

香取市地域公共交通計画



令和6年3月

香取市地域公共交通協議会

【 目 次 】

	頁
序 計画策定の目的と位置付け	1
1 基礎調査・分析	2
1-1 香取市の地域特性	2
1-2 香取市における公共交通の状況	11
1-3 上位・関連計画での公共交通の位置付け	30
1-4 香取市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価	33
2 公共交通利用者ニーズ等の分析	36
2-1 市民意識調査	36
2-2 循環バス乗降調査	37
2-3 乗合タクシー登録者アンケート調査	40
2-4 住民意見交換会	46
3 地域公共交通を取り巻く課題	49
4 地域公共交通の構築に係る基本的な方針	52
5 計画の目標及び実施事業	57
6 計画の達成状況の評価	68
付録 用語集	70
付録 香取市地域公共交通協議会	72

序 計画策定の目的と位置付け

(1) 計画策定の目的

香取市では、第2次香取市総合計画及び香取市都市計画マスタープラン等との整合性を図り、公共交通に係る事項を位置付けた「香取市地域公共交通網形成計画」（計画期間：令和2年度～令和6年度）を令和2年3月に策定し、総合的なまちづくりの一環として公共交通施策を実施してきた。

一方で、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による生活様式の変化や、交通事業者の運転手などの担い手不足等の影響が、香取市においても、路線バスの減便という形で顕在化をしている。

また、令和6年4月には労働基準法の一部改正に伴う運送業における働き方改革が実施されることから、現在の公共交通体系の維持が非常に困難になることが見込まれる。

以上の理由により、市民生活の足を確保するための緊急的な措置として、それらの変化に早急に対応し、将来を見据えた実現性のある公共交通網の構築を念頭においた見直しを行うため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第5条第1項に規定する地域公共交通のマスタープランとして、香取市地域公共交通計画（以下、「本計画」という。）を策定する。

(2) 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、上位計画である「第2次香取市総合計画」に即し、「香取市都市計画マスタープラン」のほか関連計画等との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。

(3) 計画区域

本計画の対象区域は、香取市全域とする。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とする。なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

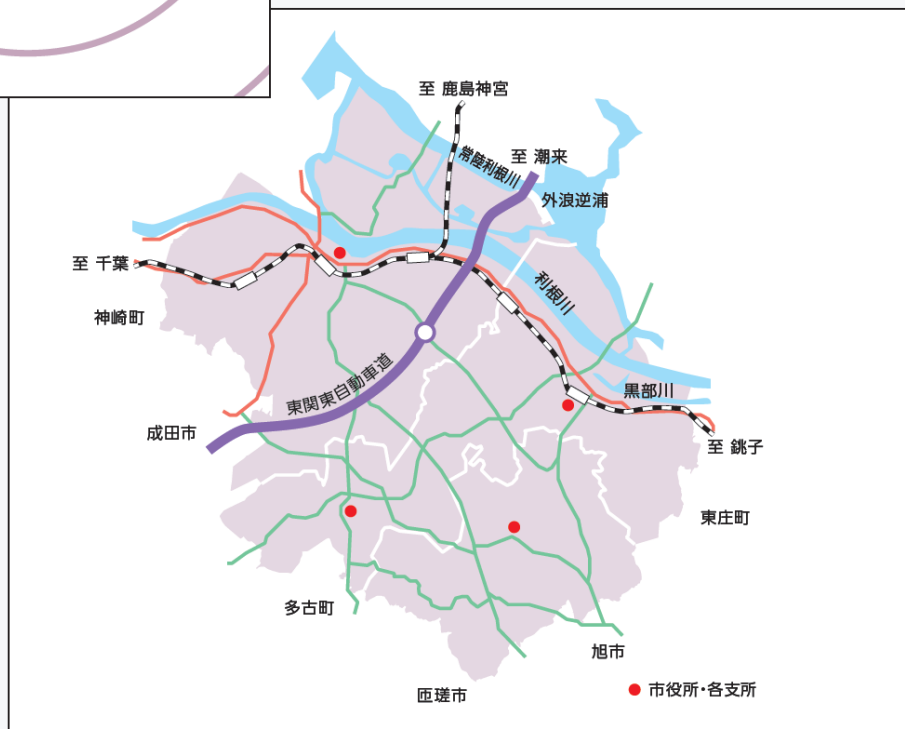
1 基礎調査・分析

1-1 香取市の地域特性

(1) 地理・地形的特性

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。東京から約70km、千葉市から約50km、成田国際空港から約15kmに位置し、北は茨城県（稲敷市、潮来市、神栖市）、西は成田市、神崎町、東は東庄町、南は旭市、匝瑳市、多古町に接している。市域は東西に約21.2km、南北に約22.7km、面積は262.35km²で、千葉県で第4位の面積となっている。

また、東関東自動車道、国道51号が市内を縦断し、国道356号及びJR成田線が横断している。香取市の北部地域には利根川が東西に流れ、流域には水田地帯が広がっている。南部地域は、北総台地の一角を占め、山林や畑が広がっている。



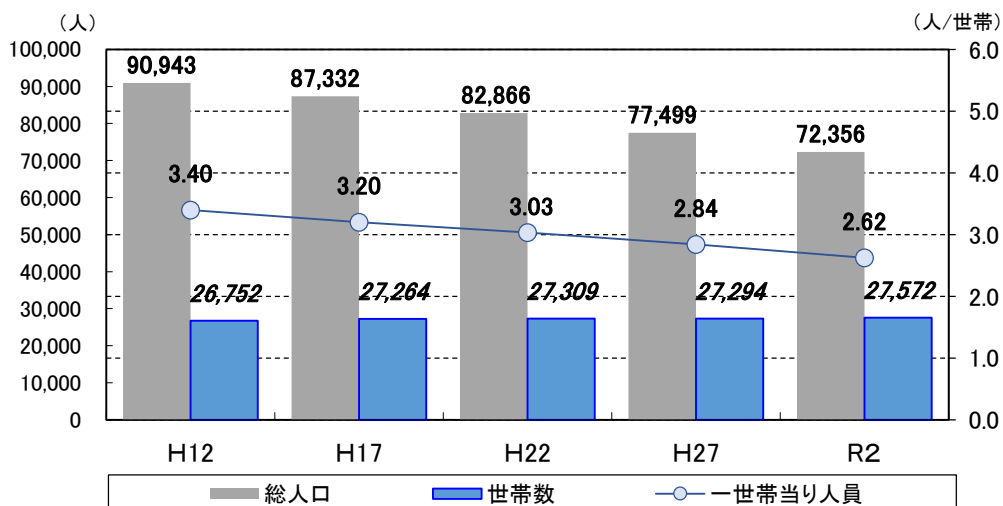
(2) 人口動向

① 総人口・世帯数

令和2年の国勢調査では、総人口が72,356人、世帯数が27,572世帯となっている。人口は減少傾向が加速しており、平成22年から令和2年にかけて約10,500人減、12.7%の減少となっている。世帯数は横ばいで、一世帯当り人員は減少し、核家族化が進んでいる。

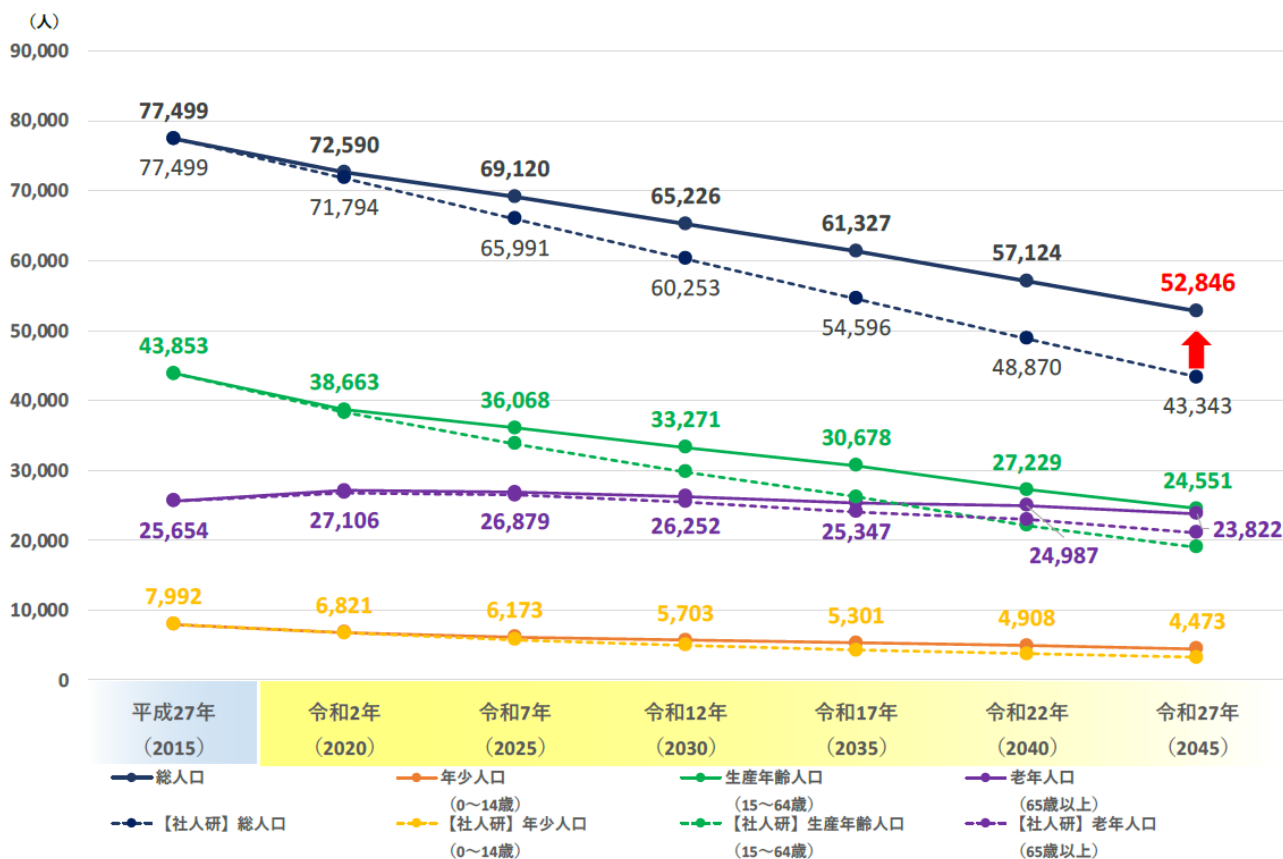
「香取市人口ビジョン（令和2年改訂版）」の推計では、令和7年に69,120人（2015年国勢調査人口比、-10.8%）、令和27年には52,846人（同、-31.8%）を見込んでいる。

■ 総人口及び世帯数の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

■ 香取市人口ビジョンによる将来人口推計結果



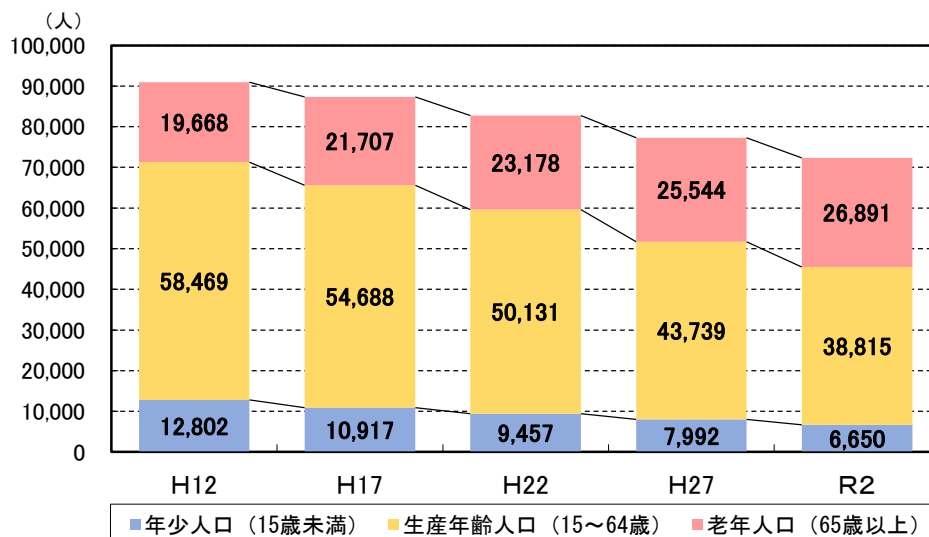
出典：「香取市人口ビジョン（令和2年改訂版）」（令和2年3月）

②年齢3区分別人口

令和2年の年齢3区分別人口構成比は年少人口が9.2%、生産年齢人口が53.6%、老年人口が37.2%となっており、推移を見ると、年少人口と生産年齢人口が減少し、老年人口の割合は平成22年から令和2年で1.3倍の増加となっている。

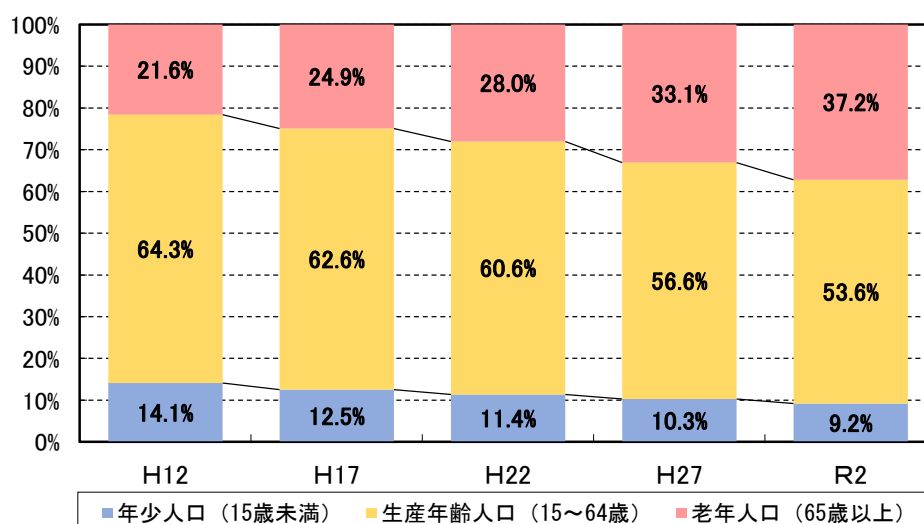
また、高齢化率は37.2%と、国（28.6%）や県（27.6%）と比較し、高い割合となっている。

■年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査（各年10月1日現在）

■年齢3区分別人口構成比の推移



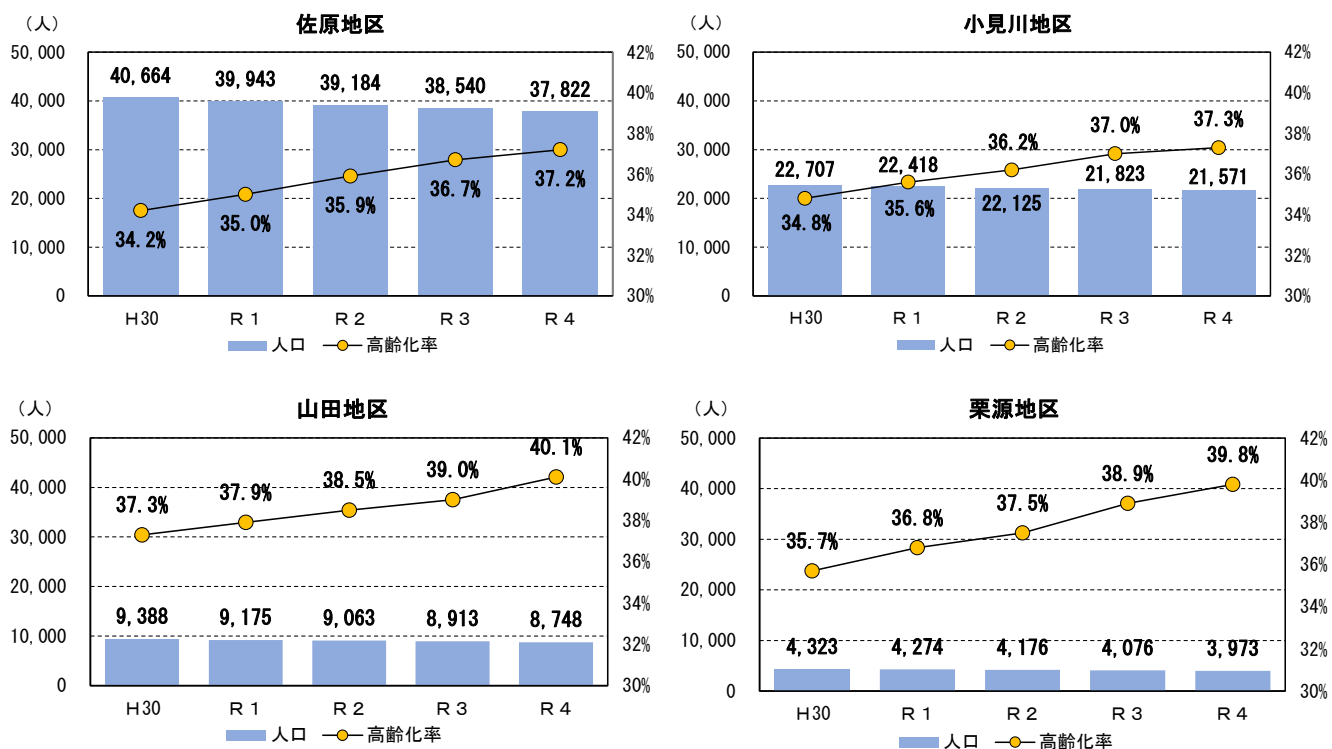
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

③地区別人口動向

地区別人口は佐原、小見川、山田、栗源地区の順で多く、いずれの地区も人口は減少している。高齢化率は、令和4年4月1日現在香取市全体で37.7%、地区別では山田地区が40.1%と最も高く、全ての地区において高齢化が進んでいる。

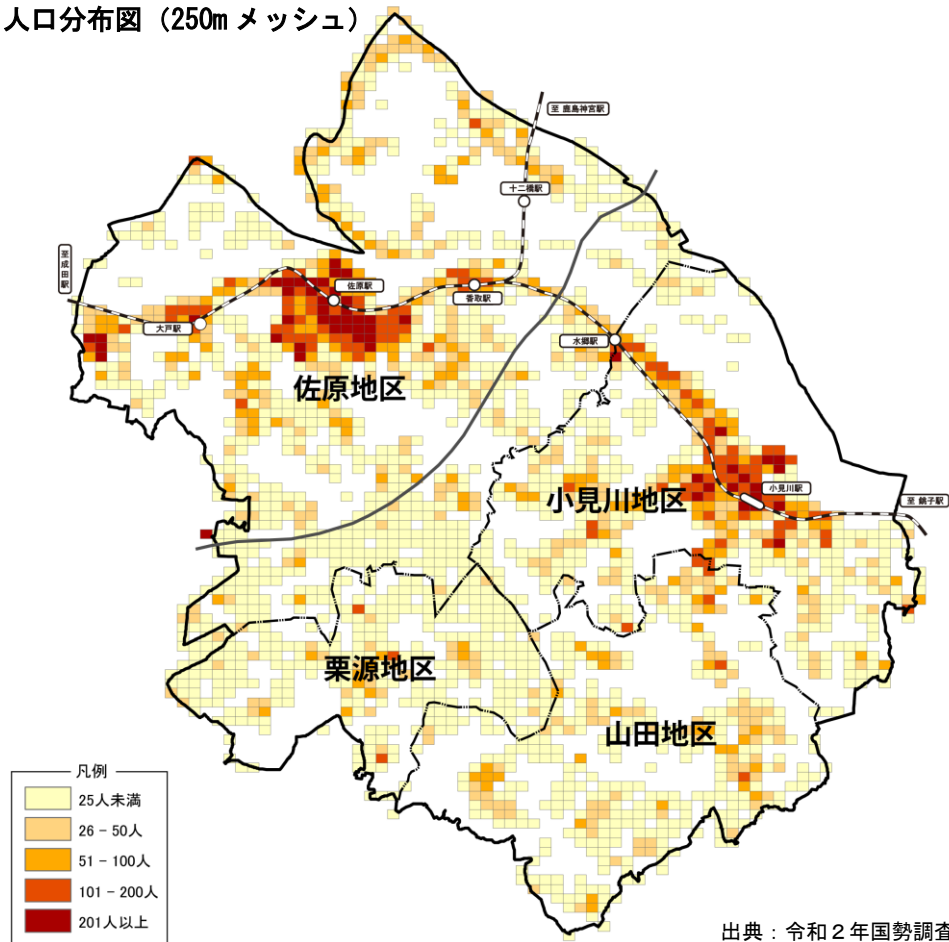
令和3年4月1日に「過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法」が施行され、令和2年国勢調査の結果に基づき、香取市では、令和4年4月に佐原地区（旧佐原市）、山田地区（旧山田町）、栗源地区（旧栗源町）の3地域が過疎地として公示された。

■地区別人口及び高齢化率の推移

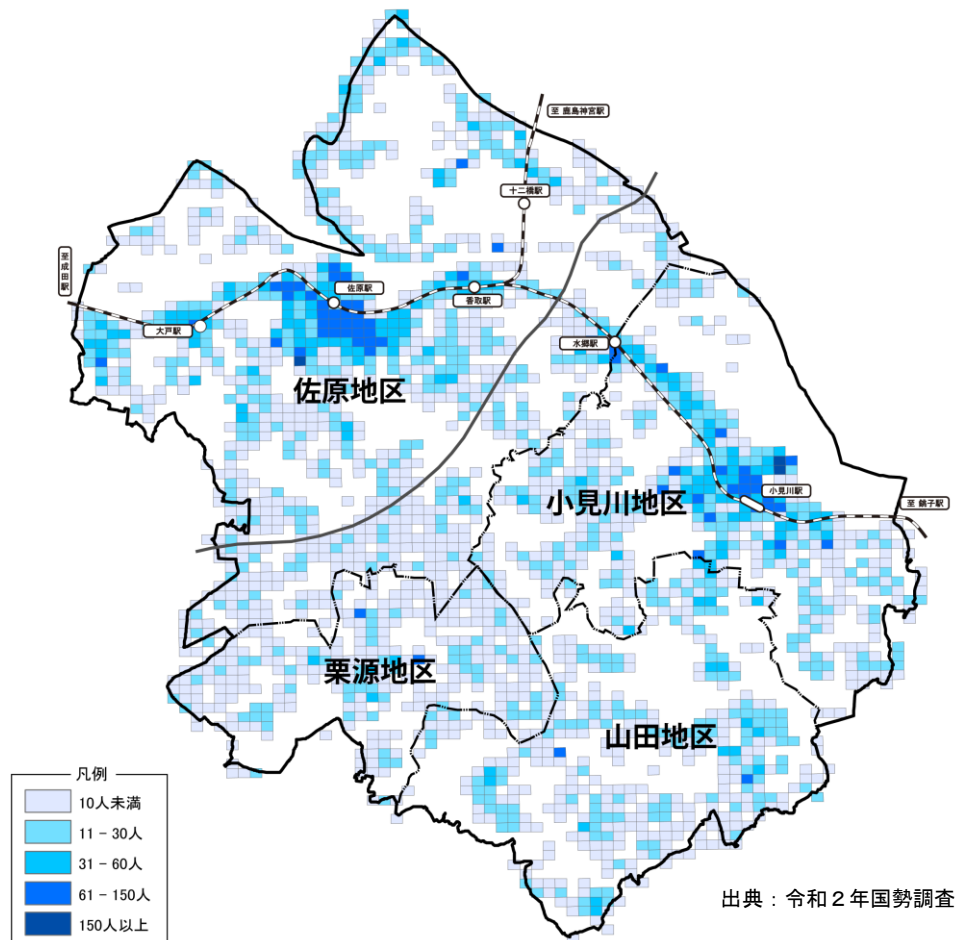


資料：住民基本台帳

■地区別人口分布図（250mメッシュ）



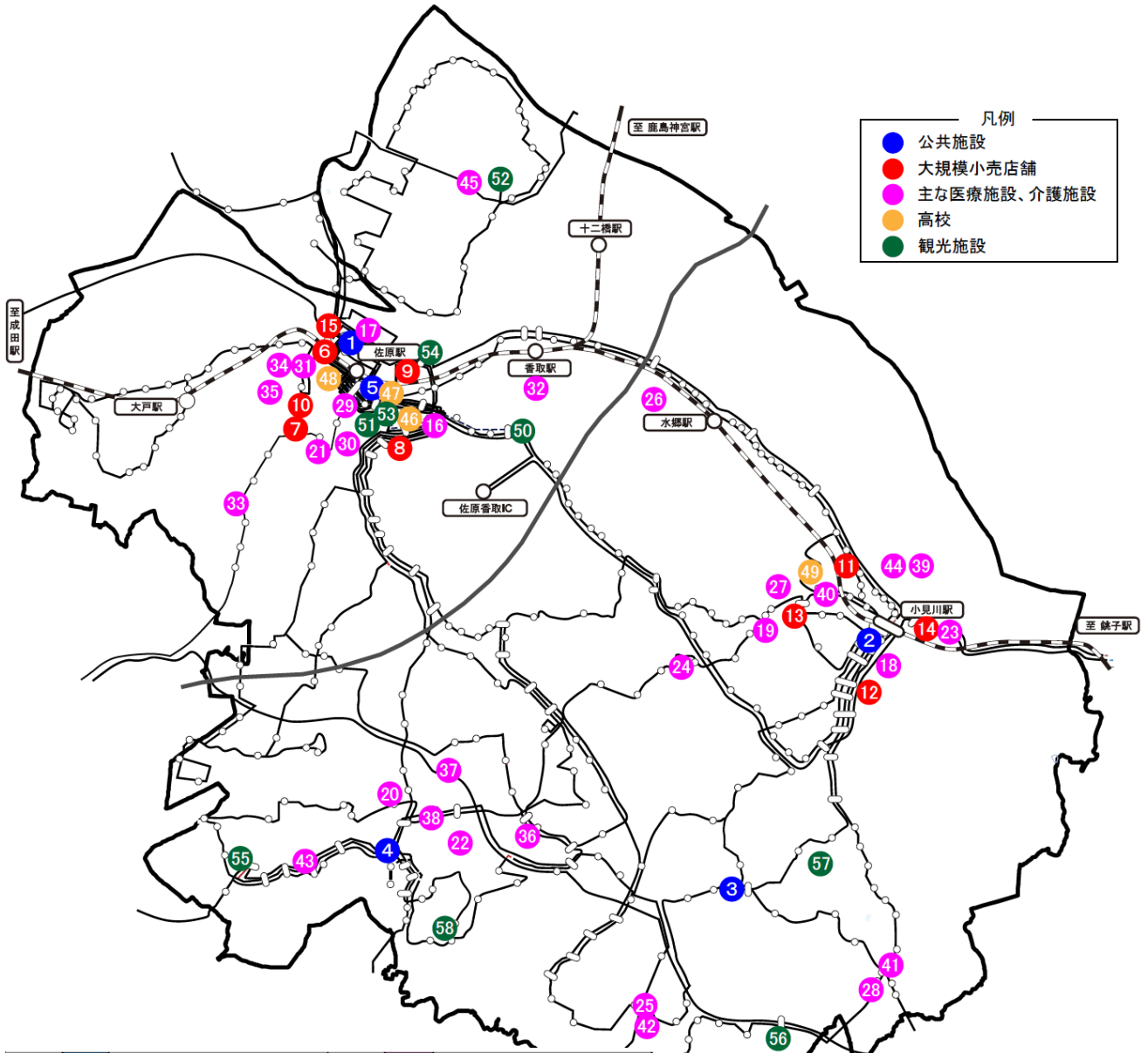
■地区別高齢者（65歳以上）分布図（250mメッシュ）



(3) 主な施設の分布状況

大規模店舗や主な医療施設、高校などが佐原駅周辺及び小見川駅周辺に多数集積している。

■施設分布図



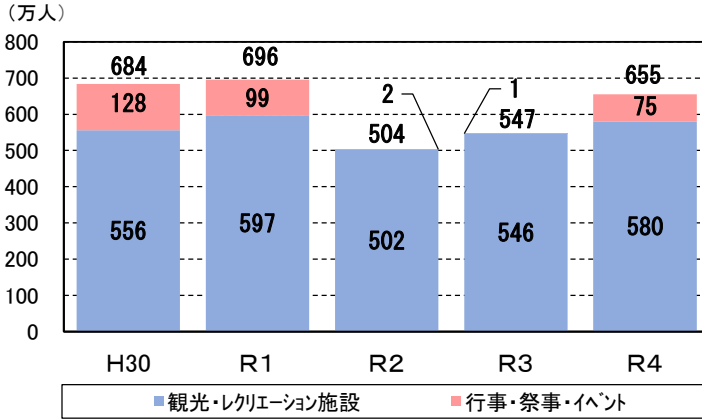
- 凡例
- 公共施設
 - 大規模小売店舗
 - 主な医療施設、介護施設
 - 高校
 - 観光施設

