

香取市地域公共交通計画

【基礎調査から課題整理まで】

令和5年10月2日

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
2 公共交通利用者ニーズ等の分析	33
2-1 市民意識調査	33
2-2 循環バス乗降調査	34
2-3 乗合タクシー登録者アンケート調査	37
3 地域公共交通を取り巻く課題	43

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、本市においても、路線バス等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」の改正（令和2年11月27日施行）に規定する基本方針に基づき、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」等との整合性を図り、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。

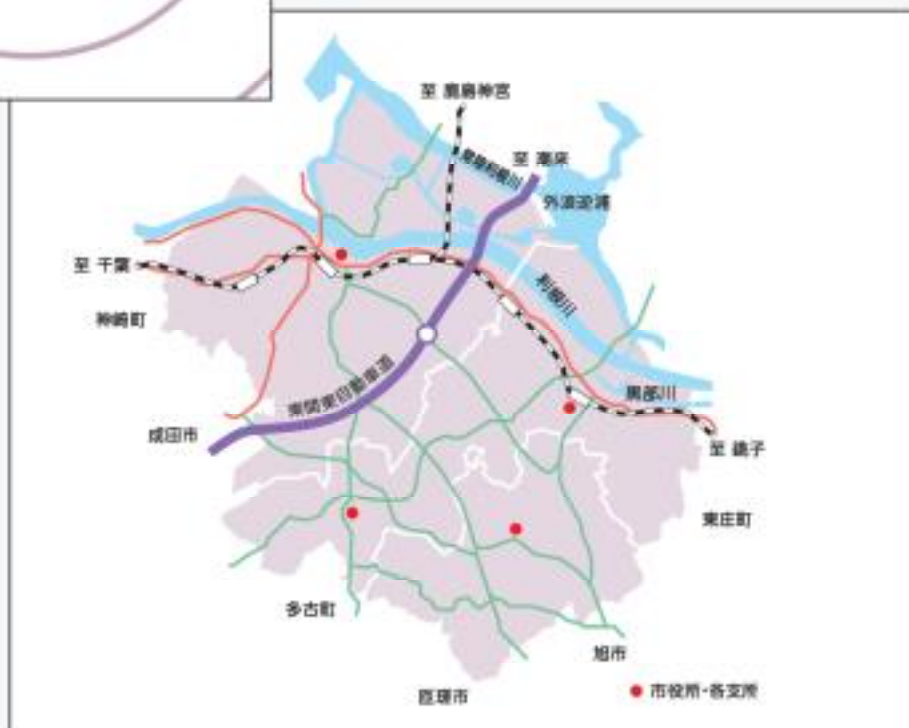
1 基礎調査・分析

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。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。



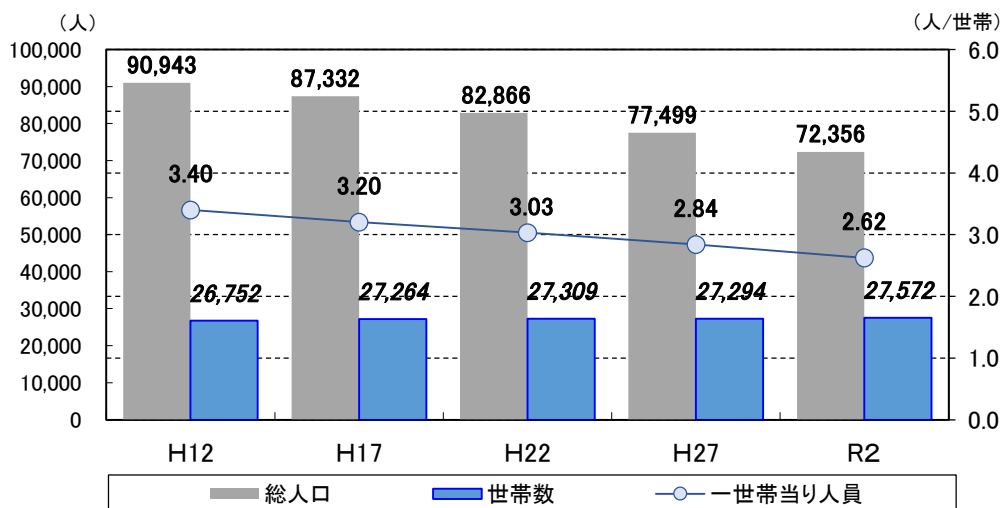
(2) 人口動向

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世帯となっており、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。世帯数は横ばい状態で、一世帯当り人員は減少し、核家族化が進んでいる。

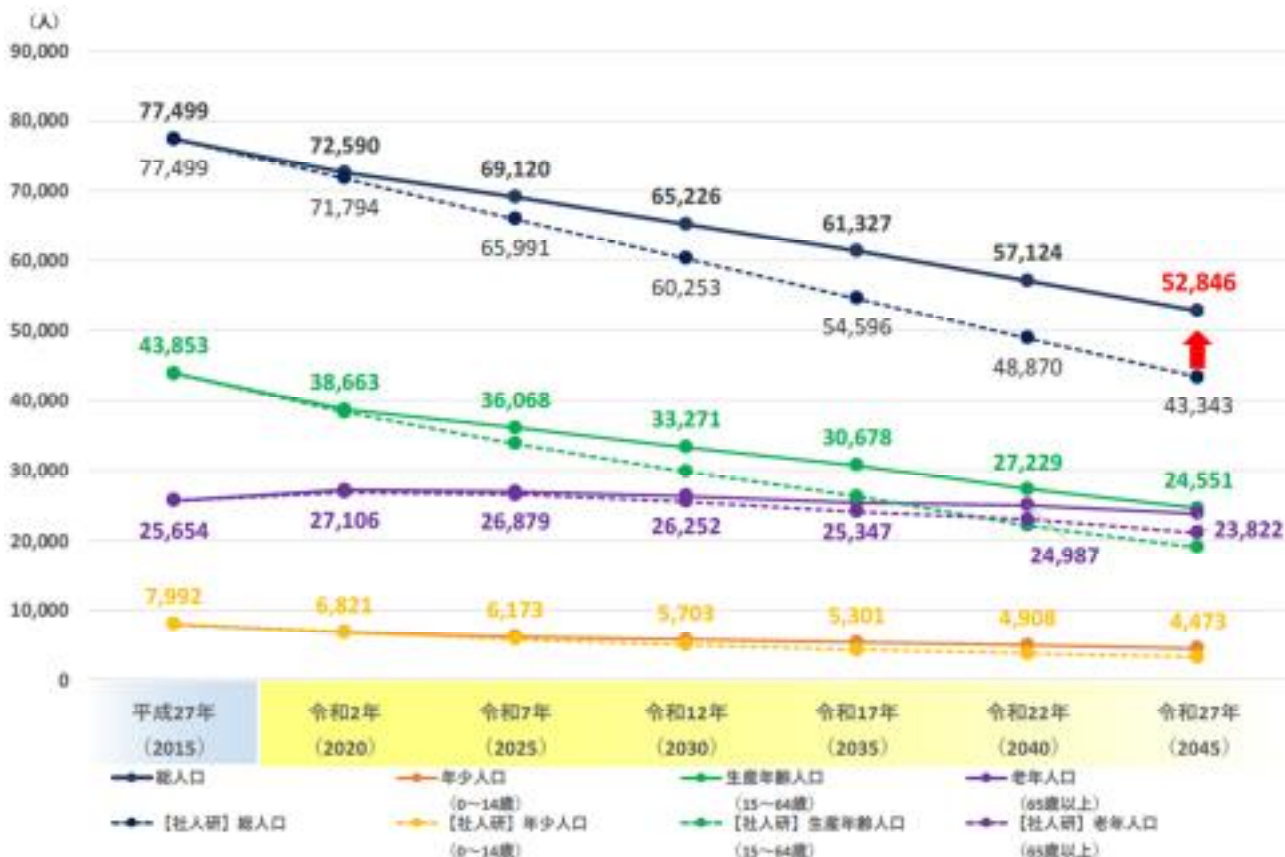
「香取市人口ビジョン（令和2年改訂版）」の推計では、令和7年に69,120人（2015年国勢調査人口比、-10.8%）、令和27年には52,846人（同、-31.8%）と見込まれている。

■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



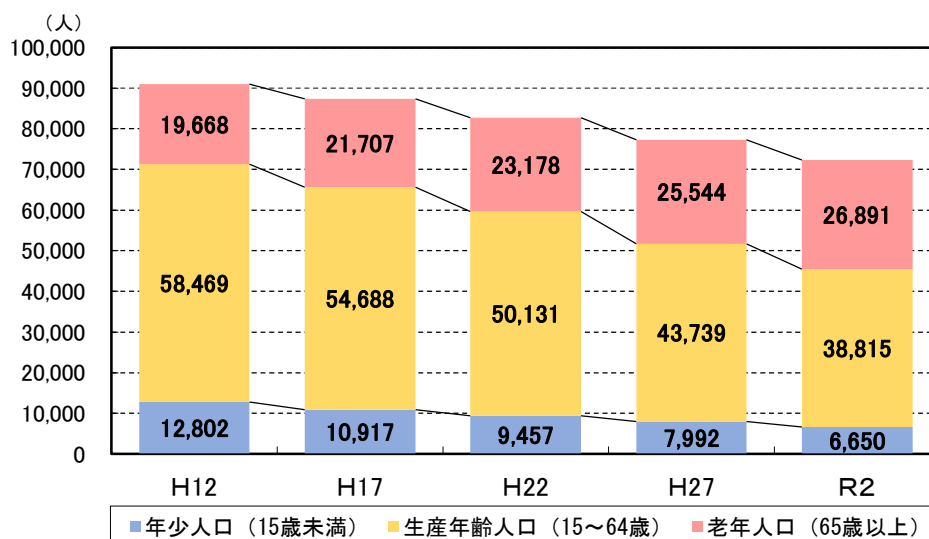
出典：「香取市人口ビジョン（令和2年改訂版）」（令和2年3月）

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。

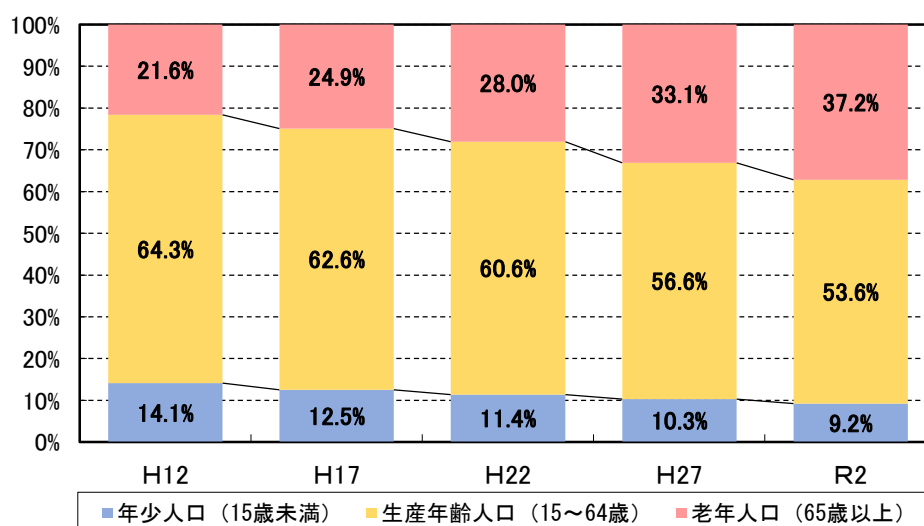
また、高齢化率は37.2%と、国（28.6%）や県（27.6%）と比較しても高い割合となっている。

