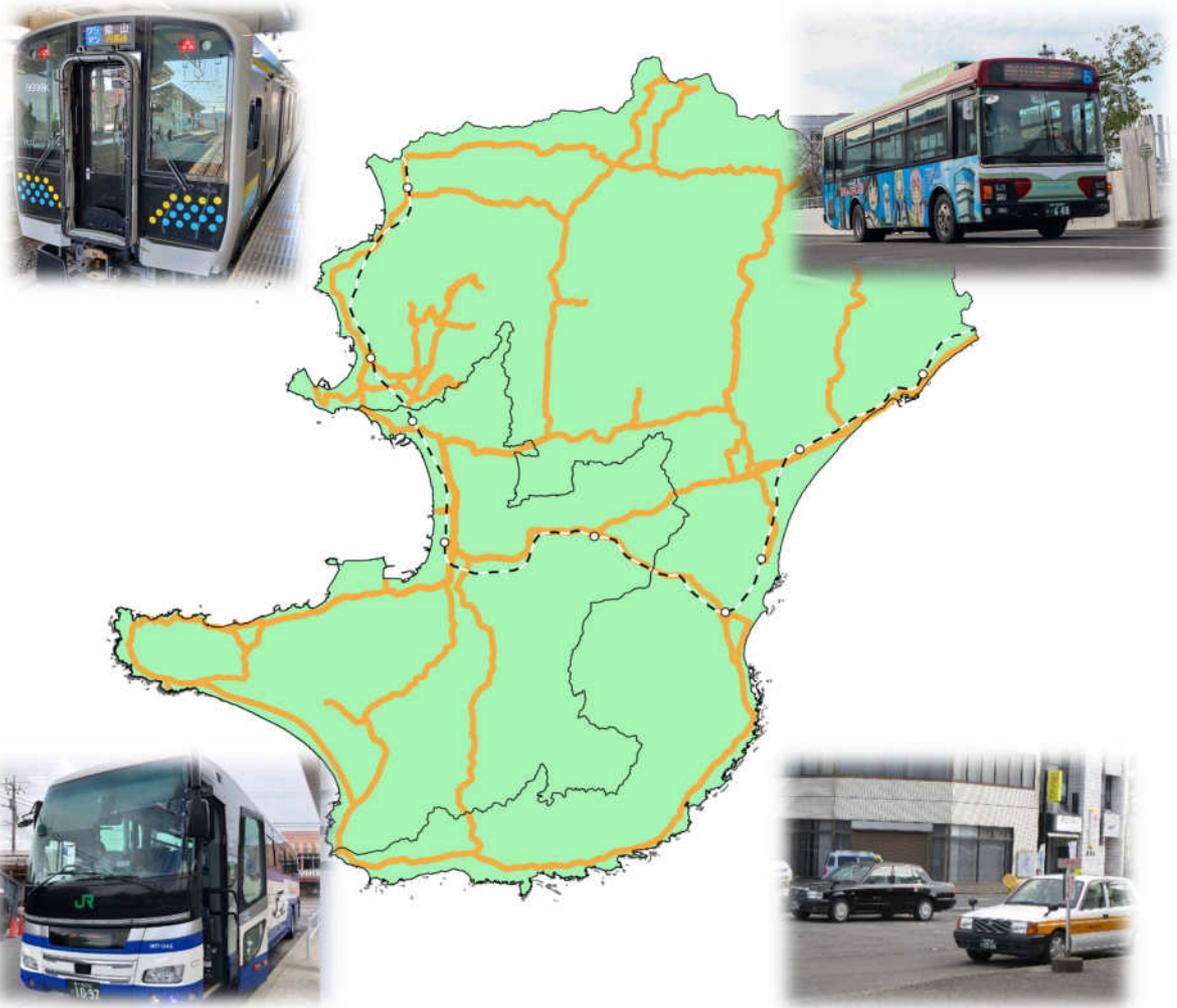


南房総・館山地域公共交通計画



令和3年8月策定

令和5年8月一部改正

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
2 南房総・館山地域の現状	2
(1) 位置及び地勢	2
(2) 地形	2
(3) 地区区分	3
(4) 人口	4
(5) 交通機関分担率	7
(6) 道路網	7
(7) 自動車保有台数および運転免許返納状況	8
(8) 地域内の主要施設	9
(9) 観光動向	13
(10) 地域公共交通に及ぼす新型コロナウイルス感染症の影響	14
3 地域公共交通の現状	15
(1) 鉄道	15
(2) 高速バス	15
(3) 路線バス及び南房総市営路線バス（コミュニティバス）	16
(4) タクシー	20
(5) スクールバス	20
(6) 民間送迎バス	21
(7) 海上交通	21
(8) 支援助成事業	22
(9) 地域公共交通活性化再生法の改正	23
4 上位・関連計画	24
(1) 館山市地域公共交通網形成計画	24
(2) 南房総市地域公共交通計画（令和3年度策定）	25
(3) 第4次館山市総合計画	26
(4) 館山市都市計画マスタープラン	26
(5) 第2次南房総市総合計画	27
(6) 南房総地域半島振興計画（第4次）	27

5	地域住民や公共交通利用者の移動ニーズ	28
(1)	過年度実態調査概要	28
(2)	地域住民の買い物や通院の移動実態について	31
(3)	運転への負担度および免許返納意向について	34
(4)	外出困難者の実態について	35
(5)	鉄道の利用実態について	36
(6)	高速バスの利用実態について	38
(7)	路線バスの利用実態について	40
(8)	タクシーの利用実態について	42
(9)	今後の公共交通の維持・確保について	44
(10)	今後の公共交通の在り方について	46
(11)	集客施設利用者の移動ニーズについて	47
(12)	交通事業者・関係事業者ヒアリング	48
(13)	住民意見交換会	49
(14)	広域幹線路線バス（市内線、白浜千倉館山線、南房州本線）乗降調査について	50
6	地域公共交通に関する課題	63
7	南房総・館山地域における地域公共交通計画の基本理念・基本方針	64
(1)	基本理念・基本方針	64
(2)	公共交通の機能分担	65
(3)	計画期間	677
8	計画の目標と評価指標	68
(1)	計画目標	68
(2)	評価指標と目標値	68
9	実施事業及び実施主体	70
(1)	目標達成に向けた実施事業の関連表	70
(2)	実施事業	71
(3)	実施スケジュール一覧	84
10	計画の進捗状況の評価と進行管理	86
(1)	計画の実施及び進行管理の体制	86
(2)	PDCA サイクルによる施策の推進	87
(3)	評価方法及びスケジュール	88
(4)	クロスセクターベネフィットの視点	89

1 本計画の概要

(1) 背景・目的

南房総市及び館山市内の公共交通は、人口減少・少子高齢化や自家用車での移動を前提としたライフスタイルへの変化等により、利用者の減少に歯止めがかからず、取り巻く状況は厳しさを増している。また、行政が公共交通の維持・確保のために負担する路線バス補助金等の財政支出が年々増大している状況にある。

そのため生活圏をともにする南房総市及び館山市では、2市が連携し、効果的・効率的に公共交通の維持・確保に取り組むため、令和元年10月に合同の協議会を立ち上げ、利便性が高く持続可能な公共交通体系の形成を目的とする南房総・館山地域公共交通計画（以下「本計画」という。）を策定する。本計画は、地域の特性やニーズを的確に捉えた公共交通ネットワークの構築に向けた取組について、目標や方向性、関係者等の役割、各種事業スケジュール等を明確にした実効性のある計画とする。

(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。



図 本計画の対象区域

2 南房総・館山地域の現状

(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 対象区域の位置

(2) 地形

当該地域の北側には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、豊房神余地区、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。

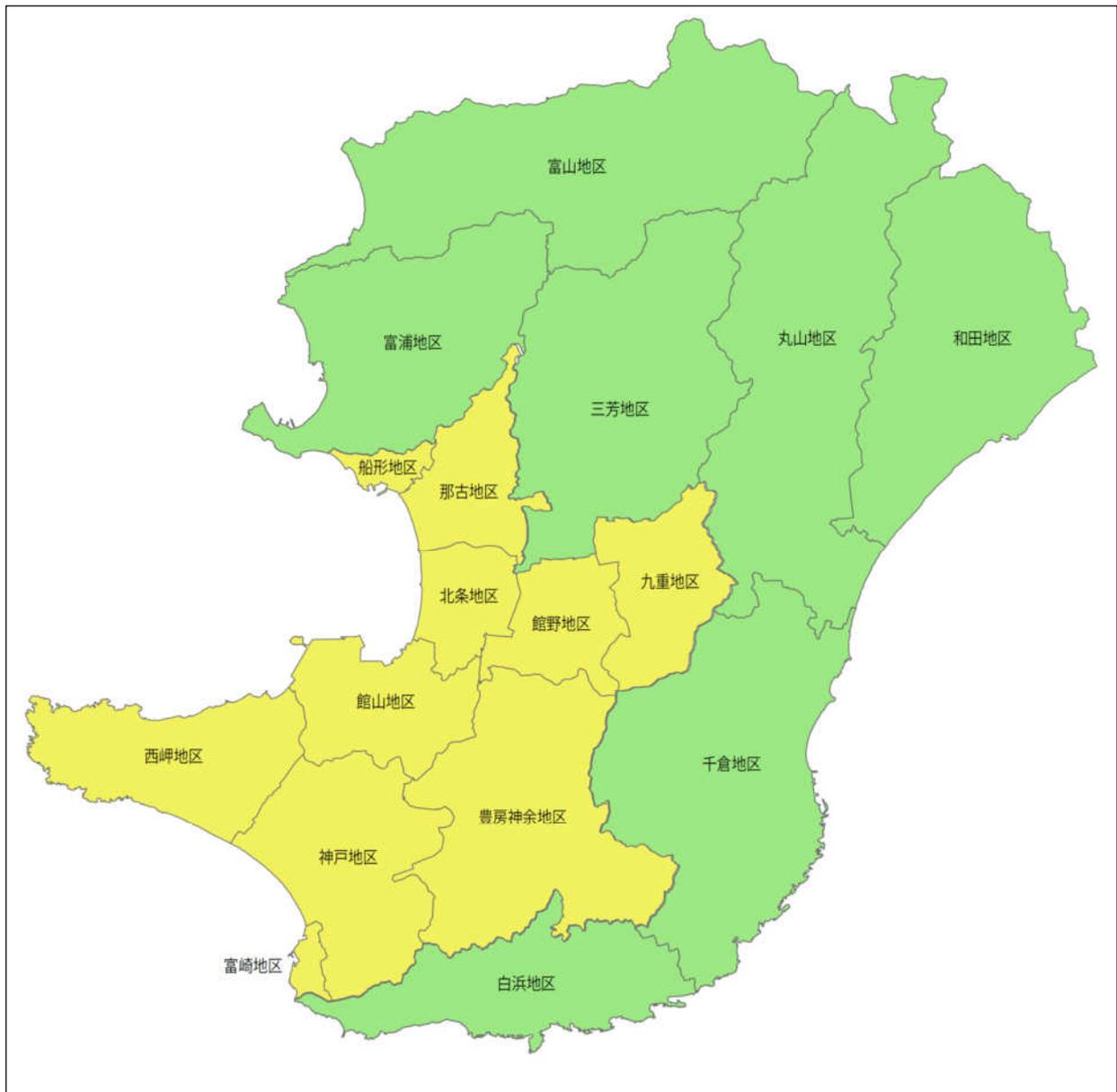


図 地区区分

(4)人口

①人口の推移

地域内人口は、平成31年4月（令和元年度）時点で南房総市38,081人、館山市46,437人となっており、地域全体で84,518人となっている。5年推移では、2市とも約2,000人程度減少しており、地域全体で4,753人の減少となっている。

また、年少人口・生産年齢人口ともに減少しており、5年間で約6,000人の減少となっている。対して、老年人口は増加している。また、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。

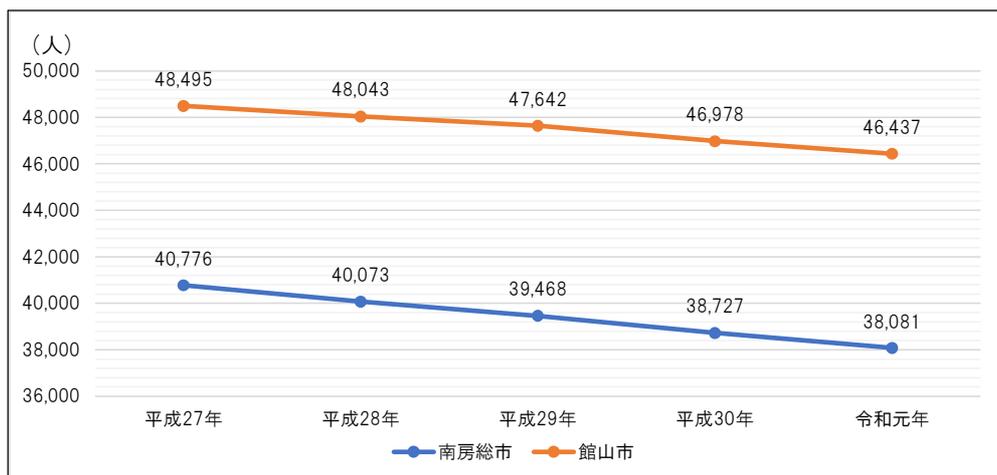


図 人口の推移

出典：館山市統計書、南房総市統計書

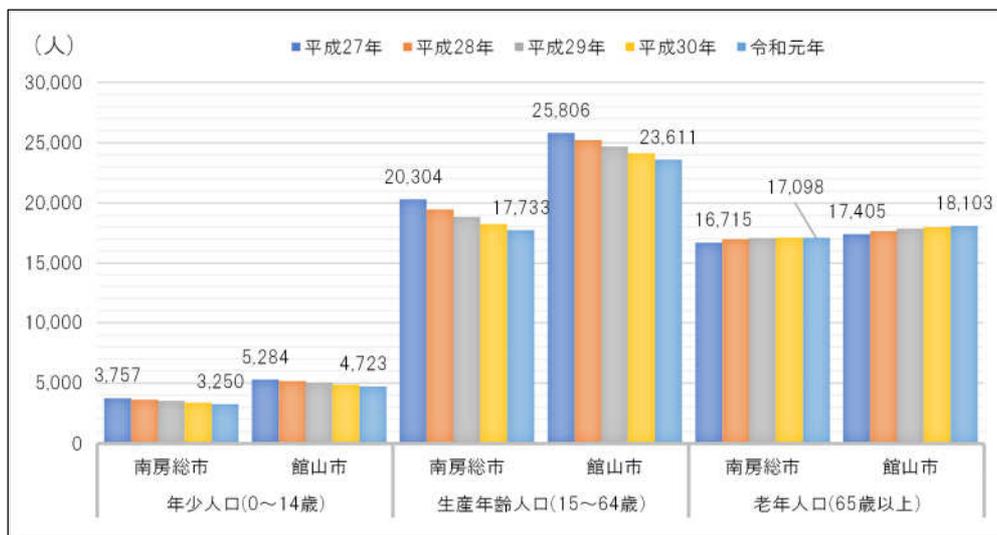


図 人口3区分別の推移（資料：各統計書）

出典：館山市統計書、南房総市統計書

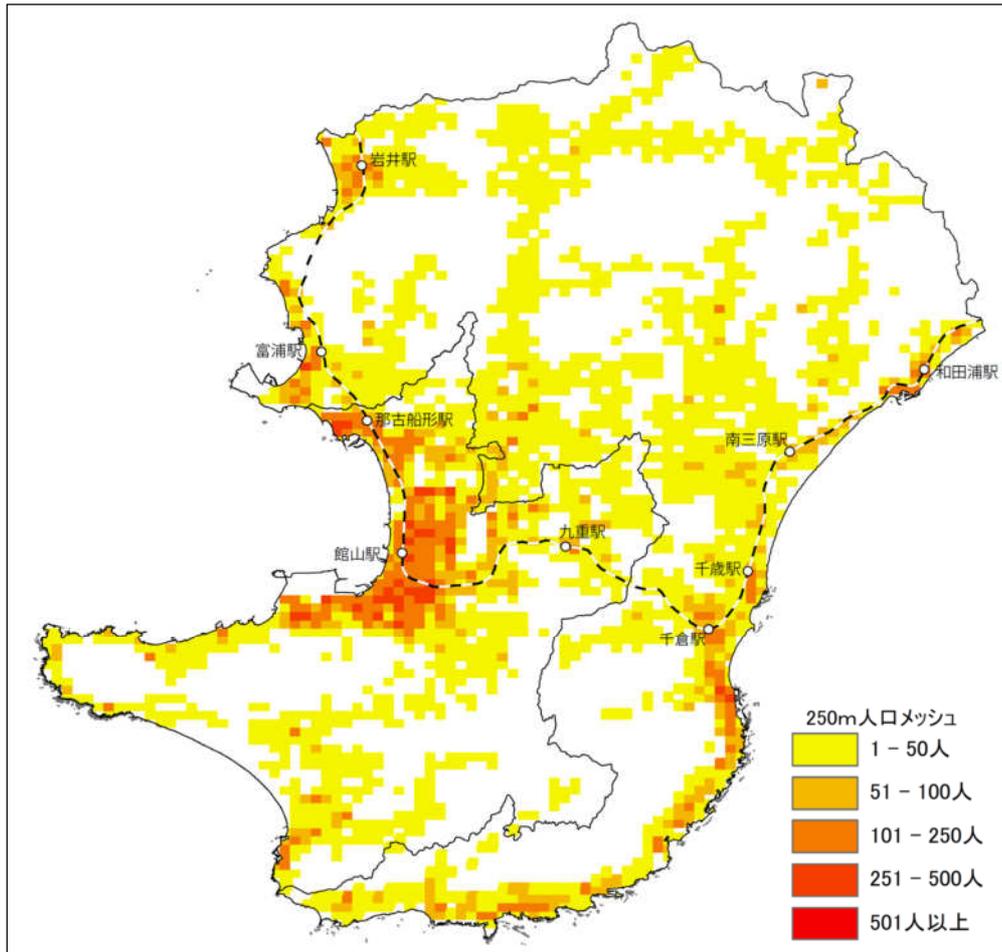


図 人口分布状況（資料：国土数値情報）

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、令和元年現在、南房総市で 17,223 世帯、館山市で 22,878 世帯となっている。65 歳以上の独居世帯数は南房総市で 4,201 世帯、館山市で 2,656 世帯となっている。南房総市では白浜地区、富山地区、和田地区、千倉地区、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。

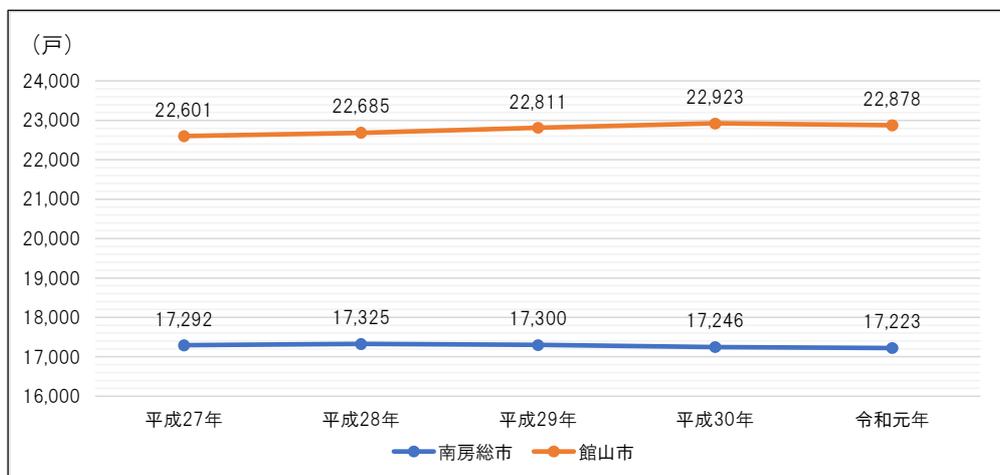


図 世帯数の推移

出典：館山市統計書、南房総市統計書



図 高齢者独居世帯率（令和元年）

出典：館山市統計書、南房総市統計書

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、令和元年で南房総市44.9%（県比較：18.1ポイント高、国比較：16.5ポイント高）、館山市39.0%（県比較：12.2ポイント高、国比較：10.6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。

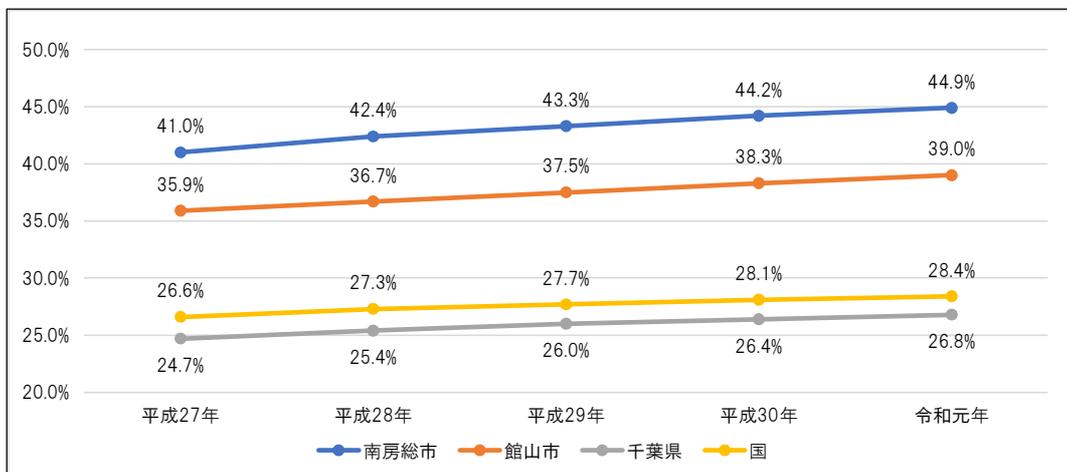


図 高齢化率の推移（資料：各統計書）

出典：総務省統計局・統計データ、千葉県統計年鑑、館山市統計書、南房総市統計書

(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。

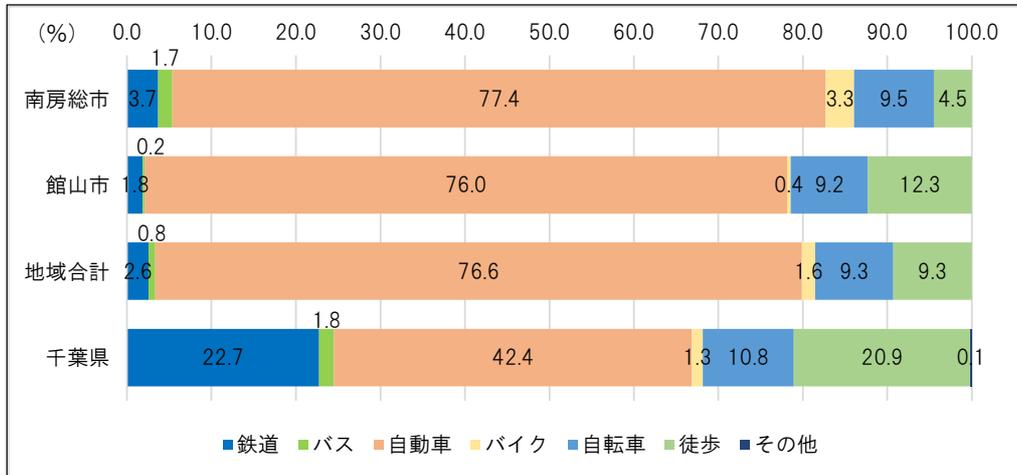


図 代表交通手段（平成 30 年東京都圏パーソントリップ調査）

(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 道路網図

(7) 自動車保有台数および運転免許返納状況

自動車保有台数は、平成 30 年時点では地域全体で 60,388 台となっており、過年度と比べると館山市はほぼ横ばいの推移をしているのに対し、南房総市は年々減少傾向にある。

免許返納件数は近年増加傾向であり、平成 26 年実績より比較すると約 2.5 倍に増加している。

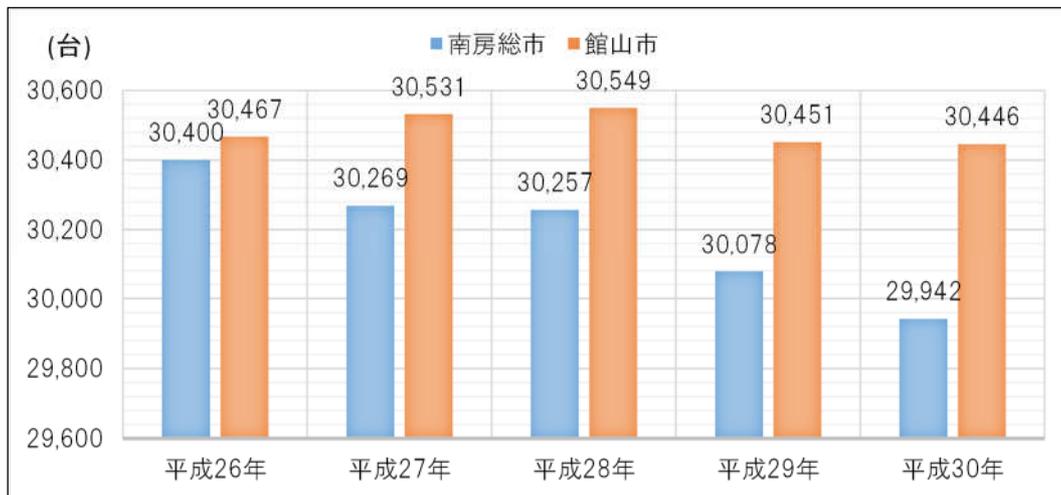


図 自動車保有台数の推移 (資料：各統計書)

出典：館山市統計書、南房総市統計書

表 館山署管内の免許返納件数の推移

	免許返納者数
平成 26 年	172 人
平成 27 年	245 人
平成 28 年	262 人
平成 29 年	403 人
平成 30 年	361 人
令和元年	488 人
令和 2 年	438 人

(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示す。

① 主な商業施設

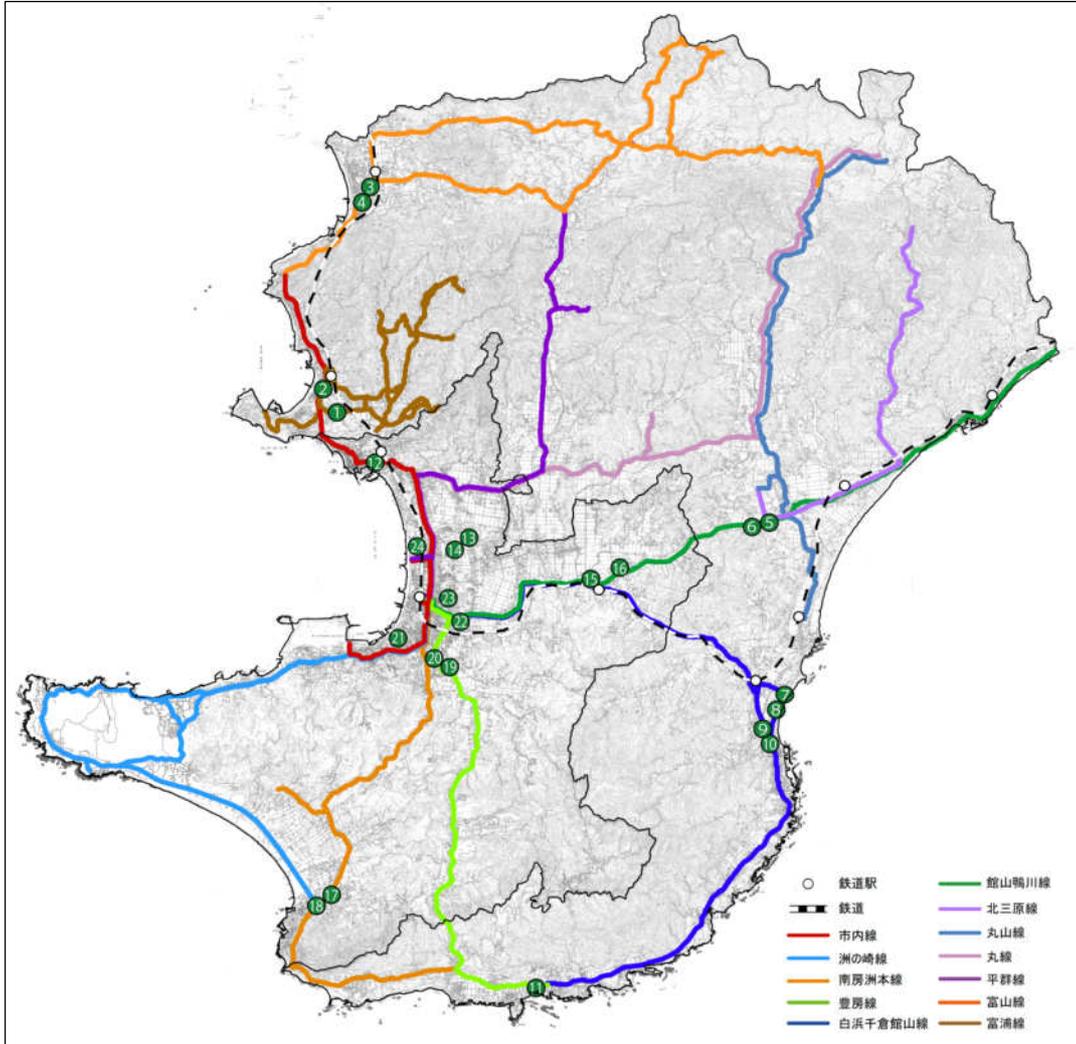


図 商業施設立地状況

表 商業施設一覧

商業施設					
南房総市	①	コメリハード&グリーン富浦店	館山市	⑫	おどや船形店
	②	ウエルシア南房総富浦店		⑬	カインズ館山店
	③	コメリハード&グリーン岩井店		⑭	尾張屋館山マーケットプレイス
	④	おどや 岩井店		⑮	おどや九重店
	⑤	おどや 丸山店		⑯	スーパーときわや
	⑥	コメリハード&グリーン 丸山店		⑰	コメリ館山大神宮店
	⑦	コメリハード&グリーン 千倉店		⑱	おどや大神宮店
	⑧	ウエルシア南房総千倉店		⑲	コメリパワー館山店
	⑨	おどや 千倉店		⑳	尾張屋館山本店
	⑩	スーパー権太郎		㉑	おどや館山海岸店
	⑪	おどや 白浜店		㉒	おどやスーパーセンター館山店
		㉓	おどや北条店		
		㉔	イオンタウン館山		

②医療施設

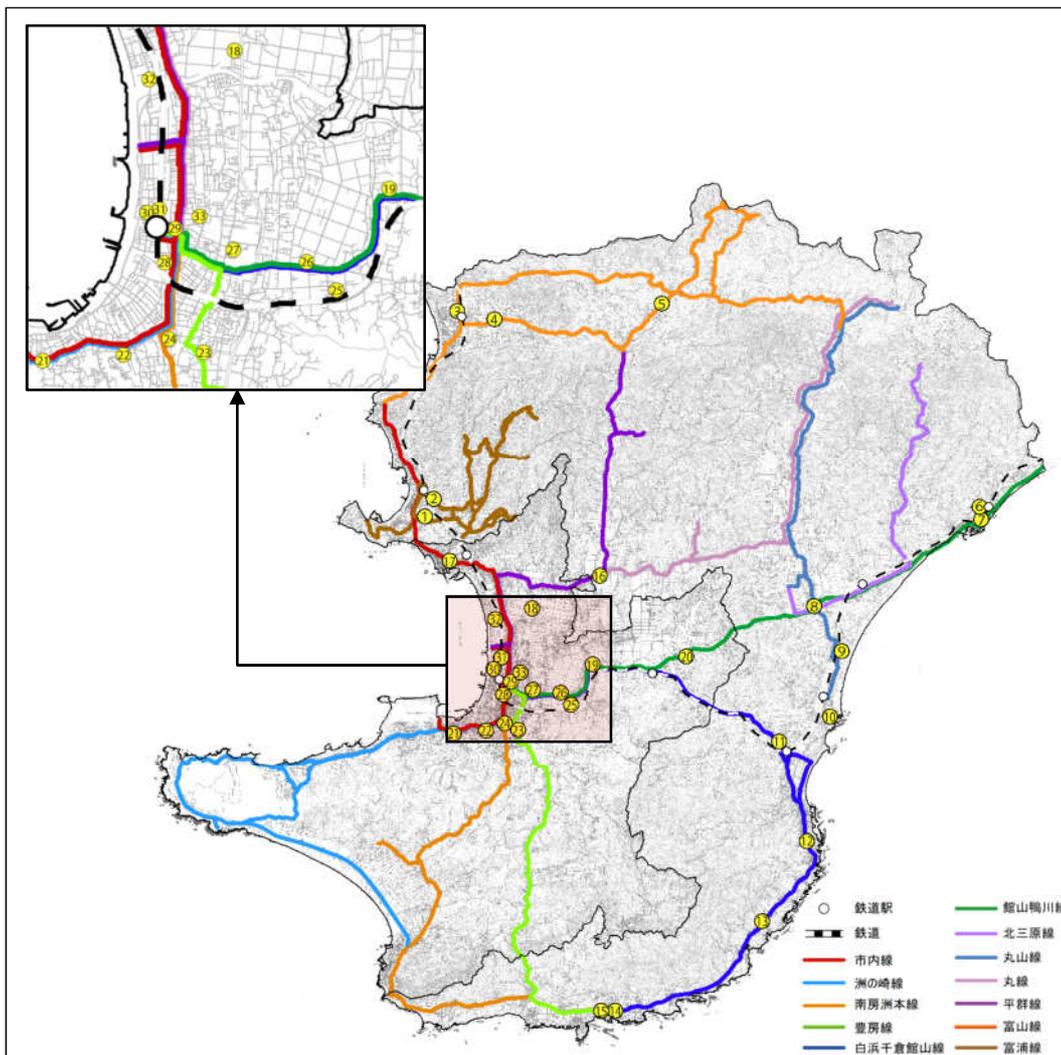


図 医療施設立地状況

表 医療施設一覧

医療施設					
南房総市	①	生方内科クリニック	館山市	①⑦	小林病院
	②	原診療所		①⑧	天野クリニック
	③	若林医院		①⑨	安房地域医療センター
	④	富山歯科医院		②⑩	九重鈴木医院
	⑤	南房総市立富山国保病院		②⑪	赤門整形外科内科
	⑥	中原病院		②⑫	鈴木内科クリニック
	⑦	間宮医院		②⑬	佐々木歯科
	⑧	青木内科クリニック		②⑭	館山病院
	⑨	石井クリニック		②⑮	たてやま整形外科クリニック
	⑩	花の谷クリニック		②⑯	原クリニック
	⑪	野崎医院		②⑰	北条病院
	⑫	松永医院		②⑱	和田眼科医院
	⑬	七浦診療所		②⑲	太田整形外科医院
	⑭	白浜中央医院		③⑰	佐伯眼科
	⑮	和頼医院		③⑱	たてやま循環器内科外科
	⑯	三芳病院		③⑲	亀田ファミリークリニック館山
		③⑳	たかはし内科小児科クリニック		

③公共施設

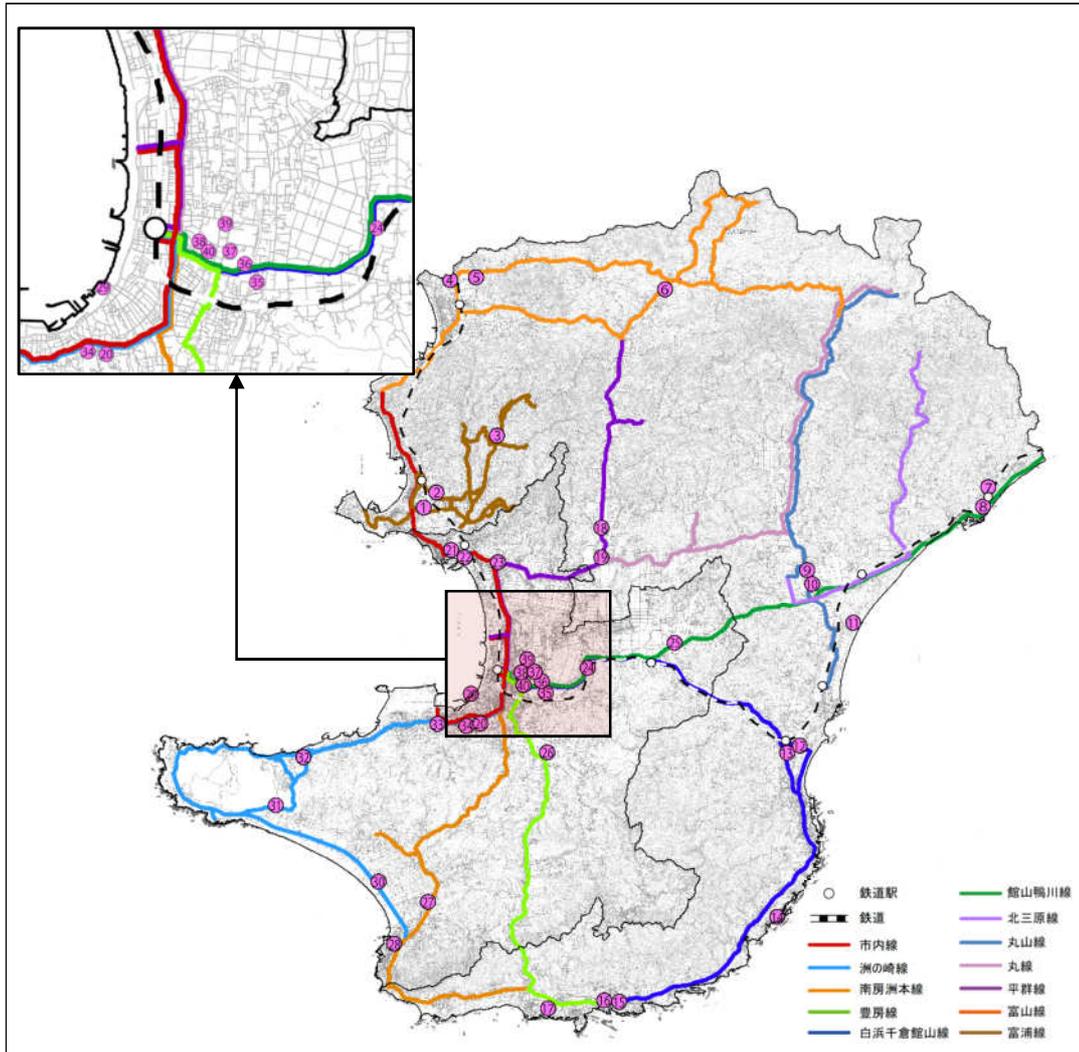


図 公共施設立地状況

表 公共施設一覧

公共施設					
南房総市	①	道の駅とみうら枇杷倶楽部	館山市	⑳	城山公園・市立博物館
	②	南房総市役所		㉑	船形地区公民館
	③	道の駅おおつの里 花倶楽部		㉒	若潮ホール
	④	南房総市役所 富山地域センター		㉓	那古地区公民館
	⑤	道の駅富楽里とみやま		㉔	館野地区公民館
	⑥	富山コミュニティセンター		㉕	九重地区公民館
	⑦	南房総市役所和田地域センター		㉖	豊房地区公民館
	⑧	道の駅 和田浦WA・O!		㉗	神戸地区公民館
	⑨	南房総市役所 丸山分庁舎		㉘	富崎地区公民館
	⑩	丸山公民館		㉙	“渚の駅”たてやま
	⑪	道の駅 ローズマリー公園		㉚	道の駅 南房パラダイス
	⑫	南房総市図書館		㉛	西岬地区公民館分館
	⑬	南房総市役所 朝夷行政センター		㉜	西岬地区公民館
	⑭	道の駅 ちくら潮風王国		㉝	豊津ホール
	⑮	南房総市役所 白浜地域センター		㉞	館山地区公民館
	⑯	白浜コミュニティセンター		㉟	館山市コミュニティセンター
	⑰	道の駅 白浜野島崎		㊱	安房都市消防本部
	⑱	道の駅 三芳村 鄙の里		㊲	館山警察署
		南房総市役所 三芳分庁舎		㊳	菜の花ホール
		㊴	館山市役所		
		㊵	館山市図書館		

