

香取市地域公共交通総合連携計画(案)

平成 2 1 年 2 月

香 取 市

目 次

1 . 香取市地域公共交通総合連携計画策定にあたって	1
1 - 1 計画策定の背景と目的	1
2 . 香取市の概況	2
2 - 1 沿革・地勢	2
2 - 2 社会・経済情勢	2
人口・世帯数の推移	2
高齢化の進行	3
増大する自動車依存社会	3
3 . 公共交通の現況	5
3 - 1 バス路線	5
バス路線の運行状況等	5
バス利用者の特性（東京都圏内サーキット調査）	8
地域間バス利用流動	8
3 - 2 鉄道	9
3 - 3 高速バス	9
3 - 4 福祉交通施策	10
4 . 香取市地域公共交通総合連携計画の位置づけ	11
4 - 1 公共交通施策における上位計画との関連性	11
5 . 香取市地域公共交通総合連携計画の策定	13
5 - 1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針	13
5 - 2 地域公共交通総合連携計画の区域	13
5 - 3 地域公共交通総合連携計画の目標	14
5 - 4 地域公共交通総合連携計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体	14
5 - 5 計画期間	16
6 . 施策及び事業展開	16
6 - 1 重点施策及び事業	16
6 - 2 施策体系	28
参考資料	
1 . 香取市地域公共交通協議会設置要綱	29
2 . 香取市地域公共交通協議会委員名簿	31
3 . 香取市公共交通検討委員会・香取市地域公共交通協議会開催等の経緯	32
4 . アンケート等調査結果の概要	33
4 - 1 路線バス等利用者乗降調査及び利用者アンケート調査	33
4 - 2 住民・バス利用者アンケート調査	41

1. 香取市地域公共交通総合連携計画策定にあたって

1-1 計画策定の背景と目的

香取市は、平成 18 年 3 月 27 日に 1 市 3 町（佐原市・小見川町・山田町・栗源町）が合併して誕生した。

本市は、千葉市に次いで県内第 4 位の広大な市域面積（262,31 km²）を有し、東西約 21,2 km、南北約 22,7 km と円形の地勢であることに加え、居住面積が市内全域に分散していることから、都市部と比較して自家用車への依存が高まっている。

こうした背景から、市内を運行している民営バス路線については、不採算路線による撤退や減便等の縮減により維持しているところであり、このような状況を看過しつづけると、近い将来、市内の公共交通体系が崩壊する可能性がある。

しかし、一方では市内の公共交通の利用者は通院等の高齢者や、通学の学生が大半を占めており、時間帯や曜日による変動が見られるものの、路線バスに大きく依存している現状がある。

今後、さらなる高齢化の進行に伴い、いわゆる交通弱者の移動手段として市域内のバス交通は欠かせないものであり、その輸送サービスを確保するための方策を検討することが喫緊の課題となっている。

また、合併前の旧市町単位で運行されていたコミュニティ（循環）バスについては、各市町独自の路線、サービス水準で運行されており、合併後の市域全体の公共交通ネットワークという観点からの機能は不十分であるとともに、地域間のサービスレベルの公平性が求められている。

こうした現状及び課題を踏まえて、本市では様々な交通主体それぞれの機能を活かし、それらが連携・補完し合える市内の公共交通体系及びそれらが持続的に維持していくための取組み方針について検討するため、平成 18 年 12 月に市民、交通事業者、その他関係機関で構成する「香取市公共交通体系検討委員会」を設置し、利用者及び市民へのアンケート調査結果等を踏まえ、平成 20 年 3 月には、既存バス路線の再編及び新規導入路線の運行計画の作成や交通施策の実現への指針となる「香取市公共交通体系検討委員会 報告書」（以下、「報告書」）をまとめた。

平成 20 年度については、5 月に「香取市地域公共交通協議会」（以下、「協議会」）を設置し、報告書においての考え方や取組みの実現に向けての具体的な運行計画を策定するものである。

香取市におけるまちづくりにおいては、香取市総合計画が策定され、少子高齢化の急速な進行、情報通信技術のめざましい発達、環境問題の顕在化、防災・防犯への意識の高まり、バリアフリー化の推進など、社会情勢は大きく変化しており、中長期的な視野に立った計画的かつ安定的な行政運営が求められている。

こうした背景から、協議会において市内公共交通の課題解消、地域間交通サービスの平準化及びまちづくり支援に向け、市内公共交通のあり方とそれに基づく施策を「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 月施行）に規定される「地域公共交通総合連携計画」としてとりまとめ、今後の市内公共交通の維持・活性化を推進するものとする。

2. 香取市の概況

2-1 沿革・地勢

香取市は、平成 18 年 3 月 27 日に、佐原市、小見川町、山田町、栗源町の 1 市 3 町が合併し誕生した。

香取市は、県内第 4 位の市域面積 262.31 k²で、東京都心から直線で約 70 k m、県都千葉市から約 50 k mの千葉県北東部にあり、成田国際空港と鹿島臨海工業地帯の中間に位置する。



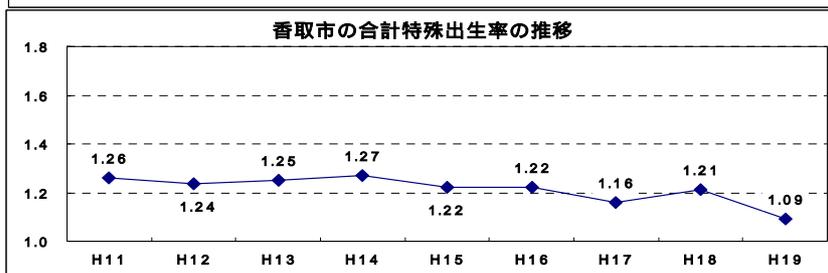
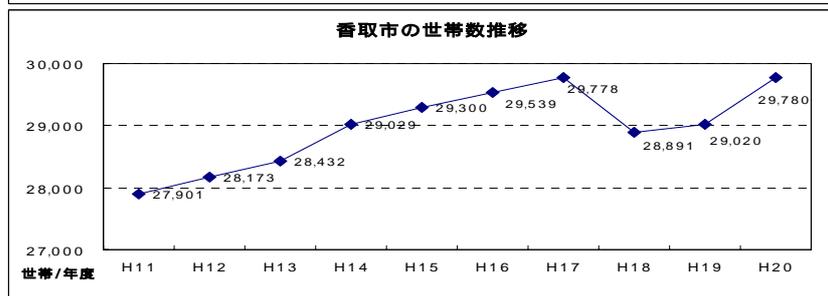
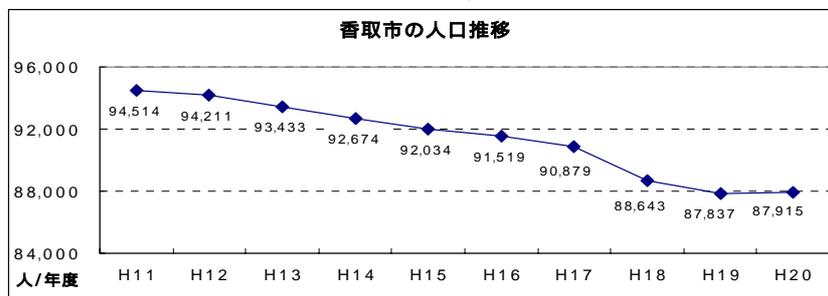
2-2 社会・経済情勢

人口・世帯数の推移

平成 20 年度の香取市の総人口は約 9 万人、総世帯数は約 3 万世帯である。

近年、香取市の人口は減少傾向にあり、平成 11 年度（10 年前）と比較して、約 7.0%減少している。また、世帯数は増加傾向にあり、約 6.7%増加している。

これらは、少子化及び核家族化を大きく示唆するものであり、今後もこうした傾向がさらにも増して続いていくことが予想される。



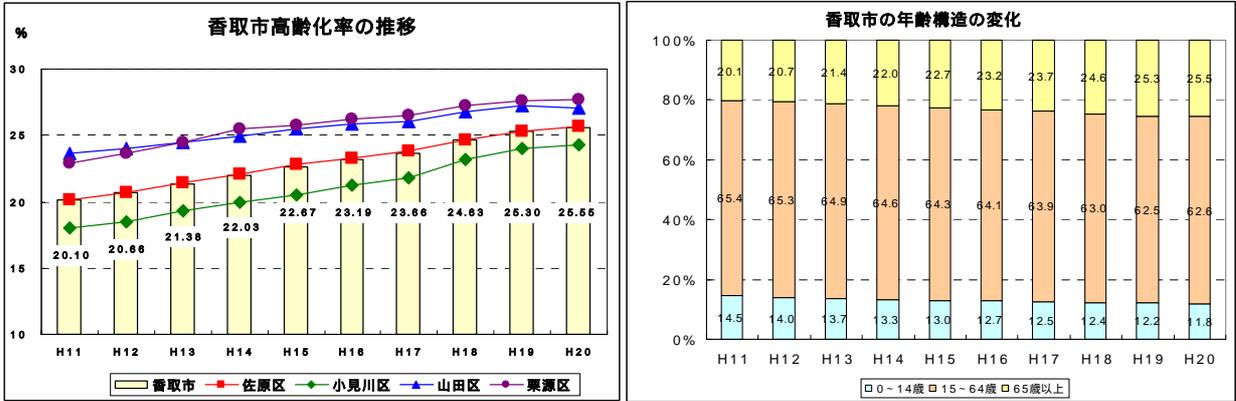
資料：千葉県衛生統計年報・千葉県年齢別・町丁字別人口調査

高齢化の進行

香取市全体の年齢階層別の人口割合をみると、平成 20 年度で、65 歳以上の人口割合は約 24.6% となっており、県 17.5%と比較して極めて高くなっている。

平成 11 年度（10 年前）と比較すると、高齢者人口の割合は、約 5.4%増加しており、約 3,500 人の増加となる。

今後も、さらに高齢化が進行することが予想されることから、高齢化社会に対応した公共交通システムが必要である。



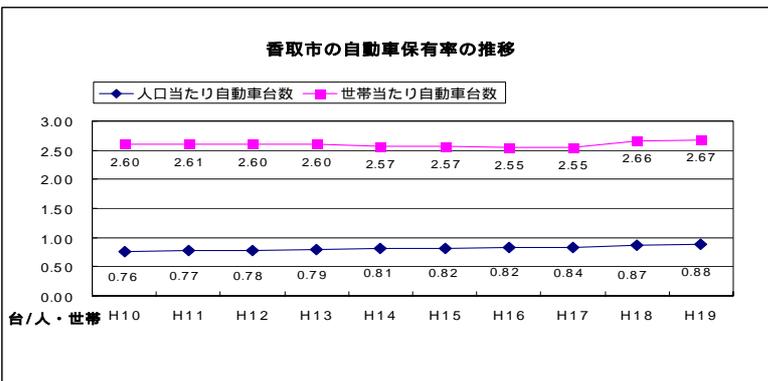
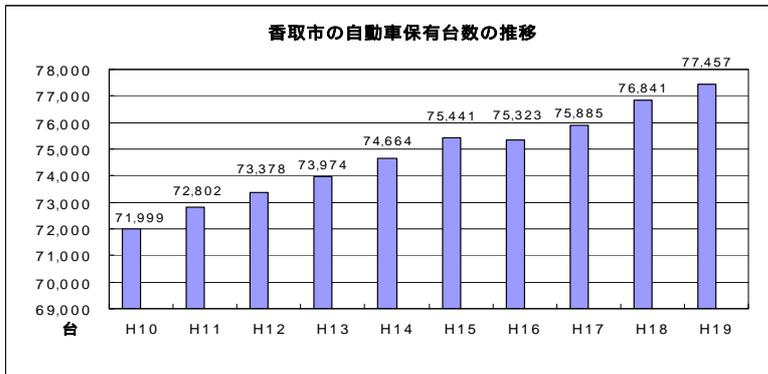
資料：千葉県年齢別・町丁字別人口調査

増大する自動車依存社会

香取市の保有自動車台数は増加傾向にあり、平成 10 年度と比較して、平成 19 年度時点では、保有自動車台数は、約 7.6%増加している。また、世帯当たり保有台数は 2.67 台、1 人当たり保有台数は 0.88 台と県 0.55 台と比較して高い数値である。

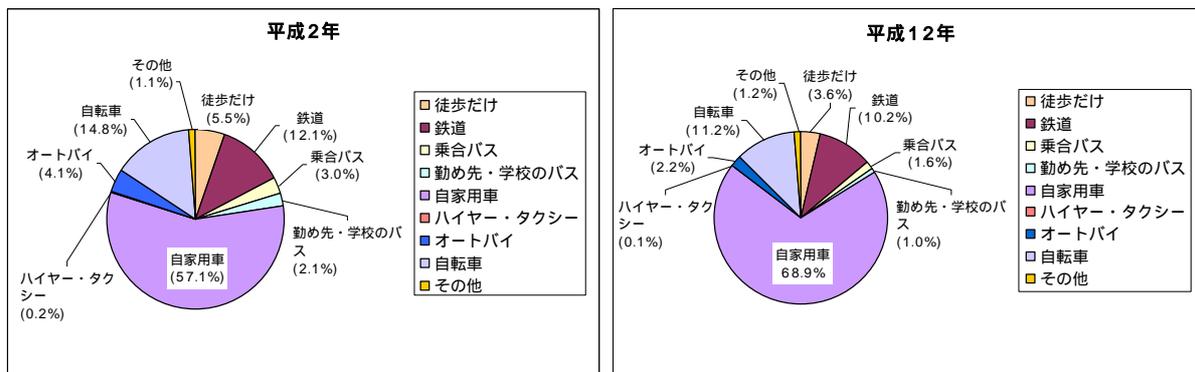
さらに、人口の減少傾向と世帯の増加傾向にある中で、世帯当たり自動車台数の横ばいは、保有自動車台数の増加と年少人口の減少を示唆するものである。

今後の世帯数増加を前提とした場合、今後も自動車台数が増え続け、自動車依存による交通社会が予想される。



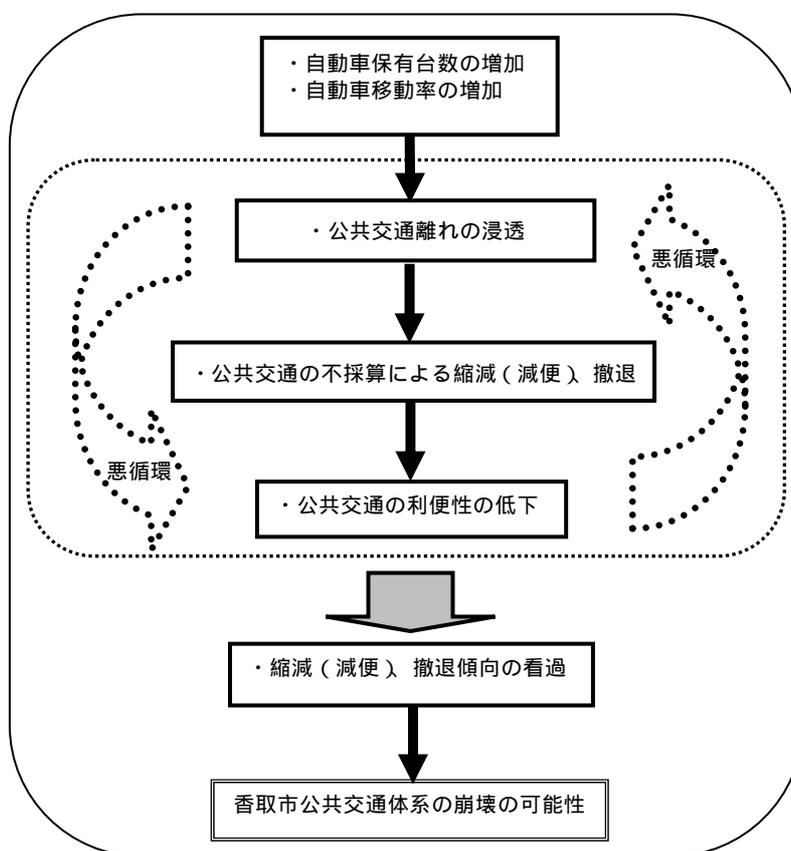
資料：千葉県統計年鑑

15歳以上の通勤・通学者の総数に対する利用交通手段が自家用車で通勤・通学している者の割合を示す、香取市の自家用車移動率は72.9%と非常に高くなっており、自家用車を運転できない、運転免許が無いといった高齢者や学生等の交通弱者に対する、公共交通システムの維持・確保及び利便性の向上が必要である。



資料：国勢調査

増大する自動車依存社会による悪循環の構図



3. 公共交通の現況

3-1 バス路線

香取市では、民間3社による路線バスが4路線、廃止路線代替バスが5路線、コミュニティバス等が6路線の計15路線が市内を運行している。(H20.4.1現在)

しかしながら、全く運行していない交通空白地域もあり、地域間での利便性に格差が生じており、路線バスの不採算による撤退や減便等の縮減が相次ぎ、バス路線の維持・確保に係る市の財政負担が今後ますます増大していくことが予想される。

このような課題を整理するとともに、課題解消に向けた運行形態の導入等、将来にわたって持続可能な運行システムを構築していく必要がある。

路線名	起点	終点	備考
吉岡線	佐原粉名口車庫	京成成田駅	民間路線
府馬線	小見川駅	旭農高・旭駅	民間路線
与田浦線	潮来車庫	県立佐原病院	民間路線
栗源線	多古	佐原駅	民間路線
江戸崎佐原線	江戸崎	佐原駅	廃止路線代替(稲敷市)
大倉線	小見川駅	佐原粉名口車庫	廃止路線代替
神里線	小見川駅	佐原粉名口車庫	廃止路線代替
上の台線	山倉	佐原粉名口車庫	廃止路線代替
成田空港線	ジェイワイルム	成田空港	廃止路線代替
旭中央病院線	道の駅くりもと	旭中央病院	
千代田線	山倉	成田空港	
福田線	佐原駅	北の台	
佐原区循環	佐原区事務所	佐原区事務所	
山田区循環	山田区事務所	山田区事務所	
栗源区循環	栗源区事務所	栗源区事務所	

