
一宮町地域公共交通活性化協議会

第6回協議会資料

平成21年10月30日

目 次

	Page
1 . アンケート調査結果	
1 1 . 調査概要と回収状況 -----	1
1 2 . 住民・観光客の移動実態 -----	2
1 3 . 公共交通に対するニーズ -----	19
2 . 一宮町における公共交通の問題点と課題	
2 1 . 問題点の整理 -----	26
2 2 . 公共交通における課題 -----	27
3 . 一宮町地域公共交通の基本方針（案）	
3 1 . 基本方針（案） -----	28
3 2 . 今後の作業の方向性 -----	29

1. アンケート調査結果

1.1 調査概要と回収状況

住民アンケート調査、駅ヒアリング調査、および観光客ヒアリング調査の概要を以下に示す。

表 調査概要

項目	住民アンケート	駅ヒアリング	観光客ヒアリング	
			海岸	玉前神社
調査期間	平成 21 年 9 月 16 ~ 30 日	平成 21 年 9 月 27 日 (日) 9 時 ~ 17 時 9 月 28 日 (月) 6 時 ~ 23 時	平成 21 年 8 月 3 日 (日) 8 時 ~ 18 時	平成 21 年 9 月 27 日 (日) 9 時 ~ 17 時
調査場所	一宮町全域	上総一ノ宮駅	一宮海岸 釣ヶ崎海岸	玉前神社
対象者	字別の世帯数に応じ一宮町全世帯から 2000 世帯を抽出	駅利用者	海岸来訪者	玉前神社来訪者
調査方法	郵送配布・郵送回収	ヒアリング、または直接配布し回収BOXで回収	ヒアリング	ヒアリング
調査人員		3 名	4 名	1 名
配布・回収状況	配布数：2000 世帯 回収数：897 票 回収率：45%	回収数：計 358 票 (休日) 140 票 (平日) 218 票	回収数：290 票	回収数：38 票

表 住民アンケート調査の地域別の配布・回収状況

地域名	配布部数	回収数	回収率
一宮	1,175	509	43%
田町	27	14	41%
東浪見	407	154	38%
綱田	37	17	46%
本給	12	9	75%
白山	12	4	33%
宮原	100	51	51%
船頭給	135	48	36%
新地	38	22	58%
新地甲	56	24	43%
新地丙	1	1	100%
住所不明		44	
総計	2,000	897	45%

1 2 . 住民・観光客の移動実態

(1) 通勤の移動実態

通勤行動

通勤先として、町内が 19%、茂原市が 25%、いすみ市が 6%となっており、自家用車での通勤が多くなっている。

また、千葉市や東京都は 25%で JR 線の利用が多くなっている。

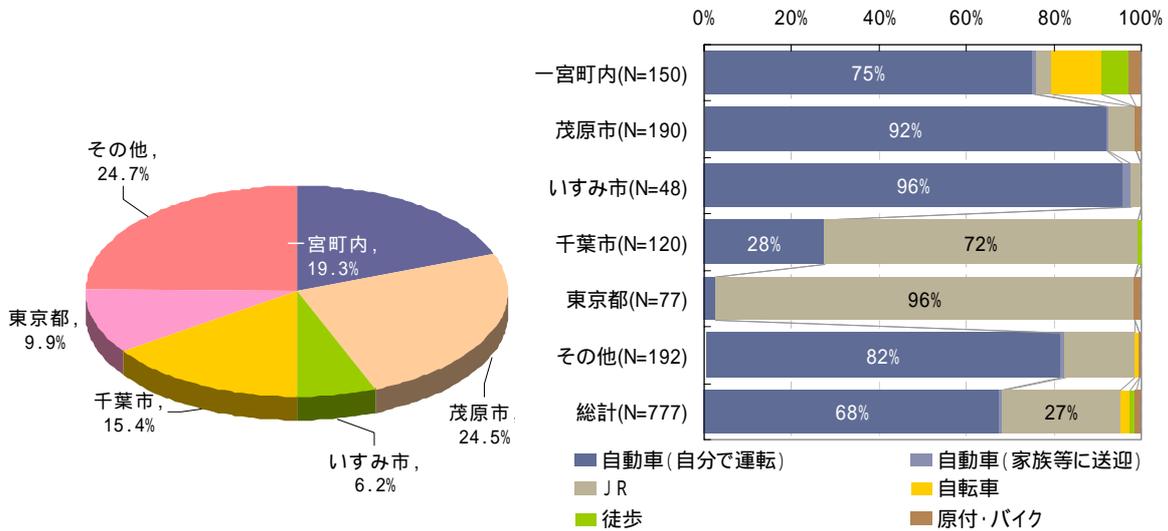


図 通勤先 (N=777)

図 通勤先までの交通手段 (N=777)

通勤時間帯

通勤者の通勤時間帯は、朝は 6~7 時台、夜は 19~20 時台に集中している。

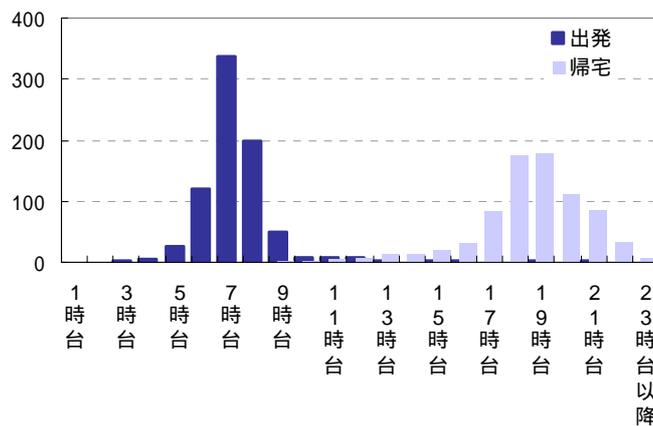


図 通勤者の出発時間と帰宅時間 (N=777)

無回答票を除き集計

駅までの交通手段

JR 線利用者の 95%が上総一ノ宮駅を利用し、その内、駅までの交通手段は、徒歩が 38%、自転車利用が 15%、自家用車利用が 45%となっている。

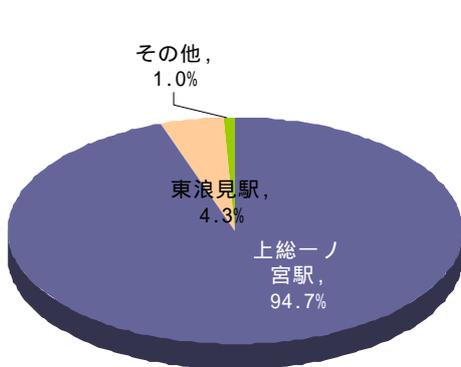


図 JR線利用者の駅利用率 (N=208)

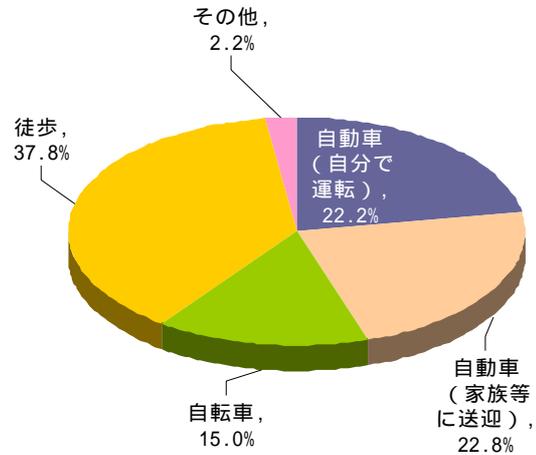


図 上総一ノ宮駅までの交通手段 (N=180)

通勤者が感じる不便

通勤時の移動に対して、不便を感じていない方が 62%と多い。

ただし、不便を感じる方の 73%が JR 線利用者であり、JR 線の運行本数の少なさ、荒天時、改札口が一箇所しかない、踏み切りの長い待ち時間などの不便を感じている。

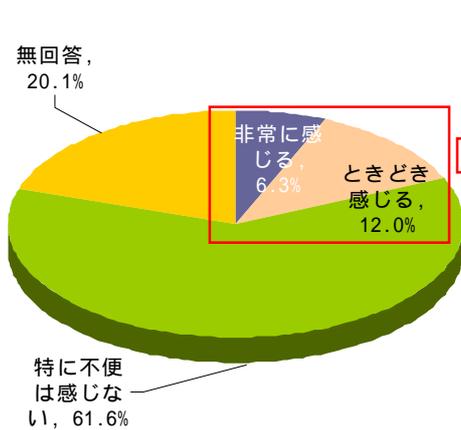


図 通勤の際に不便と回答した割合 (N=777)

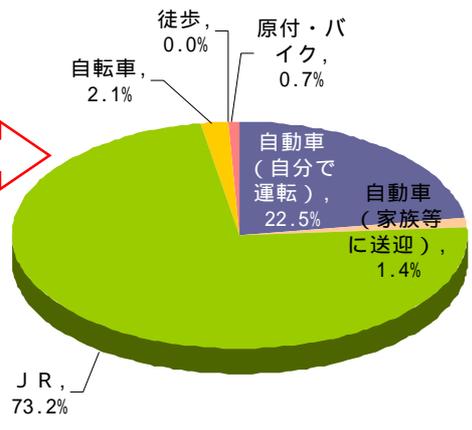


図 不便と感じる人が利用する交通手段 (N=142)