④教育施設

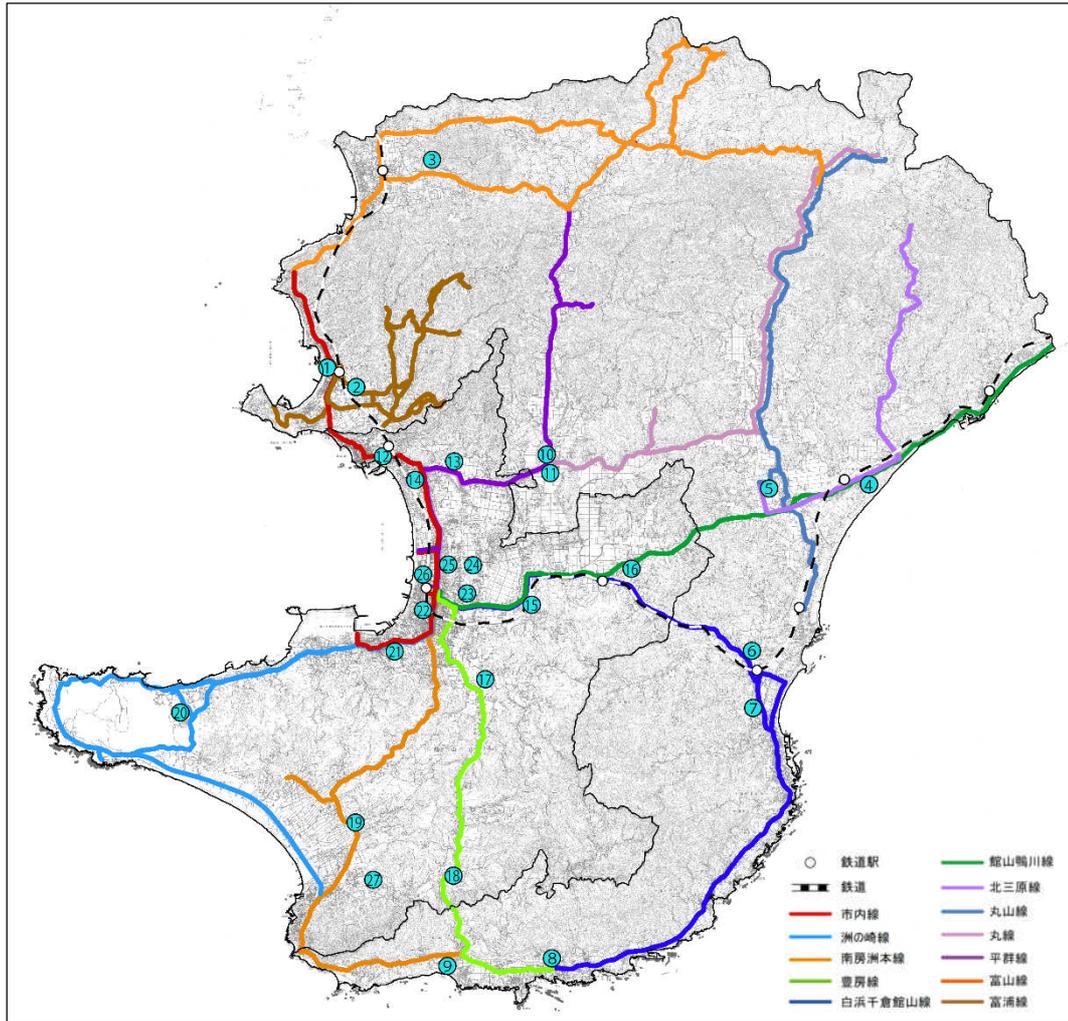


図 教育施設立地状況

表 教育施設一覧

教育施設					
南房総市	①	南房総市立富浦小学校	館山市	⑫	館山市立船形小学校
	②	南房総市立富浦中学校		⑬	館山市立那古小学校
	③	南房総市立富山小学校・富山中学校(富山学園)		⑭	館山市立第一中学校
	④	千葉県立安房拓心高等学校		⑮	館山市立館野小学校
	⑤	南房総市立嶺南小学校・嶺南中学校(嶺南学園)		⑯	館山市立九重小学校
	⑥	南房総市立千倉小学校		⑰	館山市立豊房小学校
	⑦	南房総市立千倉中学校		⑱	館山市立神余小学校
	⑧	南房総市立白浜小学校		⑲	館山市立房南小学校・房南中学校(房南学園)
	⑨	南房総市立白浜中学校		⑳	館山市立西岬小学校
	⑩	南房総市立三芳小学校		㉑	館山市立館山小学校
	⑪	南房総市立三芳中学校		㉒	館山市立館山中学校
		㉓	館山市立北条小学校		
		㉔	千葉県立館山総合高等学校		
		㉕	千葉県立安房高等学校		
		㉖	千葉県安房西高等学校		
		㉗	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、平成30年時点で7,013千人となっており、ほぼ横ばいで推移している。地域公共交通を維持するうえで、令和元年房総半島台風の被害や昨今の新型コロナウイルスの感染拡大により遠ざかった観光客を呼び戻すことが望まれる。

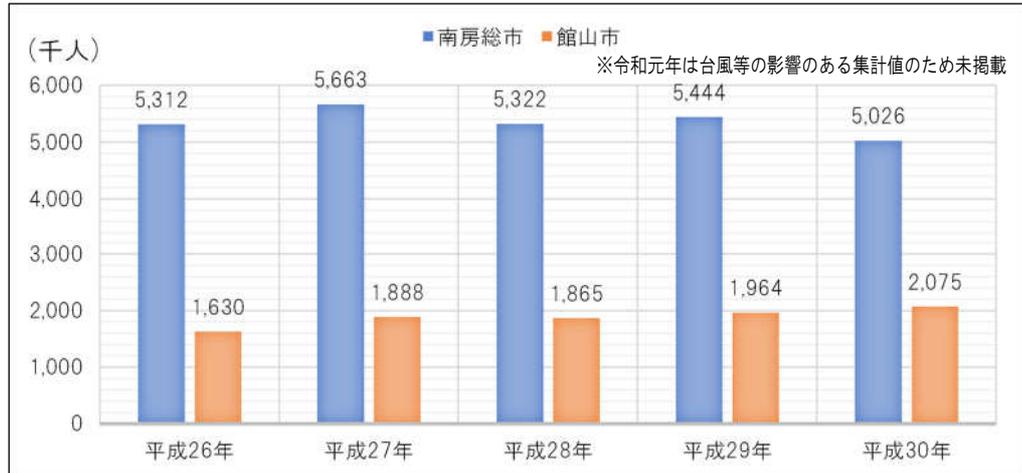


図 観光客入込客数の推移

出典：館山市統計書、南房総市統計書



図 南房総・館山地域における観光資源

(10) 地域公共交通に及ぼす新型コロナウイルス感染症の影響

令和2年1月に国内で初めて新型コロナウイルス感染者が確認されて以降、日本各地に感染が拡大し同年4月に緊急事態宣言が発令されたが、今もなお収束の兆しが見えない状況にある。

地域公共交通は、緊急事態宣言下においても休業要請の対象外であり、エッセンシャルワーカーとして地域住民の「くらしの足」を守るために運行を継続している。しかしながら、収支率が他産業と比べて高い公共交通事業者にとって、感染拡大による利用者の更なる減少は経営危機に直結している。

路線バスの利用者数は、緊急事態宣言解除後の令和2年6月以降回復傾向にあるものの、前年比で2割～3割減少（令和2年11月時点）した状態が続いている。鉄道、高速バス、タクシーについても路線バスと同等またはそれ以上に減少している。

そのため、公共交通事業者においては、「安心して利用してもらうための取組」と、「事業を継続するための工夫」を講じていくことが急務となっている。

地域公共交通の存続の危機に直面している中で、地方における様々な対応、取組を全力で支援するため、内閣府所管の「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」が創設・拡充されている。

なお、南房総市及び館山市では、この交付金を原資として、公共交通事業者が行う利用促進に資する取組を支援している。

1. 2次補正予算計上額	2兆円（1次補正予算計上額と合わせて3兆円）
2. 所管	内閣府（地方創生推進室） ただし、各府省に移し替えて執行
3. 交付対象等	<p>(1) 交付対象 : 実施計画を策定する地方公共団体（都道府県・市町村）</p> <p>(2) 交付方法 : 実施計画に掲載された事業（※）に対し、交付限度額を上限として交付金を交付 <small>※ 第2次補正予算における国庫補助事業の地方負担分については、第1次補正予算の臨時交付金の未配分額により措置</small></p> <p>(3) 交付限度額: ① 家賃支援を含む事業継続や雇用維持等への対応分（1兆円程度） <small>人口・事業所数を基礎に、感染状況等に基づき算定</small> ② 「新しい生活様式」を踏まえた地域経済の活性化等への対応分（1兆円程度） <small>人口、年少者・高齢者の比率、財政力等に基づき算定</small></p>
4. 使途	<p>地方公共団体が地域の実情に応じてきめ細やかに実施する</p> <p>① 家賃支援を含む事業継続や雇用維持等への対応 <small>（家賃支援、休業要請に伴う協力金等、地域公共交通機関等の補給・補修、施設・ホテル等の経営支援、臨時休校に伴う子どもの心のケア、修学旅行等のキャンセル代への支援、等）</small></p> <p>② 「新しい生活様式」等への対応 <small>（地域公共交通機関等の3割削減、福祉施設・観光施設・学校・スポーツ・文化イベント等の「新しい生活様式」以下の再開に向けた支援、地元産品のオンライン販売促進、オンライン教育・テレワーク導入支援、農林水産物の販売促進、観光地の活性化、等）</small></p> <p>の事業に充当。</p>

図 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の概要

外出が必要な方のために運行を続けています

お客様の安全・安心のための取り組みを行っています

マスクの着用・健康管理

窓開けによる換気

定期的な清掃・消毒

マスクの着用をお願いします

会話を控えるようお願いいたします

なるべく間隔を空けてご乗車下さい

感染拡大を防止するためにご協力をお願いします

やむを得ない急ブレーキ・急ハンドルの際、危険ですので手すり・つり革をお持ち下さい。降車後に手洗いをお願いします。

【補助制度概要】

- 補助対象者：
 - 市内に本支店・営業所等を有する JR、路線バス運行事業者、タクシー事業者
- 補助内容：
 - ・新型コロナウイルス感染症予防対策・公共交通利用促進のための車両改善
1台当たり上限 20万円 補助率 100%
 - ・新たな交通手段を普及するための提案やモニターツアーの実施
1事業当たり上限 50万円 補助率 100%

図 公共交通を安心してご利用いただくための取組（館山市）

3 地域公共交通の現状

※令和元年はコロナ感染症拡大や台風被害による非日常データのため平成30年のデータを最新とする。

(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、乗降客数は年々減少傾向である。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。

※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。

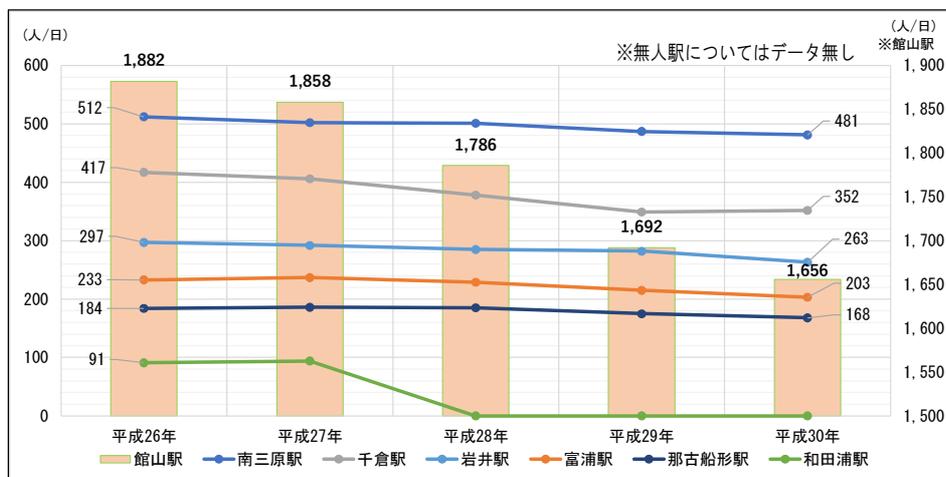


図 駅別乗車人員

出典：館山市統計書、南房総市統計書

(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。

鉄道や市内路線バスの利用者は減少している一方で、高速バス利用者は平成30年まで横ばい～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。また、新宿なのはな号が運行開始後は、房総なのはな号の利用者数が減少傾向となっている。

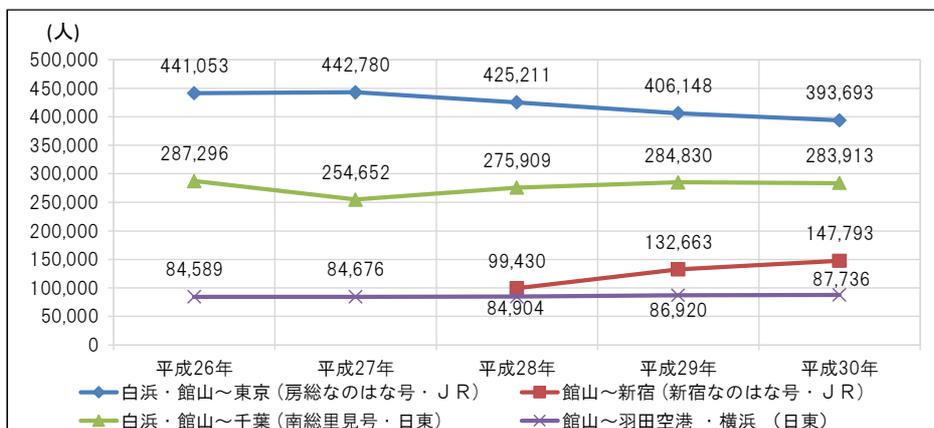


図 高速バスの年間利用者数推移

出典：館山市統計書

(3) 路線バス及び南房総市営路線バス(コミュニティバス)

路線バスは、日東交通株式会社とジェイアールバス関東株式会社により8路線運行されているほか、南房総市営路線バスが4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。

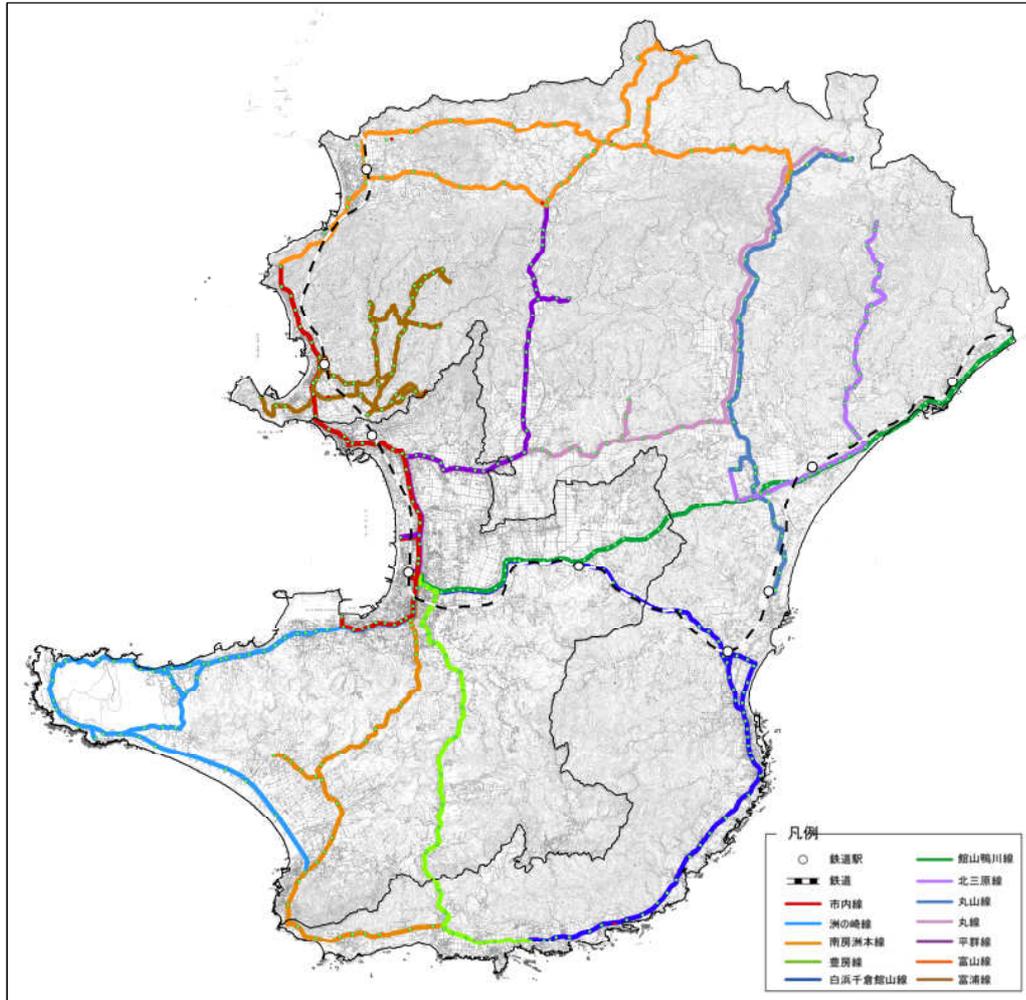


図 バス路線図

表 バス路線の運行状況 ※館山鴨川線：土曜日は平日の本数で運行

路線名	分類	運行区間			運行本数	
		起点	経由地	終点	平日	土日祝日
市内線	路線バス	館山航空隊	～館山駅	～小浜	16.5	11
白浜千倉館山線		館山駅	～安房地域医療センター・千倉駅	～安房白浜	5	5
		千倉駅	～	～安房白浜	6	6
館山鴨川線		館山駅	～南三原駅・和田浦 WAO	～亀田病院	6	4
豊房線		館山駅	～	～安房白浜	4.5	4.5
南房州本線		館山駅	～安房神戸	～安房白浜	14	12
洲の崎線	南房総市営 路線バス	館山駅	～伊戸漁港	～相の浜	16	15
富浦線		富浦駅	～	～富浦駅	5	7
富山線		国保病院	～岩井駅	～国保病院	7	6
平群線		館山駅	～三芳病院前	～平群車庫	4	4
丸線	廃止代替路線	館山駅	～三芳病院前	～川谷・細田	6	4
丸山線		南房総市営路線バス (スクール混乗)	大井細田	～丸山地域センター前	～千歳駅	2
北三原線		嶺南学園	～南三原駅	～上三原	5	2.5

①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路線として、白浜千倉館山線・洲の崎線・豊房線・丸線・平群線が運行されている。

※地域間幹線は、国・県・2市の補助を受けて運行中。地域内路線は、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されている。

路線バス利用者は年々減少しており、2市の補助金額はそれに比例するように上昇を続けている。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。

表 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		運賃 (円)
				平日	休日	
地域間 幹線系統	市内線	日東交通	館山航空隊～小浜	16.5	11	160～620
	南房州本線	ジェイアールバス関東	館山駅～安房白浜	14	12	160～610
	館山鴨川線	日東交通	館山駅～亀田病院	6	4	160～720
地域内 路線	白浜千倉館山線	日東交通	館山駅～安房白浜 千倉駅～安房白浜	5 6	5 6	160～930
	洲の崎線	ジェイアールバス関東	館山駅～相の浜	16	15	160～830
	豊房線	日東交通	館山駅～安房白浜	4.5	4.5	160～600
	丸線	日東交通	館山駅～川谷・細谷	6	4	160～780
	平群線	日東交通	館山駅～平群車庫	4	4	160～700
本数合計				78	65.5	

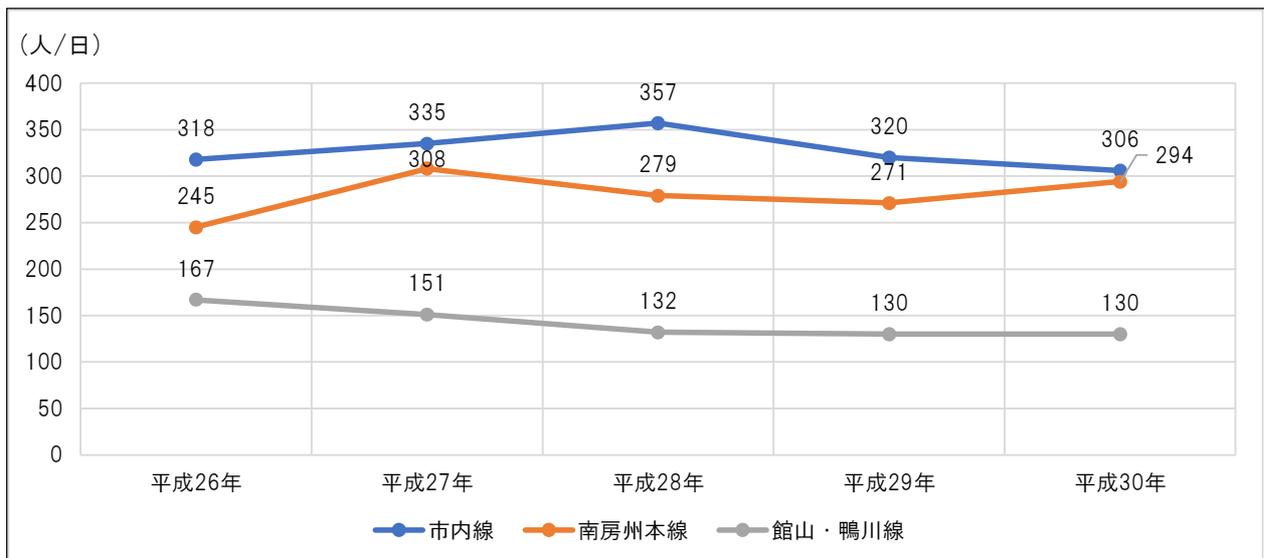


図 利用者数の推移 (地域間幹線系統)

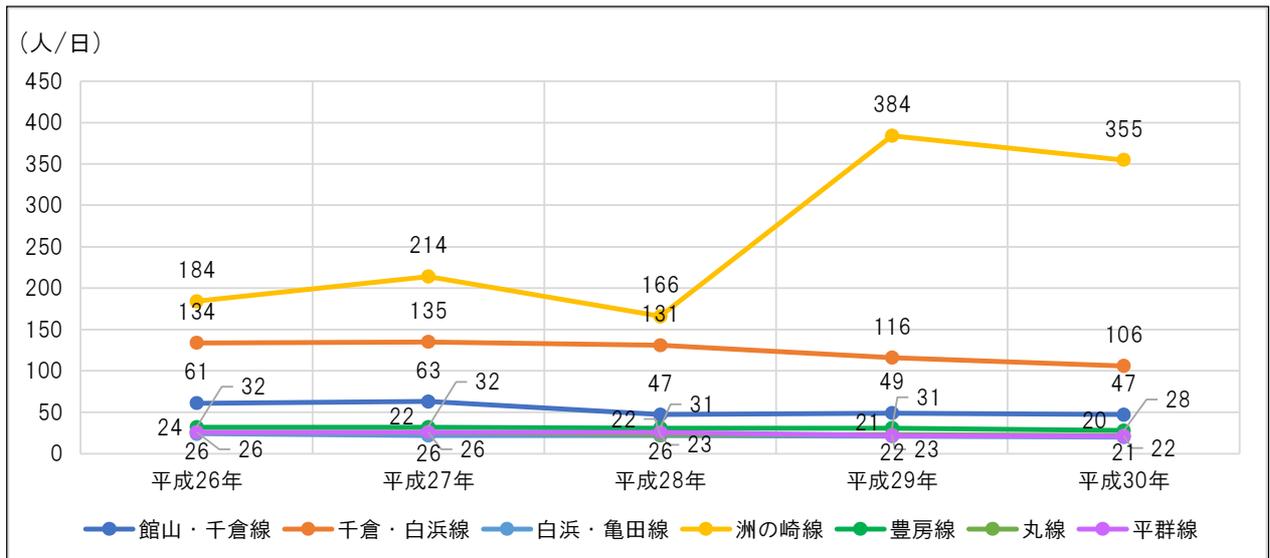


図 地域内交通利用者数の推移 (地域内路線)

※館山・千倉線と千倉・白浜線は平成30年度末に統合し、現在は「白浜千倉館山線」として運行。

※白浜・亀田線は平成30年度末に廃止された。

表 令和元年度 南房総市・館山市による補助金

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)
地域間幹線系統	市内線	926	-	926
地域内路線	白浜千倉館山線	12,178	3,965	16,143
	豊房線	1,862	5,383	7,245
	丸線	7,898	5,738	13,636
	平群線	6,163	4,423	10,586
合計		29,027	19,509	48,536

表 令和元年度 国・県による補助金

分類	路線名	国補助金 (千円)	県補助金 (千円)	合計 (千円)
地域間幹線系統	市内線	2,811	2,811	5,622
	南房州本線	8,086	4,043	12,129
	館山鴨川線	3,754	3,754	7,508
合計		14,651	10,608	25,259

②南房総市営路線バス（コミュニティバス）

南房総市において、自主路線2路線、スクール混乗路線2路線の計4路線が運行しており、利用者数は富山線が減少傾向にあるものの、全体的に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4路線は市による自家用車有償旅客運送（バス事業者への運行委託）により運営されている。

表 南房総市営路線バス運行状況

分類	路線名	事業者	運行区間	運行本数		運賃 (円)
				平日	休日	
フィーダー交通 (市営・自主路線)	富山線	南房総市 (運行委託/日東交通)	国保病院～国保病院	7	6	200
	富浦線		富浦駅～富浦駅	5	7	200
フィーダー交通 (市営・自主路線)	丸山線	南房総市 (運行委託/日東交通)	大井細田～千歳駅	5	2.5	200
	北三原線		嶺南学園～上三原	2	0	200

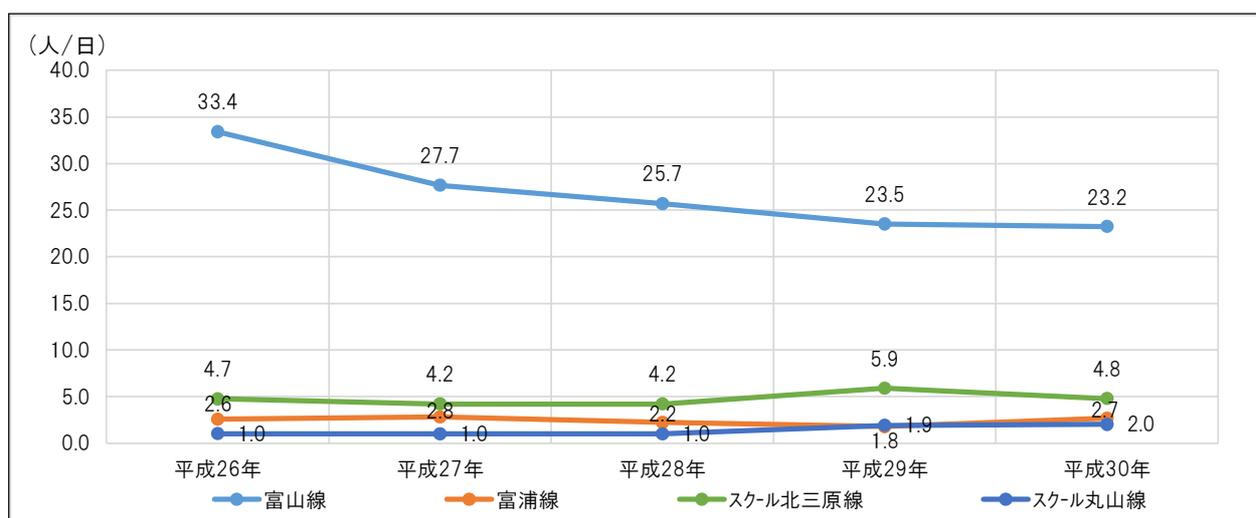


図 南房総市営路線別利用者数の推移

表 令和元年度 南房総市・館山市による委託料

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)
フィーダー交通 (市営・自主路線)	富山線	8,283	-	8,283
	富浦線	8,094	-	8,094
フィーダー交通 (市営・自主路線)	丸山線	14,938	-	14,938
	北三原線			
合計		31,315	-	31,315

(4) タクシー

主に南房総・館山地域内を営業地域とする事業者は6事業者である。

車両は合計で42台が存在し、そのうちジャンボタクシーは2台となっている。

表 南房総・館山地域を運行しているタクシー会社

会社名	営業所	営業所所在地	登録台数	
			登録台数①	①のうちジャンボタクシー
鏡浦自動車(株)	本社営業所	館山市北条 1882	13	1
南房タクシー(株)	本社営業所	館山市北条 2199-4	13	0
(有)晝夜タクシー	営業所	館山市船形 319-2	4	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
(有)古川タクシー	本社営業所	南房総市安馬谷 2064	4	1
(有)鋸南タクシー	本社営業所	安房郡鋸南町竜島 835-7	4	0
合 計			42	2

令和2年3月時点

(5) スクールバス

南房総市で27台、館山市で3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 スクールバス運行事業の詳細

	料金	台数	利用対象者数(人)	委託料(千円)
南房総市	無料	27	1,190	139,397
館山市	無料	3	1,344	10,573
合計		30	2,534	149,970

■南房総市・館山市の負担する補助金・委託料(令和元年度まとめ)

	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)
路線バス	29,027	19,509	48,536
市営路線バス	31,315	-	31,315
スクールバス	139,397	10,573	149,970
合計	199,739	30,082	229,821

(6) 民間送迎バス

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 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	医療法人沖縄徳洲会	無料(施設利用者限定)	ワゴン車
三芳病院	医療法人光洋会	無料(施設利用者限定)	バス
たてやま整形外科クリニック	たてやま整形外科クリニック	無料(施設利用者限定)	ワゴン車
小林病院	医療法人社団寿会	無料(施設利用者限定)	ワゴン車

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 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
ホテル&リゾート南房総	無料(施設利用者限定)	バス
花しぶきグループ	無料(施設利用者限定)	バス
ホテル洲の崎風の抄	無料(施設利用者限定)	バス
館山シーサイドホテル	無料(施設利用者限定)	バス
夕日海岸昇鶴	無料(施設利用者限定)	バス
房州カントリークラブ	無料(施設利用者限定)	バス
館山カントリークラブ	無料(施設利用者限定)	バス
コスモクラシッククラブ	無料(施設利用者限定)	バス
千倉自動車教習所	無料(施設利用者限定)	バス 個別送迎あり
館山自動車学校	無料(施設利用者限定)	バス

(7) 海上交通

館山港は、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、実習船などが寄港するほか、海岸沿いには「渚の駅」たてやま」があり、展望デッキ、館山夕日棧橋などが整備された交流拠点となっている。

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

(8) 支援助成事業

2市が行っている支援助成事業および運転免許返納者向けの施策を以下に示す。

表 支援助成事業一覧

事業名等	事業者 (主催者)	助成額 (円)	備 考	南房総市 補助金 (R1)	館山市 補助金 (R1)	2市 合計
高齢者外出支援バス利用助成事業	南房総市 (健康支援課)	160	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： 150円→160円	1,006,200	-	1,006,200
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	677,370	-	677,370
福祉タクシー利用助成事業	南房総市 (社会福祉課)	700	-	892,790	-	892,790
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	931,800	-	931,800
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	-	100,000	100,000

表 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)	-
	市営路線バス	50%	-
タクシー運賃 1割引	鏡浦タクシー 南房タクシー 白浜タクシー 晝夜タクシー 古川タクシー 鋸南タクシー	10% (運転経歴証明書提示)	-
手数料助成※1	南房総市	1,600円又は2,100円	R1 支出額 81,200円
運賃等助成	館山市	バス回数券、タクシー利用助成券、市内共通商品券いずれか (5,000円分)	R1 支出額 830,000円

※1：南房総市による運転免許証自主返納証明書及びノーカーサポート優待証を合わせて取得した方に対し、発行手数料を助成する制度

(9) 地域公共交通活性化再生法の改正

国は令和2年11月にこれまでの地域公共交通網形成計画を「地域公共交通計画」と改め、地方公共団体の作成が努力義務として規定された。

「地域旅客運送サービス継続事業」や「地域公共交通利便増進事業」等が創設され、地域における移動手段の確保や地域公共交通の充実を図る制度が整備された。

表 地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

平成19年 制定	<ul style="list-style-type: none"> ○地域公共交通活性化再生法を制定し、市町村が主体となって幅広い関係者の参加による協議会を設置 ○「地域公共交通総合連携計画」の策定を通じて、地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進する制度を整備
平成26年 改正	<ul style="list-style-type: none"> ○「まちづくりと連携（コンパクト・プラスネット・ワーク）」、「面的な公共交通ネットワークを再構築」を図るため、地域公共交通網形成計画を法定計画として規定 ○バス路線の再編等を実施する「地域公共交通再編事業」を創設し、その実施計画について国が認定し、法律・予算の特例措置を適用することにより、計画の実現を後押しする制度を整備
令和2年 改正	<ul style="list-style-type: none"> ○法改正により「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されたとともに、同計画の策定が国庫補助の要件として位置付けられた

■計画策定のポイント

●まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保

- ・各種まちづくり施策との一体的推進
- ・観光客の移動手段の確保、観光振興施策との連携等

●地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

- ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
- ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上

●地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

- ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
- ・観光分野やラストワンマイル対策等へのMaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上

●住民の協力を含む関係者の連携

- ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議

⇒地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



●利用者数、収入、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化

⇒データに基づくPDCAを強化

4 上位・関連計画

(1) 館山市地域公共交通網形成計画

【計画期間】 令和2年度～令和7年度（令和2年3月策定）

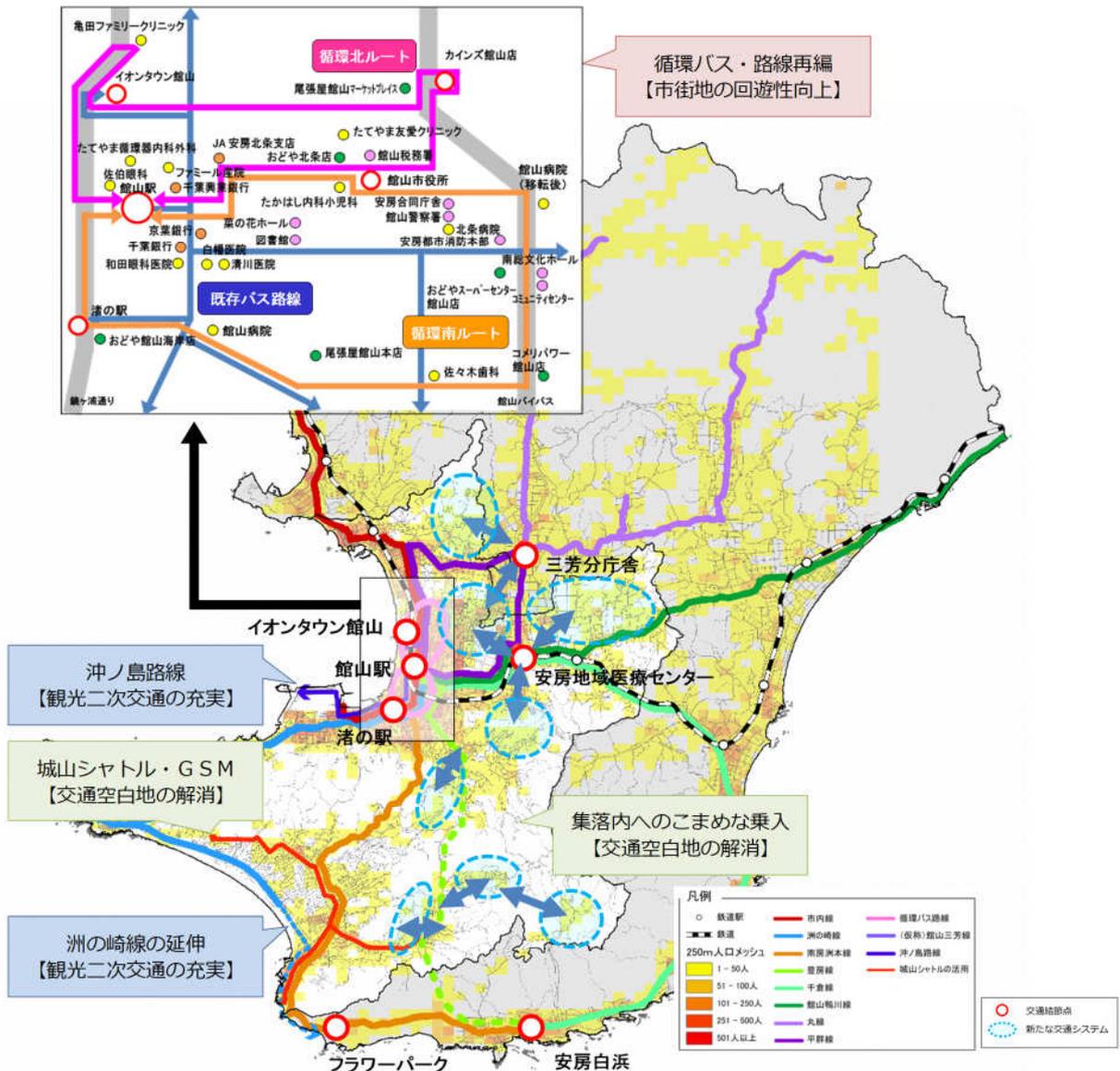
【基本理念】

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

【計画の方針】

- ①市街地における回遊性の向上
- ②隣接自治体との広域的な連携の推進
- 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
- ④観光二次交通の整備・確保
- ⑤高齢者等支援制度の確立
- ⑥公共交通を利用しやすい環境の整備
- ⑦公共交通により親しんでもらうための施策展開

■公共交通網将来イメージ



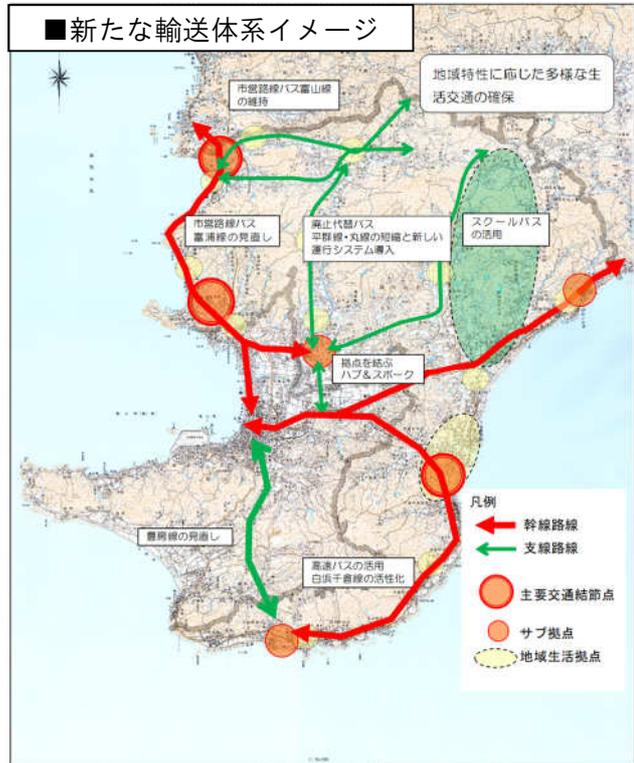
(2) 南房総市地域公共交通計画(令和3年度策定)

【基本理念】

○小さな拠点と連携する公共交通網の再編により、将来都市構造を支え、地域の公共交通利用の主流となる地域住民・来訪者の移動支援及びまちづくり・観光振興等と一体となった持続可能な魅力ある公共交通を確立する。

【計画の目標】

- ①機能、役割を明確化した再編により、わかりやすく**利便性の高い公共交通体系を構築**する
- ②**観光資源との連携強化**により、地域全体の活性化を図る
- ③**既存システムを活用**した効果的・効率的な運行を図る
- ④地域住民の多様な参画により**身近な交通手段を確保**する
- ⑤市民、交通事業者、行政との**協働による持続可能な仕組みづくり**



※参考(南房総市地域公共交通再編実施計画(平成28年10月策定))

【網形成計画を踏まえた再編の方向性】

- 地域住民・来訪者等の二次交通の利便性確保
- 地域公共交通維持に向けた幹線・支線の明確化
- 分散型都市構造を支える交通結節点の強化
- 地域にある全ての交通モードの有効活用 **(地域特性に応じた多様な交通サービスの提供)**

【実施事業】

- ①(仮称)平群・丸線の運行：
三芳・丸山地区における**三芳分庁舎を中心としたハブ&スポーク化**による再編
- ②館山千倉線の運行：
千倉地区における千倉駅を中心とした再編
- ③豊房線の運行：
白浜地区における(仮称)白浜バスターミナルを中心とした再編

