

# 第 2 期南房総・館山地域公共交通計画 (案)

令和 8 年 2 月

南房総・館山地域公共交通活性化協議会



# 目 次

頁

<b>1. 本計画の概要 .....</b>	<b>- 1 -</b>
(1) 背景・目的 .....	- 1 -
(2) 対象区域 .....	- 1 -
(3) 計画期間 .....	- 1 -
<b>2. 基本理念と基本方針 .....</b>	<b>- 2 -</b>
(1) 基本理念 .....	- 2 -
(2) 基本方針 .....	- 2 -
(3) 公共交通の機能分担 .....	- 8 -
(4) 将来ネットワーク .....	- 9 -
<b>3. 計画目標と評価指標 .....</b>	<b>- 10 -</b>
(1) 計画目標 .....	- 10 -
(2) 評価指標と目標値 .....	- 10 -
<b>4. 実施事業及び実施主体 .....</b>	<b>- 11 -</b>
(1) 目標達成に向けた実施事業の関連表 .....	- 11 -
(2) 実施事業 .....	- 12 -
(3) 実施スケジュール一覧 .....	- 21 -
<b>5. 計画の進捗状況の評価と進行管理 .....</b>	<b>- 22 -</b>
(1) 計画の実施及び進行管理の体制 .....	- 22 -
(2) PDCA サイクルによる施策の推進 .....	- 23 -
(3) 評価方法及び実施スケジュール .....	- 24 -
<b>資料編 .....</b>	<b>- 25 -</b>
(1) 位置及び地勢 .....	- 25 -
(2) 地形 .....	- 25 -
(3) 地区区分 .....	- 26 -
(4) 人口動向 .....	- 27 -
(5) 交通機関分担率 .....	- 30 -

(6) 道路網 .....	- 31 -
(7) 自動車保有台数 .....	- 31 -
(8) 地域内の主要施設 .....	- 32 -
(9) 観光動向 .....	- 36 -
(10) 地域公共交通の現状 .....	- 37 -
(11) 上位関連計画 .....	- 48 -
(12) 各種実態調査 .....	- 50 -

<b>用語説明 .....</b>	<b>- 79 -</b>
-------------------	---------------

# 1. 本計画の概要

## (1) 背景・目的

令和3年8月に策定した「南房総・館山地域公共交通計画」は令和7年度をもって計画期間が終了することから、現計画の計画目標に基づく評価指標について最終評価・検証を行った上で、公共交通活性化及び再生に関する法律の改正に対応すべく、計画をアップデートし、地域内全域の公共交通の効果的かつ効率的な運用についての基本方針を反映した「第2期南房総・館山地域公共交通計画（以下「本計画」という。）」を新たに策定した。

## (2) 対象区域

対象区域は千葉県南房総市および館山市全域とする。



## (3) 計画期間

令和8年度から令和12年度までの5年間とし、おおむね5年ごとに更新を図る。

年度	R 8年度	R 9年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度	R13 年度
館山市総合計画	第 5 次計画(R 8 年度～R17 年度)					
南房総市総合計画	第 2 期計画		次期計画 (R10 年度～)			
館山市都市計画 マスタープラン	第 1 期計画	策定中 (R 9 年度～)				
館山市立地適正化計画	策定中 (R 9 年度～)					
南房総・館山地域 公共交通計画	第 2 期計画 (R 8 年度～R12 年度)					第 3 期計画

## 2. 基本理念と基本方針

---

### (1) 基本理念

地域の現状や課題の整理（詳細は資料編参照）を踏まえ、本計画の基本理念を以下の通り設定する。

=====

**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**

=====

### (2) 基本方針

本地域が目指すべき姿に向けて、今後5年間の基本方針を5つ設定する。

**方針  
1**

公共交通の機能分担及び相互連携による、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域への対応

**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

## 公共交通の機能分担及び相互連携による、地区ごとの特性に応じた最適な交通環境の提供

本地域に存在する地域公共交通の特性やニーズを整理し、それぞれの役割を明確にしたうえで、効果的な機能分担をするとともに、各公共交通機関の相互連携による利便性の向上を目指す。

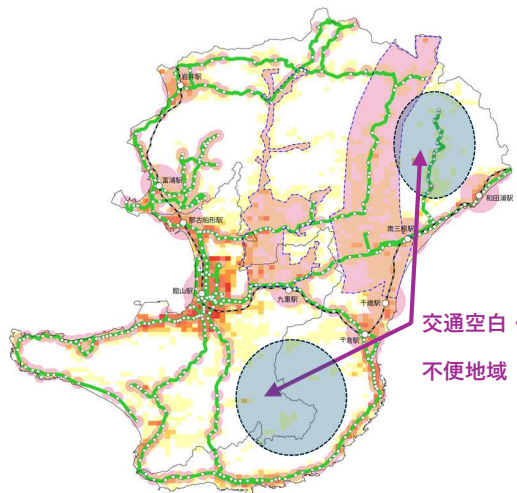
そのため、鉄道駅や道の駅、“渚の駅”たてやま等の主要な交通結節点における機能整備や各地区の特性に応じた最適な交通環境の提供を推進する。

### 【地域の現状】

本地域は鉄道やバス交通、一般タクシー、デマンド交通等の公共交通が存在している。特にバス交通は館山駅を中心に放射状に延びており、市域を跨いで人口集中地区をカバーする路線体系となっている。

しかし、和田地区の内陸部や、豊房線（運行本数が4本／日）、館山鴨川線、丸線（土日の運行本数が4本／日）など運行本数が非常に少ない沿線地域で交通空白・不便地域が存在している状況である。

### ▼現行の公共交通ネットワーク

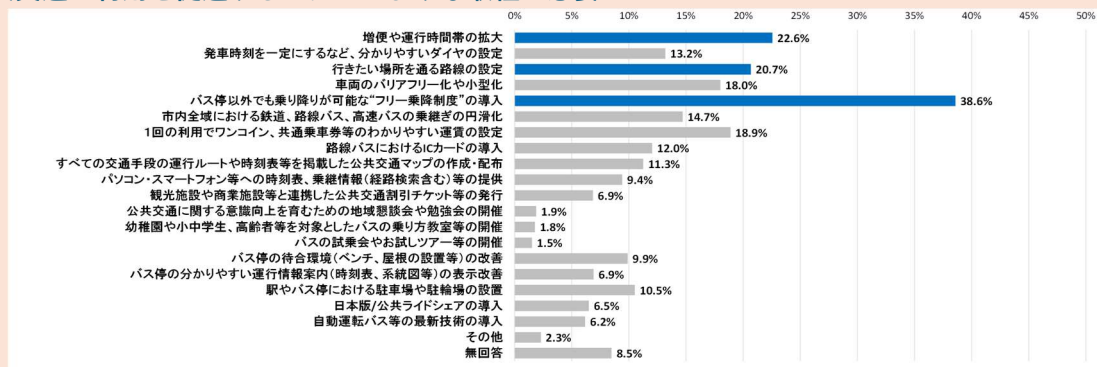


### 【課題の整理】

上記現状を踏まえ、住民アンケートにおいても、公共交通の利用促進策について「行きたい場所を通る路線の設定」や「増便や運行時間帯の拡大」といった回答が多いことから、現状の公共交通でカバーできていないエリア（交通空白地域）や交通不便地域に対する改善を望む声が一定数存在しており、地区ごとの特性に応じた最適な交通環境を整備する必要がある。

また、「市内全域における鉄道、路線バス、高速バスの乗り継ぎの円滑化」や「1回の利用でワンコイン、共通乗車券等のわかりやすい運賃の設定」等の回答が多いことから、交通機関同士の機能分担や相互連携に注力する必要があるといえる。

### ▼公共交通の利用を促進するにはどのような取組が必要か



資料：R6 年度住民アンケート

## 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

地域公共交通を利用する市民や来訪者の誰もが、不便を感じずスムーズにアクセスでき、安心・安全に利用できるネットワークの構築を目指すとともに、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方のもと、将来にわたり持続可能な交通軸を構築する。