無回答票を除き集計

(2) 通学の移動実態

通学行動

小学生以下のおよそ90%が徒歩、中学生の77%が自転車を利用しており、路線バスの利用は全体2%と、わずかとなっている。

高校生となると、茂原市が40%、千葉市が11%と町外への通学が多く、JR線の利用が70%以上と多くなる。

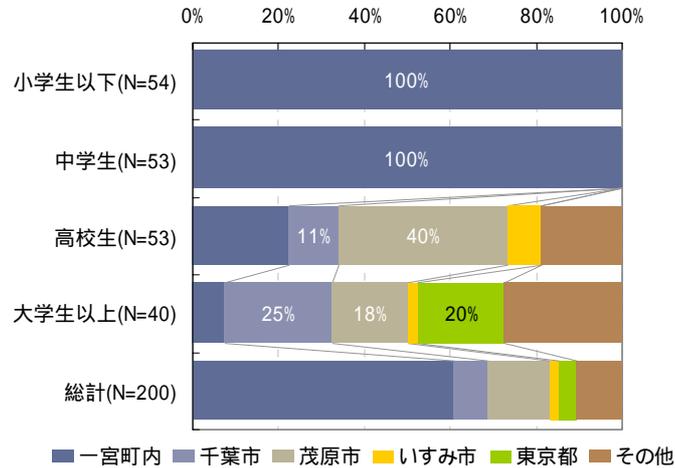


図 通学先

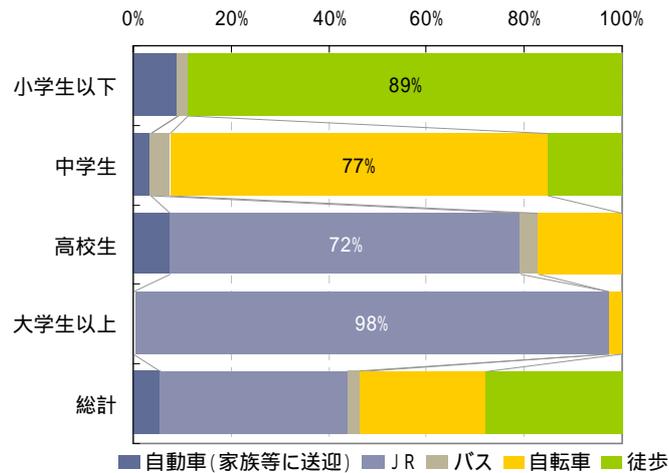


図 通学先までの交通手段

通学の時間帯

自宅の出発時間帯は7時台、帰宅時間帯は17～18時台に集中している。

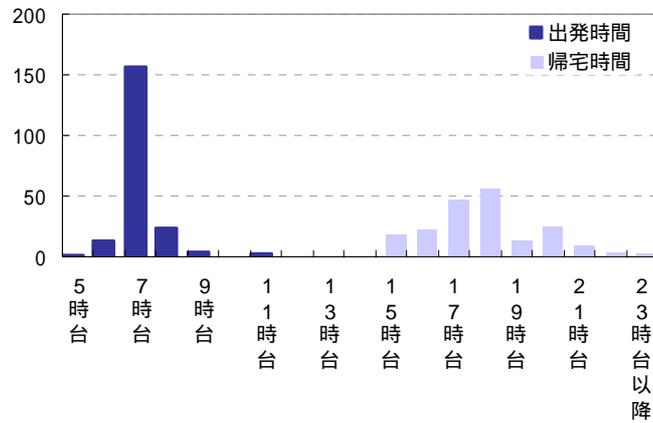


図 通学者の出発時間と帰宅時間 (N=200)

駅までの交通手段

JR 線を利用する学生の 88%が上総一ノ宮駅を利用しており、その内、駅までの交通手段は、徒歩が 34%、自転車 が 36%、家族等による送迎が 29%となっている。

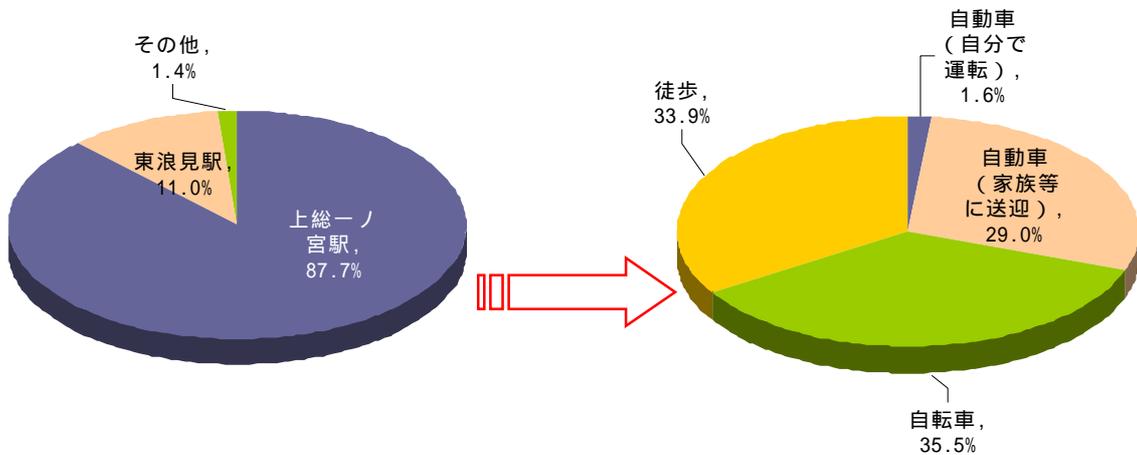


図 JR 線利用者の駅利用率 (N=73)

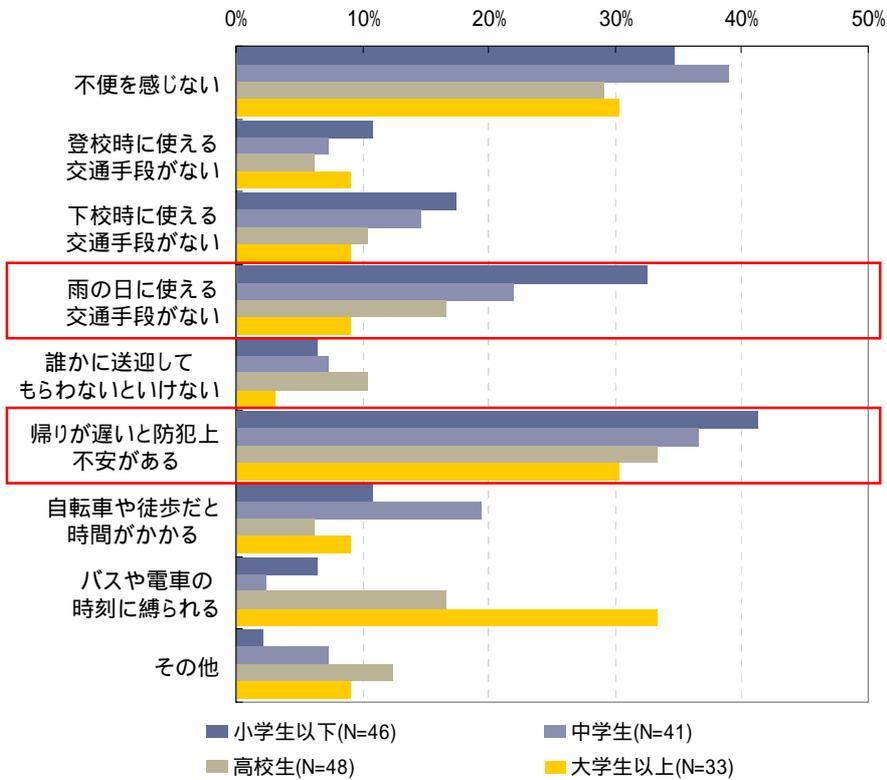
図 上総一ノ宮駅までの交通手段 (N=62)

無回答票を除き集計

通学する方が感じる不便

通学の移動に不便を感じている学生が多く、「帰りが遅いと防犯上不安がある」と指摘する学生が多い。

また、「雨の日に使える交通手段がない」と指摘する小学生が多くなっている。



無回答票を除き集計

(3) 通院の移動実態

通院行動

通院する方のおよそ82%が60歳代以上で、通院先は、町内が39%、茂原市が19%となっている。

病院までの交通手段は、自ら自家用車を運転する方が41%、家族等に送迎してもらう方が25%になっている。

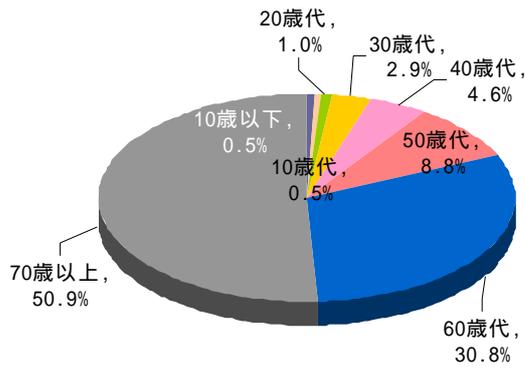


図 通院する方の年齢構成 (N=409)

