

館山市地域公共交通網形成計画
(素案)

令和元年 11 月

千葉県館山市

目次

1．本計画の概要	1
(1) 本業務の目的	1
(2) 対象区域	2
(3) 計画期間	2
(4) 上位計画との関連性	3
2．館山市の地域特性	4
(1) 位置及び地勢	4
(2) 地形	5
(3) 地区区分	5
(4) 人口及び高齢化の新店	6
(5) 交通特性	8
(6) 施設分布状況	12
3．地域公共交通の現状	14
(1) 公共交通の運行状況	14
(2) 利用状況	15
4．市民や公共交通利用者の移動ニーズ	21
(1) 市民アンケート調査	21
(2) 公共交通利用者アンケート調査	31
(3) 観光客アンケート調査	35
(4) 高校生アンケート調査	37
(5) 地区別座談会	42
5．関係事業者ヒアリング結果	43
(1) 公共交通事業者	43
(2) 商業施設・医療施設	44
(3) その他関係団体	45
6．地域公共交通に関する課題	46
7．館山市地域公共交通網形成計画に係る基本方針	47
(1) 地域公共交通の課題	47
(2) 基本方針	47
(3) 望ましい公共交通ネットワークのあり方	48
8．基本方針に基づく施策の方向性	50

9 . 事業及び実施主体	51
(1) 目標を達成するための実施施策の概要	51
(2) 施策事業の概要.....	52
(3) 実施施策スケジュール一覧	エラー! ブックマークが定義されていません。
10 . 計画の進捗状況の評価と進行管理	80
(1) 計画の実施及び進行管理の体制	80
(2) PDCA サイクルの実行	81
(3) 評価方法及びスケジュール	81

1 . 本計画の概要

(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。

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事が予想される。

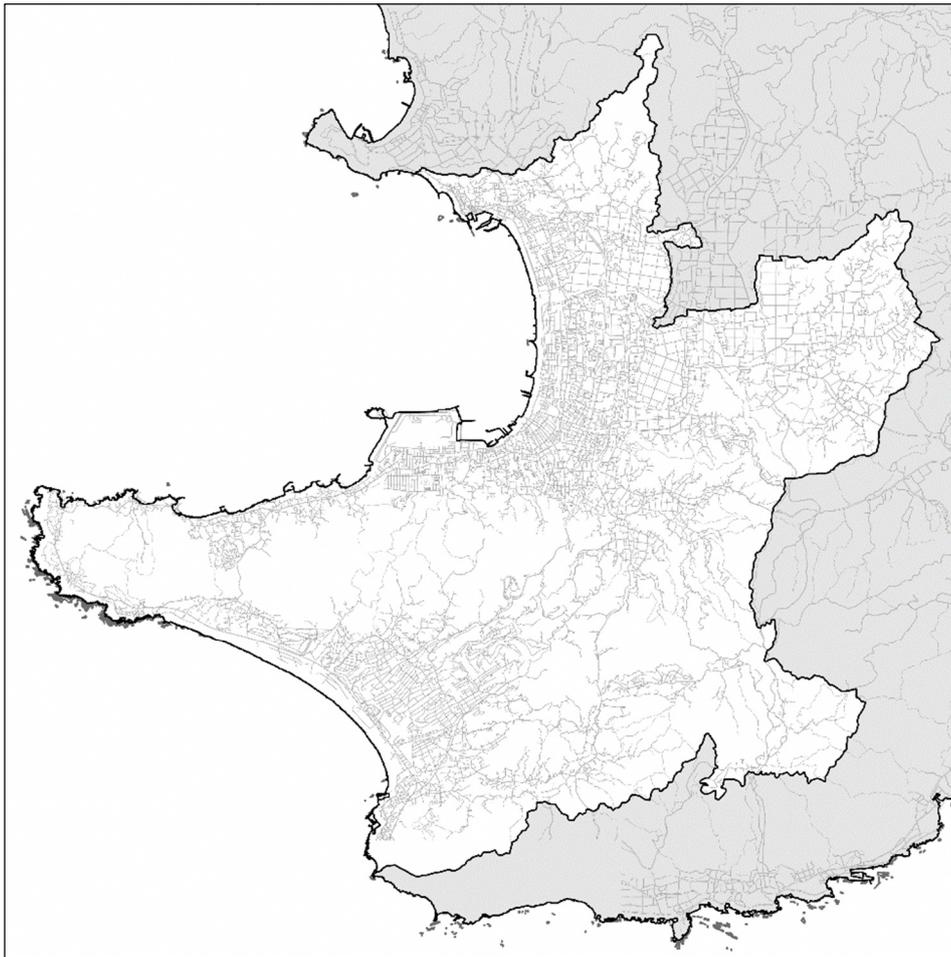
さらに、市の公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、ダイヤ改正ごとに鉄道やバス路線が減便されるなど「利用者の減少・運行本数の減少・利便性低下・更なる利用者の減少」という負のスパイラルから抜け出せないでいる。

このような厳しい状況の中、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に加え、観光需要の増加、計画されている医療機関や官公庁の移転の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、インバウンド観光の推進等を踏まえ、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ことを目的に、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」となる館山市地域公共交通網形成計画を策定する。

(2) 対象区域

対象区域は、千葉県館山市全域とする。



(3) 計画期間

令和2年度から令和7年度の6年間とする。

上位関連計画等における計画期間

	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	
地域公共交通網 形成計画		← 6年間 →										
総合計画	← 前期計画 →		← 後期基本計画(～R7) →									
都市計画 マスタープラン	← 20年間(～R11) →											
総合戦略		← 6年間 →										

(4) 上位計画との関連性

上位計画	基本目標及び本計画との関連施策
第4次館山市 総合計画 (H27年策定)	<p>【産業・経済】地域に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 交流拠点施設を核とした地域活性化</p> <p>【基盤整備】生活基盤が充実し快適で暮らしやすいまち 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...(1)地域交通網の確保・維持 (2)広域交通網の充実</p>
館山市総合戦略 館山市人口ビジョン (H27年策定)	<p>【目指すべき将来の方向】 館山市の特性を活かした多様な「しごと」の創出 館山市への「ひと」の流れをつくる 結婚・出産・子育てのしやすい「まち」づくり 安全・安心で持続可能な「まち」づくり</p> <p>【基本的視点】 過度な人口減少の抑制とまちの活力の維持 人口減少・少子高齢社会を見据えた持続可能なまちづくり</p>
館山市総合戦略 館山市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (H27年策定)	<p>【基本目標】未来に誇れる“ふるさと愛”をはぐくむ 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</p>
館山市都市計画 マスタープラン (H21年策定)	<p>【誰もが住み良いと感じられるまちづくり】 歩道や情報通信基盤の整備等による、誰もが利便性の高い生活空間の形成 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 都市の中心部と集落地、周辺都市との連携を強化する公共交通機能の確立</p> <p>【活発な交流による賑わいの創出、活性化を目指したまちづくり】 広域的連携機能の強化による交流・物流の活発化</p> <p>【豊富な資源を活かしたまちづくり】 観光振興に資する自然や歴史・文化資産の利活用</p> <p>《交通関連施設等に関する整備施策》 ・(仮称)船形バイパスにおける街路(道路)事業 ・バス停における交通安全施設整備事業 ・渚の駐車場におけるみなと振興交付金事業及び海岸環境整備事業</p>
観光立市 たてやま行動計画 (H17年策定)	<p>【第5章】交通の利便性向上 高速道路交通網の整備促進等 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</p>
地域の魅力 アップモデル事業 (H16年策定)	<p>【4.地域整備の基本方針】 (1)自立した経済圏の形成を支えるまちづくりの推進 海上の交流と交易を復活するため、館山港の整備を促進 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 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る。</p> <p>《(3)中心地活性化地区》 館山駅における情報発信機能の充実 他の観光拠点等とを結ぶ公共交通システムの導入</p>

基本方針・各施策は47ページ以降を参照

2 . 館山市の地域特性

(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。

(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。

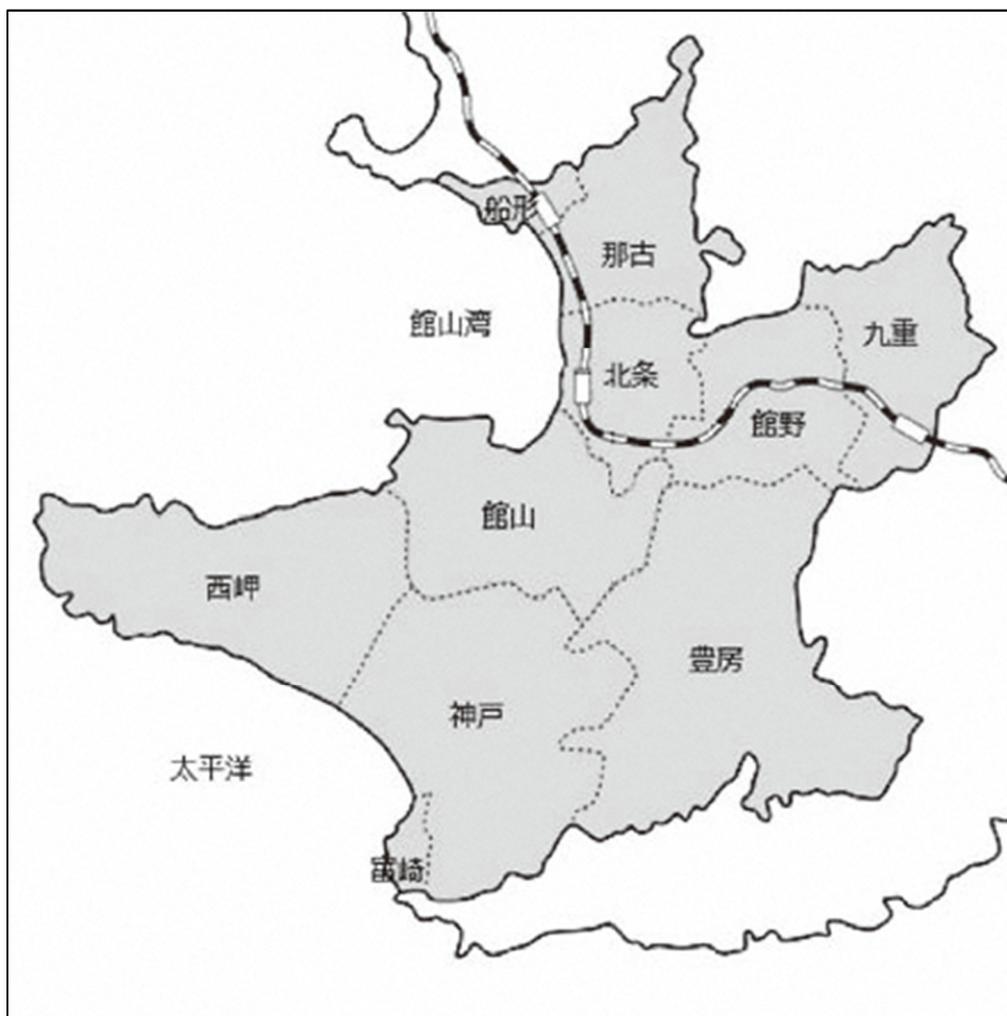


図 地区区分

(4) 人口及び高齢化の新店

人口・世帯数の推移

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。

また、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。

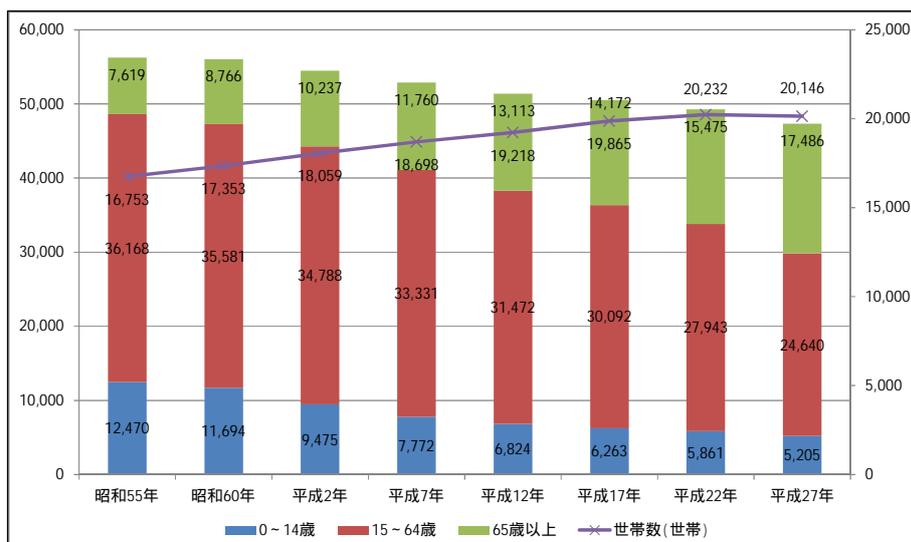


図 人口・世帯数の推移（資料：国勢調査）

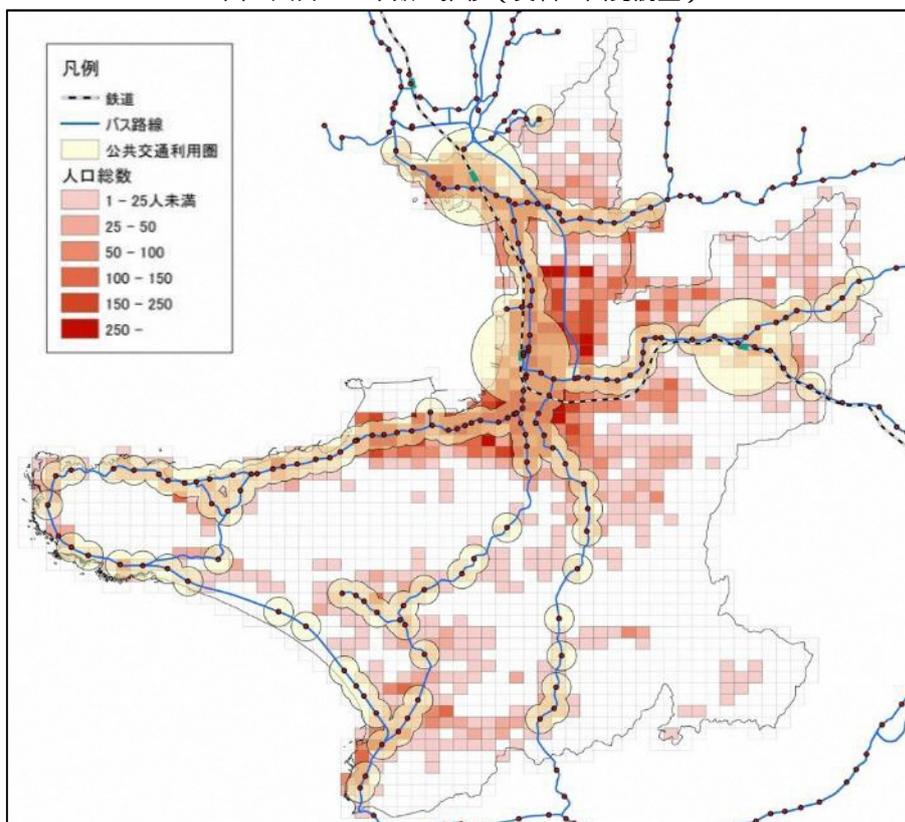


図 人口分布状況

公共交通利用圏：バス停から300m、鉄道駅から500m圏内

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。

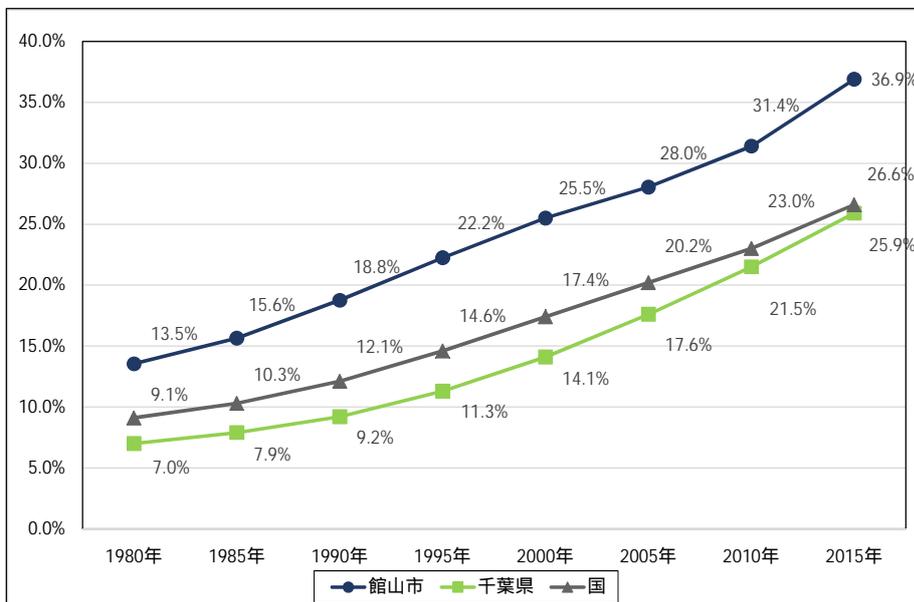


図 高齢化率の推移（資料：国勢調査）

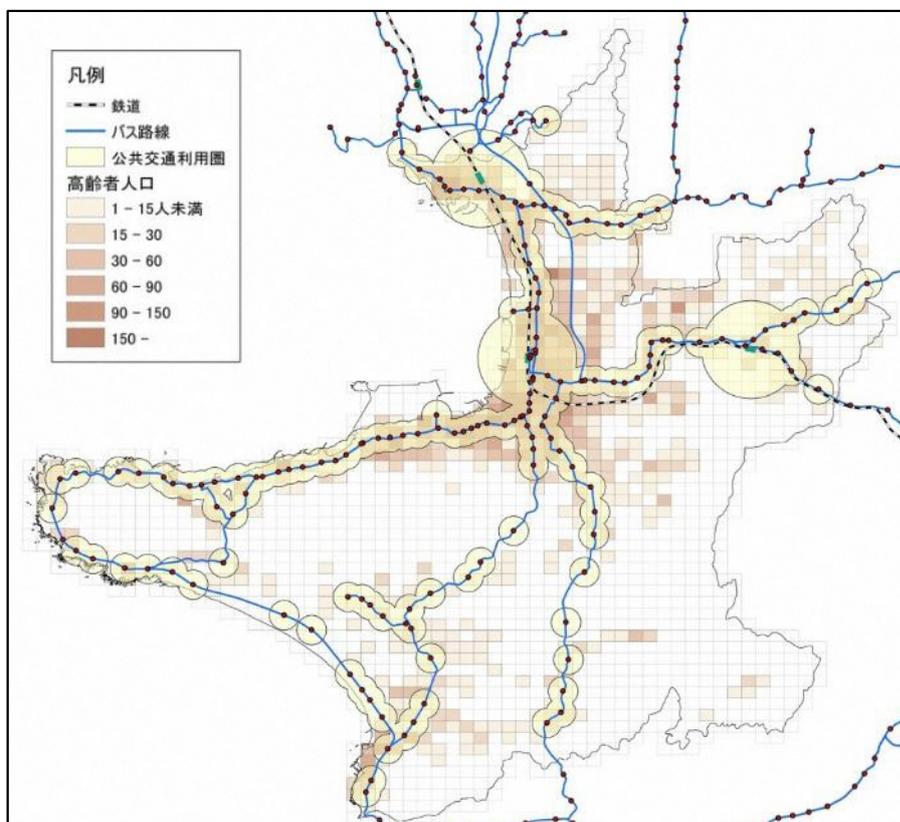


図 高齢者人口の状況

公共交通利用圏：バス停から300m、鉄道駅から500m圏内

(5) 交通特性

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 3,961 人となっている。

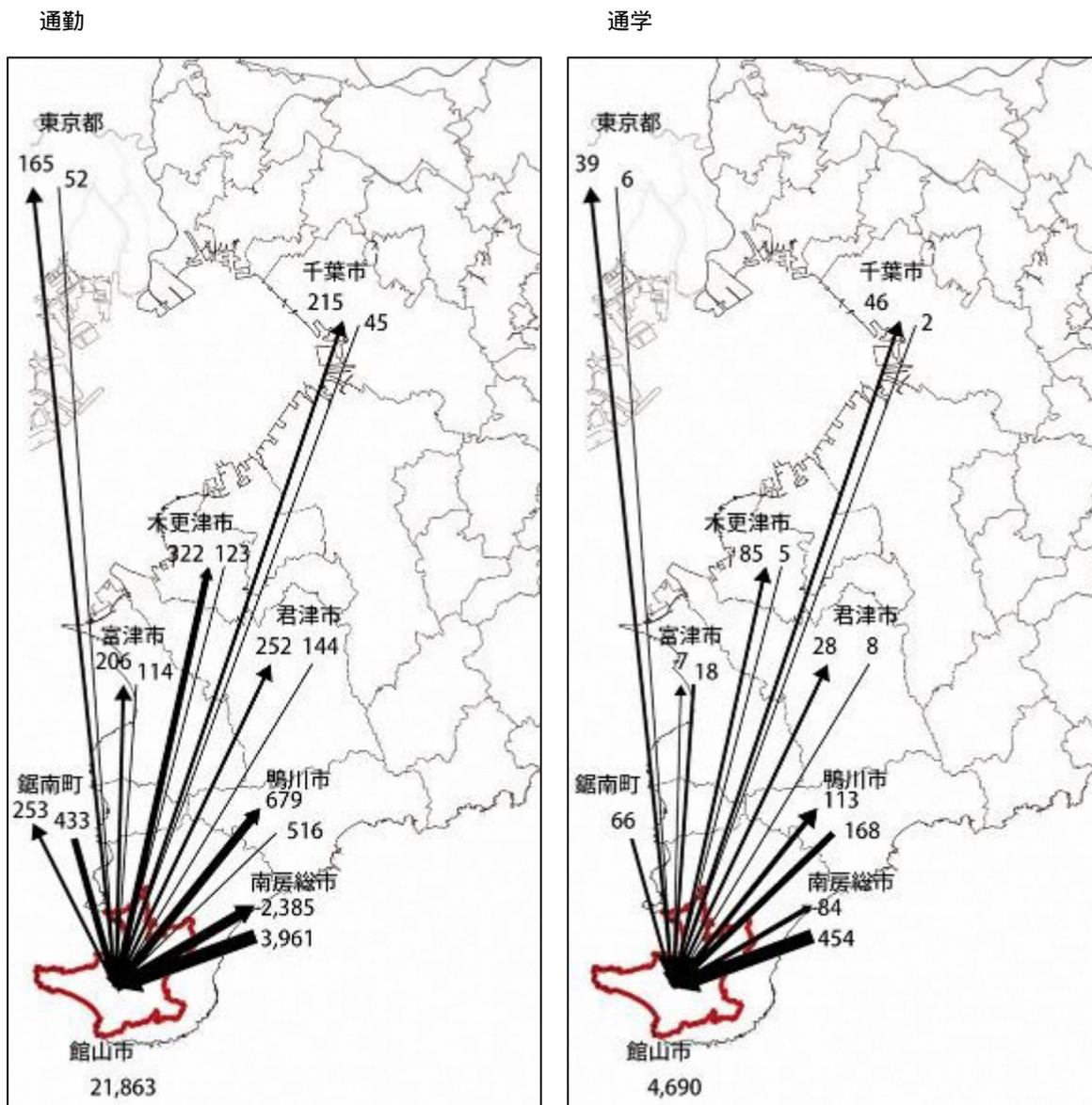


図 流出・流入状況図 (資料: 平成 27 年度国勢調査)

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。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。

「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。

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。

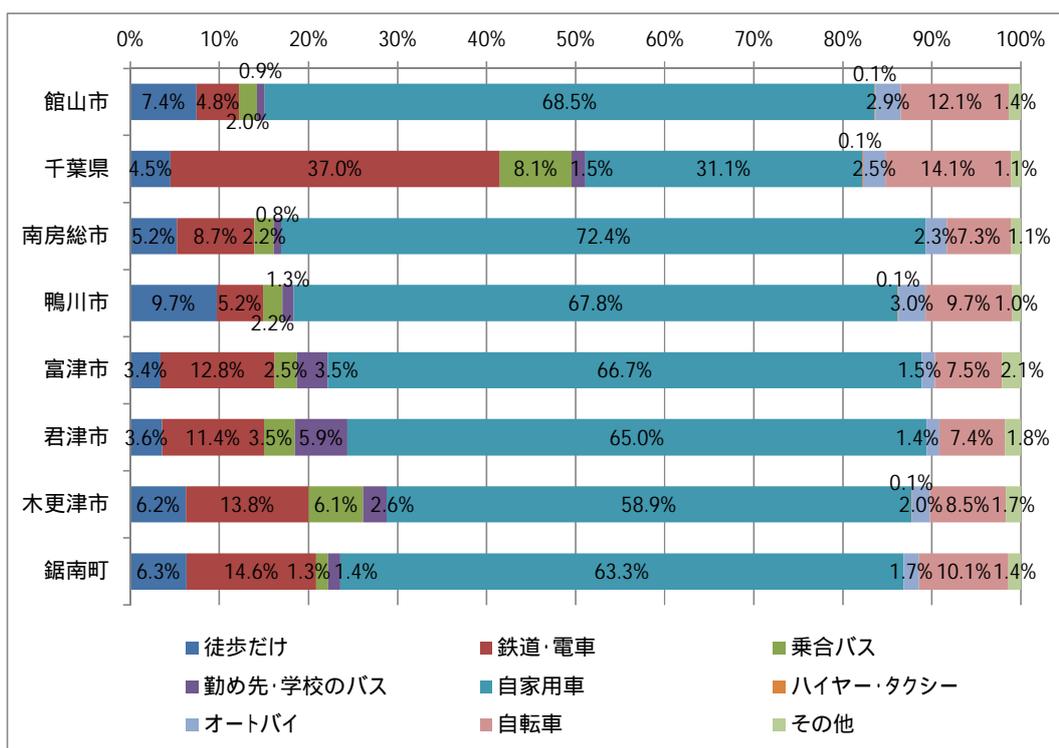


図 館山市及び千葉県、隣接市町の利用交通機関分担率（資料：平成22年度国勢調査）

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）

自動車保有台数

本市の車種別所有自動車台数は、18,913台（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。

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。

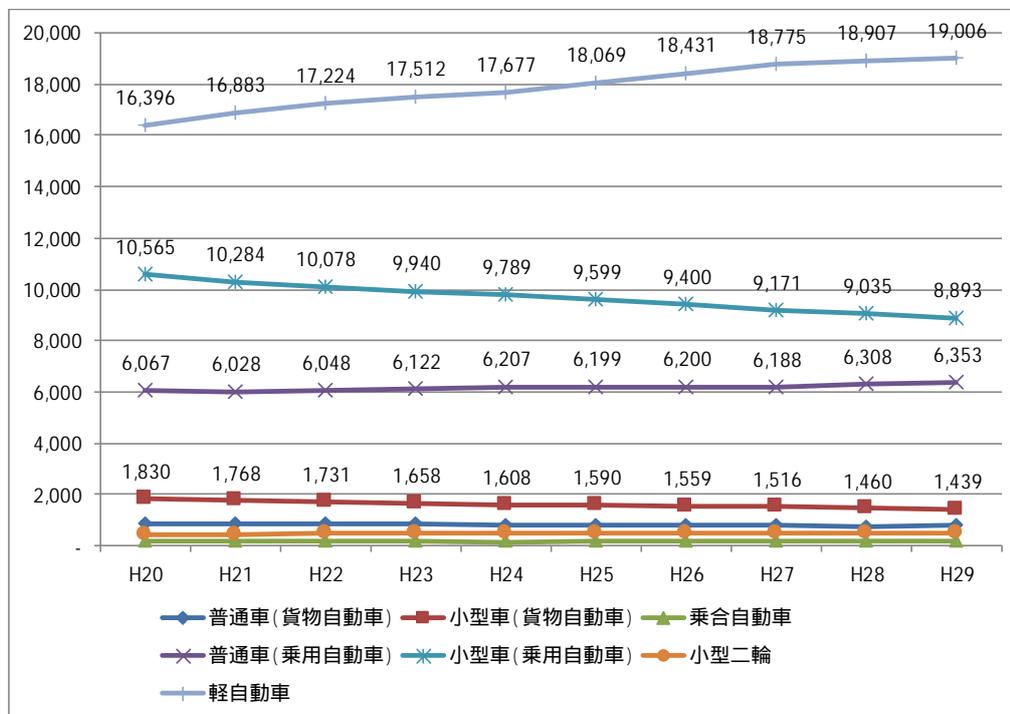


図 車種別所有自動車台数の推移

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、平成30年度における免許保有者のうち65歳以上の割合は、33.4%であり、70歳以上では21.4%となっている。

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。

表 館山署管内の免許返納件数の推移

	免許返納者数（合計）	うち65歳以上（割合：％）
H26年	172人	170人（98.8）
H27年	245人	233人（95.1）
H28年	262人	253人（96.6）
H29年	403人	329人（81.6）
H30年	361人	350人（97.0）

(6) 施設分布状況

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）

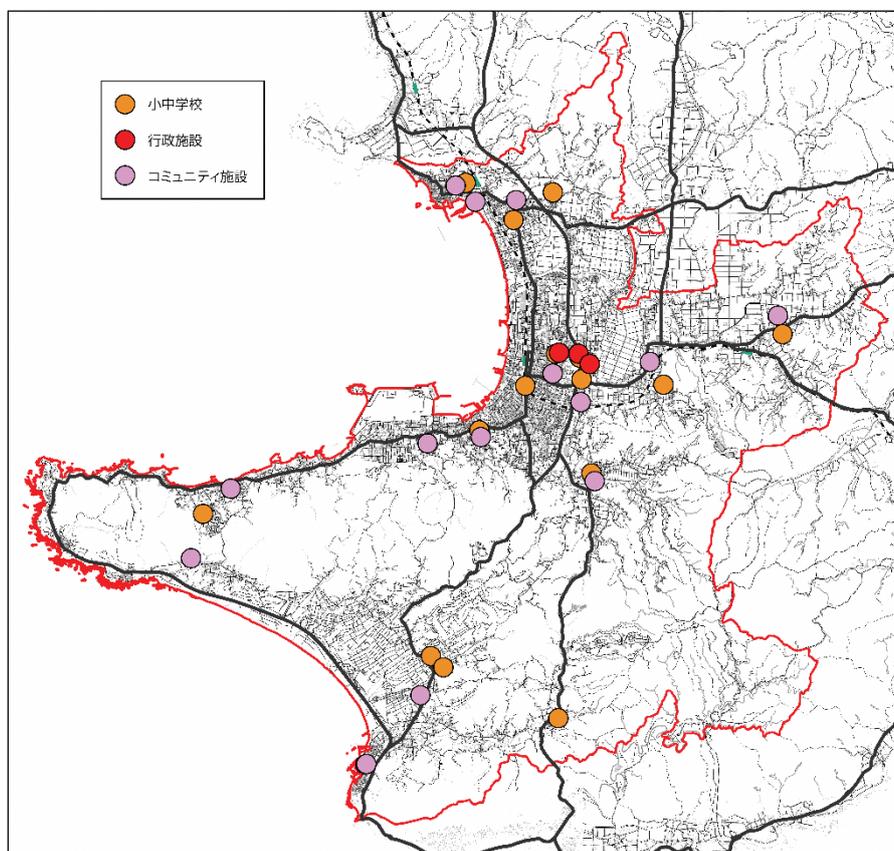


図 公共施設位置図（小中学校・公共施設）

主な商業・医療施設

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。

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。

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。

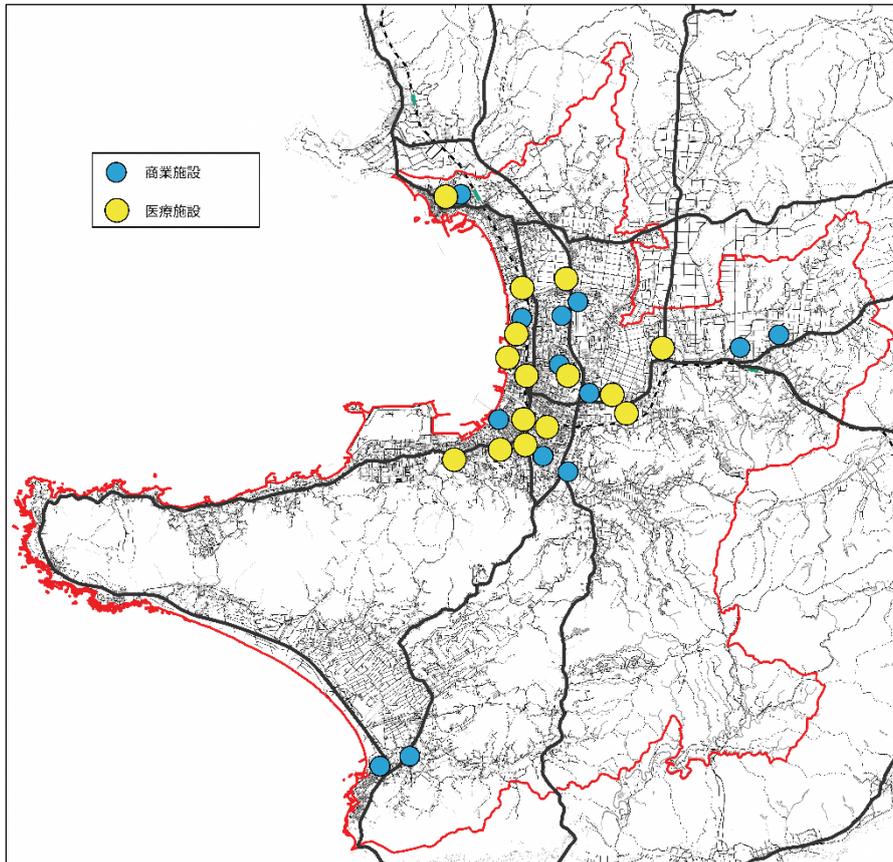


図 商業・医療施設位置図

3 . 地域公共交通の現状

(1) 公共交通の運行状況

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。

その他、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クルーズ船の寄港など、海上交通にも力を入れ、観光振興に取り組んでいる。

