

第2期南房総・館山地域公共交通計画

(案)

令和8年2月

南房総・館山地域公共交通活性化協議会

目 次

頁

1. 本計画の概要	- 1 -
(1) 背景・目的.....	- 1 -
(2) 対象区域	- 1 -
(3) 計画期間	- 1 -
2. 基本理念と基本方針	- 2 -
(1) 基本理念	- 2 -
(2) 基本方針	- 2 -
(3) 公共交通の機能分担	- 8 -
(4) 将来ネットワーク	- 9 -
3. 計画目標と評価指標	- 10 -
(1) 計画目標	- 10 -
(2) 評価指標と目標値	- 10 -
4. 実施事業及び実施主体.....	- 11 -
(1) 目標達成に向けた実施事業の関連表.....	- 11 -
(2) 実施事業	- 12 -
(3) 実施スケジュール一覧.....	- 21 -
5. 計画の進捗状況の評価と進行管理	- 22 -
(1) 計画の実施及び進行管理の体制	- 22 -
(2) PDCA サイクルによる施策の推進.....	- 23 -
(3) 評価方法及び実施スケジュール	- 24 -
資料編	- 25 -
(1) 位置及び地勢.....	- 25 -
(2) 地形	- 25 -
(3) 地区分分	- 26 -
(4) 人口動向	- 27 -
(5) 交通機関分担率	- 30 -

(6) 道路網	- 31 -
(7) 自動車保有台数	- 31 -
(8) 地域内の主要施設	- 32 -
(9) 観光動向	- 36 -
(10) 地域公共交通の現状	- 37 -
(11) 上位関連計画	- 48 -
(12) 各種実態調査	- 50 -
用語説明	- 79 -

1. 本計画の概要

(1) 背景・目的

令和3年8月に策定した「南房総・館山地域公共交通計画」は令和7年度をもって計画期間が終了することから、現計画の計画目標に基づく評価指標について最終評価・検証を行った上で、公共交通活性化及び再生に関する法律の改正に対応すべく、計画をアップデートし、地域内全域の公共交通の効果的かつ効率的な運用についての基本方針を反映した「第2期南房総・館山地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を新たに策定した。

(2) 対象区域

対象区域は千葉県南房総市および館山市全域とする。



(3) 計画期間

令和8年度から令和12年度までの5年間とし、おおむね5年ごとに更新を図る。

年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
館山市総合計画	第5次計画(R8年度～R17年度)					
南房総市総合計画	第2期計画	次期計画（R10年度～）				
館山市都市計画 マスタープラン	第1期計画	策定中（R9年度～）				
館山市立地適正化計画	策定中（R9年度～）					
南房総・館山地域 公共交通計画	第2期計画（R8年度～R12年度）					第3期計画

2. 基本理念と基本方針

(1) 基本理念

地域の現状や課題の整理（詳細は資料編参照）を踏まえ、本計画の基本理念を以下の通り設定する。

地域住民の外出行動を促進し、地区ごとの特性に応じた活性化を図る

公共交通ネットワークの実現

(2) 基本方針

本地域が目指すべき姿に向けて、今後5年間の基本方針を5つ設定する。

**方針
1**

公共交通の機能分担及び相互連携による、地区ごとの特性に応じた最適な交通環境の提供

**方針
2**

将来にわたり持続可能で“コンパクト・プラス・ネットワーク”を支える交通軸の形成

**方針
3**

新たな公共交通サービスの横展開による公共交通不便地域への対応

**方針
4**

観光や商業等、まちづくりにおける他分野との連携

**方針
5**

地域住民にも来訪者にもわかりやすい一元的な運行情報の発信による利用促進

公共交通の機能分担及び相互連携による、地区ごとの特性に応じた最適な交通環境の提供

本地域に存在する地域公共交通の特性やニーズを整理し、それぞれの役割を明確にしたうえで、効果的な機能分担をするとともに、各公共交通機関の相互連携による利便性の向上を目指す。

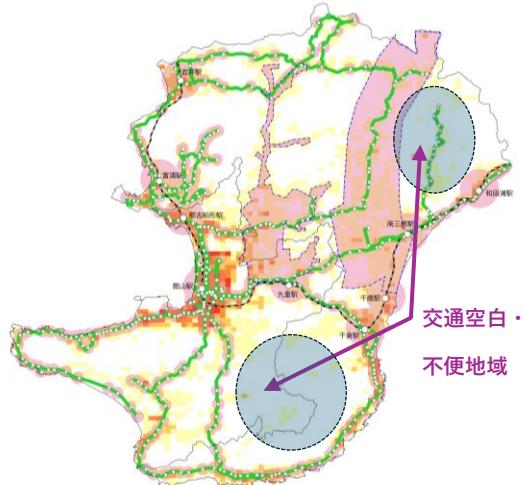
そのため、鉄道駅や道の駅、“渚の駅”たてやま等の主要な交通結節点における機能整備や各地区の特性に応じた最適な交通環境の提供を推進する。

【地域の現状】

本地域は鉄道やバス交通、一般タクシー、デマンド交通等の公共交通が存在している。特にバス交通は館山駅を中心に放射状に延びており、市域を跨いで人口集中地区をカバーする路線体系となっている。

しかし、和田地区の内陸部や、豊房線（運行本数が4本／日）、館山鴨川線、丸線（土日の運行本数が4本／日）など運行本数が非常に少ない沿線地域で交通空白・不便地域が存在している状況である。

▼現行の公共交通ネットワーク

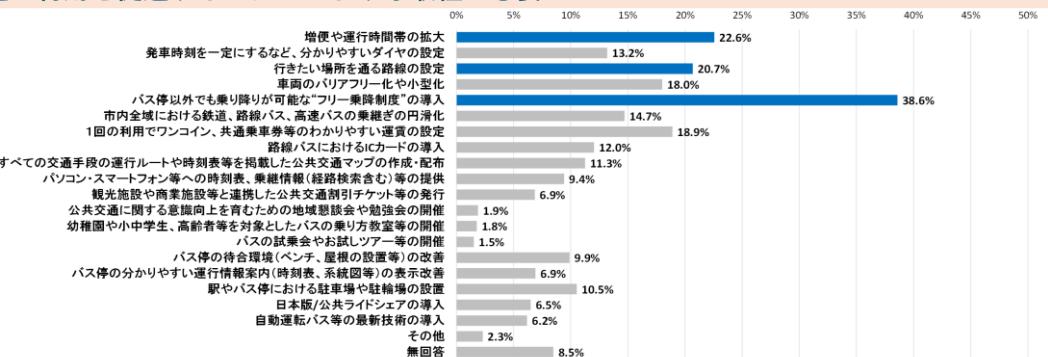


【課題の整理】

上記現状を踏まえ、住民アンケートにおいても、公共交通の利用促進策について「行きたい場所を通る路線の設定」や「増便や運行時間帯の拡大」といった回答が多いことから、現状の公共交通でカバーできていないエリア（交通空白地域）や交通不便地域に対する改善を望む声が一定数存在しており、地区ごとの特性に応じた最適な交通環境を整備する必要がある。

また、「市内全域における鉄道、路線バス、高速バスの乗り継ぎの円滑化」や「1回の利用でワンコイン、共通乗車券等のわかりやすい運賃の設定」等の回答が多いことから、交通機関同士の機能分担や相互連携に注力する必要があるといえる。

▼公共交通の利用を促進するにはどのような取組が必要か



資料：R6 年度住民アンケート

将来にわたり持続可能で“コンパクト・プラス・ネットワーク”を支える交通軸の形成

地域公共交通を利用する市民や来訪者の誰もが、不便を感じずスムーズにアクセスでき、安心・安全に利用できるネットワークの構築を目指すとともに、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方のもと、将来にわたり持続可能な交通軸を構築する。

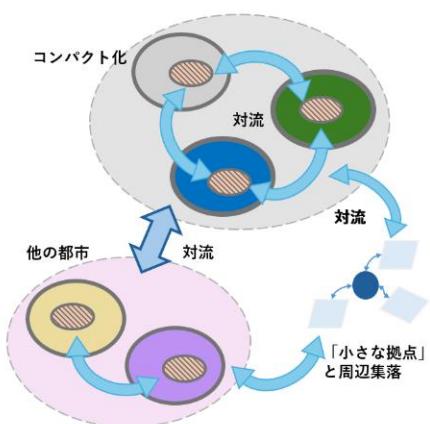
そのため、2市の上位関連計画との整合を図りつつ、真に必要な軸を位置付け、鉄道や高速バス等の広域交通の利便性向上や、担い手不足や利用者減少といったバス・タクシーの実態を踏まえた地域内交通の維持・利用促進等の取組を推進する。

【地域の現状】

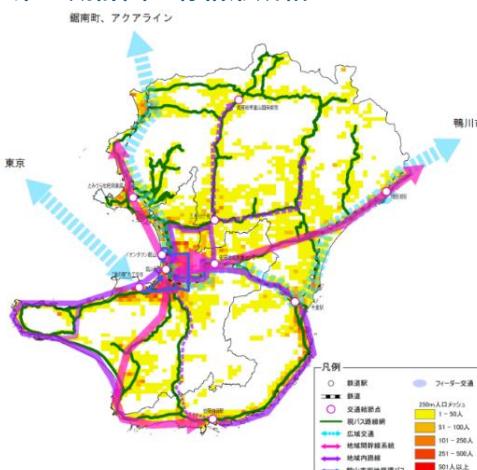
上位関連計画である両市の総合計画では、公共交通機関及び交通結節点の利便性向上による持続可能な交通ネットワークの機能向上が求められており、以下のような地域公共交通の位置付けがなされている。

計画名	地域公共交通に関する事項
館山市総合計画	暮らしの利便性を高める地域公共交通網の構築 <ul style="list-style-type: none"> 市民の移動ニーズと市内の回遊性を高める地域公共交通網の見直しやバス路線の再編、新たなサービス形態への転換 地域の関係者との連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・持続可能性を高める
南房総市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な地域公共交通の確立 高速バスの利便性向上 鉄道の機能維持 公共交通拠点の機能強化

▼コンパクト・プラス・ネットワークの概念図



▼第1期計画の骨格形成軸



【課題の整理】

上記現状を踏まえ、交通事業者の乗務員の高齢化や人手不足が進んでいくなか、持続可能な公共交通を維持・強化するため、地域拠点や移動ニーズも鑑みた、コンパクト・プラス・ネットワークに資する幹線軸及び支線軸の形成が必要である。

新たな公共交通サービスの横展開による公共交通不便地域への対応

本地域内には、鉄道駅やバス停留所から離れた交通空白地域が存在しているとともに、1日当たりの運行便数が少ない交通不便地域が存在していることから、交通空白・不便地域にふさわしい補完交通の導入について、引き続き事業を遂行していく。

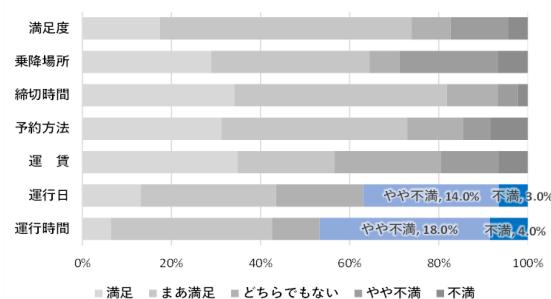
そのため、これまでの取組を進めてきたデマンド交通やライドシェア等の横展開を図るとともに、地域主体による新たな交通手段について検討を進めていく。

【地域の現状】

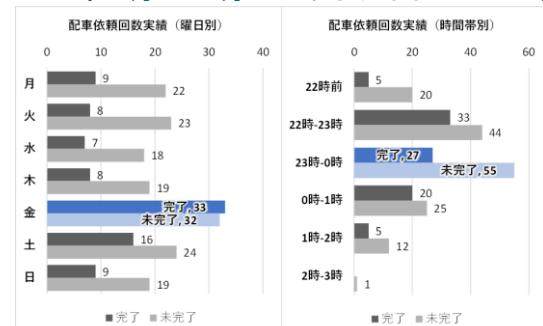
本地域では、デマンド交通やライドシェアの取組を推進してきており、いずれも一定の需要が存在している。しかし、デマンド交通については、運行日や運行時間への不満が利用者から生じている状況にある。

また、令和7年3月から運行を開始したライドシェアの配車依頼件数を曜日別に見ると金曜日、時間帯別に見ると23時～0時が多く、ほとんどの曜日、時間帯において配車完了件数を未完了件数が上回っていることから、ドライバーの確保含め見直しが必要である。

▼デマンド交通の利用満足度



▼R7年4月～12月におけるライドシェアの実績

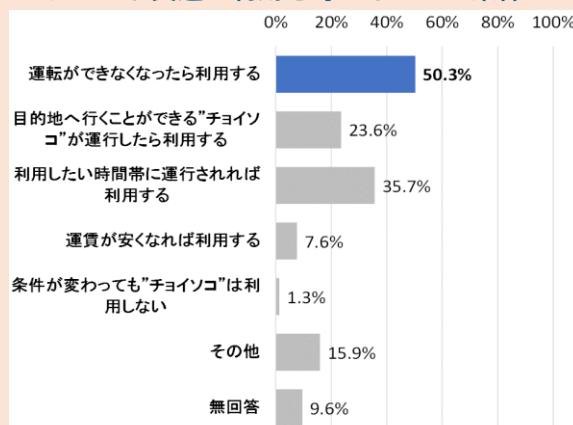


資料：R5年度デマンド交通登録者アンケート

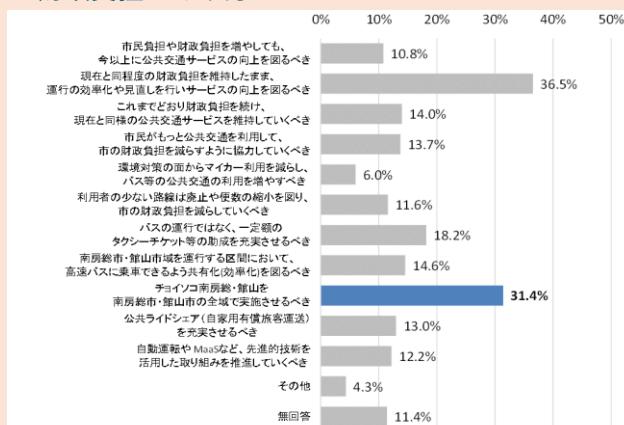
【課題の整理】

上記現状を踏まえ、今後、高齢化の進展に伴い、外出時に移動手段がなく困る高齢者が増えることが予想され、過去のアンケート結果においても、自家用車を運転できなくなった際にデマンド交通の利用を考えるという意見や、デマンド交通の運行エリア拡大を望む意見が多くみられたことから、将来を見据えた他地区への横展開が必要である。

▼デマンド交通の利用を考えるための条件



▼財政負担のあり方について



資料：R6年度デマンド交通登録者アンケート

資料：R6年度住民アンケート

観光や商業等、まちづくりにおける他分野との連携

運転手不足や物価高騰などの社会問題となっている交通事業者を取り巻く環境を踏まえると、公共交通のみで全域を網羅することは困難であることから、地域・交通事業者・行政による公共交通ネットワークの共創が必要となるとともに、観光や商業、福祉等の他分野と連携し、一体となったまちづくりを推進していく。

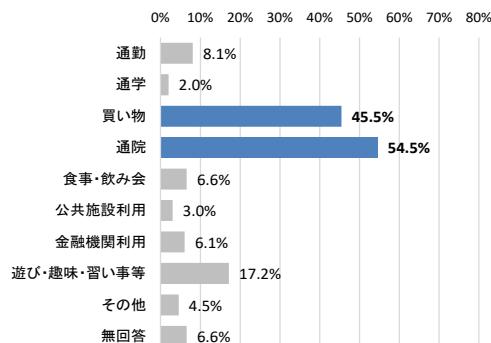
そのため、地域内に存在する送迎サービス等の地域輸送資源活用や、利用促進に繋がる取組等を検討・実行し、公共交通の利用促進および地域の活性化に繋げていく。

【地域の現状】

住民アンケートにおいて「外出時に困ることがある」と回答した地域住民のうち、どのような目的で外出する際に困ることが多いかを回答した結果を見ると、「買い物」「通院」が突出して多くなっている。また、観光入込客数の推移を見ると、コロナ禍で減少したが、令和3年以降増加傾向に転じている。

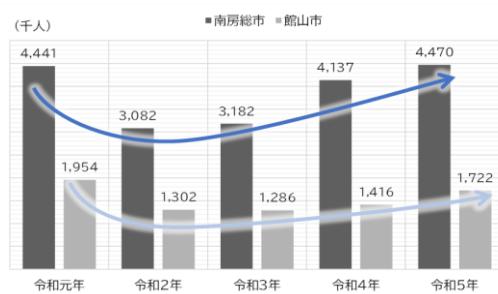
これらのことから、観光や商業、福祉等まちづくりにおける他分野との連携が、公共交通の利用促進に大きく関わっているといえる。

▼困ることがある外出目的



資料：R6 年度住民アンケート

▼観光入込客数の推移



出典：南房総市統計書、館山市統計書

【課題の整理】

上記現状を踏まえ、関係事業者からも公共交通機関との連携が求められており、交通分野だけで解決を目指すのではなく、他分野と連携し、役割分担を明確に位置づけたネットワークの構築により、地域活性化の好循環を生み出すことが必要である。

▼関係事業者アンケートより

- 宿泊者から日中の公共交通の便が悪く、観光ができないという意見をいただいている。地域の高齢者と観光客は無料（安価）で利用できる観光巡回バスが導入されれば嬉しい。（宿泊施設）
- 市営バス富山線を利用して受診された患者様に対して復路に係る乗車運賃を助成するチケットを交付しているが、バス停まで行くことができない方も多いいるため、乗り場を特定せずに玄関から病院まで移動可能な手段が拡充されると助かる。（医療施設）
- 店舗ではできないが、市や施設等でバスや車などで送迎してくれると便利。（商業施設）

地域住民にも来訪者にもわかりやすい一元的な運行情報の発信による利用促進

地域内の公共交通について、情報を一元的に提供する媒体がなく、住民や来訪者に対し、十分な情報が行き渡っていない状況であることから、わかりやすい情報発信を推進する。

そのため、公共交通マップの更新やデジタルマップの提供等、情報提供環境の充実に向けて取り組んでいく。

【地域の現状】

現状の一元的な媒体として、南房総・館山公共交通マップや、市HP等で情報をまとめている。アナログ媒体に関しては、路線の変更などがあった場合、随時更新が出来ず、最新情報の公開が難しい。

市HP等での運行情報等の周知も、交通事業者ごとに別のHPにアクセスする必要がある等不便さを抱えており、効果的な情報発信を行えていない。

▼南房総・館山公共交通マップ（2025年10月更新）

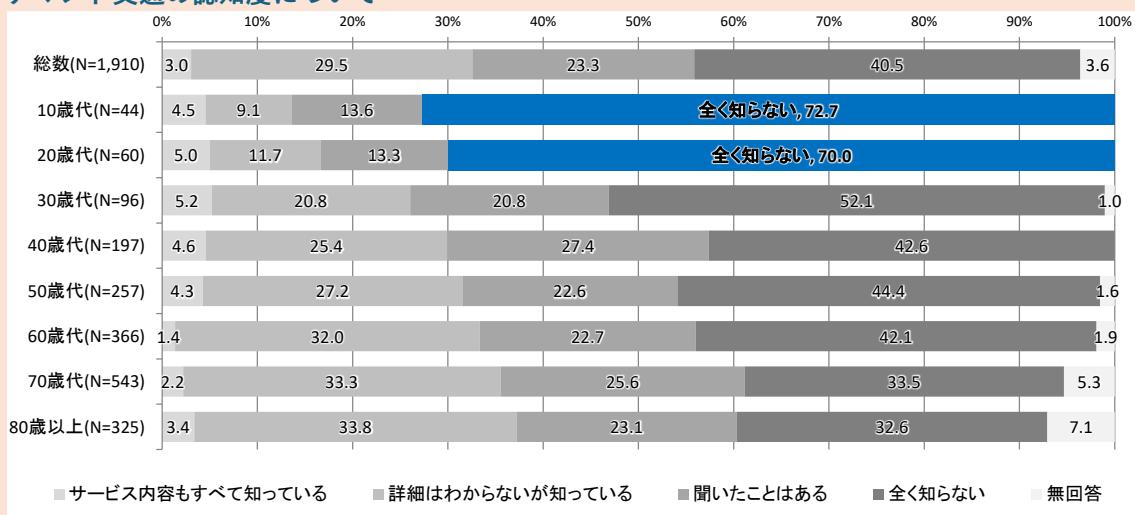


【課題の整理】

上記現状を踏まえ、新たな取組であるデマンド交通について住民にうまく情報が行き届いていない状況であり、特に若年層の認知度が低いことからデジタルを活用した情報発信を積極的に行っていく必要がある。

そのため、バス交通の情報を最新とともに、鉄道や高速バスの情報や新たな取組についても一元的に整理・確認ができる媒体が必要である。

▼デマンド交通の認知度について



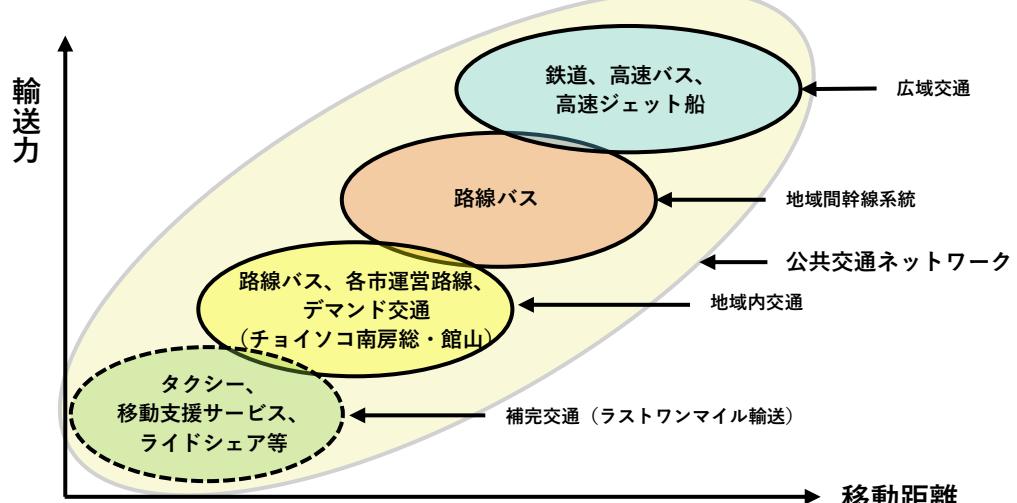
資料：R6年度住民アンケート

(3) 公共交通の機能分担

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幹線系統（路線バス）、地域内交通（路線バス、各市運営路線、デマンド交通）及び補完交通（ラストワンマイル輸送）の4段階に機能分担を図る。交通結節点としては、鉄道駅、バスターミナルとしての安房白浜駅、医療機関、公共施設、大型商業施設等を位置づける。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、地域住民の生活交通、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。

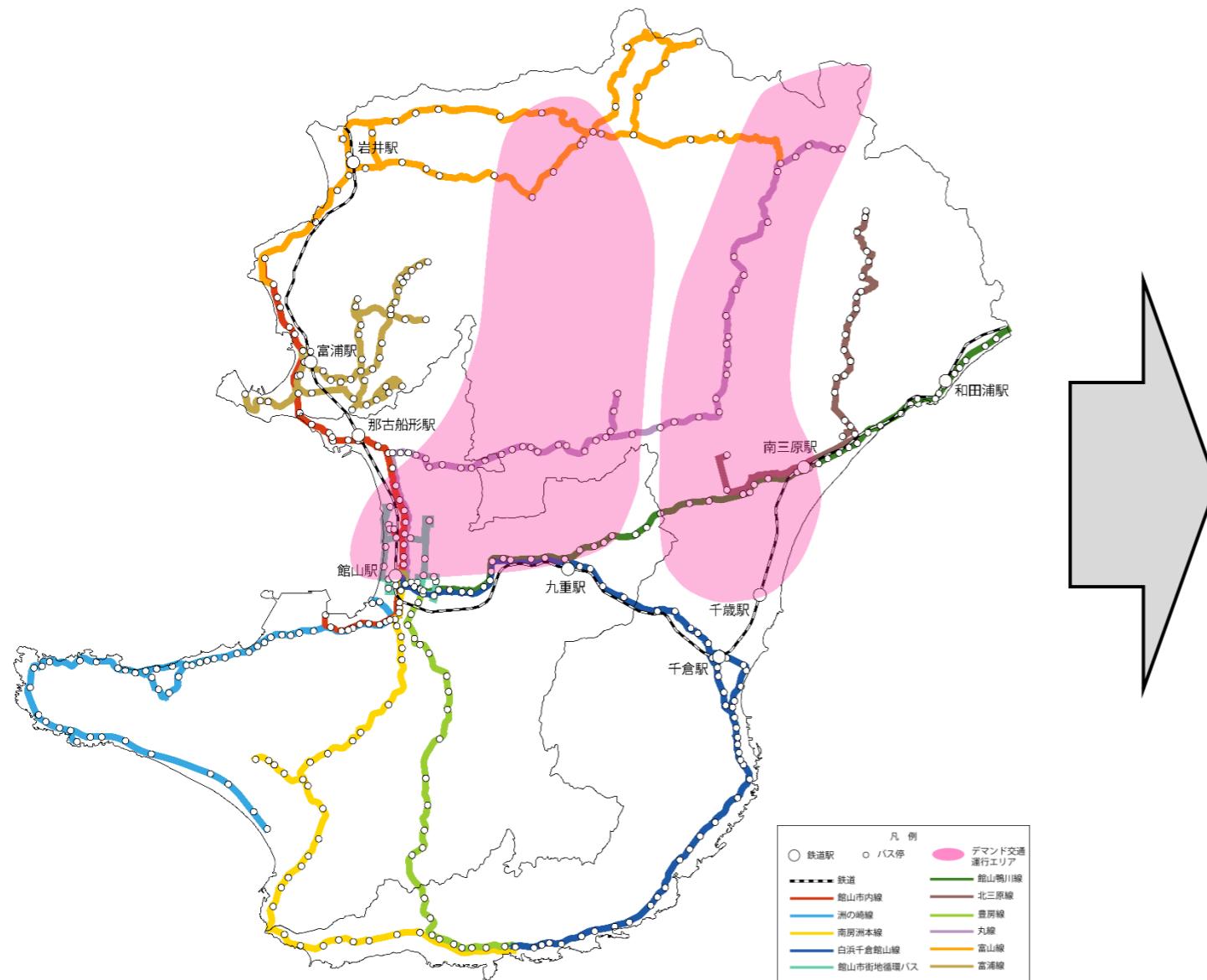
機能分類	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ○木更津・千葉方面、アクアラインを経由して東京へ連絡し、地域の骨格形成軸となる路線 ○通勤・通学、買い物、観光など多様な目的に対応 	JR 内房線、高速バス、高速ジェット船
地域間幹線系統	<ul style="list-style-type: none"> ○地域内の骨格放射路線 ○通勤・通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応 	館山市内線、館山鴨川線、南房州本線
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ○市内の生活路線及び観光路線 ○広域交通に接続、地域間幹線系統を補完 ○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 	白浜千倉館山線、豊房線、丸線、富浦線、富山線
地域内フィーダー系統	○市街地エリアにおける移動や廃止された地域内交通を補完	洲の崎線、館山市街地循環バス、デマンド交通（チョイソコ南房総・館山）
補完交通 (ラストワンマイル輸送)	○上記交通システムを補完し、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、移動支援サービス、福祉タクシー、地縁交通(地域の共助)、ライドシェア、観光交通等
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、千倉駅、安房白浜駅、道の駅、“渚の駅”たてやま、医療機関、商業施設等

■輸送力と移動距離との関係による地域内各公共交通の位置付け

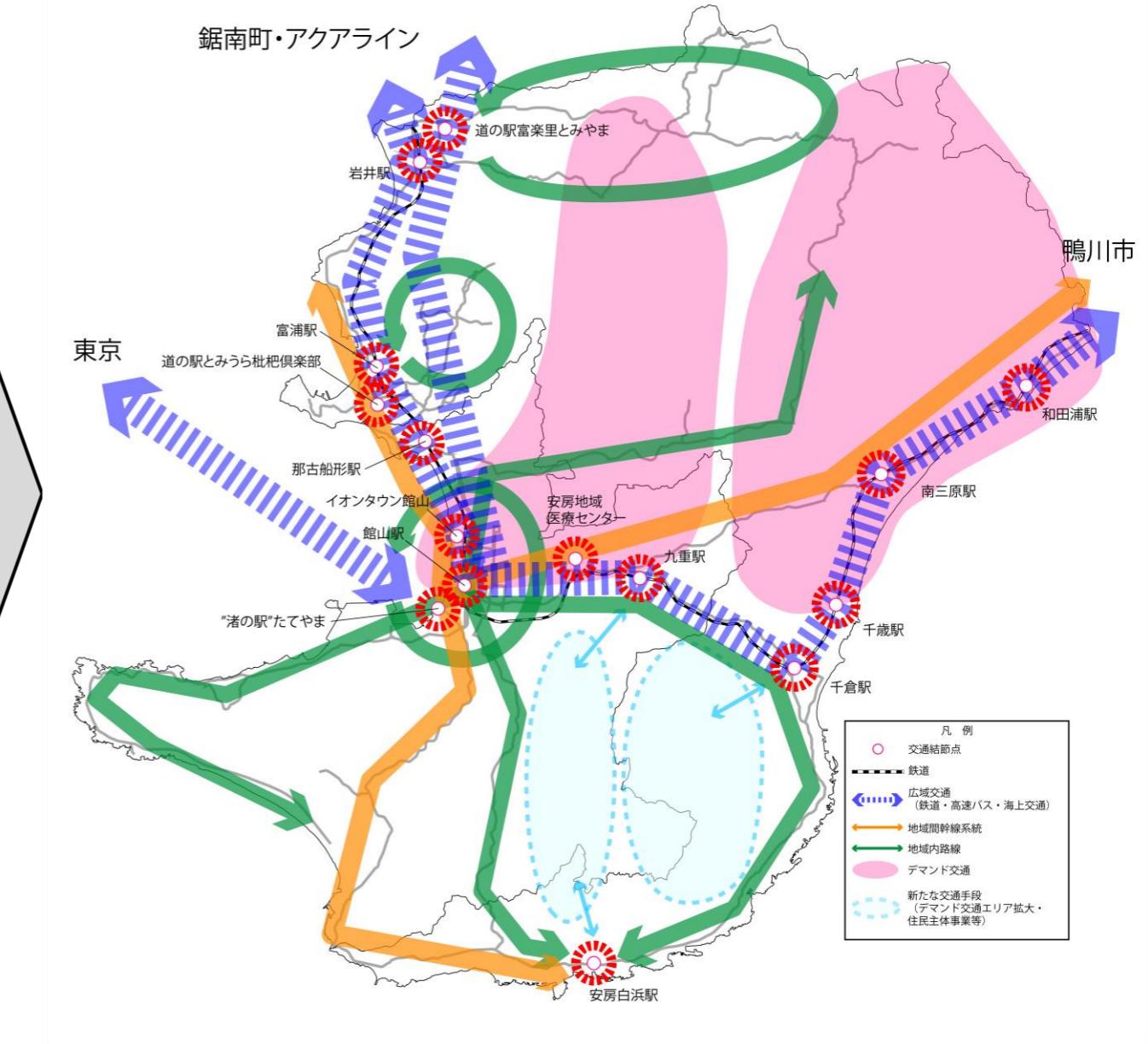


(4) 将来ネットワーク

■現況ネットワーク図（令和7年12月時点）



■将来ネットワーク図

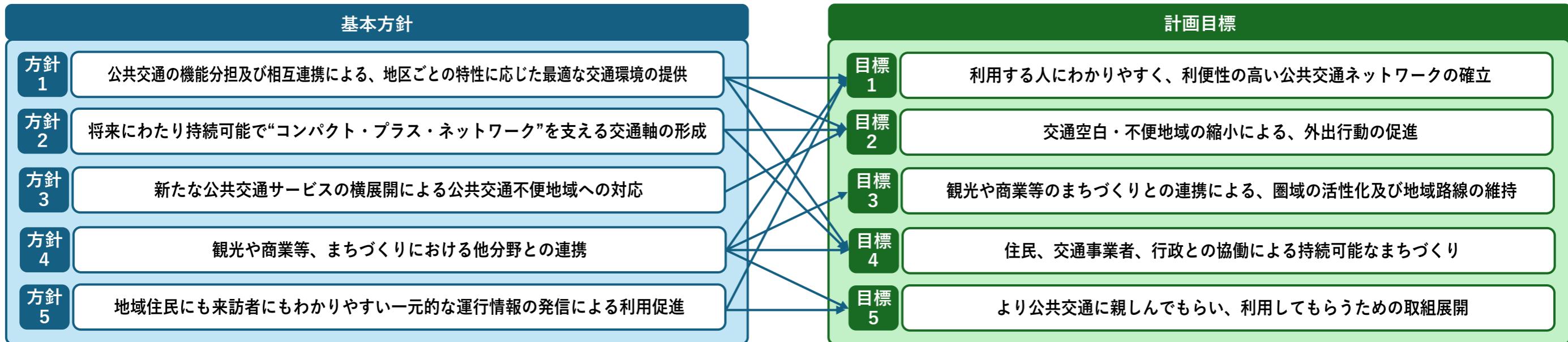


位置づけ	地域公共交通システム	確保・維持策
広域交通	JR 内房線、高速バス、高速ジェット船	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
地域間幹線系統	路線バス（市内線、館山鴨川線、南房州本線）	地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）や県市補助を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内交通	路線バス（白浜千倉館山線、豊房線、丸線、富浦線、富山線）	2市からの補助等や交通事業者と連携した取組により、一定以上の需要を確保。
地域内フィーダー系統	路線バス（洲の崎線、館山市街地循環バス）、デマンド交通（チョイソコ南房総・館山）	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
補完交通 (ラストワンマイル輸送)	タクシー、移動支援サービス、福祉タクシー、地縁交通(地域の共助)、ライドシェア、観光交通等	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。