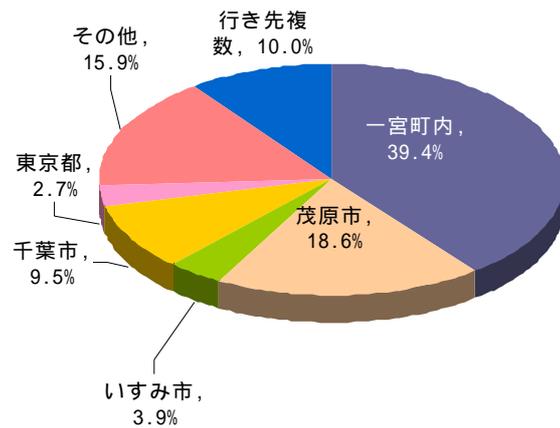


図 通院先 (N=409)

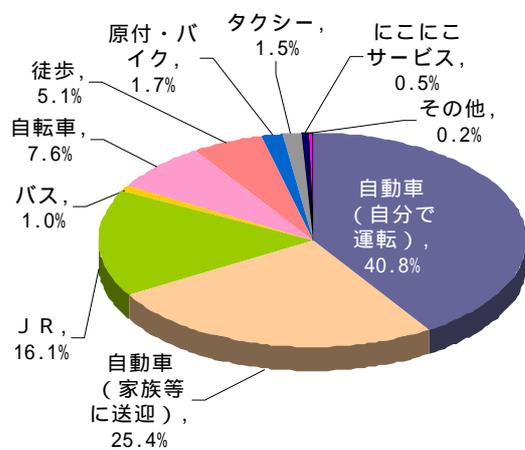


図 病院までの交通手段 (N=409)

無回答票を除き集計

通院する頻度と時間帯

通院する頻度は、月2・3日以下が86%と多く、通院の頻度はあまり高くはない。また、自宅を出発する時間帯は午前中に集中し、外出時間は1～3時間程度となっている。

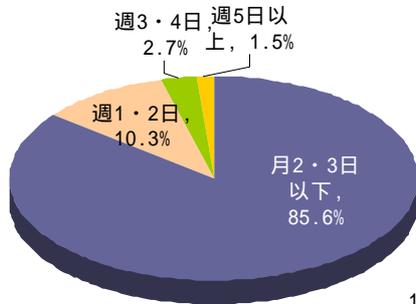


図 通院する頻度(N=409)

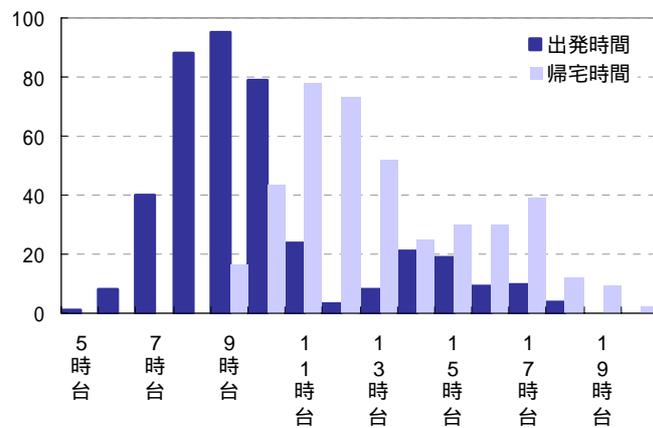


図 通院で外出する時間と帰宅時間(N=409)

通院する方が感じる不便

70歳以上の高齢者になると、「誰かに送迎してもらわないといけない」「悪天候の通院」などの多くの不便を指摘しており、特に運転免許を持たない高齢者が不便と指摘する割合が高い。

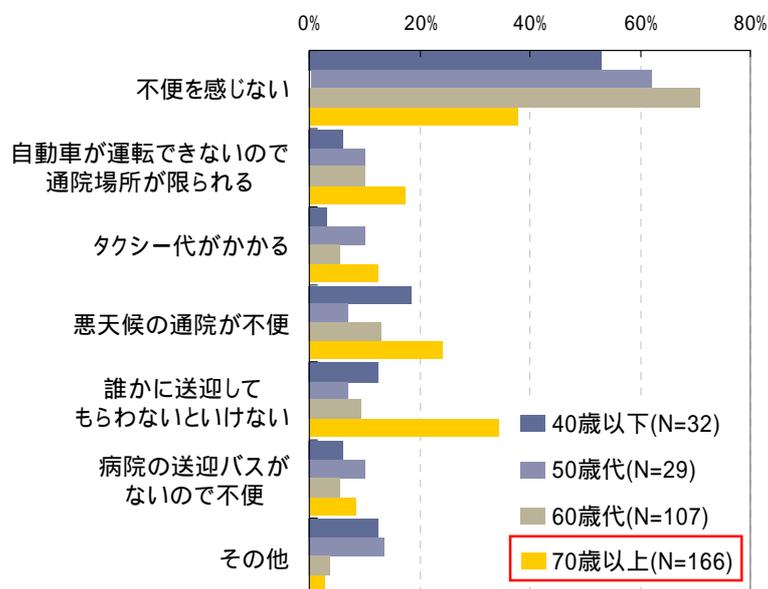


図 年齢別の不便を感じる割合

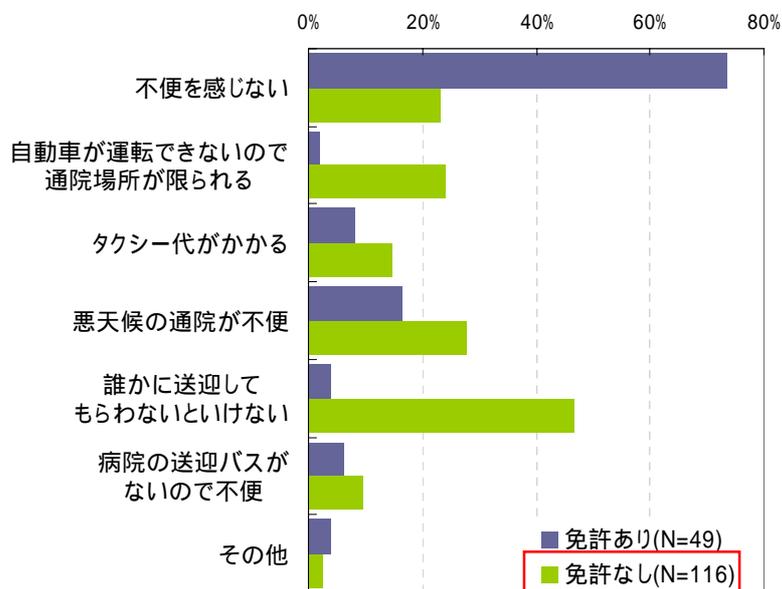


図 免許の有無別の不便と指摘する割合（70歳以上）

(4) 買物の移動実態

買物行動

買物をする方のおよそ半数が60歳台以上となっており、町内の店舗で買物を済ませている方が、64%となっている。

また買物先までの交通手段は、自分で自家用車を運転する方がおよそ70%、家族等に送迎してもらう方が14%となっており、路線バスの利用は0.3%と、わずかになっている。

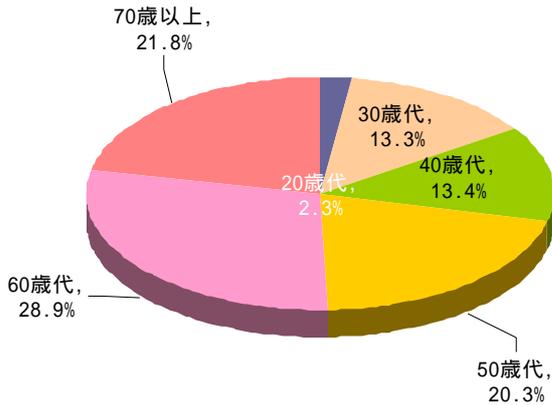


図 買物をする方の年齢構成 (N=610)

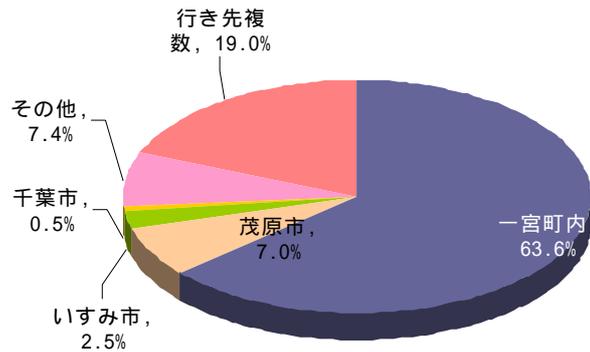


図 買物先 (N=610)

