

# 南房総市地域公共交通網形成計画書

## 改訂版（案）

令和2年 8月



南 房 総 市



# 目 次

はじめに	- 1 -
1. 南房総市の現況	- 1 -
1-1. 社会経済特性	- 1 -
(1) 地形・土地利用	- 1 -
(2) 人口	- 2 -
(3) 圏域構造	- 4 -
(4) 市内の主要施設	- 4 -
(5) 自動車保有台数	- 6 -
(6) 交通事故発生状況	- 6 -
(7) 観光動向	- 7 -
1-2. 交通現況	- 8 -
(1) 鉄道	- 8 -
(2) バス	- 9 -
(3) タクシー	- 16 -
(4) スクールバス	- 17 -
(5) その他送迎車両の運行	- 17 -
(6) 道路現況	- 19 -
(7) 海上交通	- 21 -
(8) 南房総市が実施する高齢者外出支援事業	- 23 -
(9) 南房総市社会福祉協議会による外出支援サービス業務	- 24 -
1-3. 財政状況	- 25 -
2. 上位計画・関連計画	- 26 -
2-1. 公共交通に関する計画	- 26 -
(1) 協議機関	- 26 -
(2) 千葉県との協議（地域間幹線路線）	- 26 -
(3) 南房総市地域公共交通総合連携計画	- 26 -
(4) 南房総市地域公共交通網形成計画（計画期間：平成 27～31 年度）	- 28 -
2-2. まちづくりに関する計画	- 30 -
(1) 南房総市総合計画基本構想	- 30 -
(2) 南房総市第 8 期高齢者保健福祉計画・第 7 期介護保険事業計画	- 31 -
(3) 南房総市環境基本計画	- 31 -
(4) 南房総市地域福祉計画・地域福祉活動計画	- 31 -
2-3. 上位計画・関連計画からみた地域公共交通がまちづくりの中で担うべき役割	- 33 -
3. 市民ニーズおよび公共交通利用者の特性	- 34 -
(1) 市民アンケート調査	- 34 -
(2) 路線バス利用者調査	- 47 -
(3) 交通事業者ヒアリング調査	- 54 -

4. 公共交通に関する課題の整理 .....	- 56 -
5. 南房総市における地域公共交通網形成計画の基本的な方針 .....	- 57 -
5-1. 基本的な方針 .....	- 57 -
5-2. 計画の区域及び計画期間 .....	- 58 -
(1) 計画の区域 .....	- 58 -
(2) 計画期間 .....	- 58 -
6. 計画の目標 .....	- 59 -
(1) 基本理念 .....	- 59 -
(2) 計画目標 .....	- 59 -
(3) 計画目標に対する評価指標 .....	- 63 -
7. 目標を達成するために行う事業とその実施主体 .....	- 64 -
7-1. 計画の体系 .....	- 64 -
7-2. 実施事業・実施主体 .....	- 66 -
(1) 拠点連携を支援する地域内交通システムの検討（白浜千倉館山線） .....	- 66 -
(2) 高速バスの1次交通としての充実・利用促進 .....	- 67 -
(3) 廃止代替バス路線の運行方法の変更と新たな交通システムの支線運行 .....	- 69 -
(4) 市営路線バス及び交通空白地域における多様な交通システムの運行方法の検討 .....	- 70 -
(5) 交通結節点の機能強化 .....	- 74 -
(6) 駅舎（ホーム）のバリアフリー .....	- 75 -
(7) 地域住民・来訪者等利用者にわかりやすいデザインの導入 .....	- 76 -
(8) サイクルアンドバスライドの拡大 .....	- 76 -
(9) 多様な運賃制度の導入 .....	- 77 -
(10) 公共交通利用促進への意識啓発 .....	- 79 -
(11) 交通系ICカードやPayPay、WAONカードなどを活用したキャッシュレス化の促進 ..	- 80 -
(12) B,B,BASE やレンタサイクル等、観光交通利用促進に向けた取り組み .....	- 81 -
8. 計画の達成状況の評価 .....	- 84 -
8-1. PDCAサイクルによる施策の推進 .....	- 84 -
8-2. 評価方法及びスケジュール .....	- 85 -
8-3. 地域バス路線の事業評価 .....	- 86 -
用語説明 .....	- 88 -

## はじめに

南房総市内には、公共交通網として鉄道・路線バス・タクシー等があるが、地域の中には鉄道が敷かれていない地域もあり、公共交通として路線バスは地域の重要な足となっている。

南房総市は、平成 18 年 3 月に、南房総地域の 6 町 1 村の合併によって誕生した市で、高齢化率は 44.9%（平成 31 年 4 月 1 日現在）となっており、生産年齢人口の流出に伴う著しい人口減少と高齢化の進展する「過疎地域」及び、交通条件や地理的条件等に恵まれない「辺地地域」も有する地域である。特に三方を海に囲まれる半島性は変則的な地形に加え、面積が広い地域にもかかわらず可住地面積が限定されているため、バス路線は長大で往復運行にせざるを得ない非効率な状況となっている。

合併前の旧町村においても独自に交通施策を行っていたが、ニーズではなく公平性・見た目を重視した路線による安易な路線延長や拡張が、かえって非効率な結果となり、利用者数が低迷するなどの実態がある。廃止代替時からの運行形態は、現在の地域ニーズと乖離したものであり、何より自家用車が生活の足として定着し、高齢者の運転免許保有率も高いことから、公共交通の削減をさほど深刻に感じている様子が見られず「公共交通は移動困難者には必要ではあるが自分は利用しない」という地域住民の無関心さもあり、このままではバス利用者需要の拡大は難しく、交通事業者の経営、あるいは行政支援も困難な状況が懸念されている。

また、近年、高速道路網体系の充実により高速バスの利便性が向上し利用者も増加傾向にあった一方で、鉄道は当該地域への平日の特急列車の運行が廃止されるなど利用者は減少傾向にあることから、広域幹線交通体系の動向も大きな転換期を迎えている。また、市内におけるバス路線の利便性が低下していることもあり自家用車への依存が高く、週末は観光目的の自動車の増加に伴う交通渋滞が発生し、バスの定時性も低下している。

このような背景を踏まえ、南房総地域全体を俯瞰した広域的幹線交通環境の整備とともに、地域住民や来訪者の利便性向上を目指し、持続可能性の考え方から、真に必要な地域に公共交通を確保する。そのためには、地域に存在するすべてのモード相互の連携を効率的かつ積極的に推進し、既存公共交通にはない魅力を創出することが、地域の特性やニーズに即した多様なサービスの提供であり、全体として効果的で整合のとれたネットワークの構築が可能であると考えられる。

また、交通需要はあるが公共交通網を支える程の量（利用者）のない過疎地域であり、一方で観光地として来訪者の二次交通の需要を喚起することで、地域住民の生活系交通と、来訪者の観光系交通を融合させた地域交通ネットワークを構築し、魅力のある地域公共交通を創出するとともに、さらに活性化を図ることが重要である。

そのため、本市では、交通政策基本法及び改正活性化再生法による制度支援が活用できよう「地域公共交通網形成計画」の策定を平成 27 年度に行い、生活交通の維持（気づき・つくり・守る・育てる）のみならず、まちづくり等の地域戦略との一体的かつ広域的・総合的な地域公共交通ネットワーク形成を行うとともに、地域・路線の評価や課題を踏まえた改善及び地域全体を見渡し将来のまちづくりを見据えた地域公共交通施策の検討を行ってきた。一部の施策を実行したところではあるが、計画期間が令和元年度をもって終了を迎えたことから、令和 2 年度以降についても、これまでの施策に新たな要素を取り入れながら取り組むために、南房総市地域公共交通網形成計画改訂版を策定することとした。

なお、計画の検討に当たっては、本市においては都市計画区域がなく、中心市街地の指定が難しいことから、まちづくりに関わる要素（観光、環境、教育、福祉、建設）との整合を図るとともに、各計画に掲げられた将来像の実現に公共交通の観点から寄与することに大きな重点を置くこととする。

# 1. 南房総市の現況

## 1-1. 社会経済特性

### (1) 地形・土地利用

#### ①南房総市の位置

南房総市は、房総半島の南端に位置し、北側には県下最高峰の愛宕山（408m）をはじめ、富山（349m）等300m以上の山が連なっている。西側には東京湾、東側及び南側には太平洋と三方を海に囲まれ、年間を通して温暖な気候、観光資源にも恵まれた地域で、その海岸線は、南房総国立公園に指定されている。

また、首都東京から100km圏に位置し、時間距離100分程度、県庁所在地の千葉市までは90分程度の時間距離にある。

過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域に、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。また、特定農村法に基づく特定農山村地域に市の一部が指定されている。

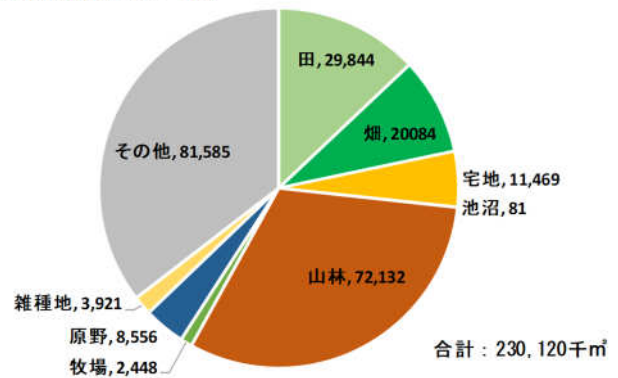


#### ②地形・土地利用

地形的に三方を海に囲まれ、房総丘陵が海岸線近く広がっているため、市域面積 230 km<sup>2</sup>のうち可住地面積は 110 km<sup>2</sup>と、限られたエリアにしか居住地がない。

そのため、公共交通路線は、往復型の運行形態になる傾向にある地域である。

■地目別面積（単位：千㎡）

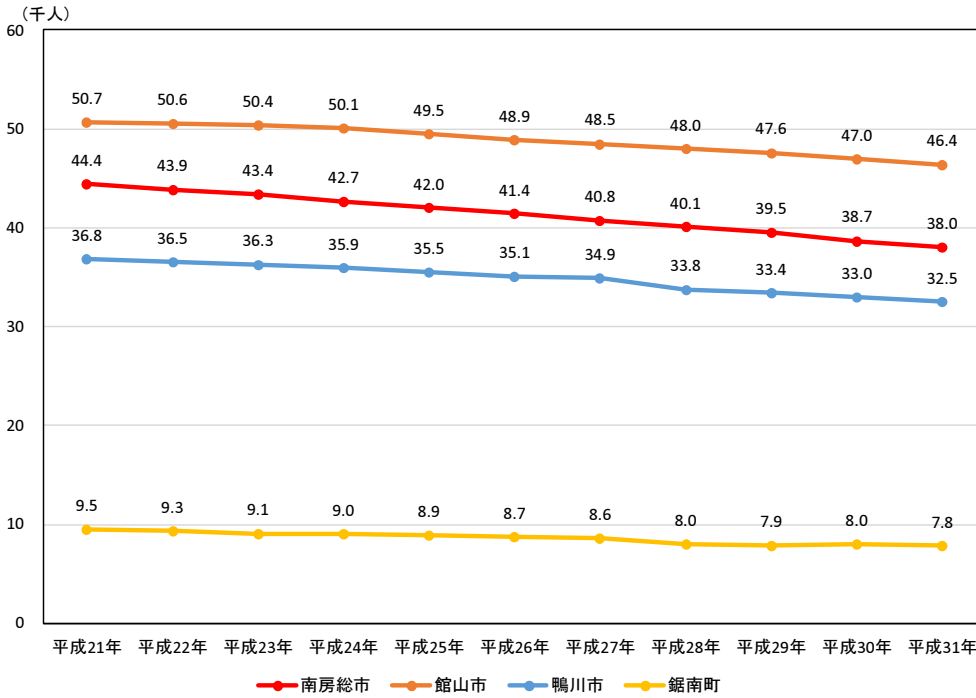


## (2) 人口

### ①人口の推移

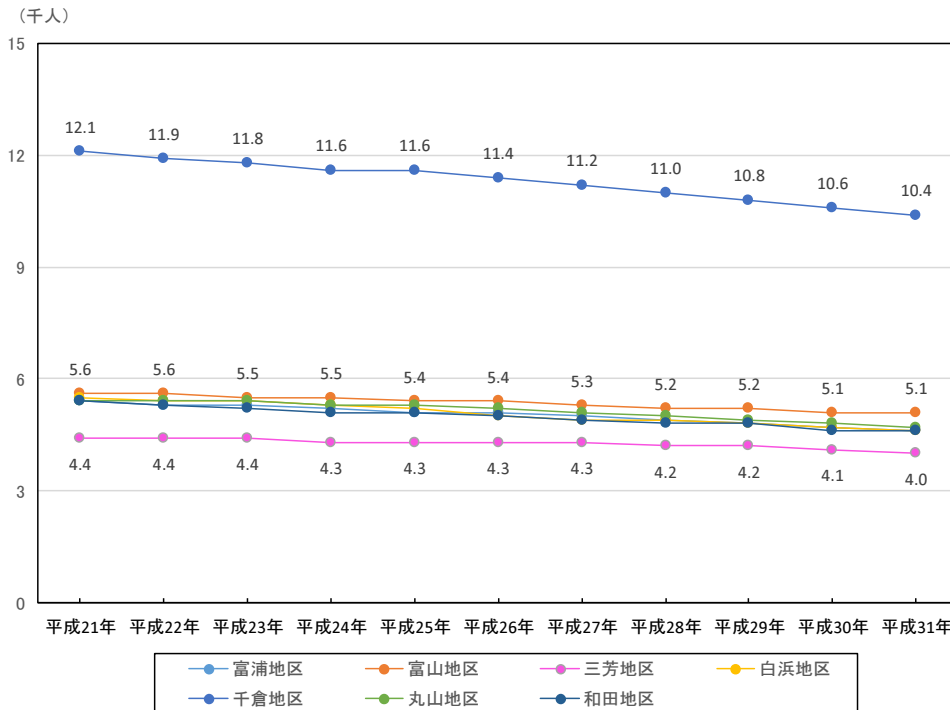
南房総市における人口の推移をみると、各地域とも年々減少傾向となっている。その要因として、若者が進学等を契機に生活拠点を移し、本市に戻らずそのまま転出先等で就職するなどの社会的減少により、生産人口が減少しているところが多いと考えられる。

#### ■南房総市周辺の市町の人口の推移



出典：各年の住民基本台帳

#### ■南房総市内の各地域の人口の推移



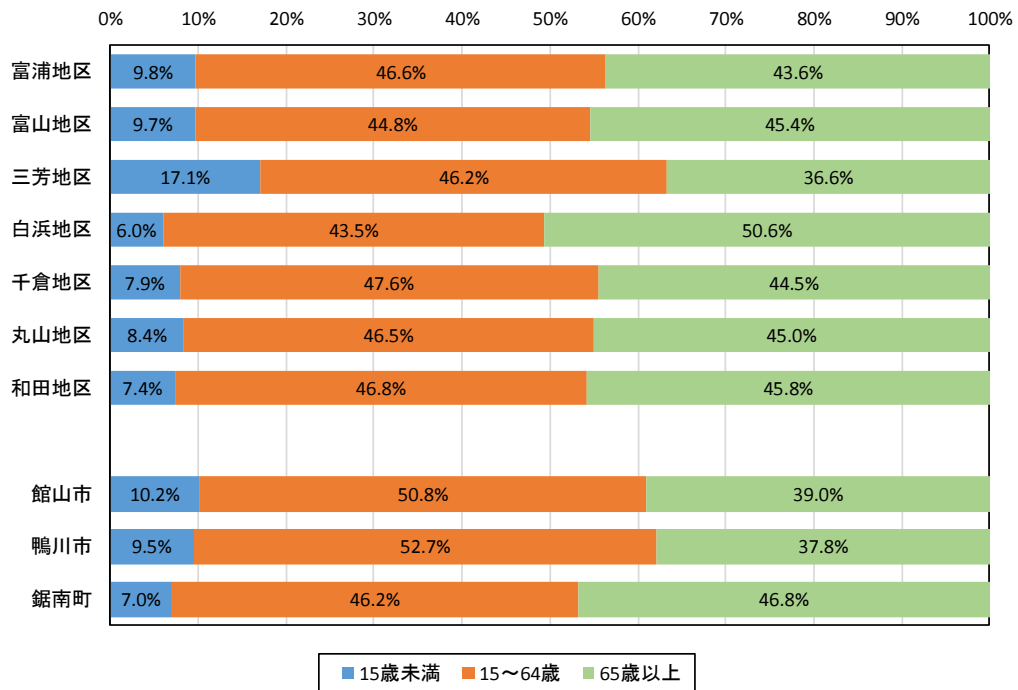
出典：各年の住民基本台帳

## ②年齢階層別人口

各地域ともに、65歳以上の人口の比率が35%以上となっている。一方、15歳以下の人口は、10%程度となっている。

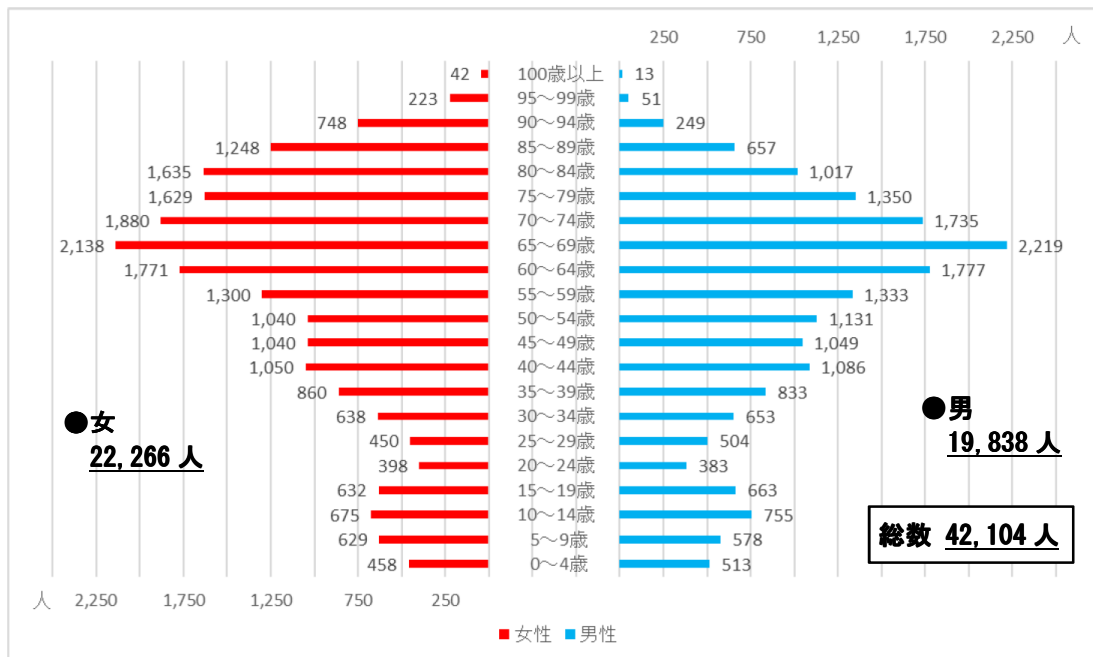
年齢5歳階層別人口構成をみると、20～24歳が一番少なく、その一方で高齢層に次いで50代の人口が多くなっており、今後、それらの年齢層が高齢層に入り、さらに高齢化が進む傾向となる。

### ■年齢階層別人口の割合



出典：平成31年4月1日 住民基本台帳

### ■年齢5歳階層別人口構成



出典：平成27年度国勢調査



### (3) 圏域構造

商業、通勤・通学、医療をはじめ、南房総地域では館山市と鴨川市に機能が集積している。館山市は行政機能や商業機能等で南房総全体に圏域を形成している。鴨川市は、3次救急医療機関があり、南房総地域に加え夷隅地域の隣接地域の医療圏を形成している。

### (4) 市内の主要施設

#### ① 主な公共施設及び商業施設

市役所・行政センター・地域センター	南房総市役所 丸山分庁舎 富山地域センター 三芳地域センター 和田地域センター	三芳分庁舎 朝夷行政センター 白浜地域センター 丸山地域センター
図書館・資料館	南房総市図書館	
文化施設	シェイクスピアカントリーパーク	
公民館・集会施設	とみうら元気倶楽部 丸山公民館 富山コミュニティセンター 和田コミュニティセンター	富山ふれあいコミュニティセンター 三芳農村環境改善センター 白浜コミュニティセンター
小中学校	富浦小学校 三芳小学校 千倉小学校 富浦中学校 三芳中学校 千倉中学校	富山小学校 白浜小学校 嶺南小学校 富山中学校 白浜中学校 嶺南中学校
福祉センター・保健センター	ちくら介護予防センターゆらり 千倉保健センター 三芳保健福祉センター	千倉社会福祉センター 子育て支援センターほのぼの 和田地域福祉センターやすらぎ
病院	南房総市立富山国保病院 青木内科クリニック 生方内科クリニック 白浜中央医院 中原病院 野崎医院 原診療所 間宮医院 三芳病院 若林医院	石井クリニック 小嶋医院 鈴木医院 七浦診療所 花の谷クリニック 松永醫院 南房総ファミリアクリニック 和颯医院
商業施設	セイムス岩井店 おどや（岩井店、白浜店、千倉店、丸山店）	

出典：病院「生活ガイド」、商業施設「市町村別大規模小売店舗名簿」（千葉県）、その他は市のホームページ「公共施設一覧」

## ②道の駅

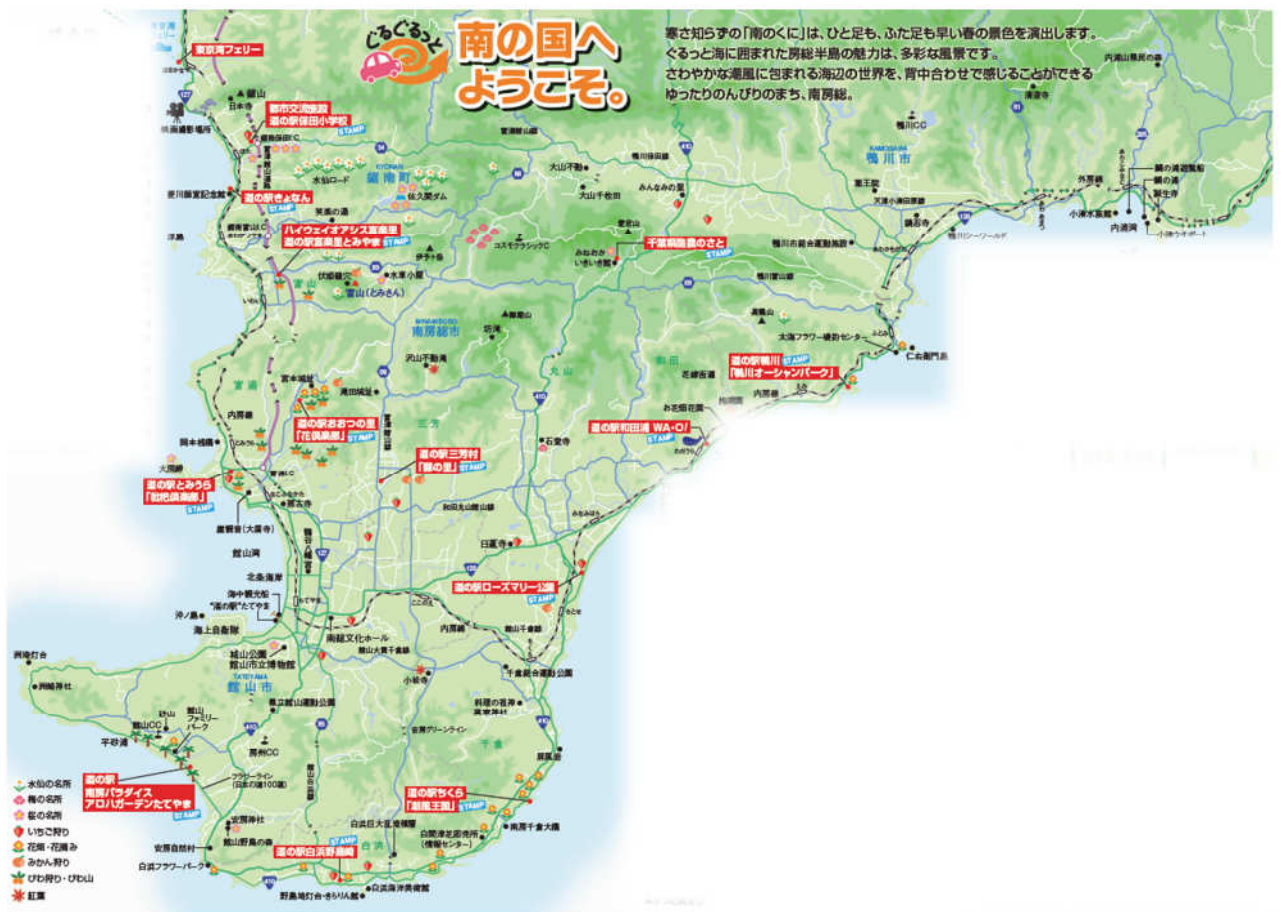
市内には機能分担された8つの道の駅があり、地域の特産物の販売等に加え、地域案内等の情報発信機能、防災拠点機能も担っている。

地域公共交通網が再編を検討する上で、様々な交通手段を円滑かつ快適に利用できる情報発信機能のある交通結節点として、小さな拠点（核）としても期待できる。

来訪者が利用可能な交通手段、運行ルート、交通ダイヤ、観光情報等、地域内で快適な時間を過ごすために役立つ多様な情報を提供できる。

交通機能だけでなく、災害時には地域住民・来訪者への生活支援機能、物資の集積基地、情報提供を担うことから、地域の安心を支える拠点としても期待できる。

### ■道の駅位置図

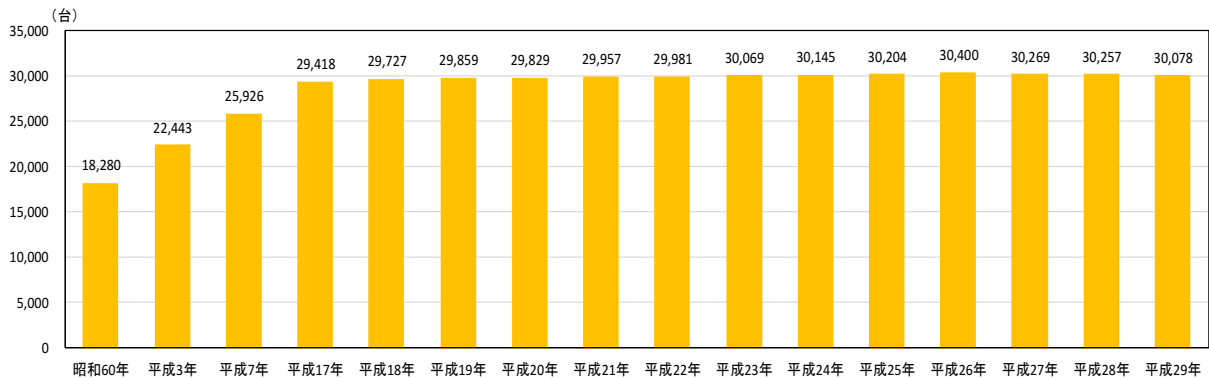


出典：リーフレット「南房総道の駅ガイドマップ2020」（安房道の駅連絡会）

(5) 自動車保有台数

- ・自動車保有台数は、平成17年までは増加傾向となっているが、近年はほぼ横ばい状況となっている。

■南房総市における自動車保有台数



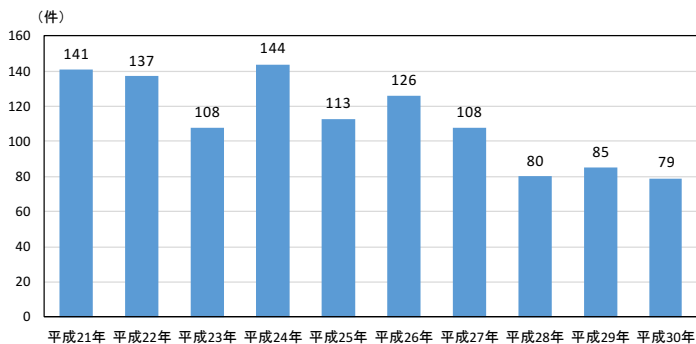
\* 乗用自動車、軽自動車の保有台数

出典: 関東運輸局千葉運輸支局・千葉県軽自動車協会

(6) 交通事故発生状況

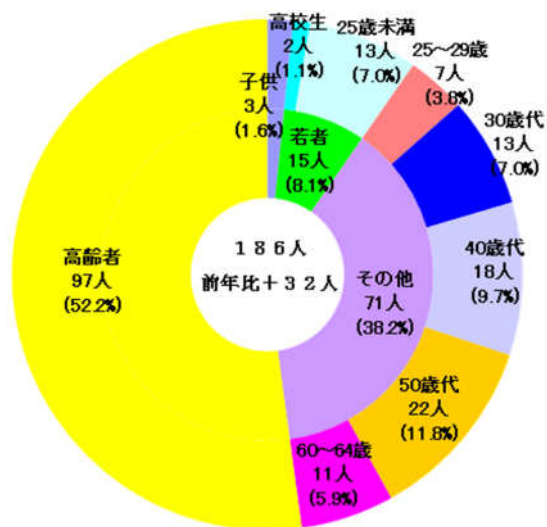
- ・近年、事故総数は減少傾向にあるものの、交通事故のうち高齢者が関係する事故が増加している傾向にある。

■南房総市における交通事故発生件数の推移



出典: 千葉県警交通白書

■年齢層別死者数の構成(県内)

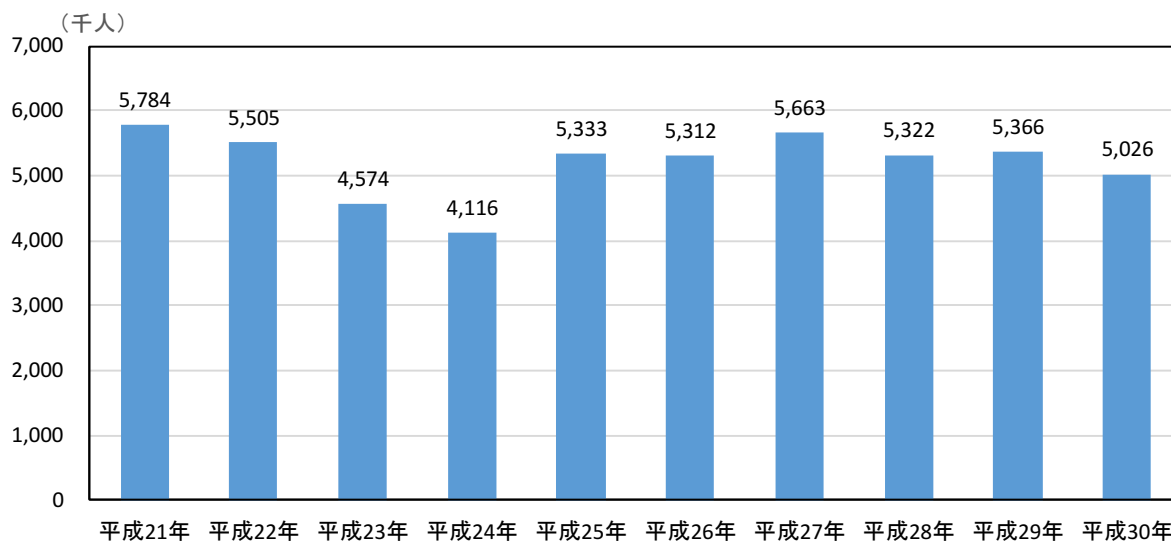


出典: 平成30年度千葉県交通白書

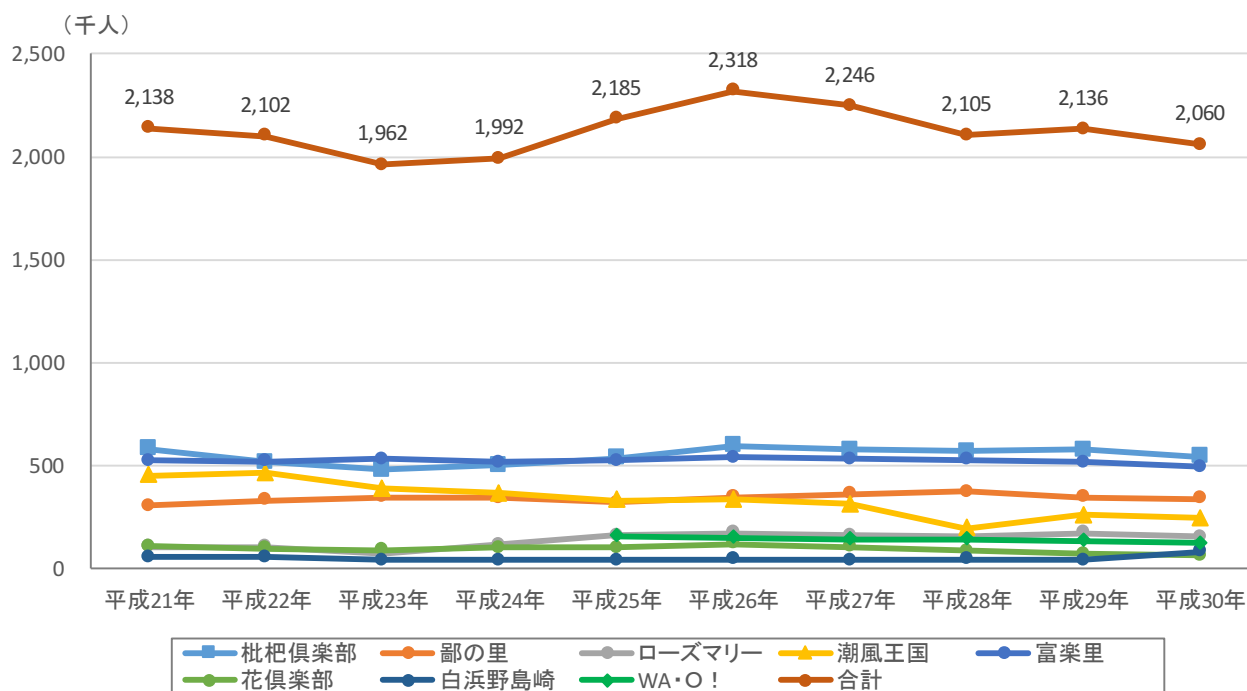
## (7) 観光動向

- ・南房総は観光資源豊富な観光都市でもあり、東日本大震災後に一時落ち込みがあったものの現在は年間約 500 万人の観光客が訪れている。
- ・市内にある 8 つの道の駅の年間利用者数は、約 210 万人となっており、年間観光入込客数の 41%を占めている。