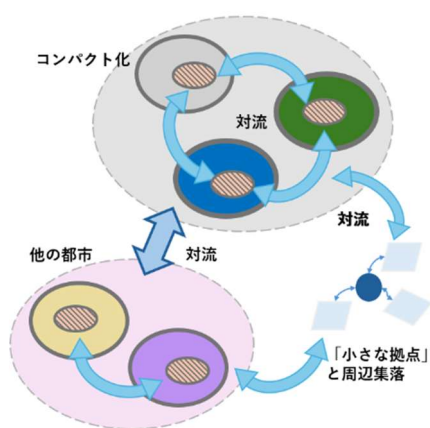
そのため、2市の上位関連計画との整合を図りつつ、真に必要な軸を位置付け、鉄道や高速バス等の広域交通の利便性向上や、担い手不足や利用者減少といったバス・タクシーの実態を踏まえた地域内交通の維持・利用促進等の取組を推進する。

### 【地域の現状】

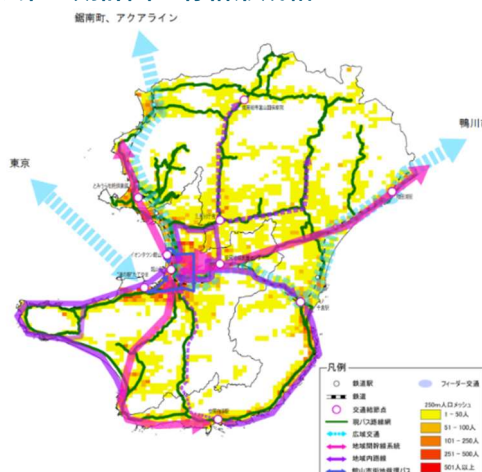
上位関連計画である両市の総合計画では、公共交通機関及び交通結節点の利便性向上による持続可能な交通ネットワークの機能向上が求められており、以下のような地域公共交通の位置付けがなされている。

計画名	地域公共交通に関連する事項
館山市総合計画	<p>暮らしの利便性を高める地域公共交通網の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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・持続可能性を高める</li> </ul>
南房総市総合計画	<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</li> <li>・公共交通拠点の機能強化</li> </ul>

### ▼コンパクト・プラス・ネットワークの概念図



### ▼第1期計画の骨格形成軸



### 【課題の整理】

上記現状を踏まえ、交通事業者の乗務員の高齢化や人手不足が進んでいくなか、持続可能な公共交通を維持・強化するため、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である。



## 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域への対応

本地域内には、鉄道駅やバス停留所から離れた交通空白地域が存在しているとともに、1日当たりの運行便数が少ない交通不便地域が存在していることから、交通空白・不便地域にふさわしい補完交通の導入について、引き続き事業を遂行していく。

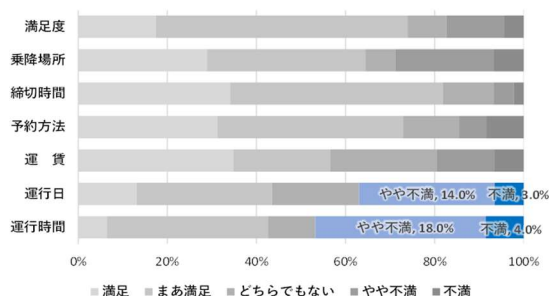
そのため、これまでの取組を進めてきたデマンド交通やライドシェア等の横展開を図るとともに、地域主体による新たな交通手段について検討を進めていく。

### 【地域の現状】

本地域では、デマンド交通やライドシェアの取組を推進してきており、いずれも一定の需要が存在している。しかし、デマンド交通については、運行日や運行時間への不満が利用者から生じている状況にある。

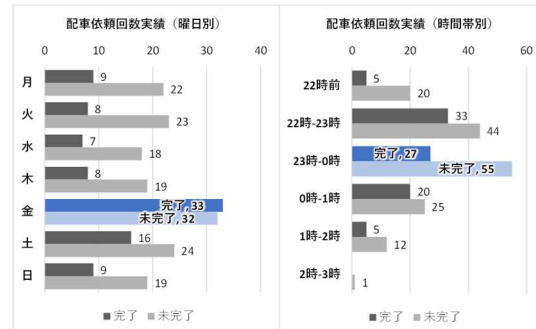
また、令和7年3月から運行を開始したライドシェアの配車依頼件数を曜日別に見ると金曜日、時間帯別に見ると23時～0時が多く、ほとんどの曜日、時間帯において配車完了件数を未完了件数が上回っていることから、ドライバーの確保含め見直しが必要である。

#### ▼デマンド交通の利用満足度



資料：R5 年度デマンド交通登録者アンケート

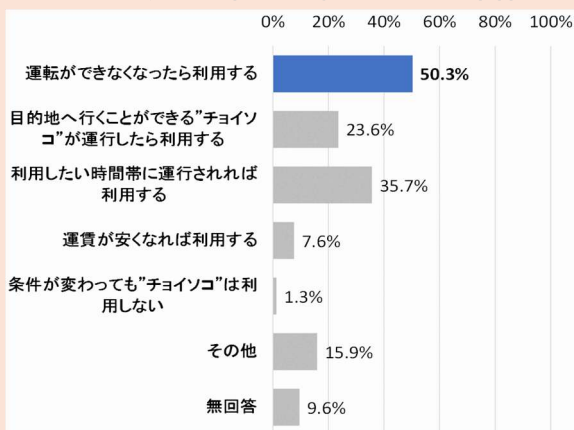
#### ▼R7 年4月～12月におけるライドシェアの実績



### 【課題の整理】

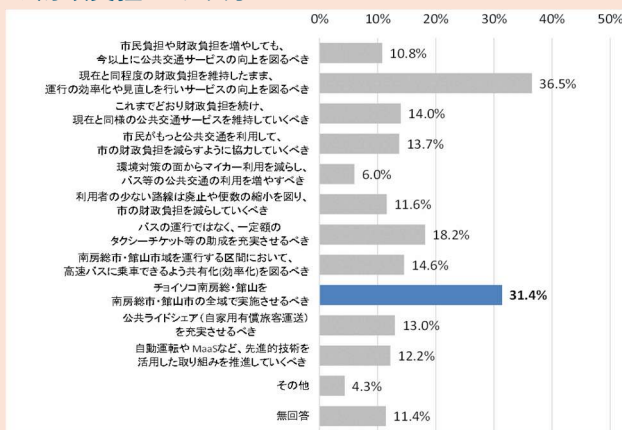
上記現状を踏まえ、今後、高齢化の進展に伴い、外出時に移動手段がなく困る高齢者が増えることが予想され、過去のアンケート結果においても、自家用車を運転できなくなった際にデマンド交通の利用を考えるとという意見や、デマンド交通の運行エリア拡大を望む意見が多くみられたことから、将来を見据えた他地区への横展開が必要である。

#### ▼デマンド交通の利用を考えるための条件



資料：R6 年度デマンド交通登録者アンケート

#### ▼財政負担のあり方について



資料：R6 年度住民アンケート

運転手不足や物価高騰などの社会問題となっている交通事業者を取り巻く環境を踏まえると、公共交通のみで全域を網羅することは困難であることから、地域・交通事業者・行政による公共交通ネットワークの共創が必要となるとともに、観光や商業、福祉等の他分野と連携し、一体となったまちづくりを推進していく。

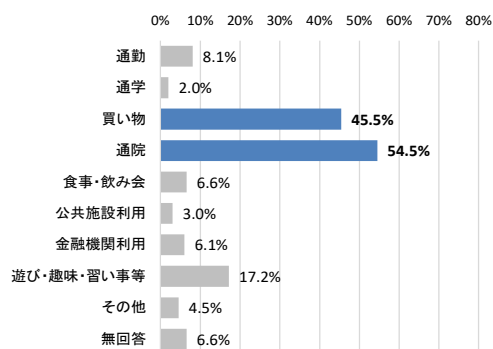
そのため、地域内に存在する送迎サービス等の地域輸送資源活用や、利用促進に繋がる取組等を検討・実行し、公共交通の利用促進および地域の活性化に繋げていく。

### 【地域の現状】

住民アンケートにおいて「外出時に困ることがある」と回答した地域住民のうち、どのような目的で外出する際に困ることが多いかを回答した結果を見ると、「買い物」「通院」が突出して多くなっている。また、観光入込客数の推移を見ると、コロナ禍で減少したが、令和3年以降増加傾向に転じている。

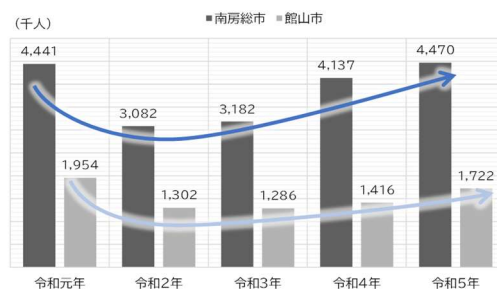
これらのことから、観光や商業、福祉等まちづくりにおける他分野との連携が、公共交通の利用促進に大きく関わっているといえる。