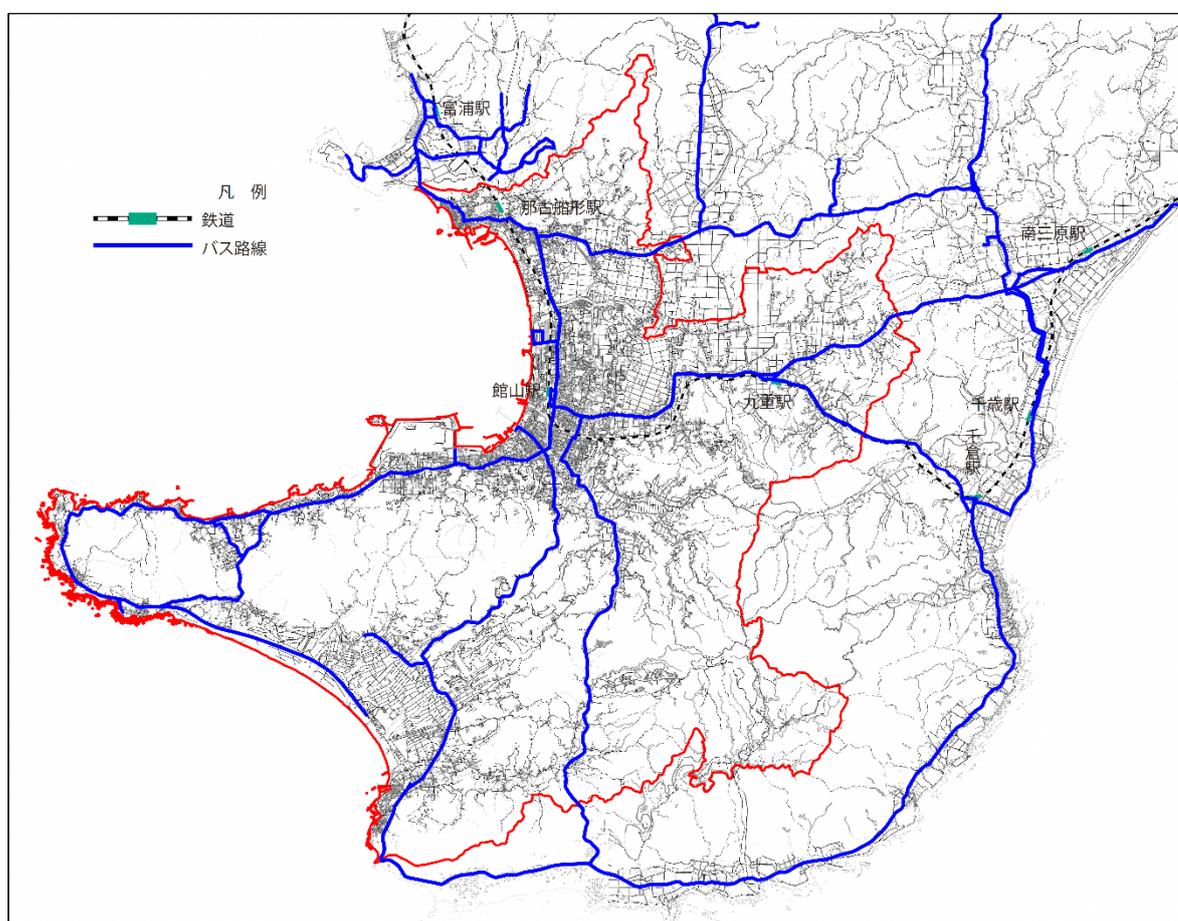


図 館山市の公共交通（資料：館山市）

(2) 利用状況

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、平成4年実績から比較すると鉄道利用者は激減している。

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」

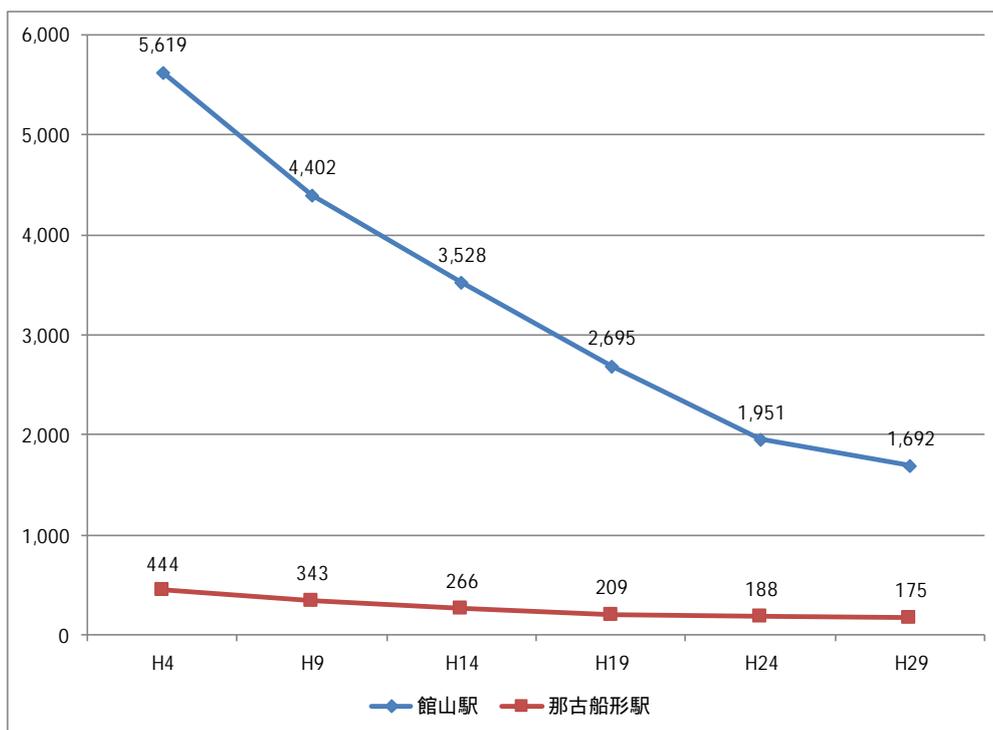


図 駅別乗車人員(単位:人)(資料:千葉県統計年鑑、館山市統計書)

九重駅は無人のため、データなし

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 / 日を運行しており、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。

鉄道や市内路線バスの利用者は減少している一方で高速バス利用者は増加傾向にあり、広域路線として重要な役割を担っている。

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。

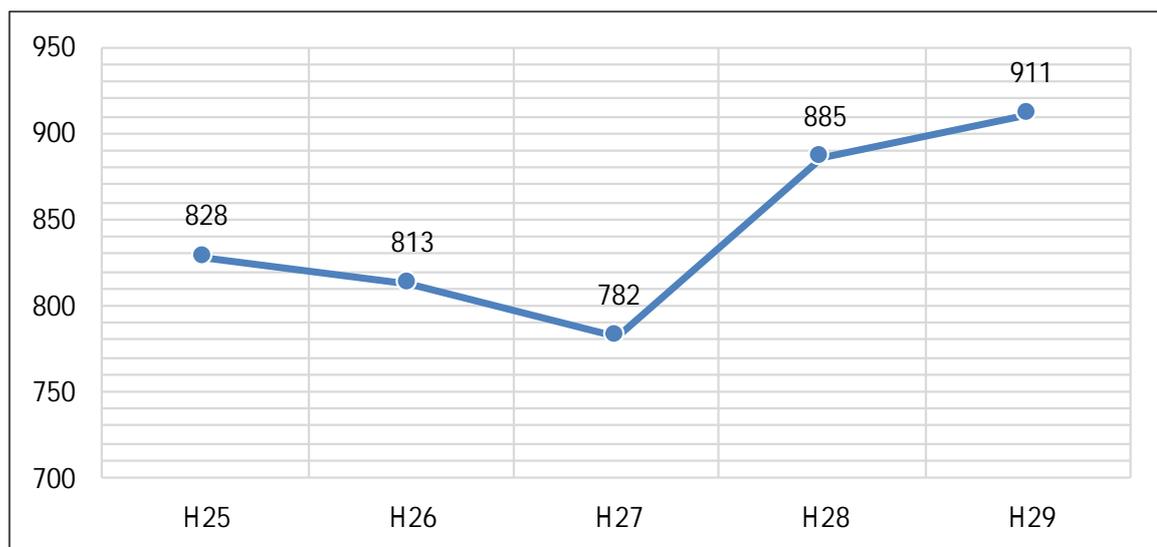


図 高速バス利用者数の推移（単位：千人）（資料：館山市統計書）

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。

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。

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

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

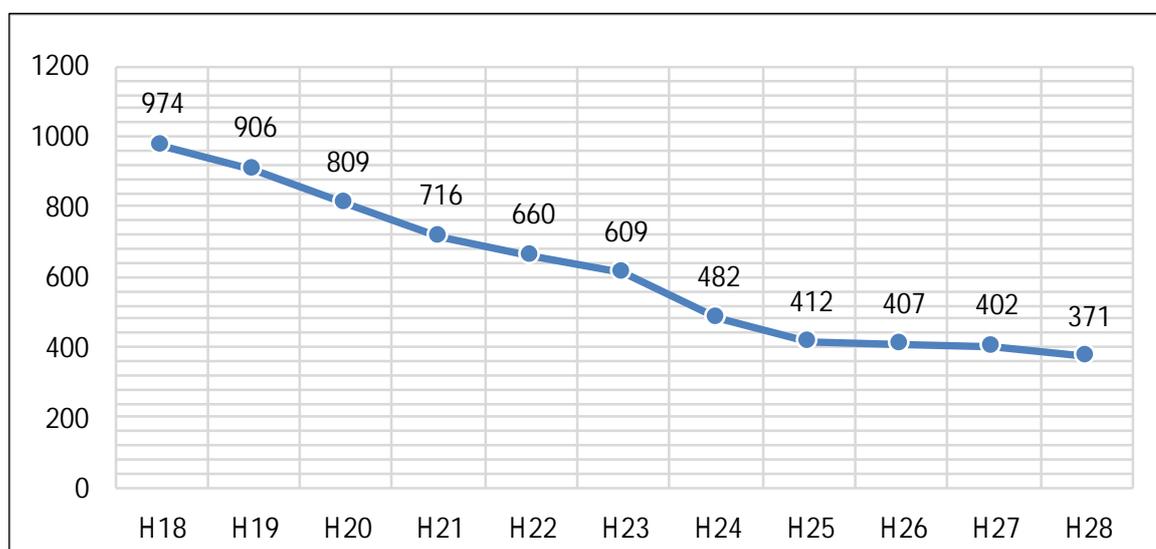


図 バス運行利用状況（単位：千人）（資料：館山市統計書）

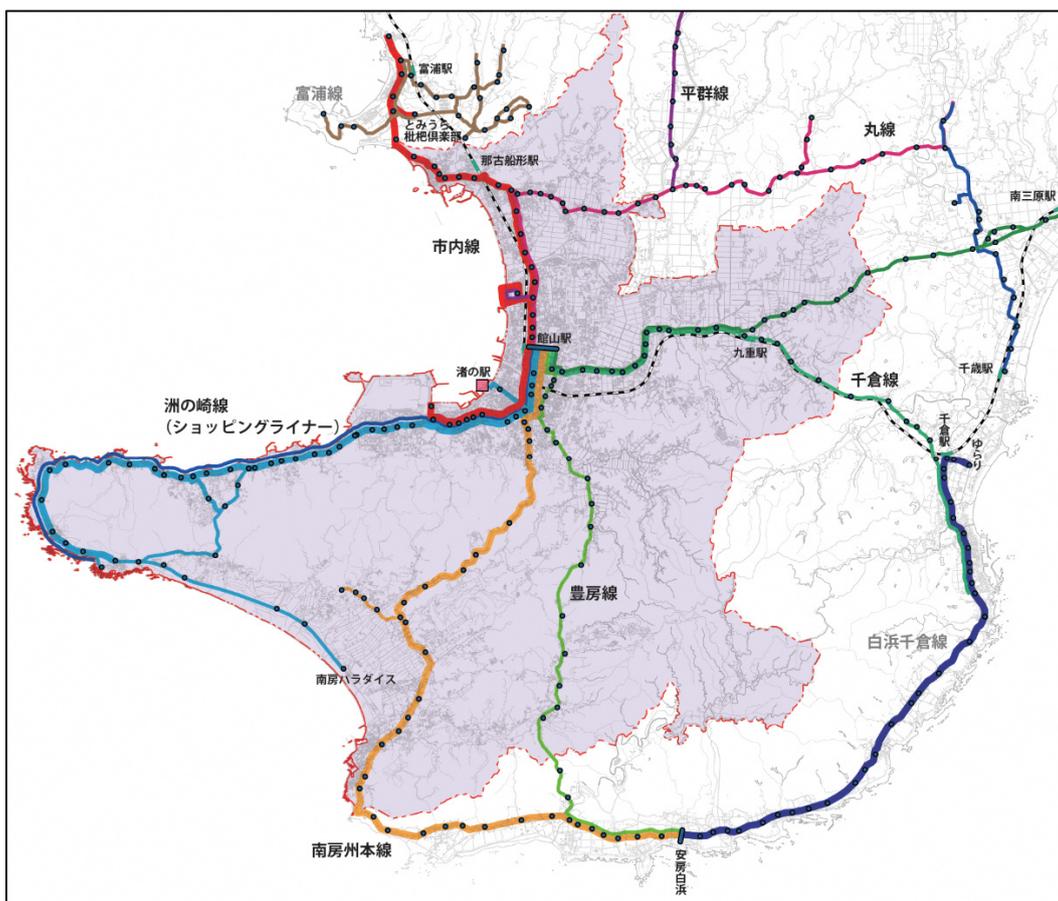


図 市内バス路線図

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

タクシー

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。

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

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。

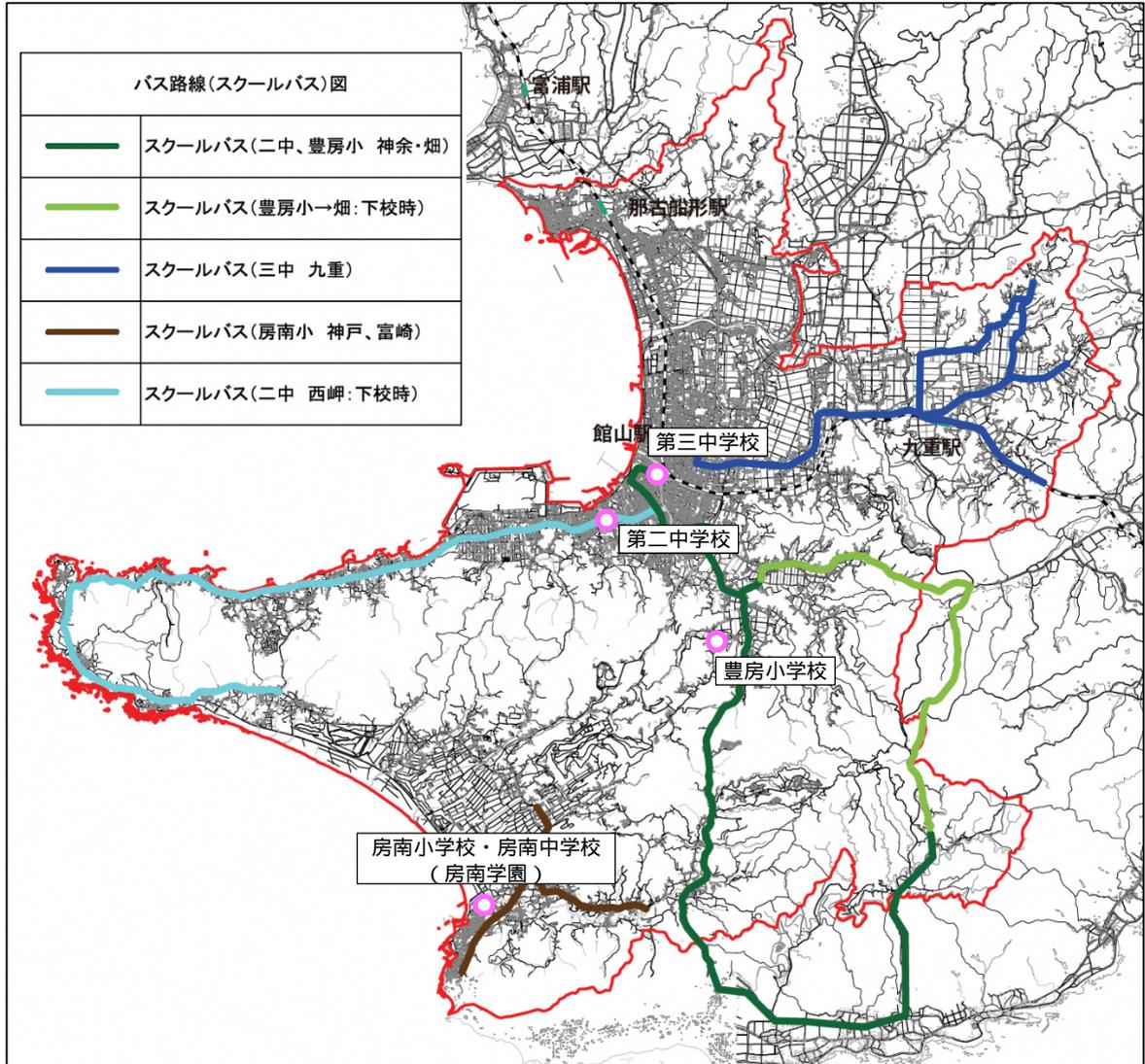


図 スクールバス路線



図 さかなクンバス

4. 市民や公共交通利用者の移動ニーズ

(1) 市民アンケート調査

調査概要

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。

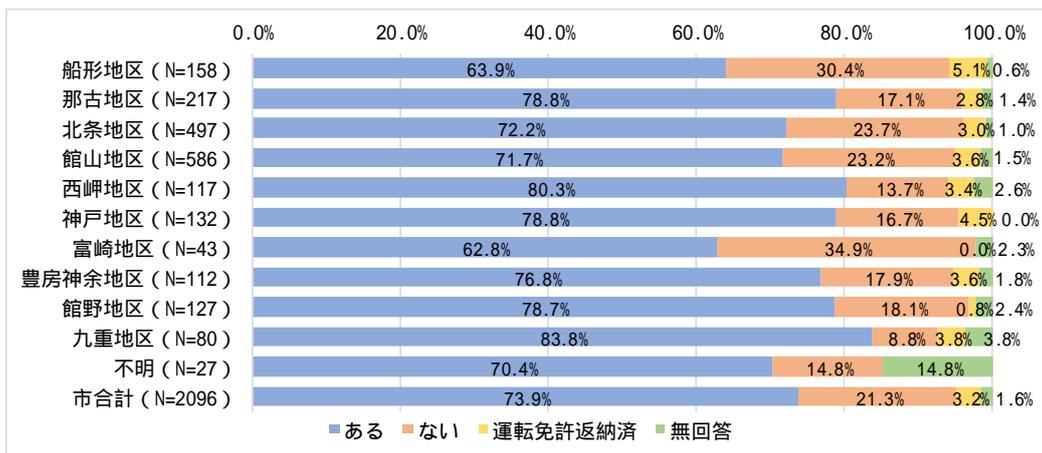
日常生活における自家用車への依存

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。

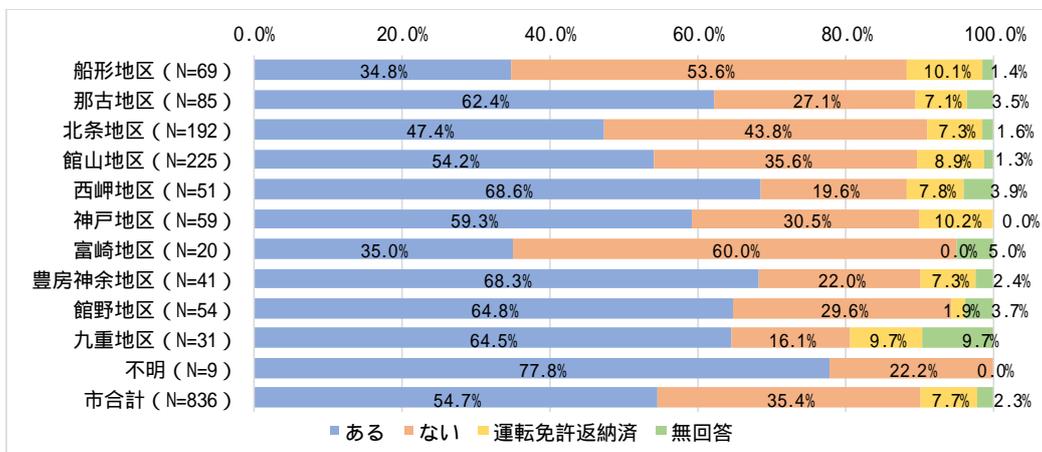
運転の負担について、「運転は苦にならない」が85.2%の方に回答されている一方で、「運転に苦痛・不安を感じ始めているので、できれば控えたいが、ほかに代わる交通手段がないので運転を続けている」及び「すでに自分で運転することを控えている」方が10.9%存在している。

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%と多くなっており、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。

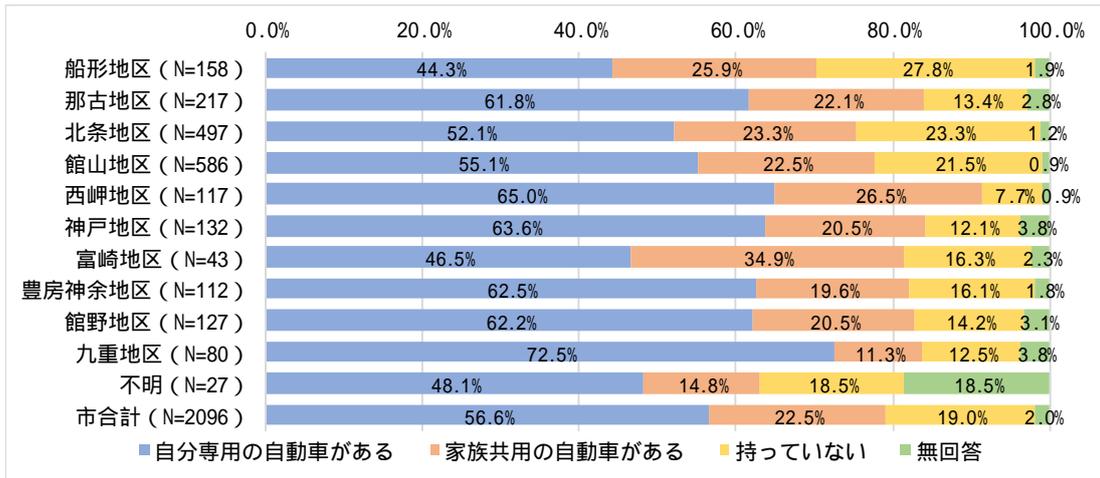
自動車運転免許保有率（市全体）



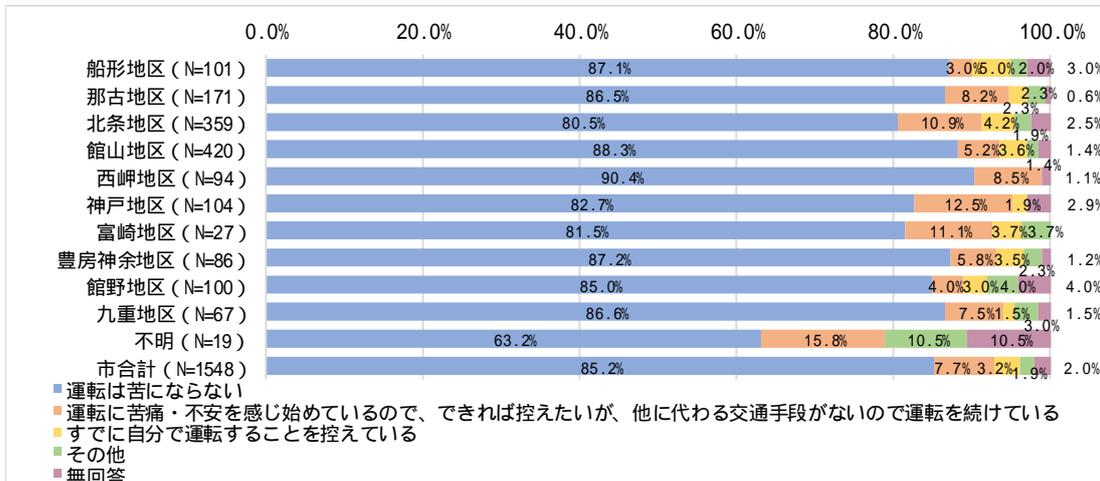
自動車運転免許保有率【高齢者（70歳代以上）】



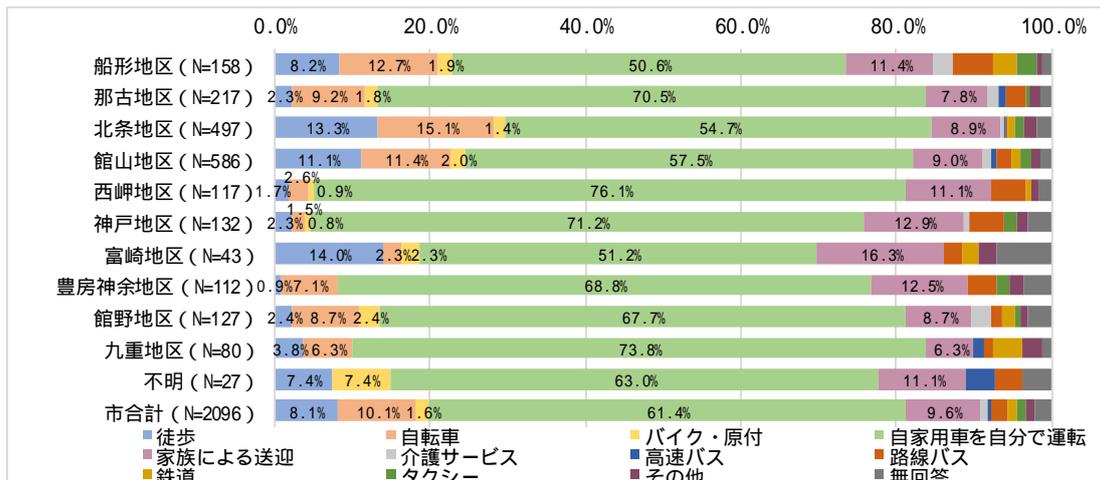
自家用車保有率



運転の負担



利用交通手段

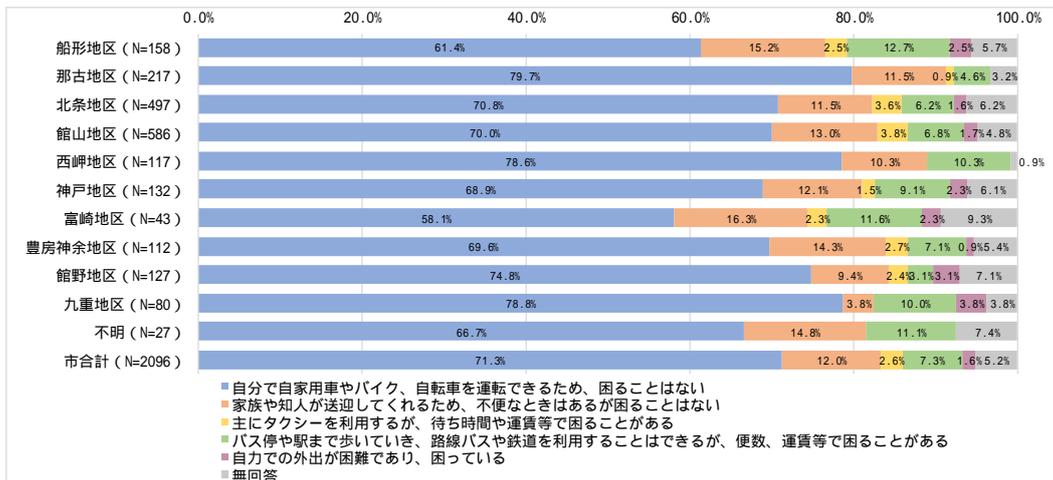


移動困難者について

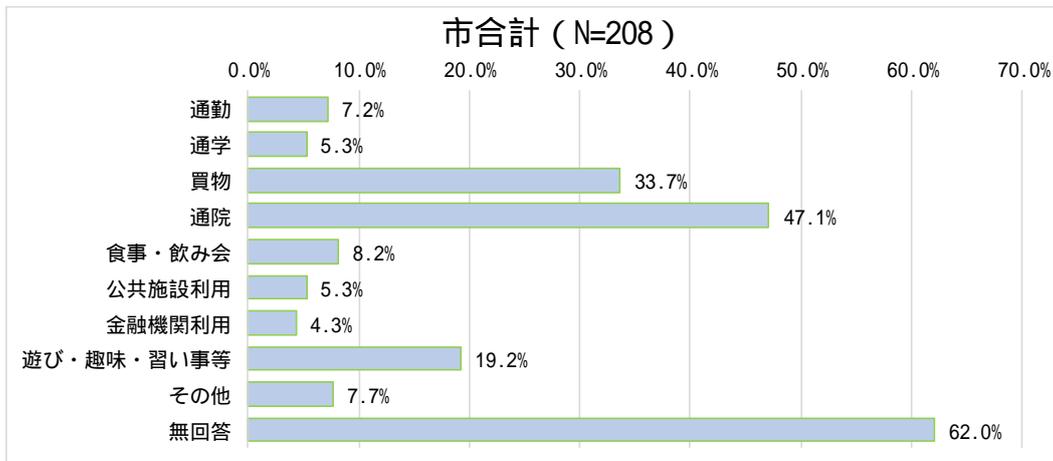
市全体で「困ることはない」と回答している割合が83.3%である一方で、様々な理由により「困ることがある」と回答している方は11.5%存在しており、主に船形地区・富崎地区に多い傾向がみられる。

