

○運賃（案）に対する意見

	意見	意見分類
1	無難だと思います	1
2	バスの運賃今までの方が良いのでは。	2
3	障がい者割引を今までどおり 100 円のままにしてほしいです。	2
4	様々な物価高騰の中、改定運賃は市民から見たら厳しいと感じますが、現実的には改定しないと運営側は難しいでしょう。200 円の運賃だから乗りやすいと感じた人も多かったでしょう。ますます交通の不便さが指摘されるのではないかと、またバス運賃の高騰で高齢者の免許返納がなされなくなる不安もあります。	1
5	現行で良い	2
6	定期で通勤(片道のみ)利用させていただいてとても助かっています。帰宅時はバス運行時間外で残念ながらフル活用できていません。 休日の買い物も荷物が増えた帰路に利用が困難でほぼ乗車しません。今の状況での値上げは賛成できませんが仕方なくお支払いする事になるのでしょうか…周りのご高齢の方々もカインズやカワチに行きたいけれど帰りが歩きでは無理、駅まで行ってタクシーで帰って来た、とおっしゃっていました。市民のためのカイマールではなく駅からの通院が主流のように感じます。アンケートされてましたが結果はどうだったのでしょうか？	2
7	多少の値上げは我慢する	1
8-1	1. 計画の透明性と情報開示について 【意見】当初計画と現状分析の情報開示を求めます 運賃改定案を検討する前提として、以下の情報が市民に開示されていないことに懸念を感じます： 不足している情報： 当初の目標値：本格運行開始時（令和5年6月）に設定した利用者数目標、収支目標 現状の分析データ：目標値に対する達成状況、未達成の場合の原因分析 利用実態の詳細： どんな人がどのような目的でどのくらい活用しているのか？ 月別・曜日別・時間帯別の利用者数 何人が、何曜日に、何のために、どのように利用しているか	-

	<p>主要な乗降場所の利用状況 利用者の属性（年齢層、目的など） 提案： 運賃改定の判断材料として、これらの基礎データを市民に公開し、現状認識を共有した上で議論を進めるべきです。情報公開により「自分にも使えそう」という気づきが生まれ、新規利用者の獲得にもつながる可能性があります。</p>	
8-2	<p>2. 運賃改定による効果の検証が不十分</p> <p>【意見】シミュレーションが示されているが、利用者負担の重さと効果への疑問が残ります 資料には市負担額の推移と、運賃改定後の利用者負担増のシミュレーションが示されています。しかし、このデータを見ると、むしろ運賃値上げの問題点が浮き彫りになります。</p> <p>提示されたシミュレーションの分析</p> <p>1. わずかな市負担削減のために、利用者に過大な負担 運賃値上げ（200 円→250 円）による効果： 市負担額：25,252,000 円 → 24,901,000 円（351,000 円の削減） 収支率：6.31% → 7.48%（1.17 ポイント改善） 一方、利用者の年間負担増は明らかです。乗り放題パスの切り替えによる負担減も本当に切り替えがスムーズに進むのは判断できません</p> <p>問題点： 1. 市の負担削減はわずか 35 万円程度 一方で、毎日利用する市民は年間 1.5 万円～6 万円超の負担増 特に 1 日 4 回利用者（通勤・通院等で往復 2 回）の年間 6.2 万円増は、高齢者や学生にとって極めて重い 費用対効果の疑問： 公共交通は「福祉サービス」の側面もあるべきではないか？</p> <p>2. 月額乗り放題パス 4,000 円の現実性 資料には「1 か月乗り放題パスを 4,000 円で販売」とありますが： 毎日 2 回利用する場合（通勤・通院等）： 1 日往復：250 円×2 回＝500 円 月 26 日想定：500 円×26 日＝13,000 円</p>	-

