

「第2期南房総・館山地域公共交通計画」(案)に関するパブリックコメント実施結果 について

南房総・館山地域公共交通活性化協議会事務局
(総務部企画財政課)

1 目的

南房総市及び館山市では、2市が連携し、効果的・効率的に公共交通の維持・確保に取り組むため、令和元年10月に合同の協議会を立ち上げ、利便性が高く持続可能な公共交通体系の形成を目的とする2市合同の地域公共交通計画を策定しました。当該計画は令和7年度をもって計画期間終了を迎えることから、現計画の計画目標に基づく評価指標について最終評価・検証を行い、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に対応すべく、現在の計画を改訂し、地域の公共交通の効果的な運用について基本方針を反映するほか、南房総・館山地域公共交通活性化協議会での意見等も踏まえた「第2期南房総・館山地域公共交通計画」の案をとりまとめました。

このほど、市民の皆様から御意見をいただくため、パブリックコメントを実施しました。

2 実施期間

令和8年2月2日(月)から2月24日(火)までの29日間

3 周知方法

- (1) 南房総市及び館山市ホームページに計画(案)を掲載
- (2) 南房総市役所別館1総務部企画財政課で計画(案)の閲覧を実施
- (3) 館山市役所本館1階ロビーで計画(案)の閲覧を実施
- (4) JR館山駅、ジェイアールバス関東(株)館山駅バス待合所、日東交通(株)館山駅前バス待合所、南房総市安房白浜駅で計画(案)の閲覧を実施

4 意見の提出状況

意見の提出者 9人(14件)

5 意見の概要と意見に対する考え方

該当箇所	意見の内容	意見に対する考え方
P16	Uberのような配車サービス(自治体の関与しない完全民間運営)の盛り込みが無いのは残念です。雇用増と交通空白両方がなくなると思います。打撃を受けるタクシー会社とバスをよく使われる人への保護および補助を考えれば赤字路線やあまり利用されていない公共サービスを縮小した予算でそれらの補填は賄えないものでしょうか。	現在は、公共ライドシェアの実証運行に取り組んでおり、限られた予算の中、引き続き、運営方法や時間帯、民間運営などを検証しながら当該地域の「交通空白・不便地域の縮小」に努めてまいります。
P16	混乗バス北三原線の廃止に伴い、チョイソコの運行を強く希望します。平日、休日ともに運行できればベストですが、せめて平日だけでも運行してほしいです。情報の少ない人には区長や民生委員が個別に対応してほしい、と思います。車の運転はしません。交通弱者の私でも安心して帰れるよう、お願いします。	実証運行中のチョイソコまるやまについて、運行エリアを和田地区へ拡大し、週5日の運行とする実証運行を令和8年4月から計画しています。
P13. 14	日東交通で館野農協前を利用する物ですがJRで千葉方面から帰った時には時刻がリンクしていない為30分以上待たなければならぬので歩いて帰った方がいい事が有ります。観光客も同じく困っている事も見受けられます。JRと日東交通で早急に検討をお願い致します。	バス事業者とご意見を共有し、利用状況や鉄道のダイヤ改正も踏まえながらバスの運行時間を検討してまいります。
P14. 17	公共交通の側面から、運賃は低く抑える傾向がありますが、利用者の属性によって価格差を設けても良いかもしれません。例えば域外からの観光客や域内の働く世代には高めの運賃、高齢者には低めの運賃とするなど。できるだけ独立採算性の高い事業モデルを志向することが持続可能性を高めることになるものと思います。所得があるレベルにある層であれば、公共交通を利用する理由がその料金ではないと考えます。 また、デマンド交通(タクシーも含む)では、既存の電話配車を残しつつも、一元的なアプリによる配車へ移行することが利用者の利便性を高め、利用者数を増やすことにもつながると思います。利用者数が増えれば、事業としての採算性も向上します。現在の高齢者をターゲットとする点では現行の方式(電話による歯医者など)を残す必要がありますが、将来の高齢者をターゲットとして今からアプリ化をすることは重要だと思います。路線バスあるいはデマンド交通のような乗合型のサービスにおいては、例えばAIが利用状況を解析して、柔軟なダイヤを構築する(曜日や時間帯を柔軟に変更する)ことで、空箱運転・小人数乗合運転を避けつつも、利用者の利便性をできるだけ損ねない方策もあり得ると思います。そのためにはアプリの利用は必須で、利用者はアプリを使用することで柔軟に変化する時刻表を把握することができます。	運賃体系については、いただいたご意見を参考に「事業6観光産業と連携した公共交通利用の増進」事業等で検討してまいります。 また、現在のデマンド交通(チョイソコ南房総・館山)では、電話とWEB予約を併用しており、割格的には同等程度となっています。同様に、AI機能についても採用し、配車管理を行っております。引き続き、この仕組みは維持してまいります。

