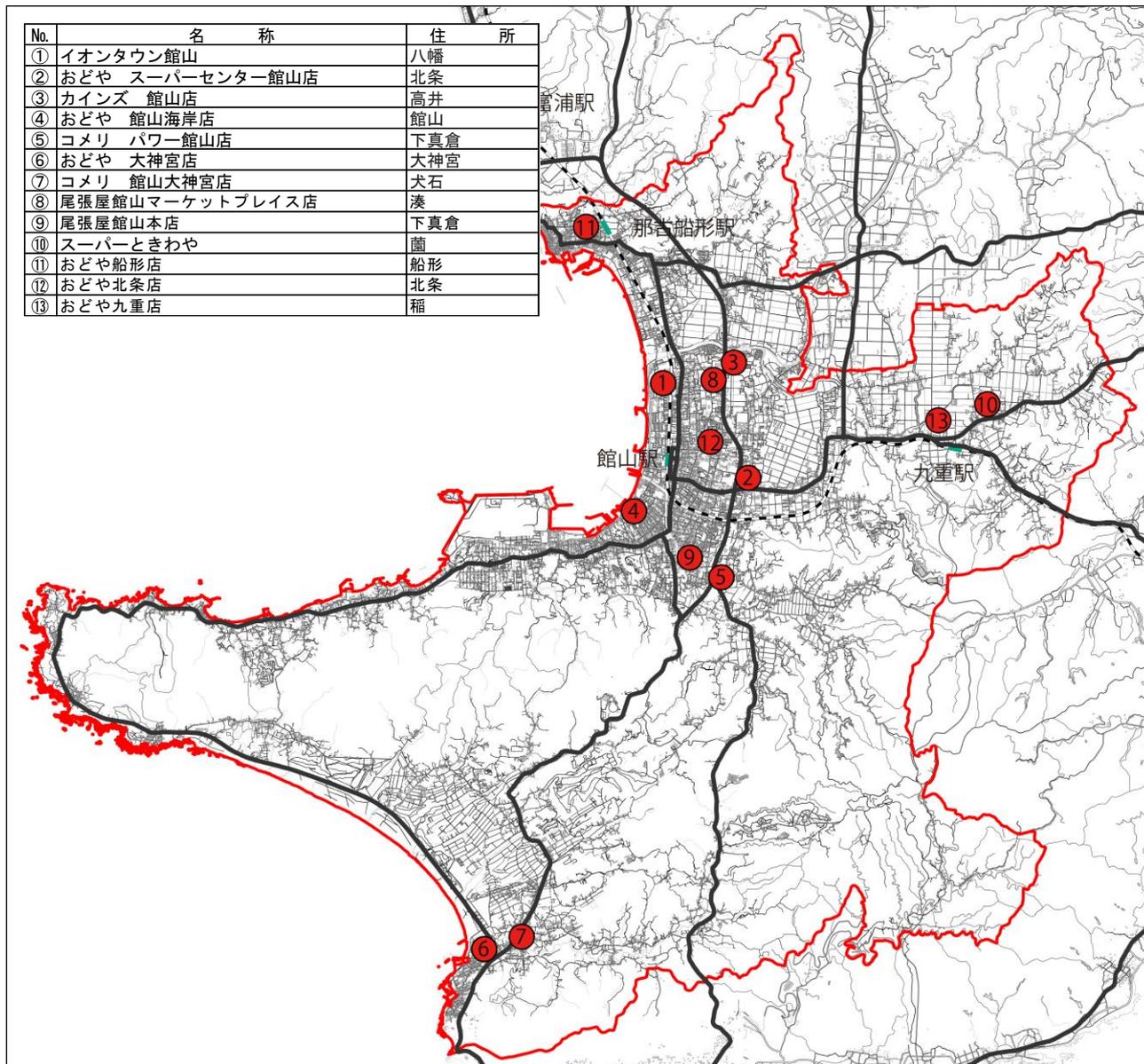


図 主な商業施設の分布状況

(7) - 3 医療施設

医療施設は、館山駅周辺（北条地区・館山地区・館野地区）に集中している。

②館山病院は昭和40年に建設され、老朽化が進んでいることから、2023年開院を目指し、館山バイパス沿いへ新築移転する計画が進んでいる。

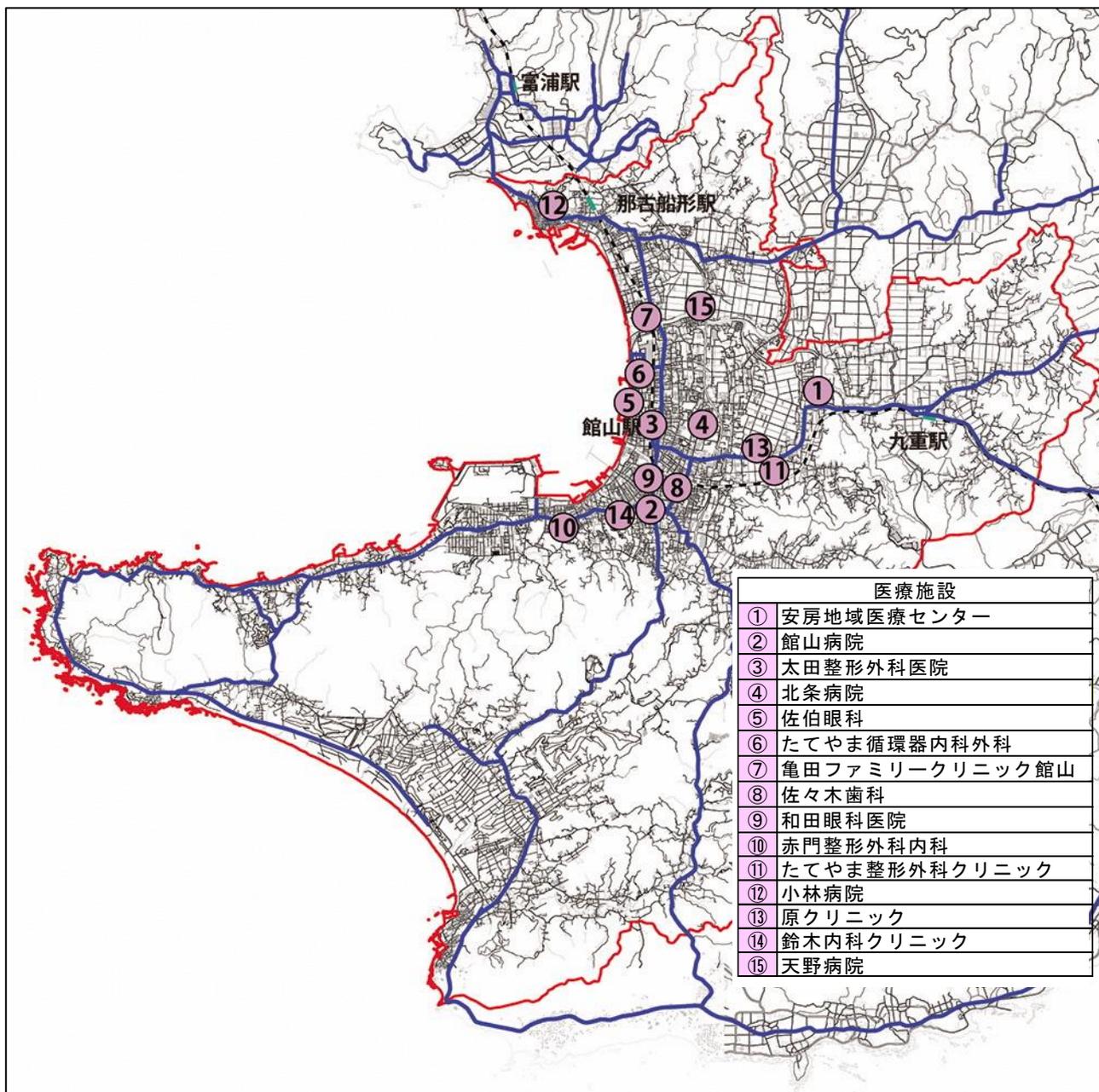


図 医療施設の分布状況（市民アンケート調査（良く行く外出先）上位15位の病院を記載）

(8) 公共交通の現状

(8) - 1 公共交通の運行状況

①公共交通の運行状況

市内の鉄道路線は、JR内房線が北部から東部にかけて走っており、市内には3駅（那古船形駅・館山駅・九重駅）が所在している。

バス路線は、市域北部及び東部において館山日東バス、市域西部及び南部においてJRバス関東が運行され、東京湾アクアラインや館山自動車道の開通により、東京駅・バスタ新宿や羽田空港・横浜、千葉市内などを結ぶ高速バスが運行されている。

この他、館山夕日桟橋では、毎年2月、3月に東京と伊豆大島を結ぶ高速ジェット船が寄港するほか、花火大会等のイベントに合わせたにっぼん丸などの停泊、おがさわら丸の寄港など、海上交通やクルーズ船の誘致に力を入れ、観光振興に取り組んでいる。

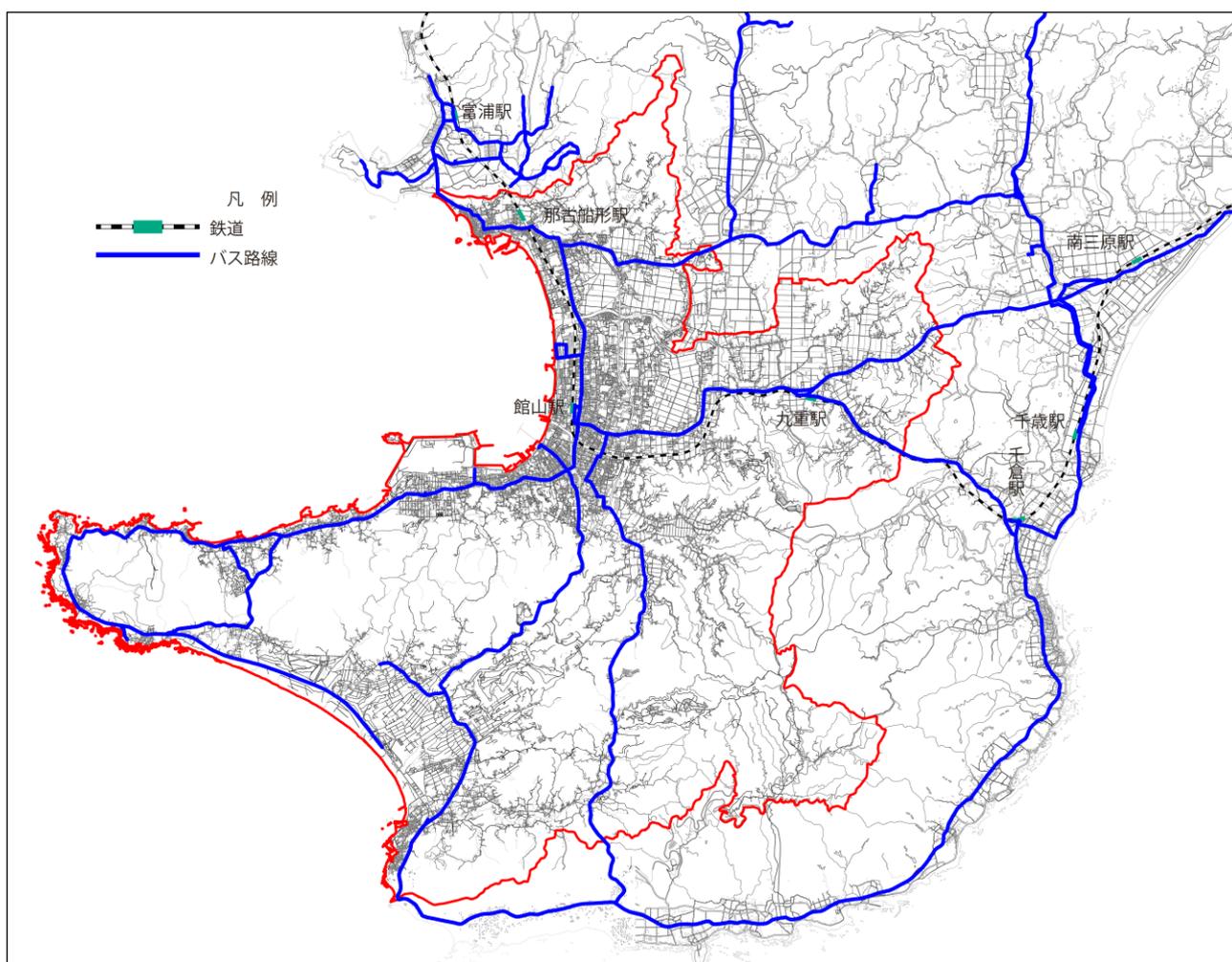


図 館山市の公共交通（資料：館山市）

②バス・タクシー台数の推移

市内のバス・タクシー台数の推移は、2008年（平成20年）から見ると、いずれも減少しており、定期バスは8台、タクシーは9台減少しているが、近年では横ばいとなっている。

観光バスは、2016年（平成28年）からは減少しているものの、ほぼ横ばいとなっている。

タクシーは、現在3社が運行している。2018年（平成30年）5月に、市内の1事業者が経営難等を理由に廃業した。

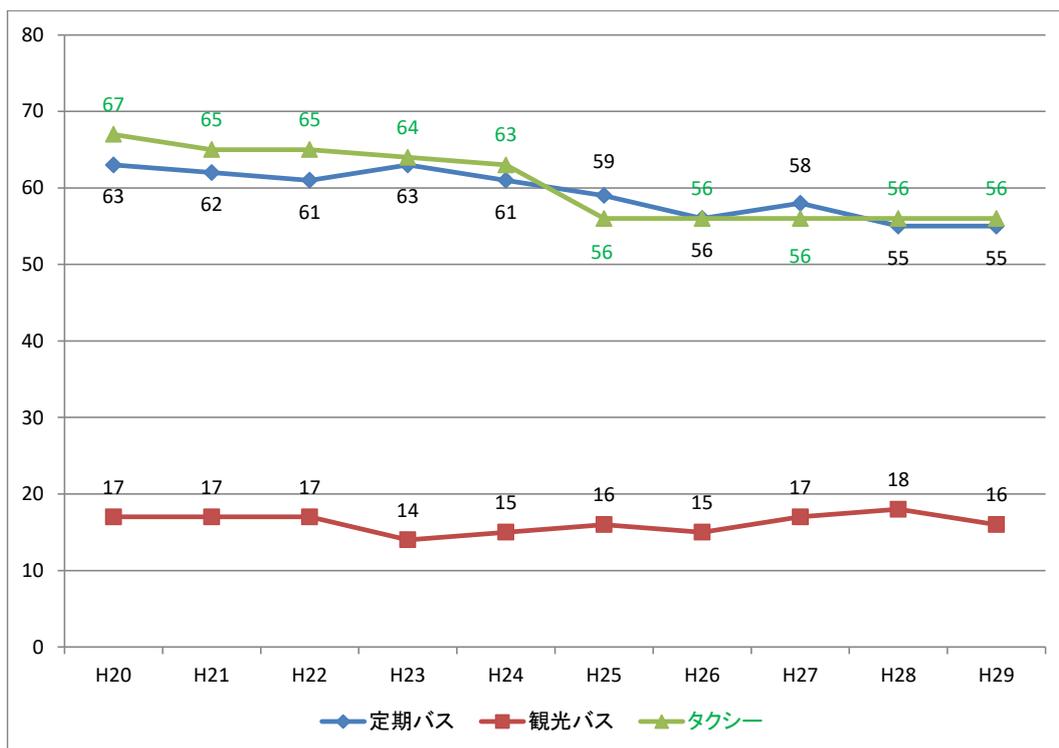


図 バス・タクシー台数の推移（資料：館山市統計書）

表 タクシー事業者

事業者名	所有台数	所在地
鏡浦タクシー（株）	13	館山市北条 1882
南房タクシー（株）	13	館山市北条 2199-4
(有)晝夜タクシー	6	館山市船形 319-12

(8) - 2 公共交通の利用状況

①路線バス

市内の路線バス事業者は、館山日東バス及びJRバス関東の2社となっており、系統は、日東バス6路線、JRバス関東2路線となっている。

JRバス関東の南房州線（館山駅～安房神戸～安房白浜）は、2往復が高速バスとして運行されている。

最も本数が多いのは「館山航空隊～なむや」で平日17本、休日11本、次いでJRバス関東「館山駅～南房パラダイス」平日15本、休日14本、JRバス関東「館山駅～安房白浜」平日14本、休日12本となっているほかは、一日4～6本程度となっている。

市内を走る路線バスは、年々利用者が減少しており、館山市の補助金額も年々増大している。今後は、ニーズをしっかりと把握し、路線網を見直していく必要がある。

最近の動きとしては、2017年（平成29年）12月1日（金）から、JRバス関東が洲の崎線において、買物が不便な地域住民の声を受け、「おどや館山海岸店」及び「渚の駅たてやま」に停車する「ショッピングライナー」（2往復）を新設した。

■ JRバス

運行区間		本数
南房州本線	館山駅～安房神戸～安房白浜	平日：14 土曜・休日：12
洲の崎線	館山駅～南房パラダイス	平日：15 土曜・休日：14

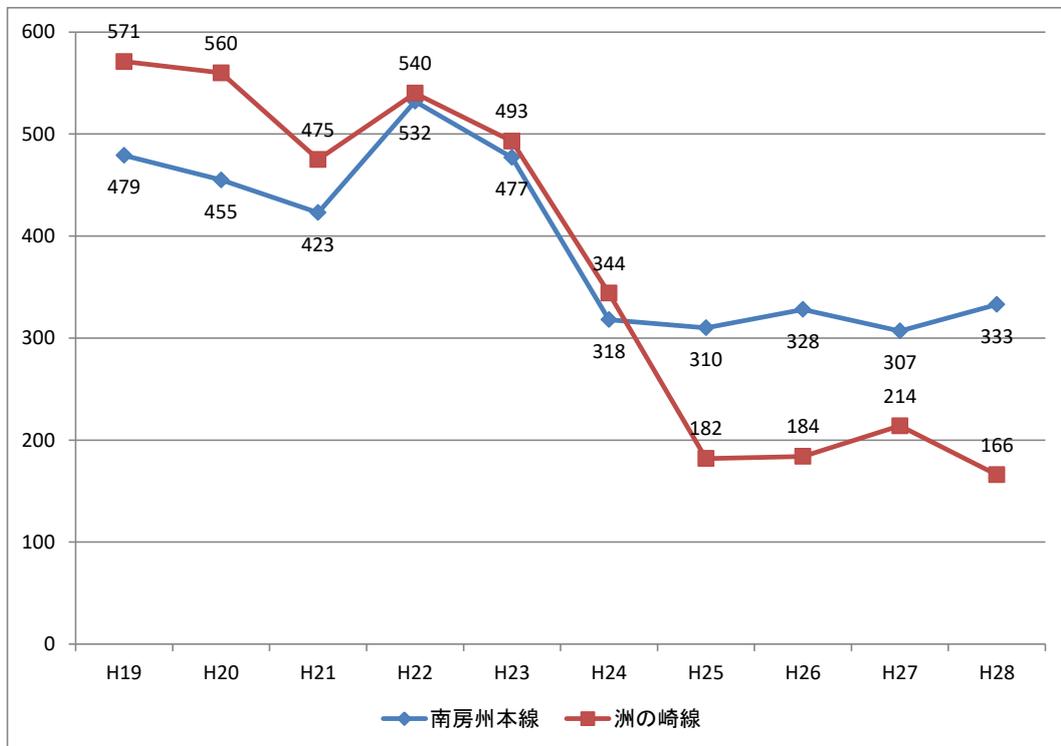


図 JRバス運行状況 (資料：館山市統計書)

■館山日東バス

運行区間		本数
市内線	館山航空隊～なむや	平日：17 土曜・休日：11
館山鴨川線	館山駅～亀田病院	平日：5 休日：4
千倉線	館山駅～平館車庫	平日・休日：5
豊房線	館山駅～安房白浜	平日・休日：4（白浜行き）平日・休日：5（館山行き）
丸線	館山駅～川谷・細田	平日：6 土曜・休日：4
平群線	館山駅～平群車庫	平日・休日：4

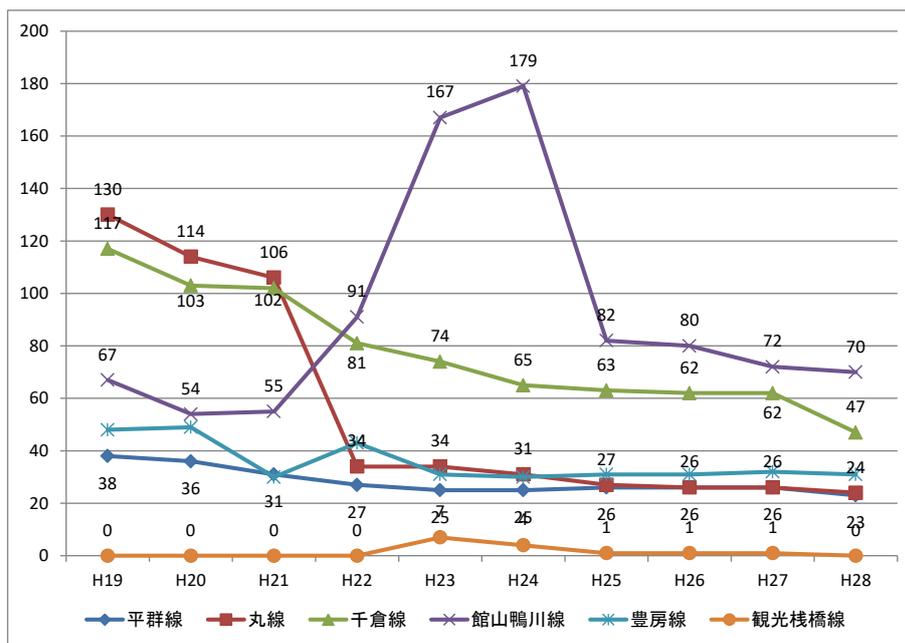
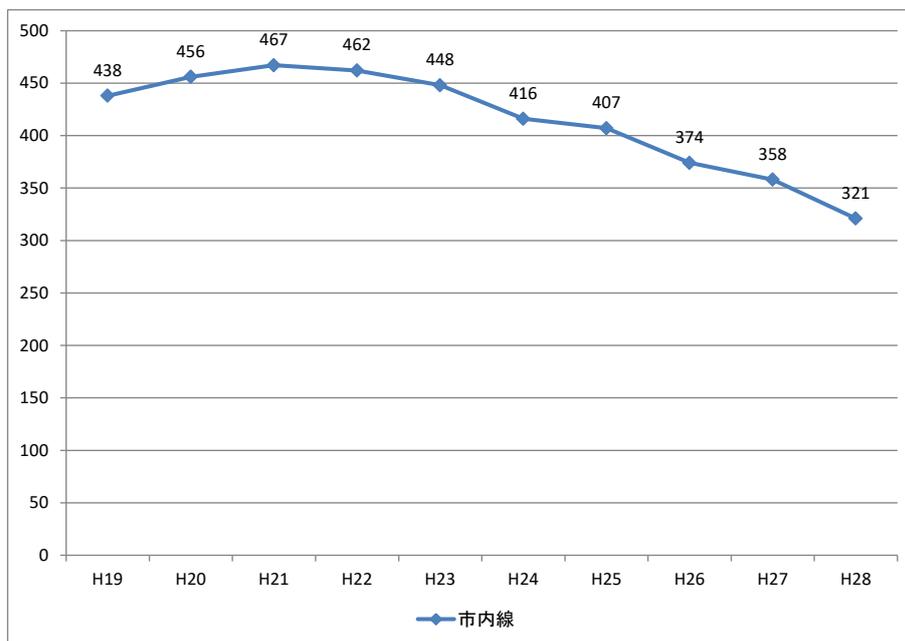


図 館山日東バス運行状況（資料：館山市統計書）

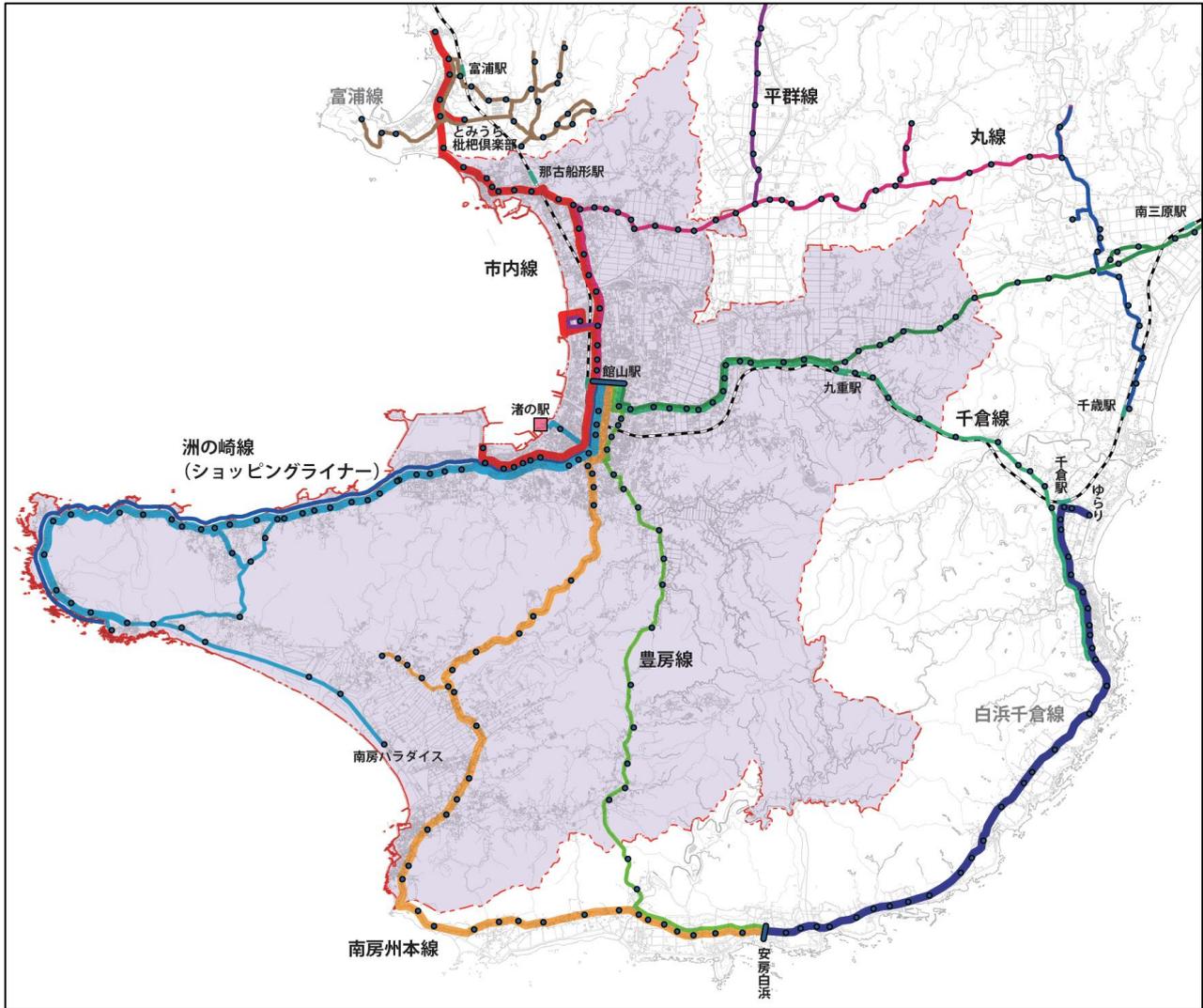


図 バス路線図（資料：各バス事業者路線図等）

館山市及び南房総市の2市により、館山日東バスが運行する3路線に補助金を拠出し、運行を維持している。

表 路線バス運行補助金

路線名	補助金額（単位：千円）※前年度運行実績による		
	平成30年度	平成29年度	平成28年度
丸・平群線（館山駅～那古～三芳～平群車庫/川谷・細田）	10,493	8,922	8,180
豊房線（館山駅～豊房～神余～安房白浜）	4,244	3,989	4,066
千倉線（館山駅～九重駅～千倉・平館車庫）	3,066	3,120	1,509
館山市補助額合計	17,803	16,031	13,755

②高速バス

本市の高速バスは、JRバス関東・日東交通が共同で、館山駅・安房白浜駅を起終点とする東京駅ゆき（房総なのはな号）、新宿駅ゆき（新宿なのはな号）計38本／日を行っており、一部の便は洲の崎線（館山駅～休暇村・伊戸漁港）及び南房州本線（館山駅～安房神戸～安房白浜）に直通し、館山駅より先の区間を一般路線バスとして運行している。

また、平成30年5月11日（金）から、毎週金曜日に限り、飲み会帰りの利用者や単身赴任者の利便性向上のため、館山地区及び西岬方面休暇村館山ゆきの「フライデーバス」の実証運行が行われている。このバスは、東京駅19時50発の高速バスからの直行便となっており、館山駅22時発、休暇村館山22時19分着となっている。

また、ちばシティバスと日東交通、館山日東バスが共同で運行する「南総里見号」（千葉駅・千葉みなと駅～館山駅・安房白浜駅：23本／日）を、京急バス・日東交通が共同で羽田空港・横浜線（館山駅前～羽田空港・横浜駅：8本／日）運行している。

高速バス利用者への駐車場としては、「南総文化ホール」及び「とみうら枇杷倶楽部」に無料駐車場、館山駅周辺に有料駐車場が設置されている。

■ JRバス・日東交通

東京駅ゆき （房総なのはな号）	本数	27
	停留所	伊戸漁港・休暇村前・安房白浜⇄館山駅 ⇄東京駅日本橋口・東京駅八重洲南口
新宿駅ゆき （新宿なのはな号）	本数	11
	停留所	館山駅⇄バスタ新宿（新宿駅新南口）

※館山駅から休暇村・伊戸漁港ゆき、神戸経由安房白浜ゆきは、一般路線バスとして運転

■ 京浜急行バス・館山日東バス

羽田空港・横浜駅ゆき	本数	8
	停留所	館山駅前⇄羽田空港第1ターミナル⇄羽田空港第2ターミナル⇄横浜駅東口

■ ちばシティバス・日東交通・館山日東バス

千葉駅・千葉みなと駅 ゆき	本数	23
	停留所	安房白浜駅・館山駅前⇄千葉駅⇄千葉みなと駅

※各路線の運行本数は、平成31年1月現在

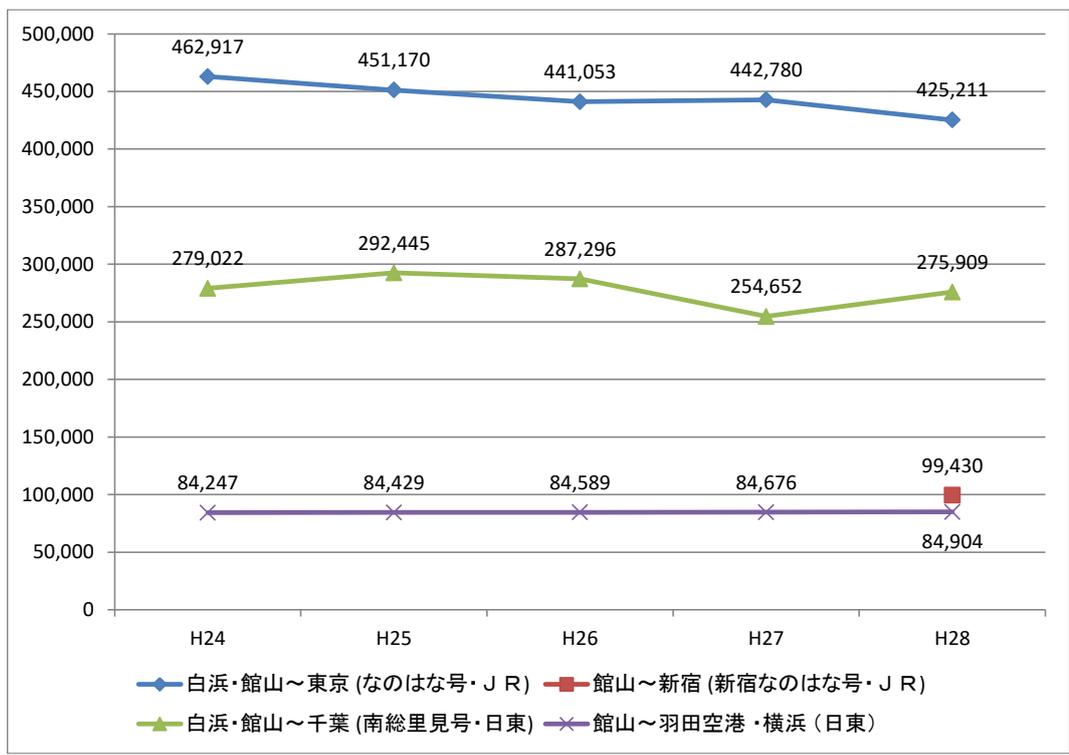


図 高速バス利用者数の推移（単位：人）（資料：館山市統計書）

③スクールバス

スクールバスは、遠距離通学を支援し、小中学生の安全・安心を確保する目的で、以下の5路線が運行されている。

2017年4月に、さかなクンが外装をデザインした「さかなクンバス」がデビューし、出発式が「渚の駅」たてやまで行われた。

車両は、中型及びマイクロが導入されている。

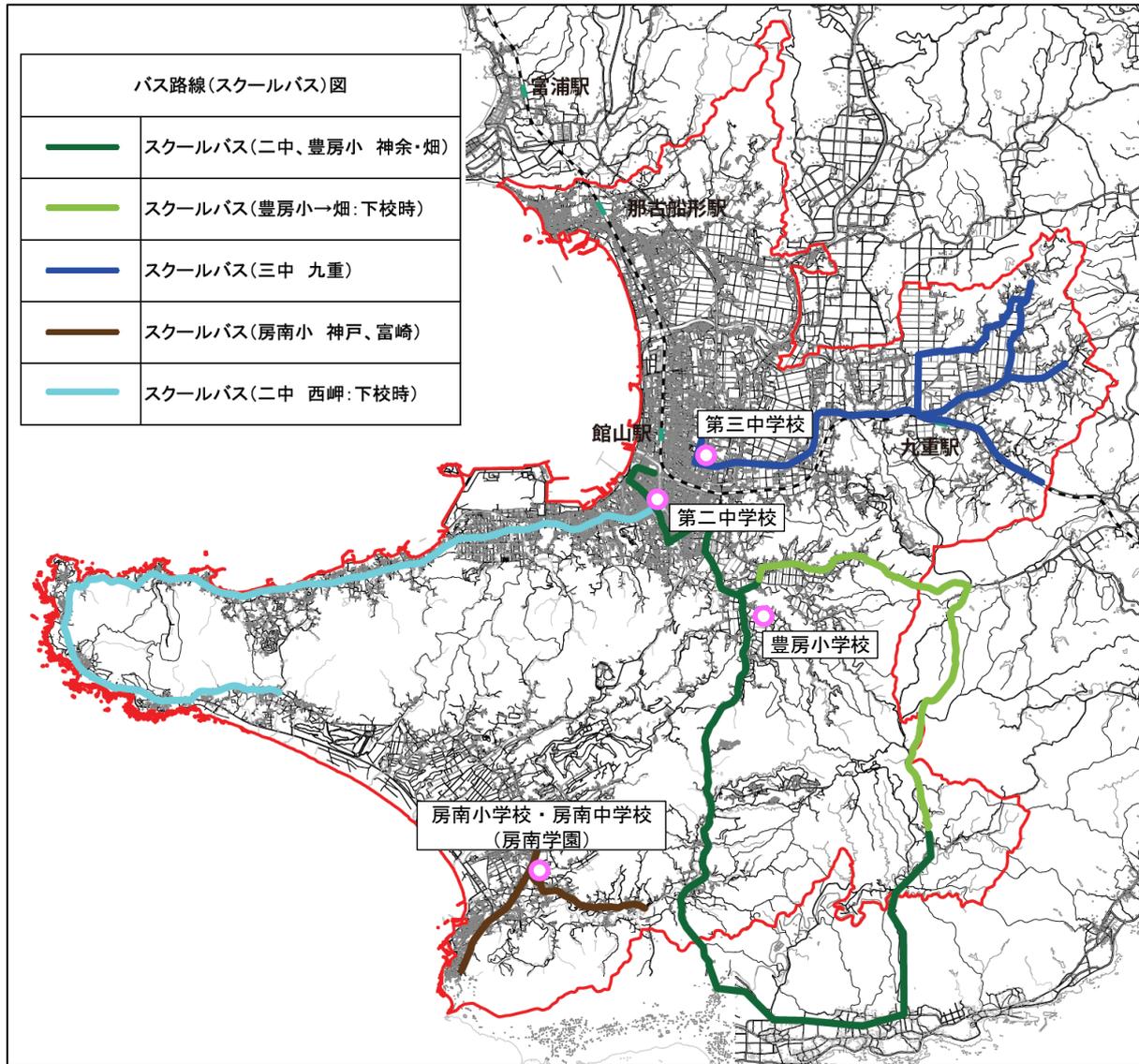


図 スクールバス路線



図 さかなクンバス

⑤鉄道

市内には、館山駅をはじめ、那古船形駅、九重駅の3駅があり、平日・休日ともに20本前後運行しているが、利用者数は減少傾向にある。

表 JR内房線運行本数（資料：JR東日本時刻表 平成31年1月現在）

駅名	方面	平日	土曜・休日
那古船形駅	上り	21	21
	下り	22	21
館山駅	上り	21	23
	下り	18	18
九重駅	上り	17	17
	下り	18	18

※館山駅の土曜・休日上り2本は、特急「新宿さざなみ号」

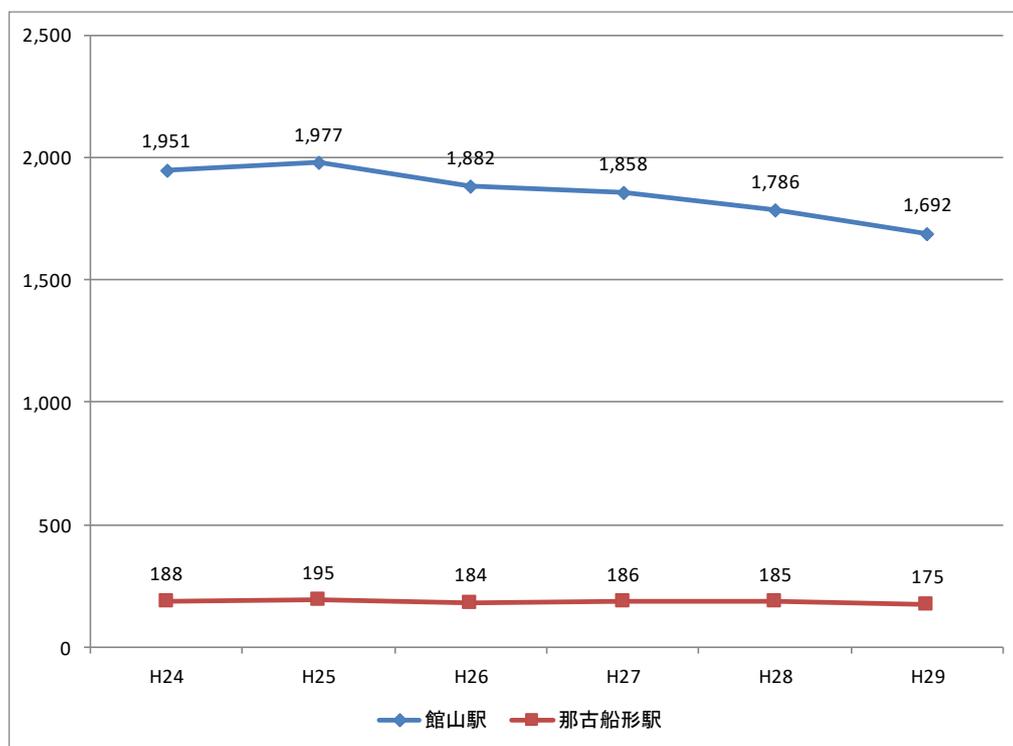


図 駅別乗車人員（単位：人）（資料：館山市統計書）

※九重駅は無人のため、データなし

⑥海上交通

館山港は、東京湾の入口にあり、北・東・南を陸で囲まれ、別名「鏡ヶ浦」と呼ばれるほど波が静かな湾であり、クルーズ客船や高速ジェット船のほか、訓練目的の帆船、実習船などが寄港するほか、海岸沿いには“渚の駅”たてやまがあり、展望デッキ、館山夕日棧橋などが整備された交流拠点となっている。

毎年、小笠原諸島へ行く「おがさわら丸」や客船にっぽん丸、2月～3月の早春には、東京（竹芝）～館山～大島を結ぶ東海汽船（株）の高速ジェット船「セブンアイランド」が寄港する。館山から伊豆大島への利用のほか、所要時間が最も早く（約75分）、渋滞等に左右されないメリットをPRし、東京から館山間の利用促進にも取り組んでいる。

■表 平成30年度館山夕日棧橋への船舶寄港

年月日	船舶名
平成30年4月22日(日)	たかたき
平成30年5月19日(土) 平成30年5月24日(木)	おがさわら丸
平成30年8月8日(水)	にっぽん丸
平成30年9月28日(金)	にっぽん丸

