

香取市地域公共交通協議会

(第14回協議会資料)

目次

議事1	地域内フィーダー系統確保維持計画に基づく事業の実施状況について(報告)		
1)	小見川循環バス西ルート	1	
2)	小見川乗合タクシー	3	
3)	今後のスケジュールについて	10	
4)	その他の報告事項について	10	
議事2	小見川乗合タクシーの利用者について(協議)		
1)	協議内容	11	
2)	理由	11	
議事3	生活交通改善事業計画に基づく事業の実施状況について(報告)		
1)	計画策定の経緯	14	
2)	導入された福祉車両について	15	
議事4	連携計画に基づく主な事業の実施状況について(報告)		
1)	現状と課題等について		
	施策6 適正な評価と改善案の作成	事業 (1) 路線評価・検証の実施	16
	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	20
2)	震災後の市循環バスの復旧状況について		21
3)	消費税法改正による増税分の転嫁の状況について		22

議事 1

地域内フィーダー系統確保維持計画に基づく事業の実施状況について(報告)

1) 小見川循環バス西ルート

小見川循環バス改正の概要(平成25年10月1日改正)

- ・小見川地区における乗合タクシーの試験運行の実施に伴い、東南ルートの全部を休止。
- ・西ルートの「共通ルート」として扱われている部分についても同様に休止。ただし、「小見川駅」と「城山公園」間の主たる利用者である小見川高校生の交通手段を確保するため、改正前の時刻表の共通ルートの4便(東南1・2便及び西第5・6便)については、小見川団地方面への運行を削り西ルートとして存続。
- ・共通ルート廃止により減少したキロ程分で、15時台の便を増便。

西ルート利用状況

(1) 1日平均利用者数(全体)

年度	10月	11月	12月	1月	2月	通算平均
H24	73.73	71.67	63.16	62.32	47.53	64.14
H25	68.23	61.90	51.00	58.11	38.32	55.96
差引	-5.50	-9.77	-12.16	-4.21	-9.21	-8.18

通算平均は10月から2月までの「総利用者数÷総運行日数」で算出。

・西ルート全体の1日平均利用者数は各月ともに減少。

(2) 「城山公園」停留所(主に小見川高校生)の1日平均利用者数

年度	10月	11月	12月	1月	2月	通算平均
H24	55.82	53.62	42.79	46.74	30.42	46.33
H25	50.59	41.40	29.37	38.11	18.00	36.01
差引	-5.23	-12.22	-13.42	-8.63	-12.42	-10.32

通算平均は10月から2月までの「総利用者数÷総運行日数」で算出。

・「城山公園」停留所(主に小見川高校生)の1日平均利用者数は各月ともに減少。

(3) 一般利用者の1日平均利用者数

年度	10月	11月	12月	1月	2月	通算平均
H24	17.91	18.05	20.37	15.58	17.11	17.81
H25	17.64	20.50	21.63	20.00	20.32	19.95
差引	-0.27	2.45	1.26	4.42	3.21	2.14

通算平均は10月から2月までの「総利用者数÷総運行日数」で算出。

・一般利用者の1日平均利用者数は10月を除き増加。

(4) 便別の1日平均利用者数(10月~2月)

便	6:25	8:20	11:20	13:20	H25.10増便 15:00	17:40	合計
H24	2.58	4.84	4.85	3.39		2.15	17.81
H25	1.85	5.86	4.26	3.43	2.96	1.59	19.95
差引	-0.73	1.02	-0.59	0.04	2.96	-0.56	2.14

・H25.10より増便した15:00便の1日平均利用者は2.96人であり、その他の便にも若干の変動があるものの、1日平均利用者数の合計は2.14人増加。

西ルートについての考察

- ・西ルート全体のH24とH25を比較すると1日平均利用者数は減少しているが、減少の要因は「小見川駅」停留所と「城山公園」停留所の間を利用する小見川高校生の利用者数が減少したことによるものである。
- ・「城山公園」停留所を利用する小見川高校生の数は、小見川駅を利用する小見川高校生の数、天候、部活動、テスト期間による短縮授業等の複合的な要因により年ごとに大きく変動する。
- ・西ルート全体から「城山公園」停留所の利用者(主に小見川高校生)を除いた一般利用者の1日平均利用者数は運行開始時の10月を除き増加しており、その増加要因は15:00便の増便や、増便に伴い実施した運行エリアへの西ルート改正時刻表の全戸配布などによる周知効果があったと考えられる。
- ・地域内フィーダー系統確保維持計画(生活交通ネットワーク計画)で目標として設定した平成26年度(H25.10月~H26.9月)の年間利用者数は13,100人(H25.10月~H26.9月)であり、5ヶ月分(H25.10月~H26.2月)に換算すると、5,458人となる。これに対し、5ヶ月分(H25.10月~H26.2月)の実績は5,557人であることから、目標値を超えており順調に推移している。

2) 小見川乗合タクシー

() 利用者登録状況

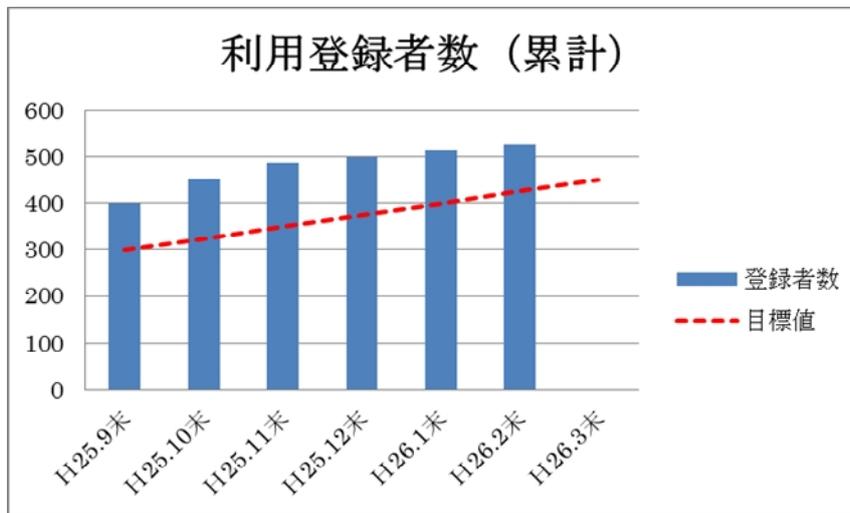
集計期間

平成 25 年 9 月末から平成 26 年 2 月末まで

利用者登録者数 (累計)

	H25.9末	H25.10末	H25.11末	H25.12末	H26.1末	H26.2末	H26.3末
登録者数	400	452	486	500	513	526	
増加数		52	34	14	13	13	
目標値	300	325	350	375	400	425	450