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。

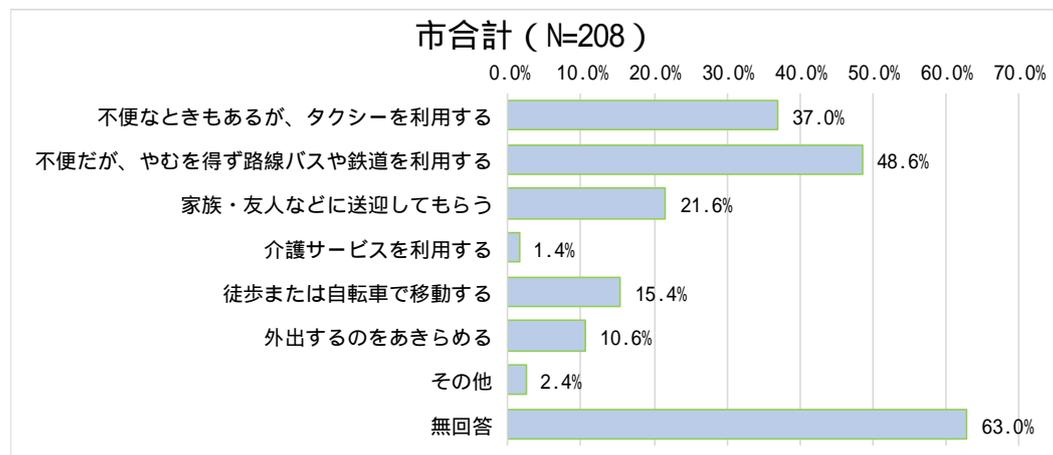
移動困難者の割合



困るときの外出目的



困るときの対処法



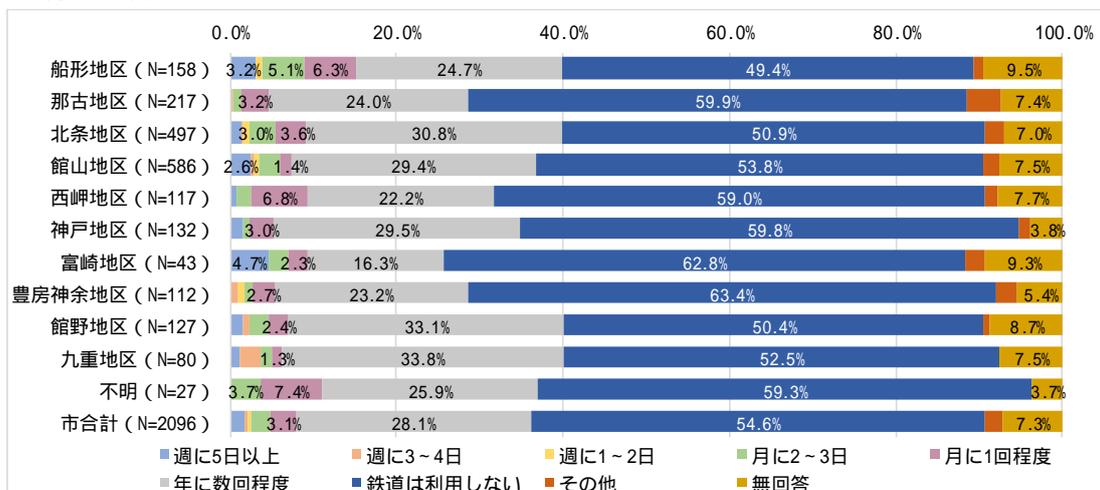
鉄道利用状況

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」が最も多く、次いで「旅行・観光」であった。

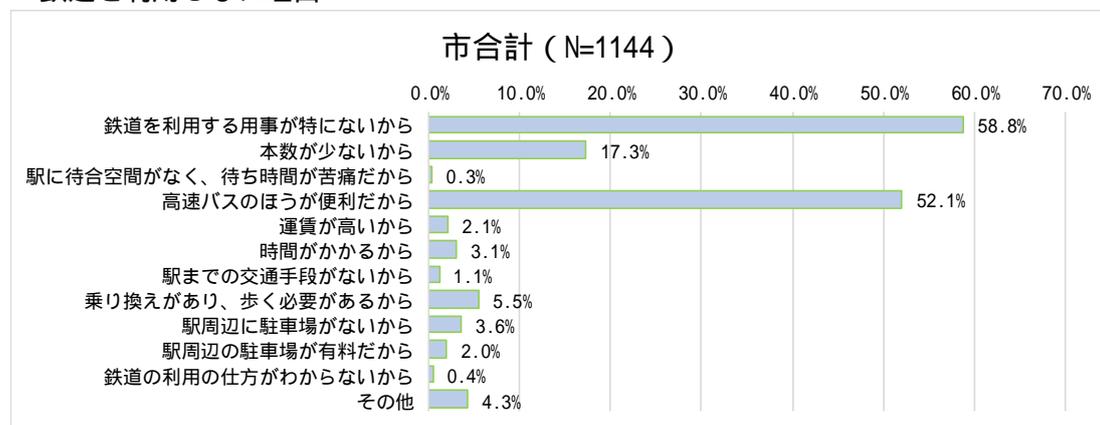
鉄道非利用者の意見として、「鉄道を利用する用事が特にならないから」が58.8%と最も多く、ほぼ同じ割合で「高速バスの方が便利だから」が52.1%と多くなっていることから、市民の広域移動の際には「鉄道」より「高速バス」を選択する方が多いことが把握できる。

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。

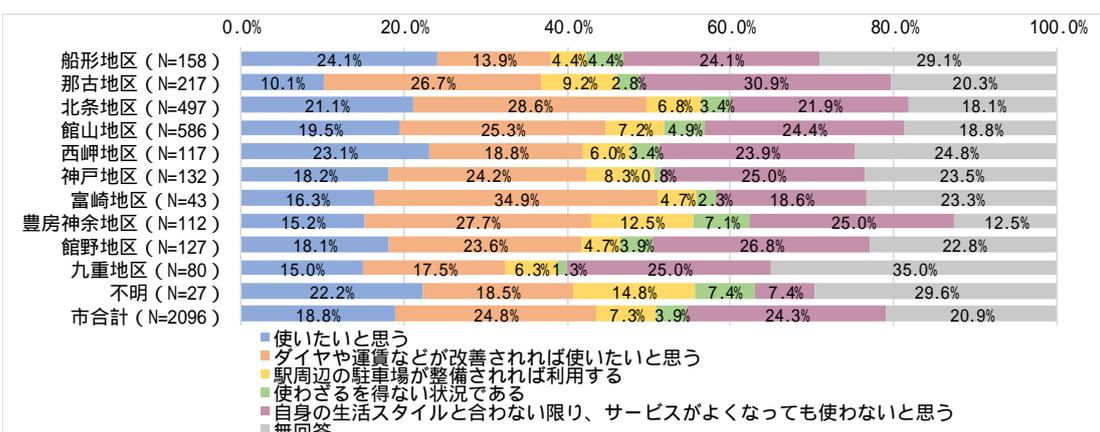
利用頻度



鉄道を利用しない理由



利用意向



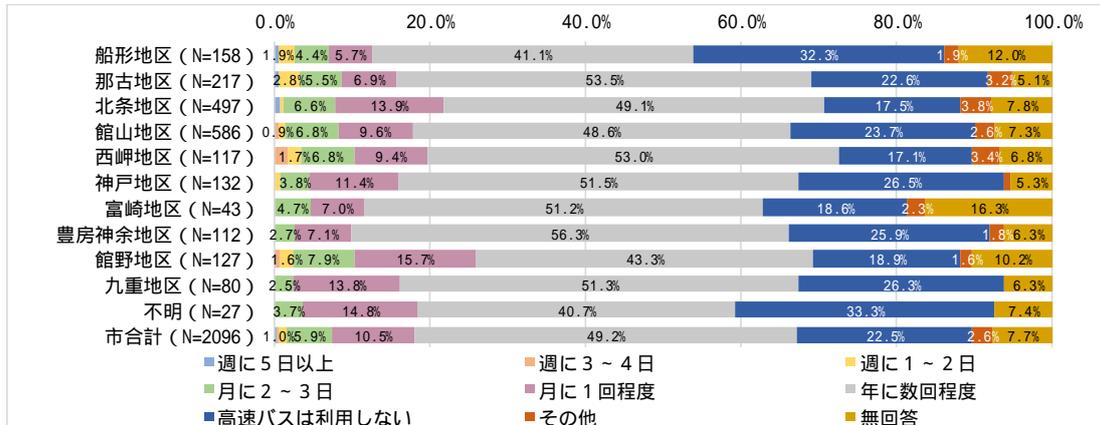
高速バス利用状況

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」が最も多く、次いで「出張」であり、仕事や遊び等、多方面の目的で利用がみられる。

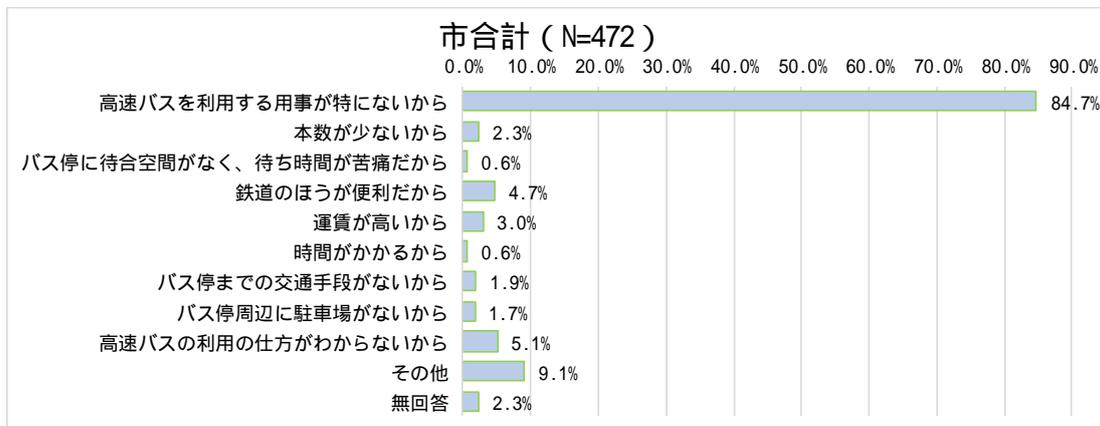
高速バス非利用者の意見として、「高速バスを利用する用事が特にないから」が 84.7%と最も多い理由であった。

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。

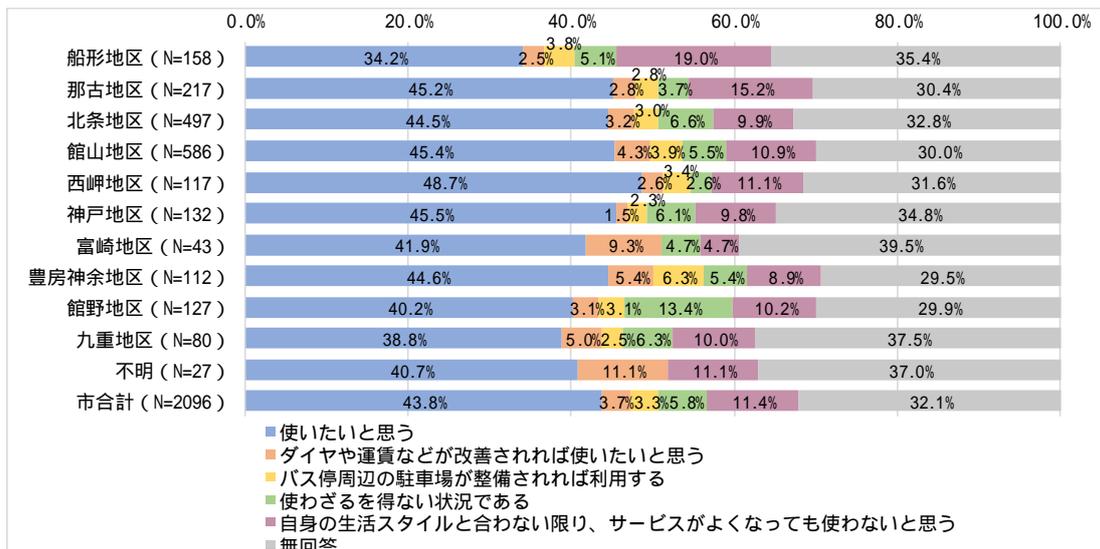
利用頻度



高速バスを利用しない理由



利用意向



路線バス利用状況

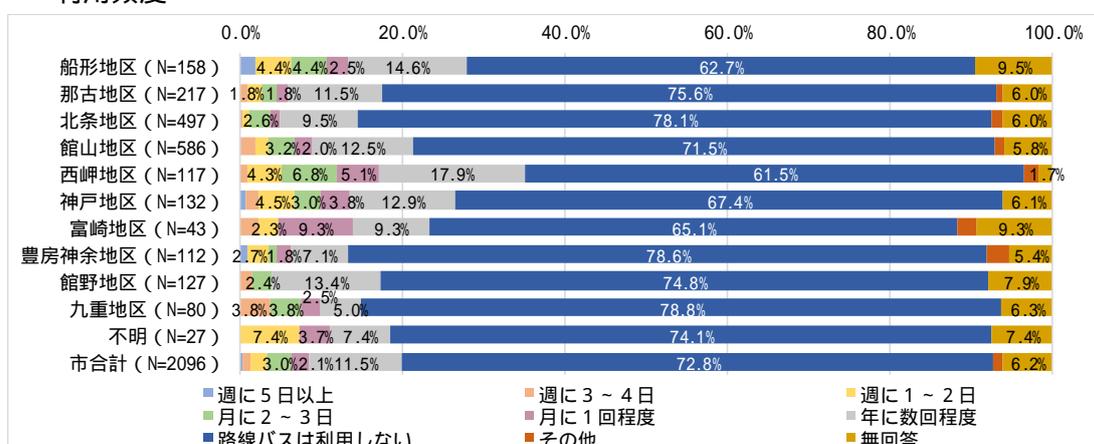
路線バスの利用状況について、定期的に利用(週に1日以上)している方と不定期な利用(週に1日以下)を含めても、路線バスの利用者は市全体の5分の1程度であり、無回答者を含めると約8割の市民に利用されていない状況である。

地区別に利用率では、「船形地区」「西岬地区」「神戸地区」が比較的用户の多い地区であり、目的としては、「通院」が最も多く、次いで「買物」となっており、通院・買物するための足として多く利用されている。

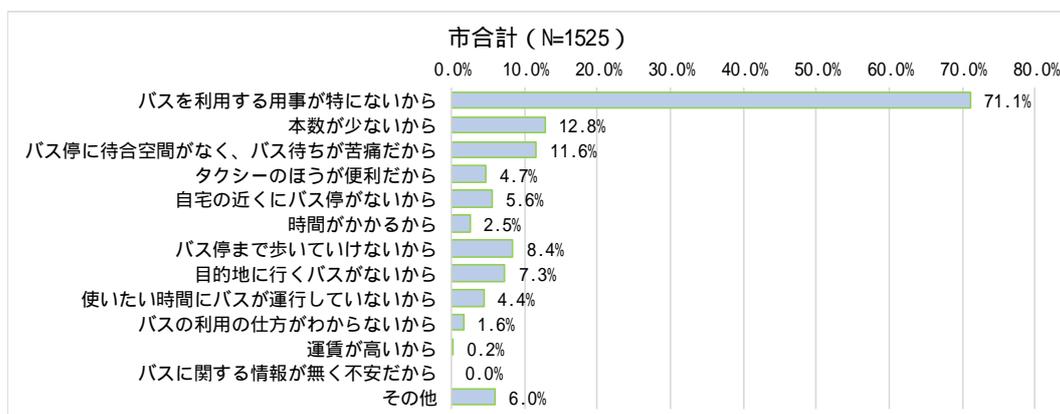
路線バス非利用者の意見として、「バスを利用する用事が特にないから」が71.7%と最も多い理由であった。また、今後利用する条件として、「運転ができなくなってから」が62.7%と自家用車の依存がみられる。

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。

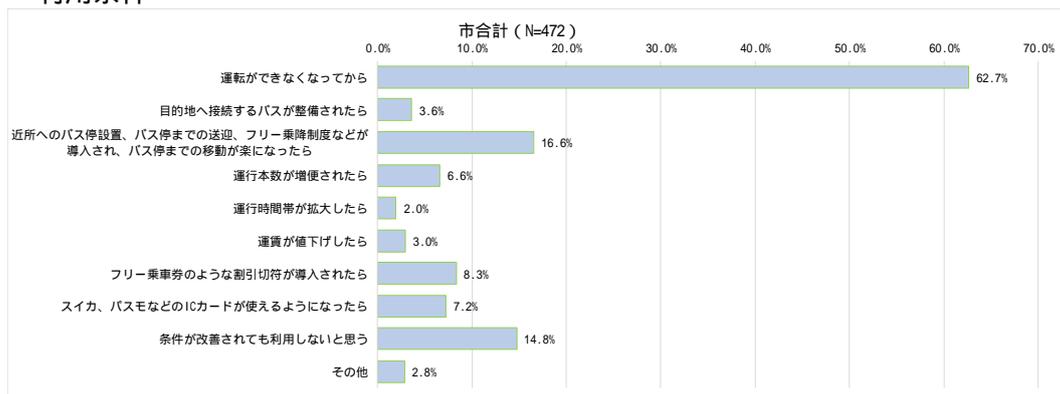
利用頻度



路線バスを利用しない理由



利用条件



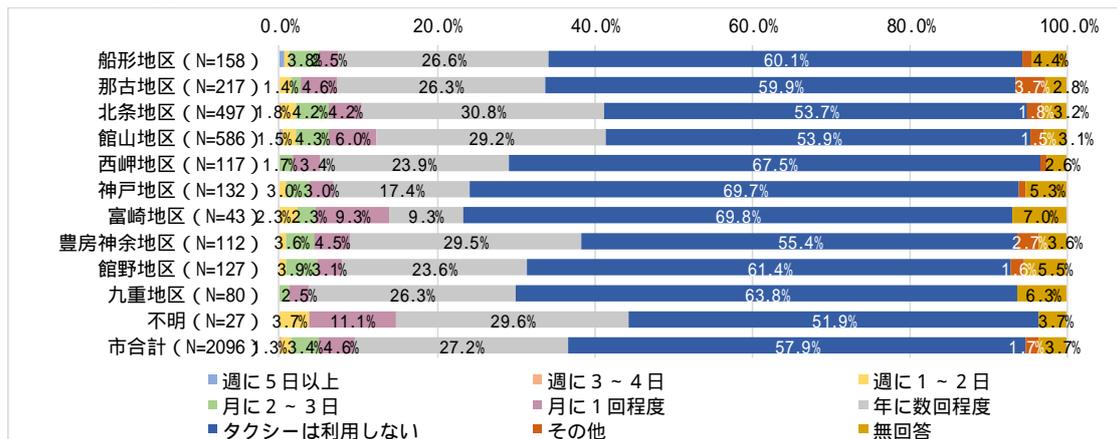
タクシー利用状況

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」が最も多く、次いで「通院」であった。

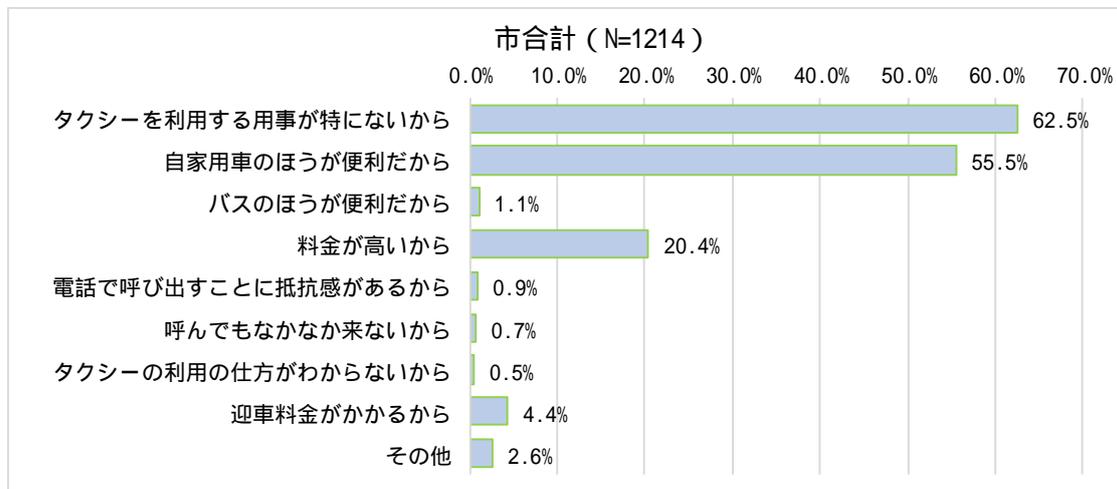
タクシー非利用者の意見として、「タクシーを利用する用事が特にならないから」が62.5%と最も多く、次いで「自家用車の方が便利だから」が55.5%である。

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。

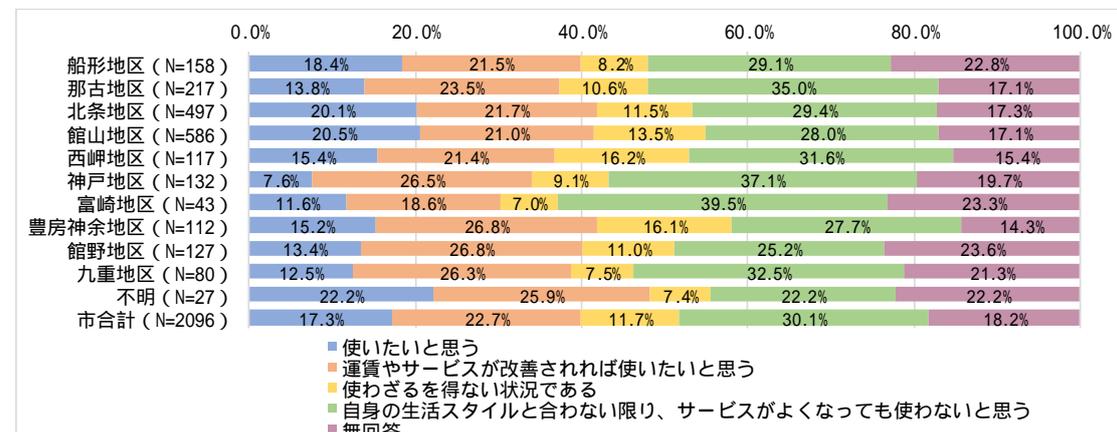
利用頻度



タクシーを利用しない理由



利用意向

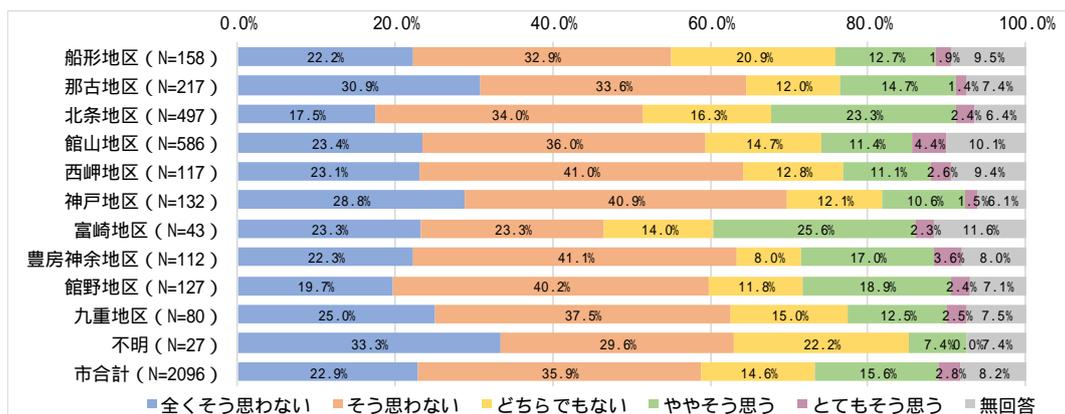


自家用車の利用・公共交通転換可能性について

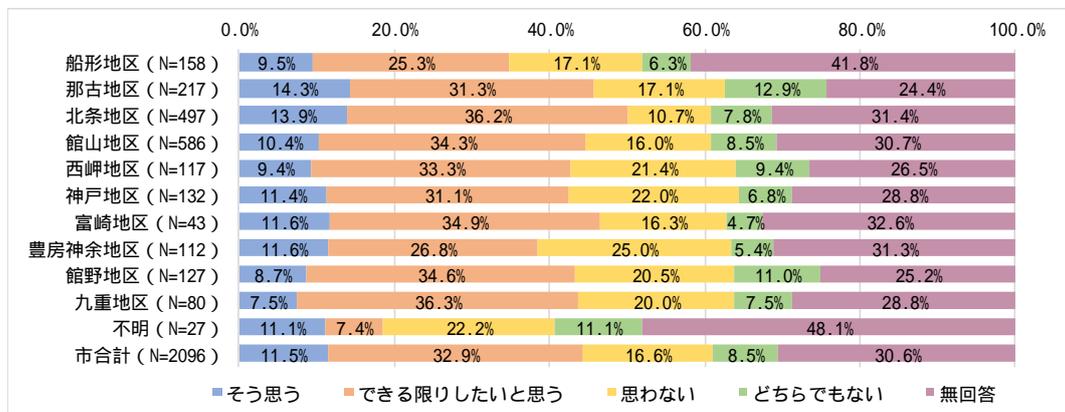
自家用車の利用にあたり、「環境」及び「健康」に「よくないとは思わない」と回答している割合がともに半数を超えており、できることなら運転を控えた方がいいと思うかについては、市全体の58.8%の方が「ややそう思う」「とてもそう思う」と回答している。特に神戸地区・那古地区で顕著に現れている。

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、「自家用車の過度な利用に頼らない生活」について意向を聞いたところ、「そう思う」「できる限りしたいと思う」と回答した方が、市全体で44.4%であり、「思わない」と回答した方が16.6%と自家用車で移動以外に選択肢を考えられない状況が存在する。

できることなら運転を控えた方がいいと思うか



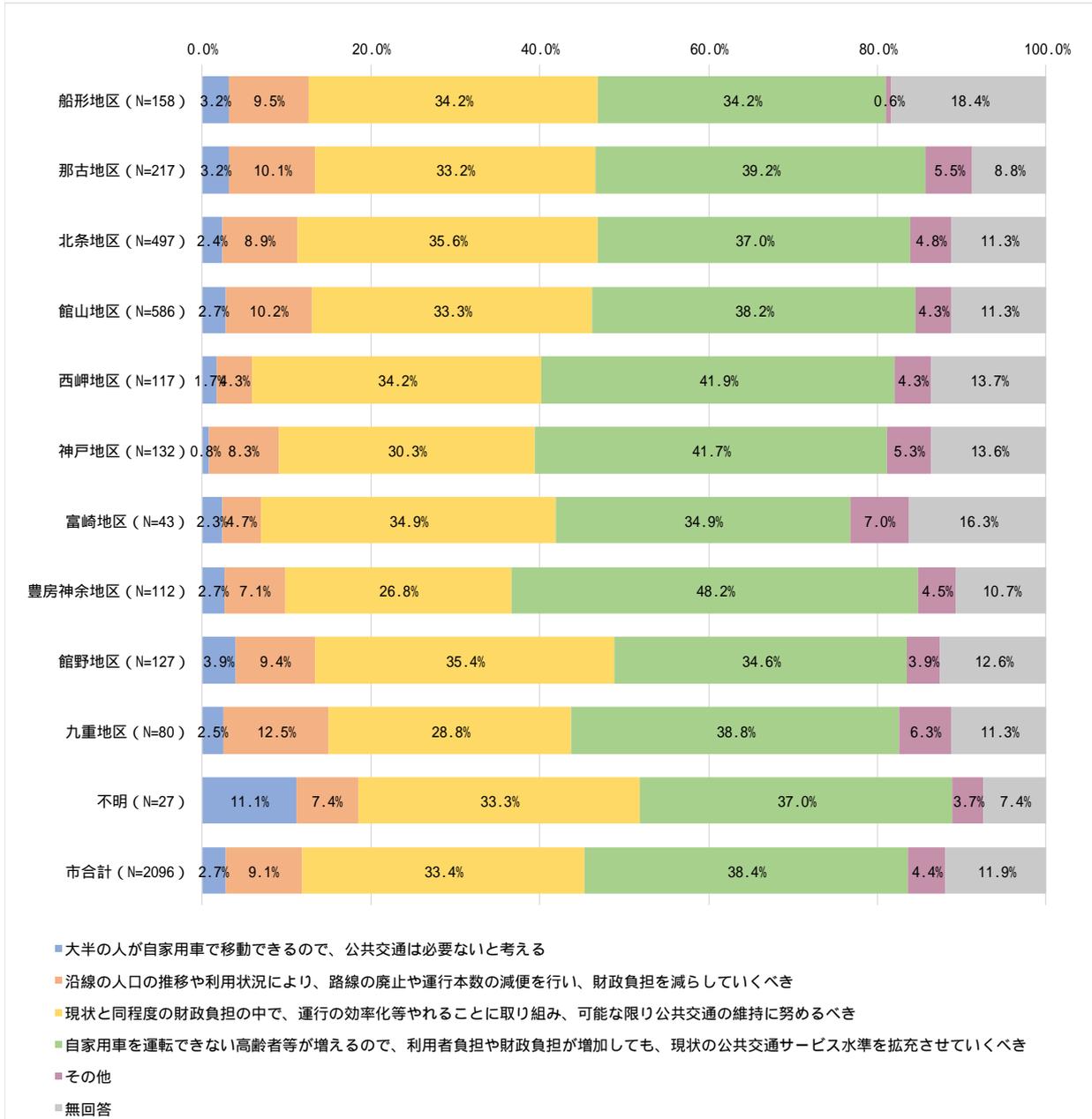
自家用車の過度な利用に頼らない生活をしたいと思うか



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



(2) 公共交通利用者アンケート調査

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ピンゴカード配布 ・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		・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。