■表 東京⇄館山⇄伊豆大島間高速ジェット船（季節運航）

平成30年度運航年月日	船舶名
平成31年2月2日(土) ～3月24日(日)	高速ジェット船 セブンアイランド

出典：館山市HP

■平成30年度 高速ジェット船（季節運航）のダイヤ等

大島ゆき	運航期間	2/2～3/24
	運行日	毎日：1便 2/10～3/10：1便
東京ゆき	運行日	毎日：1便

運行日		毎日	2/10～3/10
東京	発	8:00	12:50
館山	着	9:15	14:05
	発	9:25	14:10
大島	着	10:20	15:05

運行日		毎日
大島	発	15:10
館山	着	15:55
	発	16:05
東京	着	17:25

3. 市民アンケート調査

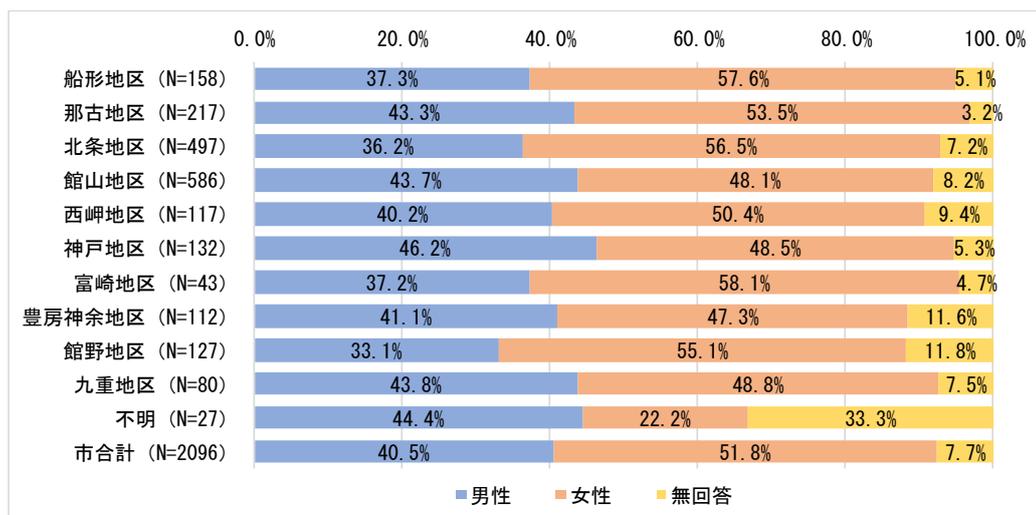
(1) 調査の概要

対象者	・市内にお住まい満 15 歳以上の男女 4,000 人（無作為抽出）				
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性（性別、年齢、居住地等）、外出時交通手段、移動目的 ・日常生活の移動実態（主な行き先、利用交通手段、外出頻度等） ・生活利便施設の利用実態と意識・要望（生活利便施設の利用に対する満足度） ・公共交通の利用実態と意識・要望（運行サービスに対する満足度） ・公共交通の維持・確保意向（効果的な公共交通の利用促進策） 				
調査方法	・郵送による配布・回収				
調査期間	・2018/9/18（火）～2018/9/30（日）				
回答数（N）	・N=2,096（回収率 52.4%）				
回答の内訳	性別	・男性	N=848 (40.5%)	・女性	N=1,086 (51.8%)
		・無回答	N=162 (7.7%)		
	年齢	・10歳代	N=62 (3.0%)	・20歳代	N=70 (3.3%)
		・30歳代	N=142 (6.8%)	・40歳代	N=250 (11.9%)
		・50歳代	N=253 (12.1%)	・60歳代	N=471 (22.5%)
		・70歳代	N=495 (23.6%)	・80歳以上	N=341 (16.3%)
		・無回答	N=12 (0.6%)		
	職業	・会社員・公務員	N=451 (21.5%)	・自営業	N=181 (8.6%)
		・農林水産業	N=72 (3.4%)	・学生	N=63 (3.0%)
		・専業主婦（夫）	N=172 (8.2%)	・パート・アルバイト	N=275 (13.1%)
		・無職（年金生活含む）	N=805 (38.4%)	・その他	N=53 (2.5%)
		・無回答	N=24 (1.1%)		
	地区	・船形地区	N=158 (7.5%)	・那古地区	N=217 (10.4%)
		・北条地区	N=497 (23.7%)	・館山地区	N=586 (28.0%)
		・西岬地区	N=117 (5.6%)	・神戸地区	N=132 (6.3%)
		・富崎地区	N=43 (2.1%)	・豊房神余地区	N=112 (5.3%)
		・館野地区	N=127 (6.1%)	・九重地区	N=80 (3.8%)
		・無回答	N=27 (1.3%)		

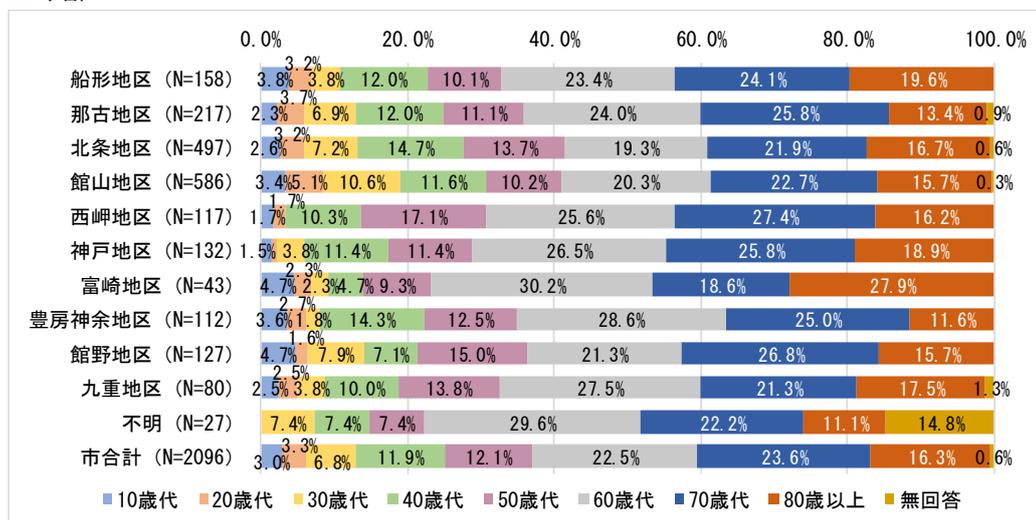
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計値が 100% とならない場合があります。

(2) 地区別属性

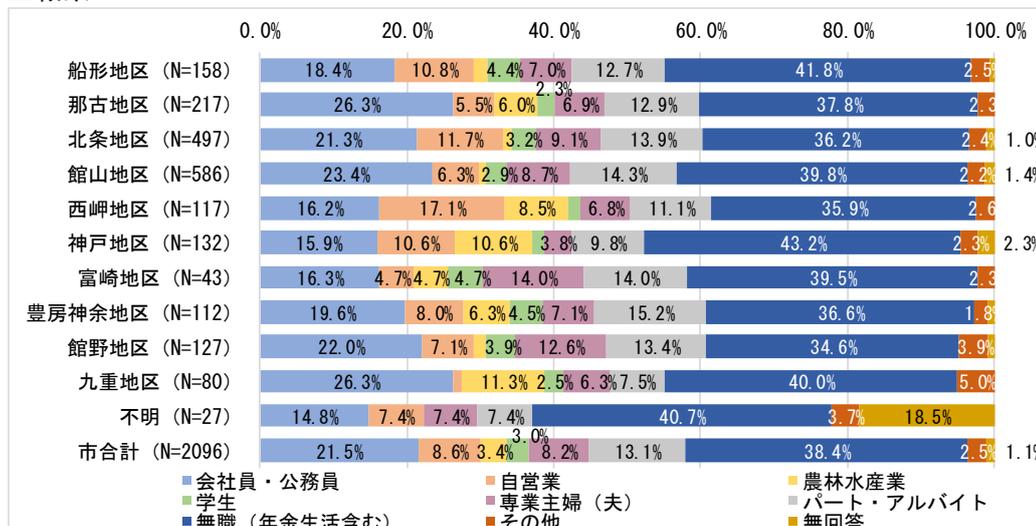
■性別



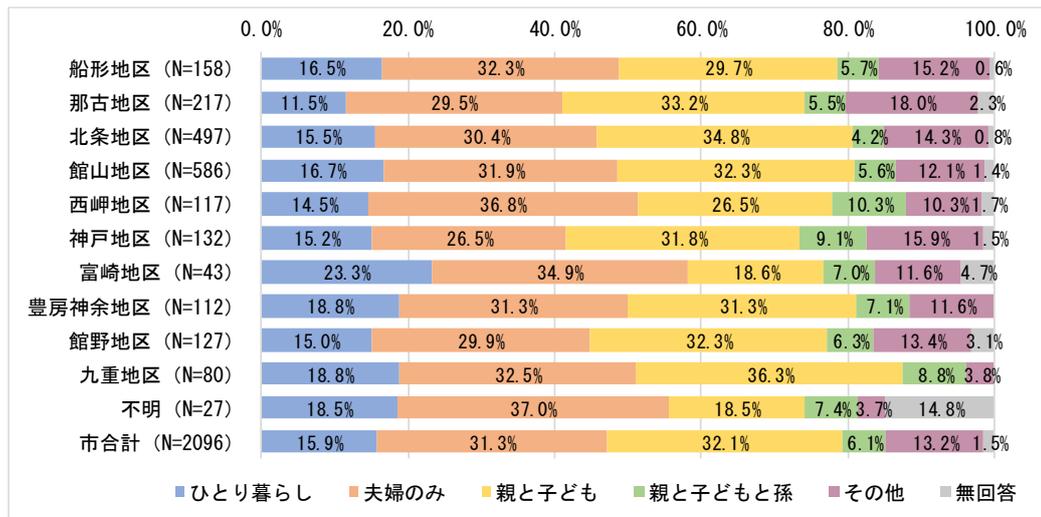
■年齢



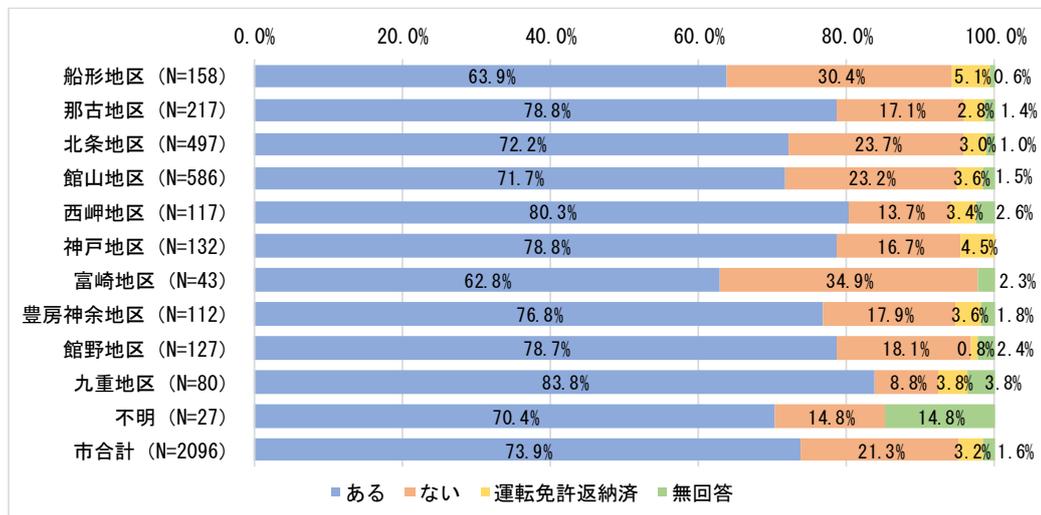
■職業



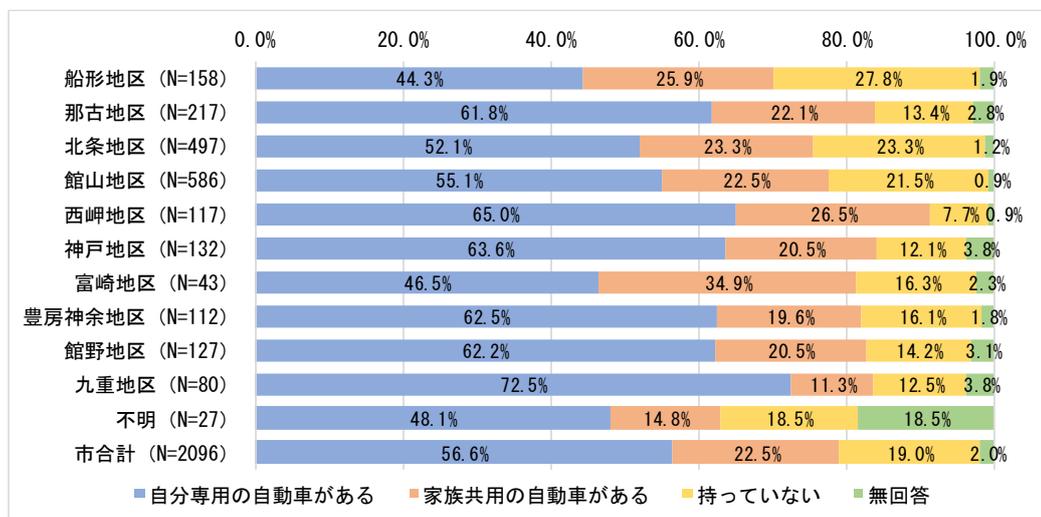
■ 家族構成



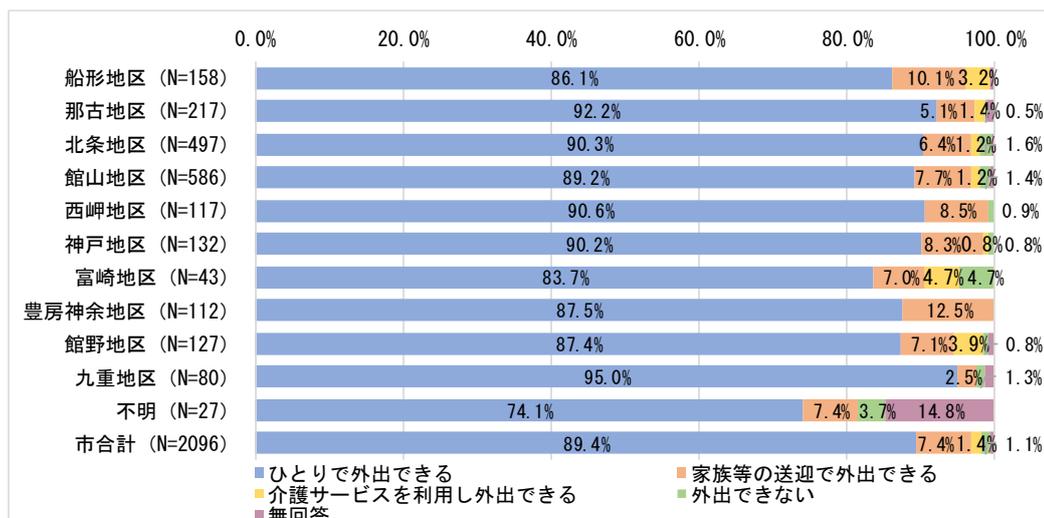
■ 自動車運転免許



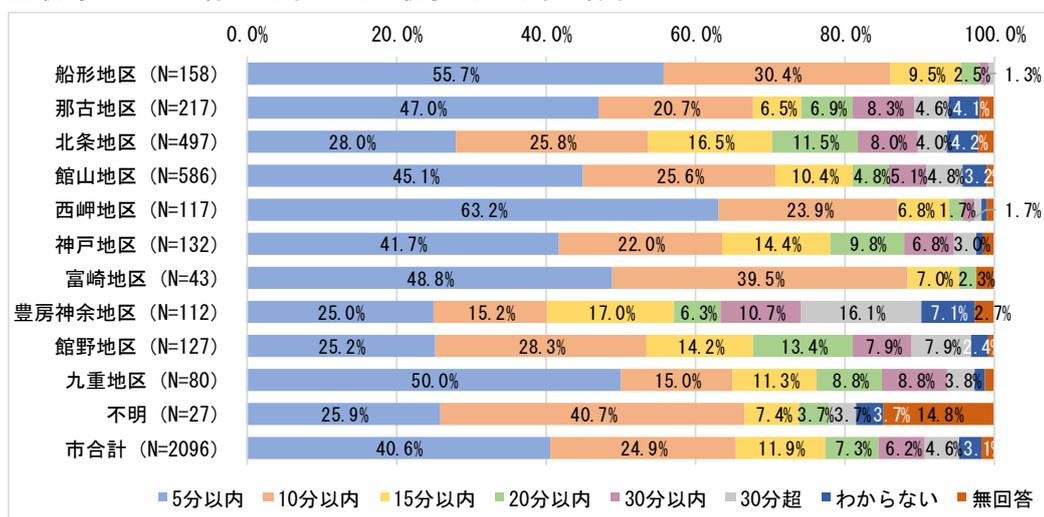
■ 自動車の所有状況



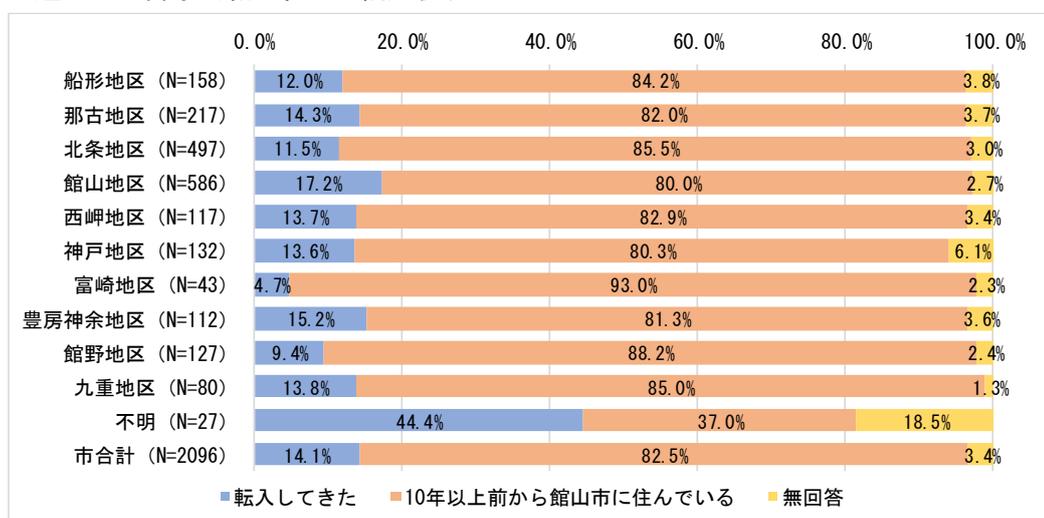
■外出について



■最寄りのバス停又は駅までの徒歩での所要時間



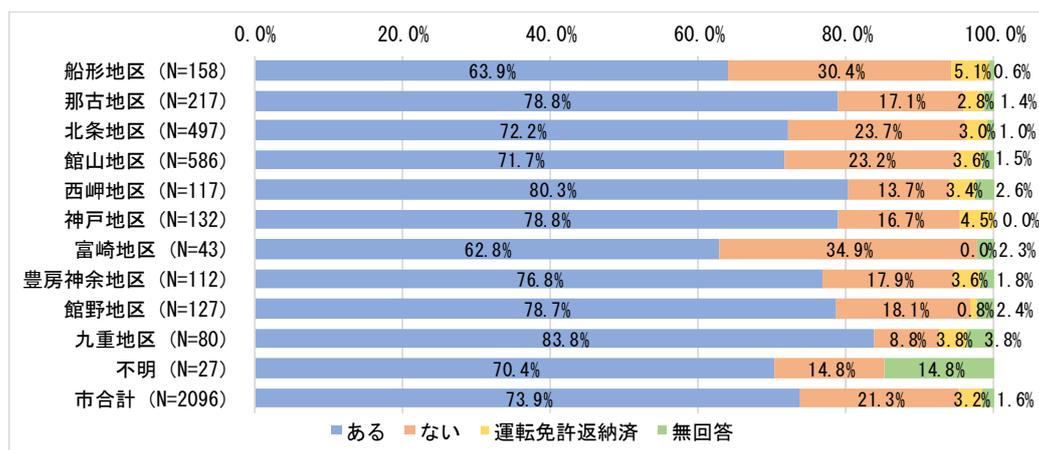
■過去10年間の館山市への転入状況



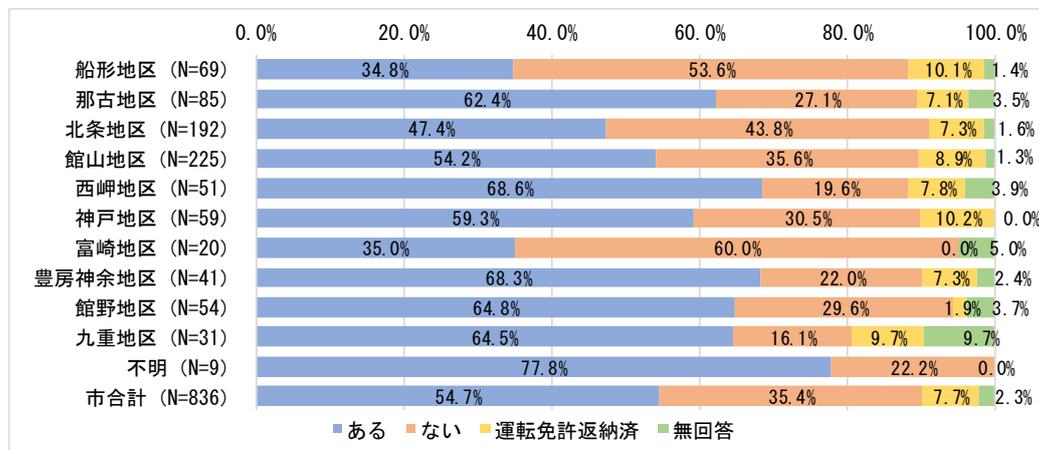
(3) 自動車運転免許保有率及び自家用車の利用状況

- 自動車運転免許証は、73.9%の方が所有しており、免許なし及び免許返納者の割合は24.5%となっている。また、70歳代以上では非所有・返納済が43.1%となっており、半数近くの高齢者が運転できない状況であるため、公共交通網の維持・整備など、移動手手段の確保が必要である。なお、地区別では、船形地区・富崎地区で免許非所有の割合が高くなっている。
- 自家用車保有率については、「自分専用」「家族共用」併せて79.1%の方が普段から使用できる自家用車を所有していることから、自家用車への依存の高さがうかがえる。

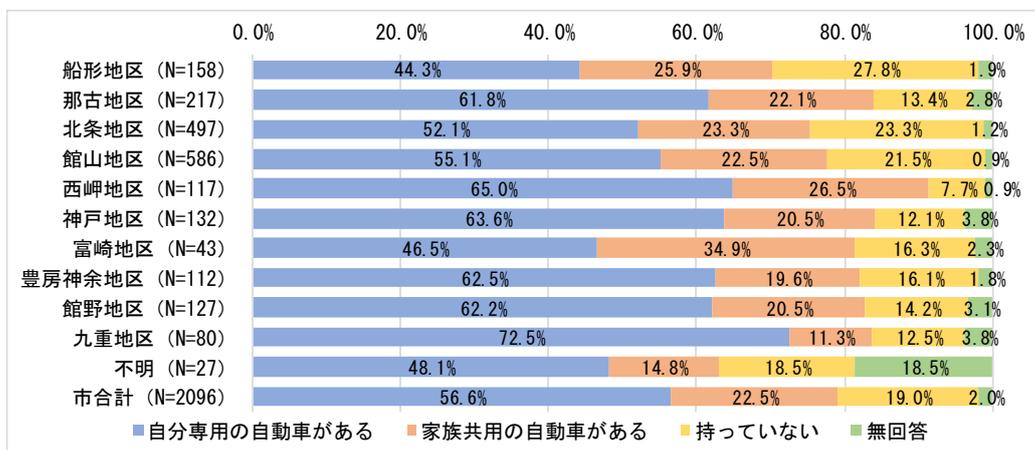
■自動車運転免許保有率（市全体）



■自動車運転免許保有率【高齢者（70歳代以上）】



■自家用車保有率

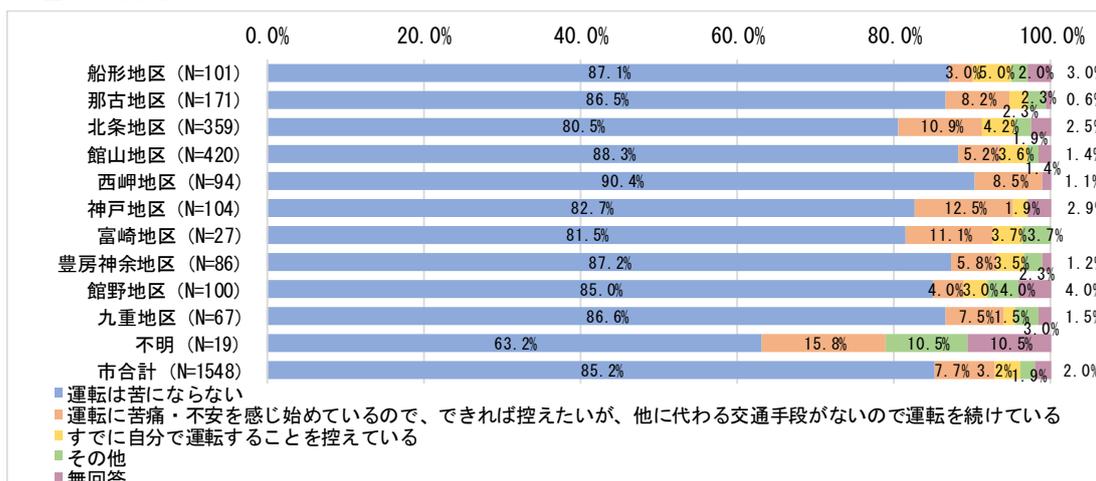


(4) 免許返納意向

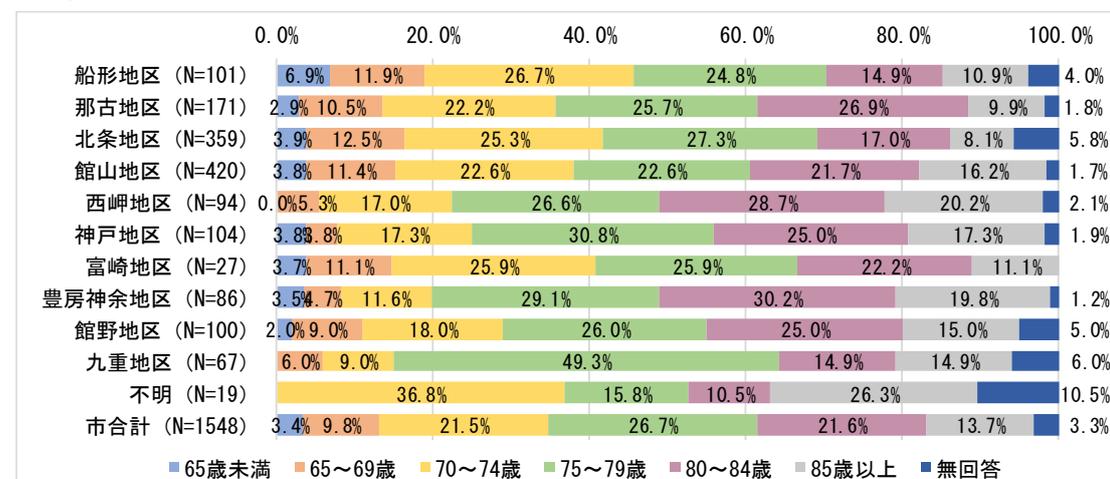
○運転の負担について、「運転は苦にならない」が85.2%の方に回答されている一方で、「運転に苦痛・不安を感じ始めているので、できれば控えたいが、ほかに代わる交通手段がないので運転を続けている」及び「すでに自分で運転することを控えている」方が10.9%存在している。

○運転可能年齢は、「75～79歳」が26.7%と最も多く、次いで「80～84歳」の21.6%となっているが、免許返納意向では、「免許を返納してもよい」「免許返納を検討している」の割合が63.1%と、市民の免許返納意向は高い数値を示している。

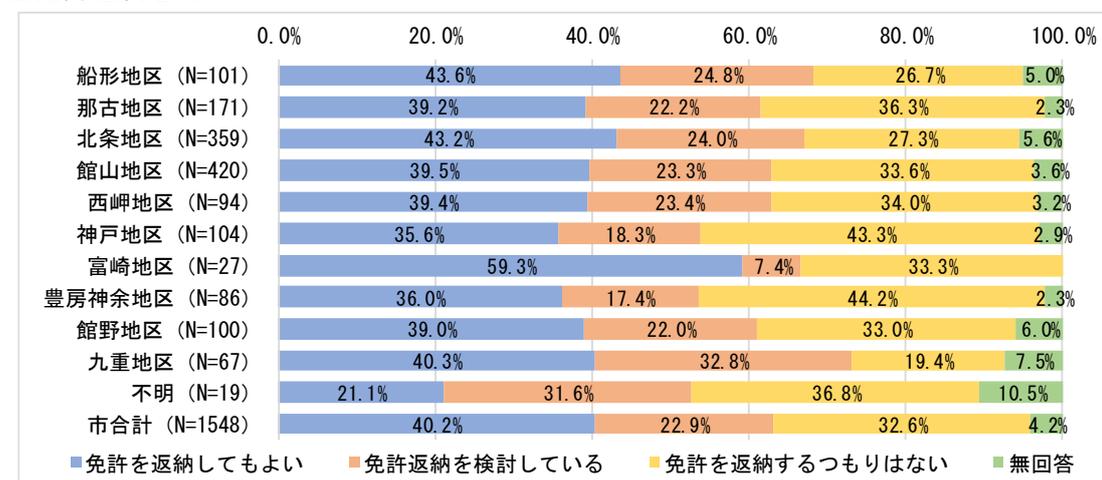
■運転の負担



■運転可能年齢



■免許返納意向

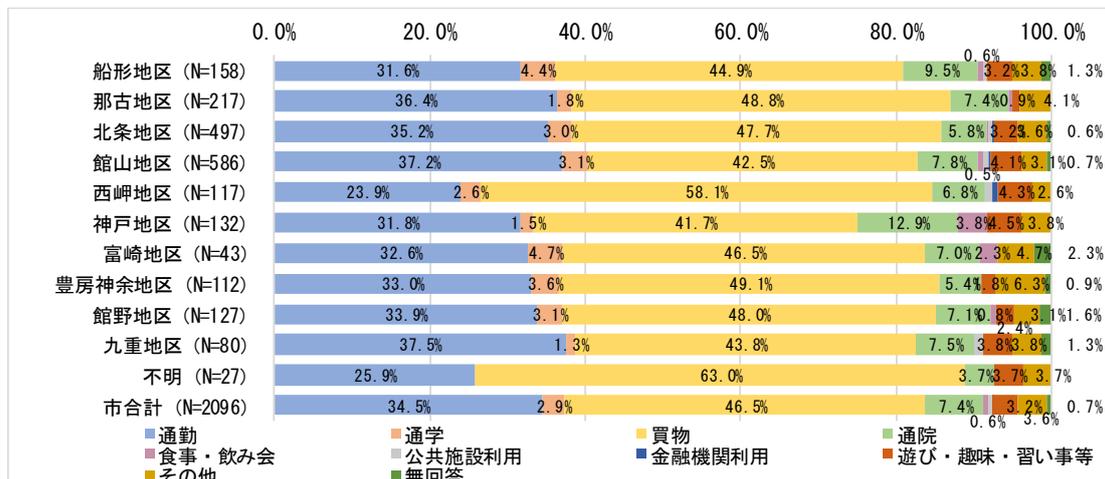


(5) 日常生活における最も多い外出行動

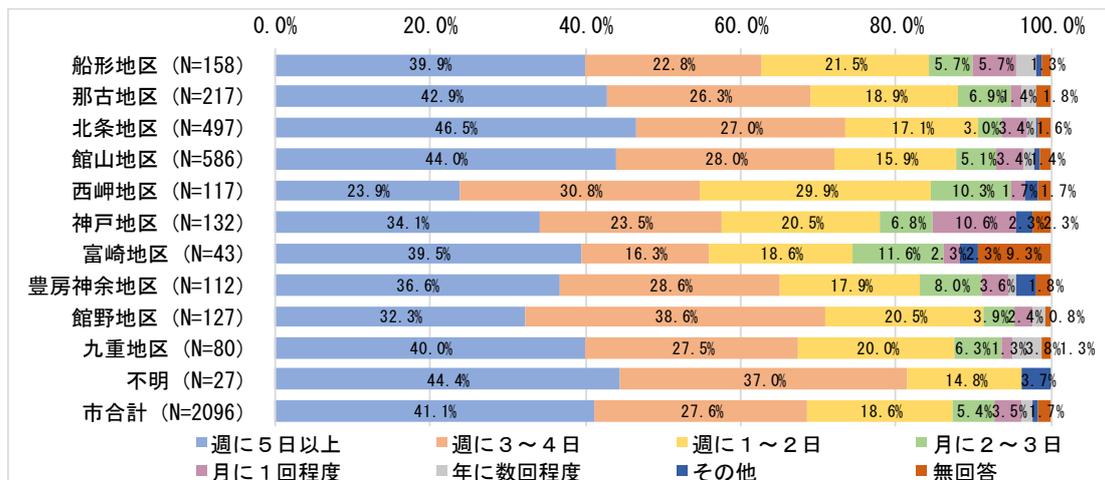
○最も多い外出行動として、「買物」が46.5%と多く、次いで「通勤」が34.5%と多くなっているため、外出頻度も比例して「週に5日以上(41.1%)」及び「週に3~4日(27.6%)」と高くなっている。

○その際の利用交通手段として「自家用車を自分で運転」が61.4%と最も多く、次いで「自転車」が10.1%と、大半が自家用車利用であったが、船形地区・富崎地区及び北条地区・館山地区では自家用車以外の割合がやや高くなっている。

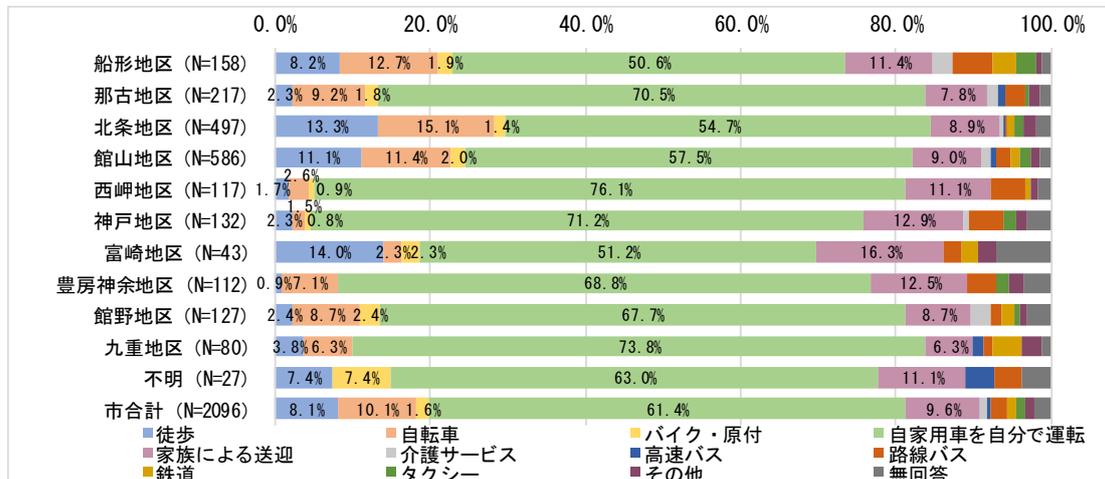
■最も多い外出目的



■外出頻度



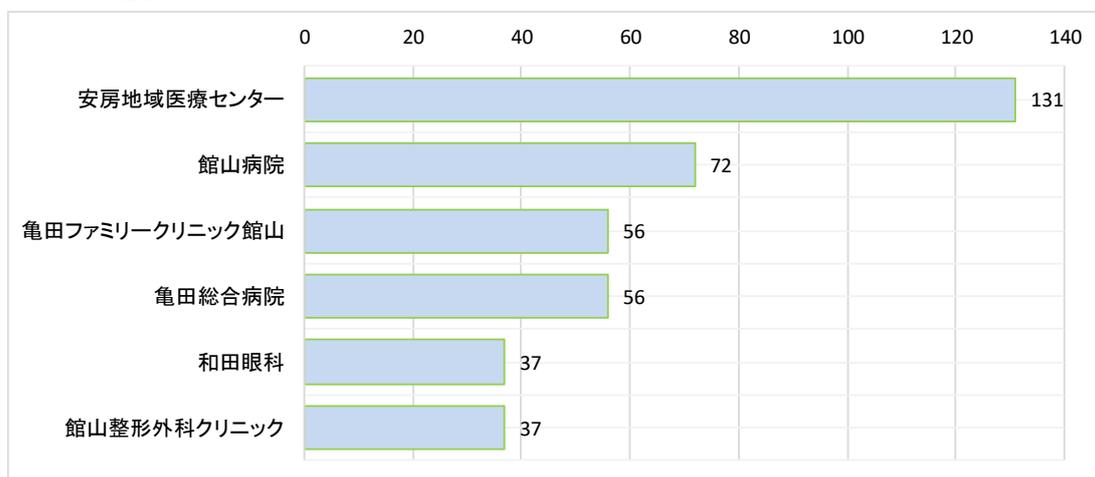
■利用交通手段



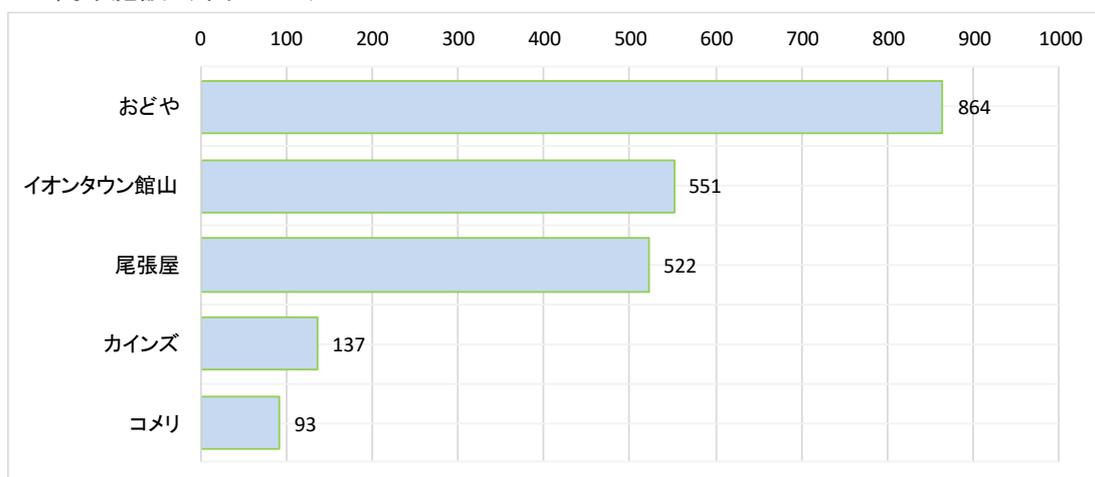
(6) 具体的な行先（上位5位）

- 日常生活における具体的な行先として、医療施設では「安房地域医療センター」が最も多く利用されており、次いで「館山病院」が多くなっている。
- 商業施設については、市内に6店舗存在している「おどや」が最も多く利用されており、次いで「イオンタウン館山」「尾張屋」が選択されている。
- 公共施設では、「コミュニティセンター」や「市役所」が多く選択されている。

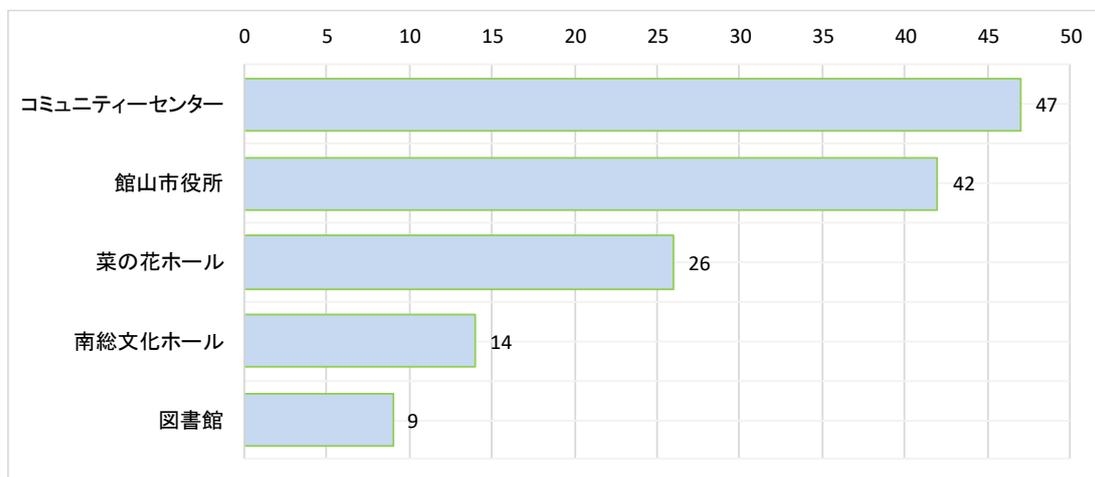
■医療施設（単位：人）



■商業施設（単位：人）



■公共施設（単位：人）

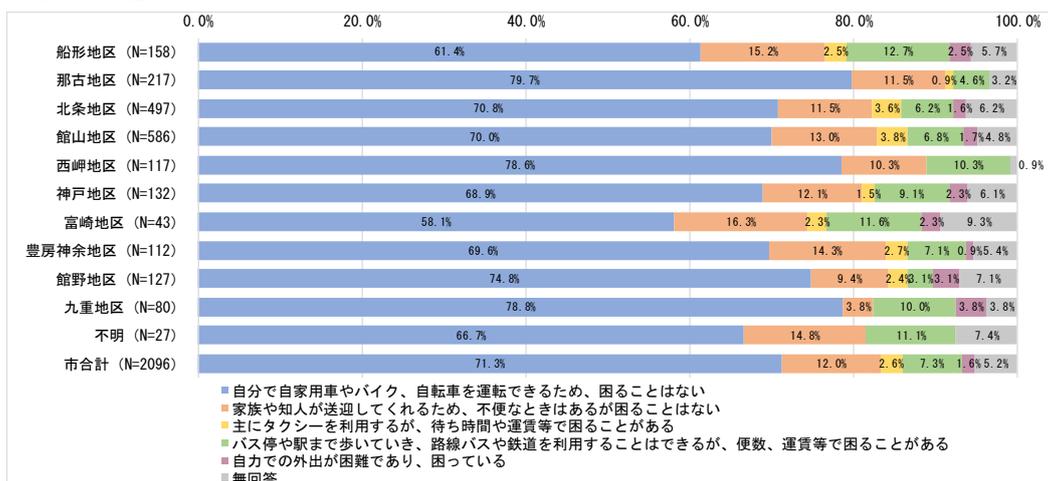


(7) 移動困難者について

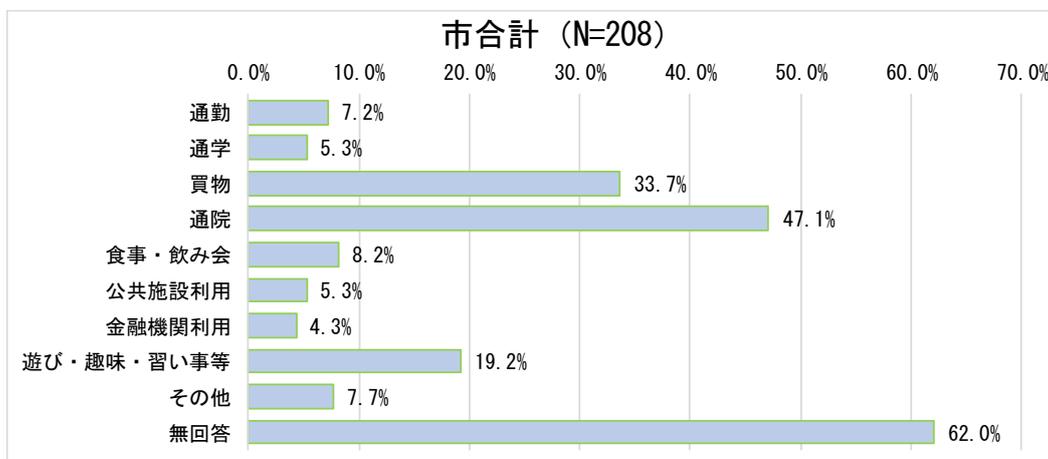
○市全体で「困ることはない」と回答している割合が83.3%である一方で、様々な理由により「困ることがある」と回答している方は11.5%存在しており、主に船形地区・富崎地区に多い傾向がみられる。