月額パス 4,000 円との差：9,000 円の節約

一見、月額パスがお得に見えますが：

高齢者・年金生活者の視点：

「毎月 4,000 円」という固定費は心理的ハードルが高い

「今月は体調が悪くてあまり外出できなかった」という月も 4,000 円

「この金額なら、普段は歩いて、タクシーを月数回使う方が柔軟」という判断も

学生の視点：

夏休み・冬休みなど長期休暇がある月は無駄

毎月 4,000 円×12 か月＝48,000 円は学生にとって大金

保護者の負担も大きい

実際の利用者心理：

現行 2,000 円でも「高い」と感じている可能性

4,000 円になれば、「毎日は使わない」という選択に変わる

結果として、想定した利用頻度の高い層が離脱するリスク

3. シミュレーションの前提が楽観的すぎる

資料のシミュレーションは「現在の利用者数が維持される」という前提のようですが：

現実的なシナリオ：

値上げにより、価格に敏感な層（高齢者、学生、低所得者）が利用を減らす

月額パス利用者が「毎日使うほどではない」と単発利用に切り替え

単発利用者も「高くなったから歩こう」「家族に頼もう」と離脱

必要な検証：

「値上げ後、実際に何%の利用者が減るか」の予測が不可欠

他自治体のコミュニティバス値上げ事例の分析

「月 4,000 円でも購入する」という利用者の意向調査

このデータなしに「値上げで収支改善」と判断するのは危険です。

提案：透明性のある情報開示

以下のデータを市民に公開すべきです：

	<p>年度別・月別の利用者数推移 利用者数減少（または増加）の要因分析 運行経費の内訳と増減理由 他自治体のコミュニティバス値上げ後の利用者数変化データ 「月 4,000 円でも利用する」という現利用者への意向調査結果 これらの情報開示なしに運賃改定を決定するのは、市民に対する説明責任を果たしていないと言わざるを得ません。</p>	
8-3	<p>3. 「運行方法の見直し」の具体性が不十分 【意見】 見直し内容が示されておらず、その効果と根拠が不明です 資料には【参考】として「運行方法の見直し」が記載されています： 1 日 6 便を継続し、新規に「渚の駅」たてやまを経由する便を設定する 一方向のみの運行から、逆回りの便を設定する 館山駅での接続を考慮したダイヤに見直し しかし、これらの見直しについて具体的な効果の説明がありません。以下の疑問に答える必要があります： 疑問 1：「渚の駅」経由の増収効果は？ 質問： 「渚の駅」を経由することで、どれだけの新規利用者を見込んでいるのか？ 観光客を想定しているのか、地元住民の利用を想定しているのか？ 観光客利用を想定している場合、観光シーズンと閑散期で需要が大きく変動するのではないか？ 必要な根拠： 「渚の駅」周辺住民へのアンケート調査 「渚の駅」の年間来場者数と、そのうちバス利用可能性のある層の推計 経由することによるルート延長時間と、それによる既存利用者の利便性低下の影響 懸念点： 経由地追加により所要時間が延びれば、既存利用者の満足度が下がる可能性 新規利用者の増加 く 既存利用者の減少、というリスクはないか？ 今までの便を減便してあらたな路線をつくるならば既存利用者の減少が危惧される 疑問 2：「逆回り便」の設定根拠は？</p>	-

