

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

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
<ul style="list-style-type: none">・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。・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。・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。
②地域の実情に合わせた公共交通対策の取り組み
<ul style="list-style-type: none">・市内各地域は、それぞれ置かれている状況や課題が異なることから、公共交通についても、各地域の実情を考慮し、ニーズを把握しながら取り組みの検討を行う必要がある。
③過度な自家用車利用の抑制と利用促進による公共交通の維持
<ul style="list-style-type: none">・市民の日常の移動手段のほとんどは自家用車による移動であり、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。・「高齢などの理由で、いつかは自家用車を運転できなくなるときが来る」ということを市民に認識してもらうと同時に、健康面から見ても過度な自家用車への依存は好ましくないことから、「たまには公共交通を使ってみよう」と思ってもらえる環境を作っていく必要がある。
④将来の自家用車の運転に不安を抱えている高齢者の足の確保
<ul style="list-style-type: none">・市内の高齢化率も高く、郊外の集落部においては、高齢になっても自家用車を手放せず将来の移動に不安を抱える高齢者が今後益々増えてくる可能性があることから、潜在的移動ニーズに合った利用しやすい公共交通体系の確保が必要である。
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
<ul style="list-style-type: none">・館山市内間の移動にとどまらず、隣接する南房総市等から通勤・通学してくる流れも大きく、その先の木更津市や君津市、千葉市等に通勤・通学している人も一定数いることから、地域内の移動手段となっている路線バス及び都市間移動を担う内房線、高速バスのあり方について、南房総市をはじめとする近隣自治体と連携し、ニーズに合った広域的な公共交通ネットワークづくりを検討していく必要がある。・特に南房総市とは生活圈を共にし、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。

(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

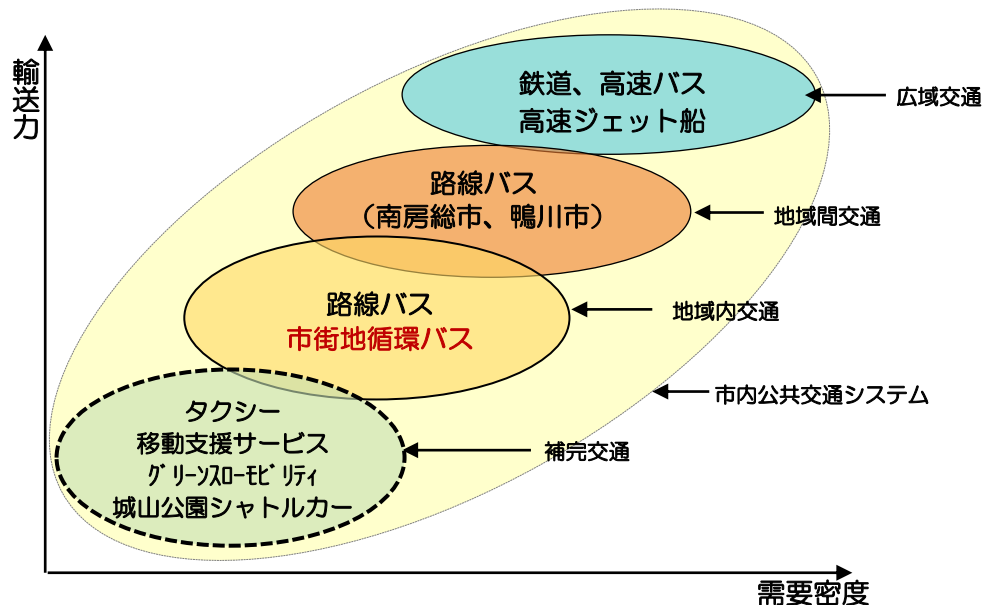
館山市の公共交通ネットワークの方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通（鉄道・高速バス）、館山駅から放射状に延びる地域間路線（路線バス）、地域内路線及び補完交通システムの4段階に機能分担を図る。

