

一宮町の現状公共交通及び地域公共交通活性化・再生総合事業の必要性について

1. 本町の概要

(1) 位置・地形

一宮町は、九十九里海岸及び九十九里平野の最南端に位置し、北部を一宮川が東西に横断して太平洋に流れる。東部は農地や市街地の広がる平野部、西部は房総丘陵の端部で山林と長く深い谷津が広がっており、豊かな自然と温暖な気候に恵まれている。町中央部をほぼ南北にJR東日本外房線と国道128号が縦断しており、中心市街地は外房線上総一ノ宮駅周辺に広がっている。千葉市から約35km、東京から約70kmの位置にあり、総面積は23.02k㎡となっている。

(2) 人口・・・資料③参照

昭和30年に現在の一宮町が形成され、11,387人の町が誕生、近年は微増傾向で推移し、平成20年11月1日現在では、12,434人である。また、高齢化率は、町全体で26.6%となっており、地区別では一宮東部地区が、23.4%で最も低く、網田地区や一宮西部地区がそれぞれ37.3%、29.7%と高くなっている。

(参考1) 直近5ヵ年の人口推移(各4月1日現在住基台帳)

人

	人 口			増減数		
		0～64歳	65歳～		0～64歳	65歳～
平成16年	12,134	9,122	3,012	△21	△90	69
平成17年	12,151	9,119	3,032	17	△3	20
平成18年	12,233	9,158	3,075	82	39	43
平成19年	12,249	9,089	3,160	16	△69	85
平成20年	12,362	9,098	3,264	113	9	104

(参考2) 地区別人口(平成20年11月1日現在住民基本台帳+外国人登録)

人(%)

地区名	人口	0～14歳	15～64歳	65歳～
宮原	776	83 (10.7)	464 (59.8)	229 (29.5)
新地・船頭給	1,892	349 (18.4)	1,074 (56.8)	469 (24.8)
一宮西部	3,481	375 (10.8)	2,071 (59.5)	1,035 (29.7)
一宮東部	3,468	399 (11.5)	2,259 (65.1)	810 (23.4)
東浪見	2,527	273 (10.8)	1,602 (63.4)	652 (25.8)
網田	290	14 (4.8)	168 (57.9)	108 (37.3)
合計	12,434	1,493 (12.0)	7,638 (61.4)	3,303 (26.6)

(3) 道路状況・・・資料②参照

主な幹線道路としては、町の中央部を南北に走る国道 128 号を中心として睦沢町に続く県道南総一宮線、いすみ市に続く県道松丸一宮線、椎木長者線、長生村に続く県道一宮片貝線、海岸地帯を通り長生村、東金・九十九里有料道路といすみ市に続く国道を結ぶ主要地方道飯岡一宮線、また国道と主要地方道飯岡一宮線を結ぶ県道一宮停車場線で基本的骨格が形成されている。その他、一宮地区と東浪見地区を結ぶ町道 1-10 号線、宮原地区と船頭給、新地、海岸地区を結ぶ町道 1-7 号線などの町道がある。なお、その他町道の多くは道路幅員が狭く、大型車の通行が困難である。

2. 本町の公共交通の状況・・・資料②参照

(1) 鉄道の状況(上総一ノ宮駅・東浪見駅)

JR 上総一ノ宮駅は、外房線の全線複線の終点駅であり、特急や快速の停車駅となっている。東京駅まで特急で 60 分という通勤圏であることから、町外からも多くの人の上総一ノ宮駅を利用している。

また、東浪見駅については、上総一ノ宮駅に比べ乗車人数はかなり少ない。

(参考 3) 直近 5 年間の一日平均乗車人数(内定期数)

年度	上総一ノ宮駅	東浪見駅
平成 14 年	3,065 (2,152)	115 (92)
平成 15 年	3,059 (2,162)	91 (79)
平成 16 年	3,050 (2,170)	90 (77)
平成 17 年	3,059 (2,190)	89 (78)
平成 18 年	3,111 (2,207)	81 (70)

(2) 路線バスの状況

本町の公共交通機関である路線バスについては、小湊鉄道㈱によって運行されており、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町の中心部と周辺部を結ぶ住民の生活の足として重要な役割を果たしている。