○困るときの外出目的としては「通院」が47.1%と最も多く、次いで「買物」が33.7%となっている。また、そのときの対処法としては「不便だが、やむを得ず路線バスや鉄道を利用する(48.6%)」「不便な時もあるがタクシーを利用する(37.0%)」と公共交通を利用している。

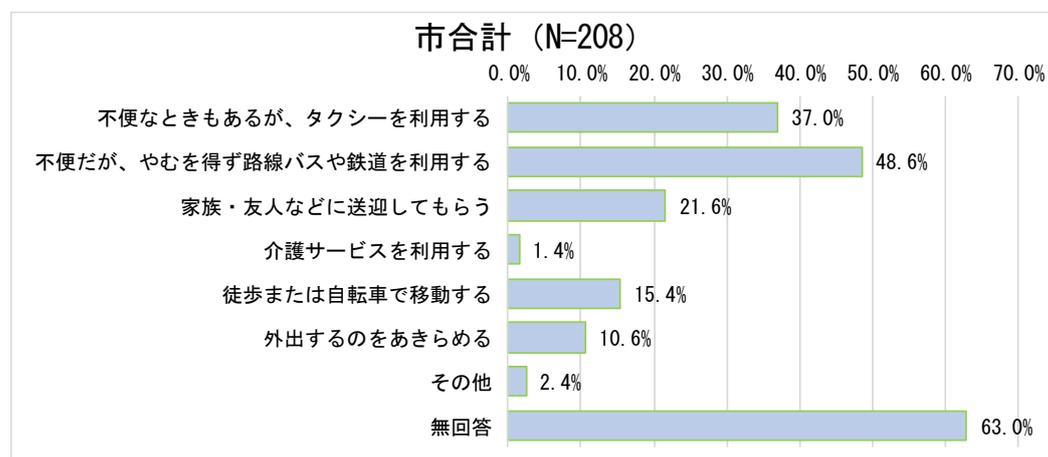
■移動困難者の割合



■困るときの外出目的



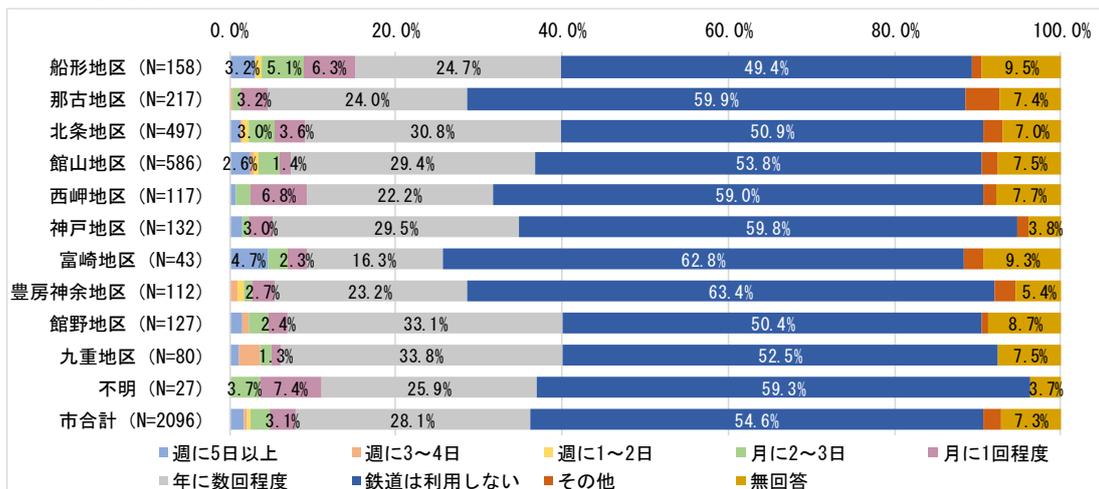
■困るときの対処法



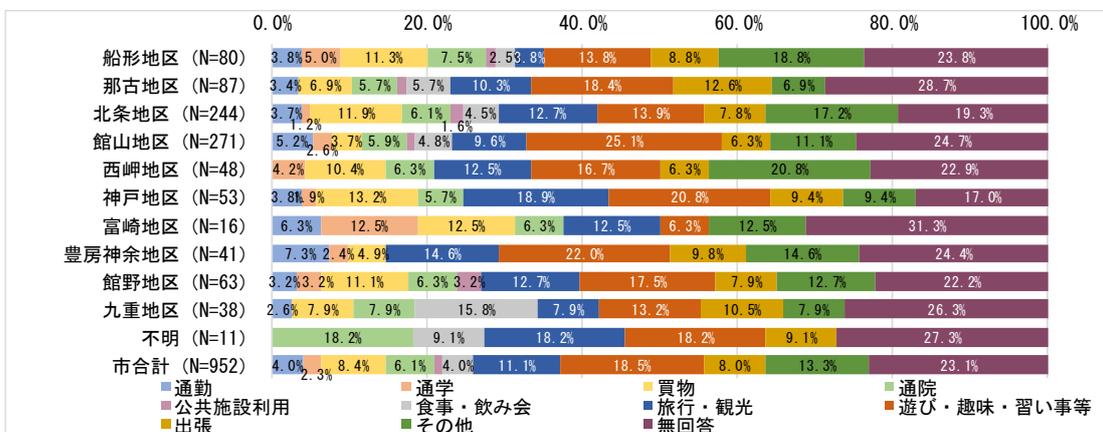
(8) 鉄道利用状況

- 鉄道の利用状況について、鉄道を利用する方は全体の約半数であり、市内 54.6%の方が「鉄道は利用しない」と回答している。利用者の目的理由として「遊び・趣味・習い事等」が 18.5%と最も多く、次いで「旅行・観光」が 11.1%となっている。
- 乗車駅までの端末交通では「自家用車」が 26.1%と最も多くなっており、次いで「徒歩」21.1%、「家族等による送迎」14.1%となっている。また、端末交通として公共交通の乗り継ぎを行っている人は市全体の 1 割未満であった。
- 鉄道非利用者の意見として、「鉄道を利用する用事が特にないから」が 58.8%と最も多く、ほぼ同じ割合で「高速バスの方が便利だから」が 52.1%と多くなっていることから、市民の広域移動の際には「鉄道」より「高速バス」を選択する方が多いことが把握できる。
- 鉄道の満足度について、「到着時間の正確さ」「最もよく利用する駅舎の快適さ」「乗務員・係員の対応」は比較的高い数値を示しているが、「運行本数・運行時間帯」「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」「運賃」について不満の傾向にある。
- 今後の利用意向について、「ダイヤや運賃などが改善されれば使いたいと思う」が 24.8%と最も多くなっているが、ほぼ同数で「自身の生活スタイルと合わない限り、サービスが良くなっても使わないと思う」が 24.3%存在している。また、地区別でみると「船形地区」「館山地区」「西岬地区」「北条地区」在住の方に「使いたいと思う」と回答している割合が比較的多く存在している。

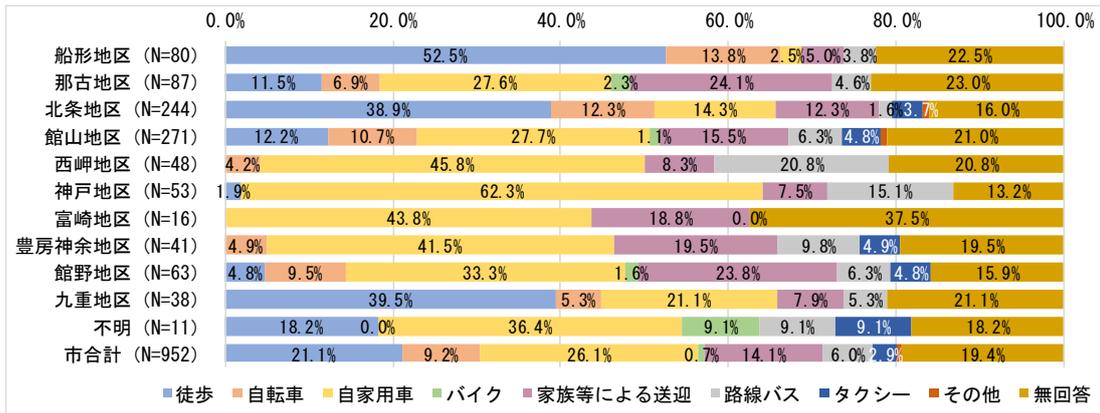
■利用頻度



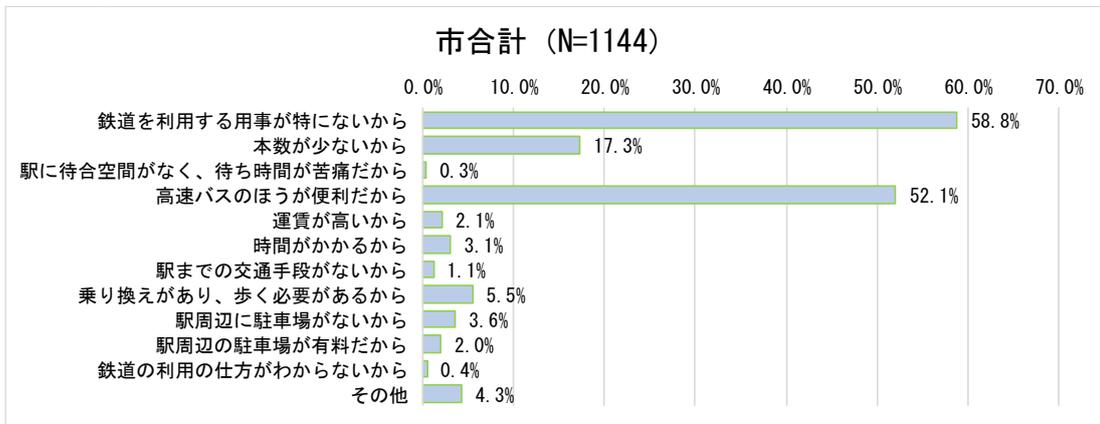
■利用目的



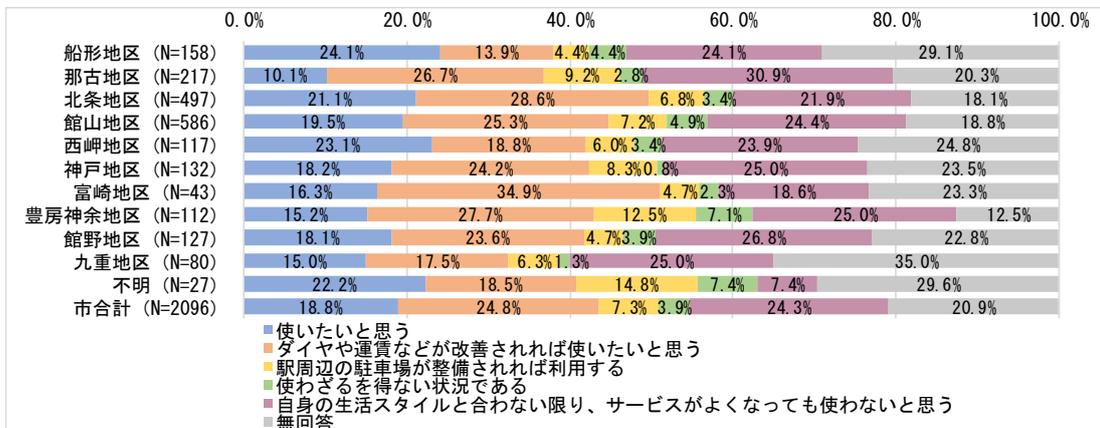
■乗車駅までの交通手段



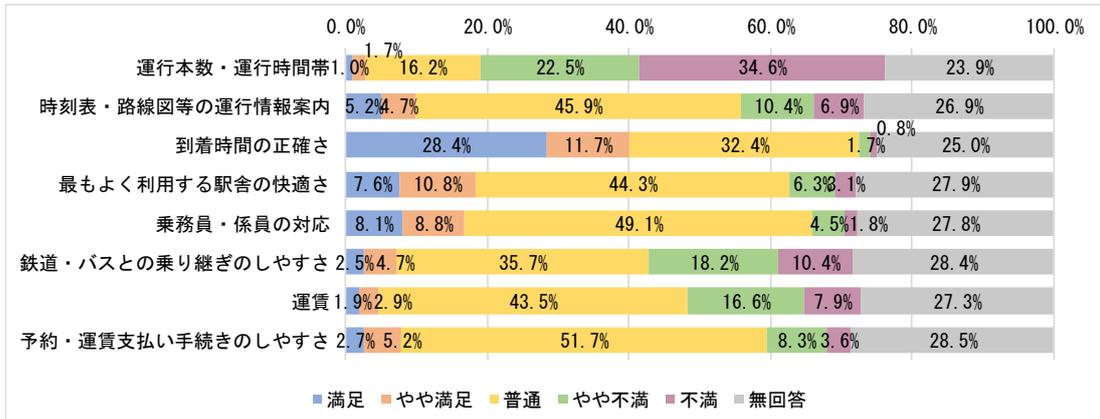
■鉄道を利用しない理由



■利用意向



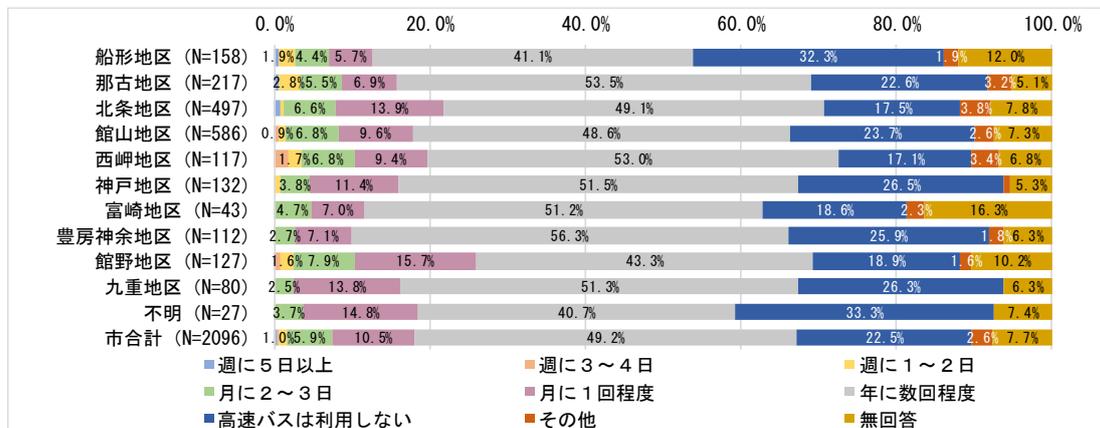
■満足度



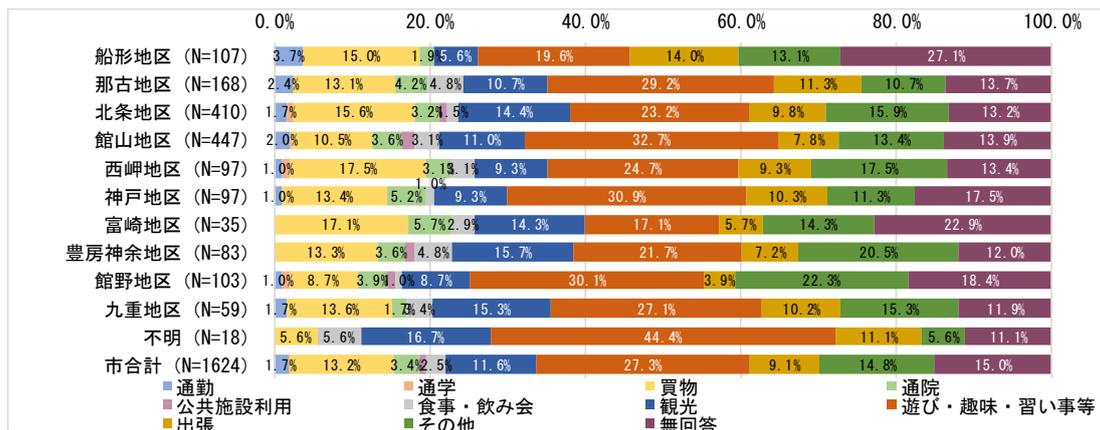
(9) 高速バス利用状況

- 高速バスの利用状況について、多くの市民に高速バスは利用（年に数回程度以上で67.2%）されており、利用目的として「遊び・趣味・習い事等」が27.3%と最も多く、次いで「出張」が13.2%となっており、仕事や遊び等、多方面の目的で利用がみられる。
- 高速バス非利用者の意見として、「高速バスを利用する用事が特にないから」が84.7%と最も多い理由であった。
- 高速バスの満足度について、「運行ルート」「運行本数・運行時間帯」「到着時刻の正確さ」は比較的高い数値を示しているが、「バス停留所周辺での駐車場の確保のしやすさ」「鉄道・路線バスとの乗り継ぎのしやすさ」「バス停留所の待合空間」について不満の傾向にある。
- 今後の利用意向について、「使いたいと思う」が43.8%と最も多く、「自身の生活スタイルと合わない限り、サービスが良くなっても使わないと思う」と回答した方は全体の11.4%であった。地区別に比較してみると、「船形地区」において「自身の生活スタイルと合わない限り、サービスが良くなっても使わないと思う」が19.0%と平均値のおおよそ倍の値を示している。

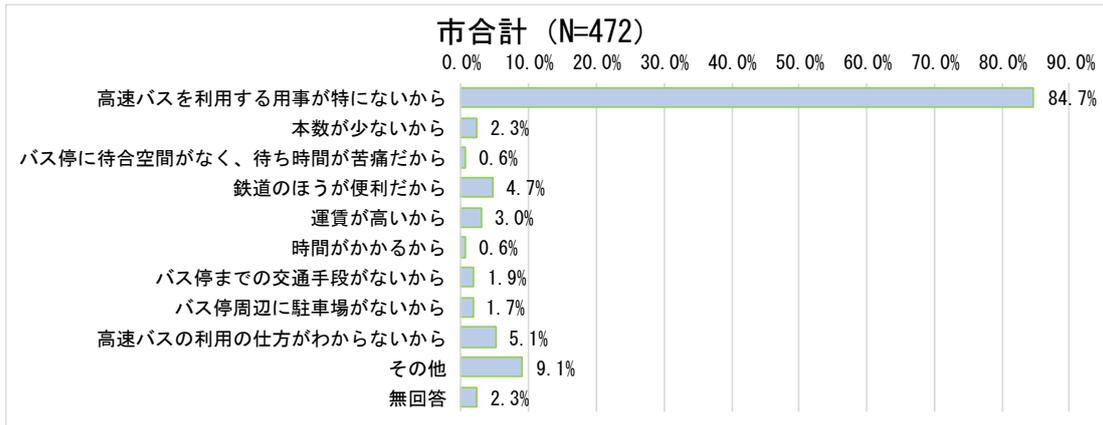
■利用頻度



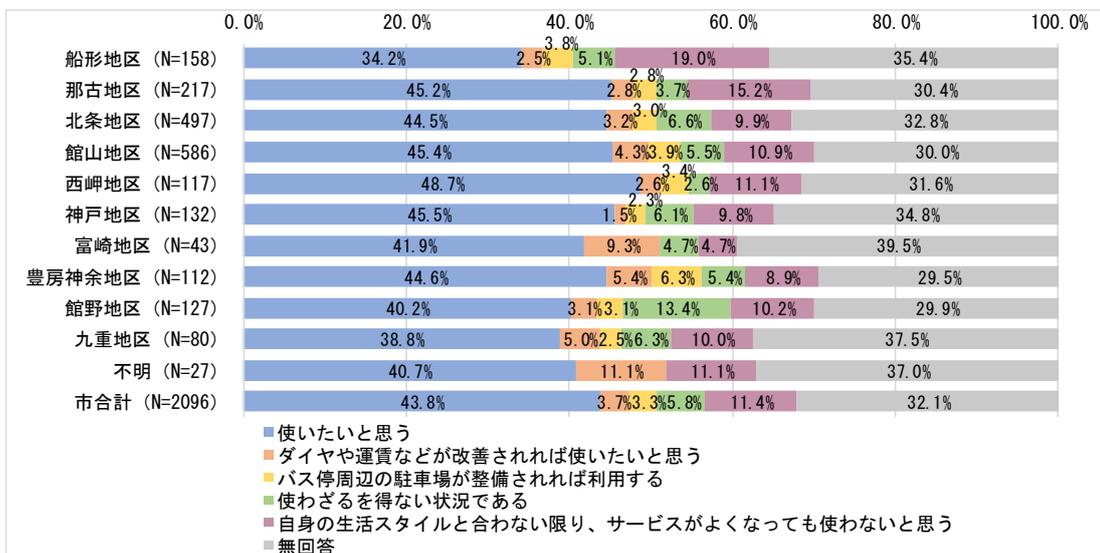
■利用目的



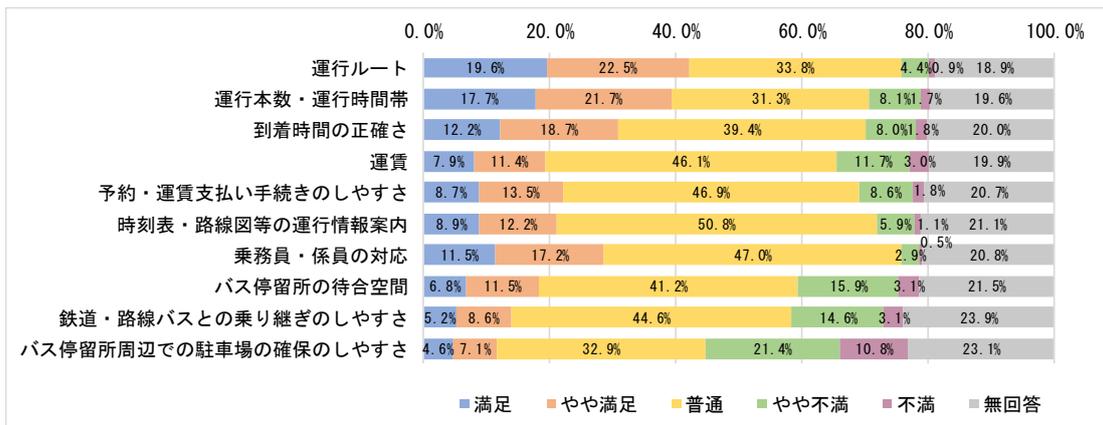
■高速バスを利用しない理由



■利用意向



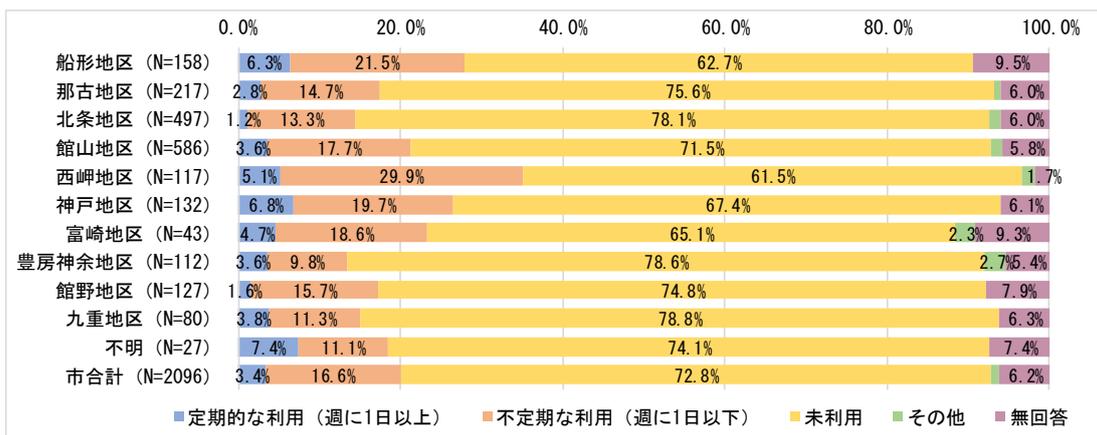
■満足度



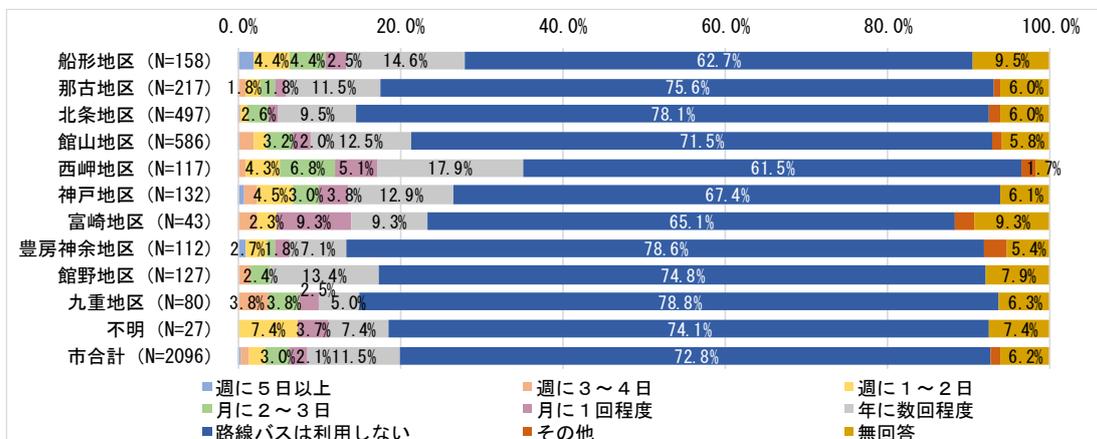
(10) 路線バス利用状況

- 路線バスの利用状況について、定期的に利用（週に1日以上）している方と不定期な利用（週に1日以下）を含めても、路線バスの利用者は市全体の5分の1程度であり、無回答者を含めると約8割の市民に利用されていない状況である。
- 地区別に利用率をみると、「船形地区」「西岬地区」「神戸地区」が比較的用户の多い地区となっている。
- 利用者の目的としては、「通院」が21.2%と最も多く、次いで「買物」が14.9%となっており、通院するための足として多く利用されている。
- 路線バス非利用者の意見として、「バスを利用する用事が特にないから」が71.7%と最も多い理由であった。また、今後利用する条件として、「運転ができなくなってから」が62.7%と自家用車の依存がみられる。
- 今後利用する条件として、「運転ができなくなってから」に次ぐ理由としては、「近所へのバス停設置、バス停までの送迎、フリー乗降制度などが導入され、バス停までの移動が楽になったら」が16.6%と比較的多く選択されている。
- 路線バスの満足度について、全体的に低い数値を示しており、主に「運行本数」「運行時間帯」「バス停留所の待合空間」についての不満度がかなり高い。

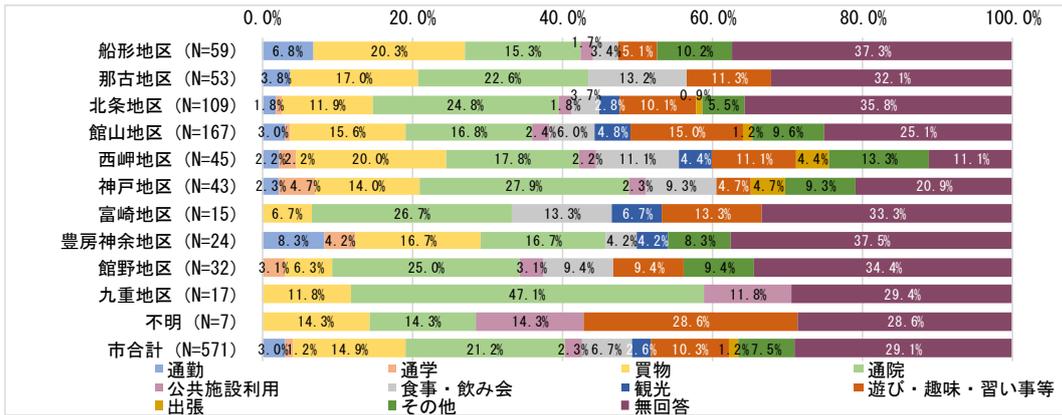
■ 利用率



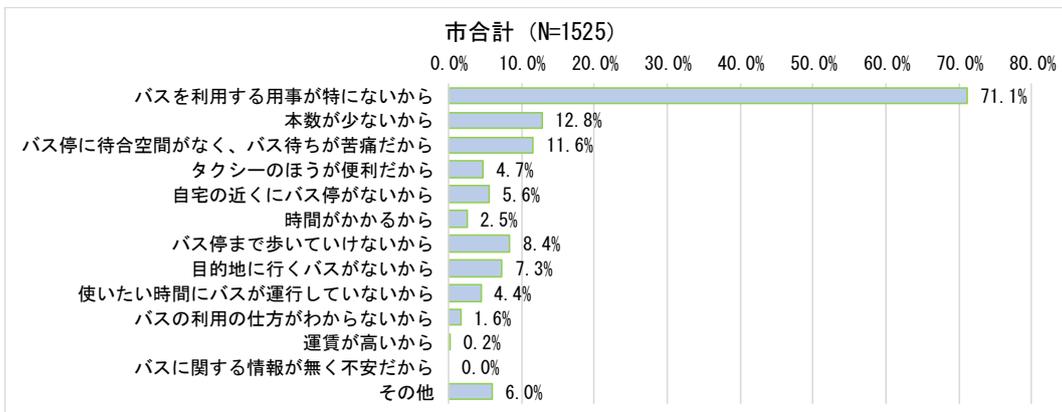
■ 利用頻度



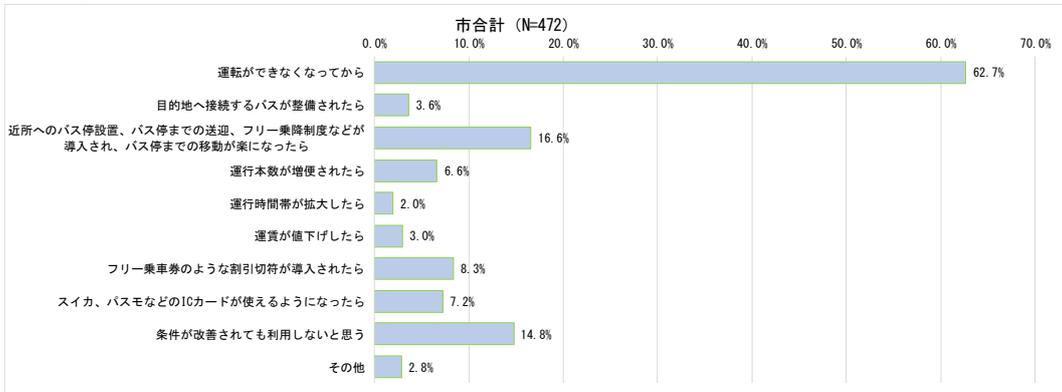
■利用目的



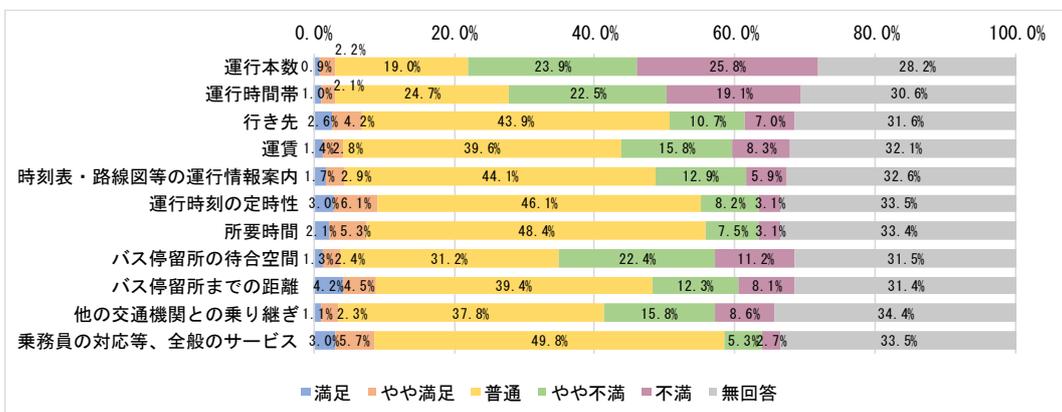
■路線バスを利用しない理由



■利用条件



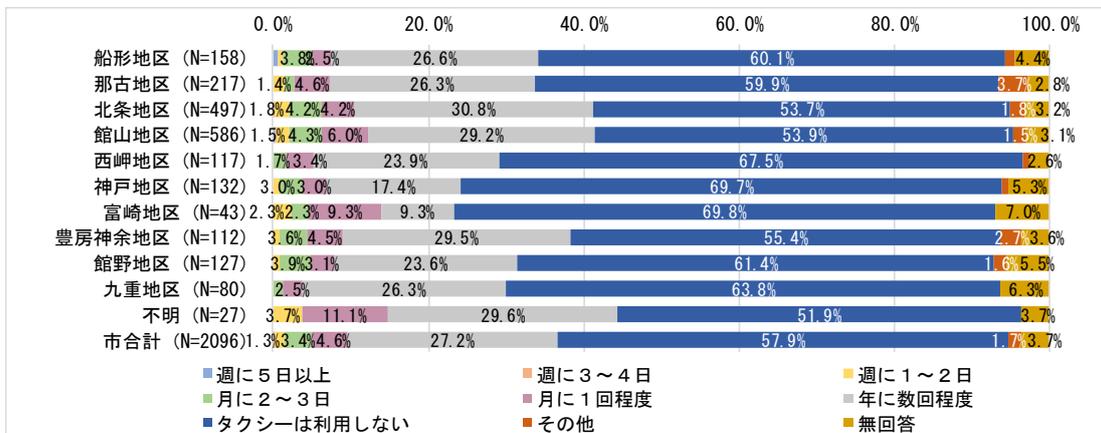
■満足度



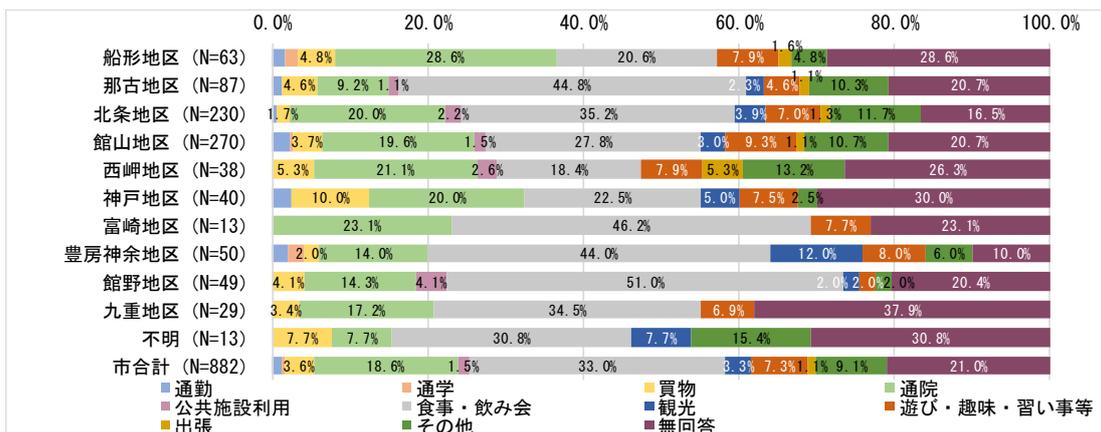
(11) タクシー利用状況

- タクシーの利用状況について、34.2%の市民にタクシーは利用されており、「タクシーは利用しない」と回答した方は、市全体の57.9%であった。利用目的として「食事・飲み会」が33.0%と最も多く、次いで「通院」が18.6%となっている。
- タクシー非利用者の意見として、「タクシーを利用する用事が特にないから」が62.5%と最も多く、次いで「自家用車の方が便利だから」が55.5%である。
- タクシーの満足度について、「配車依頼時の迅速さ」「目的地までの速達性」「運転手の対応」「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさについて」「全般のサービス」は差のない評価であるが、「運賃」のみ満足度が低い数値を示している。
- 今後の利用意向として、「自身の生活スタイルと合わない限り、サービスがよくなっても使わないと思う」が30.1%と最も多く、次いで「運賃やサービスが改善されれば使いたいと思う」が22.7%と多く回答されている。