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。

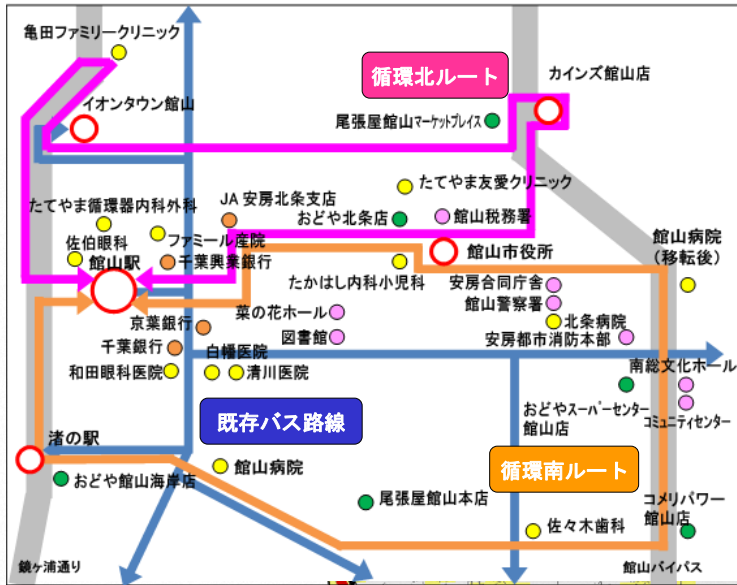
■地域公共交通システムの機能分担

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

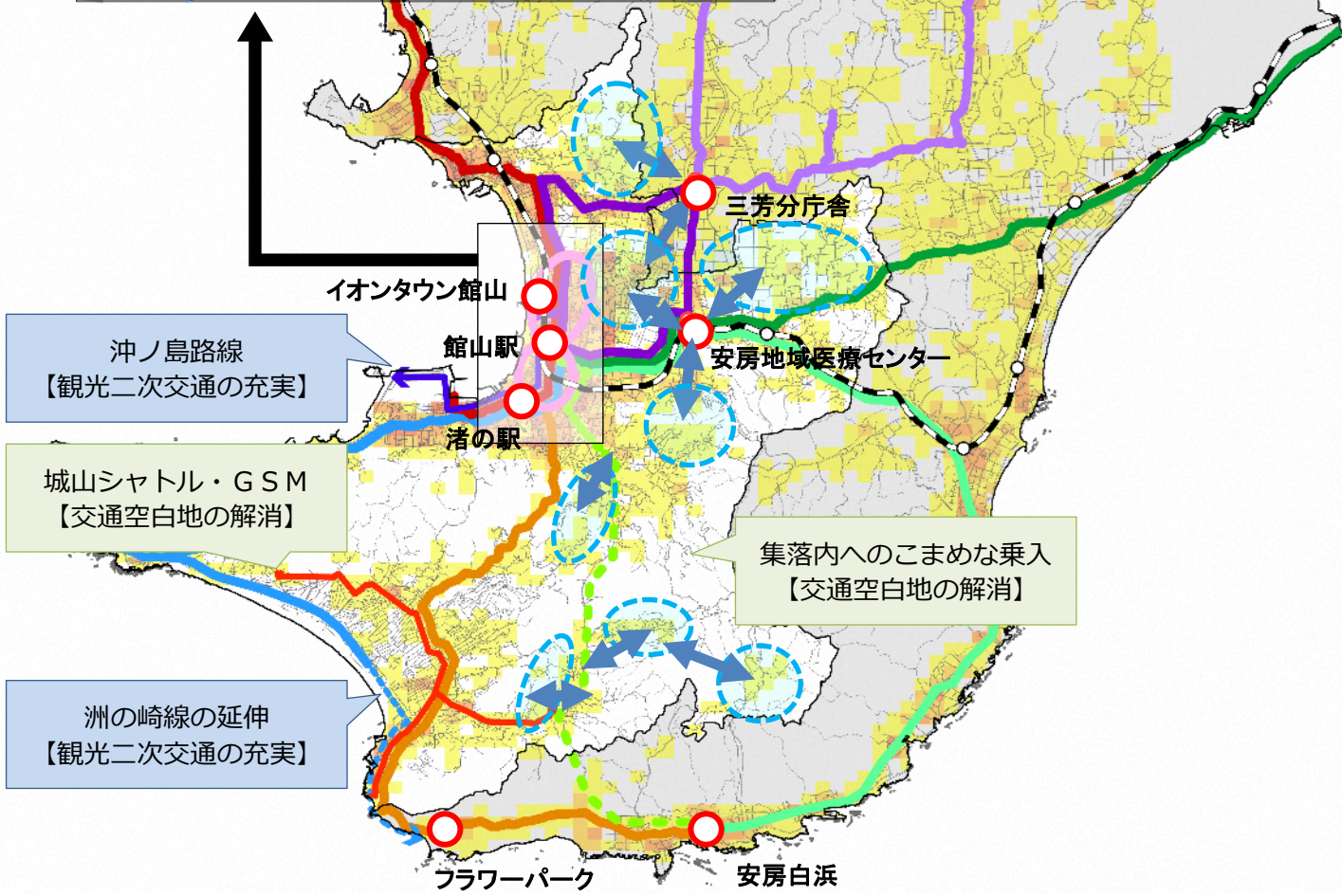
■輸送力と需要密度との関係による市内各公共交通の位置付け



■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】



沖ノ島路線
【観光二次交通の充実】

城山シャトル・GSM
【交通空白地の解消】

集落内へのこまめな乗入
【交通空白地の解消】

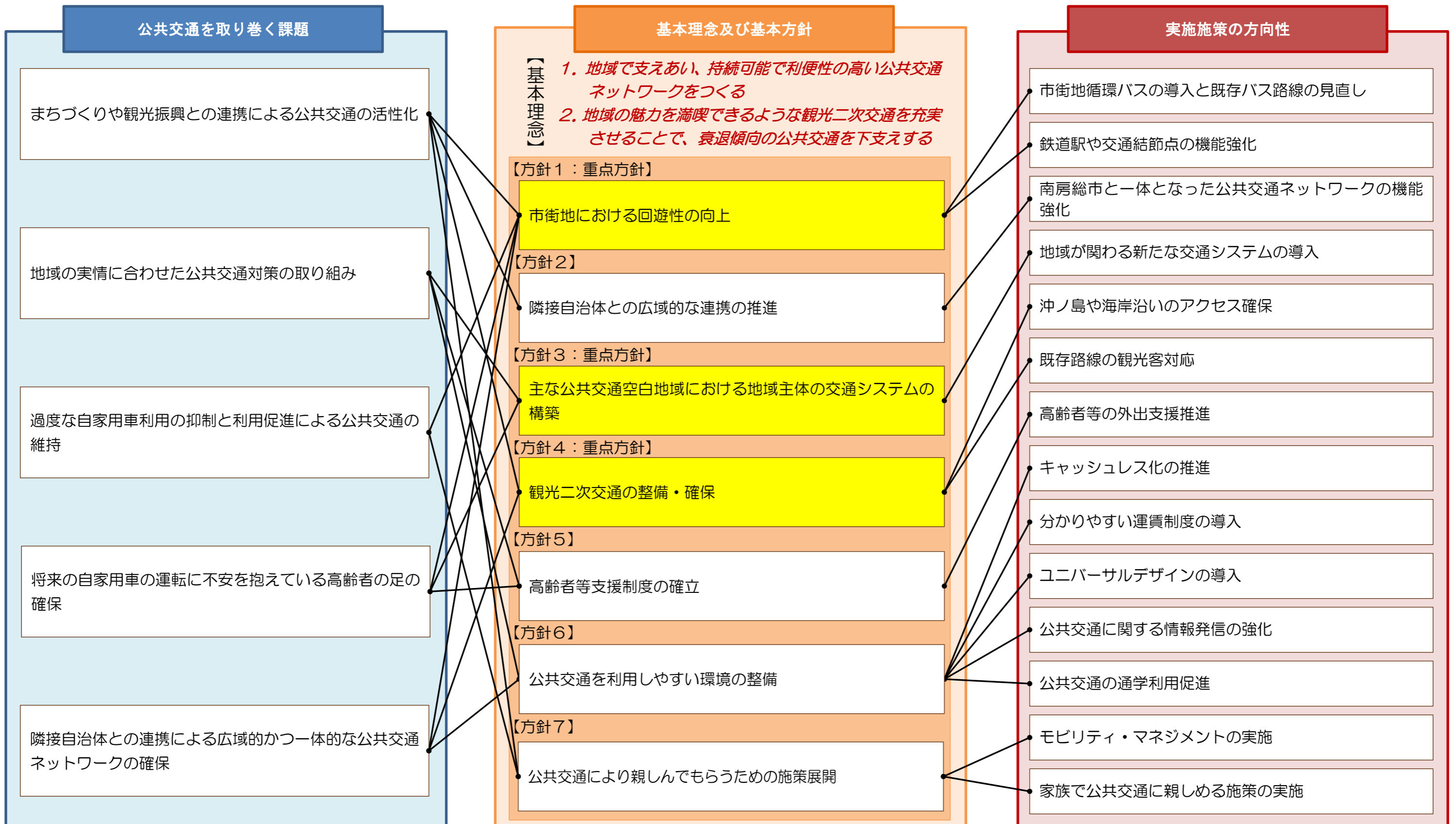
洲の崎線の延伸
【観光二次交通の充実】

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

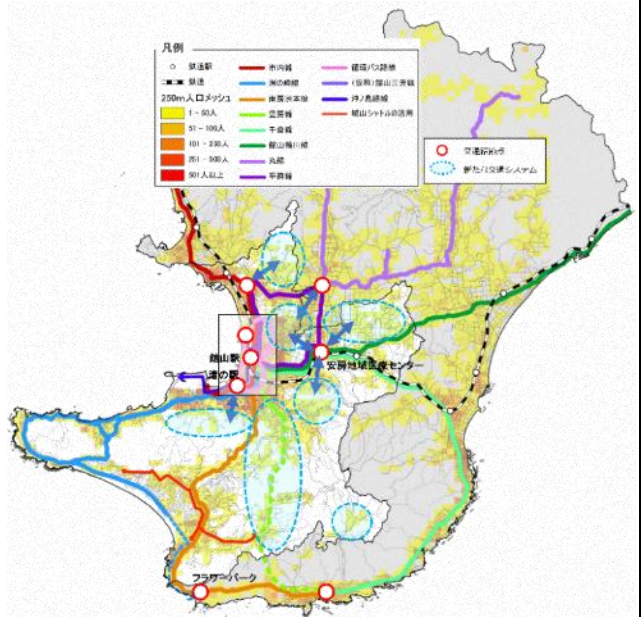
(1) 目標を達成するための実施施策の概要

基本方針	施策の方向性	施策
【基本方針1】重点方針 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	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》 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】 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	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 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	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 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	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》 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】 高齢者等支援制度の確立	《施策の方向性7》 高齢者等の外出支援推進	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】 公共交通を利用しやすい環境の整備	《施策の方向性8》 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》 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》 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》 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】 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》 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》 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》 家族で公共交通に親しめる施策の実施

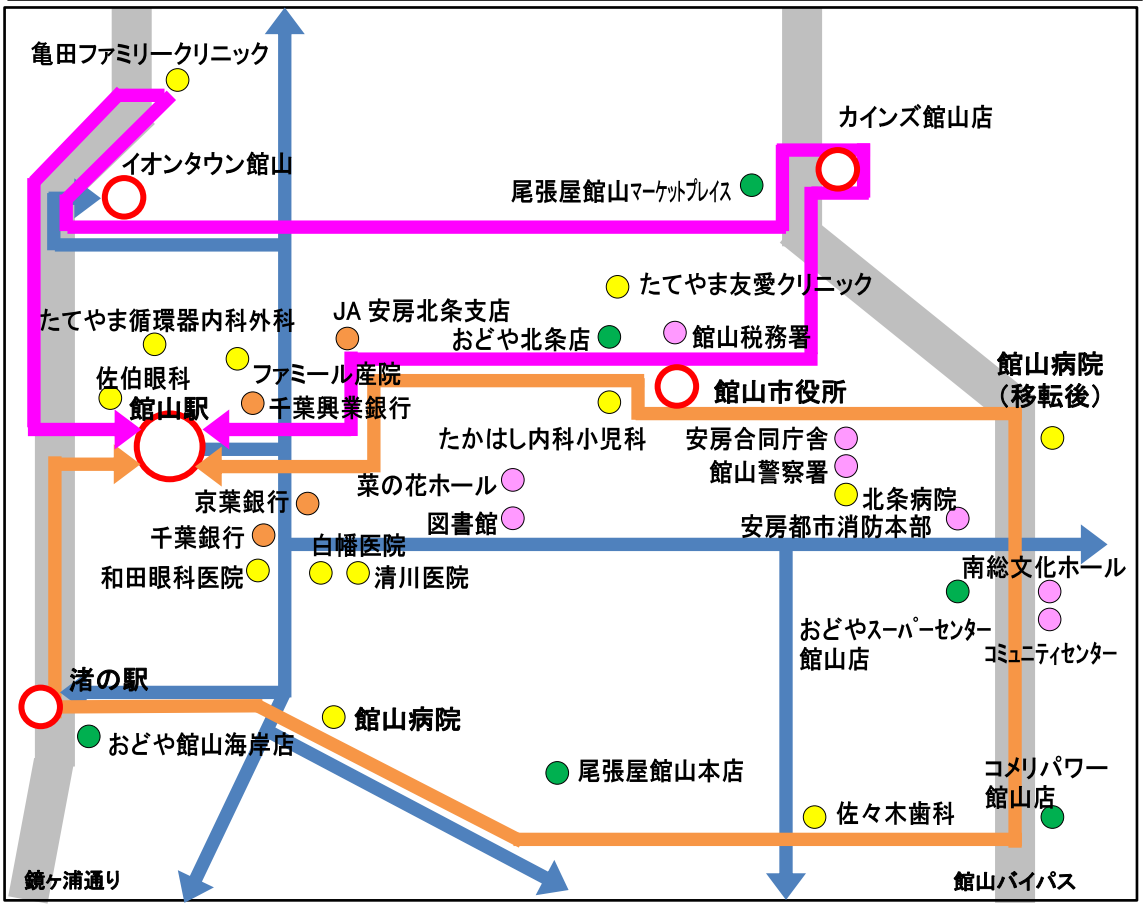
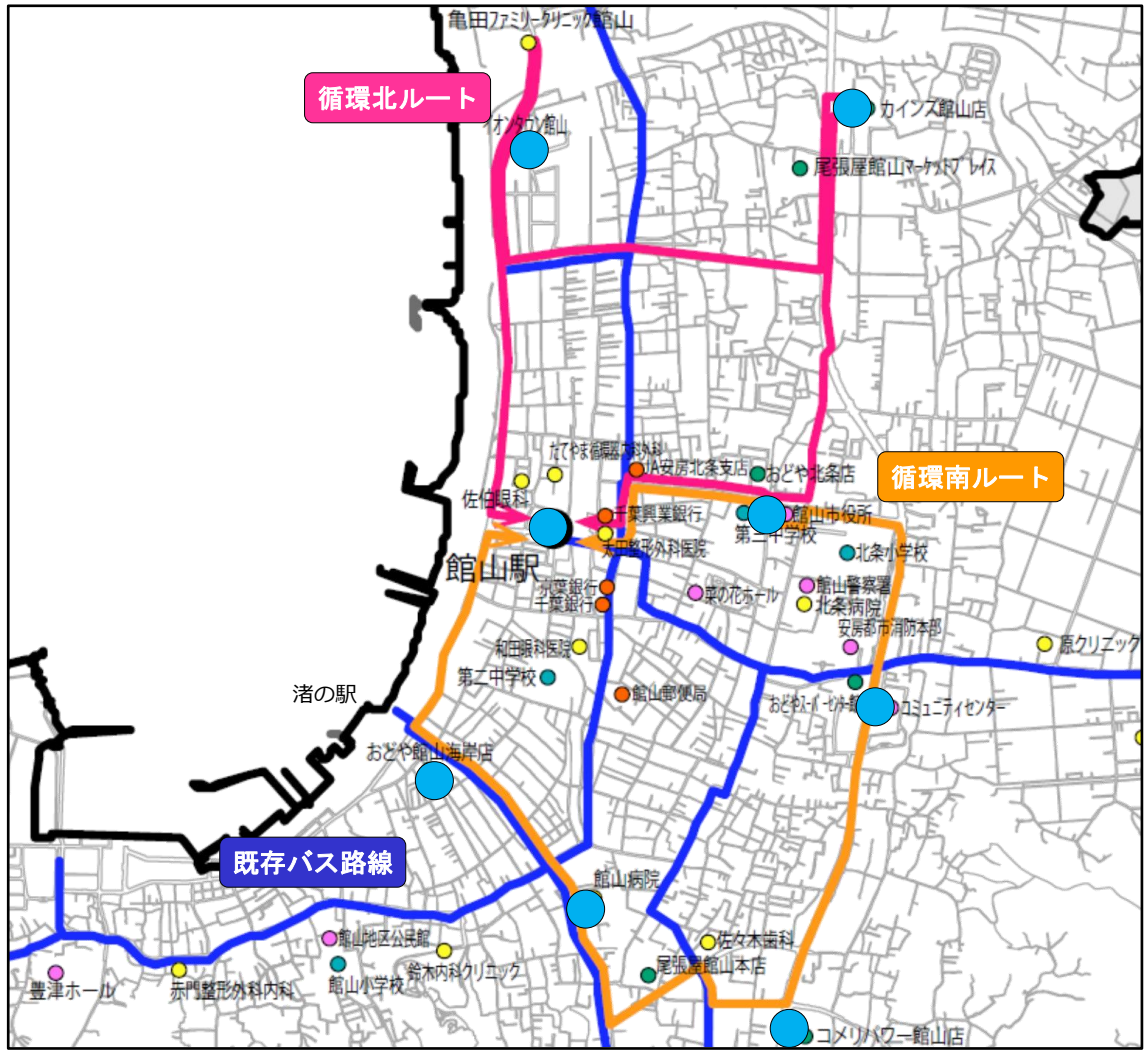
(2) 施策事業の概要

