

# 南房総・館山地域公共交通網形成計画作成に係る調査事業 各種実態調査結果

## 目次

1. 市民アンケート調査.....	1
(1) 調査概要.....	1
(2) 自動車運転免許証保有率および自家用車保有率.....	2
(3) 日常生活における外出について.....	3
(4) 運転について.....	5
(5) 鉄道利用状況.....	6
(6) 高速バス利用状況.....	8
(7) 路線バス利用状況.....	10
(8) タクシー利用状況.....	12
(9) 公共交通の維持・確保について.....	14
(10) 公共交通転換可能性.....	15
(11) 利用促進のための取組について.....	16
2. 路線バス利用者調査.....	17
(1) 調査概要.....	17
(2) 平日の利用特性について.....	18
(3) 休日の利用特性について.....	21
(4) 路線別乗降データ.....	24
3. 高速バス利用者調査.....	34
(1) 調査概要.....	34
(2) 利用特性について.....	35
4. 公共施設利用者調査.....	40
(1) 調査概要.....	40
(2) 利用特性について.....	41
5. 高校生アンケート調査.....	46
(1) 調査概要.....	46
(2) 利用特性について.....	46
6. 交通事業者ヒアリング調査.....	51
(1) 調査概要.....	51
(2) 鉄道事業者.....	52
(3) 高速バス事業者.....	54
(4) 路線バス事業者.....	58
(5) タクシー事業者.....	61

令和2年3月23日

南房総市



# 1. 市民アンケート調査

## (1) 調査概要

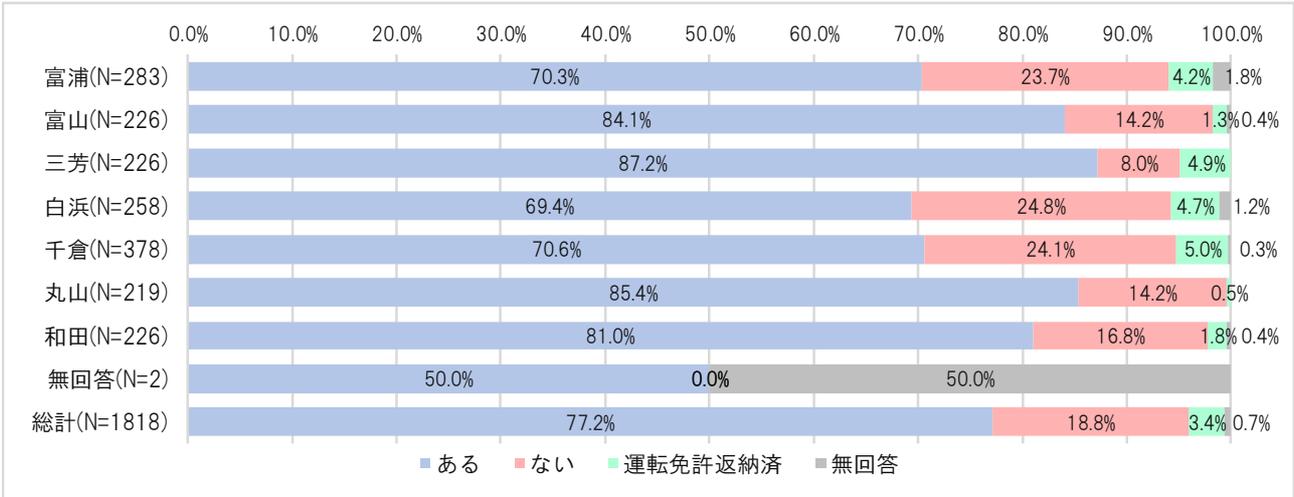
対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内にお住まい満15歳以上の男女3,000人（無作為抽出）</li> <li>・高齢者外出支援バス利用助成事業の申請者300人（65歳以上の高齢者）</li> </ul>				
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者属性（性別、年齢、居住地等）、外出時交通手段、移動目的</li> <li>・日常生活の移動実態（主な行き先、利用交通手段、外出頻度等）</li> <li>・生活利便施設の利用実態と意識・要望（生活利便施設の利用に対する満足度）</li> <li>・公共交通の利用実態と意識・要望（運行サービスに対する満足度）</li> <li>・公共交通の維持・確保意向（効果的な公共交通の利用促進策）</li> </ul>				
調査方法	・郵送による配布・回収				
調査期間	・2020/1/22（水）～2020/1/31（金）				
回答数（N）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・N=1,860（回収率56.4%）</li> <li>・【本会議の分析用2/28までの回収分（N=1,818）】</li> </ul>				
回答の内訳	性別	・男性	N=818(45.0%)	・女性	N=966(53.1%)
		・無回答	N=34(1.9%)		
	年齢	・10歳代	N=38(2.1%)	・20歳代	N=40(2.2%)
		・30歳代	N=72(4.0%)	・40歳代	N=189(10.4%)
		・50歳代	N=235(12.9%)	・60歳代	N=461(25.4%)
		・70歳代	N=630(34.7%)	・80歳以上	N=148(8.1%)
		・無回答	N=5(0.3%)		
	職業	・会社員・公務員	N=342(18.8%)	・自営業	N=205(11.3%)
		・農林水産業	N=141(7.8%)	・学生	N=45(2.5%)
		・専業主婦（夫）	N=128(7.0%)	・パート・アルバイト	N=237(13.0%)
		・無職（年金生活含む）	N=658(36.2%)	・その他	N=37(2.0%)
		・無回答	N=25(1.4%)		
	地区	・富浦地区	N=283(15.6%)	・富山地区	N=226(12.4%)
		・三芳地区	N=226(12.4%)	・白浜地区	N=258(14.2%)
		・千倉地区	N=378(20.8%)	・丸山地区	N=219(12.0%)
・和田地区		N=226(12.4%)	・無回答	N=2(0.1%)	

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

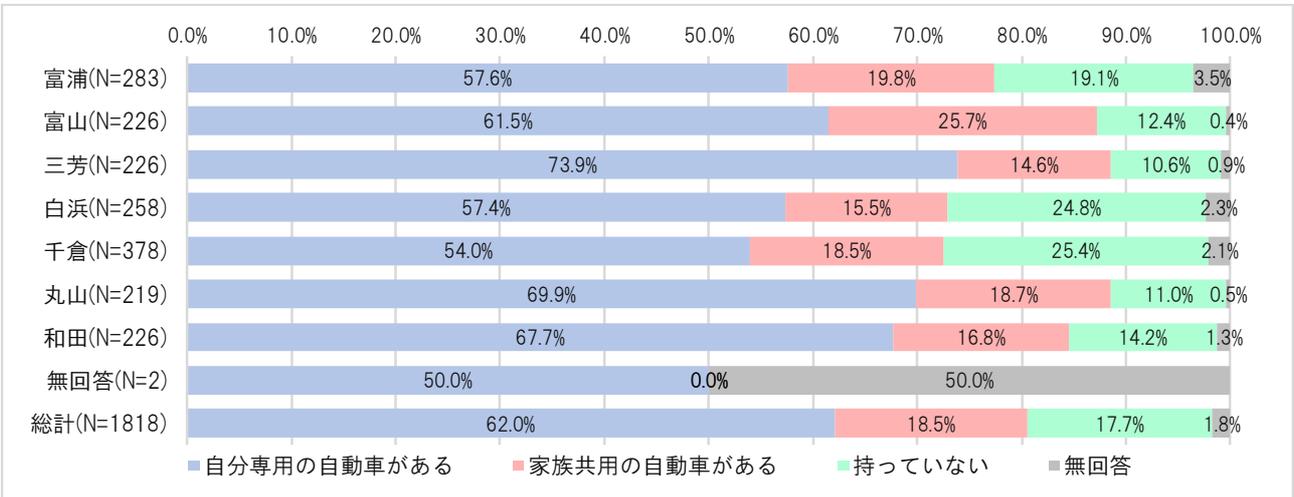
## (2) 自動車運転免許証保有率および自家用車保有率

- 自動車運転免許証は、77.2%の方が所有しており、免許なし及び免許返納者の割合は 22.2%となっている。また、高齢になるにつれ運転できない状況になるため、今後さらなる高齢化の進展に対応できる公共交通網の維持・整備が必要である。
- 自家用車保有率については、「自分専用の自動車がある」「家族共有の自動車がある」と回答した方が、合わせて 80.5%であり、普段から使用できる自家用車を所有していることから、自家用車への依存がみられる。

### ■自動車運転免許証



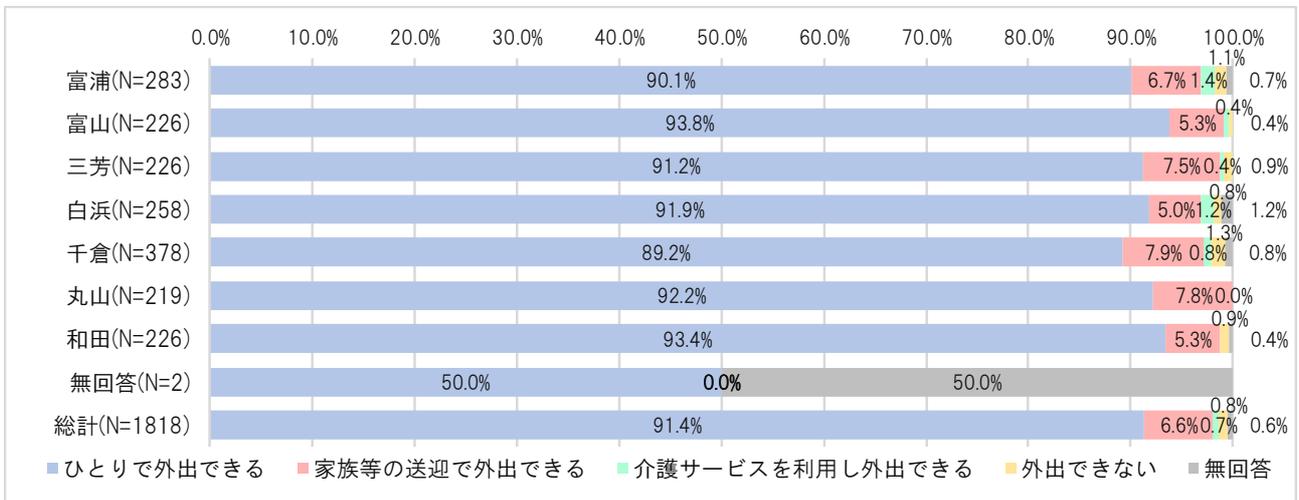
### ■自家用車保有率



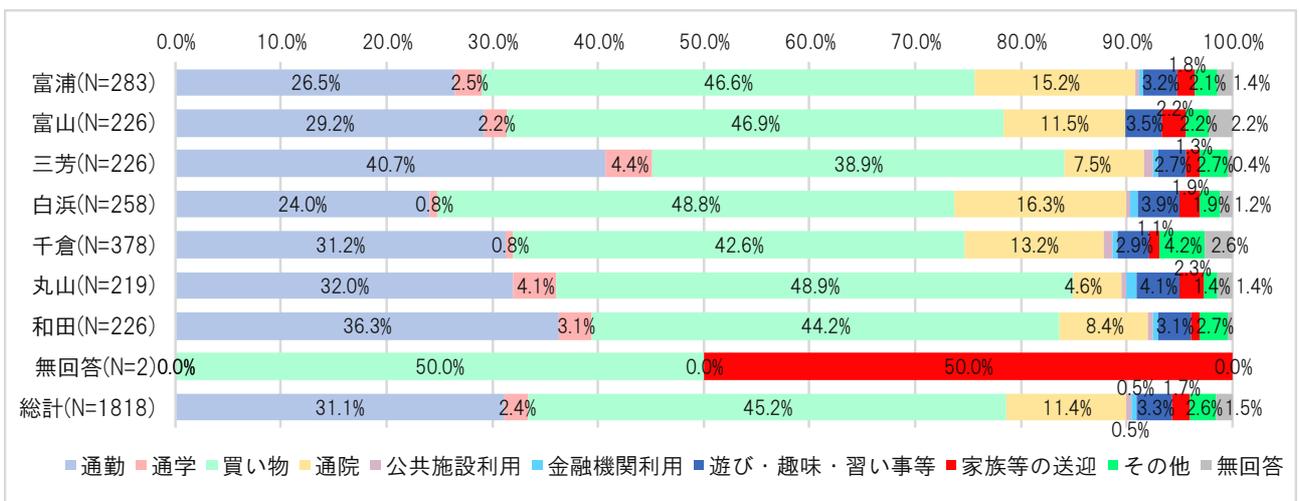
### (3) 日常生活における外出について

- 外出行動について「ひとりで外出できる」と回答された方は91.4%であり、「外出できない」と回答された方は0.8%であった。
- 1番目に多い外出目的としては、「買い物」(45.2%)が最も多く、次いで「通勤」(31.1%)となっており、その際の交通手段としては、「自分で車を運転」が63.7%となっている。
- 2番目に多い外出目的でも、「買い物」(39.4%)が最も多く、次いで「通院」(17.8%)、「遊び・趣味・習い事等」(10.6%)となっており、その際の交通手段としては、「自分で車を運転」が53.6%となっている。
- 日常の外出において、公共交通の利用(鉄道・高速バス・路線バス・タクシー)が比較的多い地域は、「白浜」「富浦」「千倉」であった。

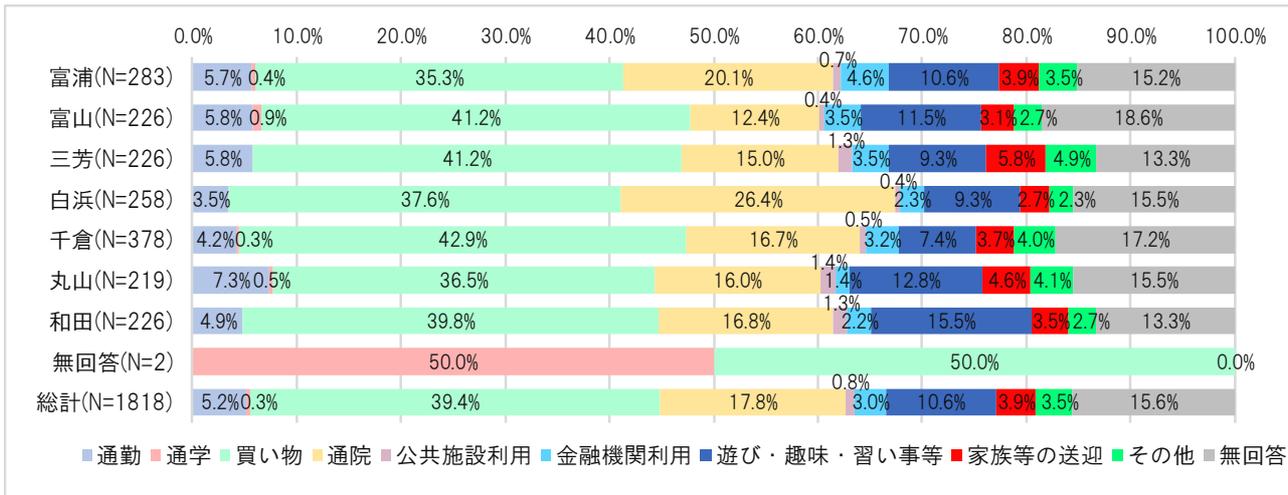
#### ■ 外出行動について



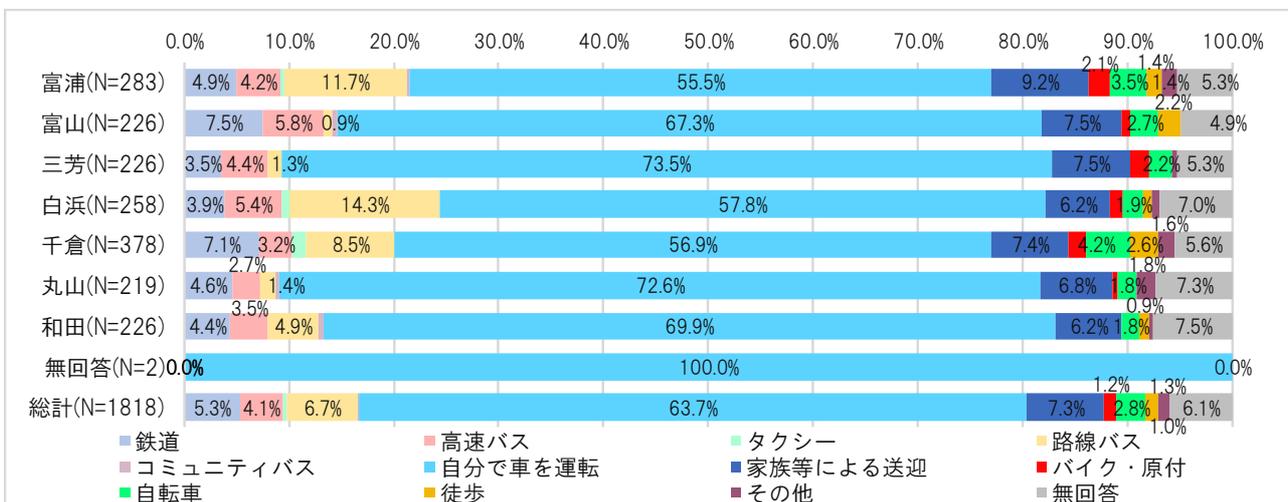
#### ■ 1番目に多い外出目的



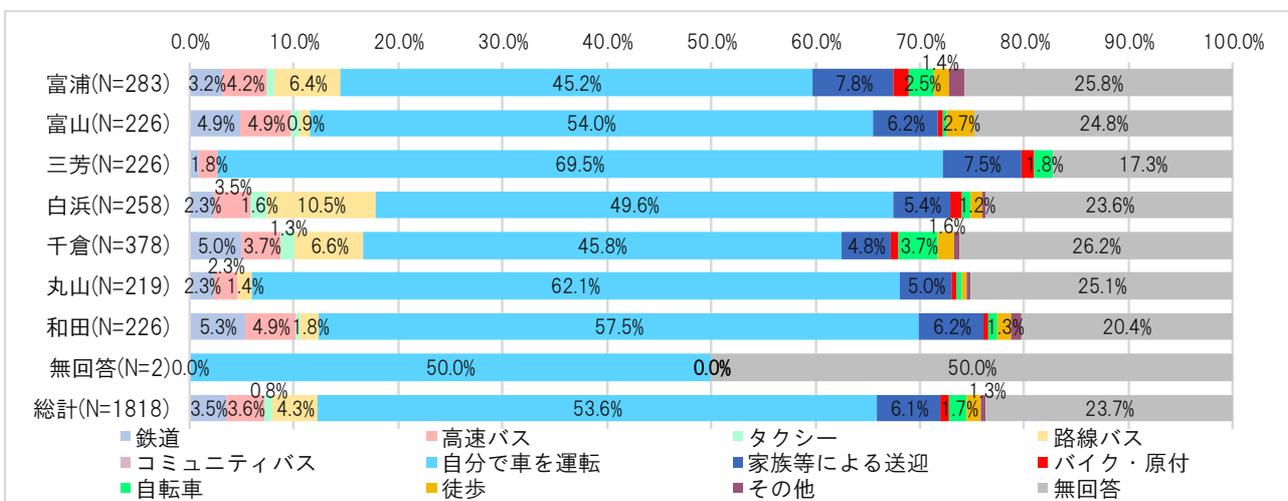
■ 2 番目に多い外出目的



■ 1 番目に多い外出目的時の交通手段



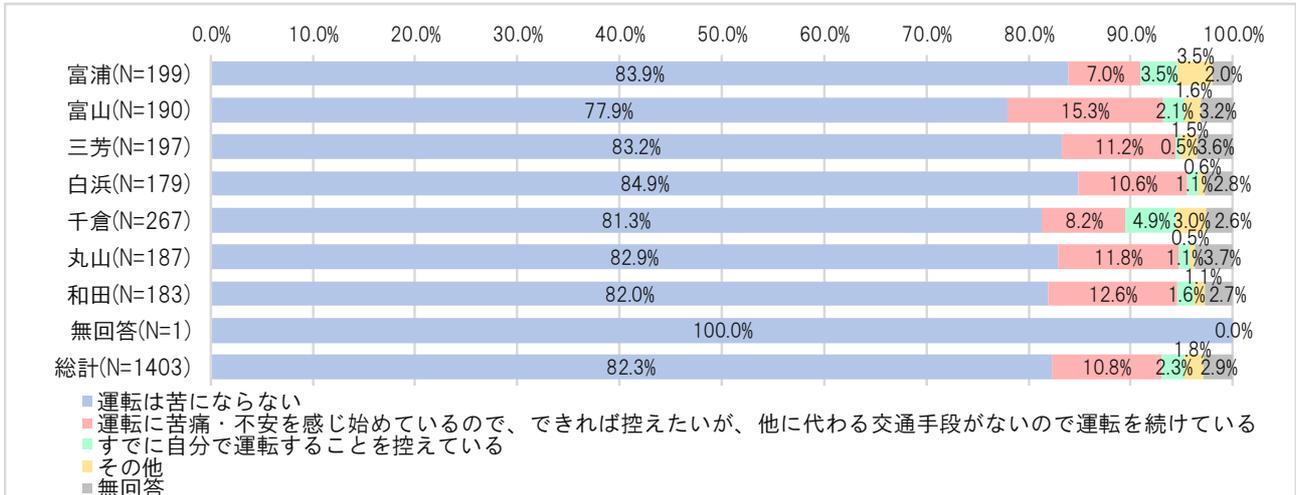
■ 2 番目に多い外出目的時の交通手段



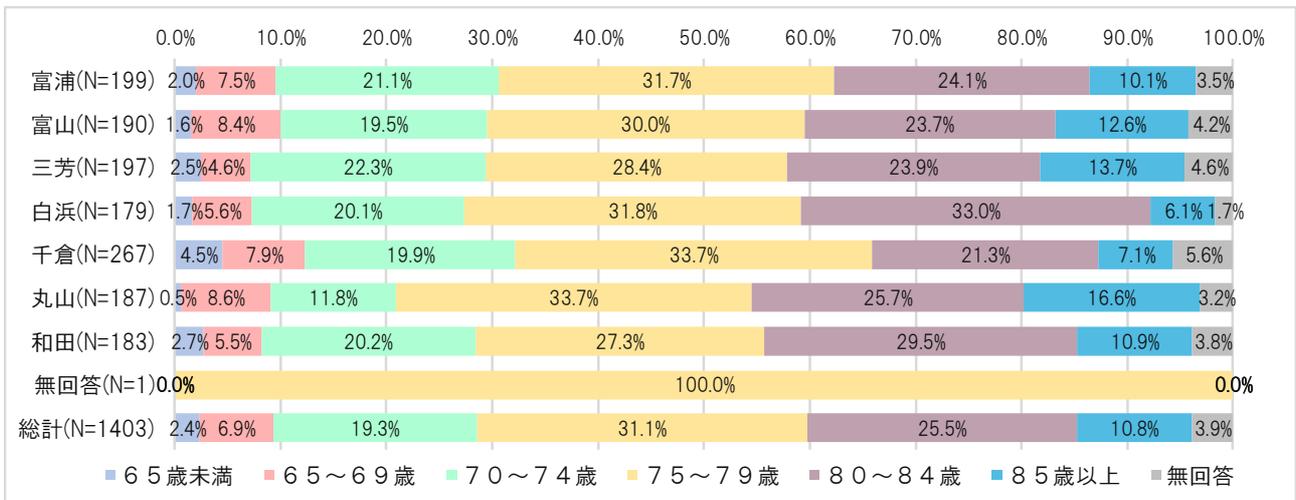
#### (4) 運転について

- 運転が苦痛もしくはすでに控えている方は市全体で 13.1%であり、比較的「富山地区」に多く見られる。
- 運転可能年齢としては、「75～79 歳」(31.1%) と最も多く、免許返納については「返納してもよい」「返納を検討している」があわせて 63.7%であった。

