

～公共交通でみんながお出かけしやすく、住みやすくして

楽しいまちを目指して～

(館山市地域公共交通網形成計画)



令和2年3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                 | 1  |
| (3) 上位計画・関連計画            | 2  |
| (4) 計画期間                 | 3  |
| 2. 館山市の地域特性              | 5  |
| (1) 位置及び地勢               | 5  |
| (2) 地形                   | 6  |
| (3) 地区区分                 | 6  |
| (4) 人口及び高齢化の進展           | 7  |
| (5) 交通特性                 | 9  |
| (6) 施設分布状況               | 13 |
| 3. 地域公共交通の現状             | 15 |
| (1) 公共交通の運行状況            | 15 |
| (2) 利用状況                 | 16 |
| 4. 市民や公共交通利用者の移動ニーズ      | 22 |
| (1) 市民アンケート調査            | 22 |
| (2) 公共交通利用者アンケート調査       | 32 |
| (3) 観光客アンケート調査           | 36 |
| (4) 高校生アンケート調査           | 38 |
| (5) 地区別座談会               | 43 |
| 5. 関係事業者ヒアリング結果          | 44 |
| (1) 公共交通事業者              | 44 |
| (2) 商業施設・医療施設            | 45 |
| (3) その他関係団体              | 46 |
| 6. 地域公共交通に関する課題（まとめ）     | 47 |
| 7. 館山市地域公共交通網形成計画に係る基本方針 | 48 |
| (1) 地域公共交通の課題            | 48 |
| (2) 基本方針                 | 49 |
| (3) 望ましい公共交通ネットワークのあり方   | 50 |
| 8. 基本方針に基づく施策の方向性        | 52 |

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| 9. 事業及び実施主体 .....           | 53 |
| (1) 目標を達成するための実施施策の概要 ..... | 53 |
| (2) 施策事業の概要 .....           | 54 |
| (3) 実施施策スケジュール一覧 .....      | 82 |
| 10. 計画の進捗状況の評価と進行管理 .....   | 83 |
| (1) 計画の実施及び進行管理の体制 .....    | 83 |
| (2) PDCA サイクルの実行 .....      | 84 |
| (3) 評価方法及びスケジュール .....      | 84 |
| (4) 計画目標の設定 .....           | 84 |
| (5) クロスセクターベネフィットの視点 .....  | 86 |
| 【用語説明】 .....                | 88 |

# 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（館山バイパス）や国道128号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ことが予想される。

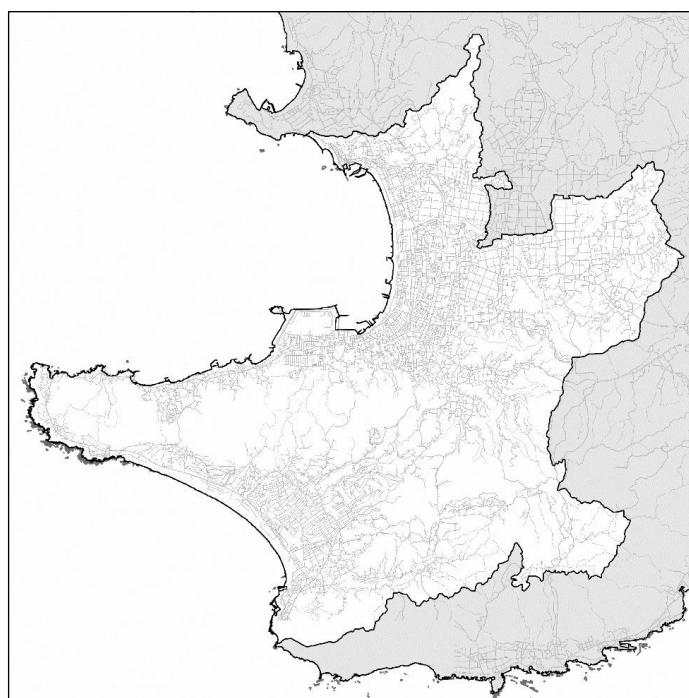
さらに、市の公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、ダイヤ改正ごとに鉄道やバス路線が減便されるなど「利用者の減少・運行本数の減少・利便性低下・更なる利用者の減少」という負のスパイラルから抜け出せないでいる。

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、観光客や二地域居住者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、福祉などの視点から、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。（必要に応じて近隣市町と連携する）



(3) 上位計画・関連計画

|      | 上位計画・関連計画                                 | 基本目標及び本計画との関連施策   |
|------|---|---|
| 上位計画 | 第4次館山市<br>総合計画<br>(H27年度策定)               | <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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○観光の振興</li> <li>○交流拠点施設を核とした地域活性化</li> </ul> <p>【基盤整備】生活基盤が充実し快適で暮らしやすいまち</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○住環境の充実と市街地の利便性向上</li> <li>○道路環境の充実と河川整備の推進</li> <li>○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</li> </ul>  |
|      | 第2期館山市人口ピ<br>ジョン<br>(R2年度策定)              | <p>【目指すべき将来の方向】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○館山市の特性を活かした多様な「しごと」の創出</li> <li>○館山市への「ひと」の流れをつくる</li> <li>○結婚・出産・子育てのしやすい「まち」づくり</li> <li>○安全・安心で持続可能な「まち」づくり</li> </ul> <p>【基本的視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○過度な人口減少の抑制とまちの活力の維持</li> <li>○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</li> </ul>  |
|      | 第2期館山市まち・<br>ひと・しごと<br>創生総合戦略<br>(R2年度策定) | <p>【基本目標④】未来に誇れる“ふるさと愛”をはぐくむ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○持続可能な「まち」を目指した分かりやすく利用しやすい公共交通網の構築…市街地の回遊性向上、観光二次交通の充実、公共交通空白地における地域住民と連携した移動手手段の確保 等</li> </ul>   |
|      | 館山市都市計画<br>マスタープラン<br>(H21年策定)            | <p>【誰もが住み良いと感じられるまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○歩道や情報通信基盤の整備等による、利便性の高い生活空間の形成</li> <li>○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</li> <li>○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</li> </ul> <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】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○広域的連携機能の強化による交流・物流の活発化</li> </ul> <p>【豊富な資源を活かしたまちづくり】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○観光振興に資する自然や歴史・文化資産の利活用</li> </ul> <p>《交通関連施設等に関する整備施策》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(仮称)船形バイパスにおける街路(道路)事業</li> <li>・バス停における交通安全施設整備事業</li> <li>・渚の駅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</li> </ul> |
| 関連計画 | 南房総・館山地域<br>公共交通計画(仮称：<br>令和2年度策定予定)      | 館山市と南房総市にまたがるバス路線等、2市に共通する公共交通の課題に対応するため、2市合同の地域公共交通網形成計画を策定する。本計画により、生活圈を共にする2市が合同で公共交通の問題について取り組む体制を整備する。   |
|      | 観光立市<br>たてやま行動計画<br>(H17年策定)              | <p>【第5章】交通の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○高速道路交通網の整備促進等</li> <li>○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</li> <li>○海辺のまちづくり・海上交通の開設促進</li> </ul>  |
|      | 地域の魅力<br>アップモデル事業<br>(H16年策定)             | <p>【4.地域整備の基本方針】</p> <p>(1)自立した経済圏の形成を支えるまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○海上の交流と交易を復活するため、館山港の整備を促進</li> <li>○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</li> <li>○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。</li> </ul> <p>【6.各地区の整備方針及び主要な事業】</p> <p>(3)中心地活性化地区</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○館山駅における情報発信機能の充実</li> <li>○他の観光拠点等とを結ぶ公共交通システムの導入</li> </ul>  |

(4) 計画期間

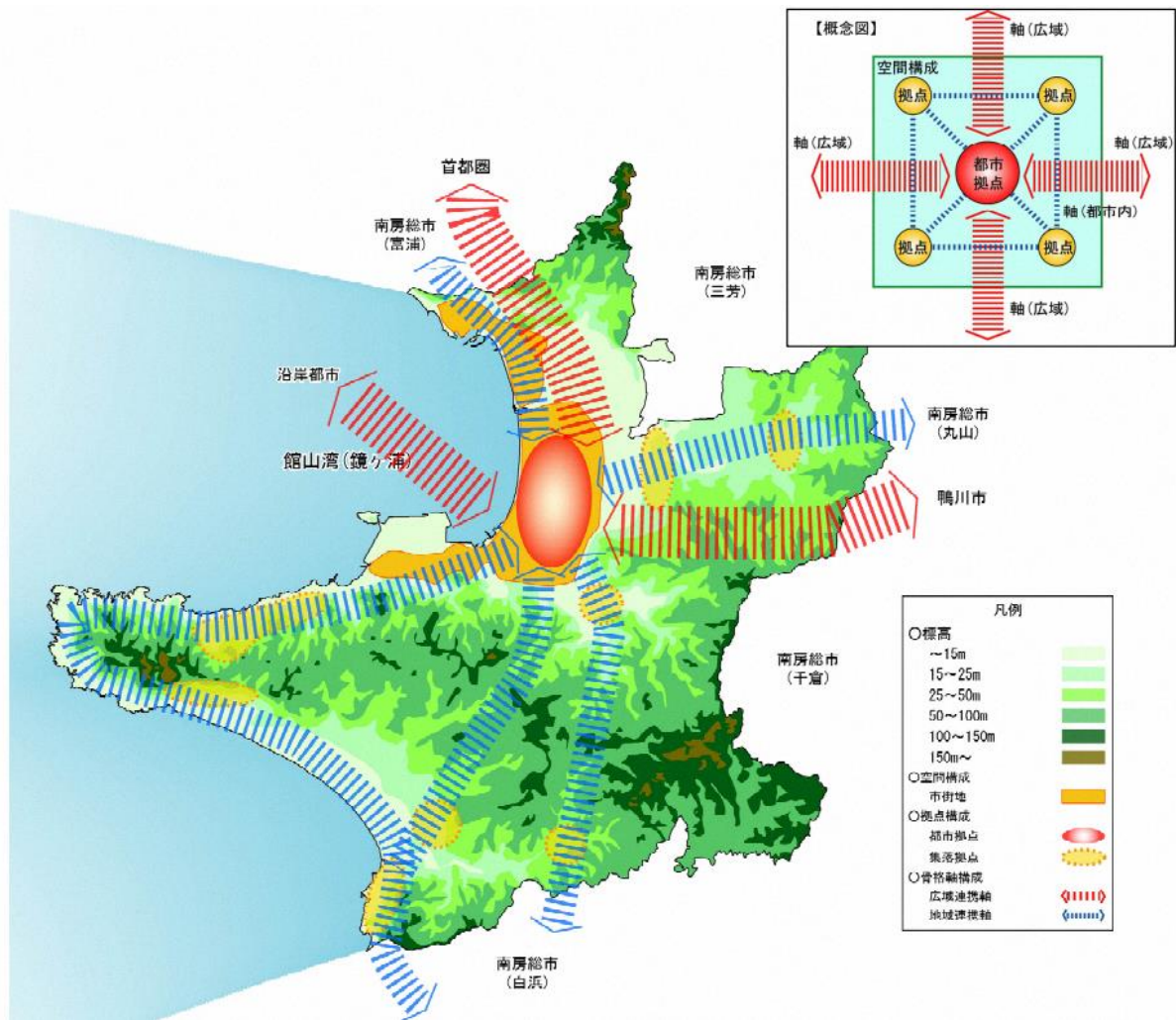
令和2年度から令和7年度の6年間とする。

■上位関連計画等における計画期間

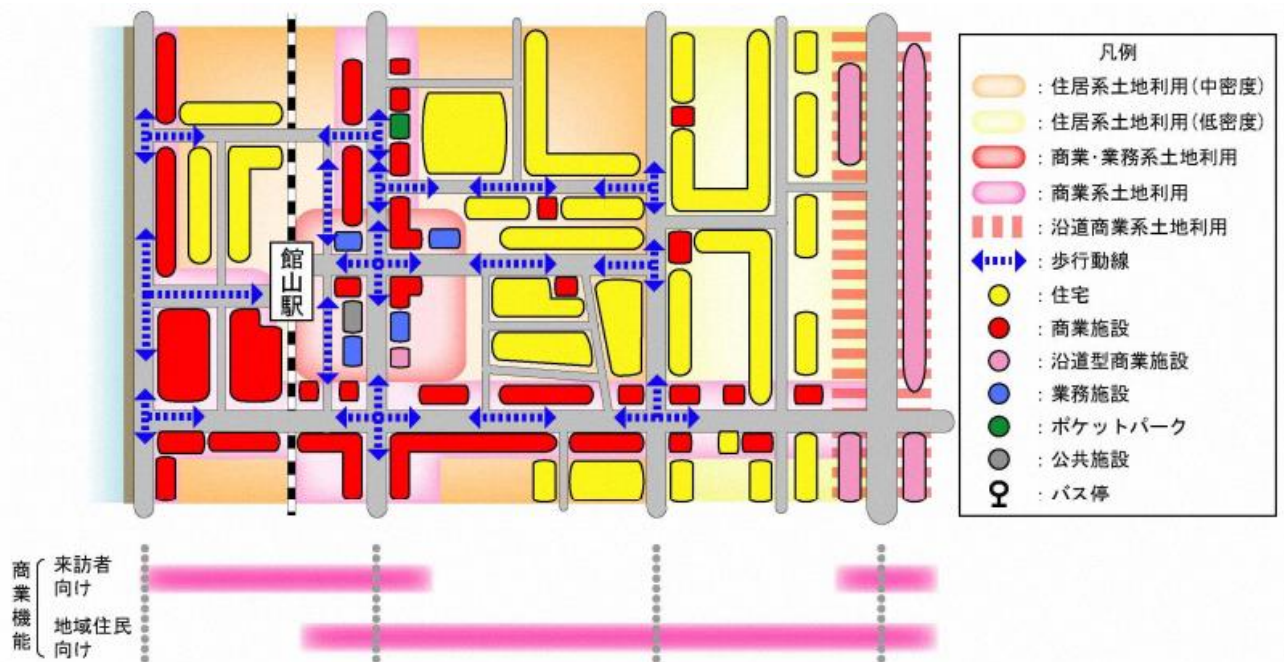
|                        | R1         | R2      | R3         | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |  |
|------------------------|------------|---------|------------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|--|
| 館山市地域公共交通網形成計画         |            | ← 6年間 → |            |    |    |    |    |    |    |     |     |  |
| 南房総・館山地域公共交通計画<br>(仮称) |            |         | ← 5年間 →    |    |    |    |    |    |    |     |     |  |
| 総合計画                   | ← 前期基本計画 → |         | ← 後期基本計画 → |    |    |    |    |    |    |     |     |  |
| 都市計画<br>マスタープラン        | ← 20年間 →   |         |            |    |    |    |    |    |    |     |     |  |
| 総合戦略                   |            | ← 6年間 → |            |    |    |    |    |    |    |     |     |  |

■館山市都市計画マスタープランにおけるまちづくり機能の将来イメージ

【全体像】



【館山駅周辺の商業機能分類及び歩行者回遊のイメージ】





## 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 110.05 km<sup>2</sup>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、波静かなことから別名「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。

1997年（平成9年）12月に東京湾アクアライン、2007年（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、神戸村、富崎村、豊房村、館野村、九重村を編入し、現在の市域となった。

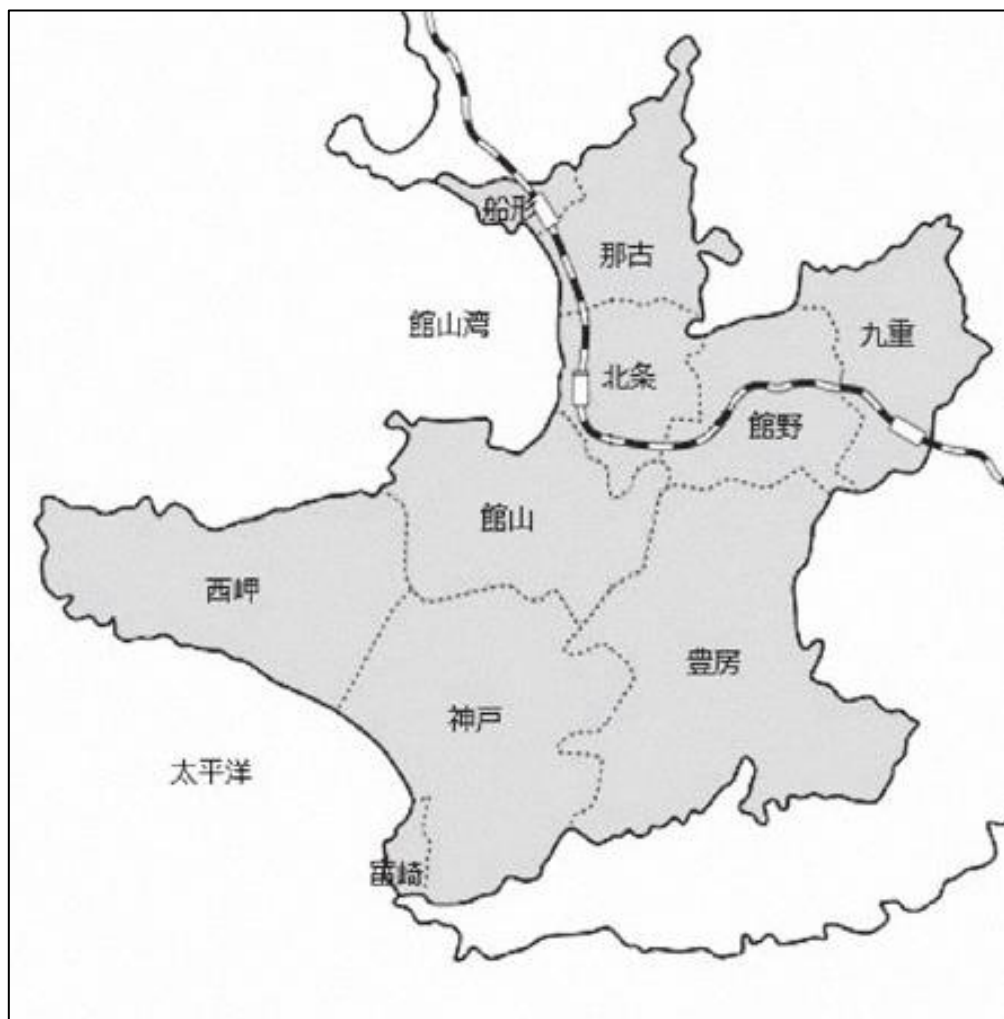


図 地区区分

#### (4) 人口及び高齢化の進展

##### ①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。

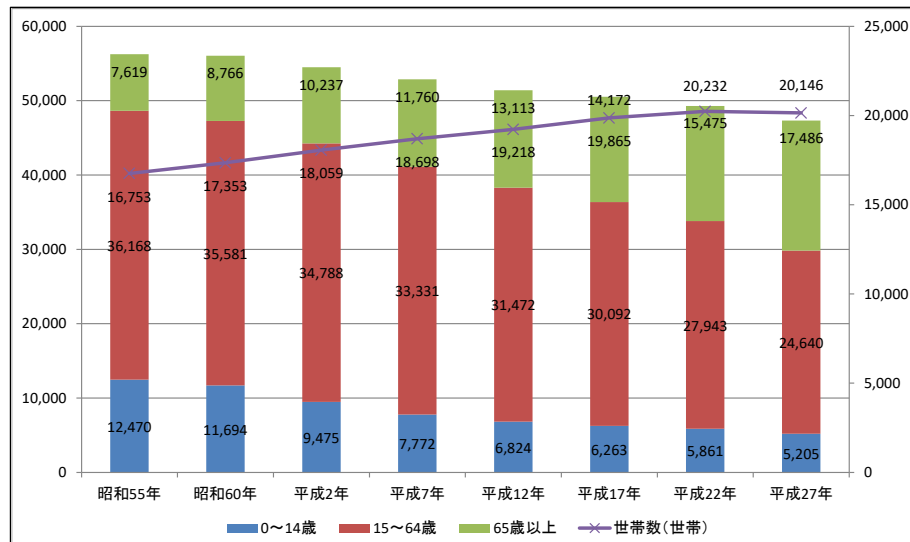


図 人口・世帯数の推移（資料：国勢調査）

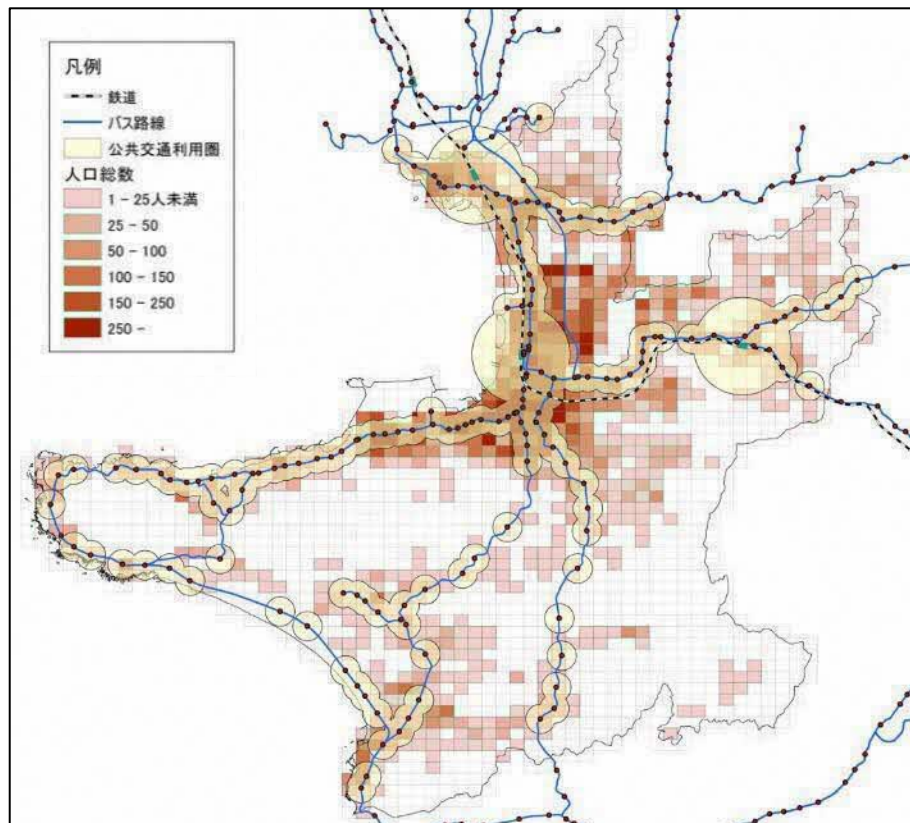


図 人口分布状況

※公共交通利用圏：バス停から300m、鉄道駅から500m圏内

②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65歳以上の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。

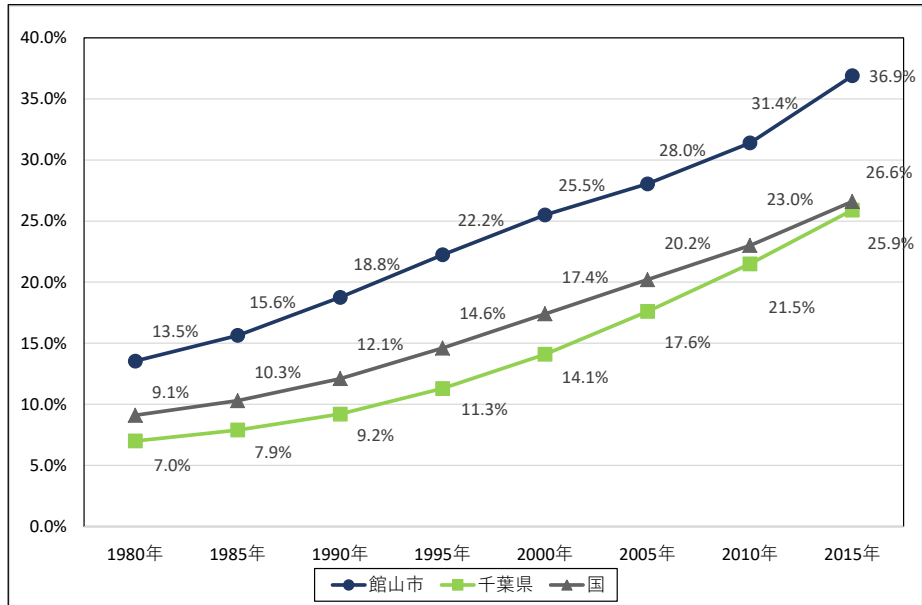


図 高齢化率の推移（資料：国勢調査）

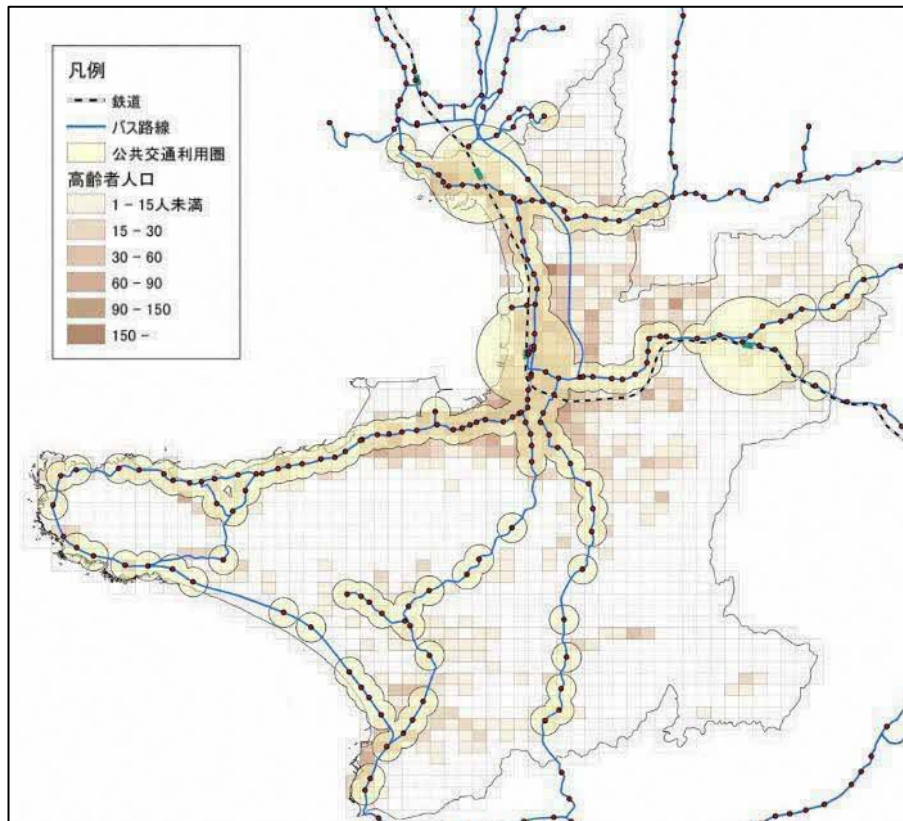


図 高齢者人口の状況

※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

### ①交通流動

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

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

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

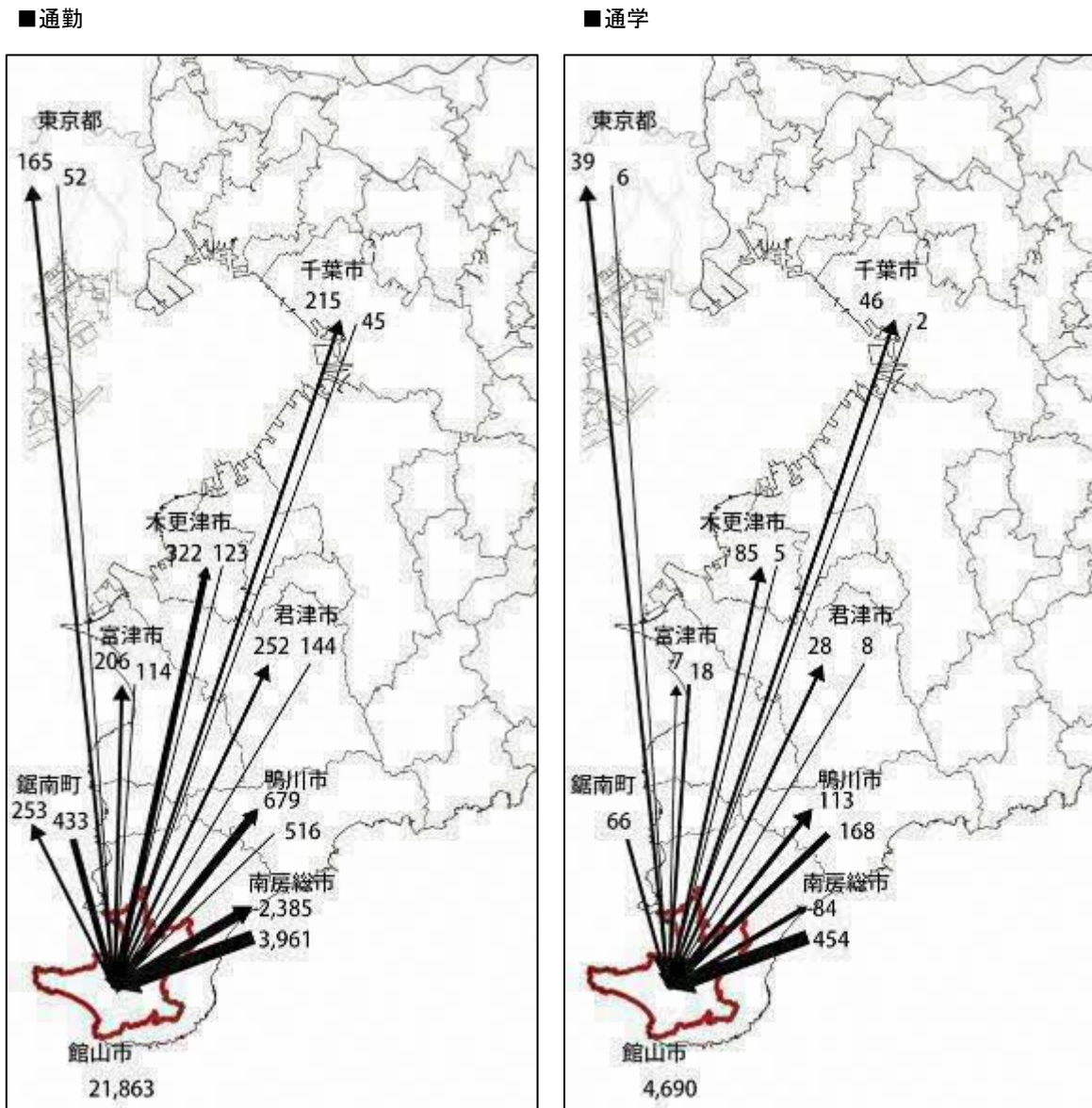


図 流出・流入状況図 (資料:平成 27 年度国勢調査)

## ②交通機関分担率

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

館山市のその他の利用交通手段で、他市に比べて比較的利用が多いのは「自転車」となっており、12.1%を占めている。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4.8%、2.0%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。

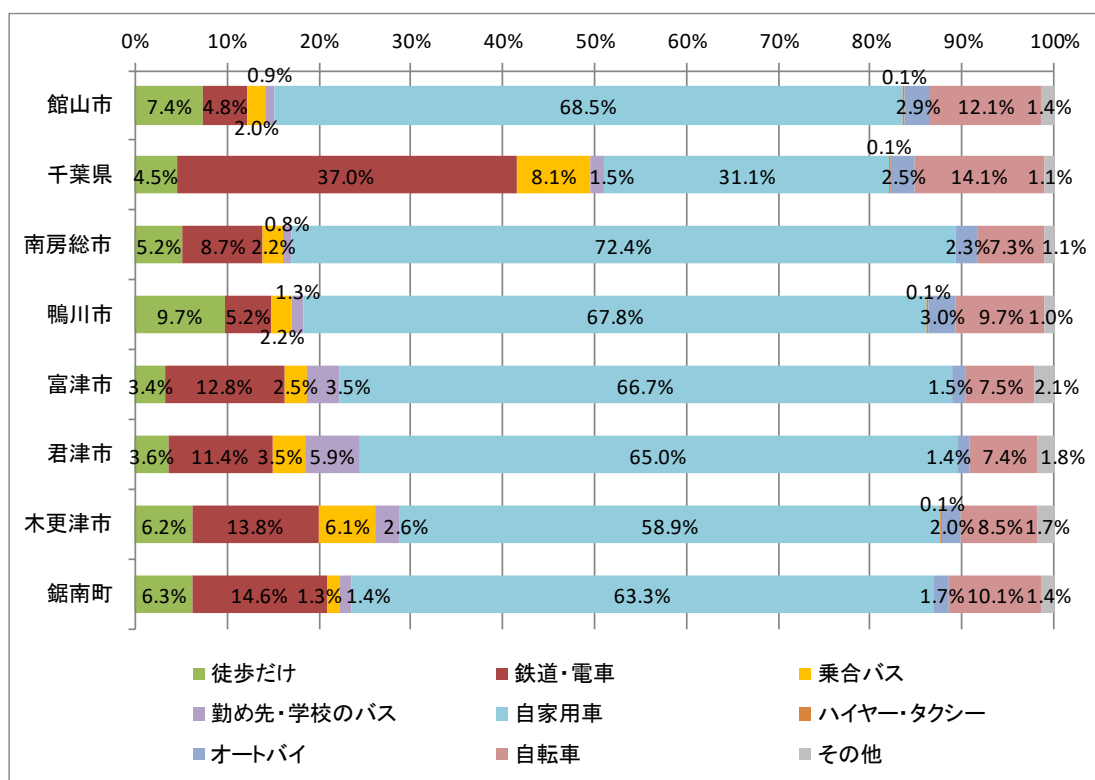


図 館山市及び千葉県、隣接市町の利用交通機関分担率（資料：平成22年度国勢調査）

### ③道路網

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



図 道路の状況（資料：安房土木事務所管内図）

#### ④自動車保有台数

本市の軽自動車を除く車種別所有自動車台数は、18,918台（平成30年）、軽自動車は19,072台（同年）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、軽自動車は増加傾向にあるものの、普通乗用車はやや減少気味である。

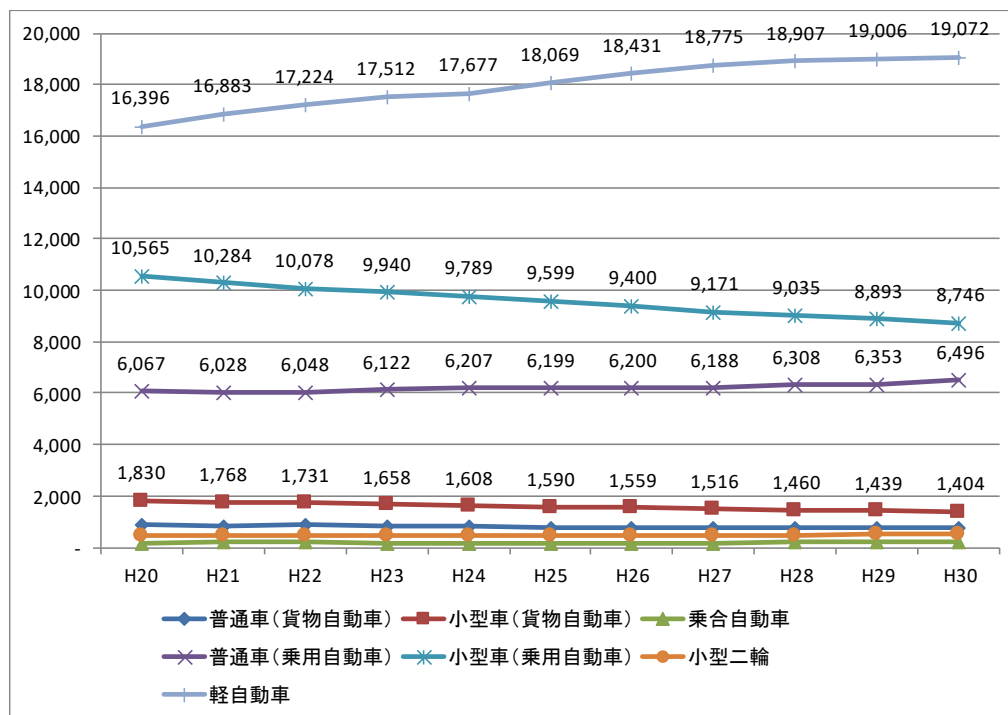


図 車種別所有自動車台数の推移（出典：千葉県統計年鑑）

#### ⑤運転免許返納者

館山警察署管内（館山市、南房総市、鋸南町）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

### ① 公共・公益施設

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

学校や子育て支援施設、地域コミュニティ施設などは、各地区に1箇所程度立地している。

館山警察署は、老朽化、狭隘化が著しいため、2021年度（令和3年度）以降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）

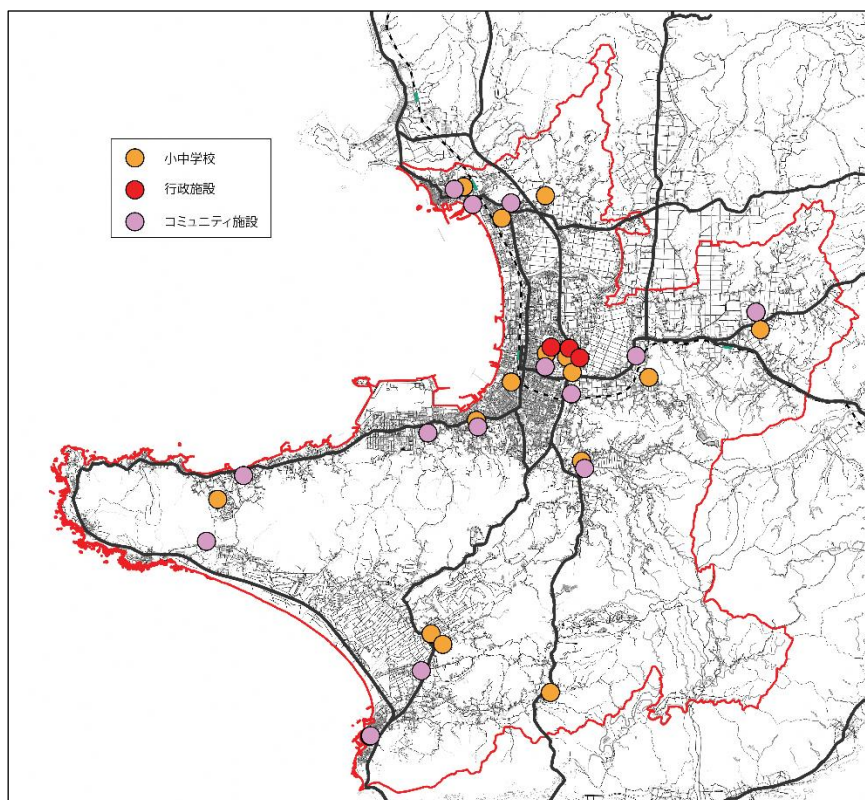


図 公共施設位置図（小中学校・公共施設）

## ②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2022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。

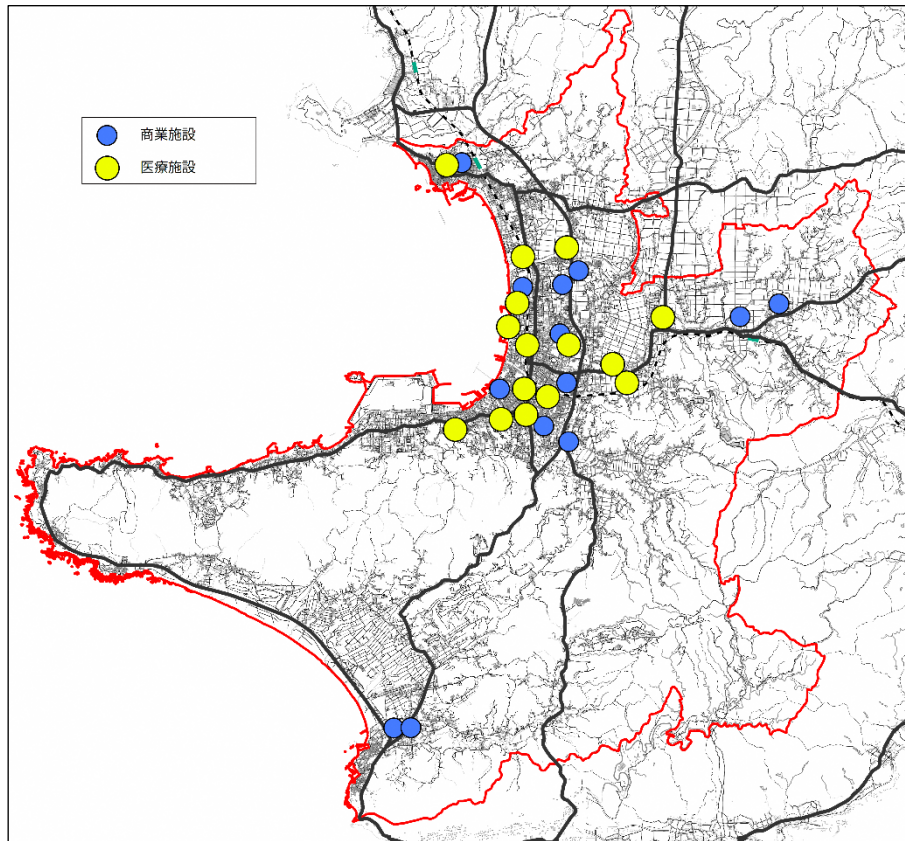


図 商業・医療施設位置図

### 3. 地域公共交通の現状

#### (1) 公共交通の運行状況

##### ①公共交通の運行状況

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

バス路線は、市域北部及び東部において館山日東バス、市域西部及び南部においてJRバス関東が運行し、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・横浜駅、千葉市内などを結ぶ高速バスが運行している。