■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



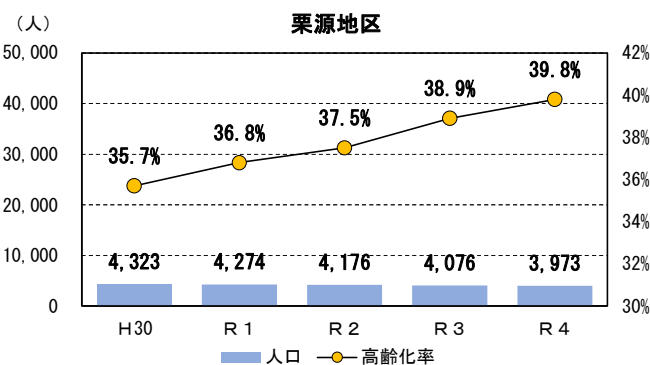
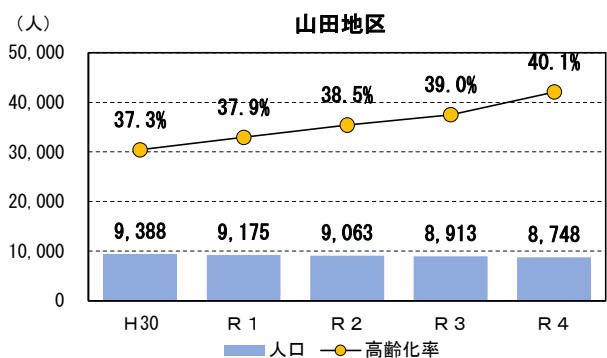
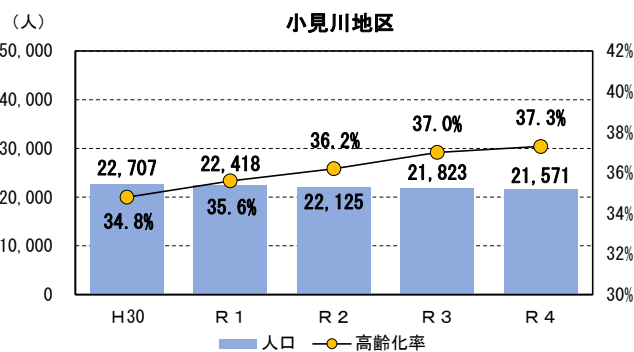
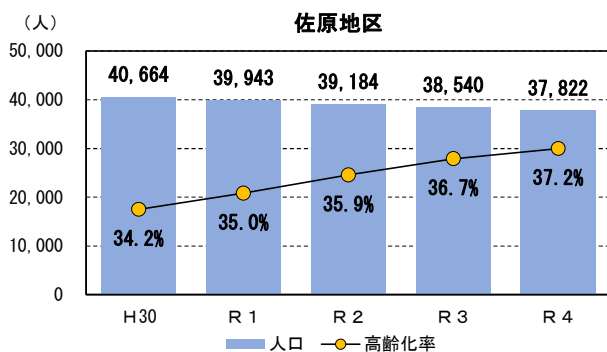
出典：国勢調査（各年10月1日現在）

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。

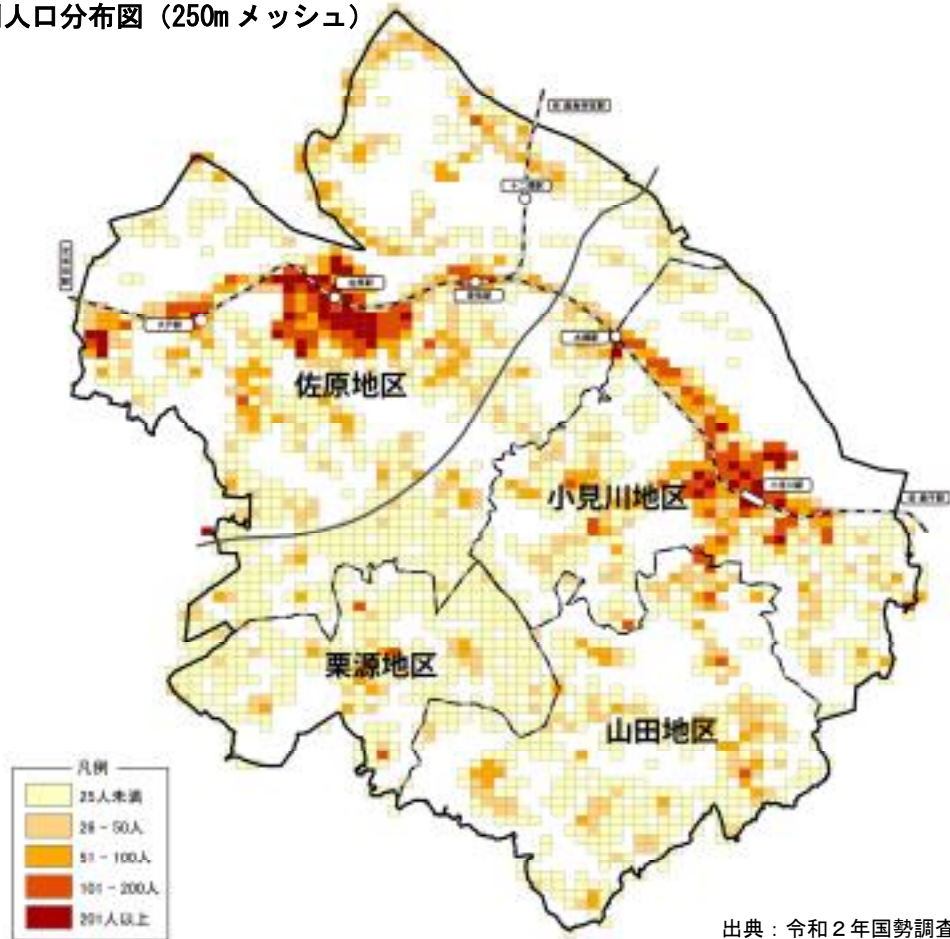
高齢化率は、令和4年4月1日現在香取市全体で37.7%、地区別では山田地区が40.1%と一番高くなっており、全ての地区において高齢化が進んでいる。

■地区別人口及び高齢化率の推移

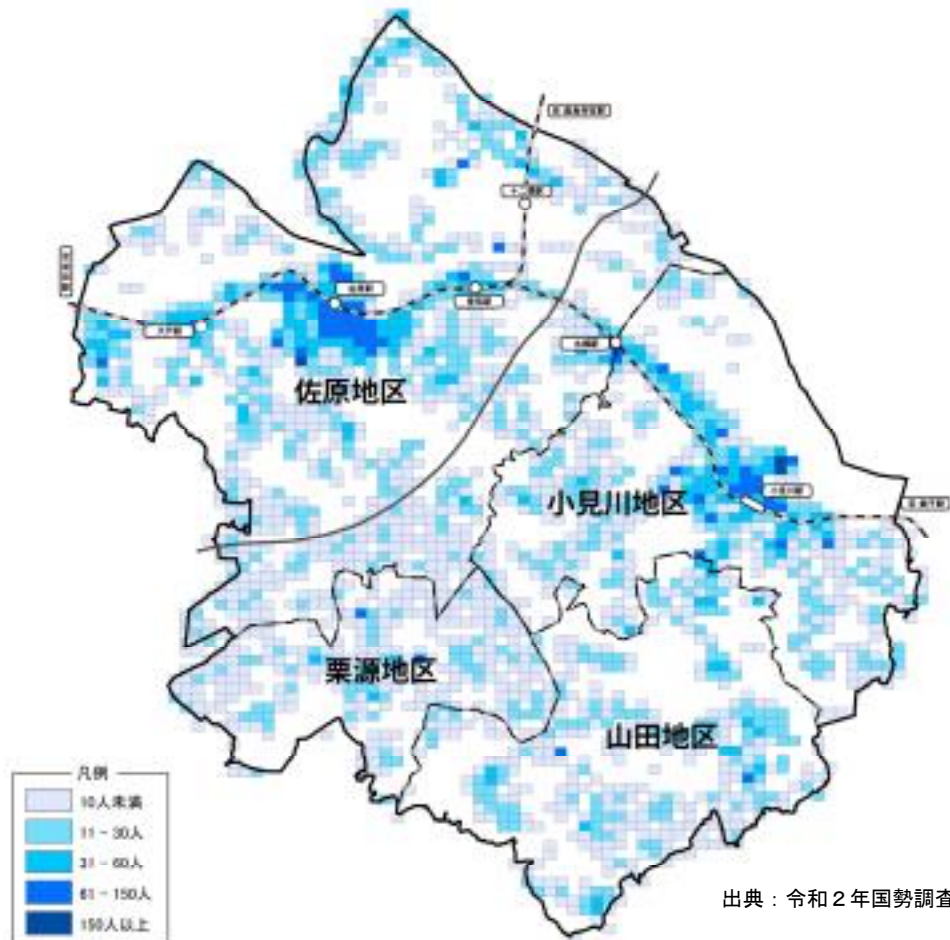


資料：住民基本台帳

■地区別人口分布図（250mメッシュ）



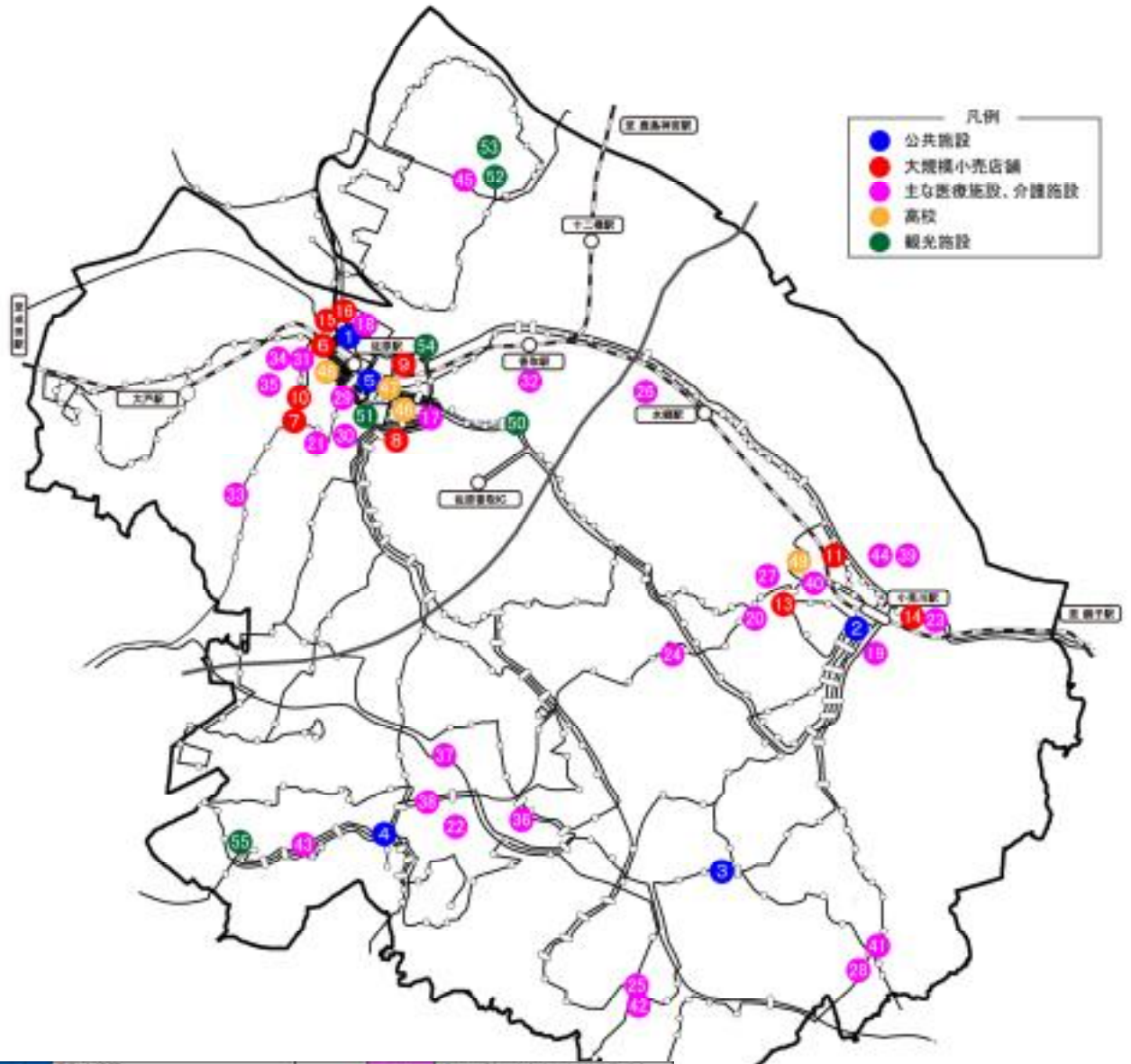
■地区別高齢者（65歳以上）分布図（250mメッシュ）



(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



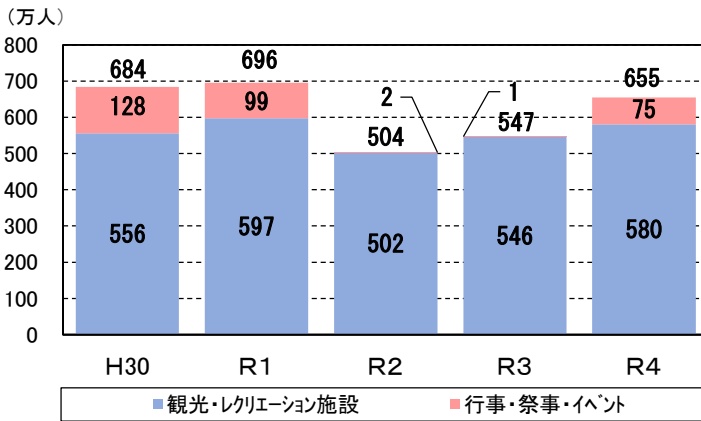
公共施設	1	佐原市役所	主な 医療施設、 介護施設	29	グループホームあんじん(サナサイト)
	2	小見川支所		30	グループホームスマイル
	3	山田支所		31	グループホームじゅらく
	4	駅前支所		32	グループホーム松園
	5	みんなの暮らし交流拠点コンビニ		33	グループホームすこやかさん
大規模 小売店舗	6	ショッピングモールセゾラシティ	34	グループホームいさよの楽園	
	7	ケーヨーデイズ一徳店	35	グループホームあすなろ	
	8	セイマヤ佐原駅前店	36	グループホームいさよの楽くりもと	
	9	ヒーロー牧場店	37	グループホーム村の家くりもと	
	10	セイマヤ佐原五通店	38	グループホームまげあい	
	11	小見川ショッピングセンターアピオ	39	グループホーム 音韻の杜 中々	
	12	マルヘイストア小見川店	40	グループホームおみかむの里	
	13	おがみホーム・セガ音響小見川店	41	グループホーム日下部	
	14	アパガオがましまわら小見川店	42	グループホーム山園	
	15	アパガオがましまわら佐原店	43	有料老人ホーム ここあんすの里	
	16	ヴェルシア運動広場店	44	有料老人ホーム いのいの家 表とんぼ	
主な 医療施設、 介護施設	17	森の医療病院	45	有料老人ホーム エクセルシオール佐原	
	18	仏医聖恵社 病院	46	佐原高校	
	19	鳥取おみかむ医療センター	47	千葉前橋高校	
	20	本多病院	48	佐原南高校	
	21	特別養護老人ホーム東郷あやめ苑	49	小見川高校	
	22	特別養護老人ホーム村の家くりもと	50	香取神社	
	23	特別養護老人ホーム水郷苑	51	伊能忠孝記念館	
	24	特別養護老人ホームかどりの楽園楽園	52	水郷佐原あやめパーク	
	25	九十九草&山田 特別養護老人ホーム	53	大杉橋湧水	
	26	介護老人保健施設ひまわり	54	道の駅・水の郷さむら	
27	介護老人保健施設おみかむ	55	道の駅・くりもと紅小町の郷		
28	介護老人保健施設おおくすの郷				