バス路線の運行状況等

バス路線別の運行状況と利用状況、市補助金等で運行している路線は以下のとおりである。

市内完結路線

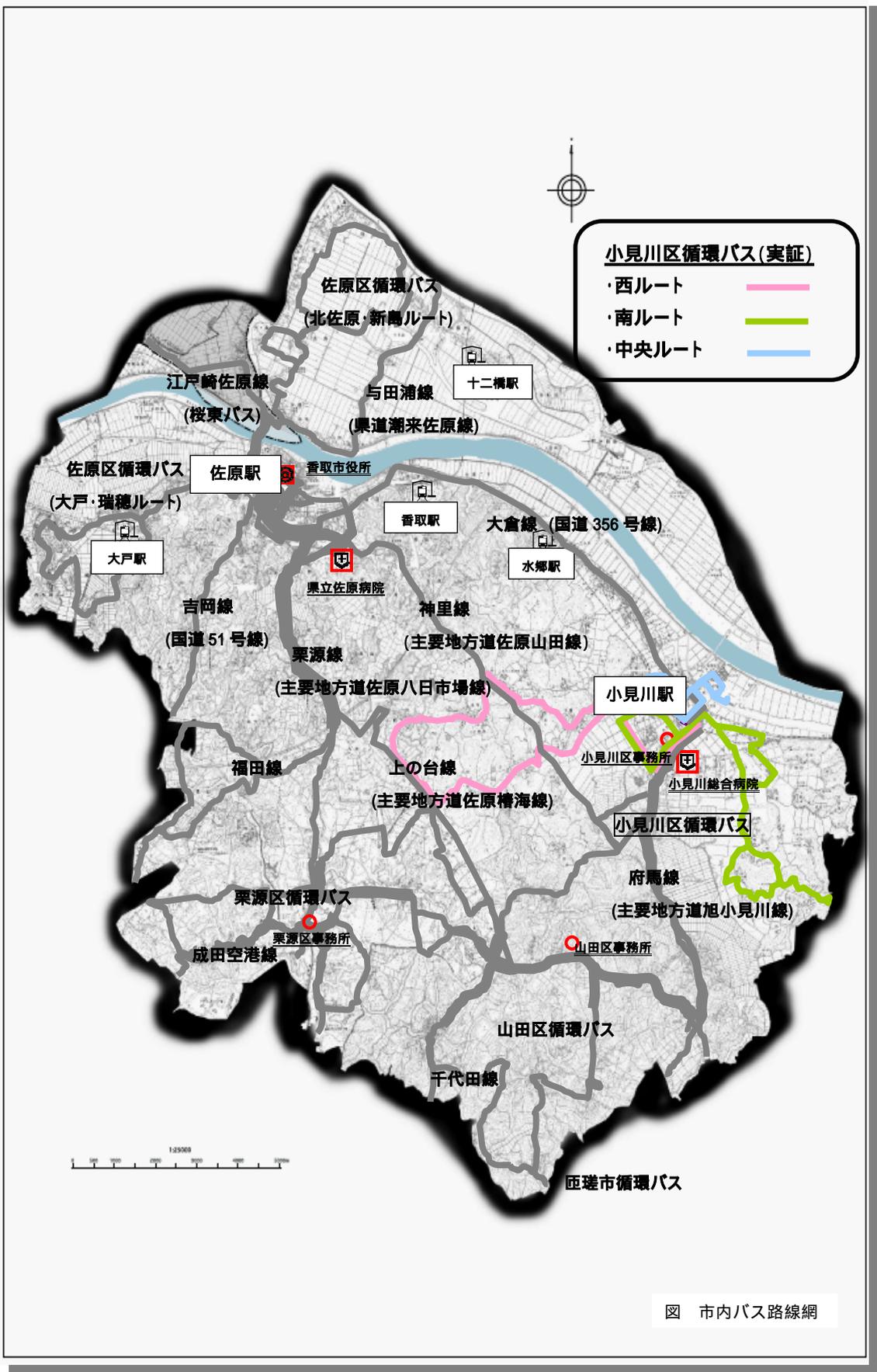
路線名	往路	復路	運行本数		香取市 補助金等額 (円)	輸送人員(人) 事業者報告	収支率 (%)
			(往復)	年度			
大倉線	小見川駅	佐原粉名口車庫	3.5	H17	5,568,448	7,415	22.3
			3.5	H18	5,658,377	7,157	21.4
			3.5	H19	5,711,914	6,774	20.5
神里線	小見川駅	佐原粉名口車庫	4.5	H17	6,898,779	13,816	38.6
			4.5	H18	7,033,603	13,561	37.0
			4.5	H19	6,890,081	13,924	38.8
上の台線	山倉	佐原粉名口車庫	3.0	H17	2,709,686	13,325	62.1
			3.0	H18	2,752,886	13,151	61.1
			3.0	H19	3,874,899	9,832	45.2
福田線	佐原駅北口	北ノ台	5.0	H17	4,000,000	19,842	
			5.0	H18	4,000,000	21,261	
			5.0	H19	4,000,000	19,218	

他市町にまたがる路線

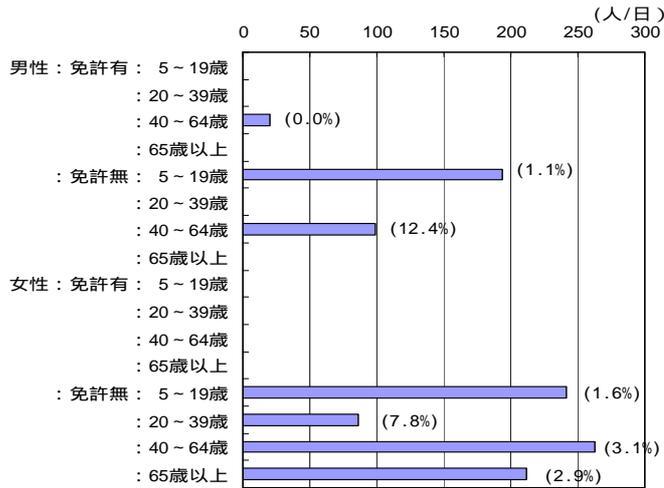
路線名	往路	復路 (往復)	運行本数	年度	香取市 補助金等額 (円)	輸送人員(人) 事業者報告	収支率
							(%)
府馬線	小見川駅	旭駅	9.0	H17	1,162,370	18,259	54.8
		旭農高			2,062,207	33,401	
		旭駅	9.0	H18	1,472,824	13,689	42.2
		旭農高			2,609,864	25,013	
		旭駅	8.0	H19	1,630,227	12,672	37.9
		旭農高			2,488,354	19,944	
栗源線	多古	佐原駅	7.0	H17	1,945,813	52,974	44.9
			7.0	H18	2,177,025	41,722	42.5
			4.0	H19		16,474	37.3
与田浦線	潮来車庫	県立佐原病院	6.0	H17	5,000,000	15,192	25.4
			6.0	H18	5,000,000	12,850	31.9
			6.0	H19	5,000,000	12,639	29.0
成田空港線	ジェイフィルム	成田空港	5.0	H17	2,346,145	15,166	41.5
			5.0	H18	1,855,019	14,284	46.4
			5.0	H19	2,174,317	11,448	37.3
旭中央病院線	道の駅くりもと	旭中央病院	2.0	H17	3,187,724	7,530	39.9
			2.0	H18	3,205,774	7,592	41.8
			2.0	H19	3,452,688	7,799	38.3

循環バス路線

路線名	往路	復路 (往復)	運行本数	年度	香取市 補助金等額 (円)	輸送人員(人) 事業者報告	収支率
							(%)
佐原区循環	香取市役所	北佐原・新島	5.0	H17	13,209,450	8,460	30.0
		大戸・瑞穂				13,526	
		北佐原・新島	5.0	H18	8,773,350	7,092	37.9
		大戸・瑞穂				13,482	
		北佐原・新島	5.0	H19	9,002,400	7,385	35.8
		大戸・瑞穂				12,854	
山田区循環	山田区事務所		8.0	H17	7,858,968	13,629	13.9
			8.0	H18	7,927,000	12,870	12.9
			8.0	H19	7,285,000	11,810	12.8
栗源区循環 (ワゴン車)	栗源区事務所		8.0	H17	2,126,000	4,584	
			8.0	H18	2,657,390	5,140	
			8.0	H19	3,031,490	4,749	



バス利用者の特性（東京都圏バストリップ調査）



注) ()内は各属性に占めるバス利用者の割合

図 個人属性別バス利用者トリップ数及びバス利用

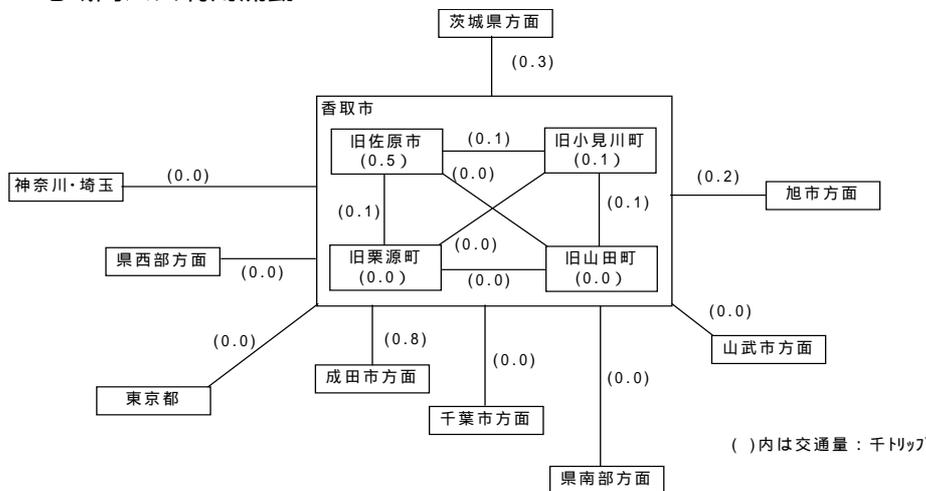
個人属性別特性

バス利用者の個人属性は、性別では女性が約7割を占めている。自動車運転免許の保有の有無別では、保有者のバス利用はほとんどみられず、非保有者が大半を占めている。

年齢階層別では、男女とも免許非保有者の5~19歳と40~64歳の利用が多く、女性については65歳以上での利用がみられる。

以上のことより、バスは学生や高齢者などの運転免許を持っていない交通弱者の貴重な移動手段となっていることが伺われる。

地域間バス利用流動



バス利用

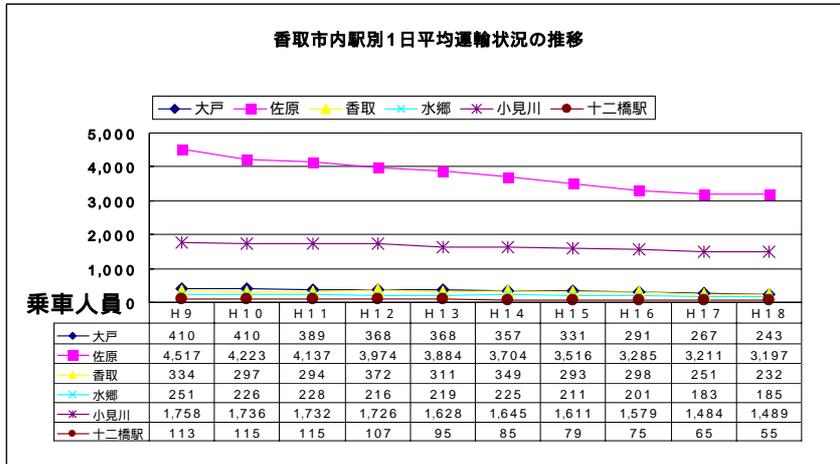
バス利用の地域間交通流動は、市内では旧佐原市内で、約0.5千TP/日の流動が見られるものの、他には大きな流動は見られない。

また、市外との流動については、成田市方面との間で約0.8千TP/日が見られるものの、茨城県方面で約0.3千TP/日、旭市方面で約0.2千TP/日とわずかなものとなっている。

3 - 2 鉄道

鉄道は、JR 成田線が市域を横断しており、市内の駅は千葉方面に向かって、小見川駅、水郷駅、香取駅、佐原駅、大戸駅の5つの駅と香取駅で結節するJR 鹿島線の十二橋駅が市民の公共交通手段（通勤・通学・通院等）として重要な役割を果たしている。

しかしながら、近年、香取市内の駅利用者は、すべて減少傾向にある。特に減少著しい佐原駅においては、平成9年度と比較して、平成16年度では約27.3%減少している。



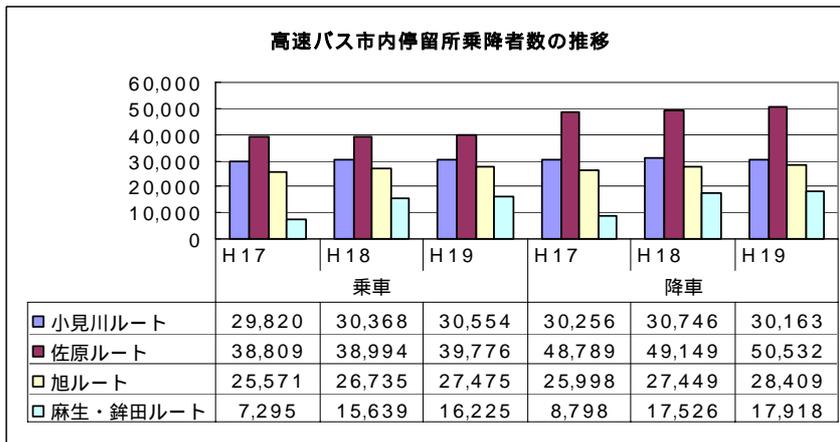
資料：千葉県統計年鑑

3 - 3 高速バス

高速バスは、市内から東京駅までの直通バスが小見川、佐原、旭、銚田・麻生の4ルート運行されており、都内への公共交通手段として重要な役割を果たしている。

近年の市内停留所における乗降者数の推移をみると、全体的に増加傾向であり、佐原ルートが最も多く、次いで小見川ルート、旭ルートとなっている。

また、駐車場が近くにある乗降所では、家用車を停車させて、バスを利用するパークアンドバスライドが徐々に普及しつつある。



麻生・銚田ルート...H17.10 運行開始

資料：運行事業者より提供

3 - 4 福祉交通施策

事業名	福祉タクシー事業		高齢者等外出支援サービス事業
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・重度心身障害者等が通院、会合等のため、又は高齢者が通院のためのタクシーを利用する場合にその料金の全部又は一部を助成することにより、重度心身障害者等及び高齢者の移動手段を確保し、もって福祉の向上を図ることを目的とする。 		<ul style="list-style-type: none"> ・公共の交通機関を利用することが困難な在宅の高齢者及び重度身体障害者（以下「高齢者等」という。）に外出支援サービスを実施することにより高齢者等の社会参加を促進し、もって健康の増進及び福祉の向上を図ることを目的とする。 <p>【事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉施設等への入退所 ・医療機関への受診又は退院への搬送
対象者	<ul style="list-style-type: none"> < 重度心身障害者等 > ・重度心身障害者等で、市内に居住している者 	<ul style="list-style-type: none"> < 高齢者 > ・市内に居住する、76歳以上の者 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等で、移送用車両（リフト付き及びストレッチャー装着車両等）でなければ、外出が困難な者
助成金額	<ul style="list-style-type: none"> ・利用券1枚につき500円助成 ・利用1回につき利用券2枚（1,000円）の助成限度 		<ul style="list-style-type: none"> ・助成金なし <p>【利用者費用負担】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・片道5kmにつき500円 ・5kmを超える場合は、1kmごとに100円
利用券交付数	<ul style="list-style-type: none"> < 重度心身障害者等 > ・1人につき月4枚 （申請のあった日の属する月から当該年度3月まで） 	<ul style="list-style-type: none"> < 高齢者 > ・1人につき月2枚 （申請のあった日の属する月から当該年度3月まで） 	/
利用車両	<ul style="list-style-type: none"> ・指定業者に所属するタクシー 		/
利用方法等	<ul style="list-style-type: none"> ・利用券を運転手に提出し、助成金額を控除した額を支払う 		<ul style="list-style-type: none"> ・利用申請書の提出 <p>【利用時間等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用時間…午前9時から午後4時30分まで ・利用期間…1日以内で、週2回限度 ・利用範囲…原則、市内及び隣接市町

事業名	福祉有償運送運営協議会
設置	<p>本市におけるNPO法人(特定非営利活動促進法(平成10年法律第7号)第2条第2項に規定するものをいう。以下「NPO」という。)等による道路運送法(昭和26年法律第183号。以下「法」という。)第79条の登録により行われる有償のボランティア輸送について、その必要性及びこれを行う場合における安全性の確保並びに旅客の利便の確保に係る方策等を協議するため、香取市福祉有償運送運営協議会(以下「協議会」という。)を置く。</p>
定義	<p>「福祉有償運送事業」とは、NPO等の非営利法人が、公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、通院又は通所の手助けとして、営利を目的とせず移動手段を提供することをいう。</p>
協議事項	<p>協議会は、次の事項について協議する。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) NPO等による法第80条第1項の許可及び更新の申請内容に関すること。 (2) 福祉有償運送事業の適正実施に関すること。 (3) 前各号に掲げるもののほか、福祉有償運送事業について必要と認められること。

4 . 香取市地域公共交通総合連携計画の位置づけ

4 - 1 公共交通施策における上位計画との関連性

香取市総合計画の基本目標にある『緑の中で、便利で暮らしやすい都市機能が充実したまちづくり』に基づき、実現に向けた施策の柱に掲げる『身近で利用しやすい公共交通体制の整備』を具体的に目指すための計画として策定するものである。

総合計画における施策の柱

『身近で利用しやすい公共交通体制の整備』

誰もが日常的に利用しやすい公共交通体制の充実を図るために、市民の身近な足となりうる市内循環バスなどの整備を推進していく。また、JRの運行体制や駅舎の改築、高速路線バスの運行本数の増大など、市民の利便性の向上に向けた要請も行っていく。

基本方針

生活路線としてのバス路線の利用維持と、循環バスなどの利便性の向上により、市民の足として公共交通の確保を図る。

鉄道の利便性向上の働きかけにより、公共交通機関としての位置づけを高める。

施策 1 地域に密着したバス運行体制の確立

市民の身近な交通手段であるバス路線の運行維持を図るとともに、地域住民の生活スタイルや生活圏を考慮した循環バスなどの路線を再構築し、地域に密着したバス運行体制等を確立する。

【主要事業】

事業名	事業の内容
公共交通協議会の設置	市の公共交通のあり方、今後の方針等について検討を行う協議機関を設置する。
路線バス等の運行維持対策の実施	代替バス等の運行費補助を行うことにより、路線バス等の運行を維持する。
循環バス等の利便性の向上	地域住民の生活スタイルや生活圏を考慮して、循環バスなどの路線構築を進め、市民の利便性の向上を図る。
バス路線網等の普及啓発	ホームページの開設、リーフレット配布などにより、市民に対してバス路線網や循環バス等に関する情報提供・普及啓発を行う。
高速バスの利便性の向上	高速バスの利便性の向上について、バス事業者へ働きかけを行う。

施策 2 鉄道の利便性の向上

沿線の市町と連携しながら、鉄道事業者に対して快速電車の増便や最終電車の繰り下げなどの要望を行い、鉄道利用者の利便性の向上を図るとともに、駅舎の老朽化対策やバリアフリー化への対応を要望する。また、駅周辺環境の整備を推進する。

【主要事業】

事業名	事業の内容
鉄道事業者へ積極的な要望活動の実施	市民の重要な交通手段である鉄道の利便性の向上と輸送力の増強などについて、引き続き、関係機関へ働きかけを行う。
J R 佐原駅周辺地区再生事業の実施	J R 佐原駅の駅舎改築にあわせて、観光交流センターを設置するとともに、駅南北駐輪場及び駅前広場の整備を実施する。
J R 小見川駅周辺整備事業の推進	J R 小見川駅周辺の整備について方針を決定し、それに基づき駅舎改築と跨線橋、駐輪場、駅前広場などの整備を検討する。

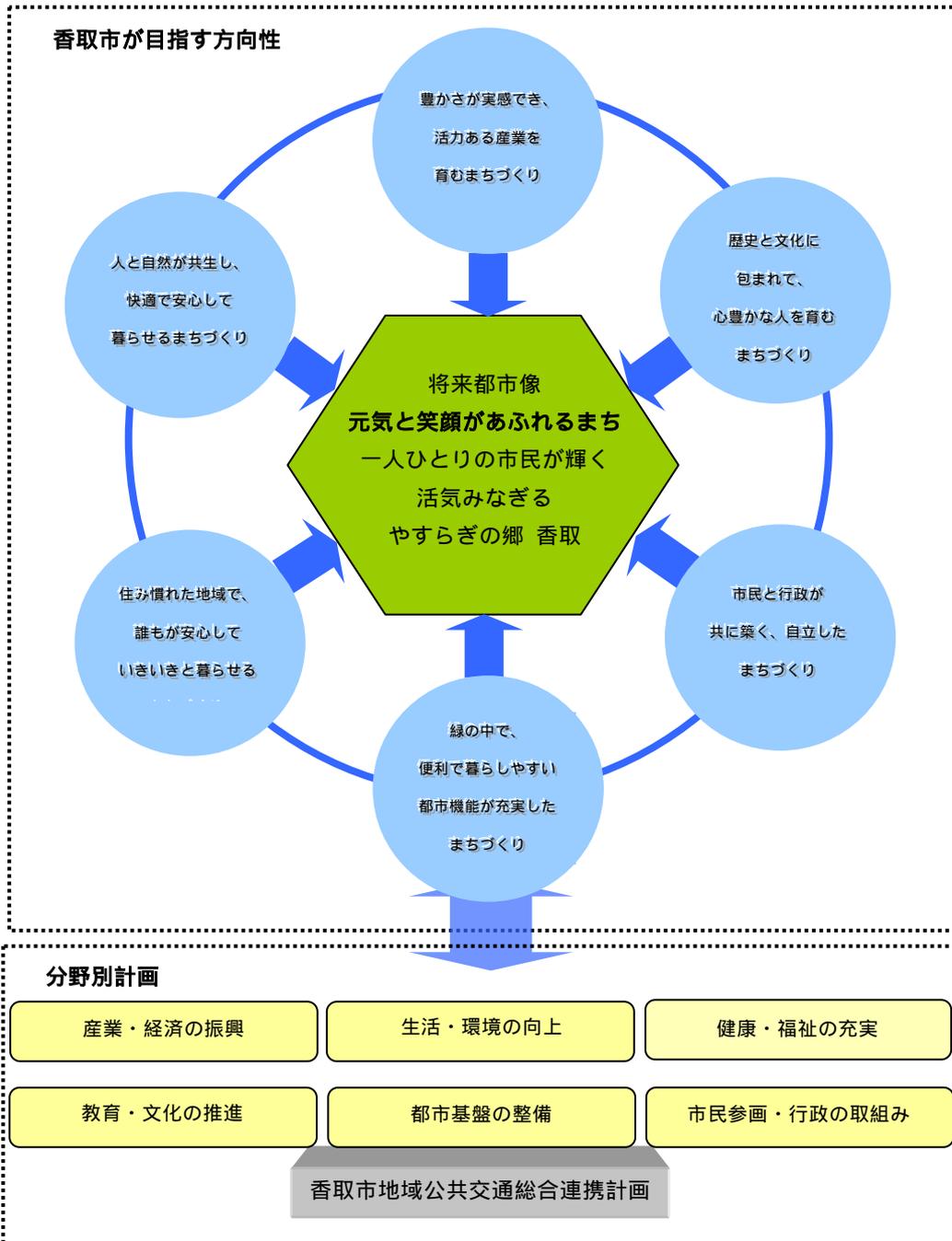


図 計画の位置づけ

5 . 香取市地域公共交通総合連携計画の策定

5 - 1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

基本方針 1 . 地域住民、行政、交通事業者の役割分担と連携の構築

今後のバス交通の維持・活性化に対しては、バス利用者とバス事業者だけの問題として捉えるのではなく、地域住民・行政・交通事業者の3者協力のもとで、各主体がバス路線維持・活性化に対する地域の責任を十分認識して、役割を分担しながら、推進する。

