

一宮町地域公共交通総合連携計画 (素案)

一宮町地域公共交通活性化協議会

目 次

	Page
1 . はじめに	
1-1 . 計画策定の背景と目的 -----	1
1-2 . 本計画の位置づけ -----	2
2 . 一宮町の現状	
2-1 . 人口および施設配置 -----	3
2-2 . 交通の現状 -----	6
3 . 住民および観光客の移動実態とニーズ	
3-1 . 住民の移動実態 -----	13
3-2 . 観光客の移動実態 -----	17
3-3 . 公共交通に対するニーズ -----	18
4 . 公共交通を取り巻く問題点と課題	
4-1 . 問題点の整理 -----	21
4-2 . 公共交通の課題 -----	22
5 . 一宮町地域公共交通総合連携計画の基本方針と目標	
5-1 . 計画対象区域 -----	23
5-2 . 計画の基本方針と目標 -----	24
5-3 . 将来の理想的な公共交通体系 -----	25
6 . 目標達成のための事業	
6-1 . 事業計画と実施主体 -----	27
6-2 . 事業の考え方と内容 -----	28
7 . 事業スケジュール	
7-1 . 計画期間 -----	34
7-2 . 事業スケジュール -----	34

1 . はじめに

1-1 . 計画策定の背景と目的

本町では、小湊鉄道（株）により JR 上総一ノ宮駅から大多喜車庫を結ぶ路線、一宮海岸から JR 茂原駅を結ぶバス路線が運行され、本町と周辺の市町村を連絡するとともに、JR 上総一ノ宮駅を拠点に町の周辺部を結ぶ住民の生活の足としての役割を果たしていた。

しかしながら、路線バスは、自家用車の普及とともに、利用者は減少し、減便等による利便性の低下により、さらに利用低迷に拍車を掛けている状況にある。

こうしたなか、本町では平成 14 年に巡回バスの運行について検討し、アンケート調査の結果より、高齢者や身体の不自由な方に特化した、町内医療機関への無償運送サービス『にこにこサービス』を始め、現在に至っている。しかしながら、今後さらに進む高齢化社会を想定すると、住民の日常生活に資する交通手段は十分に確保されているとは言えない。

本計画は、上記の背景を踏まえ、「一宮町全域」を計画対象区域として、町民や交通事業者とともに、地域にとって持続可能な公共交通体系の構築を目指すものである。

1-2. 本計画の位置づけ

本町は、平成4年に「一宮町総合計画（平成23年度を目標）」を策定しており、この実施計画である「一宮町実施計画【第6次】（平成19年度～平成21年度）」に基づき、施策を展開している。

本計画は、「第6次実施計画」を上位計画とし、整合を図りつつ具体的に施策を展開していくための実行計画として位置づける。

町づくりのテーマ

住.....時代にふさわしい居住環境のために
遊.....ゆとりに満ちた暮らしのために
産.....活力ある産業の育成のために
知.....豊かな心を育むために

施策別スローガン

都市基盤	機能性の高い調和のとれた町づくり
福祉・保険・医療	健やかで明るい生きがいのある町づくり
産業振興	活力に満ちた潤いのある町づくり
生活環境	安心して暮らせる快適な町づくり
教育文化	創造性を育む心豊かな町づくり
地域社会と行財政	温かいふれあいのある町づくり
公共交通・交通施設	

- (1) 公共交通の充実
- ・快速列車の増便、踏み切りの遮断時間の短縮、東口改札の設置等の施設整備を要望していきます。
 - ・路線バスの運行存続について協議していきます。
- (2) 交通施設の整備
- ・上総一ノ宮駅舎橋上化の検討をしていきます。
 - ・駅のバリアフリー化の推進をしていきます。

2 . 一宮町の現状

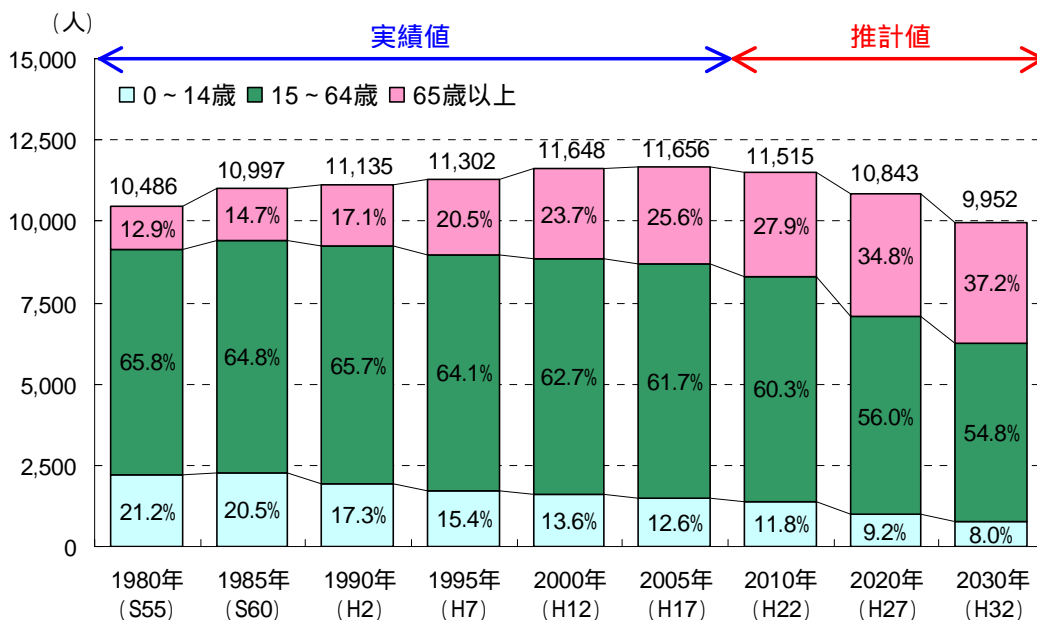
2-1 . 人口および施設配置

(1) 人口動態

人口の推移

本町の人口は 11,656 人（平成 17 年国勢調査）で、近年は微増傾向にある。年齢区分別にみると、年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）が減少傾向にある一方、老年人口（65 歳以上）が平成 17 年時点で 25.6% を占めており、少子高齢化が進んでいる。

今後は、人口が減少に転じることが予想され、平成 32 年には 1 万人を下回るものと推計されている。また、年齢区分別にみると、年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）の減少、老年人口（65 歳以上）の増加が進むなど、今後、少子高齢化の傾向が一層顕著になることが予想される。



資料) S55～H17 は国勢調査、H22～H32 は国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口 (H20.12)」により作成

図 人口の推移と将来人口の見通し

人口および老年人口の分布

一宮町の人口は、上総一ノ宮駅を中心として市街地が広がっており、特に駅周辺では人口密度が高くなっている。また、老年人口（65歳以上）の分布をみると、網田地区、一宮西部・宮原地区の高齢化率が高い。

表 地区別人口及び老年人口

地区名	人口 (人)	老年人口 (人)	高齢化率 (%)
宮原	776	229	29.5
新地・船頭給	1,892	469	24.8
一宮西部	3,481	1,035	29.7
一宮東部	3,468	810	23.4
東浪見	2,527	652	25.8
網田	290	108	37.3
総計	12,434	3,303	26.6