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。

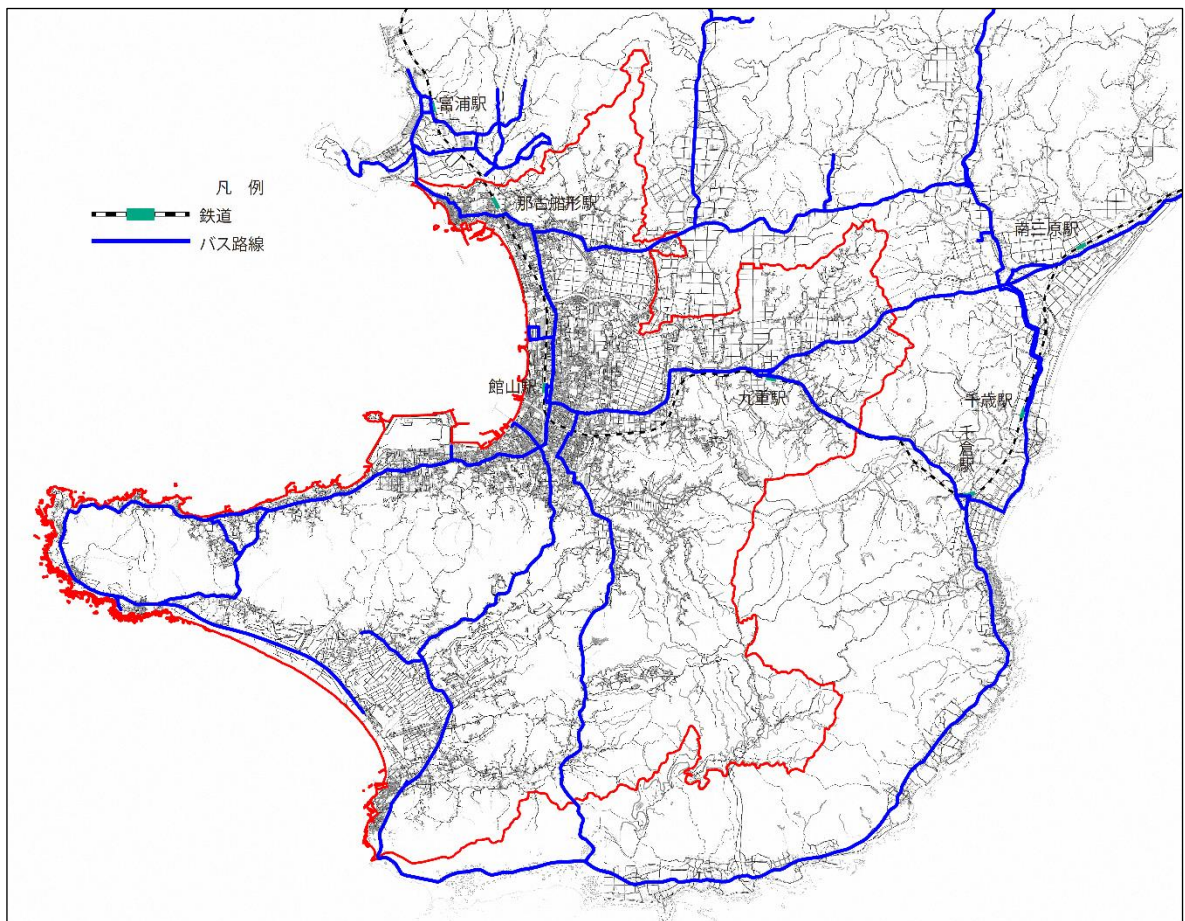


図 館山市の公共交通（資料：館山市）

## (2) 利用状況

### ① 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」

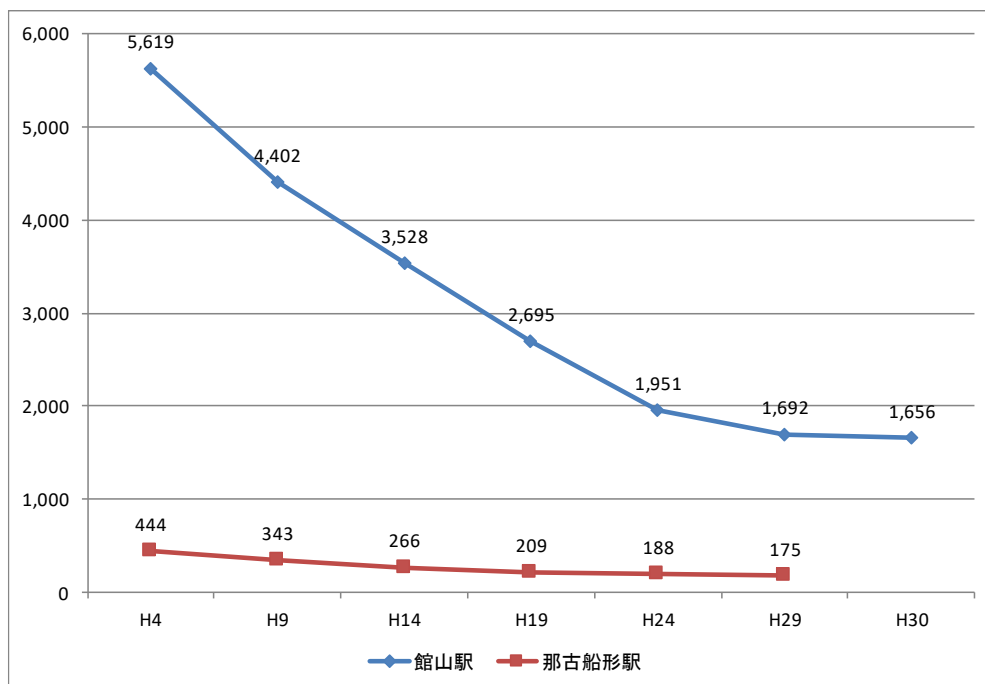


図 駅別乗車人員（単位：人）（資料：千葉県統計年鑑、館山市統計書）

※九重駅は無人のため、データなし

※那古船形駅については、H30以降データなし

## ②高速バス

本市の高速バスは、JRバス関東・日東交通が共同で、館山駅・安房白浜駅を起終点とする東京駅ゆき（房総なのはな号）、バスタ新宿ゆき（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分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「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）を運行している。

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」及び南房総市内の「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。

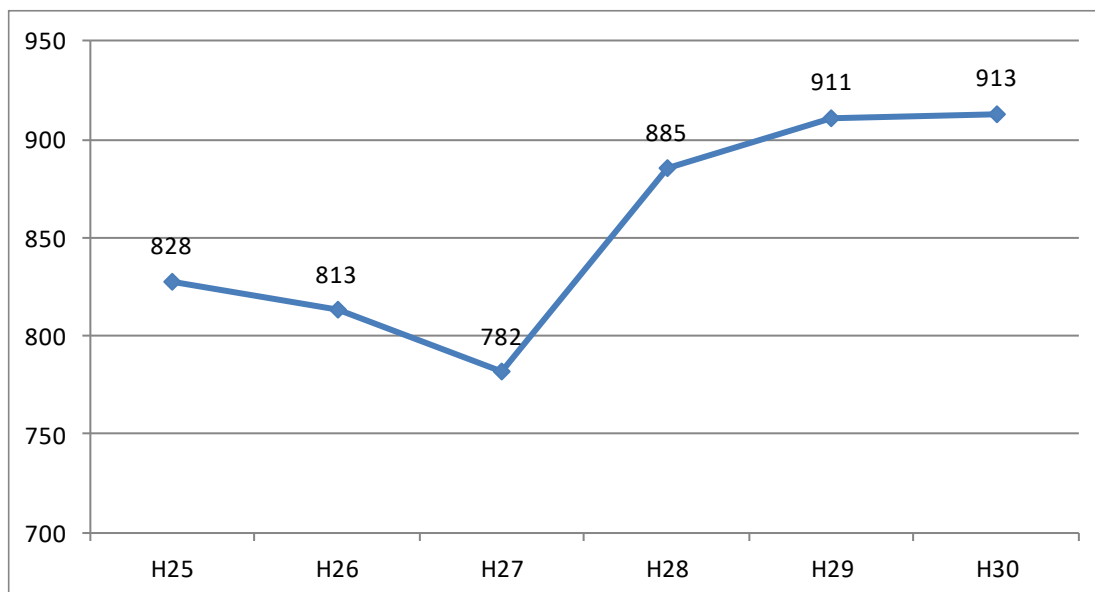


図 高速バス利用者数の推移（単位：千人）（資料：館山市統計書）

### ③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。

南房州本線と洲の崎線の一部は、高速バスからの直通便として運行されている。

最も本数が多いのは市内線で平日17本、休日11本、次いで洲の崎線が平日15本、休日14本、南房州本線が平日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。

国、県、館山市及び南房総市の2市により、洲の崎線を除く各路線に補助金を拠出し、運行を維持している。

#### ■ JRバス関東

| 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                      |
| 白浜千倉館山線 | 館山駅～千倉駅～安房白浜 | 平日・休日：5                        |
| 豊房線     | 館山駅～神余～安房白浜  | 平日・休日：4（白浜行き）<br>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                        |

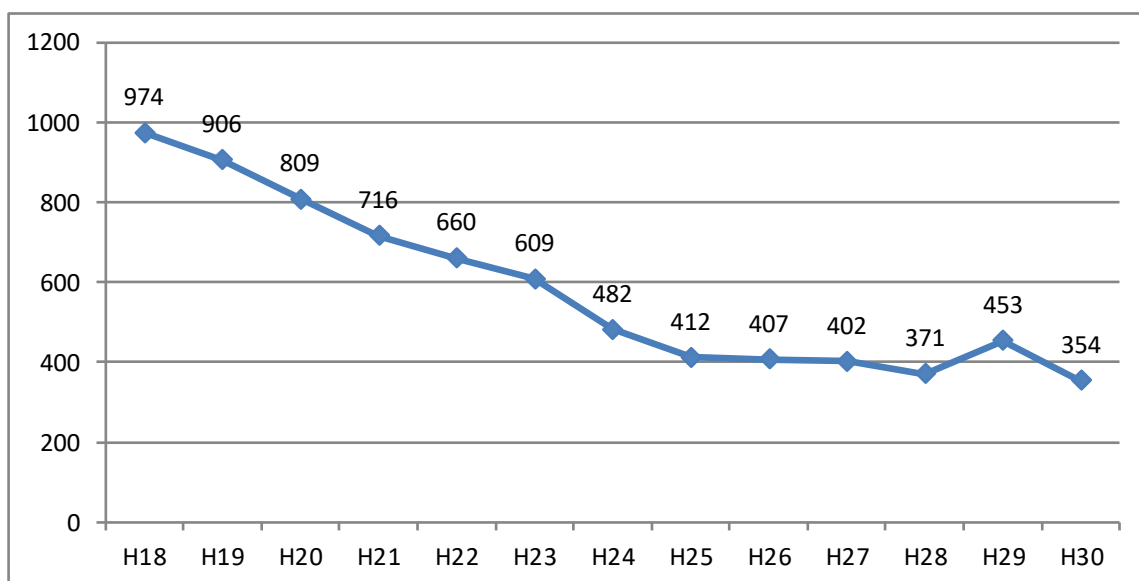


図 バス運行利用状況 (単位：千人) (資料：館山市統計書)

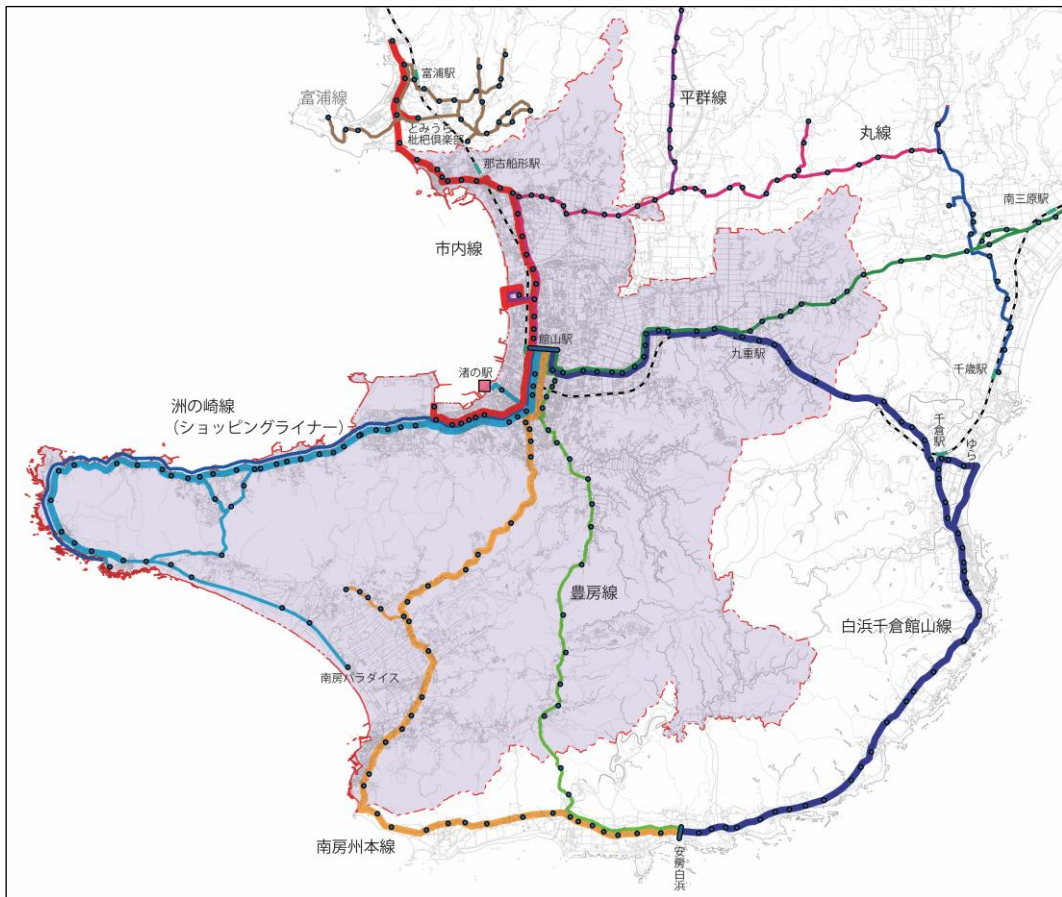


図 市内バス路線図

表 路線バス運行補助金（館山市支出分）

| 路線名                         | 補助金額（単位：千円）※前年度運行実績による |               |               |               |
|-----------------------------|------------------------|---------------|---------------|---------------|
|                             | 令和元年度                  | 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） | 10,161                 | 10,493        | 8,922         | 8,180         |
| 豊房線（館山駅～豊房～神余～安房白浜）         | 5,383                  | 4,244         | 3,989         | 4,066         |
| 白浜千倉館山線（館山駅～千倉駅～安房白浜）       | 3,965                  | 3,066         | 3,120         | 1,509         |
| <b>館山市補助額合計</b>             | <b>19,509</b>          | <b>17,803</b> | <b>16,031</b> | <b>13,755</b> |

④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 | 4    | 館山市船形 319-12 |

⑤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4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」3台がデビューし、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。

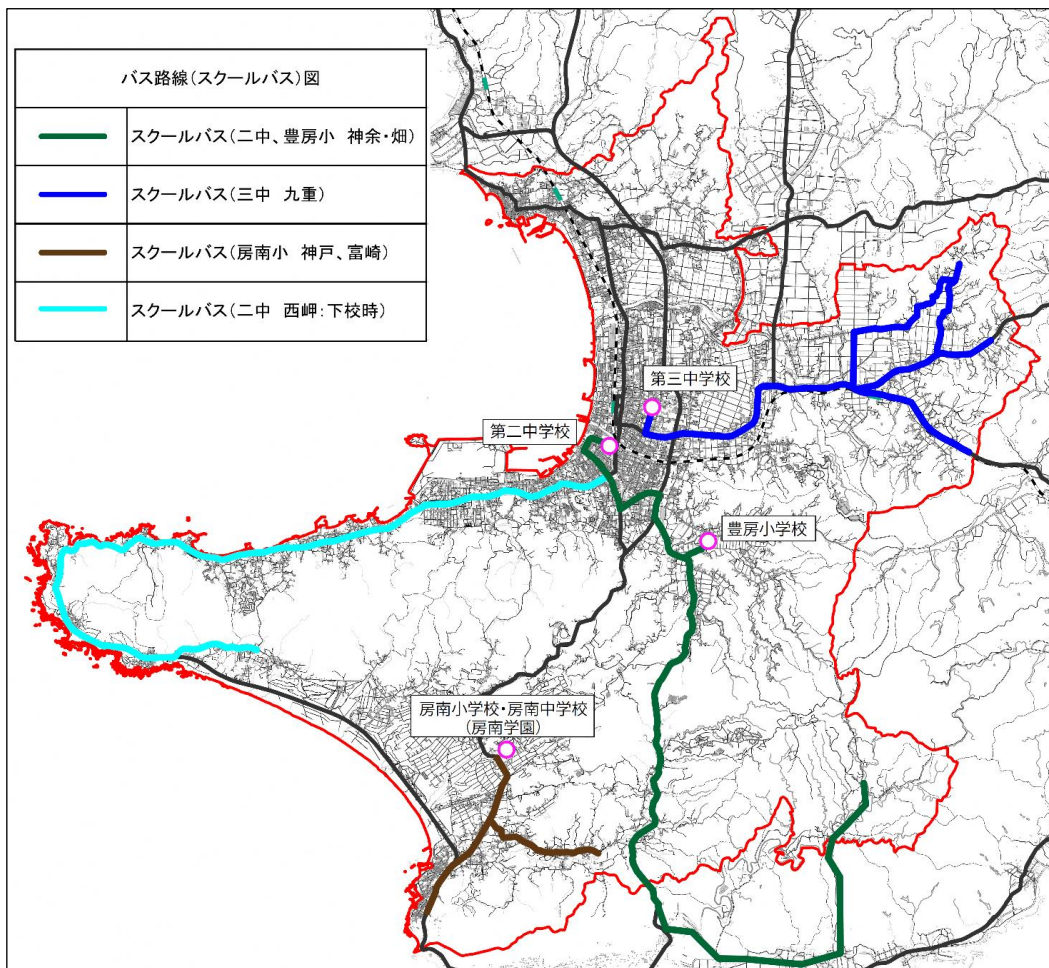


図 スクールバス路線



図 さかなクンバス



## ⑥病院送迎バス

館山病院、三芳病院、たてやま整形外科クリニック等、市内の一部病院や診療所では、各病院の負担により、送迎バスが運行されている。

館山病院と三芳病院においては、曜日別に多方面へ運行されている。

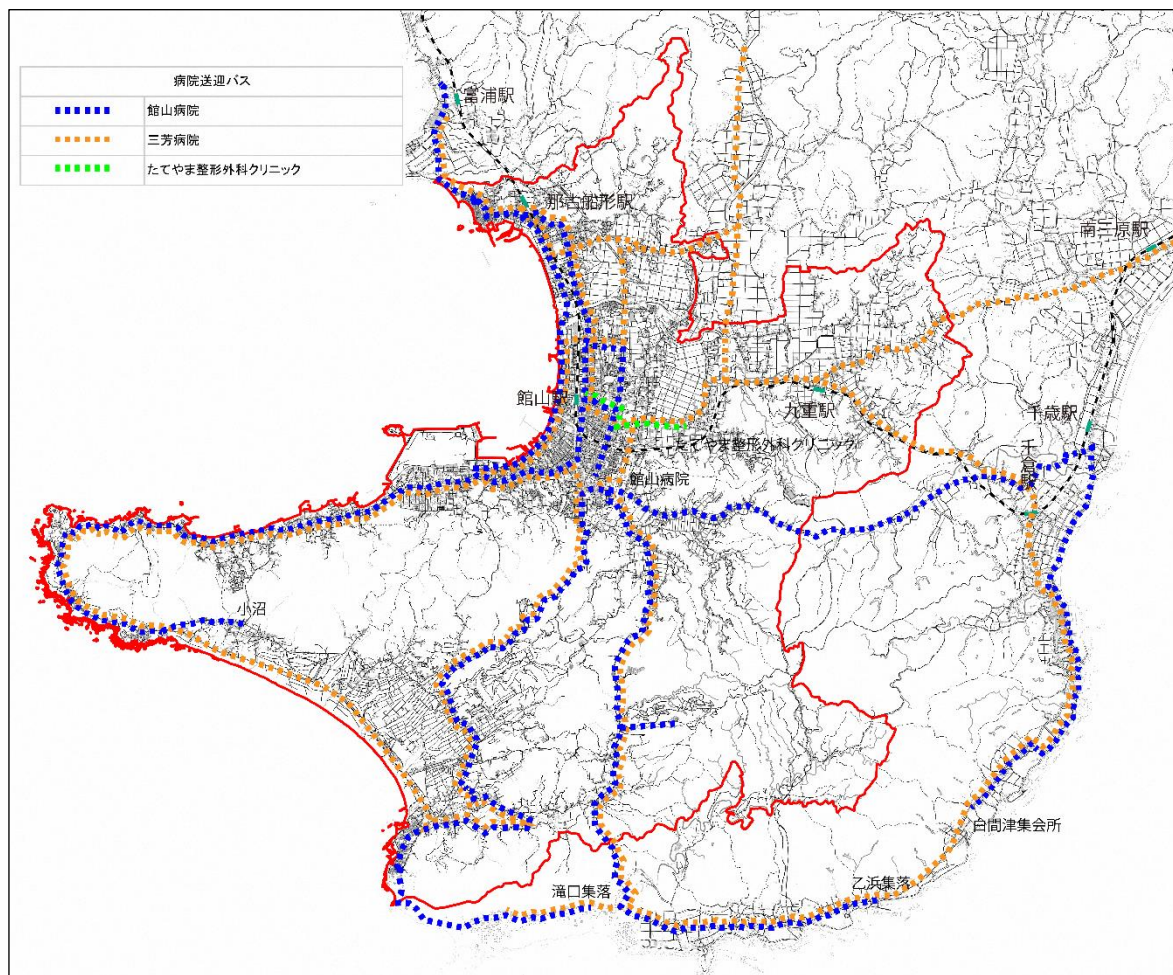


図 病院送迎バスルート

## ⑦海上交通

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

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

## 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

#### ①調査概要

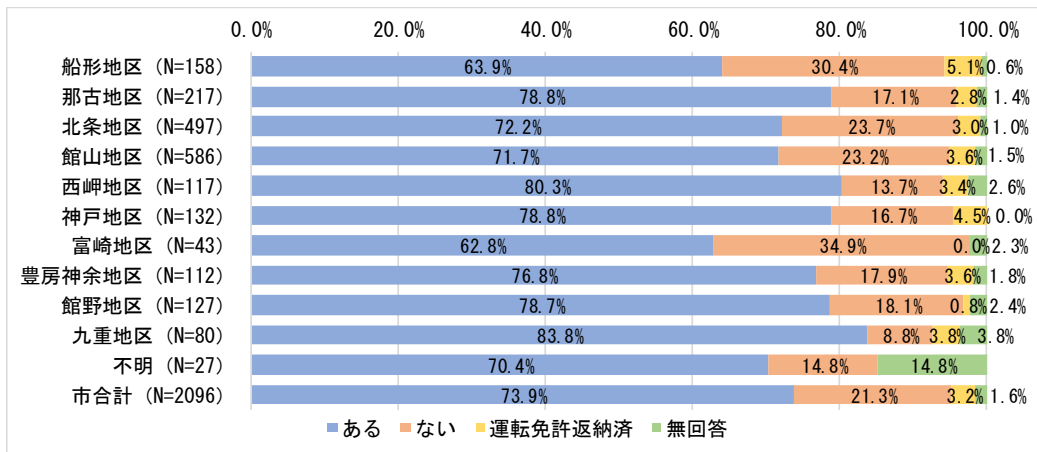
|        |   |       |               |               |                 |
|--------|---|-------|---------------|---------------|-----------------|
| 対象者    | ・市内にお住まいの満15歳以上の男女4,000人（無作為抽出）   |       |               |               |                 |
| 主な調査項目 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者属性（性別、年齢、居住地等）、外出時交通手段、移動目的</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> </ul> |       |               |               |                 |
| 調査方法   | ・郵送による配布・回収   |       |               |               |                 |
| 調査期間   | ・平成30年9月18日（火）～平成30年9月30日（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            |
|        | ・農林水産業  |       | N=72 (3.4%)   | ・学生           | N=63 (3.0%)     |
|        | ・専業主婦（夫）  |       | N=172 (8.2%)  | ・パート・アルバイト    | N=275 (13.1%)   |
|        | ・無職（年金生活含む）   |       | N=805 (38.4%) | ・その他          | N=53 (2.5%)     |
|        | ・無回答  |       | N=24 (1.1%)   |               |                 |
|        | 地区  | ・船形地区 | N=158 (7.5%)  | ・那古地区         | N=217 (10.4%)   |
|        |   | ・北条地区 | N=497 (23.7%) | ・館山地区         | N=586 (28.0%)   |
|        |   | ・西岬地区 | N=117 (5.6%)  | ・神戸地区         | N=132 (6.3%)    |
|        |   | ・富崎地区 | N=43 (2.1%)   | ・豊房神余地区       | N=112 (5.3%)    |
|        |   | ・館野地区 | N=127 (6.1%)  | ・九重地区         | N=80 (3.8%)     |
|        |   | ・無回答  | N=27 (1.3%)   |               |                 |

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

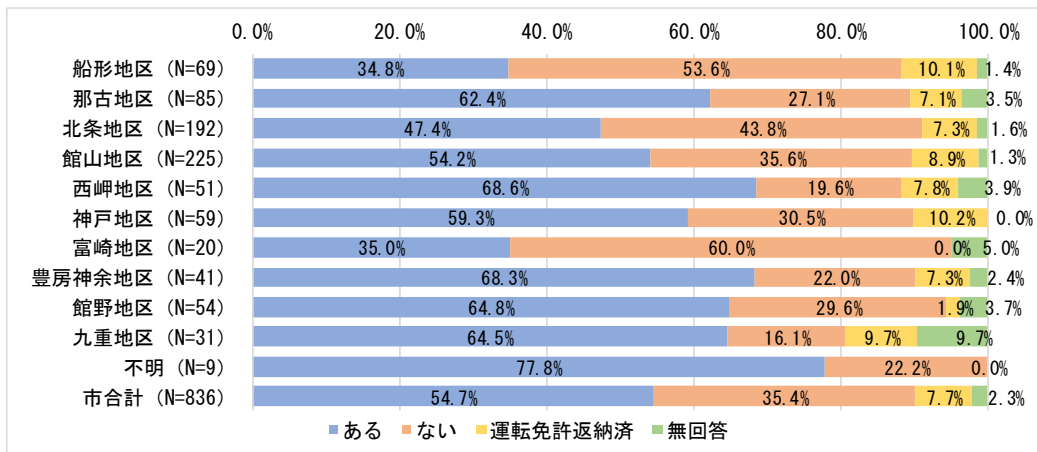
## ②日常生活における自家用車への依存

- 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%と最も多かった一方で、「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、他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」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。

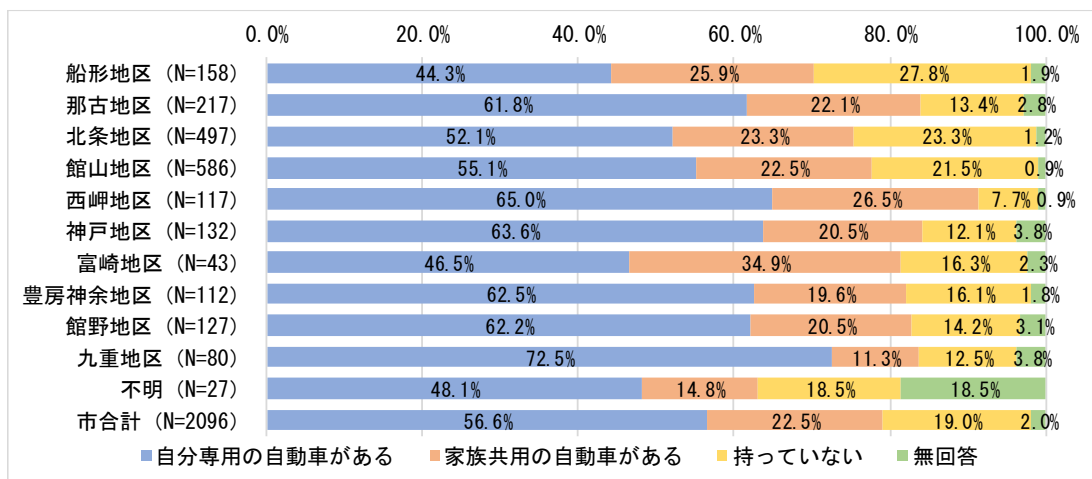
### ■自動車運転免許保有率（市全体）



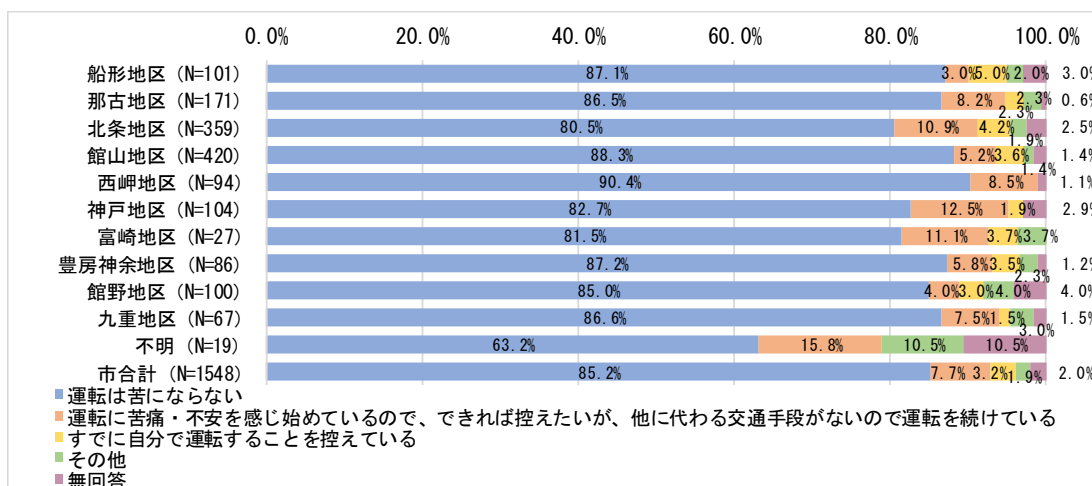
### ■自動車運転免許保有率【高齢者（70歳代以上）】



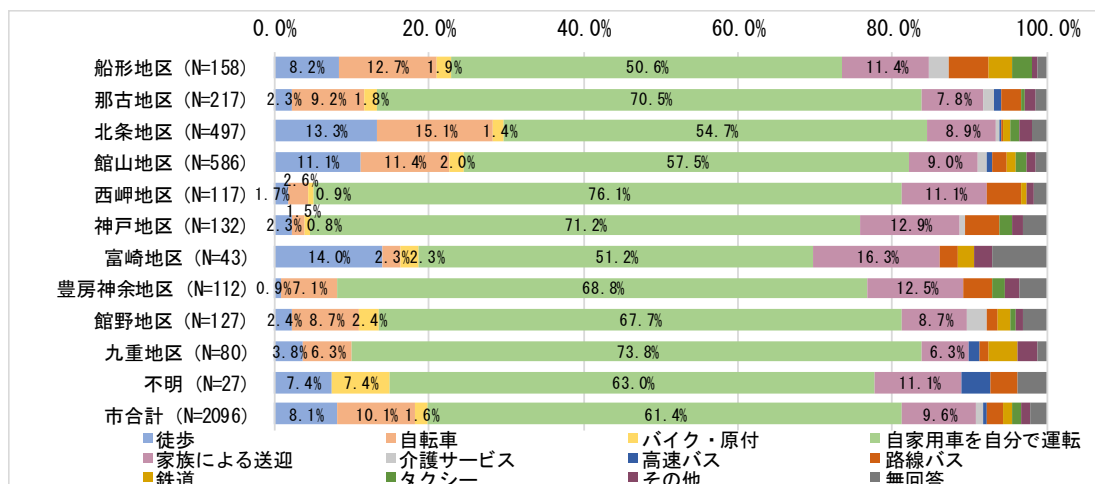
## ■自家用車保有率



## ■運転の負担



## ■利用交通手段

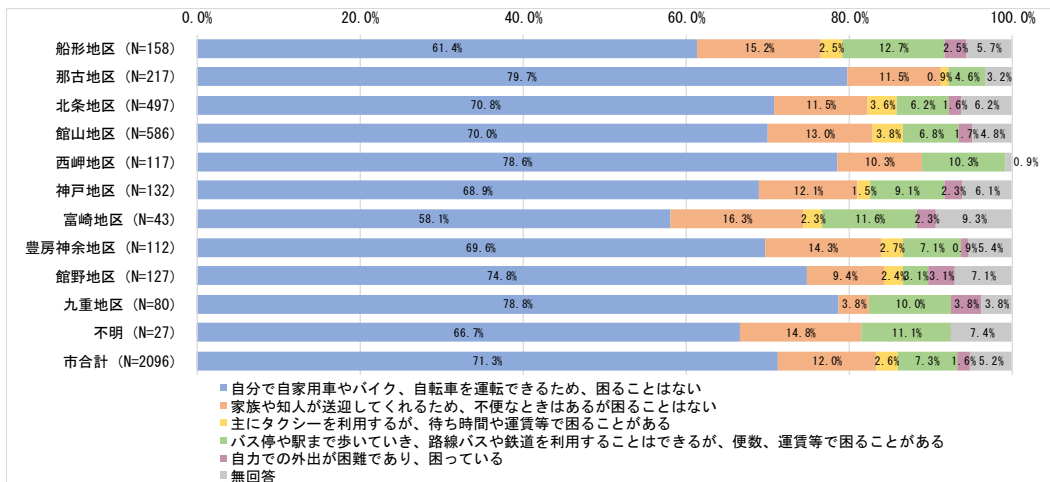


### ③移動困難者について

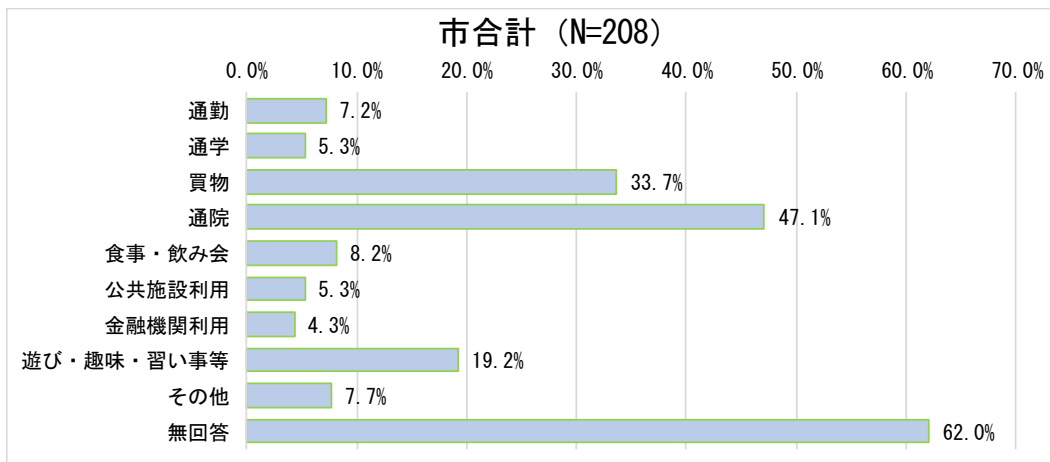
○市全体で「困ることはない」と回答している割合が 83.3%である一方で、様々な理由により「困ることがある」と回答している方は 11.5%存在しており、主に船形地区・富崎地区に多い傾向がみられる。

○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%)」という回答が多かった一方、「外出するのをあきらめる」とした人も 10.6%存在することが分かった。