#### ▼困ることがある外出目的



資料：R6 年度住民アンケート

#### ▼観光入込客数の推移



出典：南房総市統計書、館山市統計書

### 【課題の整理】

上記現状を踏まえ、関係事業者からも公共交通機関との連携が求められており、交通分野だけで解決を目指すのではなく、他分野と連携し、役割分担を明確に位置づけたネットワークの構築により、地域活性化の好循環を生み出すことが必要である。

#### ▼関係事業者アンケートより

- 宿泊者から日中の公共交通の便が悪く、観光ができないという意見をいただいている。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）
- 市営バス富山線を利用して受診された患者様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が、バス停まで行くことができない方も多くいるため、乗り場を特定せずに玄関から病院まで移動可能な手段が拡充されると助かる。（医療施設）
- 店舗ではできないが、市や施設等でバスや車などで送迎してくれると便利。（商業施設）

## 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

地域内の公共交通について、情報を一元的に提供する媒体がなく、住民や来訪者に対し、十分な情報が行き渡っていない状況であることから、わかりやすい情報発信を推進する。

そのため、公共交通マップの更新やデジタルマップの提供等、情報提供環境の充実に向けて取り組んでいく。

### 【地域の現状】

現状の一元的な媒体として、南房総・館山公共交通マップや、市 HP 等で情報をまとめている。アナログ媒体に関しては、路線の変更などがあった場合、随時更新が出来ず、最新情報の公開が難しい。

市 HP 等での運行情報等の周知も、交通事業者ごとに別の HP にアクセスする必要がある等不便さを抱えており、効果的な情報発信を行っていない。

### ▼南房総・館山公共交通マップ（2025 年 10 月更新）

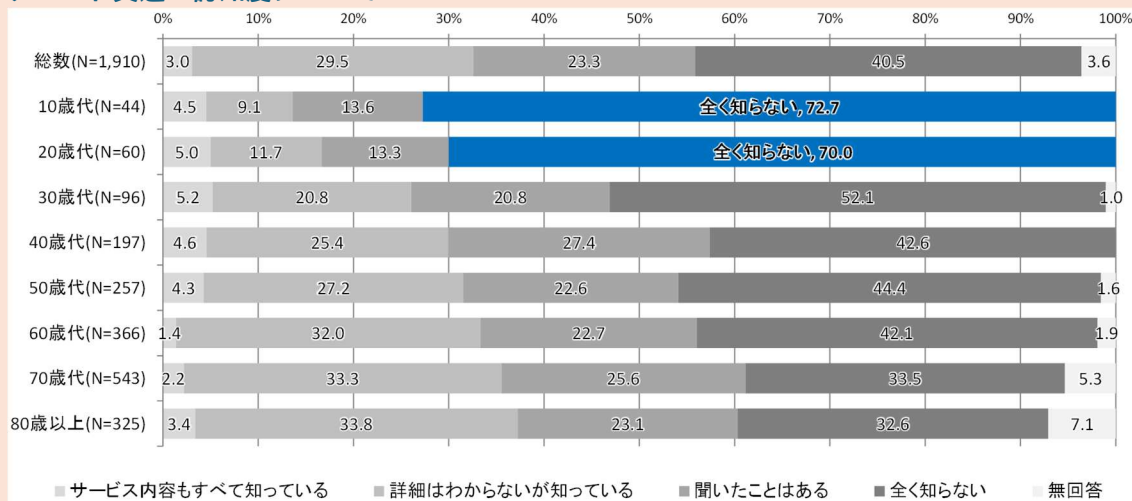


### 【課題の整理】

上記現状を踏まえ、新たな取組であるデマンド交通について住民にうまく情報が行き届いていない状況であり、特に若年層の認知度が低いことからデジタルを活用した情報発信を積極的に行っていく必要がある。

そのため、バス交通の情報を最新とするとともに、鉄道や高速バスの情報や新たな取組についても一元的に整理・確認ができる媒体が必要である。

### ▼デマンド交通の認知度について



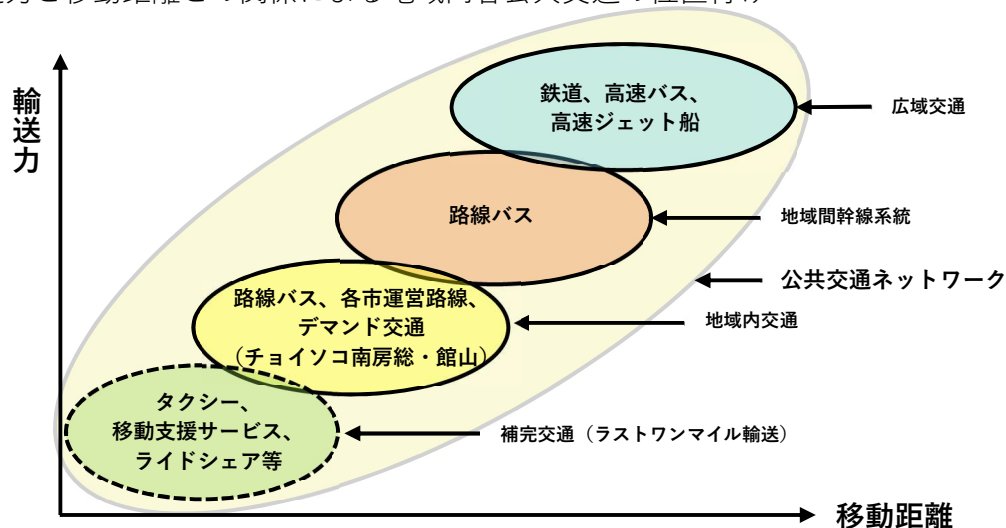
資料：R6 年度住民アンケート

### (3) 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）、地域内交通（路線バス、各市運営路線、デマンド交通）及び補完交通（ラストワンマイル輸送）の4段階に機能分担を図る。交通結節点としては、鉄道駅、バスターミナルとしての安房白浜駅、医療機関、公共施設、大型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。

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、地域の骨格形成軸となる路線 ○通勤・通学、買い物、観光など多様な目的に対応	JR 内房線、高速バス、高速ジェット船
地域間幹線系統	○地域内の骨格放射路線 ○通勤・通学、通院、買い物、観光など多様な目的に対応	館山市内線、館山鴨川線、南房州本線
地域内交通	○市内の生活路線及び観光路線 ○広域交通に接続、地域間幹線系統を補完 ○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、丸線、富浦線、富山線
地域内フィーダー系統	○市街地エリアにおける移動や廃止された地域内交通を補完	洲の崎線、館山市街地循環バス、デマンド交通（チョイソコ南房総・館山）
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)、ライドシェア、観光交通等
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、道の駅、“渚の駅”たてやま、医療機関、商業施設等