公共施設	1	香取市役所	主な 医療施設、 介護施設	30	グループホームスマイル
	2	小見川支所		31	グループホームじゅらく
	3	山田支所		32	グループホーム松風
	4	栗源支所		33	グループホームすこやかさん
	5	みんなの賑わい交流拠点コンパス		34	グループホームいきいきの家香取
大規模 小売店舗	6	ショッピングモールサワラシティ	35	グループホームあすなろ	
	7	ケーヨーデイズ-佐原店	36	グループホームいきいきの家くりもと	
	8	セミヤ佐原牧野店	37	グループホーム社の家くりもと	
	9	ヒーロー佐原店	38	グループホームたすけあい	
	10	セミヤ佐原玉造店	39	グループホーム香取の杜中々	
	11	小見川ショッピングセンターアピオ	40	グループホームおみぎわの憩	
	12	マルヘイストア小見川店	41	グループホーム日下部	
	13	カインズホームスーパーセンター香取小見川店	42	グループホーム山里	
	14	ファッションセンターしまむら小見川店	43	有料老人ホームここあずの家	
	15	ファッションセンターしまむら佐原店	44	有料老人ホームいこいの家赤とんぼ	
主な 医療施設、 介護施設	16	県立佐原病院	45	有料老人ホームエクセルシオール佐原	
	17	イムス佐原リハビリテーション病院	46	佐原高校	
	18	香取おみぎわ医療センター	47	千葉萌陽高校	
	19	本多病院	48	佐原白鶴高校	
	20	栗源病院	49	小見川高校	
	21	特別養護老人ホーム東総あやめ苑	50	香取神宮	
	22	特別養護老人ホーム社の家くりもと	51	伊能忠敬記念館	
	23	特別養護老人ホーム水都苑	52	水郷佐原あやめパーク	
	24	特別養護老人ホームかどりの郷福楽園	53	佐原山車会館	
	25	九十九里ホーム山田特別養護老人ホーム	54	道の駅-水の郷さわら	
	26	介護老人保健施設夢プラスワン	55	道の駅-くりもと紅小町の郷	
	27	介護老人保健施設おみぎわ	56	農産物直売所やます蔵風土村	
	28	介護老人保健施設おおくすの郷	57	橋ふれあい公園	
29	グループホームあんじん(サテライト)	58	農園リゾートファーム		

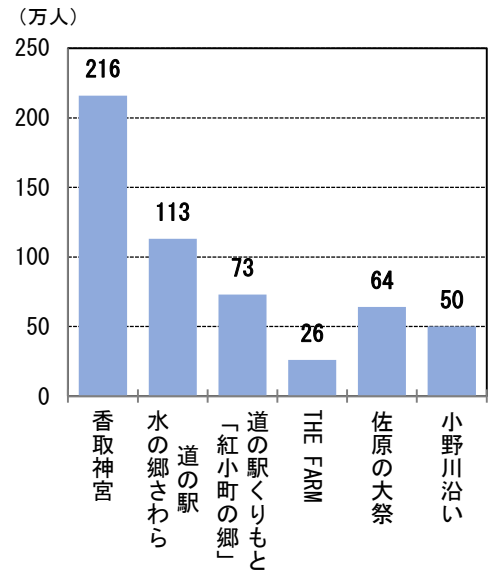
(4) 観光動向

香取市の年間観光入込客数は、令和4年で約655万人と、新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年から令和2年・令和3年度は減少したが、その後回復傾向となっている。入込施設は、観光施設・レクリエーション施設が全体の約89%を占めており、具体的な施設としては、香取神宮が最も多く、次いで、道の駅水の郷さわら、道の駅くりもと「紅小町の郷」の順となっている。

■観光入込客数の推移



■主な観光地への観光入込客数 (令和4年)



出典：香取市商工観光課

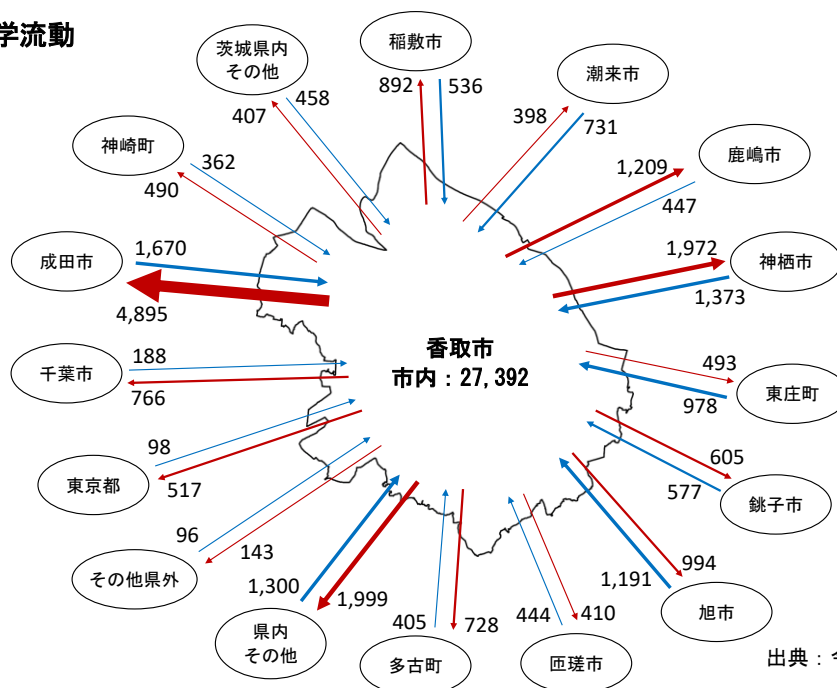
(5) 交通手段特性

1) 通勤・通学流動

令和2年国勢調査によると、香取市に居住する人の通勤先・通学先は香取市内が最も多く、周辺自治体への流出先としては、成田市及び茨城県神栖市・鹿嶋市が多くなっている。流入においては、成田市、東庄町及び茨城県神栖市からの流入が多くなっている。

昼夜間人口比率は、夜間人口が72,356人に対し、昼間人口が66,671人と92.1%で、流出超過となっている。

■通勤・通学流動



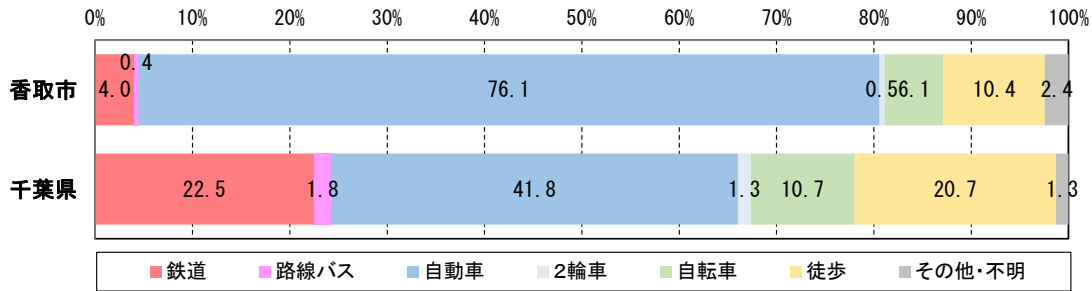
出典：令和2年国勢調査

2) 東京都市圏パーソントリップ調査による交通手段特性

①代表交通手段

平成 30 年調査での自動車の交通手段分担率は 76.1%と千葉県平均より高く、また鉄道、路線バスといった公共交通の交通手段分担率は 4.4%と県平均（24.3%）と比較し低く、自動車依存度が高い。

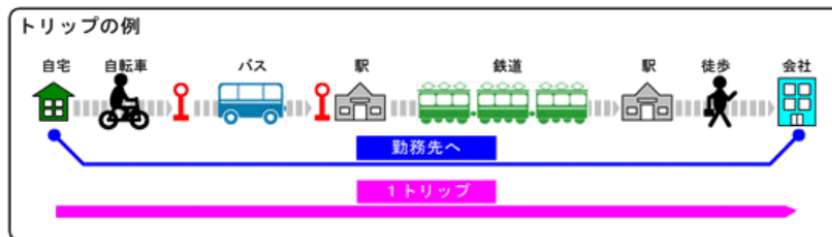
■代表交通手段別分担率（全目的）



出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

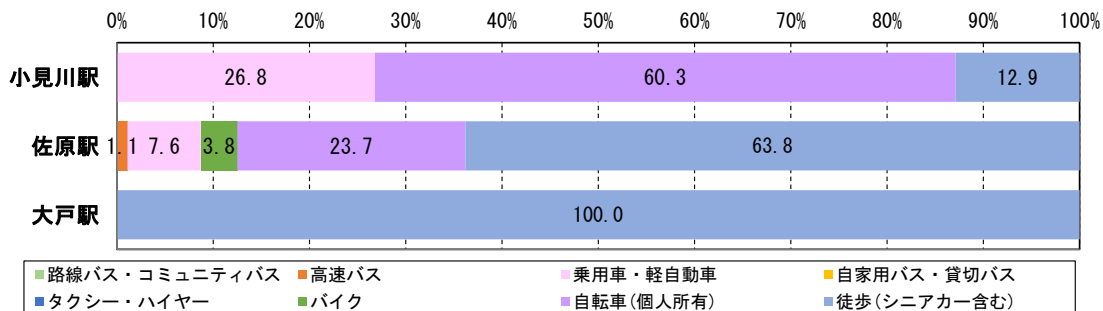
※代表交通手段と端末交通手段：1つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車，徒歩の順としている。下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から××バス停までは端末交通手段（徒歩）となる。



②鉄道駅端末交通手段

各鉄道駅における端末交通手段分担率は、いずれの駅においても路線バスの利用はなく、自転車、徒歩が主となっている。

■平成 30 年・駅別端末交通手段分担率

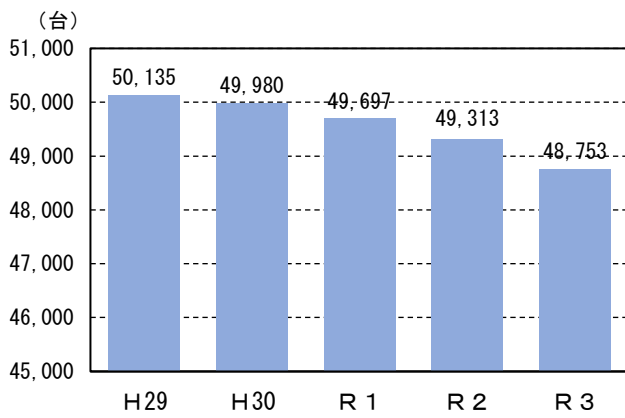


出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

3) 自動車保有台数

自動車保有台数の5年間の増減は、人口減少や高齢化に伴い保有台数は、減少傾向となっている。

■自動車保有台数の推移



	乗用車	軽自動車	合計	(参考) 総世帯数	世帯当たり 保有台数
H29	20,123	30,012	50,135	30,743	1.63
H30	19,655	30,325	49,980	30,897	1.62
R1	19,115	30,582	49,697	31,031	1.60
R2	18,635	30,678	49,313	31,168	1.58
R3	18,056	30,697	48,753	31,161	1.56
伸び率 (R3/H29)	89.7%	102.3%	97.2%	101.4%	—

出典：千葉県統計年鑑

1-2 香取市における公共交通の状況

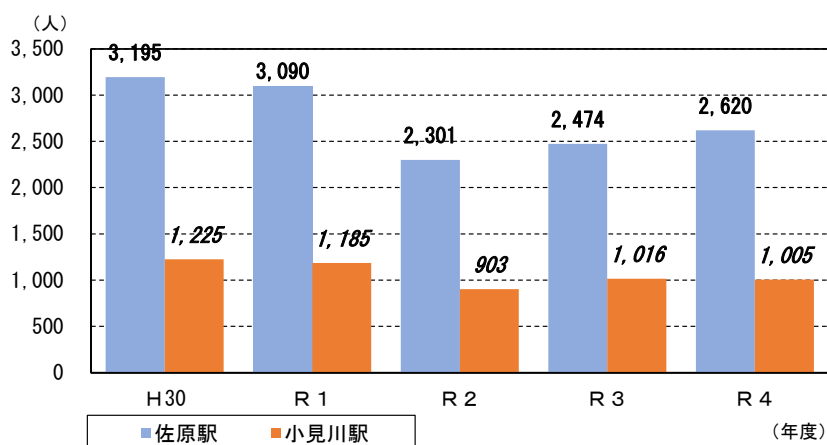
(1) 鉄道

市内には、鉄道は、JR成田線とJR鹿島線の2系統が運行され、JR成田線の大戸駅、佐原駅、香取駅、水郷駅、小見川駅の5つの駅と、JR鹿島線の十二橋駅の合計6駅が所在する。なお、佐原駅・香取駅には、JR鹿島線も乗り入れており、市民の日常生活を支える交通手段として重要な役割を担っている。（佐原駅、小見川駅以外は無人駅）

運行状況は、JR成田線が平日上り23本、下り18本、土日祝日上り23本、下り18本。JR鹿島線が平日、土日祝日ともに上り・下り16本運行している。

佐原駅及び小見川駅の駅利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したが、近年は回復・横ばい傾向となっている。

■各駅の1日平均乗車人員の推移



R1 JR成田線			JR鹿島線		
	平日	土日祝日		平日	土日祝日
上り	23本	24本	上り	16本	16本
下り	18本	19本	下り	16本	16本
※佐原駅の運行本数			※佐原駅の運行本数		

R4 JR成田線			JR鹿島線		
	平日	土日祝日		平日	土日祝日
上り	23本	23本	上り	16本	16本
下り	18本	18本	下り	16本	16本
※佐原駅の運行本数			※佐原駅の運行本数		

(2) 高速バス

①運行概要

東京駅と香取市を結ぶ高速バスは、3事業者によって5路線運行されており、都市間を結ぶ公共交通として重要な役割を果たしている。

高速バスの利便性を図るために、以下のバス停にはパークアンドバスライド用駐車場が整備されている。

- 佐原ルート、小見川ルート……佐原駅北口（有料）、小見川工業団地、八都、小見川
- 旭ルート……栗源、山田
- 銚田～東京線……佐原駅北口（有料）

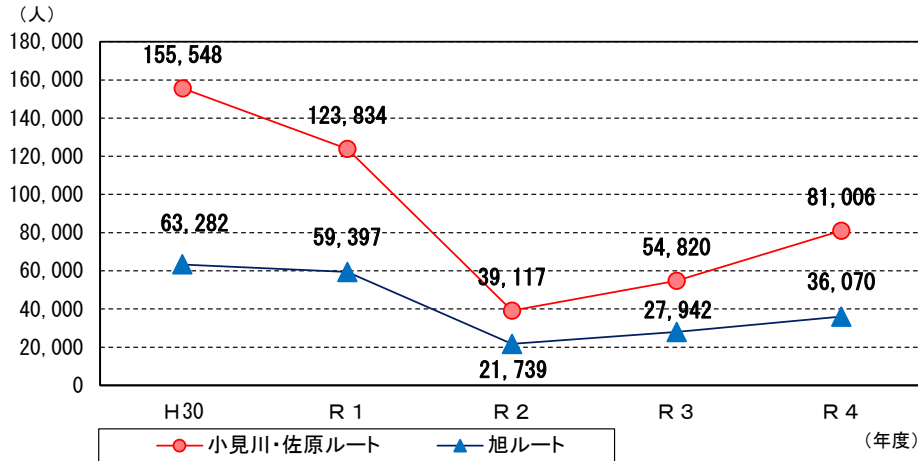
■高速バスの運行概要

路線		運行本数		運行事業者
		平日	土日祝	
銚子 東京線	佐原ル ート・小見川 ルート	佐原ルート	上り8本、下り9本	千葉交通(株)
		小見川ルート	上り4本、下り3本	
		小見川・佐原ルート	上り2本、下り2本	
	大栄・旭 ルート	大栄・旭ルート	上り15本、下り15本	千葉交通(株) 京成バス(株)
銚田～東京線		上下各1本	上下各3本	関鉄グリーンバス(株)

②高速バスの利用状況

高速バス（銚子東京線）の市内バス停における乗降客数の推移は、平成30年度から令和2年度にかけて新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、その後、回復傾向となっている。

■香取市内バス停での高速バス乗降客数の推移



(3) 路線バス

①運行概要

市内の路線バスは千葉交通(株)、JRバス関東(株)、晃進物流(株)の3社により8路線が運行されている。多くの路線は、佐原駅・小見川駅を経由しており、市外と連絡する路線と両駅間を結ぶ路線で形成されている。その一方で、栗源地区を起終点とする栗源～成田空港線もある。

また、神栖市コミュニティバスが市内に乗入れている。

なお、千葉交通(株)とJRバス関東(株)は、下記の運賃割引制度を適用している。

■路線バスの運行サービス

運行事業者	路線	運行本数 ※ () は休日
千葉交通(株)	大倉線 (佐原粉名口車庫～おみがわ医療センター)	佐原粉名口車庫行き 4本 (0本) おみがわ医療センター行き 4本 (0本)
	神里線 (佐原粉名口車庫～小見川駅)	佐原粉名口車庫行き 4本 (0本) 小見川駅行き 4本 (0本)
	上の台線 (佐原粉名口車庫～山倉)	佐原粉名口車庫行き 3本 (0本) 山倉行き 3本 (0本)
	栗源～成田空港線 (農園リゾート ザファーム～成田空港第2ターミナル)	農園リゾート ザファーム行き 5本 (3本) 成田空港第2ターミナル行き 5本 (3本)
	府馬線 (小見川駅～旭中央病院)	小見川駅行き 4本 旭中央病院行き 4本
	吉岡線 (佐原粉名口車庫～京成成田駅)	佐原粉名口車庫行き 16本 (13本) 京成成田駅行き 15本 (12本)
JRバス関東(株)	栗源線 (佐原駅～多古台バスターミナル)	多古台バスターミナル行き 6本 (4本) 佐原駅行き 6本 (4本)
晃進物流(株)	佐原線 (佐原駅～江戸崎)	江戸崎行き 12本 (9本) 佐原駅行き 12本 (9本)

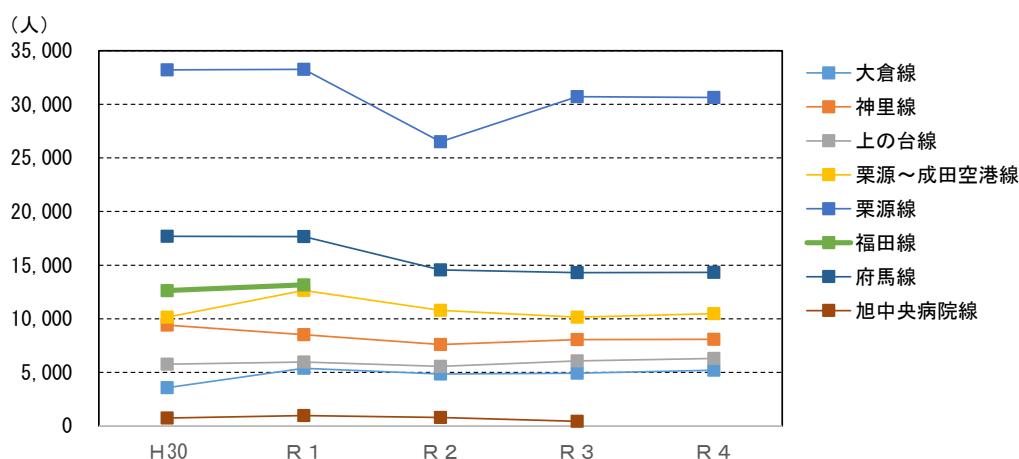
■運賃割引制度の実施内容

運行事業者	運賃割引施策	割引内容
千葉交通(株)	自動車運転免許自主返納者に対する運賃割引	65歳以上で、自動車の自動車運転免許を自主返納された人については、運賃支払い時に「運転経歴証明書」を掲示することにより、大人普通運賃が半額。
JRバス関東(株)	平日通学定期券の発行	土日祝日は、平日通学定期券を乗務員に提示することで、大人普通運賃が半額。
	シルバー割引	65歳以上の利用者は、保険証等の年齢が分かるものを掲示することで、大人普通運賃が半額。

②利用状況（運行費補助を行っているもの）

路線バス全体の利用者数の推移は、平成30年度と比べると、大倉線、上の台線、栗源～成田空港線で増加傾向、神里線、栗源線、府馬線で減少傾向となっている。

■路線バスの利用者数の推移（香取市内運行距離での按分後）



	H30	R1	R2	R3	R4	R4/H30
大倉線	3,561	5,381	4,852	4,924	5,209	146.3%
神里線	9,414	8,526	7,608	8,062	8,075	85.8%
上の台線	5,762	5,968	5,553	6,067	6,300	109.3%
栗源～成田空港線	10,141	12,657	10,775	10,136	10,477	103.3%
栗源線	33,216	33,256	26,502	30,713	30,641	92.2%
福田線	12,629	13,162	-	-	-	0.0%
府馬線	17,703	17,679	14,569	14,307	14,319	80.9%
旭中央病院線	739	962	793	435	-	0.0%
合計	93,165	97,591	70,652	74,644	75,021	80.5%

③路線バスの運行費補助

路線バスを維持するために交付している運行費補助金額は増加傾向となっており、令和4年度は、年間約3,800万円を支出している。今後も、路線バス利用者の減少が進んだ場合、市民の移動手段を確保するために支出する補助金は増大することが予想される。

■路線バス維持のための財政負担額の推移（香取市内運行距離での按分後）（万円）

	H30	R 1	R 2	R 3	R 4	R4/H30
大倉線	831	862	702	767	980	117.8%
神里線	680	773	625	688	935	137.6%
上の台線	643	606	472	523	696	108.3%
栗源～成田空港線	230	263	195	288	379	164.9%
栗源線	164	174	0	0	0	0.0%
福田線	524	481	0	0	0	0.0%
府馬線	456	456	586	628	696	152.7%
旭中央病院線	534	511	550	426	0	0.0%
匝瑳市循環バス	78	82	88	91	94	119.4%
合計	4,140	4,206	3,219	3,410	3,779	91.3%

