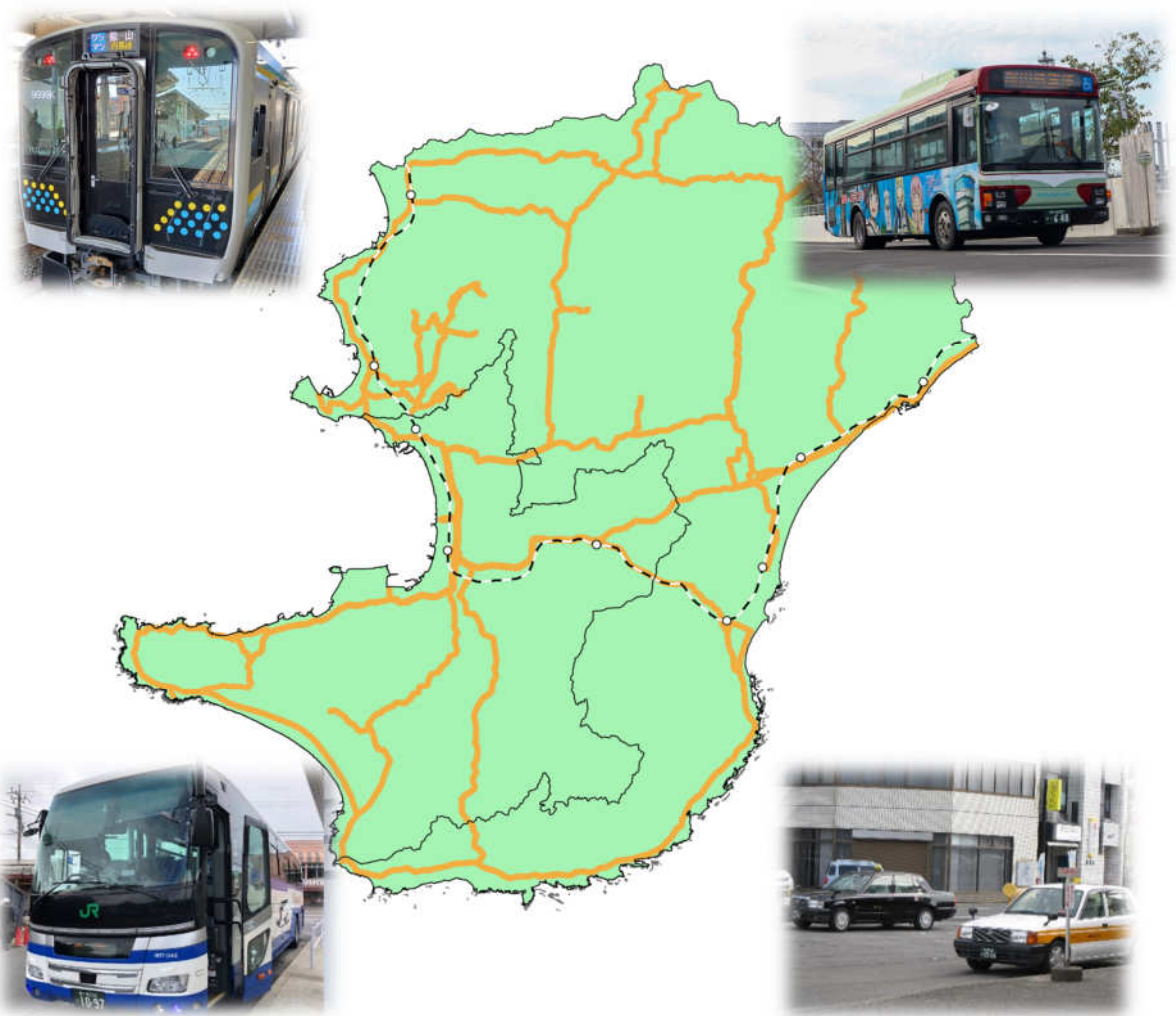


南房総・館山地域公共交通計画



令和3年8月策定

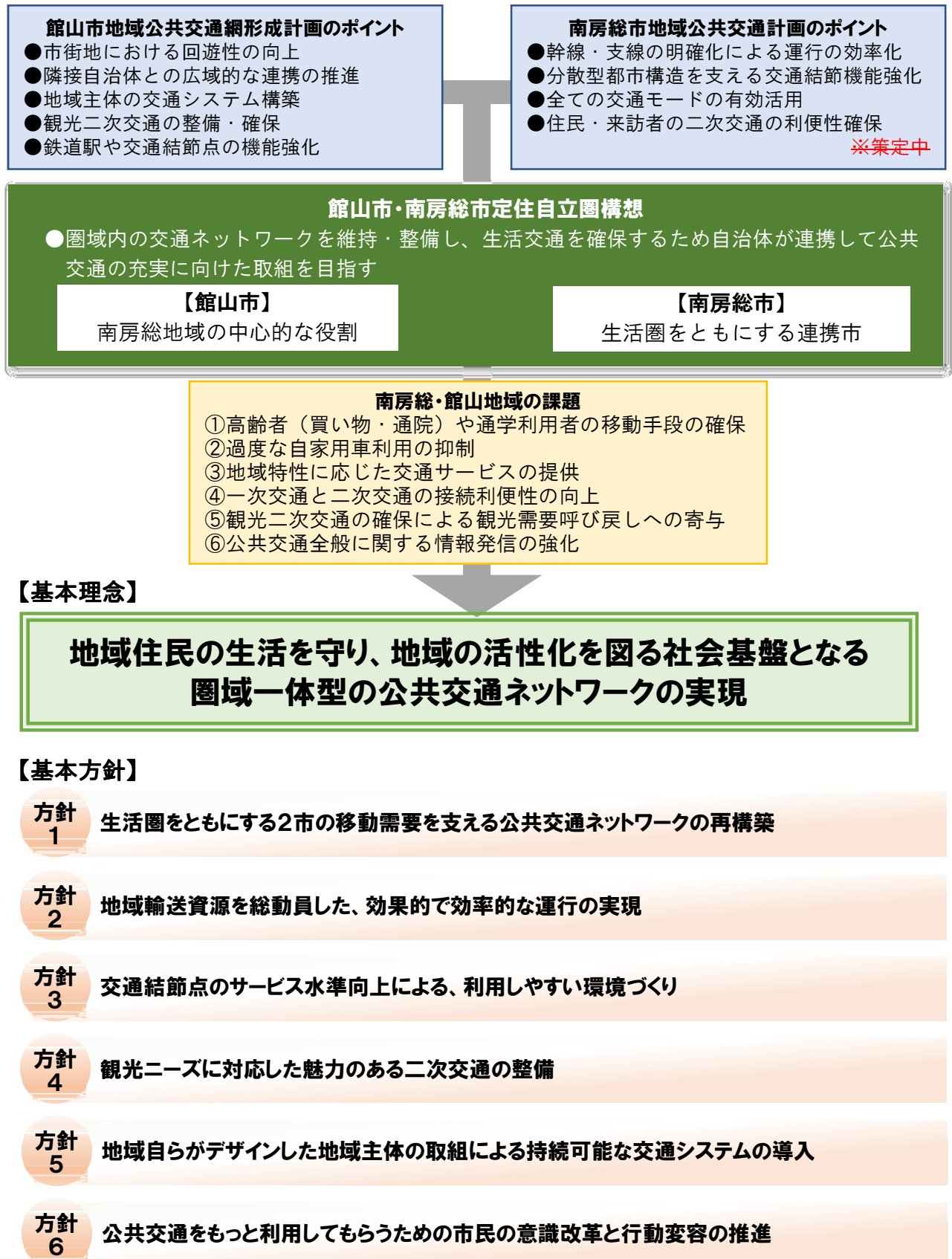
令和5年8月一部改正

南房総・館山地域公共交通活性化協議会

7 南房総・館山地域における地域公共交通計画の基本理念・基本方針

(1) 基本理念・基本方針

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



(2) 公共交通の機能分担

公共交通ネットワークの方向性は、既存の公共交通網を有効に活用し、広域交通（鉄道・高速バス）、館山駅から放射状に延びる地域間幹線系統（路線バス）、地域内路線（路線バス）、フィーダー交通（各市運営路線）及び補完交通（ラストワンマイル輸送）の5段階に機能分担を図る。

交通結節点としては、鉄道駅、安房白浜駅、医療機関、公共施設、商業施設等を位置づける。また、既存公共交通ネットワークを基本としながら、これらを補完する新たな交通システムを導入し、公共交通機関相互の接続・連携により、地域住民の生活交通、更に来訪者の二次交通としても機能させ、利便性向上と効率的な運行を目指す。なお、地域間幹線系統の路線バスや新たな交通システム（チョイソコ南房総・館山・館山市街地循環バス）については、交通事業者の運営努力や自治体の運営補助だけでは、路線等の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を維持・確保する必要がある、活用していく。

