

南房総市における交通空白地有償運送の必要性について

1 南房総市の特性

(1) 地理

本市は、房総半島の南端に位置し、地形的に三方を海に囲まれ、房総丘陵が海岸線近く広がっているため、市域の面積約230km²のうち可住地面積は約110km²と限られたエリアにしか居住地がありません。そのため、本地域における公共交通の展開は、往復型の運行形態になりやすい傾向にあります。

(2) 人口

本市における人口は令和5年4月1日現在で35,287人となっており、年々加速度的に減少しています。65歳以上の割合は47.11%となっており、本格的な高齢社会を迎えている地域となっています。

■地区別世帯数・人口・割合

	世帯数 (世帯)	人口(人)	割合 (%)		
			15歳未満	15～64歳	65歳以上
総数	17,008	35,287	7.58%	45.31%	47.11%
富浦	1,971	4,209	8.51%	46.00%	45.50%
富山	2,230	4,722	7.98%	45.57%	46.44%
三芳	1,609	3,851	10.83%	48.45%	40.72%
白浜	2,279	4,231	5.06%	41.05%	53.89%
千倉	4,725	9,576	7.26%	45.77%	46.97%
丸山	2,189	4,503	7.32%	45.34%	47.34%
和田	2,005	4,190	6.75%	44.68%	48.57%

資料：住民基本台帳（令和5年4月1日現在）

(3) 圏域構造

本市は、商業、通勤・通学、医療をはじめとした多くの都市機能を館山市と鴨川市に依存しています。館山市は行政機能や商業機能等において、本市域を含む形で圏域を形成しています。また、鴨川市は、3次救急医療機関があり、南房総地域及び夷隅地域の医療圏を形成しています。

(4) 運転免許保有状況

市内における運転免許の保有者数は減少していますが、市内人口に対する保有率をみると増加していることから、高齢者割合の増加の一方で免許の返納が進んでいないことが示唆されます。主な原因としては、自家用車に代わる移動手段の確保や円滑な移行ができていないことが挙げられます。

また、運転免許を受けていない者（返納及び失効を含む）は、推計で11,000人程度いるものと考えられます。

■運転免許保有状況

	保有者数(人)	保有率
令和2年	25,150	67.17%
令和3年	24,872	68.48%
令和4年	24,524	68.83%

資料：千葉県警察（各年12月末日時点）

2 移動制約者の現状

(1) 高齢者

高齢化率は、引き続き増加し令和10年までに50%を超えることが予想されています。一方、前期高齢者人口は既に減少に転じており、後期高齢者人口も今後10年程度で減少に転ずることが見込まれています。また、65歳以上のみの世帯は全世帯のうち約45%以上、さらにこのうち1人世帯（≒独居）は、全世帯の3割弱に迫っています。

自動車を保有していない人が多いことや、世帯状況により日常的に家族・親族の支援が得られにくい場合、顕在的あるいは潜在的に移動制約者であると考えられます。

■高齢者人口の推計

	人口(人)				高齢化率 (%)
	全数	65歳以上	65歳以上 75歳未満	75歳以上	
令和2年※	35,831	16,926	7,684	9,242	47.20%
令和5年	32,764	16,361	6,014	10,347	49.90%
令和10年	29,571	15,250	4,822	10,428	51.57%
令和15年	26,383	14,123	4,422	9,701	53.50%

(注) 令和2年にあつては令和2年国勢調査確定値を使用している。

資料：国立社会保障・人口問題研究所（2018年3月推計）

■高齢者世帯の状況

世帯類型		世帯数	全世帯に占める 割合
全世帯		17,008	-
65歳以上のみ	1人世帯	4,530	26.63%
	それ以外	3,197	18.79%
75歳以上のみ	1人世帯	3,031	17.82%
	それ以外	1,265	7.44%

