

香取市地域公共交通網形成計画策定に向けた 調査業務の進捗について

【 目 次 】

1	公共交通利用者ニーズ等分析	1
1-1	市民意識調査（平成 29 年度）	1
1-2	公共交通利用者アンケート調査	2
1-3	乗合タクシー利用登録者アンケート調査	5
1-4	主要施設利用者アンケート調査	8
1-5	中高生ワークショップ	9
1-6	住民意見交換会の開催概要	16
2	運行事業者・関係団体等ヒアリング	17
3	地域公共交通の問題点及び課題（案）	23
	（参考）病院送迎バスアンケート調査の結果概要	27

令和元年 10 月 15 日

1 公共交通利用者ニーズ等分析

1-1 市民意識調査（平成 29 年度）

第 2 次香取市総合計画の策定や市政運営にあたっての基礎資料とするため、市民意識調査を行っており、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	平成 29 年 9 月 20 日（水）～10 月 10 日（火）
回収状況	有効回答数 1,355 票（有効回答率 54.2%）

（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 90.0%と多く、月に 1 回程度以上の利用者が 4.0%、年に数回以上の利用者が 8.6%となっている。

年に数回以上の利用者は、地域別に見ると、栗源地域（12.0%）、佐原地域（9.8%）、山田地域（9.7%）、小見川地区（5.7%）の順で多く、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 48.5%、「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 26.9%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域が 32.0%、山田地域が 30.9%と市平均体を上回っている。

住みにくいと感じる理由として、「市外への移動（公共交通）が不便」が 32.1%、「市内の移動（公共交通）が不便」が 29.4%を占めており、地域別に見ると、両方とも栗源地域が 4 地域の中でそれぞれ最も高い。

（3）香取市の取り組みに対する満足度

香取市の取り組みに対する満足度（市全体）で、「市内の公共交通体系の整備」が－24.6%、「香取市と市外を結ぶ公共交通体制の整備」が－16.7%と満足率より不満率が高く、地域別に見ると、両方とも佐原地域が 4 地域の中でそれぞれ不満率が最も高い。

1-2 公共交通利用者アンケート調査

(1) 循環バス・ワゴン利用者アンケート調査

調査対象路線	佐原循環バス（周遊ルート）、小見川循環バス、山田循環バス、栗源循環ワゴン
路線選定理由	市で運行している循環バス・ワゴンのうち、具体的な検討対象路線として、観光客等の利用客が伸びている「佐原循環バス（周遊ルート）」及び、利用者の低迷が続く「小見川循環バス」「山田循環バス」「栗源循環ワゴン」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渡し、乗客自身が調査票の該当箇所を折り込むアンケート方式（ビンゴ形式調査票の活用） ○調査日 ・佐原循環バス（周遊ルート）（休日のみ）…令和元年7月7日（日） ・小見川循環バス、山田循環バス、栗源循環ワゴン（平日3日間） …平日：令和元年7月8日（月）、7月10日（水）、7月12日（金） ○調査時間帯：始発から最終まで
調査項目	○佐原循環バス（周遊ルート） …乗車・降車バス停、利用者属性（性別、年齢、住まい）、循環バスに乗るまでの交通手段、運賃の支払い方法、利用頻度、利用目的、本日の目的地、運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス ○小見川循環バス、山田循環バス、栗源循環ワゴン …乗車・降車バス停、利用者属性（性別、年齢、住まい）、運転免許有無、運転免許返納意思、往復利用有無、利用頻度、利用目的、運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス

1) 利用実績

佐原循環バス（周遊ルート）の調査日の利用者数は24人/日で、ダイヤ別に見ると、10:20発、11:40発、14:20発が4人と最も多いものの、利用が全く無いダイヤもある。

利用ODは、24人中23人が佐原駅⇄香取神宮間の利用となっている。

小見川循環バスの3日間平均利用者数は59人/日で、城山行き（右回り）の小見川駅7:35発と7:53発で利用が多く、利用ODは小見川駅→城山公園が約7割を占めており、小見川高校への通学となっている。

山田循環バスの3日間平均利用者数は19人/日で、ダイヤ別に見ると、6:25発が7人と最も多いものの、利用が全く無いというダイヤもある。

栗源循環バスの3日間平均利用者数は4人/日で、利用が全く無いダイヤが多い。

2) 利用特性・ニーズ

①回答者の属性

利用者の性別は「男性」が34.4%、「女性」が65.6%と女性の割合が多い。

年齢は佐原循環バス（周遊ルート）では40歳代と50歳代、小見川循環バスでは20歳未満、山田循環バスでは20歳未満と80歳以上、栗源循環ワゴンでは80歳以上が多い。

住まいは佐原循環バス（周遊ルート）が「香取市外」が、小見川循環バス、山田循環バス、栗源循環ワゴンは「香取市内」の割合が多い。

②佐原循環バス（周遊ルート）の利用特性

佐原循環バス（周遊ルート）に乗るまでの交通手段は、「鉄道」が73.3%、「バス」が20.0%と公共交通利用者が大半を占めており、運賃の支払い方法は、「1日フリー乗車券」が46.7%、「その他」が53.3%となっている。

利用頻度は、「始めて」が80.0%と多いものの、2回以上の利用も13.4%を占めている。

利用目的は、「観光」が93.3%と多く、本日の目的地は「香取神宮」が93.3%と多いものの、佐原の町並みなどそれ以外の目的地は少なく、回遊していないことが分かる。

③小見川循環バス、山田循環バス、栗源循環ワゴンの利用特性

運転免許有無は、「有」が9.6%、「無」が89.0%と運転免許無の割合が多く、運転免許有の方の免許返納意思是「有」と回答した方は30.0%を占めている。

往復利用有無は、「往復利用」が27.3%、「片道のみ」が67.0%と片道利用の割合が多いが、栗源循環ワゴンは「往復利用」が72.7%と多い。

利用頻度は、小見川循環バスが「週に1～2日」と「月に2～3日」、山田循環バスが「週に5日」と「月に2～3日」、栗源循環ワゴンが「月に1日」が多い。

利用目的は、小見川循環バスが「通学」、山田循環バスが「通学」と「通院」、栗源循環ワゴンが「通院」と「買物」が多い。

④運行サービスの満足度

運行サービスの満足度は7割弱と高く、栗源循環ワゴンで「満足」と回答した方は100%。始めての利用が多い佐原循環バス（周遊ルート）では「わからない」が多い。

⑤改善して欲しいサービス

改善して欲しいサービス（4路線合計）は、「運行本数（57.1%）」、「運行時間帯（42.4%）」の順で多く、山田循環バスで「運行ルート（25.5%）」、栗源循環ワゴンで「乗り継ぎのしやすさ（36.4%）」の割合が多い。

(2) 路線バス利用者アンケート調査

調査対象路線	大倉線、上の台線
路線選定理由	路線バスのうち、特に利用が低迷している2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渡し、乗客自身が調査票の該当箇所を折り込むアンケート方式（ビンゴ形式調査票の活用） ○調査日…平日：令和元年7月10日（水）、休日：令和元年7月7日（日） ○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、住まい）、運転免許有無、運転免許返納意思、往復利用有無、利用頻度、利用目的、運行サービスの満足度、改善して欲しいサービス

1) 利用実績

大倉線の日利用者数は平日が21人/日、休日が6人/日、上の台線は平日が20人/日、休日が2人/日と両路線とも休日で利用が少なく、利用が全く無いダイヤもある。

2) 利用特性・ニーズ

①回答者の属性

利用者の性別は「男性」が27.8%、「女性」が72.2%と女性の割合が多い。

年齢は大倉線が70歳以上の割合が6割と多く、上の台線は「60歳代」が25.0%と最も多いものの、それ以外の年代でも幅広く利用されている。

住まいは「香取市内」が75.0%、「香取市外」が19.4%と、「香取市内」の割合が多い。

運転免許有無は、「有」が25.0%、「無」が75.0%と運転免許無の割合が多く、運転免許有の方の免許返納意思（9票）は「有」が33.3%、「無」が66.7%となっている。

②利用特性

往復利用有無は、「往復利用」が52.8%、「片道のみ」が41.7%と往復利用の割合が多い。

利用頻度（平日）は、通勤利用がやや多いため、「週に5日」が最も多いものの、「年に数日」、「週に3～4日」、「週に1～2日」、「月に2～3日」が同程度となっている。

利用目的（平日）は、大倉線が「通勤」と「通院」、上の台線が「通勤」と「通学」、「観光」が多い。

④運行サービスの満足度

運行サービスの満足度は大倉線、上の台線ともに8割弱と高い。

⑤改善して欲しいサービス

改善して欲しいサービスは、両路線ともに「運行本数（大倉線80.0%、上の台線68.8%）」、「運行時間帯（大倉線68.8%、上の台線43.8%）」、「運行情報案内（大倉線25.0%、上の台線31.3%）」の順が多い。

1-3 乗合タクシー利用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 715 名全員
調査方法	・調査方法…郵送配布、郵送回収 ・調査期間…令和元年 8 月 23 日（金）～9 月 4 日（水）回答期限
調査項目	○回答者の属性 …性別、年齢、住まい、職業、自動車運転免許の有無、運転免許証の返納意識 ○乗合タクシーの利用状況…登録された理由、利用有無 （利用している方） ：利用目的、利用頻度、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、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、今後コミュニティバス（循環バス）が運行された場合の利用意向
回収票数	404 票（回収率 56.5%）

