

# 千葉県御宿町における移動困難者の実態と支援方策に関する研究

## A Study on Actual Conditions and Support Plans for Mobility Handicapped People in Onjuku Town, Chiba

17D3103014J 山崎 大河 (交通まちづくり研究室)

Taiga YAMAZAKI / Mobility Planning Lab.

**Key Words :** *mobility handicapped people, Demand Responsive Transit*

### 1. 研究の背景

我が国の地方部は自動車を利用しないと日常生活における移動がままならないところがほとんどであり、本研究の対象地域である千葉県御宿町もその一つである。少子高齢化の進行が著しい地方部では高齢者などが移動困難となることが懸念されており、自治体がコミュニティバスなどの公共交通を運行しているが、採算がとれる路線は多くない。近年では高齢者の自動車事故の全国的な顕在化による自動車免許返納の動きも出ており、地方部における生活交通手段をいかに確保するかは深刻な問題となっている。

### 2. 既存研究の整理と本研究の目的

#### (1) 既存研究の整理

御宿町の移動困難者の実態については以下のようなものが挙げられる。

従来は実地調査や住民への移動に関するアンケート調査、実証実験事例の調査に基づき、買い物・通院のためのライドシェアシステムの提案を行っている。

また2019年に行われた千葉県の調査<sup>2)</sup>において、御宿町を含む6市町を対象に、地域住民や事業者、関係部局に対して包括的な移動困難性に関する調査を行っている。

#### (2) 本研究の目的

前節に示すように、千葉県御宿町の移動の困難性については様々な観点から研究・調査が進んでいる。しかし御宿町の地域的特性や公共交通の利便性を踏まえた分析や、それらに基づいた移動困難者に向けての支援方策のあり方については示されているとは言い難い。

そこで本研究では、それらの観点を含めた移動困難性に関する分析を既存の資料の独自の分析や公共交通担当者とのヒアリングを通して行い、その支援方策のあり方を検討することを目的とする。

### 3. 千葉県御宿町について

#### (1) 御宿町の地理的特性

今回研究対象とする千葉県御宿町は、県の東南部、

房総半島の中央部東端に位置する、面積24.86km<sup>2</sup>、人口7360人、人口密度296人/km<sup>2</sup>(2020年時点)の小さな町である。西南部を勝浦市、北部をいすみ市と接している。

御宿町内の買い物施設・医療施設の立地を図-1に示す。買い物施設は町内唯一の鉄道駅であるJR外房線の御宿駅付近の新町地区を中心に密集している。その中で生鮮食品を販売するスーパーは、新町地区の「スーパーおたや」のみとなっている。家具や家電などを販売する大型量販店は町内には存在しなかった。医療施設の立地を見ると、新町地区のほか、駅から離れた御宿台地区、浜地区にも立地していることが分かる。しかしどれもかかりつけ医レベルの医療を提供する施設であり、入院や精密検査などを行うことが出来る総合病院は御宿町内には存在しない。

買い物施設や医療施設がほとんどない北西部の実谷・上布施・高山田地区は新町地区などと比べ山がちな地形になっており、これらをつなぐ1本の県道に飲食店や理容店などが数軒みられる程度であった。住宅は県道沿いや、県道から山道を少し入った先などに、集落として密集しているケースが多かった。

