

資料編

(1) 位置及び地勢

南房総・館山地域は千葉県房総半島南端に位置し、北西部は鋸南町、北東部は鴨川市に面している。

西側は東京湾、東側および南側は太平洋に接しており、年間を通して温暖な気候で観光資源にも恵まれている。

東京から 100km 圏内にあり、1997 年 12 月の東京湾アクアライン開通により時間距離 100 分程度で、県庁所在地である千葉市までは、2007 年 7 月の館山自動車道の開通により時間距離 90 分程度の位置にある。



図1 対象区域の位置

(2) 地形

当該地域の県下最高峰の愛宕山（408m）をはじめ、富山（349m）等の 300m 以上の山が連なっている。館山市においては、安房丘陵の南部に位置し、東の高塚山（216m（南房総市））から洲崎に向かって、標高 200m 以下の山々が並んでいる。

また、南房総市が過疎地域自立促進特別措置法（※）に基づく過疎地域に、南房総市・館山市のいずれも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。

※令和 3 年度から「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」

(3) 地区区分

南房総市は、富浦地区、富山地区、三芳地区、白浜地区、千倉地区、丸山地区、和田地区の7地区（合併前の旧町村単位）により構成された市域となっており、館山市は、船形地区、那古地区、北条地区、館山地区、西岬地区、神戸地区、富崎地区、豊房地区、館野地区、九重地区の10地区（おおむね小学校区単位）により構成された市域である。



図2 地区区分

(4) 人口動向

①人口の推移

地域内人口は、令和7年4月1日現在南房総市 33,832 人、館山市 43,244 人となっており、地域全体で 77,076 人となっている。5 年推移では、南房総市が 2,887 人、館山市が 2,203 人減少しており、地域全体で 5,090 人の減少となっている。

また、年齢3区別に人口の5年推移を見ると、年少人口・生産人口・老年人口のいずれも減少傾向にあるが、特に生産人口の減少が著しく、南房総市で 1,564 人、館山市で 996 人減少しており、地域全体で 2,560 人の減少となっている。

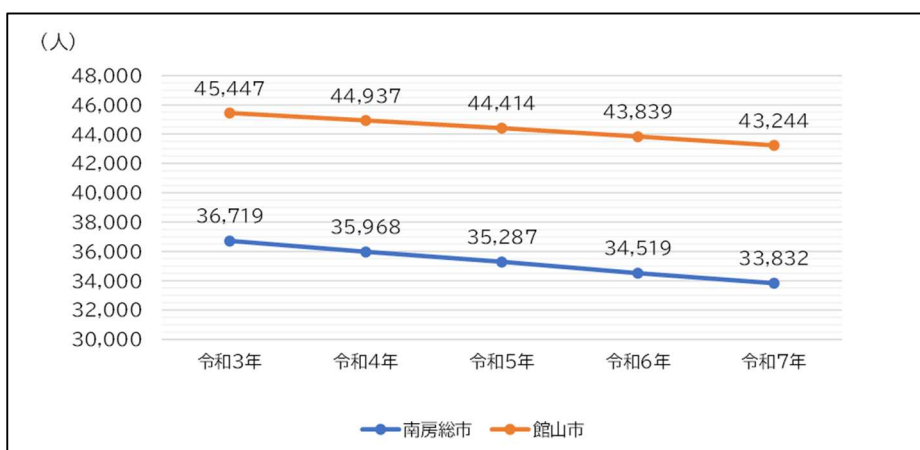


図3 人口の推移

出典：千葉県年齢別・町丁別人口

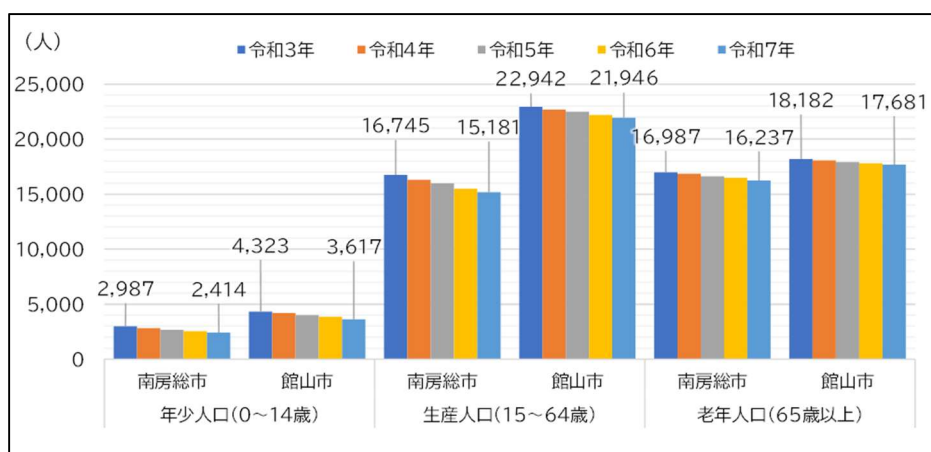


図4 年齢3区別の人口推移

出典：千葉県年齢別・町丁別人口

人口分布の状況を見ると、中心市街地である館山・北条地区と、千倉・白浜地区の海岸沿い、那古船形駅・富浦駅・岩井駅の周辺に比較的集中している。

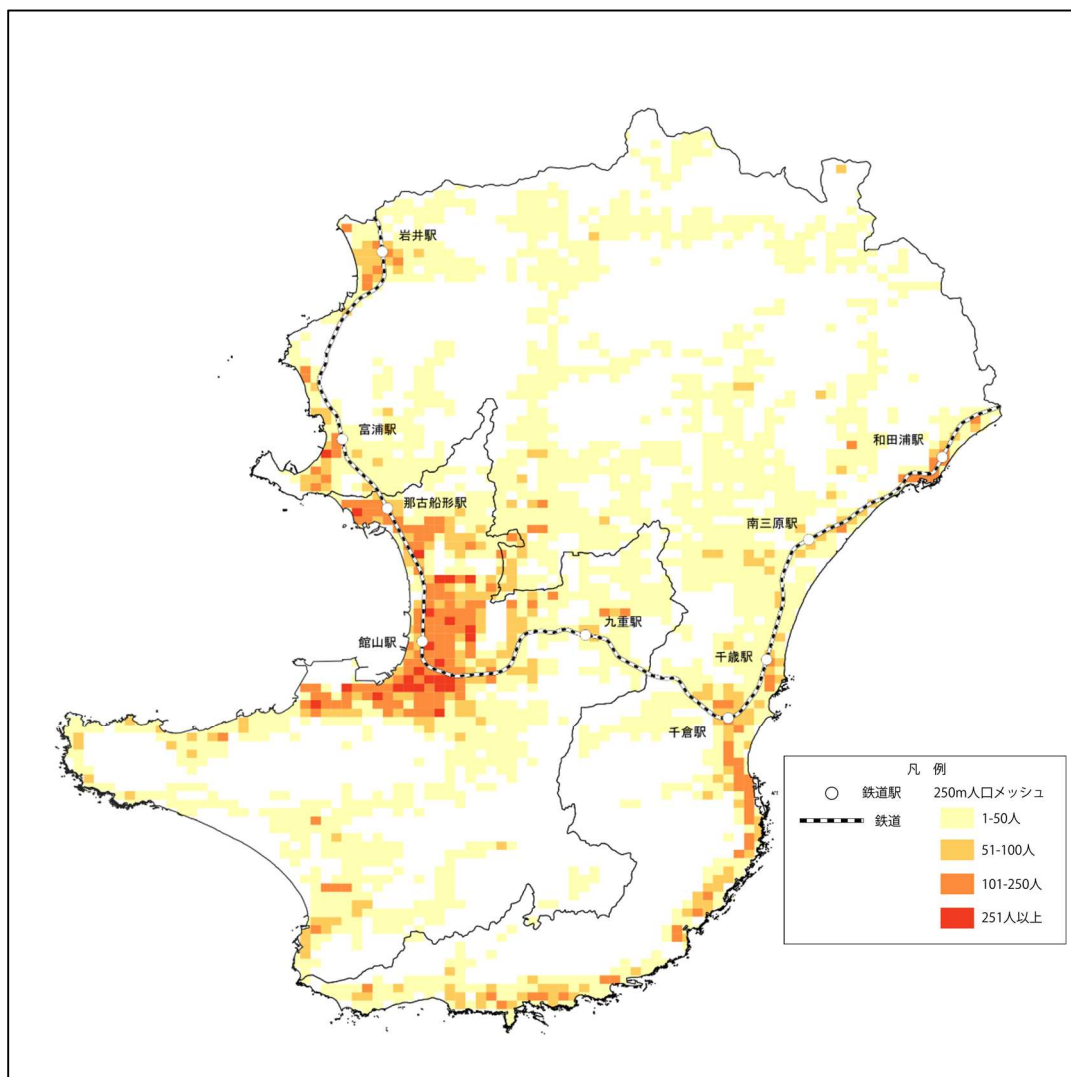


図5 人口分布状況（令和2年10月1日時点）

出典：令和2年国勢調査

②世帯数の推移

世帯数は、地域全体としては横ばいで推移しており、令和7年4月1日現在、南房総市で16,867世帯、館山市で23,290世帯となっている。65歳以上の独居世帯数は南房総市で4,740世帯、館山市で2,650世帯となっている。南房総市では白浜地区、千倉地区、富山地区、和田地区、館山市では富崎地区で独居世帯の割合が高くなっている。

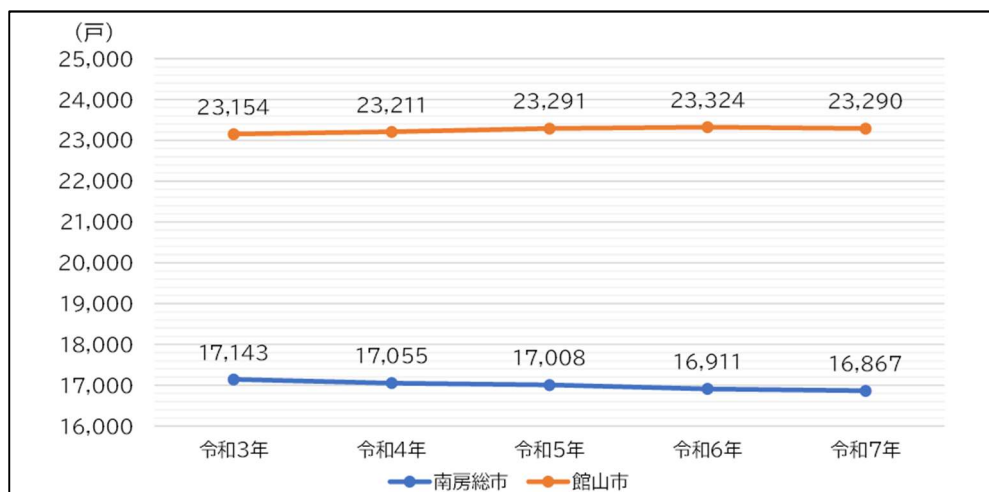


図6 世帯数の推移

出典：千葉県年齢別・町丁別人口

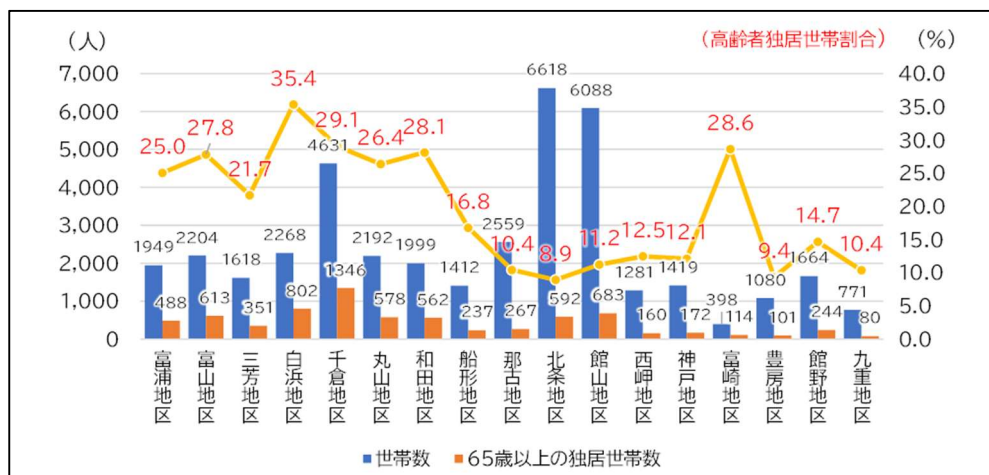


図7 高齢者独居世帯率（令和7年）

出典：千葉県年齢別・町丁別人口、南房総市提供データ、館山市提供データ

※館山市内10地区の65歳以上独居世帯数のみ令和6年10月時点のデータ

③高齢化の進展

当該地域における高齢化率は、千葉県や国と比較してもその割合は高く、令和7年4月1日現在南房総市 48.0%（県比較：20.4 ポイント高、国比較：18.7 ポイント高）、館山市 40.9%（県比較：13.3 ポイント高、国比較：11.6 ポイント高）となっている。

3人に1人以上が65歳以上の高齢者となっており、今後も高齢化の進行や若年層の人口流出等により、状況の深刻化が懸念される。

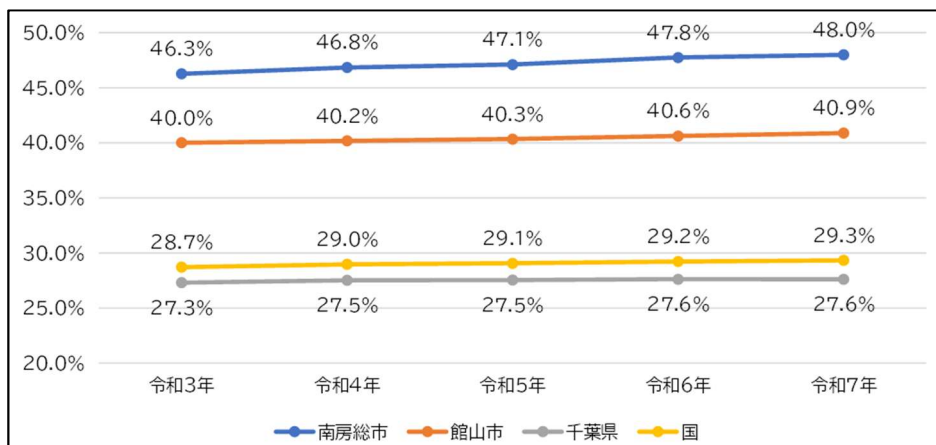


図8 高齢化率の推移

出典：総務省統計局・統計データ、千葉県年齢別・町丁別人口

(5) 交通機関分担率

主な交通手段として自動車を選択されており、千葉県と比較して地域全体で 34.2 ポイント高い数値を示している。館山市は、市街地を擁している関係から南房総市と比べ徒歩の割合が高い。また、バスの選択率は県平均より 1.0 ポイント低くなっている。

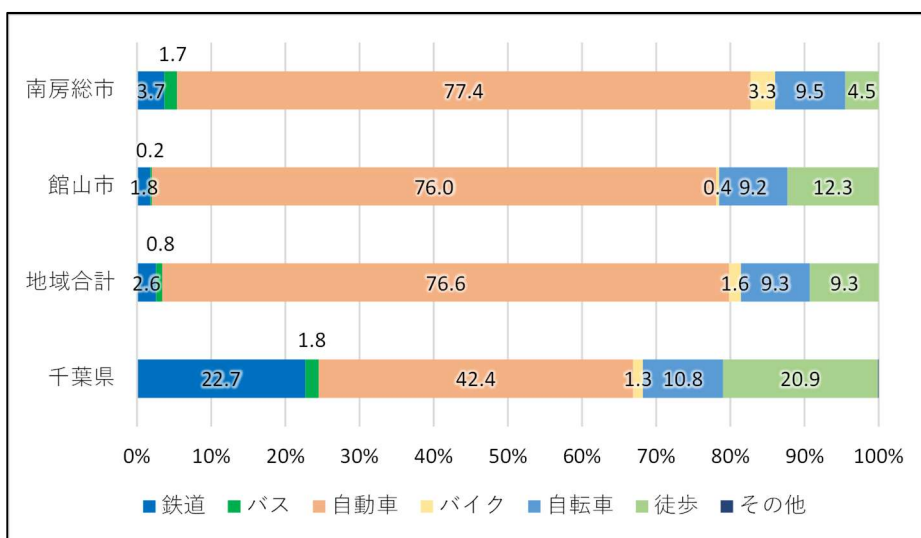


図9 代表交通手段（平成30年東京都市圏パーソントリップ調査）

出典：東京都市圏交通計画協議会

(6) 道路網

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り、自動車による交通の利便性がますます向上する一方、週末や繁忙期において、富浦 IC 入口手前の渋滞などが発生し、高速バス遅延の主な要因となっている。



図 10 道路網図

出典：千葉県ホームページ

(7) 自動車保有台数

自動車保有台数は、令和 6 年 3 月 31 日現在では南房総市で 28,941 台、館山市で 34,018 台、地域全体で 62,959 台となっており、過年度と比べると 2 市ともに減少傾向にあることがわかる。

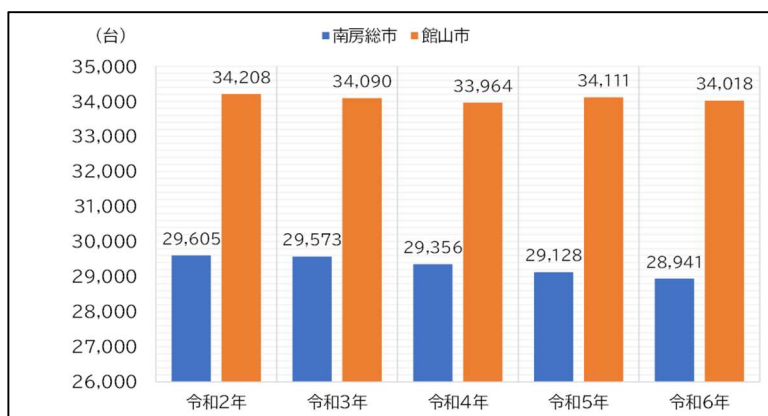


図 11 自動車保有台数の推移

出典：千葉県統計年鑑

（８）地域内の主要施設

南房総・館山地域に立地している商業施設、医療施設、公共施設、教育施設について以下に記す。

①主な商業施設

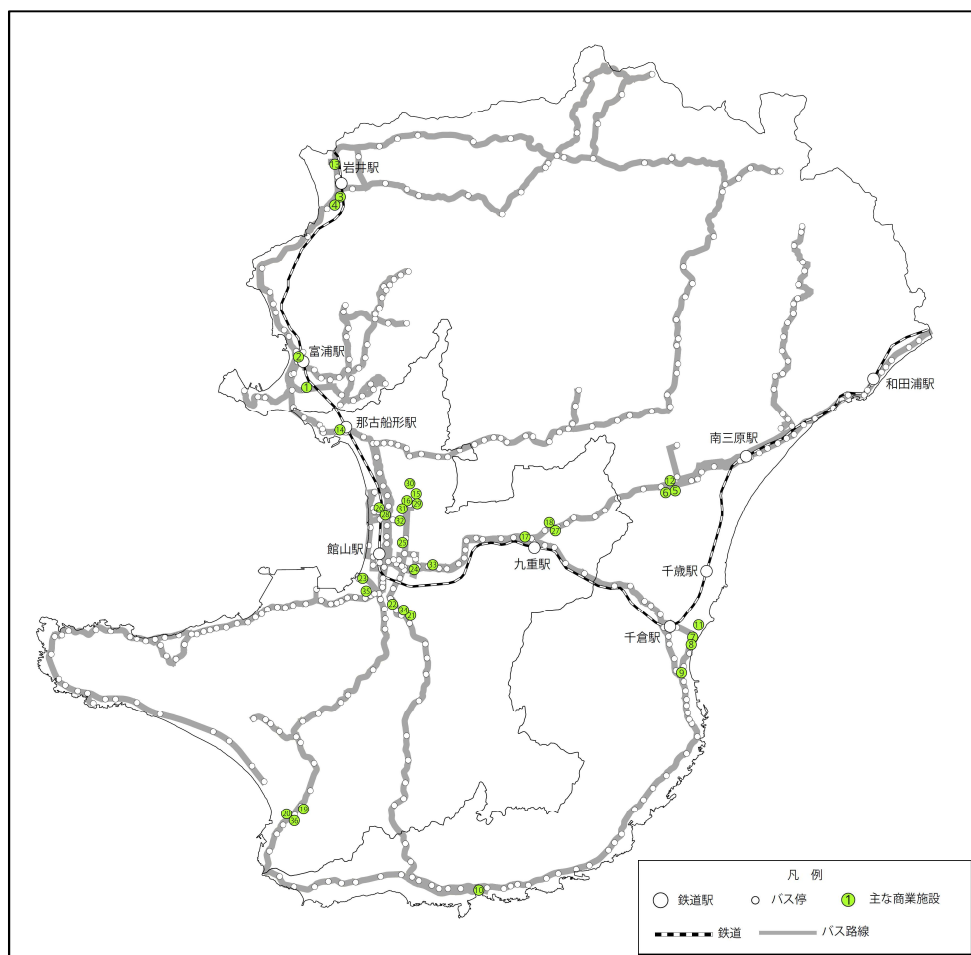


図 12 商業施設立地状況

表 1 商業施設一覧

南房総市		館山市			
1	コメリハード&グリーン富浦店	14	おどや船形店	27	ウエルシア館山安東店
2	ウエルシア南房総富浦店	15	カインズ館山店	28	ウエルシア館山八幡店
3	コメリハード&グリーン岩井店	16	尾張屋館山マーケットプレイス	29	ベisia Foods Park 館山店
4	おどや 岩井店	17	おどや九重店	30	ヤックスドラッグ館山パイパス店
5	おどや 丸山店	18	スーパーときわや	31	マツモトキヨシ館山マーケットプレイス店
6	コメリハード&グリーン 丸山店	19	コメリ館山大神宮店	32	カワチ薬品館山店
7	コメリハード&グリーン 千倉店	20	おどや大神宮店	33	ヤックスドラッグ館山店
8	ウエルシア南房総千倉店	21	コメリパワー館山店	34	マツモトキヨシ館山店
9	おどや 千倉店	22	尾張屋館山本店	35	ヤックスドラッグ城山店
10	おどや 白浜店	23	おどや館山海岸店	36	クスリのアオキ大神宮店
11	ヤックスドラッグ千倉店	24	おどやスーパーセンター館山店		
12	ヤックスドラッグ丸山店	25	おどや北条店		
13	クスリのアオキ安房岩井店	26	イオンタウン館山		

