

一宮町地域公共交通総合連携計画 (案)

平成22年3月

千葉県一宮町

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-----	7
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-----	14
3-2. 観光客の移動実態-----	18
3-3. 公共交通に対するニーズ-----	19
4. 公共交通を取り巻く問題点と課題	
4-1. 問題点の整理-----	22
4-2. 公共交通の課題-----	23
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-----	24
5-2. 計画の基本方針と目標-----	25
5-3. 将来の理想的な公共交通体系-----	26
6. 目標達成のための事業	
6-1. 事業計画と実施主体-----	28
6-2. 事業の考え方と内容-----	29
7. 事業スケジュール	
7-1. 計画期間-----	36
7-2. 事業スケジュール-----	36

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

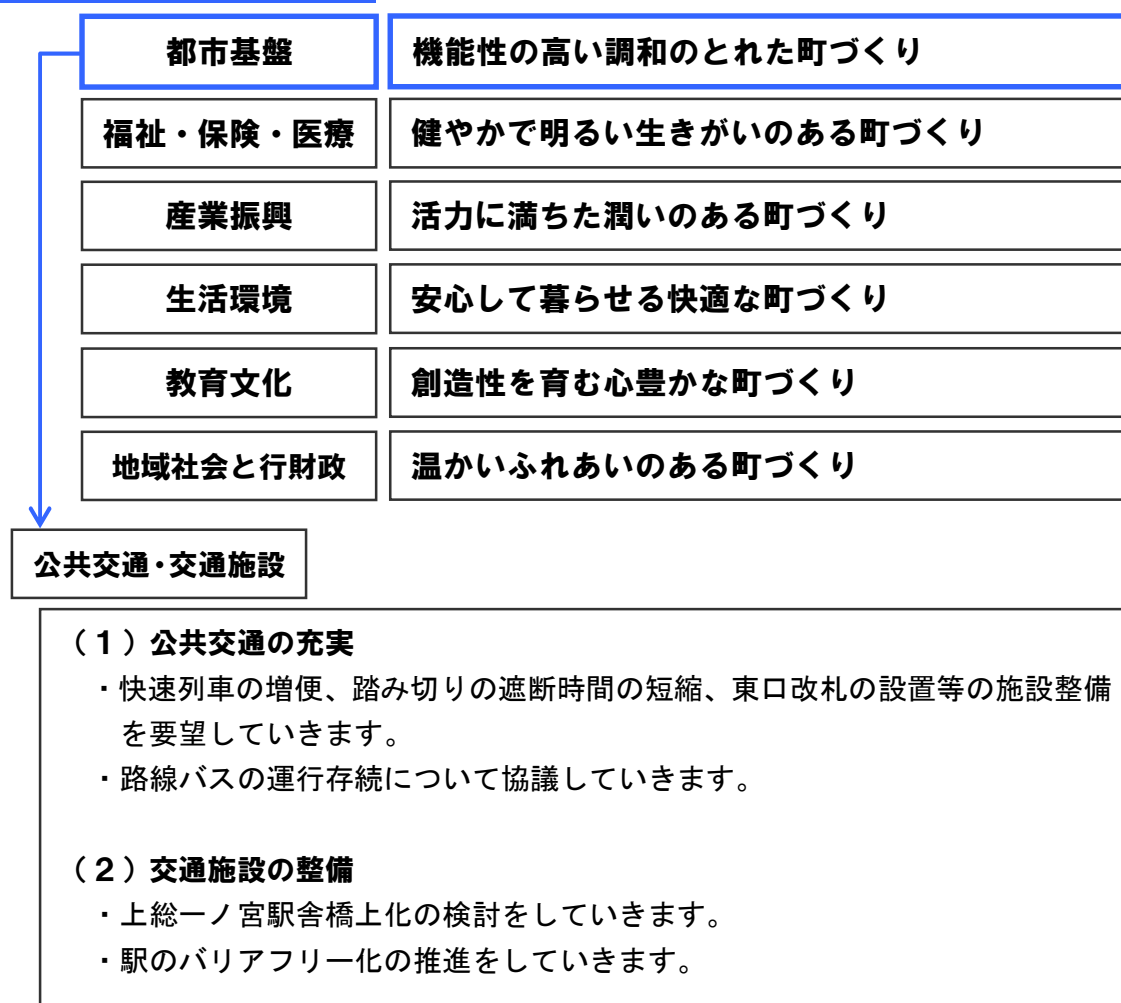
本町は、平成4年に「一宮町総合計画（平成23年度を目標）」を策定しており、この実施計画である「一宮町実施計画【第6次】（平成19年度～平成21年度）」に基づき、施策を展開している。

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



2. 一宮町の現状

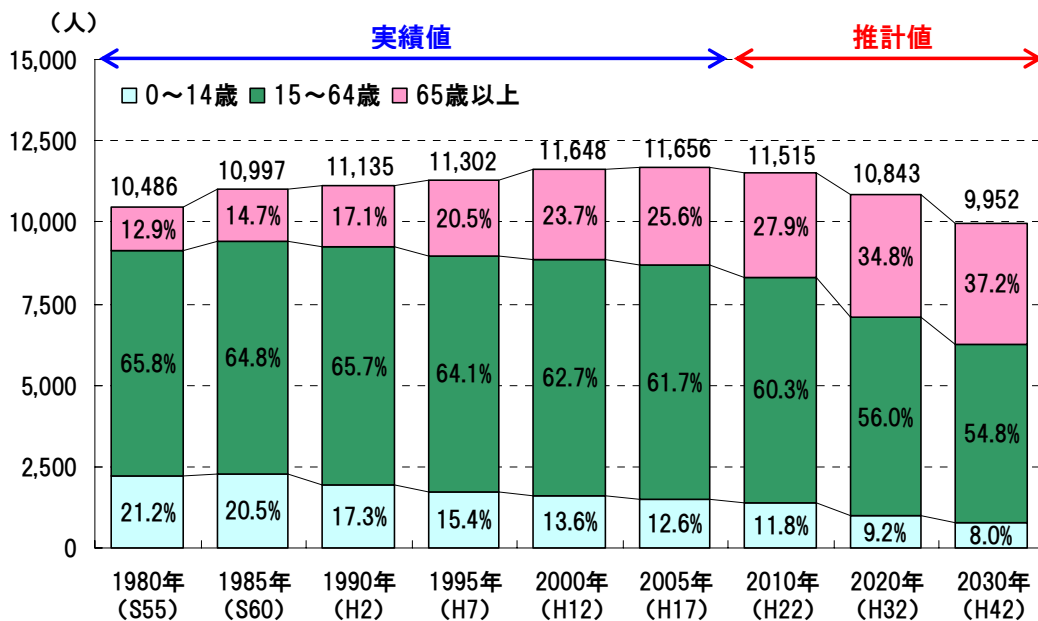
2-1. 人口および施設配置

(1) 人口動態

① 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

② 人口および老年人口の分布

本町の人口は、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

(高齢率)