(4) 循環バス

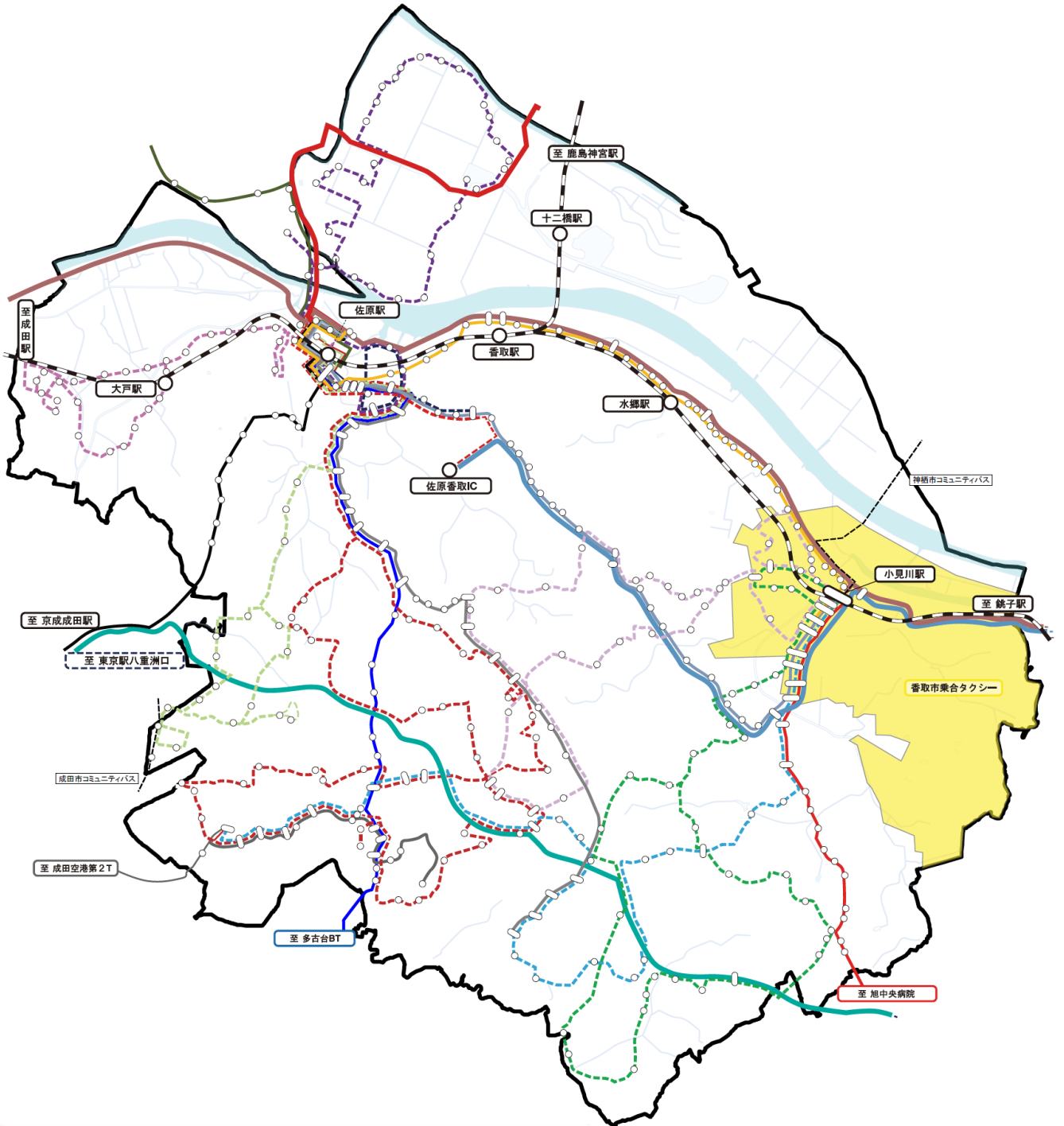
①運行概要

香取市では、路線バスが運行されていない交通不便地域を中心に、各地区内を循環する 10 路線（11 ルート）の循環バスの運行を行っている。

■香取市コミュニティバス（循環バス・ワゴン）の運行概要

運行ルート ・運行日 ・便数	運行日	運行時間帯	本数
	大戸・瑞穂ルート	平日のみ	6：45～18：33
北佐原・新島ルート	平日のみ	6：45～18：16	5本
休日周遊ルート	土・日・祝	9：20～17：40	11本
小見川・高萩ルート	平日のみ	6：30～18：35	5本
小見川・城山ルート	平日のみ	7：35～17：20	4本
山田ルート	平日のみ	6：25～18：31	5本
栗源ルート			
沢経由	月・木曜日	8：00～16：31	4本
高萩経由	火・金曜日	8：00～16：37	4本
福田ルート	火・木曜日	8：10～17：09	3本
平日周遊ルート	火・木曜日	11：18～15：44	4本
横断ルート	平日のみ	6：15～18：29	8本
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・基本運賃：大人 300 円、中学・高校生 100 円、小学生以下無料 ※障害者手帳所持者：大人 100 円、中高生無料 ・回数券（12 枚綴り 1,000 円） ・1 日フリー乗車券：大人 600 円、中高生 200 円 ※使用可能なルート：大戸・瑞穂ルート、休日周遊ルート、北佐原・新島ルート、小見川（高萩・城山）ルート、山田ルート、横断ルート ※お得なサービス：特典協力店でお得なサービスを受けることが可能 		

■公共交通ネットワーク図



香取市循環バス		路線バス	
① 大戸・瑞穂ルート	---	⑪ 大倉線	—
② 北佐原・新島ルート	---	⑫ 神里線	—
③ 休日周遊ルート	---	⑬ 上の台線	—
④ 小見川・高萩ルート	---	⑭ 栗源～成田空港線	—
⑤ 小見川・城山ルート	---	⑮ 府馬線	—
⑥ 山田ルート	---	⑯ 吉岡線	—
⑦-1 栗源ルート(沢経経由)	---	⑰ 栗源線	—
⑦-2 栗源ルート(高萩経由)	---	⑱ 佐原線	—
⑧ 平日周遊ルート	---	高速バス	
⑨ 福田ルート	---	⑲ (高速バス)銚田～東京線	—
⑩ 横断ルート	---	⑳ (高速バス)銚子東京線(佐原ルート)	—
香取市乗合タクシー	■	㉑ (高速バス)銚子東京線(小見川ルート)	—
		㉒ (高速バス)銚子東京線(小見川・佐原ルート)	—
		㉓ (高速バス)銚子東京線(旭ルート)	—

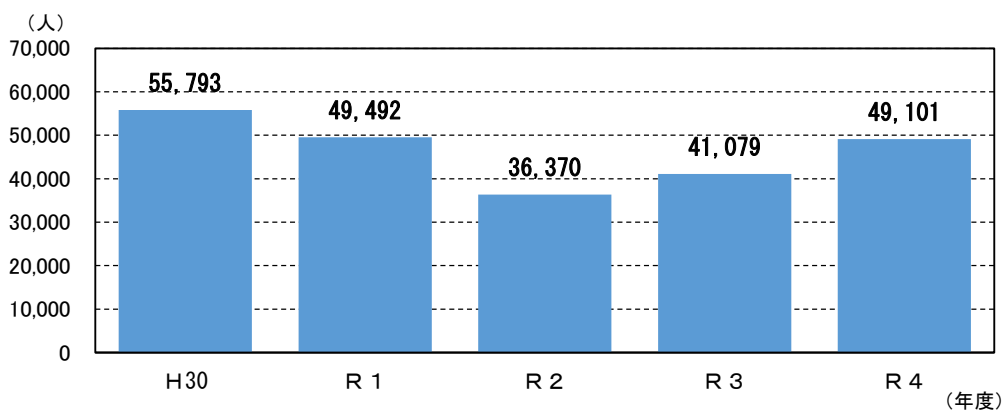
②利用状況

ア) ルート別利用者数

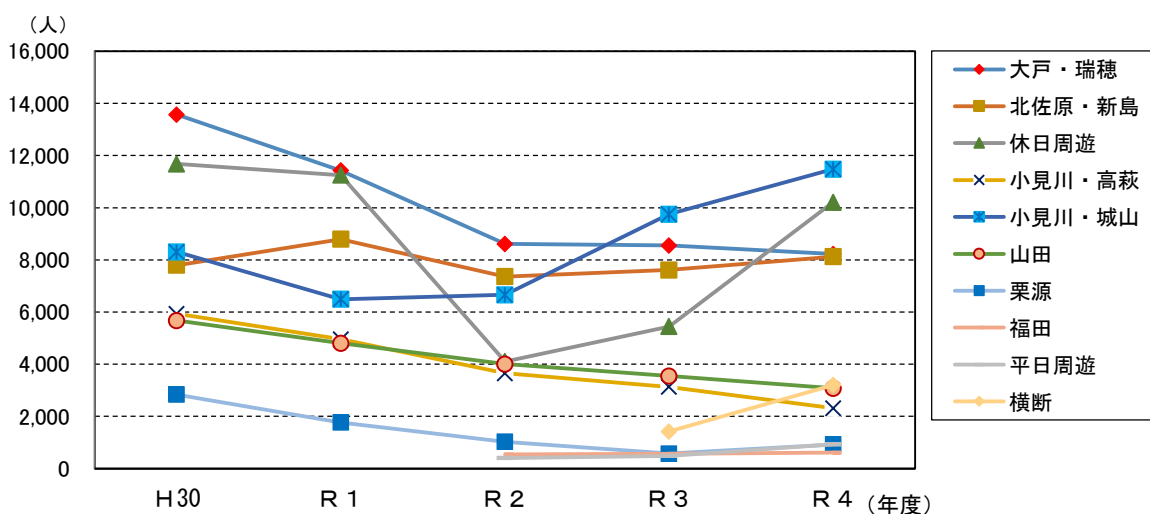
令和4年度の循環バス利用者数は全体で49,101人/年で、新型コロナウイルス感染症の影響により平成30年度から令和2年度にかけて減少し、その後、回復傾向となっている。

ルート別の利用者数は、北佐原・新島ルート、小見川・城山ルートで増加しているものの、大戸・瑞穂ルート、休日周遊ルート、小見川・高萩ルート、山田ルート及び栗源ルートで減少している。

■年度別ルート別利用者数

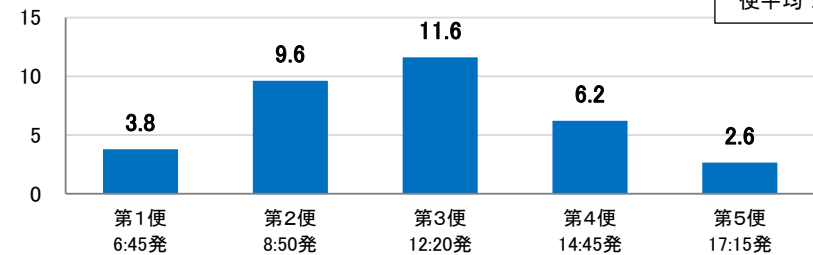
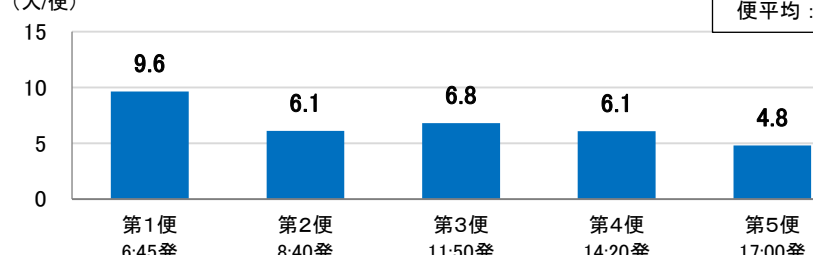
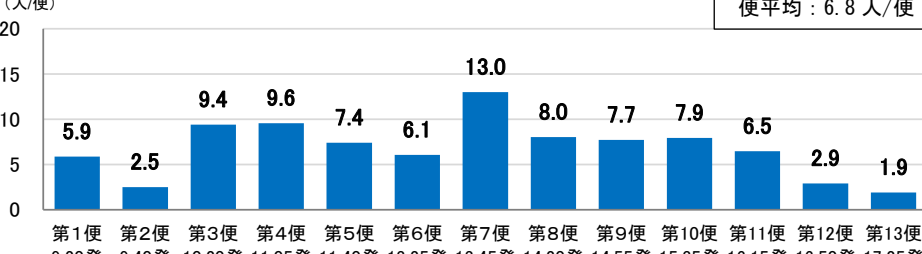
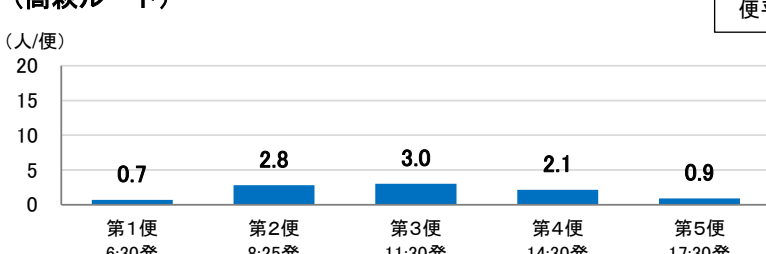
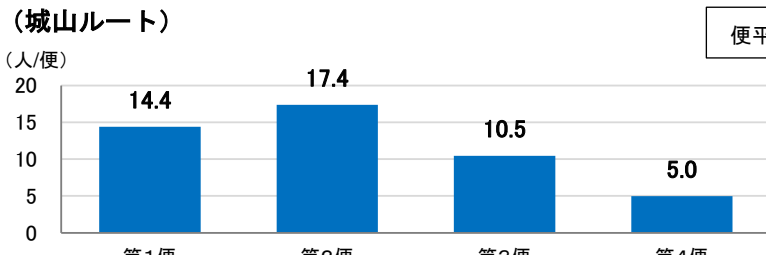
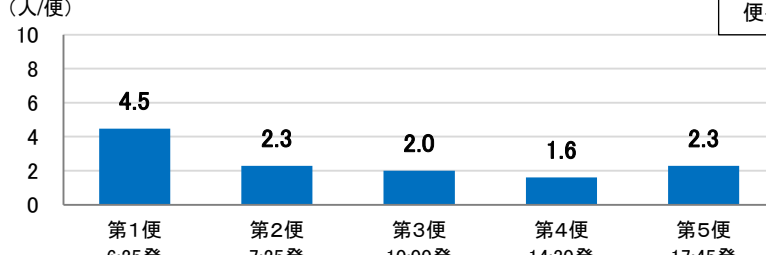


■年度別ルート別利用者数



年度	大戸・瑞穂	北佐原・新島	休日周遊	小見川・高萩	小見川・城山	山田	栗源	福田	平日周遊	横断	計
H30	13,573	7,794	11,680	5,935	8,304	5,672	2,835				55,793
R 1	11,427	8,796	11,248	4,959	6,492	4,805	1,765				49,492
R 2	8,613	7,358	4,109	3,656	6,659	4,005	1,025	538	407		36,370
R 3	8,551	7,613	5,443	3,130	9,750	3,545	577	561	488	1,421	41,079
R 4	8,225	8,127	10,210	2,313	11,479	3,076	924	613	930	3,204	49,101
伸び率 (R4/H30)	60.6%	104.3%	87.4%	39.0%	138.2%	54.2%	32.6%	—	—	—	88.0%

イ) 1日平均の便別利用者数 (令和4年4月1日～令和5年3月31日)

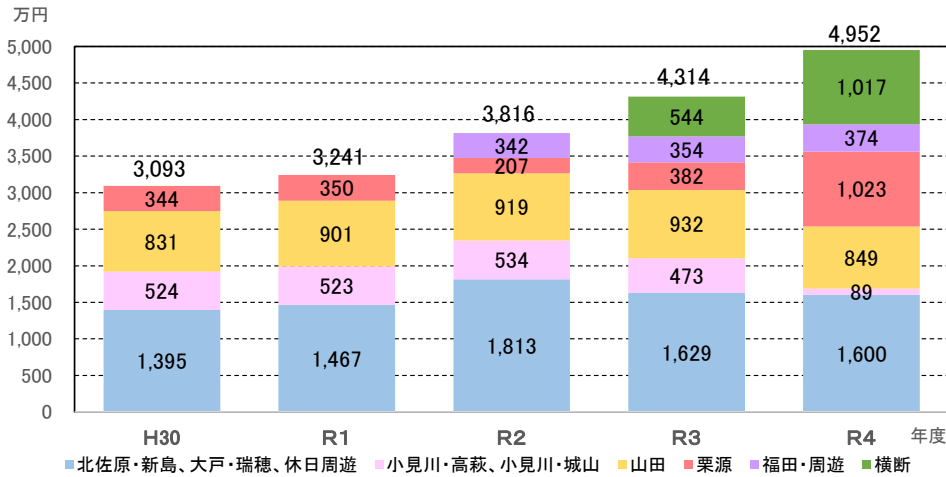
<p>【大戸・瑞穂ルート】</p> <p>第3便が最も多く、第5便が少ない。</p>	<p>(人/便)</p> <p>便平均：6.8人/便</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>便番</th> <th>時刻</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>6:45発</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>8:50発</td> <td>9.6</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>12:20発</td> <td>11.6</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>14:45発</td> <td>6.2</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>17:15発</td> <td>2.6</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	6:45発	3.8	第2便	8:50発	9.6	第3便	12:20発	11.6	第4便	14:45発	6.2	第5便	17:15発	2.6																								
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	6:45発	3.8																																									
第2便	8:50発	9.6																																									
第3便	12:20発	11.6																																									
第4便	14:45発	6.2																																									
第5便	17:15発	2.6																																									
<p>【北佐原・新島ルート】</p> <p>第1便が最も多く、第5便が少ない。</p>	<p>(人/便)</p> <p>便平均：6.7人/便</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>便番</th> <th>時刻</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>6:45発</td> <td>9.6</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>8:40発</td> <td>6.1</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>11:50発</td> <td>6.8</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>14:20発</td> <td>6.1</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>17:00発</td> <td>4.8</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	6:45発	9.6	第2便	8:40発	6.1	第3便	11:50発	6.8	第4便	14:20発	6.1	第5便	17:00発	4.8																								
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	6:45発	9.6																																									
第2便	8:40発	6.1																																									
第3便	11:50発	6.8																																									
第4便	14:20発	6.1																																									
第5便	17:00発	4.8																																									
<p>【休日周遊ルート】</p> <p>第7便が最も多く、第2便、12便、13便は少ない。</p>	<p>(人/便)</p> <p>便平均：6.8人/便</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>便番</th> <th>時刻</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>9:20発</td> <td>5.9</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>9:40発</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>10:20発</td> <td>9.4</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>11:05発</td> <td>9.6</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>11:40発</td> <td>7.4</td> </tr> <tr> <td>第6便</td> <td>13:25発</td> <td>6.1</td> </tr> <tr> <td>第7便</td> <td>13:45発</td> <td>13.0</td> </tr> <tr> <td>第8便</td> <td>14:20発</td> <td>8.0</td> </tr> <tr> <td>第9便</td> <td>14:55発</td> <td>7.7</td> </tr> <tr> <td>第10便</td> <td>15:35発</td> <td>7.9</td> </tr> <tr> <td>第11便</td> <td>16:15発</td> <td>6.5</td> </tr> <tr> <td>第12便</td> <td>16:50発</td> <td>2.9</td> </tr> <tr> <td>第13便</td> <td>17:25発</td> <td>1.9</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	9:20発	5.9	第2便	9:40発	2.5	第3便	10:20発	9.4	第4便	11:05発	9.6	第5便	11:40発	7.4	第6便	13:25発	6.1	第7便	13:45発	13.0	第8便	14:20発	8.0	第9便	14:55発	7.7	第10便	15:35発	7.9	第11便	16:15発	6.5	第12便	16:50発	2.9	第13便	17:25発	1.9
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	9:20発	5.9																																									
第2便	9:40発	2.5																																									
第3便	10:20発	9.4																																									
第4便	11:05発	9.6																																									
第5便	11:40発	7.4																																									
第6便	13:25発	6.1																																									
第7便	13:45発	13.0																																									
第8便	14:20発	8.0																																									
第9便	14:55発	7.7																																									
第10便	15:35発	7.9																																									
第11便	16:15発	6.5																																									
第12便	16:50発	2.9																																									
第13便	17:25発	1.9																																									
<p>【小見川ルート】</p> <p>高萩ルートは全体的に利用が少ない。城山ルートは第2便が最も多く、第4便が少ない。</p>	<p>(高萩ルート)</p> <p>便平均：1.9人/便</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>便番</th> <th>時刻</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>6:30発</td> <td>0.7</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>8:25発</td> <td>2.8</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>11:30発</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>14:30発</td> <td>2.1</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>17:30発</td> <td>0.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>(城山ルート)</p> <p>便平均：11.8人/便</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>便番</th> <th>時刻</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>7:35発</td> <td>14.4</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>7:55発</td> <td>17.4</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>16:02発</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>17:05発</td> <td>5.0</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	6:30発	0.7	第2便	8:25発	2.8	第3便	11:30発	3.0	第4便	14:30発	2.1	第5便	17:30発	0.9	便番	時刻	利用者数	第1便	7:35発	14.4	第2便	7:55発	17.4	第3便	16:02発	10.5	第4便	17:05発	5.0									
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	6:30発	0.7																																									
第2便	8:25発	2.8																																									
第3便	11:30発	3.0																																									
第4便	14:30発	2.1																																									
第5便	17:30発	0.9																																									
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	7:35発	14.4																																									
第2便	7:55発	17.4																																									
第3便	16:02発	10.5																																									
第4便	17:05発	5.0																																									
<p>【山田ルート】</p> <p>第1便が最も多く、その他の便は全体的に利用が少なく、第4便が最も少ない。</p>	<p>(人/便)</p> <p>便平均：2.5人/便</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>便番</th> <th>時刻</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>6:25発</td> <td>4.5</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>7:25発</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>10:00発</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>14:30発</td> <td>1.6</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>17:45発</td> <td>2.3</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	6:25発	4.5	第2便	7:25発	2.3	第3便	10:00発	2.0	第4便	14:30発	1.6	第5便	17:45発	2.3																								
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	6:25発	4.5																																									
第2便	7:25発	2.3																																									
第3便	10:00発	2.0																																									
第4便	14:30発	1.6																																									
第5便	17:45発	2.3																																									

<p>【栗源ルート】</p> <p>全ての便で2人未満と全体的に利用が少ない。</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>(沢経由 (栗源→佐原方面))</p> <p>便平均：1.1人/便</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>(沢経由 (佐原→栗源方面))</p> <p>便平均：1.3人/便</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"> <p>(高萩経由 (栗源→佐原方面))</p> <p>便平均：1.3人/便</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>(高萩経由 (佐原→栗源方面))</p> <p>便平均：1.1人/便</p> </div> </div>
<p>【福田ルート】</p> <p>第1便が最も多く、第3便が少ないが、全体的に利用が少ない。</p>	<p>(人/便)</p> <p>便平均：2.1人/便</p>
<p>【平日周遊ルート】</p> <p>第1便が最も多く、第3便が少ないが、全体的に利用が少ない。</p>	<p>(人/便)</p> <p>便平均：2.4人/便</p>
<p>【横断ルート】</p> <p>全体的に利用が少ない。</p> <p>道の駅くりもと→小見川駅方面の第1便が最も多く、第3便、4便が少ない。</p> <p>小見川駅→道の駅くりもと方面の第1便、3便が少ない。</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p>(道の駅くりもと→小見川駅方面)</p> <p>便平均：1.9人/便</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>(小見川駅→道の駅くりもと方面)</p> <p>便平均：1.4人/便</p> </div> </div>

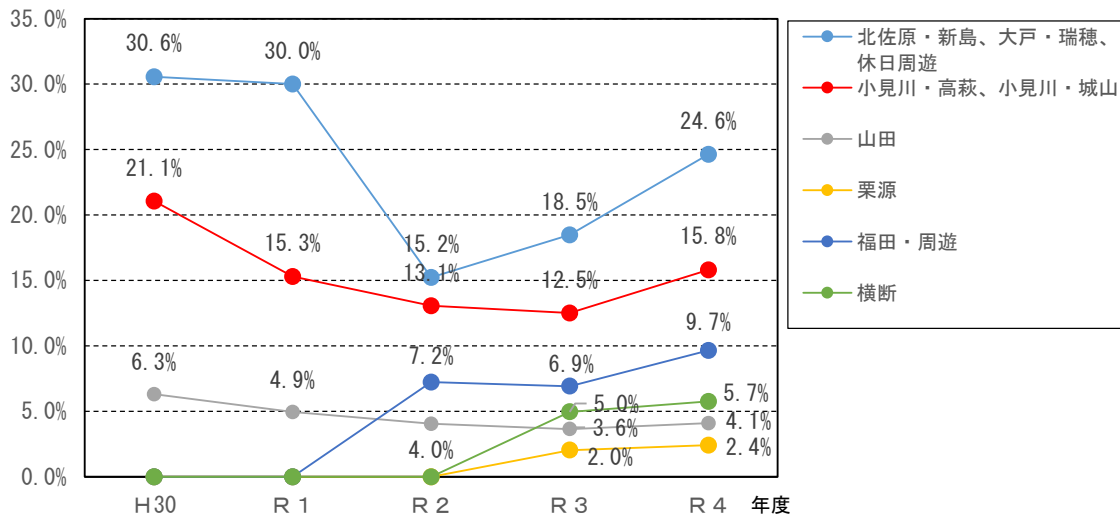
③運行収支

循環バスの令和4年度行政負担額は約5,000万円で、福田ルート、平日周遊ルート及び横断ルートの運行開始などにより増加傾向となっている。また、利用者の低迷により、受益者負担率が低い路線が多くなっている。

■循環バスの行政負担額の推移



■循環バスの受益者負担率の推移



■循環バスの運行収支

(単位：万円)

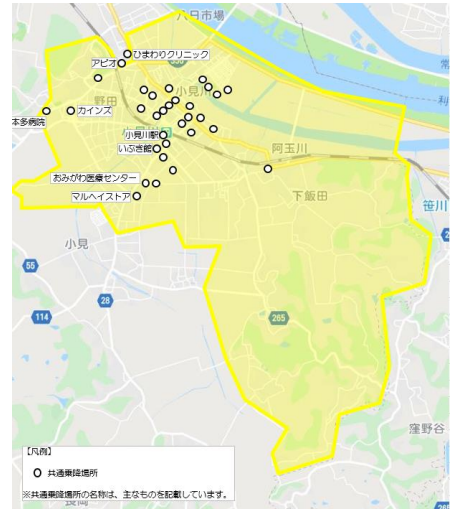
路線	区分	H30	R 1	R 2	R 3	R 4
北佐原・新島、 大戸・瑞穂、休 日周遊	運賃収入	633.0	647.0	337.1	394.6	537.4
	運行経費	2071.0	2156.0	2213.1	2135.2	2181.1
	受益者負担率	30.6%	30.0%	15.2%	18.5%	24.6%
	その他収入	43.2	42.4	62.6	111.2	43.4
	行政負担額	1394.8	1466.6	1813.4	1629.4	1600.3
小見川・高萩、 小見川・城山	運賃収入	180.7	147.9	129.4	119.3	144.9
	運行経費	857.9	966.3	991.4	953.1	916.1
	受益者負担率	21.1%	15.3%	13.1%	12.5%	15.8%
	その他収入	153.7	295.2	328.1	360.5	682.7
	行政負担額	523.5	523.2	533.9	473.3	88.5
山田	運賃収入	57.2	47.8	39.6	35.8	37.0
	運行経費	907.2	968.3	980.3	984.0	902.6
	受益者負担率	6.3%	4.9%	4.0%	3.6%	4.1%
	その他収入	19.2	19.2	21.6	16.2	16.2
	行政負担額	830.8	901.3	919.1	932.0	849.4
栗源	運賃収入	0.0	0.0	0.0	7.9	25.2
	運行経費	343.7	350.2	207.1	389.4	1048.4
	受益者負担率	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	2.4%
	その他収入	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	行政負担額	343.7	350.2	207.1	381.5	1023.2
福田・平日周遊	運賃収入	—	—	26.7	26.3	40.0
	運行経費	—	—	369.0	380.5	414.4
	受益者負担率	—	—	7.2%	6.9%	9.7%
	その他収入	—	—	0.0	0.0	0.0
	行政負担額	—	—	342.3	354.2	374.4
横断	運賃収入	—	—	—	28.6	62.9
	運行経費	—	—	—	577.4	1095.4
	受益者負担率	—	—	—	5.0%	5.7%
	その他収入	—	—	—	4.8	16.0
	行政負担額	—	—	—	544.0	1016.5
合計	運賃収入	870.9	842.7	532.8	612.5	847.4
	運行経費	4179.8	4440.8	4760.9	5419.6	6558.0
	受益者負担率	20.8%	19.0%	11.2%	11.3%	12.9%
	その他収入	216.1	356.8	412.3	492.7	758.3
	行政負担額	3092.8	3241.3	3815.8	4314.4	4952.3