3. 計画目標と評価指標

(1) 計画目標

5つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を5つ設定する。



(2) 評価指標と目標値

計画の目標に応じた評価指標を以下の通り設定し、目標値を定めた。

■評価指標と目標値（案）

評価指標 (対応する計画目標)	指標の定義	現況値 (2024)	目標値 (2029)	評価対象	目標値の考え方	データ取得方法・計算方法
公共交通利用回数 (目標1～5)	圏域内バス路線の住民1人当たり年間利用回数	5.0回	5.0回	地域間幹線系統及び地域内交通(デマンド交通を除く)10路線	現状維持	・公共交通事業者の提供データから集計 ・対象路線及び駅の年間利用者数合計を2市総人口で割った値
	地域間幹線系統バス路線の住民1人当たり年間利用回数	2.7回	3.2回	地域間幹線系統3路線	2020年～2024年の増加率を維持	
	鉄道駅の住民1人当たり年間利用回数(有人駅)	11.7回	11.7回	有人駅5駅	現状維持	
	高速バスの住民1人当たり年間利用回数	10.4回	18.0回	高速バス4路線	2020年～2024年の増加率を維持	
財政負担額 (目標1～5)	地域内バス路線における住民1人当たり年間負担額	2,158.7円	2,158.7円	地域間幹線系統及び地域内交通11路線	現状維持	・南房総市・館山市決算データから集計 ・対象路線の2市補助金額合計を2市総人口で割った値
収支率 (目標1～5)	地域間幹線系統	52.7%	55%以上	地域間幹線系統3路線	住民1人当たり利用回数の増加に伴う収支率の増加を見込む	
	地域内交通	20.7%	23%以上	地域内交通のうちフィーダー補助対象3路線	住民1人当たり利用回数の増加に伴う収支率の増加を見込む	
公共交通サービス圏域 (目標1・2)	地域公共交通の人口カバー率	74.8%	80%	地域内の鉄道駅徒歩圏(各駅から半径1km以内)、バス停徒歩圏(各バス停から半径300m以内)、及びデマンド交通の運行エリアの合計	公共交通の運行ルート見直しに伴う人口カバー率の増加を見込む	・国土数値情報、政府統計データ及び公共交通事業者の提供データより計測
一元的な情報発信 (目標1・5)	地域に存在している公共交通の情報を一元的に整理・可視化した情報発信の件数	1件	2件		南房総・館山公共交通マップに加え、デジタル媒体での一元的な情報発信を目標とする	・事業⑨に関連する取組実績を整理

※地域間幹線系統においては、路線別の指標評価も行うこととする

4. 実施事業及び実施主体

(1) 目標達成に向けた実施事業の関連表

計画目標	事業	具体内容	
《目標1》 利用する人にわかりやすく、利便性の高い公共交通ネットワークの確立	①広域交通の利便性向上	官民連携による利用促進策の展開	
	②地域間幹線系統の利便性向上	地域間幹線系統の維持・強化	
	③地域内交通の利便性向上	地域内交通の再編と有効活用	
		地域内フィーダー系統の維持・強化	
	④交通結節点の機能強化	駅舎等の利活用	
		待合環境の充実	
《目標2》 交通空白・不便地域の縮小による、外出行動の促進	⑤交通空白・不便地域の縮小	一般タクシー事業の維持・利用促進	
		既存及び新たな交通モードの横展開	
		福祉分野の移動支援事業との連携	
		多様な地域輸送資源の活用によるファースト・ラストワンマイル対策	
	⑥観光産業と連動した公共交通利用の増進	地域交通の観光周遊利用	
《目標3》 観光や商業等のまちづくりとの連携による、圏域の活性化及び地域路線の維持		レンタカーやレンタサイクル等観光二次交通の整備・充実	
		集客施設と連携したキャンペーン等の取組検討	
⑦商業等のまちづくりと連携した利用促進	民間活力の活用		
《目標4》 住民、交通事業者、行政との協働による持続可能なまちづくり	⑧運転手不足への対応	地域住民主体による新たな移動手段の検討	
		運転手募集に係る連携・支援	
《目標5》 より公共交通に親しんでもらい、利用してもらうための取組展開	⑨わかりやすい情報案内	運行情報の一元化	
	⑩モビリティマネジメントの実施	住民意識の醸成に資する事業展開	

(2) 実施事業

事業
1

広域交通の利便性向上

実施
概要

★官民連携による利用促進策の展開

- ・都心部や近隣都市への通勤・通学等をはじめ、広域的な移動の基幹的な役割を担うJR内房線の利便性向上を図るため、「千葉県JR線複線化等促進期成同盟」等と連携し、鉄道事業者への要望活動を継続して実施する。
(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、その他関連事業者)
- ・道の駅富楽里とみやま、道の駅とみうら枇杷俱楽部については、自家用車と高速バスを乗り継ぐ「パークアンドライド」の利用促進に大きく寄与していることから、交通結節点におけるパークアンドライド駐車場の整備促進について検討する。
(実施主体：南房総市、バス事業者)
- ・高速バスの一次交通としての充実を図るため、下り方向において、南房総市の最初にある停留所「ハイウェイオアシス富楽里」以南の停留所で乗降できる仕組みづくりを検討し、周遊や広域移動の利便性向上に繋げる。
(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者)

【事例】千葉県銚子市：京成バス等

- ・高速バス銚子東京線において、銚子市内の高速バス停から「旭中央病院東」間は「通院バス」として利用可能。
- ・東京方面行きの乗客と区別するため、通院バス利用者は整理券を受け取っての乗車となる。



実施
工程

具体的な取組

官民連携による利用促進策の展開

R8

R9

R10

R11

R12

調整・検討

一部実施

事業実施

調整・検討

事業実施

地域間幹線系統の利便性向上

実施
概要

★地域間幹線系統の維持・強化

- ・圏域を放射状にネットワークする地域間幹線系統については、利用実態や市民移動ニーズ等を考慮し、見直し・維持を図る。
(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者)

■路線別の実施事業内容

①館山市内線	○他路線との重複区間の解消、館山バイパス沿道施設アクセス向上を考慮するとともに、市街地循環バス導入の効果を見極めながら運行ルートの見直しを図る。
②館山鴨川線	○引き続き路線を維持・確保する。また、路線情報（ダイヤ・運賃・割引等）についての効果的な発信や、より使いやすいダイヤ・運賃体系などを検討し、增收・増客を図る。
③南房州本線	

・路線バス館山市内線、館山鴨川線、南房州本線については、地域間交通として市域をまたいだ連絡及び市域内幹線系統となる交通手段であり、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。起終点及び経由地である館山駅、南三原駅、安房白浜駅等では広域交通や地域内交通と接続し、沿線住民の移動手段として欠かせない路線である。一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）により今後も運行を維持・確保していく必要がある。

(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者)

■補助対象路線

実施
工程

具体的な取組

R8

R9

R10

R11

R12

地域間幹線系統の維持・強化

協議・検証

路線見直し・利用促進

■地域間幹線系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
館山市内線	館山航空隊	館山駅	小浜	4条乗合	路線定期運行	日東交通	幹線補助
館山鴨川線	館山駅	南三原駅	亀田病院				
南房州本線	館山駅	安房神戸	安房白浜		ジェイアールバス関東		

地域内交通の利便性向上

実施
概要

★地域内交通の再編と有効活用

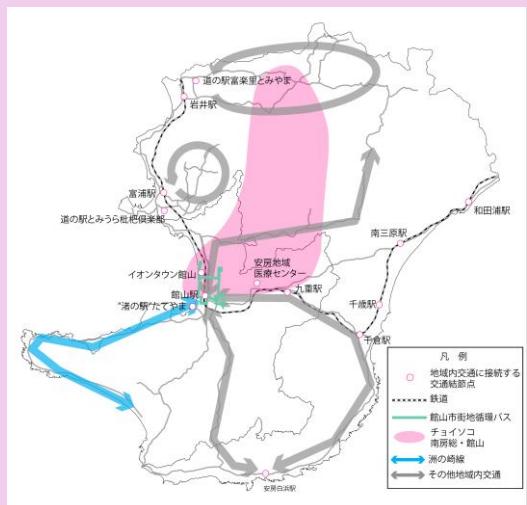
- ・地域内交通については、市民の移動と近隣自治体からの流入及び来訪者の重要な交通手段として、利用ニーズに応じた見直しや路線維持における各市の財政支出の抑制に向けた取組などを検討し、利用促進策を講じながら、ラストワンマイルの取組等による路線維持や再編又は新たな運行方法等への移行を協議していく。
- (実施主体：南房総市、館山市、バス事業者)

★地域内フィーダー系統の維持・強化

- ・洲の崎線及び館山市街地循環バス、チョイソコ南房総・館山については、自家用車を運転することができない高齢者等を中心とした方の日常生活での移動を確保する交通手段としての役割を担っており、館山駅では広域交通及び地域間幹線系統への接続により広域への移動も可能となっている。一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を維持・確保する必要がある。

(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者)

■補助対象路線及び運行エリア

実施
工程

具体的な取組

R8

R9

R10

R11

R12

地域内交通の再編と有効活用

協議・検証

路線見直し・利用促進

地域内フィーダー系統の維持・強化

協議・検証

路線見直し

■地域内フィーダー系統（補助対象路線）に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
洲の崎線	館山駅 東口	伊戸漁港	千里の風	4条乗合	路線定期運行	ジェイアールバス関東 館山市（運行は日東交通）	フィーダー補助
館山市街地循環バス	館山駅 東口	カインズ館山店	館山駅 東口			南房総市、館山市（運行は鏡浦自動車）	
チョイソコ 南房総・館山	-	南房総市富山・三芳地区、館山市館野・九重地区	-		区域運行		

交通結節点の機能強化

実施
概要

★駅舎等の利活用

- ・地域の賑わいの場、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、地域の拠点となるだけでなく、行ってみたくなるような場づくり等、利活用の方策を検討する。

(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、地域住民)

■那古船形駅



■和田浦駅



★待合環境の充実（ユニバーサルデザイン、にぎわいの創出等）

- ・市の玄関口となる館山駅は様々な交通手段が接続する地域の交通拠点であるが、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。

(実施主体：館山市、鉄道事業者)

■館山駅前広場



- ・白浜コミュニティセンターの隣地に、地域住民及び来訪者の利便性及び安全性を向上させるため、交通結節点となるバスターミナルとパークアンドバスライド駐車場が整備されており、更なる利用促進及び来訪者の増加による白浜地区の活性化のための機能強化を図る。

(実施主体：南房総市、バス事業者、地域住民)

■安房白浜駅



- ・域内 9箇所の道の駅及び“渚の駅”たてやまの中には、有事の防災拠点として、例えば停電時に非常用電源による情報発信や、帰宅困難者への物資配給等の機能を有することから、公共交通の結節点のみならず、自家用車も含めた交通結節点としての機能強化を図る。

(実施主体：南房総市、館山市)

■イオンタウン館山



- ・日常的な移動で利用頻度の高い商業施設や医療施設等の集客施設においても交通結節点の機能を持たせ、バス交通の利便性向上を図る。

(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、商業施設、医療施設など)

実施
工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
駅舎等の利活用	先行事例調査	実施内容の検討	状況に応じて実施		
待合空間の充実	整備対象の洗い出し	整備内容の検討	状況に応じて実施		

交通空白・不便地域の縮小

実施 概要

★一般タクシー事業の維持・利用促進

- ・自宅から目的地までドア・トゥ・ドアで移動でき、きめ細かな対応が可能であるというタクシーの利点を活かし、利用促進に向けて、市ホームページや「公共交通マップ」などにより、タクシーサービスの周知を図る。
(実施主体：南房総市、館山市、タクシー事業者)

★既存及び新たな交通モードの横展開

- ・既存のデマンド交通において、実証運行中のチョイソコまるやまについては、運行エリア拡大の検討や、本格運行への移行を目指すとともに、交通結節点における鉄道や路線バス等、他の交通モードとの接続改善を図る。

(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者)

- ・既存の公共交通の補完を目的に実証運行に取り組んでいる公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）については、実施内容を検証するとともに、運行時間帯や運行エリア等が当該地域にとってより良い移動手段となるよう検討していく。

(実施主体：南房総市、館山市、地域住民、その他関連事業者)

- ・和田地区や千倉地区等に広がる交通空白地域については、チョイソコまたはライドシェアの横展開や新たな交通モードを検討する。

(実施主体：南房総市、館山市、その他関連事業者)

- ・かつてデマンド交通の実証運行を行ったものの、利用者数が伸び悩み運行終了となつた豊房地区などでは、住民主体によるコミュニティ交通等、新たな交通モードを検討する。

(実施主体：南房総市、館山市、地域住民、その他関連事業者)

★福祉分野の移動支援事業との連携

- ・南房総市社会福祉協議会では、公共交通機関の単独での利用が困難な者に対し、移動支援サービス（自家用有償旅客運送）を実施している。高齢化の進行等による移動困難者の増加に対応するため、民間タクシーとの連携も模索しながら、サービスの充実を検討していく。

(実施主体：南房総市、その他関連事業者)

★多様な地域輸送資源の活用によるファースト・ラストワンマイル対策

- ・路線バスでカバーできないエリア等（交通空白地域）において、無料の医療送迎や自家用有償旅客運送など、あらゆる地域輸送資源と連携し、近くのバス停や施設までの移動手段を整備することで、ファースト・ラストワンマイル対策を推進する。

(実施主体：南房総市、館山市、その他関連事業者)

■医療送迎バス



実施 工程

具体的な取組

R8

R9

R10

R11

R12

一般タクシー事業の維持・利用促進

利用促進策の検討

利用促進事業の実施

運転手確保策の実施

既存及び新たな交通モードの横展開

協議・検証

実証運行・見直し検討

本格運行

福祉分野の移動支援事業との連携

連携手法の模索・研究

状況に応じて実施

多様な地域輸送資源の活用によるファースト・ラストワンマイル対策

連携手法の模索・研究

状況に応じて実施

観光産業と連携した公共交通利用の増進

実施 概要

★地域交通の観光周遊利用

- ・鉄道事業者や高速バス事業者及び内房線沿線地域の地元事業者と協力体制を確立し、観光振興・利用促進に向けて地域資源の特産物等を活かしたPRや企画切符、企画ツアーやの検討など、利用促進の取組を行い、更なる誘客を図る。また、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。
(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者、その他関連事業者)
- ・タクシーや自転車等、様々な交通モードを活用し、地域内をストレスなく楽しく巡れるような観光二次交通の整備を行い、スムーズな移動を確保する。
(実施主体：南房総市、館山市、タクシー事業者、その他関連事業者)
- ・エリア内での回遊性向上・移動手段の確保を目的とし、自家用車が無くても地域の魅力を満喫できるような仕組みづくりを検討していく。
(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、タクシー事業者、その他関連事業者)

【事例】千葉県北総・東総地区での道の駅周遊シャトルバスの実証運行

- ・千葉県の旭駅、成田駅と北総地区・東総地区4か所の道の駅を結ぶように周遊するルートで、観光バスによる実証運行を実施。
- ・2022年10月から2023年1月末まで年末年始を除く毎日運行。
- ・運賃は無料だが、利用するごとにアンケートへの回答が必須。



★レンタカーやレンタサイクル等、観光二次交通の整備・充実

- ・エリア内の路線バスや鉄道との接続強化やレンタカー・レンタサイクル等魅力ある二次交通の整備・充実、二次交通との共通乗車券の販売などを通じ、来訪者が公共交通を利用しやすい環境づくりを行う。
(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者、その他関連事業者)
- ・B.B.BASEや「サイクリルラックバス」の活用などを通じ、公共交通との連携で誰もが気軽にサイクリングを楽しめる環境整備に取り組む。
(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者)

■B.B.BASE



実施 工程

	具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
地域交通の観光周遊利用		企画立案	事業実施			
レンタカーやシェアサイクル等、観光二次交通の整備・充実		先行事例調査	整備内容の検討	状況に応じて実施		

実施
概要

★集客施設と連携したキャンペーン等の取組検討

- 日常的な公共交通利用を促すため、商業施設などと連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（帰りの路線バス切符の進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

（実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、その他関連事業者）

【事例】山梨県上野原市：ノットくきっぷ事業

- 市内で運行している路線バスに乗って対象の商業施設に行くと、降車時に運転手から「ノットくきっぷ」を交付される。
- お買い物の際に「ノットくきっぷ」を提示すると、対象商業施設ごとに割引、ポイント付与等のサービスを受けることができる。



★民間活力の活用（企業とのタイアップ、ネーミングライツ等）

- 持続可能な公共交通の実現に向けては、収支率の向上を目指していく必要があるが、人口減少等の影響により公共交通利用者数は減少傾向となっていることから、運賃外収入による資金調達を検討していく必要がある。そのため、地元企業とのタイアップによる広告収入や協賛金の獲得、ネーミングライツの取組など、民間活力を活用する取組を検討する。

（実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者、地元企業）

- 高速バスの空いた荷物スペースを活用し、その日に取れた鮮魚や野菜を都市部に運搬する貨客混載事業に引き続き取り組み、生産者の販路拡大やバス事業者の収益確保を図るとともに、地域の魅力を都市部に発信していく。

（実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、農林水産事業者）

【事例】いすみ鉄道：鉄道駅及び駅名の命名権募集

- 鉄道名や各駅名の先頭に表記する形でのネーミングライツを募集中。
- いすみ鉄道の新たな安定収入源の確保だけでなく、ネーミングライツとして出稿した企業のイメージアップにもつながる。

実施
工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
集客施設と連携したキャンペーン等の取組検討	企画立案	事業実施			
民間活力の活用	協力体制の構築・検討		運賃外収入の獲得に向けた体制づくり		

運転手不足への対応

実施
概要

★運転手募集に係る連携・支援

- 今後もバス・タクシーのサービスを維持・確保していく上で、運転手の確保は必要不可欠である。バス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に苦慮している状況のため、合同求人イベントの開催など、運転手の確保策を検討し、実施する。

(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、タクシー事業者)

【事例】千葉県：県とバス事業者が連携した運転手確保策

- 千葉県、関東運輸局千葉運輸支局、千葉労働局が連携し、バス事業者16社合同の就職相談会を開催。
- バスのVR/2D運転体験シミュレーションや、現役バス運転手によるトークセッションもあわせて実施。



★地域住民主体による新たな移動手段の検討

- 持続可能な交通システムの構築として、多様化する移動需要を踏まえながら地域住民が主体となって新たなパーソナルモビリティなど地区内の移動等から検討し、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。

(実施主体：南房総市、館山市、地域住民、その他関連事業者)

- 一部の交通空白地域では、新たな移動システム導入だけでなく、タクシー利用による移動手段の確保についても検討する。

(実施主体：南房総市、館山市、タクシー事業者)

【現状の取組状況】「ぐるっとバス」

- 地域の高齢者の買い物支援等のために運行。
- カーシェア車両を使い、乗客は保険料のみ支払。
- 集落支援員やボランティアが、館山市富崎地区、神戸地区で運行を実施。

実施
工程

	具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
運転手募集に係る連携・支援	運転手確保策の検討 運転手の募集					
地域住民主体による新たな移動手段の検討		協議・検証		実証運行・見直し検討		本格運行

事業 9

わかりやすい情報案内

実施 概要

★運行情報の一元化

- ・南房総・館山公共交通マップの更新に加え、さらなる情報発信強化のための取組として、公共交通機関の時刻表や経路などの地理的情報を広く公開するための標準的なデータ形式（誰もが自由に使用することが可能な GTFS データ）の導入を検討する。
(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者)
- ・地域版 MaaS の導入検討として、高齢者や高校生が公共交通を便利に使えるような定額バス等の導入や、観光客や来訪者の利便性向上に向けた環境整備（Web 上での路線情報等整備や観光客向けフリーパスの導入など）を行う。
(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者)
- ・DX によるシステム管理・サービス提供の導入について調査・検討を行う。
(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者)
- ・交通結節点等での効果的な情報発信に努め、公共交通に関する情報の「見える化」を推進する。
(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者)

実施 工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
運行情報の一元化		協議・検討		事業実施	

事業 10

モビリティマネジメントの実施

実施 概要

★住民意識の醸成に資する事業展開

- ・地域の子どもや高校生、今後免許返納を考えている方などを対象に、公共交通に親しんでもらうためのイベント開催など、公共交通を大切にする心を育むことや、公共交通を利用する習慣を身につけることを目指した公共交通の乗り方教室を実施する。
(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者、商業施設など)
- ・広報紙等において、公共交通の利用啓発情報発信を行う。
(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者)

【現状の取組状況】南房総・館山公共交通フェスタ

- ・地域公共交通の利用促進を目的に開催。
- ・地域を走る路線バスやタクシー車両の展示のほか、路線バスの乗り方や、IC カードの使い方、バスの死角等を紹介。
- ・対象のバス路線に乗ってイベントに来訪した参加者を対象にプレゼントを配布。



実施 工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
住民意識の醸成に資する事業展開	先行事例調査		事業 9 と連動しながら実施		

(3) 実施スケジュール一覧

実施事業	R8	R9	R10	R11	R12
①広域交通の利便性向上					
官民連携による利用促進策の展開	調整・検討 調整・検討	一部実施	事業実施	事業実施	
②地域間幹線系統の利便性向上					
地域間幹線系統の維持・強化	協議・検証	路線見直し・利用促進			
③地域内交通の利便性向上					
地域内交通の再編と有効活用	協議・検証	路線見直し・利用促進			
地域内フィーダー系統の維持・強化	協議・検証	路線見直し			
④交通結節点の機能強化					
駅舎等の利活用	先行事例調査	実施内容の検討	状況に応じて実施		
待合環境の充実	整備対象の洗い出し	整備内容の検討	状況に応じて実施		
⑤交通空白・不便地域の縮小					
一般タクシー事業の維持・利用促進	利用促進策の検討 運転手確保策の実施	事業実施			
既存及び新たな交通モードの横展開	協議・検証	実証運行・見直し検討	本格運行		
福祉分野の移動支援事業との連携	検討・実施				
多様な地域輸送資源の活用によるフェースト・ラストワンマイル対策	連携手法の模索・研究	状況に応じて実施			
⑥観光産業と連動した公共交通利用の増進					
地域交通の観光周遊利用	企画立案	事業実施			
レンタカーやシェアサイクル等、観光二次交通の整備・充実	先行事例調査 整備内容の検討	状況に応じて実施			
⑦商業等のまちづくりと連携した利用促進					
集客施設と連携したキャンペーン等の取組検討	企画立案	事業実施			
民間活力の活用	協力体制の構築・検討	運賃外収入の獲得に向けた体制づくり			
⑧運転手不足への対応					
地域住民主体による新たな移動手段の検討	運転手確保策の検討 運転手の募集				
運転手募集に係る連携・支援	協議・検証	実証運行・見直し検討	本格運行		
⑨わかりやすい情報案内					
運行情報の一元化	協議・検討	事業実施			
⑩モビリティマネジメントの実施					
住民意識の醸成に資する事業展開	先行事例調査	事業9と連動しながら実施			

5. 計画の進捗状況の評価と進行管理

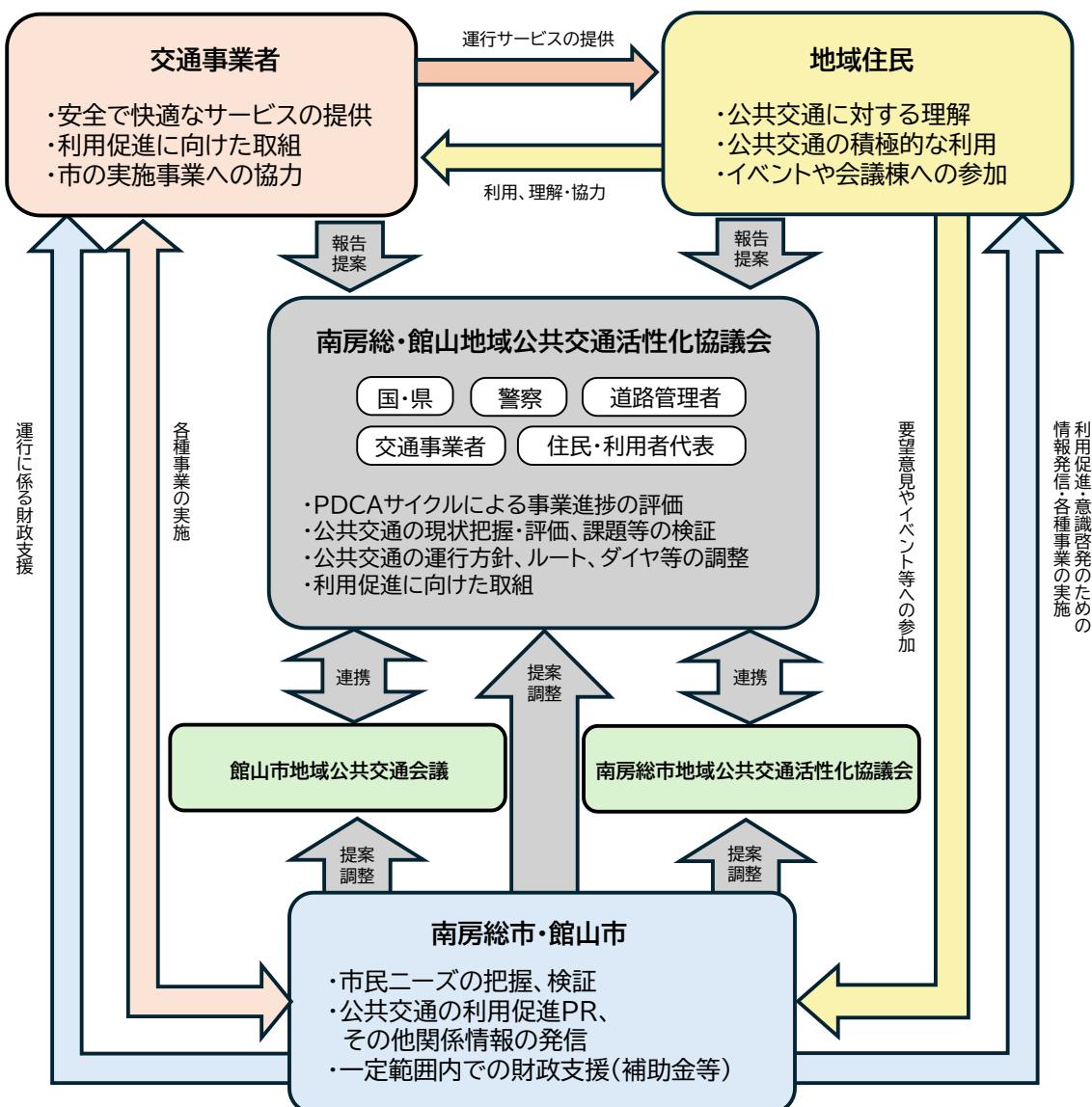
(1) 計画の実施及び進行管理の体制

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網の維持を図るために、交通事業者との協働・連携だけでなく、地域住民自らが公共交通を「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って関わっていくことが重要となる。

市民・来訪者の移動手段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、地域住民、交通事業者、行政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地域住民・交通事業者・行政による協働・連携体制