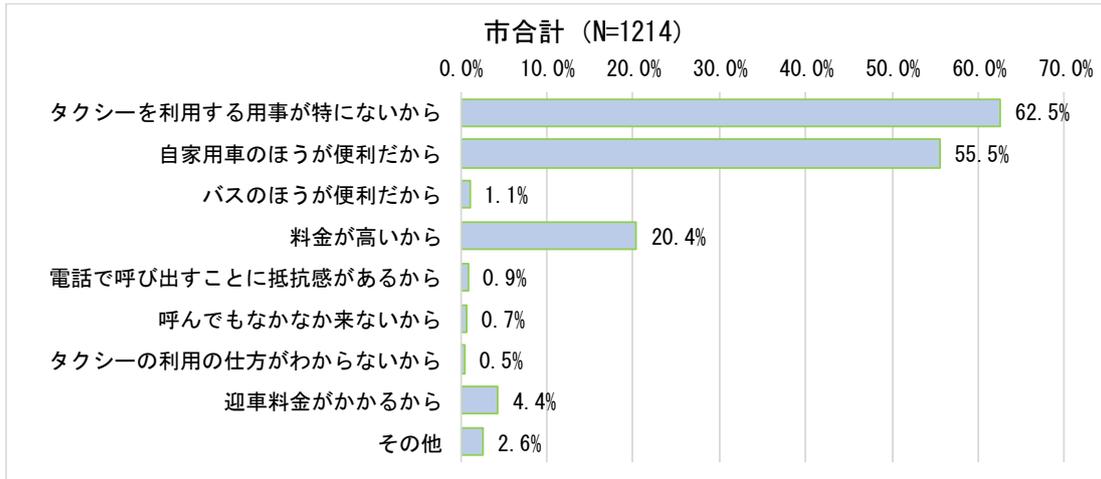
■利用頻度



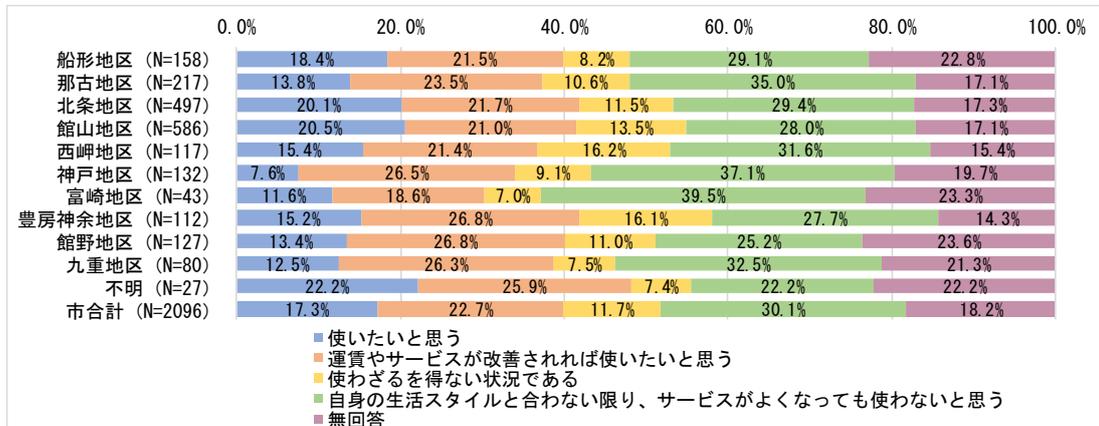
■利用目的



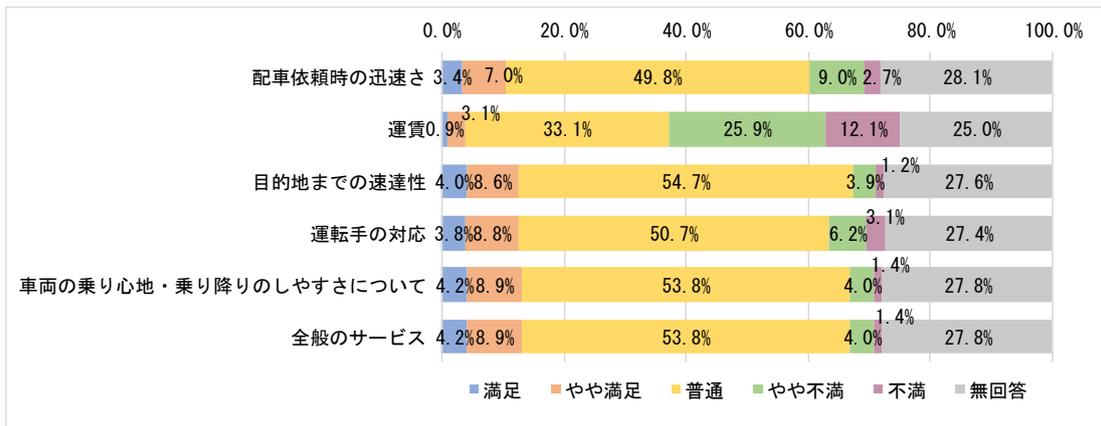
■ タクシーを利用しない理由



■ 利用意向



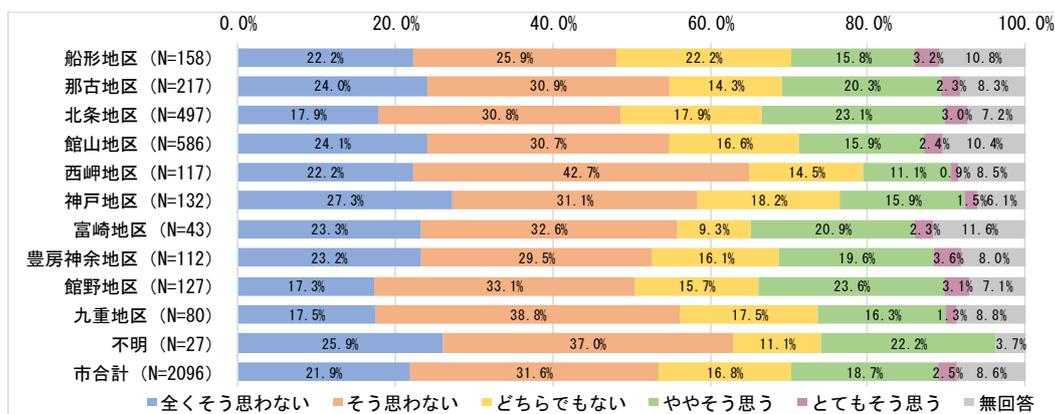
■ 満足度



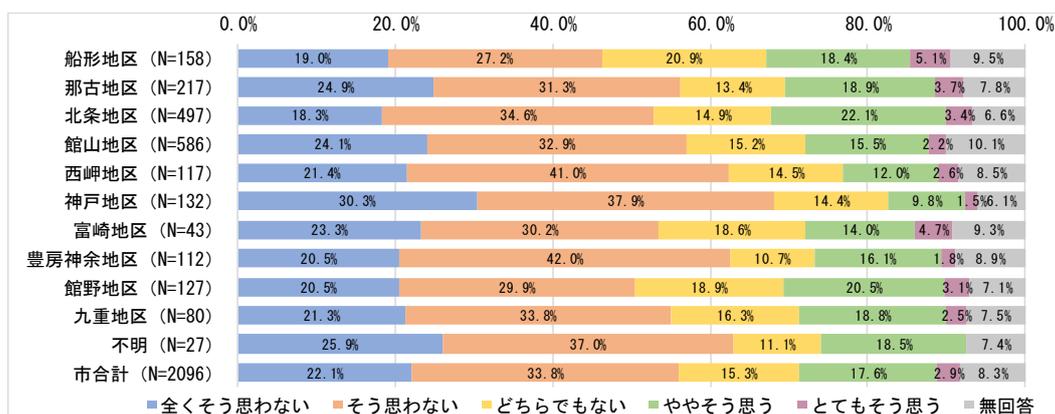
(12) 自家用車の利用・公共交通転換可能性について

- 自家用車の利用にあたり、「環境」及び「健康」に「よくないとは思わない」と回答している割合がともに半数を超えており、「よくないと思う」と回答している割合は3割程度であった。
- できることなら運転を控えた方がいいと思うかについては、市全体の30.2%の方が「ややそう思う」「とてもそう思う」と回答している。
- 自家用車の利用が、「環境」及び「健康」に与える負荷について説明をしたのち、「かしこい自家用車の使い方」ができそうな時を聞いたところ、「買物に行くとき」が39.7%と最も多く、次いで「できそうな時は全くない」が15.2%となっており、自家用車で移動以外に選択肢を考えられない状況が浮き彫りとなった。
- 自らできそうなこととしては、「家族等の用事のついでと一緒に済ませる」が27.4%と最も多く、自家用車の過度な利用に頼らない生活をするためにできることとしては「自家用車の代わりに、自転車・オートバイを使う」が45.4%となっているが、「通勤や通学の際、たまには公共交通機関を使う」が7.1%、「買い物や通院などの際、たまには公共交通機関を使う」が28.3%であり、若干であるが公共交通への転換可能性あることを示唆している。
- 世代別に自らできそうなことをみると、自家用車の代わりに他の手段を用いると回答する割合は若い世代になるにつれて高い割合を占めている。高齢者に多く見られる意見としては「遠くまで行かず、近くの目的地に変える」が他の世代に比べ、高い傾向にある。
- 自家用車の過度な利用に頼らない生活をするために必要なこととして、若い世代の意見としては「自家用車の代わりに、自転車・オートバイを使う」が最も多く、高齢者の意見としては「買い物や通院などの際、たまには公共交通機関を使う」が多くなっている。

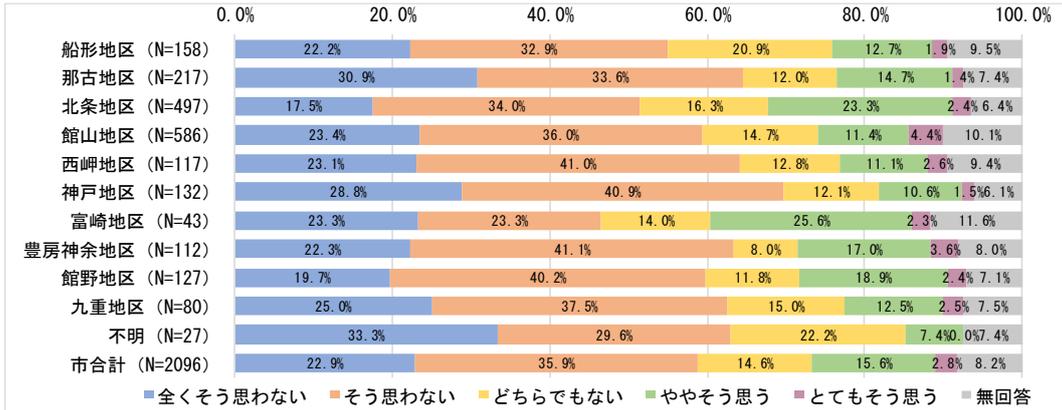
■自家用車で移動は、あまり環境に良くないと思うか



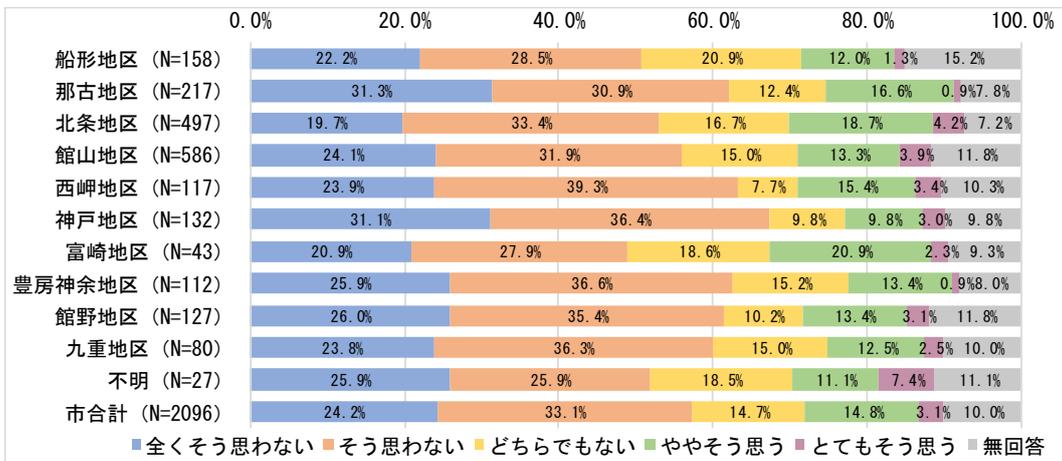
■自家用車で移動は、あまり健康に良くないと思うか



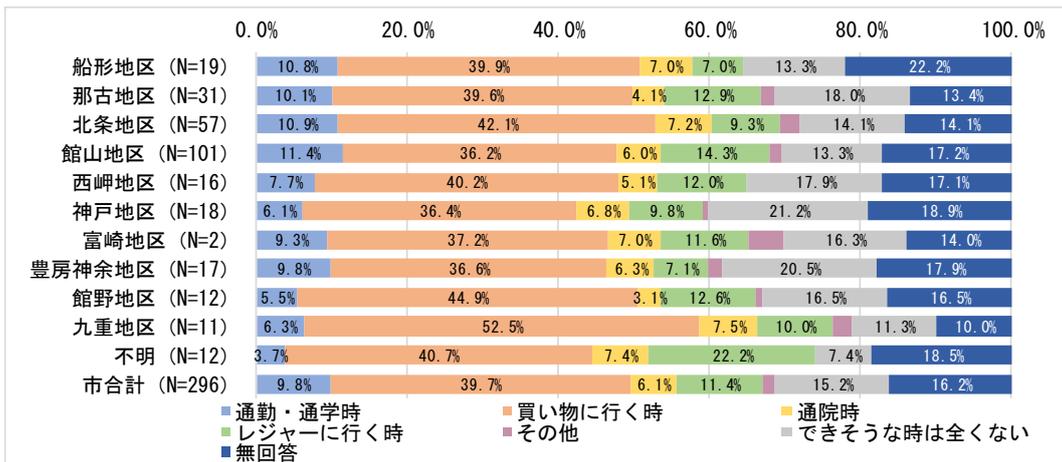
■できることなら控えた方がいいと思うか



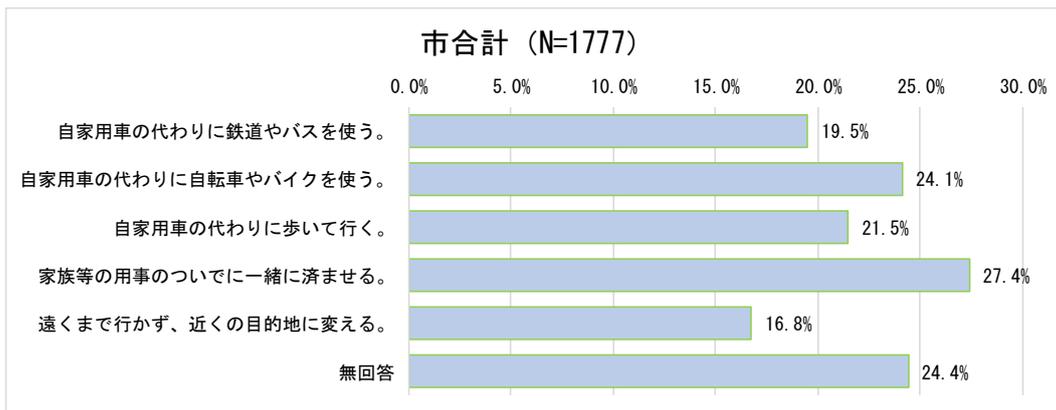
■できるだけ控えてみようと思うか



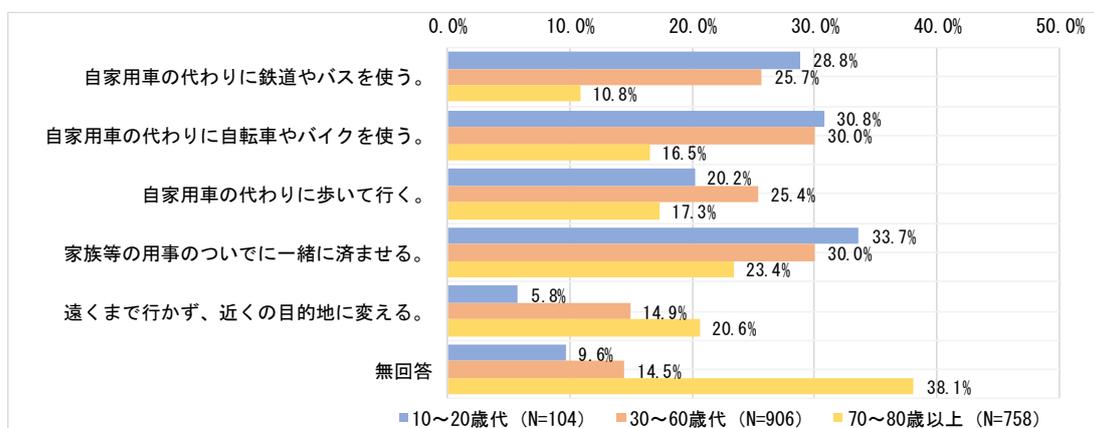
■「かしこい自家用車の使い方」ができそうな時



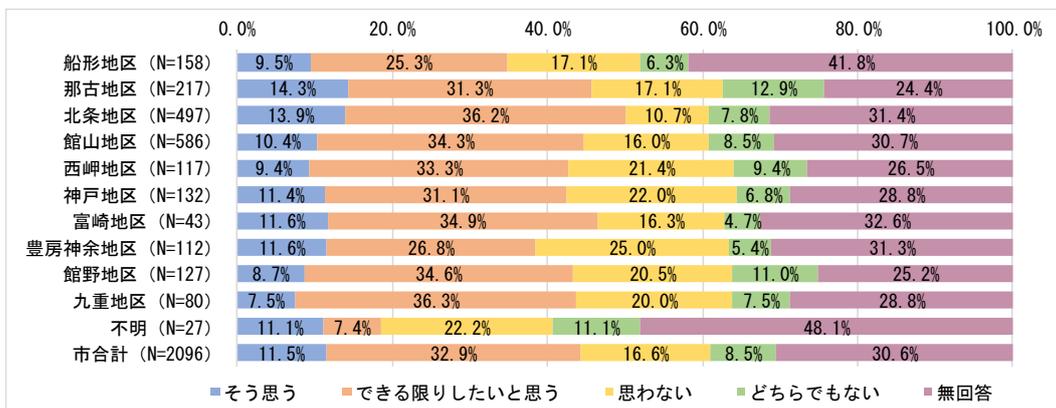
■どんなことができそうか



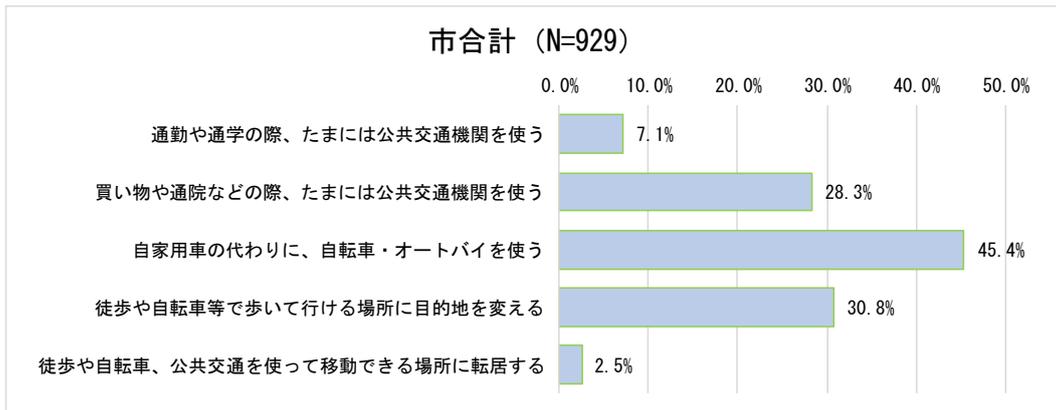
■どんなことができそうか (世代別)



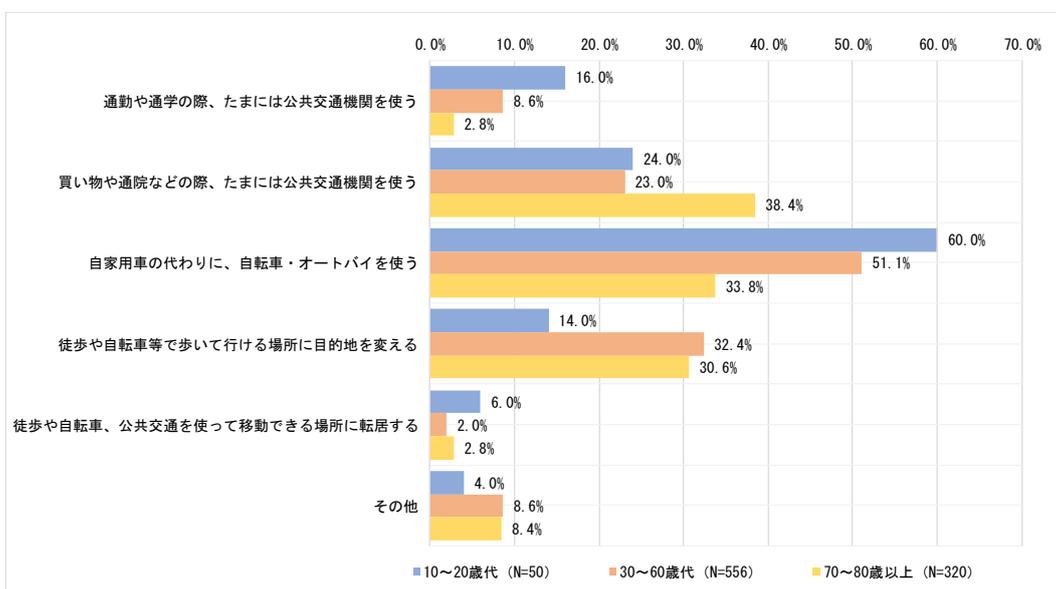
■自家用車の過度な利用に頼らない生活をしたと思うか



■ 自家用車の過度な利用に頼らない生活をするために



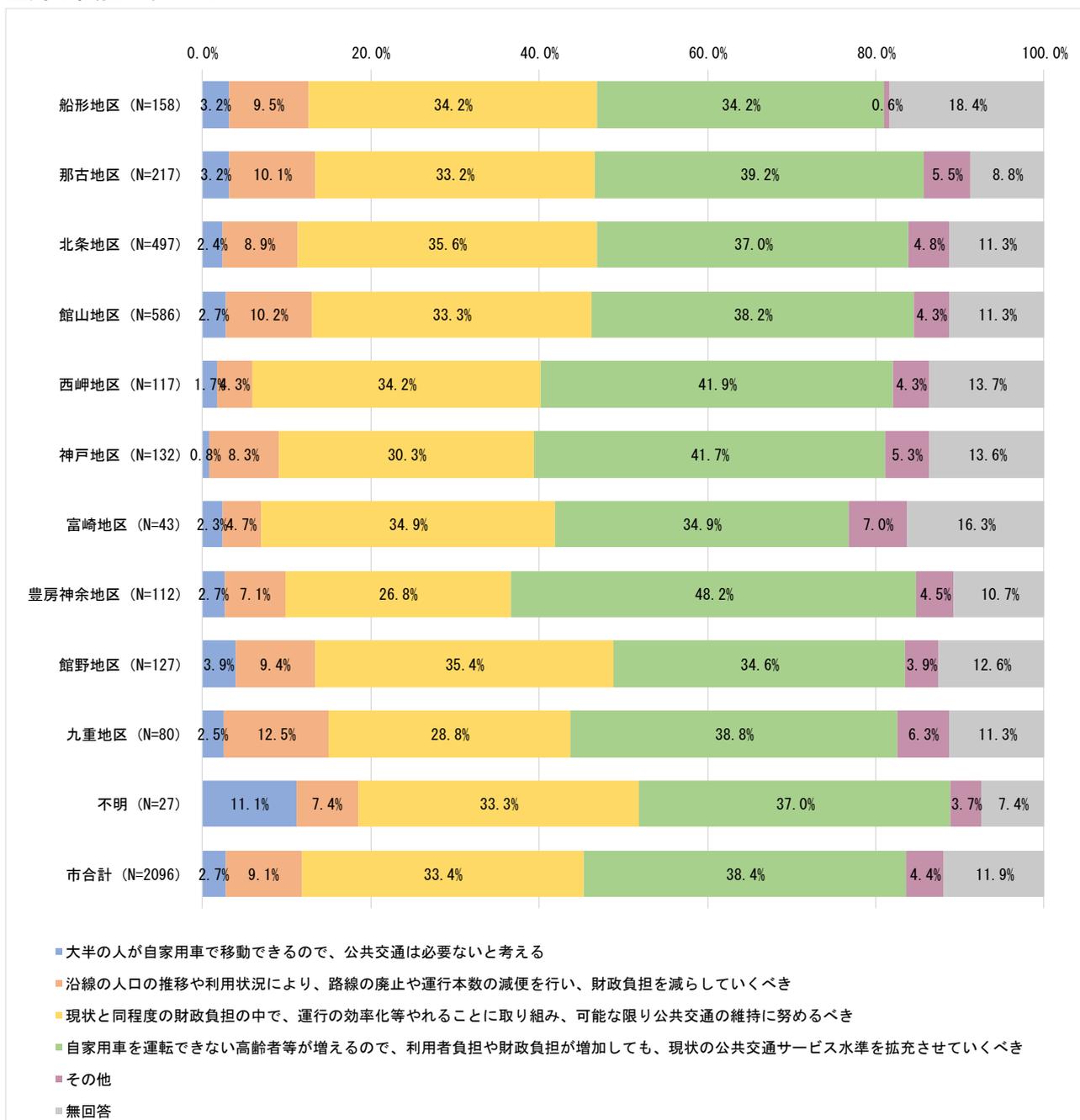
■ 自家用車の過度な利用に頼らない生活をするために (世代別)



(13) 財政負担と公共交通のサービスについて

○財政負担を踏まえ、今後の鉄道や路線バス・タクシーなどの公共交通について、「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が38.4%と最も多く、次いで「現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が33.4%となっている。

■ 財政負担の在り方

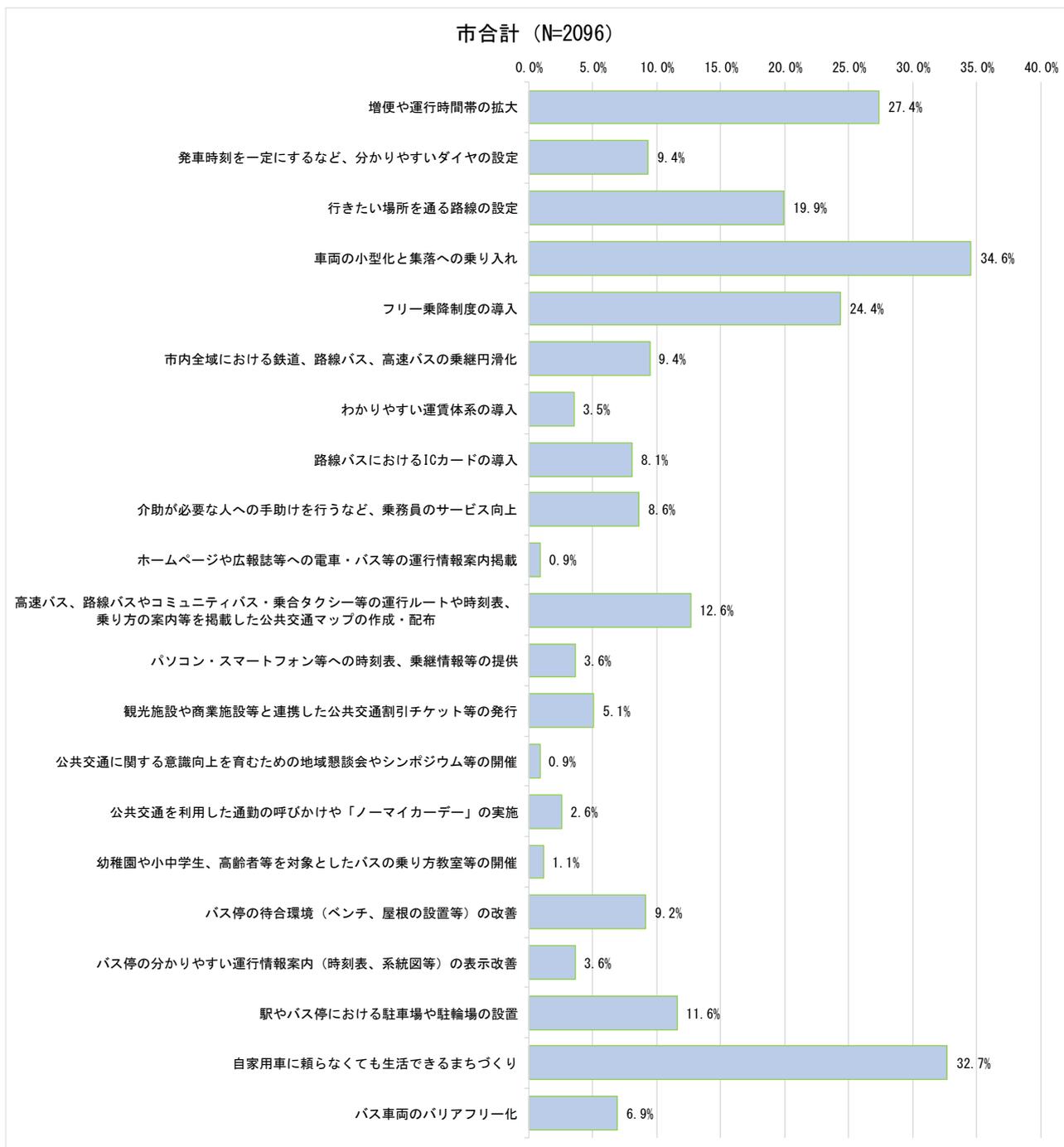


(14) 利用促進のための取組について

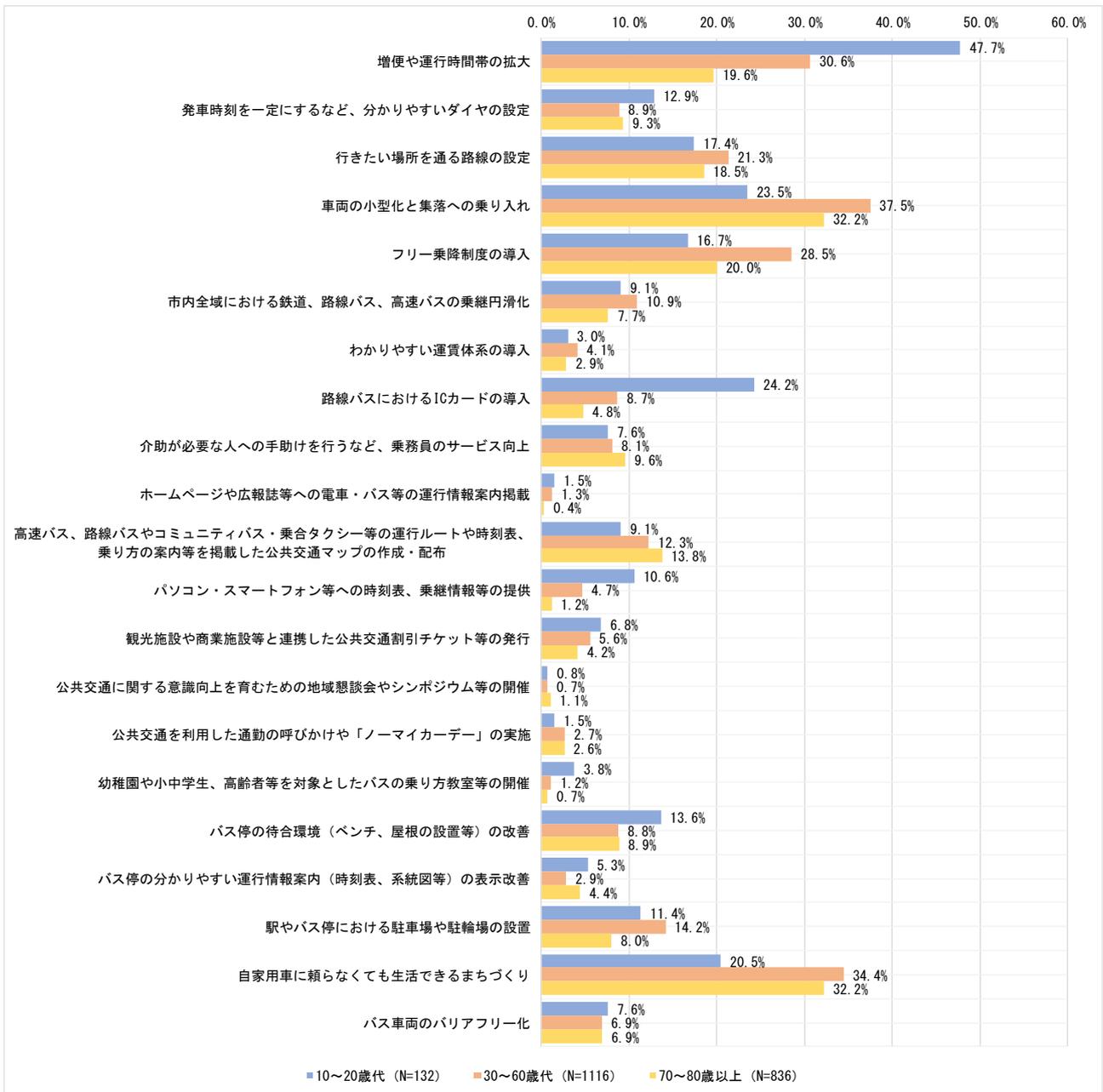
○公共交通が使いやすくなり、利用者を増やすための効果的な取り組みについて、「車両の小型化と集落への乗り入れ」が34.6%と最も多く、次いで「自家用車に頼らなくても生活できるまちづくり」が32.7%、「増便や運行時間帯の拡大」が27.4%である。

○世代別に最も多い意見として、10～20歳代では「増便や運行時間帯の拡大」であり、30～60歳代では、「車両の小型化と集落への乗り入れ」、70～80歳以上では「車両の小型化と集落への乗り入れ」と「自家用車に頼らなくても生活できるまちづくり」となっている。

■利用促進のための取組（世代別）



■ 利用促進のための取組（世代別）



4. 公共交通利用者アンケート調査

(1) 調査の概要

調査方法	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス 8 路線（市内線、州の崎線、南房洲本線、豊房線、千倉線、館山鴨川線、丸線、平群線） ・調査員がバス車両に乗車しビンゴカード配布 ・調査員は 1 便につき 2 人乗車
	高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ・館山駅、枇杷クラブ、安房白浜バス停にて実施 ・調査員がバス待ち利用者に直接ヒアリング（始発～終発） ・調査員は各地点 1 人配置
	鉄道利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・館山駅を対象 ・調査員が鉄道利用者やタクシー利用者に直接ヒアリング（7～17 時） ・調査員は、3 人配置
調査項目		<ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性（性別、年齢）、利用 OD、利用特性（利用目的、頻度） ・運行サービスに対する満足度（便数、運行時間帯、行き先、運賃） ・改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等） ・自転車、自家用車からの転換可能性（鉄道利用者・来訪者のみ）
実施日時		<ul style="list-style-type: none"> ・平成 30 年 11 月 6 日（火） 始発～終発
集計結果 (N=回答数)	路線バス	N=716
	高速バス	N=150
	鉄道利用者	N=49

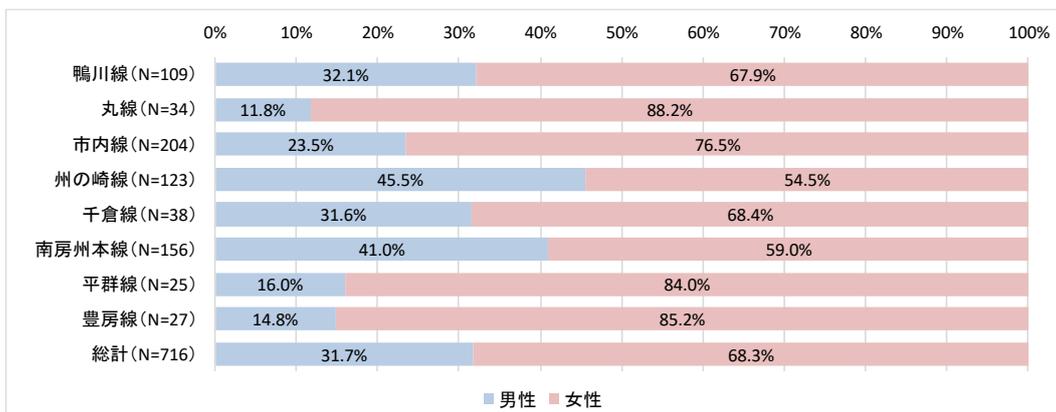
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計値が 100%とならない場合があります。

(2) 路線バス利用者調査

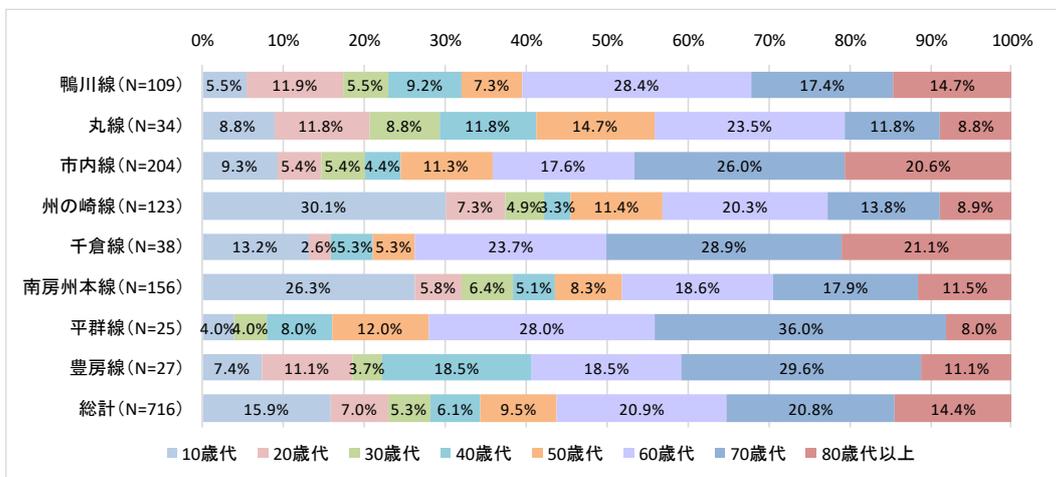
- 路線バス利用者特性として、7割程度が女性、60歳代～80歳代以上が半数以上を占めており、主に「通院（22.8%）」「買物（16.8%）」目的で利用している。また、10歳代に15.9%の利用がみられ、学生の通学の足として、重要な役割を担っている。
- 路線別で「通院」目的が多い路線として「鴨川線」「千倉線」であり、「買物」目的としては「丸線」「豊房線」「市内線」「平群線」である。
- 利用者の満足度について、「満足」「やや満足」と回答した方が半数以上おり、「不満」「やや不満」と回答した方は13.7%であった。
- 路線バス利用者の要望としては、「運行本数」が46.6%と最も多く、次いで「運行時間帯」が26.0%、「運賃」9.5%であった。