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

事業の概要	<p>○市内を運行する路線バスは、館山駅を起点として放射状に運行しているが、商業施設や医療機関が郊外に立地するようになるなど、移動ニーズが多様化しているため、車が無い高齢者を主な対象に、館山駅から半径おおむね 2km 圏内の施設に便利にアクセスできるように、循環バス設定や既存バス路線のルート見直しを行う。</p> <p>【施策事業】</p> <p>① 循環バスの運行検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 循環バスの導入に当たっては、既存の路線バスと連携を取り、循環バスと路線バスで一つの市街地ネットワークを形成し、利便性と市街地の回遊性向上を図ることとする。また、乗継結節点における両者のスムーズな接続を担保するなど、乗継に対する抵抗を少しでも軽減させるような策を講じる。 <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"> 具体的には、下表ルート案により、既存バス路線でカバーできない市役所や国道 127 号・410 号バイパスのエリアを中心に、循環バス南ルート・北ルートの実証運行を行い、利用状況やニーズの把握を実施し、本格運行を検討する。 <p>【実証運行概要案】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">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） 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>運賃</td> <td>均一運賃（200 円）、乗り継ぎは 0 円</td> </tr> <tr> <td>運行時間</td> <td>10:00～18:00</td> </tr> <tr> <td>ダイヤ</td> <td>30 分間隔</td> </tr> <tr> <td>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"> 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。 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。 2 路線の見直し検討に当たっては、乗継結節点における循環バスとのスムーズな乗換等を考慮するとともに、その他の既存路線（南房州本線や館山鴨川線等）とも連携・整合を図りながら、南房総市や交通事業者等と協議を重ね、実施に移していくこととする。 	系統	①北回り（6.3km：館山駅～市役所～カインズ～イオン～館山駅） 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） 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 結果検証			本格運行	

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

事業の概要	<p>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。</p> <p>【施策事業】</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>② 快適な待合空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 						
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center;">【鉄道駅に図書館を併設した取組み事例】</p> <p>■ 亀甲駅：「まちかど図書館」（岡山県美咲町）</p>  <p>■ 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）</p>  </div>						

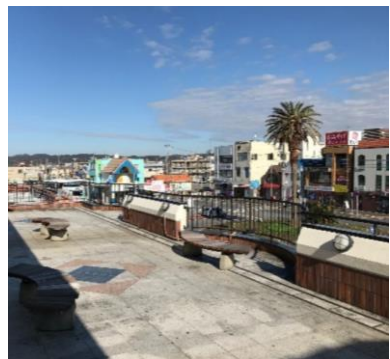
■現在の館山駅東口駅前広場



■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）					➔

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

事業の概要	<p>○交通結節点の候補となる主要な集客施設については、待合環境を向上させ、ストレス無く乗継等が行えるよう、施設駐車場用地を活用したバス停の整備、玄関口までの乗入れ、待合空間の確保等について施設管理者と協議調整を図る。</p> <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> 比較的大規模な敷地を有する集客施設については、利用者の利便性向上を図るため、施設管理者と協議し、施設内のバスの乗り入れ、バス停の確保、バス待ち空間の確保を図る。 協力してもらった施設等については、その名称をバス停や案内放送に入れるなど、協力に対するメリットを出せるようにする。 						
	<p style="text-align: center;">【他都市におけるバス待合空間整備の取組み事例】</p> <p>■ 埼玉県・「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度 埼玉県では公共交通を利用しやすくすることで誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業に取り組んでいる。 対象施設は商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="width: 60%;"> <p>○バスまちスポット：バス停留所近くで、バスを気軽に待てる施設（概ね50m圏内）</p> <p style="margin-left: 20px;">※バスの時刻表を掲示または配布</p> <p>○まち愛スポット：バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（概ね500m圏内）</p> <p style="margin-left: 20px;">※ベンチや椅子を設置</p> </div> <div style="width: 35%; text-align: center;">  </div> </div> <p>■ 横浜市：コンビニエンスストアと連携した待合スペース コンビニエンスストアのイートインコーナーをバスの待合スペースとして開放しており、タブレット型バス接近表示機を設置し、バスの運行状況を提供している。</p> <div style="text-align: right; margin-right: 20px;">  </div> <p>■ 八戸市：店舗の風除室を活用した待合環境 バス停留所前の店舗（百貨店・パチンコ屋）の風除室にベンチを設置し、バス利用者が休憩できる環境が整備されている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </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バス待ち環境の整備	→		整備について協議・検討 市役所にバス停整備	→		

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

○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	8:17	12:02	16:02	18:02		
館山北條郵便局、市役所警察署、農会同庁舎	六軒町本通り	8:19	12:04	16:04	18:04		
	南	8:20	12:05	16:05	18:05		
館山病院	神明神社前	8:21	12:06	16:06	18:06		
スーパースタジアム	茶福寺前	8:22	12:07	16:07	18:07		
パワースタジアム	南長須賀	8:23	12:08	16:08	18:08		
あいきりニック	青	8:23	12:08	16:08	18:08		
館山大戸郵便局	下真倉	8:24	12:09	16:09	18:09		
	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	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		
和歌山、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		

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

○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 →			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				

施策 6	平群線・丸線の見直し（三芳分庁舎を中心としたハブ&スポークによる再編）					
	【基本方針 2】 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		

施策7	白浜千倉館山線の見直し						
	【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。

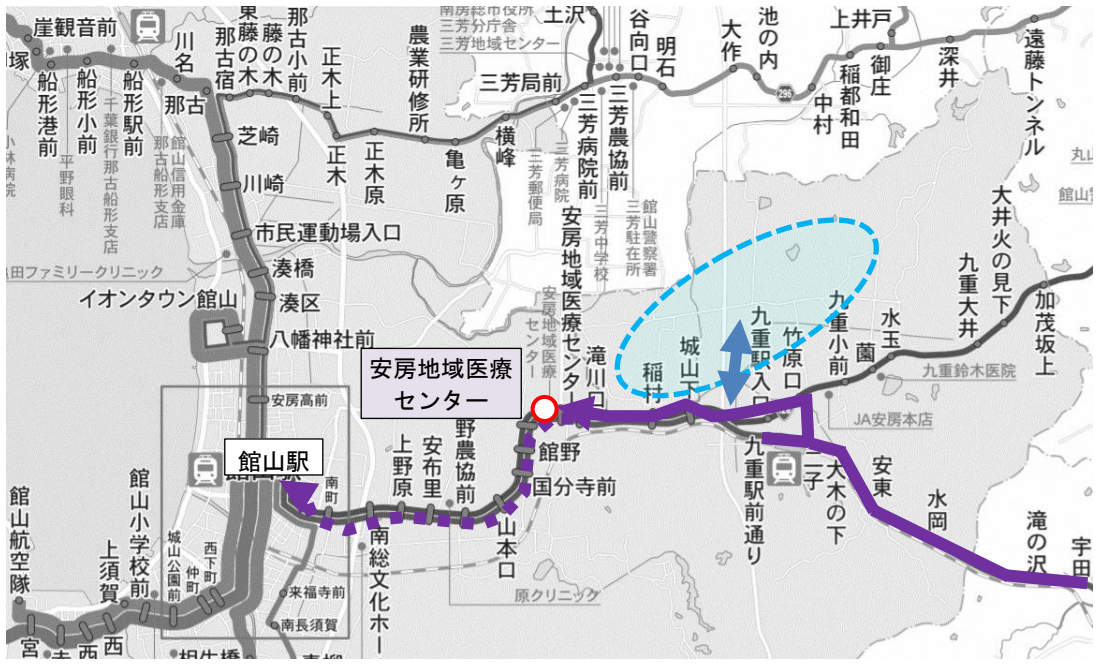
○事業の実施に当たっては、南房総・館山地域公共交通活性化協議会において、南房総市とともに内容検討を行っていく。