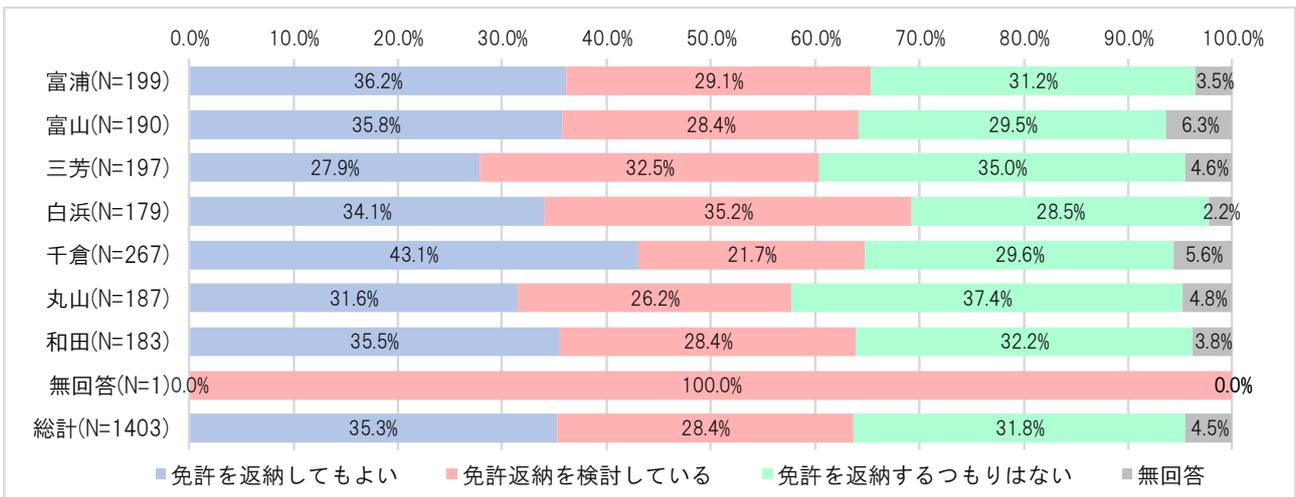
#### ■運転の負担度



#### ■運転可能年齢



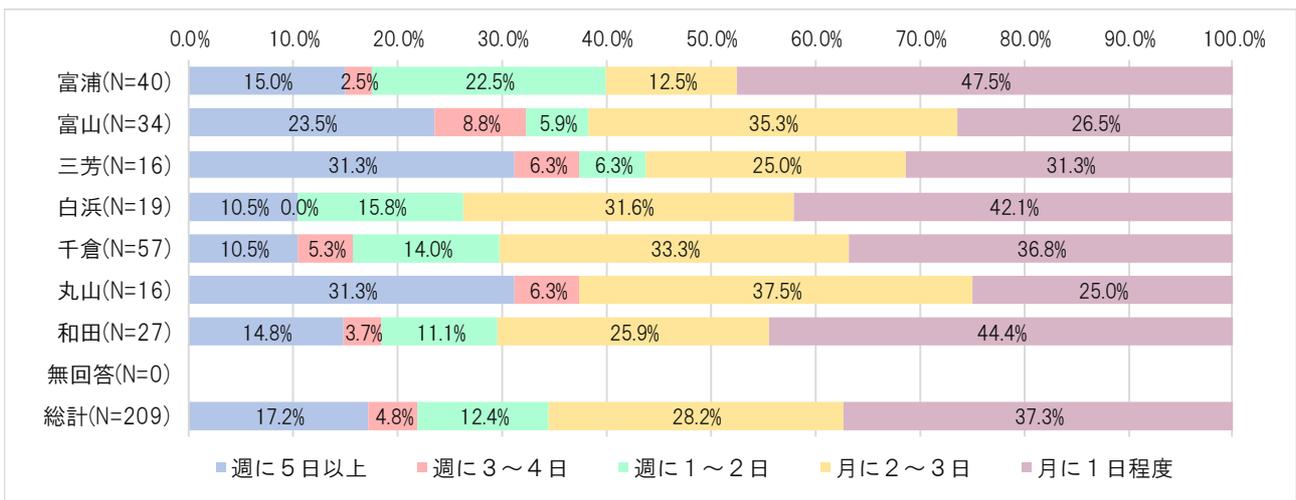
#### ■免許返納について



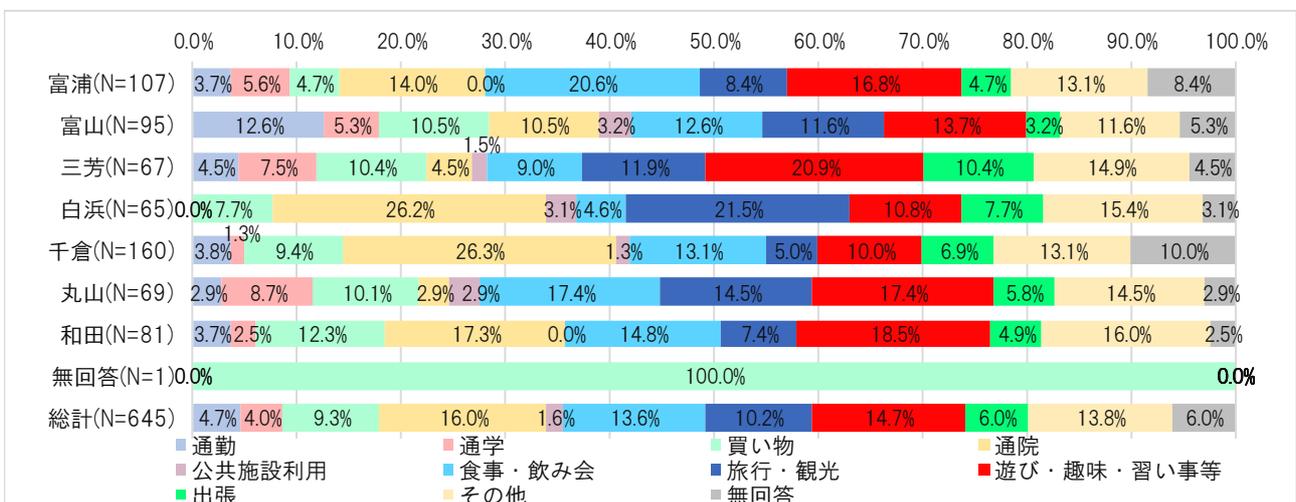
## (5) 鉄道利用状況

- 普段から鉄道を利用する方は市全体の4割程度であり、「富山地区」「千倉地区」「富浦地区」で比較的多くみられる。
- 鉄道の利用目的としては「通院」が16.0%と最も多く、次いで「遊び・趣味・習い事等」が14.7%、「食事・飲み会」が16.0%であった。
- 鉄道非利用者の利用しない理由としては、「鉄道を利用する用事が特にないから」が63.2%と最も多く、次いで「高速バスのほうが便利だから」47.9%であり、広域移動においては高速バスの選択率が増える傾向にある。
- 満足度について、「到着時間の正確さ」はかなり満足度が高い一方で、その他の項目は不満度が高くなっている。特に、「運行本数・運行時間帯」と「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」については、より不満の傾向にある。
- 利用条件としては、「高速バスより便利になったら」が31.6%と最も多く、次いで「普通列車の本数が増えたら」が22.3%でとなっている。

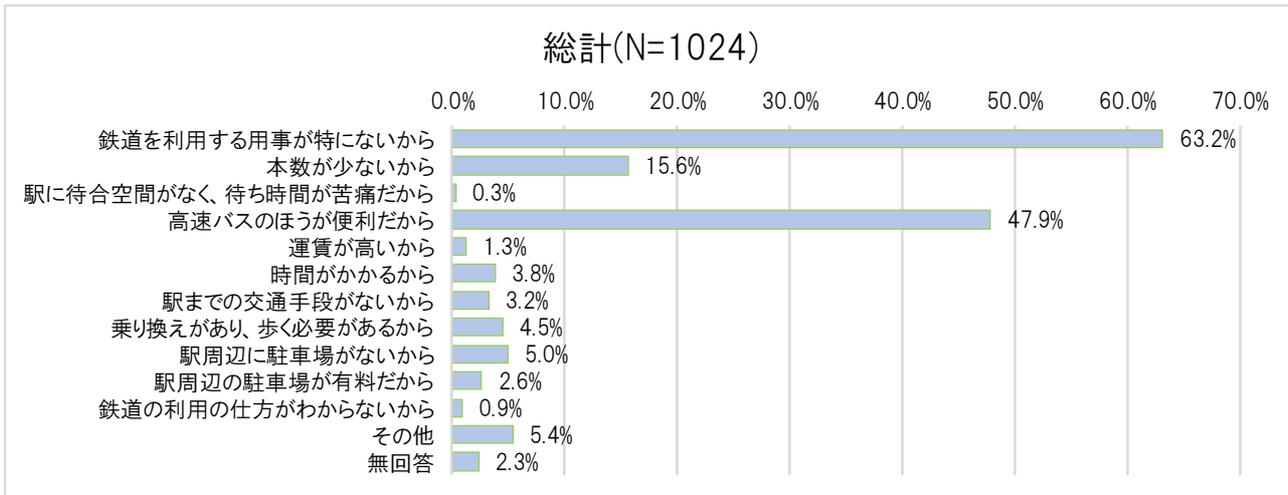
### ■利用頻度（月に1日以上定期的に利用される方のみ）



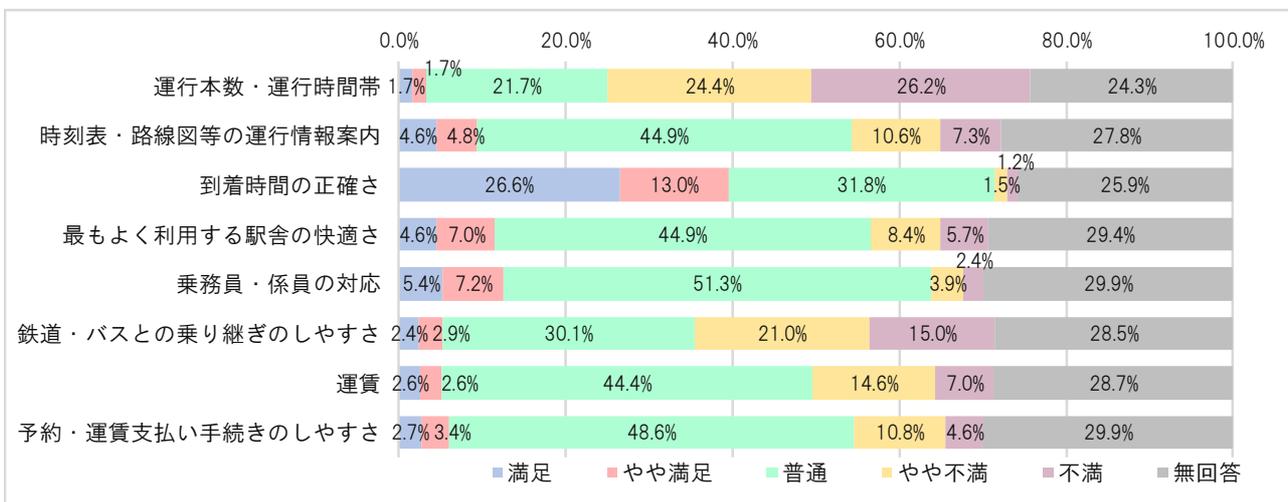
### ■利用目的



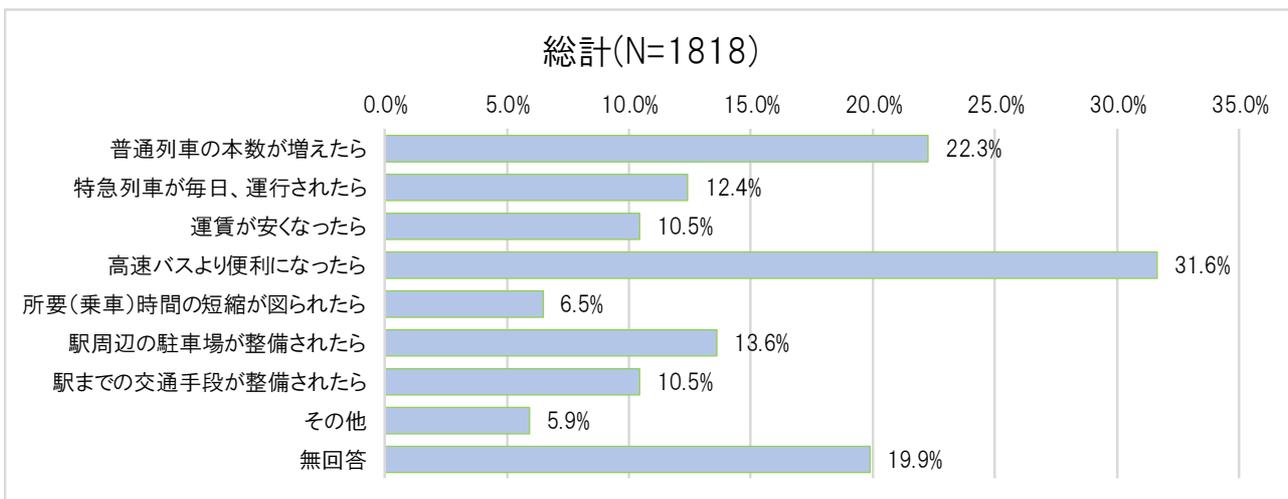
■ 鉄道を利用しない理由



■ 満足度



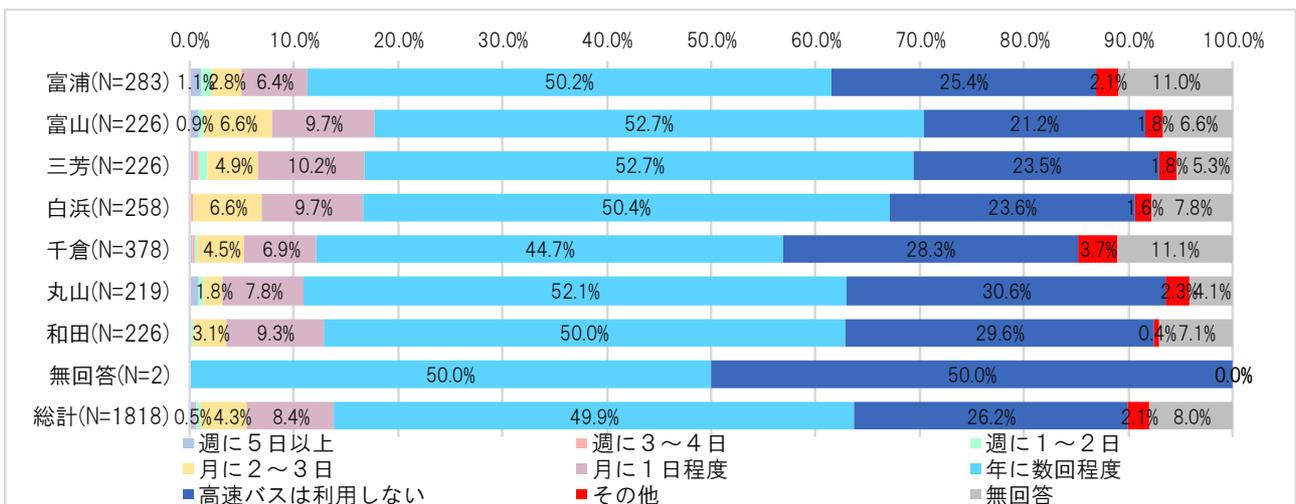
■ 利用条件



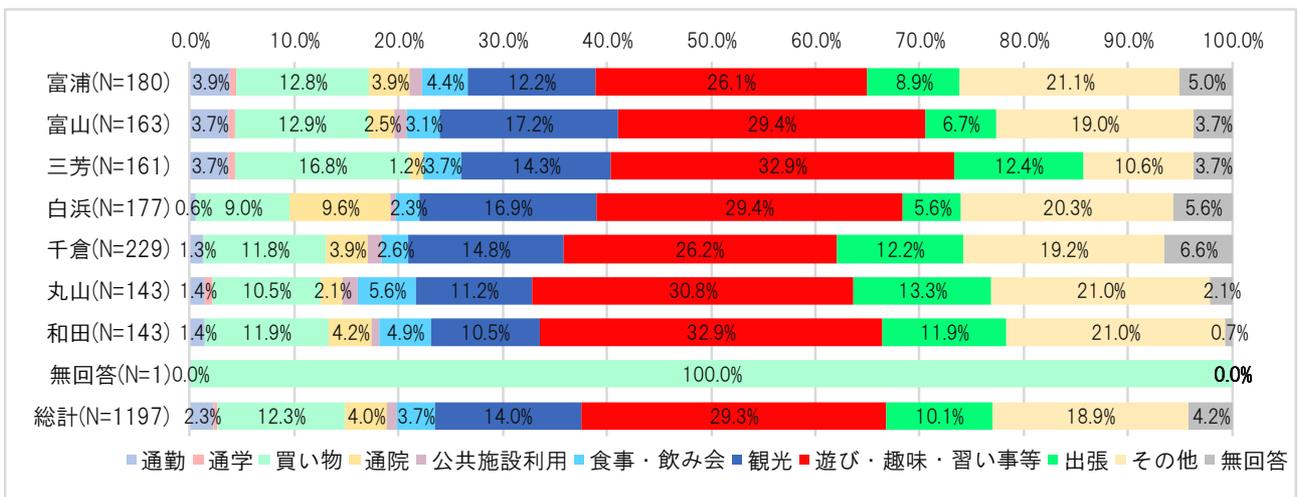
## (6) 高速バス利用状況

- 普段から高速バスを利用する方は市全体の65%程度であり、「富山地区」「三芳地区」「白浜地区」で比較的多くみられる。
- 高速バスの利用目的としては「遊び・趣味・習い事等」が29.3%と最も多く、次いで「観光」が14.0%、「買い物」が12.3%であった。
- 高速バス非利用者の利用しない理由としては、「高速バスを利用する用事が特にないから」が83.6%と最も多く、次いで「高速バスの利用の仕方がわからないから」4.6%、「鉄道のほうが便利だから」3.8%となっている。
- 満足度について、比較的満足度の高い項目としては「運行ルート（行き先等）」「運行本数・運行時間帯」「到着時間の正確さ」であり、不満傾向にある項目としては「バス停留所周辺での駐車場の確保のしやすさ」「バス停留所の待合空間（屋根、ベンチ）」「鉄道・路線バスとの乗り継ぎのしやすさ」となっており、鉄道との連携やハード面の整備に課題を抱えている。

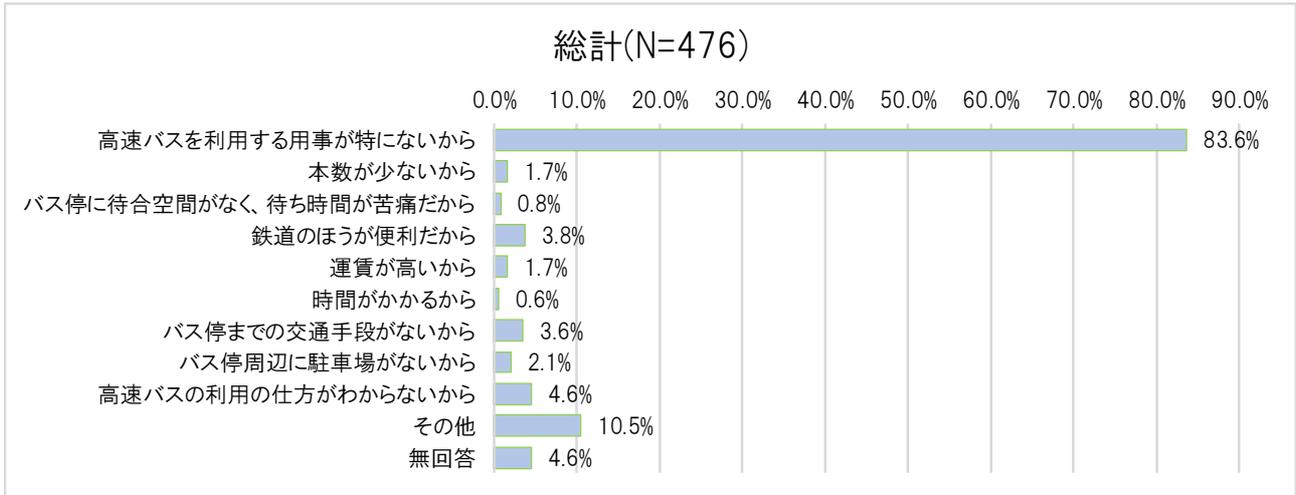
### ■利用頻度



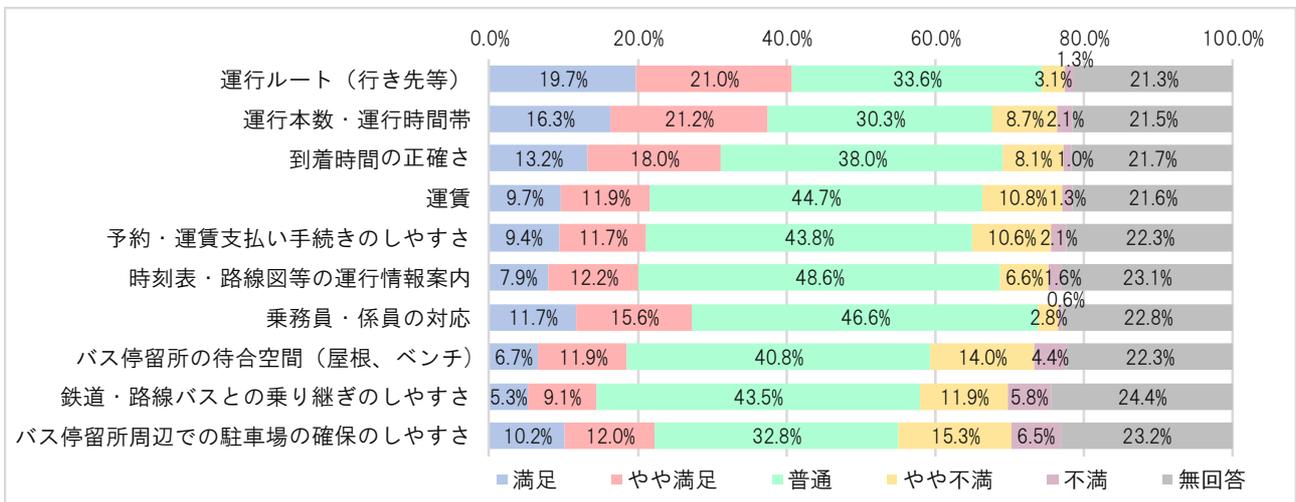
### ■利用目的



■ 高速バスを利用しない理由



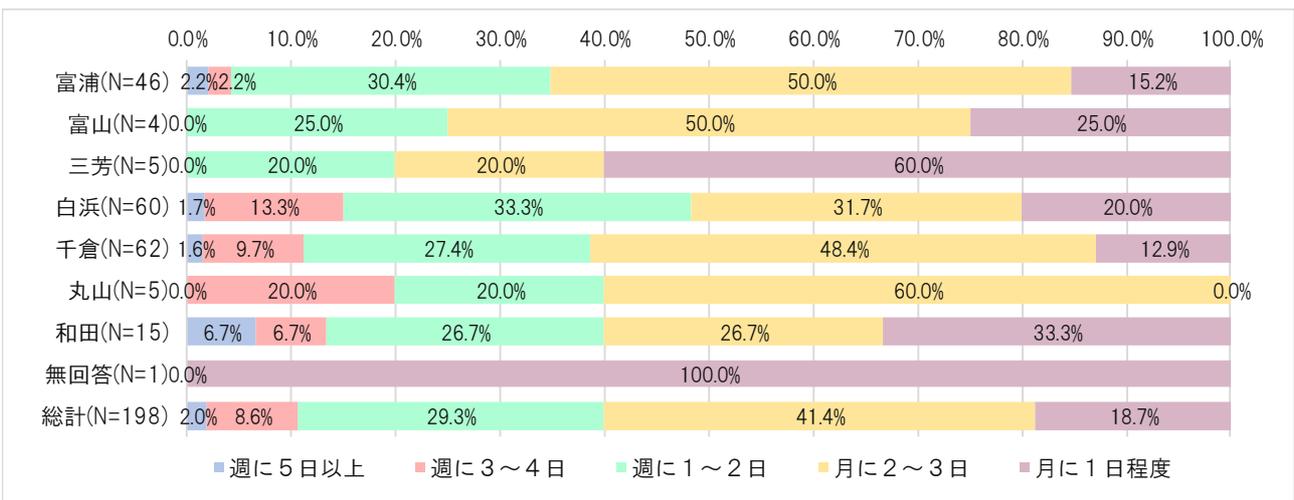
■ 満足度



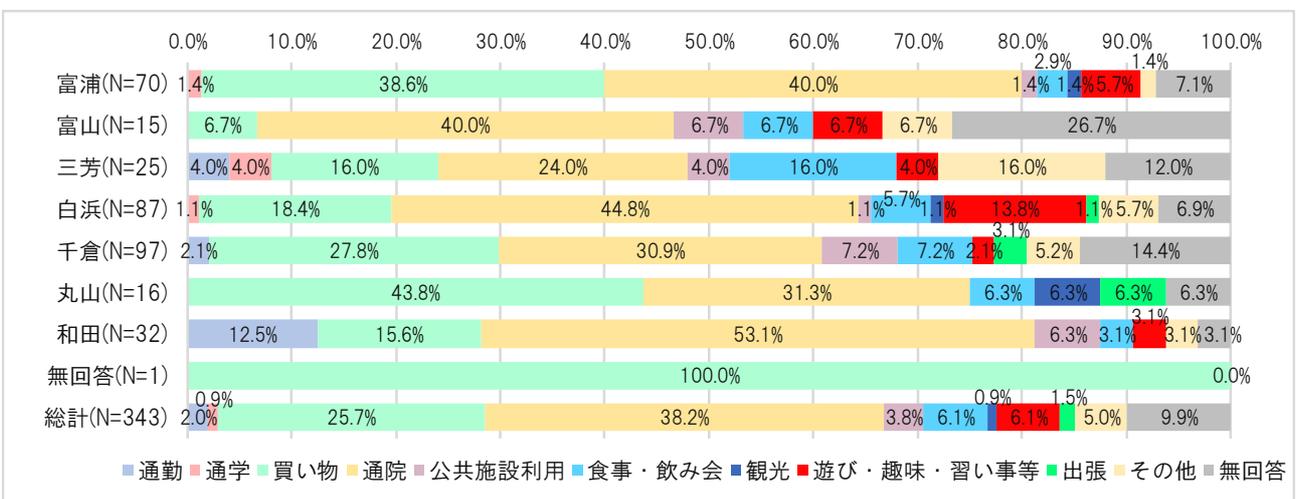
## (7) 路線バス利用状況

- 普段から路線バスを利用する方は市全体の3割程度であり、「富浦地区」「白浜地区」「千倉地区」で比較的多くみられる。
- 路線バスの利用目的としては「通院」が38.2%と最も多く、次いで「買い物」が25.7%、「食事・飲み会」「遊び・趣味・習い事等」が6.1%であった。
- 路線バス非利用者の利用しない理由としては、「バスを利用する用事が特にないから」が68.3%と最も多く、次いで「本数が少ないから」19.3%、「使いたい時間にバスが運行していないから」10.7%とダイヤの問題が浮彫りになっている。
- 利用条件としては「運転ができなくなってから」が70.0%と将来の需要が示唆されており、次いで「バス停設置、送迎、フリー乗降制度など移動が楽になったら」が16.7%と、バスと他の交通機関との連携や端末交通の整備等が望まれている。
- 満足度について、全体的に不満傾向にあり、「運行本数」「運行時間帯」「バス停留所の待合空間」「他の交通機関との乗り継ぎ」の項目において不満傾向にある。