(5) 乗合タクシー

① 運行概要

小見川地区の南地区において、平成21年よりコミュニティバスを運行開始したが、集落が分散し、道が狭隘な地区であったため、要望に応えるルート設定ができず利用が低迷していた。

そこで、今後の公共交通体系全般についての検討につなげるため、コミュニティバスの一部ルートを休止し、当該ルートの地域において、平成25年10月から平成27年9月の2年間、乗合タクシーの試験運行を実施。平成27年10月より本格運行へ切り替えた。



■ 乗合タクシーの運行概要

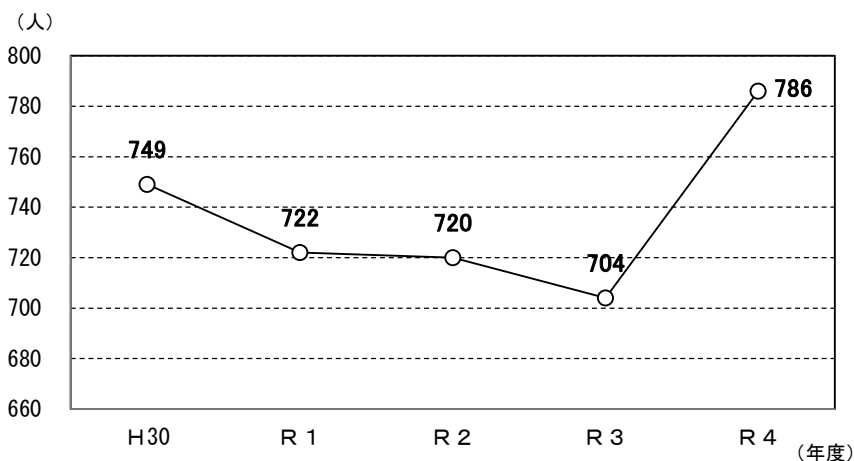
利用対象者	香取市に住民登録があり、事前に「利用者登録」をした方	
運行区域	小見川中央小学校、小見川東小学校の通学区域（利根川以北は除く）	
運行便数	9便（8時、9時、10時、11時、12時、13時、14時、15時、16時）	
運行時間	8時～17時	
乗降場所	自宅及び指定された病院・店舗・公共施設等の共通乗降場所32箇所	
	病院・医院	中田内科医院、馬場医院、本多病院外来附属診療所、石橋医院、香取おみがわ医療センター、小見川ひまわりクリニック、本多病院
	郵便局	小見川郵便局、小見川東郵便局、小見川八軒町簡易郵便局
	金融機関	千葉銀行小見川支店、京葉銀行小見川支店、佐原信用金庫小見川支店、銚子商工信用組合小見川支店、J Aかとり小見川支店
	駅	小見川駅
	公共施設等	いぶき館、さくら館、地域活動支援センター、スポーツコミュニティセンター、B&G海洋センター、城山公園、くろべ運動公園、おみがわ聖苑、小見川消防署、少年自然の家、小見川幹部交番、香取市商工会
	大規模店舗	アピオ、マルヘイストア、カインズ、しまむら
利用運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・1回当たり運賃…大人：600円、中高生：300円、小学生・未就学児：無料、障害者手帳所持者・介助者：300円 ・割引制度…回数券（1冊3,000円、300円券12枚） 	
予約受付	利用の30分前までに事前予約。但し、午前8時便の予約は前運行日までに予約。予約受付時間は平日午前8時～午後5時。	
運行車両	セダン型車両 2台	
予約・運行事業者	京成タクシー成田株式会社	

②利用登録状況

利用登録者数は、平成30年度から令和3年度にかけて減少し、令和4年度では786人と増加している。

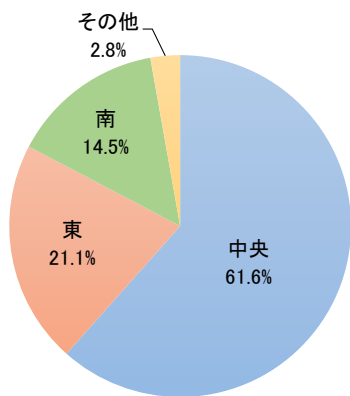
利用登録者の住まいは、小見川中央小学校区が61.6%、小見川東小学校区が21.1%、旧小見川南小学校区が14.5%、その他が2.8%となっており、年齢は80歳代が59.9%、70歳代が22.9%を占め、70歳以上の割合が82.8%と高い。

■利用登録者数の推移

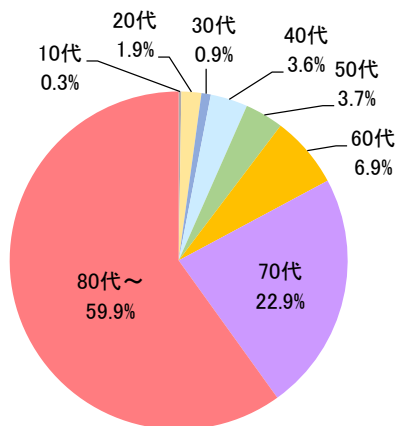


■利用登録者の属性（令和4年度）

【住まい（行政区別）】



【年齢】



③利用状況

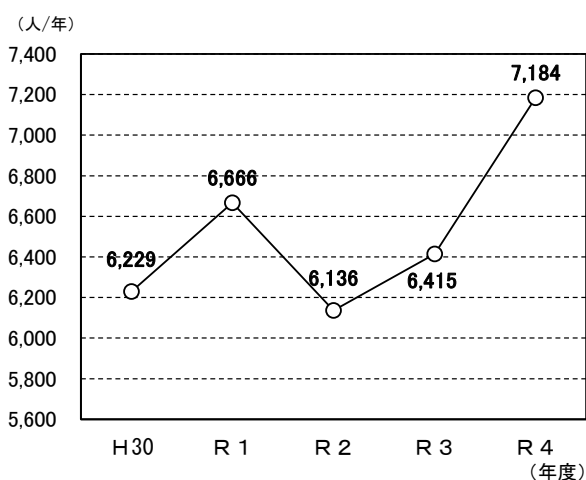
令和4年度乗合タクシーの利用者数は7,184人であり、新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年度から令和2年度にかけて減少し、その後増加傾向となっている。

令和4年度の便別利用者数をみると、8時便が最も多く、次いで9時便、10時便となっており、午後の便は徐々に減少している。

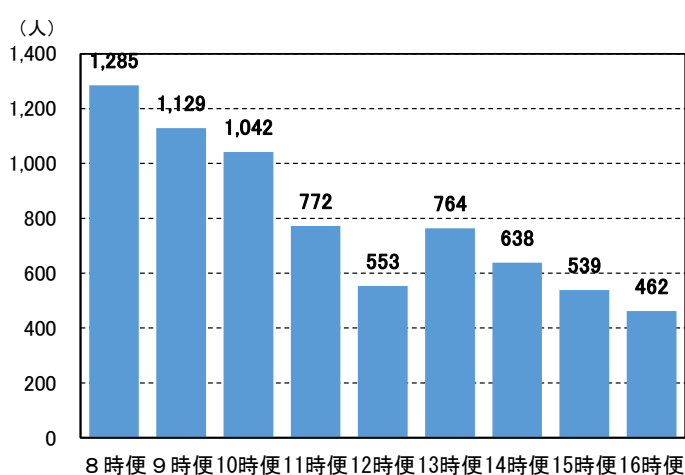
年齢別利用割合は、70代が20.3%、80代以上が50.2%と、70代以上が70.5%を占めている。令和4年度は利用登録者786人中、実利用者数は174人（22.1%）で、利用回数別利用割合は年間運行日数244日のうち50回以上の利用が21.8%と、特定の利用者に多く利用されている。

出発地・目的地は、自宅を除くと、香取おみがわ医療センター、本多病院といった医療施設や、カインズ、マルヘイストア、アピオといった大規模店舗、小見川駅が多い。

■乗合タクシーの利用者数の推移

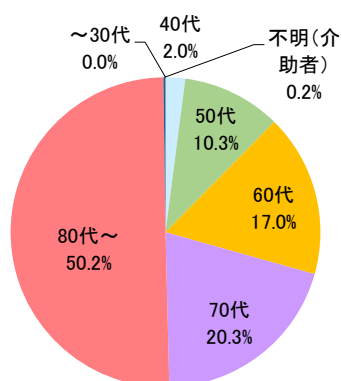


■便別利用者数（令和4年度）



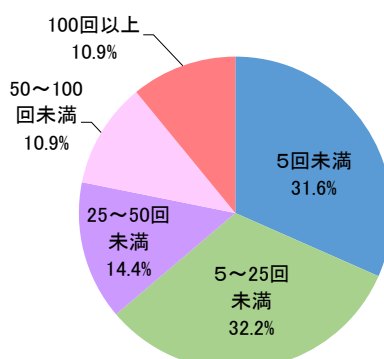
■利用の状況（令和4年度）

【年齢別】



年齢	人数	割合
~30代	0	0.0%
40代	147	2.0%
50代	743	10.3%
60代	1,219	17.0%
70代	1,455	20.3%
80代~	3,604	50.2%
不明(介助者)	16	0.2%
計	7,184	100.0%

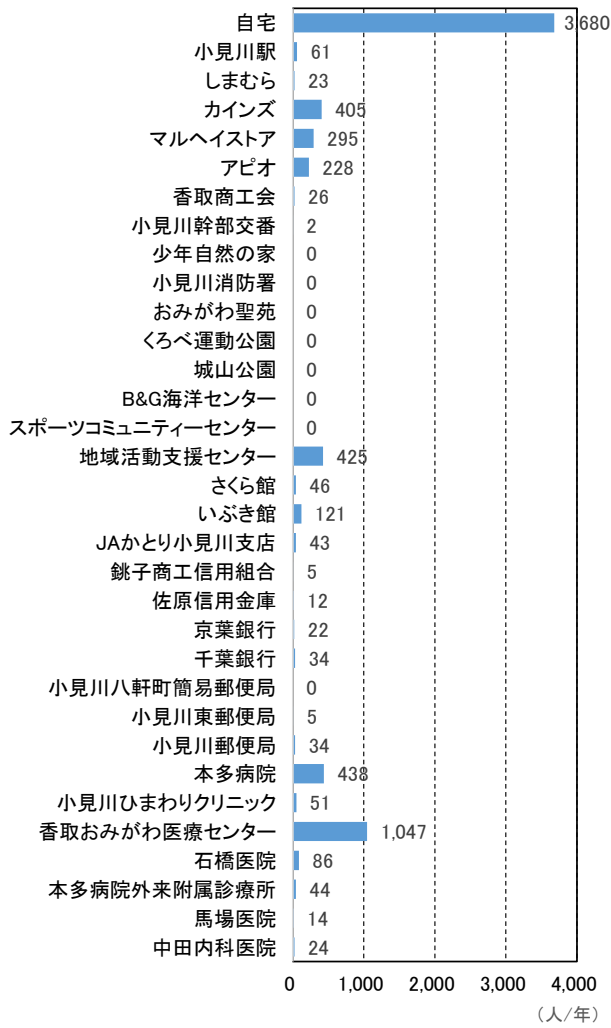
【利用回数別】



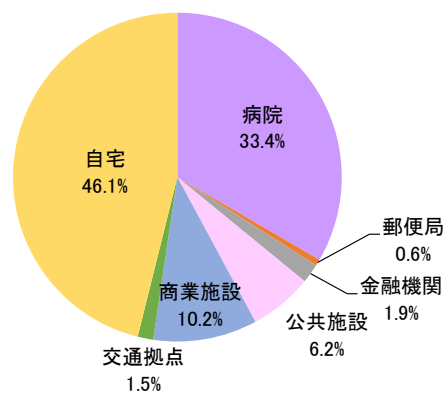
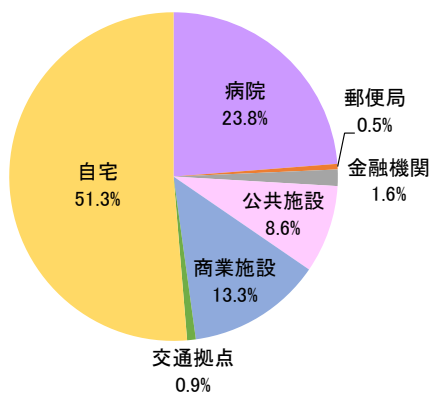
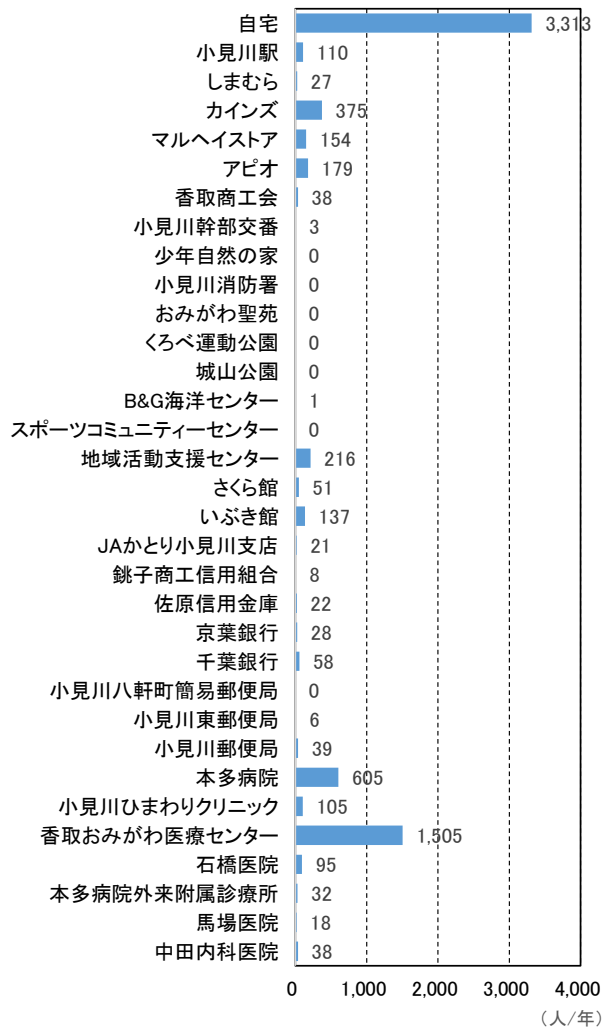
回数	人数	割合
5回未満	55	31.6%
5~25回未満	56	32.2%
25~50回未満	25	14.4%
50~100回未満	19	10.9%
100回以上	19	10.9%
計	174	100.0%

■出発地・目的地（令和4年度）

【出発地】

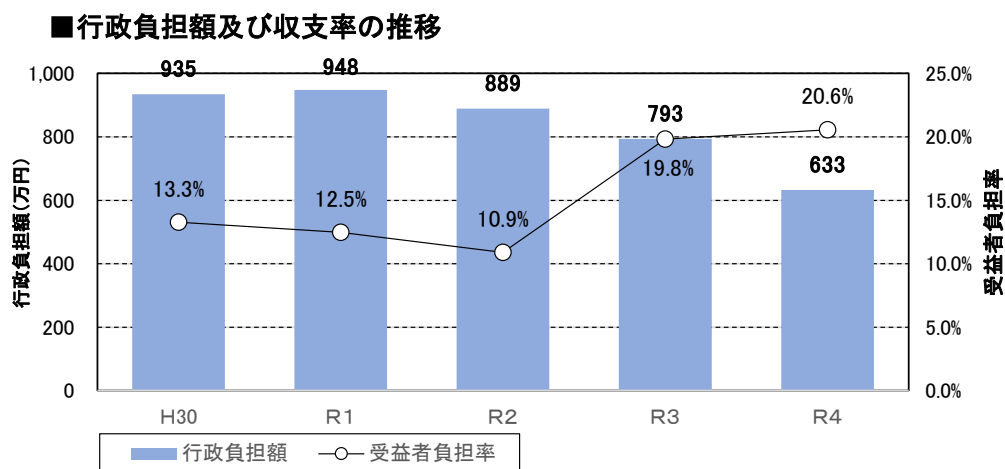


【目的地】



④運行収支

乗合タクシーの運賃収入は増加傾向にあり、乗合タクシーに対する行政負担額は減少傾向にある。



区分	H30	R1	R2	R3	R4
運賃収入 (万円)	162.0	169.7	149.1	270.5	283.1
運行経費 (万円)	1220.5	1359.4	1369.7	1365.0	1377.1
受益者負担率	13.3%	12.5%	10.9%	19.8%	20.6%
その他収入 (万円)	123.9	241.8	331.4	301.1	461.3
行政負担額 (万円)	934.6	947.9	889.2	793.4	632.7

(6) タクシー

香取市内には、下記のタクシー業者5社が営業している。

■タクシー事業者の概要

事業者名	所在地	保有台数
北総自動車(株)	香取市佐原口 2028-69	16 台
(有)神崎交通	香取市大戸川 84-11	6 台
(株)相互自動車	香取市小見川 195-2	6 台
(有)府馬タクシー	香取市小見 123-6	3 台
京成タクシー成田(株)小見川営業所	香取市小見川 1302-5	8 台

出典：千葉県タクシー協会

(7) 公共交通空白・不便地域

「バスサービスハンドブック」(土木学会)によると、無理なく歩ける距離は健常者で300m、高齢者で100mとされている。香取市における交通不便地域(鉄道駅から半径1km以遠、バス停から半径300m以遠)は、下図のとおりである。

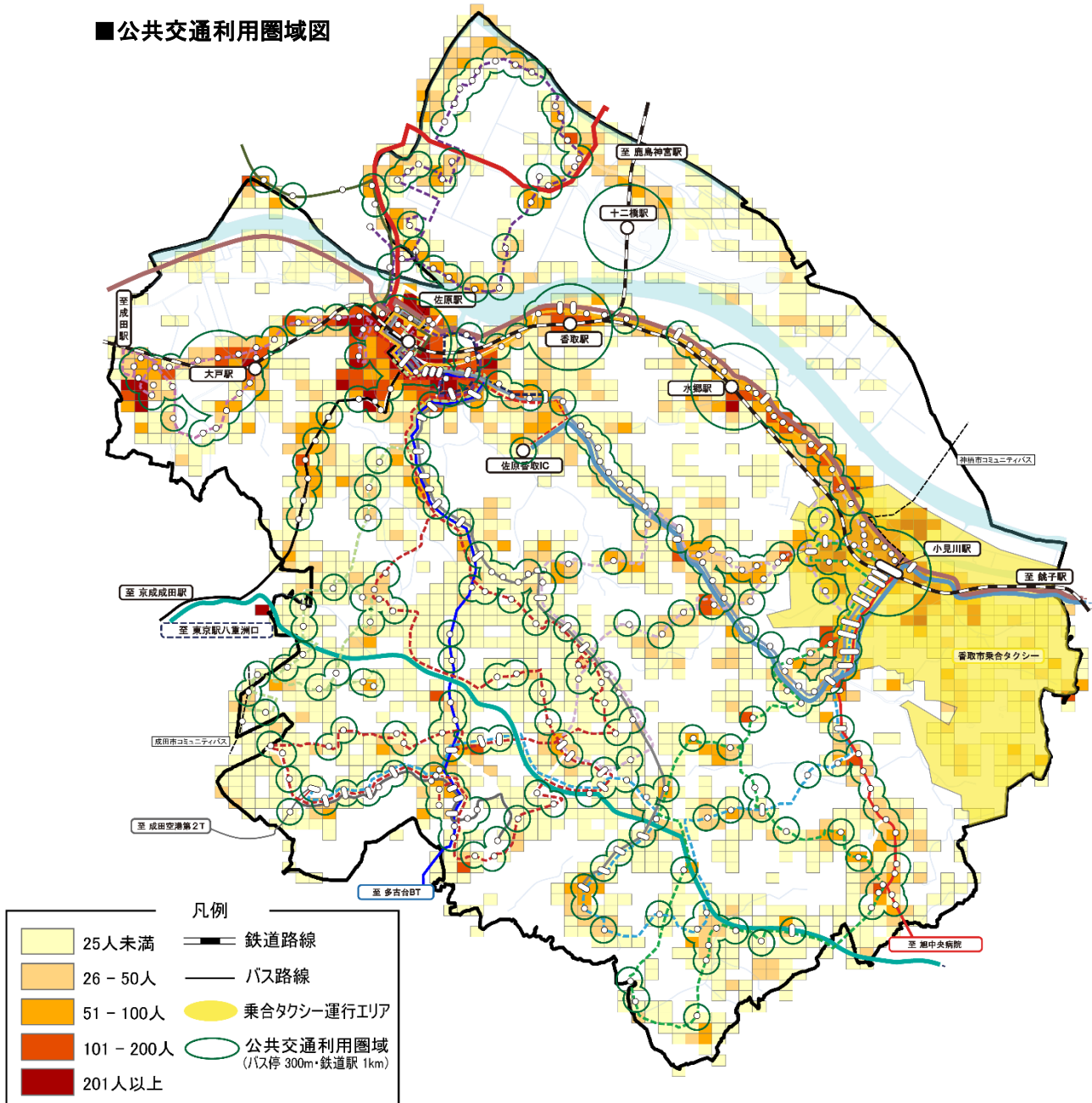
佐原駅周辺や小見川駅周辺など人口・都市機能が集積している地区においては、鉄道や路線バス、循環バス及び乗合タクシーによる公共交通サービス圏で概ねカバーされているが、利根川以北など人口分布が分散的な地区ではいまだに公共交通空白・不便地域が存在している。

■抵抗を感じない距離

出典：バスサービスハンドブック(土木学会)

条件	一般的な人 歩行速度80m/分	高齢者等 歩行速度40m/分
90%の人が抵抗感なし(約3.5分)	300m	100m
大きな荷物がある(約2分)	150m	80m

■公共交通利用圏域図



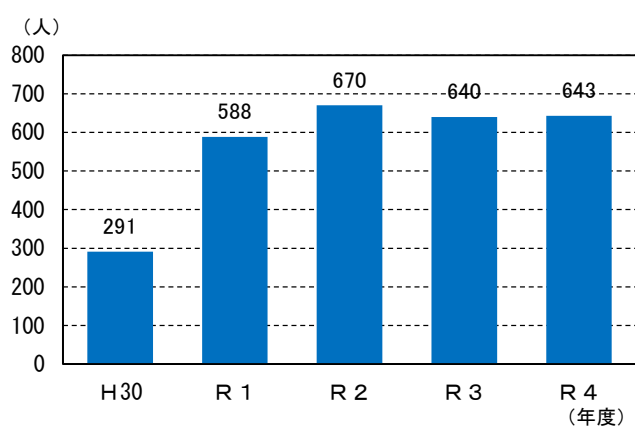
(8) スクールバス

香取市では、令和4年9月に策定した「香取市学校等適正配置計画実施プラン第二次改定版」に基づき、小中学校の再編を進めており、再編に伴う遠距離通学支援としてスクールバスを導入している。

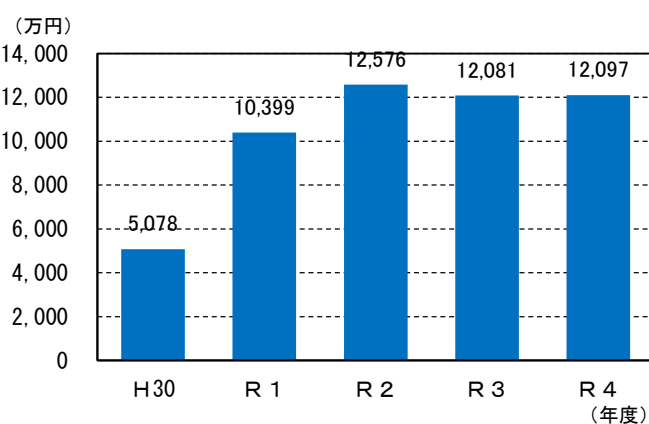
令和5年度現在、市内の小学校15校、中学校7校のうち、小学校7校（栗源小学校、新島小学校、小見川北小学校、小見川中央小学校、山田小学校、わらびが丘小学校、水の郷小学校）、中学校1校（佐原中学校）の合計8校で31台のスクールバスを運行している。

これまで、対象者数及び運行経費は、令和2年度からわらびが丘小学校が、令和4年度から水の郷小学校がスクールバスを運行しているものの、全体としては令和2年度から令和4年度にかけて微減傾向となっている。

■スクールバスの対象者数の推移



■スクールバス運行経費の推移



(9) 福祉交通

①施策概要

香取市では、高齢者や障害者への移動を支援するため以下の2事業を実施している。
また、市内では1団体が福祉有償運送サービスを提供している。

■福祉タクシー事業（高齢者）

対象者	65歳以上の高齢者で、本人を含む世帯全員が交通手段を持たない人
助成金額	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
利用券交付数	1人につき月2枚、年間最大24枚
利用方法等	利用券を運転手に提出し、助成金額を考慮した額を支払う。

※令和5年4月から通院に限らず、買い物等の用途にも使用可能

■福祉タクシー事業（障害者）

対象者	在宅の重度障害のある人
助成金額	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
利用券交付数	1人につき月4枚、年間最大48枚 1人につき月8枚、年間最大96枚（じん臓機能障害により透析を受けている方）
利用方法等	利用券を運転手に提出し、助成金額を考慮した額を支払う。

■高齢者等移送支援サービス助成事業

対象者	車いす又はストレッチャーを利用しなければ外出が困難で、65歳以上の要介護認定者 又は身体障害者の下肢不自由者
助成金額	運賃の半額（片道利用4,000円、往復利用8,000円を限度）

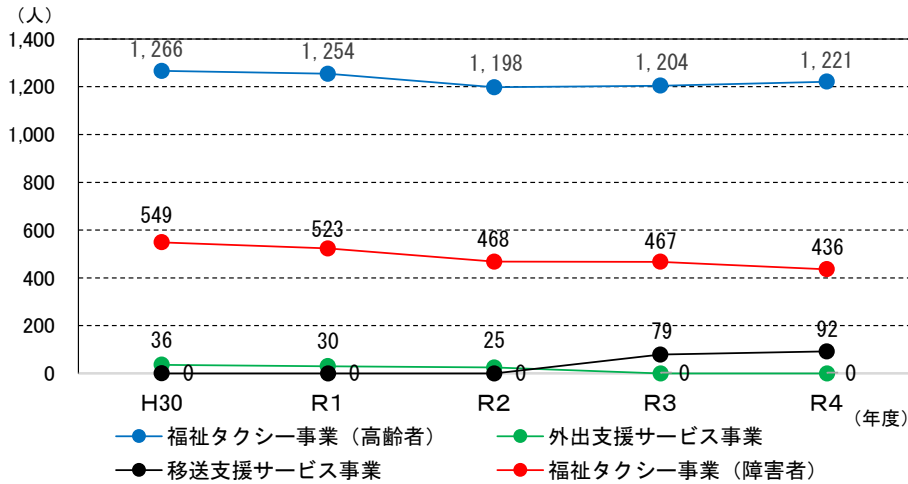
■福祉有償運送のサービス内容

	料金		利用要件		
	距離制・時間制	入会金 ・年会費	車種・台数	運送区域	利用時間
社会福祉法人 福祉楽団	栗源区内1往復500円・待機料30分未満無料 以降15分毎200円・迎車回送料区内無料 栗源区外5キロ未満500円 5キロから10キロ未満800円以降5キロ増すごとに 400円 50キロ以上5キロごとに500円 待機料15分未満無料以降15分毎200円・ 迎車回送料区外300円	なし・ なし	福祉車両6台 セダン車両4台	香取市及び 近隣市町村	年中無休 9時30分 ～17時30分