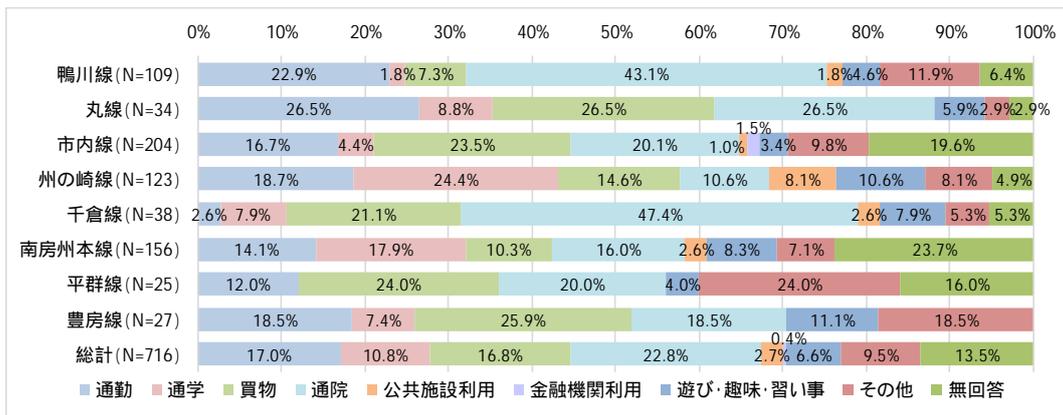
路線バス利用者調査

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。

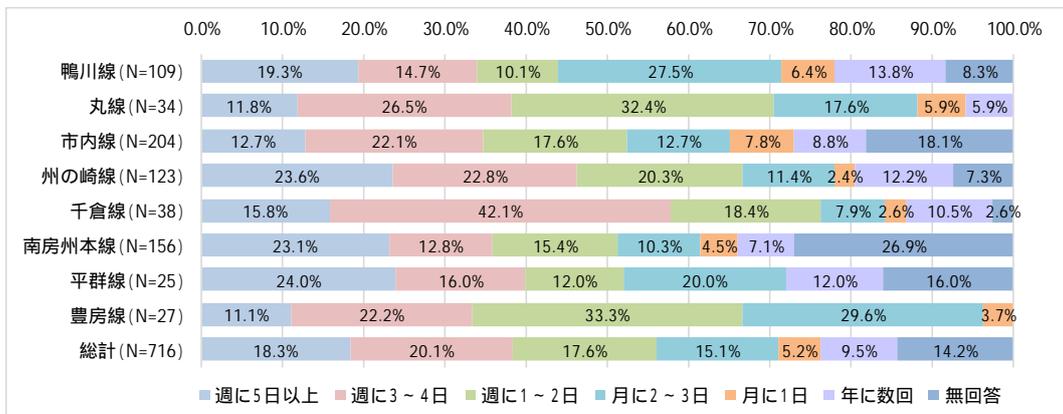
路線別で「通院」目的が多い路線として「鴨川線」「千倉線」であり、「買物」目的としては「丸線」「豊房線」「市内線」「平群線」である。

利用頻度として、週に1回以上の定期的な利用をしている割合は全体で38.4%であり、同一者による高頻度利用の路線として、「千倉線」「洲の崎線」が比較的高い数値を示している。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。

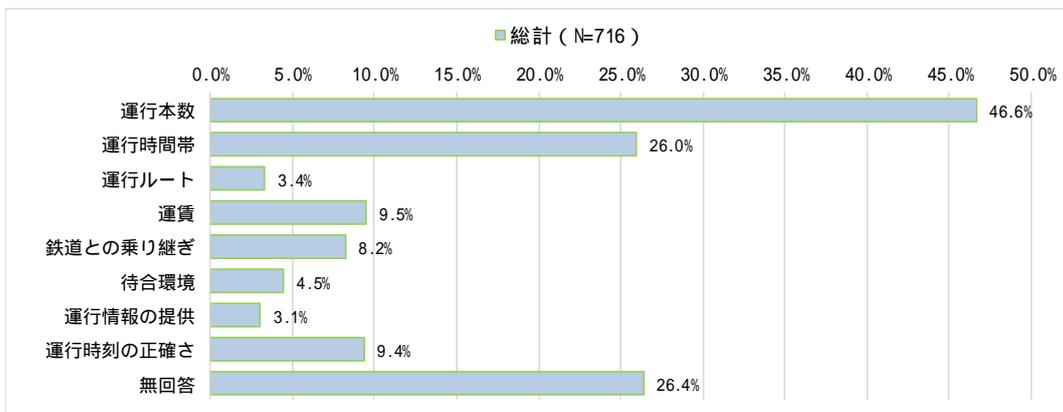
利用目的



利用頻度



改善してほしいサービス



高速バス利用者調査

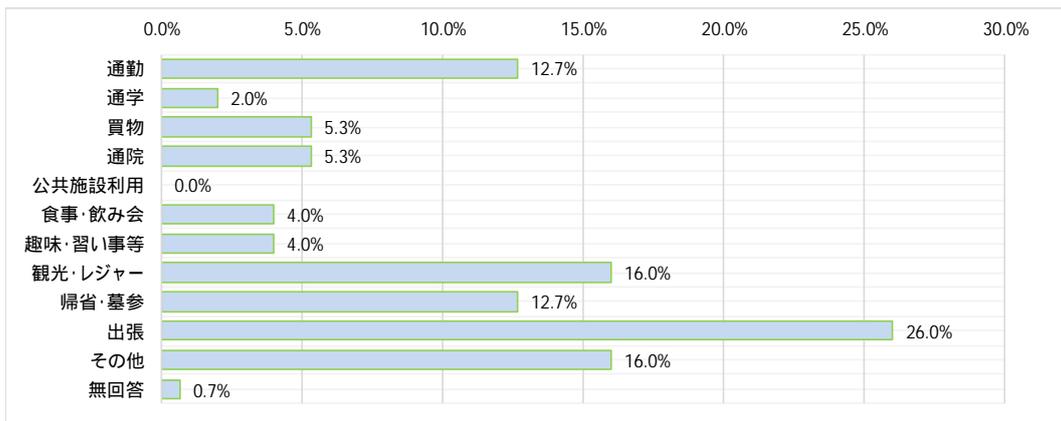
高速バスは20歳代から80歳代以上まで幅広く利用されており、利用目的としては「出張（26.0%）」「観光・レジャー（16.0%）」「通勤（12.7%）」等が挙げられている。

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。

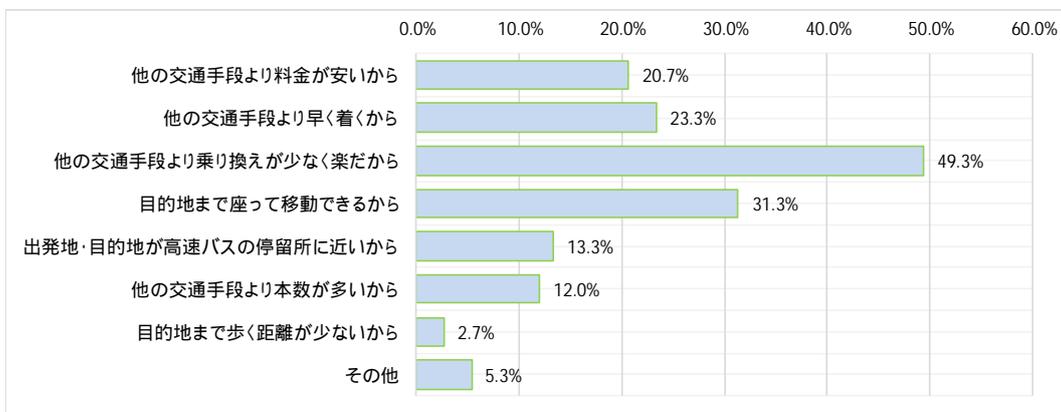
高速バスの選択理由として「他の交通手段より乗り換えが少なく楽だから」が49.3%と約半数を占めており、広域移動手段の比較では、同一の所要時間、運賃だった場合、目的地までの移動手段に高速バスを選択する方が73.3%であった。

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。

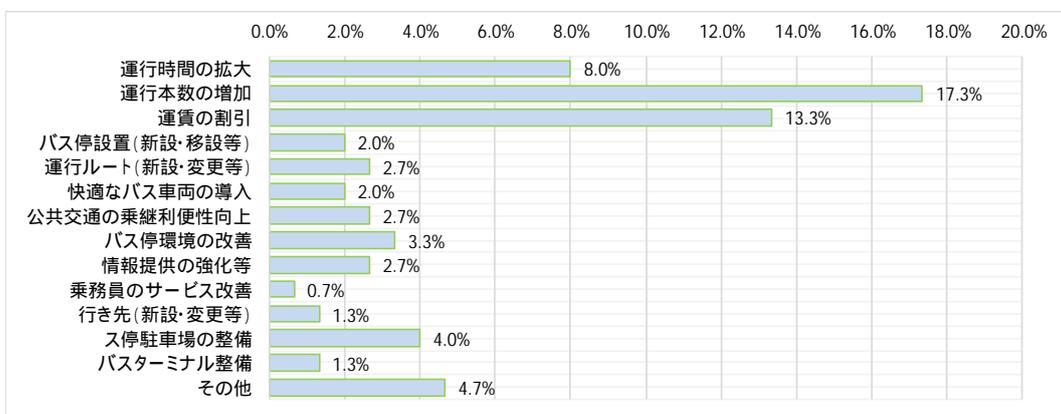
利用目的



選択理由



運行内容や新たに要望する行き先・方面等の要望

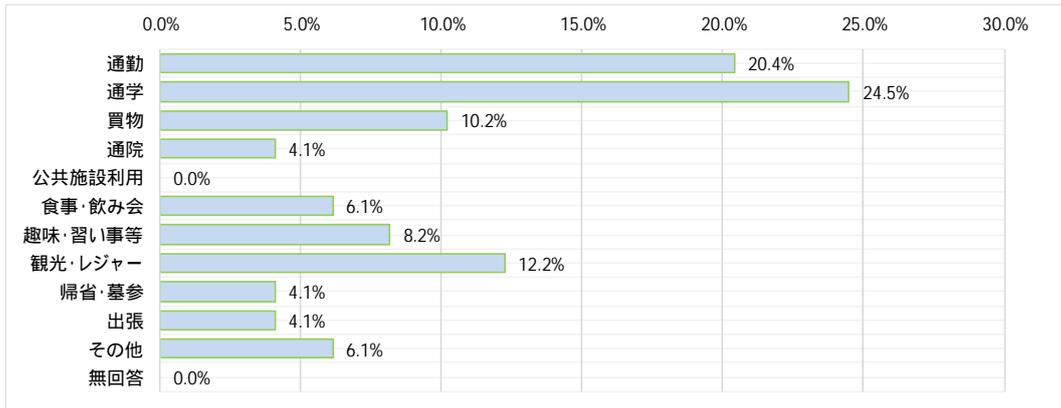


鉄道駅利用者調査

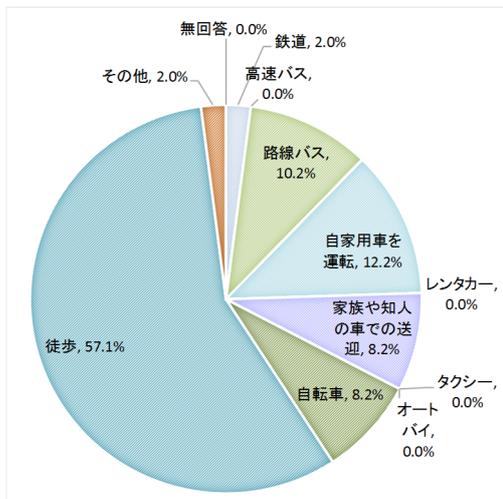
鉄道駅利用者特性として、「学生」の利用が38.8%と最も多く、次いで「会社員・公務員」が22.4%となっている。職業に比例して、利用目的では「通学(24.5%)」と「通勤(20.4%)」が高い数値を示しており、利用頻度も「週に5日以上」が半数近く、通勤通学の足として重要な役割を担っている。

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。

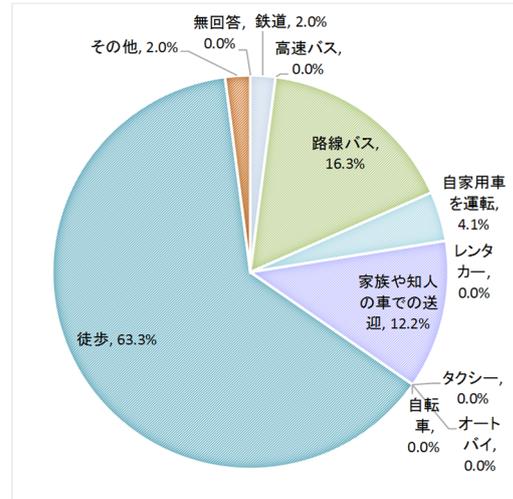
利用目的



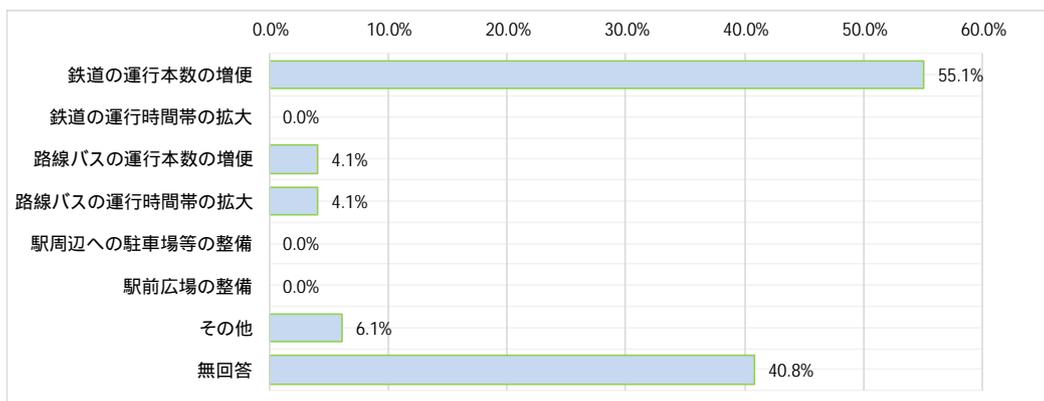
乗車停留所までの端末交通



降車停留所からの端末交通



運行内容や新たに要望する行き先・方面等の要望



(3) 観光客アンケート調査

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 ・ 館山駅 N=103 ・ 枇杷クラブ N=93 ・ 総計 N=343
	3月	<ul style="list-style-type: none"> ・ アロハガーデン N=86 ・ 渚の駅 N=127 ・ 館山駅 N=150 ・ 枇杷クラブ N=70 ・ 総計 N=433

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。

観光客ニーズの特性

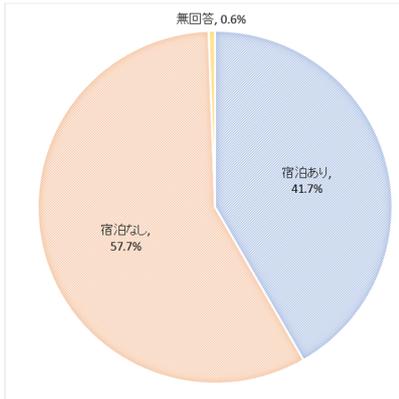
本市に訪れる観光客の特性として、11月よりも3月の方が宿泊を伴う旅行者が多く、利用交通手段としては「自家用車を運転」が65.0%（11月）、56.8%（3月）と最も多く、次いで「高速バス」、「鉄道」となっている。

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。

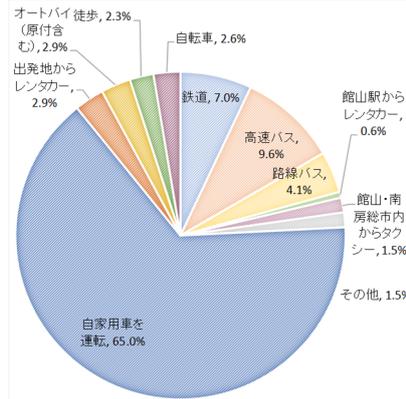
館山市に公共交通以外の手段で訪問した方のうち、9割以上の方が公共交通での移動を事前に想定しておらず、公共交通利用を考えていた方は全体の1割未満であった。

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」が両調査において最も多く、次いで「高速バスの増便」、「観光地を結ぶ周遊バスの運行」となっており、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%（11月）、69.7%（3月）となっており、観光交通の重要性が示唆された。

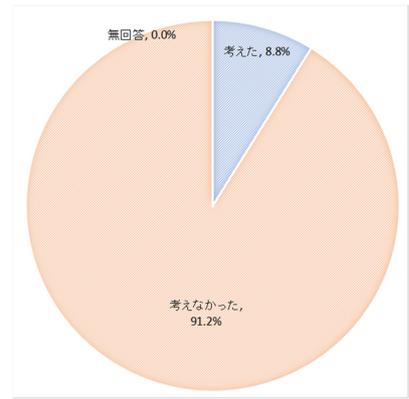
宿泊の有無(11月)



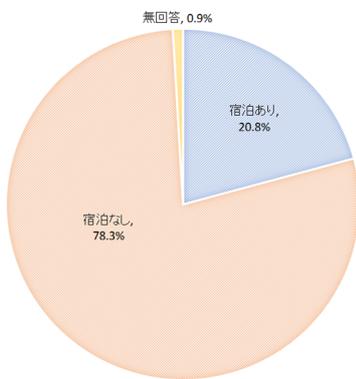
代表交通手段(11月)



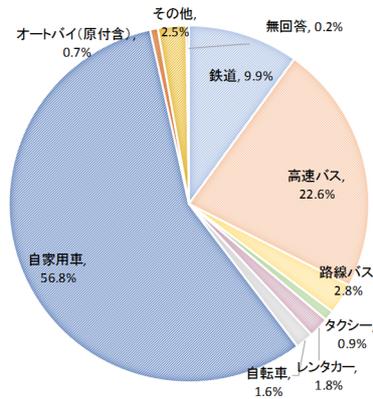
公共交通利用を考えたか(11月)



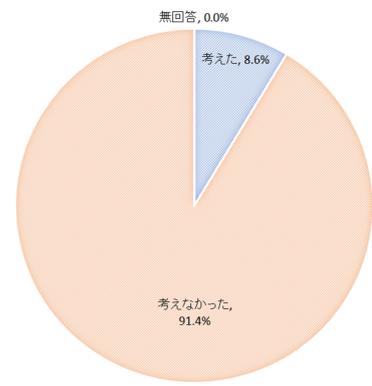
宿泊の有無(3月)



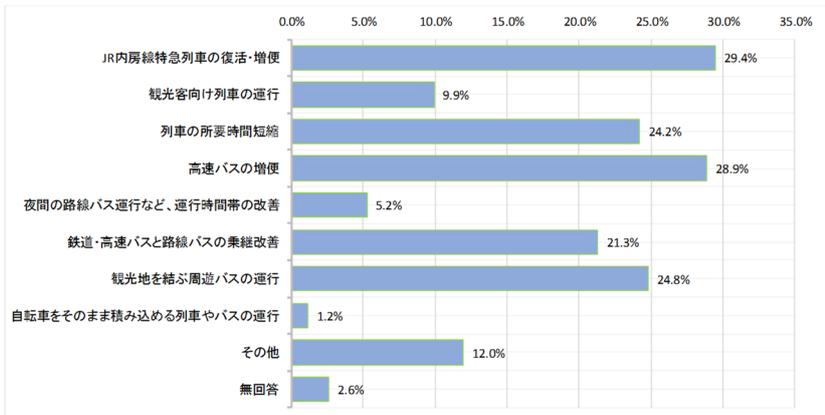
代表交通手段(3月)



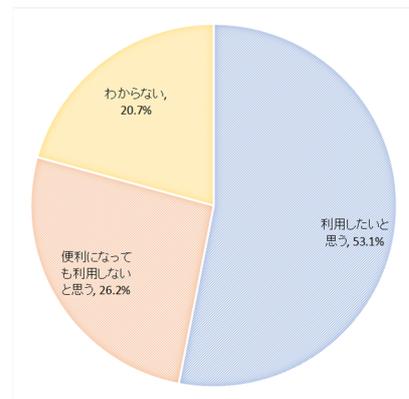
公共交通利用を考えたか(3月)



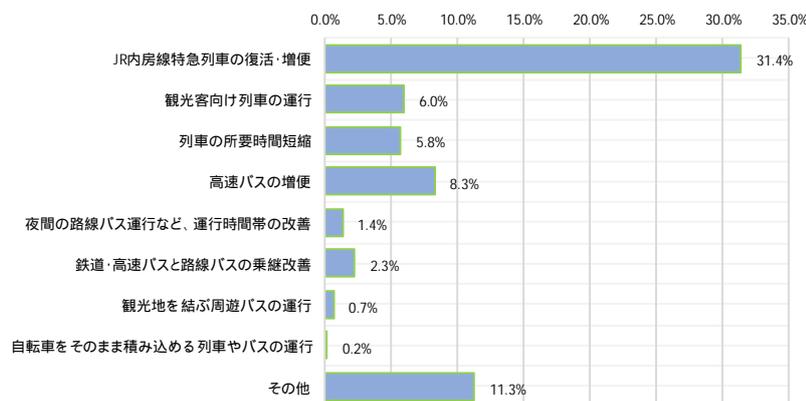
公共交通利便性向上策(11月)



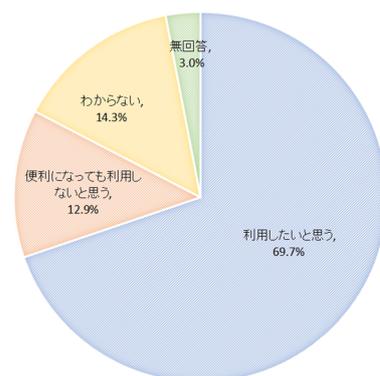
利便性向上時の利用意向(11月)



公共交通利便性向上策(3月)



利便性向上時の利用意向(3月)



(4) 高校生アンケート調査

調査の概要

調査方法	・ 学校に協力依頼し、配布・回収		
調査対象	・ 市内3校 ・ 県立安房高校、県立館山総合高校、私立安房西高校の生徒		
調査項目	・ 利用者属性（性別、居住地）、通学実態（交通手段、通学時間（部活時含む））、家族等による送迎の負担状況 ・ 路線バス等公共交通の利用有無と、満足度（ルート、ダイヤ、運賃等） ・ 公共交通を利用しない理由、利用するための条件		
実施日時	・ 平成30年11月中旬から下旬		
集計結果 (N=回答数)	・ 安房高校 N=234	・ 安房西高校 N=208	・ 館山総合高校 N=166 総計 N=608

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。

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。

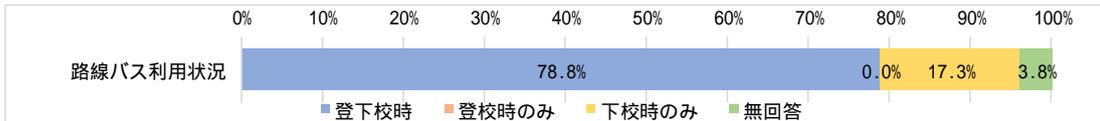
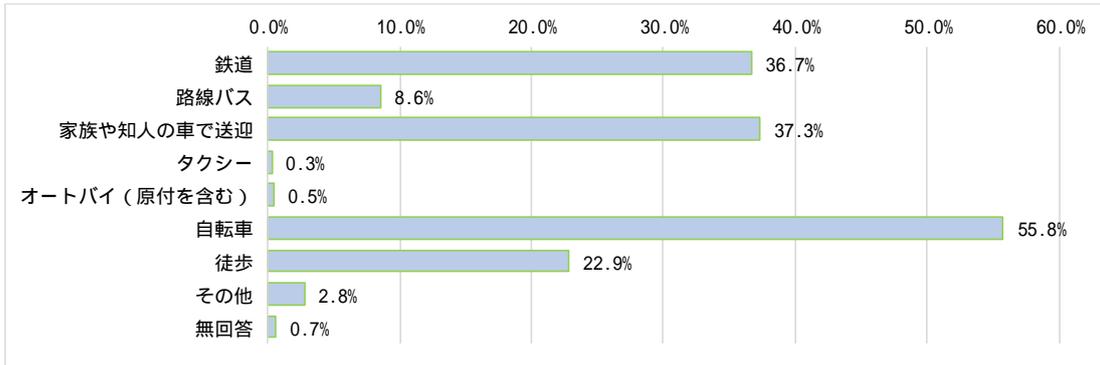
鉄道に対する不満として「本数が少ないから」が93.7%と大半を占めており、次いで「下校時に使いやすい便がない」が23.8%であった。そのため、利用者増加への取組として「運行本数の増便」が62.2%と高い数値を示している。また、下校時の時間をつぶせる場所として「駅構内や駅近くの商業施設、カフェなどの充実（32.1%）」、「駅構内や駅近くで待ち時間に勉強やおしゃべりをして過ごせる空間の充実（25.0%）」も挙げられている。

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。

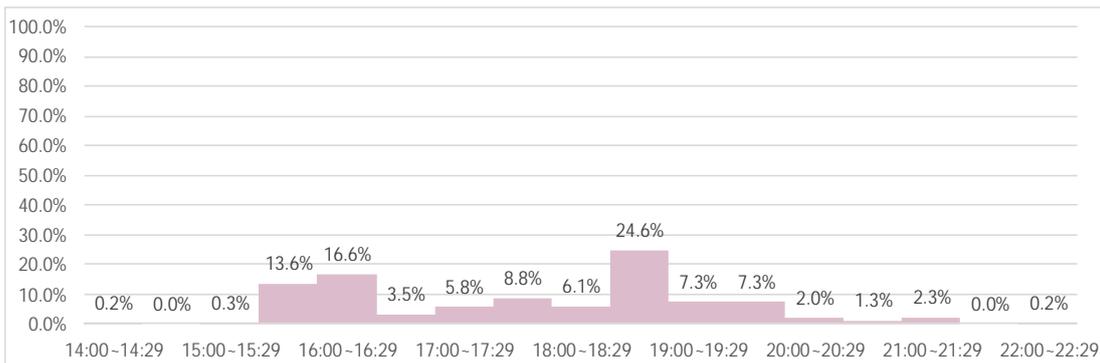
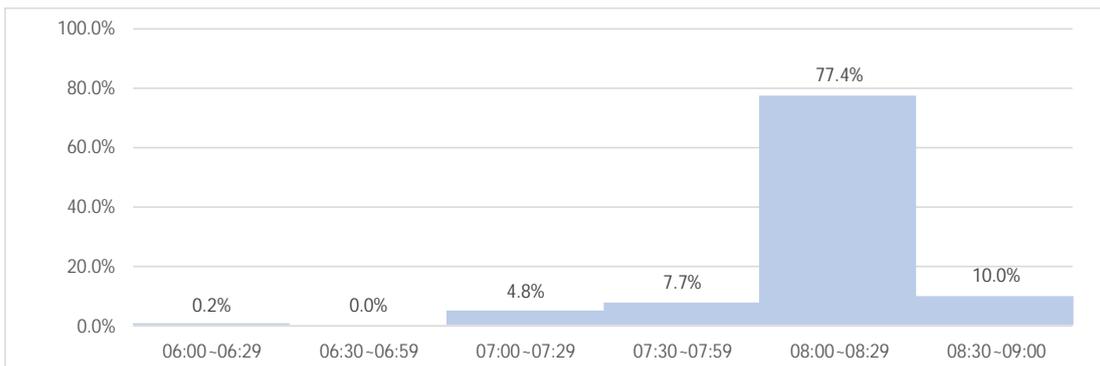
普段の登下校時の交通手段



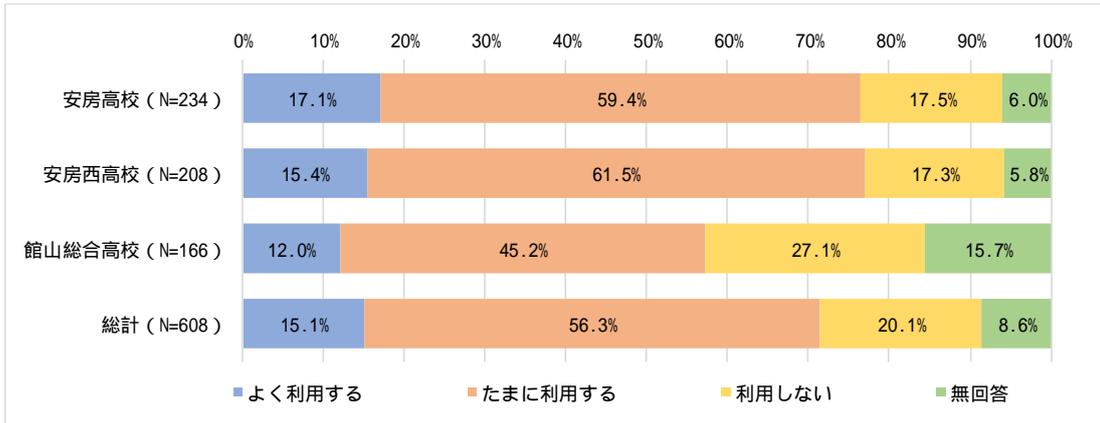
雨の日の登下校時の交通手段



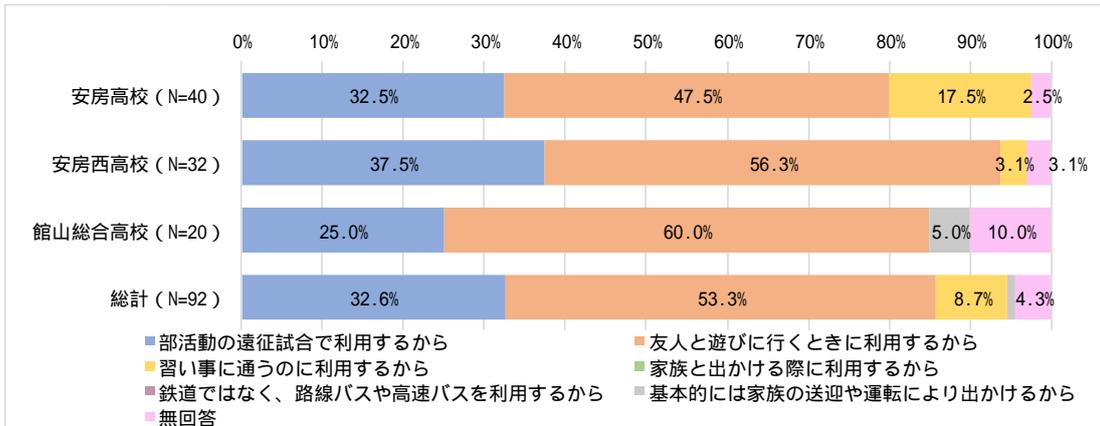
登下校の時間帯



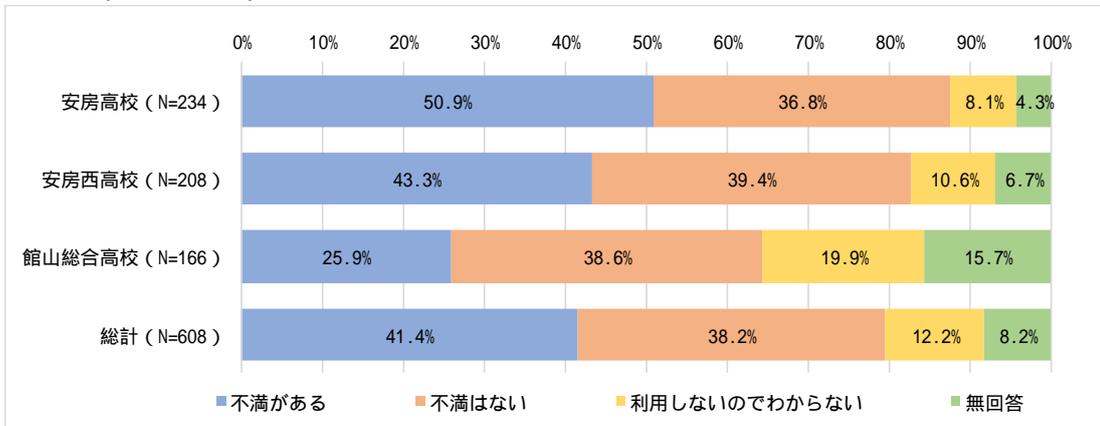
通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること