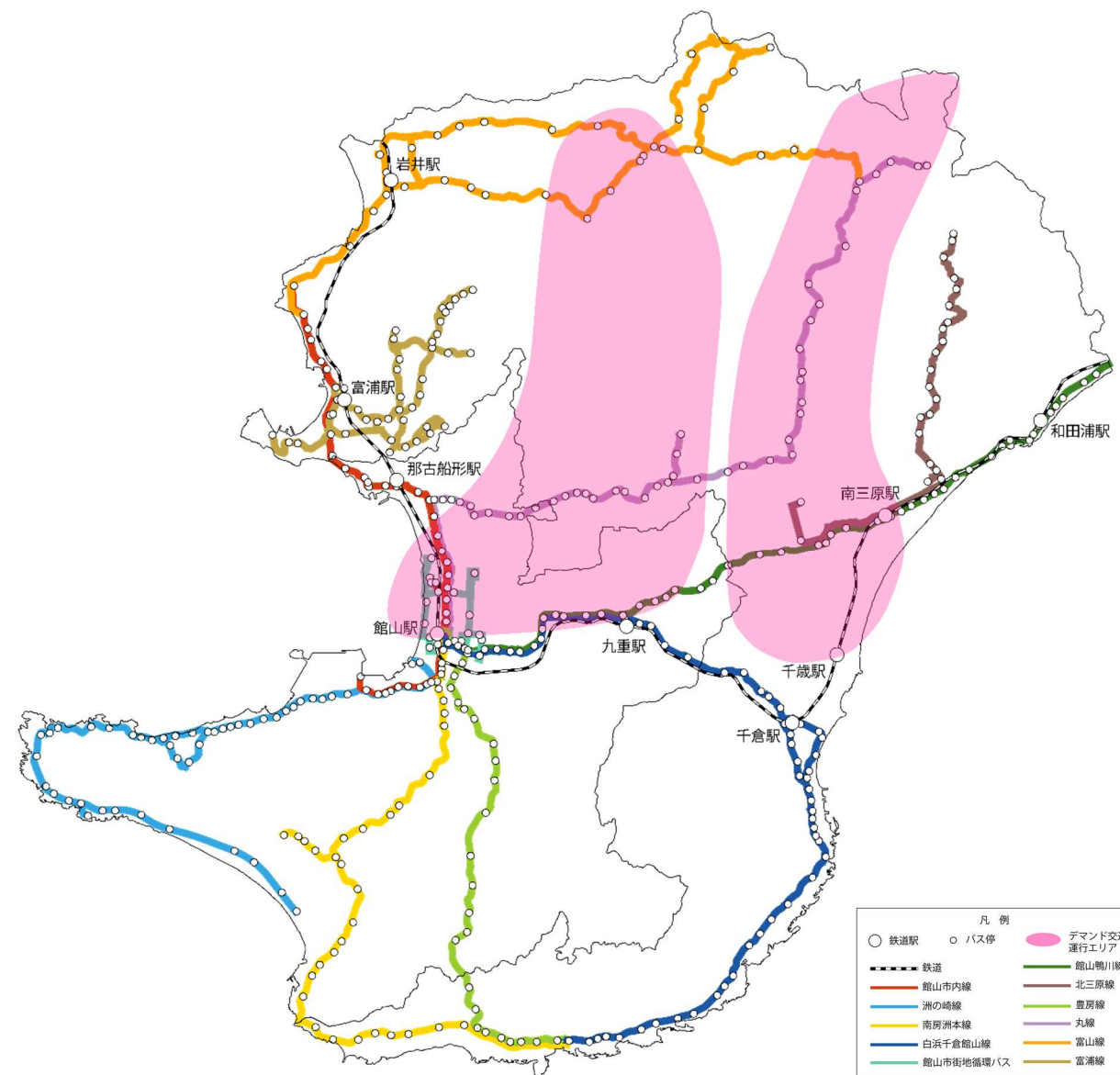
■輸送力と移動距離との関係による地域内各公共交通の位置付け



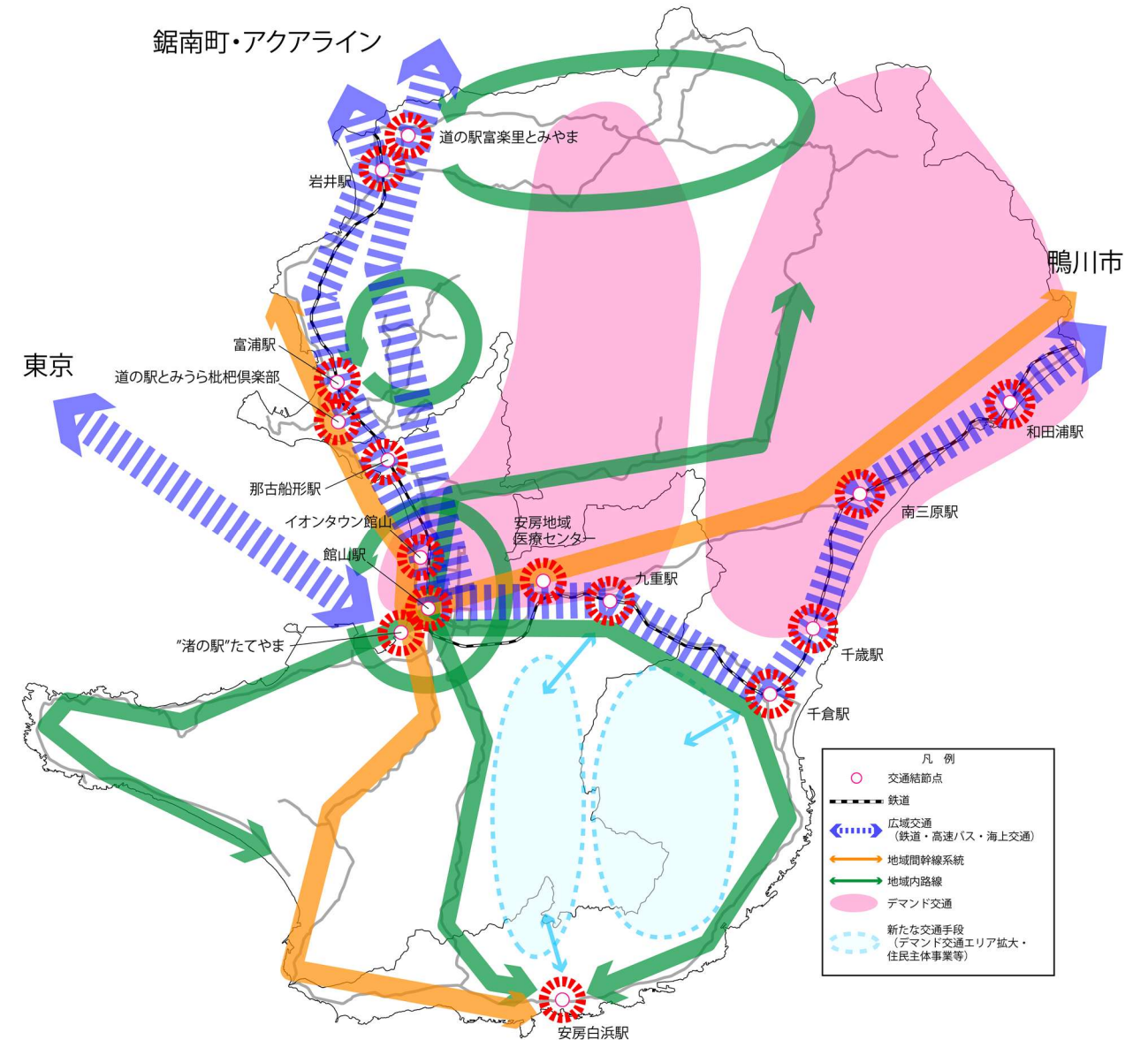


#### (4) 将来ネットワーク

■現況ネットワーク図（令和7年12月時点）



## ■将来ネットワーク図

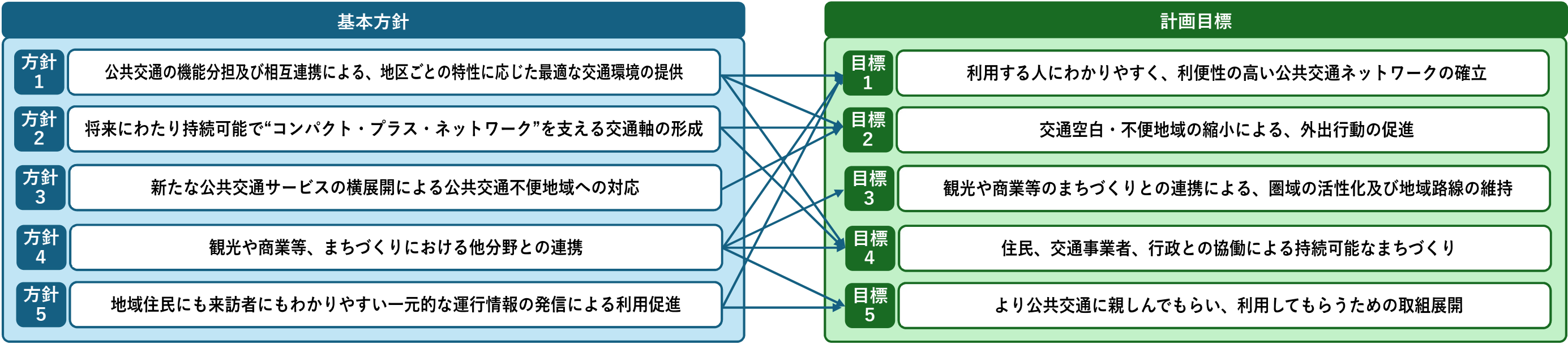


位置づけ	地域公共交通システム	確保・維持策
広域交通	JR 内房線、高速バス、高速ジェット船	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
地域間幹線系統	路線バス（市内線、館山鴨川線、南房州本線）	地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）や県市補助を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内交通	路線バス（白浜千倉館山線、豊房線、丸線、富浦線、富山線）	2市からの補助等や交通事業者と連携した取組により、一定以上の需要を確保。
地域内フィーダー系統	路線バス（洲の崎線、館山市街地循環バス）、デマンド交通（チョイソコ南房総・館山）	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
補完交通 （ラストワンマイル輸送）	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)、ライドシェア、観光交通等	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。