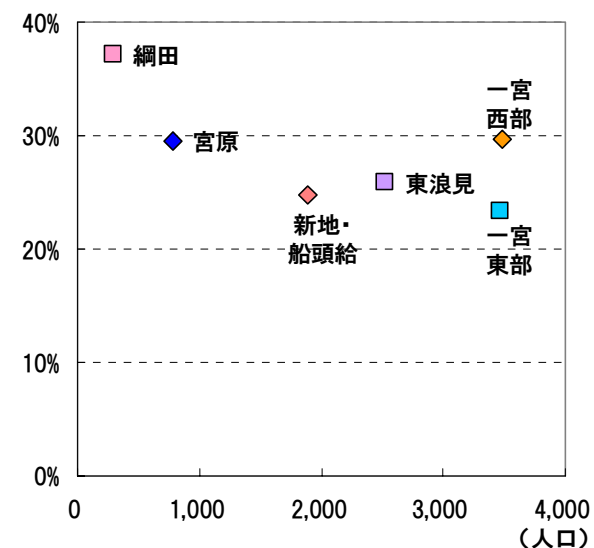


図 地区別の人口と高齢化率

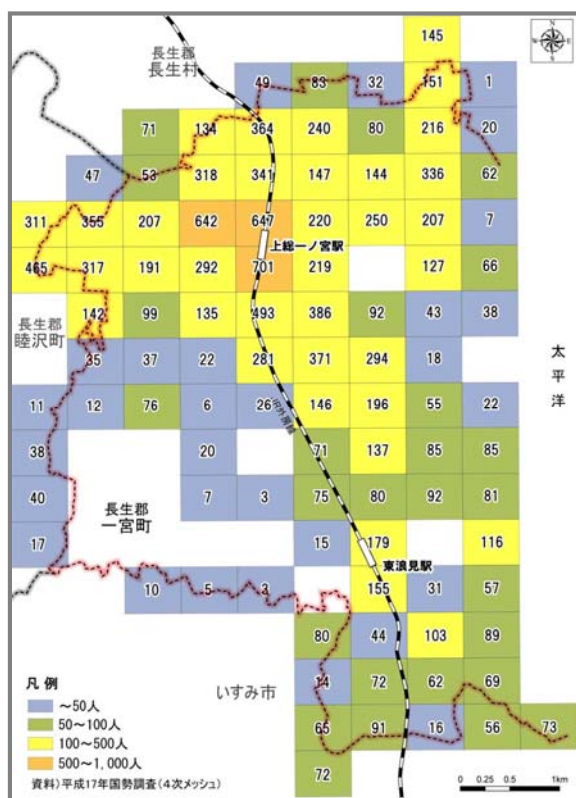


図 人口の分布

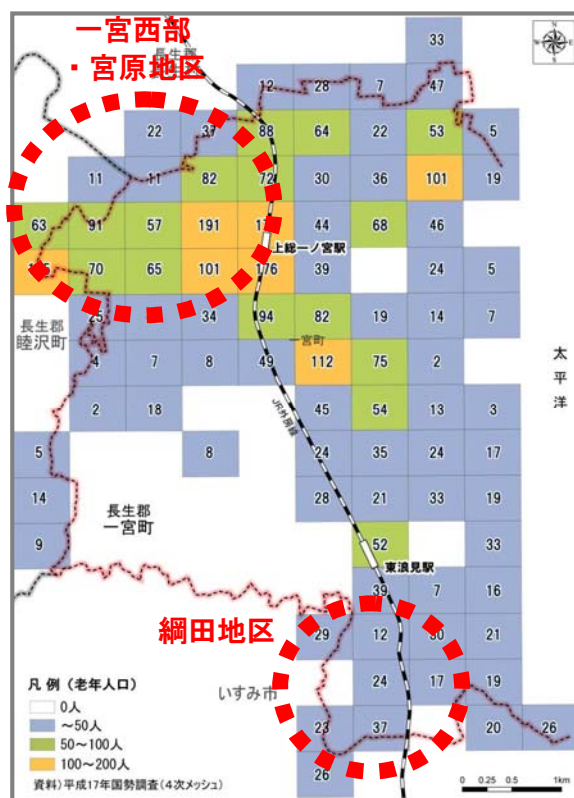


図 老年人口（65歳以上）の分布

資料) H17 国勢調査から作成

(2) 主要施設の配置

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。

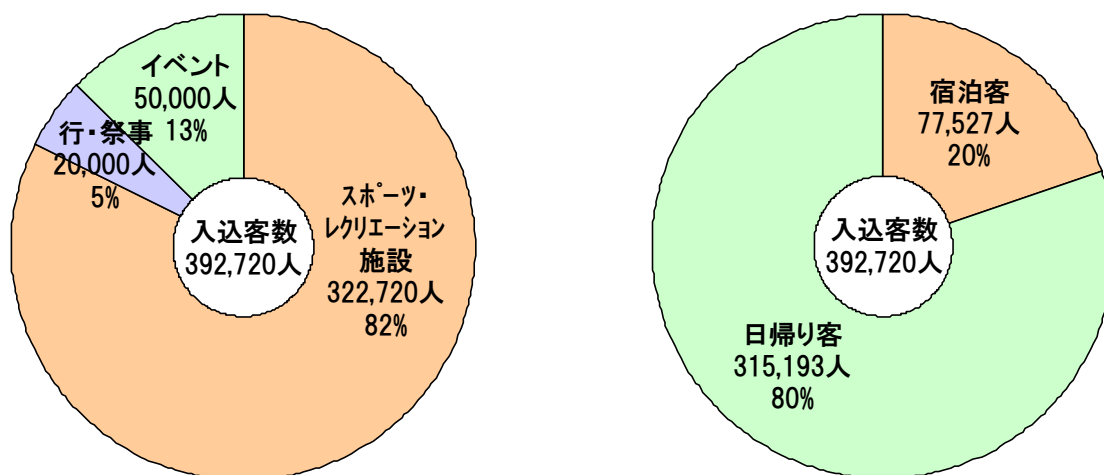


図 施設配置

(3) 観光客入込客数

平成 20 年の 1 年間に町内の観光・レクリエーション施設及び行・祭事、イベントに訪れた観光入込客総数は約 39 万人であり、その大半がサーフィンを目的として、一宮・東浪見・釣ヶ崎海岸を訪れている。

観光入込客のうち約 8 割は日帰りとなっており、また、主要な観光施設における年間入込客数は減少傾向にある。



資料）平成 20 年観光入込調査（千葉県、H21.7）より作成

図 分類別入込状況（一宮町）

図 入込客の宿泊有無（一宮町）

表 町内の主要観光施設における年間入込客数

施設名	分類	入込客数（万人）			
		H17	H18	H19	H20
一宮・東浪見・釣ヶ崎海岸	サーフィン	42	31	32	31
一宮町納涼花火大会	花火大会	6	6	6	5
一宮海水浴場	海水浴場	7	2	2	2
玉前神社十二社祭	行・祭事、郷土芸能等	1	3	1	2
合計		56	42	41	40