資料) 平成20年4月1日現在住民基本台帳

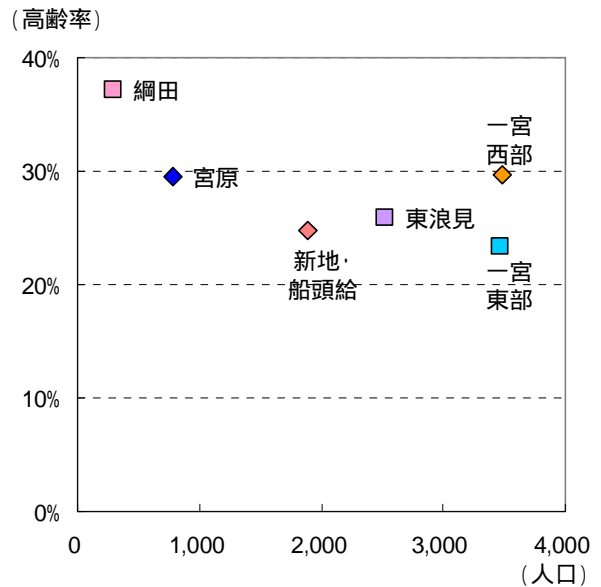


図 地区別の人口と高齢化率

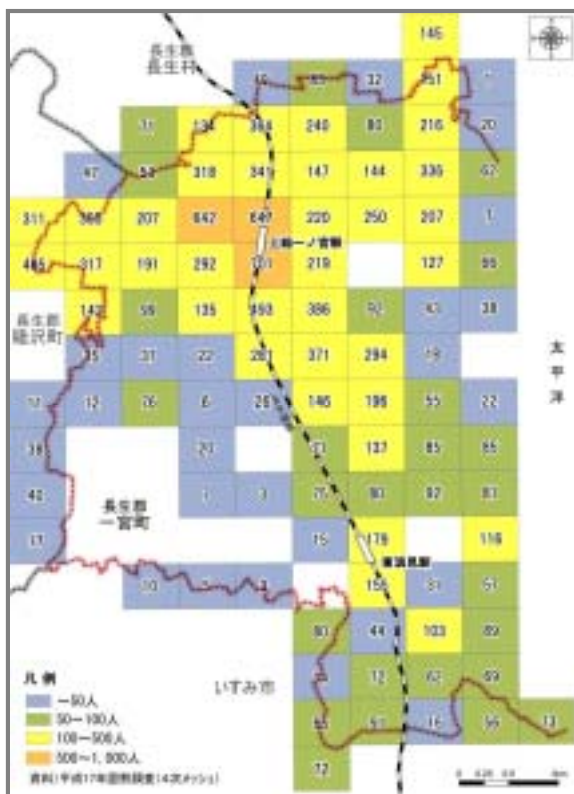


図 人口の分布

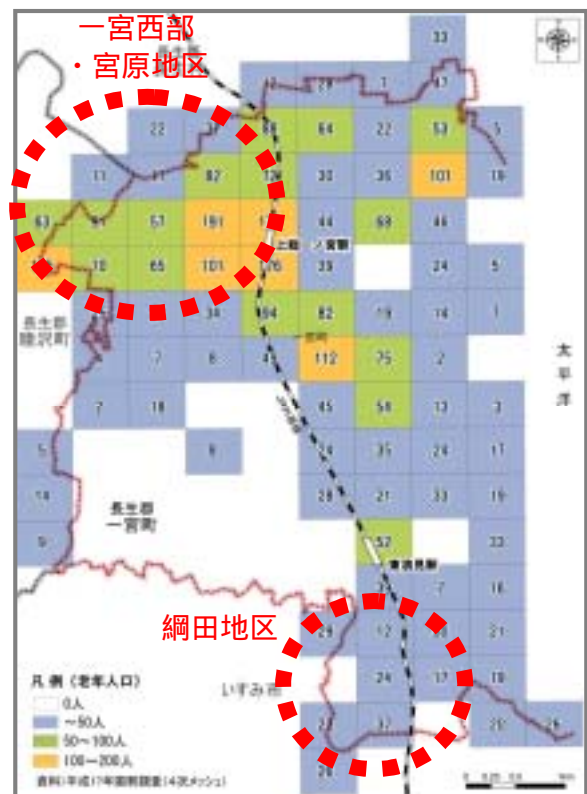


図 老年人口（65歳以上）の分布

資料) H17 国勢調査から作成

施設配置

町の中央部をほぼ南北に JR 東日本外房線と国道 128 号線が縦断しており、中心市街地は外房線上総一ノ宮駅周辺に広がっている。公共施設や医療施設は、上総一ノ宮駅及び東浪見駅の周辺に集積しており、海水浴場やサーフィンのメッカである九十九里浜海岸沿いに宿泊施設が点在している。

小学校は、一宮小学校と東浪見小学校の二箇所あり、中学校と高校は、上総一ノ宮駅西側にそれぞれ一箇所ずつ立地している。

バス路線は、小湊鉄道㈱により 2 路線が運営され、JR 上総一ノ宮駅を中心として東西に、町内及び周辺市町村を連絡している。



図 施設配置

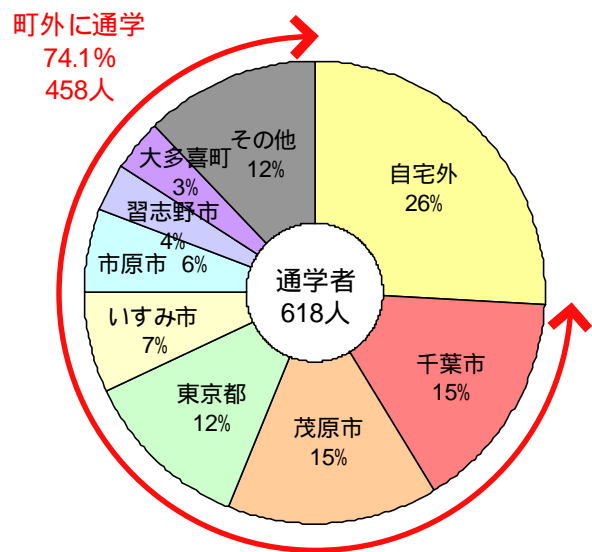
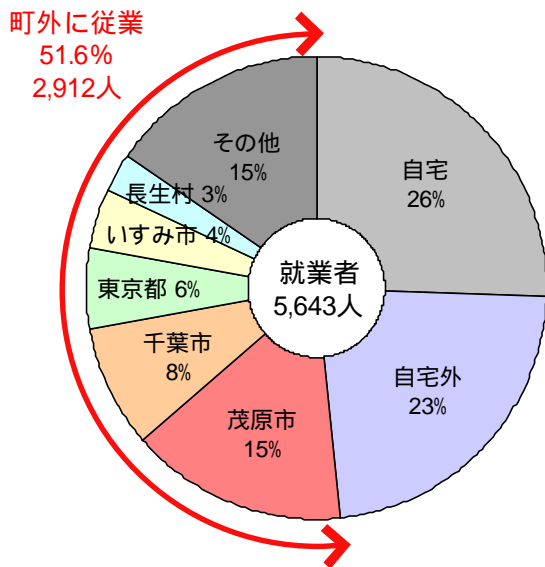
2-2. 交通の現状

(1) 通勤・通学流動

一宮町在住者の通勤・通学流動と交通手段

一宮町在住の就業者のうち約半数、通学者では約7割が町外に通勤・通学しており、茂原市内、千葉市内、東京都内への通勤・通学が多い。

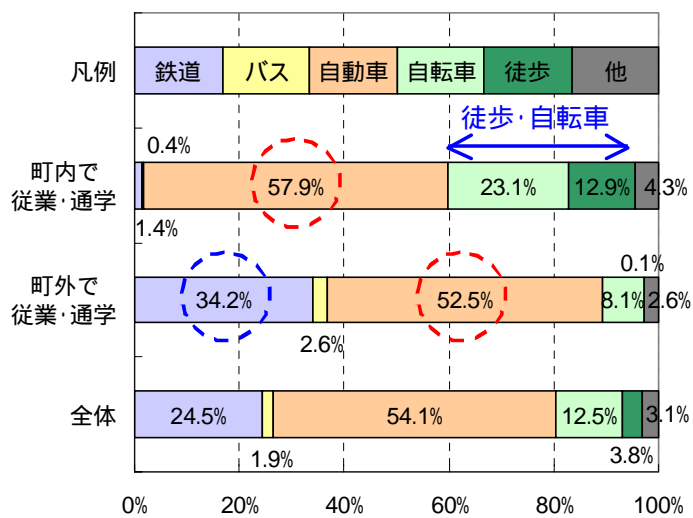
通勤・通学時の利用交通手段については、マイカー通勤が中心となっているが、町内で通勤・通学している場合は自転車・徒歩が多い。



資料) H17 国勢調査から作成

図 一宮町在住の15歳以上就業者の通勤先

図 一宮町在住の15歳以上通学者の通学先



資料) H12 国勢調査から作成

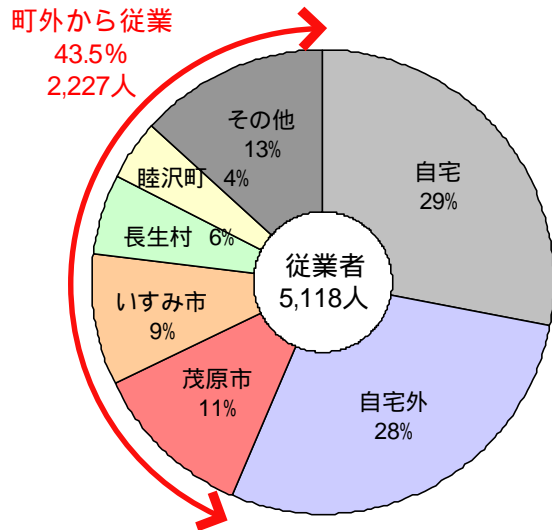
図 一宮町在住の通勤・通学者の利用交通手段



町内従業者・通学者の流動と交通手段

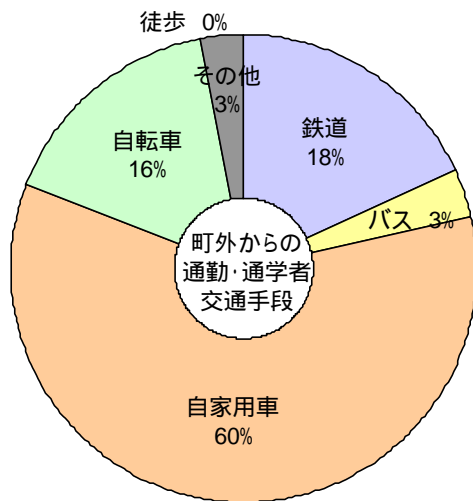
一宮町における従業者・通学者のうち、約4割が町外から従業・通学しており、茂原市・いすみ市・長生村からの流入が多い。

町外からの通勤・通学は、マイカー通勤者が6割を占め、次いで鉄道、自転車利用者がそれぞれ2割弱となっている。



資料) H17 国勢調査から作成

図 一宮町従業・通学者の常住地



資料) H12 国勢調査から作成

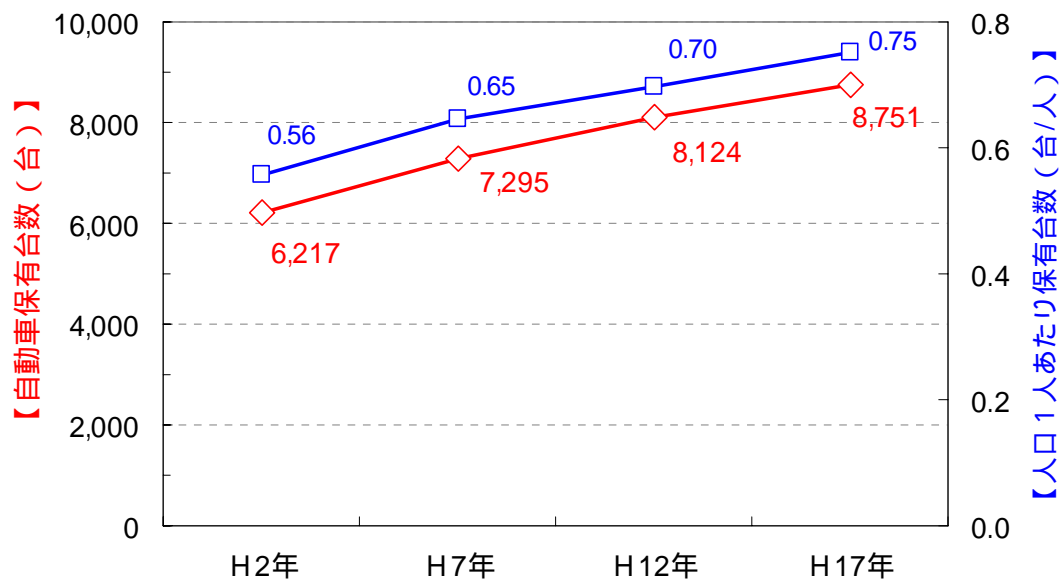
図 町外からの通勤・通学者の利用交通手段

(2) 道路交通の現状

自動車保有台数の推移

平成2年から平成17年までの15年間の間に、自動車保有台数は2,500台程度増加している。

また、人口1人あたりの保有台数は、H2年の0.56台/人からH17年の0.75台/人と、増加傾向となっている。



資料) 自動車保有台数：関東運輸局千葉運輸支局，千葉県軽自動車協会資料から作成

注：自動車保有台数に軽二輪車は含まず

人口：総務省統計局「国勢調査報告」から作成

図 自動車保有台数と人口の推移

道路の現状

一宮町の主要道路は、町内の南北を縦貫する国道 128 号線、海岸沿いの県道 30 号線、上総一ノ宮駅から海岸へ向かう県道 228 号線、上総一ノ宮駅から睦沢町へ向かう県道 148 号線の 4 路線で骨格を形成している。