3. 計画目標と評価指標

(1) 計画目標

5つの基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を5つ設定する。



(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（案）

評価指標 (対応する計画目標)	指標の定義	現況値 (2024)	目標値 (2029)	評価対象	目標値の考え方	データ取得方法・計算方法
公共交通利用回数 (目標1～5)	圏域内バス路線の住民1人当たり年間利用回数	5.0回	5.0回	地域間幹線系統及び地域内交通(デマンド交通を除く)10路線	現状維持	・公共交通事業者の提供データから集計 ・対象路線及び駅の年間利用者数合計を2市総人口で割った値
	地域間幹線系統バス路線の住民1人当たり年間利用回数	2.7回	3.2回	地域間幹線系統3路線	2020年～2024年の増加率を維持	
	鉄道駅の住民1人当たり年間利用回数(有人駅)	11.7回	11.7回	有人駅5駅	現状維持	
	高速バスの住民1人当たり年間利用回数	10.4回	18.0回	高速バス4路線	2020年～2024年の増加率を維持	
財政負担額 (目標1～5)	地域内バス路線における住民1人当たり年間負担額	2,158.7円	2,158.7円	地域間幹線系統及び地域内交通11路線	現状維持	・南房総市・館山市決算データから集計 ・対象路線の2市補助金額合計を2市総人口で割った値
収支率 (目標1～5)	地域間幹線系統	52.7%	55%以上	地域間幹線系統3路線	住民1人当たり利用回数の増加に伴う収支率の増加を見込む	
	地域内交通	20.7%	23%以上	地域内交通のうちフィーダー補助対象3路線		
公共交通サービス圏域(目標1・2)	地域公共交通の人口カバー率	74.8%	80%	地域内の鉄道駅徒歩圏(各駅から半径1km以内)、バス停徒歩圏(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	公共交通の運行ルート見直しに伴う人口カバー率の増加を見込む	・国土数値情報、政府統計データ及び公共交通事業者の提供データより計測
一元的な情報発信 (目標1・5)	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	1件	2件		南房総・館山公共交通マップに加え、デジタル媒体での一元的な情報発信を目標とする	・事業⑨に関連する取組実績を整理

※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

## 4. 実施事業及び実施主体

### (1) 目標達成に向けた実施事業の関連表

計画目標	事業	具体内容
<b>《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</b>	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
	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
	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
<b>《目標2》 交通空白・不便地域の縮小による、外出行動の促進</b>	⑤交通空白・不便地域の縮小	駅舎等の利活用
		待合環境の充実
		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
<b>《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</b>	⑥観光産業と連動した公共交通利用の増進	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
	⑦商業等のまちづくりと連携した利用促進	地域交通の観光周遊利用
		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
<b>《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</b>	⑧運転手不足への対応	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
<b>《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</b>	⑨わかりやすい情報案内	地域住民主体による新たな移動手段の検討
		運転手募集に係る連携・支援
	⑩モビリティマネジメントの実施	運行情報の一元化
		住民意識の醸成に資する事業展開

## (2) 実施事業

### 事業 1

### 広域交通の利便性向上

#### 実施 概要

#### ★官民連携による利用促進策の展開

- ・都心部や近隣都市への通勤・通学等をはじめ、広域的な移動の基幹的な役割を担う JR 内房線の利便性向上を図るため、「千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟」等と連携し、鉄道事業者への要望活動を継続して実施する。

(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、その他関連事業者)

- ・道の駅富楽里とみやま、道の駅とみうら枇杷倶楽部については、自家用車と高速バスを乗り継ぐ「パークアンドライド」の利用促進に大きく寄与していることから、交通結節点におけるパークアンドライド駐車場の整備促進について検討する。

(実施主体：南房総市、バス事業者)

- ・高速バスの一次交通としての充実を図るため、下り方向において、南房総市の最初にある停留所「ハイウェイオアシス富楽里」以南の停留所で乗降できる仕組みづくりを検討し、周遊や広域移動の利便性向上に繋げる。

(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者)

#### 【事例】千葉県銚子市：京成バス等

- ・高速バス銚子東京線において、銚子市内の高速バス停から「旭中央病院東」間は「通院バス」として利用可能。
- ・東京方面行きの乗客と区別するため、通院バス利用者は整理券を受け取っての乗車となる。



#### 実施 工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
官民連携による利用促進策の展開	調整・検討	一部実施		事業実施	
	調整・検討			事業実施	



実施  
概要

## ★地域間幹線系統の維持・強化

- ・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、見直し・維持を図る。

（実施主体：南房総市、館山市、バス事業者）

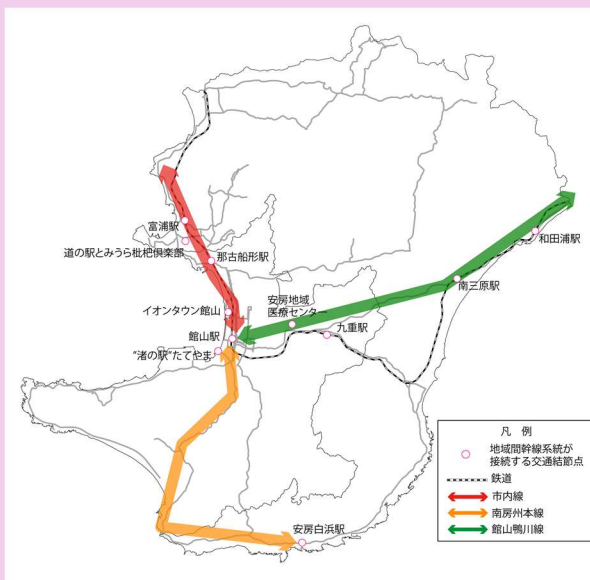
## ■路線別の実施事業内容

①館山市内線	○他路線との重複区間の解消、館山バイパス沿道施設アクセス向上を考慮するとともに、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館山鴨川線	○引き続き路線を維持・確保する。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・運賃体系などを検討し、増収・増客を図る。
③南房州本線	

- ・路線バス館山市内線、館山鴨川線、南房州本線については、地域間交通として市域をまたいだ連絡及び市域内幹線系統となる交通手段であり、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う。起終点及び経由地である館山駅、南三原駅、安房白浜駅等では広域交通や地域内交通と接続し、沿線住民の移動手段として欠かせない路線である。一方で、自治体や交通事業者の運営努力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（幹線補助）により今後も運行を維持・確保していく必要がある。

（実施主体：南房総市、館山市、バス事業者）

## ■補助対象路線

実施  
工程

## 具体的な取組

地域間幹線系統の維持・強化

R8

R9

R10

R11

R12

協議・検証

路線見直し・利用促進

## ■地域間幹線系統に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
館山市内線	館山航空隊	館山駅	小浜	4条乗合	路線定期運行	日東交通	幹線補助
館山鴨川線	館山駅	南三原駅	亀田病院			ジェイアールバス	
南房州本線	館山駅	安房神戸	安房白浜			関東	

実施  
概要

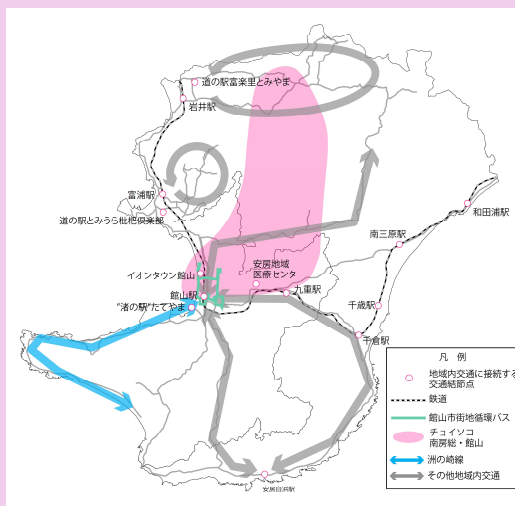
## ★地域内交通の再編と有効活用

- ・地域内交通については、市民の移動と近隣自治体からの流入及び来訪者の重要な交通手段として、利用ニーズに応じた見直しや路線維持における各市の財政支出の抑制に向けた取組などを検討し、利用促進策を講じながら、ラストワンマイルの取組等による路線維持や再編又は新たな運行方法等への移行を協議していく。  
(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者)