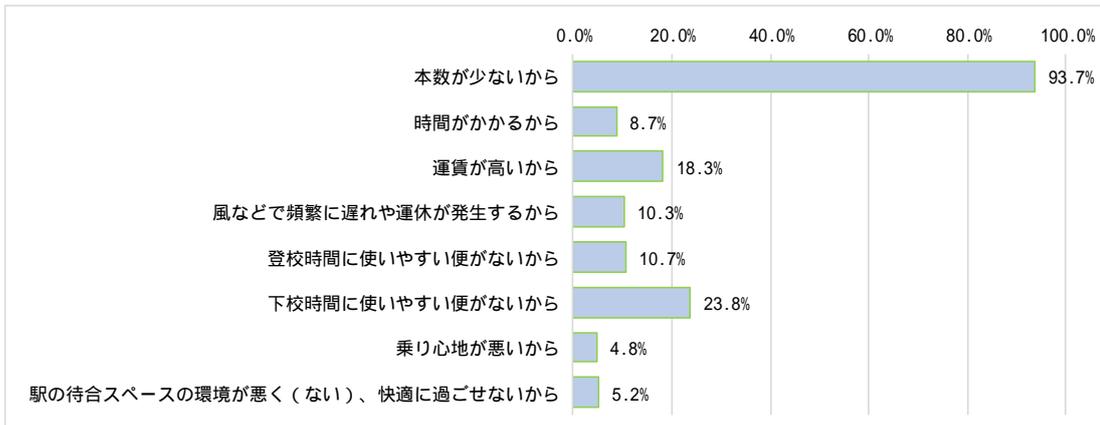
通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること（よく利用する理由）



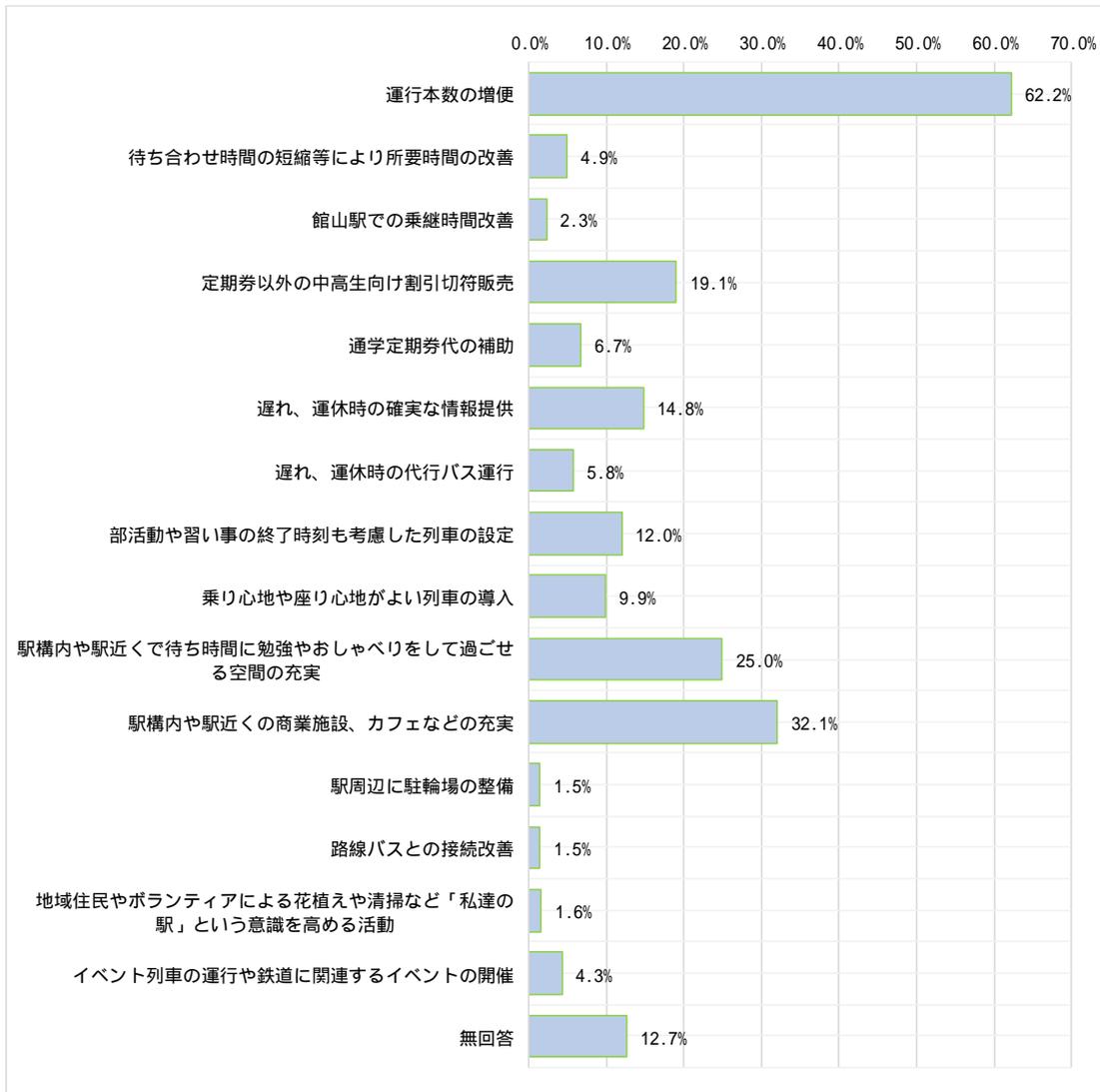
鉄道（JR 内房線）に対する不満



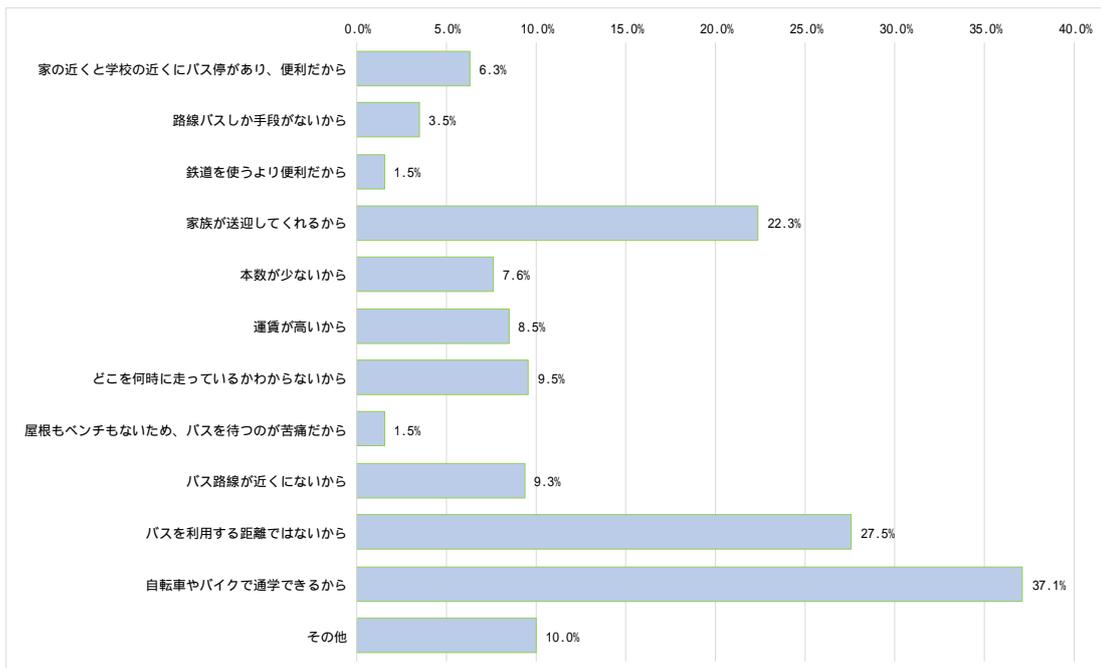
鉄道（JR 内房線）に対する不満（不満理由）



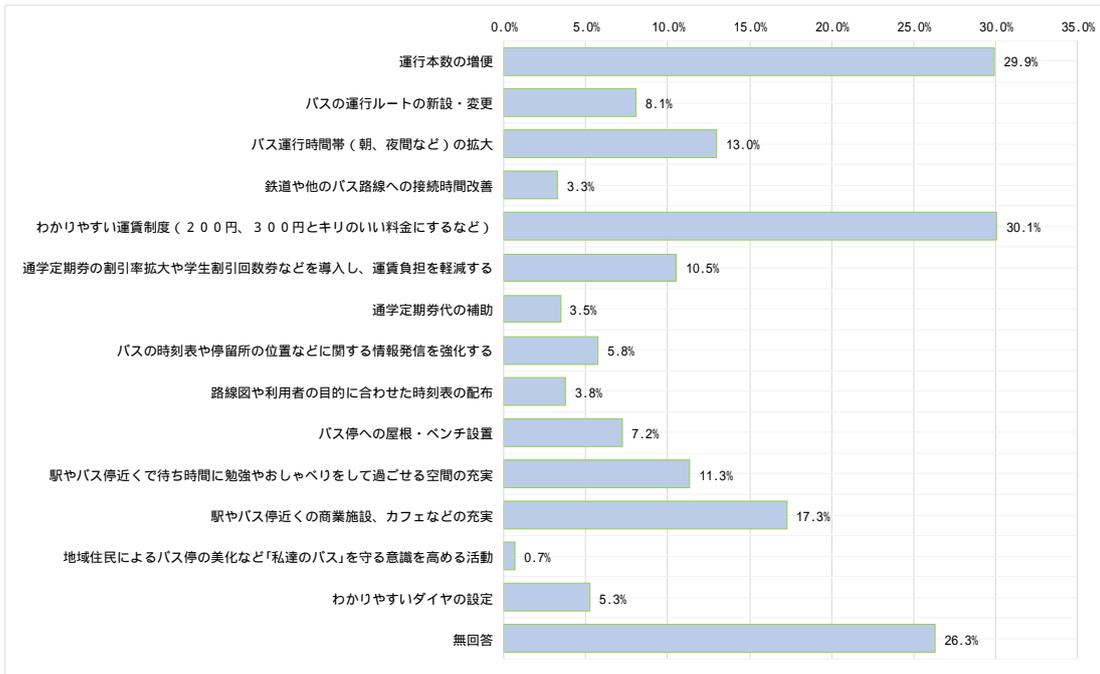
鉄道の利用者を増やすための取組



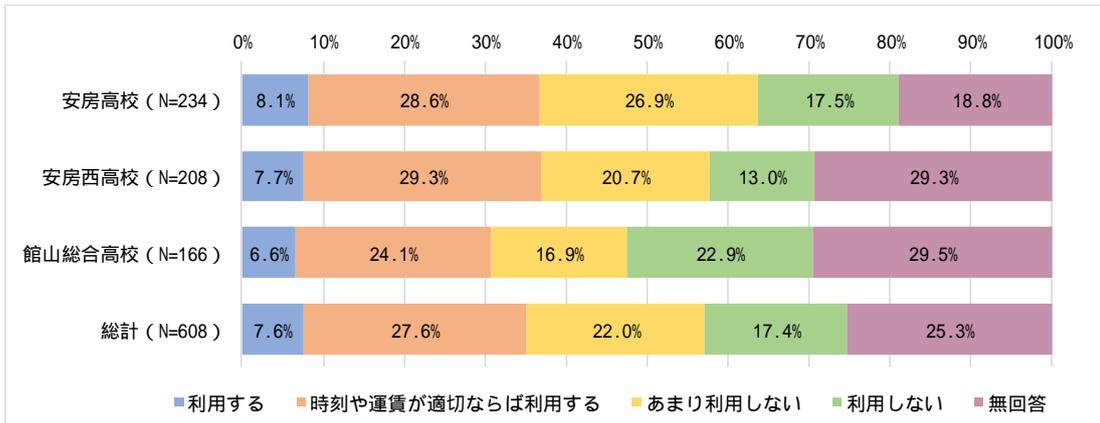
通学時に路線バスを利用する、または利用しない理由



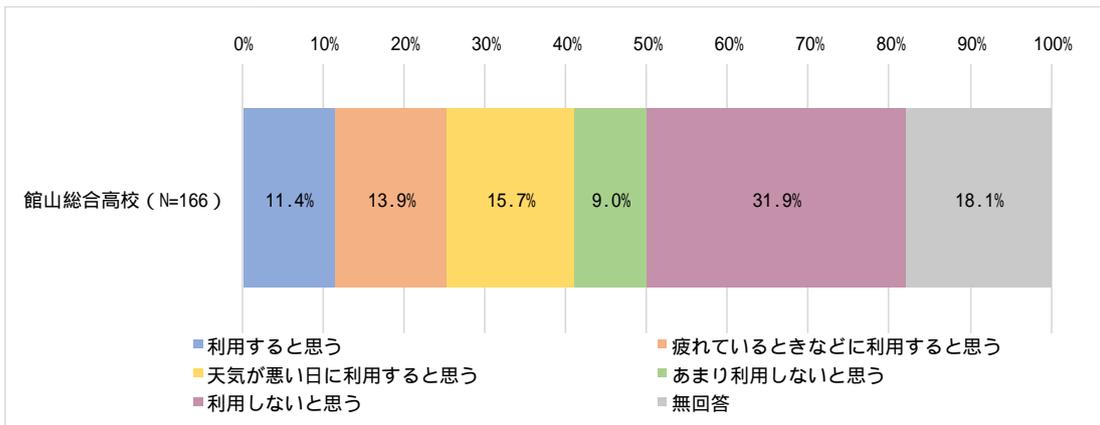
路線バスの利用者を増やすための取組



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】

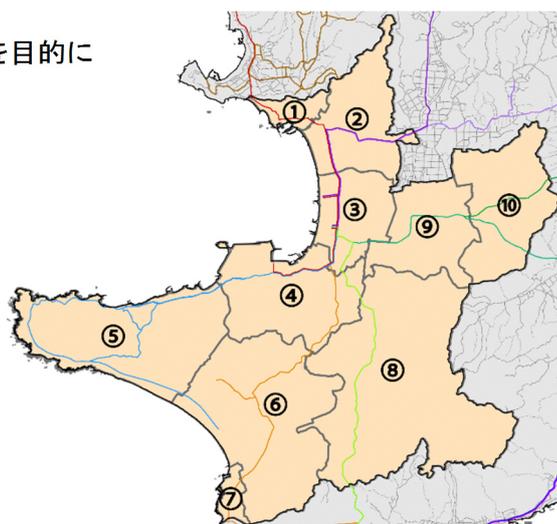


(5) 地区別座談会

地区の課題や住民の「生の声」を収集・分析することを目的に地区別座談会を実施。

実施方法

項目	内容
実施方法	・ワークショップ方式 市内の公共交通の現状やバスの乗り方を説明後、ワークショップに移行
テーマ	・移動の際に困っていること ・問題解決に向け自分たちでできること
対象者	地区住民(制限なし)
実施時期	2018年9月25日～11月14日



各地区結果概要

No.	地区名	地区特性・主な意見
①	船形	路線バスのルート沿いには高齢者が多く、郊外の新興住宅地には若い人が多い。地区内唯一のスーパー(おどや)がもしなくなったら買物をどうするか、不安。路線バスでは市役所にも行けず、館山駅まで来て用事を済ませられない状況。
②	那古	地区内のスーパーが相次いで閉店し、買物に苦労するようになった。内房線(那古船形駅)はあまり使わない。使うのは学生くらい。既存の路線バスを守り、集落内交通と分担していく必要がある。
③	北条	市街地ではあるが、ちょっとした距離でも自家用車を使ってしまう。福祉部門と連携し、社会福祉協議会等の人員や車両を活用し、移動手段を確保すべき。館山病院の送迎は便利でサービスも良いが、スーパーへの路線がなく、買物に困る。
④	館山	近隣の館山病院が移転する予定となっており、移転後は通院の手段がなくなる。バス路線がいくつか走っているが、バス停まで遠く、歩いて行けない人もいる。東京都シルバーバスのような高齢者向けの費用負担軽減策を導入すべき。
⑤	西岬	地域内にスーパーがない、市街地から遠く、市内でも高齢化が進んでいる地区である。観光スポットや宿泊施設が多く、観光客の来訪が多い。送迎については、頼みづらい場合もあり、事故が起きた際の保険対応なども課題。
⑥	神戸	集落内で、多くの高齢者が買物難民となっている場所もある。交通が不便で、都会に帰ってしまった移住者もいる。最終バスが19時で、仕事や部活動の帰りに利用できない。
⑦	富崎	近所の人がおどやまで送迎してくれるが、乗せてもらうほうも気を遣う。市役所や南総文化ホール等に行くバスがない。市街地までタクシーだと5千円程度かかり、バスだけに頼ってはいずれ利便性が保てない。
⑧	豊房神余	山荻集落で、独居高齢者の草刈や買物などを手伝う「お助け隊」が結成され、活動中。最寄の上神余バス停まで1.5km以上あり、坂もきついためバスが利用できない。週に2回などでもよいので、決まった時間にバスの乗り入れを行ってほしい。
⑨	館野	車が一家に3・4台あることも珍しくなく、学生の送迎を親族が行っているケースが目立つ。タクシー会社廃業の影響で、呼んでから来るまでに時間がかかる。バスを買物目的で利用するには本数が少ない。大きな荷物を持って待つのは無理。
⑩	九重	免許返納したくても、送迎してくれる親族等がないとできない。九重駅の上りホーム利用時は、階段利用が必要となる。鉄道利用者用の駐車場がない。空白地解消のため、小さなバスで集落内を巡回してほしい。バイパスにバスを通してほしい。

5 . 関係事業者ヒアリング結果

(1) 公共交通事業者

事業者	調査概要
鉄道事業者	<p>【利用者特性・利用者や市民等から寄せられている声】 平日の朝夕は通勤通学利用、日中は高齢者の利用が多く、土日休は観光客、学生が多い。 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。</p> <p>【利用促進・利便性向上等のためにやっていること、今後計画していること】 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検討したい。 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) 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良い。</p> <p>【観光客誘致について】 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)</p>
バス事業者	<p>【利用者特性・利用者や市民等から寄せられている声】 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。 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との声を聞いている。運賃モニターの多言語化。夏以降にスマホ定期を実施。 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。</p> <p>【利用促進・経営改善等のためにやっていること、今後計画していること】 乗務員不足の経営改善を図る為、常に乗務員の募集を行っている。 高校生を対象にリクルート活動を行っている。</p> <p>【高速バスにおける運行上・経営上の問題点】 乗務員不足、車両確保。 運行の定時制確保が課題。 館山道の渋滞(特に土休の夕方上り方面)対策。 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</p> <p>【高速バスにおける今後計画していること】 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。</p>
タクシー事業者	<p>【利用者特性・利用者や市民等から寄せられている声】 JR に伴う利用客、高齢者の病院等への送迎、一時的な観光客の輸送。 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。タクシーの車両を増やしてほしい要望有り。</p> <p>【利用促進・経営改善等のためにやっていること、今後計画していること】 乗務員・配車係の人員不足により、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。</p> <p>【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】 駅前シャッター商店街(沿道景観南欧化海沿いは良い)、免許返納高齢者に対する支援継続強化。鉄道・客船など連携した観光客誘致。</p>

(2) 商業施設・医療施設

事業者	調査概要
商業施設	<p>【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】</p> <p>南総文化ホール利用者の駐車場無断利用が多い。花火大会・祭礼などの駐車場の無断利用が多すぎる。</p> <p>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。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。</p> <p>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。</p> <p>【公共交通との連携可能性について】</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
医療施設	<p>【送迎バスについて】</p> <p>安房地域医療センターでは、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)送迎バスの稼働率は90%を超えている。</p> <p>館山病院では、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、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。</p> <p>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。</p> <p>【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等】</p> <p>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(小林病院)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。(館山病院)</p> <p>本数が少ない。停留所が遠い。(たてやま整形外科)</p> <p>バスの本数を増やしてほしい。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。(安房地域医療センター)</p> <p>【市の公共交通について、ご意見やご要望、ご提案】</p> <p>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う。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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>

(3) その他関係団体

事業者	調査概要
<p>宿泊施設</p>	<p>【送迎サービスについて】 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。 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、花しづき、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)</p> <p>【公共交通に対する要望について】 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。</p>
<p>福祉関係団体</p>	<p>【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。</p> <p>【高齢者や子育て世代からの移動に関する要望】 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)</p> <p>【福祉分野からみた公共交通の課題】 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の維持または発展を望む。</p>
<p>NPO 団体 (おせっ会)</p>	<p>【移住された方からの公共交通に関する意見】 基本的には'公共交通不便'を前提に移住されているので不安や意見は少ないが、夜仕事帰りに飲んでから帰る楽しみが減るといった少数意見はある。また、高齢者の不安を少数聞く。</p> <p>【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と。また、市内交通の弱体化により富崎、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考えます。</p>
<p>館山市観光協会</p>	<p>【観光や商業などのまちづくりの観点から、公共交通について抱えている問題点】 "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)"</p> <p>【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 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"</p>

6. 地域公共交通に関する課題（まとめ）

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。

7. 館山市地域公共交通網形成計画に係る基本方針

(1) 地域公共交通の課題

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
<ul style="list-style-type: none"> 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。
地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組み
<ul style="list-style-type: none"> 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。
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
<ul style="list-style-type: none"> 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。
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
<ul style="list-style-type: none"> 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。
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
<ul style="list-style-type: none"> 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。

(2) 基本方針

(1) で挙げた地域公共交通の課題へ対応するにあたり、2つの基本理念を掲げ、次の6つの基本方針を設定する。

基本理念	
<ol style="list-style-type: none"> 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 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 	
基本方針 1	市街地における回遊性の向上
基本方針 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
基本方針 3	観光二次交通の整備・確保
基本方針 4	高齢者等支援制度の確立
基本方針 5	公共交通を利用しやすい環境の整備
基本方針 6	公共交通により親しんでもらうための施策展開

(3) 望ましい公共交通ネットワークのあり方

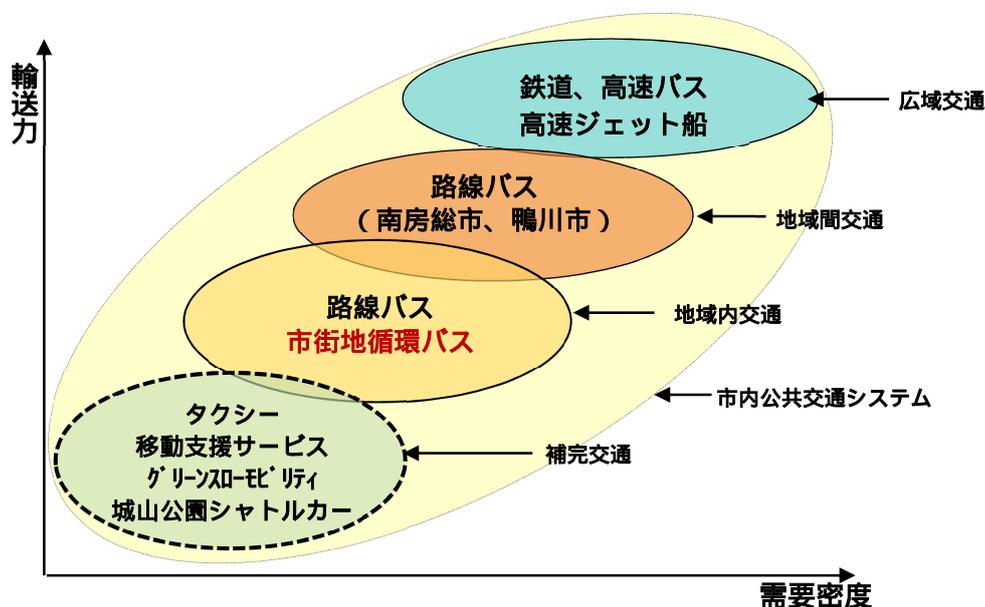
館山市の公共交通ネットワークの方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通(鉄道・高速バス) 館山駅から放射状に延びる地域間路線(路線バス)、地域内路線及び補完交通システムの4段階に機能分担を図る。

交通結節点としては、館山駅・渚の駅に加え、館山市役所、館山病院、安房地域医療センター、イオンタウン館山等を位置づける。また、既存公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムを導入し、公共交通機関相互の接続・連携により、館山市民の生活交通、更に来訪者の二次交通としても機能し、利便性向上と効率的な運行を目指す。

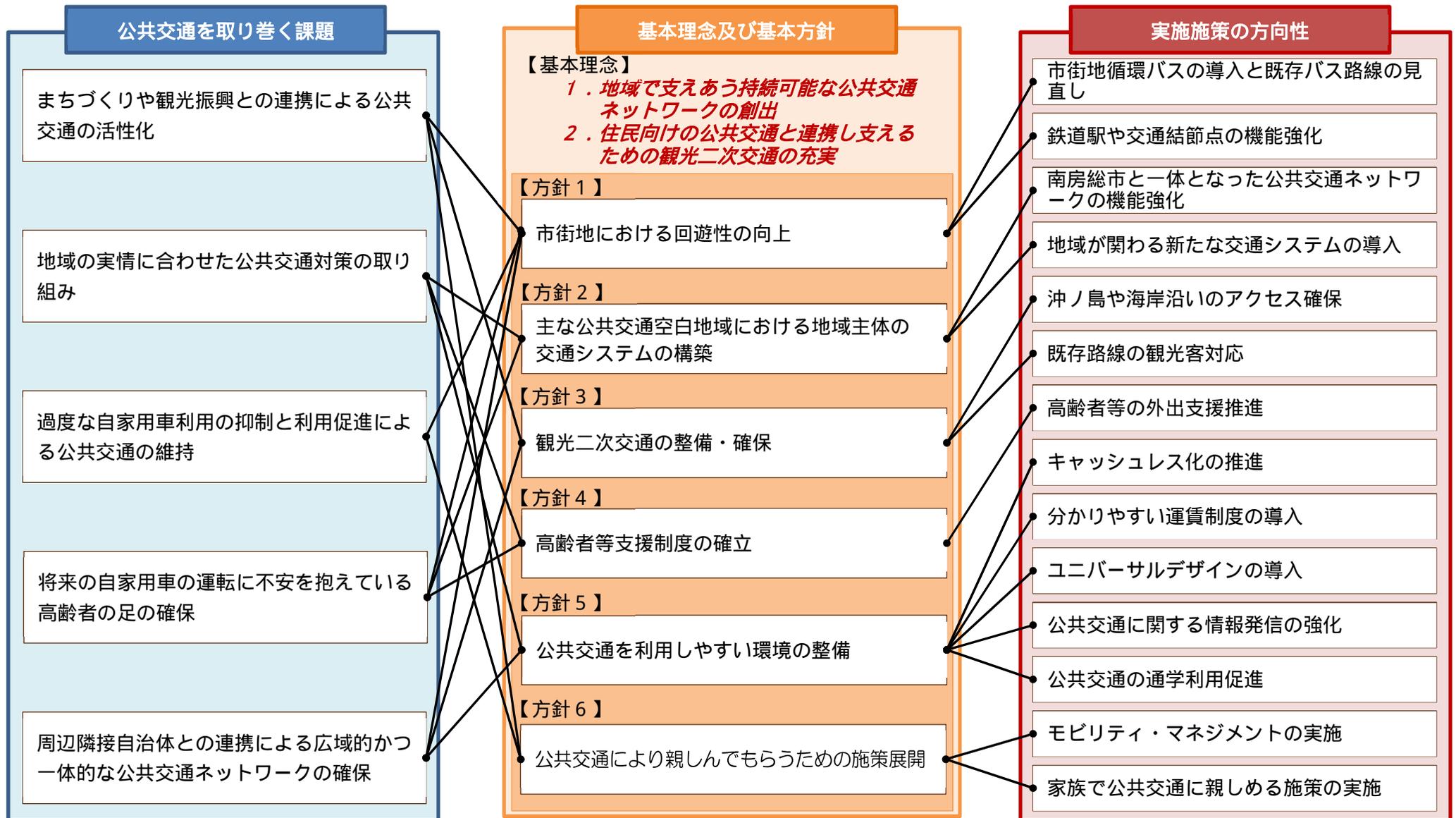
地域公共交通システムの機能分担

機能分類		性格・役割	
広域交通	鉄道 高速バス 海上交通	都市間連絡の骨格となる広域公共交通軸 通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	JR 内房線 高速バス 高速ジェット船
	地域間路線	南房総市・鴨川市への連絡及び市内の骨格放射路線 通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	路線バス (市内線、南房州本線、豊房線、白浜千倉館山線、館山鴨川線、丸線、平群線)
市内生活交通	地域内路線	西岬地区住民の生活路線及び観光路線 市内の地区間・拠点間を連絡し、分散する市街地の連携強化・一体化 広域交通への接続、地域間路線を補完	路線バス (洲の崎線) 新しい交通システム (市街地循環バス)
	補完交通システム	鉄道・高速バス・路線バス交通等を補完し、主に高齢者・交通弱者のために少量個別輸送を担う移動手段。	タクシー 新しい交通システム (グリーンR-ピ`リティ) 城山公園シャトルカー 外出支援サービス等
交通結節点		上記交通システムの連携拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報の提供等の機能強化を図るべき拠点	館山駅 渚の駅 館山市役所 館山病院(移転先) 安房地域医療センター イオンタウン館山 等

輸送力と需要密度との関係による市内各公共交通の位置付け



8. 基本方針に基づく施策の方向性



9 . 事業及び実施主体

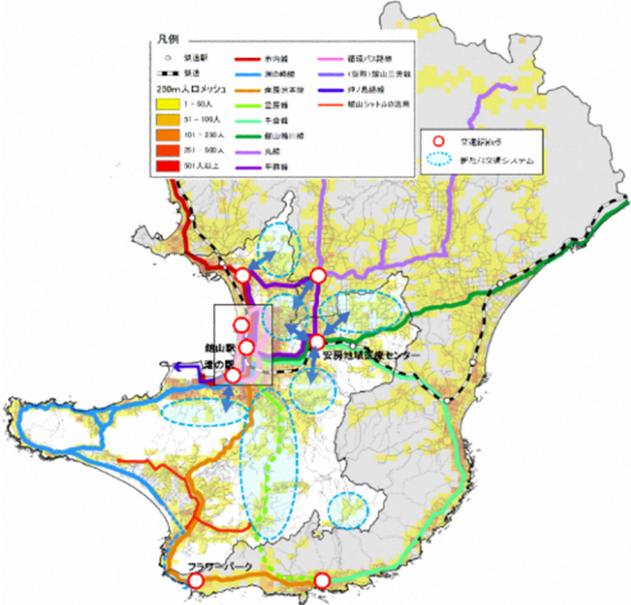
(1) 目標を達成するための実施施策の概要

基本方針	施策の方向性	施策
【基本方針 1】 市街地における回遊性の向上	《施策の方向性 1》 市街地内及び地域間をつなぐ公共交通の機能強化	市街地循環バスの導入と既存バス路線の見直し
	《施策の方向性 2》 鉄道駅や交通結節点の機能強化	館山駅各施設の利便性向上（駅前広場の再整備や待合空間整備等）
		集客施設等におけるバス待ち環境の整備
		館山駅における鉄道・バス等との接続改善
【基本方針 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	《施策の方向性 3》 南房総市と一体となった公共交通ネットワークの機能強化	JR 内房線の無人駅の利活用
		平群線・丸線の見直し
		白浜千倉館山線の見直し
	《施策の方向性 4》 地域が関わる新たな交通システムの導入	高速バスの活用とパークアンドライド駐車場の整備
		住民ニーズに応じた豊房線再編見直しの実施
		ラストワンマイル対策のための新モビリティ導入検討
【基本方針 3】 観光二次交通の整備・確保	《施策の方向性 5》 沖ノ島や海岸沿いのアクセス確保	自動運転車両の導入研究
	《施策の方向性 6》 既存路線の観光客対応	グリーンスローモビリティの活用による鏡ヶ浦回遊ルートの設定
【基本方針 4】 高齢者等支援制度の確立	《施策の方向性 7》 高齢者等の外出支援推進	洲の崎線の土休日一部便の観光周遊バス化
	《施策の方向性 8》 キャッシュレス化の推進	高齢者等、自家用車を使えない人が気軽に外出できる環境づくりの推進
【基本方針 5】 公共交通を利用しやすい環境の整備	《施策の方向性 9》 分かりやすい運賃制度の導入	バスやタクシーにおける交通系 IC カードや QR コード決済等の導入
		ゾーン制など、分かりやすいバス運賃体系の導入
	《施策の方向性 10》 ユニバーサルデザインの導入	バスやタクシー車両のバリアフリー化促進
		案内表示等の多言語化推進
	《施策の方向性 11》 公共交通に関する情報発信の強化	Google Map 等におけるバス・鉄道時刻等の情報発信強化
		MaaS に関する取組着手
《施策の方向性 12》 公共交通の通学利用促進	①南房総市と連携したバス路線マップの製作	
【基本方針 6】 公共交通により親しまれらうための施策展開	《施策の方向性 13》 モビリティ・マネジメントの実施	②通学時の公共交通・スクールバス活用推進
		③官公庁でのノーマイカーデーの実施
	《施策の方向性 14》 家族で公共交通に親しめる施策の実施	④公共交通利用のメリットに関する市民への普及活動実施
		⑤家族で楽しめるバスや鉄道の乗り方教室の開催
		⑥ファミリー向け割引制度等の導入