(3) 第4次館山市総合計画

【将来都市像】笑顔あふれる 自然豊かな 「あったか ふるさと」館山

【後期基本計画】2021～2025年度（令和3年度～令和7年度）

【重視する4つの視点】

- 「ひと」をはぐくむ ～健やかなからだと豊かな心をはぐくむまちづくり～
- 「しごと」を創る ～地域の特性と魅力を活かした産業・経済の振興と活力あるまちづくり～
- 「まち」を築く ～美しい自然と快適な生活が調和した持続可能なまちづくり～
- 「くらし」を支える ～ともに助け合い安全・安心で住みやすいまちづくり～

【公共交通の位置づけ】

- 地域に根ざした産業でにぎわいと豊かさあふれるまち
 - ・観光の振興
 - ・交流拠点施設を核とした地域活性化
 - 生活基盤が充実し快適で暮らしやすいまち
 - ・住環境の充実と市街地の利便性向上
 - ・道路環境の充実と河川整備の推進
 - ・交通体系の充実…(1)地域交通網の確保・維持 (2)広域交通網の充実
- 《基本方針》
- 市民や公共交通事業者や関係機関と連携・協議をしながら、**新たな技術やシステムを活用し、市民や来訪者の交通利便性の確保・維持**に努めます。
 - 路線バス・高速バスや鉄道の利便性の向上を関係機関に働きかけ、**広域交通網の充実と維持**に努めます。

(4) 館山市都市計画マスタープラン

【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
 - ・渚の駅前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

(5) 第2次南房総市総合計画

【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】(2018～2022年度(平成30年度～令和4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・強化
- ・ 公共交通拠点の機能強化

(6) 南房総地域半島振興計画(第4次)

【計画期間】平成27年度～令和7年度(平成28年2月策定)

【振興の方向性】

1. 広域的な連携に資する **交通・通信基盤の充実により「開かれた地域づくり」を目指す。**
2. 地域の特性を活かした産業の活性化により「活力ある地域づくり」を目指す。
3. 恵まれた自然との共生の中で「憩い癒される地域づくり」を目指す。
4. 魅力ある生活環境を形成し、住民が快適に学び暮せる「住みよい地域づくり」を目指す。
5. 県内や首都圏の各地域との活発な交流、さらには全国的、国際的な交流により「躍動する地域づくり」を目指す。
6. 災害の発生を予防し、災害の拡大を防いで「安心して暮らせる地域づくり」を目指す。

【交通・情報通信体系の整備・確保】 ※交通に関する項目について抜粋

○鉄道等の整備

内房線、外房線の輸送需要の動向等に対応した車両の増結、列車の増発、快速電車運行区間の延長、終電車の繰り下げ、乗換え駅における接続時間の短縮等による **利便性の向上並びに複線化等の促進**を図る。

○地方港湾の整備

館山港において、南房総への海からのアクセスを可能とするため、旅客船・観光船等が着岸できる多目的棧橋の供用を開始しており、利用状況を勘案しながら施設の拡充を図る。

○地域における公共交通の確保

広域的・幹線的なバス路線への助成など地域における公共交通の確保維持改善に向けて取り組んでいく。

5 地域住民や公共交通利用者の移動ニーズ

(1) 過年度実態調査概要

実施調査	南房総市	館山市
市民アンケート調査	<p>【対象者】 15歳以上の南房総市民 3,000人</p> <p>【調査方法】 郵送による配布・回収</p> <p>【調査期間】 2020/1/22(水)～2020/1/31(金)</p> <p>【回答数】 N=1,860 (回収率 56.4%)</p>	<p>【対象者】 15歳以上の館山市民 4,000人</p> <p>【調査方法】 郵送による配布・回収</p> <p>【調査期間】 2018/9/18(火)～2018/9/30(日)</p> <p>【回答数】 N=2,096 (回収率 52.4%)</p>
公共交通利用者調査	<p>【対象者】 路線バス、高速バス</p> <p>【調査方法】 (路線バス) 調査員がバス車両に乗車 (高速バス) 調査員による直接ヒアリング ハイウェイオアシス富楽里、枇杷倶楽部、安房白浜バス停にて実施</p> <p>【調査期間】 (路線バス) 2019/12/5(木)始発～終発 2019/12/15(日)始発～終発 (高速バス) 2019/12/5(木)始発～終発</p> <p>【回答数】 (路線バス) N=966(平) N=615(休) (高速バス) N=142</p>	<p>【対象者】 路線バス、高速バス、鉄道利用者</p> <p>【調査方法】 (路線バス) 調査員がバス車両に乗車 (高速バス) 調査員による直接ヒアリング 館山駅、枇杷倶楽部、安房白浜バス停にて実施 (鉄道) 調査員による直接ヒアリング 館山駅にて実施</p> <p>【調査期間】 2018/11/6(火) 始発～終発</p> <p>【回答数】 (路線バス) N=716 (高速バス) N=150 (鉄道) N=49</p>
公共施設利用者アンケート調査	<p>【対象者】 施設訪問者</p> <p>【調査方法】 調査員による直接ヒアリング ハイウェイオアシス富楽里、枇杷倶楽部、和田浦WA・O!にて実施</p> <p>【調査期間】 2019/12/5(木)</p> <p>【回答数】 (ハイウェイオアシス富楽里) N=51 (枇杷倶楽部) N=92 (和田浦WA・O!) N=35</p>	<p>【対象者】 施設訪問者</p> <p>【調査方法】 調査員による直接ヒアリング アロハガーデン、館山駅、渚の駅、枇杷倶楽部にて実施</p> <p>【調査期間】 2018/11/4(日)</p> <p>【回答数】 (アロハガーデン) N=30 (館山駅) N=103 (渚の駅) N=117 (枇杷倶楽部) N=93</p>
高校生アンケート調査	<p>【対象者】 県立安房拓心高校の生徒</p> <p>【調査方法】 学校に協力依頼し、配布・回収</p> <p>【調査期間】 2020/2</p> <p>【回答数】 N=147</p>	<p>【対象者】 県立安房高校、県立館山総合高校、私立安房西高校の生徒</p> <p>【調査方法】 学校に協力依頼し、配布・回収</p> <p>【調査期間】 2018/11</p> <p>【回答数】 (安房高校) N=234 (安房西高校) N=208 (館山総合高校) N=166</p>

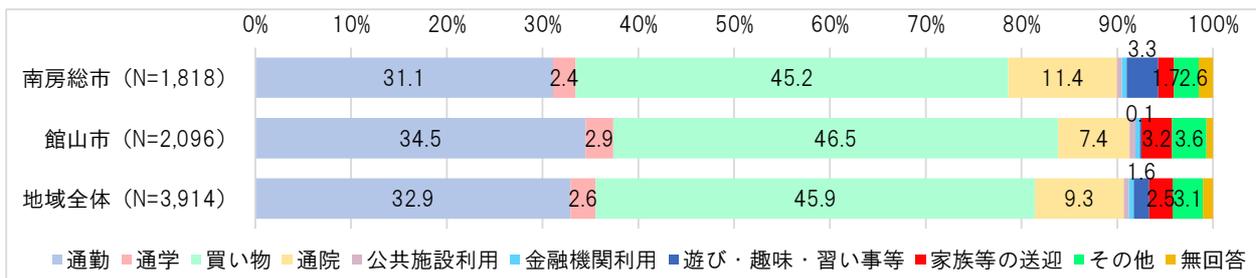
実施調査	南房総市	館山市
交通事業者 アンケート調査 (ヒアリング)	<p>【調査方法】 調査票事前配布、必要により個別ヒアリングを実施</p> <p>【鉄道事業者】 JR 東日本(株) 館山駅 ⇒2020/2/12(水) ヒアリング</p> <p>【バス事業者】 ジェイアールバス関東(株) 館山支店 ⇒2020/2/14(金) ヒアリング 館山日東バス(株) ⇒2020/2/14(金) ヒアリング 日東交通(株) 館山営業所 ⇒アンケート調査のみ ちばシティバス(株) ⇒アンケート調査のみ</p> <p>【タクシー事業者】 (有) 白浜タクシー ⇒2020/2/12(水) ヒアリング (株) 南房タクシー ⇒2020/2/14(金) ヒアリング</p>	<p>【調査方法】 調査票事前配布、必要により個別ヒアリングを実施</p> <p>【鉄道事業者】 JR 東日本(株) 館山駅 ⇒2019/3/4(月) ヒアリング</p> <p>【バス事業者】 ジェイアールバス関東(株) 館山支店 ⇒2019/3/7(木) ヒアリング 館山日東バス(株) ⇒アンケート調査のみ 日東交通(株) 館山営業所 ⇒アンケート調査のみ ちばシティバス(株) ⇒アンケート調査のみ</p> <p>【タクシー事業者】 鏡浦自動車(株) ⇒2019/3/11(月) ヒアリング (株) 南房タクシー ⇒2020/3/11(月) ヒアリング</p>
関係事業者 アンケート調査 (ヒアリング)	<p>【調査方法】 調査票事前配布、必要により個別ヒアリングを実施</p> <p>【調査対象】 南房総市観光協会 ⇒アンケート調査のみ 枇杷倶楽部 ⇒アンケート調査のみ ハイウェイオアシス富楽里 ⇒アンケート調査のみ 地域おこし協力隊(移住担当) ⇒アンケート調査のみ</p>	<p>【調査方法】 調査票事前配布、必要により個別ヒアリングを実施</p> <p>【調査対象】 安房地域医療センター ⇒2019/3/4(月) ヒアリング 館山病院 ⇒アンケート調査のみ たてやま整形外科クリニック ⇒アンケート調査のみ 小林病院 ⇒アンケート調査のみ おどや ⇒2019/3/4(月) ヒアリング 館山市社会福祉協議会 ⇒2019/3/7(木) ヒアリング ケアサービス・まきの実 ⇒アンケート調査のみ イオンタウン館山 ⇒2019/3/7(木) ヒアリング 株式会社ときわや ⇒アンケート調査のみ たてやま温泉 千里の風 ⇒2019/3/7(木) ヒアリング 森羅 ⇒アンケート調査のみ NPO 団体(おせっ会) ⇒アンケート調査のみ 館山市観光協会 ⇒アンケート調査のみ</p>

実施調査	南房総市	館山市
住民意見交換会 (座談会)	【対象者】 地区住民 (どなたでも) 【調査方法】 対話式にて実施 【調査期間】 2020/11/17(火)~2021// 【実施箇所】 ・三芳地区 (2020/11/17) ・白浜地区 (R3 年度中に開催予定)	【対象者】 地区住民 (どなたでも) 【調査方法】 ワークショップ方式にて実施 【調査期間】 2018/9/25(火)~2018/11/14(水) 2020/11/17(火)~2021// 【実施箇所】 ・東虹苑地区 (2018/9/25) ・館山地区 (2018/10/23) ・船形地区 (2018/10/24) ・北条地区 (2018/10/25) ・那古地区 (2018/10/30) ・西岬地区 (2018/10/31) ・神戸地区 (2018/11/2 2020/11/17) ・富崎地区 (2018/11/6) ・豊房地区 (2018/11/7, R3 年度中に開催予定) ・神余地区 (2018/11/8) ・館野地区 (2018/11/13) ・九重地区 (2018/11/14)

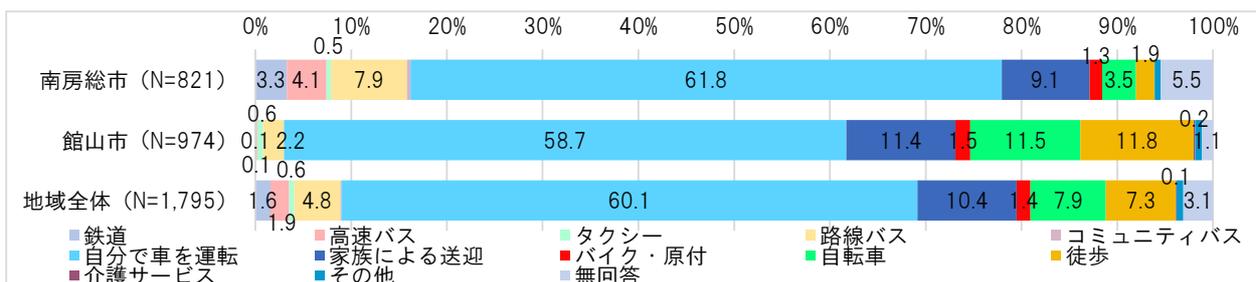
(2) 地域住民の買い物や通院の移動実態について

- 1 番目に多い外出目的として「買い物」は最も多く 45.9%であり、「通院」は 9.3%である。買い物選択者の利用交通手段としては「自分で車を運転」60.1%、「家族による送迎」10.4%となっており、「路線バス」の利用率は地域全体で 4.8%（南房総市 7.9%、館山市 2.2%）となっている。通院選択者の利用交通手段では買い物に比べ、「自分で車を運転」の割合が極端に減っており、「家族による送迎」や「鉄道」「タクシー」「路線バス」等、公共交通の分担率が多くなっている。
- 2 番目に多い外出目的としても「買い物」は最も多く 42.0%であり、「通院」は 17.5%である。買物選択者の利用交通手段としては、「自分で車を運転」68.6%となっており、「路線バス」の利用率は地域全体で 3.5%（南房総市 4.7%、館山市 2.6%）となっている。通院選択者の利用交通手段では、「自分で車を運転」の割合を買い物と比較した場合、1 番目の外出目的で比較した場合よりも「自分で車を運転」とした割合が増えて 47.2%となっているが、それでも公共交通の利用者は一定数存在している。
- 買い物先としては、規模の大きな「イオンタウン館山」と南房総・館山地域内に複数店舗存在している「おどや」「尾張屋」等が多く利用されている。
- 通院先としては、地域の基幹病院（2 次救急病院）である「安房地域医療センター」と県南部の基幹病院（3 次救急病院）である「亀田総合病院」が多く利用されている。
- 主に買い物目的で利用されている路線は、「丸線」「洲の崎線」「市内線」であり、通院目的では、沿線に病院が立地している「富山線」「館山鴨川線」「白浜千倉館山線」で多い傾向にある。

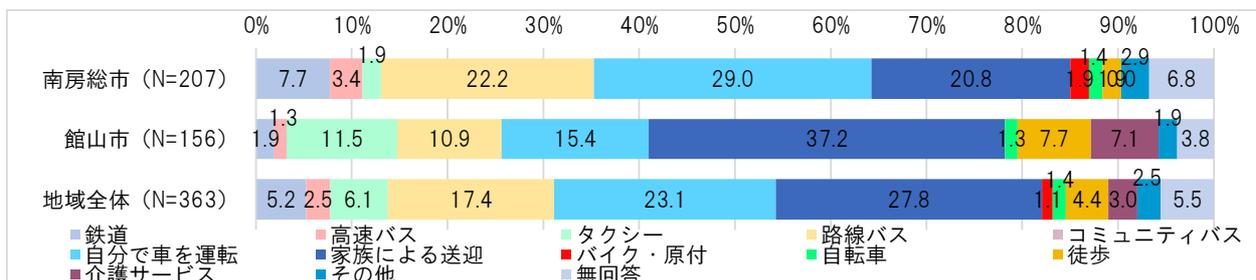
■ 1 番目に多い外出目的（市民アンケート調査）



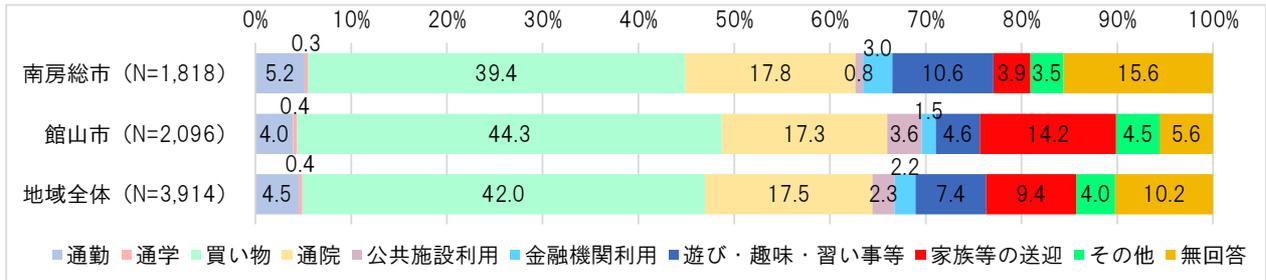
■ 1 番目に多い外出時の利用交通手段 [買い物選択者]（市民アンケート調査）



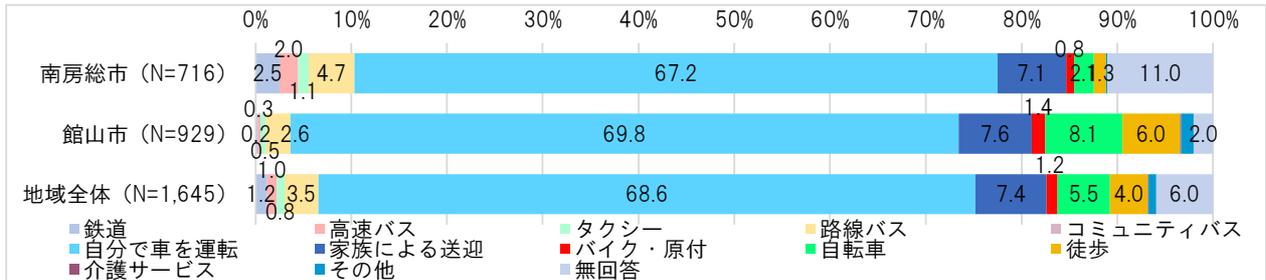
■ 1 番目に多い外出時の利用交通手段 [通院選択者]（市民アンケート調査）



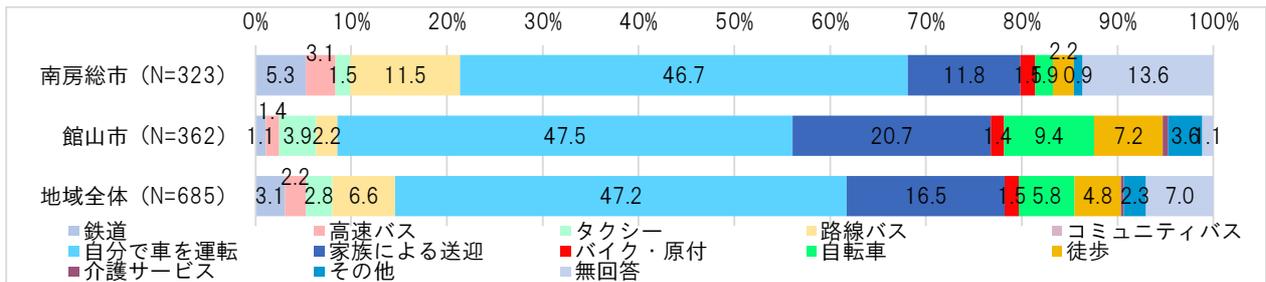
■ 2番目に多い外出目的（市民アンケート調査）



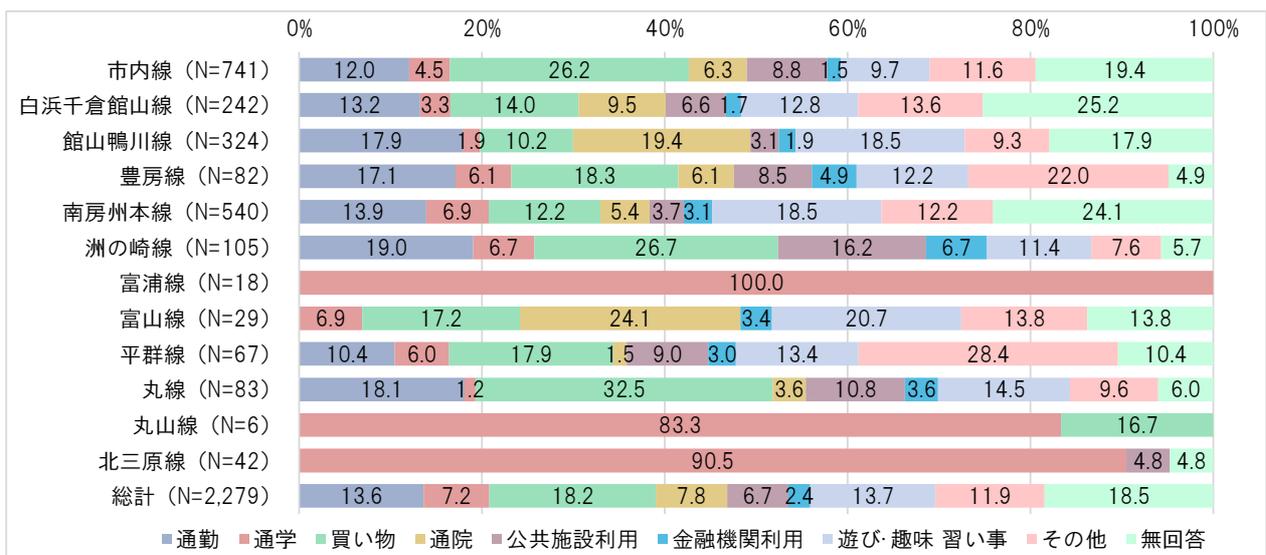
■ 2番目に多い外出時の利用交通手段〔買い物選択者〕（市民アンケート調査）



■ 2番目に多い外出時の利用交通手段〔通院選択者〕（市民アンケート調査）



■ 路線別利用目的（公共交通利用者調査）



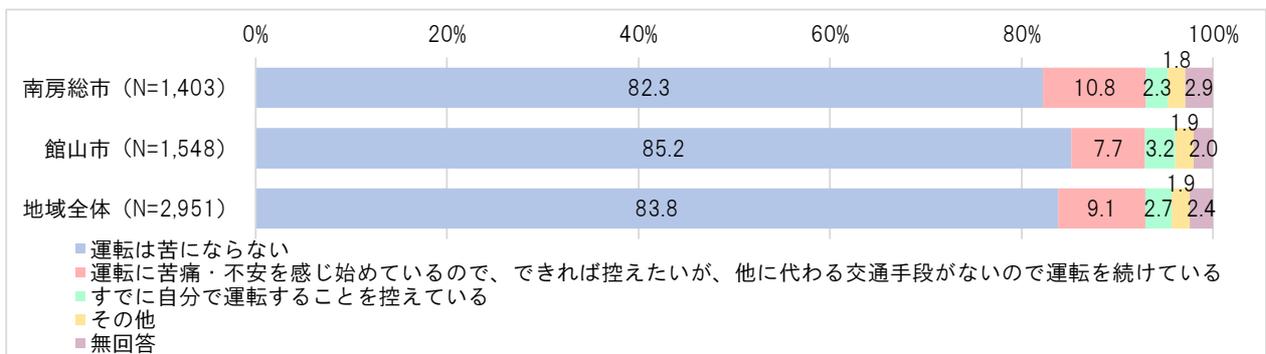
■主な行き先（市民アンケート調査）

地区		順	買い物先	通院先	
南房総市	富浦地区	1	イオンタウン館山	安房地域医療センター	
		2	おどや（館山市）	原診療所	
		3	尾張屋（館山市）	生方内科クリニック	
	富山地区	1	おどや（南房総市）	亀田総合病院	
		2	イオンタウン館山	南房総市富山国保病院	
		3	尾張屋（館山市）	安房地域医療センター	
	三芳地区	1	イオンタウン館山	亀田総合病院	
		2	おどや（館山市）	安房地域医療センター	
		3	尾張屋（館山市）	亀田ファミリークリニック館山	
	白浜地区	1	イオンタウン館山	亀田総合病院	
		2	おどや（南房総市）	和穎医院	
		3	おどや（館山市）	安房地域医療センター	
	千倉地区	1	おどや（南房総市）	亀田総合病院	
		2	イオンタウン館山	野崎医院	
		3	尾張屋（館山市）	松永医院	
	丸山地区	1	おどや（南房総市）	亀田総合病院	
		2	イオンタウン館山	安房地域医療センター	
		3	カインズ（館山市）	九重鈴木医院	
	和田地区	1	おどや（南房総市）	亀田総合病院	
		2	イオンタウン館山	安房地域医療センター	
		3	ベイシア（鴨川市）	石井クリニック	
	館山市	船形地区	1	おどや（館山市）	亀田総合病院
			2	イオンタウン館山	亀田ファミリークリニック館山
			3	尾張屋（館山市）	小林病院
那古地区		1	尾張屋（館山市）	安房地域医療センター	
		2	イオンタウン館山	亀田総合病院	
		3	おどや（館山市）	和田眼科医院	
北条地区		1	おどや（館山市）	安房地域医療センター	
		2	尾張屋（館山市）	亀田総合病院	
		3	イオンタウン館山	館山病院	
館山地区		1	おどや（館山市）	安房地域医療センター	
		2	尾張屋（館山市）	亀田総合病院	
		3	イオンタウン館山	館山病院	
西岬地区		1	おどや（館山市）	赤門整形外科内科	
		2	イオンタウン館山	亀田総合病院	
		3	尾張屋（館山市）	西岬診療所	
神戸地区		1	おどや（館山市）	館山病院	
		2	イオンタウン館山	安房地域医療センター	
		3	尾張屋（館山市）	和田眼科医院	
富崎地区		1	おどや（館山市）	安房地域医療センター	
		2	イオンタウン館山	天野クリニック	
		3	尾張屋（館山市）	亀田総合病院	
豊房神余地区		1	尾張屋（館山市）	館山病院	
		2	おどや（館山市）	亀田総合病院	
		3	イオンタウン館山	あいクリニック館山	
館野地区		1	おどや（館山市）	安房地域医療センター	
		2	尾張屋（館山市）	亀田総合病院	
		3	イオンタウン館山	青柳内科クリニック	
九重地区		1	ときわや（館山市）	九重鈴木医院	
		2	おどや（館山市）	安房地域医療センター	
		3	イオンタウン館山	太田整形外科医院	

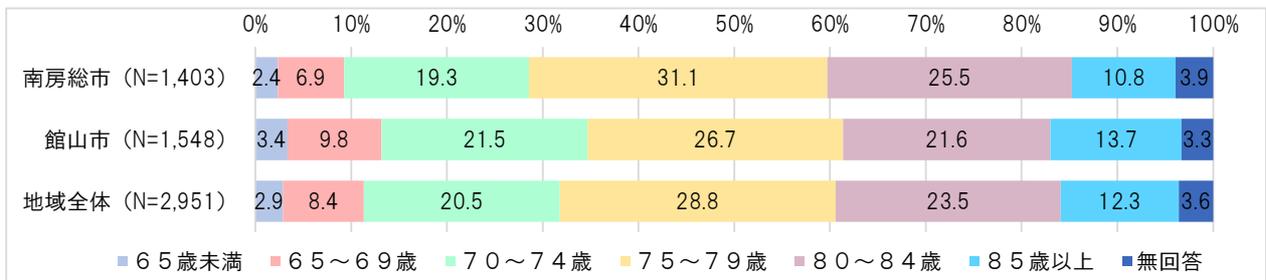
(3) 運転への負担度および免許返納意向について

- 運転免許証保有者のうち、83.8%の方は「運転は苦にならない」と回答しているが、「運転に苦痛・不安を感じ始めているので、できれば控えたいが、他に代わる交通手段がないので運転を続けている」が9.1%、「すでに自分で運転することを控えている」が2.7%存在している。
- 運転可能年齢では、「75～79歳」が28.8%と最も多く、次いで「80～84歳」が23.5%となっており、比較的、南房総市民のほうが運転に苦痛・不安を感じている方が多く、公共交通サービスの不足や近くに商業施設・医療機関が無い等により、運転をせざるを得ない状況となっている。
- 免許返納意向について、地域全体で37.9%の方が「免許を返納してもよい」と回答しており、館山市民のほうが2.3ポイント高い数値を示している。また、「免許返納を検討している」が25.6%、「免許を返納するつもりはない」が32.2%となっている。

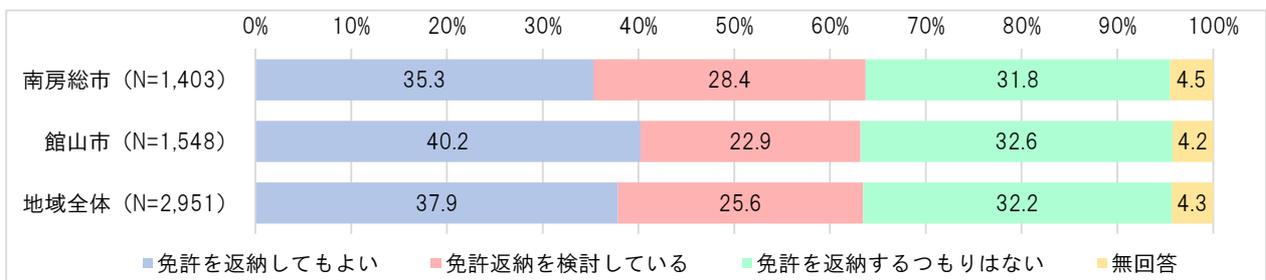
■ 運転への負担について（市民アンケート調査）



■ 運転可能年齢（市民アンケート調査）



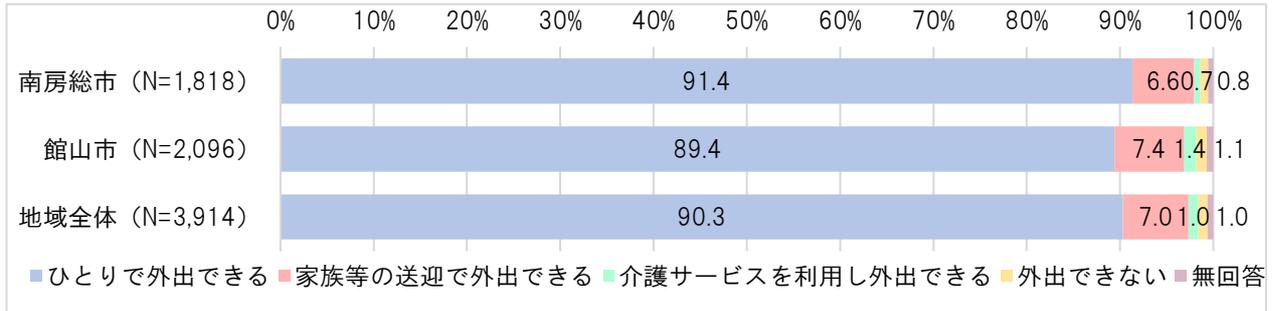
■ 免許返納意向（市民アンケート調査）



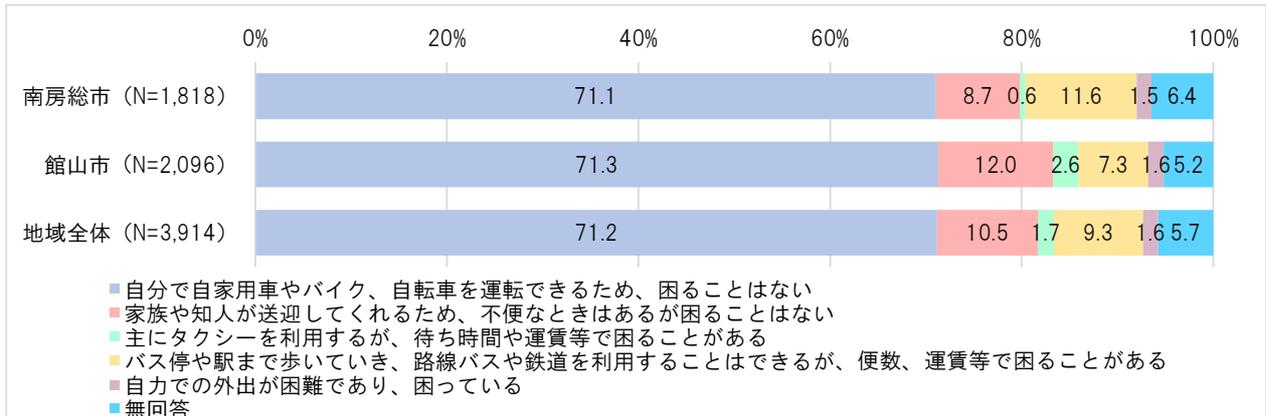
(4) 外出困難者の実態について

- 南房総・館山地域において、「外出できない」方は全体の 1.0%である。また、家族等の送迎や介護サービスにより外出している方は全体の 8.0%であった。
- 外出時に交通手段がなくて困ることについて、困ることはないと回答している方が 8 割程度であるが、鉄道や路線バス・タクシーに関する困りごとが合わせて 11.0%となっている。
- 困るときの対応としては、「不便だが、やむを得ず路線バスや鉄道を利用する」が全体の半数以上を占めており、館山市では「タクシー利用」も一定数存在している。

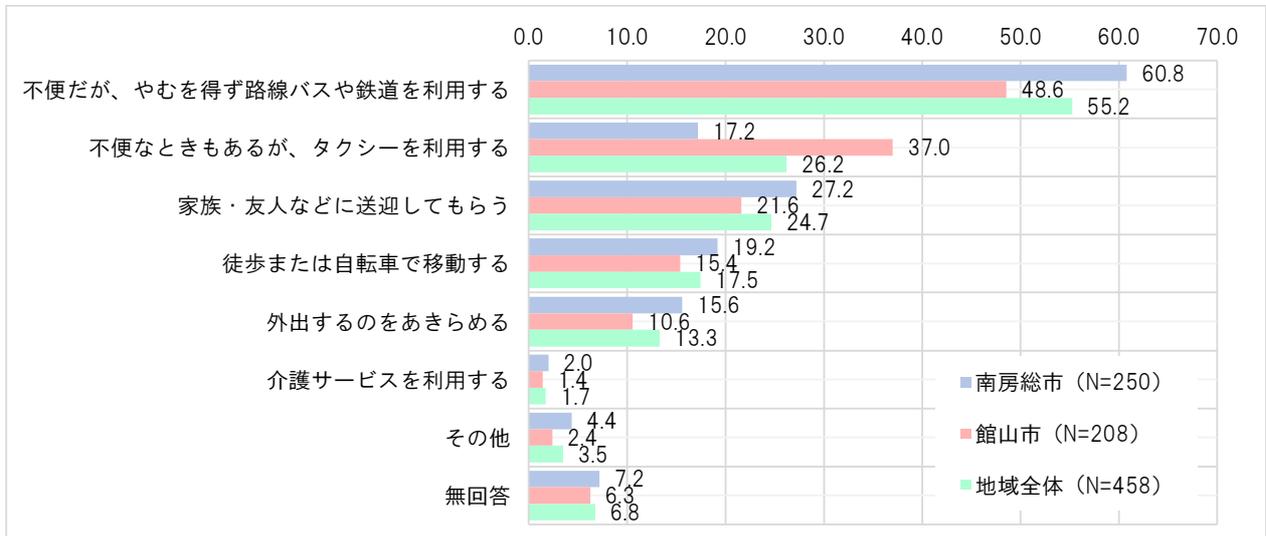
■ 外出困難者の割合（市民アンケート調査）



■ 普段、外出する時に交通手段がなくて困ることの有無（市民アンケート調査）



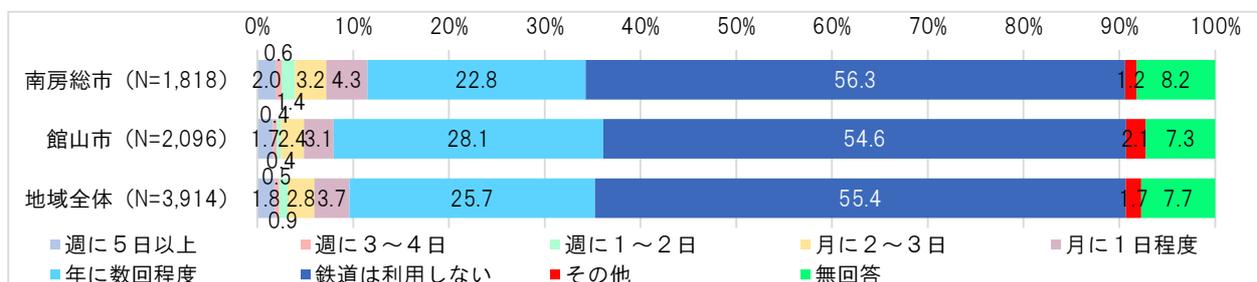
■ 困るときの対応（市民アンケート調査）



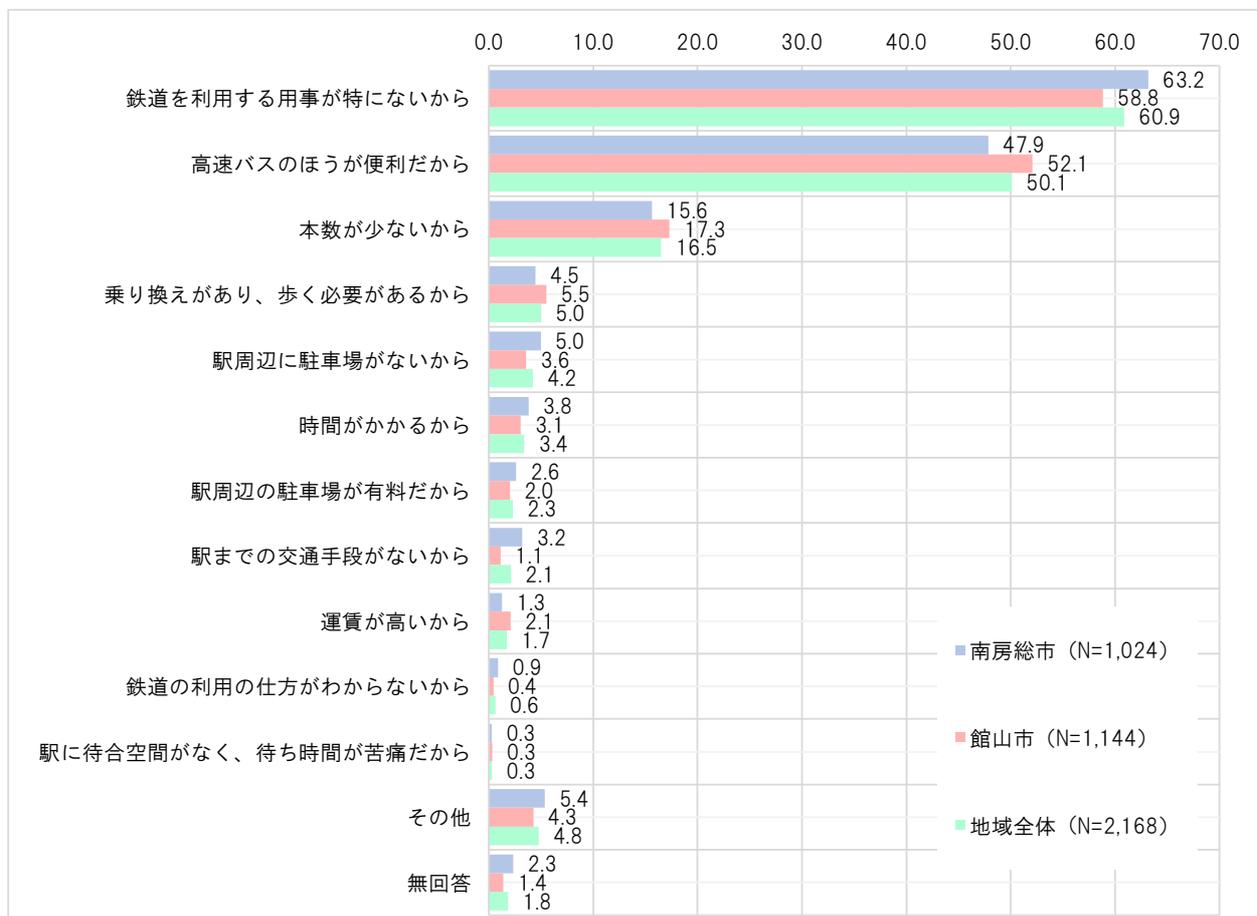
(5) 鉄道の利用実態について

- 鉄道の利用状況について、日常的に利用している方（週に1日以上）は3.2%であり、「鉄道は利用しない」との回答している非利用者は55.4%となっている。
- 鉄道を利用しない理由として、「鉄道を利用する用事が特にないから」が60.9%と最も多く、次いで「高速バスのほうが便利だから」50.1%、「本数が少ないから」16.5%となっている。
- 運行サービスの満足度について、比較的満足傾向にある項目では、「到着時間の正確さ」「最もよく利用する駅舎の快適さ」「乗務員・係員の対応」が挙げられる。また、不満傾向にある項目では、「運行本数・運行時間帯」「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」「運賃」となっている。
- 館山駅利用者の改善してほしいサービスとしては、「鉄道の運行本数の増便」が55.1%と最も多く、次いで「路線バスの運行本数の増便」「路線バスの運行時間帯の拡大」が4.1%となっている。

