

香取市地域公共交通網形成計画

【 案 】



令和2年 月
香 取 市

【 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	32
2 公共交通利用者ニーズ等の分析	36
2-1 市民意識調査（平成 29 年度）	36
2-2 公共交通利用者アンケート調査	37
2-3 乗合タクシー利用登録者アンケート調査	41
2-4 主要施設利用者アンケート調査	45
2-5 中高生ワークショップ	47
2-6 小見川高校生、駅利用者アンケート調査	56
2-7 住民意見交換会	57
2-8 令和元年度市民事業仕分け結果	59
3 運行事業者・関係団体等ヒアリング	60
4 地域公共交通の問題点及び課題	62
5 地域公共交通の構築に係る基本的な方針	66
6 計画の目標及び実施事業	72
7 計画の達成状況の評価	88
8 用語集	90
※文中.....のある用語について、巻末の用語集に説明を掲載。	

序 計画策定の目的と位置付け

(1) 計画策定の目的

近年の地域公共交通は、人口減少や自家用車の普及に伴い、利用者が減少している。

香取市も例外ではなく、平成18(2006)年度時点で約17万人※あった二次交通利用者は平成30(2018)年度では約13万人※へ減少しており、特にコミュニティバスについては合併前からの運行を踏襲しているため、非効率に路線が重複し、加えてルート延伸要望への対応を進めた結果、1便当たりの運行時間が長大化している。

路線バスについても、市内ほとんどの路線で市からの赤字補てんで運行を維持しており、利用者が減少している。

また、市内一部地域では平成25(2013)年度からデマンド交通を導入しているが、運行範囲の拡大要望等には対応できない状況がある。

さらに、市内には交通不便地域が存在するため、市民の移動手段の確保が課題となっている。

これらの課題がある中、交流人口の増加、公共交通が不便なことを要因とする人口流出の防止、今後さらに進行する高齢者の増加等に対応し、市民や来訪者にとって利用しやすい持続可能な公共交通体系を構築するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定する「香取市地域公共交通網形成計画」を策定する。

※市町をまたぐ路線については、全利用者のうち運行距離に応じ按分した利用者数。

(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「香取市総合計画 基本構想・前期基本計画」に即し、「香取市都市計画マスタープラン」や「香取市地域福祉計画」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2(2020)年度から令和6(2024年)年度までの5年間とする。また、計画の期間内においても、今後の社会情勢や市民ニーズ等の変化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70 km、千葉市から50 km、成田国際空港から15 km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21.2 km、南北に約22.7 km、面積は262.35 km²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。



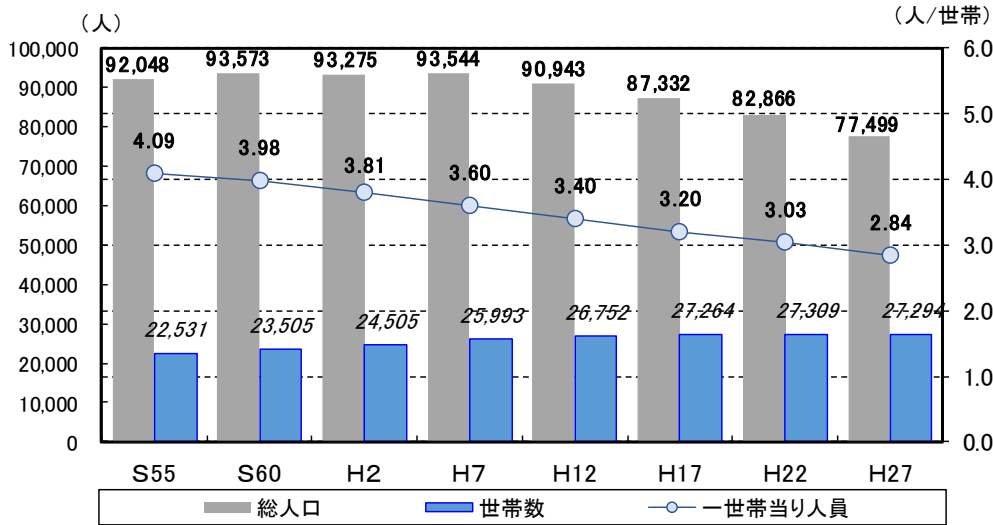
(2) 人口動向

① 総人口・世帯数

総人口は昭和 60 (1985) 年の 93,573 人をピークに減少しており、平成 27 (2015) 年の国勢調査では、総人口は 77,499 人、総世帯数は 27,294 世帯となっている。総世帯数が年々増加傾向にある一方、一世帯当り人員は減少しており、核家族化が進んでいる。

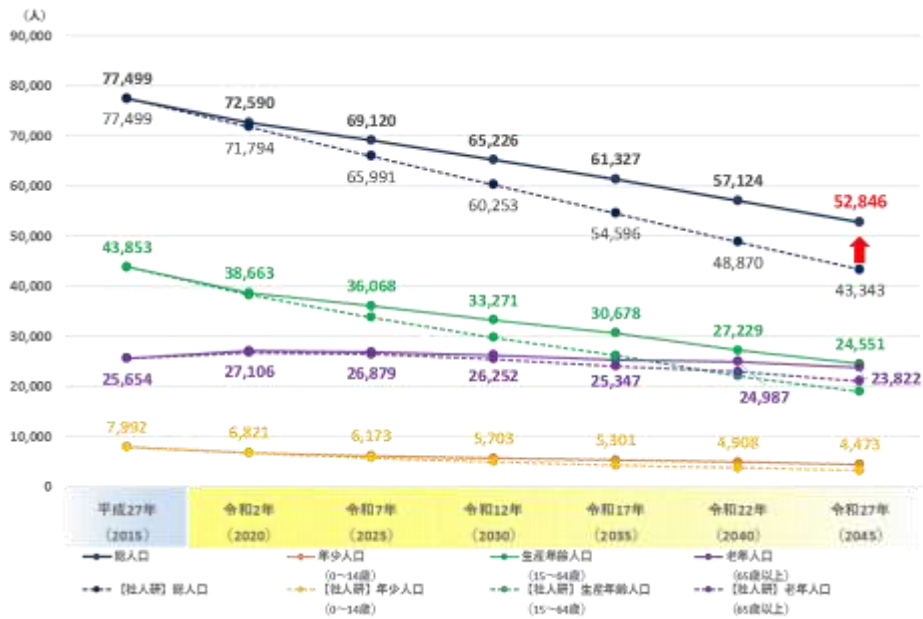
「香取市人口ビジョン」の推計では、令和 2 (2020) 年に 72,590 人 (2015 年国勢調査人口比 -6.3%)、令和 7 (2025) 年には 69,120 人 (同、-10.8%)、令和 27 年 (2045) 年には 52,846 人 (同、-31.8%) と見込まれている。