【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		

施策 8	高速バスの活用とパークアンドライド駐車場の整備
	【基本方針 2】 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"> ・ハイウェイオアシス富楽里から南側の区間について、停留所相互間での乗降を可能とし、本数の少ない区間や南房総市と館山市内の移動等に活用できる形態を検討する。 <p>事例) 東京駅⇄銚子間高速バスのうち、旭中央病院～銚子市内は通院用バスとして利用され、旭中央病院での乗降が可能となっている。</p> <p>【「旭中央病院・旭中央病院東」間の運賃】</p> <table border="1" style="margin-left: 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"> ・鏡ヶ浦クリーンセンターの広大な敷地を駐車場として整備し、新たに高速バスを停車させ、パークアンドライドの拠点とする。 ・船形バイパスの完成とそれに伴う高速バス運行ルート付け替え検討とセットでパークアンドライド拠点の整備を検討する。 	停留所	大人	小児	高速八木	450 円	230 円	高速小浜	550 円	280 円	イオン銚子、高速三崎、銚子駅	650 円	330 円	東芝町・陣屋町	700 円	350 円	高速川口	750 円	380 円
停留所	大人	小児																	
高速八木	450 円	230 円																	
高速小浜	550 円	280 円																	
イオン銚子、高速三崎、銚子駅	650 円	330 円																	
東芝町・陣屋町	700 円	350 円																	
高速川口	750 円	380 円																	

実施主体	<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。



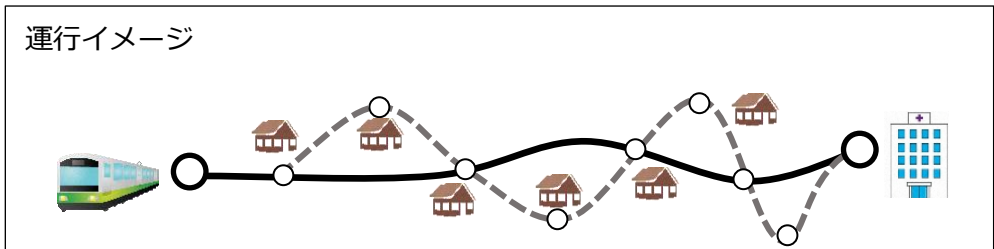
事業の概要

③ 集落内へのこまめな乗入

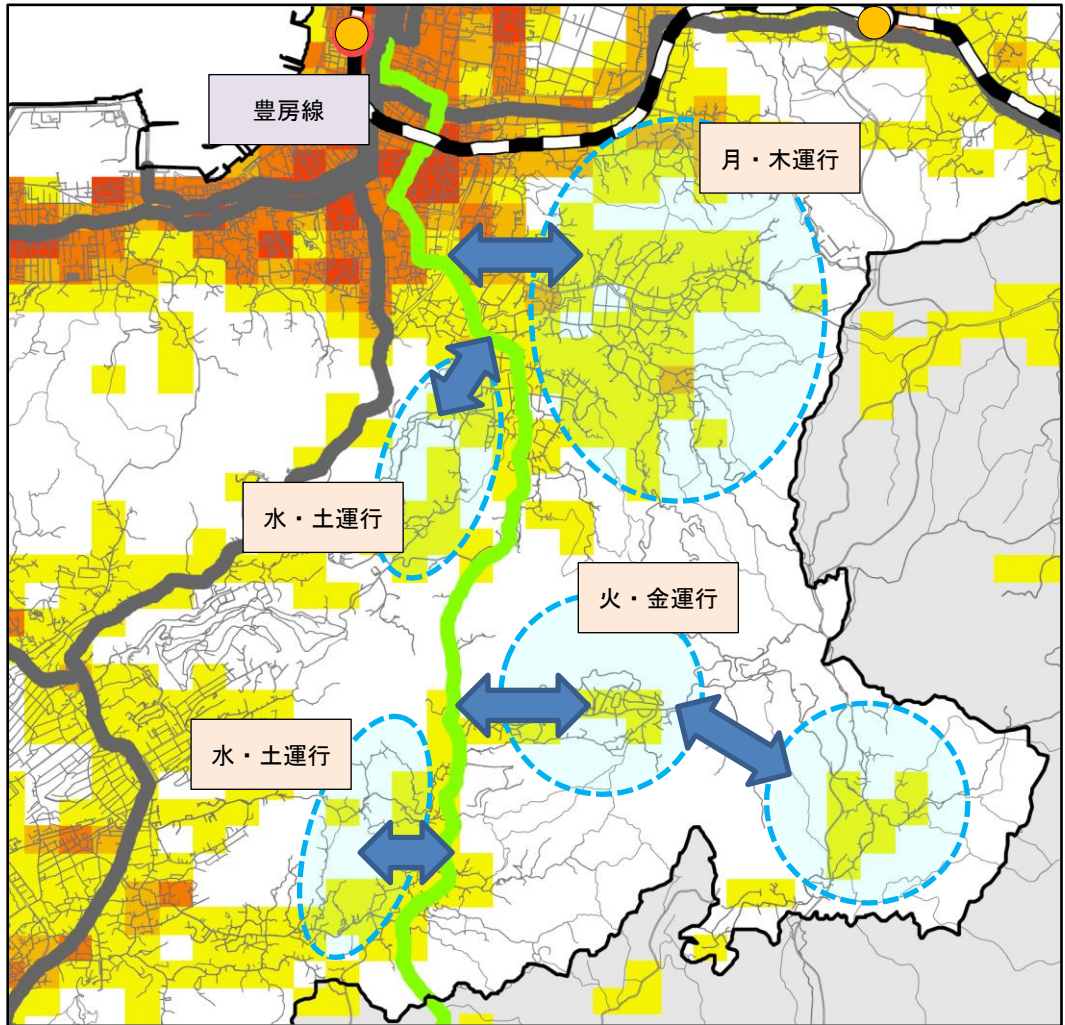
- ・現行のバス停から遠い人たちを取り込むため、小型車両で集落を巡回し、市街地に向かうルート設定に変更する。立ち寄る集落は、曜日別に決める。

【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】

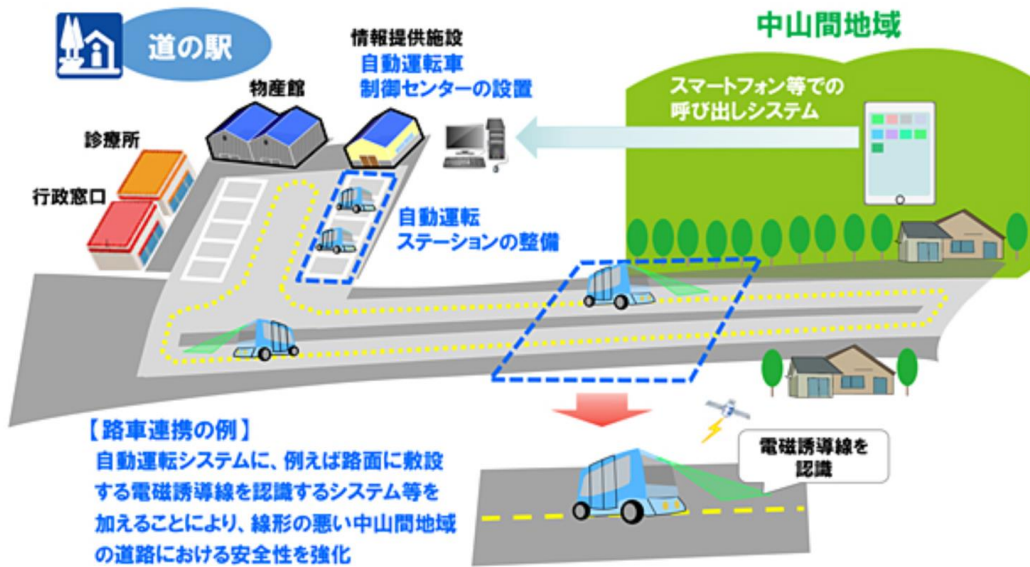
①グリーンスローモビリティの導入検討（神戸、富崎、館山、西岬、那古地区）

- ・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			

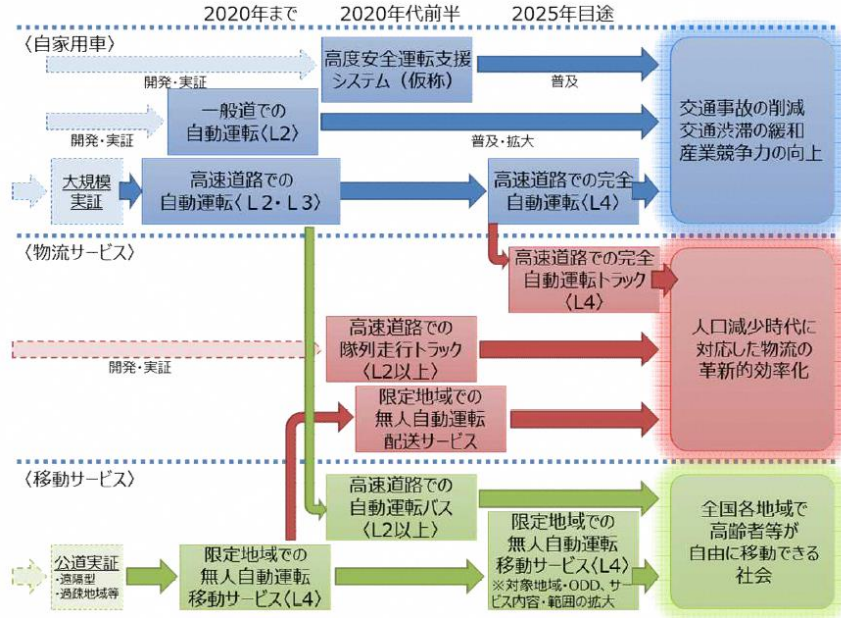
施策 11	自動運転車両の導入研究	
	【基本方針 3】	主な公共交通空白地域における地域主体の交通システムの構築
	《施策の方向性 4》	地域が関わる新たな交通システムの導入