資料）平成 20 年観光入込調査（千葉県、H21.7）より作成

2-2. 交通の現状

(1) 通勤・通学流動

① 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。

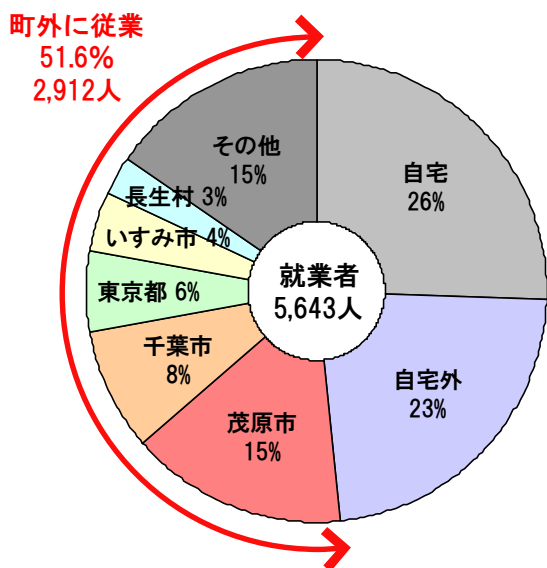


図 町内在住の15歳以上就業者の通勤先

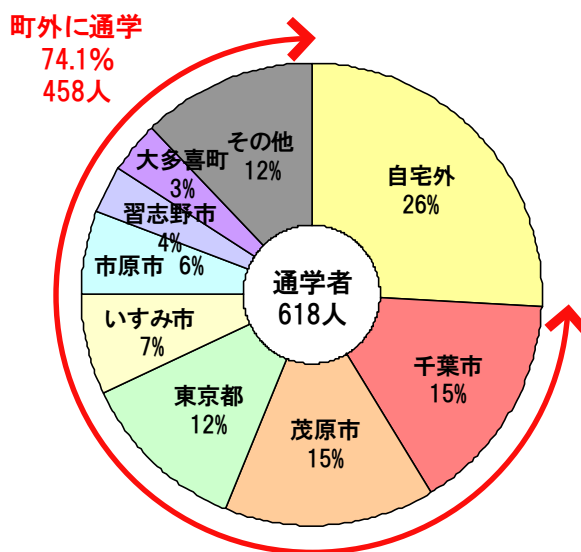
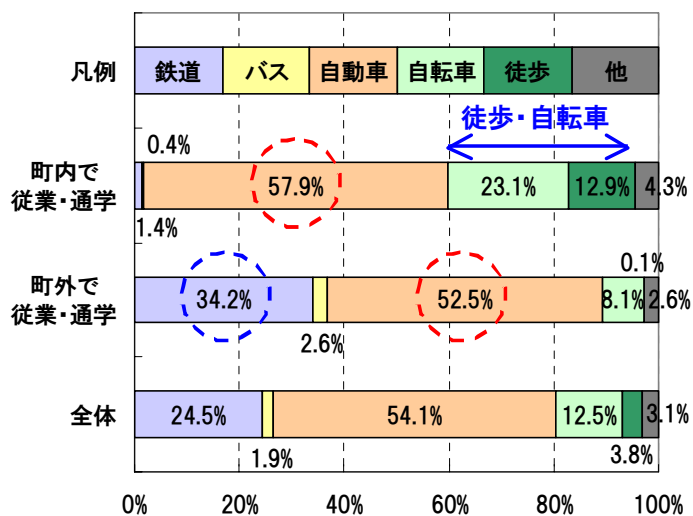


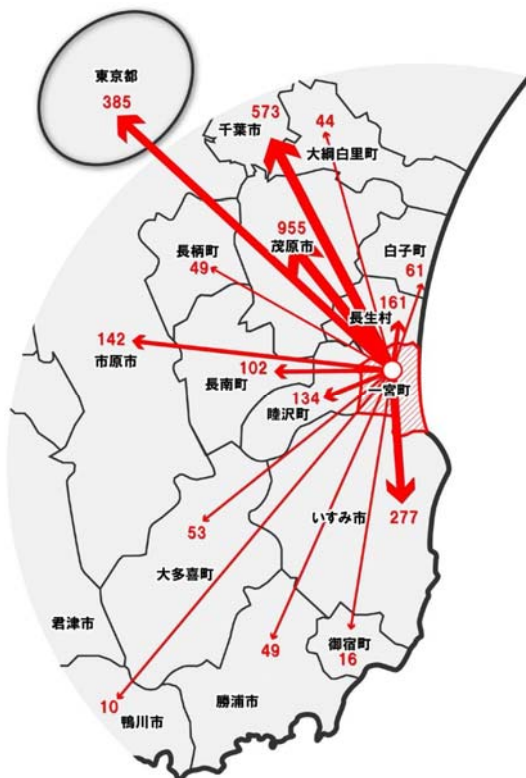
図 町内在住の15歳以上通学者の通学先

資料) H17 国勢調査から作成



資料) H12 国勢調査から作成

図 町内在住の通勤・通学者の利用交通手段

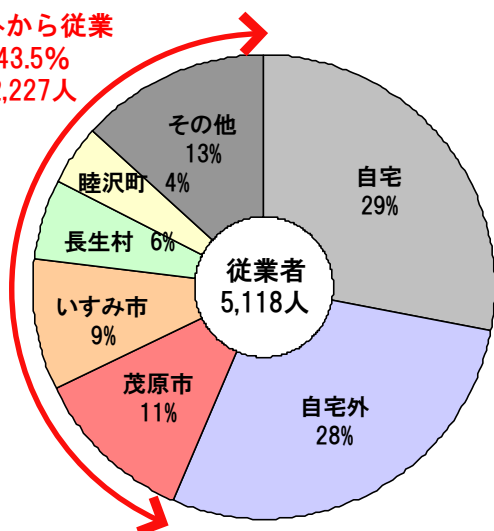


② 町内従業者・通学者の流動と交通手段

町内における従業者・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。

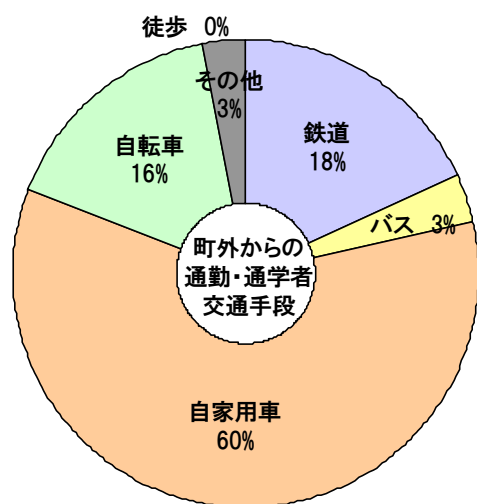
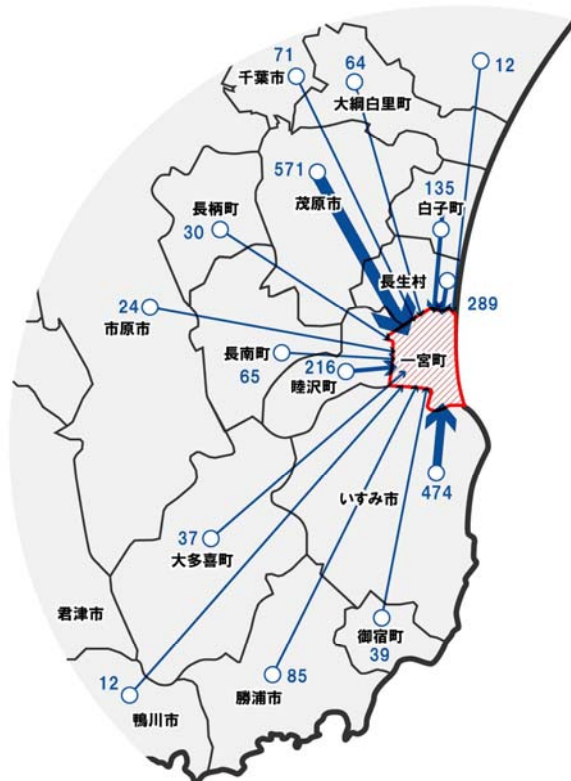
町外からの通勤・通学は、マイカー通勤者が6割を占め、次いで鉄道、自転車利用者がそれぞれ2割弱となっている。