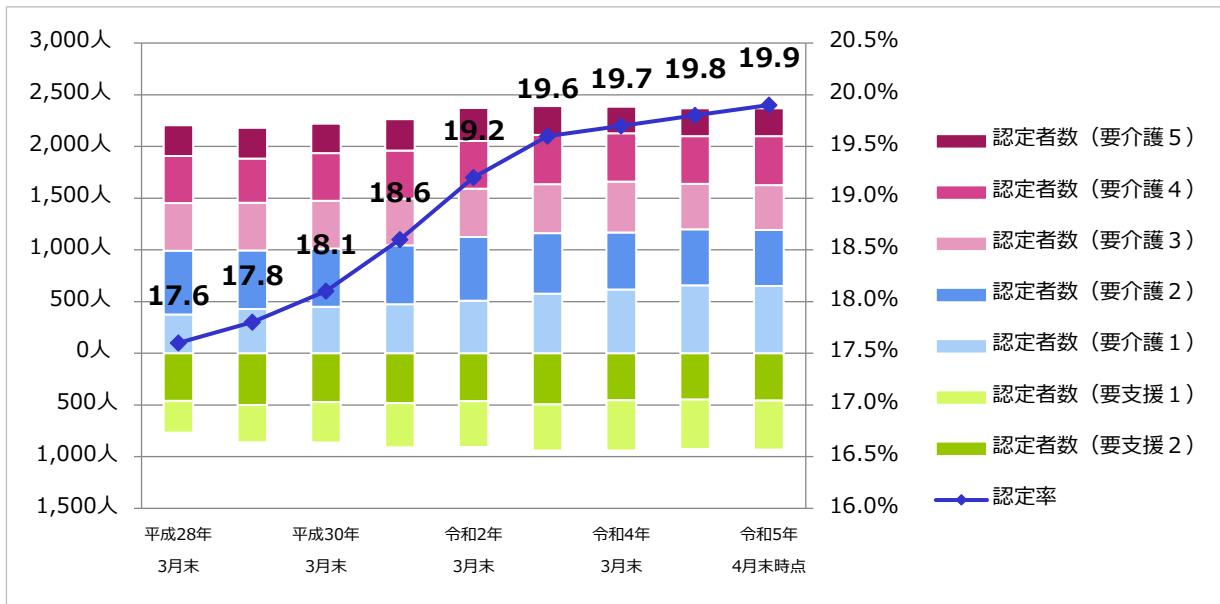
資料：住民基本台帳（令和5年4月1日現在）

(2) 要介護・要支援認定者

加齢や疾病に伴って生ずる心身の変化により支援や介護が必要となり、要支援・要介護認定者を受けた人の割合（認定率）は、約20%となっています（令和5年4月末時点）。認定率は年々増加しており、県内では3番目に高い率となっています。

認定者の多くは、通院等の外出に際して介助や支援が必要であると考えられます。また、必要であっても保険限度額の超過やサービスの供給不足等の理由によりサービスを利用できない人を含めると、潜在的にはより多くの人が該当すると考えられます。

■要支援・要介護認定者数、認定率の推移 ※第1号被保険者のみ



資料：厚生労働省 地域包括ケア「見える化」システム

(3) 障害者

個人の特性や疾病等の様々な理由により、身体障害者、知的障害者(児)及び精神障害者(児)の認定を受ける人は、令和4年度末時点で2,243人となっています。

こうした障害者の中には、歩行そのものが困難である場合や、自家用車の運転が困難あるいは制限される場合があります。また、公共交通機関の利用に際しては、乗降動作や利用時のコミュニケーション等において様々なハードルがあります。

■障害認定者の数(人)

		令和2年度	令和3年度	令和4年度
身体障害	視覚障害	91	87	82
	聴覚・平衡機能障害	118	112	111
	音声・言語・そしゃく機能障害	26	22	22
	肢体不自由	776	737	696
	内部障害	636	640	925
知的障害	軽度	138	138	137
	中度	100	100	100
	重度	149	151	153
精神障害		311	314	317
合計		2,376	2,348	2,243

(注) 障害区分の重複を含む。

資料：保健福祉部社会福祉課障害福祉係(各年度3月31日時点)

3 輸送の状況

(1) 公共交通の状況

① 鉄道

市内には、JR内房線が通っており、千葉方面から順に岩井駅、富浦駅、千倉駅、千歳駅、南三原駅、和田浦駅の6駅が存在します。跨線橋が残る駅もあり、特に高齢者や障害者にとって利用の障壁となっています。

また、路線旅客者数の落ち込みが激しく、直通列車の縮小のほか、新型車両の導入に伴うワンマン運転が開始（令和3年3月）されています。

■JR内房線主要駅乗降者数（人）

	岩井駅	富浦駅	那古船形駅	館山駅	千倉駅	南三原駅
令和元年度	244	189	-	1,599	338	453
令和2年度	171	144	-	1,259	236	356
令和3年度	202	154	-	1,342	245	394

（注）無人駅を除く。令和元年以降の那古船形駅は無人化につきデータなし。

資料：東日本旅客鉄道株式会社千葉支社

② 民間路線バス

一般道路を運行する民間路線バスは、館山駅から放射状に運行されています。平成31年3月の白浜亀田線の廃止、館山千倉線と千倉白浜線の統合に伴い、現在、ジェイアールバス関東館山支店及び日東交通により5路線の民間路線バスが運行されています。