### ■観光客入込客数の推移



### ■道の駅の年間利用者数の推移



## 1-2. 交通現況

### (1) 鉄道

南房総市内には、JR内房線が通っており、千葉方面から順に岩井駅、富浦駅、千倉駅、千歳駅（無人駅）、南三原駅、和田浦駅（簡易委託駅）の6駅が存在する。

各駅とも乗降客数の落ち込みが激しく、主たる利用客である通学者の少子高齢化による減少や、近年の高速道路等の整備に伴う自動車利用および高速バス利用への転換による影響と考えられ、平成27年3月のダイヤ改正により南房総地域への平日の特急列車の運行は廃止（君津駅までに変更）された。

また、いずれの鉄道駅も改札口が片側にしかなく、鉄道利用の際に大きく迂回するなどアクセシビリティが悪い。とくに、和田浦駅においては、道の駅が線路沿いに立地しているが、改札がないため、利用客からは不便となっている現状がある。また駅利用者がハイキング目的で利用した場合も遠回りとなるため不便となっている。

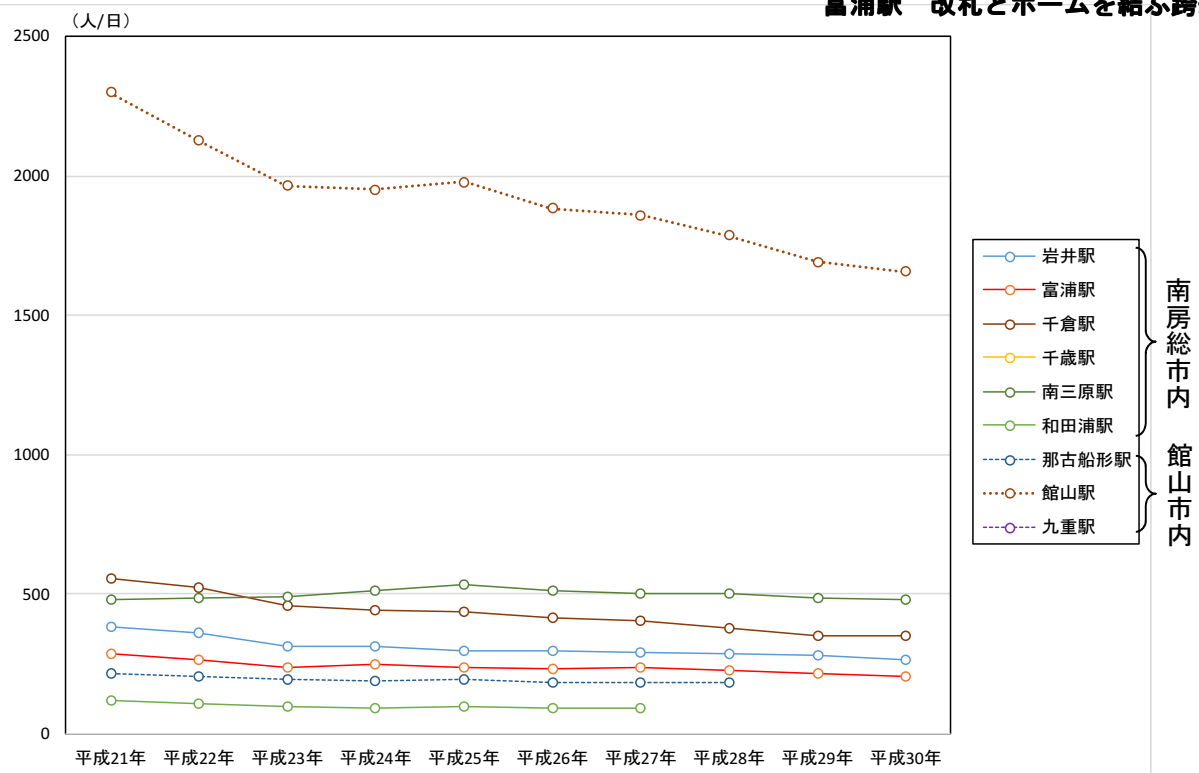
さらに、改札とホーム間が跨線橋となっており、高齢者等にとっては階段の昇降が不便である。（バリアフリー対応となっていない）

なお、白浜、三芳、丸山地区においては、鉄道駅が無い。



富浦駅 改札とホームを結ぶ跨線橋

#### ■鉄道駅の利用者数の推移



	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
岩井駅	465	436	430	411	386	360	313	315	299	297	292	285	282	263
富浦駅	334	342	329	323	287	267	239	250	239	233	237	229	215	203
千倉駅	696	669	649	584	558	524	457	442	438	417	406	378	349	352
千歳駅	60	62												
南三原駅	539	525	510	494	481	485	492	515	533	512	502	501	487	481
和田浦駅	141	130	131	125	118	106	96	90	96	91	94			
那古船形駅	229	228	209	209	214	207	197	188	195	184	186	185		
館山駅	3184	2935	2,695	2,438	2,299	2,127	1,963	1,951	1,977	1,882	1,858	1,786	1,692	1,656
九重駅	102	103												

出典：各駅の乗車人数（JR 東日本）

※平成19年度から無人駅の乗車人員は公表されていません。

## (2) バス

### 1) バスネットワーク

以下に、南房総市内のバスネットワークを示す。

#### ■鉄道及びバスネットワーク



路線名	運行区間			運行本数	
	起点	～ (経由地)	～ 終点	平日	休日
① (市営路線バス) 富浦線	富浦駅	～	～ 富浦駅	5	7
② (市営路線バス) 富山線	国保病院	～ 岩井駅	～ 国保病院	7	6
③ (廃止代替路線) 平群線	館山駅	～ 三芳病院前	～ 平群車庫	4	4
④ (廃止代替路線) 丸線	館山駅	～ 三芳病院前	～ 川谷・細田	6	4
⑤ スクールバス混乗丸山線	大井細田	～ 丸山地域センター前	～ 千歳駅	2	0
⑥ スクールバス混乗北三原線	嶺南学園	～ 南三原駅	～ 上三原	5	2.5
⑦ (館山日東バス) 市内線	館山航空隊	～ 館山駅	～ 小浜	17	11
⑧ (館山日東バス) 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
⑨ (館山日東バス) 館山鴨川線	館山駅	～ 南三原駅・和田浦WAO	～ 亀田病院	6	4
⑩ (館山日東バス) 豊房線	館山駅	～	～ 安房白浜	4.5	4.5
⑫ (JRバス) 南房州本線	館山駅	～ 安房神戸	～ 安房白浜	14	12

## 2) 高速バス

### ①路線概要

房総なのはな号（東京方面行き）、新宿なのはな号（新宿方面行き）、南総里見号（千葉方面行き）、羽田・横浜線（横浜・羽田方面行き）の4路線の高速バスが運行している。

房総なのはな号においては、ジェイアールバス関東(株)が運行する便のみが安房神戸～安房白浜間の一般道における一般乗降を行っている。また、その一般乗降のみ便の運賃支払い方法は先払いとなっている。

#### ■高速バスの路線概要

バス会社	路線名	区間	運行本数		運賃 (円)
			平日	休日	
日東交通、館山日東バス、ちばシティバス	南総里見号	千葉みなと駅～千葉駅～館山駅前	17	17	1450～1650
		千葉みなと駅～千葉駅～安房白浜駅	6	6	1450～1850
日東交通 京急急行バス	羽田空港・横浜線	横浜駅～館山駅	4	4	2050～2250
		横浜駅～羽田空港～館山駅	4	4	2350～2550
ジェイアールバス関東 日東交通	房総なのはな号	東京駅～館山駅（～休暇村前・南房パラダイス）	18	18.5	2300～2500
		東京駅～安房白浜・南房総千倉	9	9	2300～2700
	新宿なのはな号	新宿駅～館山駅	11	11	2300～2500

出典：各社ホームページ（令和2年3月9日現在）

### ②運行開始時期

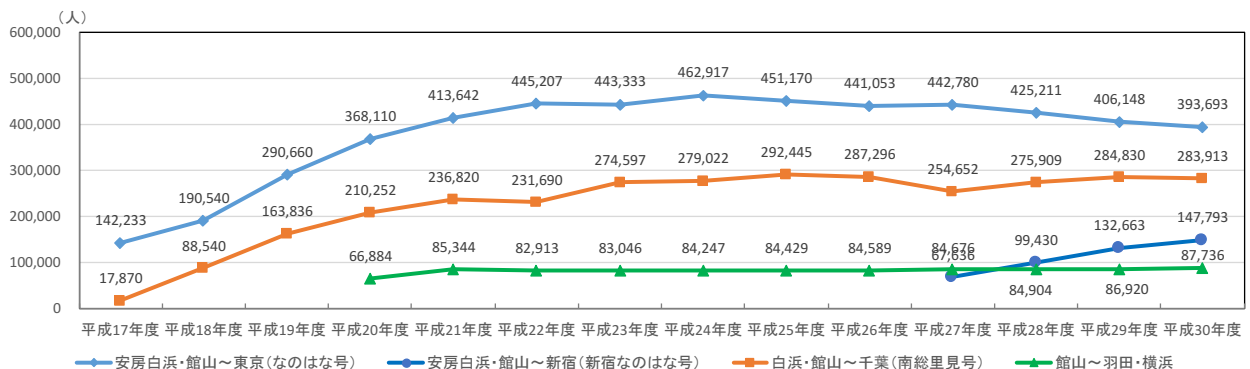
房総なのはな号	（東京駅～館山駅・安房白浜間）	平成12年6月
南総里見号	（千葉駅・千葉中央駅～館山駅前・白浜野島崎間）	平成18年2月
横浜・羽田線	（横浜駅・羽田空港～館山駅前）	平成19年9月
新宿なのはな号	（新宿駅～館山駅）	平成26年10月

### ③利用状況

#### a. 年間輸送人員数の推移

ターミナル間の乗り換えの面倒がない利便性や、低廉な価格設定などが利用者に評価され、高速バスの輸送人員は平成24年頃までは増加傾向であったが、その後は横ばい傾向となっている。なお、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は減少傾向となっている。

#### ■高速バスの年間利用者数推移



出典：館山市統計書

### 3) 民間路線バス（一般道路を運行する路線バス）

#### ①路線概要

平成 31 年 3 月の白浜亀田線の廃止、館山千倉線と千倉白浜線の統合に伴い、現在、ジェイアールバス関東館山支店、館山日東バスにより 5 路線の民間路線バスが運行されている。市内を運行する路線は、館山駅から放射状に運行されている。

#### ■民間路線バスの概要

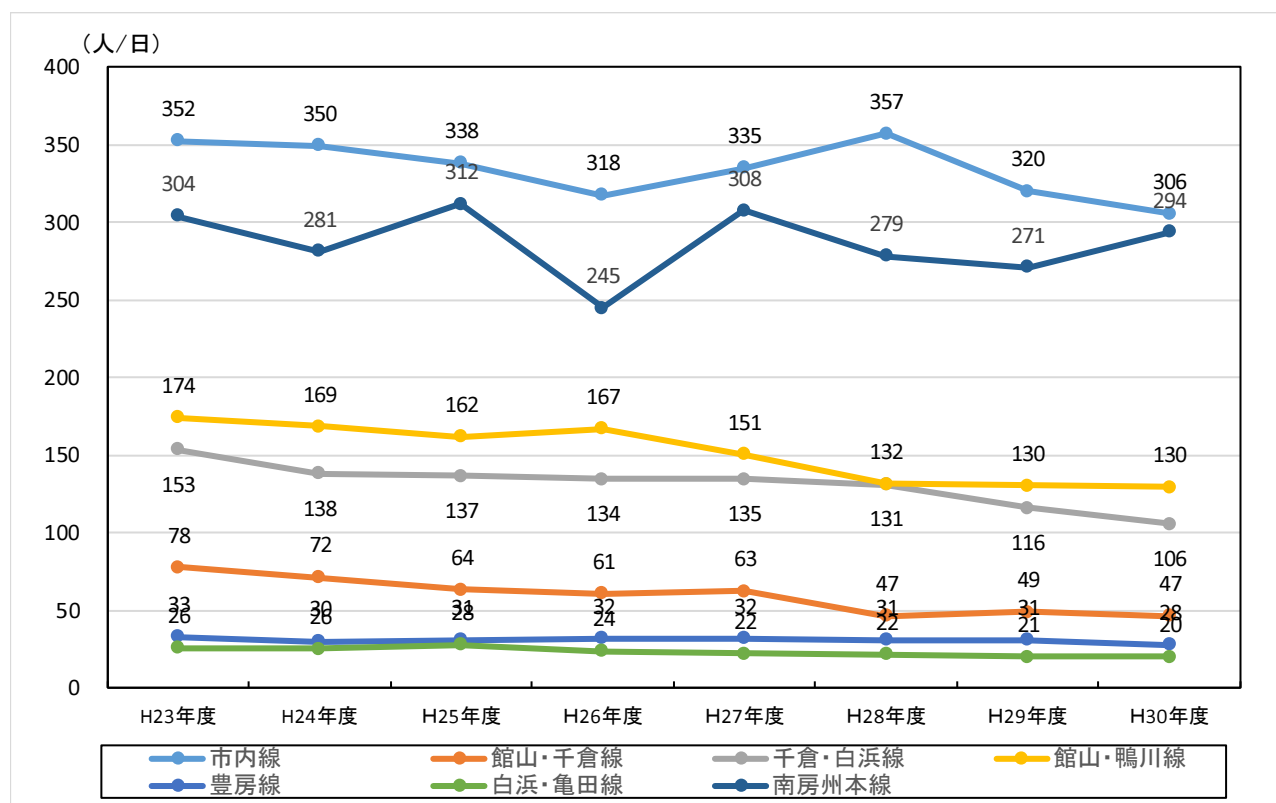
バス会社	路線名	区間	運行本数 (片道・日)		運賃 (円)
			平日	休日	
館山日東バス	市内線	館山航空隊～なむや(小浜)	17	11	160～620
	白浜千倉館山線	館山駅～安房白浜	5	5	160～490
		千倉駅～安房白浜	6	6	160～930
	館山・鴨川線	館山駅～亀田病院	6	4	160～720
	豊房線	館山駅～安房白浜	4.5	4.5	160～600
ジェイアールバス関東	南房州本線	館山駅～安房白浜	14	12	160～610

出典：事業者 HP

#### ②利用状況

民間路線バス 7 路線いずれも減少、横ばいである。

#### ■民間路線バスの 1 日平均利用者推移





### ③国及び県からの補助金

地域公共交通確保維持事業として国及び県から補助金を受けている路線は平成23年度では5路線であったが、平成28年度以降は、館山千倉線において、補助対象要件を満たさない（輸送量が満たない）路線として国及び県からの補助事業対象外となっている。

今後、他の路線においても補助が受けられない可能性があり、路線存続するためには、自治体の判断で対策を講じる必要も生じることから、関係市の財政負担により維持していかなくてはならない路線が増加することが予想される。

その場合、路線を存続していく必要性をしっかりと検討するとともに、安易な運行補助を継続するだけでは補助金依存の路線運行となり、交通事業者のみならず、利用者が振り回されてしまうことから、しっかりと改善を検討した上で、新たな発想による対応など地域需要にあった路線運行を図れることが重要である。

#### ■国及び県からの民間路線バスへの補助金

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
市内線	11,802	10,360	12,192	12,308	8,952	5,574	4,358	6,014
館山鴨川線	11,152	10,542	11,182	10,932	8,250	7,726	5,806	7,552
館山千倉線	3,036	2,662	3,170	2,620	2,572	—	—	—
南房州本線	19,377	13,218	16,839	13,872	10,227	17,739	15,267	13,635
合計	45,367	36,782	43,383	39,732	30,001	31,039	25,431	27,201

※館山千倉線については、平成28年から国及び県からの補助の対象外となり、南房総市の補助により運行されている。

#### 4) 市営路線バス（市が財政負担しているバス（コミュニティバス））

##### ①路線概要

自主路線2路線、廃止代替路線2路線、スクール混乗路線2路線の計6路線が運行している。

##### ■市営路線バスの概要

運行形態	路線名	道路 運送法	区間	乗降方式	運行本数 (片道・日)		運賃 (円)
					平日	休日	
市営路線バス	富浦線	78条	富浦駅～富浦駅	フリー乗降 (一部デマンド)	5	7	200
	富山線	78条	国保病院～岩井駅～国保病院	フリー乗降 (一部デマンド)	7	6	200
廃止代替バス	平群線	4条	館山駅～三芳病院前～平群車庫	バス停で乗降 (一部自由乗降)	4	4	160～700
	丸線	4条	館山駅～三芳病院前～川谷・細田	バス停で乗降 (一部自由乗降)	6	4	160～940
スクール 混乗バス	丸山線	78条	大井細田～千歳駅	バス停で乗降	2	—	200
	北三原線	78条	嶺南学園～南三原駅～上三原	バス停で乗降	5	2.5	200
合 計					29	23.5	

##### ②導入時期

現在、市内を運行する市営路線バスの導入時期は、以下のとおりである。

とくに、富浦線は昭和59年に千葉県で最初に導入された町営（当時）バスである。全国的に見ても早い時期の導入で珍しかったこともあり、当時は新聞にも取り上げられている。

【市営路線バス】富浦線	（富浦駅、とみうら枇杷倶楽部、大房岬方面）	昭和59年11月
【市営路線バス】富山線	（岩井駅、富山国保病院方面）	平成9年10月
【廃止代替バス】平群線	（館山駅、三芳病院、平群車庫）	平成元年10月
【廃止代替バス】丸線	（館山駅、三芳病院、川谷、大井方面）	平成3年10月
【スクール混乗】丸山線	（大井、千歳駅方面）	昭和63年10月
【スクール混乗】北三原線	（嶺南学園、南三原駅、上三原方面）	平成19年4月

##### ③導入目的

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、導入の目的は、交通不便地域解消（交通確保及びこれまで交通手段が確保されてこなかった地域でのサービス提供）や移動制約者へのサービス、公共施設へのアクセス向上が多い。

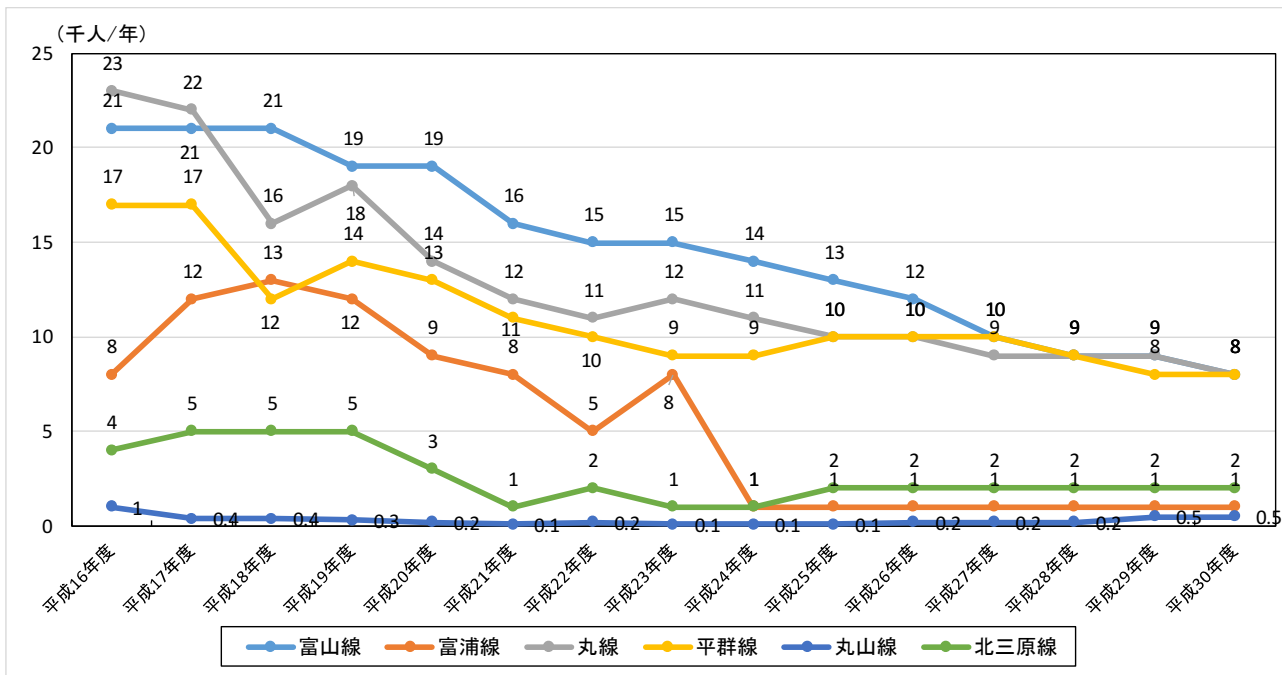
しかし、運行している中で様々な要因から路線が拡大・延長され、中には放射線状にもれなく運行する結果、長大路線となり利用者離れを引き起こしている現状もある。

今後は、渋滞や環境、交通安全等の交通問題への対応、地域コミュニティ形成等に結び付け地域特性にあった使いやすい路線を検討していく必要がある。

④利用状況

a. 乗降人員の推移

どの路線も年々減少傾向があったが、近年は概ね横ばいとなっている。



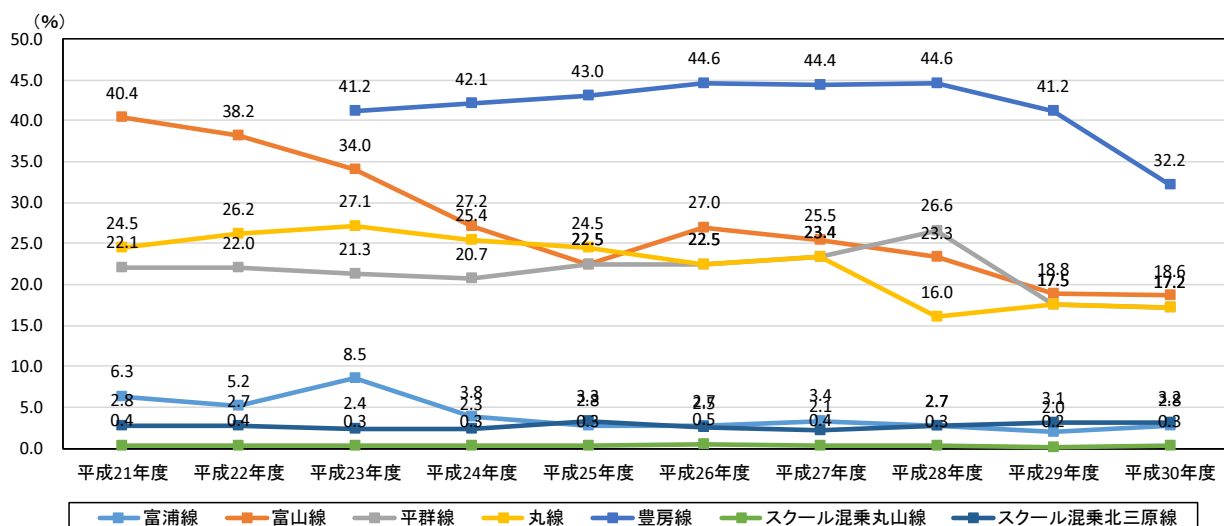
### ⑤収支率

各路線の収支率をみると、ほとんどの路線が年々減少傾向となっているが、スクール混乗丸山線及び北三原線は横ばい傾向となっている。

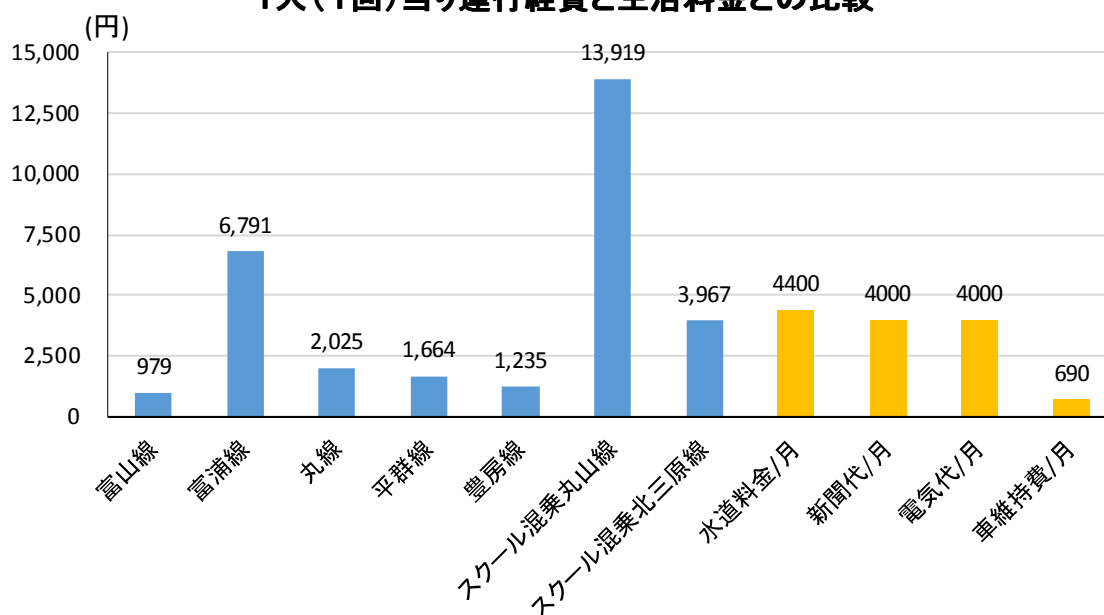
1人当り運行経費をみると、市営路線バス富浦線は利用者1人（1回）当たり約6,800円の運行経費が必要となっており、この経費を身近な生活料金と比較すると、水道料金や電気代（月額）よりも高くなっている。

#### ■市営路線バス及び廃止代替路線の収支率の推移

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
富浦線	6.3%	5.2%	8.5%	3.8%	2.8%	2.7%	3.4%	2.7%	2.0%	2.8%
富山線	40.4%	38.2%	34.0%	27.2%	22.5%	27.0%	25.5%	23.3%	18.8%	18.6%
平群線	22.1%	22.0%	21.3%	20.7%	22.5%	22.5%	23.4%	26.6%	17.5%	17.2%
丸線	24.5%	26.2%	27.1%	25.4%	24.5%	24.5%	23.4%	23.4%	16.0%	17.2%
豊房線	—	—	41.2%	42.1%	43.0%	44.6%	44.4%	44.6%	41.2%	32.2%
スクール混乗丸山線	0.4%	0.4%	0.3%	0.3%	0.3%	0.5%	0.4%	0.3%	0.2%	0.3%
スクール混乗北三原線	2.8%	2.7%	2.4%	2.3%	3.3%	2.5%	2.1%	2.7%	3.1%	3.2%



### 1人（1回）当り運行経費と生活料金との比較



### (3) タクシー

主に南房総市内を営業地域とする事業者は6事業者であり、そのうち2事業者が市内外房に営業所を有している。

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。

#### ■南房総市内を営業地域とする事業者及び登録台数

No.	会社名	※営業所	営業所位置	登録台数	
				登録台数①	①のうちジャンボタクシー
①	鏡浦自動車(株)	本社営業所	館山市北条1882	13	1
②	南房タクシー(株)	本社営業所	館山市北条2199-4	13	0
③	(有)晝夜タクシー	営業所	館山市船形319-2	4	0
④	(有)白浜タクシー	営業所	千倉町北朝夷187-1	4	0
⑤	(有)古川タクシー	本社営業所	南房総市安馬谷2064	4	1
⑥	(有)鋸南タクシー	本社営業所	鋸南町竜島835-7	4	0
合 計				42	2

令和2年3月6日現在

□営業所の捉え方は、南房総市および館山市に営業所が所在するとし、車輛の乗り入れのみは捉えないこととする。

#### ■営業所位置図



#### (4) スクールバス

スクールバスとして27台が運行しているが、地域によって運行車両数に差がある。地域によっては、通行できる道路が限られているため、路線バスと重複運行している。

地区名	車両数	スクールバス利用者数	
		小学校	中学校
富浦地区	2台（1：市）	47人	—
富山地区	4台	111人	39人
三芳地区	2台	70人	—
千倉地区	8台	239人	46人
白浜地区	1台	36人	—
丸山地区	5台（1：ス）	96人	17人
和田地区	6台（1：ス）	150人	65人
合計	27台（3）	749人	167人

※（ ）内は市営路線バス or スクール混乗車両：令和元年5月1日時点

#### (5) その他送迎車両の運行

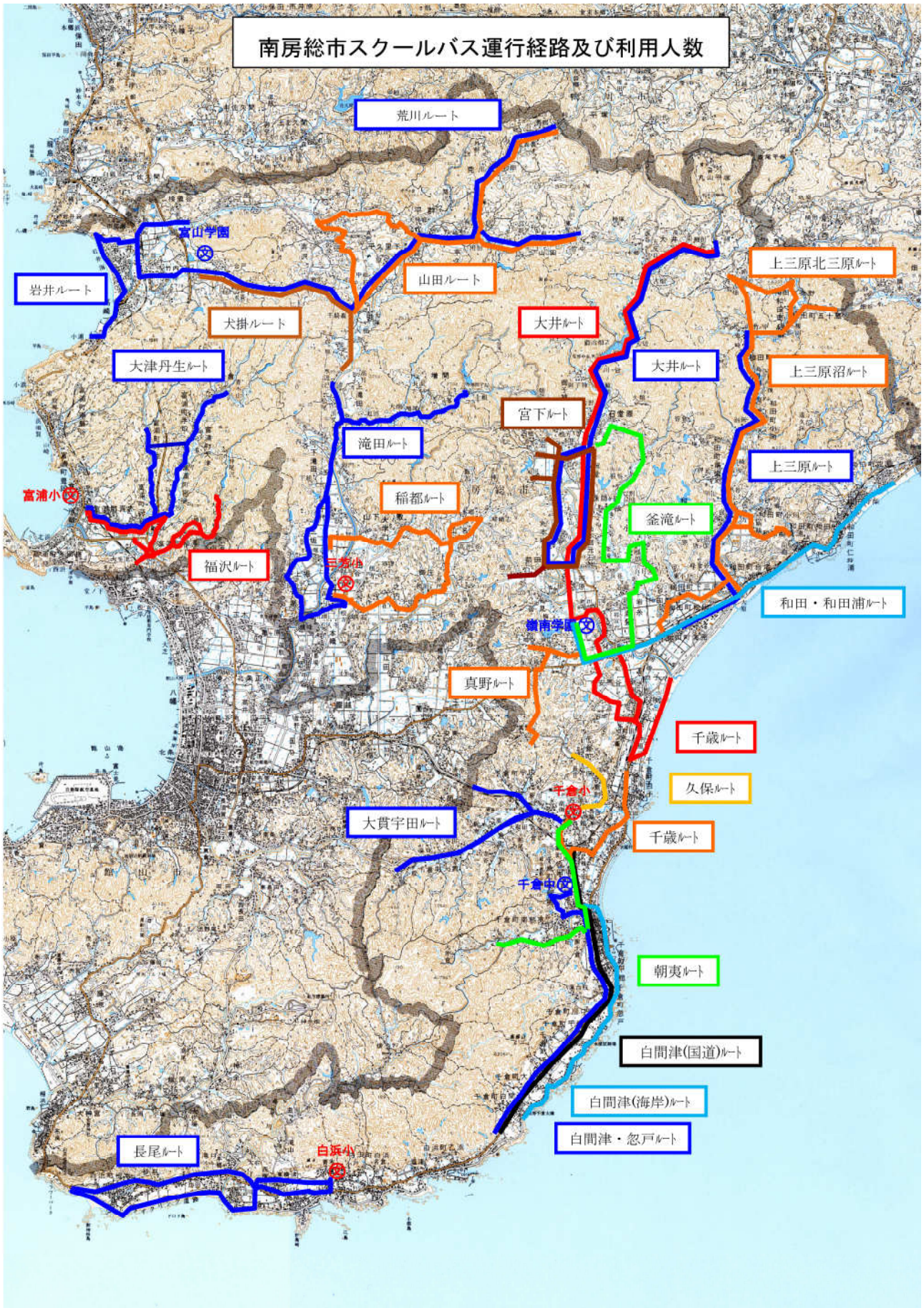
市内には、主要な病院、宿泊施設、自動車教習所等による独自の送迎車両の運行が数多く行われている。

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。

##### ■各種送迎車両の種類

医療関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 病院送迎バス …各地区から病院までの路線・乗り場、運行ダイヤを定めて運行。 (バス停はなし)</li> <li>・ 一部のクリニック等においては、自宅からクリニックまでの無料送迎を行っているところもある。</li> </ul>
福祉関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福祉施設送迎車（デイサービス等）</li> </ul>
観光関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゴルフ場送迎バス</li> <li>・ ホテル送迎バス</li> <li>・ 観光施設送迎バス</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車教習所送迎</li> </ul>

# 南房総市スクールバス運行経路及び利用人数



資料：令和2年3月現在

(6) 道路現況

①道路ネットワーク

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  
つながら、自動車による交通の便利さがますます高まってきている。

しかし、広域的な交通利便性は高まったものの、基幹的的道路を結ぶ道路ネットワークが暫定  
整備であるために、週末の富浦IC入口の渋滞や、国道127号線における4車線から2車線となる  
ボトルネック区間を中心に、交通渋滞などの問題が発生し、バスの遅延の要因となっている。

今後、館山自動車道の全区間4車線化、国道127号線の拡幅整備及び（仮）船形バイパスの整  
備等が計画されている。

■市内の基幹的的道路

自動車専用道路	館山自動車道
国道	127号、410号、128号
県道	鴨川富山線（89号線）、富津館山線（88号線）、 南三原停車場丸線（186号線）、和田丸山館山線（296号線）、 館山千倉線（187号線）、館山大貫千倉線（188号線）、 館山白浜線（8号線）