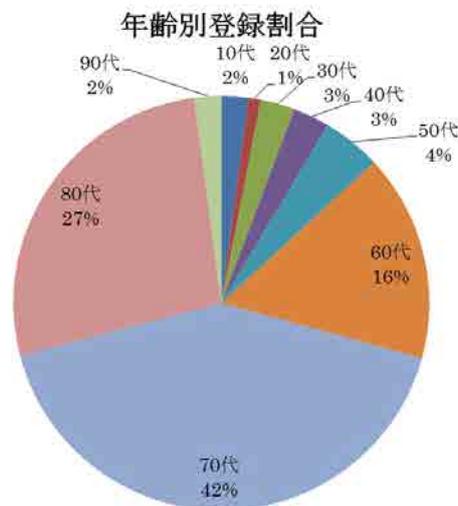
利用者登録者の目標値は地域内フィーダー系統確保維持計画(生活交通ネットワーク計画)に記載はないが、神栖市を参考に設定。運行開始時で 300 人、以後毎月 25 人程度の登録があるものとして設定。



- ・運行開始時(平成 25 年 10 月 1 日)において 400 人登録者があり目標値である 300 人を超えている。
- ・月々の増加数は減少傾向にあるものの平成 25 年度末までの目標値である 450 人は既に超えている。

年齢別登録者数

年齢	件数
10才未満	0
10代	11
20代	5
30代	14
40代	15
50代	24
60代	85
70代	219
80代	142
90代	11
100才以上	0
	526



- ・70代の登録者が最も多く、次いで80代、60代が多い。
- ・65才以上の登録者は 421 人おり、全体の 8 割を超えている。

【参考】

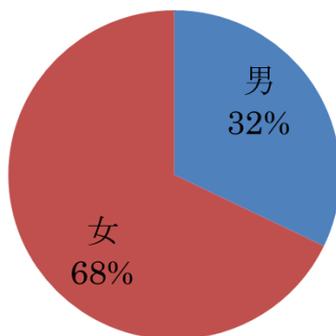
65才以上	421
-------	-----

年齢はH25.10.1時点で集計

登録者の性別

性別	件数
男	169
女	357
	526

男女別登録割合

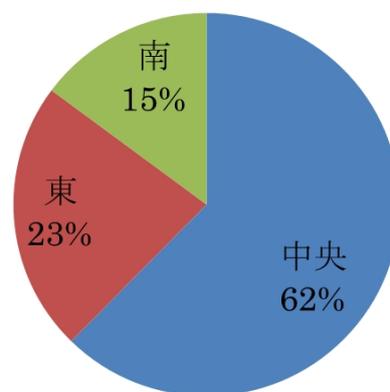


・女性の登録者の割合が高く、男性の2倍を超える。

住所別登録者数

地区	住所	人口(A)	登録件数(B)	(B)/(A)
中央	小見川	5,870	165	2.81%
	八日市場	980	25	2.55%
	野田	2,126	34	1.60%
	本郷	305	18	5.90%
	下小川	722	11	1.52%
	南原地新田	374	4	1.07%
	羽根川	248	3	1.21%
	新々田	147	15	10.20%
	入会地	628	53	8.44%
中央地区合計		11,400	328	2.88%
東	阿玉川	1,014	47	4.64%
	下飯田	635	47	7.40%
	岡飯田	226	11	4.87%
	布野	81	3	3.70%
	川頭	117	6	5.13%
	北原地新田	82	6	7.32%
東地区合計		2,155	120	5.57%
南	五郷内	521	31	5.95%
	和泉	122	2	1.64%
	貝塚	377	28	7.43%
	阿玉台	196	16	8.16%
	久保	141	1	0.71%
南地区合計		1,357	78	5.75%
総合計		14,912	526	3.53%

地区別登録割合



・登録件数は中央地区が多いものの人口に対する登録率(B)/(A))は中央地区が2.88%と低く、東南地区は5.5%を超える。
 ・住所別の登録率は新々田、入会地、阿玉台が高く、久保、南原地新田、羽根川が低い。
 ・住所別の登録率にばらつきがある。

人口はH25.4.1時点

小見川乗合タクシー利用者登録状況についての考察

- ・乗合タクシーの運行開始前に、小見川循環バス(東南ルート)へ職員が乗車し、バス利用者へ直接乗合タクシーの説明等を行うとともに、対象地区住民への利用者登録申請書の全戸配布、説明会を実施したことにより、運行開始時には目標としていた登録者数を超えた。
- ・登録者数は順調に推移しているものの、月々の増加数は減少傾向にあることから、今後の登録者数の推移に注視していく必要がある。
- ・高齢者や女性の登録割合が高くなっており、住所別の人口に対する登録率にもばらつきがあることから、今後、利用者登録の啓発を行う際にはこれらの特性を考慮する必要がある。

() 利用状況

集計期間

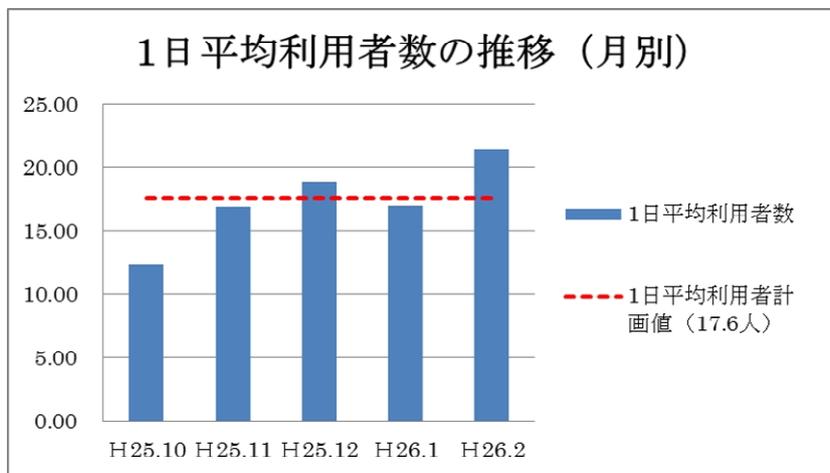
平成 25 年 10 月から平成 26 年 2 月まで

運行日数

99 日

利用者数 (月別)

	H25.10	H25.11	H25.12	H26.1	H26.2	合計
利用者数	271	339	358	323	406	1697
1日平均利用者数	12.32	16.95	18.84	17.00	21.37	17.14