②福祉交通の利用状況

福祉交通の交付人数は、福祉タクシー事業（高齢者）で横ばい状態、福祉タクシー事業（障害者）で減少傾向となっており、令和4年度の行政負担額は約1,300万円で、近年減少傾向となっている。

■福祉交通の交付人数及び申請者数

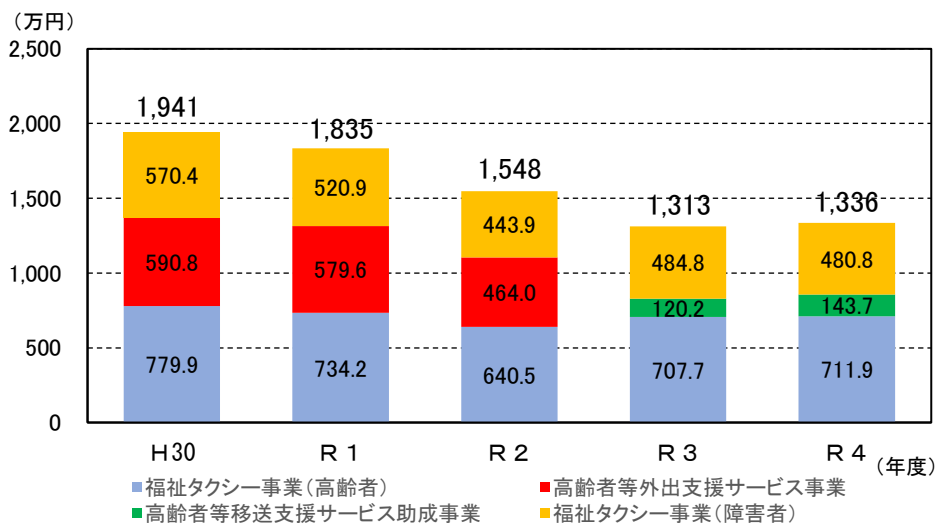


※1：福祉タクシー事業（高齢者）、福祉タクシー事業（障害者）は、交付人数

※2：外出支援サービス事業、移送支援サービス事業は、申請者数（登録者数）

事業名		H30	R1	R2	R3	R4
福祉タクシー事業（高齢者）	交付人数	1,266	1,254	1,198	1,204	1,221
外出支援サービス事業	申請者数	36	30	25	0	0
移送支援サービス事業	申請者数	0	0	0	79	92
福祉タクシー事業（障害者）	交付人数	549	523	468	467	436

■福祉交通における行政負担額の推移



1-3 上位・関連計画での公共交通の位置付け

(1) 第2次香取市総合計画後期基本計画（令和5年3月）

【計画期間】 令和5年度～令和9年度

【将来都市像】 豊かな暮らしを育む 歴史文化・自然の郷 香取 ～人が輝き 人が集うまち～

【施策の大綱】

1. 産業・掲載の振興 ～産業の活性化によりまちの活気を高め、賑わいのあるまちを創る～
2. 生活・環境の向上 ～水と緑の安らぎを感じ、安心・安全に暮らせるまちを創る～
3. 健康・福祉の充実 ～支えあい、健康で生き生きと自分らしく暮らせるまちを創る～
4. 教育・文化の振興 ～地域の歴史・文化を知り、未来を担う人を育むまちを創る～
5. 都市基盤の整備 ～安全で快適な魅力あふれるまちを創る～
6. 市民参画・行政の取組 ～みんなが力で発揮して将来に続くまちを創る～

第2次香取市総合計画 後期基本計画（施策5-5 公共交通）

【5年後の目指す姿】

路線バス、高速バス、鉄道のほか、市営の循環バスや乗合タクシーなど、多様な主体と連携した運行形態により、地域間・都市間のアクセス向上及び誰もが利用しやすい交通環境が整い、持続可能な公共交通体系が構築されています。また、成田国際空港に隣接することから、その運営や整備等に係る諸課題への適切な対応と、利点を活かした戦略的な取組が進められています。

【業績評価指標】

小施策	指標名	現状値	目標値		
		令和4年	令和5年	令和7年	令和9年
公共交通網	循環バス・乗合タクシーの受益者負担率	13.9% (令和3年)	16.6%	17.2%	17.8%
循環バス・乗合タクシー	循環バス・乗合タクシーの利用者数	46,829人 (令和3年)	56,000人	58,000人	60,000人
	循環バス・乗合タクシーに対する利用者1人当たりコスト	1,090円 (令和3年)	964円	931円	900円

【取組方針と主な取組】

1) 公共交通網

- ①交通不便地域への対応を含む抜本的な対策の検討
 - 新たな担い手確保を含む持続可能な公共交通手段の掘り起こしや抜本的な対策の検討
 - 市民の声や利用動向を踏まえた公共交通網の検討
- ②既存路線バスの運行維持
 - 補助対象路線の維持支援措置及び市営循環バス路線等を含む再編の検討
 - バス運転手確保策の検討
- ③都市間公共交通等の利便性向上
 - 新規高速バス路線の導入等に係る要望
 - 高速バス既存路線のサービス向上に係る要望及び待合乗降場の整備充実に係る検討
 - 成田空港からの人流促進、交流人口拡大の推進 ○佐原駅北口交通拠点の整備
- ④JR 成田線・鹿島線の利便性の向上及び利用促進
- ⑤成田国際空港対策の推進

2) 循環バス・乗合タクシー

- ①市営循環バスの適切な運行及び利用促進
 - 循環バスの適切な運行及び利便性向上の検討 ○循環バスの利用環境の向上
 - 免許返納者等交通弱者への対策の検討
- ②現行乗合タクシーの利用促進
 - 乗合タクシーの効率的な運行の継続

(2) 香取市都市計画マスタープラン（平成 22 年 12 月）

【目標年次】 令和 9 年

【まちづくりの基本理念】 『市民協働による暮らしやすく人が集うまちづくり』

【将来都市像】 元気と笑顔があふれるまち

一人ひとりの市民が輝く 活気みなぎる やすらぎの郷 香取

【都市づくりの基本目標】

- 自然や地域資源を活かしたまちづくり
- 活気、にぎわい、多様な交流のあるまちづくり
- 安全・安心・快適に暮らせるまちづくり
- 良好な居住環境を持つまちづくり
- 市民、行政の協働による効果的なまちづくり



【公共交通の整備方針】

①鉄道の利便性向上

- ・鉄道利用の利便性の向上を関係機関に要請
- ・佐原駅、小見川駅については、駅舎の改修、駅周辺の駐輪場や駐車場及び駅前広場の整備を図り、交通結節点としての機能の充実

②バスの利便性の向上

- ・「香取市地域公共交通総合連携計画」に基づき、香取市の都市形成や市民生活の変化に対応した利便性の高いバス路線網としての維持
- ・関係機関と協力し、高速バスの利便性向上

③観光の振興を支える交通環境の形成

- ・利根川舟運や高速バス等の交通手段の充実
- ・市内観光交流拠点を連絡する回遊性の高い観光ルートとの形成
- ・交通結節点である佐原駅や小見川駅から観光交流拠点を結ぶ公共交通網の充実

■将来都市構造図



(3) 第3次香取市地域福祉計画（令和6年3月）

- 【計画期間】** 令和6年～令和11年
- 【基本理念】** 健やかに住み続けたい 支え合いのまち 香取 ～人が輝き 人が集う地域～
- 【基本目標】**
- 基本目標1 地域共生を目指す意識づくり
 - 基本目標2 地域福祉推進の体制づくり
 - 基本目標3 安心・安全に暮らせる環境づくり
 - 基本目標4 権利擁護を支える基盤づくり
 - 基本目標5 再犯防止に向けた地域づくり

【具体的な施策（公共交通関連）】

基本目標3 安心・安全に暮らせる環境づくり

3-3 移動等快適な生活環境の整備

取り組み	概要
乗合タクシー等の向上	乗合タクシー、循環バス、路線バスの再編など、市民の実情に合わせて交通手段の利便性の向上を図ります。

1-4 香取市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価

(1) 計画目標の達成状況

「香取市地域公共交通網形成計画（令和2年3月）」で掲げた目標値の達成状況については、人口減少、少子高齢化に加えて新型コロナウイルス感染症が大きく影響し、未達成が多い状況となっている。

■評価指標及び目標値

基本的な方針	計画の目標	評価指標	計画策定時 (令和2年3月)	実績値 (令和4・5年度)	目標値 (令和6年度)	評価
1 まちづくりと連携した、地域間・都市間のアクセスを強化する公共交通の再編	①地域間の連携に資する公共交通網の形成	公共交通利用者数（鉄道、高速バスを除く）	127,708人	100,665人	124,000人	C
		循環バス・乗合タクシー利用者満足度	50.9%	54.7%	55.0%	B
	②交流人口増加に向けた公共交通の強化	香取市と市外を結ぶ公共交通体制の整備についての満足度	-16.7%	-28.0%	-15.0%	C
		市内バス停からの高速バス年間乗降者	261,399人	131,225人	273,000人	C
2 各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上	③利用しやすい公共交通環境の整備	市内の公共交通体制の整備についての満足度	-24.6%	-30.6%	-20.0%	C
		公共交通拠点整備箇所数	2箇所	2箇所	6箇所	C
	④誰にでも分かりやすい公共交通の実現	公共交通の情報提供に関する満足度	-	-	-	D
3 多様な主体との連携による持続可能な公共交通の構築	④地域全体で支える公共交通の構築	年間1回以上、香取市内の公共交通を利用する人の割合	8.6%	6.7%	15.0%	C
		公共交通の受益者負担率	22.0%	13.1%	26.0%	C
		公共交通に係る財政支出の削減	(現状を100とする)	113.6%	-20%	C

※達成状況…A：達成済 B：達成見込み C：達成困難 D：その他

(2) 実施事業の取組み状況

「香取市地域公共交通網形成計画（令和2年3月）」で掲げた16の実施事業の実施状況については、12つの事業で実施済、3つの事業で一部実施、1つの事業で未実施となっている。

計画の目標	事業	実施状況	評価
①地域間の連携に資する公共交通網の形成	【1】市民・来訪者の移動ニーズに対応した路線バスの再編	<ul style="list-style-type: none"> ・栗源～成田空港線の農園リゾートザファーム延伸（R2.10.1） ・大倉線の高校3校の登下校に合わせたダイヤ改正（R2.4.6） ・旭中央病院線の廃止（R3.9.30） ・府馬線の運行ダイヤ改正（R4.10.1） 	○
	【2】循環バス・ワゴンの再編	<ul style="list-style-type: none"> ・横断ルート（新設）の運行開始（R3.10.1 実証運行→R4.10.1 本格運行） ・商業施設等へのアクセス向上、鉄道駅での接続状況の改善並びに公共交通受益者の拡大を図るため、循環バスのルート変更等を実施（R4.10.1） ・統一運賃の導入（300円・200円・無料→300円均一） ・循環バス1日フリー乗車券の導入（600円、1日乗り放題+店舗等の割引サービス） 	○
	【3】乗合タクシーの再編	<ul style="list-style-type: none"> ・予約開始日の見直し（1週間前）及び運賃値上げ（400円→600円）（R3.4.1） ・香取おみがわ医療センターにおける乗合タクシー乗り場の環境整備を実施（乗り場サイン及び路面シートの設置、周知チラシの配布等） 	○
	【4】香取市型新たなモビリティサービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・自動運転バス運行実績のある事業者との意見交換を実施 ・市循環バスへの乗降センサー設置の協議 	○
	【5】タクシーの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・香取市公共交通ガイド 2022年3月版の作成（10,000部）、市ホームページでの周知を実施 	○
	【6】小中学校の再編に伴うスクールバスの有効活用	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバス有効活用の検討 	○
	【7】新たな担い手となる公共交通手段の掘り起こし	<ul style="list-style-type: none"> ・特定非営利活動法人サポートセンター花千 ・福祉有償運送登録の継続に係る協議（結果：令和5年5月末で廃止） ・自家用有償運送の検討 	○
②交流人口増加に向けた公共交通の強化	【8】観光施設・商業施設との連携サービスの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・民間施設での1日フリー乗車券販売の実施 ・香取市1日フリー乗車券優待事業の実施 ・商業施設と連携した「お帰り切符」事業の検討実施 ・おでかけモデルプランの作成は未実施 	△

計画の目標	事業	実施状況	評価
	【9】 高速バスの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・新規高速バス路線の導入は未実施 ・銚子・東京線の銚子駅～佐原駅間の一般乗降化（半クローズの解除） 	△
③利用しやすい公共交通環境の整備	【10】 公共交通拠点の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ・佐原駅北口バスターミナルの整備については、用地交渉難航のため未整備 ・地区拠点の整備は未実施 	×
	【11】 利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入促進	<ul style="list-style-type: none"> ・栗源ルートで、電動ステップ付きのワゴン車両を更新 	○
④誰にでも分かりやすい公共交通の実現	【12】 運行情報の効果的な提供	<ul style="list-style-type: none"> ・香取市公共交通ガイド 2022 年 3 月版作成（10,000 部）、市ホームページでの周知を実施 ・市循環バス情報のオープンデータ化の実施 ・香取市 LINE 公式アカウントの開設に合わせ、リッチメニューに「バス情報」を設定し、香取市ホームページの公共交通ページへのアクセスを促進。また、香取市 SNS を活用し、公共交通に係る情報発信を開始 ・MaaS の研究及び検討の実施 ・バスロケーションシステムの導入は未実施 ・運賃決済システム等の研究の実施 	△
	【13】 公共交通への移動手段の転換に関する負担軽減	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス事業者で実施している免許返納者優遇措置について、香取市ホームページで周知を実施 ・免許返納者支援制度の導入について検討実施 	○
⑤地域全体で支える公共交通の構築	【14】 路線バス等の乗り方教室の開催	<ul style="list-style-type: none"> ・循環バス「山田ルート」・「横断ルート」で、市民を対象とした「乗り方教室」を実施（主に山田地区住民、参加者 7 名） ※参加者の募集等について香取市社会福祉協議会及び高齢者クラブと協力し実施 	○
	【15】 市民意識啓発活動の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設、観光拠点及び学校に対し、公共交通ガイドマップの配布、配架を実施 ・市民意識調査の実施 	○
	【16】 運転手の確保策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・香取市公共交通乗務員募集合同説明会を開催 ・交通事業者との意見交換会を実施 	○

2 公共交通利用者ニーズ等の分析

2-1 市民意識調査

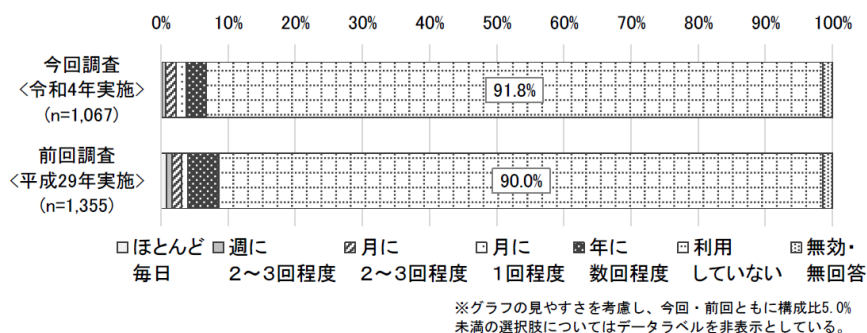
第2次香取市総合計画・後期基本計画の策定に当たって、市政運営の基礎資料とするために行った市民意識調査結果のうち、公共交通に関する部分について整理する。

調査対象者	満18歳以上の市民2,500人（住民基本台帳から無作為抽出）
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査期間	令和4年5月25日（水）～6月15日（水）
回収状況	有効回答数1,067票（有効回答率42.7%）

(1) 公共交通機関の利用頻度

この1年間の公共交通機関の利用頻度（市全体）は、「この1年間利用していない」が91.8%と多く、月に1回程度以上の利用者が3.8%、年に数回以上の利用者が6.7%となっている。

年に数回以上の利用者は、地域別に見ると、栗源地区（10.0%）、佐原地区（7.6%）、小見川地区（5.5%）、山田地区（5.3%）の順で多い。年齢別に見ると、10代、20代、70代及び80代以上が市平均を上回っている。



(2) 香取市の住みやすさと住みにくい理由

香取市の住みやすさ（市全体）は「住みよい」＋「まあ住みよい」と回答した方が49.1%、「どちらかといえば住みにくい」＋「住みにくい」と回答した方が27.2%を占めており、「どちらかといえば住みにくい」＋「住みにくい」と回答した方は栗源地区が38.3%、山田地区が28.1%、佐原地区が27.4%と市平均を上回っている。

住みにくいと感ずる理由として、「市外への移動（公共交通）が不便」が25.5%、「市内の移動（公共交通）が不便」が15.9%を占めており、地区別に見ると、両方とも栗源地区が4地区の中でそれぞれ最も高い。

(3) 香取市の取組に対する満足度

香取市の取組に対する満足度（市全体）で、「市内の公共交通体制の整備」が-30.6%、「香取市と市外を結ぶ公共交通体制の整備」が-28.0%と満足率より不満率が高い。

(4) 人口減少対策の取組の優先度

人口減少対策の取組として、特に重要だと考えるもの（市全体）で、「公共交通の利便性の向上（循環バス、乗合タクシーなど）」は4番目で33.3%となっており、地区別に見ると、栗源地区が38.3%、山田地区が34.2%と市平均を上回っている。

2-2 循環バス乗降調査

調査対象路線	山田ルート、栗源ルート（高萩経由、沢経由）、横断ルート
路線選定理由	循環バスのうち、特に利用が少ない路線と、直近で運行を開始した3路線を調査対象とした。
調査方法	○調査方法…バスの乗客へ調査票を手渡し、直接乗客が記入 ○調査日 ・7月11日（火）：山田ルート、栗源ルート（高萩経由）、横断ルート ・7月13日（木）：栗源ルート（沢経由） ○調査時間帯：始発から最終まで
調査項目	乗車・降車バス停、利用者属性（性別、年齢）、利用目的、利用頻度、乗継有無、往復利用有無、運転免許証有無、運転免許証返納意思、運行サービス満足度、改善して欲しいサービス

（1）利用実績

1便平均利用者数は、栗源ルート（高萩経由・沢経由）が1.25人/便、横断ルートが1.1人/便、山田ルートが2.6人/便となっており、山田ルートでは、1便6:25発と5便17:45発で5人の利用がみられる。

■栗源ルート利用実績

	1便 栗源支所 08:00 発	2便 栗源支所 11:40 発	3便 市役所前 10:15 発	4便 市役所前 15:30 発	合計	1便平均 利用者数
栗源ルート(高萩経由)	1人	1人	1人	1人	4人	1.0人
栗源ルート(沢経由)	3人	0人	2人	1人	6人	1.5人

■横断ルート利用実績

	1便 道の駅くりもと 06:15 発	2便 道の駅くりもと 08:50 発	3便 道の駅くりもと 12:43 発	4便 道の駅くりもと 15:29 発	5便 小見川駅 07:40 発	6便 小見川駅 11:33 発	7便 小見川駅 14:14 発	8便 小見川駅 17:30 発	合計	1便平均 利用者数
横断ルート	3人	1人	1人	1人	0人	1人	1人	1人	9人	1.1人

■山田ルート利用実績

	1便 風土村 06:25 発	2便 小見川駅 07:25 発	3便 小見川駅 10:00 発	4便 小見川駅 14:30 発	5便 小見川駅 17:45 発	合計	1便平均 利用者数
山田ルート	5人	1人	0人	2人	5人	13人	2.6人

(2) 利用特性・ニーズ

①回答者の属性

利用者の年齢構成では「20歳未満（37.5%）」が最も多く、山田ルートと横断ルートのみ利用がみられる。「70歳以上」の高齢者合算（28.1%）は次に多く、全ルートで利用がみられる。

■性別・年齢（n=32）

性別	男性	12人 (37.5%)	女性	16人 (50.0%)
	無回答	4人 (12.5%)		
年齢	20歳未満	12人 (37.5%)	30歳代	0人 (0.0%)
	40歳代	1人 (3.1%)	50歳代	1人 (3.1%)
	60歳代	5人 (15.6%)	70歳代	5人 (15.6%)
	80歳以上	4人 (12.5%)	無回答	4人 (12.5%)

②利用特性

利用目的では「通学（37.5%）」が最も多く、上記「20歳未満」と同じく横断ルートと山田ルートのみ利用がみられ、「通勤（6.3%）」も山田ルートのみ利用がみられる。次に多い「買物（21.9%）」は、横断ルートで多い傾向となっている。

利用頻度では「週に5日（28.1%）」の内8人（88.9%）が山田ルートでの利用となっており、栗源ルート（高萩・沢経由）では全員が「週に1日以下」の回答となっている。

乗継状況では「乗り継ぎなし（53.1%）」が最多となっており、「駅で鉄道に乗継（28.1%）」は山田ルートと横断ルートのみみられる。

往復・片道の利用は同程度となっており、全ルートで同様の傾向となっている。

運転免許保有状況では「なし」が多数を占め81.3%となっている。

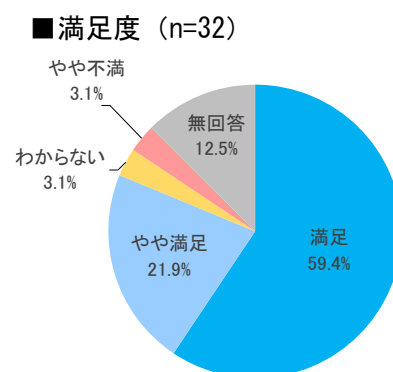
■利用特性（n=32）

利用目的	通勤	2人 (6.3%)	通学	12人 (37.5%)
	買物	7人 (21.9%)	通院	6人 (18.8%)
	趣味・娯楽	1人 (3.1%)	無回答	4人 (12.5%)
利用頻度	週に5日	9人 (28.1%)	週に3～4日	3人 (9.4%)
	週に1～2日	7人 (21.9%)	月に2～3日	4人 (12.5%)
	月に1日	1人 (3.1%)	年に数日	4人 (12.5%)
	無回答	4人 (12.5%)		
乗継状況	駅で鉄道に乗継	9人 (28.1%)	駅で他のバスに乗継	1人 (3.1%)
	乗継なし	17人 (53.1%)	無回答	5人 (15.6%)
往復利用	往復利用	13人 (40.6%)	片道利用	15人 (46.9%)
	無回答	4人 (12.5%)		
運転免許保有状況	あり	2人 (6.3%)	なし	26人 (81.3%)
	無回答	4人 (12.5%)		

※運転免許保有者の2人は、免許返納意思「あり」と回答

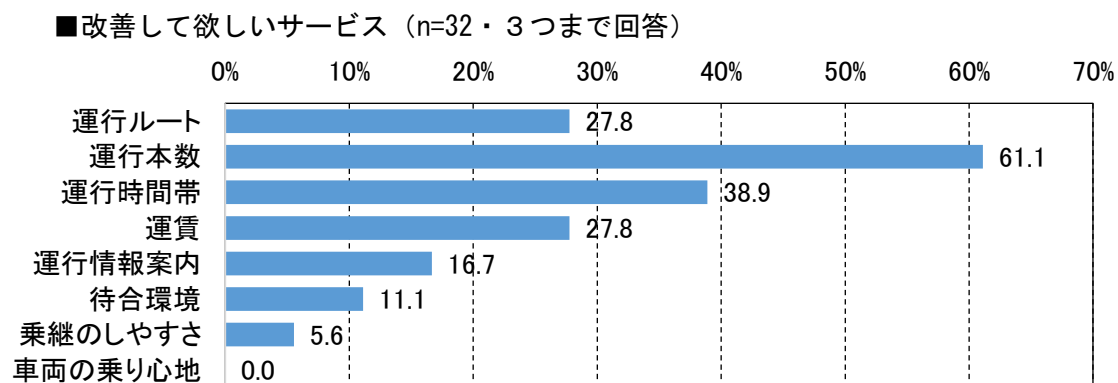
③運行サービスの満足度

運行サービスの満足度は「満足」「やや満足」合算で81.3%と高い傾向となっている。



④改善して欲しいサービス

改善して欲しいサービスは「運行本数 (61.1%)」が最も多く、次いで「運行時間帯 (38.9%)」「運行ルート」「運賃」(それぞれ27.8%)となっている。



2-3 乗合タクシー登録者アンケート調査

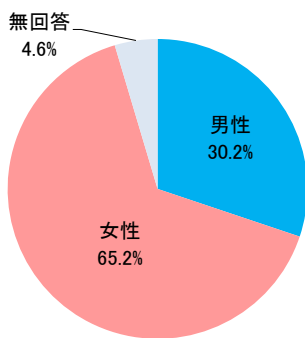
調査対象者	乗合タクシー利用登録者 656 名（令和 5 年 5 月 31 日時点）
調査方法	・調査方法…郵送配布、郵送回収 ・調査期間…令和 5 年 7 月 14 日（金）発送～7 月 31 日（月）締切
調査項目	○回答者の属性…性別、年齢、住まい、職業、自動車運転免許有無、自動車運転免許の返納意思 ○乗合タクシーの利用状況…登録された理由、利用頻度 (利用している方) : 利用目的、往復利用の有無、片道利用した際の交通手段やその理由、利用できない時の対応、運行サービス満足度、利用可能な運賃や定額制運賃があった場合の利用意向の有無、重点的に改善が必要なサービス (利用していない方) : 外出時の主な交通手段、乗合タクシーを利用していない理由、今後の利用意向、運行サービスの改善点、今後循環バスが運行された場合の利用意向
回収票数	325 票（回収率 49.5%）