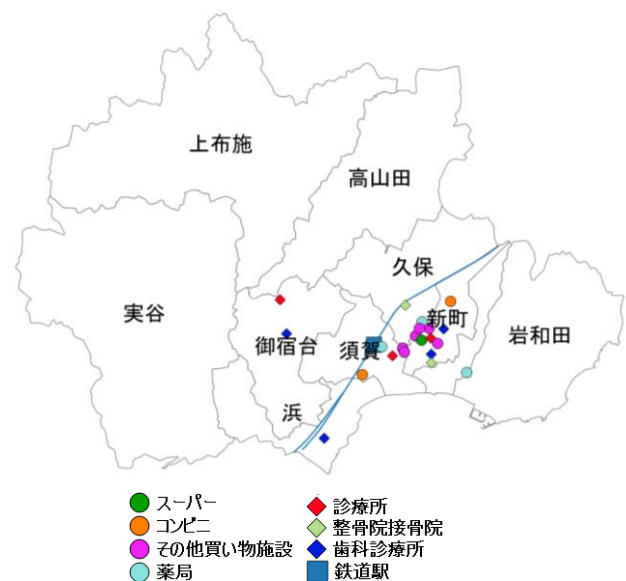


図-1 御宿町的生活施設の立地

## (2) 御宿町の人口特性

御宿町全体の人口 7,360 人に対し、65 歳以上の高齢者の人口は 3,733 人、高齢化率は 50.7% と、千葉県で随一の数値を誇っている。この高齢化率を裏付けているのは、町の内陸部の御宿台地区にある「南房総・御宿西武グリーンタウン」の存在である。ここは 1974 年に千葉県と西武グループによる「千葉県夷隅郡地区開発事業」により開発されたリゾート地・別荘地であり、分譲開始当初は定年退職した資産のある高齢者などが終の棲家として移住する動きがさかんであった。だが現在は高齢者だけでなく、地元の若者による移住の動きもあることを実地調査によって把握している。しかし令和 2 年度の地区別の高齢化率を見ると、御宿台地区は 64.3% と飛び抜けた数値を示しており、御宿町は過疎化だけではなく、高齢者の移住によって高齢化が進んでいると特徴づけることができる。

## (3) 御宿町の公共交通

御宿町内を運行する公共交通は、鉄道、路線バス、タクシー、乗合交通「エビアミー号」の 4 つに大別される。

鉄道については本章第 1 節でも触れたように、JR 外房線の御宿駅が町内唯一の鉄道駅となっている。平日休日に関わらず普通電車は 1 時間に 2 本程度、特急電車は 1~2 時間に 1 本程度の頻度で停車する。通勤・通学をはじめとして町民の生活に必要な移動手段となっているほか、産業や観光の面でも重要な役割を担っているが、東日本大震災やアクアラインの料金引き下げ、圏央道の木更津東 IC から東金 JCT の開通などにより近年の利用者数は減少している。

路線バスは小湊鐵道株式会社による、御宿駅と隣接する勝浦市の勝浦駅を結ぶ系統が存在する。平日休日に関わらず、1 日に 5 本程度の便が出ている。

タクシーに関しては、以前までは町内に 3 つの民間タクシー会社が存在していたが、2019 年から 2020 年にかけて 2 社が相次いで営業を終了し、2021 年現在町内にある民間タクシー会社はエミタスタクシー南総株式会社の 1 社のみとなっている。通常時は御宿町内にある営業所から 1 台のみを運行しており、利用の需要があれば隣接する勝浦市の営業所から出動するようになっている。また通常の民間タクシーの他に、公共交通機関の単独での利用に不安を持つ方や要介護者のための福祉タクシー・介護タクシー会社も町内に数社存在している。

そして御宿町は 2014 年 10 月から乗合デマンド型交通「エビアミー号」を運営している。運行エリアは町内全域を対象としており、10 人乗りのワゴン車を用いて、予約した人の自宅または自宅付近まで迎えにありが

御宿駅やスーパーの前などの指定された 14 の共通乗降場所下車するというサービス内容である。帰りの便は共通乗降場所から乗車し、自宅まで送り届けてもらうことができるほか、相互の共通乗降場所間の移動も行うことができる。利用には事前登録を必要とし、所定の申請書を公民館または町役場の企画財政課に提出しなければならない。予約は電話によって行い、利用の 3 日前から 1 時間前までに行う。予約があった時のみ運行し、予約が無い時は御宿町公民館の前に待機している。年末年始を除いて基本的に毎日運行しており、1 日に 8 便を、1 時間に 1 便のペースで運行している。同じ便に予約が複数入った場合は、運転手はその都度ルートを決め、異なる出発地・目的地の乗客が乗り合った状態で送迎が行われる。運賃は 1 回の乗車につき大人が 300 円、小学生が 100 円、小学生未満が無料(保護者の同伴が必要)、身体障害者手帳などの交付を受けている者とその介助者が 200 円となっている。