(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、令和元年から令和2年にかけて減少し、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%を占めている。

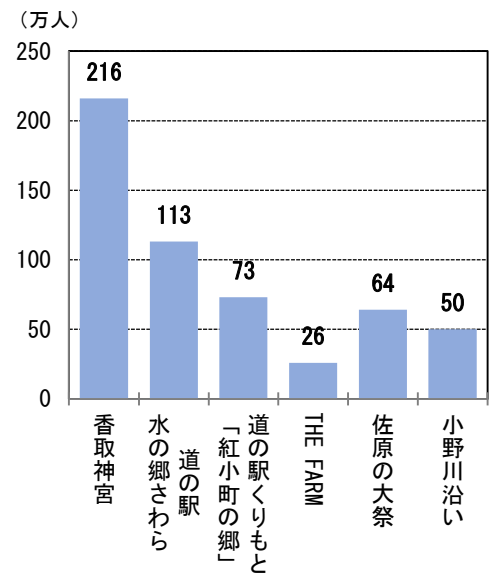
具体的な施設としては、香取神宮が最も多く、次いで、道の駅水の郷さわら、道の駅くりもと「紅小町の郷」となっている。

■観光入込客数の推移



出典：香取市商工観光課

■主な観光地への観光入込客数 (令和4年)

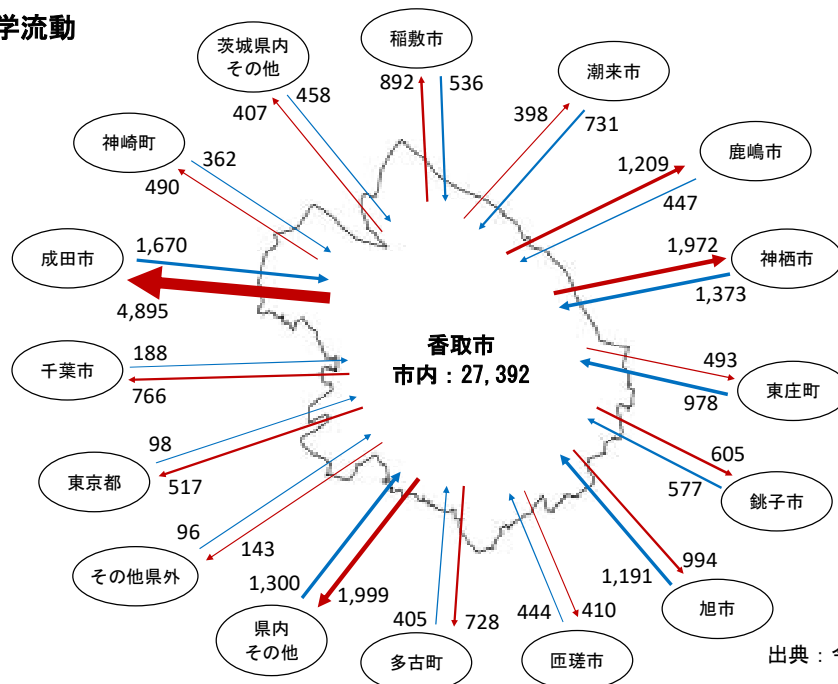


(5) 交通手段特性

1) 通勤・通学流動

令和2年国勢調査によると、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が多くなっている。

■通勤・通学流動



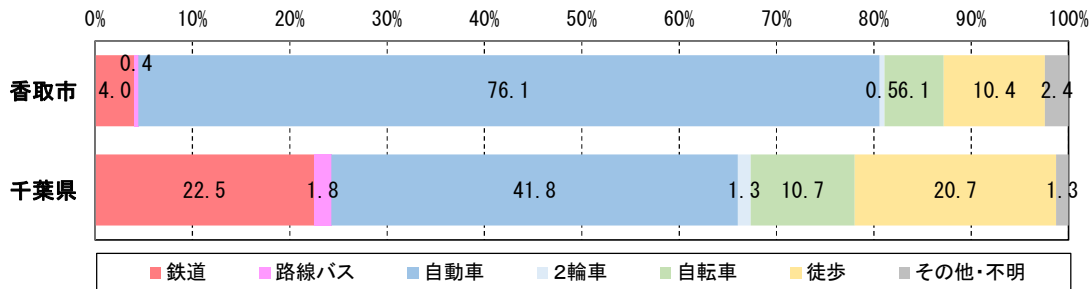
出典：令和2年国勢調査

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%) より低く、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。

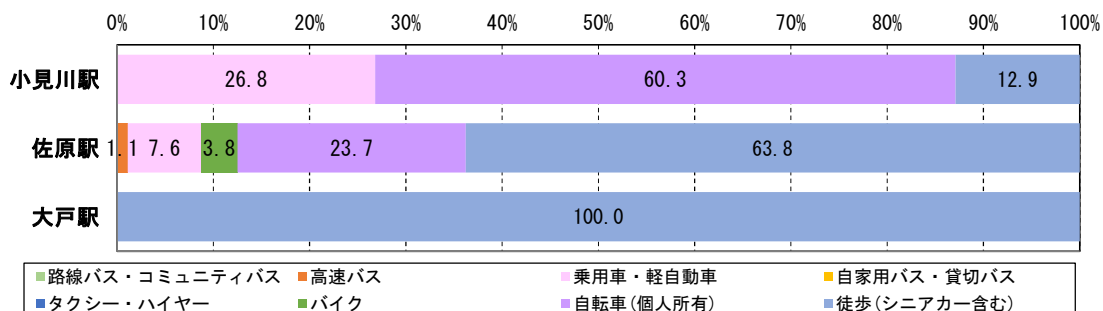
※**代表交通手段と端末交通手段**：1つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車、徒歩の順としている。下図の場合、鉄道が代表交通手段で、自宅から〇〇駅までは端末交通手段（バス）、△△駅から××バス停までは端末交通手段（徒歩）となる。



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

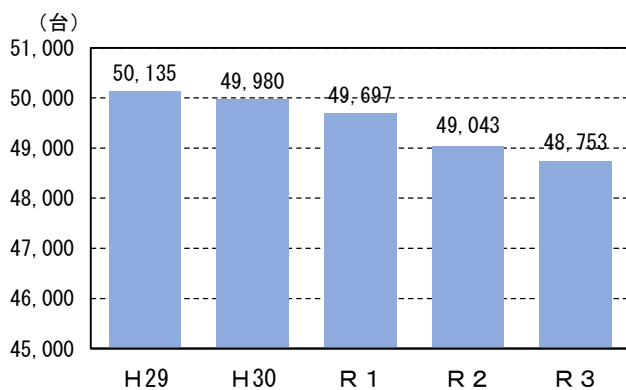


出典：平成 30 年東京都市圏パーソントリップ調査

3) 自動車保有台数

自動車保有台数の5年間の増減は、保有台数としては減少傾向となっている。

■自動車保有台数の推移



出典：千葉県統計年鑑

	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%	—

1-2 香取市における公共交通の状況

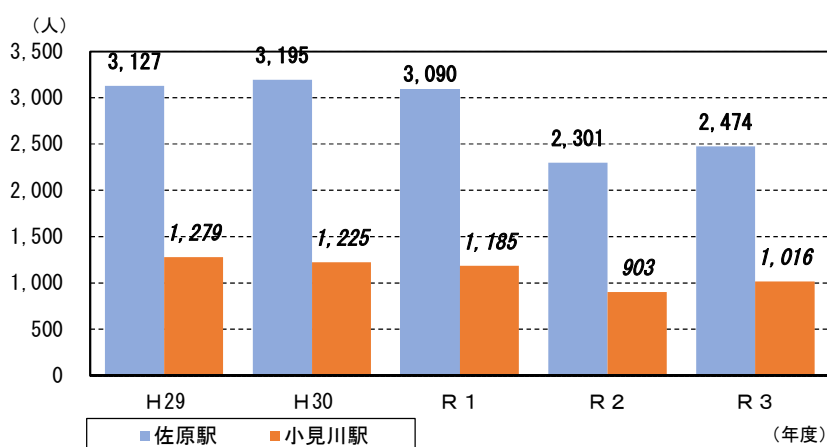
(1) 鉄道

鉄道は、JR成田線とJR鹿島線の2系統である。市内には、JR成田線の戸駅、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、近年は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～香取市間の高速バスが、3事業者によって6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、小見川駅
- 旭ルート……栗源、山田
- 銚田～東京線……佐原駅北口（有料）

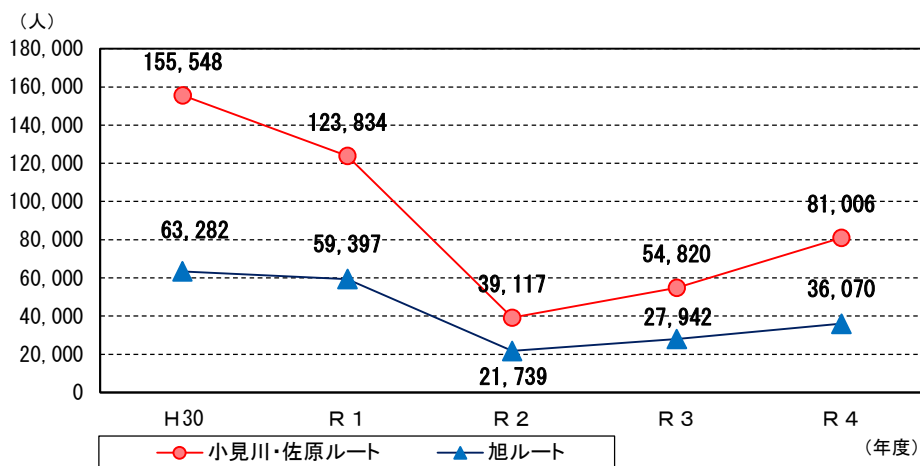
■高速バスの運行概要

路線			運行本数		運行事業者
			平日	土日祝	
銚子 東京線	佐原ル ト・小見 川ルート	佐原ルート	上り8本、下り9本	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	上り4本、下り3本	
		小見川・佐原ルート	上り2本、下り2本	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	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年度にかけて減少し、その後、増加傾向となっている。

■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)

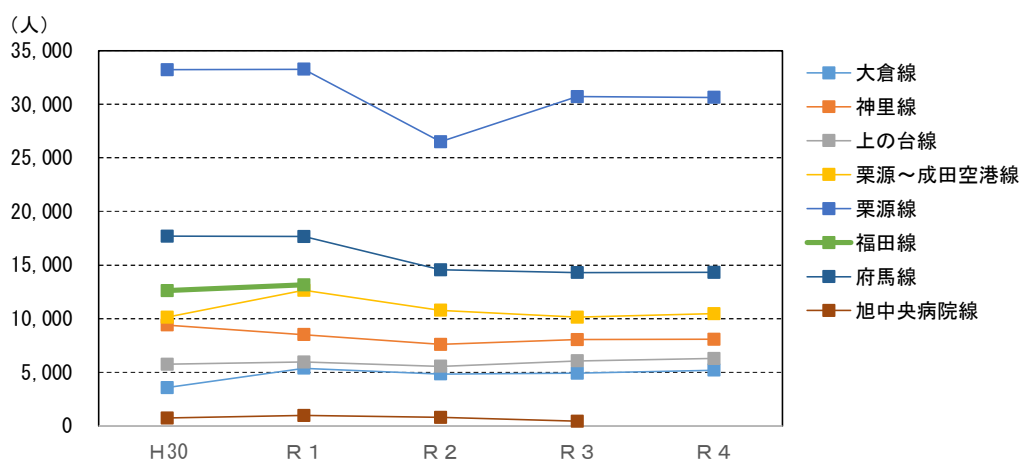
■運賃割引制度の実施内容

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3,800万円となっている。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路線バス運行に対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