<p>P14</p>	<p>JR バス洲の崎線を週 2 回ほど利用している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR バス洲の崎線の乗り継ぎについて <p>現在の土曜、休日ダイヤの上り朝 1 番のバスが、館山駅 8 時発の東京行き高速バス、8 時 1 分発の内房線上りに間に合わないの、間に合うようなダイヤにして欲しい。また、現状の平日ダイヤでは、間に合います。しかし、学校再編によりダイヤ改正が想定されるが、改正後も接続するようなダイヤにして欲しい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 定時運行について <p>館山駅から宮城までは、日東バスと JR 洲の崎線が運行されている。日東バスは館山駅をほぼ毎時 20 分、50 分発で運行している。一方 JR バスの館山駅発車時間はまちまちです。7 時台では 2 社同時刻 7 時 10 分に発車している。他の時間帯でも発車時刻が近いものがあります。9 時台でも両社とも 50 分発車です。JR バスは内房線との兼ね合いもあるかもしれないが、なるべく発車時間を一定にすれば、館山駅から宮城までの乗客には便利ではないでしょうか。以上、ご検討のほどよろしくお願ひします。</p>	<p>洲崎線のダイヤについては、バス事業者とご意見を共有し、利用状況や鉄道のダイヤ改正も踏まえながらバスの運行時間を検討してまいります。</p> <p>また、異なるバス事業者による並走区間については、従来より検討課題としており、引き続き各バス事業者とともに、利用しやすい環境づくりに努めてまいります。</p>
<p>P14</p>	<p>最近バスに乗るようになって、時間帯によって自分は不便さを感じました。(昼間、通院と買い物)ただ、乗客が少ないので増便は難しいかと。年配の方の買い物客はけっこうバスを利用してる気がします。他の方は夕方の便が欲しいと言っていました。(かいまーるの時の方が)バス停の近くに住んでいらっしやらない方たちにコンパクトな範囲で回るバスがあったらいいのではと思ひました。ただ、人手不足だと思ひますので自動運転車があればいいなと思ひました。かいまーると日東さんのなむや方面のバスが同じぐらいの時間で館山駅から発車してました。これはずらして欲しい。(イオンに行きたかった)逃して 1 時間待ちでした。今ある路線は確保して欲しいです。是非、自動運転車を検討して欲しいです。</p>	<p>限られた交通手段の中、今後も現在の交通体系の維持・確保に努めながら利用しやすい環境づくりに努めてまいります。</p> <p>また、自動運転バスについては、運転手不足や公共交通維持の観点から有効な手段と認識しておりますが、多くの費用もかかることから今後の社会情勢の変化等も踏まえて注視してまいります。</p> <p>なお、イオンタウン館山方面については、館山市街地循環バスのダイヤ改正も検討していることから、参考にさせていただきます。</p>
<p>P19</p>	<p>中山間地に位置する地域での問題と提案です。他地区と同様に高齢化・過疎化の進行は加速度的に進行しています。生活する上では車は必需品です。その運転や維持が出来なくなった時に、家族・友人の応援がない場合には買い物や病院への移動手段がなくなることが大きな不安要素になっています。更には住宅への進入道路が狭く、軽自動車でないとい入れないケースも多いのが現状です。これまでの交通施策ではバス停での乗り降り前提にしたものが多く、DOOR TO DOOR での運行は社協が実施していますが、利用条件の制限が多くあり利用しにくいです。「チョイソコ」はこれまでの施策の中では評価できるものであるが、縦方向のみで横方向には利用できないものであり、長狭国保・亀田病院の鴨川方面では片道みの制</p>	<p>当該地域の実情を改めてご提示していただいていると思ひます。これまでの定期的なバス運行に代わる当該地域の移動手段としては、チョイソコ南房総・館山(デマンド乗合タクシー)や公共ライドシェアなどに取り組んでいます。「事業 8 運転手不足の対応」の中でも項目として挙げていますが、「地域住民主体による新たな移動手段の検討」として、地域住民と一緒にその地域の「移動手段の確保」に取り組むこととしていきます。行政支援も方法の一つです。ライドシェアの昼間の時間帯の運行も方法の一つかと思ひます。</p>