②主な医療施設

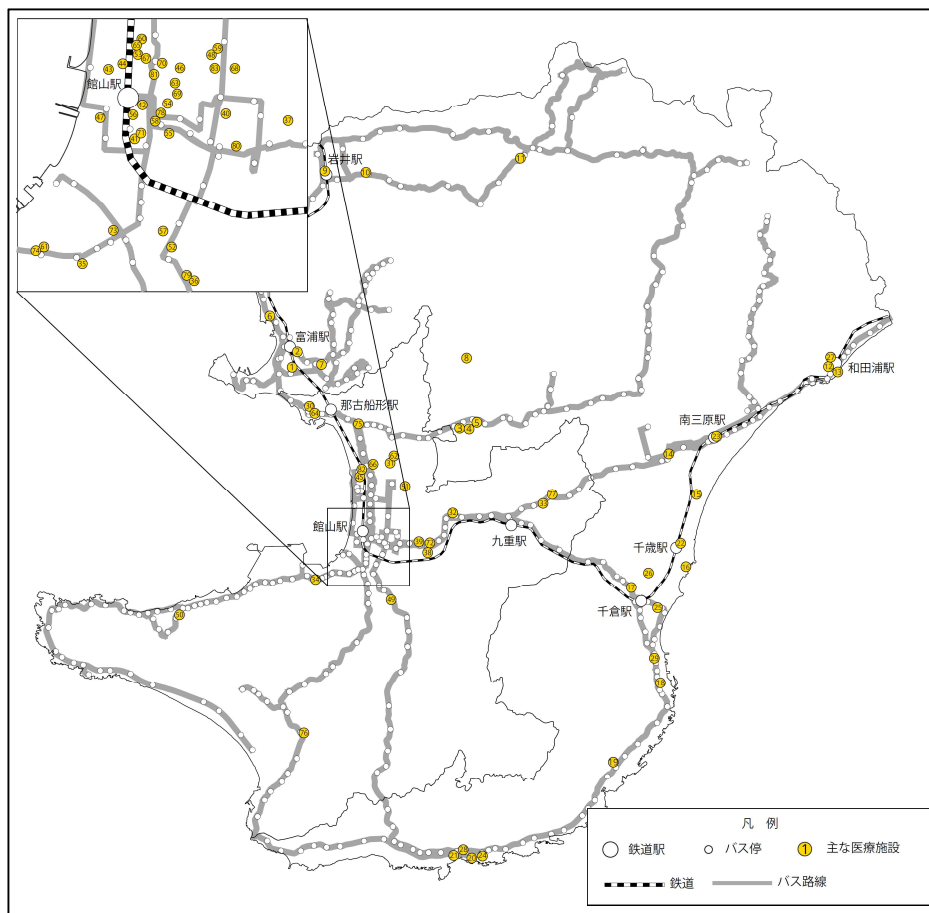


図 13 医療施設立地状況

表 2 医療施設一覧

南房総市		館山市	
1	生方内科クリニック	59	ぞうさん耳鼻咽喉科クリニック
2	原診療所	60	館山メンタルクリニック
3	三芳病院	61	田村病院
4	南房総ファミリアクリニック	62	つじ泌尿器科クリニック
5	岡山歯科医院	63	野原皮膚科内科医院
6	出口歯科医院	64	平野眼科
7	こばやかわ歯科	65	ファミリー産院たてやま
8	オダキ歯科	66	メンタルヘルスケア みなとクリニック
9	若林医院	67	観音寺歯科診療所
10	富山歯科医院	68	太田歯科医院
11	南房総市立富山国保病院	69	金子歯科医院
12	中原病院	70	青山歯科医院
13	間宮医院	71	和田歯科医院
14	青木内科クリニック	72	友野歯科医院
15	石井クリニック	73	林歯科矯正歯科医院
16	花の谷クリニック	74	堀口歯科医院
17	野崎医院	75	三浦歯科医院
18	松永医院	76	本橋歯科医院
19	七浦診療所	77	森歯科医院
20	白浜中央医院	78	吉川歯科医院
21	和穎医院	79	佐々木歯科口腔顎顔面ケアクリニック
22	鈴木医院	80	やまわき歯科医院
23	みなみはら歯科診療所	81	歯科北條診療所
24	宇山歯科医院	82	亀田ファミリークリニック館山歯科センター
25	小原歯科医院	83	わたひき歯科医院
26	小林歯科医院		
27	中原歯科医院		
28	水島歯科医院		
29	山本歯科医院		
30	小林病院		
31	天野クリニック		
32	安房地域医療センター		
33	九重鈴木医院		
34	赤門整形外科内科		
35	鈴木内科クリニック		
36	佐々木歯科		
37	館山病院		
38	たてやま整形外科クリニック		
39	原クリニック		
40	北条病院		
41	和田眼科医院		
42	太田整形外科医院		
43	佐伯眼科		
44	たてやま循環器内科外科		
45	亀田ファミリークリニック館山		
46	たかはし内科小児科クリニック		
47	このみクリニック		
48	たてやま友愛クリニック		
49	あいクリニック		
50	西岬診療所		
51	青柳内科クリニック		
52	池田歯科医院		
53	伊賀整形外科クリニック		
54	貴家医院		
55	清川医院		
56	佐々木皮膚科		
57	しろやまいたみのクリニック		
58	耳鼻咽喉科 白幡医院		

③主な公共施設

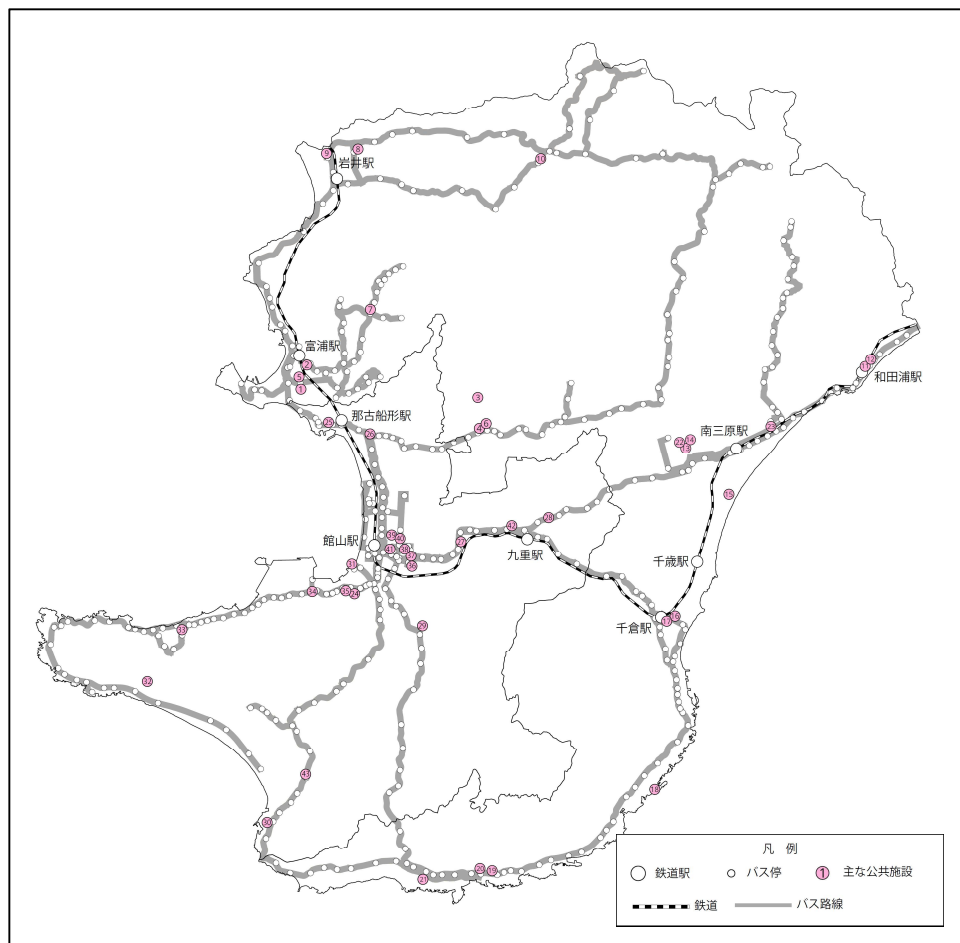


図 14 公共施設立地状況

表 3 公共施設一覧

南房総市		館山市	
1	道の駅とみうら枇杷倶楽部	24	城山公園・市立博物館
2	南房総市役所	25	船形地区公民館
3	道の駅 三芳村 鄙の里	26	那古地区公民館
4	南房総市役所 三芳分庁舎	27	館野地区公民館
5	とみうら元気倶楽部	28	九重地区公民館
6	三芳農村環境改善センター	29	豊房地区公民館
7	道の駅おおつの里 花倶楽部	30	富崎地区公民館
8	道の駅富里とみやま	31	“渚の駅”たてやま
9	富山岩井コミュニティセンター	32	西岬地区公民館分館
10	富山平群コミュニティセンター	33	西岬地区公民館
11	南房総市役所和田地域センター	34	豊津ホール
12	道の駅 和田浦WA・O!	35	館山地区公民館
13	南房総市役所 丸山分庁舎	36	館山市コミュニティセンター
14	丸山公民館	37	安房都市消防本部
15	道の駅 ローズマリー公園	38	館山警察署
16	南房総市図書館	39	菜の花ホール
17	南房総市役所 朝夷行政センター	40	館山市役所
18	道の駅 ちくろ潮風王国	41	館山市図書館
19	南房総市役所 白浜地域センター	42	道の駅グリーンファーム館山
20	白浜コミュニティセンター	43	神戸地区公民館
21	道の駅 白浜野島崎		
22	丸山地域センター		
23	白浜農業者健康管理施設 「やすらぎの家」		

④主な教育施設

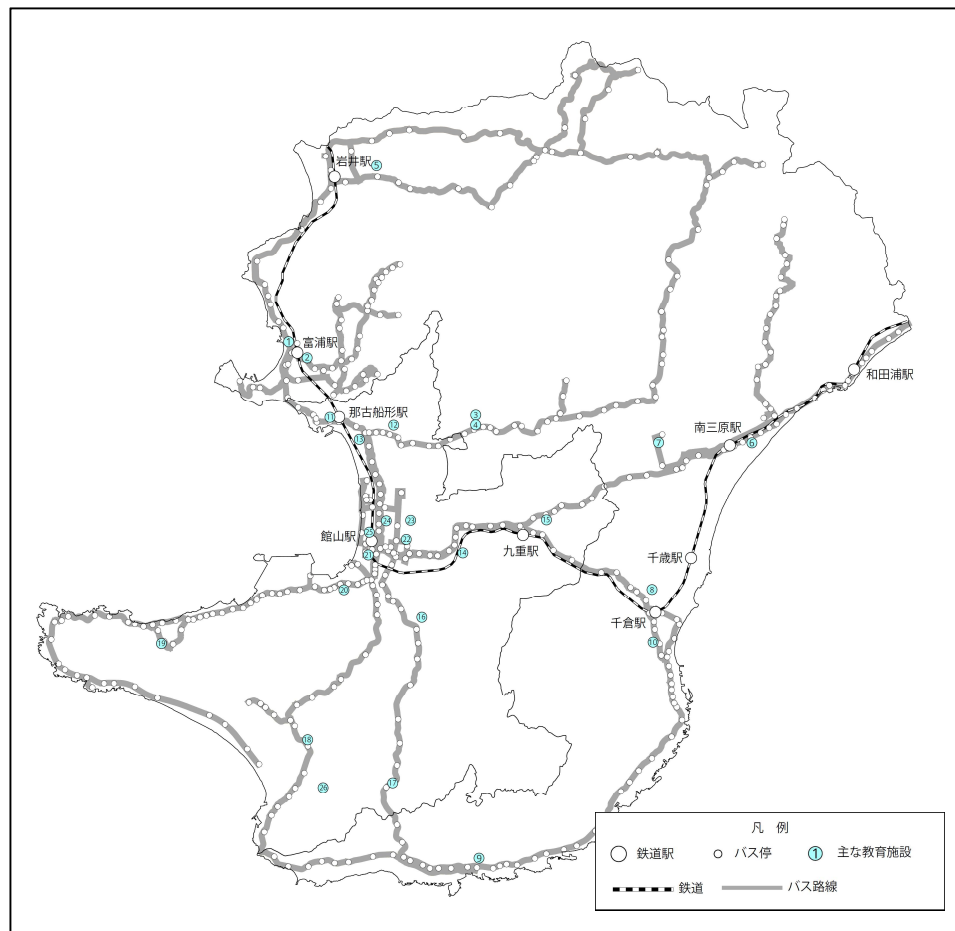


図 15 教育施設立地状況

表 4 教育施設一覧

南房総市		館山市	
1	南房総市立富浦小学校	11	館山市立船形小学校
2	南房総市立富浦中学校	12	館山市立那古小学校
3	南房総市立三芳小学校	13	館山市立第一中学校
4	南房総市立三芳中学校	14	館山市立館野小学校
5	南房総市立富山小学校・富山中学校（富山学園）	15	館山市立九重小学校
6	千葉県立安房拓心高等学校	16	館山市立豊房小学校
7	南房総市立嶺南小学校・嶺南中学校（嶺南学園）	17	館山市立神余小学校
8	南房総市立千倉小学校	18	館山市立房南小学校・房南中学校（房南学園）
9	南房総市立白浜小学校	19	館山市立西岬小学校
10	南房総市立南房総中学校	20	館山市立館山小学校
		21	館山市立館山中学校
		22	館山市立北条小学校
		23	千葉県立館山総合高等学校
		24	千葉県立安房高等学校
		25	千葉県安房西高等学校
		26	千葉県立安房特別支援学校

(9) 観光動向

“渚の駅”たてやま及び9つの道の駅等の交流拠点をはじめ、海岸沿いを中心に魅力的な観光資源が多い南房総・館山地域には毎年多くの観光客が訪れている。

当該地域における観光客入込客数は、令和2年までは年々減少傾向にあったものの、令和3年以降は若干回復傾向がみられ、令和5年時点では6,192千人となっている。



図16 南房総・館山地域の主な観光施設

出典：館山市観光協会ホームページ

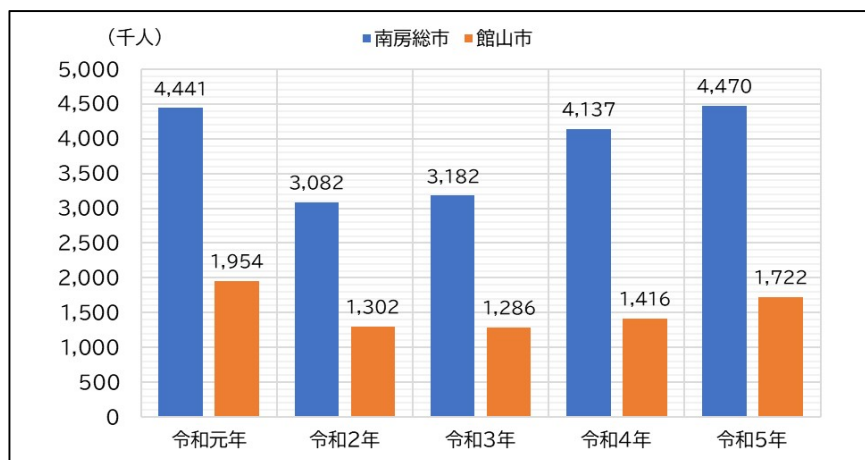


図17 観光入込客数の推移

出典：館山市統計書、南房総市統計書

(10) 地域公共交通の現状

公共交通によるサービス圏域（各駅から半径1 km 以内、各バス停から半径 300m以内、及びデマンド交通の運行エリアの合計）は、地域内の人口の 74.8%をカバーしており、主な人口集中地区を網羅しているものの、豊房地区や和田地区等、内陸部には交通空白地域が存在している。

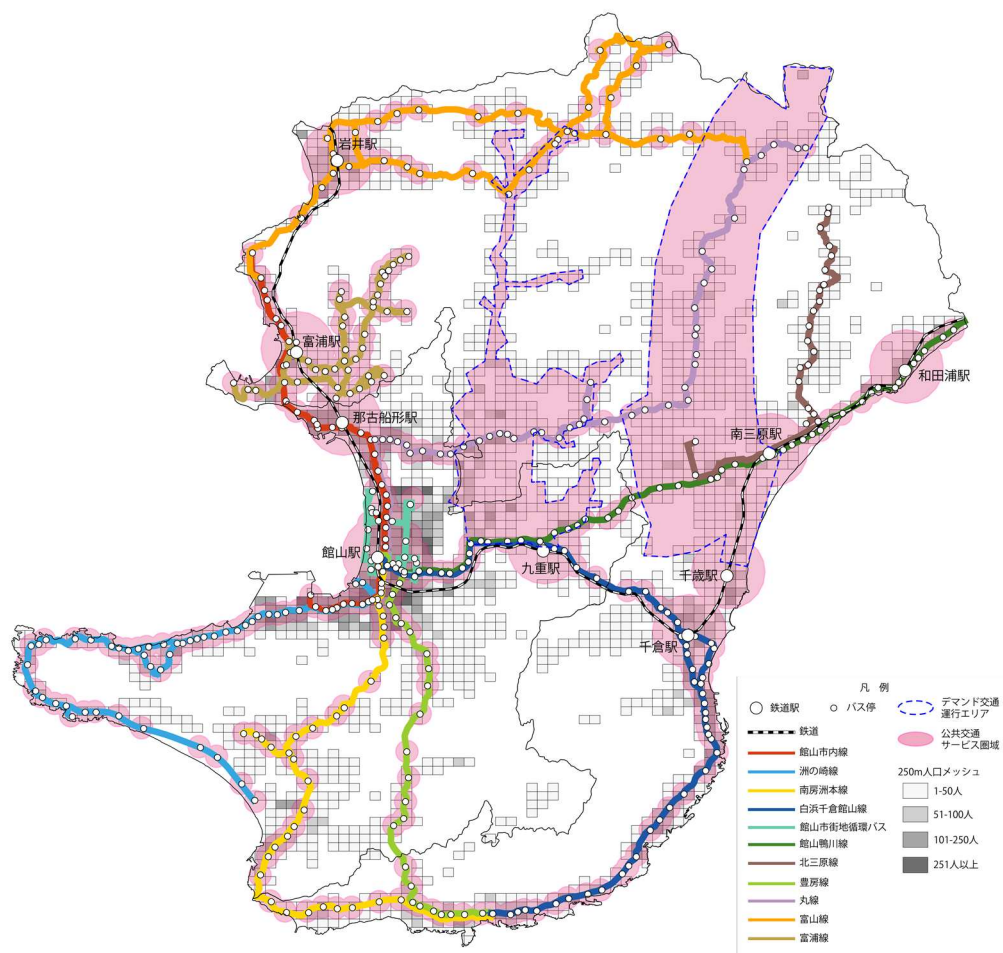


図 18 公共交通サービス圏域図

出典：令和 2 年国勢調査

※北三原線については令和 8 年 3 月末をもって廃止予定であるため、サービス圏域には含まれていない。

①鉄道

地域内の鉄道路線は、ＪＲ内房線が２市エリアを北部から東部にかけて走っており、南房総市内６駅（岩井駅、富浦駅、千倉駅、千歳駅、南三原駅、和田浦駅）、館山市内３駅（那古船形駅、館山駅、九重駅）が所在している。このうち、千歳、和田浦、那古船形、九重の４駅が無人駅となっている。館山市内３駅はバリアフリー対応となっているが、それ以外の駅は駅舎とホームの間に階段等があり、バリアフリー化されていない状況である。

館山駅を中心とした利用がなされており、定時大量輸送を担っているが、乗降客数は令和２年まで減少傾向にあった。令和３年以降はコロナ禍からの回復や新型車両導入の影響か、若干増加傾向にある。令和３年３月からは、君津駅以南の大半の列車がワンマン運行となった。

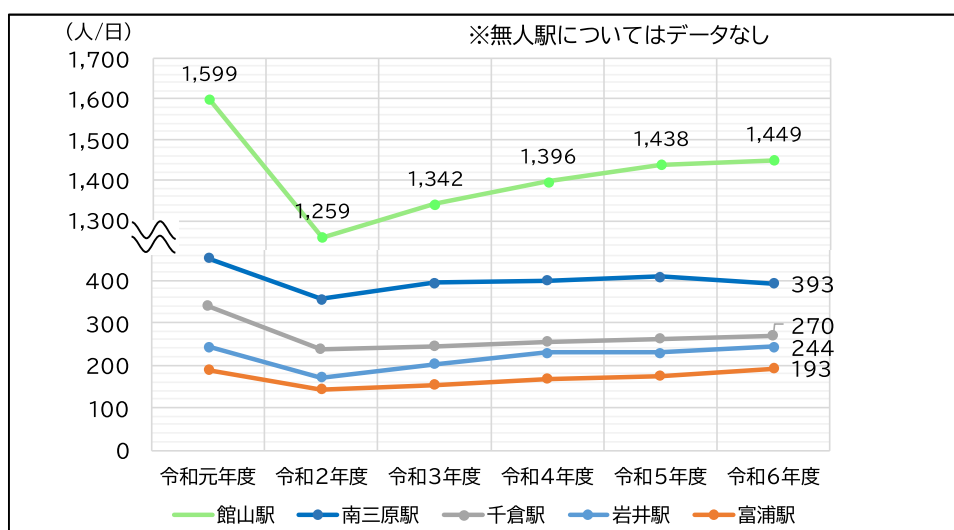


図 19 駅別乗車人員

出典：館山市統計書、南房総市統計書

※岩井駅では、館山駅へ事前連絡することによりホーム脇のスロープを利用することができる。

②高速バス

房総なのはな号（東京駅行き）、新宿なのはな号（バスタ新宿行き）、南総里見号（千葉市内行き）、羽田空港・横浜線（羽田空港・横浜駅行き）の4路線の高速バスが運行している。路線バスの利用者数が令和2年以降横ばいであるのに対して、高速バス利用者は令和3年以降増加傾向にあり、広域路線として重要な役割を担っている。

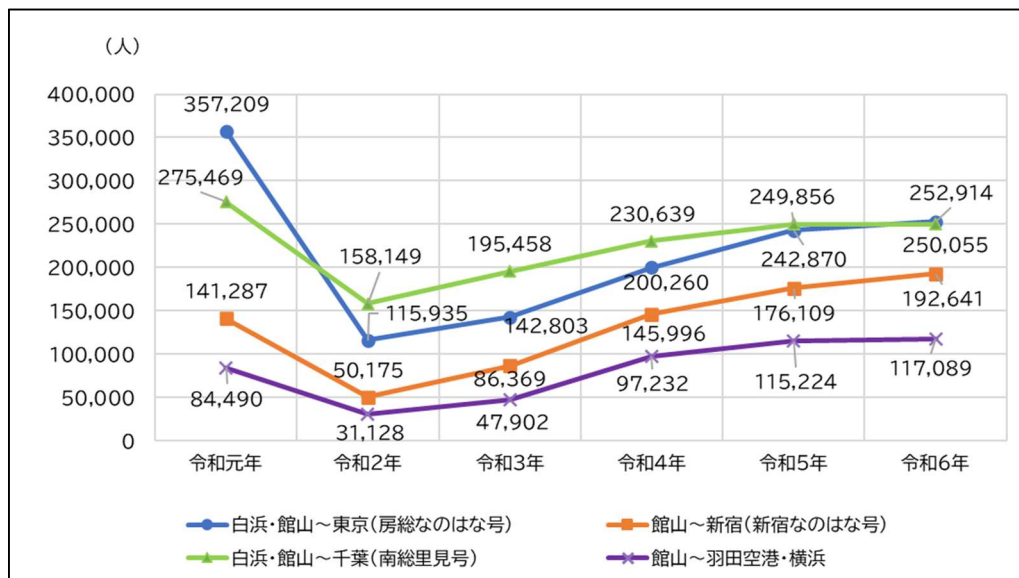


図 20 高速バスの年間利用者数推移

出典：館山市統計書

③路線バス

路線バスは、日東交通とジェイアールバス関東株式会社により7路線運行されているほか、南房総市営バスが3路線、館山市営バスが1路線運行されている。多くの路線が館山駅を中心に放射状に延びており、2市を跨ぐ広域的な路線となっている。