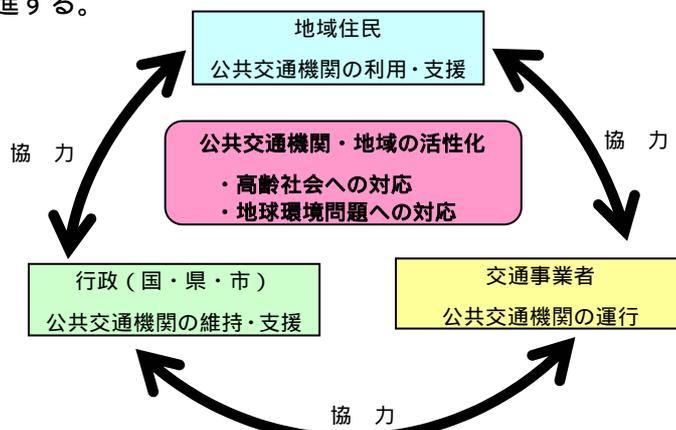


図 役割分担及び連携イメージ

2 . 地域公共交通体制の構築

広大な市域面積 262.31 k m²に加えて、市全域に居住地域が点在するという特性を考慮しながら、市内の地域公共交通体制を次のように整備していく。

既存バス路線の活用

現在、既存バス路線は市内の幹線道路を中心に、民間バス路線、コミュニティバス等が運行しているが、事業の採算性（費用対効果）や乗り継ぎ等の利便性向上の観点から、運行経路、運行本数、運行車両等を考慮したバス路線再編により、鉄道、タクシー等と連携・補完し合える地域の移動を支援する。

新規公共交通体制の導入

交通空白・交通不便地域の解消・縮小を図るため、道路幅員等の道路事情や交通量、交通渋滞等の交通事情が特に問題のない地域で、既存バス路線等が運行していない地域については、事業の採算性（費用対効果）や市内交通サービスの均衡を考慮して、新たな公共交通体制を導入する。

地域住民主体による公共交通体制

市内全域にきめ細かい交通サービスを提供することは、これまでのコミュニティバス事例のような行政主体の運行形態では困難と予想されることから、最も地域のニーズに沿った新たな生活の足の確保については、地域住民が主体となって運行計画に関わることが重要であり、地域住民・行政・交通事業者が経費負担を含めて、役割分担と協力により交通サービスの確保、育成に取り組む。

5 - 2 地域公共交通総合連携計画の区域

香取市全域とする。

5 - 3 地域公共交通総合連携計画の目標

基本目標	1. 公共交通網の維持及び活性化の推進 2. 市内公共交通体系の公平性の確保 3. 「住民生活圏」を考慮した市内公共交通体系の構築 4. 効率的な運行計画への改善 5. 「魅力ある市内（広域）観光ルートづくり」の推進
-------------	--

5 - 4 地域公共交通総合連携計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

施策1 効果的な利用促進方策の展開

バス路線を利用するために必要な運行ルート、バス停、時刻表などの情報提供や利用しやすい、また利用したくなるための環境整備を推進する。

【主要事業】

事業名	事業の内容	実施主体
(1)バス路線網等の普及啓発	ホームページの開設、バスガイドブックの作成、広報紙への掲載などにより、バス路線網や循環バス等に関する情報提供・普及啓発を推進する。	香取市
(2)交通結節点の整備	バス停や佐原駅や小見川駅などにおける乗り継ぎ利便性の改善や待ち時間を快適に過ごせる工夫を関係機関等と協議、検討していく。	香取市

施策2 市内交通サービスの格差是正

バス路線に関する要望及び意向、収支率等を考慮し、均衡ある市内交通サービスを楽しむことができる公共交通体制を整備していく。

【主要事業】

事業名	事業の内容	実施主体
(1)ニーズ調査及び現況把握	バス路線に関する要望、意向等を把握するため、アンケート・インタビュー・乗降調査等を実施する。	香取市・乗合バス事業者
(2)運賃体系の改正	旧市町単位で設定されていた運賃体系についての見直しと割引制度の導入を図る。	香取市・乗合バス事業者
(3)公共交通協議機関の運営	持続可能な市内公共交通体系の構築を目指し、課題解消、評価、改善案等の検討を行うため、地域公共交通協議会を運営する。	香取市・香取市地域公共交通協議会

施策3 地域公共交通の整備

地域公共交通導入の必要性や有効性を考慮した地域公共交通の運行体制の整備により、市内公共交通空白地域の削減、縮小を目指していく。

【主要事業】

事業名	事業の内容	実施主体
(1)新規導入及び実証運行	市内公共交通空白地域の削減、縮小を目指し、運行環境を踏まえ、新規の交通手段の必要性や有効性を把握するために実証運行を実施する。	香取市・交通事業者等
(2)本格運行	実証運行の結果を踏まえ本格運行へ移行し、市民の足として公共交通の確保を図る。	香取市・交通事業者等
(3)地域との連携	地域と行政の共同負担により、地域特性及び利便性の向上等に配慮した運行計画が可能な運行形態（コミュニティバスや乗合タクシー等）の導入を検討する。	香取市・交通事業者・地域団体等

(4)福祉交通及び福祉団体等との連携	福祉交通施策や福祉団体等による運行の検討・実施と福祉交通との役割分担による連携を図る。	香取市・社会福祉協議会等
(5)スクールバス等との連携	栗源区スクールバス等の運行状況から連携方策等を関係機関と協議、検討していく。	香取市

施策4 バス路線補助による路線維持

生活路線の確保のため、代替バス等の運行費補助を行うこととし、地域住民のニーズにあったバス路線の改善やバス停留所の新設・変更等も含め、交通事業者と協議して持続可能なバス路線となるように見直し、路線の維持及び利便性の向上を図る。

【主要事業】

事業名	事業の内容	実施主体
(1)既存バス路線の維持	既存バス路線については、維持していくことを基本に、引き続き運行補助等路線に対する補助を行っていく。	香取市・乗合バス事業者
(2)廃止意向路線への対応	民営バス路線の不採算に伴う廃止案については、路線存続を事業者に要望するなど地域の実情に応じた方策や必要に応じて代替策等の協議を推進する。	香取市・乗合バス事業・千葉県バス対策地域協議会

施策5 バス路線網の再編及び利便性の向上

住民生活圏を考慮した運行経路や運行ダイヤの見直し、バス停留所の設置等により、路線の利便性向上及び維持を図る。

【主要事業】

事業名	事業の内容	実施主体
(1)バス路線網の再編	住民生活圏を考慮した利便性の高い路線の構築を目指し、運行経路や運行ダイヤの見直し、バス停留所の設置等を実施する。	香取市・乗合バス事業者

施策6 適正な評価と改善案の作成

市内バス交通に対する維持に係る路線評価指標や改善案を作成し、負担軽減策の検討及び費用対効果の向上を図る。

【主要事業】

事業名	事業の内容	実施主体
(1)路線評価・検証の実施	路線の評価指標を設定して、路線毎に評価・検証を行っていく。	香取市・乗合バス事業者
(2)改善案の作成	評価・検証結果により、改善案の作成と実施を図ったうえで、再度評価・検証を行っていく。	香取市・乗合バス事業者

施策7 市内観光活性化策の検討と実施

市内観光活性化観光施策の実施と連携した交通サービスのあり方を検討するとともに、試験的な取組みを図る。

【主要事業】

事業名	事業の内容	実施主体
(1)周遊バスの検討及び実験運行	バス車両を有効活用した、周遊バス等の実験運行を関係機関と協議、検討していく。	香取市・バス事業者

(2) 拠点施設や舟運等との連携	佐原広域交流拠点施設など、市内の観光拠点との連携を図るためのルートの設定や、地域特性を活かし、舟運との連携や汎用性のあるバスによる水上交通などを検討していく。	香取市・交通事業者等
(3) 高速バスの利便性の向上	交流人口の拡大に寄与するため、高速バスの利便性の向上について、バス事業者へ働きかけを行う。	香取市・乗合バス事業者

5 5 計画期間

- ・短期的視点に立って着手を予定する事業：概ね平成 21 年度～平成 23 年度の間
 - ・中・長期的視点に立って着手を予定する事業：概ね平成 21 年度～平成 25 年度の間
- 本計画及び事業予定スケジュールは、計画期間中において、計画の適正な執行を期するため、進行管理を行うとともに、社会経済情勢等の変化に対応するため、必要に応じて更新するものとする。

6 施策及び事業展開

6 - 1 重点施策及び事業

計画に掲げる事業については、効率的・効果的に実施していくため、計画期間中に優先的に取り組む事業を「重点事業」として位置づけ実施していく。

施策 1 効果的な利用促進方策の展開

事業 (1)バス路線網等の普及啓発

バスマップ及びホームページの整備【総合事業活用検討事業】

市内全バス路線の路線図と主要バス停の時刻・運賃などの情報が掲載されたバスマップの作成・配布及びホームページ等の整備により市内外への利用促進を図る。

バスマップのイメージ

主 要 項 目
・市内の全バス路線図（バス停位置含む）
・個別路線毎のバス停間所要時間と主要バス停の時刻表
・バス乗場案内
・市内主要施設への公共交通機関を利用したアクセス方法
・鉄道など他の交通機関との乗継情報

ホームページのイメージ バスマップを基本にPDF化して掲載

主 要 項 目
・市内全バス路線図とバス停の時刻の検索
・鉄道など他の交通機関との乗継情報の検索
・バス利用の啓発等につながる情報の発信

事業 (2)交通結節点の整備

佐原駅前広場の整備

現在、佐原駅前については、バスが8路線乗入れている状況であるとともに、タクシーや送迎等の一般車両の乗入れも多いことから、乗降場所がわかりづらく、人と車の交錯による安全面等の課題があり、以下のとおり整備に向けて協議、検討していく。

項 目	検 討 内 容
(1)交通機能の向上	狭く混雑する駅前空間を改善し、交通動線（歩行者や自動車の通る道）を明確にする。
(2)利便性の向上	バス、タクシーの利用を単純化してわかりやすくするとともに、一般送迎車、K & R への対応を考慮した駅前空間の整備を図る。

(3)安全性・快適性の向上	「憩い」「集い」の場を創出し、市の玄関口として佐原らしさを演出する。
(4)整備の効率性・経済性の向上	早急に現状の課題を解決する必要がある、そのために段階的な整備を実現する。

K & R...自宅から公共交通機関の乗降所（駅やバス停など）まで家族に送り迎えをしてもらう通勤、通学形態

【駅前広場整備の基本方針】

- (1) 交通結節点として必要な機能を確保した交通空間を整備する。
- (2) 十分な歩道幅員を確保しつつ、魅力ある歩行者空間を演出する。
- (3) 香取市の玄関口にふさわしい地域色や個性溢れる、賑わいの場とする。
- (4) 駅舎改築と併せ、駅前広場整備を中心市街地活性化の起爆剤とする。
- (5) 効率性・経済性を重視し、段階的な整備を行う。

施策2 市内交通サービスの格差是正

事業 (2)運賃体系の改正

循環バス運賃体系の改正

これまで、旧市町単位で設定されていた運賃体系について、収支率及び利用状況等を勘案し、以下のとおり整理するとともに、運賃割引制度の導入により利用促進を図る。

従前

	運賃体系	利用者数（年間）
佐原区循環バス	大人：300円／回、小学生：150円	20,239人 (2台)
	就学前児童並びに障害者手帳所持者：無料	
山田区循環バス	100円／回（小学生以上）	11,805人 (1台)
	乳幼児及び障害者手帳所持者：無料	

収支率<H19実績> = 運賃収入 ÷ 運行経費

参考) 佐原区循環バス：35.8%

山田区循環バス：12.8%



改正後

	運賃体系
佐原区循環バス	大人：300円／回、中高生：100円
	回数券（12枚綴）大人のみ：3,000円
	小学生以下並びに障害者手帳所持者：無料
山田区循環バス	大人：200円／回、中高生：100円
	回数券（12枚綴）大人のみ：2,000円
	小学生以下並びに障害者手帳所持者：無料

改正点

山田区循環：200円 収支率（財政負担）の格差解消を図る。＜段階的措置（3ヵ年）＞
中学生・高校生：100円 佐原区循環での増加及び山田区循環での現状維持を図る。

小学生以下 無料

回数券の発行 割引制度による利用者及び利用頻度の増加を図る。

施策3 地域公共交通の整備

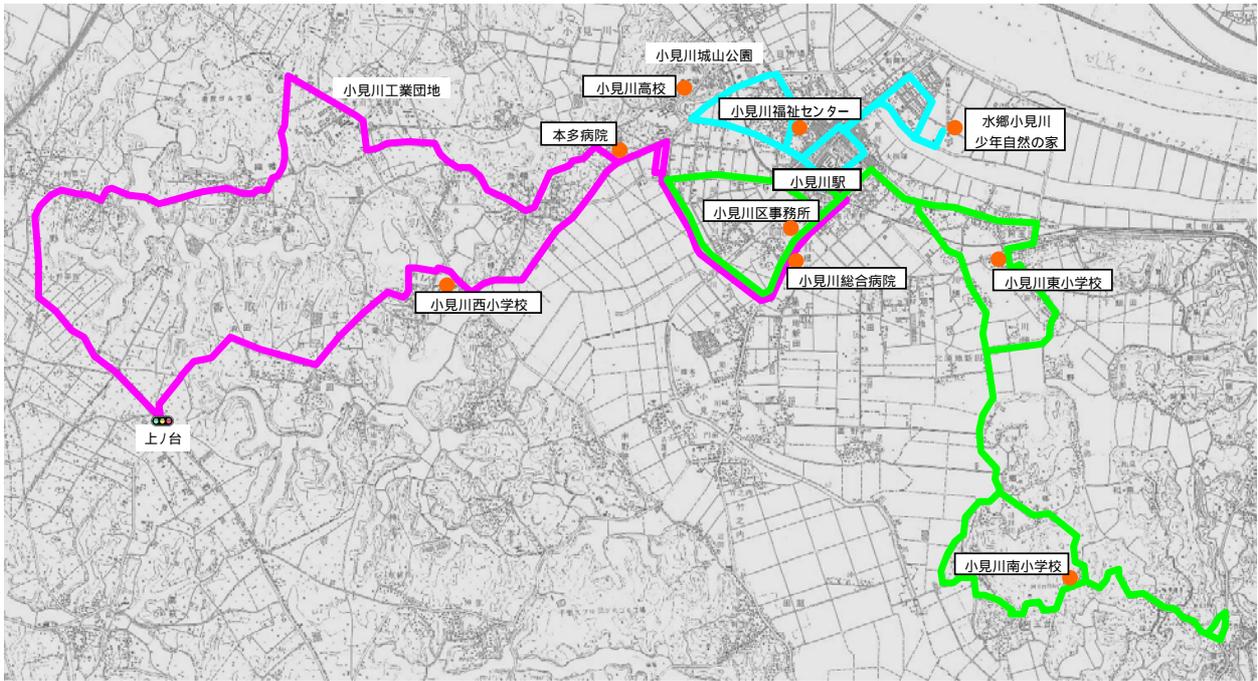
事業 (1)新規導入及び実証運行

小見川区循環バス導入及び実証運行【総合事業活用検討事業】

小見川地区については、公共交通空白地域かつ公共交通要望地区が集中しており、市内の公平性、均衡ある公共交通施策を推進するため、コミュニティバスの導入を図る。

【循環バスの導入計画】

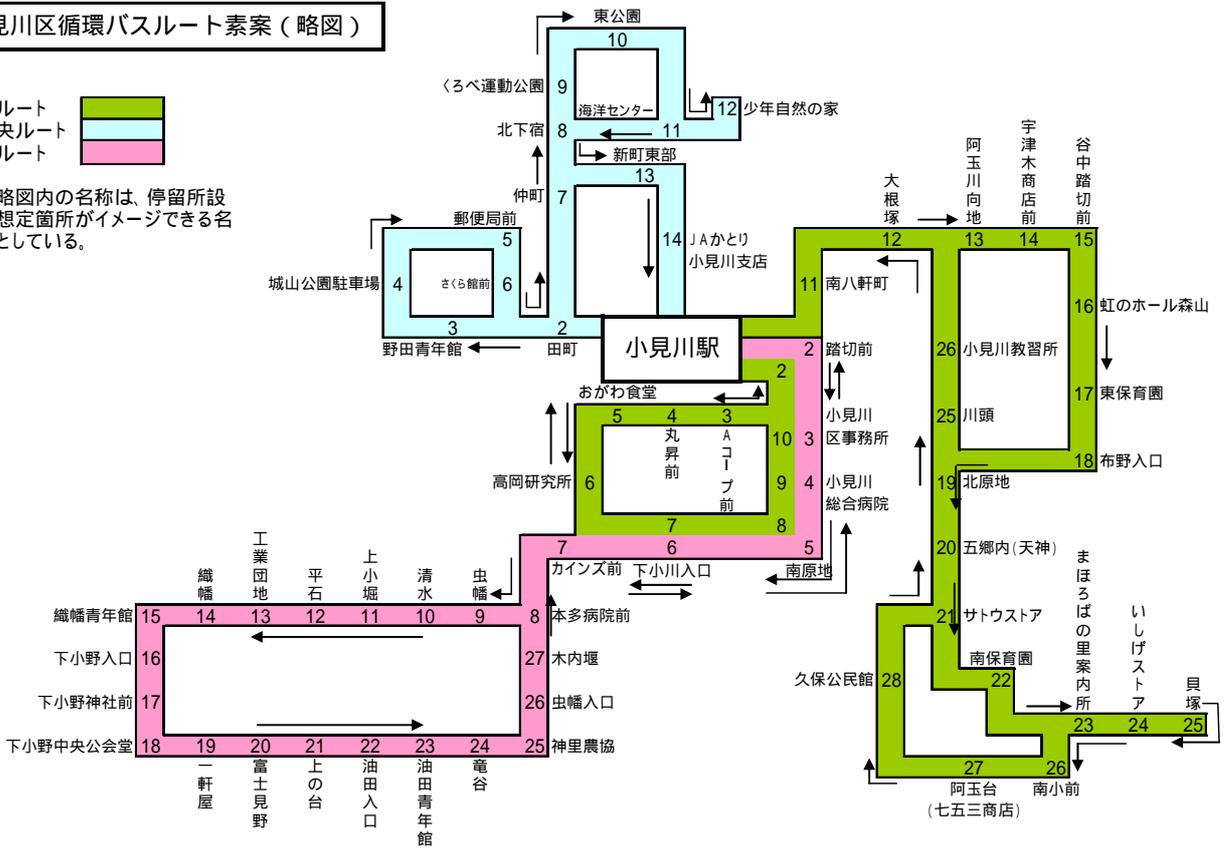
項目	内容			
運行形態	定期定路線（時刻・バス停固定）／循環型 市による乗合バス事業者への運行委託			
運行経路 主な沿線地区 及び拠点施設の み列挙	ルート名称	運行ルート	ルート名称	運行ルート
	中央ルート （仮称）	小見川駅 駅周辺 新田 野田 城山公園（市営駐車場） 野田 （小見川福祉センター） 仲町 （千葉銀行通り） 本町 北下宿 新開町 住金団地 B&G 海洋 センター 新開町 上新町 大 根塚 小見川駅 小見川区事務 所 小見川総合病院 駅周辺 小見川駅	南ルート （仮称）	小見川駅 駅周辺 野田 下小 川 小見川総合病院 小見川区 事務所 駅周辺 小見川駅 駅 周辺 大根塚 阿玉川 下飯田 布野 北原地新田 五郷内 貝塚（折り返し） 阿玉台 久 保 五郷内 川頭 東大根塚 駅周辺 小見川区事務所 小見 川総合病院 小見川駅 駅周辺 小見川区事務所 小見川総合 病院 下小川 野田 駅周辺 小見川駅
	西ルート （仮称）	小見川駅 駅周辺 小見川区事 務所 小見川総合病院 下小川 本多病院 木内 虫幡 上小 堀 小見川工業団地 織幡 下 小野 上の台 油田 内野 虫 幡（神里農協前） 本多病院 下 小川 小見川総合病院 小見川 総合病院 駅周辺 小見川駅	中央ルート （仮称）	小見川駅 駅周辺 新田 野田 城山公園（市営駐車場） 野田 （小見川福祉センター） 仲町 （千葉銀行通り） 本町 北下宿 新開町 住金団地 B&G 海洋 センター 新開町 上新町 大 根塚 小見川駅 小見川区事務 所 小見川総合病院 駅周辺 小見川駅
自由乗降区間	交通量及び道路幅員等により、安全性が確保される区間に設定する。			
路線延長	約29.1km		約38.6km	
所要時間	約70分		約90分	
運行時間帯	6時台～18時台			
運行便数	5便/日		5便/日	
使用車両	小型バス：2台			
実証運行期間	平成21年10月～平成24年3月 平成21年度：平成21年10月1日～平成22年3月31日（119日） 平成22年度以降については、平成21年度の実証運行の検証により変更もあり得る。			
運休日	土・日曜日、祝日、年末年始			
運賃体系	大人：300円/回、中高生：100円、小学生以下・障害者手帳所持者：無料 回数券（12枚綴）大人のみ：3,000円			
その他	環境問題に配慮したバイオマスエネルギーの活用を検討する。			