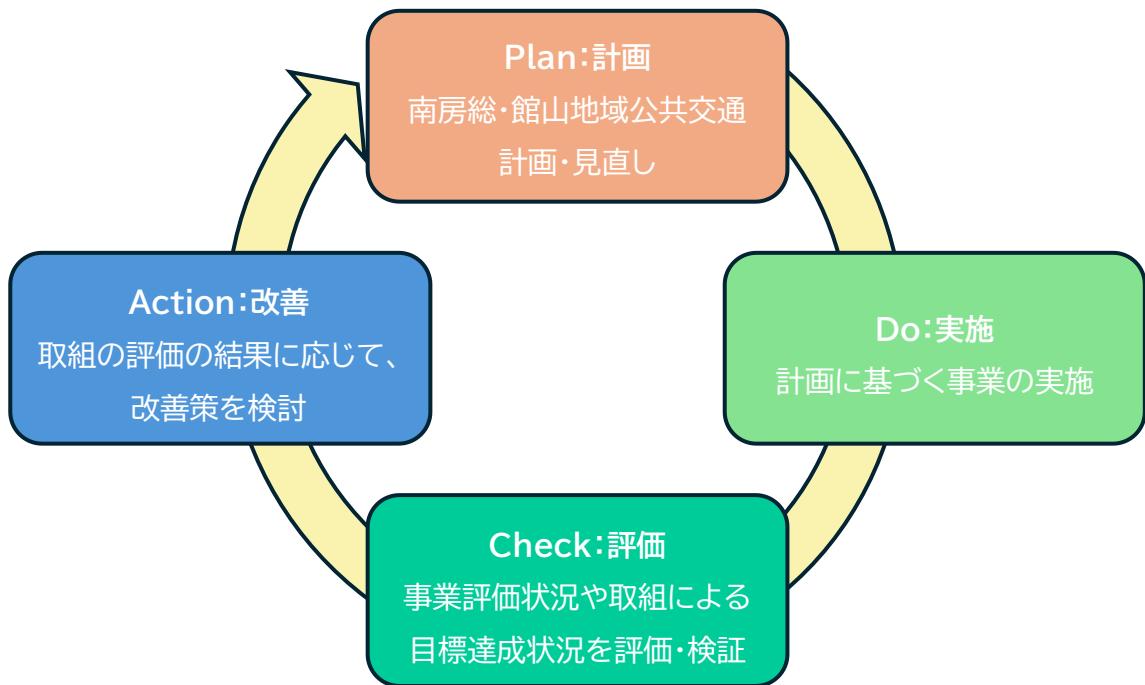


(2) PDCA サイクルによる施策の推進

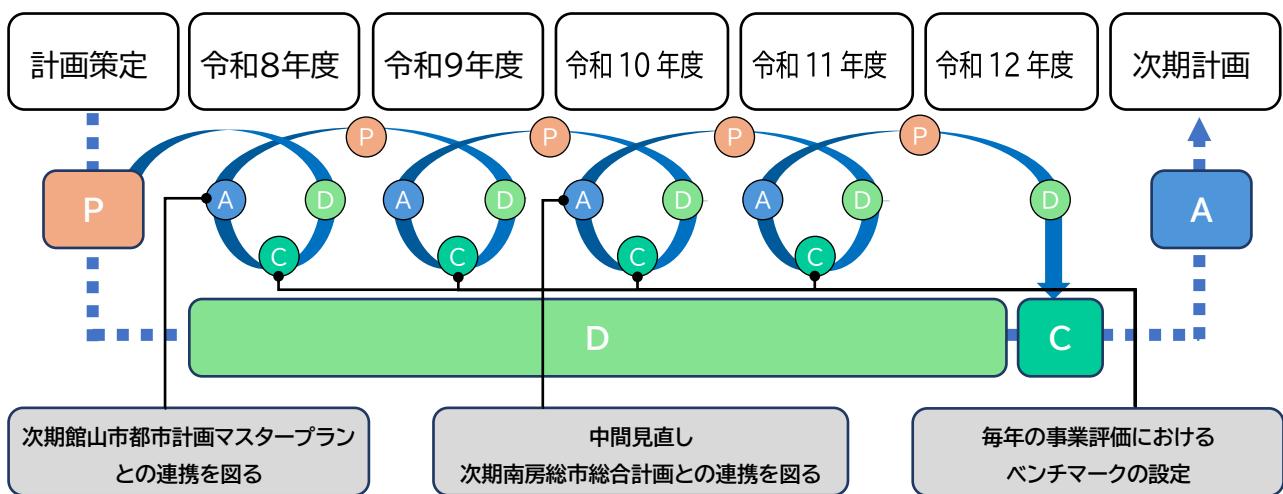
「南房総・館山地域公共交通計画」の推進にあたっては、公共交通を取り巻く環境（本地域の更なる人口減少や自動運転をはじめとする技術革新等）の大きな変化をあらかじめ織り込んだ上で、本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要がある。

評価・検証については、「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行うこととする。

なお、PDCA サイクルの実施結果については関係者全員で共有することとし、「館山市地域公共交通会議」や「南房総市地域公共交通活性化協議会」とも調整を図りながら目標達成やよりよい公共交通ネットワークの構築を目指していく。



■PDCA サイクルの概念



(3) 評価方法及び実施スケジュール

計画最終年度においては、毎年実施する事業者からの提供による利用実績や地域住民の公共交通に関する満足度・移動行動等についての各種アンケート調査を踏まえ、計画全体及び公共交通体系の評価を実施し、実施施策の見直し及び新たな施策を追加し、次年度に計画を改定する。

なお、事業による効果を評価するために、必要に応じて計画期間の中間年度に当たる令和10年度に計画全体及び公共交通体系の評価を行うものとする。

公共交通機関の利用状況及び計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度行うものとする。

■評価スケジュール

年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
①地域公共交通活性化協議会の開催	●	●	●	●	●
②公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
③住民アンケート調査			○		●
④公共交通利用者アンケート調査					○
⑤実施事業の評価	●	●	●	●	●
⑥計画の評価			○		●
⑦公共交通体系の評価			○		●
⑧公共交通体系の見直し	○	○	○	○	●

●実施 ○必要に応じて実施

資料編

(1) 位置及び地勢

南房総・館山地域は千葉県房総半島南端に位置し、北西部は鋸南町、北東部は鴨川市に面している。

西側は東京湾、東側および南側は太平洋に接しており、年間を通して温暖な気候で観光資源にも恵まれている。

東京から100km圏内にあり、1997年12月の東京湾アクアライン開通により時間距離100分程度で、県庁所在地である千葉市までは、2007年7月の館山自動車道の開通により時間距離90分程度の位置にある。



図1 対象区域の位置

(2) 地形

当該地域の県下最高峰の愛宕山（408m）をはじめ、富山（349m）等の300m以上の山が連なっている。館山市においては、安房丘陵の南部に位置し、東の高塚山（216m（南房総市））から洲崎に向かって、標高200m以下の山々が並んでいる。

また、南房総市が過疎地域自立促進特別措置法（※）に基づく過疎地域に、南房総市・館山市のいずれも半島振興法に基づく半島振興対策実施地域に指定されている。

※令和3年度から「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」

(3) 地区区分

南房総市は、富浦地区、富山地区、三芳地区、白浜地区、千倉地区、丸山地区、和田地区の7地区（合併前の旧町村単位）により構成された市域となっており、館山市は、船形地区、那古地区、北条地区、館山地区、西岬地区、神戸地区、富崎地区、豊房地区、館野地区、九重地区の10地区（おおむね小学校区単位）により構成された市域である。



図2 地区区分

(4) 人口動向

①人口の推移

地域内人口は、令和7年4月1日現在南房総市33,832人、館山市43,244人となっており、地域全体で77,076人となっている。5年推移では、南房総市が2,887人、館山市が2,203人減少しており、地域全体で5,090人の減少となっている。

また、年齢3区分別に人口の5年推移を見ると、年少人口・生産人口・老人人口のいずれも減少傾向にあるが、特に生産人口の減少が著しく、南房総市で1,564人、館山市で996人減少しており、地域全体で2,560人の減少となっている。

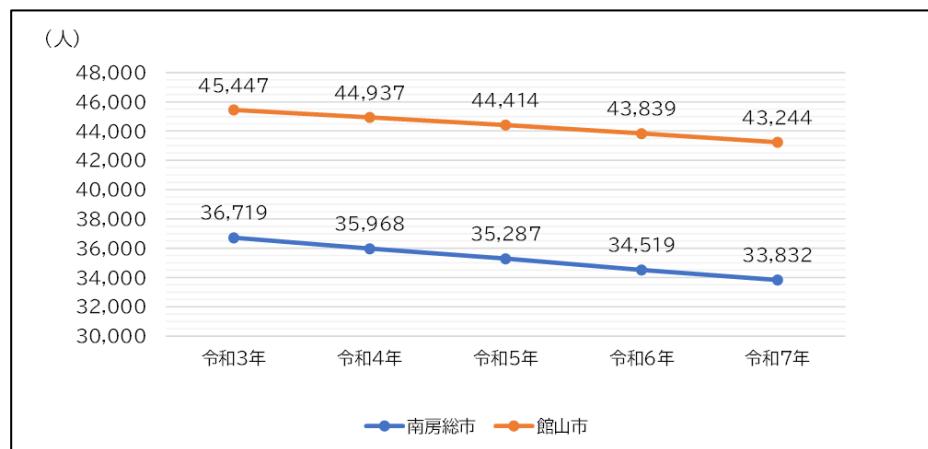


図3 人口の推移

出典：千葉県年齢別・町丁別人口

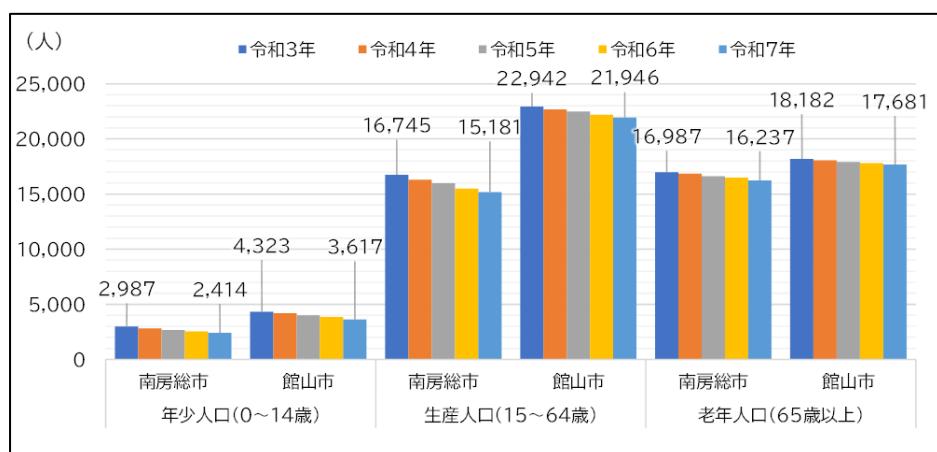


図4 年齢3区分別の人口推移

出典：千葉県年齢別・町丁別人口

人口分布の状況を見ると、中心市街地である館山・北条地区と、千倉・白浜地区の海岸沿い、那古船形駅・富浦駅・岩井駅の周辺に比較的集中している。

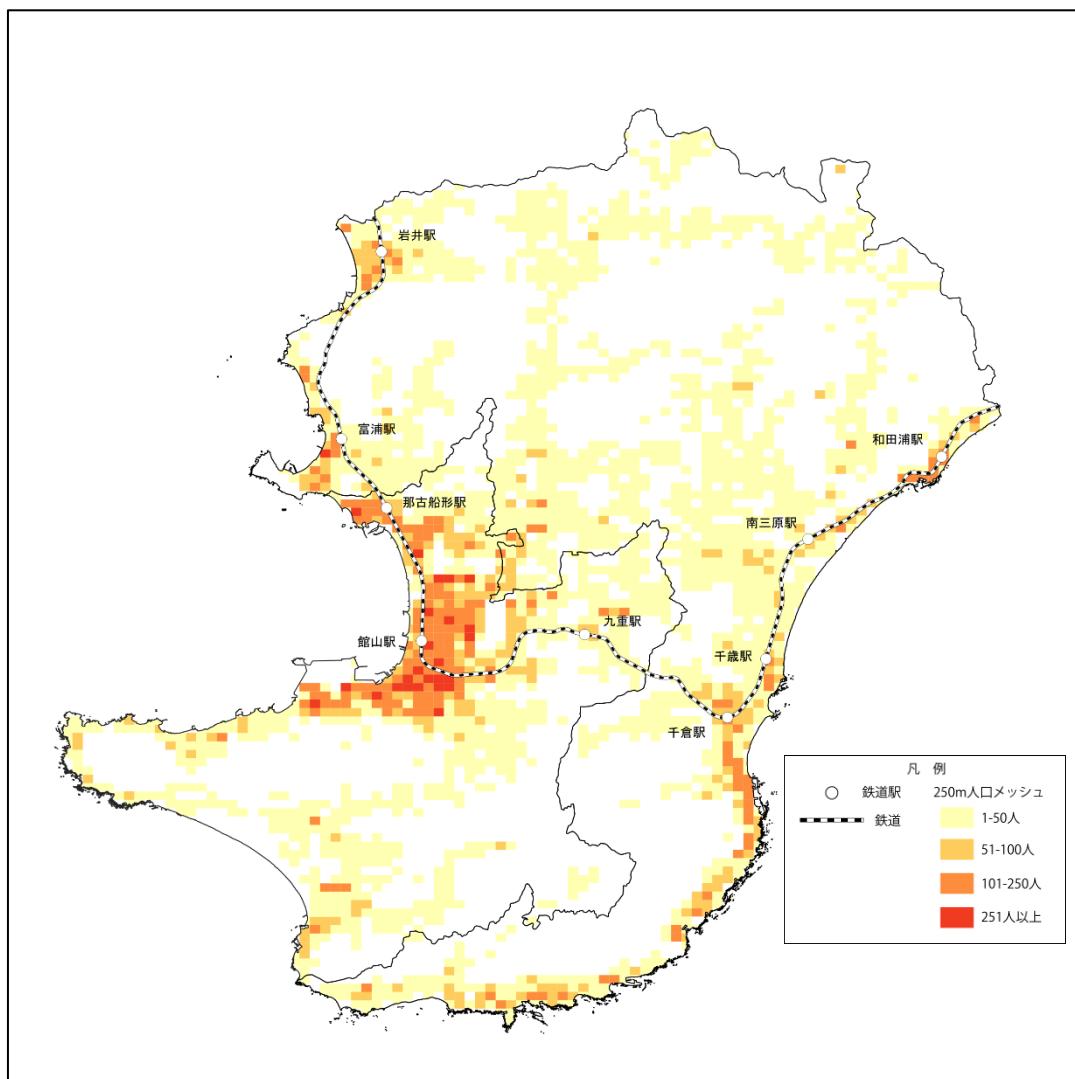


図5 人口分布状況（令和2年10月1日時点）

出典：令和2年国勢調査

②世帯数の推移

世帯数は、地域全体としては横ばいで推移しており、令和7年4月1日現在、南房総市で16,867世帯、館山市で23,290世帯となっている。65歳以上の独居世帯数は南房総市で4,740世帯、館山市で2,650世帯となっている。南房総市では白浜地区、千倉地区、富山地区、和田地区、館山市では富崎地区で独居世帯の割合が高くなっている。

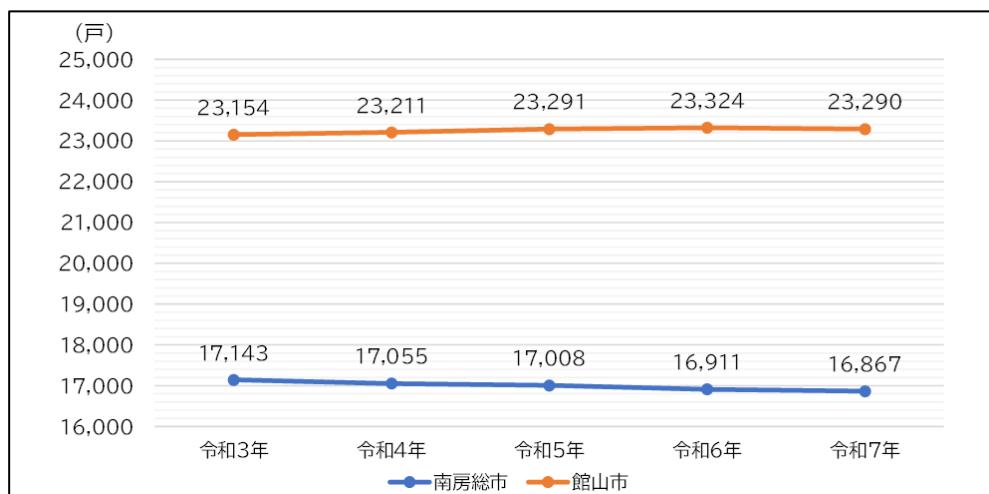


図6 世帯数の推移

出典：千葉県年齢別・町丁別人口

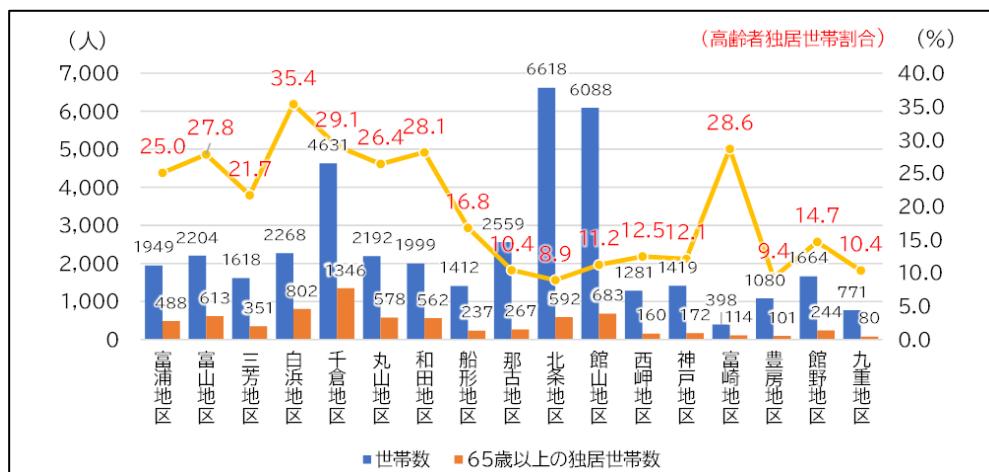


図7 高齢者独居世帯率（令和7年）

出典：千葉県年齢別・町丁別人口、南房総市提供データ、館山市提供データ

※館山市内10地区の65歳以上独居世帯数のみ令和6年10月時点のデータ

③高齢化の進展

当該地域における高齢化率は、千葉県や国と比較してもその割合は高く、令和7年4月1日現在南房総市48.0%（県比較：20.4ポイント高、国比較：18.7ポイント高）、館山市40.9%（県比較：13.3ポイント高、国比較：11.6ポイント高）となっている。

3人に1人以上が65歳以上の高齢者となっており、今後も高齢化の進行や若年層の人口流出等により、状況の深刻化が懸念される。

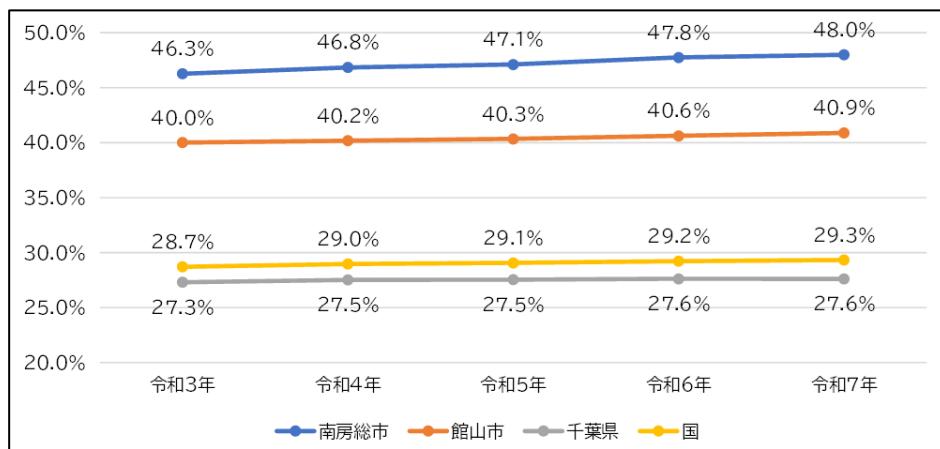


図8 高齢化率の推移

出典：総務省統計局・統計データ、千葉県年齢別・町丁別人口

(5) 交通機関分担率

主な交通手段として自動車が選択されており、千葉県と比較して地域全体で34.2ポイント高い数値を示している。館山市は、市街地を擁している関係から南房総市と比べ徒歩の割合が高い。また、バスの選択率は県平均より1.0ポイント低くなっている。

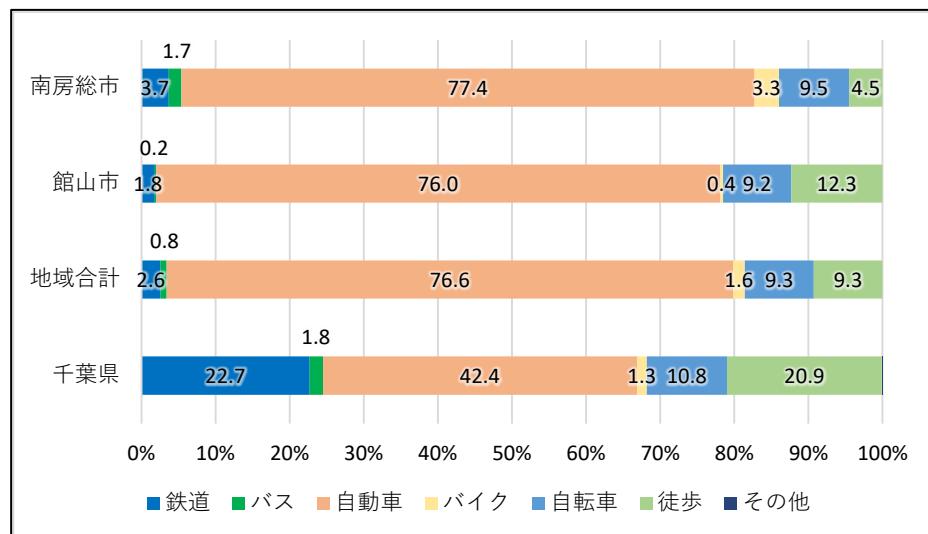


図9 代表交通手段（平成30年東京都市圏パーソントリップ調査）

出典：東京都市圏交通計画協議会

(6) 道路網

東京湾アクアライン、館山自動車道、さらには圏央道の開通により広域的ネットワークがつながり、自動車による交通の利便性がますます向上する一方、週末や繁忙期において、富浦 IC 入口手前の渋滞などが発生し、高速バス遅延の主な要因となっている。



図 10 道路網図

出典：千葉県ホームページ

(7) 自動車保有台数

自動車保有台数は、令和6年3月31日現在では南房総市で28,941台、館山市で34,018台、地域全体で62,959台となっており、過年度と比べると2市ともに減少傾向にあることがわかる。

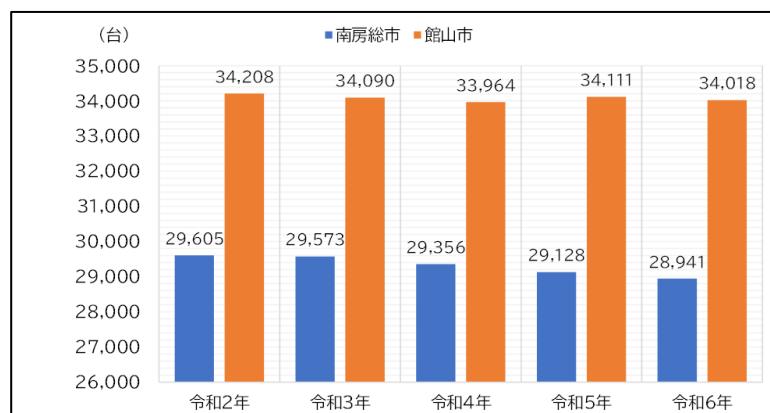


図 11 自動車保有台数の推移

出典：千葉県統計年鑑

(8) 地域内の主要施設

南房総・館山地域に立地している商業施設、医療施設、公共施設、教育施設について以下に記す。

①主な商業施設

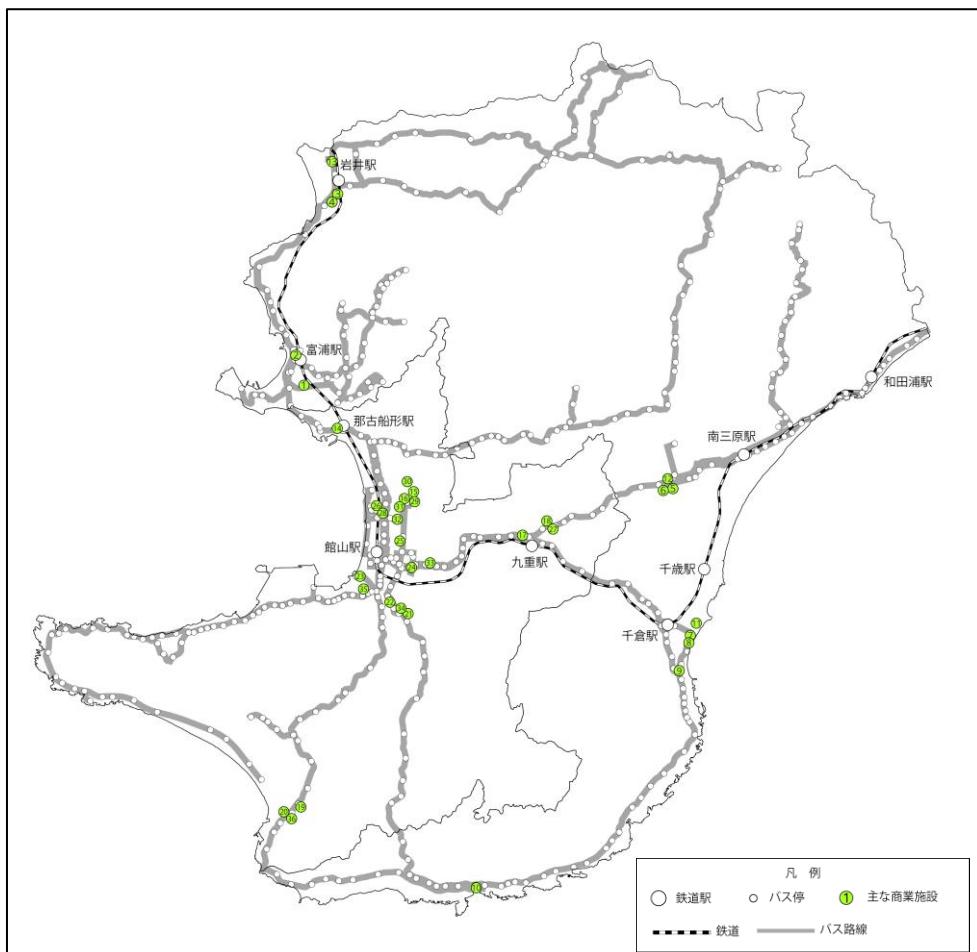


図 12 商業施設立地状況

表 1 商業施設一覧

南房総市		館山市			
1	コメリハード＆グリーン富浦店	14	おどや船形店	27	ウエルシア館山安東店
2	ウエルシア南房総富浦店	15	カインズ館山店	28	ウエルシア館山八幡店
3	コメリハード＆グリーン岩井店	16	尾張屋館山マーケットプレイス	29	ペイシア Foods Park 館山店
4	おどや 岩井店	17	おどや九重店	30	ヤックスドラッグ館山バイパス店
5	おどや 丸山店	18	スーパーときわや	31	マツモトキヨシ館山マーケットプレイス店
6	コメリハード＆グリーン 丸山店	19	コメリ館山大神宮店	32	カワチ薬品館山店
7	コメリハード＆グリーン 千倉店	20	おどや大神宮店	33	ヤックスドラッグ館山店
8	ウエルシア南房総千倉店	21	コメリパワーフ館山店	34	マツモトキヨシ館山店
9	おどや 千倉店	22	尾張屋館山本店	35	ヤックスドラッグ城山店
10	おどや 白浜店	23	おどや館山海岸店	36	クスリのアオキ大神宮店
11	ヤックスドラッグ千倉店	24	おどやスーパーセンター館山店		
12	ヤックスドラッグ丸山店	25	おどや北条店		
13	クスリのアオキ安房岩井店	26	イオンタウン館山		

②主な医療施設

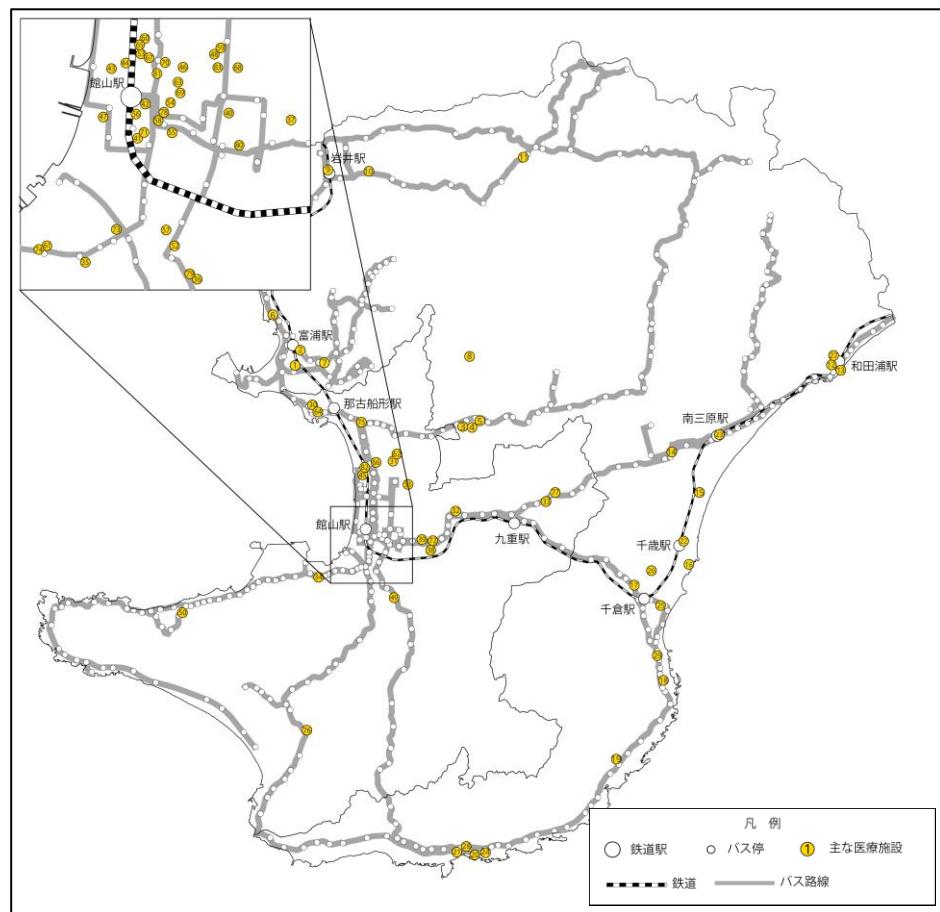


図 13 医療施設立地状況

表 2 医療施設一覧

南房総市		館山市					
1	生方内科クリニック	30	小林病院	59	ぞうさん耳鼻咽喉科クリニック		
2	原診療所	31	天野クリニック	60	館山メンタルクリニック		
3	三芳病院	32	安房地域医療センター	61	田村病院		
4	南房総ファミリアクリニック	33	九重鈴木医院	62	つじ泌尿器科クリニック		
5	岡山歯科医院	34	赤門整形外科内科	63	野原皮膚科内科医院		
6	出口歯科医院	35	鈴木内科クリニック	64	平野眼科		
7	こばやかわ歯科	36	佐々木歯科	65	ファミール産院たてやま		
8	オダキ歯科	37	館山病院	66	メンタルヘルスケア みなとクリニック		
9	若林医院	38	たてやま整形外科クリニック	67	観音寺歯科診療所		
10	富山歯科医院	39	原クリニック	68	太田歯科医院		
11	南房総市立富山国保病院	40	北条病院	69	金子歯科医院		
12	中原病院	41	和田眼科医院	70	青山歯科医院		
13	間宮医院	42	太田整形外科医院	71	和田歯科医院		
14	青木内科クリニック	43	佐伯眼科	72	友野歯科医院		
15	石井クリニック	44	たてやま循環器内科外科	73	林歯科矯正歯科医院		
16	花の谷クリニック	45	亀田ファミリークリニック館山	74	堀口歯科医院		
17	野崎医院	46	たかはし内科小児科クリニック	75	三浦歯科医院		
18	松永医院	47	ここのみクリニック	76	本橋歯科医院		
19	七浦診療所	48	たてやま友愛クリニック	77	森歯科医院		
20	白浜中央医院	49	あいクリニック	78	吉川歯科医院		
21	和穎医院	50	西岬診療所	79	佐々木歯科口腔顎面ケアクリニック		
22	鈴木医院	51	青柳内科クリニック	80	やまわき歯科医院		
23	みなみはら歯科診療所	52	池田歯科医院	81	歯科北條診療所		
24	宇山歯科医院	53	伊賀整形外科クリニック	82	龜田ファミリークリニック館山歯科センター		
25	小原歯科医院	54	貴家医院	83	わたひき歯科医院		
26	小林歯科医院	55	清川医院				
27	中原歯科医院	56	佐々木皮膚科				
28	水島歯科医院	57	しろやまいたみのクリニック				
29	山本歯科医院	58	耳鼻咽喉科 白幡医院				