■南房総地域の基幹的的道路網



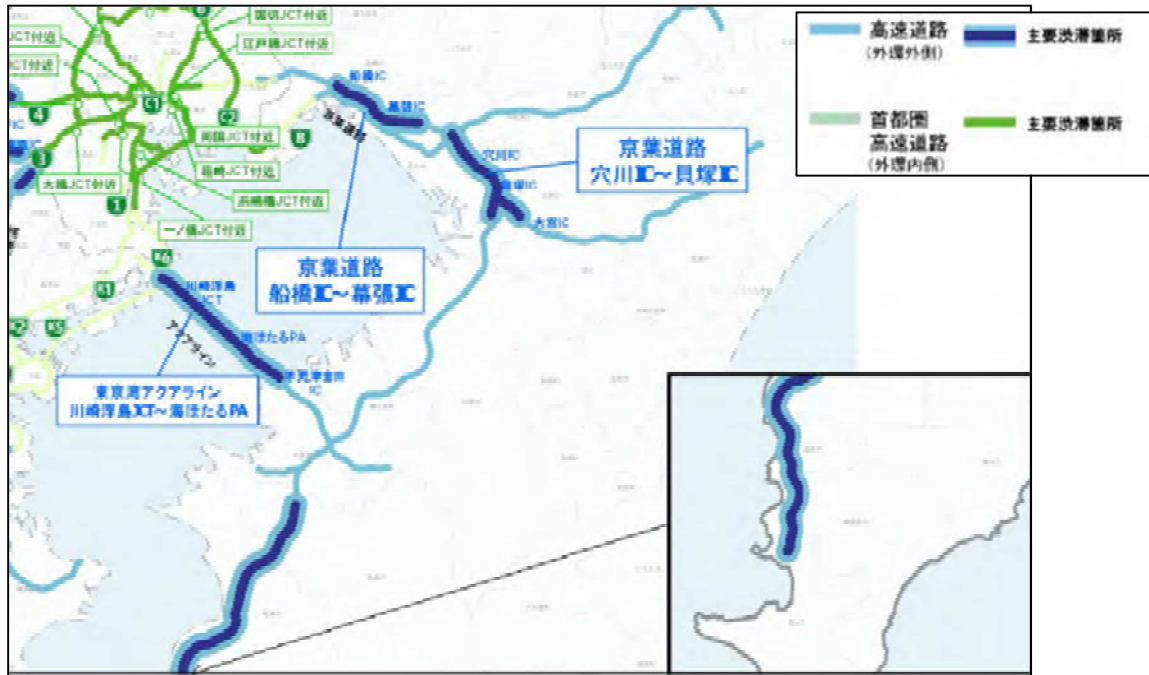
出典：千葉県県土整備部道路環境課ホームページ「千葉県道路図」



②地域における渋滞状況

地域において、下図に示す箇所を中心に渋滞が発生している。とくに週末においては、マイカーはもとより、近年では低廉で利用しやすいレンタカー利用の増加に伴い、館山自動車道（暫定2車線）や富浦IC入口等においては慢性的な渋滞が発生している。これら道路混雑が足かせとなり、観光客の車利用者の敬遠、高速バスの定時性が損なわれることによる利用者の敬遠による減少などのマイナス要因が懸念されている。

■高速道路の主要渋滞箇所



■市内における渋滞箇所



出典：首都圏渋滞ボトルネック対策協議会  
H25. 1. 18 記者発表資料

首都圏の主要渋滞箇所の特定結果

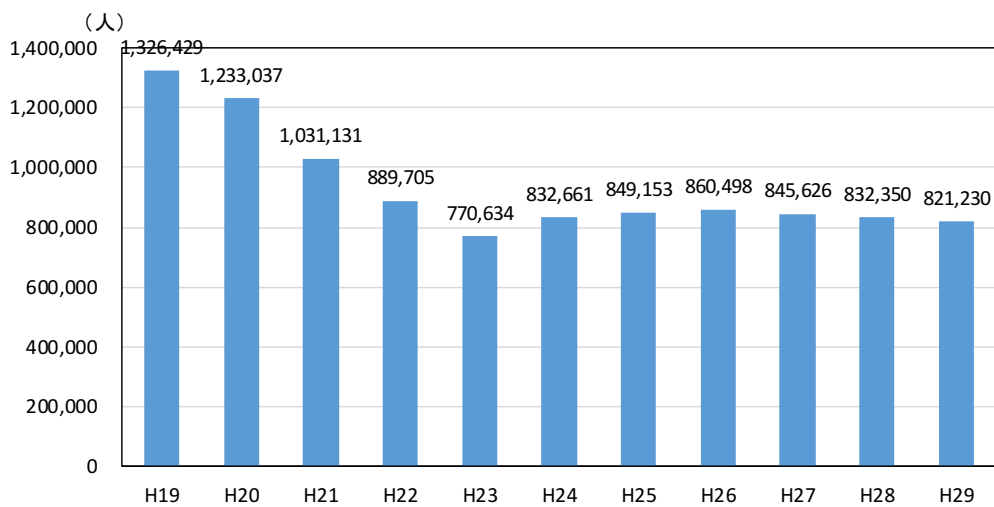
(7) 海上交通

①東京湾フェリー

東京湾フェリーは、房総半島の富津市金谷港から東京湾を横断し、三浦半島の横須賀市久里浜港までを約40分で結ぶ定期運航の他、各種イベント運航をおこなっている。

平成9年12月に東京湾アクアラインが開通するまでは、神奈川方面を結ぶ足として定番であったが、アクアライン通行料金引き下げ等による車両移動ニーズのシフトにより減少傾向となっているが、車以外の利用者の固定客も依然多く、運行主体である東京湾フェリーは多様な利用者ニーズに対応しながら、船内でのイベントやマザー牧場や鴨川シーワールドなどの観光施設入園券やゴルフのプレー料金とセットとしたフェリー乗船料金の販売や「南房総歩こう会ツアー」の企画・開催を行うなど付加価値を高め、利用者の確保に努めている。

■フェリーポート乗降客数の推移



出典：東京湾フェリー金谷支店



※運賃	
片道	大人 800円 小人 400円
往復	大人 1,450円 小人 720円

※令和2年2月1日現在

## ②館山港における海上交通

館山港は、東京湾の入口にあり、北・東・南を陸で囲まれ、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、館山夕日栈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」が寄港している。



(8) 南房総市が実施する高齢者外出支援事業

南房総市として、高齢者の日常生活の利便性の向上及び社会生活圏の拡大を図ることを目的に、以下の外出支援を実施している。

平成 29 年度より、本人非課税から世帯非課税と交付条件を厳したために、特にタクシー利用券の利用者が減少している。

■外出支援バス利用助成事業及び外出支援タクシー利用助成事業

	外出支援バス利用助成事業		外出支援タクシー利用助成事業		
助成対象者	65 歳以上で、以下の①から⑥のすべてに該当する方 ①本市に居住し、住民基本台帳に登録されている ②要介護認定を受けていない ③前年度分の市町村民税が非課税または、運転免許返上者である（運転経歴証明書など所持者） ④福祉タクシーの受給者でない ⑤高齢者外出支援タクシーの受給者でない ⑥自力でバスの乗り降りができ、乗車中の身の安全を介添え無しに行える		65 歳以上で、以下の①から⑥のすべてに該当する方 ①本市に居住し、住民基本台帳に登録されている ②要介護認定を受けていない ③前年度分の市町村民税が非課税または、運転免許返上者である（運転経歴証明書など所持者） ④自家用車を所有していない（注） ⑤福祉タクシーの受給者でない ⑥外出支援バスの受給者でない  （注）自家用車を所有している場合でも病気その他の理由で運転することができない場合は所有していないものとみなします		
助成内容	高齢者外出支援バス利用助成券交付者カードと、高齢者外出支援バス利用助成券（1 回の利用につき 160 円の助成）を年間 60 枚を限度に交付する。		高齢者外出支援タクシー利用助成券（1 回の利用につき 700 円の助成）を年間 25 枚を限度に交付する。 降車の際に助成券 1 枚を運転手に渡し、利用料金から助成額（700 円）を差し引いた額を本人が支払う。		
利用方法	バスを降りる際に、交付者本人を証明する高齢者外出支援バス利用助成券交付者カードを提示し、高齢者外出支援バス利用助成券（160 円）を 1 枚渡し、利用料金から助成分を差し引いた額を支払う。		タクシーを降りる際に、高齢者外出支援タクシー利用助成券 1 枚を渡し、利用料金から助成分を差し引いた額を支払う。		
利用できるバス・タクシー事業者	館山日東バス(株)、鴨川日東バス(株)、JR バス関東館山支店に所属し、安房郡市内を対キロ区間制で運行する路線バス		鏡浦自動車、白浜タクシー、鋸南タクシー、晝夜タクシー、鴨川タクシー、南房タクシー、古川タクシー		
利用実績		申請人数	利用枚数	申請人数	利用枚数
	H27	182 人	2,872 枚	487 人	20,516 枚
	H28	151 人	2,365 枚	413 人	16,550 枚
	H29	132 人	1,164 枚	262 人	7,530 枚
	H30	145 人	1,130 枚	257 人	7,061 枚

※令和 2 年 4 月より一部改定

(9) 南房総市社会福祉協議会による外出支援サービス業務

南房総市社会福祉協議会の移送サービスは、運転協力者（ボランティア）が行う「ボランティア移送サービス」を行っており、移動に関する需要に対応するため事業を実施している。

高齢化率が40%を超え、医療機関への通院や食料・日常生活用品の買い物また金融機関への移動に制約があり、これまで十分な移送手段が確保できない状態であったことから、住民の日常生活の支援を行い、平成18年3月の法人合併を機に、国土交通省関東運輸局千葉運輸支局より道路運送法第80条第1項及び同施行規則第50条第1項による過疎地有償運送の許可を得て、またその後同法79条の3による登録をし、移送サービスを実施している。

■外出支援サービスとボランティア移送サービスの概要

ボランティア移送サービス	
利用者区分	市内在住で単独では公共交通機関が利用困難な方
サービス圏	原則として南房総市・館山市・鴨川市・鋸南町内とします
会員登録	事前に会員登録が必要です。
年会費	1,000円/年
利用料金	最初の30分350円、以後15分ごとに175円
運賃	1kmあたり30円
その他自己負担金	なし
サービス提供者（運転者）	協力会員として登録したボランティア等
利用申込その他	原則として利用日の5日前までに利用申込書を社会福祉協議会へ提出(2回目以降は電話も可)

出典：南房総市社会福祉協議会



運転協力者には  
安全運転講習を義務化

千倉自動車教習所での運転協力者講習

車椅子利用者も安全・安心の車両を配備

### 1-3. 財政状況

南房総市の令和元年度の一般会計当初予算は、約 228 億円で、収入（歳入）のうち、市税など自主財源が約 70 億円（約 31%）、地方交付税など依存財源が約 158 億円（約 69%）となる。

この依存財源については、現在、南房総市は、国から町村合併に伴う多くの財政支援を受けており、その主なものは、地方交付税の加算と合併特例債の発行となる。

地方交付税の加算（H30 は約 8 億円の加算）は、合併後 10 年間は満額交付が保障されていたが、平成 28 年度からは 5 年間で段階的に削減され、令和 2 年度でその支援が終了する。

また、合併特例債の発行期限も令和 7 年度までとなり、将来の財政運営などを見据え、投資できる期限内に事業を進めていかなければならない。

さらに、人口減少、少子高齢化の進行に加え、生産人口の減少などにより、自主財源の増収見込みがないことや、扶助費など必要な支出が増えることが予想される。

そのため、今後、これまでのような行政サービスの提供は厳しくなり、財政全体の見直しを行っていく必要がある。公共交通に支援できる費用も制約を受ける可能性が十分予想される。

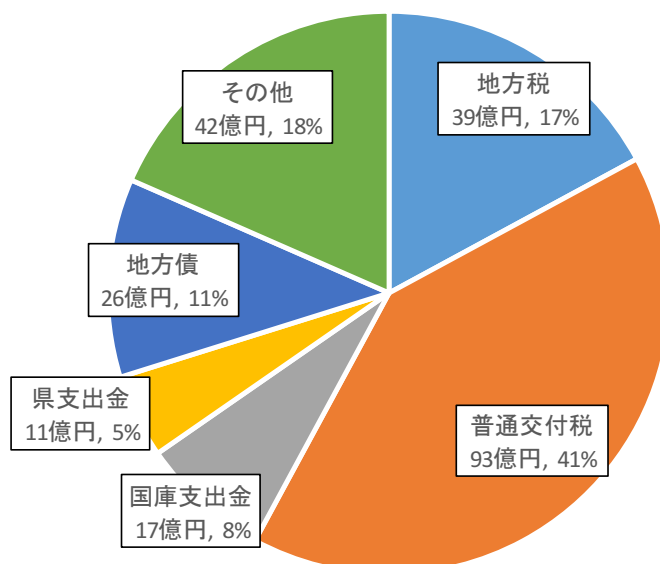
#### ※市町村合併による交付税加算について

通常、市町村合併が行われると、職員数や施設数などの削減が進み行政経費の削減につながるとされ、普通交付税は減額となる。ただし、行政改革を一度に進めてしまうと、住民サービスの提供に悪影響が出るおそれがあることから、合併翌年度から 15 年間（平成 18 年度から令和 2 年度まで）は、旧町村がそのまま存続したと仮定して、普通交付税の額が減らないようにする特例が設けられた。この特例のことを「合併算定替」といい、平成 30 年度の南房総市の合併算定替の金額は約 9 億円で、合併算定替は歳入全体の約 4%となっている。

市には、予期しない支出や収入の減少に備えるため、財源に余裕のある年度に積み立てるお金である「財政調整基金」があり財政調整基金の残高は、平成 30 年度末で約 56 億円となる。

しかし、仮に普通交付税の減少に見合った歳出の削減が進まず、この財政調整基金で穴埋めしようとする、10 年も経過しないうちに基金を使い果たしてしまい、市は「赤字」に転落することになってしまうと、公共施設の最低限の維持管理費用の支払いや各種行政サービスの提供にも支障をきたし、使用料や手数料なども大幅に増額せざるを得なくなる。※市にはこのほかに、借金の支払いを計画的に行うための減債基金や特定の目的のために積み立てる特定目的基金があります。

■ 令和元年度歳入内訳（予算ベース）



## 2. 上位計画・関連計画

都市計画マスタープランがないため、まちづくり要素となる観光、環境、教育、福祉、建設との整合を図るため、それらの上位計画を整理する。

### 2-1. 公共交通に関する計画

#### (1) 協議機関

南房総市では、地域公共交通の維持存続に向け、関係者が共通認識を持つ場として平成19年3月に「バス路線再編研究会」、同年6月に道路運送法に基づく「地域公共交通会議」、同年10月に地域公共交通活性化・再生法に基づく「地域公共交通活性化協議会」を設置し、平成21年3月に「南房総市地域公共交通連携計画」を策定した。

その後、交通政策基本法の策定及び地域公共交通活性化・再生法の改正に伴い、平成27年8月に「南房総市地域公共交通網形成計画」を策定した。

#### (2) 千葉県との協議（地域間幹線路線）

千葉県では平成14年の道路運送法改正による需給調整規制廃止の対応として「千葉県バス対策地域協議会」が設置されている。特に、広域的な地域間幹線路線の協議については、南房総市が設置する上記機関と整合性を持ち、協議を図っている。

#### (3) 南房総市地域公共交通総合連携計画

（計画期間：平成20～24年度）

地域公共交通の維持存続に向け、関係者が共通認識を持つ場として平成19年3月に「バス路線再編研究会」、同年6月に「地域公共交通会議」、同年10月に「地域公共交通活性化協議会」を設置し、平成21年3月に「南房総市地域公共交通連携計画」を策定した。

基本方針	<ul style="list-style-type: none"><li>① 日常的な生活系交通を確保するとともに、来訪者のアクセス性向上による観光系交通との交通融合を図り、地域公共交通の連携を強化し、地域の活性化に寄与する</li><li>② 地域にとって必要な公共交通とはどのようなものか明確にし、地域特性を活かし地域公共交通と南房総観光資源の連携強化により、南房総地域全体の活性化を図る。</li><li>③ 需要の高い高速バスやスクールバス等の地域内にある交通手段を積極的に活用した効果的な交通サービスの提供を図る。</li><li>④ 地域公共交通活性化協議会を軸として、地域住民の多様な参画や地域のニーズ把握に努め、利用者の身近な交通手段の確保を図る。</li><li>⑤ 地域のニーズに即した交通サービスの提供とともに、関係者の合意形成を図り、地域が協働で検討、計画を行うことができる機会の提供と共通認識を図る。</li></ul>
基本理念	交通機関相互の連携が図られた公共交通再編を図ることにより、地域の公共交通利用の主流となる高齢者・来訪者の移動支援及び地域の子育て支援に資する便利で利用しやすい公共交通を確立する。
計画目標	<ul style="list-style-type: none"><li>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し、地域内の交通相互の連携を図り、地域のための公共交通を維持・存続を図る。</li><li>② 観光資源との連携強化により、「観光系」需要の喚起をし、地域全体の活性化を図る</li><li>③ 地域に存在する資源、既存交通システムを活用した効果的・効率的な運行を図る</li><li>④ 地域住民の多様な参画により、使いやすく身近な交通手段を確保する</li><li>⑤ 地域住民、交通事業者、行政との連携による持続可能な仕組みづくり</li></ul>

## ■計画に基づき実施された主な施策

### 【実証運行】

#### ○快速バスうらら：平成20年10月1日～平成25年4月1日

- ・ JR富浦駅、高速バス乗り場（とみうら枇杷倶楽部）において、一次交通と接続性を向上し、二次交通としての機能を合わせもたせることにより、一次交通の利用促進と地域交通の利用拡大の取組みを連動して展開し、地域住民の利用拡大、来訪者の地域交通の確保を目的に、実証運行を行った。
- ・ 観光客誘致のためのJRとのプロモーション連携、チラシの作成



#### ○デマンド型乗合タクシーの実証運行

- ・ やまなみ線：平成21年10月1日～平成23年9月30日  
市営路線バス富山線の国保病院を交通結節点としてデマンド型乗合タクシー運行による支線運行を行った。
- ・ ちくら線：平成21年10月1日～平成22年7月31日  
千倉駅周辺市街地の小規模需要地域におけるデマンド型乗合タクシーによる支線運行を行った。

### 【路線の再編】

#### ○市内線と市営バス路線富山線の接続

- ・ 市域内幹線公共交通軸としての機能強化を確保し、生活圏内の地域間連携を図った。

### 【高速バスの館山以南区間の途中一般乗降制度の導入】

- ・ 地域生活交通を確保するため、高速バスを一般道区間について、一般路線バスとして一般利用者が乗降できるようにした。

### 【交通結節点の機能強化】

#### ○とみうら枇杷倶楽部バス停ポールの統合化

- ・ 複数設置されていたバス停を統合し、バスを利用しやすい環境づくりを行った。



### 【多様な運賃制度の導入】

#### ○運転免許証の自主返納制度を活用した運賃半額の民間路線への導入

- ・ 高齢者が日常生活を安全で快適に生活できる環境提供の一環として、運転免許証を自主返納した高齢者を対象に、これまで実施していた市営バス路線に加え、他の路線へ適用を拡大した。



(4) 南房総市地域公共交通網形成計画（計画期間：平成 27～31 年度）

地域公共交通の維持存続のみならず、まちづくりの地域戦略との一体的かつ広域的・総合的な地域公共交通ネットワーク形成を行うとともに、地域・路線の評価や課題を踏まえた改善や地域全体を見渡し将来のまちづくりを見据えた地域公共交通施策を実施していくために、平成 27 年 8 月に「南房総市地域公共交通網形成計画」を策定した。

基本方針	<p>①日常的な生活系交通を確保するとともに、まちづくり・観光振興等の地域戦略と一体となった地域公共交通ネットワークを構築する。</p> <p>②高齢者をはじめとする地域住民の移動ニーズや地域特性を踏まえ、広域的な移動支援、市内地域間の移動支援、それぞれの地域公共交通が果たすべき役割・機能及び交通業者・行政・地域住民の責務を明確化し、地域特性に応じた効果的・効率的な地域公共交通体系の再構築を図る。</p> <p>③鉄道やバス・タクシー車両等の地域内にある全ての交通手段を積極的に活用した効果的な交通サービスの提供を図る。</p> <p>④地域公共交通活性化協議会を軸として、関係者間の調整、交通事業者の積極的な関与及び地域住民の多様な協力体制づくりを通じた地域公共交通の維持・人材育成を図る。</p> <p>⑤地域特性や地域住民ニーズに応じた交通サービスの提供とともに、関係者の合意形成を図り、地域が協働で検討、計画を行うことができる機会の提供と共通認識を図る。</p>
基本理念	<p>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。</p>
計画目標	<p>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し、地域内の全ての交通モード相互の連携を図り、地域のための公共交通を維持・存続を図る。</p> <p>②着地型観光地としての特色を活かした魅力的な交通サービスの提供</p> <p>③地域に存在する既存交通システムを活用した効果的・効率的な運行を図る</p> <p>④キーマンの育成と地域住民の協力による地域特性に応じた多様な生活交通の確保</p> <p>⑤地域住民、交通事業者、行政との連携による持続可能な仕組みづくり・地域づくり・人づくり</p>

## ■計画に基づき実施された主な施策

### 【交通結節点の機能強化】

#### ○白浜地区におけるバスターミナルの整備：平成 29 年 6 月 27 日～共用開始

・白浜コミュニティーセンター隣地に新たにバスターミナルとして安房白浜駅を整備。供用開始に合わせて、高速バスの東京便（房総なのはな号）と千葉便（南総里見号）の発着場所が、安房白浜駅に一本化されるなど、白浜地域の交通結節点として、地域の方や南房総市を訪れる方の利便性、安全性の向上が期待されます。



### 【多様な交通システムの運行方法検討】

#### ○地域住民が主体となった運行システムを構築（キーマンの育成）

・公共交通空白地地域において、キーマンが地域の人たちと実行委員会を立ち上げ、地域の高齢者が外出することにより生きがいや交流機会を創出させるための一つとして外出支援に取り組んだ。地域内の耕作放棄地でそら豆を育て、出荷し、種代を引いた分を送迎車の燃料費にあてるなど、持続可能な運行システムを構築して行った。

#### ○交通空白地域における多様な交通システムの運行の検討

・南房総市、東安房漁協と、ちばシティバス(株)が連携し、高速バス千葉便（南総里見号）を活用した「客貨混載事業」について実証実験を経て平成 29 年 12 月 5 日から運行を開始した。

### 【利用者にわかりやすいバス路線図の作成・配布】

#### ○南房総市公共交通ナビの作成・配布

・南房総市地域公共交通活性化協議会において、南房総地域全体の地域公共交通マップを作成。さらに地域住民の利便性向上にむけ、作成した地域公共交通マップを全戸配布した。



### 【多様な運賃制度の導入】

#### ○運転免許証の自主返納制度による特典の充実

・南房総市では、運転免許証自主返納促進の取り組みとして、高齢者の交通事故防止や公共交通の利用促進を目的に、運転免許証自主返納等の手数料助成を平成 30 年度より実施した。

#### ○企画切符等の販売

・列車、レンタカー、高速バス利用を組み合わせた旅行商品をJRびゅう商品で実施した。  
例：JR新宿駅～（特急新宿さざなみ号）～JR館山駅（レンタカー貸与）～南房総地域周遊～JR館山駅（レンタカー返却）～（高速バス新宿なのはな号）～バスタ新宿

## 2-2. まちづくりに関する計画

### (1) 南房総市総合計画基本構想

(計画期間：2018～2027 年度（平成 30 ～令和 9 年度）)

将来像	ひと・ゆめ・みらい 地域で創る魅力の郷 南房総							
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 優しく安心して暮らせる南房総（保険・医療・福祉）</li> <li>2. 活力ある地域産業の南房総（産業・雇用）</li> <li>3. 豊かな学びと文化の南房総（教育・文化・スポーツ）</li> <li>4. 安全で快適な南房総（生活・自然）</li> <li>5. 地域がつながる便利な南房総（道路・交通）</li> <li>6. 市民が創る南房総（移住促進・市民参加・行財政）</li> </ol>							
公共交通の位置づけ	<p><b>【前期基本計画】</b>（2018～2022 年度（平成 30～令和 4 年度））</p> <p>○課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域のニーズに対応した市コミュニティバス路線の再編と交通結節点の整備など、公共交通の利便性と効率性を高めていくことが求められている。</li> <li>・市民ニーズを踏まえた的確な対応に努めるとともに、関係機関と連携を図り、住む人にも、訪れる人にも便利で利用しやすい公共交通体系の確立が必要となっている。</li> </ul> <p>○目標</p> <p>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。</p> <p>○目標値</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">指標名</th> <th style="text-align: center;">現状値 (2017 年 (H29) )</th> <th style="text-align: center;">目標値 (2022 年 (R4) )</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内を運行する路線バスの 1 日当りの平均利用者数</td> <td style="text-align: center;">987 人</td> <td style="text-align: center;">987 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>○主な取り組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な地域公共交通の確立</li> <li>・高速バスの利便性向上</li> <li>・鉄道の機能維持・強化</li> <li>・公共交通拠点の機能強化</li> </ul>		指標名	現状値 (2017 年 (H29) )	目標値 (2022 年 (R4) )	市内を運行する路線バスの 1 日当りの平均利用者数	987 人	987 人
指標名	現状値 (2017 年 (H29) )	目標値 (2022 年 (R4) )						
市内を運行する路線バスの 1 日当りの平均利用者数	987 人	987 人						

(2) 南房総市第8期高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画

(計画期間：平成30～32年度)

基本理念	元気 安心 幸せふれあう 南房総
基本目標	基本目標1：地域包括ケアの体制強化 基本目標2：介護予防・在宅生活支援の推進 基本目標3：介護サービスの充実 基本目標4：安心して生き生きと暮らせるまちづくり
公共交通の位置づけ	高齢者が長年培ってきた知識や技能などを活かして、多様な場に社会参加できるまちづくりを推進するために、「安心して生き生きと暮らせるまちづくりの推進」の1つの施策として、「交通手段の確保」が位置付けられている。 ○公共交通の充実 ・今後も、市営路線バス事業を安定運営に努めるとともに、JRなど民間の公共交通の充実を働きかけていく。

(3) 南房総市環境基本計画

(計画期間：平成22～31年度)

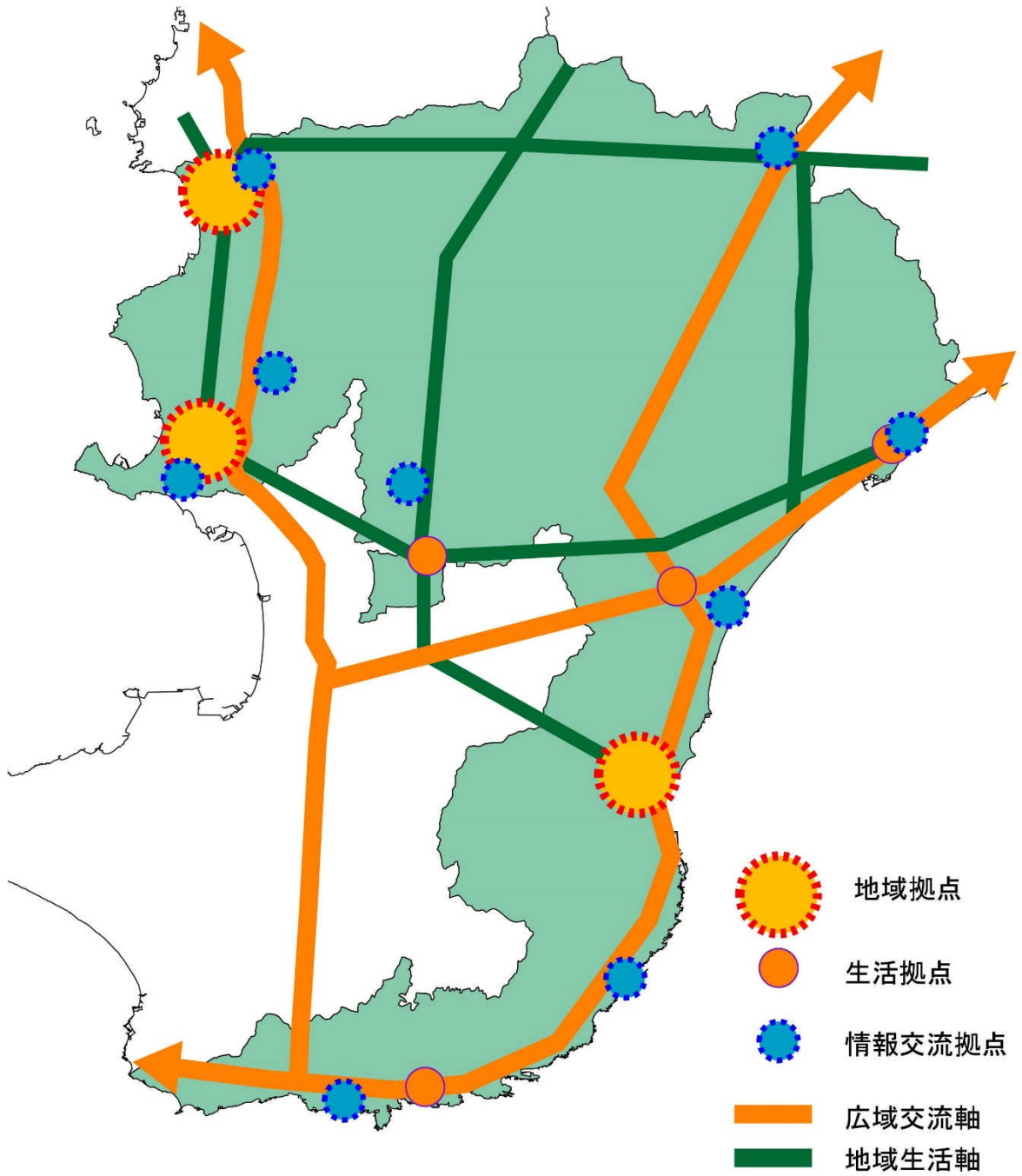
望ましい環境像	みんなで考え、みんなで創る環境のまち 南房総
基本目標	(1) 地域から地球へ、みんなで地球を守っていくまち (2) ごみを資源へ、みんなで資源を有効に利用するまち (3) 豊かできれいな自然へ、みんなで自然と共存するまち (4) 快適で安全な暮らしへ、みんなで取り組むまち (5) 環境保全へ、みんなで協力・行動するまち
公共交通に関する施策	○地球温暖化の防止 ・可能な範囲で公用車から公共交通へ転換する。 ・市民や事業者に対して、公共交通機関についての情報を提供するとともに、もっと活用されるよう啓発する。 ・コミュニティバス路線の再構築を図る。 ・関係自治体等と連携し、パークアンドライド等により内房線、東京などを結ぶ高速バス等の利便性向上を図る。

(4) 南房総市地域福祉計画・地域福祉活動計画

(計画期間：令和2～7年度)

基本理念	みんながつながり支え合う みんなにやさしいまちづくり
基本目標	1 支え合い助け合い『人』がつながるまちづくり 2 誰もが安心して『夢』を持って暮らせるまちづくり 3 一人ひとりに寄り添い『未来』へつなげるまちづくり
公共交通に関する項目	○【実現するためにめざすこと】外出に困らない地域をつくる 公共交通機関だけでなく、地域にあるさまざまな移動手段を活用し、通院や買い物に困らない地域をつくることをめざします。

■南房総市の将来都市構造イメージ



## 2-3. 上位計画・関連計画からみた地域公共交通がまちづくりの中で担うべき役割

地域公共交通がまちづくりの中で担うべき役割について、上位計画・関連計画における位置づけに基づき整理すると、以下のとおりである。

### ①生活交通及び地域間流動に係る移動手段の提供

市民の日常生活において便利に利用できる移動手段として、さらには観光都市としての機能が十分に発揮できるよう、市外や県外との地域間交流に係る移動手段としての役割が期待される。

#### 【南房総市総合計画】

- ・ 利用者のニーズを把握しながら、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、地域内交通のあり方を検討し、市民・来訪者にとって便利で利用しやすい公共交通体系の確立をめざす。

### ②公共交通への転換による二酸化炭素排出量の削減（低炭素でくらしやすいまちづくりへの寄与）

自家用車への過度な依存を改善し、公共交通の利用を促進することにより、自動車から排出される二酸化炭素排出量の削減が期待される。

#### 【南房総市環境基本計画】

- ・ 地球温暖化の防止

### ③市内拠点と居住エリア・観光施設等を結ぶネットワークとしての交通手段の提供（公共交通指向型ゾーニング）

分散する地域拠点間及び周辺の居住エリアを結ぶアクセス手段として、地域拠点のにぎわい創出に寄与することが期待される。

また、観光振興の観点から、市内の観光資源を活かし、1つの観光通施設にとどまらず、さらに他の観光施設を巡りたくなる魅力のある移動手段としての役割が期待される。

#### 【南房総市総合計画】

- ・ 市民・事業者・観光関係団体・行政の役割分担のもとに観光まちづくりの推進体制を構築しながら、南房総市ならではの観光資源を有効活用した拠点の整備やプロモーションを充実させ、観光の振興を通じた地域活性化を目指します。

### ④高齢者等の外出機会の提供（おでかけ手段確保）

高齢者が自宅に引きこまず、多様な場に社会参加できるまちづくりを推進する上で、気軽に外出する機会を提供するための移動手段としての役割が求められている。

#### 【南房総市第8期高齢者保健福祉計画・第7期介護保険事業計画】

- ・ 高齢者が長年培ってきた知識や技能などを活かして、多様な場に社会参加できるまちづくりを推進するために、「人にやさしいまちづくりの推進」の1つの施策として、「交通手段の確保」が位置付けられている。