エビアミー号とその他の公共交通との関係性として、エビアミー号は地域公共交通確保維持事業に基づくファイダー系の公共交通であるため、エビアミー号を用いた町外への移動は、鉄道や路線バスへの乗り継ぎを前提としている点が挙げられる。またエビアミー号と民間タクシーの関係性として、デマンド型交通は帰りの時間が読めず予約が難しいことから、2019 年 8 月から、行きでエビアミー号を利用した乗客に利用証明書を発行し、その証明書を見せることにより帰りのタクシーの運賃の半分(最大 500 円)を控除してもらえするという制度を実施している。デマンド型交通の利便性の向上だけでなく、民間タクシーとの相互の利用促進を図った制度といえるだろう。

## 4. 御宿町における移動困難者の推定

この章では既存資料や実地調査の結果から読み取れる地域特性や交通の実態から御宿町の「移動困難者」を定義し、その人数とそれが多いと思われる地域を分析し、御宿町の移動困難者に関する問題点を探る。

### (1) 既存資料と実地調査結果から分かる移動困難性

第 2 章第 1 節で紹介した千葉県の移動困難者事業の報告書によると、御宿町を含む 5 つの地方市町(御宿町、勝浦町、南房総市、鴨川市、鋸南町)へのヒアリングの結果、住民のほとんどは車によって移動を行っており、自分で運転したり家族や近所の人に頼んで相乗りさせてもらうことで移動を行っていることが分かっている。そのため前章第 3 節で紹介した「エビアミー号」のような行政が支援する公共交通については、ほとんどが利用されていないのが実情であるという。実際に実地調査

を行った際にすれ違った自動車・自動二輪車のドライバーのほとんどは高齢者であった。また報告書によると、行政の実感として、60~70代は自分で運転することができるが、80歳を超えると自力での移動・買い物は難しくなるという。

買い物に関しては、自分で商店に赴かなくても買い物ができる移動販売や個人商店の配達サービスの利用も増えている。近年開始された移動販売事業として、町内唯一のスーパーであるおおたやによる移動スーパー「とくし丸」が2020年10月から開始されている。これは御宿町の各地区を週2回訪問し(御宿台地区のみ週4回)、軽トラックに積まれた生鮮食品や日用品を、自宅の前で選んで買い物することができるサービスである。しかし実際に実地調査で新町地区のスーパーに出向くと、面している道路の交通量は御宿町の他のどの地域よりも多く、店内には高齢者が実際に店に出向いて買い物をする様子が多くみられたため、現在の御宿町の移動困難性は、生活施設までの移動を自力で行うことができるかに大きく左右されることが推察される。

## (2) 本研究における移動困難者の定義

前節の既存の情報から分かる御宿町の地域の実情から設定した、本研究における「移動困難者」の定義を表-1に示す。年齢と世帯の設定については、御宿町にお

表-1 本研究における「移動困難者」の定義

観点	条件	使用データ
地域	御宿駅から1km以上距離がある地域に住む人	
年齢	65歳以上の高齢者	人口メッシュ(2015年・250m)
世帯	単身または夫婦のみの世帯に住む人	人口メッシュ(2015年・250m)
自動車利用	自動車免許を持たない人	東京都市圏パーソントリップ調査(2018年)