小見川区循環バスルート素案 (略図)

- 南ルート
- 中央ルート
- 西ルート

略図内の名称は、停留所設置想定箇所がイメージできる名称としている。



事業 (2)本格運行

佐原区循環バスの本格運行

平成16年10月の実証運行開始から5年を経過しており、地域住民の生活の足として定着していることから、これまでの利用者実績を踏まえ、既存運行経路、運行ダイヤ、運行車両を基本とした中で本格運行とする。

また、本格運行への移行にあたっては、これまで以上に周知、認知度の向上とともに、潜在需要の醸成を図るため、利用しやすい環境を整備する。

なお、他地域への延伸については、道路状況等を考慮しながら、引き続き検討していく。

大戸・瑞穂ルート

曜日	乗車人員								1便平均乗車人員							
	H16.10.1 ~ H17.3.31	H17.4.1 ~ H17.9.30	H17.10.1 ~ H18.3.31	H18.4.1 ~ H18.9.29	H18.10.1 ~ H19.3.31	H19.4.1 ~ H19.9.30	H19.10.1 ~ H20.3.31	H20.4.1 ~ H20.9.30	H16.10.1 ~ H17.3.31	H17.4.1 ~ H17.9.30	H17.10.1 ~ H18.3.31	H18.4.1 ~ H18.9.29	H18.10.1 ~ H19.3.31	H19.4.1 ~ H19.9.30	H19.10.1 ~ H20.3.31	H20.4.1 ~ H20.9.30
月曜日	1,024	1,146	1,179	1,479	1,270	1,205	1,172	1,233	8.90	9.55	10.25	12.33	11.55	10.95	10.65	10.72
火曜日	1,040	1,116	1,174	1,312	1,409	1,336	1,344	1,070	8.32	8.93	9.78	10.09	11.27	10.28	10.75	8.92
水曜日	959	937	1,177	1,246	1,223	1,306	1,272	1,279	7.67	7.50	9.42	9.97	10.19	10.05	10.18	9.84
木曜日	1,021	1,182	1,172	1,324	1,272	1,190	1,149	1,330	8.17	9.46	9.77	10.59	10.18	9.52	9.58	10.23
金曜日	1,082	1,034	1,371	1,515	1,398	1,405	1,438	1,494	8.66	10.43	11.43	12.12	11.65	11.24	11.50	11.49
土曜日	836	905							5.89	6.96						
日曜日	584	589			34		37		4.67	4.53			6.80		7.40	
祝祭日	148	187							4.23	5.34						

北佐原・新島ルート

曜日	乗車人員								1便平均乗車人員							
	H16.10.1 ~ H17.3.31	H17.4.1 ~ H17.9.30	H17.10.1 ~ H18.3.31	H18.4.1 ~ H18.9.29	H18.10.1 ~ H19.3.31	H19.4.1 ~ H19.9.30	H19.10.1 ~ H20.3.31	H20.4.1 ~ H20.9.30	H16.10.1 ~ H17.3.31	H17.4.1 ~ H17.9.30	H17.10.1 ~ H18.3.31	H18.4.1 ~ H18.9.29	H18.10.1 ~ H19.3.31	H19.4.1 ~ H19.9.30	H19.10.1 ~ H20.3.31	H20.4.1 ~ H20.9.30
月曜日	688	817	687	783	781	830	730	817	5.98	6.81	5.97	6.53	7.10	7.55	6.64	7.10
火曜日	780	813	807	884	872	854	962	850	6.24	6.50	6.73	6.80	6.98	6.57	7.70	7.08
水曜日	513	621							4.10	4.97						
木曜日	875	852	882	954	1,027	923	982	1,045	6.73	6.82	7.35	7.63	8.22	7.38	8.18	8.04
金曜日	1,039	926	938	873	906	1,041	1,030	1,130	8.31	7.41	7.82	6.98	7.55	8.33	8.24	8.69
土曜日	507	652							4.06	5.02						
日曜日	281	311			12		33		2.25	2.39			2.40		6.60	
祝祭日	104	109							2.97	3.11						

事業 (4)福祉交通及び福祉団体等との連携

栗源区循環バスの位置づけ

これまでの経緯や運行形態、利用状況等を踏まえ、市と連携した社会福祉協議会の主体的な運行による地域公共交通サービスの維持・確保に向けて協議、検討していく。

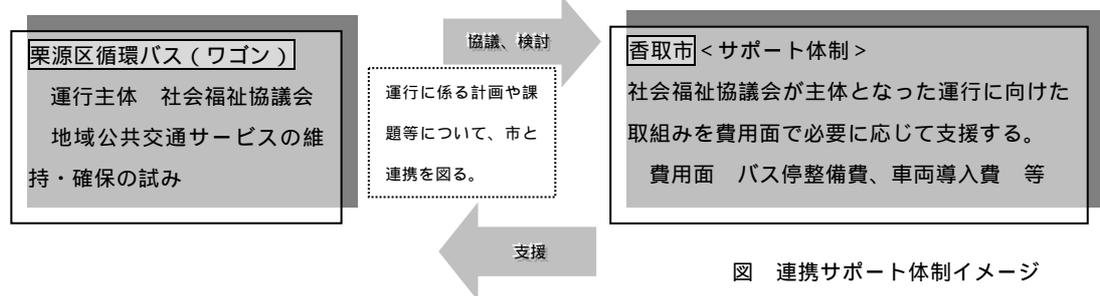


図 連携サポート体制イメージ

施策4 バス路線補助による路線維持

事業 (2)廃止意向路線への対応

千代田線

収支の悪化により、民間バス路線としては、運行廃止案が提示されたが、運行ダイヤ等の改正による費用対効果を考慮して、関係市町（成田市、多古町、芝山町）との協調補助により、運行ダイヤ、運行日の見直し、路線の整理及び統合を行い運行継続する。

なお、運行継続にあたっては、単年度見直しを基本とし、引き続き関係市町と協議検討していく。

運行ダイヤの見直し

千代田線<山倉～空港第2PTB>

主要停留所	運行時刻			→	主要停留所	運行時刻
山倉	7:10	7:55	18:00		山倉	7:28
多古車庫					多古車庫	
空港第2PTB	7:58	8:43	18:48		空港第2PTB	8:16

土休日運休

千代田線<山倉～空港第2PTB>

主要停留所	運行時刻				→	主要停留所	運行時刻			
多古車庫	6:18	13:00	16:15	17:20		多古車庫	6:10	13:05	15:20	16:45
空港第2PTB	6:45	13:27	16:42	17:47		空港第2PTB	6:37	13:32	15:47	17:12

土休日運休

千代田線<空港第2PTB～山倉>

主要停留所	運行時刻			→	主要停留所	運行時刻
空港第2PTB	6:55	17:00	18:00		空港第2PTB	17:25
多古車庫					多古車庫	
山倉	7:43	17:48	18:48		山倉	18:13

土休日運休

千代田線<空港第2PTB～多古車庫>

主要停留所	運行時刻				→	主要停留所	運行時刻		
空港第2PTB	8:15	9:10	13:47	19:10		空港第2PTB	9:10	14:05	16:10
多古車庫	8:38	9:33	14:10	19:33		多古車庫	9:33	9:33	14:10

土休日運休

運行日の見直し

項目	変更前	変更後
運行日	毎日運行	平日運行（月～金曜日）
運休日	なし	土・日曜日、国民の祝日に関する法律に規定する休日及び12月30日から1月3日まで

路線の整理及び統合

項目	変更点
運行車両	2台 1台

栗源線

収支の悪化により、民営バス路線としては、運行廃止が提示されたが、当該路線は栗源区と佐原区を結ぶ基幹路線であり、特に多古町内と香取市内の高校への通学に利用されており、生活の足の確保・維持に向けて、早期に運行事業者及び関係市町（多古町）と代替方を協議、検討し、運行継続を図る。

施策5 バス路線網の再編及び利便性の向上

事業 (1)バス路線網の再編

廃止路線代替バス路線の整備

廃止路線代替バス路線である『大倉線』、『神里線』、『上の台線』については、合併により市内完結路線となったことから、運行ダイヤの見直し、運行経路の変更、路線の整理及び統合を行い、以下のとおり整備する。

大倉線実証運行【総合事業活用検討事業】

大倉線については、佐原地区と小見川地区の中心市街地を結ぶ路線であることから、合併による新たな人的交流の促進を図るための路線として位置づけ、鉄道駅はもとより、本庁と総合支所や病院（小見川総合病院、県立佐原病院）を結ぶ路線として整備し、一定期間での実証運行を行い、利用状況等を把握したうえで、今後の運行等を検討していく。

運行ダイヤの見直し

大倉線 < 小見川総合病院 ~ 小見川駅 ~ 水郷駅 ~ 香取駅 ~ 佐原駅 ~ 佐原粉名口車庫 >

主要停留所	運行時刻			
総合病院				
小見川駅	6:50	11:20	16:20	17:30
水郷駅	7:03	11:33	16:33	17:43
香取駅	7:10	11:40	16:40	17:50
佐原駅	7:25	11:55	16:55	18:05
佐原粉名口車庫	7:30	12:00	17:00	18:10

主要停留所	運行時刻			
総合病院		11:15	12:30	
小見川駅	9:20	11:18	12:33	16:30
水郷駅	9:33	11:31	12:46	16:43
香取駅	9:40	11:38	12:53	16:50
県立病院	9:45	11:43	12:58	16:55
佐原駅	9:57	11:55	13:10	17:07
佐原粉名口車庫	10:02	12:00	13:15	17:12

改正点

- 第1便：小見川駅 6：50 発の廃止 小見川駅 9：20 発（ 県立佐原病院 9：50 頃）
- 第2便：小見川総合病院 11：15 発 利用者実績及び県立病院からの帰り時刻を考慮（ 上の台線車両の活用）
- 第3便：小見川総合病院 12：30 発 病院からの帰り時刻（ 県立佐原病院 12：55 頃）
- 第4便：小見川駅 17：30 発 小見川駅 16：30 発

大倉線 < 佐原粉名口車庫 ~ 佐原駅 ~ 香取駅 ~ 水郷駅 ~ 小見川駅 ~ 小見川総合病院 >

主要停留所	運行時刻		
佐原粉名口車庫	7:45	12:20	18:25
佐原駅	7:50	12:25	18:30
香取駅	8:04	12:39	18:44
水郷駅	8:10	12:46	18:51
小見川駅	8:25	13:00	19:05
総合病院			

主要停留所	運行時刻			
佐原粉名口車庫	8:10	11:30	15:25	18:05
佐原駅	8:15	11:35	15:30	18:10
県立病院	8:26	11:46	15:41	18:21
香取駅	8:31	11:51	15:46	18:26
水郷駅	8:38	11:58	15:53	18:33
小見川駅	8:52	12:12	16:07	18:47
総合病院	8:55			

改正点

- 第1便：小見川駅 7：45 発 小見川駅 8：10 発（ 上の台線車両の活用）
- 第2便：小見川総合病院 11：30 発 県立病院からの帰り時刻を考慮
- 第3便：小見川総合病院 15：25 発 新規増設
- 第4便：小見川駅 18：25 発 小見川駅 17：55 発

神里線 < 小見川駅 ~ 佐原駅 ~ 佐原粉名口車庫 >

主要停留所	運行時刻			
小見川駅	7:15	7:50	12:40	16:45
総合病院	7:18	7:53	12:43	16:48
県立病院	7:42	8:17	13:07	17:12
佐原駅	7:52	8:27	13:17	17:22
佐原粉名口車庫	7:57	8:32	13:22	17:27

主要停留所	運行時刻			
小見川駅	7:15	7:50	12:40	17:05
総合病院	7:18	7:53	12:43	17:08
県立病院	7:42	8:17	13:07	17:32
佐原駅	7:52	8:27	13:17	17:42
佐原粉名口車庫	7:57	8:32	13:22	17:47

改正点

- 第4便：小見川駅 16：45 発 小見川駅 17：05 発（鉄道との接続を考慮）

神里線 < 佐原粉名口車庫 ~ 佐原駅 ~ 小見川駅 >

主要停留所	運行時刻				
佐原粉名口車庫	8:05	9:30	16:10	17:10	18:10
佐原駅	8:10	9:35	16:15	17:15	18:15
県立病院	8:24	9:44	16:24	17:24	18:24
総合病院	8:51	10:11	16:51	17:51	18:51
小見川駅	8:54	10:14	16:54	17:54	18:54

主要停留所	運行時刻				
佐原粉名口車庫	8:05	9:30	16:10	17:50	
佐原駅	8:10	9:35	16:15	17:55	
県立病院	8:19	9:44	16:24	18:04	
総合病院	8:46	10:11	16:51	18:31	
小見川駅	8:49	10:14	16:54	18:34	

改正点

第3便：佐原粉名口車庫 17：10 発

佐原粉名口車庫 17：50 発（鉄道との接続を考慮）

第4便：佐原粉名口車庫 18：10 発

上の台線 < 山倉 ~ 県立佐原病院 ~ 佐原粉名口車庫 >

主要停留所	運行時刻		
山倉	7:10	13:20	17:40
佐原駅	7:50	14:00	18:20
佐原粉名口車庫	7:57	14:07	

主要停留所	運行時刻		
山倉	7:10	13:20	17:40
県立病院	7:42	13:52	18:12
佐原高校前	7:43	13:53	18:13
佐原駅	7:51	14:01	18:21
佐原粉名口車庫	7:58	14:08	

上の台線 < 佐原粉名口車庫 ~ 県立佐原病院 ~ 山倉 >

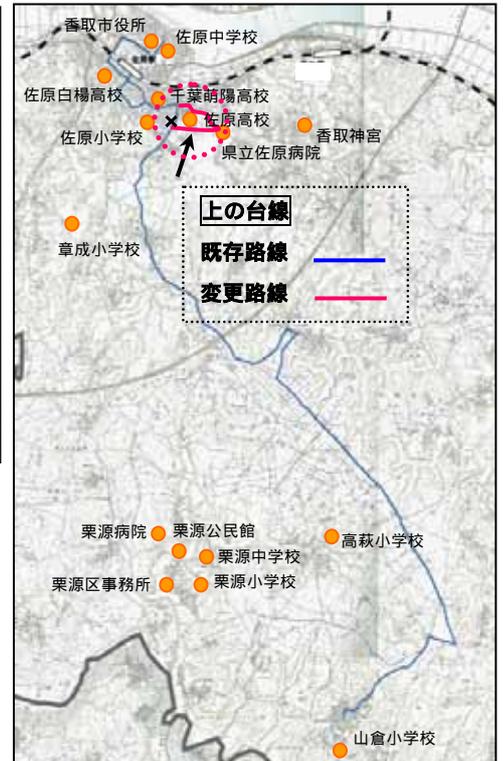
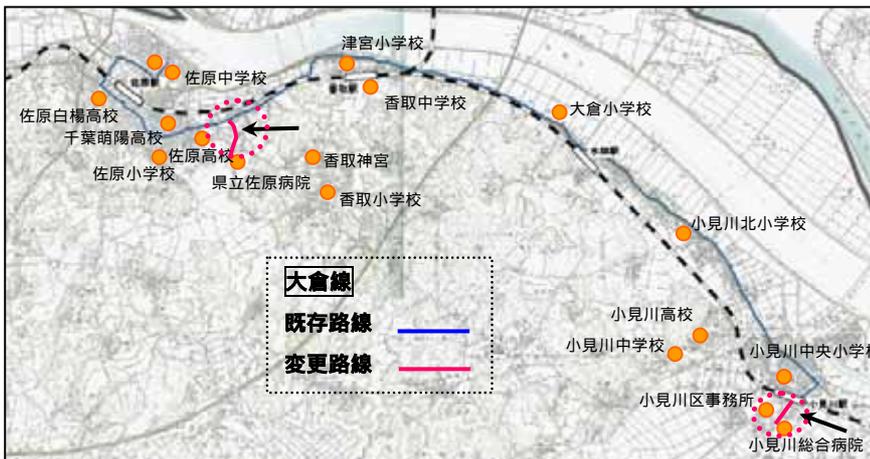
主要停留所	運行時刻		
佐原粉名口車庫	12:20	16:40	
佐原駅	12:25	16:45	18:30
山倉	13:05	17:25	19:10

主要停留所	運行時刻		
佐原粉名口車庫	12:20	16:40	
佐原駅	12:25	16:45	18:30
佐原高校前	12:31	16:51	18:36
県立病院	12:33	16:53	18:38
山倉	13:07	17:27	19:12

両方面とも、基本的に運行ダイヤ変更なし

運行経路の変更

路線名	変更点
大倉線	『小見川区事務所』『小見川総合病院』『県立佐原病院』を經由する。
上の台線	『県立佐原病院』『佐原高校』を經由する。



路線の整理及び統合

路線名	車両台数	路線名	車両台数
大倉線	3台	大倉線	3台
神里線		神里線	
上の台線	1台	上の台線	
計	4台	計	3台

旭中央病院線

旭市は干潟地区へのコミュニティバス導入に伴い撤退するが、鉄道がない地域から他市と連絡する路線であることにより、費用対効果を考慮した運行ダイヤ、運行日の見直し、運行経路の変更を行い、従来どおり直通バスとして運行継続する。

運行ダイヤの見直し

旭中央病院線<道の駅くりもと～旭中央病院>

主要停留所	運行時刻		主要停留所	運行時刻	
道の駅くりもと	6:00	8:12	道の駅くりもと	6:13	8:12
栗源区事務所	6:08	8:20	栗源区事務所	6:21	8:20
山田区事務所	6:23	8:35	山田区事務所	6:36	8:35
干潟支所	6:45	8:57	干潟支所		
旭中央病院	7:08	9:20	旭中央病院	7:13	9:20