町内では著しい道路混雑はなく、国道 128 号線と県道 30 号線の 2 路線において、混雑する可能性のある時間帯が 1～2 時間程度あるのみである。



資料) 平成 17 年道路交通センサスから作成

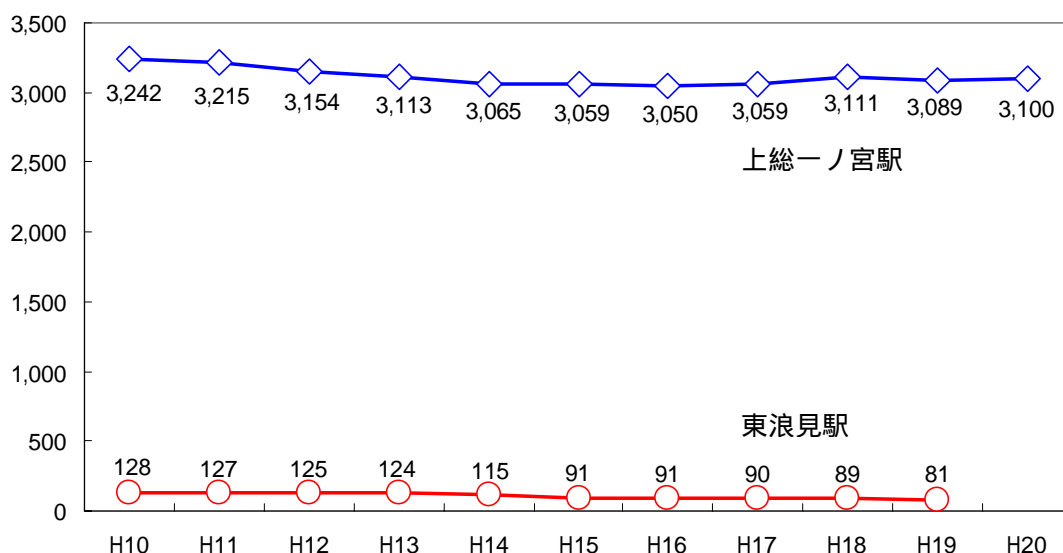
図 道路交通の現状（交通量、混雑率、旅行速度）

(3) 公共交通の現状

鉄道

JR 東日本外房線は、町の中央部をほぼ南北に縦断しており、町内には上総一ノ宮駅と東浪見駅が位置し、市街地形成の中心となっている。

JR 上総一ノ宮駅は、外房線の全線複線の終点駅であり、特急や快速が停車し、東京駅まで特急で60分という通勤圏であることから利用者が多いものの、近年は微減傾向にある。



資料)「県内鉄道各線・各駅乗車人員の推移(1日平均)」千葉県庁資料より作成

図 鉄道乗車人員（一日平均）の推移

H2年とH21年時点での、上総一ノ宮駅を発着する列車種別の運行本数をみると、上り下り方面とも運行本数が増加しており、特に、上り方面の始発と下り方面の上総一ノ宮駅止まりが大幅に増加している。

また、快速、特急ともに蘇我駅から京葉線を経由することにより東京までの所要時間が大幅に短縮されたこともあり、都心への利便性は高まっている。

表 上総一ノ宮駅平日1日あたりの運行本数の推移(単位:本/日)

種別	方面	平日上り(東京・千葉方面)			平日下り(安房鴨川方面)			最短所要時間	
		(本/日)	うち始発	計	(本/日)	一宮駅止まり	計	~千葉駅	~東京駅
特急	H2年	12	(0)	12	12	0	12	0:36	1:11
	H21年	14	(3)	14	11	4	15		0:59
快速	H2年	10	(6)	10	5	6	11	0:43	1:25
	H21年	13	(12)	13	1	14	15	0:39	1:15
各駅	H2年	34	(8)	35	27	7	34	0:48	
	H21年	39	(11)	42	29	11	40	0:45	
総計	H2年	56	(14)	57	44	13	57		
	H21年	66	(26)	69	41	29	70		

路線バス

路線バスは、小湊鉄道(株)により運行されており、本町と周辺の自治体を連絡するとともに、上総一ノ宮駅を中心に東西市街地を結ぶ生活交通手段として重要な役割を果たしている。

しかしながら、平成 14 年には、町内を運行する 2 路線の廃止について協議が行われ、一宮海岸～茂原駅線は廃止予定路線となっている。

また、上総一ノ宮駅～大多喜車庫線については、平成 20 年度から 2 年間にわたり、沿線 3 町で運営費赤字分を補助し運行することとなっており、一宮町は年間約 130 万円程度の負担を行っている。

表 路線バスの運行及び利用状況

路線	運行本数		運賃	一日平均利用者数（H20）
	平日	土曜・休日		
一宮海岸～茂原駅線	2 本	-	160～500 円	67 人
上総一ノ宮駅～大多喜車庫線	5 本	-	160～500 円	20 人

表 小湊鉄道路線バス運行維持年度別補助額（単位：円）

路線	平成 20 年	平成 21 年
一宮町	1,223,000	1,341,000
睦沢町	3,060,000	3,103,000
大多喜町	1,072,000	911,000
合計	5,355,000	5,355,000

にこにこサービス

本町では、平成 14 年度から、65 歳以上の高齢者や身体の不自由な方を対象に、町内医療機関や鉄道駅までの送迎を行う「にこにこサービス」を実施している。

本サービスは、シルバー人材センターへの登録制で、希望日の 3 日前までに利用を申し込み、月 4 回まで無料で利用できる。

保有車両台数は 2 台で、登録者数は 93 名（平成 19 年度実績）となっており、平均利用者数は 51 人 / 月（2 回目以降の利用を除く）、一人当たり平均利用回数は 2.4 回 / 月（平成 20 年度実績）となっている。

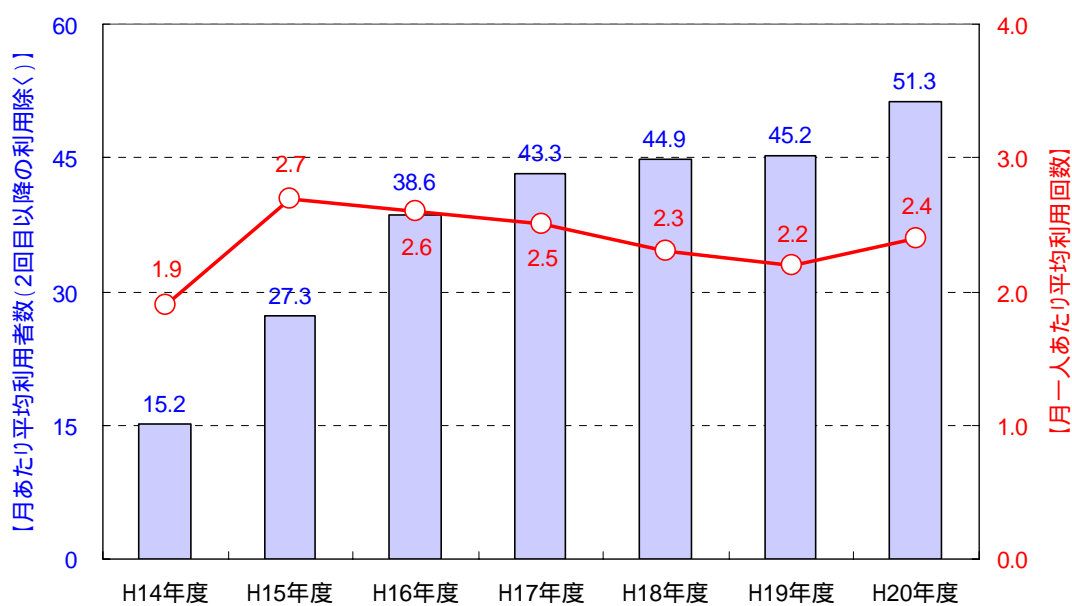


図 年度別月当たり平均利用者数及び平均利用回数

表 通院介助事業（にこにこサービス）年度別事業費（単位：円）

	H14 年度	H15 年度	H16 年度	H17 年度	H18 年度	H19 年度
委託料	504,000	765,055	955,250	1,041,070	981,625	955,635
保険料	41,790	40,430	39,390	40,110	1,892	17,820
合計	545,790	805,485	994,640	1,081,180	983,517	973,455

委託料) 本サービスは、一宮町社会福祉協議会に委託

その他交通機関について

日の丸自動車(株)がタクシーを運営しており、保有車両台数は 12 台となっている。また、福祉有償運送（個人）として、介護タクシーがある。

3. 住民および観光客の移動実態とニーズ

3-1. 住民の移動実態

(1) 通勤・通学・通院・買物における主な行き先

通勤先

- ・通勤先は、町内が19%、茂原市が25%、いすみ市が6%と、本町と隣接市が半数以上となっており、都心部への通勤は、千葉市が16%、東京都が10%となっている。