## ★地域内フィーダー系統の維持・強化

- ・洲の崎線及び館山市街地循環バス、チョイソコ南房総・館山については、自家用車を運転することができない高齢者等を中心とした方の日常生活での移動を確保する交通手段としての役割を担っており、館山駅では広域交通及び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っている。一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）により運行を維持・確保する必要がある。  
(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者)

## ■補助対象路線及び運行エリア

実施  
工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
地域内交通の再編と有効活用	協議・検証		路線見直し・利用促進		
地域内フィーダー系統の維持・強化	協議・検証		路線見直し		

## ■地域内フィーダー系統（補助対象路線）に係る概要整理

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
洲の崎線	館山駅東口	伊戸漁港	千里の風	4条乗合	路線定期運行	ジェイアールバス関東	フィーダー補助
館山市街地循環バス	館山駅東口	カインズ館山店	館山駅東口			館山市（運行は日東交通）	
チョイソコ南房総・館山	-	南房総市富山・三芳地区、館山市館野・九重地区	-		区域運行	南房総市、館山市（運行は鏡浦自動車）	

実施  
概要

## ★駅舎等の利活用

- ・地域の賑わいの場、交通結節点として機能させるべく、鉄道事業者や地域住民等と連携し、地域の拠点となるだけでなく、行ってみたくなるような場づくり等、利活用の方策を検討する。

（実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、地域住民）

## ■那古船形駅



## ■和田浦駅



## ★待合環境の充実（ユニバーサルデザイン、にぎわいの創出等）

- ・市の玄関口となる館山駅は様々な交通手段が接続する地域の交通拠点であるが、駅前広場内の交通機能レイアウトや待合環境が整っていないため、分かりやすく利用しやすい環境整備を行い、乗継利便性の向上や人が集える空間づくりを行う。

（実施主体：館山市、鉄道事業者）

## ■館山駅前広場



- ・白浜コミュニティセンターの隣地に、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、交通結節点となるバスターミナルとパークアンドバスライド駐車場が整備されており、更なる利用促進及び来訪者の増加による白浜地区の活性化のための機能強化を図る。

（実施主体：南房総市、バス事業者、地域住民）

## ■安房白浜駅



- ・域内9箇所の道の駅及び“渚の駅”たてやまの中には、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。

（実施主体：南房総市、館山市）

## ■イオンタウン館山



- ・日常的な移動で利用頻度の高い商業施設や医療施設等の集客施設においても交通結節点の機能を持たせ、バス交通の利便性向上を図る。

（実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、商業施設、医療施設など）

実施  
工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
駅舎等の利活用	先行事例調査	実施内容の検討	状況に応じて実施		
待合空間の充実	整備対象の洗い出し	整備内容の検討	状況に応じて実施		

実施  
概要

## ★一般タクシー事業の維持・利用促進

- ・自宅から目的地までドア・トゥ・ドアで移動でき、きめ細かな対応が可能であるというタクシーの利点を活かし、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。

（実施主体：南房総市、館山市、タクシー事業者）

## ★既存及び新たな交通モードの横展開

- ・既存のデマンド交通において、実証運行中のチョイソコまるやまについては、運行エリア拡大の検討や、本格運行への移行を目指すとともに、交通結節点における鉄道や路線バス等、他の交通モードとの接続改善を図る。

（実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者）

- ・既存の公共交通の補完を目的に実証運行に取り組んでいる公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）については、実施内容を検証するとともに、運行時間帯や運行エリア等が当該地域にとってより良い移動手段となるよう検討していく。

（実施主体：南房総市、館山市、地域住民、その他関連事業者）

- ・和田地区や千倉地区等に広がる交通空白地域については、チョイソコまたはライドシェアの横展開や新たな交通モードを検討する。

（実施主体：南房総市、館山市、その他関連事業者）

- ・かつてデマンド交通の実証運行を行ったものの、利用者数が伸び悩み運行終了となった豊房地区などでは、住民主体によるコミュニティ交通等、新たな交通モードを検討する。

（実施主体：南房総市、館山市、地域住民、その他関連事業者）

## ★福祉分野の移動支援事業との連携

- ・南房総市社会福祉協議会では、公共交通機関の単独での利用が困難な者に対し、移動支援サービス（自家用有償旅客運送）を実施している。高齢化の進行等による移動困難者の増加に対応するため、民間タクシーとの連携も模索しながら、サービスの充実を検討していく。

（実施主体：南房総市、その他関連事業者）

## ★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

- ・路線バスでカバーできないエリア等（交通空白地域）において、無料の医療送迎や自家用有償旅客運送など、あらゆる地域輸送資源と連携し、近くのバス停や施設までの移動手段を整備することで、ファースト・ラストワンマイル対策を推進する。

（実施主体：南房総市、館山市、その他関連事業者）

## ■医療送迎バス

実施  
工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
一般タクシー事業の維持・利用促進	利用促進策の検討	利用促進事業の実施			
	運転手確保策の実施				
既存及び新たな交通モードの横展開	協議・検証		実証運行・見直し検討		本格運行
福祉分野の移動支援事業との連携	連携手法の模索・研究		状況に応じて実施		
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	連携手法の模索・研究		状況に応じて実施		



実施  
概要

## ★地域交通の観光周遊利用

- ・鉄道事業者や高速バス事業者及び内房線沿線地域の地元事業者と協力体制を確立し、観光振興・利用促進に向けて地域資源の特産物等を活かしたPRや企画切符、企画ツアーの検討など、利用促進の取組を行い、更なる誘客を図る。また、宿泊施設や観光施設を周遊し、チェックイン・チェックアウトを考慮したダイヤ編成、ラッピング、観光アテンダントの同乗等を検討し、観光客が乗りたくなるような楽しいバスに仕立て、付加価値を高める。

(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者、その他関連事業者)

- ・タクシーや自転車等、様々な交通モードを活用し、地域内をストレスなく楽しく巡れるような観光二次交通の整備を行い、スムーズな移動を確保する。

(実施主体：南房総市、館山市、タクシー事業者、その他関連事業者)

- ・エリア内での回遊性向上・移動手段の確保を目的とし、自家用車が無くても地域の魅力を満喫できるような仕組みづくりを検討していく。

(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、タクシー事業者、その他関連事業者)

## 【事例】千葉県北総・東総地区での道の駅周遊シャトルバスの実証運行

- ・千葉県の旭駅、成田駅と北総地区・東総地区4か所の道の駅を結ぶように周遊するルートで、観光バスによる実証運行を実施。
- ・2022年10月から2023年1月末まで年末年始を除く毎日運行。
- ・運賃は無料だが、利用するごとにアンケートへの回答が必須。



## ★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

- ・エリア内の路線バスや鉄道との接続強化やレンタカー・レンタサイクル等魅力ある二次交通の整備・充実、二次交通との共通乗車券の販売などを通じ、来訪者が公共交通を利用しやすい環境づくりを行う。

(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者、その他関連事業者)

- ・B.B.BASEや「サイクルラックバス」の活用などを通じ、公共交通との連携で誰もが気軽にサイクリングを楽しめる環境整備に取り組む。

(実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者)

## ■B.B.BASE

実施  
工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
地域交通の観光周遊利用	企画立案	事業実施			
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	先行事例調査	整備内容の検討	状況に応じて実施		

実施  
概要

## ★集客施設と連携したキャンペーン等の取組検討

- ・日常的な公共交通利用を促すため、商業施設などと連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（帰りの路線バス切符の進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

（実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、その他関連事業者）

## 【事例】山梨県上野原市：ノっとくきっぷ事業

- ・市内で運行している路線バスに乗って対象の商業施設に行くと、降車時に運転手から「ノっとくきっぷ」を交付される。
- ・お買い物の際に「ノっとくきっぷ」を提示すると、対象商業施設ごとに割引、ポイント付与等のサービスを受けることができる。



## ★民間活力の活用（企業とのタイアップ、ネーミングライツ等）

- ・持続可能な公共交通の実現に向けては、収支率の向上を目指していく必要があるが、人口減少等の影響により公共交通利用者数は減少傾向となっていることから、運賃外収入による資金調達を検討していく必要がある。そのため、地元企業とのタイアップによる広告収入や協賛金の獲得、ネーミングライツの取組など、民間活力を活用する取組を検討する。