（1）回答者の属性

乗合タクシーの回答者の性別は「女性」が、年齢は 70 歳以上が 76.5%と多く、職業は「無職（64.4%）」、「専業主婦（夫）（13.8%）」の順が多い。

自動車運転免許は「無」と回答した方が 63.2%を占め、乗合タクシーは高齢者で運転免許を持っていない交通弱者の足として登録されていることが分かる。また、運転免許証の返納意思は「有」が 35.6%、「無」が 58.3%となっている。

（2）乗合タクシーの利用状況

1）利用者登録の理由と利用有無

利用者登録の理由は、「利用する時が来ると思うから（41.7%）」、「家族や友人等に送迎を頼めない時に利用するため（34.1%）」、「移動手段がなく困っていたから（28.6%）」の順が多い。

乗合タクシーの利用有無は、「利用している」方は回答者数ベースで中央地区、東地区、南地区の順で多く、年齢別に見ると、「利用している」方は回答者数ベースで 70 歳以上が 8 割（=128 票÷160 票（利用している方の合計））を占めている。また、自動車運転免許の有無別に見ると、免許の無い方が 50.8%と多い。

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利用目的及び利用頻度

乗合タクシーの利用目的は「通院」が 79.4%と圧倒的に多く、次いで「買物（26.3%）」となっており、利用頻度は利用目的を反映し、「年に数日」が 26.9%と最も多く、月に 2～3 日未満が約 6 割を占めている。

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・往復利用の状況は「往復利用」が 53.8%で、「片道利用」が 35.0%を占めており、片道利用した際の交通手段は「一般タクシー（64.3%）」、「自動車（家族等の送迎・同乗）（41.1%）」が多い。

乗合タクシーを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」が 35.7%と最も多く、次いで「家族等が送迎してくれるから（26.8%）」、「事前予約ができなかったから（25.0%）」となっている。

乗合タクシーが利用できない場合、「一般タクシーを利用する」が 69.6%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ってもらう（44.6%）」となっている。

③運行サービス満足度

乗合タクシーの運行サービスは、予約センターの電話受付対応や運行エリアで満足率（満足＋やや満足）が 4 割を超えており、運行日で不満率（不満＋やや不満）が 33.1%と多い。

④利用可能な運賃や定額制運賃があった場合の利用有無

利用可能な運賃は、大人は 500 円が 50.6%、中高生は 200 円が 11.9%、小学生は 200 円が 12.5%、障害者手帳保持者は 200 円が 24.4%、介助者は 100 円が 20.6%と多く、低額でのサービス提供を望む声が多い。

定額制運賃（例：月 4,000 円で乗り放題など）があった場合、「利用する」と回答した方は 20.0%となっている。

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」が 29.4%と最も多いが、共通乗降場所では歯科の追加と、運行時間帯は運行開始時間と運行終了時間をそれぞれ 1 時間拡大する意見が多い。

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）」と「車（家族等の送迎・同乗）」がそれぞれ約 4 割を占めている。

利用していない理由は、「利用者登録をただけ（家族と一緒に利用者登録しただけ）」と「現在の移動手段が便利だから」がそれぞれ 4 割を占め、次いで「自分の利用したい時間と合わないから」が 23.3%を占めている。

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 61.4%と最も多く、東地区で 76.7%と高い。年齢別に見ると、30～40 歳代に次いで 80 歳以上で「利用しない」の割合が多く、自動車運転免許有無別に見ると、「無」より「有」と回答した方が「将来は利用したい」の割合が多い。

なお、「利用しない」と回答した方の現在の交通手段は、「車（自分で運転）」、「車（家族等の送迎・同乗）」、「一般タクシー」が多い。

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方の改善点は「運行時間帯の変更」が46.2%と最も多い。

④今後、コミュニティバス（循環バス）が運行された場合の利用意向

今後、コミュニティバス（循環バス）が運行された場合の利用意向は、「乗合タクシーの方が良い（24.7%）」より「利用したい（決まった時間に運行するバスの方が良い）（38.1%）」の方が多く、幅広い年代でコミュニティバス（循環バス）の方が良いという回答が多い。

1-4 主要施設利用者アンケート調査

調査場所	<ul style="list-style-type: none"> ・病院：県立佐原病院、国保小見川総合病院、イムス佐原リハビリテーション病院 ・大規模店舗：セイミヤ佐原牧野店、ベイシア香取小見川店
選定理由	公共交通のターゲットとなり得る、病院及び大規模店舗のうち、上記3院及び2店舗を選定した。
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査日…令和元年7月8日（月） ・調査時間…9：00～17：00（施設の診療・営業時間等により異なる） ※国保小見川総合病院のみ8：00～11：30 ・調査方法…調査員による直接ヒアリング ※2人/箇所×5箇所=10人
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性、自動車運転免許証有無、運転免許返納意向、自動車保有状況 ・利用頻度、施設までの利用交通手段、利用頻度、車などが使えなくなった場合の行動、公共交通の改善点

（1）回答者の属性

性別は、「女性」が60.4%、「男性」が39.6%と女性の割合が多く、年齢は60歳以上が69.1%を占めており、特に国保小見川総合病院で95.0%と多い。

住まいは「香取市内」が83.2%、「香取市外」が16.8%で、特にイムス佐原リハビリテーション病院で「香取市外」の割合が約3割と多い。

自動車運転免許証は、「有」が75.7%と多く、「無」と回答した方は国保小見川総合病院で50.0%と多い。運転免許証の返納意思は、「有」と回答した方が11.6%を占めている。

自動車保有状況は、「自分用の自動車を持っている」が74.0%、「世帯で自動車を持っている人がいる」が26.0%で、「自分も世帯でも持っていない」と回答した方はいない。特に国保小見川総合病院で「世帯で自動車を持っている人がいる」の割合が45.0%と多い。

（2）施設への利用特性

施設の利用頻度は商業施設、医療施設の順で高く、医療施設は「月に1日」、「年に数日」の割合が多い。

施設への利用交通手段は、5施設とも「車（自分で運転）」が最も多く、医療施設で商業施設と比較して「車（家族等の送迎・同乗）」割合が多い。

車・タクシー・原付・バイクが使えなくなった場合の行動は、「公共交通機関を使う」が14.6%、「その他」が85.4%となっており、その他の内容としては「どこを走っているのかわからない」、「使ったことがないから、わからない」といった理由が多い。

（3）公共交通の改善点

公共交通の改善点は、「特になし」が71.3%と最も多く、県立佐原病院が「自宅近くから目的施設方面へ行くルートに変更する（11.7%）」、国保小見川総合病院が「利用したい時間に運行する（17.5%）」、イムス佐原リハビリテーション病院が「バス停の数を増やす（19.6%）」と多い。

セイミヤ佐原牧野店は「特になし」が95.3%と顕著に高く、それ以外の回答は少ない。ベイシア香取小見川店は「バス停の数を増やす（21.2%）」、「運行ルートや時刻表等を掲載した公共交通マップを配布する（20.2%）」の順で多い。

1 - 5 中高生ワークショップ

(1) 開催概要

交通手段を持たない中高生の層を対象に、移動の困りごと・不安や、それを解消するための公共交通についての意見・要望を把握するため、ワークショップを開催した。

開催日	令和元年8月27日(火)
時間・場所	【佐原会場】 佐原中央公民館大会議室、10時30分～12時00分 【小見川会場】 小見川市民センター304研修室、14時00分～15時30分
参加者	【佐原会場】 ○A班：佐原中学校5名、佐原白楊高校1名 ○B班：香取中学校4名、千葉萌陽高校2名 ○C班：佐原第五中学校5名、佐原白楊高校1名、佐原高校1名 ○D班：新島中学校4名、千葉萌陽高校2名 ○E班：栗源中学校3名、佐原白楊高校2名 【小見川会場】 ○F班：小見川中学校4名、小見川高校2名 ○G班：山田中学校5名、小見川高校1名 【合計】 中学生30名、高校生12名、計42名
開催プログラム	①開会・あいさつ ②ワークショップの趣旨説明 ③公共交通を取り巻く現状（公共交通マイスター為国先生からのお話） ④テーマ1：日常の生活実態・移動実態を振り返ろう!! ⑤テーマ2：移動の困りごと・不安と、それを解消するための皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!! ⑥全体発表・まとめ（総括） ⑦ワークショップアンケート調査・閉会



▲為国先生からのお話の様子（佐原会場）



▲為国先生からのお話の様子（小見川会場）

(2) ワークショップ結果

● : 重要だと思う取組みについて一人2枚までシールを張った

A班

～普段、移動の困りごと、不安をありませんか？～

運行本数・時刻 夜間から早朝の電車が1時間に1本しかないのが困る	運行本数・時刻 電車とバスの時間が合わない、待ち時間が長くなる	乗降者 夜間の方が乗降者が多く、乗降がスムーズにいかない	乗降者 乗降者が多いからバスが動かない	タクシー タクシーが高額で、高齢者が乗せられない、乗せられない
バスのルート 病院・市役所・駅など必要な場所だけを通るルートがあった方がいい	バスのルート バスは定時で、1本ずつしか通らない	バスの利用方法 バスを利用したくて、バスの利用方法を知らないから利用しない	バスの利用方法 高齢者がバスを利用したくて、バスの利用方法を知らないから利用しない	バスの利用方法 高齢者がバスを利用したくて、バスの利用方法を知らないから利用しない
バス停 バス停が遠く、わかりづらい	バス停 バス停が遠く、わかりづらい	バス停 バス停が遠く、わかりづらい	バス停 バス停が遠く、わかりづらい	バス停 バス停が遠く、わかりづらい

～皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!!～

運行本数・時刻 マイクロバスなど小さいバスを活用してバスの本数を増やす	運行本数・時刻 電車の時刻に合わせてバスを運行する	運行本数・時刻 バスが駅に着く時刻と電車の発車時刻を合わせる	タクシー 小・中・高までは500円までなど、小・中・高生でも安いタクシー料金を設定する	乗降者 高齢者専用100円バスを作る
バスの利用方法 バスの利用方法をわかりやすくする	バスの利用方法 Suicaのタッチで乗降できるバスを作る	バスの利用方法 バスに乗る人が少ない時間帯は、乗降料金を減らす	バスの利用方法 バス停に乗り場案内板を設置する	バスの利用方法 バスの乗降の支払い方法を現金だけでなく、カードにする
バスのルート 特定の場所から特定の場所への直通バス(高齢者専用など)	バスのルート 主要な施設を結ぶバスルートを設定する	バスのルート 駅まで直通のバスを出す(駅から離れた場所や施設から)	バスのルート 高齢者専用だけを走るバスルートをつくる	バス停 バス停の数を増やす



B班

～普段、移動の困りごと、不安をありませんか？～

バスの本数が少ない	バスの本数が少ない	1本乗り遅れたら次のバスまでの時間が長い	時間によって乗降が変わる	同じ所に行けるバスが運行している所によって乗降が変わる	料金の高い方がバスによって変わるのが不便
自分の行きたい所へ行くバスがない	バス停が分かりにくい	直通バスしかない	バスが通らない駅がある	自分の地区の近くにバスがないため、ほとんど利用することがない	
通学する時間帯にバスが運行していない	利用したい時間帯にバスが来ないことが多い	自分たちの生活に乗り遅れやすいから、バスが来ない時間帯は利用しない	高齢者専用のバスがない		

～皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!!～

時刻 お昼時のバスを増やしてほしい	時刻 高齢者専用のバスが来ない時間帯は、乗降料金を減らす	時刻 バスの本数を増やす	時刻 朝や夕方など通勤・通学の時間帯の時間帯のバスがあれば利用料金が増えるかもしれない	時刻 6時から8時のバスが増えれば利用料金が増える(学生専用)
ルート 特定の場所に行くのであれば、市役所内を回って人を集めていく	ルート 年によって行く場所が変わると言うので年代別ターゲットを設定	ルート 多くの人が利用するコンビニや商業施設の付近にバス停を設置する	ルート 高齢のバスを乗せやすい(施設の増設)	
バス停 目立つ建物を近くにバス停をつくらせたい	バス停 緑豊かなバス停を統一する	バス停 ネットでわかるようなバス停の情報は利用料金が増える	バス停 バス停の位置を利用しやすい場所に設定	バス停 道路を一旦緩やかにする



C班

～普段、移動の困りごと、不安をあげませんか？～

位置			
バス停が駅の近くにない	学校前にバス停がない	目的地周辺にバス停がない、降りられない	バス停も狭くす
その他			
バスのルートが分からない	バスが水まきで臭いが強い、すれ違う時怖い	混雑を避けてほしい	まにコミュニケーションバスに苦手があまり乗ってない
			あまりバスを乗る必要のないと思っていない(バスよりも電車を調べてみよう)
			遠くまで行くときは時間がかかる、乗おうと思わない

皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!!

バス停場			
バス停が目立つように置いてほしい	バス停に待合所をつくる(一人ひとりのコミュニケーションをつくる)	バス停が古すぎたり字が読めない	山打を簡易です
時間			
遅電バスに乗った後夕方のバスがないので帰って来られない	もう少し早い時間の乗車を増やしてほしい	時間通りに来ないため、バス停でかなり待つ	バスのダイヤを増やす
			朝と夕方の時間にバスの本数を増やしてほしい
午後に夜対応がない	バスが休日に走っていない	休日にも運行してほしい	バスと電車の接続が合っていない
			人がいる時間に一本しかないのに、人がいない時間にも走っている
場所			
海浜駅や大戸駅も通ってほしい	バスを駅でとめてほしい		

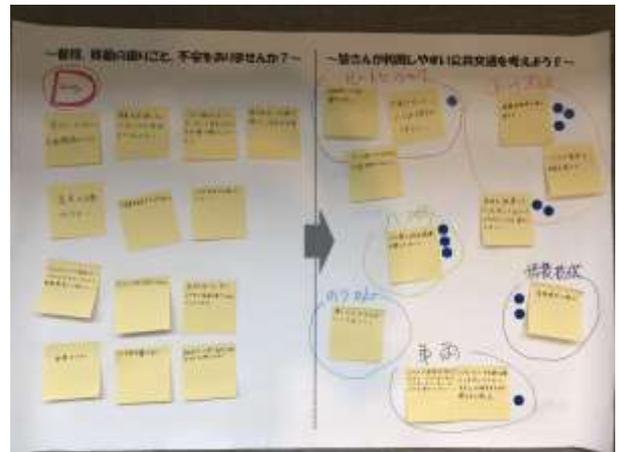
D班

～普段、移動の困りごと、不安をあげませんか？～

電車の本数が少ない	乗数が少ない	バスをもっと通してほしい	もっとバスを乗ってほしい	12時前後の本数が少ない
バスに乗るとき、ベビーカーを乗る小さい子は乗り降りし辛い	雨の日もバス停で待っているのが大変	高校生になったら、駅まで自転車まで30分くらいかかる	学校に行くまで、40～50分かかる。もっと早くしてほしい	電車を利用しないと遠くから帰って来ることができない
駅に行かないと交通機関が少ない	どんなルートで運行しているのかが分からないので情報提供してほしい	交通手段がもっとほしい		

皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!!

ルート			バス停	のりかえ
他府県にバス停も乗ってほしい	大倉にちょっとバスを乗ってほしい	十二橋駅のまわり交通手段がほしい	バス停の待合場所を増やしてほしい	乗り換えを少ないめにしてほしい
運行本数		情報提供		
通学時間帯の車を増やす	バスや電車の本数を増やす	休日に路線バスを利用して出かけるのを増やしてほしい	乗客提供を増やす	
車両				
子供の通学が多くなるので、つり革に手が届かないので、低いつり革を増やしてほしい	ベビーカーでも乗り降りしやすい人が口にすると利用する人が増えると思った			



E 班

～普段、移動の困りごと、不安をありませんか？～

バスの本数が少ない	乗りが高くなったときにバスがないから遅れない	バスの本数が非常に少ない	バスの本数が少ないので、行きたい時間、帰りたい時間にない	周りのバス停が少ない
バスが走っているところが分からない	バスの本数が少ないから	タクシーがない(あんまり)	片道だけの定期があるという点	通学の時はバスが走っていて遅いときも少なくはない
電車の路線図の見方が少しよくわからない	時刻表とバスが来る時間が違う	駅まで遠い		



皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!! ～

課題				
始発に間に合うバスがほしい	雨が降る日はバスの本数を増やす	休日のバスを増やす	タクシーを増やす	バスの本数を増やす ●●●●●
駅に行くバスを増やす	よく利用するバス停の本数を増やす	1本でも多いから遅い時間のバスがほしい		
情報提供				
分かりやすい地図を提供する(バス)	乗り換えが難しい	時刻表を分かりやすく		●
利便性		料金		
バリアフリーを進める(エレベーターを付ける)	いつどんなバスが走っているのかが分かりやすくする ●	共通定期をつくる	料金を全て統一する(バス) ●●●	



F 班

～普段、移動の困りごと、不安をありませんか？～

小淵駅に駐車場がないため遅延	橋を越えて、かすみ方面の近くの人は通学が小淵まで乗るスクールバスがほしい	小淵川駅の駐車場が狭い	新栄駅→佐原高校のバスがほしい	鉄子方面から千原方面に帰る際、電車本数が少ない
雨の日小淵川駅から高校行のバスと人が乗り切れない	バス停が市口本口すぎて止まるのが不安	土日にバスがないため、利用しない	自転車を利用して駅に行くとき遠い	



皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!! ～

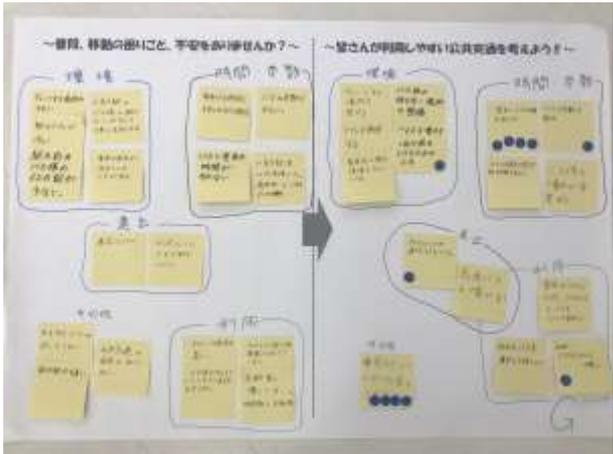
本数		ルート		情報	
1時間12本はバスください ●●●	橋を越えて、かすみ方面の近くの人は通学が小淵まで乗るスクールバスがほしい			バスや時刻表を駅周辺や学校の手紙等で知らせる	
バス停の位置			バスの存在PR		
バス停の位置を変更	城山町にバス停を定置、今のバス停は通学が難しく危険! ●●●	バスが通っているのが分かりやすくする ※「バス停です」と分かるようにする ※簡単な建標物をつくる	バスをインスタ映えにする ●	バスの存在をアピールにする ●●●	



G班

～普段、移動の困りごと、不安をありませんか？～

<p>環境</p>			
チャージする場所が少ない	駅のトイレが汚い	駅の車のバス等の椅子の数が少ない	小見川駅のバスの乗り場がなくて不安に左右される
電車の車内が汚れているときがある			
<p>時間・本数</p>			
電車が1時間に1本しかなくて困る	バスの本数が少ない	バスと電車の時間が合わない	小見川駅発山田方面バスの発車が17時台
<p>送迎</p>		<p>利用</p>	
送迎にくい	ディスプレイバスで行きにくい	タクシーの料金が安い	アプリで調べた時、乗換バスが出てこない
		高齢者に優しくないと不便	バス停が遠くで待てる時間がかからない



皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!!～

<p>環境</p>			
チャージする場所を増やす	トイレを掃除する	椅子を揃やす。雨や風をよけるための工夫	バス小待合場所の整備
			電车内と駅の環境を綺麗にする
<p>時間・本数</p>			
電車とバスの時間を合わせる	バスの本数を増やす	バス停を増やす。あるいは変更する	バスの本数は変えず、経路を変える
			その他 乗合タクシー山知名産を上げる!
<p>送迎</p>		<p>利用</p>	
ディスプレイへの運行をつくる	高速バスを増やす!	休日バスを運行してほしい	ノンステップバスの導入
			専用のアプリ、SNS、アカウントをつくる(バスや電車の)

【佐原会場】



【小見川会場】



(3) ワークショップのまとめ

「バス停を増やす」、「特定の場所から特定の場所への直通バス（佐原から成田など）」、「多くの人
が利用するコンビニや商業施設付近にバス停を設置する」といった運行ルートやバス停に関する内
容、「バスの本数を増やす」、「電車とバスの時間を合わせる」、「休日も循環バスを利用して出掛けら
れる所を増やしてほしい」といった運行本数（ダイヤ）に関する内容、「運行情報を増やす」、「分か
りやすい地図を作る（バス）」、「バスや時刻表を回覧板や学校の手紙等で知らせる」といった運行情
報に関する内容、「バス停の待合環境を整えてほしい」、「目立つ色のバス停を統一する」といったバ
ス停の待合環境に関する内容、「バスの存在をアピールする」、「バスをインスタ映えする」、「乗合タ
クシーの知名度を上げる！」といった周知PRに関する内容が挙がっている。

また、小見川循環バスについて、雨天時に小見川駅から高校行のバスに乗りきらず、「1時間に2
本は運行して欲しい」といった内容や、「城山駐車場にバス停を変更（今のバス停は車通りが多く危
険!）」や「バスの位置を変える」といった内容が挙がっている。

(4) ワークショップのアンケート結果

学校名	性別	意見・要望
香取中学校	女	1日に何本も運行していないから、利用者が少なくなると思った。
香取中学校	女	学校より遠い所から通っている人たちのために、バスや電車の時間を合わせたら生活 が便利になると思う。
香取中学校	男	通学の時間のバスを増やしてほしい。新橋地区からの路線バス、コミュニティバスが ないから地区を通るバスを出してほしい。
香取中学校	男	バス停の位置を利用しやすく、分かりやすくしてほしい。バスの本数をもっと増やし てほしい。朝や夕方バスを多くしてほしい。
佐原中学校	女	利用者が現時点で少ないのであれば、大型バスを循環させるのではなく、小さいバス を走らせて、その分、本数を日に3本増やして頂けると、だんだん利用者も増えていく のではないかと思います。免許を返納しても生活できるように、バスを支えてほしい。
佐原中学校	男	私の地域では1日3本しかないので、本数を10時と3時の時間帯で出してほしい。
佐原中学校	女	北佐原や福田などの地域の人でも朝・昼・夕の時間帯には行き帰りができるようなバ スがあると嬉しいです。今回のワークショップはとても良い経験になりました。
佐原中学校	男	今回のワークショップで出た意見などを通して、香取市の公共交通がより良いもの になってもらえれば良いと思います。
佐原中学校	女	子どもでも利用しやすいバス環境づくりをして下さると嬉しいです。分かりやすいバ スの利用法なら、いくらでも利用させていただきます。
佐原第五中学校	男	バスに乗る度に100円を用意するのが大変なので、回数券をつくってほしいです、も う1便遅いバスがあったらうれしいです。
佐原第五中学校	女	ルートが分からないから知りたい。バス停の位置を知りたい。
佐原第五中学校	女	今日のワークショップで循環バスについて真剣に話し合いをすることが出来たので、と ても良い体験が出来ました。私もたくさんバスを利用して、友達や家族にバスのこと を教えて、たくさんの人に利用してもらえようがんばります。
佐原第五中学校	女	香取市内に目的地がないので、あまり乗りません。家から半径2km以内に、バス停がな いので切実にほしい。小さめのバスまたはワゴンに変わるといい（分かりやすい色や 形で）。バス停の環境は点検をお勧めします。
佐原第五中学校	女	成田までのバスがほしい。待合所の整備、バス停を新しくしたり、目立つようにしてほ しい。駅に止まってほしい。
新島中学校	女	バスの時刻や停車する場所をしっかりと認識してもらった方がよいと思います。
新島中学校	男	小学校にはスクールバスがあるので、中学校もできればバスがあればいいと思います。
新島中学校	女	パルナとアピタへのルートを増やしてほしい。
新島中学校	男	十二橋駅や大倉の方にはバスがないので増やしてほしいです。
栗源中学校	男	—
栗源中学校	男	休日のバスを増やしてほしい。利用料金を安くするか、定期を安くしてほしい。

学校名	性別	意見・要望
栗源中学校	男	香取市のバスの数を増やしてほしい。お金を均一にしてほしい。タクシーを増やしてほしい。
小見川中学校	男	バスの存在を知ってもらうためにアピールをしていく。利用しやすさを考える。本数を増やす。安全な場所にバス停を移動する(小見川高校生が使う、小見川中学校近くのバス停)。
小見川中学校	男	今皆が使っているSNS、アプリを使ってアピールや電車やバスの利用の仕方(乗換え等)を伝えることができれば、変わっていくかもしれないと思いました。
小見川中学校	男	身近な所に公共交通があってもあまり知られていないのもっと色々な人に知ってもらう。
小見川中学校	女	バスではバス停によってあんまり人が乗らなかったり、利用者の数が少ないところがあるので、その分を他にもっと使いやすいバス停に移動してほしい。
山田中学校	女	バス停の環境を整えてほしい。バスの回数を増やしてほしい。バスの運転時間の最終時刻をもう1時間か2時間増やしてほしい。高校生になると、帰りの時間にバスが出ていないことがあるから。
山田中学校	女	電車とバスの時間を合わせる、知名度を上げるなど利用しやすい環境をつくって頂きたいです。実際にバス、電車を利用する人にアンケートをとる、今回のような機会を設けるといっても1つの案なのかもしれないと思いました。
山田中学校	女	バスと電車の時間を合わせてほしいです。バス停の待ち合い場所の工夫や環境を良くしてほしいです。
山田中学校	男	為国先生が「主に高校生にバスを利用してほしい」とおっしゃっていたので、SNSでバスについての情報(遅延、バス停の場所など)を発信することはスマートフォンを見る高校生にはとても効果があると思います。
山田中学校	男	今回の案で出たように、バスの本数を増やしたり、バスと電車の時間を合わせたりすることが利用者を増やすための一歩になると思いました。また、インターネット(ツイッター、インスタ)などで本数や場所を分かるようにすることも重要だと思いました。とても勉強になりました。
佐原白楊高校	女	私は普段通学手段としてしかバスを利用しないことから、お出かけする時にバスを使うという考えはなかなかありません。もっと本数を増やしてもらったり、ルートを分かりやすく教えてもらえたら、利用する人も増えるのではないかと思います。後、バスの運転手さんによって運転が荒い人もいます。バスにシートベルトはついていないので、たまに危険だなと感じてしまう時があります。そのようなことも気を付けてもらえれば、安全な乗り物としてもっと利用されると思います。
佐原白楊高校	女	本数を少しでも増やしてほしい。
佐原白楊高校	女	バスの本数を増やす時に、利用する人達にアンケートをとって一番増やして欲しい時間帯を増やすべきだと思います。
佐原白楊高校	男	今回のワークショップではバスを利用する人が少ないこと、また問題点などが共有でき、今後の地域の公共交通利用に役立つと思う。
千葉萌陽高校	女	1時間に2本以上バスや電車を出してほしい。
千葉萌陽高校	女	通勤時間帯に便を増やしてほしい。座席の間(幅)を広げてほしい。
千葉萌陽高校	女	時刻表を分かりやすくしてほしいです。
千葉萌陽高校	女	高齢者が使いやすいバスにして方が良いと思う。
佐原高校	男	本数がやはり少ない。班の意見でも出たが、神崎駅まで走ってくれると、みずほ台付近の人々も乗りやすくなるし、神崎町民も利用できるようになる。朝や夕方バスを運行して、平日の日中はデマンド交通にするなど、時間によって分けて運行するのも良いのかと思った。各地区からの通院客は多いと思うので、病院直行バスの運行。
小見川高校	男	1時間に走るバスを増やしてもらいたい。バスが走っている!バス停はここにある!というPRをする。
小見川高校	男	バス停の場所の移動に関してはよく考えてほしいです(場所を分かりやすく)。
小見川高校	女	バスの本数を増やしてほしい。また今回のことで乗合タクシーの存在を知る事も出来たので、休日などバスが出ていない日はそのようなタクシーを使うのもいいのかなと思いました。乗り合いなら1人の料金もそんなに高くならなくて良いなと思います。