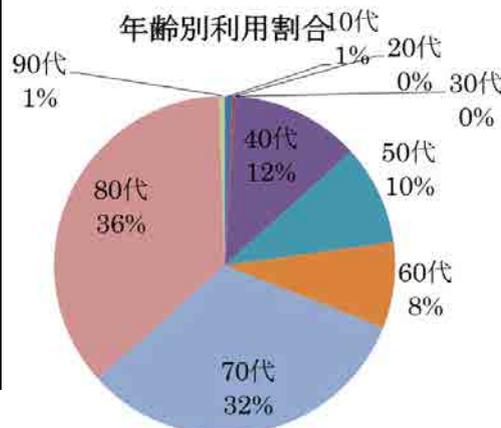


- ・1日平均利用者数の計画値は17.6人。
- ・運行を開始した10月の1日平均利用者が12.32人であったが、その後順調に伸び12月と2月に計画値を超えている。
- ・1日平均利用者数の合計も17.14人と概ね計画値に近い利用状況となっている。

1日平均利用者計画値17.6人は、地域内フィーダー系統確保維持計画(生活交通ネットワーク計画)で目標として設定した平成26年度(H25.10月~H26.9月)の年間利用者数4,300人を基に設定。

年齢別利用者数

年齢	件数
10才未満	0
10代	13
20代	5
30代	0
40代	208
50代	161
60代	139
70代	549
80代	613
90代	9
100才以上	0
1,697	



- ・80代の利用者が最も多く、次いで70代、40代が多い。
- ・65才以上の利用者は1,196人おり、全体の7割を超える。

【参考】

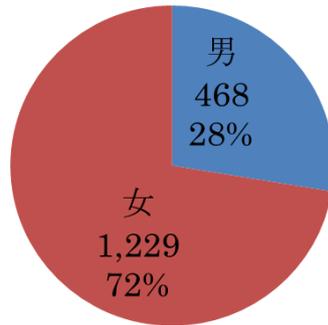
65才以上	1,196
-------	-------

年齢はH25.10.1時点で集計

利用者の性別

性別	件数
男	468
女	1,229
	1,697

男女別利用割合

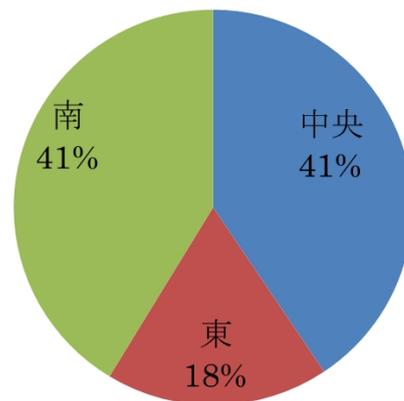


・登録者の割合と同様に女性の割合が高く、男性の2倍を超える。

住所別利用者数

地区	住所	件数
中央	小見川	416
	八日市場	10
	野田	98
	本郷	14
	下小川	13
	南原地新田	0
	羽根川	0
	新々田	1
	入会地	137
中央地区合計		689
東	阿玉川	95
	下飯田	131
	岡飯田	39
	布野	39
	川頭	0
	北原地新田	3
東地区合計		307
南	五郷内	169
	和泉	1
	貝塚	419
	阿玉台	112
	久保	0
南地区合計		701
総合計		1,697

地区別利用割合

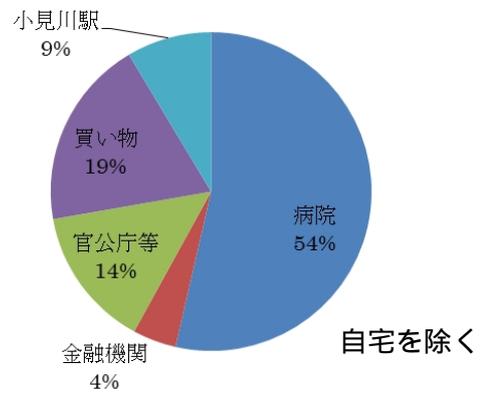


・地区別登録割合は中央地区が62%で最も高かったが、地区別利用割合は南地区と中央地区はほぼ同じ割合となっており、東地区が低くなっている。
 ・住所別の利用者数は貝塚、小見川五郷内が多く、逆に全く利用されていない地区もある。

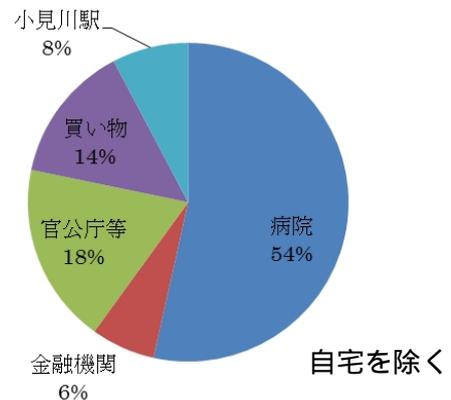
到着地、出発地別件数

分類	場所	到着	出発
病院	中田内科医院	26	15
	馬場医院	4	3
	本多病院外来附属診療所	0	1
	石橋医院	23	17
	小見川総合病院	282	385
	小見川ひまわりクリニック	68	41
金融機関	本多病院	35	26
	小見川郵便局	14	9
	小見川東郵便局	1	1
	小見川八軒町簡易郵便局	0	0
	千葉銀行	9	3
	京葉銀行	8	12
	佐原信用金庫	0	0
	銚子商工信用組合	2	1
	JAかとり小見川支店	19	14
	官公庁等	いぶき館	38
さくら館		14	11
地域活動支援センター		90	89
スポーツコミュニティーセンター		0	0
B&G海洋センター		0	0
城山公園		4	7
くろべ運動公園		0	0
おみがわ聖苑		1	0
小見川消防署		0	0
少年自然の家		0	0
小見川幹部交番		0	0
香取商工会		3	0
買い物		アピオ	17
	マルヘイストア	50	85
	カインズ	40	43
	しまむら	8	10
駅	小見川駅	63	78
自宅		878	786
		1,697	1,697

出発地別利用割合



到着地別利用割合



- ・自宅を除き到着地、出発地ともに小見川総合病院の利用が最も多い。
- ・種類別に分類した場合においても、病院の利用割合が50%を超える。
- ・種類別利用割合は、病院、買い物、官公庁等が高くなっている。