■ 地域公共交通システムの機能分担

機能分類	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	○木更津・千葉方面、アクアラインを経由して東京へ連絡し、地域の骨格形成軸の路線 ○通勤・通学、買物、観光など多様な目的に対応	JR 内房線、高速バス フェリー、高速ジェット船
地域間幹線系統※1	○地域内の骨格放射路線 ○通勤・通学、通院、買物、観光など多様な目的に対応	JR 内房線、市内線、南房州本線、館山鴨川線
地域内路線※2	○市内の生活路線及び観光路線 ○広域交通に接続、地域間路線を補完 ○市内の地区間・拠点間を連絡し、分散する市街地の連携強化・一体化	白浜千倉館山線、豊房線、洲の崎線、丸線、平群線
フィーダー交通※2	○上記に記した鉄道やバス路線の末端部や市街地エリアにおける移動を支える手段	富浦線、富山線、丸山線、北三原線 館山市街地循環バス
補完交通 （ラストワンマイル輸送）	○上記交通システムを補完し、主に高齢者・交通弱者のために少量個別輸送を担う移動手段	タクシー、移動支援サービス、福祉タクシー、地縁交通（地域の共助）、交通空白地有償運送、観光交通、グリーンスロモビリティ 等
交通結節点	○上記交通システムの連携拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報の提供等の機能強化を図るべき拠点	館山駅、千倉駅、安房白浜駅、三芳分庁舎、医療機関・商業施設 等

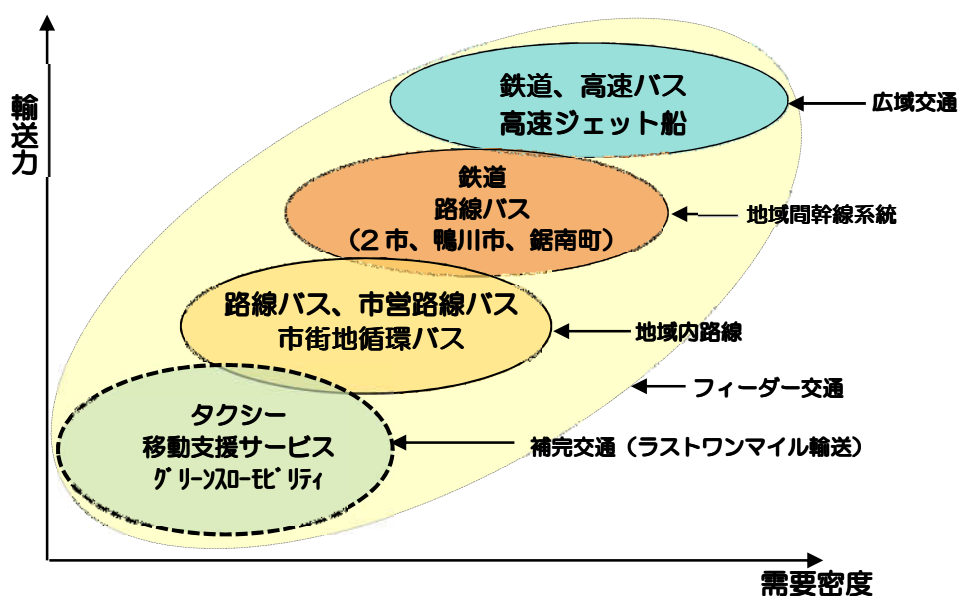
※①地域間幹線系統補助の活用

地域間幹線系統の市内線、南房州本線、館山鴨川線は、JR館山駅を起点とし、館山市内の主要道路を通り、南房総市富浦方面（市内線）、白浜方面（南房州本線）、丸山及び和田方面、更には鴨川市（館山鴨川線）までそれぞれ市域を跨いで運行している。通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担っている。起点のJR館山駅では、地域内のほとんどの交通モードと連絡し、当該地域の公共交通ネットワークの中心的役割を担っている。一方で、人口減少もあり交通事業者の運営努力や自治体の運営補助だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