質問：

現在、なぜ一方向のみの運行なのか？その理由の説明が必要

逆回りを設定することで、具体的にどのような利便性向上があるのか？

時間帯別に、どのような利用者層が逆回りを必要としているのか？

必要な検証：

「一方向では不便」という利用者の声の収集状況

逆回り設定による想定利用者数の増加予測

時間帯別の利用者の目的地分析（通勤時間帯、昼間、夕方など）

利便性を考慮した設定例：

朝の通勤時間帯：住宅地 → 駅・市役所・学校方向を優先

昼間：買い物客のために双方向対応

夕方：帰宅ルートを優先

このような時間帯別の利用者ニーズに基づいた設定になっているのか、説明が必要です。

疑問3：「館山駅での接続考慮」の効果は？

質問：

JR内房線のどの列車との接続を考慮しているのか？（通勤時間帯？日中？）

接続を良くすることで、どのような新規需要を取り込めると想定しているのか？

駅からの通勤・通学利用者？

市外からの来訪者？

市民の鉄道利用促進？

接続改善だけで利用者は増えるのか？

重要な指摘ですが、接続を良くするだけでは利用者は増えません。なぜなら：

そもそも「かいまーる」の存在を知らない：

駅に降り立った市外からの来訪者は「かいまーる」の存在すら知らない可能性

分かりやすい案内表示、駅構内での積極的PRが必要

目的地への利便性が不明：

「このバスに乗れば、どこに行けるのか」が駅で一目で分からなければ利用されない

観光地、商業施設、公共施設への所要時間を明示した路線図が必要
運賃体系が複雑・高い：
250円という運賃が「駅からちょっとした距離」に対して適正か？
市外からの観光客向けには「1日乗車券500円」などの設定も検討すべき
必要な施策の例：
駅構内での大型路線図・時刻表の設置
駅観光案内所との連携（「かいまーる」利用を積極的に案内）
列車到着時刻に合わせた発車時刻設定
駅からの主要観光地・商業施設までの所要時間表示
JR切符との連携割引（JR利用者は「かいまーる」割引、など）
根拠となるデータの提示を求めます：
現在、駅からの利用者は何人いるのか？
接続改善により、何人の新規利用者を見込んでいるのか？
その根拠となる調査・分析はあるのか？
結論：「見直し」の効果検証が先
運賃値上げを議論する前に、まずこれらの「見直し」を実施し、その効果を検証すべきです：
提案する手順：
令和8年4月から「見直し」を実施（運賃は据え置き）
6か月間の効果検証：
「渚の駅」経路による新規利用者数
逆回り便の利用状況
館山駅接続改善後の駅からの利用者数
効果が確認できた場合：
利用者数が増加 → さらに利便性向上策へ投資
利用者数が変わらない → 見直し内容の再検討
それでも収支改善が必要な場合：
その段階で初めて、運賃改定を検討

	<p>ただし、利用者増加施策とセットで「見直し」の効果も分からないまま値上げするのは、根拠なき決定です。</p>	
8-4	<p>4. 電動バス導入との整合性</p> <p>【意見】環境配慮型の電動バス導入と路線維持の方針を明確にすべきです せつかく電動バスを導入し環境配慮の姿勢を示したにもかかわらず、収支悪化により路線廃止となる可能性はないのでしょうか。</p> <p>確認したい点： 電動バス導入の費用対効果 運賃値上げによって路線維持は確実に保証されるのか 仮に運賃値上げ後も収支が改善しない場合の対応方針 環境に優しい公共交通の推進という政策目標と、今回の運賃改定による利用者減少リスクの整合性について、明確な説明を求めます。</p>	-
8-5	<p>5. 根本的な解決策：利用者増加施策の必要性</p> <p>【意見】運賃値上げは「負のスパイラル（デススパイラル）」を招き、最終的には路線廃止に至る危険な発想です 収支改善のために運賃値上げを行うのは、利用者数の減少という根本問題を放置したまま、残された利用者に負担を転嫁するだけの発想です。この方針は以下のような負のスパイラル（悪循環）を引き起こす危険性があります：</p> <p>想定される悪循環のシナリオ</p> <p>第1段階：運賃値上げ実施 大人 200 円→250 円（25%増） 1 か月乗り放題パス 2,000 円→4,000 円（100%増）</p> <p>↓</p> <p>第2段階：利用者の減少 値上げにより、価格に敏感な高齢者・学生の利用が減少 「高い」と感じた利用者が家族の送迎や徒歩に切り替え 特に月額パスの値上げ幅が大きく、ヘビーユーザーの離脱</p> <p>↓</p> <p>第3段階：収支のさらなる悪化</p>	-