○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】

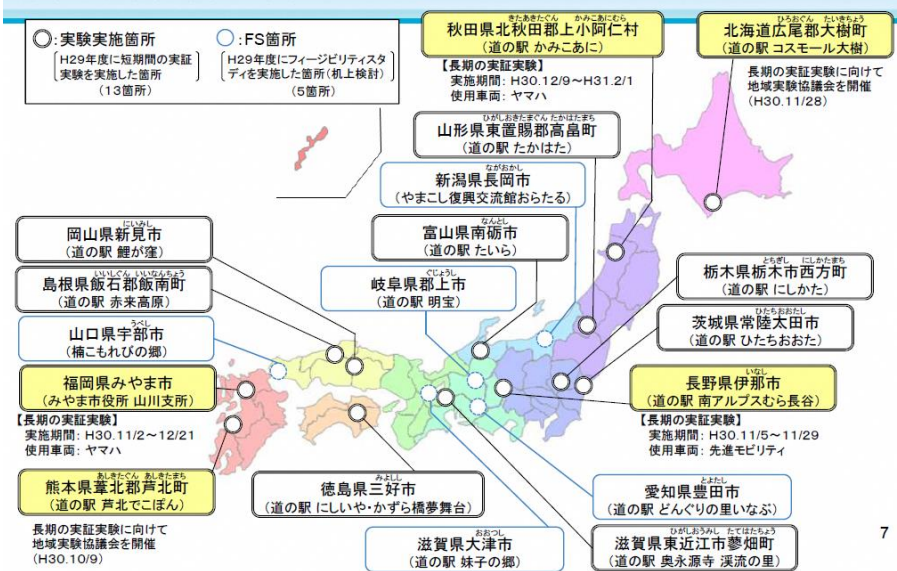
① 先進技術開発の動向把握

〈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〉



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			

施策 12	グリーンスローモビリティの活用による「鏡ヶ浦回遊ルート」の設定						
	【基本方針 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						

事業の概要	<p>○現状、観光客が館山市街地（鏡ヶ浦エリア）を気軽に周遊する手段がないため、グリーンスローモビリティを導入。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"> ・小型、低速、電動でエコなグリーンスローモビリティを導入し、海岸沿いや城山公園をゆったり、のんびり周遊し、各観光スポットで途中下車できるような回遊ルートを設定する。 <p>【運行イメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・館山駅西口～城山公園～赤山地下壕～沖ノ島～渚の駅～館山駅西口 						
							

実施主体	館山市（事業実施）、バス事業者（運行受託）、観光事業者等関係団体（連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	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	

施策 1 3	洲の崎線の土休日一部便の観光周遊バス化	
	【基本方針 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				

施策 1 4	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】 高齢者等支援制度の確立
	《施策の方向性 7》 高齢者等の外出支援推進
事業の概要	<p>○介護認定等、福祉施策の恩恵にあずかれない高齢者等であっても、気軽にお出かけできる環境をつくり、健康増進や介護予防の効果を狙う。</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"> ・自家用車を利用できない高齢者等の移動を確保するため、路線バスに代わる移動手段を確保すべく、地域の高齢者等、自家用車を運転できない人を対象に、個人又はグループでタクシーを利用する際に支払う運賃等の一部を助成する制度の導入について検討する。なお、グループで利用した方が一人当たりの負担額が軽減されるように制度設計し、複数人での乗車を促進する。 ・この制度により、高齢者等の日常生活の利便性向上と社会活動の拡大に資するとともに、地域の住民が声を掛け合い、共同でタクシーを利用することを通して、地域のコミュニティ形成にも寄与する。 <p>■ グループタクシー利用のイメージ（出典：山口市）</p> <div data-bbox="472 929 1259 1503" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>例えば・・・ 300円の利用券をお持ちの方が、ご自宅からスーパーまでの3kmをタクシーでお出かける場合、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 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 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"> ・現行でも一部のエリアで移動販売が行われているが、事業者とタイアップし、交通が不便な地域を中心に移動販売の拡充を検討する。 <p>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"> ・免許返納者向け割引制度は既に存在するが、制度についての周知を強化し、ノーカー・サポート優待証の取得に係る手間を簡略化するなど、多くの人々が施策を活用できるような環境整備を検討する。 <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"> ・福祉部局と連携し、高齢者が集まる場などで、公共交通利用のメリット等に関する説明やチラシ配布を行うなどの周知活動を通じ、利用促進を図る。
実施主体	館山市（事業実施）、交通事業者（連携協力）

実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	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!

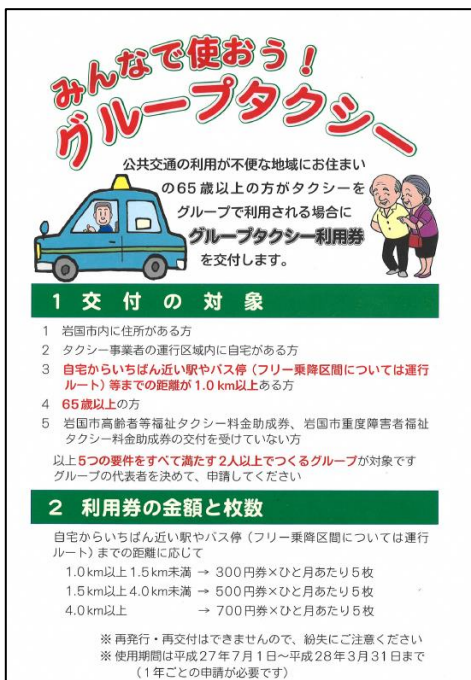
利用券の金額はいくら?

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 ・高齢者タクシー利用助成券の交付を受けている者 ・高齢者福祉有償運送利用助成券の交付を受けている者 ・重度障害者福祉有償運送利用助成券の交付を受けている者 ・福祉タクシー利用券の交付を受けている者 ・心身障害者自動車等燃料費助成券の交付を受けている者

○制度の内容

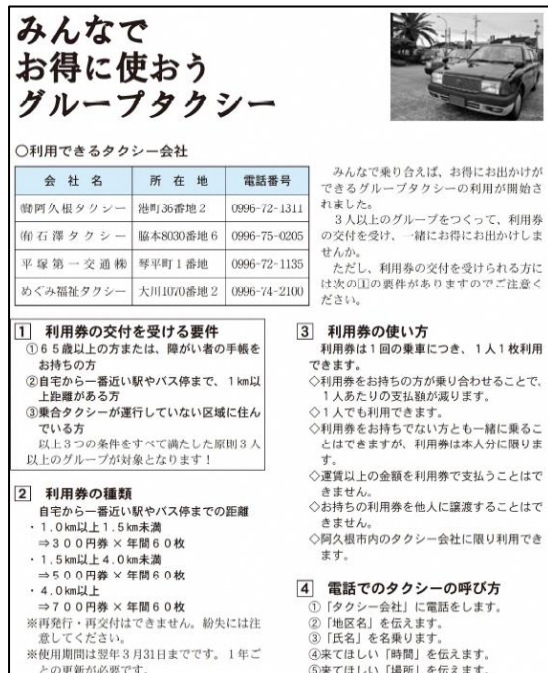
・申請されたグループに対して利用券を交付する形で運用している。

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

■グループタクシー利用助成券本券(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
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。

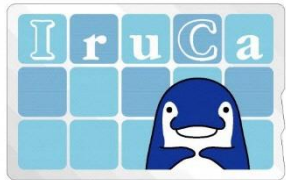
3 利用券の使い方

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。

施策 15	バスやタクシーにおけるキャッシュレス化の推進						
	【基本方針 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						

事業の概要	<p>○IC カード等による料金支払いのキャッシュレス化は、両替等の手間も無く便利で、全国的に普及しているが、交通事業者にとっては、機器の導入コスト、運用コストの負担が大きいなどの理由で、本市においては導入が進んでいないのが現状である。</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"> ・IC カードの導入検討 ・QR コード決済等のキャッシュレスシステムの導入検討 <p>■導入におけるメリット</p> <p>【利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・面倒さや煩雑さの軽減、インバウンド需要への対応 ・乗降に要する時間の短縮 ・障がい者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 <p>【交通事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗務員が運賃等を確認する作業の省力化 ・乗降時間の短縮による定時制・速達性の確保、人的負荷の軽減 ・乗降データの活用による生産性の向上 <p>【地域社会】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方公共団体や商店街、観光地等の地域の連携・協働により総合的な地域サービスカードとしての機能を発揮 ・まちの賑わいの創出に貢献 						
	<p style="text-align: center;">【他都市における交通系 IC カードを活用した地域活性化事例】</p> <p>■高松市・多様なサービス・団体と連携</p> <p>平成 17 年から導入している IruCa は、各種割引サービスに加え、地域の駐車場やコインロッカー、公園・美術館の入場料、病院の診療費、住民票等の発行手数料などに利用できる電子マネー機能を有するとともに、香川大学の学生証・職員証や高松市役所の職員証との連携、地域の銀行のキャッシュカード・クレジットカードとの連携により、重要な地域サービスの 1 つとなっている。</p> <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>						