利用者数についてはいずれの路線も減少、横ばいとなっており、国及び県からの補助もしくは市独自の補助により運行が維持されています。

■民間路線の概要

バス会社	路線名	区間	本数(片道・日)		運賃 (円)
			平日	休日	
日東交通株式会社	市内線	館山航空隊～なむや（小浜）	17	11	160～620
	白浜千倉館山線	館山駅～安房白浜	5	5	160～490
		千倉駅～安房白浜	3.5	3.5	160～930
	館山・鴨川線	館山駅～亀田病院	6	4	160～720
	豊房線	館山駅～安房白浜	4.5	4.5	160～600
JRバス関東株式会社	南房州本線	館山駅～安房白浜	12	12	160～610

資料：事業者ホームページ

■民間路線1日平均利用者数（人）

	市内線	白浜千倉館山線	館山・鴨川線	豊房線	南房州本線
令和2年度	232	180	118	21	154
令和3年度	229	165	93	19	181
令和4年度	229	105	95	21	177

（注）平成31年3月以前の白浜千倉館山線については、旧千倉線及び旧白浜千倉線の合算となる。

資料：総務部企画財政課地域振興係

③ 市営路線バス

市が運行に係る経費のすべてを負担している市営路線バス（コミュニティバス）は、自主路線2路線、廃止代替路線1路線、スクール混乗路線2路線となっています。

利用者についてはいずれの路線も年々減少又は横ばいとなっています。特に廃止代替バスは、運行の効率化のため路線が長大化し、結果として利用者離れを引き起こしている現状があります。そのため、一部区間について予約のない場合は運行しないデマンド運行（市営路線バス）や、バス停以外での乗降が可能なフリー乗降区間の設定（市営路線バス及び廃止代替路線）等が導入されています。

また、旧平群線エリアにおいては令和4年度から実施した面的運行の実証を踏まえ、南房総・館山地域公共交通活性化協議会が運行するチョイソコ南房総・館山に移行しました（令和5年10月～）。他の路線エリアへの横展開を検討しています。

■市営路線の概要

運行形態 (道路運送法条項)	路線名	区間	本数(片道・日)		運賃 (円)
			平日	休日	
市営路線バス (第78条)	富浦線	富浦駅～富浦駅	5	7	200
	富山線	国保病院～岩井駅～国保病院	7	6	200
廃止代替バス (第4条)	丸線	館山駅～三芳病院前～川谷・細田	6	4	160～940
スクール混乗バス (第78条)	丸山線	大井細田～千歳駅	2	-	200
	北三原線	嶺南学園～南三原駅～上三原	5	2.5	200

資料：総務部企画財政課地域振興係

■市営路線1日平均利用者数(人)

	富浦線	富山線	平群線	丸線	丸山線	北三原線
令和元年度	3	19	20	21	2	2
令和2年度	2	12	20	23	1	2
令和3年度	3	15	18	27	2	2
令和4年度	15	3	25	18	1.5	2

(注) 平群線は令和5年9月をもって廃止となっている。

資料：総務部企画財政課地域振興係

④ タクシー

市内を営業地域とする一般タクシー事業者は、令和4年8月に1社が廃業したことにより5事業者となっています。市内に営業所を有するのはこのうち1社のみです。

特に運転者の不足が深刻化しており、観光需要による繁忙期や一部の地区において、即時的なタクシーの配車が難しくなっている可能性があります。

■安房郡市内タクシー営業所概要

No.	会社名	区分	位置	登録台数 (台)
①	鏡浦自動車株式会社	本社営業所	館山市正木 577	14
②	〃	営業所	鴨川市横渚 787	10
③	南房タクシー株式会社	本社営業所	館山市北条 2199-4	13
④	有限会社晝夜タクシー	営業所	館山市船形 319-2	4
⑤	有限会社白浜タクシー	営業所	南房総市千倉町北朝夷 187-1	4
⑥	有限会社鋸南タクシー	本社営業所	安房郡鋸南町竜島 835-7	4
⑦	有限会社鴨川タクシー	本社営業所	鴨川市横渚 839	22
合計（うち市内計）				71(4)

資料：総務部企画財政課地域振興係

(2) その他の輸送サービス

① 福祉輸送・福祉有償運送

いわゆる介護タクシーと呼ばれるもので、許可形態やサービス内容が多様であるため、一括して把握することが難しいのが現状です。一般的には、福祉車両等による輸送サービスのうち、タクシー事業者による介助付き運送、ヘルパー事業者等による介助に伴う輸送、非営利団体による福祉有償運送に大別されます。