■ 総人口・世帯数の推移



出典：国勢調査

■ 香取市人口ビジョンによる将来人口推計結果



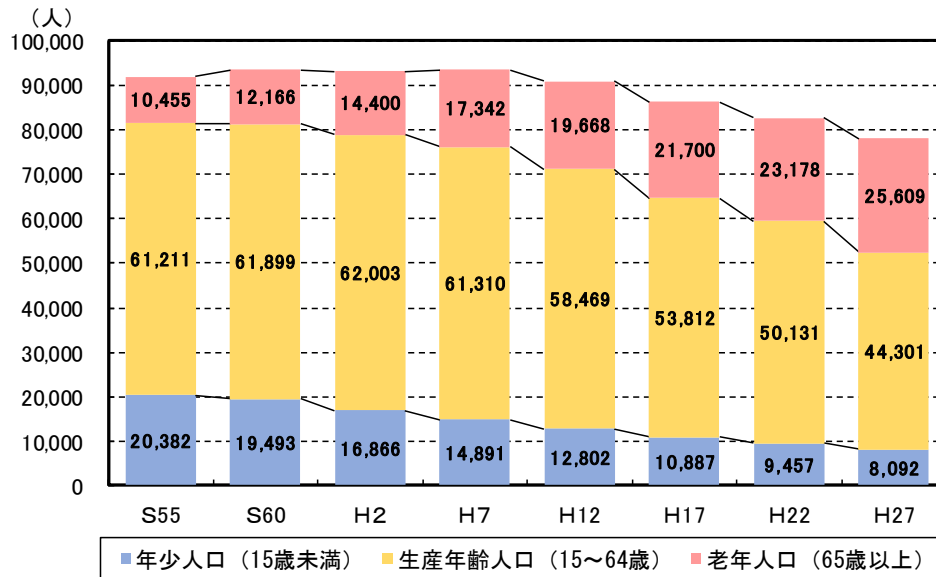
出典：香取市人口ビジョン (令和 2 年 3 月)

②年齢3区分別人口

年齢3区分別人口の推移は、年少人口と生産年齢人口が減少する一方、老年人口は増加しており、平成2（1990）年と平成7（1995）年の間に、年少人口と老年人口とが逆転し、急速に少子高齢化が進行している。昭和55（1980）年以降老年人口は増加し続けており、総人口に占める割合も32.8%と増加している。

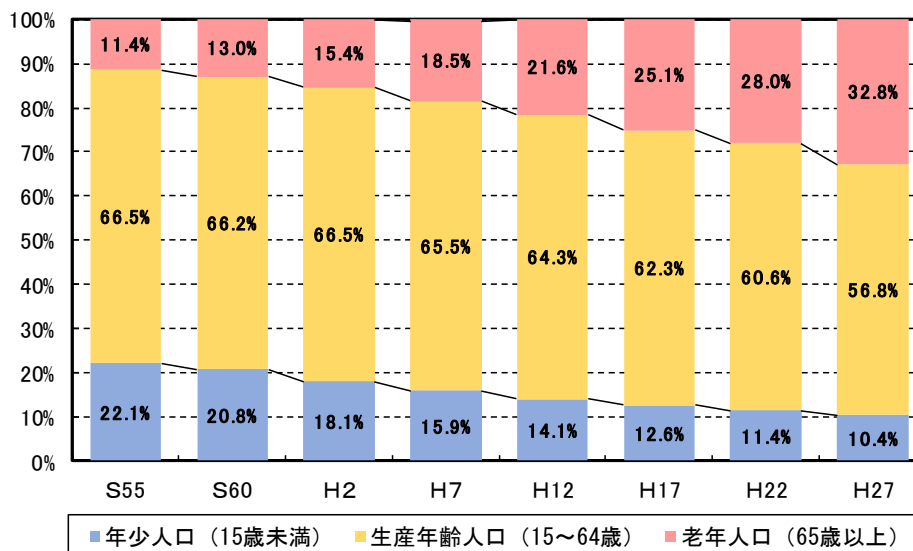
今後、総人口が減少していく中、老年人口の占める割合が大きくなっていくことで、少子高齢化が更に加速することが予想されている。