### 3. 市民ニーズおよび公共交通利用者の特性

#### (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%)	

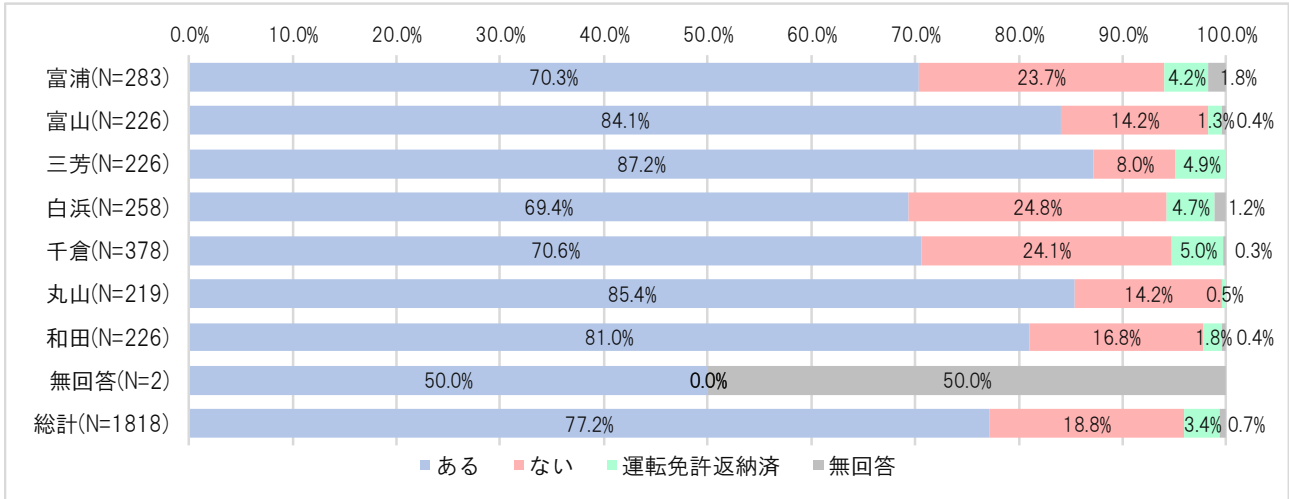
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計値が 100%とならない場合があります。

## ②自動車運転免許証保有率および自家用車保有率

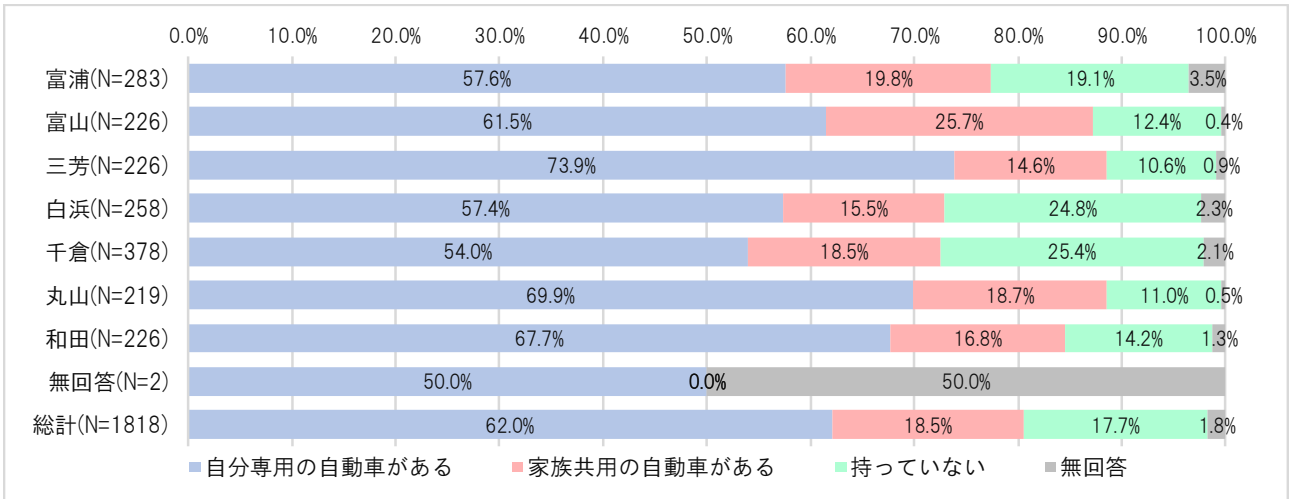
○自動車運転免許証は、77.2%の方が所有しており、免許なし及び免許返納者の割合は 22.2%となっている。また、高齢になるにつれ運転できない状況になるため、今後さらなる高齢化の進展に対応できる公共交通網の維持・整備が必要である。

○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

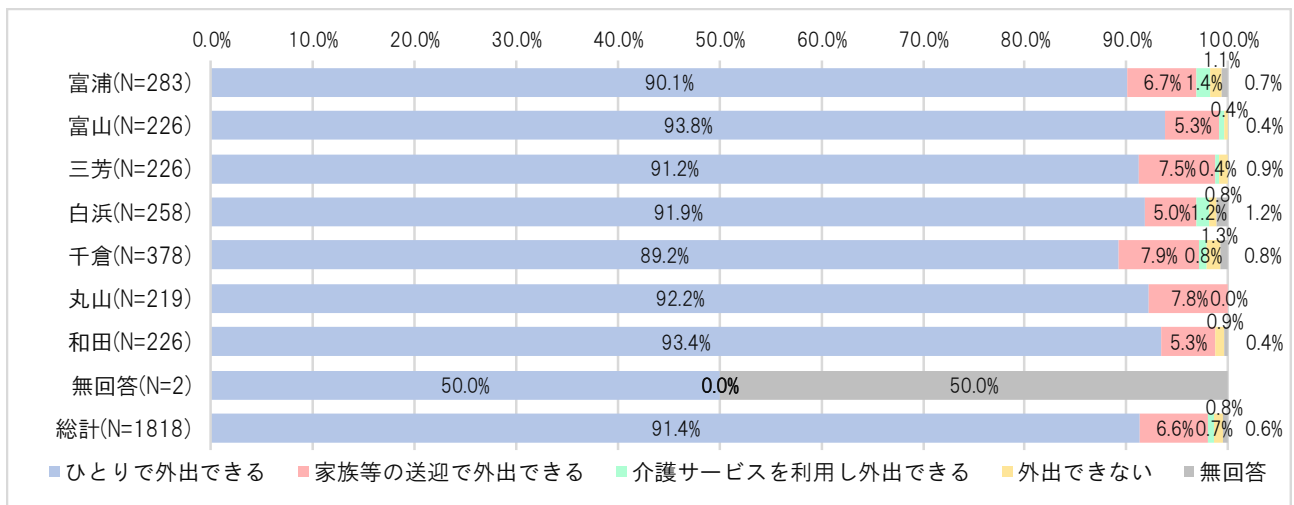
○外出行動について「ひとりで外出できる」と回答された方は91.4%であり、「外出できない」と回答された方は0.8%であった。

○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。

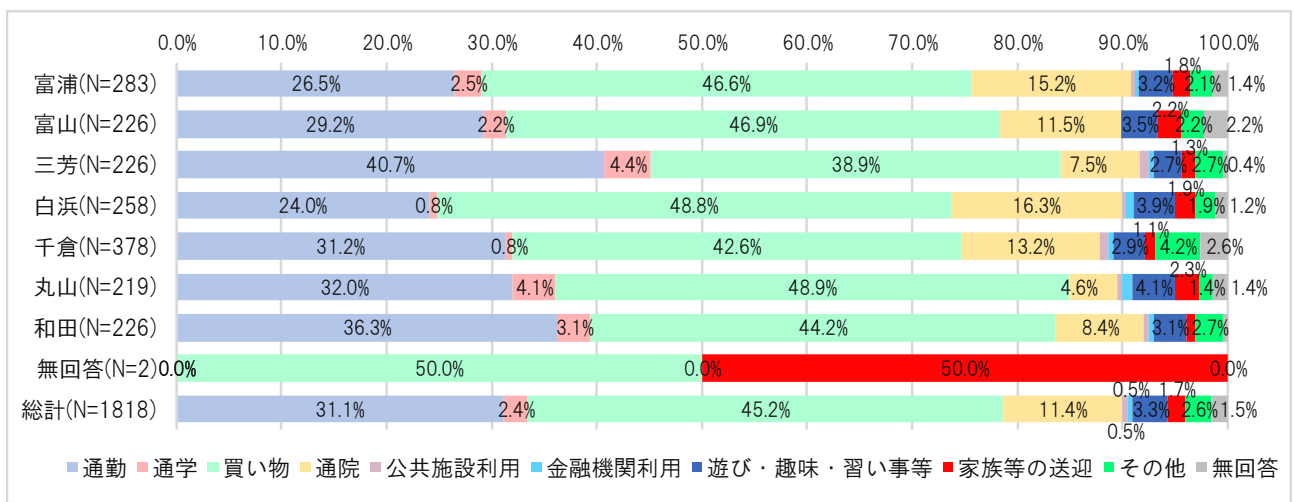
○2番目に多い外出目的でも、「買い物」(39.4%)が最も多く、次いで「通院」(17.8%)、「遊び・趣味・習い事等」(10.6%)となっており、その際の交通手段としては、「自分で車を運転」が53.6%となっている。