■性別

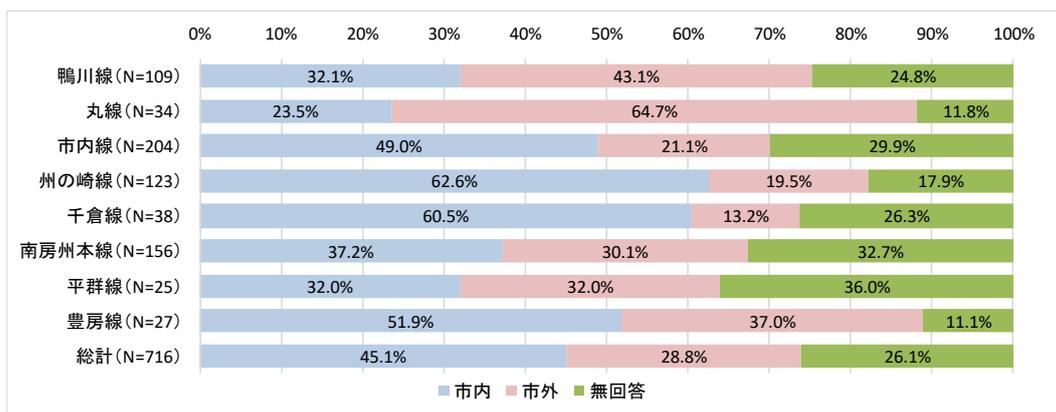
※洲の崎線は高速バス直通便含む



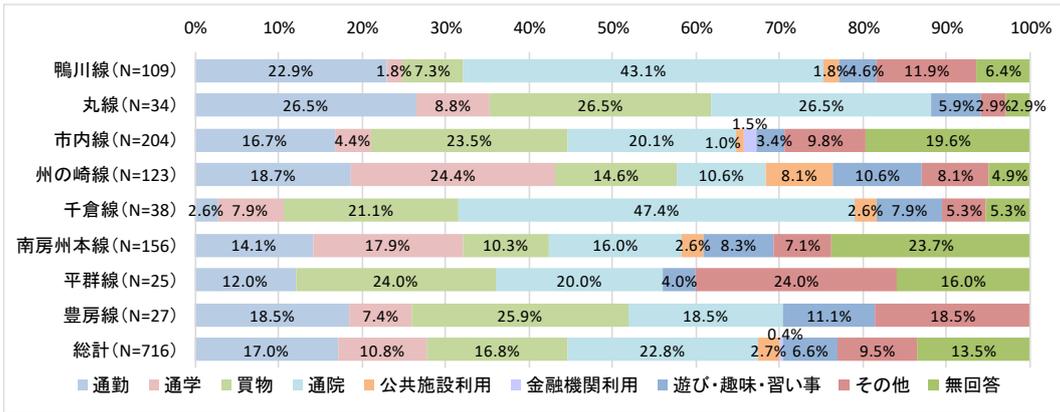
■年齢



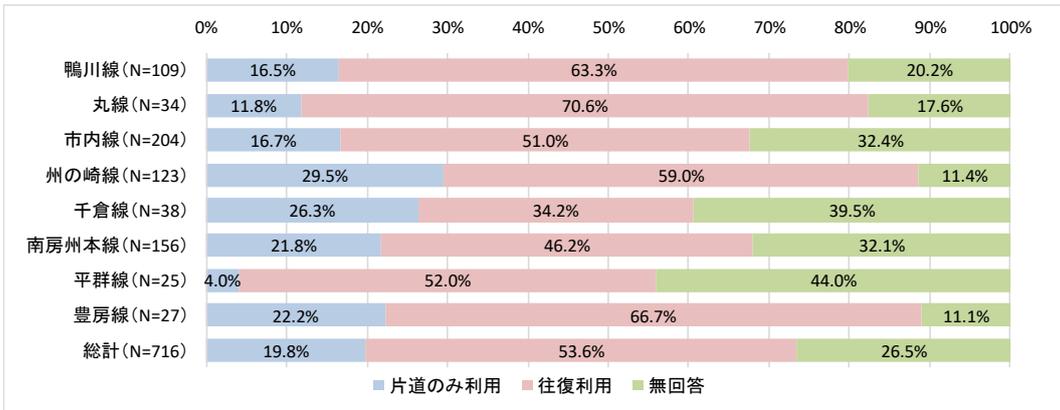
■居住地



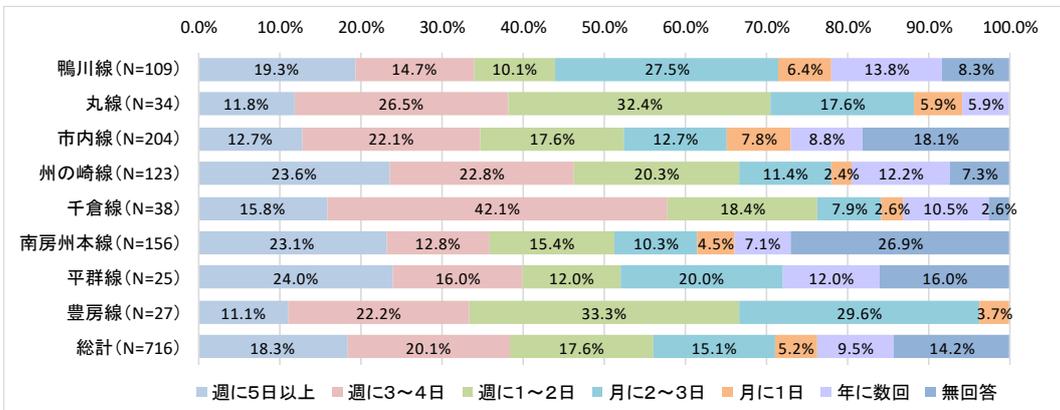
■ 利用目的



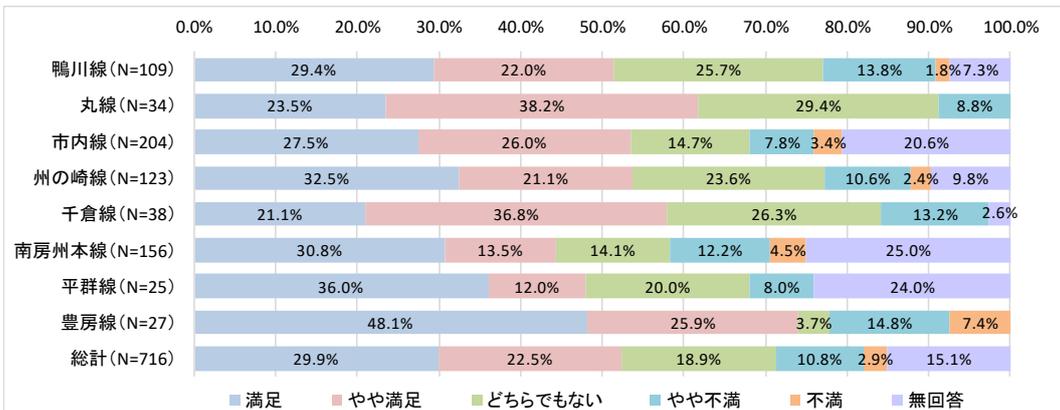
■ 利用法



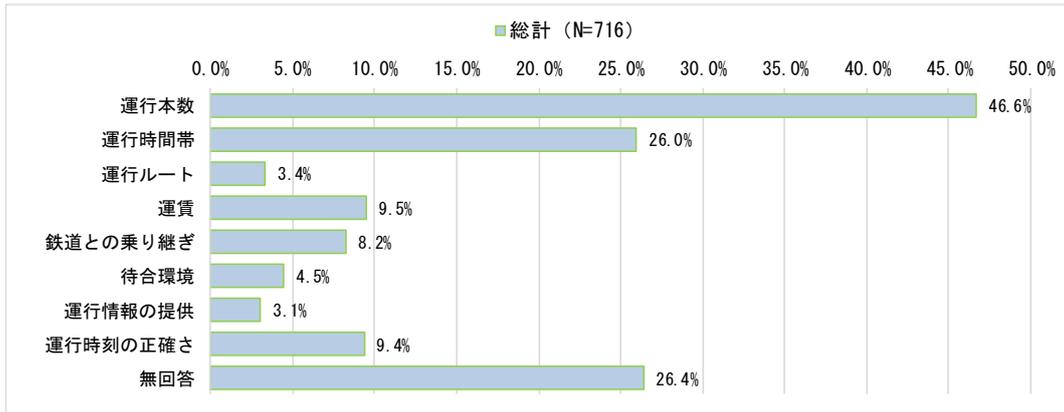
■ 利用頻度



■ 満足度

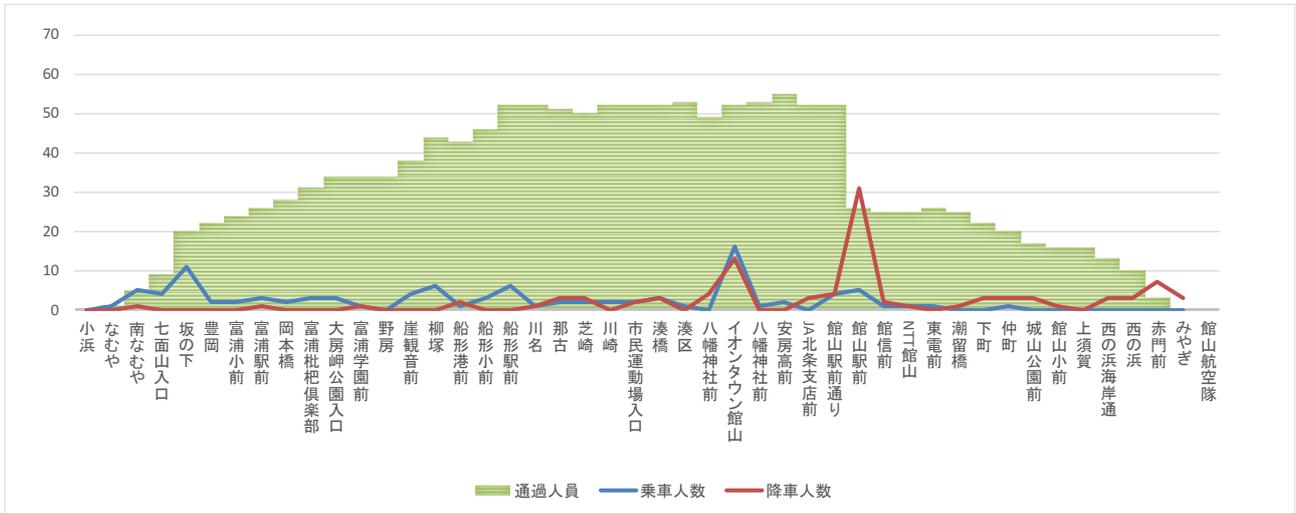


■改善してほしいサービス

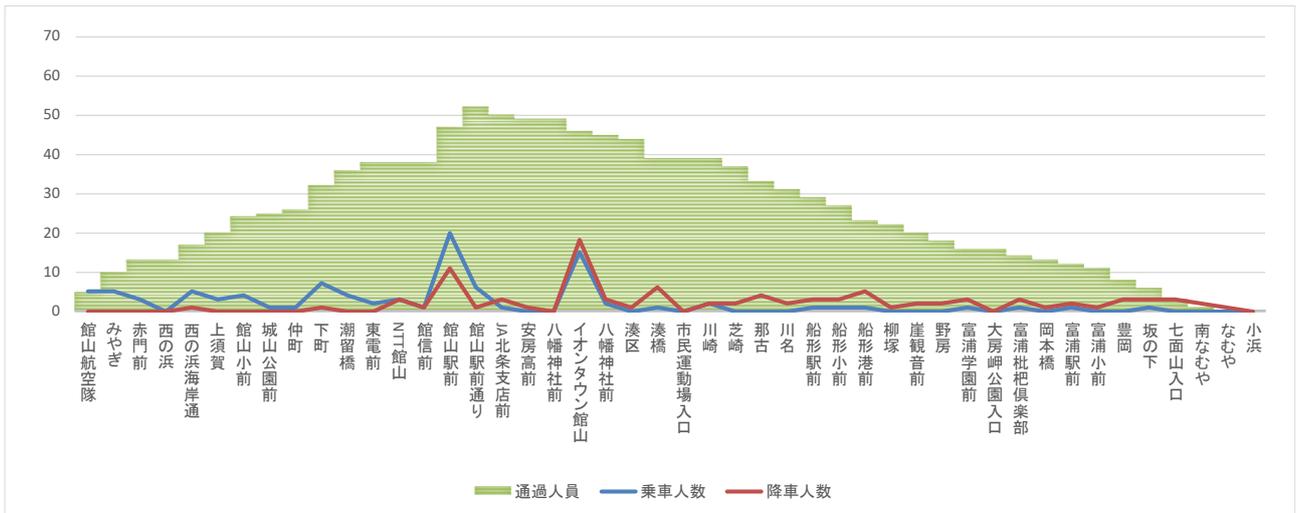


【市内線 OD 図】

■上り便

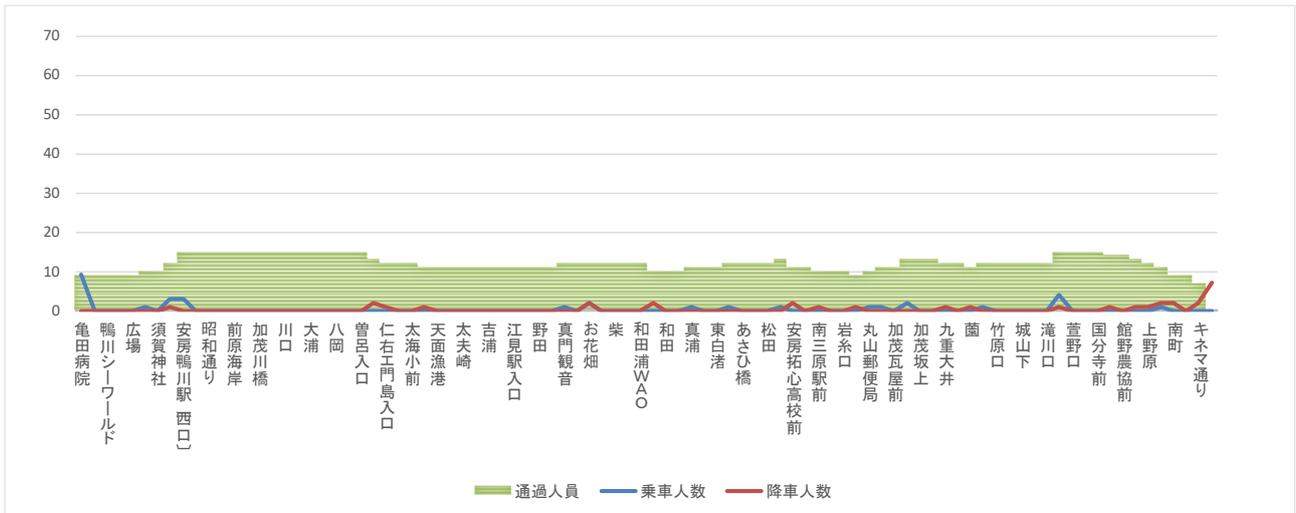


■下り便

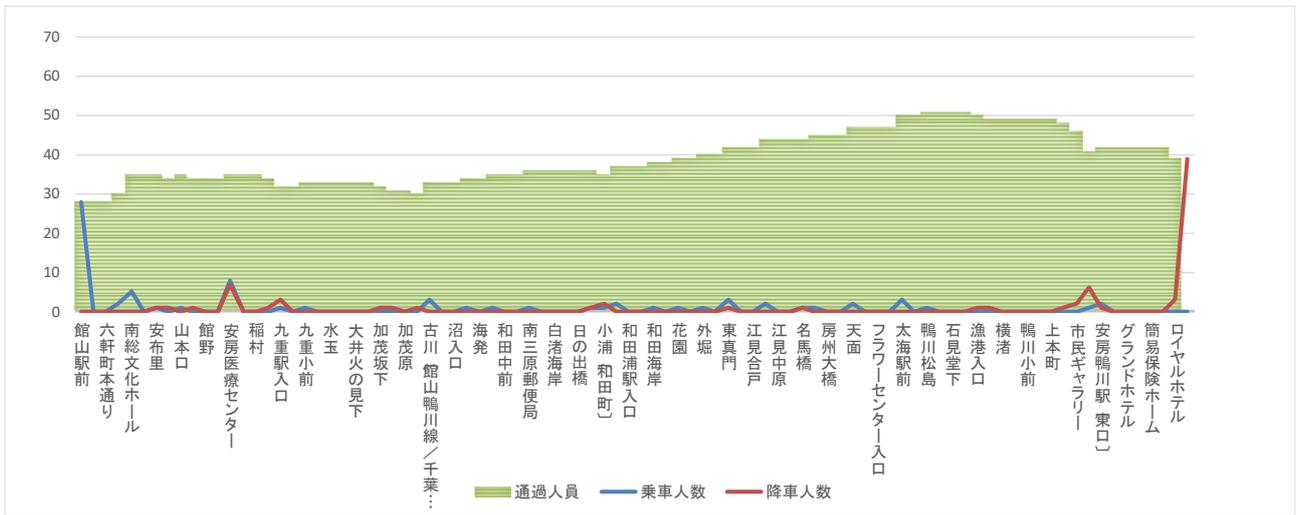


【館山鴨川線】

■上り便

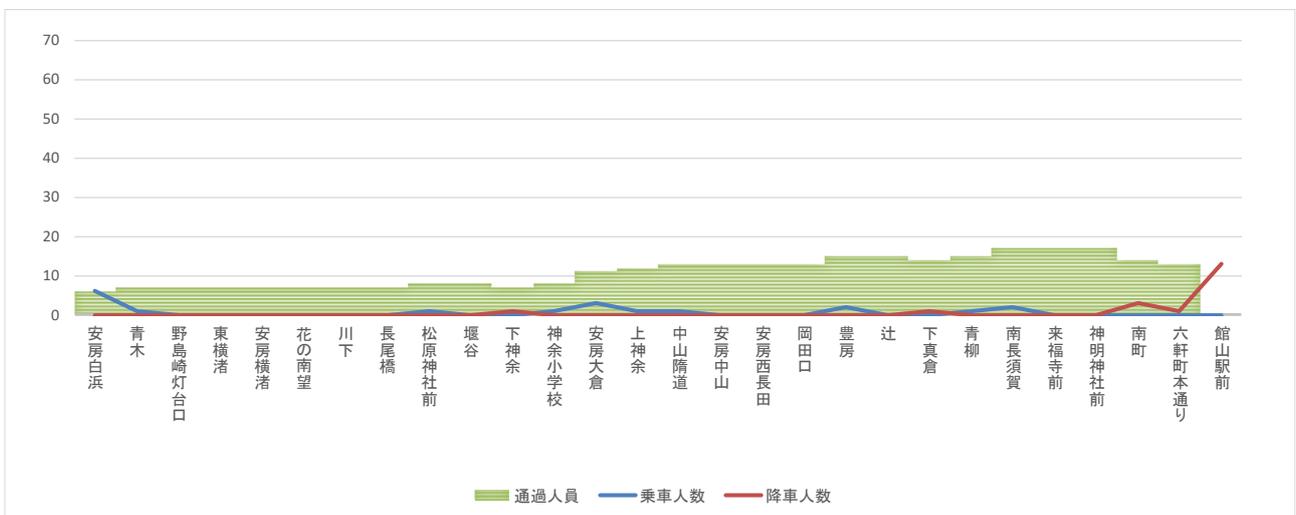


■下り便

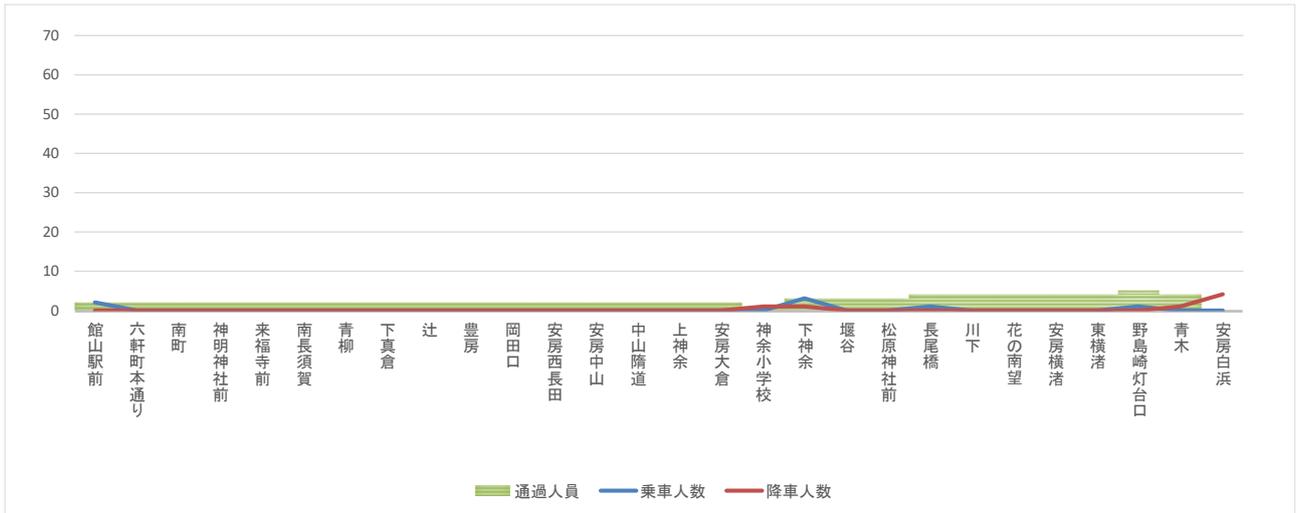


【豊房線】

■上り便

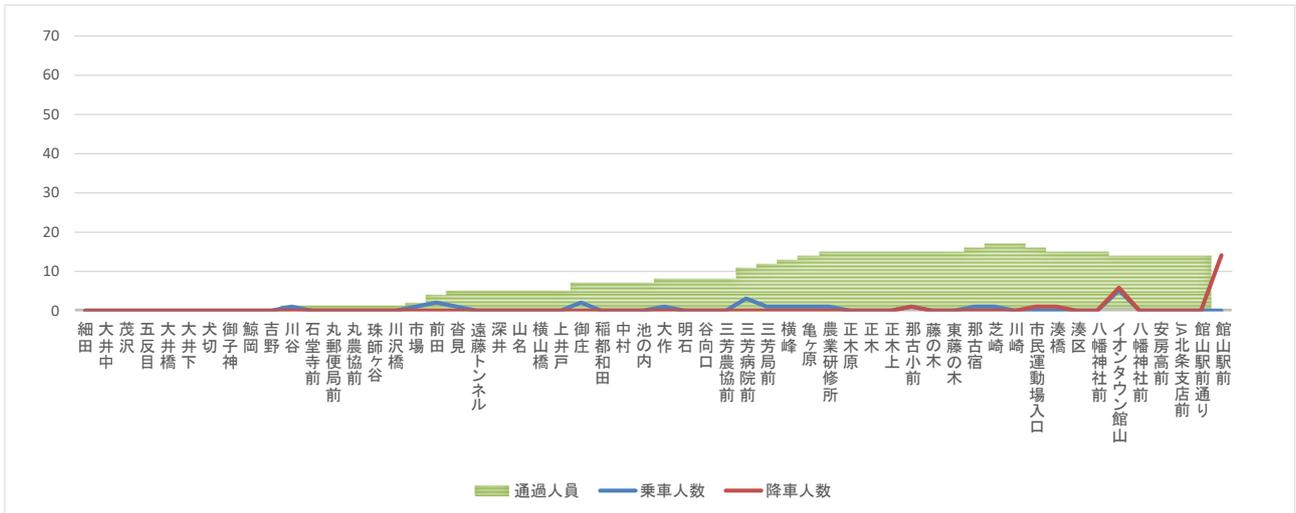


■下り便

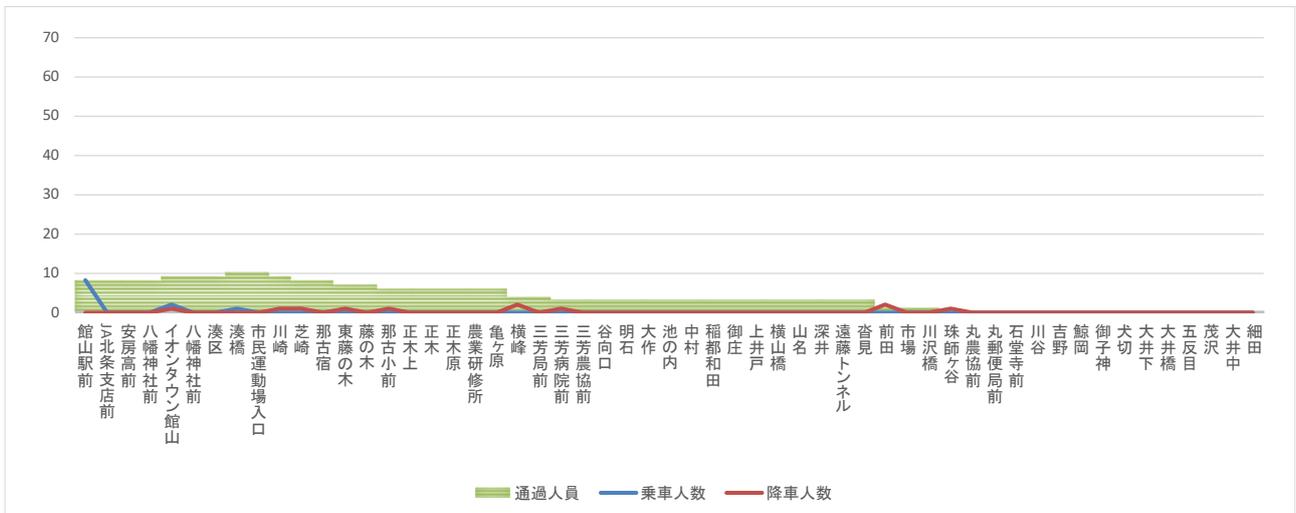


【丸線】

■上り便

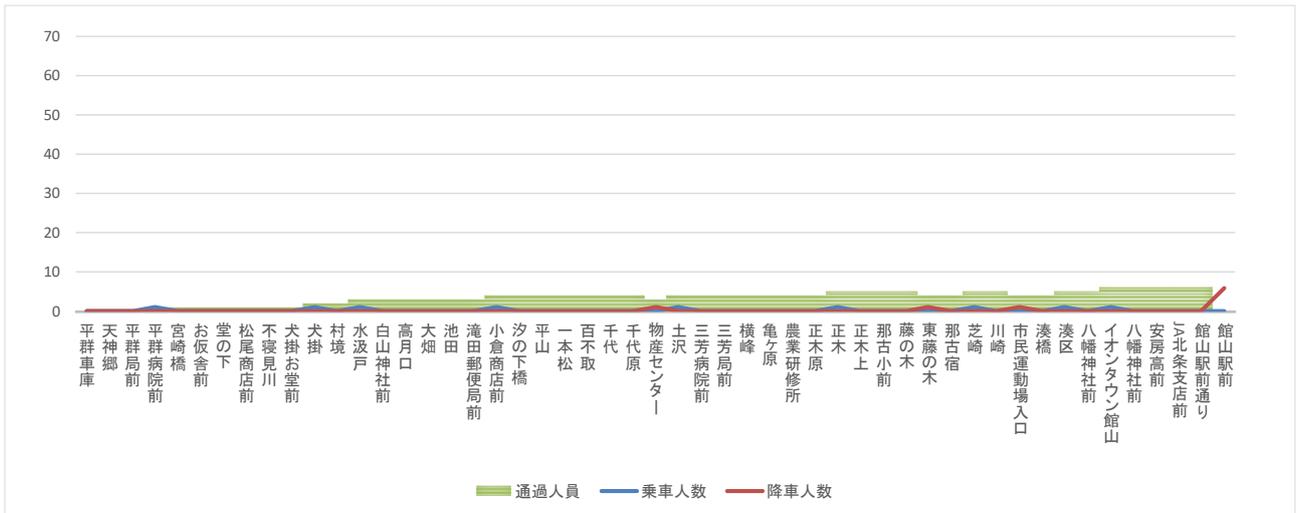


■下り便

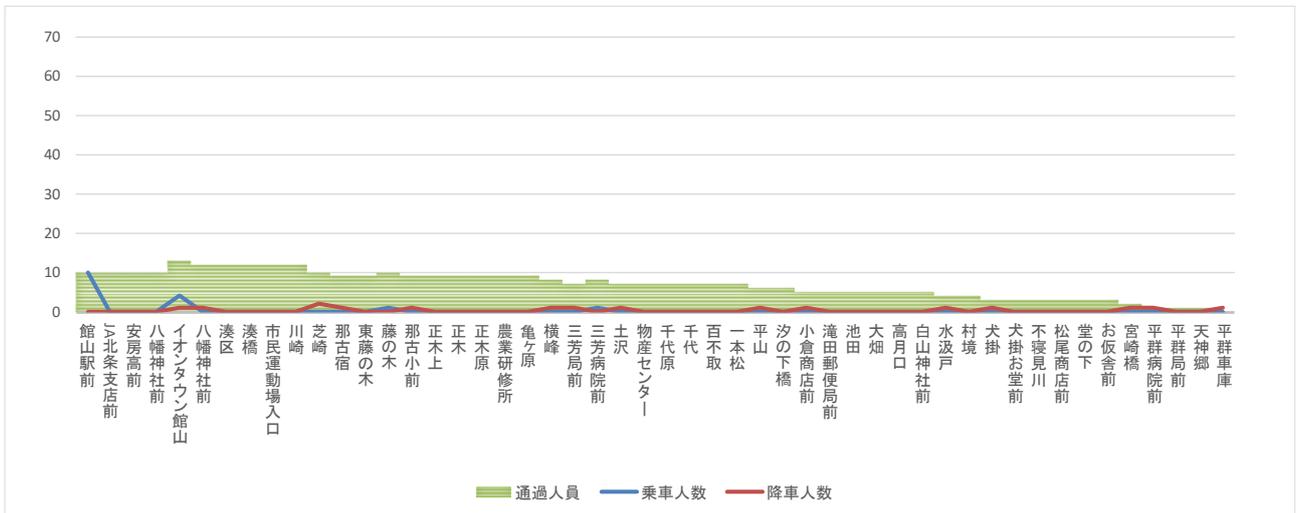


【平群線】

■上り便

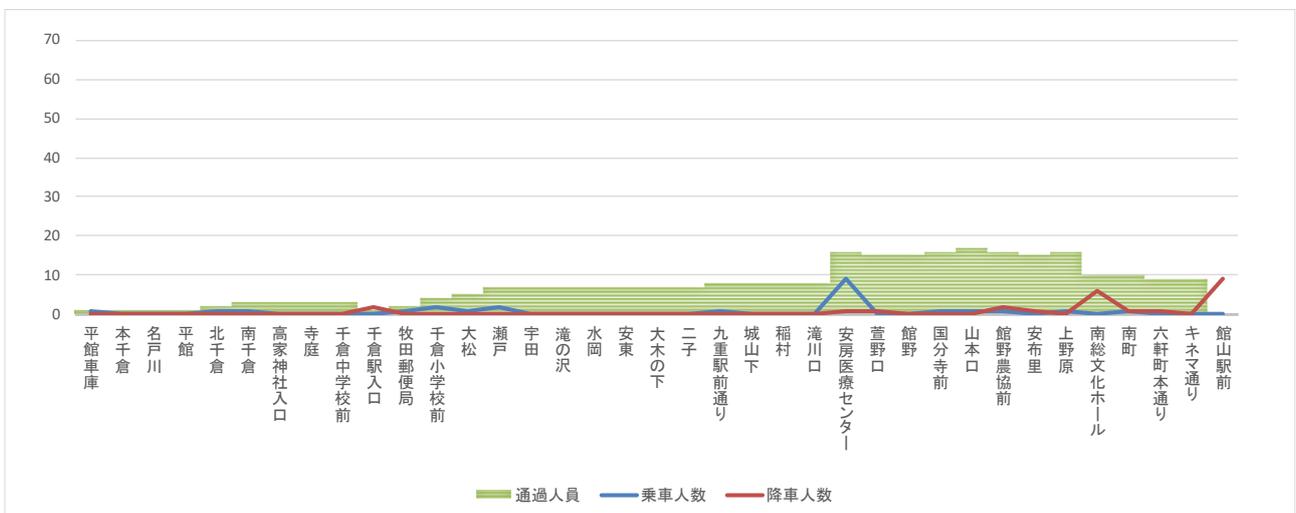


■下り便

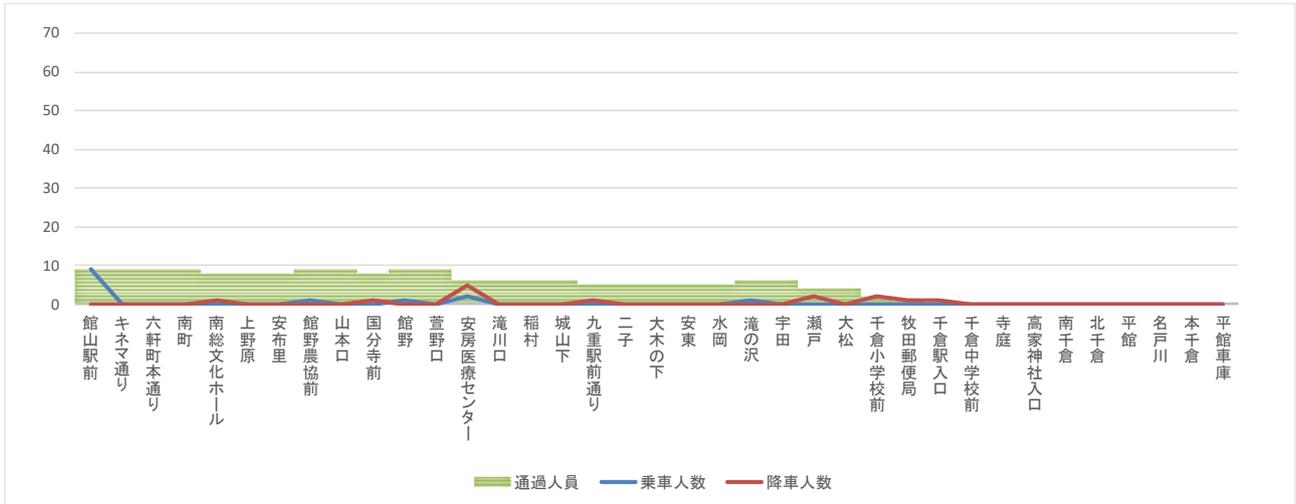


【千倉線】

■上り便

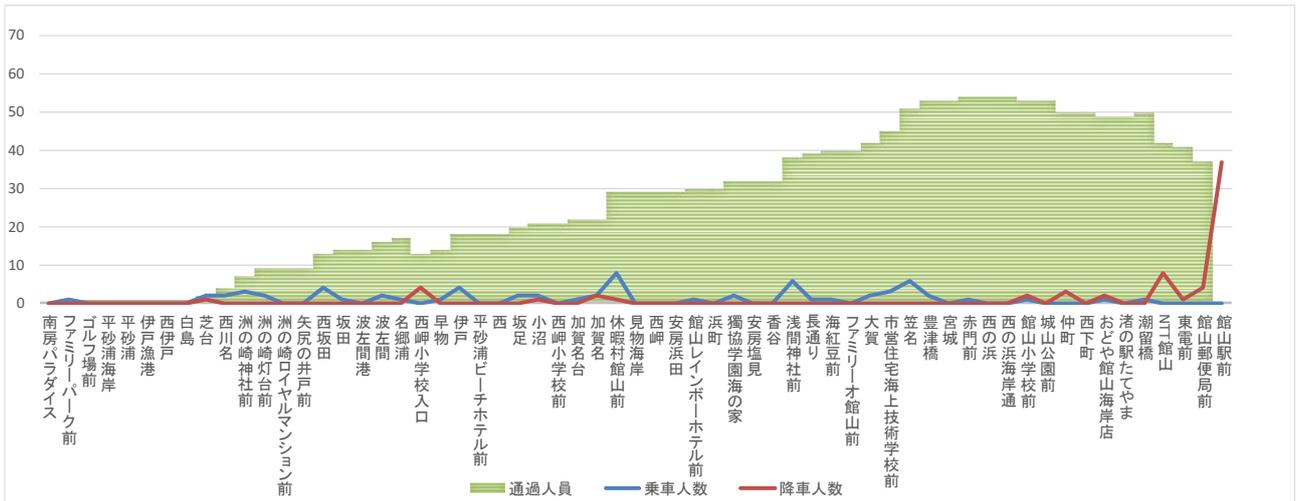


■下り便

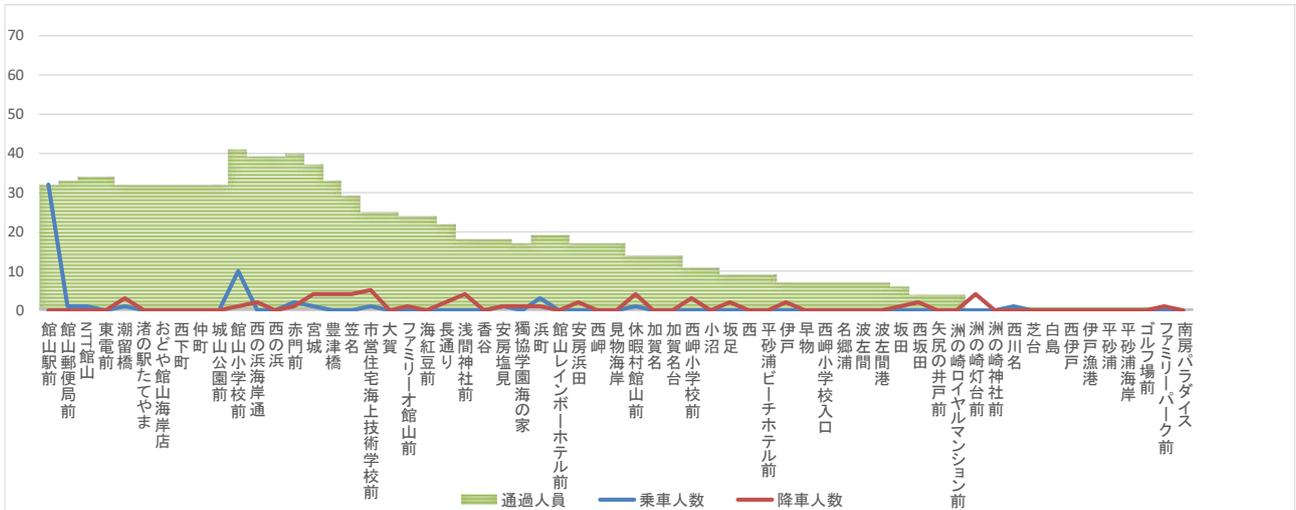


【洲の崎線】(高速バス直通便含む)

■上り便

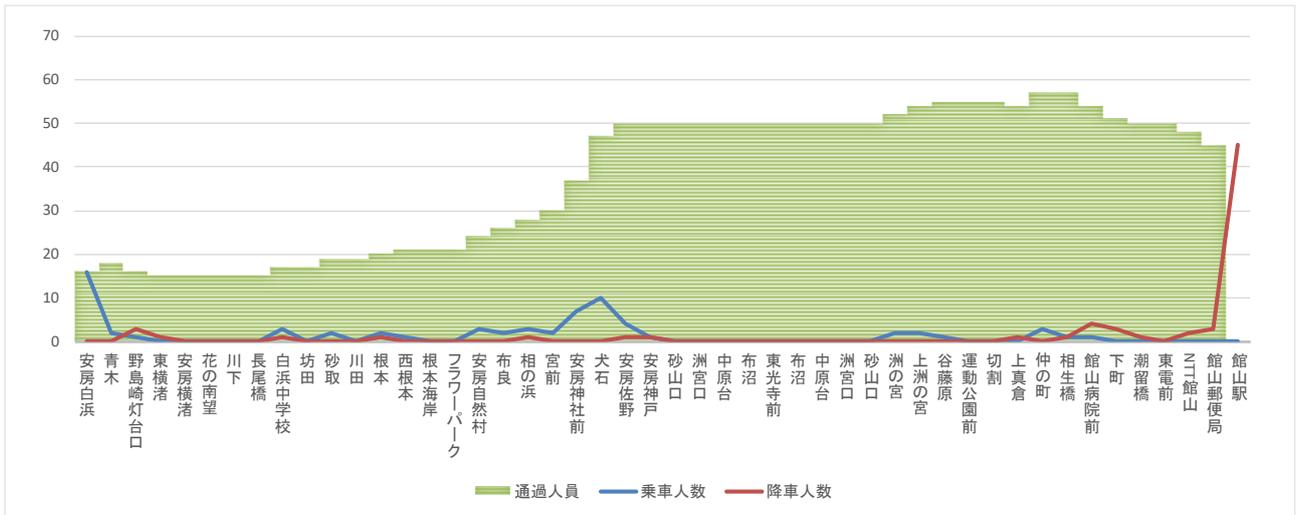


■下り便

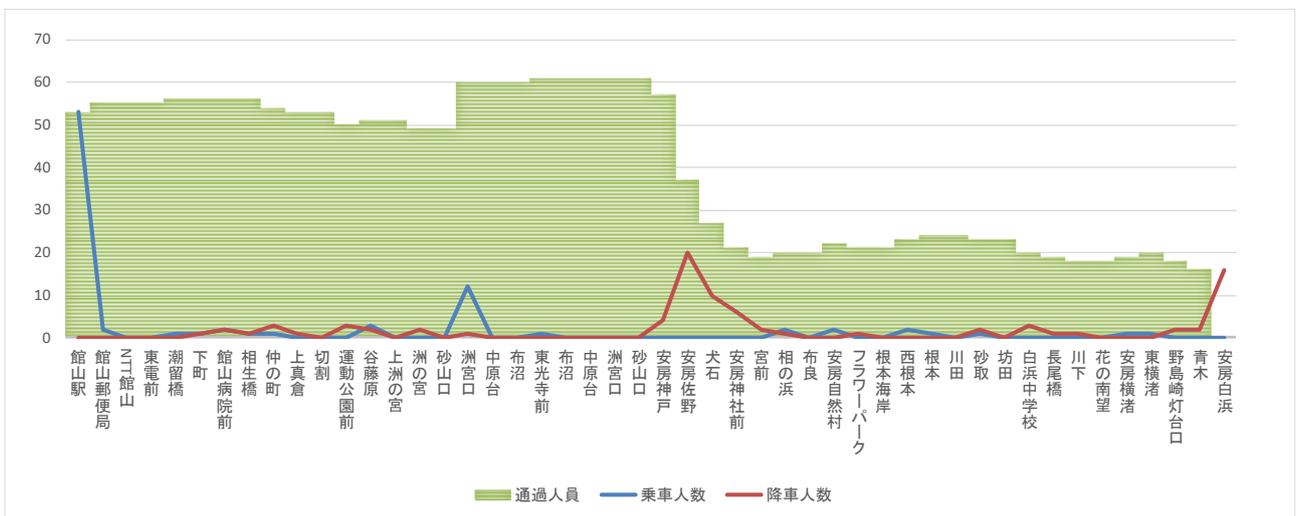


【南房洲本線】

■上り便



■下り便

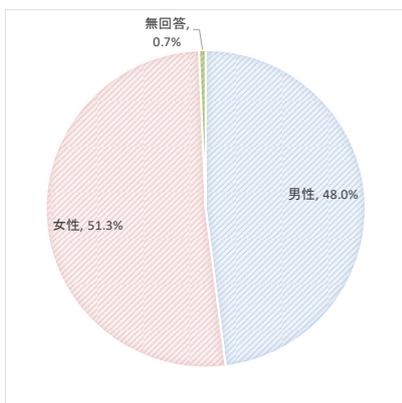


※帰り利用者が「行き」で回答していることから調査拒否あり

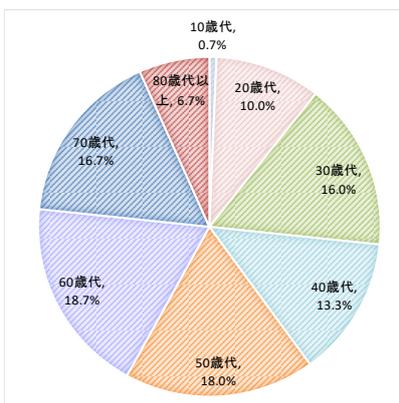
(3) 高速バス利用者調査

- 高速バスは20歳代から80歳代以上まで幅広く利用されており、利用目的としては「出張(26.0%)」「観光・レジャー(16.0%)」「通勤(12.7%)」等が挙げられている。
- 降車停留所では、「東京方面」が35.4%、「千葉方面」が37.4%、「横浜・羽田方面」が9.4%である。
- 高速バスの選択理由として「他の交通手段より乗り換えが少なく楽だから」が49.3%と約半数を占めており、広域移動手段の比較では、同一の所要時間、運賃だった場合、目的地までの移動手段に高速バスを選択する方が73.3%であった。
- 満足度について全体的に不満の傾向にあり、中でも「運行本数」「運行時間帯」は不満度が高くなっており、利用者の要望として「運行本数の増加」が17.3%と最も多くなっている。