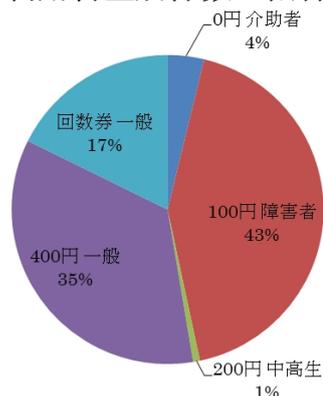
利用料金別件数

金種	利用者	件数
0円	介助者	64
100円	障害者	728
200円	中高生	12
400円	一般	593
回数券	一般	300

1,697

100円の件数には小学生以下は含まれていないため全てが障害者。

利用料金別件数の割合

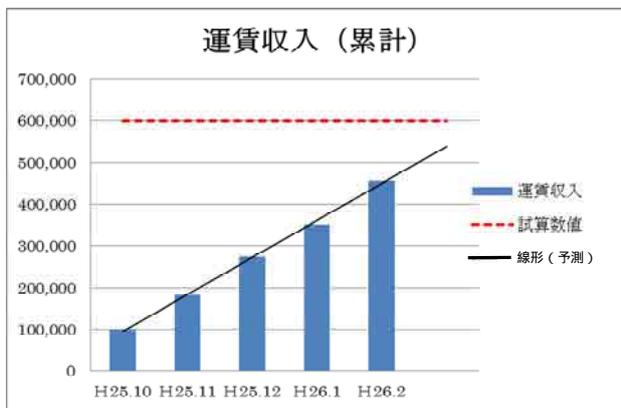
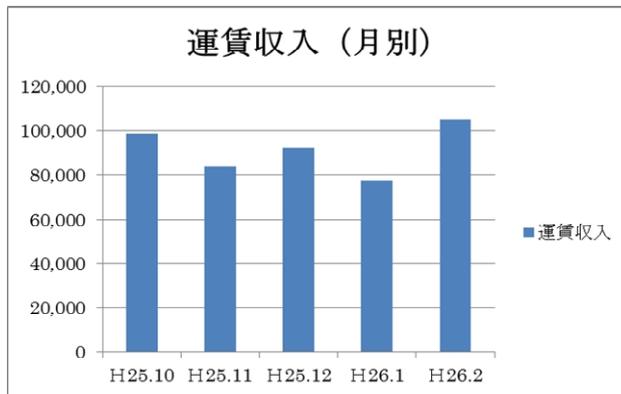


- ・一般利用者(400円、回数券)の割合が52%で最も多く、次いで障害者が43%となっている。
- ・回数券利用者も17%を占める。

運賃収入

(単位：円)

	H25.10	H25.11	H25.12	H26.1	H26.2
運賃収入	98,700	83,600	91,900	77,500	104,700
累計	98,700	182,300	274,200	351,700	456,400



- ・運賃収入の試算数値は平成26年3月末時点で60万円であり、このまま推移すると僅かに試算数値に達しない可能性があるが、概ね計画していた運賃収入が得られている。

運賃収入の試算数値60万円は、地域内フィーダー系統確保維持計画(生活交通ネットワーク計画)に記載はないが、小見川循環バス(東南ルート)の利用者数と運賃収入を乗合タクシーの利用者数と運賃収入に置き換えて算出。

運行経費(計画検討時の試算との比較)

～第12回協議会資料より～

	運行委託料	オペレータ業務 人件費	運賃収入 見込み	計 (+ -)
試算(1年分)	10,000,000	3,200,000	1,200,000	12,000,000
試算(半年分)	5,000,000	1,600,000	600,000	6,000,000
実績(H25.10～H26.3)	5,483,220		456,400	5,026,820

平成26年2月までの収入。

- ・当初、市がオペレーターを2名雇用する計画であったが、プロポーザルの実施によりオペレーターを運行事業者が確保することで1名分のオペレーター人件費で事業が可能となった。
- ・これにより、計画(半年分)の + = 6,600,000円から実績5,483,220円となり、1,116,780円の運行に関する費用が減額となった。

小見川乗合タクシー利用状況についての考察

- ・5 か月間の運行で1日平均利用者数は17.14人であり、1日平均利用者数の計画値である17.6人は概ね達成していることから、休止となった小見川循環バス(東南ルート)利用者の円滑な乗合タクシーへの移行が図れていると考えられる。
- ・月別の1日平均利用者数も順調に伸びており、徐々に利用が定着していると考えられる。
- ・利用者の内訳としては高齢者と障害者の利用が多く、利用者登録割合と同様に女性の利用割合が高い。
- ・特定の利用者がほぼ毎日利用することにより、年齢・住所別の利用者登録割合と利用者割合に差が生じている。
- ・高齢者と障害者の利用が多いことから、利用割合が高い乗降場所は病院であり、その中でも小見川総合病院の利用が最も多くなっている。
- ・小見川総合病院の到着が282件に対し出発が385件となっているが、これは、朝は家人等に病院へ送ってもらい、帰りは乗合タクシーを利用している等が考えられる。
- ・運賃収入については、割引運賃が適用される障害者の比率が循環バスの時より高くなっている(循環バス=30%、乗合タクシー=43%)ことが僅かに試算時の数値に達しない理由と考えられる。

3) 今後のスケジュールについて

(1) 平成 26 年度事業 (H25.10.1~H26.9.30 運行分) の事業評価

小見川乗合タクシーと小見川循環バス西ルートについては、国の支援制度である地域公共交通確保維持改善事業の採択を受け、その補助メニューの一つである地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用して運行している。この事業では地域が自ら評価・分析した事業の実施状況に関する評価（一次評価）について、地方運輸局等に設置した第三者委員会がチェック（二次評価）した上で、評価結果を後年度の事業に反映していくという「事業評価」の仕組みが設けられている。

国の地域公共交通確保維持改善事業実施要領等が平成 25 年 11 月 29 日付けで改正施行されたことから、下記により事業評価を実施する。

実施時期	平成 27 年 1 月（従前の予定では平成 26 年 4 月）
------	---------------------------------

当該年度の評価結果を次年度の事業に反映させるため、事業期間中に中間の実績を元に評価を実施していたが、これでは事業年度全体を通した評価が不可能であることから、事業終了後に評価を実施するように改められたもの。

従前では、翌年度事業の計画の認定申請期限が H26.6 末までのため、H25.10.1 から H26.3 頃までの 6 か月間程度の実績を元に評価を実施して H26.4 末までに国へ評価結果を報告する予定であったが、要領等の改正により、H25.10.1 から H26.9.30 までの事業期間完了後、H27.1 に実施します。

(2) 平成 27 年度事業 (H26.10.1~H27.9.30 運行分) の計画策定

上記(1)のとおり、国に報告する正式な事業評価は平成 27 年 1 月頃に実施することになるが、平成 27 年度事業を行う場合には平成 26 年 6 月末までに国へ計画の認定申請を提出こととなっているので、平成 25 年 10 月 1 日から平成 26 年 5 月頃までの約 8 ヶ月間の実績を元に、次回 6 月に予定する協議会で計画を策定する。