通学先

- ・小学生と中学生は町内の学校に通学し、高校生以上となると町外への通学が多くなり、高校生で茂原市への通学は、40%となっている。

通院先

- ・通院先は、町内が39%、本町に隣接する茂原市、いすみ市、長生村を合わせて28%となっている。

買物先

- ・買物先は町内が64%と大半を占めている。

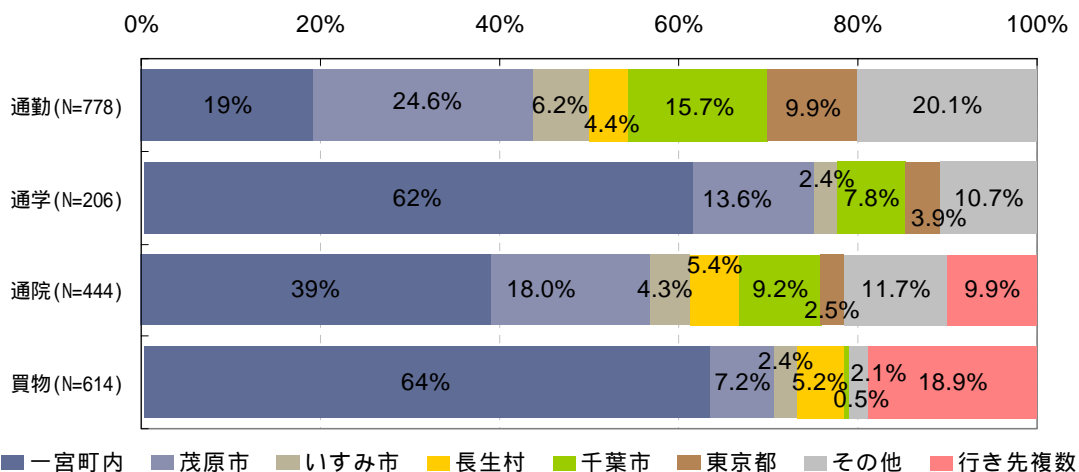


図 通勤・通学・通院・買物における主な行き先

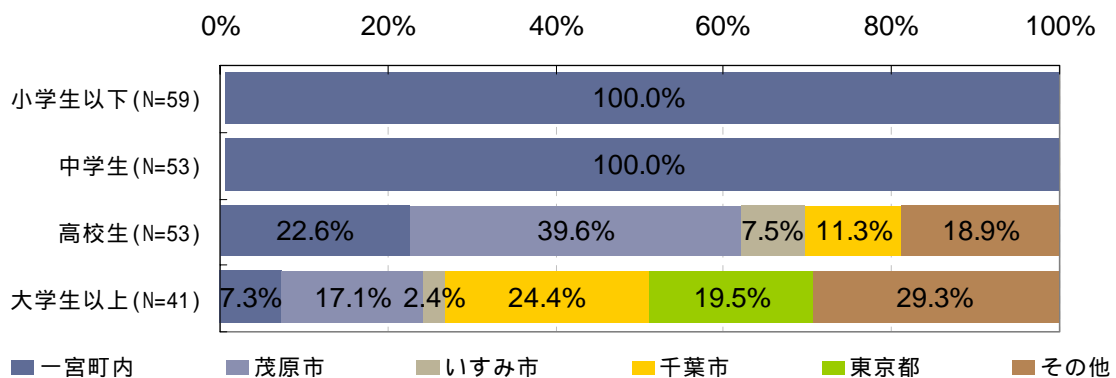


図 児童や学生の年齢別通学先

(2) 通勤・通学・通院・買物における主な交通手段

通勤手段

・町内や隣接市町村へは自家用車、千葉市や東京都へは JR 線の利用が主となっている。

通学手段

・小学生は徒歩、中学生は自転車、高校生以上は JR 線の利用が増加する。

通院手段

・自家用車利用が多く、自分で運転が 40%、家族等による送迎が 27%となっている。

買物手段

・自家用車利用が多く、自分で運転が 69%、家族等による送迎が 14%となっている。

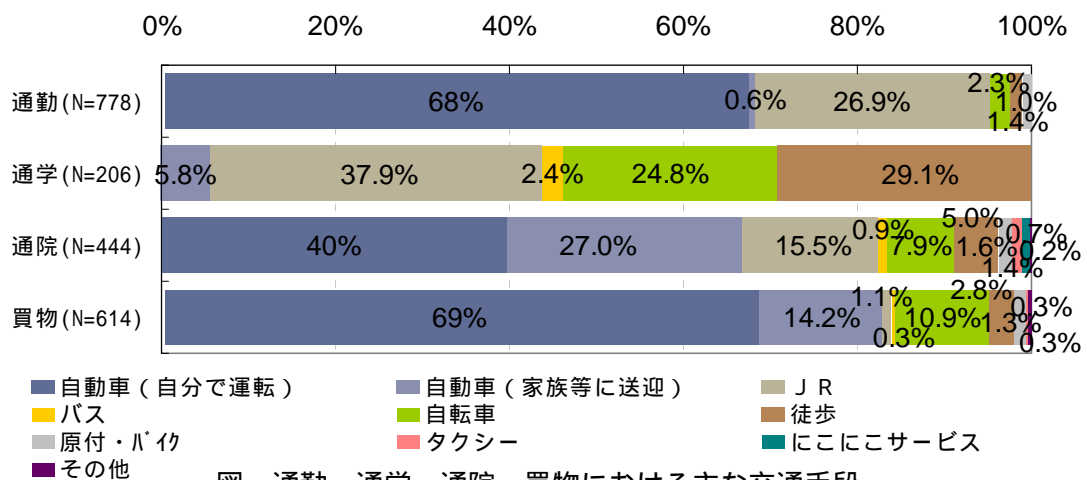


図 通勤、通学、通院、買物における主な交通手段

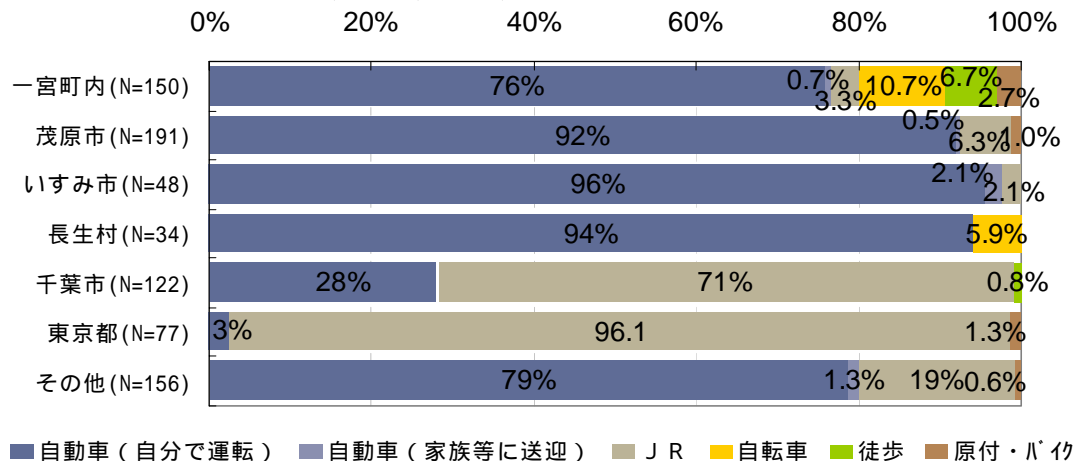


図 通勤先別の主な交通手段

