

## 令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和8年 1月26日

協議会名: 南房総・館山地域交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域公共交通計画策定事業

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③計画等の策定等に向けた方針
<p>①計画のとりまとめ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行計画の評価及び両市における上位・関連計画におけるまちづくりの方針、公共交通に関連する施策等を整理するとともに、これまでに実施してきた交通施策の取組みについて検証・分析を行った。</li> <li>・利用者の現状や推移、公共交通空白地区の状況等の整理を行った。</li> <li>・令和6年度に実施したアンケート調査の結果等を基に、本地域の地域公共交通を取り巻く課題の抽出と問題点を整理し、今後の公共交通の望ましいネットワーク構築について、その方向性や対応策の検討を行った。</li> <li>・地域公共交通のあり方、基本方針、計画目標を定め、新たな評価指標および目標値の設定を行った。</li> <li>・目標を達成するうえで必要となる事業内容、実施主体、事業スケジュール、達成状況の評価を行うための進行管理方法や管理体制等の確立を行った。</li> </ul> <p>②住民・利用者ニーズの把握調査の実施</p> <p>計画策定にあたり、交通事業者や医療機関、商業施設等に事業者アンケートを実施し、公共交通の利用実態の調査を行った。このほか、地域住民の意見集約として民生児童委員の会議に参加し、懇談会を開催した。また、地域住民の集会にも参加し、意見交換を行った。(各1回)</p> <p>③協議会の開催</p> <p>第1回(令和7年5月29日): 令和7年度事業等の協議                  第2回(令和7年9月17日): 地域公共交通計画概要案の協議                  第3回(令和7年11月25日): 地域公共交通計画骨子案の協議                  第4回(令和8年1月26日): 地域公共交通計画案の協議</p>	<p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施される見込みである。</p> <p style="font-size: 2em; margin-top: 20px;">A</p>	<p>令和8年3月に南房総・館山地域公共交通計画策定予定</p>

地方運輸局等における 二次評価結果 (関東運輸局)	(協議会による一次評価の際は記入不要)
---------------------------------	---------------------

# 令和7年度 南房総・館山地域公共交通活性化協議会（千葉県南房総市・館山市） （地域公共交通計画策定事業）

## 公共交通の概況・地域の特徴

南房総市・館山市は、古くから商圏・生活圏を共にしている。両市の公共交通機関は、JR東日本内房線の9駅が所在しているほか、ジェイアールバス関東、日東交通が運行するバス路線が合計7路線あり、館山駅から放射状に路線網を展開している。そのうち6路線は、両市を跨いで運行され、住民の重要な交通手段となっている。しかしながら、各路線とも、沿線住民の人口減少等に伴い、利用者数の減少が続いている。特に廃止代替路線の3路線は、両市が年間計約4,700万円以上の補助金を支出している状況であり、現状の形態での継続運行に課題が生じている。なお、南房総市では、前記のバス路線のほか市営路線バスとして2路線、スクール混乗路線として2路線を、館山市では、市街地循環バスを事業者へ委託して運行している。

東京や県都千葉市との連絡（都市間輸送）については、運賃や本数で優位に立つ高速バスの利用が大半となっており、鉄道における都市間輸送の役割が薄れてきている状況である。このような状況を受け、木更津・上総一宮間で2両編成のワンマン運行などが行われるなど、運行形態の変化がある中、利用者減少が続いている。また、タクシーについても、利用者の減少や乗務員の確保の課題等により、経営状況が大変厳しい状況である。更に、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が急減し、その後の回復もコロナ以前には戻っておらず、各交通事業者とも苦しい経営環境に立たされている。

## 地域の抱える問題点・計画策定調査の必要性

上記にも記載したとおり、現行の公共交通計画に従い各種取組を進めてきたところだが、地域がより主体性を持ち、住民を巻き込んだ形で移動手段の確保を進める必要がある。加えて、財源確保や高齢者増加によるニーズ変化（既存の路線バスだけではカバーできない）が鮮明になってきており、移動手段の確保に繋げるよう市民アンケート調査等により浮き彫りとなった課題に対応する、新たな視点を兼ね備えた計画への改訂が必須となっている。

当該年度では、取り巻く環境の変化に対応した計画に改訂することを目的とし、上位計画や関連計画との整合を図りつつ、2市合同の公共交通計画を改訂する。

## アピールポイント

昨年実施した市民アンケートのほか、地域の交通モードの確認も含めて当該地域の交通事業者や医療機関、観光施設等に対し、現状の移動手段の確保などについて事業者アンケートを実施した。また、交通空白地域の民生児童委員の会議や地域の集会に出向き、意見交換を行い、移動手段の確保に繋げるよう取り組んだ。このほか、データの活用では、人口情報や交通ネットワークなどを合わせ、交通空白地域や不便地域の潜在確認を行い、計画内の事業に反映させた。そのため、今回の計画では、交通空白・不便地域の縮小を事業に掲げ、デマンド交通やライドシェアの横展開など今取り組んでいる事業の拡大を盛り込んだ内容を一部採用している。