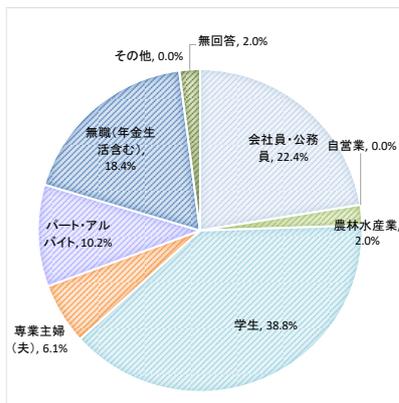
■性別



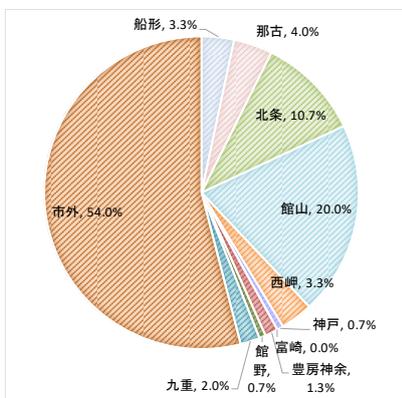
■年齢



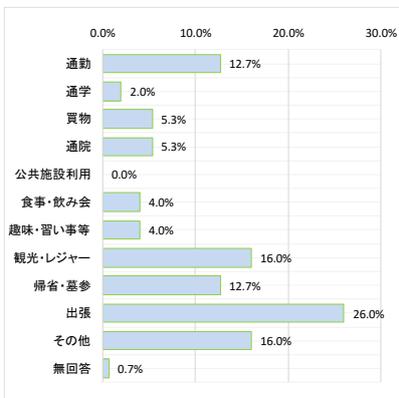
■職業



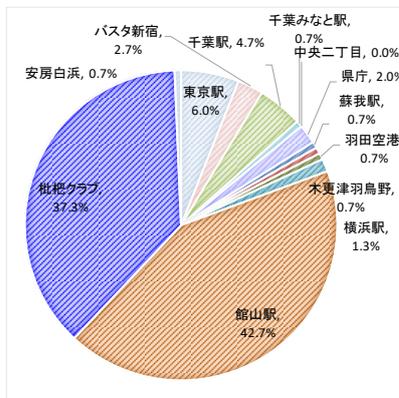
■居住地



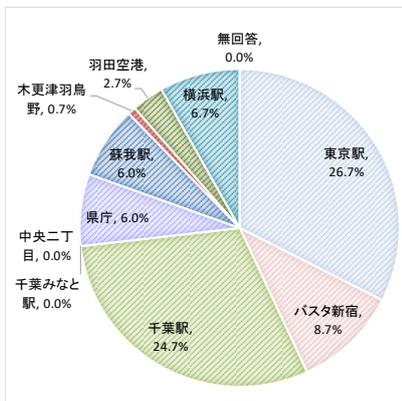
■利用目的



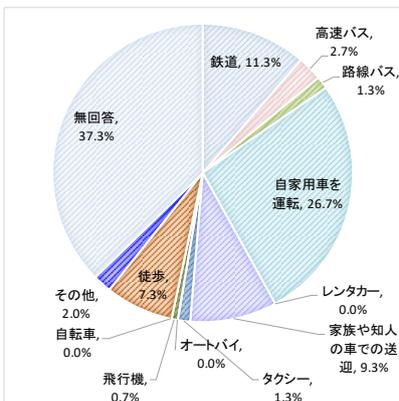
■乗車停留所



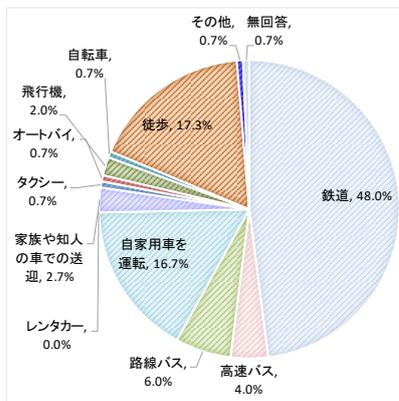
■降車停留所



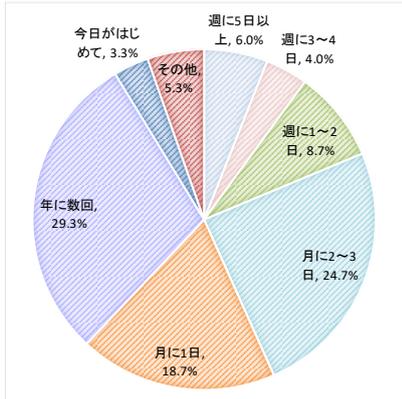
■乗車停留所までの端末交通



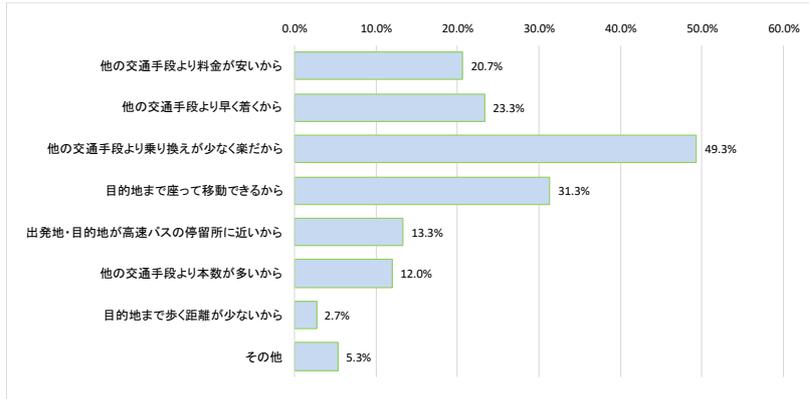
■降車停留所からの端末交通



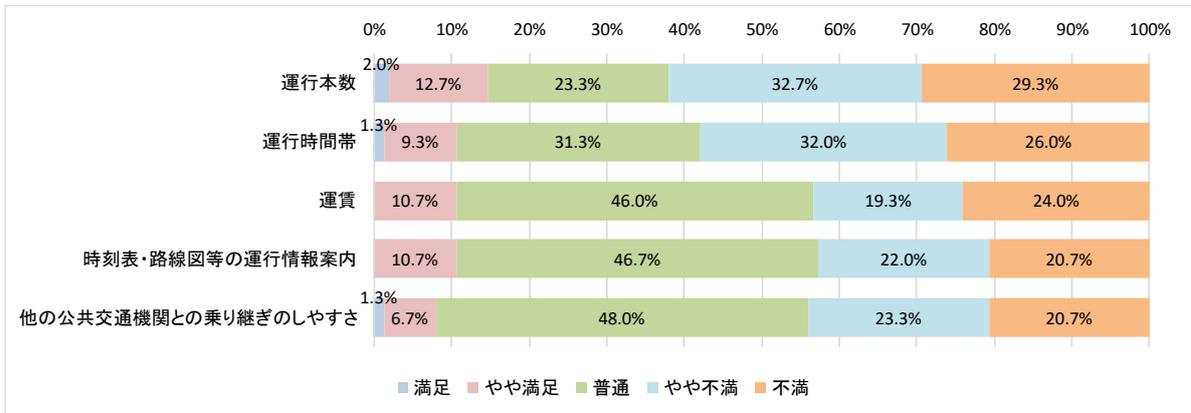
■ 利用頻度



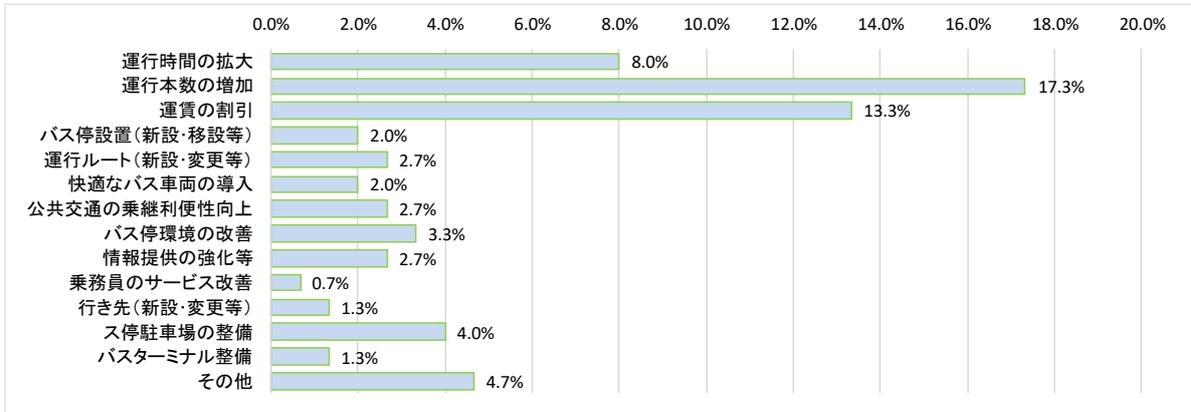
■ 選択理由



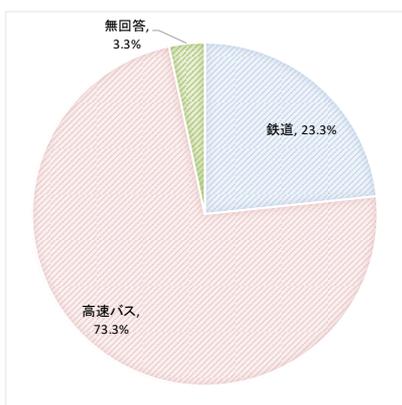
■ 満足度



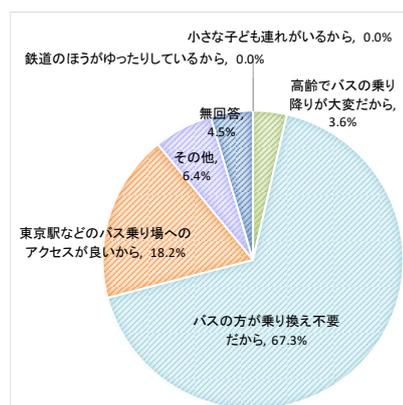
■ 運行内容や新たに要望する行き先・方面等の要望



■ 利用頻度



■ 選択理由



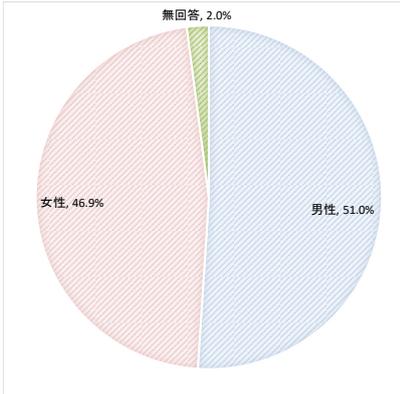
(4) 鉄道駅利用者調査

○鉄道駅利用者特性として、「学生」の利用が38.8%と最も多く、次いで「会社員・公務員」が22.4%となっている。職業に比例して、利用目的では「通学(24.5%)」と「通勤(20.4%)」が高い数値を示しており、利用頻度も「週に5日以上」42.9%と、通勤通学の足として重要な役割を担っている。

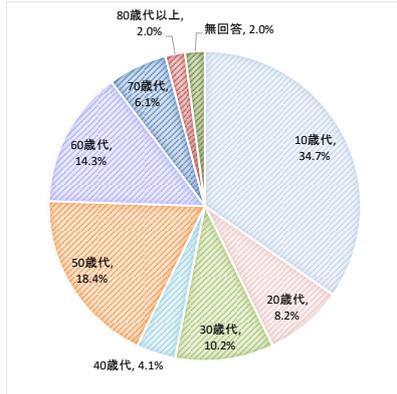
○端末交通として「徒歩」の利用が最も多いが、路線バスを利用した乗継ぎも見られる。

○鉄道駅利用者の要望や改善点としては、「鉄道の運行本数の増便」が55.1%と最も多く、次いで「路線バスの運行本数の増便」「路線バスの運行時間帯の拡大」が4.1%となっている。

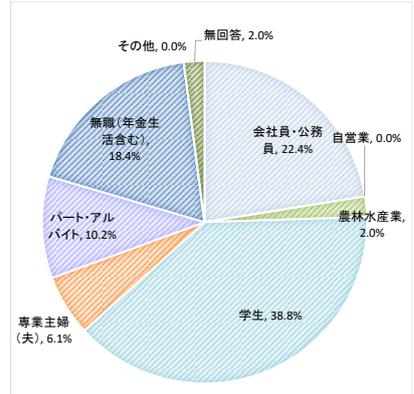
■性別



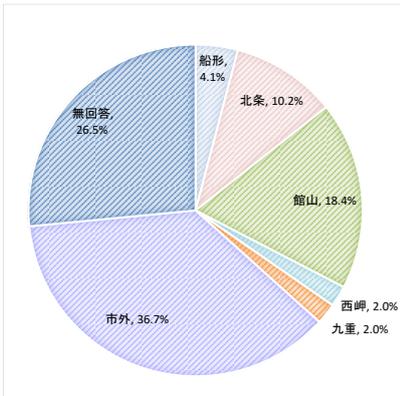
■年齢



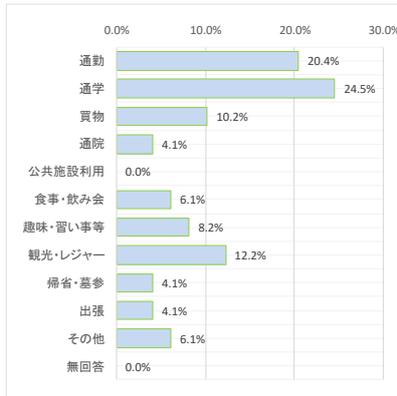
■職業



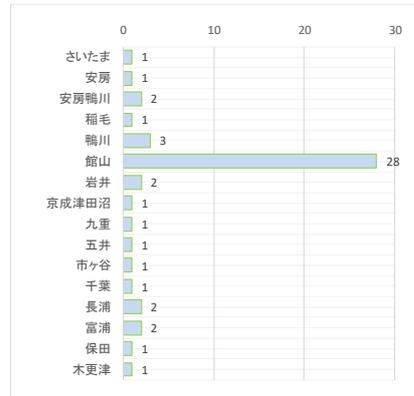
■居住地



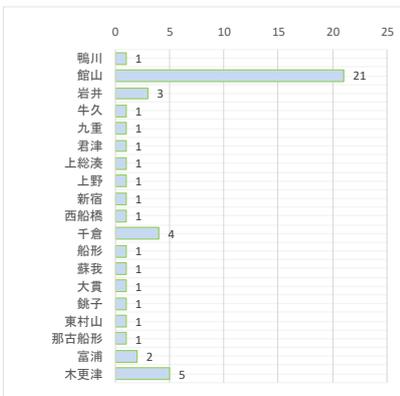
■利用目的



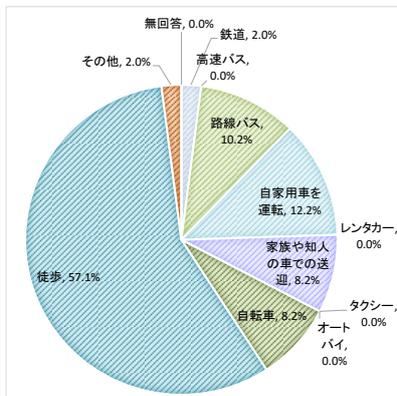
■乗車駅



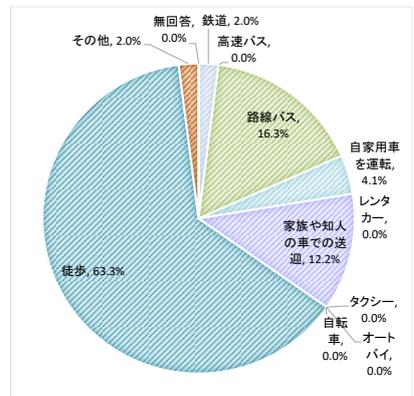
■降車駅



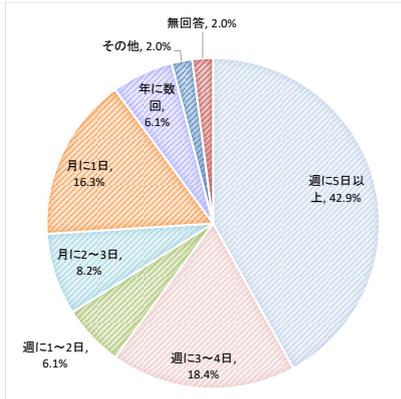
■乗車停留所までの端末交通



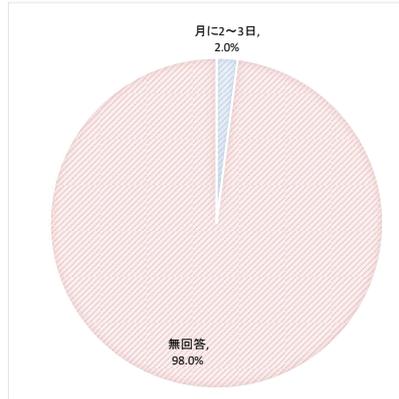
■降車停留所からの端末交通



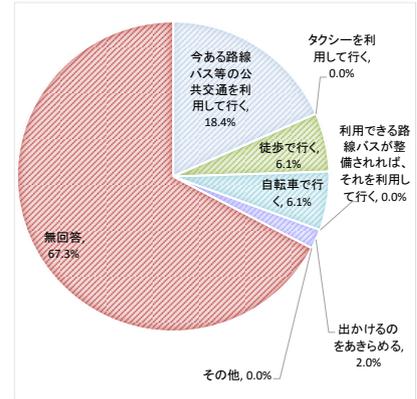
■鉄道利用頻度



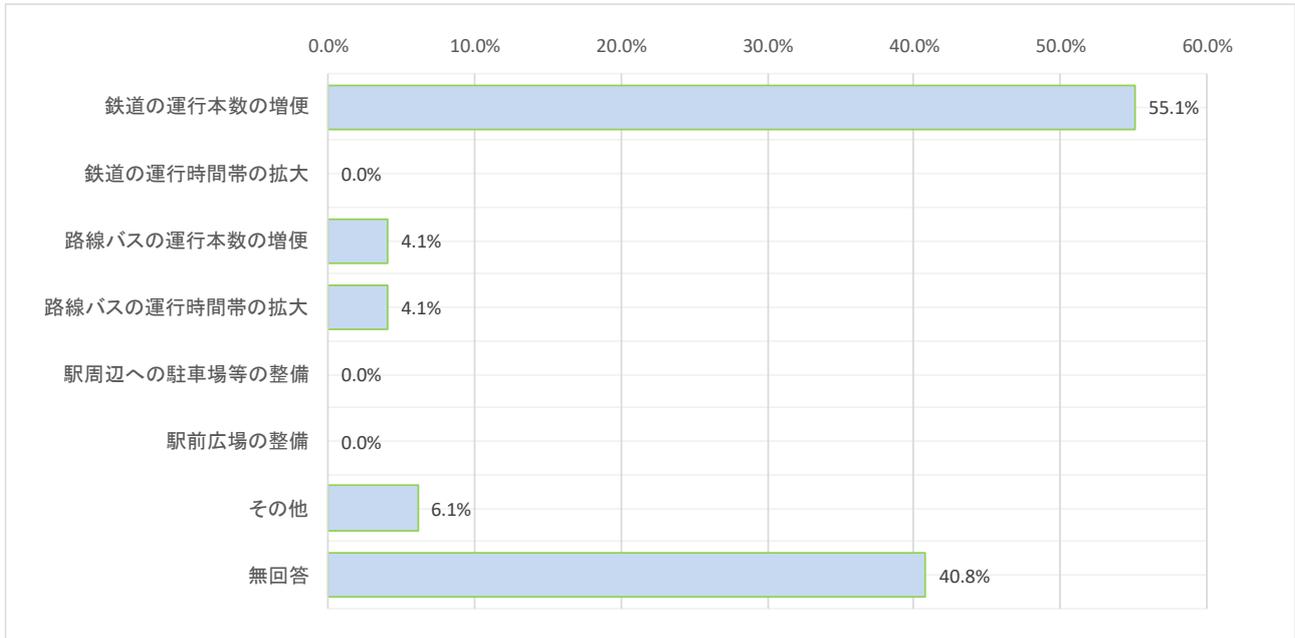
■タクシー利用頻度



■利用手段が使えなくなったら



■運行内容や新たに要望する行き先・方面等の要望



5. 観光客アンケート調査

(1) 調査の概要

調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 調査員による直接ヒアリング ・ 対象者：自動車、タクシー、家族・友人等送迎者等 ※2人/箇所×4箇所=8人 		
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者属性（性別、年齢、居住地、自動車保有状況） ・ 施設までの利用交通手段、利用頻度 ・ 改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等） ・ 公共交通への転換可能性と条件（行き先、便数、運賃等） 		
実施日時	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成30年11月4日（日） 8:00～17:00 ・ 平成31年3月3日（日） 8:00～17:00 		
集計結果 (N=回答数)	11月	<ul style="list-style-type: none"> ・ アロハガーデン N=30 ・ 渚の駅 N=117 総計 N=343 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 館山駅 N=103 ・ 枇杷クラブ N=93
	3月	<ul style="list-style-type: none"> ・ アロハガーデン N=86 ・ 渚の駅 N=127 総計 N=433 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 館山駅 N=150 ・ 枇杷クラブ N=70

※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合があります。

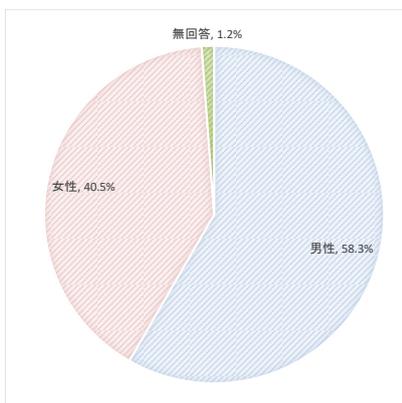
(2) 観光実態<<11月実施>>

○本市に訪れる観光客の特性として、ファミリー層が約半数を占めており、利用交通手段としては「自家用車を運転」が65.0%と最も多く、次いで「高速バス」が9.6%、「鉄道」が7.0%となっている。

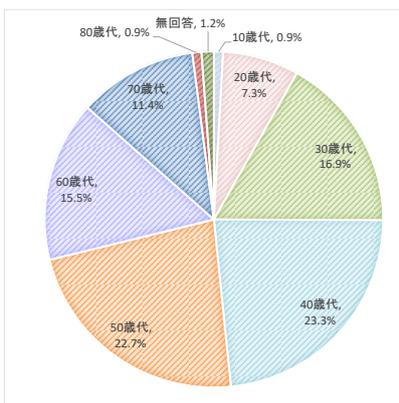
○今後、本市の公共交通がより便利に利用しやすくなるには「JR内房線特急列車の復活・増便」が29.4%と最も多く、次いで「高速バスの増便」が28.9%、「観光地を結ぶ周遊バスの運行」は24.8%であり、公共交通が利用しやすくなった際の転換可能性について、「利用したいと思う」が53.1%となっており、観光交通の重要性が示唆された。

○公共交通の利便性が向上した際の利用意向として、53.1%の方が「利用したいと思う」と回答している。

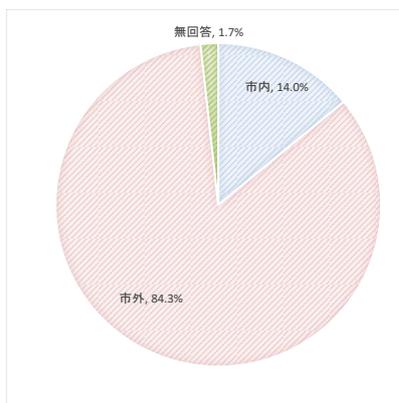
■性別



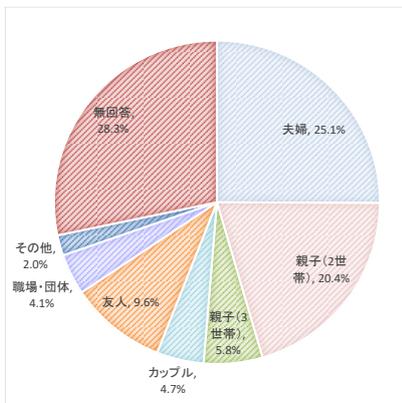
■年齢



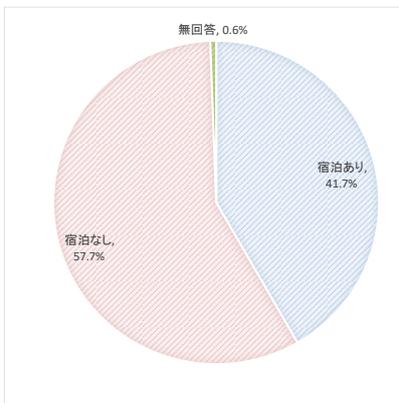
■居住地



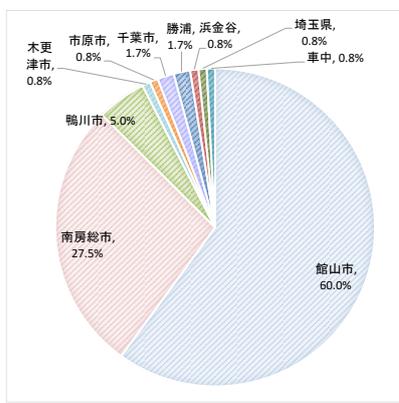
■同行者



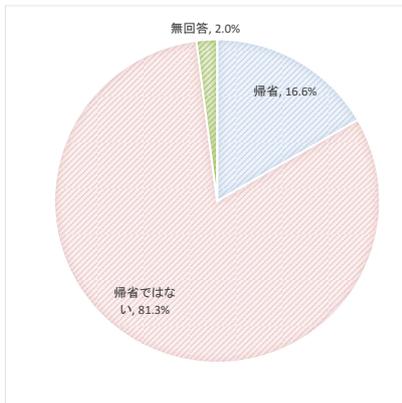
■宿泊の有無



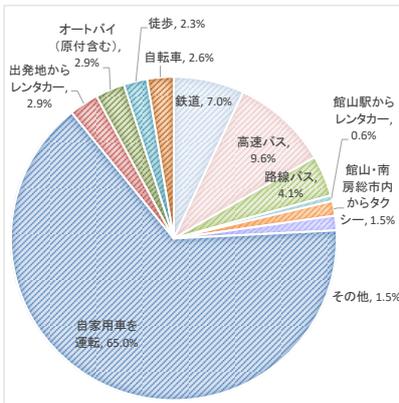
■宿泊先



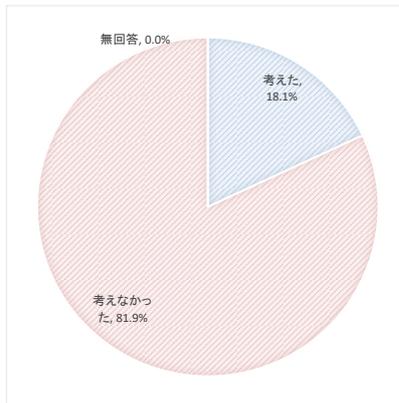
■帰省目的者



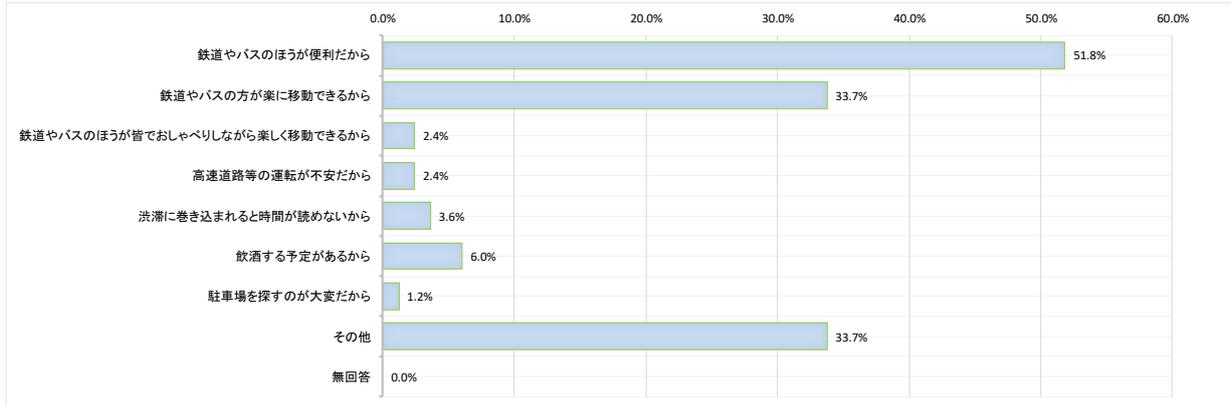
■代表交通手段



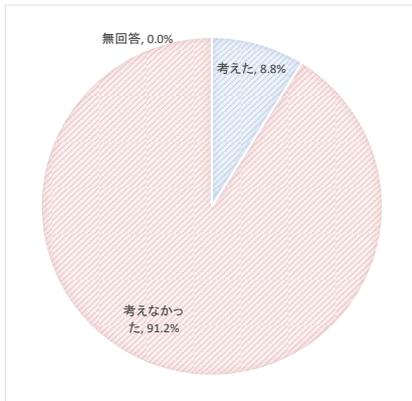
■自家用車利用を考えたか



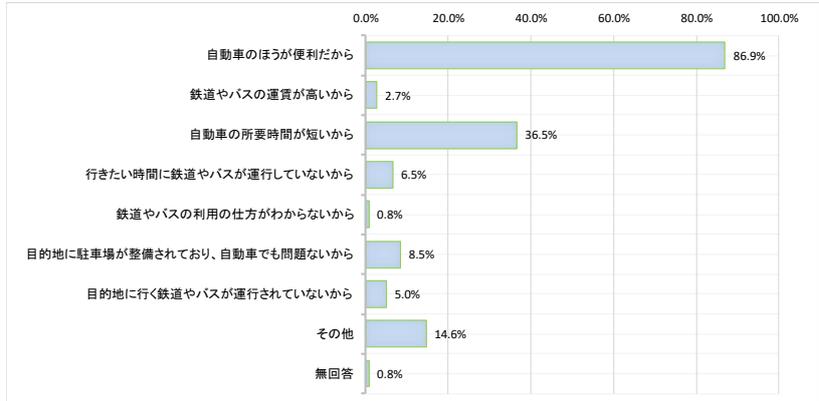
■ 自家用車等を利用しなかった理由



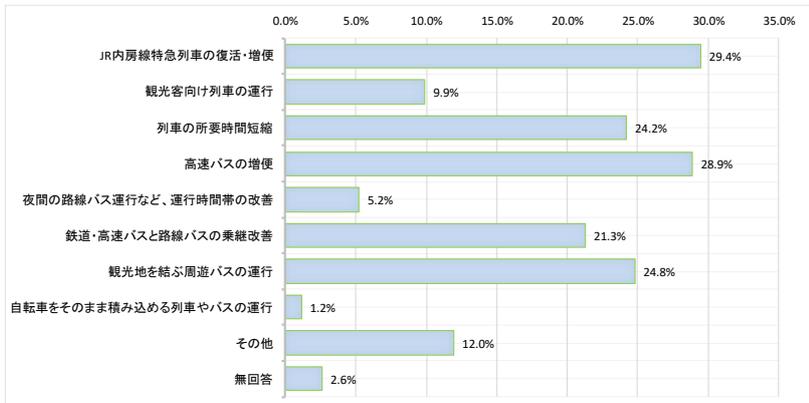
■ 公共交通利用を考えたか



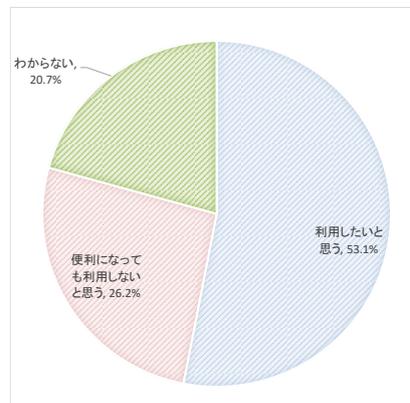
■ 公共交通を利用しなかった理由



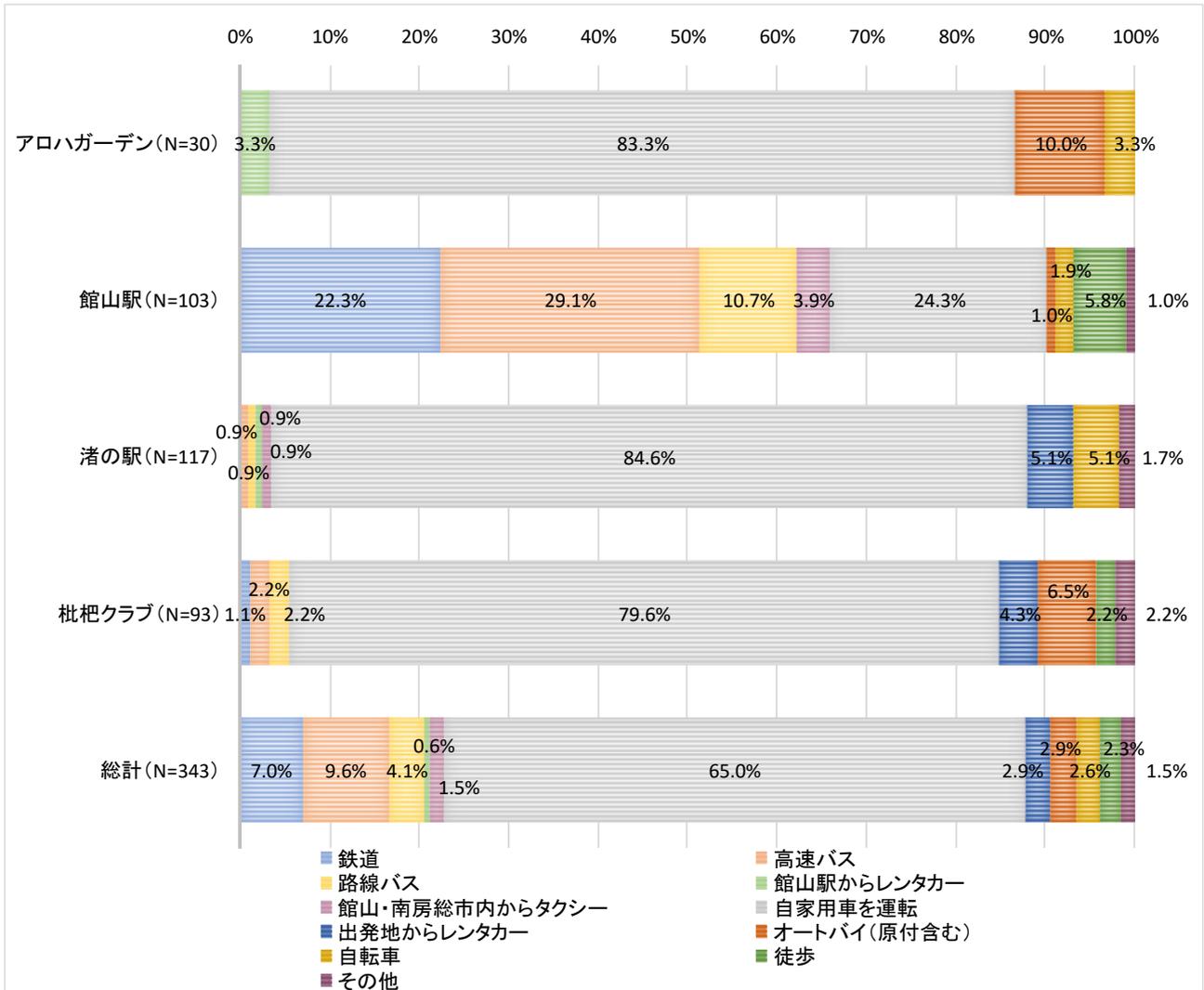
■ 公共交通利便性向上策



■ 利便性向上時の利用意向



■調査場所別利用交通手段



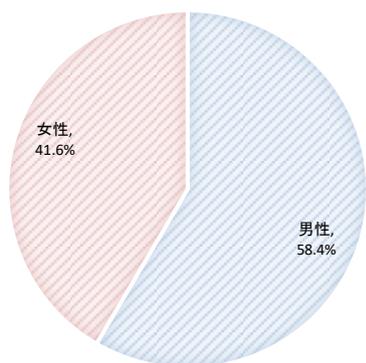
(3) 観光実態《3月実施》

○利用交通手段として、出発地から館山市までは「自家用車を運転」が56.8%と最も多く、次いで「高速バス」が22.6%となっており、館山市内及び近隣エリアの手段としては、自家用車利用を除いて、「路線バス」の利用が比較的多く15.9%となっている。

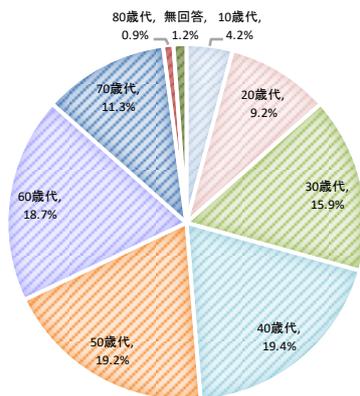
○春に館山市を訪れる観光客の特徴として、「伊豆大島」(4.7%)に宿泊される方も比較的多くみられた。

○今後、本市の公共交通がより便利に利用しやすくなるには「JR内房線特急列車の復活・増便」が31.4%最も多く、次いで「高速バスの増便」が8.3%、「観光地を結ぶ周遊バスの運行」は6.0%であり、公共交通が利用しやすくなった際の転換可能性について、「利用したいと思う」が69.7%となっており、観光交通の重要性が示唆された。

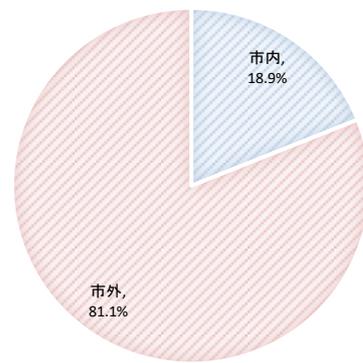
■性別



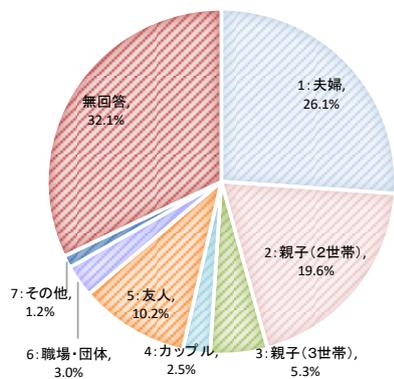
■年齢



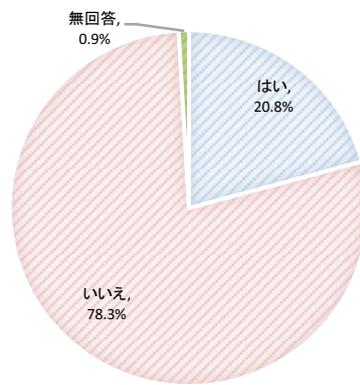
■居住地



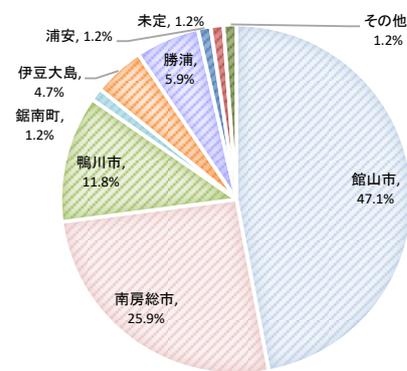
■同行者



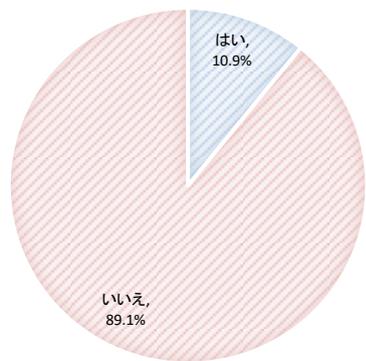
■宿泊の有無



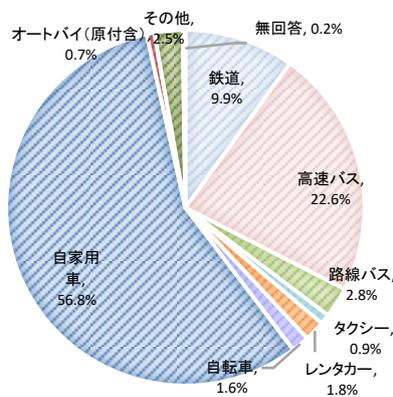
■宿泊先



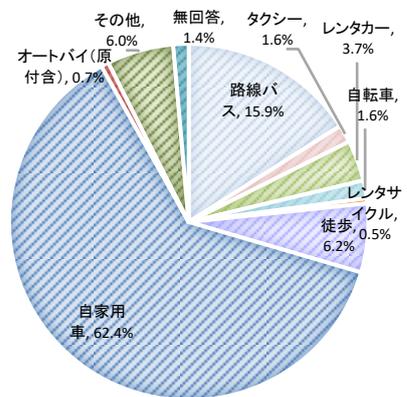
■帰省目的者



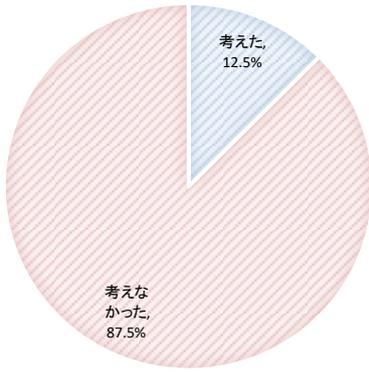
■代表交通手段(出発地→館山)



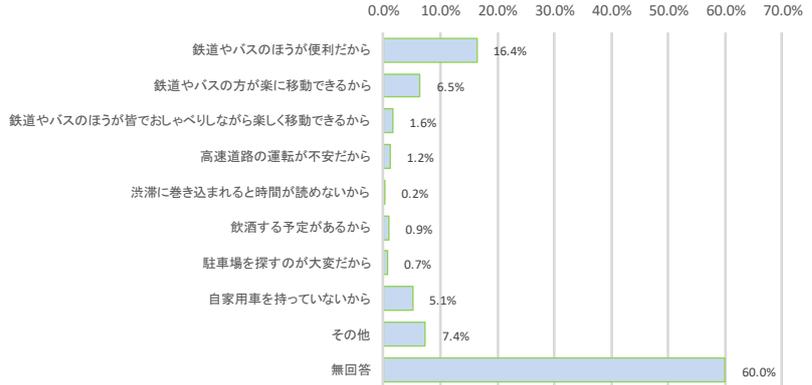
(館山市内及び近隣エリア)