(1) 回答者の属性

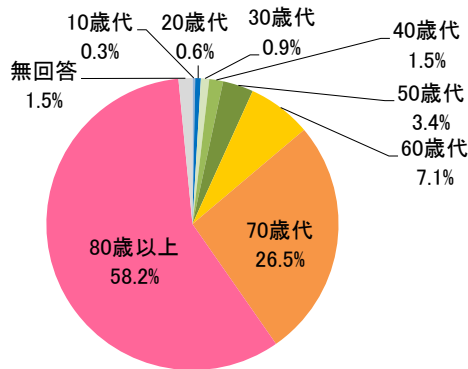
性別は「女性」が多く、年齢は「80 歳以上」が 58.2%と最も多く、60 歳代以上が 9 割を占めている。住まいは「中央地区」が約半数で、職業は高齢者が多いため「無職」が最多となっている。

自動車運転免許の保有状況は「なし」が約半数となり、免許保有者のうち 23.1%が免許返納意思「あり」と回答している。

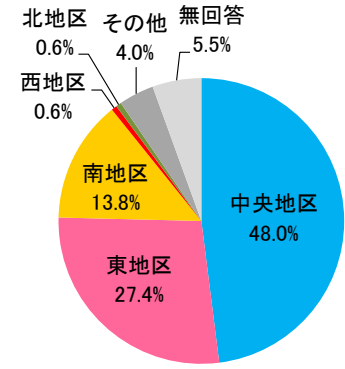
■性別 (n=325)



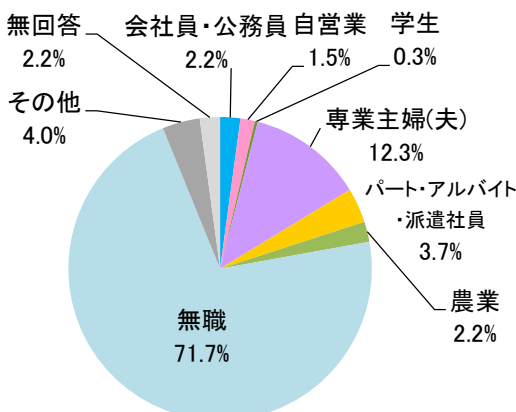
■年齢 (n=325)



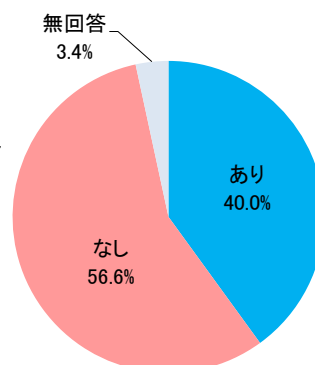
■お住まい (n=325)



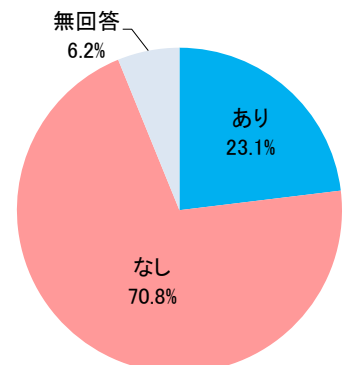
■職業 (n=325)



■自動車運転免許有無 (n=325)



■免許返納意思 (n=130)



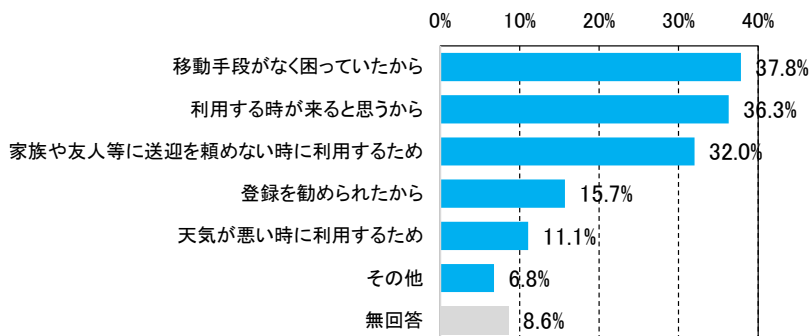
(2) 乗合タクシーの利用状況

1) 利用者登録の理由と利用頻度

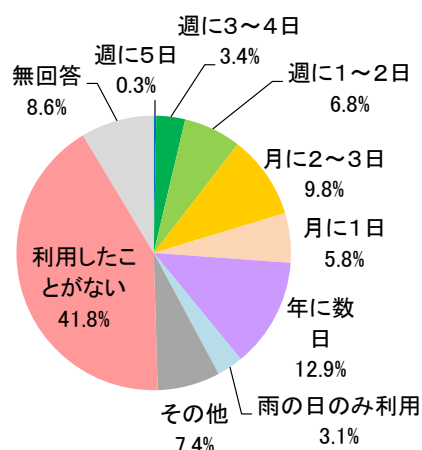
利用者登録の理由は「移動手段がなく困っていたから (37.8%)」、「利用する時が来ると思うから (36.3%)」、「家族や友人等に送迎を頼めない時に利用するため (32.0%)」の順で多くなっている。

利用頻度では「年に数日 (12.9%)」が多く、低頻度利用が多い傾向となっており、「利用したことがない」との回答は全体の約4割を占めている。

■利用者登録の理由 (n=325・2つまで回答)



■利用頻度 (n=325)

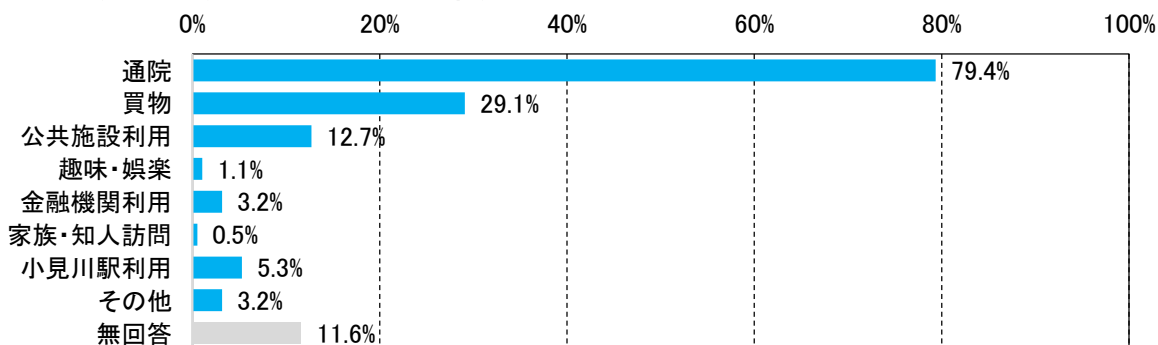


2) 乗合タクシーを利用している方の利用状況や利用意向

①利用目的

利用目的は「通院」が79.4%と最も多く、次いで「買物 (29.1%)」となっている。「小見川駅利用」は5.3%と少なく、駅までの利用は少ない傾向となっている。

■利用目的 (n=189・2つまで回答)

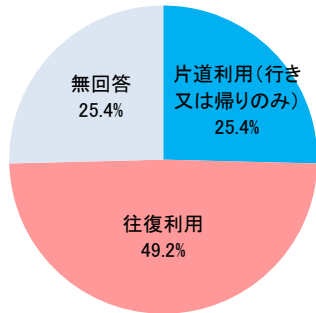


②片道・往復利用と片道利用した際の交通手段やその理由、利用できない時の対応

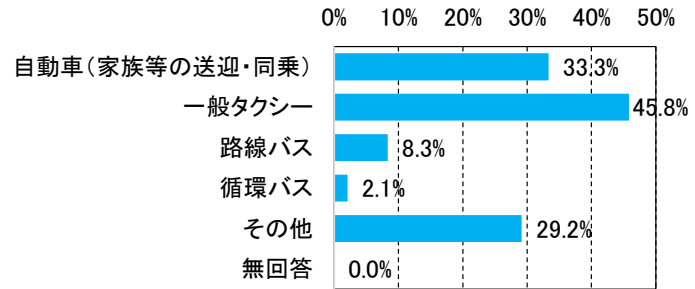
片道・往復利用有無は「往復利用」が49.2%と半数を占め、「片道利用 (行き又は帰りのみ)」が25.4%となっている。片道利用した際の主な交通手段としては、「一般タクシー (45.8%)」、「自動車 (家族等の送迎・同乗) (33.3%)」が多くなっている。なお、「その他 (29.2%、n=17)」は「徒歩」が10件となっている。

往復利用しなかった理由は「利用したい時間帯に運行していないから (41.7%)」、「事前予約ができなかったから (33.3%)」の順が多くなっている。

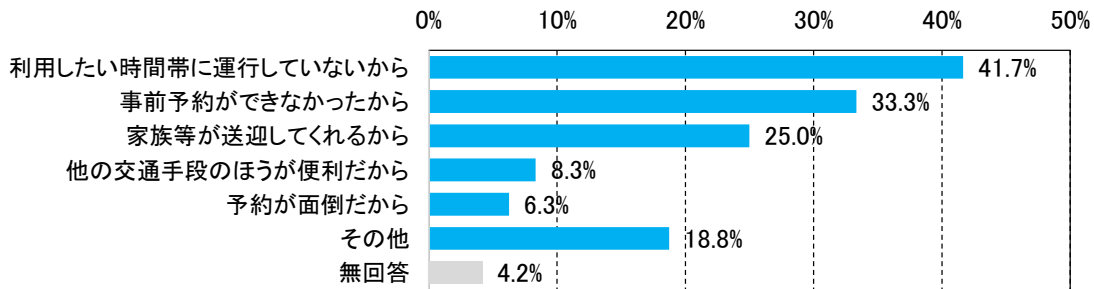
■片道・往復利用 (n=189)



■片道利用した際の主な交通手段 (n=48・2つまで回答)

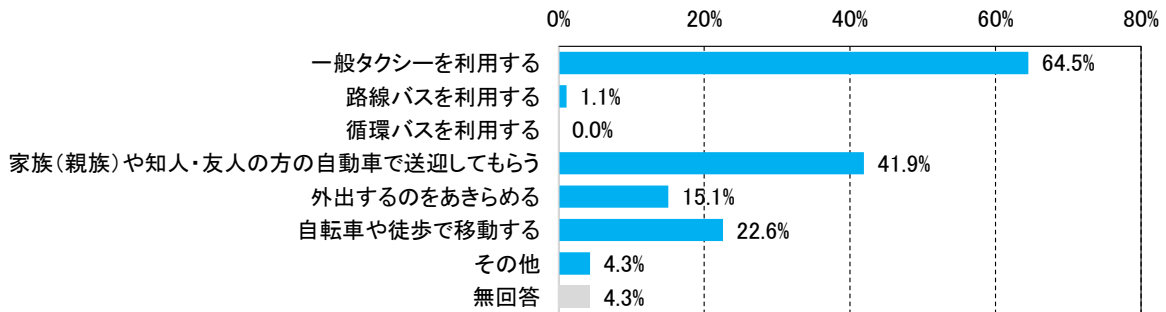


■往復利用しなかった理由 (n=48・2つまで回答)



乗合タクシーが利用できない時の対応は、「一般タクシーを利用する」が 64.5%と最も多く、次いで「家族(親族)や知人・友人の方の自動車で送迎してもらう(41.9%)」となっている。

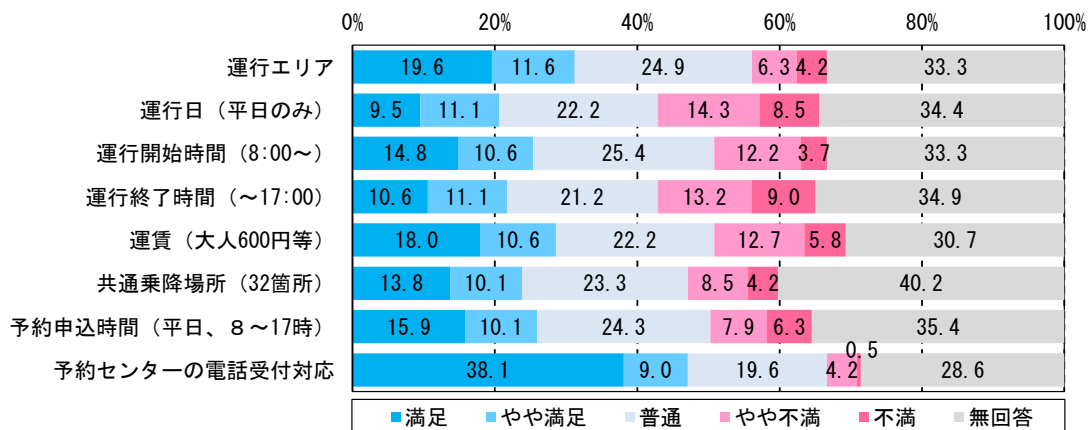
■乗合タクシーが利用できない時の対応 (n=48・2つまで回答)



③運行サービス満足度

乗合タクシーの運行サービス満足度は、「予約センターの電話受付対応」は満足度(満足+やや満足)が4割と高いが、「運行日(平日のみ)」、「運行終了時間(~17:00)」は不満度(不満+やや不満)がそれぞれ約2割と他の項目と比較して高くなっている。

■乗合タクシーの運行サービス満足度 (n=189)



④利用可能な運賃や定額制運賃があった場合の利用意向

利用可能な運賃は、各運賃区分ともに現行運賃+100円までが最多となっている。一方、「大人運賃」「中高生」では14.8%が「値上げしたら利用しない」、「小学生」では15.4%が「有料なら利用しない」への回答となっている。

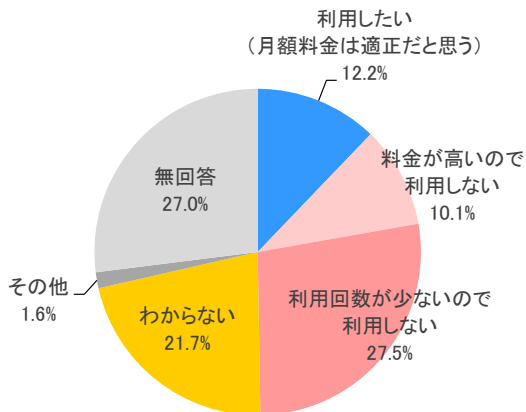
■運賃区分別・利用したい金額（無回答を除く）

	現行運賃	n	利用したい金額			
			700円	800円	900円	値上げしたら利用しない
大人	600円	128	700円	800円	900円	値上げしたら利用しない
			65.6%	15.6%	3.9%	14.8%
中高生	300円	27	400円	500円	600円	値上げしたら利用しない
			59.3%	18.5%	7.4%	14.8%
小学生	無料	26	100円	200円	300円	有料なら利用しない
			65.4%	15.4%	3.8%	15.4%
障害者手帳保持者	300円	45	400円	500円	600円	値上げしたら利用しない
			73.3%	15.6%	2.2%	8.9%
障害者介助者	300円	34	400円	500円	600円	値上げしたら利用しない
			73.5%	11.8%	2.9%	11.8%

定額制運賃（大人10,000円と仮定）を導入した場合の利用意向は、「利用したい（月額料金は適正だと思う）」が12.2%となっている。一方で「利用回数が少ないので利用しない（27.5%）」、「料金が高いため利用しない（10.1%）」と、利用しない意向が多数を占めている。

※目安として、週に2日利用の場合 600円×2（1往復）×2日×4週=9,600円

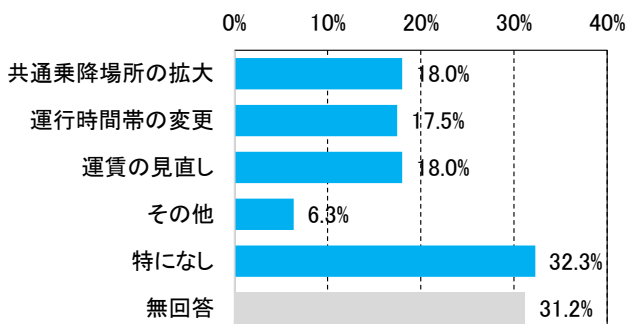
■定額制運賃があった場合の利用意向（n=189）



⑤重点的に改善が必要なサービス

重点的に改善が必要なサービスは「特になし（32.3%）」が最多となっている。共通乗降場所の拡大では「歯科医」、希望する時間帯では7時台からの運行と17時台までの運行、希望する運賃では500円（現行-100円）が多くなっている。

■重点的に改善が必要なサービス（n=189・2つまで回答）



○共通乗降場所の具体的な場所

：歯科医6件、どこでも・なるべく多く4件

○希望する時間帯

：7時台10件、17時台5件、18時台3件、19時台3件、20時台2件、土日祝日の運行2件

○希望する運賃

：500円11件、400円以下8件、600円（現行維持）7件

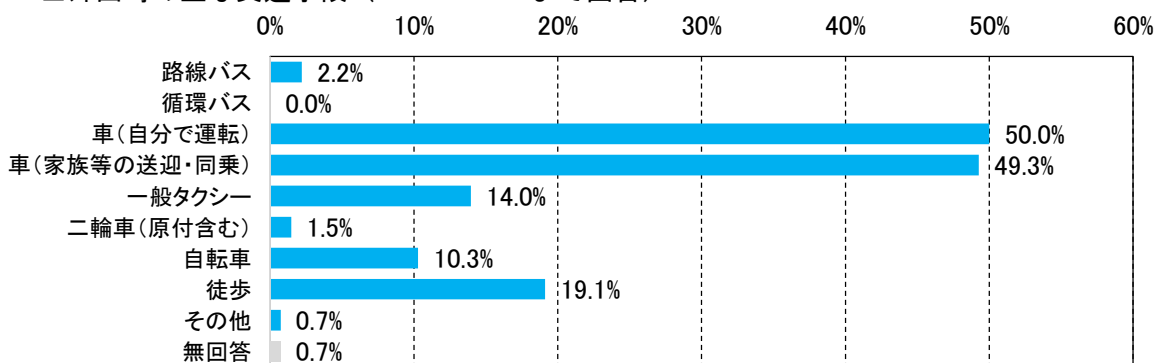
3) 乗合タクシーを利用していない方の利用意向等

①外出時の交通手段と乗合タクシーを利用していない理由

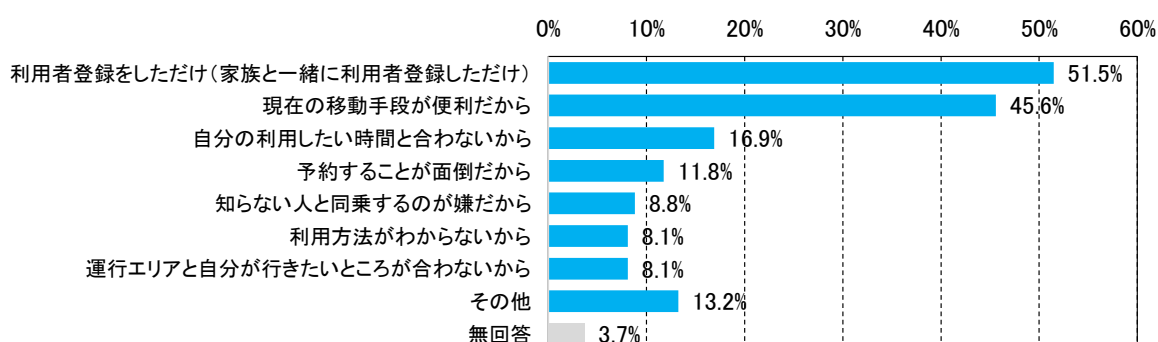
乗合タクシーを利用していない方の交通手段は、「車（自分で運転）（50.0%）」、「車（家族等の送迎・同乗）（49.3%）」が多数となっており、次いで「徒歩（19.1%）」、「一般タクシー（14.0%）」となっている。

乗合タクシーを利用しない理由は、「利用者登録をただけ（家族と一緒に利用者登録しただけ）（51.5%）」、「現在の移動手段が便利だから（45.6%）」が多数となっている。「その他」では「現在運転できる又は家族等が運転できるので利用しない」といった趣旨の回答が8件（全体の5.9%）となっている。

■外出時の主な交通手段（n=136・2つまで回答）



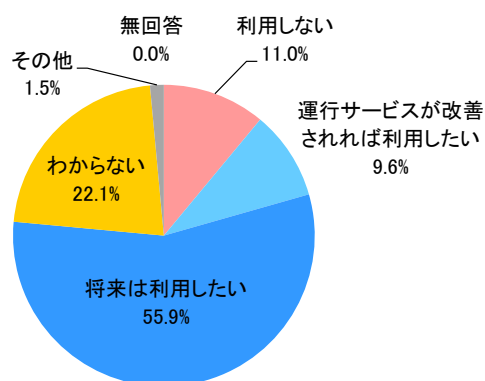
■乗合タクシーを利用しない理由（n=136・3つまで回答）



②今後の乗合タクシーの利用意向

今後の利用意向は「将来は利用したい」が55.9%で最多となっており、「運行サービスが改善されれば利用したい（9.6%）」を含めて6割超が利用意向を示している。一方、「利用しない」の回答は11.0%となっている。

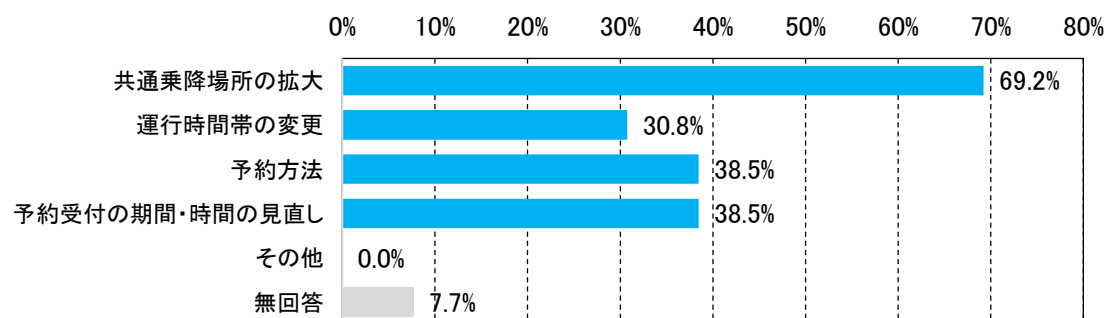
■乗合タクシーの利用意向（n=136）



③利用していない方の希望する運行サービスの改善点

運行サービスが改善されれば利用したいと思う方の意見は、「共通乗降場所の拡大」が69.2%で最多となっており、次いで「予約方法」、「予約受付の期間・時間の見直し」が38.5%となっている。

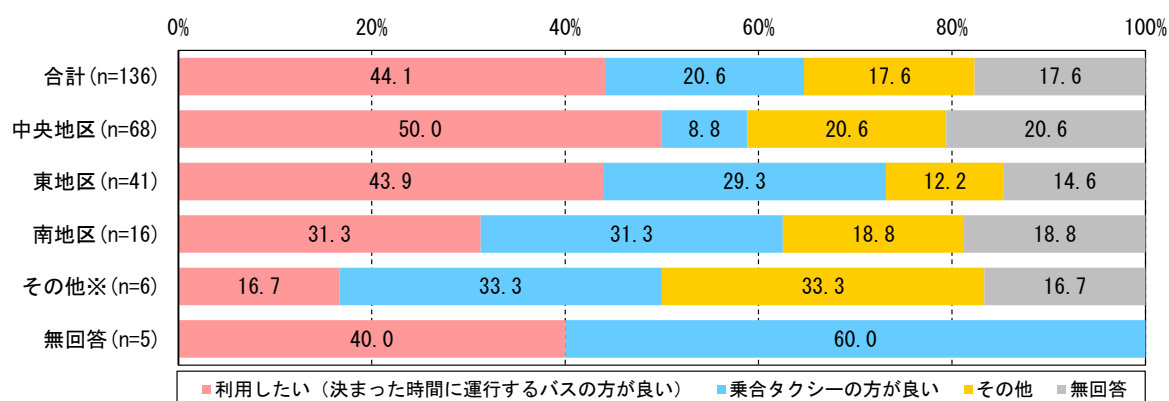
■希望する運行サービスの改善点 (n=13・2つまで回答)



④今後、循環バスが運行された場合の利用意向

今後、循環バスが運行された場合の利用意向は、全体では「利用したい（決まった時間に運行するバスの方が良い）」が44.1%で最多となっており、中央地区、東地区でその傾向が強くなっているが、南地区、その他では「乗合タクシーの方が良い」の割合が多くなっている。

■コミュニティバス（循環バス）等が運行された場合の利用意向



2-4 住民意見交換会

佐原地区、小見川地区、山田地区、栗源地区及び交通空白地（利根川以北）の市民を対象に、令和6年度以降の再編（案）の説明、日常の移動に関する困りごと、課題などについて意見・要望を把握するため、意見交換会を開催した。

対象地区	佐原地区、小見川地区、山田地区、栗源地区及び交通空白地（利根川以北）※ ※加藤洲、磯山、扇島、市和田、公官洲、附洲新田、津宮新田、大倉新田、一ノ分目新田、三ノ分目新田、富田新田、下小堀新田
参加者	・佐原地区：自治会連合会理事、民生委員（11名） ・交通空白地（佐原）：自治会連合会理事、自治会長、民生委員（8名） ・小見川地区（利根川以北を含む）：自治会連合会理事、民生委員（6名） ・山田地区：自治会連合会理事、民生委員、高齢者クラブ会員（11名） ・栗源地区：自治会連合会理事、民生委員、高齢者クラブ会員（9名）
開催日時	【小見川地区・交通空白地】11月1日（水）10：00～11：30、いぶき館 【山田地区】11月1日（水）13：30～14：30、橘ふれあい公園体験学習施設 【栗源地区】11月1日（水）15：30～16：30、さつき館 【佐原地区】11月7日（火）13：30～14：30、香取市役所 【交通空白地・佐原】11月7日（火）15：00～16：00、香取市役所
開催プログラム	①開会 ②住民等ヒアリングの趣旨説明 ③各地区における公共交通の現状説明 ④令和6年度以降の再編方針（案）について説明 ⑤公共交通に関する質問・意見（課題）等のヒアリング ⑥閉会

【意見交換会結果】

佐原地区	①循環バスについて ・大きなバスでなく、ワンボックスなどきめ細かく運行して欲しい。 ・循環バスについて、県や周辺自治体と連携を図りながら、自動運転バスの取組みについて明確に打ち出した方が良いのではないか。 ②福祉タクシー券について ・福祉タクシー券の対象者を拡大することは出来ないのか。 ・運転免許を返納したらタクシー券を交付出来ることを、もっと周知した方が良い。 ③スクールバスについて ・スクールバスについて、昼間の空き時間などもっと有効活用したらどうか。
交通空白地（佐原）	①鹿島線について ・蒸気機関車を運行したら、宣伝になるのではないかと（元機関士より）。 ・十二橋駅対策として、与田浦の水を綺麗にしたらどうか。 ・鹿島スタジアム周辺は混雑が激しい。香取駅に駐車場を整備して、鹿島スタジアムまでシャトルバスを運行したらどうか（十二橋駅の活用）。 ・日曜日は鹿島線を利用するなど利用促進に取り組んだらどうか。