実施時期	平成 26 年 6 月
------	-------------

乗合タクシーは試験運行を継続する方向で検討しており、次回の協議会で協議させていただきます。

4) その他の報告事項について

(1) 乗合タクシーの試験運行開始前に運行していた小見川循環バス東南ルートと西ルート（平成 25 年度事業 (H24.10.1~H25.9.30 運行分)）については、計画どおり 7,071 千円が交付決定されました。

(2) 現在運行している小見川乗合タクシーと小見川循環バス西ルート（平成 26 年度事業 (H25.10.1~H26.9.30 運行分)）については 交付額の内示があり、6,095 千円と通知がありました。

議事 2

小見川乗合タクシーの利用者について（協議）

1) 協議内容

平成25年3月21日に開催した第12回香取市地域公共交通協議会で協議が調った事項の内、「利用者」について、下記のとおり変更することを協議する。

(9) 利用者

第12回協議会で協議が調った内容	香取市民限定で運行区域内の者 + 事前登録（小学生以下は登録不要。ただし保護者同伴。）
現行	<p>運行区域内にお住まいで事前に利用者登録をした者（小学生以下は登録不要。ただし保護者同伴。）</p> <p>ただし、運行区域内に住民基本台帳上の住所がなくとも、下記のいずれかの条件を満たすものについては利用できるものとする。</p> <p>(1) 生活の本拠が運行区域内にある者</p> <p>(2) 障害者等で移動手段の確保について特別の事情がある者</p>



変更案	<p>香取市に住民基本台帳上の住所があり事前に利用者登録をした者。（小学生以下は登録不要。ただし保護者同伴。）</p> <p>ただし、香取市に住民基本台帳上の住所がなくとも、下記のいずれかの条件を満たすものについては利用できるものとする。</p> <p>(1) 障害者等で移動手段の確保について特別の事情がある者</p> <p>(2) 特別の運賃の適用を受ける障害者手帳保持者を介助する目的のために同乗する者（登録も不要）</p>
-----	---

2) 理由

(1) 現行に至るまでの経緯

- 小見川地区における乗合タクシーの試験運行開始にあたっては、第12回協議会で運行内容について協議を調えた。（上記の）
- しかし、利用者登録の申請を受け付ける中で、香取市民ではあるが運行区域内に住民基本台帳上の住所がない者（下記の事例1、2）や香取市民ではないが循環バスの休止により移動の手段がなくなってしまった者（事例3）から、乗合タクシーを利用したいとの希望が出てきた。
- そこで事例1、2については「香取市民であることと運行区域内の者」について「運行区域内に住民基本台帳上の住所があるか、生活の本拠（実態上の住所）がある者」として明確化を図り、事例3は特別な事情がある僅少な例と思慮されたことから、**軽微な変更として会長への報告により既に調った協議事項を変更して運用してきた。（上記の）**

事例1 （運行区域内に住民基本台帳上の住所はないが、生活の本拠はあるので可とした例） （香取市に住民基本台帳上の住所がある）	
年齢・性別	A（男性） 79歳 B（女性） 74歳
住民基本台帳上の住所	佐原地区
希望する乗降地点	運行区域内の 商店前
利用者登録を希望する理由	住民基本台帳上の住所は運行区域外の佐原地区にあるが、実態としては日中のほとんどを自己が経営する 商店で過ごしている。足が不自由なため、障害者手帳を有している。

事例2 (運行区域内に住民基本台帳上の住所はないが、生活の本拠はあるので可とした例) (香取市に住民基本台帳上の住所がある)	
年齢・性別	C(男性) 77歳
住民基本台帳上の住所	小見川地区の運行区域外
希望する乗降地点	運行区域内の 商店前
利用者登録を希望する理由	住民基本台帳上の住所は運行区域外の小見川地区 があるが、認知症のため義妹(女性・住民基本台帳上の住所:小見川地区の運行区域内)が面倒を見ており、日中においては運行区域内の 商店前(親類が経営)を生活の中心としているため、同所を乗降場所とする。なお、一人では乗車できないため義妹が同乗する。
事例3 (運行区域内に住民基本台帳上の住所はないが、生活の本拠はあるので可とした例) (隣町に住民基本台帳上の住所がある)	
年齢・性別	D(男性) 42歳
住民基本台帳上の住所	隣接する 町
希望する乗降地点	運行区域内の 商店前
利用者登録を希望する理由	住民基本台帳上の住所は運行区域外の隣接する 町にあるが、これまでは市循環バスを利用して福祉作業施設まで通所していた。実際は運行区域内の 商店(親戚)に生活の本拠があり、障害者手帳を有している。

(参考)平成25年1月22日(火)に開催した第11回香取市地域公共交通協議会の資料より

<p>本協議会規約の改正により追加される協議事項は、国土交通省が示す「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」に基づき、概ね次のとおりとする。</p> <p style="text-align: center;">～ 略 ～</p> <p><u>オ 協議が整った事項に関する変更又は休止、廃止</u></p> <p>(ア) 法第9条第4項及び法第15条第1項に掲げる変更、又は、法第15条の2第1項及び第38条第1項及び第2項に掲げる休止、廃止</p> <p>前述のア「運行の態様」及びウ「事業計画(ア)路線又は営業区域」の変更、又はウ「事業計画(ア)路線又は営業区域」及び「乗合運送事業」の休止、廃止が、やむを得ないものかどうかを協議するもの。</p> <p>(イ) 法第15条第3項及び第4項並びに法第15条の3第2項及び第3項に係る変更</p> <p>前述のウ「事業計画(イ)運行系統又は運行区間、(ウ)使用車両及び台数」、エ「運行計画」の変更については、軽微な変更として、会長への報告をもって足りるものとする。</p> <p style="text-align: center;">～ 略 ～</p> <p>公共交通は誰でも利用できるのが前提であり、利用者の制限は香取市の自主ルールの扱いになるものだが、運輸局に提出している協議が調っていることの証明書にも「運行計画」として添付しているため、協議の対象になる。</p> <p>既に調った協議事項の変更も協議の対象となるが、軽微なものは会長への報告をもって足りるとされている。</p>
--

(2) 今回の変更について

今般、運行区域内に住民基本台帳上の住所がなく、生活の本拠も運行区域外だが、共通乗降場所に近接したところの者(事例4)から利用の希望があったが、僅少な事例で民間事業者への影響もほばないものと思慮されるものであった。

そこで、この際、利用者については香取市に住民基本台帳上の住所がある者については利用可能(利用者登録は必要)とし、事例3のような市内に住民基本台帳上の住所がない者については、障害者等で移動手段の確保について特別の事情がある者に限って特別に認めるものとして整理を行うよう協議するものである。