※今回のワークショップで十分意見を出せたか?…出せた25票、まあまあ出せた17票、出せなかった0票

1-6 住民意見交換会の開催概要

小見川地区、山田地区、栗源地区及び福田小学区の市民を対象に、公共交通に関する問題点・改善点などについての意見・要望を把握するため、意見交換会を開催する（開催結果は次回会議で提示）。

対象地区	小見川地区、山田地区、栗源地区及び福田小学区※ ※九美上第4、本矢作、本矢作新田、福田、福田中央、北の台、ニュー北の台、台深、伊地山、伊地山新田
参加者	対象地区の自治連合会理事、民生委員及びまちづくり協議会会長を通して募集 ※山田地区、栗源地区については、自治会連合会理事のみ
開催日時	【小見川地区】 10月4日（金）18時30分～20時00分、小見川市民センター 【山田地区】 10月5日（土）9時30分～10時30分、山田公民館 【栗源地区】 10月5日（土）11時00分～12時00分、栗源市民センター 【福田小学区】 10月5日（土）14時00分～15時30分、福田小学校体育館
開催プログラム	①開会 ②住民意見交換会の趣旨説明 ③各地区における公共交通の現状説明 ④公共交通に関する問題点・改善点に対する意見交換会 ⑤閉会

（参考）福田線グリーンバス

【運行の目的】

平成元年度まで路線バス「福田線」（千葉交通）が運行していたが、利用者数の減少等により、平成2年2月に年度末をもって運行を終了したい旨の話があった。

福田線は福田小学校児童が多く利用していたことから、協議の上、福田小学校区の地区が集まり「福田線バス路線をまもる会」を立ち上げ、株式会社千葉交通旅行社と運行契約を締結し、自主運行を行うこととなった（平成2年4月5日運行開始）。

運行区間	佐原駅南口～北の台（約17km）
運行日	平日のみ
運行便数	5往復 ・佐原駅南口発…6：45、8：30、14：35、16：15、17：40 ・北の台発……………7：20、9：05、15：13、16：50、18：20
運賃	無料（地元負担による会員制） ※福田線バス路線をまもる会が各戸より集金（定期券・回数券等の収入） ：学生定期券65,500円、児童定期券20,500円、週2～3回乗車券30,500円、月4～5回乗車券25,500円、回数券（26枚）12,500円、協力券（3回）3,000円
運行主体	福田線バス路線をまもる会

【今後について】

令和2年4月から、福田小学校と近接の神南小学校が統合し「わらびが丘小学校」が開校。

開校にあたり、遠距離通学者についてはスクールバスが運行され、今まで主な利用者であった小学生の利用が見込めなくなるため、スクールバス運行後のグリーンバスの運行方針等を検討する為、福田線グリーンバス検討会議を立ち上げ、地元と協議を進めている。

2 運行事業者・関係団体等ヒアリング

市民や観光客等来訪者の定性的な利用特性、公共交通の問題点、公共交通の見直しに当たって留意すべき点などを把握するため、運行事業者や関係団体などを対象に、ヒアリングを行った。

(1) 交通事業者

高速バス（関東鉄道(株)・関鉄グリーンバス(株)）（日時：7月24日（水）午後1時～）

- 銚田～東京線は、現在半クローズ解除（途中停留所の利用条件を乗車もしくは降車のみ制限することの解除）で運行を実施。佐原駅前の混雑が悪化、半クローズ解除を行っていることから、佐原駅で待機時間が発生する為、対応に苦慮。
- 銚田～東京線は、銚田方面からの乗客もあるが、ほとんど香取市内（佐原駅、忠敬橋、県立佐原病院、香取神宮）で乗車。
- 銚田～東京線は、仮に東京駅～佐原駅に路線短縮した場合でも、労務管理の問題等から増便は難しい。また単独運行のため、東京発の早朝便を運行させることは難しい。
- 定時性の問題もあり、上りは鉄道、下りは高速バスといった利用が多く、上り4割・下り6割程度となっている。
- 今後、東関東自動車道が麻生まで延伸された場合、高速バスのルート設定も変わると思う。
- 東京方面への高速バスは増やしたいが、運転手不足の為増便は難しい。また、東京側到着は制限がある。

高速バス・路線バス（千葉交通(株)）（日時：7月25日（木）午後1時～）

①高速バス

- 高速バスの小見川ルートは、昨年の小見川駅前広場整備以降、乗入れを始めている。
- 高速バス旭ルートの旭中央病院までの半クローズ解除は、旭中央病院への乗入れ条件として開始した。
- 高速バスの旭ルート、佐原ルート、小見川ルートは、他の区域（大栄～旭間など）についても半クローズ解除の要望を受けている。半クローズ解除については、利用者へ今まで発生しなかった待ち時間が発生するなど、課題はあるが、検討していきたい。
- 高速バスの佐原駅北口については、駐車場が隣接していることもあり利用者も多い。

②路線バス

- 現在の市内路線は以前からの経緯で、国庫補助路線であったこともあり、ほとんど路線で見直し等を行っていない。
- 佐原駅南口整備後の混雑状況については、特段問題はない。
- コミュニティバスが運行された段階で、廃止代替バスではなく、コミュニティバスへ切り替えを行うべきだったと考えている。
- 成田空港及び周辺への新たなバス路線の可能性については、成田空港がシフト勤務のため、シフトに合う時刻表（運行便数）を確保することは難しい。各社、自社便等で対応している。
- イオンモール成田への路線バスは、当初全く考慮されていなかったが、こちらからの働き掛けもあり、現在は入口付近まで乗入れ、好調な路線となっている。

- コミュニティバスについて、バリアフリー対応した小型車両は現在日野ポンチョしかなく、価格は約2,000万円と高い。マイクロバス車両であれば、バリアフリー対応していないが600万程度と安く、導入しやすい。また、バリアフリー対応すると座席数も減る。車いすの人など、公共交通とは別に福祉交通を利用した方が、気兼ねなく利用できるため、交通サービスのすみ分けが必要ではないか。
- 運転手は、新人養成制度等を導入し育成しているものの、退職者の補充が間に合わない状況。
- 学校の統合が進むことにより、スクールバスの導入が進むことが危惧され、貸切運賃をスクールバス受託に適用することで、運転手が路線バスから流れている。
- ICカードの適用は成田駅を起終点とする路線バスで設置している。

路線バス・関東鉄道(株) (日時：7月24日(水)午後1時～)

- 神栖市コミュニティバス(神栖市内～小見川駅)の状況は、小見川駅への学生の安定した利用がある。日中の利用者も重要とは思いますが、通勤・通学等の固定利用者層がないと安定した運行は厳しい。
- 他の路線バスでは、学生利用がスクールバス運行開始により見込めなくなり、廃止となった路線もある。

乗合タクシー・京成タクシー成田(株) (日時：7月25日(木)午後2時～)

- 乗合タクシーの運賃、障害者手帳所持者100円、その介助者0円は安すぎではないか。
- 利用登録者は障害者が多く、逆に一般の市民は知らない人も多いのではないか。
- 利用にあたってタクシーとの違いを理解していない人も多く、「今すぐ来てくれ」「玄関前まで来てくれ」といった要望も多い。
- 介助が不要(普段は一人で利用している)にも関わらず、「今日は介助者あり」として友人と思しき人を0円で乗車させているケースも見受けられる。
- 回数券12枚4,000円は高いのではないか。6枚2,000円であれば購入しやすいのではないか。それらを含めて、料金の見直しが必要ではないか。
- オペレーターは実質一人(会社的には一般タクシーと兼務し二人)で運用しており、休憩が取れない状況。
- 予約がいっぱいで利用を断るケースはある、予約受付は可能な範囲で直近の便に組み込んでいる。
- デマンド交通利用者が小見川循環バスも利用しているケースは見受けられない。循環バスは運行時間(距離)も長く、乗降場所によって距離は短いが長時間乗車する必要があるからではないか。
- デマンド交通の運行開始による、一般タクシー利用者の減少はほとんどない。人によっては、行きはデマンドを利用し、時間が読めない帰りは一般タクシーを利用するようなケースもみられる。
- 乗合タクシーの行き先は通院が多い。小見川総合病院がリニューアルされるが、リニューアル後可能であればタクシーポールを設置していただくと、乗車場所が固定されるのではないか。現在は近隣の薬局付近などで乗降。
- 週に数回利用する固定客は、障害者施設に通所する人や人工透析利用者など4人程度いる。