要介護者や障害サービス受給者の外出手段として広く利用されていますが、小規模の事業者が多いことやヘルパーサービス縮小・撤退により十分な供給量を確保できていません。

なお、市内において福祉有償運送の実施はありません。

■介護タクシー事業者の数

南房総市							館山市	鴨川市
富浦	富山	三芳	白浜	千倉	丸山	和田		
0	1	1	1	1	1	0	9	2

(注) 福祉タクシー利用助成事業の協定を締結している事業者のうち一般タクシー事業者を除く。

資料：保健福祉部社会福祉課・高齢者支援課

② 交通空白地有償運送

過疎地域や交通が著しく不便な地域において、市町村や非営利団体により実施されます。市による事業（市営路線バスの一部）を除き、市内非営利団体では社会福祉法人南房総市社会福祉協議会の1者のみ実施しています。

4 市の外出支援事業

(1) 事業の概要

市の事業のうち、前述の民間バス路線の維持及び市営路線バスの運行に係るものを除き、次の取組みを実施しています。

① 高齢者外出支援バス利用助成事業

高齢者の日常生活の利便性の向上及び社会生活圏の拡大を図るため、高齢者等を対象に、路線バスの利用助成を行っています。

■事業の概要

	内容
助成対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 65 歳以上で、以下の①から⑥のすべてに該当する人 ① 本市に居住し、住民基本台帳に登録されている ② 要介護 1 以上の認定を受けていない ③ 前年度分の市町村民税が非課税または運転免許返納者等（失効・非保有を含む） ・ 生活保護を受給している人 <p>（注）福祉タクシー券の交付を受けている人を除く</p>
助成内容	助成券 1 枚の利用につき 100 円、年間 100 枚を限度に交付 1 回乗車につき 2 枚まで使用可能
利用できる事業者	日東バス及び JR バスに所属し、安房郡市内を対キロ区間制で運行する路線バス 南房総・館山地域公共交通活性化協議会が運行するチョイソコ南房総・館山（実証運行区間を含む）

資料：保健福祉部高齢者支援課高齢者福祉係

② 福祉タクシー利用助成事業

重度障害者（児）及び高齢者の日常生活の利便性の向上及び社会生活圏の拡大を図るため、重度心身障害や高齢者等を対象に、タクシーの利用助成を行っています。

■事業の概要

	内容
助成対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 次のいずれかに該当する人（障害区分） ① 身体障害者手帳 1 級、2 級を所持している人 ② 療育手帳 ㊦、㊦の 1、㊦の 2、A の 1、A の 2 を所持している人 ・ 65 歳以上のうち次のいずれかに該当する人（高齢区分） ① 前年度市民税非課税者のうち自動車を所有していない人 ② 運転免許返納者等（失効・非保有を含む） ③ 生活保護を受給している人 <p>（注）高齢者外出支援バス券の交付を受けている人を除く</p>
助成内容	助成券 1 枚の利用につき 700 円、年間限度額は次のとおり <ul style="list-style-type: none"> ・ 障害区分のうち腎機能障害者 48 枚 ・ 障害区分（腎機能障害者以外） 30 枚 ・ 高齢区分 25 枚 1 回乗車につき 2 枚まで使用可能
利用できる事業者	市と協定を締結した一般タクシー事業者及び介護タクシー事業者（22 者）

資料：保健福祉部社会福祉課・高齢者支援課

(2) 事業の実績

上記2事業の実績は次のとおりです。バス券及び福祉タクシー（障害区分）の受給者はやや減少しており、福祉タクシー（高齢区分）の受給は増加しています。

■バス券・タクシー券の交付者数（人）

	高齢者外出支援バス券	福祉タクシー券	
		障害区分	高齢区分
平成30年度	257	152	145
令和元年度	251	140	147
令和2年度	294	116	203
令和3年度	277	129	280
令和4年度	269	113	310

(注) 福祉タクシー（高齢）は、旧高齢者外出支援タクシー利用助成事業の実績である。

資料：保健福祉部社会福祉課・高齢者支援課

5 交通空白地有償運送の必要性について

以上概観したとおり、人口減少に伴う厳しい公共交通状況と、人口減少の中にあっても高い割合を占める移動制約者の存在が明らかになっています。

民間から市にまたがる公共交通セクターは、厳しい経営状況の中にあって様々な努力を重ねているものの、本格的な超高齢社会の到来により、利用者のみならず担い手の確保がより厳しくなる中、将来的に住民輸送の実質的確保が困難になることが見通されます。

さらに、移動制限者の顕在的ないし潜在的なニーズに合わせ、きめこまやかで、地域に密着した移動支援が必要とされる中、その需要に対する民間サービス供給量も不足している状況であります。

こうした状況を改善し、市民の日常生活の範囲を広げることは、介護予防や年齢や障害の有無にかかわらず生活できる共生社会の実現につながり、結果として公共交通機関の利用者を増やす好循環が生むことが期待されます。

以上のことから、既存公共交通との適切な役割分担のもとに、引き続き非営利団体による交通空白地有償運送が必要です。