町外から従業
43.5%
2,227人



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

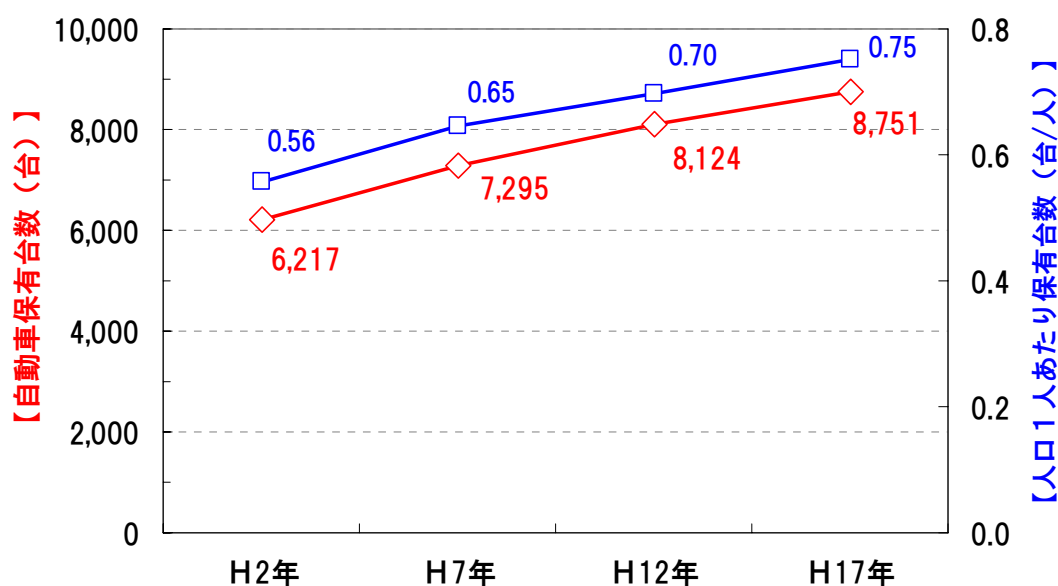
図 町外からの通勤・通学者の利用交通手段

(2) 道路交通の現状

① 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

② 道路の現状

本町の主要道路は、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。



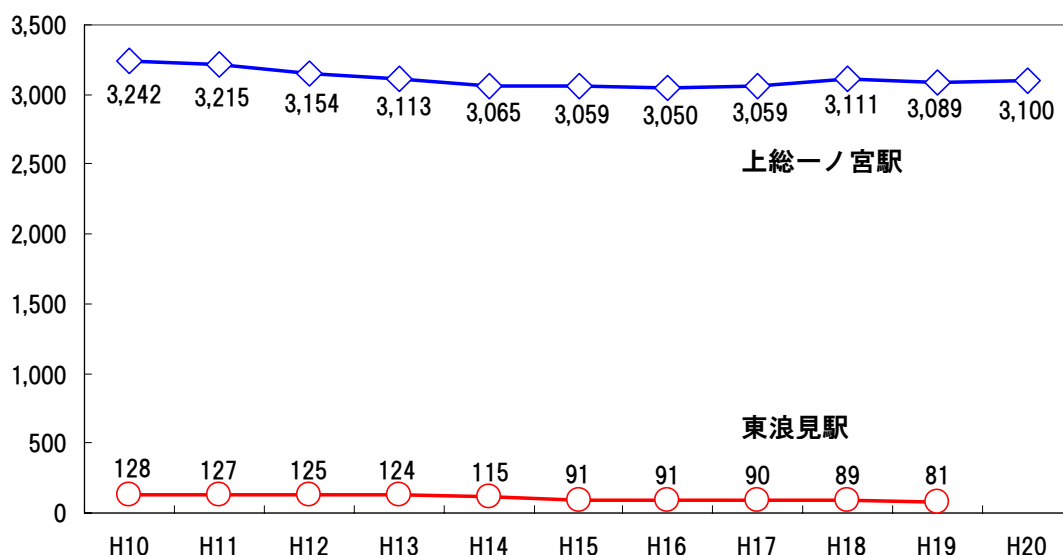
図 道路交通の現状（交通量、混雑率、旅行速度）

(3) 公共交通の現状

① 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	—	—

② 路線バス

路線バスは、小湊鉄道㈱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

③ 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。