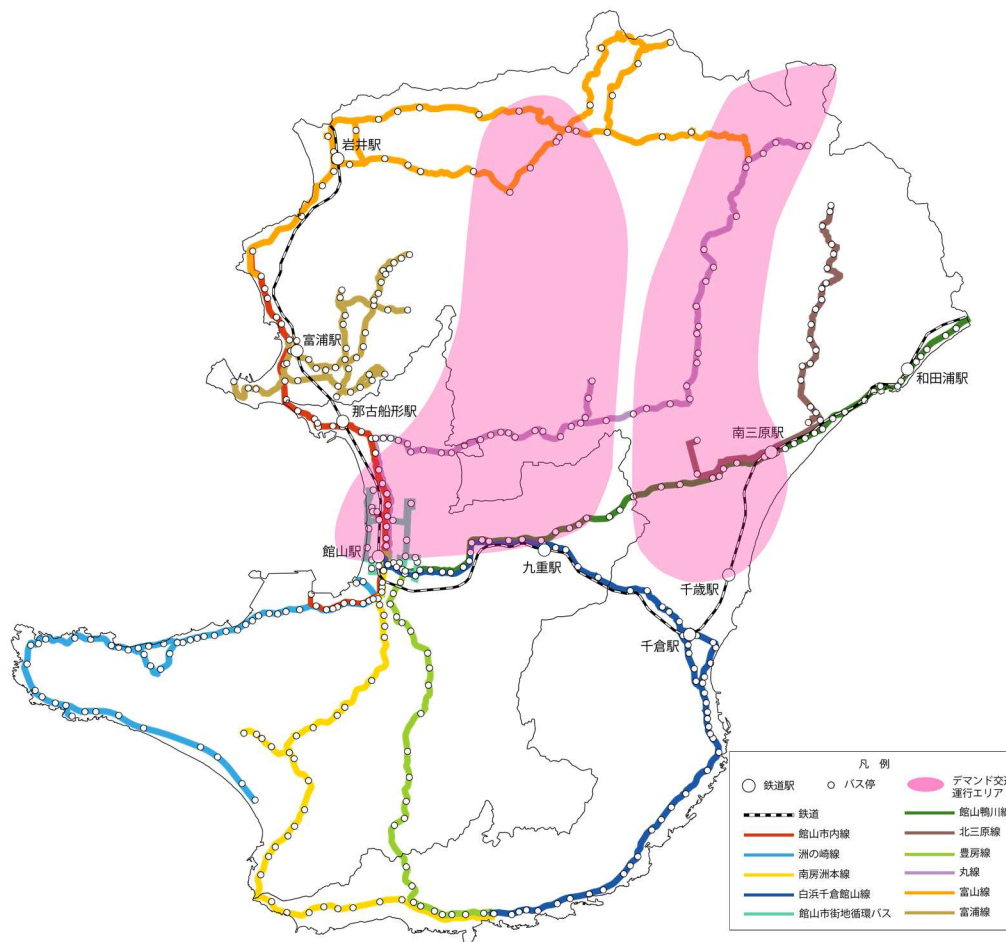


図 21 バス路線図

表 5 路線バス運行状況

分類	路線名	運行事業者	運行区間			運行本数(本)		運賃(円)
			起点	経由地	終点	平日	土日祝	
地域間幹線系統	市内線	日東交通	館山航空隊	～館山駅	～小浜	16.5	11	160～620
	館山鴨川線		館山駅	～南三原駅・和田浦 WAO	～亀田病院	6	4	160～720
	南房州本線	ジェイアールバス関東	館山駅	～安房神戸	～安房白浜	13	11	160～680
地域内交通	白浜千倉館山線	日東交通	館山駅	～安房地域医療センター・千倉駅	～安坊白浜	9	9	160～930
	豊房線		館山駅	～	～安房白浜	4.5	4.5	160～930
	丸線		館山駅	～三芳病院	～川谷・細田	6	4	160～780
	富浦線	南房総市 (運行委託/日東交通)	富浦駅	～	～富浦駅	5	7	200
	富山線		国保病院	～岩井駅	～国保病院	6	5	200
	北三原線		嶺南学園	～南三原駅	～上三原	5	0	200
地域内 フィーダー 系統	洲の崎線	ジェイアールバス関東	館山駅	～伊戸漁港	～千里の風	13	10	160～780
	館山市街地循環バス	館山市 (運行委託/日東交通)	館山駅	～	館山駅	6	6	200
本数合計						90	71.5	

③ー1 民営路線バス

現在、地域間幹線系統として市内線・南房州本線・館山鴨川線の3路線が運行されている。

また、上記系統を補完する地域内交通として、白浜千倉館山線・洲の崎線・豊房線・丸線が運行されている。

路線バス利用者は南房州本線と洲の崎線が若干上昇傾向にあるものの、全体的には横ばい傾向が続いており、2市の補助金額は上昇を続けている。今後は、利用者のニーズを把握し、利便性を確保しながらも財政支出を抑制できるような利用促進策や路線の見直し等を検討する必要がある。

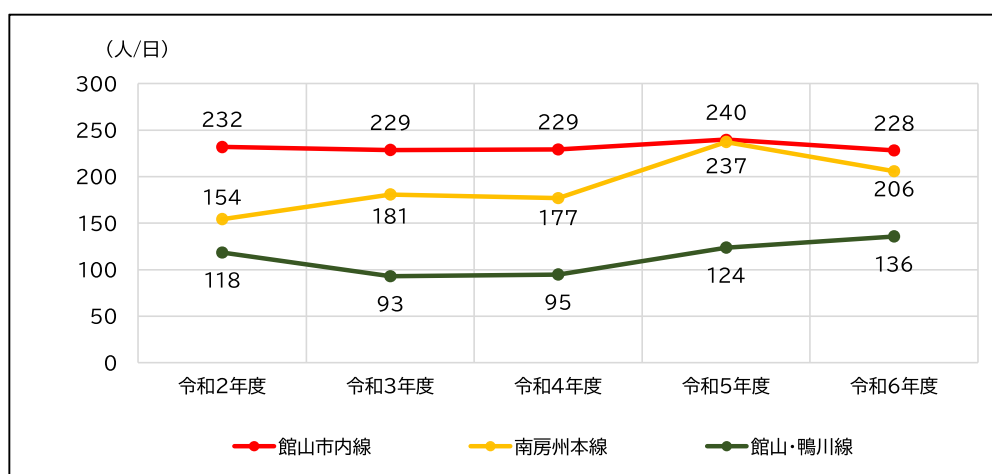


図 22 利用者数の推移（地域間幹線系統）

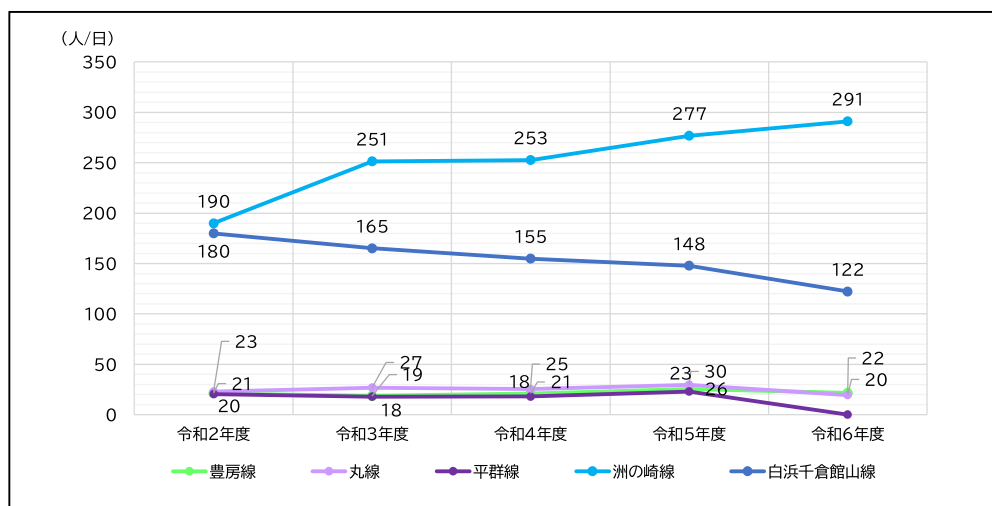


図 23 利用者数の推移（地域内交通）

※地域間幹線系統は、国・県・2市の補助を受けて運行中。地域内交通（洲の崎線を除く）は、2市の補助を受けて運行中。洲の崎線は行政補助を受けずに運行中だが、令和8年度以降国の補助を受ける予定。

※平群線は令和5年9月末をもって廃止され、予約制乗合送迎サービス「チョイソコ南房総・館山」に移行した。

表 6 令和 6 年度 南房総市・館山市・国・県による補助金

分類	路線名	南房総市補助金 (千円)	館山市補助金 (千円)	2 市合計 (千円)	国・県補助金 (千円)
地域間幹線系統	市内線	11,058	23,203	34,261	10,377
	南房州本線	2,510	4,610	7,120	17,381
	館山鴨川線	1,847	1,507	3,354	6,954
地域内交通	白浜千倉館山線	24,186	8,143	32,329	0
	豊房線	3,360	9,715	13,075	0
	丸線	5,364	3,891	9,255	0
地域内 フィーダー系統	洲の崎線	0	0	0	0
合計		48,325	51,070	99,395	34,712

③ー 2 市営路線バス（コミュニティバス）

コミュニティバスについては、南房総市において、自主路線 2 路線、スクール混乗路線 1 路線の計 3 路線、館山市において 1 路線が運行しており、利用者数は富山線、富浦線が上昇傾向にあるものの、全体的にほぼ横ばいとなっている。

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、南房総市内の 3 路線は市による自家用有償旅客運送（バス事業者への運行委託）により運営されている。また、館山市街地循環バスについては、館山市及び国の補助を受けて運行されている。

表 7 コミュニティバス運行状況

分類	路線名	南房総市委託料 (千円)	館山市委託料 (千円)	2 市合計 (千円)	国・県補助金 (千円)
地域内交通	富浦線	11,726	0	11,726	0
	富山線	13,388	0	13,388	0
	北三原線	11,155	0	11,155	0
地域内 フィーダー系統	館山市街地循環バス	0	28,857	28,857	2,932
合計		36,269	28,857	65,125	2,932

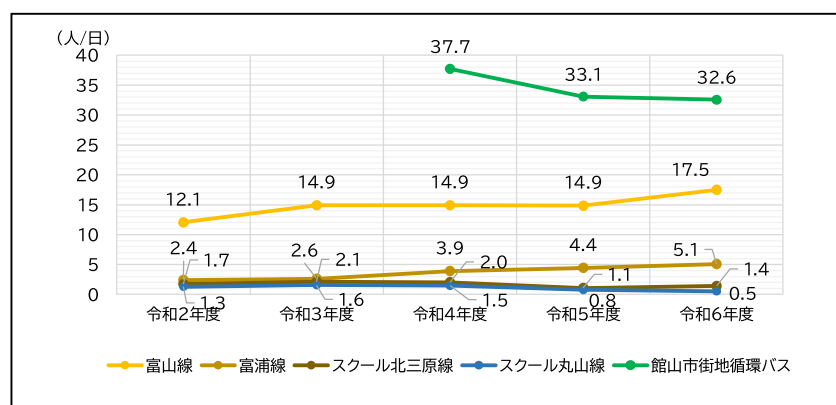


図 24 利用者数の推移（コミュニティバス）

※丸山線は令和 7 年 3 月末をもって廃止された。

※北三原線は令和 8 年 3 月末をもって廃止予定。

※館山市街地循環バスは令和 5 年 6 月から運行開始。

④デマンド交通

「チョイソコ南房総・館山」は、令和5年9月末をもって廃止された路線バス旧平群線の運行ルートを中心に、南房総市富山地区の一部、三芳地区全域、館山市館野地区および九重地区の一部を運行範囲としている。また、館山市中心市街地の主要な商業施設等も乗降場所に設定されている。

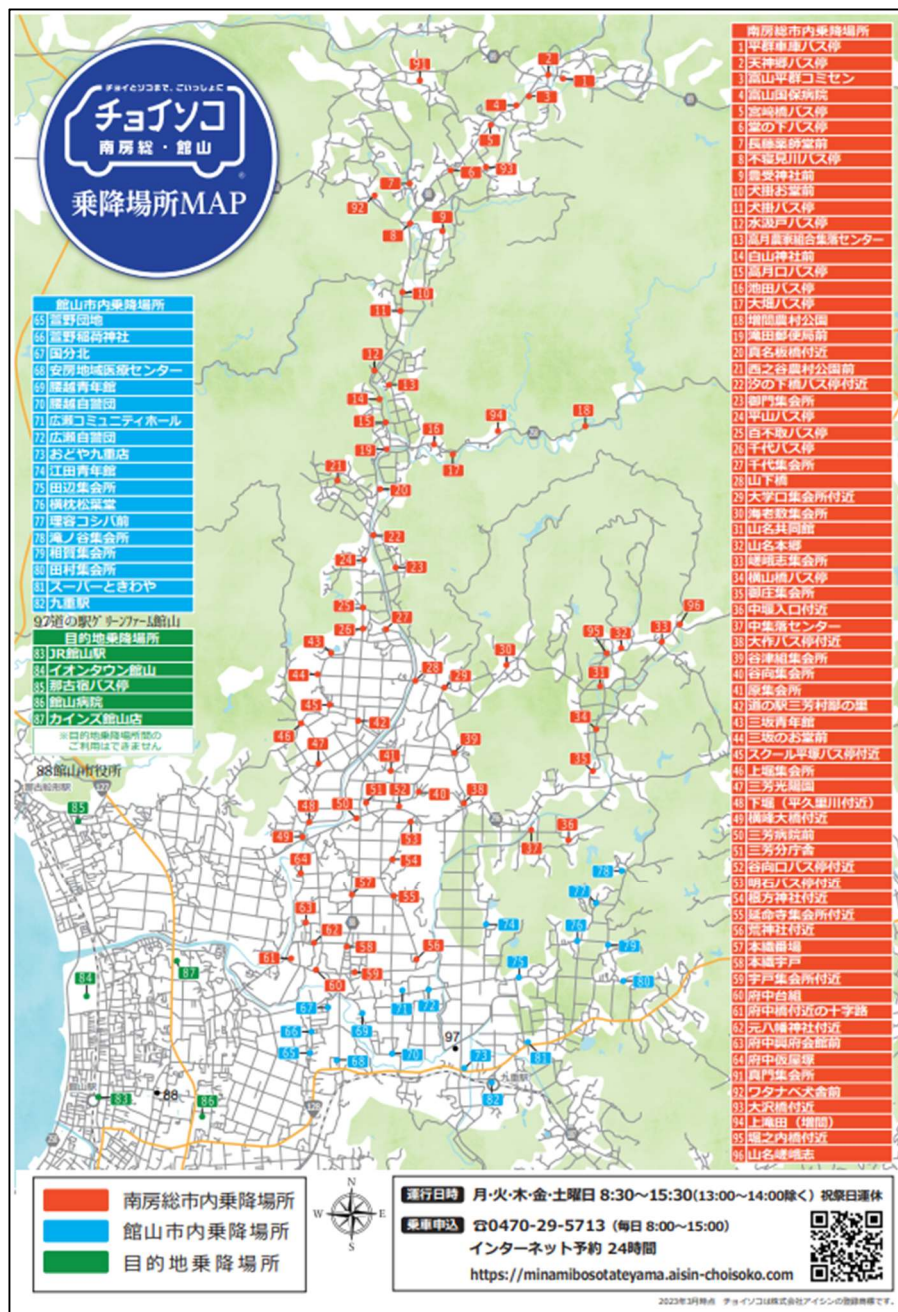


図 25 チョイソコ南房総・館山の乗降場所

令和 4 年 10 月の実証運行開始以降、1 日平均利用者数は増加傾向が続いている。

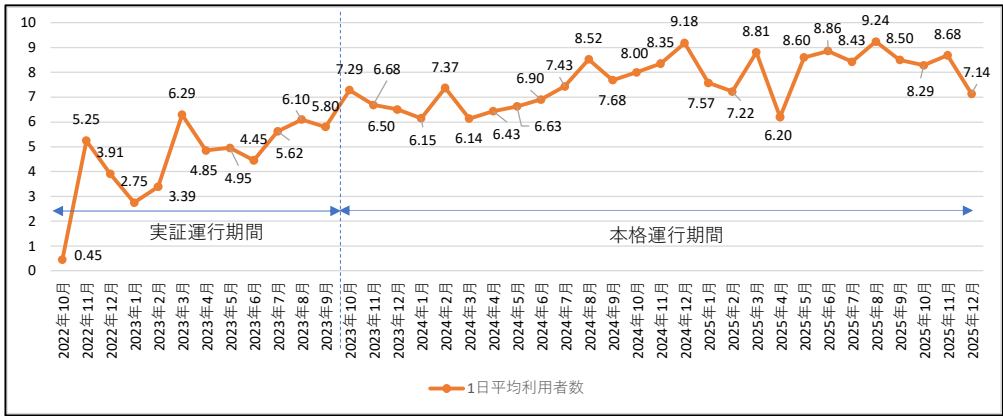


図 26 チョイソコ南房総・館山の 1 日平均利用者数の推移

⑤タクシー

主に南房総・館山地域を営業地域とする事業者は 4 事業者である。

車両は合計で 44 台が存在し、そのうちワンボックス車両は 1 台、福祉車両は 4 台となっている。

表 8 南房総・館山地域を運行しているタクシー会社（令和 7 年 10 月時点）

会社名	営業所	営業所所在地		登録台数	
				うちワンボックス車両	うち福祉車両
鏡浦自動車㈱	本社営業所	館山市北条 1882	24	1	2
南房タクシー㈱	本社営業所	館山市北条 2199-4	13	0	1
(有)晝夜タクシー	営業所	館山市船形 319-2	3	0	0
(有)白浜タクシー	営業所	南房総市千倉町北朝夷 187-1	4	0	1
合計			44	1	4

⑥ライドシェア

自家用有償運送（公共ライドシェア）である「房総ライド」は、南房総・館山地域の公共交通の補完を目的に、路線バスの運行時間外、タクシー稼働台数の少ない時間帯を中心に、令和7年3月から時間帯を限定して実証運行している。利用者は、配車アプリから事前運賃確定制により予約し、ドライバーとマッチングした場合に利用することができる。

表 9 房総ライドの運行概要

実施形態	公共ライドシェア（道路運送法第78条2号）（事業者協力型自家用有償旅客運送登録）
実施主体	南房総・館山地域公共交通活性化協議会
運行管理者	鏡浦自動車株式会社及び日野自動車株式会社
運行エリア	南房総市、館山市、鴨川市、鋸南町の安房地域内 （発着のいずれかを南房総市または館山市内を必須とする）
運行時間帯	午後9時～翌1時（ドライバーの配置状況により利用時間帯は限定的となる）
利用者	制限なし（下記配車アプリのダウンロード及びクレジットカード決済登録が必要）
配車アプリ提供事業者	株式会社 REA（房総ライド）

令和7年3月の運行開始以降の配車依頼回数及び運行利用実績の推移を見ると、未配車や利用者都合等による配車依頼キャンセルが多いため、運行利用実績が配車依頼回数の半分を下回る月がほとんどとなっている。

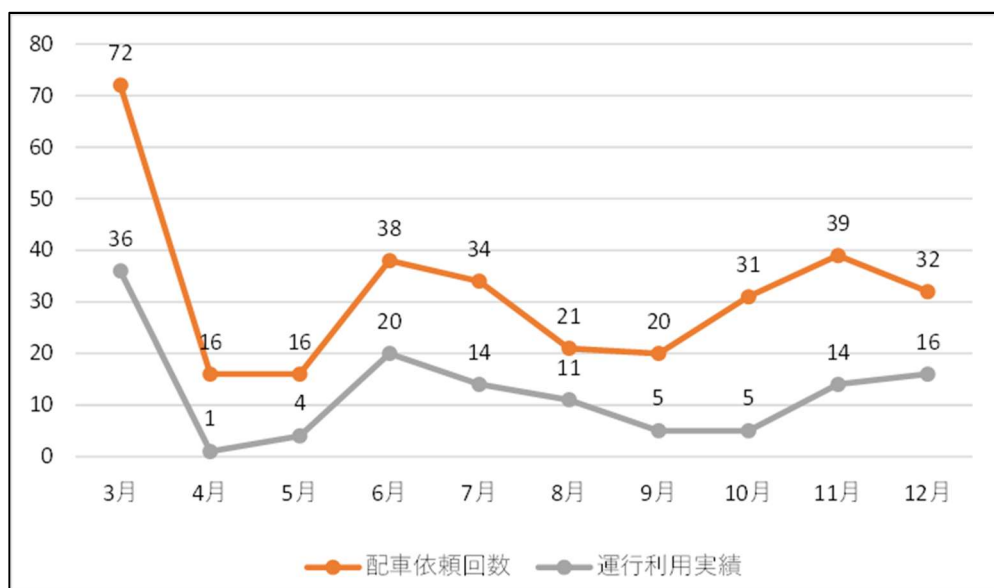


図 27 房総ライドの配車依頼回数及び運行利用実績の推移（令和7年）

⑦スクールバス

南房総市で 28 台、館山市で 6 台のスクールバスが運行しており、地域によっては、路線バスと重複運行している区間もある。

表 10 スクールバス運行事業の詳細

	料金	台数（台）	利用対象者数（人）	委託料（千円）
南房総市	無料	28	917	197,970
館山市	無料	6	164	33,041
合計		34	1,081	231,011

⑧民間送迎バス

⑧－１ 医療送迎バス

館山病院、三芳病院、たてやま整形外科クリニック、小林病院等において、各病院の負担により、送迎バスが運行されている。

館山病院と三芳病院においては、曜日別に多方面へ運行されている。

表 11 地域の主な医療送迎バス一覧

病院名	事業者	運賃	車両
館山病院	医療法人徳洲会	無料（施設利用者限定）	ワゴン車
三芳病院	医療法人光洋会		バス
たてやま整形外科クリニック	医療法人社団志高会		ワゴン車
小林病院	医療法人社団寿会		

⑧－２ 施設送迎バス

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おり、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。

表 12 地域の主な施設送迎バス一覧

施設名	運賃	車両
地域密着型通所介護事業者 （南房総市内 10 事業者、館山市内 16 事業者）	有料	ワゴン車 軽自動車 デイスサービス
白浜オーシャンリゾート	無料（施設利用者限定）	バス
グランドメルキュール南房総リゾート&スパ		
花しぶきグループ		
ホテル洲の崎風の抄		
館山シーサイドホテル		
夕日海岸昇鶴		
民宿つのだ		
ペンションキャッチボール		
南房総館山 鏡ヶ浦 ROKUZA		
お宿やまもと		
ホテル川端		
館山リゾートホテル		
オーベルジュ オーバヴィラージュ		
房州カントリークラブ		
館山カントリークラブ		
コスモクラシッククラブ		
館山自動車学校		
千倉館		
千倉自動車教習所		バス 個別送迎あり