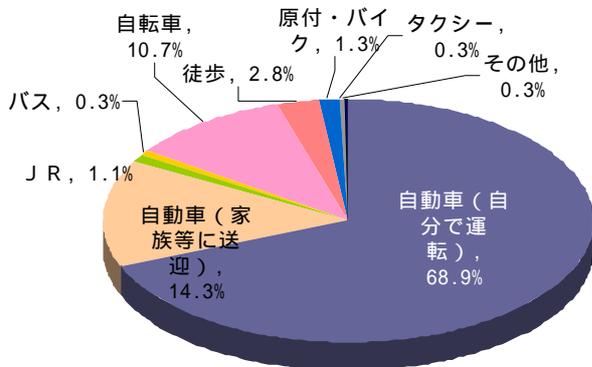


図 買物先までの交通手段 (N=610)

買物で外出する頻度と時間帯

買物の頻度は週 2・3 日程度となっている。自宅を出発する時間帯は、午前中は 10 時台、午後は分散しており、買物の外出時間は 1~2 時間程度となっている。

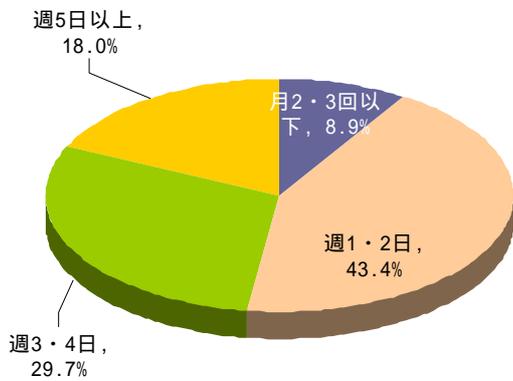


図 買物で外出する頻度 (N=610)

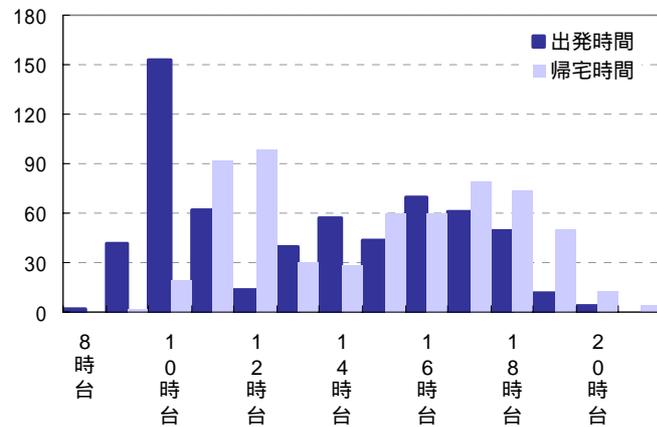


図 買物で外出する時間と帰宅時間 (N=610)

無回答票を除き集計

買物で外出する方が感じる不便

70歳以上の高齢者の方が、「自動車が運転できないので買物場所が限られる」「誰かに送迎してもらわないといけない」といった不便を他の年代よりも多く指摘している。特に、運転免許を持たない高齢者が不便と指摘する割合が高い。

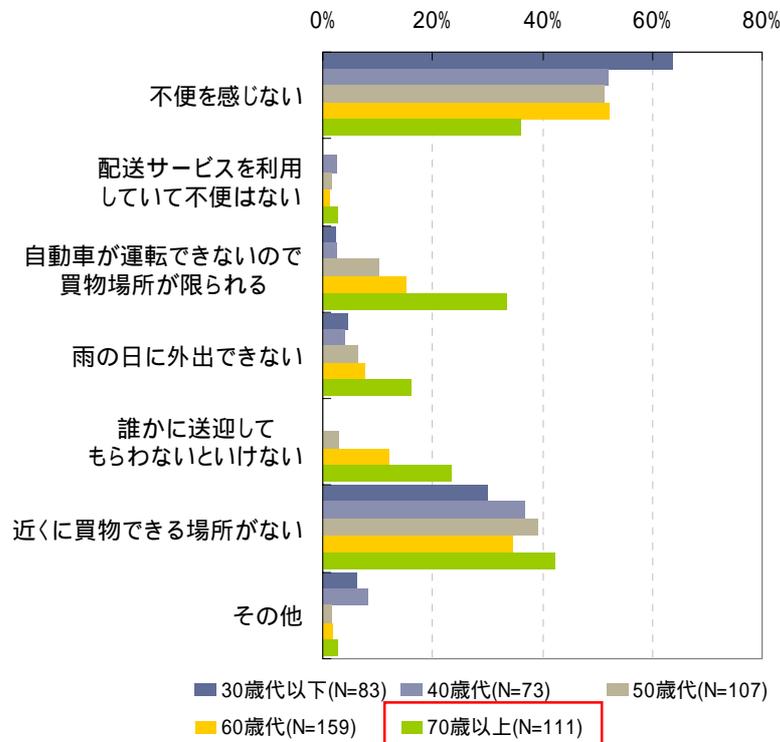


図 年齢別の不便と指摘する割合

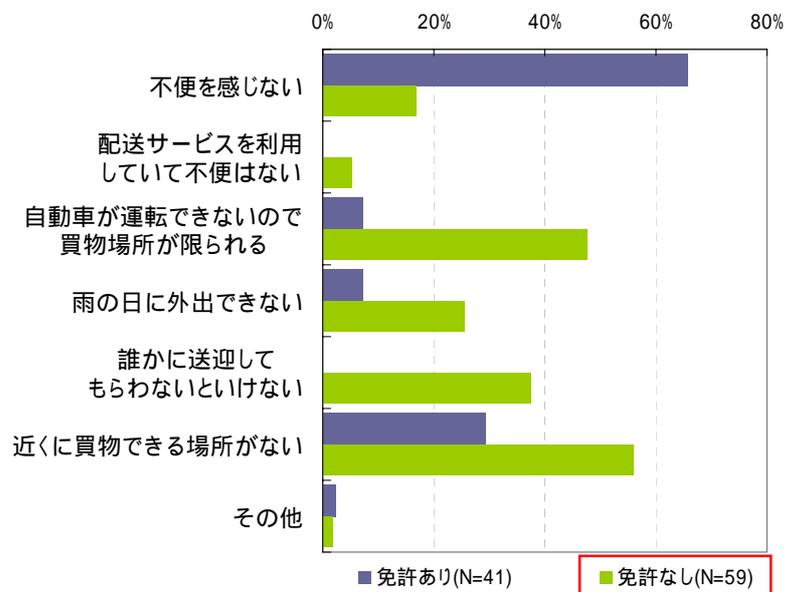


図 免許の有無別の不便と指摘する割合（70歳以上）

無回答票を除き集計

(5) 塾や習い事等の移動実態

塾や習い事等の行動

塾や習い事で外出する方の57%が10歳代以下で、30%が60歳代以上となっており、子供や学生、高齢者が多くなっている。

外出先は、町内が52%、茂原市が28%となっており、子供や学生は家族等による送迎、高齢者は自ら自家用車を運転して外出している。

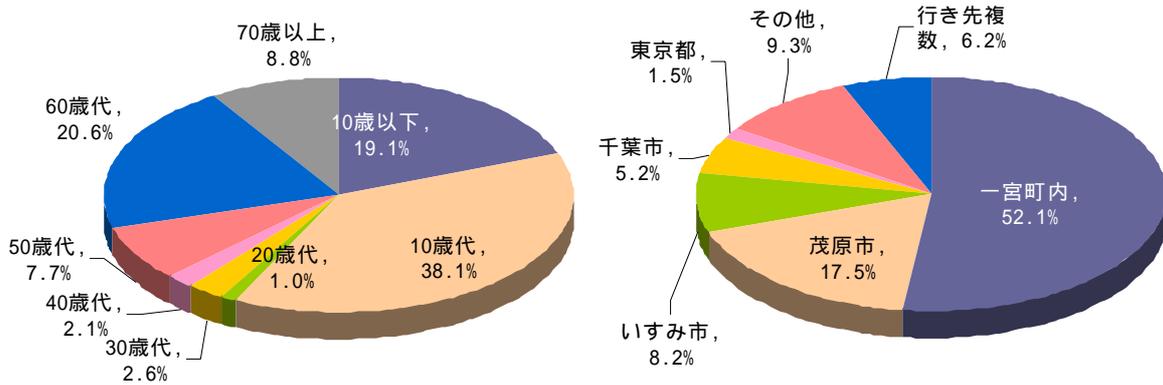


図 塾や習い事等で外出する方の年齢構成 (N=194)

図 年齢別の外出先 (N=194)