	<p>②乗合タクシーについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北佐原、新島地区は交通が不便な状況。タクシーや送迎に頼っており、乗合タクシーを導入したら良い（賛成）。 ・循環バスより、乗合タクシーの方がドア・ツー・ドアで便利。 ・乗合タクシーを導入したら、免許返納対策になると思う。運転免許を安心して、返納出来るような制度にして欲しい。 ・電話で予約ができるなど、みんなが利用できるよう考えて欲しい。 ・高齢者が利用しやすい制度にして欲しい。 ・街中など市街地と交通空白地などでは状況が違うため、地域の特性に応じて、考えて欲しい。（ドア・ツー・ドアあるいはバス停のような共通場所で乗降） <p>③福祉タクシー券について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーが導入されれば、福祉タクシー券は必要ないと思う。 ・福祉タクシー券の利用者はいないため、乗合タクシーの方が有効（大倉新田）。 ・街中まで10 km以上あるため、1回の利用券が増えたら良い。 <p>④スクールバスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスにお金（運賃）を払って利用することが出来ないのか。
<p>小見川地区</p>	<p>①鉄道について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の利用のしやすさを向上して欲しい（増便）。 <p>②路線バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・府馬線が廃止となった場合、旭中央病院へ行けなくなり、すごく困る。 <p>③乗合タクシーについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗合タクシーは予約がなかなか取れない。 ・エリアについては全地域に拡大して欲しい。 <p>④循環バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環バスは、休日運行していなく不便。 ・自宅で乗降可能な乗合タクシーの方が利用しやすいのではないか。 <p>⑤スクールバスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスは、日中車庫などにあるから、もったいないという意見が多い。 ・市からスクールバスの現状などについて情報提供がないから、「もったいない」「無駄使いしている」という意見が出ているのではないか。 ・スクールバスは、運行以外の時間（契約の範囲内）で余裕があると思うので、有効活用出来るよう検討して欲しい。今後、児童数は減少傾向で、スクールバスも余裕が出て、有効活用しやすくなるのではないか。 <p>⑥福祉タクシー券について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー券の助成内容について、今年度から変更となり、不満に思っている方がいる。 <p>⑦その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェアの導入について、考えたらどうか。 ・買物難民対策として、市の方からスーパーに移動販売車を委託することが出来ないのか。行政でも負担すべきではないか。
<p>山田地区</p>	<p>①循環バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環バスの統廃合を実施するに当たっては、一番影響が出る高校生の足を確保することが重要。 ・統廃合として、ルートの見直しによるバス停の統廃合と、ダイヤの統廃合があるが、

	<p>ニーズに合わせて検討することが必要ではないか（昼間は運行しないなど）。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り方教室を開催するなど、継続的に周知が必要。 ・バス停での待合施設の整備が必要。 <p>②乗合タクシーについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の場合、足腰が悪い人が多く、バスも乗れないため、乗合タクシーのようなサービスが良い。送迎を行っている病院も多く、頼っている人も多い。市の支援はないのか。 <p>③スクールバスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの有効活用について、検討して欲しい。 ・運転手の平均年齢も高齢となり、活用が難しいのではないか。 <p>④福祉タクシー券について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー券について、山田地区など少しでも多く助成して欲しい。使いづらい。 ・福祉タクシー券は1回500円と少ないため、使いにくい（年間金額はそのまま、1回に使える金額を増やして欲しい） ・生活保護世帯、母子世帯、父子世帯など生活弱者（収入が少ない）に対する配慮や助成も必要ではないか。 <p>⑤送迎サービス及び移動販売車について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・病院の送迎サービスに頼っている人が多いため、補助があっても良いのではないか。 ・移動販売車は高齢者にとってコミュニティの形成や情報共有の場にもなっている。
栗源地区	<p>①路線バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成田方面などを結ぶ路線バス（千葉交通）について、道路整備も進んでおり、周辺市町との連携が必要。成田空港まで送迎している方も多い。 <p>②循環バスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・栗源ルート of 沢経由の運行日は、月・木曜日であるが病院によっては休診日もあり、不便。佐原駅方面へ移動した場合、帰りのダイヤがない。曜日の変更について検討できないか。 ・栗源ルートのバスがどこを運行しているのか分からない（バス停、ダイヤ）との意見があるため、分かりやすく情報を提供して欲しい。 ・循環バス同士のダイヤ接続（栗源支所）が悪い。 ・生徒数は今後増えないが、通学の足を確保する観点で考えて欲しい。 ・高齢者の運賃について、収支率に影響するが、割引を検討して欲しい。 ・目標人数、収支率といった指標だけでなく、色々なことを踏まえ、廃止としないよう判断して欲しい。 <p>③乗合タクシーについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスを利用したくてもバス停まで徒歩で行けない人もいるため、是非導入して欲しい。 <p>④スクールバスについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの有効活用について検討して欲しい。 ・スクールバスも運転手が不足していると聞いている。 <p>⑤周知や情報発信などについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスがどのように運行しているのか分からない。時刻表を含め周知が必要。

3 地域公共交通を取り巻く課題

香取市の地域特性や公共交通の現状把握、公共交通利用者ニーズ等の分析を踏まえ、地域公共交通を取り巻く課題を整理する。

【基礎調査・分析】

《地域特性》

- 総人口（国勢調査）は平成22年が82,866人、平成27年が77,499人、令和2年が72,356人と減少傾向が加速化。令和2年国勢調査の高齢化率は37.2%と増加傾向。
- 佐原駅や小見川駅の周辺に主要施設が集中し、佐原・小見川地区以外からこれら施設へ公共交通で移動する場合、乗り換えが必要となっている。
- 佐原の町並みや香取神宮等の観光資源を有し、観光入込客数は年間約655万人となっている。東京都市圏PT調査の代表交通手段の自動車分担率は76.1%と、自動車依存度が高い。

《公共交通の状況》

- 鉄道（佐原駅、小見川駅）や高速バス、路線バスは利用者数が微増傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染症の発生（令和元年度）以前より減少。
- 循環バスの利用者は、特に大戸・瑞穂ルート、小見川・高萩ルート、山田ルートで減少傾向。
- 乗合タクシーは利用登録者数、利用者数ともに増加傾向。
- 公共交通に対する行政負担額（路線バス＋循環バス＋乗合タクシー）は、平成30年度が約8,168万円に対し、令和4年度が約9,364万円と増加傾向で、特に循環バスで大きく増加。
- 公共交通不便地域は、利根川以北など、いまだに複数箇所存在している。

【公共交通利用者ニーズ等の分析】

《市民意識調査》

- 公共交通機関の利用者は市民の1割程度で少なく、利用頻度が月に1回程度以上の利用者も3.8%と少ない。
- 住みにくいと感じる理由（15項目）は、「市外への移動（公共交通）が不便」（25.5%で4番目）、「市内の移動（公共交通）が不便」（15.9%で5番目）が多い。
- 香取市の取組に対する満足度は、「市内の公共交通体制の整備」が-30.6%、「香取市と市外を結ぶ公共交通体制の整備」が-28.0%と満足率より不満率が高い。

《循環バス乗降調査》

- 運行サービスの満足度は「満足」「やや満足」の合算で81.3%と高い。
- 改善して欲しいサービスは「運行本数（61.1%）」「運行時間帯（38.9%）」「運行ルート（27.8%）」「運賃（27.8%）」の順で多い。

《乗合タクシー登録者アンケート調査》

- 利用目的は通院（79.4%）、買物（29.1%）が多く、利用頻度は月に2～3日未満が多い。
- 乗合タクシーと他の交通手段（一般タクシー、自動車（家族等の送迎・同乗））を組み合わせ利用している方もいる。
- 乗合タクシーを利用していない方の利用意向は「将来は利用したい」「運行サービスが改善されれば利用したい」を合わせると約6割と高い。一方、コミュニティバスが運行された場合の利用意向は、乗合タクシーよりコミュニティバス（循環バス）の方が高い。

《住民意見交換会》

- 乗合タクシーの導入拡大や予約の取り難さの改善などといった意見が挙がっている。
- 循環バスは高校生の足の確保、運行日の変更、高齢者の運賃割引の導入などといった意見が挙がっている。
- スクールバスの有効活用の検討や福祉タクシー券の助成内容の見直しといった意見が挙がっている。



地域公共交通を取り巻く課題

①基幹公共交通である鉄道・高速バスの路線維持・利用促進が必要

②支所を中心とした生活圏に合った移動サービスの提供

③市域内外の移動手段の確保

④公共交通空白・不便地域の解消

⑤公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

⑥多様な主体の連携による持続可能性の確保

①基幹公共交通である鉄道・高速バスの路線維持・利用促進が必要

広域アクセス及び市内の移動を担う公共交通として、鉄道（JR 成田線、JR 鹿島線）と高速バスが運行しているが、「第2次香取市総合計画 後期基本計画」でもこれら都市間公共交通の利便性向上及び利用促進が掲げられている。

また、JR 鹿島線は、JR 東日本から「ご利用の少ない線区の経営情報」として線区別収支を公表されている路線であり、利用者数の改善が急務となっている。

今後も基幹公共交通として、維持・充実できるよう鉄道、高速バスの利用促進に取り組むことが必要である。

②支所を中心とした生活圏に合った移動サービスの提供

市内の移動は、佐原地区、小見川地区、山田地区及び栗源地区と市役所・支所を中心とした生活圏となっているものの、これら生活圏と公共交通の運行サービスとの整合がとれていない。

循環バスの利用者数は、路線により減少傾向で、ダイヤにより利用が少ないルートも存在し、行政負担額は、平成30年度が約3,093万円に対し、令和4年度が約4,952万円と大きく増加している。

住民意見交換会では、循環バスより乗合タクシーの導入を求める意見が挙がっている中で、生活圏に合った移動サービスの提供が必要である。

③市域内外の移動手段の確保

市民の移動は市内だけでなく、潮来市、稲敷市、神栖市、旭市、匝瑳市及び成田方面など市外への生活圏が存続している。

市民意識調査では、香取市の取組に対する満足度として「香取市と市外を結ぶ公共交通体制の整備」が-28.0%と不満率が高くなっている。

これら周辺市町で運行中の高速バスやコミュニティバス（神栖市コミュニティバスなど）などの地域公共交通と連携を図りながら、市域内外の移動手段を確保する。

④公共交通空白・不便地域の解消

香取市の公共交通空白・不便地域（鉄道駅から半径1km以遠、バス停から半径300m以遠）は、人口が集中する佐原駅周辺や小見川駅周辺などで概ねカバーしているものの、利根川以北などいまだに複数箇所存在している。

また、住民意見交換会では、丘陵地などでは、循環バスのバス停まで移動が困難といった意見が挙がっており、福祉交通施策などとの役割分担を図りながら、公共交通空白・不便地域の解消が必要である。

⑤公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

香取市内では、鉄道、高速バス、路線バス、循環バス及び乗合タクシーなど様々な種類の公共交通が運行されているが、市民の主な目的地である商業施設や医療施設などが集中する佐原駅や小見川駅周辺に移動するためには、公共交通の乗り継ぎが発生するケースが多い。

現存する公共交通を活かしながら最大限の機能を発揮するためには、公共交通同士の乗り継ぎに関する負担の軽減や、待合環境の改善など交通結節点の機能強化が必要である。

⑥多様な主体の連携による持続可能性の確保

公共交通に対する令和4年度の行政負担額（路線バス＋循環バス＋乗合タクシー）は、約9,364万円と財政負担が大きくなっている。

市内には既存公共交通のほか、スクールバスや施設の送迎サービス、移動販売車など地域の輸送資源が存在しているため、市民（地域）、交通事業者、行政の役割分担を図りながら、公共交通に対する行政負担額の削減、運転手不足への対応などの観点から、多様な主体が連携し、各地域に適した持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

4 地域公共交通の構築に係る基本的な方針

(1) 地域公共交通の構築に係る基本的な方針

香取市における地域公共交通は、上位計画である「第2次香取市総合計画 後期基本計画」での公共交通の取組方針を踏まえ、次の3つの基本的な方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の形成を目指す。

【地域公共交通を取り巻く課題】

①基幹公共交通である鉄道・高速バスの路線維持・利用促進が必要

④公共交通空白・不便地域の解消

②支所を中心とした生活圏に合った移動サービスの提供

⑤公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

③市域内外の移動手段の確保

⑥多様な主体の連携による持続可能性の確保

【第2次香取市総合計画・後期基本計画での公共交通の取組方針】

- 交通不便地域への対応を含む抜本的な対策の検討
- 既存路線バスの運行維持
- 都市間公共交通等の利便性向上（佐原駅北口交通拠点の整備等）
- JR 成田線・鹿島線の利便性の向上及び利用促進
- 成田国際空港対策の推進
- 市営循環バスの適切な運行及び利用促進
- 現行乗合タクシーの利用促進

【公共交通の基本理念】

公共交通拠点と各地域の連携強化による
利便性の高い公共交通網の構築

【地域公共交通の構築に係る基本的な方針】

1 市内外を移動しやすく、持続可能な公共交通網の形成

2 各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上

3 新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携

基本的な方針1：市内外を移動しやすく、持続可能な公共交通網の形成

- 運転手不足及び令和6年度からの労働基準法の一部改正に伴い、市内で運行中の路線バスや循環バスの維持が困難なため、これら路線の統廃合を行うとともに、路線バスや循環バスを補完する機能を強化するため、デマンド交通の活用を推進する。
- 市内外の移動のしやすさを向上するため、支所を中心とした生活圏を守りながら、鉄道、高速バス、路線バスなど既存公共交通との連携・組合せにより、持続可能な公共交通網の形成を目指す。

基本的な方針2

：各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上

- 香取市で運行中の都市間公共交通と、生活交通、観光交通といった各公共交通機関同士を有機的に接続させ、公共交通の機能を最大限に活用することが重要である。このため、乗継ぎに対する負担や抵抗を最小限となるよう、佐原駅や小見川駅といった公共交通拠点での乗継環境（ダイヤ、待合環境等）の整備を進める。
- 公共交通利用に対する情報発信を行い、市民意識の醸成や、分かりにくさによる不安の解消により、利用促進を図る。

基本的な方針3：新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携

- スクールバスや民間送迎サービスなど地域の輸送資源や、目的地となる施設（観光施設、商業施設等）など他分野・産業との連携を図りながら、新たな需要を取り込むことで持続可能な公共交通を目指す。
- 過度な自動車利用から、適度な自動車利用へと無理のない範囲での転換を促し、地域住民の参画により公共交通を支え・育て・守る意識を啓発し、「乗って支える」仕組みを構築する。

(2) 公共交通網のあり方

①公共交通機関の機能分担

香取市の面積は県内で4番目の規模である。市域は、東西に約21.2km、南北に約22.7kmと広く、運行ルートを1路線で設定した場合は長距離路線となり、利便性や効率性などの低下が懸念される。

このため、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に活用した適切な役割分担と緊密な連携を進め、目的地・外出パターンに応じた便利で効率的な運行が可能な公共交通網の形成を目指す。

また、公共交通ネットワークの構築に当たって、支線公共交通及び補完公共交通を担う「循環バス」と「デマンド交通」については、「地域公共交通確保維持改善事業補助金（フィーダー補助）」を活用した持続可能な運行を確保する。

■各公共交通機関の位置付け・役割等

分類	性格	交通モード	確保・維持策
基幹公共交通	・香取市と大都市を結ぶ公共交通（都市間公共交通）。	○鉄道 ○高速バス	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
幹線公共交通	・交通結節点を起点に、市内及び周辺市町を連絡する骨格路線。	○路線バス	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）や県市町村補助を活用し持続可能な運行を目指す。
支線公共交通	・基幹公共交通、幹線公共交通を補完し、市内の移動サービスを支援する路線。	○循環バス ○デマンド交通	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
補完公共交通	・少量個別輸送を担う移動手段で、多様なニーズにきめ細かく対応可能な機動性や柔軟性を有する交通。 ・基幹、幹線、支線の各公共交通を補完。	○地域主体による新たな移動手段 ○タクシー ○自家用有償運送	地域住民、交通事業者と協議の上、利用ニーズに応じた運行水準を確保。
特定利用者等の移動を担う交通	・通学や通院など特定の利用者の移動を担う交通。	○福祉有償運送 ○スクールバス ○病院送迎バス、介護タクシー	

②公共交通拠点のあり方

公共交通拠点は、結節する公共交通機関や情報提供、乗継抵抗の軽減など、担うべき機能を考慮し「都市拠点」と「地区拠点」に区分する。

都市拠点は、「香取市都市計画マスタープラン」の将来都市構造で位置付けている佐原市街地と小見川市街地のうち、それぞれ「佐原駅周辺」と「小見川駅周辺」とする。

地区拠点は、同じく「香取市都市計画マスタープラン」での位置づけを基に、行政や生活サービス機能が集積する「山田支所周辺」と「栗源支所周辺」とし、都市拠点を機能的に補完する。

■地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用した補助路線バスの位置付け

	吉岡線	栗源線
役割	京成成田駅（成田市）と佐原駅・佐原粉名口車庫（香取市）を結ぶ路線で、高校（佐原高校、佐原白楊高校、成田方面）への通学手段、県立佐原病院や成田方面の医療機関への通院手段、佐原駅及び成田駅など交通結節点への交通手段として運行している。	佐原駅（香取市）と多古台バスターミナル（多古町）を結ぶ路線で、主に通勤通学時の交通手段となっており、高校（佐原高校、佐原白楊高校、千葉萌陽高校等）への通学手段、県立佐原病院・国保多古中央病院への通院手段、JR 佐原駅等交通結節点へのアクセスとして運行している。
維持・確保策	鉄道や路線バスとの接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を行う。	鉄道や路線バスとの接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	吉岡線の維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。	栗源線の維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用した循環バス・小見川市街地ルートの位置付け

役割	循環バス・小見川市街地ルートは、JR 小見川駅と接続し、公共交通空白・不便地域の解消を図りながら、小見川市街地の移動手段として運行しており、また、学生利用も多い路線となっているため、地域住民の日常生活に必要な不可欠な移動手段として確保する交通である。
維持・確保策	鉄道や路線バス（府馬線など）との接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	循環バス・小見川市街地ルートの維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、引き続き地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。

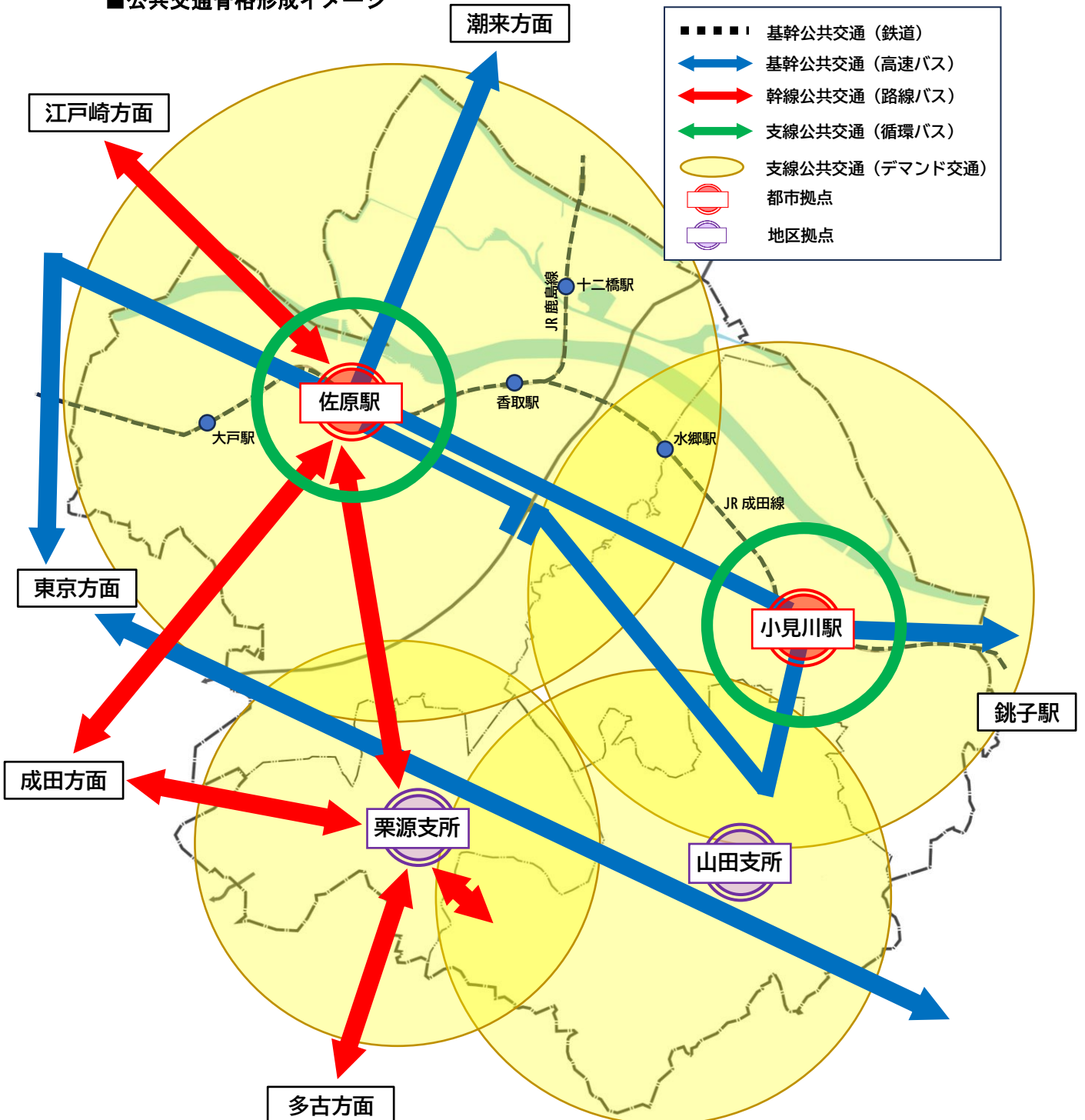
■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用した循環バス・佐原市街地ルートの位置付け

役割	循環バス・佐原市街地ルートは、JR 佐原駅と接続し、公共交通空白・不便地域の解消を図りながら、佐原市街地の移動手段として運行しており、また、香取神宮など観光利用も多い路線となっているため、地域住民の日常生活や観光振興に必要な不可欠な移動手段として確保する交通である。
維持・確保策	鉄道との接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	循環バス・佐原市街地ルートの維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用したデマンド交通の位置付け

<p>役割</p>	<p>現在小見川地区で運行中の乗合タクシーについて、香取市内全域に拡大することで、路線バスや循環バスを補完する機能を強化しながら、交通不便地域等の解消に資する役割を担っており、地域住民の日常生活に必要な移動手段として確保する交通である。</p>
<p>維持・確保策</p>	<p>鉄道や路線バスとの接続を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。</p>
<p>必要性</p>	<p>デマンド交通の維持・確保のため、市の財政負担だけでは運行の維持が難しく、引き続き地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。</p>

■公共交通骨格形成イメージ



5 計画の目標及び実施事業

(1) 計画の目標

3つの地域公共交通の構築に係る基本的な方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。

【基本方針】

【計画の目標】

基本方針1
：市内外を移動しやすく、持続可能な公共交通網の形成

目標①

：市内の移動しやすさ向上

市内の移動しやすさ向上に資するよう、バス路線(路線バス、循環バス)の再編やデマンド交通の利便性向上、タクシーの利用促進により、拠点間及び地域間の連携強化を図る。

また、これら地域公共交通を補完するため、新たな交通手段の担い手確保、グリーンスローモビリティ及びシェアサイクルなどにより、新たな移動手段を確保する。

目標②

：市外への移動しやすさ向上

東京圏や近隣自治体など市外への移動しやすさを向上するため、鉄道(JR成田線、JR鹿島線)や高速バスといった基幹公共交通の利便性向上や利用促進を図る。

また、東国三社参り(香取神宮、鹿島神宮、息栖神社)の推進や東国水郷観光推進協議会(香取市、鹿嶋市、潮来市、神栖市)の連携強化、成田空港へのアクセス向上に資するよう、周辺市町の拠点との接続向上を目指す。

基本方針2
：各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上

目標③

：利用しやすい公共交通環境の整備

各公共交通機関同士の連携に資するよう、公共交通拠点での乗継環境の向上を目指すとともに、快適な車両導入や市民及び来訪者、観光客などに分かりやすい公共交通の情報提供により、利用しやすい環境づくりを目指す。

基本方針3
：新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携

目標④

：他のまちづくり分野との連携による持続可能な公共交通の構築

観光振興などまちづくりと連携しながら、魅力的な交通環境の創出により、地域の活性化に繋げるとともに、輸送資源の活用により地域全体で支える持続可能な公共交通網を構築する。

(2) 実施事業

4つの「計画の目標」の実現に向けて、各事業主体が連携・協力し、それぞれが主体的に各事業を実施する。

基本方針	目標	事業名	実施主体					実施時期（年度）					
			香 取 市	千 葉 県	交 通 事 業 者 鉄 道	バ ス	タ ク シ ー	地 域 そ の 他 関 係 者	令 和 6 年	令 和 7 年	令 和 8 年	令 和 9 年	令 和 10 年
1 市内外を移動しやすく、持続可能な公共交通網の形成	①市内の移動しやすさ向上	【1】循環バスの再編				○	○			検討		実施	
											フィーター補助		
		【2】デマンド交通の拡充				○	○			検討		実施	
											周辺市町の拠点との接続向上		フィーター補助
	②市外への移動しやすさ向上	【3】タクシーの利用促進				○	○				周知PR		
		【4】新たなモビリティサービスの導入検討									検討、協議・調整		
		【5】鉄道の利便性向上及び利用促進				○	○				周知PR		
	③利用しやすい公共交通環境の整備	【6】高速バスの利便性向上	新規高速バス路線の導入				○	○		○	協議・調整		実施
			既存高速バスの利用促進活動				○	○				周知PR	
		【7】路線バスの再編及び利便性向上	路線バスの再編				○	○			検討		実施
			乗継運賃割引等の導入検討				○	○				検討、協議・調整	
	2 各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上	【8】公共交通拠点の機能強化	佐原駅北口バスターミナルの整備				○	○				用地交渉・検討・実施	
			地区拠点の整備				○	○				検討・調整・実施	
		【9】運行情報提供の充実	公共交通ガイドの作成・配布				○	○	○	○		作成	
SNS等の活用						○	○	○	○				周知PR
マイ時刻表						○	○	○	○				周知PR
【10】公共交通の利用を促す機会の創出		運転免許自主返納促進のPR活動				○	○	○	○				周知PR
		乗り方教室の開催				○	○	○	○		検討準備		実施
【11】先進技術の導入に向けた研究	MaaSの取組み研究				○	○	○	○				検討	
	自動運転バスの導入研究				○	○	○	○				検討	
3 新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携	④他のまちづくり分野との連携による持続可能な公共交通の構築	【12】スクールバス等地域輸送資源の活用可能性の検討				○	○	○	○			検討、協議・調整	
		【13】観光施設・商業施設等との連携サービスの導入	循環バス1日フリー乗車券等の導入				○	○	○				周知PR
			お出かけモデルプラン作成				○	○	○	○			検討・調整
		【14】運転手の確保策の実施				○	○	○	○		検討準備		実施