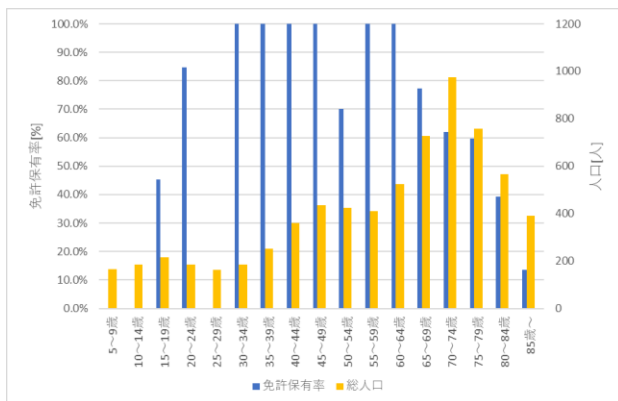


図-2 御宿町の年齢別人口と免許保有率

いて多く存在する65~75歳の前期高齢者の中でも、特に家族等の送迎を受けることが難しいと考えられる単身・夫婦世帯について分析を行うため、このような設定とした。自動車利用の観点については、図-2に示す2018年の東京都市圏パーソントリップ調査に基づく年齢別免許保有率データと、千葉県ホームページの令和2年度の年齢別人口データを用いて、65歳から74歳、75歳以上の2つの年齢階層の人口で重みづけした平均免許保有率を算出し、これを乗算して移動困難者数を推計した。ここで東京都市圏パーソントリップ調査結果については、サンプル数が少なく極端な値を示しており、必ずしも地域の実情を表したものとなっていないことに留意しなければならない。

## (3) 御宿町の移動困難者の地理的分布

前節の定義に基づいた御宿町の移動困難者の地理的な分布を図-3に示す。御宿町の移動困難者は御宿台地区と岩和田地区に密集していることが分かった。

## (4) 移動困難地域・移動困難者数の推定

本研究では御宿町内の移動困難地域を御宿台・実谷・上布施地区とした。御宿台地区は移動困難者が非常に密集しており、生活に必要な施設との距離も徒歩で向かうには現実的でないことから選定した。もう1つの移動困難者密集地域であった岩和田地区は、買い物施設が密集する新町地区に近く、徒歩や自転車などによる移動が比較的容易であることから本研究では対象外とした。実谷・上布施地区は移動困難者の人数こそ少ないものの、買い物施設・医療施設との物理的距離があり、車による移動無しでは生活が難しい点から選定した。次ページの表-2にそれぞれの地域の移動困難者の年齢階層別の内訳を示す。