（一社）千葉県タクシー協会 （日時：7月23日（火）午後2時～）

- タクシー業界では、県内でも地域により経営状況に差があり、香取市は北総交通圏に含まれるが、北総交通圏の中でも成田市等とは状況が異なっている。
- 運転手が確保できずに撤退する事業者も多い。また、年収が少ないこともあり、新たに運転手となる人も高齢の方が多い。
- タクシー業者の撤退により、交通不便地域の拡大が加速することを危惧している。
- 利用者の声として、デマンド交通よりはタクシー券補助の方が使い勝手が良いと聞いている。
- デマンド交通への参入にあたっては道路運送法4条許可が必要であり、事業者の高齢化が進む中、参入にあたってのハードルが高い。
- 今後は新たな客層を求め、福祉関連や子育て関連の顧客を開拓していきたい。
- 千葉県では、タクシーの利用促進を図るため、初乗り料金の値下げや距離加算のわかりやすい料金体系の検討を進めている。
- 運賃のキャッシュレス化は都市部で進んでいるが、導入費用が高額のため、地方部の業者ではなかなか導入できていない。
- 自家用有償運送が開始された場合、タクシー業者への影響は多かれ少なかれ、受けると思う。

（2）関係団体・関係課

香取市社会福祉協議会 （日時：8月15日（木）午後1時～）

- 栗源循環ワゴンの運行は、市から貸与された車両を使用、ドライバーは社会福祉協議会で臨時職員（1名）を雇用。
- 利用内容は、高萩ルートで乗車し栗源病院や鶴田医院まで。沢ルート第1便へ乗車し鶴田医院や支所まで。西田部・荻毛ルートはあまり利用が無い。いずれの便もほとんどが午前中の乗車で、午後ほとんど利用が無い。
- 家がルート上にある場合、家の前から乗車するフリー乗降も多い。
- 栗源循環ワゴンは、他の路線への乗り継ぎができると良いという意見は聞いたことがある。
- 栗源地区の住民は佐原方面での買物が多い。
- 栗源病院は自前の送迎サービスがあるため、栗源病院を目的地とした栗源循環ワゴンの利用はほとんどない。また、リハビリ等の方も病院の送迎を利用しているのではないか。
- 栗源地区の移動手段は、自家用車（バイク）、家族送迎等が主で、タクシー利用はあまり見かけない。
- 杜の家が実施中の福祉有償運送「杜バス」の利用者も数名いる様子。福祉有償運送のため、利用者は限定されるが、活用されれば栗源循環ワゴンに対し、ある程度の代替交通になるのではないか。しかし、ディサービスの空き車両はあるものの、ドライバーが確保できなく、十分に運行できていない。
- 山田・栗源地区では独居高齢者を対象に、栗源支所で毎週サロンを開設しているが、参加者が少ないサロンは送迎等の付加サービスがないと、人が集まらない。
- 北佐原地区で開催しているサロンは、佐原循環バス（北佐原・新島ルート）が利用されることも想定していたが、対象者によっては認知症の症状等もあるので、利用が難しい場合もある。
- 社会福祉協議会で受託している生活支援体制整備事業では、買物などの移動手段の要望が出ている。
- 栗源循環ワゴンは、午後の便はほとんど利用が無いので、例えば「月曜日の午後は栗源地区内の循

環便は無し、高萩地区から佐原へ向かう便とする」といった路線にしても良いのではないかと（市役所・セイミヤ・ケイヨーD2など）。ただし、栗源～佐原間は民間路線バスと競合する点が気になる。また、一部地域で展開されている「とくし丸（移動販売）」との兼ね合いもあるのではないかと。

- 高齢者等外出支援サービス事業の利用者層は、一人暮らしの高齢者が多く、年間約3,000人の利用で、ほとんどが往復利用。
- 社会福祉協議会で行っている福祉有償運送（外出サービス）は、市から車両2台の貸与を受け社会福祉協議会で臨時職員のドライバーを雇用し、運行している。外出困難者（車いす・寝たきり）のみを対象とする特殊な福祉有償運送。市内及び隣接市町までが運行区域なので、成田市や旭市まで運行することもある。一般的な福祉有償運送を開始する予定は、今のところない。

社会福祉課・高齢者福祉課（香取市社会福祉協議会）（日時：8月15日（木）午前10時～）

- 市内の福祉有償運送について、香取市社会福祉協議会・杜の家・花千の3件事業所がある。運行業者としては、料金設定が実費相当程度しか徴収できないなどもあり、利益は出ないだろう。
- 福祉有償運送の利用登録者は重度心身障害者が約2,000人、要介護認定者が約4,000人。
- 生活支援体制整備事業の中で、そこに住む人たちで何ができるのかを検討中。小学区等の小さい単位であれば、近所の方のボランティア輸送等で対応できるのではないかと考えている。しかし、意見の聞く中では「自家用車と同じレベルのサービス」で「低額のサービス」といった要望が挙げられる。病院が近ければタクシー券も活用できるが、遠い地区では通院にタクシーを往復利用すると10,000円程度かかるため、タクシー券は利用しづらい。
- 通院にあたり、公共交通が無い地域ではタクシーでの通院を考えるが、地域によってはタクシー券では補助が足りず、通院を見送ってしまうケースも聞いている。ボランティア輸送も検討中で、制度的に問題が無いのかとった点も、議題になっている。
- 佐原地区香取や山田地区などは、地域の中でサポートできる可能性があると感じており、ボランティア輸送の可能性を検討中。
- 当初、県立佐原病院を受診したが、その後旭中央病院や成田日赤病院に転院となるケースなどもあるため、佐原地区から旭中央病院に行きたいというニーズも多く聞く。直行できる路線バスもなく、タクシーを利用すると片道10,000円程度かかる。また、旭中央病院線は、受診に間に合わないので使えないという声も聞く。
- 東庄町は、旭中央病院や小見川総合病院に乗り入れているワゴン車がある。
- 自家用車文化なので、公共交通に慣れておらず、行政が全部対応できるわけでは無いという考えを、少しずつ意識付けするようにしている。介護予防の面からも、外出をサポートしていきたい。
- 新島地区の方は、潮来方面からのパルナの無料バスを利用しているようで、目的地まで乗換えなしで移動できることが良いらしい。パルナで運行中の無料バスは、多くの乗客がいる。
- 山田地区・栗源地区の方が行政手続きを行う際に、本庁へ公共交通で移動する場合は乗換えが必要なので使いづらい。山田地区・栗源地区から小見川支所へつなぐ路線があっても良いのではないかと。
- 美浦村のショッピングセンターの中には地域サロン（高齢者の集いの場）が設置されていて、利用者も多いようで、例えば、アピオの中などに地域サロン開設すれば、ターゲットになってくるのではないかと。
- 障害者タクシー券の利用目的は通院と買い物が概ね半々で、利用しているタクシー会社は8割が介護タクシーではない一般のタクシー会社で、一人で乗降できる人が利用している傾向にある。

水郷佐原観光協会・商工観光課（日時：8月13日（火）午前10時～）

- 佐原地区への観光客の滞在時間は1時間程度で、ツアーの中の1スポットとして訪問されるパターンが多く、観光客のほとんどがツアー又は自家用車となっている。
- 7月にホテルルートイン香取佐原駅前店がオープンしたので、宿泊客の増加・滞在時間の長時間化を期待している。
- 佐原への観光客は、リピーターが少ないと感じている。町並みについては1年を通じて楽しんでいただけるが、それ以外のポイント（例えばあやめまつり等）がないと、お客様が伸びない。
- 高速バスの「忠敬橋（関鉄グリーンバス）」で下車する利用者はある程度いるのではないかと。
- 香取神宮までの移動についての問い合わせが多い。特に、最寄り駅である「香取駅」で下車してしまい、そこからの足を聞かれることが多く、その場合はタクシーを案内する。
- 佐原駅から香取神宮への移動については、レンタサイクルを薦めることが多い。
- 平日の循環バスは香取神宮まで延伸されたが、2便（10：32着）と3便（13：40発）の間隔が長いので調整して頂きたい。
- 観光協会のホームページでは、市外から香取市までのアクセスは案内しているものの、市内でのアクセスについては案内できていない。
- 外国人観光客は、目的地の情報は自分で集めてきているので、その場所までの移動手段を聞かれることが多い。成田市内の路線バスは、順次多言語対応してきているようである。
- 潮来市と香取市のあやめまつりをリンクさせた旅行商品が今年から展開されているが、あやめパークへのアクセスが悪い。あやめまつり期間中はシャトルバスや2,500円の定額タクシー（民間タクシー）も運行している。
- 香取市内のインバウンドは、都内を経由し、観光ポイントの一つとして佐原を訪れるパターンが多いのではないかと。アジア系の旅行者の中には、成田空港から鉄道を利用し、佐原へ来訪する方も月に300人程度いる。タイ人観光客は当初は映画・ドラマの影響で訪問していたが、今はロコミをもとに訪れている傾向がある。