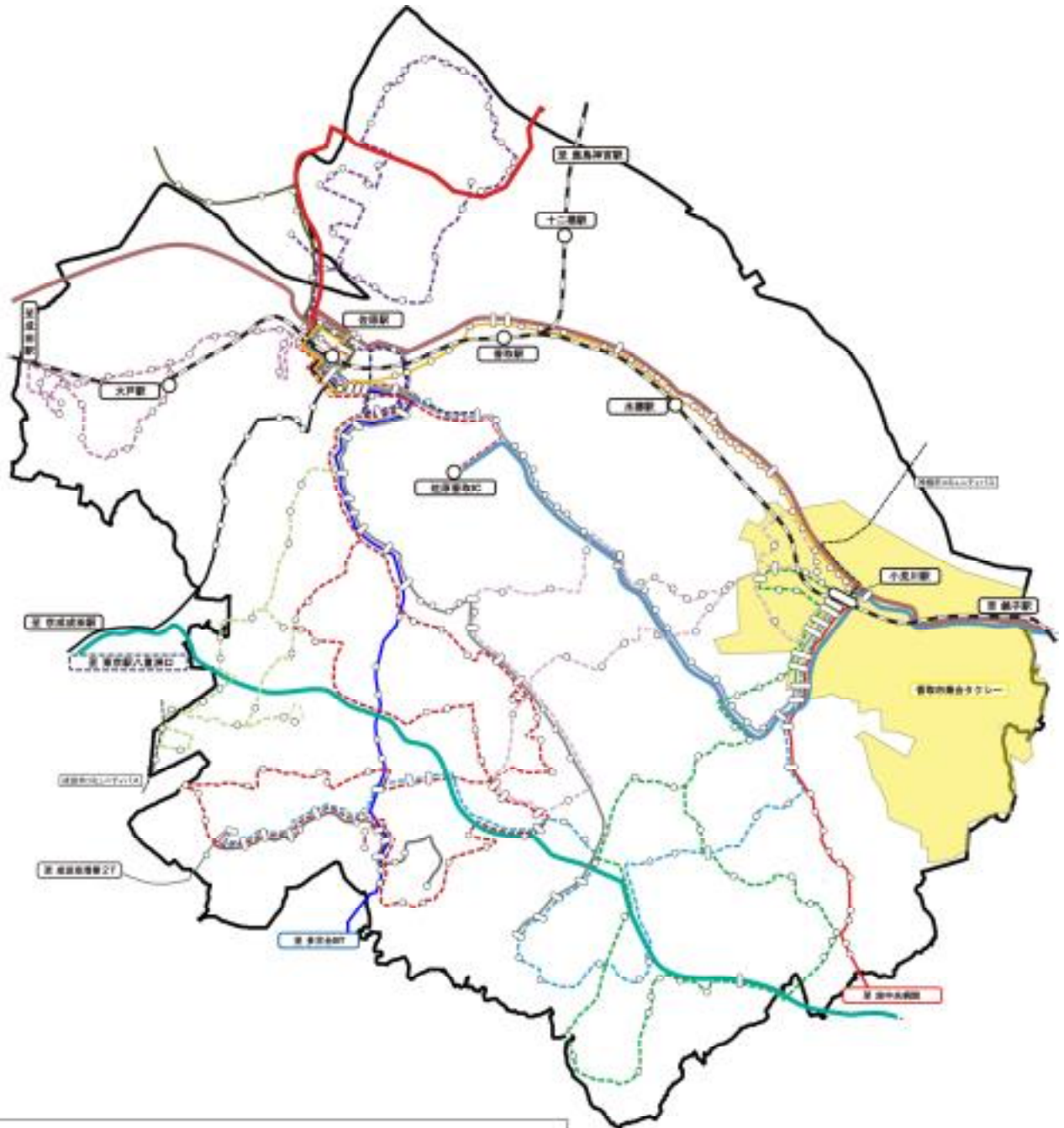
① 運行概要

香取市では、路線バスが運行し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



香取市管理バス		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 神屋線	———
③ 林日馬道ルート	-----	⑬ 上の台線	———
④ 小見川・高萩ルート	-----	⑭ 伊東原～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 東原ルート(只線由)	-----	⑰ 東原線	———
⑦-2 東原ルート(高萩経由)	-----	⑱ 佐原線	———
⑧ 平口馬道ルート	-----		
⑨ 瑞穂ルート	-----	高速バス	
⑩ 廣野ルート	-----	㉑ (高速バス) 錦田～東京線	———
香取市乗合タクシー	———	㉒ (高速バス) 鏡子東原線(佐原ルート)	———
		㉓ (高速バス) 鏡子東原線(小見川ルート)	———
		㉔ (高速バス) 鏡子東原線(旭ルート)	———

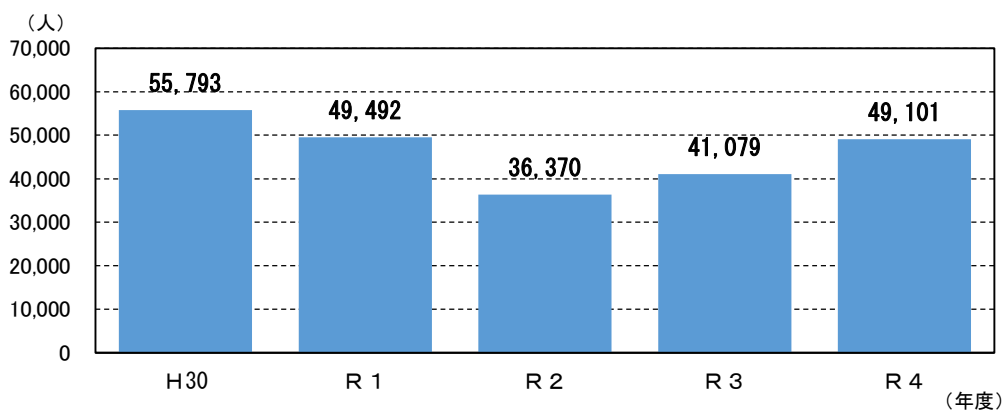
②利用状況

ア) ルート別利用者数

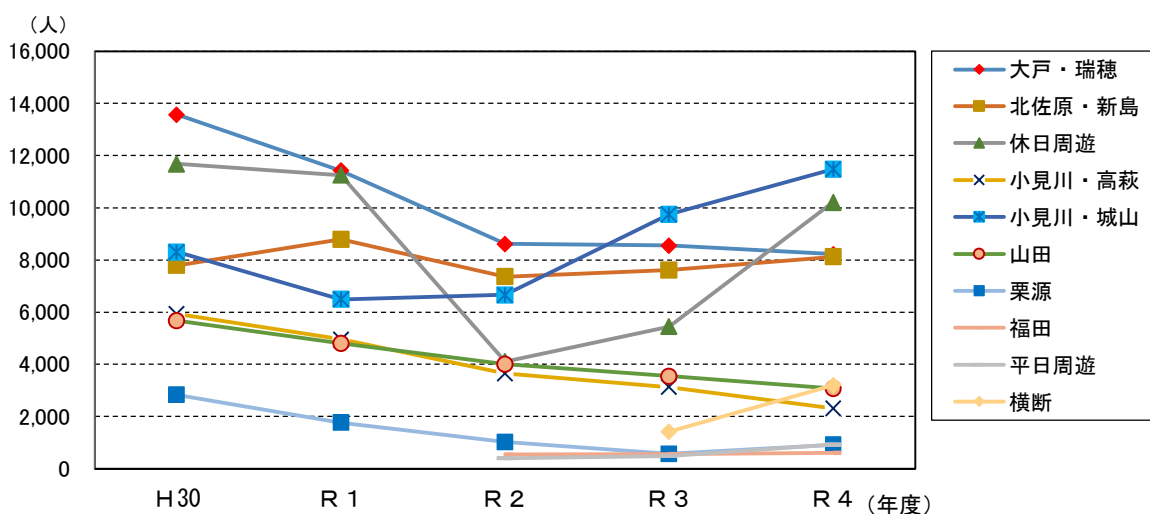
令和4年度の循環バス利用者数は全体で49,101人/年で、平成30年度から令和2年度にかけて減少し、その後、回復傾向となっている。

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)

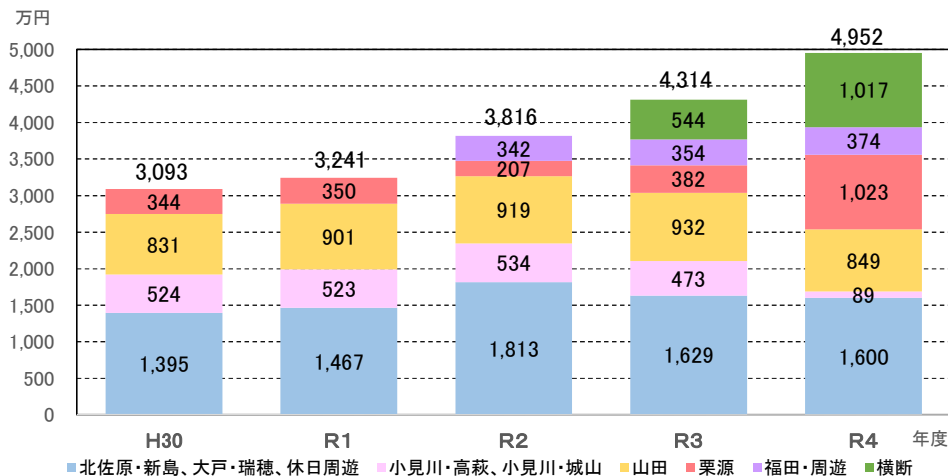
<p>【大戸・瑞穂ルート】 第3便が最も多く、第5便が少ない。</p>	<p>(人/便)</p> <p>便平均：6.8人/便</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>便番</th> <th>時刻</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>6:45発</td> <td>3.8</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>8:50発</td> <td>9.6</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>12:20発</td> <td>11.6</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】 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】 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】 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>(人/便)</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>(人/便)</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】 第1便が最も多く、第4便が少ない。</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="text-align: center;"> <p>(沢経由 (栗源→佐原方面))</p> <p>便平均：1.1人/便</p> </div> <div style="text-align: center;"> <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="text-align: center;"> <p>(高萩経由 (栗源→佐原方面))</p> <p>便平均：1.3人/便</p> </div> <div style="text-align: center;"> <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。</p>	<div style="text-align: center;"> <p>(人/便)</p> <p>便平均：2.1人/便</p> </div>
<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。</p>	<div style="text-align: center;"> <p>(人/便)</p> <p>便平均：2.4人/便</p> </div>
<p>【横断ルート】</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; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <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="text-align: center;"> <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>

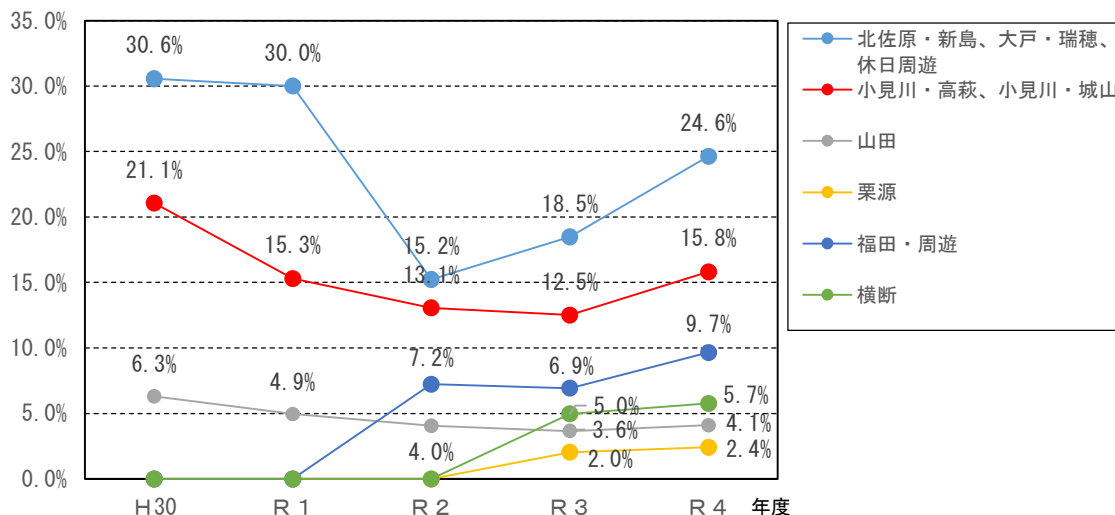
③運行収支

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。

■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

小見川地区の中央・東南地区において、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

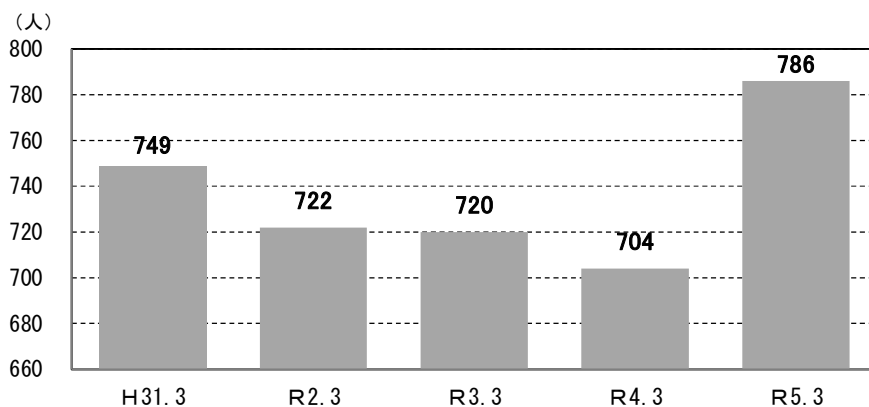
利用対象者	香取市に住民登録があり、事前に「利用者登録」をした方	
運行区域	小見川中央小学校、小見川東小学校の通学区域（利根川以北は除く）	
運行便数	9便（8時、9時、10時、11時、12時、13時、14時、15時、16時）	
運行時間	8時～17時	
乗降場所	自宅及び指定された病院・店舗・公共施設等の共通乗降場所32箇所	
	病院・医院	中田内科医院、馬場医院、本多病院外来附属診療所、石橋医院、香取おみがわ医療センター、小見川ひまわりクリニック、本多病院
	郵便局	小見川郵便局、小見川東郵便局、小見川八軒町簡易郵便局
	金融機関	千葉銀行小見川支店、京葉銀行小見川支店、佐原信用金庫小見川支店、銚子商工信用組合小見川支店、JA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31年3月末から令和4年3月末にかけて減少し、令和5年3月末現在では786人と増加している。

