

～公共交通でみんながお出かけしやすく、住みやすくて

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。

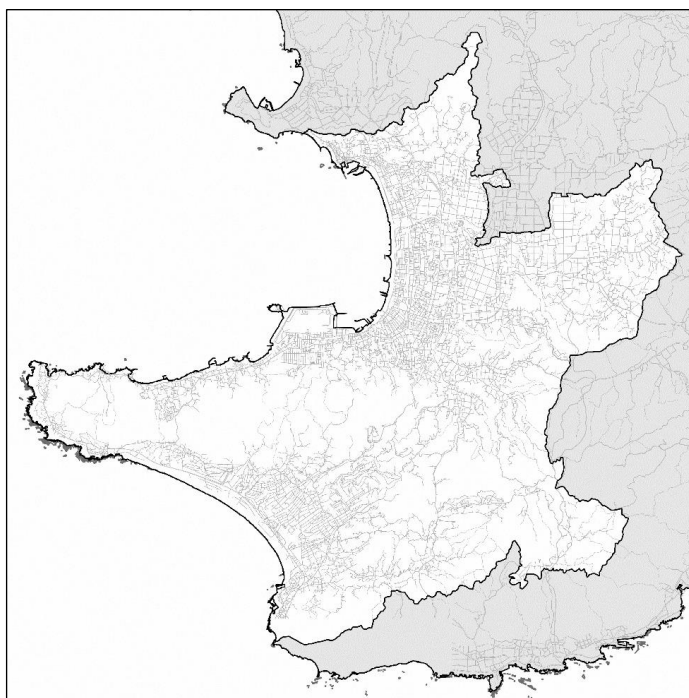
さらに、市の公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、ダイヤ改正ごとに鉄道やバス路線が減便されるなど「利用者の減少・運行本数の減少・利便性低下・更なる利用者の減少」という負のスパイラルから抜け出せないでいる。

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）



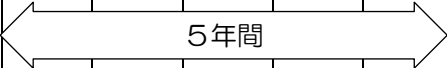
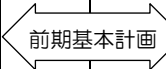
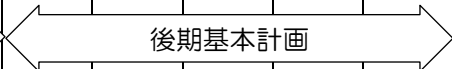
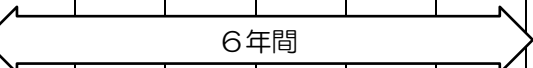
(3) 上位計画・関連計画

	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 総合計画 (H27年度策定)	【産業・経済】地域に根ざした産業でにぎわいと豊かさあふれるまち ○観光の振興 ○交流拠点施設を核とした地域活性化 【基盤整備】生活基盤が充実し快適で暮らしやすいまち ○住環境の充実と市街地の利便性向上 ○道路環境の充実と河川整備の推進 ○交通体系の充実…(1)地域交通網の確保・維持 (2)広域交通網の充実
	第2期館山市人口ビジョン (R2年度策定)	【目指すべき将来の方向】 ○館山市の特性を活かした多様な「しごと」の創出 ○館山市への「ひと」の流れをつくる ○結婚・出産・子育てのしやすい「まち」づくり ○安全・安心で持続可能な「まち」づくり 【基本的視点】 ○過度な人口減少の抑制とまちの活力の維持 ○人口減少・少子高齢社会を見据えた持続可能なまちづくり
	第2期館山市まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (R2年度策定)	【基本目標④】未来に誇れる“ふるさと愛”をはぐくむ ○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段の確保 等
	館山市都市計画 マスタープラン (H21年策定)	【誰もが住み良いと感じられるまちづくり】 ○歩道や情報通信基盤の整備等による、利便性の高い生活空間の形成 ○交通結節機能や商業・業務機能等を備えた中心市街地の再構築 ○都市の中心部と集落地、周辺都市との連携を強化する公共交通機能の確立 【活発な交流による賑わいの創出、活性化を目指したまちづくり】 ○広域的連携機能の強化による交流・物流の活発化 【豊富な資源を活かしたまちづくり】 ○観光振興に資する自然や歴史・文化資産の利活用 《交通関連施設等に関する整備施策》 ・(仮称)船形バイパスにおける街路(道路)事業 ・バス停における交通安全施設整備事業 ・渚の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
関連計画	南房総・館山地域 公共交通計画(仮称： 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、生活圏を共にする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 たてやま行動計画 (H17年策定)	【第5章】交通の利便性向上 ○高速道路交通網の整備促進等 ○地域内の循環性の向上と第1次交通と第2次交通の結節 ○海辺のまちづくり・海上交通の開設促進
	地域の魅力 アップモデル事業 (H16年策定)	【4. 地域整備の基本方針】 (1) 自立した経済圏の形成を支えるまちづくりの推進 ○海上の交流と交易を復活するため、館山港の整備を促進 ○域内と域外の連絡性を高めるため、整備が進む高速道路などの広域幹線道路網と地域内の各拠点を連結する道路交通網を形成 ○公共交通のターミナル機能やネットワーク機能を強化し、交通手段の多様性と利便性を高める。 【6. 各地区の整備方針及び主要な事業】 (3) 中心地活性化地区 ○館山駅における情報発信機能の充実 ○他の観光拠点等とを結ぶ公共交通システムの導入

(4) 計画期間

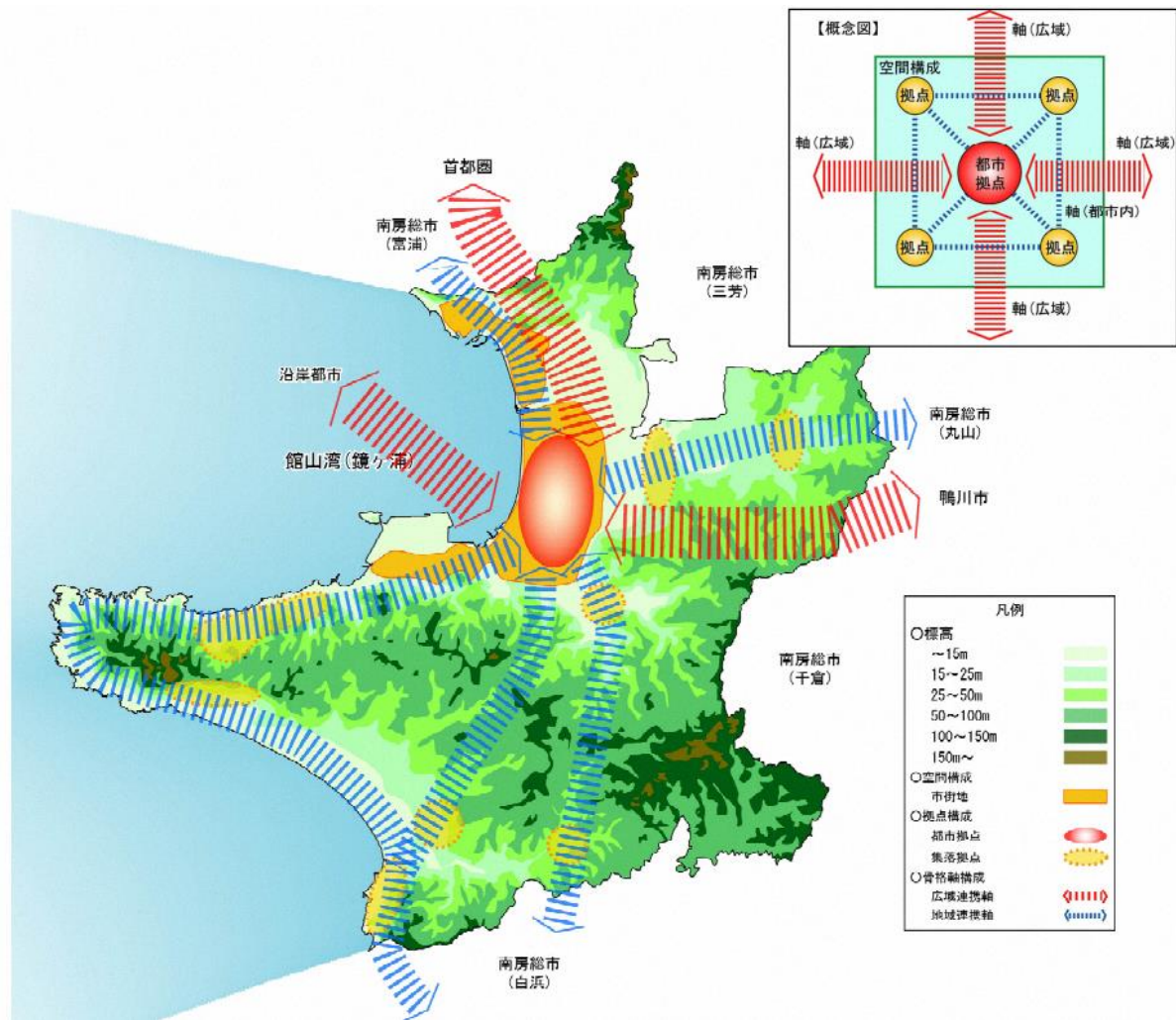
令和２年度から令和７年度の６年間とする。

■上位関連計画等における計画期間

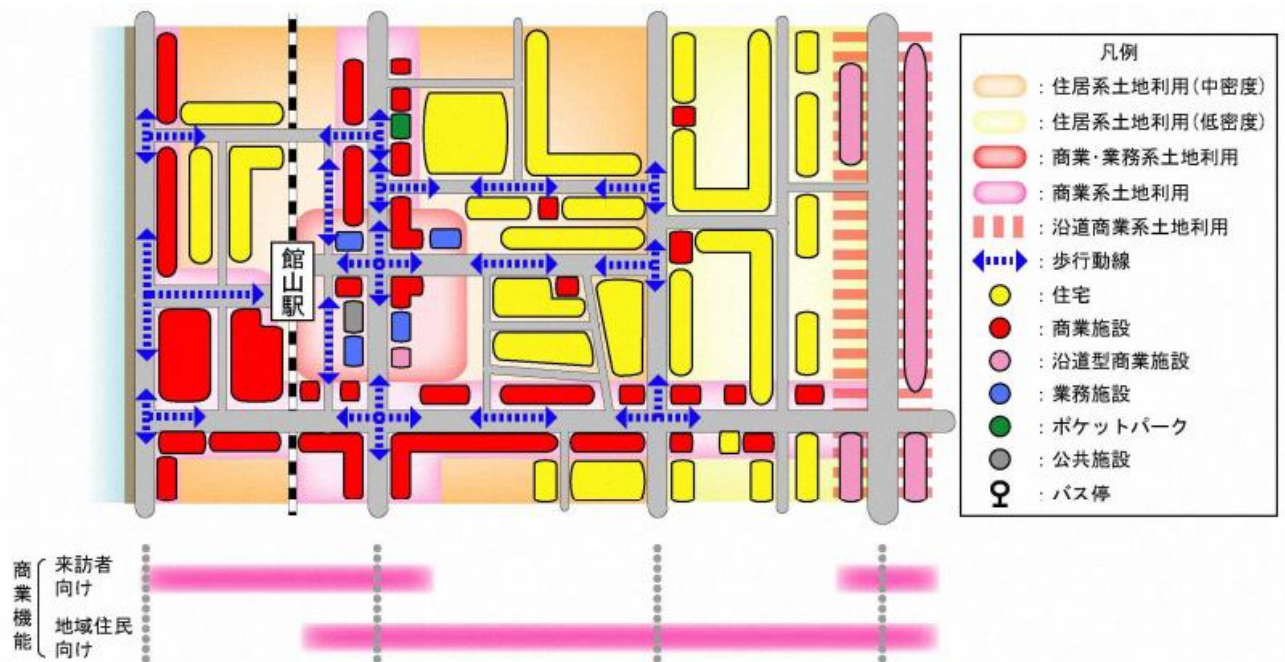
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
館山市地域公共交通網形成計画											
南房総・館山市域公共交通計画 (仮称)											
総合計画											
都市計画 マスタープラン											
総合戦略											

■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 km²で、内陸部には緑豊かな田園や丘陵が広がっており、南房総国定公園に指定されている変化に富んだ海岸線は 34.3 kmに及び、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。