教育総務課・学校教育課（日時：8月15日（木）午後3時～）

- スクールバス事業にあたり、車両購入については国庫補助があり、運行経費については市の単費。委託契約は、市で購入した車両を貸与し運行を委託（自家用ナンバー）。契約期間は3年を基本としているが、今回契約満了となる分については、5年の契約とするか検討中。朝1便、夕2便運行で、乗車時間は概ね30分程度。小学校の委託は、添乗員を含む契約とし乗車確認等を行わせている。
- 国庫補助適用にあたり、国の基準は4kmだが、市の乗車させる基準は2kmとしているため、山田小学校のスクールバス13台のうち1台は国庫補助の適用とならなかった。また、補助金は1台あたり370万円程度だが、乗車予定の児童・生徒の通学距離によって、補助金額にも調整が入る。
- 今後の統合プランは、あと1カ所、香取地域（2校ないし3校）で、統合の協議を進める中では、今までの経緯などもありスクールバスありきで話が進んでいく。
- 今まではすべてスクールバスで対応しており、児童・生徒にとっても専用のスクールバスの方が利便性は高いため、路線バスでの輸送は考えていない。
- 小学校・中学校の混乗については、今のところ実績はないが、山田小・山田中については今後混乗の要望が出てくる可能性がある。なお、中学生の遠距離通学の基準は6kmで、小学生とは異なる。

- スクールバス運行で感じている課題としては、学校側から、歩かないことによる体力低下が心配という意見も聞いている。また、統合時に調整したスクールバスのルートから、児童の増減等によりルート、車両定員などについても見直しの必要が出てくると思う。
- 夏休み期間は通常の登下校ダイヤではないが、契約の範囲内で部活等のための運行を行っている。短縮授業などについては、学校と運行業者の間で調整し、運行ダイヤを決めている。
- スクールバス経費については、車両を含め委託業者が準備するとした契約の場合、車両購入費用は発生しないが、委託業者の営業所から学校までの回送距離（時間）が発生することや、委託料に含まれる事業者側の車両購入費については国庫補助が適用とならないことなどから、車両を市で購入し貸与したほうが、総額としては押さえられる傾向にある。

3 地域公共交通の問題点及び課題（案）

香取市の地域特性と公共交通の現状把握や、公共交通利用者等ニーズ結果などを踏まえ、公共交通を取り巻く問題点及び課題（案）を整理する。

【香取市の地域特性及び公共交通の現状】

《地域特性》

- 人口減少、高齢化率の高さ
 - ・総人口は平成27年10月1日現在77,499人で、昭和60年をピークに減少傾向。「香取市総合計画（平成30年3月）」で令和7年の将来人口は69,860人と減少に転じる見込み。
 - ・高齢化率は平成27年10月1日現在32.8%と増加傾向で特に山田地区で37.7%（平成31年4月1日）と高い。
- 佐原駅や小見川駅の周辺に主要施設が集中し、佐原地区以外からこれら施設へ公共交通で移動する際、乗り継ぎが発生。
- 佐原の町並みや香取神宮等といった観光資源を有し、また、平成28年4月に「日本遺産」（北総四都市江戸紀行）に認定。

《公共交通の現状》

- 鉄道（佐原駅、小見川駅）や高速バスは横ばい、路線バスは微減傾向、循環バスと乗合タクシーは増加傾向
- 公共交通に関する市行政負担額（路線バス＋循環バス＋乗合タクシー）は、平成26年度が約7,500万円に対し、平成30年度が約8,200万円と微増傾向
- 交通不便地域（鉄道駅より半径1km以遠、バス停より半径300m以遠）は佐原地区の利根川以北や昭和町、本矢作など複数箇所存在

【公共交通の利用実態及びニーズ調査】

《市民意識調査（平成29年度）》

- 公共交通機関の利用頻度は、非利用者が約9割で、利用者は月に1回程度以上が4.0%、年に数回以上の利用者が8.6%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」が32.1%（4番目）、「市内の移動（公共交通）が不便」が29.4%（5番目）と高い。
- 香取市の取り組みに対する満足度は、「市内の公共交通体系の整備」が-24.6%、「香取市と市外を結ぶ公共交通体制の整備」が-16.7%と満足率より不満率が高い。

《公共交通利用者アンケート調査》

- 循環バス・ワゴンの運行サービスに対する満足度は満足率が7割弱と多いものの、改善して欲しいサービスとして「運行本数（57.1%）」、「運行時間帯（42.4%）」が多い。
- 路線バス（大倉線、上の台線）の往復利用有無は「片道のみ」が約4割を占め、運行サービスに対する満足度は両路線とも8割弱と多い。改善して欲しいサービスは運行本数、運行時間帯に次いで「運行情報案内」が多い。

《乗合タクシー利用登録者アンケート調査》

- 乗合タクシーの利用目的は「通院」が約8割と多く、利用頻度は低頻度の利用が多い。
- 片道・往復利用の状況は、「往復利用」が53.8%、「片道利用」が35.0%で、片道利用者は「一般タクシー」や「自動車（家族等の送迎・同乗）」との組合せにより利用。
- 乗合タクシーの運行サービスは、予約センターの電話受付対応や運行エリアで満足率（満足＋やや満足）が4割を超えており、運行日で不満率（不満＋やや不満）が33.1%と多い。
- 乗合タクシーを利用していない方は、現在車（送迎含む）で移動しており、利用していない理由として「自分の利用したい時間と合わないから」が約2割と多い。
- 利用していない方の今後の利用意向は自動車運転免許がある方で「将来は利用したい」の回答が多く、乗合タクシーよりコミュニティバスに対する意向が多い。

《主要施設利用者アンケート調査（病院：3箇所、大規模店舗：2箇所）》

- 施設への交通手段は、5施設とも車（自分で運転）が最も多く、医療施設で「車（家族等の送迎・同乗）」割合が多い。
- 車・タクシー・原付・バイクが使えなくなった場合の行動は、公共交通に対する運行情報の不足や自動車中心の生活スタイルのため、公共交通機関を使うといった回答が少ない。
- 公共交通の改善点は、医療施設でルート変更、利用したい時間の運行、バス停の新設といった回答が多い。

《中高生ワークショップ》

- 運行ルートやバス停や、運行本数（増便、電車とバスとの接続等）、運行情報（学校の手紙等）、バス停の待合環境、周知PRなど多様な意見が挙がっている。
- 小見川循環バスは、雨天時に小見川駅から高校行のバスに乗りきらず、増便による対応や、バス停位置の変更といった意見が挙がっている。

《住民意見交換会（小見川地区、山田地区、栗源地区、福田小学区）》

※今後整理

地域公共交通の問題点及び課題（案）

①旧市町からの運行を踏襲している「既存路線の整理」

②交通不便地域への対応

③公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

④少子高齢化の進展に対応するサービス間のすみ分け

⑤観光客への対応及び交流人口の獲得

⑥市民・来訪者に分かりにくい運行情報の改善や利用促進に向けた市民意識の醸成

⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

①旧市町からの運行を踏襲している「既存路線の整理」

香取市内で運行中の路線バスは、ほとんどの路線でルート等の見直しを行っておらず、大倉線と神里線の一部区間で高速バスと重複し運行している。

循環バス・ワゴンについては、合併前の運行形態を踏襲しており、系統により1運行当り所要時間が最大1時間30分以上と長大化し、非効率な運行となっている。また、運賃は有料と無料が混在し、有料の場合でも佐原循環バスと小見川循環バスが300円（大人）、山田循環バスが200円と不均一で地域間格差が生じている。

さらに、小見川地区は小見川循環バスと乗合タクシーが混在し、運行している。

このため、路線バスや循環バス・ワゴン、乗合タクシーについて、既存路線の整理を行い、運行ルートや、料金体系などを見直しを行う必要がある。

②交通不便地域への対応

交通不便地域（鉄道駅より半径1km以遠、バス停より半径300m以遠）は佐原地区の利根川以北や昭和町、本矢作など複数箇所存在している。

香取市の高齢化率は平成27年10月1日現在、32.8%と年々増加傾向で、老年人口は10年間（平成17年～平成27年）で約1.2倍に増加しており、今後は、自家用車で自由に外出できない高齢者が増加し、通院、買物など外出に支障を及ぼすことが予想されるため、交通不便地域の解消に向けた移動手段の確保が必要である。

③公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

香取市内の公共交通は鉄道、高速バス、路線バス、循環バス・ワゴン、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機関などが佐原駅や小見川駅の周辺に分散し、他のエリアからこれらの公共交通で移動する場合、乗継ぎが必要となる。

また、中高生ワークショップでも「鉄道やバスとの乗継ぎ」に対する意見が多かった。

現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるためには、これらの現存する公共交通を活かし、横断的な連携によって最大限の効果を発揮できるよう、公共交通同士の利用しやすい接続、乗り継ぎに関する負担の軽減や、運行情報案内の充実、待合環境の改善など交通結節点の機能強化により、利便性の高い公共交通ネットワークを確保することが必要である。