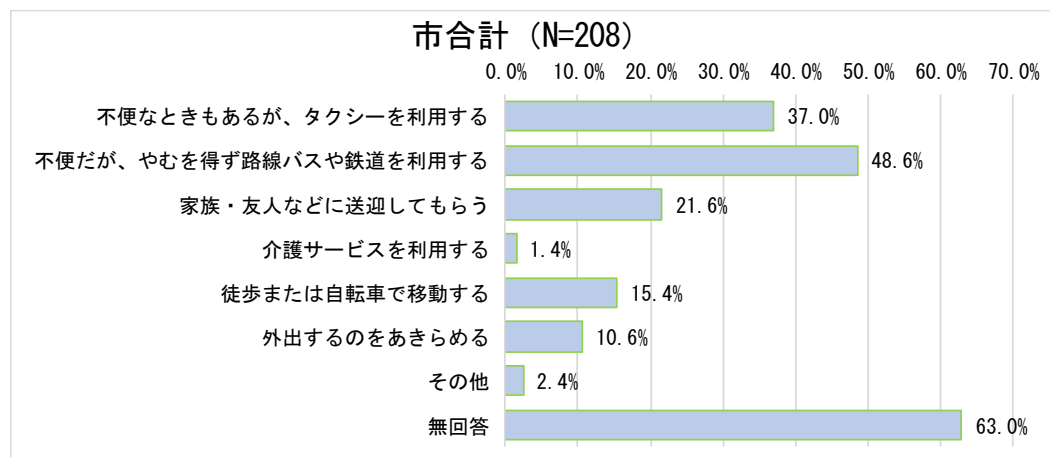
#### ■移動困難者の割合



#### ■困るときの外出目的



#### ■困るときの対処法



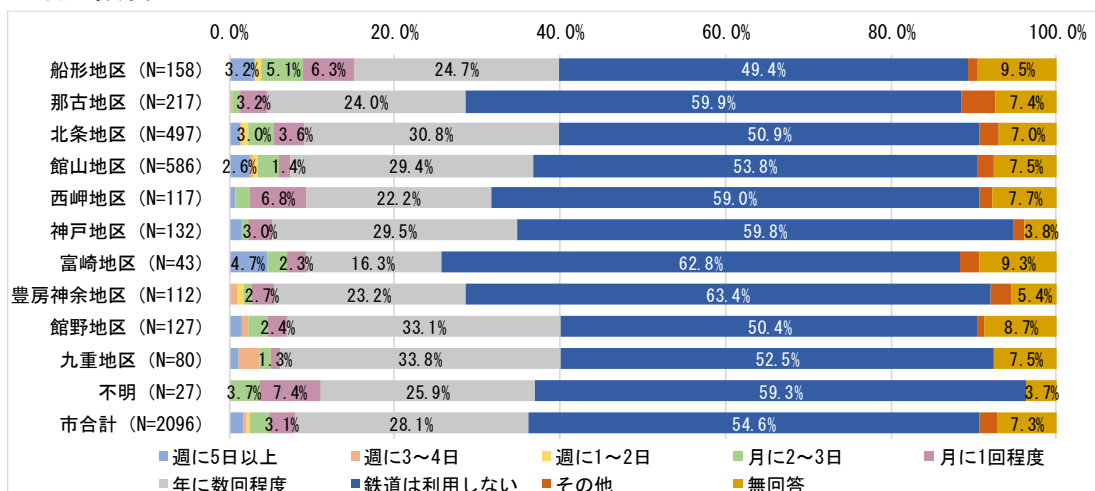
#### ④ 鉄道利用状況

○鉄道の利用状況について、鉄道を利用する方は全体の4割弱であり、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。

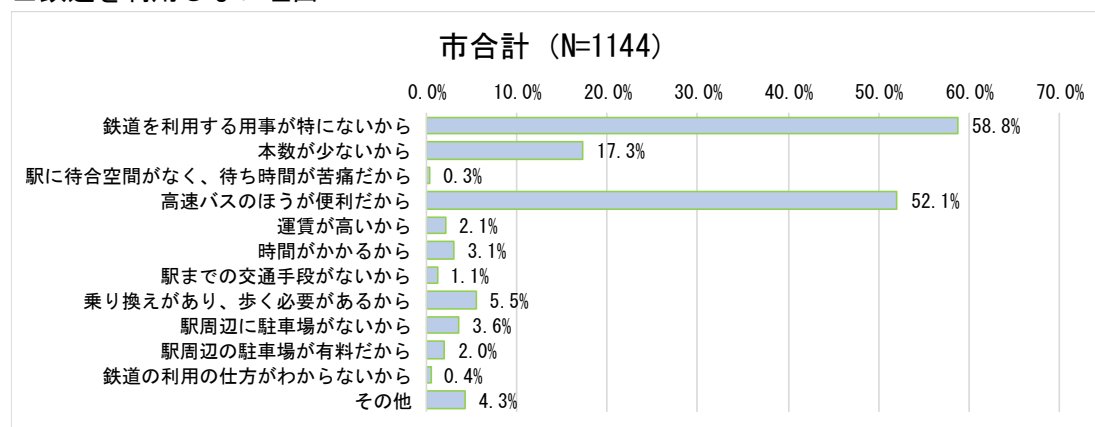
○鉄道非利用者の意見として、「鉄道を利用する用事が特にないから」が58.8%と最も多く、ほぼ同じ割合で「高速バスの方が便利だから」が52.1%と多くなっていることから、市民の広域移動の際には「鉄道」より「高速バス」を選択する方が多いことが把握できる。

○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。

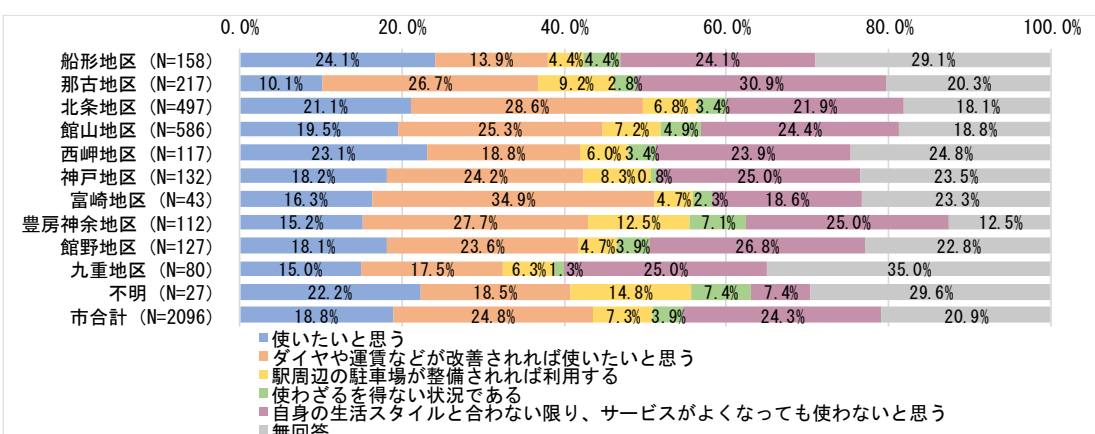
#### ■ 利用頻度



#### ■ 鉄道を利用しない理由



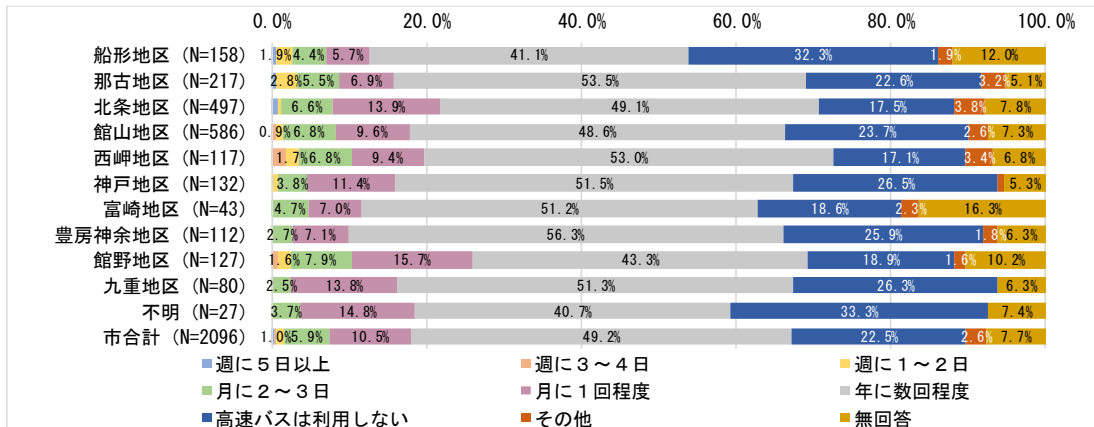
#### ■ 利用意向



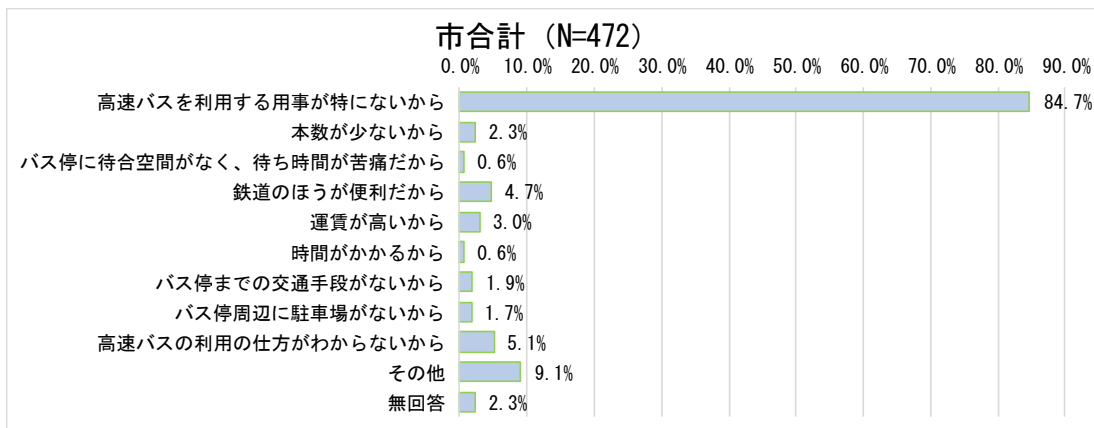
## ⑤高速バス利用状況

- 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。

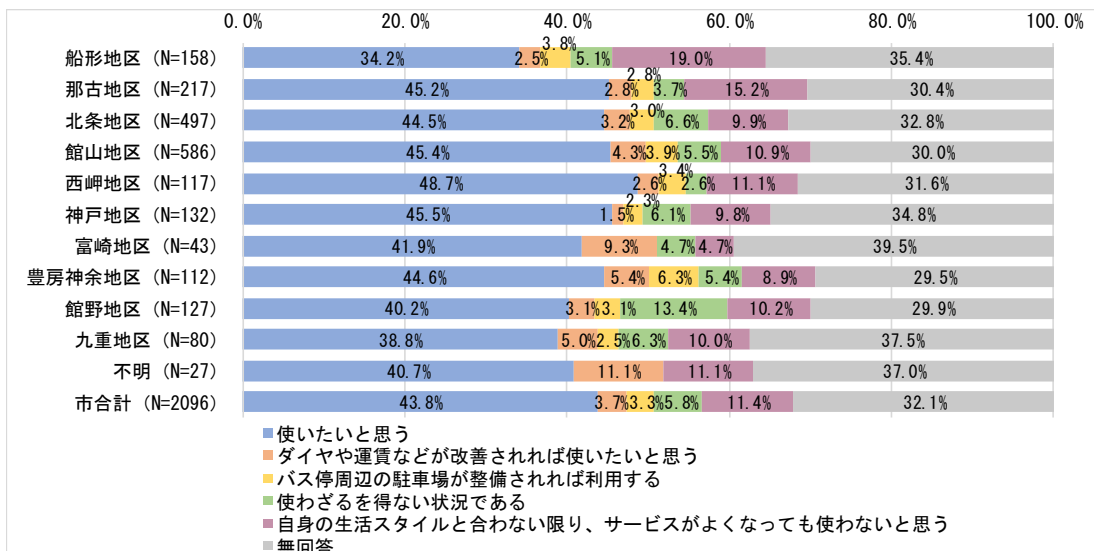
### ■利用頻度



### ■高速バスを利用しない理由



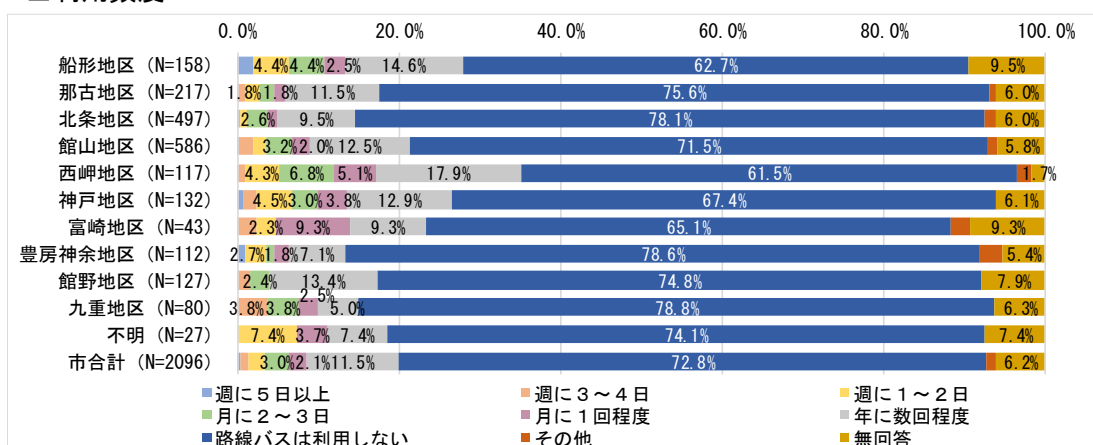
### ■利用意向



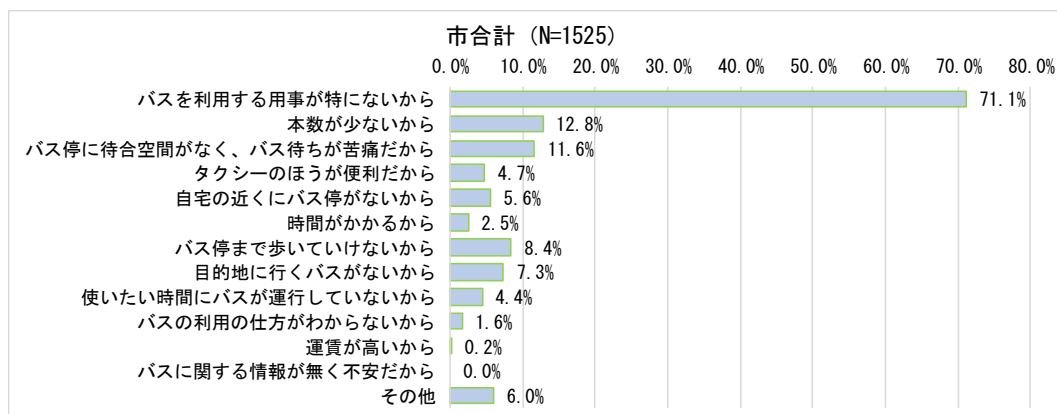
## ⑥路線バス利用状況

- 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、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。
- 地区別の利用率では、「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%となっている。
- 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。

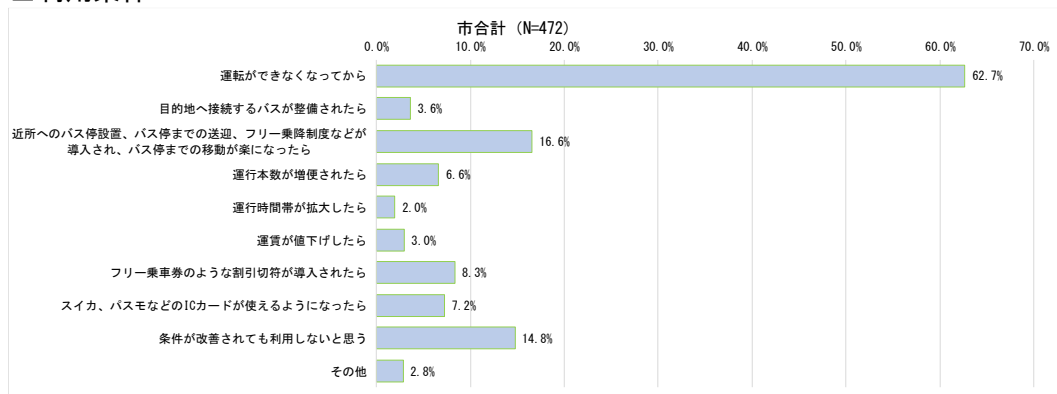
### ■利用頻度



### ■路線バスを利用しない理由



### ■利用条件

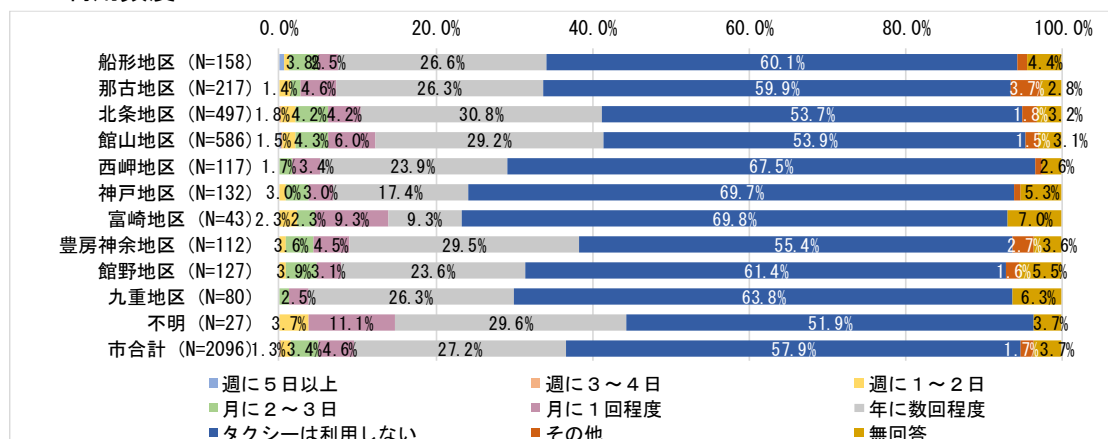




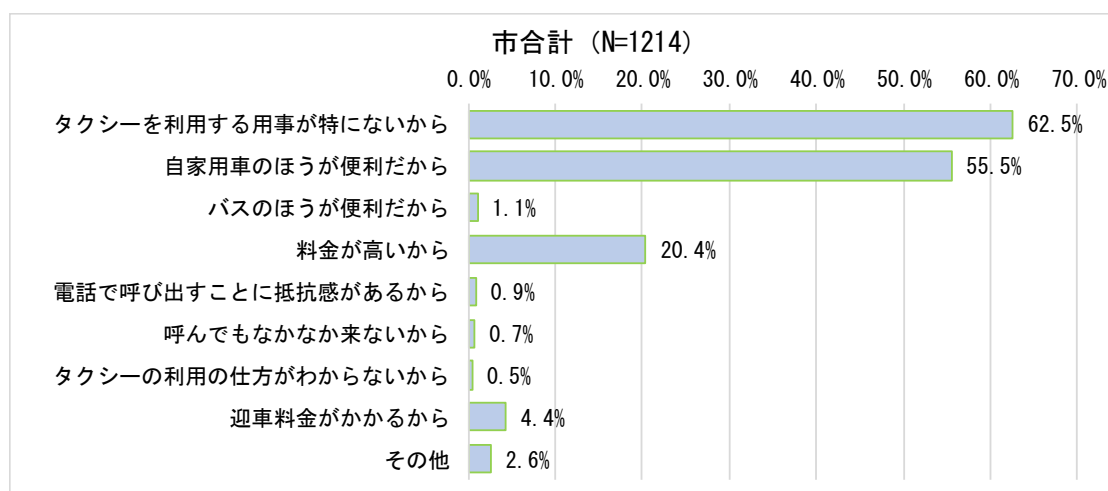
## ⑦ タクシー利用状況

- タクシーの利用状況について、36.5%の市民が利用する（年に数回以上）としており、「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。

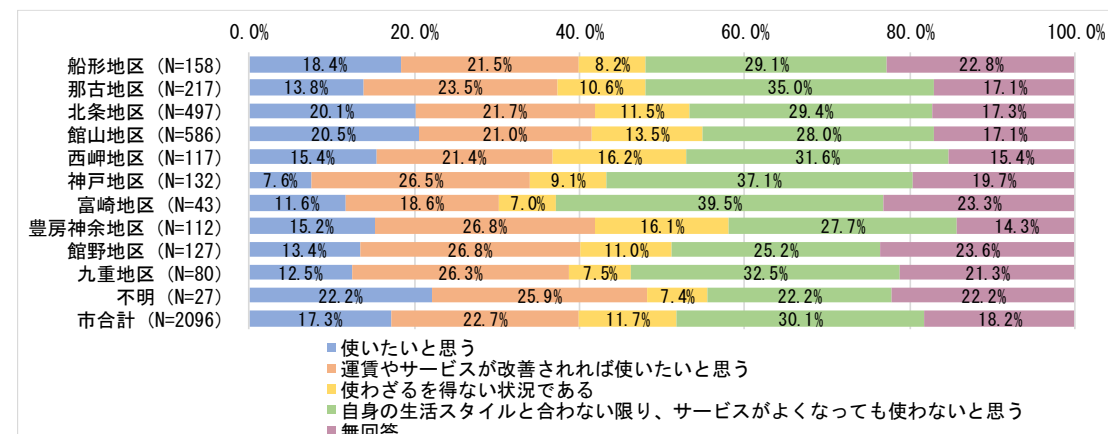
### ■ 利用頻度



### ■ タクシーを利用しない理由



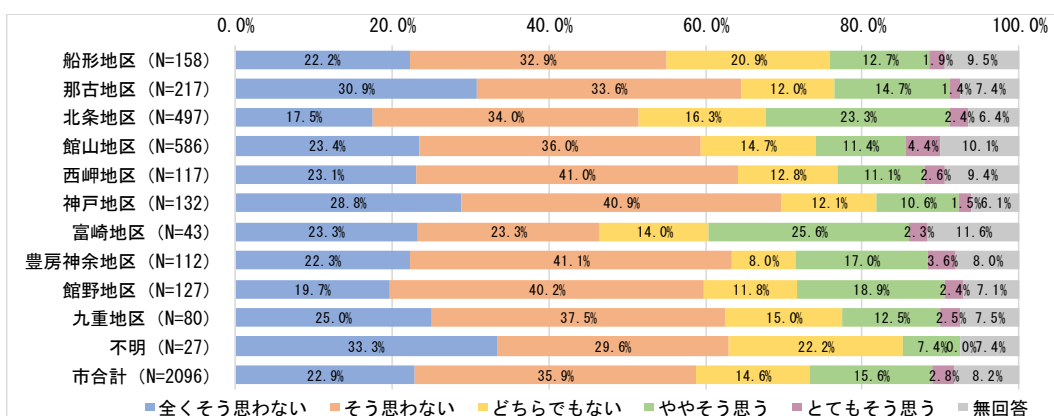
### ■ 利用意向



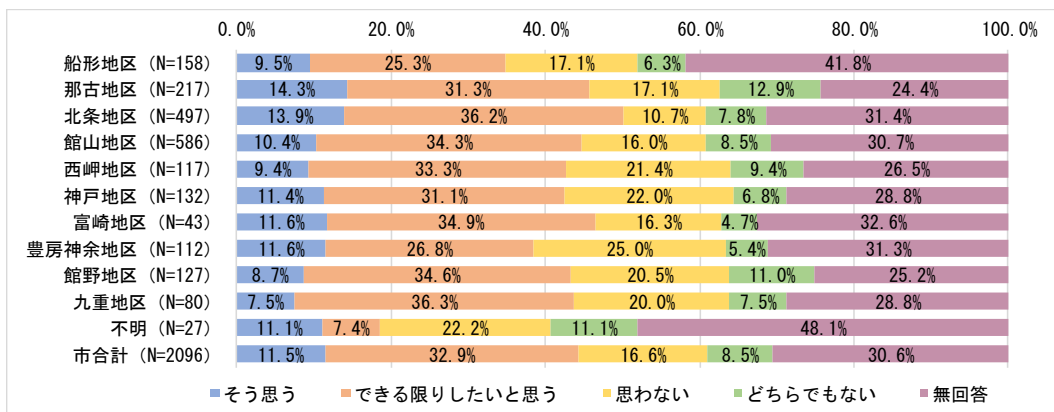
## ⑧ 自家用車の利用・公共交通転換可能性について

- 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「全くそう思わない」「そう思わない」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%である一方、「思わない」という回答が16.6%存在している。

### ■できることなら運転を控えた方がいいと思うか



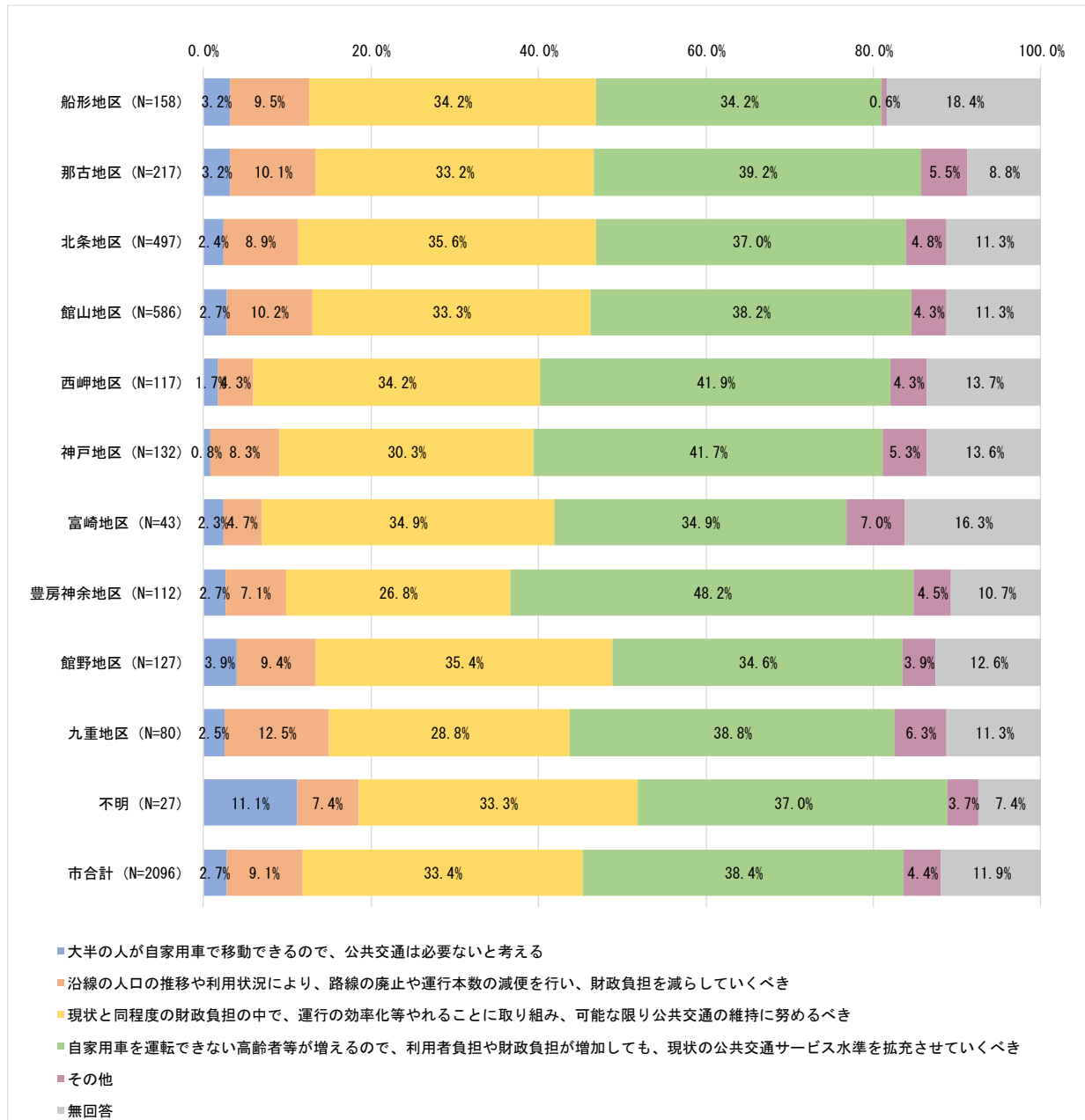
### ■自家用車の過度な利用に頼らない生活をしたと思うか



## ⑨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

### ①調査の概要

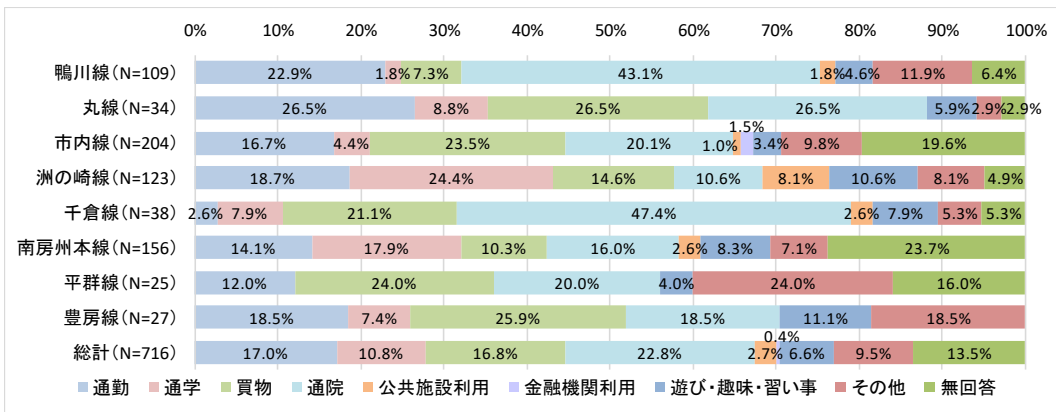
|                 |       |   |
|-----------------|-------|---|
| 調査方法            | 路線バス  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス 8 路線（市内線、洲の崎線、南房州本線、豊房線、千倉線、館山鴨川線、丸線、平群線）</li> <li>・調査員がバス車両に乗車しビンゴカード配布</li> <li>・調査員は 1 便につき 2 人乗車</li> </ul>  |
|                 | 高速バス  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・館山駅、枇杷クラブ、安房白浜バス停にて実施</li> <li>・調査員がバス待ち利用者に直接ヒアリング（始発～終発）</li> <li>・調査員は各地点 1 人配置</li> </ul>   |
|                 | 鉄道利用者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・館山駅を対象</li> <li>・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）</li> <li>・調査員は、3 人配置</li> </ul>  |
| 調査項目            |       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者属性（性別、年齢）、利用 OD、利用特性（利用目的、頻度）</li> <li>・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）</li> <li>・改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等）</li> <li>・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）</li> </ul> |
| 実施日時            |       | ・平成 30 年 11 月 6 日（火） 始発～終発  |
| 集計結果<br>(N=回答数) | 路線バス  | N=716   |
|                 | 高速バス  | N=150   |
|                 | 鉄道利用者 | N=49  |

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

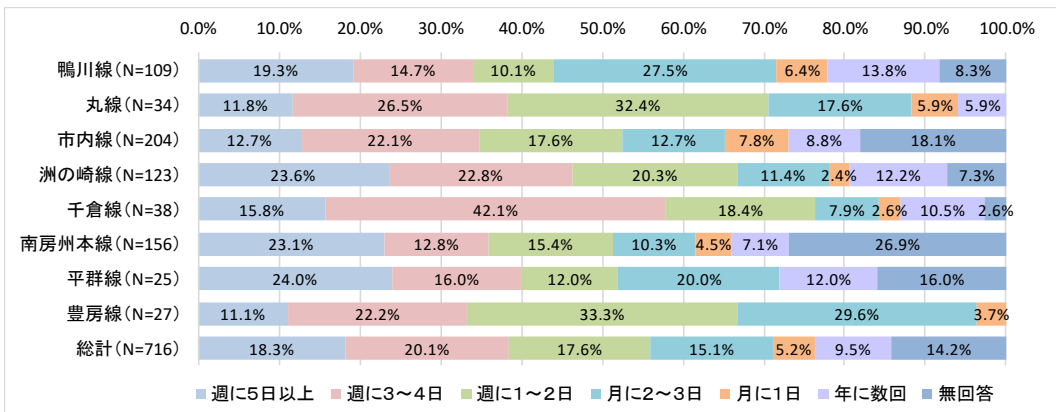
## ②路線バス利用者調査

- 路線バス利用者特性として、7割程度が女性、60歳代～80歳代以上が半数以上を占めており、主に「通院（22.8%）」「通勤（17.0%）」「買物（16.8%）」目的で利用されている。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3～4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。
- 改善してほしいサービスとしては、「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。

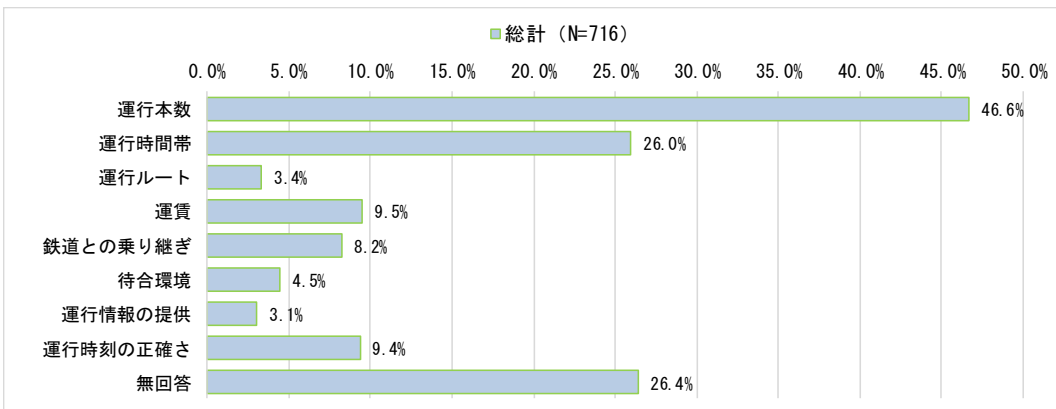
### ■利用目的



### ■利用頻度



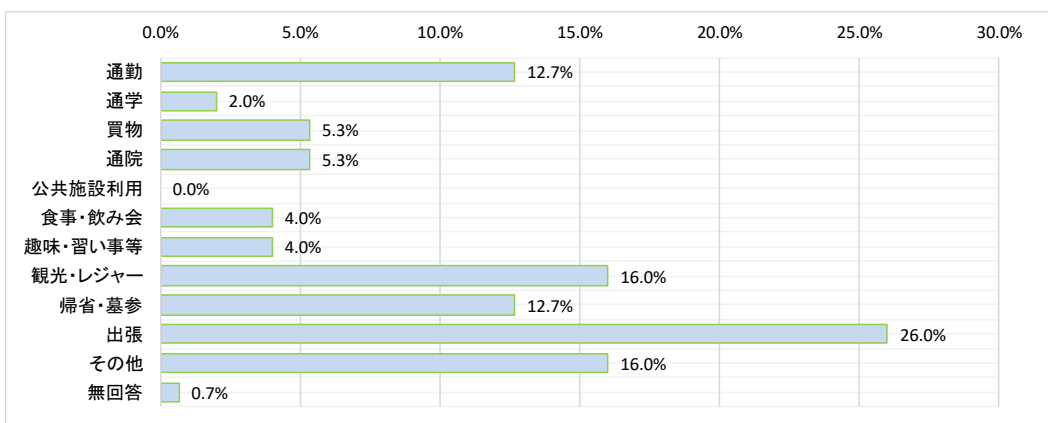
### ■改善してほしいサービス



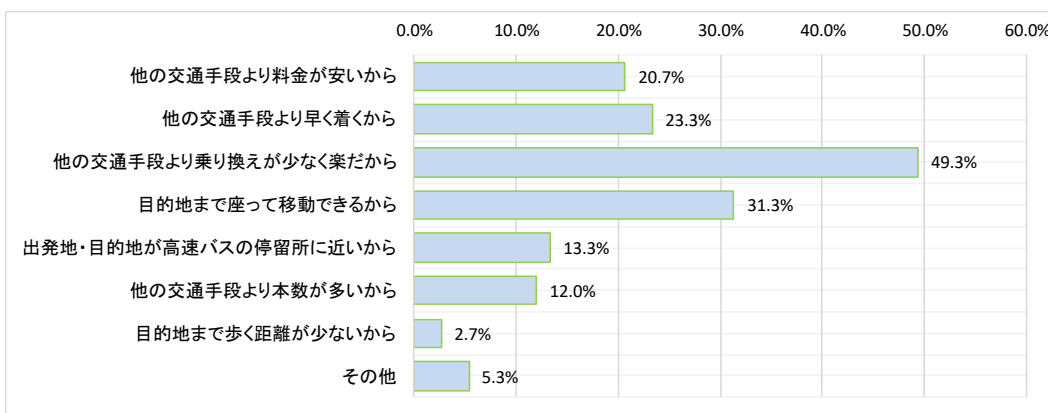
### ③高速バス利用者調査

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

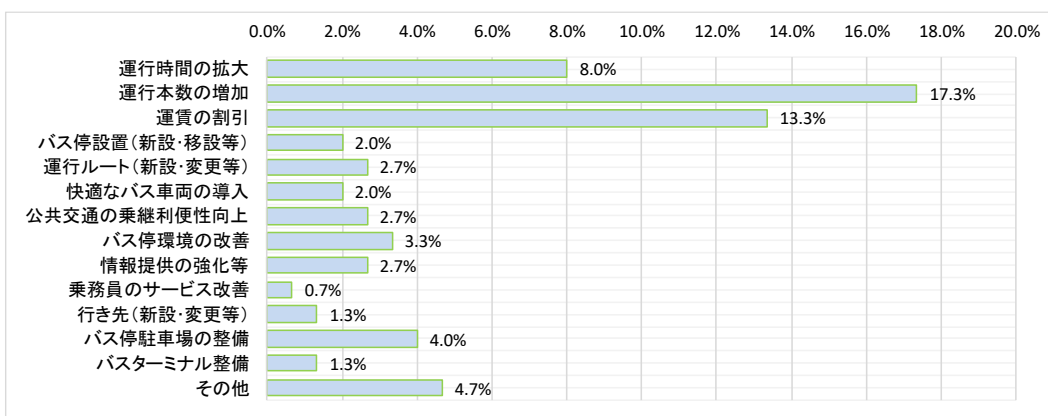
#### ■利用目的



#### ■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



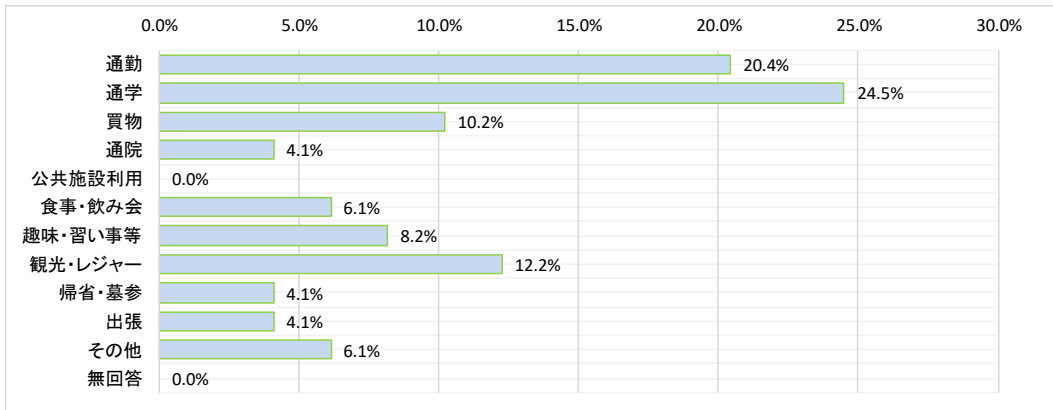
#### ④ 鉄道駅利用者調査

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

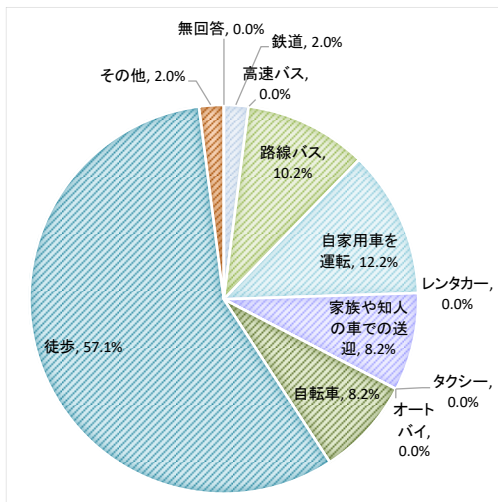
○ 端末交通として「徒歩」の利用が最も多いが、路線バスを利用した乗継ぎも見られる。