■利用状況（市民アンケート調査）



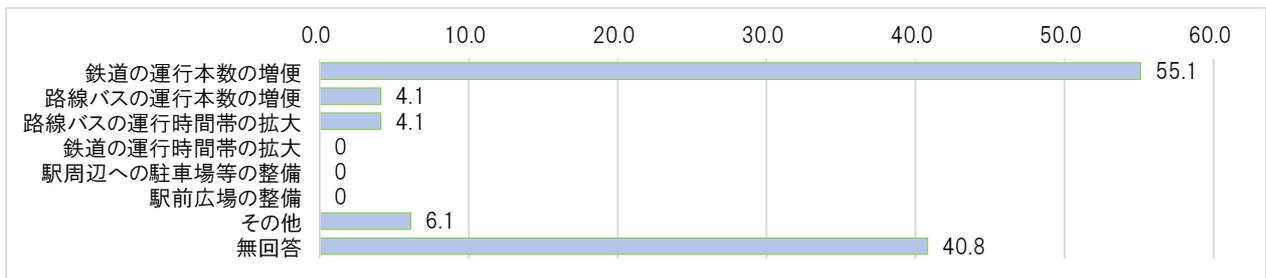
■鉄道を利用しない理由（市民アンケート調査）



■運行サービスの満足度（市民アンケート調査）



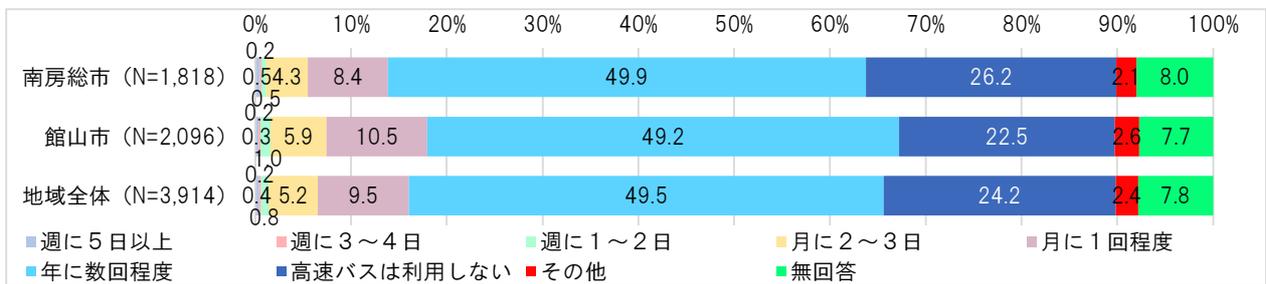
■改善してほしいサービス（公共交通利用者調査）



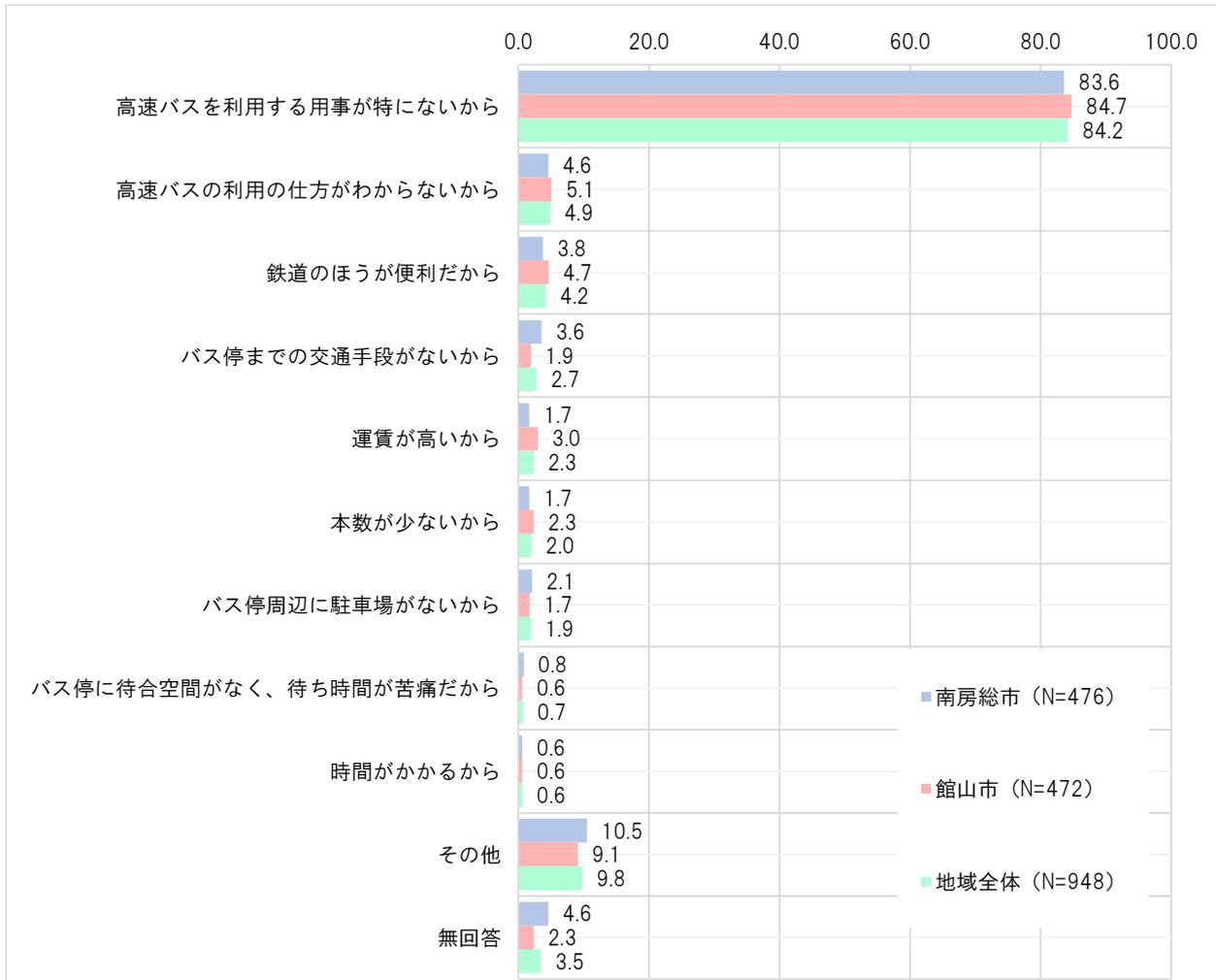
(6) 高速バスの利用実態について

- 高速バスの利用状況について、日常的に利用している方（週に1日以上）は1.4%であるが、「高速バスは利用しない」との回答している非利用者は、鉄道より半数程度減り24.2%となっている。
- 高速バスを利用しない理由として、「高速バスを利用する用事が特にないから」が84.2%と最も多く、他の項目はすべて1割弱となっている。
- 運行サービスの満足度について、比較的満足傾向にある項目では、「運行ルート（行き先）」「運行本数・運行時間帯」「到着時間の正確さ」が挙げられる。また、不満傾向にある項目では、「バス停留所周辺での駐車場の確保のしやすさ」「鉄道・路線バスとの乗り継ぎのしやすさ」「バス停留所の待合空間」となっている。
- 高速バス利用者の改善してほしいサービスとしては、「運行本数の増加」が14.7%と最も多く、次いで「運賃の割引」が10.6%となっている。

■ 利用状況（市民アンケート調査）



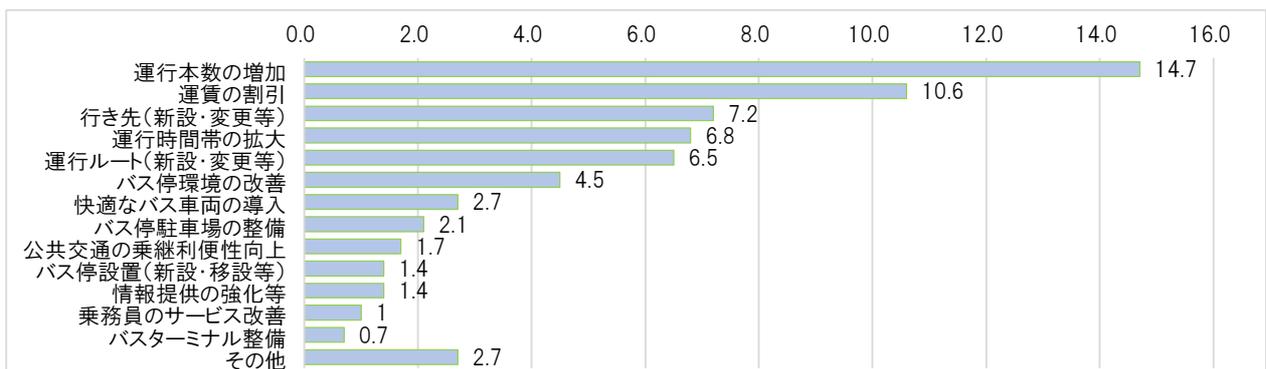
■ 高速バスを利用しない理由（市民アンケート調査）



■運行サービスの満足度（市民アンケート調査）



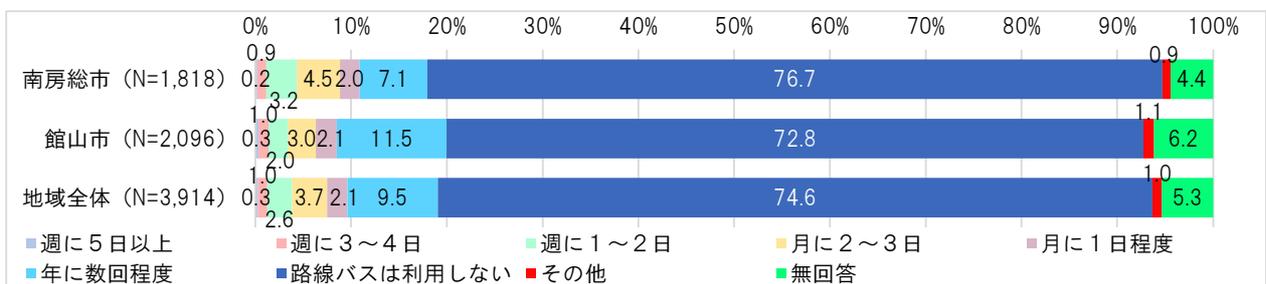
■改善してほしいサービス（公共交通利用者調査）



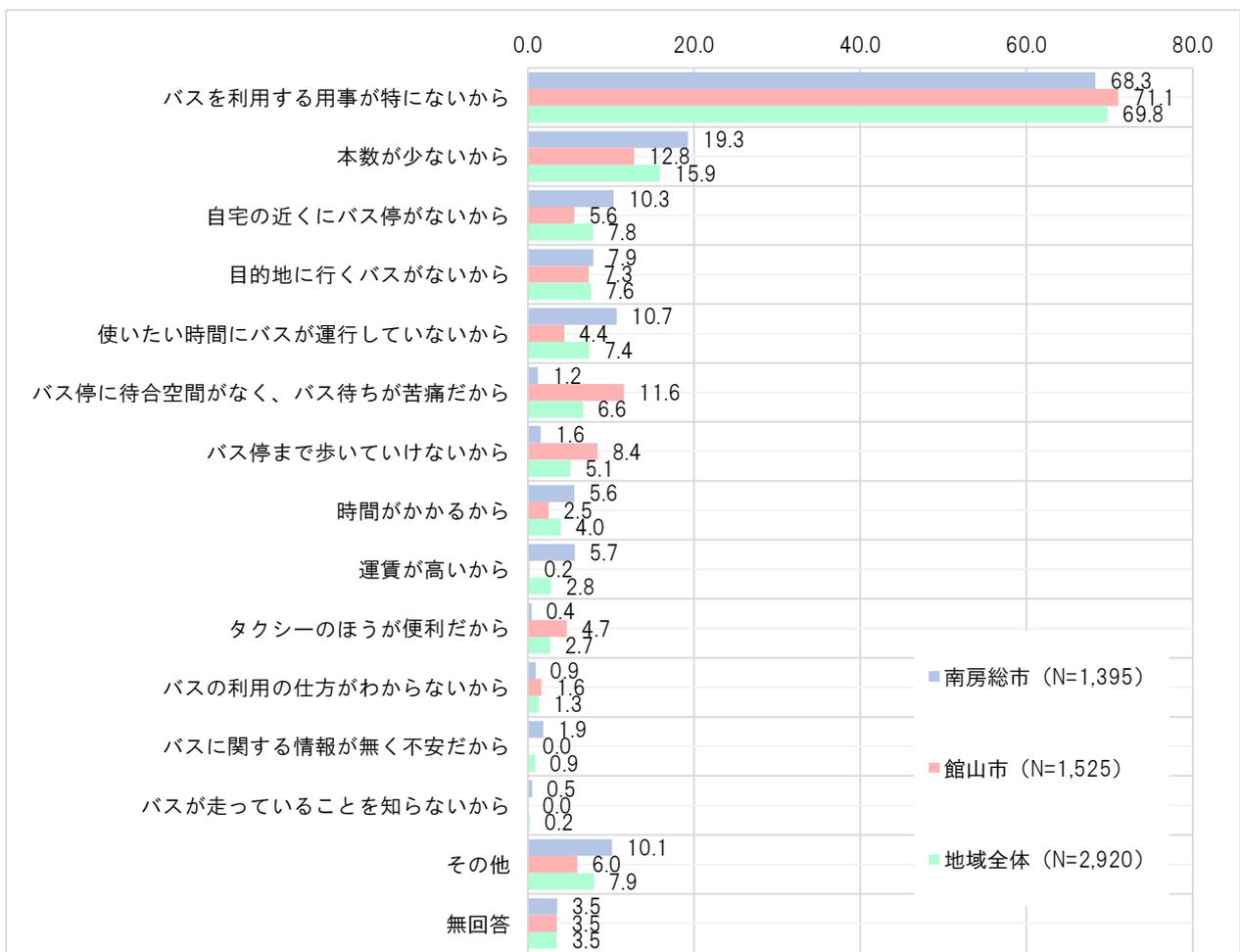
(7) 路線バスの利用実態について

- 路線バスの利用状況について、日常的に利用している方（週に1日以上）は3.9%であり、「路線バスは利用しない」との回答している非利用者は74.6%となっている。
- 路線バスを利用しない理由として、「バスを利用する用事が特にならないから」が69.8%と最も多く、次いで「本数が少ないから」が15.9%となっている。また、南房総市では「使いたい時間にバスが運行していないから」、館山市では「バス停に待合空間がなく、バス待ちが苦痛だから」の項目で特徴的にあらわれている。
- 運行サービスの満足度について、すべての項目で不満傾向にあり、特に「運行本数」「運行時間帯」「バス停留所の待合空間」となっている。
- 路線バス利用者の改善してほしいサービスとしては、「運行本数」が39.5%と最も多く、次いで「運行時間帯」が16.2%となっている。

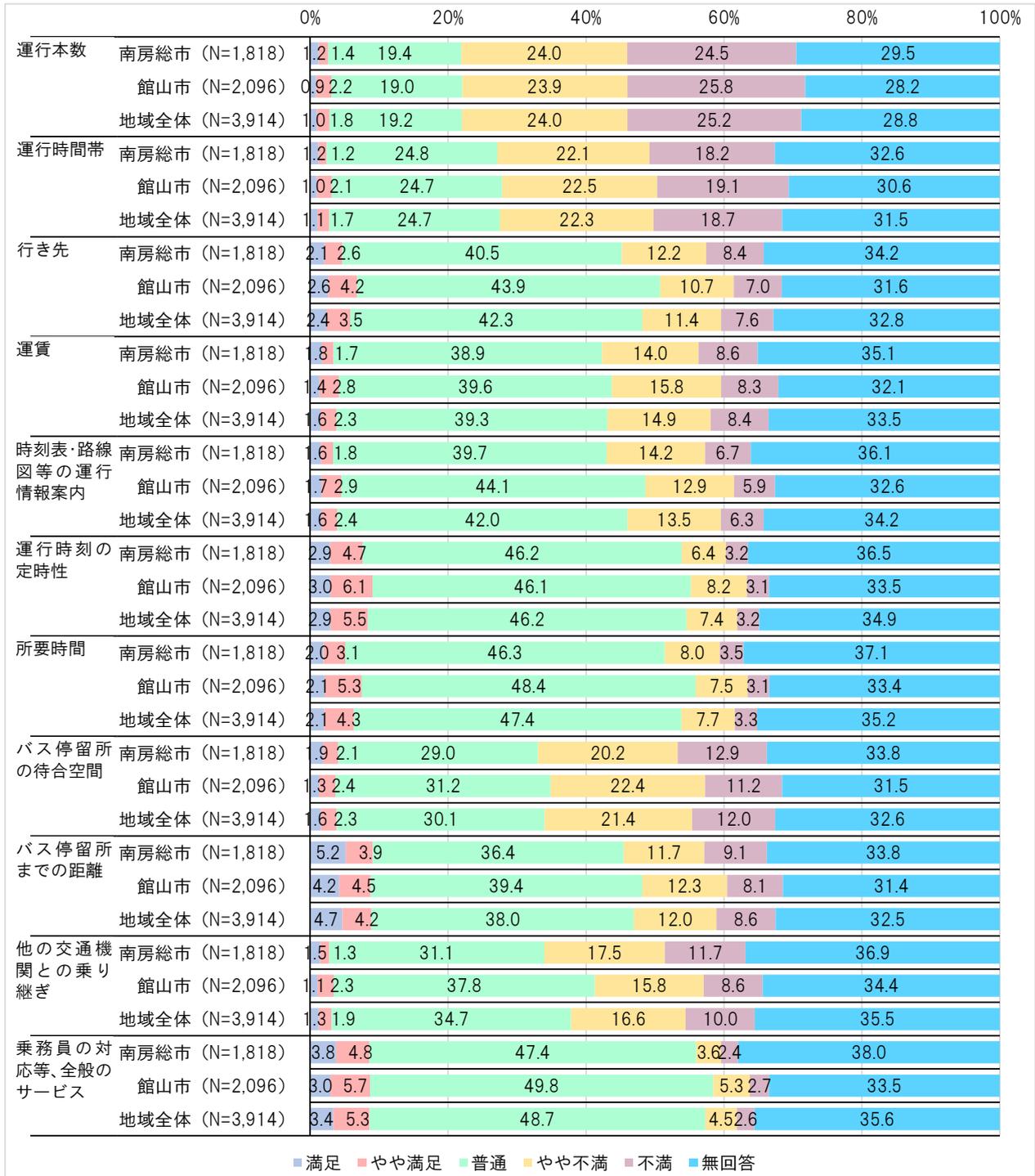
■ 利用状況（市民アンケート調査）



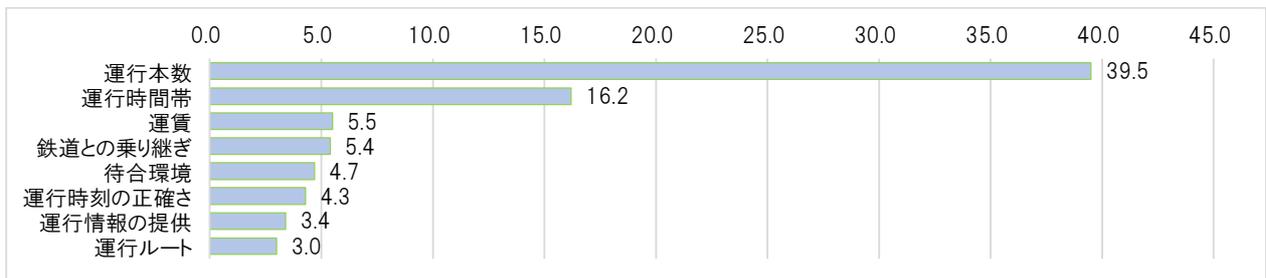
■ 路線バスを利用しない理由（市民アンケート調査）



■運行サービスの満足度（市民アンケート調査）



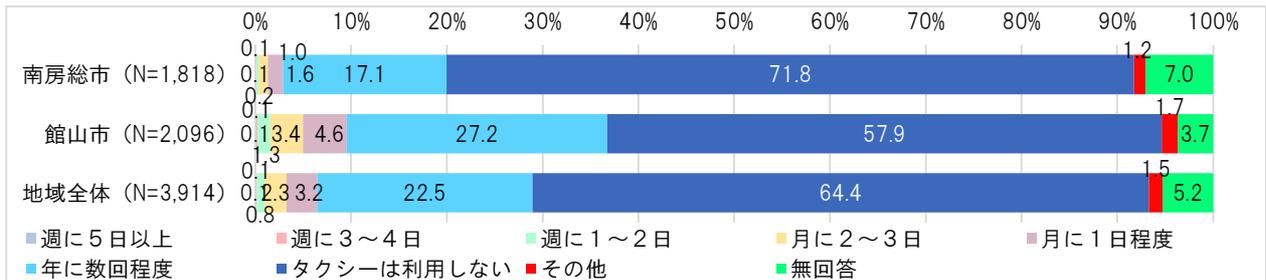
■改善してほしいサービス（公共交通利用者調査）



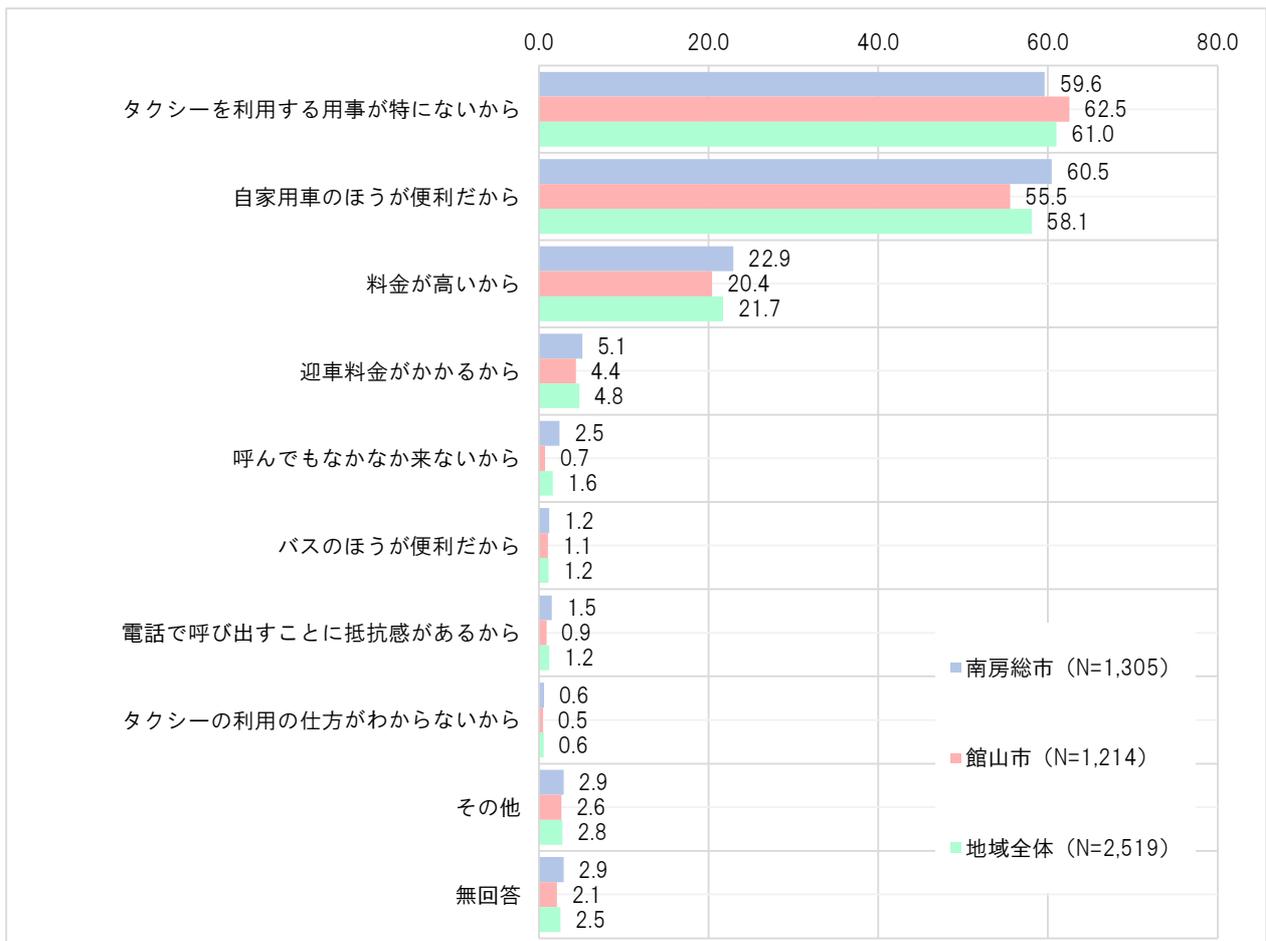
(8) タクシーの利用実態について

- タクシーの利用状況について、日常的に利用している方（週に1日以上）は1.0%であり、「タクシーは利用しない」との回答している非利用者は64.4%となっている。
- タクシーを利用しない理由として、「タクシーを利用する用事が特にないから」が61.0%と最も多く、次いで「自家用車のほうが便利だから」58.1%、「料金が高いから」21.7%となっている。
- 運行サービスの満足度について、比較的満足傾向にある項目では、「目的地までの速達性」「車両の乗り心地・乗り降りのしやすさについて」が挙げられる。また、不満傾向にある項目では、「運賃」「配車依頼時の迅速さ」となっている。

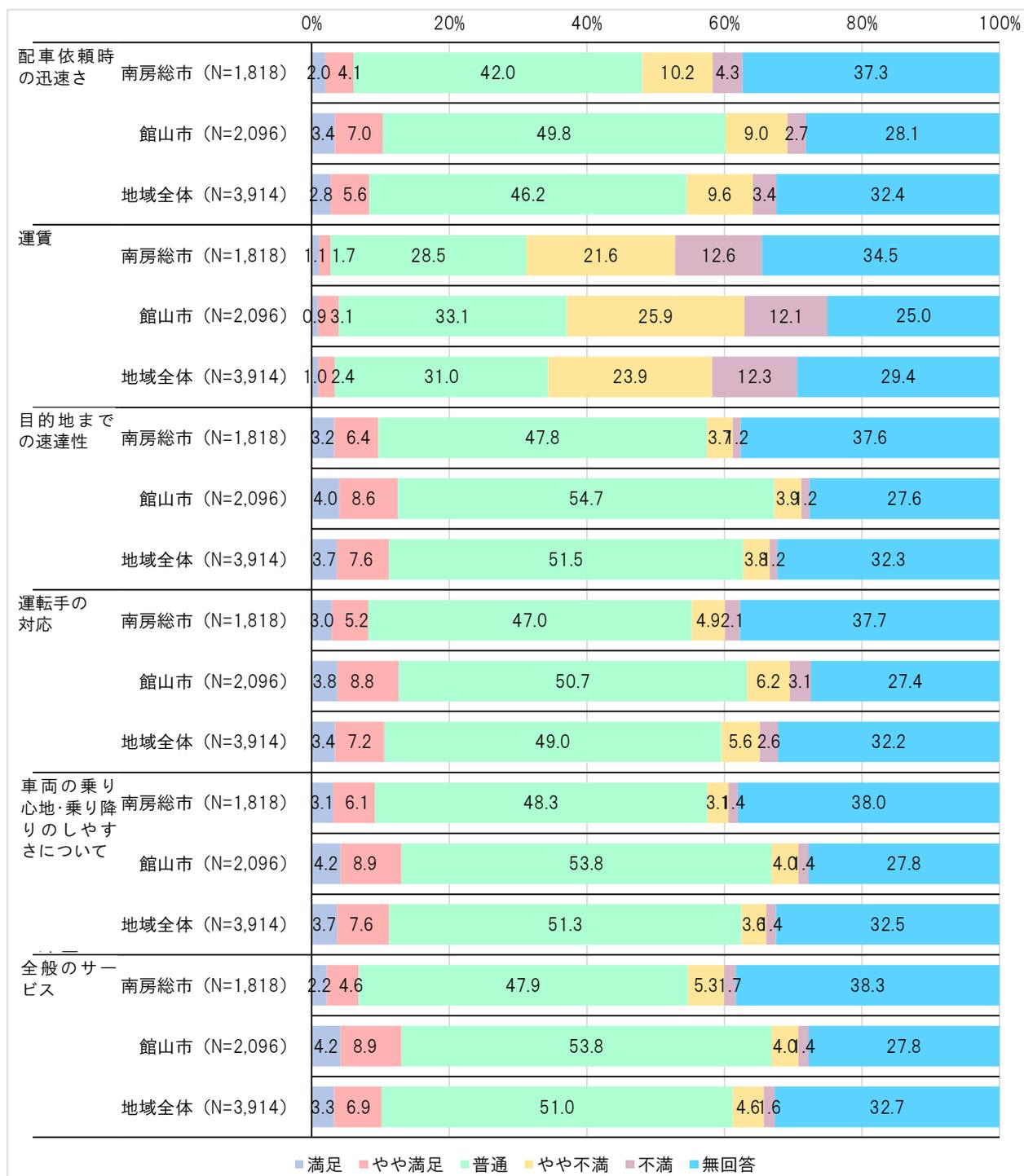
■ 利用状況（市民アンケート調査）



■ タクシーを利用しない理由（市民アンケート調査）



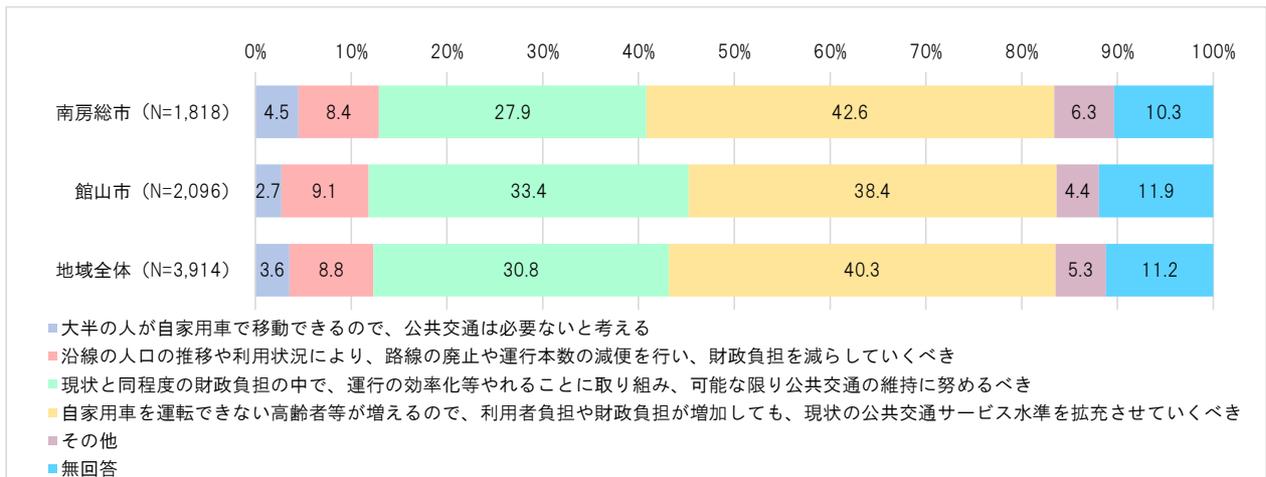
■運行サービスの満足度（市民アンケート調査）



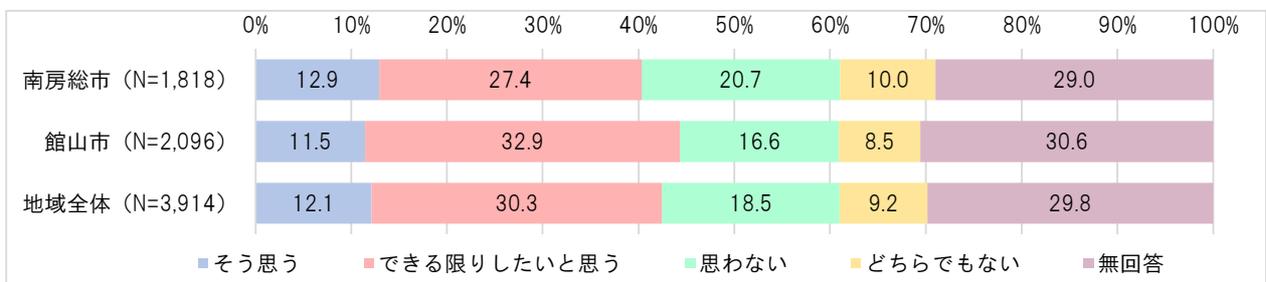
(9) 今後の公共交通の維持・確保について

- 両市が行っているバス事業への行政負担額を示したのち、今後の公共交通の方向性についての問いでは、「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が40.3%と最も多く、次いで「現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき」が30.8%となっている。
- 今後、自家用車の過度な利用に頼らない生活をしたいと思う方は、地域全体で42.4%存在しており、そのためにできることとして、館山市では「自家用車の代わりに、自転車・オートバイを使う」が45.4%、南房総市では「買い物や通院などの際、たまには公共交通機関を使う」が37.5%とそれぞれ最も多くなっている。
- 高校生の意見として、鉄道の利用者を増やすための取組については「運行本数の増便」が62.9%と最も多く、次いで「駅構内や駅近くの商業施設、カフェなどの充実」32.1%、「駅構内や駅近くで待ち時間に勉強やおしゃべりをして過ごせる空間の充実」26.0%となっている。
- また、路線バスの利用者を増やすための取組については「わかりやすい運賃制度」が31.4%と最も多く、次いで「運行本数の増便」29.0%、「駅やバス停近くの商業施設、カフェなどの充実」15.6%となっている。

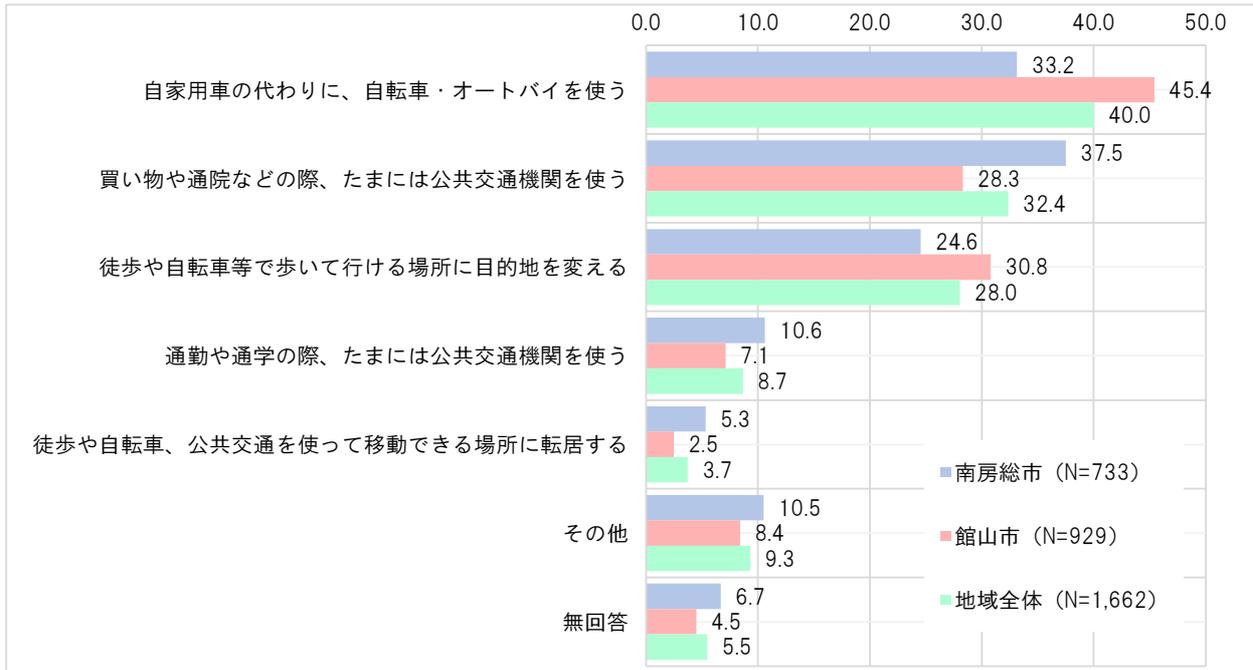
■財政負担を踏まえ、今後、公共交通が取り組むべき方向性（市民アンケート調査）



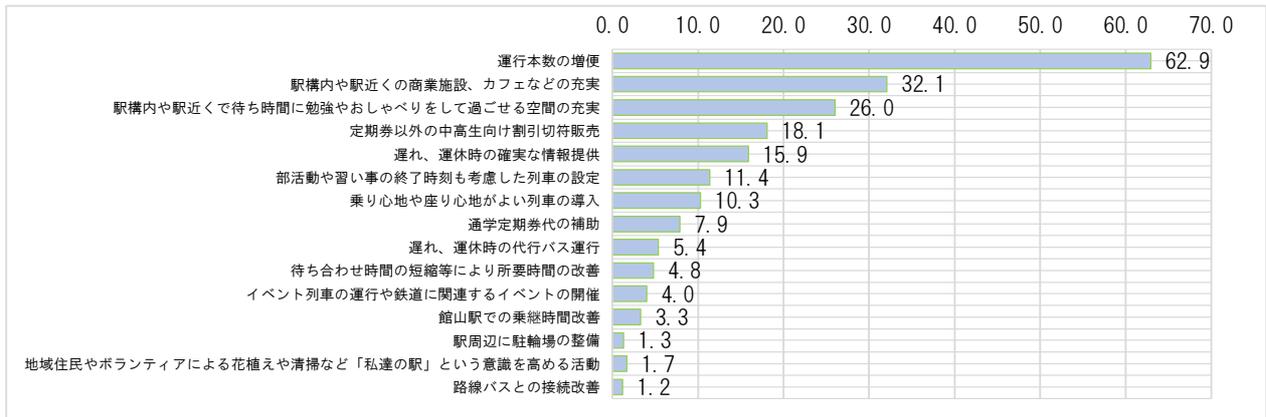
■自家用車の過度な利用に頼らない生活をしたいと思うか（市民アンケート調査）



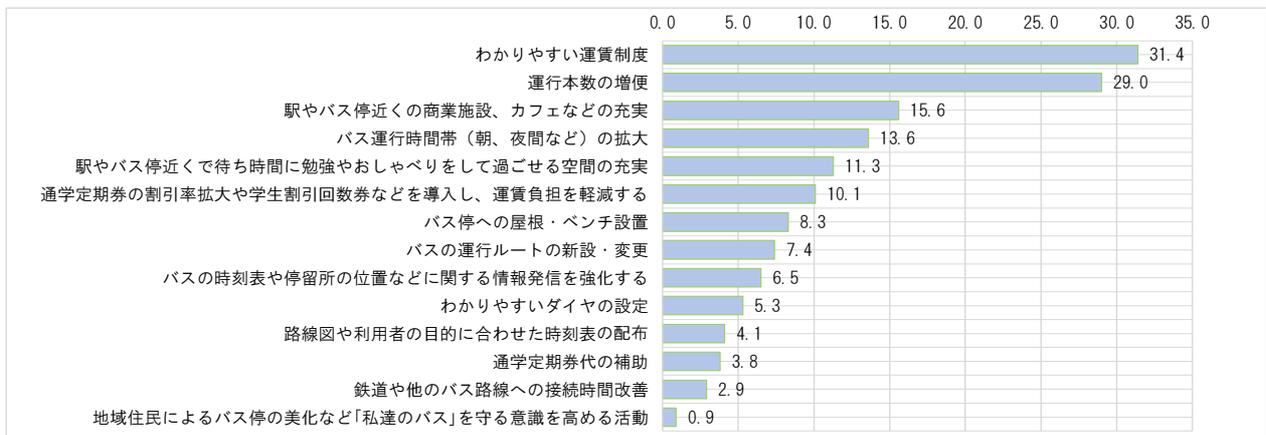
■ 自家用車の過大な利用に頼らないためにできること（市民アンケート調査）



■ 鉄道の利用者を増やすための取組（高校生アンケート調査）



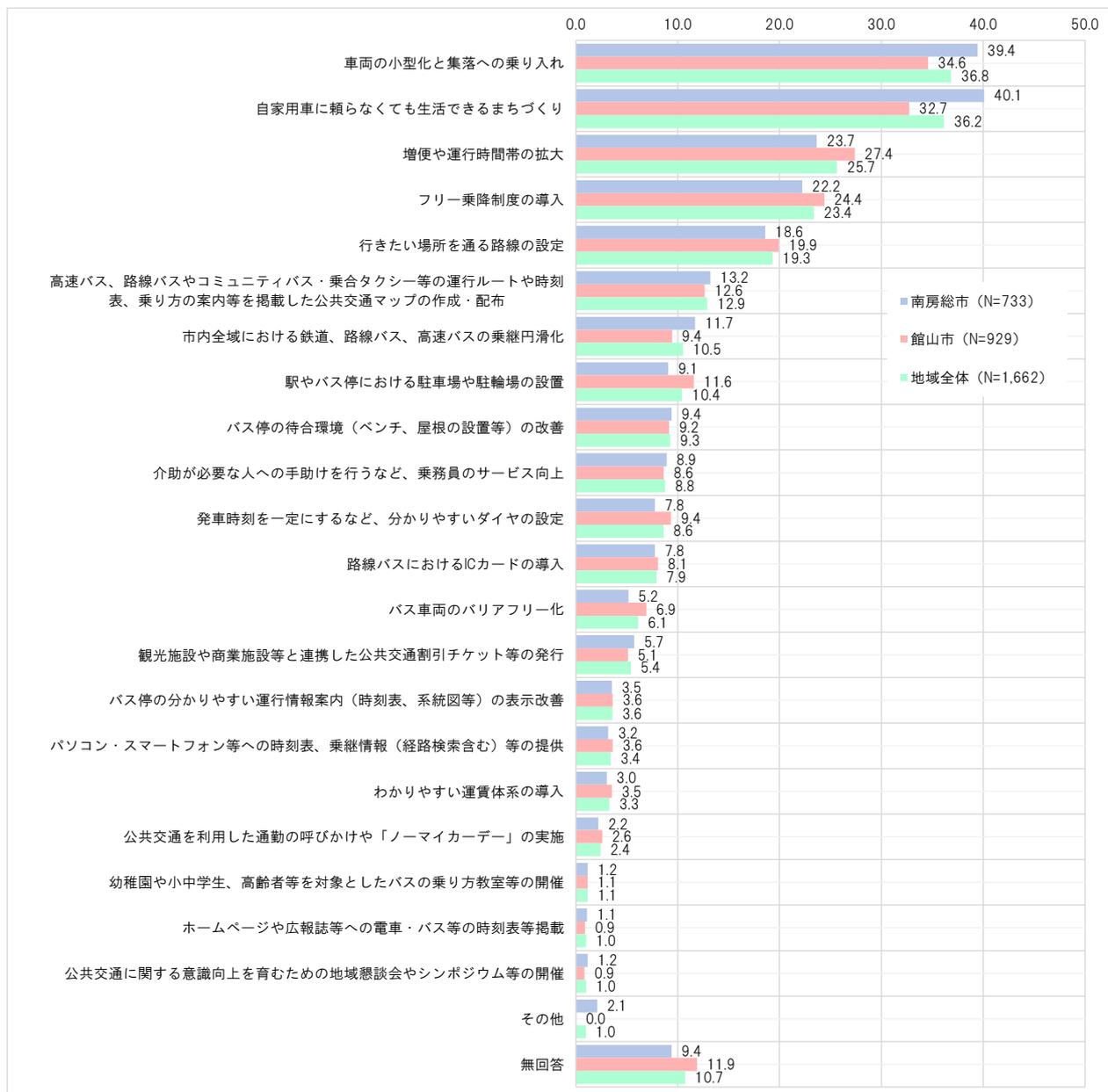
■ 路線バスの利用者を増やすための取組（高校生アンケート調査）



(10) 今後の公共交通の在り方について

○今後の公共交通の在り方について、効果的な利用促進への取り組みとしては「車両の小型化と集落への乗り入れ」が36.8%と最も多く、次いで「自家用車に頼らなくても生活できるまちづくり」36.2%、「増便や運行時間帯の拡大」25.7%となっている。