⑨海上交通

館山湾は、東京湾の入口に位置し、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、実習船などが寄港し、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、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」が寄港する。館山から伊豆大島への利用のほか、所要時間が最も早く（約75分）、渋滞等に左右されないメリットをPRし、東京から館山間の利用促進にも取り組んでいる。

⑩支援助成事業

2市が行っている支援助成事業及び免許返納者向けの施策及び地域公共交通に対する2市からの補助金・委託料を以下に示す。

表 13 支援助成事業一覧

事業名等	事業者（主催者）	助成額（円）	備考	R6 年度南房総市補助金（円）	R6 年度館山市補助金（円）
高齢者外出支援バス利用助成事業	南房総市（健康支援課）	100	R3年度～ 非課税世帯⇒本人非課税 R5年度～ 160円×最大60枚 ⇒100円×最大100枚	1,761,000	-
高齢者外出支援タクシー利用助成事業	南房総市（健康支援課）	700	R2年度から要件 一部変更 非課税世帯 ⇒本人非課税 助成額改定： 670円⇒700円	5,063,000	-
福祉タクシー利用助成事業	南房総市（社会福祉課）	700	-	上記に合算	-
遠距離通学費補助	南房総市（教育総務課）	バスの定期券の購入金額／自転車購入費（在校中1回）	バス運賃と自転車購入費の併給は不可	340,000	-
遠距離通学補助	館山市（教育総務課）	通学に要するバス運賃／自転車維持管理費	バス運賃と自転車維持管理費の併給は不可	-	2,354,870

表 14 運転免許返納者向けの施策一覧

事業名等	事業者（主催者）	助成内容	備考
乗車運賃半額	日東交通	50%（ノーカーサポート優待証）	-
	ジェイアールバス関東館山支店	50%（ノーカーサポート優待証）	-
	南房総市営路線バス	50%	-
タクシー運賃1割引	鏡浦タクシー 南房タクシー 白浜タクシー 晝夜タクシー 鋸南タクシー	10%（運転経歴証明書掲示）	-
手数料助成	南房総市	1,600円又は2,100円	R6支出額 30,200円
運賃等助成	館山市	タクシー利用助成券、市内共通商品券いずれか（5,000円分）	R6支出額 632,400円

表 15 南房総市・館山市の負担する補助金・委託料（令和6年度まとめ）

	南房総市補助金・委託料 (千円)	館山市補助金・委託料 (千円)	2市合計(千円)
民営路線バス	48,325	51,070	99,395
市営路線バス	36,269	28,857	65,125
デマンド交通	11,440	0	11,440
スクールバス	197,970	33,041	231,011
合計	294,004	112,968	406,971

(11) 上位関連計画

①第5次館山市総合計画

【まちの将来像】 みんなが主役 住んで楽しい 来て楽しい まち・館山

【前期基本計画】 2026～2030 年度（令和8～令和12年度）

【リーディングプロジェクト】

- たてやま の 経済発展をめざす
- たてやま に 愛着を持つ人をふやす
- 安全・安心な たてやま で人をはぐくむ
- 社会の変化に適応可能な 行政基盤をつくる



【公共交通の位置づけ】

- 暮らしの利便性を高める地域公共交通網の構築
- 持続可能性と利便性の視点から**市民の移動ニーズと市内の回遊性を高める地域公共交通網の見直しやバス路線の再編、新たなサービス形態への転換**を検討します。
- 地域の関係者との連携と協働を通じて、地域公共交通の利便性・持続可能性を高めます。**

②館山市都市計画マスタープラン

【都市の将来像】 住み良い暮らし 交流・資源 魅力のまち館山

【計画期間】 平成21年度～令和11年度（平成21年4月策定）

【都市づくりの目標】

- 誰もが住み良いと感じられるまちづくり
- 活発な交流による賑わいの創出、活性化を目指したまちづくり
- 豊富な資源を活かしたまちづくり

【公共交通の位置づけ】

- 誰もが住み良いと感じられるまちづくり
 - ・歩道や情報通信基盤の整備等による、利便性の高い生活空間の形成
 - ・交通結節機能や商業・業務機能等を備えた中心市街地の再構築
 - ・都市の中心部と集落地、周辺都市との連携を強化する公共交通機能の確立
- 活発な交流による賑わいの創出、活性化を目指したまちづくり
 - ・広域的連携機能の強化による交流・物流の活発化
- 豊富な資源を活かしたまちづくり
 - ・観光振興に資する自然や歴史・文化資産の利活用
 - 《交通関連施設等に関する整備施策》
 - ・（仮称）船形バイパスにおける街路（道路）事業
 - ・バス停における交通安全施設整備事業
 - ・渚の駅駐車場におけるみなと振興交付金事業及び海岸環境整備事業

③南房総市総合計画

【将来像】 ひと・ゆめ・みらい 地域で創る魅力の郷 南房総

【前期基本計画】（2023～2027年度（令和5年度～令和9年度））

【基本方針】

1. 優しく安心して暮らせる南房総（保健・医療・福祉）
2. 活力ある地域産業の南房総（産業・雇用）
3. 豊かな学びと文化の南房総（教育・文化・スポーツ）
4. 安全で快適な南房総（生活・自然）
5. 地域がつながる便利な南房総（道路・交通）
6. 市民が創る南房総（移住促進・市民参加・行財政）

【公共交通の位置づけ】

- 目標
 - ・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。
- 主な取り組み
 - ・持続可能な地域公共交通の確立
 - ・高速バスの利便性向上
 - ・鉄道の機能維持
 - ・公共交通拠点の機能強化

(12) 各種実態調査

①住民アンケート調査

■調査概要

対象者	・ 15 歳以上の市民 4,000 人（無作為抽出）					
主な調査項目	・ 属性（居住地、年齢、職業、運転免許保有状況及び運転免許返納意向） ・ 日常生活の移動実態、生活利便施設の利用実態と意識・要望 ・ 公共交通の利用実態と意識・要望、公共交通の維持・確保の意向					
調査方法	・ 郵送による配布・回収、Web による回答を併用					
調査期間	・ 令和 6（2024）年 12 月 1 日～12 月 13 日					
回答数	・ 1,910 票（回収率 47.8%）					
内訳	属性	実数	割合	属性	実数	割合
性別	男性	842	44.1(%)	女性	1,011	52.9(%)
	無回答	57	3.0(%)			
年齢	10 歳代	44	2.3(%)	20 歳代	60	3.1(%)
	30 歳代	96	5.0(%)	40 歳代	197	10.3(%)
	50 歳代	257	13.5(%)	60 歳代	366	19.2(%)
	70 歳代	543	28.4(%)	80 歳代以上	325	17.0(%)
	無回答	22	1.2(%)			
職業	会社員・公務員	443	23.2(%)	自営業	168	8.8(%)
	農林水産業	83	4.3(%)	学生	51	2.7(%)
	専業主婦（夫）	164	8.6(%)	パート・アルバイト	234	12.3(%)
	無職（年金生活含む）	701	36.7(%)	その他	44	2.3(%)
	無回答	22	1.2(%)			
地区	南房総市計	1,000	52.4(%)			
	富浦	128	6.7(%)	富山	143	7.5(%)
	三芳	101	5.3(%)	白浜	123	6.4(%)
	千倉	253	13.2(%)	丸山	117	6.1(%)
	和田	135	7.1(%)			
	館山市計	880	46.1(%)			
	船形	60	3.1(%)	那古	104	5.4(%)
	北条	195	10.2(%)	館山	238	12.5(%)
	西岬	60	3.1(%)	神戸	61	3.2(%)
	富崎	19	1.0(%)	豊房神余	51	2.7(%)
	館野	62	3.2(%)	九重	30	1.6(%)
	無回答	30	1.6(%)			

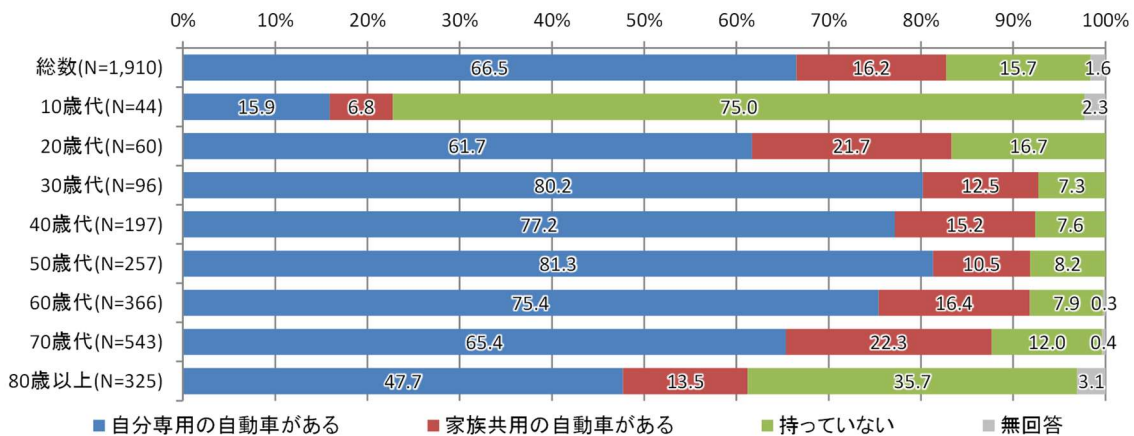
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため、合計値が 100%とならない場合があります。

■調査概要まとめ

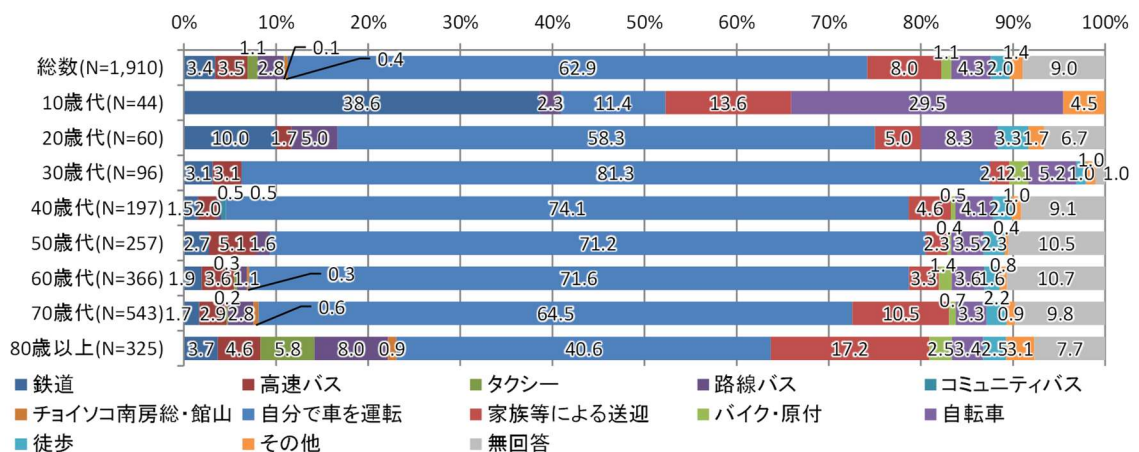
自家用車依存について

- 自動車の保有状況について全体の 82.7%の方が自分専用もしくは家族共用の自動車があると回答しており、高齢になるにつれ免許を持っていない割合は増え、80歳以上の 35.7%が持っていないと回答している。
- 日常生活における外出時の交通手段としては、自家用車利用が7割以上を占めており、公共交通の利用は約1割に留まっている。

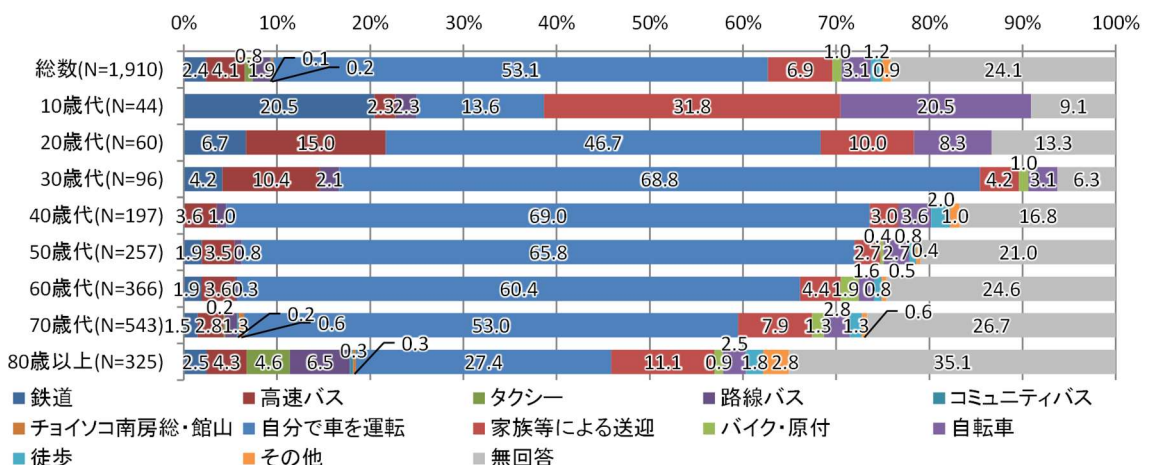
■自動車の所有状況



■最も多い外出目的における交通手段



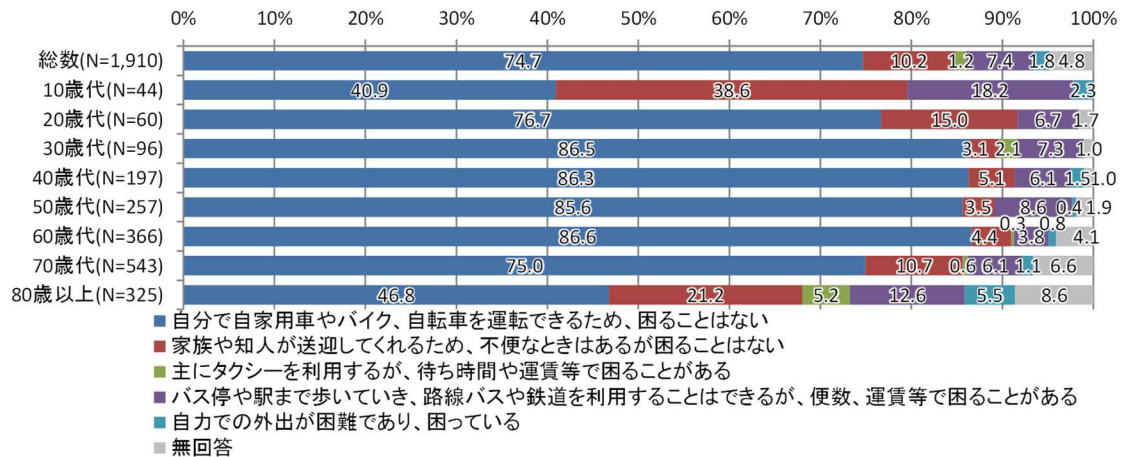
■2番目に多い外出目的における交通手段



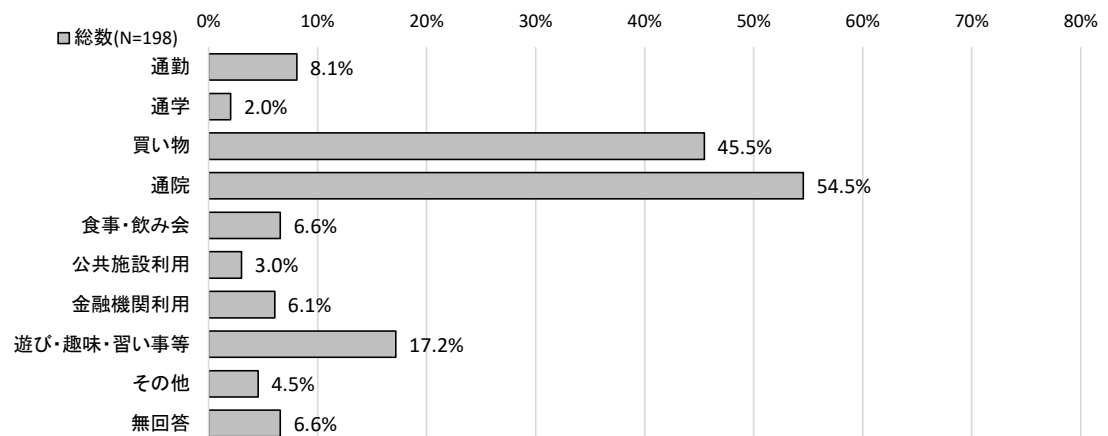
外出時の困りごとについて

- 外出時の困りごととして、困ることがあると回答した割合は10.4%となっており、主に10歳代と80歳以上の世代で比較的多くみられる。
- 困る外出目的としては通院・買い物で大半を占めており、その際の対応としては「不便だが、やむを得ず路線バスや鉄道を利用する」との回答が46.0%と最も多くなっている一方で、「外出をあきらめる」との回答も16.2%と一定数存在している。

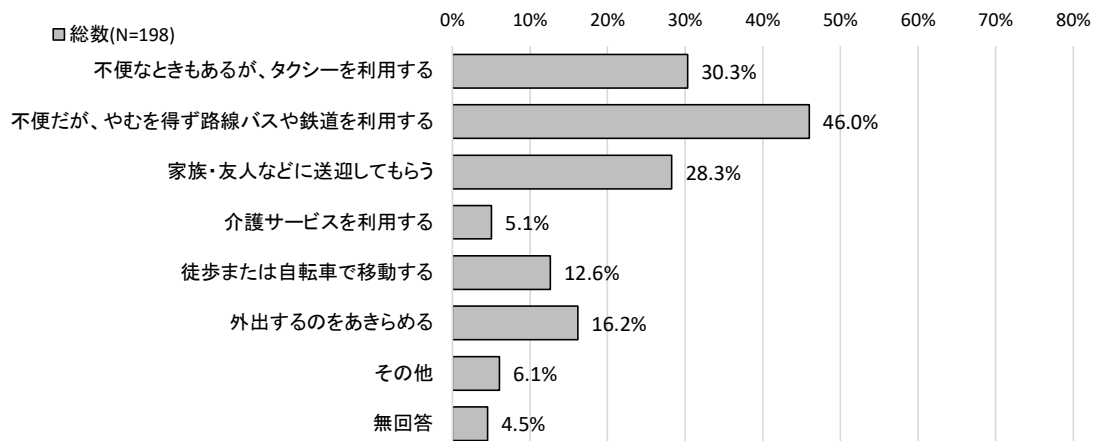
■困りごとの有無



■困る外出目的



■困る際の対応

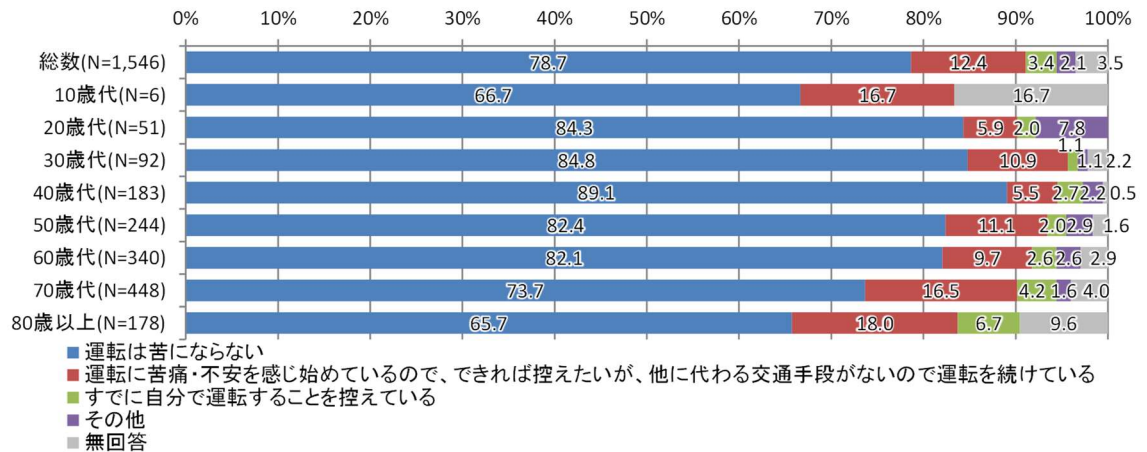


運転の意向について

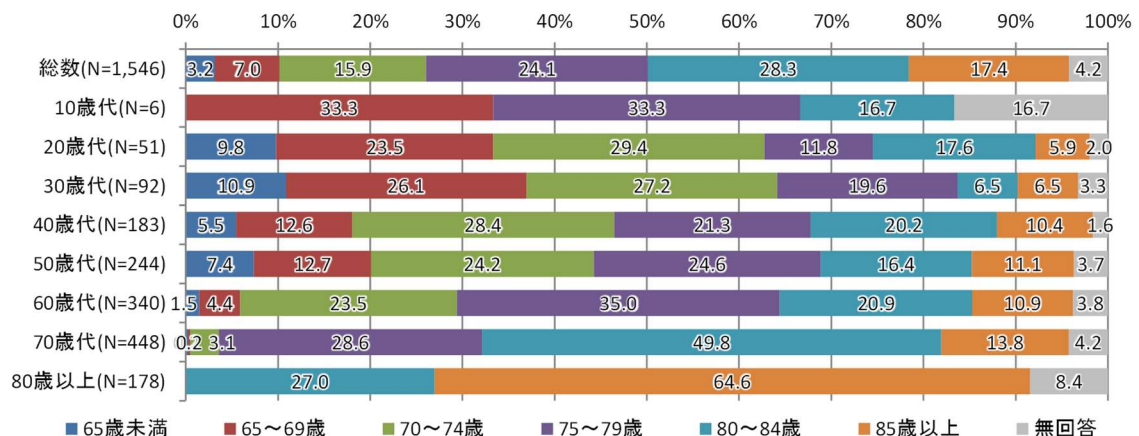
○運転の負担度として、「運転に苦痛・不安を感じ始めているため、できれば控えたいが、他に代わる交通手段がない」との回答が全体で12.4%であり、高齢になるにつれその割合は高くなっているが、運転可能年齢を問うたところ高齢になっても「まだ運転できる」と感じている方は多い傾向にある。