一部過疎  
指定

全域半島  
指定

一部山村  
指定

面積	340.2km <sup>2</sup>	
人口（R7.4.1時点）	77,076人	
	15歳未満	6,031人
	65歳以上	33,918人
高齢化率	44.0%	

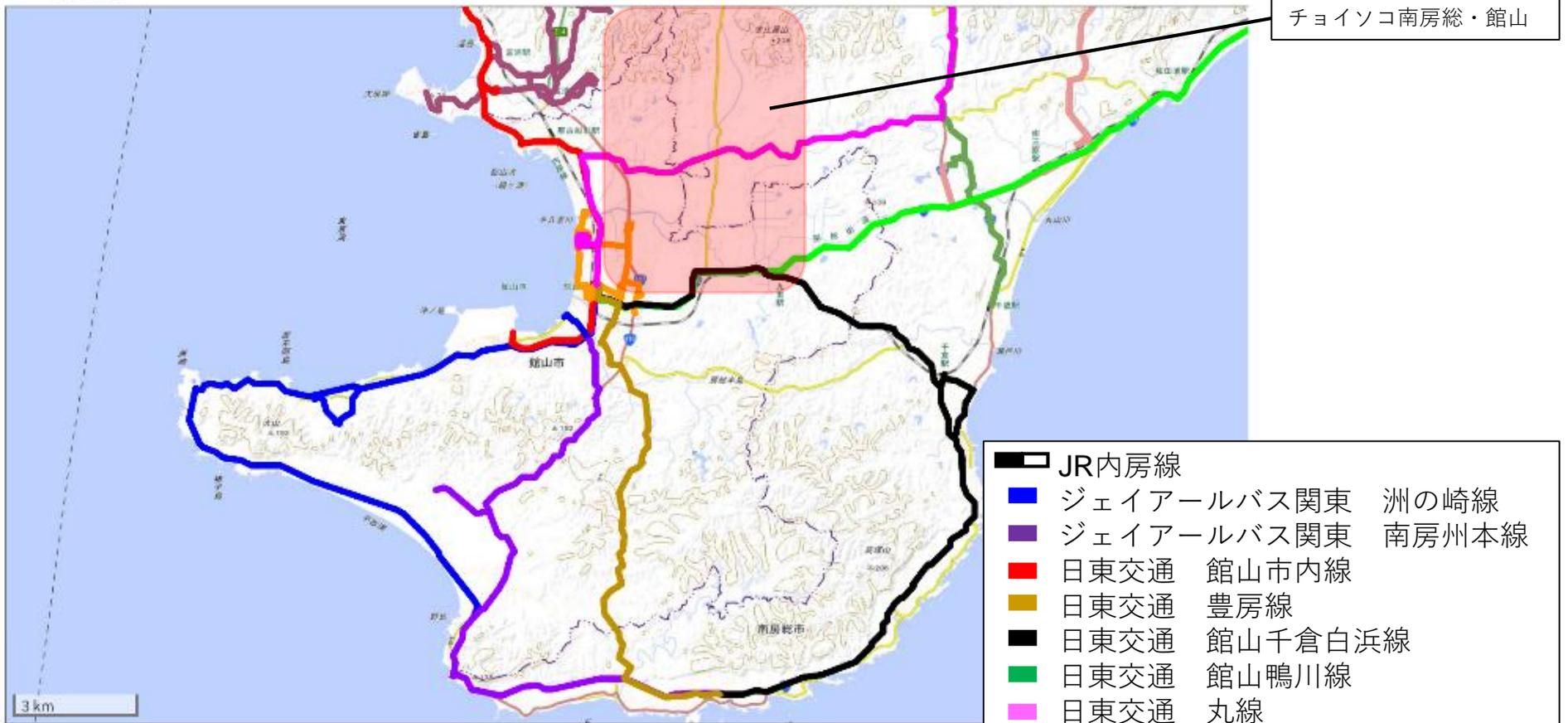
## 協議会開催状況

令和7年度の開催状況（予定含む）

- ・第1回（令和7年5月29日）  
令和7年度事業について
- ・第2回（令和7年9月17日）  
地域公共交通計画概要について
- ・第3回（令和7年11月25日）  
地域公共交通計画骨子案について
- ・第4回（令和8年1月26日）  
地域公共交通計画案について

# 地域の公共交通体系図

地理院地図  
GSI Maps



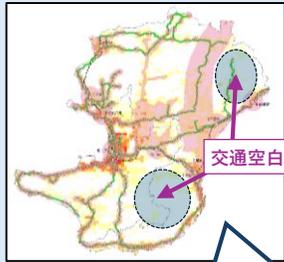
チョイソコ南房総・館山

- JR内房線
- ジェイアールバス関東 洲の崎線
- ジェイアールバス関東 南房州本線
- 日東交通 館山市内線
- 日東交通 豊房線
- 日東交通 館山千倉白浜線
- 日東交通 館山鴨川線
- 日東交通 丸線
- 館山市街地循環バス
- 南房総市営路線バス 富浦線
- 南房総市営路線バス 北三原線