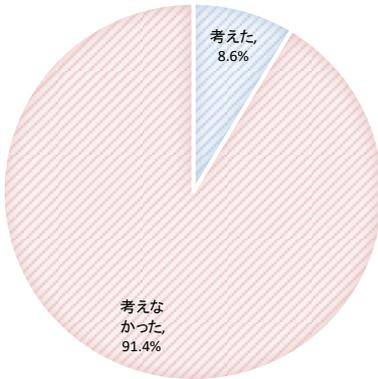
■ 自家用車利用を考えたか



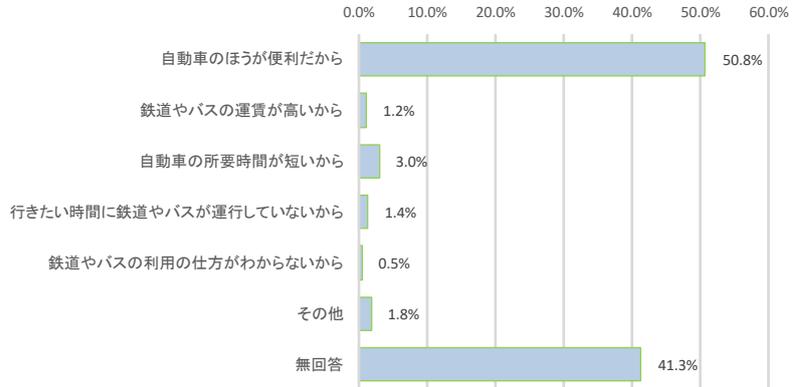
■ 自家用車等を利用しなかった理由



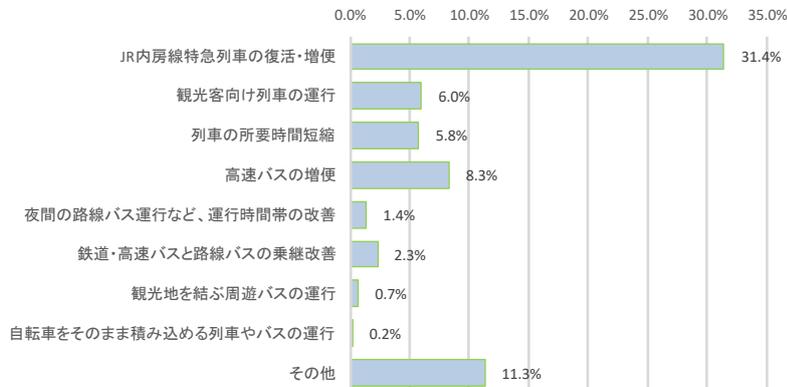
■ 公共交通利用を考えたか



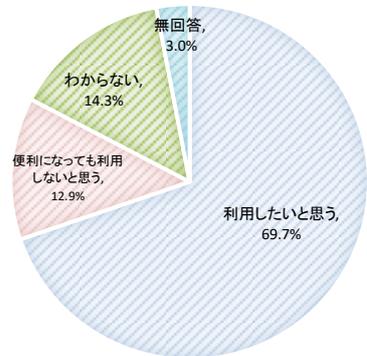
■ 公共交通を利用しなかった理由



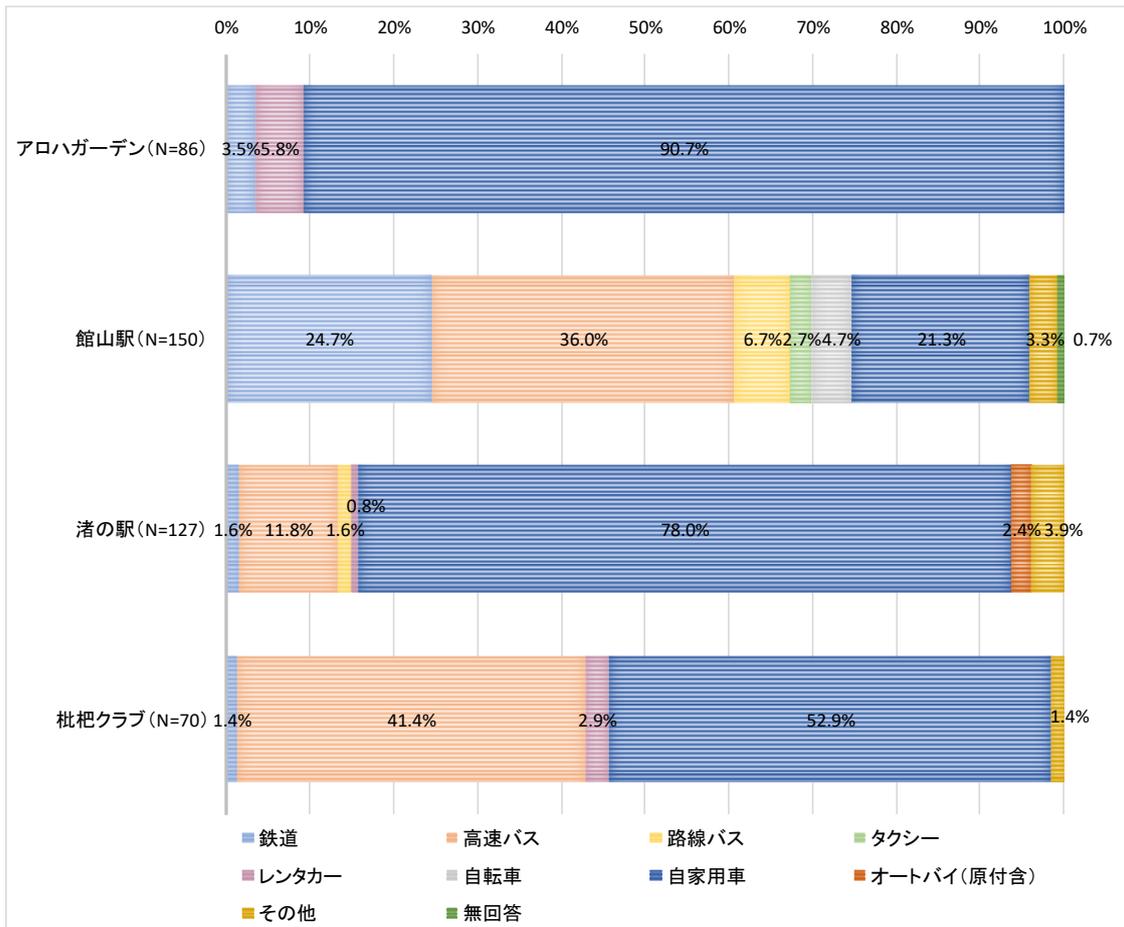
■ 公共交通利便性向上策



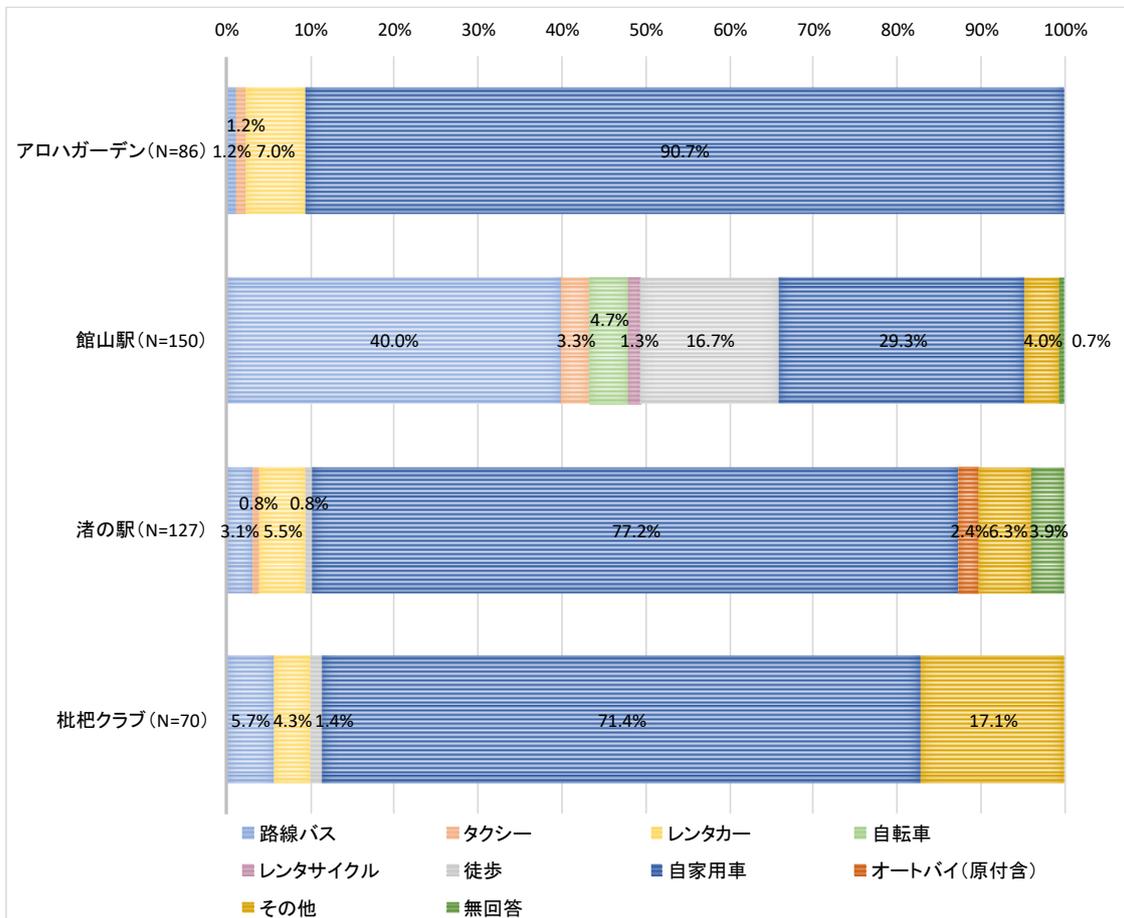
■ 利便性向上時の利用意向



■ 調査場所別利用交通手段（出発地→館山）



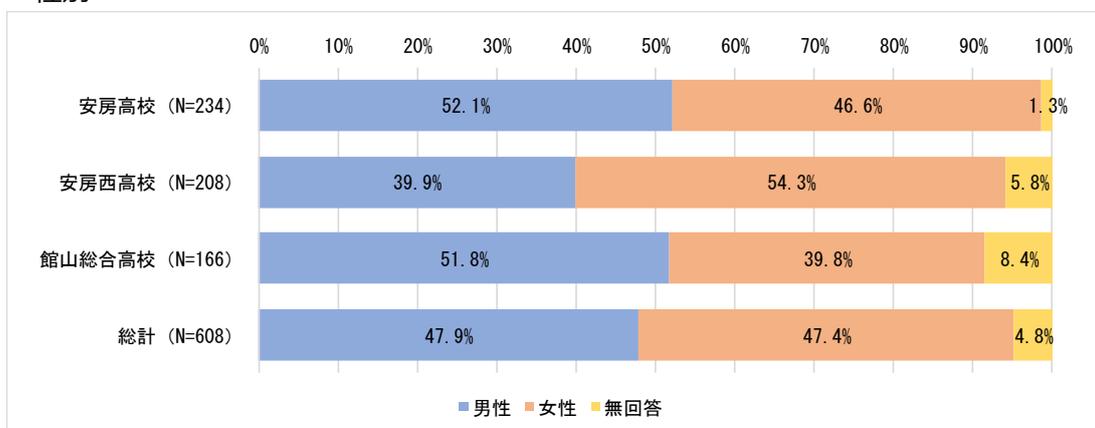
■ 調査場所別利用交通手段（館山市内及び近隣エリア）



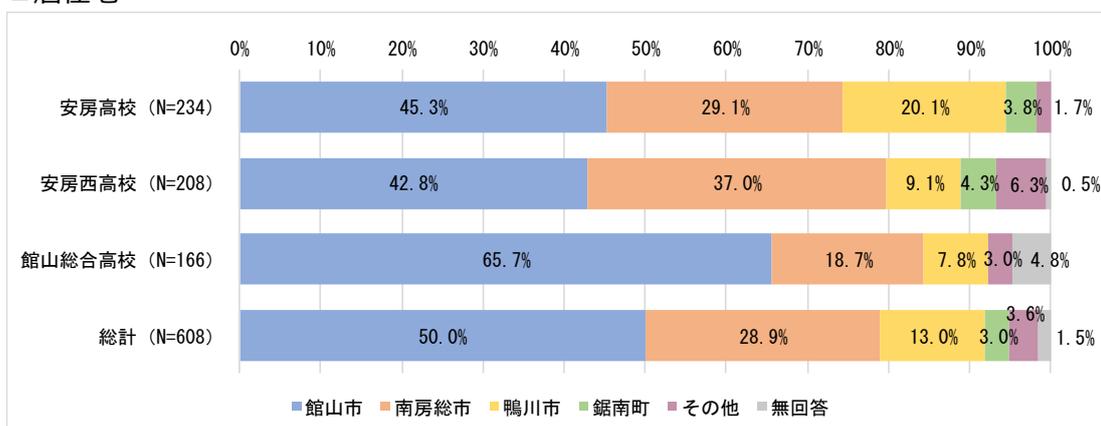
(2) 公共交通利用実態

- 普段の登下校時の交通手段として、「自転車」が 55.8%、「家族や知人の車で送迎」が 37.3%、「路線バス」が 8.6%であり、雨天時になると「自転車」9.4% (46.4 ポイント減少)、「家族や知人の車で送迎」67.3% (30.0 ポイント増加)、「路線バス」11.8% (3.2 ポイント増加)と変容する。
- 路線バス利用の傾向として、登下校時利用が 78.8% (雨天時 66.7%)と片道利用は少ない傾向にある。
- 鉄道に対する不満として「本数が少ないから」が 93.7%と大半を占めており、次いで「下校時に使いやすい便がない」が 23.8%であった。そのため、利用者増加への取組として「運行本数の増便」が 62.2%と高い数値を示している。また、下校時の時間をつぶせる場所として「駅構内や駅近くの商業施設、カフェなどの充実 (32.1%)」「駅構内や駅近くで待ち時間に勉強やおしゃべりをして過ごせる空間の充実 (25.0%)」も挙げられている。
- 路線バスの利用者を増やすための取組としては「わかりやすい運賃制度 (200円、300円とキリのいい料金にするなど)」が 30.1%と最も多く、次いで「運行本数の増便」29.9%、「駅やバス停近くの商業施設、カフェなどの充実」17.3%となっている。
- 今後、路線バスのサービスが改善されたら、バスを今よりも利用するかを聞いたところか「利用する」、「時刻や運賃が適切ならば利用する」が 35.2%であり、「あまり利用しない」「利用しない」が 39.4%であった。
- 館山総合高校の学生に、学校の近くまで登下校の時間帯にバスが走るようになった際の利用意向を聞くと「利用しないと思う」が 31.9%と高い数値を占めているが、「利用すると思う」「疲れているときなどに利用すると思う」「天気が悪い日に利用すると思う」と回答した学生は 27.0%であり、若干の需要は見られる。

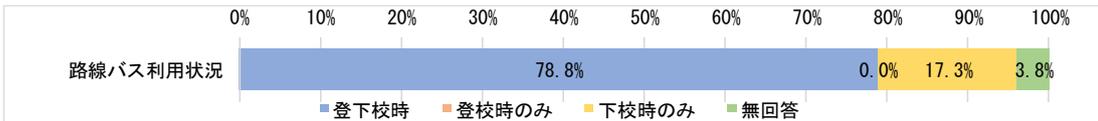
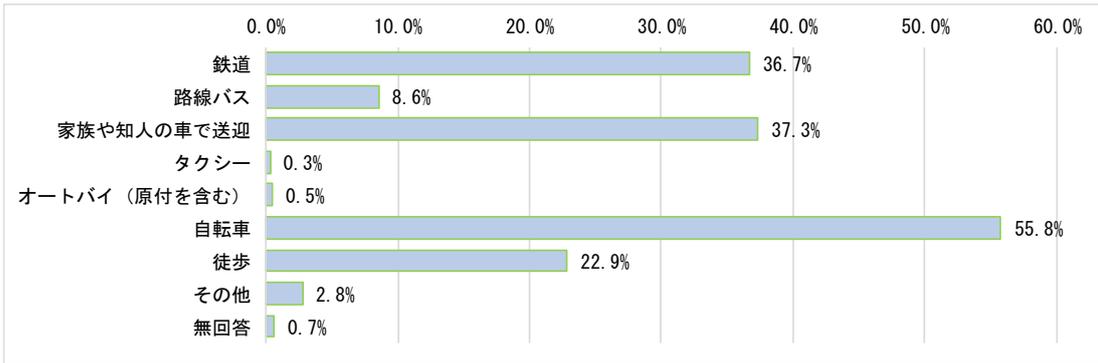
■ 性別



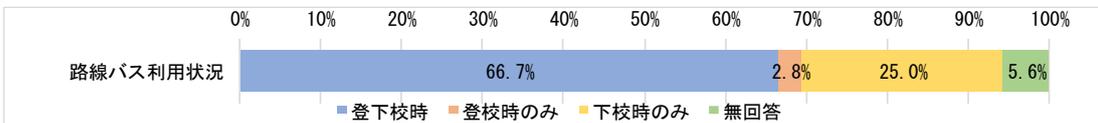
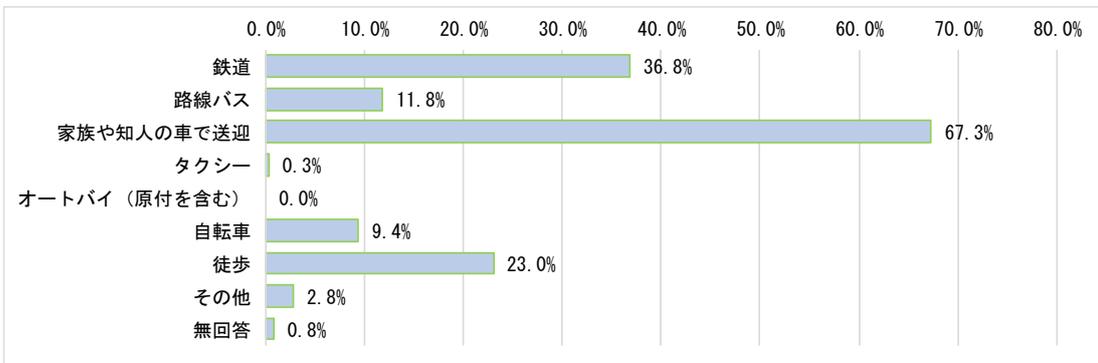
■ 居住地



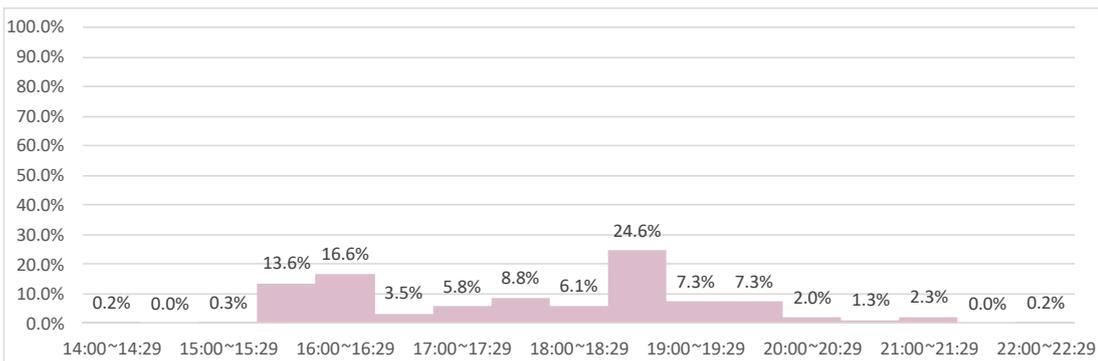
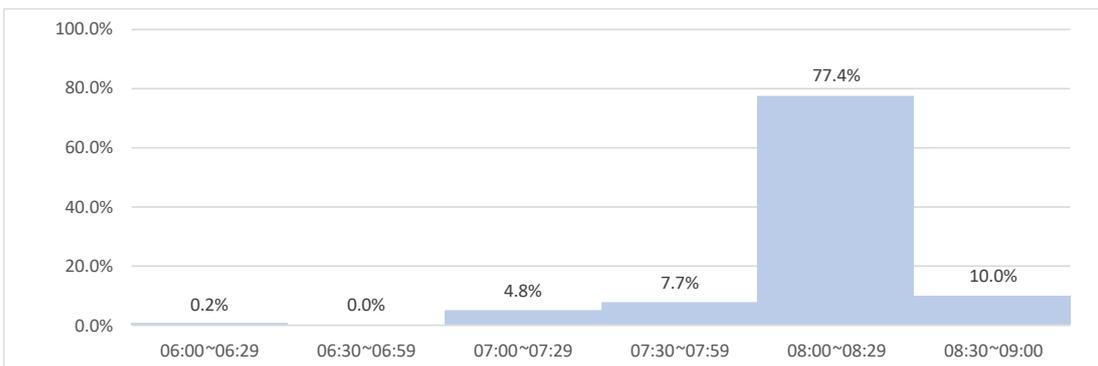
■ 普段の登下校時の交通手段



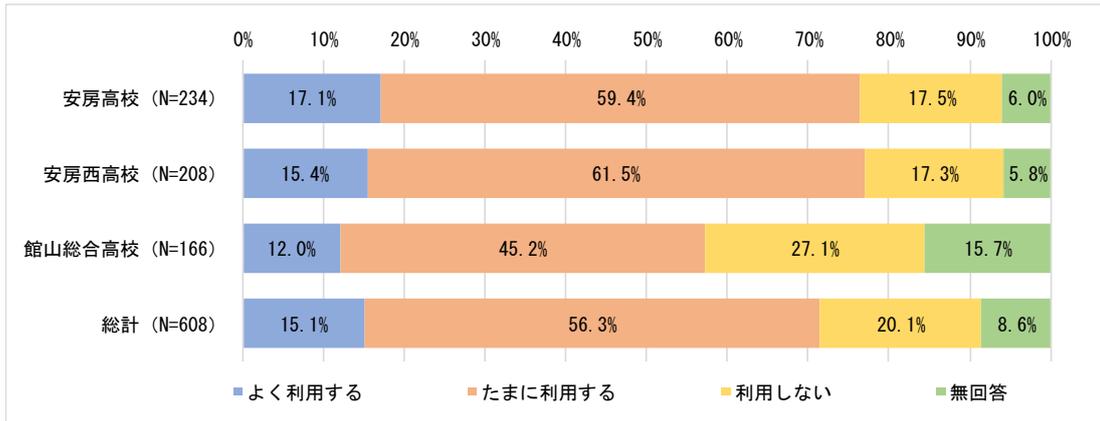
■ 雨の日の登下校時の交通手段



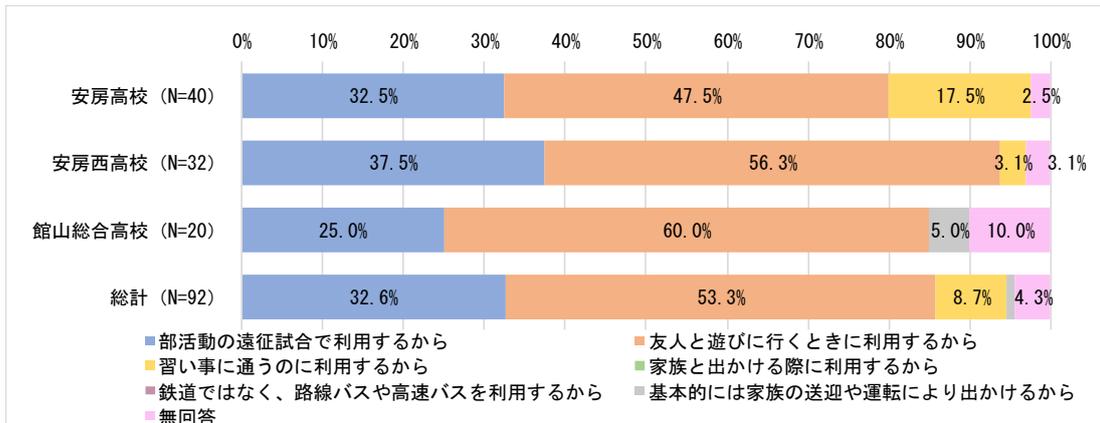
■ 登下校の時間帯



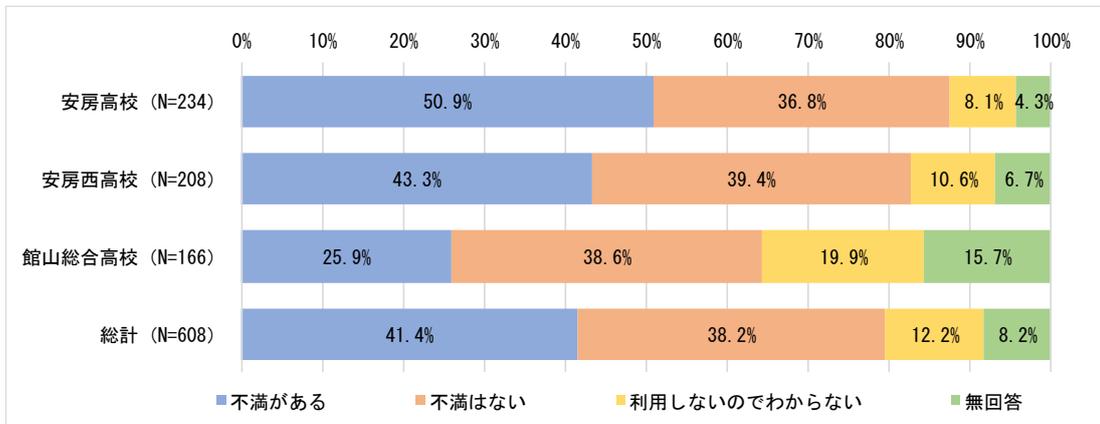
■ 通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること



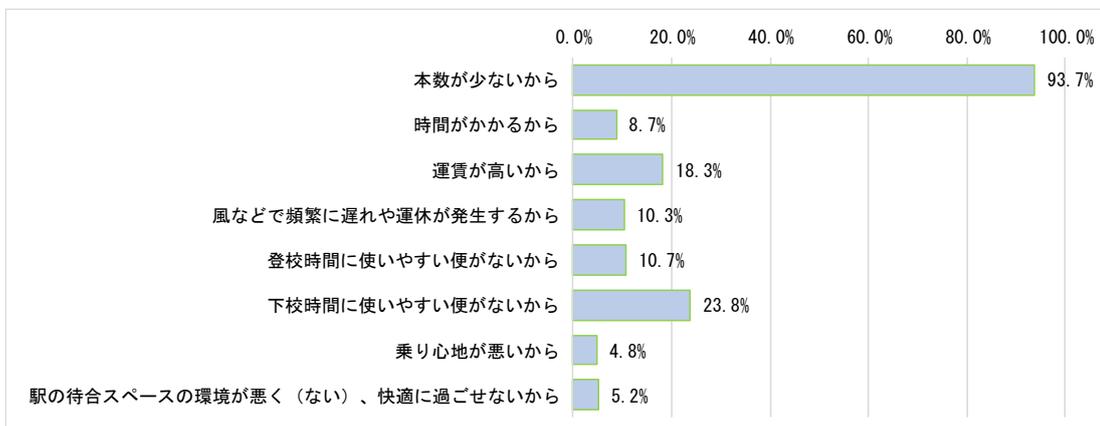
■ 通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること（よく利用する理由）



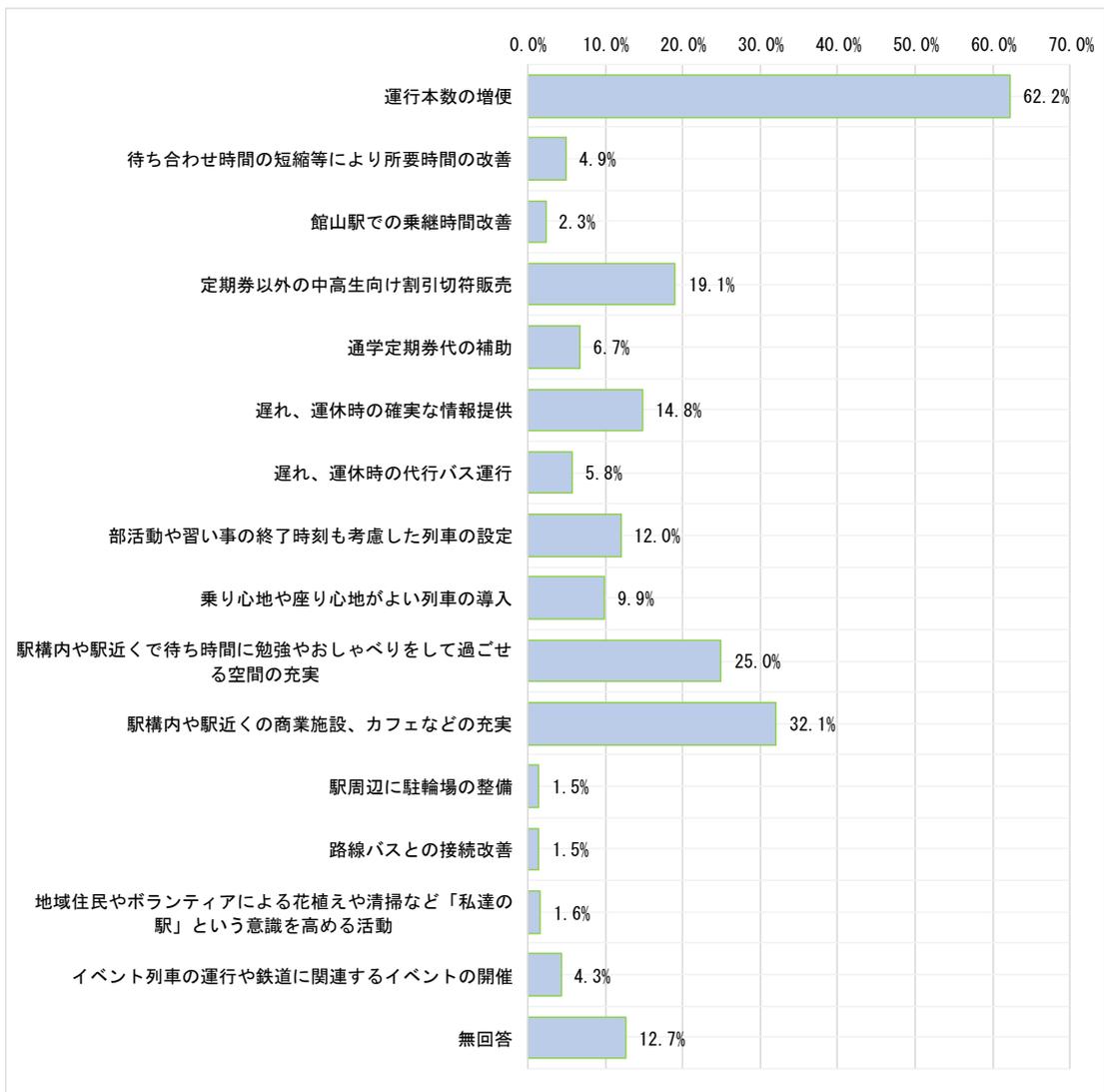
■ 鉄道（JR 内房線）に対する不満



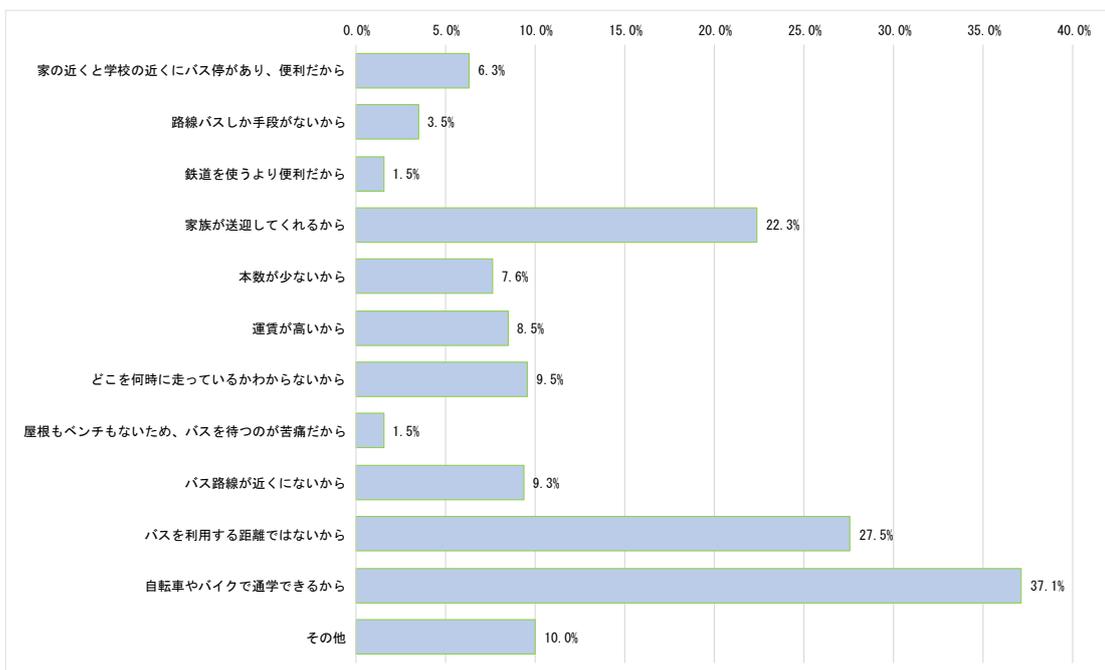
■ 鉄道（JR 内房線）に対する不満（不満理由）



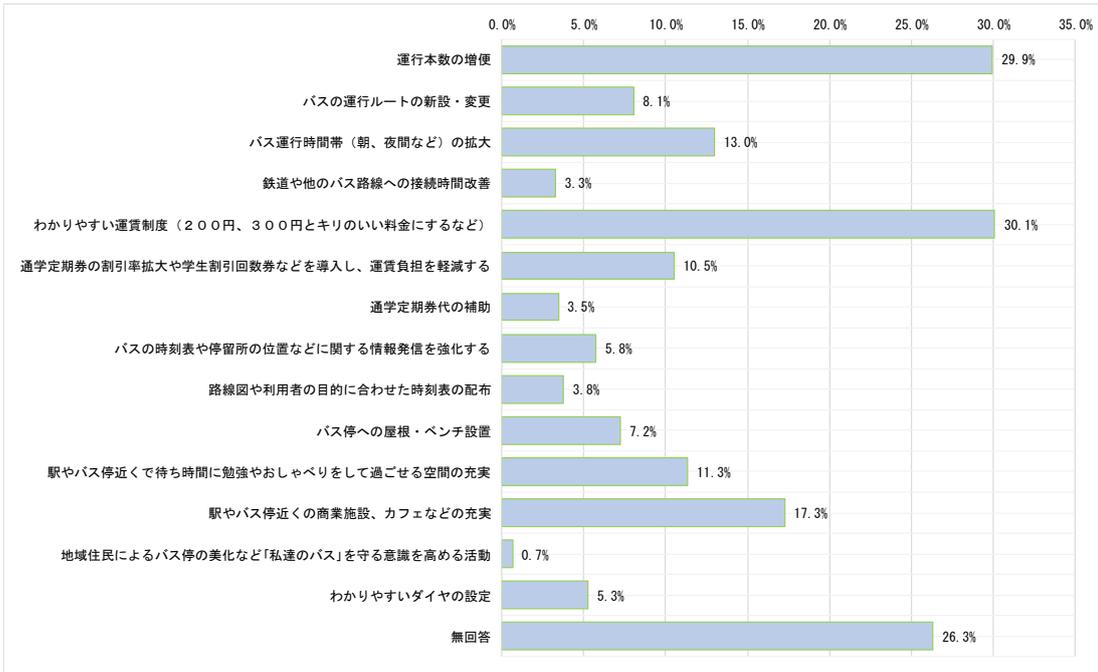
■ 鉄道の利用者を増やすための取組



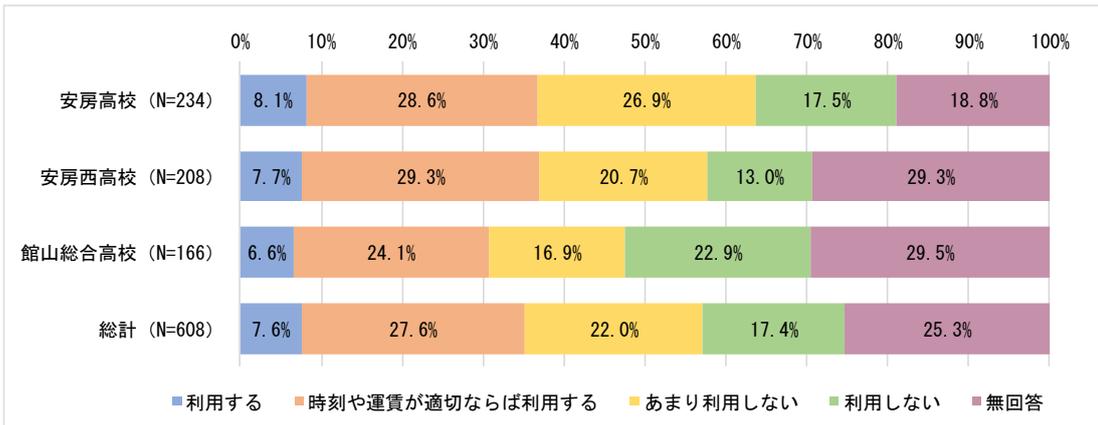
■ 通学時に路線バスを利用する、または利用しない理由



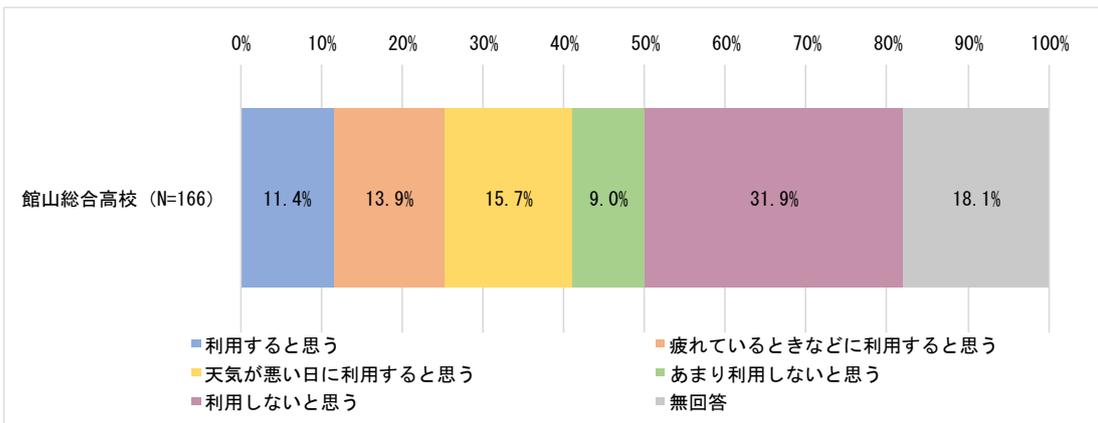
■ 路線バスの利用者を増やすための取組



■ 今後、路線バスのサービスが改善されたら利用するか



■ 学校の近くまで登下校の時間帯にバスが走るとしたら、利用するか【館山総合のみ】



7. 主要施設ヒアリング調査

(1) 鉄道事業者（JR 東日本）

①利用者の年齢層や属性の傾向。

平日の朝夕は通勤通学利用、日中は高齢者の利用が多い。土日休は観光客、学生が多い。

②定期利用者と非定期の比率、定期のうち、通勤定期・通学定期の比率はどうなっているか。定期利用の多い区間はどこか。

通学利用が半数以上、そのうち殆どが内房線利用。

1日平均

年度 駅名	2013			2014			2015			2016			2017		
	合計	定期外	定期												
館山	1,978	739	1,239	1,882	727	1,155	1,859	722	1,137	1,786	706	1,081	1,692	660	1,032

駅別比率

年度 駅名	2013			2014			2015			2016			2017		
	合計	定期外	定期												
館山	-	37%	63%	-	39%	61%	-	39%	61%	-	40%	60%	-	39%	61%

③利用者や市民等から寄せられている声。

ダイヤ、車両、接遇、遅延・運休、駅設備、乗車マナーに関する意見が多い。

④他の交通事業者（路線バス、タクシー等）との連携に関して求めたいこと、協力できることについて。

バス事業者とは毎年情報交換、異常時の協力要請、意見交換会等を開催している。

⑤近年の利用者層の変化や動向変化等。

人口減少に加え、マイカー、高速バス、スクールバス等との競争が厳しい

⑥利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること、今後計画していること。

人口減少に合わせた列車ダイヤや営業体制の効率化。ヒトやモノの東京圏との交流。臨時列車、自転車専用列車の運行。「コトづくり」「産直市」。PR や、地域を盛り上げることで、交流人口増加から定住人口増加に寄与

⑦館山市の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと等。

各自治体がどのようにまちづくり・活性化をしようとしているのか、また自社の取組とうまくマッチングさせていくことが出来るかについて意見交換したい。

⑧駅（駅舎）の活用による活性化や市民の利便性向上について。

また、現在の駅ロータリーや駅舎、景観などについて。

特徴ある駅舎の PR により利用を増やしたい。

行政窓口機能の一部を駅舎内観光案内所に設けることで、利便性の向上・にぎわいの創出ができるとう良い。

《補足ヒアリング》

【館山駅】

○レンタカー利用について

- ・利用促進のため、マツダロードスターのレンタルを期間限定で実施。イオンタウン館山で開催したマツダとのタイアップイベント等の効果もあり、予約は好調であった。
- ・自家用車で館山駅まで来られ、ロードスターをレンタルする方が多い。(そもそも車好きの方が多いため)
- ・告知ポスターを各駅に貼って利用者誘致。
- ・レール&レンタカーの利用者は激減しているが、高速バス+レンタカーの利用者は増加している。

○観光客誘致について

- ・南房総に興味を持っていただくきっかけづくりを行いたい。
- ・大型連休などの行楽シーズンには東京湾アクアライン等が渋滞し、高速バスや自家用車だと時間が読めないため、鉄道を利用するよう呼びかけを実施している。(高速バス利用者に対し新宿さざなみ号等のPRを実施している)
- ・B. B. BASE のようなのって楽しい列車をアピール。(著名人にツアー参加してもらい、魅力をPRするなどの告知を実施)

○利用者満足度向上に向けた取り組みについて

- ・ホームの待合室を昨年設置
- ・駅舎2階のテラス等、活用しきれていないスペースがある。そのような場所でイベントを行うなど、駅に人が集まる仕掛けづくりができないか。
- ・強風の影響で遅延することがあるため、列車運行情報の周知徹底に努めている。(千葉支社独自のアプリによる情報発信や、高校への情報共有など)

(2) 路線バス事業者

	車両保有台数					
		総数	ノンステップ [°]	ワンステップ [°]	リフト付	
館山日東バス	大型	1	0	0	0	
	中型	12	1	5	0	
	小型	5	0	0	0	
	社員数				平均年齢	
	運転手（うち女性）	事務（うち女性）	整備（うち女性）			
	40（3）		5（2）		0（0）	57歳
	営業日・営業時間			保有免許		
年中無休 AM08:30-PM05:00			一般乗合旅客自動車運送事業 一般貸切旅客自動車運送事業 特定旅客自動車運送事業			

①利用者の年齢層や属性の傾向。

館山日東バス	大半は高齢者の一人利用です。
ジェイアールバス関東	8-9割が高齢者の買い物利用で、あとは小学生の通学利用。 夏の期間等には、大学生がゼミ等で訪れた際の集団利用がある。