旭中央病院線<旭中央病院～道の駅くりもと>

主要停留所	運行時刻		主要停留所	運行時刻	
旭中央病院	11:30	14:30	旭中央病院	11:30	14:30
干潟支所	11:49	14:49	干潟支所		
山田区事務所	12:13	15:13	山田区事務所	12:05	15:05
栗源区事務所	12:28	15:28	栗源区事務所	12:20	15:20
道の駅くりもと	12:36	15:36	道の駅くりもと	12:28	15:28

運行日の見直し

項目	変更前	変更後
運行日	平日運行（月～金曜日）	平日運行（月・水・金曜日）
運休日	土・日曜日、国民の祝日に関する法律に規定する休日及び12月29日から1月3日まで	火・木・土・日曜日、国民の祝日に関する法律に規定する休日及び12月29日から1月3日まで

運行経路の変更

項目	変更点	
新設停留所	市内：『宮前』	香取市単独運行路線となることから、運行時間の短縮を考慮して、旭市内運行経路の一部を運行しない。
廃止停留所	市内：『桐谷入口』 旭市内：『錦木宿』『JA古城支店』『百石』『萬力下』『干潟支所』	



施策6 適正な評価と改善策の作成

事業 (1)路線評価・検証の実施

路線評価指標の設定

路線の評価にあたっては、基本的に以下の項目について評価・検証し、改善策の作成や運行の見直し等について検討していく。

収益性 **算出式：運賃収入 ÷ 実車走行距離 ÷ 平均賃率**

運賃収入は、利用者数の増減や乗車距離に大きく影響されるものであり、単一的に路線評価指標となるものではないと判断される。

したがって、収益性を表す指標として、以下のとおり整理するものとし、改善案を作成するにあたっては、代替バス等については「平均乗車密度」、循環バスについては「利用者数」を指標とする。

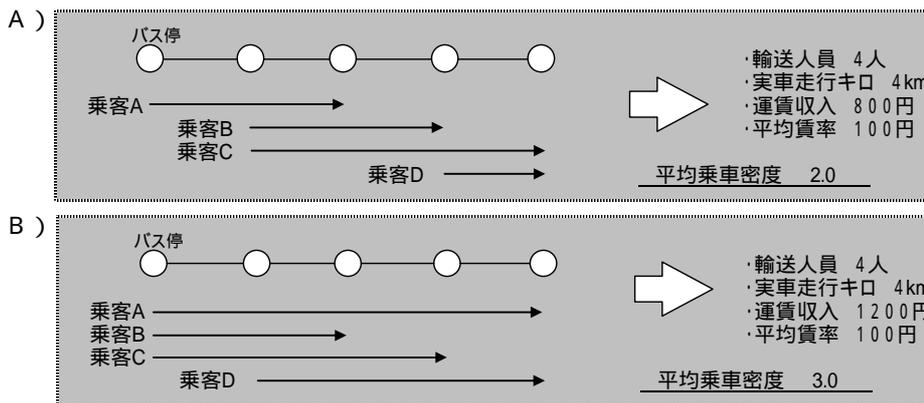
代替バス等の評価指標は、平均乗車密度 1.0 とする。

平均乗車密度 1.0 を下回る数値の場合、誰も乗車していない区間が頻繁にみられる状況であり、公共交通の需要量としては、極めて低い水準であると判断される。

<例：廃止路線代替バス等>

平均乗車密度 = 収益性

・運賃... 1 区間 100 円 ・区間距離... 1 km ・平均賃率...100 円と想定した場合



参考

平均乗車密度

平均乗車密度とは...始点から終点まで平均して何人乗っているかを表す値であり、単に利用者の多少を表す指標ではない。

算式...運賃収入 ÷ 実車走行距離 ÷ 平均賃率

平均賃率...停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互間総距離 (路線の 1 km あたり運賃)

平均賃率は、運賃改正及び停留所相互間距離の変更が生じない場合は一定である。

実車走行距離は、ルート変更等が生じない場合、大きな変動はない。

運賃収入は、利用者の増減及び 1 人あたり運賃の増減により、変動する。

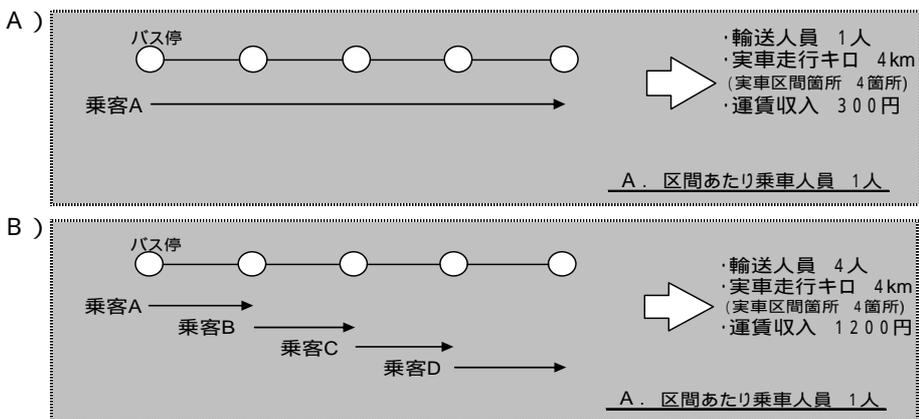
循環バスの評価指標は、運行環境等を考慮するとともに、区域（1台）あたりの年間延利用者数の概ね同程度を目安とする。

参考) 年間延利用者数 < H19 実績 >
 区域：佐原区循環バス（2台） 20,239人 ÷ 2 10,120人
 山田区循環バス（1台） 11,805人

< 例：循環バス >

利用者数 = 収益性

・ 運賃... 1乗車 300円 ・ 区間距離... 1km



収支率

算出式：運賃収入 ÷ 運行経費 × 100

運行経費に対して、どの程度運賃収入で賄われているかについては、市の財政負担や運賃設定及び利用者数に関連する重要な指標となるものである。

また、運行の見直しや廃止等を検討するうえで、将来目標設定や路線評価基準の根幹となる指標であり、持続性のある路線であるかどうかを判断することが可能である。

需要量

地域の状況やバス停利用者数の傾向を把握することは、運行ルート等の見直しの検討指標となるものであるとともに、沿線周辺住民にとっての路線に対する必要性を判断するものである。

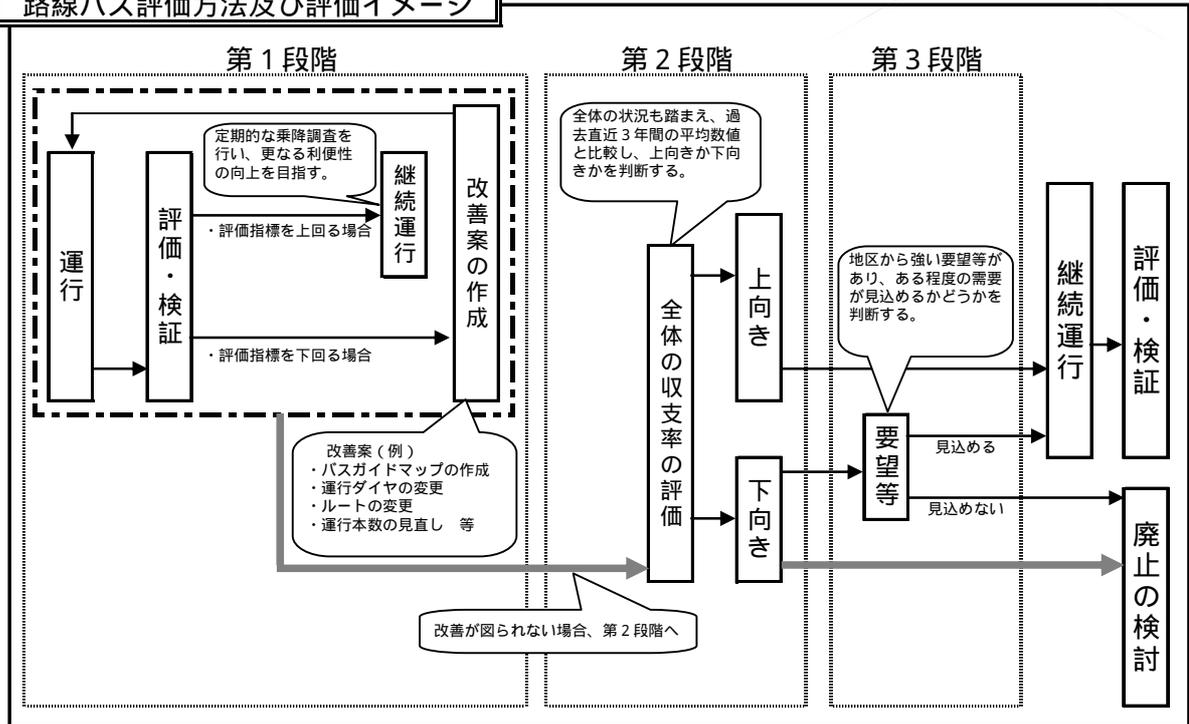
路線評価・検証の流れ

路線評価・検証については、第1段階として、平均乗車密度 1.0 及び年間延利用者数を勘案し、必要に応じて改善案等の作成・実施により、指標の上昇を目指す。

改善策を講じても、改善が図られない路線については、第2段階へと移行し、収支率が全体的に低下していない場合には、基本的に運行について継続していく。また、低下している場合には、要望等を踏まえ廃止も検討していく。

なお、評価・検証にあたっては、[計画(改善)] [運行] [評価・検証]のサイクルを行っていく。

路線バス評価方法及び評価イメージ



改善案の作成

改善案の作成にあたっては、路線毎の運行形態や運行状況を考慮し、基本的に以下の項目について検討する。

項目	効果
運賃の見直し	・運賃については、運賃収入でどの程度賄われているかと同時に、財政負担の抑制に大きく影響する指標であり、運行経費の削減に直接影響するものである。
運行ダイヤの見直し	・運行時刻設定については、鉄道のダイヤ改正による乗り継ぎや通院・通学・通勤等路線の特性を考慮した設定により、利便性の向上及び利用者の増加に寄与する。
運行日の見直し	・運行日の見直しは、運行距離の見直しであり、運行経費の削減に直接影響するものである。特に、土・日曜日に係る運行の可否が重要なポイントとなる。
運行経路の変更	・運行経路については、利用者等の要望箇所や病院、集客施設への延伸及び変更により、利用者数の増加への促進が図られる。
路線の整理及び統合	・重複路線や車両台数等の整理及び統合により、効率的な運行が図られることにより、運行経費の削減に寄与する。
運行車両の改善	・車両の改善等により、安心・安全な運行が図られるとともに、バスへの意識・関心の高まりの醸成が図られる。
利用促進策の展開	・バスに関する情報提供として、ホームページへの掲載やバスガイドブックの作成・配布等の実施による潜在需要への呼びかけを図ることにより、利用者の増加に寄与する。 ・見直しや変更後の利用者へのアンケートやインタビュー調査等を実施することで、より利便性の向上が図られる。
代替交通手段の検討	・利用状況等に応じた、新たな運行形態（コミュニティバスや乗合タクシー等）による代替交通手段の導入が図られる。

施策7 市内観光活性化策の検討と実施
事業 (2)周遊バスの検討及び実験運行

周遊バスの検討及び実験運行【総合事業活用検討事業】

観光資源のネットワーク化の推進に向けた取り組みを行うため、関係機関等と協議を進め、イベントや観光パスなどを活用した市内観光拠点を結ぶ周遊バスの実験運行を実施する。

実験運行（案）

ルート	経由地	時期
2ルート (2台)	例) 成田国際空港、香取神宮、小野川の町並み、水郷佐原水生植物園、城山公園、阿玉台、貝塚、府馬の大クス、風土村、道の駅くりもと等	原則、週末運行を検討する。

6 - 2 施策体系

施策	事業	着手予定時期	基本目標					
			(1) 公共交通網の維持及び活性化の推進	(2) 市内公共交通体系の公平性の確保	(3) 「住民生活圏」を考慮した市内公共交通体系の構築	(4) 効率的な運行計画への改善	(5) 「魅力ある市内(広域)観光ルートづくり」の推進	
1	効果的な利用促進の方策の展開	(1) バス路線網等の普及啓発【総合事業活用検討事業】	A					
		(2) 交通結節点の整備	B					
2	市内交通サービスの格差是正	(1) ニーズ調査及び現況把握	B					
		(2) 運賃体系の改正	A					
		(3) 公共交通協議機関の運営	A					
3	地域公共交通の整備	(1) 新規導入及び実証運行【総合事業活用検討事業】	A					
		(2) 本格運行	A					
		(3) 地域との連携	B					
		(4) 福祉交通及び福祉団体等との連携	B					
		(5) スクールバス等との連携	B					
4	バス路線補助による路線維持	(1) 既存バス路線の維持	A					
		(2) 廃止意向路線への対応	A					
5	バス路線網の再編及び利便性の向上	(1) バス路線網の再編【総合事業活用検討事業】	A					
6	適正な評価と改善策の作成	(1) 路線評価・検証の実施	A					
		(2) 改善案の作成	A					
7	市内観光活性化策の検討と実施	(1) 観光周遊バスの検討及び実験運行【総合事業活用検討事業】	A					
		(2) 拠点施設や舟運等との連携	B					
		(3) 高速バスの利便性の向上	B					

着手予定時期については、A：短期的(H21～23)、B：中・長期的(H21～25)

印については、基本目標に対応した施策・事業内容の効果

参 考 资 料

1. 香取市地域公共交通協議会設置要綱

(設置)

第1条 市内の総合的な公共交通体系の構築を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条の規定に基づき、香取市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(所掌事務)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を検討及び協議するものとする。

- (1) 地域公共交通総合連携計画の策定に関すること。
- (2) 市内公共交通体系のあり方に関すること。
- (3) 市民の移動手段の確保に関すること。
- (4) 市内公共交通体系の変更等に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、目的達成のために必要な事項に関すること。

(組織)

第3条 協議会の委員（以下「委員」という。）は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱又は任命する。

- (1) 関係運輸支局長又はその指名する職員（次条において「関係運輸支局長」という。）
- (2) 千葉県公共交通担当職員
- (3) 乗合バス等関係事業者又は関係団体の代表者
- (4) 道路管理者
- (5) 関係警察署員
- (6) 地域住民を代表する者
- (7) 地域福祉推進に携わる者
- (8) 副市長
- (9) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

2 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は、再任されることができる。

(委員長及び副委員長)

第4条 協議会に、会長及び副会長を置く。

2 会長は、副市長とし、副会長は、関係運輸支局長とする。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 関係行政機関の職員につき委嘱された委員に事故があるときは、当該行政機関におけるその者の職務を代理又は補佐する者に代理させることができる。

(意見の聴取)

第6条 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者から意見を聴くことができる。

(庶務)

第 7 条 協議会の庶務は、市長の定める機関において処理する。

(委任)

第 8 条 この告示に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が別に定める。

附 則

この告示は、平成18年10月1日から施行する。

附 則 (平成19年3月26日告示第36号)

この告示は、平成19年4月1日から施行する。

附 則 (平成20年5月27日告示第111号)

この告示は、平成20年5月28日から施行する。

2. 香取市地域公共交通協議会委員名簿

【H21.2.20現在】

条項	委員
法第6条第2項第1号	香取市副市長
法第6条第2項第2号	千葉県香取地域整備センター 所長
	社団法人千葉県バス協会 専務理事
	北総自動車株式会社 代表取締役
	株式会社千葉交タクシー 取締役営業部長
	千葉交通株式会社 取締役 自動車部長
	関鉄観光バス株式会社 専務取締役
	ジェイアールバス関東株式会社 八日市場支店長
	福田線バス路線をまもる会 会長
	東日本旅客鉄道株式会社 佐原駅長
	社会福祉法人香取市社会福祉協議会 事務局長
法第6条第2項第3号	香取市高齢者クラブ連合会 会長
	市民代表
	国土交通省関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官(企画調整)
	千葉県総合企画部交通計画課交通企画室 室長
事務局	香取市企画財政部企画政策課

関係職員	総務部長
関係職員	企画財政部長
関係職員	健康福祉部長
関係職員	経済部長
関係職員	建設部長
関係職員	教育部長
関係職員	小見川区事務所長
関係職員	山田区事務所長
関係職員	栗源区事務所長

3. 香取市公共交通検討委員会・香取市地域公共交通協議会開催等の経過

【平成18年度】	
平成19年2月 平成18年度	路線バス等利用者乗降調査及び利用者アンケート調査の実施 香取市公共交通体系検討委員会開催（第1回）
【平成19年度】	
平成19年10月	住民・バス利用者アンケートの実施 交通事業者ヒアリングの実施
平成20年3月 平成19年度	香取市公共交通体系検討委員会報告書の承認 香取市公共交通体系検討委員会開催（第2回～第4回）
【平成20年度】	
平成20年5月28日 8月	第1回香取市地域公共交通協議会開催 地域協議会（佐原区：28日 / 小見川区：25日 / 山田区・栗源区：26日） ・各区市民代表者への地域公共交通に係る検討経過の説明
平成21年1月15日	パブリックコメントの実施（1月15日～2月4日） ・提出意見項目8件
平成21年2月4日	地域協議会合同会議（佐原区 / 小見川区 / 山田区 / 栗源区） ・各区市民代表者への「地域公共交通総合連携計画（素案）」の要旨説明
平成21年2月20日	第2回香取市地域公共交通協議会開催 ・地域公共交通総合連携計画の承認

4. アンケート等調査結果の概要

4-1 路線バス等利用者乗降調査及び利用者アンケート調査

路線バス等利用者乗降調査及び利用者アンケート調査の実施概要

目的

香取市内の総合的な公共交通体系の構築を図るため、既存交通体系の再編及び公共空白地域の解消を目指し、市民の移動手段を確保し、かつ地域の均衡ある公共交通網の整備を実現するため、「香取市公共交通体系検討委員会」を設置し、平成18年12月8日に第1回の検討委員会を開催した。

今後の検討委員会及び庁内検討会の円滑な推進を図るため、既存バス路線等に係る利用者の乗降調査及びアンケート調査を行い、利用者の意向を把握するものである。

調査対象路線

- ・大倉線
- ・神里線
- ・上の台線
- ・府馬線
- ・旭中央病院線
- ・成田空港線
- ・与田浦線
- ・栗源線
- ・佐原区循環バス
- ・山田区循環バス
- ・栗源区循環バス

調査時期 平成19年2月13日(火)～19日(月)

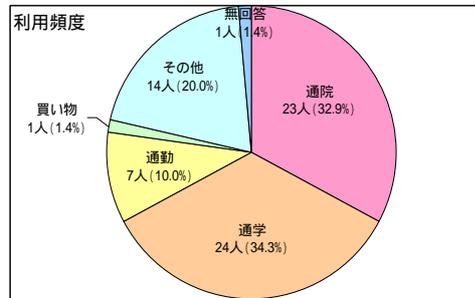
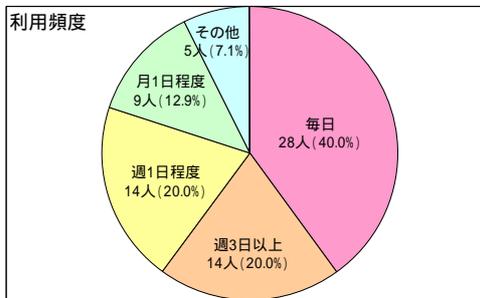
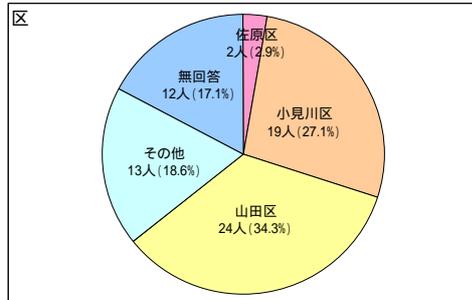
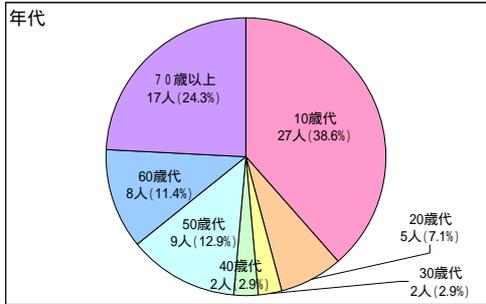
アンケート回収数 619票