③主な公共施設

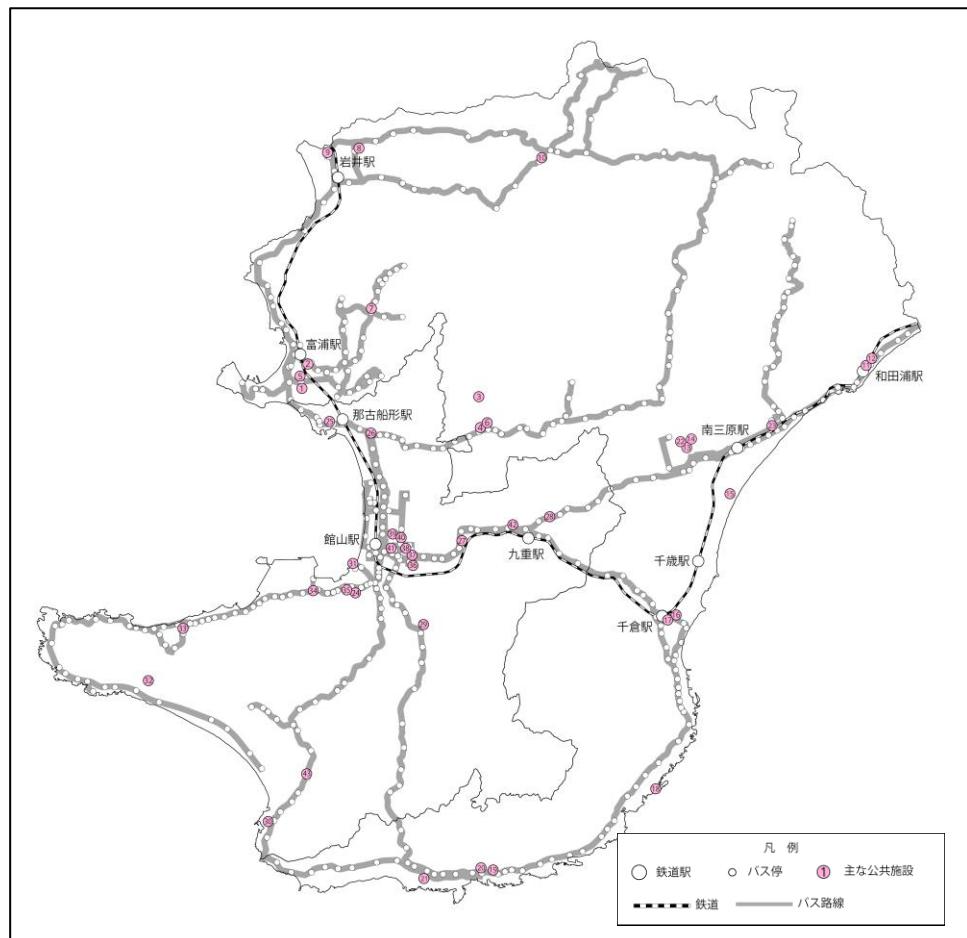


図 14 公共施設立地状況

表 3 公共施設一覧

南房総市		館山市	
1	道の駅とみうら枇杷倶楽部	24	城山公園・市立博物館
2	南房総市役所	25	船形地区公民館
3	道の駅 三芳村 鄙の里	26	那古地区公民館
4	南房総市役所 三芳分庁舎	27	館野地区公民館
5	とみうら元気倶楽部	28	九重地区公民館
6	三芳農村環境改善センター	29	豊房地区公民館
7	道の駅おおつの里 花倶楽部	30	富崎地区公民館
8	道の駅富楽里とみやま	31	“諸の駅”たてやま
9	富山岩井コミュニティセンター	32	西岬地区公民館分館
10	富山平群コミュニティセンター	33	西岬地区公民館
11	南房総市役所和田地域センター	34	豊津ホール
12	道の駅 和田浦W A・O !	35	館山地区公民館
13	南房総市役所 丸山分庁舎	36	館山市コミュニティセンター
14	丸山公民館	37	安房都市消防本部
15	道の駅 ローズマリー公園	38	館山警察署
16	南房総市図書館	39	菜の花ホール
17	南房総市役所 朝夷行政センター	40	館山市役所
18	道の駅 ちくら潮風王国	41	館山市図書館
19	南房総市役所 白浜地域センター	42	道の駅グリーンファーム館山
20	白浜コミュニティセンター	43	神戸地区公民館
21	道の駅 白浜野島崎		
22	丸山地域センター		
23	白浜農業者健康管理施設 「やすらぎの家」		

④主な教育施設

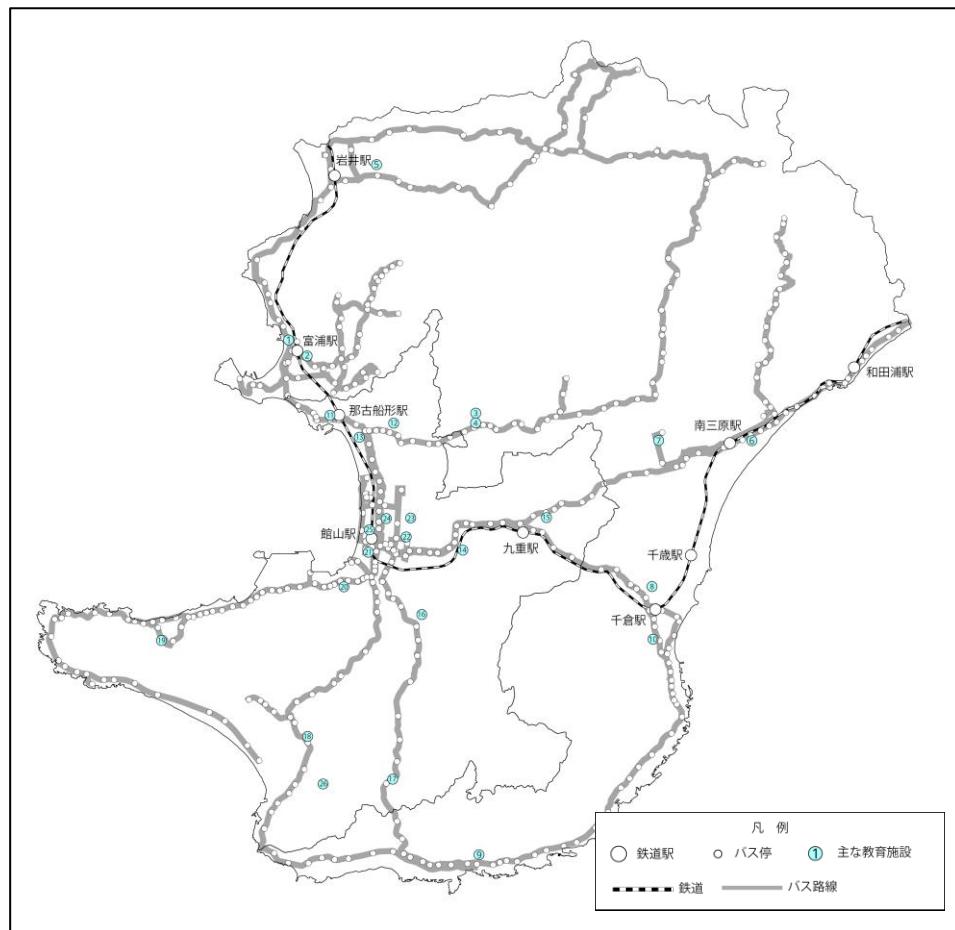


図 15 教育施設立地状況

表 4 教育施設一覧

南房総市		館山市	
1	南房総市立富浦小学校	11	館山市立船形小学校
2	南房総市立富浦中学校	12	館山市立那古小学校
3	南房総市立三芳小学校	13	館山市立第一中学校
4	南房総市立三芳中学校	14	館山市立館野小学校
5	南房総市立富山小学校・富山中学校（富山学園）	15	館山市立九重小学校
6	千葉県立安房拓心高等学校	16	館山市立豊房小学校
7	南房総市立嶺南小学校・嶺南中学校（嶺南学園）	17	館山市立神余小学校
8	南房総市立千倉小学校	18	館山市立房南小学校・房南中学校（房南学園）
9	南房総市立白浜小学校	19	館山市立西岬小学校
10	南房総市立南房総中学校	20	館山市立館山小学校
		21	館山市立館山中学校
		22	館山市立北条小学校
		23	千葉県立館山総合高等学校
		24	千葉県立安房高等学校
		25	千葉県安房西高等学校
		26	千葉県立安房特別支援学校

(9) 観光動向

“渚の駅”たてやま及び9つの道の駅等の交流拠点をはじめ、海岸沿いを中心に魅力的な観光資源が多い南房総・館山地域には毎年多くの観光客が訪れている。

当該地域における観光客入込客数は、令和2年までは年々減少傾向にあったものの、令和3年以降は若干回復傾向がみられ、令和5年時点では6,192千人となっている。



図 16 南房総・館山地域の主な観光施設

出典：館山市観光協会ホームページ

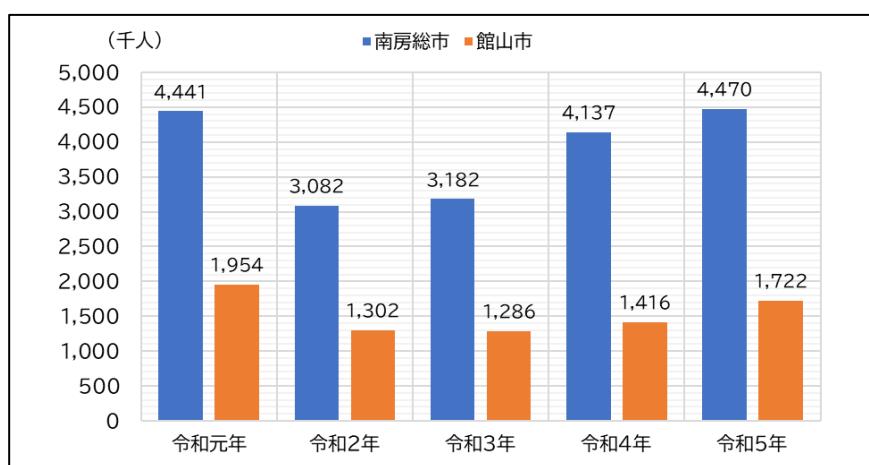


図 17 観光入込客数の推移

出典：館山市統計書、南房総市統計書

(10) 地域公共交通の現状

公共交通によるサービス圏域（各駅から半径 1 km 以内、各バス停から半径 300m 以内、及びデマンド交通の運行エリアの合計）は、地域内の人団の 74.8%をカバーしており、主な人口集中地区を網羅しているものの、豊房地区や和田地区等、内陸部には交通空白地域が存在している。

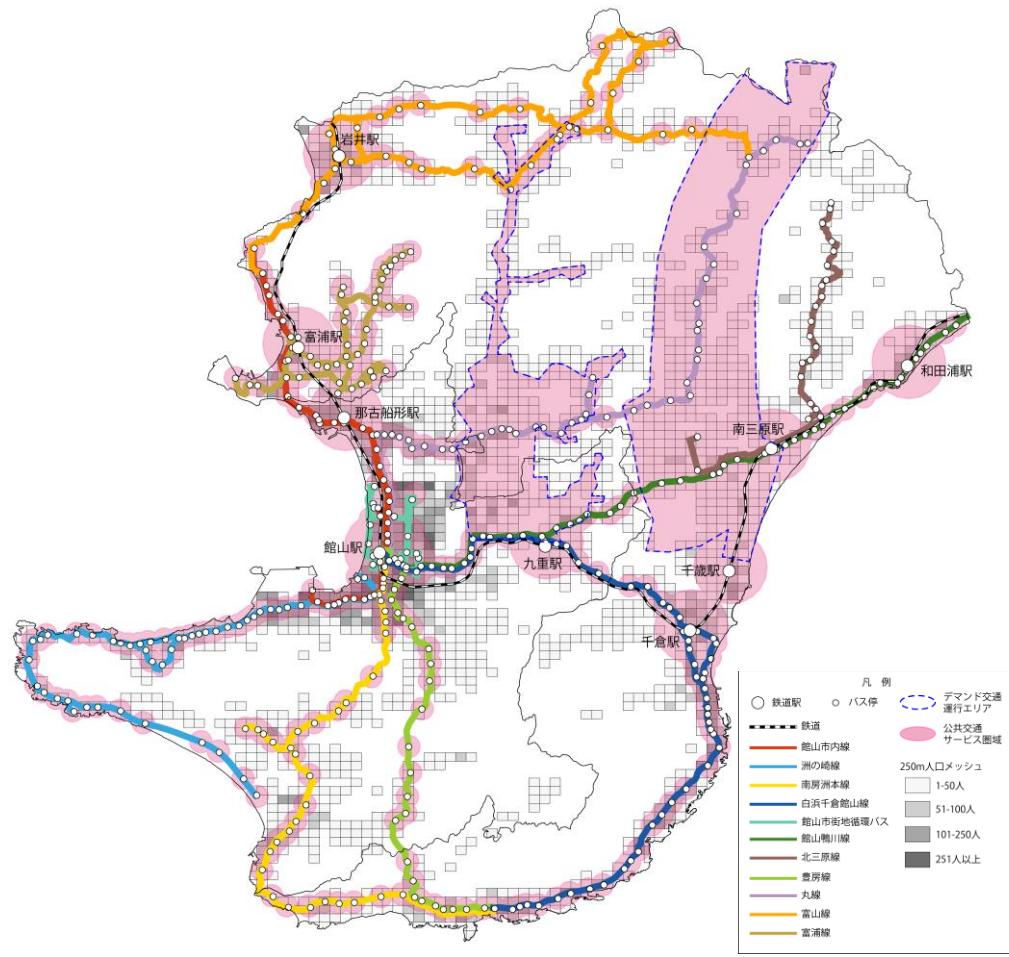


図 18 公共交通サービス圏域図

出典：令和 2 年国勢調査

※北三原線については令和 8 年 3 月末をもって廃止予定であるため、サービス圏域には含まれていない。

①鉄道

地域内の鉄道路線は、JR内房線が2市エリアを北部から東部にかけて走っており、南房総市内6駅（岩井駅、富浦駅、千倉駅、千歳駅、南三原駅、和田浦駅）、館山市内3駅（那古船形駅、館山駅、九重駅）が所在している。このうち、千歳、和田浦、那古船形、九重の4駅が無人駅となっている。館山市内3駅はバリアフリー対応となっているが、それ以外の駅は駅舎とホームの間に階段等があり、バリアフリー化されていない状況である。

館山駅を中心とした利用がなされており、定時大量輸送を担っているが、乗降客数は令和2年まで減少傾向にあった。令和3年以降はコロナ禍からの回復や新型車両導入の影響か、若干増加傾向にある。令和3年3月からは、君津駅以南の大半の列車がワンマン運行となった。

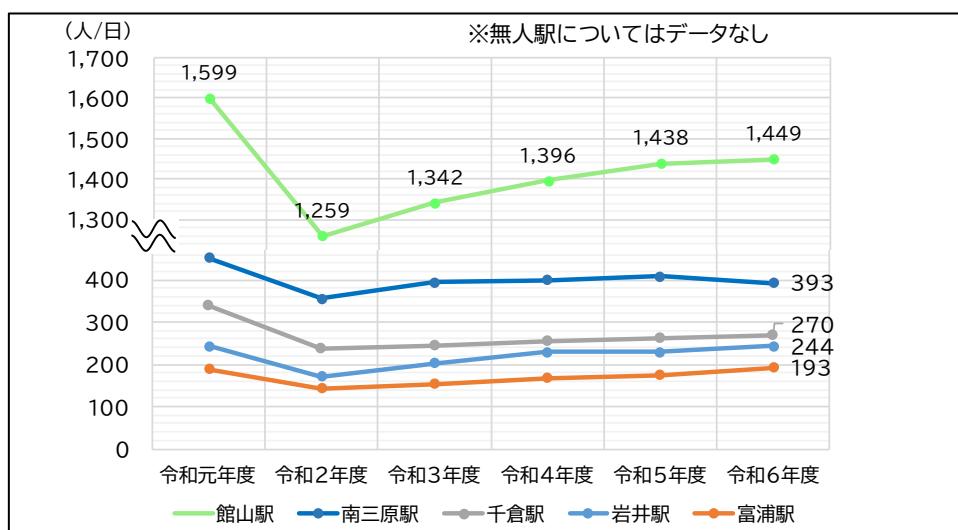


図19 駅別乗車人員

出典：館山市統計書、南房総市統計書

※岩井駅では、館山駅へ事前連絡することによりホーム脇のスロープを利用することができる。

②高速バス

房総なのはな号（東京駅行き）、新宿なのはな号（バスタ新宿行き）、南総里見号（千葉市内行き）、羽田空港・横浜線（羽田空港・横浜駅行き）の4路線の高速バスが運行している。路線バスの利用者数が令和2年以降横ばいであるのに対して、高速バス利用者は令和3年以降増加傾向にあり、広域路線として重要な役割を担っている。

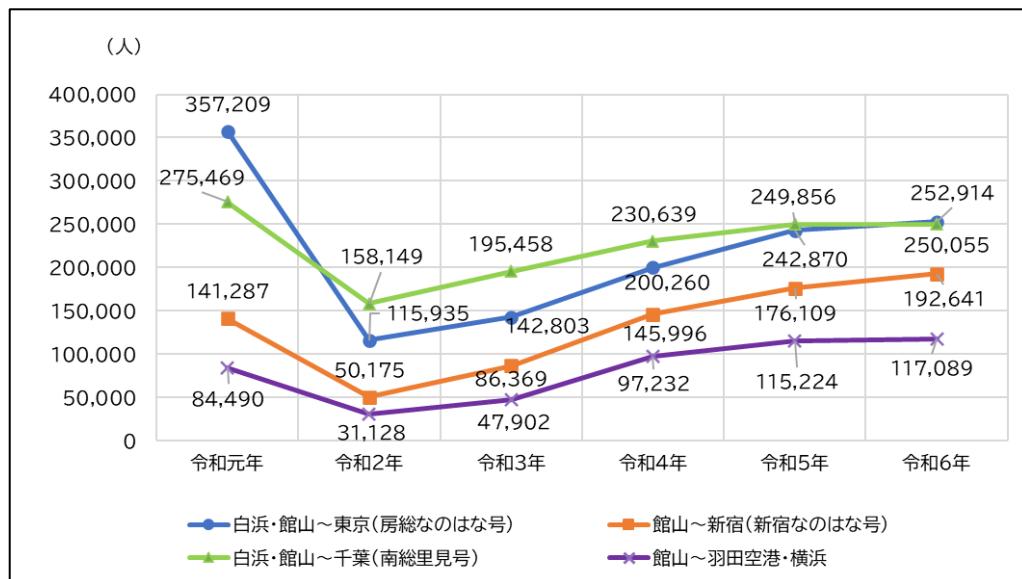


図 20 高速バスの年間利用者数推移

出典：館山市統計書

③路線バス

路線バスは、日東交通とジェイアールバス関東株式会社により7路線運行されているほか、南房総市営バスが3路線、館山市営バスが1路線運行されている。多くの路線が館山駅を中心に放射状に伸びており、2市を跨ぐ広域的な路線となっている。

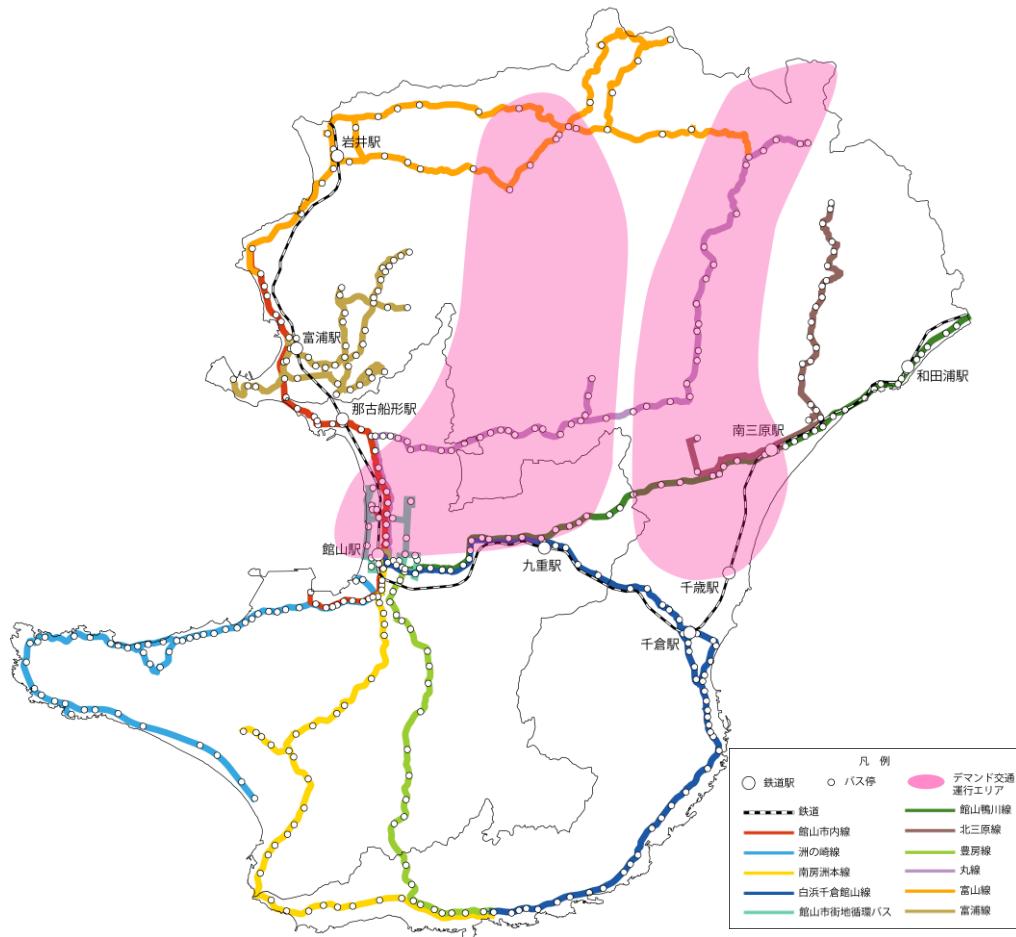


図 21 バス路線図

表 5 路線バス運行状況

分類	路線名	運行事業者	運行区間			運行本数(本)		運賃(円)
			起点	経由地	終点	平日	土日祝	
地域間幹線系統	市内線	日東交通	館山航空隊	～館山駅	～小浜	16.5	11	160～620
	館山鴨川線		館山駅	～南三原駅・和田浦 WAO	～亀田病院	6	4	160～720
	南房州本線	ジェイアールバス関東	館山駅	～安房神戸	～安房白浜	13	11	160～680
地域内交通	白浜千倉館山線	日東交通	館山駅	～安房地域医療センター・千倉駅	～安房白浜	9	9	160～930
	豊房線		館山駅	～	～安房白浜	4.5	4.5	160～930
	丸線		館山駅	～三芳病院	～川谷・細田	6	4	160～780
	富浦線	南房総市(運行委託/日東交通)	富浦駅	～	～富浦駅	5	7	200
	富山線		国保病院	～岩井駅	～国保病院	6	5	200
	北三原線		嶺南学園	～南三原駅	～上三原	5	0	200
地域内フィーダー系統	洲の崎線	ジェイアールバス関東	館山駅	～伊戸漁港	～千里の風	13	10	160～780
	館山市街地循環バス	館山市(運行委託/日東交通)	館山駅	～	館山駅	6	6	200
						本数合計	90	71.5

③-1 民営路線バス

現在、地域間幹線系統として市内線・南房州本線・館山鴨川線の3路線が運行されている。

また、上記系統を補完する地域内交通として、白浜千倉館山線・洲の崎線・豊房線・丸線が運行されている。

路線バス利用者は南房州本線と洲の崎線が若干上昇傾向にあるものの、全体的には横ばい傾向が続いている。2市の補助金額は上昇を続けている。今後は、利用者のニーズを把握し、利便性を確保しながらも財政支出を抑制できるような利用促進策や路線の見直し等を検討する必要がある。

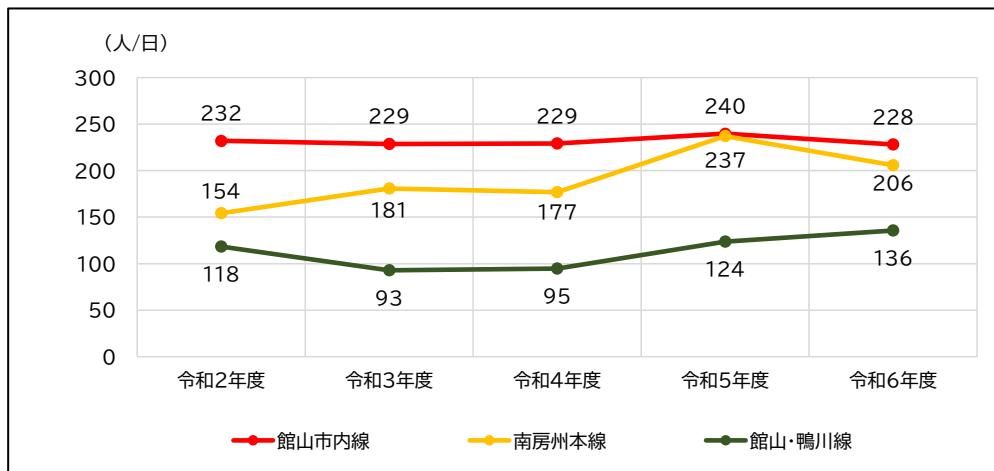


図 22 利用者数の推移（地域間幹線系統）

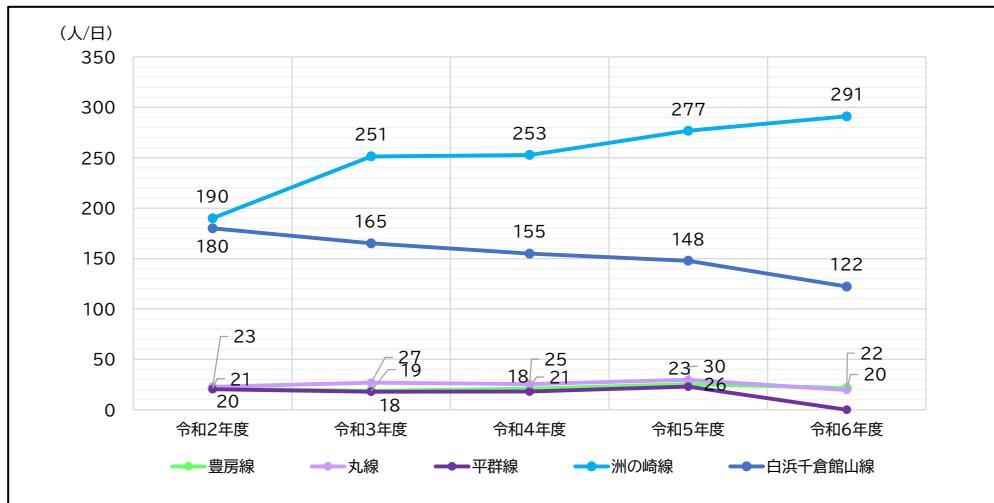


図 23 利用者数の推移（地域内交通）

※地域間幹線系統は、国・県・2市の補助を受けて運行中。地域内交通（洲の崎線を除く）は、2市の補助を受けて運行中。洲の崎線は行政補助を受けずに運行中だが、令和8年度以降国の補助を受ける予定。

※平群線は令和5年9月末をもって廃止され、予約制乗合送迎サービス「チョイソコ南房総・館山」に移行した。

表6 令和6年度 南房総市・館山市・国・県による補助金

分類	路線名	南房総市補助金 (千円)	館山市補助金 (千円)	2市合計(千円)	国・県補助金 (千円)
地域間幹線系統	市内線	11,058	23,203	34,261	10,377
	南房州本線	2,510	4,610	7,120	17,381
	館山鴨川線	1,847	1,507	3,354	6,954
地域内交通	白浜千倉館山線	24,186	8,143	32,329	0
	豊房線	3,360	9,715	13,075	0
	丸線	5,364	3,891	9,255	0
地域内 フィーダー系統	洲の崎線	0	0	0	0
合計		48,325	51,070	99,395	34,712

③-2 市営路線バス（コミュニティバス）

コミュニティバスについては、南房総市において、自主路線2路線、スクール混乗路線1路線の計3路線、館山市において1路線が運行しており、利用者数は富山線、富浦線が上昇傾向にあるものの、全体的にはほぼ横ばいとなっている。

南房総市におけるコミュニティバスの多くは、合併前の旧町村時代に導入されたものであり、南房総市内の3路線は市による自家用有償旅客運送（バス事業者への運行委託）により運営されている。また、館山市街地循環バスについては、館山市及び国の補助を受けて運行されている。

表7 コミュニティバス運行状況

分類	路線名	南房総市委託料 (千円)	館山市委託料 (千円)	2市合計 (千円)	国・県補助金 (千円)
地域内交通	富浦線	11,726	0	11,726	0
	富山線	13,388	0	13,388	0
	北三原線	11,155	0	11,155	0
地域内 フィーダー系統	館山市街地循環バス	0	28,857	28,857	2,932
	合計	36,269	28,857	65,125	2,932