○そのため、「免許を返納するつもりはない」との回答も比較的高齢者に多くみられる。

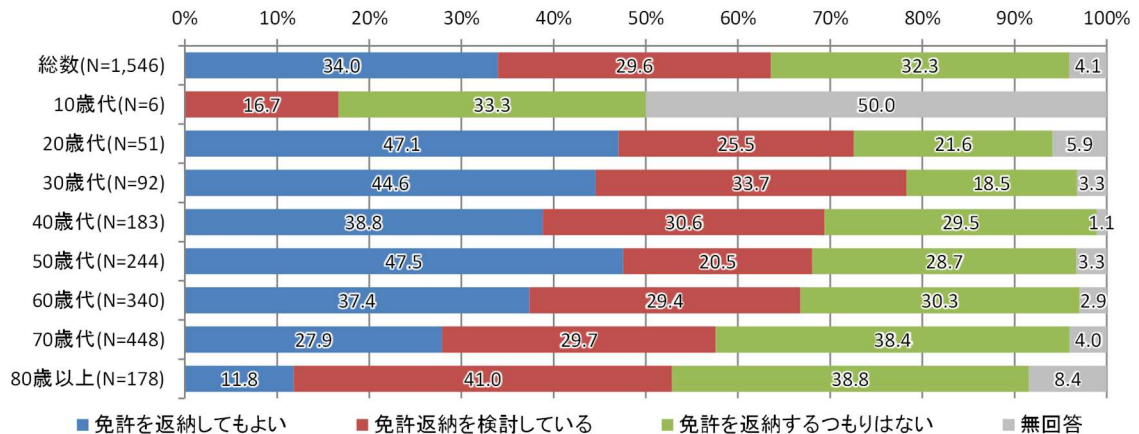
■運転の負担度



■自身が想定する運転可能年齢



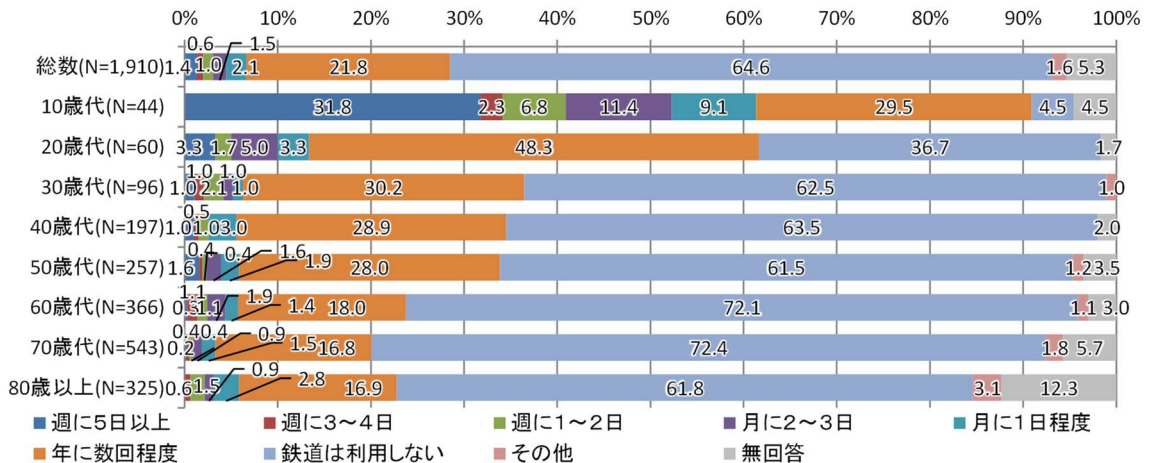
■運転免許返納意向



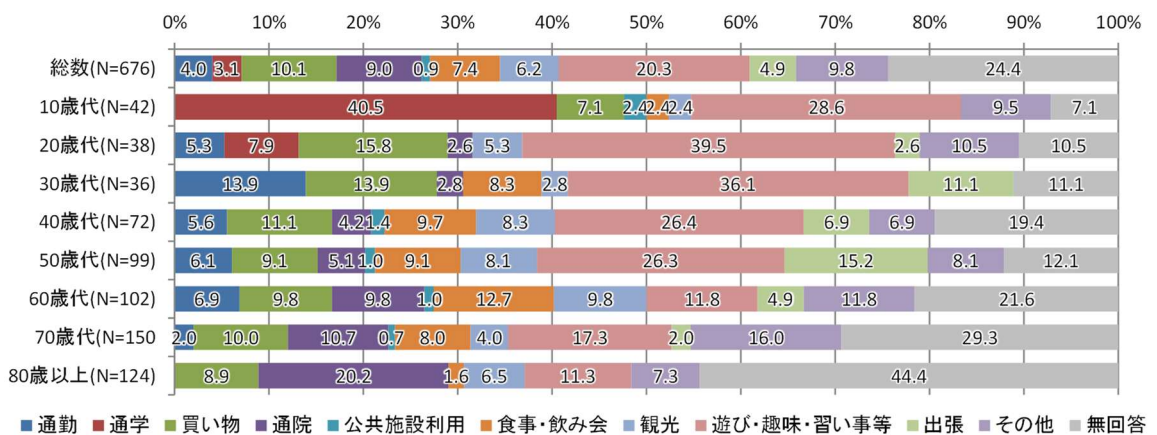
鉄道の利用状況について

- 鉄道の利用頻度について、週に1日以上日常的に利用している割合は全体で3.0%であり、主に10歳代の通学目的として利用されている。
- 「鉄道は利用しない」と回答した割合は全体で64.6%であり、利用しない理由としては「利用する用事が特にないから」が62.6%と最も多く、次いで「高速バスの方が便利だから」34.4%、「本数が少ないから」13.2%となっている。
- 満足度について、比較的満足の傾向にある項目としては「運行時間の正確さ」となっており、不満の傾向にある項目としては「運行本数」「駅周辺での駐車場の確保のしやすさ」「運行時間帯」となっている。

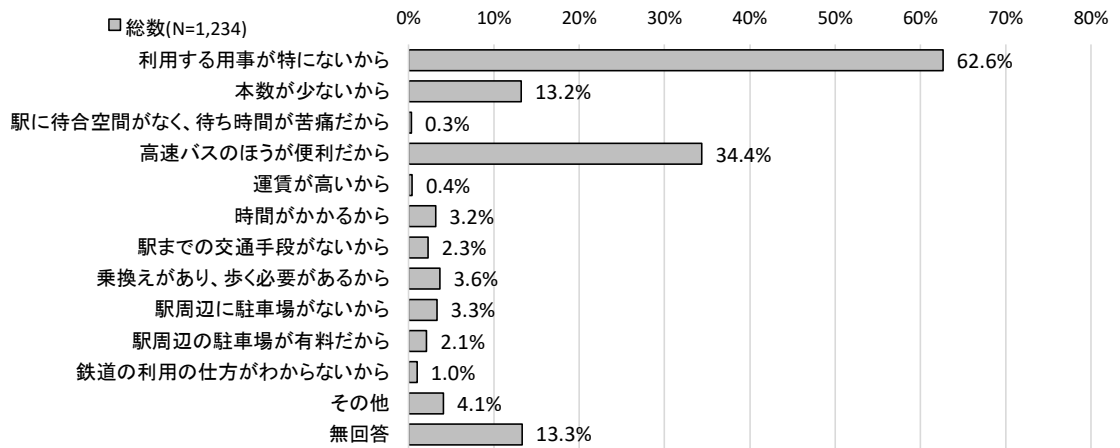
■利用頻度



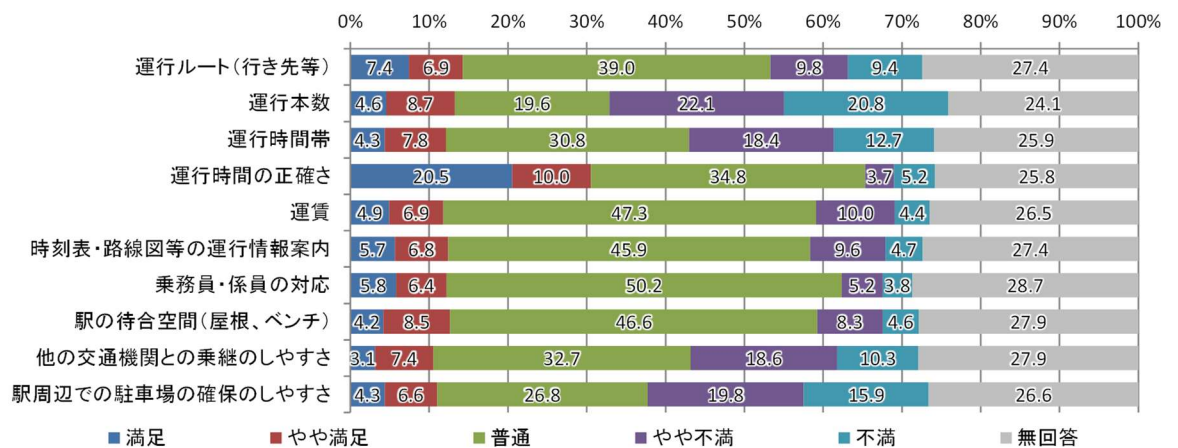
■利用目的



■利用しない理由



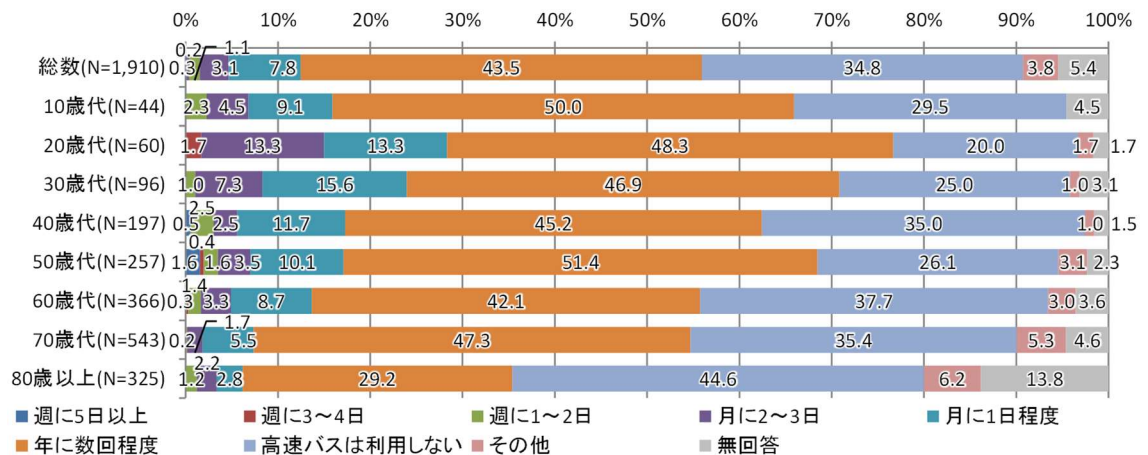
■満足度



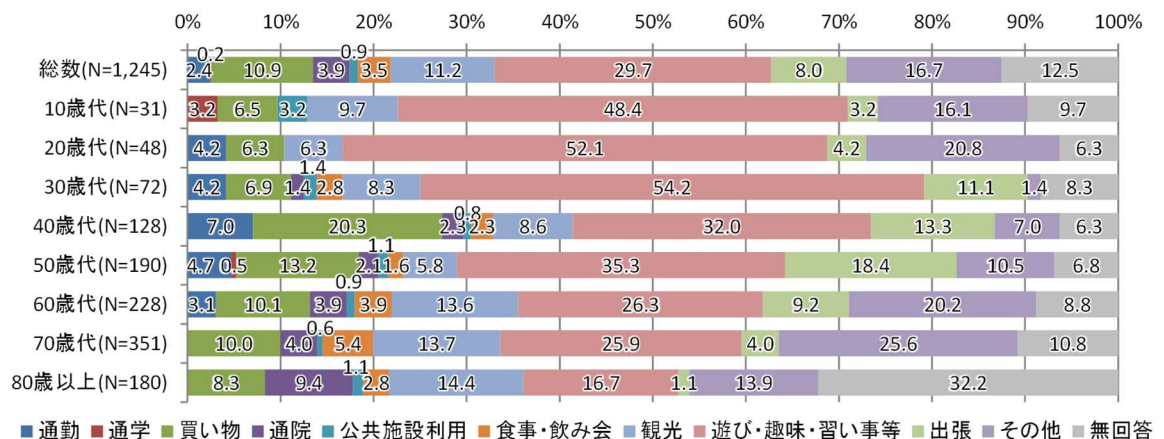
高速バスの利用状況について

- 高速バスの利用頻度について、週に1日以上日常的に利用している割合は全体で1.6%であり、主に20歳代の遊び・趣味・習い事等の目的として利用されている。
- 「高速バスは利用しない」と回答した割合は全体で34.8%であり、利用しない理由としては「利用する用事が特にないから」が86.8%と最も多い。
- 満足度について、比較的満足の傾向にある項目としては「運行ルート（行き先等）」「運行時間の正確さ」「運行本数」となっており、不満の傾向にある項目としては「バス停留所での駐車場の確保のしやすさ」となっている。

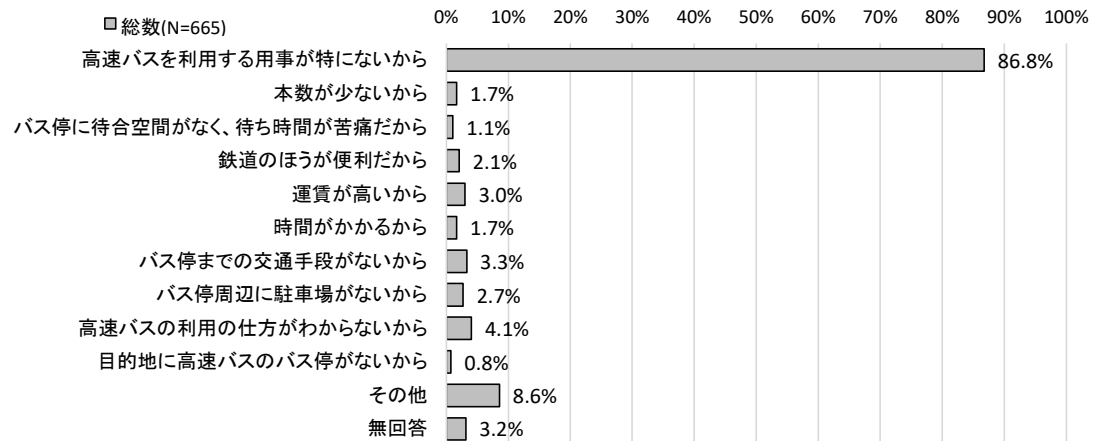
■利用頻度



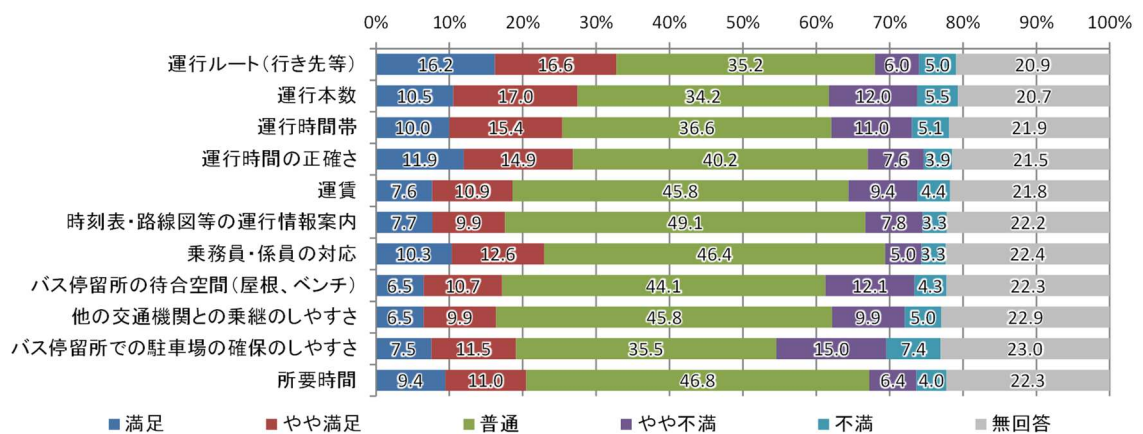
■利用目的



■利用しない理由



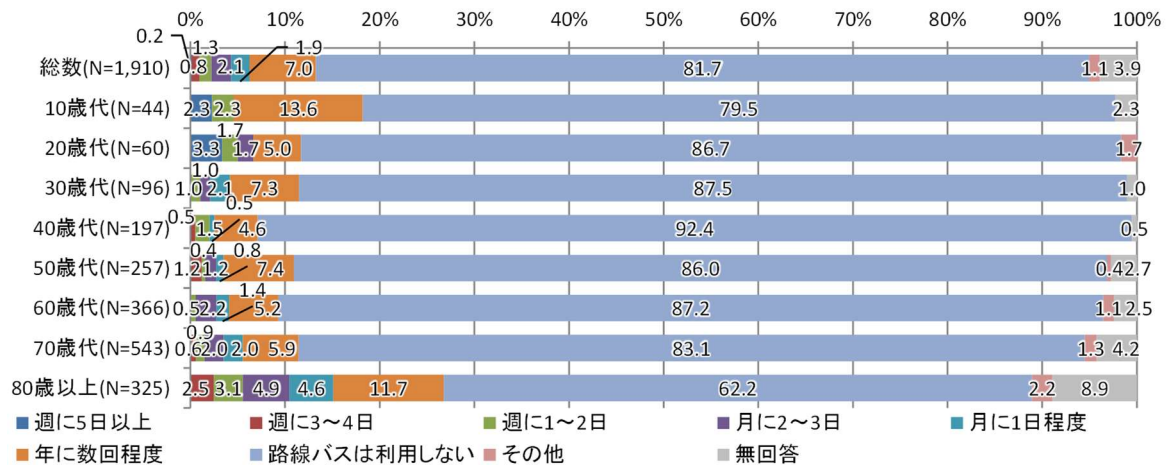
■満足度



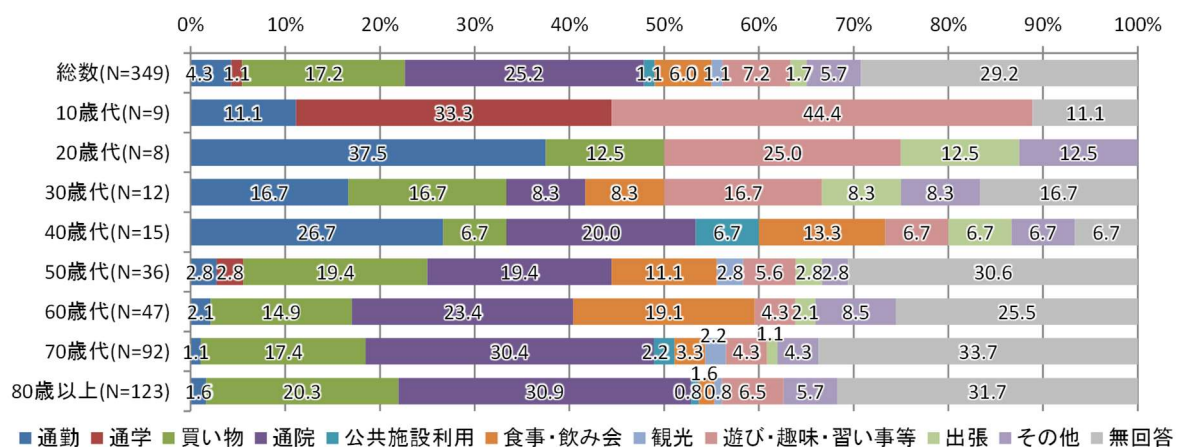
路線バスの利用状況について

- 路線バスの利用頻度について、週に1日以上日常的に利用している割合は全体で2.3%であり、主に80歳代以上の買い物・通院目的として利用されている。
- 「路線バスは利用しない」と回答した割合は全体で81.7%であり、利用しない理由としては「利用する用事が特にないから」が71.4%と最も多く、次いで「本数が少ないから」17.3%、「自宅の近くにバス停がないから」11.5%となっている。
- 満足度について、比較的満足の傾向にある項目として突出した項目は見られず、不満の傾向にある項目としては「運行本数」「運行時間帯」「バス停留所の待合空間（屋根・ベンチ）」となっている。

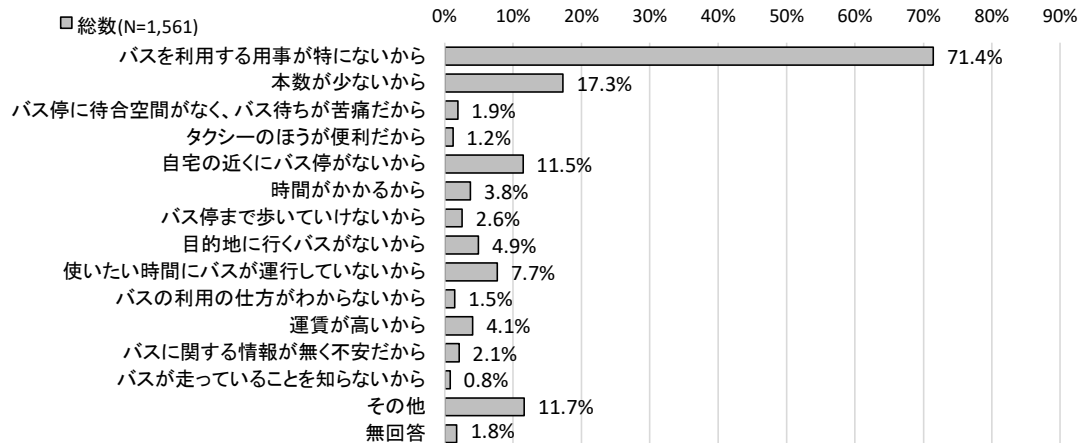
■利用頻度



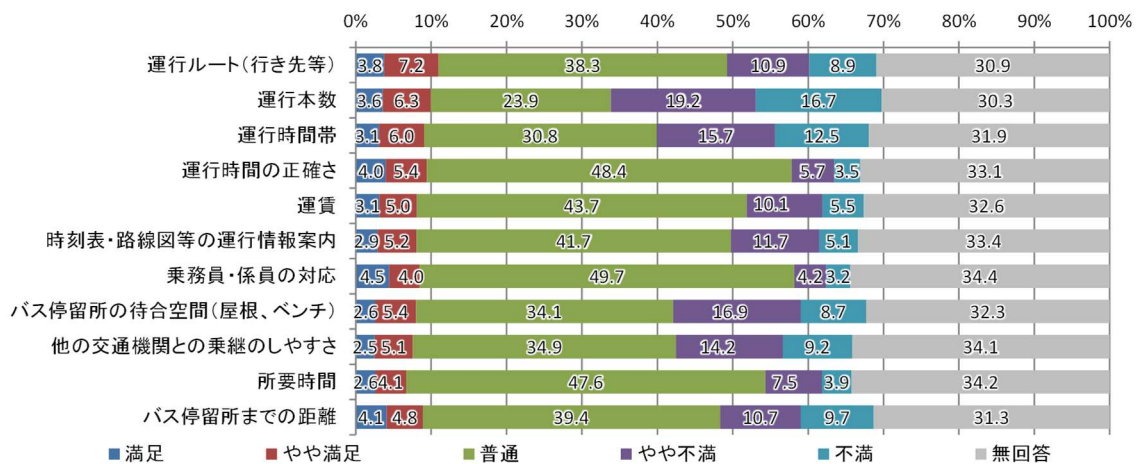
■利用目的



■利用しない理由



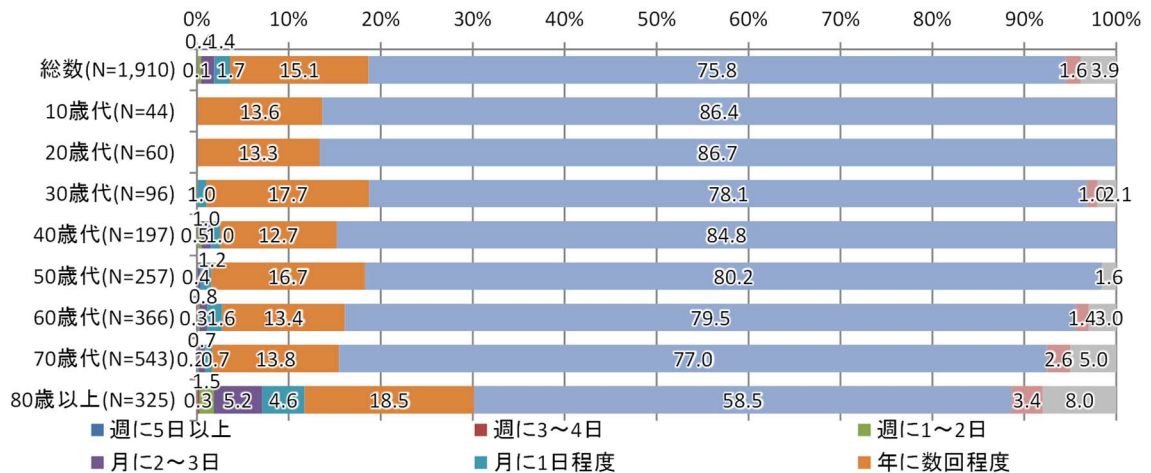
■満足度



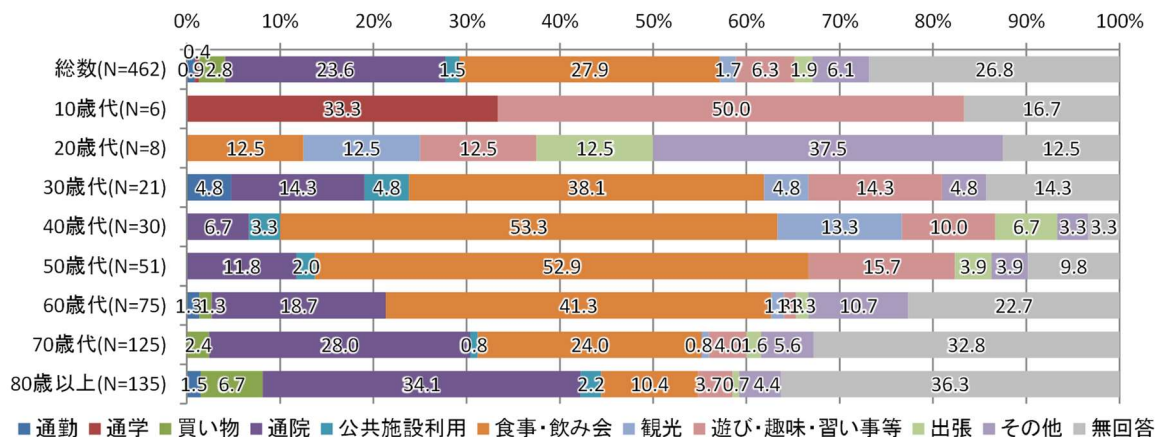
タクシーの利用状況について

- タクシーの利用頻度について、週に1日以上日常的に利用している割合は全体で0.5%であり、主に80歳以上の通院目的として利用されている。
- 「タクシーは利用しない」と回答した割合は全体で75.8%であり、利用しない理由としては「利用する用事が特になから」が56.0%と最も多く、次いで「自家用車の方が便利だから」51.2%、「料金が高いから」13.9%となっている。
- 満足度について、比較的満足の傾向にある項目として突出した項目は見られず、不満の傾向にある項目としては「運賃」「配車依頼時の迅速さ」となっている。