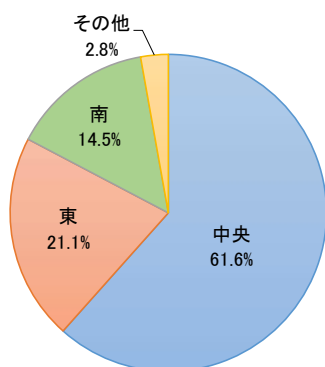
利用登録者の住まいは、小見川中央小学校区が61.6%、小見川東小学校区が21.1%、旧小見川南小学校区が14.5%、その他が2.8%となっており、年齢は80歳代が42.5%、70歳代が22.9%を占め、70歳以上の割合が82.8%と高い。

■利用登録者数の推移

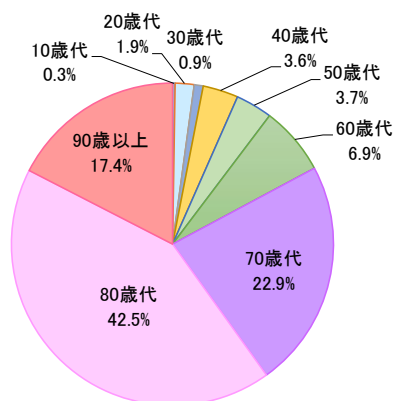


■利用登録者の属性（令和5年3月末）

【住まい（行政区別）】



【年齢】



③利用状況

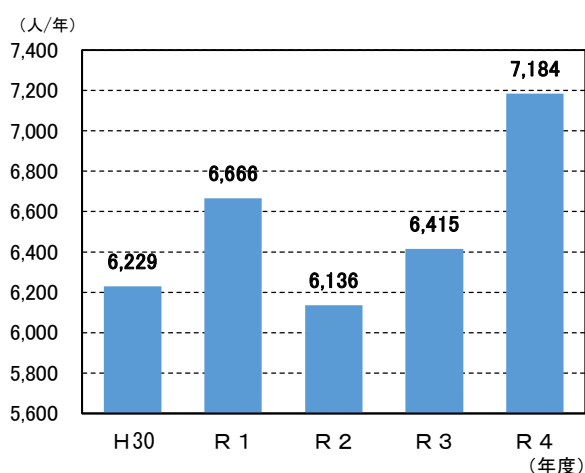
令和4年度乗合タクシーの利用者数は7,184人であり、令和元年度から令和2年度にかけて減少し、その後増加傾向となっている。

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。

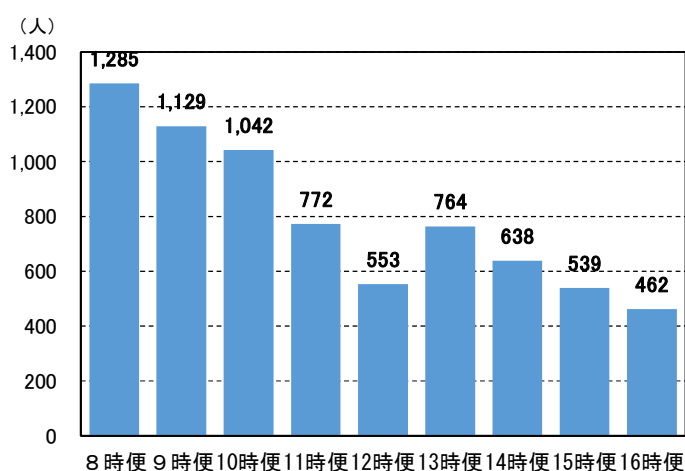
年齢別利用割合は、70代が20.3%、80代以上が50.2%と、70代以上が70.5%を占めている。令和4年度は利用登録者786人中、実利用者数は217人（29.0%）で、利用回数別利用割合は年間運行日数244日のうち50回以上の利用が21.8%と、特定の利用者に多く利用されている。

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。

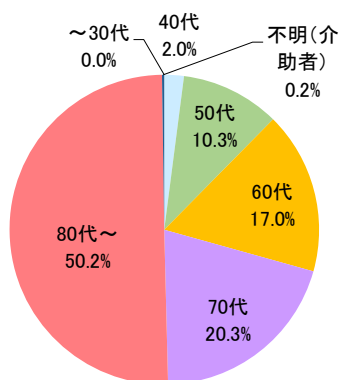
■乗合タクシーの利用者数の推移



■便別利用者数（令和4年度）

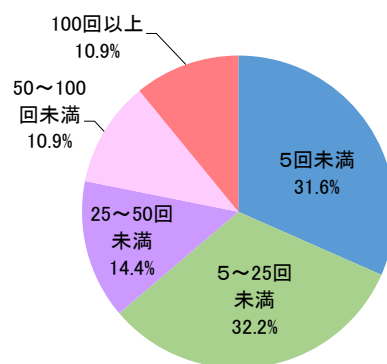


■年齢別利用割合（令和4年度）



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%

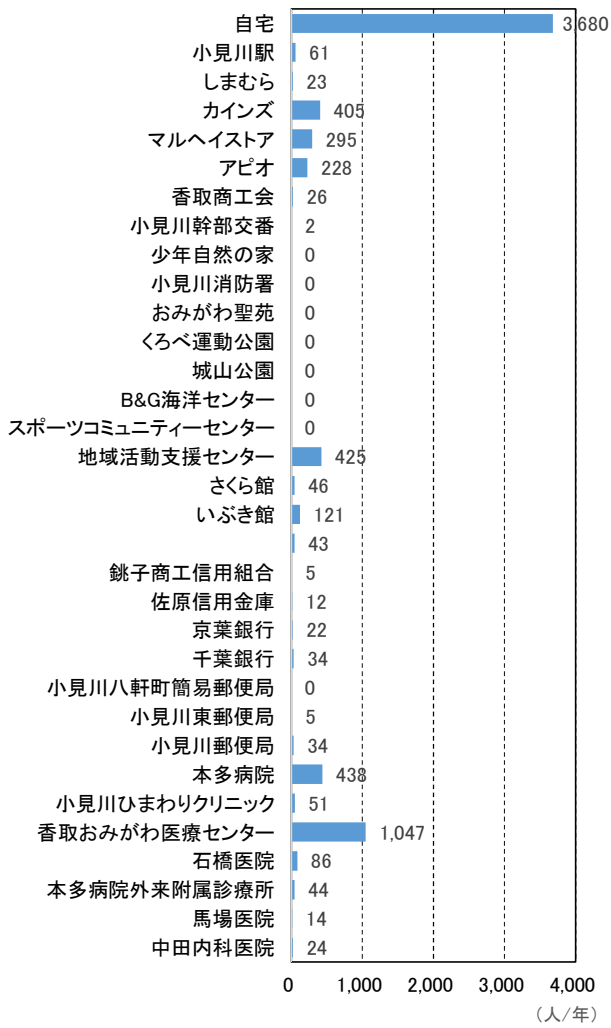
■利用回数別利用割合（令和4年度）



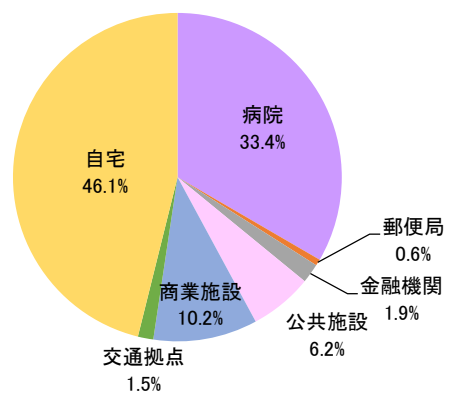
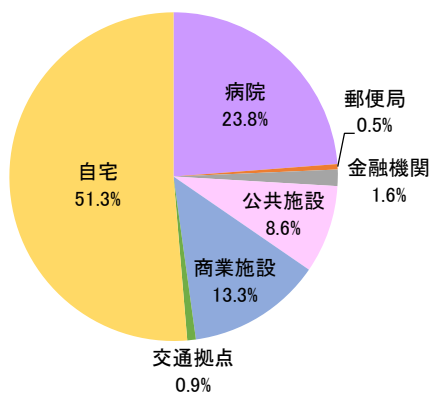
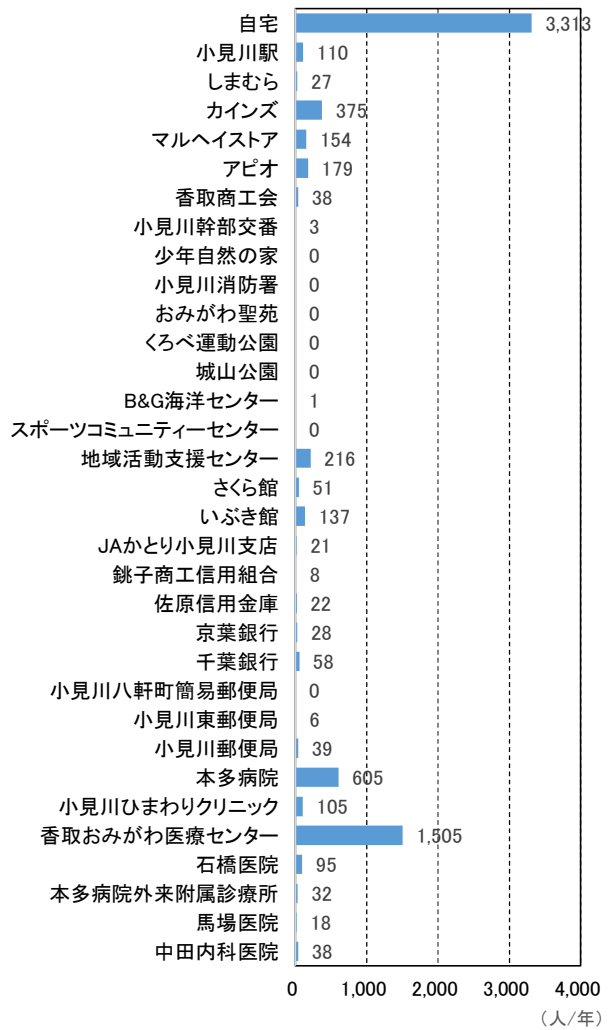
回数	人数	割合
5回未満	55	31.6%
5~25回未満	56	32.2%
25~50回未満	25	14.4%
50~100回未満	19	10.9%
100回以上	19	10.9%
計	174	100.0%

■出発地・目的地（令和4年度）

【出発地】



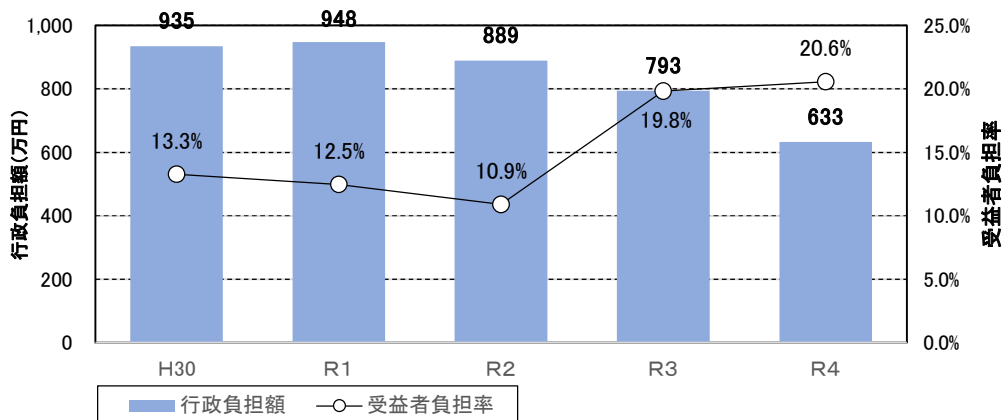
【目的地】



④ 運行収支

乗合タクシーの受益者負担率は増加傾向にあるものの、その他収入（運行に対する国庫補助金）が減少傾向にあるため、乗合タクシーに対する行政負担額は増加傾向にある。

■ 行政負担額及び収支率の推移



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(鉄道駅より半径1km以遠、バス停より半径300m以遠)は、下図のとおりである。