②地域内路線及びフィーダー交通について

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

■輸送力と需要密度との関係による市内各公共交通の位置付け



8 計画の目標と評価指標

(1) 計画目標

6つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。

目標
1

利用する人にわかりやすく、利便性の高い公共交通ネットワークの実現

目標
2

各路線の役割分担を明確にした、幹線・支線一体的なネットワークの形成

目標
3

乗継利便性の確保・向上を目指した、交通結節点の機能整備

目標
4

観光産業との連携による、圏域の活性化及び地域路線の維持

目標
5

住民、交通事業者、行政との協働による持続可能なまちづくり

目標
6

より公共交通に親んでもらい、利用してもらうための取組展開

(2) 評価指標と目標値

計画の目標に応じた評価指標を以下の通り設定し、目標値を定めた。

■評価指標と目標値

評価指標	指標の定義	データ取得方法	現況値 (2018)	目標値 (2025)
公共交通利用者数	・ 圏域内バス路線の年間利用者数 ・ 地域間幹線系統バス路線の年間利用者数 ・ 1日あたりの鉄道駅利用者数（有人駅） ・ 高速バスの年間利用者数	バス事業者または鉄道事業者保有の乗降データにより計測	347 千人 265 千人 2,955 人/日 913 千人	現状維持
年間観光客数	・ 道の駅等の主要観光施設の年間観光入込客数	千葉県観光観光入込調査書のデータにより計測	7,101 千人	現状維持
移動困難者の割合	・ 市民アンケート調査における公共交通利用に困っている人の割合	最終年度に実施する市民アンケートにより計測	11.0%	5.0%未満
運転免許証返納件数	・ 運転免許証返納件数	館山警察署の保有するデータにより計測	361 件	700 件
交通結節点の機能強化	・ 交通結節点の整備・機能強化（バス待ち環境整備等）	事業実施による計測	なし	5箇所
財政負担額	・ 地域内バス路線における2市の補助金	バス事業者が作成する補助金申請書等の資料から計測	79,851 千円	現状維持
収支率	・ 地域間幹線系統 ※鉄道は除く ・ 地域内路線 ※洲の崎線は除く	バス事業者が作成する補助金申請書等の資料から計測	62.0% 27.5%	現状維持

※地域間幹線系統においては、路線別の指標評価も行うこととする

(2) 実施事業

事業 1

地域間幹線系統(バス路線)の維持(市内線、南房州本線、館山鴨川線)

事業概要

・圏域を放射状にネットワークする地域間幹線系統については、利用実態や市民移動ニーズ等を考慮しながら、見直し・維持を図る。今後も沿線住民の移動手段としてかかせない路線であることから、引き続き関係事業者や沿線自治体と調整し、合せて地域公共交通確保維持事業（地域幹線系統）を活用しながら、今後も運行を維持していく。

■路線別の実施事業内容

①市内線	○他路線との重複区間の解消、安房地域医療センター・館山バイパス沿道施設アクセス向上等を考慮するとともに、実証運行を行った市街地循環バス導入の効果を見極めながら運行ルートの見直しを図る。
②南房州本線	○引き続き路線を確保・維持する。また、路線情報（ダイヤ・運賃・割引等）についての効果的な発信やより使いやすいダイヤ・運賃体系などについて取り組み、増収・増客を図る。
③館山鴨川線	

■ネットワークイメージ

【市内線】
・ルート変更やダイヤ改正等による利便性向上

【市内線】
・市街地循環バスとの機能分担

【南房州本線】
・路線維持および地域内交通との接続強化

【館山鴨川線】
・路線の維持および地域内交通との接続強化

凡例

- 鉄道駅
- 鉄道
- 交通結節点
- 市内線
- 南房州本線
- 館山鴨川線
- 市街地循環バス
- 250m人口メッシュ
 - 1～50人
 - 51～100人
 - 101～250人
 - 251～500人
 - 501人以上

実施主体

バス事業者、館山市、南房総市

実施時期

事業	2021	2022	2023	2024	2025
①市内線	協議・検証		路線見直し		
②南房州本線	利用促進・ニーズ調査				
③館山鴨川線	利用促進・ニーズ調査				

事業 2

地域内路線の再編および有効活用(白浜千倉館山線、豊房線)