○ 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。

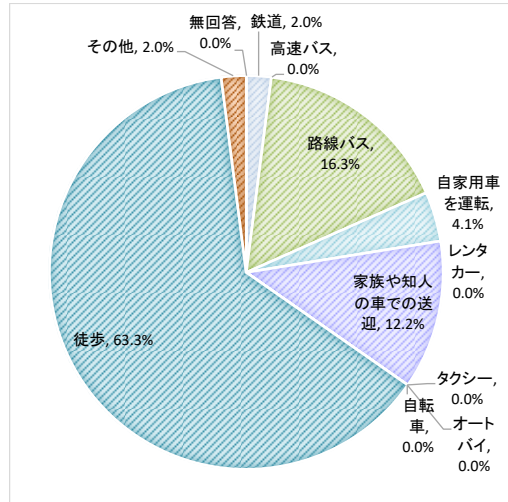
#### ■ 利用目的



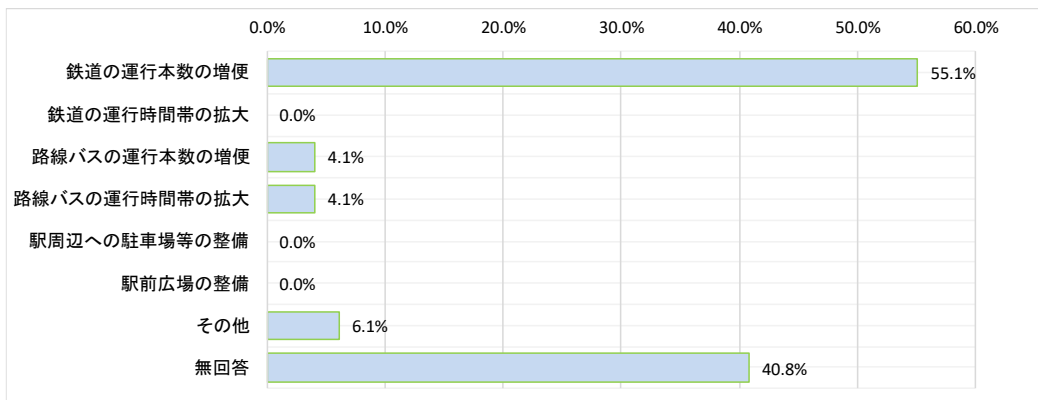
#### ■ 乗車停留所までの端末交通



#### ■ 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

#### ①調査の概要

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

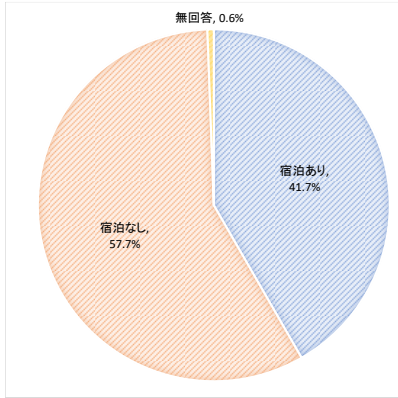
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合があります。

#### ②観光客ニーズの特性

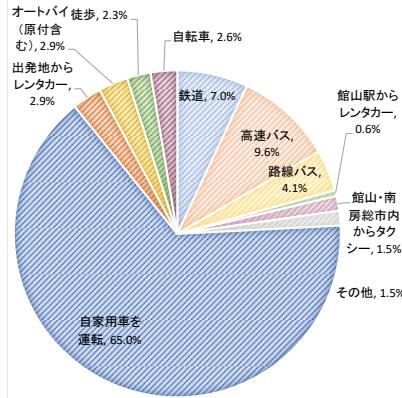
- 本市に訪れる観光客の特性として、3月よりも11月の方が宿泊を伴う旅行者が多く、利用交通手段としては「自家用車を運転」が65.0%（11月）、56.8%（3月）と最も多く、次いで「高速バス」、「鉄道」となっている。
- 春に館山市を訪れる観光客の特徴として、「伊豆大島」（4.7%）に宿泊される方も比較的多くみられた。
- 館山市に公共交通以外の手段で訪問した方のうち、9割以上の方が公共交通での移動を事前に想定しておらず、公共交通利用を考えていた方は全体の1割未満であった。
- 今後、本市の公共交通がより便利に利用しやすくなるには「JR 内房線特急列車の復活・増便」が両調査において最も多く、次いで「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に自家用車利用から公共交通にシフトする可能性について、「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。



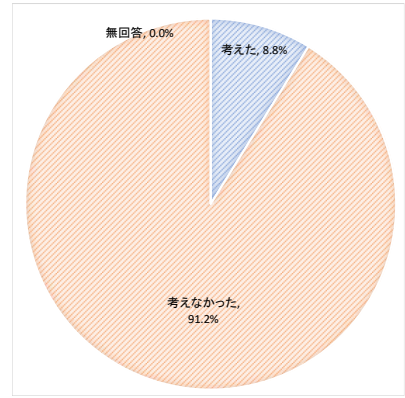
■ 宿泊の有無(11月)



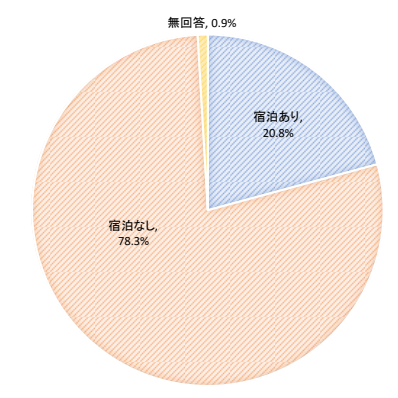
■ 代表交通手段(11月)



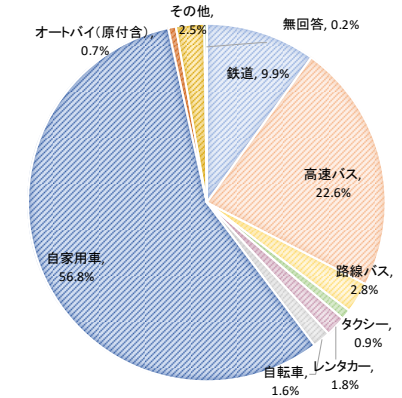
■ 公共交通利用を考えたか(11月)



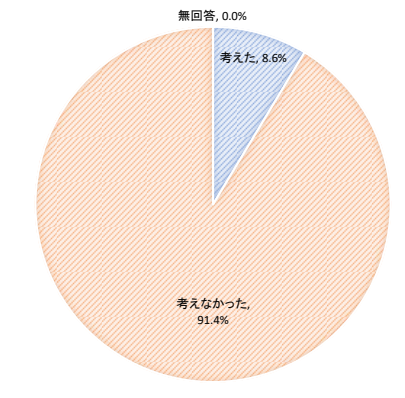
■ 宿泊の有無(3月)



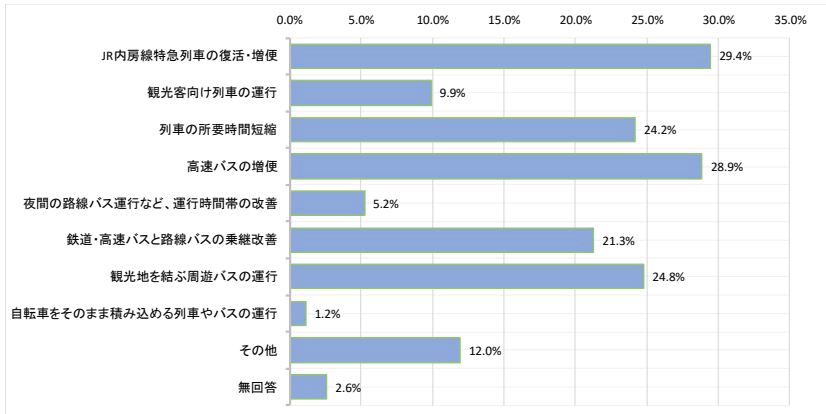
■ 代表交通手段(3月)



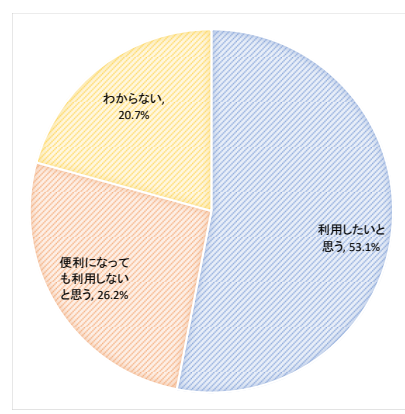
■ 公共交通利用を考えたか(3月)



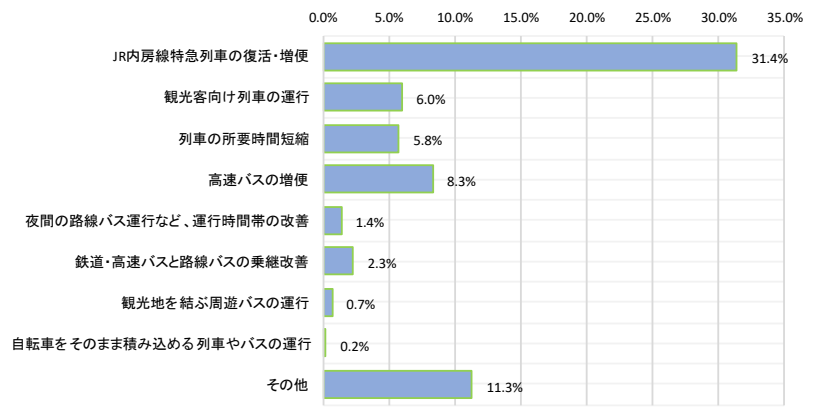
■ 公共交通利便性向上策(11月)



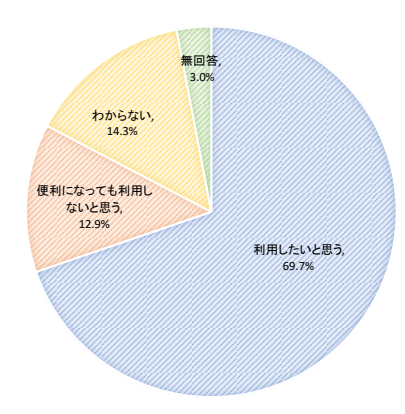
■ 利便性向上時の利用意向(11月)



■ 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

##### ①調査の概要

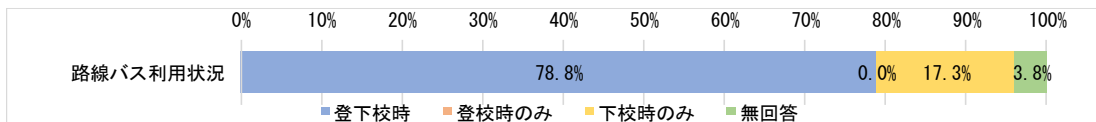
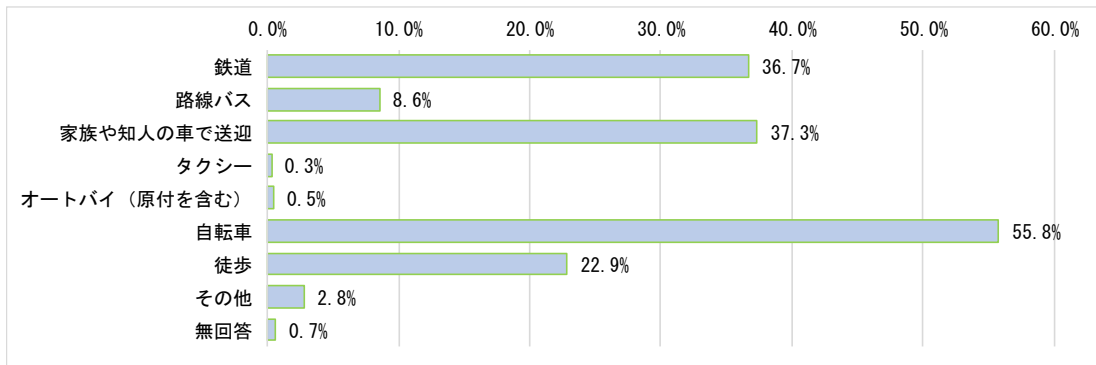
|                 |  |                  |                               |
|-----------------|--|------------------|-------------------------------|
| 調査方法            | ・ 学校に協力依頼し、配布・回収   |                  |                               |
| 調査対象            | ・ 市内3校<br>・ 県立安房高校、県立館山総合高校、私立安房西高校の生徒   |                  |                               |
| 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）<br>・ 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）<br>・ 公共交通を利用しない理由、利用するための条件 |                  |                               |
| 実施時期            | ・ 平成30年11月中旬から下旬   |                  |                               |
| 集計結果<br>(N=回答数) | ・ 安房高校<br>N=234  | ・ 安房西高校<br>N=208 | ・ 館山総合高校<br>N=166<br>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。

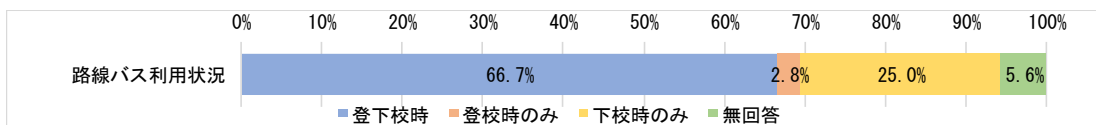
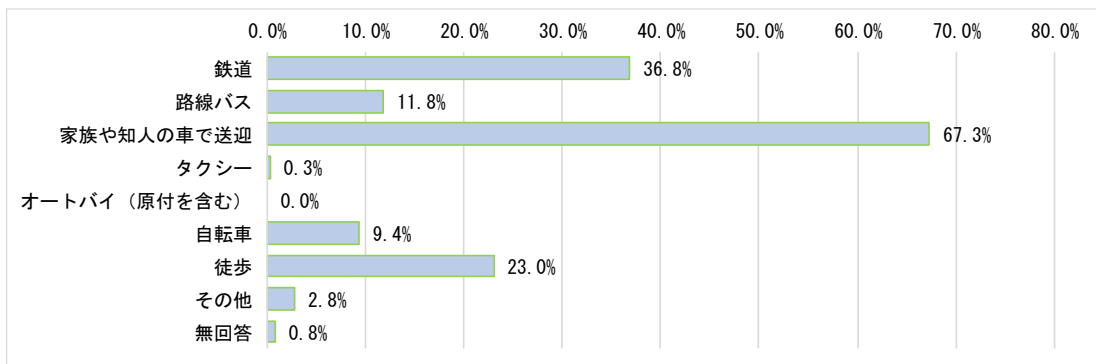
##### ②公共交通利用実態

- 普段の登下校時の交通手段として、「自転車」が55.8%、「家族や知人の車で送迎」が37.3%、「路線バス」が8.6%であり、雨天時になると「自転車」9.4%（46.4ポイント減少）、「家族や知人の車で送迎」67.3%（30.0ポイント増加）、「路線バス」11.8%（3.2ポイント増加）と変容する。
- 路線バス利用の傾向として、登下校時利用が78.8%（雨天時66.7%）と片道利用は少ない傾向にある。
- 鉄道に対する不満として「本数が少ないから」が93.7%と多く、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「利用する」、「時刻や運賃が適切ならば利用する」が35.2%であり、「あまり利用しない」「利用しない」が39.4%であった。
- 館山総合高校の学生に、学校の近くまで登下校の時間帯にバスが走るようになった際の利用意向を聞くと「利用しないと思う」が31.9%と高い数値を占めているが、「利用すると思う」「疲れているときなどに利用すると思う」「天気が悪い日に利用すると思う」と回答した学生は27.0%であり、若干の需要は見られる。

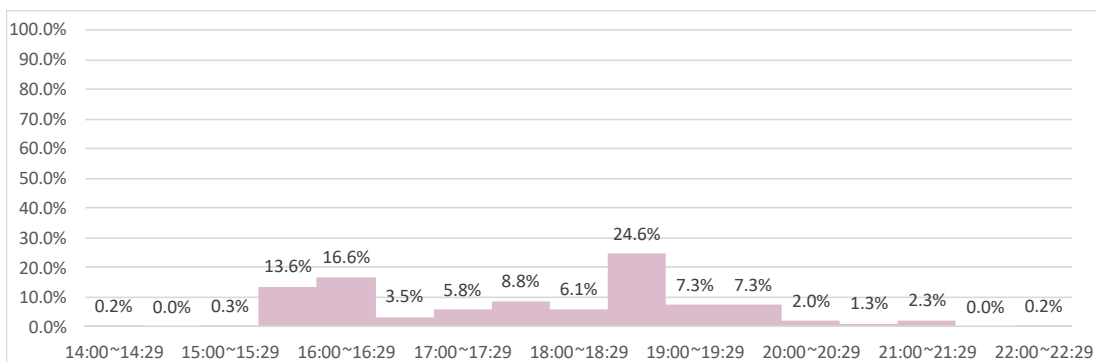
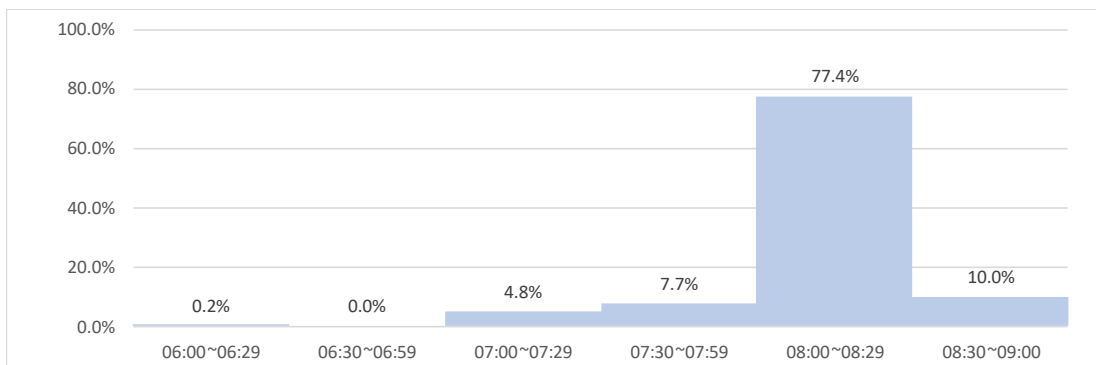
### ■ 普段の登下校時の交通手段



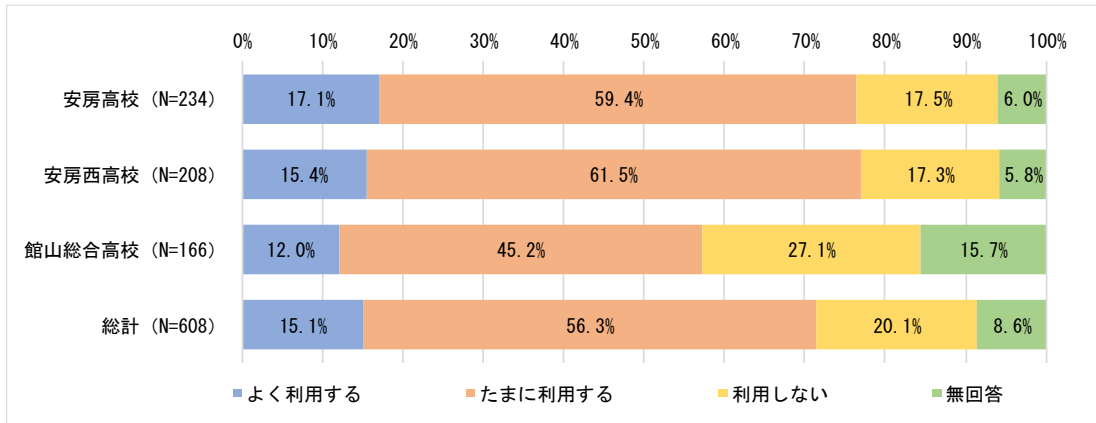
### ■ 雨の日の登下校時の交通手段



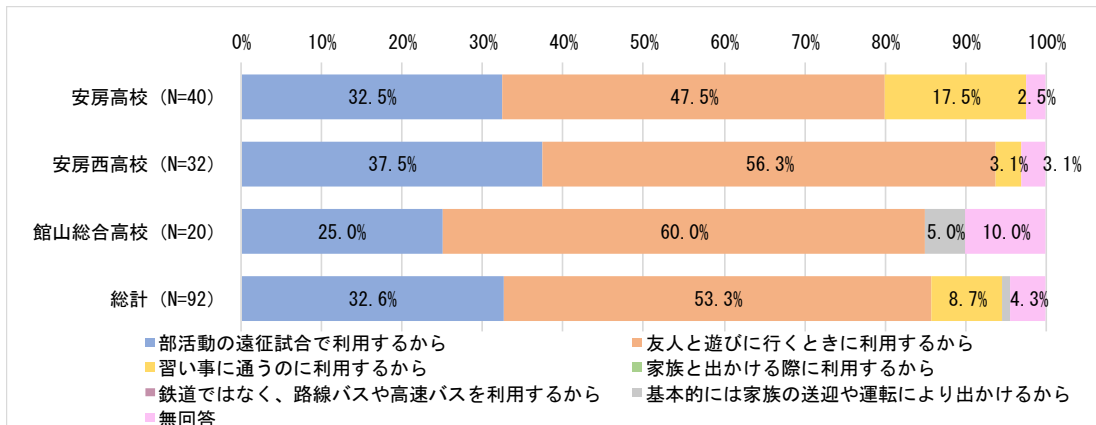
### ■ 登下校の時間帯



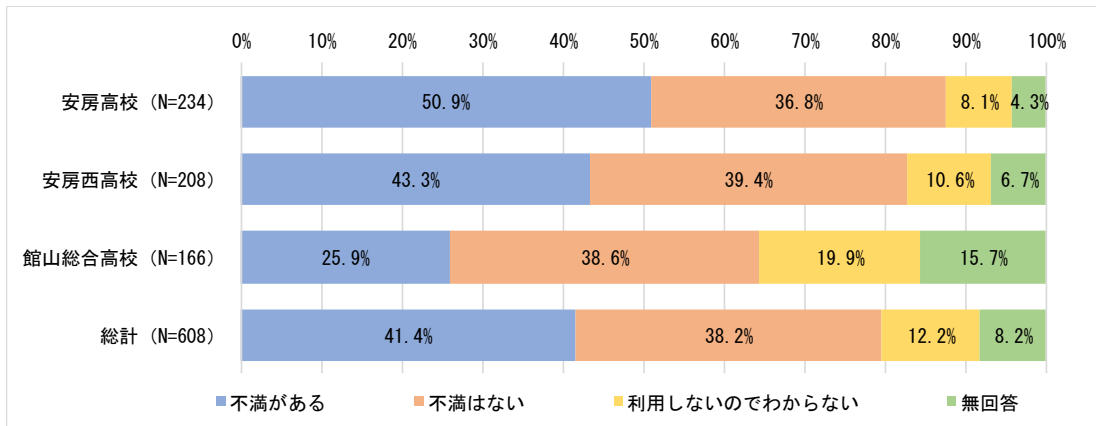
### ■ 通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること



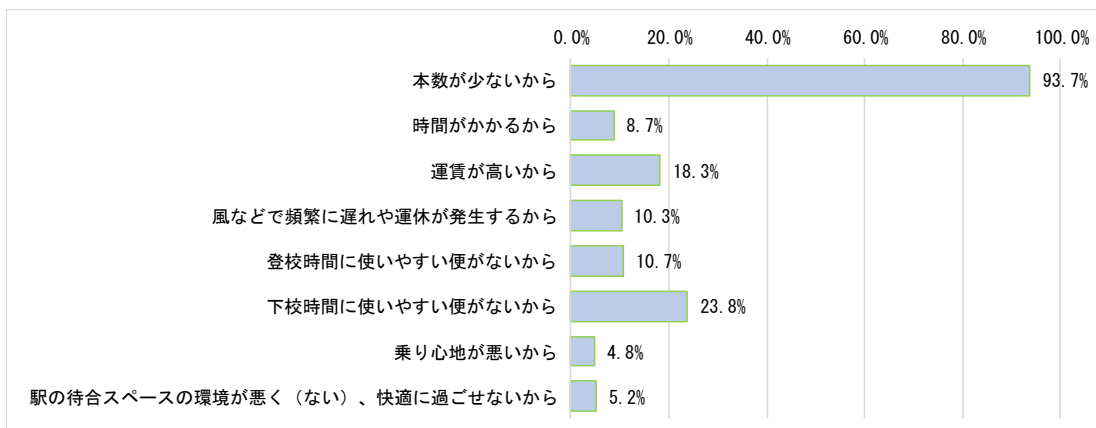
### ■ 通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること（よく利用する理由）



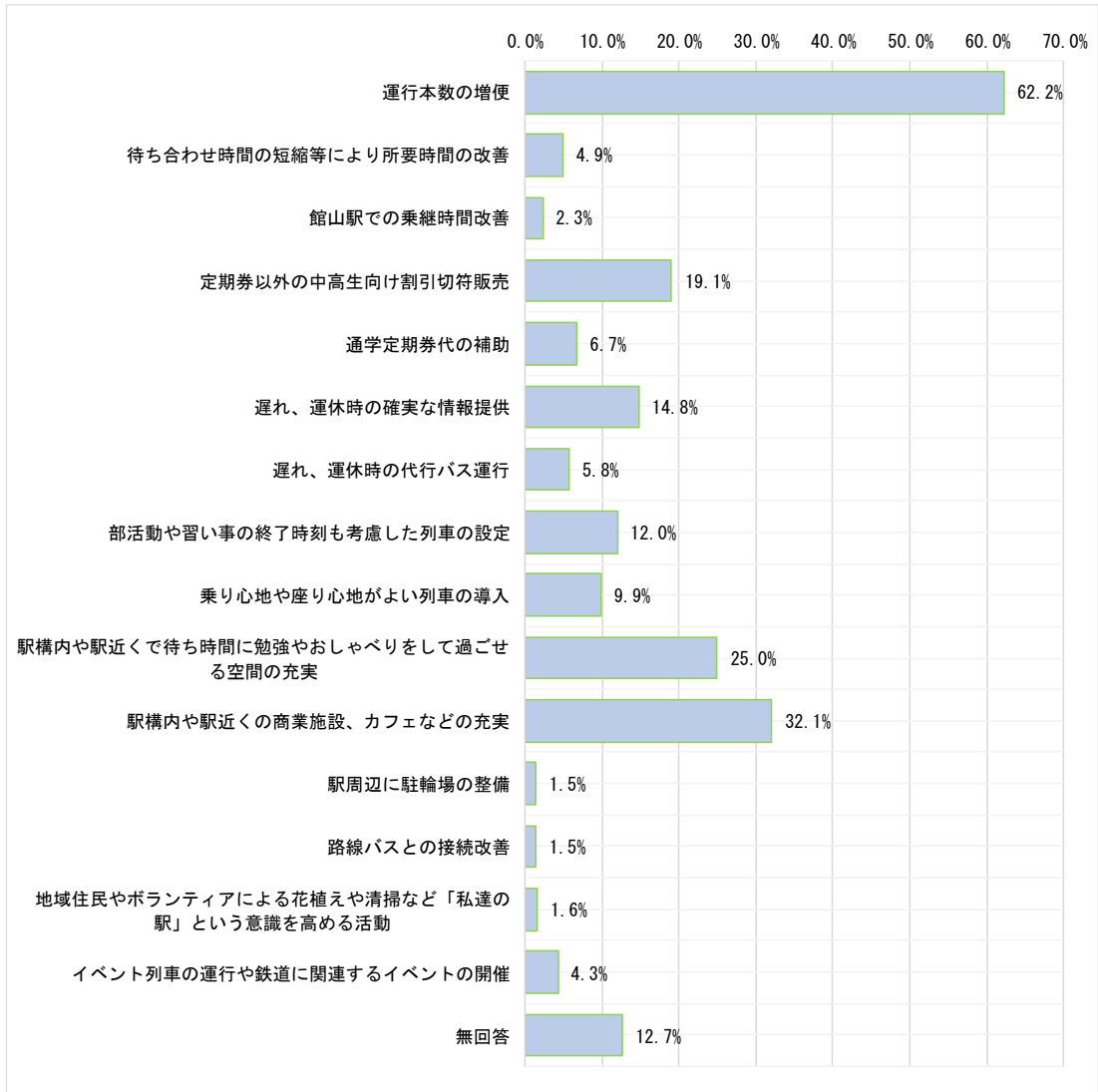
### ■ 鉄道（JR 内房線）に対する不満



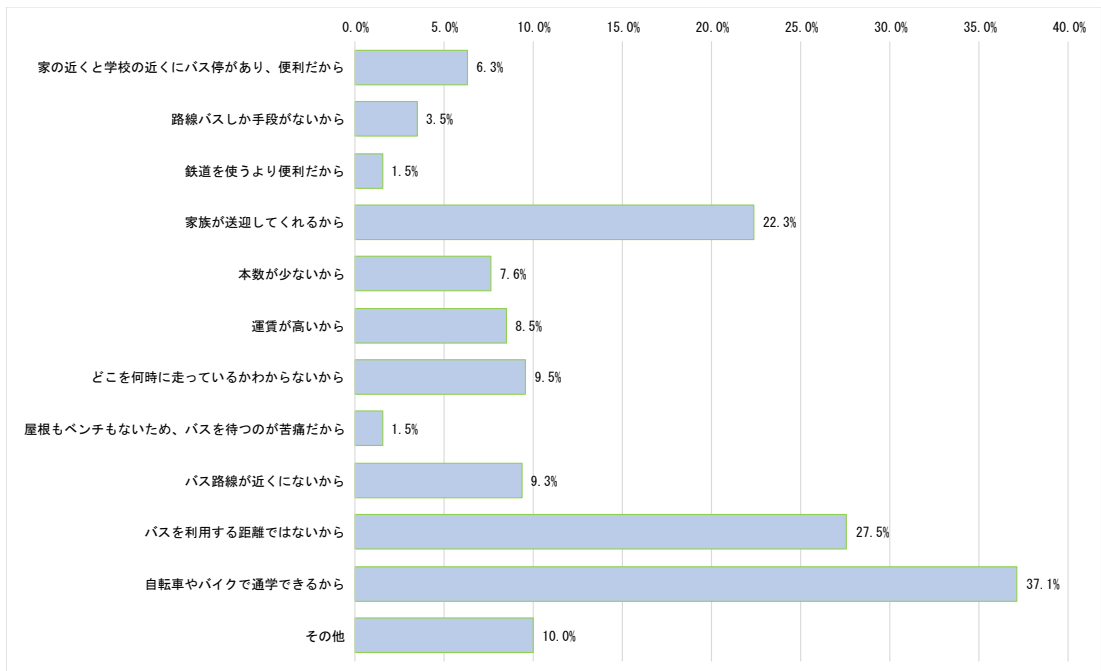
### ■ 鉄道（JR 内房線）に対する不満（不満理由）



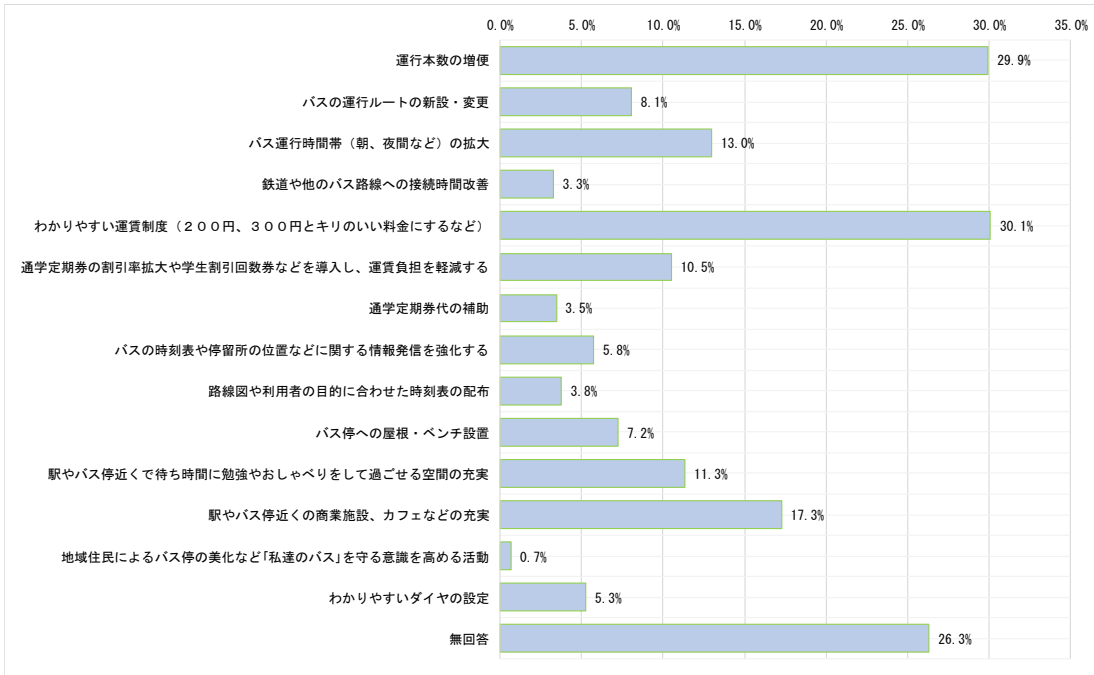
## ■ 鉄道の利用者を増やすための取り組み



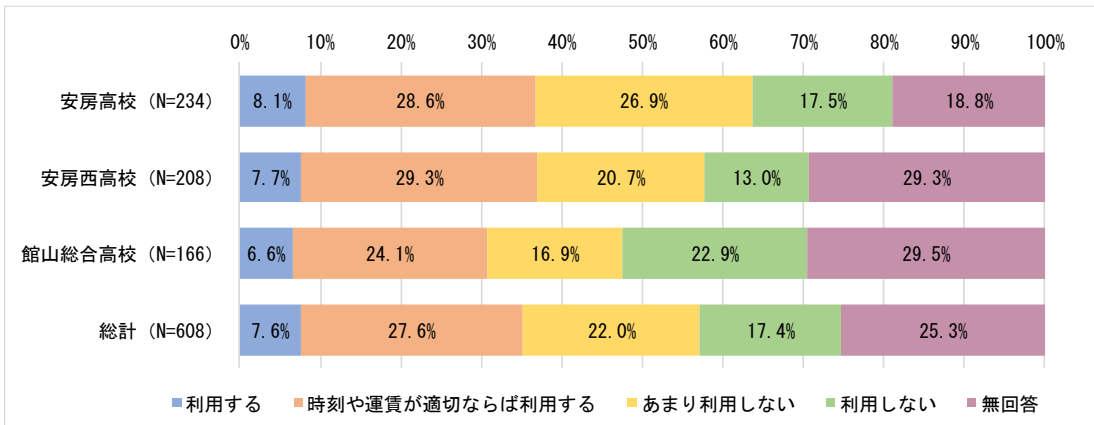
## ■ 通学時に路線バスを利用する、または利用しない理由



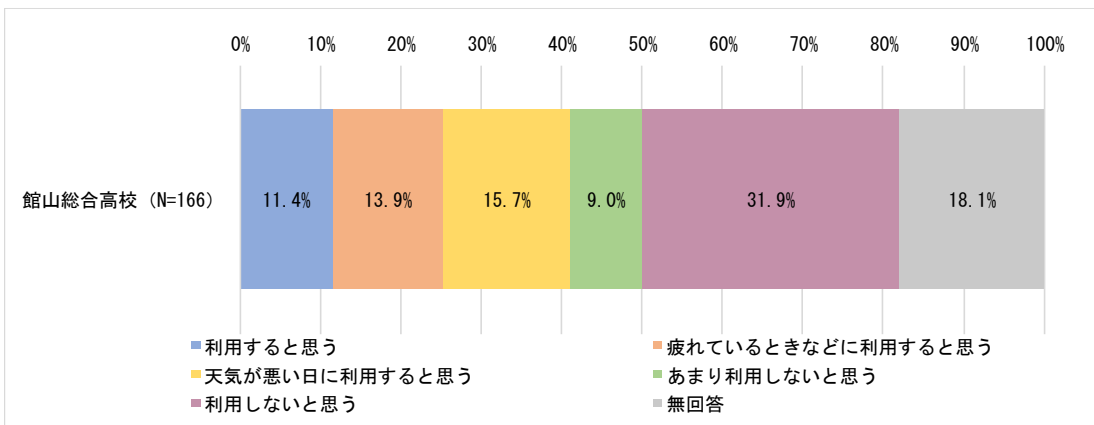
## ■ 路線バスの利用者を増やすための取組



## ■ 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】

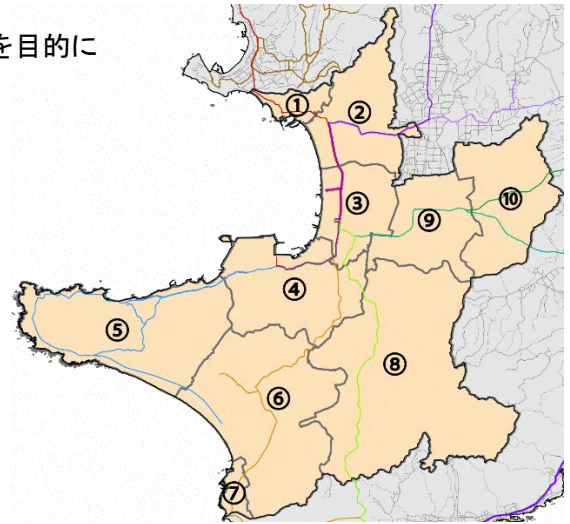


## (5) 地区別座談会

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<br>※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<br>・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 | 平成30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。<br>○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。<br>○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、買物に苦勞するようになった。<br>○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。<br>○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。<br>○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。<br>○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。<br>○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。<br>○東京都シルバーパ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。<br>○観光スポットや宿泊施設が多く、観光客の来訪が多い。<br>○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。<br>○交通が不便で、都会に帰ってしまった移住者もいる。<br>○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。<br>○市役所や南総文化ホール等に行くバスがない。<br>○市街地までタクシーだと5千円程度かかり、バスだけに頼っているのは利便性が保てない。                  |
| ⑧   | 豊房神余<br><small>※豊房・神余・東虹苑で開催</small> | ○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。<br>○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。<br>○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。<br>○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。<br>○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。<br>○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。<br>○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><b>【利用者特性・利用者や市民等から寄せられている声】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul> <p><b>【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】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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)</li> <li>○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。</li> </ul> <p><b>【観光客誘致について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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)</li> <li>○O.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)</li> </ul>  |
| バス事業者   | <p><b>【利用者特性・利用者や市民等から寄せられている声】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul> <p><b>【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】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○高校生を対象にリクルート活動を行っている。</li> </ul> <p><b>【高速バスにおける運行上・経営上の課題点】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○乗務員不足、車両確保。</li> <li>○運行の定時制確保が課題。①館山道の渋滞(特に土休の夕方上り方面)対策。②国道127号線(館山バイパス)那古~富浦IC間の4車線化また、南房総地区観光施設への道路幅員が狭隘。</li> </ul> <p><b>【高速バスにおける今後計画していること】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul> |
| タクシー事業者 | <p><b>【利用者特性・利用者や市民等から寄せられている声】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul> <p><b>【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】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○初乗り距離短縮の運賃改定を予定。</li> </ul> <p><b>【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】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul>  |