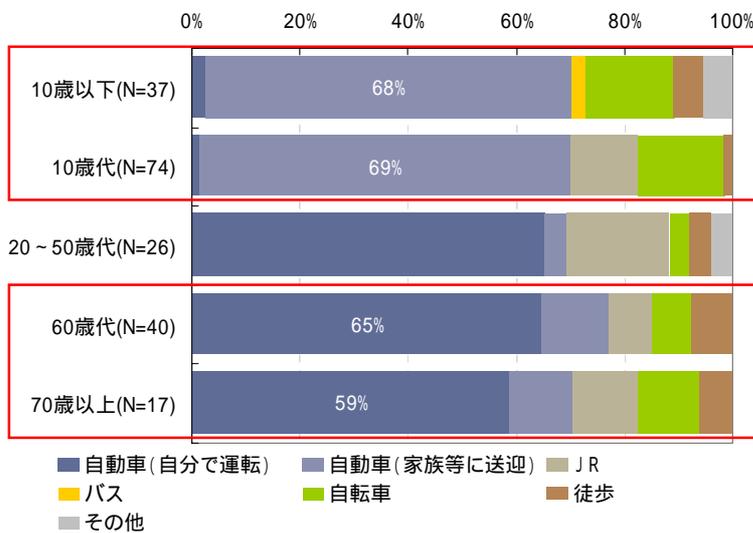


図 年齢別の交通手段

無回答票を除き集計

塾や習い事等で外出する頻度

塾や習い事で外出する頻度は週 1・2 日程度が 60%と多く、頻度はそれほど高くない。

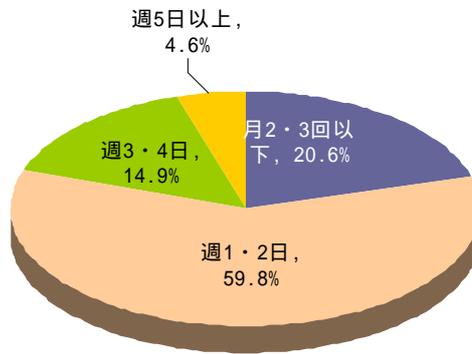


図 塾や習い事等で外出する方の頻度(N=194)

塾や習い事等で外出する方が感じる不便

子供や学生、70歳以上の高齢者の多くが不便と感じており、特に子供や学生の場合、「誰かに送迎してもらわなければならない」「帰りが遅いと防犯上不安」と指摘する割合が高くなっている。

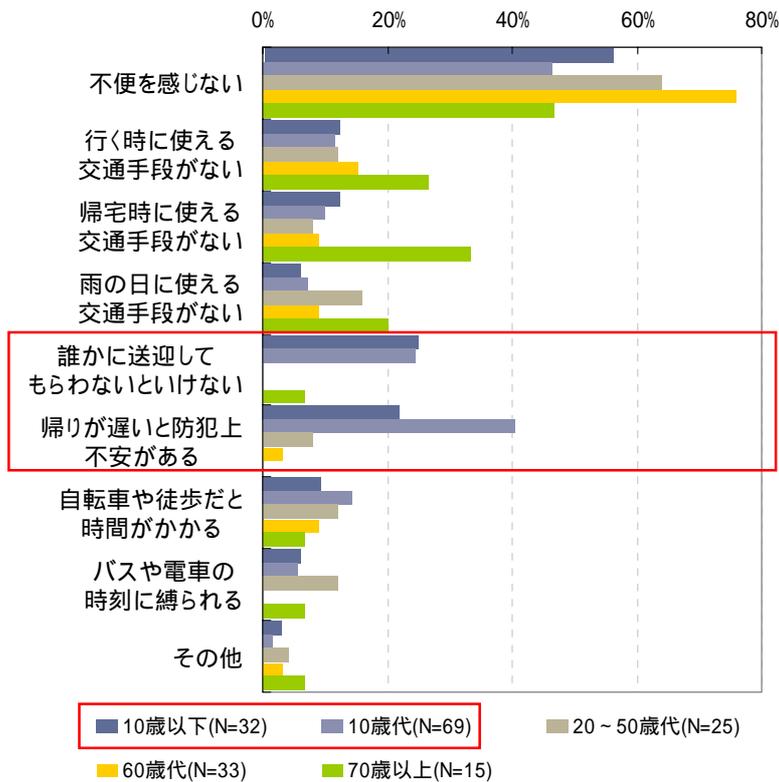


図 年齢別の不便と指摘する割合

無回答票を除き集計

(6) 観光客の移動実態

観光客の行動

都心や県内からの観光客が多く、海水浴客やサーファーの一部を除き、来訪頻度は全体として高くなく、ほとんどの方が自家用車を利用し来訪している。

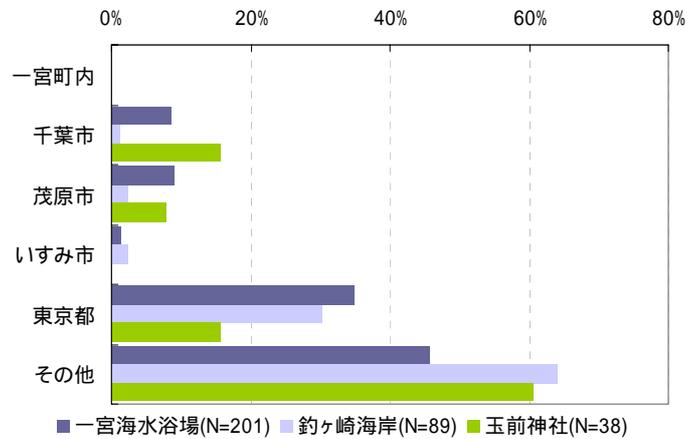


図 観光客の居住地

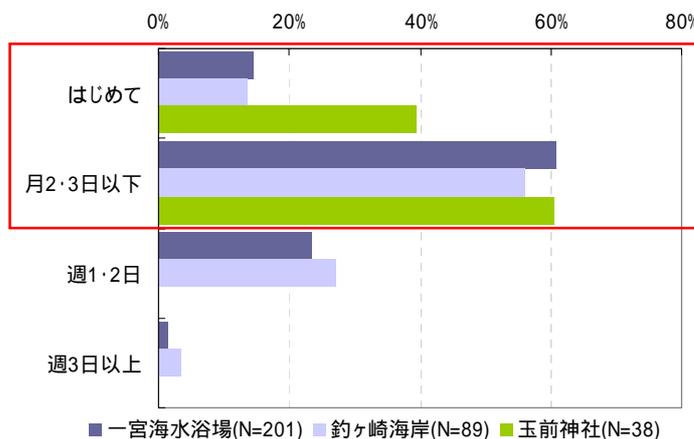


図 一宮町への来訪頻度

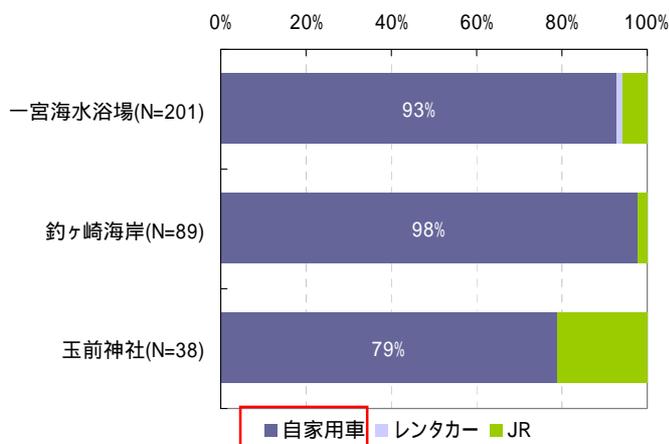


図 観光客の交通手段

観光客ヒアリング調査より集計

観光客の周遊行動

海水浴やサーフィンで訪れた方はそれ自体が目的となっているが、玉前神社を訪れた方は、周辺の観光施設などを周遊する傾向にある。

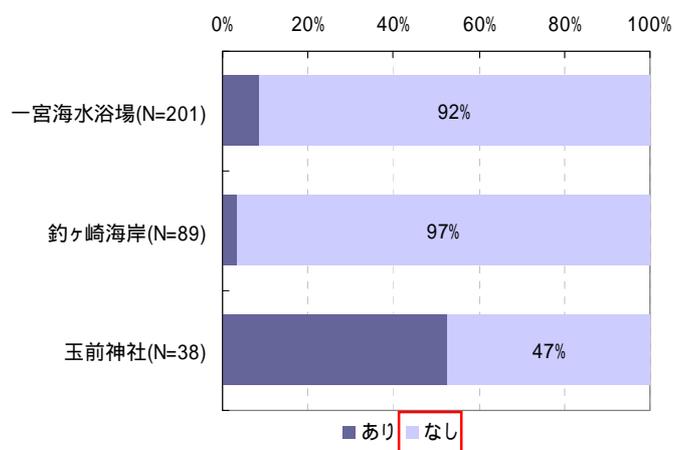


図 他の地域や施設への立ち寄りの有無

(7) 上総一ノ宮駅の利用実態

駅利用者の行動

町内または近隣市町村の方が駅を利用しており、駅まで(から)の交通手段は、利用者の半数近くが徒歩または自転車で、21%が自家用車、17%が家族等に送迎してもらっている。