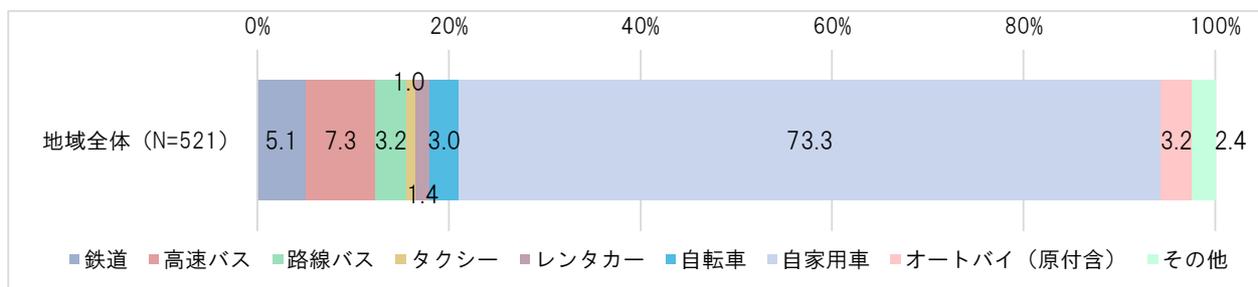
■効果的な利用促進への取り組み（市民アンケート調査）



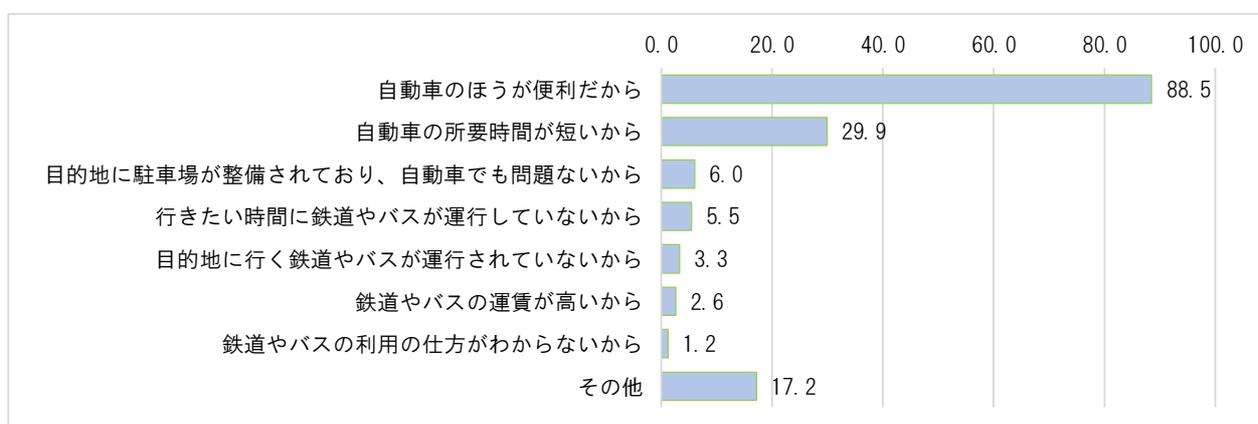
(11) 集客施設利用者の移動ニーズについて

- ハイウェイオアシス富楽里、枇杷倶楽部、和田浦WA・O!、アロハガーデン、館山駅、“渚の駅”たてやまにて公共施設利用者調査を実施した。
- 施設訪問者の利用交通手段としては、「自家用車」が73.3%と最も多く、次いで「高速バス」7.3%、「鉄道」5.1%となっている。
- 自家用車利用者について、訪問時に公共交通を利用しない理由としては、「自動車のほうが便利だから」が88.5%と最も多く、次いで「自動車の所要時間が短いから」29.9%、「目的地に駐車場が整備されており、自動車でも問題ないから」6.0%となっている。
- 公共交通利便性向上策としては、「JR内房線特急列車の復活・増便」が28.5%と最も多く、次いで「高速バスの増便」24.7%、「列車の所要時間短縮」22.1%となっており、同じく20%を超える項目として「鉄道・高速バスと路線バスの乗継改善」「観光地を結ぶ周遊バスの運行」も挙げられている。

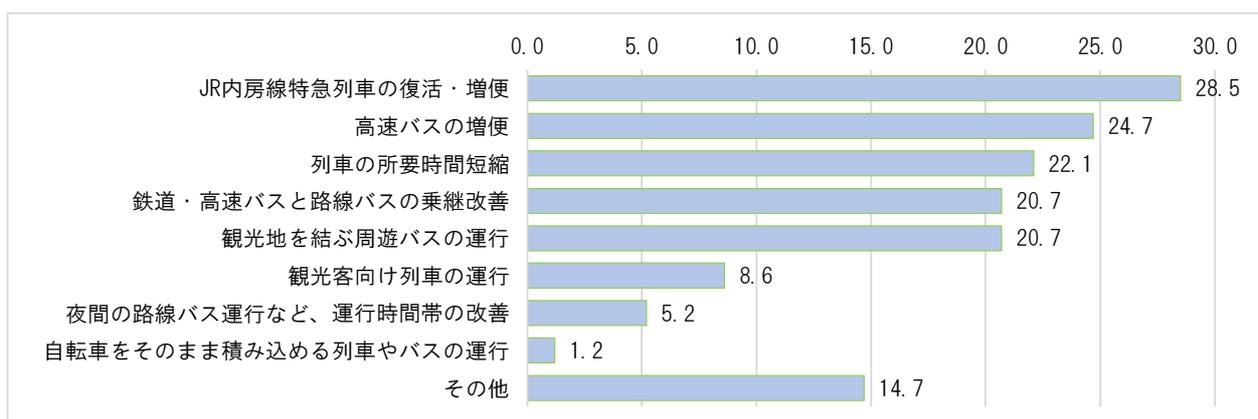
■ 訪問時の利用交通手段（公共施設利用者調査）



■ 訪問時に公共交通を利用しない理由（公共施設利用者調査）



■ 公共交通利便性向上策（公共施設利用者調査）



(12) 交通事業者・関係事業者ヒアリング

■交通事業者ヒアリング

＜鉄道＞

- 平日の朝夕は通勤通学利用、日中は高齢者の利用が多く、土日休は観光客・学生が多い。
- 館山駅2階のテラス等、活用しきれていないスペースがあるため、イベントを行うなど駅に人が集まる仕掛けづくりができないか検討したい。
- 行政窓口機能の一部を駅舎内観光案内所に設け、利便性の向上・にぎわいの創出ができるとうい。
- 地域との連携による「地域間」「地域内」の観光交流の拡大を目指している。

＜高速バス＞

- 高速バスの需要は高いが、令和元年の台風被害以降利用者が減少している。
- 経営上の問題として、乗務員不足・台風被害後の収入減・維持管理費の増額等が懸念されている。
- 貨客混載事業を受入れているが、千葉市内に到着後、各店舗までの輸送方法が確立されていない。

＜路線バス＞

- 車両の老朽化、乗務員の高齢化が経営上の問題点である。
- 利用者の目的としては通院・買い物利用であるが、近年、安房神社、洲崎神社を利用する観光客が増えている。
- 観光を視野に入れた企画券の販売を共同で開発、運営を市と実施していきたい。

＜タクシー＞

- 乗務員不足、高齢化しているにもかかわらず、交替する乗務員の応募がない。
 - GPSによる配車システムを導入したことにより、円滑な業務遂行が行われている。
 - “渚の駅”たてやまにクルーズ船が寄港するため、クルーズ観光と連携した二次交通の拡充を検討したい。
-

■関係事業者ヒアリング

＜商業施設＞

- バス通りまで出ることが困難な方向けに、小回りの利く小型バスの運行が望ましい。
- 移動や買い物で足腰が疲れてしまうので、店と客をダイレクトに結ぶ仕組みが必要。
- 交通弱者への支援として、ホームページでバスの時刻表を確認できるようにしている。

＜医療施設＞

- 安房地域医療センターでは、透析患者のみの送迎バスを運行しており、稼働率は90%超である。
- 公共交通が利用しづらい地域や路線の関係で、いつも乗り継ぐ方もいるので送迎サービスを利用されることが多い。
- 待合室におけるバス接近情報等の発信や本数の増便が望まれている。

＜その他関係団体＞

- 館山駅等を結ぶルートのほか、要望に応じて観光施設等への送迎を行っている。(宿泊施設)
 - 病院や商業施設、住宅地を結ぶ周遊バスが必要。(福祉関係団体)
 - 田舎の魅力を持っているエリアと市内をつなぐことで移住・定住促進につながる。(NPO 団体)
 - 館山からフラワーラインを通り抜ける路線がほしい。(観光協会)
-

(13) 住民意見交換会

◀地域事情▶

- 商業施設が年々閉店していき、買い物が困難である。(三芳地区、那古地区、西岬地区等)
- 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い物に困る。(北条地区)
- 山荻集落で独居高齢者の草刈や買い物などを手伝う「お助け隊」が結成され活動中。(豊房地区)
- 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。(館山地区)

◀鉄道▶

- 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。
- 鉄道利用者用の駐車場がない。

◀バス交通▶

- バリアフリー対応として、ノンステップ車両や小型バスに変更することで、利便性が向上するのではないかと。
- 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。
- ラストワンマイルとして、GSM 導入の関心は高い。
- 週に2回などでもよいので、決まった時間に集落内へバスの乗り入れを行ってほしい。
- 福祉部門と連携し、社会福祉協議会等の人員や車両を活用し、移動手段を確保すべき。
- 交通が不便で都会に帰ってしまった移住者もいる。
- 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。

◀待合空間・環境▶

- バス停環境として、自転車やバイクを止めておく設備がほしい。
 - ゴミステーションに停留所を設置してはどうか。
 - 屋根が整備されていれば友人と話して時間をつぶせる。
 - パーク&ライドやサイクル&ライドができれば、公共交通の利用率は上がる。
-

■三芳地区(南房総市)



■神戸地区(館山市)



(14) 広域幹線路線バス(市内線、白浜千倉館山線、南房州本線)乗降調査について

①調査概要

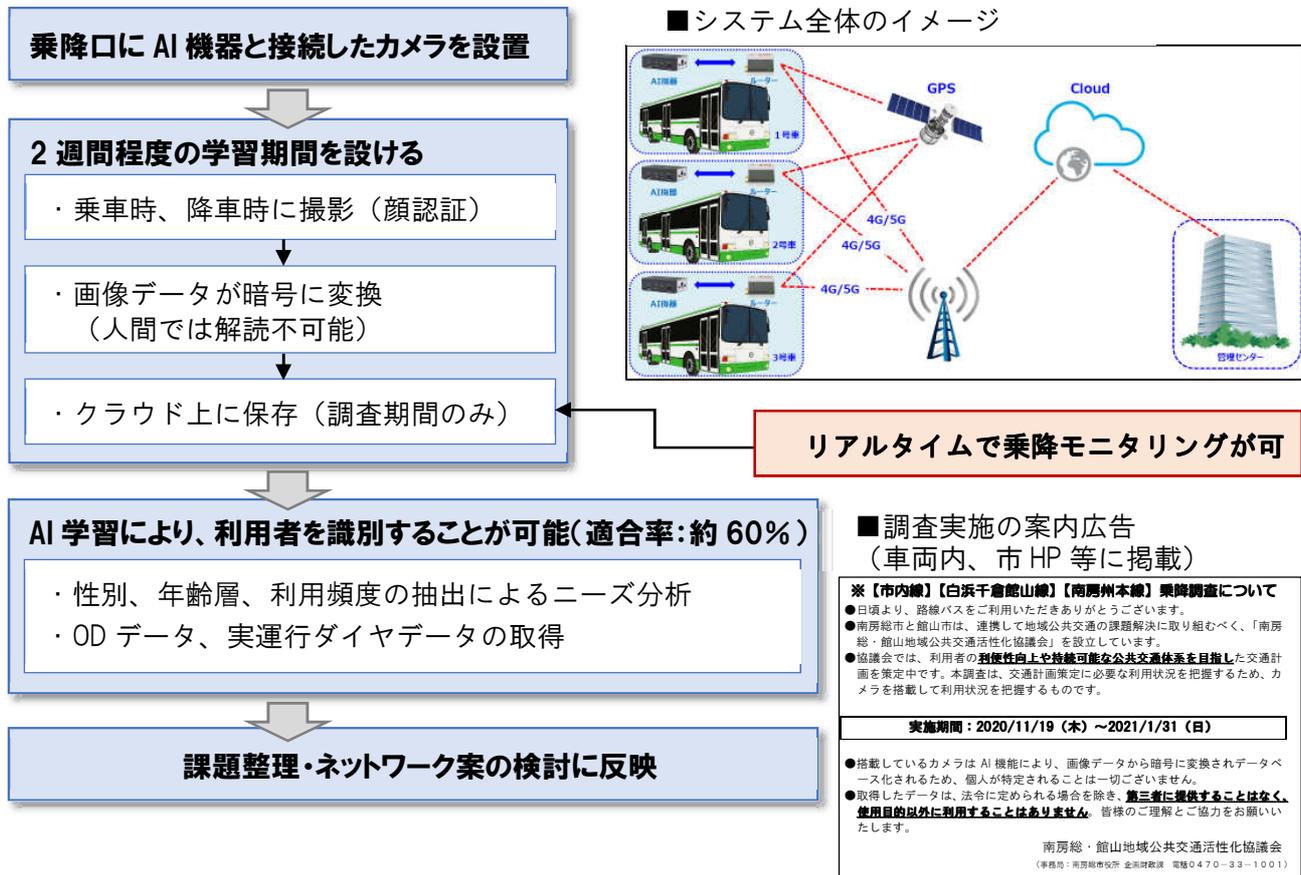
調査目的	南房総市及び館山市を跨いで運行する路線バスのうち、地域間幹線である「市内線」・「白浜千倉館山線」・「南房州本線」において、利用実態を把握するため、状況調査を実施し、今後の交通計画の策定に有効なデータを集めることを目的とした。
対象路線	市内線、白浜千倉館山線、南房州本線
実施期間	【プレ調査】令和2年11月19日(木)～令和2年11月30日(月) 【本調査】令和2年12月1日(火)～令和3年2月28日(日)
調査方法	AI機器を活用した乗降調査(画像認証によるODの取得が可能)
対象車両	全16台(市内線(4)、白浜千倉館山線(4)、南房州本線(8))

■結果概要 令和2年12月1日(火)～令和3年2月28日(日)【90日間(平:58 休:32)】

	上り (人)		下り (人)		日平均 (人/日)		1便当たり (人/日・便)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
市内線	7,707	2,641	8,157	2,844	271.8	171.4	8.2	7.8
白浜千倉館山線	2,348	872	2,536	976	84.2	57.8	3.8	2.6
南房州本線	3,598	1,435	3,630	1,313	124.6	85.9	4.5	3.6

※高速バス車両は調査対象外

②AI機器を活用した乗降調査



③市内線について

- 日平均利用者数は平日で 270 人程度、休日で 170 人程度であり、調査対象 3 路線のうち最も利用が多い。
- 他路線に比べて利用者数が多いことから、ニーズに合わせた利便性の向上や医療機関・商業施設等との連携による増収・増客策が望まれる。

【平日】

○1 便当たり 8.2 人程度の利用

	下り（館山航空隊⇒小浜）	上り（小浜⇒館山航空隊）
乗車の多いバス停	館山駅、イオンタウン館山	船形小学校前、イオンタウン館山
降車の多いバス停	館山駅、イオンタウン館山	館山駅、イオンタウン館山
利用の多い OD 区間	「館山駅～イオンタウン館山」間	「館山駅～イオンタウン館山」間
利用の少ない OD 区間	—	「小浜～船形港前」間

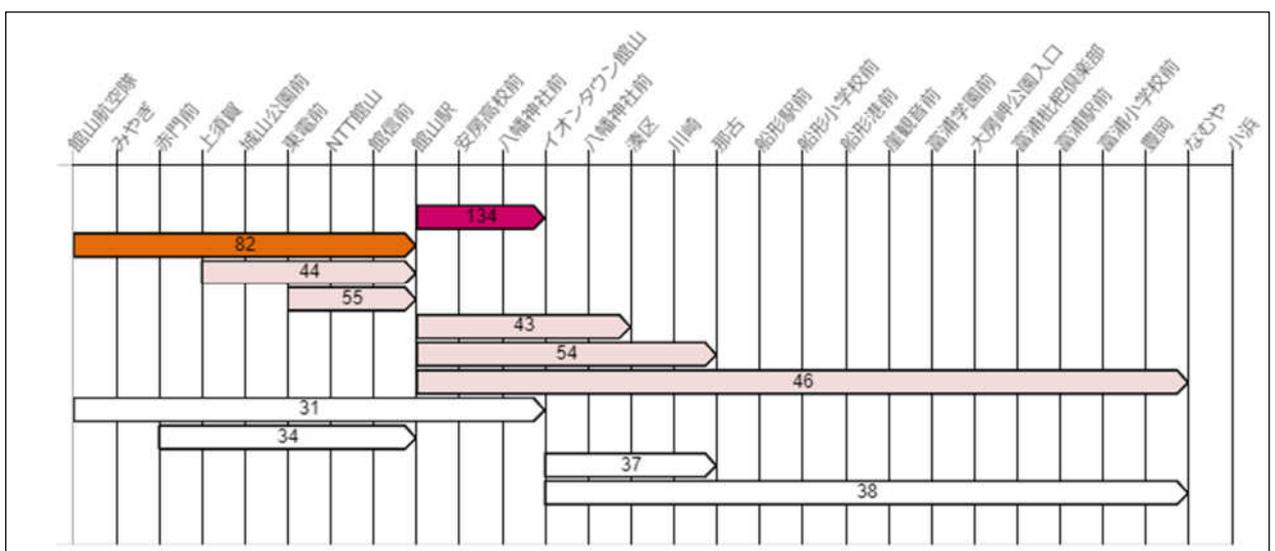
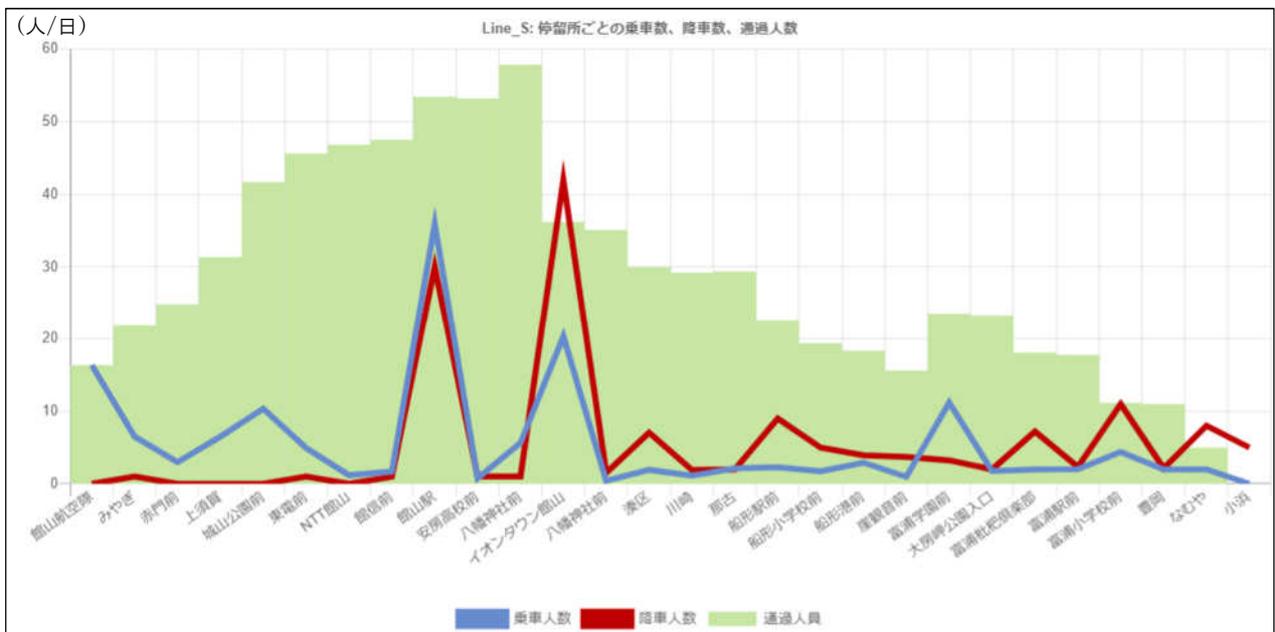


図 市内線下り便（平日）の日平均乗降図・OD 図

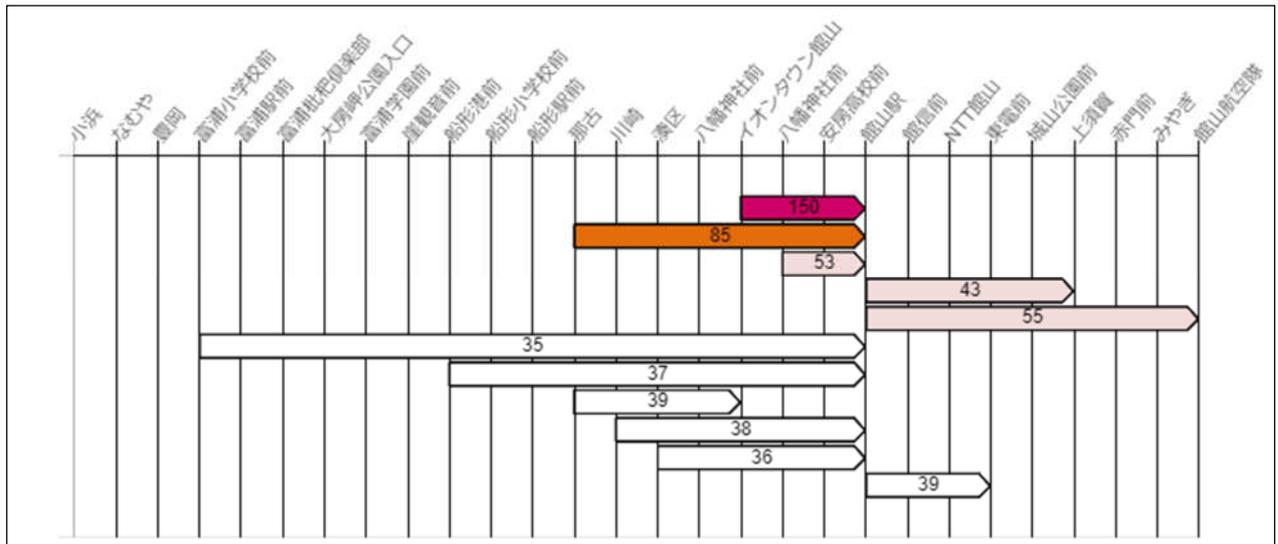
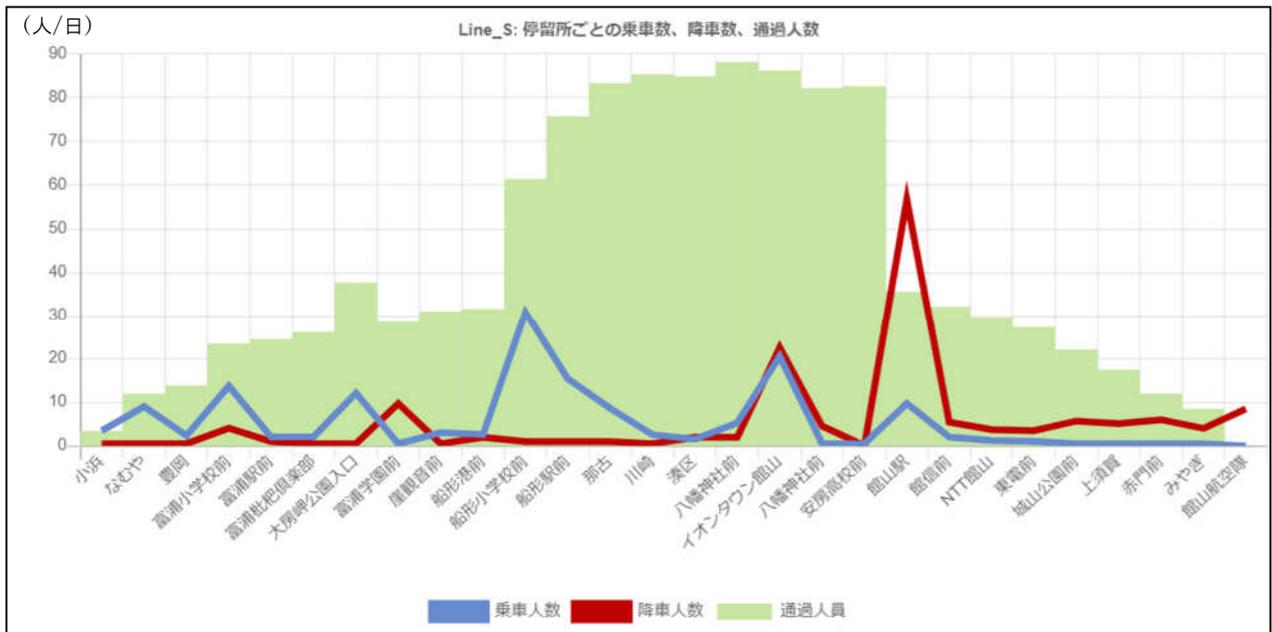
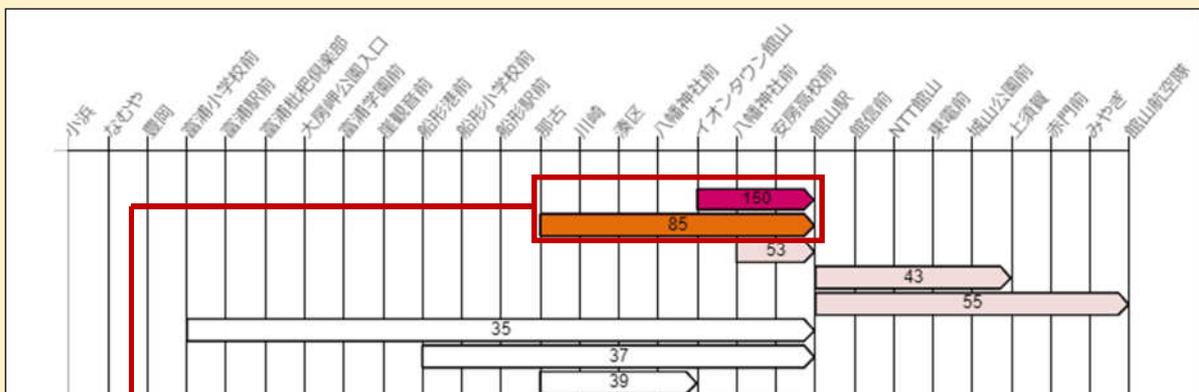


図 市内線上り便（平日）の日平均乗降図・OD 図

■OD 図の見方



- ・「イオンタウン館山」で乗車し「館山駅」で降車した人数：調査期間中に 150 人存在
- ・「那古」で乗車し「館山駅」で降車した人数：調査期間中に 85 人存在

【休日】

○1 便当たり 7.8 人程度の利用

	下り（館山航空隊⇒なむや）	上り（なむや⇒館山航空隊）
乗車の多いバス停	館山駅、イオンタウン館山	館山駅、イオンタウン館山
降車の多いバス停	館山駅、イオンタウン館山	館山駅、イオンタウン館山
利用の多いOD 区間	「館山駅～イオンタウン館山」間	「館山駅～イオンタウン館山」間
利用の少ないOD 区間	「崖観音前～なむや」間	「なむや～大房岬公園入口」間

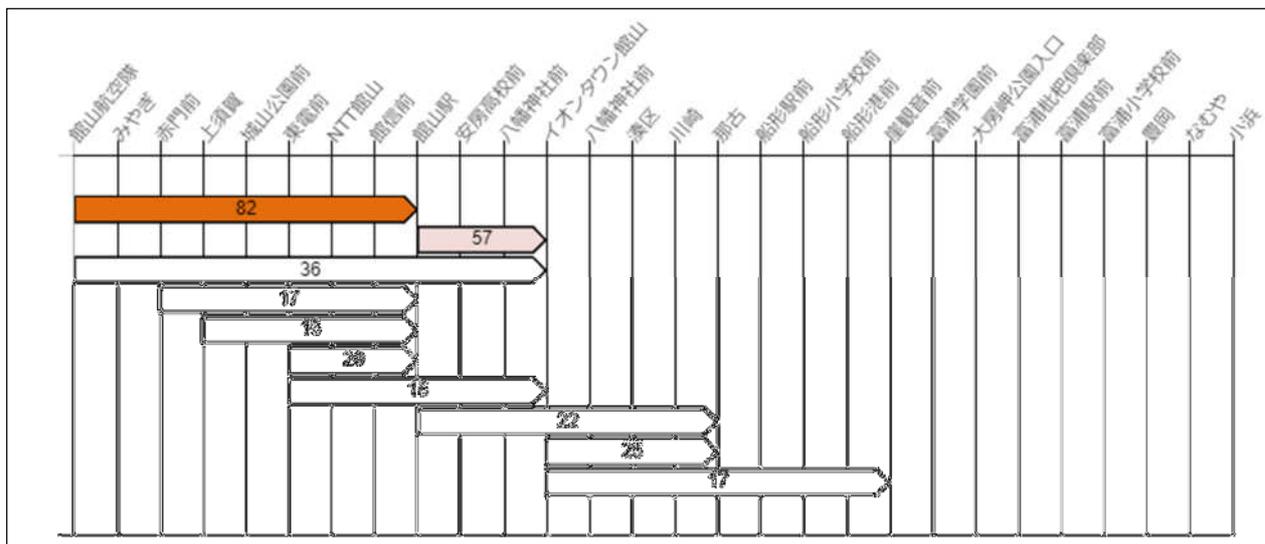
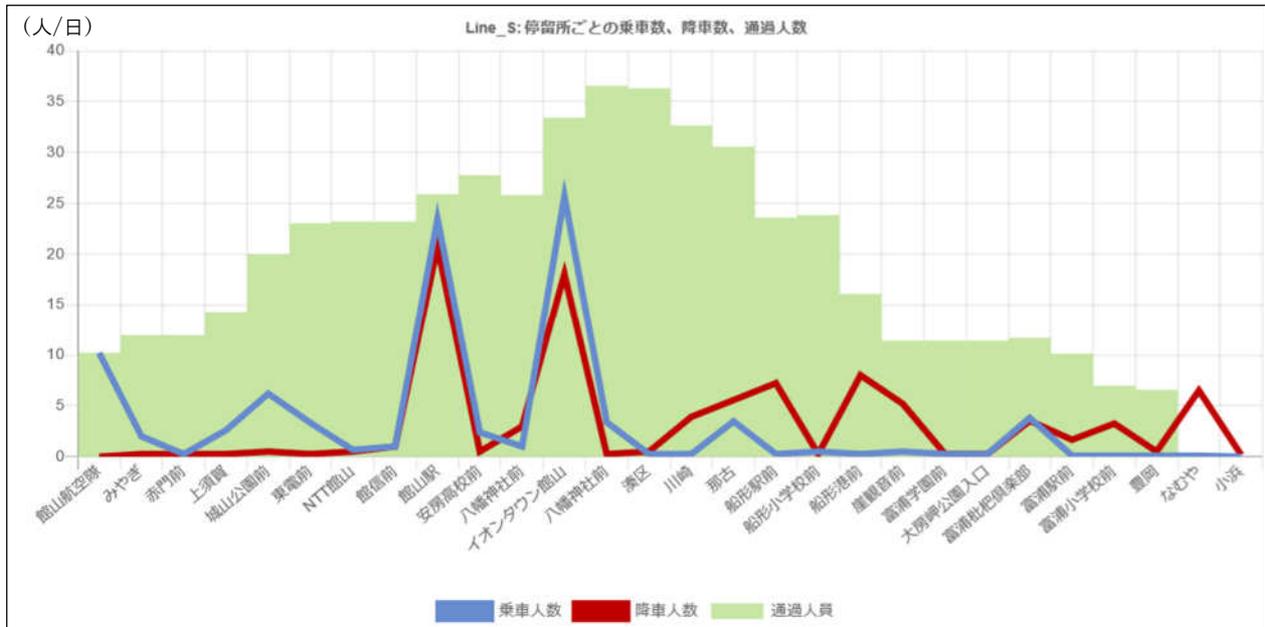


図 市内線下り便（休日）の日平均乗降図・OD 図

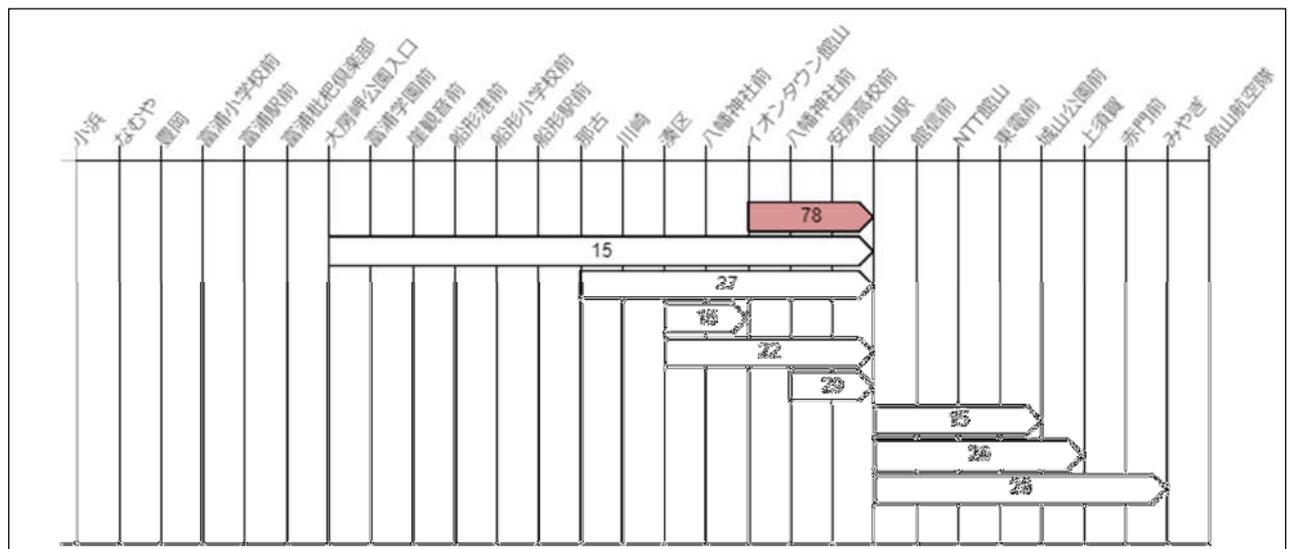
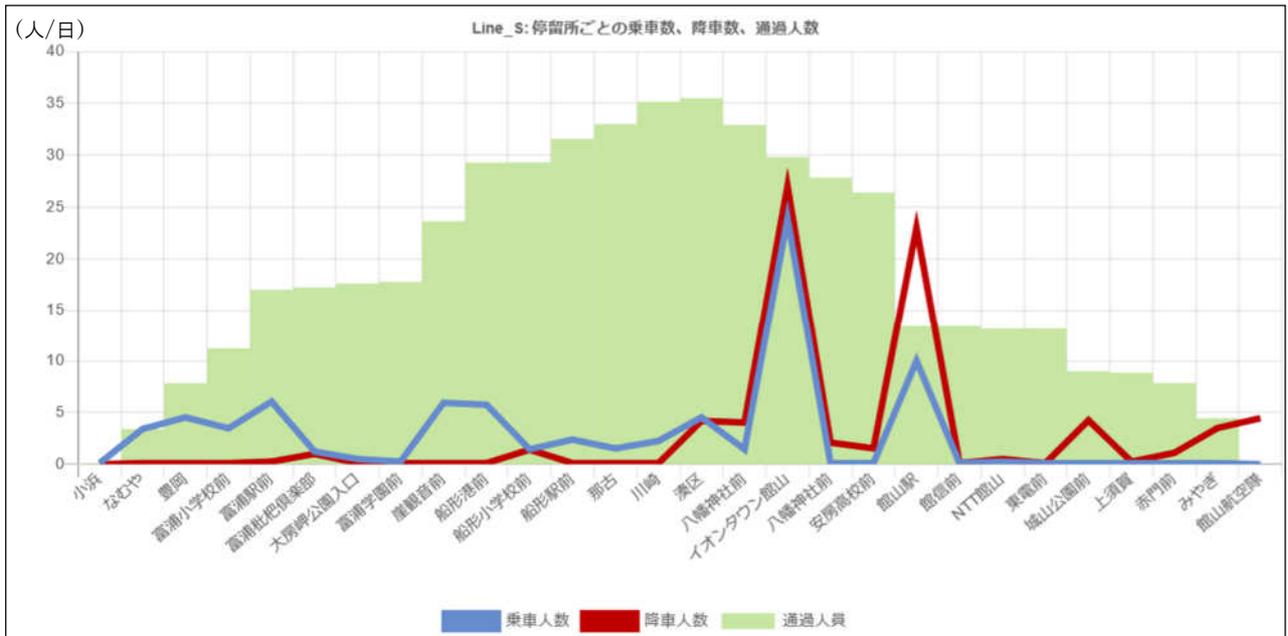