(2) 商業施設・医療施設

| 事業者  | 調査概要  |
|------|---|
| 商業施設 | <p><b>【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】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul> <p><b>【公共交通との連携可能性について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○現状、ほとんどが自家用車で来店であるため、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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>   |
| 医療施設 | <p><b>【送迎バスについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○安房地域医療センターでは、透析患者のみで運行は JR バステックに委託している。(車両はノアをリース) 送迎バスの稼働率は 90%を超えている。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul> <p><b>【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】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○本数が少ない。停留所が遠い。</li> <li>○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。</li> </ul> <p><b>【市の公共交通について、ご意見やご要望、ご提案】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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と考える。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul> |

(3) その他関係団体

| 事業者              | 調査概要   |
|------------------|--|
| 宿泊施設             | <p><b>【送迎サービスについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○以前はグループの各宿泊施設がバラバラに送迎していたが、最近、グループで送迎サービス（チェックアウト時）を一本化。10時20分に千里の風を出発し、花しぶき、森羅を経由して館山駅まで向かう便を運行している。ルート途中の観光施設等で途中下車することは可能である。（下車後の移動手段は利用客各自となる）</li> </ul> <p><b>【公共交通に対する要望について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>   |
| 福祉関係団体           | <p><b>【送迎サービスについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○車両の保有台数は2台で、1日1予約の利用。</li> <li>○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。</li> <li>○2日連続では借りられない。</li> <li>○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。</li> <li>○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、将来的には重な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。</li> </ul> <p><b>【高齢者や子育て世代からの移動に関する要望】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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）</li> </ul> <p><b>【福祉分野からみた公共交通の課題】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> </ul> |
| NPO 団体<br>(おせっ会) | <p><b>【移住された方からの公共交通に関する意見】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○基本的には「公共交通が不便」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。</li> </ul> <p><b>【市の公共交通への提言や期待について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○田舎ならではのシステムがあるのが良いと考える。例えば、二次交通に三次交通を加えて考えると、市内交通の考え方がシンプルに効率よくなるのではないか。また、市内交通の弱体化により富崎、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。</li> </ul>  |
| 館山市観光協会          | <p><b>【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】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○館山からフラワーライン通り抜ける路線が欲しい<br/>例) 館山⇄フラワーライン⇄相浜 (1日4本)</li> </ul> <p><b>【アクセスが難しく、案内等に苦慮する施設】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○観光施設：洲崎灯台・洲崎神社・館山ファミリーパーク・アロハガーデンたてやま</li> <li>○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</li> </ul>   |

## 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。
- ・路線バスを利用すると回答した人は、全体の4分の1程度である。

#### 【公共交通利用者アンケート調査】

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

#### 【観光客アンケート調査】

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

#### 【高校生アンケート調査】

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

### ■ 地区別座談会

#### 【座談会総括】

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

### ■ 上位・関連計画

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

### 地域公共交通の課題

#### 課題1

まちづくりや観光振興との連携による公共交通の活性化

#### 課題2

地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組み

#### 課題3

過度な自家用車利用の抑制と利用促進による公共交通の維持

#### 課題4

将来の自家用車の運転に不安を抱えている高齢者の足の確保

#### 課題5

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

|   |
|---|
| <b>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</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・総合戦略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し、まちづくりの展開に合わせた適切な交通網の構築が必要である。</li><li>・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、魅力的な公共交通網を構築することで、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。</li><li>・館山病院や館山警察署の移転計画をはじめとする将来の公共施設等の移転や、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。</li></ul>                        |
| <b>②地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組み</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・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り組みの検討を行う必要がある。</li></ul>   |
| <b>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</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・市民の日常の移動手段のほとんどは自家用車による移動であり、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。</li><li>・「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。</li></ul>                            |
| <b>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</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li></ul>  |
| <b>⑤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</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>・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。</li><li>・特に南房総市とは生活圈を共にし、ほとんどのバス路線が2市にまたがって運行されていることなどから、南房総市の公共交通政策と十分に連携し整合のとれた計画とすることが重要である。</li></ul> |

## (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7つの基本方針を設定する。

### ○基本理念

1. 地域で支えあい、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークをつくる
2. 地域の魅力を満喫できるような観光二次交通を充実させることで、衰退傾向の公共交通を下支えする

※「★」印をつけた3つの基本方針：重点的に取り組む分野とする。

基本方針1 ★市街地における回遊性の向上

基本方針2 隣接自治体との広域的な連携の推進

基本方針3 ★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4 ★観光二次交通の整備・確保

基本方針5 高齢者等支援制度の確立

基本方針6 公共交通を利用しやすい環境の整備

基本方針7 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

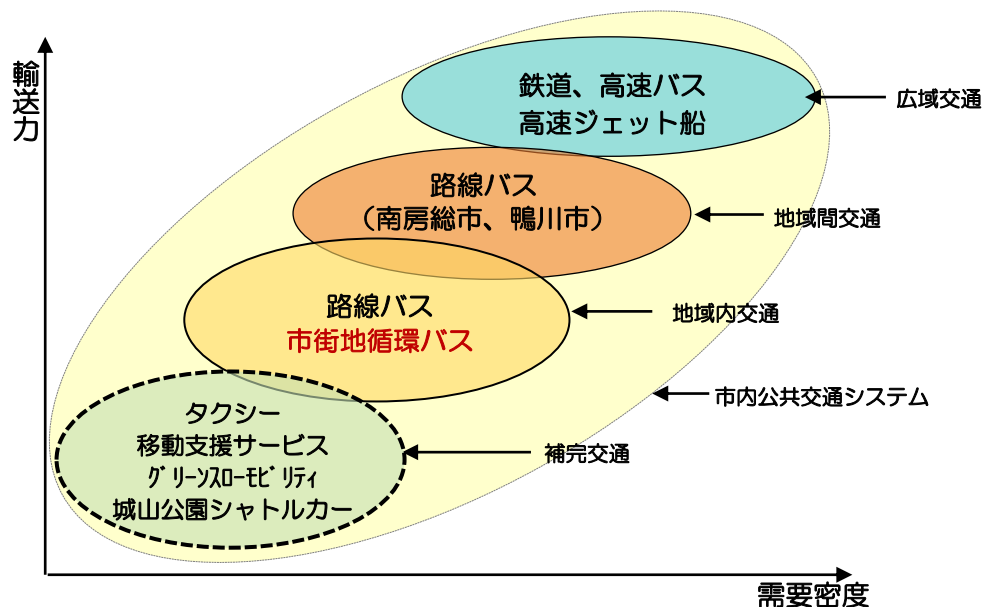
館山市の公共交通ネットワークの方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通（鉄道・高速バス）、館山駅から放射状に延びる地域間路線（路線バス）、地域内路線及び補完交通システムの4段階に機能分担を図る。

交通結節点としては、館山駅・“渚の駅”たてやまに加え、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させ、利便性向上と効率的な運行を目指す。なお、公共交通ネットワークの検討に当たっては、生活圏を共にし、定住自立圏構想に共に取り組む予定の南房総市と緊密に連携し、検討・事業実施を図る。

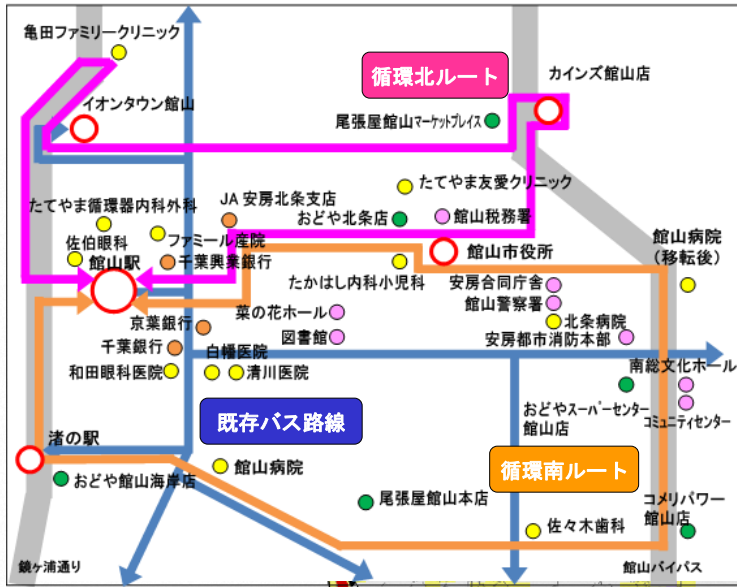
#### ■地域公共交通システムの機能分担

| 機能分類   |                    | 性格・役割  |  |
|--------|--------------------|--|--|
| 広域交通   | 鉄道<br>高速バス<br>海上交通 | ○都市間連絡の骨格となる広域公共交通軸<br>○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応                                | ○JR 内房線<br>○高速バス<br>○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<br>○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応                        | ○路線バス<br>(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<br>○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<br>○広域交通への接続、地域間路線を補完 | ○路線バス<br>(洲の崎線)<br>○新しい交通システム<br>(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<br>○新しい交通システム<br>(グリーンローモビリティ)<br>○城山公園シャトルカー<br>○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<br>○渚の駅<br>○館山市役所<br>○館山病院（移転先）<br>○安房地域医療センター<br>○イオンタウン館山 等 |

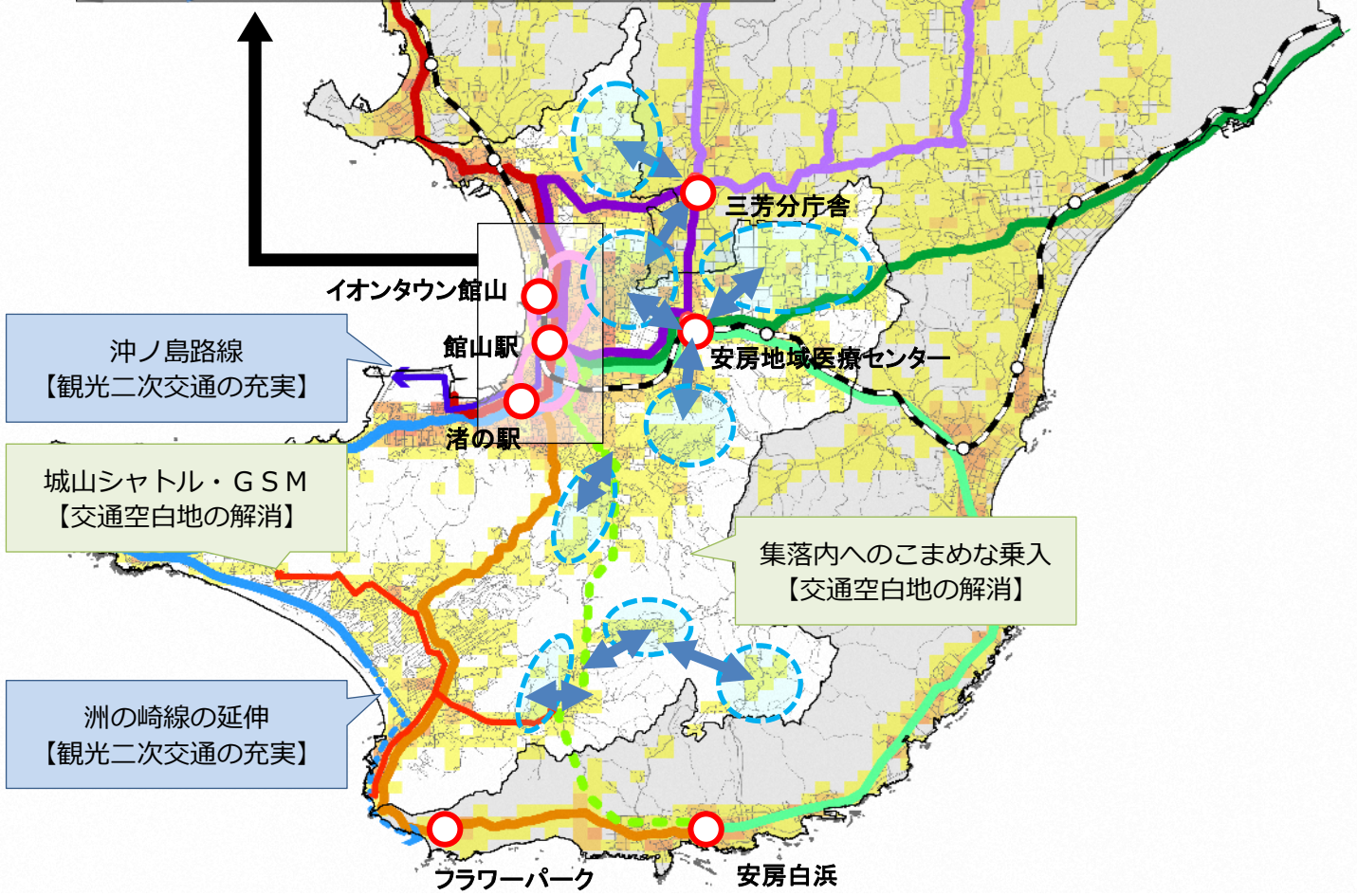
■輸送力と需要密度との関係による市内各公共交通の位置付け



■公共交通網将来イメージ



循環バス・路線再編  
【市街地の回遊性向上】



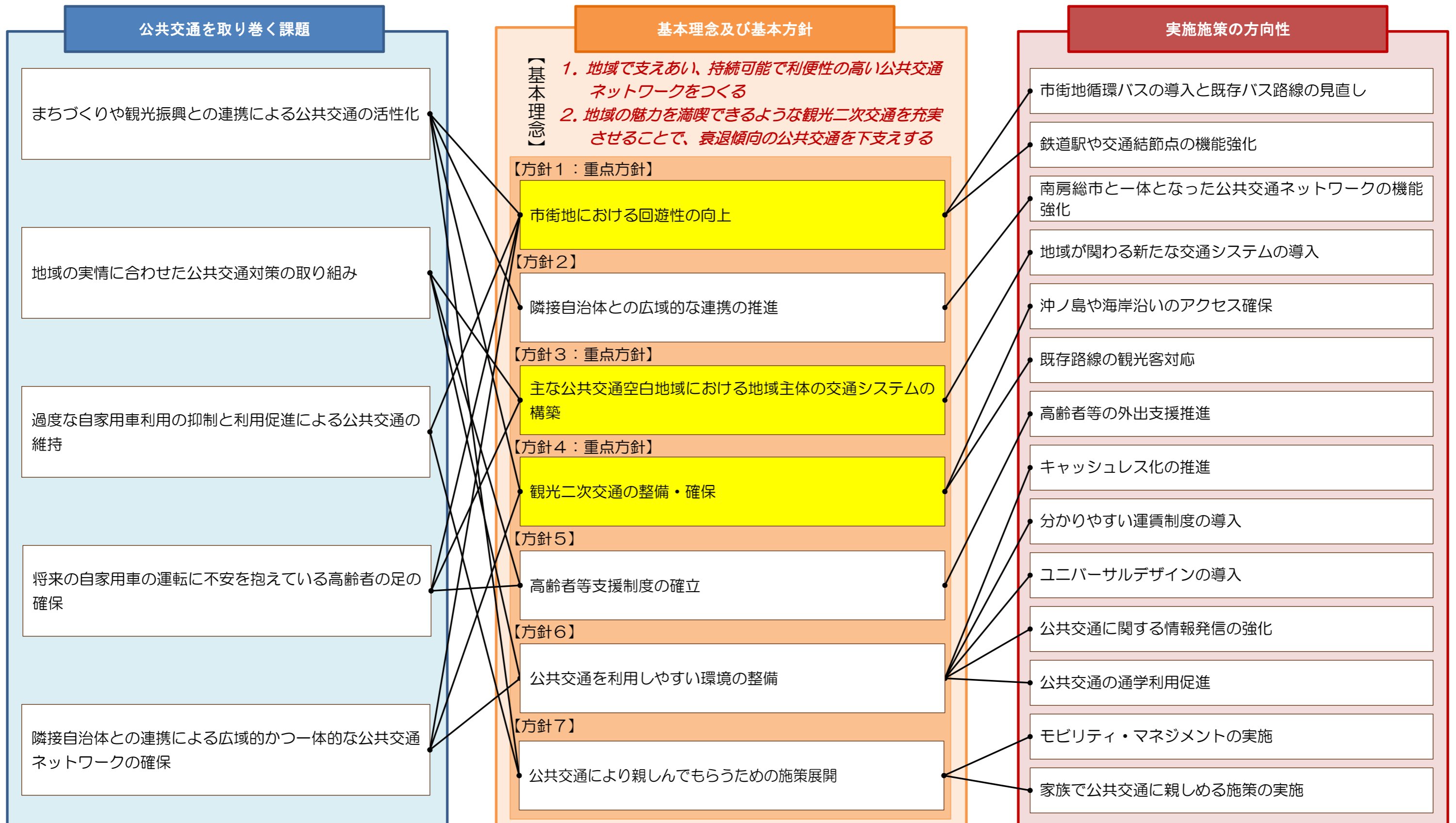
凡例

|            |     |   |       |   |           |
|------------|-----|---|-------|---|-----------|
| ○          | 鉄道駅 | — | 市内線   | — | 循環バス路線    |
| —          | 鉄道  | — | 洲の崎線  | — | (仮称)館山三芳線 |
| 250m人口メッシュ | —   | — | 南房洲本線 | — | 沖ノ島路線     |
| 1 - 50人    | —   | — | 豊房線   | — | 城山シャトルの活用 |
| 51 - 100人  | —   | — | 千倉線   | — |           |
| 101 - 250人 | —   | — | 館山鴨川線 | — |           |
| 251 - 500人 | —   | — | 丸線    | — |           |
| 501人以上     | —   | — | 平群線   | — |           |

|   |           |
|---|-----------|
| ○ | 交通結節点     |
| ⋯ | 新たな交通システム |

## 8. 基本方針に基づく施策の方向性





## 9. 事業及び実施主体

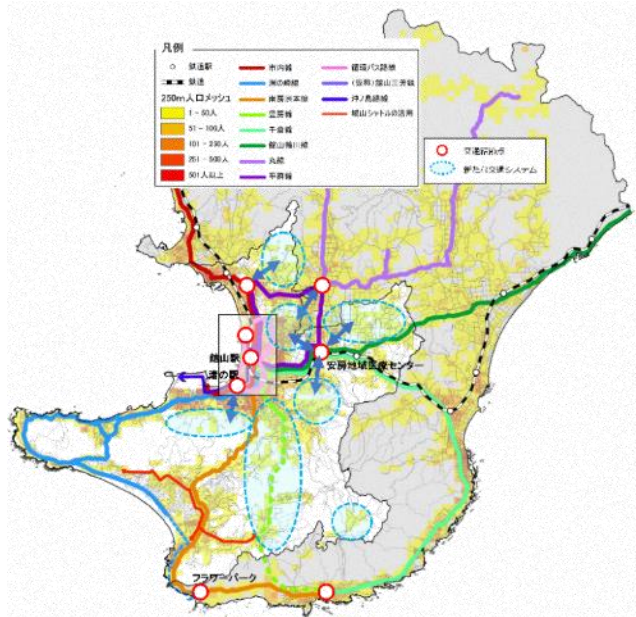
### (1) 目標を達成するための実施施策の概要

| 基本方針  | 施策の方向性                                  | 施策                                |
|---|---|-----------------------------------|
| 【基本方針1】重点方針<br>市街地における回遊性の向上                | 《施策の方向性1》<br>市街地内及び地域間をつなぐ公共交通の機能強化     | ①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》<br>鉄道駅や交通結節点の機能強化             | 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）   |
|   |   | ③集客施設等におけるバス待ち環境の整備               |
|   |   | ④館山駅における鉄道・バス等との接続改善              |
|   |   | ⑤JR内房線の無人駅の利活用                    |
| 【基本方針2】<br>隣接自治体との広域的な連携の推進                 | 《施策の方向性3》<br>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 | ⑥平群線・丸線の見直し                       |
|   |   | ⑦白浜千倉館山線の見直し                      |
|   |   | ⑧高速バスの活用とパークアンドライド駐車場の整備          |
|   |   | ⑨住民ニーズに応じた豊房線再編見直しの実施             |
| 【基本方針3】重点方針<br>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》<br>地域が関わる新たな交通システムの導入         | ⑩ラストワンマイル対策のための新モビリティ導入検討         |
|   |   | ⑪自動運転車両の導入研究                      |
|   |   | 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4】重点方針<br>観光二次交通の整備・確保                 | 《施策の方向性5》<br>沖ノ島や海岸沿いのアクセス確保            | ⑬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6》<br>既存路線の観光客対応                 | 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5】<br>高齢者等支援制度の確立                      | 《施策の方向性7》<br>高齢者等の外出支援推進                | ⑮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  |
| 【基本方針6】<br>公共交通を利用しやすい環境の整備                 | 《施策の方向性8》<br>キャッシュレス化の推進                | ⑯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9》<br>分かりやすい運賃制度の導入              | ⑰バスやタクシー車両のバリアフリー化促進              |
|   |   | ⑱案内表示等の多言語化推進                     |
|   | 《施策の方向性10》<br>ユニバーサルデザインの導入             | ⑲Google Map等におけるバス・鉄道時刻等の情報発信強化   |
|   |   | ⑳MaaSに関する取組着手                     |
|   |   | ㉑南房総市と連携したバス路線マップの製作              |
| 《施策の方向性11》<br>公共交通に関する情報発信の強化               | ㉒通学時の公共交通・スクールバス活用推進                    |                                   |
|   | ㉓官公庁でのノーマイカーデーの実施                       |                                   |
| 【基本方針7】<br>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12》<br>公共交通の通学利用促進               | ㉔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        |
|   |   | ㉕家族で楽しめるバスや鉄道の乗り方教室の開催            |
|   | 《施策の方向性13》<br>モビリティ・マネジメントの実施           | ㉖ファミリー向け割引制度等の導入                  |
|   |   | 《施策の方向性14》<br>家族で公共交通に親しめる施策の実施   |

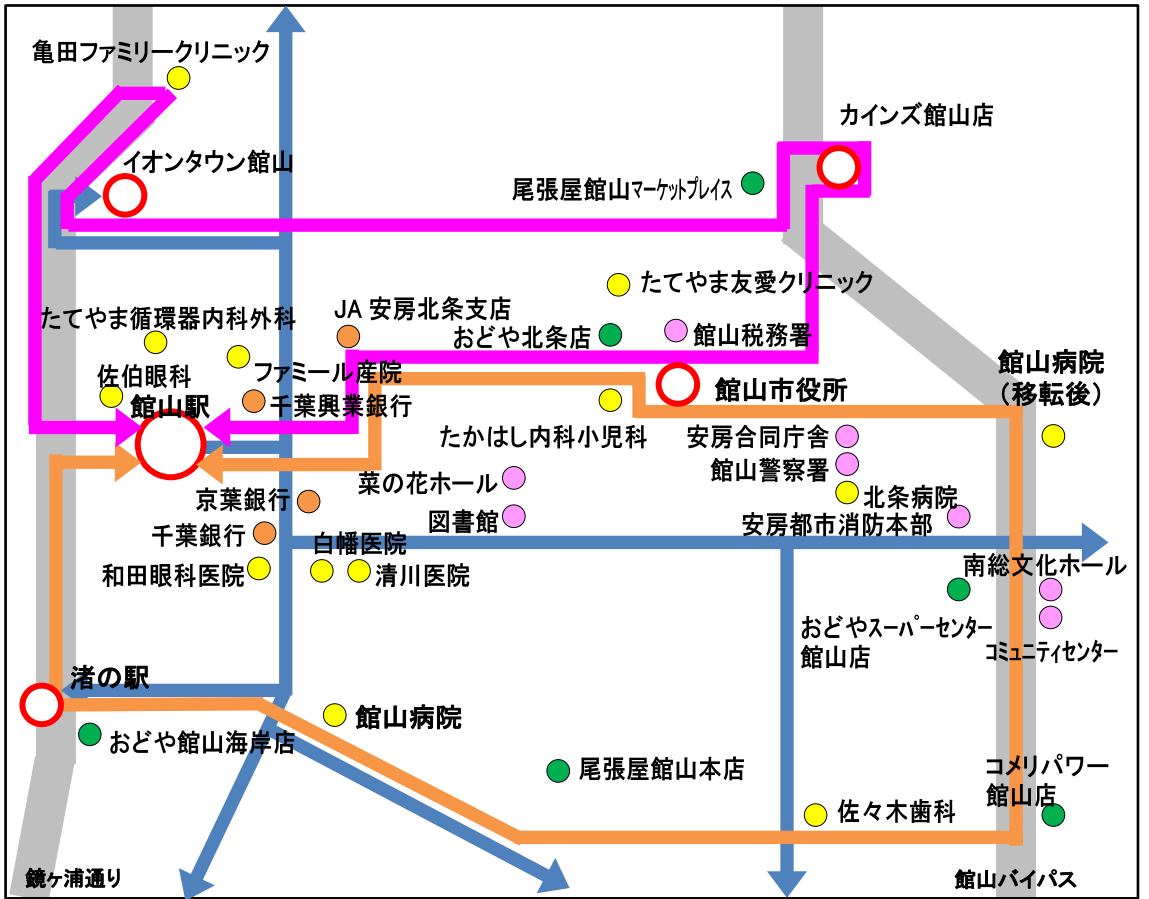
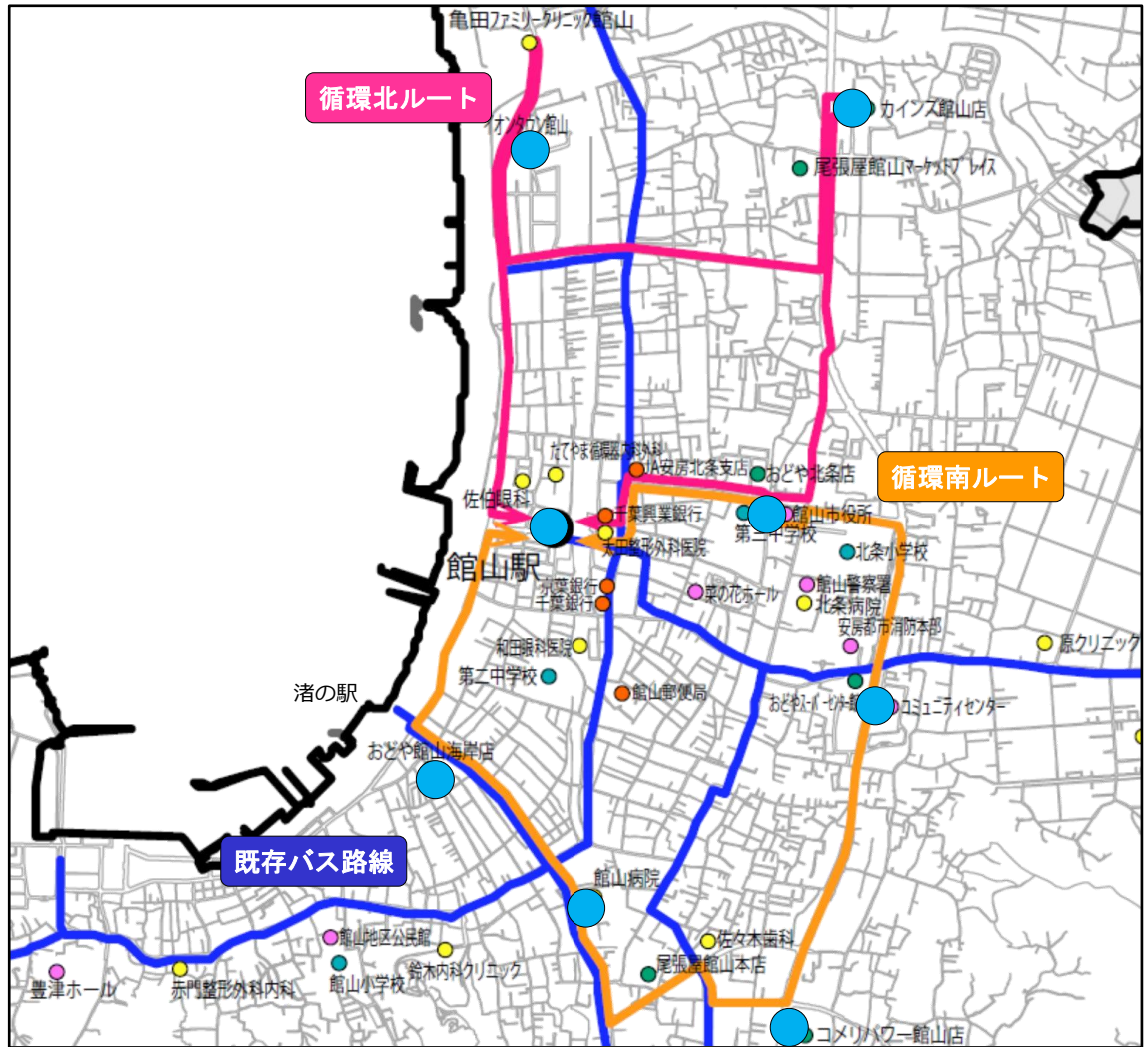
## (2) 施策事業の概要

|             |                                   |
|-------------|-----------------------------------|
| <b>施策 1</b> | <b>市街地循環バスの導入と既存バス路線の見直し</b>      |
|             | 【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】</p> <p>① 循環バスの運行検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>※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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>【実証運行概要案】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">系統</td> <td>①北回り（6.3km：館山駅～市役所～カインズ～イオン～館山駅）<br/>②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 人乗り通勤車）</td> </tr> </table> <p>② 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"> <li>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～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の医療センター振り向け等を検討し、利用者ニーズに合わせ、分かりやすさを重視した見直しを同時に行うこととする。</li> <li>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⑬」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。</li> <li>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。</li> </ul> | 系統 | ①北回り（6.3km：館山駅～市役所～カインズ～イオン～館山駅）<br>②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 人乗り通勤車） |
| 系統    | ①北回り（6.3km：館山駅～市役所～カインズ～イオン～館山駅）<br>②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 人乗り通勤車）   |    |  |    |                       |      |             |     |        |     |                |



【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 |
|      | ①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 |      |
| 実施時期 | ②市内線、洲の崎線のルート見直し                 | 事業計画策定 | 実証運行<br>結果検証 |      |      | 本格運行 |      |

|            |                                       |  |  |  |  |  |  |
|------------|---------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>施策2</b> | <b>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）</b> |  |  |  |  |  |  |
|            | 【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

〇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】**

① 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。

② 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 |
|      | ① 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） |      |      |      |      |
|      | ② 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） |      |      |      |      |

|            |                           |  |                |  |  |  |  |
|------------|---------------------------|--|----------------|--|--|--|--|
| <b>施策3</b> | <b>集客施設等におけるバス待ち環境の整備</b> |  |                |  |  |  |  |
|            | 【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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>  |  |  |  |  |  |  |
|       | <p style="text-align: center;"><b>【他都市におけるバス待合空間整備の取組み事例】</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 65%;"> <p><b>■埼玉県・「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度</b><br/> 埼玉県では公共交通を利用しやすくすることで誰もが<br/> 出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、官民<br/> が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人<br/> がつながる～」事業に取り組んでいる。<br/> 対象施設は商店、コンビニエンスストア、病院、金融機<br/> 関、公共施設等</p> <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<br/> 内）<br/> ※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）<br/> ※ベンチや椅子を設置</p> <p><b>■横浜市：コンビニエンスストアと連携した待合スペース</b><br/> コンビニエンスストアのイートインコーナ<br/> ーをバスの待合スペースとして開放してお<br/> り、タブレット型バス接近表示機を設置し、バ<br/> スの運行状況を提供している。</p> <p><b>■八戸市：店舗の風除室を活用した待合環境</b><br/> 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<br/> 用者が休憩できる環境が整備されている。</p> </div> <div style="width: 30%; text-align: center;">  <br/><br/>  <br/><br/>  </div> </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 |
|      | ①集客施設等における<br>バス待ち環境の整備              | <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border-bottom: 2px solid black; width: 100%;"></div> <div style="margin: 0 5px;">→</div> </div> <p style="text-align: center;">整備について協議・検討（協議がととのえば事業実施）</p> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="border-bottom: 2px solid black; width: 100%;"></div> <div style="margin: 0 5px;">→</div> </div> <p style="text-align: center;">市役所にバス停整備</p> |      |      |      |      |      |

|             |                            |                |
|-------------|----------------------------|----------------|
| <b>施策 4</b> | <b>館山駅における鉄道・バス等との接続改善</b> |                |
|             | 【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 |

○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。

○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。

【施策事業】

① 高速バス・鉄道と路線バスの接続改善

- 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。

② 路線バス同士の接続改善

- 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②」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。

③ 乗継情報の発信強化

- 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、「どの便に乗り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 17、18」の各事業とも連携させ、効果的な情報発信を目指す。

■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

平成31年3月16日改正

| 【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 |    |  |
|                      | 内房線上り到着時刻 | 8:00 | 11:24 | 14:42              | 17:12 |    |  |
| 館山市街地                | 館山駅       | 8:15 | 12:00 | 16:00              | 18:00 |    |  |
| 館山郵便局(六軒町本通り)        | 千ネマ通り     |      |       |                    |       |    |  |
| 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 |    |  |
|                      | 南         | 8:19 | 12:04 | 16:04              | 18:04 |    |  |
|                      | 神明神社前     | 8:20 | 12:05 | 16:05              | 18:05 |    |  |
| 館山病院                 | 茶福寺前      | 8:21 | 12:06 | 16:06              | 18:06 |    |  |
| スーパースタジアム            | 南長須賀      | 8:22 | 12:07 | 16:07              | 18:07 |    |  |
| パワーコミ                | 青         | 8:23 | 12:08 | 16:08              | 18:08 |    |  |
| あいクリニック              | 下真倉       | 8:23 | 12:08 | 16:08              | 18:08 |    |  |
| 館山大戸郵便局              | 豊房        | 8:25 | 12:10 | 16:10              | 18:10 |    |  |
|                      | 岡田        | 8:26 | 12:11 | 16:11              | 18:11 |    |  |
|                      | 安房西長田     | 8:27 | 12:12 | 16:12              | 18:12 |    |  |
|                      | 安房中山      | 8:28 | 12:13 | 16:13              | 18:13 |    |  |
|                      | 中山隠       | 8:29 | 12:14 | 16:14              | 18:14 |    |  |
|                      | 上神余       | 8:30 | 12:15 | 16:15              | 18:15 |    |  |
|                      | 安房大倉      | 8:31 | 12:16 | 16:16              | 18:16 |    |  |
|                      | 神余小学校前    | 8:32 | 12:17 | 16:17              | 18:17 |    |  |
|                      | 下神余       | 8:33 | 12:18 | 16:18              | 18:18 |    |  |
|                      | 堰谷        | 8:35 | 12:20 | 16:20              | 18:20 |    |  |
| 白浜港口郵便局              | 松原神社前     | 8:36 | 12:21 | 16:21              | 18:21 |    |  |
|                      | 長尾橋       | 8:37 | 12:22 | 16:22              | 18:22 |    |  |
|                      | 川下        | 8:38 | 12:23 | 16:23              | 18:23 |    |  |
|                      | 花の南望      | 8:39 | 12:24 | 16:24              | 18:24 |    |  |
|                      | 安房横溝      | 8:40 | 12:25 | 16:25              | 18:25 |    |  |
|                      | 野島崎灯台     | 8:41 | 12:26 | 16:26              | 18:26 |    |  |
| 和題医院、おどや白浜店          | 青木        | 8:42 | 12:27 | 16:27              | 18:27 |    |  |
|                      | 安房白浜      | 8:45 | 12:30 | 16:30              | 18:30 |    |  |

|      |                            |      |      |          |          |      |      |
|------|----------------------------|------|------|----------|----------|------|------|
| 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 |
|      | ①鉄道・バス等接続改善                |      |      | 適宜、協議・検討 | ダイヤ改正を実施 |      |      |

|            |                                |  |  |  |  |  |  |
|------------|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>施策5</b> | <b>J R内房線の無人駅（那古船形・九重）の利活用</b> |  |  |  |  |  |  |
|            | 【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       |  |  |  |  |  |  |

○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の不安感や賑わいの低下が懸念される状況である。

○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。

**【施策事業】**

**① 那古船形駅の利活用検討**

- ・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、地域の拠点となるだけでなく、行ってみたいくなるような場づくりを検討していく。

**② 郵便局との機能統合など、駅舎の利活用に向けた検討**

- ・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。

■レトロな駅舎が人気の那古船形駅（平成31年4月1日から無人化）



■鴨川市 江見駅は郵便局との合築駅舎になる予定



事業の概要

|      |                                       |            |                      |      |      |      |      |
|------|---------------------------------------|------------|----------------------|------|------|------|------|
| 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 |
|      | ①那古船形駅の利活用検討                          | 協議・検討<br>→ |                      |      | 事業実施 |      |      |
|      | ②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 |      |      |      |      |



|             |  |  |  |  |  |  |
|-------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>施策 6</b> | <b>平群線・丸線の見直し（三芳分庁舎を中心としたハブ&amp;スポークによる再編）</b> |  |  |  |  |  |
|             | 【基本方針 2】 隣接自治体との広域的な連携の推進                      |  |  |  |  |  |
|             | 《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、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。朝夕の通勤時間帯は、既存ルートである那古地区中心部を通るルートとし、日中の便については、イオン・亀田ファミリークリニックからカインズ・バイパスを経由し、那古健人館にも乗り入れるルートとする。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

既存走行ルート：朝夕は既存ルートを運行させる  
バイパス経由ルート：日中は買物利便性等を考え、商業施設の多いバイパス経由とする

|      |                                  |              |      |      |               |      |      |
|------|----------------------------------|--------------|------|------|---------------|------|------|
| 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 |
|      | ①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 |      |      |

|            |                                      |  |  |  |  |  |  |
|------------|--------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>施策7</b> | <b>白浜千倉館山線の見直し</b>                   |  |  |  |  |  |  |
|            | 【基本方針2】 隣接自治体との広域的な連携の推進             |  |  |  |  |  |  |
|            | 《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。