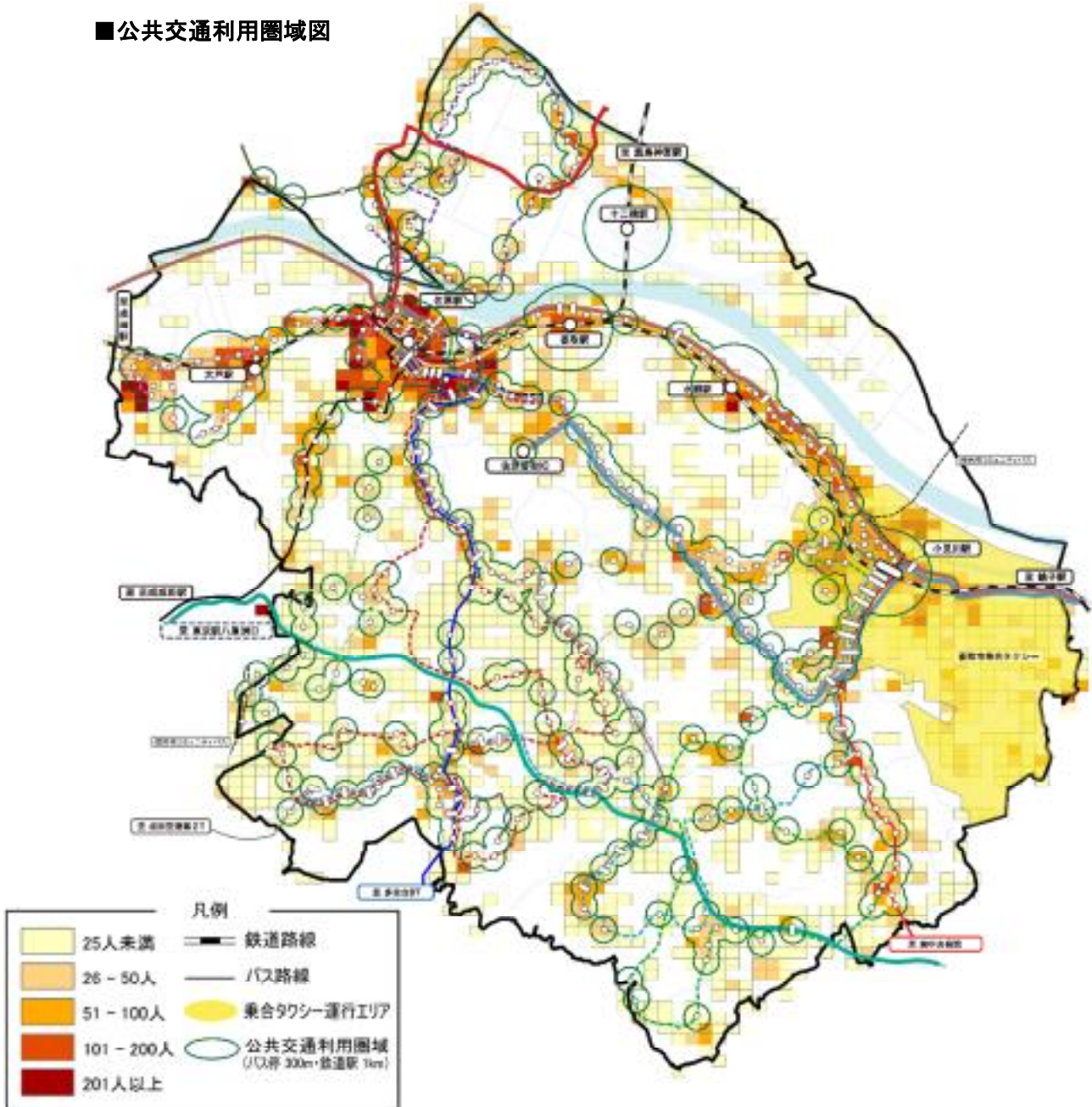
佐原駅周辺や小見川駅周辺など人口・都市機能が集積している地区においては、鉄道や路線バス、循環バス及び乗合タクシーによる公共交通サービス圏で概ねカバーされているが、利根川以北など人口分布が分散的な地区ではいまだに交通不便地域が存在している。

■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



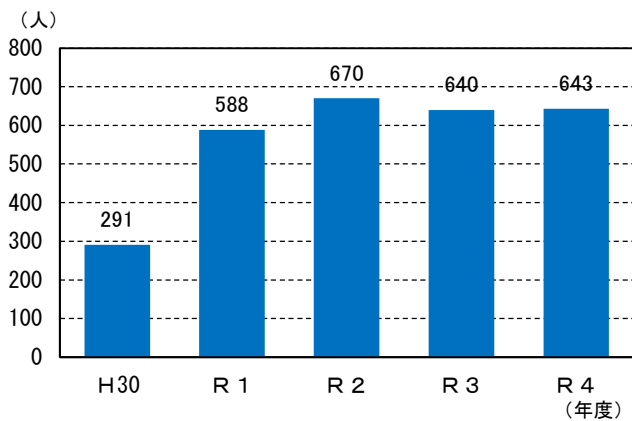
(8) スクールバス

香取市では、平成22年7月に策定した「香取市学校等適正配置計画実施プラン」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。

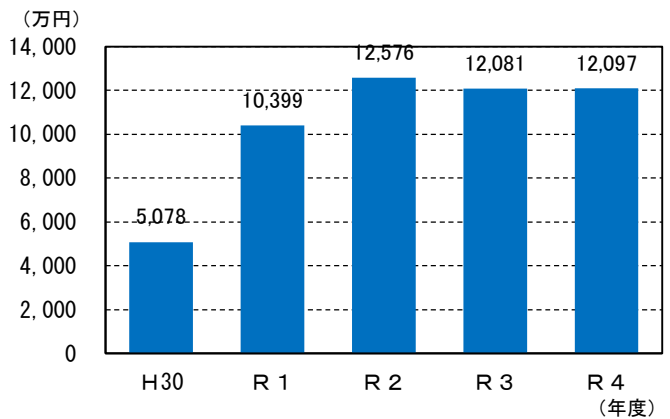
令和4年度現在、市内の小学校15校、中学校7校のうち、小学校7校（栗源小学校、新島小学校、小見川北小学校、小見川中央小学校、山田小学校、わらびが丘小学校、水の郷小学校）、中学校1校（佐原中学校）の合計8校で31台のスクールバスを運行している。

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) 福祉交通施策

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（障がい者）

対象者	在宅の重度障がいのある人
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）

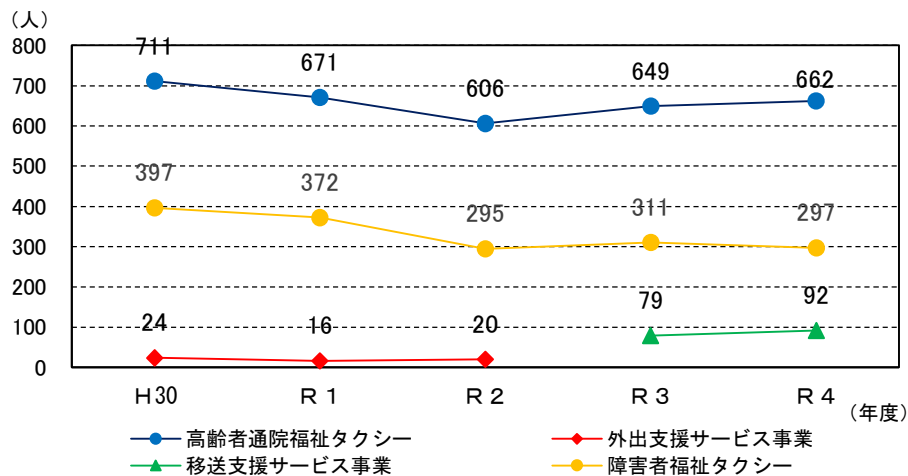
■福祉有償運送のサービス内容

	料金		利用要件		
	距離制・時間制	入会金・年間費	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

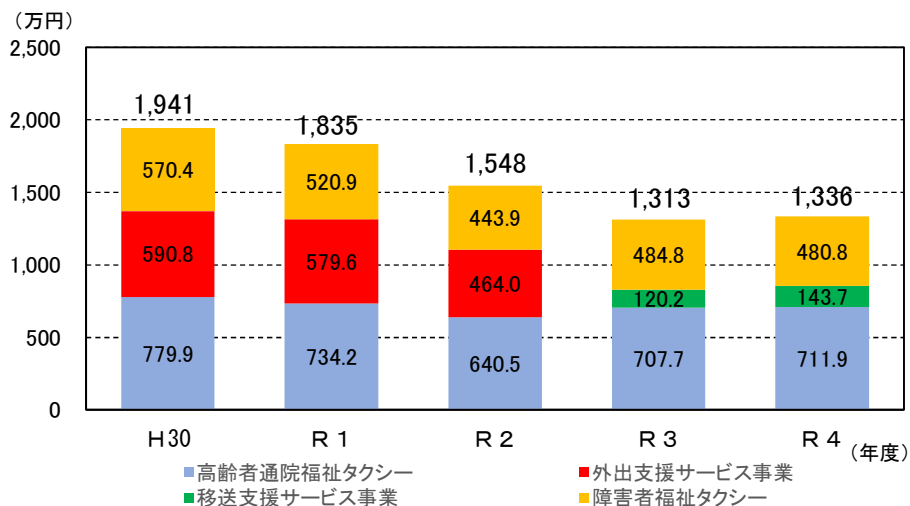
②福祉交通の利用状況

福祉交通の利用者数は、横ばい傾向となっており、令和4年度の財政負担額は約1,300万円で、近年減少傾向となっている。

■福祉交通の利用者数



■福祉交通における財政負担額の推移



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】 平成30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（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2次香取市地域福祉計画（平成30年3月）

- 【計画期間】** 平成30年～令和9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 福祉の意識を育む基盤づくり
基本目標2 地域で支え合える仕組みづくり
基本目標3 安心・安全に暮らせる環境づくり

【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
路線バスの運行維持	路線バス等の運行補助による運行の維持 利用者増加に向けた周知活動の検討
循環バス等の向上	循環バス、乗合タクシー、路線バスの再編などによる交通不便地域への対応の検討

2 公共交通利用者ニーズ等の分析

2-1 市民意識調査

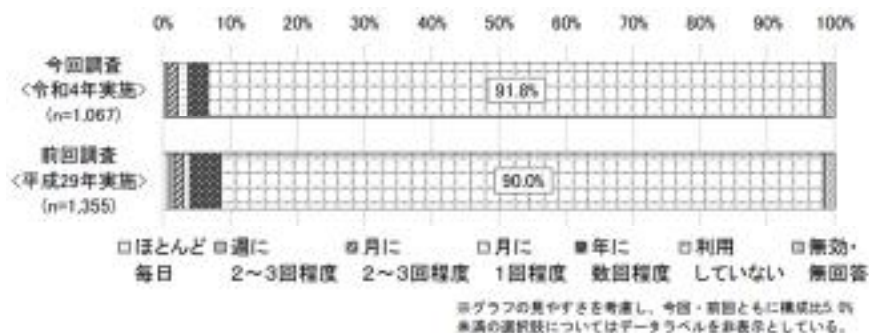
第2次香取市総合計画・後期基本計画の策定に当たって、市政運営の基礎資料とするために行った市民意識調査結果のうち、公共交通に関する部分について整理する。

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6.8%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（10.0%）、佐原地域（7.6%）、小見川地域（5.5%）、山田地域（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域が38.3%、山田地域が28.1%、佐原地域が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33.3%となっており、地域別に見ると、栗源地域が38.3%、山田地域が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、特に利用が低迷している路線と、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 08:00 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。