値上げによる増収額 < 利用者減少による減収額

当初の目論見と異なり、収支は改善せず

↓

第4段階：さらなる値上げまたはサービス削減

再度の運賃値上げ、または

便数削減、ルート縮小などのサービス低下

↓

第5段階（最悪のシナリオ）：路線廃止

利用者がさらに減少し、運行継続が困難に

「利用者が少ないから」という理由で路線廃止

せっかく導入した電動バスも無駄に

市民の移動手段が失われる

この悪循環を避けるために

運賃値上げという「収入増」の発想ではなく、利用者を増やす「需要拡大」の発想こそが、持続可能な公共交通を実現する唯一の道です。

具体的な利用者増加施策の提案：

提案1：市職員の率先利用で「ベースロード利用者」を確保

内容：市役所を通るルートであれば、市職員は通勤・業務移動に「かいまーる」を基本利用とする

この提案の意義：

市職員が率先して「かいまーる」を利用することには、複数の重要な効果があります：

1. 安定的な利用者数の確保

市職員の通勤利用により、毎日確実に一定数の利用者が見込める

この「ベースロード」があることで、運行の安定性が飛躍的に向上

空気を運んでいる便が減り、運行効率が改善

2. サービス改善の好循環

職員自身が日常的に利用することで、利用者目線での問題点が見えてくる

「停留所のベンチがない」「時刻表が見にくい」など、実際の不便さを体感

これらの改善提案が庁内から自然発生し、サービス向上につながる
改善されたサービスが一般利用者の満足度向上にも寄与

3. 市民への強力なメッセージ

「市職員も毎日使っています」という事実が、最大のPR効果を生む
市民に対して「安心して使えます」「便利です」という無言のメッセージ
「職員が使わないものを市民に押し付けている」という批判を回避

4. 街の交通システムの見直し

・もし、職員が利用するとなると、遠方の職員は途中のポイントでマイカーからの乗り換えが必要になるかもしれません。その対応が駅前無料パークイングの充実、渚の駅パークイング、南総ホールのパークイングの活用につながり、「マイカー通勤者は町中に入らずに町中は公共交通機関に乗り換え」という動きになり、利便性が高まれば、一般市民も同調するでしょう。これは今目指しているSDGsの取り組みにも関連します。館山市が観光都市としていち早く脚光を浴びるきっかけになるかもしれません。