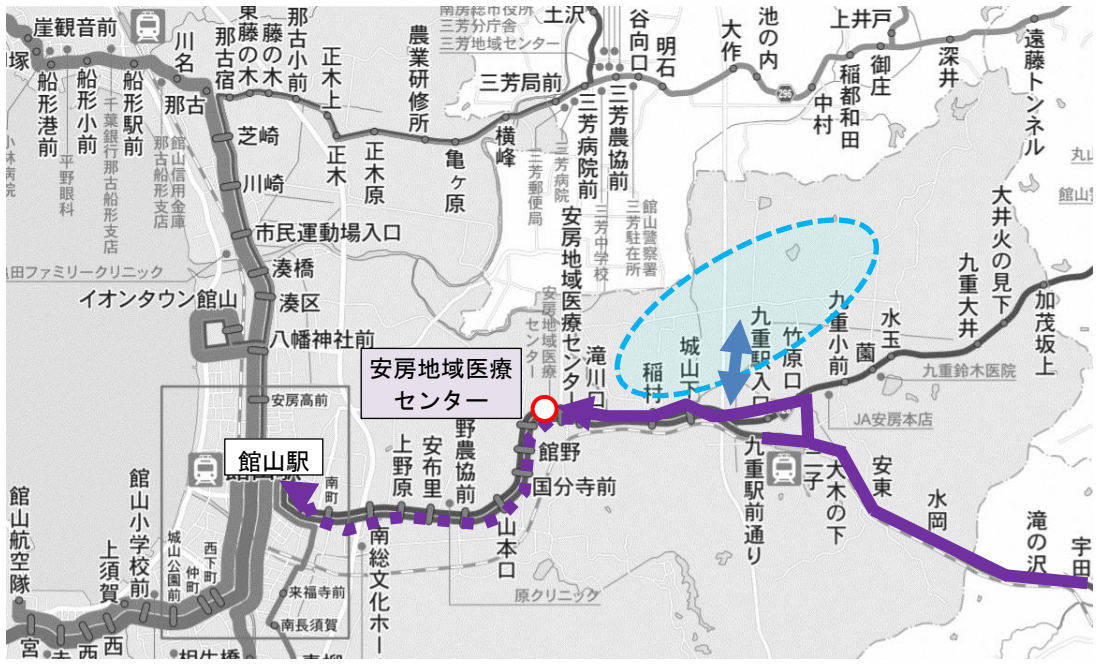
○事業の実施に当たっては、南房総・館山地域公共交通活性化協議会において、南房総市とともに内容検討を行っていく。

【施策事業】

① 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 |
|      | ①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 |      |      |

|             |                                |                            |
|-------------|--------------------------------|----------------------------|
| <b>施策 8</b> | <b>高速バスの活用とパークアンドライド駐車場の整備</b> |                            |
|             | 【基本方針 2】                       | 隣接自治体との広域的な連携の推進           |
|             | 《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>① 「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"> <li>・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。</li> </ul> <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: 20px;"> <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>② 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> | 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 | <p>①バス事業者（事業実施）、館山市・南房総市（連携協力）</p> <p>②館山市（事業実施）、バス事業者（連携協力）</p> |
|------|--|

|      |   |      |                          |                          |      |      |      |
|------|---|------|--------------------------|--------------------------|------|------|------|
| 実施時期 | 施策事業  | 2020 | 2021                     | 2022                     | 2023 | 2024 | 2025 |
|      | ① 「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） |                          |      |      |      |
|      | ②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 3】 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】

① 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②や③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。

② 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。



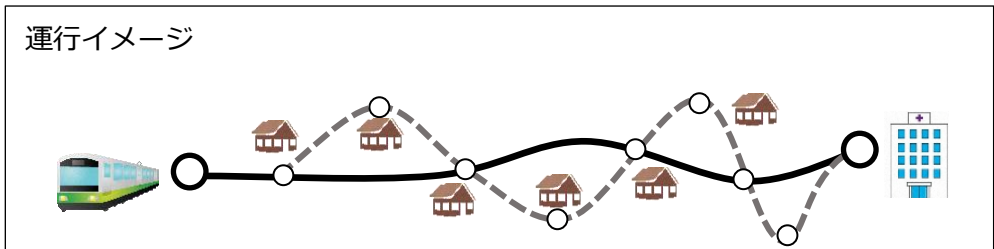
事業の概要

③ 集落内へのこまめな乗入

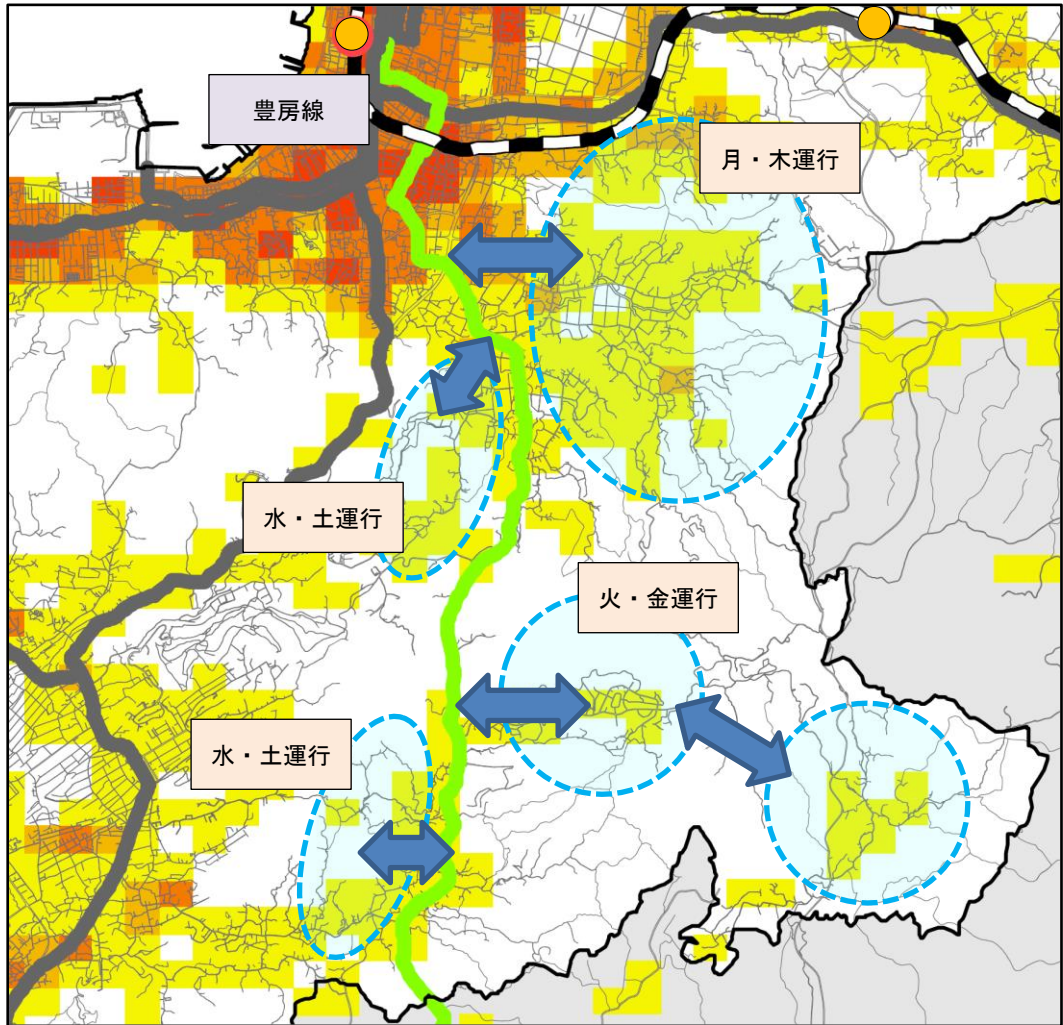
- ・現行のバス停から遠い人たちを取り込むため、小型車両で集落を巡回し、市街地に向かうルート設定に変更する。立ち寄る集落は、曜日別に決める。

【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。



【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）

| 施策事業 |              | 2020  | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|------|--------------|-------|------|------|------|------|------|
| 実施時期 | ①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 3】 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】

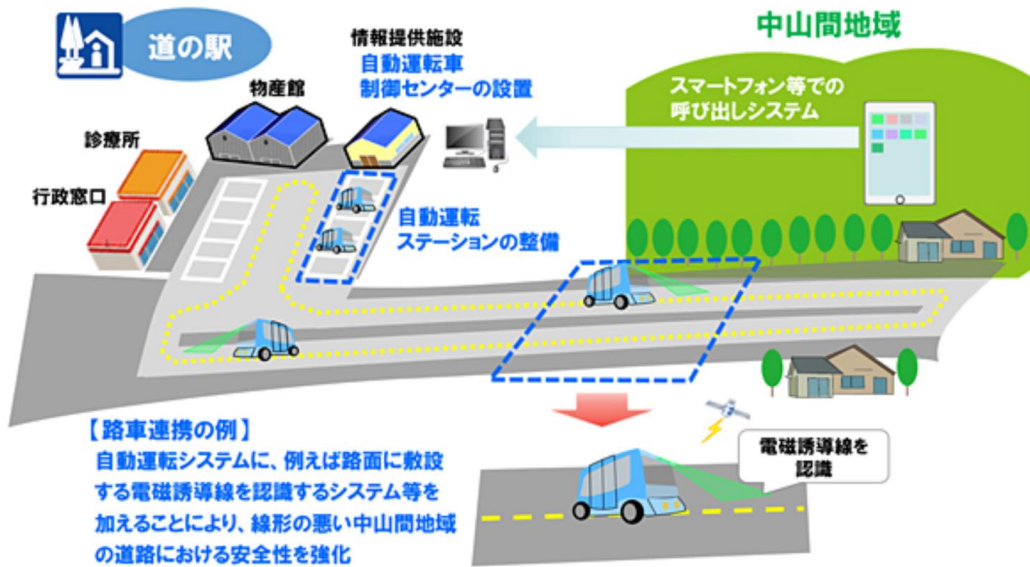
①グリーンスローモビリティの導入検討（神戸、富崎、館山、西岬、那古地区）

- ・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、グリーンスローモビリティ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。

【想定される運行形態の例】

- ・ボランティア輸送
- ・自家用有償輸送による運行
- ・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
- ・自宅から最寄りバス停や最寄りの生活関連施設までの運行 など

【運行イメージ】



【車両イメージ】

■当面



■将来



事業の概要

② 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、平日に西岬、神戸、富崎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)



③ 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

- ①、②館山市 (事業実施)、バス事業者 (運行受託)、地域住民 (連携協力)
- ③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 |
|-------------------------------|-----------------|------|---------------|------|------|------|
| ① 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 |
| ② 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 |      |
| ③ 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        |      | ①②に合わせた見直しの実施 |      |      |      |

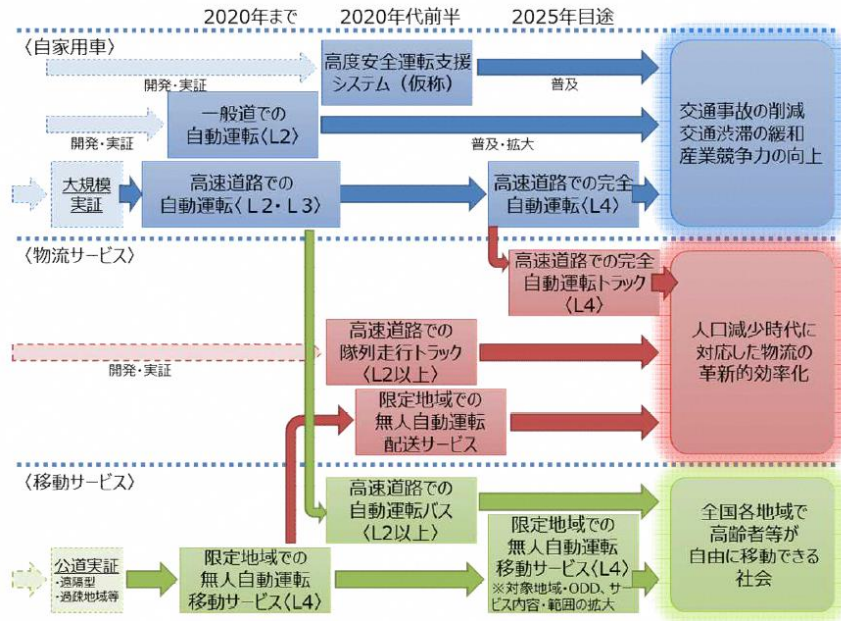
|              |                    |                              |
|--------------|--------------------|------------------------------|
| <b>施策 11</b> | <b>自動運転車両の導入研究</b> |                              |
|              | 【基本方針 3】           | 主な公共交通空白地域における地域主体の交通システムの構築 |
|              | 《施策の方向性 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】

① 先進技術開発の動向把握

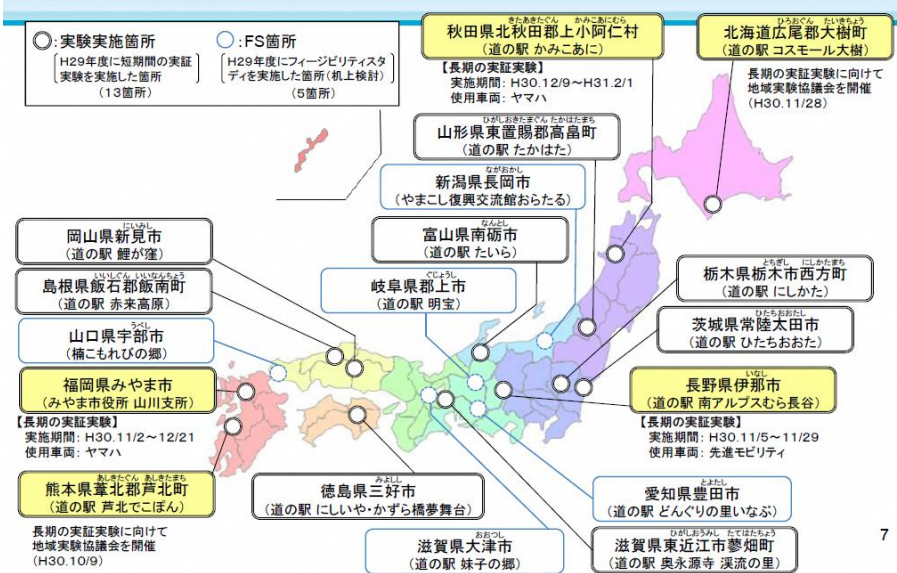
〈2025年完全自動運転を見据えた市場化・サービス実現のシナリオ〉



事業の概要

② 先進導入事例の調査研究

(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 |
|------|--------------|------|------|------|------|------|------|
|      | ①先進技術開発の動向把握 |      |      | 動向把握 |      |      |      |
|      | ②先進導入事例の調査研究 |      |      | 調査研究 |      |      |      |



|              |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>施策 12</b> | <b>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</b> |  |  |  |  |  |  |
|              | 【基本方針 4】 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             |  |  |  |  |  |  |

|              |   |  |  |  |  |  |  |
|--------------|---|--|--|--|--|--|--|
| <b>事業の概要</b> | <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。土休日に「鏡ヶ浦回遊ルート」を設定し、楽しくて乗ってみたいくなる観光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"> <li>・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。</li> </ul> <p>【運行イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |
|              |    |  |  |  |  |  |  |

|             |  |            |        |      |      |      |      |
|-------------|--|------------|--------|------|------|------|------|
| <b>実施主体</b> | 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） |            |        |      |      |      |      |
| <b>実施時期</b> | <b>施策事業</b>                            | 2020       | 2021   | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|             | ①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 |      |

|               |                            |
|---------------|----------------------------|
| <b>施策 1 3</b> | <b>洲の崎線の土休日一部便の観光周遊バス化</b> |
|               | 【基本方針 4】 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】**

**① 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、観光客が乗りたくなるような楽しいバスに仕立て、付加価値を高める。

■ ぶらり野毛山動物園 BUS（横浜市）



■ 金栗四三周遊バス（玉名市）



**事業の概要**

**② 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**

- ・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



### ③ 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。

### ④ 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、関越交通の路線バスに乘客と貨物を一緒に乗せて運ぶ「客貨混載」を実施している。



出典：国土交通省報道発表資料平成 29 年 6 月 30 日

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 |
|---------------------|------------|--------|----------------|------|------|------|------|
|                     | ①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 |      |      |
| ②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   | ①の状況を踏まえ、随時見直し |      |      |      |      |
| ③貨客混載の検討            |            |        | 先行事例研究、検討      |      |      |      |      |

| 高年齢者等、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 |   |
|-----------------------------------|---|
| 施策 1 4                            | 【基本方針 5】 高年齢者等支援制度の確立   |
|                                   | 《施策の方向性 7》 高年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。</p> <p>○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】</p> <p>① 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>■グループタクシー利用のイメージ（出典：山口市）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>例えば・・・</p> <p>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る場合、タクシー料金は1,110円(小型)になります。</p> <p>◆1人で利用した場合<br/>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。</p> <p>◆300円の利用券をお持ちの方が3名で相乗りした場合<br/>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> <p>グループで乗ればお得です！</p>  </div> <p>② 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"> <li>・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。</li> </ul> <p>③ 「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"> <li>・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、多くの方が施策を活用できるような環境整備を検討する。</li> </ul> <p>④ 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"> <li>・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。</li> </ul> |
| 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 |
|------|------------------------------|-------|------|--------------------|-----------|------|------|
|      | ①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 |
|      | ②民間事業者と連携した日用品移動販売の検討        |       |      |                    | 先行事例研究、検討 |      |      |
|      | ③運転免許返納者向け施策の周知強化            |       |      | 広報等を通じ、定期的な周知活動を実施 |           |      |      |
|      | ④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 |       |      | 広報等を通じ、定期的な周知活動を実施 |           |      |      |

### ■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!

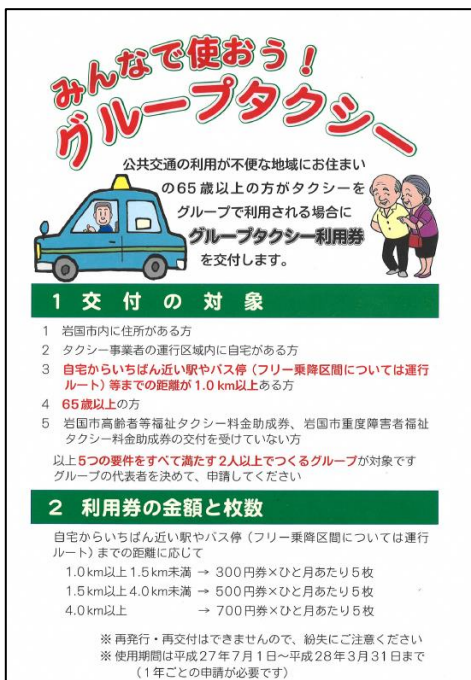
**利用券の金額はいくら?**

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!  
※使用期限は、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×ひとあたり5枚 |
| 1.5km以上4.0km未満 | ⇒ 500円券×ひとあたり5枚 |
| 4.0km以上        | ⇒ 700円券×ひとあたり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  
※使用期限は平成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(鴨子線、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<br>・高齢者タクシー利用助成券の交付を受けている者<br>・高齢者福祉有償運送利用助成券の交付を受けている者<br>・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<br>・福祉タクシー利用券の交付を受けている者<br>・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

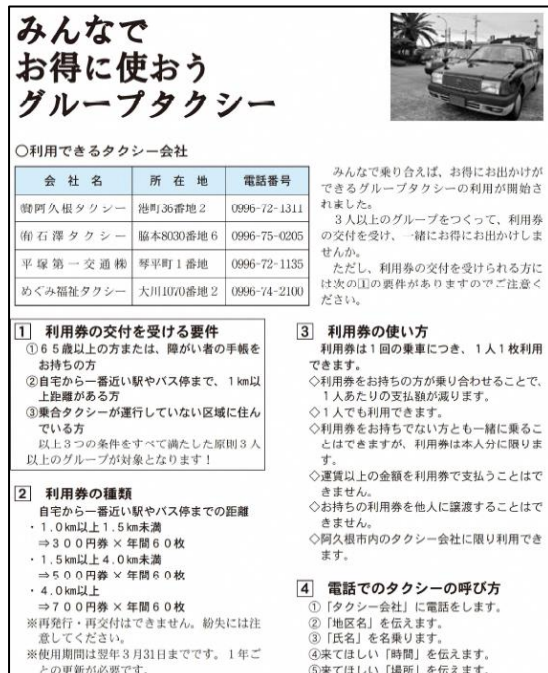
・申請されたグループに対して利用券を交付する形で運用している。

|          |  |
|----------|--|
| 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。<br>・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本券(表面)

| 利用券No. (印)           | 交付No. (印)        |
|----------------------|------------------|
| 大崎市グループタクシー利用助成券 (印) | 大崎市グループタクシー利用助成券 |
| 利用年月日                | 利用年月日            |
| 助成基準額                | 人数               |
| 乗車1回につき600円          | 本券の用途            |
|                      | 助成基準額            |
|                      | 乗車1回につき600円      |
|                      | 有効期限             |
|                      | 年 月 日            |
| 大 崎 市                | 大 崎 市 長 印        |

#### (鹿児島県阿久根市)



**みんなで使おう! グループタクシー**

みんなで乗り合えば、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しょう。ただし、利用券の交付を受けられる方には次の国の要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         |
|-----------|-----------|--------------|
| 鹿阿久根タクシー  | 港町36番地2   | 0996-72-1311 |
| 南石澤タクシー   | 願本8030番地6 | 0996-75-0205 |
| 平塚第一交通様   | 琴平町1番地    | 0996-72-1135 |
| めぐみ福祉タクシー | 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
- 集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。  
※使用期限は翌年3月31日までです。1年ごとの更新が必要です。

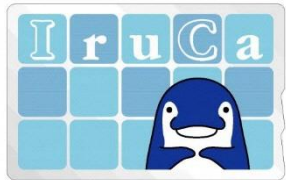
**3 利用券の使い方**

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。

|              |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>施策 15</b> | <b>バスやタクシーにおけるキャッシュレス化の推進</b>                  |  |  |  |  |  |  |
|              | 【基本方針 6】 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 |  |  |  |  |  |  |

|              |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>事業の概要</b> | <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。</p> <p>○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"> <li>・IC カードの導入検討</li> <li>・QR コード決済等のキャッシュレスシステムの導入検討</li> </ul> <p>■導入におけるメリット</p> <p>【利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・面倒さや煩雑さの軽減、インバウンド需要への対応</li> <li>・乗降に要する時間の短縮</li> <li>・障がい者バ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</li> </ul> <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員が運賃等を確認する作業の省力化</li> <li>・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</li> <li>・乗降データの活用による生産性の向上</li> </ul> <p>【地域社会】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・まちの賑わいの創出に貢献</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |
|              | <p style="text-align: center;"><b>【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】</b></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> <p style="text-align: right;"></p> <p>■富山市：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>   |  |  |  |  |  |  |



|             |                                 |           |      |      |           |      |      |
|-------------|---------------------------------|-----------|------|------|-----------|------|------|
| <b>実施主体</b> | 交通事業者（事業実施）、館山市・南房総市（事業支援、連携協力） |           |      |      |           |      |      |
| <b>実施時期</b> | 施策事業                            | 2020      | 2021 | 2022 | 2023      | 2024 | 2025 |
|             | ①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6】 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。

① 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

② フリー乗車券や乗継割引等の導入（再掲）  
 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          |
|      | ① 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 | フリー乗車券導入 | フリー乗車券販売・利用促進 | フリー乗車券販売・利用促進 | フリー乗車券販売・利用促進 | フリー乗車券販売・利用促進 |
|      |                            | ゾーン制導入検討   | ゾーン制導入   | ゾーン制導入        | ゾーン制導入        | ゾーン制実施        | ゾーン制実施        |

|              |                            |  |  |  |  |  |  |
|--------------|----------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>施策 17</b> | <b>バスやタクシー車両のバリアフリー化促進</b> |  |  |  |  |  |  |
|              | 【基本方針 6】 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  |  |  |  |  |  |  |


|              |   |          |      |      |             |      |      |
|--------------|---|----------|------|------|-------------|------|------|
| <b>事業の概要</b> | <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しやすくすることで、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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> |          |      |      |             |      |      |
|              |    |          |      |      |             |      |      |
| <b>実施主体</b>  | 交通事業者（事業実施）、館山市・南房総市（支援、連携協力）   |          |      |      |             |      |      |
| <b>実施時期</b>  | 施策事業  | 2020     | 2021 | 2022 | 2023        | 2024 | 2025 |
|              | ①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 |      |      |

|              |                           |  |  |  |  |  |  |
|--------------|---------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>施策 18</b> | <b>案内表示等の多言語化推進</b>       |  |  |  |  |  |  |
|              | 【基本方針 6】 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 |  |  |  |  |  |  |

|              |  |                            |      |      |      |      |      |
|--------------|--|----------------------------|------|------|------|------|------|
| <b>事業の概要</b> | <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> |                            |      |      |      |      |      |
|              | <b>実施主体</b>  | 館山市・南房総市（事業実施）、交通事業者（連携協力） |      |      |      |      |      |
| <b>実施時期</b>  | 施策事業   | 2020                       | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|              | ①多言語化推進  | 推進施策検討                     |      |      | 事業実施 |      |      |



|       |                                |  |  |  |  |  |  |
|-------|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| 施策 19 | Google マップ等におけるバス・鉄道時刻等の情報発信強化 |  |  |  |  |  |  |
|       | 【基本方針 6】 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"> <li>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。</li> <li>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、データを整備・公開し、様々な主体による情報の活用・発信を図る。</li> <li>南房総市や千葉県とも連携し、生活圈全体での情報発信強化を目指す。</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |
|       |   |  |  |  |  |  |  |

|      |                          |        |      |      |         |      |      |
|------|--------------------------|--------|------|------|---------|------|------|
| 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 |
|      | ①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 6】 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、公共交通などの移動手段の検索、予約・乗車・決済までを一度に行えるよう利用者の利便性を高めていくほか、様々なモードの移動手段を効率的に活用することで、観光客が便利に移動できる仕組みの構築や交通弱者対策、乗務員不足などの問題解決に役立てようとするサービスのこと。（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捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念）</p> <p>○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"> <li>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。</li> </ul>   |  |  |  |  |  |  |



|      |                                 |      |        |      |      |         |      |
|------|---------------------------------|------|--------|------|------|---------|------|
| 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 |
|      | ①MaaS 取組推進                      |      | 事業内容検討 |      | 実証実験 | 改善・事業継続 |      |

|               |                             |  |  |  |  |  |  |
|---------------|-----------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <b>施策 2 1</b> | <b>南房総市と連携したバス路線マップの作成</b>  |  |  |  |  |  |  |
|               | 【基本方針 6】 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 |  |  |  |  |  |  |

|              |   |  |  |  |  |  |  |
|--------------|---|--|--|--|--|--|--|
| <b>事業の概要</b> | <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>運行ダイヤ、運賃の変更等、必要に応じて順次改訂する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">■南房総市公共交通ナビ</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）   |  |  |  |  |  |  |

|             |             |      |      |         |      |            |      |
|-------------|-------------|------|------|---------|------|------------|------|
| <b>実施時期</b> | 施策事業        | 2020 | 2021 | 2022    | 2023 | 2024       | 2025 |
|             | ①バス路線マップの作成 |      |      | 作成<br>→ |      | 配布、周知<br>→ |      |

|               |                            |  |                  |  |  |  |
|---------------|----------------------------|--|------------------|--|--|--|
| <b>施策 2 2</b> | <b>通学時の公共交通・スクールバス活用推進</b> |  |                  |  |  |  |
|               | <b>【基本方針 6】</b>            |  | 公共交通を利用しやすい環境の整備 |  |  |  |
|               | <b>《施策の方向性 12》</b>         |  | 公共交通の通学利用促進      |  |  |  |

○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。

① **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を検討し、保護者の負担感や不安感の軽減を行う。

② **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⑩」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。

③ **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。

事業の概要

■ **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】                   | 【大多喜新周辺市街地部の主要な目的地】   |
|---------------------------|---|
| Aエリア<br>川原、高木、小野、大野、大野、大野 | 交流センター、大多喜市役所、大多喜市立図書館、大多喜市立公民館、大多喜市立体育館、大多喜市立市民会館、大多喜市立生涯学習センター、川原コミュニティセンター、山の博物館 |
| Bエリア<br>小野、小野、高木、高木、高木、高木 | 川原、高木、小野、大野、大野、大野   |
| Cエリア<br>高木、小野、高木、高木、高木、高木 | 川原、高木、小野、大野、大野、大野   |
| Dエリア<br>高木、小野、高木、高木、高木、高木 | 川原、高木、小野、大野、大野、大野   |
| Eエリア<br>高木、小野、高木、高木、高木、高木 | 川原、高木、小野、大野、大野、大野   |

**■ 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          | 午前                   | 午後                     |
|---------------|----------------------|------------------------|
| 行先【自家用車場方面】   | 第1便 8:00<br>第2便 9:30 | -                      |
| 帰り【市街地一自家用車場】 | -                    | 第3便 10:30<br>第4便 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 ☎ 0470-82-2112

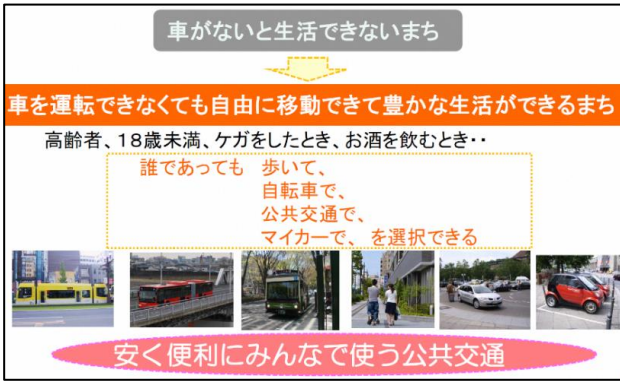
|      |                                |      |      |        |              |      |      |
|------|--------------------------------|------|------|--------|--------------|------|------|
| 実施主体 | 館山市・館山市教育委員会（事業実施）、交通事業者（連携協力） |      |      |        |              |      |      |
| 実施時期 | 施策事業                           | 2020 | 2021 | 2022   | 2023         | 2024 | 2025 |
|      | ①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        |      |      |
|      | ②スクールバスの活用検討                   |      |      | 状況に応じ、 | 検討・協議        |      |      |
|      | ③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 | ノーマイカーデーの実施 |                       |  |  |  |  |  |
|        | 【基本方針 7】    | 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       |  |  |  |  |  |

|       |  |  |  |  |  |  |  |
|-------|--|--|--|--|--|--|--|
| 事業の概要 | <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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や企業の職員に対し、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。</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |
|       |  <p>■茨城県の施策（一例）</p>   |  |  |  |  |  |  |


|      |                       |      |      |      |           |      |      |
|------|-----------------------|------|------|------|-----------|------|------|
| 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 |
|      | ①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 7】                  | 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       |  |  |  |  |  |

|       |   |  |  |  |  |  |  |
|-------|---|--|--|--|--|--|--|
| 事業の概要 | <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> |  |  |  |  |  |  |
|       |   |  |  |  |  |  |  |

|      |             |      |      |      |           |      |      |
|------|-------------|------|------|------|-----------|------|------|
| 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 |
|      | ①市民への普及活動実施 |      |      |      | 適宜方法検討・実施 |      |      |

|        |                                |  |  |  |  |  |  |
|--------|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| 施策 2 5 | 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 7】 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"> <li>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。</li> </ul> <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 |
|       | ①乗り方教室の開催   |      |      |      | 適宜方法検討・実施 | →    |      |

|        |                                |  |  |  |  |  |  |
|--------|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| 施策 2 6 | ファミリー向け割引制度等の導入                |  |  |  |  |  |  |
|        | 【基本方針 7】 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"> <li>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。</li> </ul> |            |      |      |           |      |      |
|       | <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 |
|       | ①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 → |      |      |

(3) 実施施策スケジュール一覧

| 施策事業 |   | 2020            | 2021         | 2022              | 2023               | 2024        | 2025 |
|------|---|-----------------|--------------|-------------------|--------------------|-------------|------|
| 事業1  | ①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        |      |
|      | ②市内線、洲の崎線のルート見直し                              | 事業計画策定          | 実証運行<br>結果検証 |                   |                    | 本格運行        |      |
| 事業2  | ①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)    |                    |             |      |
|      | ②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)    |                    |             |      |
| 事業3  | ①集客施設等におけるバス待ち環境の整備                           |                 | 整備について協議・検討  | (協議がととのえば事業実施)    |                    |             |      |
|      |   |                 | 市役所にバス停整備    |                   |                    |             |      |
| 事業4  | ①鉄道・バス等接続改善                                   |                 |              | 適宜、協議・検討・ダイヤ改正を実施 |                    |             |      |
| 事業5  | ①那古船形駅の利活用検討                                  | 協議・検討           |              |                   | 事業実施               |             |      |
|      | ②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 |                    |             |      |
| 事業6  | ①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      |             |      |
| 事業7  | ①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      |             |      |
| 事業8  | ①「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)    |                    |             |      |
|      | ②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)     |             |      |
| 事業9  | ①豊房線再編見直しの実施                                  | 経路等検討           | 実証運行         |                   |                    | 本格運行        |      |
| 事業10 | ①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 |
|      | ②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        |      |
|      | ③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        |              |                   | ①②に合わせた見直しの実施      |             |      |
| 事業11 | ①先進技術開発の動向把握                                  |                 |              |                   | 動向把握               |             |      |
|      | ②先進導入事例の調査研究                                  |                 |              |                   | 調査研究               |             |      |
| 事業12 | ①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        |      |
| 事業13 | ①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        |      |
|      | ②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         | ①の状況を踏まえ、         | 随時見直し              |             |      |
|      | ③貨客混載の検討                                      |                 |              | 先行事例研究、検討         |                    |             |      |
| 事業14 | ①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        |      |
|      | ②民間事業者と連携した日用品移動販売の検討                         |                 |              |                   | 先行事例研究、検討          |             |      |
|      | ③運転免許返納者向け施策の周知強化                             |                 |              |                   | 広報等を通じ、定期的な周知活動を実施 |             |      |
|      | ④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                  |                 |              |                   | 広報等を通じ、定期的な周知活動を実施 |             |      |
| 事業15 | ①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   |      |
| 事業16 | ①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             |             |      |
| 事業17 | ①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 |      |
| 事業18 | ①多言語化推進                                       |                 | 推進施策検討       |                   |                    | 事業実施        |      |
| 事業19 | ①情報発信強化                                       | 事業内容検討          |              |                   | 各種事業の実施            |             |      |
| 事業20 | ①MaaS 取組推進                                    |                 | 事業内容検討       |                   | 実証実験               | 改善・事業継続     |      |
| 事業21 | ①バス路線マップの作成                                   |                 |              | 作成                |                    | 配布、周知       |      |
| 事業22 | ①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              |             |      |
|      | ②スクールバスの活用検討                                  |                 |              | 状況に応じ、            | 検討・協議              |             |      |
|      | ③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       |             |      |
| 事業23 | ①ノーマイカーデーの実施                                  |                 |              | 適宜方法              | 検討・実施              |             |      |
| 事業24 | ①市民への普及活動実施                                   |                 |              | 適宜方法              | 検討・実施              |             |      |
| 事業25 | ①乗り方教室の開催                                     |                 |              | 適宜方法              | 検討・実施              |             |      |
| 事業26 | ①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

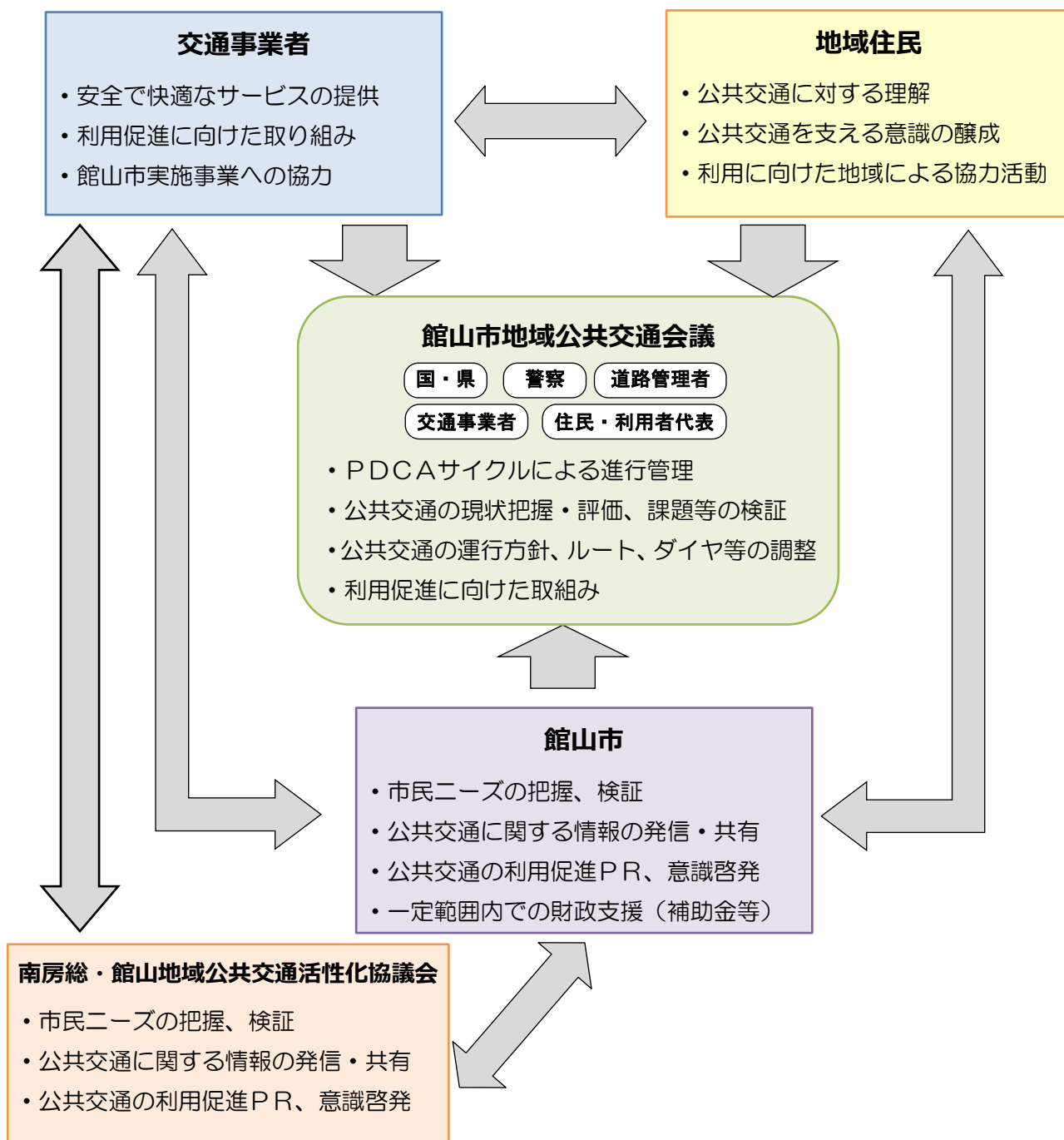
### (1) 計画の実施及び進行管理の体制

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。

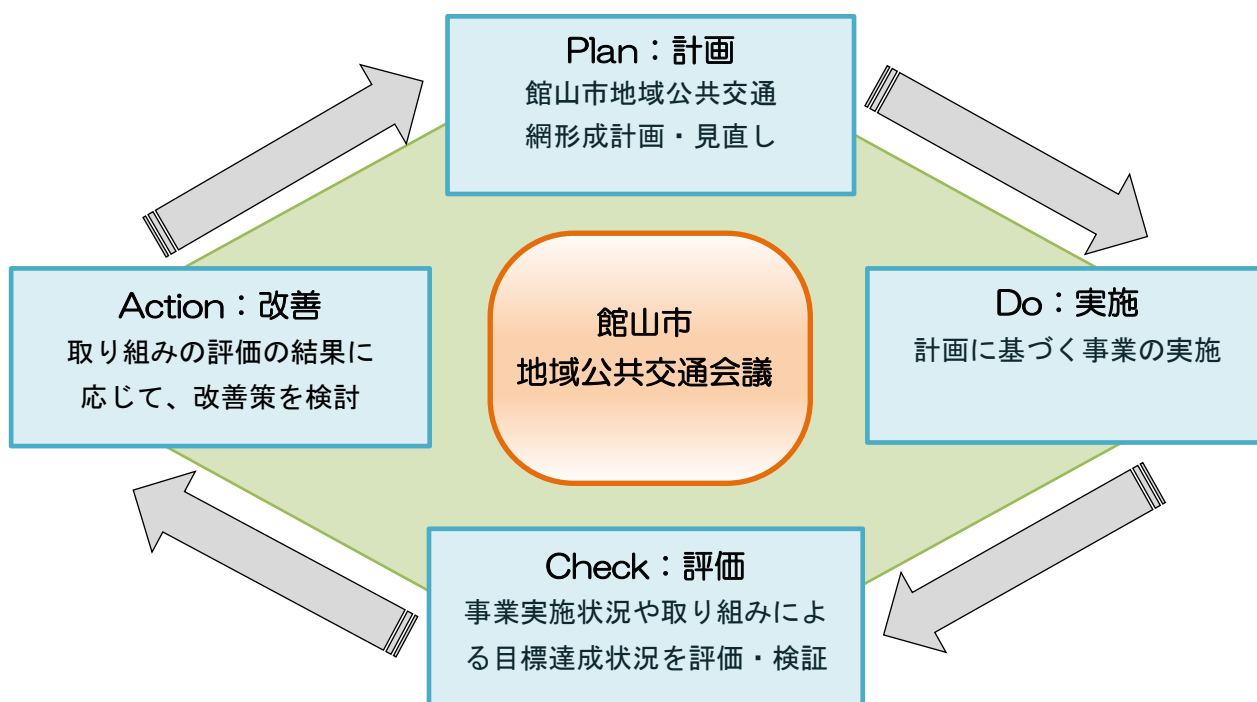
地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、次のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを進める。