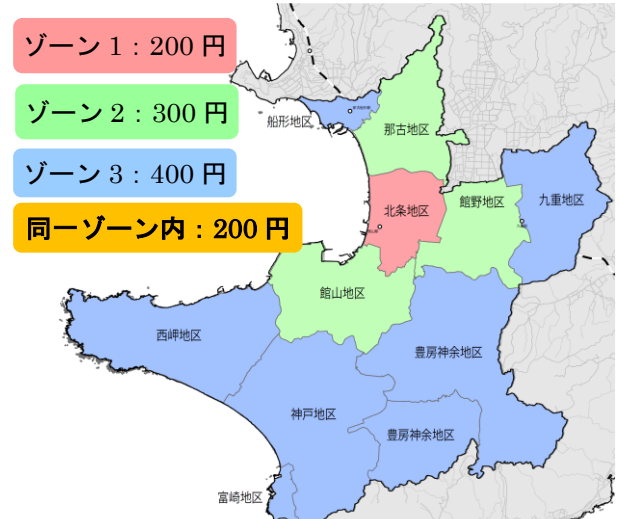
実施主体	交通事業者（事業実施）、館山市・南房総市（事業支援、連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	①キャッシュレス化の推進	導入支援策等の検討			キャッシュレス導入		

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		フリー乗車券販売・利用促進			
		ゾーン制導入検討			ゾーン制実施		


施策 17	バスやタクシー車両のバリアフリー化促進						
	【基本方針 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						

事業の概要	<p>○バリアフリー化車両の導入により、バスやタクシーの乗降をやすくすることで、高齢者や障がい者をはじめ、全ての人がスムーズに移動できる環境を創出するとともに、公共交通の利用促進につなげる。</p> <p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者の他、妊産婦など様々な人が快適にバスを利用できるようノンステップバスの導入を交通事業者、県等と連携し推進する。 ・タクシーにおいてもUD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入が図られるよう交通事業者、県等と連携する。 						
	 						
実施主体	交通事業者（事業実施）、館山市・南房総市（支援、連携協力）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	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		

施策 18	案内表示等の多言語化推進						
	【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						

事業の概要	<p>【施策事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2020年オリンピック・パラリンピック東京大会を控え、開催時さらには開催後も見据え、外国人旅行者の円滑な移動や快適な滞在に資する都市環境の向上を目指すため、分かりやすい案内表示・標識等の設置、無料公衆無線 LAN サービス、ICT を活用した歩行者移動支援サービス、バリアフリー関連情報の多言語化等の検討が進められている。 ・館山市においても、今後多くの観光客や外国人訪問者が来訪することが見込まれるため、「千葉県多言語観光案内板の表記等に関するガイドライン」に基づき、行政、民間団体及び企業等が相互に連携・協働した多言語対応の強化・推進を図るための施策について検討する。検討に当たっては、オリンピック・パラリンピック東京大会以降の外国人観光客の誘客にも役立つよう、中長期を見据えたものとする。 ・南房総市とも連携し、外国人観光客がエリア内をストレス無く移動できるような環境整備に努める。 						
	実施主体	館山市・南房総市（事業実施）、交通事業者（連携協力）					
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	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"> 市内の公共交通データを Google に提供することで、Google マップ上でバスや鉄道の路線や出発・到着時刻等が検索可能となる。 このため、国が策定した標準的なバス情報フォーマットに基づき、データを整備・公開し、様々な主体による情報の活用・発信を図る。 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。 						
							

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"> 南房総・館山地域版 MaaS として、観光地、宿泊施設、医療施設等多様な業種と連携し、一体的なモビリティ確保に向けた取組に着手する。 						



実施主体	館山市、南房総市、交通事業者、観光事業者等関係団体（事業実施）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	①MaaS 取組推進		事業内容検討		実証実験	改善・事業継続	

施策 2 1	南房総市と連携したバス路線マップの作成						
	【基本方針 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"> 地域住民や来訪者に、市内の 地域 公共交通 の運行内容をわかりやすく伝えるため、路線網・運行ダイヤ・路線間の接続状況・運賃などを盛り込んだ公共交通マップを作成し、全戸配布・各主要施設において配布する。 運行ダイヤ、運賃の変更等、必要に応じて順次改訂する。 <p style="text-align: center;">■南房総市公共交通ナビ</p> 						
	実施主体 館山市・南房総市（事業実施）、交通事業者（連携協力）						

実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	①バス路線マップの作成			作成 →		配布、周知 →	

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

○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 大田	交通機関 いずみ駅周辺、大多喜市街
Bエリア 小田、小森、池原、黒川、新田	上野原、池原、城山公園、城山公園センター、黒川コミュニティセンター、黒川地区
Cエリア 黒川、小森、黒川、黒川	黒川地区 シビックセンター、黒川、黒川
Dエリア 池原、黒川、池原	池原地区 池原、池原、池原
Eエリア 池原、池原、池原	池原地区 池原、池原、池原

■ 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 第2便 9:30	-
帰り【市街地一自家用車場】	-	第3便 10:30 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"> 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。 					
	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>■茨城県の施策（一例）</p> </div> </div>					



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"> 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。 					
	<div style="text-align: center;">  </div>					

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25	家族で楽しめるバスや鉄道の乗り方教室の開催						
	【基本方針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"> 公共交通を大切にすることを育むとともに、公共交通を利用する習慣を身につけることを目指して、高齢者や児童・生徒へ路線バスや鉄道の乗り方教室など教育活動の実施を促進する。 <p>■バスの乗り方教室（日東交通：袖ヶ浦市）</p>						
							

実施主体	館山市、南房総市、交通事業者（事業実施）						
実施時期	施策事業	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	①乗り方教室の開催	→			適宜方法検討・実施	→	

施策26	ファミリー向け割引制度等の導入						
	【基本方針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"> 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。 						
	<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 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