④少子高齢化の進展に対応するサービス間のすみ分け

香取市内では、公共交通機関の他に高齢者通院タクシー事業や高齢者等外出支援サービス事業、病院・医院の送迎バスが運行されている。

このため、公共交通と福祉サービスとのすみ分けを明確化し、効率的な運行を目指す必要がある。

また、小・中学校の再編・統合（平成29年：小学校22校、中学校7校→令和4年（目標）：小学校14校、中学校5校）により、スクールバスの運行台数は現行の25台より増大する見込みとなっている。

⑤観光客への対応及び交流人口の獲得

香取市内には佐原の町並みや香取神宮などといった観光資源を有し、また、香取市・佐倉市・成田市・銚子市にまたがる北総四都市の街並み群が平成 28 年 4 月に「日本遺産」（北総四都市江戸紀行）に認定され、また平成 28 年 11 月には佐原の山車行事が、ユネスコ無形文化遺産「山・鉾・屋台行事」の一つとして登録され、地域の活性化が期待されている。

佐原駅周辺の観光施設などを循環する佐原循環バス（周遊ルート）の利用者アンケート調査では、佐原駅⇄香取神宮間の利用が大半で、観光施設を回遊していない状況となっている。

このため、交流人口を獲得する上で、成田空港との連携強化を図るなど、観光振興に寄与できる公共交通網の充実が必要である。

⑥市民・来訪者に分かりにくい運行情報の改善や利用促進に向けた市民意識の醸成

市内を運行中の路線バスや循環バス・ワゴン、乗合タクシーは、バス事業者や市ホームページ上に運行情報案内を掲載しているが、普段路線バスを使わない人や初めて来訪する人にとって行き先や乗り場などが分かりにくい状況である。

また、路線バス利用者アンケート調査（大倉線、上の台線）の改善して欲しいサービスとして、両路線とも運行本数、運行時間帯に次いで「運行情報案内」が多く、中高生ワークショップでも運行情報提供の充実に対する意見が多くなっている。

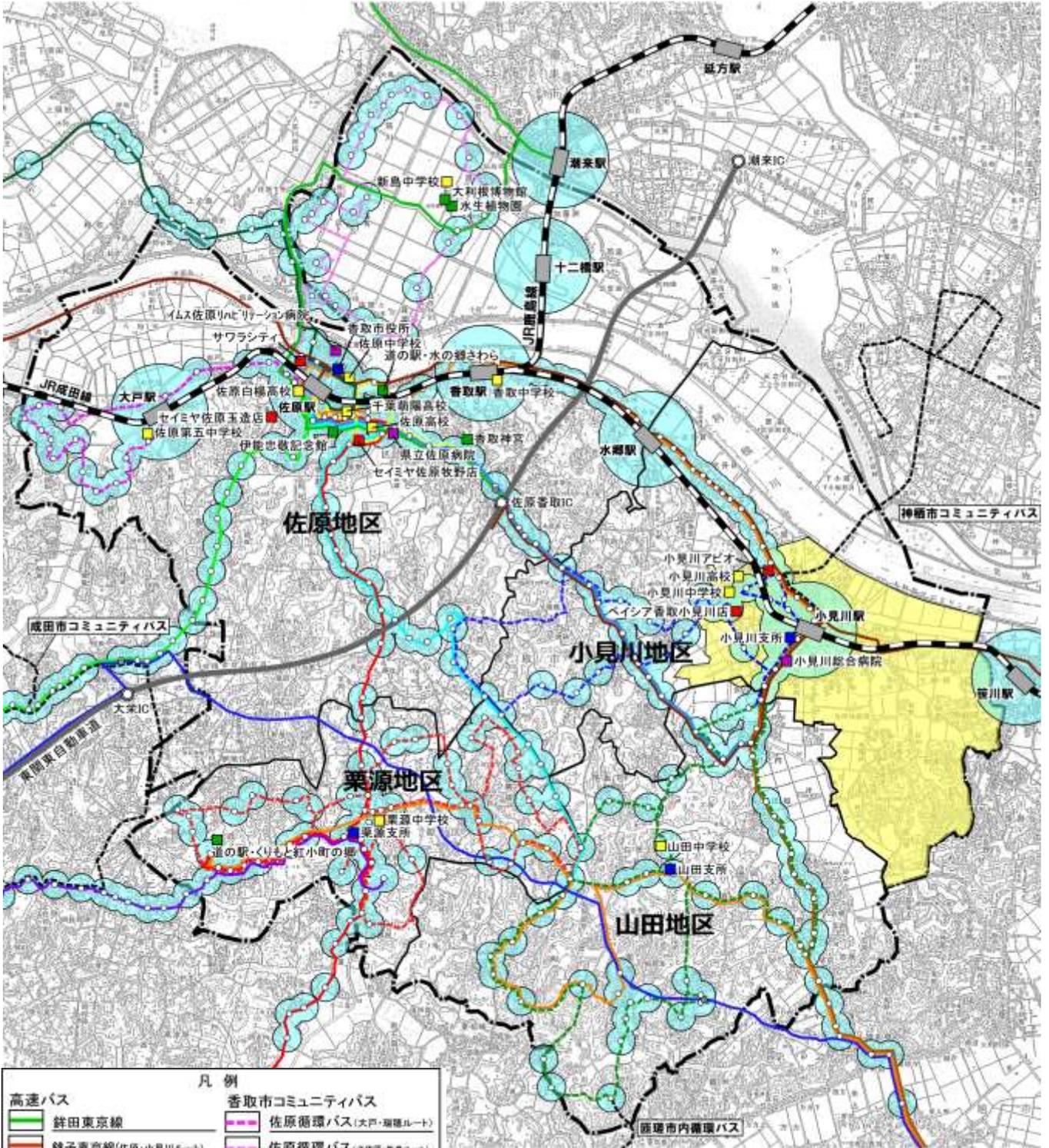
人口減少が見込まれる中で、公共交通を次世代に繋ぐためには、市民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠なため、利用者目線に立った分かりやすい情報提供の充実・改善や、公共交通の利用に対するより一層の意識の醸成が必要である。

⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

公共交通に関する平成 30 年度の香取市行政負担額は、約 8,160 万円（路線バス：約 4,140 万円、循環バス・ワゴン：約 3,090 万円、乗合タクシー：約 930 万円）と財政的な負担が大きくなっている。

このため、課題の①から⑥までの解決に向け、市民（地域）、交通事業者、行政の役割分担を図り、市の公共交通の現状についての理解を深めながら、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。

■交通不便地域図



凡例	
高速バス	香取市コミュニティバス
■ 銚子東京線	■ 佐原循環バス(大戸・環状ルート)
■ 銚子東京線(佐原・小見川ルート)	■ 佐原循環バス(北佐原・奥高川ルート)
■ 銚子東京線(旭ルート)	■ 佐原循環バス(奥道ルート)
路線バス	■ 小見川循環バス
■ 大倉線	■ 山田循環バス
■ 神里線	■ 栗源循環ワゴン
■ 上の台線	■ 乗合タクシー
■ 栗源～成田空港線	■ 公共交通利用圏域※
■ 府馬線	■ 公共施設
■ 旭中央病院線	■ 大規模店舗
■ 吉岡線	■ 医療施設
■ 栗源線	■ 中学校・高校
■ 佐原線	■ 観光施設

※鉄道駅より半径1km以内、バス停より300m以内

(参考) 病院送迎バスアンケート調査

市内にある病院・医院・クリニック 35 施設を対象に、送迎サービスの有無や送迎サービスの概要(送迎者、種類、送迎対象者)のアンケート調査を行った結果、8 病院で送迎サービスを行っており、年間利用者数実績は約 14,000 人となっている(回答 32 施設)。

■病院送迎バスの概要

名称	送迎車		送迎の種類		送迎対象者
	車種	台数	種類	ルート等	
イムス佐原リハビリテーション病院	トヨタハイース7人乗り	1	定時運行	佐原駅～当院	外来患者
香取医院	スズキスペース4人乗り	1	デマンド	当院より道のりで5km以下	通院手段がない方
栗源病院	トヨタハイース10人乗り 日産キャラバン10人乗り	2	定時運行 デマンド	曜日ごとにルート設定(定時)。要予約、平日のみ当院より7km以内(デマンド)	介護保険対象者(自力で乗降できる方)
東葉クリニック佐原	トヨタハイース6人乗り	5	デマンド	稲敷市、神栖市、香取市、匝瑳市、多古町、神崎町	血液透析治療の患者
本多病院	トヨタハイース10人乗り	1	定時運行	病院～老健～付属診療所～小見川駅	患者、家族、見舞、職員等
みはま香取クリニック	日産キャラバン10人乗り 日産セレナ8人乗り ホンダステップワゴン8人乗り	3	固定患者 固定ルート	潮来牛堀、神栖市古原、香取市下小野、多田、沢、扇島	病院利用者。自力で乗降できる方
宮内医院	ダイハツキャンパス4人乗り	1	デマンド	山田地区、近隣地区は相談による	通院手段がない方
みやうちクリニック	トヨタパッセツテ5人乗り	1	デマンド	—	通院手段がない方