しかしながら、住民の身近な交通・生活手段としてのバス路線は、自家用車の普及に伴い利用者が減少している。

さらに、平成 14 年 2 月からは、改正道路運送法の施行により、「需給調整規制」が撤廃され、全国的に既存赤字バス路線が廃止されている。本町内を運行する 2 路線についても、千葉県バス対策地域協議会において、廃止について協議されてきたが、一ノ宮駅～大多喜車庫線については一宮、睦沢、大多喜 3 町で平成 20 年度から 2 年間、運営費赤字分を補助し運行することが決定されている。

(参考 4)本町における路線バスの現状

バス会社名	路線系統名等	運行本数		料金
		平日	休日	
小湊鉄道バス	一宮海岸～茂原駅	3本	0本	160円～500円
	一ノ宮駅～大多喜車庫	5本	0本	160円～500円

※運行本数は片道分の本数。

(参考 5)直近 2 カ年の一日乗車人数

年度	一宮海岸～茂原駅	一ノ宮駅～大多喜車庫
平成 19 年	70	21
平成 20 年	67	20

(3)その他の交通機関等

①タクシー

本町に営業所があるタクシー会社は日の丸自動車(株)1社であり、保有車両台数は12台である。(上総一ノ宮駅前広場に8台、駅前事務所内に4台)

②にこにこサービス(一宮町通院介助事業)・・・別添パンフレット参照

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で、交通手段が無く通院にお困りの方について、町内医療機関や、駅までの送迎サービスを行っている。シルバー人材センターへの登録制になっており、希望日の3日前までにシルバー人材センターへ申し込むこととしており、無料で、月4回まで利用できる。保有車両台数2台。平成19年度の平均利用者数は45人/月となっている。

3. 地域公共交通活性化・再生総合事業の必要性について

平成14年2月1日に改正道路運送法が施行され、「需給調整規制」が撤廃され、乗合バス事業については、事業への参入や事業からの退出の規制が緩和されました。これにより、乗合バス事業の新規参入・退出の自由度が高まり、乗合バス事業者間の競争が促進され、需要の高い地域については利便性の高いサービスを受けることができ、需用の低い地域については事業撤退等のリスクを伴うことになりました。

又、自動車交通における利便性及び安全性の向上を図るため、平成18年10月1日に道路運送法の一部を改正する法律が施行され、自家用自動車による有償旅客運送制度の創設、乗合旅客の運送に係る規制の適正化などの措置が講じられました。これにより、地域のニーズに柔軟に対応したコミュニティバスや乗合タクシー等の普及が可能となりました。

全国各地で鉄道やバス路線等の廃止が相次ぎ、公共交通空白地帯が年々拡大しつつあります。そのため、通学や病院への交通手段が確保できなくなったり、自家用自動車への過度な依存により、交通渋滞や環境問題等が発生するなど、地域生活に支障をきたすことが危惧されています。地域公共交通の活性化及び再生を図るためには、交通事業者の経営努力や利用者の追加的負担だけでは、限界があります。今こそ地域の公共交通を支える新たな仕組みづくりなどの取り組みを必要とし、国は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を平成19年10月1日に施行しました。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）

【目的】市町村による、地域公共交通総合連携計画の作成、及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置、並びに新地域旅客運送事業の円滑化を、図るための措置について定めることにより、個性豊かで活力に満ちた、地域社会の実現に寄与することを目的とする。

国は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の目的を達成するため、コミュニティバス・乗合タクシー等の多様な事業に一括支援する「地域公共交通活性化・再生総合事業」を設置しました。この事業は、交通調査を行ない地域公共交通総合連携計画の作成（全額国補助）、その連携計画による試験運行（国1/2補助）を最大3年間まででき、その間に補助なしで運行していけるか、その場合どういう形態のバス運行にするかを考えていける事業となっています。

一宮町では一ノ宮駅から大多喜車庫を結ぶバス路線、一宮海岸～茂原駅行きのバス路線が小湊鉄道(株)により運行されていますが、すでに一宮海岸～茂原駅行きのバス路線は廃止路線となっており、又現在両路線とも運行本数は削減されています。現在のバス事情を踏まえ、今後さらに進む高齢化社会を想定すると、公共交通について検討する必要があると思われます。そのため「地域公共交通活性化・再生総合事業」を取り入れ、一宮町全体の公共交通体系、公共交通空白地域を調査し、その結果により、連携計画を作成、その計画の試験運行を行ない、本町の実情にあった公共交通の手段を確保したいと考えました。