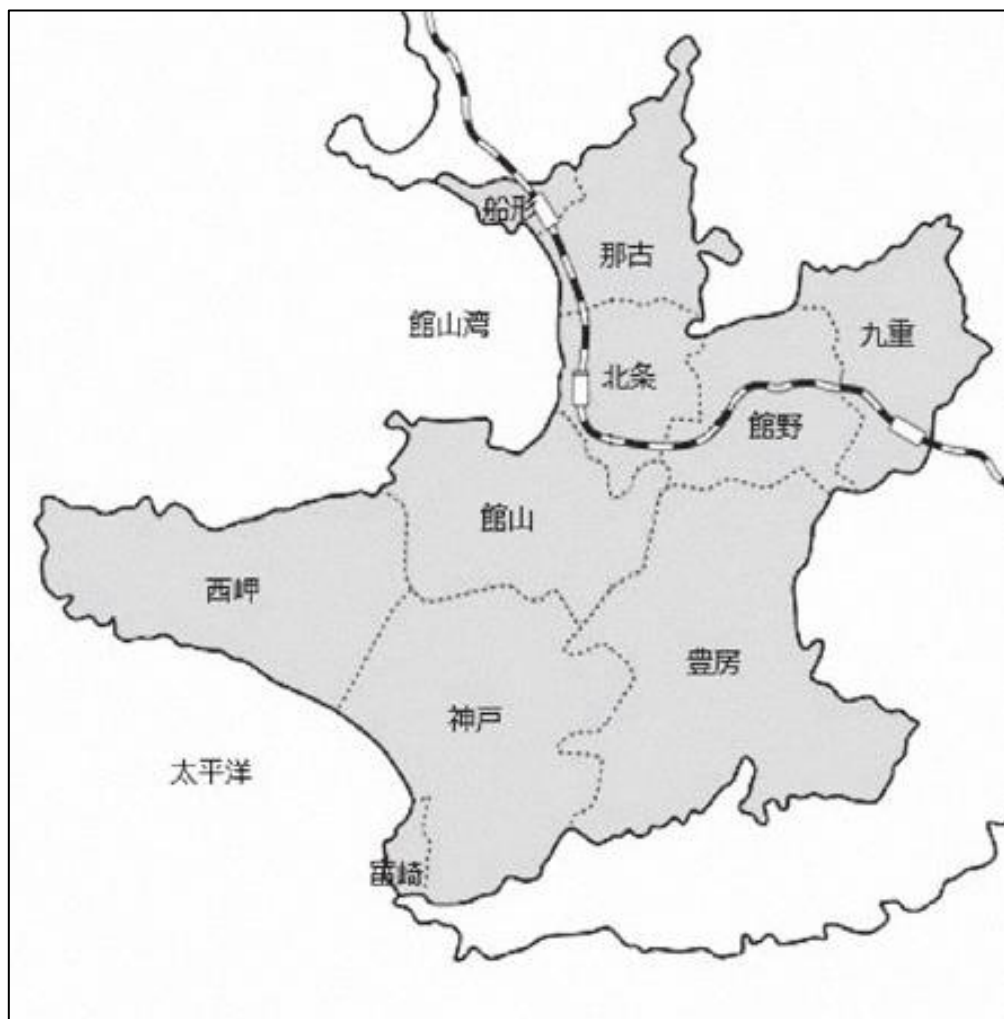


図 地区区分

(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。

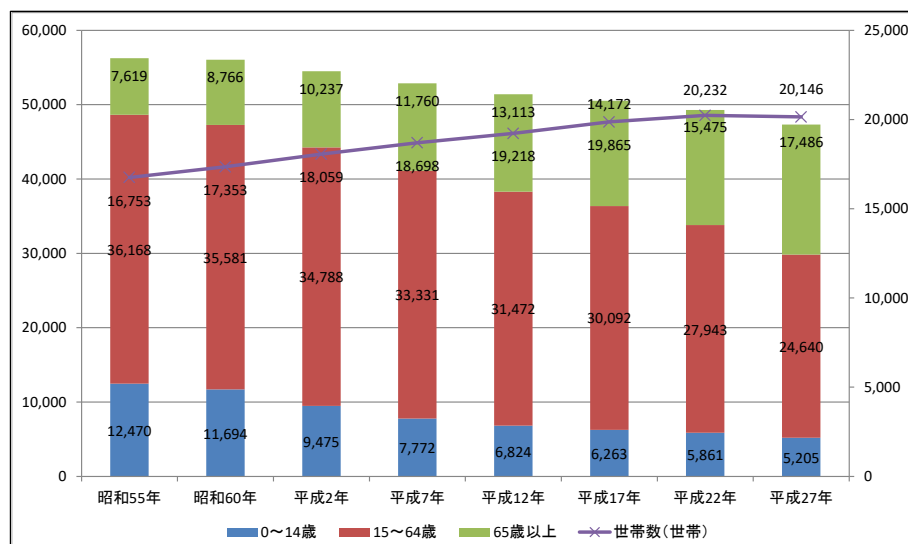


図 人口・世帯数の推移（資料：国勢調査）

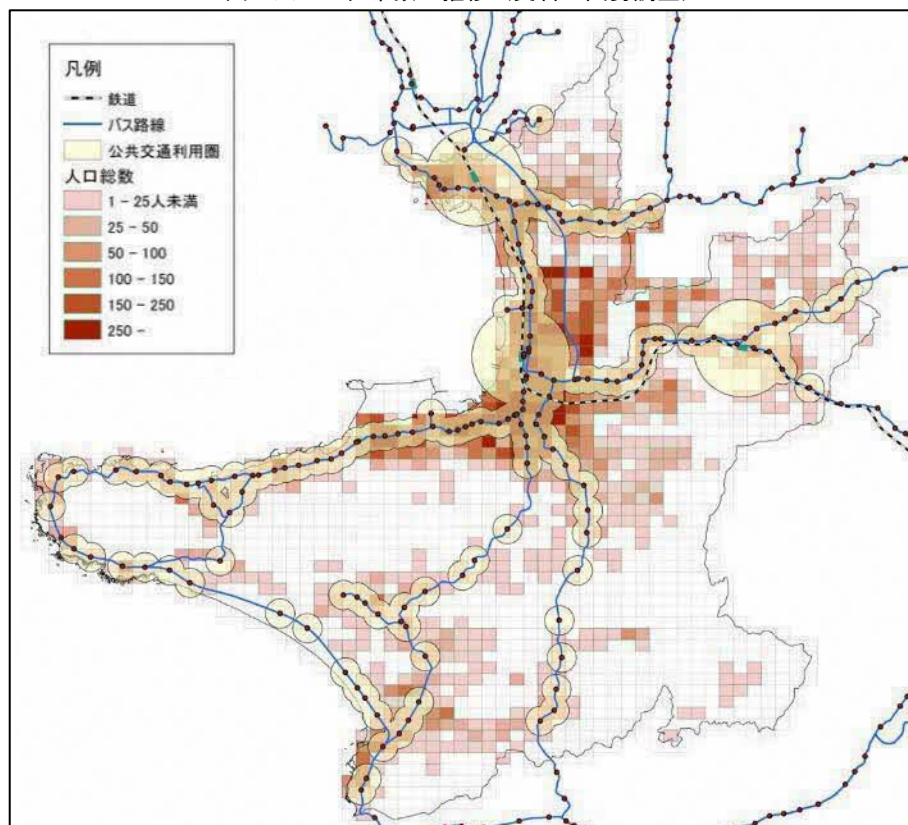


図 人口分布状況

※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。

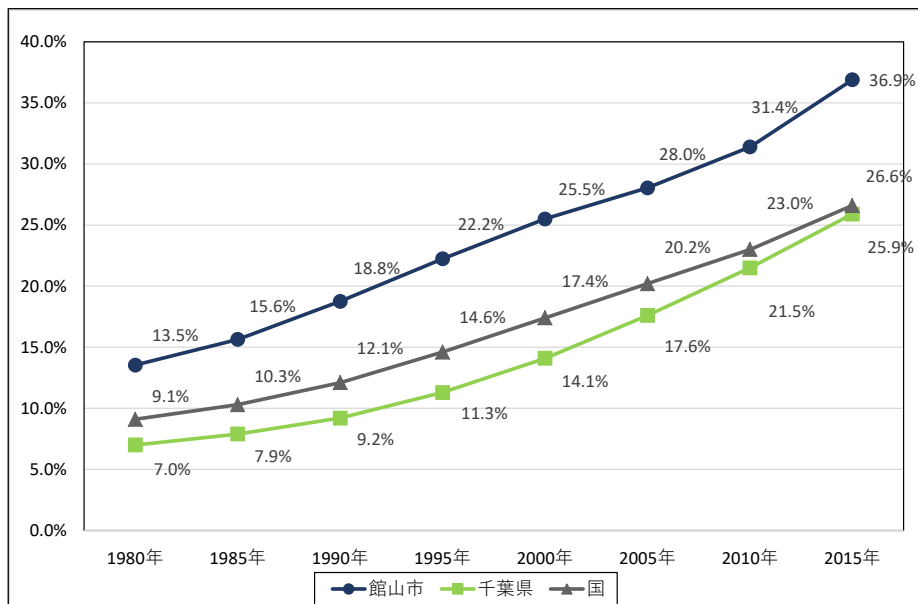


図 高齢化率の推移（資料：国勢調査）

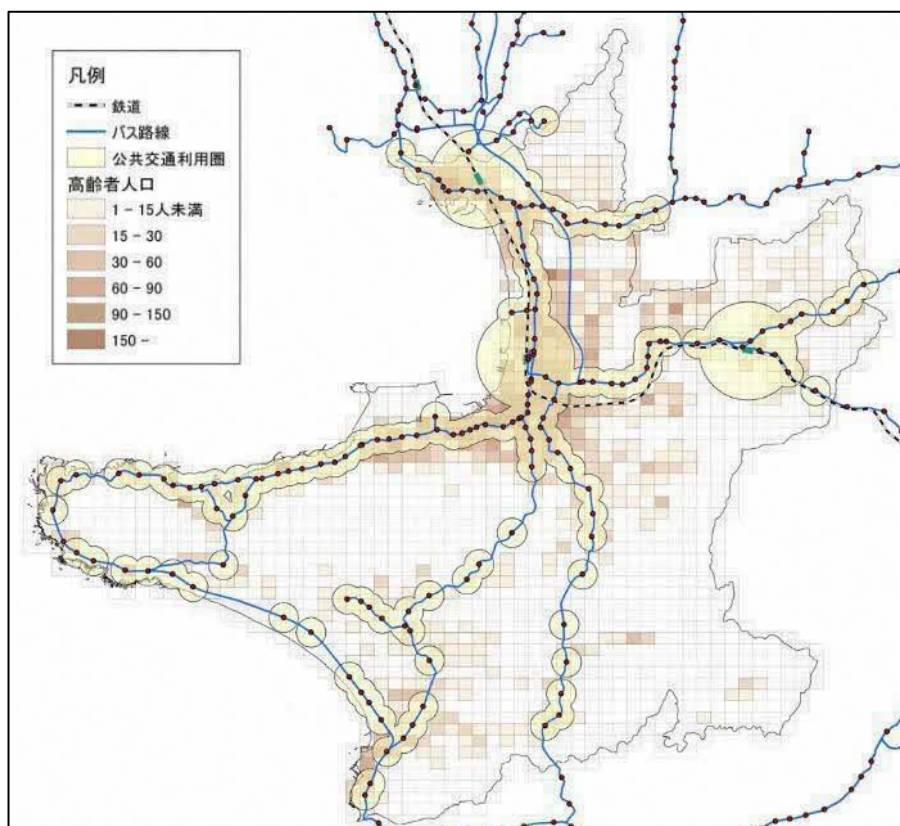


図 高齢者人口の状況

※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。

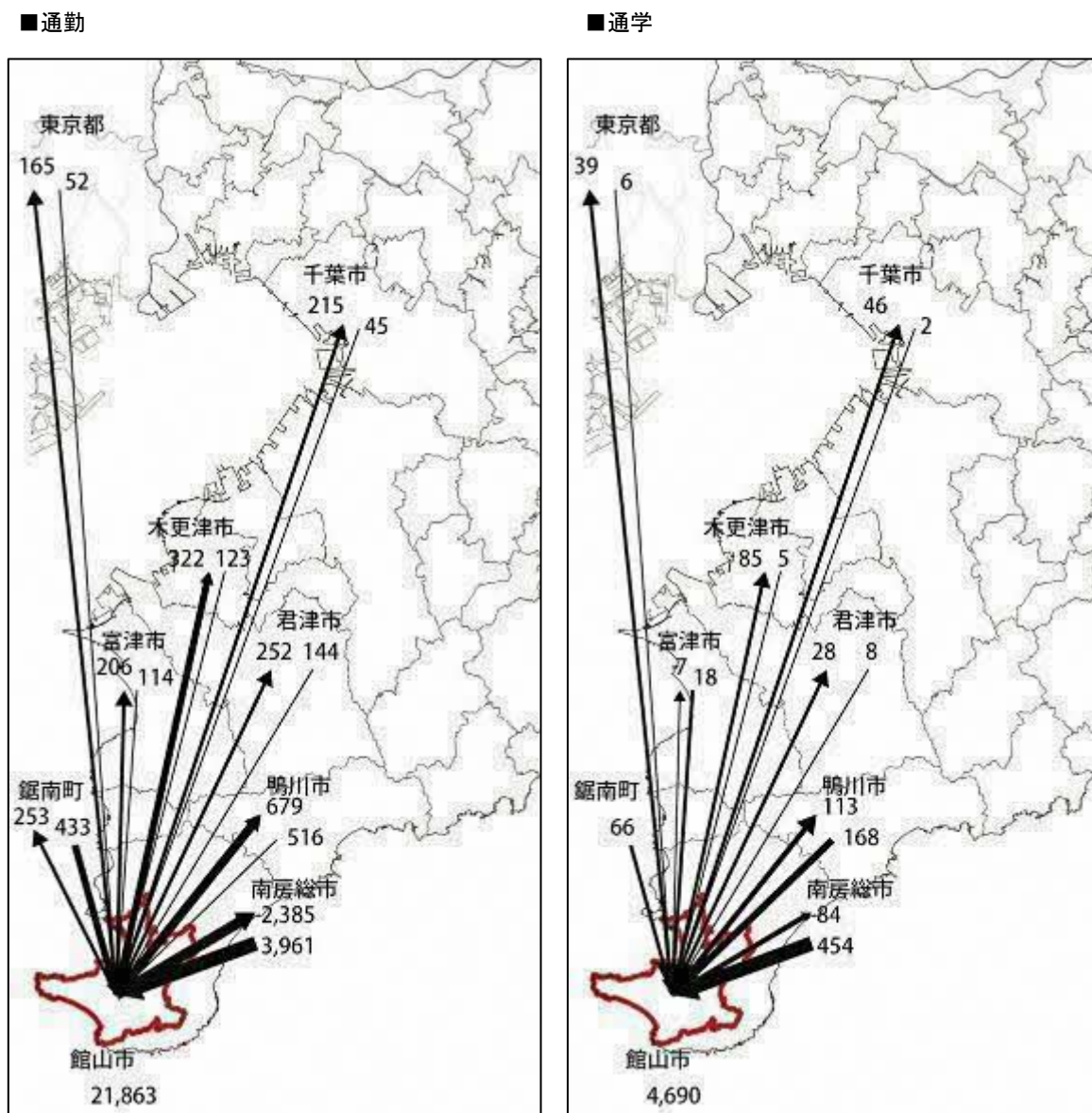


図 流出・流入状況図 (資料: 平成 27 年度国勢調査)

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。

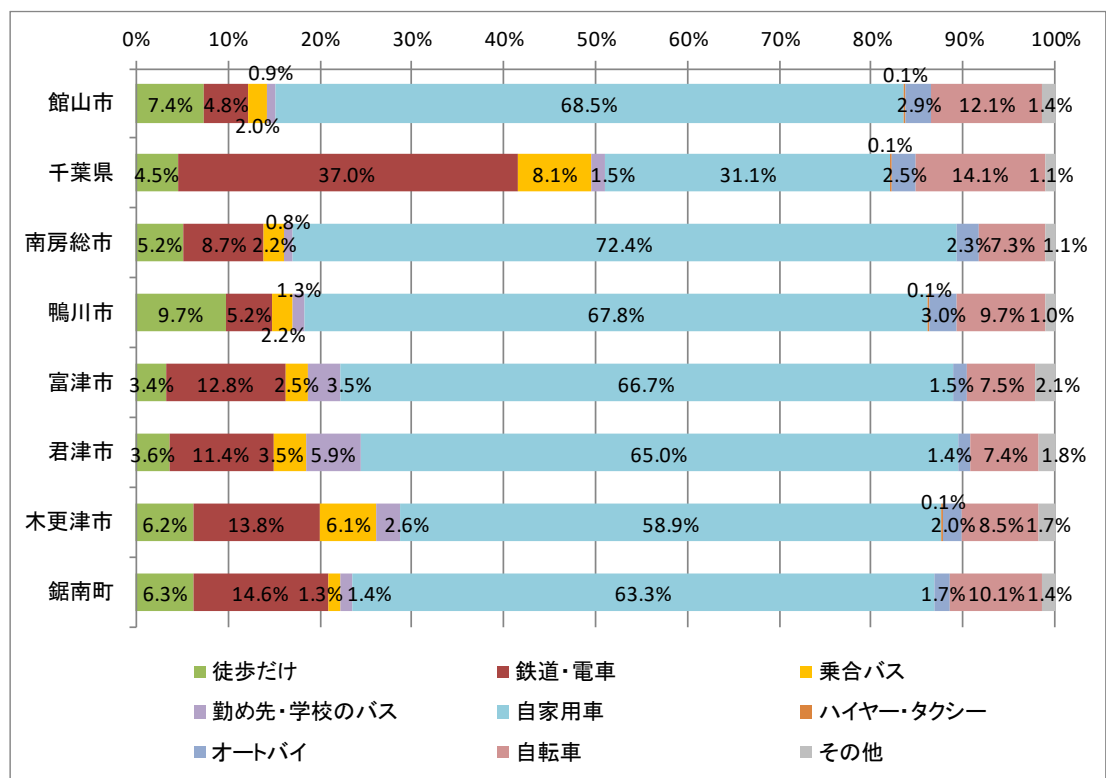


図 館山市及び千葉県、隣接市町の利用交通機関分担率（資料：平成22年度国勢調査）

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。

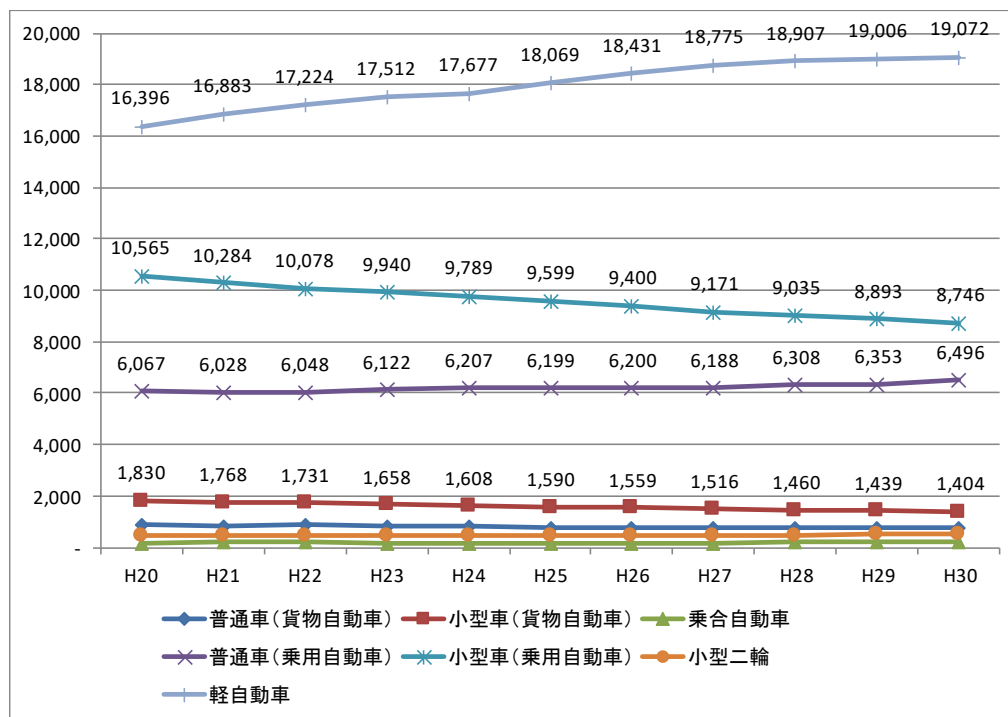


図 車種別所有自動車台数の推移（出典：千葉県統計年鑑）

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：％）
H 2 6 年	172 人	170 人 (98.8)
H 2 7 年	245 人	233 人 (95.1)
H 2 8 年	262 人	253 人 (96.6)
H 2 9 年	403 人	329 人 (81.6)
H 3 0 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）