○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。

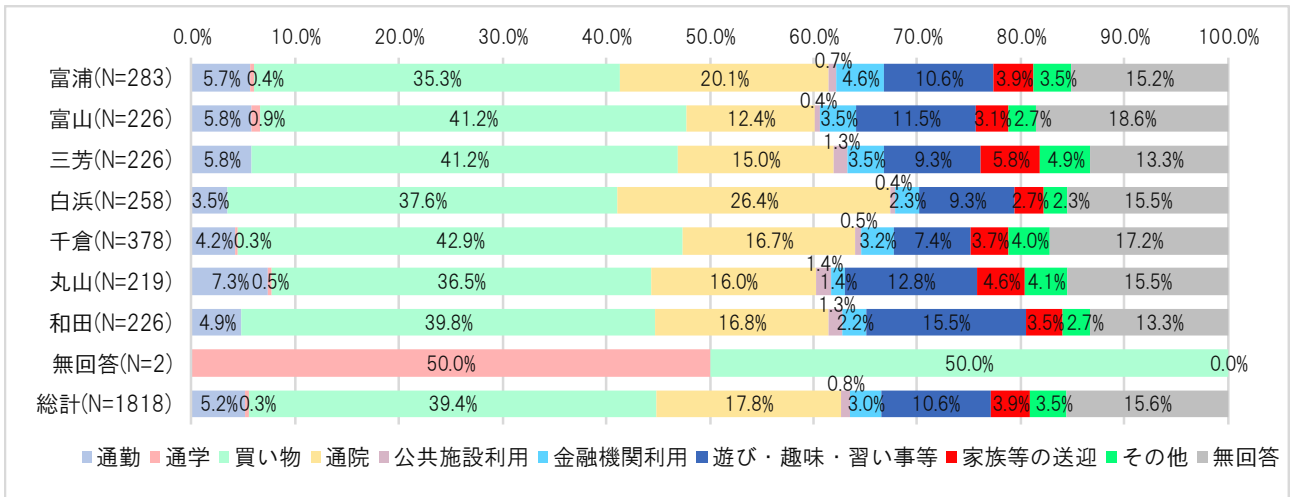
#### ■外出行動について



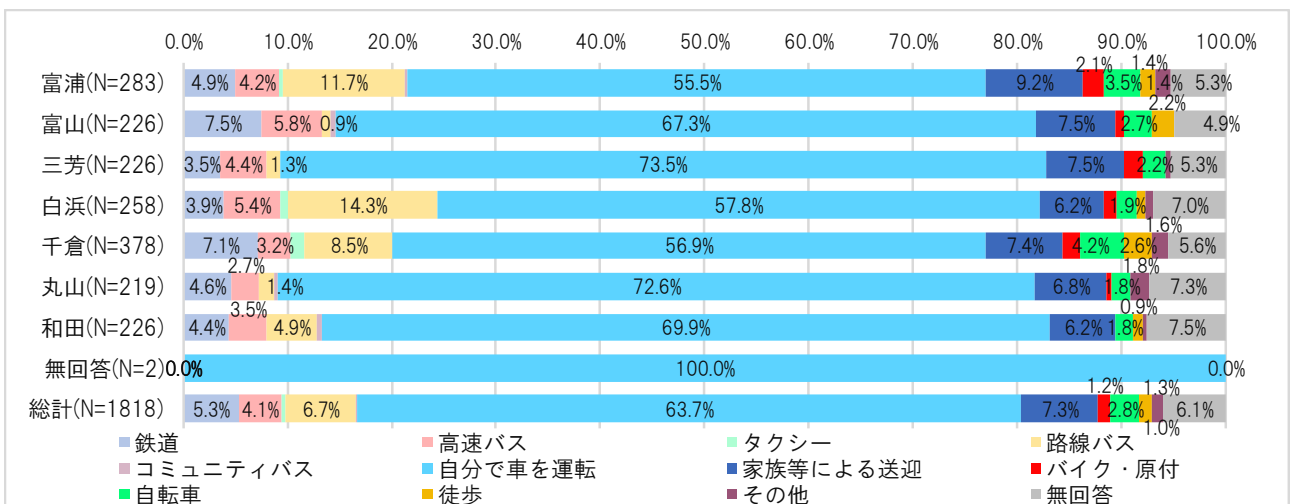
#### ■1番目に多い外出目的



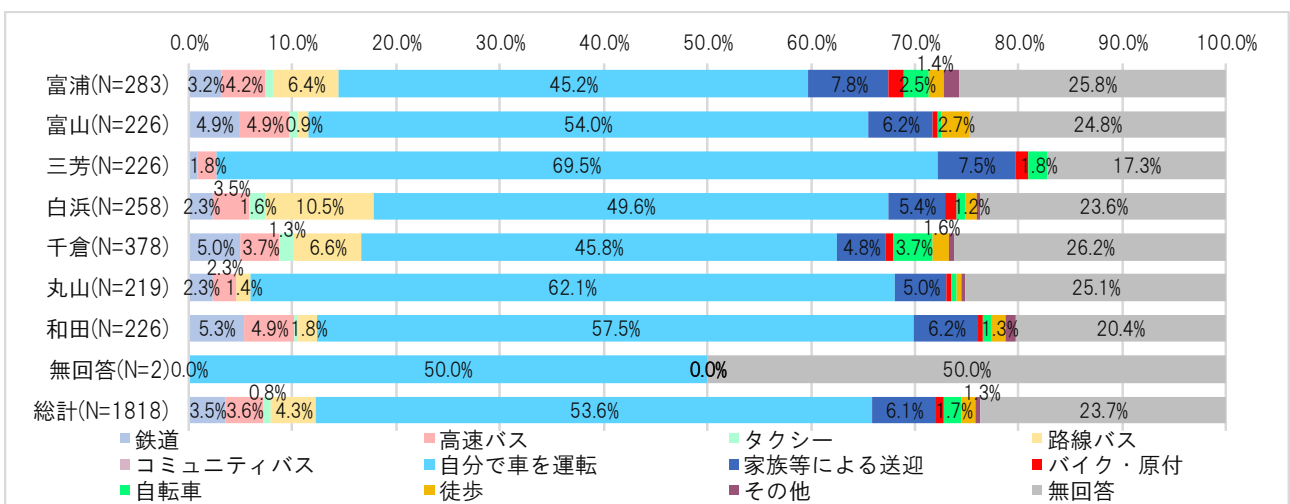
## ■ 2 番目に多い外出目的



## ■ 1 番目に多い外出目的時の交通手段



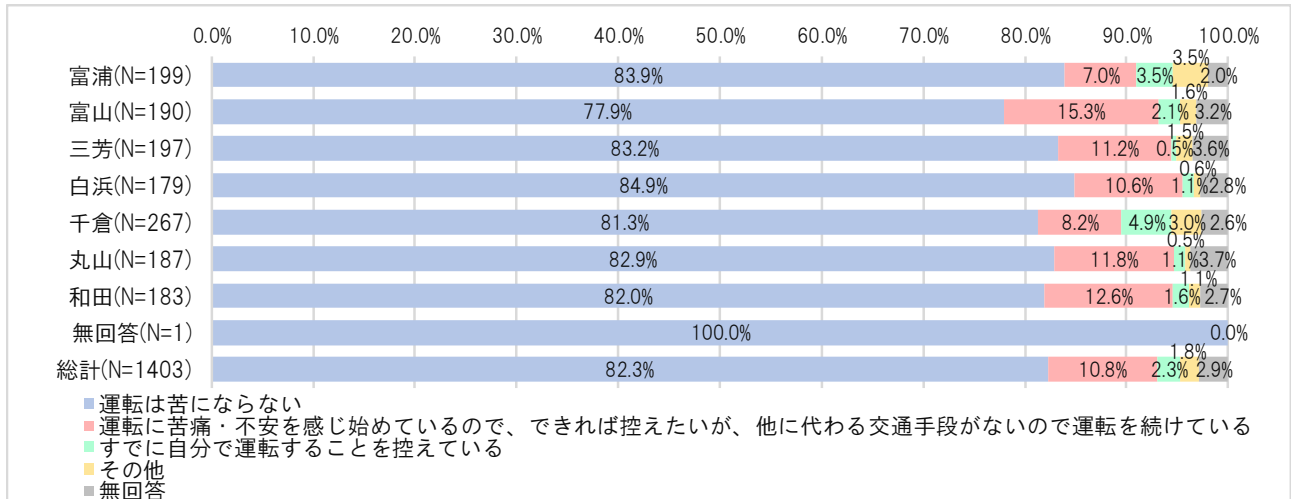
## ■ 2 番目に多い外出目的時の交通手段



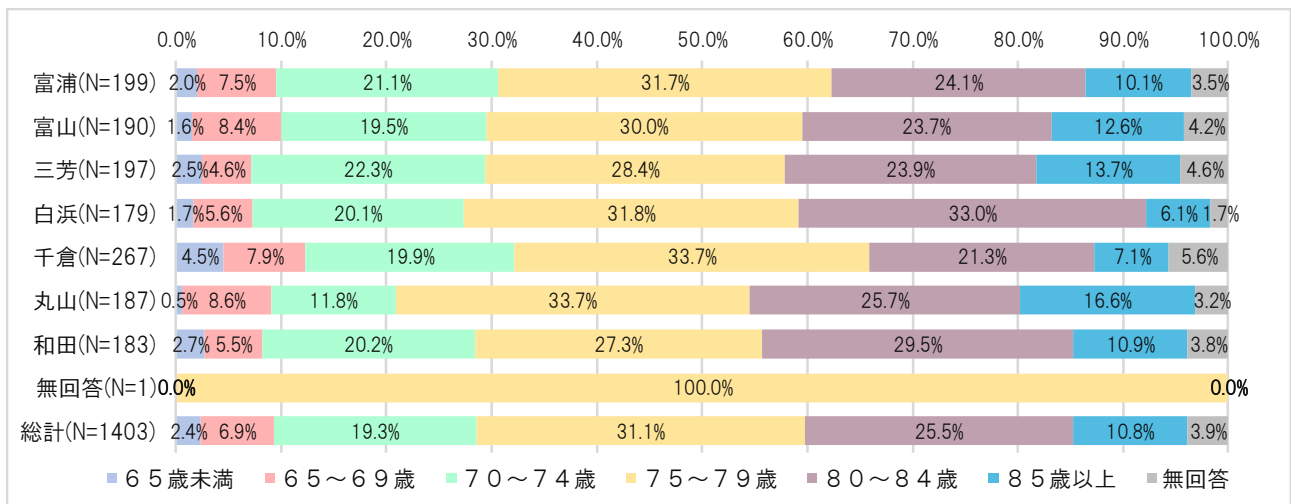
#### ④運転について

○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」が合わせて63.7%であった。

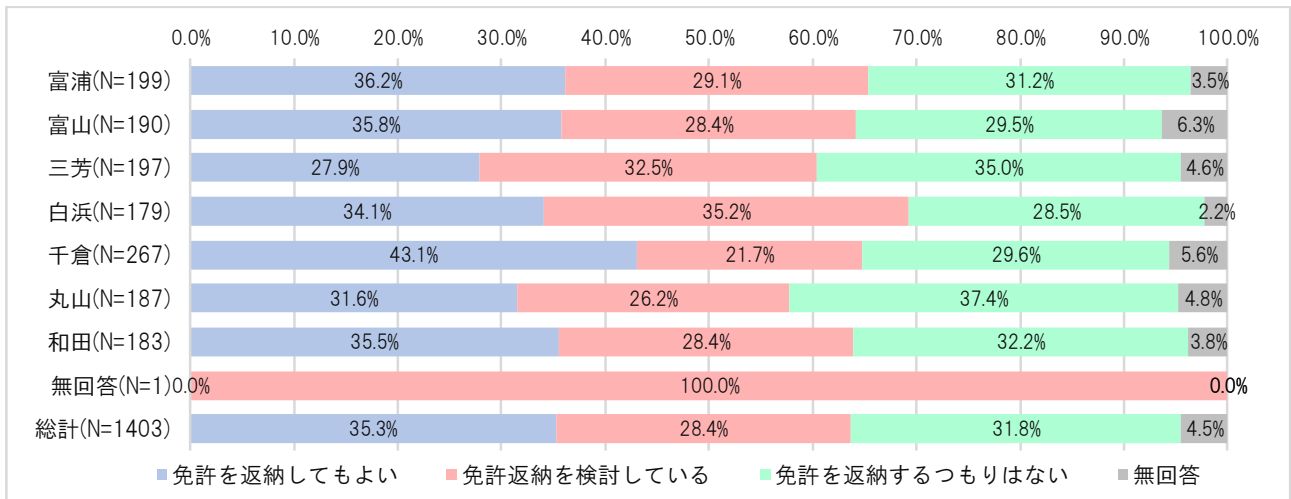
#### ■運転の負担度



#### ■運転可能年齢



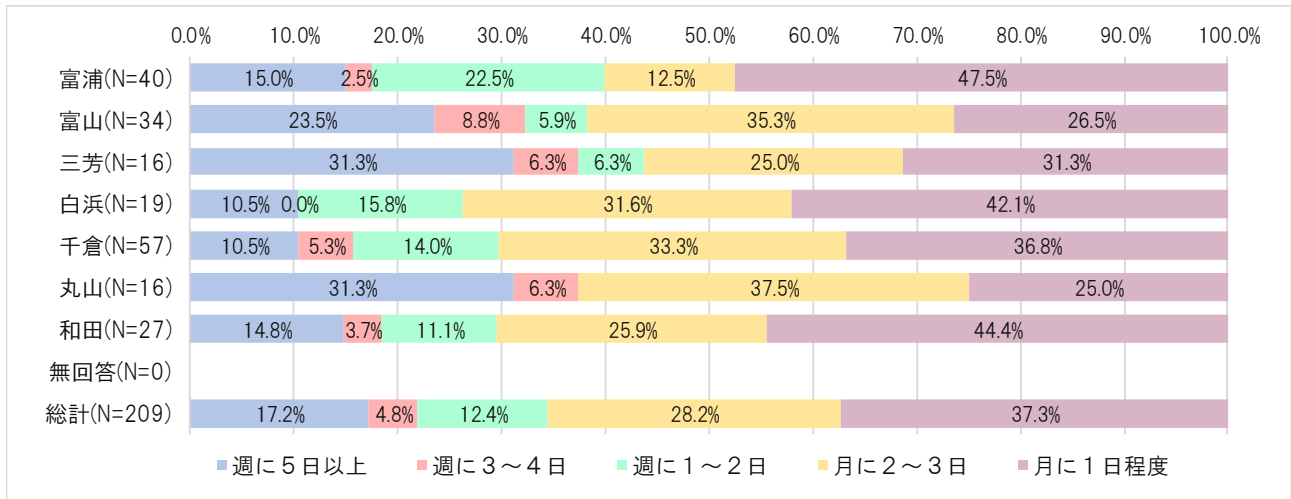
#### ■免許返納について



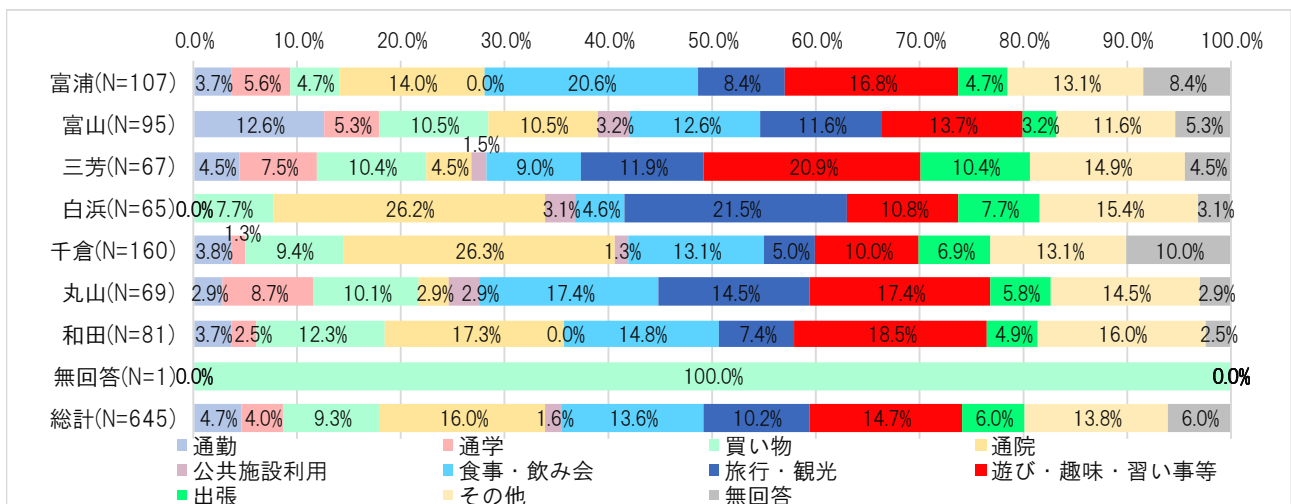
## ⑤ 鉄道利用状況

- 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%となっている。

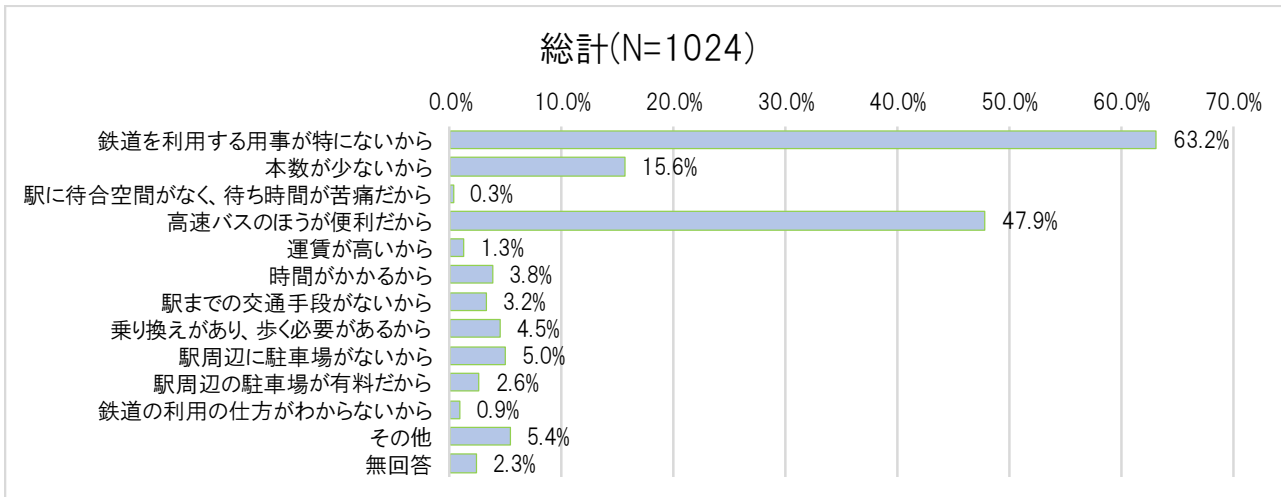
### ■ 利用頻度（月に1日以上定期的に利用される方のみ）



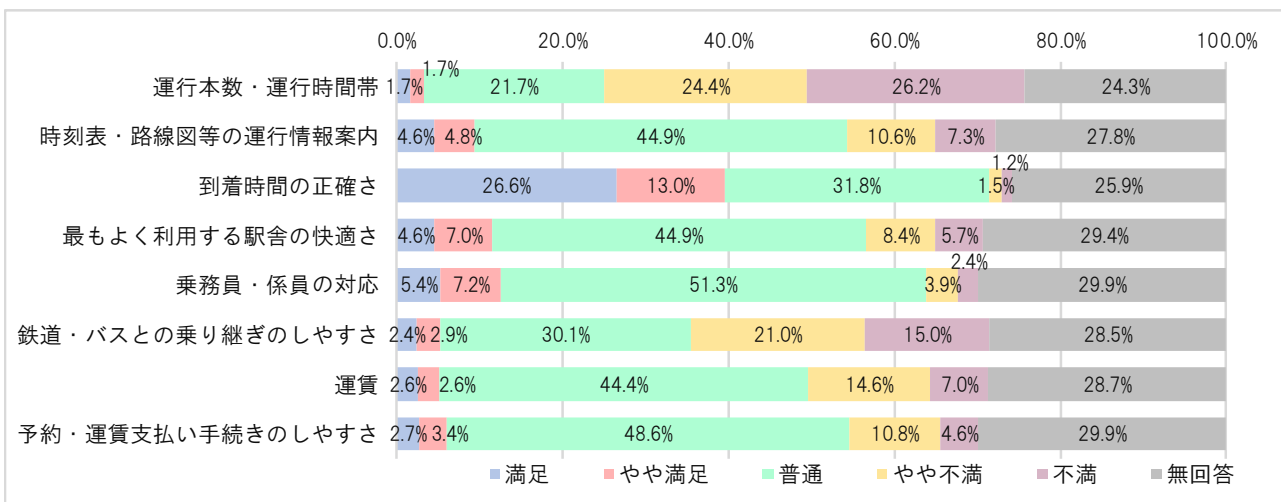
### ■ 利用目的



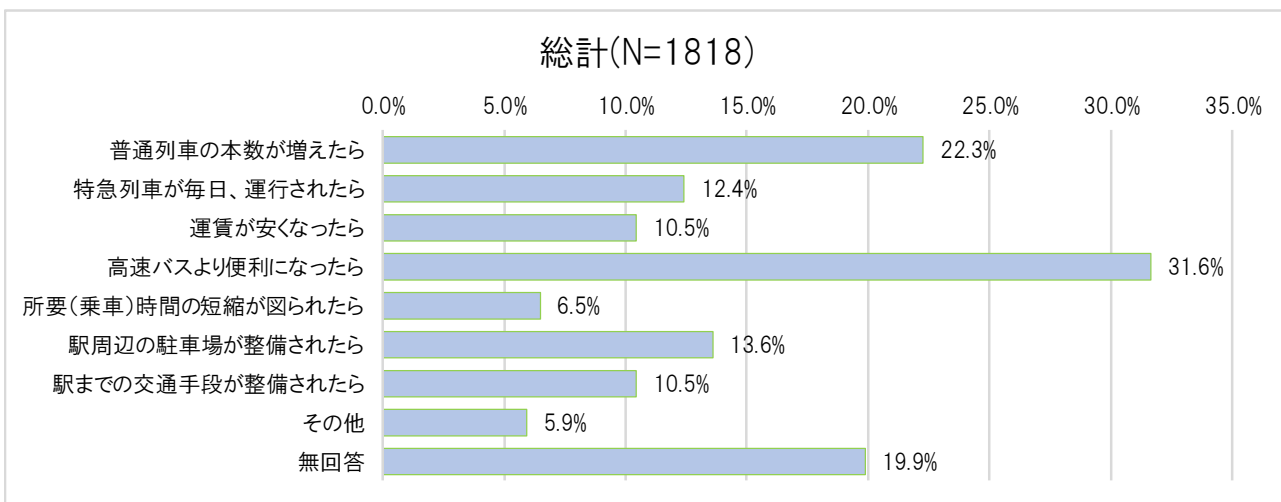
## ■ 鉄道を利用しない理由



## ■ 満足度



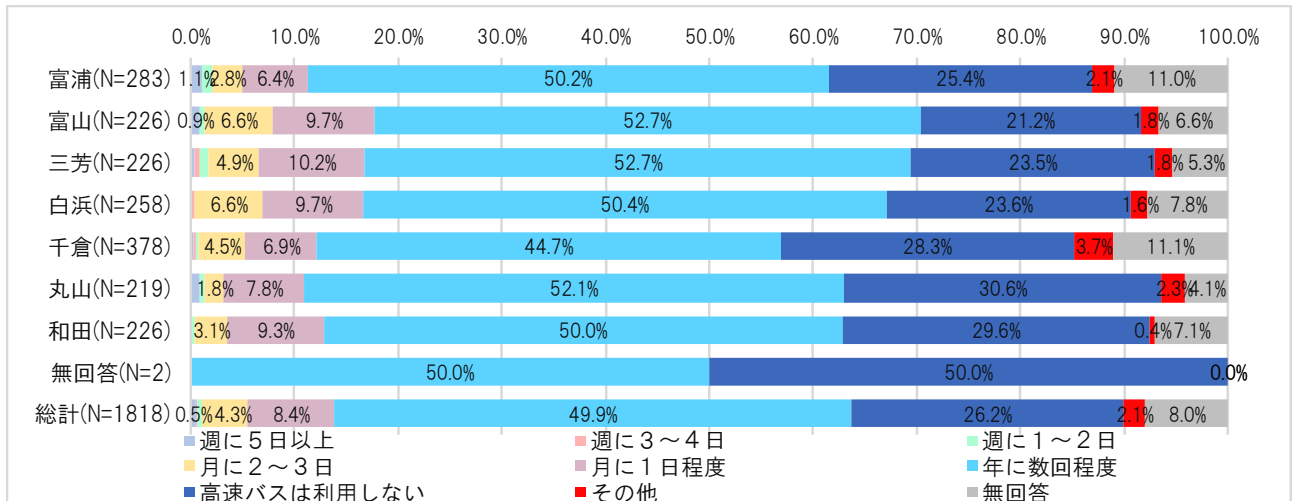
## ■ 利用条件



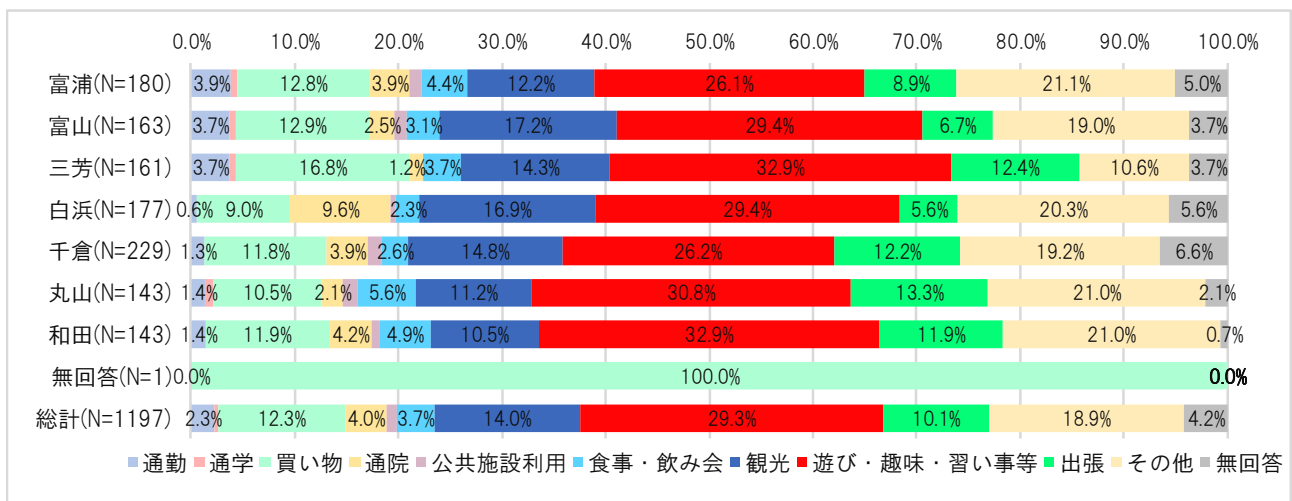
## ⑥高速バス利用状況

- 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。

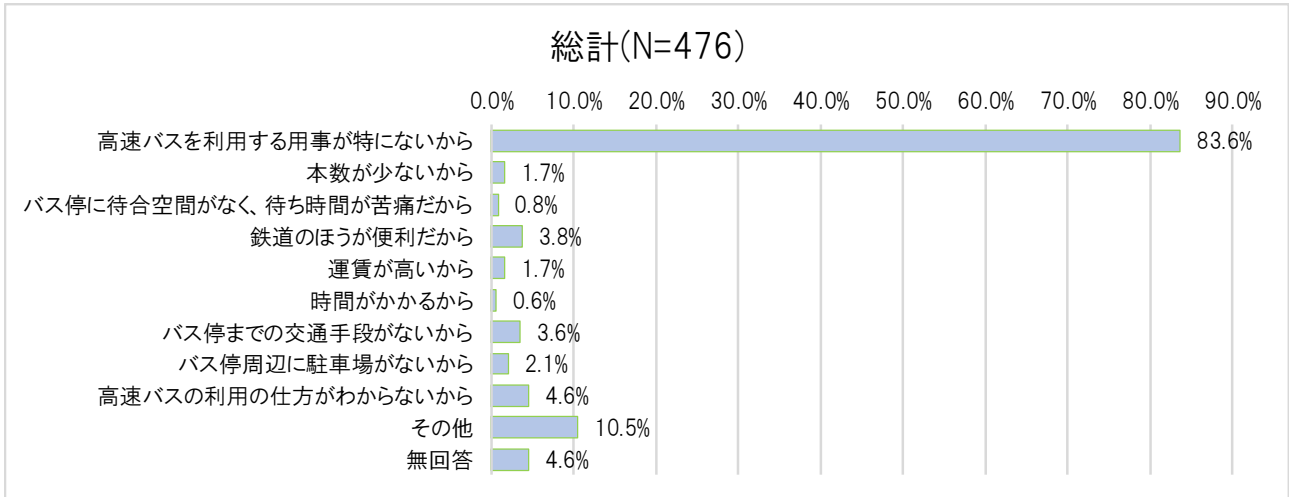
### ■利用頻度



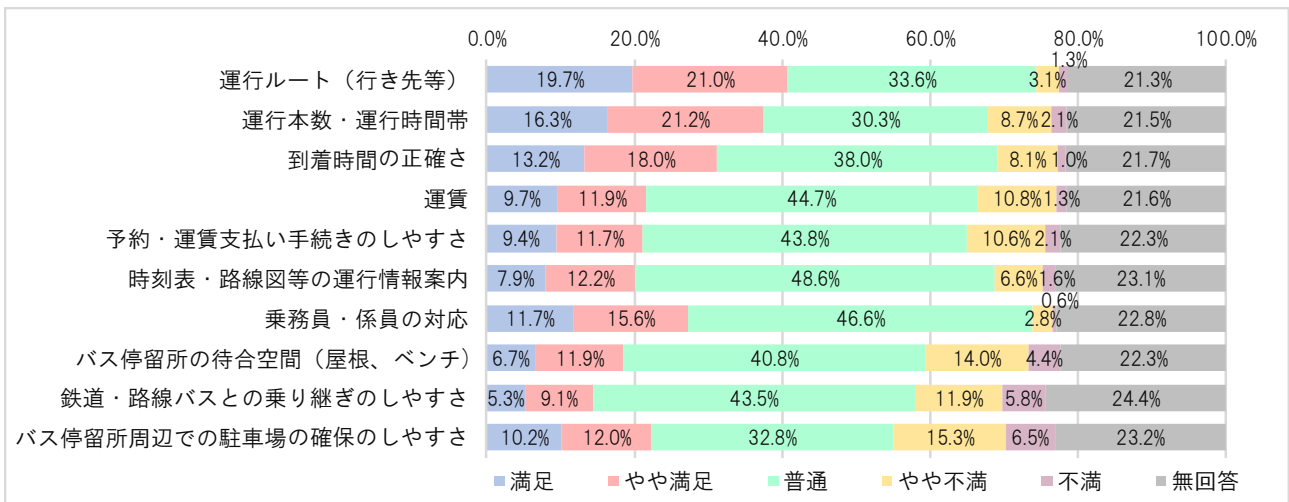
### ■利用目的



## ■高速バスを利用しない理由



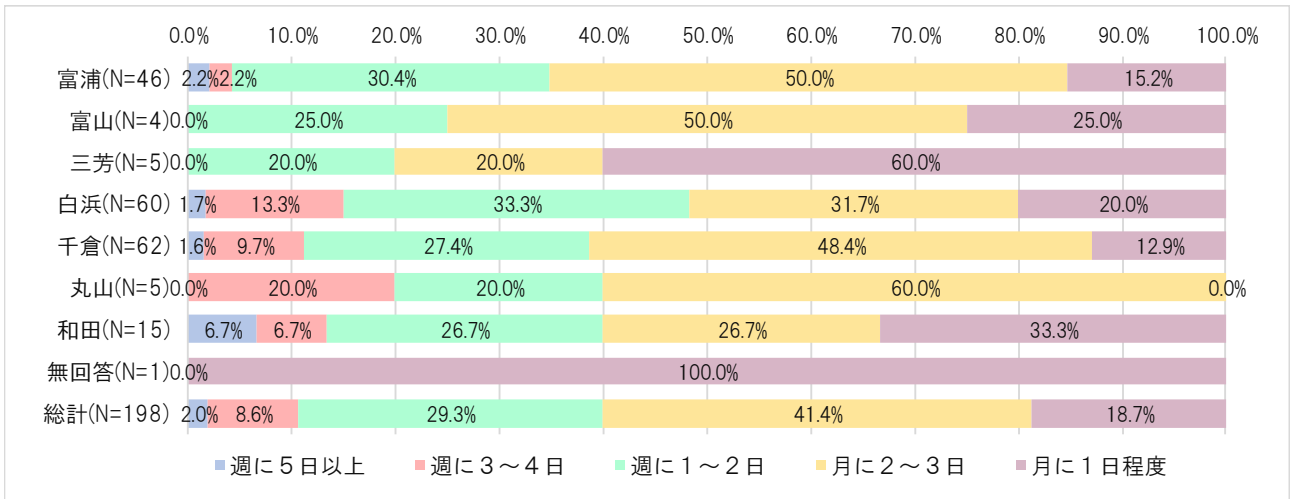
## ■満足度



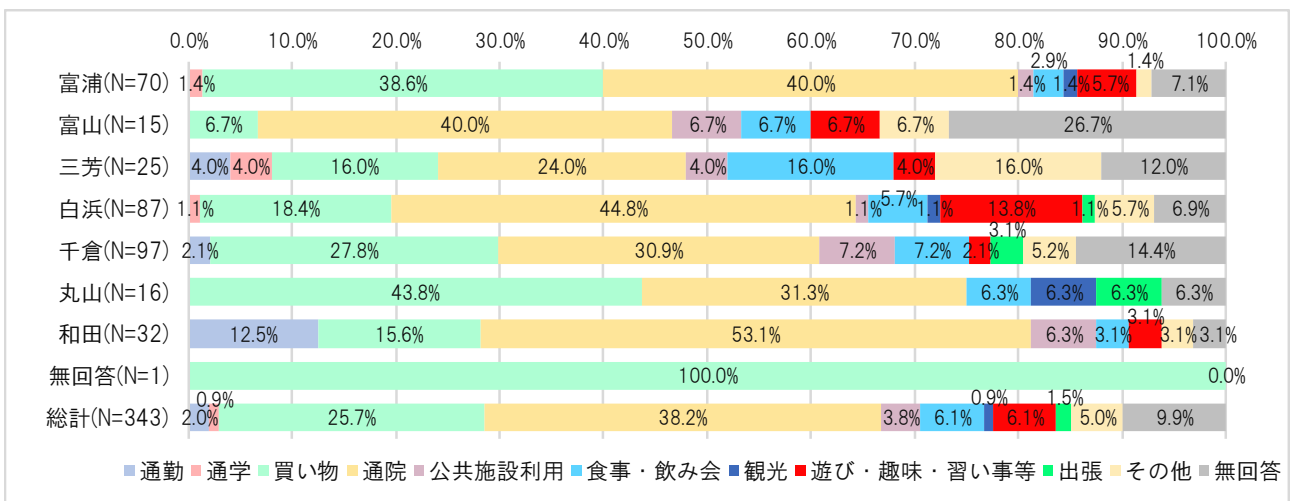
## ⑦路線バス利用状況

- 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）

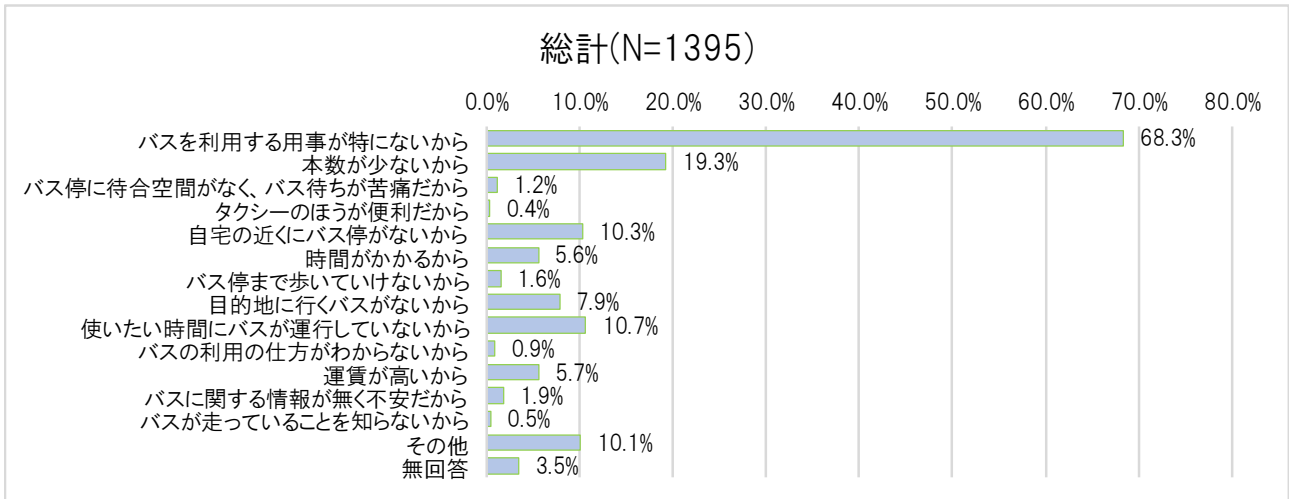


### ■利用目的

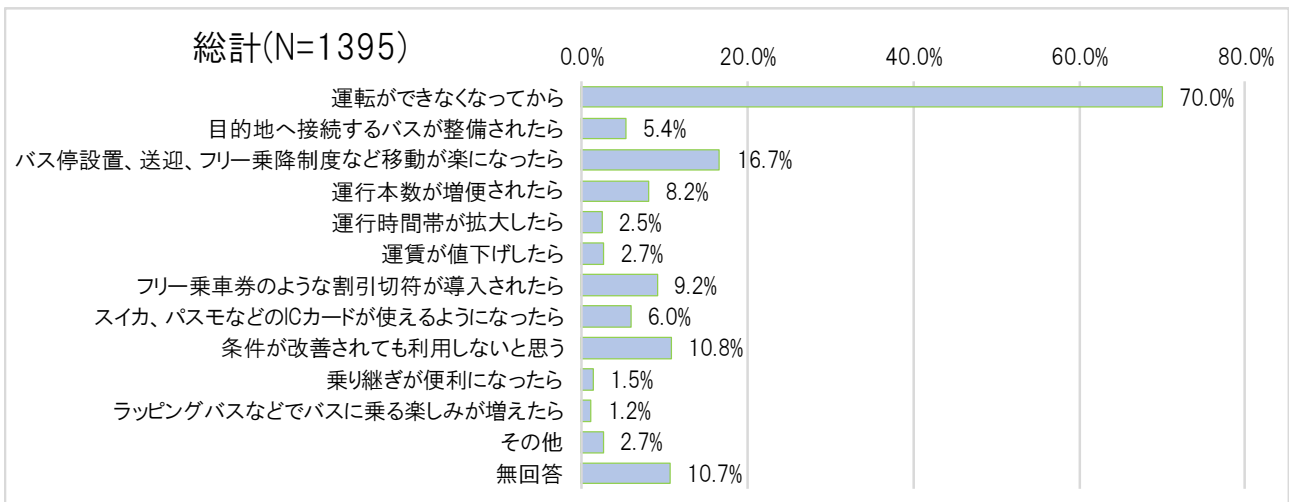




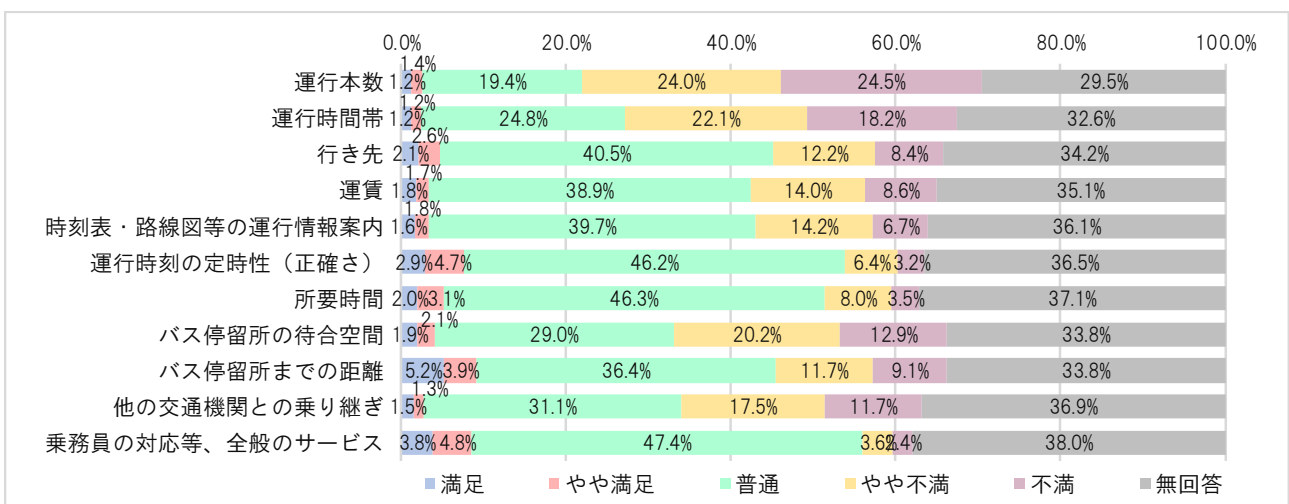
## ■路線バスを利用しない理由



## ■利用条件



## ■満足度

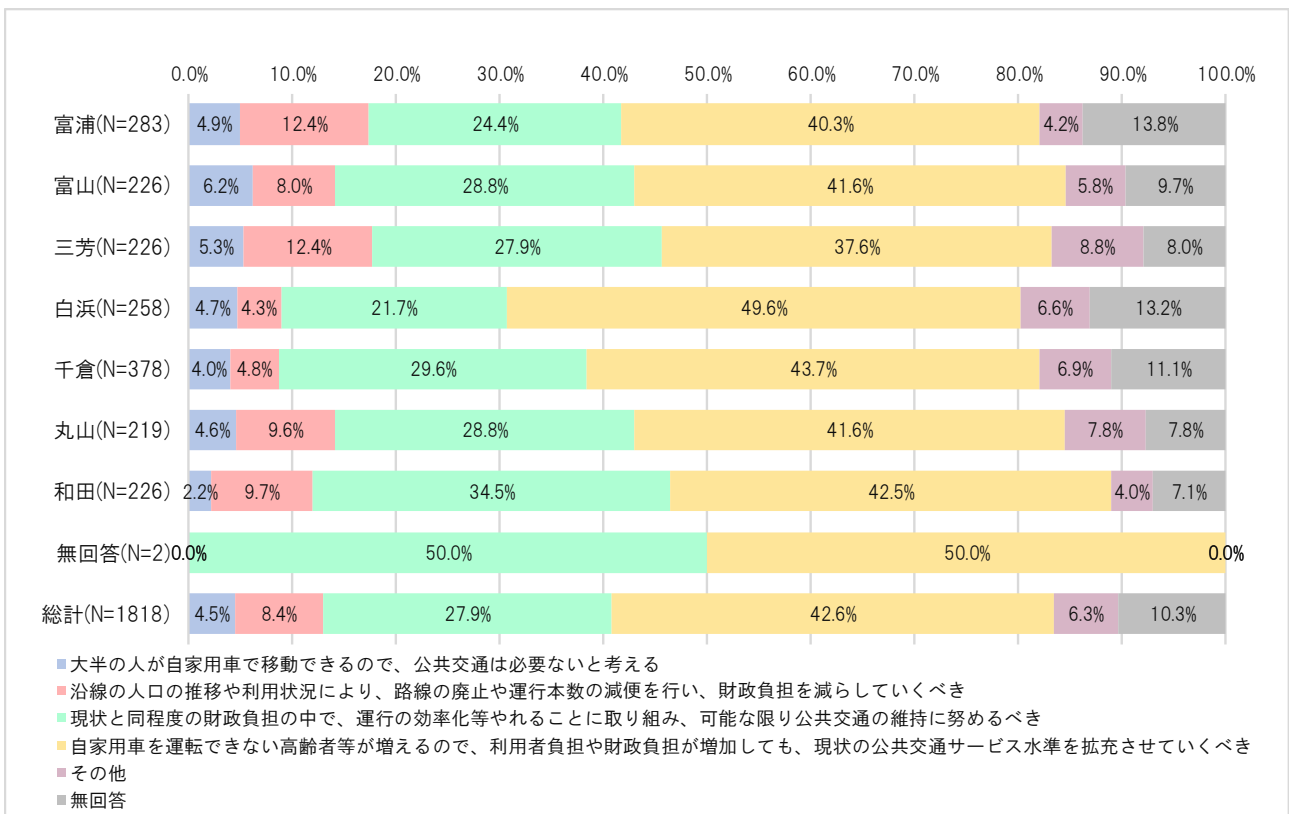


## ⑧公共交通の維持・確保について

○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

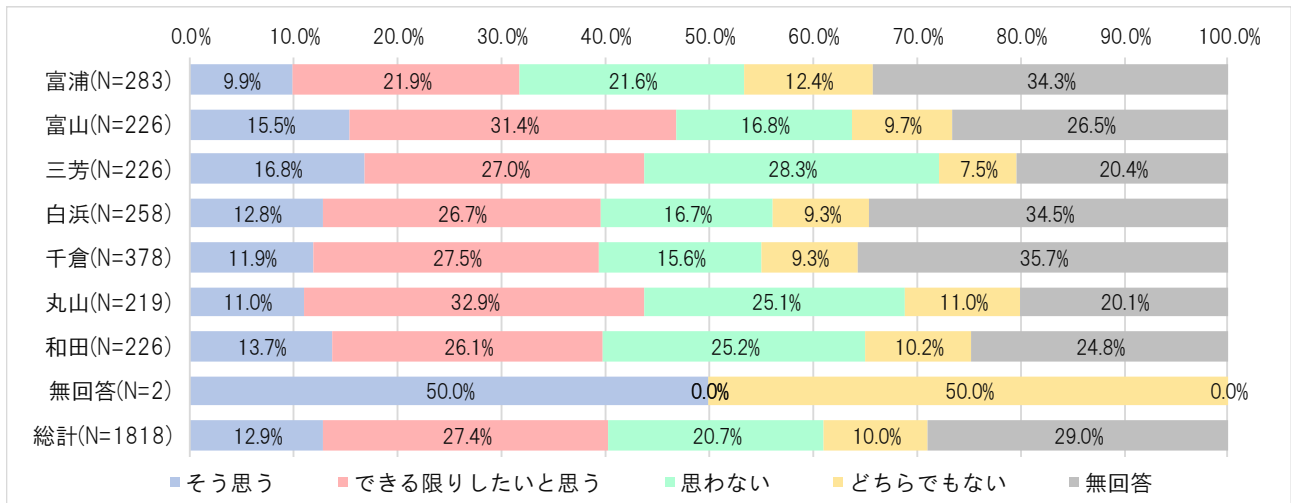


### ⑨公共交通転換可能性

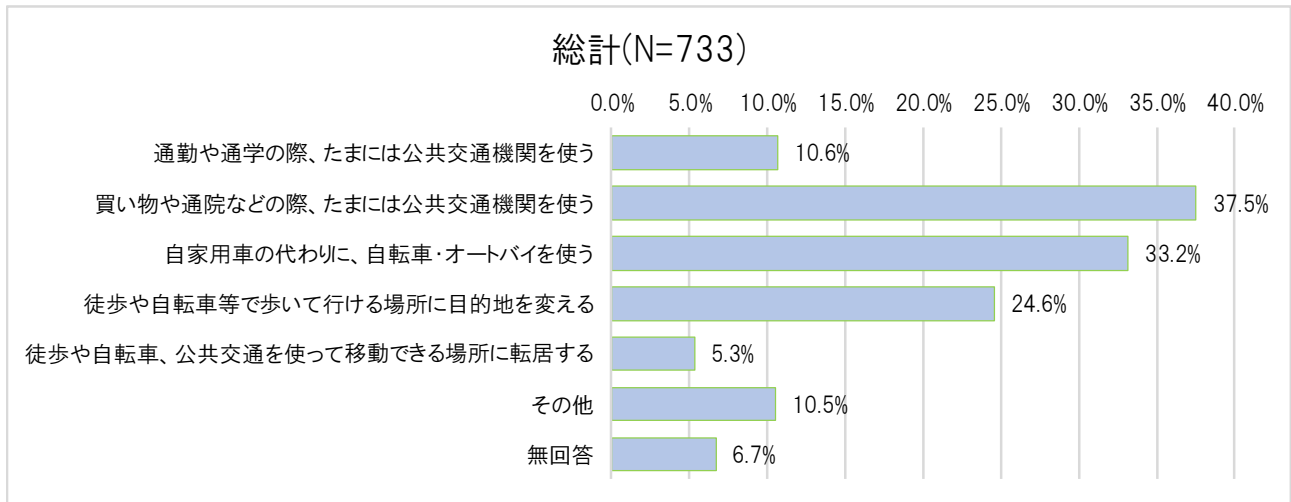
○今後、自家用車の過度な利用に頼らない生活をしたいと思うかとの問いに対し、「そう思う」「できる限りしたいと思う」と回答した方は、市全体で 40.3%であった。

○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



(2) 路線バス利用者調査

①調査概要

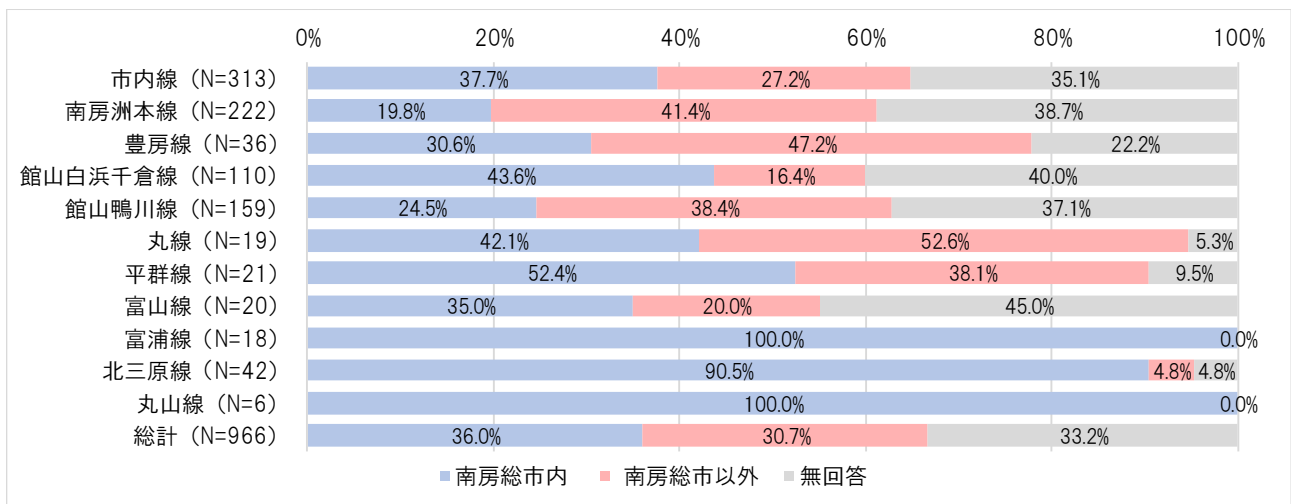
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 11 路線（市内線、南房州本線、豊房線、館山白浜千倉線（白浜千倉線）、館山鴨川線、北三原線、丸山線、丸線、平群線、富山線、富浦線）</li> <li>・ 調査員がバス車両に乗車し直接ヒアリング、OD 調査（始発～終発）</li> </ul>				
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利用者属性（性別、年齢）、利用 OD、利用特性（利用目的、頻度）</li> <li>・ 運行サービスに対する満足度（便数、運行時間帯、行き先、運賃等）</li> <li>・ 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） ・ 2019/12/15（日） 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 ・ 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。