■年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査

■年齢3区分別人口構成比の推移

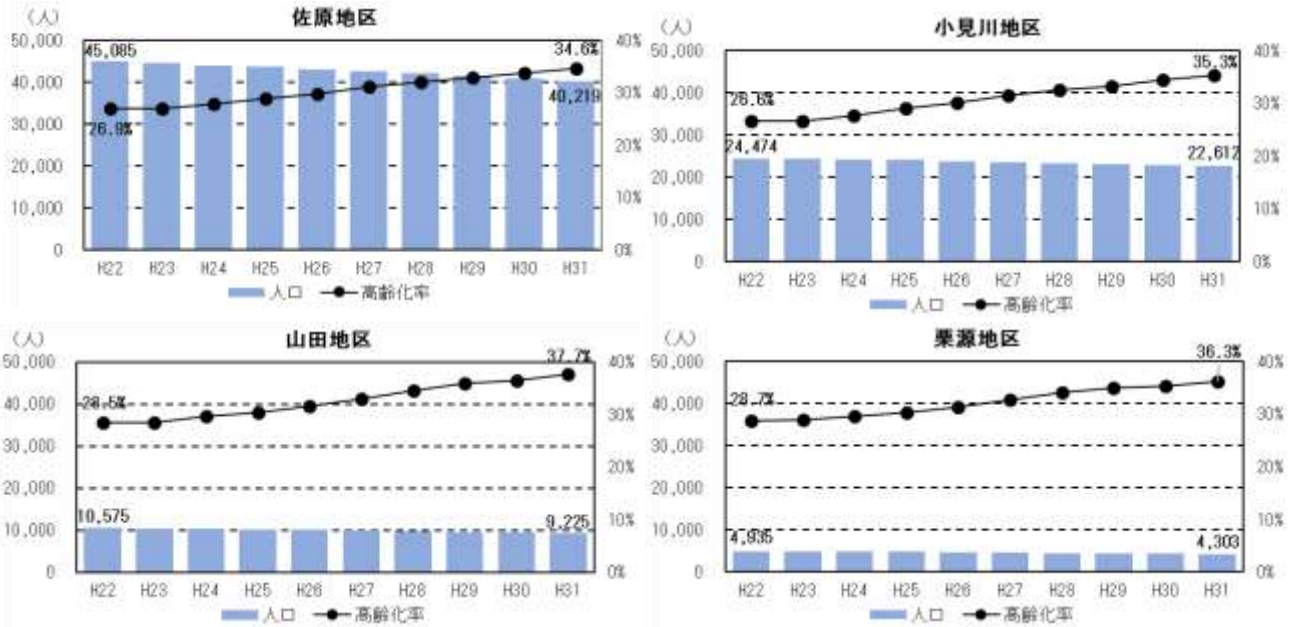


出典：国勢調査

③地区別人口動向

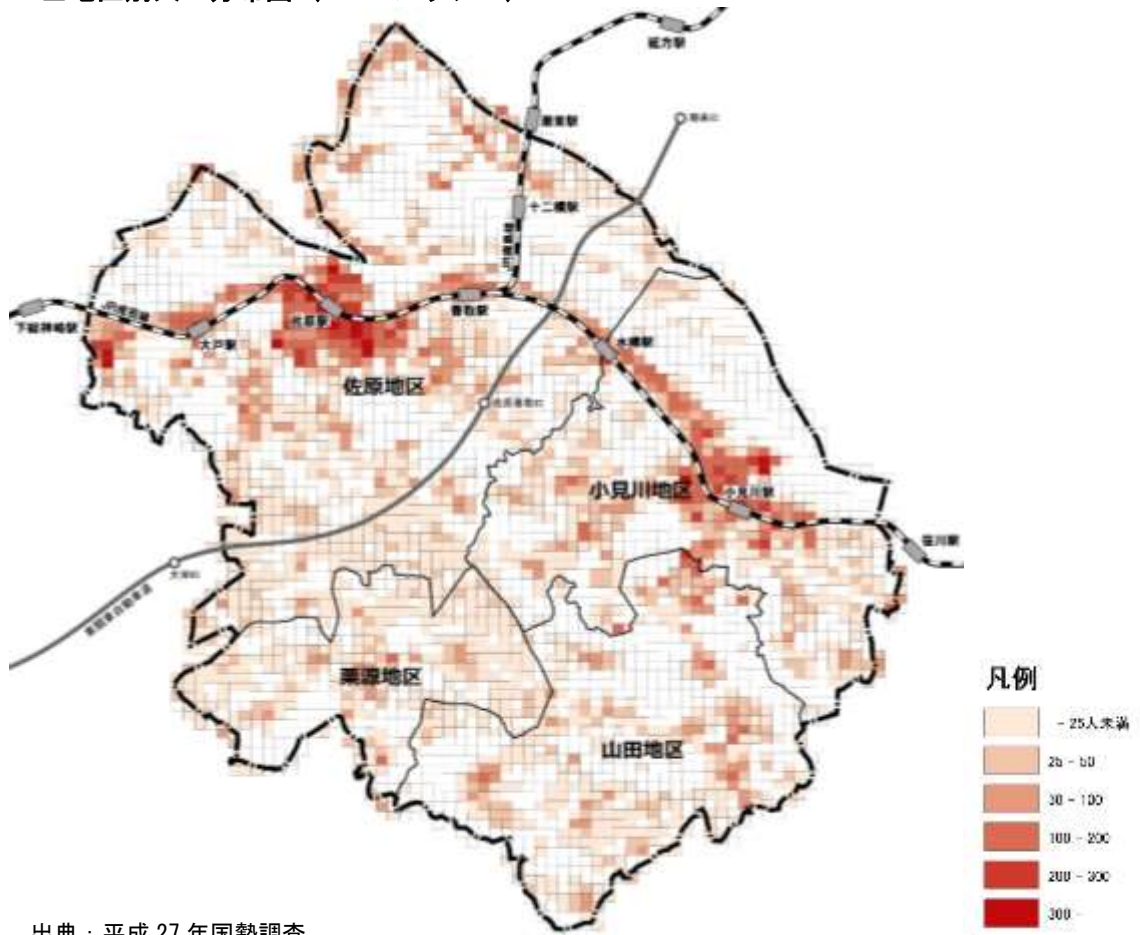
地区別人口は佐原、小見川、山田、栗源地区の順で多く、いずれの地区も人口は減少している。高齢化率は、平成31年4月1日現在で、香取市全体で35.3%。地区別では山田地区が37.7%と一番高くなっており、全ての地区において高齢化が進んでいる。