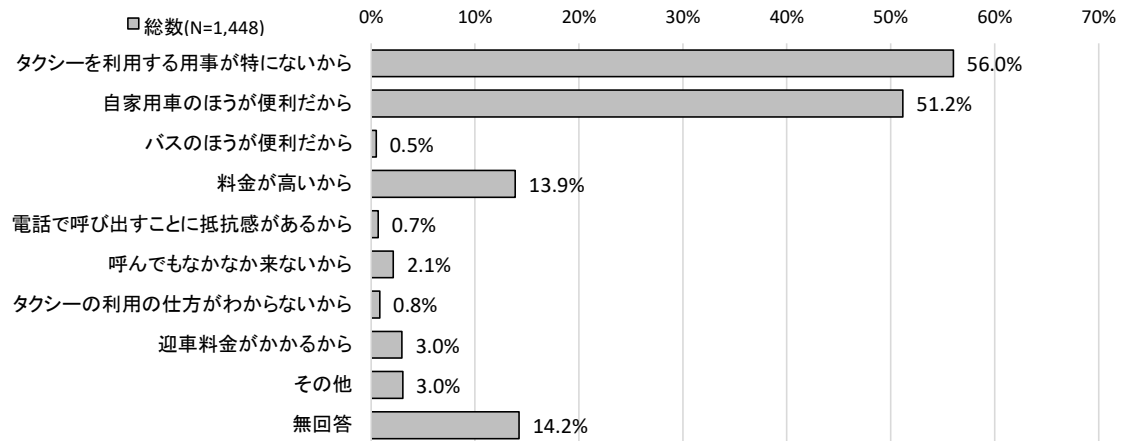
■利用頻度



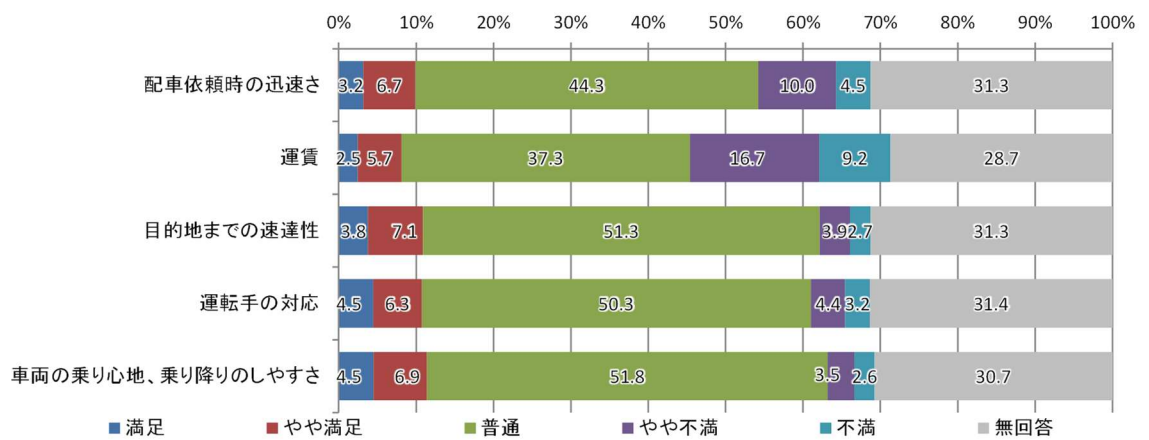
■利用目的



■利用しない理由



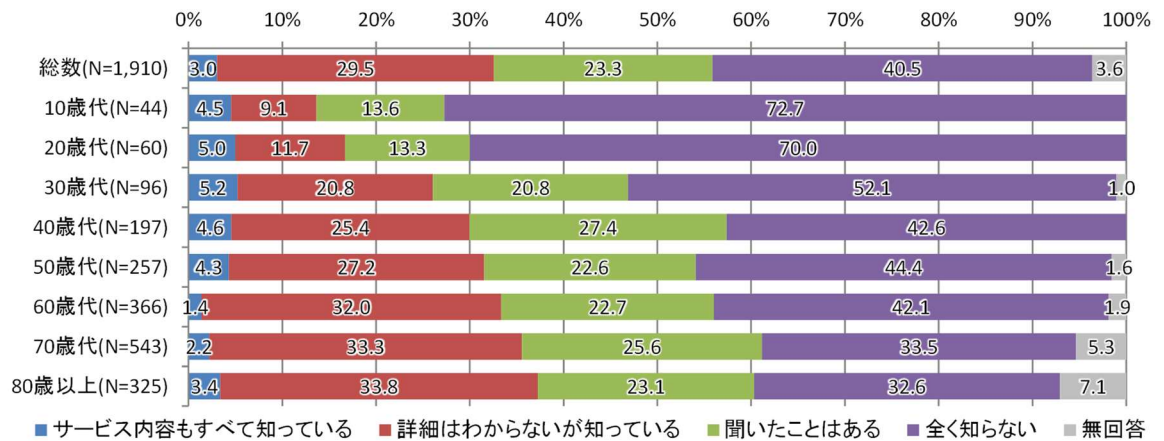
■満足度



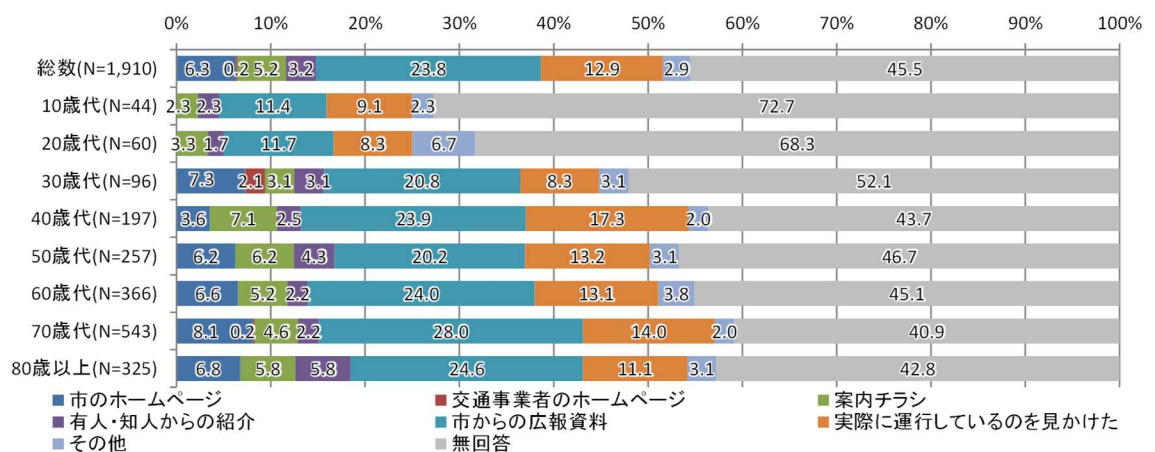
チョイソコ南房総・館山の認知度について

- 全体的な認知度について、「全く知らない」と回答した方は40.5%となっており、認知している割合は聞いたことはある人までを含めると全体の半数を超えている。
- 情報を得た媒体としては、「市からの広報資料」が23.8%と最も多く、次いで「実際に運行しているのを見かけた」12.9%、「市のホームページ」6.3%となっている。

■認知度



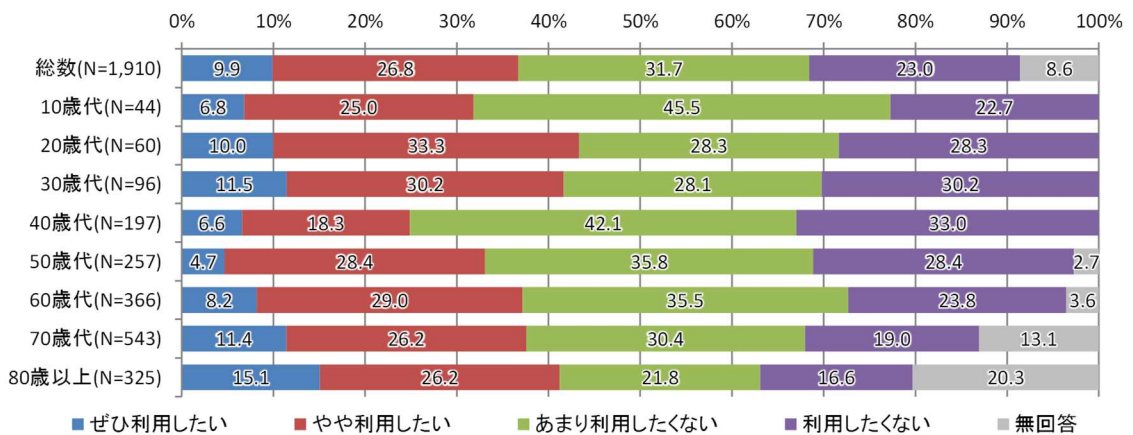
■情報を得た媒体



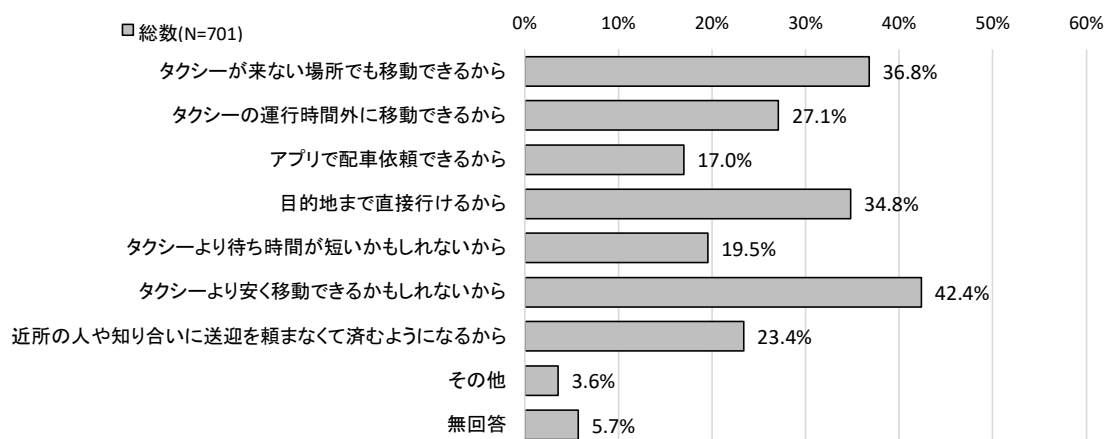
ライドシェアについて

- ライドシェアについて、「あまり利用したくない」が31.7%と最も多く、次いで「やや利用したい」25.8%、「利用したくない」23.0%となっている。
- 利用したい理由としては、「タクシーより安く移動できるかもしれないから」が42.4%と最も多く、次いで「タクシーが来ない場所でも移動できるから」36.8%、「目的地まで直接いけるから」34.8%となっている。
- 利用したくない理由としては、「どんな人が運転しているかわからず、運転手の質や安全面に不安があるから」が67.3%と最も多く、次いで「事故にあった時などに補償が十分されないかもしれないから」40.3%、「既存の公共交通の充実を図れば、導入の必要ないと思うから」24.5%となっている。
- 利用を考える条件としては、「利用料金がタクシーよりも安い場合」が44.4%と最も多く、次いで「自宅まで迎えに来てくれる場合」38.3%、「運行時間が24時間稼働の場合」25.8%となっている。

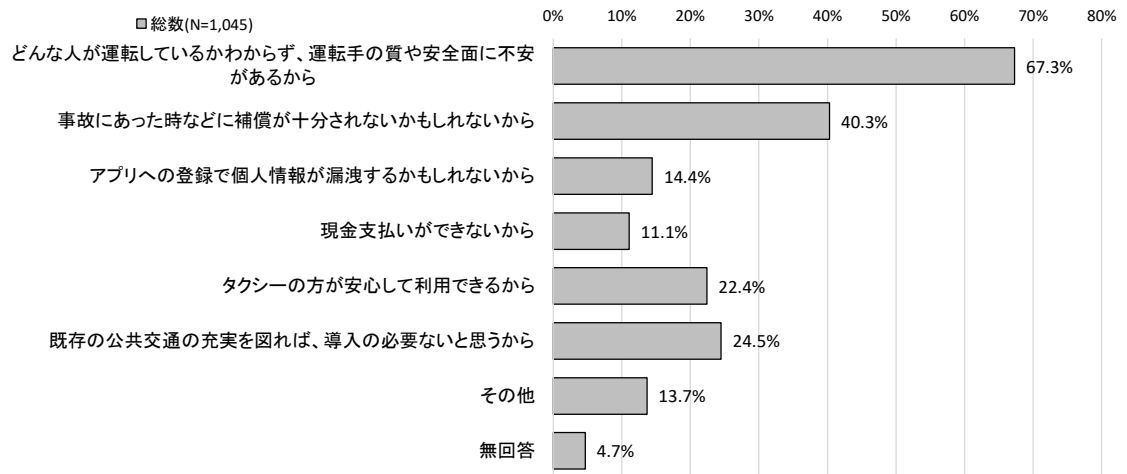
■利用需要



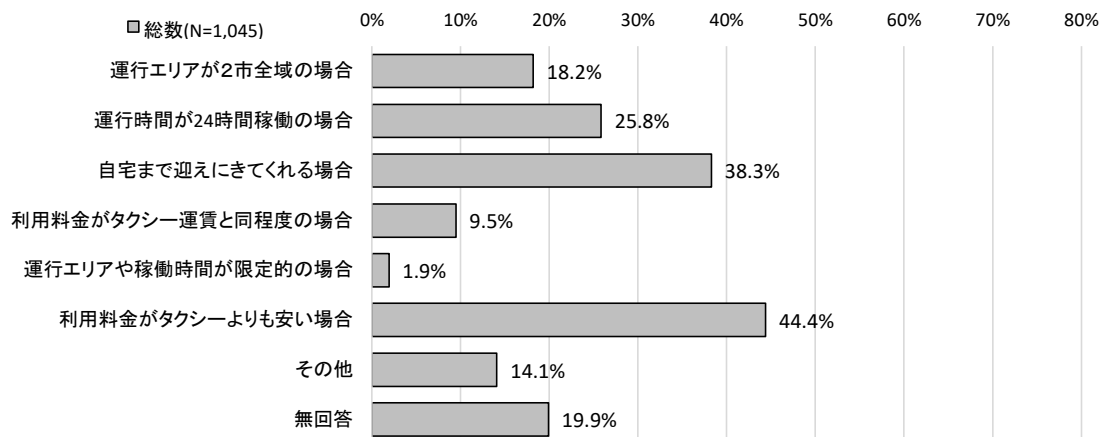
■利用したい理由



■利用したくない理由



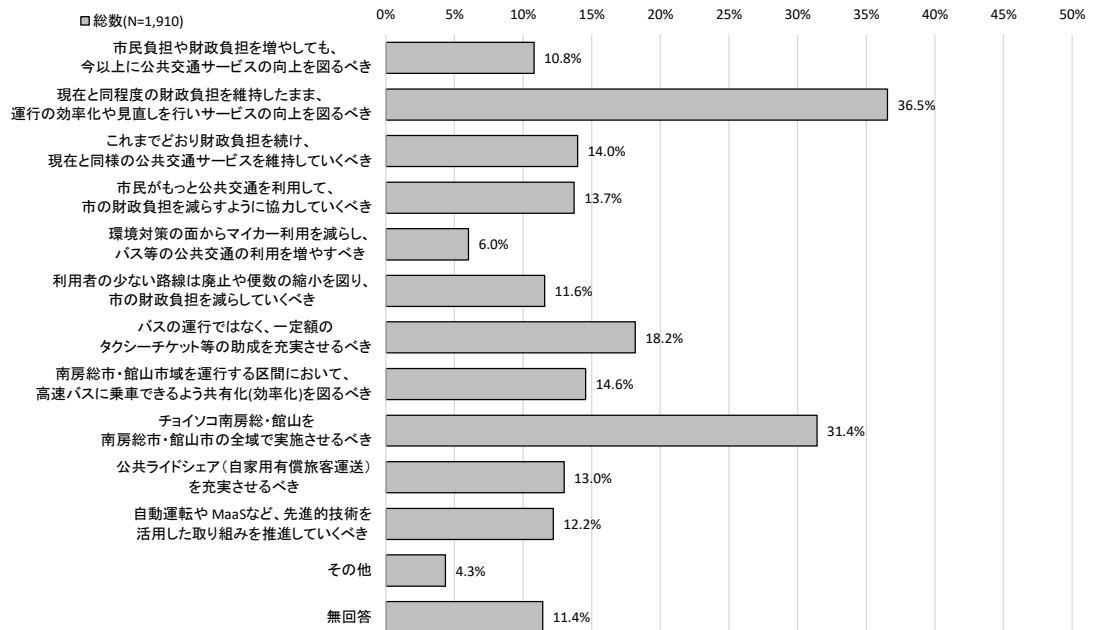
■利用を考える条件



公共交通の維持・確保について

○今後の財政負担のあり方として、「現在と同程度の財政負担を維持したまま、運行の効率化や見直しを行いサービスの向上を図るべき」が36.5%と最も多く、次いで「チョイソコ南房総・館山を南房総市・館山市の全域で実施させるべき」31.4%となっている。

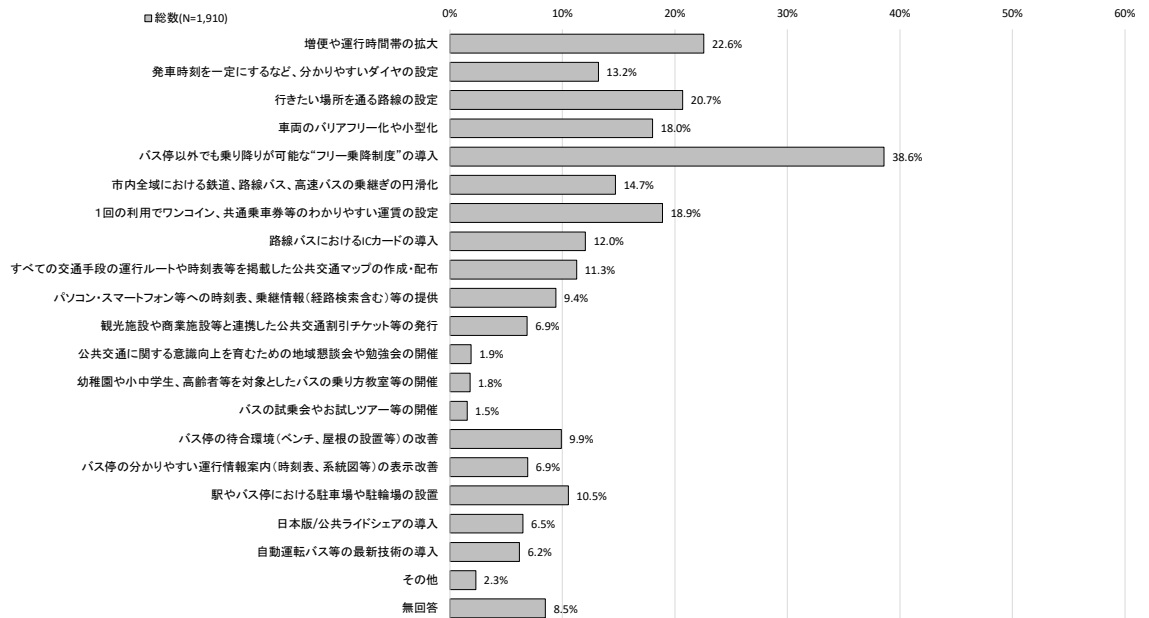
■財政負担のあり方



公共交通の今後のあり方について

○利用促進を図るための取組みとして、「バス停以外でも乗り降りが可能な“フリー乗降制度”の導入」が38.6%と最も多く、次いで「増便や運行時間帯の拡大」22.6%、「行きたい場所を通る路線」20.7%となっている。