#### ■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。

## (4) 計画目標の設定

計画の目標については、以下の評価指標を設定し目標値を定めた。

### ■ 評価指標と目標値

| 評価指標            | 指標の定義  | 現況値                 | 目標値            |
|-----------------|--|---------------------|----------------|
| 年間バス利用者数※1      | 市内を運行するバス路線の年間利用者数                               | 401,581人<br>(平成27年) | 現状維持           |
| 移動困難者の割合        | アンケートにおける公共交通利用に困っている人の回答割合                      | 11.5%               | 5.0%未満         |
| ユニバーサルデザイン車両の導入 | ノンステップバス及びユニバーサルデザインタクシーの増加                      | バス3台<br>タクシー1台      | バス5台<br>タクシー3台 |
| 連携事業数           | 公共交通分野における南房総市との連携事業の数                           | なし                  | 4件             |
| 交通結節点の整備        | 新たな交通結節点の整備（バス待ち環境整備等）                           | なし                  | 3箇所            |
| GSM 導入地域        | 時速20km未満で公道を走行する交通システムを、市民の生活を支えるための端末交通として導入する。 | なし                  | 5地区            |

※現況値は、特に記載がなければ最新のデータである



※1 年間バス利用者数目標値の考え方について

●使用データ

- ・ H27 年路線バス利用者数 : 401,581 人
- ・ H27 年 2 市人口 (国勢調査) : 合計 86,497 人 (館山 47,464、南房総 39,033)
- ・ 2025 年推計データ (人口ビジョン) : 合計 77,656 人 (館山 43,335、南房総 34,321)

●指標の算定方法

- ・ 使用データから 2 市人口 1 人当たりのバス年間利用回数を算出
- ・ 1 人当たりのバス利用回数は増加するよう施策を講じていくが、人口減少の影響を考慮し、年間利用者数としては現状維持を目標に設定する

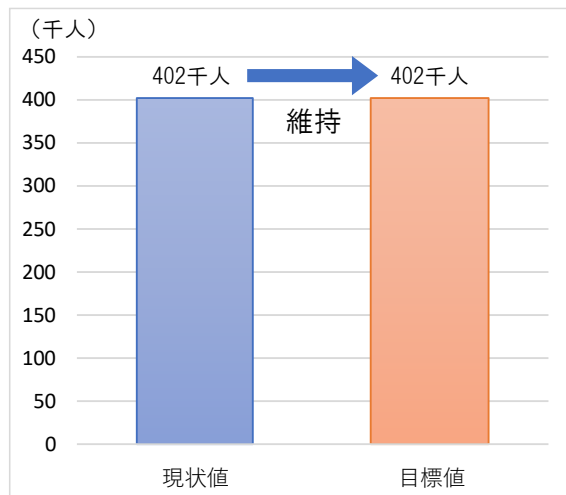
■2 市人口 1 人当たりのバス年間利用回数 (現状値)

|        | A. 路線バス利用者数<br>(H27 実績) | B. 2 市人口<br>(H27 国勢調査) | 1 人当たりの年間利用回数<br>(A/B) |
|--------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| 館山・南房総 | 401,581 人               | 86,497 人               | 4.64 回                 |

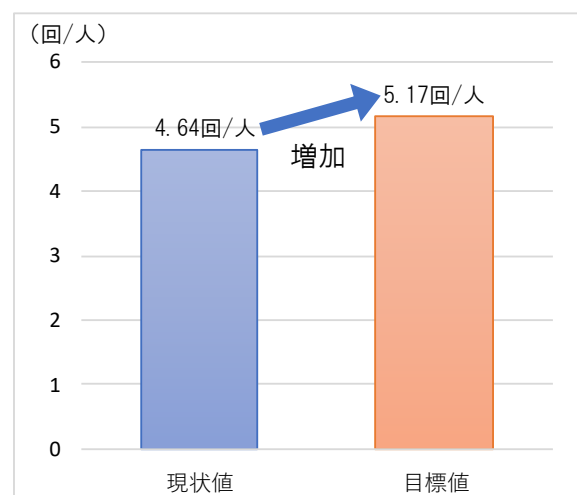
■2 市人口 1 人当たりのバス年間利用回数 (推計値)

|        | A. 路線バス利用者数<br>(H27 実績) | B. 2 市人口<br>(人口ビジョン) | 1 人当たりの年間利用回数<br>(A/B) |
|--------|-------------------------|----------------------|------------------------|
| 館山・南房総 | 401,581 人               | 77,656 人             | 5.17 回                 |

■バス年間利用回数



■1 人当たりの年間利用回数



## (5) クロスセクターベネフィットの視点

本計画の評価・検証の際には、クロスセクター効果の考え方も入れて検証していく。

地域公共交通のクロスセクター効果として定量的に提示することで、地域に応じた支援の必要性を可視化することができ、費用対効果として評価・検証することが可能となる。

### ○クロスセクター効果

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに追加で必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果。

#### ①運行補助路線バス（試算の対象路線）

| 路線名       | 総利用者数<br>(人/年) | 市内利用率 | 市内利用者数<br>(人/年) | 補助額<br>(万円)  |
|-----------|----------------|-------|-----------------|--------------|
| 丸線        | 8,140          | 0.353 | 2,873           | 1,016        |
| 平群線       | 8,286          | 0.500 | 4,143           |              |
| 豊房線       | 10,257         | 0.584 | 5,990           | 538          |
| 白浜千倉館山線   | 5,168          | 0.821 | 4,243           | 397          |
| <b>総計</b> | <b>26,682</b>  |       | <b>17,249</b>   | <b>1,951</b> |

※路線バス利用者アンケート調査より算出

#### ②対象路線が廃止となった場合に、追加的に必要となる行財政負担額の算出

対象路線が廃止された場合に、追加的に必要となる行財政負担項目を整理し、その費用を算出する。

#### ■追加的に必要となる行財政負担額

| 分野             | 公共交通がなくなった場合に、追加的に必要となってくる<br>行財政負担項目   | 費用<br>(万円/年) |
|----------------|---|--------------|
| 医療             | <b>通院のためのタクシー券配布</b><br>現在、対象路線を利用して通院している人を対象に、タクシー券を配布するとして計上                         | 300          |
|                | <b>医療費の増大</b><br>対象の路線バス利用者が車での送迎等に転換することにより、バス停まで歩かなくなることで、健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加分を計上 | 10           |
| 商業             | <b>買い物のためのタクシー券配布</b><br>現在、対象路線を利用して買い物に行く人を対象に、タクシー券を配布するとして計上                        | 270          |
| 福祉             | <b>タクシー券の配布（通院・買い物以外の自由目的での利用）</b><br>現在、対象路線を利用して公共施設や私事目的で移動している人を対象に、タクシー券を配布するとして計上 | 90           |
| 観光             | <b>観光地間の巡回バス等運行</b><br>現在、対象路線を利用して観光地に行っている人を対象に、ワゴン車による巡回バスを運行するとして計上                 | 700          |
| 財政             | <b>土地の価値低下等による税収減少</b><br>廃止されるバス停周辺の地価が低下することによる固定資産税減少分を想定して計上                        | 30           |
| 交通安全           | <b>高齢者ドライバーへのさらなる安全教育</b><br>高齢者ドライバー向けの講習を徹底するために、専属職員を廃止して実施するとしてその費用を計上              | 700          |
| <b>分野別代替費用</b> |   | <b>2,100</b> |

③クロスセクター効果の算出

以上の結果より、対象路線が廃止となった場合のクロスセクター効果は、年間約 149 万円と算出される。

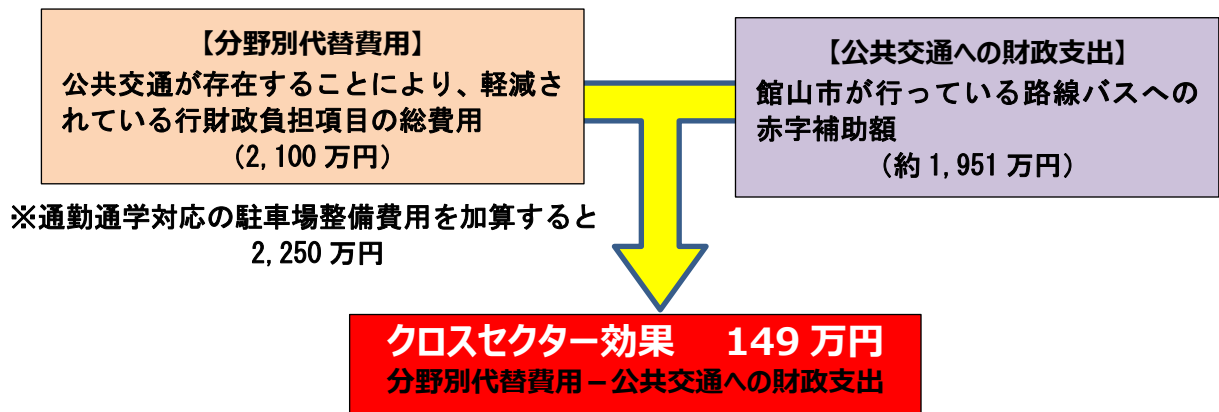
試算結果として、クロスセクター効果はプラスであることを踏まえると、現在補助対象路線の負担額は、交通分野における「単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えられる。

※分野別代替費用として考慮しなかった項目

- 通勤通学利用者に対する代替手段に対する負担項目
- 数値化が困難な項目

| 分野     | 行政負担項目          |
|--------|-----------------|
| 定住促進   | 人口流出対策、定住支援事業 等 |
| 福祉     | さらなる介護予防事業      |
| まちづくり  | 駐車場整備           |
| コミュニティ | さらなる外出支援事業      |

■対象路線が廃止となった場合のクロスセクター効果額



|                          | 金額 (万円)     |
|--------------------------|-------------|
| 財政支出 (A)                 | 1,951       |
| 分野別代替費用 (B)              | 2,100       |
| 医療                       | 310         |
| 商業                       | 270         |
| 福祉                       | 90          |
| 観光                       | 700         |
| 財政                       | 30          |
| 交通安全                     | 700         |
| <b>クロスセクター効果 (B - A)</b> | <b>+149</b> |

※上記試算は各施策とリンクしたものでなく、【①運行補助路線バス】のバス利用実績等から推計したものと

## 【用語説明】

|    | 用語                | 説明   |
|----|-------------------|--|
| あ行 | アクセス              | ・目的地への移動手段や交通の便のこと。  |
| か行 | 貨客混載              | ・自動車運送業の担い手を確保するとともに、過疎地域等における人流・物流サービスの持続可能性を確保するために、客運送と貨物運送の事業の「かけもち」を図ること。<br>・お客を乗せたバスやタクシーで荷物の運送を行ったり、反対に荷物を載せたトラックで人を乗降させたりなどができるようになる。                       |
|    | キャッシュレス           | ・クレジットカードや交通系のICカード、スマートフォンの専用アプリなど、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法のこと。  |
|    | 協働                | ・様々な活動主体が、それぞれが持つ可能な役割を活かし、互いに相手を尊重し、相互に補完し合い連携・協力することで、共通する課題の解決や社会的目的の実現に向けて取り組むこと。  |
|    | グリーンスローモビリティ（GSM） | ・電動で、時速 20 km未満で公道を走る 4 人乗り以上の公共交通。軽量・小型であるため、自動車よりも運転が簡易で高齢者も運転しやすく、道幅が狭く今まで公共交通機関を整備できなかった地域でも利用ができる。  |
|    | グループタクシー          | ・地域住民でグループをつくり、買物や通院など一般タクシーを利用する際に、タクシー運賃から利用券の金額を差し引いた料金を、乗り合わせた人達で負担する仕組み。  |
|    | 交通空白地域            | ・鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。<br>・一般的には、鉄道駅から半径 1,000m程度、バス停から半径 300 m程度の範囲からはずれるエリアを交通空白地域としている例が多い。<br>・公共交通は運行されているものの、運行頻度が著しく低いエリア等を「交通不便地域」などと位置づけているケースもある。 |
|    | 交通結節点             | ・人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所のこと。   |
|    | コミュニティバス          | ・主に自治体が主体になって、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じたまちの活性化等を目的として運行するバス交通のこと。   |
| さ行 | 自家用有償運送           | ・バス、タクシー事業が成り立たない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動を確保するため、登録を受けた市町村、NPO 等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。  |
|    | スクールバス混乗          | ・小中学生のスクールバス通学時に一般住民が便乗したり、スクールバスとして使用されていない日中の空き時間に、一般利用用として運行させること。  |
|    | スマートモビリティ         | ・人の移動を効率化する技術の総称であり、環境にやさしい自動車の開発や安全性を高める技術開発、ドライバー不在でも運行できる自動運転技術などを指す。   |

|    | 用語          | 説明   |
|----|-------------|--|
| さ行 | 潜在的移動ニーズ    | ・ 駅やバス停から離れているため公共交通を利用できない、公共交通の情報（ルート、バス停、運行ダイヤ）を知らないなどのなんらかの理由によってまだ現実の需要（ニーズ）にならず、眠っている需要のこと。  |
| た行 | 地域公共交通      | ・ 鉄道・バス・タクシーなど、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。   |
|    | 代表交通手段      | ・ 1回の移動で複数の交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段のこと。<br>・ 主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。   |
|    | 端末交通手段      | ・ 1回の移動で複数の交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のこと。   |
|    | デマンド型乗合タクシー | ・ 利用者からの事前予約により、自宅等から運行区域内の希望する目的地まで運行する乗り合い型のタクシーサービスのこと。<br>・ 近い時間帯に予約した複数の利用者を経由して乗り合い、それぞれの目的地まで運行する。デマンドとは「要望」の意味。                                      |
|    | ドアトゥドア      | ・ 自宅等の戸口から目的地の戸口まで輸送するあるいは移動すること。  |
| な行 | 二次交通        | ・ 複数の交通機関等を使用する場合の、2種類目の交通機関のことを示し、主には、鉄道駅から路線バスや自転車などを使って、観光地や学校などへ移動する交通手段のこと。   |
| は行 | パークアンドライド   | ・ 自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部等の目的地に向かう方法のこと。   |
|    | バリアフリー      | ・ 高齢者や障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを取り除くこと。   |
| ま行 | マスタープラン     | ・ 全体の基本方針となる、総合的な計画・設計のこと。   |
| や行 | ユニバーサルデザイン  | ・ 高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の女性などでも利用しやすいように設計された車両のこと。   |
| ら行 | ラッピング（バス）   | ・ あらかじめ広告やデザインを印刷したフィルム（ラッピングフィルム）を車体に貼り付ける「ラッピング広告」を施されたバス車両のこと。  |
| I  | I Cカード      | ・ 公共交通に関わるI Cカードとして、首都圏では「パスモ」や「スイカ」等があり、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際に運賃などとして利用できる。  |
| M  | MaaS（マース）   | ・ 公共交通などの移動手段の検索から、予約・乗車・決済までを一度に行えるように、利用者の利便性を高めたり、移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとするためのサービスのこと。<br>・ Mobility as a Service（＝サービスとしての移動）。 |
| P  | P D C Aサイクル | ・ 計画(Plan)を実施(Do)し、評価(Check)して改善(Action)に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセスのこと。  |

# 参 考 资 料

■地域公共交通会議の開催内容について（平成 30 年度、令和元年度）

|                   | 日時                     | 主な議事内容  |
|-------------------|------------------------|---|
| 平成 30 年度<br>第 1 回 | 7 月 30 日（月）<br>14：00～  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 館山市地域公共交通網形成計画に係る調査業務について</li> <li>・ 館山駅開通 100 周年及び館山市制施行 80 周年記念事業について</li> <li>・ 地域公共交通の活性化に関する講話（日大理工学部 轟教授）</li> </ul> |
| 平成 30 年度<br>第 2 回 | 2 月 6 日（水）<br>15：00～   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 館山日東バス 千倉線の再編について（協議事項）</li> <li>・ 南房総市との連携（合同会議設置、合同計画策定等）について</li> <li>・ 館山市地域公共交通網形成計画策定に係る各種調査結果について</li> </ul>        |
| 令和元年度<br>第 1 回    | 7 月 31 日（水）<br>15：00～  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 館山市地域公共交通網形成計画の内容（方向性）について</li> <li>・ 南房総・館山地域公共交通活性化協議会の立ち上げについて</li> <li>・ 館山日東バス市内線の廃止申出に係る対応について</li> </ul>            |
| 令和元年度<br>第 2 回    | 10 月 9 日（水）<br>15：00～  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 館山市地域公共交通網形成計画に盛り込む施策内容について</li> <li>・ 南房総・館山地域公共交通活性化協議会について</li> <li>・ 館山日東バス市内線の廃止申出に係る協議結果について</li> </ul>              |
| 令和元年度<br>第 3 回    | 11 月 28 日（木）<br>15：00～ | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 館山市地域公共交通網形成計画素案について</li> </ul>  |
| 令和元年度<br>第 4 回    | 2 月 10 日（月）<br>15：00～  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 館山市地域公共交通網形成計画原案について</li> <li>・ 館山日東バス市内線及び白浜千倉館山線の乗降調査結果について</li> </ul>   |

■委員名簿（令和元年8月1日現在）

| No. | 設置要綱第3条関係                                | 所属団体・役職名                                | 氏名     |
|-----|--|---|--------|
| 1   | (1) 館山市長又はその指名する者                        | 館山市副市長                                  | 田中 豊   |
| 2   | (2) 国土交通省関東運輸局長（千葉運輸支局長）又はその指名する者        | 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局<br>首席運輸企画専門官           | 飯塚 孝廣  |
| 3   | (3) 千葉県知事又はその指名する者                       | 千葉県総合企画部交通計画課<br>企画調整班長                 | 川俣 好彦  |
| 4   | (4) 東日本旅客鉄道株式会社千葉支社長又はその指名する者            | 東日本旅客鉄道株式会社<br>館山駅 駅長                   | 鈴木 康彦  |
| 5   | (5) 一般乗合旅客自動車運送業者                        | ジェイアールバス関東株式会社<br>館山支店長                 | 竜崎 広幸  |
| 6   |  | 館山日東バス株式会社<br>代表取締役社長                   | 平野 直   |
| 7   | (6) 一般乗用旅客自動車運送事業者                       | 鏡浦自動車株式会社<br>代表取締役                      | 山田 幸生  |
| 8   |  | 南房タクシー株式会社<br>総務課長                      | 鈴木 義和  |
| 9   | (7) 社団法人千葉県バス協会長又はその指名する者                | 一般社団法人千葉県バス協会<br>専務理事                   | 成田 斉   |
| 10  | (8) 住民又は利用者                              | 館山地区連合区長会長                              | 山崎 秀雄  |
| 11  |  | 長須賀区連合町内会長（北条地区代表）                      | 石井 久治  |
| 12  |  | 那古地区連合町内会長                              | 眞汐 眞一  |
| 13  |  | 船形地区連合区長会長                              | 大和地 紀昭 |
| 14  |  | 西岬地区区長会長                                | 池田 逸雄  |
| 15  |  | 神戸地区区長会長                                | 武田 一郎  |
| 16  |  | 富崎地区連合区長会長                              | 嶋田 政雄  |
| 17  |  | 豊房神余地区区長会長                              | 平嶋 義久  |
| 18  |  | 館野地区連合町内会長                              | 石川 龍雄  |
| 19  |  | 九重地区区長会長                                | 真田 司郎  |
| 20  | (9) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者 | 東日本旅客鉄道労働組合 千葉地方本部<br>木更津支部バス館山分会 執行委員長 | 石井 健太郎 |
| 21  | (10) 道路管理者、千葉県警察、学識経験者その他交通会議が必要と認める者    | JR 東日本レンタリース株式会社<br>館山営業所 営業所長          | 安田 淳子  |
| 22  |  | 日本大学理工学部交通システム工学科<br>教授                 | 轟 朝幸   |
| 23  |  | 千葉県館山警察署 交通課長                           | 森田 雅貴  |
| 24  |  | 千葉県安房土木事務所 調整課長                         | 佐野 成寿  |
| 25  |  | 南房総市総務部企画財政課長                           | 高梨 真一  |
| 26  |  | 館山市議会議員                                 | 鈴木 正一  |
| 27  |  | 館山市議会議員                                 | 室 厚美   |
| 28  |  | 館山市観光協会                                 | 福原 喜代美 |
| 29  |  | 館山市社会福祉協議会事務局長                          | 西川 隆   |
| 30  |  | 館山商工会議所女性会長                             | 中村 欣世  |



# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（船形地区）

### 地区概況

- 館山市北端に位置し、船形漁港を中心に住宅等が密集して立ち並ぶ。
- 江戸時代から廻船業が盛んになり、発展をとげた地区。
- 地区人口 3,086 人で、総人口の 6.6%を占め、平成 21 年度比は 83.5%。(平成 31 年 4/1 現在)
- 年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成 31 年度の高齢化率は約 45.0%と今後も高齢化が進行することがうかがえる。(船形集落 44.8%、川名集落 46.5%)
- 古くから家が密集している地域が多く、高齢化の進展が著しい。
- 世帯で見た自家用車所有率は 70.3% (自分専用 44.3%) であり、自家用車を持っていない方は 27.8%。

**■ 船形地区の自家用車所有状況**

| 自家用車所有状況    | 割合    |
|-------------|-------|
| 自分専用の自動車がある | 44.3% |
| 家族共有の自動車がある | 25.9% |
| 持っていない      | 27.8% |
| 無回答         | 1.9%  |

### 都市機能立地状況

- 商業施設・・・おどや船形店
- 医療施設・・・小林病院
- 公共施設・・・若潮ホール、船形地区公民館
- 教育施設・・・船形小学校

### 公共交通

- 鉄道 (JR 内房線) ○鉄道駅 (那古船形駅)
- 路線バス (市内線)

### 住民座談会

- 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。
- 自家用車を持っていない人も一定数存在する。
- 地区内唯一のスーパーであるおどやがもしなくなったら買物をどうするか、不安である。
- 路線バスでは市役所にも行けず、館山駅まで来てても用事を済ませられない状況である。

### 市内公共交通の利用状況

**鉄道**

○利用率：3.8% (週に1日以上の利用者割合) 【地区別 2 番目】

**高速バス**

○利用率：2.5% (週に1日以上の利用者割合) 【地区別 3 番目】

**路線バス**

○利用率：6.3% (週に1日以上の利用者割合) 【地区別 2 番目】

### 路線バスを利用しない理由

- 「バスを利用する用事が特にならない」76.8%、「目的地に行くバスがない」14.1%、「本数が少ない」10.1%。
- 自家用車所有率が比較的低く、バス路線に沿って人口が集中しているためバス利用率は高い。
- 地区内の路線が市内線のみでの運行のため乗り継ぎをしないと住民の希望目的地に行けない。

### 路線バスを利用する条件

- 「運転ができなくなったら」63.6%、「条件が改善されても利用しない」16.2%、「IC カードが使えるようになったら」13.1%。
- 自家用車の所有率が比較的低く、高齢化により今後自家用車を手放す方が増えることが想定されるため、他地区より利用率の高い那古地区では、今後とも公共交通利用者が増加すると予想される。
- IC カード導入によるバスの乗降や運賃のわかりやすさ、鉄道との接続性の向上を図ることが求められている。
- 那古船形駅への接続や端末交通の確保など、住民ニーズに合わせた路線調整を行うことが求められる。

# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（那古地区）

### 地区概況

- 館山市北部に位置し、古くから那古寺の門前町として栄えた地区。
- 昭和14年の合併（館山市になる）までは、館山湾北部の観光・商業の中心だった。
- 地区人口5,371人で、総人口の11.6%を占め、平成21年度比は95.1%。（平成31年4/1現在）
- 年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成31年度の高齢化率は約35.6%と今後も高齢化が進行することがうかがえる。（那古集落 35.3%、正木集落 37.5%、亀ヶ原集落 29.5%、小原集落 47.8%）
- 地区内で買い物が済ませられず、買物難民が発生している。
- 世帯で見た自家用車所有率は83.9%（自分専用 61.8%）であり、自家用車を持っていない方は13.4%。

**■那古地区の自家用車所有状況**

| 所有状況        | 割合    |
|-------------|-------|
| 自分専用の自動車がある | 61.8% |
| 家族共有の自動車がある | 22.1% |
| 持っていない      | 13.4% |
| 無回答         | 2.8%  |

### 都市機能立地状況

- 主な商業施設・・・なし
- 医療施設・・・亀田ファミリークリニック館山、天野クリニック
- 公共施設・・・那古地区公民館
- 教育施設・・・那古小学校

### 公共交通

- 鉄道（JR内房線） ○鉄道駅（なし）
- 路線バス（市内線、丸線、平群線）

### 住民座談会

- 小原集落等、公共交通空白地が存在する。
- 地区内のスーパー（うえだストアー、おどや正木店）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。

### 市内公共交通の利用状況

**鉄道**

○利用率：0.5%（週に1日以上の利用者割合）【地区別10番目】

| 利用頻度     | 割合    |
|----------|-------|
| 週に5日以上   | 0.9%  |
| 週に3~4日   | 3.2%  |
| 週に1~2日   | 24.0% |
| 月に2~3日   | 59.9% |
| 月に1回程度   | 4.1%  |
| 年に数回程度   | 7.4%  |
| 鉄道は利用しない | 0.5%  |
| その他      | 0.5%  |
| 無回答      | 0.5%  |

**高速バス**

○利用率：3.2%（週に1日以上の利用者割合）【地区別2番目】

| 利用頻度       | 割合    |
|------------|-------|
| 週に5日以上     | 2.8%  |
| 週に3~4日     | 5.5%  |
| 週に1~2日     | 6.9%  |
| 月に2~3日     | 53.5% |
| 月に1回程度     | 22.6% |
| 年に数回程度     | 3.2%  |
| 高速バスは利用しない | 5.1%  |
| その他        | 0.5%  |
| 無回答        | 0.5%  |

**路線バス**

○利用率：2.8%（週に1日以上の利用者割合）【地区別7番目】

| 利用頻度       | 割合    |
|------------|-------|
| 週に5日以上     | 1.8%  |
| 週に3~4日     | 0.9%  |
| 週に1~2日     | 11.5% |
| 月に2~3日     | 75.6% |
| 月に1回程度     | 0.9%  |
| 年に数回程度     | 6.0%  |
| 路線バスは利用しない | 1.8%  |
| その他        | 0.9%  |
| 無回答        | 0.9%  |

### 路線バスを利用しない理由

○「バスを利用する用事が特にない」68.9%、「本数が少ないから」14.0%、「バス停まで歩いていけないから」「目的地に行くバスがないから」7.3%。

○バス路線の周辺に人口が集中しているが、地区全体に広く人口は分布しており、交通空白地が大きく広がっているため、既存の公共交通でカバーできていない。

| 理由                     | 割合    |
|------------------------|-------|
| バスを利用する用事が特にないから       | 68.9% |
| 本数が少ないから               | 14.0% |
| バス停に待ち空間がなく、バス待ちが苦痛だから | 6.7%  |
| タクシーのほうが便利だから          | 5.5%  |
| 自宅の近くにバス停がないから         | 6.7%  |
| 時間がかかるから               | 1.2%  |
| バス停まで歩いていけないから         | 7.3%  |
| 目的地に行くバスがないから          | 7.3%  |
| 使いたい時間にバスが運行していないから    | 4.3%  |
| バスの利用の仕方がわからないから       | 0.0%  |
| 運賃が高いから                | 1.2%  |
| バスに関する情報が無く不安だから       | 0.0%  |
| その他                    | 5.5%  |

### 路線バスを利用する条件

○「運転ができなくなったら」61.0%、「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」15.2%。

○高齢化に伴って自家用車の代替交通手段としてバスの利用は増加すると考えられるが、高齢化率は他地区に比べて低いため自家用車の利用が今後も高いことが予想される。

○バス停までの末端交通を整備し、丸線、平群線、特に市内線と接続することで、利用者増加に寄与させる。

| 条件  | 割合    |
|---|-------|
| 運転ができなくなったら                                       | 61.0% |
| 目的地へ接続するバスが整備されたら                                 | 2.4%  |
| 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 | 15.2% |
| 運行本数が増えたら   | 5.5%  |
| 運行時間帯が拡大したら                                       | 2.4%  |
| 運賃が値下げしたら   | 1.2%  |
| フリー乗降券のような割引切符が導入されたら                             | 8.5%  |
| スイカ、バスモなどのICカードが使えるようになったら                        | 6.1%  |
| 条件が改善されても利用しないと思う                                 | 15.2% |
| その他   | 0.6%  |

# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（北条地区）

### 地区概況

- 駅、市役所、国や県の出先機関等が集まる、館山市の中心地区。
- 江戸時代に藩の陣屋が置かれ、官公庁の集積、駅の開業とともに発展をとげる。
- 地区人口 12,822 人で、総人口の 27.6% を占め、平成 21 年度比は 96.9%。（平成 31 年 4/1 現在）
- 年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成 31 年度の高齢化率は約 34.0% と今後も高齢化が進行することがうかがえる。（北条集落 34.7%、新宿集落 44.4%、長須賀集落 39.8%、八幡集落 36.7%、湊集落 36.9%、高井集落 19.9%、上野原集落 23.1%、北条正木集落 34.8%）
- 商業施設や医療機関の郊外移転により、空洞化が発生している。
- 世帯で見た自家用車所有率は 75.5%（自分専用 52.1%）であり、自家用車を持っていない方は 23.3%。

**■北条地区の自家用車所有状況**

| 自家用車所有状況    | 割合    |
|-------------|-------|
| 自分専用の自動車がある | 52.1% |
| 家族共有の自動車がある | 23.3% |
| 持っていない      | 23.3% |
| 無回答         | 1.2%  |

### 都市機能立地状況

- 商業施設・・・イオンタウン館山、カインズ館山店、尾張屋館山マーケットプレイス、おどや北条店・スーパーセンター館山店
- 医療施設・・・館山病院、北条病院、館山循環器内科外科、佐伯眼科、太田整形外科医院、原クリニック
- 公共施設・・・館山市役所、館山警察署、安房都市消防本部、菜の花ホール、コミュニティセンター、安房合同庁舎、南総文化ホール、館山税務署
- 教育施設・・・北条小学校、第二中学校、第三中学校

### 公共交通

- 鉄道（JR 内房線） ○鉄道駅（館山駅）
- 路線バス（市内線、洲の崎線、南房州本線、豊房線、館山鴨川線、千倉線、丸線、平群線）

### 住民座談会

- 高井、上野原には公共交通が通っていない。
- 市街地ではあるが、困っていないわけではない、ちょっとした距離でも自家用車を使ってしまう。
- 福祉部門とも連携し、社会福祉協議会や包括支援センター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。

### 市内公共交通の利用状況

○利用率：2.4%（週に1日以上の利用者割合）【地区別5番目】

| 利用頻度     | 割合    |
|----------|-------|
| 週に5日以上   | 0.2%  |
| 週に3~4日   | 3.6%  |
| 週に1~2日   | 30.8% |
| 月に2~3日   | 50.9% |
| 月に1回程度   | 2.2%  |
| 年に数回程度   | 7.0%  |
| 鉄道は利用しない | 0.8%  |
| その他      | 0.8%  |
| 無回答      | 0.2%  |

○利用率：1.2%（週に1日以上の利用者割合）【地区別6番目】

| 利用頻度       | 割合    |
|------------|-------|
| 週に5日以上     | 0.4%  |
| 週に3~4日     | 6.6%  |
| 週に1~2日     | 13.9% |
| 月に2~3日     | 49.1% |
| 月に1回程度     | 17.5% |
| 年に数回程度     | 3.8%  |
| 高速バスは利用しない | 7.8%  |
| その他        | 0.8%  |
| 無回答        | 0.2%  |

○利用率：1.2%（週に1日以上の利用者割合）【地区別10番目】

| 利用頻度       | 割合    |
|------------|-------|
| 週に5日以上     | 0.2%  |
| 週に3~4日     | 1.2%  |
| 週に1~2日     | 9.5%  |
| 月に2~3日     | 78.1% |
| 月に1回程度     | 2.6%  |
| 年に数回程度     | 1.4%  |
| 路線バスは利用しない | 6.0%  |
| その他        | 0.2%  |
| 無回答        | 0.2%  |

### 路線バスを利用しない理由

○「バスを利用する用事が特にならない」75.0%、「バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから」12.9%、「本数が少ない」8.0%。

○地区内に人口と集客施設が集中しており、道路整備も十分なため移動手段としてバスの選択は乏しい。

○複数路線が走るため運行本数は多いが、接続する館山駅の待合空間の充実が課題として挙げられる。

| 理由                     | 割合    |
|------------------------|-------|
| バスを利用する用事が特にならないから     | 75.0% |
| 本数が少ないから               | 8.0%  |
| バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから | 12.9% |
| タクシーのほうが便利だから          | 4.6%  |
| 自宅の近くにバス停がないから         | 5.9%  |
| 時間がかかるから               | 1.3%  |
| バス停まで歩いていけないから         | 6.7%  |
| 目的地に行くバスがないから          | 6.7%  |
| 使いたい時間にバスが運行していないから    | 4.9%  |
| バスの利用の仕方がわからないから       | 2.3%  |
| 運賃が高いから                | 0.0%  |
| バスに関する情報が無く不安だから       | 0.0%  |
| その他                    | 3.9%  |

### 路線バスを利用する条件

○「運転ができなくなったら」59.8%、「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」19.6%、「条件が改善されても利用しないと思う」16.2%。

○高齢化率が比較的低いことから自家用車の代替交通手段としてのバス利用は選択率が低い傾向にある。

○市街地部であることから、バスを希望しない住民は市全体平均より多いが、市街地部から離れた集落においてはフリー乗降制度や買い物バスなど交通サービスの向上を望んでいる。

| 条件  | 割合    |
|---|-------|
| 運転ができなくなったら                                       | 59.8% |
| 目的地へ接続するバスが整備されたら                                 | 2.3%  |
| 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 | 19.6% |
| 運行本数が増えたら   | 5.7%  |
| 運行時間帯が拡大したら                                       | 2.3%  |
| 運賃が値下げしたら   | 1.3%  |
| フリー乗車券のような割引切符が導入されたら                             | 7.7%  |
| スイカ、パスモなどのICカードが使えるようになったら                        | 6.4%  |
| 条件が改善されても利用しないと思う                                 | 16.2% |
| その他   | 3.6%  |

# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（館山地区）

### 地区概況

- 館山市中央部に位置し、館山夕日桟橋や館山城（城山）、自衛隊基地が所在する。
- 館山城の城下町、汽船等が発着した港町として、古くから栄えた地区。
- 地区人口 11,356 人で、総人口の 24.5% を占め、平成 21 年度比は 90.2%。（平成 31 年 4/1 現在）
- 年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成 31 年度の高齢化率は約 37.7% と今後も高齢化が進行することがうかがえる。（館山集落 41.8%、上真倉集落 35.1%、下真倉集落 42.3%、沼集落 40.5%、宮城集落 28.2%、笠名集落 39.8%、大賀集落 28.4%）
- 沼・宮城・笠名集落の山側はバス停から距離がある。
- 世帯で見た自家用車所有率は 77.6%（自分専用 55.1%）であり、自家用車を持っていない方は 21.5%。

**■館山地区の自家用車所有状況**

| 自家用車所有状況    | 割合    |
|-------------|-------|
| 自分専用の自動車がある | 55.1% |
| 家族共有の自動車がある | 22.5% |
| 持っていない      | 21.5% |
| 無回答         | 0.9%  |

### 都市機能立地状況

- 商業施設・・・おどや館山海岸店、コメリパワー館山店、尾張屋館山本店
- 医療施設・・・佐々木歯科、赤門整形外科内科、鈴木内科クリニック
- 公共施設・・・館山地区公民館、豊津ホール
- 主な教育施設・・・なし

**凡例**

- 鉄道駅
- 医療施設
- 商業施設
- 公共施設
- 教育施設

250m人口メッシュ

- 1 - 50人
- 51 - 100人
- 101 - 250人
- 251 - 500人
- 501人以上

交通線

- 市内線
- 洲の崎線
- 南房州本線
- 豊房線
- 千倉線(白浜千倉線と一本化)
- 館山鴨川線
- 丸線
- 平群線

● バス停

### 公共交通

- 鉄道（なし） ○鉄道駅（なし）
- 路線バス（市内線、洲の崎線、南房州本線、豊房線）

### 住民座談会

- 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。
- タクシー会社が 1 社廃業し、なかなか来なくなった上、早朝は乗れなくなった。
- 東京都シルバーパスのような高齢者向けの費用負担軽減策を導入する。

### 市内公共交通の利用状況

**鉄道**

○利用率：3.4%（週に 1 日以上の利用者割合）【地区別 4 番目】

**高速バス**

○利用率：1.4%（週に 1 日以上の利用者割合）【地区別 5 番目】

**路線バス**

○利用率：3.6%（週に 1 日以上の利用者割合）【地区別 6 番目】

### 路線バスを利用しない理由

○「バスを利用する用事が特にない」72.8%、「バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから」11.5%、「本数が少ない」11.2%。

○バス路線を中心に人口が集中しているが、交通空白地にも人口分布が散見され、市街地に比較的近いことから集客施設への移動は自家用車となり、バスの利用率は低いことが予想される。