■地区別人口及び高齢化率の推移



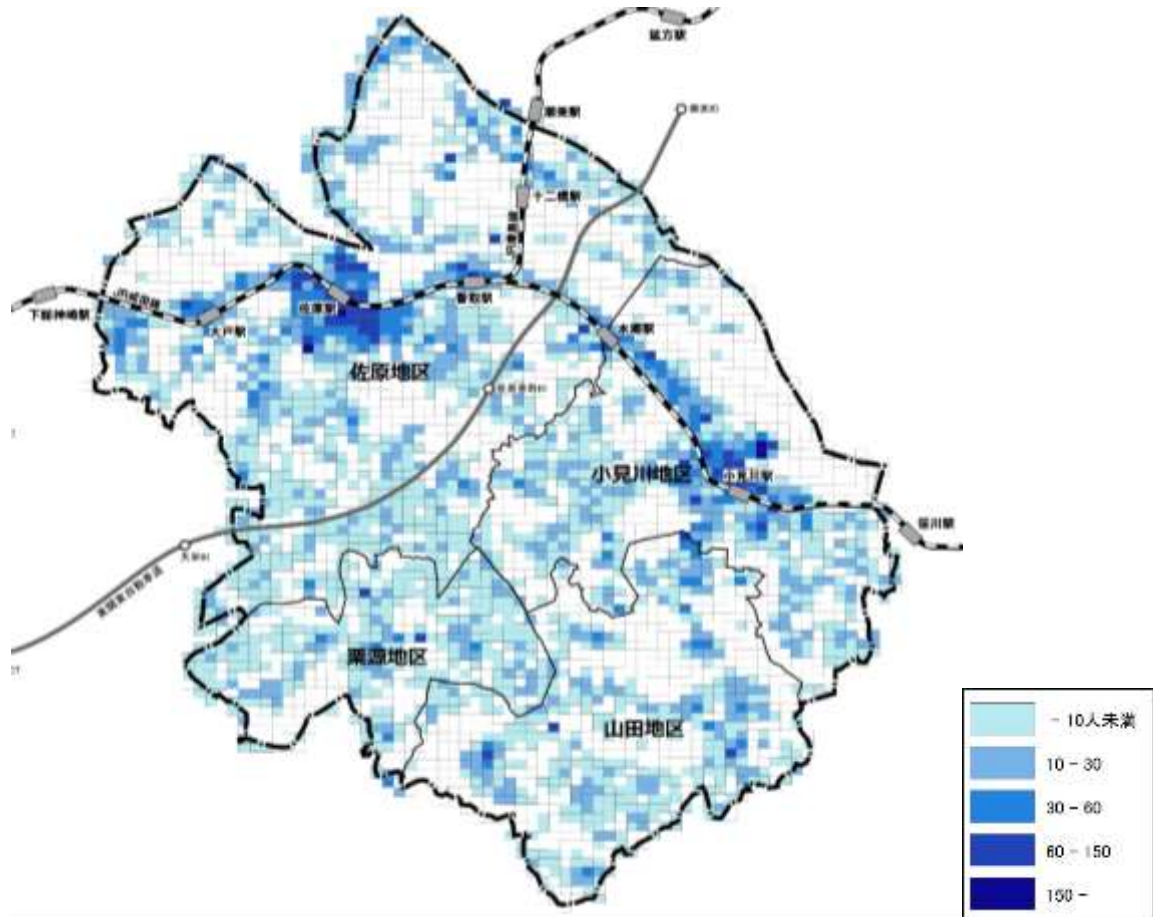
出典：住民基本台帳（平成31年4月1日現在）

■地区別人口分布図（250mメッシュ）



出典：平成27年国勢調査

■地区別高齢者（65歳以上）分布図（250mメッシュ）



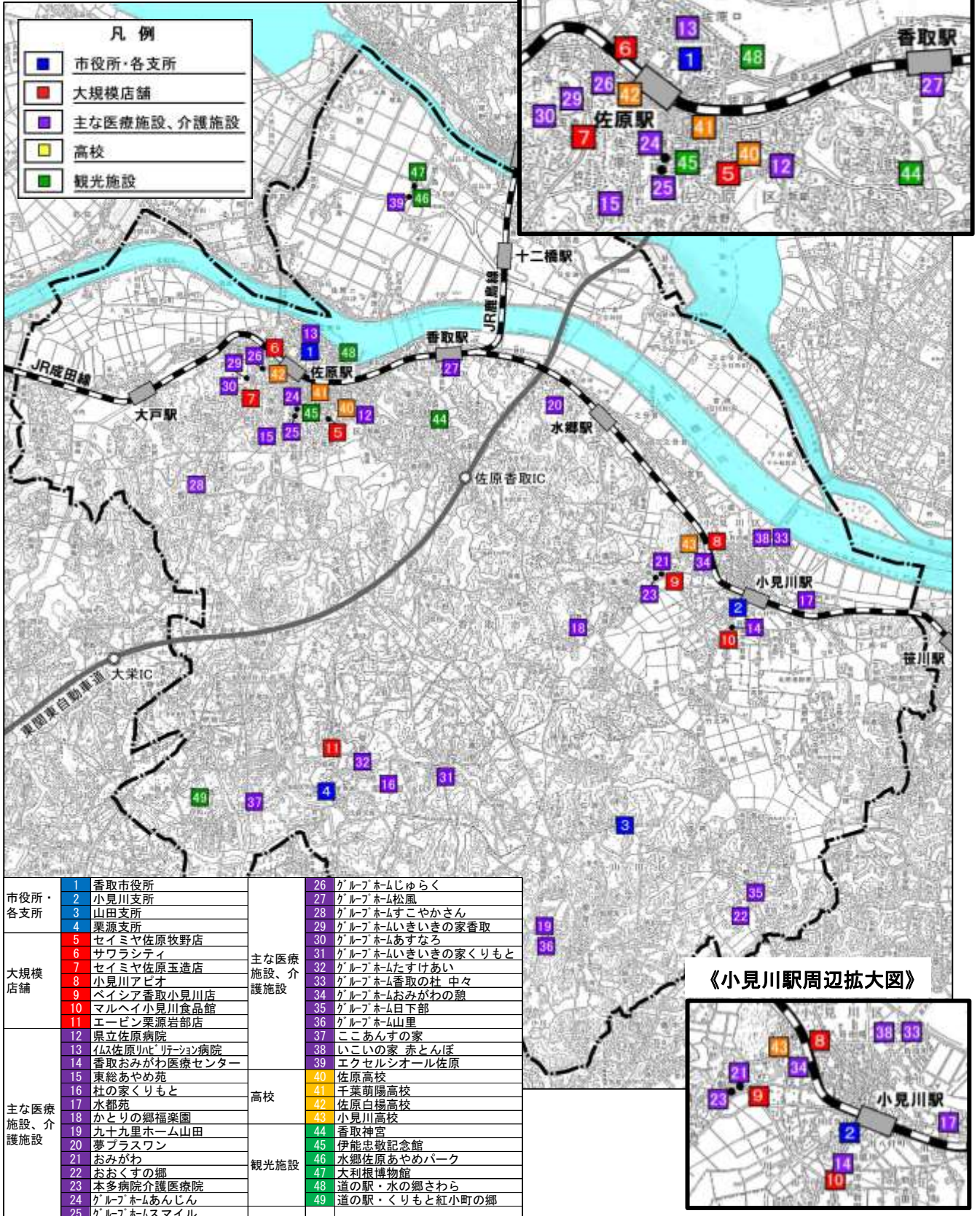
出典：平成 27 年国勢調査

(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

《佐原駅周辺拡大図》

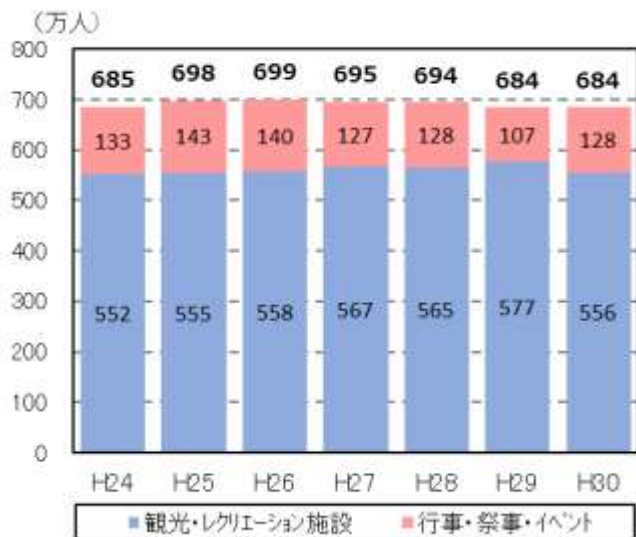


(4) 観光動向

香取市の年間観光入込客数は、平成 30 (2018) 年で約 684 万人と、ここ数年ほぼ横ばい状態となっており、内訳としては、観光施設・レクリエーション施設への観光客が全体の約 81%を占めている。

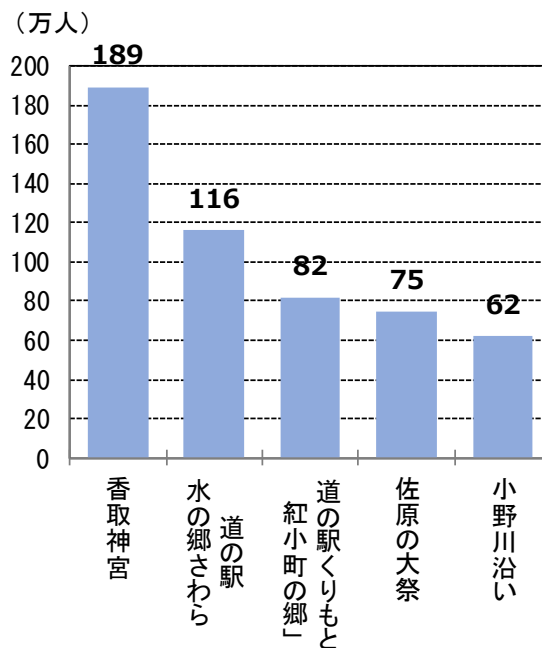
主な観光地への観光入込客数は、香取神宮が最も多く、次いで道の駅水の郷さわら、道の駅くりもと「紅小町の郷」となっている。

■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 (平成 30 年)

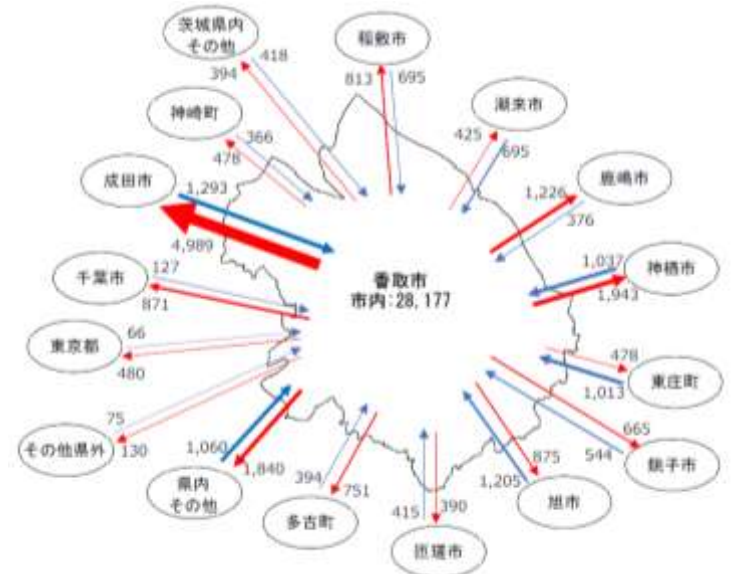


(5) 交通特性

1) 通勤・通学流動

平成 27 (2015) 年国勢調査によると、就業先・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



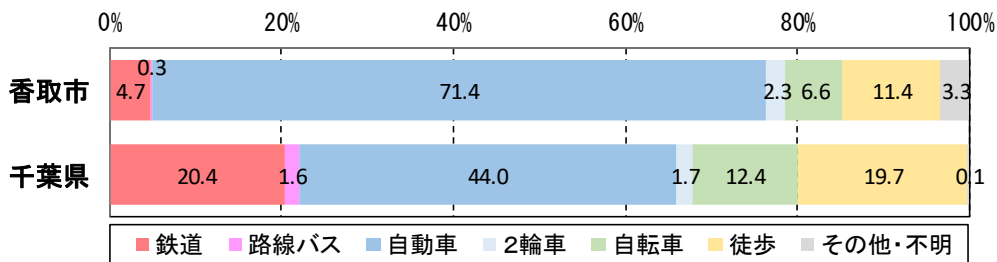
資料：平成 27 年国勢調査

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 20 (2008) 年調査での自動車の機関分担率は 71.4%と千葉県平均より高く、また鉄道、路線バスの公共交通の機関分担率は 5%と県平均 (22%) 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)