また、介助者の取り扱いについても特に記載がなかったため、あわせて明確化を図ることとし「既に調った協議事項の変更」を協議する。

事例4 (運行区域内に住民基本台帳上の住所がなく、生活の本拠も運行区域外) (香取市に住民基本台帳上の住所はある)	
年齢・性別	E(男性)
住民基本台帳上の住所	小見川地区の運行区域外
希望する乗降地点	小見川地区 共通乗降場所
利用者登録を希望する理由	Eは単身・高齢で買い物などについてヘルパーの支援を受けているが、運行区域と隣接した香取市に住所があり、共通乗降所 まで来ることは可能である。乗合タクシーを利用することで、一部でも自立が可能になる。

【利用可能となる者の例】

- ・ 住民登録は佐原だが、共通乗降場所の「小見川駅」から「小見川総合病院」を利用する。
- ・ 施設入所者が本人として利用する場合、施設職員が介助者として同乗する時は、施設職員の住民登録が市外であっても同乗が可能(介助者は事前登録も不要)

議事 3

生活交通改善事業計画に基づく事業の実施状況について（報告）

1) 計画策定の経緯

市内のタクシー事業者から、国の支援制度である地域公共交通確保維持改善事業の内、その補助メニューの一つであるバリアフリー化設備等整備事業費国庫補助金を活用して福祉タクシーを導入したいとの相談があったことから、平成26年6月26日に開催した第13回香取市地域公共交通協議会での協議を経て計画が策定された。

香取市生活交通改善事業計画の概要

生活交通改善事業計画の名称
香取市生活交通改善事業計画（バリアフリー化設備等整備事業）
バリアフリー化設備等整備事業の内容と当該事業を実施する事業者
スロープ付タクシー車両の導入（1台）：（有）府馬タクシー 平成26年度以降は未定
バリアフリー化設備等整備事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
25年度 福祉車両の導入 総事業費 2,500 千円(100%) 国費 600 千円(24%) 事業者負担 1,900 千円(76%)
計画期間
平成25～27年度（ただし26・27年度は未定）

（参考）バリアフリー化設備等整備事業の概要

補助対象

- ・ 鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルのバリアフリー化、待合・乗継設備整備（段差の解消、転落防止設備の整備、誘導ブロックの整備、障害者対応型便所の設置 等）
- ・ ノンステップバス、リフト付きバスの導入
- ・ 福祉タクシーの導入

補助率

1 / 3 等（スロープ付き車両の上限は60万円）

2) 導入された福祉車両について

(有)府馬タクシーにおいて補助金交付申請等の手続きが行われ、347千円の交付決定を受けスロープ付きの車両が導入された。現在は、健常者も車いすを要する者も使えるユニバーサルデザインタクシーとして活用されている。

車両の概要

項目	内容
車種	日産NV200バネットタクシー (ユニバーサルデザインタクシー)
登録年月日	平成25年10月31日
自動車の種別	小型
車体の形状	ステーションワゴン
総排気量	1.59L
燃料の種類	ガソリン LPG
備考	認定ユニバーサルデザインタクシー 車いす固定装置付き(1基)



議事 4

連携計画に基づく主な事業の実施状況について（報告）

平成21年2月に策定した香取市地域公共交通連携計画は、計画期間について明確に定めていないが、中・長期視点に立って着手を予定する事業は概ね平成21年度～平成25年度の間で着手を予定するとしている。平成25年度最後の協議会開催にあたり、包括的に「連携計画に基づく主な事業の実施状況」として現状と残された課題等を報告する。

1) 現状と課題等について

施策6 適正な評価と改善案の作成 **事業(1)** 路線評価・検証の実施

路線評価項目について、以下のとおり整理した。**特に大倉線と旭中央病院線は輸送人員等の評価指標が低下し、有効な改善案が見出せない状況にある。**

市内完結路線

路線名	往路	復路	年度	運行本数 (往復)	経常経費 (円)	経常収益 (円)	香取市 補助金等額 (円)	輸送人員 (人) 事業者報告	平均 乗車密度 (人)	収支率 (%)	備考
大倉線	小見川総合病院 小見川駅	佐原粉名口車庫	H21	4.0	7,453,769	1,427,859	6,025,910	6,525	0.7	19.1	増便による経費増 < H21.4 - H21.9 >
			H22	4.0	7,967,844	1,703,398	6,264,446	7,787	0.7	21.3	増便による経費増 < H21.10 - H22.9 >
			H23	4.0	7,725,407	1,597,202	6,128,205	7,324	0.7	20.5	
			H24	4.0	7,816,968	1,490,547	6,326,421	6,946	0.6	18.8	
			H25	4.0	8,034,200	1,411,147	6,623,053	6,533	0.6	17.3	
神里線	小見川駅	佐原粉名口車庫	H21	4.0	9,600,809	3,767,641	5,833,168	12,137	1.4	39.0	減便による経費減 < H21.4 - H21.9 >
			H22	4.0	8,720,589	3,618,244	5,102,345	11,845	1.4	41.3	減便による経費減 < H21.10 - H22.9 >
			H23	4.0	8,441,236	3,600,530	4,840,706	12,495	1.4	42.3	
			H24	4.0	8,562,450	3,621,578	4,940,872	13,295	1.4	41.7	
			H25	4.0	8,800,381	3,670,139	5,130,242	12,211	1.4	41.0	
上の台線	山倉	佐原粉名口車庫	H21	3.0	6,618,887	2,959,987	3,658,900	8,844	1.5	44.5	
			H22	3.0	6,486,638	2,314,558	4,172,080	7,465	1.1	35.5	
			H23	3.0	6,398,881	2,083,206	4,315,675	6,424	1.0	32.2	
			H24	3.0	6,425,121	2,003,515	4,421,606	6,201	0.9	30.8	
			H25	3.0	6,524,344	2,160,157	4,364,187	6,404	1.0	32.6	

近年の傾向

[大倉線]

平成21年に小見川総合病院や県立佐原病院を経由する等の再編を行った後、一時的に改善が見られたが、近年は輸送人員、平均乗車密度、収支率ともに悪化している。平成25年度は市広報で啓発を行ったが、再編時に0.7あった平均乗車密度は0.6人となり、**深刻な状況が続いている。**

[神里線]

乗車人員、平均乗車密度、収支率のいずれもおおむね横ばいで推移している。

[上の台線]

輸送人員、平均乗車密度、収支率ともに悪化する傾向にあったが、平成25年度は市広報で啓発を行い、一定の歯止めがかかった形となっている。依然として平均乗車密度1.0人と低い状況にあり、啓発等を行いながら利用状況の把握に努める。