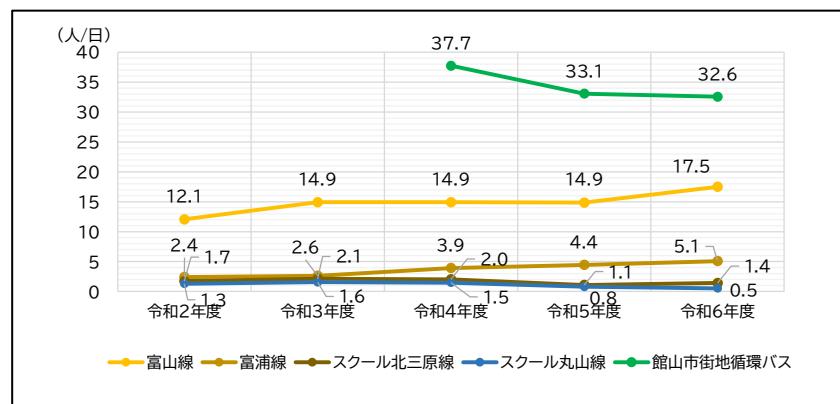


図24 利用者数の推移（コミュニティバス）

※丸山線は令和7年3月末をもって廃止された。

※北三原線は令和8年3月末をもって廃止予定。

※館山市街地循環バスは令和5年6月から運行開始。

④デマンド交通

「チョイソコ南房総・館山」は、令和5年9月末をもって廃止された路線バス旧平群線の運行ルートを中心に、南房総市富山地区の一部、三芳地区全域、館山市館野地区および九重地区の一部を運行範囲としている。また、館山市中心市街地の主要な商業施設等も乗降場所に設定されている。

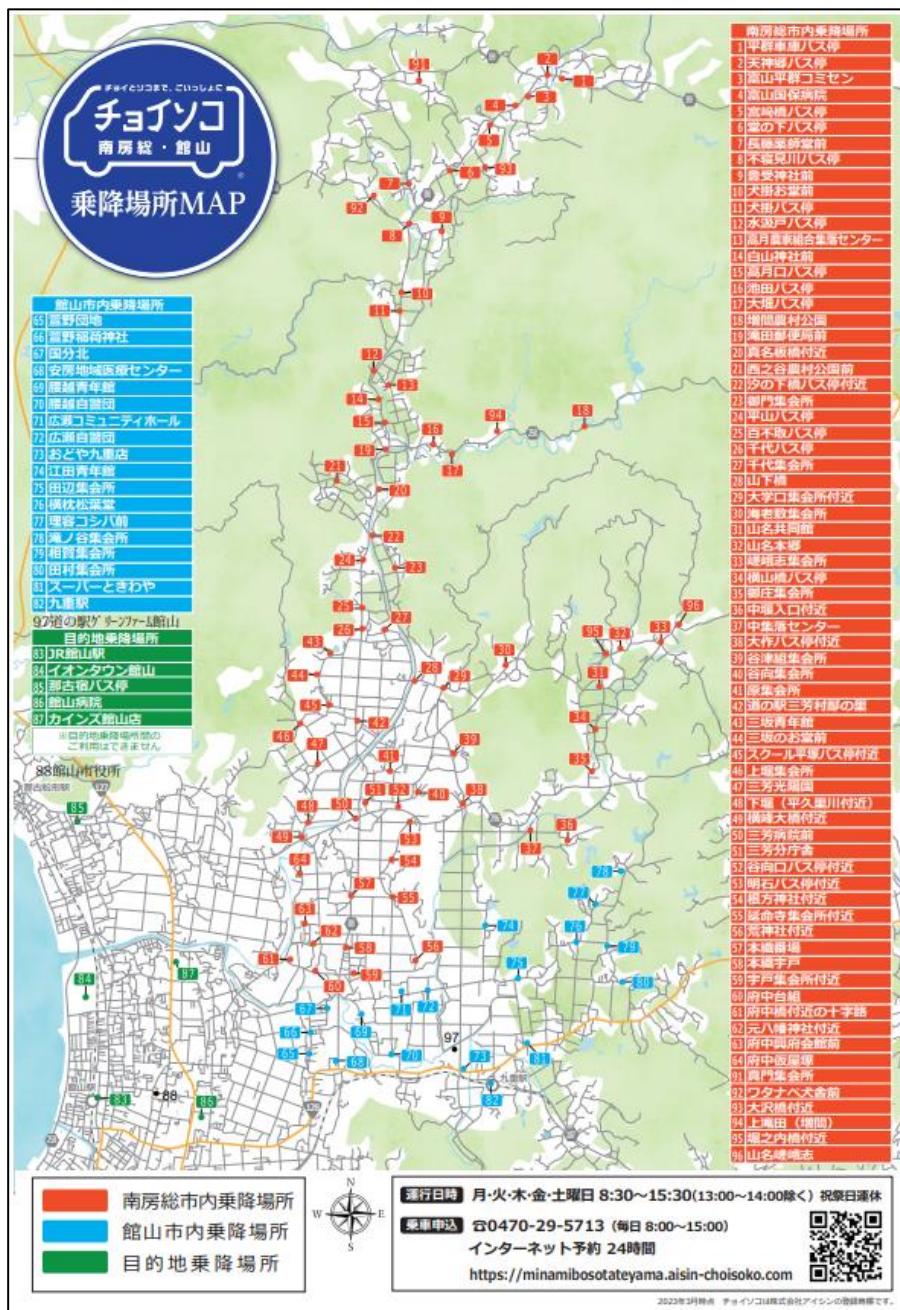


図 25 チョイソコ南房総・館山の乗降場所

令和4年10月の実証運行開始以降、1日平均利用者数は増加傾向が続いている。



図26 チョイソコ南房総・館山の1日平均利用者数の推移

⑤タクシー

主に南房総・館山地域を営業地域とする事業者は4事業者である。

車両は合計で44台が存在し、そのうちワンボックス車両は1台、福祉車両は4台となっている。

表8 南房総・館山地域を運行しているタクシー会社（令和7年10月時点）

会社名	営業所	営業所所在地	登録台数		
			うちワンボックス車両	うち福祉車両	
鏡浦自動車(株)	本社営業所	館山市北条 1882	24	1	2
南房タクシー(株)	本社営業所	館山市北条 2199-4	13	0	1
(有)晝夜タクシー	営業所	館山市船形 319-2	3	0	0
(有)白浜タクシー	営業所	南房総市千倉町北朝夷 187-1	4	0	1
合計			44	1	4

⑥ライドシェア

自家用有償運送（公共ライドシェア）である「房総ライド」は、南房総・館山地域の公共交通の補完を目的に、路線バスの運行時間外、タクシー稼働台数の少ない時間帯を中心に、令和7年3月から時間帯を限定して実証運行している。利用者は、配車アプリから事前運賃確定制により予約し、ドライバーとマッチングした場合に利用することができる。

表 9 房総ライドの運行概要

実施形態	公共ライドシェア（道路運送法第78条2号）（事業者協力型自家用有償旅客運送登録）
実施主体	南房総・館山地域公共交通活性化協議会
運行管理者	鏡浦自動車株式会社及び日野自動車株式会社
運行エリア	南房総市、館山市、鴨川市、鋸南町の安房地域内 (発着のいずれかを南房総市または館山市内を必須とする)
運行時間帯	午後9時～翌1時（ドライバーの配置状況により利用時間帯は限定的となる）
利用者	制限なし（下記配車アプリのダウンロード及びクレジットカード決済登録が必要）
配車アプリ提供事業者	株式会社REA（房総ライド）

令和7年3月の運行開始以降の配車依頼回数及び運行利用実績の推移を見ると、未配車や利用者都合等による配車依頼キャンセルが多いため、運行利用実績が配車依頼回数の半分を下回る月がほとんどとなっている。

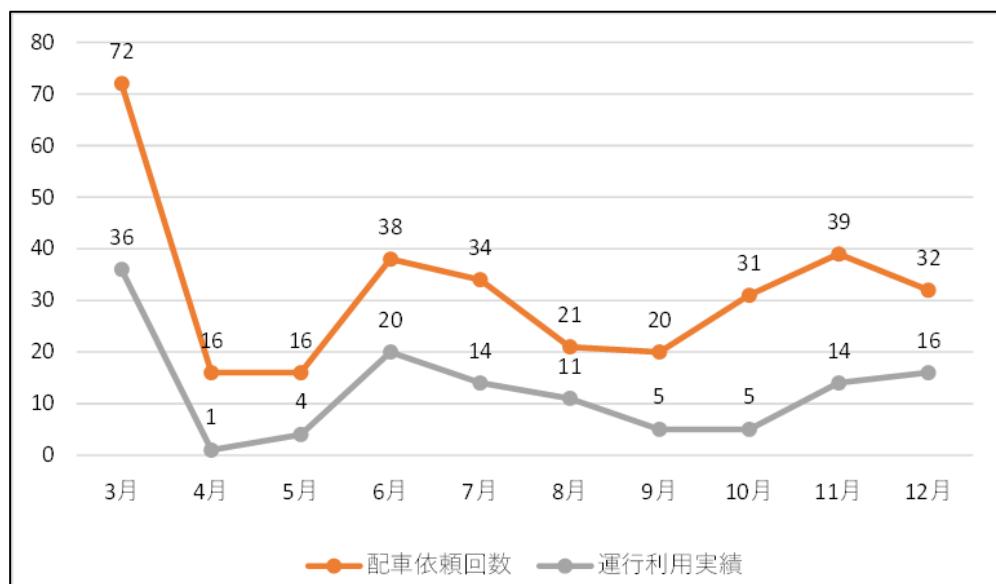


図 27 房総ライドの配車依頼回数及び運行利用実績の推移（令和7年）

⑦スクールバス

南房総市で28台、館山市で6台のスクールバスが運行しており、地域によっては、路線バスと重複運行している区間もある。

表 10 スクールバス運行事業の詳細

	料金	台数（台）	利用対象者数（人）	委託料（千円）
南房総市	無料	28	917	197,970
館山市	無料	6	164	33,041
合計		34	1,081	231,011

⑧民間送迎バス

⑧－1 医療送迎バス

館山病院、三芳病院、たてやま整形外科クリニック、小林病院等において、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。

表 11 地域の主な医療送迎バス一覧

病院名	事業者	運賃	車両
館山病院	医療法人徳洲会	無料（施設利用者限定）	ワゴン車
三芳病院	医療法人光洋会		バス
たてやま整形外科クリニック	医療法人社団志高会		ワゴン車
小林病院	医療法人社団寿会		

⑧－2 施設送迎バス

宿泊施設、自動車教習所等による独自の送迎車両の運行が数多く行われており、規模の大きい宿泊施設においては、広域的な送迎（貸切チャーター）をするなど、独自の手段を用意している。

表 12 地域の主な施設送迎バス一覧

施設名	運賃	車両
地域密着型通所介護事業者 (南房総市内 10 事業者、館山市内 16 事業者)	有料	ワゴン車 軽自動車 デイサービス
白浜オーシャンリゾート	無料（施設利用者限定）	バス
グランドメルキュール南房総リゾート＆スパ		
花しづきグループ		
ホテル洲の崎風の抄		
館山シーサイドホテル		
夕日海岸昇鶴		
民宿つのだ		
ベンションキャッチボール		
南房総館山 鏡ヶ浦 ROKUZA		
お宿やまと		
ホテル川端		
館山リゾートホテル		
オーベルジュ オーパヴィラージュ		
房州カントリークラブ		
館山カントリークラブ		
コスモクラシッククラブ		
館山自動車学校		
千倉館		
千倉自動車教習所		バス 個別送迎あり

⑨海上交通

館山湾は、東京湾の入口に位置し、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、実習船などが寄港し、海岸沿いには「“渚の駅”たてやま」があり、展望デッキ、館山夕日桟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、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。

⑩支援助成事業

2市が行っている支援助成事業及び免許返納者向けの施策及び地域公共交通に対する2市からの補助金・委託料を以下に示す。

表 13 支援助成事業一覧

事業名等	事業者（主催者）	助成額（円）	備考	R6 年度南房総市補助金（円）	R6 年度館山市補助金（円）
高齢者外出支援バス 利用助成事業	南房総市 (健康支援課)	100	R3 年度～ 非課税世帯 ⇒ 本人非課税 R5 年度～ 160 円 × 最大 60 枚 ⇒ 100 円 × 最大 100 枚	1,761,000	-
高齢者外出支援タク シー利用助成事業	南房総市 (健康支援課)	700	R2 年度から要件 一部変更 非課税世帯 → 本人非課税 助成額改 定： 670 円 → 700 円	5,063,000	-
福祉タクシー 利用助成事業	南房総市 (社会福祉課)	700	-	上記に合算	-
遠距離通学費補助	南房総市 (教育総務課)	バスの定期券の購入金 額／自転車購入費（在 校中 1 回）	バス運賃と自転車購入費 の併給は不可	340,000	-
遠距離通学補助	館山市 (教育総務課)	通学に要するバス運賃 /自転車維持管理費	バス運賃と自転車維持管 理費の併給は不可	-	2,354,870

表 14 運転免許返納者向けの施策一覧

事業名等	事業者（主催者）	助成内容	備考
乗車運賃半額	日東交通	50%（ノーカーサポート優待証）	-
	ジェイアールバス関東館山支店	50%（ノーカーサポート優待証）	-
	南房総市営路線バス	50%	-
タクシー運賃 1 割引き	鏡浦タクシー 南房タクシー 白浜タクシー 晝夜タクシー 鋸南タクシー	10%（運転経歴証明書掲示）	-
手数料助成	南房総市	1,600 円又は 2,100 円	R6 支出額 30,200 円
運賃等助成	館山市	タクシー利用助成券、市内共通商品券いすれか（5,000 円分）	R6 支出額 632,400 円

表 15 南房総市・館山市の負担する補助金・委託料（令和6年度まとめ）

	南房総市補助金・委託料 (千円)	館山市補助金・委託料 (千円)	2市合計(千円)
民営路線バス	48,325	51,070	99,395
市営路線バス	36,269	28,857	65,125
デマンド交通	11,440	0	11,440
スクールバス	197,970	33,041	231,011
合計	294,004	112,968	406,971

(11) 上位関連計画

①第5次館山市総合計画

【まちの将来像】みんなが主役 住んで楽しい 来て楽しい まち・館山

【前期基本計画】2026～2030年度（令和8～令和12年度）

【リーディングプロジェクト】

- たてやま の 経済発展をめざす
- たてやま に 愛着を持つ人をふやす
- 安全・安心な たてやま で人をはぐくむ
- 社会の変化に適応可能な 行政基盤をつくる



【公共交通の位置づけ】

○暮らしの利便性を高める地域公共交通網の構築

▶持続可能性と利便性の視点から市民の移動ニーズと市内の回遊性を高める地域公共交通網の見直しやバス路線の再編、新たなサービス形態への転換を検討します。

▶地域の関係者との連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・持続可能性を高めます。

②館山市都市計画マスタートップラン

【都市の将来像】住み良い暮らし 交流・資源 魅力のまち館山

【計画期間】平成21年度～令和11年度（平成21年4月策定）

【都市づくりの目標】

- 誰もが住み良いと感じられるまちづくり
- 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
- 豊富な資源を活かしたまちづくり



【公共交通の位置づけ】

- 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

③南房総市総合計画

【将来像】ひと・ゆめ・みらい 地域で創る魅力の郷 南房総

【前期基本計画】(2023～2027年度（令和5年度～令和9年度))

【基本方針】

1. 優しく安心して暮らせる南房総（保健・医療・福祉）
2. 活力ある地域産業の南房総（産業・雇用）
3. 豊かな学びと文化の南房総（教育・文化・スポーツ）
4. 安全で快適な南房総（生活・自然）
5. 地域がつながる便利な南房総（道路・交通）
6. 市民が創る南房総（移住促進・市民参加・行財政）



【公共交通の位置づけ】

- 目標
 - ・利用者のニーズを把握しながら、鉄道や高速バスによる広域交通の利便性向上を関係機関に強く働きかけながら、コミュニティバスなどの地域内交通のあり方を検討し、市民・来訪者にとって利用しやすい公共交通体系の確立をめざす。
- 主な取り組み
 - ・持続可能な地域公共交通の確立
 - ・高速バスの利便性向上
 - ・鉄道の機能維持
 - ・公共交通拠点の機能強化

(12) 各種実態調査

①住民アンケート調査

■調査概要

対象者	・15歳以上の市民4,000人（無作為抽出）					
主な調査項目	・属性（居住地、年齢、職業、運転免許保有状況及び運転免許返納意向） ・日常生活の移動実態、生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・公共交通の利用実態と意識・要望、公共交通の維持・確保の意向					
調査方法	・郵送による配布・回収、Webによる回答を併用					
調査期間	・令和6(2024)年12月1日～12月13日					
回答数	・1,910票（回収率47.8%）					
内訳	属性	実数	割合	属性	実数	割合
性別	男性	842	44.1(%)	女性	1,011	52.9(%)
	無回答	57	3.0(%)			
年齢	10歳代	44	2.3(%)	20歳代	60	3.1(%)
	30歳代	96	5.0(%)	40歳代	197	10.3(%)
	50歳代	257	13.5(%)	60歳代	366	19.2(%)
	70歳代	543	28.4(%)	80歳代以上	325	17.0(%)
	無回答	22	1.2(%)			
職業	会社員・公務員	443	23.2(%)	自営業	168	8.8(%)
	農林水産業	83	4.3(%)	学生	51	2.7(%)
	専業主婦(夫)	164	8.6(%)	パート・アルバイト	234	12.3(%)
	無職(年金生活含む)	701	36.7(%)	その他	44	2.3(%)
	無回答	22	1.2(%)			
	南房総市計	1,000	52.4(%)			
地区	富浦	128	6.7(%)	富山	143	7.5(%)
	三芳	101	5.3(%)	白浜	123	6.4(%)
	千倉	253	13.2(%)	丸山	117	6.1(%)
	和田	135	7.1(%)			
	館山市計	880	46.1(%)			
	船形	60	3.1(%)	那古	104	5.4(%)
	北条	195	10.2(%)	館山	238	12.5(%)
	西岬	60	3.1(%)	神戸	61	3.2(%)
	富崎	19	1.0(%)	豊房神余	51	2.7(%)
	館野	62	3.2(%)	九重	30	1.6(%)
	無回答	30	1.6(%)			

※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。

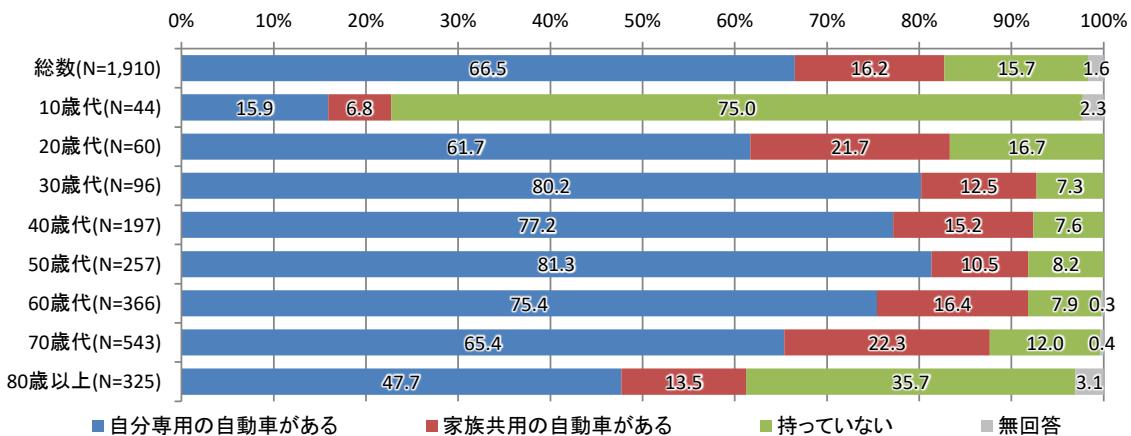
■調査概要まとめ

自家用車依存について

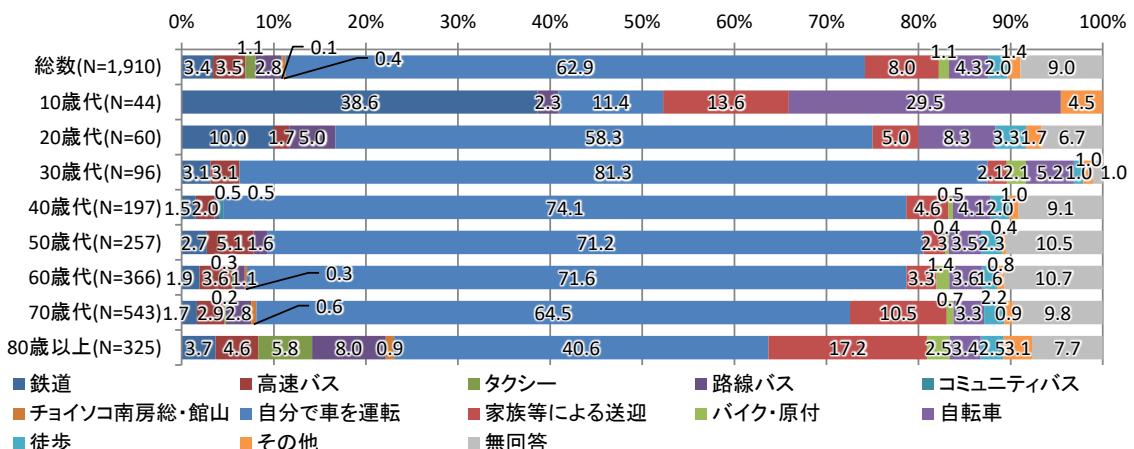
○自動車の保有状況について全体の 82.7%の方が自分専用もしくは家族共用の自動車があると回答しており、高齢になるにつれ免許を持っていない割合は増え、80歳以上の 35.7%が持っていないと回答している。

○日常生活における外出時の交通手段としては、自家用車利用が 7 割以上を占めており、公共交通の利用は約 1 割に留まっている。

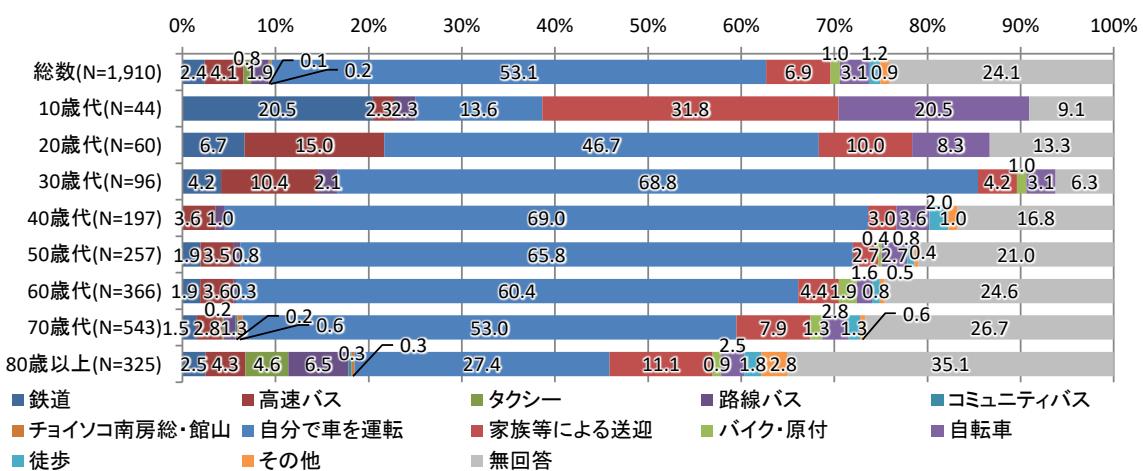
■自動車の所有状況



■最も多い外出目的における交通手段



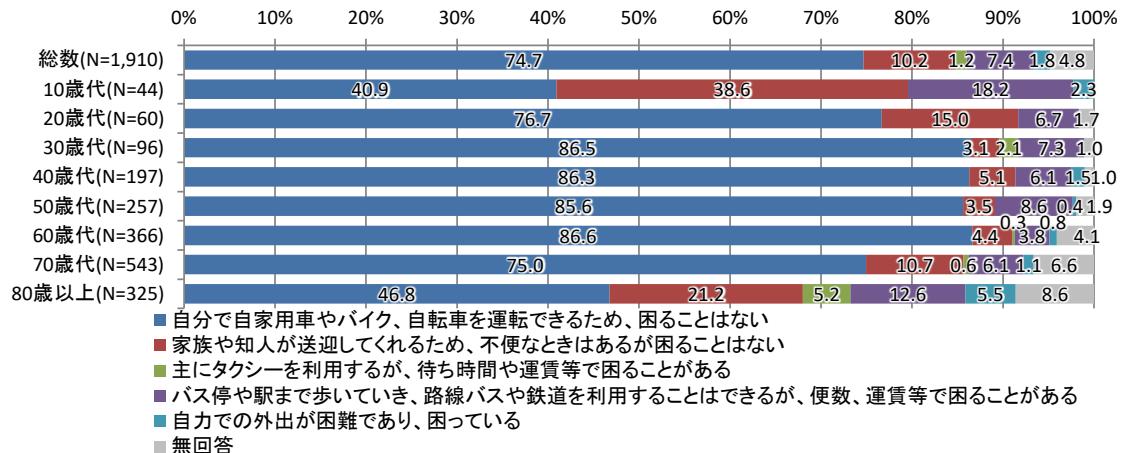
■2番目に多い外出目的における交通手段



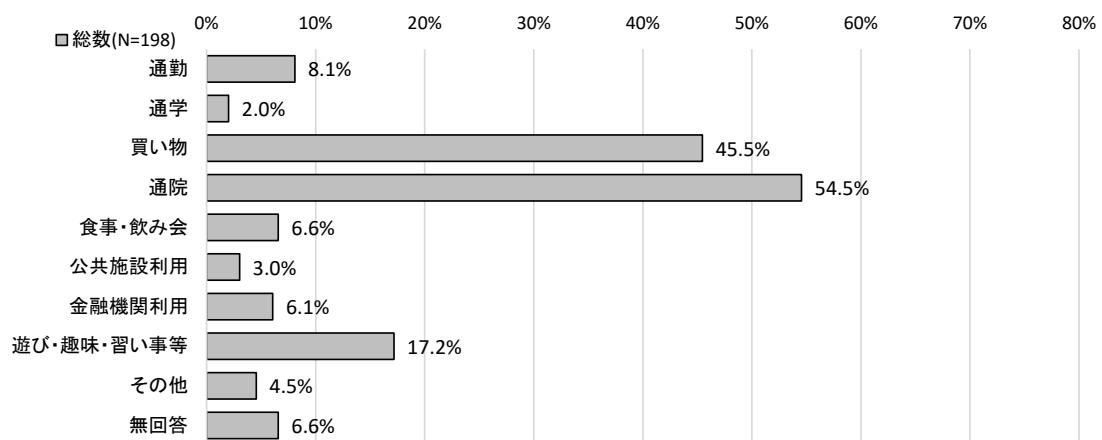
外出時の困りごとについて

- 外出時の困りごととして、困ることがあると回答した割合は10.4%となっており、主に10歳代と80歳以上の世代で比較的多くみられる。
- 困る外出目的としては通院・買い物で大半を占めており、その際の対応としては「不便だが、やむを得ず路線バスや鉄道を利用する」との回答が46.0%と最も多くなっている一方で、「外出をあきらめる」との回答も16.2%と一定数存在している。

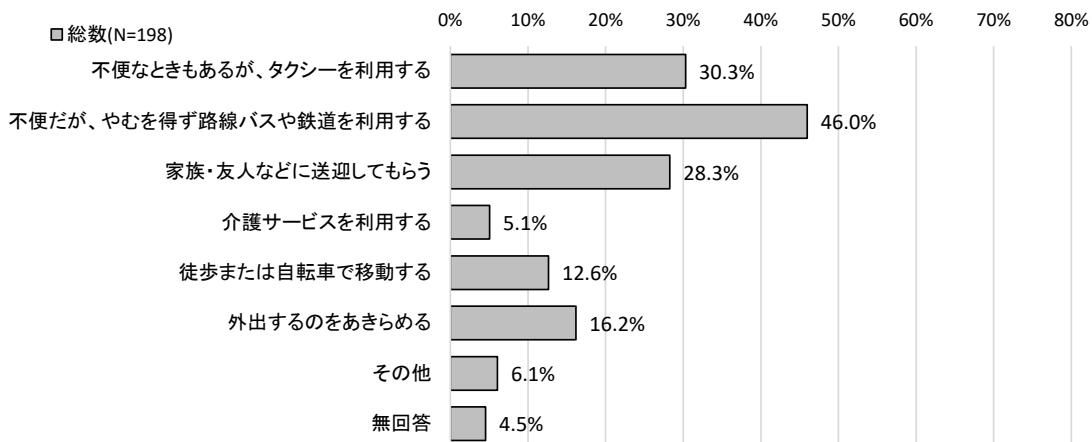
■ 困りごとの有無



■ 困る外出目的



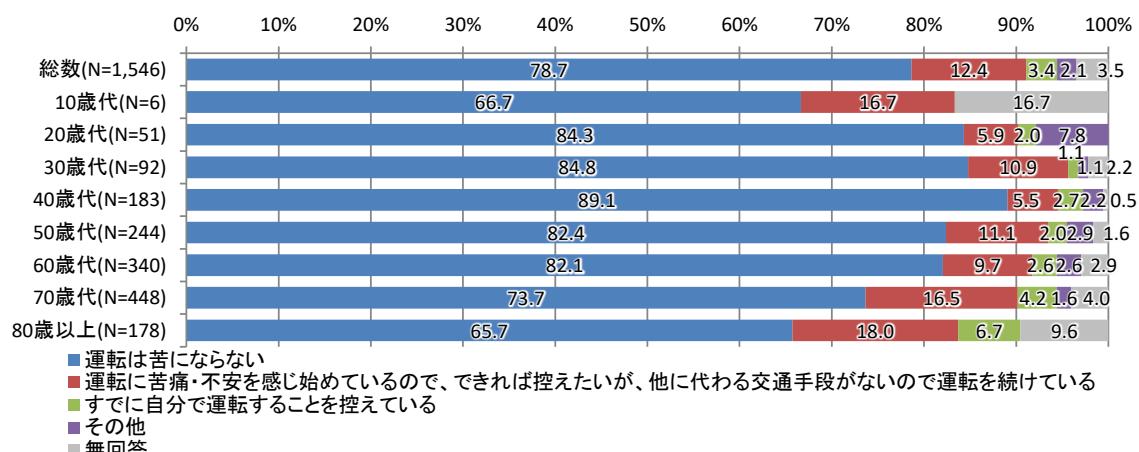
■ 困る際の対応



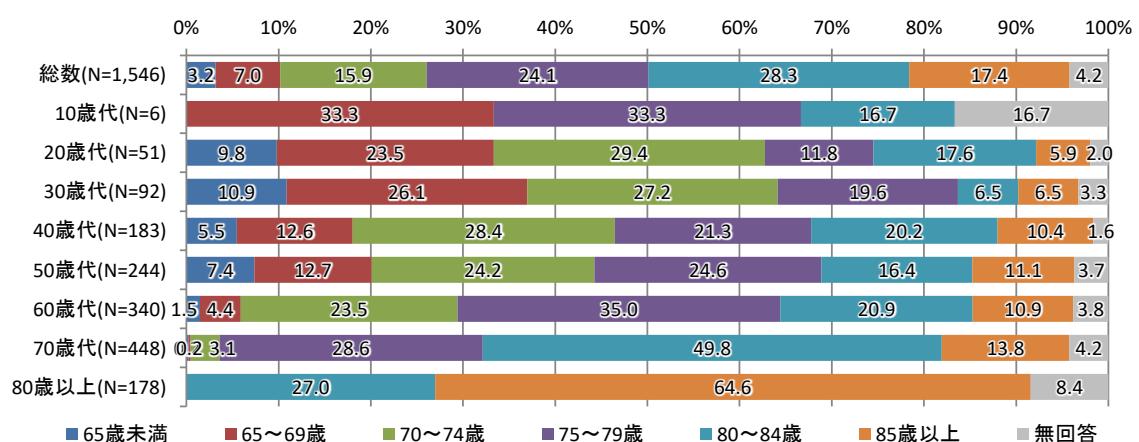
運転の意向について

- 運転の負担度として、「運転に苦痛・不安を感じ始めているため、できれば控えたが、他に代わる交通手段がない」との回答が全体で12.4%であり、高齢になるにつれその割合は高くなっているが、運転可能年齢を聞いたところ高齢になっても「まだ運転できる」と感じている方は多い傾向にある。
- そのため、「免許を返納するつもりはない」との回答も比較的高齢者に多くみられる。