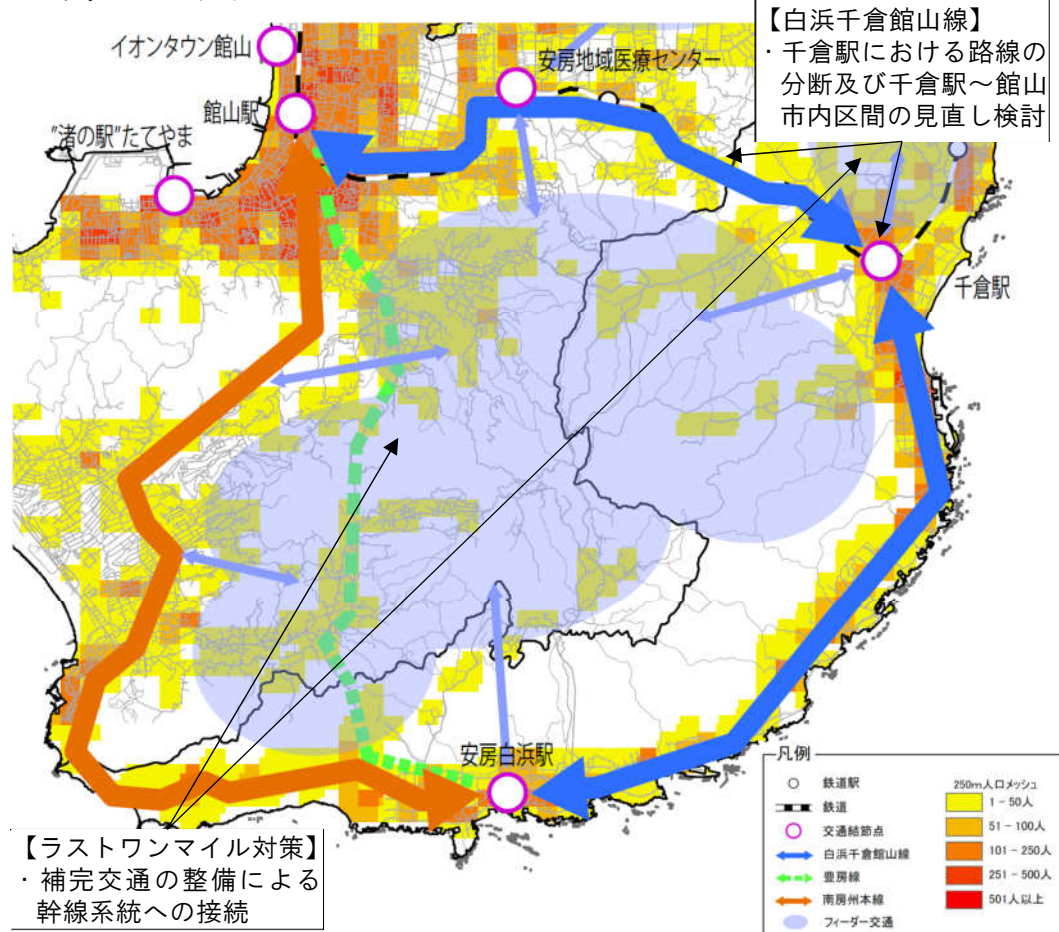
事業概要

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

■路線別の実施事業内容

①白浜千倉館山線	○平成 31 年 3 月の路線再編後の利用状況やニーズを検証し、効率的に路線を維持するための方策を検討していく。
②豊房線	○主な利用者である高齢者がより利用しやすくするため、車両を小型化し、集落内にこまめに乗り入れる形態への転換を地域住民とともに検討し、新たな交通システムへ移行させる。 ・住民の利用意向の把握 ・住民と協働し、見直し案を策定 ・車両の小型化 ・集落内へのこまめな乗入

