

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
・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。

課題 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。

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
・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。

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移動手段の確保
・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さ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。

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
・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圏を共にし、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。

○基本理念

1. 地域で支えあう持続可能な公共交通ネットワークの創出
2. 住民向けの公共交通と連携し支えるための観光二次交通の充実

方向性 1. 市街地における回遊性の向上

- ⇒ニーズを捉え、「行きたいところに行ける」路線バスとする
- ①既存バス路線の延伸やルート変更により、市街地の主な施設等をカバーする
- ・一部路線の見直しや循環バスの導入を検討する
 - ・中高生が便利に通学・お出かけできるようなルートを検討する
 - ・交通結節点での接続や高速バス・鉄道との乗継利便性を強化する
 - ・路線バスにおける IC カード導入を検討する

方向性 2. 主な公共交通空白地域における地域主体の交通システムの構築

- ⇒点在する公共交通空白地を解消し、住民・事業者・行政による協働・連携で、外出しやすい環境を提供する
- ※コミバス等の運行は業者委託で実施
- ②豊房地区：
- ・各集落から市役所・館山駅等市街地へ向かう移動手段（小型バス等）を設定する
 - ※豊房線については、集落が点在しており、人口規模も少なく、これ以上の利用者増が望めないため、上記手段に移行させる
 - ※新たな移動手段については、小型化し集落内への乗入を行う（朝夕は直行ルート等も検討）
- ③神戸・西岬地区：
- ・布沼、坂井については、洲の崎線の平日一部便の乗入を実施
 - ・佐野、犬石等については、GSM^{*1}を配備し、藤原セブンやおどや大神宮店等と行き来できるようにする
 - ※結節点で南房州本線に乗継できるようにする
- ④那古地区：健人館を結節点とし、丸・平群線から健人館（千辰地所）で GSM に乗り継げるようにする
- ⑤館野・九重地区：
- ・竹原・江田・広瀬・腰越地区を横に貫き、医療センター等に向かう新たな移動手段を整備する
- ⑥館山地区（沼・宮城・笠名）：
- ・既存ストックを活用し、渚の駅・おどや海岸店と空白地エリアを結ぶ手段として活用する