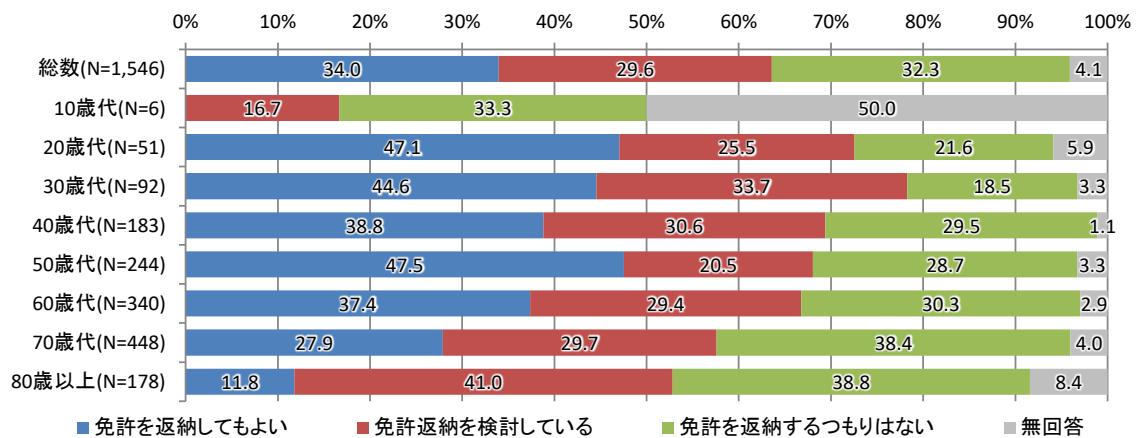
■運転の負担度



■自身が想定する運転可能年齢



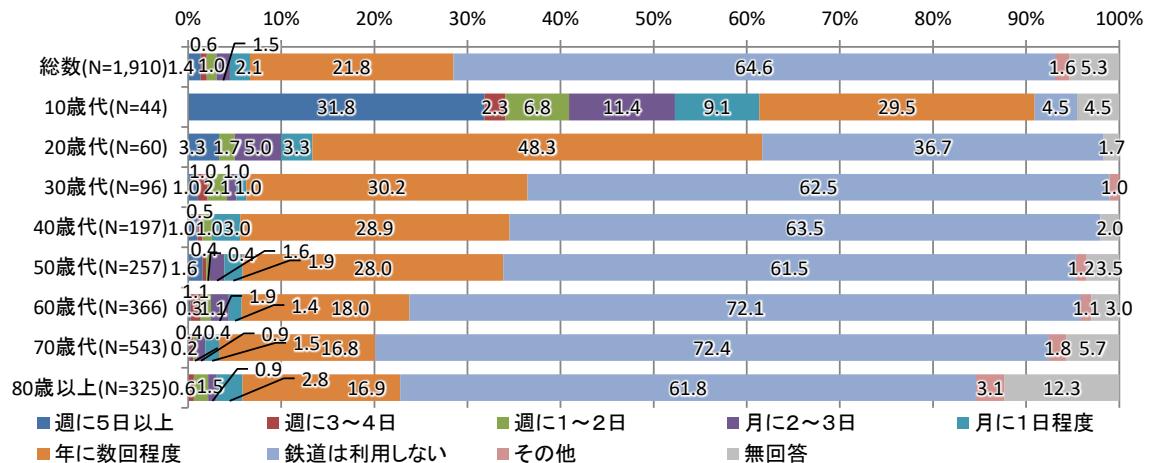
■運転免許返納意向



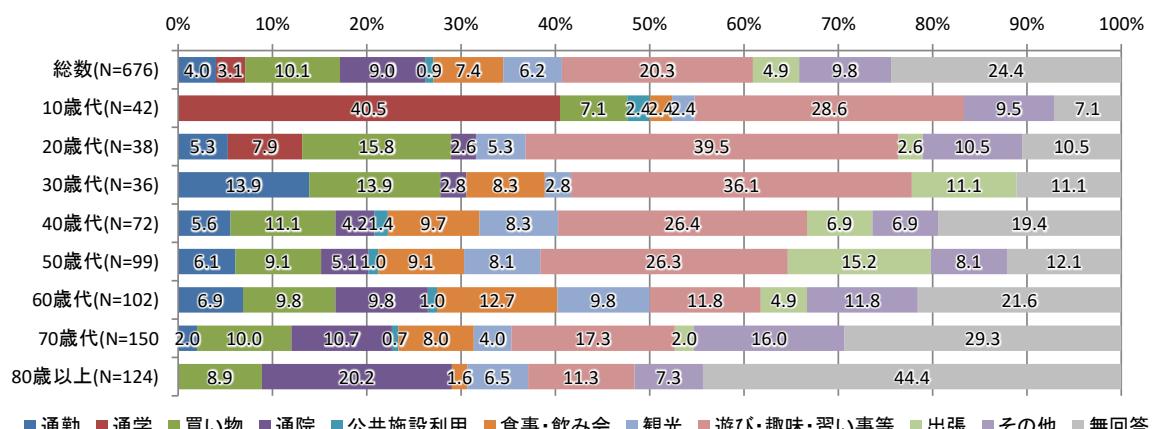
鉄道の利用状況について

- 鉄道の利用頻度について、週に1日以上日常的に利用している割合は全体で3.0%であり、主に10歳代の通学目的として利用されている。
- 「鉄道は利用しない」と回答した割合は全体で64.6%であり、利用しない理由としては「利用する用事が特にないから」が62.6%と最も多く、次いで「高速バスの方が便利だから」34.4%、「本数が少ないから」13.2%となっている。
- 満足度について、比較的満足の傾向にある項目としては「運行時間の正確さ」となっており、不満の傾向にある項目としては「運行本数」「駅周辺での駐車場の確保のしやすさ」「運行時間帯」となっている。

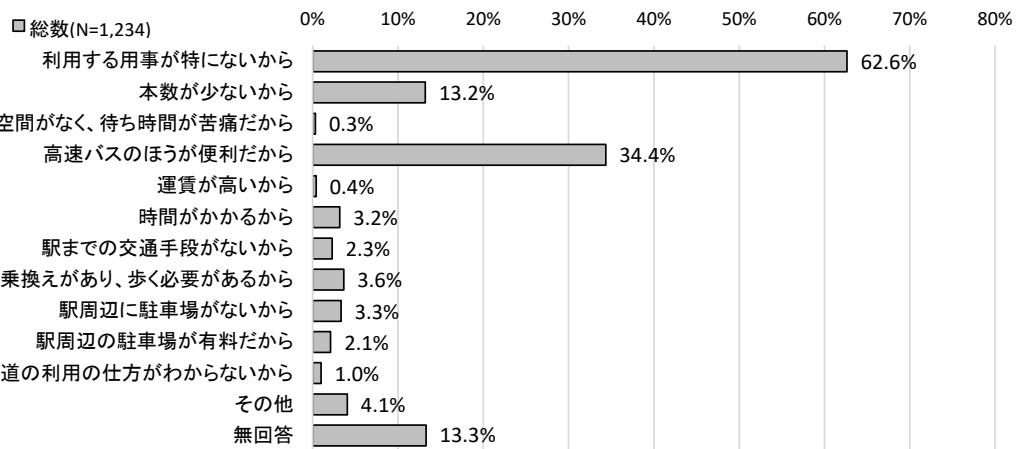
■利用頻度



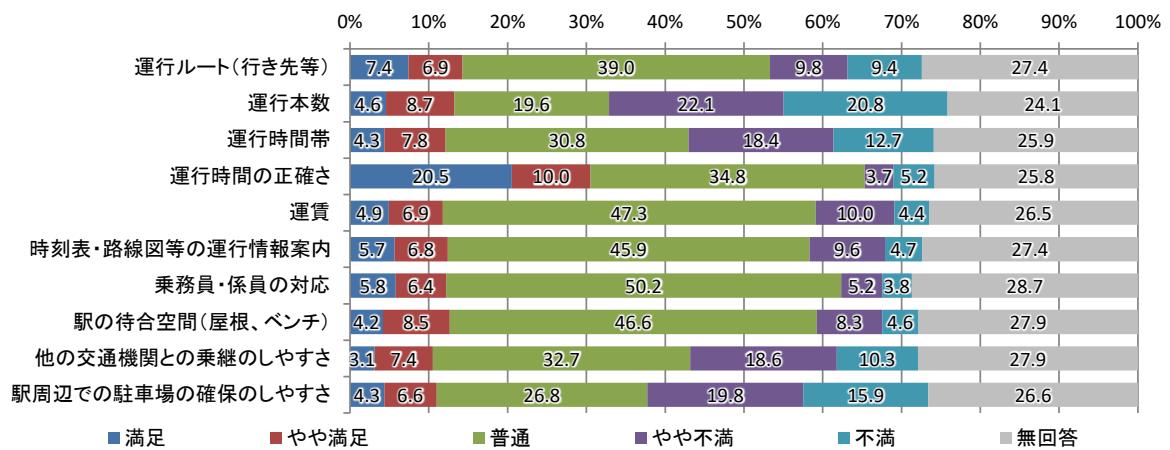
■利用目的



■利用しない理由



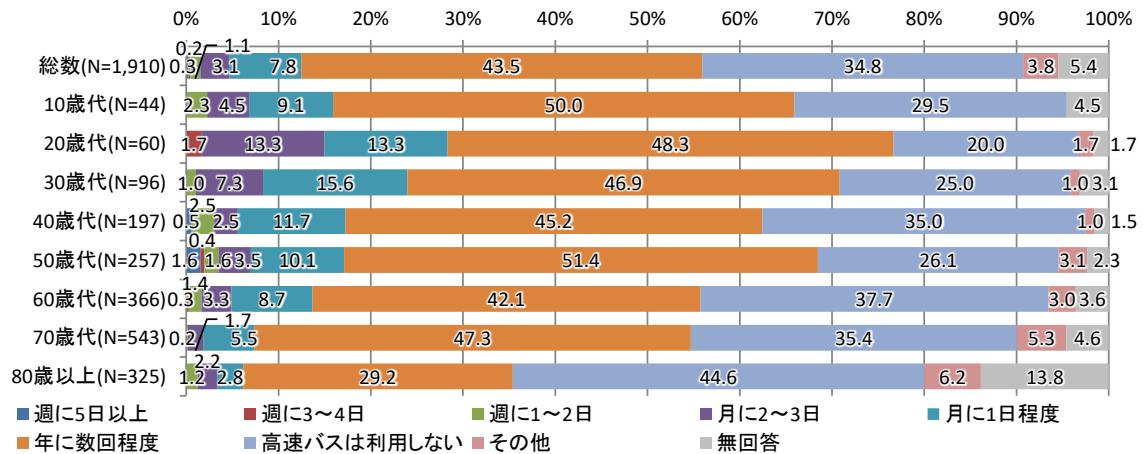
■満足度



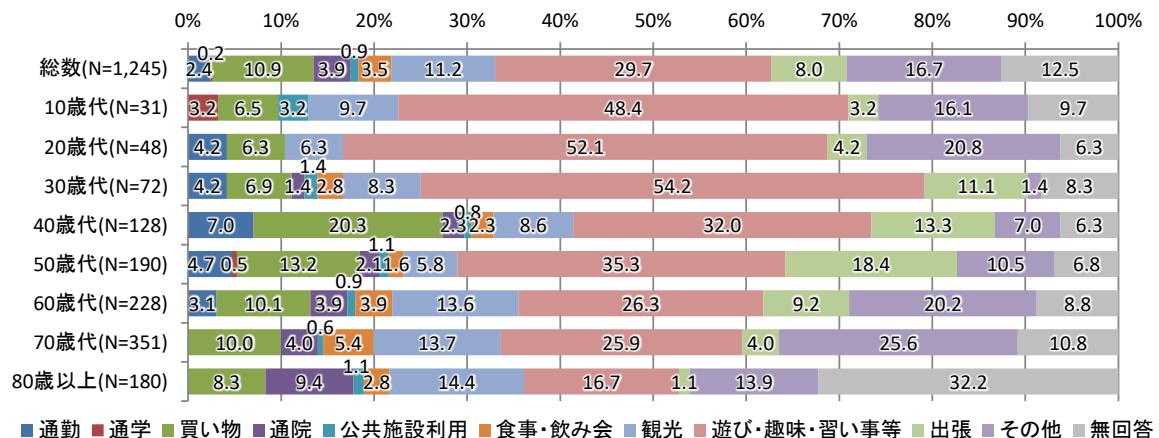
高速バスの利用状況について

- 高速バスの利用頻度について、週に1日以上日常的に利用している割合は全体で1.6%であり、主に20歳代の遊び・趣味・習い事等の目的として利用されている。
- 「高速バスは利用しない」と回答した割合は全体で34.8%であり、利用しない理由としては「利用する用事が特ないから」が86.8%と最も多い。
- 満足度について、比較的満足の傾向にある項目としては「運行ルート（行き先等）」「運行時間の正確さ」「運行本数」となっており、不満の傾向にある項目としては「バス停留所での駐車場の確保のしやすさ」となっている。

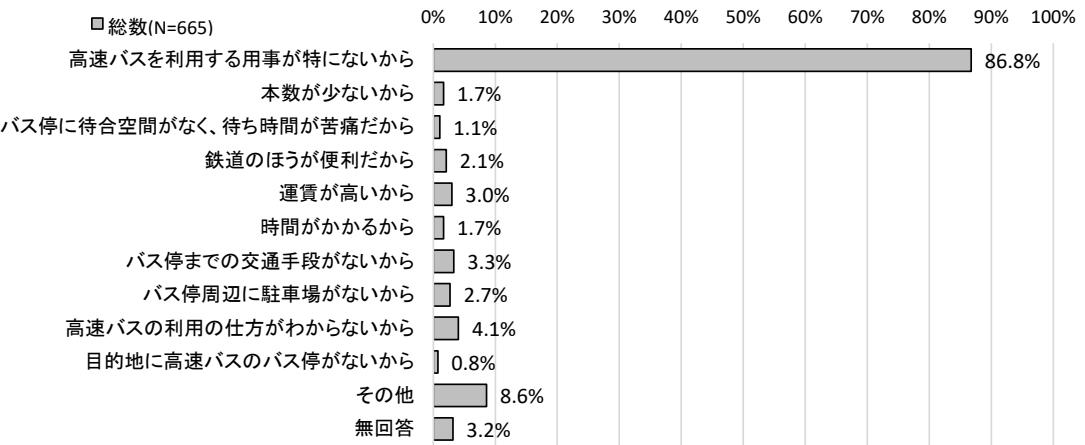
■利用頻度



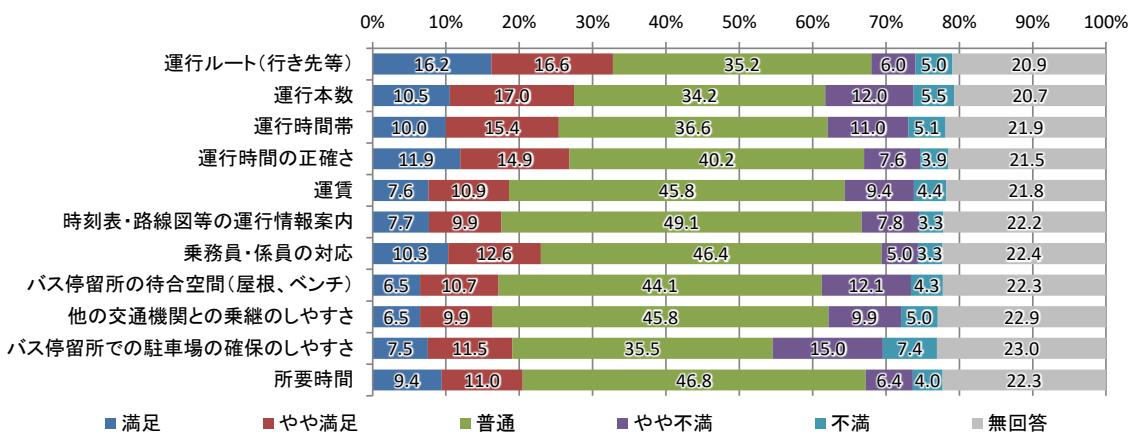
■利用目的



■利用しない理由



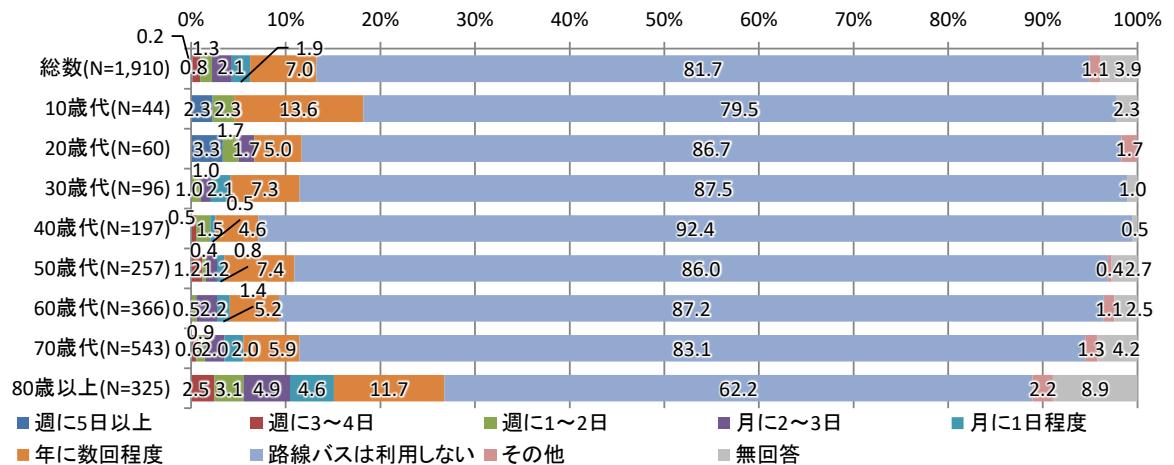
■満足度



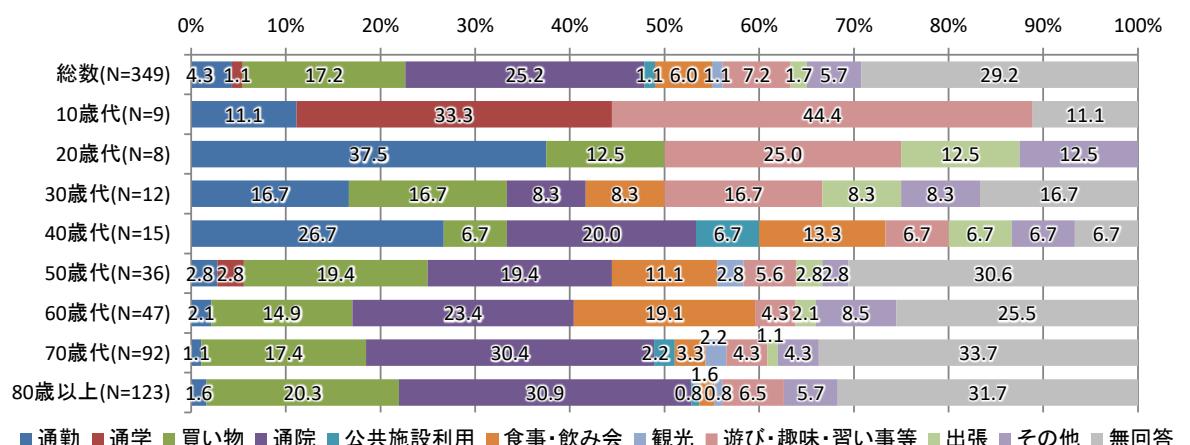
路線バスの利用状況について

- 路線バスの利用頻度について、週に1日以上日常的に利用している割合は全体で2.3%であり、主に80歳代以上の買い物・通院目的として利用されている。
- 「路線バスは利用しない」と回答した割合は全体で81.7%であり、利用しない理由としては「利用する用事が特ないから」が71.4%と最も多く、次いで「本数が少ないから」17.3%、「自宅の近くにバス停がないから」11.5%となっている。
- 満足度について、比較的満足の傾向にある項目として突出した項目は見られず、不満の傾向にある項目としては「運行本数」「運行時間帯」「バス停留所の待合空間（屋根・ベンチ）」となっている。

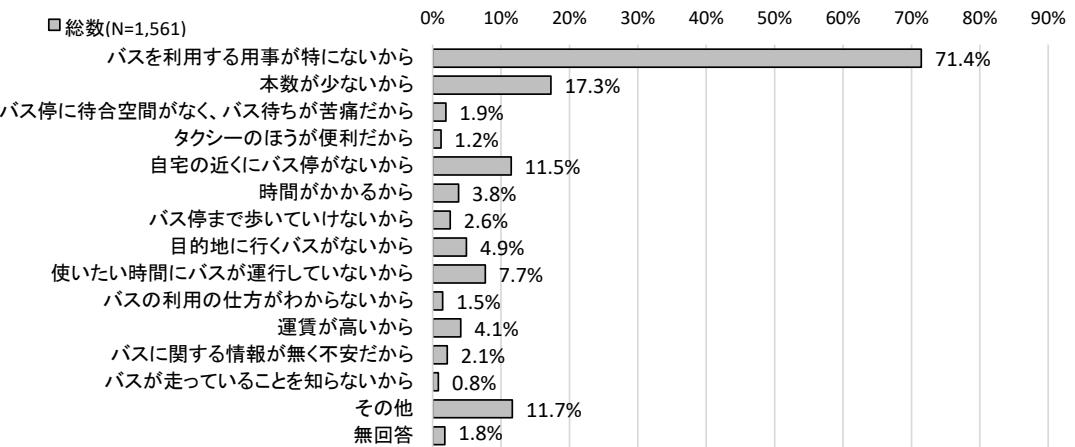
■利用頻度



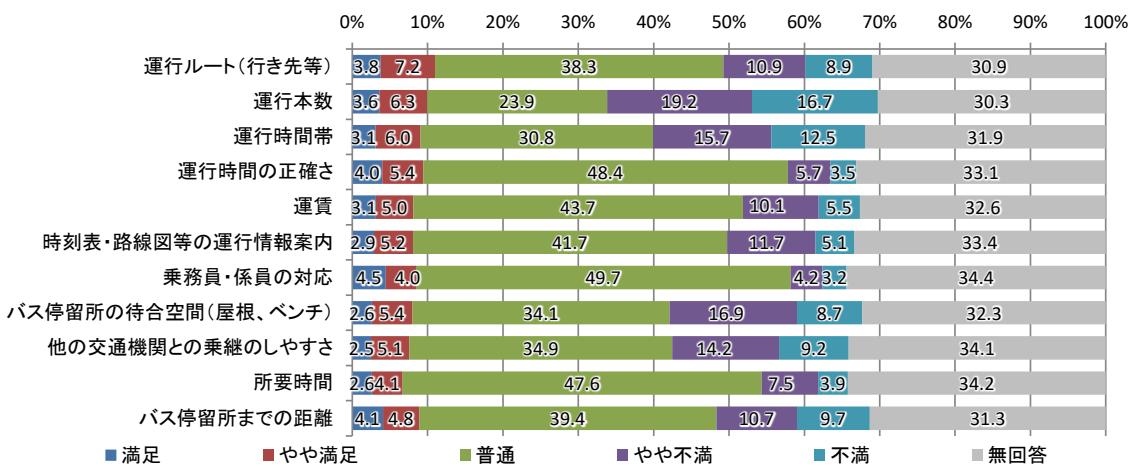
■利用目的



■利用しない理由



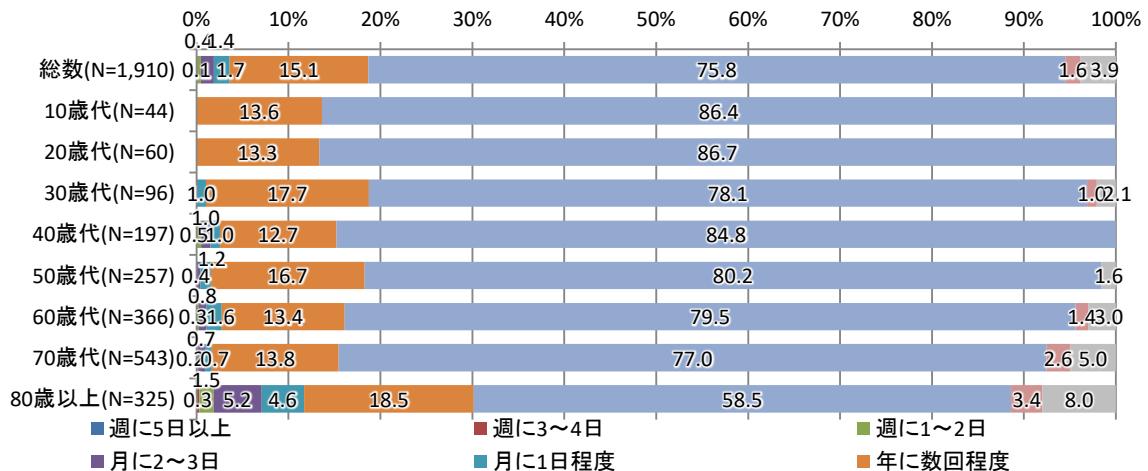
■満足度



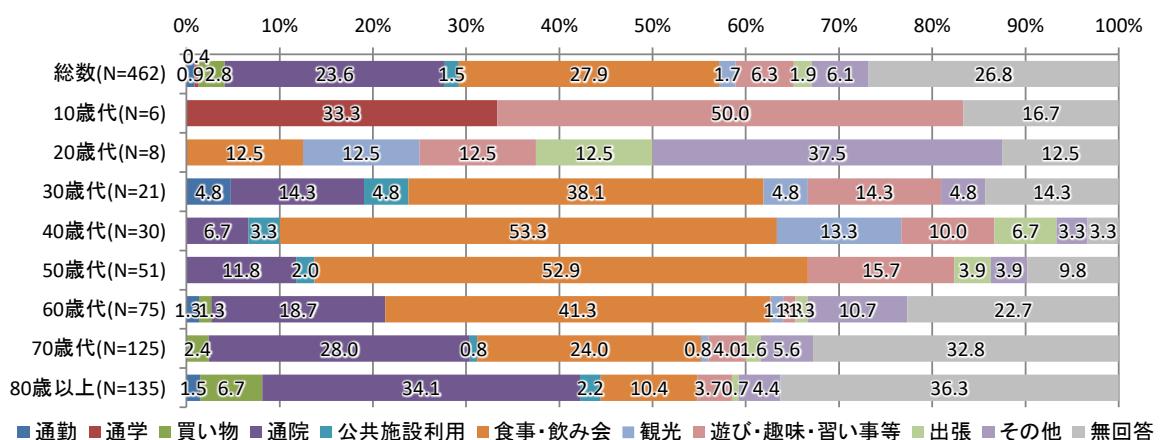
タクシーの利用状況について

- タクシーの利用頻度について、週に1日以上日常的に利用している割合は全体で0.5%であり、主に80歳代以上の通院目的として利用されている。
- 「タクシーは利用しない」と回答した割合は全体で75.8%であり、利用しない理由としては「利用する用事が特ないから」が56.0%と最も多く、次いで「自家用車の方が便利だから」51.2%、「料金が高いから」13.9%となっている。
- 満足度について、比較的満足の傾向にある項目として突出した項目は見られず、不満の傾向にある項目としては「運賃」「配車依頼時の迅速さ」となっている。