図 市内線上り便（休日）の日平均乗降図・0D図

④南房州本線について

- 日平均利用者数は平日で 125 人程度、休日で 90 人程度であり、調査対象 3 路線のうち市内線に次いで利用が多い。
- 観光客や県立館山運動公園利用者等への効果的な情報発信や運賃体系見直しによる高校生利用者の獲得、集落からバス停までの移動手段確保等により、増収・増客を図り、路線の維持に努めることが望まれる。

【平日】

○1 便当たり 4.5 人程度の利用

	下り（館山駅⇒安房白浜）	上り（安房白浜⇒館山駅）
乗車の多いバス停	館山駅、*洲の宮、館山病院前	*洲の宮、館山病院前、安房佐野
降車の多いバス停	相の浜、館山病院前、犬石	館山駅、館山病院前、*洲の宮
利用の多い OD 区間	「館山駅～安房白浜」間 「館山駅～相の浜」間	「安房白浜～館山駅」間 「洲の宮～館山駅」間
利用の少ない OD 区間	—	—

※「洲の宮」バス停の乗降には、房南小学校児童を中心とした安房神戸～東光寺間の利用者を含む

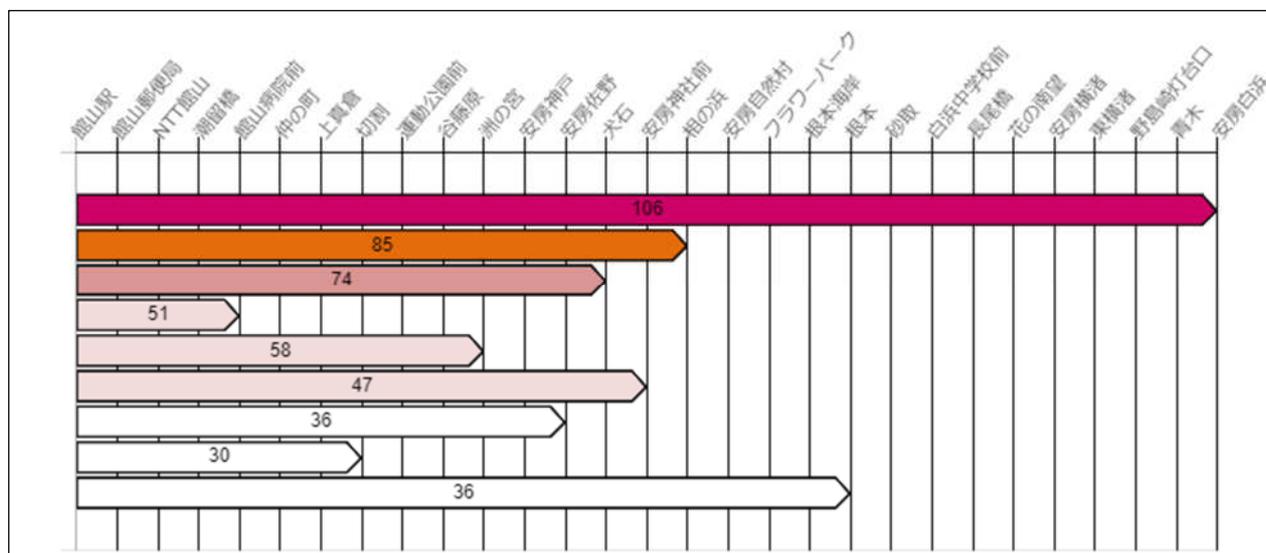
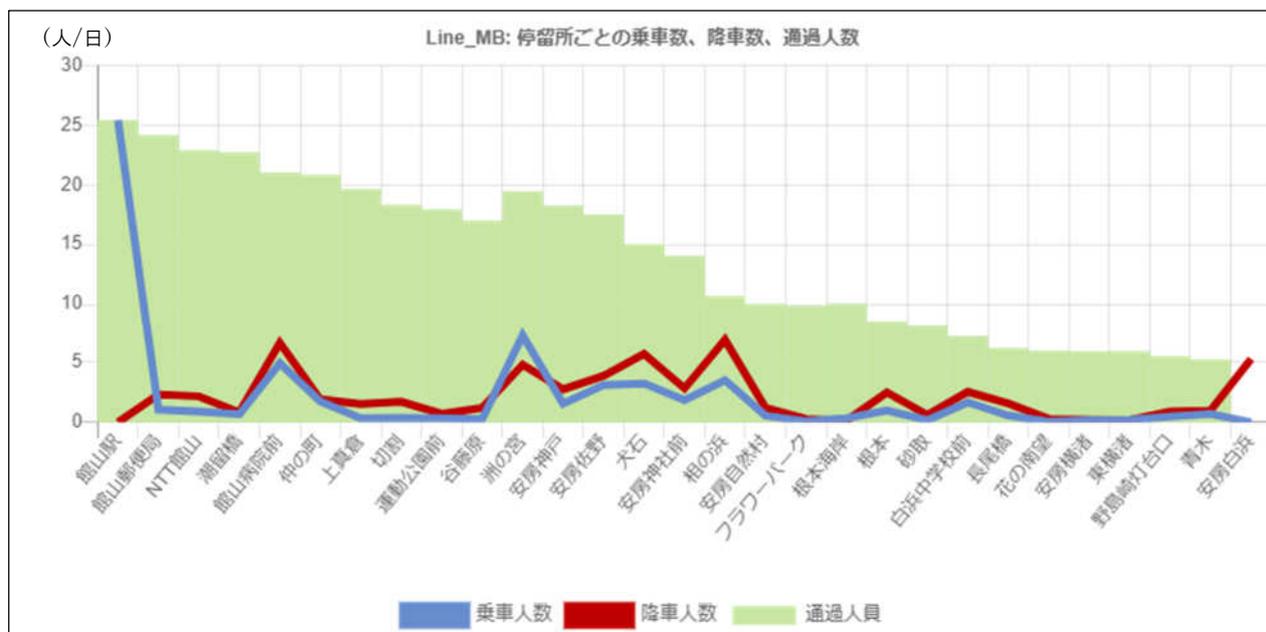


図 南房州本線下り便（平日）の日平均乗降図・OD図

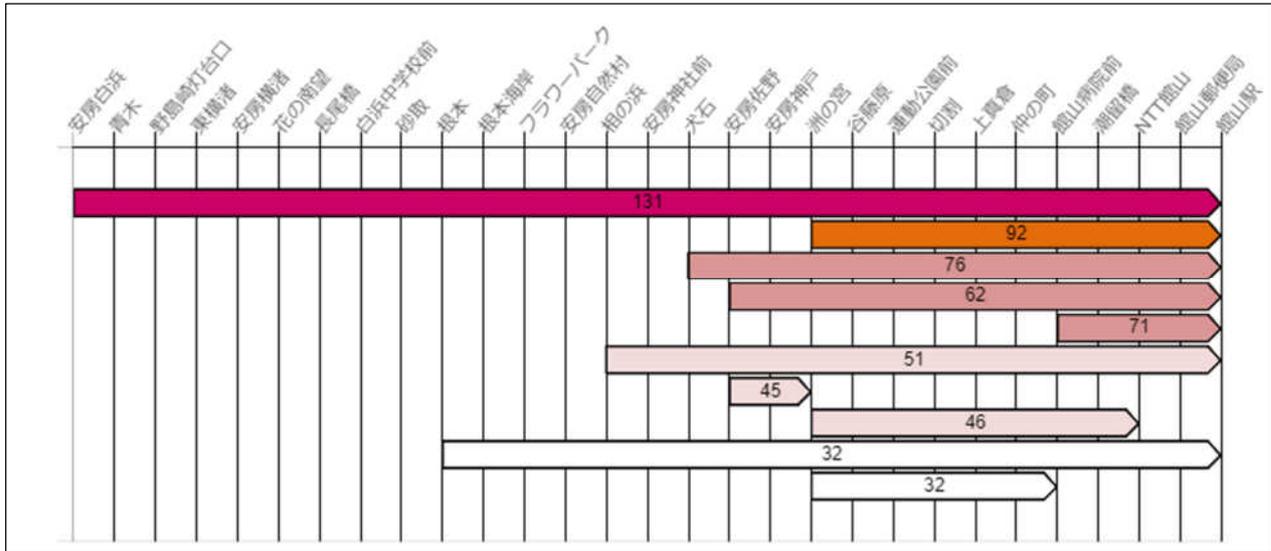
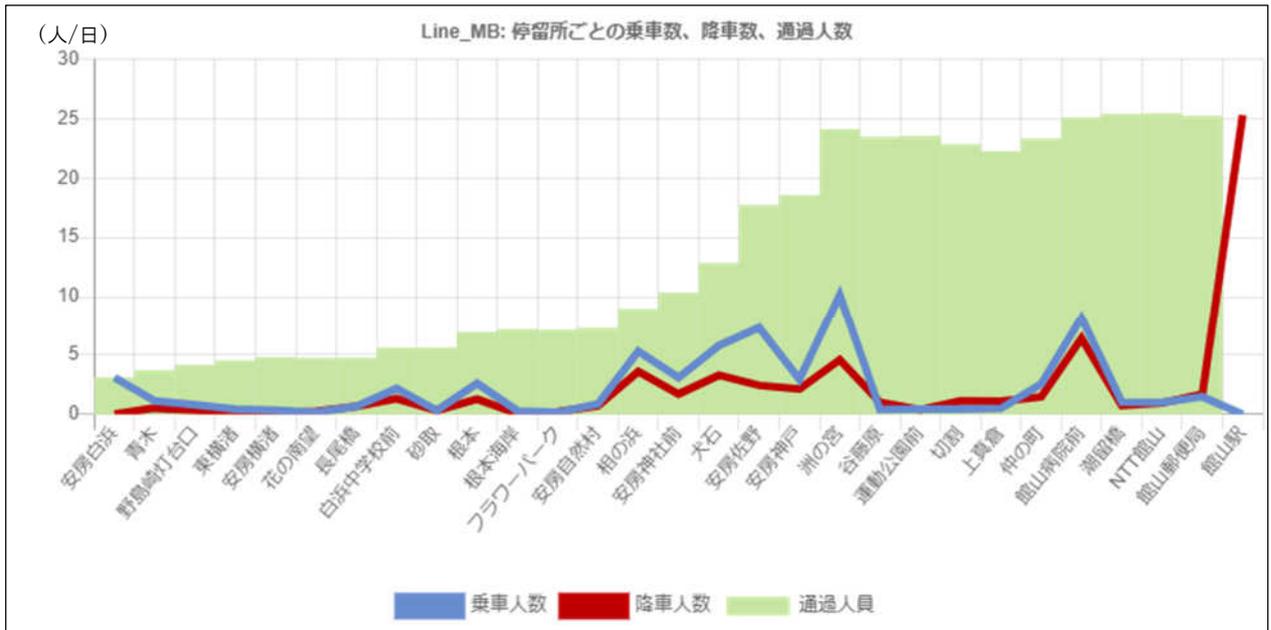


図 南房州本線上り便（平日）の日平均乗降図・OD 図

【休日】

○1 便当たり 3.6 人程度の利用

	下り（館山駅⇒安房白浜）	上り（安房白浜⇒館山駅）
乗車の多いバス停	館山駅、洲の宮、館山病院前	洲の宮、相の浜、館山病院前
降車の多いバス停	相の浜、洲の宮、館山病院前	館山駅、洲の宮、相の浜
利用の多いOD 区間	「館山駅～安房白浜」間 「館山駅～相の浜」間	「安房白浜～館山駅」間 「安房神社前～館山駅」間
利用の少ないOD 区間	—	—

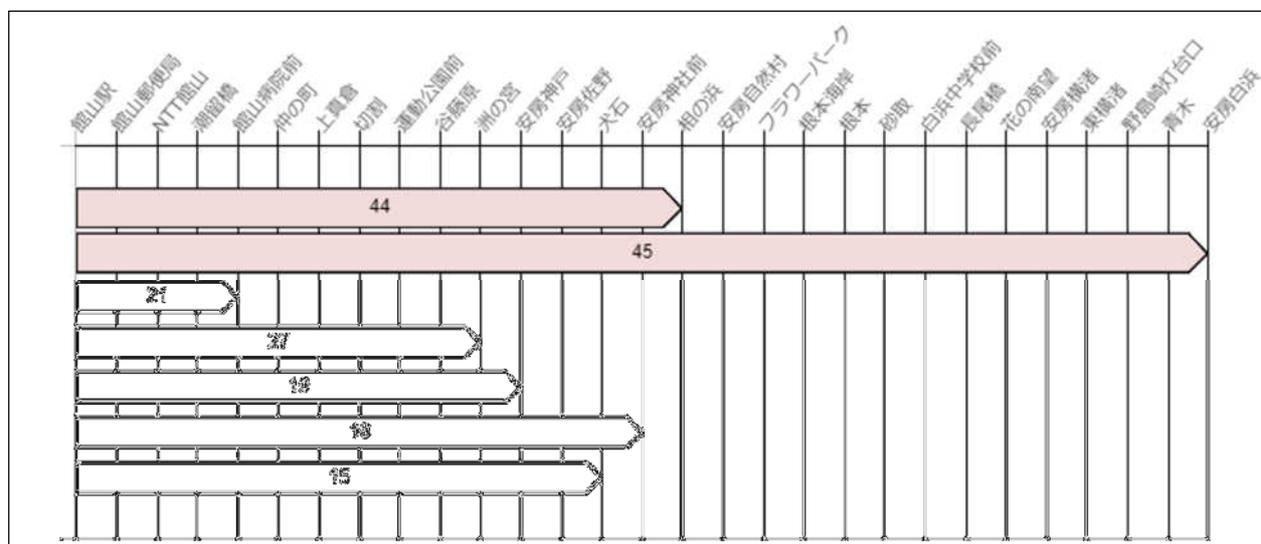
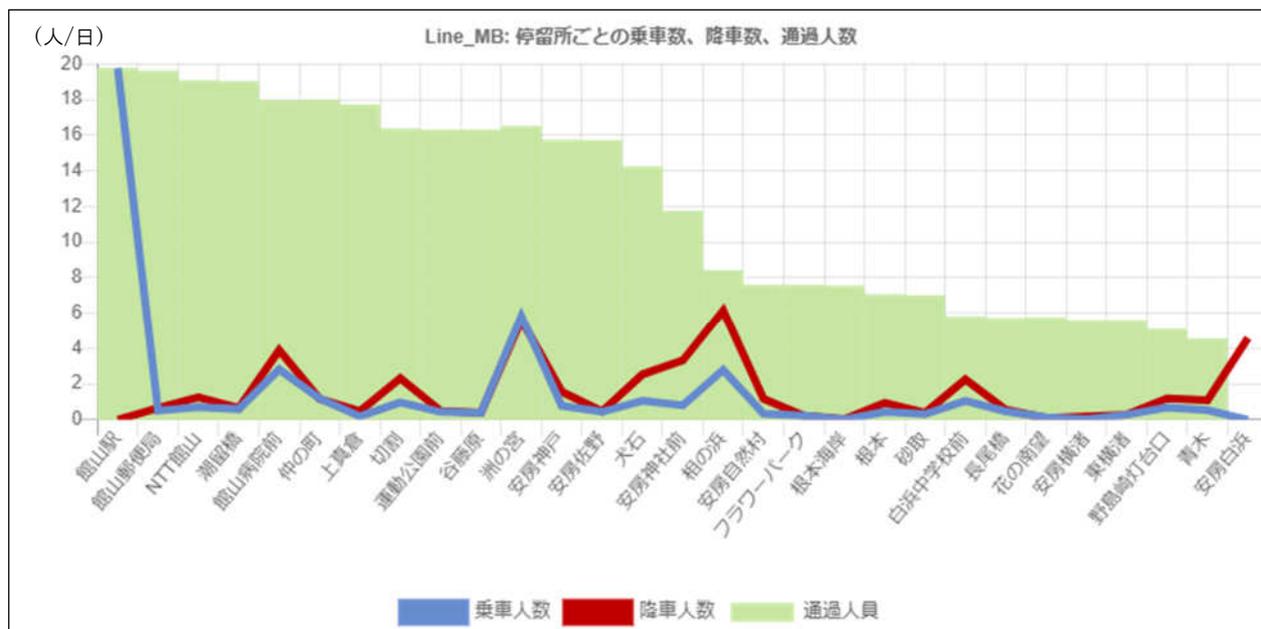


図 南房州本線下り便（休日）の日平均乗降図・OD 図

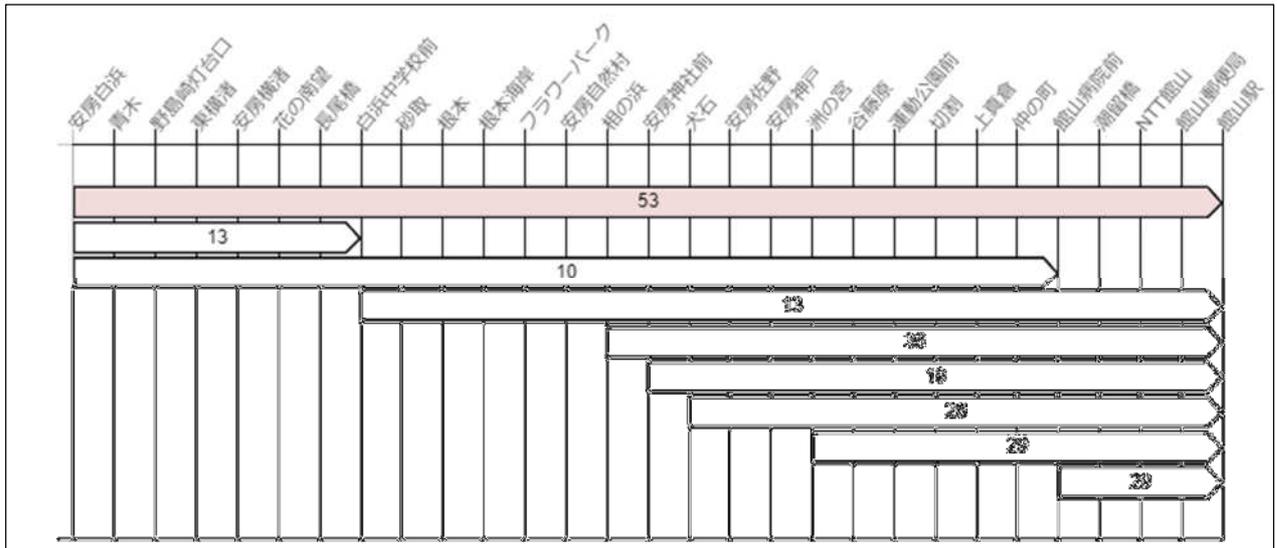
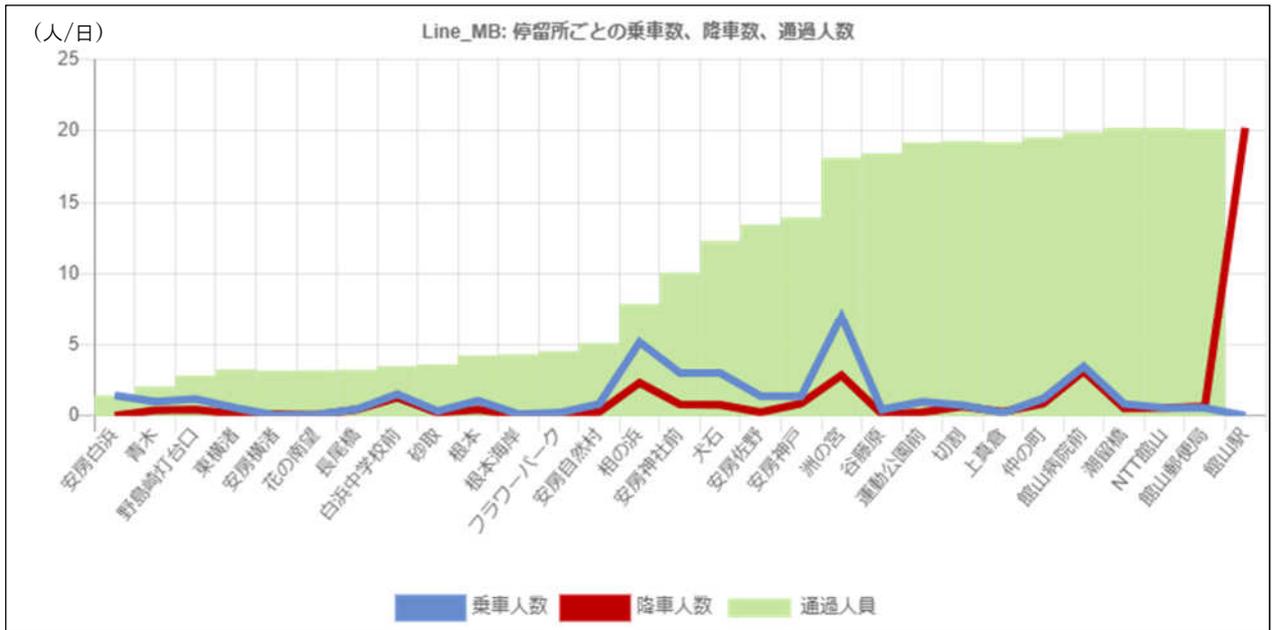


図 南房州本線上り便（休日）の日平均乗降図・OD 図

⑤白浜千倉館山線について

○日平均利用者数は平日で 85 人程度、休日で 60 人程度であり、調査対象 3 路線のうち最も利用が少ない。
 ○長大路線ではあるものの、乗換不要の便利さから館山市内の目的地までの通し利用も見られるほか、館山駅・千倉駅の両方向から安房地域医療センターへの利用もあるため、利用者ニーズを把握し、より効率的な運行体系にしていけることが望まれる。

【平日】

○1 便当たり 3.8 人程度の利用

	下り（館山駅⇒安房白浜）	上り（安房白浜⇒館山駅）
乗車の多いバス停	館山駅、千倉駅、朝夷行政センター	安房白浜、千倉駅、乙浜
降車の多いバス停	千倉駅、安房白浜、安房地域医療センター	館山駅、千倉駅、安房地域医療センター
利用の多い OD 区間	「館山駅～安房地域医療センター」間 「館山駅～千倉駅」間	「安房白浜～千倉駅」間 「安房白浜～館山駅」間
利用の少ない OD 区間	—	—

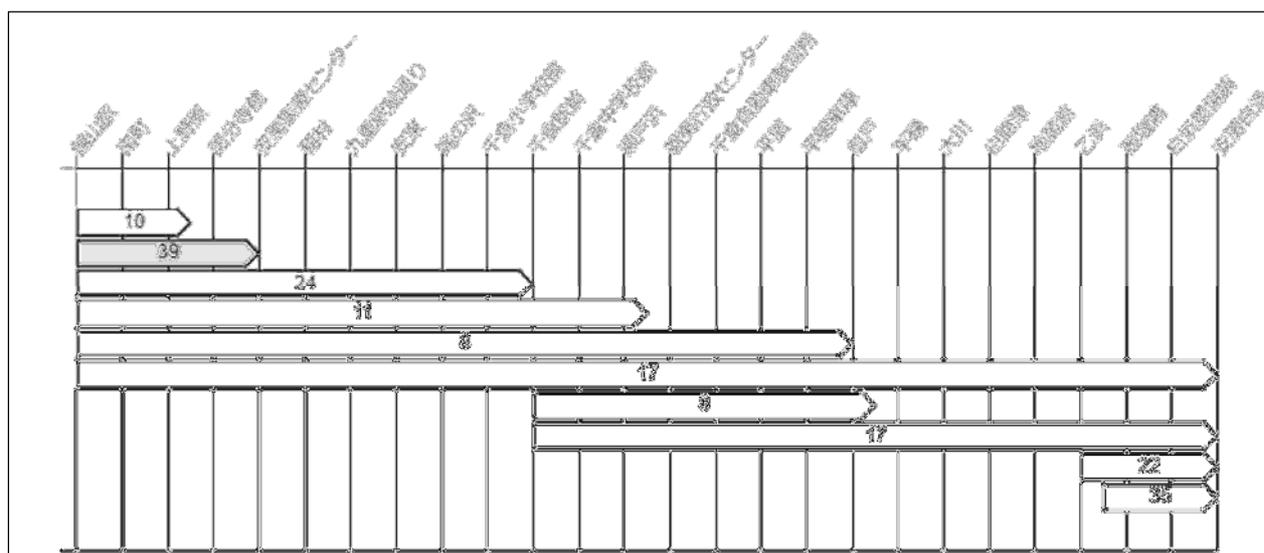
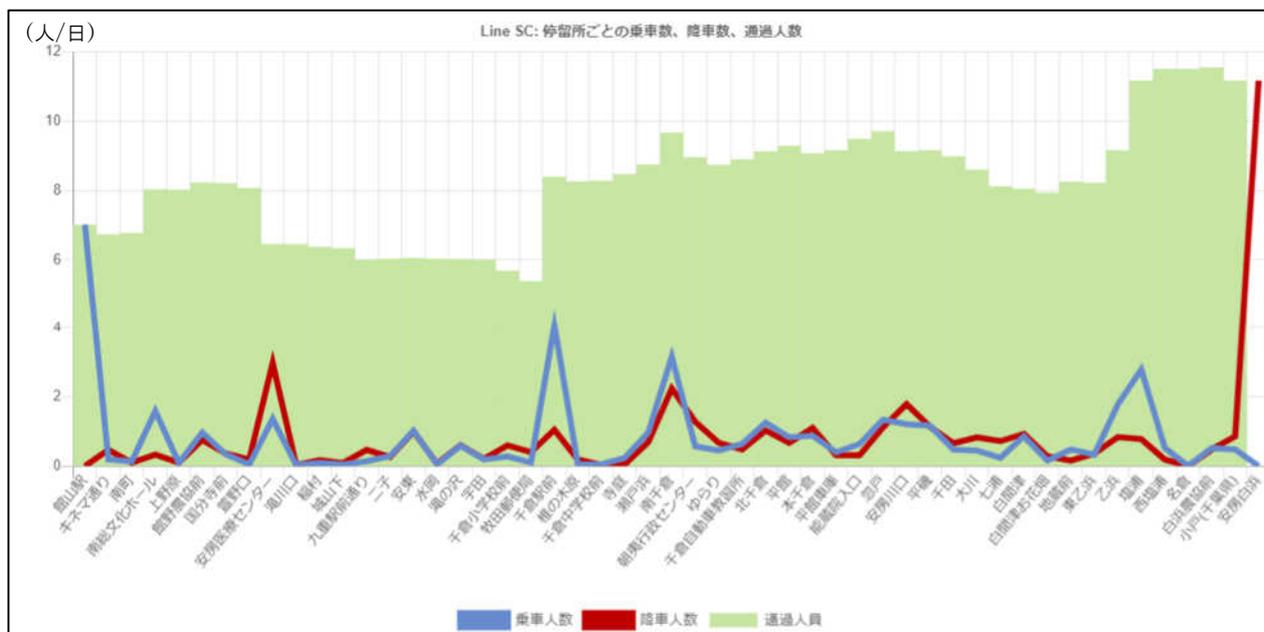


図 白浜千倉館山線下り便（平日）の日平均乗降図・OD 図

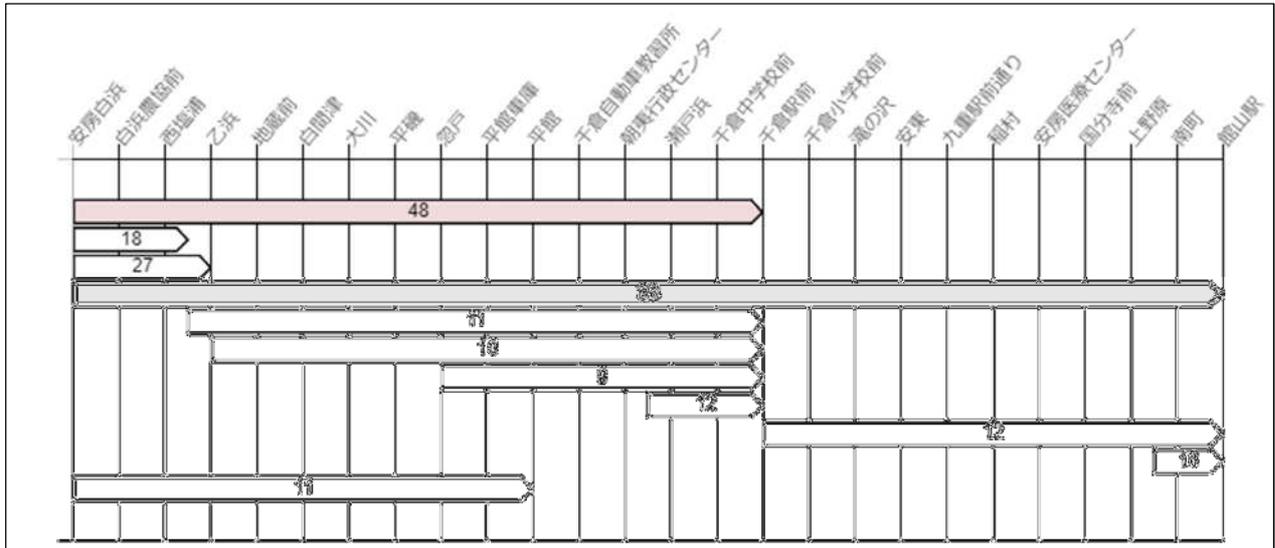
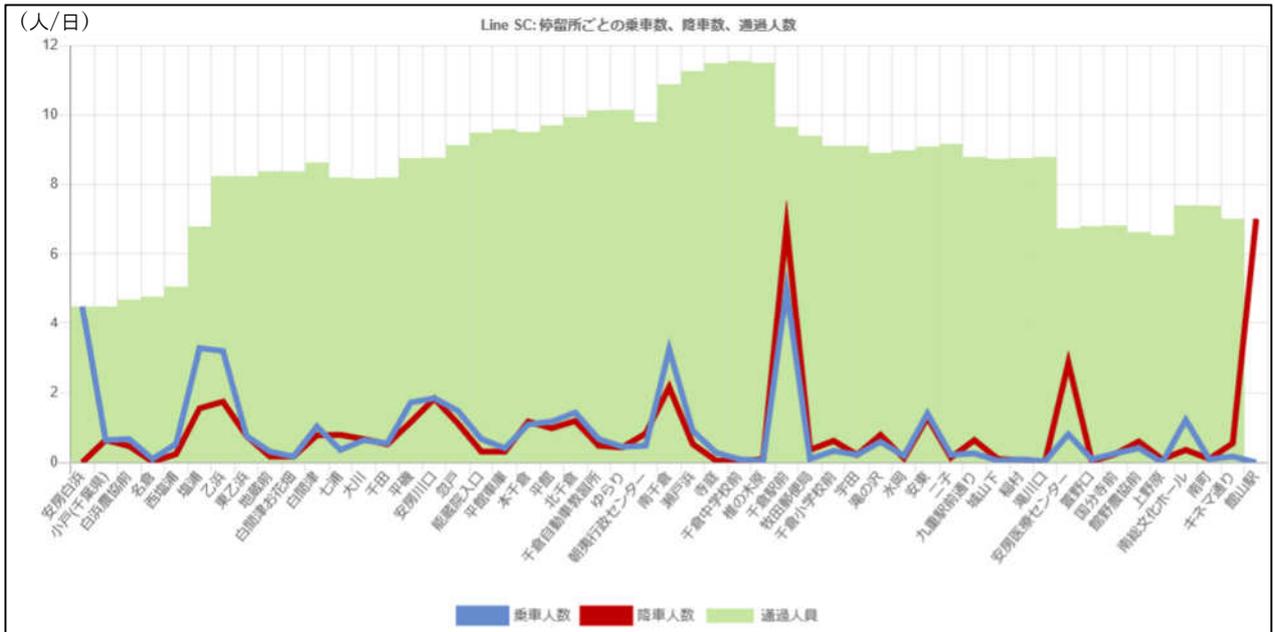


図 白浜千倉館山線下上り便（平日）の日平均乗降図・OD 図

【休日】

○1 便当たり 2.6 人程度の利用

	下り（館山駅⇒安房白浜）	上り（安房白浜⇒館山駅）
乗車の多いバス停	館山駅、千倉駅、朝夷行政センター	安房白浜、千倉駅、朝夷行政センター
降車の多いバス停	安房地域医療センター、安房白浜、朝夷行政センター	館山駅、千倉駅、朝夷行政センター
利用の多いOD 区間	「館山駅～安房白浜」間	「安房白浜～千倉駅」間 「安房白浜～館山駅」間
利用の少ないOD 区間	—	—

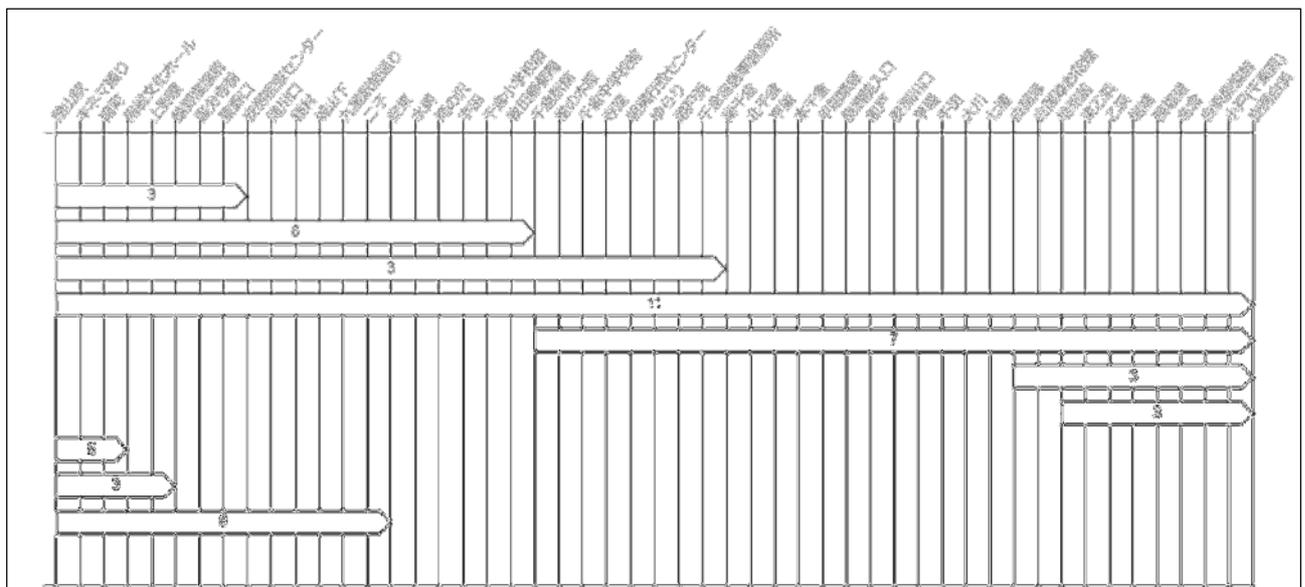
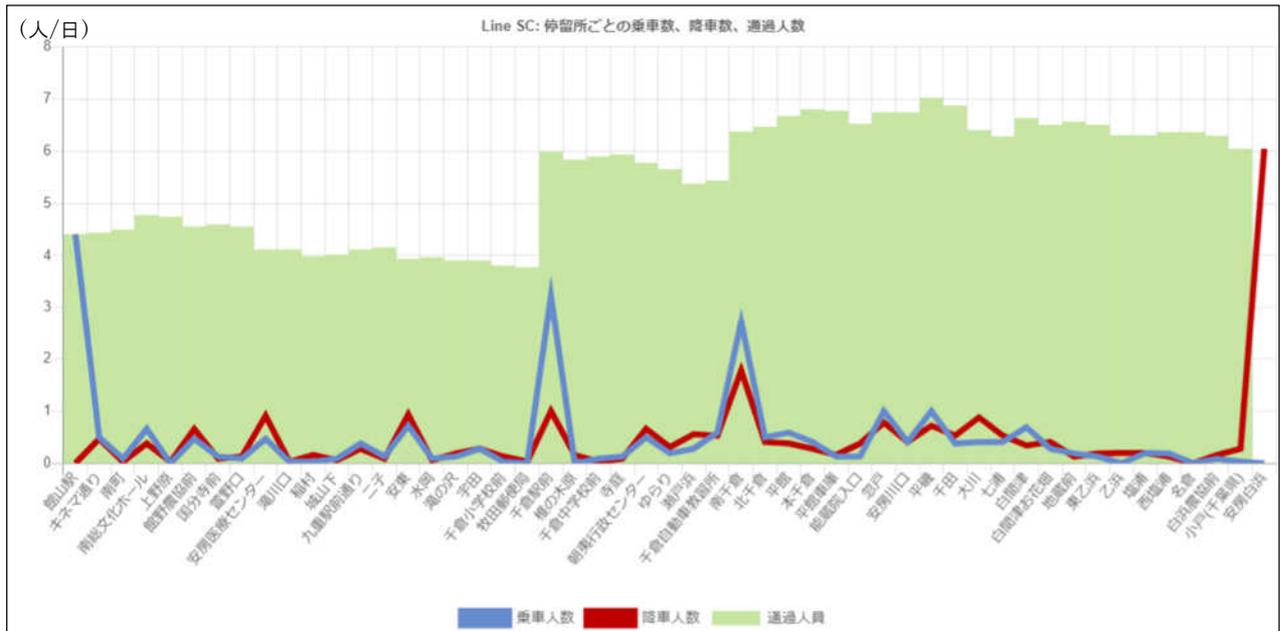


図 白浜千倉館山線下り便（休日）の日平均乗降図・OD 図

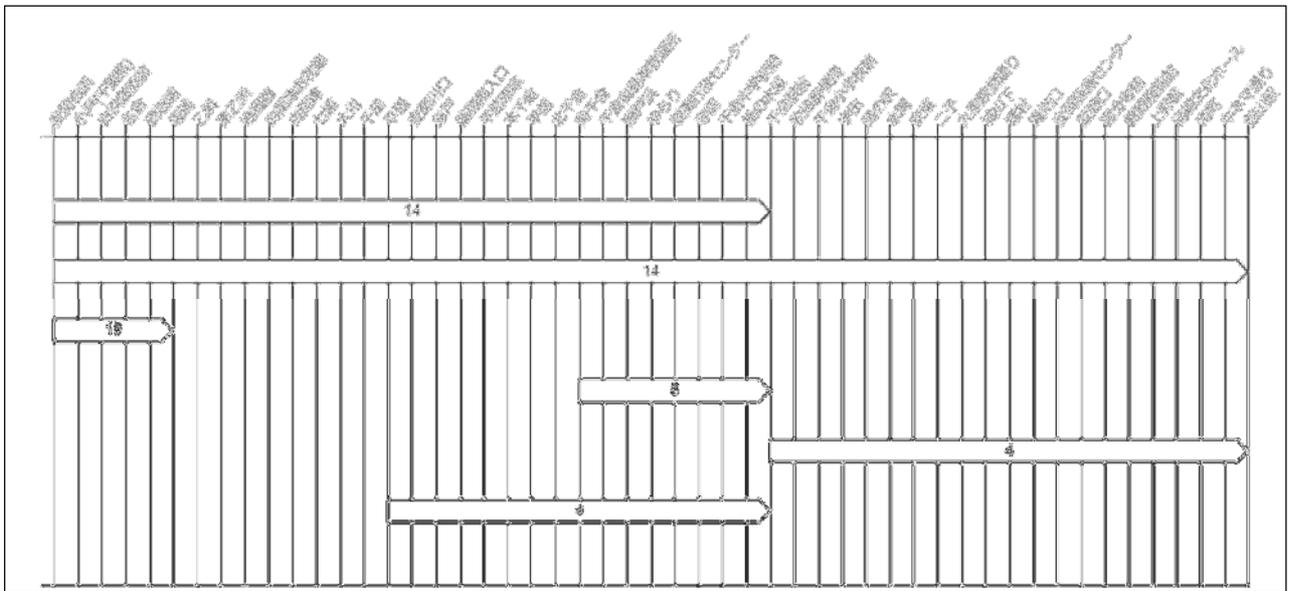
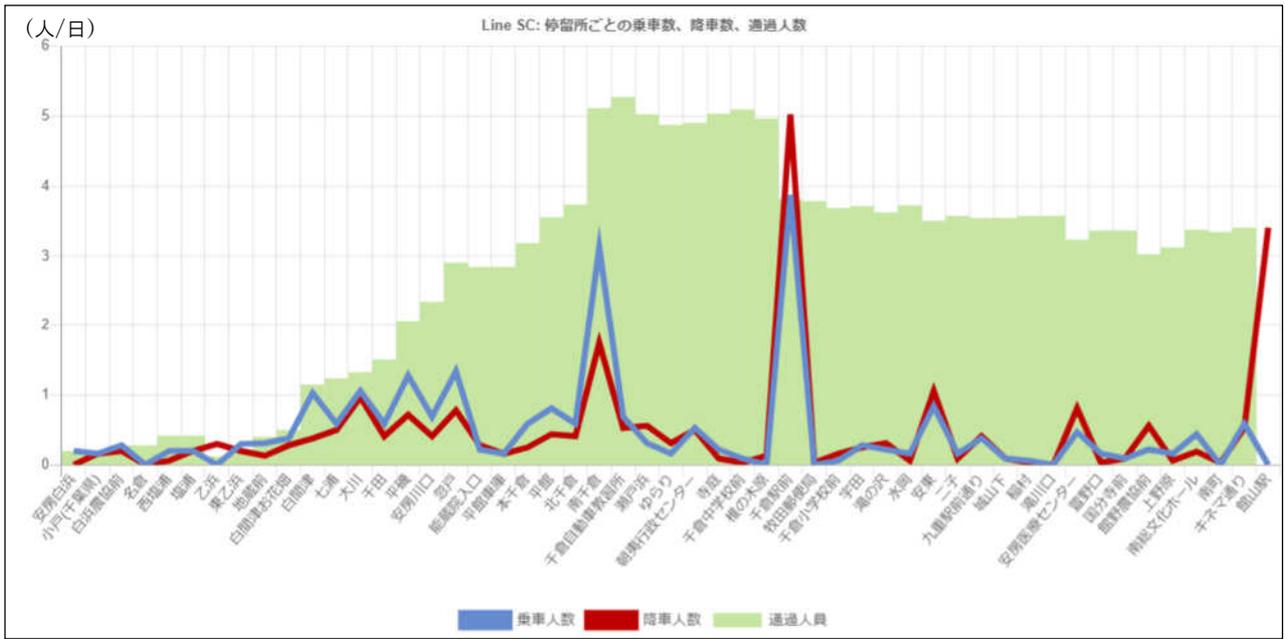