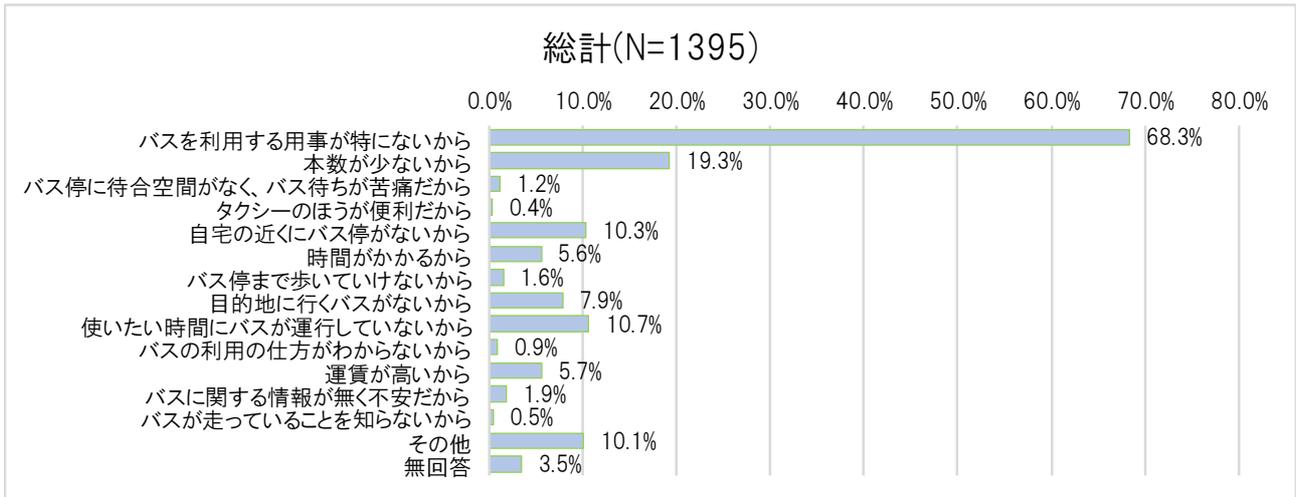
### ■利用頻度（月に1日以上定期的に利用される方のみ）



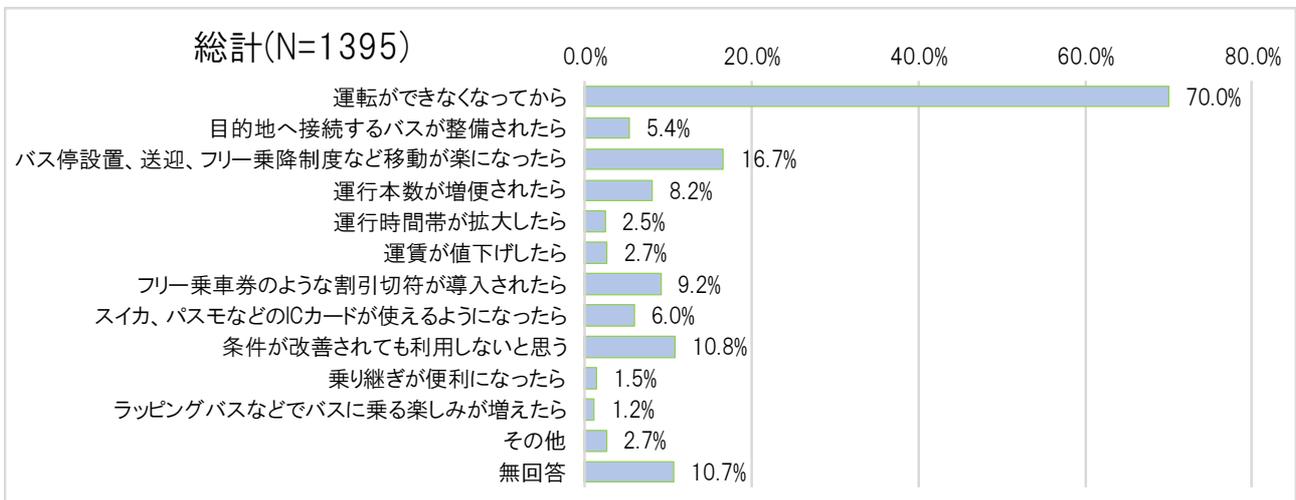
### ■利用目的



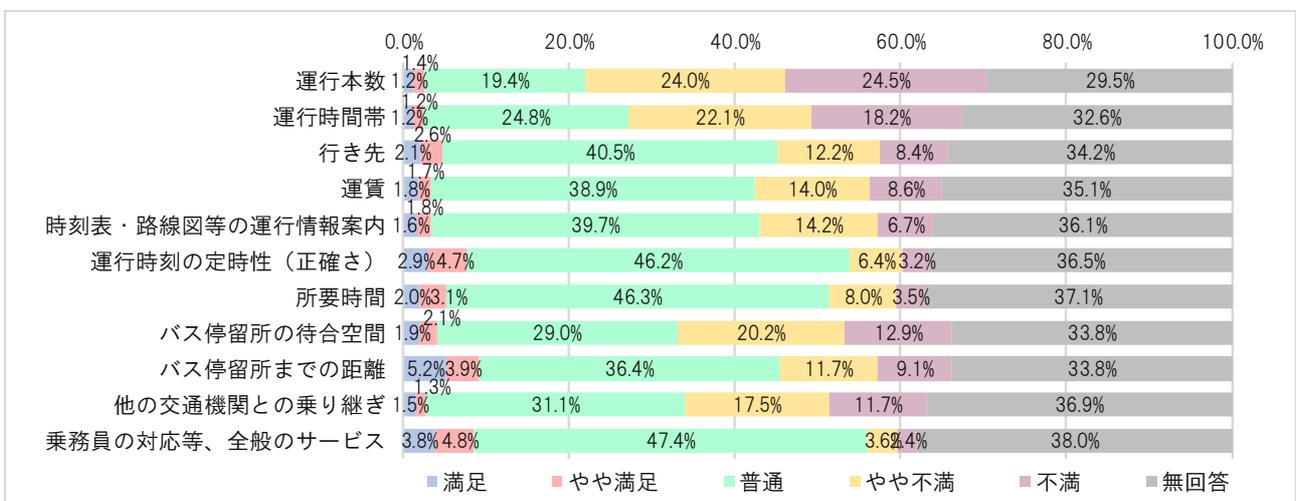
## ■路線バスを利用しない理由



## ■利用条件



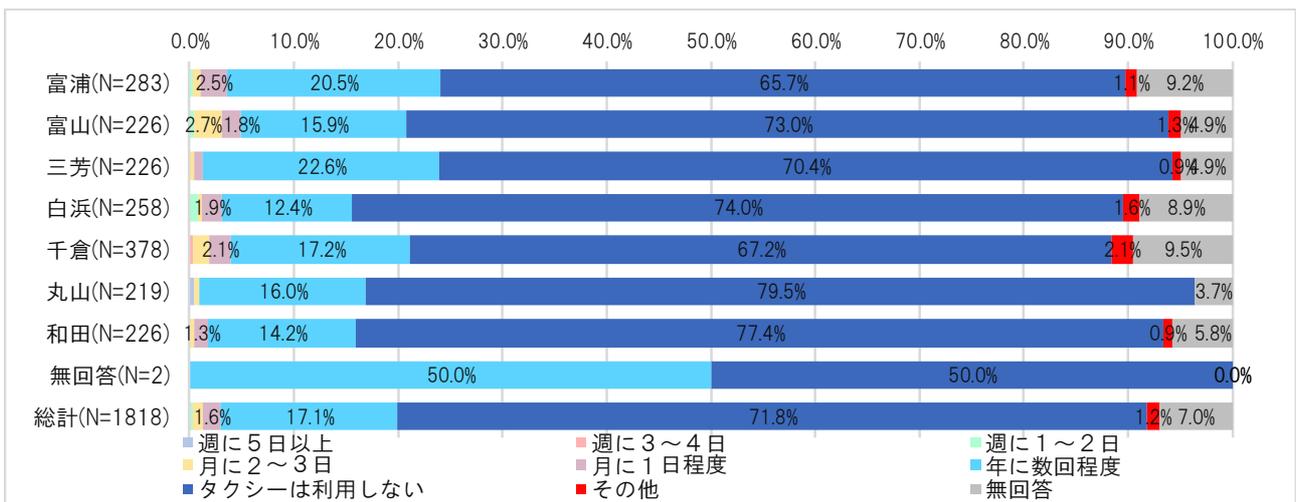
## ■満足度



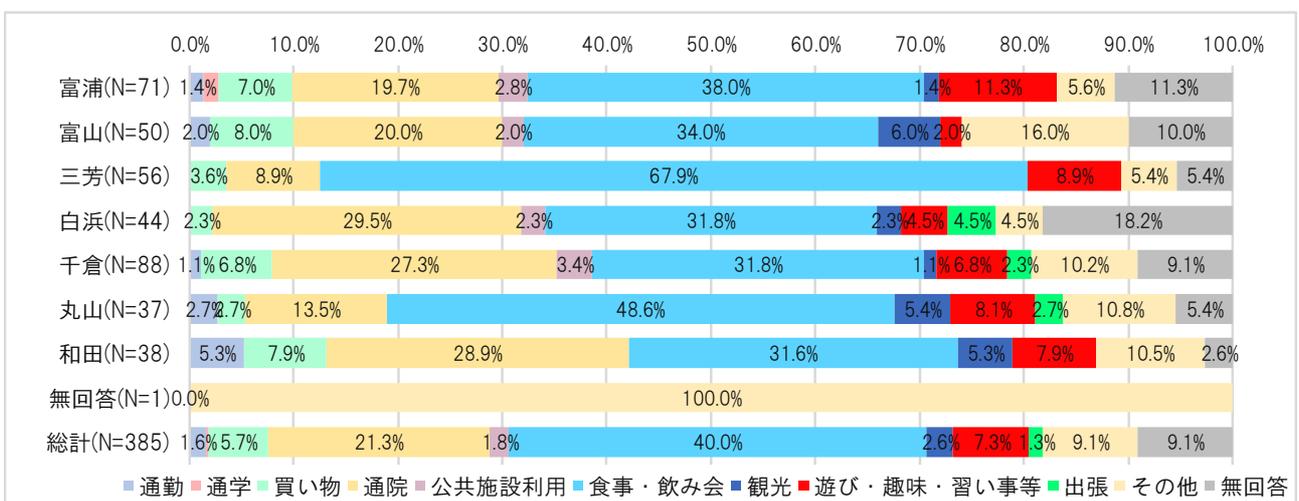
## (8) タクシー利用状況

- 普段からタクシーを利用する方は市全体の2割程度であり、「富山地区」「千倉地区」「白浜地区」で比較的多くみられる。
- タクシーの利用目的としては「食事・飲み会」が40.0%と最も多く、次いで「通院」が21.3%、「遊び・趣味・習い事等」が7.3%であった。
- タクシー非利用者の利用しない理由としては、「自家用車のほうが便利だから」が60.5%と最も多く、次いで「タクシーを利用する用事が特にないから」59.6%、「料金が高いから」22.9%となっている。
- 満足度について、比較的満足度の高い項目としては「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」であり、不満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。
- 利用条件としては「運賃が安くなったら」が54.2%と最も多く、次いで「台数が増えたら」が6.4%、「最寄り駅の鉄道運行本数が増えるなど鉄道利用が便利になったら」が5.8%と、他の交通機関との連携も望まれている。

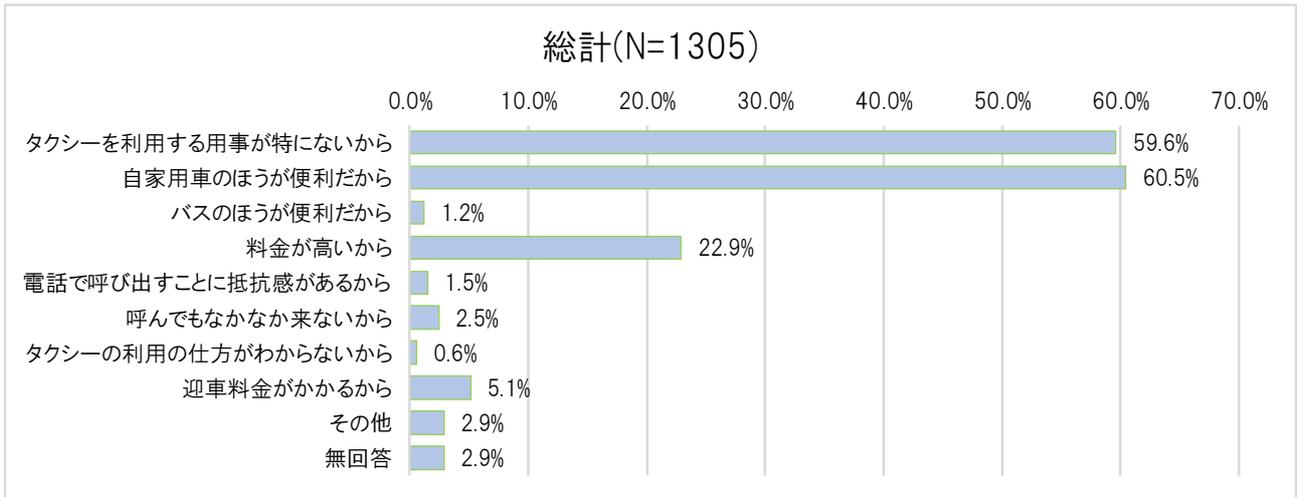
### ■ 利用頻度



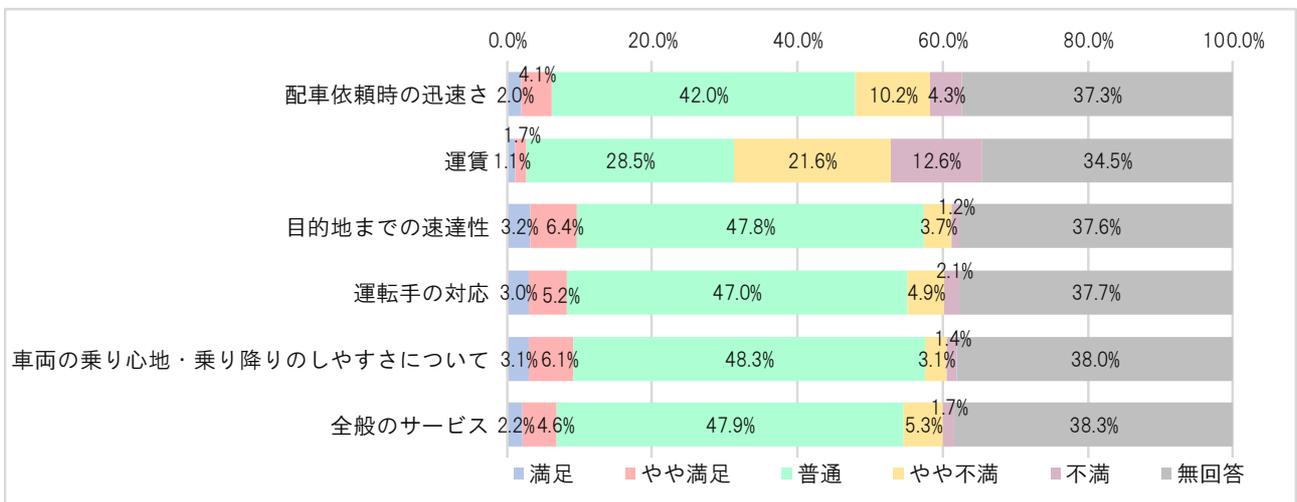
### ■ 利用目的



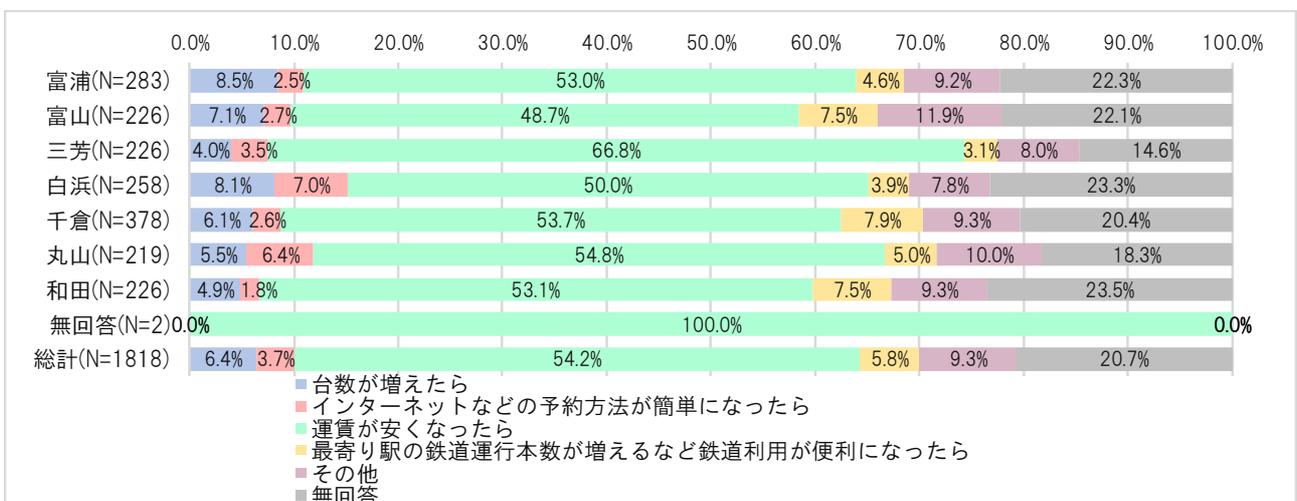
■ タクシーを利用しない理由



■ 満足度



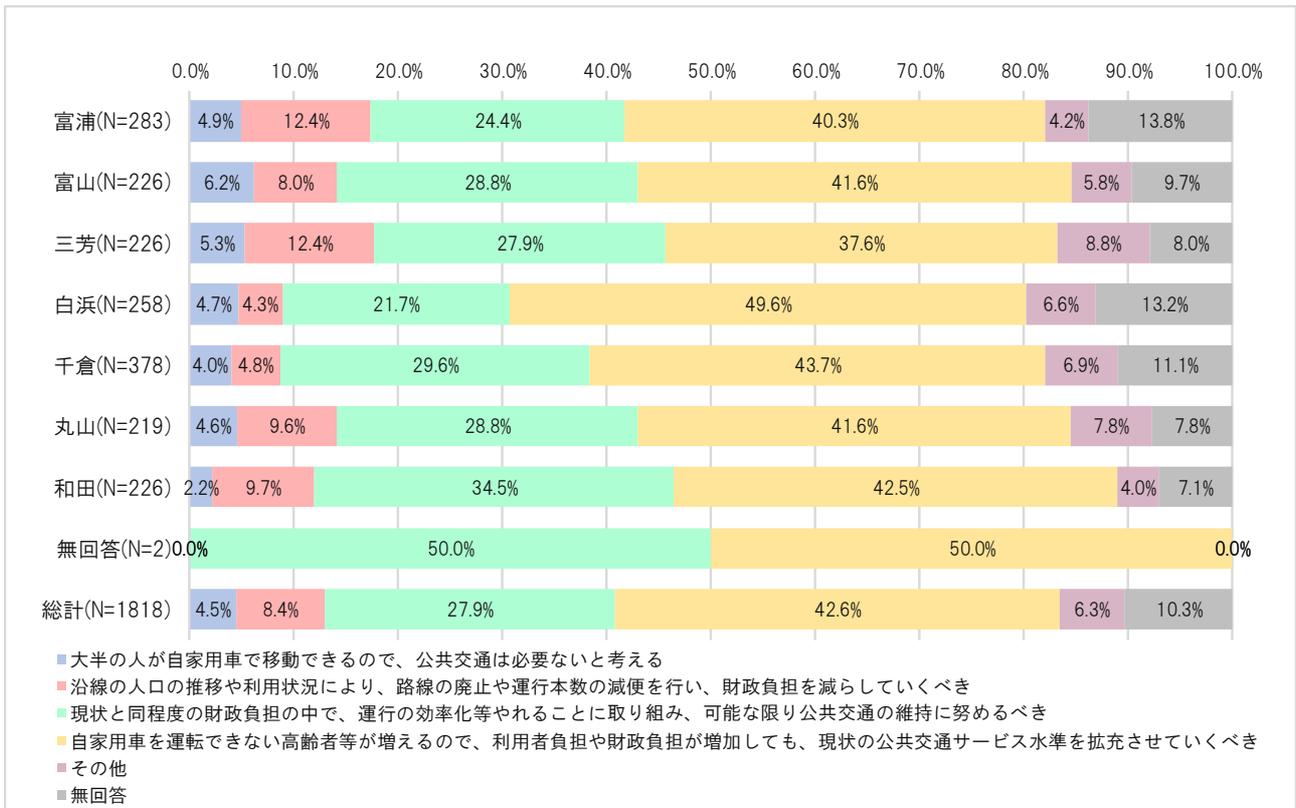
■ 利用条件



## (9) 公共交通の維持・確保について

- 市の公共交通における財政負担を説明したうえで、今後の公共交通の方向性・取組みを聞いたところ、「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42.6%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27.9%であった。
- 公共交通は必要ないとの意見はごく少数であり、利用者負担も視野に入れた事業を展開していくべきとの意見が比較的多くみられる。

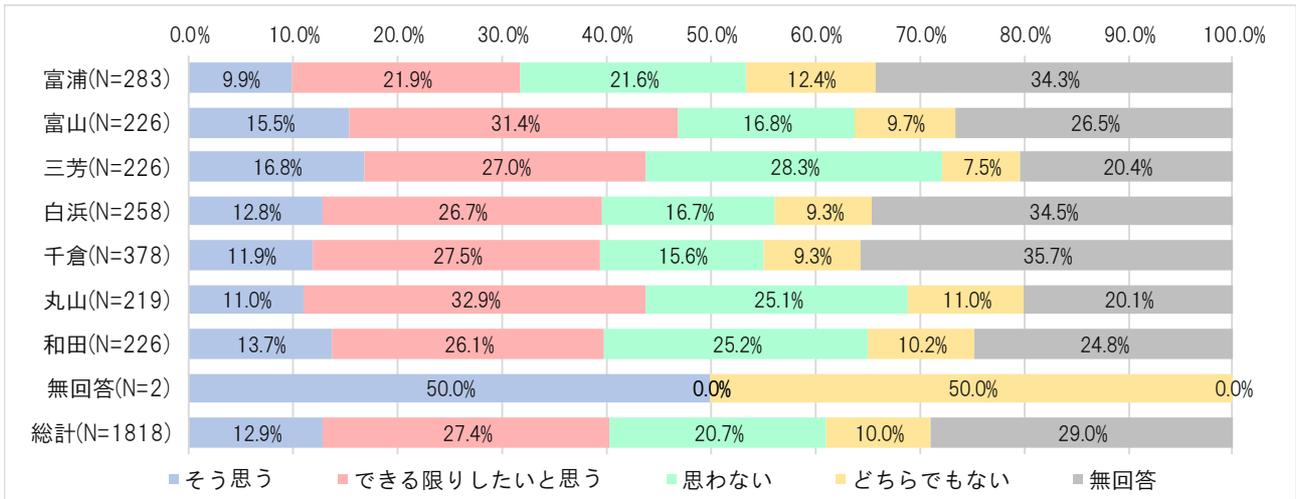
### ■公共交通の方向性



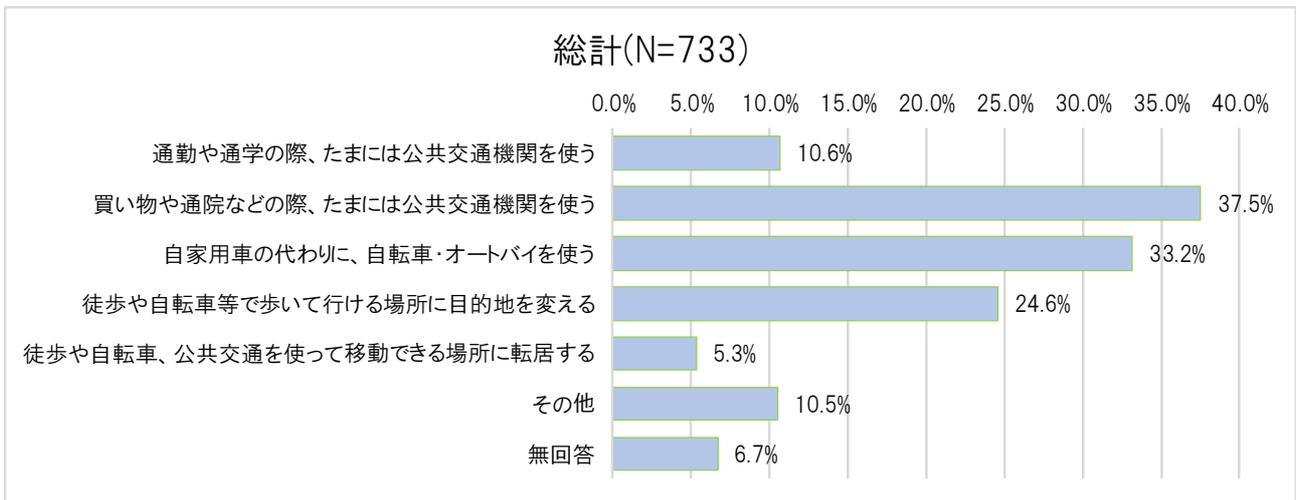
## (10) 公共交通転換可能性

- 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かとの問いに対し、「そう思う」「できる限りしたいと思う」と回答した方は、市全体で40.3%であった。
- また、そのために自身で取り組めるものとしては「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%と最も多く、次いで「自家用車の代わりに、自転車・オートバイを使う」が33.2%となっており、自家用車から公共交通への転換の可能性が示唆された。