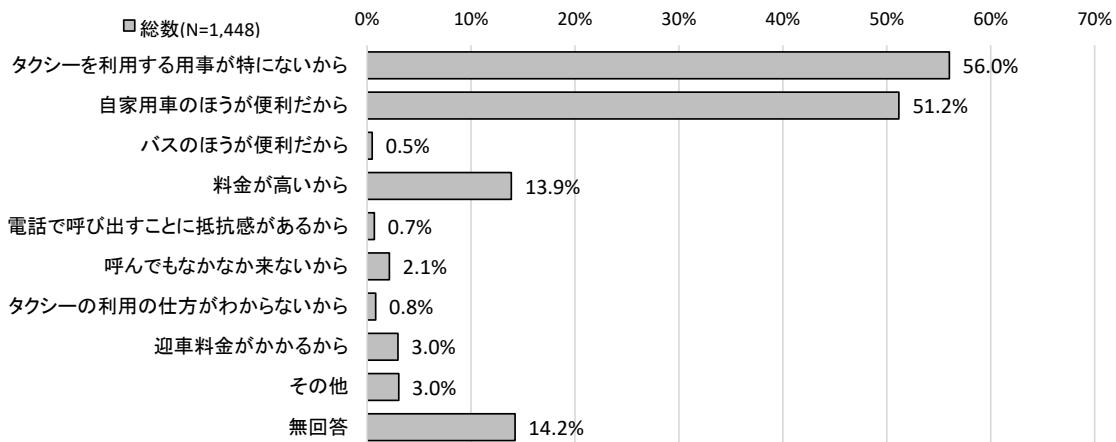
■利用頻度



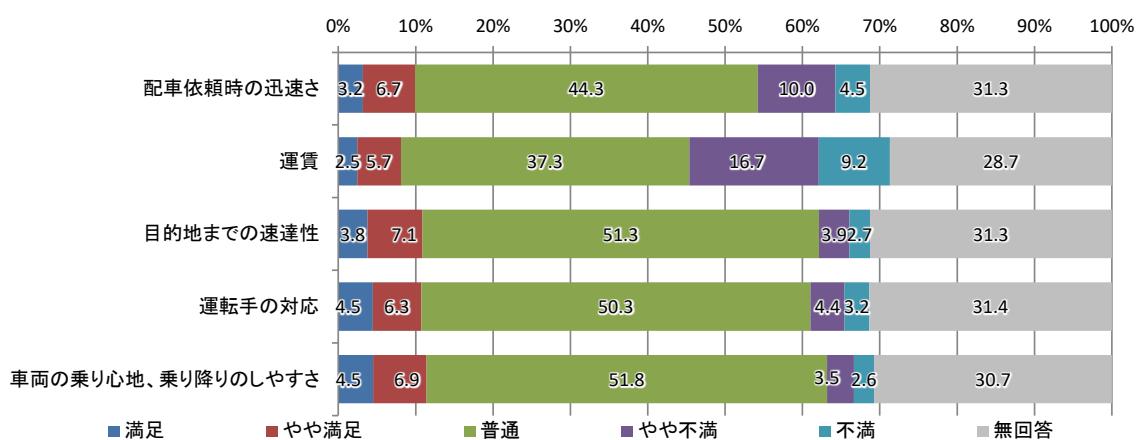
■利用目的



■利用しない理由



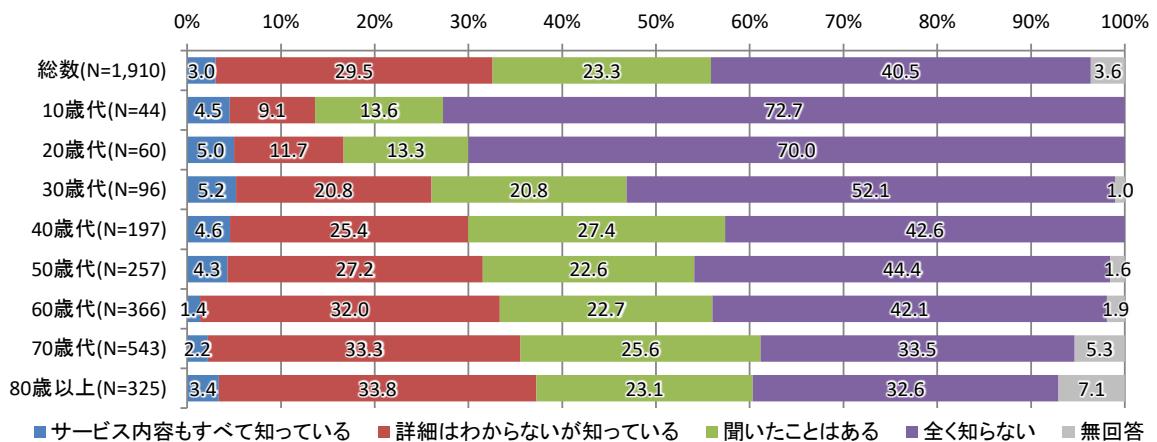
■満足度



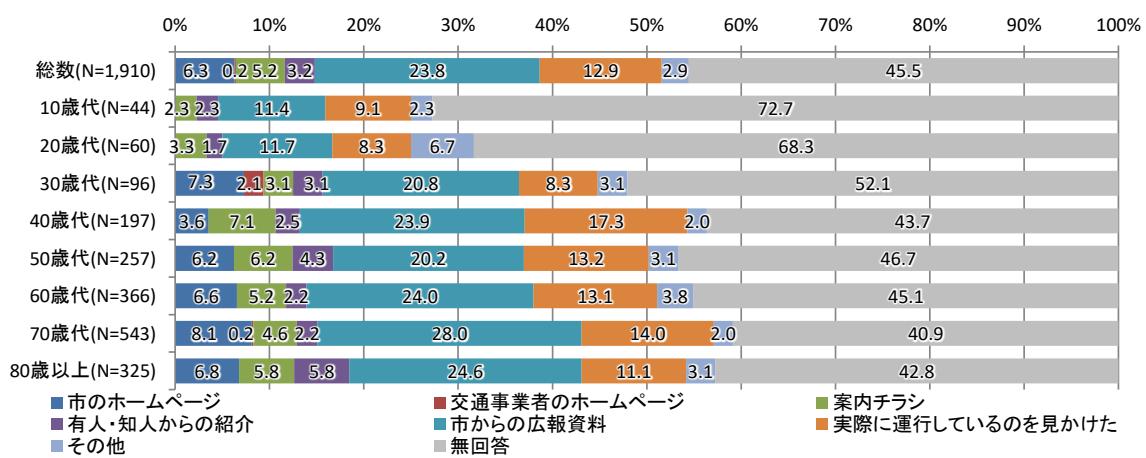
チョイソコ南房総・館山の認知度について

- 全体的な認知度について、「全く知らない」と回答した方は40.5%となっており、認知している割合は聞いたことはある人までを含めると全体の半数を超えてい。
- 情報を得た媒体としては、「市からの広報資料」が23.8%と最も多く、次いで「実際に運行しているのを見かけた」12.9%、「市のホームページ」6.3%となっている。

■認知度



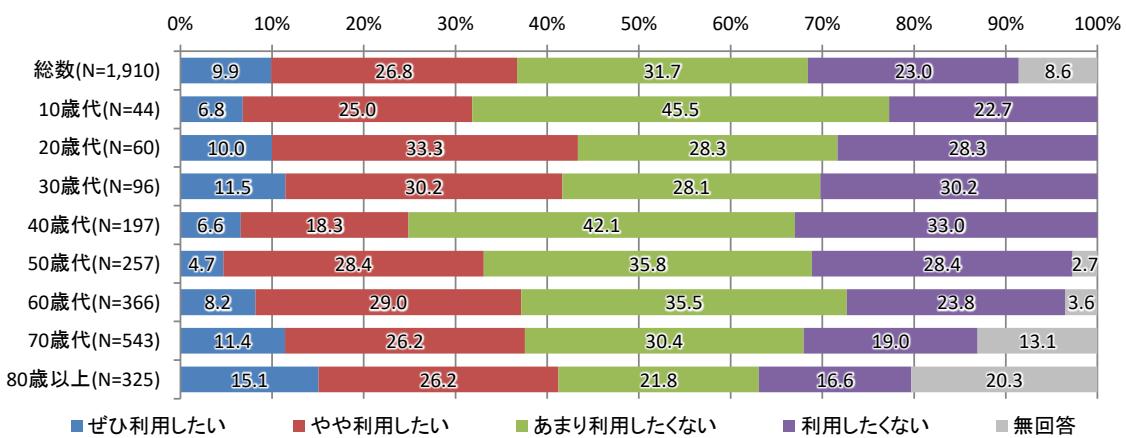
■情報を得た媒体



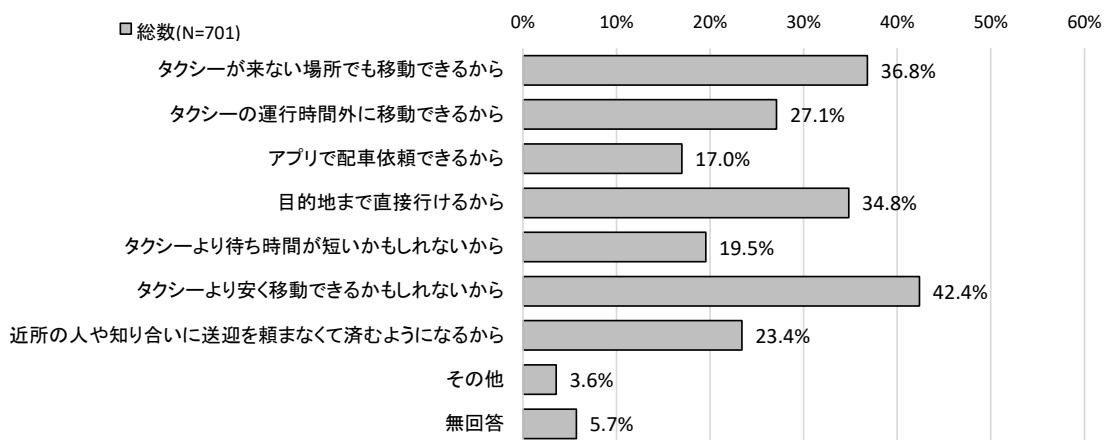
ライドシェアについて

- ライドシェアについて、「あまり利用したくない」が31.7%と最も多い、次いで「やや利用したい」25.8%、「利用したくない」23.0%となっている。
- 利用したい理由としては、「タクシーより安く移動できるかもしれないから」が42.4%と最も多く、次いで「タクシーが来ない場所でも移動できるから」36.8%、「目的地まで直接いけるから」34.8%となっている。
- 利用したくない理由としては、「どんな人が運転しているかわからず、運転手の質や安全面に不安があるから」が67.3%と最も多く、次いで「事故にあった時などに補償が十分されないかもしれないから」40.3%、「既存の公共交通の充実を図れば、導入の必要ないと思うから」24.5%となっている。
- 利用を考える条件としては、「利用料金がタクシーよりも安い場合」が44.4%と最も多く、次いで「自宅まで迎えに来てくれる場合」38.3%、「運行時間が24時間稼働の場合」25.8%となっている。

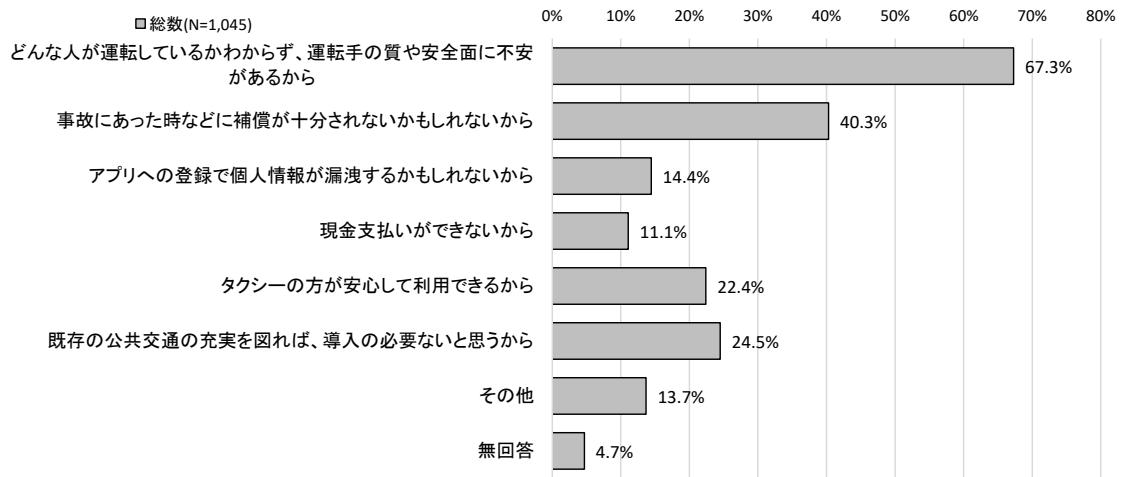
■利用需要



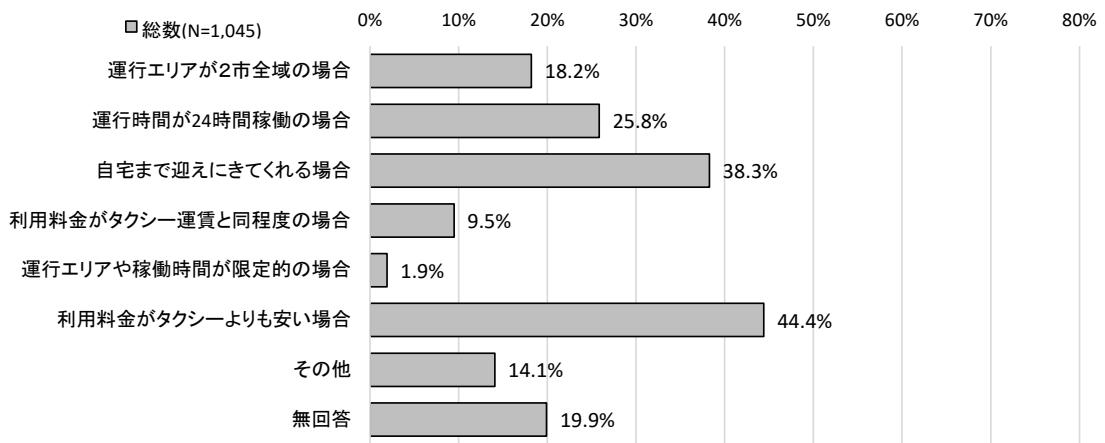
■利用したい理由



■利用たくない理由



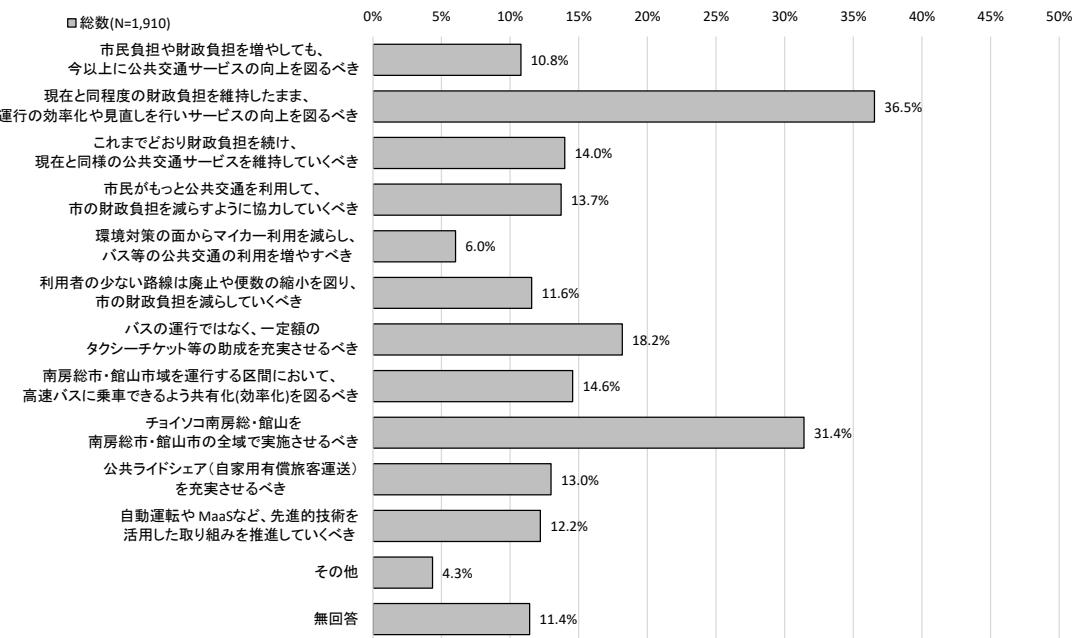
■利用を考える条件



公共交通の維持・確保について

○今後の財政負担のあり方として、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が36.5%と最も多く、次いで「チョイソコ南房総・館山を南房総市・館山市の全域で実施させるべき」31.4%となっている。

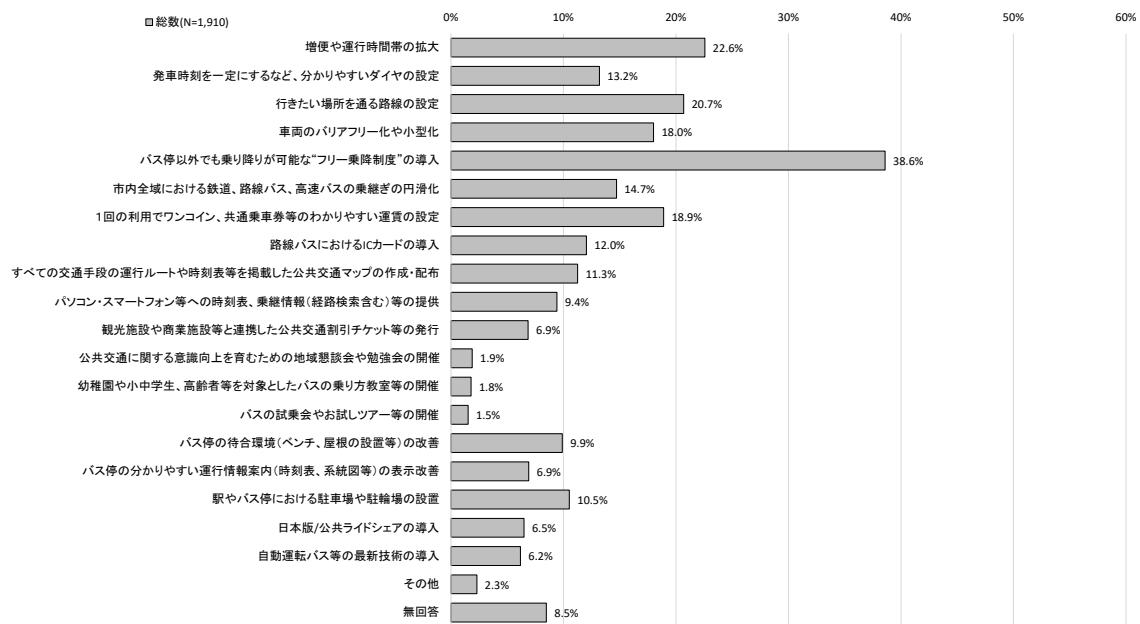
■財政負担のあり方



公共交通の今後の方針について

- 利用促進を図るための取組みとして、「バス停以外でも乗り降りが可能な“フリー乗降制度”の導入」が38.6%と最も多く、次いで「増便や運行時間帯の拡大」22.6%、「行きたい場所を通る路線」20.7%となっている。

■利用促進を図るための取組み



②チョイソコ登録者アンケート調査

■調査概要

対象者	・15歳以上のチョイソコ登録者 466人（無作為抽出）					
主な調査項目	・属性（居住地、年齢、職業、運転免許保有状況及び運転免許返納意向） ・利用登録の理由と利用有無 ・チョイソコの評価（乗降場所、予約、運行時間、運賃等）					
調査方法	・郵送による配布・回収、Webによる回答を併用					
調査期間	・令和6(2024)年12月1日～12月13日					
回答数	・289票（回収率62.0%）					
内訳	属性	実数	割合	属性	実数	割合
性別	男性	94	32.5(%)	女性	586	56.7(%)
	無回答	8	2.8(%)			
年齢	10歳代	1	0.3(%)	20歳代	3	1.0(%)
	30歳代	3	1.0(%)	40歳代	16	5.5(%)
	50歳代	26	9.0(%)	60歳代	43	14.9(%)
	70歳代	99	34.3(%)	80歳代以上	95	32.9(%)
	無回答	3	1.0(%)			
職業	会社員・公務員	33	11.4(%)	自営業	15	5.2(%)
	農林水産業	11	3.8(%)	学生	1	0.3(%)
	専業主婦（夫）	30	10.4(%)	パート・アルバイト	20	6.9(%)
	無職（年金生活含む）	170	58.8(%)	その他	5	1.7(%)
	無回答	4	1.4(%)			
地区	南房総市計	185	64.0(%)			
	富浦	0	0.0(%)	富山	19	6.6(%)
	三芳	68	23.5(%)	白浜	34	11.8(%)
	千倉	5	1.7(%)	丸山	55	19.0(%)
	和田	4	1.4(%)			
	館山市計	67	23.2(%)			.(%)
	船形	1	0.3(%)	那古	5	1.7(%)
	北条	1	0.3(%)	館山	8	2.8(%)
	西岬	0	0.0(%)	神戸	1	0.3(%)
	富崎	0	0.0(%)	豊房神余	19	6.6(%)
	館野	16	5.5(%)	九重	16	5.5(%)
	無回答	13	4.5(%)		24	8.3(%)

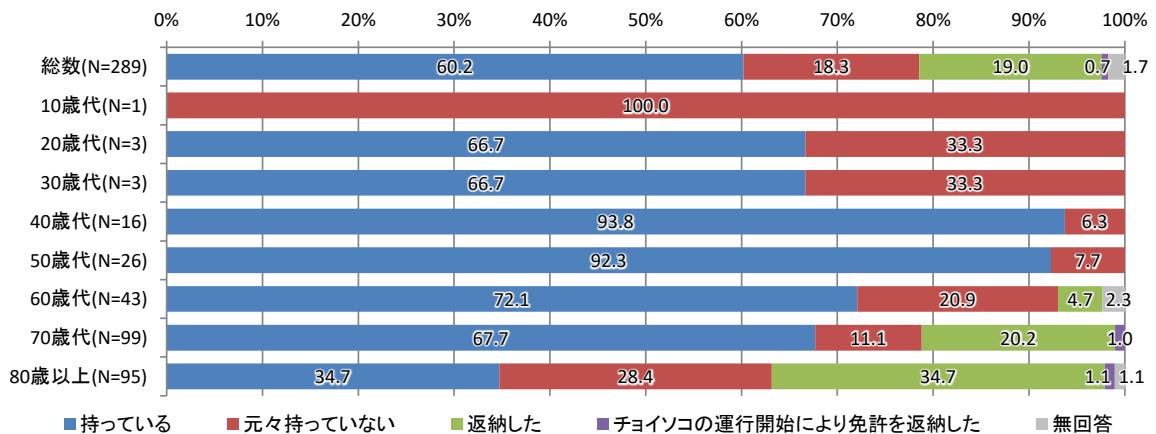
※構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計値が100%とならない場合があります。

■調査概要まとめ

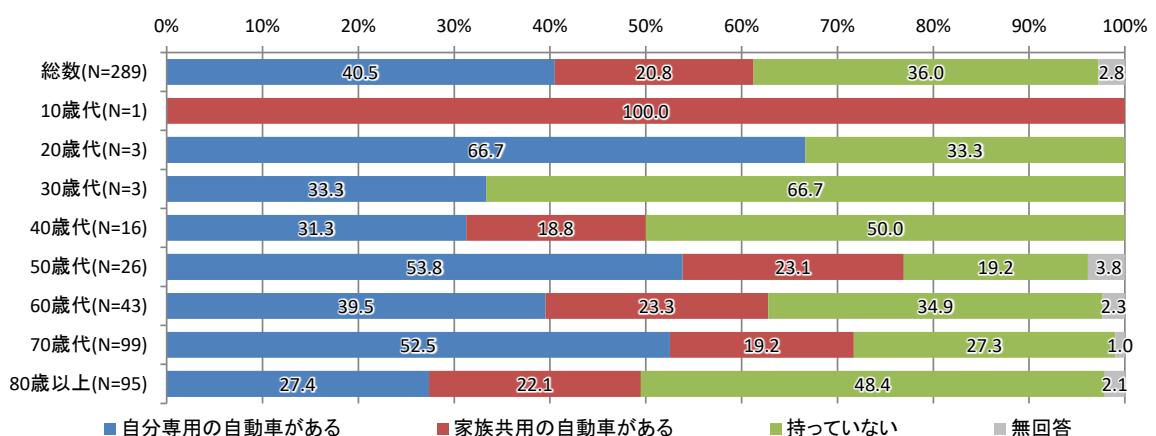
登録者の特性について

- 登録者の特性として、全体の 38.0%の方が運転免許証をもっておらず、このうち 0.7%の方が「チョイソコの運行開始により免許を返納した」と回答している。
- 自動車を持っていない割合は 36.0%であり 80 歳以上の方に「家族等の送迎」に頼っている割合が多い傾向にある。

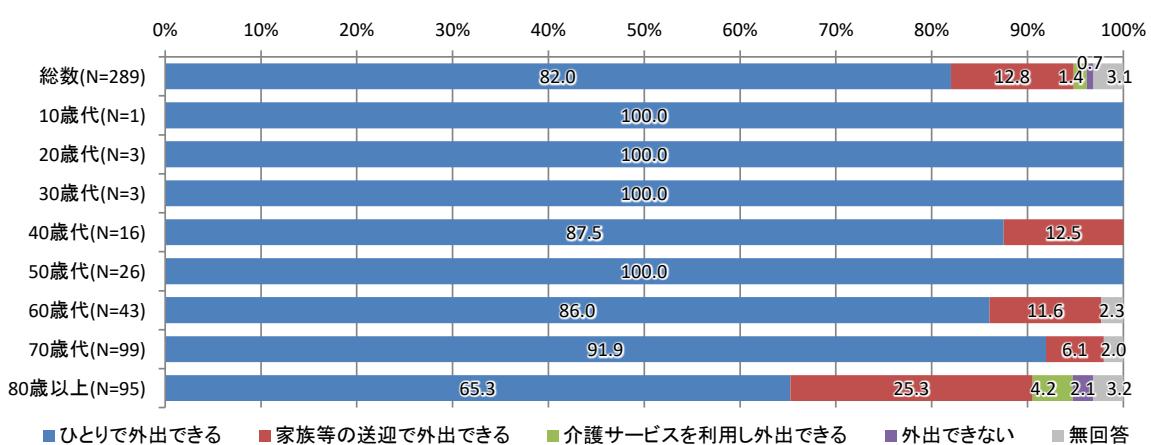
■運転免許保有状況



■自動車の所有状況



■外出について

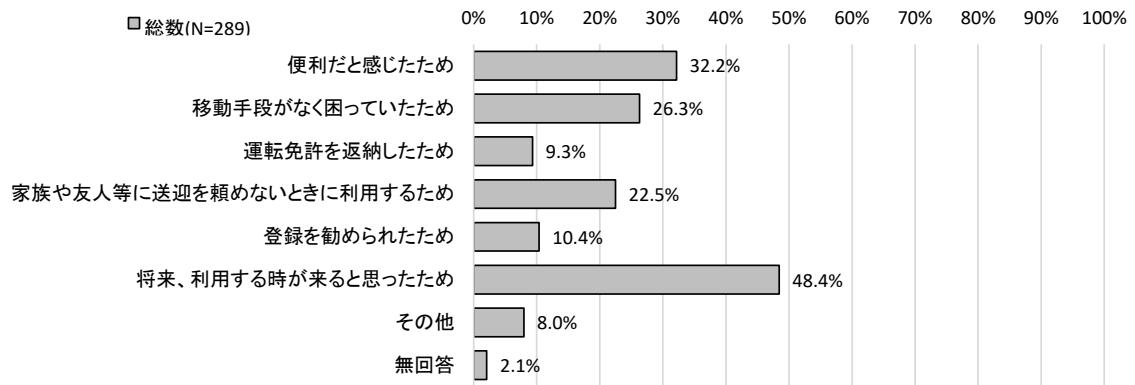


登録理由と利用状況について

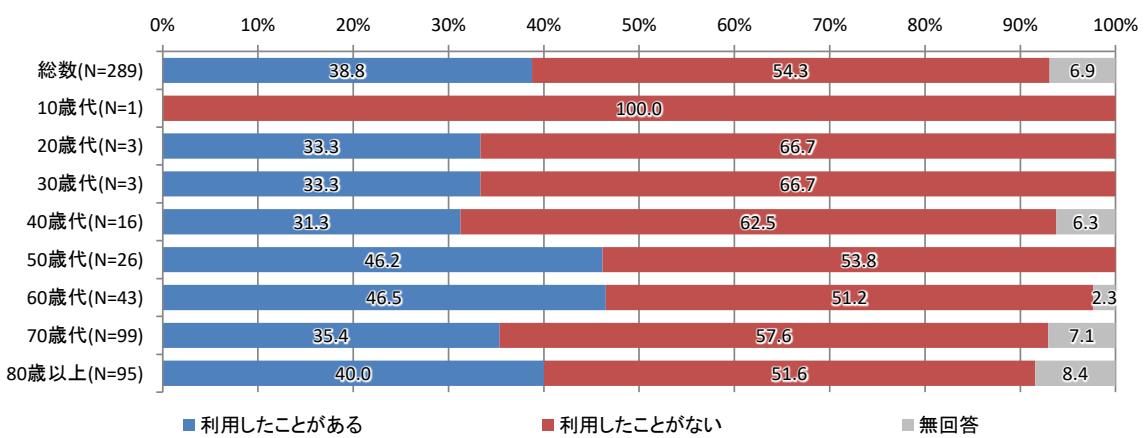
○登録理由として、「将来、利用する時が来ると思ったため」が48.4%と最も多く、次いで「便利だと感じたため」32.2%、「移動手段がなく困っていたため」26.3%となっている。

○登録者のうち、「利用したことがある」方は38.8%で、「利用したことがない」方は54.3%となっている。

■登録理由



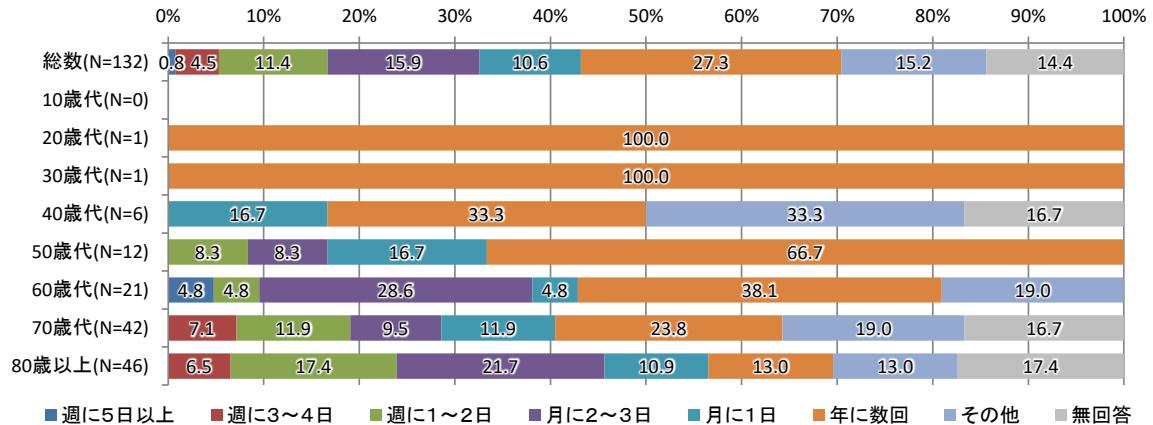
■利用状況



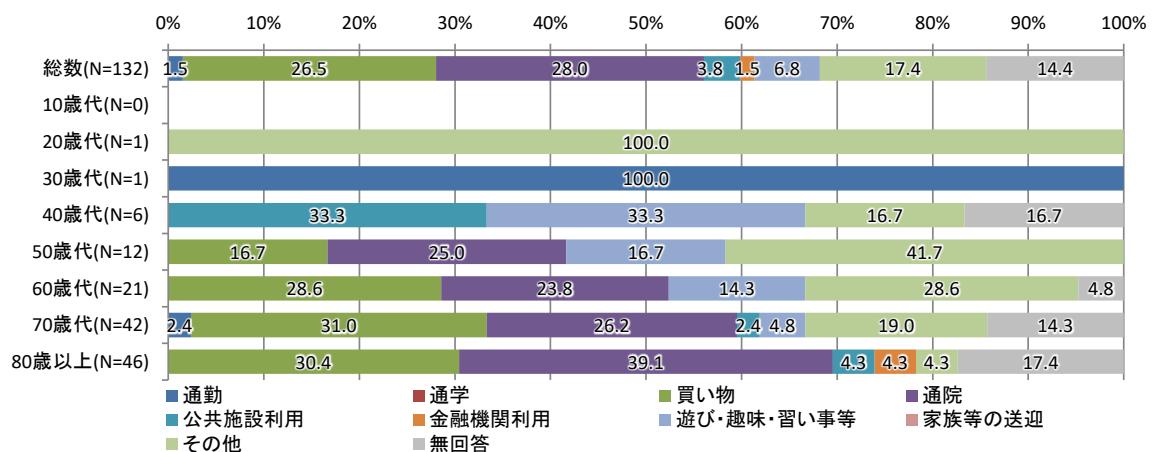
利用している方の状況について

- 利用頻度について、「年に数回」が27.3%と最も多く、次いで「月に2～3日」15.9%となっており、高齢になるにつれ頻度は高くなる傾向にある。
- 買い物・通院が主な利用目的となっており、チョイソコの運行によって「外出回数が増えた」との回答は全体の12.5%であった。