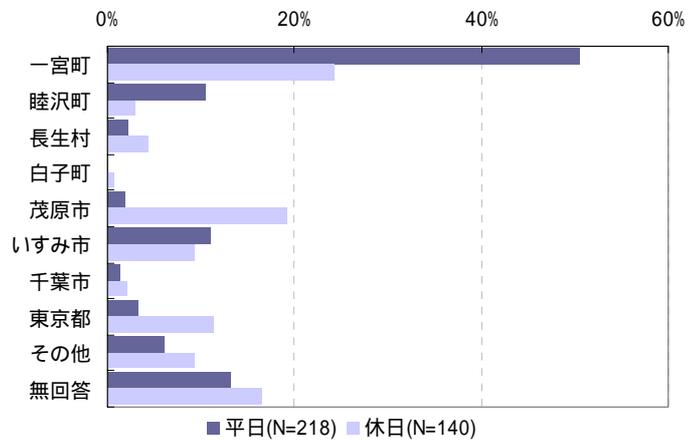


図 平日・休日別の駅利用者の居住地

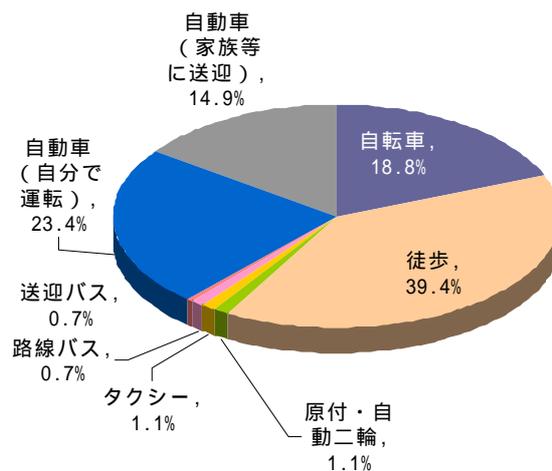


図 駅までの交通手段 (N=282)

駅ヒアリング調査より無回答票を除き集計

駅の利用時間帯

平日、駅の利用者が多くなる時間帯は、出発のピークでは6、7時台、帰宅のピークは18～21時台となっている。

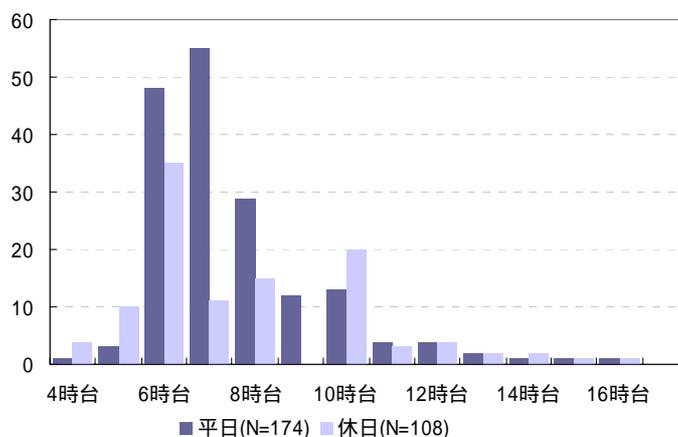


図 自宅を出発する時間帯

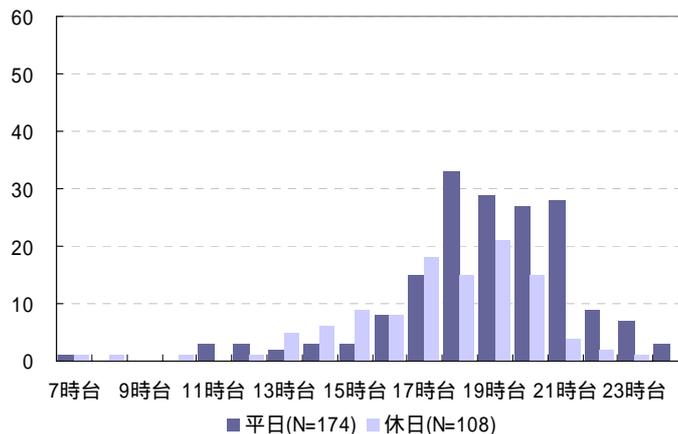


図 自宅に帰宅する時間帯

駅周辺の駐車場料金

駅周辺の駐車場の料金は、一ヶ月当たり 3000 円から 7000 円の範囲となっている。

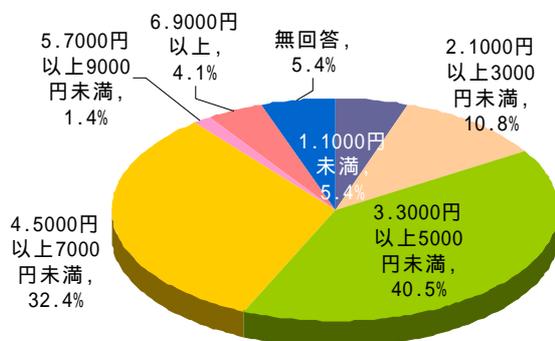


図 駅周辺の駐車場料金 (N=74)

駅ヒアリング調査より無回答票を除き集計

1 3 . 公共交通に対するニーズ

(1) 鉄道や上総一ノ宮駅に対するニーズ

駅利用者の半数近くが、列車の運行本数の増便を望んでいる。また、駅東口の設置、駐車場の増設、駅前ロータリーの改善などの要望が挙がっている。

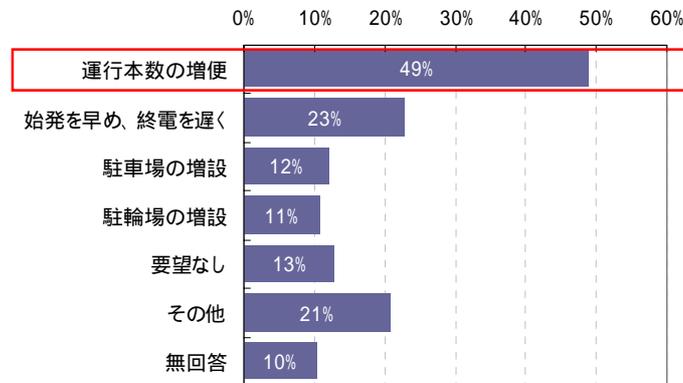


図 鉄道や駅に対する要望として指摘した割合 (N=358)
(駅ヒアリング調査より集計)

(2) 路線バスに対するニーズ

バス事業者から廃止の意向が出された場合の対応として、住民の35%が路線バス廃止もやむを得ないと回答し、駅利用者の40%は、路線バスに対する要望は持っていない。

また、運行本数の増便や、休日の運行、路線の拡大などの意見が寄せられている。

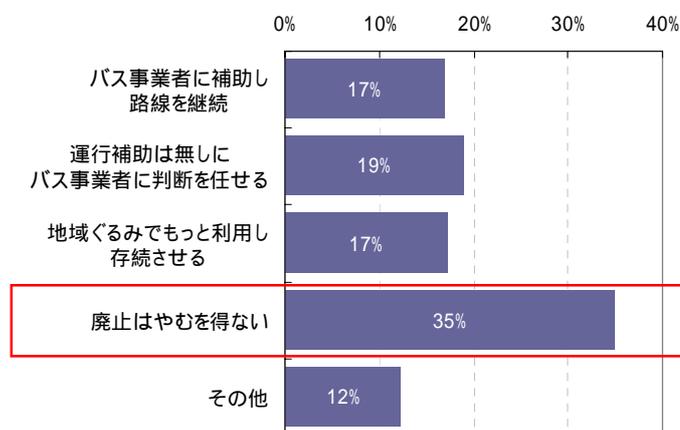


図 バス事業者から廃止の意向が出された場合の対応 (N=409)

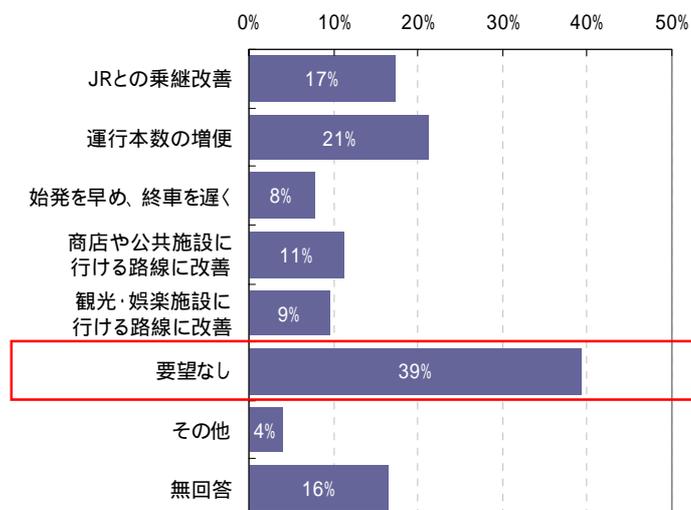


図 駅利用者の路線バスに対する要望 (N=358)
(駅ヒアリング調査より集計)