### ■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



### ■そのために取り組めるもの

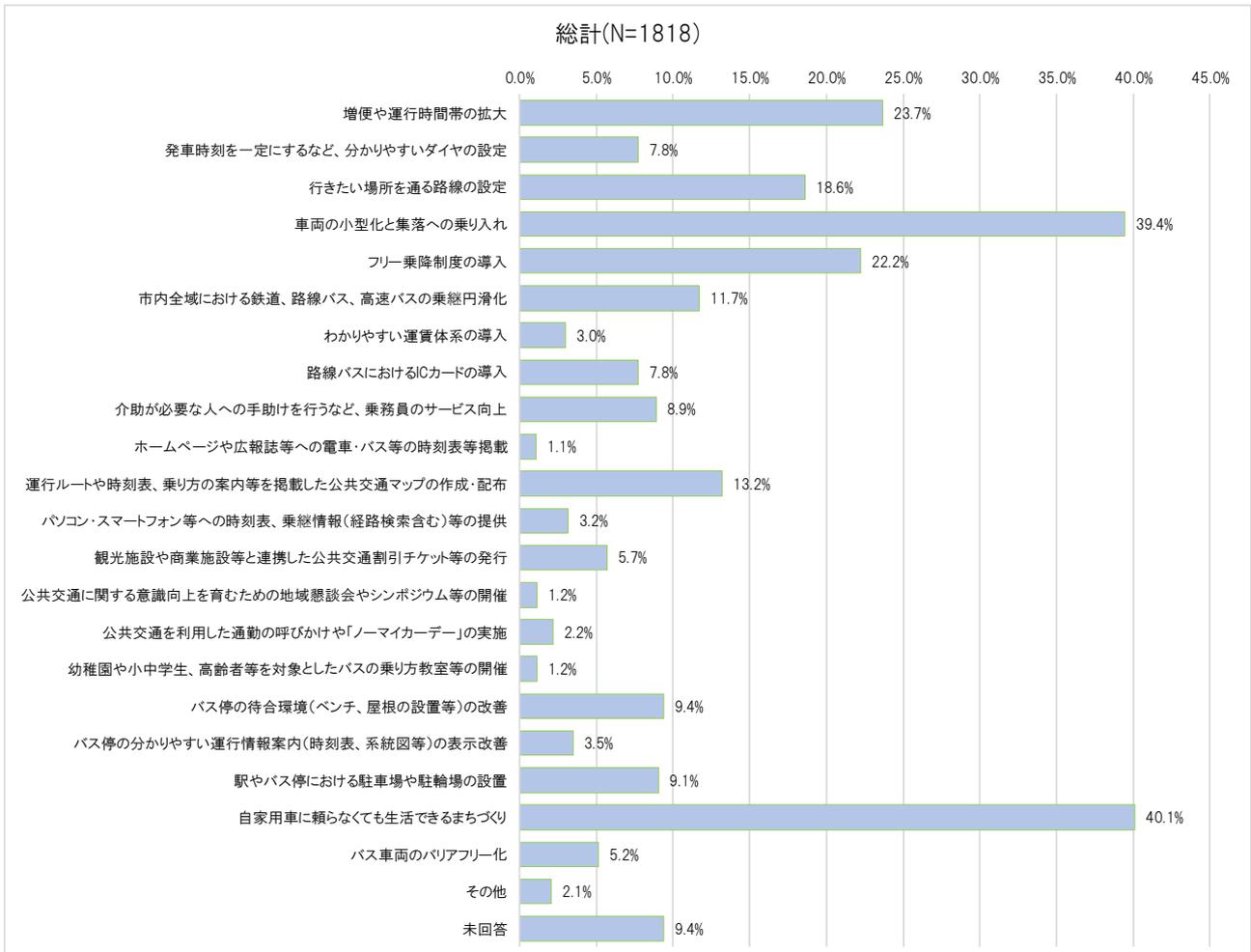


## (11) 利用促進のための取組について

○公共交通の利用促進のための効果的な取組みとして、「自家用車に頼らなくても生活できるまちづくり」が40.1%と最も多く、次いで「車両の小型化と集落への乗り入れ」が39.4%、「増便や運行時間帯の拡大」が23.7%であった。

○地域公共交通を含めた地域全体でのまちづくりが望まれている。

### ■公共交通利用促進のための取組み



## 2. 路線バス利用者調査

### (1) 調査概要

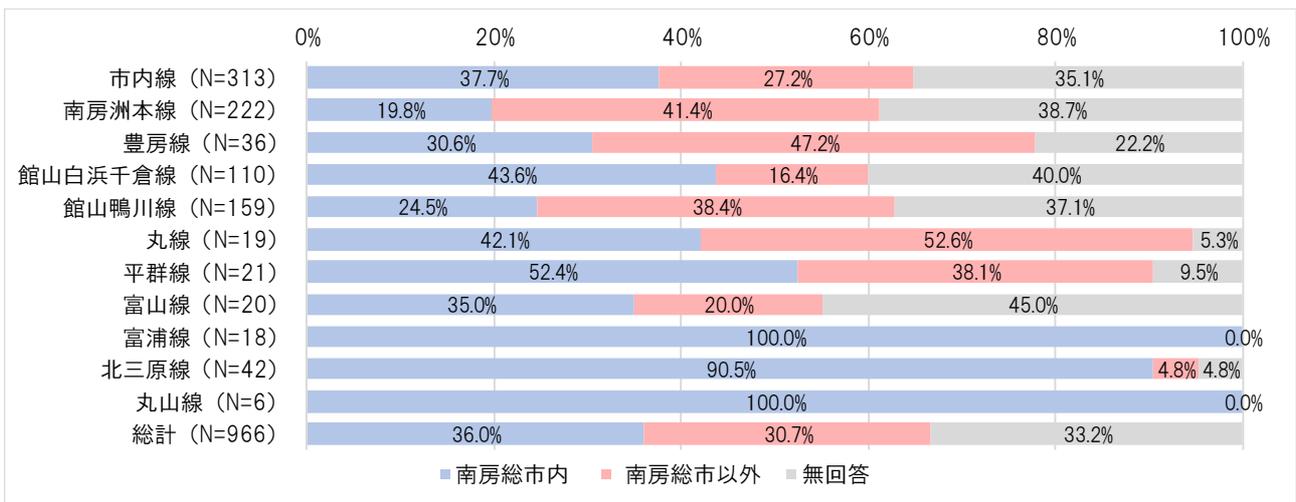
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 11 路線（市内線、南房洲本線、豊房線、館山白浜千倉線（白浜千倉線）、館山鴨川線、北三原線、丸山線、丸線、平群線、富山線、富浦線）</li> <li>・ 調査員がバス車両に乗車し直接ヒアリング、OD 調査（始発～終発）</li> </ul>				
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者属性（性別、年齢）、利用 OD、利用特性（利用目的、頻度）</li> <li>・ 運行サービスに対する満足度（便数、運行時間帯、行き先、運賃等）</li> <li>・ 改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等）</li> </ul>				
実施日時	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2019/12/5（木）</li> <li>・ 2019/12/15（日）</li> <li>始発～終電</li> </ul>				
集計結果(N=回答数)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：N=966</li> <li>・ 休日：N=615</li> </ul>				
回答の内訳 （平日）	性別	・ 男性	N=327(33.9%)	・ 女性	N=493(51.0%)
		・ 無回答	N=146(15.1%)		
	年齢	・ 10 歳代	N=174(18.0%)	・ 20 歳代	N=42(4.3%)
		・ 30 歳代	N=39(4.0%)	・ 40 歳代	N=67(6.9%)
		・ 50 歳代	N=84(8.7%)	・ 60 歳代	N=123(12.7%)
		・ 70 歳代	N=127(13.1%)	・ 80 歳以上	N=122(12.6%)
		・ 無回答	N=188(19.5%)		
	路線	・ 市内線	N=313(32.4%)	・ 南房州本線	N=222(23.0%)
		・ 豊房線	N=36(3.7%)	・ 館山白浜千倉線	N=110(11.4%)
		・ 館山鴨川線	N=159(16.5%)	・ 丸線	N=19(2.0%)
		・ 平群線	N=21(2.2%)	・ 富山線	N=20(2.1%)
・ 富浦線		N=18(1.9%)	・ 北三原線	N=42(4.3%)	
・ 丸山線		N=6(0.6%)			
回答の内訳 （休日）	性別	・ 男性	N=229(37.2%)	・ 女性	N=328(53.3%)
		・ 無回答	N=58(9.4%)		
	年齢	・ 10 歳代	N=28(4.6%)	・ 20 歳代	N=40(6.5%)
		・ 30 歳代	N=34(5.5%)	・ 40 歳代	N=71(11.5%)
		・ 50 歳代	N=101(16.4%)	・ 60 歳代	N=100(16.3%)
		・ 70 歳代	N=99(16.1%)	・ 80 歳以上	N=70(11.4%)
		・ 無回答	N=72(11.7%)		
	路線	・ 市内線	N=224(36.4%)	・ 南房州本線	N=162(26.3%)
		・ 豊房線	N=19(3.1%)	・ 館山白浜千倉線	N=94(15.3%)
		・ 館山鴨川線	N=56(9.1%)	・ 丸線	N=30(4.9%)
		・ 平群線	N=21(3.4%)	・ 富山線	N=9(1.5%)
・ 富浦線		N=0(0.0%)	・ 北三原線	N=0(0.0%)	
・ 丸山線		N=0(運休)			

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

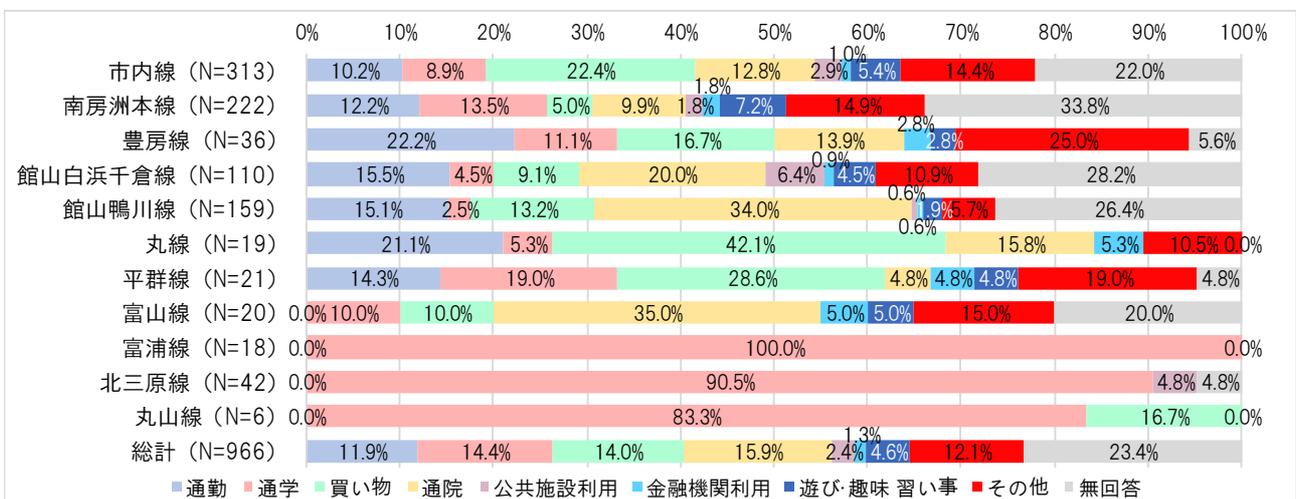
## (2) 平日の利用特性について

- 利用目的では、回収サンプルの年齢と比例して、全体的に通院（15.9%）と通学（14.4%）、買い物（14.0%）利用が多い。地区別では、「富山線」「館山鴨川線」「館山白浜千倉線」で通院目的が多く、「市内線」「丸線」「平群線」で買い物目的の利用が多くみられる。
- 利用法については、約半数が「往復」で路線バスを利用している。また、富浦線については学生による通学利用であり、利用法として「片道利用」が主であることから、帰宅時の交通手段として「家族等の送迎」が考えられる。
- 平日利用の利用頻度では、「通勤・通学者」が含まれるため、「週に5日以上」（19.7%）と多くなっている。
- 満足度は全体的に高い数値を示しているが、比較的不満の割合が多い路線として、「豊房線」「館山白浜千倉線」「館山鴨川線」「富山線」があげられる。
- 改善してほしいサービスとして全体的に「運行本数」が挙げられている。比較的不満割合が高い4路線について、「運行本数」に次ぐ改善項目として、豊房線・館山白浜千倉線では「運賃」となっており、館山鴨川線・富山線では、「運行時間帯」となっている。

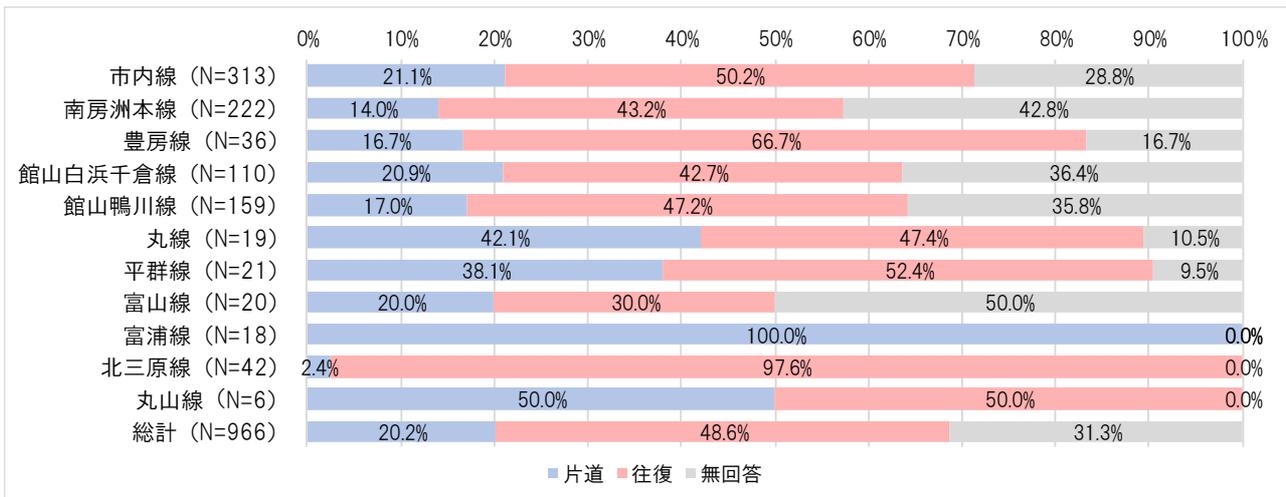
### ■居住地



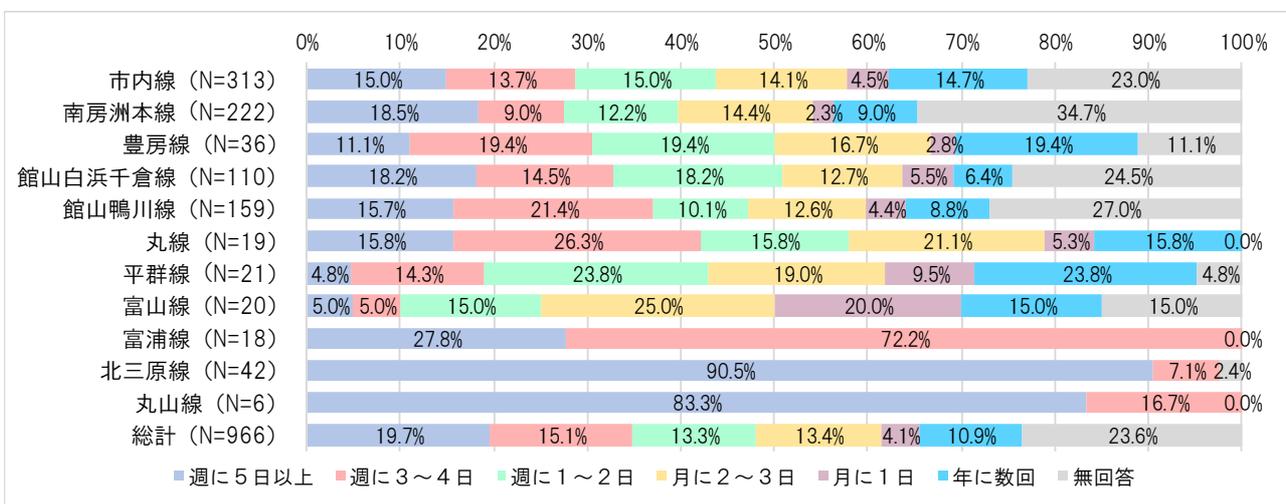
### ■利用目的



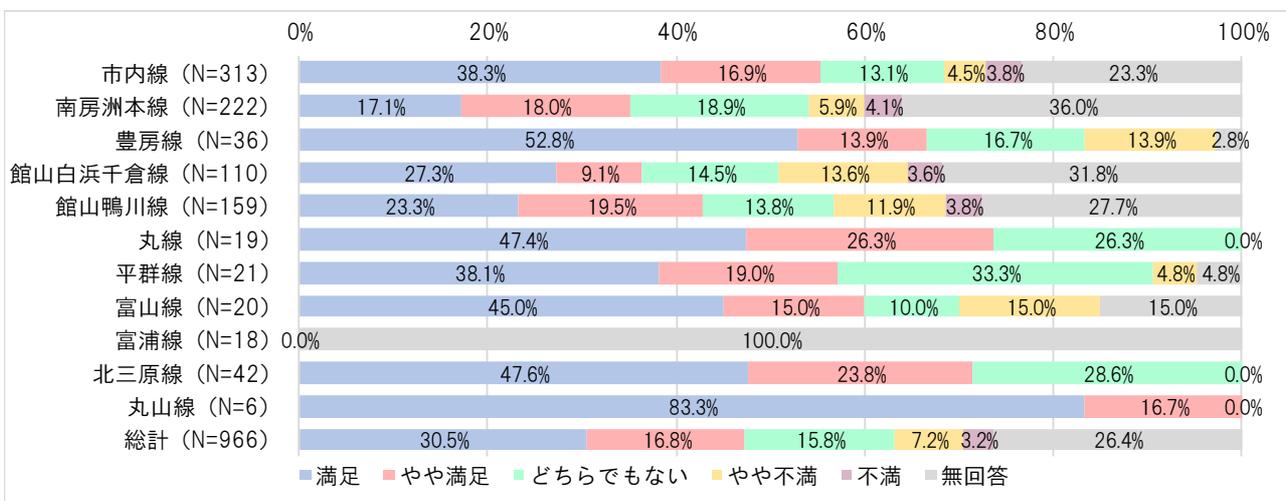
## ■ 利用法



## ■ 利用頻度



## ■ 満足度



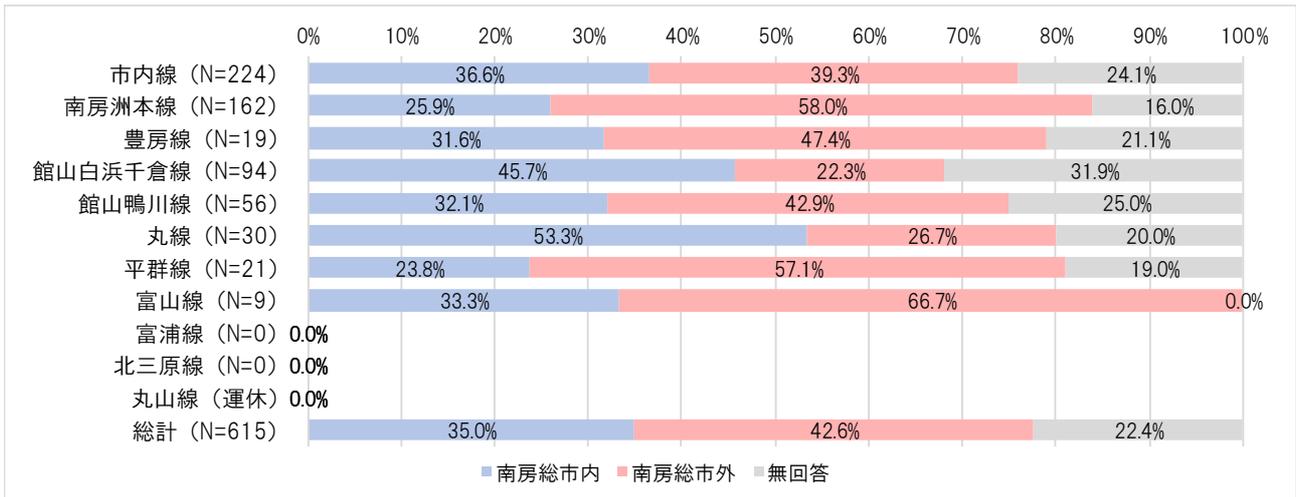
■改善してほしいサービス



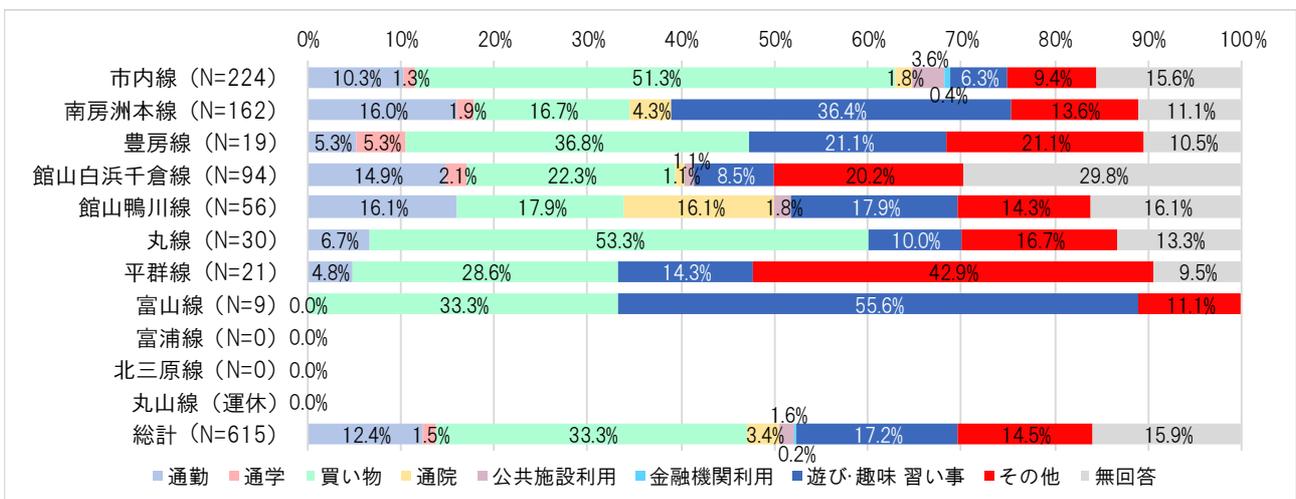
### (3) 休日の利用特性について

- 利用目的では、全体的に買い物（33.3%）が最も多く、次いで遊び・趣味・習い事（17.2%）の利用が多くなっている。地区別では、「館山鴨川線」で通院目的が多く、亀田総合病院や安房地域医療センターまでの足として活用されている。
- 利用法については、約半数が「往復」で路線バスを利用している。
- 休日利用の利用頻度では、「週に1～2日」（21.3%）と最も多く、次いで「週に3～4日」（18.0%）、「年に数回」（14.6%）となっている。
- 満足度は全体的に高い数値を示しているが、平日利用と比較すると若干ではあるが不満傾向となっている。比較的不満の割合が多い路線として、「南房州本線」「館山白浜千倉線」「館山鴨川線」があげられる。
- 改善してほしいサービスとして全体的に「運行本数」が挙げられている。比較的不満割合が高い3路線について、「運行本数」に次ぐ改善項目として、南房州本線・館山鴨川線では「運行時間帯」となっており、館山白浜千倉線では、「乗り継ぎ」となっている。