（実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者、地元企業）

- ・高速バスの空いた荷物スペースを活用し、その日に取れた鮮魚や野菜を都市部に運搬する貨客混載事業に引き続き取り組み、生産者の販路拡大やバス事業者の収益確保を図るとともに、地域の魅力を都市部に発信していく。

（実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、農林水産事業者）

## 【事例】いすみ鉄道：鉄道駅及び駅名の命名権募集

- ・鉄道名や各駅名の先頭に表記する形でのネーミングライツを募集中。
- ・いすみ鉄道の新たな安定収入源の確保だけでなく、ネーミングライツとして出稿した企業のイメージアップにもつながる。

実施  
工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
集客施設と連携したキャンペーン等の取組検討	企画立案	事業実施			
民間活力の活用	協力体制の構築・検討		運賃外収入の獲得に向けた体制づくり		

実施  
概要

★運転手募集に係る連携・支援

- ・今後もバス・タクシーのサービスを維持・確保していく上で、運転手の確保は必要不可欠である。バス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に求めているものの、運転手確保に苦慮している状況のため、合同求人イベントの開催など、運転手の確保策を検討し、実施する。  
(実施主体：南房総市、館山市、バス事業者、タクシー事業者)

【事例】千葉県：県とバス事業者が連携した運転手確保策

- ・千葉県、関東運輸局千葉運輸支局、千葉労働局が連携し、バス事業者 16 社合同の就職相談会を開催。
- ・バスの VR/2D 運転体験シミュレーションや、現役バス運転手によるトークセッションもあわせて実施。



★地域住民主体による新たな移動手段の検討

- ・持続可能な交通システムの構築として、多様化する移動需要を踏まえながら地域住民が主体となって新たなパーソナルモビリティなど地区内の移動等から検討し、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。  
(実施主体：南房総市、館山市、地域住民、その他関連事業者)
- ・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。  
(実施主体：南房総市、館山市、タクシー事業者)

【現状の取組状況】「ぐるっとバス」

- ・地域の高齢者の買い物支援等のために運行。
- ・カーシェア車両を使い、乗客は保険料のみ支払。
- ・集落支援員やボランティアが、館山市富崎地区、神戸地区で運行を実施。



実施  
工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
運転手募集に係る連携・支援	運転手確保策の検討				
	運転手の募集				
地域住民主体による新たな移動手段の検討	協議・検証		実証運行・見直し検討		本格運行

## 事業 9

### わかりやすい情報案内

#### 実施 概要

#### ★運行情報の一元化

- ・南房総・館山公共交通マップの更新に加え、さらなる情報発信強化のための取組として、公共交通機関の時刻表や経路などの地理的情報を広く公開するための標準的なデータ形式（誰もが自由に使用することが可能な GTFS データ）の導入を検討する。  
（実施主体：南房総市、館山市、バス事業者）
- ・地域版 MaaS の導入検討として、高齢者や高校生が公共交通を便利に使えるような定額パス等の導入や、観光客や来訪者の利便性向上に向けた環境整備（Web 上での路線情報等整備や観光客向けフリーパスの導入など）を行う。  
（実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者）
- ・DX によるシステム管理・サービス提供の導入について調査・検討を行う。  
（実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者）
- ・交通結節点等での効果的な情報発信に努め、公共交通に関する情報の「見える化」を推進する。  
（実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者）

#### 実施 工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
運行情報の一元化	協議・検討		事業実施		

## 事業 10

### モビリティマネジメントの実施

#### 実施 概要

#### ★住民意識の醸成に資する事業展開

- ・地域の子どもや高校生、今後免許返納を考えている方などを対象に、公共交通に親しんでもらうためのイベント開催など、公共交通を大切にすることを育むことや、公共交通を利用する習慣を身につけることを目指した公共交通の乗り方教室を実施する。  
（実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者、商業施設など）
- ・広報紙等において、公共交通の利用啓発情報発信を行う。  
（実施主体：南房総市、館山市、鉄道事業者、バス事業者）

#### 【現状の取組状況】南房総・館山公共交通フェスタ

- ・地域公共交通の利用促進を目的に開催。
- ・地域を走る路線バスやタクシー車両の展示のほか、路線バスの乗り方や、IC カードの使い方、バスの死角等を紹介。
- ・対象のバス路線に乗ってイベントに来訪した参加者を対象にプレゼントを配布。



#### 実施 工程

具体的な取組	R8	R9	R10	R11	R12
住民意識の醸成に資する事業展開	先行事例調査	事業 9 と連動しながら実施			



### (3) 実施スケジュール一覧

実施事業	R8	R9	R10	R11	R12
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	調整・検討	一部実施	事業実施		
	調整・検討	事業実施			
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	協議・検証	路線見直し・利用促進			
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	協議・検証	路線見直し・利用促進			
地域内フィーダー系統の維持・強化	協議・検証	路線見直し			
④交通結節点の機能強化					
駅舎等の利活用	先行事例調査	実施内容の検討	状況に応じて実施		
待合環境の充実	整備対象の洗い出し	整備内容の検討	状況に応じて実施		
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	利用促進策の検討	事業実施			
	運転手確保策の実施				
既存及び新たな交通モードの横展開	協議・検証	実証運行・見直し検討		本格運行	
福祉分野の移動支援事業との連携	検討・実施				
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	連携手法の模索・研究		状況に応じて実施		
⑥観光産業と連動した公共交通利用の増進					
地域交通の観光周遊利用	企画立案	事業実施			
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	先行事例調査	整備内容の検討	状況に応じて実施		
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	企画立案	事業実施			
民間活力の活用	協力体制の構築・検討		運賃外収入の獲得に向けた体制づくり		
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	運転手確保策の検討				
	運転手の募集				
運転手募集に係る連携・支援	協議・検証	実証運行・見直し検討		本格運行	
⑨わかりやすい情報案内					
運行情報の一元化	協議・検討	事業実施			
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	先行事例調査	事業9と連動しながら実施			