5. 経費削減効果

市職員の公用車利用・タクシー利用が減り、市の経費削減にも貢献
通勤交通費の適正化

実施方法：

通勤手当支給規定を見直し、「かいまーる」ルート沿線居住職員は利用を基本とする

庁内会議・出張での「かいまーる」利用を原則化

職員の利用実績を定期的に公開し、透明性を確保

職員からの改善提案を積極的に収集し、サービス向上に活かす

提案2：学生の通学利用促進

内容：小中高生の通学利用を促進するための特別割引と時間帯・ルート見直し

具体策：

学生向け定期券・回数券の大幅割引（例：学生月額パス1,500円）

通学時間帯に合わせた増便・ルート最適化

小学校・中学校・高校など主要学校へのアクセス強化

休日の塾・習い事利用にも対応できる夕方・夜間便の充実

北条小学校・館山中学校・市役所等が近接しているため、朝の登校時の付近の交通混雑を緩和するためのバス活用を検討する

効果：

学生時代から公共交通利用の習慣づけ

保護者の送迎負担軽減（保護者からの支持獲得）

雨天時など天候不良時の需要喚起

将来的な継続利用者の育成

提案 3：買い物支援機能の強化

問題点：現在のルートはスーパーを回るようになっているが、「買った荷物が重くて不便」という課題があるのではないか

解決策：

買い物宅配システムの構築：

市がスーパー各社と協定を結び、「かいまーる」利用者の購入商品を無料または低額（100 円程度）で宅配

高齢者も安心して買い物に行ける環境整備

スーパー側のメリット：高齢者の来店頻度向上、売上増加

買い物代行・宅配事業者との連携：

新規起業支援として、買い物サポート事業を公募

「かいまーる」と連動したサービス展開

提案 4：利用者ニーズの徹底調査

内容：利用者アンケートおよび潜在的利用者（非利用者）へのアンケート実施

調査項目：

現在の利用状況（頻度、目的、満足度）

非利用者の理由（時間帯、ルート、料金、認知度など）

「どのようなバスであれば利用するか」

「どのようなルートであれば便利か」

希望する運行時間帯・本数

重要性：

運賃改定案を検討する前に、市民の声を聞くべき

アンケート結果を踏まえた改善策があつてこそその運賃改定

調査結果は必ず公開し、市民と情報共有する

提案5：時間帯別周回ルートの見直し

内容：利用目的が異なる時間帯ごとに、周回ルートを最適化

例：

朝：通勤・通学ルート重視

昼：買い物・通院ルート重視

夕方：帰宅・塾通いルート重視

休日：観光・レジャー施設ルート重視

効果：時間帯ごとのニーズに対応し、利用者満足度と利用率を向上

提案6：他自治体の成功事例研究

内容：コミュニティバスの利用促進に成功している他市町村の事例を徹底分析

調査対象例：

千葉県内の成功事例

人口規模・地理条件が類似した自治体

利用者数を増やした具体的施策

参考にすべき視点：

ルート設定の工夫

料金体系の工夫

PR・広報戦略

地域・商店街との連携

提案8：「快適に待てるバス停」で利用体験を革新する

現状の問題点：多くのバス停は、ただの標識とベンチだけ。特に高齢者にとって：

夏は暑く、冬は寒く、雨風をしのげない

座る場所もない、または硬いベンチのみ

待ち時間が「苦痛」になっている

革新的な提案：空き店舗を活用した「コミュニティ待合所」

館山市内には空き店舗が多く存在します。これらを「バス待合所」として活用することで、バス利用そのものを「楽しい体験」に変えることができます。

具体的なコンセプト：

基本設備：

冷暖房完備：夏は涼しく、冬は暖かい快適空間

ゆったりした椅子・ソファ：高齢者でも楽に座れる

時刻表の大型表示：見やすく、次のバスまでの時間が一目瞭然

トイレ設備（可能な場所では）：高齢者の安心感向上

付加価値サービス：

飲食サービス：

自動販売機（飲料、軽食）

温かいコーヒー・お茶のサービス

地元のお菓子や軽食の販売

→「バスを待つ間にコーヒーでも」という楽しみ

コミュニティ機能：

囲碁・将棋セット

新聞・雑誌コーナー

地域の掲示板・情報交換スペース

→住民同士のコミュニケーションの場、孤立防止

娯楽・文化機能：

音楽を自由に聴ける（ヘッドホンコーナー）

読書コーナー（古本の交換棚）

Wi-Fi 完備（若い世代も利用しやすく）

学生向けには勉強コーナー

地域活性化機能：

地元野菜の直売所を併設

地元の手作り品・工芸品の展示販売

観光案内コーナー

→バス待合所が地域の「小さな拠点」に

この提案の効果：

1. 利用者の心理的ハードルが劇的に下がる

従来の発想：

「バス停まで30mでも、外で待つのは辛い」

→結局、目的地まで歩く or 家族に頼む

新しい発想：

「バス停まで30mで、そこで快適に座って待てる。コーヒーも飲める」

「30分待つことになっても、暖かい部屋で新聞でも読んでいればあつという間」

→「少し早めに行って、ゆっくり待とう」という行動変化

近所の人も待っているかもしれない

2. バス利用が「目的」にもなる

「バスに乗る」だけでなく、「待合所でお茶を飲む」「知り合いと話す」ことも楽しみに

特に一人暮らしの高齢者にとって、社会参加の機会に

3. 高齢者の外出促進→健康増進

「あそこに行けば誰かいる」という安心感

閉じこもり防止、認知症予防にも貢献

4. 地域経済の活性化