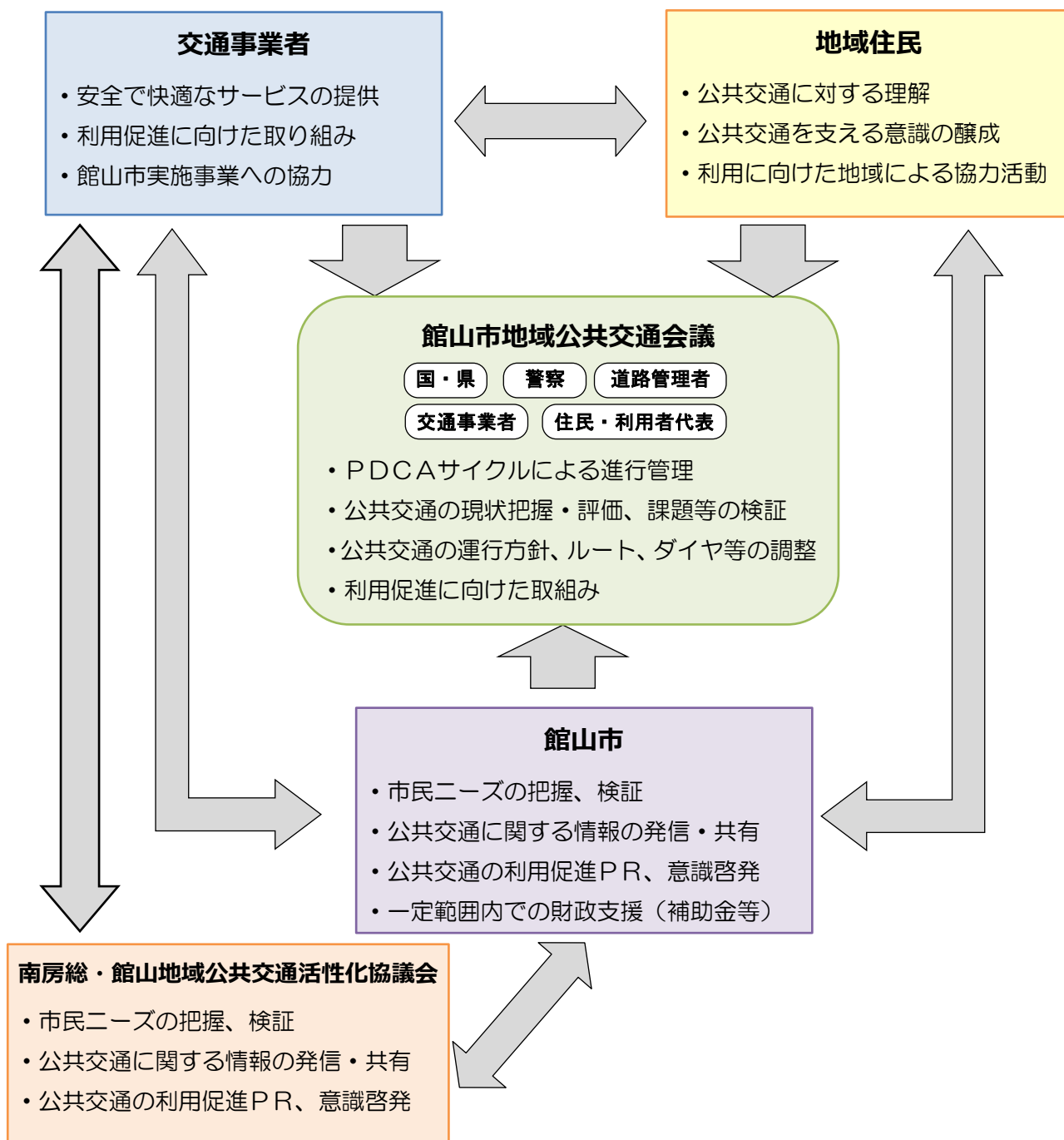
(1) 計画の実施及び進行管理の体制

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。

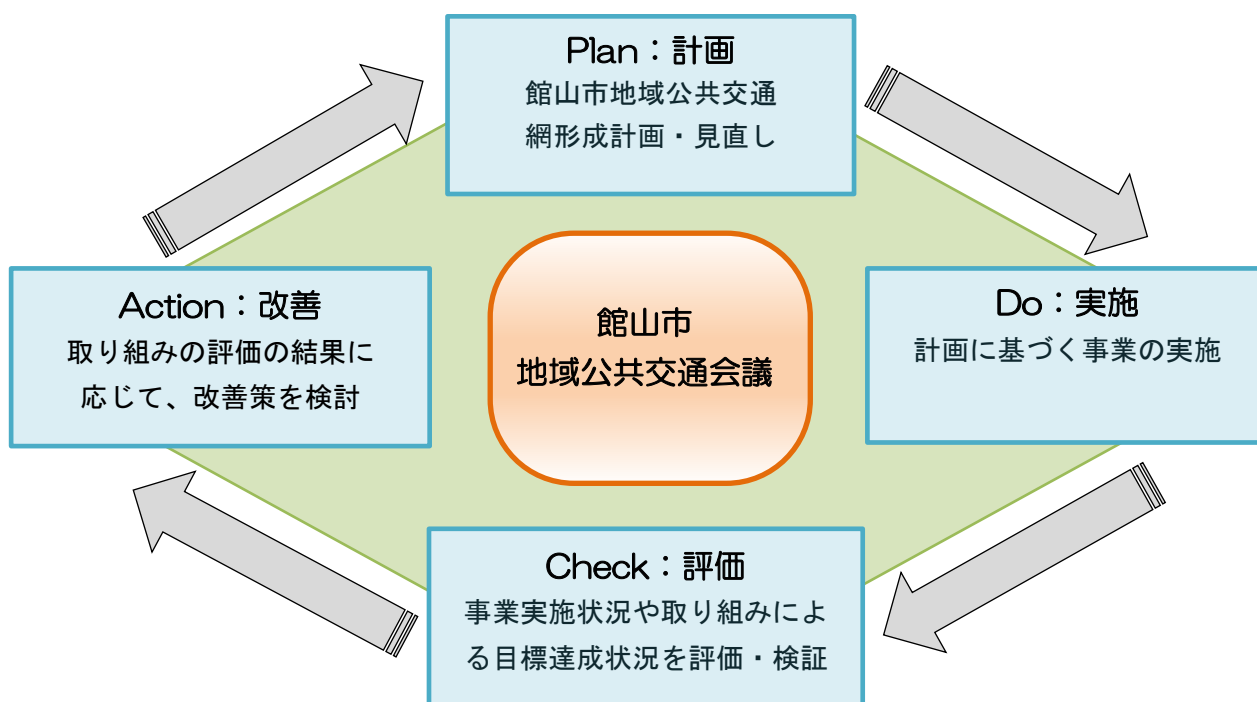
地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、次のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを進める。

■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 (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 タクシー1台	バス5台 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

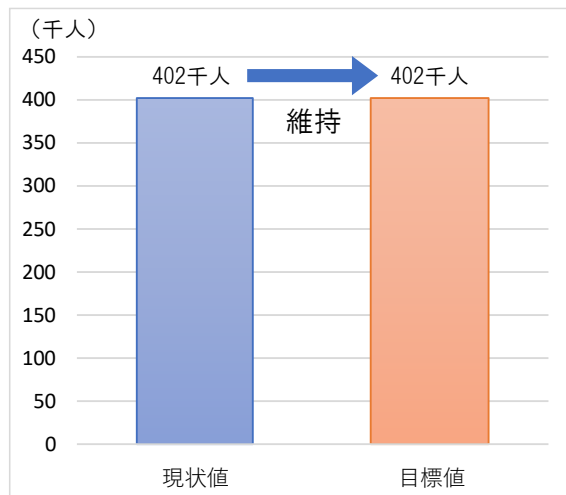
■2 市人口 1 人当たりのバス年間利用回数 (現状値)

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

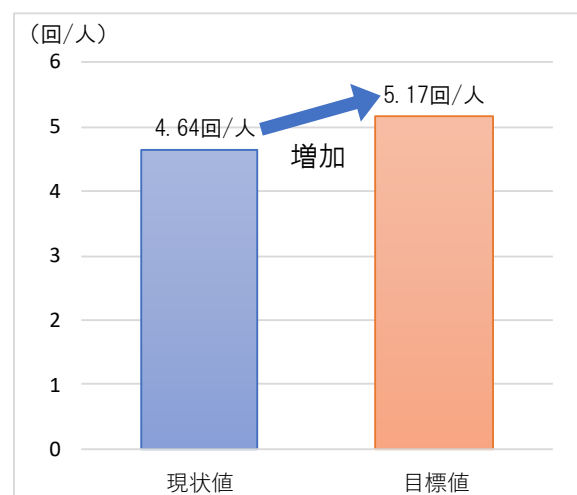
■2 市人口 1 人当たりのバス年間利用回数 (推計値)

	A. 路線バス利用者数 (H27 実績)	B. 2 市人口 (人口ビジョン)	1 人当たりの年間利用回数 (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 (人/年)	市内利用率	市内利用者数 (人/年)	補助額 (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
総計	26,682		17,249	1,951

※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 行財政負担項目	費用 (万円/年)
医療	通院のためのタクシー券配布 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
	医療費の増大 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	買い物のためのタクシー券配布 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	タクシー券の配布（通院・買い物以外の自由目的での利用） 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	観光地間の巡回バス等運行 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	土地の価値低下等による税収減少 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	高齢者ドライバーへのさらなる安全教育 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
分野別代替費用		2,100

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。

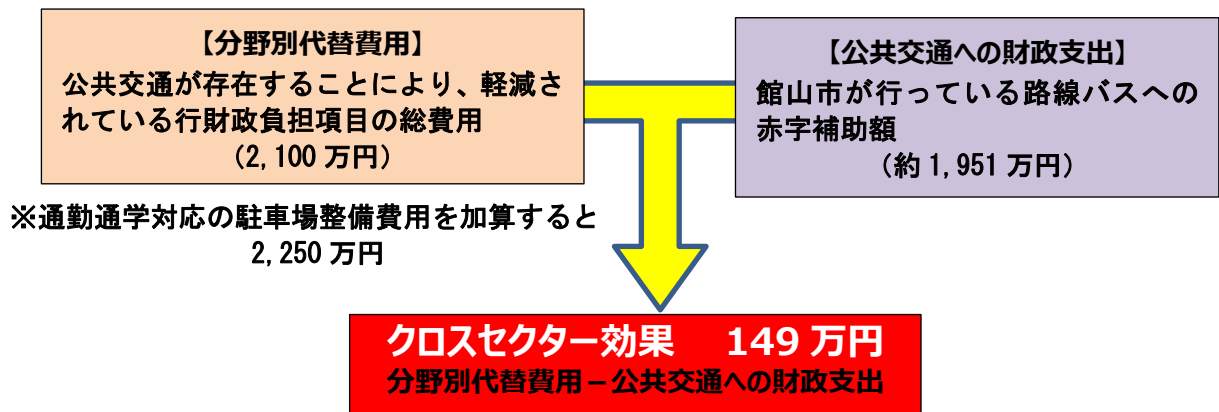
試算結果として、クロスセクター効果はプラスであることを踏まえると、現在補助対象路線の負担額は、交通分野における「単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効果的な支出」と考えられる。

※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
クロスセクター効果 (B－A)	+149

※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

【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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・ 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のこと。 ・ 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のこと。 ・ 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 第 1 回	7 月 30 日（月） 14：00～	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 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 ・ 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）
平成 30 年度 第 2 回	2 月 6 日（水） 15：00～	<ul style="list-style-type: none"> ・ 館山日東バス 千倉線の再編について（協議事項） ・ 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 ・ 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
令和元年度 第 1 回	7 月 31 日（水） 15：00～	<ul style="list-style-type: none"> ・ 館山市地域公共交通網形成計画の内容（方向性）について ・ 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 ・ 館山日東バス市内線の廃止申出に係る対応について
令和元年度 第 2 回	10 月 9 日（水） 15：00～	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 南房総・館山地域公共交通活性化協議会について ・ 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
令和元年度 第 3 回	11 月 28 日（木） 15：00～	<ul style="list-style-type: none"> ・ 館山市地域公共交通網形成計画素案について
令和元年度 第 4 回	2 月 10 日（月） 15：00～	<ul style="list-style-type: none"> ・ 館山市地域公共交通網形成計画原案について ・ 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

■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 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 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 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 館山支店長	竜崎 広幸
6		館山日東バス株式会社 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 代表取締役	山田 幸生
8		南房タクシー株式会社 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 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 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 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 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%
家族共用の自動車がある	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%
フリー乗車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

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

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】

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%

高速バス

○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%

路線バス

○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	1.4%
年に数回程度	6.0%
路線バスは利用しない	2.6%
その他	0.8%
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%
運行本数が増えられたら	5.7%
運行時間帯が拡大したら	2.3%
運賃が値下げされたら	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、バスなどの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
- 市内線
- 医療施設
- 鉄道
- 洲の崎線
- 商業施設
- 250m人口メッシュ
- 南房州本線
- 公共施設
- 1-50人
- 豊房線
- 教育施設
- 51-100人
- 千倉線(白浜千倉線と一本化)
- 101-250人
- 館山鴨川線
- 251-500人
- 丸線
- 501人以上
- 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）