無回答票を除き集計

(3) にこにこサービスに対するニーズ

にこにこサービスを知っている世帯は、わずか22%にとどまっており、その内の85%は利用経験がない。

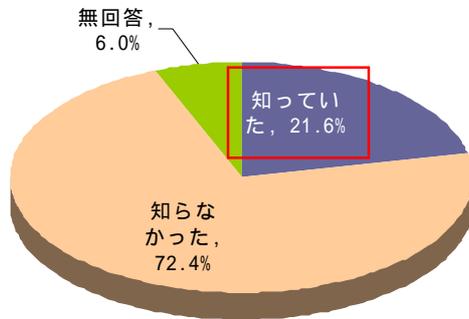


図 にこにこサービスの認知度 (N=897)

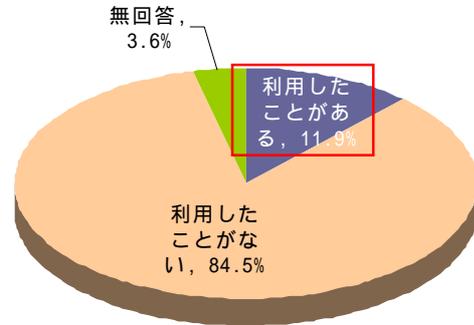


図 にこにこサービスを知っている方の、利用経験 (N=194)

にこにこサービスについては、サービス自体の継続や改善を希望している方が、70%となっている。

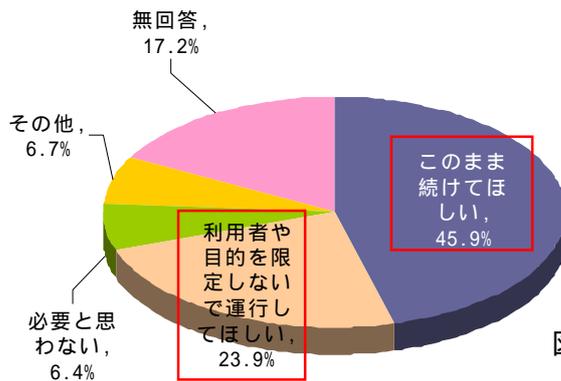


図 にこにこサービスに対するニーズ (N=897)

無回答票を除き集計

(4) 自動車に替わる公共交通に対するニーズ

自動車が運転できなくなった場合の外出の変化

自身や家族の方が自動車を運転できなくなった場合、多くの世帯は他の交通手段を利用すると回答しているが、どの年代の世帯でも30%ちかくが外出できなくなる。

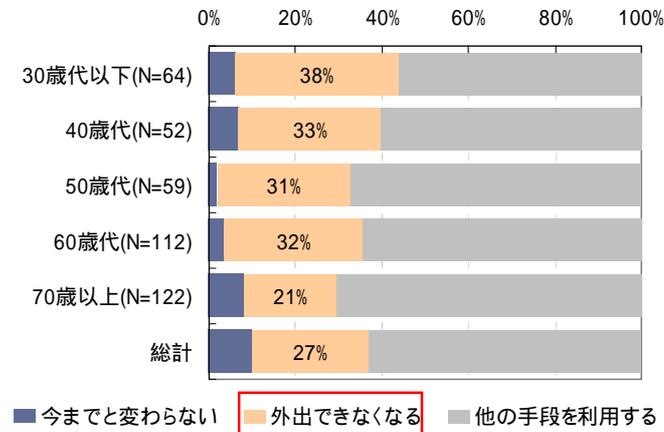


図 世帯主年齢別の自家用車が利用できなくなった場合の外出の変化 (N=409)

無回答票を除き集計

自動車の替わりとして望ましいサービスと、行きたい場所

自家用車の替わりとして望ましいサービスとして、世帯の68%が「病院や店舗に行くサービス」、52%が「町内巡回バス」、44%が「自宅付近まで迎えに来て目的地まで運行するサービス」と指摘している。

また、誰でも気軽に利用できるバスや乗合タクシーがあった時に行きたい場所として、半数近い世帯が「公共施設」「スーパー・商店街」「ホームセンター」「病院」「駅」と回答しており、年代別でのニーズの違いは小さい。

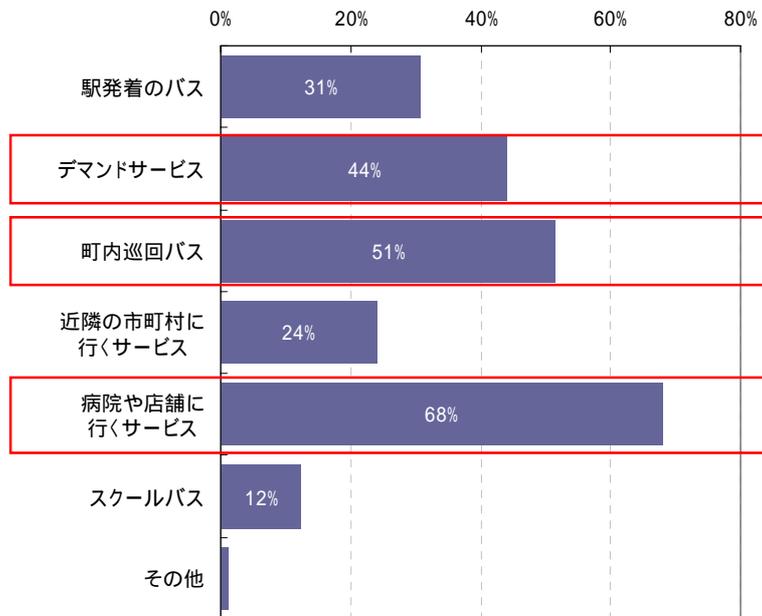


図 自動車の代わりとしてバスやタクシーに望まれるサービス (N=409)

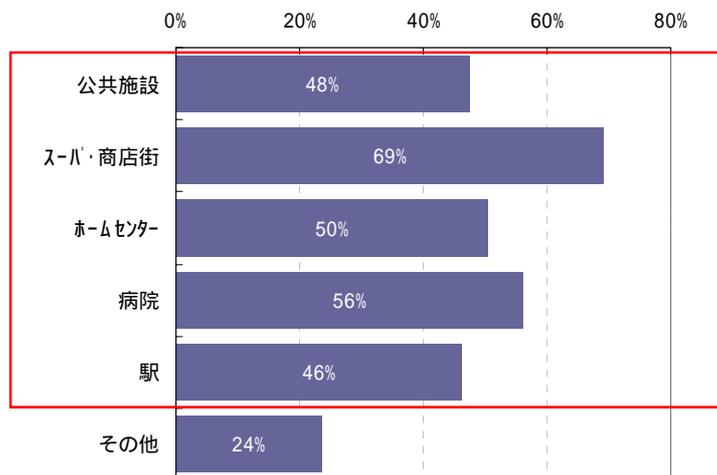


図 バスや乗合タクシーがあった時に行きたい場所 (N=409)

無回答票を除き集計

駅利用者の一宮町に必要と思われる交通手段

一宮町に必要と思われる交通手段として、駅利用者の30%が高齢者や子供のための巡回バスを望んでいる。また、将来の生活の足を心配する等の意見が挙がっている。

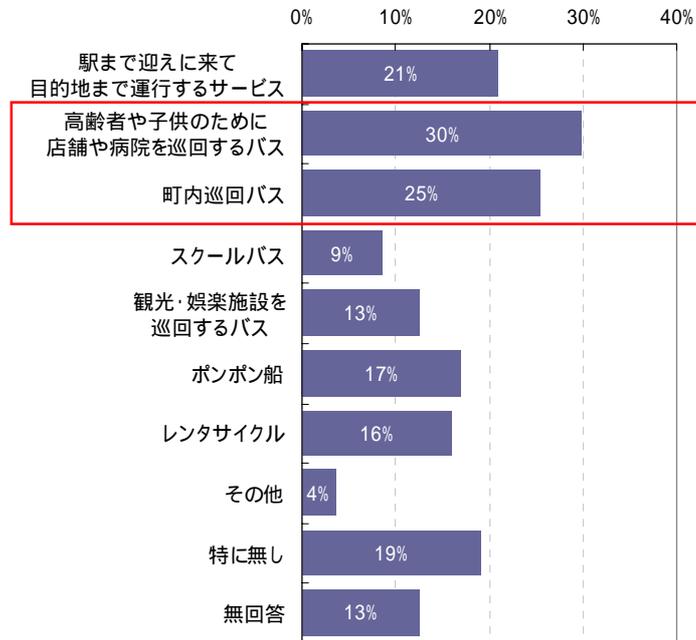


図 駅利用者が利用してみたい交通手段として指摘した割合 (N=358)
(駅ヒアリング調査より集計)

(3) 一宮町に訪れる観光客のニーズ

海水浴やサーフィンが目的の観光客は、利用したい移動手段として「駅発着バス」や「巡回バス」を挙げているが、観光客の20%にそれぞれとどまっており、公共交通のニーズは小さい。