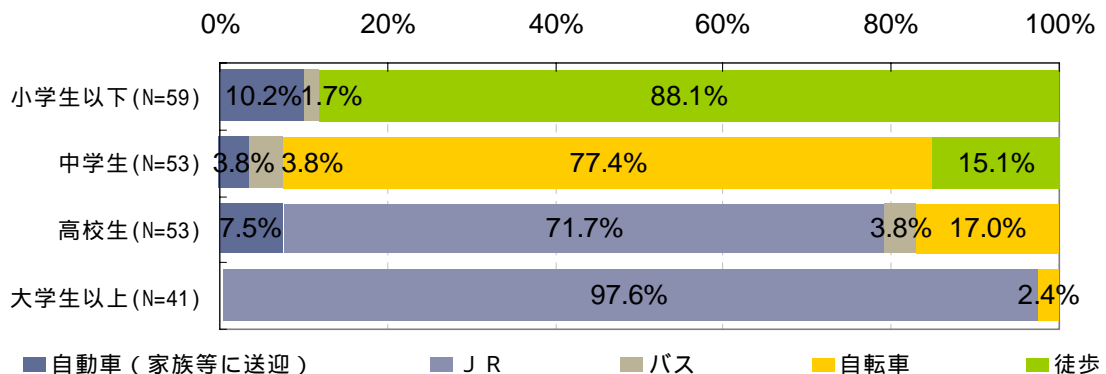


図 児童や学生の年齢別通学手段

(3) 通学・通院・買物時に感じる不便

通学時に感じる不便

- ・通学に不便を感じている学生が多く、その内「帰りが遅いと防犯上不安」と指摘する学生が全体的に高くなっている。

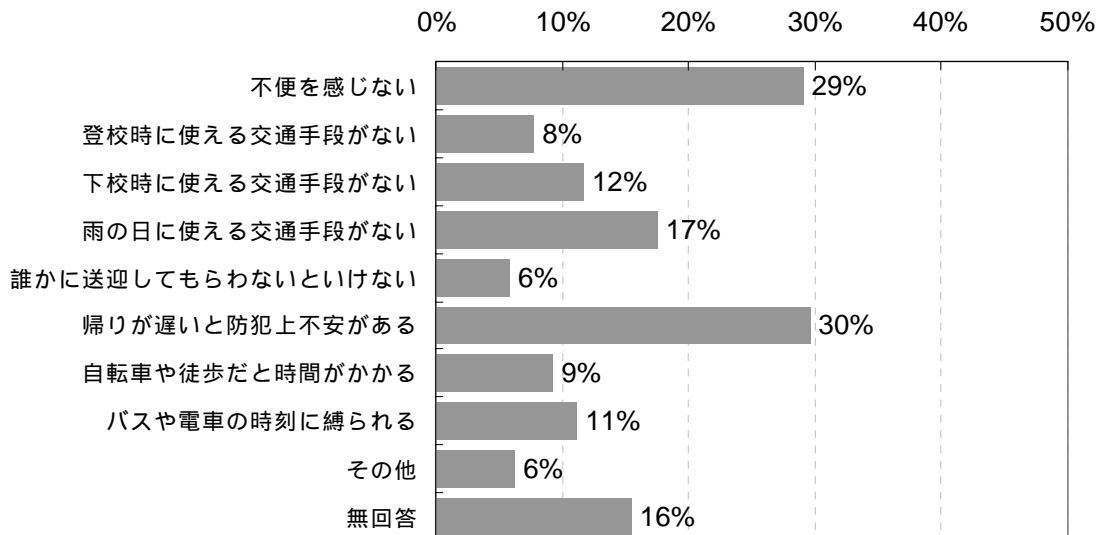


図 通学時に感じる不便（複数回答）

通院時に感じる不便

- ・70歳以上になると、「誰かに送迎してもらわないといけない」「悪天候の通院が不便」といった指摘が多くなる傾向にある。

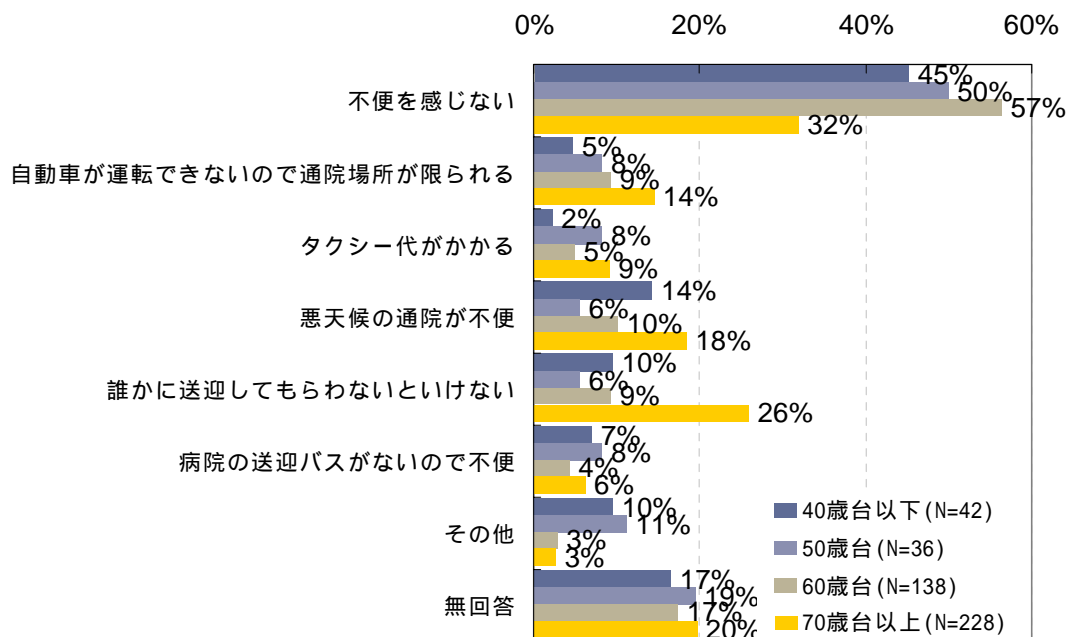


図 通院時に感じる不便（複数回答）

買物時に感じる不便

- ・70歳代以上を除き、どの年代でも不便を感じない方が半数程度となっている。
- ・70歳代以上となると、「買物場所が限られる」「雨の日に外出できない」と指摘する割合が高くなっている。

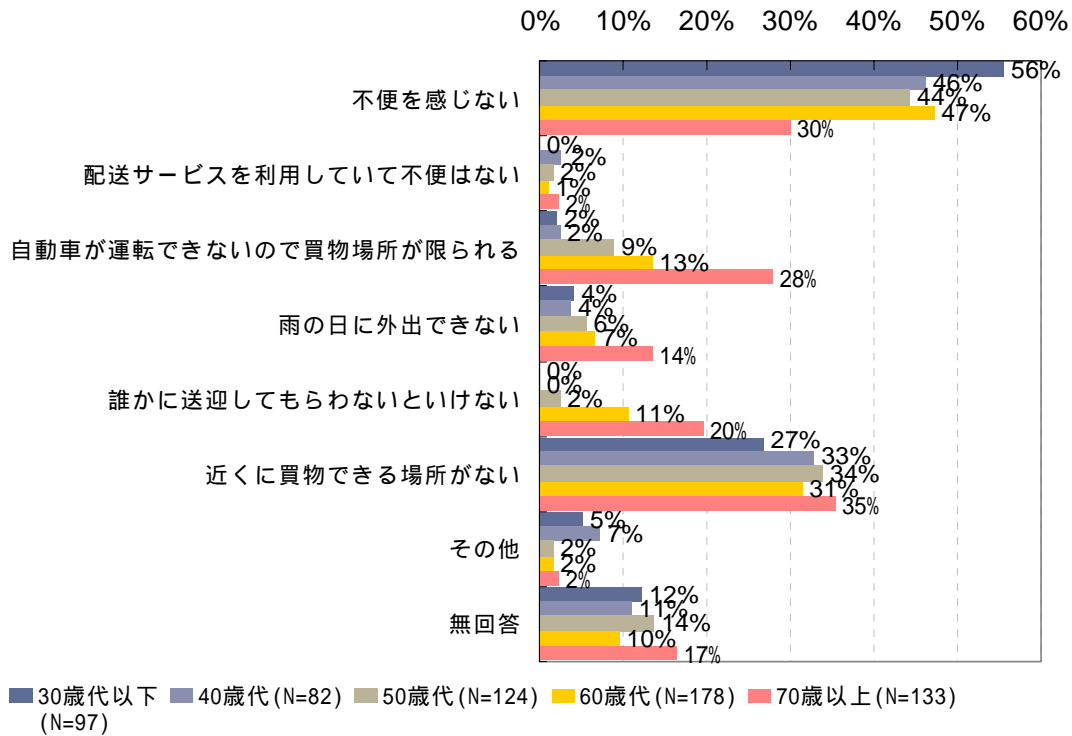


図 買物時に感じる不便（複数回答）

3-2. 観光客の移動実態

本町に訪れる観光客は、都心や県内から多く訪れており、海水浴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、ほとんどの観光客が自家用車を利用して来訪している。