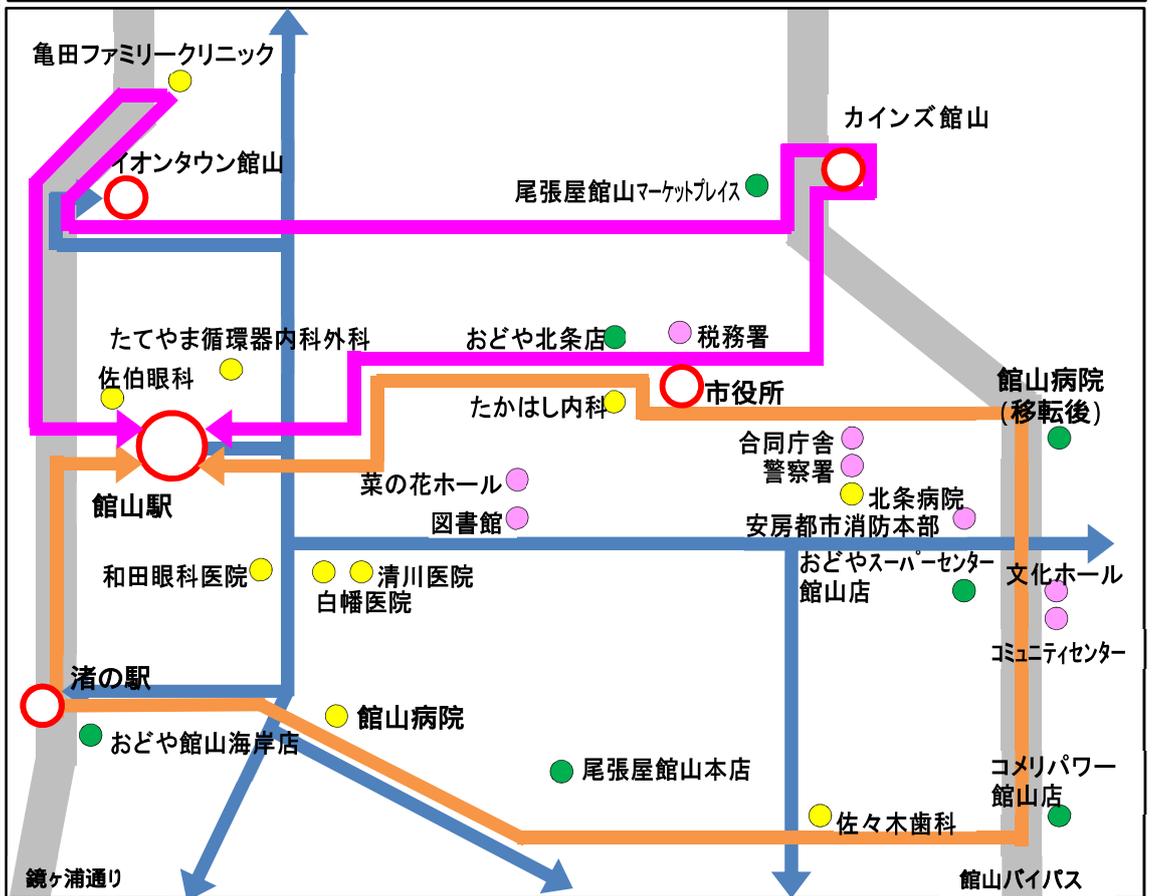
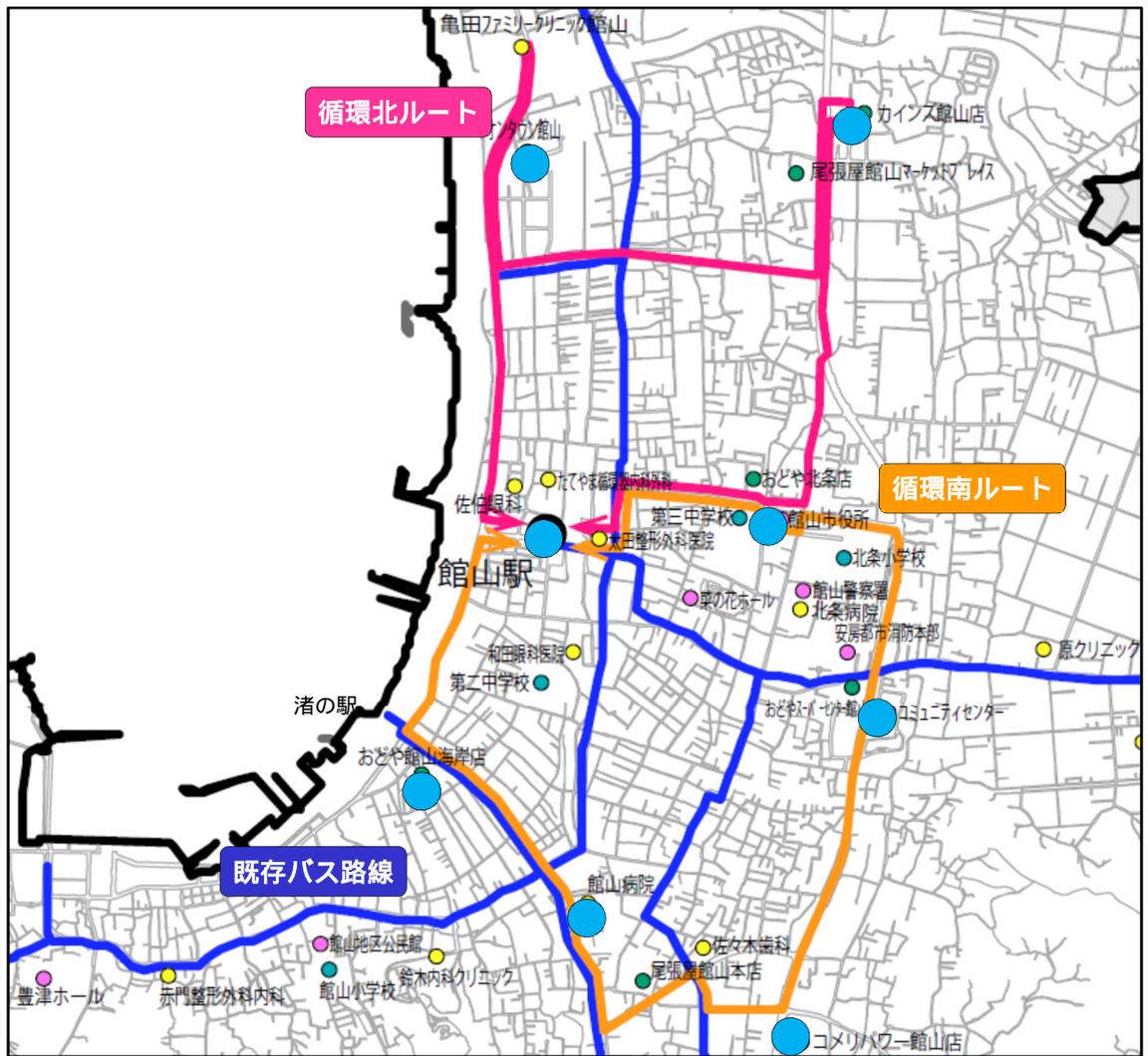
(2) 施策事業の概要

施策 1	市街地循環バスの導入と既存バス路線の見直し
	【基本方針 1】 市街地における回遊性の向上
	《施策の方向性 1》 市街地内及び地域間をつなぐ公共交通の機能強化

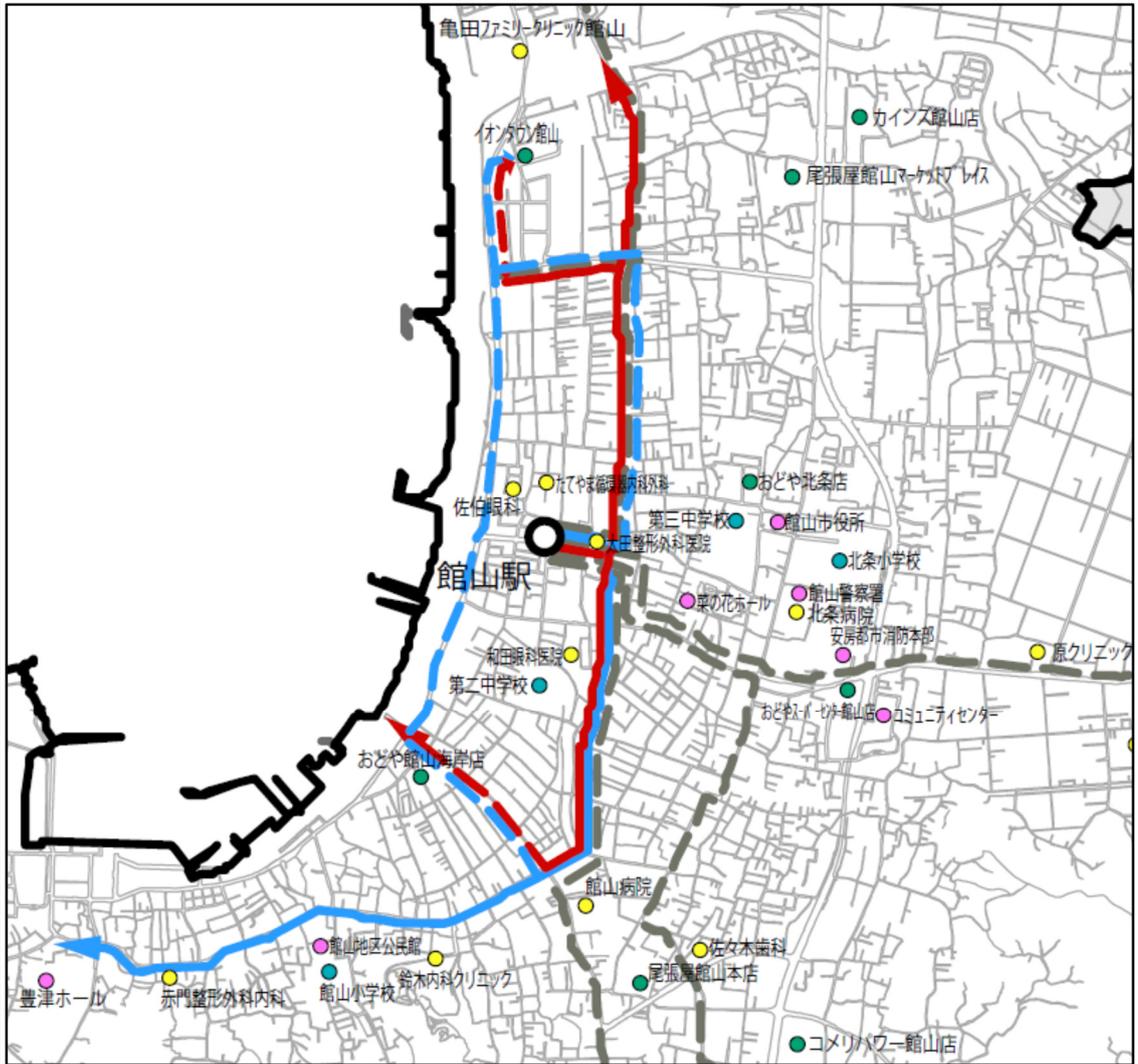
事業の概要	<p>市内を運行する路線バスは、館山駅を起点として放射状に運行しているが、商業施設や医療機関が郊外に立地するようになるなど、移動ニーズが多様化しているため、車が無い高齢者を主な対象に、館山駅から半径おおむね 2km 圏内の施設に便利にアクセスできるように、循環バス設定や既存バス路線のルート見直しを行う。</p> <p>【施策事業】 循環バスの運行検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 循環バスの導入に当たっては、既存の路線バスと連携を取り、循環バスと路線バスで一つの市街地ネットワークを形成し、利便性と市街地の回遊性向上を図ることとする。また、乗継結節点における両者のスムーズな接続を担保するなど、乗継に対する抵抗を少しでも軽減させるような策を講じる。 既存路線バス（市内線や洲の崎線等）の見直しは、後述する施策による。 具体的には、下表ルート案により、既存バス路線でカバーできない市役所や国道 127 号・410 号バイパスのエリアを中心に、循環バス南ルート・北ルートの実証運行を行い、利用状況やニーズの把握を実施し、本格運行を検討する。 <p>【実証運行概要案】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center;">系統</td> <td>北回り（6.3km：館山駅～市役所～カインズ～イオン～館山駅） 南回り（7.0km：館山駅～市役所～館山病院～コメリ～尾張屋～おどや～館山駅）</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">運賃</td> <td>均一運賃（200 円） 乗り継ぎは 0 円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">運行時間</td> <td>10:00～18:00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">ダイヤ</td> <td>30 分間隔</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">車両数</td> <td>2 台（14 人乗り通勤バス）</td> </tr> </table> <p>館山日東バス市内線及び JR バス関東洲の崎線のルート見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> 館山日東バスが運行する市内線（富浦なむや～那古～館山駅～館山航空隊）については、利用者の落ち込みによる減収や JR バス関東が運行している洲の崎線（館山駅～城山公園～西岬方面）との重複が課題となっているため、洲の崎線重複区間（館山駅から宮城間）のダイヤ、ルート等の整理や、安房地域医療センターへのニーズを踏まえた一部便の医療センター振り向け等を検討し、重複区間の解消と利用者ニーズに合わせた見直しを同時に行うこととする。 洲の崎線については、市内線を整理した場合、館山地区からイオンへの直通便がなくなることから、新たにイオンへの乗り入れを検討する。また、休日の「観光周遊バス（「施策」参照）」運行検討も踏まえ、館山駅西口を通り、海岸ルートを運行することも検討する。 2 路線の見直し検討に当たっては、乗継結節点における循環バスとのスムーズな乗換等を考慮するとともに、その他の既存路線（南房州本線や館山鴨川線等）とも連携・整合を図りながら、南房総市や交通事業者等と協議を重ね、実施に移していくこととする。 	系統	北回り（6.3km：館山駅～市役所～カインズ～イオン～館山駅） 南回り（7.0km：館山駅～市役所～館山病院～コメリ～尾張屋～おどや～館山駅）	運賃	均一運賃（200 円） 乗り継ぎは 0 円	運行時間	10:00～18:00	ダイヤ	30 分間隔	車両数	2 台（14 人乗り通勤バス）
系統	北回り（6.3km：館山駅～市役所～カインズ～イオン～館山駅） 南回り（7.0km：館山駅～市役所～館山病院～コメリ～尾張屋～おどや～館山駅）										
運賃	均一運賃（200 円） 乗り継ぎは 0 円										
運行時間	10:00～18:00										
ダイヤ	30 分間隔										
車両数	2 台（14 人乗り通勤バス）										



【市街地循環バスルート案】 ● 印は乗継結節点候補地



【再編後のルート案】



実施主体	館山市（事業実施） 交通事業者（運行受託） 南房総市（連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	循環バスの運行検討	事業計画策定	実証運行、結果検証			本格運行	
	市内線、洲の崎線のルート見直し	事業計画策定	実証運行 結果検証			本格運行	

施策2	館山駅各施設の利便性向上（駅前広場の再整備や待合空間整備等）						
	【基本方針1】 市街地における回遊性の向上						
	《施策の方向性2》 鉄道駅や交通結節点の機能強化						

事業の概要

市の玄関口となる館山駅は鉄道、高速バス、路線バス、タクシー、自家用車、自転車等、様々な交通手段が接続する市内唯一の交通結節拠点であるが、駅前広場内の交通機能レイアウトや待合環境が整っていないため、分かりやすく利用しやすい環境整備を行い、乗継利便性の向上や人が集える空間づくりを行う。

【施策事業】
駅前広場の再整備による安全で分かりやすい環境の創出

- 公共交通への乗継をスムーズにするため、駐車場や駐輪場を再整備するなど、結節機能を強化すべく、使いやすい駅前広場の整備を検討する。
- 館山駅東口への大型バスの集中対策等を目的として、館山駅西口に高速バス乗降機能の分担配置を検討する。

快適な待合空間の整備

- 駅舎内や駅周辺の待合空間は、行政や各交通事業者のベンチや待合所があるが、まとまった快適な待合環境空間が無く、各交通機関の乗り換え情報も提供されていないことから、玄関口としてふさわしい待ち時間を快適に過ごせる空間を整備する。
- 併せてシェルターやトイレ、空調、Wi-Fi環境などを整備することで付加価値を高め、待ち時間を有意義に過ごせる環境づくりを目指す。

【鉄道駅に図書館を併設した取組み事例】

亀甲駅：「まちかど図書館」（岡山県美咲町）



屋代駅：「千曲市立更埴図書館 屋代駅コーナー」（長野県千曲市）



現在の館山駅東口駅前広場



Wi-Fiのある待合空間イメージ




JR 館山駅舎2階のバルコニー



実施主体	館山市（事業実施） 交通事業者（連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	駅前広場の再整備		整備について協議・検討（協議がととのえば事業実施）				
	待合空間の整備		整備について協議・検討（協議がととのえば事業実施）				

施策3	集客施設等におけるバス待ち環境の整備						
	【基本方針1】		市街地における回遊性の向上				
	《施策の方向性2》		鉄道駅や交通結節点の機能強化				

事業の概要	<p>交通結節点の候補となる主要な集客施設については、待合環境を向上させ、ストレス無く乗継等が行えるよう、施設駐車場用地を活用したバス停の整備、玄関口までの乗入れ、待合空間の確保等について施設管理者と協議調整を図る。</p> <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> 比較的大規模な敷地を有する集客施設については、利用者の利便性向上を図るため、施設管理者と協議し、施設内のバスの乗り入れ、バス停の確保、バス待ち空間の確保を図る。 協力してもらった施設等については、その名称をバス停や案内放送に入れるなど、協力に対するメリットを出せるようにする。 						
	<p>【他都市におけるバス待合空間整備の取組み事例】</p> <p>埼玉県・「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度 埼玉県では公共交通を利用しやすくすることで誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業に取り組んでいる。 対象施設は商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1;"> <p>○バスまちスポット：バス停留所近くで、バスを気軽に待てる施設（概ね50m圏内）</p> <p style="margin-left: 20px;">バスの時刻表を掲示または配布</p> <p>○まち愛スポット：バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（概ね500m圏内）</p> <p style="margin-left: 20px;">ベンチや椅子を設置</p> </div> <div style="flex: 0.5; text-align: center;">  </div> </div> <p>横浜市：コンビニエンスストアと連携した待合スペース コンビニエンスストアのイートインコーナーをバスの待合スペースとして開放しており、タブレット型バス接近表示機を設置し、バスの運行状況を提供している。</p> <div style="text-align: right;">  </div> <p>八戸市：店舗の風除室を活用した待合環境 バス停留所前の店舗（百貨店・パチンコ屋）の風除室にベンチを設置し、バス利用者が休憩できる環境が整備されている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>						

実施主体	館山市（事業実施） 集客施設事業者等（事業協力） 交通事業者（連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	集客施設等におけるバス待ち環境の整備	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="flex: 1; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div style="margin-right: 5px;">整備について協議・検討（協議がととのえば事業実施）</div> <div style="flex: 1; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div style="margin-right: 5px;">市役所にバス停整備</div> <div style="flex: 1; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></div> <div style="margin-right: 5px;">→</div> </div>					

施策4	館山駅における鉄道・バス等との接続改善	
	【基本方針1】	市街地における回遊性の向上
	《施策の方向性2》	鉄道駅や交通結節点の機能強化

事業の概要	<p>館山駅は、本地域の交通の要衝であり、各方面への鉄道・高速バス・路線バスが出発する一大ターミナルとなっているが、鉄道と路線バス、高速バスと路線バス、路線バス同士等の乗り継ぎがスムーズにいかないケースがあり、市民からも改善要望が出されている状況である。</p> <p>多くの路線が発着するため、全ての接続を担保することは不可能だが、利用者ニーズを把握の上、需要の高い部分を優先し、交通事業者とともに接続改善に取り組む。</p> <p>【施策事業】</p> <p>高速バス・鉄道と路線バスの接続改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 住民のみならず、観光客等の来訪者が目的地にスムーズに到着できるよう、東京、千葉方面等からの高速バスや特急「新宿さざなみ号」等の列車から各方面路線バスへの接続を改善する。 接続改善の検討に当たっては、交通事業者と連携し、より需要が高いと考えられる乗継パターンから優先して取り組んでいく。 <p>路線バス同士の接続改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 目的地に向かう際などに、館山駅での接続時間が長すぎる、逆に短すぎて高齢者では間に合わない等の声が出ていることを受け、乗換が必要な場所でも、スムーズな接続によりストレス無く移動できる環境整備を行う。 本事業については「施策」の各事業とも連携させ、市街地等をスムーズに移動できるような交通網の構築を目指す。 <p>乗継情報の発信強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 各方面への乗換情報等の発信を強化し、限られた便数にあっても、「どの便に乗車すれば適切な乗継時間で目的地まで行ける」等の情報を「見える化」する。 「施策」、「」の各事業とも連携させ、効果的な情報発信を目指す。 <p>豊房線ダイヤ改正時に作成した内房線ダイヤ入り時刻表</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																				
	<p style="text-align: right;">平成31年3月16日改正</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">【館山駅 豊房 神余 安房白浜方面】</th> <th colspan="4">【安房白浜 神余 豊房 館山駅方面】</th> </tr> <tr> <th>病院・商業施設等</th> <th>停留所名</th> <th colspan="2">時刻</th> <th>病院・商業施設等</th> <th>停留所名</th> <th colspan="2">時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>内房線下り到着時刻</td> <td>7:56</td> <td>11:31</td> <td>15:34</td> <td>16:58</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>内房線より到着時刻</td> <td>8:00</td> <td>11:24</td> <td>14:42</td> <td>17:12</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>館山市街地 館山郵便局(六軒町本通り)</td> <td>館山 駅</td> <td>8:15</td> <td>12:00</td> <td>16:00</td> <td>18:00</td> <td>和願医院、おどや白浜店</td> <td>安房 白 浜</td> </tr> <tr> <td></td> <td>千 本 馬 通 り</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>野 島 崎 灯 台 口</td> </tr> <tr> <td>館山北條郵便局 市役所 警察署、農会同庁舎</td> <td>六 軒 町 本 通 り</td> <td>8:17</td> <td>12:02</td> <td>16:02</td> <td>18:02</td> <td></td> <td>栗 橋 浦</td> </tr> <tr> <td></td> <td>南</td> <td>8:19</td> <td>12:04</td> <td>16:04</td> <td>18:04</td> <td></td> <td>安 房 橋 浦</td> </tr> <tr> <td></td> <td>神 明 神 社 前</td> <td>8:20</td> <td>12:05</td> <td>16:05</td> <td>18:05</td> <td></td> <td>花 の 南 望</td> </tr> <tr> <td></td> <td>茶 福 寺 前</td> <td>8:21</td> <td>12:06</td> <td>16:06</td> <td>18:06</td> <td></td> <td>川 下</td> </tr> <tr> <td>館山病院</td> <td>南 長 須 賀</td> <td>8:22</td> <td>12:07</td> <td>16:07</td> <td>18:07</td> <td>白浜港口郵便局</td> <td>長 尾 橋</td> </tr> <tr> <td>スーパー尾張屋</td> <td>栗 橋</td> <td>8:23</td> <td>12:08</td> <td>16:08</td> <td>18:08</td> <td></td> <td>松 原 神 社 前</td> </tr> <tr> <td>パワコムリ</td> <td>下 真 倉</td> <td>8:23</td> <td>12:08</td> <td>16:08</td> <td>18:08</td> <td></td> <td>塚 谷</td> </tr> <tr> <td>あいきりニック</td> <td>社</td> <td>8:24</td> <td>12:09</td> <td>16:09</td> <td>18:09</td> <td></td> <td>下 神 余</td> </tr> <tr> <td>館山大戸郵便局</td> <td>豊 房</td> <td>8:25</td> <td>12:10</td> <td>16:10</td> <td>18:10</td> <td></td> <td>神 余 小 学 校 前</td> </tr> <tr> <td></td> <td>回 田 口</td> <td>8:26</td> <td>12:11</td> <td>16:11</td> <td>18:11</td> <td></td> <td>安 房 大 倉</td> </tr> <tr> <td></td> <td>安 房 西 長 田</td> <td>8:27</td> <td>12:12</td> <td>16:12</td> <td>18:12</td> <td></td> <td>上 神 余</td> </tr> <tr> <td></td> <td>安 房 中 山</td> <td>8:28</td> <td>12:13</td> <td>16:13</td> <td>18:13</td> <td></td> <td>中 山 藤 瀬</td> </tr> <tr> <td></td> <td>中 山 藤 瀬</td> <td>8:29</td> <td>12:14</td> <td>16:14</td> <td>18:14</td> <td></td> <td>安 房 中 山</td> </tr> <tr> <td></td> <td>上 神 余</td> <td>8:30</td> <td>12:15</td> <td>16:15</td> <td>18:15</td> <td></td> <td>安 房 西 長 田</td> </tr> <tr> <td></td> <td>安 房 大 倉</td> <td>8:31</td> <td>12:16</td> <td>16:16</td> <td>18:16</td> <td></td> <td>回 田 口</td> </tr> <tr> <td></td> <td>神 余 小 学 校 前</td> <td>8:32</td> <td>12:17</td> <td>16:17</td> <td>18:17</td> <td></td> <td>館山大戸郵便局</td> </tr> <tr> <td></td> <td>下 神 余</td> <td>8:33</td> <td>12:18</td> <td>16:18</td> <td>18:18</td> <td></td> <td>栗 橋 浦</td> </tr> <tr> <td></td> <td>栗 橋 浦</td> <td>8:35</td> <td>12:20</td> <td>16:20</td> <td>18:20</td> <td></td> <td>あいきりニック</td> </tr> <tr> <td></td> <td>南 長 須 賀</td> <td>8:36</td> <td>12:21</td> <td>16:21</td> <td>18:21</td> <td></td> <td>パワコムリ</td> </tr> <tr> <td>白浜港口郵便局</td> <td>長 尾 橋</td> <td>8:37</td> <td>12:22</td> <td>16:22</td> <td>18:22</td> <td></td> <td>スーパー尾張屋</td> </tr> <tr> <td></td> <td>川 下</td> <td>8:38</td> <td>12:23</td> <td>16:23</td> <td>18:23</td> <td></td> <td>館山病院</td> </tr> <tr> <td></td> <td>花 の 南 望</td> <td>8:39</td> <td>12:24</td> <td>16:24</td> <td>18:24</td> <td></td> <td>神明神社前</td> </tr> <tr> <td></td> <td>栗 橋 浦</td> <td>8:40</td> <td>12:25</td> <td>16:25</td> <td>18:25</td> <td></td> <td>南</td> </tr> <tr> <td></td> <td>安 房 橋 浦</td> <td>8:41</td> <td>12:26</td> <td>16:26</td> <td>18:26</td> <td></td> <td>六 軒 町 本 通 り</td> </tr> <tr> <td></td> <td>野 島 崎 灯 台 口</td> <td>8:41</td> <td>12:26</td> <td>16:26</td> <td>18:26</td> <td></td> <td>千 本 馬 通 り</td> </tr> <tr> <td>和願医院 おどや白浜店</td> <td>館 山 駅</td> <td>8:42</td> <td>12:27</td> <td>16:27</td> <td>18:27</td> <td></td> <td>館 山 駅</td> </tr> <tr> <td></td> <td>内房線本支線方面時刻</td> <td>7:05</td> <td>8:02</td> <td>10:38</td> <td>15:05</td> <td>17:17</td> <td>内房線本支線方面時刻</td> </tr> <tr> <td></td> <td>内房線安房(山)方面時刻</td> <td>7:10</td> <td>8:08</td> <td>11:38</td> <td>15:08</td> <td>18:09</td> <td>内房線安房(山)方面時刻</td> </tr> </tbody> </table>						【館山駅 豊房 神余 安房白浜方面】				【安房白浜 神余 豊房 館山駅方面】				病院・商業施設等	停留所名	時刻		病院・商業施設等	停留所名	時刻			内房線下り到着時刻	7:56	11:31	15:34	16:58				内房線より到着時刻	8:00	11:24	14:42	17:12			館山市街地 館山郵便局(六軒町本通り)	館山 駅	8:15	12:00	16:00	18:00	和願医院、おどや白浜店	安房 白 浜		千 本 馬 通 り						野 島 崎 灯 台 口	館山北條郵便局 市役所 警察署、農会同庁舎	六 軒 町 本 通 り	8:17	12:02	16:02	18:02		栗 橋 浦		南	8:19	12:04	16:04	18:04		安 房 橋 浦		神 明 神 社 前	8:20	12:05	16:05	18:05		花 の 南 望		茶 福 寺 前	8:21	12:06	16:06	18:06		川 下	館山病院	南 長 須 賀	8:22	12:07	16:07	18:07	白浜港口郵便局	長 尾 橋	スーパー尾張屋	栗 橋	8:23	12:08	16:08	18:08		松 原 神 社 前	パワコムリ	下 真 倉	8:23	12:08	16:08	18:08		塚 谷	あいきりニック	社	8:24	12:09	16:09	18:09		下 神 余	館山大戸郵便局	豊 房	8:25	12:10	16:10	18:10		神 余 小 学 校 前		回 田 口	8:26	12:11	16:11	18:11		安 房 大 倉		安 房 西 長 田	8:27	12:12	16:12	18:12		上 神 余		安 房 中 山	8:28	12:13	16:13	18:13		中 山 藤 瀬		中 山 藤 瀬	8:29	12:14	16:14	18:14		安 房 中 山		上 神 余	8:30	12:15	16:15	18:15		安 房 西 長 田		安 房 大 倉	8:31	12:16	16:16	18:16		回 田 口		神 余 小 学 校 前	8:32	12:17	16:17	18:17		館山大戸郵便局		下 神 余	8:33	12:18	16:18	18:18		栗 橋 浦		栗 橋 浦	8:35	12:20	16:20	18:20		あいきりニック		南 長 須 賀	8:36	12:21	16:21	18:21		パワコムリ	白浜港口郵便局	長 尾 橋	8:37	12:22	16:22	18:22		スーパー尾張屋		川 下	8:38	12:23	16:23	18:23		館山病院		花 の 南 望	8:39	12:24	16:24	18:24		神明神社前		栗 橋 浦	8:40	12:25	16:25	18:25		南		安 房 橋 浦	8:41	12:26	16:26	18:26		六 軒 町 本 通 り		野 島 崎 灯 台 口	8:41	12:26	16:26	18:26		千 本 馬 通 り	和願医院 おどや白浜店	館 山 駅	8:42	12:27	16:27	18:27		館 山 駅		内房線本支線方面時刻	7:05	8:02	10:38	15:05	17:17	内房線本支線方面時刻		内房線安房(山)方面時刻	7:10	8:08	11:38	15:08	18:09
【館山駅 豊房 神余 安房白浜方面】				【安房白浜 神余 豊房 館山駅方面】																																																																																																																																																																																																																																																																																	
病院・商業施設等	停留所名	時刻		病院・商業施設等	停留所名	時刻																																																																																																																																																																																																																																																																															
	内房線下り到着時刻	7:56	11:31	15:34	16:58																																																																																																																																																																																																																																																																																
	内房線より到着時刻	8:00	11:24	14:42	17:12																																																																																																																																																																																																																																																																																
館山市街地 館山郵便局(六軒町本通り)	館山 駅	8:15	12:00	16:00	18:00	和願医院、おどや白浜店	安房 白 浜																																																																																																																																																																																																																																																																														
	千 本 馬 通 り						野 島 崎 灯 台 口																																																																																																																																																																																																																																																																														
館山北條郵便局 市役所 警察署、農会同庁舎	六 軒 町 本 通 り	8:17	12:02	16:02	18:02		栗 橋 浦																																																																																																																																																																																																																																																																														
	南	8:19	12:04	16:04	18:04		安 房 橋 浦																																																																																																																																																																																																																																																																														
	神 明 神 社 前	8:20	12:05	16:05	18:05		花 の 南 望																																																																																																																																																																																																																																																																														
	茶 福 寺 前	8:21	12:06	16:06	18:06		川 下																																																																																																																																																																																																																																																																														
館山病院	南 長 須 賀	8:22	12:07	16:07	18:07	白浜港口郵便局	長 尾 橋																																																																																																																																																																																																																																																																														
スーパー尾張屋	栗 橋	8:23	12:08	16:08	18:08		松 原 神 社 前																																																																																																																																																																																																																																																																														
パワコムリ	下 真 倉	8:23	12:08	16:08	18:08		塚 谷																																																																																																																																																																																																																																																																														
あいきりニック	社	8:24	12:09	16:09	18:09		下 神 余																																																																																																																																																																																																																																																																														
館山大戸郵便局	豊 房	8:25	12:10	16:10	18:10		神 余 小 学 校 前																																																																																																																																																																																																																																																																														
	回 田 口	8:26	12:11	16:11	18:11		安 房 大 倉																																																																																																																																																																																																																																																																														
	安 房 西 長 田	8:27	12:12	16:12	18:12		上 神 余																																																																																																																																																																																																																																																																														
	安 房 中 山	8:28	12:13	16:13	18:13		中 山 藤 瀬																																																																																																																																																																																																																																																																														
	中 山 藤 瀬	8:29	12:14	16:14	18:14		安 房 中 山																																																																																																																																																																																																																																																																														
	上 神 余	8:30	12:15	16:15	18:15		安 房 西 長 田																																																																																																																																																																																																																																																																														
	安 房 大 倉	8:31	12:16	16:16	18:16		回 田 口																																																																																																																																																																																																																																																																														
	神 余 小 学 校 前	8:32	12:17	16:17	18:17		館山大戸郵便局																																																																																																																																																																																																																																																																														
	下 神 余	8:33	12:18	16:18	18:18		栗 橋 浦																																																																																																																																																																																																																																																																														
	栗 橋 浦	8:35	12:20	16:20	18:20		あいきりニック																																																																																																																																																																																																																																																																														
	南 長 須 賀	8:36	12:21	16:21	18:21		パワコムリ																																																																																																																																																																																																																																																																														
白浜港口郵便局	長 尾 橋	8:37	12:22	16:22	18:22		スーパー尾張屋																																																																																																																																																																																																																																																																														
	川 下	8:38	12:23	16:23	18:23		館山病院																																																																																																																																																																																																																																																																														
	花 の 南 望	8:39	12:24	16:24	18:24		神明神社前																																																																																																																																																																																																																																																																														
	栗 橋 浦	8:40	12:25	16:25	18:25		南																																																																																																																																																																																																																																																																														
	安 房 橋 浦	8:41	12:26	16:26	18:26		六 軒 町 本 通 り																																																																																																																																																																																																																																																																														
	野 島 崎 灯 台 口	8:41	12:26	16:26	18:26		千 本 馬 通 り																																																																																																																																																																																																																																																																														
和願医院 おどや白浜店	館 山 駅	8:42	12:27	16:27	18:27		館 山 駅																																																																																																																																																																																																																																																																														
	内房線本支線方面時刻	7:05	8:02	10:38	15:05	17:17	内房線本支線方面時刻																																																																																																																																																																																																																																																																														
	内房線安房(山)方面時刻	7:10	8:08	11:38	15:08	18:09	内房線安房(山)方面時刻																																																																																																																																																																																																																																																																														