	<p>限があるなど実態にあっていないと思います。この状況を踏まえた以下の提言です。これは防災と同様に「自助・共助」を基本にしており、行政はこれを支援するという前提です。</p> <p>①大災害多発地帯にあっては、中山間地を保持できるかが戦略的に重要②この地域の関係・交流人口が次の時代の有力な後継者の可能性③「地域の実態」にあった移動手段を住民主体で創生④この原動力は「プレミアム世代」であり。「顔の見える地域づくり」が基本⑤具体的には地域での「軽自動車」の維持管理費用への行政側の支援が必要以上が提言の概略です。これまでの鉄道と公共バス利用を前提にした交通政策は現実的ではありません。しかも高校生まではバス利用が基本であったことも、近年の新生児が市内全体で100名以下という現状も踏まえると発想の転換が必要です。</p> <p>南房総市は116の行政区がありますが、状況は全く異なります。行政区の自主的な運営を促進するのか？が問われています。財政負担を軽減し、持続可能な交通システムを大胆に構築する段階と思います。この問題は高齢者の移動手段だけの問題ではなく、人口の集中する都市部が災害には極めて脆弱ですすでに限界になっていることは明白です。本市は、燃料がLPガスと下水が合併浄化槽のインフラが基本であり、都市部に近い「災害に強い」地域です。ただし、中山間地が疲弊して荒廃していれば、都市部に流出した関係人口や交流人口の「受け皿」にならないことも同様に明白です。この課題には、法律の整備を待っていると時間的余裕がありません。地域に合った運用での経験を積み重ねていくしかないと思います。交通問題に限らず地域の中に現存する潜在力であるプレミアム世代を活用する方向に転換する必要があります。</p>	<p>そのため、今後もバス路線を維持する部分と、バスに代えて他の方法への転換について、地域の実情を踏まえて、どの移動手段がより良いのか、実証運行などを試みて検証し、当該地域の移動手段の確保に努めてまいります。</p>
<p>P10. 12. 15</p>	<p>原案を拝見しましたが、廃止および路線縮小を見据えているように感じます。公共交通計画は、単に交通政策に留まらず、観光や経済など多岐に影響が及ぶ問題であり、利用者が少ないから廃止という安易に考えていけないと思います。私案にすぎませんが、以下に提案します。</p> <p>高速バスは、利用が堅調なためバス会社の収益の柱および域外からの観光客ならびに市民の足としたい。鉄道（JR線）は、みどりの窓口の券売機化や定期特急廃止など、改善の兆しが少ないため期待せず、路線バス会社に対する具体策を3点示す。</p> <p>第一に、館山バスターミナルの新設である。410号線バイパスと県道86号線の交差点を過ぎたあたりに、広大な駐車場を館山市が整備し、一般路線バス（JRバス関東南房州本線および日東交通豊房線）も乗り入れる。課題としては、用地買収</p>	<p>当協議会では、現在も、移動手段の確保・維持に向けて各事業展開において事業者連携を図りながら実施しています。今後もこのスタンスは変わりませんが、利用者減が想定されるなか、バス路線の維持が難しくなってくることから、今後も他の方法も含め、調査・協議を進めながら公共交通の維持・確保に努めてまいります。</p> <p>ご提案のあった一つ目の「館山バスターミナルの新設」については、以前も他の場所で検討したことがあり、館山駅東口に集中している現在の運行ルートや運行時間の短縮等、引き続き模索していきたいところです。</p>