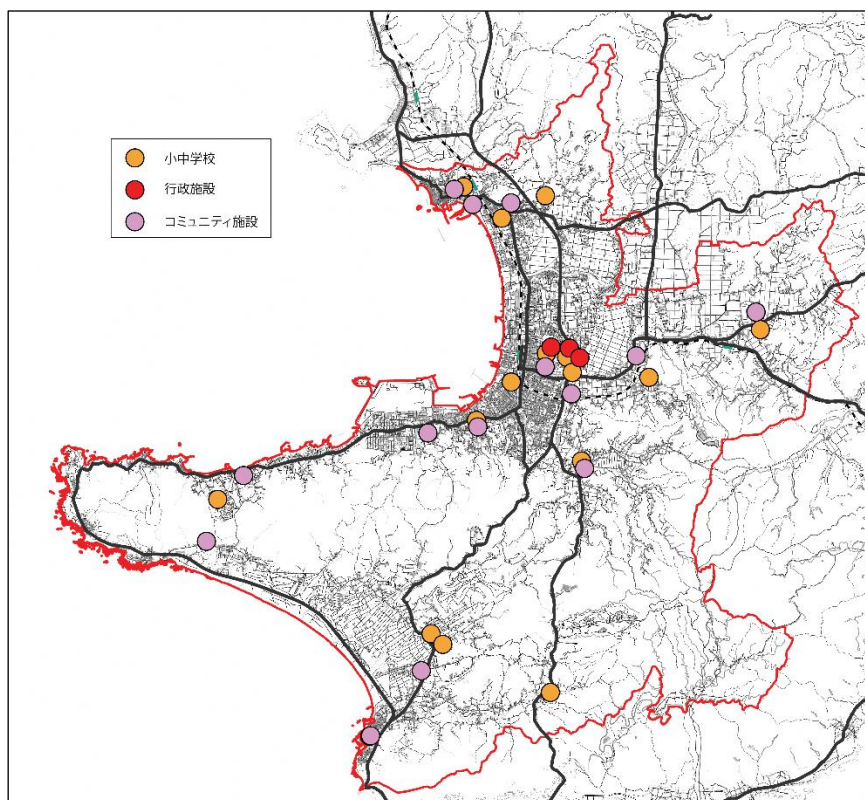


図 公共施設位置図（小中学校・公共施設）

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。

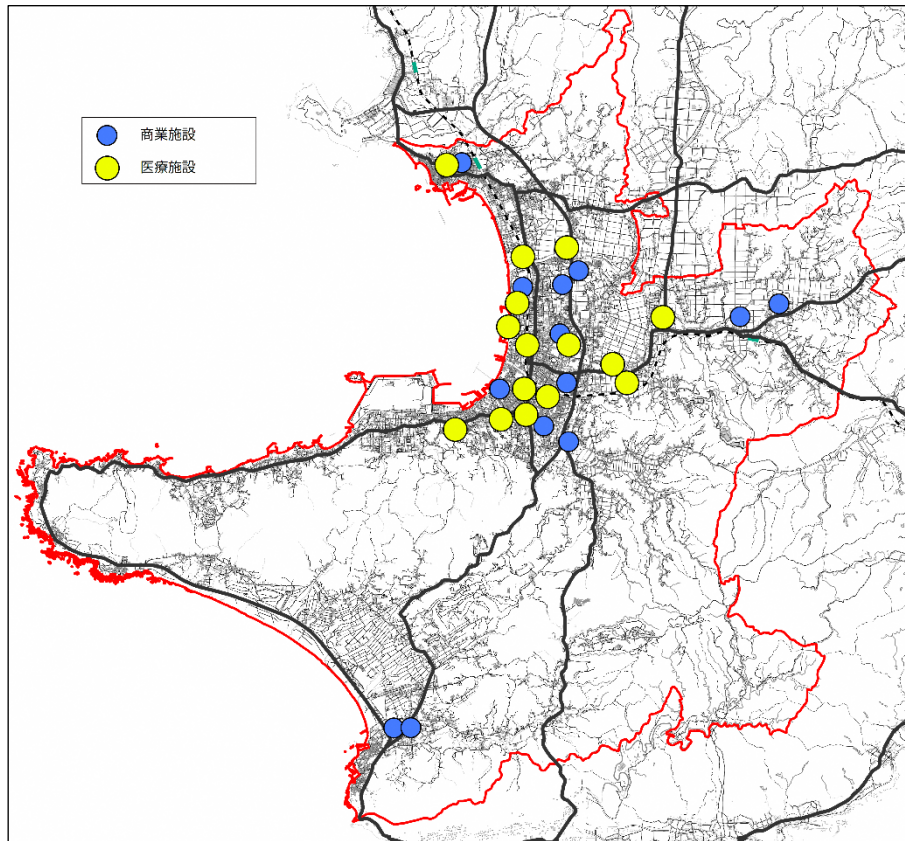


図 商業・医療施設位置図

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。

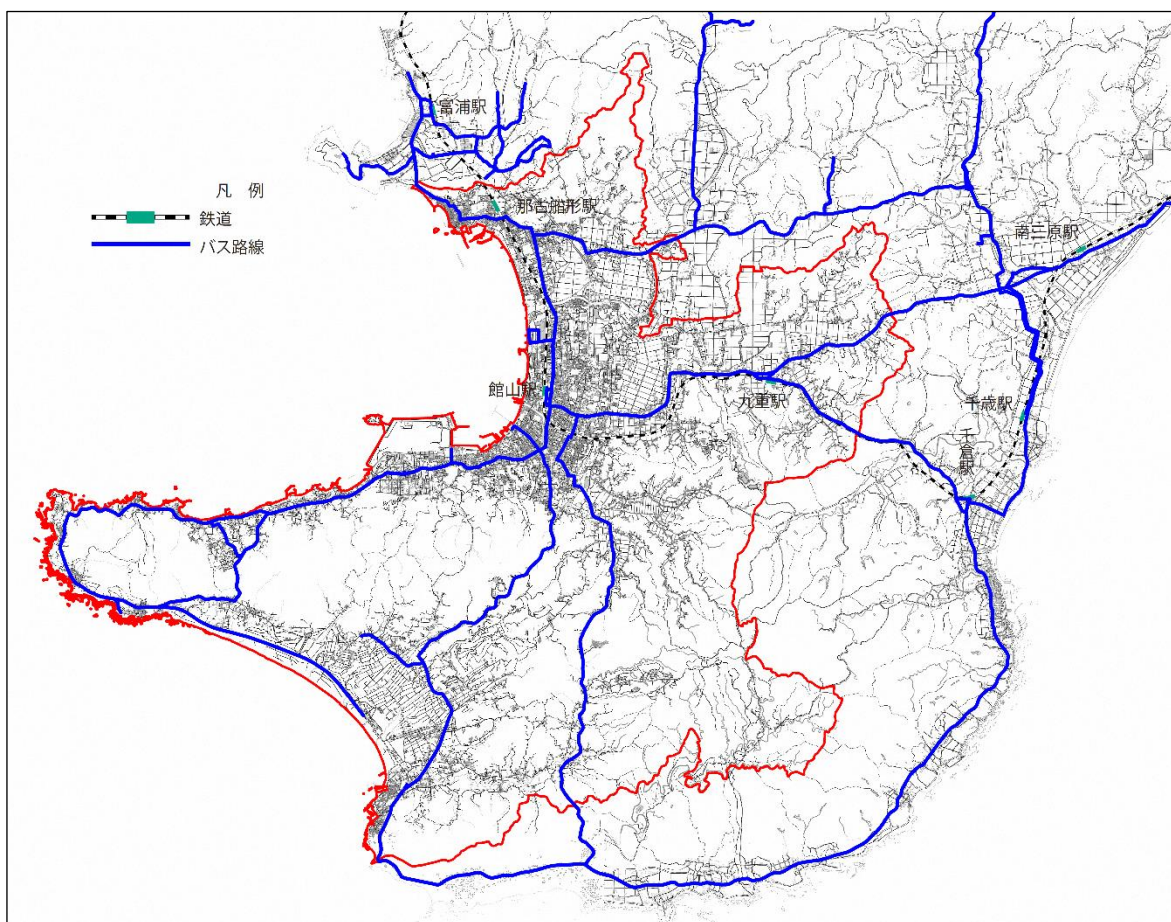


図 館山市の公共交通（資料：館山市）

(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」

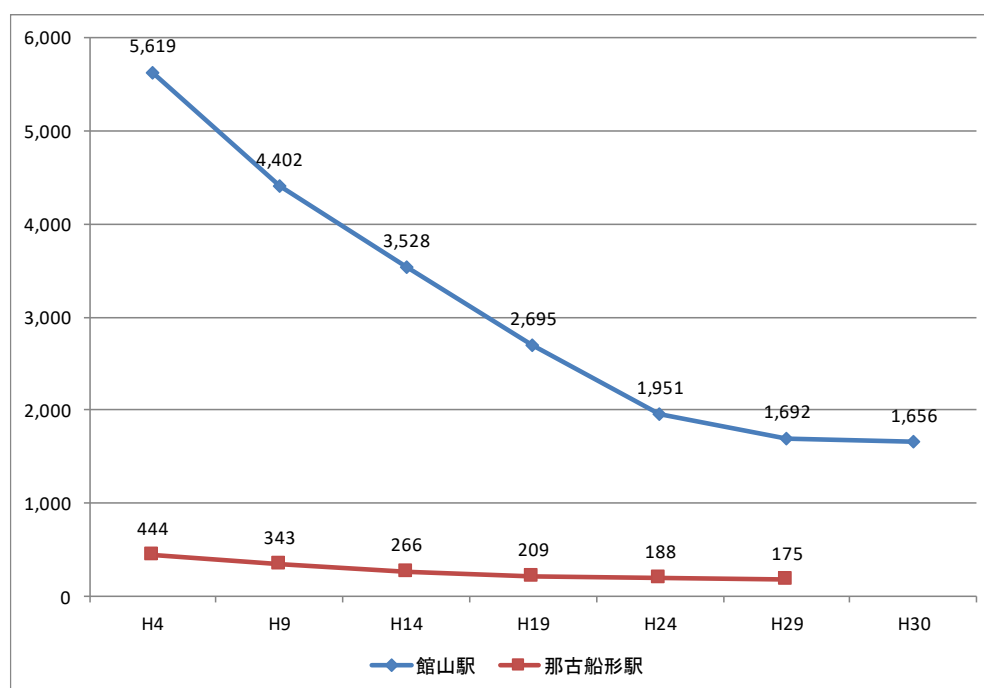


図 駅別乗車人員（単位：人）（資料：千葉県統計年鑑、館山市統計書）

※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。

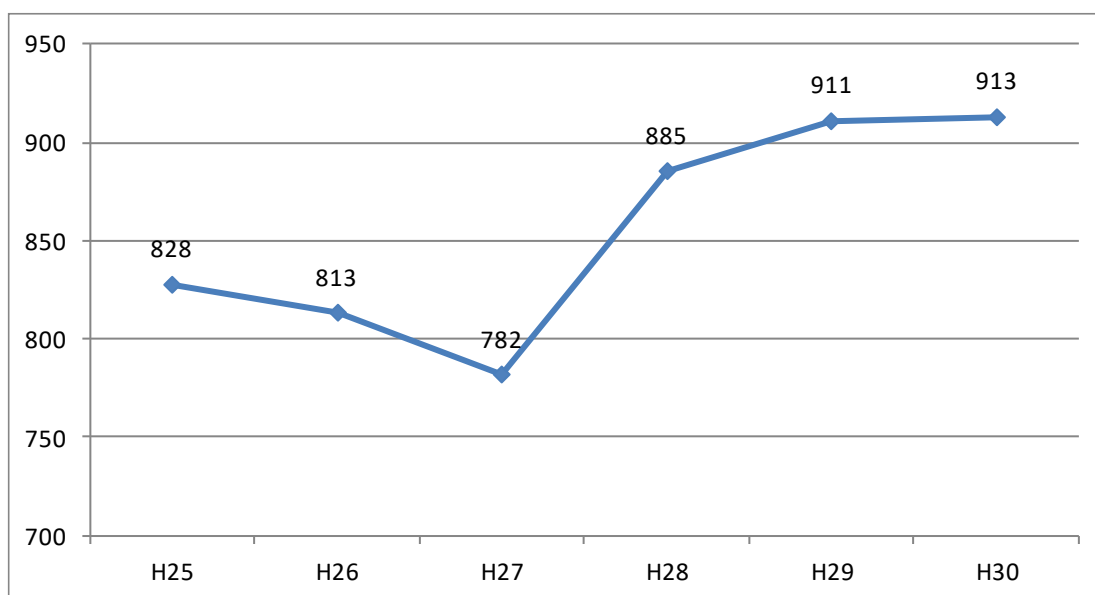


図 高速バス利用者数の推移（単位：千人）（資料：館山市統計書）

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） 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

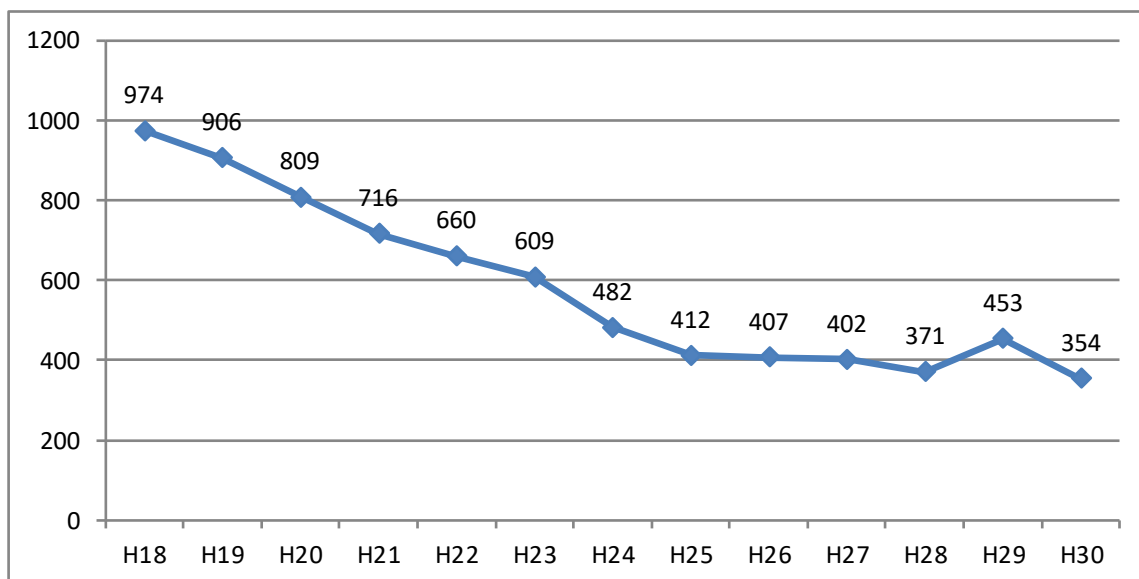


図 バス運行利用状況（単位：千人）（資料：館山市統計書）

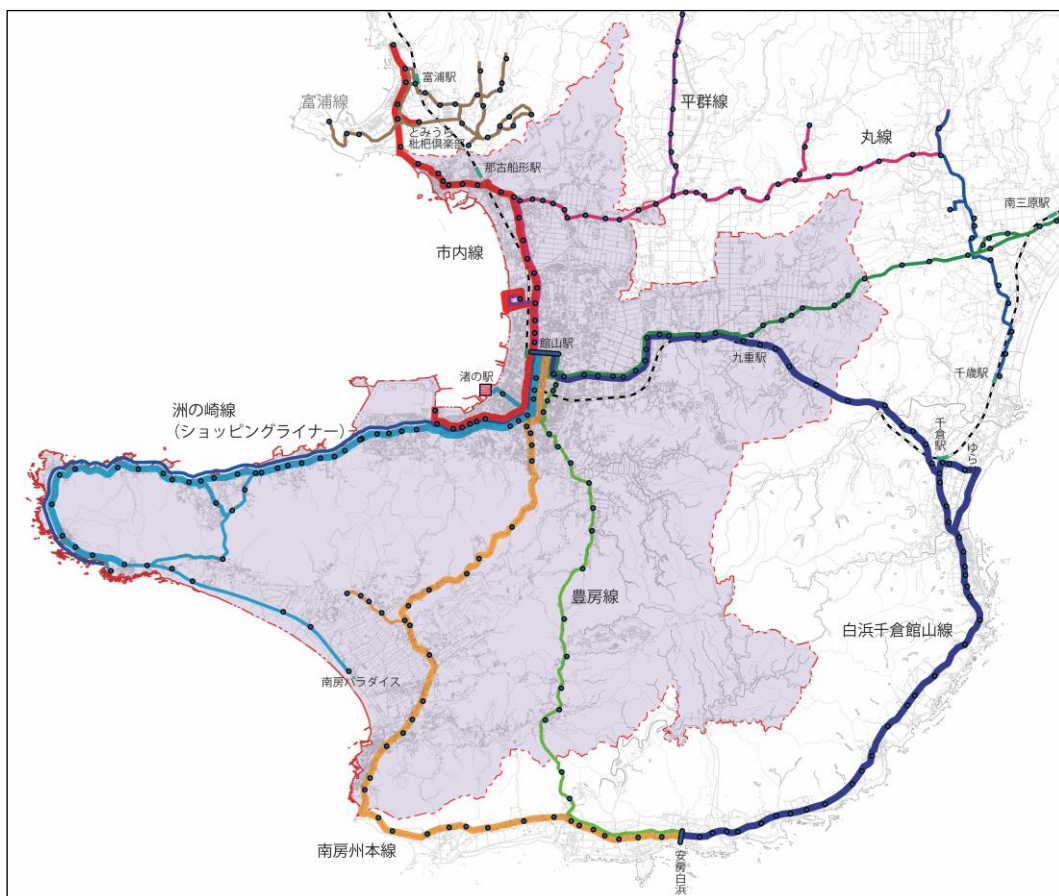


図 市内バス路線図

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
館山市補助額合計	19,509	17,803	16,031	13,755

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。

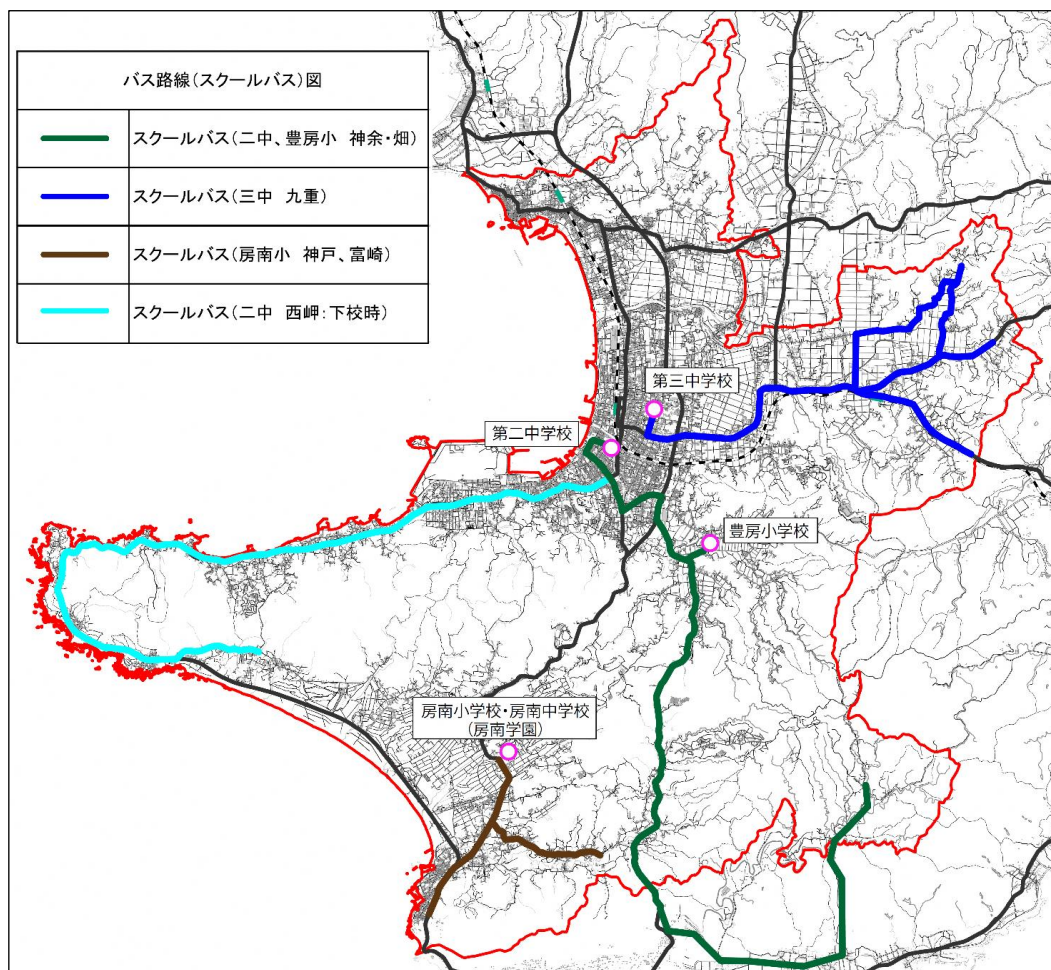


図 スクールバス路線



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。

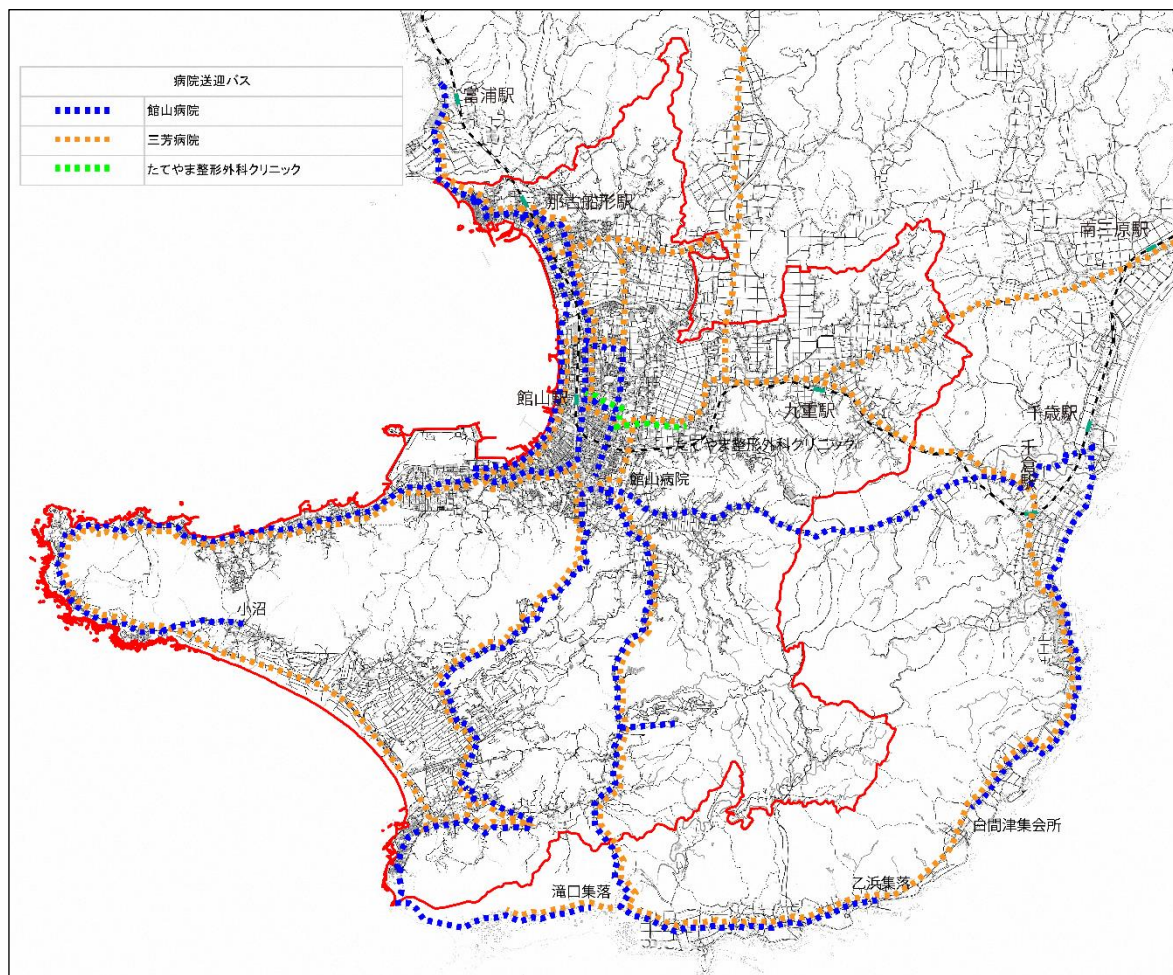


図 病院送迎バスルート

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

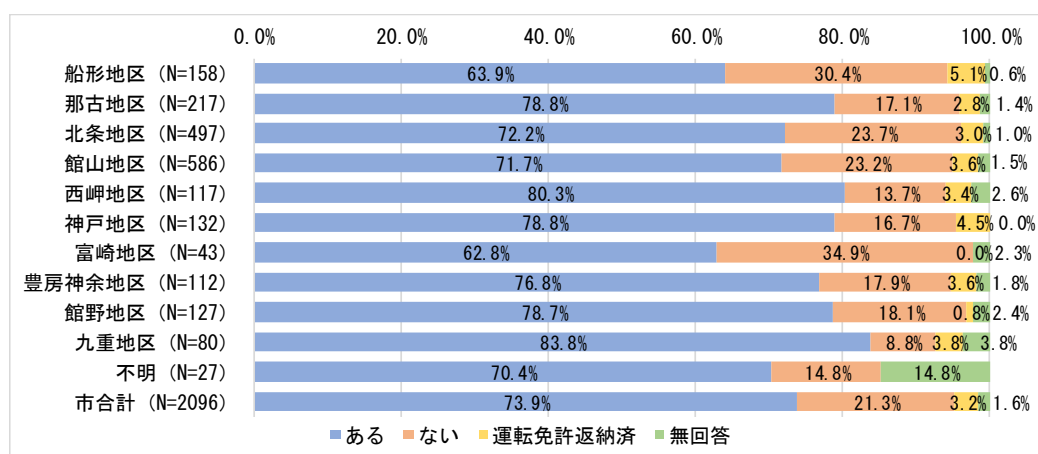
対象者		・市内にお住まいの満 15 歳以上の男女 4,000 人（無作為抽出）			
主な調査項目		・利用者属性（性別、年齢、居住地等）、外出時交通手段、移動目的 ・日常生活の移動実態（主な行き先、利用交通手段、外出頻度等） ・生活利便施設の利用実態と意識・要望（生活利便施設の利用に対する満足度） ・公共交通の利用実態と意識・要望（運行サービスに対する満足度） ・公共交通の維持・確保意向（効果的な公共交通の利用促進策）			
調査方法		・郵送による配布・回収			
調査期間		・平成 30 年 9 月 18 日（火）～平成 30 年 9 月 30 日（日）			
回答数（N）		・N=2,096（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	N=181 (8.6%)
		・農林水産業	N=72 (3.4%)	・学生	N=63 (3.0%)
		・専業主婦（夫）	N=172 (8.2%)	・パート・アルバイト	N=275 (13.1%)
		・無職（年金生活含む）	N=805 (38.4%)	・その他	N=53 (2.5%)
		・無回答	N=24 (1.1%)		
	地区	・船形地区	N=158 (7.5%)	・那古地区	N=217 (10.4%)
		・北条地区	N=497 (23.7%)	・館山地区	N=586 (28.0%)
		・西岬地区	N=117 (5.6%)	・神戸地区	N=132 (6.3%)
		・富崎地区	N=43 (2.1%)	・豊房神余地区	N=112 (5.3%)
		・館野地区	N=127 (6.1%)	・九重地区	N=80 (3.8%)
		・無回答	N=27 (1.3%)		