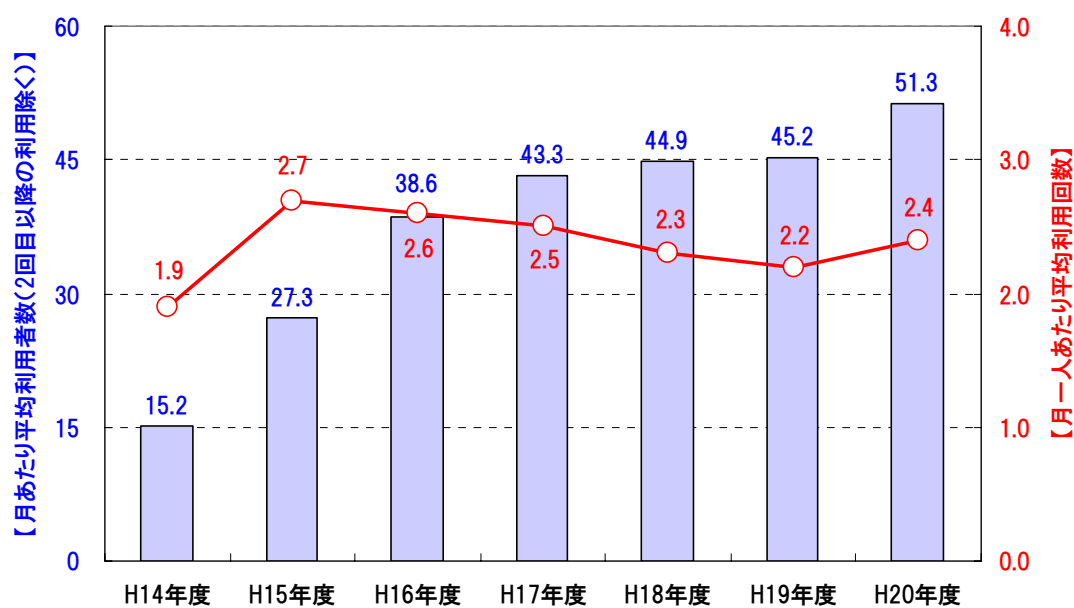


図 年度別月当たり平均利用者数及び平均利用回数

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

④ 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。

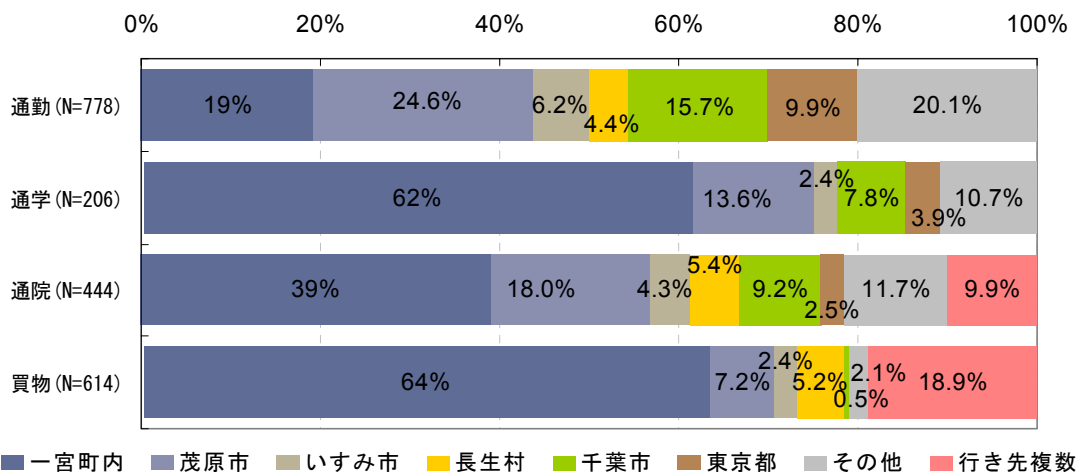


図 通勤・通学・通院・買物における主な行き先

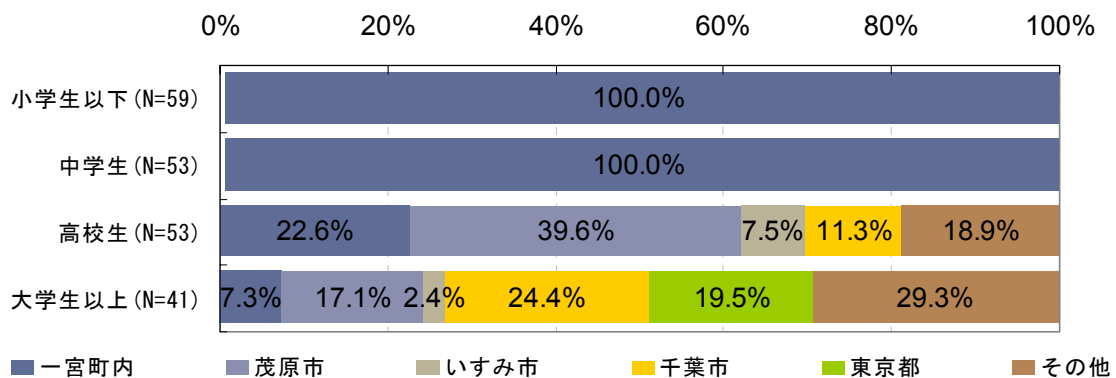


図 児童や学生の年齢別通学先

(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

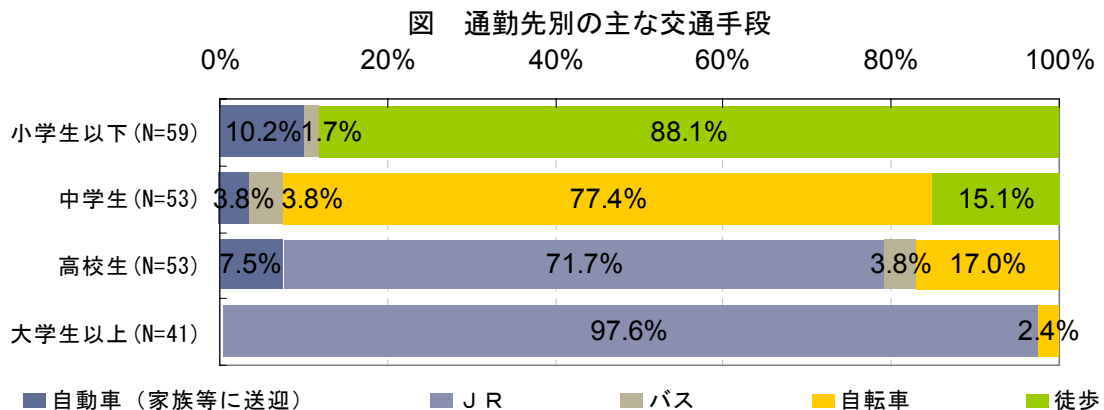
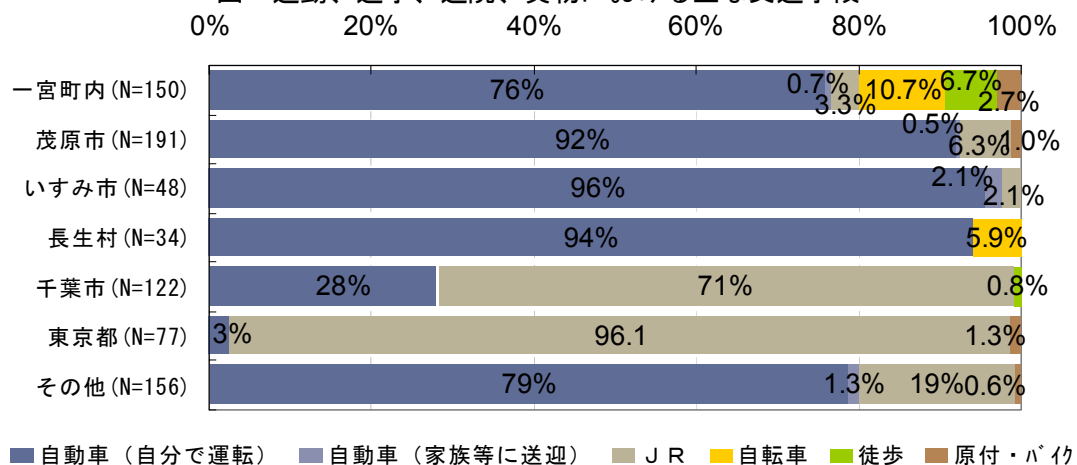
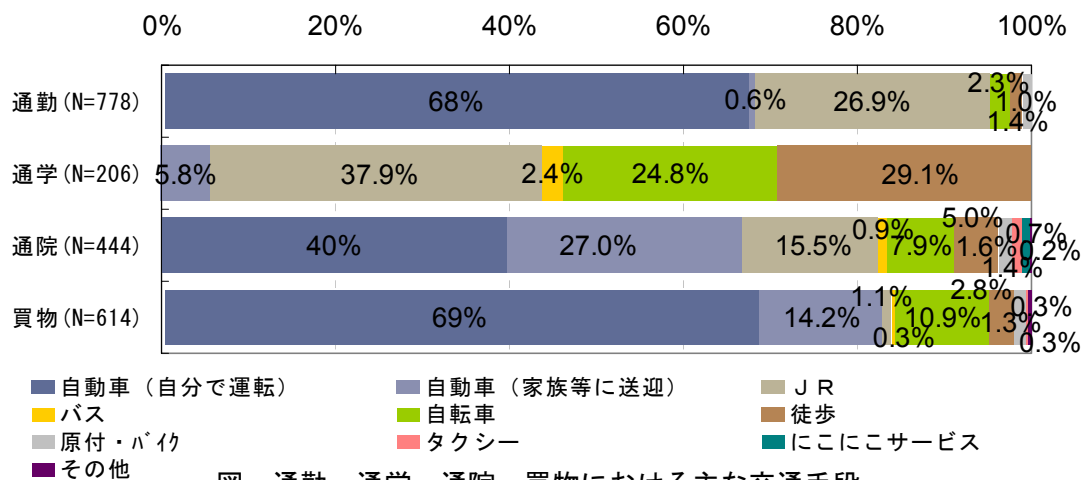
・小学生は徒歩、中学生は自転車为主であり、高校生以上は JR 線の利用が増加する。