方向性 3. 観光二次交通の整備・確保

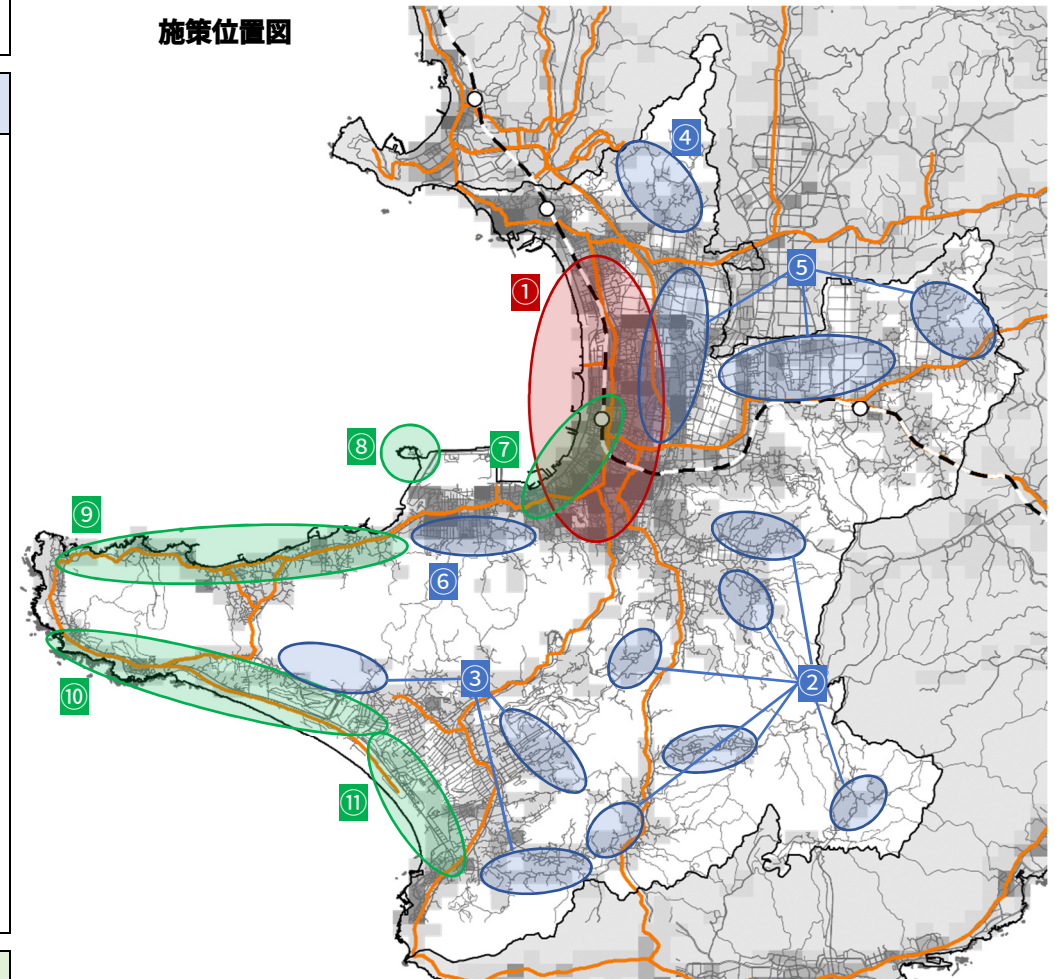
- ⇒観光客（外国人含む）の周遊手段確保
- ⑦海岸線を遊覧する手段（乗ること自体を楽しめるトゥクトゥクや GSM、シェアサイクルなど）の整備
- ⑧沖ノ島や海岸沿いにアクセスするバス路線の整備
- ⑨既存路線（洲の崎線）の一部便の観光周遊バス化（宿泊施設や観光施設周遊：チェックイン・アウトの時刻等も考慮したダイヤ編成やラッピング、観光アテンダント同乗等を合わせて検討）
- ⑩平砂浦地区の移動手段確保（自動運転や GSM を導入し、省力化と「乗って楽しい」環境を整備）
- ※バス運行は土日のみ（周遊バス：1 日 1～2 本程度）とし、伊戸と相浜で GSM に接続させる
- ⑪南房パラダイス～相浜間のバス路線復活（周遊バス）

方向性 4. 高齢者支援制度の確立

- ⇒タクシー利用助成などの、移動困難者におけるサービスの提供
- ※館山市全域
- ・グループタクシー制度^{*2}の導入を検討する
 - ・結節点におけるバス停環境の整備を行う
 - ・路線バスにおける IC カード導入を検討する

ここに記載されている内容については、今後計画に盛り込む内容を検討するためのたたき台であり、全てが実現可能というわけではありません。また、事業主体も未定、収支の検討なども行っていない状況ですので、予めご了承ください。

施策位置図



- ※1 GSM：グリーンスローモビリティの略称 電動・時速 20km 未満で公道を走ることができる 4 人以上乗り物のことを指す
- ※2 グループタクシー制度：タクシーを共同で利用する仕組みとして、グループをつくり、買物や通院など一般タクシーを利用する際に、タクシー運賃から、利用券の金額を差し引いた料金を、乗り合わせた方々で負担する制度

左記のほか、公共交通の利用促進につなげるための「モビリティ・マネジメント」の取組や船形バイパス完成後の高速バス運行経路検討、スクールバスと公共交通の連携、乗務員等の担い手確保対策、MaaS^{*3}の取組等についても計画に盛り込んでいく予定です。

※3 Maas：モビリティ・アズ・ア・サービスの略称 ICT を活用してマイカー以外の様々な交通サービスを統合し、それらを 1 つのサービスとして捉え、つないでいく新たな「移動」の概念、サービス提供のこと