■ネットワークイメージ



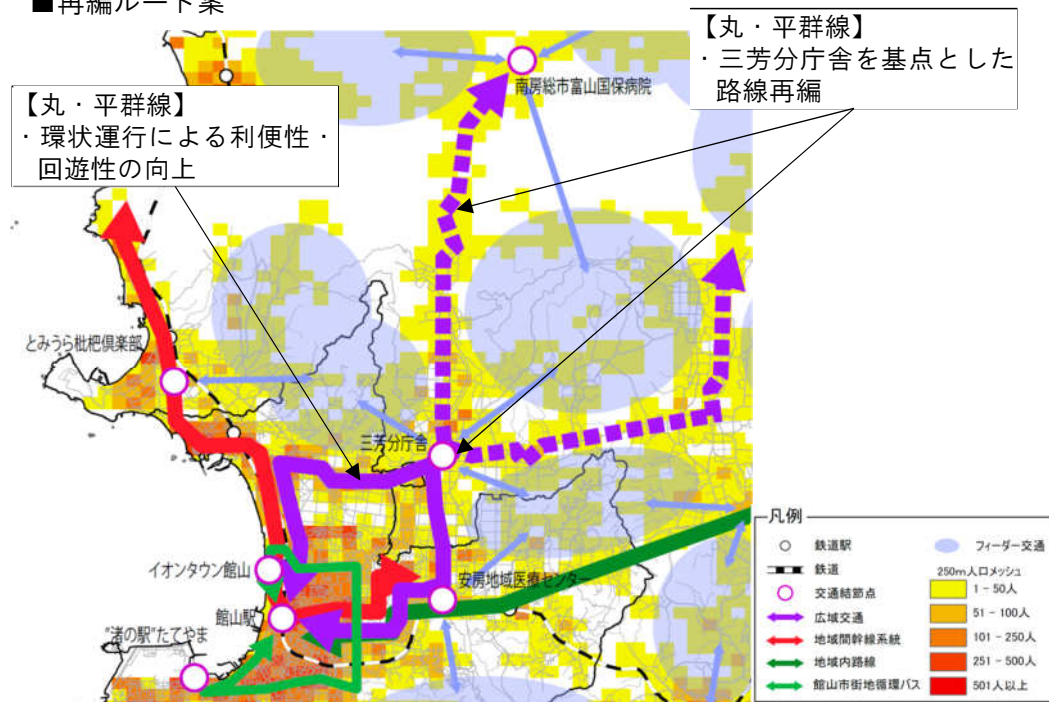
実施主体 館山市、南房総市、バス事業者、タクシー事業者

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

事業概要

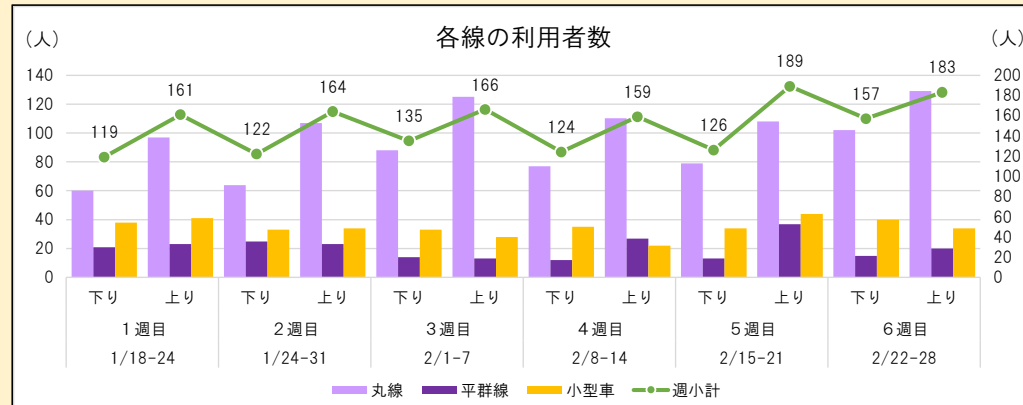
- ・令和2年度に実施した実証運行の結果を踏まえ、館山駅～那古地区～三芳分庁舎～安房地域医療センター～館山駅の環状系統と、三芳分庁舎以遠各地区を巡る系統に分離することも検討する。
 - ・環状系統はアクセスできる施設等の増加、三芳分庁舎以遠の系統は地区内をこまめに巡回する等のサービス向上を図り、利用者の増加と財政支出の減少を目指す。
- なお、事業実施に伴う今後の運行については別紙3-1のとおりとする。

■再編ルート案



実証運行（速報値：1/18（月）～2/28（日）の42日間）

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



実施主体 館山市、南房総市、バス事業者

実施時期

事業

①丸線・平群線

2021

協議・検証

2022

路線見直し

2023

丸線の運行維持

平群線の廃止

2024

2025

実証期間：令和3年1月18日（月）～3月14日（日）
運行ルート：

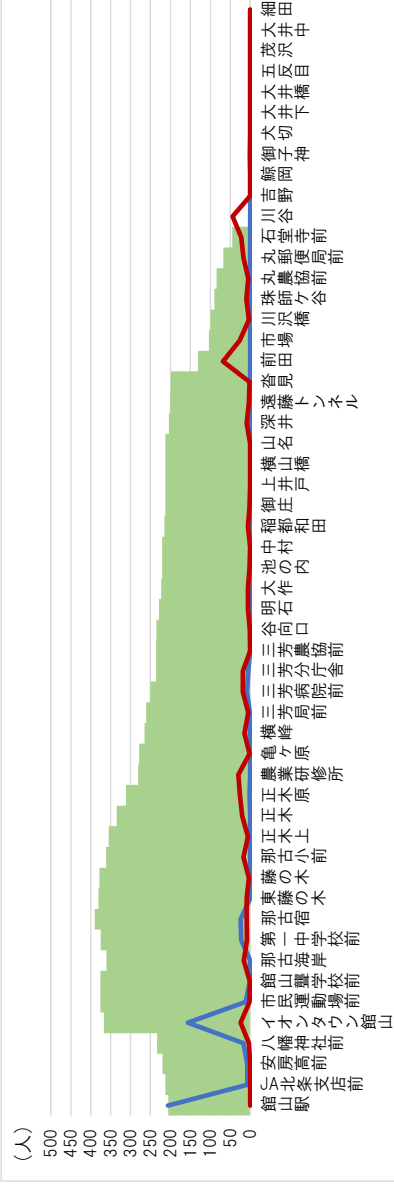
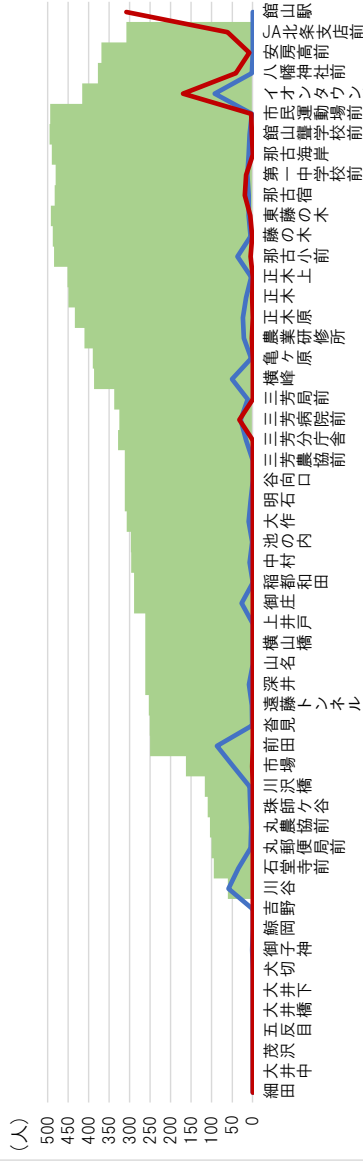
- 丸線（細田・川谷～三芳分庁舎～那古海岸通り～館山駅）
- 平群線（平群車庫～三芳分庁舎～医療センター～館山駅）
- 小型車（館山駅～医療センター～三芳分庁舎～那古海岸通り～館山駅）