※自動車：乗用車、軽乗用車、貨物自動車・軽貨物車、自家用バス・貸切バス、タクシー・ハイヤー
 二輪車：自動二輪車 (51cc 以上)、原動機付自転車 (50cc 以下)

出典：平成 20 年東京都市圏パーソントリップ

※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。

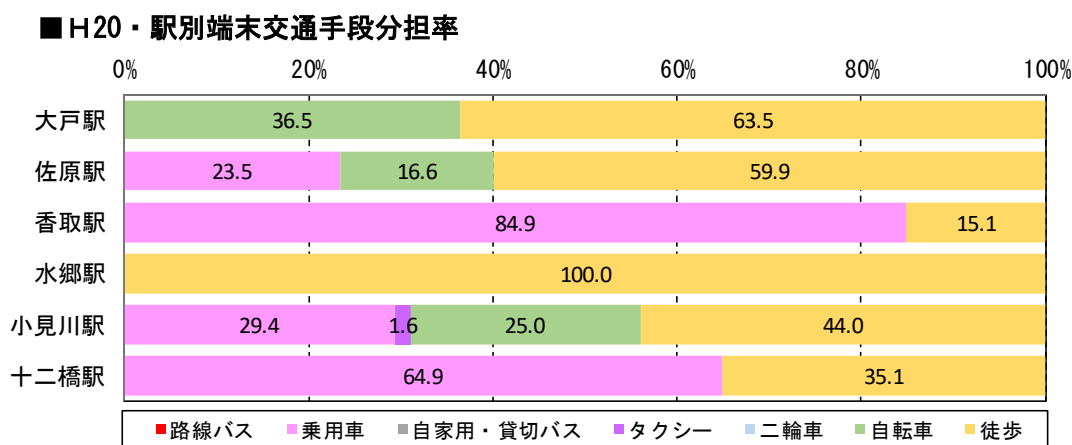
※代表交通手段と端末交通手段：1つのトリップの中で、幾つかの交通手段を乗り換えた場合、そのトリップの中の主な交通手段を代表交通手段、出発地・目的地と代表交通手段をつなぐ交通手段を端末交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車、徒歩の順としている。

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、乗用車、徒歩が主となっている。



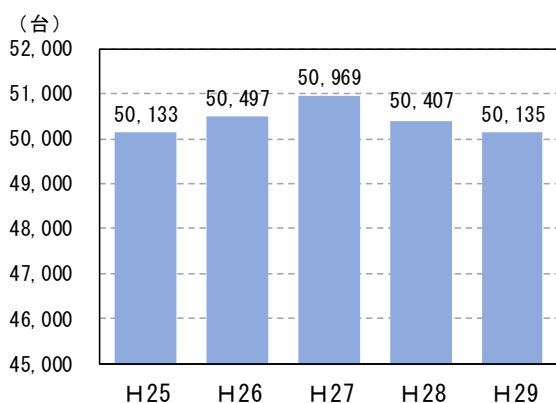
出典：平成 20 年東京都市圏パーソントリップ

3) 自動車保有台数

自動車保有台数の5年間の増減は、保有台数としては平成 27 (2015) 年をピークに減少し、平成 25 (2013) 年の保有台数と同程度となっている。

人口千人当たり自動車保有台数は、香取市が 998.8 台/千人と県内で 8 番目に高く、千葉県が 570.4 台/千人、成田市が 799.9 台/千人 (30 位)、旭市が 966.1 台/千人 (11 位)、銚子市が 880.5 台/千人 (22 位)、匝瑳市が 1028.9 台/千人 (5 位) となっている (H29 年 3 月 31 日)。

■ 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
H25	21,874	28,259	50,133	30,099	1.67
H26	21,434	29,063	50,497	30,239	1.67
H27	21,015	29,954	50,969	30,399	1.68
H28	20,433	29,974	50,407	30,614	1.65
H29	20,123	30,012	50,135	30,743	1.63
伸び率 (H29/H25)	92.0%	106.2%	100.0%	102.1%	—

※世帯数：住民基本台帳 (各年 4 月 1 日)

4) 自動車運転免許証保有者数

香取市内の自動車運転免許証保有者は 53,713 人で対人口比の免許証保有率は 73.6%。中でも 65 歳以上の保有者は 16,960 人に上り、対人口比の免許証保有率は 23.3%と千葉県平均の免許証保有率 14.4%を上回る。

1-2 香取市における公共交通の状況

(1) 鉄道

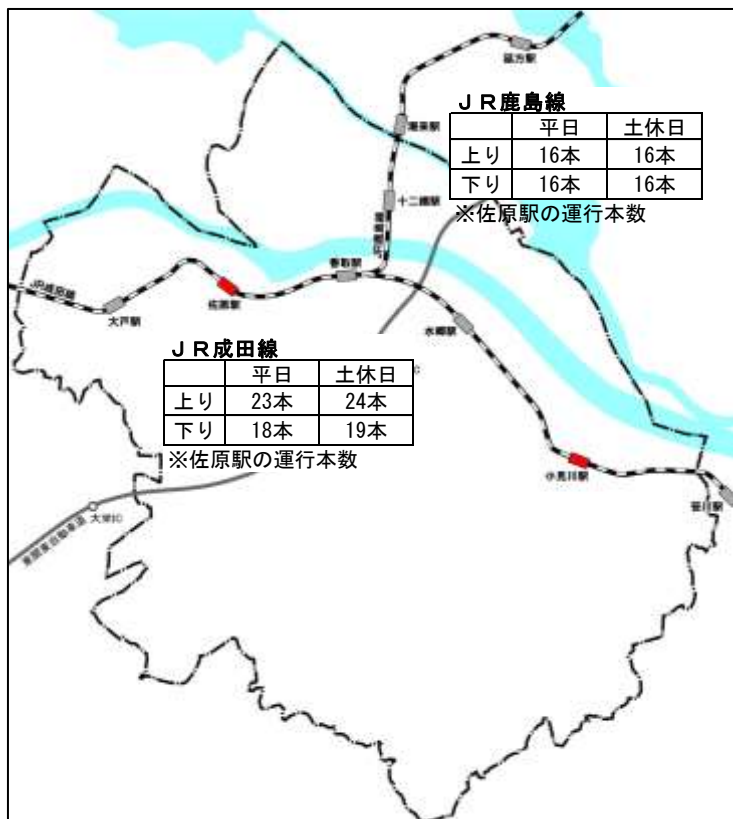
鉄道は、市域を横断する JR 成田線の大戸駅、佐原駅、香取駅、水郷駅、小見川駅の5つの駅と香取駅で結節する JR 鹿島線の十二橋駅の合計6駅があり、市民の日常生活手段として重要な役割を担っている。