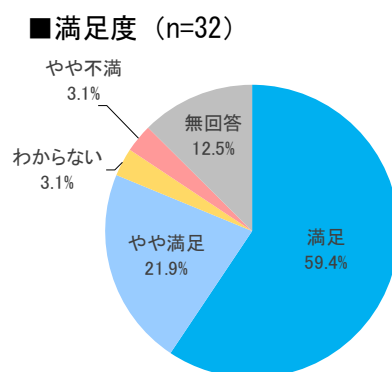
■利用特性（n=32）

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

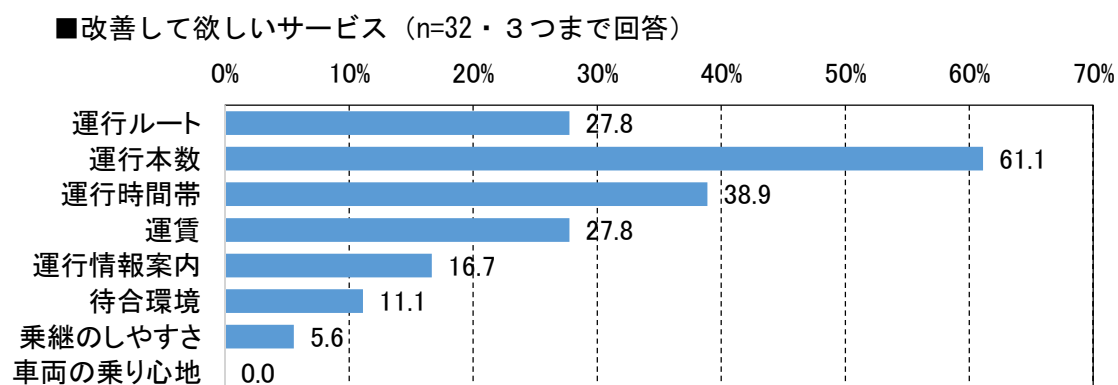
③運行サービスの満足度

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。



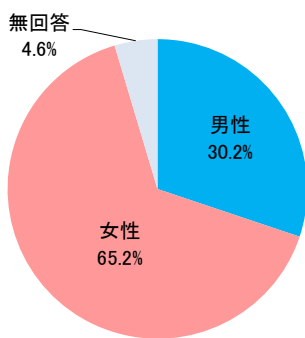
2-3 乗合タクシー登録者アンケート調査

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%）

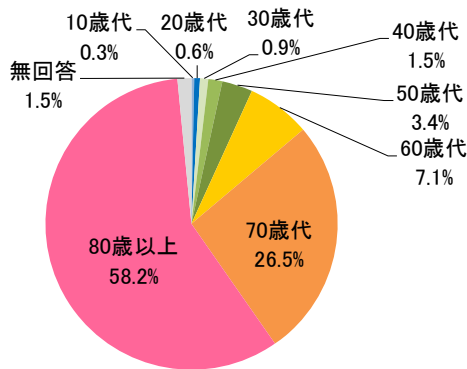
(1) 回答者の属性

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。

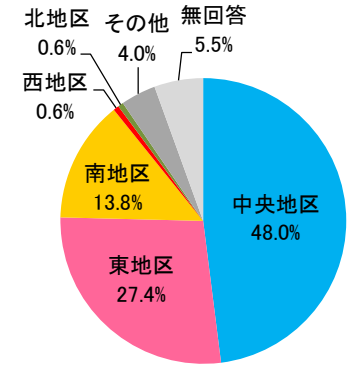
■性別 (n=325)



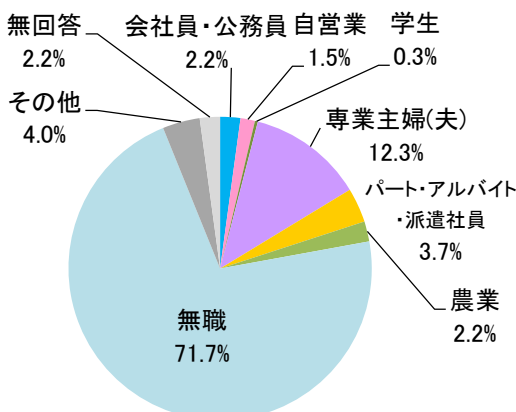
■年齢 (n=325)



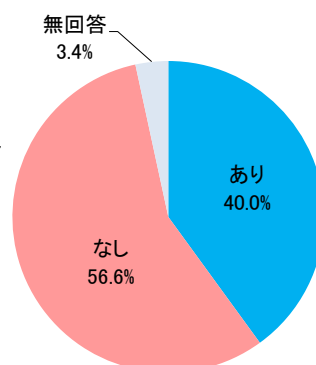
■お住まい (n=325)



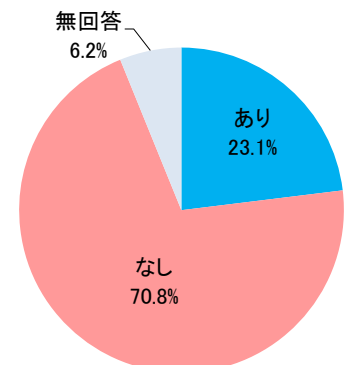
■職業 (n=325)



■自動車運転免許有無 (n=325)



■免許返納意思 (n=130)



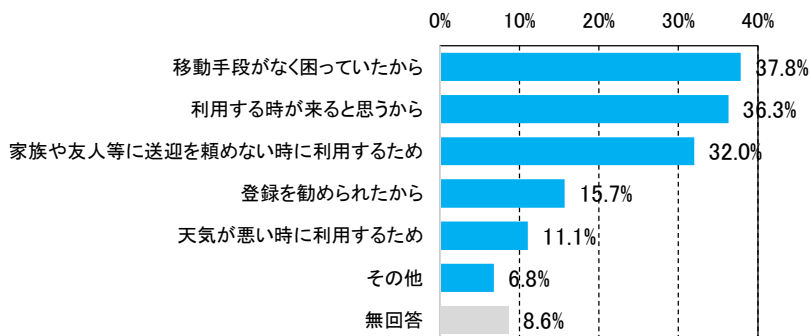
(2) 乗合タクシーの利用状況

1) 利用者登録の理由と利用頻度

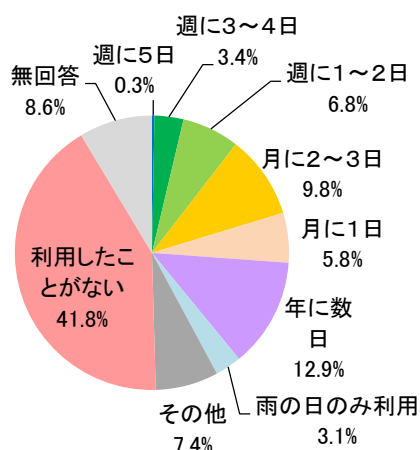
利用者登録の理由は「移動手段がなく困っていたから (37.8%)」、「利用する時が来ると思うから (36.3%)」、「家族や友人等に送迎を頼めない時に利用するため (32.0%)」の順で多くなっている。

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)

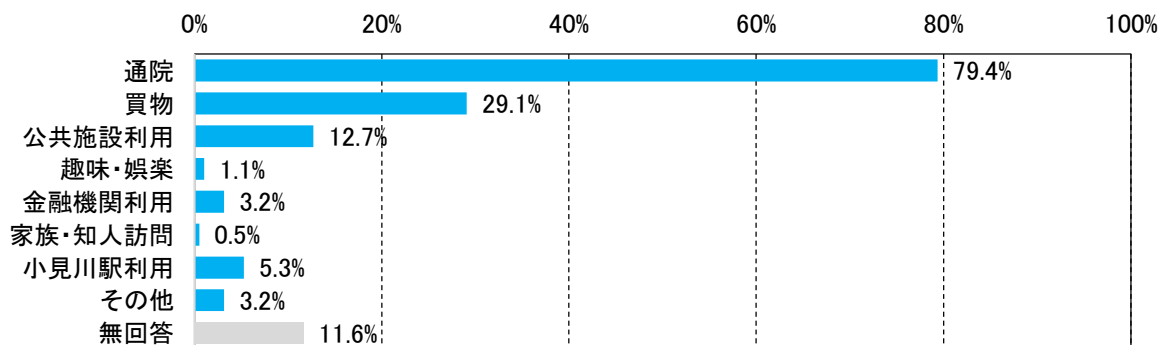


2) 乗合タクシーを利用している方の利用状況や利用意向

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)

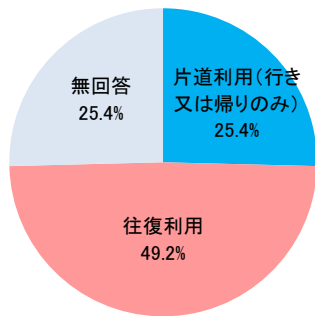


②片道・往復利用と片道利用した際の交通手段やその理由、利用できない時の対応

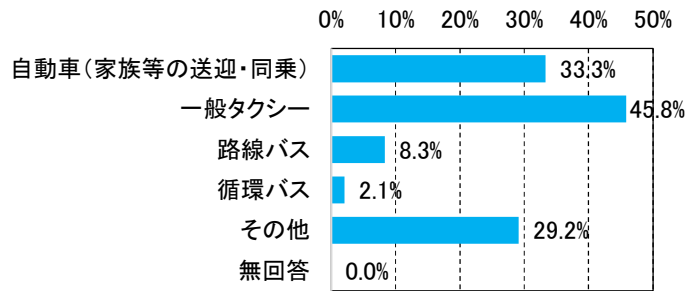
片道・往復利用有無は「往復利用」が49.2%と半数を占め、「片道利用 (行き又は帰りのみ)」が25.4%となっている。片道利用した際の主な交通手段としては、「一般タクシー (45.8%)」、「自動車 (家族等の送迎・同乗) (33.3%)」が多くなっている。なお、「その他 (29.2%、n=17)」は「徒歩」が10件となっている。

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。

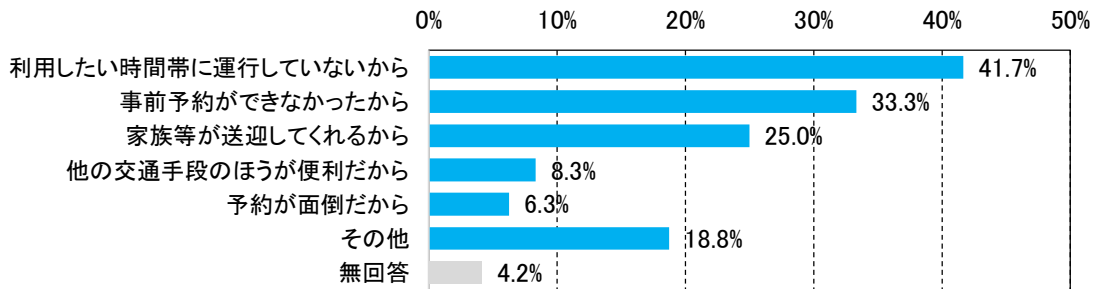
■片道・往復利用 (n=189)



■片道利用した際の主な交通手段 (n=48・2つまで回答)

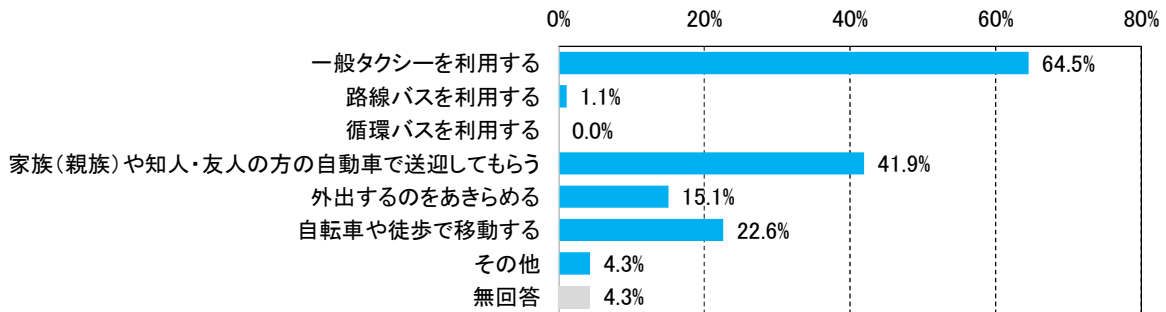


■往復利用しなかった理由 (n=48・2つまで回答)



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。

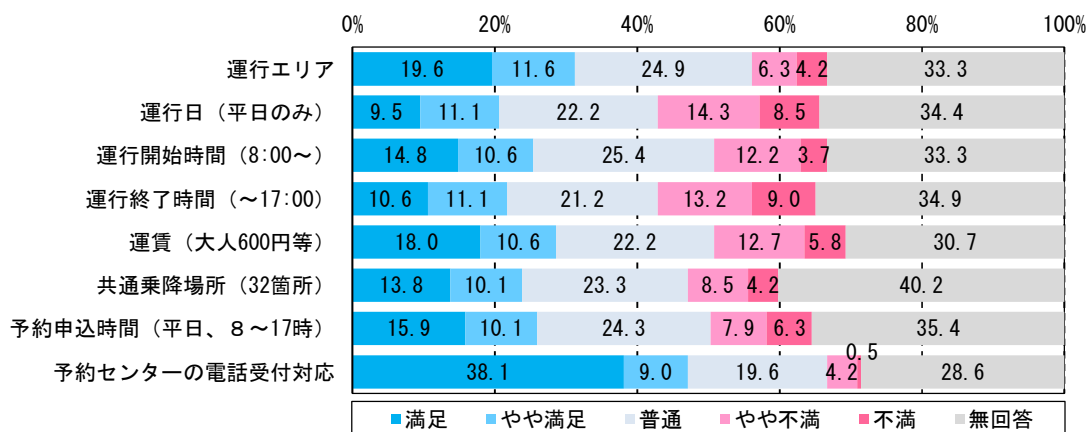
■乗合タクシーが利用できない時の対応 (n=48・2つまで回答)