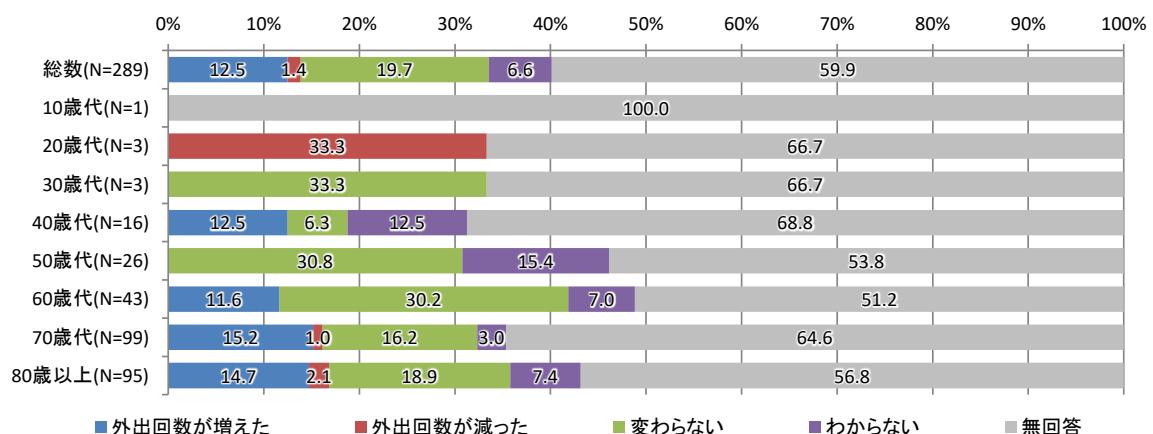
■利用頻度



■主な目的



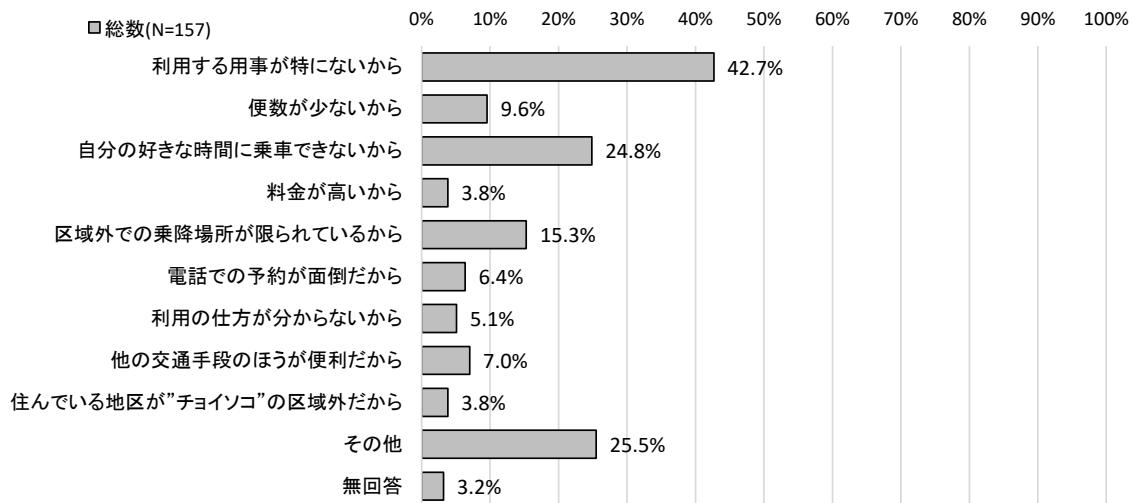
■外出頻度の変化



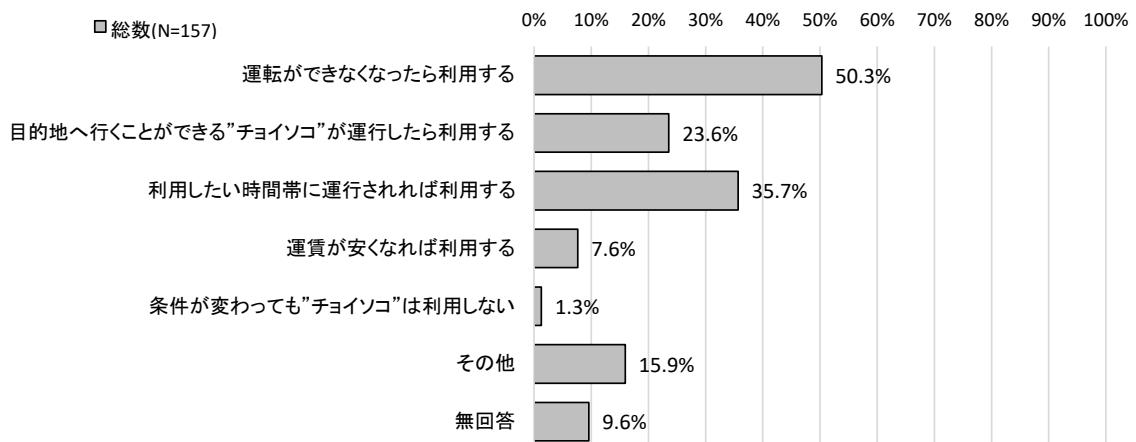
利用していない方の状況について

- 利用していない理由として、「利用する用事が特にないから」が42.7%と最も多く、次いで「自分の好きな時間に乗車できないから」24.8%となっている。
- 利用するための条件として、「運転ができなくなったら利用する」が50.3%と最も多く、次いで「利用したい時間帯に運行されれば利用する」35.7%となっている。

■利用していない理由



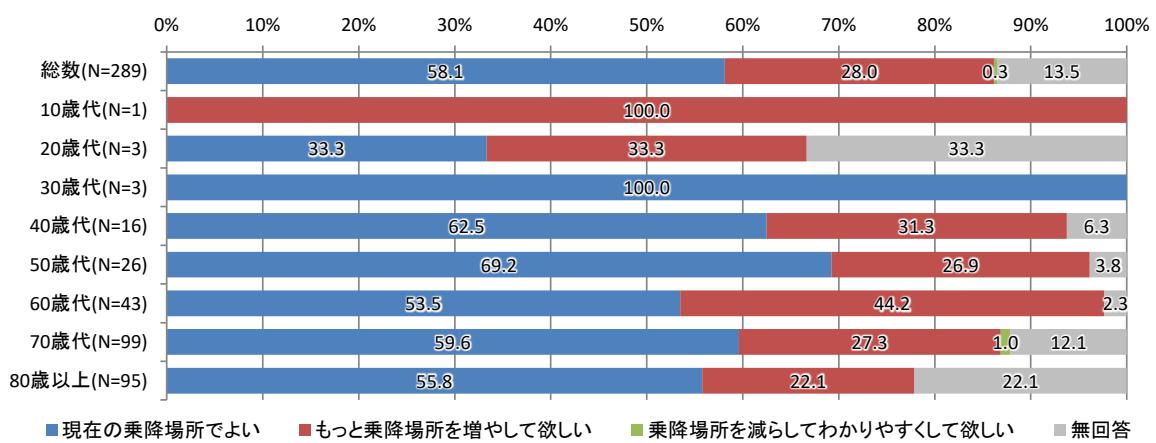
■利用するための条件



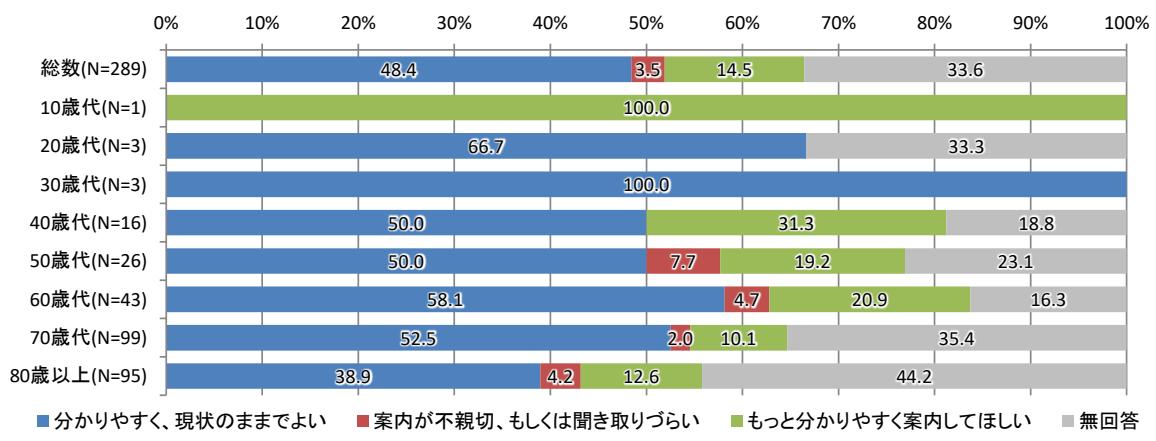
チョイソコの評価について

- 乗降場所について、「現在の乗降場所でよい」が58.1%と最も多く、「もっと乗降場所を増やして欲しい」との回答は28.0%であった。
- 予約センターについて、「わかりやすく、現状のまままでよい」が48.4%と最も多く、「もっとわかりやすく案内してほしい」14.5%「案内が不親切、もしくは聞き取りづらい」3.5%となっている。
- 予約電話について、比較的繋がりやすい傾向にある。
- WEB予約について、使いづらいとの回答は3.5%と少なく、80歳以上の方にも使いやすいとの回答が多い傾向にある。
- 運行時間について、「もっと遅い時間まで運行して欲しい」が29.1%と最も多く、次いで「現在の運行時間帯でよい」26.6%となっている。
- 運行日について、「現在の運行日でよい」が28.7%と最も多く、次いで「毎日運行してほしい」20.4%、「平日は毎日運行してほしい」18.3%となっている。
- 運賃について、現在の運賃で妥当との声が多い傾向にある。
- 車両についても、現在の仕様でいいとの声が多い傾向にある。

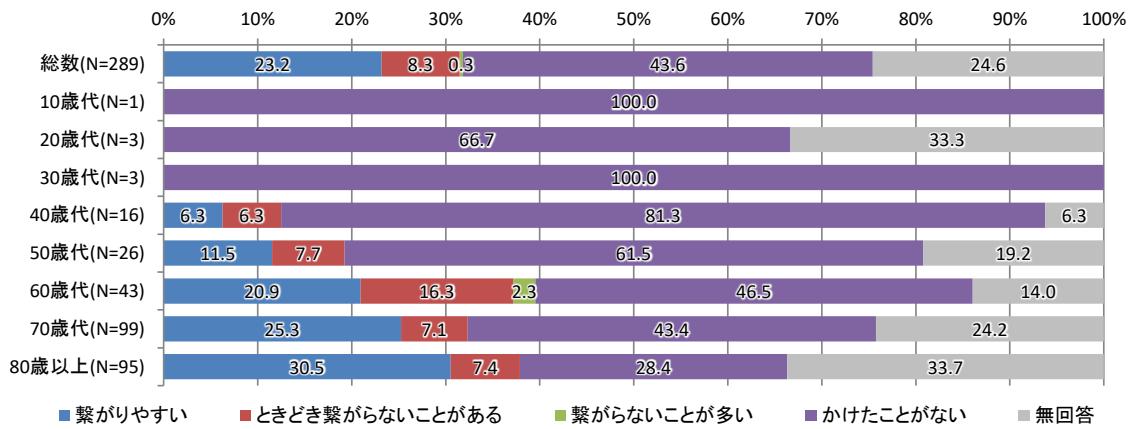
■乗降場所



■予約センター

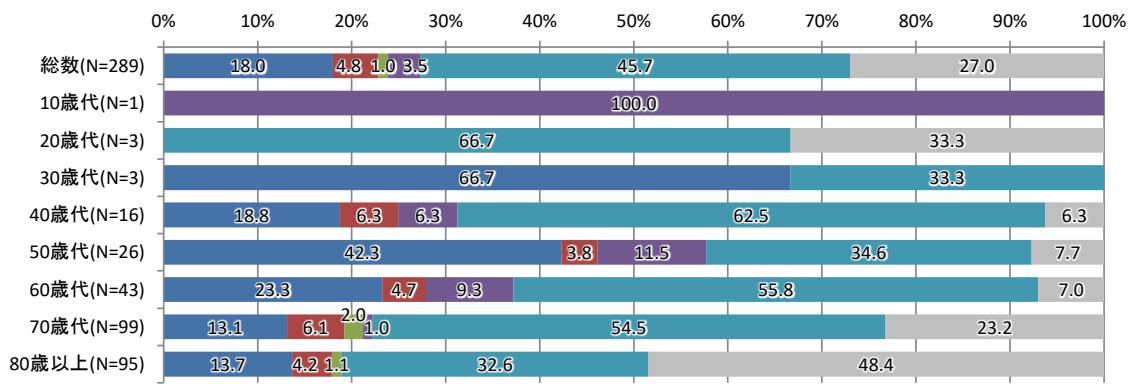


■予約電話



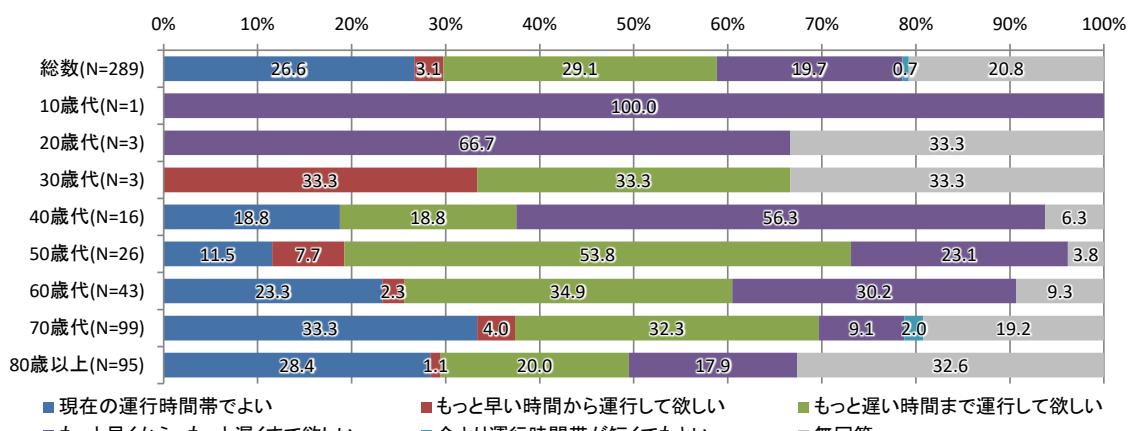
■繋がりやすい ■ときどき繋がらないことがある ■繋がらないことが多い ■かけたことがない ■無回答

■WEB予約



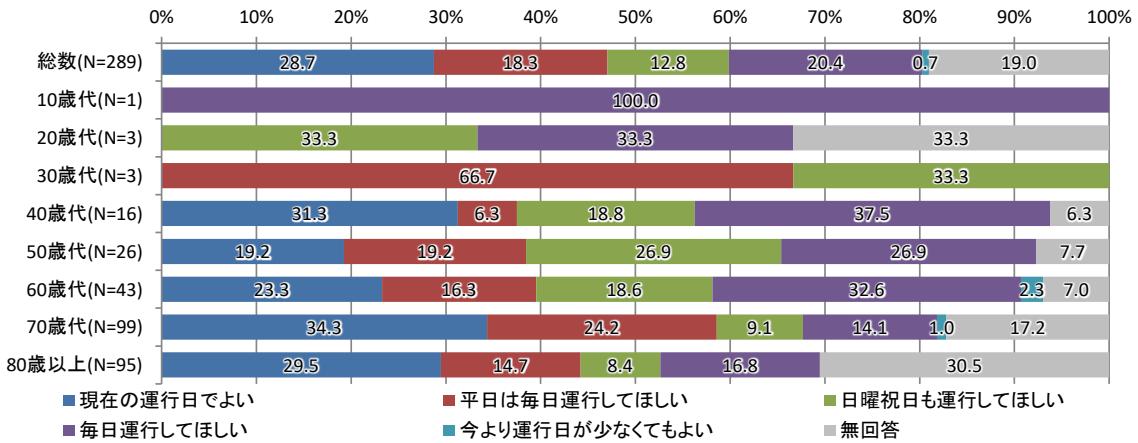
■使いやすい ■複数人の予約ができるようにしてほしい ■予約の上限数を増やして欲しい ■使いづらい ■使っていない ■無回答

■運行時間

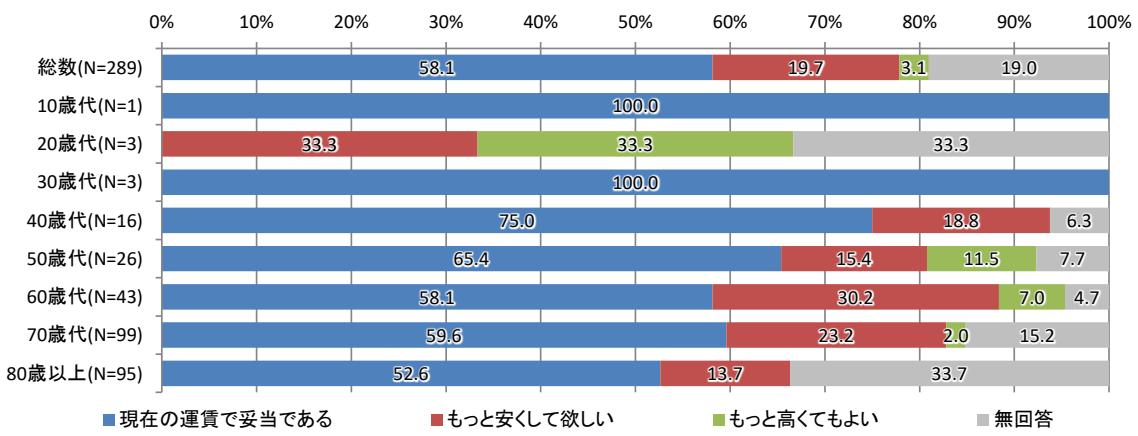


■現在の運行時間帯でよい ■もっと早い時間から運行して欲しい ■もっと遅い時間まで運行して欲しい
■もっと早くから、もっと遅くまで欲しい ■今より運行時間帯が短くてもよい ■無回答

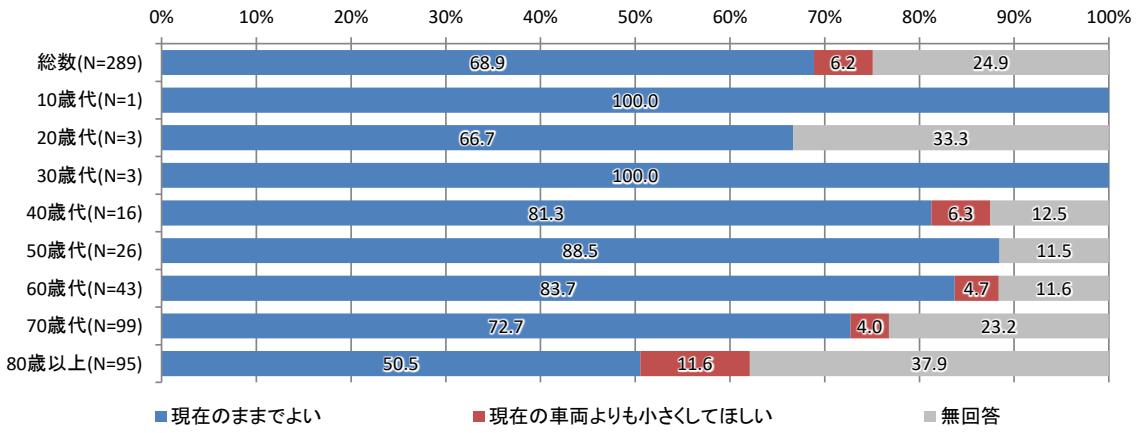
■運行日



■運賃



■車両



③交通事業者及び関係事業者アンケート調査

■調査概要

対象者	<p>【鉄道事業者】 ・JR 東日本(株) 館山駅</p> <p>【バス事業者】 ・日東交通(株) ・ジェイアールバス関東(株) 館山支店 ・京成バス千葉イースト(株) 新港営業所 ・京浜急行バス(株) 杉田営業所</p> <p>【タクシー事業者】 ・鏡浦自動車(株) ・南房タクシー(株) ・(有)白浜タクシー ・(有)晝夜タクシー</p> <p>【商業施設・道の駅】 ・イオンタウン館山 ・おどや本社 ・カインズ館山店 ・ときわや ・カワチ薬品館山店 ・コメリパワー館山店 ・道の駅とみうら枇杷倶楽部 ・道の駅富楽里とみやま ・“渚の駅”たてやま ・道の駅グリーンファーム館山</p> <p>【医療施設】 ・館山病院 ・亀田ファミリークリニック ・安房地域医療センター ・小林病院 ・たてやま整形外科クリニック ・南房総市立富山国保病院 ・三芳病院 ・中原病院</p> <p>【その他関係団体】 ・休暇村館山 ・たてやま温泉千里の風 ・千倉館 ・グランドメルキュール南房総リゾート & スパ ・ホテル南海荘 ・館山商工会議所 ・南房総市内房商工会 ・南房総市朝夷商工会 ・館山市観光協会 ・南房総市観光協会 ・館山市社会福祉協議会 ・南房総市社会福祉協議会 ・NPO 団体おせっか</p>
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の特性や運行上の問題点 ・経営上の問題点（利用者減少、燃料高騰等） ・運行上の問題点（人手不足、車両更新に向けた課題・意向） ・利用促進策や観光施策の取組み ・路線バスやタクシーに関する意見・要望 ・チョイソコについて
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・郵送・メールによる配布・回収
調査期間	<ul style="list-style-type: none"> ・令和7年10月11日～11月6日
回答数	<ul style="list-style-type: none"> ・33票（回収率82.5%）

■調査結果

《鉄道》

- 主な利用者は通勤通学で学生が多め。近年の利用者数については、コロナ前の水準までは戻っていない。
- 運行上・経営上の問題点として、少子高齢化や人口減による利用者の減少のはか、台風や突発的な荒天に伴う自然災害、獣害や草木の繁殖などがある。
- 利用者から寄せられている意見・要望として、駅舎の改修や沿線付近の除草依頼などがある。
- 地域活性化に向けた今後の取り組みや企画に期待したい。地域活性化イベントが企画された際には、連携を強化したい。

《高速バス》

- 上り方面は朝5～7時台、下り方面は夕方16～20時台に通勤・通学での利用が多く、昼間は観光客等の利用が多い。
- 運行上・経営上の問題点として、乗務員不足が改善できず、乗務員の高齢化、勤務時間等の問題もあり現状維持が精一杯となっていることがある。
- 南房総・館山地域内相互間の利用については、長距離利用を目的とするお客様が乗車できなくなる可能性や、定時性の低下、社内システム変更にかかる費用等の懸念がある。
- 令和7年12月より一部路線を館山以南へ延伸し、休暇村館山への乗り入れを行っている。延伸以降、利用者は増加している。
- 利用促進・経営改善策として、運行ダイヤの見直しや貨客混載事業の継続、鋸山や休暇村等観光地への乗り入れなどに取り組んでいきたい。ホテルのチェックイン時間に合わせて1、2本程度の増便が現実的と思われる。

《路線バス》

- 朝7～8時台は通勤・通学での利用が多く、日中は高齢者の買物や観光客の利用が多い。
- 利用促進・経営改善策として、利用者の少ないバス停の廃止、買物先や通院先へのアクセス改善、安全教室、乗り方教室やPRイベントなどに取り組んでいきたい。

《タクシー》

- 飲食店や宿泊施設から、早朝及び夜間の営業を求められることがある。
- 運転手不足、車両の更新、キャッシュレス決済未対応などの課題がある。
- 利用促進・経営改善策として、キャッシュレス決済の導入や、補助金を活用した配車システムの新設に取り組んでいきたい。
- デマンド交通の運行に携わる中で、運転手からもう少し時間に余裕のあるコース設定にしてほしいという声がたびたびあがっている。
- 公共ライドシェアの運行に携わる中で、アプリとクレジットカード登録による決済は高齢者にとってハードルが高いことや、ドライバーからの乗車お断りのケースが多いことなどの課題がある。

《商業施設・道の駅》

- 高齢者や妊娠中の方、体の不自由な方等の移動支援として、出入口のバリアフリー化や車いすの貸し出しを実施。
- 船舶で訪れた方に対する二次交通の充実は大きな課題を感じている。
- 高速バスで降りてからの移動手段がないため、観光客向け周遊バス等のサービスが必要。

《医療施設》

- バス停まで行くことができない方も多くいらっしゃるため、乗り場を特定せずに玄関から病院まで移動可能な手段を拡充してほしい。
- 受診後の患者に対して復路に係る乗車運賃を助成するチケットを交付している。

《その他関係団体》

- 宿泊者より、日中の公共交通の便が悪く、観光ができないというご意見をいただいている。(宿泊施設)
- 地域の高齢者と観光客は無料(安価)で利用できる観光巡回バス(ルートは宿泊施設、道の駅や観光スポットに加え、病院やスーパー)が導入されれば嬉しく思う。(宿泊施設)
- JR内房線について、2両編成の列車の混雑緩和対策や、途中駅における行き違い時間の見直し等による所要時間の短縮、千葉・東京への直通列車の復活を望む。(商工会)
- ボランティア移送サービス事業は、タクシー会社の経営との兼ね合いもある事業である。以前の様なタクシー会社、車両が稼働していれば、その空き間を埋める形で実施することが理想だが、ドライバー不足を含め大変難しいところ。(社会福祉協議会)

④民生委員及び区長アンケート・ヒアリング調査

■調査概要

対象者	交通空白地域である南房総市和田地区、館山市豊房地区の民生委員及び区長
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none">・地区内の高齢者や子育て世代の方の移動に関する困りごと・地区内の高齢者や子育て世代の方の通院先・買物先・公共交通サービスに関する要望・意見
調査方法	<ul style="list-style-type: none">・郵送・メールによる配布・回収（豊房地区のみ）・現地でのヒアリング
調査期間	<ul style="list-style-type: none">・令和8年1月21日（和田地区）・令和8年2月7日（豊房地区）
回答数	

■調査結果

《地域事情》

○学校の終業時間に合わせてバスのダイヤ変更を1か月単位で行うのが難しいため、スクールバスの一般住民との混乗は廃止された。（和田地区）

《デマンド交通》

○安房地域医療センターだけでなくチョイソコで亀田病院方面へも行けるようにしてほしい。

○2名ほど免許がないため買物に困るという意見をいただいている。1人は足が不自由なため最寄りの乗降場所まで歩けず、もう1人は山の中腹に住んでいるため乗降場所までの坂を上り下りするのが大変。自宅近くまで行く交通手段が欲しい。

○漁民館付近の和田区と真浦区の境目に停車すれば両地区の住民が使えるのではないか。漁民館であればフラットなためお年寄りにとって乗り降りもしやすいのではないか。

⑤高校生アンケート調査

■調査概要

対象者	地域内の高校4校（千葉県立安房拓心高等学校、千葉県立館山総合高等学校、千葉県立安房高等学校、千葉県立安房西高等学校）の高校1年生
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none">・通学時及び通学時以外（習い事や遊びなど）の交通手段・デマンド交通に対する意見・公共交通サービスに関する要望・意見
調査方法	<ul style="list-style-type: none">・学校での配布・回収
調査期間	<ul style="list-style-type: none">・令和8年1月末～2月上旬
配布数	<ul style="list-style-type: none">・千葉県立安房拓心高等学校：120票・千葉県立館山総合高等学校：60票・千葉県立安房高等学校：250票・千葉県立安房西高等学校：130票

■調査結果

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、旅客運送と貨物運送の両方を「かけもち」させ、効率的な人・モノの輸送を行うこと。 ・人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。
	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、鉄道駅から半径1,000m程度、バス停から半径300m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。
	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。
	交通不便地域	・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。
	コミュニティバス	・主に自治体が主体となって、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	コンパクト・プラス・ネットワーク	・人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。
	自家用有償運送 (公共ライドシェア)	・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。

さ行	スクールバス混乗	・小中学生のスクールバス通学時における住民利用や、日中の空き時間に通学以外の目的で運行させること。
	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。
	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、何らかの理由によって公共交通の利用に結び付いていない、眠っている需要のこと。
た行	代表交通手段	・1回の移動で複数の交通手段を乗り越えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。 ・主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自転車、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。
	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自家用車以外の移動手段を指す。
	デマンド型乗合タクシー	・利用者からの事前予約により、自宅等から運行区域内の希望する目的地まで運行する乗り合い型のタクシーサービスのこと。 ・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	バスロケーションシステム	・GPS や無線通信等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報を提供するシステムのこと。これにより、バスの位置や遅れ状況を把握することができる。
	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。
	フィーダー交通	・「フィーダー」とは、航空や鉄道における支線を意味し、地域交通網においては、地域間を結ぶ幹線等と接続し、地域内や幹線の末端部等を支線の役割をもって運行されるバス等の交通システムを指す。
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。

ま行	モビリティマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ある地域や都市において、「過度に自家用車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を利用する状態」へと変えていく一連の取組をいう。具体的には、広報紙での情報提供やイベント開催を通じた住民への働きかけや、職場において公共交通を利用した通勤の呼びかけ、学校で講習や「乗り方教室」等を開催し公共交通に关心を持ってもらうといった取組を通じ、自発的な行動の変換を促していく、コミュニケーションを中心とした交通政策を指す。
や行	ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> 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	ラストワンマイル	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの駅や交通結節点などから最終目的地（自宅など）までの道のり。
	ラッピング（バス）	<ul style="list-style-type: none"> 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	IC カード	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通に関する IC 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支払いの手段として利用できる。
M	MaaS（マース）	<ul style="list-style-type: none"> 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たりするためのサービスのこと。 Mobility as a Service (=サービスとしての移動)。
O	OD	<ul style="list-style-type: none"> ある地点（A）から他の地点（B）へ移動する交通流動量のこと。
P	PDCA サイクル	<ul style="list-style-type: none"> 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。