(佐原駅、小見川駅以外は無人駅)

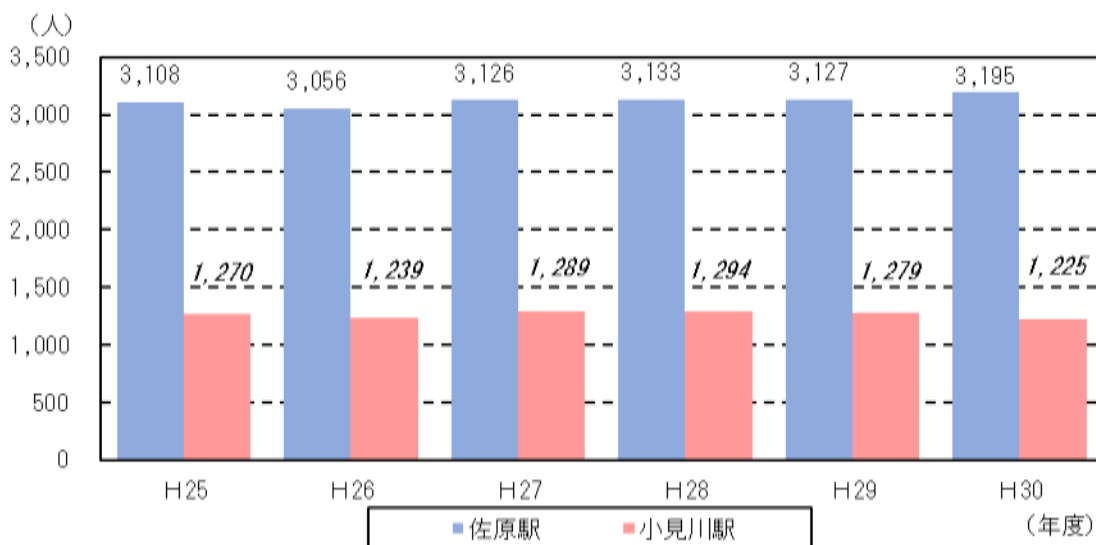
運行状況は、JR 成田線が平日上り 23 本、下り 18 本、土休日上り 24 本、下り 19 本。JR 鹿島線が平日、土休日ともに上り・下り 16 本運行している。

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。

■市内の鉄道網及び運行本数



■各駅の1日平均乗車人員の推移



出典：JR 東日本ホームページ 各駅の乗車人員

(2) 高速バス

① 運行概要

都市間を結ぶ公共交通として、東京駅～香取市間の高速バスが3事業者によって5路線運行されており、都内への移動手段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
- 旭ルート ……栗源、山田
- 銚田～東京線 ……佐原駅北口（有料）

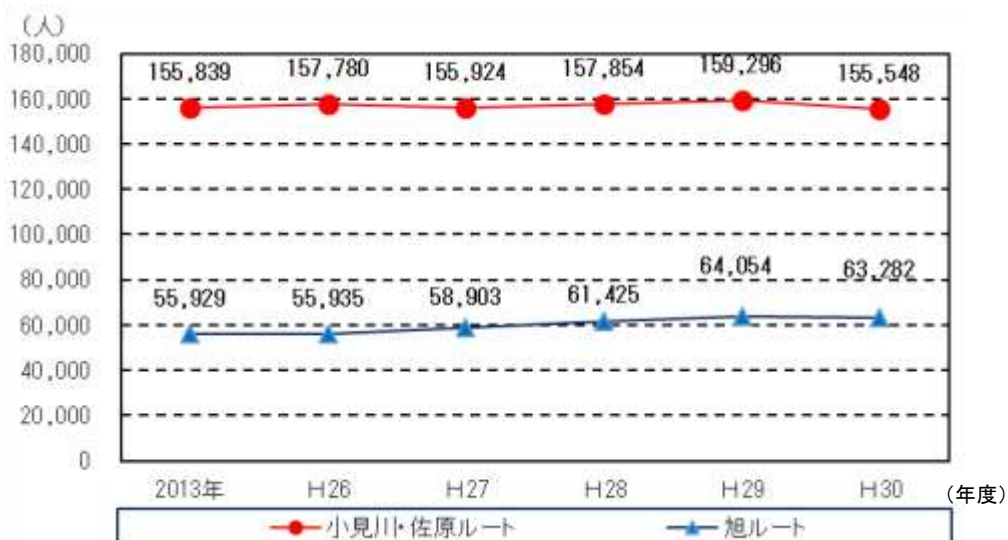
■ 高速バスの運行概要

路線		運行事業者	運行本数	
			平日	土休日
銚子東京線	佐原ルート	千葉交通(株)	上り 11 本 下り 12 本	上り 11 本 下り 12 本
	小見川ルート		上り 8 本 下り 5 本	上り 8 本 下り 5 本
	小見川・佐原ルート		上り 4 本 下り 1 本	上り 4 本 下り 1 本
	旭ルート	千葉交通(株) 京成バス(株)	上下各 22 本	上下各 23 本
銚田～東京線		関鉄グリーンバス(株)	上下各 6 本	上下各 6 本

② 高速バスの利用状況（銚子東京線）

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をみると、旭ルートは増加傾向を示しているが、小見川・佐原ルートにおいてはルート変更に伴うバス停廃止の影響もあり、香取市内バス停における高速バス利用者数は減少傾向となっている。

■ 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9路線が運行されている。

多くの路線は、佐原駅・小見川駅を経由するバス路線となっており、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～成田空港線や旭中央病院線もある。

また、匝瑳市内循環バスや成田市コミュニティバス、神栖市コミュニティバス（社会実験）が市内へ乗入れられている。

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	備考
千葉交通(株)	大倉線 (佐原粉名口車庫～小見川駅)	佐原粉名口車庫行き 4本 小見川駅行き 4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 小見川駅行き 4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 山倉行き 3本	
	栗源～成田空港線 (ジェイフィルム～成田空港第2ターミナル)	ジェイフィルム行き 5本 成田空港第2ターミナル行き 5本	
	府馬線 (小見川駅～旭中央病院)	小見川駅行き 8本 旭駅行き 8本	土休日は各7本
	旭中央病院線 (道の駅くりもと～旭中央病院)	道の駅くりもと行き 2本 旭中央病院行き 2本	月・水・金の運行
	吉岡線 (佐原粉名口車庫～京成成田駅)	佐原粉名口車庫行き 18本 京成成田駅行き 16本	土休日は各12本
JRバス関東(株)	栗源線 (佐原駅～多古台バスターミナル)	佐原駅行き 6本 多古台バスターミナル行き 6本	土休日は各4本
晃進物流(株)	佐原線 (佐原駅～幸田車庫)	佐原駅行き 9本 幸田車庫行き 9本	