(3) 事業推進に向けた実施体制

実施事業の円滑な推進にあたっては、地域公共交通を支える「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努める。

【市民（地域、民間企業等）】

市民は公共交通の利用者として、利用促進に関する取組への主体的な参画により、公共交通の利便性の向上と持続可能性に協力する。また、移動の目的地となる施設（民間企業等）は公共交通の利用促進に協力する。

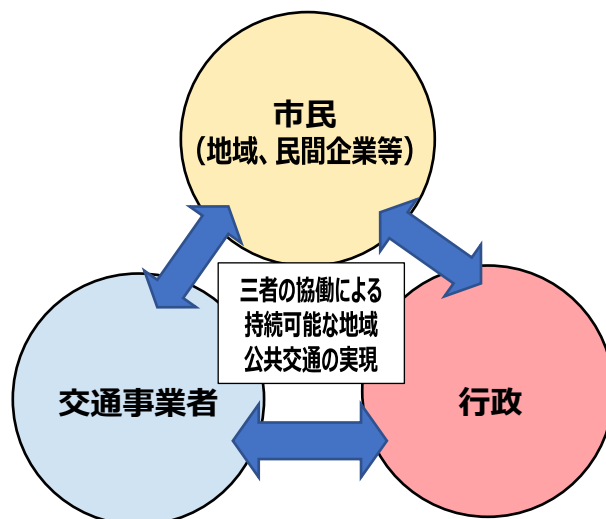
【交通事業者】

提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上と利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努める。

【行政】

限られた輸送資源の中で効率的な運行となるように、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、主体的に持続可能な地域公共交通の確保施策に取り組む。

■市民・交通事業者・行政の役割分担



(4) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施スケジュールを整理する。

目標① 市内の移動しやすさ向上

【事業1】循環バスの再編

循環バス 10 路線（11 ルート）のうち、大戸・瑞穂ルート、北佐原・新島ルート、小見川・高萩ルート、栗源ルート、山田ルート、福田ルート、平日周遊ルート及び横断ルートの 8 路線は統廃合（順次）する。

佐原市街地ルートを新設し、運行ルートは休日周遊ルートを基本に、佐原市街地の移動を担う路線として再編する。

小見川市街地ルートを新設し、運行ルートは小見川・城山ルートを基本に、小見川市街地の移動を担う路線として再編する。

なお、循環バス（佐原市街地ルート、小見川市街地ルート）は、支線公共交通として地域内の移動を担う役割であるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、持続可能な確保・維持を目指す。

【実施主体】香取市、交通事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
循環バスの再編	検討	→				
	再編		→			
地域内フィーダー系統補助金の活用		→				

■香取市循環バス（佐原市街地ルート、小見川市街地ルート）事業及び実施主体の概要

路線名	香取市循環バス（佐原市街地ルート）	香取市循環バス（小見川市街地ルート）
起点～経由地～終点	佐原駅～香取神宮～佐原駅	小見川駅～小見川高校～小見川駅
事業許可区分	4条乗合	4条乗合
運行態様	路線定期運行	路線定期運行
実施主体	香取市（交通事業者へ委託）	香取市（交通事業者へ委託）
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）

【事業2】デマンド交通の拡充

路線バスや循環バスを補完する機能を強化するため、香取市内全域を対象に、路線バスや循環バスの再編状況を踏まえながら、令和6年度からデマンド交通を順次運行する。また、周辺市町の拠点との接続向上に資するよう、利用者の生活実態などを考慮し、令和7年度から順次拡大する。デマンド交通の拡充に伴い、福祉タクシー事業の見直しを検討する。

デマンド交通は、運行エリアの拡大に伴い、予約受付や配車方法の効率化が必要なため、オンライン予約受付への対応や効率的な運行ルートを選択が可能となるよう、AI技術を活用する。

なお、地域内公共交通として地域内の移動と交通不便地域の解消を担う役割であるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、持続可能な確保・維持を目指す。

【実施主体】香取市、交通事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
デマンド交通の拡充	検討	→				
	市内全域再編（順次）		→			
	周辺市町の拠点との接続向上（順次）		→			
地域内フィーダー系統補助金の活用		→				

■デマンド交通の運行サービス

運行エリア	香取市内全域 ※一部周辺市町への運行エリア拡大検討
運行日	平日のみ
運行時間	午前7時から午後7時まで
（現行） 利用運賃	・1回当たり運賃…大人：600円、中高生：300円、小学生・未就学児：無料、障害者手帳所持者・介助者：300円 ・割引制度…回数券（1冊3,000円、300円券12枚）
運行車両	ワゴン車両（最大定員10人：9台＋予備車2台）

■デマンド交通事業及び実施主体の概要

路線名	香取市デマンド交通
地区	香取市全域
事業許可区分	自家用有償旅客運送（区域運行）
運行態様	予約制・乗合
実施主体	香取市（交通事業者へ委託）
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）

【事業3】タクシーの利用促進

タクシーの利用促進に向けて、香取市ホームページや「香取市公共交通ガイド（マップ）」などにより、タクシーの事業者概要や運賃、配車アプリなどについて、周知・情報提供を行う。

また、成田空港内に乗り入れているタクシーと連携しながら、観光タクシーによる新たな需要の獲得など利用促進を実施する。

【実施主体】交通事業者、香取市

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
タクシーの利用促進	周知PR	→				

【事業4】新たなモビリティサービスの導入検討

路線バスやタクシーなどの活用を推進するとともに、鉄道駅から離れた地域などについては、地域の共助による自家用有償運送事業やボランティア輸送等の可能性について検討する。

検討に当たっては、移動が困難な利用者などの現状・実態を把握した上で、導入の必要性を考慮し、役割分担や仕組みづくりを検討する。

また、市民や観光客が気軽に移動できるよう、グリーンスローモビリティ、シェアサイクルなど新たな地域モビリティの導入について、多様な主体との連携・協働を図りながら、検討・導入する。

【実施主体】香取市、地域、関係団体

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
新たなモビリティサービスの導入検討	検討、協議・調整					
		→				

目標② 市外への移動しやすさ向上

【事業5】鉄道の利便性向上及び利用促進

JR成田線とJR鹿島線の利便性向上に向けて、「千葉県JR線複線化等促進期成同盟」等と連携し、現在の運行本数の維持や、ホームへ至る跨線橋の改築（屋根の設置と階段段差識別シールの貼付、JR成田線）や駅舎の改築等（老朽化した駅舎の改築とバリアフリー化）、駅舎階段の十分な照度の確保や各駅のバリアフリー化（JR鹿島線）などについて、鉄道事業者への要望活動を継続して実施する。

現行の運行サービスを確保・維持するよう、通勤・通学者及び観光客を対象に、東国三社参りの推進や、東国水郷観光推進協議会や鉄道事業者と連携した各種イベントの開催など、利用促進活動を実施する。

【実施主体】交通事業者、香取市

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
鉄道の利用促進活動	周知PR					
		→				

【事業6】高速バスの利便性向上

高速バスは、より一層、都市間公共交通等の利便性向上を図るため、既存高速バス路線の維持・充実を目指すとともに、羽田空港や成田空港等を経由する路線の新設、東国三社参りの推進及び東国水郷観光推進協議会との連携などを検討する。

また、銚子東京線（佐原ルート）の一般乗降化（佐原駅北口～銚子駅）や、パークアンドバスライド駐車場（小見川バス停）などの周知PR活動を実施する。

【実施主体】バス事業者、香取市、近隣市町

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
新規高速バス路線の導入	協議・調整	→				
	運行実施			→		
既存高速バスの利用促進活動	周知PR	→				

【事業7】路線バスの再編及び利便性向上

市内の路線バスは8路線が運行されているが、運転手不足の深刻化や利用者数の減少などにより、現行サービスの維持が厳しい状況のため、循環バスやデマンド交通の再編に合わせて、統廃合を行う。

統廃合に当たっては、公共交通ネットワークの役割分担に配慮しながら、検討する。

また、路線バスと循環バス・デマンド交通との利便性向上に資するよう、乗継運賃の割引等について検討・実施する。

なお、吉岡線と栗源線は、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）」を活用し、持続可能な確保・維持を目指す。

【実施主体】交通事業者、香取市

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
路線バスの再編	検討	→				
	再編		→			
乗継運賃割引等の導入検討		→				

■路線バス（地域間幹線）事業及び実施主体の概要

路線名	吉岡線	栗源線
起点～経由地～終点	京成成田駅～来光台～佐原駅・佐原粉名口車庫	多古台バスターミナル～高根～佐原
事業許可区分	4条乗合	4条乗合
運行態様	路線定期運行	路線定期運行
実施主体	千葉交通(株)	JRバス関東(株)
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）

目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業8】公共交通拠点の機能強化

佐原駅北口バスターミナルの整備については、用地交渉難航により、完成時期が未定となっているため、引き続き用地交渉を進めながら、事業計画の見直しを含めた検討・整備を進める。

加えて、地区拠点である山田支所・栗源支所については、待合所の設置などにより、乗り継ぎ環境の向上に向けて検討を進める。

【実施主体】香取市、交通事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
佐原駅北口バスターミナルの整備	用地交渉・検討・実施					→
地区拠点の整備	整備内容検討・調整、実施					→

【事業9】運行情報提供の充実

市民や来訪者に対し、公共交通の運行内容等を分かりやすく伝え、利用促進を図るため、鉄道、高速バス、路線バス、循環バス、デマンド交通及びタクシーなどの運行概要情報などを網羅した「香取市公共交通ガイド（マップ）」を路線の見直し等に合わせ、作成・更新し、広く配布する。

また、令和5年1月に開設した香取市LINE公式アカウントのリッチメニューに設定した「バス情報」や、市SNSを活用しながら、地域公共交通に係る情報発信を行う。

さらに、現在実施中の「マイ時刻表」についての認知度を高めるための周知PRを実施する。

【実施主体】香取市、交通事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
公共交通ガイドの作成・配布	作成	→				
	周知PR					→
SNS等の活用	周知PR					→
マイ時刻表	周知PR					→

【事業 10】公共交通の利用を促す機会の創出

①運転免許自主返納促進のPR活動

高齢者の交通事故防止と公共交通の利用促進を図るため、路線バス事業者などで実施中の自動車運転免許自主返納者への支援措置について、香取市ホームページや広報紙、「香取市公共交通ガイド（マップ）」などの情報媒体を活用したPR活動を積極的に行う。

②路線バス・循環バス等の乗り方教室の開催

令和5年3月に山田支所で市民を対象に開催した乗車体験や乗継方法の説明などを学習する「乗り方教室」について、今後も引き続き実施し、地域公共交通の普及を図っていく。

【実施主体】 交通事業者、香取警察署、香取市、地域

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
運転免許自主返納促進のPR活動	実施					→
	検討・準備	→				
乗り方教室の開催	実施					→

【事業 11】先進技術の導入に向けた研究

香取市を含む成田空港周辺市町では、成田空港の機能強化に合わせた地域の活性化が進められ、観光・生活・産業の面から成田空港へのアクセスの強化を図っていくことが期待されている中で、市民や観光客の利便性向上に向けて、近隣市町との連携を見据えながら、MaaSの活用に向けた調査・研究を推進する。

また、地域課題や交通事業者の経営課題を解決する手段の一つとして、先進技術の進歩や整備費用などの条件を考慮しながら、自動運転バスの導入に向けて検討する。

【実施主体】 香取市、交通事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
MaaSの取組み研究	検討					→
	検討					→

目標④ 他のまちづくり分野との連携による持続可能な公共交通の構築

【事業 12】 スクールバス等地域輸送資源の活用可能性の検討

小中学校のスクールバス（合計 8 校、31 台）や、民間企業（本多病院など）で運行中の送迎バスについて、教育委員会や民間企業等と協議・調整を図りながら、他分野・民間との共創プロジェクトなど、地域輸送資源と連携した活用可能性を検討する。

【実施主体】 香取市、学校関係者・企業、送迎バス運行事業者

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
地域輸送資源の活用可能性の検討	検討、協議・調整	—————→				

【事業 13】 観光施設・商業施設等との連携サービスの導入

循環バス 1 日フリー乗車券＋特典サービスについて、サービス内容などを市ホームページや広報紙、「香取市公共交通ガイド（マップ）」など多様な情報媒体を活用して周知するとともに、特典協力店や販売場所の拡充を推進する。

また、公共交通に乗り慣れていない市民や観光客に対して、誰もが快適に公共交通を利用できるよう、外出の目的地別の「お出かけモデルプラン」を作成し、香取市ホームページへの掲載、外出先となる施設へのチラシの配架等により需要の掘り起こしを図る。

【実施主体】 交通事業者、企業、観光協会、香取市

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
循環バス 1 日フリー乗車券等の導入	周知 PR	—————→				
	特典協力店等の拡充推進	—————→				
お出かけモデルプラン作成	検討・調整	—————→				
	周知 PR				—————→	

【事業 14】 運転手の確保策の実施

交通事業者等では、ホームページなどで運転手の求人を継続的に実施しているものの、運転手の確保に非常に苦慮している状況にあるため、運転手などの募集について、香取市と交通事業者等が連携を図りながら、企業説明会や職業体験イベントの開催などを検討し、実施する。

【実施主体】 交通事業者、香取市、ハローワーク

【実施スケジュール（年度）】

事業	実施項目	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
運転手の確保策の実施	検討・準備	—————→				
	実施		—————→			

(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定する。

■評価指標及び目標値

基本的な方針	計画の目標	評価指標	現状値	目標値	目標設定の考え方
1 市内外を移動しやすく、持続可能な公共交通網の形成	①市内の移動しやすさ向上	循環バス・乗合タクシー利用者数※1	56,285人 (R4)	(注)	—
		市内の公共交通体制の整備についての満足度 ※2	-30.6% (R4)	-20.0%	前計画の目標値
	②市外への移動しやすさ向上	香取市と市外を結ぶ公共交通体制の整備についての満足度 ※2	-28.0% (R4)	-15.0%	前計画の目標値
		佐原駅・小見川駅1日乗車合計人員 ※3	3,625人 (R4)	4,200人	コロナ禍前の令和元年度実績を目標
		高速バス年間乗降客数 ※4	117,076人 (R4)	117,000人	現状維持
2 各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上	③利用しやすい公共交通環境の整備	公共交通拠点整備箇所数 ※5	2箇所 (R5)	6箇所	佐原駅(2), 小見川駅, 小見川駅周辺, 山田支所, 栗源支所についての整備
3 新たな需要を取り込むための他分野・産業との連携	④他のまちづくり分野との連携による持続可能な公共交通の構築	年間1回以上、香取市内の公共交通を利用する人の割合 ※6	6.7% (R4)	15.0%	前計画の目標値
		循環バス・デマンド交通の受益者負担率 ※7	14.2% (R4)	(注)	—
		公共交通に係る財政支出の削減 ※7	(現状を100とする)	(注)	—

(注) 運行計画及び令和5年度利用実績等を踏まえて設定

【各評価指標の数値データの取得方法】

- ※1 運行事業者の提供データから毎年計測
- ※2 「市民意識調査」により計測
- ※3 鉄道事業者の提供データから毎年計測
- ※4 バス事業者の提供データから毎年計測
- ※5 公共交通拠点整備状況より毎年実績整理
- ※6 「市民意識調査」により計測
- ※7 事業者報告書、香取市決算データ等の資料から毎年計測

6 計画の達成状況の評価

(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「香取市地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想される。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「香取市地域公共交通協議会」において実施し、各事業に係る関係者（市民、交通事業者、行政など）が効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行う。

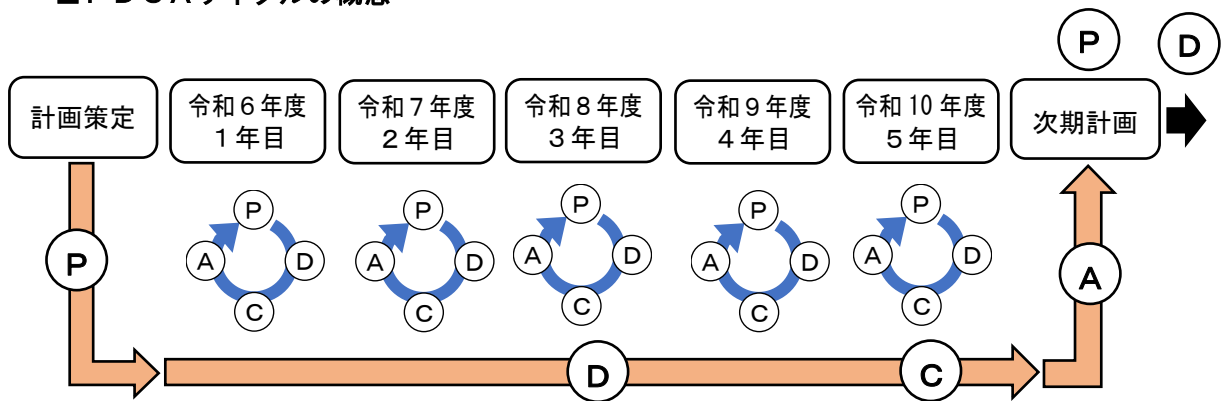
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施する。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。ただし、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院などの整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種施策の検討	各路線などの運行計画の策定各種施策の検討
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種施策の見直し	香取市地域公共交通計画の見直しの検討

(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和10年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール

項目		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	市民意識調査				○	
	循環バス乗降調査					○
	デマンド交通利用登録者アンケート調査			○		○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し※						○
香取市地域公共交通協議会の開催		○	○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■関連調査概要

種別	主な調査項目
循環バス乗降調査	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車・降車バス停 ・利用者属性 ・利用特性（利用目的、利用頻度、乗継有無、往復利用有無等） ・運行サービス満足度、改善して欲しいサービス
デマンド交通利用登録者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性 ・利用特性（片道・往復利用、免許の有無、利用目的、利用頻度等） ・運行サービスの満足度 ・重点的に改善が必要なサービス

付録 用語集

	用語	説明
数字	250mメッシュ	緯度・経度に基づき、地域を隙間なく 250m四方の網の目（メッシュ）の区域に分け、その区域の人口（本計画中では令和2年10月1日現在の国勢調査結果）を区分ごとに色分けしたもの。
あ行	A I	人工知能（A I）は「計算（computation）」という概念と「コンピュータ（computer）」という道具を用いて「知能」を研究する計算機科学（computer science）の一分野」を指す。人間の知的能力をコンピュータ上で実現する、様々な技術・ソフトウェア・コンピュータシステム。
	運転経歴証明書	理由があつて自動車運転免許を自主的に返納された方や自動車運転免許の有効期限が切れてから5年以内の方の申請により、運転経歴証明書が交付される制度。
か行	観光入込客数	日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者で、観光地点を訪れた観光入込客をカウントした値。例えば、1人の観光入込客が複数の観光地点を訪れたとしても、1人回と数える。
	グリーンスローモビリティ	電動で時速 20 km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上のパブリックモビリティ。
	交通手段分担率	目的をもって移動する際に利用する各交通手段の分担率。
	交流人口	その地域を訪れる（交流する）人のこと。その地域に住んでいる人「定住人口」に対する概念。
	国勢調査	国の最も基本的で重要な統計調査であり、「日本に居住している全ての人及び世帯」を対象に、5年に一度、統計法に基づき実施している。国勢調査では国内の人口、世帯、産業構造等などについて調査が行われている。
	コミュニティバス	一般的に、交通事業者以外の市町村や自治会等が主体となり、地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバス。法令で明確に定義されている運行形態ではなく、民営の路線バス（乗合バス）と同様、道路運送法等の規定に従う。
さ行	自家用有償運送（公共交通空白地有償運送）	地域住民の生活維持に必要な輸送について、バスやタクシー事業によってサービスが提供されない場合に、その代替手段として、国土交通大臣又は事務・権限の移譲を受けた地方公共団体の長から登録を受けた市町村、NPO、自治会等が自家用車（白ナンバー）を使用して有償で運送できることとする制度。
	スクールバス	始業時刻と終業時刻に合わせて学生・生徒が居住している住宅地域と学校の間、学校最寄りの鉄道駅と学校の間などを結んで運行するバス。
た行	代表交通手段	一つの移動の際に、いくつかの交通手段を乗り換えた場合の主な交通手段。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。例) 自宅から駅まで自動車移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる。
	端末交通手段	鉄道やバスの駅・バス停までの（からの）交通手段のこと。

	用語	説明
た行	東京都市圏パーソントリップ調査	「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなど「人の動き」を調査するもので、調査日1日の全ての動きを調べる調査。昭和43年から概ね10年ごとに実施。平成30年の調査範囲は東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部、268市区町村）。対象者は東京都市圏に居住する約1,800万世帯のうち、無作為で選ばれた約63万世帯の方（満5歳以上）。
	都市間公共交通	香取市と東京などの大都市を結ぶ公共交通。本計画では鉄道や高速バスを指す。
な行	デマンド交通（乗合タクシー）	正式にはDRT（Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム）と呼ばれ、事前予約により運行する。路線バスのように固定のダイヤ、固定の経路を予約があった時だけ運行する形態や、タクシーのように利用者を迎えに行き、目的地まで輸送する運行形態など、方式やダイヤ設定、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。
は行	パークアンドバスライド	自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部の目的地に向かうシステム。
	バスターミナル	バス利用者の乗降のため、同時に2両以上停車させることを目的として設置した施設（道路の路面等一般交通の用に供する場所を停留場所として使用する施設を除く）。
	バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活を営む上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリーとは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
	PDC Aサイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組み。
	福祉有償運送	タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービス。自家用有償運送のうちの一つ。
ま行	M a a S	Mobility as a Service の頭文字を取ったものであり、サービスとしての移動という意味を持つ。スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスのこと。

付録 香取市地域公共交通協議会

香取市では、市内の総合的な公共交通体系の構築を図るため、既存の交通体系の再編及び公共交通空白地域の解消を目指し、市民の移動手段の確保と地域の均衡ある公共交通網の整備を実現することを目的として、平成 18 年度に市民、交通事業者、その他の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。

市内地域公共交通の課題の整理、基本方針の策定と各種調査等を通して、平成 19 年 3 月に「報告書」を作成しましたが、報告書の考え方や取組みの実現に向けて、地域の多様な関係者による合意形成を図り、より効率的・効果的に実行するため、これまでの公共交通検討委員会を発展的に改組して、平成 20 年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、法定協議会を設置。

また、本協議会は、道路運送法上の「地域公共交通会議」および「運営協議会」の位置づけでも運営されている。

【開催概要】

《第 51 回》

日時：令和 5 年 6 月 22 日（木）午前 10 時 00 分から

議題：香取市地域公共交通計画の策定について

令和 6 年度地域内フィーダー系統確保維持計画について

現計画の令和 4 年度事業評価（進行管理）について

香取市地域公共交通協議会規約の一部改正について

《第 52 回》

日時：令和 5 年 10 月 2 日（月）午前 10 時 00 分から

議題：香取市地域公共交通計画の策定に向けた調査業務等の進捗について

香取市循環バス一日フリー乗車券等について

令和 5 年度事業計画の一部修正について

《第 53 回》

日時：令和 6 年 1 月 29 日（月）午後 2 時 00 分から

議題：令和 5 年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

自家用福祉旅客運送の有効期間更新について

香取市地域公共交通計画（素案）について

《第 54 回》

日時：令和 6 年 3 月 18 日（月）午後 2 時 00 分から

議題：香取市地域公共交通計画（案）について

【香取市地域公共交通協議会委員名簿】

(令和6年3月末現在)

選出区分	所属・職名等	氏名	役職
関係運輸支局長又はその指名する職員	関東運輸局千葉運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送）	小林 聡	
千葉県公共交通担当職員	千葉県総合企画部交通計画課 企画調整班長	小松 直人	
乗合バス等関係事業者又は関係団体の代表者	(一社) 千葉県バス協会 専務理事	成田 斉	
	(一社) 千葉県タクシー協会 専務理事	高山 和征	
	北総自動車(株)代表取締役	金親 康祐	
	京成タクシー成田(株) 代表取締役	藤倉 孝一	
	千葉交通(株) 取締役	高根澤 秀彦	
	関鉄観光バス(株)佐原営業センター長	横山 真樹	
	ジェイアールバス関東(株) 成田空港支店長	太田 治彦	
	晃進物流(株) 代表取締役	黒田 晃嗣	
	関鉄グリーンバス(株) 代表取締役	宮野 裕司	
	関東鉄道(株) 常務取締役	廣瀬 貢司	
	東日本旅客鉄道(株) 佐原駅長	吉田 尚吾	
乗合バス等関係事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者	千葉交通労働組合 書記長	伊藤 賢	
道路管理者	千葉県香取土木事務所 所長	庄司 強	
関係警察署員	香取警察署 交通課長	齋藤 大輔	
地域住民を代表する者	佐原地区市民代表	関 謙次郎	副会長
	小見川地区市民代表	中野 清	
	山田地区市民代表	永嶋 和男	
	栗源地区市民代表	平川 淳一	
地域福祉推進に携わる者	社会福祉法人香取市社会福祉協議会 事務局長	久保木 浩明	監査
識見を有する者	NPO法人 まちづくり支援センター 代表理事	為国 孝敏	会長
市長が必要と認める者	香取市高齢者クラブ連合会 会長	香取 義春	
市の職員	総務部長	長江 敦	監査
	総合政策部長	松田 博明	
	生活経済部長	平野 靖	
	福祉健康部長	荒井 秀男	
	建設水道部長	木村 稔	
	教育次長	高岡 洋一	

香取市地域公共交通計画

発行：令和6年3月

発行者：香取市地域公共交通協議会

事務局：香取市役所総合政策部 企画政策課 企画調整班

〒287-8501 千葉県香取市佐原口 2127 番地

電話：0478-54-1111（代）

URL：<http://www.city.katori.lg.jp>