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

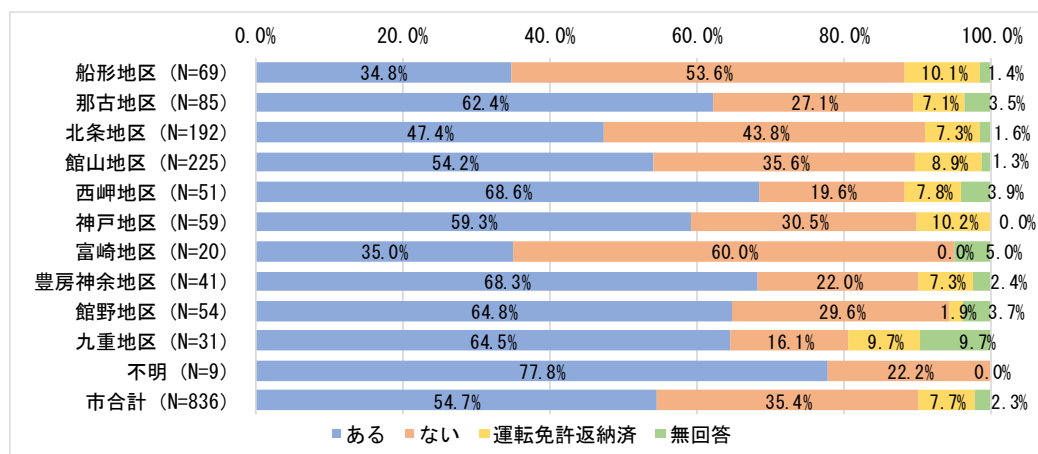
②日常生活における自家用車への依存

- 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。

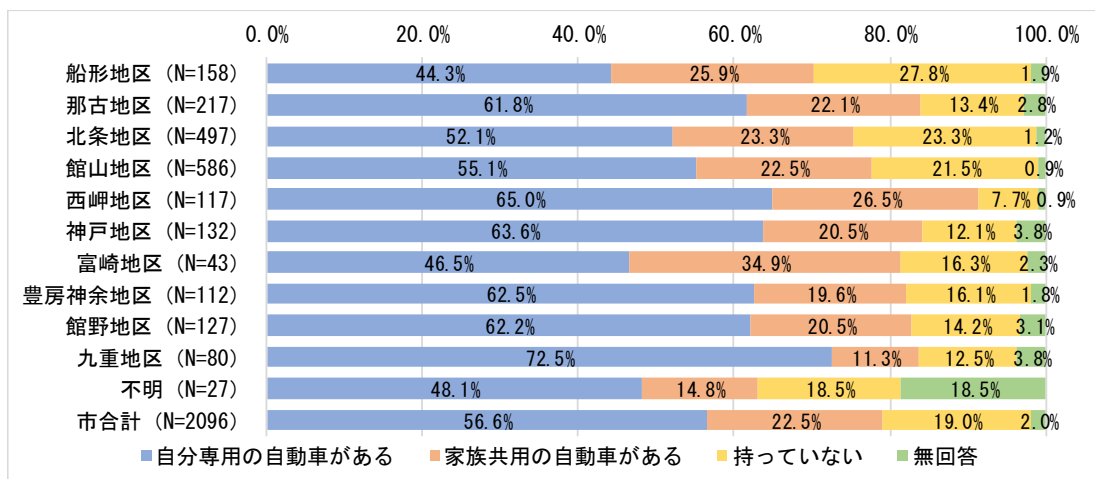
■自動車運転免許保有率（市全体）



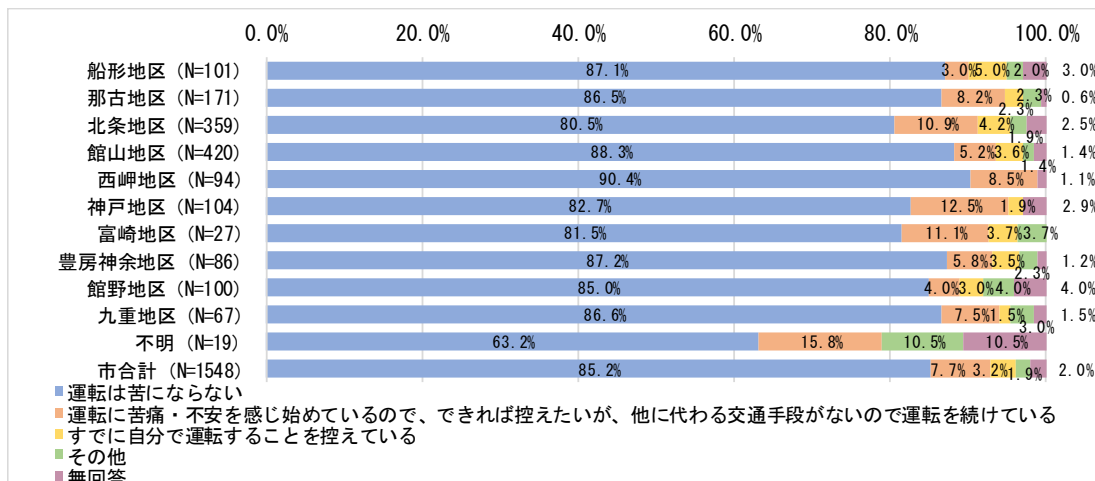
■自動車運転免許保有率【高齢者（70歳代以上）】



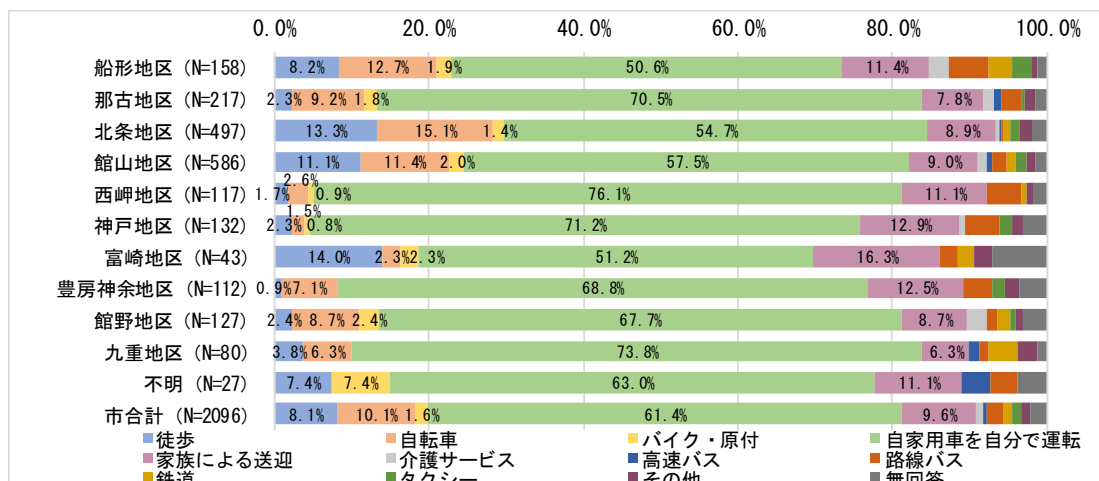
■自家用車保有率



■運転の負担



■利用交通手段

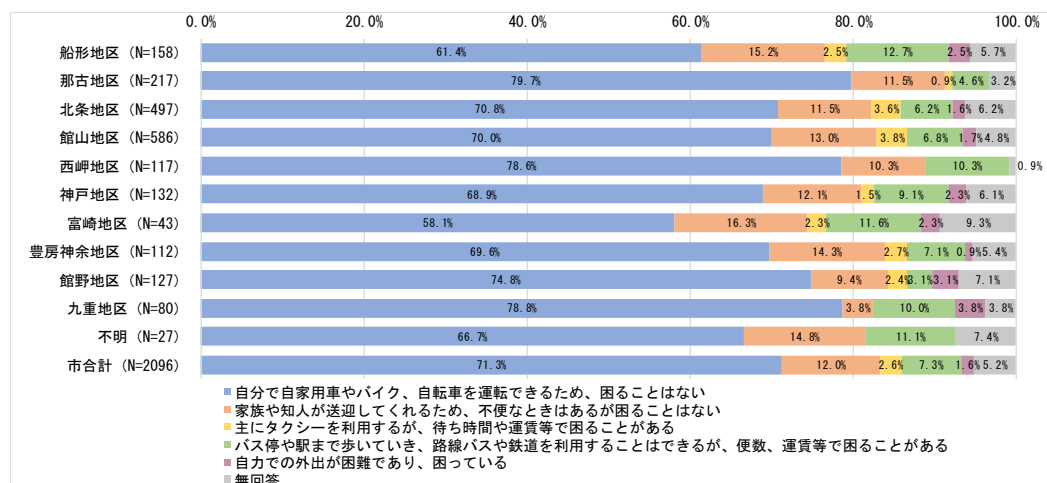


③移動困難者について

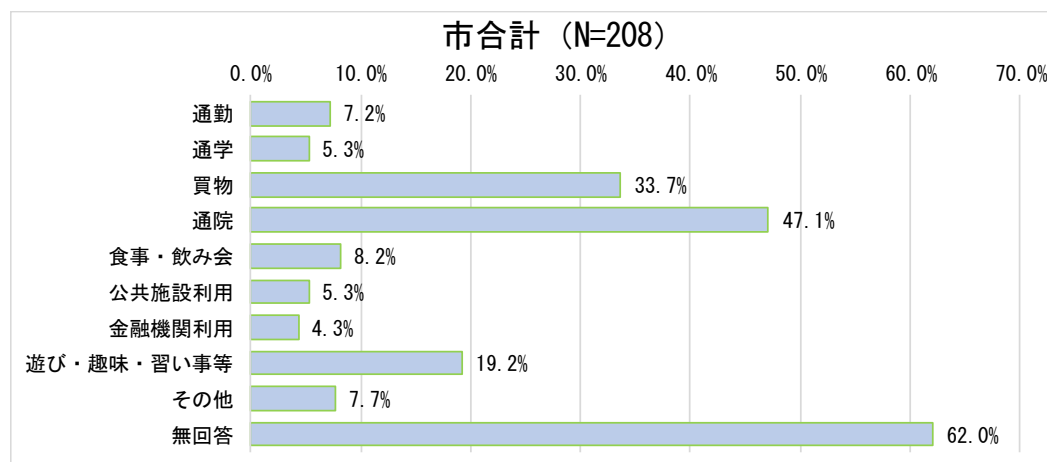
○市全体で「困ることはない」と回答している割合が 83.3%である一方で、様々な理由により「困ることがある」と回答している方は 11.5%存在しており、主に船形地区・富崎地区に多い傾向がみられる。

○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。

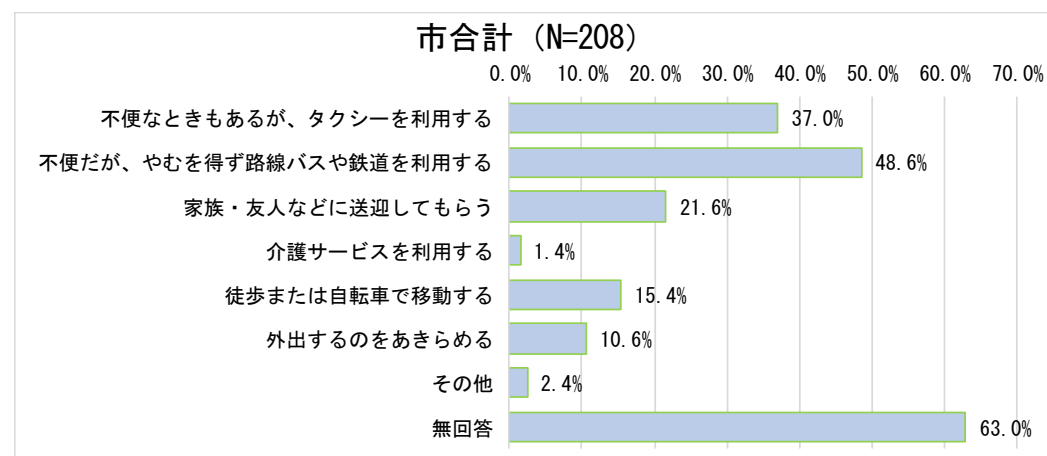
■移動困難者の割合



■困るときの外出目的



■困るときの対処法



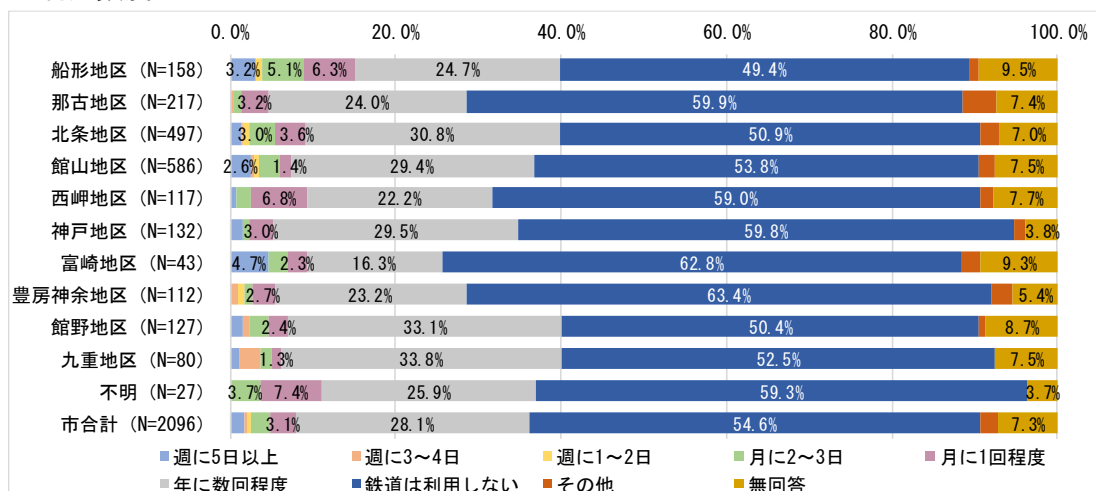
④鉄道利用状況

○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。

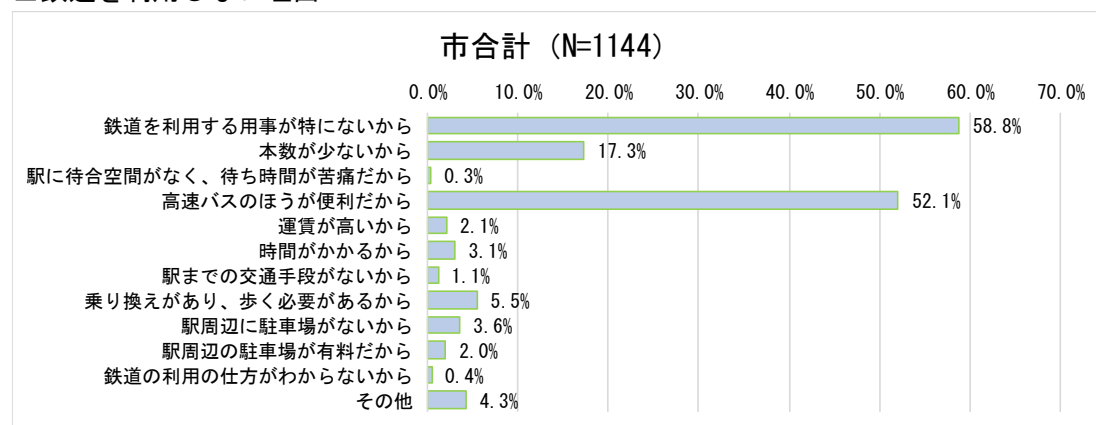
○鉄道非利用者の意見として、「鉄道を利用する用事が特にないから」が58.8%と最も多く、ほぼ同じ割合で「高速バスの方が便利だから」が52.1%と多くなっていることから、市民の広域移動の際には「鉄道」より「高速バス」を選択する方が多いことが把握できる。