《丸線・平群線の変更期間中の運行ルート》



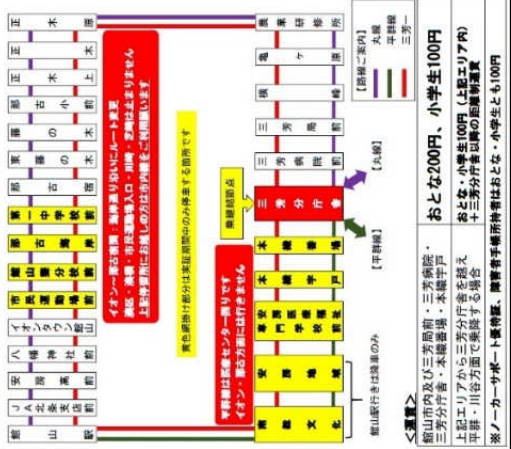
※安房地域医療センター及び南総文化ホールについては、館山駅行きの降車のみ、平群・三芳方面行きの乗車のみとなります。

●丸線乗降図（上図；上り、下図：下り）

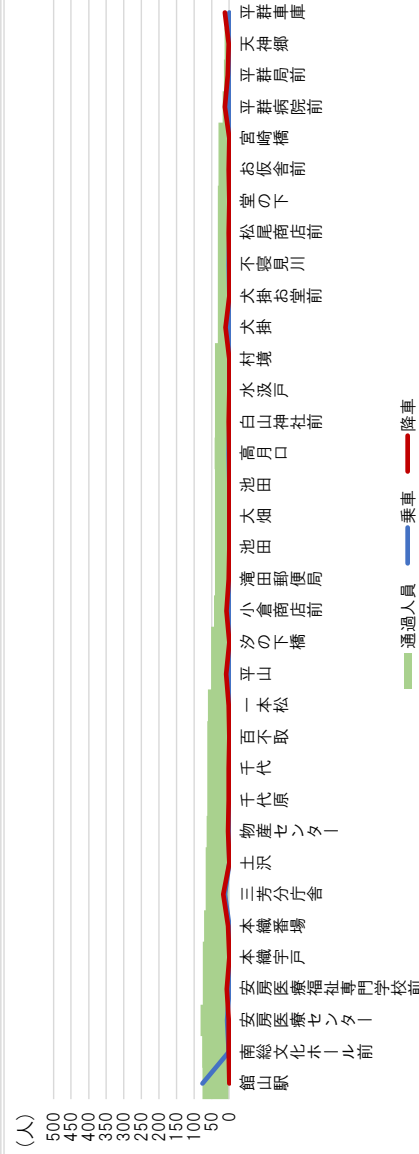
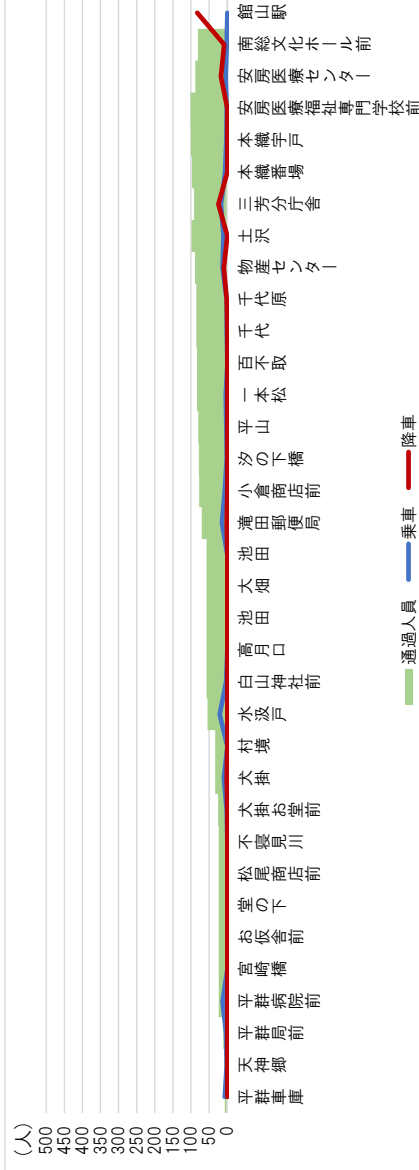