一方、観光施設等を周遊する観光客は、海水浴やサーフィンよりも「巡回バス」や「レンタサイクル」のニーズがある。

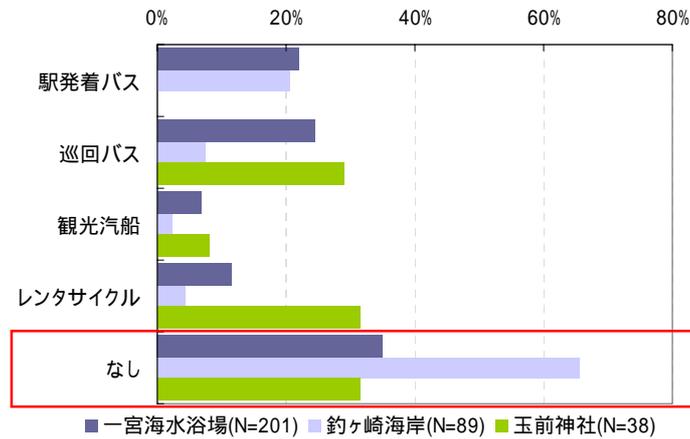


図 観光客が利用してみたい交通手段として指摘した割合

また、利用したい移動手段に支払ってもよいと考える額は、低額の志向となっている。

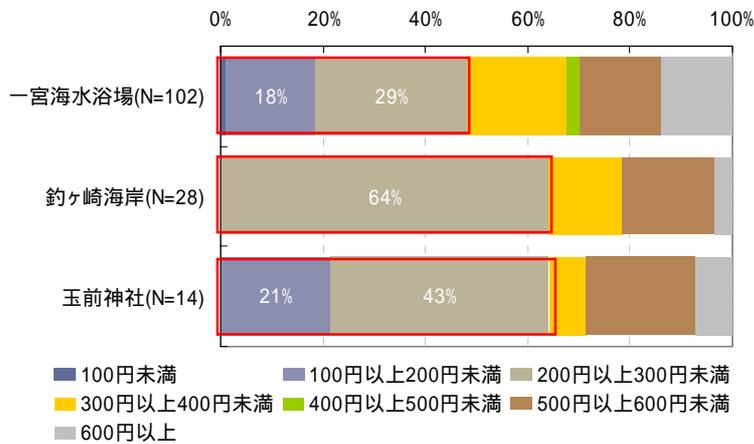


図 利用してみたい交通手段に支払える額

2. 一宮町における公共交通の問題点と課題

2. 1. 問題点の整理

公共交通等の利用状況や住民・観光客等の移動実態をふまえ、本町における公共交通の問題点を以下に整理する。

(1) 高齢化の進行と自動車交通への依存

本町における65歳以上の高齢者割合は25%であるが、今後も高齢者割合は増加すると予測されており、自動車を運転できない高齢者も増加すると推察される。

一方で、公共交通が十分でないことから、通勤や買物などの日常交通手段における自動車利用の割合は高く、また、来訪者のほとんどがマイカー利用者であるなど、町内外の移動は自動車に依存しており、自動車を使わない世帯や高齢者の生活利便性が低く、今後の高齢化の進行を踏まえると、問題が深刻化することが懸念される。

(2) バス利用の減少と路線の廃止

路線バスは主に通学手段として利用されているが、路線バスの利用者数は減少が続いており、一部の路線では事業採算が成り立たず、そのサービス水準が低下していることから、生活交通手段として機能していない。

(3) にこにこサービスの利用低迷

本町では、にこにこサービスにより、高齢者の通院や駅への送迎を実施しているものの、その認知度は低く、利用が低調となっており、高齢者のニーズと合っていない可能性がある。

(4) 鉄道駅へのアクセス

上総一ノ宮駅は町内外における拠点駅となっており、町民のみならず近隣市町村からの利用も多い。また、駅周辺には公共施設や医療施設が集中しており、駅利用以外の目的で訪れる住民も多い。

しかしながら、駅東西には、鉄道駅まで徒歩でアクセスするには距離のある地区が多く存在している一方、駅周辺に駐車場や駐輪場が少なく、駅へのアクセス性が低い。

(5) 買物のしにくさ

町内には商業施設が少なく、自動車を運転できない層にとっては買物場所が限定され、日常の買物に不便を感じている高齢者が多い。

(6) 通学における移動の制約と防犯上の不安

小中学生をはじめとする通学時の移動手段は徒歩や自転車ほとんどであるが、代替手段がないため、雨天時の通学手段に不便を感じたり、帰りが遅くなる場合の防犯面に不安を感じるなど、通学者やその家族に心理的な不安を与えている。

2 2 . 公共交通における課題

一宮町における公共交通機関等の現状と住民アンケート調査等の結果をもとに、公共交通における課題を以下に示す。

(1) 高齢者の通院手段の確保

通院する高齢者の多くが家族等による送迎に頼らざるを得ないなど、通院行動に制約を抱えていることから、自動車に依存しない通院手段を確保することが課題である。

(2) 通学手段の充実

町内を運行する路線バスは、主に通学手段として利用されているが、小・中学生の居住地は広範囲かつ低密に分散しているため利用密度が低く、また、通学者も徒歩や自転車による小・中学校へのアクセスに不便や防犯上の不安を感じていることから、通学手段を充実させることが課題である。

(3) 鉄道駅と海岸沿いと連携強化

県道飯岡一宮線沿いに居住地や観光地、宿泊施設などが集積しているものの、自動車以外の手段による駅への移動がしにくい交通体系となっていることから、これらの居住者や観光客の移動手段として公共交通の利便性を高め、駅周辺地区と海岸地区の連携を強化していくことが課題である。

3 . 一宮町地域公共交通の基本方針（案）

3 1 . 基本方針（案）

一宮町の現状や課題をふまえ、本計画の基本方針（案）を以下に示す。

（ 1 ） 高齢者等の通院輸送手段の確保

- ・ 町内の通院には「にこにこサービス」が利用可能であるが、認知度から利用できることを知らない町民もあると考えられるため、更なる周知が必要である。
- ・ また、利用時間帯などサービス内容が通院者のニーズとずれがある可能性があるため、システムについては見直しも含めて再検証が必要である。
- ・ また、市外（特に茂原方面）に向かう通院需要も一定数あると考えられるため、市外医療機関への交通手段の確保についても検討が必要と考えられる。

（ 2 ） 日常の買い物交通手段の確保

- ・ 自動車を持たない世帯や自動車が運転できない高齢者は、買い物場所がおのずと制限される。
- ・ また、高齢者に限らず、自家用車による買い物に不便を感じている層もあると考えられるため、茂原市方面も含めた商業施設へのニーズがあることから、「にこにこサービス」の見直しにより、全町民が利用可能なシステムとすることが検討課題と考えられる。

（ 3 ） 通学交通手段の確保

- ・ 通学児童・生徒の安全確保は、これから社会全体が少子高齢化に進んでいくなかで、少子化に歯止めをかけていくためにも必要な施策であり、対策を講じる必要がある。
- ・ 現在、児童の通学に利用されている路線バスについては、どのような形で存続するかは別問題としても、通学手段として今後とも継続していくことが必要であり、その他の遠距離通学地区についても、何らかの対応を考えていく必要があると考えられる。

（ 4 ） 観光ネットワークの形成

- ・ 基本的に観光地へは自家用車利用が定着しており、その利便性の高さを考えても、自家用車利用を公共交通に転換させることは容易ではなく現実性に乏しいと判断せざるを得ない。
- ・ 一方で、わずかとはいえＪＲ線を利用して観光に来る来訪者も見られることから、これら利用者の増加と中心市街地と海岸地区の連携強化のための施策を考えていくほうが現実的であると考えられる。

3 2 . 今後の作業の方向性

(1) にこにこサービスに変わる町内循環交通の検討

町内の通院については、基本的に「にこにこサービス」があり、十分に活用可能である。しかし、システム的には高齢者限定であり、アクセス箇所が町内の一部に限られることから、町民ニーズをさらに精査した上で、全町民が利用できるシステムに変更を加えていくことを検討する必要がある。

また、買い物・通院については、茂原市方面への需要も一定数見られることから、主に茂原市方面に対するアクセスについても検討することが必要である。

(2) 通学交通手段の確保と拡充

通学交通手段としては現在使われている公共交通については、なるべく存続の方向で考えるものとするが、存続の形態については検討が必要である。

また、町内には通学に距離を要する地区があるため、現状を精査の上、これらの地区に対する方策も検討することが必要である。

(3) 地域活性化のための観光ネットワークの構築

現在自動車で来訪する観光客を公共交通に転換させることは困難であるため顧慮しない。

一方で、JRでもサイクリングトレインに取り組むなど新たな需要発掘する動きもあり、これら歩調を合わせ、駅周辺地区 海岸地区へのアクセス経路を整備することにより、新たな観光需要を創出することは可能と考えられる。

(4) 異種の目的交通の連携

本町では今後、生活のための巡回交通、通学交通、観光のためのネットワークなど異目的の交通手段をそれぞれに検討することになるが、本町におけるこれらの交通の需要は決して採算性が議論できるほど多くはないと考えられるため、個別にそれぞれの交通手段を導入しても無駄の多い施策になる可能性がある。

このため、本町における検討では、これらの異なる目的に対して、できるだけ共用、連携できる運行システム、事業手法を検討することにより、無駄を省いた交通体系を構築することが必要である。