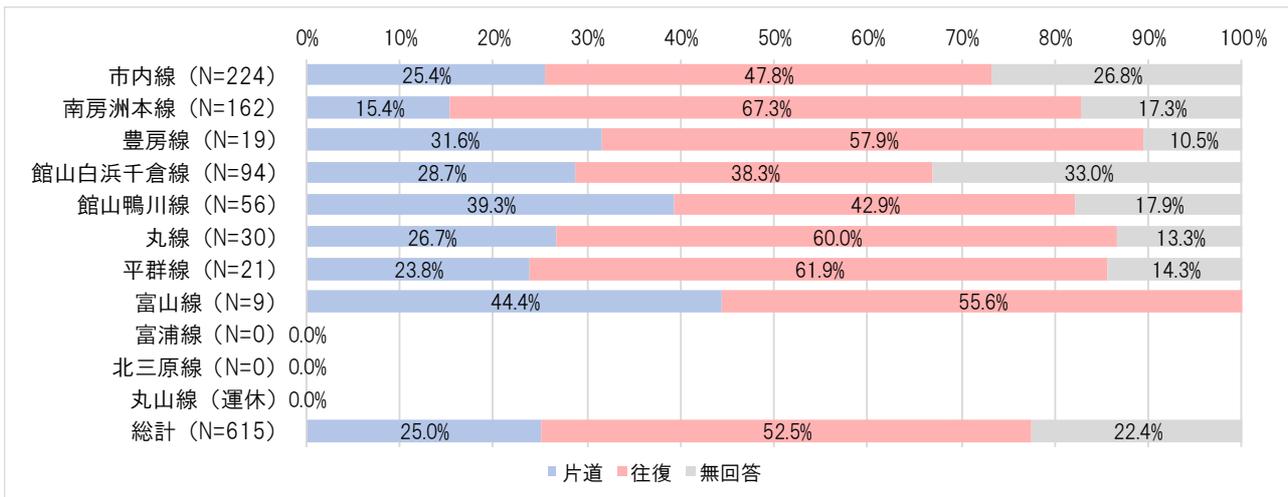
#### ■居住地



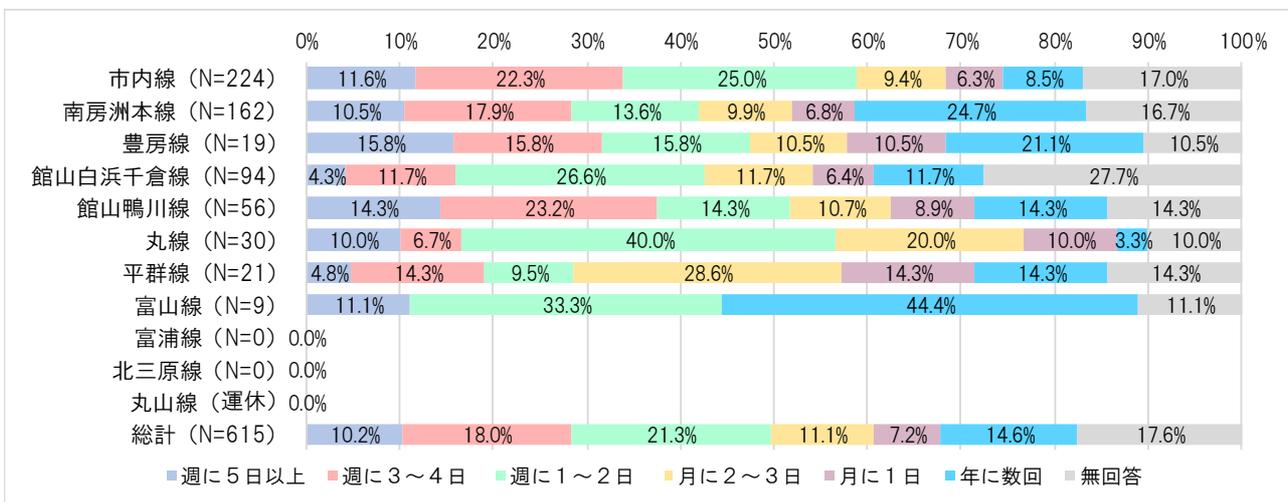
#### ■利用目的



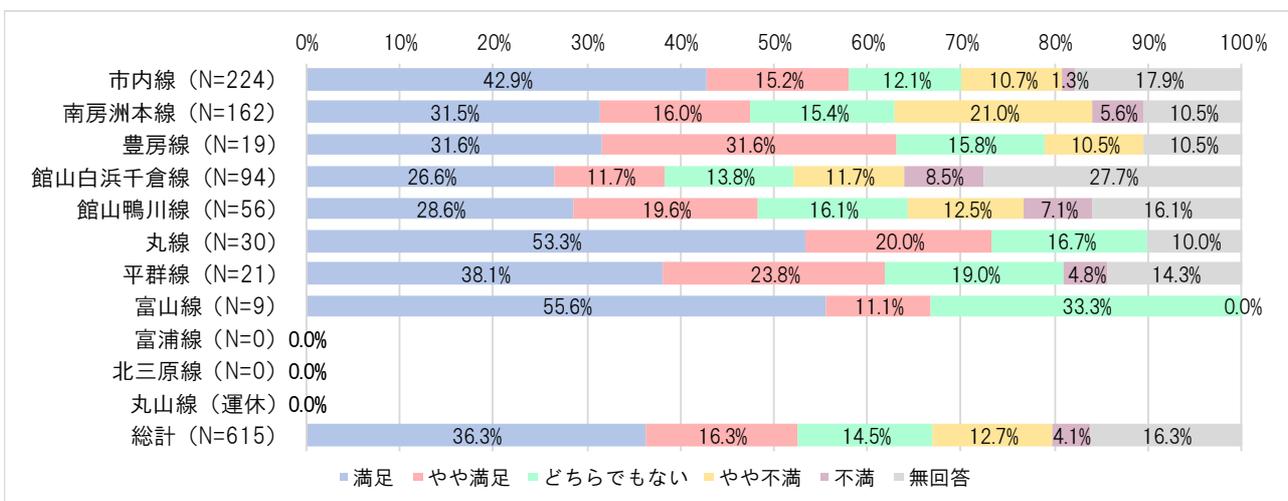
■ 利用法



■ 利用頻度



■ 満足度



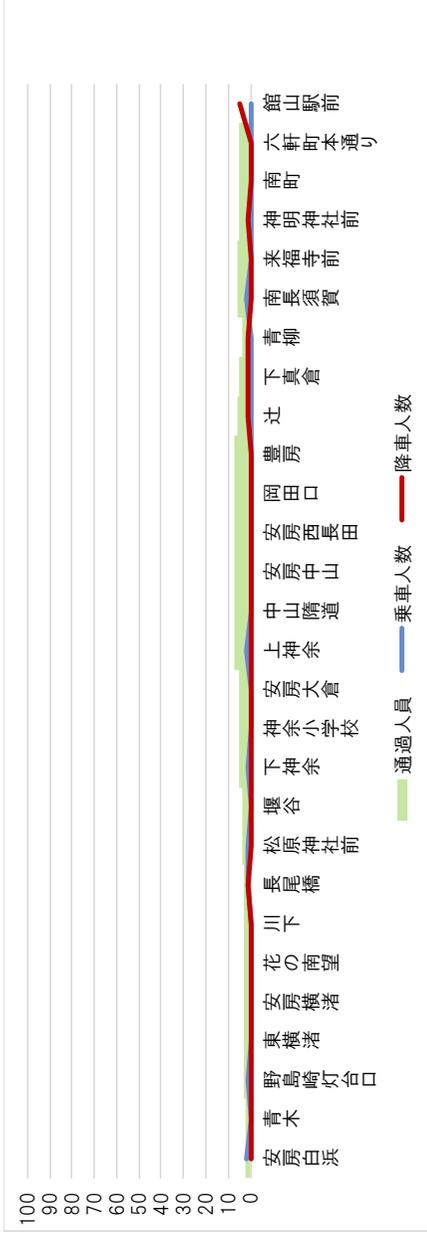
■改善してほしいサービス



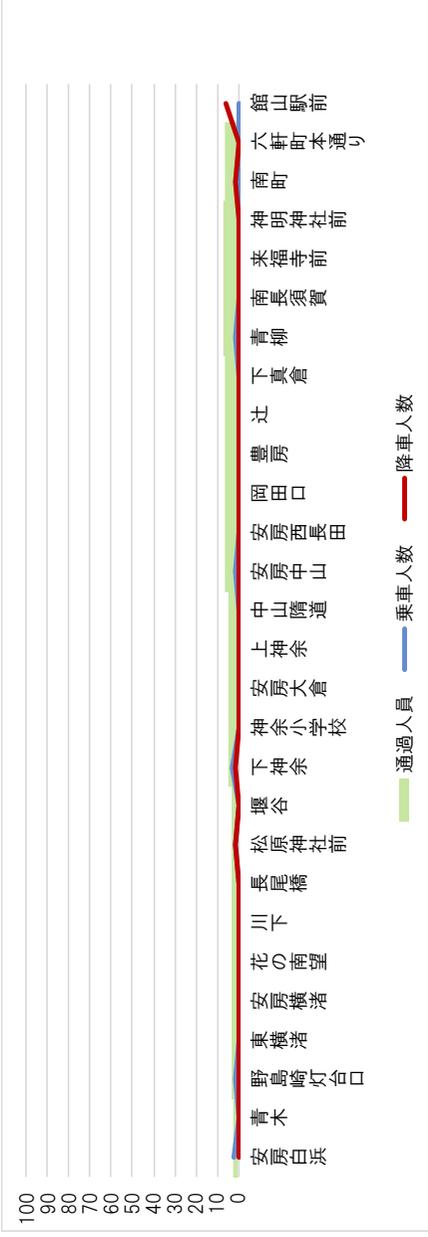




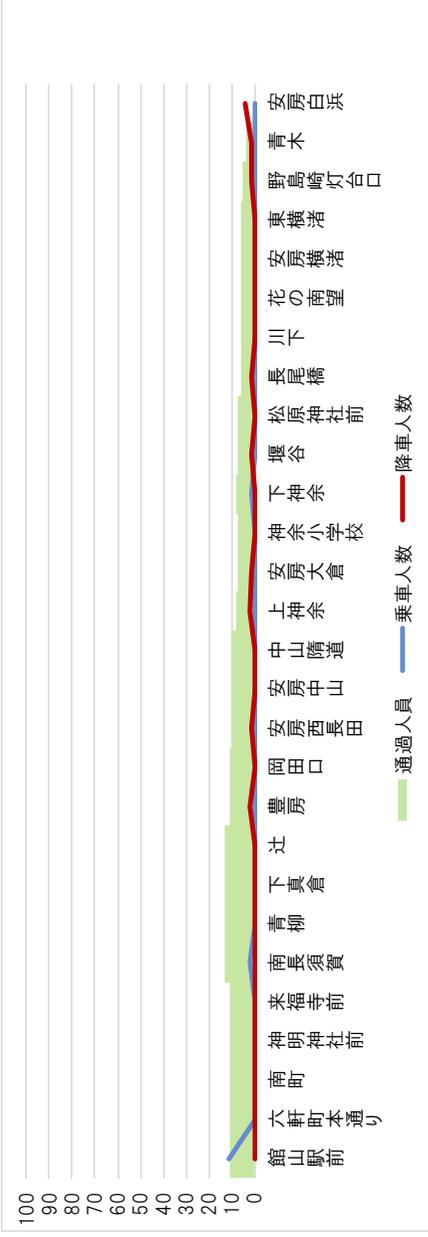
■ 豊房線（平日）：上り



■ 豊房線（休日）：上り



■ 豊房線（平日）：下り



■ 豊房線（休日）：下り











■ 富山線（平日）：上り



■ 富山線（休日）：上り



■ 富山線（平日）：下り



■ 富山線（休日）：下り





■ 丸山線（平日）：上り



■ 丸山線（平日）：下り



### 3. 高速バス利用者調査

#### (1) 調査概要

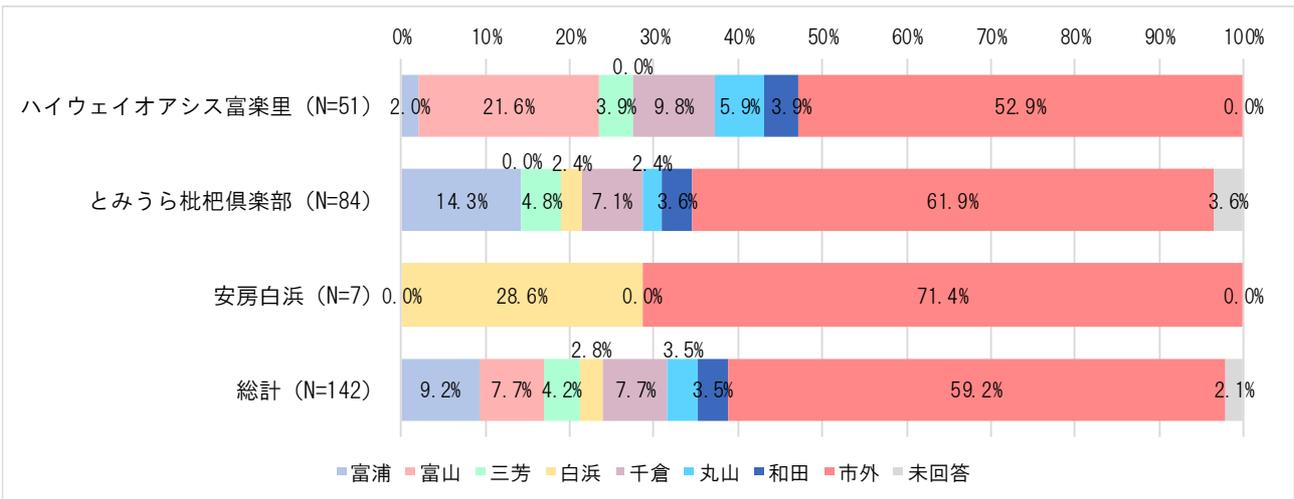
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 4 路線（4 社）</li> <li>・ 調査員がバス待ち利用者・来訪者に直接ヒアリング（始発～終発）</li> </ul> ※3 箇所（ハイウェイオアシス富楽里、枇杷倶楽部、安房白浜）×1 人＝3 人				
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者属性（性別、年齢）、利用 OD、利用特性（利用目的、頻度）</li> <li>・ 運行サービスに対する満足度（便数、運行時間帯、行き先、運賃等）</li> <li>・ 改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等）</li> <li>・ 自転車、自家用車からの転換可能性（鉄道利用者・来訪者のみ）</li> </ul>				
実施日時	・ 2019/12/5（木） 始発～終電				
集計結果(N=回答数)	・ N=142				
回答の内訳	性別	・ 男性	N=71(50.0%)	・ 女性	N=71(50.0%)
		・ 無回答	N=0(0.0%)		
	年齢	・ 10 歳代	N=4(2.8%)	・ 20 歳代	N=12(8.5%)
		・ 30 歳代	N=14(9.9%)	・ 40 歳代	N=21(14.8%)
		・ 50 歳代	N=27(19.0%)	・ 60 歳代	N=46(32.4%)
		・ 70 歳代	N=15(10.6%)	・ 80 歳以上	N=3(2.1%)
		・ 無回答	N=0(0.0%)		
	職業	・ 会社員・公務員	N=63(44.4%)	・ 自営業	N=18(12.7%)
		・ 学生	N=5(3.5%)	・ 専業主婦（夫）	N=15(10.6%)
		・ パート・アルバイト	N=16(11.3%)	・ 無職（年金生活含む）	N=19(13.4%)
		・ その他	N=6(4.2%)	・ 無回答	N=0(0.0%)
地区	・ ハイウェイオアシス富楽里	N=51(35.9%)	・ とみうら枇杷倶楽部	N=84(59.2%)	
	・ 安房白浜	N=7(4.9%)			

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

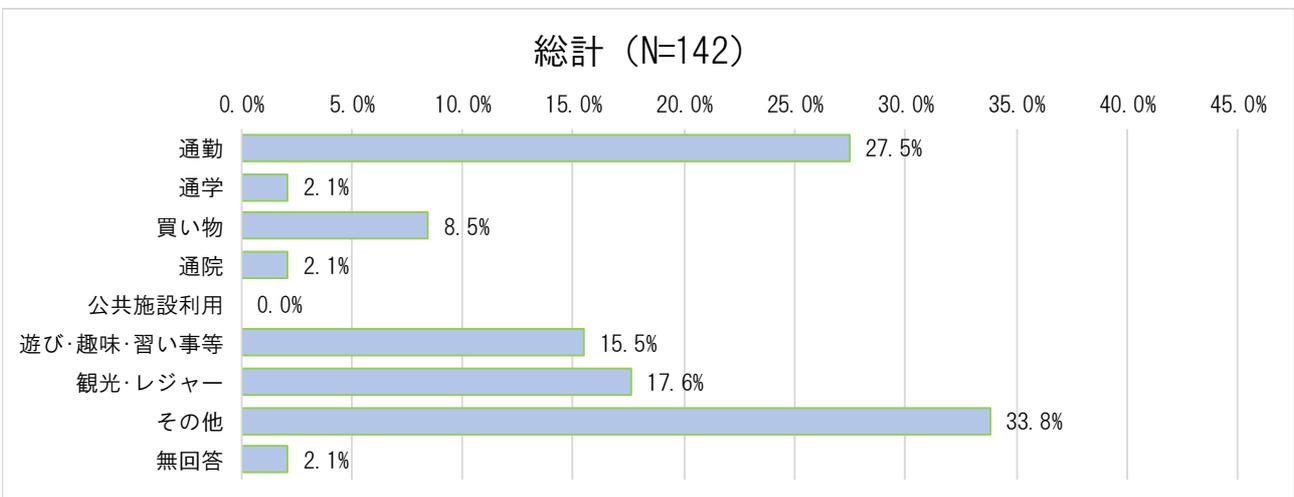
## (2) 利用特性について

- 利用目的として、通勤（27.5%）と最も多く、次いで観光・レジャー（17.6%）、遊び・趣味・習い事等（15.5%）となっている。また、その他が33.8%存在しているが、主なその他意見としては「仕事（出張・会議等含む）」であり、ビジネス目的での利用が目立つ。
- 乗車バス停までの交通手段としては自家用車（23.9%）が最も多く、パークアンドライドでの利用となっており、降車バス停からの交通手段として鉄道（24.6%）が最も多く挙げられている。
- 高速バスの選択理由としては、「他の交通手段より乗り換えが少なく楽だから」（37.3%）が全体的に多く挙げられている。
- 項目別の満足度として、「運行ルート」「運行本数」は高い数値を示しているが、「バス停の待合環境」「他の公共交通機関との乗継ぎのしやすさ」は比較的 low 評価となっている。
- 高速バス停における乗降制度が確立した場合の利用について、「可能なら利用すると思う」が21.8%と若干の需要がみられた。
- 具体的な要望として「行き先」（13.4%）が多く、具体的には「ディズニーランド」「成田空港」等が挙げられている。

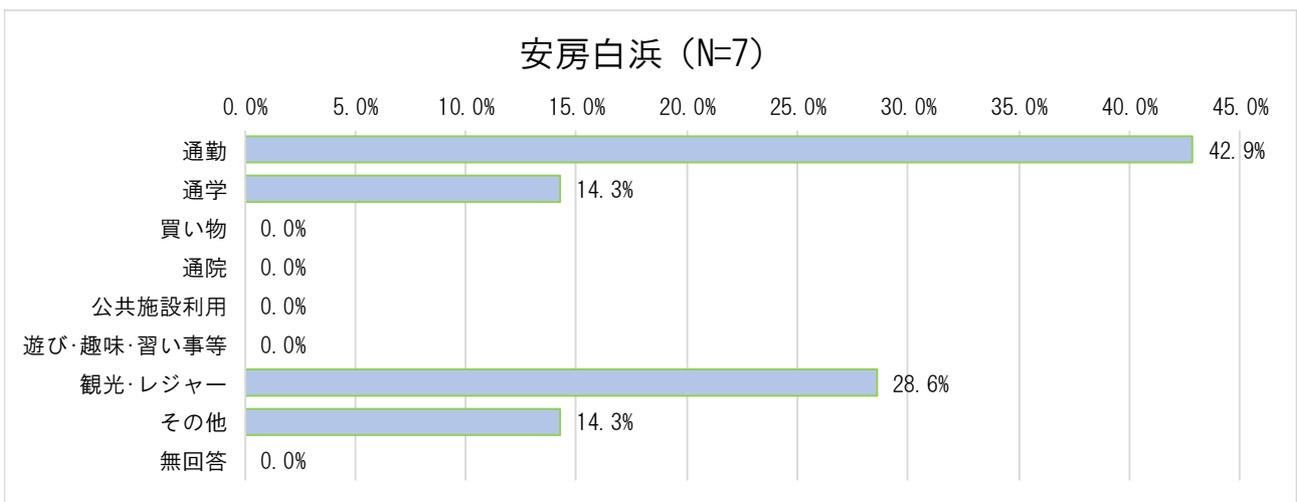
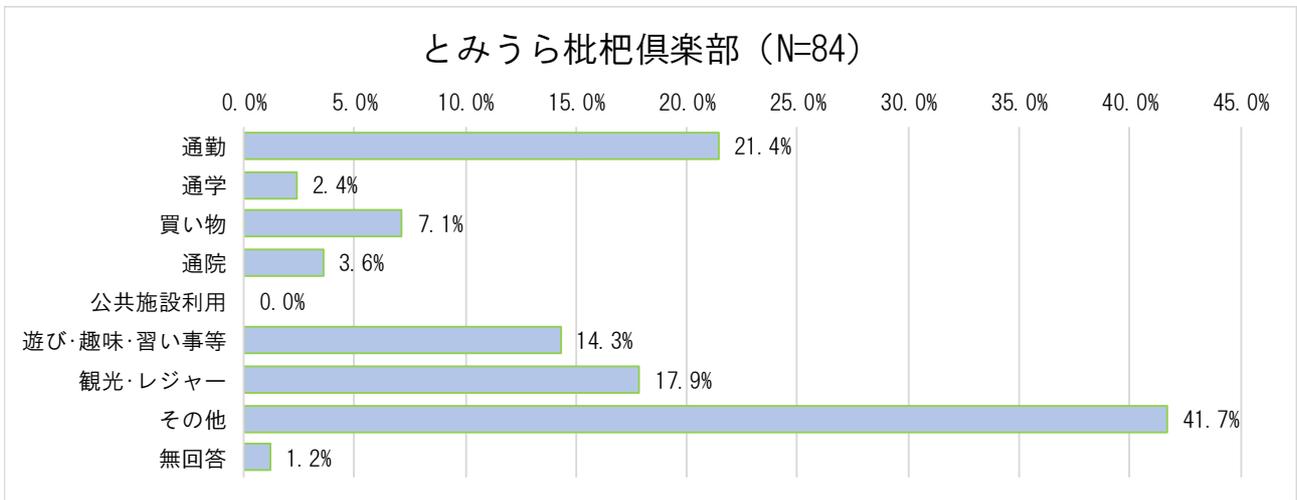
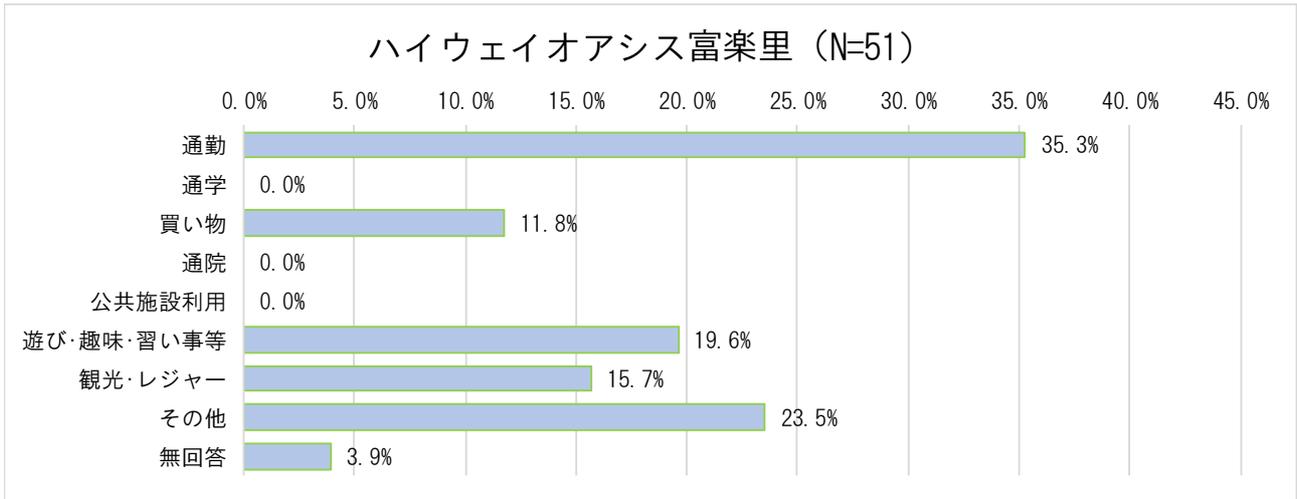
### ■居住地