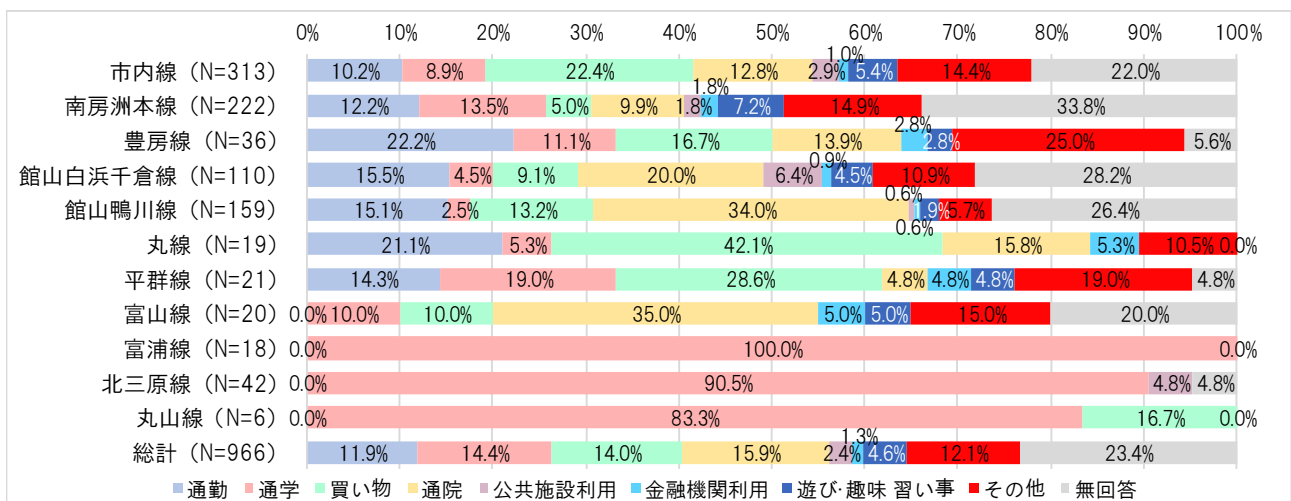
## ②平日の利用特性について

- 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。

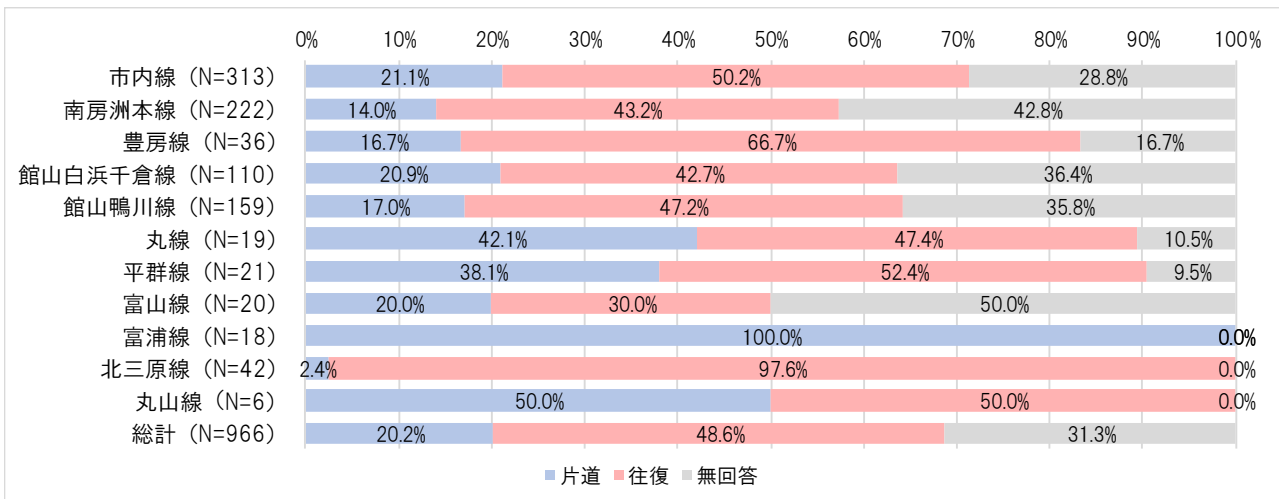
### ■居住地



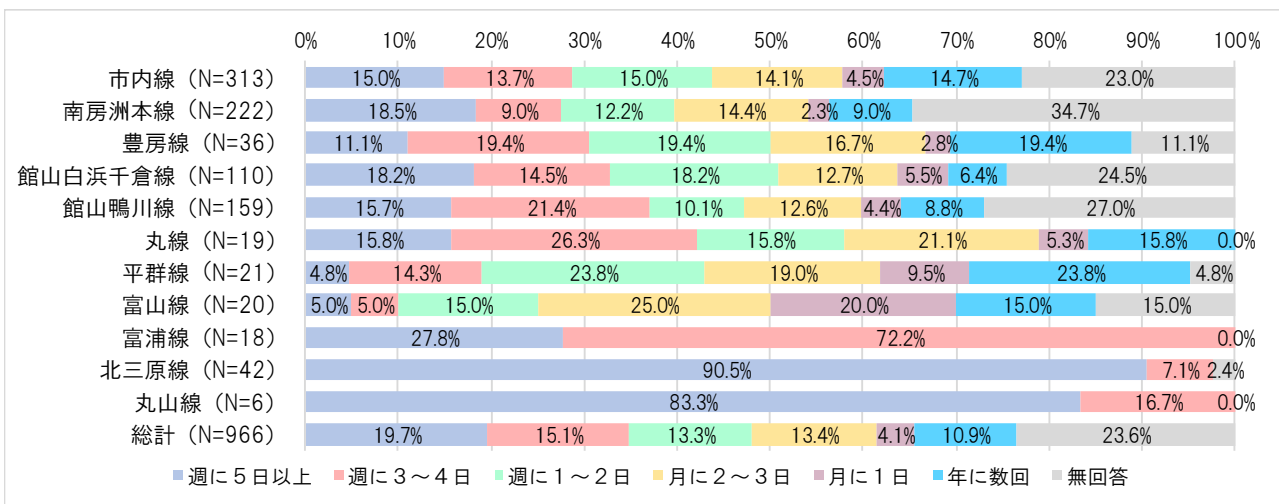
### ■利用目的



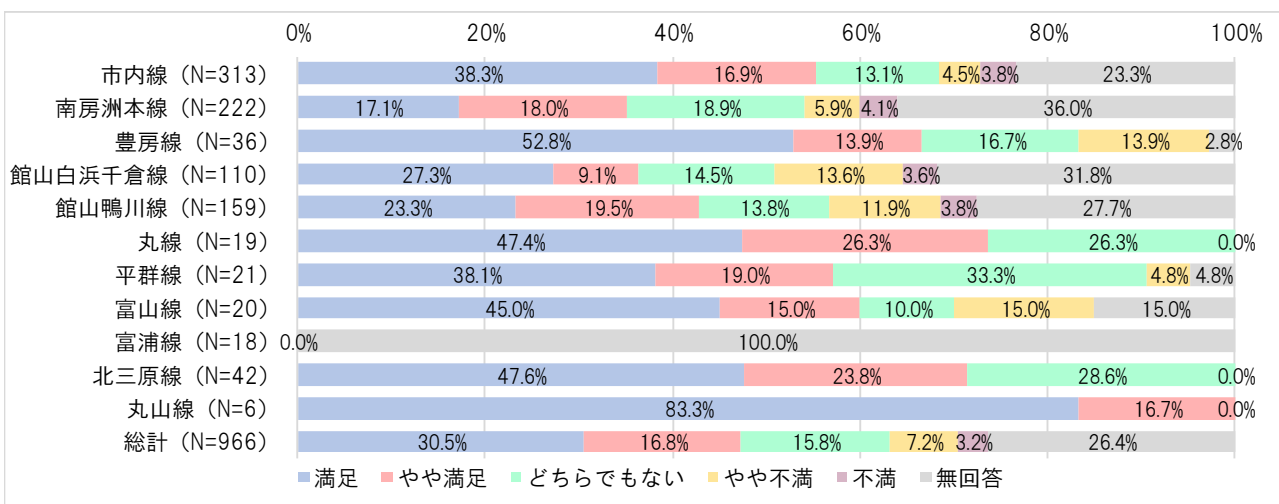
## ■ 利用法



## ■ 利用頻度



## ■ 満足度



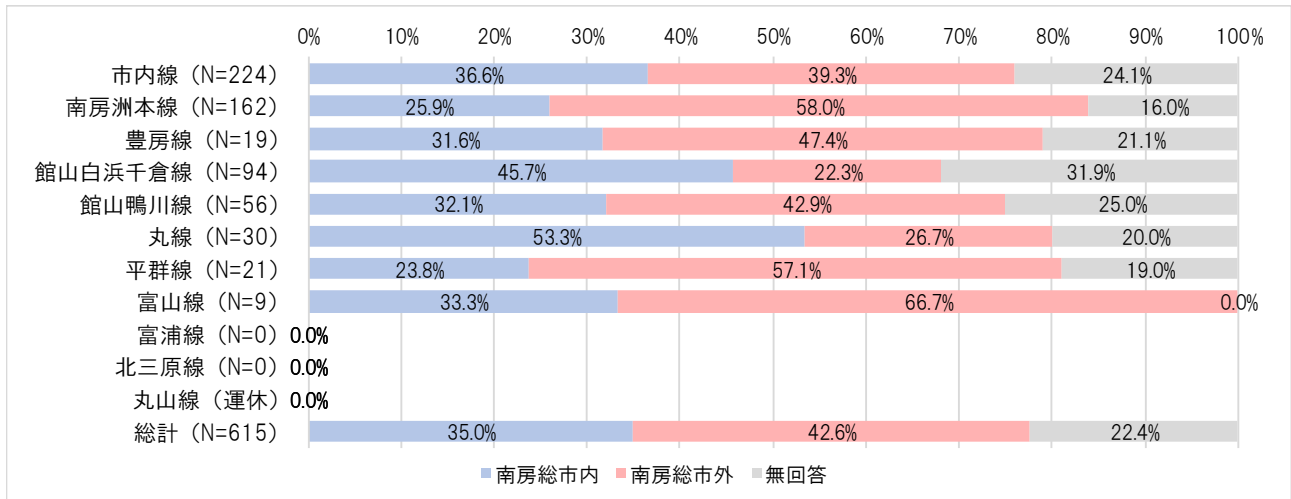
■改善してほしいサービス



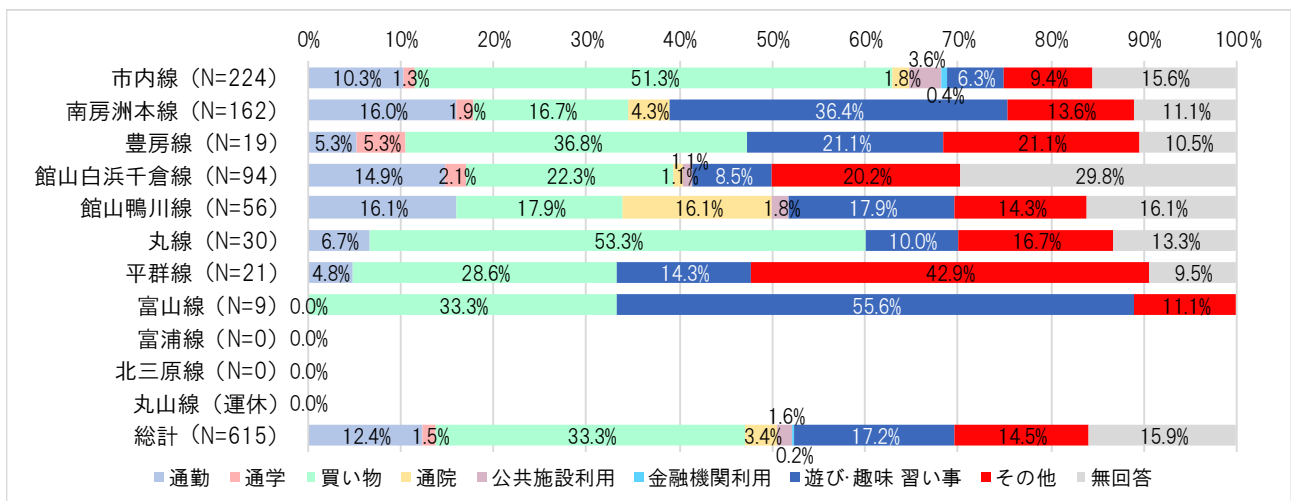
### ③休日の利用特性について

- 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

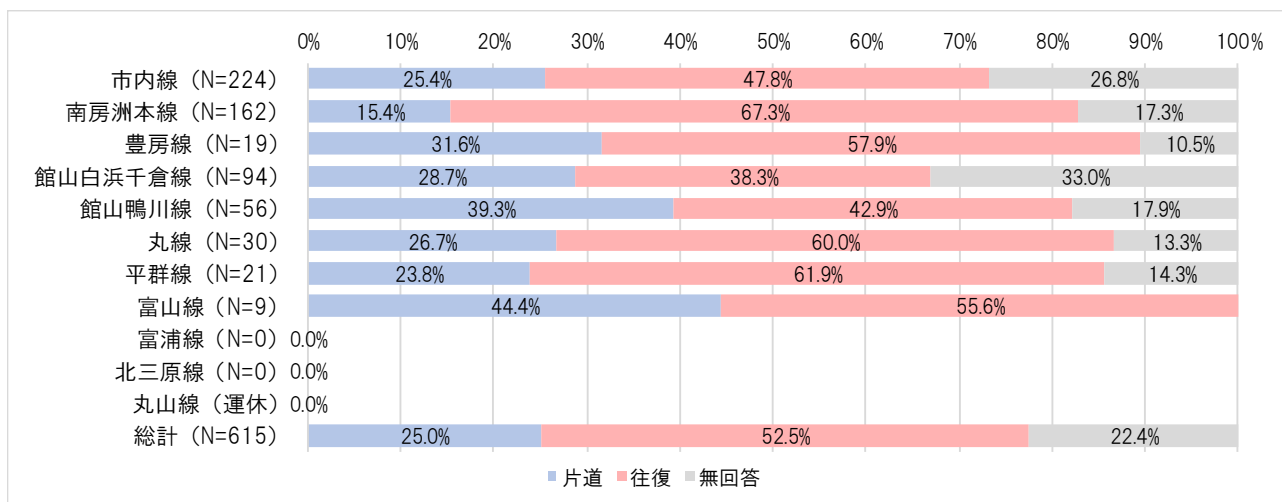


### ■利用目的

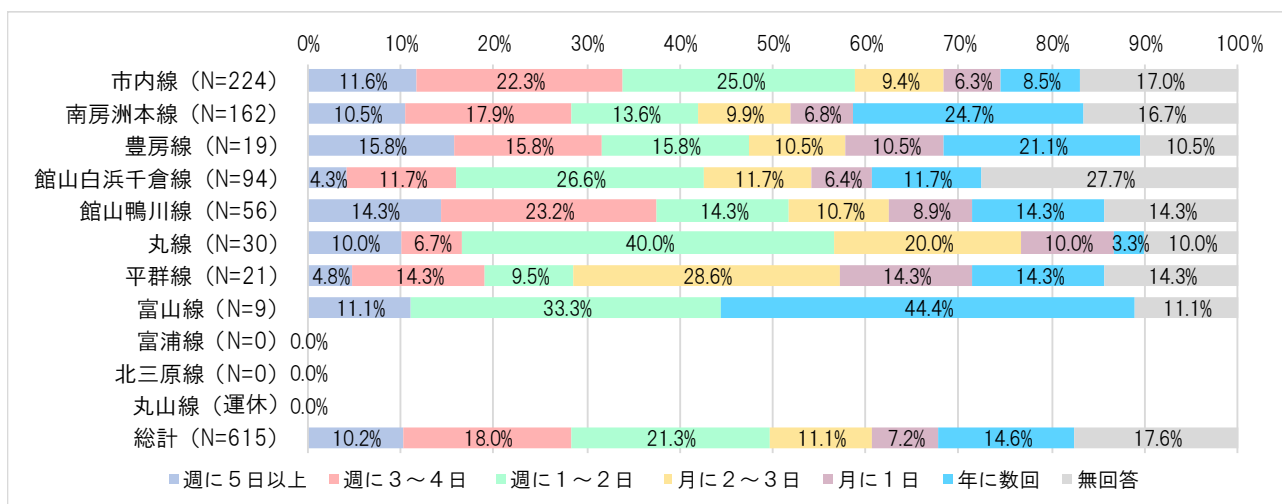




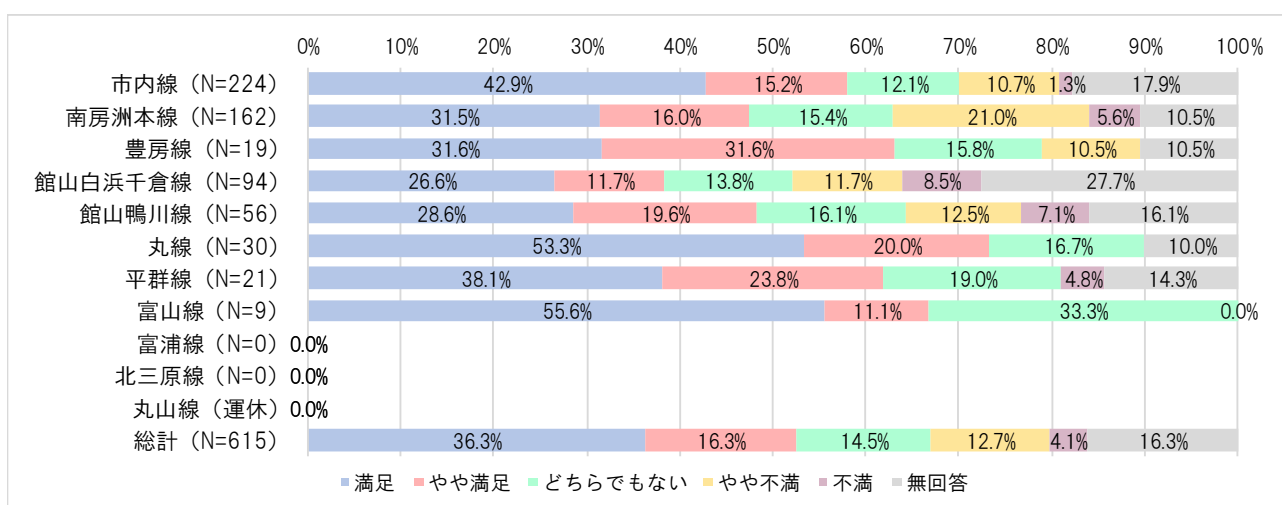
## ■ 利用法



## ■ 利用頻度



## ■ 満足度



■改善してほしいサービス



【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

(3) 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>・ H27 策定の南房総市地域公共交通網形成計画について</li> <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 アンケート送付のみ アンケート送付のみ 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。

## 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。

## 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。

## 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。

## 4. 公共交通に関する課題の整理

### 【社会経済動向】

- 小規模分散型の都市構造
  - ・南房総地域の6町1村の合併によって誕生した市で三方を海に囲まれ、可住地面積が小さく、中心市街地がない小規模分散型の都市構造となっている。
- 少子高齢化の進展
  - ・国や千葉県の平均と比べても生産人口の減少と高齢化が顕著となっていることから、交通事故等が予想され、公共交通の重要性は今後も増していくことが予想される。
- 交流人口の拡大
  - ・豊富な観光資源等地域の特色を活かした戦略的な施策を実施している。
  - ・8つの機能分担された道の駅があり情報発信の拠点となっている。
- 需要の減少と厳しい交通事業経営
  - ・人口減少やモータリゼーションによる利用者の減少、運転免許を持ち続ける高齢者、乗務員の不足等による交通事業の持続が困難な状況にある。
- 厳しい市財政
  - ・税収等の減少による厳しい市財政状況となっており、公共交通支援に限りがある。
- 災害被害による観光ニーズの低下
  - ・2019年9月9日に関東地方を襲った台風15号の被害を受け、観光客の足が遠のいている。

### 【まちづくりの方向性】

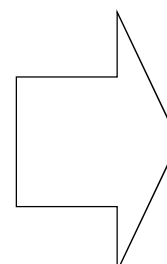
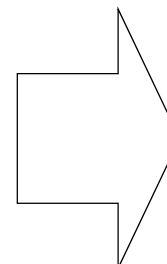
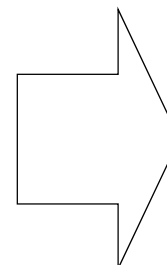
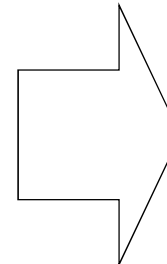
- 地域間を連絡する交流軸、地域生活軸で構成された都市構造
- 着地型の魅力ある観光都市
- 環境都市への取り組み
- 安心して暮らせるひとにやさしいまちづくり
- 学校の統廃合

### 【交通現況特性・問題点】

- 過度な自家用車での移動
- 地域内移動の公共交通利用者の減少
- 高速バス利用における伸び率の低下
- 小規模分散型需要分布と長大路線による非効率な運行
- 多様な既存交通システムの存在
- 二次交通の不足
- 市営路線バスのうち長期見直されていない路線が存在
- 2018年1月よりサイクリストのためのイベント列車（B.B.BASE）の運行が開始

### 【住民・来訪者ニーズ】

- 自家用車に依存せざるをえない。
- 将来高齢になった場合、移動に不安を感じており、公共交通への転換需要がある。
- 多くの市民は、移動困難者のために公共交通の必要性を感じているが、自らの日常の移動には困っていない。だが、将来高齢者となった場合には、介助なしで公共交通を利用できるのか不安を感じている人がいる。
- 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声がある。
- 観光客における公共交通利用者は現状では5.0%未満となっている。



### 【地域交通に関する問題・課題】

#### ○地域住民・来訪者等の二次交通の利便性確保

- ・高速道路網体系の整備により、鉄道に加え、利用者が比較的多い高速バスは今後着眼すべきポイントになると考えられ、バスからバスへの乗継ぎやパーク&ライド需要の増大も配慮し、既存交通機関相互の接続性・乗継ぎ利便性を確保しながら、地域住民はもとより来訪者の二次交通接続機能を強化する必要がある。
- ・地域住民や来訪者が安心して利用できる二次交通手段とするために、自動車（マイカー・レンタカー）との共存を図りながら、公共交通への転換促進や定時性が確保された地域公共交通とする必要がある。

#### ○地域公共交通維持に向けた幹線・支線の明確化

- ・路線の長大化により利用者の少ない区間も多いなど、乗車密度が稀薄で効率的でない運行形態もある
- ・とくに丸線・平群線については減収が続いており、より効率的な運行が求められている。
- ・このため、需要に対応した効果的な運行形態とすることや、幹線に位置づけられる鉄道や民間路線バス等の維持・確保を図るためにも、そのフィーダー交通（支線）としての役割を明確にした地域内の小規模分散型の需要に対応した交通サービスを充実する必要があると考えられる。
- ・支線については来訪者が着地した後の移動を円滑にするため、幹線との連携を確保していく必要がある。
- ・地域公共交通に関わる交通業者・行政・地域住民の役割及び責務を明確化することも重要である。

#### ○分散型都市構造を支える交通結節点の強化

- ・南房総市は、6町1村が合併して館山市を囲むように形成され、旧町村毎にある地域センターや道の駅、鉄道駅を核として拠点が分散配置されている。複数の交通モードと乗換が可能な拠点及び情報交流拠点を交通結節点として機能強化し、公共交通等により有機的にネットワークさせることで南房総市が目指す分散型都市構造の構築が可能となる。
- ・快速バスうららの運行廃止により市内東西を結ぶ都市軸としての機能が弱くなっているが、快速バスうららの実証運行から交通拠点となりうる箇所が存在することが検証されたため、その箇所を交通結節拠点に位置づけ、交通結節拠点を中心に利用が多い区間の利便性を向上させるとともに、利用が少ない区間においては地域住民等と協議しながら移動手段を模索していく。

#### ○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）

- ・現行の鉄道・バス路線だけで、多様な地域住民ニーズに対応することは困難と考えられることから、既存の交通手段を有効活用して効果的かつ柔軟に対応できる仕組み（高速バス、タクシー、宅配貨物車、福祉交通、その他送迎車両）について検討する必要がある。

#### ○持続可能な地域公共交通の維持・育成にむけた地域住民の協力と人材の育成

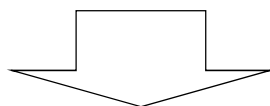
- ・路線の維持存続のために、多様な運行システムによる実証運行を行ったが、運行の必要性は高かったものの、市民の公共交通に対する意識が希薄であるなど、持続可能な十分な需要確保には至っていない。
- ・真に必要なエリアにおいて持続可能な公共交通を確保するためには、地域住民の協力が不可欠であり、さらに住民組織をまとめ先導するキーマンが必要である。

## 5. 南房総市における地域公共交通網形成計画の基本的な方針

### 5-1. 基本的な方針

#### 【地域交通に関する問題・課題】

- 地域住民や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  
(鉄道、路線バス、タクシー、スクールバス、その他交通)
- 持続可能な地域公共交通の維持・育成にむけた市民の協力と人材の育成



①日常的な生活系交通を確保するとともに、まちづくり・観光振興等の地域戦略と一体となった地域公共交通ネットワークを構築する。

②高齢者をはじめとする地域住民の移動ニーズや地域特性を踏まえ、広域的な移動支援、市内地域間の移動支援、それぞれの地域公共交通が果たすべき役割・機能及び交通業者・行政・地域住民の責務を明確化し、地域特性に応じた効果的・効率的な地域公共交通体系の再構築を図る。

③鉄道やバス・タクシー車両等の地域内にある全ての交通手段を積極的に活用した効果的な交通サービスの提供を図る。

④地域公共交通活性化協議会を軸として、関係者間の調整、交通事業者の積極的な関与及び地域住民の多様な協力体制づくりを通じた地域公共交通の維持・人材育成を図る。

⑤地域特性や地域住民ニーズに応じた交通サービスの提供とともに、関係者の合意形成を図り、地域が協働で検討、計画を行うことができる機会の提供と共通認識を図る。

## 5-2. 計画の区域及び計画期間

### (1) 計画の区域

計画対象地域は、千葉県南房総市全域及び路線の沿線市町とする。

### (2) 計画期間

令和2年度から令和6年度の概ね5か年とする。

#### ■ 計画の区域



## 6. 計画の目標

地域公共交通の活性化と利用者の利便性向上等を図るため、基本方針に対応した計画目標を以下に設定する。

### (1) 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。

### (2) 計画目標

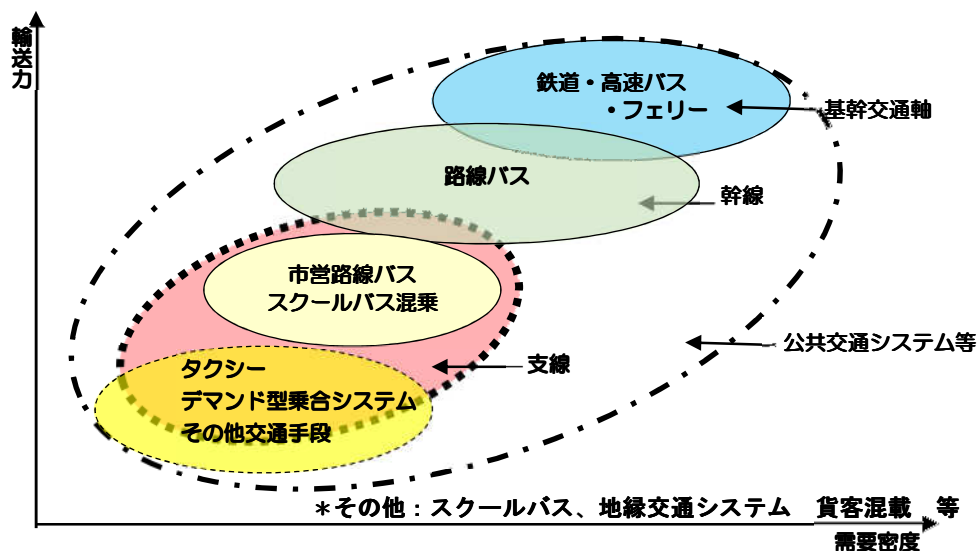
①機能・役割を明確化した再編により、わかりやすく利便性の高い公共交通体系を構築し、地域内の全ての交通モード相互の連携を図り、地域のための公共交通を維持・存続を図る。

- ・ 地域交通ごとの性格、目的を明確化することにより、地域のニーズに合ったサービスの提供、地域内交通の相互連携による利便性向上と効率的な運行を実現する。
- ・ バス路線については、幹線と支線に区分し、真にカバーすべき地域については、その地域特性に合わせて目的に合った運行方法を検討し、柔軟かつ効率的な運行方式を選択する。

#### ■機能分類

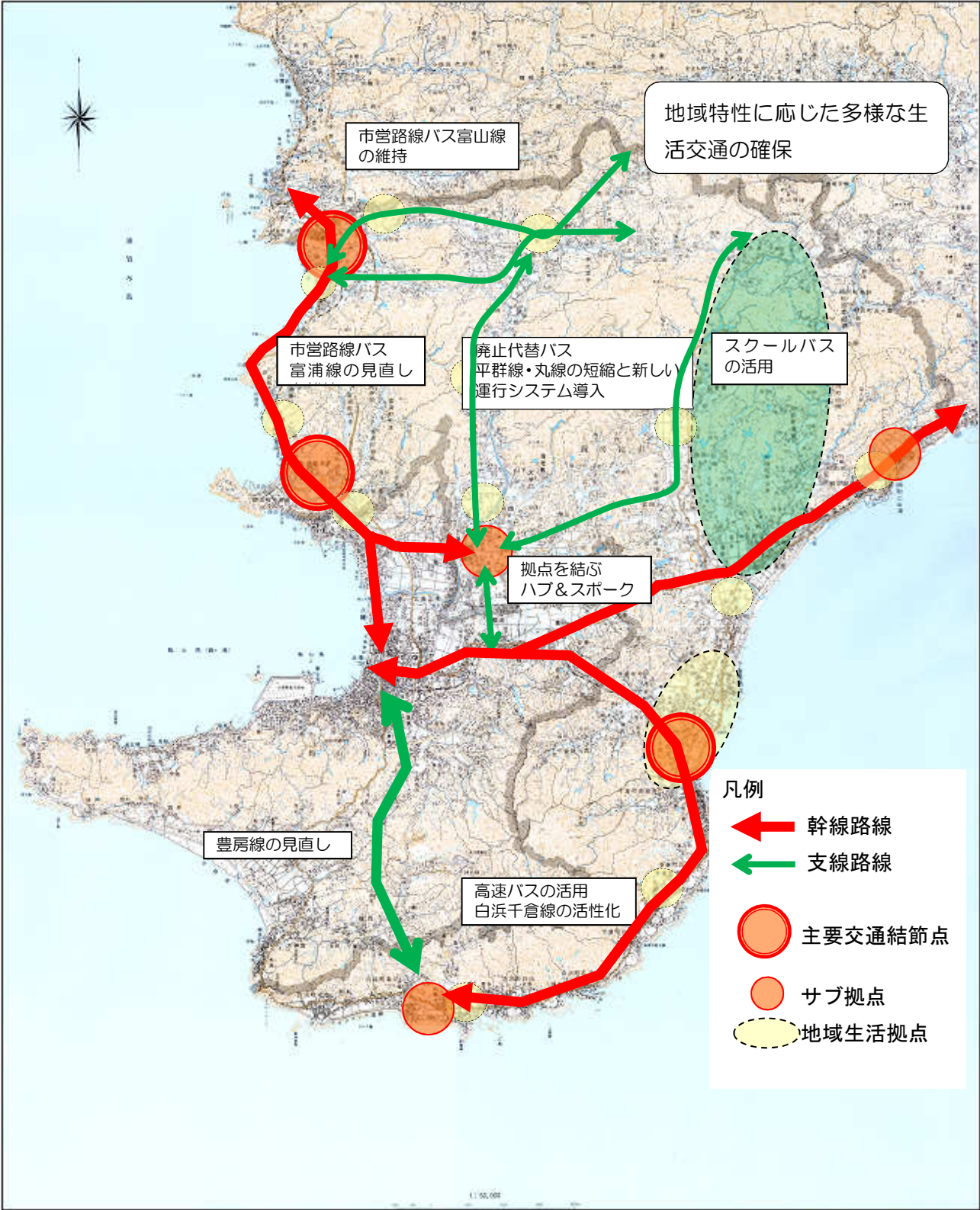
基幹交通軸 (一次交通)		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市間連絡の骨格である鉄道（JR）・高速バス・フェリー</li> <li>● 通勤・通学、通院、買い物、観光等の多様な目的に対応。</li> </ul>
(二次交通) 地域交通	幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間バス路線のうち、都市間連絡や市内の骨格を形成する路線。</li> <li>● 通勤・通学、通院、買い物、観光等の多様な目的に対応。</li> </ul>
	支線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線区間に接続して地域内のサービスを担う全てのモードによる交通手段。</li> <li>● 地域の実情に合わせて、主として通学、通院、買い物等の目的に対応。</li> </ul>

#### ■輸送力と需要密度との関係による各交通システムの位置付け





■ 新たな輸送体系イメージ



## ②着地型観光地としての特色を活かした魅力的な交通サービスの提供

- ・ 南房総地域は、首都圏でも有数の着地型観光地でもある。市内にある8つの道の駅などの観光資源を活用した戦略的な施策との連携により、アクセス性の向上、サービスの情報提供を行い、来訪者の利便性向上、地域の活性化を図る。
- ・ 南房総市観光プロモーション協議会等との連携を介し、来訪者や地域住民がわざわざ地域交通を利用しようと思う魅力づくりを強化し、自動車との共存を図りながら観光交流の促進施策と地域公共交通の利用向上を目指す。

## ③地域に存在する既存交通システムを活用した効果的・効率的な運行を図る

- ・ JR内房線の平成27年3月のダイヤ改正に伴い、東京～館山駅における平日の特急が廃止（君津駅までに短縮）により、東京・千葉方面への交通手段として、乗換えの面倒がない利便性等が評価され、比較的用户が多い高速バスと地域内の二次交通との連携を充実させ一次交通の利用促進と地域交通の利用拡大の取組みを連動して展開する。
- ・ さらには、市内では主に一般道路を運行する高速バスの特性を活かした新しい需要の創出や、分散型小規模需要地域に対応するため、ドア・トゥ・ドアを担っているタクシー車両などの既存地域内交通システムについて、利便性の高い地域住民の生活の足として効果的かつ効率的に活用する。

## ④キーマンの育成と地域住民の協力による地域特性に応じた多様な生活交通の確保

- ・ 地域公共交通がなくても日常生活における移動に困らないという意識から地域公共交通に関する認識が低い市民が多いが、将来、高齢化により運転が困難となった時に移動手段がないことに対して不安を感じている人もいる。また、現在、自動車に依存しない高齢者や中高生等の交通弱者にとっては、地域公共交通は移動手段として欠かせないものとなっている。
- ・ そのためには、これまでのように基本的に交通事業者と行政が努力すべきものといった感覚や、人口減少する地域（過疎地域）では地域公共交通の衰退は仕方が無いとあきらめるのではなく、地域住民が自ら考え、必要性を判断して行けるようなキーマンの育成を行い、キーマンを中心とした地域一体的な協力が不可欠である。
- ・ 規定の運行方法にこだわらず地域が主体となって、地域特性・地域住民ニーズに柔軟に対応し、その地域の身の丈にあった交通手段を確保し、「私たちの地域公共交通」という意識を芽生えさせる取り組みを図っていく。

## ⑤地域住民、交通事業者、行政との連携による持続可能な仕組みづくり・地域づくり・人づくり

- ・ この地域で運行されるコミュニティバスは、そもそも大半の路線が廃止代替措置（民間事業者が赤字により路線廃止を自治体が継承）による生活必需不採算路線であることから、過去の取組み、維持経費等の実情データを明示し、地域住民の意識共有を行い、行政と地域住民で公共交通の必要性を再検証し、交通事業者の努力と、地域住民の主体的な参画により維持していくことが必要である。
- ・ 「利用しないけど路線は残してほしい」などの社会的優位や優越感の象徴としてではなく、ま

ず公共交通を必要とする地域住民の願いや活動を通じて、真に必要な地域において公共交通のあるべき方向性を地域一体で考える。

- ・ 安全で安心な市民生活を送るための公共交通によるサービスが、安定的かつ持続的に提供され続けるために、交通事業者の極限の努力をもって地域全体で多角的に支えるような仕組みが必要である。
- ・ 効率的なネットワークの構築に向けて、地域住民、交通事業者、行政の適正な役割分担により、認識・情報の共有、協働の理念に基づく計画づくり、地域公共交通の運行、維持・存続を目指す。
- ・ 今後、様々な実証運行や路線の再編などを行うことが考えられ、これらの再編による目的を明確化し、地域住民と共に効果を把握、評価し、再度見直していくPDCAサイクルによる評価体制を構築する。また、効率性の高い運行を目指すための評価基準などを設定する。

**地域公共交通網の再編により、高齢者・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魅力ある持続可能な地域公共交通を確立**



### **魅力的で持続可能な地域公共交通の確立**

**①機能分担による利便性の高い地域公共交通体系の構築**

**②着地型観光地としての魅力的な交通サービスの提供**

**③既存システムを活用した効果的・効率的な運行**

**④地域特性に応じた多様な生活交通の確保**

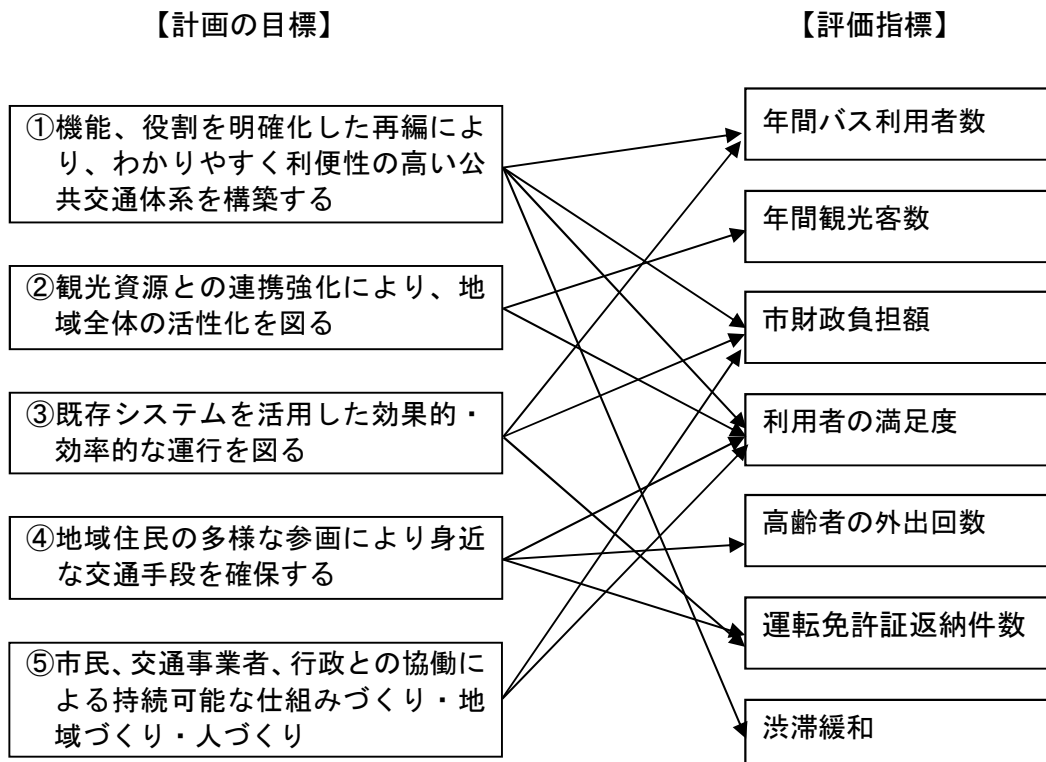
**⑤持続可能な仕組みづくり・地域づくり・人づくり**

**地域住民・交通事業者・行政との連携**

(3) 計画目標に対する評価指標

計画の目標の達成状況を評価するため、以下のように各目標に対する評価指標を設定する。

■バス路線再編成の基本方針と評価指標との関連性



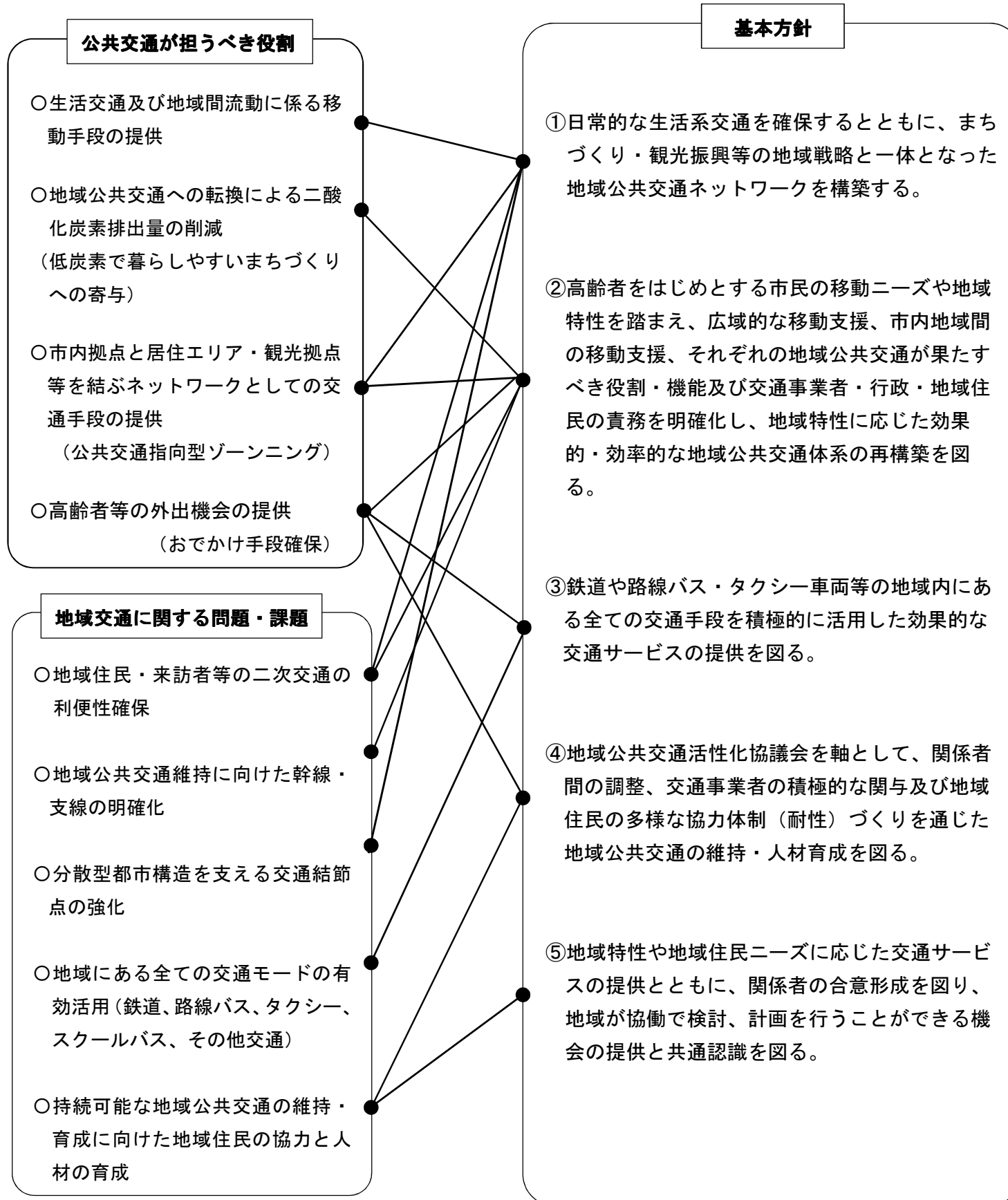
設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定する。