出典：国土地理院地図に路線図を追記して掲載

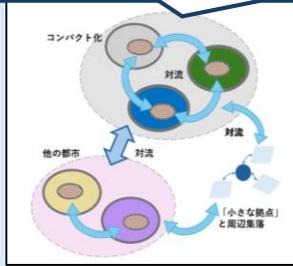
# 南房総・館山地域公共交通計画策定支援業務概要

## 地域の現況整理 (公共交通の現状整理、上位関連計画の整理等)

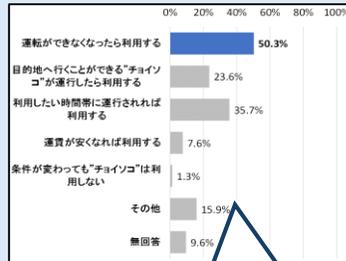


内陸部に残る交通空白地区の解消が必要

地域拠点や移動ニーズも鑑みた、コンパクト・プラス・ネットワークに資する幹線軸及び支線軸の形成が必要



## 地域のニーズ把握 (住民アンケート、交通事業者アンケート等)



高齢化に伴う公共交通の需要増加を見越したデマンド交通等の横展開が必要

若年層のデマンド交通認知度が低く、運行情報発信の工夫が必要

年齢層	認知度
10代	22%
20代	21%
30代	21%
40代	21%
50代	21%
60代	21%
70代	21%
80代	21%
90代	21%

公共交通関連事業者の主な意見  
 ○乗り場を特定せずに玄関から病院まで移動可能な手段が拡充されると助かる。  
 (医療施設)  
 ○地域の高齢者と観光客は無料(安価)で利用できる観光巡回バスが導入されれば嬉しい。  
 (宿泊施設)

観光・医療等他分野との連携が必要

## 基本理念

地域住民の外出行動を促進し、地区ごとの特性に応じた活性化を図る公共交通ネットワークの実現

## 基本方針

- 方針 1 公共交通の相互連携及び機能分担による、地区ごとの特性に応じた最適な交通環境の提供
- 方針 2 将来にわたり持続可能で“コンパクト・プラス・ネットワーク”を支える交通軸の形成
- 方針 3 新たな公共交通サービスの横展開による公共交通不便地区への対応
- 方針 4 観光や商業等、まちづくりにおける他分野との連携
- 方針 5 地域住民にも来訪者にもわかりやすい一元的な運行情報の発信による利用促進

## 計画目標

- 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確立
- 目標 2 交通空白・不便地域の縮小による、外出行動の促進
- 目標 3 観光や商業等のまちづくりとの連携による、圏域の活性化及び地域路線の維持
- 目標 4 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 5 より公共交通に親しんでもらい、利用してもらうための取組展開

## 実施事業

### 目標 1

- 事業 1 広域交通の利便性向上
  - ・官民連携による利用促進策の展開
- 事業 2 地域間幹線系統の利便性向上
  - ・地域間幹線系統の維持・強化
- 事業 3 地域内交通の利便性向上
  - ・地域内交通の再編と有効活用
  - ・地域内フィーダー系統の維持・強化
- 事業 4 交通結節点の機能強化
  - ・駅舎等の利活用
  - ・待合環境の充実

### 目標 2

- 事業 5 交通空白・不便地域の縮小
  - ・一般タクシー事業の維持・利用促進
  - ・既存及び新たな交通モードの横展開
  - ・福祉分野の移動支援事業との連携
  - ・多様な地域輸送資源の活用によるファースト・ラストワンマイル対策

### 目標 3

- 事業 6 観光産業と連動した公共交通利用者の増進
  - ・地域交通の観光周遊利用
  - ・レンタカーやシェアサイクル等、観光二次交通の整備・充実
- 事業 7 商業等のまちづくりと連携した利用促進
  - ・集客施設と連携したキャンペーン等の取組検討
  - ・民間活力の活用

### 目標 4

- 事業 8 運転手不足への対応
  - ・地域住民主体による新たな移動手段の検討・民間活力の活用
  - ・運転手募集に係る連携・支援

### 目標 5

- 事業 9 わかりやすい情報案内
  - ・運行情報の一元化
- 事業 10 モビリティマネジメントの実施
  - ・住民意識の醸成に資する事業展開

## 評価指標

- 評価指標 1 公共交通（圏域内バス路線、地域間幹線系統、有人駅、高速バス路線）の住民1人あたり年間利用回数
- 評価指標 2 地域内バス路線における住民1人あたり財政負担額
- 評価指標 3 収支率（地域間幹線交通、地域内交通）
- 評価指標 4 公共交通サービス圏域（地域公共交通の人口カバー率）
- 評価指標 5 一元的な情報発信（地域に存在している公共交通の情報を一元的に整理・可視化した情報発信の件数）

## 将来ネットワーク図