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。

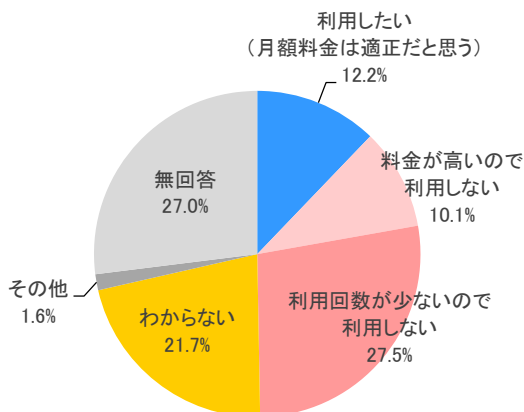
■運賃区分別・利用したい金額（無回答を除く）

	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

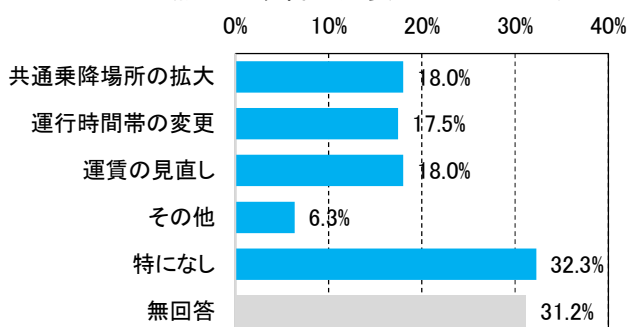
■定額制運賃があった場合の利用意向（n=189）



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

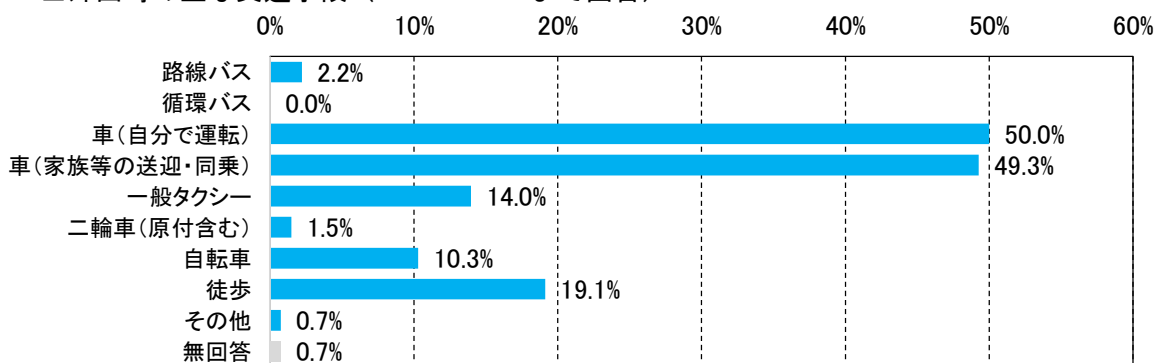
3) 乗合タクシーを利用していない方の利用意向等

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

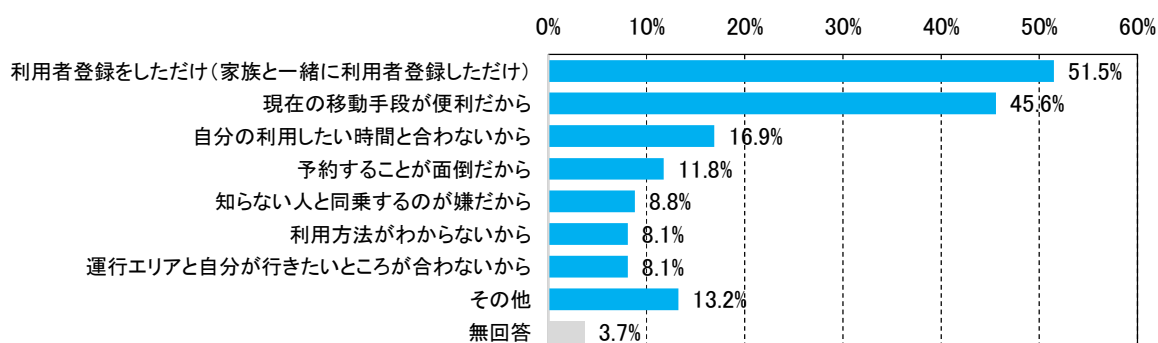
乗合タクシーを利用していない方の交通手段は、「車（自分で運転）（50.0%）」、「車（家族等の送迎・同乗）（49.3%）」が多数となっており、次いで「徒歩（19.1%）」、「一般タクシー（14.0%）」となっている。

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）



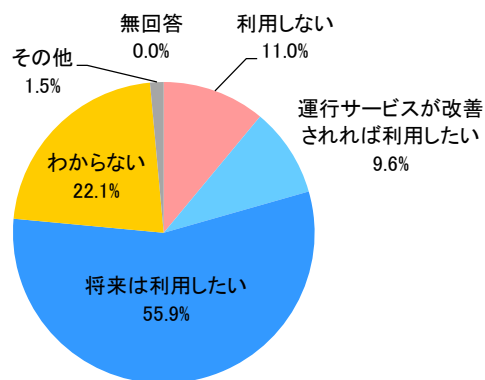
■乗合タクシーを利用しない理由（n=136・3つまで回答）



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。

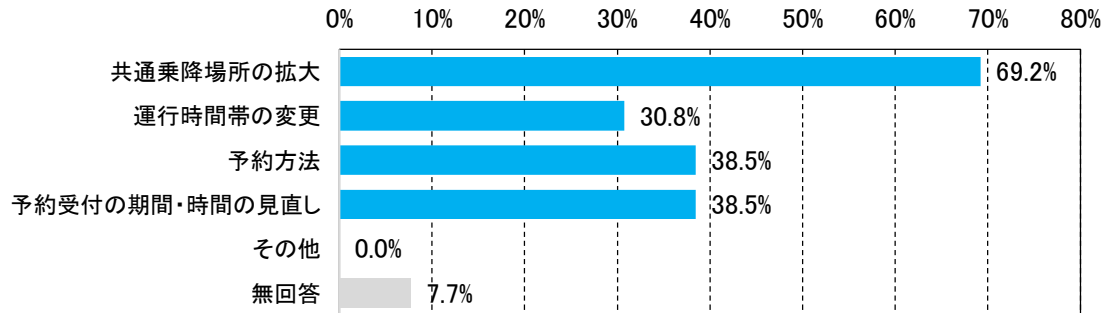
■乗合タクシーの利用意向（n=136）



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。

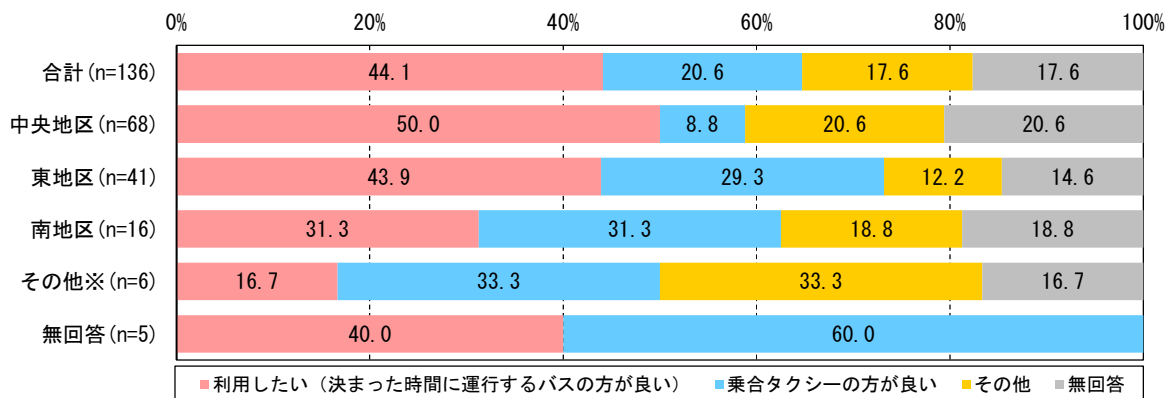
■希望する運行サービスの改善点 (n=13・2つまで回答)



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



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や、公共交通利用者ニーズ結果等を踏まえ、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》

- 総人口は、令和2年国勢調査で72,356人と減少傾向が加速化しており、「香取市人口ビジョン」での将来人口推計は令和7年が69,120人、令和12年が65,226人と減少が見込まれる。
- 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施設で移動する場合、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といった観光資源を有し、観光入込客数は約655万人が来訪。
- 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、路線バスは微増傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染症（令和元年度）以前より減少。
- 循環バスは近年路線の新設（横断ルート）やダイヤ改正等を行っており、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。
- 公共交通に対する市行政負担額（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1割程度で、利用頻度も月に1回程度以上が3.8%と少ない。
- 住みにくいとを感じる理由（15項目）は、「市外への移動（公共交通）が不便」が25.5%（4番目）、「市内の移動（公共交通）が不便」が15.9%（5番目）が多い。
- 香取市の取組みに対する満足度は、「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》

- 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/便と少ない。利用が全く無い便もある。
- 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。
- 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。



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・充実が必要

②路線バスの路線維持や利用促進が必要

③利用実態や社会情勢の変化に対応した循環バスのサービス改善

④乗合タクシーのサービス改善

⑤公共交通不便地域（利根川以北等）への対応

⑥公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善

⑦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・充実が必要

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。

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を図りながら取り組むことが必要である。

②路線バスの路線維持や利用促進が必要

路線バスは、佐原駅・小見川駅を經由し、8路線が運行しているが、利用者数の減少による財政負担の増加や運転手不足等により、栗源～旭中央病院線が令和3年9月30日に廃止、府馬線が令和4年10月1日に大幅に減便されるなど路線バスの維持が非常に厳しい状況となっている。

市内及び周辺市町を連絡する骨格路線として、周辺市と調整を図りながら、路線バスの運行サービスの維持や利用促進が必要である。

③利用実態や社会情勢の変化に対応した循環バスのサービス改善

循環バスは、網形成計画で掲げた取組み概要や路線バスの廃止等を踏まえ、令和3年10月と令和4年10月に、小見川ルート（旧小見川循環バス）・山田ルート（旧山田循環バス）・栗源ルート（旧栗源ワゴン）の運行ルート・ダイヤ改正、横断ルートの新設等大幅な再編等を行った。

利用者数を見ると、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となっており、ダイヤにより利用が少ないルートも存在している。

また、市行政負担額は、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、受益者負担率も平成 30 年度が 20.8%に対し、令和 4 年度が 12.9%と悪化している。

循環バスについては、運転手不足が懸念される中で、利用実態を踏まえながら、運行形態や運行サービスの抜本的な見直しが必要である。

④乗合タクシーのサービス改善

乗合タクシーは、網形成計画に基づき、令和 3 年 4 月からの運賃値上げ等を行っているが、運行エリアや共通乗降場所、サービス内容の見直しなどで未実施となっている。

乗合タクシーの利用者数は増加傾向で、午前の便で利用が多いものの、午後の便で少なく、共通乗降場所別利用者数を見ると、医療施設や大規模店舗、小見川駅で利用が多いものの、利用が全くない、あるいは少ない場所もある。

運行収支は、受益者負担率が平成 30 年度が 13.3%に対し、令和 4 年度が 20.6%と利用者数の増加により向上しているが、運行便数の最適化や共通乗降場所の追加など利用実態・ニーズに合った運行サービスの工夫が必要である。

⑤公共交通不便地域(利根川以北等)への対応

香取市の公共交通不便地域（鉄道駅より半径 1 km 以遠、バス停より半径 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か所存在している。

これら地域はまとまった需要がないため、循環バス等の再編の方向性を踏まえながら、公共交通の新たな担い手として地域主体（住民自治協議会等）による取り組みや福祉交通施策（高齢者タクシー事業）との連携などにより、公共交通不便地域の改善が必要である。

⑥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が多い。

網形成計画の中で、実施事業の一つとして掲げた佐原駅北口バスターミナルの整備については、用地交渉の難航等の理由で整備が遅れている。

これらの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。

⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

公共交通に対する令和 4 年度の市行政負担額（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。

小・中学校のスクールバスは 31 台運行しており、「香取市学校等適正配置計画実施プラン 第二次改定版（令和 4 年 9 月）」によると、今後も児童・生徒数の減少により統廃合を行い、スクールバス台数が増加し、財政負担の増加が懸念されている。

このため、課題の①から⑥までの解決に向けて、市民（地域）、交通事業者、行政の役割分担を図り、公共交通に対する市行政負担額の削減、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。