■評価指標の目標値

評価指標	指標の定義	現況値	目標値
年間バス利用者数	高速バスを除く市内を運行するバス路線の年間利用者数	364,544人	現況値
年間観光客数	道の駅等の主要観光施設の年間観光入込客数	5,366千人	5,600千人
市財政負担額	市営路線バス利用者1人当りのバス運行に係る市の年間財政負担額	89,200円	現況値の金額の範囲内
利用者の満足度	アンケート調査による地域公共交通に対する満足している人の回答割合（高速バスとの接続について）	14.4%	20%
高齢者の外出回数	アンケート調査による高齢者の1週間当りの平均外出回数	2.1日	3.1日
運転免許証返納件数	運転免許証返納件数	461件	1,000件
渋滞緩和	国道127号（富浦IC～福沢交差点）の平均旅行速度（平成27年度道路交通センサス上り方向）	16.5 km/h	25 km/h

# 7. 目標を達成するために行う事業とその実施主体

## 7-1. 計画の体系



実施事業	基本方針				
	①	②	③	④	⑤
(1) 拠点連携を支援する地域内交通システムの検討	○	○			
(2) 高速バスの1次交通としての充実・利用促進					
①「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	○		○		
②高速バス全便の一般道における一般乗降制度の実施		○	○		
③千倉地区のP&B駐車場を活用した高速バスの路線見直しによる千倉発着便の増便	○	○			
(3) 廃止代替バス路線の運行方法の変更と新たな交通システムの支線運行		○	○	○	
(4) 市営路線バス及び交通空白地域における多様な交通システムの運行方法の検討					
①交通空白地域における住民主体の地域交通育成のためのキーマンの育成				○	○
②小規模需要地域における地域の協力を前提とした協定方式による検討			○	○	
③交通空白地域における多様な交通システムの運行の検討			○	○	
④交通事業者が地域交通に対するインセンティブを付与する取組					○
(5) 交通結節点の機能強化					
①白浜地区におけるバスターミナルの整備	○	○	○		
②和田地区における「田舎版P&R」の整備	○	○	○		
③その他・道の駅等の交通結節点としての整備			○		
④バスロケーションシステムの導入	○				
(6) 駅舎(ホーム)のバリアフリー			○		
(7) 道路整備に合わせた公共交通の定時性を確保するための方策の導入	○	○			
(8) 地域住民・来訪者等利用者にわかりやすいバス路線図の作成・配布					○
(9) 地域住民・来訪者等利用者にわかりやすいデザインの導入					○
(10) サイクルアンドバスライドの拡大		○	○		
(11) 交通系ICカードの導入	○	○			○
(12) 多様な運賃制度の導入	○	○			
①運転免許証の自主返納制度による特典の充実					
②公共交通利用者の主流となる高校生に対する通学支援					
③地域内交通の共通運賃や乗り継ぎ割引料金の設定					
④企画切符等の販売					
(13) 地域公共交通利用促進への意識啓発					○

事業	実施主体	進捗状況	現状における評価	今後
(1) 拠点連携を支援する地域内交通システムの検討	南房総市・交通事業者・地域住民	△	千倉線のルート変更は実施済み 丸・平群線の再編計画、豊房線のルート変更は未実施	館山市と調整
(2) 高速バスの1次交通としての充実・利用促進	高速バス事業者・南房総市	×	バス事業者と調整を図る	継続
①「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	高速バス事業者・南房総市	△	南房州本線、洲の崎線にて実施	継続
②高速バス全便の一般道における一般乗降制度の実施	南房総市・交通事業者	△	駐車場整備済みだが、利用者が少ない	
③千倉地区のP&B R駐車場を活用した高速バスの路線見直しによる千倉発着便の増便	南房総市・交通事業者	△	再編計画未認定のため未実施	継続
(3) 廃止代替バス路線の運行方法の変更と新たな交通システムの支線運行	南房総市・地域住民	△	再編計画未認定のため未実施	継続
(4) 市営路線バス及び交通空白地域における多様な交通システムの運行方法の検討	南房総市・地域住民	○	地域住民が主体となった運行システムを構築 (そら豆バスの実行者)	継続・追加
①交通空白地域における住民主体の地域交通育成のためのキーマンの育成	南房総市・交通事業者・地域住民	△	行政支援により地域運行システムを構築(そら豆バス)	継続
②小規模需要地域における地域の協力を前提とした協定方式による検討	南房総市・交通事業者	○	バス事業者と連携した貨客混載の取組みは、実証実験を経て、千葉便で実施中	継続
③交通空白地域における多様な交通システムの運行の検討	南房総市・交通事業者 貨物輸送事業者・地域住民	×	未実施	継続
④交通事業者が地域交通に対するインセンティブを付与する取組	南房総市・交通事業者・地域住民	×	未実施	継続
(5) 交通結節点の機能強化	南房総市・交通事業者	○	安房白浜駅バスターミナルを整備	変更
①白浜地区におけるバスターミナルの機能強化	南房総市・交通事業者	×	未実施	継続(削除?)
②和田地区における「田舎版P&R」の整備	南房総市・交通事業者	△	富楽里、枇杷倶楽部のバス停で乗り継ぎができるよう情報発信を実施	継続
③バスロケーションシステムの導入	南房総市・交通事業者	△	高速バス路線のみで導入	継続
(6) 駅舎(ホーム)のバリアフリー	南房総市・鉄道事業者	×	未実施(一部に既案内サイン標識あり)	継続
(7) 道路整備に合わせた公共交通の定時性を確保するための方策の導入	南房総市・道路管理者・バス事業者	×	未協議	継続(削除?)
(8) 地域住民・来訪者等利用者にわかりやすいバス路線図の作成・配布	南房総市・バス事業者	○	平成27年度公共交通ナビを作成し、全戸配布を実施 令和元年度に改訂版を作成	削除
(7) 地域住民・来訪者等利用者にわかりやすいデザインの導入	南房総市・バス事業者	△	道の駅2ヶ所、千倉駅前バス停で統一サインによるサインシステムを導入	継続
(8) サイクルアンドバスライドの拡大	南房総市・バス事業者	○	枇杷倶楽部バス停に南房総市観光インフォメーションセンターが設置されたことにより、一部利便性向上	継続
(11) 交通系ICカードの導入	南房総市・鉄道事業者・バス事業者	△	高速バス(千葉便)で導入	変更(14)
(9) 多様な運賃制度の導入	南房総市・交通事業者 観光事業者・商業者等	○	運転免許自主返納証明等手数料助成金制度を創設	継続
①運転免許証の自主返納制度による特典の充実	南房総市・交通事業者	△	南房州本線、洲の崎線にて実施。他路線への展開	継続・追加
②公共交通利用者の主流となる高校生に対する通学支援(他路線への展開)	南房総市・交通事業者	△	一部路線で共通乗車券利用を導入した	継続
③地域内交通の共通運賃や乗り継ぎ割引料金の設定	南房総市・交通事業者 観光事業者・商業者等・レンタカー事業者等	△	列車、レンタカー、高速バス利用の組み合わせをJRの旅行商品で実施	継続
④企画切符等の販売	南房総市・交通事業者	△	転入者や希望者へ交通マップ配布	継続
(10) 地域公共交通利用促進への意識啓発	南房総市・交通事業者・教育委員会	△	転入者や希望者へ交通マップ配布	継続
(11) Pay Pay や WAON カードを活用したキャッシュレス化の促進	交通事業者	—	設置費は無料	新規
(12) B. B. BASE や レンタサイクル等、観光交通利用促進に向けた取り組み	南房総市・館山市・交通事業者	—	観光客減少による対策案	新規

## 7-2. 実施事業・実施主体

今後、一部の実施事業については、館山市との合同による「南房総・館山地域公共交通計画」を策定し、国の支援を受けながら、関係者と連携を図り、実施していくものとする。

### (1) 拠点連携を支援する地域内交通システムの検討（白浜千倉館山線）

#### ■概要

- ・ 白浜千倉館山線は、平成31年3月に「白浜千倉線」と「館山千倉線」の利便性の向上を目的としたダイヤ改正が行われ、1本に統一されている
- ・ しかし、館山駅から安房地域医療センター間の需要が多いことから、効率化と新たな需要創出を目的として、例えば利用状況を踏まえながら千倉駅を交通結節点（起終点）とし、折り返し運行をするようなルート設定を検討する。
- ・ 事業の実施に当たっては、南房総・館山地域公共交通活性化協議会において、館山市とともに内容検討を行っていく。

□実施主体：南房総市、交通事業者、地域住民

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○拠点連携を支援する地域内交通システムの検討	システムの運行計画策定	実証運行	実証運行	本格運行	



(2) 高速バスの1次交通としての充実・利用促進

① 「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

■概要

- ・ 鉄道の広域的利便性の欠落した中で、高速バスのニーズが高まっている。
- ・ 高速バスにおける利便性を高めるために、「ハイウェイオアシス富楽里」及び「とみうら枇杷倶楽部」間において、下りのバス停において乗降可能とし、上り方向については状況に応じて検討する。

□実施主体：高速バス事業者、南房総市

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○「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	実施計画 検討				

○高速バス路線の途中バス停における乗降可能の実事例

- ・ 京成バスが運行する都市間高速バス「銚子～東京線」において、一部の便をルートの中に立地する商業施設を経由している。そのバス停において、乗降可能とすることにより、利用者の利便性を確保している。

2019年12月20日改正 ※…土休日のみ運行いたします。

◇犬吠埼 銚子市内 → 東京駅・浜松町 ※

料金	バス	千代田								東京									
		千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田			
2,600円	大塚地区の里	-	-	-	-	-	-	-	-	8:40	9:33	10:30	11:30	12:30	13:18	13:56	14:56	15:56	16:56
	犬吠埼	-	-	5:54	-	6:54	-	8:04	-	8:41	8:54	10:31	11:31	12:31	13:19	13:57	14:57	15:57	16:57
	高津野	-	-	5:58	-	6:58	-	8:08	-	8:45	8:58	10:35	11:35	12:35	13:23	14:01	15:01	16:01	17:01
	高津野口	-	-	6:01	-	7:01	-	8:11	-	8:48	9:41	10:38	11:38	12:38	13:26	14:04	15:04	16:04	17:04
	陣野町	4:47	5:27	6:07	6:34	7:07	7:44	8:17	-	8:54	9:47	10:44	11:44	12:44	13:32	14:10	15:10	16:10	17:10
	東京町	4:49	5:29	6:09	6:36	7:09	7:46	8:19	-	8:56	9:49	10:46	11:46	12:46	13:34	14:12	15:12	16:12	17:12
	銚子駅西のりば	4:50	5:30	6:10	6:38	7:10	7:48	8:20	8:40	8:58	9:50	10:48	11:48	12:48	13:36	14:13	15:13	16:13	17:13
	伊オン銚子	4:58	5:38	6:18	6:46	7:20	7:58	8:30	8:48	9:08	10:00	10:58	11:58	12:58	13:46	14:23	15:23	16:23	17:23
	高津八木	5:05	5:45	6:25	6:53	7:27	8:05	8:37	8:55	9:15	10:07	11:05	12:05	13:05	13:53	14:30	15:30	16:30	17:30
	2,400円	飯岡	5:09	5:49	6:29	6:57	7:31	8:09	8:41	8:59	9:19	10:11	11:09	12:09	13:09	13:57	14:34	15:34	16:34
2,300円	飯岡保健センター	5:12	5:52	6:32	7:00	7:35	8:13	8:45	9:02	9:23	10:15	11:13	12:13	13:13	14:01	14:38	15:38	16:38	17:38
2,200円	海上	5:16	5:56	6:36	7:04	7:40	8:18	8:50	9:06	9:26	10:20	11:18	12:18	13:18	14:06	14:43	15:43	16:43	17:43
2,100円	旭	5:25	6:05	6:45	7:13	7:49	8:27	8:59	9:15	9:37	10:29	11:27	12:27	13:27	14:16	14:53	15:53	16:53	17:53
2,000円	旭ニュータウン	5:30	6:10	6:50	7:19	7:54	8:33	9:04	9:20	9:43	10:34	11:33	12:33	13:33	14:22	14:58	15:58	16:58	17:58
1,900円	千代田	5:38	6:18	6:58	7:26	8:00	8:40	9:10	9:26	9:50	10:40	11:40	12:40	13:40	14:29	15:04	16:04	17:04	18:04
1,800円	山田	5:45	6:25	7:05	7:35	8:09	8:46	9:19	9:35	9:59	10:49	11:49	12:49	13:49	14:38	15:13	16:13	17:13	18:13
1,700円	大栄	6:10	6:50	7:30	7:58	8:35	9:13	9:44	10:00	10:23	11:14	12:13	13:13	14:13	15:02	15:38	16:38	17:38	18:38
東京駅・浜松町までの乗降可(大人)	東京駅八重洲口前	7:22	8:02	8:42	9:18	9:47	10:28	10:52	11:12	11:33	12:22	13:23	14:23	15:23	16:12	16:46	17:46	18:46	19:46
	浜松町	7:37	8:17	8:57	9:33	10:02	10:43	11:07	11:27	11:48	12:37	13:38	14:38	15:38	16:27	17:01	18:01	19:01	20:01

2019年10月1日運賃改定

◇銚子・小見川・佐原 → 東京駅・浜松町 ※…酒々井プレミアム・アウトレット乗り入れ便

料金	バス	千代田								東京									
		千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田	千代田			
2,600円	陣野町	-	5:07	-	-	6:57	-	7:57	-	10:12	-	12:32	-	14:32	-	17:22	-	-	-
	東京町	-	5:09	-	-	6:59	-	7:59	-	10:14	-	12:34	-	14:34	-	17:24	-	-	-
	銚子駅西のりば	4:30	5:10	5:40	6:30	7:30	8:00	8:30	9:10	10:14	11:10	12:55	13:30	14:30	14:50	15:50	16:50	17:50	18:55
	高津野	4:35	5:15	5:45	6:35	7:35	8:05	8:35	9:15	10:20	11:15	13:01	13:36	14:36	14:56	15:56	16:56	17:56	19:01
	高津野田	4:41	5:22	5:51	6:41	7:12	7:42	8:12	8:42	9:22	10:27	11:22	13:07	13:42	14:42	15:02	16:02	17:02	18:02
	豊里	4:49	5:30	5:59	6:49	7:20	7:50	8:20	8:50	9:30	10:35	11:30	13:17	13:52	14:52	15:12	16:12	17:12	18:12
	陣野	4:55	5:37	6:06	6:56	7:27	7:57	8:27	8:57	9:37	10:42	11:37	13:24	13:59	14:59	15:19	16:19	17:19	18:19
	新庄	5:00	5:43	6:11	7:01	7:33	8:03	8:33	9:03	9:43	10:48	11:43	13:30	14:05	15:05	15:25	16:25	17:25	18:25
	小見川	5:09	5:55	6:22	7:12	7:45	8:15	8:45	9:15	9:56	11:00	11:56	13:43	14:19	15:19	15:39	16:39	17:39	18:39
	小見川駅	5:10	-	6:23	7:13	-	8:17	-	-	9:57	-	11:57	-	14:20	-	16:40	-	18:40	-
2,100円	小見川支所	-	5:56	-	-	7:46	-	8:46	9:16	-	-	11:01	-	13:44	-	15:19	-	18:14	-
2,100円	八都	-	6:01	-	-	7:51	-	8:51	9:21	-	-	11:06	-	13:49	-	15:24	-	18:19	-
1,900円	高速小見川工業団地	-	6:09	-	-	7:59	-	8:59	9:29	-	-	11:14	-	13:57	-	15:32	-	18:27	-
1,800円	佐原香取(香取IC)	-	6:16	-	-	8:06	-	9:06	9:36	-	-	11:21	-	14:04	-	15:39	-	18:34	-
2,100円	高津野田	5:16	-	6:29	7:19	-	8:23	-	-	10:03	-	12:03	-	14:26	-	15:46	16:46	17:46	-
1,900円	高津野の分	5:18	-	6:32	7:22	-	8:25	-	-	10:05	-	12:05	-	14:29	-	15:49	16:49	17:49	-
	御高津野	5:22	-	6:36	7:26	-	8:29	-	-	10:09	-	12:09	-	14:33	-	15:53	16:53	17:53	-
	津の宮	5:25	-	6:39	7:29	-	8:32	-	-	10:12	-	12:12	-	14:37	-	15:57	16:57	17:57	-
1,800円	香取市役所前	5:31	-	6:45	7:35	-	8:39	-	9:46	10:19	-	12:19	-	14:43	-	16:03	17:03	18:03	-
1,700円	佐原駅北口	5:34	-	6:49	7:39	-	8:43	-	9:50	10:23	-	12:23	-	14:47	-	16:07	17:07	18:07	-
1,700円	佐原の里こうざき	5:52	-	7:07	7:57	-	8:51	-	10:08	10:41	-	12:41	-	15:05	-	16:25	17:25	18:25	-
1,200円	酒々井プレミアム・アウトレット	-	-	-	-	-	-	-	-	11:49	13:06	14:32	15:30	16:07	16:50	17:50	18:50	19:02	18:50
東京駅・浜松町までの乗降可(大人)	東京駅八重洲口前	7:16	7:42	8:36	9:26	9:32	10:26	10:32	11:33	12:06	12:57	14:16	15:37	16:36	17:12	17:56	18:56	20:07	20:56
	浜松町	7:31	7:57	8:51	9:41	9:47	10:41	10:47	11:48	12:21	13:12	14:31	15:52	16:51	17:27	18:11	19:11	20:11	21:12



②高速バス全便の一般道における一般乗降制度の実施

■概要

- ・ 地域生活交通の確保及び利便性向上のため、高速バスを一般道区間について一般路線バスとして運行できるよう、高速バス停において一般利用者の乗降を可能にすることにより、一般路線バスの運行本数を補う。
- ・ そのため、自治体と交通事業者による「高速バス乗降のための勉強会」の開催や、南房総市地域公共交通活性化協議会の分科会を中心に、南房総市総観光プロモーション協議会等、利用者と関連性のある団体等との横断的な協議により、実現へ向けた企画検討会を設置し、課題や解決策の検討を十分に行い、実現化に向けて推進する。

□実施主体：高速バス事業者、南房総市

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○高速バスの一般道における一般乗降制度の実施					▶

③千倉地区のP & B R駐車場を活用した高速バスの路線見直しによる千倉発着便の増便

■概要

- ・ 千倉地区の朝夷行政センターのP & B R駐車場の利用促進を図るために、安房白浜行き最終便が館山行きの便よりも早く終了することや一般道区間の所要時間がかかるため、利用者が敬遠してしまう現状を踏まえ、千倉～安房白浜間における路線の見直しを行うとともに、現状よりも高速バスを利用できるよう、時間帯が拡大するように千倉発着の便の増便や新たな路線の乗り入れについて交通事業者と調整を図る。

□実施主体：高速バス事業者、南房総市

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○千倉発着便の増便					▶

■朝夷行政センター駐車場に整備されたP & B R駐車場及びバス待合所

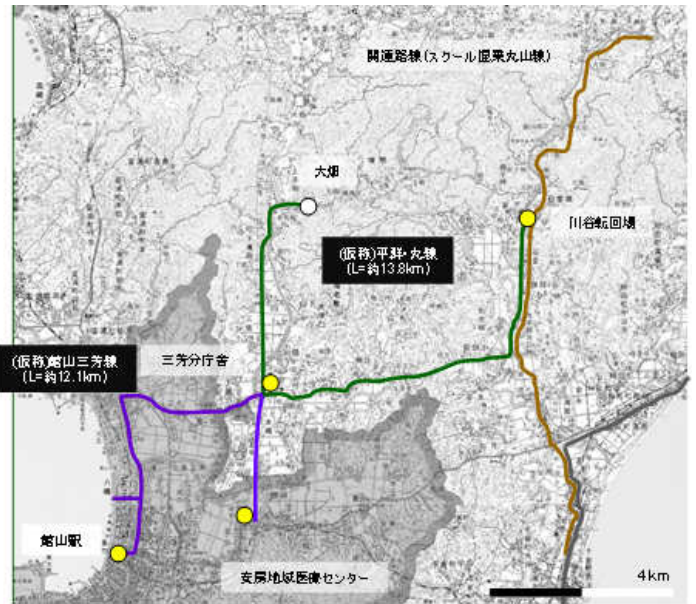


(3) 廃止代替バス路線の運行方法の変更と新たな交通システムの支線運行

①平群線・丸線

■概要

- ・ 既存路線の平群線、丸線経路上の端末区間における小規模需要地域の再検証を行い、関係機関との調整を図りながら館山駅から利用の多い区間いずれかに交通結節点を整備し、既存路線を短縮するとともに、交通結節点までのダイヤの増便など二次交通の幹線としての機能強化を図る。
- ・ 再編と合わせて、小規模需要地域等においては、費用負担の見直しを前提とし、新たな交通システムによる支線運行を実施し、交通結節点におけるバス路線との接続を重視し運行する。



②豊房線

■概要

- ・ 豊房線は安房白浜から館山駅間を走行しているが、バス停までの距離が遠いなどの理由で利用に結びついていない状況である。
- ・ 主な利用者である高齢者がより利用しやすくするため、車両の小型化や運行経路の見直し等を地域住民とともに検討し、新たな交通システムを確立させる。
- ・ 事業の検討・実施に当たっては、南房総・館山地域公共交通活性化協議会において、館山市とともに内容検討を行っていく。

□実施主体：交通事業者、南房総市

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○平群線、丸線の路線短縮・運行方法の変更		実施計画	試行運行		
○豊房線の運行方法・運行車両の検討		実施計画	試行運行		
○小規模需要地域の新たな交通システムによる支線運行の実施	実施計画	試行運行			

(4) 市営路線バス及び交通空白地域における多様な交通システムの運行方法の検討

- ・地域が一体となって、地域公共交通の現状と課題について正確な共通認識を持ち、まず地域公共交通の存在意義をはっきりさせ、地域公共交通維持の再検証を行う。
- ・その上で真に地域公共交通が必要な交通空白地域においては、地域住民が主体となって地域特性に応じた運行方法を検討し、運行する仕組みの構築を目指す。

①交通空白地域における地域住民主体の地域交通構築のためのキーマンの育成

- ・今後、地域が自ら地域の交通システムの必要性を認識し、行政の財政上制約から、地域交通をどうしていくのかを真摯に考えることが重要となっている。

(過度な効率を求めず、選択と集中による検討)

- ・他都市における地域住民によるコミュニティバス等の運行経緯をみると、事業を推進するためのキーとなる人材がいることが重要なポイントとなっている。
- ・そのため、まず、行政と地域との間で意見交換会をこまめに開催して、地域交通に関心を持ってもらった上で、初めて協働・連携の取り組みができる環境づくりを行い、地域でキーマンとなる人材の育成を行う。

(バスに乗らない、無関心→クチ・チエ・エンジョの相互利用)

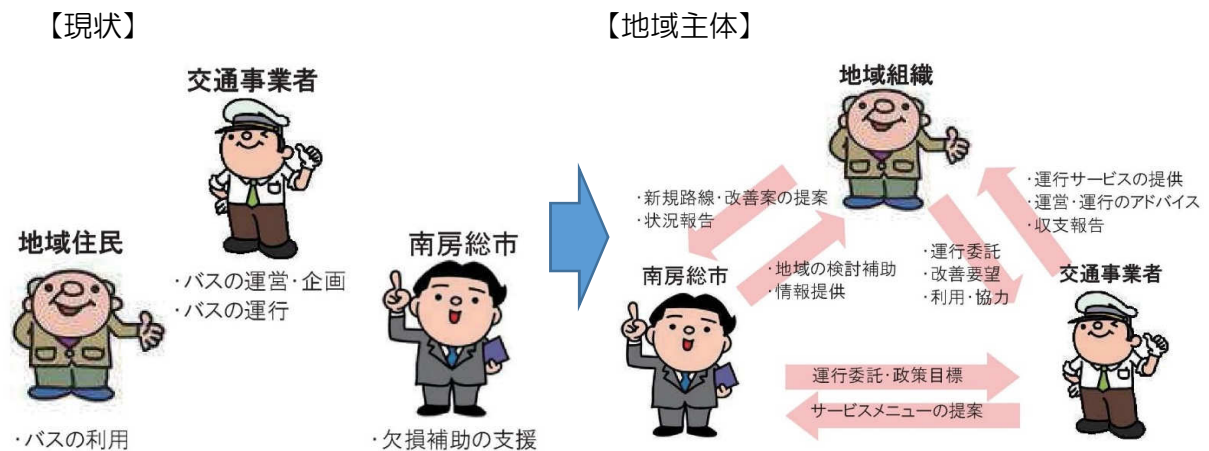
②小規模需要地域における地域の協力を前提とした協定方式による運行

- ・路線存続のため、地域の協力を前提とし、地域住民・交通事業者・行政の3者が連携して取り組む。路線ごとの意見交換を重ね、地域の協力のもと持続可能な運行方式を定め、その取り組みについて協定方式にする仕組みを構築する。

③交通空白地域における多様な交通システムの運行の検討

- ・本来の担い手である交通事業者・乗務員の確保問題等により、バスやタクシーによる乗合輸送事業が厳しい場合には、自家用有償運送事業による運行、さらには過疎地域における貨客混載が認められる方針が打ち出されたことから、宅配車両等の既存運送車両の有効活用も視野に入れ検討を実施する。

■地域が主体となる地域交通実現に向けて



### ○ボランティアによる移動支援『そら豆バス』（南房総市富浦地区）

- ・バスもタクシーも存在しない地域で、キーマンが高齢者を外出（お出かけ）させることにより生きがいを創出させるため、高齢者の外出意欲創出、安否確認のために始めた取り組み。
  - ・地域の高齢者が、耕作放棄地を無償借用して、そら豆を育て、出荷し、種代を引いた分をバスの燃料費にし、月2回近くのスーパーへ遠足（買い物）に行く。
- ⇒自分達の足を自分達で確保している取り組み。生きがいや健康維持にもつながっている。

### ○福江商店街巡回バス事業（長崎県五島市）

- ・離島の福江商店街連盟が巡回バス事業を実施。
- ・（財）九州地域産業活性化センター、コミュニティビジネス事業化支援事業として、環境事業を実施。商店街循環バスの利用者を対象に、商店街の電気屋で「生ゴミ処理機」を購入してもらい、出来た堆肥を商店街巡回バスで回収し、商店街が運営する市民農園で活用。出来た野菜を商店街のスーパーで販売し、収益金をバス運営事業の資金に当てている。



巡回バス（駐車場にて）

エコプロジェクトの収穫祭

### ○貨客混載システムのイメージ



### ○バス・タクシーの宅配サービスの解禁

## バス・タクシー 宅配OK

国土交通省は、買い物をするのが難しい過疎地の「買い物難民」対策として、タクシーや市町村が運行するバスの宅配サービス解禁する方針を決めた。早ければ今年夏にも過疎地法改正の施行が見込まれ、荷物を定期的に運べるようになる。

過疎地の「買い物難民」対策

国土交通省は、民間の路線バスが少量の郵便物や新聞・雑誌を運ぶことが認められていることを踏まえ、市町村が運営するバスに拡大する。大手スーパーなどは宅配サービスを手がけている。

国土交通省が検討する規制緩和のイメージ

- 朝採れた野菜を道の駅まで毎日運んでもらう
- 少量の郵便物、新聞などの配送
- 買い物荷物を自宅まで運んでもらう

過疎地で、民間から路線を引き継いだ市町村のバスやタクシー

一方、国土交通省は一定の安全基準を満たした場合、宅配会社のワンマン車で乗客を運ぶことも認める方針だ。今後、新たな基準を設けた上で、バスやタクシーがほとんど走っていない地域で住民の足を確保する。

が、採算が合わない過疎地では、実施を見合わせている。と多少少ない。例えば、自動車を持つていない高齢者がスーパーに運送のバスやタクシーで商売を日帰的に自宅まで届けてもらうようなサービスができるようになる。

自分の畑で採れたばかりの野菜を、自宅まで運ぶバスで近くの「道の駅」に運んでもらうことも期待できそうだ。

農林水産省の農林水産政策研究所の推計では、自宅から生鮮食料品店まで500以上離れていて、自動車を持っていない高齢者の「買い物難民」は、2025年に全国で588万人に上ると見込まれた。

人口減による利用者の落ち込みなどで採算が合わないとして、民間の路線バスが撤退した地域を対象とする。具体的な規制緩和は今後決める。

出典：読売新聞（平成 27 年 4 月 11 日）

④交通事業者に対してインセンティブを付与する取組

- ・交通事業者が地域交通の運行に対して、経費削減や収入増収等の積極的な関与を促すために、事業者の取り組みを評価する仕組みを検討する。

Ex. 目標利用者数以上の場合、超えた人数に対して1人当り〇〇円支払

前年度利用者数より増加した場合、増えた利用者数に〇〇円を乗じた額を支払

□実施主体：交通事業者、貨物運送事業者、南房総市、地域住民、

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○地域住民主体の地域交通構築のためのキーマンの育成	勉強会	勉強会	育成	育成	育成
○パートナーシップ協定方式による運行					
○自家用車有償運送					
○貨客混載				今後の方針により決定	
○交通事業者のインセンティブ付与支援					

○金沢市バストリガー方式

金沢市の仲介のもと、バス事業者と利用者が合意（バストリガー協定の締結）の上でバス運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便などを決定するもので、新規取組路線に関する採算ライン（利用者数による指標設定を想定）を設定し、それを下回った場合は取組を止めることができるという方式

具体的には、金沢市の仲介のもと、北陸鉄道と金沢大学が協定を締結し、平成17年度利用者数を下回らないことを条件に、運賃200円を100円で運行することとした（5年間の実証運行）。

実証運行の結果、目標値を上回り、新たに「金沢大学地区バストリガー公共交通利用促進協定」を締結し、「トリガー実験定期券」として利用者の通学通勤料金の特別割引を実証し、協定期間終了後は、引き続き現行の運賃体系のまま「角間地区フリー定期券」を販売することとなった。

○各主体の取組

- ・大学側 ……利用を促進するため、「公共交通は、利用者である市民・住民が支える」という意識を醸成することを目的としたセミナーの開催やポスターの掲示、チラシの配布など大学内外への周知や、学内駐車場利用許可証の発行の厳正化、ならびに購買部でのICa（北陸鉄道のICカード）の販売・普及などを進めた。
- ・北陸鉄道 ……協定通り金沢大学から所定の区間（バス停で4～5区間）内の料金を100円とするとともに、新しい路線の設定なども行った。
- ・金沢市 ……利用者の目標達成に向けた意識の高揚を図るため、ホームページなどで利用実績や目標達成状況の公表を行った。

## ○茨城県日立市パートナーシップ協定方式

バス利用者の減少によるバス路線の廃止・縮小等が予想される地区住民と路線バス事業者とが協定を締結して乗車促進活動を行うこと（「パートナーシップ協定方式」の導入）により、既存バス路線の維持・確保及び拡充を市が支援するものである。