○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。

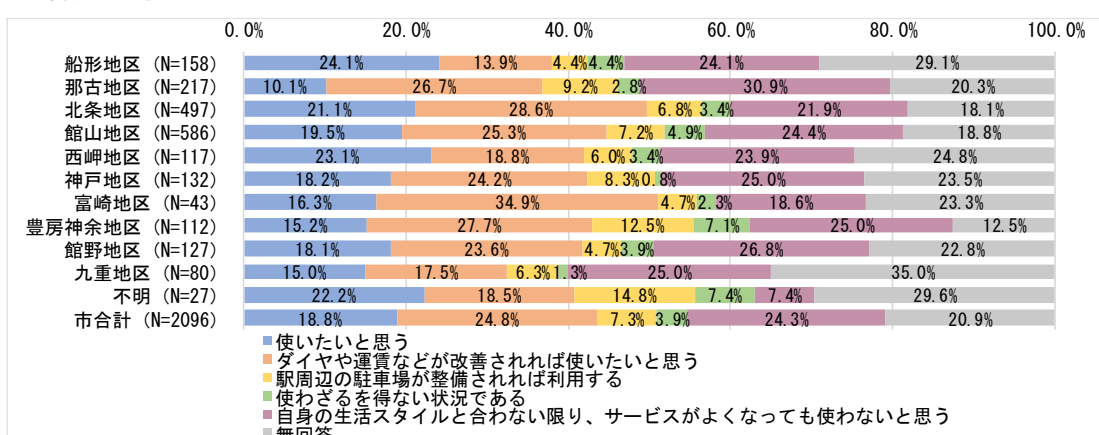
■利用頻度



■鉄道を利用しない理由



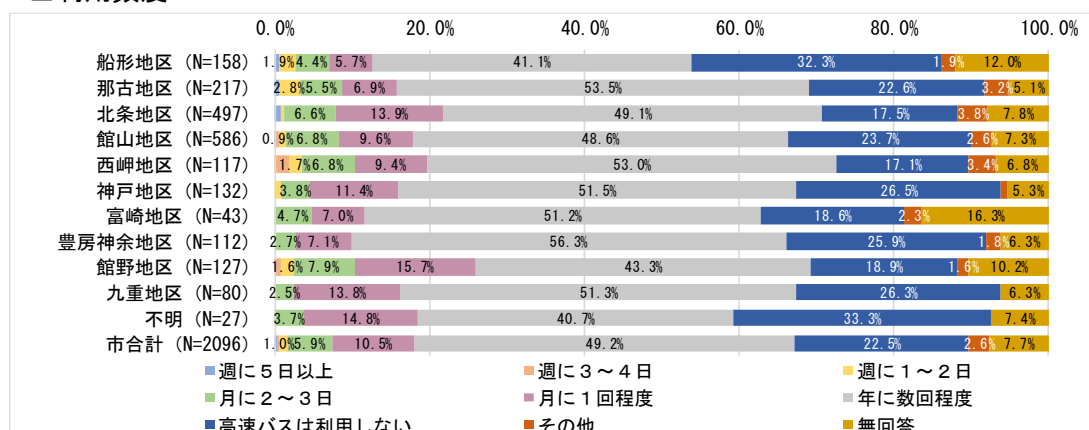
■利用意向



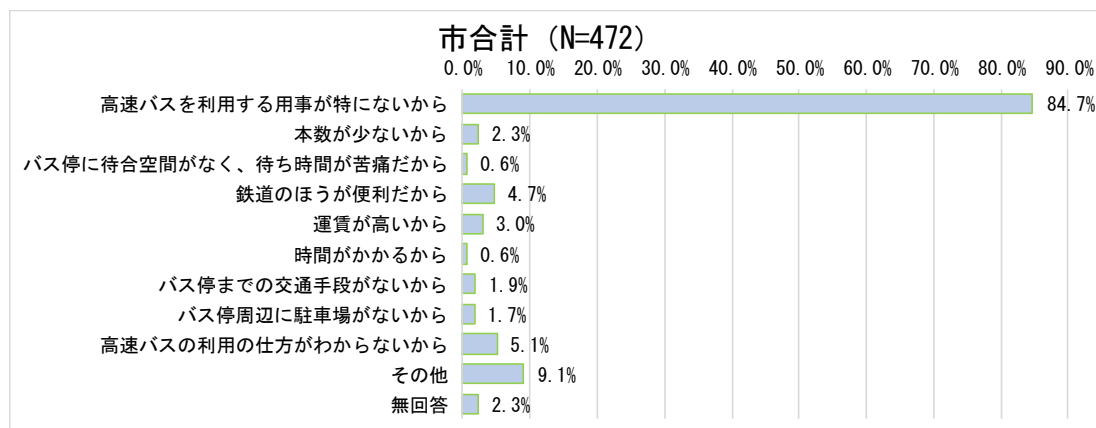
⑤高速バス利用状況

- 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。

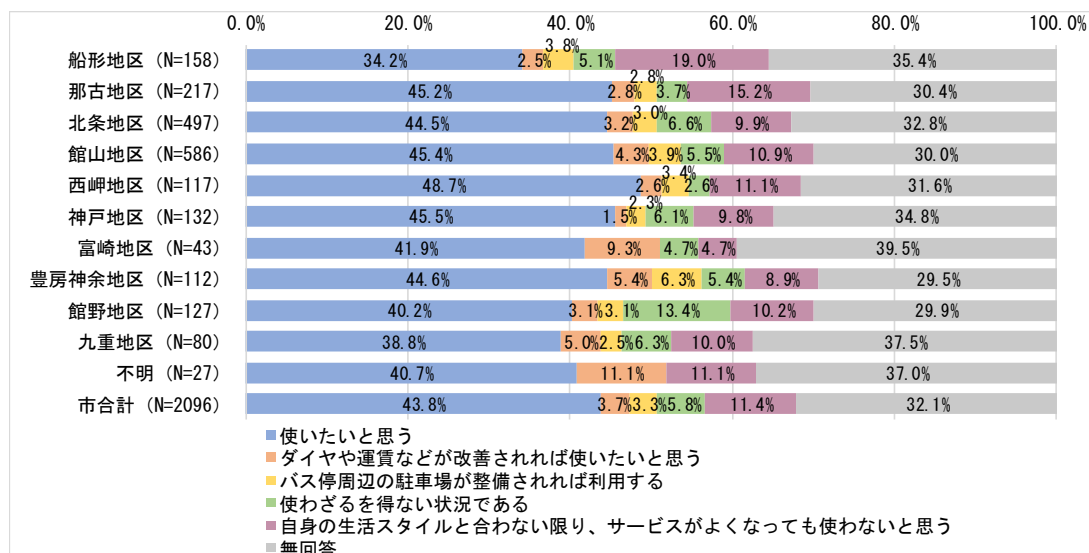
■利用頻度



■高速バスを利用しない理由



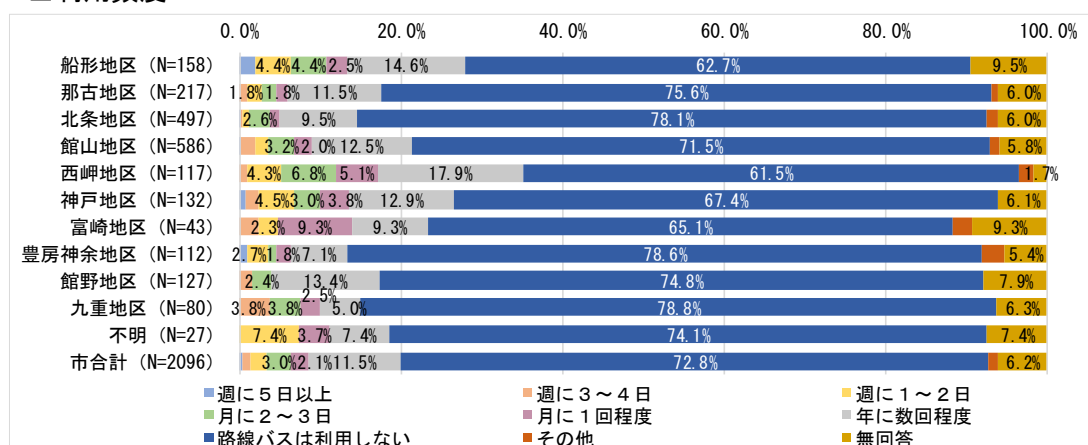
■利用意向



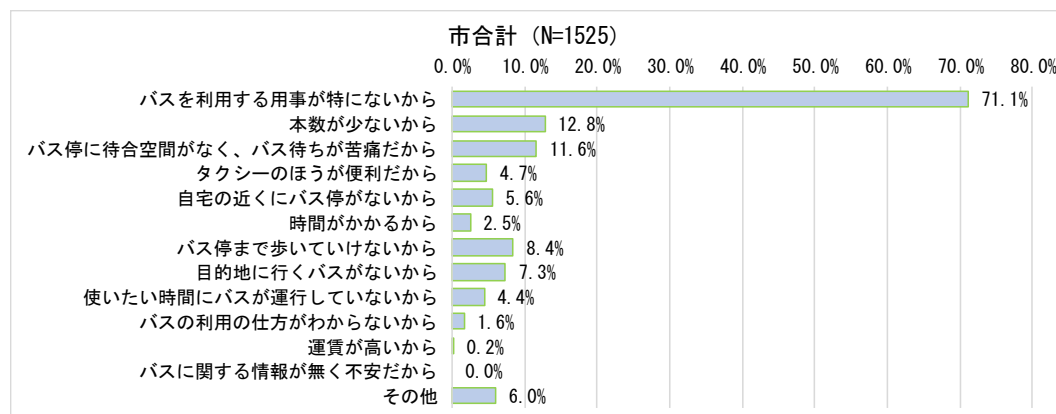
⑥路線バス利用状況

- 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」が比較的利用者の多い地区であり、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。

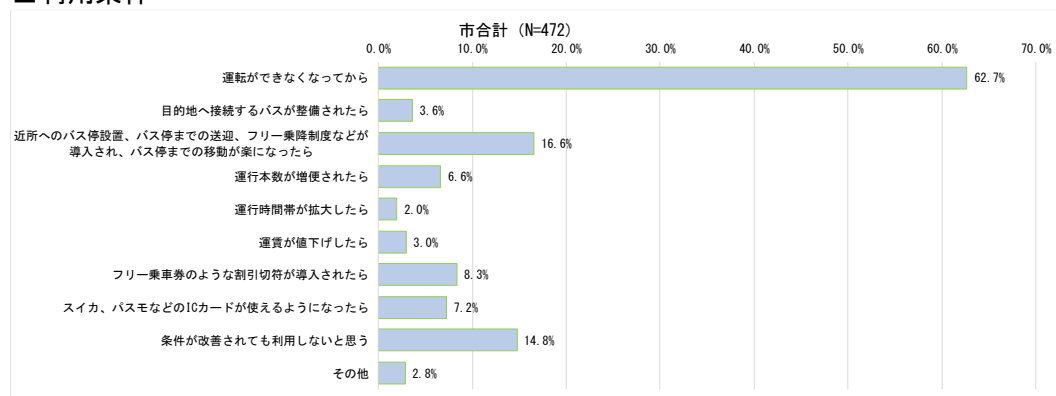
■利用頻度



■路線バスを利用しない理由



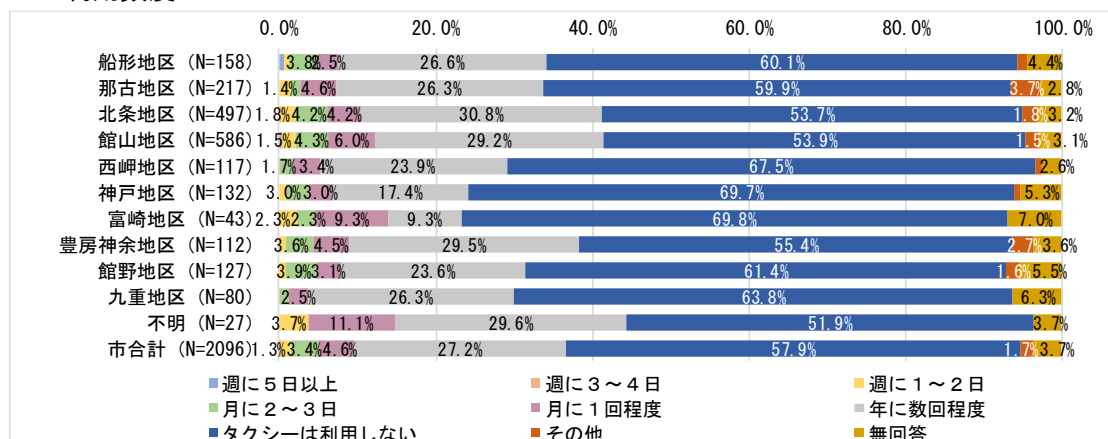
■利用条件



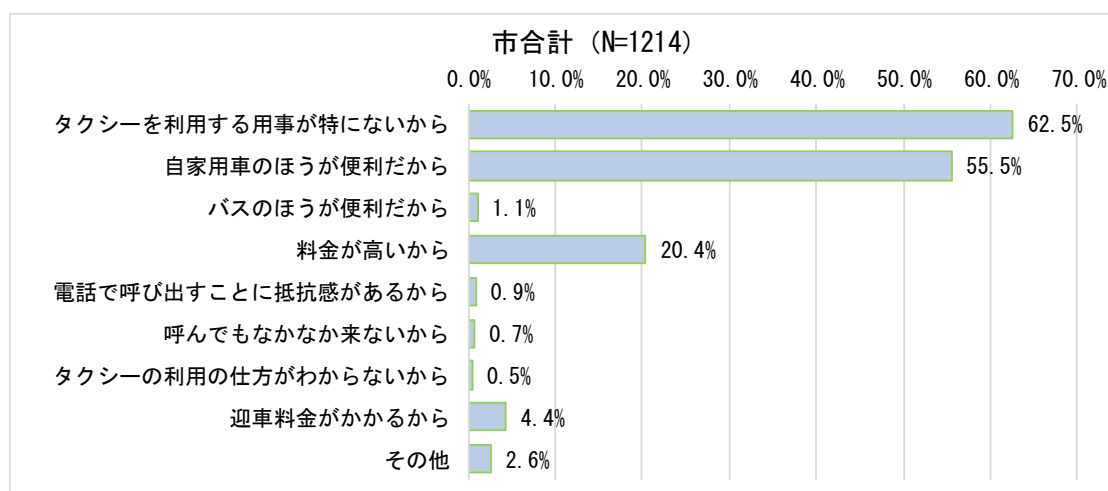
⑦タクシー利用状況

- 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。

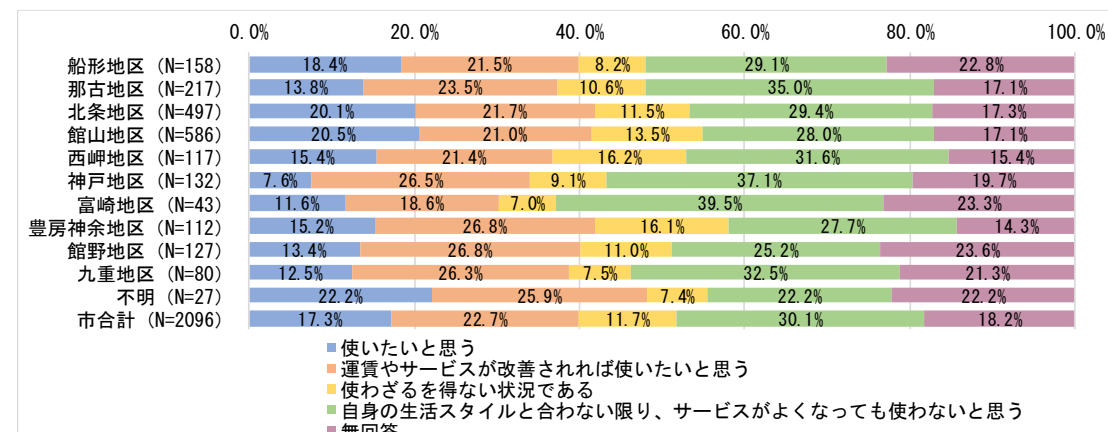
■利用頻度



■タクシーを利用しない理由



■利用意向

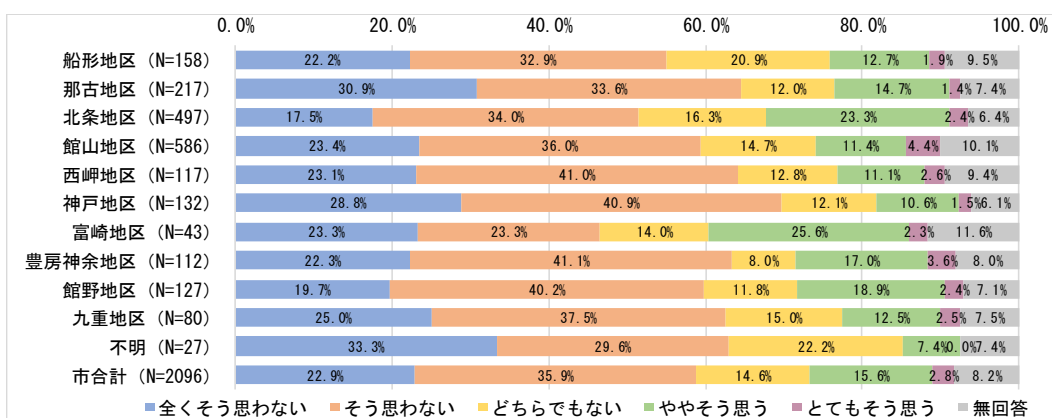


⑧ 自家用車の利用・公共交通転換可能性について

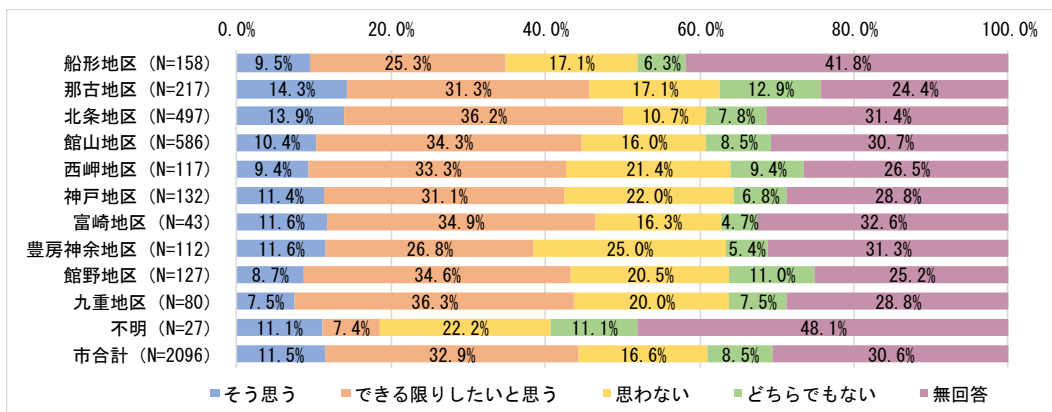
○自家用車の利用にあたり、「環境」及び「健康」に「よくないとは思わない」と回答している割合がともに半数を超えており、できることなら運転を控えた方がいいと思うかについては、市全体の 58.8%の方が「全くそう思わない」「そう思わない」と回答している。特に神戸地区・那古地区で顕著に現れている。

○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



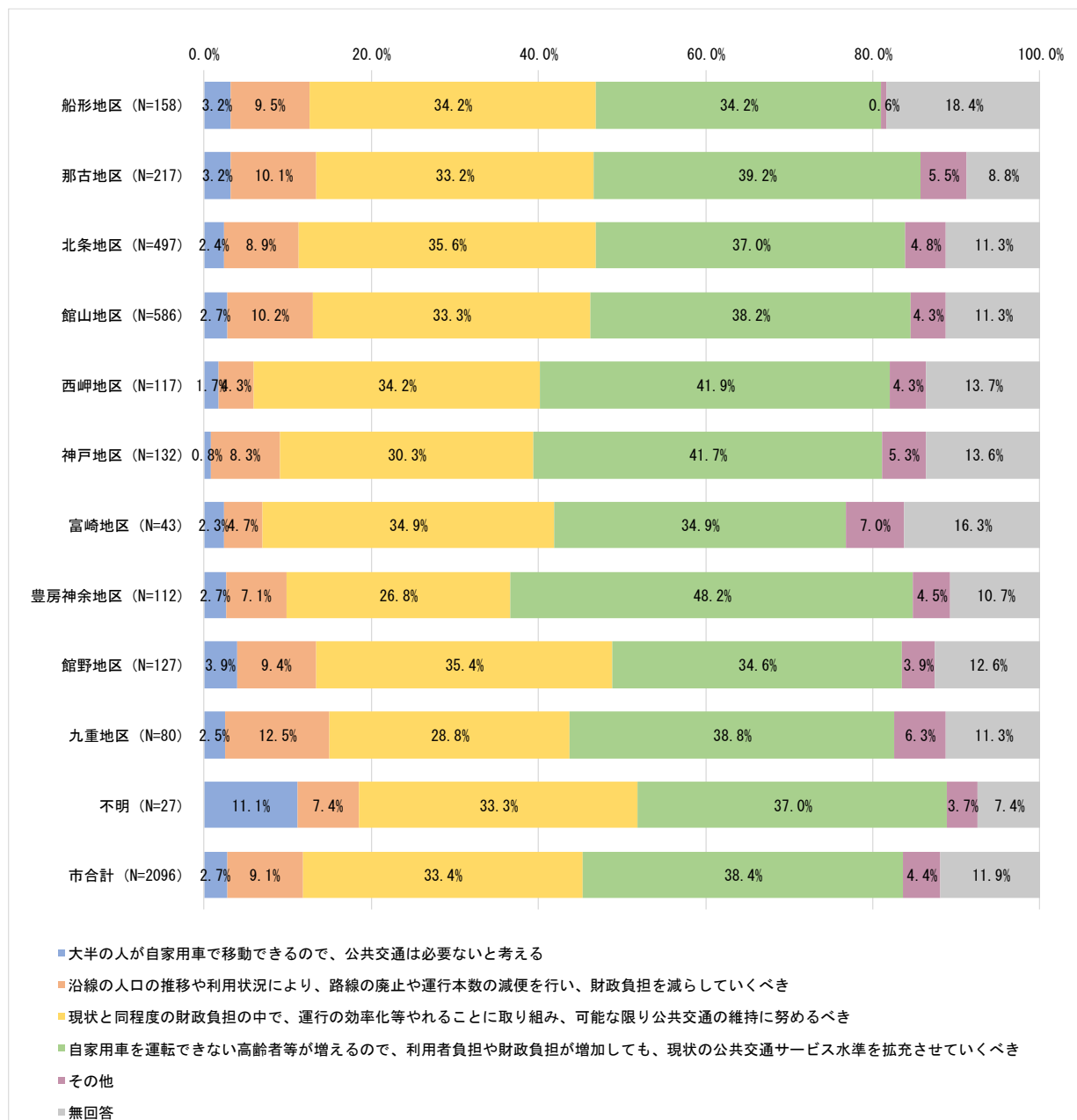
■自家用車の過度な利用に頼らない生活をしたと思うか



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

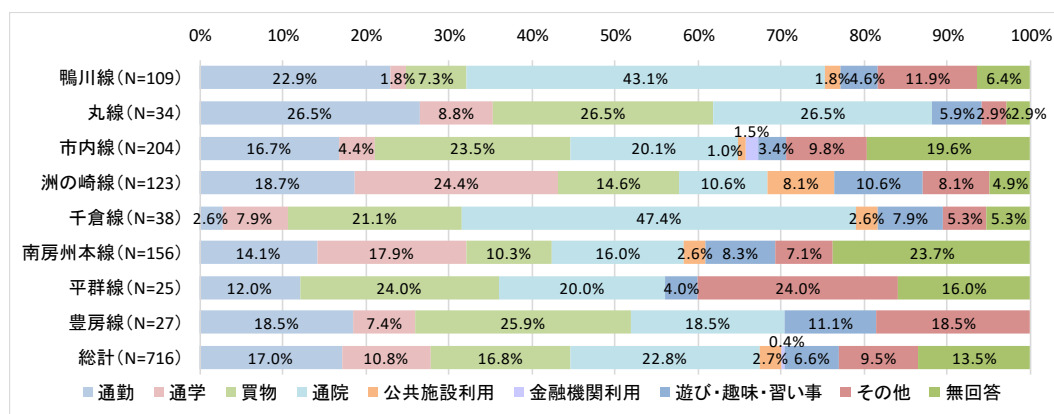
調査方法	路線バス	・ 路線バス 8 路線（市内線、洲の崎線、南房州本線、豊房線、千倉線、館山鴨川線、丸線、平群線） ・ 調査員がバス車両に乗車しビンゴカード配布 ・ 調査員は 1 便につき 2 人乗車
	高速バス	・ 館山駅、枇杷クラブ、安房白浜バス停にて実施 ・ 調査員がバス待ち利用者に直接ヒアリング（始発～終発） ・ 調査員は各地点 1 人配置
	鉄道利用者	・ 館山駅を対象 ・ 調査員が鉄道利用者やタクシー利用者に直接ヒアリング（7～17 時） ・ 調査員は、3 人配置
調査項目		・ 利用者属性（性別、年齢）、利用 OD、利用特性（利用目的、頻度） ・ 運行サービスに対する満足度（便数、運行時間帯、行き先、運賃） ・ 改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等） ・ 自転車、自家用車からの転換可能性（鉄道利用者・来訪者のみ）
実施日時		・ 平成 30 年 11 月 6 日（火） 始発～終発
集計結果 (N=回答数)	路線バス	N=716
	高速バス	N=150
	鉄道利用者	N=49