丸線・平群線 変更期間中のルート

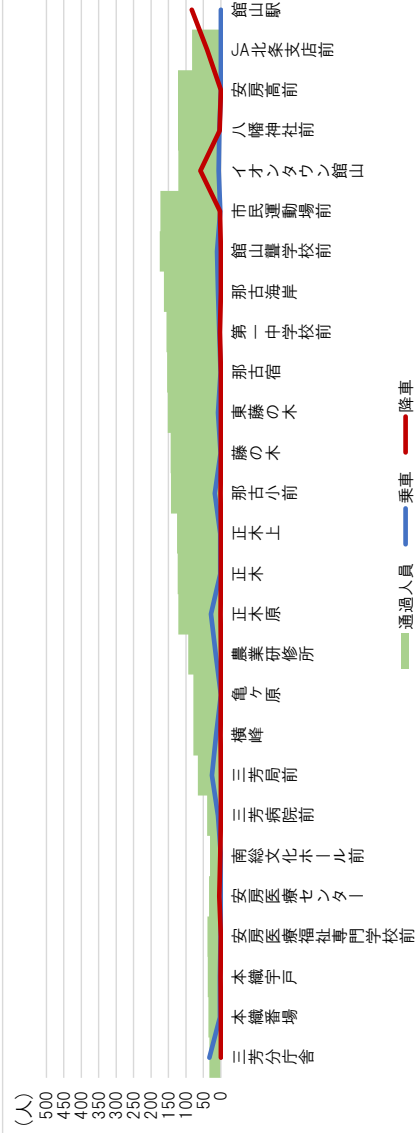
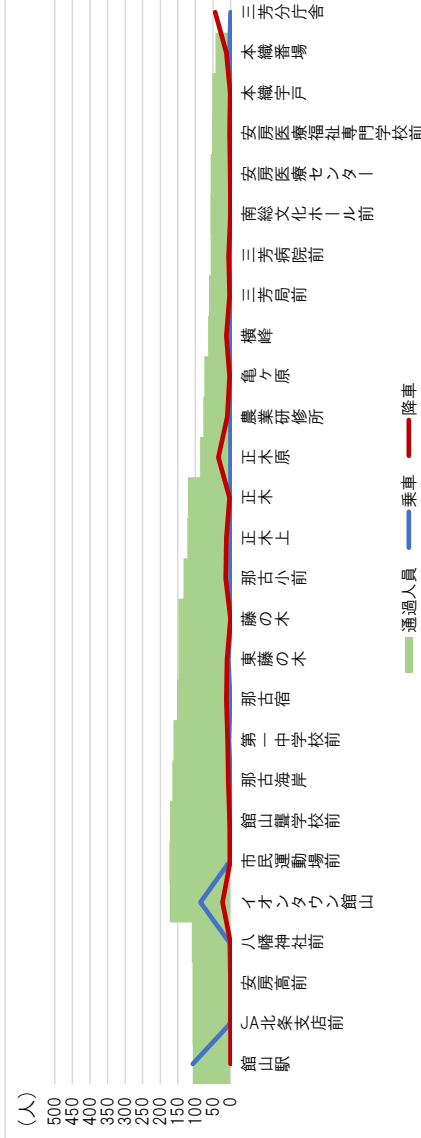
実施運行期間 令和3年1月18日（月）～3月14日（日）
＜実施期間中：三芳分庁舎～館山駅間の経路図＞



●平群線乗降 $\boxtimes$ (上 $\boxtimes$;上り、下 $\boxtimes$:下り)



●小型車乗降(上図：右回り、下図：左回り)



事業実施に伴う今後の運行について

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

【チョイソコ南房総・館山の概要】

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

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

※令和5年10月運行開始時現在

事業概要

①フィーダー交通・補完交通の整備・活用促進

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

②新たな移動システムの導入検討

- ・ 持続可能な交通システムの構築として、新たな移動システムでありグリーンスローモビリティ等を活用した地域主体の取組みによる検討も進める。
- ・ 当面はシニアカーや電動アシスト三輪車等を用いた簡易なシステムとし、将来的には自動運転システムによるスマートモビリティの導入を目指す。
- ・ 一部の交通空白地域では、新たな移動システム導入だけでなく、タクシー利用による移動手段の確保についても検討する。

■グリーンスローモビリティ



③多様な地域輸送資源の活用によるラストワンマイル対策

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

■医療送迎バス



■スクールバス



※館山市地域公共交通網形成計画施策1・10参照

※南房総市地域公共交通計画事業(4)参照

実施主体

館山市、南房総市、地元関連団体

実施時期

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

【館山市街地循環バスの概要】

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

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

※令和 5 年 6 月現在



南房総・館山地域公共交通計画

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