調査結果概要

路線名	往路	復路	年間利用者見込数 (人)		H18 補助金等額	1乗車当たり 補助金額	1便当たり 最高乗車数
			総数	(うち学生)	(円)	(円)	(人)
府馬線	小見川駅	旭農高・旭駅	32,813	4,935	4,082,688	255	18
栗源線	多古	佐原駅	28,249	12,455	2,177,025	126	20
与田浦線	潮来車庫	県立佐原病院	13,356	0	5,000,000	374	7
大倉線	小見川駅	佐原粉名口車庫	5,441	141	5,658,377	1,040	6
神里線	小見川駅	佐原粉名口車庫	15,088	2,209	7,056,703	468	10
上の台線	山倉	佐原粉名口車庫	6,783	2,914	2,752,886	406	14
成田空港線	ジェイティム	成田空港	9,172	1,222	1,855,019	633	9
旭中央病院線	道の駅くりもと	旭中央病院	7,592	0	3,205,774	749	12
佐原区循環	香取市役所	北佐原・新島	7,092	0	8,773,350	678	19
		大戸・瑞穂	13,482	846			
山田区循環	山田区事務所	山倉線	927	3,337	7,927,000	616	22
		府馬線	5,071				
		小見川線	6,872				
栗源区循環	栗源区事務所	高萩	5,140	0	2,657,390	517	8
		沢					
		西田部・苅毛					

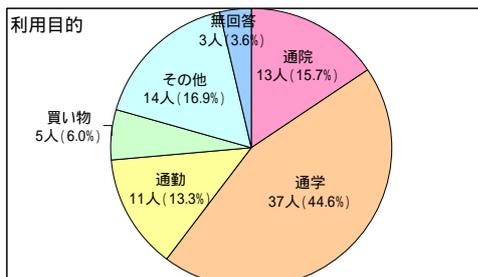
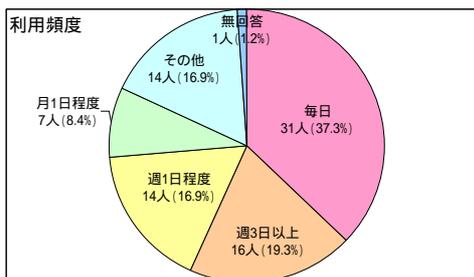
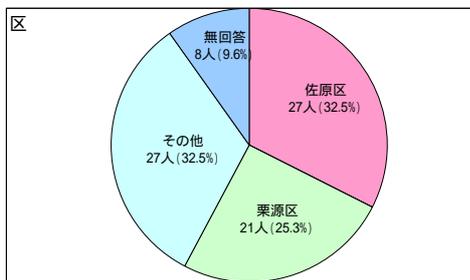
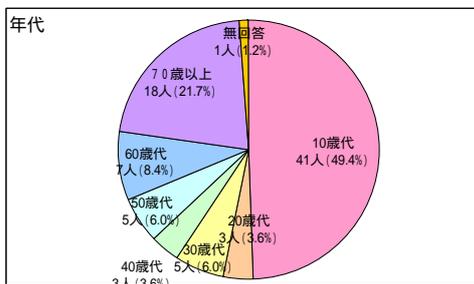
府馬線

- ・ 県道旭小見川線を運行する府馬線は、小見川駅を始発とし、山田地区を經由して、旭駅・旭農高を終点とする路線である。
- ・ 利用目的として、通院・通学が多く、小見川駅 旭駅・旭農高の第2便・3便、旭駅・旭農高小見川駅の午後の第1便・2便の利用者が多い傾向にある。両方向ともに7便以降の利用者の多くは、ほぼ学生であり、土日の利用者が低い傾向がみられる。



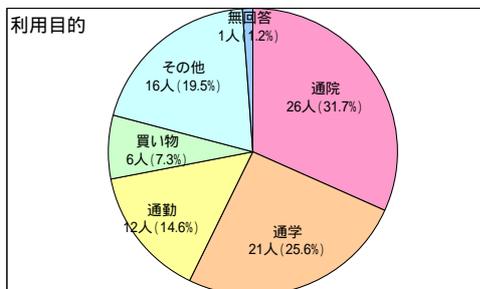
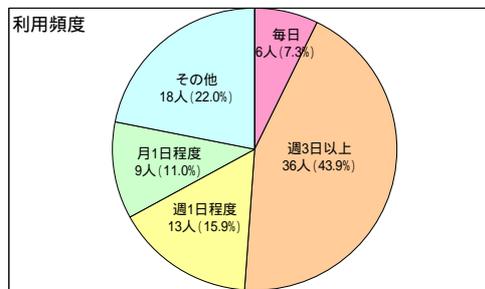
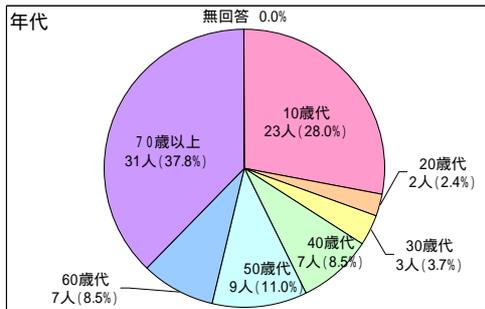
栗源線

- ・ 県道佐原八日市場線を運行する栗源線は、多古を始発とし、多古町を經由して、佐原駅を終点とする路線である。
- ・ 両方向とも利用者のほぼ半数が学生（高校生）の通学であり、土日の利用率が低い傾向がみられる。また、佐原 多古の第2便は各曜日とも5人/便未満となっている。



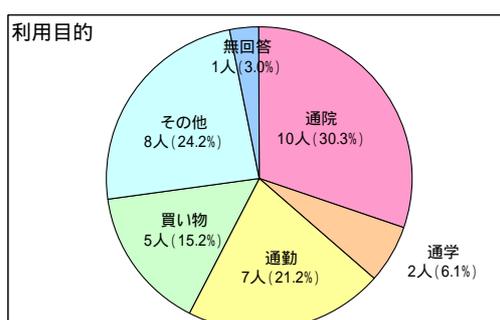
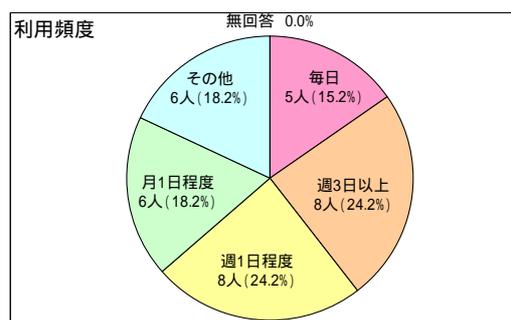
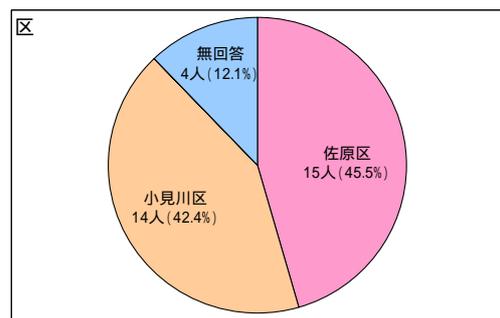
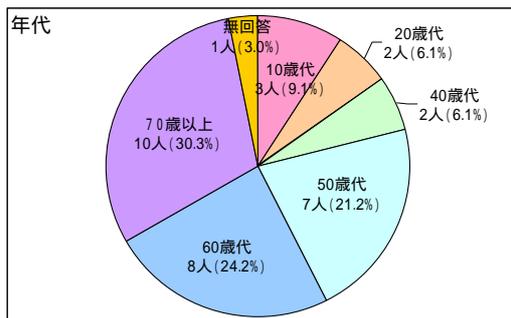
与田浦線

- ・ 県道潮来佐原線を運行する与田浦線は、潮来車庫を始発とし、佐原地区を經由して、佐原駅・県立佐原病院を終点とする路線である。
- ・ 潮来車庫 県立佐原病院は、第2・3便を除き、大半の曜日で利用率が低い傾向がみられる。第2便の主な目的は、通学（小学生）、通勤、通院が予想される。第3便は、買物等、病院が予想される。県立佐原病院 潮来車庫は、第3・5便を除き、各曜日で利用率が低い傾向がみられる。第3便は、病院帰り、第5便は、学校帰りが予想される。



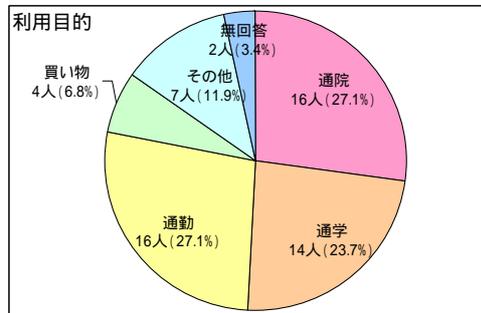
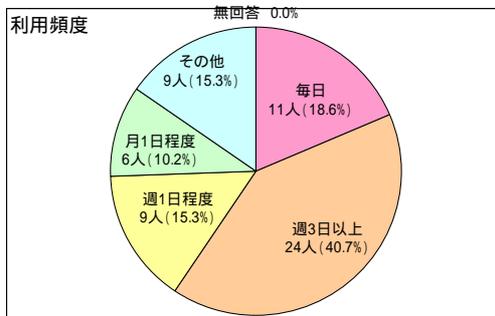
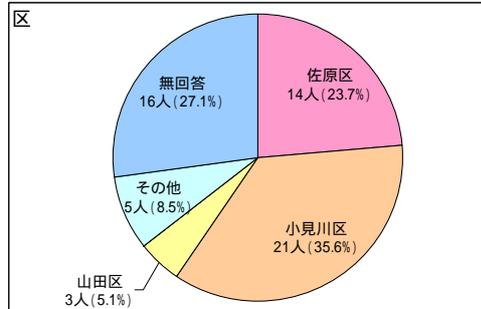
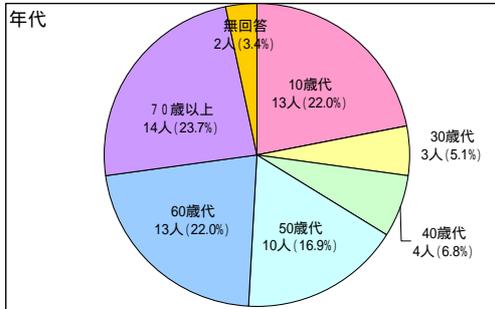
大倉線

- ・ 国道 356 号線を運行する大倉線は、小見川駅を始発とし、佐原駅を經由して、佐原粉名口車庫を終点とする路線である。
- ・ 運行経路が JR 成田線と重なるため、利用時間によっては、鉄道を利用する傾向にある。
- ・ 両方向とも、全便にわたって、利用率が低く、利用者は 1 ~ 3 人 / 便である。



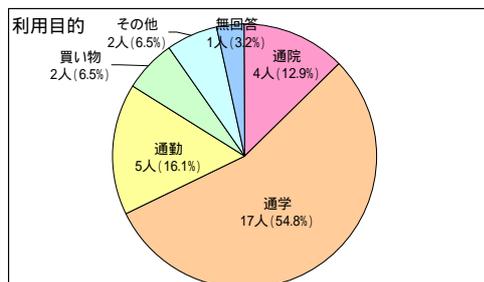
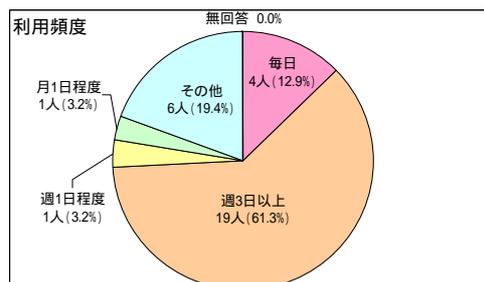
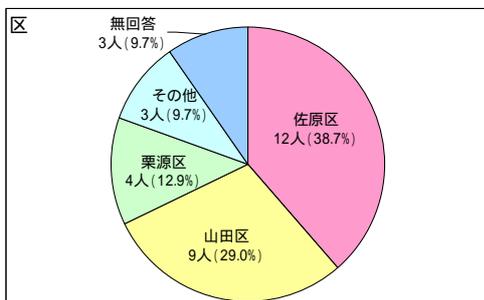
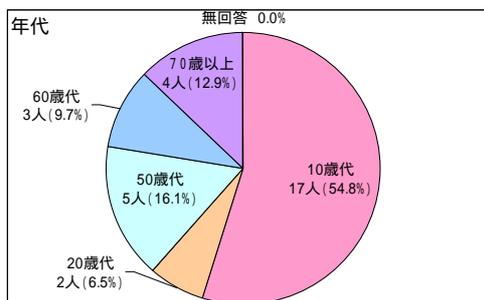
神里線

- ・ 県道佐原山田線を運行する神里線は、小見川駅を始発とし、佐原駅を經由して、佐原粉名口車庫を終点とする路線である。
- ・ 日曜日は全便とも5人/便未満と利用率が低い傾向がみられる。その他の曜日については、10人/便以下ではあるが、各便にわたって利用されている。



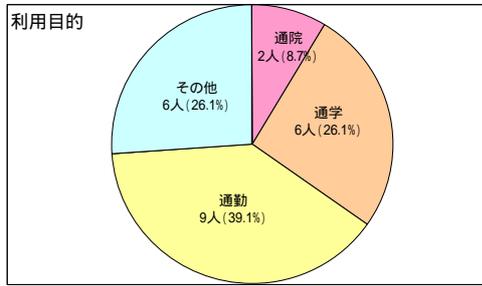
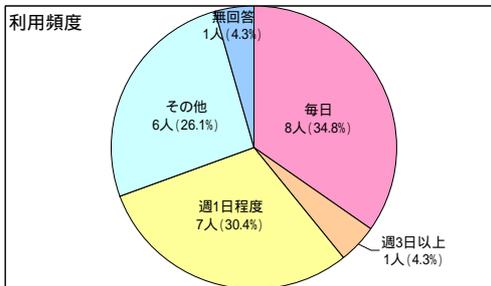
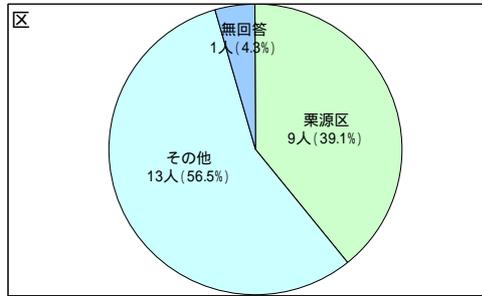
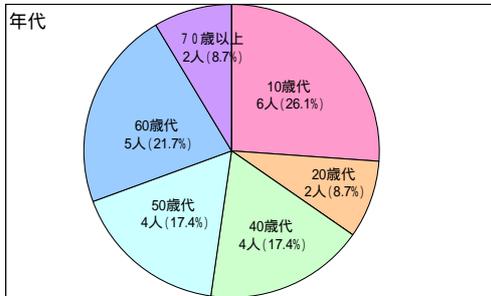
上の台線

- ・ 県道佐原椿海線を運行する上の台線は、山倉を始発とし、佐原駅を經由して、佐原粉名口車庫を終点とする路線である。
- ・ 山倉 佐原粉名口車庫の第1便を除き、利用率は全便にわたって低い傾向にあり、日曜日はほぼ利用者がいない。また、山倉 佐原粉名口車庫の第1便、佐原粉名口車庫 山倉の第2便・第3便の利用者のうち、半数以上は、学生である。



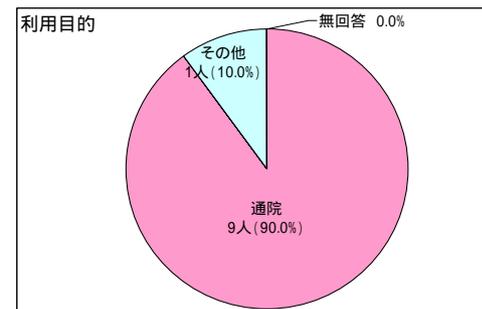
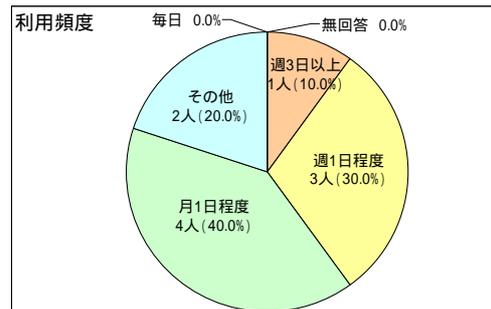
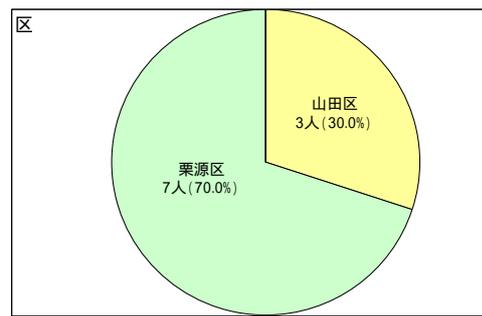
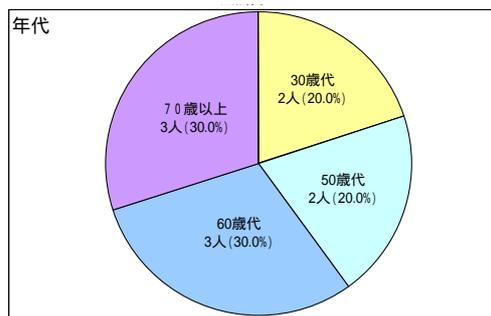
成田空港線

- ・ 県道成田小見川鹿島港線を運行する成田空港線は、ジエフィルムを始発とし、多古町、成田市を経由して、成田空港を終点とする路線である。
- ・ 両方向とも利用率は低く、成田空港 ジエフィルムの第4便を除き、大半の曜日で利用者が5人/便未満となっている。また、ジエフィルム 成田空港の最終便は、ほぼ利用者がいない。



旭中央病院線

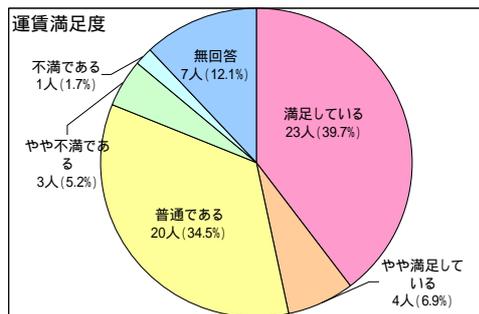
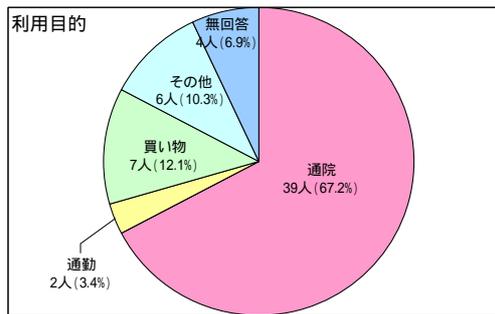
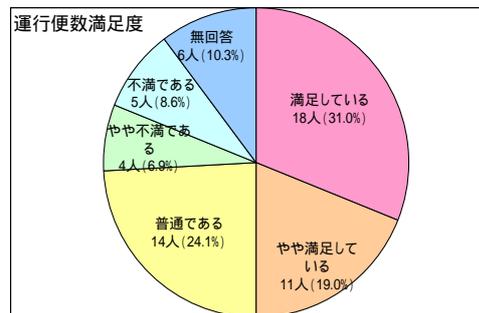
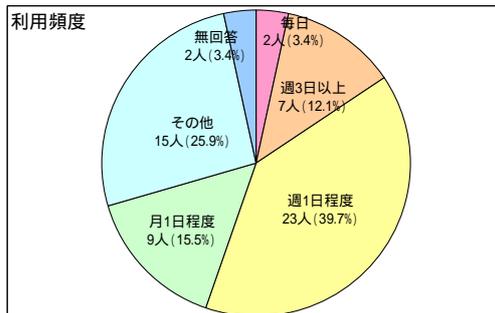
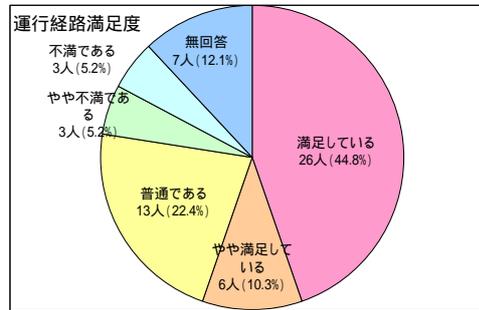
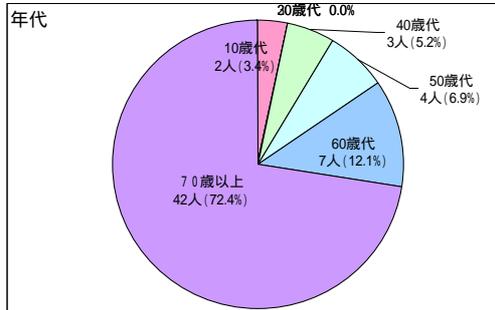
- ・ 県道山田栗源線を運行する旭中央病院線は、道の駅くりもとを始発とし、山田地区、旭市を経由して、旭中央病院を終点とする路線である。
- ・ 道の駅くりもと 旭中央病院の第1便の利用率が低い傾向がみられる。また、香取市内での利用者は、4割弱である。