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

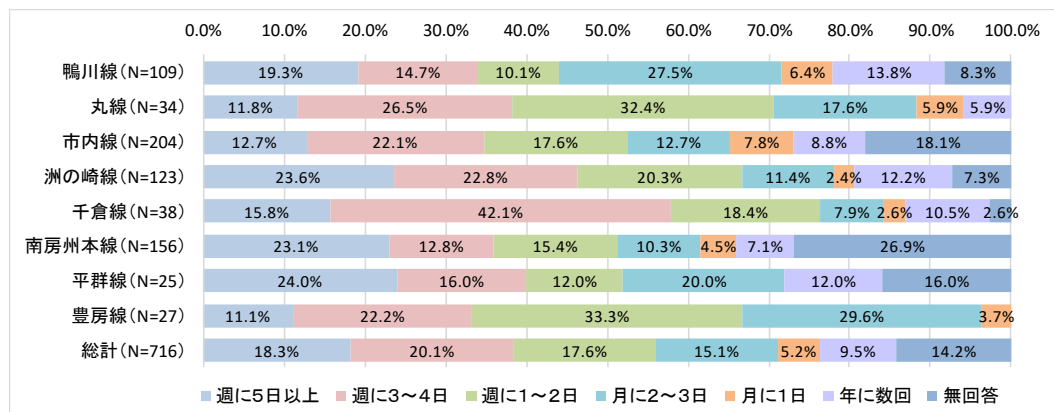
②路線バス利用者調査

- 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。

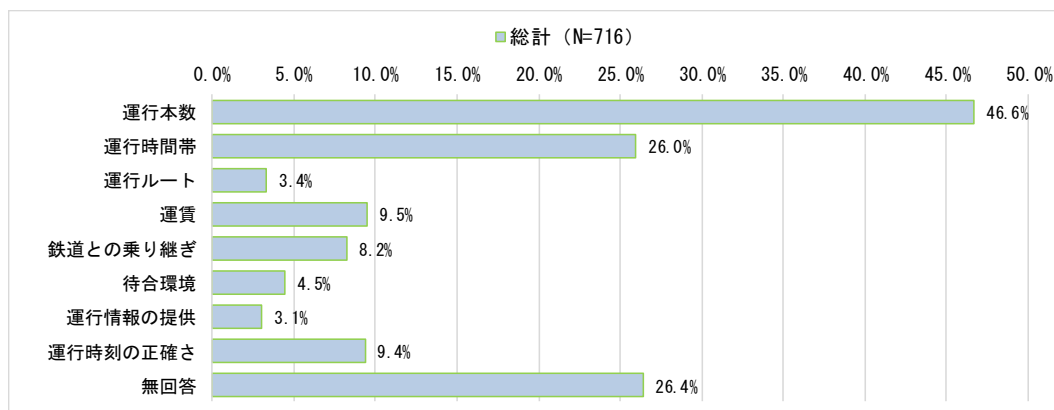
■利用目的



■利用頻度



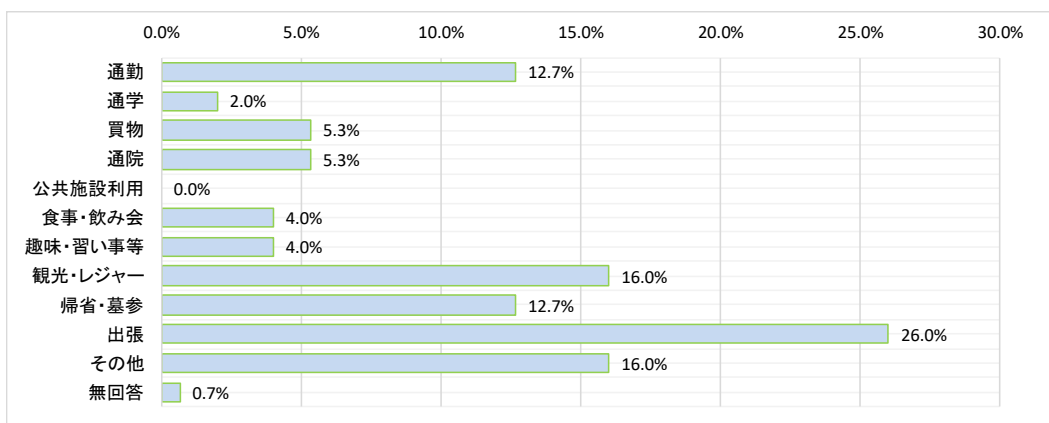
■改善してほしいサービス



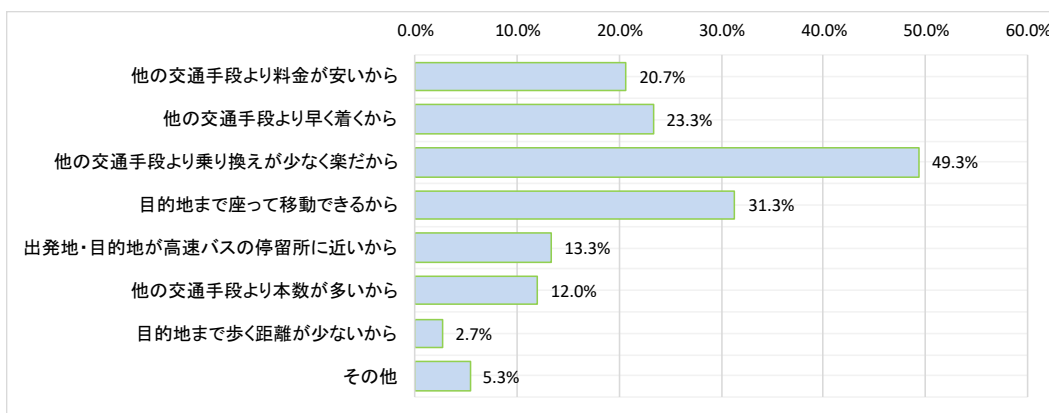
③高速バス利用者調査

- 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。

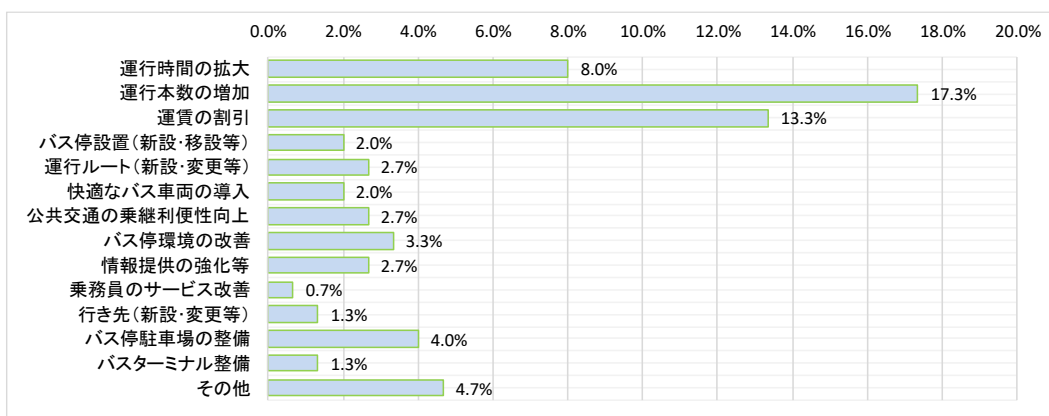
■利用目的



■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



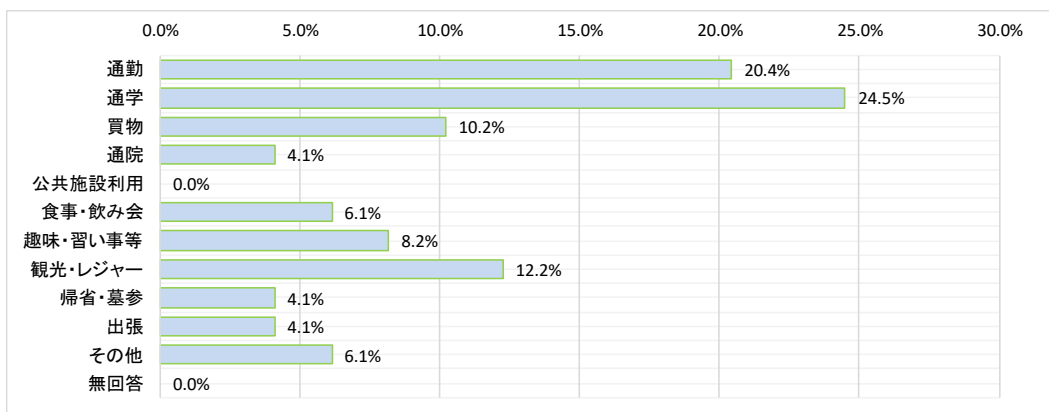
④鉄道駅利用者調査

○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。

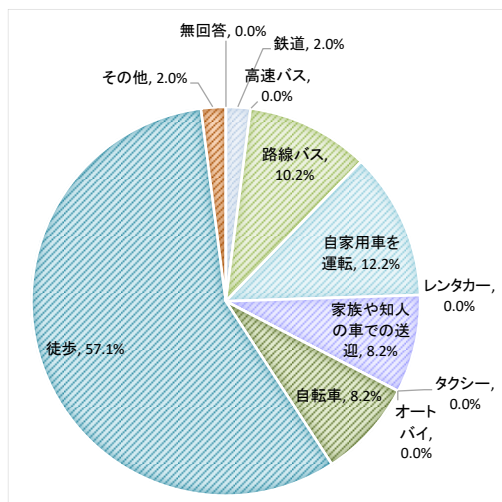
○端末交通として「徒歩」の利用が最も多いが、路線バスを利用した乗継ぎも見られる。

○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。

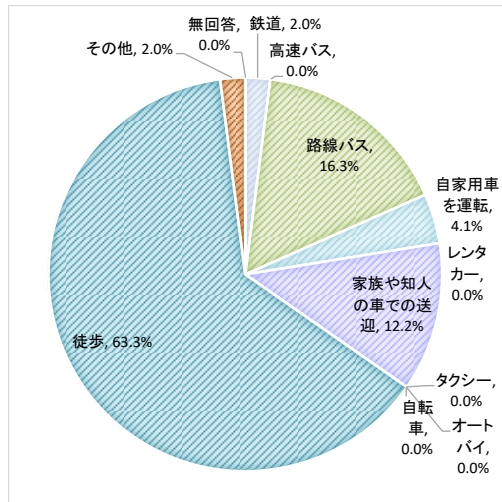
■利用目的



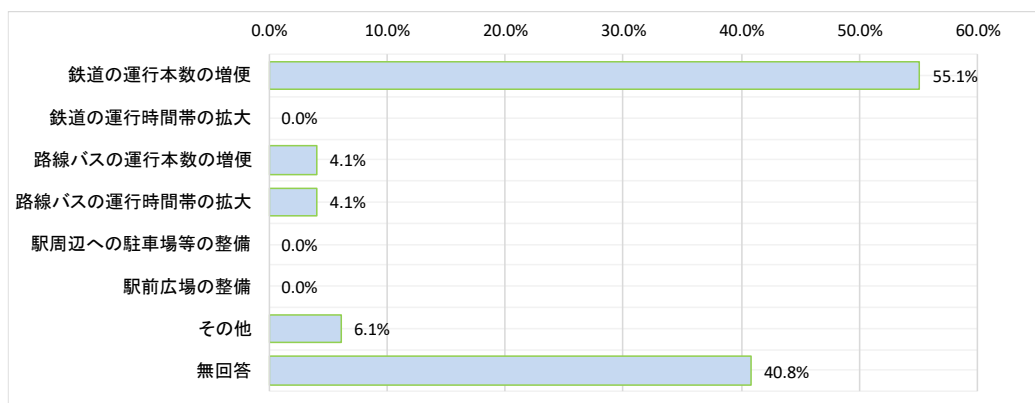
■乗車停留所までの端末交通



■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

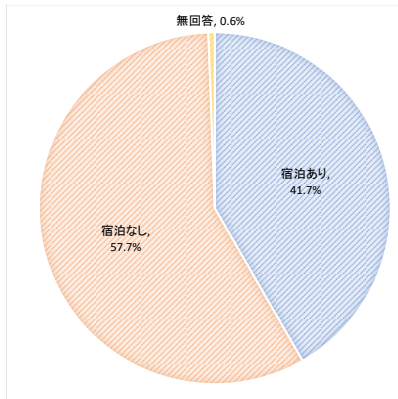
調査方法		・ 調査員による直接ヒアリング ・ 対象者：自動車、タクシー、家族・友人等送迎者等 ※2人/箇所×4箇所＝8人			
調査項目		・ 利用者属性（性別、年齢、居住地、自動車保有状況） ・ 施設までの利用交通手段、利用頻度 ・ 改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等） ・ 公共交通への転換可能性と条件（行き先、便数、運賃等）			
実施日時		・ 平成30年11月4日（日） 8:00～17:00 ・ 平成31年3月3日（日） 8:00～17:00			
集計結果 (N=回答数)	11月	・ アロハガーデン N=30 ・ 渚の駅 N=117 ・ 館山駅 N=103 ・ 枇杷クラブ N=93 - 総計 N=343			
	3月	・ アロハガーデン N=86 ・ 渚の駅 N=127 ・ 館山駅 N=150 ・ 枇杷クラブ N=70 - 総計 N=433			

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

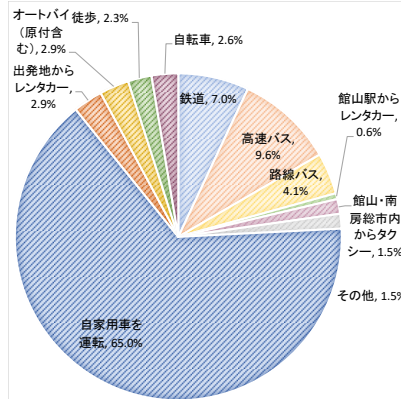
②観光客ニーズの特性

- 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。

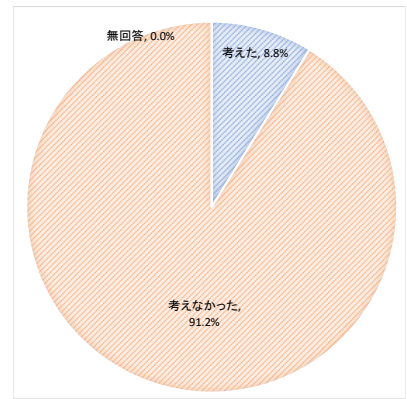
■ 宿泊の有無(11 月)



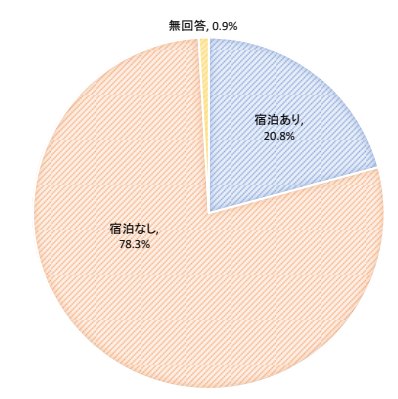
■ 代表交通手段(11 月)



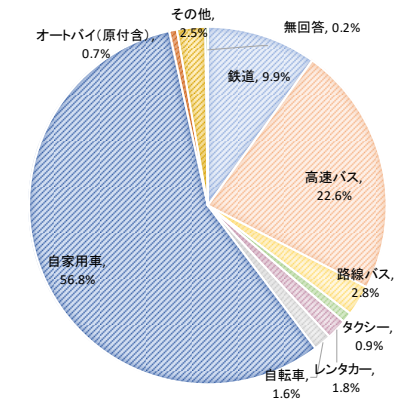
■ 公共交通利用を考えたか(11 月)



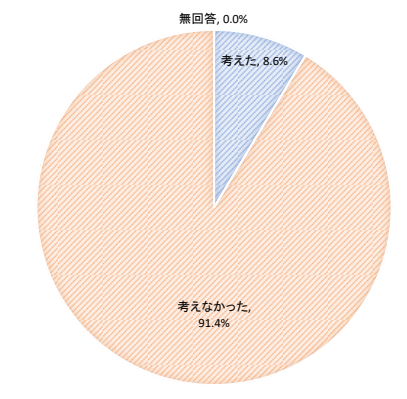
■ 宿泊の有無(3 月)



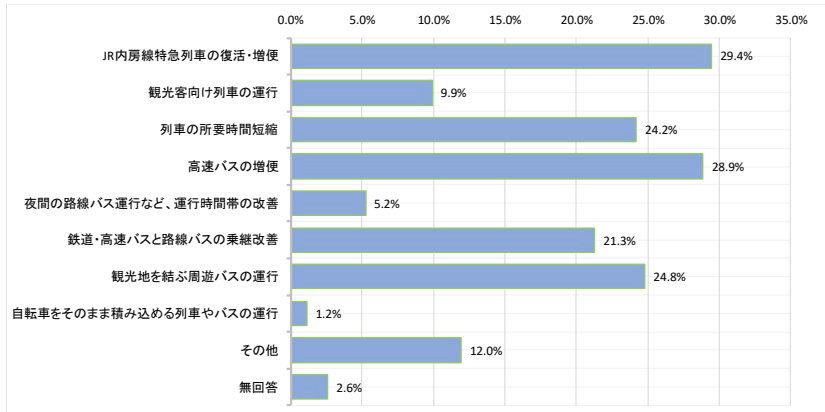
■ 代表交通手段(3 月)