●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。



(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。

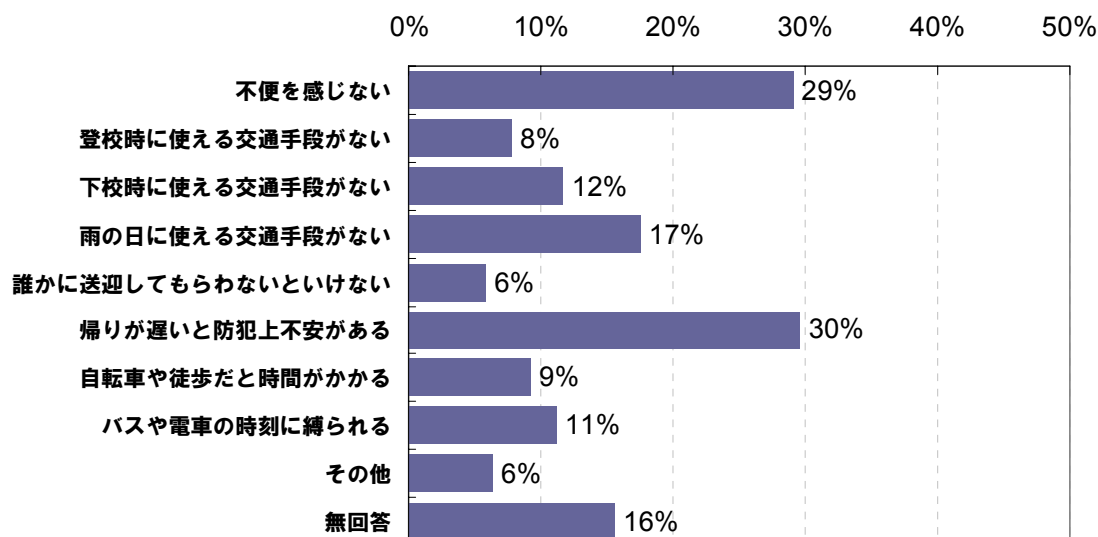


図 通学時に感じる不便（複数回答）

●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。

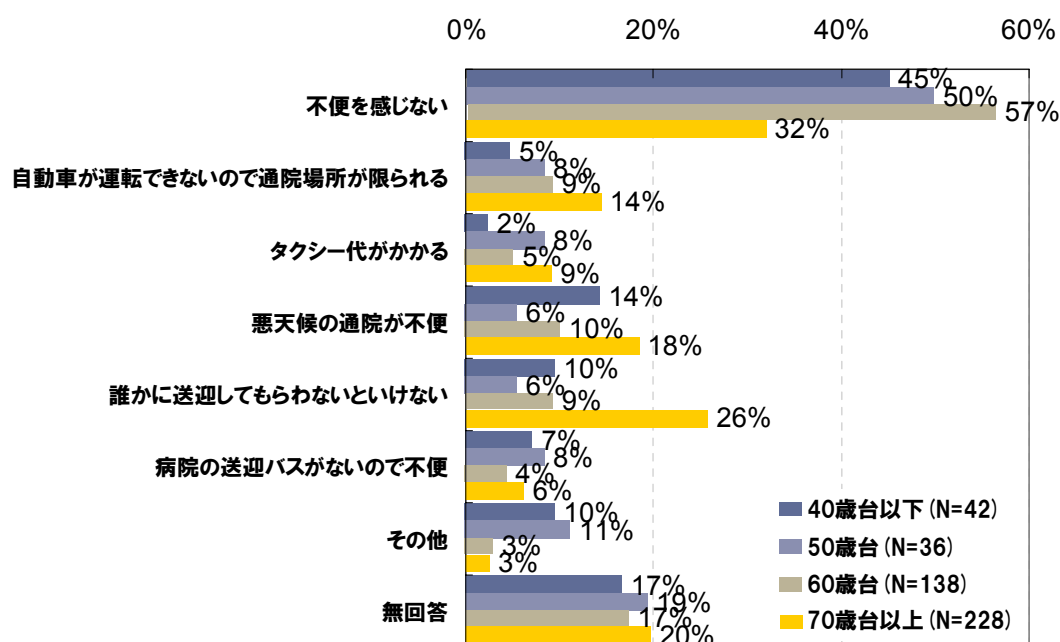


図 通院時に感じる不便（複数回答）

●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。

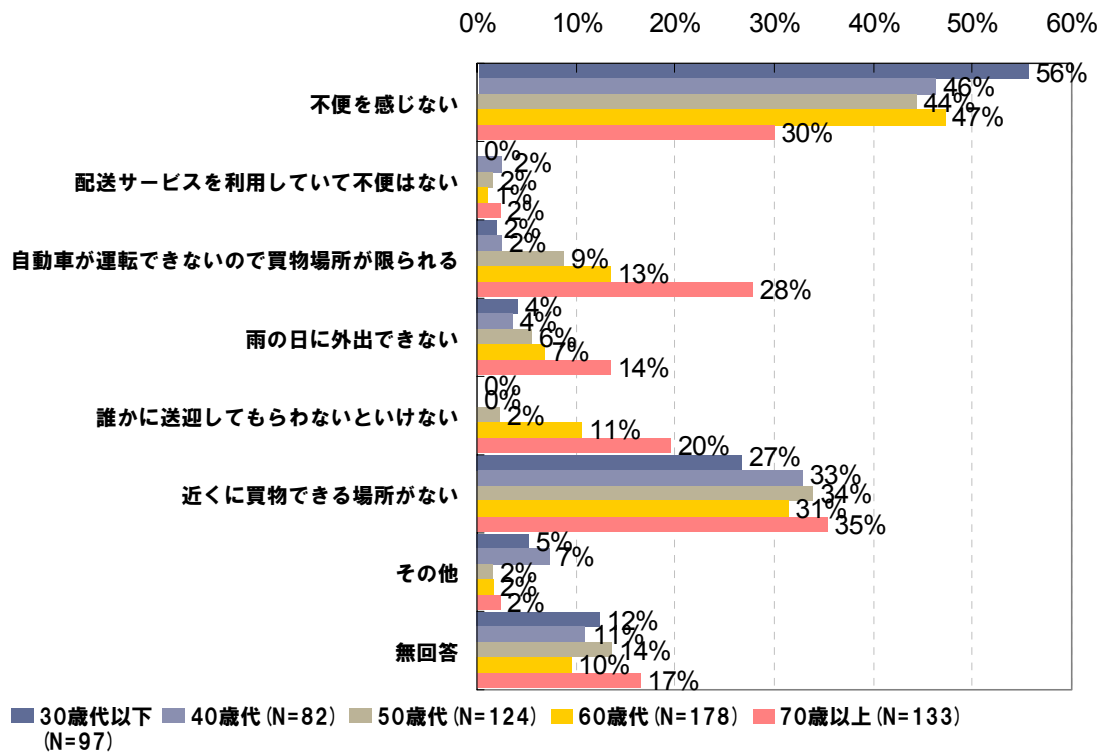


図 買物時に感じる不便（複数回答）