佐原区循環バス

【北佐原・新島ルート】

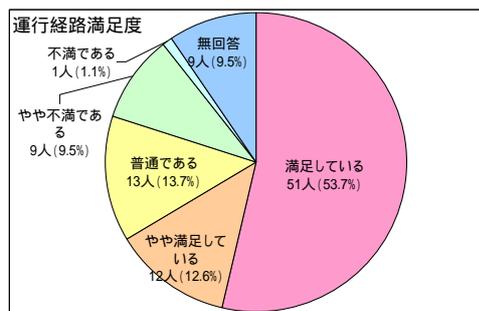
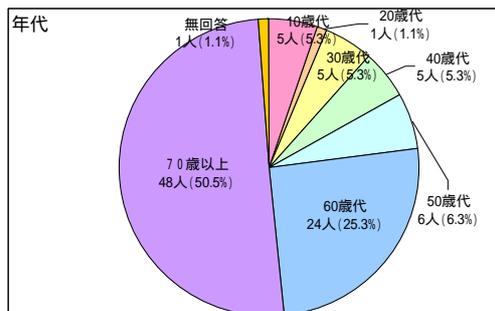
・時間帯により、利用者数にある程度の変動があるものの、約 9 人/便の利用状況にある。利用者のうち、学生の利用はない状況である。

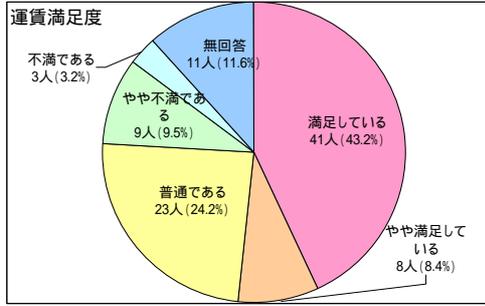
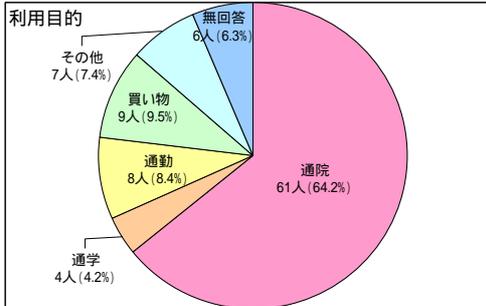
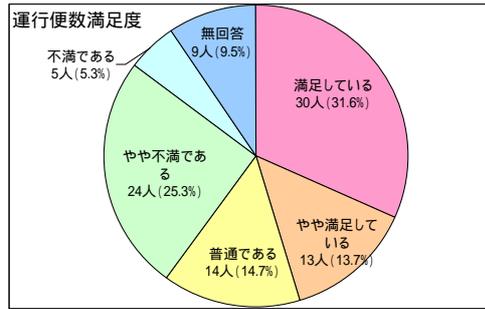
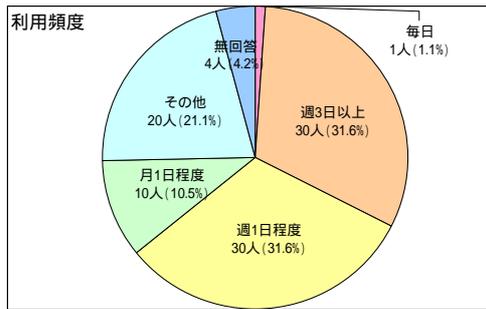


佐原区循環バス

【大戸・瑞穂ルート】

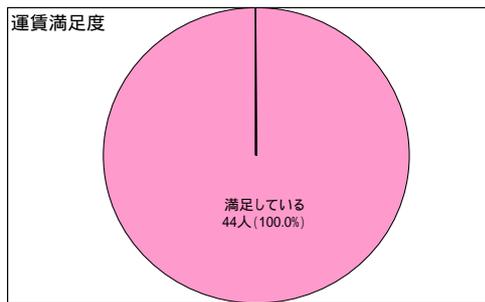
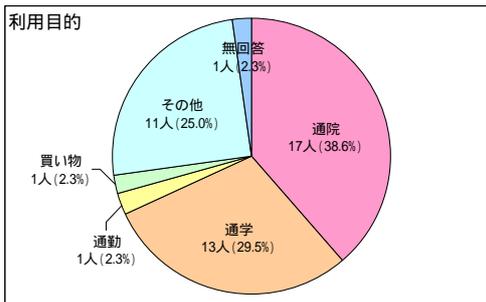
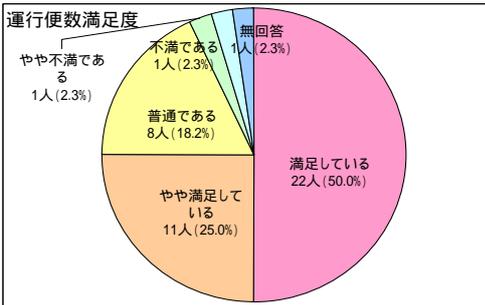
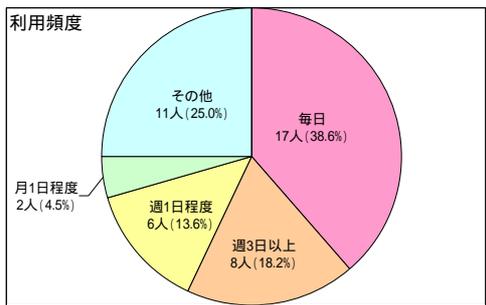
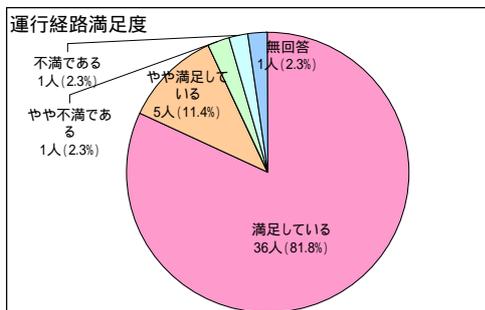
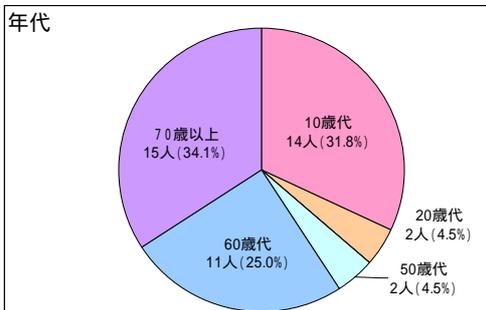
・時間帯により、利用者数にある程度の変動があるものの、約 12 人/便の利用状況にある。学生の利用者については、全体の 1 割に満たない利用状況にある。





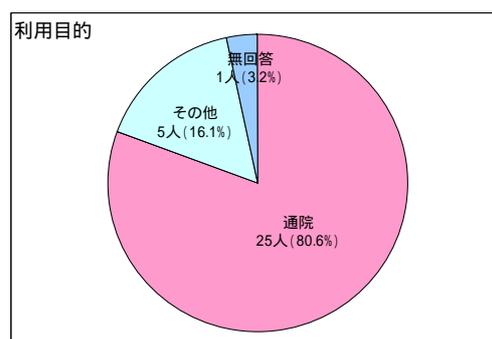
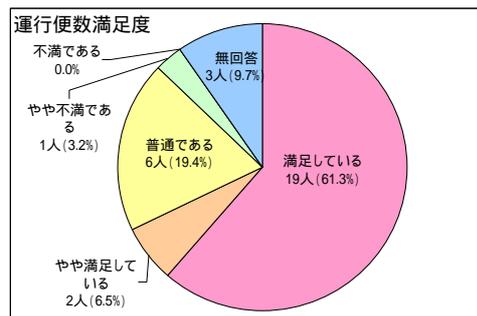
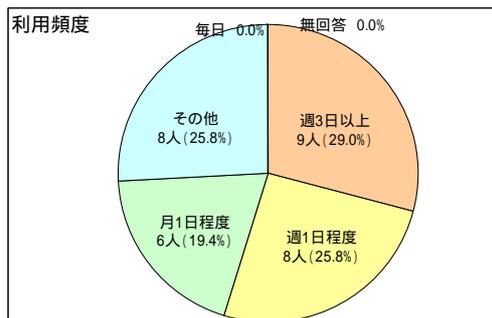
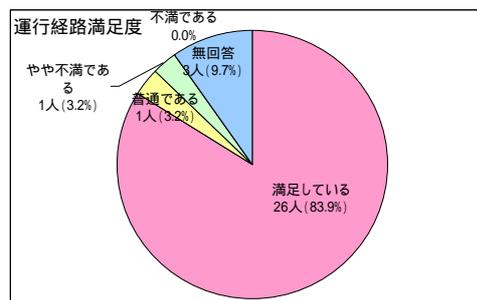
山田区循環バス

・小見川線では、第1便を除き、利用率は低い傾向がみられる。第1便については、約6割が学生（高校生）の利用者である。府馬線では、一部に利用率が低い便もみられるが、大半が5人/便以上となっている。山倉線は、金曜日を除き、5人/便未満と利用率が低い傾向がみられる。



栗源区循環バス

- ・高萩ルートでは、最終便の利用率が各曜日とも低い傾向がみられる。沢ルートでは、各便とも利用率が低い傾向がみられる。西田部ルートでは、各曜日とも全便で利用率が低い傾向がみられる。



4 - 2 住民・バス利用者アンケート調査

調査目的：香取市の今後の公共交通のあり方や具体的なバス路線網再編（案）の検討基礎データとして、香取市公共交通に対する住民ニーズや住民負担に対する意向等を把握するため。

調査時期：平成 19 年 10 月下旬から 11 月上旬

質問内容

個人属性等

- ・性別、年齢階層、世帯構成、住所
- ・運転免許の保有状況
- ・バス利用状況 等

地域間の公平性に関して

- ・地域間不均衡の有無と内容
- ・公平性確保の視点 等

路線バスに対する要望

- ・新規バス路線の必要性
- ・バスで行きたい場所、運行してもらいたい時間帯
- ・既存バスに対する要望 等

住民負担に関して

- ・住民負担に関する賛否
- ・可能な負担内容 等

住民アンケート調査の実施概要

- ・調査方法：郵送配布・郵送回収によるアンケート調査
- ・調査対象：市内 2,100 世帯を無作為抽出（地域別を考慮）各世帯にアンケート調査票を 3 セット送付し、世帯より 3 人以内に回答を依頼
- ・地区別配布数：地区毎（旧市町）のニーズや意向の相違を把握するため、世帯数構成比に応じて、下表のとおり配布する。

表 地区別配布数

地区	平成 17 年国勢調査			世帯構成比	配布世帯数
	人口	世帯数	平均世帯人員数		
佐原地区	45,965	14,776	3.1	54.2%	1,000
小見川地区	25,399	8,174	3.1	30.0%	600
山田地区	10,778	2,839	3.8	10.4%	300
栗源地区	5,190	1,475	3.5	5.4%	200
香取市合計	87,332	27,264	3.2	100.0%	2,100

回収状況

表 回収状況

地区	配布数		回収数		回収率	
	世帯	票	世帯	票	世帯	票
佐原地区	1,000	3,000	468	1,006	46.8%	33.5%
小見川地区	600	1,800	298	653	49.7%	36.3%
山田地区	300	900	144	340	48.0%	37.8%
栗源地区	200	600	99	227	49.5%	37.8%
香取市合計	2,100	6,300	1,009	2,226	48.0%	35.3%

利用者アンケート調査の実施概要

- ・調査方法：バス車内での手渡し配布
- ・調査対象：全路線バス利用者
- ・回収状況

表 回収状況

配布数	回収数	回収率
497 票	161 票	32.4%

回答者の地区構成比

住民アンケート調査

回答者の地区構成比は、配布枚数に比例しており、佐原地区、小見川地区、山田地区、栗源地区の順となっている。また最も多い佐原地区は、全体の約45%を占めている。

表 回答者構成比

地区	回収数		構成比
	世帯	票	
佐原地区	468	1,006	45.2%
小見川地区	298	653	29.3%
山田地区	144	340	15.3%
栗源地区	99	227	10.2%
香取市合計	1,009	2,226	100.0%

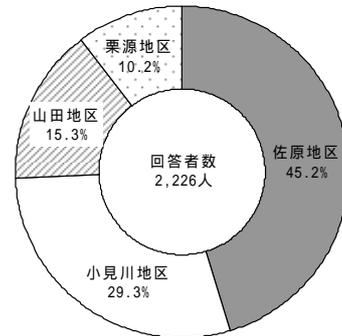


図 回答者構成比

利用者アンケート調査

回答者の居住地の構成比は、佐原地区が52.2%と最も多く、次いで山田地区の14.9%、香取市外の13.0%となっている。現在、循環バスが運行されていない小見川地区は5.0%と低くなっている。

表 回答者構成比

地区	票数	構成比
佐原地区	84	52.2%
小見川地区	8	5.0%
山田地区	24	14.9%
栗源地区	13	8.1%
市内不明	5	3.1%
市外	21	13.0%
不明	6	3.7%
香取市合計	161	100.0%

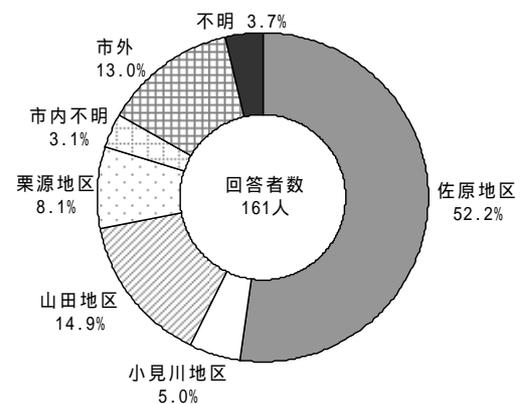


図 回答者構成比

バスの利用状況

【住民アンケート】	【利用者アンケート】
<ul style="list-style-type: none"> ・バスを利用する人は20%弱、80%弱は利用しない。 ・利用目的は、通院が41.0%、買物が14.7%、通勤が5.5%、通学が3.4% ・全体では、バスを利用しない理由は、「自動車やバイクの方が便利だから」が53.4%と大半を占め、次いで「行きたい場所や時間にバスが運行していない」が17.2%、「自宅や目的地がバス停から離れている・バスが運行していない」が12.3%となっており、「バス路線に関する情報を知らない」も、9.5%と多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者の属性は、女性や高齢者の割合が高く、また、10歳代の割合も高い。自動車運転免許は73.9%が非所有者で、また、「いつでも送迎してもらえる」の割合は4.1%と低く、移動弱者が利用の中心となっている。 ・バスの利用頻度は、「ほとんど毎日」が37.9%と最も多くなっている。

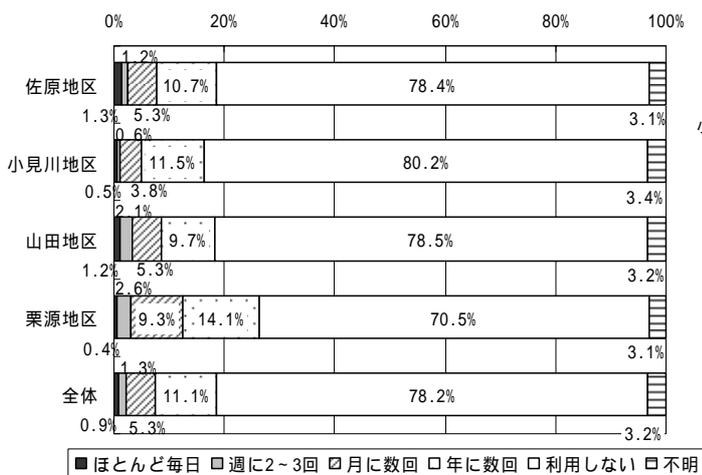


図 バスの利用頻度

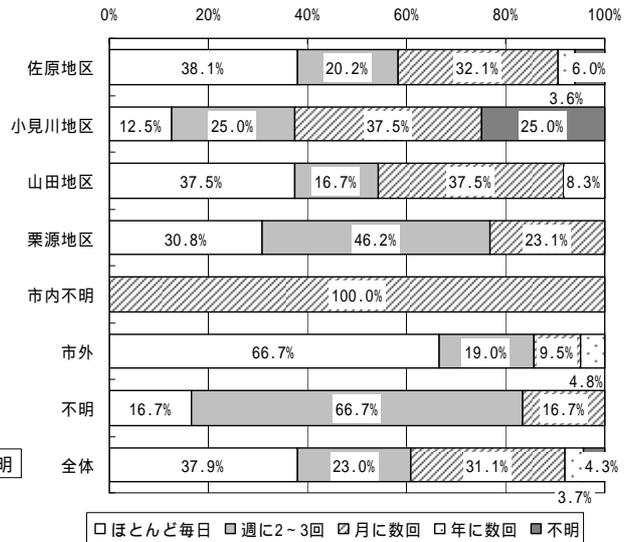


図 バスの利用頻度

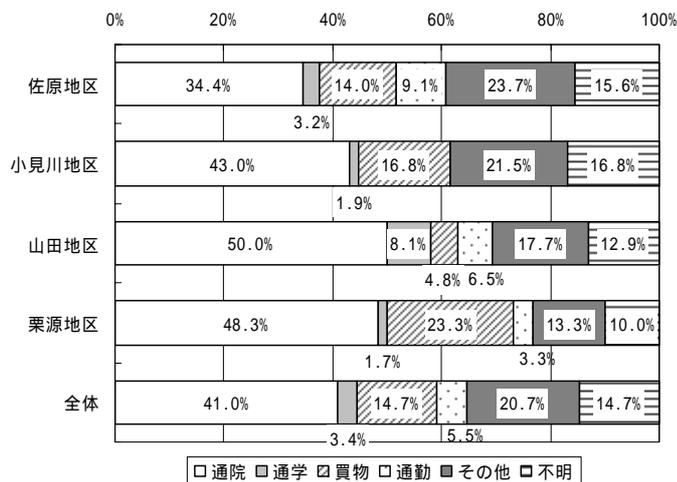


図 バスの利用目的

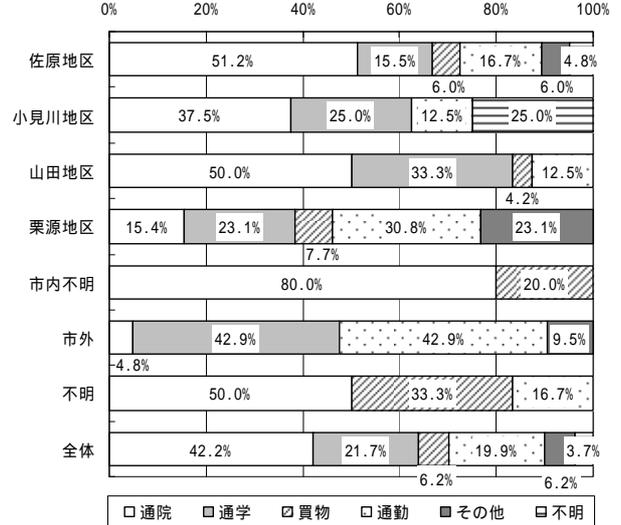


図 バスの利用目的

バスに対する改善要望

【住民アンケート】	【利用者アンケート】
<p>・全体では、第1希望としては、「路線バスに関する情報提供」が29.7%と最も多く、次いで「バスと鉄道との乗り換え利便性の向上」が18.6%、「運行本数の増加」が16.8%、「バリアフリー車両の導入」が13.0%となっている。また、第2希望では、「運賃割引」に対する要望が高い。</p>	<p>・全体では、第1希望としては、「運行本数の増加」が47.9%と最も高く、第2希望としては、「運賃割引」となっている。</p> <p>・バス利用者の代替交通手段については、「家族の送迎」23.0%、「タクシー」が20.5%と高いが、「外出を控える」も13.7%と高い割合を示している。</p>