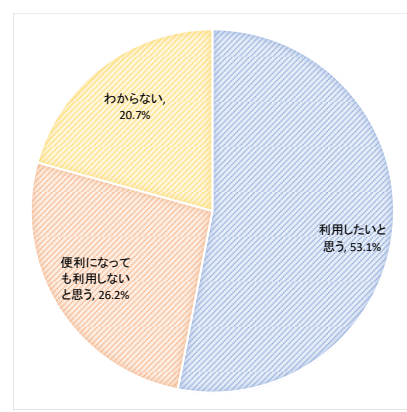
■ 公共交通利用を考えたか(3 月)



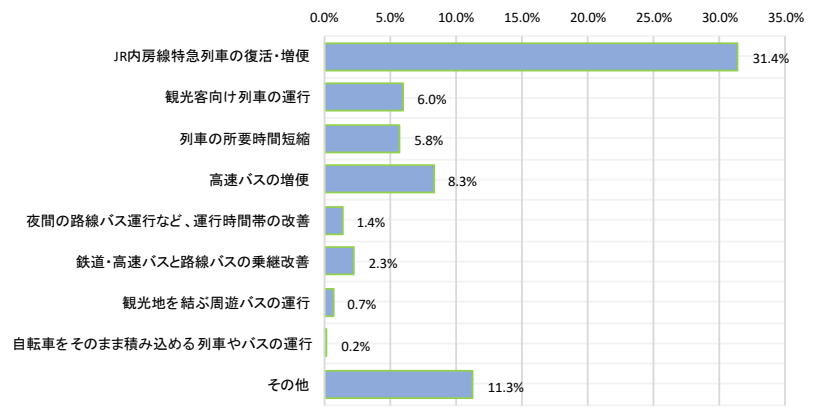
■ 公共交通利便性向上策(11 月)



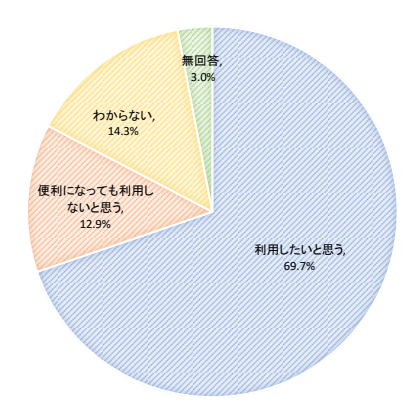
■ 利便性向上時の利用意向(11 月)



■ 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

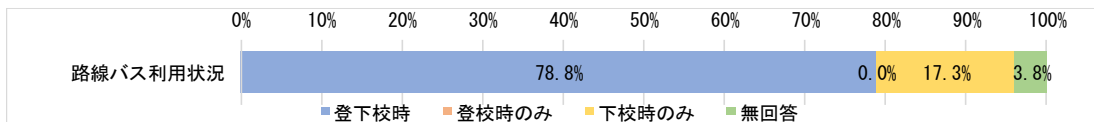
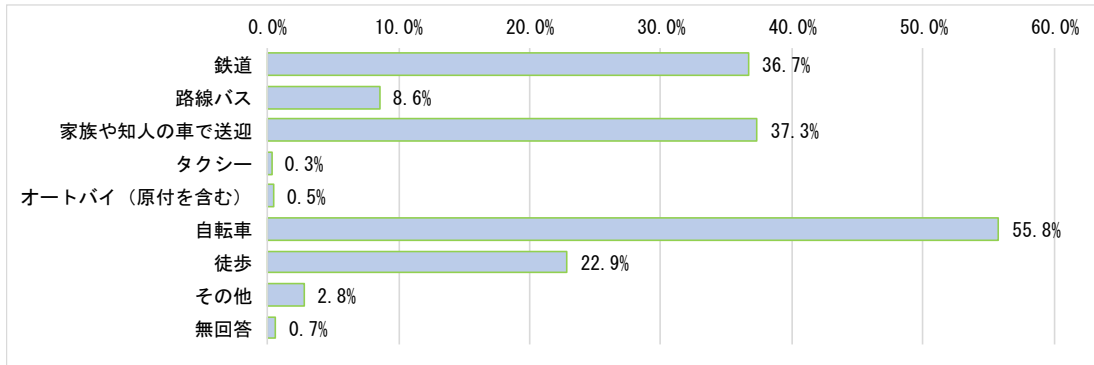
調査方法	・ 学校に協力依頼し、配布・回収		
調査対象	・ 市内 3 校 ・ 県立安房高校、県立館山総合高校、私立安房西高校の生徒		
調査項目	・ 利用者属性（性別、居住地）、通学実態（交通手段、通学時間（部活時含む））、家族等による送迎の負担状況 ・ 路線バス等公共交通の利用有無と、満足度（ルート、ダイヤ、運賃等） ・ 公共交通を利用しない理由、利用するための条件		
実施時期	・ 平成 30 年 11 月中旬から下旬		
集計結果 (N=回答数)	・ 安房高校 N=234	・ 安房西高校 N=208	・ 館山総合高校 N=166 総計 N=608

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

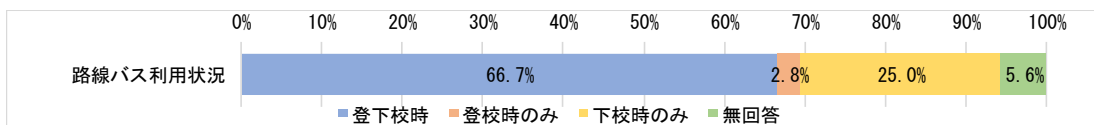
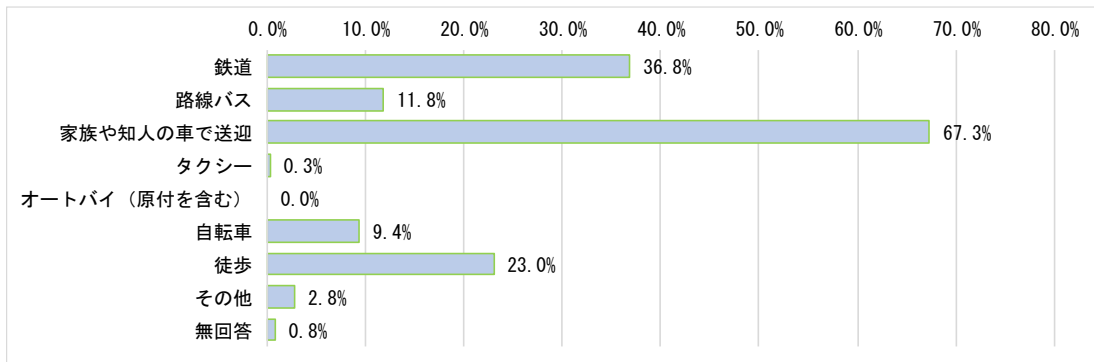
②公共交通利用実態

- 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。

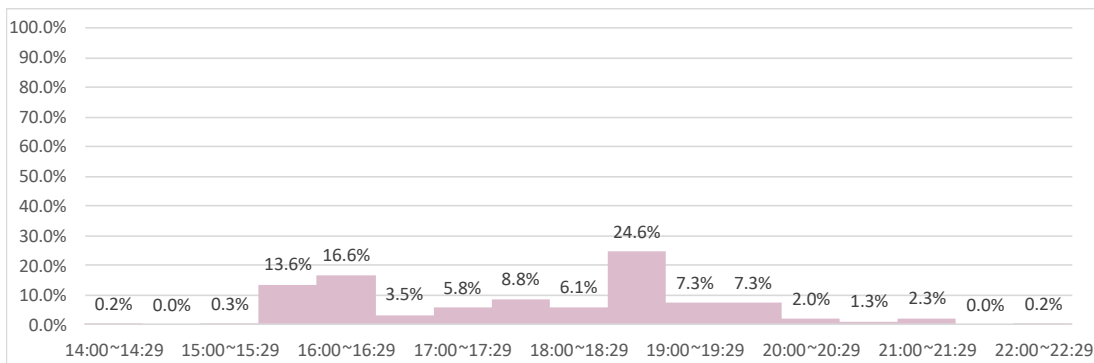
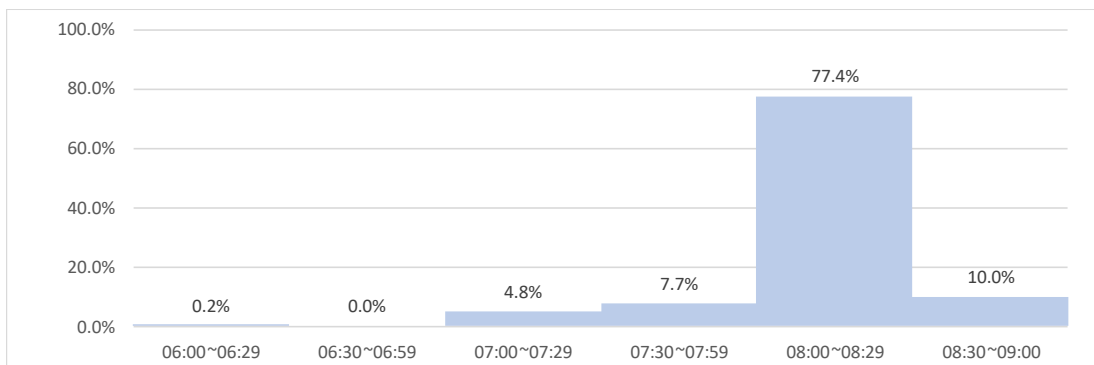
■ 普段の登下校時の交通手段



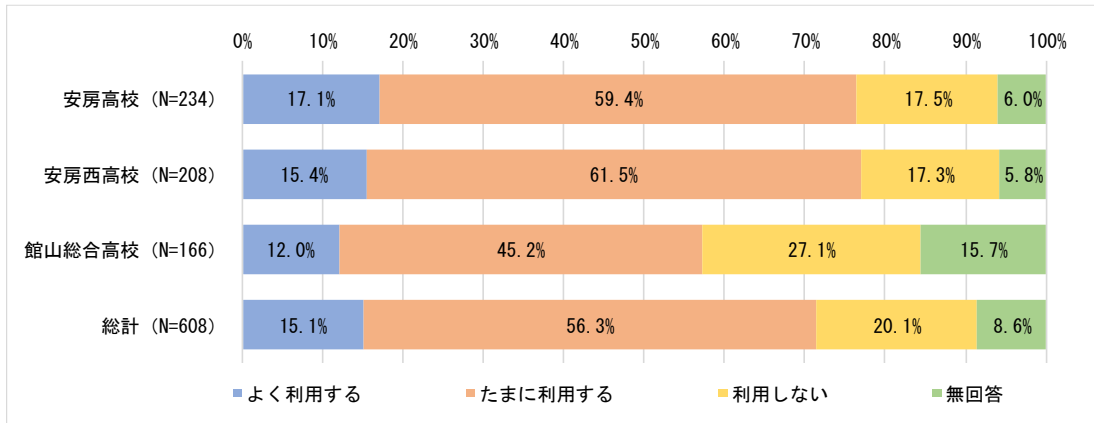
■ 雨の日の登下校時の交通手段



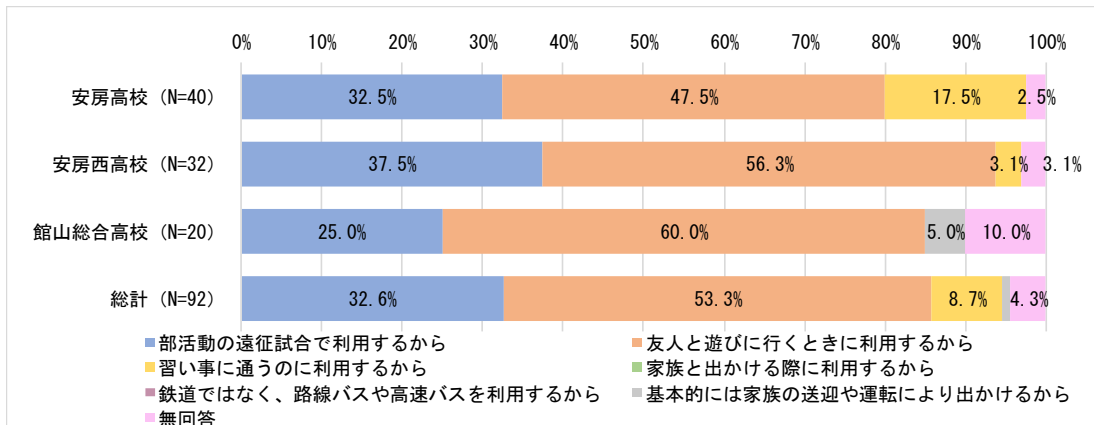
■ 登下校の時間帯



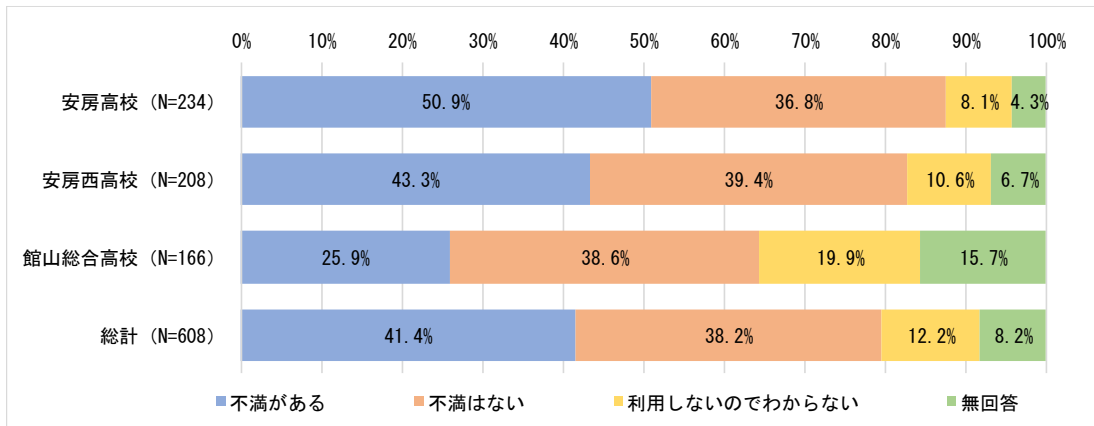
■ 通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること