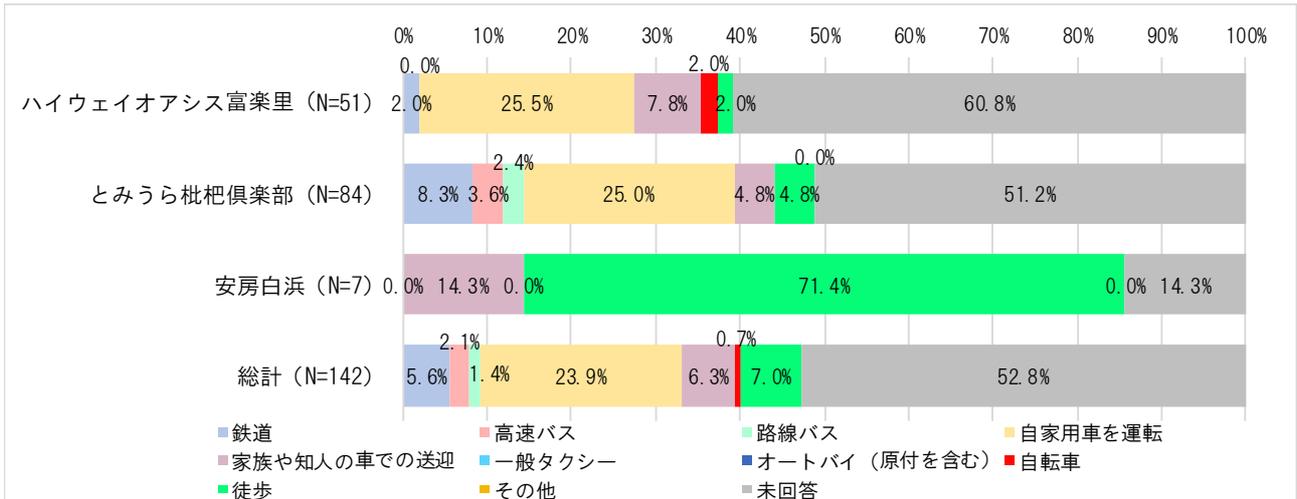
### ■利用目的



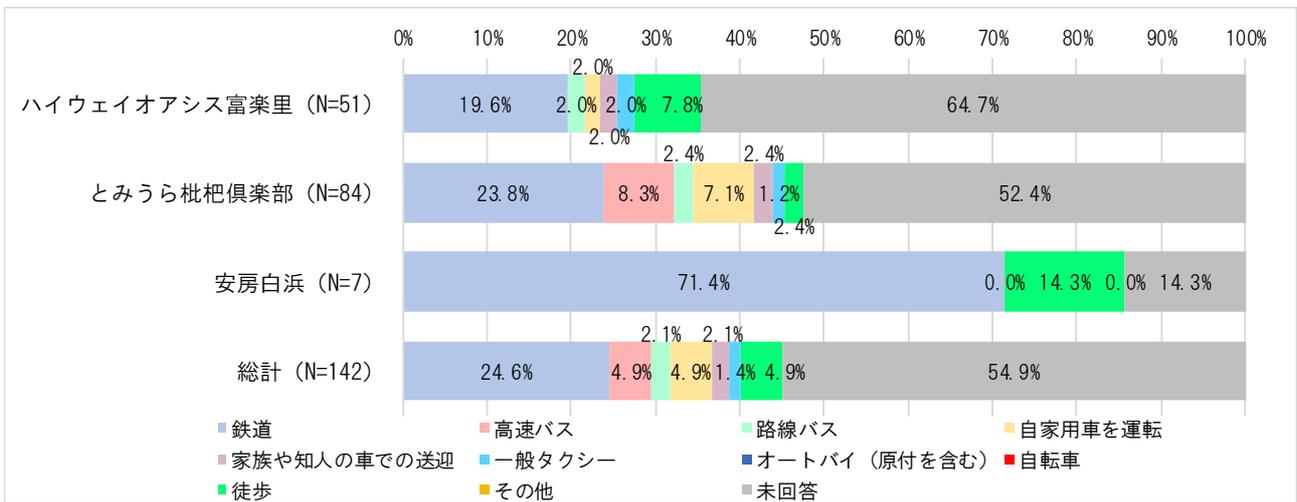
■利用目的（調査地点別）



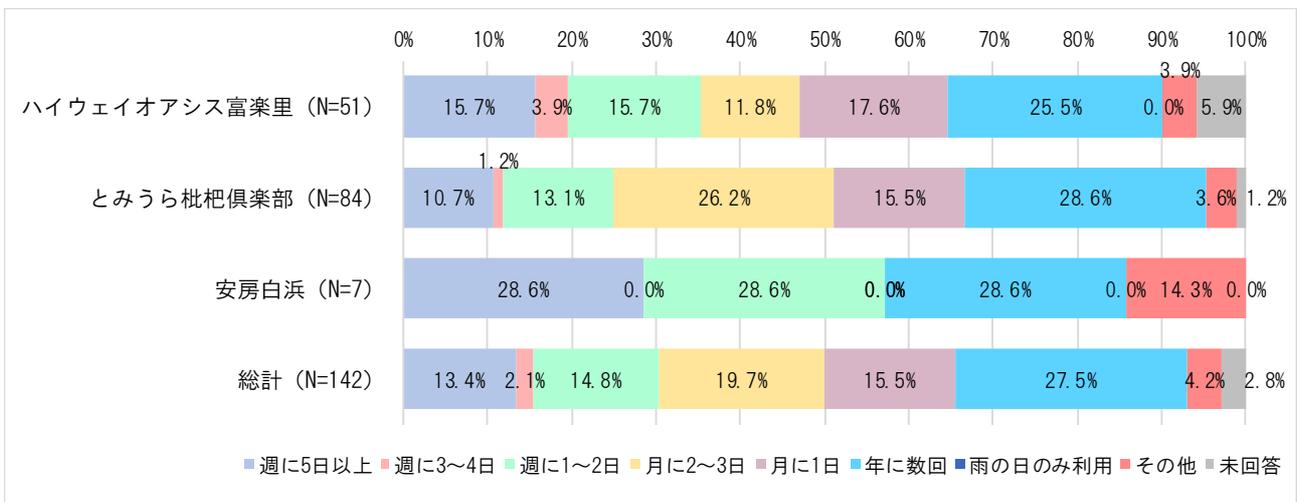
■乗車バス停までの交通手段



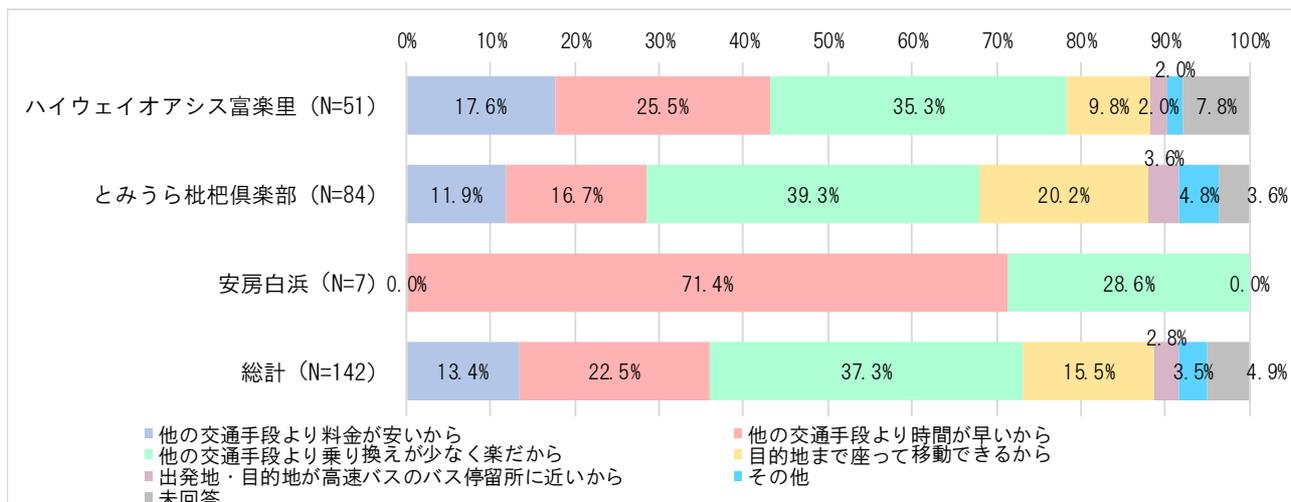
■降車バス停までの交通手段



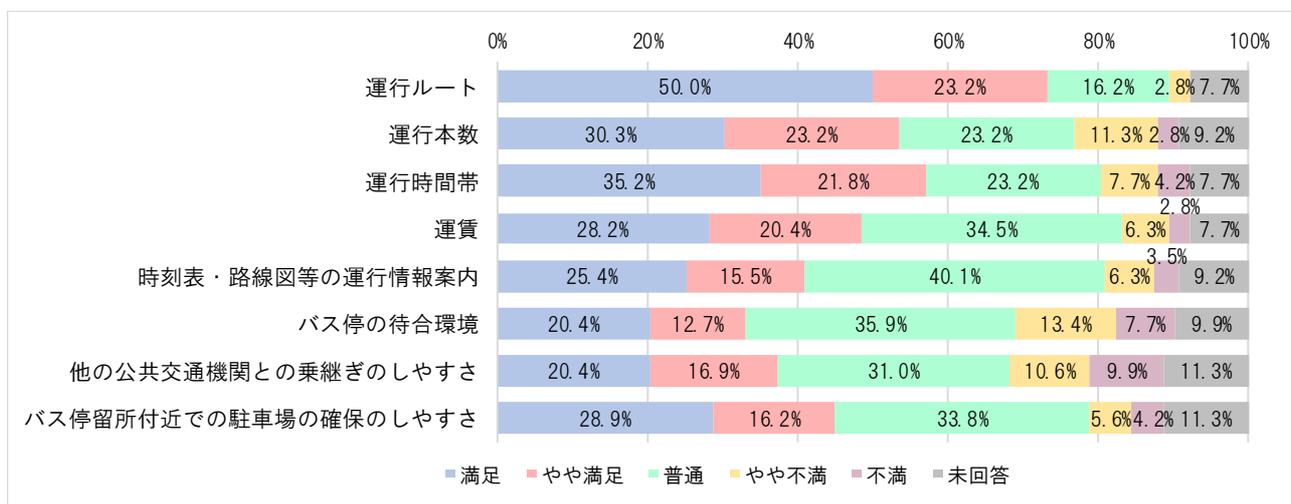
■利用頻度



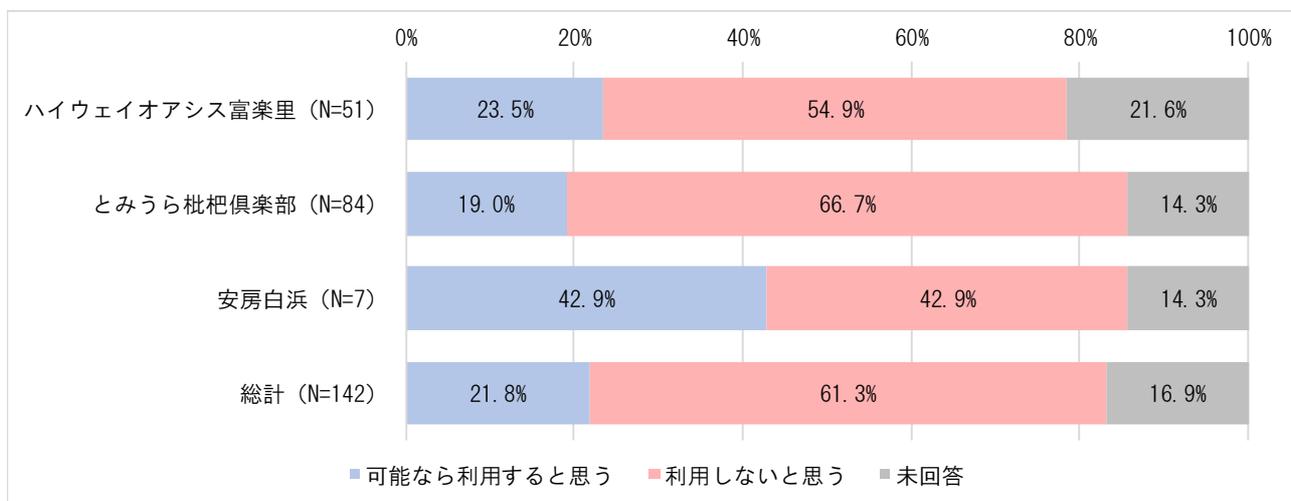
## ■ 選択理由



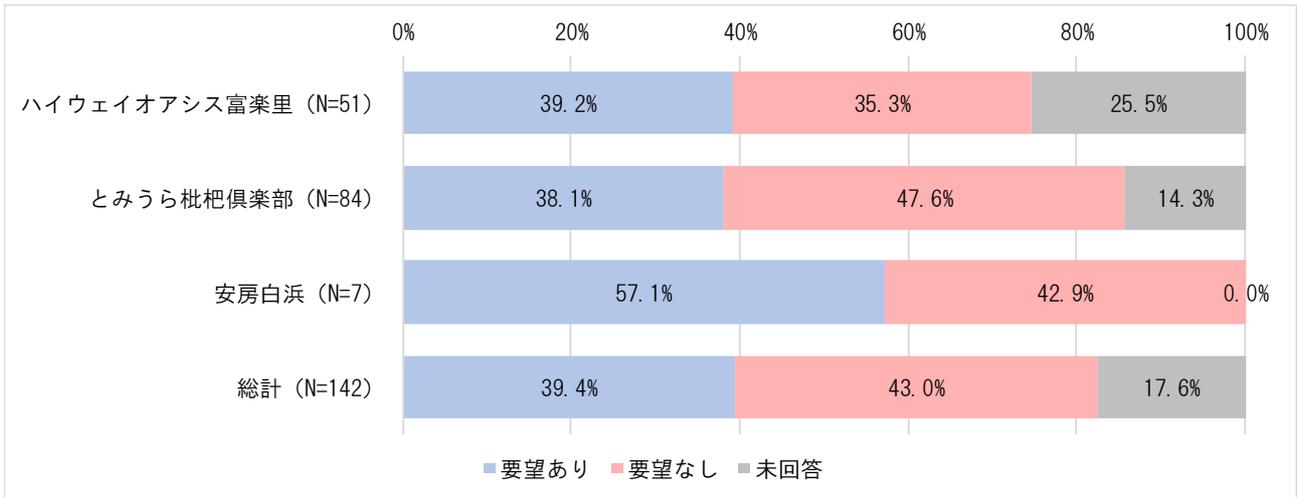
## ■ 満足度



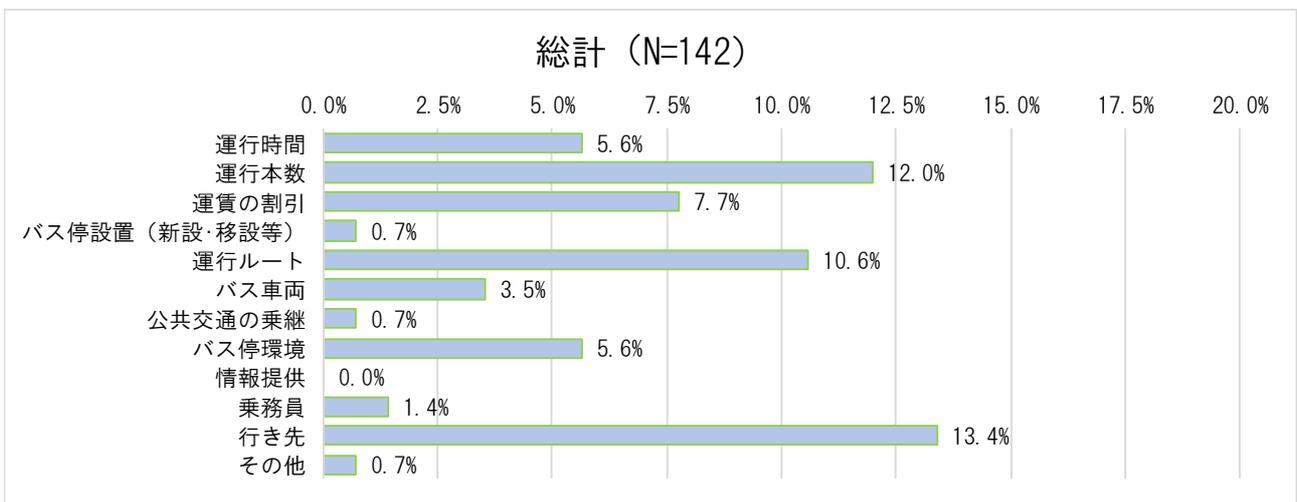
## ■ 高速バス停における乗降制度



■ 要望の有無



■ 具体的な要望



## 4. 公共施設利用者調査

### (1) 調査概要

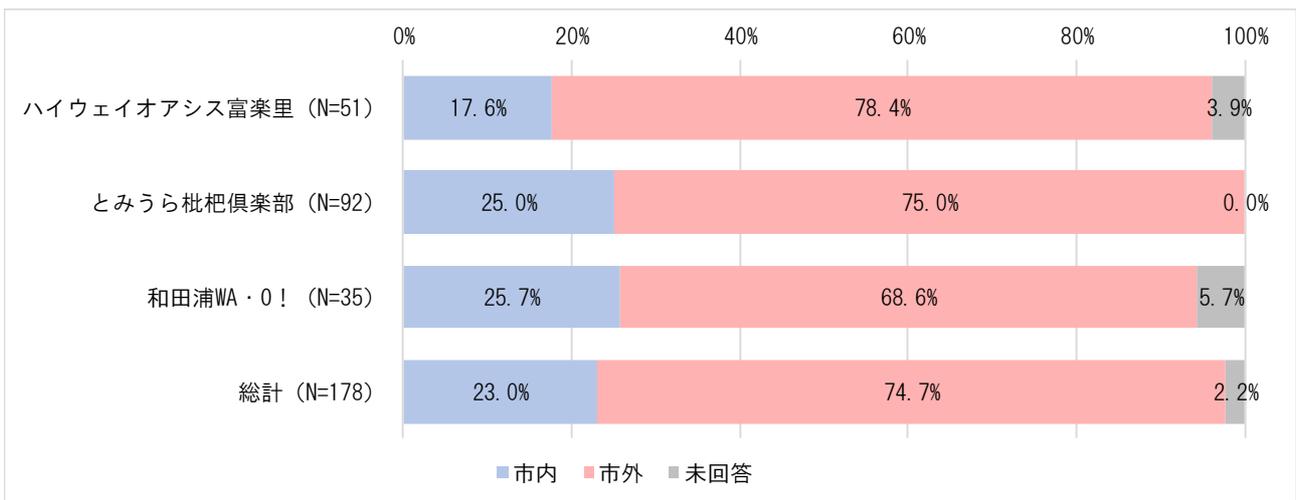
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅 3 か所 (ハイウェイオアシス富楽里/とみうら枇杷倶楽部/和田浦WA・O!)</li> <li>・調査員が駐車場利用者・来訪者に直接ヒアリング (9:00-17:00)</li> <li>※3か所×2人=6人</li> </ul>				
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者属性 (性別、年齢)、利用 OD、利用特性 (利用目的、頻度)</li> <li>・運行サービスに対する満足度 (便数、運行時間帯、行き先、運賃等)</li> <li>・改善して欲しいサービス (行き先、運行日、運行本数等)</li> <li>・自転車、自家用車からの転換可能性 (鉄道利用者・来訪者のみ)</li> </ul>				
実施日時	・2019/12/5 (木) 始発～終電				
集計結果(N=回答数)	・N=178				
回答の内訳	性別	・男性	N=130(73.0%)	・女性	N=48(27.0%)
		・無回答	N=0(0.0%)		
	年齢	・10歳代	N=0(0.0%)	・20歳代	N=12(6.7%)
		・30歳代	N=26(14.6%)	・40歳代	N=26(14.6%)
		・50歳代	N=31(17.4%)	・60歳代	N=56(31.5%)
		・70歳代	N=24(13.5%)	・80歳以上	N=3(1.7%)
		・無回答	N=0(0.0%)		
	地区	・ハイウェイオアシス富楽里	N=51 (28.7%)	・とみうら枇杷倶楽部	N=92(51.7%)
・和田浦 WA・O!		N=35(19.7%)			

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

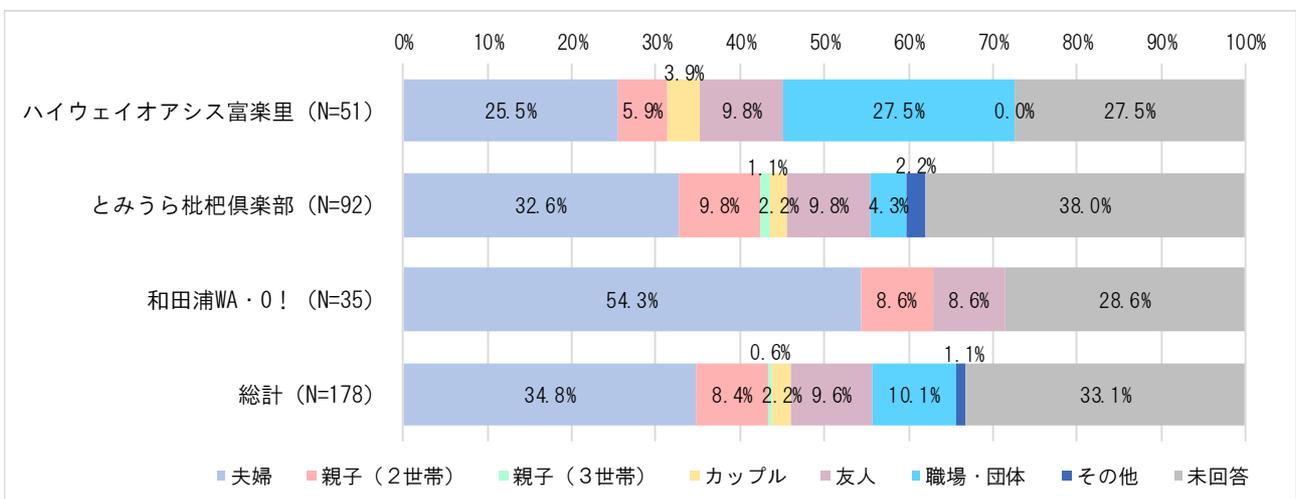
## (2) 利用特性について

- 公共施設（道の駅）利用者の居住地としては、市外からの訪問者が74.7%であり、夫婦（34.8%）で来られている方が多くみられる。また、宿泊を伴う訪問者は全体の3割程度であり、7割が日帰りによる訪問である。
- 出発地から南房総市まで、南房総市内をめぐる際の交通手段として共に「自家用車」であり、公共交通利用者は全体の5.0%未満であった。
- 公共交通利用者の選択理由としては、「自家用車を持っていないから」（36.4%）と最も多い。
- 自家用車利用者の選択理由としては、「自動車のほうが便利だから」（91.1%）と最も多く、その他の主な意見として「駅からどこも遠い」「サーフィン目的」「公共交通乗継ぎの時間のロスがもたない」等が挙げられている。
- 公共交通の利用促進策として、「JR内房線特急列車の復活・増便」（24.4%）、「鉄道・高速バスと路線バスの乗継改善」（17.9%）となっており、公共交通が便利になった場合の利用意向として、「利用したいと思う」（29.2%）と訪問者による潜在的な需要は見られた。