他市町にまたがる路線

路線名	往路	復路	年度	運行本数 (往復)	経常経費 (円)	経常収益 (円)	香取市 補助金等額 (円)	輸送人員 (人) 事業者報告	平均 乗車密度 (人)	収支率 (%)	備考	
府馬線	小見川駅	旭駅	H21	3.5	11,227,264	4,250,419	1,735,174	11,135	3.5	37.9	H21.12～旭中央病院へ延伸	
			旭農高	4.5	15,091,092	5,064,883	2,261,833	14,968	4.5			
		旭駅	旭農高	H22	2.0	7,448,530	2,745,026	1,169,783	7,283	1.6		33.1
				旭中央病院	1.0	5,899,619	2,099,746	916,552	5,768	1.6		
				旭中央病院	5.0	12,536,539	4,846,747	1,804,952	12,257	1.6		
		旭駅	旭農高	H23	2.0	6,404,248	2,436,600	986,773	6,302	1.6		33.3
				旭中央病院	1.0	3,392,514	1,290,253	507,078	3,338	1.6		
				旭中央病院	5.0	15,936,046	6,063,377	2,317,302	15,680	1.6		
		旭駅	旭農高	H24	2.0	6,621,028	2,605,236	998,727	5,934	1.7		34.3
				旭中央病院	1.0	3,500,179	1,376,317	512,276	3,137	1.7		
				旭中央病院	5.0	16,445,229	6,471,949	2,340,729	14,738	1.7		
		旭駅	旭農高	H25	2.0	6,618,916	2,544,490	1,032,560	5,727	1.6		33.1
旭中央病院	1.0			3,499,062	1,344,313	538,975	3,028	1.6				
旭中央病院	5.0			16,436,738	6,319,973	2,393,655	14,221	1.7				
栗源線	多古	佐原駅	H21	6.0	1,616,702	693,776	582,695	1,308	1.8	39.6	H21.9運行開始のため、1ヵ月分のみ負担	
			4.0	266								
			H22	6.0	16,971,747	9,896,995	4,466,998	22,921	2.3			58.3
			4.0									
			H23	6.0	16,986,721	9,954,933	4,439,871	25,436	2.4			58.6
			4.0									
H24	6.0	17,315,736	10,913,202	4,042,560	26,502	2.6	63.0					
4.0												
H25	6.0	17,598,964	10,314,526	4,599,394	24,854	2.6	58.6					
成田空港線	ジェイフィルム	成田空港	H21	5.0	9,769,119	3,686,837	1,942,319	10,775	1.1	37.6		
			H22	5.0	9,374,320	3,767,063	1,790,625	13,258	1.2	40.0		
			H23	5.0	9,247,580	2,916,203	2,021,863	8,509	0.8	31.2		
			H24	5.0	9,285,627	3,039,456	1,994,655	8,560	0.9	32.3		
			H25	5.0	9,527,423	3,152,717	2,035,702	9,183	0.9	32.5		
旭中央病院線	道の駅くりもと	旭中央病院	H21	2.0	5,035,781	1,140,328	3,895,453	2,053	2.7	22.6		
			H22	2.0	5,060,823	947,168	4,113,655	1,811	2.3	18.7		
			H23	2.0	5,294,966	710,715	4,584,251	1,551	1.6	13.4		
			H24	2.0	5,789,262	598,620	5,190,642	1,441	1.4	10.3		
			H25	2.0	5,344,057	468,221	4,867,058	1,175	1.2	8.8		

近年の傾向

[府馬線]

乗車人員、平均乗車密度、収支率のいずれもおおむね横ばいで推移している。

[栗源線]

平成25年度は若干乗車人員が減少し収支率も下がったが、他路線との比較では比較的良好で収支率も高い。

[成田空港線]

平成22年から平成23年にかけて乗車人員が大幅に減少し、平均乗車密度及び収支率が悪化したため、平成25年度は市広報で啓発を行った。近年は改善する傾向にあるが、依然として平均乗車密度1.0人未満の状況のため、引き続き啓発等を行いながら利用状況の把握に努める。

[旭中央病院線]

平成23年4月にルートの延伸、途中乗降を可とするなどの改正を行ったが、改善されていない。平成25年度は市広報で啓発を行ったが、輸送人員、平均乗車密度、収支率の悪化傾向が続き深刻な状況にある。

循環バスの平成25年度実績は2月までの中間値なので、平成24年度についても4月から翌年2月までの利用者数を抽出し、下表のとおり年度比較を行った。

循環バス路線

路線名	ルート名	年度	利用者数(人) 事業者報告
佐原循環	北佐原・新島	H24	5,010
	大戸・瑞穂		15,200
	周遊		4,362
	北佐原・新島	H25	5,628
	大戸・瑞穂		14,488
	周遊		4,469
小見川循環	東南	H24	9,250
	西		7,026
	東南	H25	4,484
	西		9,307
山田循環		H24	7,591
		H25	6,737
栗源循環		H24	3,869
		H25	3,703

各年度2月末時点での利用者数で比較
小見川循環は、平成25年10月から東南ルートを休止し乗合タクシーを運行しているので、単純比較はできない。

平成24年度(2月末時点)と平成25年度(2月末時点)の比較

[佐原地区]

大戸・瑞穂ルートは712人減少の14,488人となったが、北佐原・新島ルートは5,010人(H24)に対して618人増加の5,628人となり、震災復旧工事による迂回運行の影響から脱しつつある。周遊ルートは107人増加の4,469人となり、順調に利用者を伸ばしている。

[小見川地区] (東南ルートを~H25.9で休止し、一部ルートを西ルートに再編)

両ルート合計で16,276人(H24)に対して2,485人減少の13,791人となっているが、乗合タクシーの利用者が2月末時点で1,697人いるため、実質的な減少数は788人である。減少した主な要因は高校生の利用者の減少と見られ、乗合タクシーの導入が原因ではないと見ている。一般の利用は伸びているものと見られる。

議事1で詳細に分析したものを報告しているので、ここでは省略します。

[山田地区]

7,591人(H24)に対して854人減少の6,737人となっている。利用者の減少傾向が続いているため、引き続き啓発等を行いながら利用状況の把握に努める。

[栗源地区]

3,869人(H24)に対して166人減少の3,703人となっている。

(参考) 昨年度までの循環バスの状況 (前回の第13回協議会資料より)