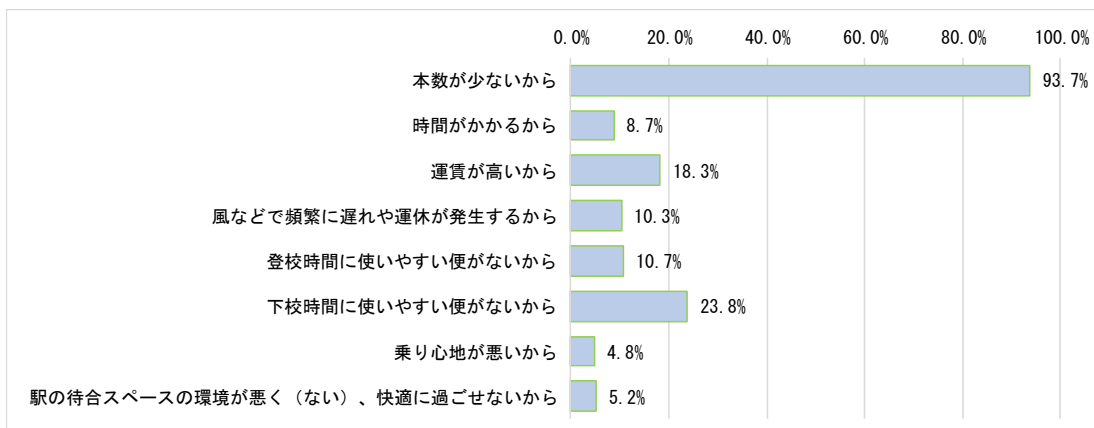
■ 通学以外（習い事や遊びなど）で鉄道を利用すること（よく利用する理由）



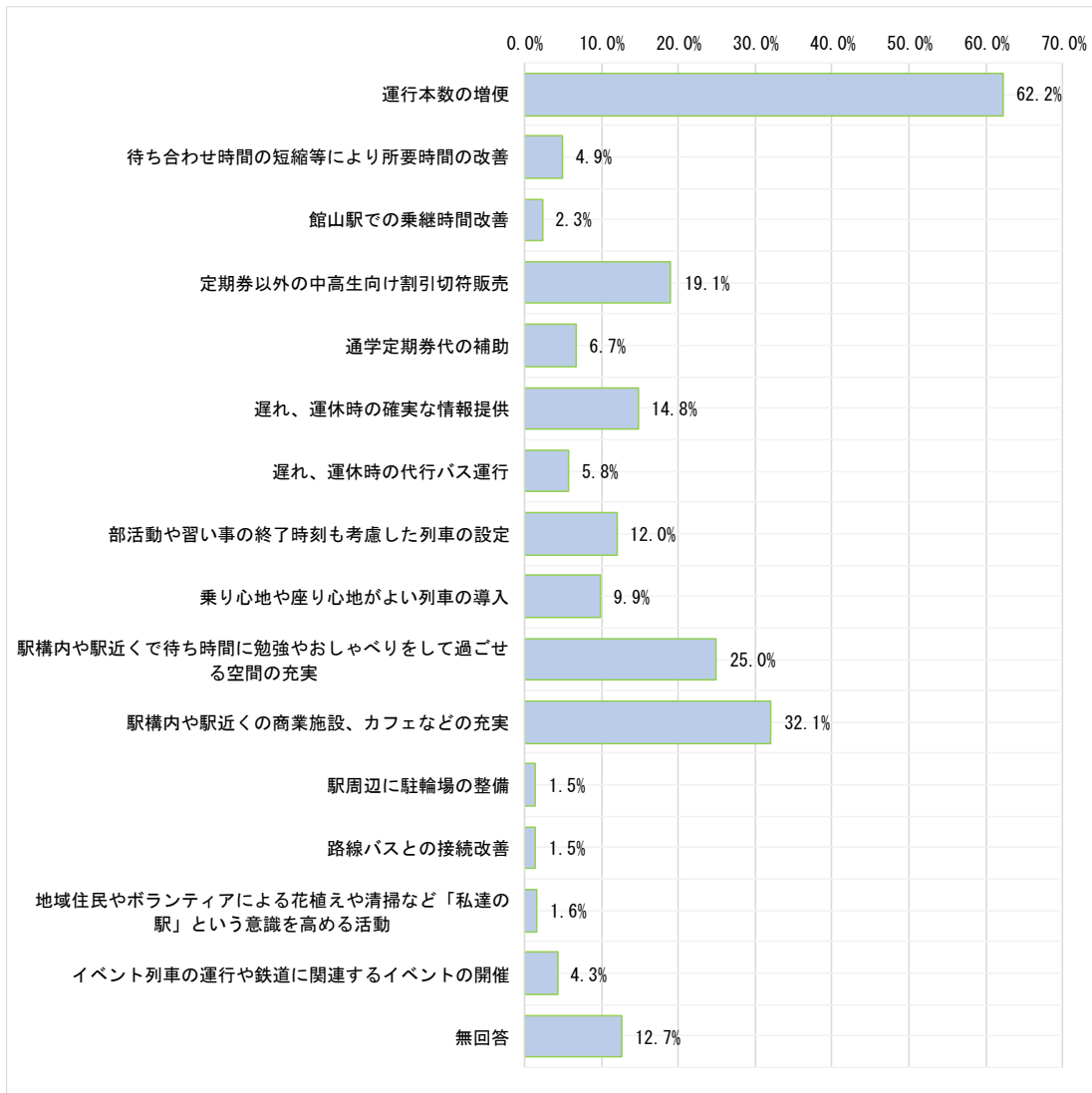
■ 鉄道（JR 内房線）に対する不満



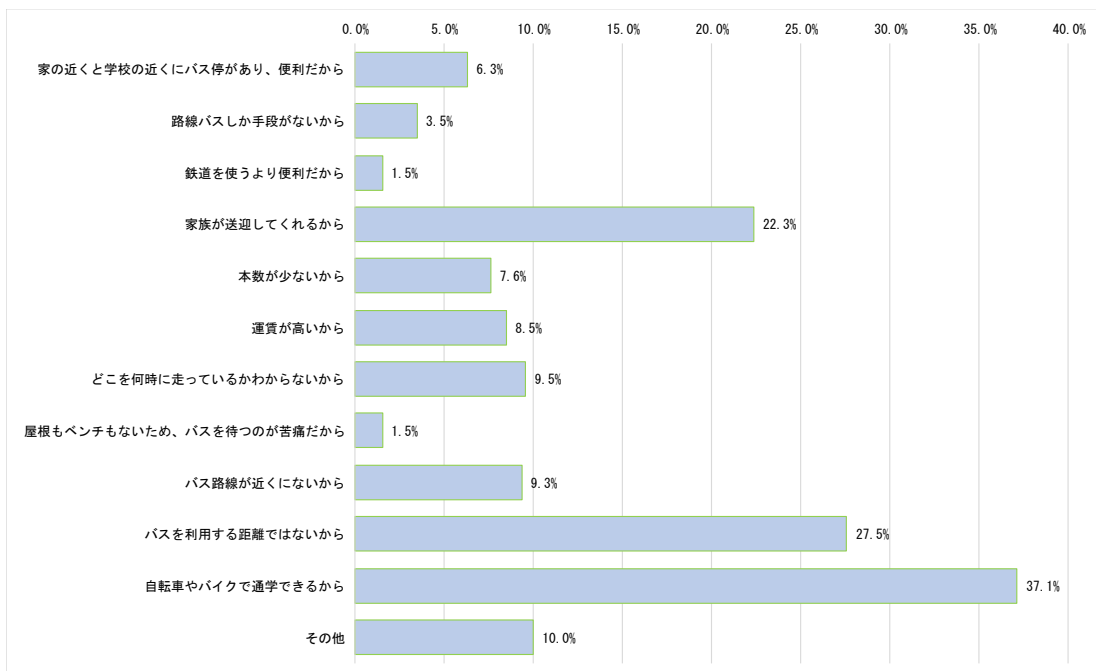
■ 鉄道（JR 内房線）に対する不満（不満理由）



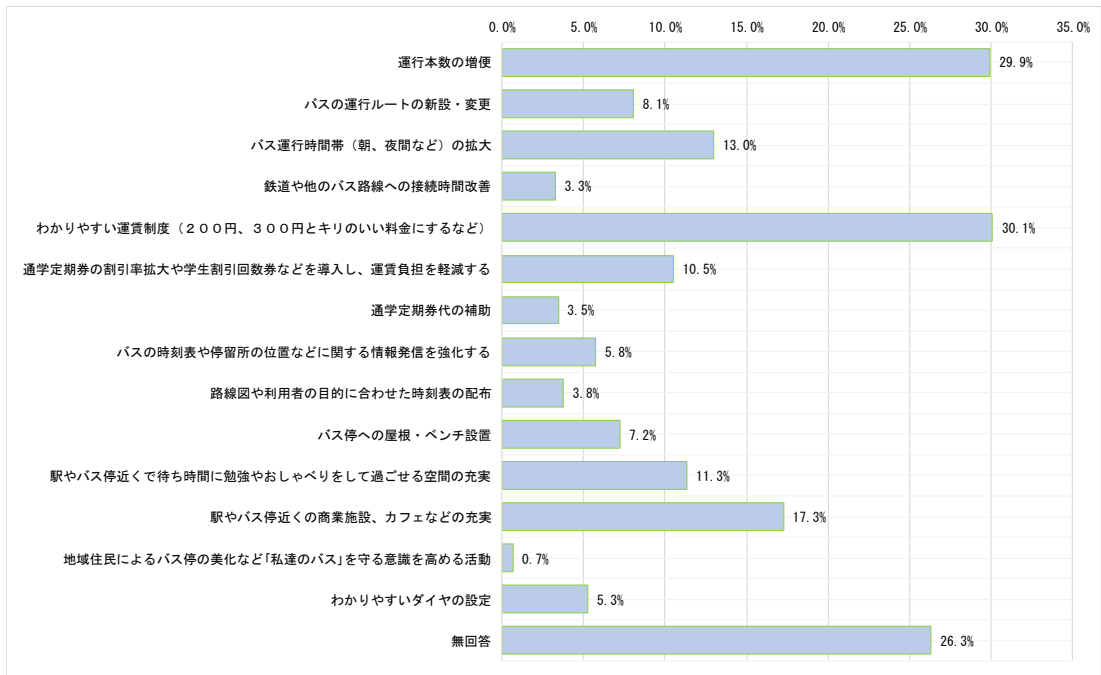
■ 鉄道の利用者を増やすための取り組み



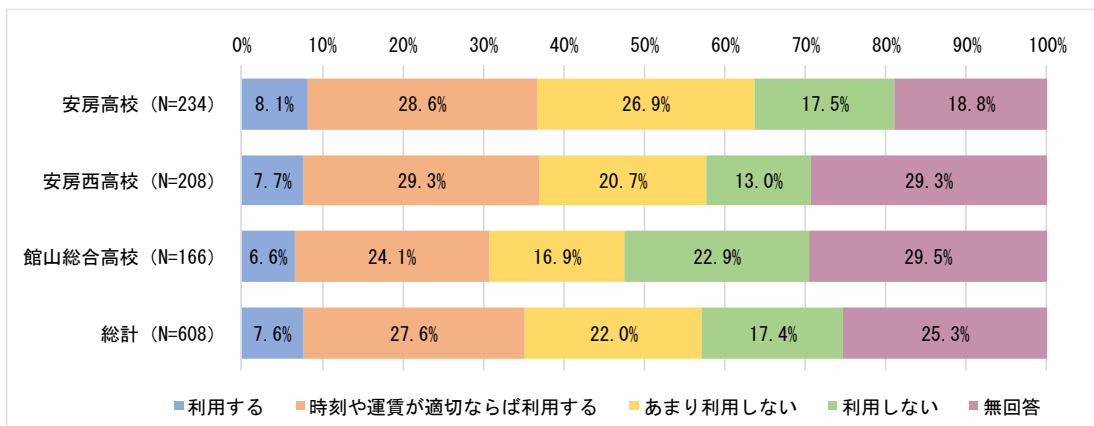
■ 通学時に路線バスを利用する、または利用しない理由



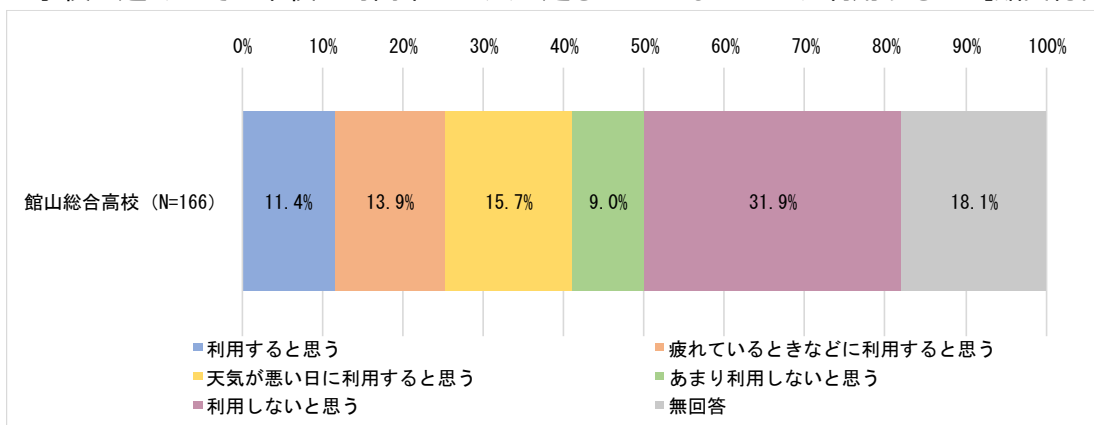
■路線バスの利用者を増やすための取組



■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なったら、利用するか【館山総合のみ】

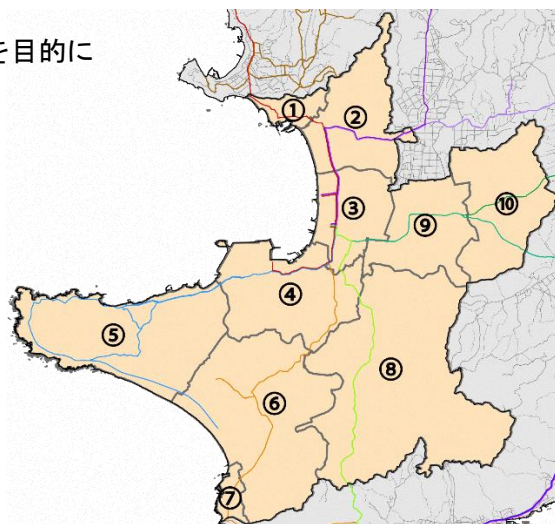


(5) 地区別座談会

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

■実施方法

項 目	内 容
実施方法	・ワークショップ方式 ※市内の公共交通の現状やバスの乗り方を説明後、ワークショップに移行
テ ー マ	・移動の際に困っていること ・問題解決に向け自分たちでできること
対 象 者	地区住民（制限なし）
実施時期	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。 ○地区内唯一のスーパー（おどや）がもしなくなったら買物をどうするか、不安。 ○路線バスでは市役所にも行けず、館山駅まで来ても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。 ○内房線（那古船形駅）はあまり使わない。使うのは学生くらい。 ○既存の路線バスを守り、集落内交通と分担していく必要がある
③	北条	○市街地ではあるが、ちょっとの距離でも自家用車を使ってしまう。 ○福祉部門と連携し、社会福祉協議会等の人員や車両を活用し、移動手段を確保すべき。 ○館山病院の送迎は便利でサービスも良いが、スーパーへの路線がなく、買物に困る。
④	館山	○近隣の館山病院が移転する予定となっており、移転後は通院の手段がなくなる。 ○バス路線がいくつか走っているが、バス停まで遠く、歩いて行けない人もいる。 ○東京都シルバーパスのような高齢者向けの費用負担軽減策を導入するべき。
⑤	西岬	○地域内にスーパーがない、市街地から遠く、市内でも高齢化が進んでいる地区である。 ○観光スポットや宿泊施設が多く、観光客の来訪が多い。 ○送迎については、頼みづらい場合もあり、事故が起きた際の保険対応なども課題。
⑥	神戸	○集落内で、多くの高齢者が買物難民となっている場所もある。 ○交通が不便で、都会に帰ってしまった移住者もいる。 ○最終バスが 19 時で、仕事や部活動の帰りに利用できない。
⑦	富崎	○近所の人がおどやまで送迎してくれるが、乗せてもらうほうも気を遣う。 ○市役所や南総文化ホール等に行くバスがない。 ○市街地までタクシーだと 5 千円程度かかり、バスだけに頼っているのは利便性が保てない。
⑧	豊房神余 ※豊房・神余・東虹苑で開催	○山荻集落で、独居高齢者の草刈や買物などを手伝う「お助け隊」が結成され、活動中。 ○最寄の上神余バス停まで 1.5km 以上あり、坂もきついためバスが利用できない。 ○週に 2 回などでもよいので、決まった時間にバスの乗り入れを行ってほしい。
⑨	館野	○車が一家に 3・4 台あることも珍しくなく、学生の送迎を親族が行っているケースが目立つ。 ○タクシー会社廃業の影響で、呼んでから来るまでに時間がかかる。 ○バスを買物目的で利用するには本数が少ない 大きな荷物を持って待つのは無理。
⑩	九重	○免許返納したくても、送迎してくれる親族等がいないとできない。 ○九重駅の上りホーム利用時は、階段利用が必要となる。鉄道利用者用の駐車場がない。 ○空白地解消のため、小さなバスで集落内を巡回してほしい。バイパスにバスを通してほしい。

5. 関係事業者ヒアリング結果

(1) 公共交通事業者

事業者	調査概要
鉄道事業者	【利用者特性・利用者や市民等から寄せられている声】 ○平日の朝夕は通勤通学利用、日中は高齢者の利用が多く、土日休は観光客、学生が多い。 ○ダイヤ、車両、接遇、遅延・運休、駅設備、乗車マナーに関する意見が多い。 【利用促進・利便性向上等のために行っていること、今後計画していること】 ○駅舎2階のテラス等、活用しきれていないスペースがある。そのような場所でイベントを行うなど、駅に人が集まる仕掛けづくりができないか検討したい。 ○強風の影響で遅延することがあるため、列車運行情報の周知徹底に努めている。(千葉支社独自のアプリによる情報発信や、高校への情報共有など) ○行政窓口機能の一部を駅舎内観光案内所に設けることで、利便性の向上・にぎわいの創出ができると良い。 【観光客誘致について】 ○大型連休などの行楽シーズンには東京湾アクアライン等が渋滞し、高速バスや自家用車だと時間が読めないため、鉄道を利用するよう呼びかけを実施している。(高速バス利用者に対し新宿さざなみ号等のPRを実施している) ○OB、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)
バス事業者	【利用者特性・利用者や市民等から寄せられている声】 ○8-9割が高齢者の買い物利用で、あとは小学生の通学利用。夏の期間等には、大学生がゼミ等で訪れた際の集団利用がある。 ○通勤・通学目的の利用者からは、帰りの時間帯に利用しにくい。乗降しづらいため、ワンステップバスを増加してほしいとの声を聞いている。運賃モニターの多言語化。夏以降にスマホ定期を実施。 ○市内線沿線の医療機関において通院用の送迎バスを運行している事により、利用者が激減している。 【利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること】 ○乗務員不足の経営改善を図る為、常に乗務員の募集を行っている。 ○高校生を対象にリクルート活動を行っている。 【高速バスにおける運行上・経営上の問題点】 ○乗務員不足、車両確保。 ○運行の定時制確保が課題。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。 【高速バスにおける今後計画していること】 ○船形バイパス開通後、旅館利用者等観光客の利便性向上策の一環として、高速バスを館山駅西口に乗り入れ、海岸沿いの施設に直通する便を設定することも検討の余地があると考えている。
タクシー事業者	【利用者特性・利用者や市民等から寄せられている声】 ○JRに伴う利用客、高齢者の病院等への送迎、一時的な観光客の輸送。 ○金・土、9~12時(病院等)の利用が多い。平日は地域の利用客輸送、休日は観光客の利用も見られる。タクシーの車両を増やしてほしい要望有り。 【利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること】 ○乗務員・配車係の人員不足により、配車システムやアプリ、決済端末等の機械化は重要と考えてはいる。しかし、高齢化でもあり、使いこなせないことの混乱の危険性もあり早急な導入は難しい。 ○初乗り距離短縮の運賃改定を予定。 【市の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと】 ○駅前シャッター商店街(沿道景観南欧化海沿いは良い)。免許返納高齢者に対する支援継続強化。鉄道・客船など連携した観光客誘致。

(2) 商業施設・医療施設

事業者	調査概要
商業施設	【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】 ○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。 ○現在「ショッピングライナー」として当店前にバス停あり。バスご利用のお客様より夏の暑い日、雨の日のために屋根を付けて欲しいとのご要望が多数。 ○道路整備が第一。バス通りまででることが困難な方向けに小回りの利く小型バスを運行した方がよい。 ○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。 【公共交通との連携可能性について】 ○現状、ほとんどが自家用車での来店であるため、公共交通についてそれほど多くのことを検討している状況ではない。 ○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。 ○店舗敷地内へのバス停の配置、駐車場の容量などとの兼ね合いもあるが、検討の余地はある。 ○公共交通利用者への特典付与については、その効果や実施に際しての従業員の手間などを考えると、難しいのではないかと。 ○交通弱者への支援として、ホームページでバスの時刻表を確認できるようにしている。 ○バス割引チケット等の配布を官民連携で実施し、利用促進を図ることは可能だが、効果が出るかどうかは未知数である。
医療施設	【送迎バスについて】 ○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。 ○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 台運行しているので、1 台当たり 3 人) 利用がある。その中には、検査等で定期的に利用している患者もいる。 ○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。 【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】 ○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。 ○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。 ○本数が少ない。停留所が遠い。 ○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。 【市の公共交通について、ご意見やご要望、ご提案】 ○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。 ○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。 ○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。

(3) その他関係団体

事業者	調査概要
宿泊施設	【送迎サービスについて】 ○館山駅や高速バスの停留所と宿泊施設の間を、時刻又は時間帯を決めて運行。 ○館山駅等を結ぶルートのほか、利用者の要望に応じ観光施設等への送迎を行っている。 ○以前はグループの各宿泊施設がバラバラに送迎していたが、最近、グループで送迎サービス（チェックアウト時）を一本化。10時20分に千里の風を出発し、花しぶき、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） 【公共交通に対する要望について】 ○宿泊施設の前を1本でもバスが通っているというだけで、公共交通があるということを利用客に伝えられるため、安心感がある。 ○土日だけ、1本だけでも構わないので、チェックイン・チェックアウト近辺の時間帯にバスがあると良い。 ○インバウンド需要が拡大している中で、駅や観光施設等を巡る二次交通の確保は重要である。
福祉関係団体	【送迎サービスについて】 ○車両の保有台数は2台で、1日1予約の利用。 ○燃料の清算については、市外の利用のみ満タンで返却いただく。 ○2日連続では借りられない。 ○月の利用回数は、多くて25回程度であるが、利用傾向に決まったパターンは存在しない。 ○公共交通計画で挙げられている交通弱者とはターゲットに相違があり、将来的には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。 【高齢者や子育て世代からの移動に関する要望】 ○路線バスのダイヤ少なすぎる。病院や商業施設、住宅地を結ぶ周遊バスが必要と考える。（中小型で住宅地を回れるものが好ましい） 【福祉分野からみた公共交通の課題】 ○高齢者の増加に伴い、認知症を患う高齢者数も増している。その状況の中、公共交通機関の衰退は高齢者等外出頻度の低下を招くだけではなく、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。
NPO 団体 (おせっ会)	【移住された方からの公共交通に関する意見】 ○基本的には「公共交通が不便」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ふ少数意見はある。また、高齢者の不安を少数聞く。 【市の公共交通への提言や期待について】 ○田舎ならではのシステムがあるのが良いと考える。例えば、二次交通に三次交通を加えて考えると、市内交通の考え方がシンプルに効率よくなるのではないかと。また、市内交通の弱体化により富崎、西岬、神余などの過疎がより進んでしまう。この三地区は田舎のまち館山を代表とする田舎の魅力を持っているエリアに違いないので、この場所と市内をつなぐことはとても大切であると考えます。
館山市観光協会	【観光や商業などのまちづくりの観点から、公共交通について抱えている問題点】 ○館山からフラワーライン通り抜ける路線が欲しい 例) 館山⇄フラワーライン⇄相浜 (1日4本) 【アクセスが難しく、案内等に苦慮する施設】 ○観光施設：洲崎灯台・洲崎神社・館山ファミリーパーク・アロハガーデンたてやま ○宿泊施設：館山リゾートホテル・千里の風・オーパヴィラージュ

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、客船につぼん丸などの停泊、おがさわら丸の寄港など、海上交通やクルーズ船の誘致に力を入れ、“渚の駅”たてやまとともに、観光振興の一翼を担っている。

【公共交通の現状】

- 市内の公共交通は、鉄道、路線バス、高速バス、タクシーのほか、公共交通を補完するものとして、スクールバス、一部の病院における患者送迎バスがある。
- 鉄道は、北部から東部にかけて走っているJR内房線上に館山駅、那古船形駅、九重駅の3駅があるが利用者は減少傾向にある。
- 路線バスは、館山日東バス、JRバス関東が運行している。市内を走る路線バスは、年々利用者が減少している。また、平成29年から、JRバス関東洲の崎線において、「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歳代以上の約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。