○バス停から離れた地域にも人口分布が散見され、バス停まで歩くことが困難なため、自動車利用が中心である。

| 理由                       | 割合    |
|--------------------------|-------|
| バスを利用する用事が特にないから本数が少ないから | 72.8% |
| バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから   | 11.5% |
| タクシーのほうが便利だから            | 3.8%  |
| 自宅の近くにバス停がないから           | 4.3%  |
| 時間がかかるから                 | 2.6%  |
| バス停まで歩いていけないから           | 10.0% |
| 目的地に行くバスがないから            | 8.4%  |
| 使いたい時間にバスが運行していないから      | 3.6%  |
| バスの利用の仕方がわからないから         | 1.4%  |
| 運賃が高いから                  | 0.0%  |
| バスに関する情報が無く不安だから         | 0.0%  |
| その他                      | 6.2%  |

### 路線バスを利用する条件

○「運転ができなくなったら」61.3%、「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」14.1%、「条件が改善されても利用しないと思う」13.6%。

○バス停から離れた地域の住民がバス停まで移動しやすくなることが望ましい。

○鉄道と接続するバス路線が複数あることから IC カード導入といった鉄道とバスの乗換え利便性の向上が求められる。

○市街地部が近い場合、割引切符などよりバスを気軽に利用できる制度を整えることが施策として望まれる。

| 条件  | 割合    |
|---|-------|
| 運転ができなくなったら                                       | 61.3% |
| 目的地へ接続するバスが整備されたら                                 | 4.1%  |
| 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 | 14.1% |
| 運行本数が増えたら   | 6.4%  |
| 運行時間帯が拡大したら                                       | 1.4%  |
| 運賃が値下げしたら   | 3.1%  |
| フリー乗車券のような割引切符が導入されたら                             | 9.5%  |
| スイカ、パスモなどのICカードが使えるようになったら                        | 8.8%  |
| 条件が改善されても利用しないと思う                                 | 13.6% |
| その他   | 2.9%  |

# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（西岬地区）

### 地区概況

- 館山市（安房地域）の西端に位置し、東京湾の入り口にあたる海防の要所だった。
- 半農半漁かつ、旅館や民宿等が集積する市内随一の観光エリアである。
- 地区人口 2,608 人で、総人口の 5.6%を占め、平成 21 年度比は 87.2%。（平成 31 年 4/1 現在）
- 年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成 31 年度の高齢化率は約 54.4%と今後も高齢化が進行することがうかがえる。（香集落 61.6%、塩見集落 57.5%、浜田集落 48.0%、早物集落 58.3%、見物集落 53.8%、加賀名集落 68.5%、波左間集落 53.4%、坂田集落 58.6%、洲崎集落 45.2%、西川名集落 51.1%、伊戸集落 59.6%、坂足集落 68.2%、小沼集落 54.7%、坂井集落 44.3%）
- 日用品店が存在する集落はあるが、スーパー、コンビニは地区内にない。
- 世帯で見た自家用車所有率は 91.5%（自分専用 65.0%）であり、自家用車を持っていない方は 7.7%。

**■西岬地区の自家用車所有状況**

| 自家用車所有状況    | 割合    |
|-------------|-------|
| 自分専用の自動車がある | 65.0% |
| 家族共用の自動車がある | 26.5% |
| 持っていない      | 7.7%  |
| 無回答         | 0.9%  |

### 都市機能立地状況

- 主に商業施設・・・なし
- 主に医療施設・・・なし
- 公共施設・・・西岬地区公民館、西岬地区公民館分館
- 教育施設・・・西岬小学校

### 公共交通

- 鉄道（なし） ○鉄道駅（なし）
- 路線バス（洲の崎線）

### 住民座談会

- 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。
- 坂井集落が公共交通空白地である。
- 観光スポットや宿泊施設が多く、観光客の来訪が多い。
- 近所の人を送迎については、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。

### 市内公共交通の利用状況

**鉄道**

○利用率：0.9%（週に1日以上の利用者割合）【地区別9番目】

**高速バス**

○利用率：3.4%（週に1日以上の利用者割合）【地区別1番目】

**路線バス**

○利用率：5.1%（週に1日以上の利用者割合）【地区別3番目】

### 路線バスを利用しない理由

○「バスを利用する用事が特にない」63.9%、「本数が少ない」19.4%、「その他」12.5%。

○バス路線に沿って人口が分布していることから路線バスの利用率は高く、必要性も十分高い。

○他路線と比べると洲の崎線の本数は多いが、利用ニーズと合致していないせいか住民が望む本数ではなく、またバスの移動では市街地まで時間がかかるために移動手段の中心は自動車を選択される。

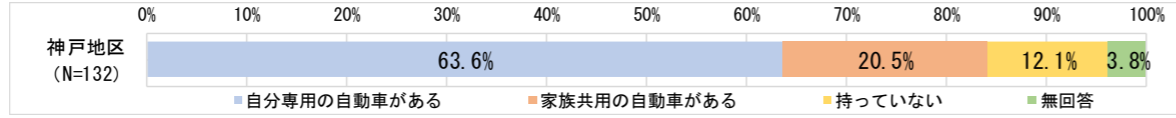
### 路線バスを利用する条件

○「運転ができなくなったら」80.6%、「条件が改善されても利用しない」11.1%、「運行本数が増便されたら」「運賃が値下げしたら」「フリー乗車券のような割引切符が導入されたら」9.7%。

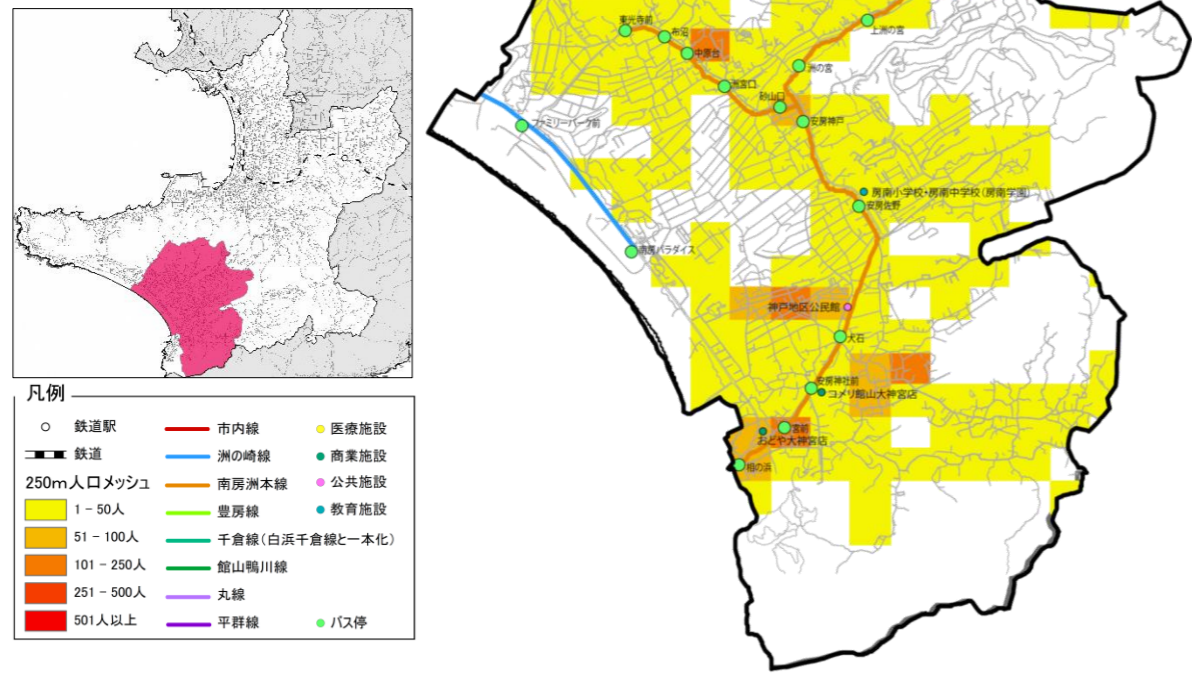
○地区内の高齢化率は極めて高いが、自家用車を手放せない住民がとて多く、商業施設や医療施設がないことから、市街地まで行く必要があるため、更なるバスの利用促進策として集客施設と連携した取り組み（ショッピングライナー等）を講じることが望まれる。

# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（神戸地区）

○館山市の南部に位置し、安房地域の一宮である安房神社が所在する。  
 ○神戸レタスや花の栽培等、農業が盛んにおこなわれている。  
 ○地区人口 2,891 人で、総人口の 6.2%を占め、平成 21 年度比は 94.6%。(平成 31 年 4/1 現在)  
 ○年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成 31 年度の高齢化率は約 43.3%と今後も高齢化が進行することがうかがえる。(大神宮集落 50.2%、中里集落 30.8%、竜岡集落 50.7%、犬石集落 40.4%、佐野集落 42.9%、藤原集落 42.2%、洲宮集落 41.5%、茂名集落 58.2%、布沼集落 45.3%)  
 ○地区エリアが広く、市内中心部からは距離がある。  
 ○世帯で見た自家用車所有率は 84.1% (自分専用 63.6%) であり、自家用車を持っていない方は 12.1%。  
**■神戸地区の自家用車所有状況**



○商業施設・・・おどや大神宮店、コメリ館山大神宮店  
 ○主な医療施設・・・なし  
 ○公共施設・・・神戸地区公民館  
 ○教育施設・・・房南小学校・中学校



○公共交通  
 ○鉄道 (なし) ○鉄道駅 (なし)  
 ○路線バス (洲の崎線、南房州本線)

○住民座談会  
 ○竜岡や布沼集落等が公共交通空白地である。  
 ○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。

**市内公共交通の利用状況**

○利用率：1.5% (週に 1 日以上の利用者割合) 【地区別 8 番目】

| 利用頻度     | 割合    |
|----------|-------|
| 週に5日以上   | 0.8%  |
| 週に3~4日   | 1.5%  |
| 週に1~2日   | 3.0%  |
| 月に2~3日   | 29.5% |
| 月に1回程度   | 59.8% |
| 年に数回程度   | 1.5%  |
| 鉄道は利用しない | 3.8%  |
| その他      | 0.0%  |
| 無回答      | 0.0%  |

○利用率：0.8% (週に 1 日以上の利用者割合) 【地区別 7 番目】

| 利用頻度       | 割合    |
|------------|-------|
| 週に5日以上     | 0.8%  |
| 週に3~4日     | 3.8%  |
| 週に1~2日     | 11.4% |
| 月に2~3日     | 51.5% |
| 月に1回程度     | 26.5% |
| 年に数回程度     | 0.8%  |
| 高速バスは利用しない | 5.3%  |
| その他        | 0.0%  |
| 無回答        | 0.0%  |

○利用率：6.8% (週に 1 日以上の利用者割合) 【地区別 1 番目】

| 利用頻度       | 割合    |
|------------|-------|
| 週に5日以上     | 0.8%  |
| 週に3~4日     | 1.5%  |
| 週に1~2日     | 4.5%  |
| 月に2~3日     | 3.0%  |
| 月に1回程度     | 12.9% |
| 年に数回程度     | 67.4% |
| 路線バスは利用しない | 0.0%  |
| その他        | 6.1%  |
| 無回答        | 0.0%  |

○「バスを利用する用事が特にならない」67.4%、「本数が少ない」20.2%、「バス停まで歩いていけないから」12.4%。  
 ○地区の主要交通手段としてバス沿線を中心に人口が集中し、公共交通の利用率と必要性は極めて高い。  
 ○南房洲本線と洲の崎線は 1 時間に 1 本程度運行されているが、地区内には交通空白地が多く、バス停までの移動が困難なことから自家用車保有率が高いため、移動は自家用車中心となっている。

**路線バスを利用しない理由**

| 理由                     | 割合    |
|------------------------|-------|
| バスを利用する用事が特にならないから     | 67.4% |
| 本数が少ないから               | 20.2% |
| バス停に待ち空間がなく、バス待ちが苦痛だから | 11.2% |
| タクシーのほうが便利だから          | 3.4%  |
| 自宅の近くにバス停がないから         | 3.4%  |
| 時間がかかるから               | 6.7%  |
| バス停まで歩いていけないから         | 12.4% |
| 目的地に行くバスがないから          | 6.7%  |
| 使いたい時間にバスが運行していないから    | 7.9%  |
| バスの利用の仕方がわからないから       | 1.1%  |
| 運賃が高いから                | 0.0%  |
| バスに関する情報が無く不安だから       | 0.0%  |
| その他                    | 4.5%  |

○「運転ができなくなったら」73.0%、「条件が改善されても利用しないと思う」14.6%、「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」「フリー乗車券のような割引切符が導入されたら」12.4%。  
 ○高齢化による自家用車の代替交通手段としてのバス利用が他地区以上に期待でき、バス停までの端末交通を整備することが望まれる。

**路線バスを利用する条件**

| 条件  | 割合    |
|---|-------|
| 運転ができなくなったら                                       | 73.0% |
| 目的地へ接続するバスが整備されたら                                 | 3.4%  |
| 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 | 12.4% |
| 運行本数が増えたら   | 5.6%  |
| 運行時間帯が拡大したら                                       | 1.1%  |
| 運賃が値下げしたら   | 6.7%  |
| フリー乗車券のような割引切符が導入されたら                             | 12.4% |
| スイカ、パスモなどのICカードが使えるようになったら                        | 6.7%  |
| 条件が改善されても利用しないと思う                                 | 14.6% |
| その他   | 2.2%  |

# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（富崎地区）

|                        |  |
|------------------------|--|
| <p><b>地区概況</b></p>     | <p>○館山市最南部に位置し、布良と相浜の2つの集落からなる。</p> <p>○漁業が盛んでマグロ延縄漁の基地として発展し、最盛期には映画館や銀行等も存在した。</p> <p>○地区人口797人で、総人口の1.7%を占め、平成21年度比は72.9%。（平成31年4/1現在）</p> <p>○年少人口・生産年齢人口・老年人口、どの世代も減少しており、平成31年度の高齢化率は約60.7%と今後も高齢化が進行することがうかがえる。（布良集落58.4%、相浜集落63.1%）</p> <p>○狭いエリアに住宅が密集しており、道路はせまく坂道もあるため高齢者のバス停へのアクセスに難がある。</p> <p>○世帯で見た自家用車所有率は81.4%（自分専用46.5%）であり、自家用車を持っていない方は16.3%。</p> <p><b>■富崎地区の自家用車所有状況</b></p> |
| <p><b>都市機能立地状況</b></p> | <p>○主な商業施設・・・なし</p> <p>○主な医療施設・・・なし</p> <p>○公共施設・・・富崎地区公民館</p> <p>○主な教育施設・・・なし</p>   |
| <p><b>公共交通</b></p>     | <p>○鉄道（なし） ○鉄道駅（なし）</p> <p>○路線バス（南房州本線）</p>  |
| <p><b>住民座談会</b></p>    | <p>○バス停から遠い場所はほとんどないが、集落から国道沿いのバス停に行くには坂道を登らなければならない。</p> <p>○近所の人がおどやまで乗せていくということも行われているが、乗せてもらうほうも気を遣う。</p> <p>○市役所や南総文化ホール等に行くバスがない。</p> <p>○市街地までタクシーだと5千円程度かかり、JRバスだけに頼っていると利便性が保てない。</p>   |

|                            |   |
|----------------------------|---|
| <p><b>市内公共交通の利用状況</b></p>  | <p><b>鉄道</b></p> <p>○利用率：4.7%（週に1日以上の利用者割合）【地区別1番目】</p> <p><b>高速バス</b></p> <p>○利用率：0.0%（週に1日以上の利用者割合）【地区別8番目】</p> <p><b>路線バス</b></p> <p>○利用率：4.7%（週に1日以上の利用者割合）【地区別4番目】</p>                                 |
| <p><b>路線バスを利用しない理由</b></p> | <p>○「バスを利用する用事が特にない」53.6%、「本数が少ない」17.9%、「バス停まで歩いていけないから」28.6%。</p> <p>○市全体平均と比較して、自分専用の自家用車保有率が低いことからバスの必要性は高い。</p> <p>○地区全体に人口が散見されるが、高齢化率が高く、地形の変化が激しいことから高齢者を中心にバス停まで歩いていくことができないため、バスの利用がしづらくなっている。</p> |
| <p><b>路線バスを利用する条件</b></p>  | <p>○「運転ができなくなったら」78.6%、「フリー乗車券のような割引切符が導入されたら」21.4%、「条件が改善されても利用しないと思う」10.7%。</p> <p>○富崎地区の鉄道利用率は高いが、鉄道駅までの距離が大きく、市街地までも距離が十分にあるためにバスの運賃が高額になってしまうため、フリー乗車券など割引切符の導入等の施策が望まれる。</p>                          |

# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（豊房神余地区）

### 地区概況

- 館山市南東部、南房総市白浜町との境に位置し、水が豊富で農業が盛んにおこなわれている。
- 周囲を丘陵に囲まれており、集落が点在している。
- 地区人口 2,366 人で、総人口の 5.1%を占め、平成 21 年度比は 87.1%。（平成 31 年 4/1 現在）
- 年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成 31 年度の高齢化率は約 46.0%と今後も高齢化が進行することがうかがえる。（東長田集落 48.0%、西長田集落 44.75%、大戸集落 49.1%、出野尾集落 42.6%、岡田集落 61.4%、南条集落 39.4%、飯沼集落 45.5%、古茂口集落 42.9%、作名集落 40.0%、山荻集落 48.5%、畑集落 60.7%、神余集落 49.2%）
- 県道以外は細道が多く、マイクロバスだと進入できない箇所も多い。
- 世帯で見た自家用車所有率は 82.1%（自分専用 62.5%）であり、自家用車を持っていない方は 16.1%。

**■豊房神余地区の自家用車所有状況**

| 自家用車所有状況    | 割合    |
|-------------|-------|
| 自分専用の自動車がある | 62.5% |
| 家族共有の自動車がある | 19.6% |
| 持っていない      | 16.1% |
| 無回答         | 1.8%  |

### 都市機能立地状況

- 主な商業施設・・・なし
- 主な医療施設・・・なし
- 公共施設・・・豊房地区公民館
- 教育施設・・・豊房小学校、神余小学校

**凡例**

- 鉄道駅
- 鉄道
- 市内線
- 洲の崎線
- 南房総本線
- 豊房線
- 千倉線(白浜千倉線と一本化)
- 館山鴨川線
- 丸線
- 平群線
- 医療施設
- 商業施設
- 公共施設
- 教育施設
- バス停

250m人口メッシュ

- 1 - 50人
- 51 - 100人
- 101 - 250人
- 251 - 500人
- 501人以上

### 公共交通

- 鉄道（なし） ○鉄道駅（なし）
- 路線バス（豊房線）

### 住民座談会

- 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。
- 地区内にスーパーはなく、館山市街や神戸、白浜に出る必要がある。
- 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。（東虹苑）
- 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。（東虹苑）

### 市内公共交通の利用状況

**鉄道**

○利用率：1.8%（週に 1 日以上の利用者割合）【地区別 7 番目】

**高速バス**

○利用率：0.0%（週に 1 日以上の利用者割合）【地区別 8 番目】

**路線バス**

○利用率：3.6%（週に 1 日以上の利用者割合）【地区別 6 番目】

### 路線バスを利用しない理由

- 「バスを利用する用事が特にない」76.8%、「目的地に行くバスがない」14.1%、「本数が少ない」10.1%
- 市全体平均と比較して、鉄道駅までは距離があり、交通手段としてバスのニーズは高い。
- 地区内は豊房線のみ運行しており、運行本数が少ないほか、待合空間が確保・整備されていない課題がある。
- 交通空白地の住民も多いが、県道以外は細道が多く、住民のニーズに沿った路線設定が困難である。

豊房神余地区 (N=88)

| 理由                     | 割合    |
|------------------------|-------|
| バスを利用する用事が特にない         | 61.4% |
| 本数が少ない                 | 15.9% |
| バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから | 20.5% |
| タクシーのほうが便利だから          | 4.5%  |
| 自宅の近くにバス停がないから         | 13.6% |
| 時間がかかるから               | 1.1%  |
| バス停まで歩いていけないから         | 5.7%  |
| 目的地に行くバスがないから          | 2.3%  |
| 使いたい時間にバスが運行していないから    | 2.3%  |
| バスの利用の仕方がわからないから       | 2.3%  |
| 運賃が高いから                | 0.0%  |
| バスに関する情報が無く不安だから       | 0.0%  |
| その他                    | 5.7%  |

### 路線バスを利用する条件

- 「運転ができなくなったら」51.1%、「近所のバス停設置、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」36.4%、「」条件が改善されても利用しないと思う 17.0%。
- 自家用車保有率が高く、市街地まで距離があることから自家用車の代替交通手段としてのバス利用の期待値は低い。また、バス停までの端末交通手段を確保することでバス利用者の増加が見込まれることから、現状のバス環境では利用者数の増加は見込めず、交通モードを見直すことで利用者数が確保できることが予想される。

豊房神余地区 (N=88)

| 条件  | 割合    |
|---|-------|
| 運転ができなくなったら                                       | 51.1% |
| 目的地へ接続するバスが整備されたら                                 | 5.7%  |
| 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 | 36.4% |
| 運行本数が増えたら   | 5.7%  |
| 運行時間帯が拡大したら                                       | 0.0%  |
| 運賃が値下げしたら   | 2.3%  |
| フリー乗車券のような割引切符が導入されたら                             | 3.4%  |
| スイカ、パスモなどのICカードが使えるようになったら                        | 2.3%  |
| 条件が改善されても利用しないと思う                                 | 17.0% |
| その他   | 5.7%  |



# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（館野地区）

### 地区概況

- 館山市平野部の南東に位置し、奈良時代に安房国分寺がおかれる等、中心地として開発された。
- 平野が広がり農業が盛んだが、市街地よりは住宅開発が進んでいる。
- 地区人口 3,432 人で、総人口の 7.4% を占め、平成 21 年度比は 92.2%。(平成 31 年 4/1 現在)
- 年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成 31 年度の高齢化率は約 35.7% と今後も高齢化が進行することがうかがえる。(大網集落 34.4%、安布里集落 30.7%、山本集落 31.1%、国分集落 37.5%、稲集落 38.2%、腰越集落 43.0%、広瀬集落 46.2%)
- 路線バスや鉄道駅が利用できない公共交通空白地が複数存在する。
- 世帯で見た自家用車所有率は 82.7% (自分専用 62.2%) であり、自家用車を持っていない方は 14.2%。

#### ■館野地区の自家用車所有状況

| 自家用車所有状況    | 割合    |
|-------------|-------|
| 自分専用の自動車がある | 62.2% |
| 家族共有の自動車がある | 20.5% |
| 持っていない      | 14.2% |
| 無回答         | 3.1%  |

### 都市機能立地状況

- 商業施設・・・おどや九重店
- 医療施設・・・安房地域医療センター、たてやま整形外科クリニック
- 公共施設・・・館野地区公民館
- 教育施設・・・館野小学校

### 公共交通

- 鉄道 (JR 内房線) ○鉄道駅 (なし)
- 路線バス (館山鴨川線、白浜千倉館山線)

### 住民座談会

- 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。
- 大網、腰越、広瀬、萱野、山本の奥など、公共交通空白地も存在する。
- 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。
- バスを買う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。

### 市内公共交通の利用状況

#### 鉄道

○利用率：2.4% (週に 1 日以上の利用者割合) 【地区別 5 番目】

#### 高速バス

○利用率：2.4% (週に 1 日以上の利用者割合) 【地区別 4 番目】

#### 路線バス

○利用率：1.6% (週に 1 日以上の利用者割合) 【地区別 9 番目】

### 路線バスを利用しない理由

○「バスを利用する用事が特にならない」70.5%、「本数が少ない」「バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから」14.7%。

○交通空白地に人口が集中しているケースが多く、自分専用の自家用車の保有率が高いため、移動手段の中心は自家用車であり、バスの利用率は低迷している。

○千倉線と館山鴨川線の 2 路線が運行しているが、運行本数が少なく、待合空間も充実していないことからバスの利用率の低下へつながっている。

| 理由                     | 割合    |
|------------------------|-------|
| バスを利用する用事が特にならない       | 70.5% |
| 本数が少ない                 | 14.7% |
| バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから | 14.7% |
| タクシーのほうが便利だから          | 6.3%  |
| 自宅の近くにバス停がない           | 8.4%  |
| 時間がかかる                 | 1.1%  |
| バス停まで歩いていけない           | 7.4%  |
| 目的地に行くバスがない            | 4.2%  |
| 使いたい時間にバスが運行していない      | 4.2%  |
| バスの利用の仕方がわからない         | 1.1%  |
| 運賃が高い                  | 0.0%  |
| バスに関する情報が無く不安だから       | 0.0%  |
| その他                    | 6.3%  |

### 路線バスを利用する条件

○「運転ができなくなったら」63.6%、「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」20.0%、「条件が改善されても利用しないと思う」13.7%。

○高齢化率が低く、自動車保有率が高いことからバス利用の需要は比較的低いことが予想されるが、交通空白地に人口が集中しており、バス停までの端末交通を整備することが望まれる。

| 条件  | 割合    |
|---|-------|
| 運転ができなくなったら                                       | 63.6% |
| 目的地へ接続するバスが整備されたら                                 | 3.2%  |
| 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 | 20.0% |
| 運行本数が増えたら   | 7.4%  |
| 運行時間帯が拡大したら                                       | 2.1%  |
| 運賃が値下げしたら   | 2.1%  |
| フリー乗車券のような割引切符が導入されたら                             | 6.3%  |
| スイカ、パスモなどの IC カードが使えるようになったら                      | 5.3%  |
| 条件が改善されても利用しないと思う                                 | 13.7% |
| その他   | 1.1%  |

# 地区概況及び公共交通の現状・ニーズ（九重地区）

○館山市東部に位置し、丘陵が平野を包み込むような地形となっている。

○酪農や農業が盛んな農村地域。

○地区人口 1,708 人で、総人口の 3.7%を占め、平成 21 年度比は 88.5%。(平成 31 年 4/1 現在)

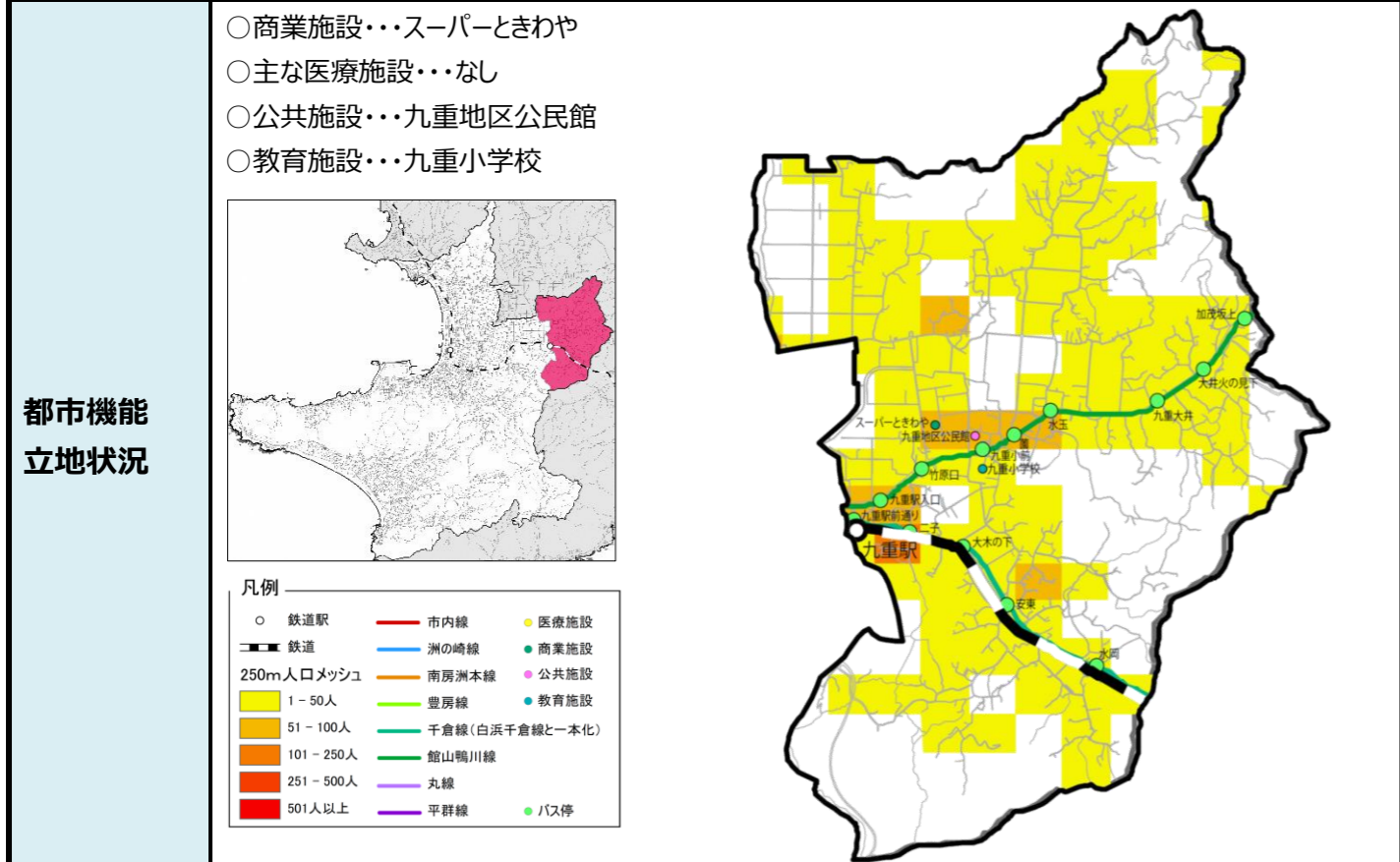
○年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成 31 年度の高齢化率は約 40.6%と今後も高齢化が進行することがうかがえる。(宝贝集落 46.2%、水岡集落 45.7%、安東集落 45.5%、二子集落 34.3%、園集落 35.9%、水玉集落 34.9%、大井集落 49.2%、竹原集落 41.2%、江田集落 43.9%)

○竹原・江田・宝贝集落等が、公共交通空白地となっている。

○世帯で見た自家用車所有率は 83.8% (自分専用 72.5%) であり、自家用車を持っていない方は 12.5%。

**■九重地区の自家用車所有状況**

|             |             |       |             |       |        |       |     |      |
|-------------|-------------|-------|-------------|-------|--------|-------|-----|------|
| 九重地区 (N=80) | 自分専用の自動車がある | 72.5% | 家族共用の自動車がある | 11.3% | 持っていない | 12.5% | 無回答 | 3.8% |
|-------------|-------------|-------|-------------|-------|--------|-------|-----|------|



○鉄道 (JR 内房線) ○鉄道駅 (九重駅)

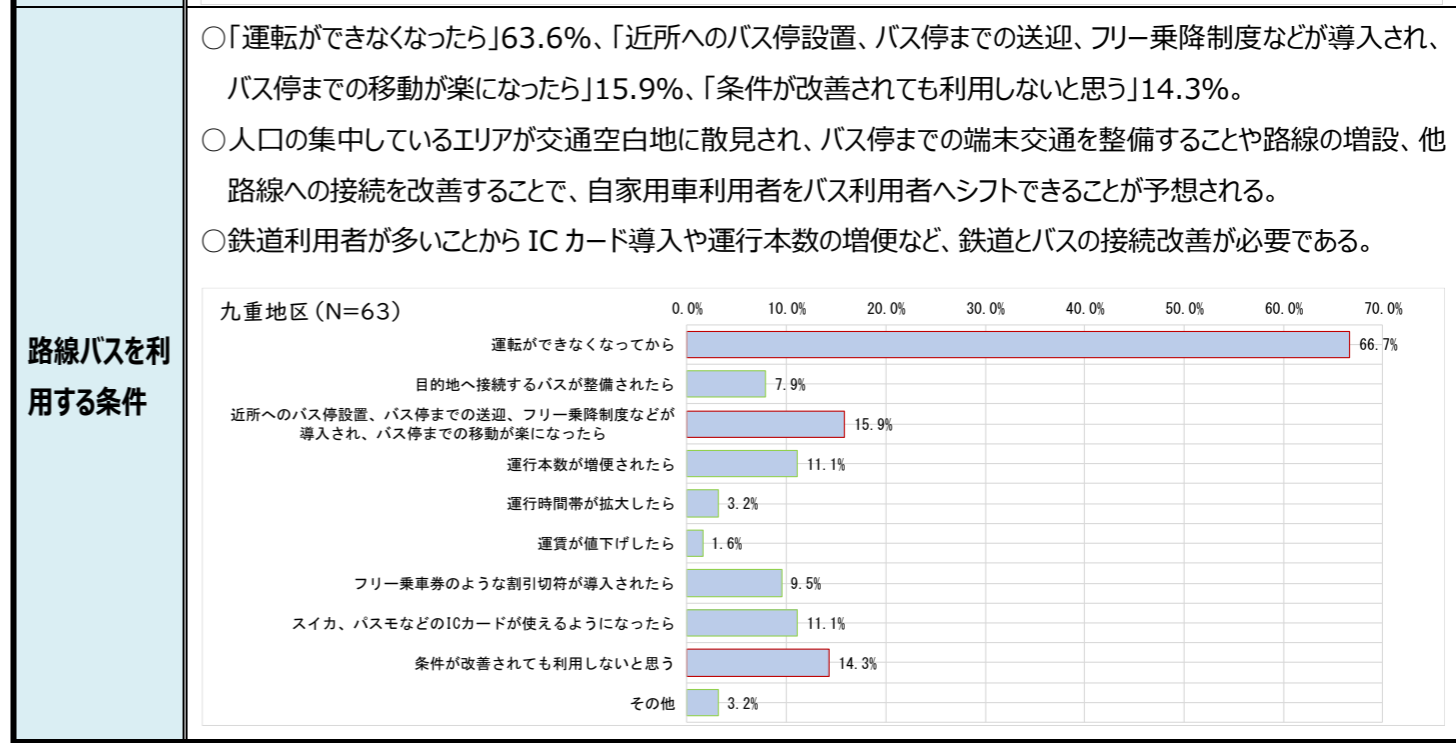
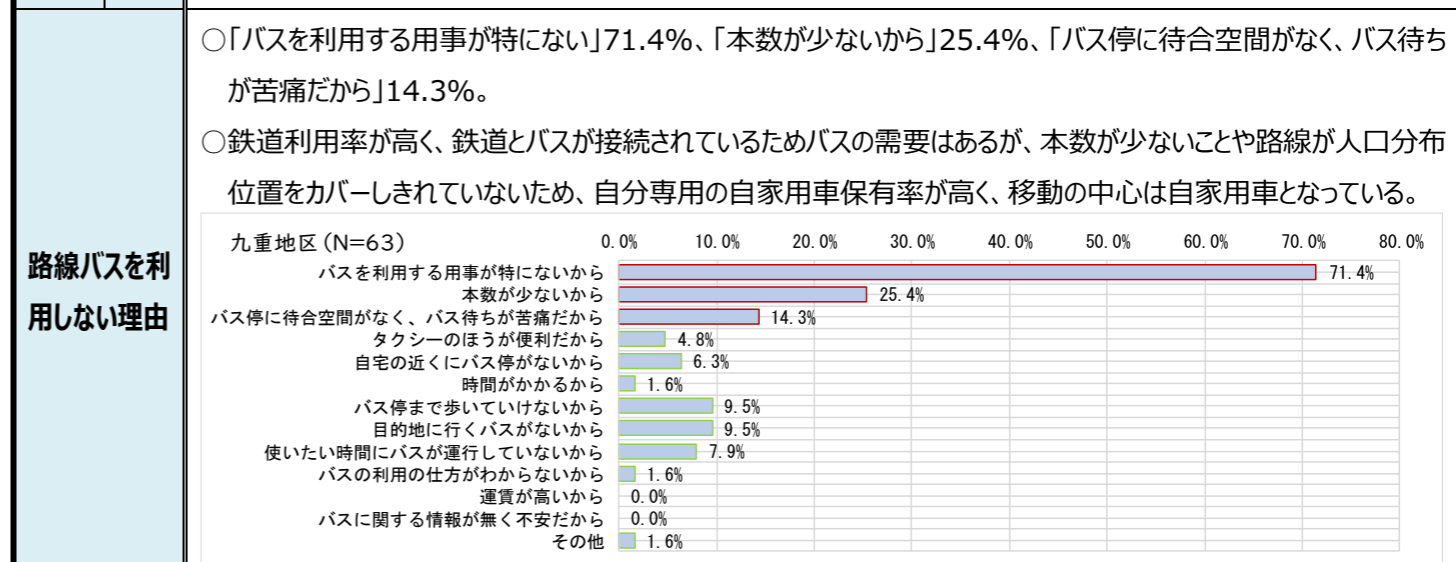
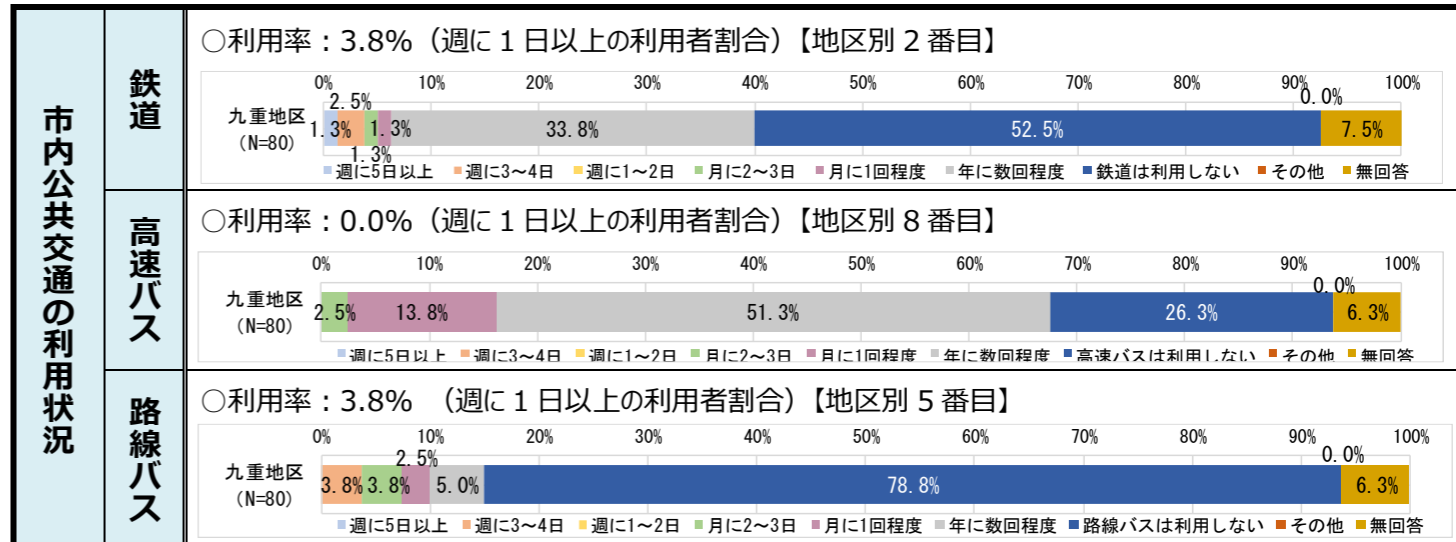
○路線バス (館山鴨川線、白浜千倉館山線)

○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、階段の上り下りが必要となる。鉄道利用者用の駐車場がない。

○ときわやの駐車場は混雑していて駐車づらい。

○公共交通空白地解消のため、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。





## 館山市地域公共交通網形成計画

発行日 令和2年3月

発行 館山市

編集 総合政策部企画課

千葉県館山市北条 1145-1