路線名	往路	復路	年度	運行本数 (往復)	経常経費 (円)	経常収益 (円)	うち運行収入	差引 -	輸送人員(人)	収支率 (%)	備考												
									事業者報告														
佐原循環	香取市役所	北佐原・新島	H21	5.0	18,001,357	4,557,560	4,557,560	13,443,797	6,137	25.3													
		大戸・瑞穂		5.0					13,484														
		北佐原・新島	H22	5.0					16,552,414			4,330,295	4,330,295	12,222,119	6,044	26.2							
		大戸・瑞穂		5.0											15,456								
		周遊		10.0											1,581								
		北佐原・新島	H23	5.0											18,508,896			4,979,129	4,767,129	13,529,767	5,173	25.8	
		大戸・瑞穂		5.0																	17,676		
周遊	10.0	3,308																					
北佐原・新島	H24	5.0	19,805,729	5,348,296	4,916,296	14,457,433	5,652	24.8		H24.6.2 周遊ルート・時刻表改定													
大戸・瑞穂		5.0					16,834																
周遊		11.0					4,819																
小見川循環	小見川駅	東南					H21		5.0		9,295,074	727,166	727,166	8,567,908		1,558	7.8				H21.10.1 運行開始		
		西							5.0						2,634								
		東南					H22		5.0						15,615,723	1,392,697		1,392,697	14,223,026	4,213		8.9	H22.11.1 ルート・時刻表改定
		西							5.0											4,752			
		東南	H23	5.0	16,660,356	2,004,425	1,788,425	14,655,931	7,954	10.7										H23.4.1 岡飯田地区延伸			
		西		5.0					5,149														
		東南	H24	5.0					16,341,479														
西	5.0	7,470																					
山田循環	山田支所		H21	8.0							8,573,842	766,748	766,748	7,807,094			9,067				8.9		
				8.0											7,352								
			H23	8.0											9,288,180	1,059,888	951,888	8,228,292	7,856			10.2	H23.4.1 運賃ルート・時刻表改定
				8.0	9,038,680	1,096,415	892,415	7,942,265		8,243									9.9				
栗源循環 (ワゴン車)	栗源支所		H21	8.0	3,225,738			3,225,738		4,149													
				8.0					3,308,954														
			H23	8.0					3,396,562					3,396,562	4,355								
				8.0											3,413,000			3,413,000	4,148				

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

旧市町単位で設定されていた運賃体系について見直すとともに、割引制度導入により利用促進を図るとしていた。佐原循環バスについては平成21年10月1日に実施し、山田循環バスについては平成23年4月1日の運行ルート等改正に併せ実施した。この際、試験的に高齢者の利用促進を図るためシルバー割引を導入し、65歳以上の年齢がわかるものを提示した方については従前の運賃100円で乗車が可能となっている。

山田循環バスの運賃改正から3年が経過し、収支率の均衡を図る観点から運賃体系の再度の見直しが課題になっている。

連携計画 策定前

	運賃体系
佐原循環バス	大人：300円/回、小学生：150円
	就学前児童並びに障害者手帳所持者：無料
山田循環バス	100円/回（小学生以上）
	乳幼児及び障害者手帳所持者：無料



現在

	運賃体系
佐原循環バス	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
	1日フリー乗車券 大人：600円 中高生：200円
山田循環バス	大人：200円/回（小学生以上）
	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
	1日フリー乗車券 大人：600円 中高生：200円
	65歳以上の年齢がわかるものを提示した方：100円

（連携計画に記載がなく、追加して改正したもの）

- ・ 1日フリー乗車券の導入 利用促進策として導入
- ・ 山田循環シルバー割引制度100円 山田地区に高齢者の利用促進策として試験導入

不均一として残っている点

大人運賃 佐原循環：300円 山田循環：200円
 回数券（大人のみ） 佐原循環12枚綴：3000円 山田循環12枚綴：2000円
 山田循環シルバー割引制度100円 山田循環のみ

運賃の不均一は時限的措置としていたところですので、今後、対応を検討いたします。

2) 震災後の市循環バスの復旧状況について

平成23年3月11日に発生した東日本大震災の後、下水道・農業集落排水・上水道・道路等の復旧工事により、佐原循環バス（北佐原・新島ルート）と小見川循環バス（東南ルート）で断続的に迂回運行が行われてきたが、平成26年2月17日に北佐原・新島ルートの「境島」「境島公民館」停留所が再開し、震災による迂回運行が全て解消された。

震災復旧工事とは別に行われてきた農業用管水路工事も終了し、現在は、市循環バスの全てのルートを通常どおり運行している。

< 震災の影響により迂回運行していた主な停留所 >

	停留所名	迂回開始日	運行再開日	迂回期間
（北佐原・新島ルート） 佐原循環バス	境島 境島公民館	震災直後	平成26年2月17日復旧	2年11ヶ月
	三島	震災直後	平成24年4月1日復旧	1年1ヶ月
	大島			
	本津	平成24年9月10日	平成25年2月21日復旧	5ヶ月
	八筋川北	平成24年9月10日	平成25年2月21日復旧	5ヶ月
	八筋川中央			
	八筋川消防機庫	平成25年1月8日	平成25年2月21日復旧	1ヶ月
	扇橋	平成24年10月11日	平成25年5月2日復旧	7ヶ月
	水生植物園	震災直後	平成24年11月1日復旧	1年8ヶ月
	長島消防機庫			
	荒川公会堂	平成24年12月10日	平成25年4月1日復旧	4ヶ月
横利根閘門公園	震災直後	平成23年11月4日復旧	8ヶ月	
（小見川 東南ルート） 循環バス	根小屋 根古城 岡飯田区民センター 大利根旭出福祉園	平成24年5月7日	平成25年1月4日復旧	8ヶ月

3) 消費税法改正による増税分の転嫁の状況について

消費税法の改正により、平成26年4月1日から税率が5%から8%になるが、市循環バスについては運賃の改定を見送り、廃止代替路線バスについては増税分を転嫁する運賃改定を行う予定である。

路線	増税分の転嫁	理由
市循環バス、福祉バス、乗合タクシー (佐原・小見川・山田循環バス、旭中央病院線、小見川乗合タクシー)	×	<ul style="list-style-type: none"> 運賃体系を10円単位とせざるを得ず、定額運賃のため増税分以上の転嫁となる。
廃止代替 路線バス (大倉線・神里線・上の台線・成田空港線・栗源線)		<ul style="list-style-type: none"> 距離別運賃のため、全体で調整し増税分以上の転嫁とならないように調整することが可能 短距離で低額の運賃のところは転嫁、長距離で元々運賃が高く利用者の減少を招く恐れがあるところは転嫁を見送るなどの対応が可能

その他の補助を行っている民間バス路線(府馬線・与田浦線)も増税分を転嫁する予定とのこととです。