### a. 事業主体

導入する地区が組織する運営委員会（以下、「地域」という。）及び路線バス事業者

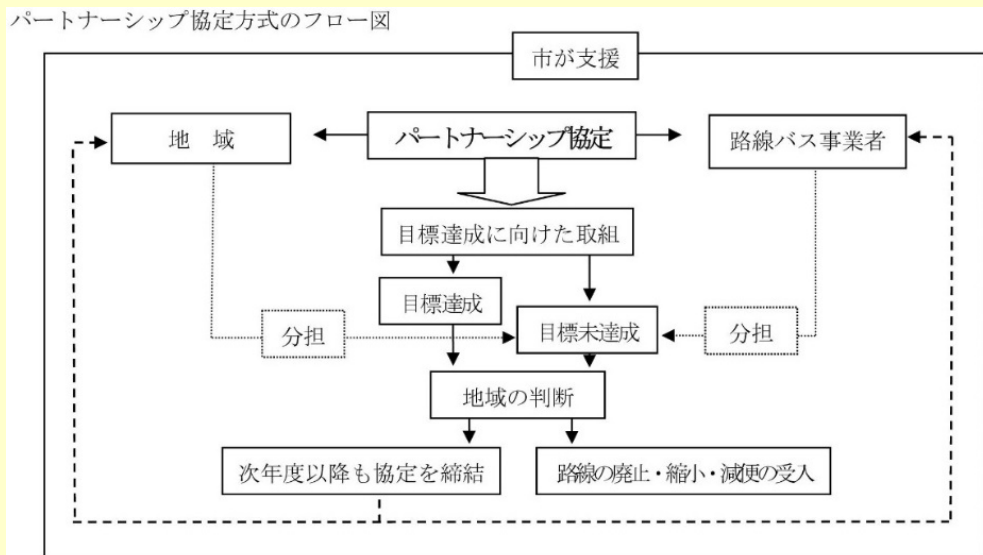
### b. 導入の前提

移動手段は「地域の財産」という考え方と地域の合意に基づく導入とする。

### c. 協定内容

- ・地域と路線バス事業者が一定の目標（運行収入）達成を条件とした運行継続及び路線の拡充について締結する協定とし、地域と路線バス事業者が協力して目標達成を図る。
- ・目標達成できなかった場合は、未達成額を地域と路線バス事業者が分担して賄うとともに「次年度以降も協定を締結」又は「地域として路線の廃止・縮小・減便の受入れ」を地域が判断する。
- ・協定期間は1年間（1年毎の更新）を想定する。

パートナーシップ協定方式のフロー図



## (5) 交通結節点の機能強化

### ①白浜地区におけるバスターミナルの機能強化

- ・ 白浜コミュニティーセンターの隣地に、白浜地域における交通結節点としてバスターミナルを整備し、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、「南房総市安房白浜駅」とP&BR駐車場・駐輪場の整備をした。
- ・ 今後は、更なる利用促進及び活性化のための機能強化を図る。

### ②その他・道の駅や三芳分庁舎等の交通結節点としての整備

- ・ 市内8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、道の駅は観光資源としての機能を持つため、道の駅を周遊するルートの検討や、近年人気が高まっているクルーズ客を「渚の駅」から、各道の駅や南房総市内へ移動できる手段を検討する。
- ・ 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）を再検討し、乗換抵抗の軽減策を取り入れながら待合環境の整備等を行う。

### ③バスロケーションシステムの導入

- ・ 交通結節点において、乗り継ぎたい交通手段についての現在の運行情報を提供するバスロケーションシステムを導入する。
- ・ これにより、利用者が乗り継ぎたい交通手段の運行状況に応じて、他の交通手段を柔軟に選択できる環境を用意する。

□実施主体：交通事業者、南房総市

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○白浜地区におけるバスターミナルの機能強化		→			
○その他・道の駅等の交通結節点としての整備		→			
○バスロケーションシステムの導入	システムの検討	→			

## (6) 駅舎（ホーム）のバリアフリー

### ■概要

- ・ 大量輸送・定時性のある鉄道を快適に利用できるように、改札からスムーズにホームに行ける構造に改築する等バリア解消を行い、なるべく歩行抵抗がない駅構造とするよう鉄道事業者と調整を行い、改善を図る。（とくに和田浦駅）
  - ・ 改札からホームまで線路を渡り、ホームへ階段で上がる構造
  - ・ 改札口からホーム端の距離がない場合には、ホーム端をスロープ型に改良
- ・ 駅周辺の観光施設等主要施設から駅までの案内サイン標識を設置し、初めて来訪する人がスムーズに駅に行けるようにする。

□実施主体：鉄道事業者、南房総市

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○ホームのバリアフリー化			→		
○駅への案内サイン標識の設置	→				

### ○富浦駅のホームに架かる跨線橋



南房総地域の多くの鉄道駅が跨線橋を渡る島式ホームのため、高齢者や足の不自由な方々が鉄道利用する際には、負担となるケースもある。

エレベーターやエスカレーターなど、バリアフリー化の設置基準となる特定旅客施設（1日当たりの平均的な利用者数3千人以上の旅客施設）には該当していない駅がほとんどであるため、整備推進を図るため、関係主体との協議が重要となる。



(7) 地域住民・来訪者等利用者にわかりやすいデザインの導入

■概要

- ・ 地域住民や来訪者にとってわかりやすい地域公共交通とするため、統一したデザインとする。
- ・ 主要交通結節点であるとみうら枇杷倶楽部、ハイウェイオアシス富楽里などにおいて、南房総市公共サインデザインマニュアルとの整合を図ったサインシステムを実施し、その効果を確認しつつ拡大する。
- ・ バス車両については、系統別に統一した色による車体のペイントもしくは行先案内表示とする。その場合、路線図で表記されている色と統一する。

実施主体：バス事業者、南房総市

事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○わかりやすいデザインの導入	実施				

(8) サイクルアンドバスライドの拡大

■概要

- ・ 観光地である地域特性を活かし、サイクルアンドバスライド（くるくる車らん）相互補完を高め、利便性向上を図るため、南房総市観光プロモーション協議会等と連携し、PRを効果的に行うとともに、利用したくなるような観光メニューの創出、魅力のある沿道環境づくりを行う。

実施主体：交通事業者、南房総市

事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○サイクルアンドバスライドの拡大	実施				

## (9) 多様な運賃制度の導入

### ① 運転免許証の自主返納制度による特典の充実

- ・ 今後、高齢者は増加していくことから、運転免許証の自主返納制度のPRを、各種媒体を活用して周知を行い、自動車に依存せず、安全で快適に移動できるようにする。また、合わせて、南房総市が実施している高齢者のバス外出支援助成事業・タクシー外出支援助成事業の周知も行う。
- ・ さらに、市内の商店・各種事業者の参画による各種サービス（料金割引・宅配・送迎・休憩等）の提供により、高齢市の外出意欲を高め、公共交通を利用する機会の増大を高める。

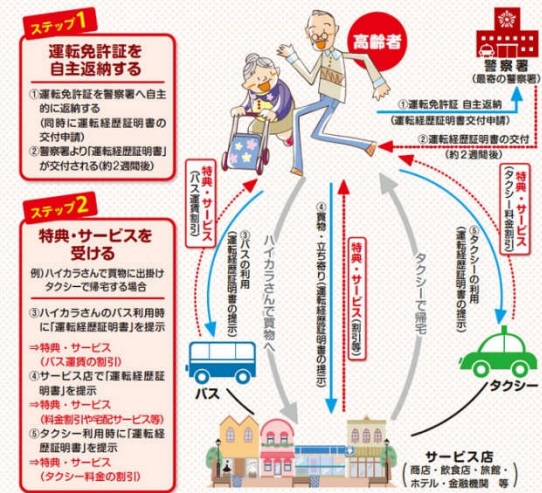
#### ○ 運転免許証返納支援制度（福島県会津若松市）

会津若松商工会議所では、平成20年度より、運転免許証を自主返納した高齢者への特典・サービス事業を開始している。

この事業は、サービス店として登録した商店や事業所等で、運転免許証返納時に交付される「運転経歴証明書」（要申請）を提示すると、各店独自の様々なサービス（料金割引・宅配・送迎・休憩等 ※各店舗によりサービスが異なる。）が受けられる事業となっている。

会津若松市の市民だけでなく、全国から来訪する観光客も利用できる。

#### サービス提供の流れ



### ② 公共交通利用者の主流となる高校生に対する通学支援

- ・ 子育て支援対策の一環として、家庭の経済的負担の軽減とともに、移動手段を持たない高校生に公共交通を利用しやすい環境を提供するために、上り・下り専用通学定期等の販売を行う。

### ③ 地域内交通の共通運賃や乗り継ぎ割引料金の設定

- ・ 交通事業者との協働によるアイデアを検討し、わかりやすい運賃設定や、共通運賃制度、乗り継ぎ割引等、地域公共交通利用者を増やすため、利用者の満足度向上を目指す。

### ④ 企画切符等の販売

- ・ 市内の観光施設等と連携して、各種企画切符等を販売する。

#### 【各切符の例】

- ・ 観光施設入場料とセットにした乗車券
- ・ 1日フリー乗車券
- ・ 食事券（割引）付切符
- ・ レンタカーと地域公共交通の組合せによる利用促進を図るプロモーション活動  
……行きはレンタカー、帰りは乗り捨てにより高速バスの利用を促す企画・PR

□実施主体：交通事業者、南房総市、観光事業者、商業者、レンタカー事業者等

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○運転免許証返納制度の特典の充実					→
○高校生に対する通学支援					→
○地域内交通の共通運賃や乗り継ぎ割引料金の設定					→
○企画切符等の販売					→

道路交通法の一部を改正する法律（平成27年法律第40号）により、75歳以上の高齢者に対する臨時の認知機能検査制度が導入され、認知機能検査において認知症のおそれがあると認められた者（平成25年中では受検者全体の2.4%）に対し、その者の違反状況にかかわらず、臨時に適性検査等を実施し、医師の診断で認知症と分かれば免許の停止・取消が可能となった。（平成29年3月12日施行）

(10) 公共交通利用促進への意識啓発

■概要

- ・ 南房総市地域公共交通活性化協議会を中心に、地域住民の議論の場への積極的な参加の流れを作るためにも、シンポジウム・ワークショップやアンケートを実施し、参画の機会を提供し利用促進活動などに結び付ける。
- ・ 地域や路線に応じてアンケートやトラベル・フィードバック・プログラム（TFP）を実施し、需要予測のみならず公共交通を利用する行動プランを検討できるよう、一方通行にならないように要請を図る。
- ・ 南房総市に転入してきた方に対して、市内の交通状況を充分周知していないことから、転入届出等の際に、窓口において地域公共交通マップを配布し、公共交通利用促進をPRする。
- ・ 教育委員会を通じて、市内幼稚園、小学校でのスマート交通教室の実施により、公共交通の利用方法のみならず、公共交通の必要性、移動手段の選択等、園児・児童と共に家庭で関心づくりの機会提供について検討する。

□実施主体：南房総市、教育委員会

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○シンポジウム・ワークショップ・アンケートの実施					→
○南房総市への転入者へのPR					→
○教育委員会を通じての市内幼稚園、小学校でのスマート交通教室の実施					→

■日東交通：バスの乗り方教室

公共交通を大切にすることを育むとともに、公共交通を利用する習慣を身につけることを目指して、高齢者や児童・生徒へ路線バスや鉄道の乗り方教室など教育活動の実施を促進。



(11) 交通系 IC カードや PayPay、WAON カードなどを活用したキャッシュレス化の促進

■概要

- 交通系 IC カードや PayPay、WAON カード等の導入により、運賃支払いのわずらわしさを解消し、利用者が気楽に利用できるようになるとともに、多様なモードの共通運賃の設置も可能となる。
- そのため、鉄道事業者、バス事業者、市による研究会等を立ち上げ、導入の意義、課題等共通認識を持ち、導入に向けての調整を行う。
- また、商業施設・観光施設等における電子マネーとしての活用等を視野に入れ、商業事業者・観光事業者等との調整を行う。

□実施主体：交通事業者、南房総市

□事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○交通系 IC カードや PayPay、WAON カード等の導入	時期未定				

○WAON 決済システム

- WAON カードがあれば簡単に決済が可能
- イオン系列の店舗への公共交通機関での来店を促進できる。
- 専用端末の設置が不要になる為、初期費用を抑えて導入が可能
- 既に流通している WAON カードが利用できるため、車載器を導入するだけでサービスを開始することができる
- 店舗と同様にバス乗車時に WAON ポイントの付与が可能
- 利用者のログ（OD）取得が可能



○PayPay

- QR コードが印刷されたシールを貼るだけでも導入でき、利用者のスマホひとつで決済が完結します
- IC カード決済にかかるような莫大な初期費用・ランニングコストがかからない



(12) B,B,BASE やレンタサイクル等、観光交通利用促進に向けた取り組み

■概要

- ・ 2018年1月より運行を開始したB.B.BASE（自転車専用列車）や臨時観光列車の誘致に地域が連携し、公共交通を活用した旅行商品化などに取り組み、災害等により衰退が進む観光客の呼び戻しを図る。
- ・ 鉄道事業者と南房総市観光プロモーション協議会等と連携し、PRを効果的に行うとともに、南房総市に訪問したくなるような景観・沿道環境づくりの検討を行う。

実施主体：鉄道事業者、バス事業者、南房総市

事業スケジュール

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
○観光交通利用促進に向けた取り組み					

■各施策の事業主体と実施スケジュール

事業	実施主体	実施年次				
		R2	R3	R4	R5	R6
(1) 拠点連携を支援する地域内交通システムの検討（白浜千倉館山線）	南房総市 交通事業者 地域住民	システム の運行計 画策定	実証運行	実証運行	本格運行	
(2) 高速バスの1次交通としての充実・利用促進 ①「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	高速バス事業者 南房総市	実施計画 検討				
②高速バス全便の一般道における一般乗降制度の実施	高速バス事業者 南房総市					
③千倉地区のP&B R駐車場を活用した高速バスの路線見直しによる千倉発着便の増便	高速バス事業者 南房総市					
(3) 廃止代替バス路線の運行方法の変更と新たな交通システムの支線運行 ①平群線・丸線の路線短縮・運行方法の変更	南房総市 交通事業者		実施計画	試行運行		
②豊房線の運行方法・運行車両の検討	南房総市 交通事業者		実施計画	試行運行		
③小規模需要地域の新たな交通システムによる支線運行の実施	南房総市 交通事業者	実施計画	試行運行			
(4) 市営路線バス及び交通空白地域における多様な交通システムの運行方法の検討 ①地域住民主体の地域交通構築のためのキーマンの育成	南房総市 地域住民	勉強会	勉強会	育成	育成	育成
②小規模需要地域における地域の協力を前提とした協定方式による検討（パートナーシップ協定方式による運行）	南房総市 交通事業者 地域住民					
③交通空白地域における多様な交通システムの運行の検討（自家用車有償運送、貨客混載）	南房総市 交通事業者 貨物運送事業者 地域住民					
④交通事業者が地域交通に対するインセンティブを付与する取組	南房総市 交通事業者 地域住民					
(5) 交通結節点の機能強化 ①白浜地区におけるバスターミナルの機能強化	南房総市 交通事業者					
②その他・道の駅や三芳分庁舎等の交通結節点としての整備	南房総市 交通事業者					
③パスロケーションシステムの導入	南房総市 交通事業者	システム の検討				

■各施策の事業主体と実施スケジュール

事業	実施主体	実施年次				
		R2	R3	R4	R5	R6
(6) 駅舎（ホーム）のバリアフリー ①ホームのバリアフリー化	南房総市 鉄道事業者			→	→	→
②駅への案内サイン標識の設置	南房総市 鉄道事業者	→				
(7) 地域住民・来訪者等利用者にわかりやすいデザインの導入	バス事業者 南房総市	実施				→
(8) サイクルアンドバスライドの拡大	南房総市 バス事業者	実施				→
(9) 多様な運賃制度の導入 ①運転免許証の自主返納制度による特典の充実	南房総市 交通事業者 観光事業者 商業者 等					→
②公共交通利用者の主流となる高校生に対する通学支援	南房総市 交通事業者					→
③地域内交通の共通運賃や乗り継ぎ割引料金の設定	南房総市 交通事業者					→
④企画切符等の販売	南房総市 交通事業者 観光事業者 商業者 レンタカー事業者等					→
(10) 公共交通利用促進への意識啓発 ①シンポジウム・ワークショップ・アンケートの実施	南房総市 交通事業者 教育委員会					→
②南房総市への転入者へのPR	南房総市					→
③教育委員会を通じての市内幼稚園、小学校でのスマート交通教室の実施	南房総市 交通事業者 教育委員会					→
(11) 交通系 IC カードや PayPay、WAON カードなどを活用したキャッシュレス化の促進	交通事業者 南房総市	時期未定				→
(12) B, B, BASE やレンタサイクル等、観光交通利用促進に向けた取り組み	鉄道事業者 バス事業者 南房総市					→



## 8. 計画の達成状況の評価

### 8-1. PDCAサイクルによる施策の推進

本計画の着実な推進にあたっては、実績等に基づき、目標の達成状況や利用状況などを評価し、定期的に見直し、改善する「PDCAサイクル」に基づく評価・検証等の進行管理を実施しながら、施策を推進していくとともに、必要に応じて計画を見直す。

このPDCAサイクルの実行は、「南房総市地域公共交通活性化協議会」において実施し、施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と「長期的に実施するPDCA」による二重（二輪）の組み合わせで進行管理を行う。

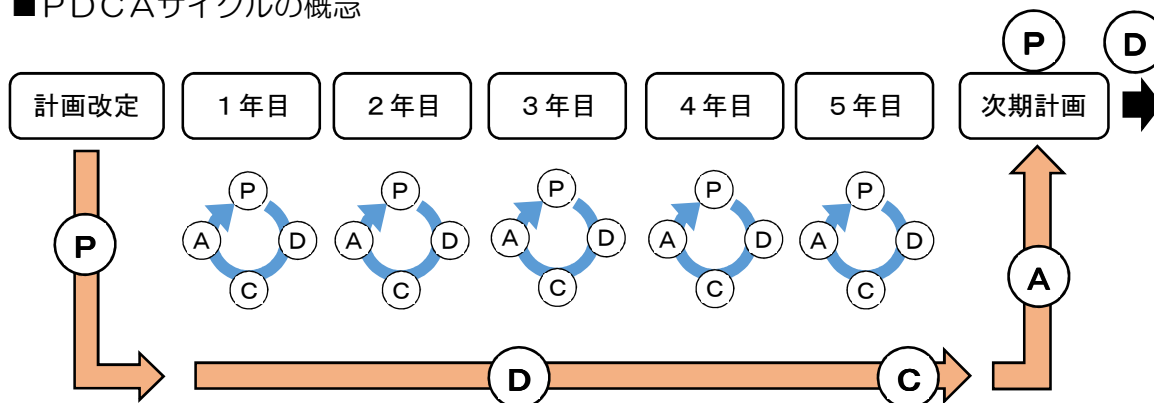
#### ①事業実施状況の評価（年に1回実施）

地域公共交通への取り組みや運行状況について、事業内容にあった指標（例えば、「利用者数」「収支率」等）を作成し、評価を行い必要に応じて改善を行う。

#### ②目標達成度の評価（おおむね5年に1回実施）

計画の目標達成度合の把握と総合的な見直しを必要とする評価の目標値を設定し検証する。

#### ■PDCAサイクルの概念



#### ■各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P（計画）	南房総市地域公共交通網形成計画（改訂版）の策定	各路線等の運行計画の策定 各種施策の実施計画策定
D（実行）	計画に掲げる各種施策の実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開
C（評価）	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価
A（改善）	南房総市地域公共交通網形成計画の見直しの検討	運行の見直し 各種施策の見直し

## 8-2. 評価方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的評価スケジュールは、下表のとおりとする。

計画最終年度においては、事業者からの提供による利用実績や市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網の評価を実施し、実施施策の見直し及び新たな施策を追加し、次年度計画を策定する。

なお、実施施策のうち、計画期間の前半に実施される事業があることから、それらの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4年度に計画全体及び公共交通網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

	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
地域公共交通活性化協議会の開催	●	●	●	●	●
利用者数調査	●	●	●	●	●
利用者アンケート調査			○		●
市民アンケート調査			○		●
実施事業の評価	●	●	●	●	●
計画の評価			○		●
公共交通網の評価			○		●
○公共交通網の見直し	○	○	○	○	●

●実施 ○必要に応じて実施

### 8-3. 地域バス路線の事業評価

毎年度行う路線の事業評価については、以下の手順で行う。

幹線路線は、南房総市の骨格を形成する重要な路線であるため、利用者ニーズにあった運行が行われているかを評価しつつ、望ましい運行を実施する。

支線路線は、地域に密着したコミュニティ交通であることから、地域住民の参加のもと、利用実績を踏まえて必要性などを評価し、改善が必要と判断される場合には、より利用しやすい運行とするための改善計画の作成や必要に応じて実証運行を実施し、再度、必要性などを検証し、見直しを行っていくものとする。

評価指標は、地域の公共交通を確保するという視点から評価を行う。

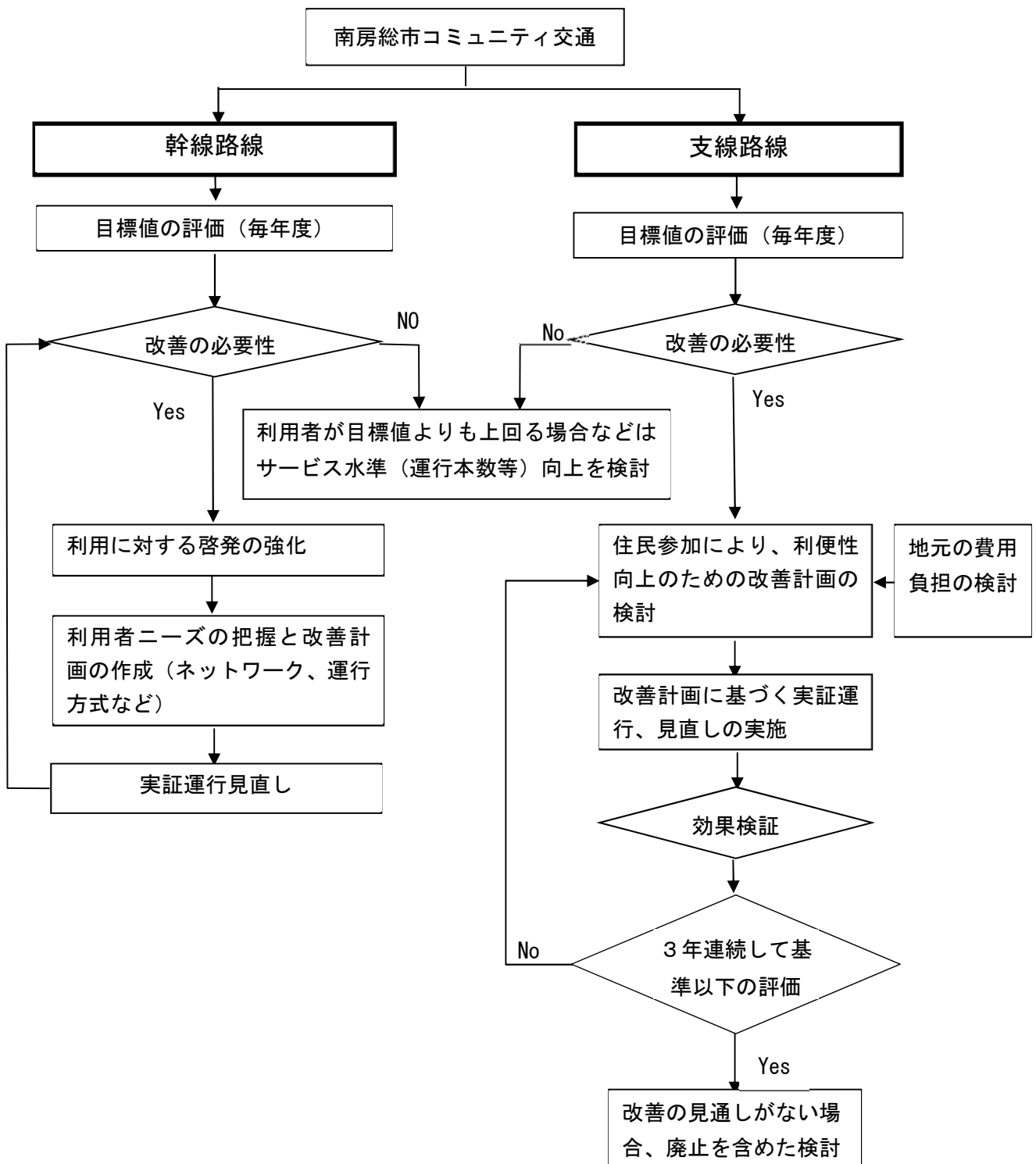
評価指標：1日当たり平均利用者数

- ・各路線ともに減少傾向となっていることから、現況の1日当たり平均利用者数を評価指標とする。

■各路線における現況の1日平均利用者数

		1日平均利用者数 (H25)	1日平均利用者数 (H30)
幹線	市内線	337	306
	館山・千倉線	63	47
	千倉・白浜線	136	106
	館山・鴨川線	162	130
	豊房線	31	28
	南房州本線	311	294
支線	富山線	36	23
	富浦線	3	3
	丸線	27	22
	平群線	26	21

■評価指標に基づく路線運行の判断の流れ



## 用語説明

あ行	
依存財源	地方公共団体などが、国や県等の上層の地方公共団体に依存するかたちで調達する財源。地方交付税のほか国庫支出金・地方譲与税・都道府県支出金などが該当する。
一次交通	目的地に近接する空港や鉄道駅までの基幹的な交通のこと
移動制約者	高齢者・障がい者よりは広い枠組みで捉えた、交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、様々な移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動が困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々を指す。
インセンティブ	人の意欲を引き出すために、外部から与える刺激
か行	
介護タクシー	介護支援専門員（ケアマネージャー）が作成する介護サービス計画（ケアプラン）又は市町村が行なう介護給付費支給決定の内容に基づき、資格を有する訪問介護員等が訪問介護サービス等と連続又は一体として要介護者等の輸送を行なう福祉タクシー
カーシェアリング	複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車の共同利用システムで、必要なときに必要なだけ利用する新しい自動車の使い方。過度な自家用車に依存や環境問題の軽減効果がある。
合併特例債	「平成の大合併」をした自治体が、新市建設計画に基づき実施する事業に対して、合併後 20 年間で発行できる債券（借金）で、事業費の 95%に充てることができる。借金のうち 7 割は国に負担してもらえる。自治体の直接負担額は事業費の 3 割程度で済むことから、全国の自治体で活用されている。
簡易委託駅	乗車券類の発売（出札業務）が、鉄道会社から市町村・農協・駅前商店・個人などに委託された駅。駅員無配置駅（いわゆる無人駅）として扱われる。
交通空白地域	鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難なエリアのこと。一般的には、鉄道駅から半径 800m～1,500m程度、バス停から半径 300m～500m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。 なお、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。
交通需要マネジメント（TDM）	Transportation Demand Management の略で、ロードプライシングや公共交通機関の利用促進など、車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの交通渋滞を緩和する手法の体系
コミュニティビジネス	地域の課題を地域住民が主体的に、ビジネスの手法を用いて解決する取り組み

コミュニティバス	<p>地域内の交通不便者の足の確保と利便性向上等のために、市町村等が主体となって、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫した運行サービスのこと</p> <p>狭義には、乗合バスによる運行を意味するが、広義には、自家用車による市町村運営有償運送まで含める場合もある。</p>
さ行	
サイクルアンドバスライド	<p>自転車で駅やバスターミナル等まで来て鉄道やバスに乗り換えること</p> <p>南房総地域では、レンタサイクル貸出拠点をネットワーク化し、バスやタクシーとくるくる接続することで、マイカーがなくても車（しゃ）ららんと回遊できるようにするシステムがある。</p>
サインシステム	<p>鉄道駅や商業施設などの公共施設等に設置されている、事業者などが定めた基準に沿って構築された案内表示に関する総称のこと</p>
自家用有償旅客運送	<p>地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために、市町村自ら保有する「白ナンバー」の車両を使用して旅客の運送を行なうこと（市町村運営有償運送）</p> <p>自家用車有償旅客運送には、その他、要介護者・要支援者等の輸送をNPO等が行なう「福祉有償運送」や、過疎地域において地域住民の輸送をNPO等が行なう「過疎地有償運送」がある。</p>
自主財源	<p>国に依存しないで、地方公共団体が独自に調達できるもの。地方税（市税）のほか、手数料・使用料・寄付金などが該当する。</p>
新交通管理システム（UTMS）	<p>Universal Traffic Management Systems の略で、ITSの一環として総合交通管理を目指した警察のシステム</p>
スクール混乗	<p>児童の通学ために、利用者を限定して運行しているスクールバスへ、一般の方も乗ることができるようにすること。既存交通資源の有効活用策の一つとして実施されている。</p>
スペシャル・トランスポート・サポート（STS）	<p>高齢者・身体障がい者等の移動制約者を、個別に又はそれに近い形で輸送するサービスで、過疎地域等の交通空白地帯でタクシー車両を用いて行なう「福祉タクシー」、行政が事業主体の福祉施設等をバスで巡回する「福祉バス」地方公共団体がタクシー等の公共交通機関によっては十分な輸送サービスが確保できないと認めて、関係者による運営協議会により合意が得られた場合にNPO等による輸送を行なう「福祉有償運送・過疎地有償運送」を言い、一般的に車椅子専用車や寝台車、リフト付きの車両を使用することも多い。</p>
た行	
地域間幹線バス系統	<p>一般的には地域間（複数市町村間）にまたがるバス系統などのことを指すが、狭義では「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる幹線バスネットワークを示す。</p> <p>「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、計画運行回数や輸送量が一定量を上回り、かつ、経営赤字が見込まれることなどの要件が定められている。</p>

地域内フィーダー系統	<p>一般的には幹線（地域間幹線バス系統や鉄道など）と接続し、地域内の移動を支える支線の役割を担うバス・乗合タクシーなどを指すが、狭義では「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となる地域内のバス交通・デマンド交通等を示す。</p> <p>「地域公共交通確保維持改善事業」の中では、補助対象となる幹線バス交通ネットワークを補完するものであることや、幹線バス交通ネットワーク等へのアクセス機能を有するものであることなどの要件が定められている。</p>
地域公共交通	<p>地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関</p>
地方交付税	<p>国税である所得税、法人税、酒税、消費税、たばこ税のそれぞれの一定割合の額で、地方公共団体が等しくその行なうべき事務を遂行することができるように国が交付する税のこと</p>
デマンド交通	<p>「デマンド」とは要望のことで、乗合から事前に連絡（予約）を受けて、基本となる路線以外の停留所に立ち寄ったり、運行を開始したりするなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。</p>
デマンド型乗合タクシー	<p>タクシーの特性である自宅から目的地までのドア・トゥ・ドアの利便性を維持しながら、需要に対応し乗合方式で運行する高齢者等に利用しやすい交通手段のこと</p> <p>運行形態として、定時定路線で運行する形態と、事前に予約を受けて運行するデマンド型等の形態がある。</p>
ドア・トゥ・ドア	<p>出発地（自宅）から目的地まで直接移動すること</p>
道路交通センサス	<p>正式名称を「全国道路・街路交通情勢調査」といい、全国の道路と道路交通の実態を把握する調査で、概ね5年間隔で実施されている。一般交通量調査、自動車起終点調査（OD調査）、駐車場調査の3つの調査で構成されている。調査結果を集計すると、道路の状況、道路交通の状況、自動車の運行状況、駐車場の状況が平日、休日別にわかる。調査結果は、地域の状況の分析、将来需要の予測、ライフスタイルの把握などに活用され、将来のニーズに合わせた道路の建設が行われる。</p>
トラベル・フィードバック・プログラム (TFP)	<p>自動車利用から公共交通機関への転換を目指して、ひとりひとりの自律的な行動変化を促すコミュニケーション型のプログラムで、参加者の外出行動を記録し、その結果を診断する。また、クルマ利用予定を対象として「かしこいクルマの使い方」を考え、実践してもらう。</p>
トリガー（引き金）方式	<p>「トリガー」とは、「引き金・誘因」のことで、動きになぞらえ目標が達成できなければ元に戻すということを本来のいわれとする造語</p> <p>公共交通活性化の「引き金」として、新たな公共交通サービスの導入などを行う際、事前に利用者数などの基準を設定し、運行開始後の利用状況が基準を下回った場合には、サービスの廃止や見直しなどを実施する方式のこと</p>

トリップ	ある地点（出発点）からある地点（目的地）への移動のこと 移動の単位であり、1回の移動が1トリップと表現される。
な行	
二次交通	空港や鉄道の駅から観光目的地までの交通のこと
乗合バス	正式には一般乗合旅客自動車運送事業といい、主に路線を定めて定期に運行する自動車により不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する事業のことで、道路運送法による事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出等が必要となる。乗合バスには、一般の路線バス、定期観光バス、長距離高速バスなどがある。このほかにも、地方自治体等が主体的に運行を確保するコミュニティバスや乗合バスとタクシーの中間的な役割を果たす乗合タクシー、予約等に基づいて運行を行うデマンド交通などがあり、過疎化の進行や少子高齢化の進展を受け、地域のニーズに応じて乗合運送の形態が多様化している。
ノンステップバス	車椅子やベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差（ステップ）をなくしたバス
は行	
パークアンドライド （P & R） パークアンドバスライド （P & B R）	最寄りの駅やバスターミナルに併設した駐車場に車を駐車し、そこから鉄道等の公共交通に乗り換えて目的地まで到達すること
バスロケーションシステム（バス接近表示システム）	無線通信などを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの接近や到着予測時刻情報を、バス停留所や携帯電話、インターネットにおいて情報提供したり、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム
バリアフリー	障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的、心理的、制度的、情報面での障害を除去するという考え方という。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関等を円滑に利用できるようにすることを指す。
フィーダー	その地域の幹線（鉄道等）に接続する路線。支線
福祉バス	患者の運送や車椅子利用者などのために、寝台を備え付けた車両や、リフトを備え車椅子に座ったままで乗り降りできるタクシー
フリー乗降	バスや乗合タクシーの路線の全部もしくは一部の区間において、路線上の任意の場所で乗降できる制度で、乗車時にはバス等に向かって手を挙げるなどして合図する。なお、対象区間を「フリー乗降区間」という。
ボトルネック	交通の妨げとなっている箇所のこと。具体的には、赤信号時間が相対的に長い交差点や幅員減少・車線減少により渋滞を起こす箇所等を指す。
ま行	
モビリティ・マネジメント（MM）	一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例：過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み



や行	
輸送人員	輸送した旅客の総人員数。バスや列車に乗車した旅客数
輸送人キロ	輸送した各々の旅客（人）にそれぞれの旅客が乗車した距離（キロ）を乗じたものの累積
ら行	
ランニングコスト	機器やシステムなどを運用・管理し続けるために継続的に必要になってくる費用のこと
P	
P D C A サイクル	計画 (Plan) を実行 (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