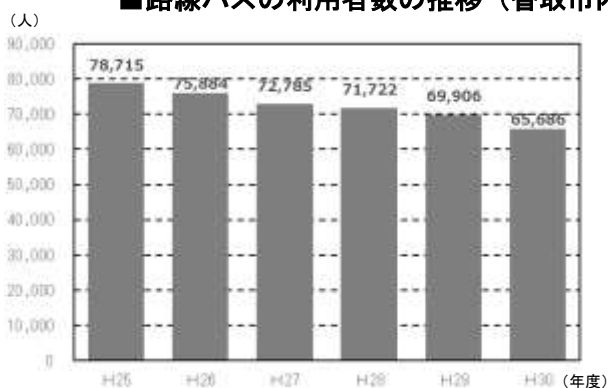
■ 運賃割引制度の実施内容

運行事業者	運賃割引施策	割引内容
千葉交通(株)	運転免許自主返納者に対する運賃割引	65歳以上で、自動車の運転免許証を自主返納された人については、運賃支払い時に「 <u>運転経歴証明書</u> 」を提示することにより、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	土曜日・日曜日、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、保険証等の年齢がわかるものを提示することで、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路線別に見ると、平成 25（2013）年度と比べ栗源線では増加傾向（133.6%）となっているが、多くの路線で減少しており、特に大倉線、旭中央病院線は大きく減少している。

■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）



路線	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H30/H25
大倉線	6,533	5,845	4,892	4,305	3,988	3,561	54.5%
神里線	12,211	11,652	11,184	10,690	9,830	9,414	77.1%
上の台線	6,404	6,083	6,554	6,561	5,968	5,762	90.0%
栗源～成田空港線	2,932	3,146	2,911	2,916	3,063	3,238	110.4%
府馬線	11,488	10,922	10,176	9,414	8,849	8,851	77.0%
旭中央病院線	1,175	968	802	910	901	739	62.9%
栗源線	15,625	15,196	16,658	18,198	20,023	20,882	133.6%
与田浦線	5,448	6,473	6,357	4,912	4,407	0	0.0%
福田線（会員制バス）	16,173	14,943	12,604	13,181	12,269	12,629	78.1%
匝瑳市循環バス	726	656	647	635	608	610	84.0%
合計	78,715	75,884	72,785	71,722	69,906	65,686	83.4%

※与田浦線は、平成 30 年 3 月末を持って路線廃止。

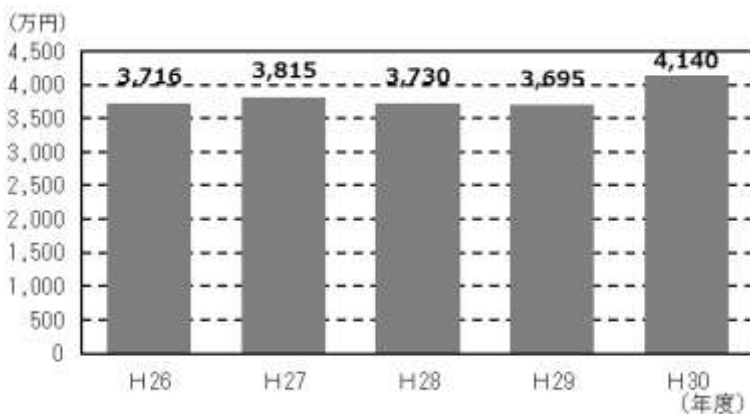
③路線バスの運行費補助

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、平成 30（2018）年度は、年間 4,140 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。

なお、栗源～成田空港線、府馬線、栗源線、匝瑳市循環バスについては、運行されている市町で運行距離に応じ補助金を按分し交付している。

また栗源線については、利用者増加により国の幹線系統補助金の適用路線となったため、令和 2 年度から、栗源線に対する市からの運行費補助金は無くなる見込み。

■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）



(4) コミュニティバス (循環バス)