	<p>などの金銭面があるが、今後の館山市の発展を大きく左右する問題なので前向きに検討したい。流山市が飛躍したのは言うまでもなく、都心と短時間で結ぶ交通機関が新規開業したからである。人口減少に悩む館山市も、都心へのアクセスを向上させて人口を増やさなければ消滅可能性都市の一途を辿るであろう。まずは、地元市民の利便性や満足度を向上させ、「館山市に住んでよかった。」「都心への通勤圏内としての選択肢の一つに。」と感じてもらいたい。</p> <p>第二に、高速バスと一般路線バスの接続である。以前は、高速を走ってきたバスがそのまま、ローカル路線バスになる運用もあったが、現在はなくなってしまった。利便性を図るには、直通のメリットを大いにある。JRバスしか過去に行われた実績はないので、日東交通も加わって再び直通運用が誕生することを願う。</p> <p>第三に、補助金の在り方である。補助金として支援するのではなく、子育てバスや敬老バスといった市民が恩恵を受けられる形での補助の方法を検討頂きたい。まずは、市民に乗ってもらい、バスの良さを知ってもらう必要がある。配付対象は、補助金の金額によって左右されるが、黙って補助金だけ援助するのではないようお願いしたい。</p> <p>上記の案は一部であり、実際に協議会の皆様と意見交換をしながら案を深められたら幸いです。ぜひ、守りではなく攻めの姿勢で、交通インフラの維持を進めて下さい。南房総市および館山市の発展を祈ると共に、微力ながら寄与できることを願っています。</p>	<p>二つ目の「高速バスと路線バスの接続」については、計画にも少し記載がありますが。高速バスの比較的用户者多い「館山駅」「道の駅とみうら枇杷倶楽部」「ハイウェイオアシス富楽里とみやま」の乗降場所において、接続強化を考えてまいります。また、高速バス車両の一般路線乗り入れについても交通事業者へ提案してまいります。</p> <p>三つ目の「補助金のあり方」については、貴重な2市の予算から単に補助するだけでなく、路線バスの運行の維持・確保が必要な部分について、精査しながら支出して参ります。また、子育てバスや敬老バスについては、現在の高齢者に対する外出支援の充実も含めて協議会等で議論・検討して参ります。</p>
P17	<p>第2期南房総・館山地域公共交通計画について、読み込ませていただきました。観光・事業者目線ですと、我々として特にネガティブなものではなく、非常に作り込まれていることが伺え、作成段階だけでも大変だったのだろうと想像しております。何かご協力できることがありましたら、ぜひお声がけいただけますと幸いです。一点、ご質問なのですが、レンタカーではなくカーシェアという選択肢はあったりするのでしょうか。そもそも需要がほとんどないということも想像はできるのですが、もし過去に実証実験されていたことなどがありましたら、教えていただけますと幸いです。（住民目線ですと、優先度はかなり低いかと存じますが、高速バスの回数券があるとうれしいなと思っております）引き続き、どうぞよろしく願いいたします！</p>	<p>カーシェアに関しては、「事業6 観光産業と連携した公共交通利用の増進」の中で、レンタカーやレンタサイクル等、観光二次交通の整備・充実と記載させていただいておりカーシェアについてもこの中で検討させていただきます。</p> <p>高速バスの回数券につきましても、バス事業者とご意見を共有し、検討して参ります。</p>