実施主体	交通事業者(事業実施) 館山市・南房総市(連携協力)						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	鉄道・バス等接続改善			適宜、協議・検討	ダイヤ改正を実施		

施策 5	J R 内房線の無人駅（那古船形・九重）の利活用					
	【基本方針 1】 市街地における回遊性の向上					
	《施策の方向性 2》 鉄道駅や交通結節点の機能強化					

事業の概要	<p>市内の那古船形駅と九重駅は無人駅となっており、切符が買えない等の物理的な不便さのみならず、駅員不在であることによる不安感や賑わいの低下が懸念される状況である。</p> <p>これら無人駅を、かつてのように賑わいのある「地域の玄関口」として復活させ、地域の拠点、交通結節点として機能させるべく、鉄道事業者や地域住民等と連携し、利活用の方策を検討する。</p> <p>【施策事業】</p> <p>那古船形駅の利活用検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大正時代に建てられた駅舎がそのまま残る那古船形駅は、アーティストのプロモーションビデオのロケ地として使われているほか、休日には撮影に訪れる人もいるなど人気が高いため、JR東日本等と連携し、駅舎の保全と利活用を検討する。 ・具体的には、立地や状況を考慮し、サイクルツーリズムの拠点とする施策を検討していく。 <p>郵便局との機能統合など、駅舎の利活用に向けた検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR東日本においても、無人駅の利活用に向け、郵便局との合築駅舎化やクラウドファンディングを利用した無人駅の利活用事業等を推進しているため、JR東日本と連携し、無人駅の駅舎利活用の手法について研究・検討を重ねる。 <p>レトロな駅舎が人気の那古船形駅（令和元年4月1日から無人化）</p>					
						
	<p>鴨川市 江見駅は郵便局との合築駅舎になる予定</p>					
						

実施主体	鉄道事業者・館山市（事業実施） 地域住民・民間事業者（事業協力・連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	那古船形駅の利活用検討	協議・検討 →			事業実施		
	郵便局との機能統合など、駅舎の利活用に向けた検討		適宜、情報収集や関係機関との協議等を実施				→

施策 6	平群線・丸線の見直し（三芳分庁舎を中心としたハブ&スポークによる再編）						
	【基本方針 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						
	《施策の方向性 3》 南房総市と一体となった公共交通ネットワークの機能強化						

平群線・丸線については、館山市内は市内線と同じルートを運行しており、南房総市域に入ると人口が希薄なエリアを走行するため、利用者も少なく経費が増大していることから、南房総市と連携し、輸送の効率化や利用促進を図る。

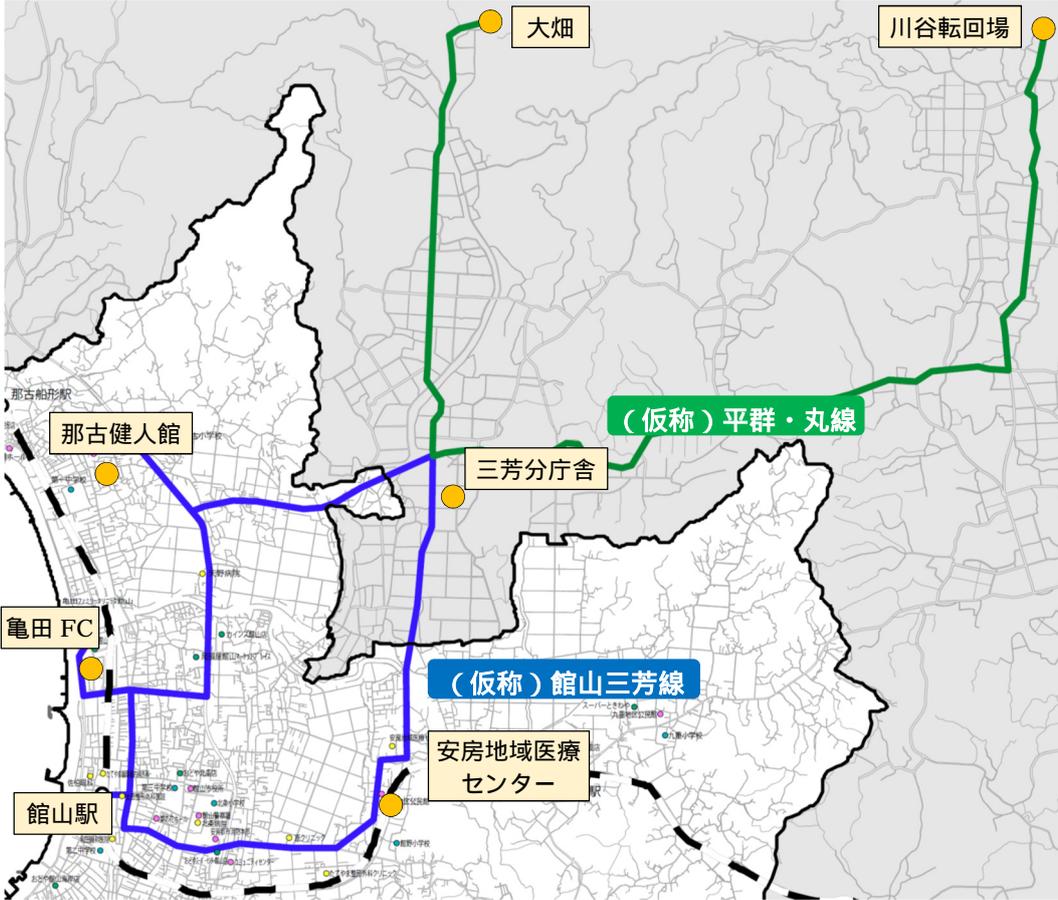
事業の実施に当たっては、南房総・館山地域公共交通活性化協議会において、南房総市とともに内容検討を行っていく。

【施策事業】

- ・館山駅から南房総市三芳分庁舎間は、地域間幹線系統として、イオン・亀田ファミリークリニック・カインズホームからバイパスを經由、那古健人館にも乗入、三芳分庁舎から県道 88 号線を通り安房地域医療センターに向かい、館山駅に戻る循環系統とする。これにより、国道 127 号バイパスに立地する商業施設や、安房地域医療センターに向かう需要をカバーする。
- ・三芳分庁舎を交通結節点として、三芳分庁舎以遠（平群、川谷方面）は小型車両等によるフィーダー系統として運行する。

【運行ルート案】 南房総市地域公共交通網再編実施計画を参照し作製

事業の概要



実施主体	館山市・南房総市（事業実施、補助金拠出） バス事業者（事業実施）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	平群線・丸線の見直し	経路等検討、実施計画作成		計画に沿った新経路での運行			

施策7	白浜千倉館山線の見直し						
	【基本方針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						
	《施策の方向性3》 南房総市と一体となった公共交通ネットワークの機能強化						

白浜千倉館山線は、平成31年3月に「白浜千倉線」と「館山千倉線」の利便性の向上を目的としたダイヤ改正が行われ、1本に統一されているが、館山駅から九重間は現状鴨川線と競合していることから、効率化と新たな需要開拓を目的として、安房地域医療センターを交通結節点（起終点）とし、本路線により館野・九重地区の公共交通空白地を巡回するようなルート設定をあわせて検討する。

事業の実施に当たっては、南房総・館山地域公共交通活性化協議会において、南房総市とともに内容検討を行っていく。

【施策事業】

白浜千倉館山線の見直し（安房地域医療センターまでの運行）

- 千倉方面からの便について安房地域医療センターを起終点とし、再編後の平群線・丸線や市内線と接続させることで、安房地域医療センターを交通結節点とした路線網を構築する。
- 館野・九重地区の公共交通空白地（腰越、広瀬、江田、竹原等）や九重地区の商業施設を巡回するルートとし、公共交通空白地の解消をあわせて目指す。
- （仮称）九重バイパスの供用開始にあわせ、九重駅周辺エリアのルート見直しを行う。

事業の概要



実施主体	館山市・南房総市（事業実施、補助金拠出）、バス事業者（事業実施）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	白浜千倉館山線の見直し	経路等検討、実施計画作成			計画に沿った新経路での運行		

施策 8	高速バスの活用とパークアンドライド駐車場の整備					
	【基本方針 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					
	《施策の方向性 3》 南房総市と一体となった公共交通ネットワークの機能強化					

事業の概要	<p>高速バスの着地側区間について、路線バスと同じように乗降可能とし、希薄な公共交通網を補完する役割を持たせる。</p> <p>鏡ヶ浦クリーンセンター敷地をパークアンドライド駐車場として整備し、高速バスをより便利に利用できる環境づくりを検討する。</p> <p>【施策事業】</p> <p>「ハイウェイオアシス富楽里」以南の停留所相互間で乗降を可能とする制度の導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイウェイオアシス富楽里から南側の区間について、停留所相互間での乗降を可能とし、本数の少ない区間や南房総市と館山市内の移動等に活用できる形態を検討する。 <p>事例) 東京駅 銚子間高速バスのうち、旭中央病院～銚子市内は通院用バスとして利用され、旭中央病院での乗降が可能となっている。</p> <p>【「旭中央病院・旭中央病院東」間の運賃】</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>停留所</th> <th>大人</th> <th>小児</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高速八木</td> <td>450 円</td> <td>230 円</td> </tr> <tr> <td>高速小浜</td> <td>550 円</td> <td>280 円</td> </tr> <tr> <td>イオン銚子、高速三崎、銚子駅</td> <td>650 円</td> <td>330 円</td> </tr> <tr> <td>東芝町・陣屋町</td> <td>700 円</td> <td>350 円</td> </tr> <tr> <td>高速川口</td> <td>750 円</td> <td>380 円</td> </tr> </tbody> </table>  <p>高速バスの鏡ヶ浦クリーンセンター停車と、同敷地のパークアンドライド駐車場としての活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鏡ヶ浦クリーンセンターの広大な敷地を駐車場として整備し、新たに高速バスを停車させ、パークアンドライドの拠点とする。 ・船形バイパスの完成とそれに伴う高速バス運行ルート付け替え検討とセットでパークアンドライド拠点の整備を検討する。 						停留所	大人	小児	高速八木	450 円	230 円	高速小浜	550 円	280 円	イオン銚子、高速三崎、銚子駅	650 円	330 円	東芝町・陣屋町	700 円	350 円	高速川口	750 円	380 円
停留所	大人	小児																						
高速八木	450 円	230 円																						
高速小浜	550 円	280 円																						
イオン銚子、高速三崎、銚子駅	650 円	330 円																						
東芝町・陣屋町	700 円	350 円																						
高速川口	750 円	380 円																						

実施主体	バス事業者（事業実施） 館山市・南房総市（連携協力） 館山市（事業実施） バス事業者（連携協力）					
------	---	--	--	--	--	--

実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	「ハイウェイオアシス富楽里」以南の停留所相互間で乗降を可能とする制度の導入		関係者間で協議・検討（協議がととのえば事業実施）				
	高速バスの鏡ヶ浦クリーンセンター停車と、同センターのパークアンドライド駐車場としての活用			関係者間で協議・検討（協議がととのえば事業実施）			

住民ニーズに応じた豊房線再編見直しの実施

施策 9

【基本方針 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
《施策の方向性 4》 地域が関わる新たな交通システムの導入

豊房線は豊房神余地区を県道経由で貫いて走っているが、当該地区の集落は県道から離れた場所に点在しており、バス停までの距離が遠いなどの理由で利用に結びついていない状況である。

主な利用者である高齢者がより利用しやすくするため、車両を小型化し、集落内にこまめに乗り入れる形態への転換を地域住民とともに検討し、新たな交通システムへ移行させる。

事業の検討・実施に当たっては、南房総・館山地域公共交通活性化協議会において、南房総市とともに内容検討を行っていく。

【施策事業】

住民と協働し、見直し案を策定

- ・地区住民とともに今後のあり方等について検討し、以下の や に例示したようなニーズに合った最適な運行形態を考える。

車両の小型化

- ・走行空間の制約や人手不足解消のため、大型免許を必要としない 10 人以下の定員のワゴン車とすることでドアトゥドアに近い柔軟な運行が可能となることが考えられる。



事業の概要

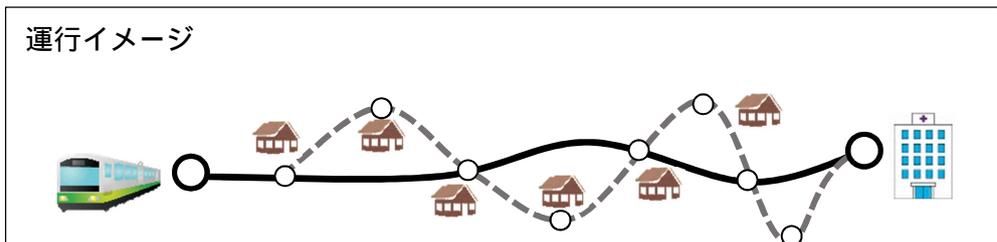
集落内へのこまめな乗入

- ・現行のバス停から遠い人たちを取り込むため、小型車両で集落を巡回し、市街地に向かうルート設定に変更する。立ち寄り集落は、曜日別に決める。

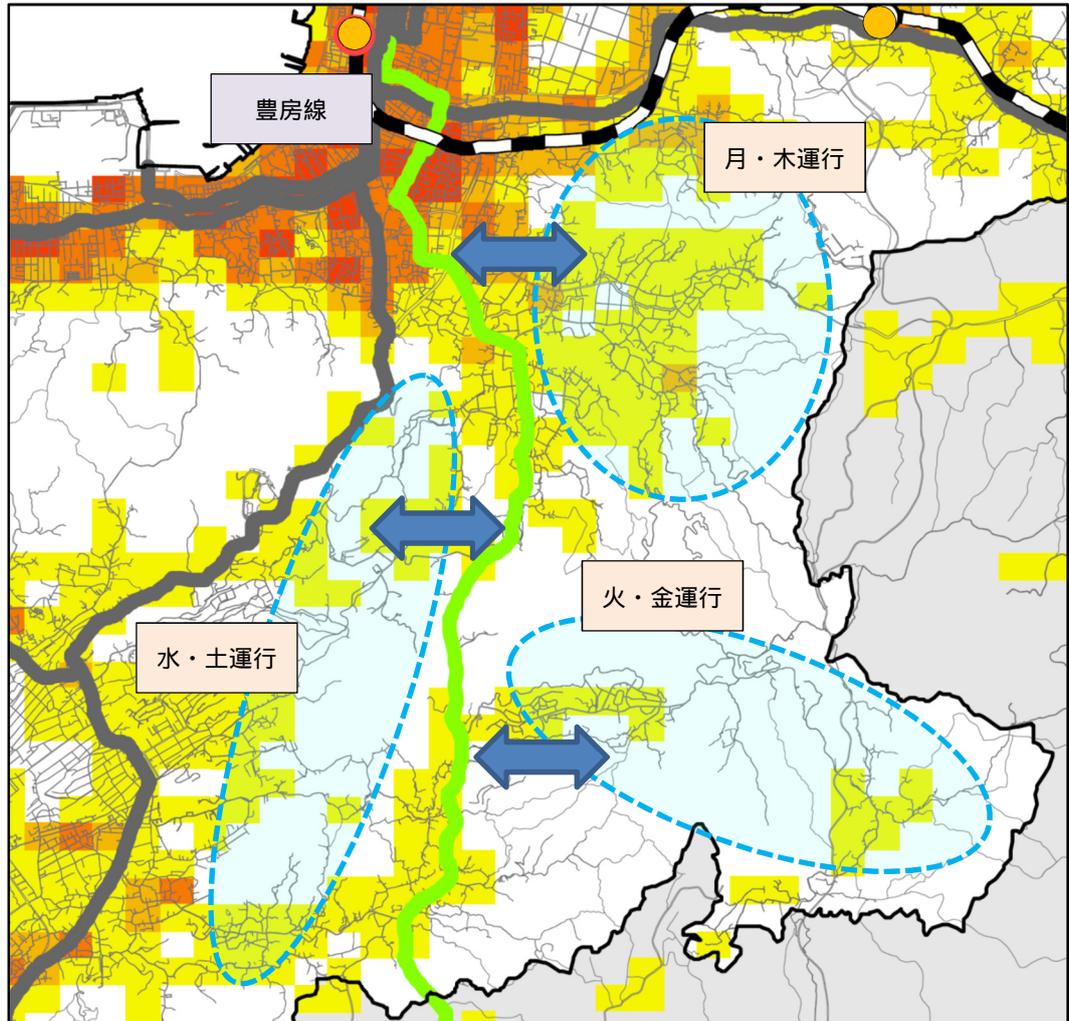
【運行案】

- ・定時定路線型をベースに、集落の中まで乗り入れる。
- ・バス停まで遠い地域に迂回ルートを設定する。
- ・運行日は曜日別とし、2 回 / 週程度を 3 地域で運行する。
- ・朝夕の通勤通学時間帯は、現行ルートの直行便も検討する。

運行イメージ



【曜日別運行イメージ(案)】



実施主体 館山市(事業実施) バス事業者(運行受託) 南房総市・地域住民(連携協力)

実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	豊房線再編見直しの実施	経路等検討 →		実証運行 →			本格運行 →

ラストワンマイル対策のための新モビリティ導入

施策 10

【基本方針 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
 《施策の方向性 4》 地域が関わる新たな交通システムの導入

幹線道路とそこを走る路線バスの停留所から離れた集落（公共交通空白不便地域）の住民の利便性向上を図るため、主に最寄りのバス停やスーパー、コンビニへの交通手段を確保し、外出しやすい移動環境を提供する。

【施策事業】

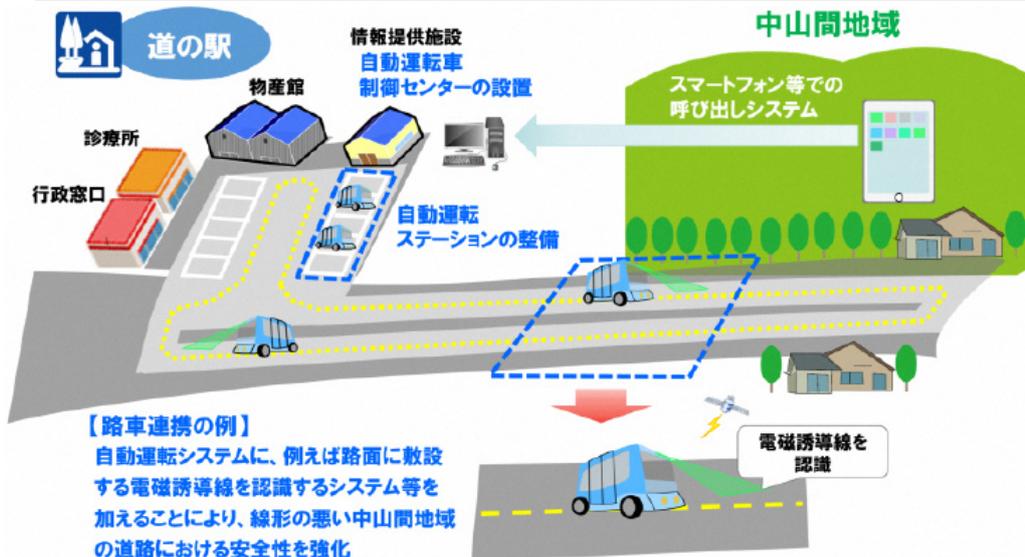
グリーンスローモビリティの導入検討（神戸、富崎、館山、西岬、那古地区）

- ・既存路線バスの一部乗入れも考えられるが、路線長が長くなり非効率な運行となるため、主要な最寄りバス停までの新たな交通システムの導入を検討する。
- ・新たな交通システムの導入に向けては、GSM を活用した地域主体の取り組みにより検討を進めるが、当面はシニアカーや電動アシスト三輪車等を用いた簡易なシステムとし、将来的には EV や自動運転システムによるスマートモビリティの導入を目指す。

【運行イメージ】

- ・ボランティア輸送（地域主体）
- ・自家用有償運送による運行（地域主体）
- ・交通事業者による運転委託
- ・将来的には自動運転制御運行

事業の概要



【車両イメージ】

当面



将来



**城山公園シャトルカーを活用したコミュニティ交通の導入
(西岬、神戸、富崎地区)**

- ・休日運行している城山公園シャトルカーを活用し、平日に神戸地区の交通空白不便地域と商業施設を結ぶコミュニティ交通の導入を検討する。



城山公園
シャトルカー(土・日・祝日運行)

【運行イメージ】

- ・自家用有償運送による運行(坂井~布沼~藤原セブン~(この間乗降不可)~おどや大神宮店~富崎地区集落内~おどや大神宮店~安房神社~中里~竜岡)



南房州本線と新モビリティ・コミュニティ交通との連携強化

- ・南房州本線(館山駅~安房神戸~安房白浜)を幹線系統と位置づけ、沿線上の主要施設(神戸地区公民館や房南学園、おどや大神宮店等)における新モビリティやコミュニティ交通との乗継がスムーズに行えるようにする。
- ・上記の施策により、南房州本線の増収・増客につなげる。

実施主体

、館山市(事業実施) バス事業者(運行受託) 地域住民(連携協力)
バス事業者(事業実施) 館山市・南房総市(連携協力)

実施時期

施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
グリーンスローモビリティの導入検討	導入に向けた協議・検討		実証モデル事業展開		実証運行	本格運行
城山公園シャトルカーを活用したコミュニティ交通の導入	関係者間での協議、ルート案検討		実証運行		本格運行	
南房州本線と新モビリティ・コミュニティ交通との連携強化	関係者間での協議			に合わせた見直しの実施		

施策 11	自動運転車両の導入研究	
	【基本方針 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
	《施策の方向性 4》	地域が関わる新たな交通システムの導入

運転手不足やGSMの導入を考慮した交通システムについて、自動運転等先進技術の動向および事例等の調査研究を進め、今後の事業展開の参考とする。

【施策事業】
先進技術開発の動向把握

〈2025年完全自動運転を見据えた市場化・サービス実現のシナリオ〉

先進導入事例の調査研究

国土交通省

（参考）実証実験の実施箇所

実施主体	館山市（事業実施） 交通事業者（連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	先進技術開発の動向把握			動向把握			
	先進導入事例の調査研究			調査研究			

施策 12	グリーンスローモビリティの活用による「鏡ヶ浦回遊ルート」の設定	
	【基本方針 3】	観光二次交通の整備・確保
	《施策の方向性 5》 沖ノ島や海岸沿いのアクセス確保	

事業の概要	<p>現状、観光客が館山市街地（鏡ヶ浦エリア）を気軽に周遊する手段がないため、グリーンスローモビリティを導入し、土休日に「鏡ヶ浦回遊ルート」を設定し、観光客の二次交通を確保する。加えて、沖ノ島に乗り入れることで、公共交通でも沖ノ島に気軽にアクセスできるような環境を整備する。</p> <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小型、低速、電動でエコなグリーンスローモビリティを導入し、海岸沿いや城山公園をゆったり、のんびり周遊し、各観光スポットで途中下車できるような回遊ルートを設定する。 <p>【運行イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・館山駅西口～城山公園～赤山地下壕～沖ノ島～渚の駅～館山駅西口 	

実施主体	館山市（事業実施） バス事業者（運行受託） 観光事業者等関係団体（連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	グリーンスローモビリティを活用した「鏡ヶ浦回遊ルート」の設定	関係者間での協議調整	ルート等検討	実証運行		本格運行	

施策 1 3	洲の崎線の土休日一部便の観光周遊バス化
	【基本方針 3】 観光二次交通の整備・確保
	《施策の方向性 6》 既存路線の観光客対応

洲の崎線については、観光施設や旅館等が集中する風光明媚な海岸線を運行していることから、土休日の一部の便をダイヤ変更し、観光客を主なターゲットとしたルート設定やサービスの提供を図る。

【施策事業】

観光周遊バスの設定

- ・特急「新宿さざなみ号」や高速バスの発着に合わせたダイヤとするなど、自家用車以外で訪れた人が利用しやすい時刻設定とする。
- ・宿泊施設や観光施設を周遊し、チェックイン・チェックアウトを考慮したダイヤ編成、ラッピング、観光アテンダントの同乗等を検討し、付加価値を高める。

ぶらり野毛山動物園 BUS（横浜市） 金粟四三周遊バス（玉名市）



路線が分断されている南房パラダイスから相の浜間の運行復活

事業の概要

- ・現在、洲の崎線は南房パラダイスまで運行され、南房総市白浜方面には接続していないが、観光客の回遊性確保を主な目的に、南房州本線の相の浜またはフラワーパークバス停までの延伸（運行復活）を検討する。
- ・観光周遊バスが実現した場合、当該便を延伸させ、西岬地区と安房神社エリアや南房総市白浜地区相互間のアクセスを向上させる。

洲の崎線延伸（運行復活）
イメージ



貨客混載の検討

- ・観光周遊バス設定に合わせ、観光客の手ぶら観光を容易にし、利便性と快適性向上により、さらに回遊性の向上をはかるため、館山駅等から宿泊施設までの手荷物を事前に配送するサービスを貨客混載で実施する。

- ・渋川伊香保温泉観光協会と共同で旅行者の荷物を宿泊先へ配送する「手ぶら観光サービス」の実験を同市内で始めている。
- ・ヤマト運輸などとの実験で、関越交通は路線バスで「客貨混載」を実施する。
- ・旅行者が JR 渋川駅前にある「渋川駅前プラザ」に荷物を預けると、ヤマト運輸が伊香保温泉の宿泊先に届ける。荷物の運搬手段として、関越交通の路



実施主体 館山市（事業実施）、バス事業者（運行受託）、観光事業者等関係団体（連携協力）

実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	観光周遊バスの導入	各種準備調整	関係者間協議	実証運行		本格運行	
南房パラダイスから相の浜間の運行復活	協議・調整	実証運行			の状況を踏まえ、随時見直し		
貨客混載の検討				先行事例研究、検討			

施策14	高齢者等、自家用車を使えない人が気軽に外出できる環境づくりの推進
	【基本方針4】 高齢者等支援制度の確立
	《施策の方向性7》 高齢者等の外出支援推進
事業の概要	<p>介護認定等、福祉施策の恩恵にあずかれない高齢者等であっても、気軽にお出かけできる環境をつくり、健康増進や介護予防の効果を狙う。 福祉部局とは連携をとりつつ、サービスの重複を防ぐため、福祉施策の範疇で行うことと、そうでないことの住み分けを明確にする。</p> <p>【施策事業】 運転免許返納者や非所持者支援策（タクシー運賃補助）の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用車を利用できない高齢者等の移動を確保するため、路線バスに代わる移動手段を確保すべく、地域の高齢者等、自家用車を運転できない人を対象に、個人又はグループでタクシーを利用する際に支払う運賃等の一部を助成する制度の導入について検討する。なお、グループで利用した方が一人当たりの負担額が軽減されるように制度設計し、複数人での乗車を促進する。 この制度により、高齢者等の日常生活の利便性向上と社会活動の拡大に資するとともに、地域の住民が声を掛け合い、共同でタクシーを利用することを通して、地域のコミュニティ形成にも寄与する。 <p>グループタクシー利用のイメージ（出典：山口市）</p> <div data-bbox="472 931 1259 1503" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>例えば・・・ 300円の利用券をお持ちの方が、ご自宅からスーパーまでの3kmをタクシーでお出かけする場合、タクシー料金は1,110円(小型)になります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆1人で利用した場合 1枚しか利用できないため、残り810円は現金で支払います。 ◆300円の利用券をお持ちの方が3名で相乗りした場合 1人1枚ずつ利用して合計900円分利用できるため、残り210円。210円を3人で割ると、1人70円。 <p>グループで乗ればお得です！</p>  </div> <p>民間事業者と連携した日用品移動販売の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 現行でも一部のエリアで移動販売が行われているが、事業者とタイアップし、交通が不便な地域を中心に移動販売の拡充を検討する。 <p>「ノーカー・サポート優待証」等の運転免許返納者向け施策の周知強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 免許返納者向け割引制度は既に存在するが、制度についての周知を強化し、ノーカー・サポート優待証の取得に係る手間を簡略化するなど、多くの人が施策を活用できるような環境整備を検討する。 <p>公共交通のメリットや健康面の効果に関する高齢者への周知</p> <ul style="list-style-type: none"> 福祉部局と連携し、高齢者が集まる場などで、公共交通利用のメリット等に関する説明やチラシ配布を行うなどの周知活動を通じ、利用促進を図る。
実施主体	館山市（事業実施） 交通事業者（連携協力）

実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	タクシー運賃補助の導入	制度設計等	制度周知	実証期間	本格導入		
	民間事業者と連携した日用品移動販売の検討	→					
	運転免許返納者向け施策の周知強化	→					
	公共交通のメリットや健康面の効果に関する高齢者への周知	→					

他都市におけるグループタクシーの導入事例 (山口県山口市)



みんなで使おう!! グループタクシー

みんなで乗り合えば乗り合うほど、お得にお出かけできるグループタクシー。
まだ利用券をお持ちでないご近所さんがいらしゃったら、声をかけてグループに誘って、一緒にお得にお出かけしましょう!
ただし、利用券をもらえる人には要件があるので注意してください。

要件って?