3-2. 観光客の移動実態

本町に来訪する観光客は、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。

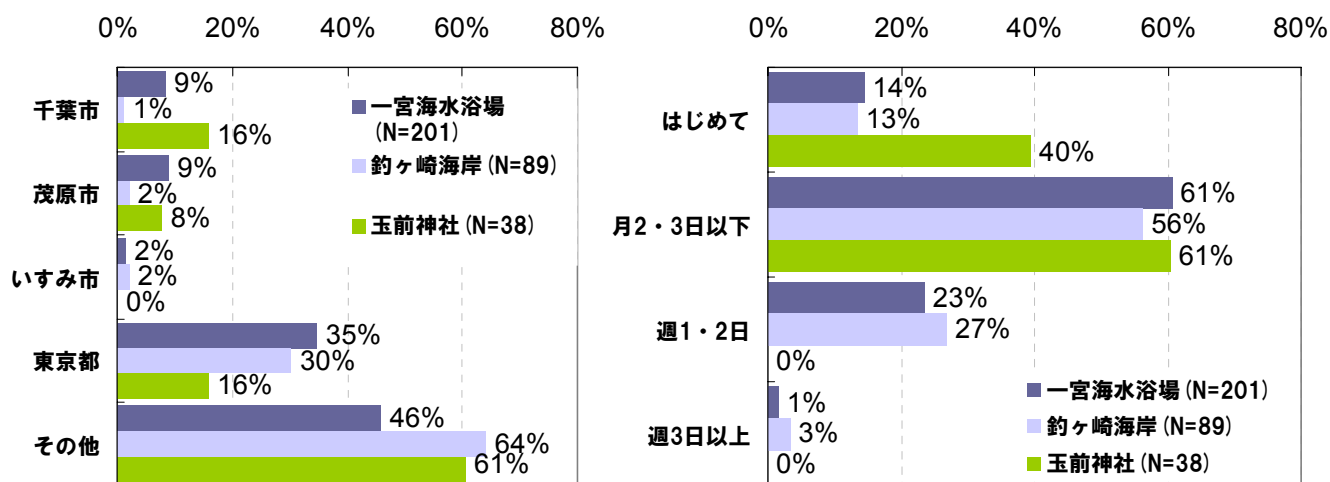


図 観光客の居住地

図 本町への来訪頻度

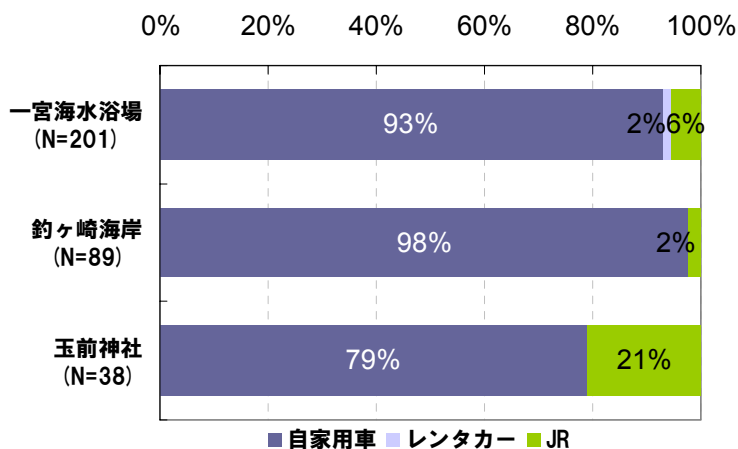


図 観光客の交通手段

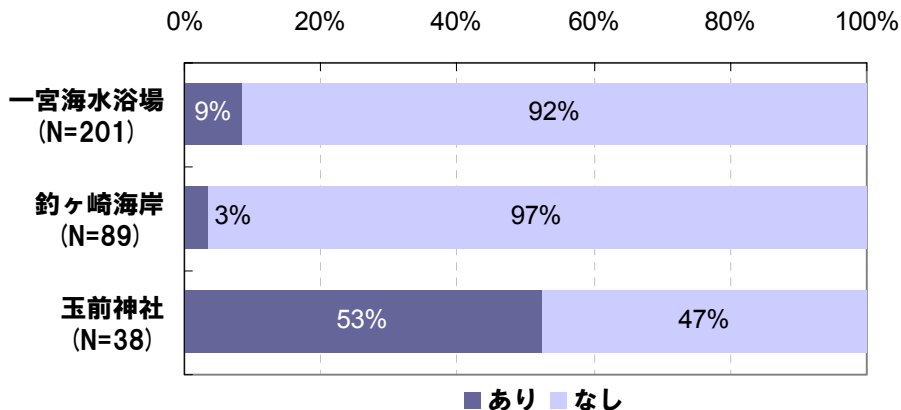


図 他地域や施設への立ち寄りの有無

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げられている。

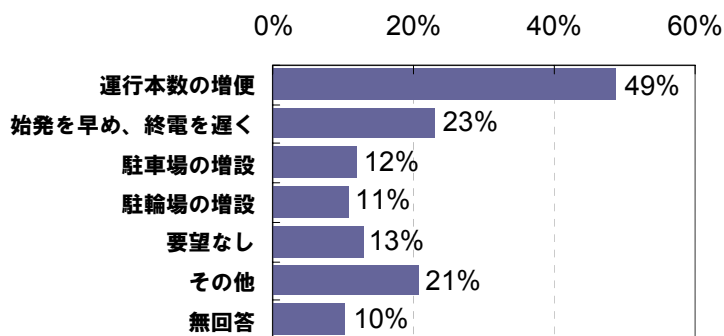


図 鉄道や駅に対する要望として指摘した割合 (N=358)
(複数回答)