■利用促進を図るための取組み



②チョイソコ登録者アンケート調査

■調査概要

対象者	・ 15 歳以上のチョイソコ登録者 466 人（無作為抽出）					
主な調査項目	・ 属性（居住地，年齢，職業，運転免許保有状況及び運転免許返納意向） ・ 利用登録の理由と利用有無 ・ チョイソコの評価（乗降場所，予約，運行時間，運賃等）					
調査方法	・ 郵送による配布・回収，Web による回答を併用					
調査期間	・ 令和 6（2024）年 12 月 1 日～12 月 13 日					
回答数	・ 289 票（回収率 62.0％）					
内訳	属性	実数	割合	属性	実数	割合
性別	男性	94	32.5(%)	女性	586	56.7(%)
	無回答	8	2.8(%)			
年齢	10 歳代	1	0.3(%)	20 歳代	3	1.0(%)
	30 歳代	3	1.0(%)	40 歳代	16	5.5(%)
	50 歳代	26	9.0(%)	60 歳代	43	14.9(%)
	70 歳代	99	34.3(%)	80 歳代以上	95	32.9(%)
	無回答	3	1.0(%)			
職業	会社員・公務員	33	11.4(%)	自営業	15	5.2(%)
	農林水産業	11	3.8(%)	学生	1	0.3(%)
	専業主婦（夫）	30	10.4(%)	パート・アルバイト	20	6.9(%)
	無職（年金生活含む）	170	58.8(%)	その他	5	1.7(%)
	無回答	4	1.4(%)			
地区	南房総市計	185	64.0(%)			
	富浦	0	0.0(%)	富山	19	6.6(%)
	三芳	68	23.5(%)	白浜	34	11.8(%)
	千倉	5	1.7(%)	丸山	55	19.0(%)
	和田	4	1.4(%)			
	館山市計	67	23.2(%)			.(%)
	船形	1	0.3(%)	那古	5	1.7(%)
	北条	1	0.3(%)	館山	8	2.8(%)
	西岬	0	0.0(%)	神戸	1	0.3(%)
	富崎	0	0.0(%)	豊房神余	19	6.6(%)
	館野	16	5.5(%)	九重	16	5.5(%)
	無回答	13	4.5(%)		24	8.3(%)

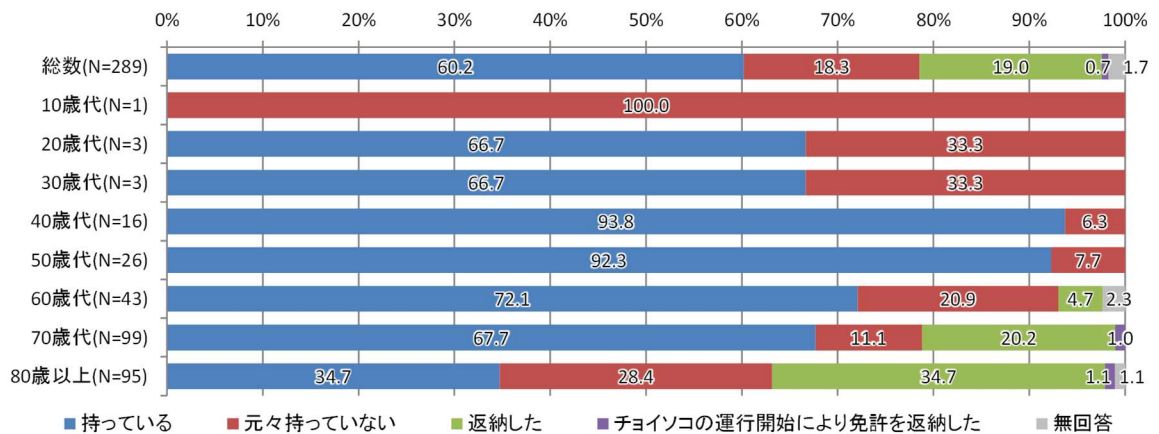
※構成比は小数点以下第 2 位を四捨五入しているため，合計値が 100％とならない場合があります。

■調査概要まとめ

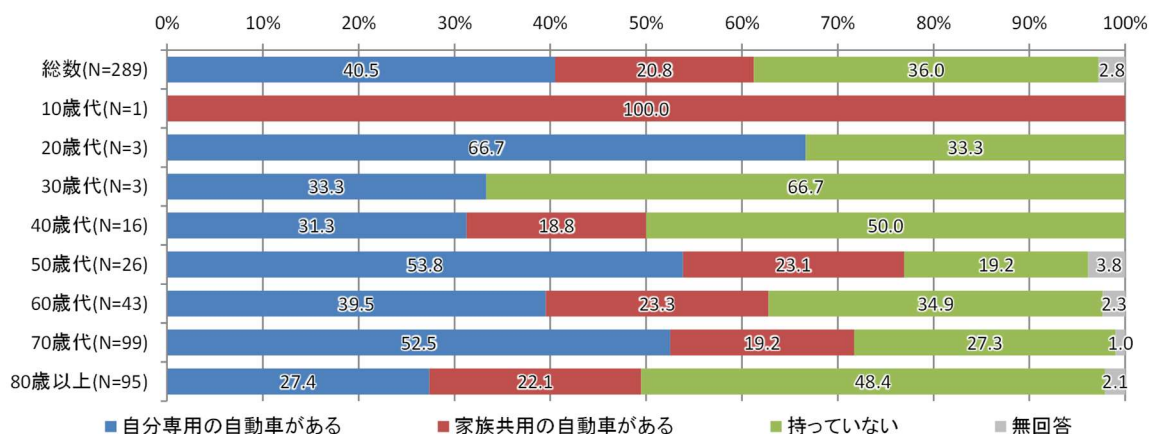
登録者の特性について

- 登録者の特性として、全体の38.0%の方が運転免許証をもっておらず、このうち0.7%の方が「チョイソコの運行開始により免許を返納した」と回答している。
- 自動車を持っていない割合は36.0%であり80歳以上の方に「家族等の送迎」に頼っている割合が多い傾向にある。

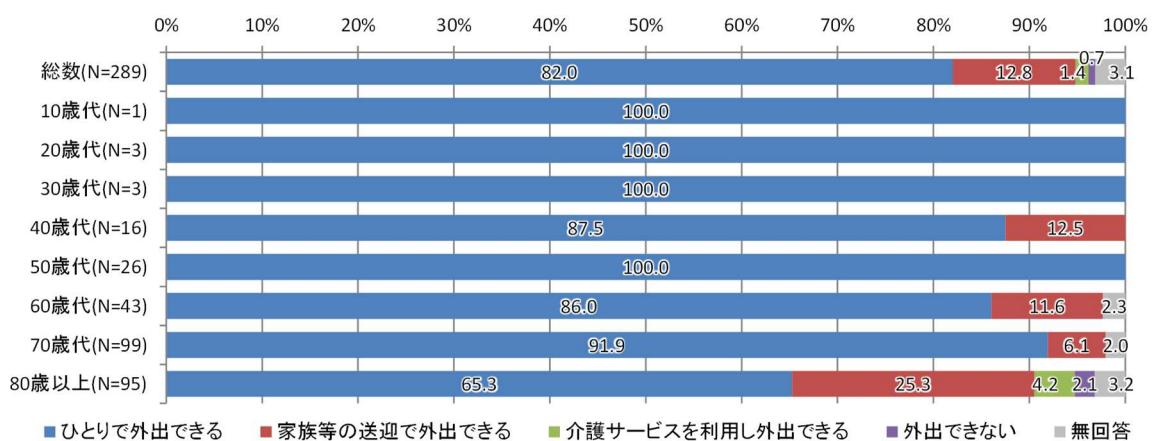
■運転免許保有状況



■自動車の所有状況



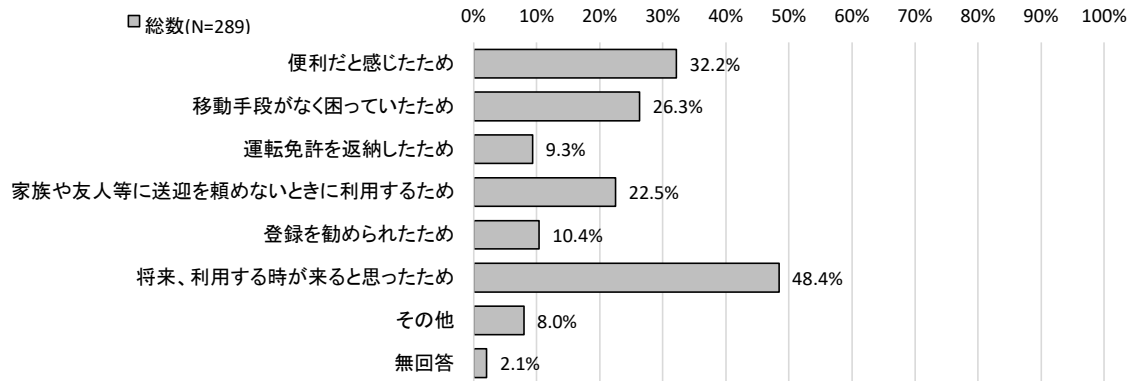
■外出について



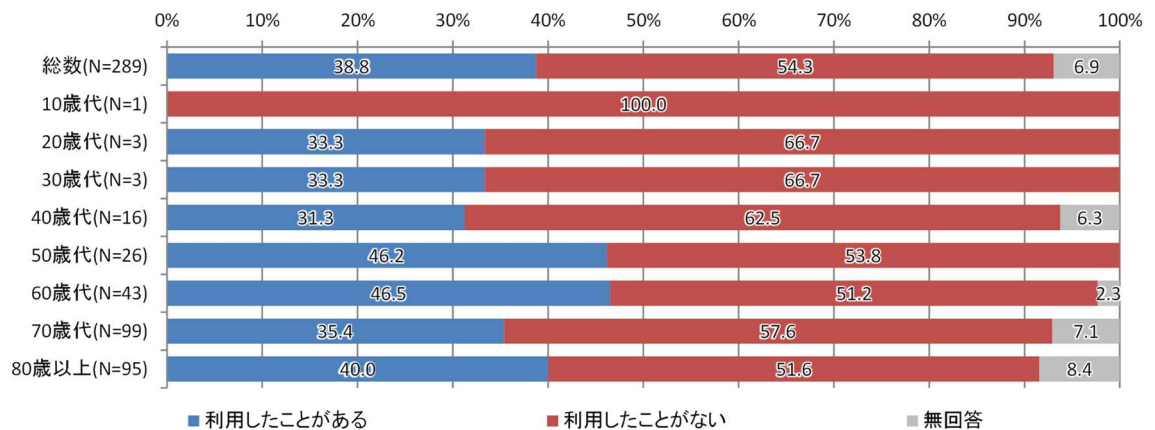
登録理由と利用状況について

- 登録理由として、「将来、利用する時が来るといったため」が48.4%と最も多く、次いで「便利だと感じたため」32.2%、「移動手段がなく困っていたため」26.3%となっている。
- 登録者のうち、「利用したことがある」方は38.8%で、「利用したことがない」方は54.3%となっている。

■登録理由



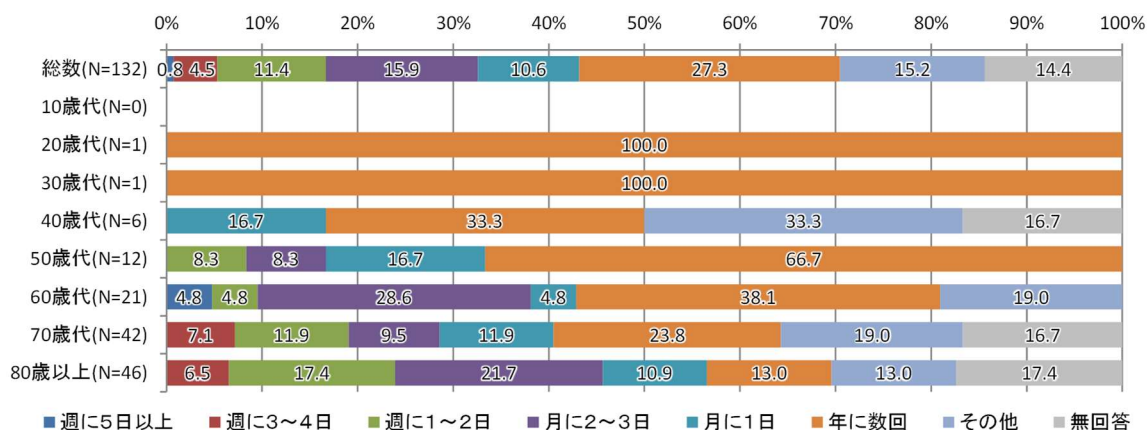
■利用状況



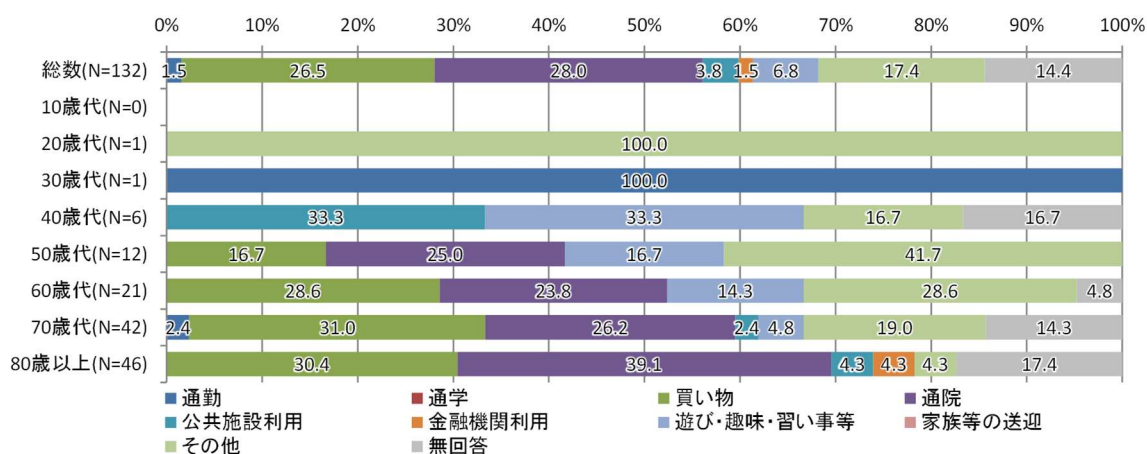
利用している方の状況について

- 利用頻度について、「年に数回」が27.3%と最も多く、次いで「月に2～3日」15.9%となっており、高齢になるにつれ頻度は高くなる傾向にある。
- 買い物・通院が主な利用目的となっており、チョイソコの運行によって「外出回数が増えた」との回答は全体の12.5%であった。

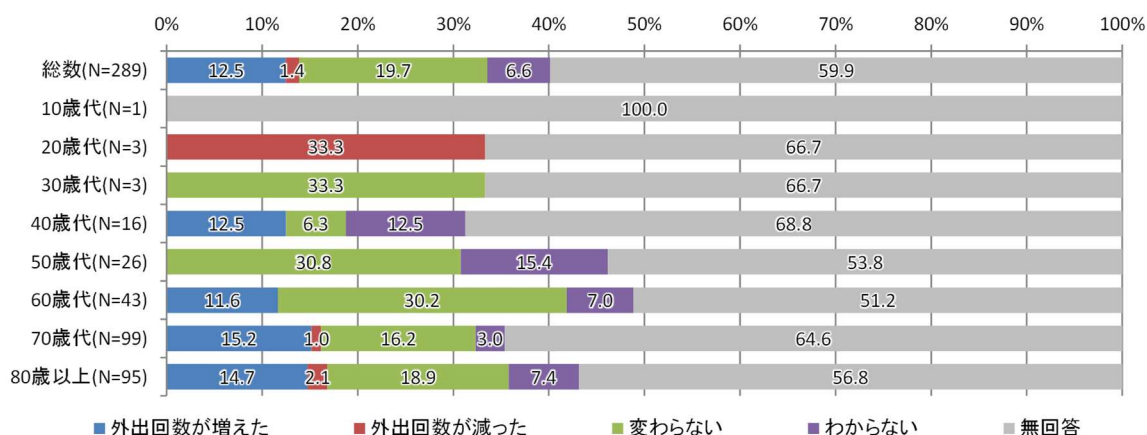
■利用頻度



■主な目的



■外出頻度の変化

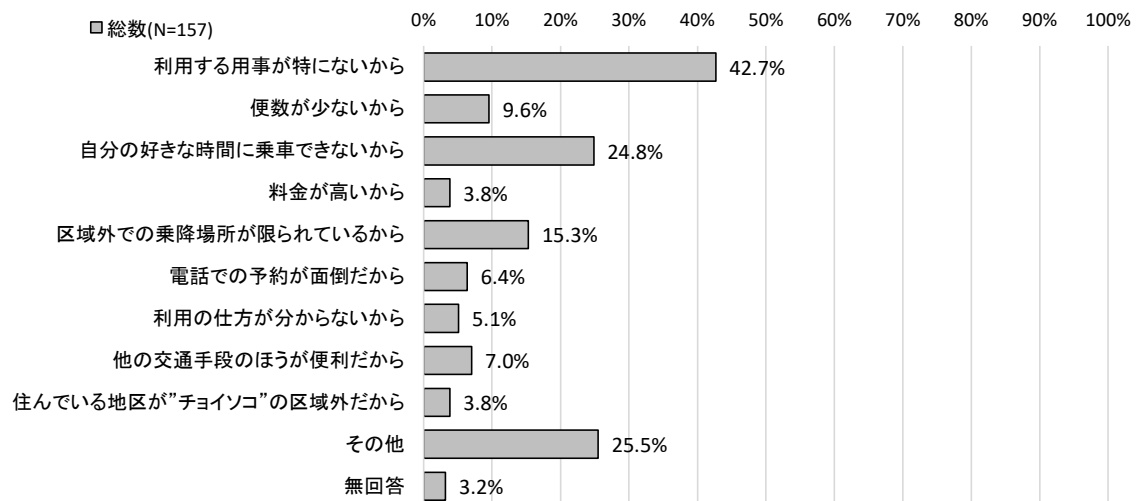


利用していない方の状況について

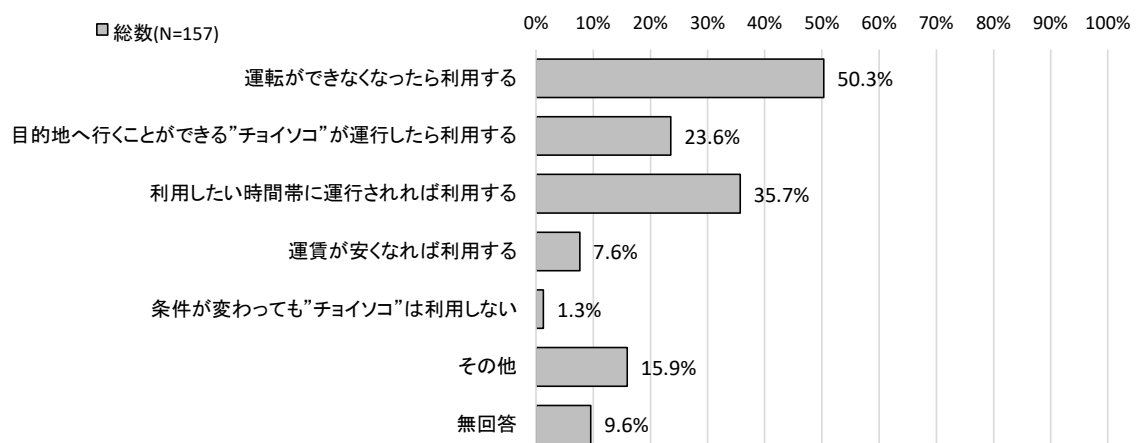
○利用していない理由として、「利用する用事が特にないから」が42.7%と最も多く、次いで「自分の好きな時間に乗車できないから」24.8%となっている。

○利用するための条件として、「運転ができなくなったら利用する」が50.3%と最も多く、次いで「利用したい時間帯に運行されれば利用する」35.7%となっている。

■利用していない理由



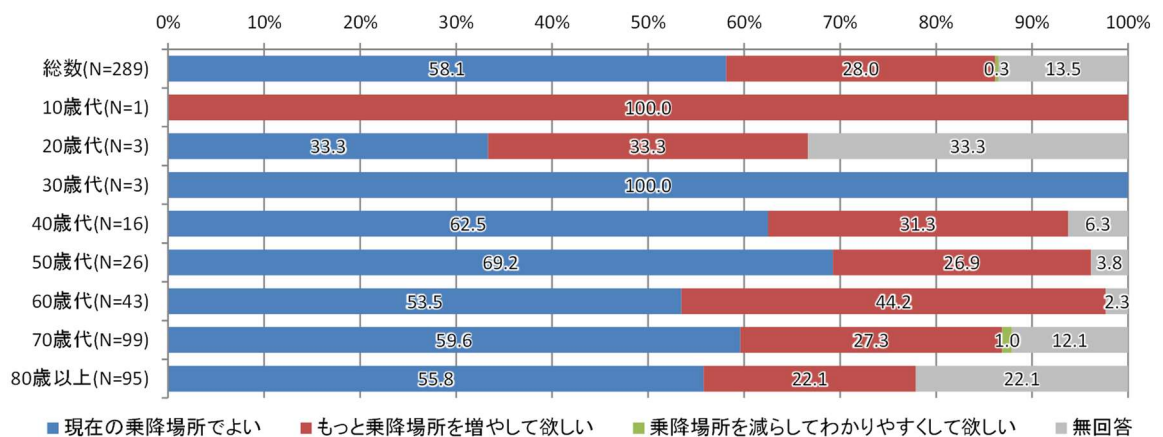
■利用するための条件



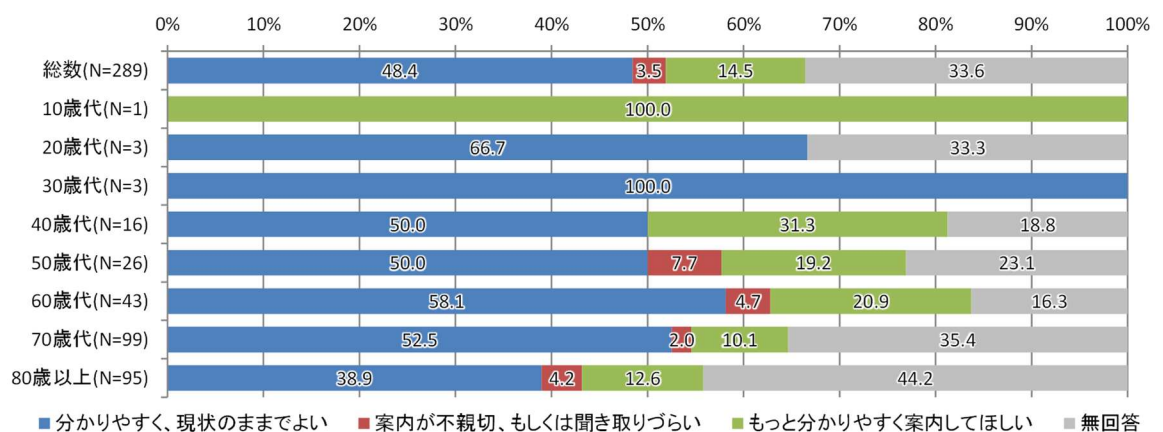
チョイソコの評価について

- 乗降場所について、「現在の乗降場所でよい」が58.1%と最も多く、「もっと乗降場所を増やして欲しい」との回答は28.0%であった。
- 予約センターについて、「わかりやすく、現状のままでよい」が48.4%と最も多く、「もっとわかりやすく案内してほしい」14.5%「案内が不親切、もしくは聞き取りづらい」3.5%となっている。
- 予約電話について、比較的繋がりがしやすい傾向にある。
- WEB予約について、使いづらいとの回答は3.5%と少なく、80歳以上の方にも使いやすいとの回答が多い傾向にある。
- 運行時間について、「もっと遅い時間まで運行して欲しい」が29.1%と最も多く、次いで「現在の運行時間帯でよい」26.6%となっている。
- 運行日について、「現在の運行日でよい」が28.7%と最も多く、次いで「毎日運行してほしい」20.4%、「平日は毎日運行してほしい」18.3%となっている。
- 運賃について、現在の運賃で妥当との声が多い傾向にある。
- 車両についても、現在の仕様でいいとの声が多い傾向にある。