## 5. 計画の進捗状況の評価と進行管理

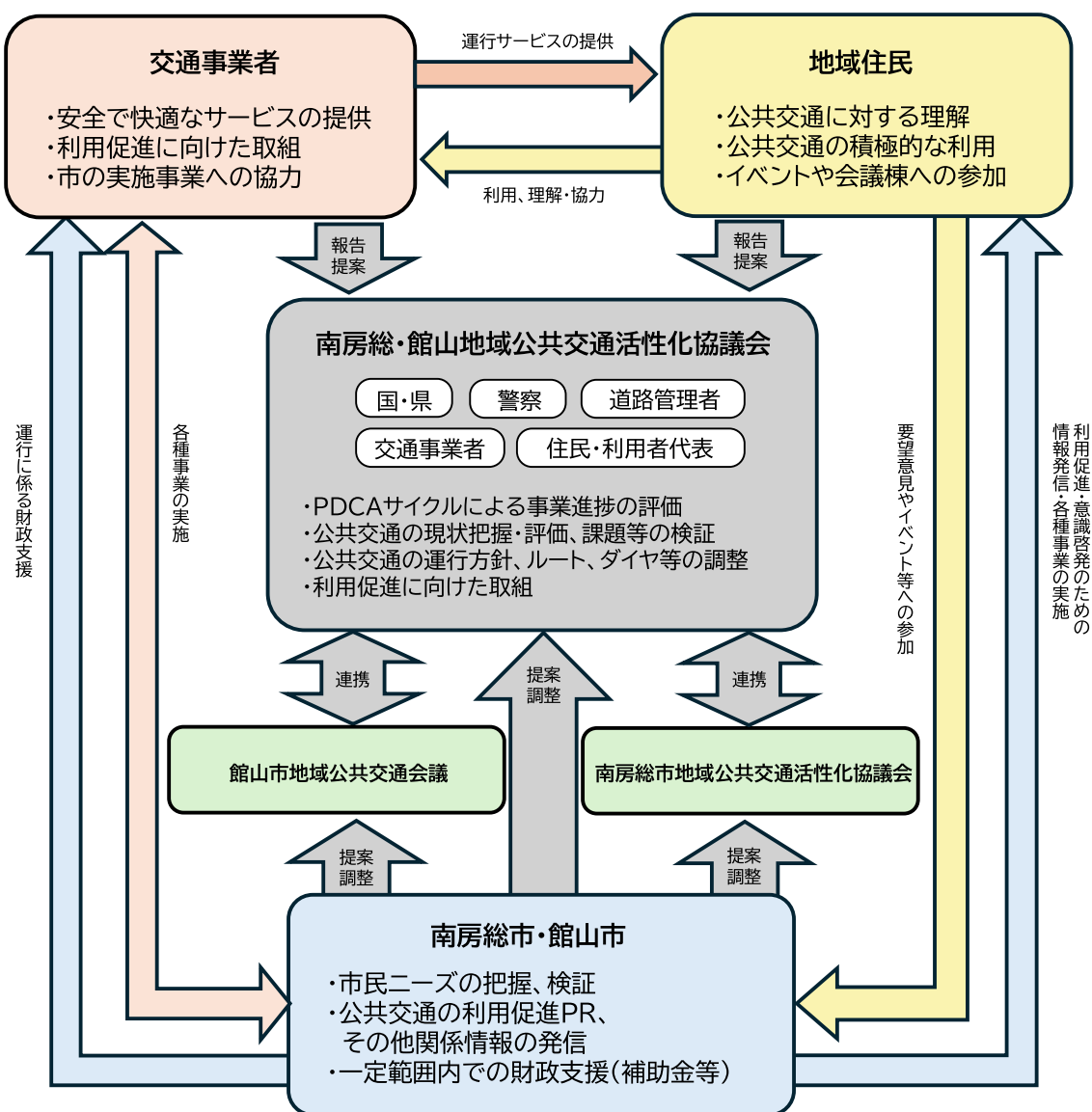
### (1) 計画の実施及び進行管理の体制

市の財政負担に制約がある中で、持続可能で利便性の高い公共交通網の維持を図るためには、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく、地域住民自らが公共交通を「みんなで創り、守り、育てる」という意識を持って関わっていくことが重要となる。

市民・来訪者の移動手段を確保する公共交通システムを、魅力ある、使いやすいものとしていくために、地域住民、交通事業者、行政それぞれが抱える課題について共通認識を持ち、一体となって取り組んでいくことが必要不可欠である。

地域の多様な主体との協働・連携を図りながら、次のような役割分担のもと、各事業に取り組むための体制づくりを進める。

#### ■本計画推進のための地域住民・交通事業者・行政による協働・連携体制

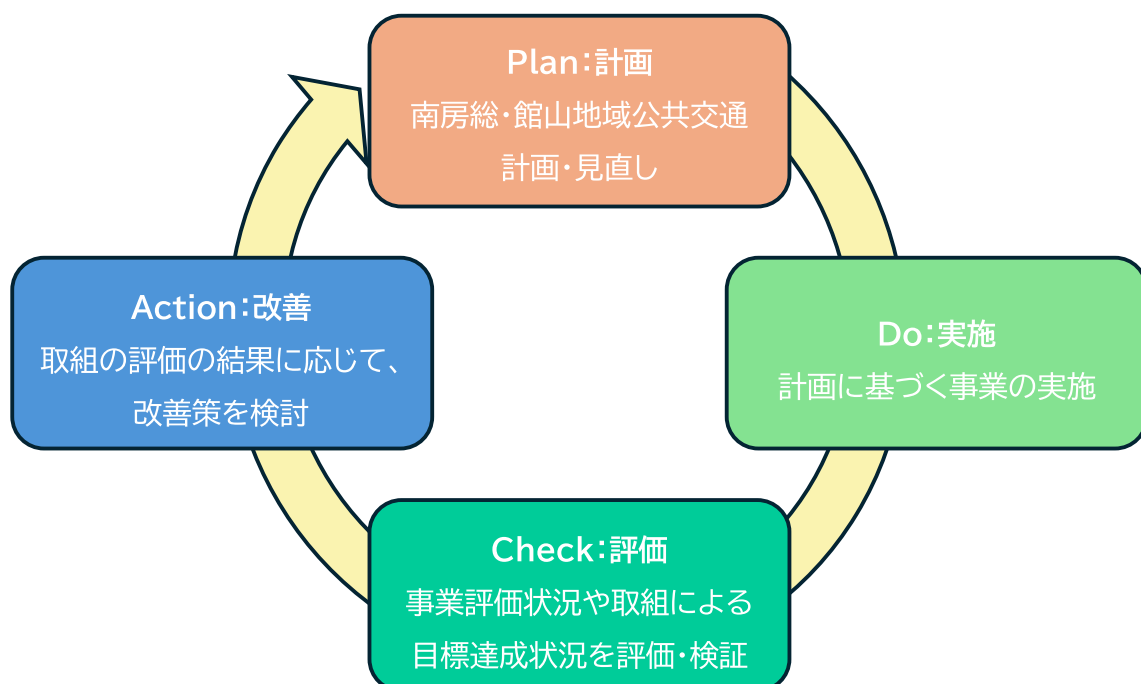


## (2) PDCA サイクルによる施策の推進

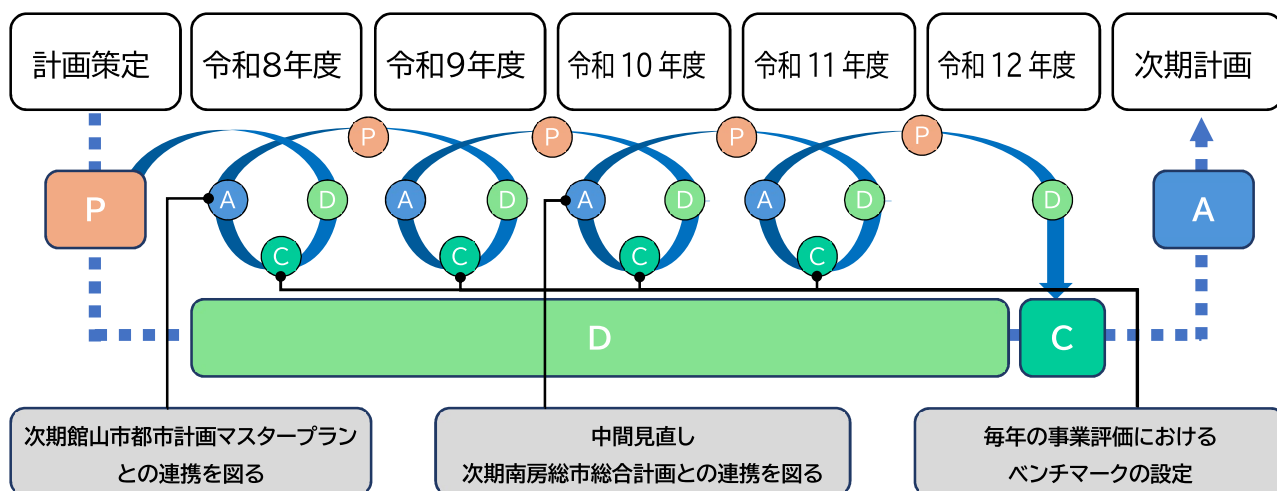
「南房総・館山地域公共交通計画」の推進にあたっては、公共交通を取り巻く環境（本地域の更なる人口減少や自動運転をはじめとする技術革新等）の大きな変化をあらかじめ織り込んだ上で、本計画に記載した事業等の評価・検証を綿密かつ継続的に行い、必要に応じて見直しを図る必要がある。

評価・検証については、「PDCA サイクル」の仕組みにより進行管理を実施し、目標達成の状況把握や事業の見直し・改善を行うこととする。

なお、PDCA サイクルの実施結果については関係者全員で共有することとし、「館山市地域公共交通会議」や「南房総市地域公共交通活性化協議会」とも調整を図りながら目標達成やよりよい公共交通ネットワークの構築を目指していく。



### ■PDCA サイクルの概念



### (3) 評価方法及び実施スケジュール

計画最終年度においては、毎年実施する事業者からの提供による利用実績や地域住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体系の評価を実施し、実施施策の見直し及び新たな施策を追加し、次年度に計画を改定する。

なお、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10年度に計画全体及び公共交通体系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

年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
①地域公共交通活性化協議会の開催	●	●	●	●	●
②公共交通利用者数の把握	●	●	●	●	●
③住民アンケート調査			○		●
④公共交通利用者アンケート調査					○
⑤実施事業の評価	●	●	●	●	●
⑥計画の評価			○		●
⑦公共交通体系の評価			○		●
⑧公共交通体系の見直し	○	○	○	○	●

●実施 ○必要に応じて実施