地区概況

- 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

所有状況	割合
自分専用の自動車がある	63.6%
家族共有の自動車がある	20.5%
持っていない	12.1%
無回答	3.8%

都市機能立地状況

- 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

鉄道

○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%

高速バス

○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%

路線バス

○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	1.5%
週に3~4日	0.8%
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%

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」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。

理由	割合
バスを利用する用事が特にないから	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%

路線バスを利用する条件

○「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。

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>地区概況</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>■富崎地区の自家用車所有状況</p>
<p>都市機能立地状況</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>公共交通</p>	<p>○鉄道（なし） ○鉄道駅（なし）</p> <p>○路線バス（南房州本線）</p>
<p>住民座談会</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>市内公共交通の利用状況</p>	<p>鉄道</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>高速バス</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>路線バス</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>路線バスを利用しない理由</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>路線バスを利用する条件</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
- 250m人口メッシュ
- 1 - 50人
- 51 - 100人
- 101 - 250人
- 251 - 500人
- 501人以上
- 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

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から	61.4%
本数が少ないから	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、バス停までの末端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%
運行本数が増えられたら	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%
フリー乗降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から	8.4%
時間がかかるから	1.1%
バス停まで歩いていけないから	7.4%
目的地に行くバスがないから	4.2%
使いたい時間にバスが運行していないから	4.2%
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	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、バスモなどの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)

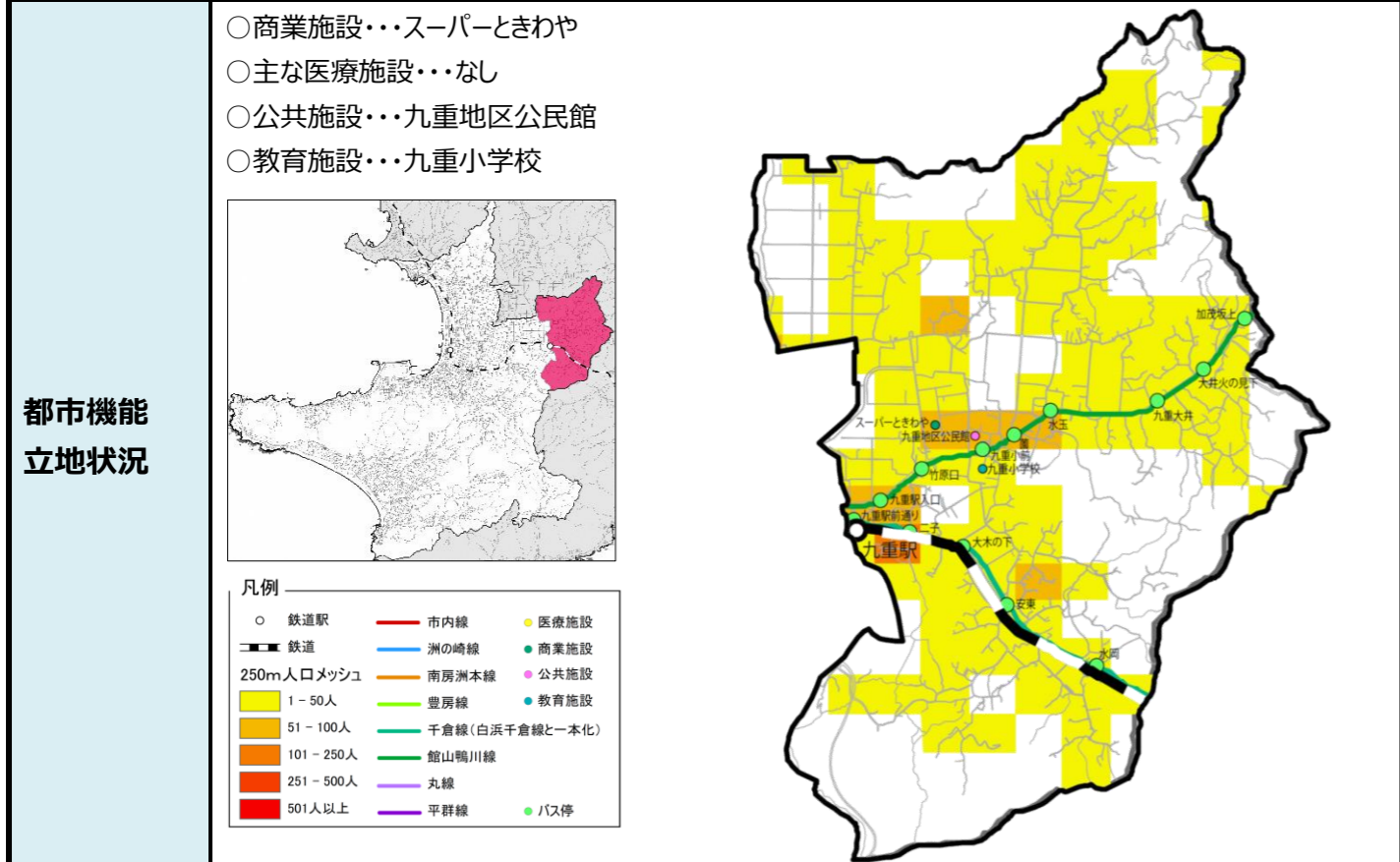
○年少人口・生産年齢人口は減少し、老年人口は増加しており、平成 31 年度の高齢化率は約 40.6%と今後も高齢化が進行することがうかがえる。(宝贝集落 46.2%、水岡集落 45.7%、安東集落 45.5%、二子集落 34.3%、菌集落 35.9%、水玉集落 34.9%、大井集落 49.2%、竹原集落 41.2%、江田集落 43.9%)

○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

自家用車所有状況	割合
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)

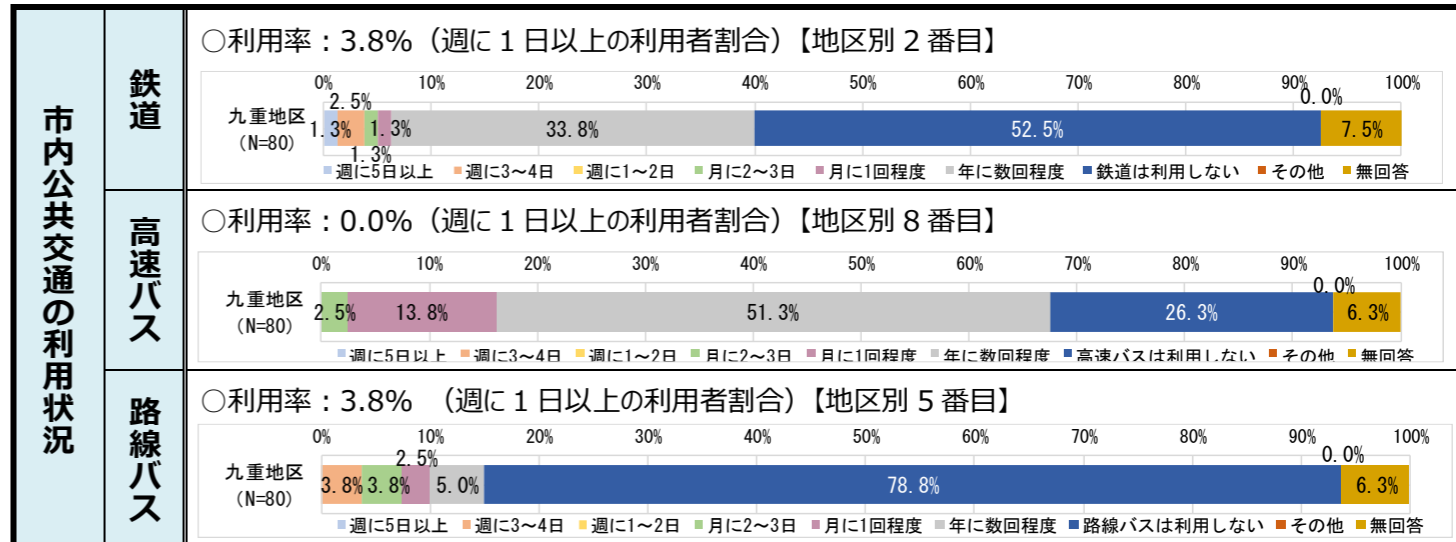
○路線バス (館山鴨川線、白浜千倉館山線)

○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。



○「バスを利用する用事が特にならない」71.4%、「本数が少ないから」25.4%、「バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから」14.3%。

○鉄道利用率が高く、鉄道とバスが接続されているためバスの需要はあるが、本数が少ないことや路線が人口分布位置をカバーできていないため、自分専用の自家用車保有率が高く、移動の中心は自家用車となっている。

九重地区 (N=63) 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	71.4%
本数が少ないから	25.4%
バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから	14.3%
タクシーのほうが便利だから	4.8%
自宅の近くにバス停がないから	6.3%
時間がかかるから	1.6%
バス停まで歩いていけないから	9.5%
目的地に行くバスがないから	9.5%
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	1.6%
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	1.6%

○「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」15.9%、「条件が改善されても利用しないと思う」14.3%。

○人口の集中しているエリアが交通空白地に散見され、バス停までの末端交通を整備することや路線の増設、他路線への接続を改善することで、自家用車利用者をバス利用者へシフトできることが予想される。

○鉄道利用者が多いことから IC カード導入や運行本数の増便など、鉄道とバスの接続改善が必要である。

九重地区 (N=63) バスを利用する条件

条件	割合
運転ができなくなったら	66.7%
目的地へ接続するバスが整備されたら	7.9%
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	15.9%
運行本数が増便されたら	11.1%
運行時間帯が拡大したら	3.2%
運賃が値下げしたら	1.6%
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、バスモなどのICカードが使えるようになったら	11.1%
条件が改善されても利用しないと思う	14.3%
その他	3.2%

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