- 65歳以上の方
- 自宅からいちばん近い駅やバス停まで1.0km以上距離がある方
※駅やバス停などから1.0km以内であっても途中で坂道がある場合などは考慮され、対象となる場合があります。
- 福祉タクシー券、おでかサポートタクシー料金助成制度を受けていない方
以上3つの条件をすべて満たした方が対象となります!

利用券の金額はいくら?

自宅からいちばん近い駅やバス停まで
1.0km以上1.5km未満 → 300円券 × 年間60枚
1.5km以上4.0km未満 → 500円券 × 年間60枚
4.0km以上 → 700円券 × 年間60枚

※再発行・再交付はできませんので、紛失にご注意!
※使用期間は、4月1日～翌年3月31日まで。
(1年ごとの更新が必要になります)

(山口県岩国市)



みんなで使おう! グループタクシー

公共交通の利用が不便な地域にお住まいの65歳以上の方がタクシーをグループで利用される場合に**グループタクシー利用券**を交付します。

1 交付の対象

- 岩国市内に住所がある方
- タクシー事業者の運行区域内に自宅がある方
- 自宅からいちばん近い駅やバス停(フリー乗降区間については運行ルート)等までの距離が1.0km以上ある方
- 65歳以上の方
- 岩国市高齢者等福祉タクシー料金助成券、岩国市重度障害者福祉タクシー料金助成券の交付を受けていない方

以上5つの条件をすべて満たす2人以上でつくるグループが対象です。グループの代表者を決めて、申請してください。

2 利用券の金額と枚数

自宅からいちばん近い駅やバス停(フリー乗降区間については運行ルート)までの距離に応じて

- 1.0km以上1.5km未満 → 300円券×ひと月あたり5枚
- 1.5km以上4.0km未満 → 500円券×ひと月あたり5枚
- 4.0km以上 → 700円券×ひと月あたり5枚

※再発行・再交付はできませんので、紛失にご注意ください
※使用期間は平成27年7月1日～平成28年3月31日まで
(1年ごとの申請が必要です)

(宮城県大崎市)

○対象者

年齢要件	65歳以上
距離要件	自宅から最寄りのバス路線(鳴子線、宮沢真山線、清滝線、古川線、大貫線及び三本木大衛線に限る。)の停留所までの距離が800m以上あること
その他の要件	以下のいずれかに該当する者は、対象者から除く ・高齢者タクシー利用助成券の交付を受けている者 ・高齢者福祉有償運送利用助成券の交付を受けている者 ・重度障害者福祉有償運送利用助成券の交付を受けている者 ・福祉タクシー利用券の交付を受けている者 ・心身障害者自動車等燃料費助成券の交付を受けている者

○制度の内容

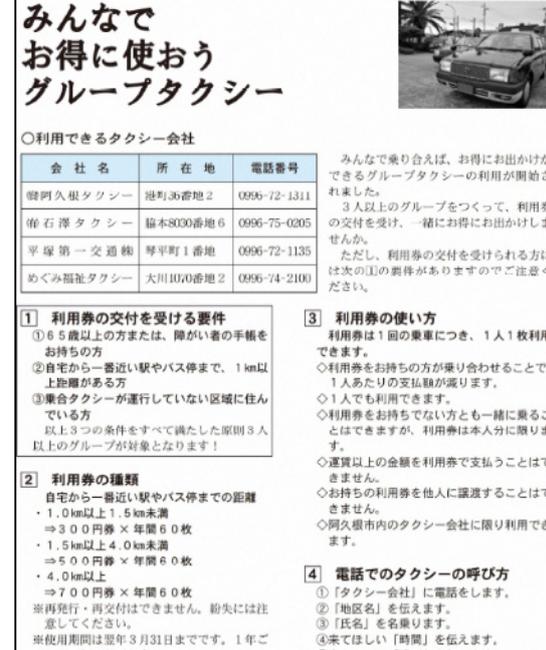
- 申請されたグループに対して利用券を交付する形で運用している。

利用助成券の内容	利用者1人につき1月当たり2枚を交付
利用方法	・利用者は、2人以上でタクシーを利用したときに、1回の乗車につき1人1枚の利用助成券を使用することができる。 ・利用者は、運賃等から利用助成券の額(600円)を差し引いた額を支払う。

■グループタクシー利用助成券券本(表面)

利用券% 大崎市グループタクシー 利用助成券(券)	交付% 大崎市グループタクシー利用助成券
利用年月日 年 月 日	利用年月日 年 月 日
利用者氏名 姓 名	利用者氏名 姓 名
助成基準額 乗車回につき600円	本券の用途 福祉有償運送 乗車回につき600円
交付者 大 崎 市	交付者 大 崎 市 長

(鹿児島県阿久根市)



みんなで お得に使おう グループタクシー

みんなで乗り合えば、お得にお出かけができるグループタクシーの利用が開始されました。
3人以上のグループをつくって、利用券の交付を受け、一緒にお得にお出かけしませんか。
ただし、利用券の交付を受けられる方には次の1の条件がありますのでご注意ください。

○利用できるタクシー会社

会社名	所在地	電話番号
阿久根タクシー	池野36番地2	0996-72-1311
南石澤タクシー	橋本8030番地6	0996-75-0205
早塚第一交通	早平町1番地	0996-72-1135
めくみ福祉タクシー	大川1070番地2	0996-74-2100

1 利用券の交付を受ける要件

- 65歳以上の方または、障がい者の手帳をお持ちの方
- 自宅から一番近い駅やバス停まで、1km以上距離がある方
- 乗合タクシーが運行していない区域に住んでいる方

以上3つの条件をすべて満たした原則3人以上のグループが対象となります!

2 利用券の種類

自宅から一番近い駅やバス停までの距離

- 1.0km以上1.5km未満 → 300円券 × 年間60枚
- 1.5km以上4.0km未満 → 500円券 × 年間60枚
- 4.0km以上 → 700円券 × 年間60枚

※再発行・再交付はできません。紛失には注意してください。
※使用期間は翌年3月31日までです。1年ごとの更新が必要です。

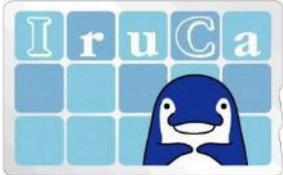
3 利用券の使い方

利用券は1回の乗車につき、1人1枚利用できます。
○利用券をお持ちの方が乗り合わせることで、1人あたりの支払額が減ります。
○1人でも利用できます。
○利用券をお持ちでない方も一緒に乗ることはできますが、利用券は本人分に限りません。
○運賃以上の金額を利用券で支払うことはできません。
○お持ちの利用券を他人に譲渡することはできません。
○阿久根市内のタクシー会社に限り利用できます。

4 電話でのタクシーの呼び方

- 「タクシー会社」に電話をします。
- 「地区名」を伝えます。
- 「氏名」を名乗ります。
- 来てほしい「時間」を伝えます。
- 来てほしい「場所」を伝えます。

施策 15	バスやタクシーにおけるキャッシュレス化の推進						
	【基本方針 5】 公共交通を利用しやすい環境の整備						
	《施策の方向性 8》 バスやタクシーにおける交通系 IC カードや QR コード決済等の導入						

事業の概要	<p>IC カード等による料金支払いのキャッシュレス化は、両替等の手間も無く便利で、全国的に普及しているが、交通事業者にとっては、機器の導入コスト、運用コストの負担が大きいなどの理由で、本市においては導入が進んでいないのが現状である。今後のインバウンド観光客増加や決済技術の進歩等を見据え、低コストで使い勝手の良いキャッシュレスシステムの導入を、官民一体となって検討していく。</p> <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ IC カードの導入検討 ・ QR コード決済等のキャッシュレスシステムの導入検討 <p style="text-align: center;">導入におけるメリット</p> <p>【利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 面倒さや煩雑さの軽減、インバウンド需要への対応 ・ 乗降に要する時間の短縮 ・ 障がい者パス等の福祉サービスの活用と連携することによるバリア軽減 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 乗務員が運賃等を確認する作業の省力化 ・ 乗降時間の短縮による定時制・速達性の確保、人的負荷の軽減 ・ OD データの活用による生産性の向上 <p>【地域社会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体や商店街、観光地等の地域の連携・協働により総合的な地域サービスカードとしての機能を発揮 ・ まちの賑わいの創出に貢献 						
	<p style="text-align: center;">【他都市における交通系 IC カードを活用した地域活性化事例】</p> <p>高松市・多様なサービス・団体と連携</p> <p>平成 17 年から導入している Iruca は、各種割引サービスに加え、地域の駐車場やコインロッカー、公園・美術館の入場料、病院の診療費、住民票等の発行手数料などに利用できる電子マネー機能を有するとともに、香川大学の学生証・職員証や高松市役所の職員証との連携、地域の銀行のキャッシュカード・クレジットカードとの連携により、重要な地域サービスの 1 つとなっている。</p> <div style="text-align: right;">  </div> <p>八戸市：店舗の風除室を活用した待合環境</p> <p>富山ライトレール(株)が平成 18 年に導入した passca と富山地方鉄道(株)の ecomyca は相互利用が可能であり、LRT や鉄道、バス等の交通サービスのみではなく、コミュニティサイクル「アヴィレ」や商業施設との連携により、中心市街地活性化に貢献している。また、富山大学の学生証や市役所職員の職員証との組み合わせによる利用拡大も図られている。</p> <p>さらに「おでかけ定期券」の利用状況に関するデータを医療費削減額とも組み合わせ、同事業の実施に対する財政支援の効果測定に活用している。</p>						



実施主体	交通事業者（事業実施） 館山市・南房総市（事業支援、連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	キャッシュレス化の推進	導入支援策等の検討			キャッシュレス導入		

施策16	ゾーン制やフリー乗車券販売など、分かりやすいバス運賃体系の導入					
	【基本方針5】 公共交通を利用しやすい環境の整備					
	《施策の方向性9》 分かりやすい運賃制度の導入					

市民からは、「運賃を支払う際、両替をせねばならず面倒」「料金が分かりづらい」といった声が上がっているため、分かりやすくキリの良い運賃設定やフリー乗車券の導入等を検討し、公共交通利用の際のストレスを軽減させる。

ゾーン制運賃の導入

現在のバス路線の運賃体系は「対距離区間制」で、路線や区間により細かく刻まれた運賃設定となっており、利用者にとって分かりづらく支払いづらい状況となっている。このため、路線網を地区別、または同心円状に分けたゾーンで区切って、ゾーンを跨ぐごとに運賃が加算されてゆく制度の導入を事業者や南房総市とともに検討する。

ゾーン制運賃の概念図（例）

宇都宮市内地帯制運賃

フリー乗車券や乗継割引等の導入

市街地や観光地への移動をより分かりやすく便利にするとともに、利用者の負担を軽減し、利用者増につなげるため、フリー乗車券や乗継割引の導入を検討する。

実施主体	バス事業者（事業実施）、館山市・南房総市（連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	分かりやすいバス運賃体系の導入	フリー乗車券導入検討			フリー乗車券販売・利用促進		
			ゾーン制導入検討			ゾーン制実施	

施策17	バスやタクシー車両のバリアフリー化促進						
	【基本方針5】 公共交通を利用しやすい環境の整備						
	《施策の方向性10》 ユニバーサルデザインの導入						

事業の概要	<p>バリアフリー化車両の導入により、バスやタクシーの乗降をやすくすることで、高齢者や障がい者をはじめ、全ての人がスムーズに移動できる環境を創出するとともに、公共交通の利用促進につなげる。</p> <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者の他、妊産婦など様々な人が快適にバスを利用できるようノンステップバスの導入を交通事業者、県等と連携し推進する。 ・タクシーにおいてもUD(ユニバーサルデザイン)タクシーの導入が図られるよう交通事業者、県等と連携する。 						
	 						

実施主体	交通事業者(事業実施) 館山市・南房総市(支援、連携協力)						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	バリアフリー化促進	導入支援策等検討			バリアフリー車両の導入		

施策18	案内表示等の多言語化推進						
	【基本方針5】 公共交通を利用しやすい環境の整備						
	《施策の方向性10》 ユニバーサルデザインの導入						

事業の概要	<p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2020年オリンピック・パラリンピック東京大会を控え、開催時さらには開催後も見据え、外国人旅行者の円滑な移動や快適な滞在に資する都市環境の向上を目指すため、分かりやすい案内表示・標識等の設置、無料公衆無線LANサービス、ICTを活用した歩行者移動支援サービス、バリアフリー関連情報の多言語化等の検討が進められている。 ・館山市においても、今後多くの観光客や外国人訪問者が来訪することが見込まれるため、「千葉県多言語観光案内板の表記等に関するガイドライン」に基づき、行政、民間団体及び企業等が相互に連携・協働した多言語対応の強化・推進を図るための施策について検討する。検討に当たっては、オリンピック・パラリンピック東京大会以降の外国人観光客の誘客にも役立つよう、中長期を見据えたものとする。 ・南房総市とも連携し、外国人観光客がエリア内をストレス無く移動できるような環境整備に努める。 						
	実施主体	館山市・南房総市(事業実施) 交通事業者(連携協力)					

実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	多言語化推進	推進施策検討			事業実施		

施策 19	Google Map 等におけるバス・鉄道時刻等の情報発信強化					
	【基本方針 5】 公共交通を利用しやすい環境の整備					
	《施策の方向性 11》 公共交通に関する情報発信の強化					

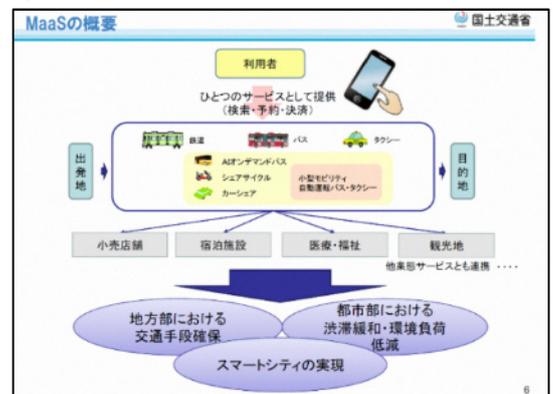
事業の概要	<p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の公共交通データを Google に提供することで、Google マップ上でバスや鉄道の路線や出発・到着時刻等が検索可能となる。 このため、国が策定した標準的なバス情報フォーマットに基づき、データを収集し、情報発信強化を図る。 南房総市や千葉県とも連携し、生活圏全体での情報発信強化を目指す。 					
--------------	--	--	--	--	--	--



実施主体	館山市、南房総市、千葉県、交通事業者（事業実施）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	情報発信強化	事業内容検討	→	→	各種事業の実施	→	→

施策 20	MaaS に関する取組着手					
	【基本方針 5】 公共交通を利用しやすい環境の整備					
	《施策の方向性 11》 公共交通に関する情報発信の強化					

事業の概要	<p>MaaS は、ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ 新たな「移動」の概念である。観光需要の高い本地域の特性を鑑み、観光客の移動や滞在支援等を目的とした MaaS の取組を、南房総市とともに検討していく。</p> <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> 南房総・館山地域版 MaaS として、観光地、宿泊施設、医療施設等多様な業種と連携し、一体的なモビリティ確保に向けた取組に着手する。 					
--------------	--	--	--	--	--	--



実施主体	館山市、南房総市、交通事業者、観光事業者等関係団体（事業実施）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	MaaS 取組推進	→	事業内容検討	→	実証実験	→	改善・事業継続

施策 2 1	南房総市と連携したバス路線マップの作成						
	【基本方針 5】 公共交通を利用しやすい環境の整備						
	《施策の方向性 11》 公共交通に関する情報発信の強化						

事業の概要	<p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民や来訪者に、市内の 地域 公共交通 の運行内容をわかりやすく伝えるため、路線網・運行ダイヤ・路線間の接続状況・運賃などを盛り込んだ公共交通マップを作成し、全戸配布 ・ 各主要施設において配布する。 ・ 運行ダイヤ、運賃の変更等、必要に応じて順次改訂する。 <p style="text-align: center;">南房総市公共交通ナビ</p> 						
	<p>実施主体 館山市・南房総市（事業実施） 交通事業者（連携協力）</p>						

実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	バス路線マップの作成			作成 →		配布、周知 →	

施策 2 2	通学時の公共交通・スクールバス活用推進					
	【基本方針 5】 公共交通を利用しやすい環境の整備					
	《施策の方向性 12》 公共交通の通学利用促進					

事業の概要

小中学校については、既存路線バスが運行している地域では、学校再編を踏まえ、新たにスクールバスを運行することよりも、既存路線バスを活用することで、行政コスト削減を目指すとともに、路線バスの利用促進につなげる。
 高校生の通学においても、送迎の割合が最も高くなったため、公共交通のメリットを実際にかかる運賃等も含め分かりやすく提示し、利用促進につなげる。

小中学校における路線バスの活用推進

- 今後、学校再編が行われ、新たにバス通学の必要が生じた地域においては、関係者間で協議し、極力既存路線バスを活用することとする。
- 行政やバス事業者においても、通学で利用しやすいようなダイヤの設定や定期券支給により土日のお出かけ等でも使えるようにする等の施策を検討し、保護者の負担感や不安感の軽減を行う。

スクールバスの活用検討

- 学校再編にあわせ、路線バスでカバーできない地区等において、スクールバス混乗化等の検討を行う。
- また、「施策 1」に示した城山公園シャトルカー同様、バスを使用していない時間帯の有効活用についても検討する。

高校生及びその保護者に向けた公共交通利用呼びかけの実施

- 通学に公共交通を利用してもらうよう、チラシの配布等を通じ、公共交通利用のメリットをPRする。
- 定期券等、お得な運賃の周知もあわせて行い、保護者に対しコストを正確に伝えることで、自家用車による送迎からの転換を促す。

スクールワゴンを活用したデマンド型乗合タクシー運行（大多喜町）

- 運行中のスクールワゴンの空き時間を利用して、山間部エリアにおいて地区内や大多喜市街地部等町内の移動を支援。



スクールワゴンを活用した
予約型乗合タクシー
を運行します。



■運行期間：平成30年10月～平成33年9月
■利用対象区域

【運行エリア】	【小中学校通学時間帯の必要は自給型】
Aエリア 湯沢、湯沢、大野、保原、大野、大野	いずみ駅前地区、大多喜駅前、大多喜駅前、大多喜駅前、城山駅前、城山駅前、城山駅前、城山駅前、城山駅前、城山駅前
Bエリア 湯沢、小森、湯沢、湯沢、湯沢	湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前
Cエリア 湯沢、小森、湯沢、湯沢、湯沢	湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前
Dエリア 湯沢、湯沢、湯沢、湯沢、湯沢	湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前
Eエリア 湯沢、湯沢、湯沢、湯沢、湯沢	湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前、湯沢駅前

■運行日：平日（2日/週）

運行エリア	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日
Aエリア	●	●			
Bエリア	●	●			
Cエリア	●	●			
Dエリア	●	●			
Eエリア	●	●			

■運行ダイヤ：4便/日

運行方向	年1	年2	年3	年4
行き（湯沢→湯沢方面）	8:00	9:30	-	-
帰り（湯沢→湯沢方面）	-	-	10:30	13:00

■利用運賃：400円/回

問い合わせ先：大多喜町役場 企画課 交通政策係 TEL 3470-82-2112

実施主体	館山市・館山市教育委員会（事業実施） 交通事業者（連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	小中学校における路線バスの活用促進			状況に応じ、	検討・協議		
	スクールバスの活用検討			状況に応じ、	検討・協議		
	高校生や保護者への公共交通利用呼びかけの実施			適宜、	チラシや広報等により周知		

施策 2 3	官公庁でのノーマイカーデーの実施					
	【基本方針 6】 公共交通により親しんでもらうための施策展開					
	《施策の方向性 13》 モビリティ・マネジメントの実施					

【施策事業】

- ・過度なマイカー利用を抑制するため、日頃マイカーで通勤を行っている官公庁職員に対し、あらかじめ設定したノーマイカーデーに、より環境にやさしい公共交通機関等を利用して通勤等をしてもらう施策を展開する。

実施主体	館山市（事業実施）、交通事業者（連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	ノーマイカーデーの実施			適宜方法検討・実施			

施策 2 4	公共交通利用のメリットに関する市民への普及活動実施					
	【基本方針 6】 公共交通により親しんでもらうための施策展開					
	《施策の方向性 13》 モビリティ・マネジメントの実施					

【施策事業】

- ・生涯学習出前講座「でまえ・いっしょ」などの地域の人々とのコミュニケーション施策を通じて、交通事業者や市民と協働して地域に公共交通利用の大切さを普及する活動を展開する。

実施主体	館山市（事業実施）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	市民への普及活動実施			適宜方法検討・実施			

施策25	家族で楽しめるバスや鉄道の乗り方教室の開催						
	【基本方針6】 公共交通により親しんでもらうための施策展開						
	《施策の方向性14》 家族で公共交通に親しめる施策の実施						

事業の概要	<p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を大切にすることを育むとともに、公共交通を利用する習慣を身につけることを目指して、高齢者や児童・生徒へ路線バスや鉄道の乗り方教室など教育活動の実施を促進する。 <p>バスの乗り方教室（日東交通：袖ヶ浦市）</p>						
	 						
実施主体	館山市、南房総市、交通事業者（事業実施）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	乗り方教室の開催				適宜方法検討・実施		

施策26	ファミリー向け割引制度等の導入						
	【基本方針6】 公共交通により親しんでもらうための施策展開						
	《施策の方向性14》 家族で公共交通に親しめる施策の実施						

事業の概要	<p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> 土曜日や日曜日などの休日に家族で出かける際、マイカーを控えて環境にやさしいバスをご利用してもらうための運賃割引制度を導入する。 通勤定期券を持っている人に同伴される同居の家族が、路線バスを現金で利用する場合、割引運賃で利用できる制度 <p>休日家族割引の一例（京王バス）</p>						
							
実施主体	館山市、交通事業者（事業実施）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	ファミリー向け割引制度の導入	導入に向けた検討			導入・効果検証		

10 . 計画の進捗状況の評価と進行管理

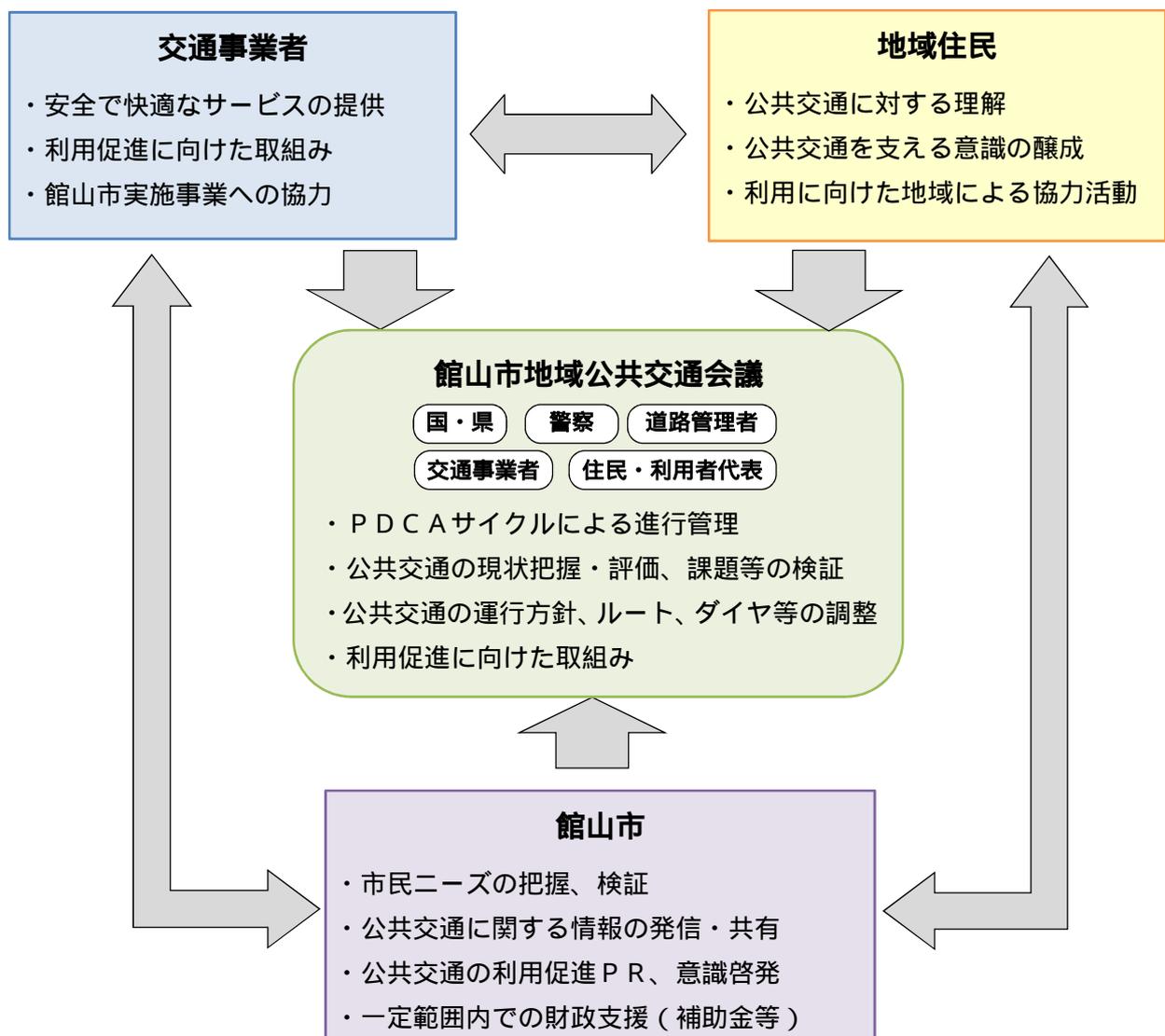
(1) 計画の実施及び進行管理の体制

市の財政負担に制約がある中で、持続可能で利便性の高い公共交通の構築・維持を図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、地域住民自らが公共交通を「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って関わっていくことが重要となる。

市民・来訪者の移動の足を確保する公共交通システムを、魅力ある、使いやすいものとしていくために、行政、交通事業者、地域住民それぞれが抱える課題について共通認識を持ち、一体となって取り組んでいくことが必要不可欠である。

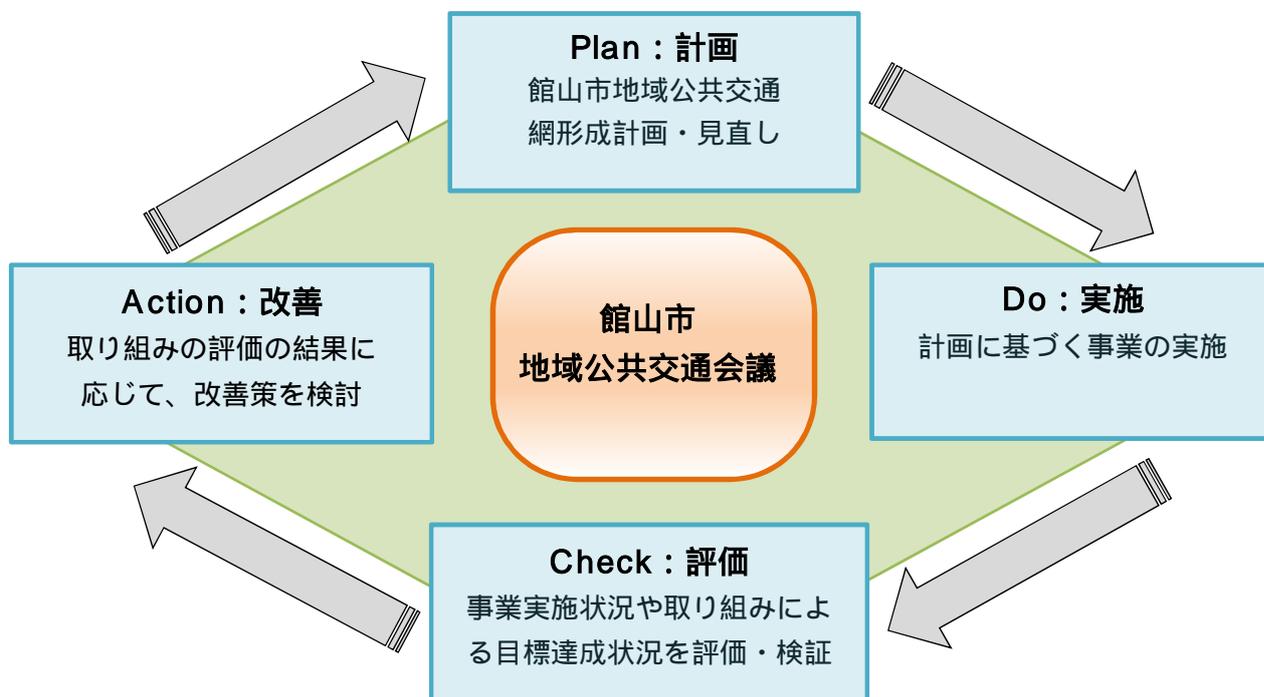
地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、次のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを進める。

本計画推進のための住民・事業者・行政による協働・連携体制



(2) PDCA サイクルの実行

地域公共交通網形成計画を推進するために、各施策の進捗や目標の達成状況などについて数値目標を指標としながら評価・検証し、実施（Do） 評価（Check） 改善（Action） 計画（Plan）のサイクルを実行する。



(3) 評価方法及びスケジュール

計画に定めた事業の取組内容や目標指標に関する評価、検証指標の状況把握については、毎年度実施する。

地域公共交通の利用動向を踏まえ、計画期間の最終年度に次期計画の策定を検討する。