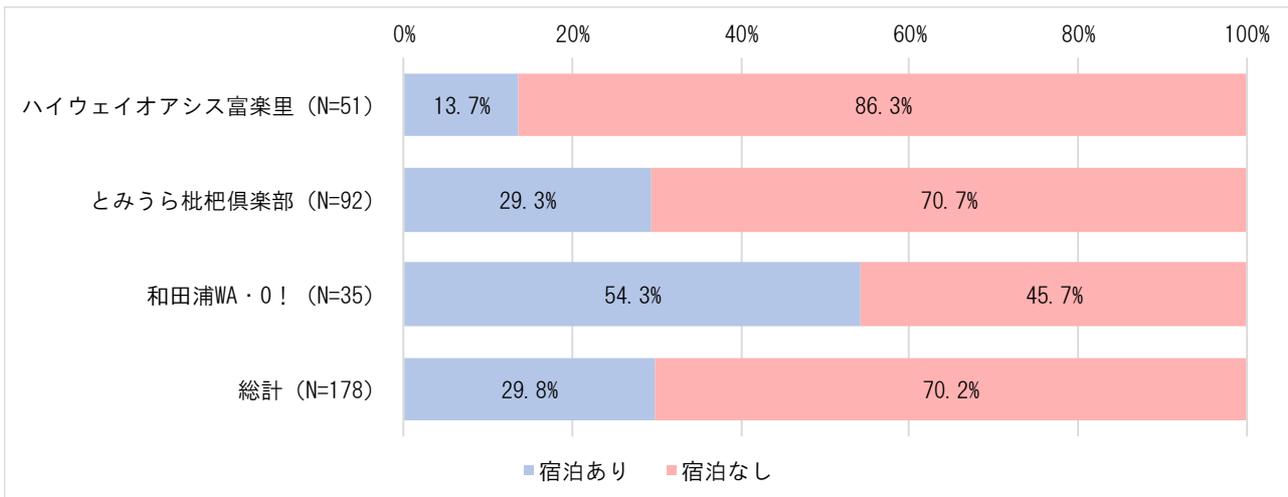
### ■居住地



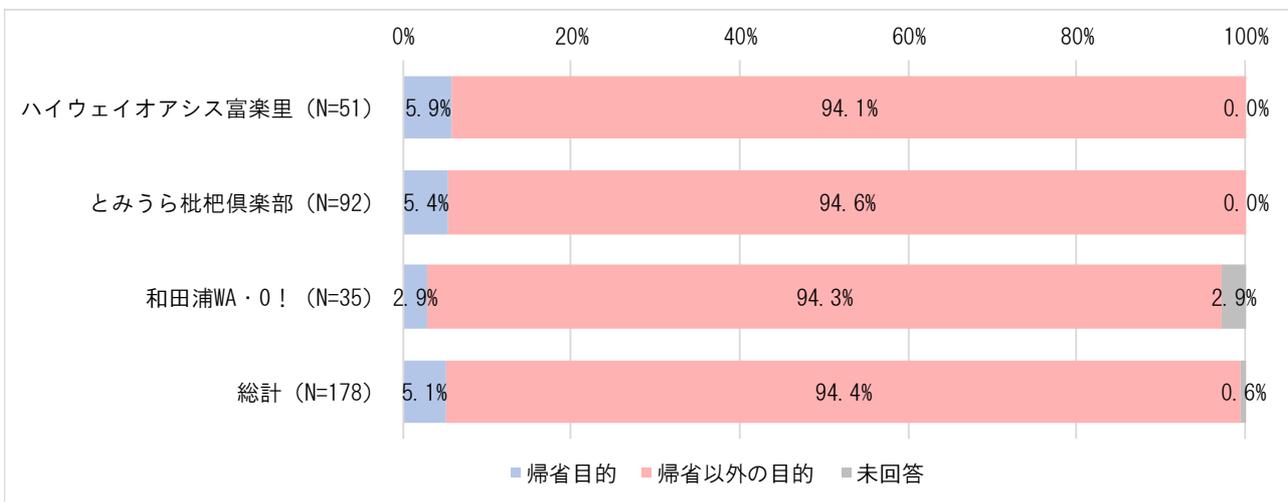
### ■同行者



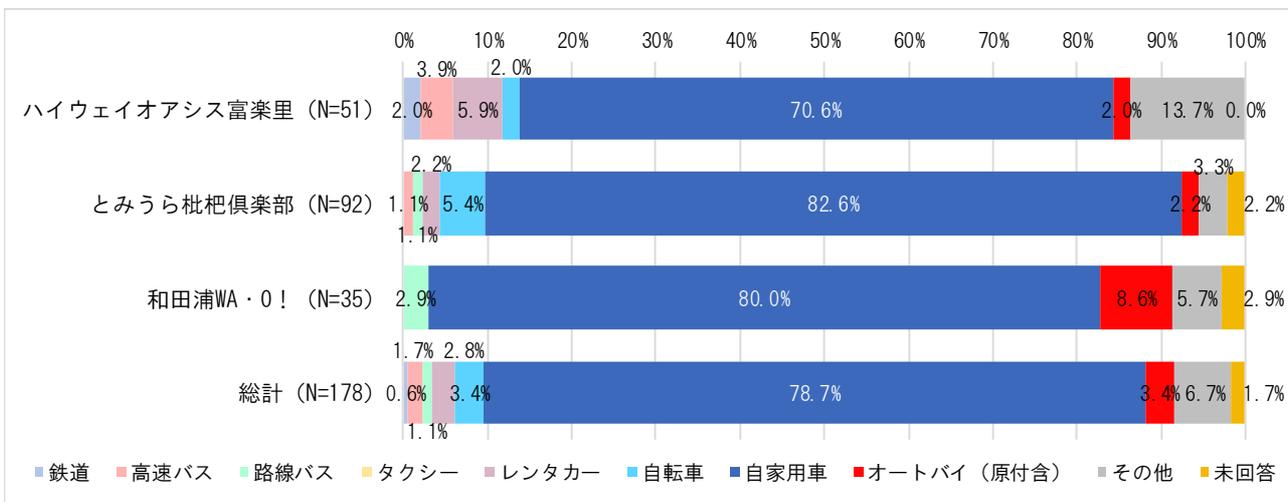
■ 宿泊の有無



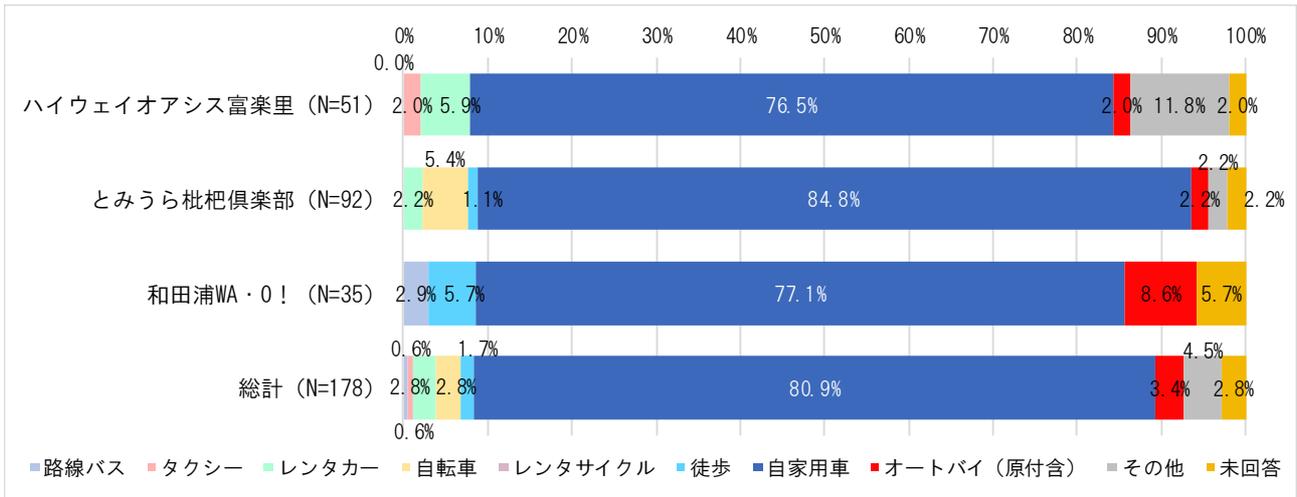
■ 来訪目的



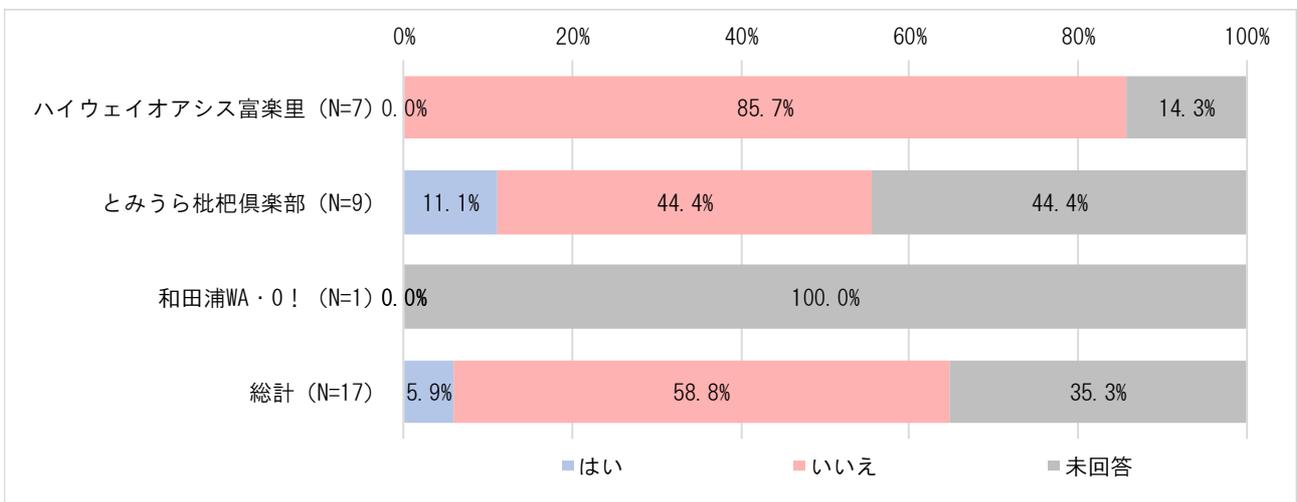
■ 出発地から南房総市までの交通手段



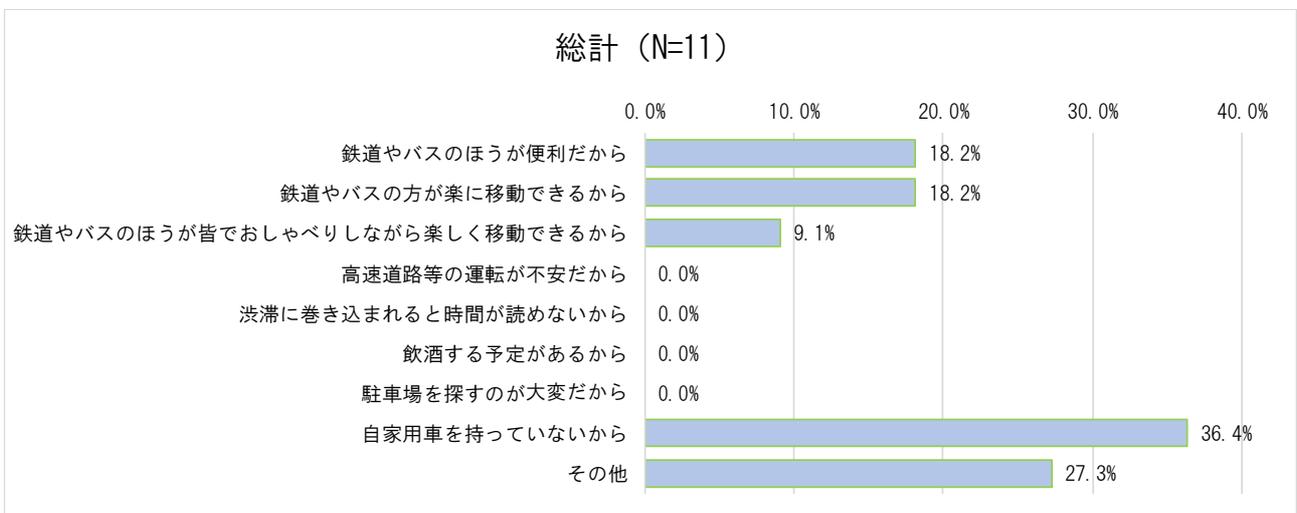
■南房総市内をめぐり際の交通手段



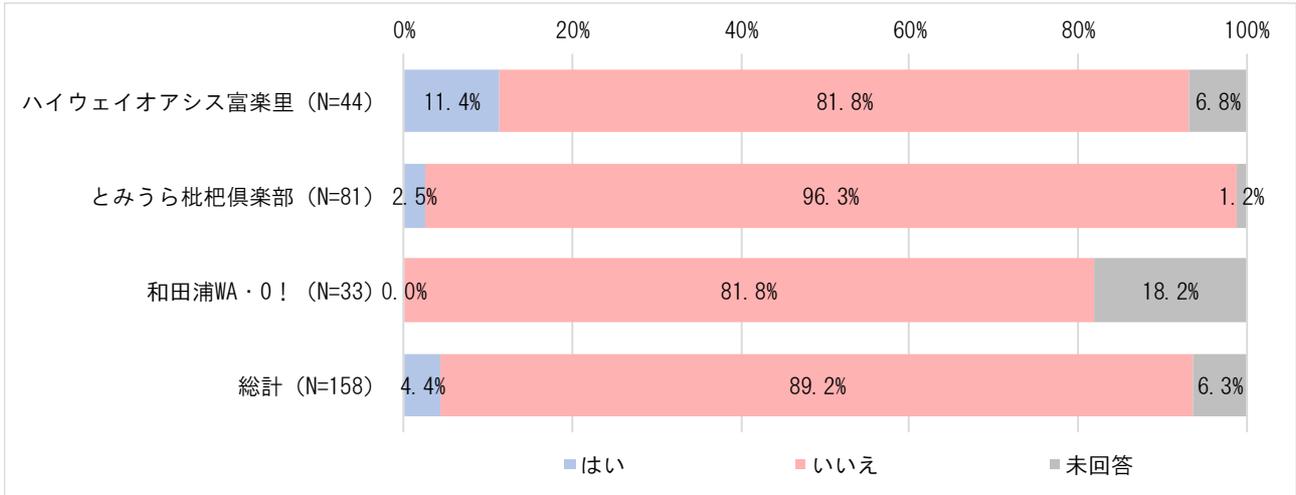
■自家用車利用を考えたか (公共交通利用者のみ聞き取り)



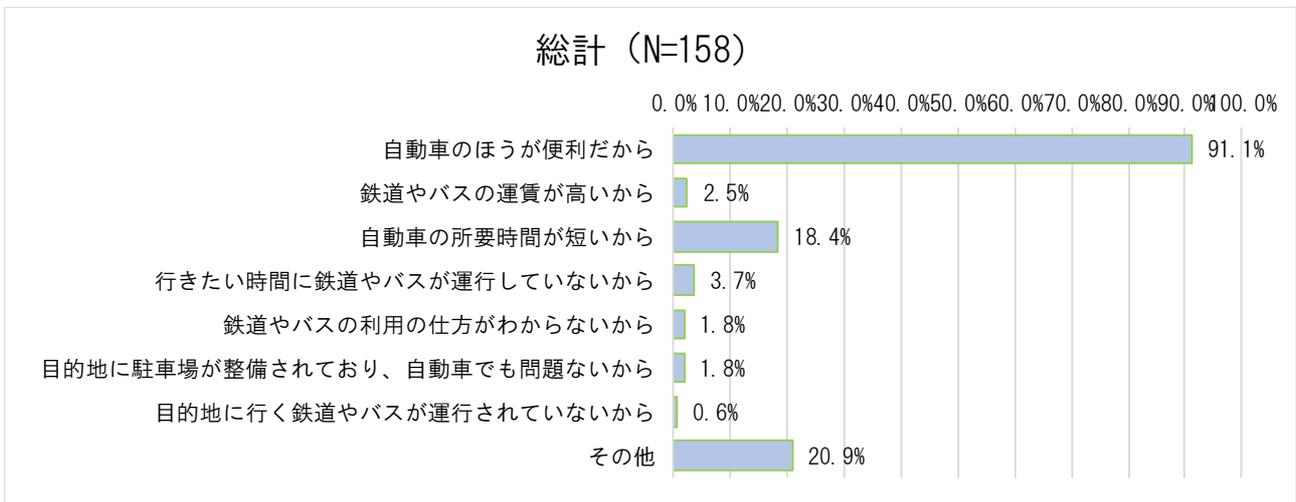
■自家用車等を利用しなかった理由 (公共交通利用者のみ聞き取り)



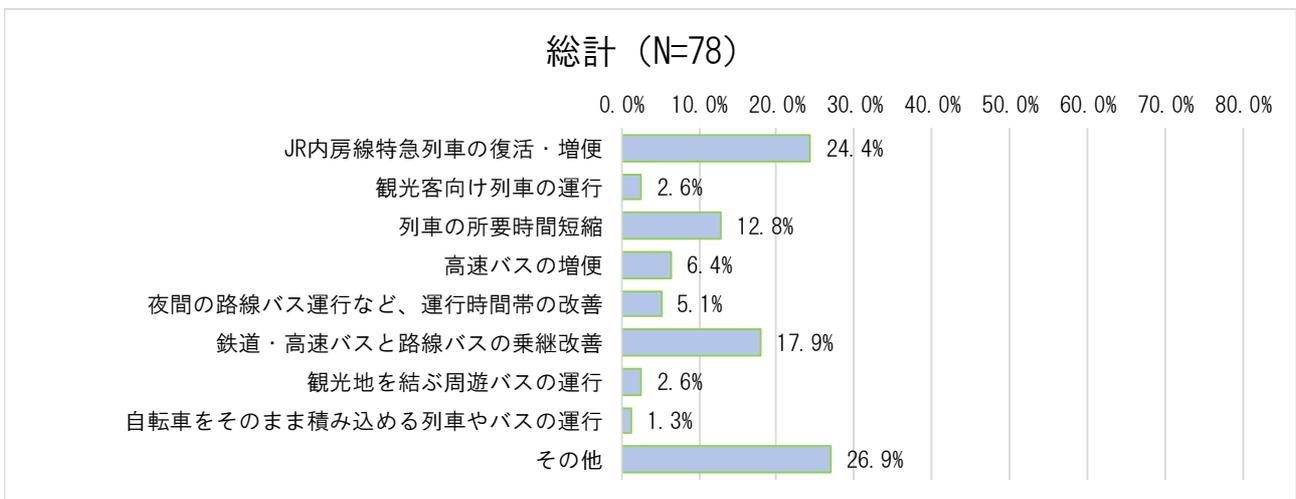
■公共交通利用を考えたか (公共交通非利用者のみ聞き取り)



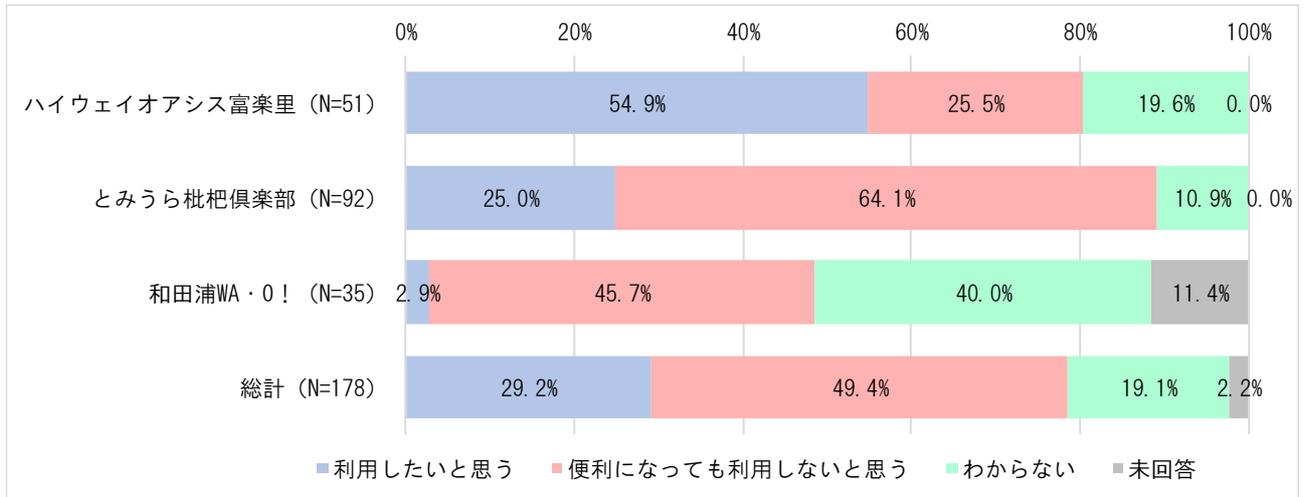
■公共交通を利用しなかった理由 (公共交通非利用者のみ聞き取り)



■公共交通の利用促進策



■公共交通が便利になった場合の需要



## 5. 高校生アンケート調査

### (1) 調査概要

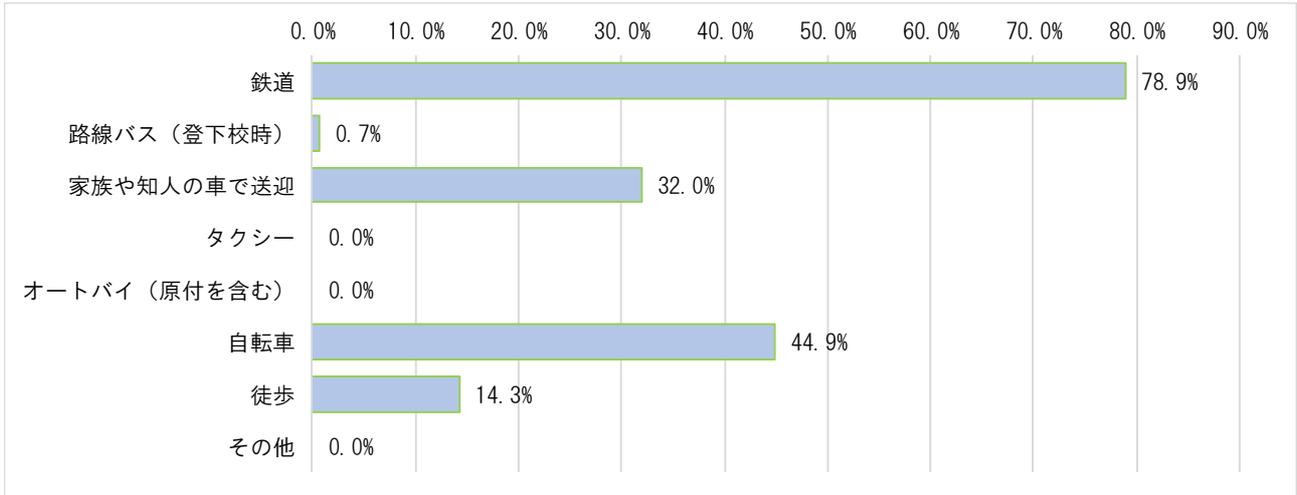
調査方法	・ 学校（安房拓心高校）に協力依頼し、1 学年生を対象に配布・回収				
調査項目	・ 利用者属性（性別、居住地）、通学実態（交通手段、通学時間（部活時含む）、家族等による送迎の負担状況） ・ 路線バス等公共交通の利用有無と、満足度（ルート、ダイヤ、運賃等） ・ 公共交通を利用しない理由、利用するための条件				
実施日時	・ 令和 2 年 1 月 29 日（水）～令和 2 年 2 月 5 日（水）				
集計結果(N=回答数)	・ N=147				
回答の内訳	性別	・ 男性	N=91(61.9%)	・ 女性	N=54(36.7%)
		・ 無回答	N=2(1.4%)		
	地区	・ 南房総市	N=68(46.3%)	・ 館山市	N=29(19.7%)
		・ 鴨川市	N=43(29.3%)	・ 鋸南町	N=5(3.4%)
		・ その他	N=2(1.4%)		

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

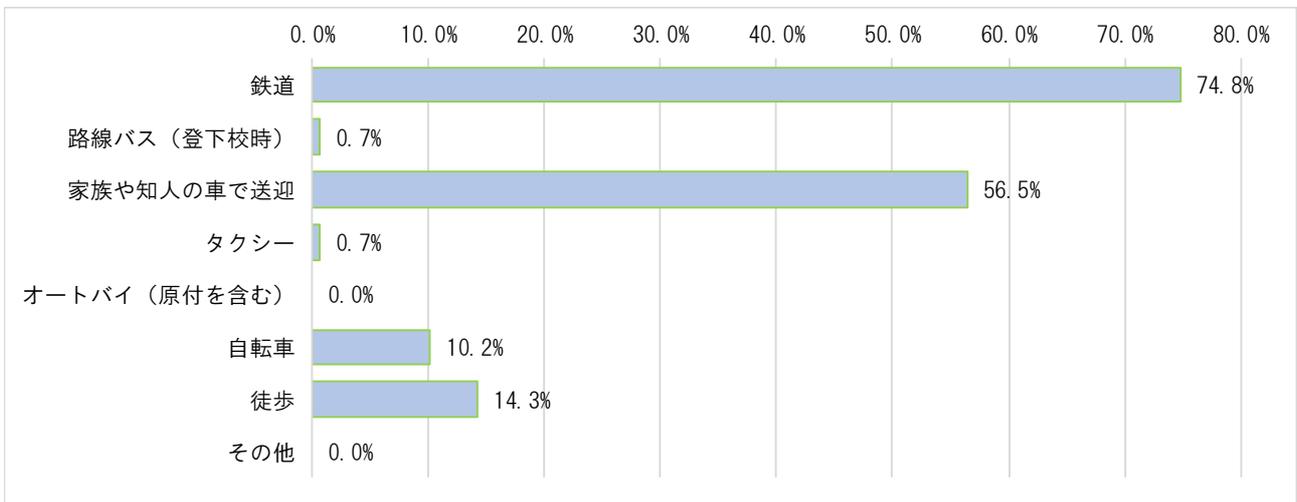
### (2) 利用特性について

- 普段の登下校時の交通手段として、「鉄道」が 78.9%、「自転車」が 44.9%、「家族や知人の車で送迎」が 32.0%であり、雨天時になると「鉄道」74.8%（4.1 ポイント減少）、「自転車」10.2%（34.7 ポイント減少）、「家族や知人の車で送迎」56.5%（24.5 ポイント増加）と変容する。
- 天候による路線バスの選択率に変動は見られない。
- 通学以外でも鉄道の利用は多く、「友人と遊びに行くときに利用」が 74.0%となっているが、37.4%の方が不満を持っており、「本数が少ないから」が 32.7%と最も多く挙げられている。
- 鉄道の利用促進策としては、「運行本数の増便」66.0%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」32.0%、「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」29.9%となっている。
- 路線バスを利用しない理由として、「家族が送迎してくれるから」18.4%と最も多く、次いで「バスを利用する距離ではないから」17.7%、「自転車やバイクで通学できるから」16.3%である。
- 路線バスの利用促進策としては、「わかりやすい運賃制度」が 36.7%となっており、次いで「バスの運行ルートの新設・変更」16.3%、「バス停への屋根・ベンチ設置」12.9%である。
- サービス改善による利用意向として、「利用する」「時刻や運賃が適切ならば利用する」あわせて、27.9%と、一定の需要がみられる。

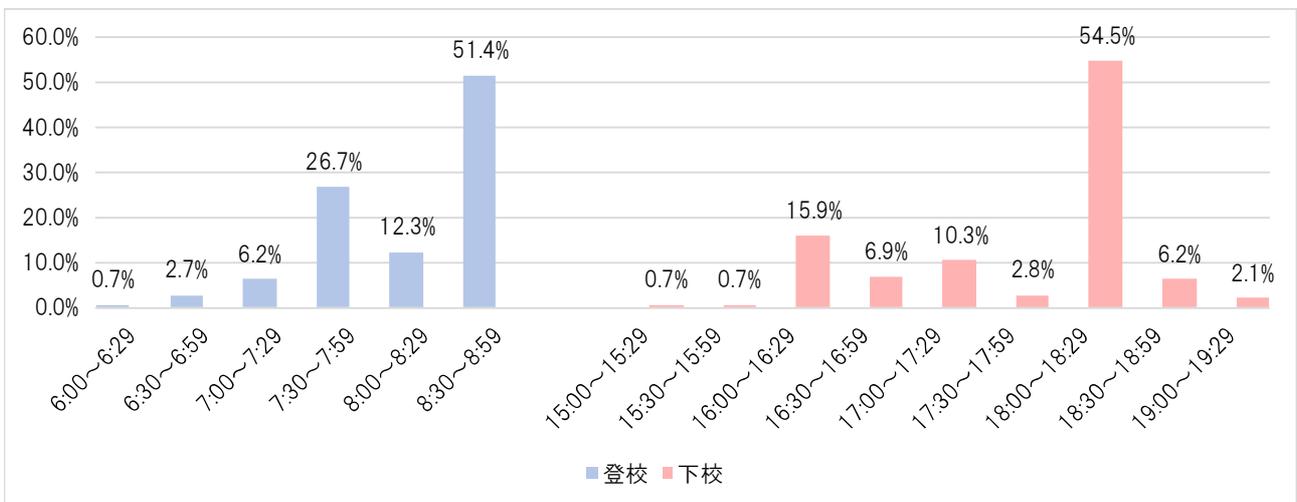
■ 普段の登下校における交通手段



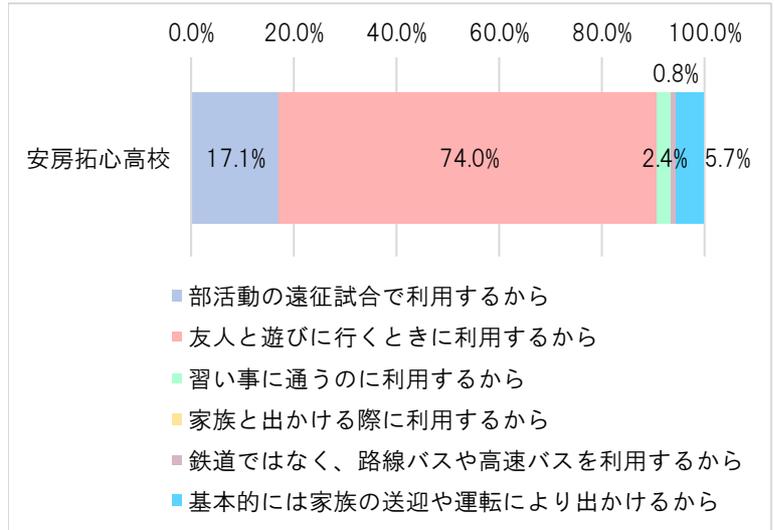
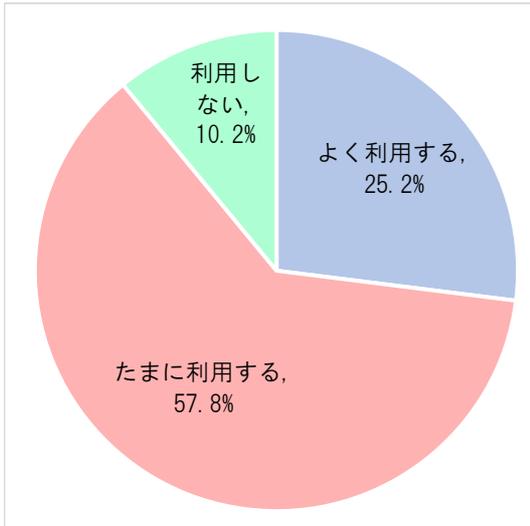
■ 雨天時の登下校における交通手段



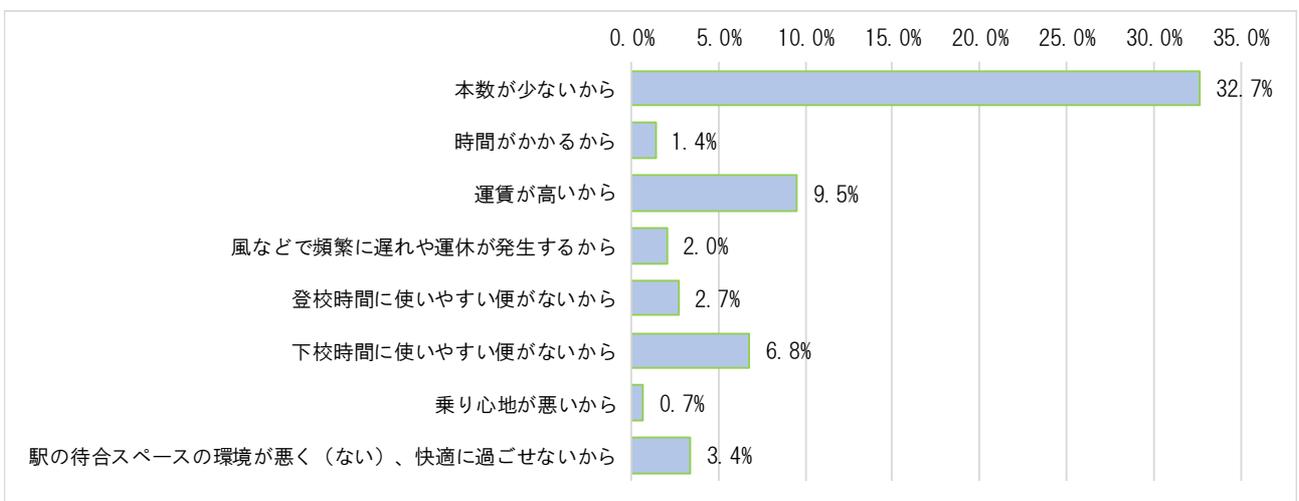
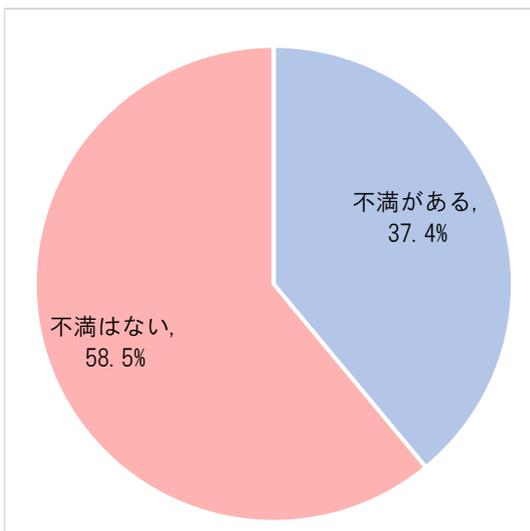
■ 登下校の時間帯