また、海水浴やサーフィンで訪れた観光客は、それ自体が目的となっているが、玉前神社を訪れた観光客は、周辺の観光施設などを周遊する傾向にあることが分かる。

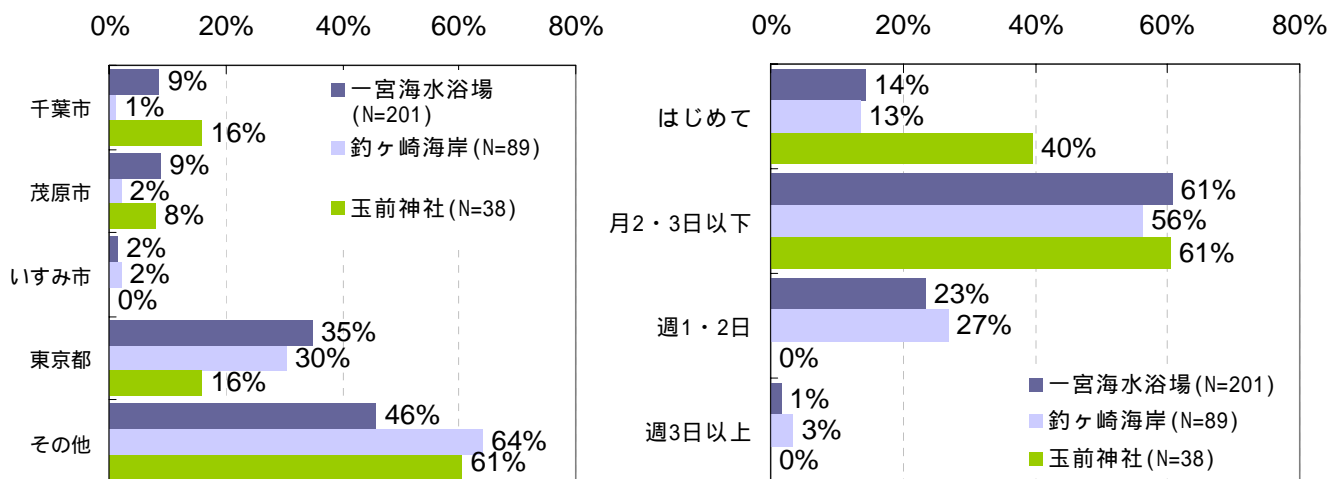


図 観光客の居住地

図 本町への来訪頻度

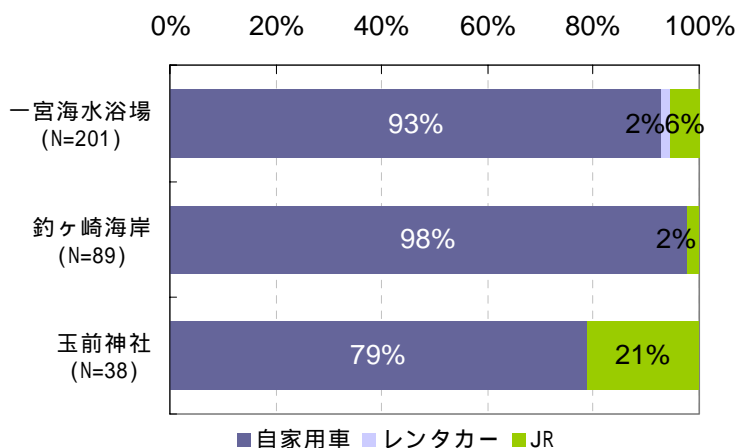


図 観光客の交通手段

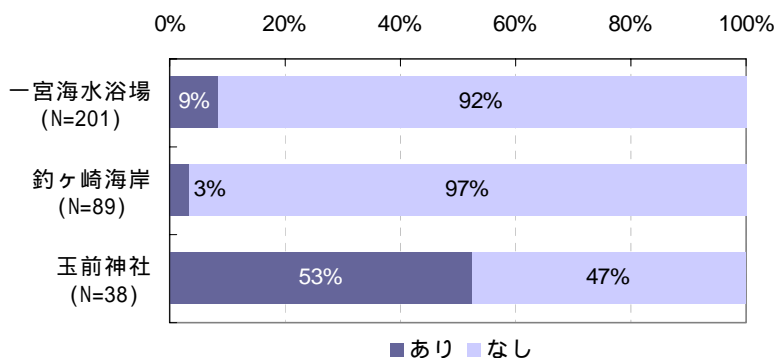


図 他の地域や施設への立ち寄りの有無

3-3. 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。

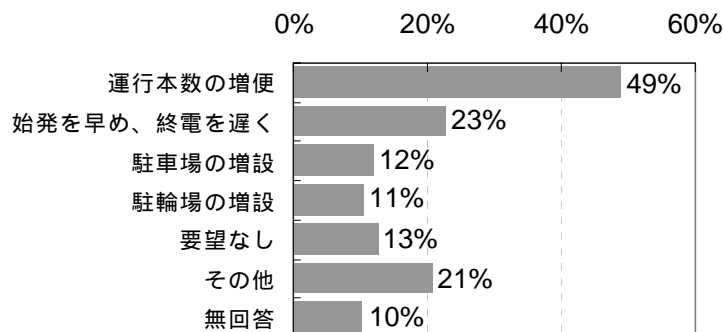


図 鉄道や駅に対する要望として指摘した割合 (N=358)
(駅ヒアリング調査より集計)

(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。

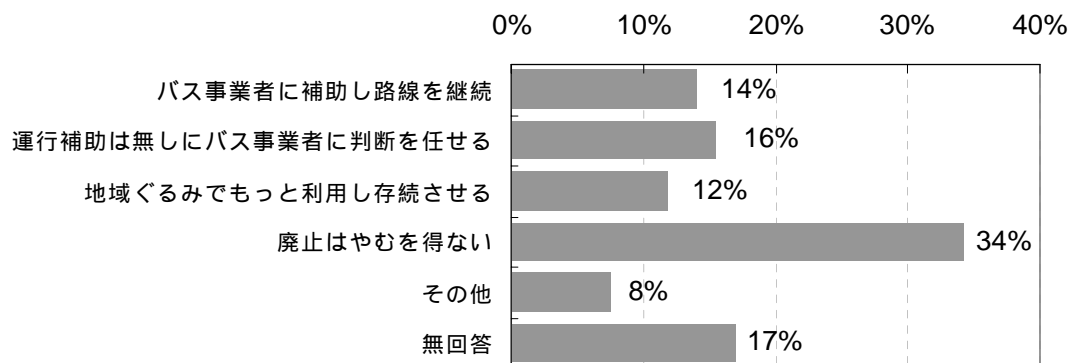


図 バス事業者から廃止の意向が出された場合の対応 (N=906)

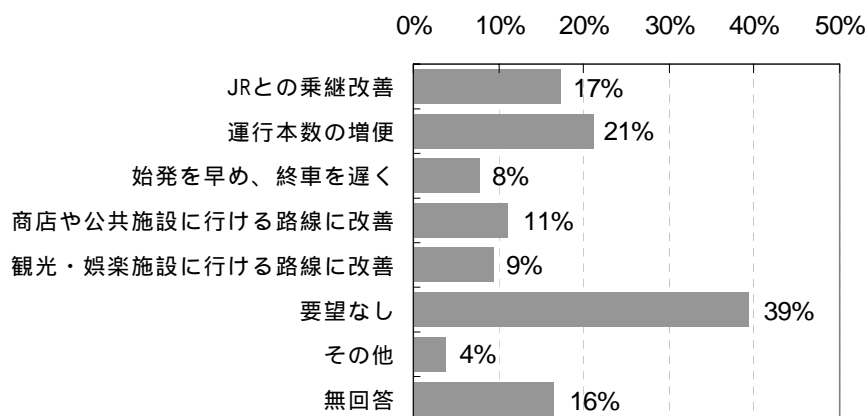


図 駅利用者の路線バスに対する要望 (N=358)
(駅ヒアリング調査より集計)

(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 21%にとどまっており、その内の 85% は利用経験がない。

にこにこサービスについては、サービス継続を希望している世帯が 46%、サービスの改善を希望している世帯が 24%となっている。

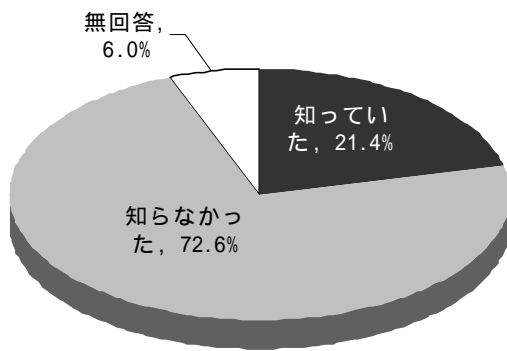


図 にこにこサービスの認知度 (N=906)

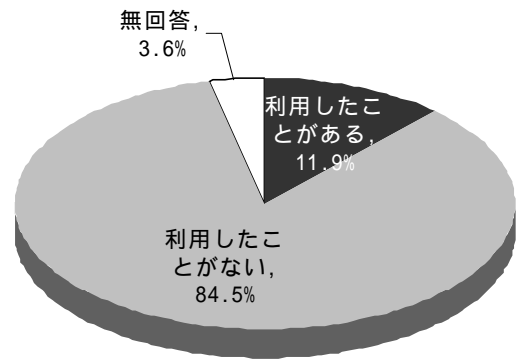


図 にこにこサービスを知っている方の、利用経験 (N=194)

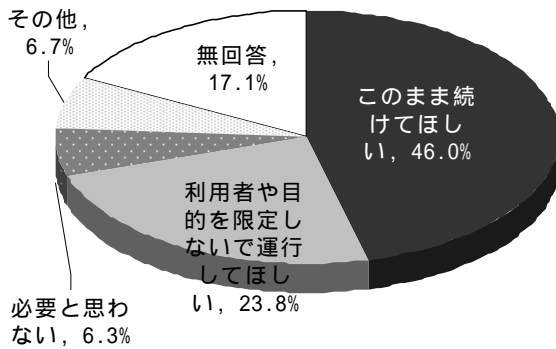


図 にこにこサービスに対するニーズ (N=906)

(4) 公共交通に対するニーズ

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56%が「病院や店舗に行くサービス」、44%が「町内巡回バス」、42%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。

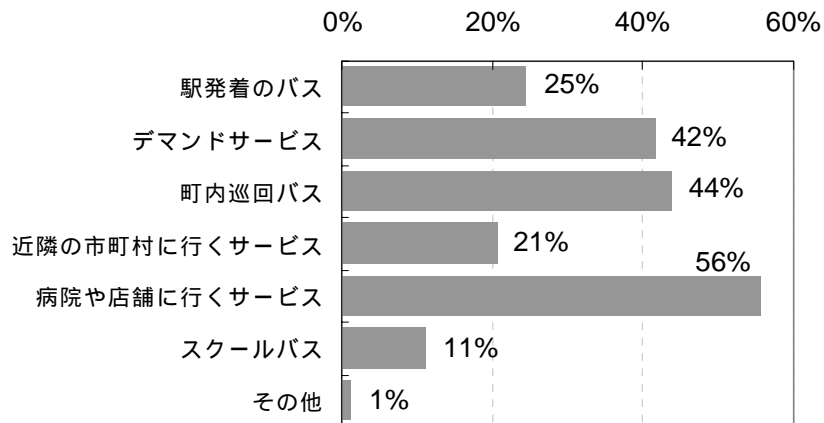


図 自動車の代わりとしてバスやタクシーに望まれるサービス (N=906)

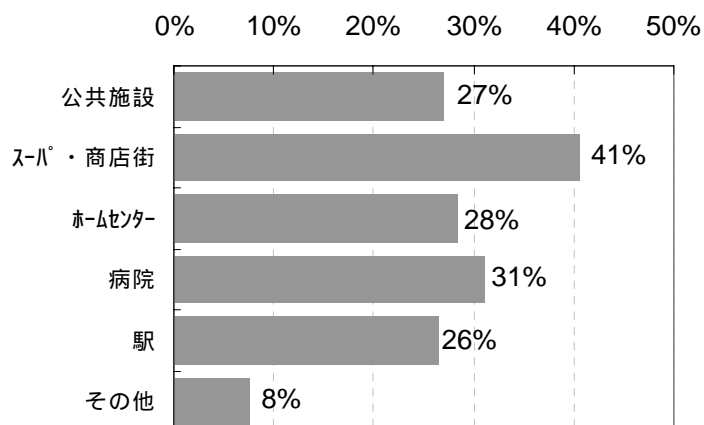


図 バスや乗合タクシーがあった時に行きたい場所 (N=906)

4 . 公共交通を取り巻く問題点と課題

4-1 . 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の低さ

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ることや、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。

4-2. 公共交通の課題

本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) 自動車に依存しない高齢者の通院移動手段の確保
 - ・高齢化が進んでいく中で、高齢者の生活の足を確保していく必要があり、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、何らかの対応を講じていく必要がある。
 - ・町内の通院には「にこにこサービス」が利用可能であるが、利用者が限定されているなどサービス内容が通院者のニーズとの間に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。
 - ・町外（特に茂原市方面）へ向かう通院需要も一定数あると考えられるため、町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ている。
 - ・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、茂原市方面を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」の見直しを含めて、全町民が利用可能なシステムを検討する必要があると考えられる。