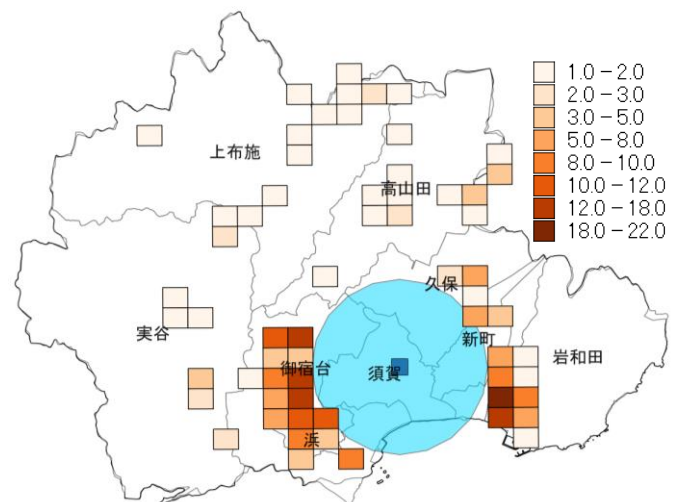


図-3 御宿町の移動困難者の分布

表-2 移動困難地域と移動困難者数

	65-74歳	75歳以上	合計
御宿台	58	77	135
上布施	11	17	28
実谷	13	24	37

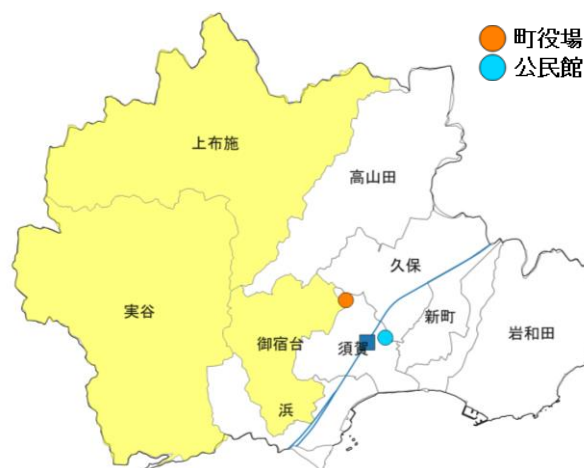


図-4 御宿町の公民館と町役場の位置関係

## 5. 御宿町の公共交通担当者とのヒアリング

### (1) ヒアリング概要

前章の分析を踏まえ、2021年1月13日、御宿町役場にて、企画財政課のエビアミー号の担当者2名にヒアリング調査を実施した。

### (2) ヒアリングを通して得られたこと

#### a) 利用実態

定時性については、最大で20分程度の遅延が発生することはあるものの希望の便に乗れなくなってしまったことは今までで1度もないとのことだった。利用者の要望としては、電話による予約が煩雑との声があり、スマートフォン等を利用した予約方式の変更を検討しているとのことだった。

#### b) 持続可能性

財政的な持続可能性については、運行から8年余りで制度が浸透しリピーターを獲得できつつあることもあり、運賃収入も安定しつつあるということであった。ただ実際の運営は国庫の補助金に大きく助けられているという側面もあり、大幅なサービスの向上は期待できないとのことだった。

また人材的な持続可能性として、運行当初から2名の運転手によって運転されており、後任の運転手の育成が課題となっていることが分かった。

#### c) 行政からみた移動困難者のカバー状況

行政の認識として、移動困難者のおよそ半分をエビアミー号によってカバーしており、残りの半分は近所の方による相乗りなどによって移動をしているのではないかと回答を頂いた。

## 6. 結論と今後の課題

御宿町の移動困難性の実態把握のため、実地調査や御宿町の移動困難地域における移動困難者数の推計、御宿町の公共交通担当者へのヒアリングを行った。その結果から、本節では移動困難地域の地区ごとの移動支援方策のあり方の検討と、これからのエビアミー号に求められることの提言を行う。

### (1) 移動困難者の支援方策のあり方

まず御宿台地区については、移動困難者が密集し、周囲に相乗りを頼むことが難しいことが考えられるた

め、移動困難者を集約的に輸送することができるエビアミー号の利用の更なる促進を中心とした移動支援方策が望ましいと考えられる。

次に実谷・上布施地区においては、移動困難者が分散して存在するという特徴から、近隣の人による送迎活動による移動、それでも移動が難しい人に移動販売の利用やエビアミー号の利用を推進するのが望ましいと考えられる。

### (2) エビアミー号に求められること

このような移動困難者の移動ニーズをいち早く満たすべく、エビアミー号の拠点の移動が挙げられる。御宿町の公民館と町役場の位置関係を図-4に示す。このように駅と反対側にある移動困難地域に近い町役場に拠点を移すことで、移動困難者のニーズをいち早く満たすことが出来ると考えられる。また総合病院などの町外への移動について、御宿駅前から町外の病院への送迎バスを運行する等、エビアミー号の利用と町外への移動の両立を図る施策の検討を行う必要がある。

### (3) 今後の課題

今後の課題として、更なる移動困難性の分析と、住民が自らの車の運転や、世帯内外の人による送迎活動を含めた移動の仕方の実態を把握すべく、日常生活における移動に関するアンケート調査を行うことが挙げられる。

### 参考文献

- 1) 陳證仰, 佐藤弘喜: 御宿町の移動困難者に向けた交通改善の提案, 日本デザイン学会研究発表大会概要集, pp.132-133, 2019
- 2) 千葉県総合企画部政策企画課政策室: 移動困難者調査・対策事業業務取りまとめ報告書, [https://www.pref.chiba.lg.jp/seisaku/chiikizukuri/idoukonnan/documents/chousa\\_houkokusho.pdf](https://www.pref.chiba.lg.jp/seisaku/chiikizukuri/idoukonnan/documents/chousa_houkokusho.pdf), 2019