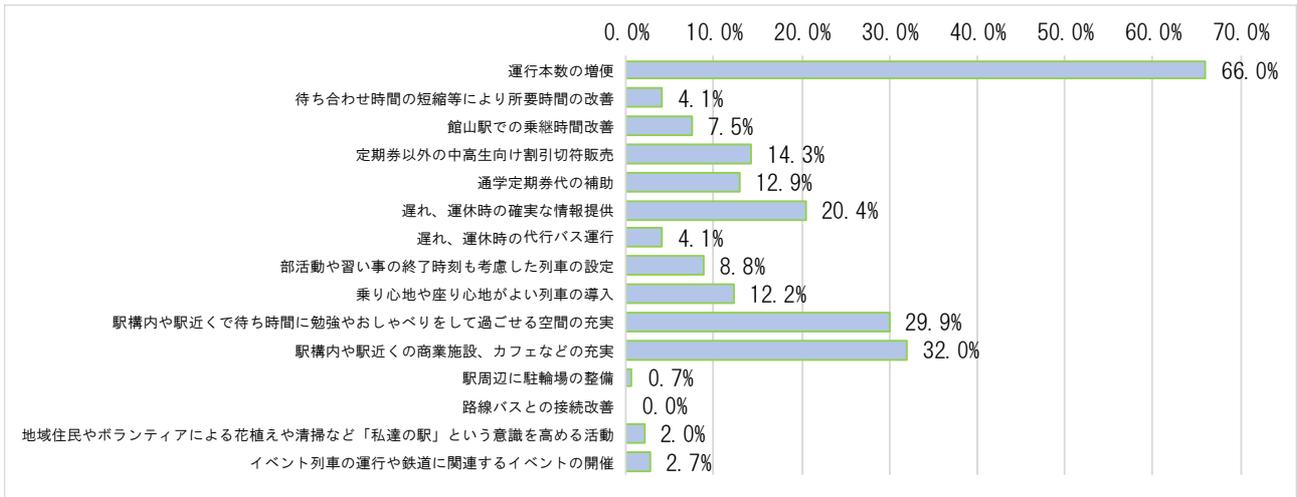
■通学以外の鉄道利用



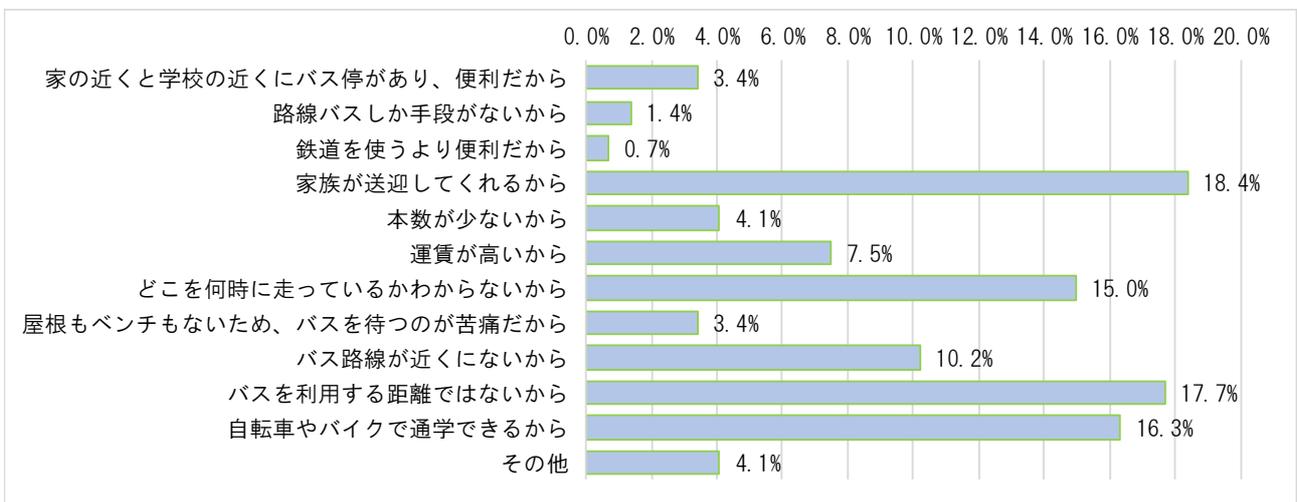
■鉄道（JR 内房線）への不満



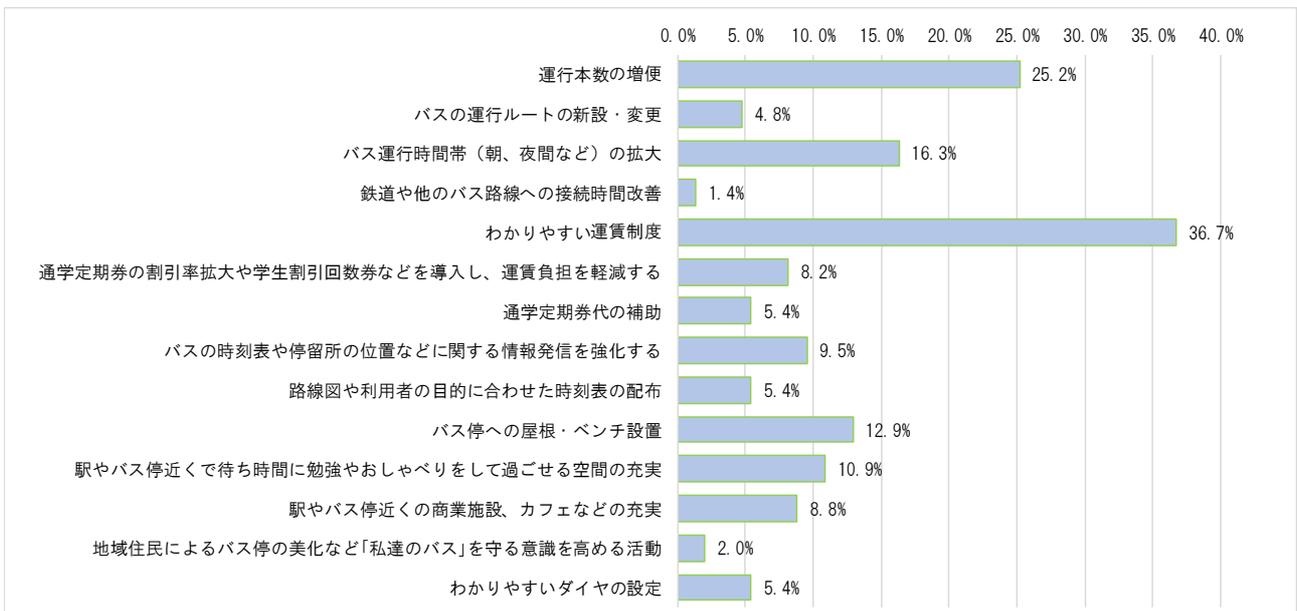
## ■鉄道の利用促進策



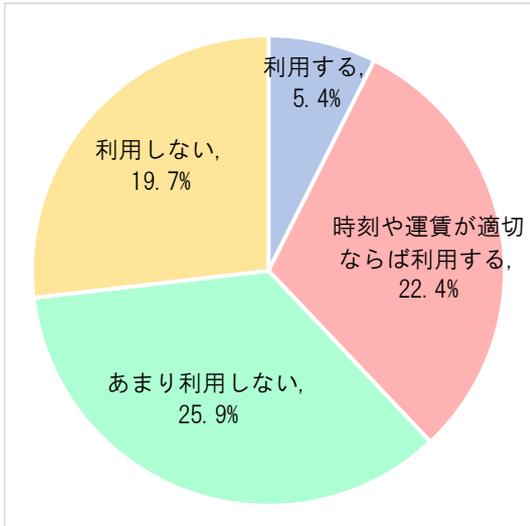
## ■通学時に路線バスを利用する、または利用しない理由



## ■路線バスの利用促進策



## ■ サービス改善による利用意向



### 【実態調査要点まとめ】

#### ○市民アンケート調査

- ・ 自家用車への依存がうかがえるが、免許返納について返納意向がある方は 63.7%存在
- ・ 日常の外出において、公共交通の利用が比較的多い地域は、「白浜」「富浦」「千倉」
- ・ 将来の公共交通について、利用者負担も考慮した事業を展開していくべきとの意見が比較的多い
- ・ 公共交通の転換可能性として、市全体で 37.5%の需要あり

#### ○路線バス利用者調査

- ・ 「富山線」「館山鴨川線」「館山白浜千倉線」で通院目的、「市内線」「丸線」「平群線」で買い物目的の利用が多い。
- ・ 平日休日あわせて不満の割合が多い路線として、「館山白浜千倉線」「館山鴨川線」
- ・ 「館山鴨川線」の利用について、平日利用は多いが、休日利用は極めて少ない

#### ○高速バス利用者調査

- ・ ビジネス目的での利用が主
- ・ 乗車バス停までの端末交通としては自家用車による移動
- ・ 「ハイウェイオアシス富楽里」及び「とみうら枇杷倶楽部」相互間における乗降制度が確立した場合の利用について、若干の需要あり

#### ○公共施設利用者調査

- ・ 宿泊を伴う訪問者は全体の 3 割程度であり、7 割が日帰りによる訪問
- ・ 公共交通利用者は全体の 5.0%未満
- ・ 公共交通が便利になった場合の利用意向として潜在的な需要あり

#### ○高校生アンケート調査

- ・ 雨天時になると「家族や知人の車で送迎」56.5%（24.5 ポイント増加）と変容
- ・ 天候による路線バスの選択率に変動はなし
- ・ 路線バスの利用促進策としては、「わかりやすい運賃制度」が主な理由

## 6. 交通事業者ヒアリング調査

### (1) 調査概要

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	
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者の特性や傾向</li> <li>・ 利用者や市民等から寄せられている声</li> <li>・ 他の交通事業者との連携に関して求めたいこと、協力できること</li> <li>・ 近年の利用者層の変化や動向変化</li> <li>・ 利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること</li> <li>・ 市の施策・計画に提言・期待すること 等</li> </ul>	
鉄道事業者	・ JR 東日本（株）館山駅	2020/2/12（水）ヒアリング
高速バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ジェイアールバス関東（株）館山支店</li> <li>・ 館山日東バス（株）</li> <li>・ 日東交通（株）館山営業所</li> <li>・ ちばシティバス（株）</li> <li>・ 京浜急行バス（株）新子安営業所</li> </ul>	2020/2/14（金）ヒアリング 2020/2/14（金）ヒアリング 資料送付のみ 資料送付のみ 資料送付のみ
路線バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ジェイアールバス関東（株）館山支店</li> <li>・ 館山日東バス（株）</li> </ul>	同上
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・（有）白浜タクシー</li> <li>・（株）南房タクシー</li> </ul>	2020/2/12（水）ヒアリング 2020/2/14（金）ヒアリング

## (2) 鉄道事業者

- 南三原駅に定期券を購入できる自動販売機を設置しているが、利用率は極めて低い。
- 自家用車・高速バス・スクールバス等の他の交通機関との競争。
- 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。
- 道の駅を含めた和田浦駅の活性化を行政と連携して企画したい。

### 【利用状況について】

#### ①利用者の特性や傾向

- ・ 利用者の年齢層や属性にはどのような傾向がありますか。

平日の朝夕は通勤通学利用者が多く、日中帯は高齢者の利用が多い。  
土日休は特急列車の運転があるため観光客が多い。

- ・ 定期利用者と非定期の比率、定期のうち、通勤定期・通学定期の比率はどのようになっていますか。定期利用の多い区間はどこですか。

通学利用者が半数以上で、そのうち殆どが内房線利用。

- ・ 利用者や市民等から寄せられている声等あれば教えてください。

通勤者から 8:30 駅到着の列車と 15 時台の千葉方面列車増発を要望されている。

- ・ 他の交通事業者（路線バス、タクシー等）との連携に関して求めたいこと、協力できることについて教えてください。

バス事業者とは毎年情報交換を実施し、異常時の代行バス等の協力要請を行っている。  
タクシー会社も同様の要請を行っている。

#### ②近年の利用者層の変化や動向変化等

- ・ 近年の利用者層の変化や動向変化等あれば教えてください。

人口減少に加え、マイカー、高速バス、スクールバス等との競争が厳しい状況。

#### ③利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること

- ・ 利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること、今後計画していることがあれば教えてください。特に、利用者増に向けた取組（平日/土日別）がありましたら教えてください。

人口減少に合わせた列車ダイヤや営業体制の効率化を図り、地元自治体等の連携による地方中核駅を中心としたまちづくり、6次産業化による地域経済の活性化、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。

#### ④市の施策・計画に提言・期待すること

- ・ 南房総市の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと等あれば教えてください。

各自治体がどのようなまちづくり、活性化をしていこうとしているか、また、自社の取組とうまくマッチングさせていくことが出来るかについて意見交換を希望。

⑤その他（駅の活性化、使いやすさ等について）

- ・ 駅（駅舎）の活用による活性化や市民の利便性向上についてご意見をお聞かせください。また、現在の駅ロータリーや駅舎、景観などについてご意見をお聞かせください。

特徴ある駅舎のPR、館山駅では、発車メロディーは地元ゆかりの XJAPAN「Forever Love」流して利用者を増やしたい。

行政窓口は機能の一部を駅舎内観光案内所に設けることで利便性の向上・にぎわいの創出を図りたい。

### (3) 高速バス事業者

- 「ハイウェイオアシス富楽里」及び「とみうら枇杷倶楽部」相互間における乗降可の実現については、遅延要因や運賃設定が困難になることから懸念されている。(閑散期に限り可能性あり)
- 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。
- 企画乗車券は実施している事業者としていない事業者にわかれる。
- 高速バスの需要は高いが、台風被害以降、利用者は減少している。
- 新宿便の館山市内路線延伸や幕張免許センターまでの延伸要望がある。
- 経営上の問題として、乗務員不足・台風被害後の当該高速バスの収入減・維持管理費の増額等が懸念されている。
- 南房総市の魅力を創出・発信することで観光ニーズを高めたい。

#### 【利用状況について】

##### ①利用者の特性や傾向

- ・ 利用者の年齢層や属性にはどのような傾向がありますか。

(ちばシティバス)

通勤時間帯には中高年サラリーマンにご利用いただいている。昨年 10 月の台風被害以降、千葉駅発 10 時台(レジャー時間帯)は利用者減。

(日東交通)

朝の 2 便羽田経由での羽田降車のお客が多い。

(ジェイアールバス関東)

老若男女問わずにご利用いただいている。

平日はサラリーマンや病院に行く高齢者もいる。

(館山日東)

年齢層に偏りは無いが、定期券を使用される固定のお客が通勤時間帯に多い。

- ・ 利用者の多い曜日、時間帯、方面(上り、下り)及び利用者の少ない曜日、時間帯、方面(上り、下り)を教えてください。

(ちばシティバス)

利用者の多い時間帯(平日午前中の上り・平日夕方から夕刻までの下り)

利用者の少ない時間帯(午前中の下り・昼過ぎの上り)全日

(日東交通)

利用者の多い時間帯(土休日の上り 8:00~15:00 下り 12:00~18:30)

利用者の少ない時間帯(月~木の上り 5:10 下り 9:00~10:00、18:30~20:45)

(ジェイアールバス関東)

週明けの早朝の便や土日祝の下り、夕方の上りなどが多く、平日昼間は少ない。

(館山日東)

上り、下りともにご利用の多い曜日は金曜日で、少ない曜日は土曜日。

- ・ 行先に関する利用者からの要望があれば教えてください。

(ジェイアールバス関東)

新宿便を館山より先に延伸してほしい。

(館山日東)

幕張免許センターまでの延伸要望がある。

- ・ 通勤・通学別の定期券利用状況を教えてください。

(ちばシティバス)

乗降人員のうち 12%程度が通勤定期利用者。

(日東交通)

定期券設定なし。

(ジェイアールバス関東)

2019年10月1日よりスマホ定期になった。

(館山日東)

通勤では 20 人/日くらいで、通学は 5 人/日程度の利用状況。

- ・ 行先のほか、利用者や市民等から寄せられている声があれば教えてください。

(日東交通)

羽田・横浜線の回数券の使い勝手が悪い。特に富楽里からのお客の声が多い。

(ジェイアールバス関東)

とみうら枇杷倶楽部の駐車場がいつもいっぱい停められない。

夜が暗いので、街灯などをもっと明るくしてほしい(枇杷倶楽部)。

IC 使用可にしてほしい。

(館山日東)

市民等からは安房白浜行で館山駅以降は一般路線扱いで利用できないかと要望がある。

- ・ 運行上の問題点、経営上の問題点(乗務員不足、車両確保・更新、積み残しの有無、商業施設・観光地(事業者)との連携など)等あれば教えてください。

(ちばシティバス)

運行上) 館山道や国道 127 号線(館山バイパス・トンネル付近)の渋滞や、南房総地区の道路幅員狭隘。

経営上) 乗務員不足・台風被害後の当該高速バスの収入減。

(日東交通)

現在乗務員不足の問題を抱えており、GW、イベント時の増便が難しい状況にある。

(ジェイアールバス関東)

乗務員不足。

(館山日東)

車両の更新及び維持管理費の増額。

## ②近年の利用者層の変化や動向変化等

- ・ 最近での利用者層の変化や動向変化等あれば教えてください。

(ちばシティバス)

台風被害以降の観光客が戻っていない。

(日東交通)

千葉線の IC カード割引により、IC 利用者が増加

(ジェイアールバス関東)

外国の方が多くなってきた。

(館山日東)

動向の変化としては木更津羽鳥野バス停の利用者が増加傾向にある。

## ③利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること

- ・ 利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること、今後計画していることがあれば教えてください。特に、乗務員確保対策や新たな路線の開設計画などがあれば教えてください。

(ちばシティバス)

利便性) 車両の新車導入、車内 Wi-fi や座席 USB コンセントの設置等

利用促進) 千葉駅発車の県内高速バス広告ポスター掲出 (京成千葉駅)

乗務員確保) FM ラジオでの CM 放送・会社説明会や会社見学会開催等

(日東交通)

乗務員確保対策として、大型 2 種免許取得費の会社負担 (大型 1 種→普通免許) 変更  
運転者の紹介制度の導入 (紹介して入社した場合、ギフト券の贈呈)

(館山日東)

インバウンド増加に向けて、多言語による車内放送や表示を強化して利便性の向上を図  
るよう検討中。

## ④市の施策・計画に提言・期待すること

- ・ 南房総市の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこ  
と等あれば教えてください。

(ちばシティバス)

下記⑤に共通項目として記載。

(日東交通)

館山・南房総のお客様が都心へ向かっての行き帰りの利用が多く、都心から来て帰るお  
客様を増やしたいと考えている。

そのため春先の花以外に南房総の PR ができればと思う。

(館山日東)

高速バスにて輸送してきた来訪者を観光各所と連携を図り、移動手段にバス利用を促し  
ていただくことの強化をお願いしたい。

⑤その他（とみうら枇杷倶楽部バス停や安房白浜駅等について）

- ・ 現在のとみうら枇杷倶楽部バス停や安房白浜駅等の交通結節点の使いやすさ、景観などについてご意見をお聞かせください。

（ちばシティバス）

安房白浜駅や枇杷倶楽部でのレンタサイクル、および観光施設までのサイクリングロード整備等を期待。

ロード沿いに露店等も並び、地域全体の活性化にもつながるのではないかと。

また、乗り捨て自転車の移動方法について、例えば千倉駅や潮風王国で溜まってしまった自転車を、安房白浜駅まで高速バストラックで搬送する等のご協力はできるかも。

現行の安房白浜駅は、活気が見受けられない。

（館山日東）

とみうら枇杷倶楽部のロータリーの整備。

#### (4) 路線バス事業者

- 安房白浜駅はホテル客の利用者が多いが、朝夷行政センターは5名以下の利用に留まっている。
- 通学支援を実施中で、周遊フリー切符・乗車券を検討している。
- ノンステップバスを導入、交通系ICカードの利用可能、館山バイパスの路線価の要望がある。
- 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、洲の崎神社を利用する観光客が増えている。
- 車両の老朽化、乗務員の高齢化が経営上の問題点である。
- ノーカーサポート優待証の持参の方や障がい者の方の利用が増加している。
- 増加するインバウンド需要への対応策を検討中。
- 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。

#### 【利用状況について】

##### ①路線別の利用者の特性や傾向

- ・ 利用者の年齢層や属性にはどのような傾向がありますか。

(ジェイアールバス関東)

高齢者の通院、買い物が8-9割。

小学生、中学生の通学(利用券)。

(館山日東)

路線によってばらつきはあるが、大半が65歳以上の高齢者。

- ・ 定期利用者と非定期の比率はどのようになっていますか。また、定期利用の多い区間はどこですか。

(ジェイアールバス関東)

洲の崎線は定期利用者少ない。

南房州本線は高校生の利用有り。

(館山日東)

定期利用比率は12.5%であり、利用の多い区間は市内線の野房-岡本橋、南無谷-富浦小の学期定期使用である。

- ・ 利用者や市民等から寄せられている声等あれば教えてください。

(ジェイアールバス関東)

ノンステップバスを導入してほしい。

電子マネー「交通系ICカード」が使えるようにしてほしい。

(館山日東)

館山バイパスの路線化の要望がある。

- ・ 利用者の多いバス停や主な利用目的を、可能であれば路線別にお答えください。

(ジェイアールバス関東)

洲の崎線、南房州本線ともに、大半が通院利用を占めており、洲の崎線（赤門、館山郵便局、館山駅）の利用が多い。

安房神社、洲の崎神社を利用する観光客が増えている。

(館山日東)

市内線：(バス停) イオンタウン館山-買い物目的、(バス停) 館山駅-乗換え目的

鴨川、白浜-千倉線：(バス停) 医療センター・亀田病院-通院目的

丸・平群線：(バス停) 三芳病院-通院目的

- ・ 運行上の問題点、経営上の問題点（乗務員不足、車両確保・更新、商業施設・観光地（事業者）との連携など）等あれば教えてください。

(ジェイアールバス関東)

乗務員不足

(館山日東)

車両の老朽化が進んでいるが、更新が難しい。

また、乗務員の高齢化が進んでいて若返りが難しい。

## ②最近の利用者層の変化や動向変化等

- ・ 最近での利用者層の変化や動向変化等あれば教えてください。

(ジェイアールバス関東)

南房総フリー切符乗車券の発売検討中。

(館山日東)

高齢化により、ノーカーサポート優待証の持参の方や障がい者の方の利用が増加。

- ・ モータリゼーションや人口減少以外に、利用者減となる原因があれば教えてください。

(館山日東)

館山駅周辺の過疎化が進み、目的とする商業施設等の移転及び減少と思われる。

## ③利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること

- ・ 利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること、今後計画していることがあれば教えてください。

(ジェイアールバス関東)

経営改善を図る為、常に乗務員の募集を行っている。

(館山日東)

利用促進として、今後増えるであろうインバウンドのように、多言語の車内放送、表示等を検討中である。

④市の施策・計画に提言・期待すること

- ・ 南房総市の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと等あれば教えてください。

(館山日東)

観光を視野に入れた企画券の販売を共同で開発、運営を行いたい。

⑤その他(とみうら枇杷倶楽部バス停や安房白浜駅等について)

- ・ 現在のとみうら枇杷倶楽部バス停や安房白浜駅等の交通結節点の使いやすさ、景観などについてご意見をお聞かせください。

(館山日東)

とみうら枇杷倶楽部バス停のロータリーの外周の柵(チェーン付ブロック)が移動される時があり、バス転回時に衝突の恐れがある。

## (5) タクシー事業者

- 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。
- キャッシュレス（pay pay）を導入したい意向はある。
- 台風被害を受け、観光客が激減したことにより経営が苦しい状況。
- クルーズ観光と連携した二次交通の拡充を検討したい。
- 観光客呼び戻しのため、復旧のニュースを発信してほしい。

### 【タクシー事業の利用状況について】

#### ①利用者の特性や傾向

- ・ 利用者の年齢層や属性にはどのような傾向がありますか。

（白浜タクシー）

一人で利用の高齢者は病院への通院者が多い。

二人以上での若い利用者は観光目的、あるいは高齢者の利用はホテル・旅館までの利用が多い。

（南房タクシー）

高齢者、飲酒者

- ・ 利用が多い曜日や時間帯はありますか。（平日と土休日の傾向、時間帯別利用者の傾向等）それはいつ頃、どのような利用者ですか。

（白浜タクシー）

午前8時から11時までの時間帯が多い。

金曜日は比較的多いが日曜日は少ない。祝日は日曜日より多い。

利用者は観光目的で宿泊施設への送迎。

（南房タクシー）

平日午前中、金曜・土曜の夜間。

- ・ 利用の多い行き先はどこですか。

（白浜タクシー）

観光施設、宿泊施設、医院。

（南房タクシー）

病院・買い物、自宅。

- ・ 利用者や市民から寄せられている声等あれば教えてください

（南房タクシー）

タクシー車両を増やしてほしい。

- ・ 運行上の問題点、経営上の問題点（乗務員不足、車両確保・更新、商業施設・観光地（事業者）との連携など）等あれば教えてください。

（白浜タクシー）

乗務員が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。台風被害による観光施設の復旧の遅れが心配。これから夏に向うけども。

（南房タクシー）

乗務員不足

## ②生活交通および福祉交通等に関して実施（受託）している事業について

- ・ 生活交通および福祉交通等に関して実施（受託）している事業等があれば教えてください。（例：スクールバス、福祉バス、商業施設の送迎バス、買物代行サービス等）

（白浜タクシー） 該当なし

## ③乗合事業・デマンド型乗合タクシー事業等について

- ・ 乗合事業・デマンド型乗合タクシー事業等の将来的な参入についてどのようにお考えですか。

（白浜タクシー） 利用者が少ないため採算がとれない。

## ④利用促進・経営改善等のために行っていること、今後計画していること

- ・ 利用促進・利便性向上・経営改善等のために行っていること、今後計画していることがあれば教えてください。特に、サービス向上への取組や、タクシーアプリ等のICT技術の導入計画などがありましたら教えてください。

（白浜タクシー）

乗務員の労働時間を短縮する。

（南房タクシー）

R2.2.1 より初乗り距離短縮運賃の実施。

## ⑤市の施策・計画に提言・期待すること

- ・ 南房総市の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと等あれば教えてください。

（白浜タクシー）

台風被害のニュースは多く報道されているが復旧のニュースは少ないため、行政からも発出してほしい。

## ⑥その他（館山駅や千倉駅の使いやすさ等について）

- ・ 現在の館山駅や千倉駅の駅前ロータリー等の使いやすさ、景観などについてご意見をお聞かせ下さい。

（白浜タクシー） 千倉駅については問題ない。