- (3) 安心して通学できる交通手段の充実
 - ・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中で、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。
 - ・児童の通学に利用されている路線バスについては、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。

- (4) 鉄道駅と海岸沿いとの連携強化
 - ・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。

5 . 一宮町地域公共交通総合連携計画の基本方針と計画目標

5-1 . 計画対象区域

一宮町内全域を計画対象区域とする。



図 計画対象区域

5-2. 計画の基本方針と目標

上位計画と、これまでにまとめた現状と課題を踏まえた上で、本町の公共交通における将来像を以下のとおりとする。

将来像

持続可能なまちを育み支える公共交通の実現

将来像の実現に向けて、本計画では以下のような基本方針と目標を掲げる。

基本方針

1. 高齢者等の通院交通手段の確保
2. 日常の買物交通手段の確保
3. 通学交通手段の確保
4. 観光ネットワークの形成

基本方針に係わる目標

目標 1. 高齢者等が安心して外出できる交通手段の提供

本町では公共交通が十分でないため、日常的な通院や買物の交通手段における自家用車利用の割合が高く、町内外の移動は自家用車に依存していることから、今後さらに進展する高齢化を踏まえて、日常生活が十分に送れる環境を整えるために、高齢者等が通院や買物などで安心して利用できる交通手段を提供することを目指す。

目標 2. 小中学生が安心して通学できる交通手段の確保と拡充

小中学生の居住地が町内に広範囲かつ低密度に分散していることから、長距離通学を強いられる生徒や、家族等に送迎してもらうなど家族にも負担がかかっている世帯があるため、子持ち世帯が住みやすい環境にするために、生徒やその家族の負担を少しでも軽減する交通手段の確保と拡充を目指す。

目標 3. 地域連携による持続可能な交通体系の構築

一過性のものではなく持続可能な交通手段を提供していくために、住民・地元企業・行政が連携し、公共交通を支えていくためのスキームを構築していくことを目指す。

目標 4. 住民だけでなく観光客のニーズに合わせた交通手段の提供

多くの観光客が自家用車を利用し目的地へ直接向かうことため、中心市街地と観光地との連携が希薄である。中心市街地の活性化や来街手段の多様化などの目的のためにも、中心市街と観光地を結ぶ交通手段が必要である。

5-3. 将来の理想的な公共交通体系

本計画の基本方針と目標を踏まえ、本町に望ましい交通手段を移動目的別に整理し、本町における将来の理想的な公共交通体系を、次頁に示す。

(1) 通勤・通学利用(上総一ノ宮駅利用)

- ・朝時間帯は東京・千葉方面への上り列車に接続し、目的地が上総一ノ宮駅に一本化されるため、ある程度まとまった需要に対応し、速達性と定時性を確保した交通手段が望ましい。
- ・上総一ノ宮駅の利用者は町内のみならず、町外からの通勤利用も多いことから、本町に隣接する市町村と駅を結ぶ交通手段も必要となる。

(2) 通学利用(小学生)

- ・学生の下校時刻は学年によりばらつきがあることから、ある程度下校時間の集約が可能である小学生低学年を対象に、登校に不便な地域における集約的な運行が望ましい。

(3) 買物・通院利用

- ・買物については町内商業の利用促進や活性化の視点から、通院については駅周辺に医院やクリニックが集積しているため、特に利用の対象が高齢者中心になることを考慮すると、町内全域でのドア to ドアに近い交通手段が望ましい。

(4) 観光利用

- ・上総一ノ宮駅から観光施設や宿泊施設等が多く集積する一宮海岸、釣ヶ崎方面に路線が設定され、東京発の特急列車に接続する交通手段が望ましい。

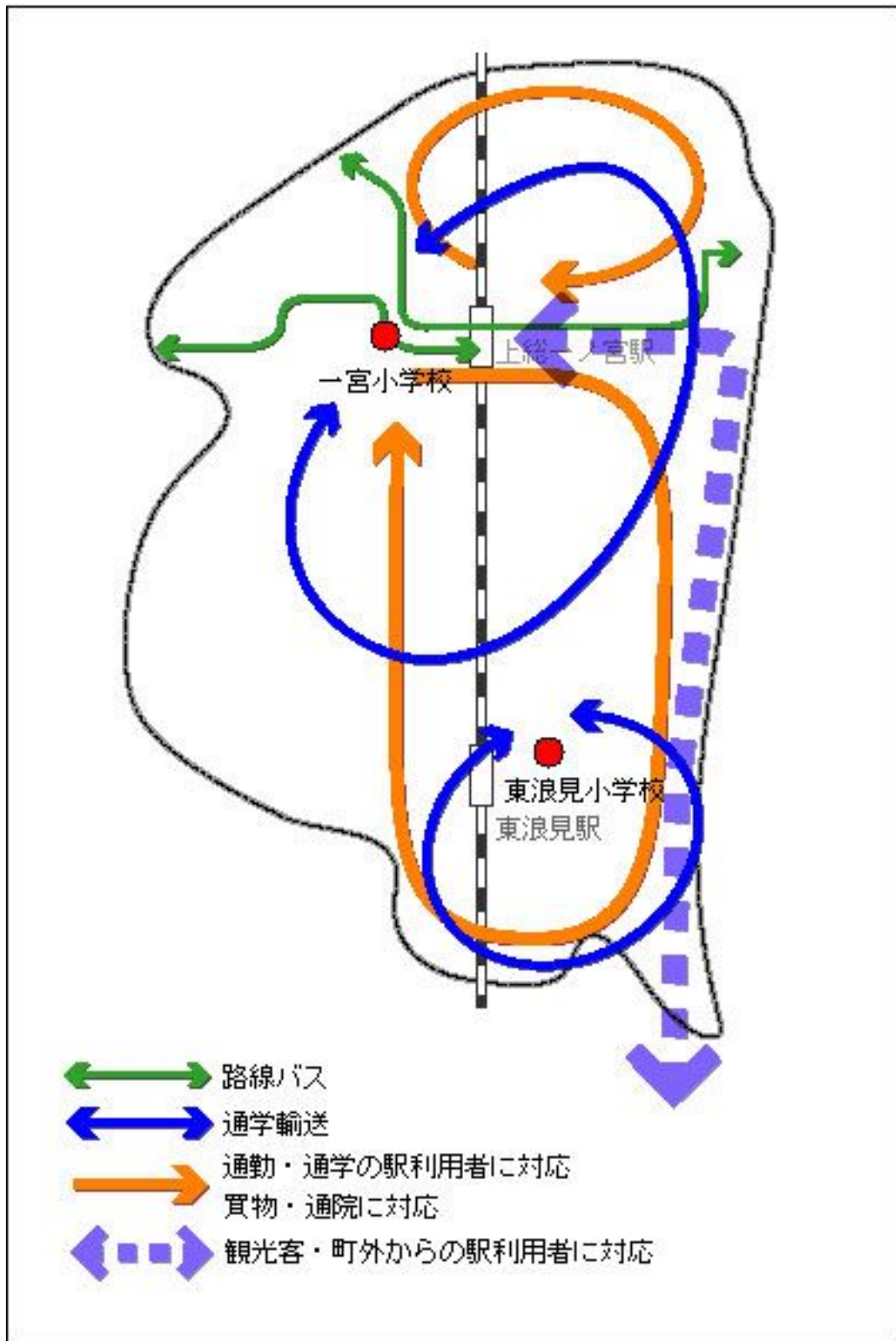


図 将来の理想的な公共交通体系

6 . 目標達成のための事業

6-1 . 事業計画と実施主体

将来の理想的な公共交通体系を構築していくにあたり、目標を達成していくための事業と概要、および実施主体を以下に示す。

表 目標達成のための事業計画と概要、および実施主体

事業計画	事業概要	事業の実施主体
【事業1】 高齢者を中心とした買物や通院の外出に対応した公共交通の提供	主に高齢者を対象として、通院や買物の際にドア to ドアで利用できるデマンド交通を、一宮町全域で試験運行する。	・一宮町地域公共交通活性化協議会 ・一宮町
【事業2】 通学や通勤に、より利用しやすい路線バスへの見直しの検討	現在の路線バスに対し、より通学に使いやすく、通勤でも利用できるような経路や運行時刻などの見直し可能性について、事業者との調整を図る。	・一宮町 ・交通事業者
【事業3】 隣接市町村と連携した通勤バス運行の検討	隣接する市町村と連携し、上総一ノ宮駅を利用する町外の通勤客をターゲットとした通勤バス運行の可能性を検討していく。	・一宮町 ・隣接市町村 ・交通事業者
【事業4】 ホテル等の送迎車両を活用した、駅と海岸沿いを結ぶ観光シャトルバス運行の検討	宿泊施設や観光施設の事業者が保有する送迎車両を活用し、施設利用者だけでなく観光客も利用できる、駅と海岸沿いを結ぶ観光シャトルバス運行について、事業者と検討していく。	・一宮町 ・地元事業者
【事業5】 観光客をターゲットとした自転車の活用可能性の検討	観光客と駅周辺とのつながりを強化していくため、公共交通の補助的な役割を果たし、使い勝手がよく、自由自在に移動できるレンタサイクルなどの活用について、検討していく。	・一宮町 ・住民団体
【事業6】 公共交通を地域全体で支え合い、持続可能なものとしていく仕組みづくりの検討	NPO による運行可能性など、地元事業者・行政・町民が協力して公共交通を支え育てる仕組みづくりを、3者が連携して検討していく。	・一宮町地域公共交通活性化協議会 ・一宮町 ・住民団体
【事業7】 公共交通のPR活動の実施	町の広報とともに、公共交通についてのパンフレットやMAPなどを作成、配布し、公共交通を支えていく活動について、検討していく。	・一宮町地域公共交通活性化協議会 ・一宮町