(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。

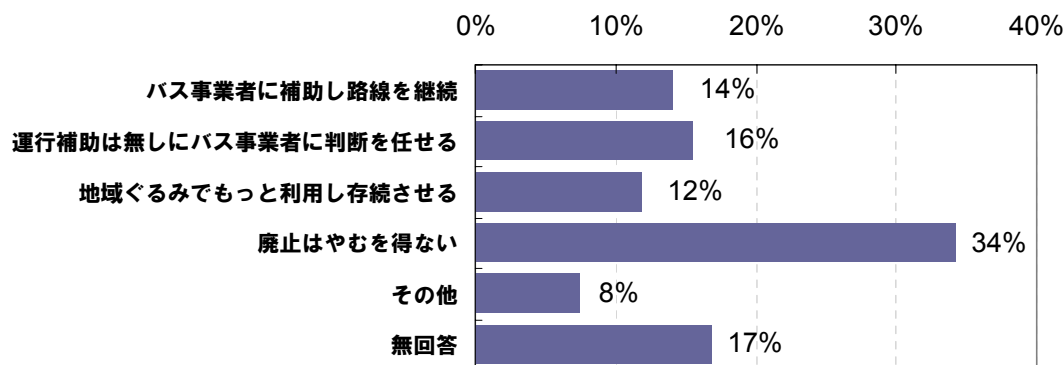


図 バス事業者から廃止の意向が出された場合の対応 (N=906)

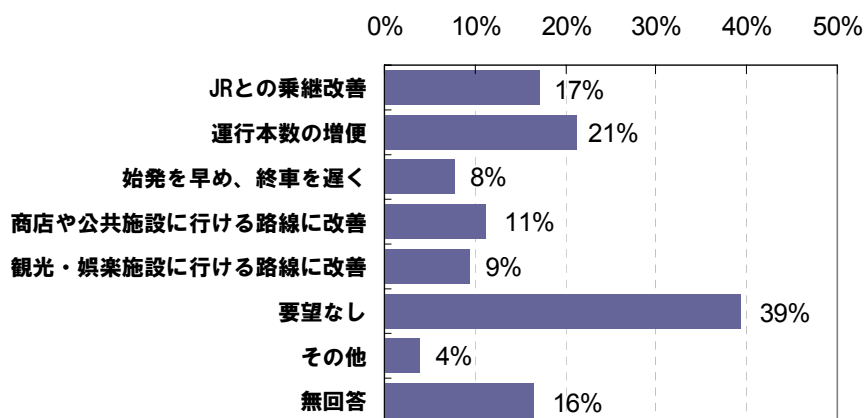


図 駅利用者の路線バスに対する要望 (N=358)
(複数回答)

(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。

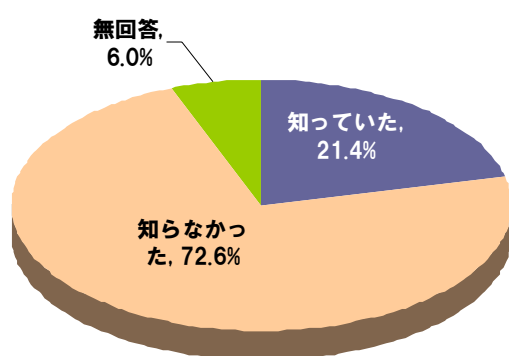


図 にこにこサービスの認知度 (N=906)

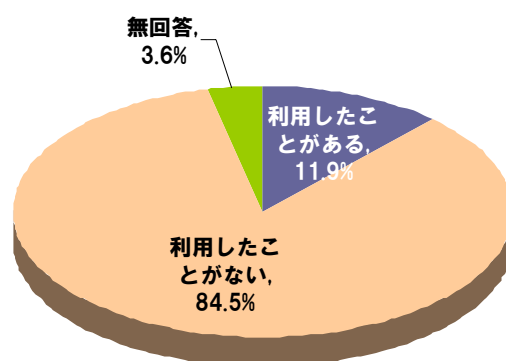


図 にこにこサービスを知っている方の、利用経験 (N=194)

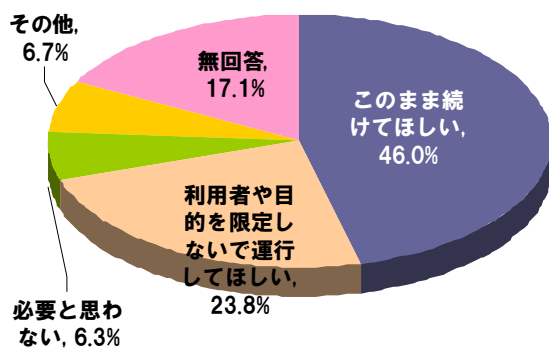


図 にこにこサービスに対するニーズ (N=906)

(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。

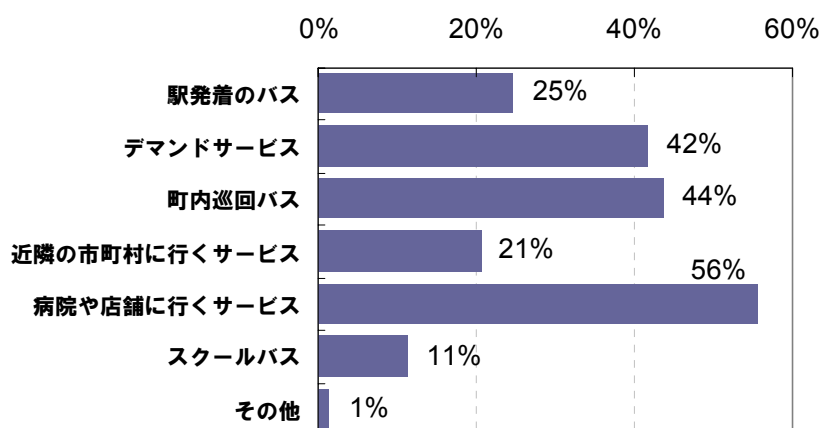


図 自動車の代わりとしてバスやタクシーに望まれるサービス (N=906)
(複数回答)

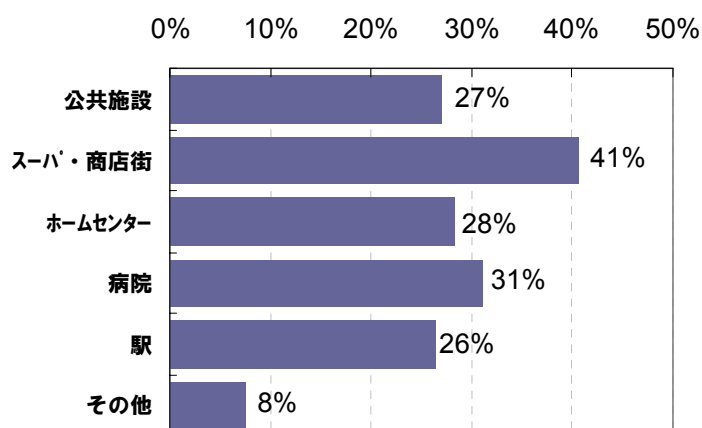


図 バスや乗合タクシーがあった時に行きたい場所 (N=906)
(複数回答)

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範囲

にこにこサービスは、福祉目的の無償サービスとして運行されているが、対象利用者や利用回数、利用目的が限定されていることから、買物等の外出には利用できないため、必ずしも高齢者等のニーズに合致しているとはいえない。

(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、駅へのアクセスが悪い。

(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がほとんどであるが、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が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) 環境にやさしい交通体系の構築

- ・我が国における二酸化炭素の排出量のうち約2割を運輸部門が占めており、その内約半分が自家用乗用車からの排出となっていることから、自動車利用の高い一宮町においても、公共交通など乗合の交通機関の提供や、環境負荷が小さい電気自動車等の普及など、環境にやさしい交通体系を構築していくことが求められる。