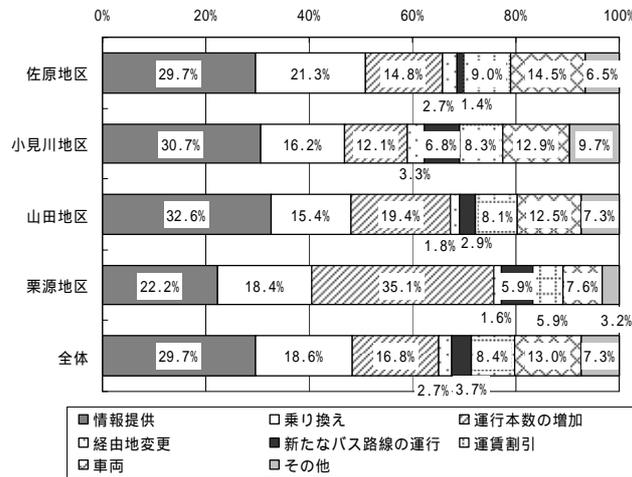


図 バスの改善要望（第一要望）

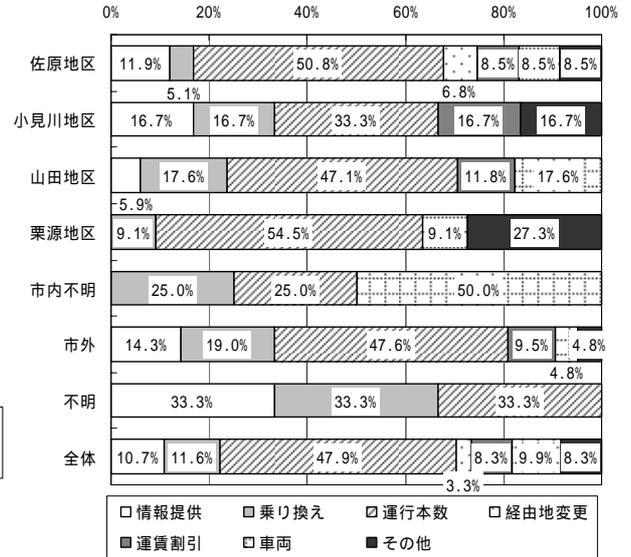


図 バスの改善要望（第一要望）

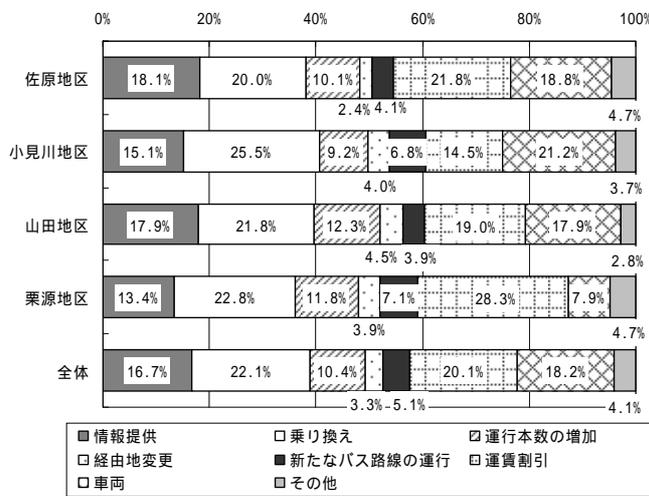


図 バスの改善要望（第二要望）

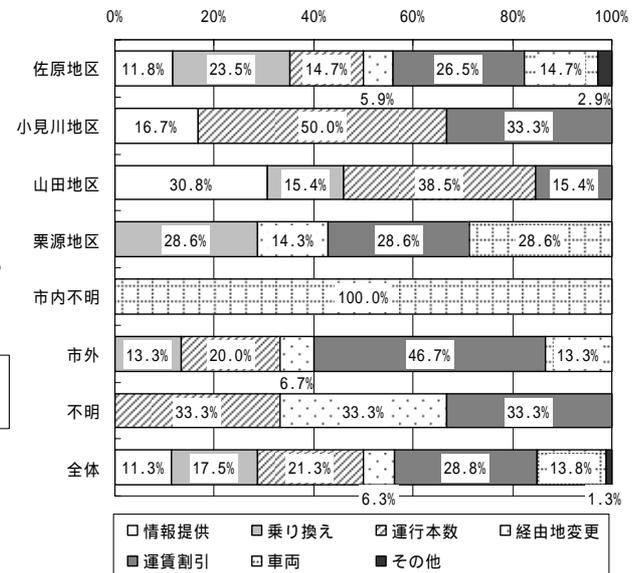
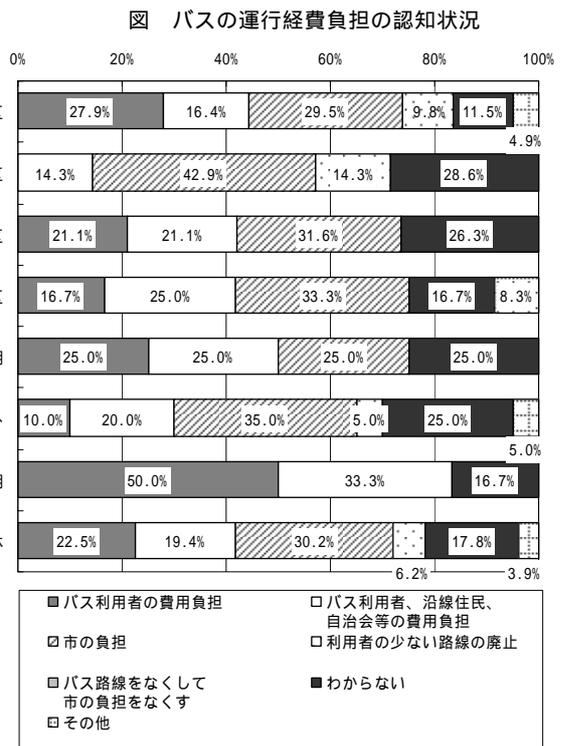
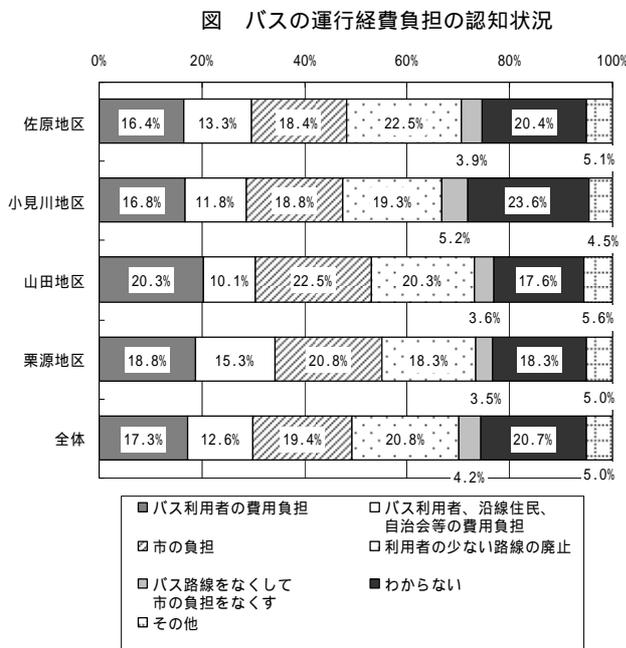
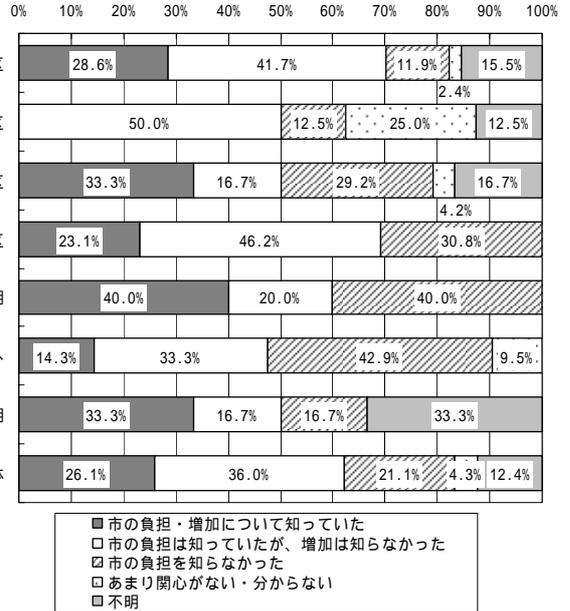
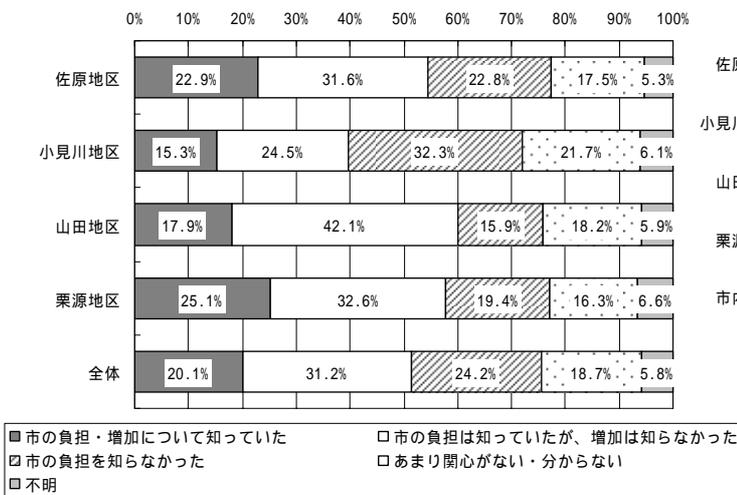


図 バスの改善要望（第二要望）

運行補助の認知状況と維持

【住民アンケート】	【利用者アンケート】
<ul style="list-style-type: none"> ・全体では、市の負担を知っていた割合は51.3%と約半数に留まっている。 ・バス路線の維持については、全体では、「利用者の少ない路線の廃止」が20.8%と最も高く、次いで「わからない」が20.7%、「市の負担で維持」が19.4%、「バス利用者の負担で維持」が17.3%、「沿線住民等の負担で維持」が12.6%と意見が分かれている。 ・沿線等で費用負担する場合の負担額については、64.5%が「1,000円/月・世帯」であり、「2,000円/月・世帯」が18.4%程度となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市の負担を知っていた割合は、62.1%とやや高い数値を示している。 ・バス路線の維持については、全体では、「市の負担で維持」が30.2%、「バス利用者負担で維持」が22.5%、「沿線住民等の負担で維持」が19.4%と意見が分かれているが、「利用者の少ない路線の廃止」については6.2%と低い。 ・沿線等で費用負担する場合の負担額については、64.0%が「1,000円/月・世帯」であり、「2,000円/月・世帯」が28.0%となっており、住民アンケートの結果と同程度になっている。



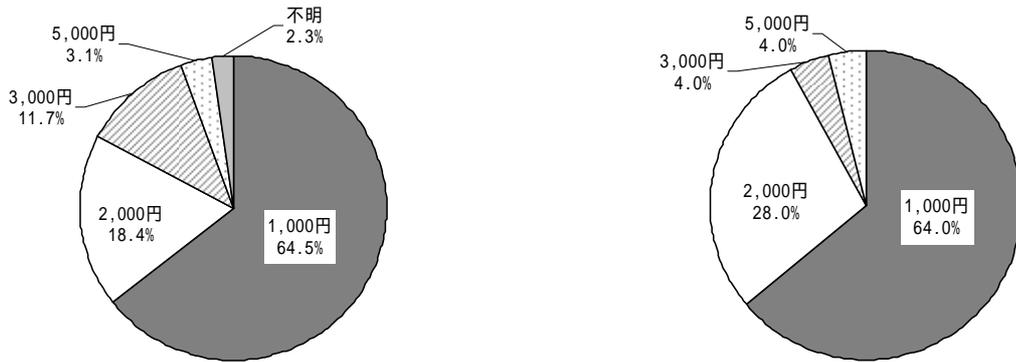


図 バス利用者、沿線住民、自治会等での費用負担金額の意向

運行形態

【住民アンケート】	【利用者アンケート】
<ul style="list-style-type: none"> 小見川地区等コミュニティバスが運行されていない地域への対応については、全体では、「利用者の状況を考慮して導入する」が53.1%と最も高くなっており、「利用状況に関わらず導入する」、「導入しない」はともに6%程度になっている。 また、現在コミュニティバスが運行されていない小見川地区についても、他の地区と大きな相違は見られない。 各地区で導入されている循環バスの相違については、全体では、「各地区に対する負担額が同程度」が27.6%と最も高く、次いで「運行本数・運賃が同程度」が22.0%、「現状維持」が16.2%と分かれている。 路線バスのあり方や新たな運行形態としては、全体では、「利用者数に応じた車両の導入」が42.6%と最も高く、次いで「乗合タクシー」が19.3%、「現在の車両で運行」が8.8%、「ダイヤモンド運行」が8.4%となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 各地区で導入されている循環バスの相違については、「現状維持」が32.9%と最も高く、次いで「運行本数・運賃が同程度」が18.6%、「各地区に対する負担額が同程度」が11.8%と異なっている。 路線バスのあり方や新たな運行形態としては、「利用者数に応じた車両の導入」が35.4%と最も高く、次いで「現在の車両で運行」が34.2%、「乗合タクシー」、「ダイヤモンド運行」は、それぞれ5.0%、3.7%と低い割合となっている。

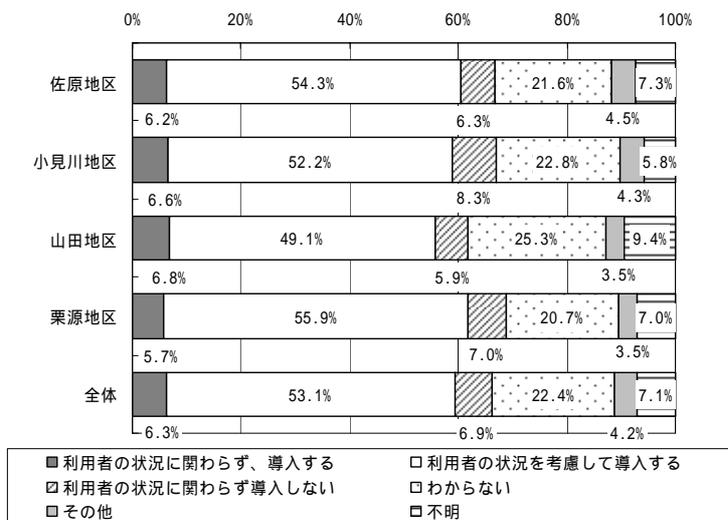


図 バスが運行されていない地域に対する意向

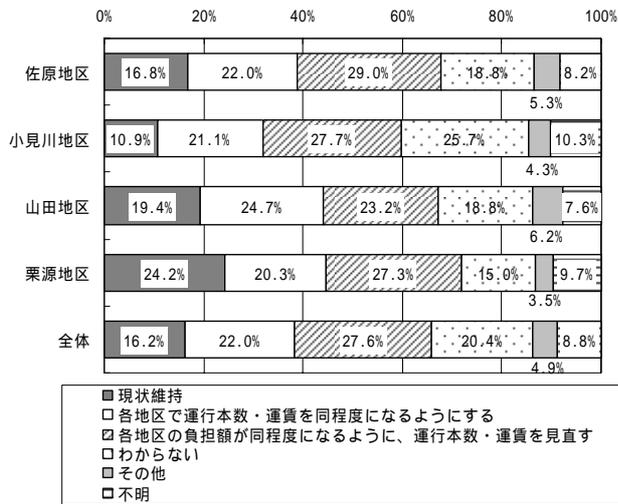


図 各地区で導入されている循環バスの相違に対する意向

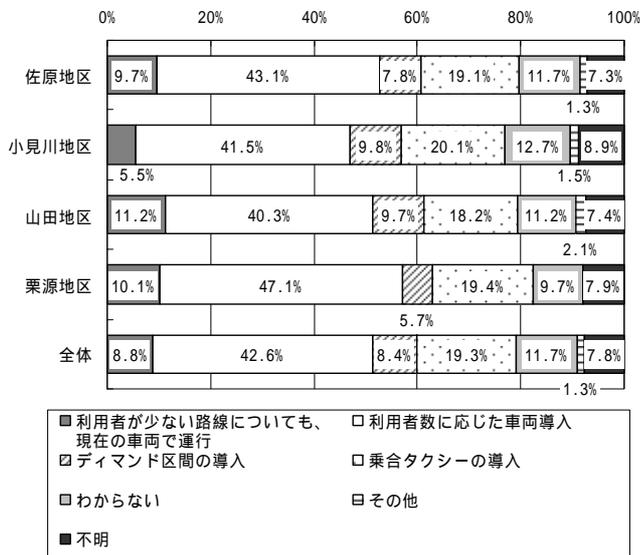


図 バスの運行形態、新たに導入する際の運行形態に対する意向

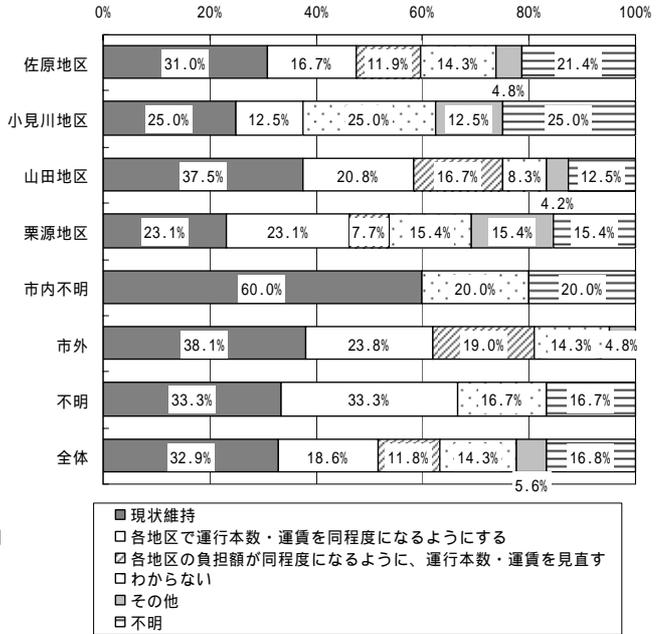


図 各地区で導入されている循環バスの相違に対する意向

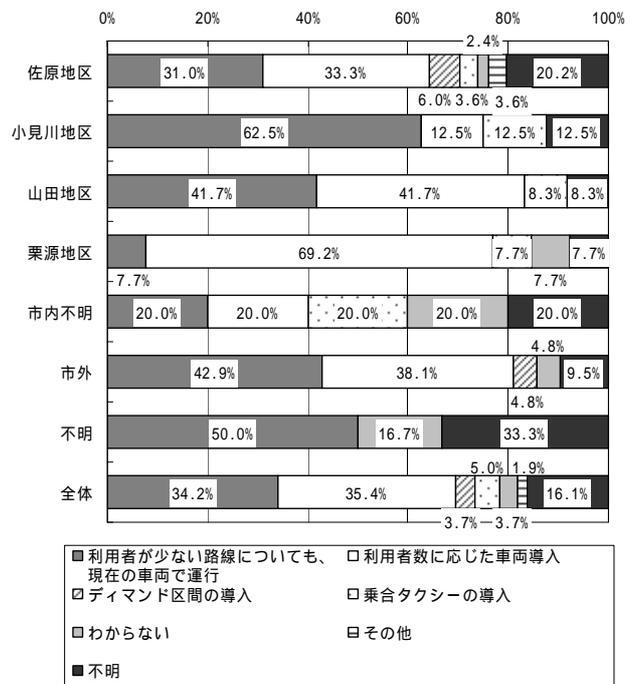


図 バスの運行形態、新たに導入する際の運行形態に対する意向