6-2. 事業の考え方と内容

(1) 高齢者を中心とした買物や通院の外出に対応した公共交通の提供

通院や買物などの外出の際に、自家用車を利用しなくとも安心して外出できるようにする。

町内には大型の商業店舗が少ないものの、アンケート調査より、現状の買物先の半数以上が町内の商業店舗を利用していることから、町内商業の利用促進や活性化の視点から、公共交通の運行範囲は町内に限定する。

また、通院についても町内の医療施設を優先し、長生郡の拠点病院である公立長生病院などの町外の病院へのアクセスは、鉄道利用が現実的と考えられる。

買物の場合、対象施設が広範囲に分布すること、利用する時間帯が分散していることなどから、定時定路線型の交通は向いていないと考えられる。特に利用の対象が高齢者中心となることを考慮すると、自宅付近から目的地までを結ぶ運行形態の交通手段が望ましい。このため、買物・通院利用の交通手段としては、デマンド交通の公共交通が適しているといえる。

デマンド交通の運行の際は、利用者に負担とならないよう、運賃は片道 200～300 円と設定する。

参考事例

デマンド交通芝山あいあいタクシー（千葉県芝山町）

芝山町では、複数の人との乗り合わせ利用による乗り合いタクシー「芝山あいあいタクシー」を、時刻表に基づき、利用者の希望する場所から目的地まで運行している。

運行範囲は町内全域と、町外の病院まで運行しており、平日と土曜日に運行している。

町内在住者なら誰でも利用可能であり、利用する場合は、利用登録が必要となる。

運行範囲 : 芝山町内（但し国保多古中央病院は運行）

運行日 : 平日および土曜日

運行時間 ; 7時（土曜日は8時）から16時まで

利用対象者 : 芝山町内在住者

登録 : 住所、氏名、電話番号を登録

運賃 : 1回200円（病院までは300円）

予約受付 : 利用予定の30分前まで



出典：芝山あいあいタクシーパンフレットより作成

～参考：デマンド交通とは～

- ・利用者の予約に合わせて、自宅や外出先まで車が迎えに来て、地域内の行きたいところまで運行するサービス。タクシーの便利さをバス並みの料金で実現。
- ・デマンド交通は、目的地に直行する通常のタクシーとは異なり、他の人も乗り合って目的地に送迎するサービスのこと。
- ・車は乗り合う人を時間に合わせて順に迎えに行き、全ての人をそれぞれの目的地まで送迎する。



(2) 通学や通勤に、より利用しやすい路線バスへの見直しの検討

現在利用している学生の通学手段を確保する。
通勤・通学の交通手段としての路線バスを確立していく。

現在、路線バスの利用者は、主に小学生や高校生の一部に限られており、多くの住民が利用できる運行形態となっていないと考えられる。また、一宮海岸から上総一ノ宮駅を経由して茂原駅に至る路線は、廃止予定路線と位置づけられており、廃止された場合は、現在利用している学生の交通手段の確保が、大きな問題となる。

そのため、より通学に使いやすく、もしくは通勤でも利用できるように経路や運行時刻、路線等の見直しの可能性について、事業者との調整を図っていく。

(3) 隣接市町村と連携した通勤バス運行の検討

隣接する市町村から上総一ノ宮駅へのアクセスを高めていく。

上総一ノ宮駅は、東京行きの特急や快速列車の始発駅であることから、駅利用者は町内のみならず、町外からの通勤利用も多いと考えられる。

しかしながら、町外利用者のほとんどは自家用車以外では駅までアクセスすることが難しいことから、隣接する市町村と連携し、駅を利用する通勤客をターゲットとした通勤バス運行の可能性を検討していく。

(4) ホテル等の送迎車両を活用した、駅と海岸沿いを結ぶ観光シャトルバス運行の検討

上総一ノ宮駅と海岸沿いとのつながりを強化していく。

本町の海岸沿いには、宿泊施設やレジャー施設が多く立地しているが、その内のいくつかの事業者は、上総一ノ宮駅まで送迎バスを運行している。

観光客のニーズは、特に夏場などは海岸沿いに集中していることから、企業が保有する車両などのストックを活用し、施設利用者だけでなく一般の観光客も利用できる観光シャトルバス運行について、宿泊施設等の事業者と検討していく。

(5) 観光客をターゲットとした自転車の活用可能性の検討

多くの観光客が一宮町を周遊できるようにする。

本町に訪れる多くの観光客は、自家用車を利用して海岸などの目的地を訪れているものの、駅周辺を訪れる機会が少なく、観光客と駅周辺とのつながりが希薄になっている。今後、駅周辺の活性化やより多くの観光客を呼び込んでいくためにも、観光客と駅周辺とのつながりを強化していく必要があることから、公共交通の補助的な役割を果たし、使い勝手がよく、自由自在に移動ができる自転車の活用が考えられる。

上総一ノ宮駅や九十九里道路の出入り口付近に、駐車場とレンタサイクルを用意し、JRや自家用車を利用してきた観光客が、レンタサイクルを利用しサイクリングロードを使い町内を周遊してもらう仕組みなどについて、検討していく。

自転車活用のイメージ



(6) 公共交通を地域全体で支え合い、持続可能なものとしていく仕組みづくりの検討

地域連携による持続可能な交通体系の構築していく。

公共交通を継続的に運行し、利用されていくためにも、公共交通を地域全体で支え合い、持続可能なものとしていく仕組みづくりを構築していくことが必要と考えられる。

そのため、NPO による運行可能性や、公共交通に対して理解いただける地元事業者や住民からの協賛金募集など、町と住民、地元事業者の連携による仕組みづくりについて、検討していく。

参考事例

～ NPO による公共交通の運行～

地域の NPO 法人による路線バス運営（三重県四日市市）

四日市市羽津いかるが町地区では、平成 14 年度に唯一の公共交通である路線バスが廃止されたため、地域住民が主体となり NPO 法人を立ち上げ、生活バス路線を運行している。

運賃収入(1 乗車 100 円)のほか、沿線の協賛事業者からの協賛金と、市からの補助金(月 30 万円を上限)を収入としている。

また、応援配布(全区間フリーパスで 1 家族 2 枚、1,000 円/1 ヶ月、5,000 円/6 ヶ月、10,000 円/12 ヶ月)など路線維持への乗車促進運動の結果、廃止されたバス路線での 1 日平均約 20 ~ 30 人から、1 日平均約 100 人と、乗車人員が大幅に増加している。

参考事例

～ 住民からの協賛金の募集～

各世帯が毎月回数券を購入（青森県鯉ヶ沢町）

交通空白地域解消するバス路線の新設にあたり、ガスなどの社会インフラと同様に、バス路線にも住民が負担する基本料金が必要との考えに基づき、世帯当たり 1,000 円分の回数券を地区全世帯が購入し、路線バスを運行している。

地域住民からの運行負担金による協力制度（宮城県石巻市）

利用者の減少や市の財政的事情から路線バスが廃止となり、その代替手段として稲井地区が主体となり乗り合いタクシー事業を実施しており、地域住民全世帯から一世帯当たり年間約 600 円の運行負担金（全世帯で年間約 100 万円）を協力してもらっている。

年間利用登録料金制度（宮城県登米町）

米川地区の住民が協議会を立ち上げ、市が行ってきた市民タクシー試行事業を継承し、乗り合いタクシーを運行しており、利用者から利用登録料金として、年間約 3,000 円を負担してもらっている。

(7) 公共交通のPR活動の実施

住民や観光客に公共交通を知ってもらう。
公共交通に対する理解を深めてもらう。

アンケート調査結果より、にこにこサービスに関する住民の認知度が低かったことから、多くの住民に公共交通について理解してもらい、利用してもらうためにも、公共交通に関する周知カツが必要と考えられる。

そのため、町の広報によるお知らせのほかにも、公共交通についてのパンフレットや地図などを作成、配布をするなど、公共交通を支えて利用してもらう活動について、検討していく。

参考事例

公共交通マップの作成・配布（全国多数）

路線図や時刻表、利用方法などをわかりやすく提示したパンフレットを作成し、住民に配布や、駅や店舗などの集客施設に設置していくことで、住民や利用者に、公共交通を知ってもらい利用を促していく。



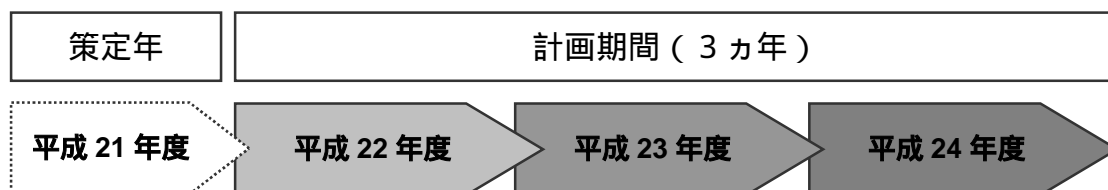
図 天神公共交通マップ（福岡県福岡市） 図 明智鉄道沿線公共交通マップ（岐阜県伊那市）

出典：西日本鉄道株式会社HP（<http://www.nishitetsu.co.jp/bus/tenjinmap/default.htm>）
：恵那市HP（<http://www.city.ena.lg.jp/>）

7 . 事業スケジュール

7-1 . 計画期間

本計画は、平成22～24年度の3カ年を計画期間とする。



7-2 . 事業スケジュール

計画期間における事業のスケジュールを以下に示す。

表 事業スケジュール

事業名	H22年度	H23年度	H24年度	実施主体
1 . デマンド交通の試験運行	→			・一宮町地域公共交通 活性化協議会 ・一宮町
2 . 路線バス見直しの検討	→			・一宮町 ・交通事業者
3 . 町外からの通勤バス運行の 検討		→		・一宮町 ・隣接市町村 ・交通事業者
4 . 観光シャトルバス運行の 検討		→		・一宮町 ・地元事業者
5 . 自転車の活用可能性の検討		→		・一宮町 ・住民団体
6 . 公共交通を支える仕組み づくりの検討		→		・一宮町地域公共交通 活性化協議会 ・一宮町 ・住民団体
7 . P R 活動の実施	→			・一宮町地域公共交通 活性化協議会 ・一宮町