図 白浜千倉館山線上り便（休日）の日平均乗降図・OD図

6 地域公共交通に関する課題

■社会情勢の変化

- 地域内人口は、年少人口・生産年齢人口は減少、老年人口は増加している。人口分布では、館山市は中心市街地である北条・館山地区、南房総市は千倉地区に人口割合が高く集中している。
- 高齢化の状況として3人に1人以上が65歳以上の高齢者であり、今後も高齢化の進展や若年層の人口流出等の要因により、少子高齢化の深刻化が懸念される。
- 主な交通手段は自動車であり、県と比較して地域全体で34.2ポイント高い。また、バスの選択率は県平均より11.6ポイント低い。
- 免許返納件数については近年増加傾向であり、平成26年度実績より比較すると約2.5倍に増加している。
- 商業施設、医療施設、公共施設、教育施設は概ねバス路線上に立地している。
- 地域内には、9つの「道の駅」や「渚の駅」たてやま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。
- 地域公共交通を維持するうえで、新型コロナウイルスの感染拡大や、令和元年度の台風被害により遠のいた観光需要の回復が重要。
- 2020年1月に国内で初めて新型コロナウイルス感染者が確認されて以降、全国への感染が拡大した。エッセンシャルワーカーとして地域住民の「くらしの足」を守る公共交通事業者にとって、感染拡大は経営危機に直結している。

■地域公共交通の現状

	概況	利用状況等
鉄道	JR内房線が運行されている。地域内に9駅所在（うち4駅無人駅）	各駅とも利用減少が著しい
高速バス	東京・新宿・千葉・横浜方面に運行中	利用者は増加傾向だったが、新型コロナの影響により減少に転じた
路線バス	館山駅から放射状に8路線運行中 ※うち1路線は行政補助なし	利用者は減少傾向、補助金額は増加傾向 ニーズ把握した上での路線見直しは急務
市営バス	南房総市内で4路線運行中 ※うち2路線はスクール混乗路線	富山線は減少傾向だが、それ以外は横ばい
タクシー	地域内6事業者が車両42台を保有 ※うち、ジャンボタクシー2台	利用者減と乗務員不足で厳しい状況 新型コロナの影響を大きく受けている
施設送迎	病院、宿泊施設、自動車教習所等が独自で送迎車両を運行	コストや人手不足の問題等から、厳しい運営状況の施設も存在している
海上交通	「渚の駅」たてやまに高速ジェット船（季節運航）やクルーズ客船等が寄港	新型コロナの影響による寄港回数、観光客の減少

○地域公共交通活性化再生法の改正により、地方自治体はじめ、地域が自ら公共交通ネットワークをデザインし、主体的に移動手段の維持・確保を図るという方針が明確化された。

■地域住民及び公共交通利用者のニーズ把握

- 買物時の交通手段としては、「自分で車を運転」60.1%、「家族による送迎」10.4%であり、「路線バス」の利用率は地域全体で4.8%（南房総市7.9%、館山市2.2%）となっている。
 - 通院時の交通手段としては、「自分で車を運転」の割合が買物時と比較して極端に減少し、「家族による送迎」や「鉄道」「タクシー」「路線バス」等、公共交通の分担率が多くなっている。
 - 買い物先では、「イオンタウン館山」と南房総・館山地域内に複数店舗存在している「おどや」「尾張屋」等が多く利用されている。
 - 通院先では、館山市にある「安房地域医療センター」と鴨川市にある「亀田総合病院」が多く利用されている。
 - 主に買い物目的で利用されている路線は、「丸線」「洲の崎線」「市内線」であり、通院目的では、「富山線」「館山鴨川線」「白浜千倉館山線」で多い傾向にある。
 - 運転への負担として、比較的、南房総市民のほうが運転に苦痛・不安を感じている方が多く、公共交通サービスの不足等により、運転をせざるを得ない状況となっている。
 - 今後の公共交通の維持・確保について、「自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき」が最も多い。
 - 高校生の意見として、鉄道の利用者を増やすための取り組みについては「運行本数の増便」、路線バスの利用者を増やすための取り組みについては「わかりやすい運賃制度」が最も多い。
 - 今後の効果的な利用促進への取り組みとしては「車両の小型化と集落への乗り入れ」「自家用車に頼らなくても生活できるまちづくり」が主に挙げられている。
 - 来訪者のニーズとして、効果的な公共交通利便性向上策では、「JR内房線特急列車の復活・増便」「鉄道・高速バスと路線バスの乗継改善」「観光地を結ぶ周遊バスの運行」等が挙げられている。
- ▼圏内公共交通の利用状況・・・（外出時に公共交通がなく困る方（11.0%））

	日常利用(週1日以上)	改善を求むサービス		日常利用(週1日以上)	改善を求むサービス
鉄道	3.2%	運行本数の増便	路線バス	3.8%	運行本数の増便
高速バス	1.4%	運行時間帯の拡大	タクシー	1.0%	運賃

■上位・関連計画

- 館山市地域公共交通網形成計画
- 南房総市地域公共交通計画
- 第4次館山市総合計画
- 館山市都市計画マスタープラン
- 第2次南房総市総合計画
- 南房総地域半島振興計画

■南房総・館山地域の課題整理

- ①高齢者(買い物・通院)や通学利用者の移動手段の確保
- ②過度な自家用車利用の抑制
- ③地域特性に応じた交通サービスの提供
- ④一次交通と二次交通の接続利便性の向上
- ⑤観光二次交通の確保による観光需要呼び戻しへの寄与
- ⑥公共交通全般に関する情報発信の強化

■交通事業者・関連事業者

- 【交通事業者】
- 地域との連携による「地域間」「地域内」の観光交流の拡大を目指している。(鉄道)
 - 車両の老朽化、乗務員の高齢化が経営上の問題点(バス)
 - 観光を視野に入れた企画券の販売を共同で開発、運営を行政と実施したい。(バス)
 - クルーズ観光と連携した二次交通の拡充を検討したい。(タクシー)
- 【関連事業者】
- 交通弱者への支援として、HP上でバスの時刻表を掲載している。(商業)
 - 待合室におけるバス接近情報等の発信がほしい。(医療)

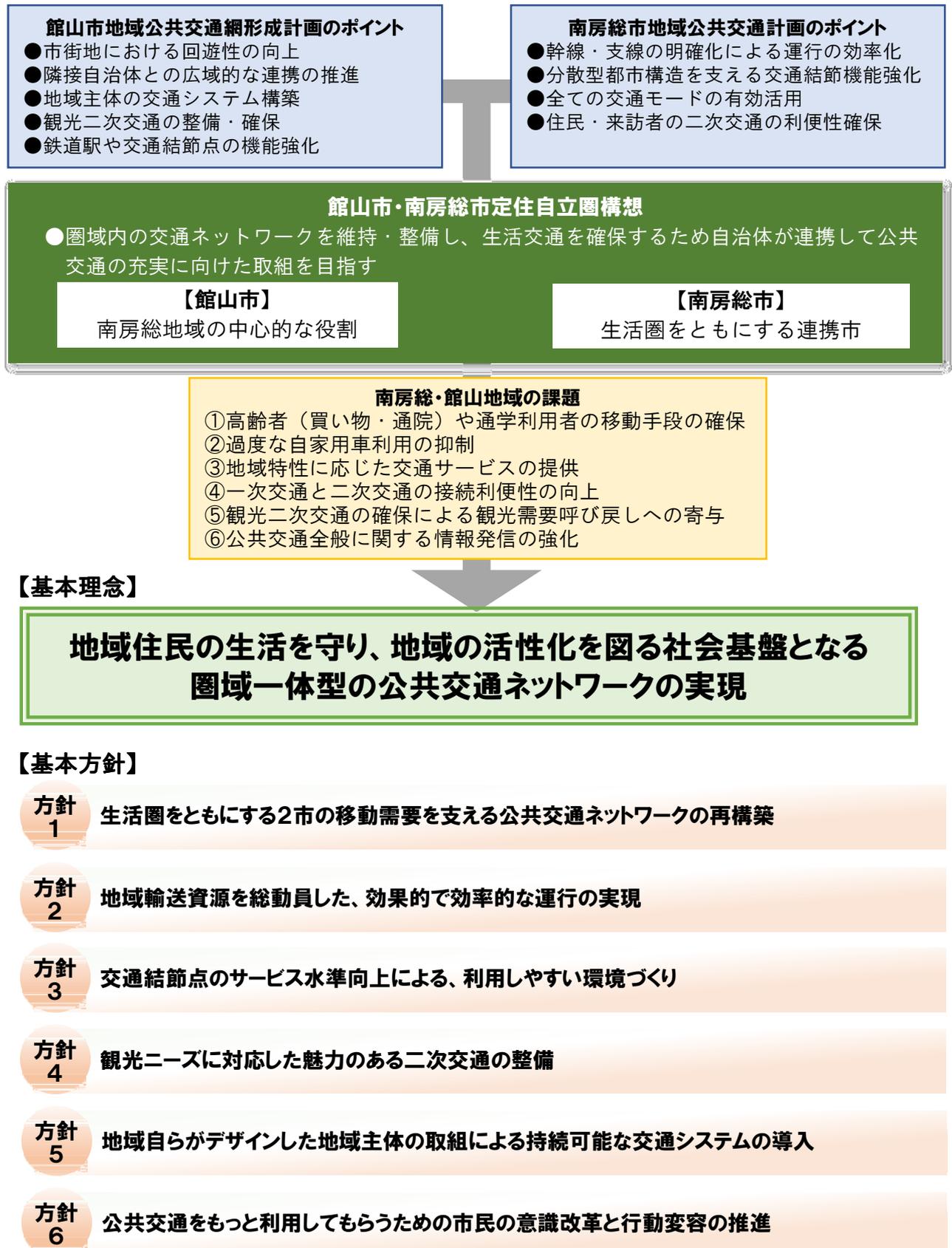
■住民意見交換会

- 商業施設が年々閉店していき、買い物が困難である。
- バス停環境として、自転車やバイクを止めておく設備がほしい。
- バリアフリー対応として、ノンステップ車両や小型バスに変更することで、利便性が向上するのではないかと。
- 市役所にタクシーが待機してほしい。
- ゴミステーションに停留所を設置してはどうか。
- ラストワンマイルとして、GSM導入の関心は高い。
- 買い物・通院がメインであるため目的に応じた整備が必要。

7 南房総・館山地域における地域公共交通計画の基本理念・基本方針

(1) 基本理念・基本方針

地域公共交通の課題に対応するため、2市の公共交通計画におけるポイントを踏まえ、本計画の基本理念と6つの基本方針を設定する。



(2) 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）、地域内路線（路線バス）、フィーダー交通（各市運営路線）及び補完交通（ラストワンマイル輸送）の5段階に機能分担を図る。

交通結節点としては、鉄道駅、安房白浜駅、医療機関、公共施設、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。なお、地域間幹線系統の路線バスや新たな交通システム（チョイソコ南房総・館山・館山市街地循環バス）については、交通事業者の運営努力や自治体の運営補助だけでは、路線等の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要があり、活用していく。

■ 地域公共交通システムの機能分担

機能分類	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	○木更津・千葉方面、アクアラインを經由して東京へ連絡し、地域の骨格形成軸の路線 ○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 フェリー、高速ジェット船
地域間幹線系統※①	○地域内の骨格放射路線 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	JR 内房線、市内線、南房州本線、館山鴨川線
地域内路線※②	○市内の生活路線及び観光路線 ○広域交通に接続、地域間路線を補完 ○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、洲の崎線、丸線、平群線
フィーダー交通※②	○上記に記した鉄道やバス路線の末端部や市街地エリアにおける移動を支える手段	富浦線、富山線、丸山線、北三原線 館山市街地循環バス
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）、交通空白地有償運送、観光交通、グリーンロードモビリティ等
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、三芳分庁舎、医療機関・商業施設等

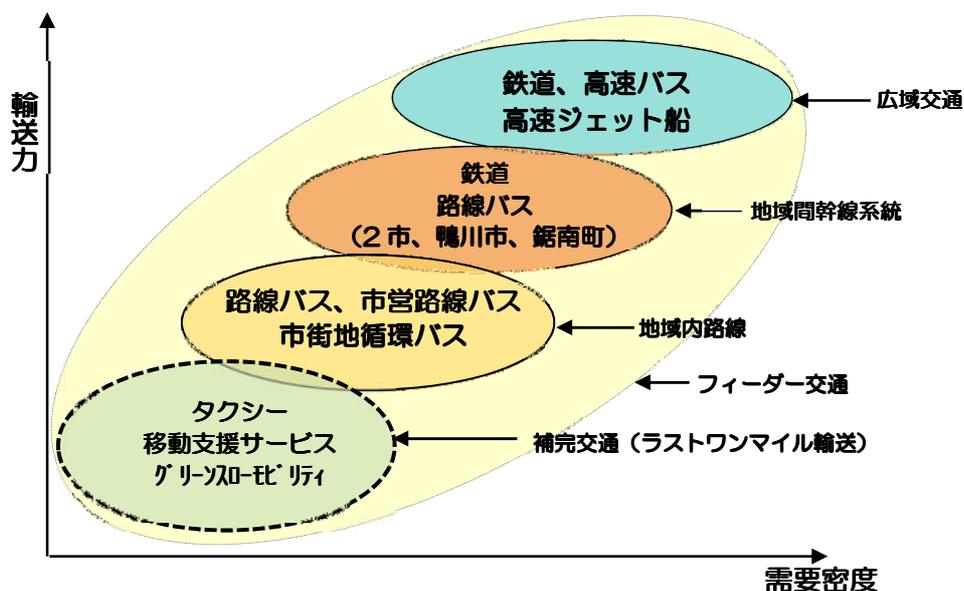
※①地域間幹線系統補助の活用

地域間幹線系統の市内線、南房州本線、館山鴨川線は、JR館山駅を起点とし、館山市内の主要道路を通り、南房総市富浦方面（市内線）、白浜方面（南房州本線）、丸山及び和田方面、更には鴨川市（館山鴨川線）までそれぞれ市域を跨いで運行している。通勤通学、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っている。起点のJR館山駅では、地域内のほとんどの交通モードと連絡し、当該地域の公共交通ネットワークの中心的役割を担っている。一方で、人口減少もあり交通事業者の運営努力や自治体の運営補助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により運行を確保・維持する必要がある。

※②地域内路線及びフィーダー交通について

地域内路線の平群線の再編により新たな交通システムとして運行する「チョイソコ南房総・館山」は、南房総市三芳地区を中心に買い物や通院などの地域の移動手段としての役割を担うところである。また、フィーダー交通の「館山市街地循環バス」は、館山市の中心市街地における買い物、通院等の地域の移動手段としての役割を担っている。いずれの路線もJR館山駅で、JR内房線、高速バス、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るなど、補完的役割として重要となっている。一方で、人口減少もあり交通事業者の運営努力や自治体の運営補助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により運行を確保・維持する必要がある。

■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

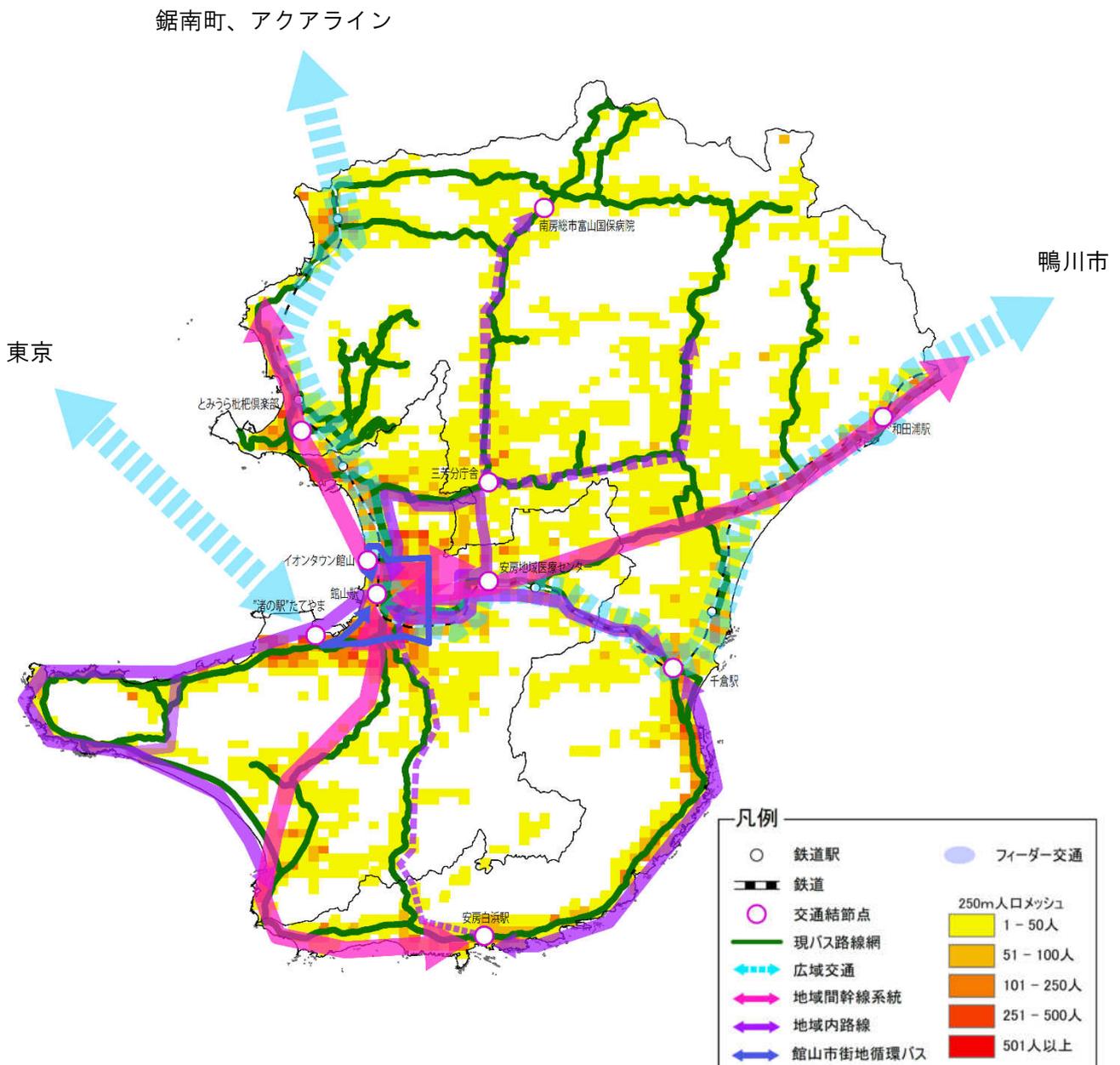


(3) 計画期間

令和3年から令和7年までの5年とする。

	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)
南房総市		2021～2025					改定・見直し				
館山市	2020～2025					改定・見直し					
本計画		2021～2025					改定・見直し				

■ 将来ネットワーク（イメージ）



8 計画の目標と評価指標

(1) 計画目標

6つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。

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実現

目標2 各路線の役割分担を明確にした、幹線・支線一体的なネットワークの形成

目標3 乗継利便性の確保・向上を目指した、交通結節点の機能整備

目標4 観光産業との連携による、圏域の活性化及び地域路線の維持

目標5 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

目標6 より公共交通に親んでもらい、利用してもらうための取組展開

(2) 評価指標と目標値

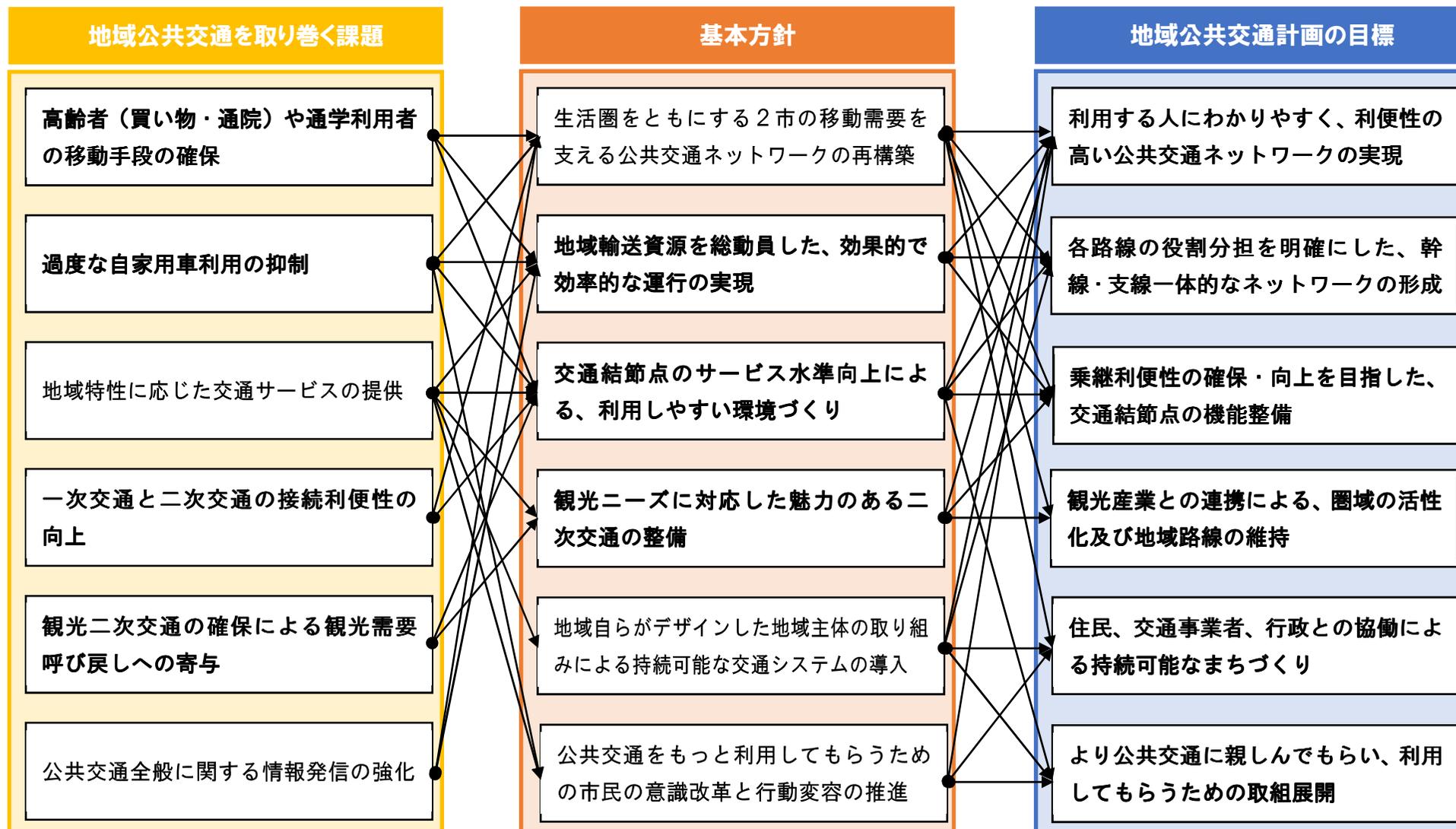
計画の目標に応じた評価指標を以下の通り設定し、目標値を定めた。

■ 評価指標と目標値

評価指標	指標の定義	データ取得方法	現況値 (2018)	目標値 (2025)
公共交通利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 圏域内バス路線の年間利用者数 地域間幹線系統バス路線の年間利用者数 1日あたりの鉄道駅利用者数（有人駅） 高速バスの年間利用者数 	バス事業者または鉄道事業者保有の乗降データにより計測	347千人 265千人 2,955人/日 913千人	現状維持
年間観光客数	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅等の主要観光施設の年間観光入込客数 	千葉県観光観光入込調査書のデータにより計測	7,101千人	現状維持
移動困難者の割合	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート調査における公共交通利用に困っている人の割合 	最終年度に実施する市民アンケートにより計測	11.0%	5.0%未満
運転免許証返納件数	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許証返納件数 	館山警察署の保有するデータにより計測	361件	700件
交通結節点の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の整備・機能強化（バス待ち環境整備等） 	事業実施による計測	なし	5箇所
財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> 地域内バス路線における2市の補助金 	バス事業者が作成する補助金申請書等の資料から計測	79,851千円	現状維持
収支率	<ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線系統 ※鉄道は除く 地域内路線 ※洲の崎線は除く 	バス事業者が作成する補助金申請書等の資料から計測	62.0% 27.5%	現状維持

※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

【基本理念】地域住民の生活を守り、地域の活性化を図る社会基盤となる圏域一体型の公共交通ネットワークの実現



9 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実現 【目標2】 各路線の役割分担を目指した、幹線・支線一体的なネットワークの形成	＜事業1＞ 地域間幹線系統（バス路線）の維持（市内線、南房州本線、館山鴨川線）	①市内線の見直し ②南房州本線の確保・維持 ③館山鴨川線の確保・維持		
	＜事業2＞ 地域内路線の再編および有効活用（白浜千倉館山線、豊房線）	①白浜千倉館山線の見直し ②豊房線の見直し		
	＜事業3＞ 地域内路線の再編及び有効活用（丸線・平群線）	①丸線・平群線の見直し		
	＜事業7＞ 鉄道（JR 内房線の利便性向上）の利用促進	①官民連携による利用促進策の展開 ②内房線ならではのコンテンツの発掘・PR ③JR 東日本と市民や高校生との連携による駅の美化活動等の展開 ④無人駅（那古船形駅、和田浦駅等）の利活用 ⑤利用ニーズを踏まえた利用環境の改善		
		＜事業8＞ 高速バスの利用促進	①利便性向上策の検討 ②情報発信の強化 ③貨客混載事業	
			＜事業4＞ 交通結節点の機能強化	①館山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 ②安房白浜駅の更なる利用促進・活性化のための機能強化 ③三芳分庁舎の整備 ④集客施設や道の駅等の整備
				＜事業6＞ 観光ニーズに対応した交通体系の構築
		＜事業5＞ フィーダー交通(富浦線、富山線、丸山線、北三原線、館山市街地循環)・補完交通の推進	①フィーダー交通・補完交通の活用促進 ②新たな移動システムの導入検討 ③多様な地域輸送資源の活用によるラストワンマイル対策	
	＜事業9＞ 利用しやすい・利用したいと感じてもらえる環境の整備		①IC カードの導入検討 ②地域版 MaaS（アナログ MaaS）の取り組み ③公共交通に関する情報の「見える化」推進 ④モビリティ・マネジメントの取り組み	
			【目標3】 乗継利便性の確保・向上を目指した、交通結節点の機能整備	
【目標4】 観光産業との連携による、圏域の活性化及び地域路線の維持				
【目標5】 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				
【目標6】 より公共交通に親んでもらい、利用してもらうための取組展開				

(2) 実施事業

事業 1

地域間幹線系統(バス路線)の維持(市内線、南房州本線、館山鴨川線)

事業概要	<p>・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ながら、見直し・維持を図る。今後も沿線住民の移動手段としてかかせない路線であることから、引き続き関係事業者や沿線自治体と調整し、合せて地域公共交通確保維持事業（地域幹線系統）を活用しながら、今後も運行を維持していく。</p> <p>■路線別の実施事業内容</p> <table border="1"> <tr> <td>①市内線</td> <td>○他路線との重複区間の解消、安房地域医療センター・館山バイパス沿道施設アクセス向上等を考慮するとともに、実証運行を行った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。</td> </tr> <tr> <td>②南房州本線</td> <td rowspan="2">○引き続き路線を確保・維持する。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・運賃体系などについて取り組み、増収・増客を図る。</td> </tr> <tr> <td>③館山鴨川線</td> </tr> </table> <p>■ネットワークイメージ</p>						①市内線	○他路線との重複区間の解消、安房地域医療センター・館山バイパス沿道施設アクセス向上等を考慮するとともに、実証運行を行った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南房州本線	○引き続き路線を確保・維持する。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・運賃体系などについて取り組み、増収・増客を図る。	③館山鴨川線
	①市内線	○他路線との重複区間の解消、安房地域医療センター・館山バイパス沿道施設アクセス向上等を考慮するとともに、実証運行を行った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南房州本線	○引き続き路線を確保・維持する。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・運賃体系などについて取り組み、増収・増客を図る。										
③館山鴨川線											
実施主体	バス事業者、館山市、南房総市										
実施時期	事業	2021	2022	2023	2024	2025					
	①市内線	協議・検証		路線見直し							
	②南房州本線		利用促進・ニーズ調査								
	③館山鴨川線		利用促進・ニーズ調査								

事業
2

地域内路線の再編および有効活用(白浜千倉館山線、豊房線)

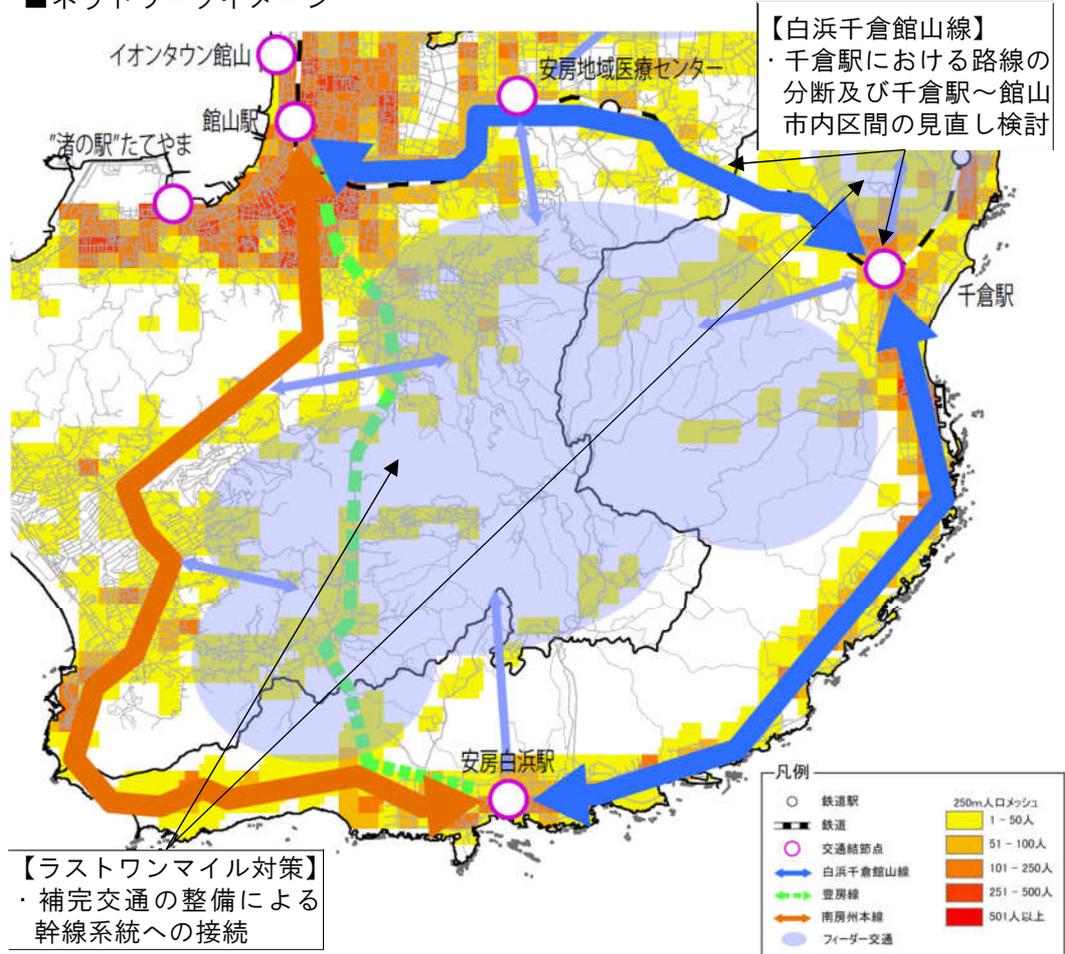
事業概要

・地域内路線については、利用実態や市民移動ニーズ等を考慮し、長大路線の見直しやラストワンマイルの取組等による再編を図る。なお、再編により新たな交通システム等による本格運行の際は、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）を活用しながら、運行を維持・確保していく。

■路線別の実施事業内容

①白浜千倉館山線	○平成 31 年 3 月の路線再編後の利用状況やニーズを検証し、効率的に路線を維持するための方策を検討していく。
②豊房線	○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。 ・住民の利用意向の把握 ・住民と協働し、見直し案を策定 ・車両の小型化 ・集落内へのこまめな乗入

■ネットワークイメージ



実施主体

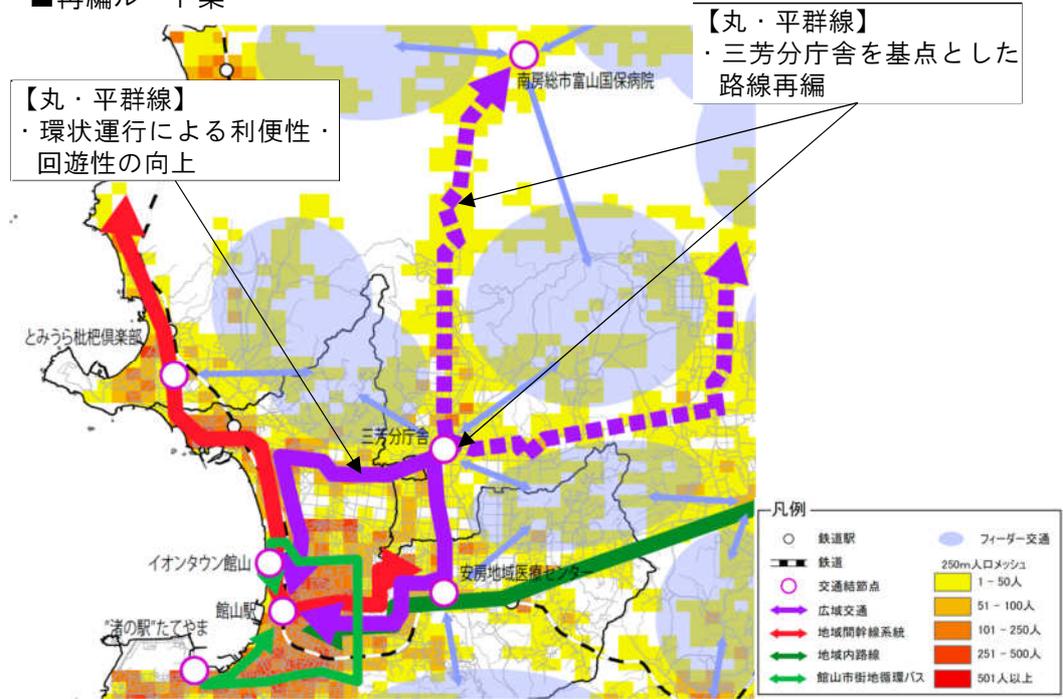
館山市、南房総市、バス事業者、タクシー事業者

実施時期

事業	2021	2022	2023	2024	2025
①白浜千倉館山線	協議・検証	→	路線見直し	→	→
②豊房線	協議・検証	→	路線見直し	→	→

- ・令和2年度に実施した実証運行の結果を踏まえ、館山駅～那古地区～三芳分庁舎～安房地域医療センター～館山駅の環状系統と、三芳分庁舎以遠各地区を巡る系統に分離することも検討する。
- ・環状系統はアクセスできる施設等の増加、三芳分庁舎以遠の系統は地区内をこまめに巡回する等のサービス向上を図り、利用者の増加と財政支出の減少を目指す。なお、事業実施に伴う今後の運行については別紙3-1のとおりとする。

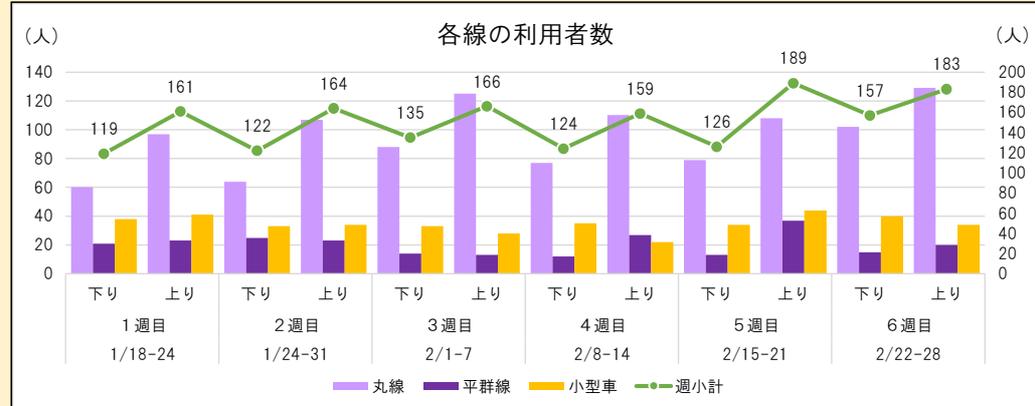
■再編ルート案



事業概要

実証運行 (速報値: 1/18 (月) ~ 2/28 (日) の42日間)

	上り (人)	下り (人)	日平均 (人)	1 便当たり (人)
丸線	676	470	27.3	2.5
平群線	143	100	5.8	0.7
小型車	203(右回り)	213(左回り)	9.9	1.1



実施主体 館山市、南房総市、バス事業者

実施時期	事業	2021	2022	2023	2024	2025
①丸線・平群線		協議・検証	路線見直し	丸線の運行維持 平群線の廃止		

実証期間：令和3年1月18日(月)～3月14日(日)
運行ルート：

- 丸線 (細田・川谷～三芳分庁舎～那古海岸通り～館山駅)
- 平群線 (平群車庫～三芳分庁舎～医療センター～館山駅)
- 小型車 (館山駅～医療センター～三芳分庁舎～那古海岸通り～館山駅)