空き店舗の活用

地元商品の販売機会

雇用創出（待合所の管理人・運営スタッフ）

実現方法：

段階的实施：

第1段階：主要バス停（駅前、市役所前、大型スーパー前など）2～3か所でモデル実施

第2段階：利用状況を検証し、効果が確認できれば拡大

第3段階：市内の主要バス停に展開

	<p>第4段階：待合所のある場所を停留所にする</p> <p>運営方法：</p> <p>市が空き店舗オーナーと交渉、低額で賃借</p> <p>運営は地域のNPO、商工会、または指定管理者、に委託</p> <p>自販機収益、直売所の手数料収入で運営費の一部を賄う</p> <p>市の補助金も活用</p> <p>初期投資：</p> <p>空き店舗の簡易改修：1か所あたり50～100万円程度</p> <p>冷暖房設備、椅子、照明など</p> <p>→電動バスに数千万円投資するなら、こちらの方が費用対効果が高い可能性</p> <p>他自治体の先行事例：</p> <p>このような取り組みは、すでに一部の自治体で実施され、成果を上げています：</p> <p>富山市「まちなかサロン」（路面電車・バス待合+交流拠点）</p> <p>京都府南丹市「バス待合所カフェ」</p> <p>館山市でも、独自の工夫を加えた「館山モデル」を構築することで、全国的な注目を集める可能性もあります。</p> <p>現状の課題：認知度が低い、利用イメージが湧かない可能性</p> <p>改善策：</p> <p>新聞広告の積極活用（特に高齢者向け）</p> <p>駅・公共施設でのポスター掲示強化</p> <p>「こんな時に便利！」という具体的利用シーンの紹介</p> <p>SNS・Webサイトでの情報発信</p> <p>時刻表の分かりやすさ向上（大きな文字、路線図の簡略化）</p> <p>無料体験乗車デーの実施（定期的な実施）</p>	
8-6	<p>6. 結論と総合的な提案</p> <p>【意見】運賃改定は利用者増加施策と並行実施すべき（見直しを実施後、効果の検証をしてから運賃改定を検討）</p> <p>運賃値上げのみでは根本的な解決になりません。以下の段階的アプローチを提案します：</p> <p>第1段階：現状分析と利用者調査（3ヶ月）と「運行方法の見直しの実施」（4月1日から）</p>	-

	<p>利用実態の詳細データ公開 利用者・非利用者アンケート実施 他自治体成功事例の調査 第2段階：利用者増加施策の実施（6ヶ月～1年） 市職員の率先利用開始 学生向け割引・ルート見直し 買い物支援システム構築 広報強化 コミュニティ待合所の設置（大型店舗は即実施できるのでは） 第3段階：効果検証と運賃体系の見直し（1年後） 利用者数の推移確認 収支状況の改善度合い確認 その上で必要であれば、市民の理解を得た運賃改定 この段階的アプローチにより： 利用者が増え、収支が改善すれば、運賃値上げ幅を抑えられる または運賃値上げが不要になる可能性もある 仮に運賃値上げが必要でも、利用者増加施策とセットであれば市民の理解を得やすい</p>	
8-7	<p>7. 最後に 公共交通は市民の「移動する権利」を保障する重要なインフラです。特に自動車を運転できない高齢者、学生、障がい者にとっては生活の生命線です。大都市では高齢者パスを配布し、無料や負担の少ない定額にて公共交通を利用できる都市もたくさんあります。 そんな中で運賃値上げという「負担増」を市民に求めるのであれば、行政として「利用者を増やす努力」を最大限行うべきです。市職員自身が率先して利用し、学生や高齢者が利用しやすい環境を整備し、市民に「使いたくなるバス」を提供する。その努力の結果として、なお収支改善が必要であれば、その時に初めて運賃改定を議論すべきではないでしょうか。 「かいまーる」が、市民に愛され、実際に利用される、持続可能な公共交通として発展することを願い、本意見書を提出いたします。</p>	4

9	運賃改定で、どんな効果があるのか疑問です。財政効果は微々たるものですが、利用者にとっては大きく負担となり、利用者数も減るのではないのでしょうか。	2
10	<p>昨年 初めて何回か利用させていただきました 自宅から館山駅まで歩くと約1時間かかります かいま〜るがあったおかげでとても助かりました キャッシュレスが使えることと キャッシュレスで支払うと 160 円というのを知らなかったわたしはずっと現金で 200 円を払ってました…</p> <p>今回値上げは致し方ないと思います 利用させてもらってる時 毎回あまり利用客が乗ってなかったから廃止にならないか？ 心配してました とても便利なバスなので運行を続けてほしいです</p>	1
11-1	色々なことを考えると、仕方ないと思います。	1
11-2	利用して思ったのは、逆方向の運行はして欲しいと。駅からイオンに行きたかったのですが、1周してきました。その時思ったのが、買い物と市役所に行くことが一緒に出来ると良いのかもと思いました。買い物には便利でしたので、本数が増える(逆まわりがあることにより)よいかと思います。利用したのが平日昼が多かったため年配の方が多かったと。買い物客が主だった気がします。学生さんはキャッシュレス、年配の方は現金の印象がありました。	-
12	今後も持続可能なための値上げは必要と思います。自由乗降ができればもっと使いやすくなると思います。今は私は必要ありませんが、必要となる時まで残ってもらえるよう、維持を第一にお願いします。	1