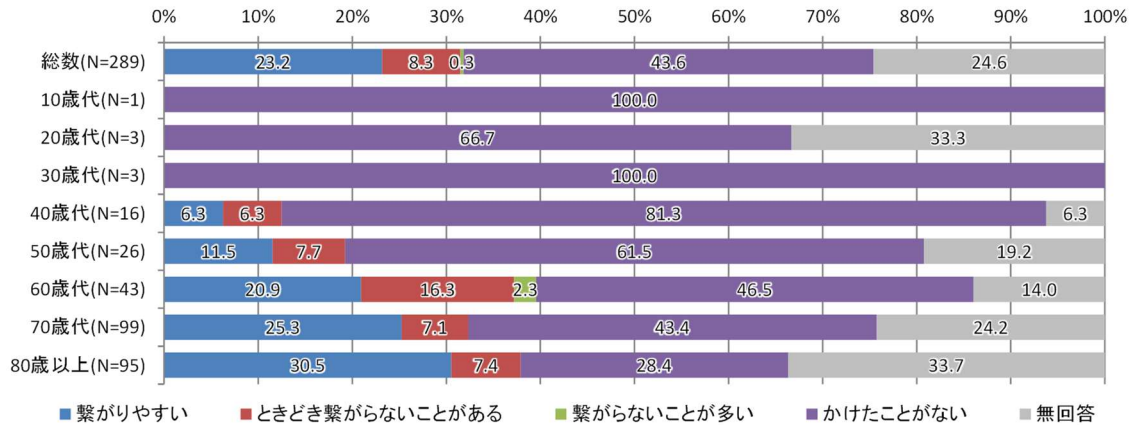
■乗降場所



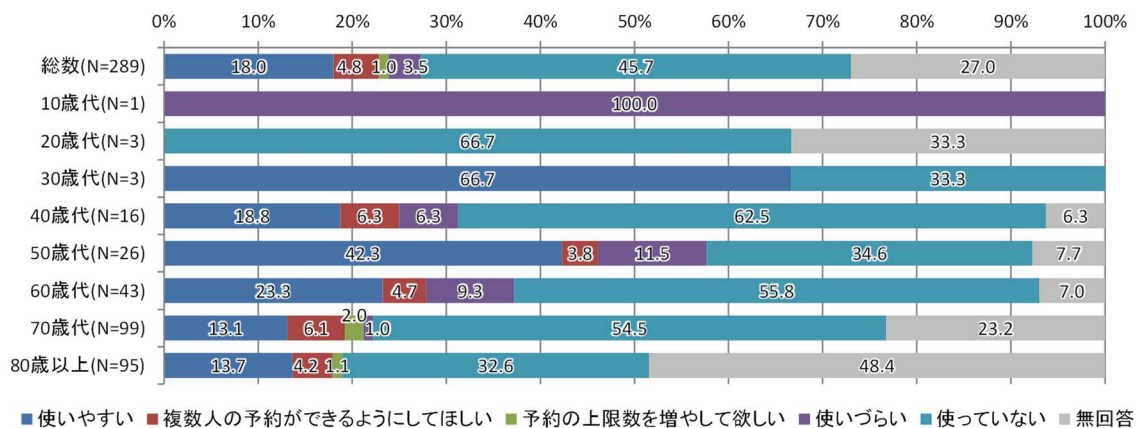
■予約センター



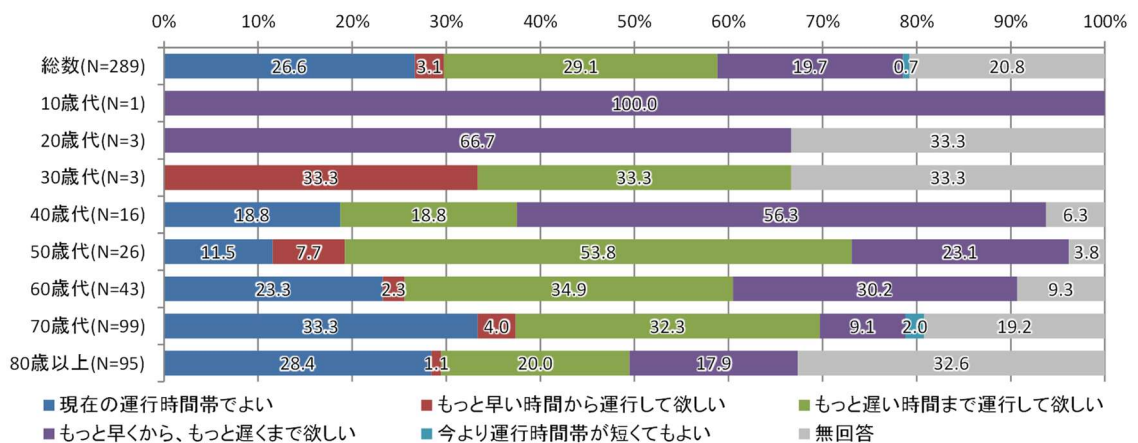
■予約電話



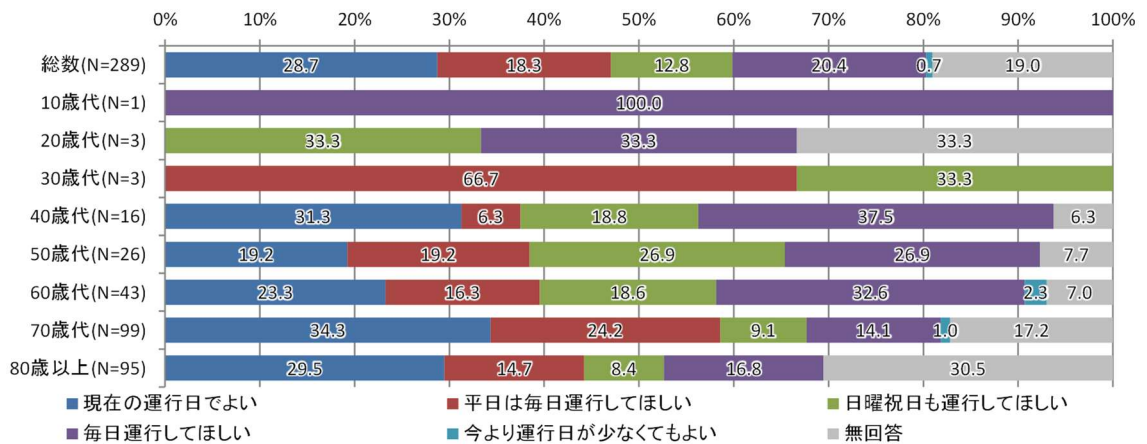
■WEB 予約



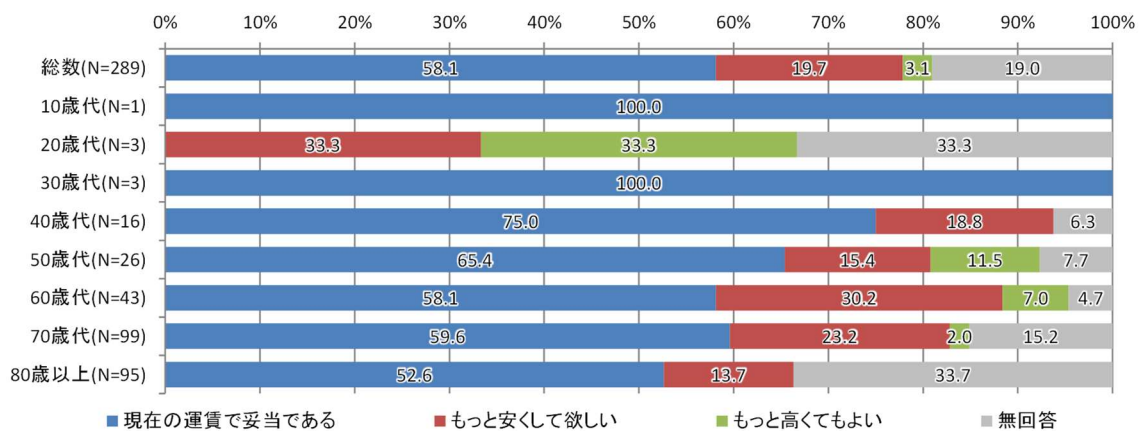
■運行時間



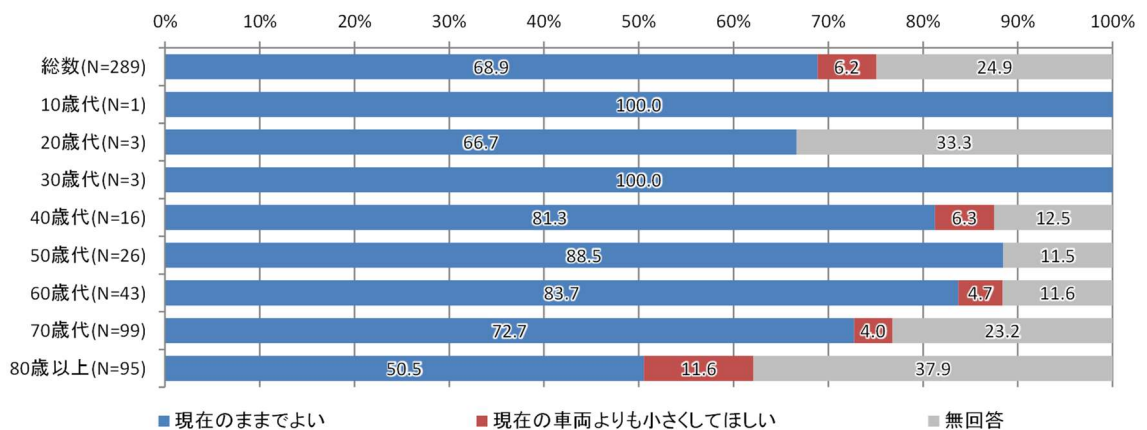
■運行日



■運賃



■車両



③交通事業者及び関係事業者アンケート調査

■調査概要

対象者	【鉄道事業者】 ・JR 東日本(株) 館山駅 【バス事業者】 ・日東交通(株) ・ジェイアールバス関東(株) 館山支店 ・京成バス千葉イースト(株) 新港営業所 ・京浜急行バス(株) 杉田営業所 【タクシー事業者】 ・鏡浦自動車(株) ・南房タクシー(株) ・(有)白浜タクシー ・(有)晝夜タクシー 【商業施設・道の駅】 ・イオンタウン館山 ・おどや本社 ・カインズ館山店 ・ときわや ・カワチ薬品館山店 ・コメリパワー館山店 ・道の駅とみうら枇杷倶楽部 ・道の駅富楽里とみやま ・“渚の駅”たてやま ・道の駅グリーンファーム館山 【医療施設】 ・館山病院 ・亀田ファミリークリニック ・安房地域医療センター ・小林病院 ・たてやま整形外科クリニック ・南房総市立富山国保病院 ・三芳病院 ・中原病院 【その他関係団体】 ・休暇村館山 ・たてやま温泉千里の風 ・千倉館 ・グランドメルキュール南房総リゾート&スパ ・ホテル南海荘 ・館山商工会議所 ・南房総市内房商工会 ・南房総市朝夷商工会 ・館山市観光協会 ・南房総市観光協会 ・館山市社会福祉協議会 ・南房総市社会福祉協議会 ・NPO 団体おせっ会
主な調査項目	・利用者の特性や運行上の問題点 ・経営上の問題点（利用者減少、燃料高騰等） ・運行上の問題点（人手不足、車両更新に向けた課題・意向） ・利用促進策や観光施策の取組み ・路線バスやタクシーに関する意見・要望 ・チョイソコについて
調査方法	・郵送・メールによる配布・回収
調査期間	・令和7年10月11日～11月6日
回答数	・33票（回収率82.5%）

■調査結果

《鉄道》

- 主な利用者は通勤通学で学生が多め。近年の利用者数については、コロナ前の水準までは戻っていない。
- 運行上・経営上の問題点として、少子高齢化や人口減による利用者の減少のほか、台風や突発的な荒天に伴う自然災害、獣害や草木の繁殖などがある。
- 利用者から寄せられている意見・要望として、駅舎の改修や沿線付近の除草依頼などがある。
- 地域活性化に向けた今後の取り組みや企画に期待したい。地域活性化イベントが企画された際には、連携を強化したい。

《高速バス》

- 上り方面は朝5～7時台、下り方面は夕方16～20時台に通勤・通学での利用が多く、昼間は観光客等の利用が多い。
- 運行上・経営上の問題点として、乗務員不足が改善できず、乗務員の高齢化、勤務時間等の問題もあり現状維持が精一杯となっていることがある。
- 南房総・館山地域内相互間の利用については、長距離利用を目的とするお客様が乗車できなくなる可能性や、定時性の低下、社内システム変更にかかる費用等の懸念がある。
- 令和7年12月より一部路線を館山以南へ延伸し、休暇村館山への乗り入れを行っている。延伸以降、利用者は増加している。
- 利用促進・経営改善策として、運行ダイヤの見直しや貨客混載事業の継続、鋸山や休暇村等観光地への乗り入れなどに取り組んでいきたい。ホテルのチェックイン時間に合わせて1、2本程度の増便が現実的と思われる。

《路線バス》

- 朝7～8時台は通勤・通学での利用が多く、日中は高齢者の買物や観光客の利用が多い。
- 利用促進・経営改善策として、利用者の少ないバス停の廃止、買物先や通院先へのアクセス改善、安全教室、乗り方教室やPRイベントなどに取り組んでいきたい。

《タクシー》

- 飲食店や宿泊施設から、早朝及び夜間の営業を求められることがある。
- 運転手不足、車両の更新、キャッシュレス決済未対応などの課題がある。
- 利用促進・経営改善策として、キャッシュレス決済の導入や、補助金を活用した配車システムの新設に取り組んでいきたい。
- デマンド交通の運行に携わる中で、運転手からももう少し時間に余裕のあるコース設定にしてほしいという声がたびたびあがっている。
- 公共ライドシェアの運行に携わる中で、アプリとクレジットカード登録による決済は高齢者にとってハードルが高いことや、ドライバーからの乗車お断りのケースが多いことなどの課題がある。

《商業施設・道の駅》

- 高齢者や妊娠中の方、体の不自由な方等の移動支援として、出入口のバリアフリー化や車いすの貸し出しを実施。
- 船舶で訪れた方に対しての二次交通の充実は大きな課題と感じている。
- 高速バスで降りてからの移動手段がないため、観光客向け周遊バス等のサービスが必要。

《医療施設》

- バス停まで行くことができない方も多くいらっしゃるため、乗り場を特定せずに玄関から病院まで移動可能な手段を拡充してほしい。
- 受診後の患者に対して復路に係る乗車運賃を助成するチケットを交付している。

《その他関係団体》

- 宿泊者より、日中の公共交通の便が悪く、観光ができないというご意見をいただいている。(宿泊施設)
- 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(ルートは宿泊施設、道の駅や観光スポットに加え、病院やスーパー)が導入されれば嬉しく思う。(宿泊施設)
- JR内房線について、2両編成の列車の混雑緩和対策や、途中駅における行き違い時間の見直し等による所要時間の短縮、千葉・東京への直通列車の復活を望む。(商工会)
- ボランティア移送サービス事業は、タクシー会社の経営との兼ね合いもある事業である。以前の様なタクシー会社、車両が稼働していれば、その空き間を埋める形で実施することが理想だが、ドライバー不足を含め大変難しいところ。(社会福祉協議会)

④民生委員及び区長アンケート・ヒアリング調査

■調査概要

対象者	交通空白地域である南房総市和田地区、館山市豊房地区の民生委員及び区長
主な調査項目	・ 地区内の高齢者や子育て世代の方の移動に関する困りごと ・ 地区内の高齢者や子育て世代の方の通院先・買物先 ・ 公共交通サービスに関する要望・意見
調査方法	・ 郵送・メールによる配布・回収（豊房地区のみ） ・ 現地でのヒアリング
調査期間	・ 令和８年１月２１日（和田地区） ・ 令和８年２月７日（豊房地区）
回答数	

■調査結果

《地域事情》

- 学校の終業時間に合わせてバスのダイヤ変更を１か月単位で行うのが難しいため、スクールバスの一般住民との混乗は廃止された。（和田地区）

《デマンド交通》

- 安房地域医療センターだけでなくチョイソコで亀田病院方面へも行けるようにしてほしい。
- ２名ほど免許がないため買物に困るという意見をいただいている。１人は足が不自由なため最寄りの乗降場所まで歩けず、もう１人は山の中腹に住んでいるため乗降場所までの坂を上り下りするのが大変。自宅近くまで行く交通手段が欲しい。
- 漁民館付近の和田区と真浦区の境目に停車すれば両地区の住民が使えるのではないかと。漁民館であればフラットなためお年寄りにとって乗り降りもしやすいのではないかと。

⑤高校生アンケート調査

■調査概要

対象者	地域内の高校4校（千葉県立安房拓心高等学校、千葉県立館山総合高等学校、千葉県立安房高等学校、千葉県立安房西高等学校）の高校1年生
主な調査項目	・通学時及び通学時以外（習い事や遊びなど）の交通手段 ・デマンド交通に対する意見 ・公共交通サービスに関する要望・意見
調査方法	・学校での配布・回収
調査期間	・令和8年1月末～2月上旬
配布数	・千葉県立安房拓心高等学校：120票 ・千葉県立館山総合高等学校：60票 ・千葉県立安房高等学校：250票 ・千葉県立安房西高等学校：130票

■調査結果

用語説明

	用語	説明
あ行	アクセス	・目的地への移動手段や交通の便のこと。
か行	貨客混載	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運送業の担い手を確保するとともに、過疎地域等における人流・物流サービスの持続可能性を確保するために、旅客運送と貨物運送の両方を「かけもち」させ、効率的な人・モノの輸送を行うこと。 ・人を乗せたバスやタクシーで荷物の運送を行ったり、反対に荷物を載せたトラックで人を乗降させたりなどができるようになる。
	キャッシュレス	・クレジットカードや交通系のＩＣカード、スマートフォンの専用アプリなど、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法のこと。
	協働	・様々な活動主体が、それぞれが持つ可能な役割を活かし、互いに相手を尊重し、相互に補完し合い連携・協力することで、共通する課題の解決や社会的目的の実現に向けて取り組むこと。
	交通空白地域	<ul style="list-style-type: none"> ・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、鉄道駅から半径 1,000m 程度、バス停から半径 300 m 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。
	交通結節点	・人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所のこと。
	交通不便地域	・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。
	コミュニティバス	・主に自治体が主体となって、住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じたまちの活性化等を目的として運行するバス交通のこと。
	コンパクト・プラス・ネットワーク	・人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。
さ行	自家用有償運送（公共ライドシェア）	・バス、タクシー事業が成り立たない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動を確保するため、登録を受けた市町村、NPO 等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。

さ行	スクールバス混乗	・小中学生のスクールバス通学時における住民利用や、日中の空き時間に通学以外の目的で運行させること。
	スマートモビリティ	・人の移動を効率化する技術の総称であり、環境にやさしい自動車の開発や安全性を高める技術開発、ドライバー不在でも運行できる自動運転技術などを指す。
	潜在的移動ニーズ	・駅やバス停から離れているため公共交通を利用できない、公共交通の情報（ルート、バス停、運行ダイヤ）を知らないなど、何らかの理由によって公共交通の利用に結び付いていない、眠っている需要のこと。
た行	代表交通手段	・1回の移動で複数の交通手段を乗り越えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。 ・主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自転車、二輪車、徒歩の順としている。
	端末交通手段	・1回の移動で複数の交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段のこと。
	地域公共交通	・鉄道・バス・タクシーなど、地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の自家用車以外の移動手段を指す。
	デマンド型乗合タクシー	・利用者からの事前予約により、自宅等から運行区域内の希望する目的地まで運行する乗り合い型のタクシーサービスのこと。 ・近い時間帯に予約した複数の利用者を経由して乗り合い、それぞれの目的地まで運行する。デマンドとは「要望」の意味。
	ドア・トゥ・ドア	・自宅等の戸口から目的地の戸口まで輸送する、あるいは移動すること。
な行	二次交通	・複数の交通機関等を使用する場合の2種類目の交通機関のことを示し、主には、鉄道駅から路線バスや自転車などを使って、観光地や学校などへ移動する交通手段のこと。
は行	バスロケーションシステム	・GPSや無線通信等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報を提供するシステムのこと。これにより、バスの位置や遅れ状況を把握することができる。
	パークアンドライド	・自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部等の目的地に向かう方法のこと。
	フィーダー交通	・「フィーダー」とは、航空や鉄道における支線を意味し、地域交通網においては、地域間を結ぶ幹線等と接続し、地域内や幹線の末端部等を支線の役割をもって運行されるバス等の交通システムを指す。
ま行	マスタープラン	・全体の基本方針となる、総合的な計画・設計のこと。

ま行	モビリティマネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ・ある地域や都市において、「過度に自家用車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を利用する状態」へと変えていく一連の取組をいう。具体的には、広報紙での情報提供やイベント開催を通じた住民への働きかけや、職場において公共交通を利用した通勤の呼びかけ、学校で講習や「乗り方教室」等を開催し公共交通に関心を持ってもらうといった取組を通じ、自発的な行動の変換を促していく、コミュニケーションを中心とした交通政策を指す。
や行	ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の女性などでも利用しやすいように設計された車両のこと。
ら行	ラストワンマイル	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの駅や交通結節点などから最終目的地（自宅など）までの道のり。
	ラッピング（バス）	<ul style="list-style-type: none"> ・あらかじめ広告やデザインを印刷したフィルム（ラッピングフィルム）を車体に貼り付ける「ラッピング広告」を施されたバス車両のこと。
I	IC カード	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に関わる IC カードとして、首都圏では「パスモ」や「スイカ」等があり、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際に運賃支払いの手段として利用できる。
M	MaaS（マース）	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通などの移動手段の検索から、予約・乗車・決済までを一度に行えるように、利用者の利便性を高めたり、移動の効率化により都市部での交通渋滞や環境問題、地方での交通弱者対策などの問題の解決に役立てたりするためのサービスのこと。 ・Mobility as a Service（＝サービスとしての移動）。
O	OD	<ul style="list-style-type: none"> ・ある地点（A）から他の地点（B）へ移動する交通流動量のこと。
P	PDCA サイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・計画(Plan)を実施(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。