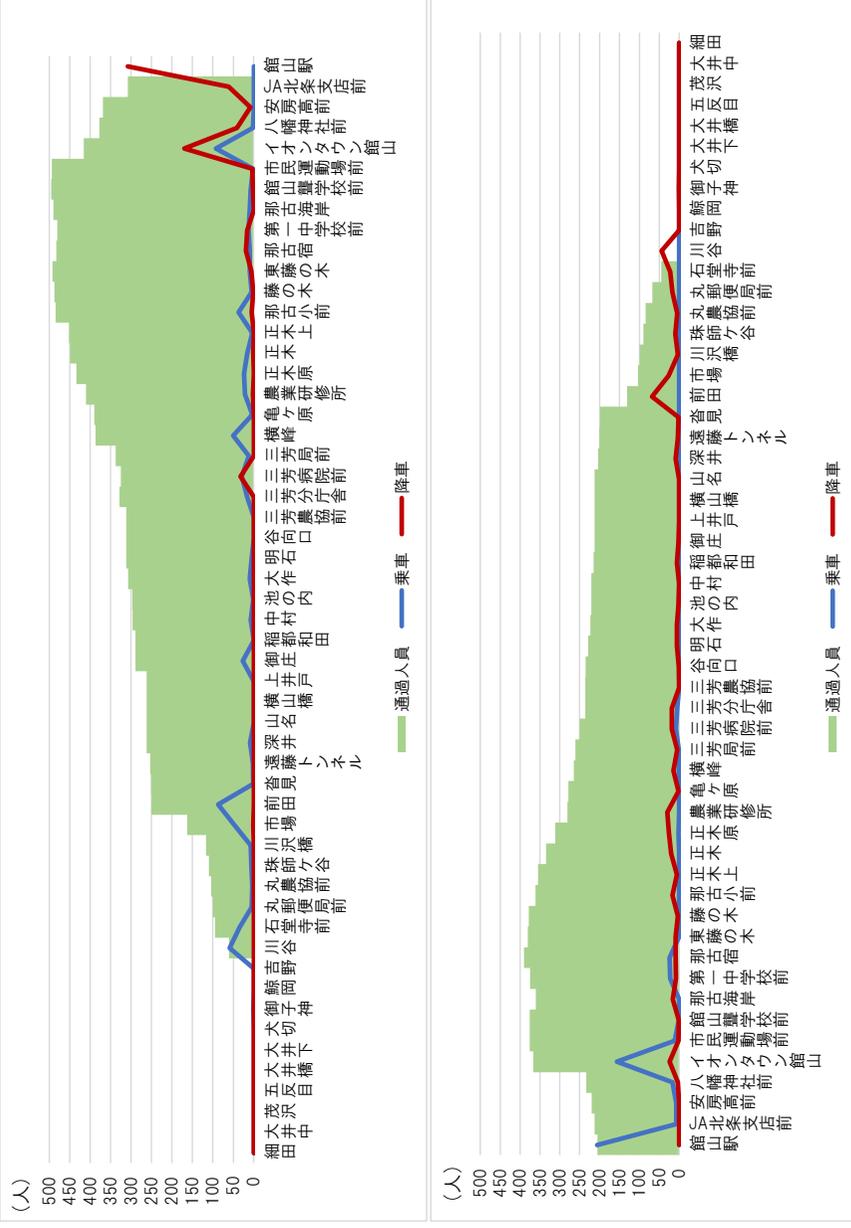
《丸線・平群線の変更期間中の運行ルート》



【フリー乗降制限導入区域】
※「三芳駅前」から安房地域医療センター」間はバス停以外でも乗り降りが可能です。ただし、横断歩道等では止まれません。

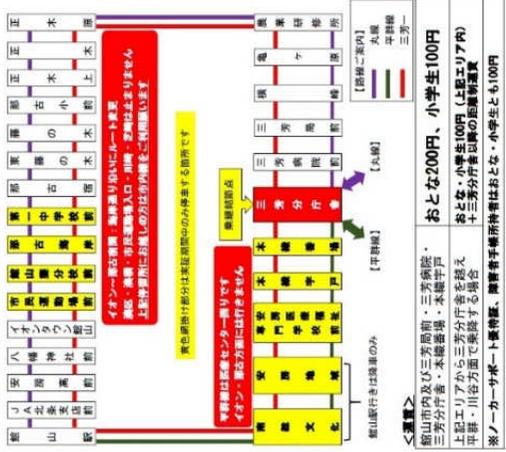
※安房地域医療センター及び南総文化ホールについては、館山駅行きの降車のみ、平群・三芳方面行きの乗車のみとなります。

●丸線乗降図 (上図；上り、下図：下り)



丸線・平群線 変更期間中のルート

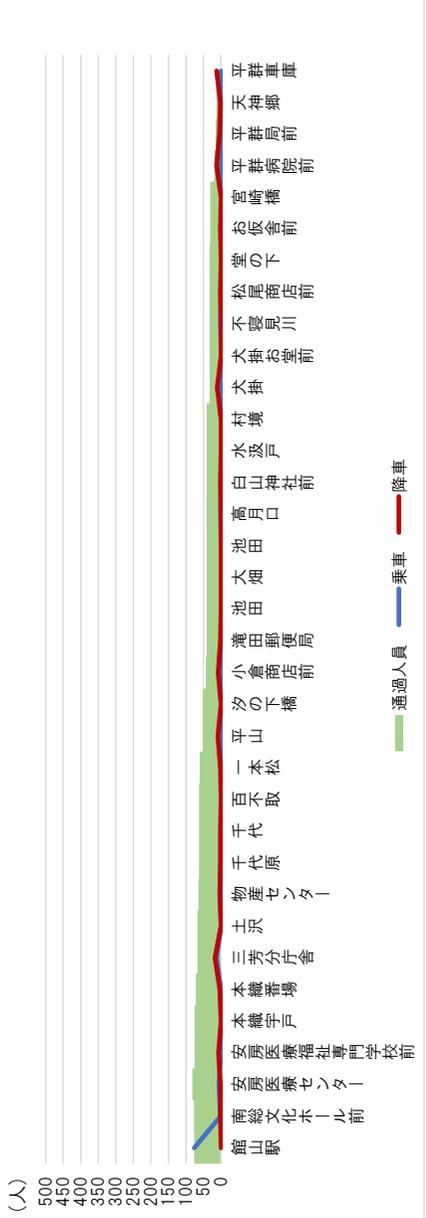
実証運行期間 令和3年1月18日(月)～3月14日(日)
＜実施期間中：三芳分庁舎～館山駅間の経路図＞



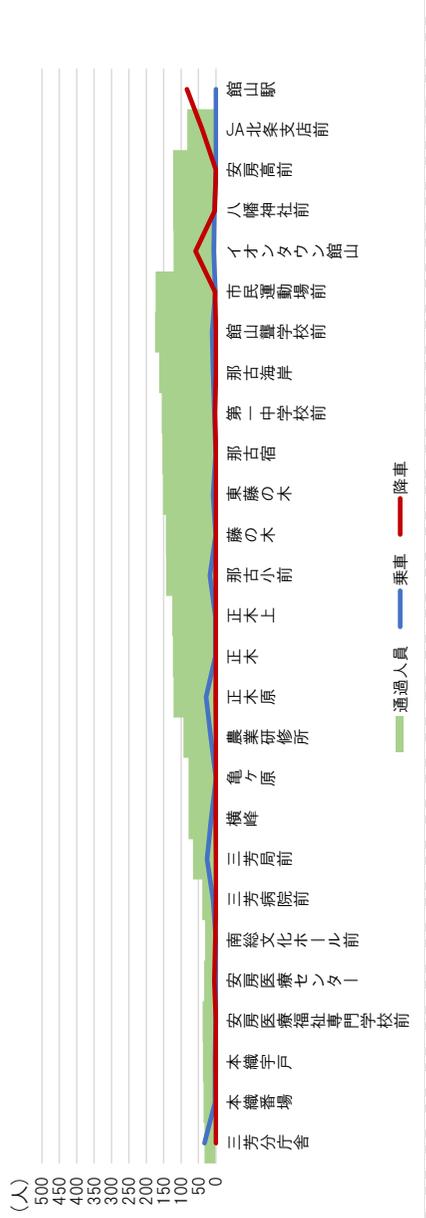
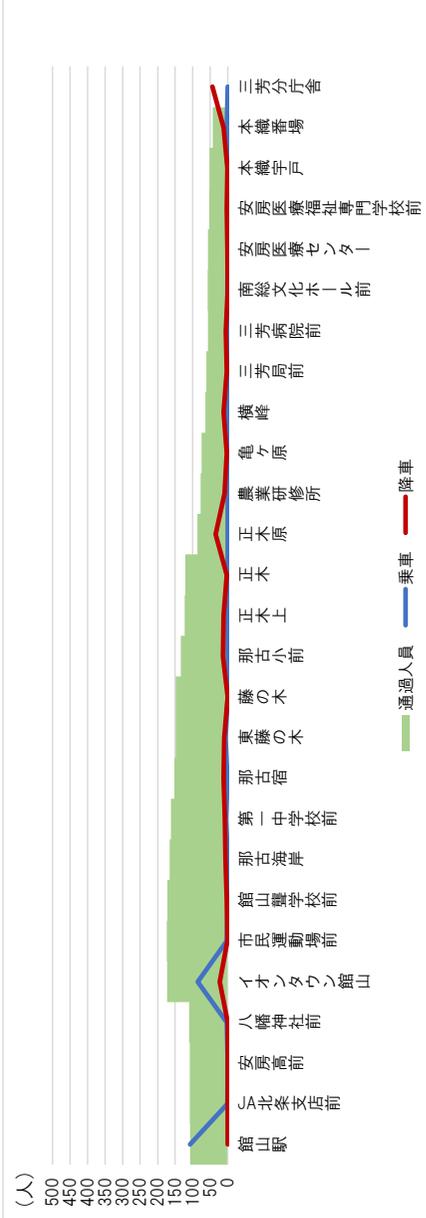
＜乗降＞
館山駅行きは降車のみ
【平群線】
【丸線】
【路線ご案内】
丸線
平群線
三芳一

おとな200円、小学生100円
おとな・小学生100円(上記エリア外)
三芳分庁舎・本総務課
三芳分庁舎・本総務課
三芳分庁舎・本総務課
三芳分庁舎・本総務課

●平群線乗降図（上図；上り、下図：下り）



●小型車乗降図（上図；右回り、下図：左回り）



事業実施に伴う今後の運行について

地域内路線の再編及び有効活用として「丸線及び平群線」の今後の運行形態について、令和2年度より検証内容を変えながら実証運行を行ってきた。これまでの検証において、一定数の利用者が見込める「丸線」については、現状を維持することとし、南房総市内のバス停からの利用者が特に少ない「平群線」については、予約制の乗合送迎サービス「チョイソコ南房総・館山」として1年間の実証運行を行い、令和5年10月からの本格運行に移行する。また、チョイソコ南房総・館山は、JR館山駅で、JR内房線、高速バス、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るなど、補完的役割を担っている。一方で、人口減少もあり交通事業者の運営努力や自治体の運営補助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（フィーダー系統）により運行を確保・維持していく。

【チョイソコ南房総・館山の概要】

事前会員登録制による予約制の乗合送迎サービスで、地域内の乗降場所と目的地乗降場所を設け、運行時間内に希望する利用時間や乗降場所を行き来することができる。

交通モード	乗合タクシー	運行日	月・火・木・金・土 (水・日・祝を除く)
運行形態	デマンド型交通	運行時間	8:30~15:30 (13:00~14:00を除く)
運行方式	区域運行	運賃	1回300円(エリア内相互利用) 1回700円(WEB予約500円) ※目的地乗降場所利用
システム	株式会社アイシン「チョイソコ」 ※AIオンデマンド交通システム	運行車両	ワゴン車(利用定員8名)
名称	チョイソコ南房総・館山	受付方法	電話またはWEB予約
事業主体	南房総・館山地域公共交通活性化協議会	乗降場所	エリア内88カ所 目的地乗降場所5カ所
運行事業者	鏡浦自動車株式会社 (きょうほタクシー)	補助事業	地域内フィーダー系統確保維持費 国庫補助金を活用

※令和5年10月運行開始時現在

事業概要

①館山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

・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。

■館山駅前広場



②安房白浜駅の更なる利用促進・活性化のための機能強化

・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呼び戻しによる白浜地区の活性化のための機能強化を図る。

■安房白浜駅



③三芳分庁舎の整備

・廃止代替バス路線の交通結節点として三芳分庁舎（三芳地域センター）を検討し、待合環境の整備等を行うなど、乗換による負担感の軽減策を取り入れる。

■三芳分庁舎



④集客施設や道の駅等の整備

・域内9箇所の道の駅の中には、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。
 ・また、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同様の機能を持たせ、バス交通の利便性向上を図る。
 ・主な交通結節点については、乗り継ぎたい交通手段についてのリアルタイムな運行情報を提供するバスロケーションシステムの導入を検討する。

■イオンタウン館山



実施主体

館山市、南房総市、バス事業者、集客施設事業者、道の駅

実施時期

事業	2021	2022	2023	2024	2025
①館山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	検討・実施				
②安房白浜駅の更なる利用促進・活性化のための機能強化	合意形成後、実施				
③三芳分庁舎の整備	協議・検証	路線見直し			
④集客施設や道の駅等の整備	合意形成後、実施				

事業概要

①フィーダー交通・補完交通の整備・活用促進

- ・館山市街地循環バスの本格運行を実施し、館山市街地エリアの回遊性を高めることで、市街地の各施設や店舗等へ便利に移動できる環境を整備する。
- ・南房総市営バスの運行を維持し、幹線系統と一体で地域の移動手段を確保する。
- ・また、タクシーは自宅から目的地までドア・ツー・ドアで移動でき、きめ細かな対応が可能であるため、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。
- ・事業の検討・実施に当たっては、館山市地域公共交通会議及び南房総市地域公共交通活性化協議会と調整を図ることとする。なお、館山市街地循環バス（別紙5-1参照）や、現況と異なる新たな交通システムによる運行が本格運行となった場合は、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）を活用しながら、運行を維持・確保していく。

②新たな移動システムの導入検討

- ・持続可能な交通システムの構築として、新たな移動システムでありグリーンスローモビリティ等を活用した地域主体の取組みによる検討も進める。
- ・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。
- ・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。

■グリーンスローモビリティ



③多様な地域輸送資源の活用によるラストワンマイル対策

- ・路線バスでカバーできない地区等（交通空白地域）において、無料の医療送迎や自家用車有償運送、スクールバス混乗化など、あらゆる地域の輸送資源と連携し、近くのバス停や施設までの移動手段を整備することで、ラストワンマイル対策を推進する。

■医療送迎バス



■スクールバス



※館山市地域公共交通網形成計画施策1・10参照

※南房総市地域公共交通計画事業(4)参照

実施主体

館山市、南房総市、地元関連団体

実施時期

事業	2021	2022	2023	2024	2025
①フィーダー交通・補完交通の活用促進	検討・実施				
②新たな移動システムの導入検討	協議・検証		実証運行・見直し検討		本格運行
③多様な地域輸送資源の活用によるラストワンマイル対策	検討・実施				

【館山市街地循環バスの概要】

南房総・館山地域公共交通計画に事業5-①「フィーダー交通・補完交通の整備・活用促進」を施策に掲げ、当該エリアにおける公共交通の維持存続や更なる利便性向上を図るため、2市住民が集まる館山市街地エリアにおいて、既存バス路線でのアクセスが困難な市街地の商業施設等に行けるようになるための循環バスの実証運行を令和3年度より運行内容を変更しながら実施してきた。その結果、一定程度の効果が認められ、継続して運行していく必要があると判断された。今後の運行にあたり自治体による運行維持だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）の活用により、館山市街地エリアにおける循環バス運行を行い、市街地の回遊性向上を図るとともに、地域住民にとって必要不可欠な生活交通の維持存続に繋げるものである。

交通モード	乗合バス	運行日	月・火・水・木・金・土 (日及び元旦を除く)
運行形態	路線バス	運行時間	8:00~16:30 (1~6便) ※1便あたり50分
運行方式	定時定路線運行	運賃	現金1回200円 PayPay1回160円
名称	館山市街地循環バス	運行車両	小型バス
事業主体	館山市	乗降場所	21カ所
運行事業者	日東交通株式会社	補助事業	地域内フィーダー系統確保維持費 国庫補助金を活用

※令和5年6月現在

事業概要

①観光産業と連携した交通体系の構築

- ・ グリーンスローモビリティや自転車など、様々なモードを活用し、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。
- ・ エリア内での回遊性向上・移動手段の確保を目的とし、地域内9つの道の駅等を結ぶ周遊バスの運行を検討する。必要に応じ実証運行を行いながら、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に取り組む。
- ・ 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。

■館山港に寄港したクルーズ船



■オープントップバス



②サイクルツーリズムとの連携

- ・ B.B.BASE や「サイクルラックバス」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。

■B.B.BASE



③企画乗車券やICT活用による利便性向上

- ・ エリア内の鉄道やバス、その他の移動手段を共通のチケットで乗車できるようにするなど、更なる利便性向上に向けた取組に着手する。

■サイクルラックバス



④効果的な情報発信による利用促進

- ・ 近年、路線バスや鉄道の旅を取り上げたテレビ番組が人気であることや、新型コロナウイルスの影響で「家にいながら旅気分を味わえる」動画等が好評であることから、国内外に影響力のあるインフルエンサー等を活用した動画制作などを行い、公共交通利用による地域の魅力提案を通じた利用促進を図る。

実施主体 館山市、南房総市、バス事業者、観光事業者等関係団体

実施時期	事業	2021	2022	2023	2024	2025
	①観光産業と連携した交通体系の構築	検討・実施	▶			
②サイクルツーリズムとの連携	検討・実施	▶				
③企画乗車券やICT活用による利便性向上	検討・実施	▶				
④効果的な情報発信による利用促進	検討・実施	▶				

事業概要

①官民連携による利用促進策の展開

- ・2021年3月の「内房線・外房線直通ロングラン列車」の導入を契機として、JR 東日本、千葉県及び沿線市町との広域連携による観光需要の取り込み・利用促進策を検討する。
- ・鉄道利用を促進する企画切符などの周知 PR、各種イベントの開催などにより利用促進を図る。

■新型車両 (E131 系)



②内房線ならではのコンテンツの発掘・PR

- ・鉄道事業者や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 や企画ツアーの検討など、利用促進の取組みを行い、更なる誘客を図る。

③JR 東日本と市民や高校生との連携による駅の美化活動等の展開

- ・地域に愛される駅、自らが守っていく駅を目指し、地域住民を巻き込んだ「清掃活動」や「花いっぱい運動」等の事業展開により、魅力のある駅の景観形成を図る。

④無人駅（那古船形駅、和田浦駅等）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、行ってみたいくなるような場づくり等、利活用の方策を検討する。

■那古船形駅



■和田浦駅



⑤利用ニーズを踏まえた利用環境の改善

- ・駅利用者の高齢化や観光ニーズに対応すべく、利用者の安全確保に向けた取組や運行ダイヤの見直し、バリアフリー対応に向け、今後も「千葉県 JR 線複線化等期成同盟」を通じて、県への要望活動を行う。
- ・改札からスムーズにホームに行ける構造に改築するなどのバリアフリー対応を行い、なるべく段差等のバリアがない駅構造とするよう鉄道事業者と調整を行う。（跨線橋の撤去）

■富浦駅の跨線橋



実施主体

鉄道事業者、千葉県、館山市、南房総市、地域住民、民間協力事業者

実施時期

事業	2021	2022	2023	2024	2025
①官民連携による利用促進策の展開	調整・検討	事業実施			
②内房線ならではのコンテンツの発掘・PR	企画立案	事業実施			
③JR 東日本と市民や高校生との連携による駅の美化活動等の展開	検討・実施				
④無人駅（那古船形駅、和田浦駅等）の利活用	検討・実施				
⑤利用ニーズを踏まえた利用環境の改善	要望活動				

事業概要	<p>①利便性向上策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリア内の路線バスや鉄道との接続強化やカーシェア・シェアサイクル等魅力ある二次交通の導入、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。 ・生活交通の確保及び利便性向上のため、現状で都市部方面は乗車のみ、館山・白浜方面は降車のみとなっている高速バスについて、エリア内相互間の利用も可能とすることにより、既存公共交通網の補完・拡充を図る。 <p>②情報発信の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バス利用者は年々増加傾向にあったが、令和元年度の台風被害や昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、利用者が減少している。また、以前から都市部での周知不足が課題となっていたため、現状認知度が低い地域外の方へのPR強化等により利用客の呼び戻しを図る。 <p>③貨客混載事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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ことで、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するきっかけとする。 					
	<p>■高速バス路線図（日東交通）</p> 					
実施主体	バス事業者、館山市、南房総市、民間協力事業者					
実施時期	事業	2021	2022	2023	2024	2025
	①利便性向上策の検討	検討・実施	▶			
	②情報発信の強化	検討・実施	▶			
	③貨客混載事業	協議・検討	▶	事業実施	▶	

事業概要

①IC カードの導入検討

・今後のインバウンドも含めた観光需要の回復や決済技術の進歩等を見据え、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。

■IC カード決済



②地域版 MaaS (アナログ MaaS) の取組み

・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パス等の導入や、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。
・また、AI 機器を用いた顔認証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。

■MaaS 事例 (つくば市)
「医療MaaS」

・バス乗降時の顔認証による病院受付、診療費会計処理サービス



《バス移動と統合された病院受付サービス》

・「つくばモデル」アプリ活用による交通弱者の乗降車支援、シェアサービス



乗車待ち情報のバスへの事前通知による乗車スペース確保や介助の迅速な提供

《交通弱者のための安全な移動》

③公共交通に関する情報の「見える化」推進

・時刻や運賃、利用方法などに関する利用者の不安を払拭し、より多くの人に安心して公共交通を利用してもらうため、公共交通マップの見直しや各種情報の効果的な発信、デジタルサイネージの導入等を進め、「見える化」の推進を図る。



④モビリティ・マネジメントの取組み

・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。

■バスの乗り方教室
(日東交通、ジェイアールバス関東)



実施主体

館山市、南房総市、交通事業者

実施時期

事業	2021	2022	2023	2024	2025
①IC カードの導入検討	協議・検討		キャッシュレス導入		
②地域版 MaaS (アナログ MaaS) の取組み	計画立案		事業実施		
③公共交通に関する情報の「見える化」推進	検討・実施				
④モビリティ・マネジメントの取組み	検討・実施				

(3) 実施スケジュール一覧

実施事業	実施主体	実施時期				
		2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
＜事業1＞ 地域間幹線系統（バス路線）の維持（市内線、南房州本線、館山鴨川線）						
①市内線	バス事業者 館山市 南房総市	協議・検証		路線見直し		
②南房州本線		利用促進・ニーズ調査				
③館山鴨川線		利用促進・ニーズ調査				
＜事業2＞ 地域内路線の再編および有効活用（白浜千倉館山線、豊房線）						
①白浜千倉館山線	館山市 南房総市 バス事業者 タクシー事業者	協議・検証		路線見直し		
②豊房線		協議 検証		路線見直し		
＜事業3＞ 地域内路線の再編及び有効活用（丸線・平群線）						
①丸線・平群線	館山市 南房総市 バス事業者	協議 検証	路線見直し	丸線の運行維持 平群線の廃止		
＜事業4＞ 交通結節点の機能強化						
①館山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	館山市 南房総市 バス事業者 集客施設事業者 道の駅	検討・実施				
②安房白浜駅の更なる利用促進・活性化のための機能強化		合意形成後、実施				
③三芳分庁舎の整備		協議 検証	路線見直し			
④集客施設や道の駅等の整備		合意形成後、実施				
＜事業5＞ フィーダー交通・補完交通の整備						
①フィーダー交通・補完交通の整備・活用促進	館山市 南房総市 地元関連団体	検討・実施				
②新たな移動システムの導入検討		協議・検証		実証運行 見直し検討	本格 運行	
③多様な地域輸送資源の活用によるラストワンマイル対策		検討・実施				
＜事業6＞ 観光ニーズに対応した交通体系の構築						
①観光産業と連携した交通体系の構築	館山市 南房総市 バス事業者 観光事業者 等関連団体	検討・実施				
②イベント企画乗車券		検討・実施				
③企画乗車券やICT活用による利便性向上		検討・実施				
④効果的な情報発信による利用促進		検討・実施				

実施事業	実施主体	実施時期				
		2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
<<事業7>> 鉄道（JR 内房線の利便性向上）の利用促進						
①官民連携による利用促進策の展開	鉄道事業者 千葉県 館山市 南房総市 地域住民 民間協力事業者	調整 検討	事業実施			
②内房線ならではのコンテンツの発掘・PR		企画 立案	事業実施			
③JR 東日本と市民や高校生との連携による駅の美化活動等の展開		検討・実施				
④無人駅（那古船形駅、和田浦駅等）の利活用		検討・実施				
⑤利用ニーズを踏まえた利用環境の改善		要望活動				
<<事業8>> 高速バスの利用促進						
①利便性向上策の検討	バス事業者 館山市 南房総市	検討・実施				
②情報発信の強化		検討・実施				
③貨客混載事業		協議・検討	事業実施			
<<事業9>> 利用しやすい・利用したいと感じてもらえる環境の整備						
①IC カードの導入検討	館山市 南房総市 交通事業者	協議・検討	キャッシュレス導入			
②地域版 MaaS（アナログ MaaS）の取組み		計画立案	事業実施			
③公共交通に関する情報の「見える化」推進		検討・実施				
④モビリティ・マネジメントの取組み		検討・実施				

10 計画の進捗状況の評価と進行管理

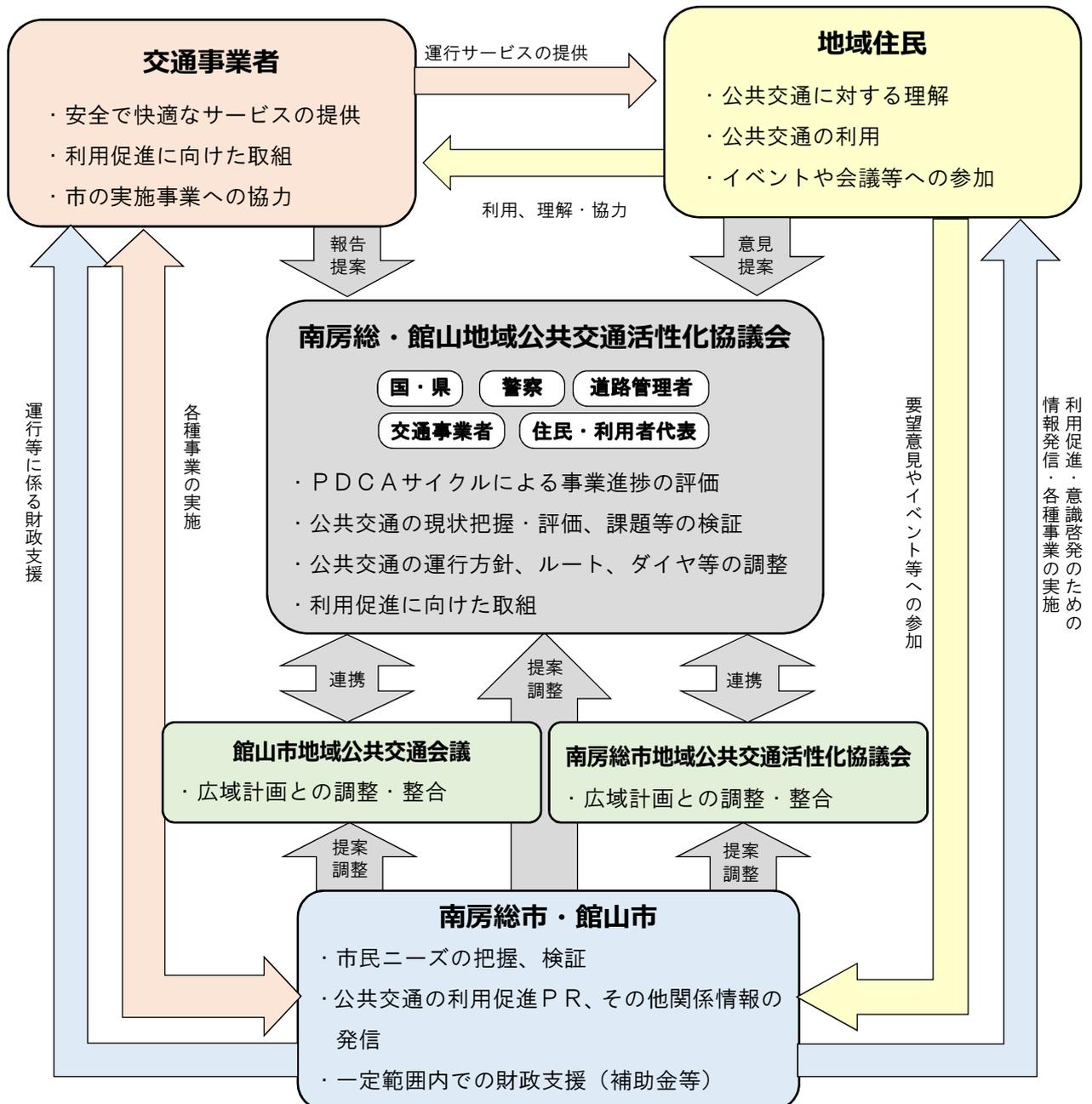
(1) 計画の実施及び進行管理の体制

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、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

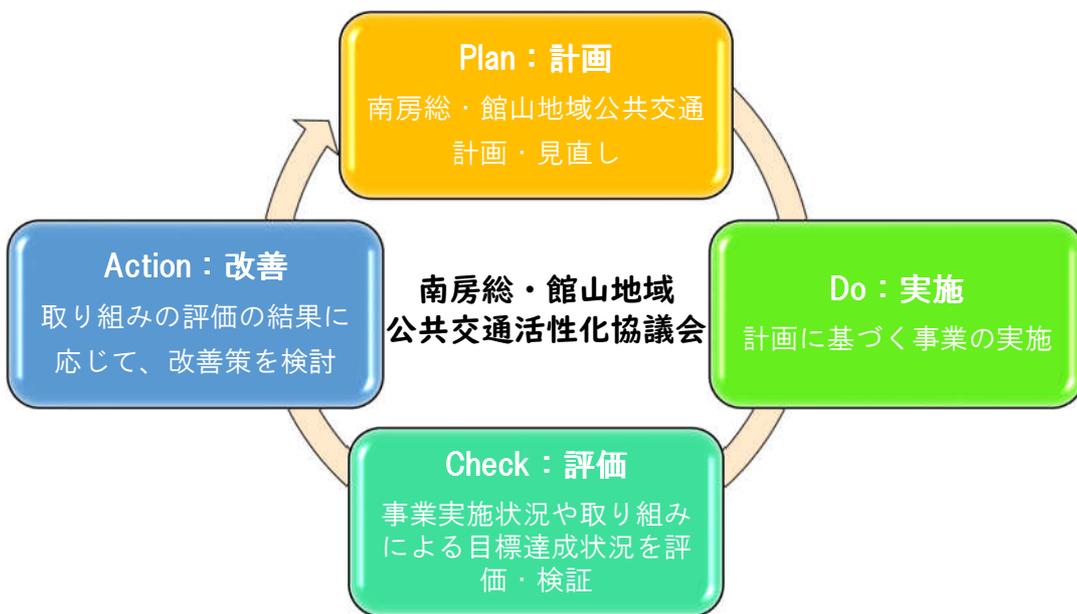


(2) PDCA サイクルによる施策の推進

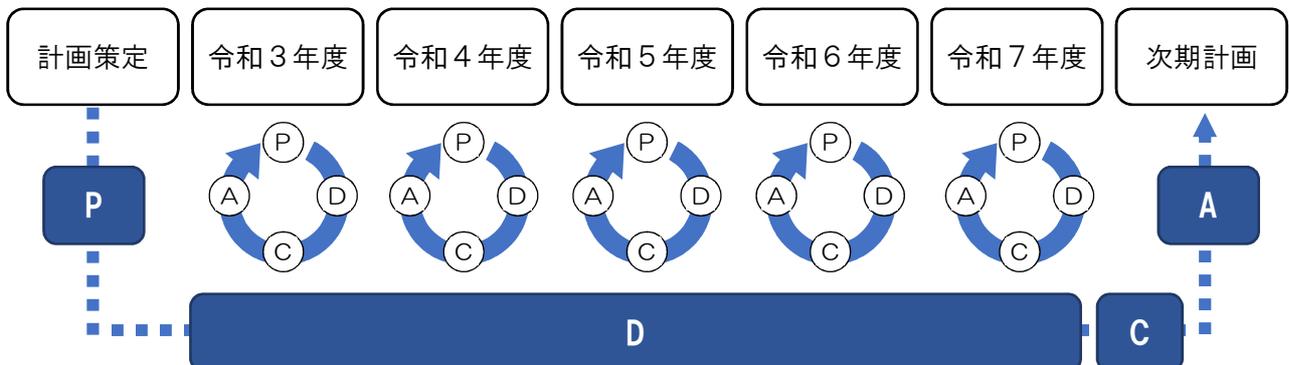
「南房総・館山地域公共交通計画」の推進にあたっては、公共交通を取り巻く環境（本地域の更なる人口減少や自動運転をはじめとする技術革新等）の大きな変化をあらかじめ織り込んだ上で、本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要がある。

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5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

	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)
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

(4)クロスセクターベネフィットの視点

①現行の南房総市のタクシー助成を代替とした場合のクロスセクター分析

地域幹線系統の路線が廃止された場合の代替手段として、タクシー券配布による対応が考えられる。そのため、現在、南房総市で実施しているタクシー助成（高齢者が対象）を代替施策とした場合の、クロスセクター効果を算出する。以下の結果より、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 1,420 万円**と算出された。

試算結果として、クロスセクター効果がプラスであることを踏まえると、現在の地域幹線系統のバス路線の負担額は、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。

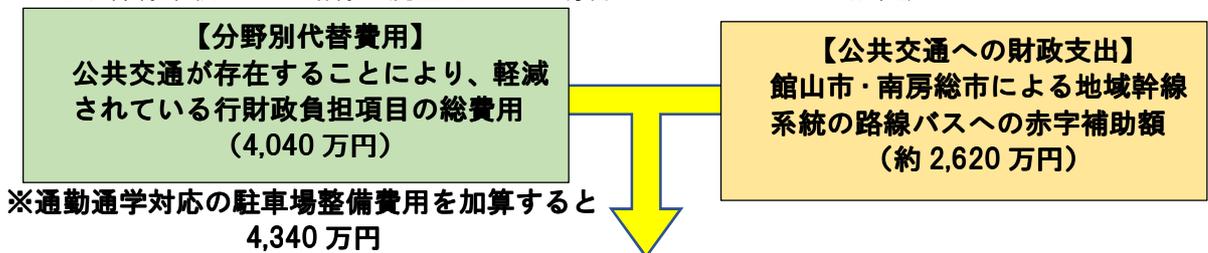
現状のタクシー助成事業は高齢者が対象のため、高齢者以外の年齢層は交通手段を失うことになる。そのため、これを回避するために、廃止代替路線としてのコミュニティバスの運行やラストワンマイル対策等による新たな手段が必要となる。

※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

■地域幹線系統のバス路線が廃止となった場合のクロスセクター効果額



クロスセクター効果 1,420 万円	
分野別代替費用 - 公共交通への財政支出	
	金額 (万円)
財政支出 (A)	2,620
分野別代替費用 (B)	4,040
医療	650
商業	380
福祉	170
観光	1,330
財政	110
交通安全	1,400
クロスセクター効果 (B - A)	+1,420

②全年齢層を対象としたタクシー助成を代替とした場合のクロスセクター分析

高齢者を対象としたタクシー助成では、全年齢をカバーできないため、年齢に関係なく、タクシー券配布を代替施策とした場合、クロスセクター効果を算出する。以下の結果より、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 1,940 万円**と算出された。

試算結果として、クロスセクター効果がプラスであることを踏まえると、現在の地域幹線系統のバス路線の負担額は、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。

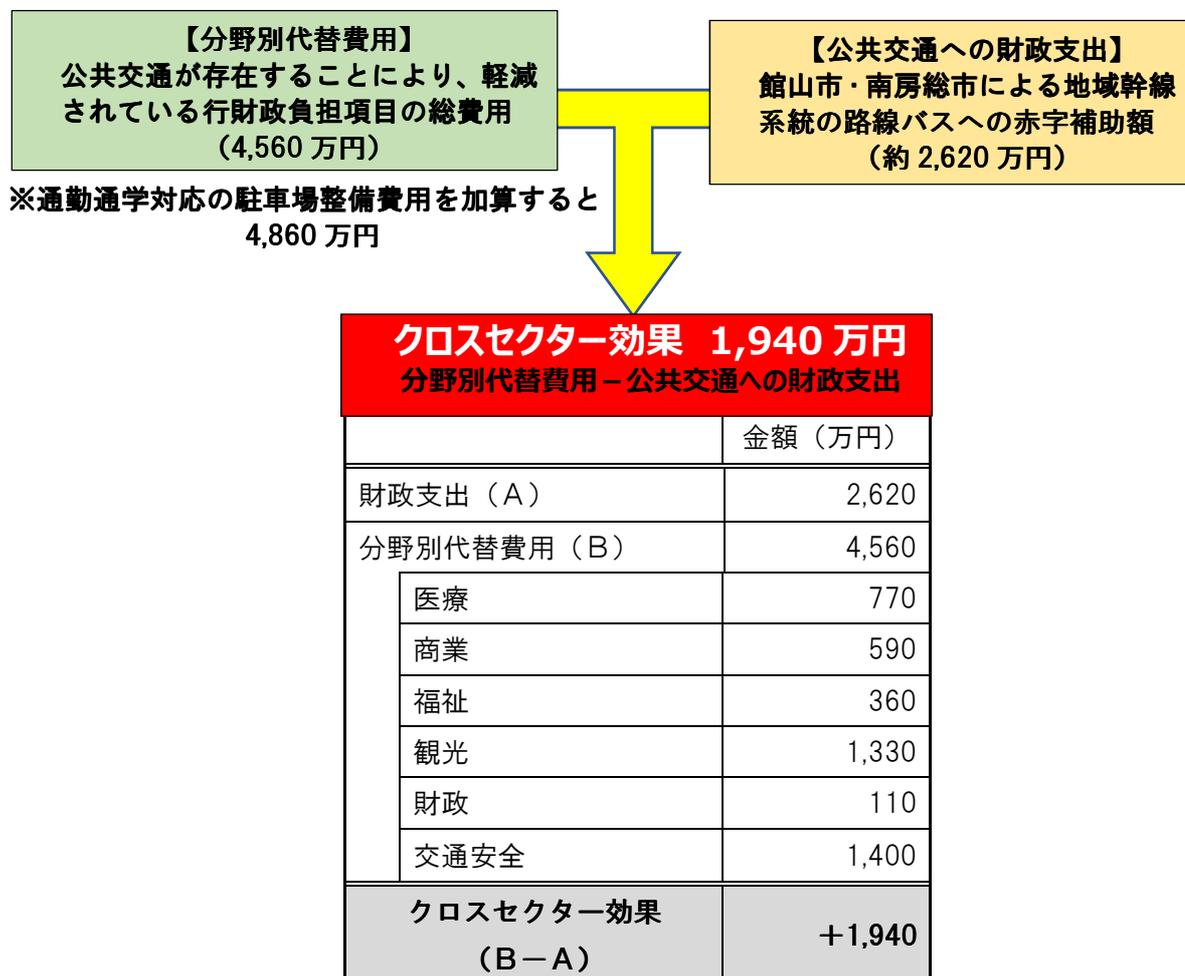
通院、買い物による路線バス利用の代替施策として、年齢に関係なくタクシー助成を想定している。そのため、タクシー助成の対象を拡大することになるため、今想定したエリア外からの利用も発生し、費用が増大するとともに、他のバス路線の利用者減少にも及ぼす可能性が懸念される。

※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

■地域幹線系統のバス路線が廃止となった場合のクロスセクター効果額



■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。
	エッセンシャルワーカー	・社会機能・都市機能の維持に必要な不可欠な要員のことで、コロナ禍においても生活維持のために働く重要な労働者のこと。
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。
	クロスセクターベネフィット	・地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、公共交通に対して行政が負担している財政支出を比較することで、公共交通分野の費用対効果を把握し、その価値や必要性を全部門の中で検討する視点のこと。
	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、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。 ・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。

	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、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	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。
	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。
	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。
	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。
	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。
	モビリティマネジメント	・ 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関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	・ 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	・ 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。

	用語	説明
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	ICカード	・公共交通に関わる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)	・公共交通などの移動手段の検索から、予約・乗車・決済までを一度に行えるように、利用者の利便性を高めたり、移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てようとするためのサービスのこと。 ・Mobility as a Service(=サービスとしての移動)。
O	OD	・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	・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。



©SC・館山

館山市マスコットキャラクター

ダッペイ

南房総・館山地域公共交通計画

発行日 令和3年8月
令和5年8月一部改正
発行 南房総・館山地域公共交通活性化協議会
編集 館山市 総合政策部企画課
南房総市 総務部企画財政課