②定期利用者と非定期の比率、定期のうち、通勤定期・通学定期の比率はどうなっているか。
定期利用の多い区間はどこか。

館山日東バス	全路線の平均ですが、定期利用者は1割以下で9割以上が非定期での利用です。
ジェイアールバス関東	定期利用者は0.5割で非定期利用者は9.5割。

③利用者や市民から寄せられている声。

館山日東バス	ステップの高さの指摘、要望が多いです。
ジェイアールバス関東	通勤・通学目的の利用者からは、帰りの時間帯に利用しにくい。 乗降しづらいため、ワンステップバスを増加してほしい。 運賃モニターの多言語化。夏以降にスマホ定期を実施。

④利用者の多いバス停や主な利用目的。

館山日東バス	市内線：イオンタウン館山 お買い物、館山駅 乗換 千倉線、鴨川線：地域医療センター 通院 丸・平群線：イオンタウン館山 お買い物
ジェイアールバス関東	西岬地区、おどや

⑤運行上の問題点、経営上の問題点（乗務員不足、車両確保・更新、商業施設・観光地（事業者）との連携など）等。

館山日東バス	乗務員不足、車両確保
ジェイアールバス関東	乗務員不足及び高齢化（41名中8名が60歳以上） 道が狭い。

⑥最近での利用者層の変化や動向変化等。

館山日東バス	市内線沿線の医療機関において通院用の送迎バスを運行している事により、利用者が激減している。
ジェイアールバス関東	緩やかな減少。 平成 30 年の 9-11 月期は、利用客が増加した。

⑦利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること。

館山日東バス	経営改善を図る為、常に乗務員の募集を行っている。
ジェイアールバス関東	高校生を対象にリクルート活動を行っている。 (今年度は館山市 3 校に加え、鴨川市 3 校を追加)

⑧館山市の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと等。

館山日東バス	館山市の施策や計画がわかりません。
ジェイアールバス関東	市役所を通るバスの運行や沿道の雑木の伐採（景観を良くするため）

⑨現在の館山駅ロータリー等の使いやすさ、景観などについて。

館山日東バス	標識が増え、駐禁等が明確となり、運行がスムーズに行える。
ジェイアールバス関東	ロータリーが危険で、バスと一般車のすみわけが必要。 乗り場は一か所にした方がよい。

(3) 高速バス事業者

①利用者の年齢層や属性の傾向。

館山日東バス	朝、晩は通勤、通学で若い世代、昼間は主婦層が多い。
ジェイアールバス関東	幅広い層の利用があるが、高齢者層が多い。
ちばシティバス	通勤時間帯には中高年サラリーマン、午前中の千葉方面(上り)、午後の館山方面(下り)は高齢者の利用が多い。

②利用者の多い曜日、時間帯、方面（上り、下り）及び利用者の少ない曜日、時間帯、方面等。

館山日東バス	利用者の多い時間帯は平日午前中の上り、平日 14 : 30 ~ 19 : 00。利用者の少ない時間帯は土休の朝下り、全日午後の上り。
ジェイアールバス関東	利用者の多い曜日はないが、時間帯は朝の上り・夕方の下りが多い。 東京駅行き利用者は減少傾向で、新宿バスタ行き利用者が増加。
ちばシティバス	休日の前日の最終便が多く、休日初日の最終便は少ない。

③行先に関する利用者からの要望。

館山日東バス	特になし
ジェイアールバス関東	IC が使えるようにしてほしい。増便。
ちばシティバス	特になし

④通勤・通学別の定期券利用状況。

館山日東バス	定期利用者は 1 割以下、9 割以上が非定期での利用。利用者の 1 割の内、通学は 1 割。
ちばシティバス	全体の 12%程度が通勤定期利用者。通学定期は僅か。

⑤行先のほか、利用者や市民等から寄せられている声。

館山日東バス	下り便の増加。
ちばシティバス	増便、路線バスとの接続、館山駅に無料パーキングがほしい、等

⑥運行上の問題点、経営上の問題点（乗務員不足、車両確保・更新、積み残しの有無、商業施設・観光地（事業者）との連携など）等。

館山日東バス	乗務員不足、車両確保。
ちばシティバス	運行の定時制確保が課題。 ①館山道の渋滞（特に土休の夕方上り方面）対策 ②国道 127 号線（館山バイパス）那古～富浦 IC 間の 4 車線化また、南房総地区観光施設への道路幅員が狭隘

⑦最近での利用者層の変化や動向変化等。

館山日東バス	千葉市街地の商業の撤退により、減少。
ジェイアールバス関東	ロータリーが危険で、バスと一般車のすみわけが必要。 乗り場は一か所にした方がよい。
ちばシティバス	特になし

⑧利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること、今後計画していること等。

館山日東バス	経営改善を図る為、常に乗務員の募集を行い、増便を計画中。
ジェイアールバス関東	船形バイパス開通後、旅館利用者等観光客の利便性向上策の一環として、高速バスを館山駅西口に乗り入れ、海岸沿いの施設に直通する便を設定することも検討の余地があると考えている。
ちばシティバス	行っていること ①車両の更新（新車導入）、車内 Wi-fi や USB コンセント等の設備充実 ②増発（平成 30 年 2 月 25 日から 22 往復を 23 往復へ） ③乗務員確保のための会社説明会開催や FM ラジオ放送への CM 今後の計画 ①富津市に高速道路上のバス停が新設されることによる、同停留所停車、および両方向の乗降可とし、館山方面へのアクセス改善。

⑨パークアンドライドに関し、行政にお願いしたいこと。また、館山市の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと等

館山日東バス	館山駅周辺で、パークアンドライドがしやすくなるような大規模駐車場とターミナルを整備してほしい。 【その他】 館山市の施策や計画がわかりません。
ちばシティバス	・館山駅前の整備、駅前～バイパス間の道路整備（生活道路と高速バス道路の棲み分け） ・観光施設までのアクセスや周知 PR 等（観光誘致に力を入れていただきたいと思います） （例 1：那古健人館バス停から崖観音までの遊歩道整備等） （例 2：館山駅～館山城～沖ノ島公園サイクリングコース等） ・新鮮魚介朝市等

⑩現在の館山駅ロータリー等の使いやすさ、景観などについて等。

館山日東バス	標識が増え、駐禁等が明確となり、運行がスムーズに行える。
ちばシティバス	本格的なバスターミナル整備、総合待合所兼観光案内所等の整備を望む。 同駅海側のような西欧風の建物に統一するのも人を引き付けると思う。

(4) タクシー事業者

事業者名	年間利用者数	運行経費	事業概要			
			車両の保有台数			
			大型	中型	小型	ユニバーサルデザイン車両
南房タクシー株式会社	平均 87,842 人			13		
鏡浦自動車株式会社	平均 150～230 回		1	12		

事業者名	社員数(女性社員数)			社員の平均年齢
	運転手	事務	配車	
南房タクシー株式会社	15	3(1)	3	
鏡浦自動車株式会社	15	4	1	61

事業者名	事業概要			
	本社・営業所住所	営業日	営業時間	保有免許の種類
南房タクシー株式会社	千葉県館山市北条 2199 番地の 4	365 日	7:30～ 2:00	一般乗用旅客自動車 運送業、無線局
鏡浦自動車株式会社	本社： 千葉県館山市北条 1882 本社営業所： 千葉県館山市正木 577	年中無休	7:30～ 1:00	一般乗用旅客自動車 運送業

①利用者の年齢層や属性の傾向。

南房タクシー	高齢者・飲酒者。
鏡浦自動車	JR に伴う利用客、病院等への送迎、一時的な観光客の輸送

②利用が多い曜日や時間帯。

南房タクシー	平日午前、金曜・土曜の夜間
鏡浦自動車	金・土、9～12 時(病院等)の利用が多い。平日は地域の利用客輸送、休日は観光客の利用も見られる。

③利用の多い行き先。

南房タクシー	病院、買い物、自宅
鏡浦自動車	病院、JR 駅

④利用者や市民から寄せられている声。

南房タクシー	タクシーの車両を増やしてほしい。
鏡浦自動車	特になし。

⑤運行上の問題点、経営上の問題点（乗務員不足、車両確保・更新、商業施設・観光地（事業者）との連携など）等。

南房タクシー	乗務員不足、5人ほど乗務員を増やしたい。（労務環境が厳しい）
鏡浦自動車	高齢化による乗務員不足、3～4人ほど乗務員を増やしたい。 （労務環境が厳しい）

⑥生活交通および福祉交通等に関して実施（受託）している事業等。

南房タクシー	なし
鏡浦自動車	なし

⑦乗合事業・デマンド型乗合タクシー事業等の将来的な参入について。

南房タクシー	保有車両が不足しているので難しい。
鏡浦自動車	地域の要望は強くあるものと思われるが、現実には実証実験に進むと登録、予約のハードルが高く、採算に合うほどの利用増加に結びつかない。相乗りへの抵抗感。

⑧利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること、今後計画していること。

南房タクシー	初乗り距離短縮の運賃改定を予定。
鏡浦自動車	乗務員・配車系の人員不足により、配車システムやアプリ、決済端末等の機械化は重要と考えてはいる。しかし、高齢化でもあり、使いこなせないことの混乱の危険性もあり早急な導入は難しい。 初乗り距離短縮の運賃改定を予定。

⑨館山市の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと等。

鏡浦自動車	1. 駅前シャッター商店街（沿道景観南欧化海沿いは良い。） 2. 免許返納高齢者に対する支援継続強化。 3. 鉄道・客船など連携した観光客誘致。
-------	--

⑩現在の館山駅ロータリー等の使いやすさ、景観などについて。

鏡浦自動車	ロータリーは駐車禁止地区等明示され、良くなったと思う。
-------	-----------------------------

《補足ヒアリング》

【共通】

- ・免許返納によるタクシー利用料金割引を適用する利用者は近年増加している。
- ・館山駅以外の客待ちは、館山病院、安房地域医療センター、イオン等で行っている。
- ・配車受付の共同化は考えていない。自社内電話受付・無線で十分である。
- ・初乗り距離短縮の運賃改定は、初乗り運賃が安くなるため短距離は利用しやすくなるが、長距離は逆に高くなる。

【南房タクシー】

- ・南房総のデマンドタクシーは、道路運送法 21 条で実験運行を行ったので 4 条乗合免許は取得していない。また認可申請手続きも市が行ったので事業者の負担はなかった。

【鏡浦タクシー】

- ・JTB 等の旅行会社と提携し観光貸し切りも行っており、全体利用者の 1 割未満程度ある。
- ・成田空港や羽田空港までの長距離利用も近年増えている。
- ・館山駅でのタクシー乗降場のシェルター・防犯カメラ、タクシープールの拡張等を希望する。
- ・乗務員募集に当たっては、二種免許取得費用の会社負担を実施している。

(5) 商業施設

①施設利用者への送迎サービスについて。

おどや大神宮店	実施していない
おどや九重店	実施していない
おどや館山海岸店	実施していない
おどやスーパーセンター館山店	実施していない
おどや北条店	実施していない
おどや船形店	実施していない
イオンタウン館山	実施していない(路線バスの乗り入れあり)
株式会社ときわや	実施していない

②高齢者や妊娠中の方、身体の不自由な方等の移動支援サービスについて。

おどや大神宮店	実施していない
おどや九重店	実施している(店内車椅子貸し出し)
おどや館山海岸店	実施していない
おどやスーパーセンター館山店	実施していない
おどや北条店	実施している(車椅子設置)
おどや船形店	実施していない
イオンタウン館山	実施していない
株式会社ときわや	実施している(要望があった場合に対応)

③観光や商業などのまちづくりの観点から、現在抱えられている問題点。

おどや大神宮店	ない
おどや九重店	ない
おどや館山海岸店	ない
おどやスーパーセンター館山店	ある(南総文化ホール利用者の駐車場無断利用が多い)
おどや北条店	ある(花火大会・祭礼などの駐車場の無断利用が多すぎる)
おどや船形店	ない
イオンタウン館山	ある(道路整備)
株式会社ときわや	

④公共交通機関と連携した集客対策等に関し、検討していることや考え。

おどや大神宮店	
おどや九重店	
おどや館山海岸店	
おどやスーパーセンター館山店	
おどや北条店	
おどや船形店	
イオンタウン館山	施設内の乗り入れ増便のご要望があれば検討いたします。
株式会社ときわや	そもそも老人は公共交通機関を利用しない(おっくう)で、外出しにくいと考えます。

⑤公共交通に対するニーズや、利用者から受けた公共交通に関する要望。

おどや大神宮店	
おどや九重店	
おどや館山海岸店	現在「ショッピングライナー」として当店前にバス停あり。バスご利用のお客様より夏の暑い日、雨の日のために屋根を付けて欲しいとのご要望が多数。
おどやスーパーセンター館山店	
おどや北条店	
おどや船形店	
イオンタウン館山	大型バスではなく小型のコミュニティバスの運行を行い狭い道でも入り込みやすくする。
株式会社ときわや	バスよりタクシー

⑥館山市の公共交通について、ご意見やご要望、ご提案。

おどや大神宮店	
おどや九重店	
おどや館山海岸店	
おどやスーパーセンター館山店	
おどや北条店	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道が細く駅前(東口)バイパスにつながる道路がない。 2. 道が細く市役所・学校近くの道が細く歩行専用道路もない。 3. 年間の催事、学校行事に対応できる駐車場のキャパが少ない。例) 花火大会などの外からの集客を考慮した駐車場が必要
おどや船形店	
イオンタウン館山	道路整備が第一。バス通りまででることが困難な方向けに小回りの利く小型バスを運行した方がよい。
株式会社ときわや	市の公共交通を利用したルートバスなどの取り組みは他の市町村で成功していない。→移動や買い物で足腰が疲れてしまうので、店と客をダイレクトに結ぶ仕組みが必要。宅配システムの構築と受注、ピッキングシステム、低価格での配送料サービス。店舗だけでは赤字になるリスクがあるので、タイアップして如何にして黒字に持っていくかがキモ。

《補足ヒアリング》

【共通】

- ・現状、ほとんどが自家用車での来店であるため、公共交通についてそれほど多くのことを検討している状況ではない。

【イオンタウン館山】

○バスの乗り入れについて

- ・細道が多いためコンパクトカーを導入したらどうか。
- ・バス利用者の声・状況は把握できていない。
- ・今のところ、公共交通に関する意見や要望は届いていない。

○対応施策について

- ・交通弱者への支援として、ホームページでバスの時刻表を確認できるようにしている。
- ・バス割引チケット等の配布を官民連携で実施し、利用促進を図ることは可能だが、効果が出るかどうかは未知数である。

【株式会社おどや】

○利用状況について

- ・九重店のみ利用者の多い時間帯が異なる理由は、会社帰りの買い物客が多いため。
- ・イベント時等の無断駐車が多いが仕方がない部分もある。
- ・北条店は店沿いの道が狭く危ない。

○サービスについて

- ・鴨川市の長狭店には乗合タクシーが入ってくるようになった。
- ・買い物客の配送サービスを実施しているが、利用者は少ない。
- ・移動販売の話は出るが、人員不足で実施は難しい。
- ・店舗敷地内へのバス停の配置、駐車場の容量などとの兼ね合いもあるが、検討の余地はある。
- ・公共交通利用者への特典付与については、その効果や実施に際しての従業員の手間などを考えると、難しいのではないかと。

(6) 医療機関

①患者さんへの送迎サービスの実施について

小林病院	実施している
館山病院	実施している
たてやま整形外科クリニック	実施している
安房地域医療センター	実施している

②送迎サービスを利用するための条件。

小林病院	希望者
館山病院	病院利用者
たてやま整形外科クリニック	
安房地域医療センター	ご自身で乗降できる

③車椅子利用。

小林病院	利用できる
館山病院	利用できる(規定の条件あり)
たてやま整形外科クリニック	利用できない
安房地域医療センター	利用できない

④送迎サービスの利用料金。

小林病院	無料
館山病院	無料
たてやま整形外科クリニック	無料
安房地域医療センター	無料

⑤送迎サービスの運行方法。

小林病院	予約に応じてルート設定して運行
館山病院	ルートと通過時刻を定めて運行
たてやま整形外科クリニック	ルートと通過時刻を定めて運行
安房地域医療センター	予約に応じてルート設定して運行

⑤送迎サービスの運行方法。

小林病院	予約に応じてルート設定して運行
館山病院	ルートと通過時刻を定めて運行
たてやま整形外科クリニック	ルートと通過時刻を定めて運行
安房地域医療センター	予約に応じてルート設定して運行

⑥主な運行ルート、運行日、運行回数、運行時間帯。

	乗車場所	終着地	運行日	運行回数	運行時間帯
館山病院	岩井～富浦～八束～船形	道の駅富楽里	月・金	2回(朝迎え、昼送り便)	7:30～・12:00～
	白浜(滝口)～富崎～神戸	白浜町(滝口)	月・水・金	2回(朝迎え、昼送り便)	7:30～・12:00～
	白浜～神余～富房	白浜町(乙浜)	火・木	2回(朝迎え、昼送り便)	7:30～・12:00～
	西岬～大賀～宮城	小沼	火・木	2回(朝迎え、昼送り便)	7:30～・12:00～
	千倉～白子～大貫	千倉町白間津	水・土	2回(朝迎え、昼送り便)	7:30～・12:00～
	市内循環八幡～那古～船形		月・水・金	1回	9:30～
	市内循環西岬(浜田)～大賀～宮城		火・木・土	1回	9:30～
たてやま 整形外科 クリニック	館山駅	当院	月・火・水 木・金・土	12回	8:30～17:30 水・土は午前のみ

⑦送迎サービスの今後の展開について

小林病院	現状維持で続ける
館山病院	継続には経費、人手不足が課題
たてやま整形外科クリニック	現状維持で続ける
安房地域医療センター	現状維持で続ける

⑧他の医療機関等との共同運行について

小林病院	
館山病院	一緒に取り組む施設があれば、協働運行したい
たてやま整形外科クリニック	一緒に取り組む施設があれば、協働運行したい
安房地域医療センター	連携をするつもりはない

⑨通院目的以外の方の混乗について

小林病院	混乗化を行うつもりはない
館山病院	すでに検討を始めている
たてやま整形外科クリニック	混乗化を行うつもりはない
安房地域医療センター	混乗化を行うつもりはない

⑩高齢者や妊娠中の方、お身体の不自由な方等の支援サービス

小林病院	車いす送迎や介護サービスと連携
館山病院	車に手すりやステップなどを取り付け改造している。乗降に不便のある方は介助者または運転手が補助している。
たてやま整形外科クリニック	乗降車の際の介助
安房地域医療センター	実施していない

⑪公共交通に対するニーズや、患者さんやそのご家族から受けた公共交通に関する要望

小林病院	当院の患者様には公共交通が利用しづらい地域や路線の関係で、いつも乗り継ぐ方もいるので直接来院できる当院の送迎サービスを利用されることが多い。また、自宅までの送迎や介護サービスとの連携で個々のニーズに細かく対応しています。
館山病院	高速バス(東京駅～館山方面)の病院敷地内への乗り入れと、高速バス(東京駅～館山方面)の深夜バスの運行。
たてやま整形外科クリニック	本数が少ない。停留所が遠い。
安房地域医療センター	バスの本数を増やしてほしい。

⑫館山市の公共交通について、ご意見やご要望、ご提案

小林病院	地域性から、単独での公共交通を利用する方も減りつつあるので、介護タクシーの充実や細い路地へのルートがある小型タクシーやバスなどが増えるといいと思います。また、南房総市との境にあり、そちらからの来院者もいるので他の市町村との連携もできるとよいかな。
館山病院	中小型車両でよいので各方面の病院敷地内乗り入れと午後の診療時間内での運行
たてやま整形外科クリニック	経路の見直し(利用頻度の多い施設の近くを通る等)、介護タクシーの運行
安房地域医療センター	

《補足ヒアリング》

【安房地域医療センター】

○送迎バスについて

- ・利用は透析患者のみで運行はJRバステックに委託している。(車両はノアをリース)
- ・今後、透析患者以外に送迎サービスを行うことは検討していない。
- ・透析患者専用の駐車場がある。
- ・送迎バスの稼働率は90%を超えている。

○公共交通利用について

- ・バス通勤をしている職員はほぼゼロ。
- ・患者についても、バス利用だと館山駅等での乗継が必要になるケースがあり、時間が合わないと家族の送迎やタクシー利用になってしまう。
- ・バス利用者の要望として、待合室におけるバス接近情報等の発信や本数の増便が望まれている。
- ・11時台の需要が多いため、それに合わせたダイヤ設定を行ってくれると助かる。
- ・三芳方面からのバス路線があると良い。
- ・商業施設等と連携した循環バスを導入してはどうか。

○タクシーの利用状況について

- | | | |
|-----------------|----------|-----------------|
| ・3月5日(火) 当院着 6件 | ・ 当院発 2件 | ・ 配車依頼電話した回数 1件 |
| ・3月6日(水) 当院着 5件 | ・ 当院発 3件 | ・ 配車依頼電話した回数 0件 |
| ・3月7日(木) 当院着 8件 | ・ 当院発 3件 | ・ 配車依頼電話した回数 4件 |

【館山病院】

○送迎バスについて

- ・サービス開始は、今から10年前。
- ・病院まで来られない人が目立つようになったため、こちらから出向いて送迎しようということでスタートした。
- ・館山市及び周辺地域全体をカバーできるようなルート設定としている。
- ・当初は、三芳方面へも運行していたが、利用が少なく廃止した。
- ・全ルートあわせ、月平均150人程度、1日平均6人程度（ルートを変え、毎日2台運行しているので、1台当たり3人）利用がある。その中には、検査等で定期的に利用している患者もいる。
- ・利用者からは、「助かっている。サービスがあるから安心」といった声が聞かれる。
- ・買物困難者が多いという現実や、移動手段がないといった声に直面することが多い。病院の売店で日用品や中村屋のパンを購入する姿を見かけることもある。
- ・課題としては、ドライバー不足が一番。現在、ドライバーを合計6名雇用しており、うち2名が常勤。
- ・14人乗りを使っているため、中型免許取得者を対象に募集しているが、2種免許は応募要件に入れていない。
- ・経費については、採算度外視でやっている。人件費負担も大きい。
- ・路線バスはステップ高さの関係で利用できない高齢者も多い。仮に病院の前を通る南房州本線がおどや海岸店経由になるなど、買物利便性が向上したとしても、物理的に利用できないのではないか。

○移転関係

- ・移転後も、送迎サービスは継続する方針。
- ・ルートについては、調査等をしっかり行いながら決める必要があると考える。
- ・高速バスの病院乗り入れについては、千葉、東京からの患者取り込みができればという期待からアンケートに書かせてもらった。リハビリや人間ドック、急性期医療に力を入れている中、都市部から環境の良い館山で治療を行いたい・・という層を取り込みたいと考えている。
- ・現在も、千葉方面から通っている職員がいる。今後の働き手確保を考えるに当たり、高速バスで都市部と直結していることにより、人材確保が行いやすくなるという期待がある。

○行政への要望

- ・行政が中心となった複数病院の送迎バス共同運行の仕掛け。
- ・財政面等からも制限があるのは承知しているので、できるところをしっかりとっておきたい。

○その他

- ・水曜、金曜に患者数が多いのは、診療科が多いことによる。
- ・医師不足も大きな問題。なかなか集まらず、この日とこの日だけは・・というお願いをしている。ほとんどが東京在住で、週に1回・2回という形で勤務してもらっている状況。
- ・タクシーの早朝営業が無くなって困っている。透析患者や当直明けの医師が利用したくてもできない状況。

(7) 宿泊施設

①施設利用者への送迎サービス・条件について

	実施の有無	条件有無	条件	車いす利用	料金
森羅	実施している	ある	宿泊者に限る	利用できない	
たてやま温泉 千里の風	実施している	ある	宿泊者のみ、宴会の方は10名以上	利用できない	無料

②送迎サービスの運行方法について

森羅	
たてやま温泉 千里の風	館山駅や高速バスの停留所と宿泊施設の間を、時刻又は時間帯を決めて運行。 館山駅等を結ぶルートのほか、利用者の要望に応じ観光施設等への送迎を行っている。

③人員がない等の理由により、送迎サービスを断ることがあるか

森羅	
たてやま温泉 千里の風	ある。

④高齢者や妊娠中の方、身体の不自由な方等の移動支援サービスについて

森羅	
たてやま温泉 千里の風	実施していない

⑤観光や商業などのまちづくりの観点から、現在抱えられている問題点

森羅	
たてやま温泉 千里の風	駅前に店が少なく待ち時間をつぶせない。駅から歩いていける観光施設がない。

⑥宿泊客が利用できる観光施設巡回バスのようなものを設定するとした場合、貴施設ではバス運行に関しどのように参画することが考えられるか。

森羅	
たてやま温泉 千里の風	一部費用負担を行ってでも、バス運行に参加したい

⑦送迎サービスの今後の展開について

森羅	
たてやま温泉 千里の風	現状維持で続ける

⑧送迎バスの共同運行について

森羅	すでに検討を始めている
たてやま温泉 千里の風	一緒に取り組む施設があれば、共同運行したい

⑨送迎サービスに替わる仕組みが整備された後も、送迎サービスを続けるか

森羅	代替サービスの内容、仕組みによる
たてやま温泉 千里の風	緊急時以外はサービスを停止する

⑩公共交通に対するニーズや、利用者の要望

森羅	
たてやま温泉 千里の風	自社の送迎以外で交通手段がない。早朝、深夜のタクシー営業がやってない。

《補足ヒアリング》

【たてやま温泉 千里の風】

○送迎サービスについて

- ・ハイエース1台、マイクロバス1台を所有している。
- ・以前はグループの各宿泊施設がバラバラに送迎していたが、最近、グループで送迎サービス（チェックアウト時）を一本化。10時20分に千里の風を出発し、花しぶき、森羅を経由して館山駅まで向かう便を運行している。ルート途中の観光施設等で途中下車することは可能である。（下車後の移動手段は利用客各自となる）

○路線バスについて

- ・宿泊施設の前を1本でもバスが通っているというだけで、公共交通があるということを利用客に伝えられるため、安心感がある。
- ・土日だけ、1本だけでも構わないので、チェックイン・チェックアウト近辺の時間帯にバスがあると良い。
- ・インバウンド需要が拡大している中で、駅や観光施設等を巡る二次交通の確保は重要である。
- ・最近では個人旅行者（FIT）が増えてきたため、公共交通（二次交通）の必要性は高まっている。外国人観光客からは、「館山までは来ることができたが、その先どのように移動すればいいのか」という声を聞く。
- ・東京・新宿から、公共交通を利用して日帰り旅行ができますとなれば非常に効果的であると思う。実際に、東京都内に宿泊している外国人観光客から問合せがあり、千里の風に日帰りで訪れた方もいる。

(8) 福祉関係団体

①団体の実施している高齢者支援・在宅福祉サービスの事業内容について

<p>館山市社会福祉協議会</p>	<p>【福祉用具の貸出】 対象者：館山市内に居住する要援護者（歩行困難者） サービス内容：車いす、四点杖、歩行器、足こぎ車いすの貸出 貸出期間：貸出をする日から3カ月以内 利用料金：無料 その他：介護保険等対象者はそちらを優先</p> <p>【歩行補助杖の給付】 対象者：65歳以上で歩行が困難な者または社会福祉協議会会長が必要と認めた者 サービス内容：歩行補助杖の給付 料金：無料 その他：民生委員を介して給付</p> <p>【福祉カーの貸出】 対象者：館山に住所を有する心身障害者（児）及び高齢者で、車いすを使用している者 サービス内容：福祉カー（車いす移動車）の貸出 貸出期間：原則1日 利用料金：無料（燃料のみ負担）</p> <p>【シルバーカーの給付】 対象者：65歳以上で自らの責任で機器を使用できる高齢者で給付適当と認められる者で、市県民税非課税世帯の者。社会福祉協議会会長が必要と認める者 サービス内容：シルバーカーの給付 その他：給付の回数は1人あたり1回。介護保険事業対象者はそちらを優先。</p> <p>【給食サービス】 対象者：独居の概ね75歳以上の高齢者や身体障害者手帳等所持者。民生委員が見守りなど、支援が必要と考える者。経済困窮により食事を作ったり買物等が困難な者。等 サービス内容：毎月10日と25日の2回 料金：無料 その他：ボランティアグループが調理と配食を行っている。”</p>
<p>ケアサービス・まきの実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・通所介護事業（介護保険被保険者等、通所介護、月～土、介護報酬上の告示上の額） ・認知症対応型通所介護事業（介護保険被保険者の内認知症の診断のあるもの、認知症通所介護、月～土、介護報酬上の告示上の額） ・認知症対応型共同生活介護事業（介護保険被保険者の内認知症の診断のあるもの、認知症の高齢者が共同で生活する住居において、入浴、排せつ、食事等の介護、その他日常生活上の世話、機能訓練を行う、通年営業、介護報酬上の告示上の額） ・住宅型有料老人ホーム事業（60歳以上のもの、通年営業、弊社料金規定に定めた額） ・（特定）福祉用具販売・貸与事業（心身の機能が低下して日常生活に支障があるもの（一部介護保険被保険者を含む）、月～金、介護報酬上の告示上の額） ・介護タクシー事業（一人で外出することが難しい高齢者や障害のある者、通年営業（完全予約制）、タクシー運賃制度等に基づく料金） ・生活支援サービス（高齢者や障害のあるものなど生活支援が必要な者、月～金、介護報酬上の告示上の額）

②付き添いのサービスの平成 25～29 年度の提供件数・主な交通手段

館山市社会福祉協議会	
ケアサービス・まきの実	約 5 0 0 件・事業者車両

③サービスの実行時間帯

館山市社会福祉協議会	
ケアサービス・まきの実	9 : 00～17 : 00 * 終日、時間帯や曜日を問わずサービスを実行可能。

④サービスの際の移動についての問題・課題

館山市社会福祉協議会	
ケアサービス・まきの実	弊社介護タクシーを利用頂くことが多く、現状での問題は特段なし。

⑤高齢者や子育て世代からの移動に関する要望

館山市社会福祉協議会	
ケアサービス・まきの実	路線バスのダイヤ少なすぎる。病院や商業施設、住宅地を結ぶ周遊バスが必要と考える。(中小型で住宅地を回れるものが好ましい)

⑤福祉分野からみた公共交通の課題

館山市社会福祉協議会	
ケアサービス・まきの実	高齢者の増加に伴い、認知症を患う高齢者数も増している。その状況の中、公共交通機関の衰退は高齢者等外出頻度の低下を招くだけでなく、判断能力や運動機能の低下した高齢者や認知症患者の運転による大小の事故を引き起こしかねない。全ての者が安全安心に外出するためにも公共交通機関の維持または発展を望む。

⑥館山市の公共交通への提言や期待すること

館山市社会福祉協議会	<p>“現在、当会では地域包括ケアシステムの構築、更には地域共生社会の実現を目指し、住民や行政、地域包括支援センターと地域課題解決への取組に着手している。</p> <p>具体的には、隣近所の困りごとに対してどのように地域住民同士で助け合っていくかといった身近な取組である。</p> <p>公共交通の問題と当会が取組んでいること（例えば、当会の取組はそもそもバスに乗れない人を対象にしている）の対象者は異なっていると考えます。</p> <p>バス停までの距離が自宅から 300 メートル以内が望ましいといったこともあるようだが、仮にそのようにバス停を設置してもバスに乗るのは元気な高齢者や学生であり、当会が対象としている人が新たにバスに乗れるようになるかといったら疑問である。</p> <p>公共交通網と当会の取組とのすみわけで検討していく必要があるのではないか？”</p>
ケアサービス・まきの実	

《補足ヒアリング》

【館山市社会福祉協議会】

○送迎サービスについて

- ・車両の保有台数は2台で、1日1予約の利用。
- ・燃料の清算については、市外の利用のみ満タンで返却いただく。
- ・2日連続では借りられない。
- ・月の利用回数は、多くて25回程度であるが、利用傾向に決まったパターンは存在しない。
- ・公共交通計画で挙げられている交通弱者とはターゲットに相違があり、将来的には被ってくると思うが現時点では将来の対策について見通せない部分もある。

(9) NPO 団体 (おせっ会)

①移住相談に来る方は、どの世代がいちばん多いか

40代

②自動車保有、非保有比

保有：非保有＝8：2

③運転免許や自家用車を持たないことが、移住の足かせになっているか

足かせにはなっていないが不満は聞く

④移住された方からの公共交通に関する意見

基本的には'それ'を前提に移住されているので不安や意見は少ないが、夜仕事帰りに飲んだから帰る楽しみが減るといふ少数意見はある。また、高齢者の不安を少数聞きます。

⑤移住推進において、公共交通はネックになるか

ネックというほどではないが、充実していればこの土地に住む人が増えるのかとは思います。

⑥移住先を決めるにあつた公共交通の重要性について

田舎に住む時点でかなりの人がこの問題は'前提'としてとらえているので、あまり重要視はされていないと感じます。ただ、移住者も私たちも必要だと思っています。

⑦館山市の公共交通への提言や期待について

田舎ならではのシステムがあるのが良いと考える。例えば、二次交通に三次交通を加えて考えると、市内交通の考え方がシンプルに効率よくなるのではないか。また、市内交通の弱化により富崎、西岬、神余などの過疎がより進んでしまう。この三地区は田舎のまち館山を代表とする田舎の魅力を持っているエリアに違いないので、この場所と市内をつなぐことはとても大切であるとする。

(10) 館山市観光協会

①観光客への送迎サービスが必要だと思うか。

必要である。
観光施設への現路線バスが充分ではない。

②路線バスを活用した観光客向け周遊バス等のサービスが必要だと思うか。

必要であるが交通会社の採算から市の助成が必要

③観光や商業などのまちづくりの観点から、公共交通について現在抱えられている問題点。

“館山からフラワーライン通り抜ける路線が欲しい
例) 館山⇄フラワーライン⇄相浜 (1日4本)”

④交通アクセスについてよく聞かれる施設。

観光施設：大福寺(崖の観音)・那古寺・城山公園・沖ノ島・赤山地下壕・洲崎灯台・洲崎神社・館山ファミリーパーク・アロハガーデンたてやま・安房神社・常楽山萬徳寺

⑤アクセスが難しく、案内等に苦慮する施設。

観光施設：洲崎灯台・洲崎神社・館山ファミリーパーク・アロハガーデンたてやま
宿泊施設：館山リゾートホテル・千里の風・オーパヴィラージュ”

8. 地域公共交通に関する課題

■ 館山市の公共交通を取り巻く現状

【地域特性】

- 人口は、減少傾向にあるが、世帯数においては増加傾向にある。それに従い世帯人員は減少している。
- 通勤・通学での流入・流出は、隣接する南房総市が最も多い。
- 館山市の公共・公益施設は、中心市街地である館山・北条地区に多く分布している。学校や子育て支援施設、地域コミュニティ施設などは、各地区に1箇所程度立地している以外はほとんど見られない。
- 大型商業施設・医療施設は、郊外への立地が増え、館山駅周辺の空洞化が進んでいる。
- 館山夕日桟橋では、毎年2月、3月に東京と伊豆大島を結ぶ高速ジェット船が運航されるほか、客船にっぽん丸などの停泊、おがさわら丸の寄港など、海上交通やクルーズ船の誘致に力を入れ、「渚の駅」たてやまとともに、観光振興の一翼を担っている。

【公共交通の現状】

- 市内の公共交通は、鉄道、路線バス、高速バス、タクシーのほか、公共交通を補完するものとして、スクールバス、一部の病院における患者送迎バスがある。
- 鉄道は、北部から東部にかけて走っているJR内房線上に館山駅、那古船形駅、九重駅の3駅があるが利用者は減少傾向にある。
- 路線バスは、館山日東バス、JRバス関東が運行している。市内を走る路線バスは、年々利用者が減少している。また、平成29年から、JRバス関東の崎線において、「おどや館山海岸店」及び「渚の駅たてやま」に停車する「ショッピングライナー」(2往復)が新設されたほか、平成30年5月から、同路線において、夜間の帰宅の足を確保するため、22時館山駅発の「フライデーバス」の実証運行が開始された。

■ 地域住民ニーズ

【市民アンケート調査】

- 70歳以上の約4割が自動車運転免許証を持っていないか、返納済である。
- 約7割の市民が運転免許証を保有し、約8割の市民が自家用車を保有していることから、自家用車への依存傾向が強いといえる。
- 最も多い外出行動は、「買物」、次いで「通勤」であり、その際の利用交通手段として「自家用車を自分で運転」が最も多い。
- 普段の移動について「困ることはない」と回答している割合が約8割である一方で、「困ることがある」と回答している方は約1割存在している。
- 路線バス利用者を利用すると回答した人は、全体の4分の1程度である。

【公共交通利用者アンケート調査】

- 路線バス利用者特性として、60歳代～80歳代以上が半数以上を占めており、主に「通院」「買物」目的で利用している。また、割合は15%程度だが、通学の足としても利用されており、主に高齢者と学生の重要な交通手段となっている。
- 広域移動手段の比較では、同一の所要時間、運賃だった場合、目的地までの移動手段に高速バスを選択する方が73.3%と高い割合だが、満足度については不満の傾向にあり、中でも「運行本数」「運行時間帯」は不満度が高い。
- 鉄道駅利用者特性として、「学生」の利用が最も多く、次いで「会社員・公務員」となっている。利用頻度も週に5日以上がほとんどと、通勤通学の足として重要な役割を担っている。

【観光客アンケート調査】

- 観光客の約半数をファミリー層が占めている。利便性向上策として鉄道、バスの増便が支持されている。公共交通が利用しやすくなった際の転換可能性について、「利用したいと思う」が53.1%となっており、観光交通の重要性が示唆された。

【高校生アンケート調査】

- 普段の登下校時の交通手段では「自転車」利用が約55%と最も多いが、雨の日の登下校時の交通手段になると「家族や知人の車で送迎」が普段の約37%から約67%まで増加する。鉄道で通学している生徒は全体の4割弱、路線バス通学者は全体の約1割である。

■ 地区別座談会

【座談会総括】

- 地域ごとに、状況や課題が抱えている問題が異なることから、地域の事情を考慮し、ニーズを捉えていくことが求められている。
- 館山バイパス(商業施設が多数立地するほか、館山病院や館山警察署もバイパスへ移転予定)へのバス路線の新設を望む声が多い。
- 既存のバス路線は、通院や買物のニーズに合っていないという声が多い。
- 地域の助け合いにより、住民が主体的に関わり移動困難者の移動手段を提供する地域も存在する。
- 鉄道(JR内房線)については、駅への利用者駐車場設置を望む声などがあつた。
- タクシーについては、運賃が高くなかなか利用できない、館山中央交通廃業後、すぐに来なくなったなどの声があつた。

■ 上位・関連計画

- 【第4次館山市総合計画】(H27)
- 【館山市都市計画マスタープラン】(H21)
- 【館山市総合戦略 館山市人口ビジョン】(H27)
- 【館山市総合戦略 館山市まち・ひと・しごと創生総合戦略】(H27)
- 【観光立市たてやま行動計画】(H17)
- 【地域の魅力アップモデル事業】(H16)

地域公共交通の課題

課題1

まちづくりや観光振興との連携による公共交通の活性化

課題2

地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組み

課題3

過度な自家用車利用の抑制と利用促進による公共交通の維持

課題4

将来の自家用車の運転に不安を抱えている高齢者の足の確保

課題5

周辺隣接自治体との連携による広域的かつ一体的な公共交通ネットワークの確保

■ 事業者の現状

【交通事業者アンケート調査】

- 事業者が抱える課題には、乗務員の不足が挙げられている。

【集客施設事業者アンケート調査】

- 南房総市からの来院者もいるので他の市町村との連携もできるとよい
- 移動や買い物で足腰が疲れてしまうので、ダイレクトに結ぶ仕組みが必要。

1. まちづくりや観光振興との連携による公共交通の活性化

- ・総合戦略事業や都市計画マスタープラン等の戦略的なまちづくり施策と連携するとともに、安房地域の交通結節点であり、観光客等の来訪者の玄関口になっているという優位性を活かし、魅力的な公共交通を構築することで、新たな交流人口を取り込み、減少傾向の生活系公共交通需要を補完する需要を掘り起こすことが必要である。
- ・館山病院や館山警察署の移転計画、商業施設立地の現状と整合した公共交通を確保する必要がある。

2. 地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組み

- ・市内各地域は、それぞれ置かれている状況や課題が異なることから、公共交通についても、各地域の実情を考慮し、ニーズを把握しながら取組の検討を行う必要がある。

3. 過度な自家用車利用の抑制と利用促進による公共交通の維持

- ・市民の日常の移動手段のほとんどは自家用車移動であり、路線バスやタクシーは鉄道駅からの移動手段の一部として機能しているが、利用者は年々減少し、加えて深刻な運転手不足等により、既存バス路線やタクシー営業規模の維持が危ぶまれる状況である。
- ・「高齢などの理由で、いつかは自家用車を運転できなくなるときが来る」ということを市民に認識してもらうと同時に、健康面から見ても過度な自家用車への依存は好ましくないことから、「たまには公共交通を使ってみよう」と思ってもらえる環境を作っていく必要がある。

4. 将来の自家用車の運転に不安を抱えている高齢者の足の確保

- ・市内の高齢化率も高く、郊外の集落部においては、高齢になっても自家用車を手放せず将来の移動に不安を抱える高齢者が今後益々増えてくる可能性があることから、潜在的移動ニーズに合った利用しやすい公共交通体系の確保が必要である。

5. 周辺隣接自治体との連携による広域のかつ一体的な公共交通ネットワークの確保

- ・館山市内間の移動にとどまらず、隣接する南房総市等から通勤・通学してくる流れも大きく、その先の木更津市や君津市、千葉市等に通勤・通学している人も一定数いることから、地域内の移動手段となっている路線バス及び都市間移動を担う内房線、高速バスのあり方について、南房総市をはじめとする近隣自治体と連携し、ニーズに合った広域的な公共交通ネットワークづくりを検討していく必要がある。
- ・特に南房総市とは生活圈を共にし、ほとんどのバス路線が2市にまたがって運行されていることなどから、南房総市の公共交通政策と十分に連携し整合のとれた計画とすることが重要である。