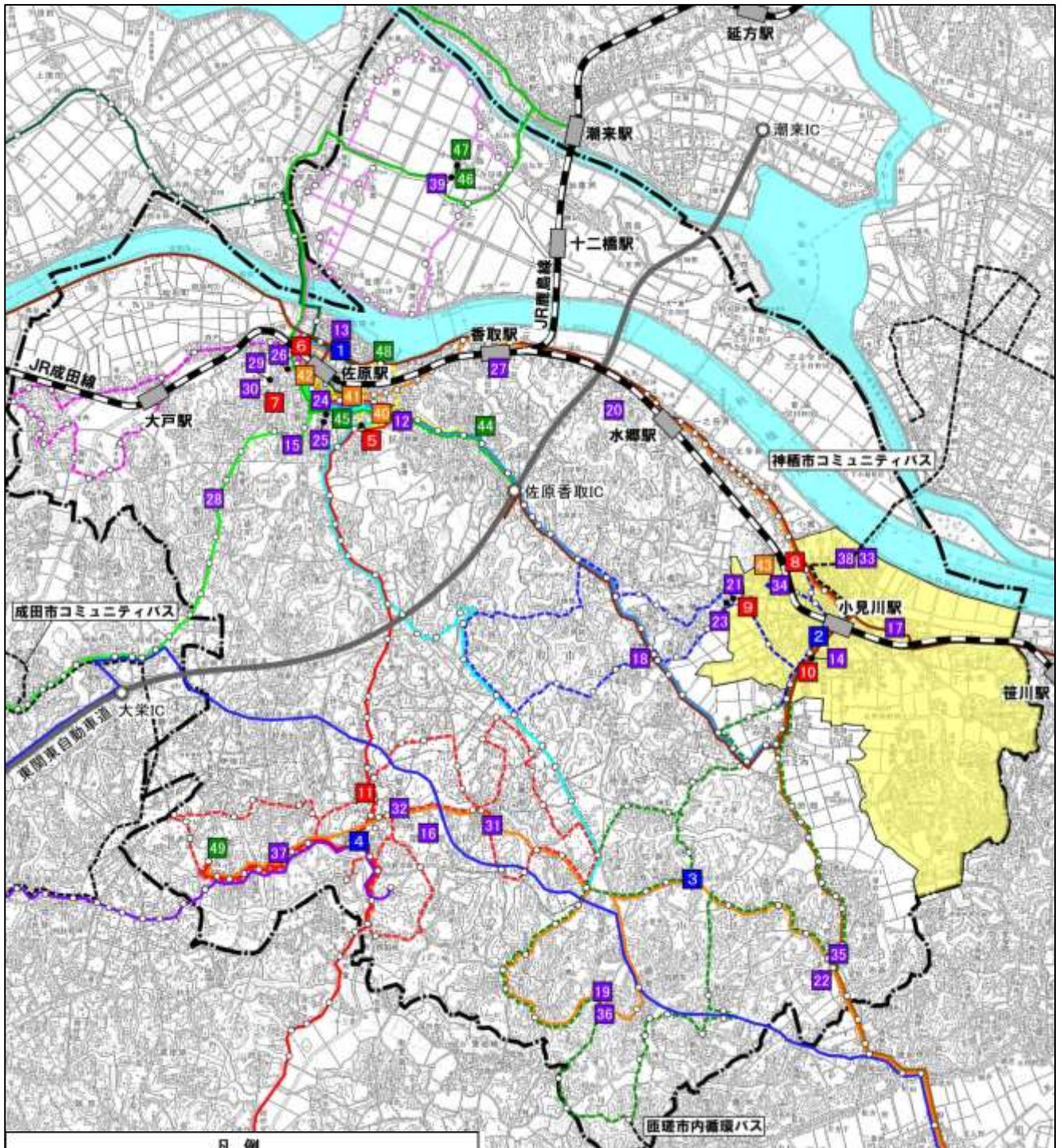
① 運行概要

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4路線(12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
	佐原循環バス			
	大戸・瑞穂ルート (1台)	平日のみ	6:44~18:50	5本
	北佐原・新島ルート (1台)	平日のみ	6:50~18:32	5本
	周遊ルート (1台)	土日祝	9:20~17:40	13本
	小見川循環バス (1台)			
	西ルート	平日のみ	6:25~18:31	6本
	城山ルート	平日のみ	7:35~17:20	4本
	山田循環バス (1台)			
	山倉線	平日のみ	6:25~18:30	2本
	山倉・府馬循環線	平日のみ	7:25~14:23	2本
	神生循環線	平日のみ	10:00~10:40	1本
	山倉循環線	平日のみ	13:10~14:23	1本
	栗源循環ワゴン (1台)			
	高萩ルート	平日のみ	7:15~15:18	3本
	沢ルート	平日のみ	9:10~15:59	3本
西田部・苅毛ルート	平日のみ	9:55~14:16	2本	
車両	各循環バスは小型バス 37 人乗り、栗源循環ワゴンはワゴン車 15 人乗り			
運賃	<p>○佐原・小見川バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本運賃：大人 300 円、中学・高校生 100 円 ※小学生以下及び障害者手帳を提示した方は無料 回数乗車券 12 枚綴り 3,000 円 (大人のみ) 1 日フリー乗車券 (佐原・小見川・山田循環バス共通) 大人 600 円、中学・高校生 200 円 1 日フリー乗車券 (周遊ルート) 大人 500 円、中学・高校生 200 円 <p>○山田循環バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本運賃：大人 200 円、中学・高校生 100 円 ※小学生以下及び障害者手帳を提示した方は無料 回数乗車券 12 枚綴り 2,000 円 (大人のみ) 1 日フリー乗車券 (佐原・小見川・山田循環バス共通) 大人 600 円、中学・高校生 200 円 <p>○栗源循環ワゴン</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本運賃：無料 			

■公共交通ネットワーク図



凡例	
高速バス	香取市コミュニティバス
銚田東京線	佐原循環バス(大戸・増穂ルート)
銚子東京線(佐原・小見川ルート)	佐原循環バス(佐原・新島ルート)
銚子東京線(黒ルート)	佐原循環バス(周遊ルート)
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	市役所・各支所
府馬線	大規模店舗
旭中央病院線	主な医療施設、介護施設
吉岡線	高校
栗源線	観光施設
佐原線	

市役所・各支所	1 香取市役所	26 グループホームじゅらく
	2 小見川支所	27 グループホーム松風
	3 山田支所	28 グループホームすこやかさん
	4 栗源支所	29 グループホームいきいきの家香取
大規模店舗	5 セイメイ佐原牧野店	30 グループホームあすなる
	6 サワラシティ	31 グループホームいきいきの家くりもと
	7 セイメイ佐原玉造店	32 グループホームたすけあい
	8 小見川アピオ	33 グループホーム香取の村 中々
	9 ベイシア香取小見川店	34 グループホームおみがわの顔
	10 マルヘイ小見川食品館	35 グループホーム日下部
	11 エーピン栗源岩部店	36 グループホーム山里
主な医療施設、介護施設	12 県立佐原病院	37 ここあすの家
	13 仏佐原ハビリテーション病院	38 いこいの家 赤とんぼ
	14 香取おみがわ医療センター	39 エクセルシオール佐原
	15 東総あやめ苑	40 佐原高校
	16 村の家くりもと	41 千葉萌陽高校
	17 水都苑	42 佐原白楊高校
	18 かつりの郷福楽園	43 小見川高校
	19 九十九里ホーム山田	44 香取神宮
	20 夢プラスワン	45 伊能忠敬記念館
	21 おみがわ	46 水郷佐原あやめパーク
	22 おおくすの郷	47 大利根博物館
	23 本多病院介護医療院	48 道の駅・水の郷さわら
	24 グループホームあんじん	49 道の駅・くりもと紅小町の郷
	25 グループホームマイル	

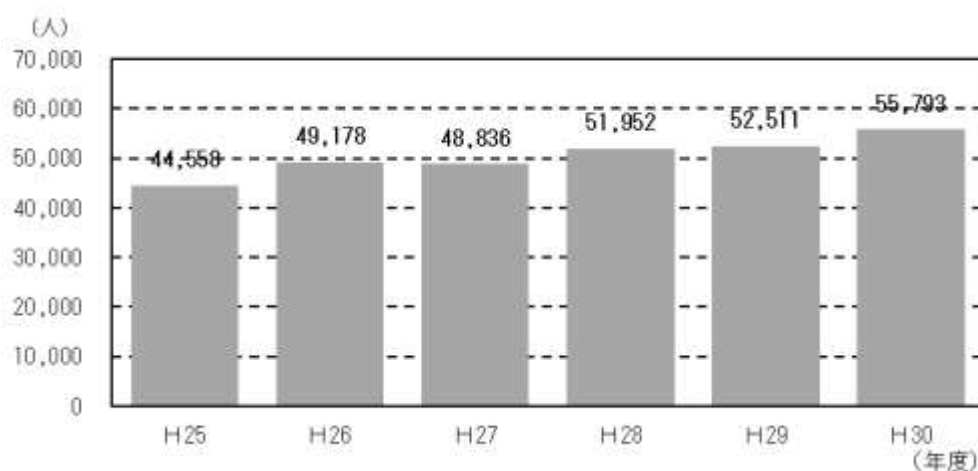
②利用状況

ア) 全体及びルート別利用者数

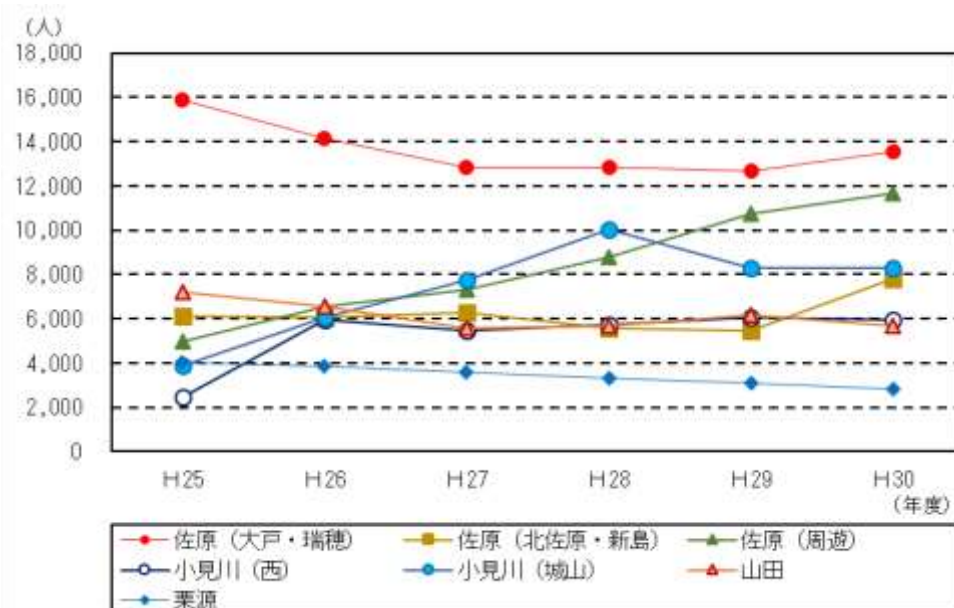
平成 30(2018)年度の循環バス利用者数は全体で 55,793 人/年で、推移を見ると平成 25(2013)年以降増加傾向となっており、平成 26(2014)年度と比較すると、13.5%増加している。

ルート別に利用者数を比較すると、佐原循環（北佐原・新島ルート）、佐原循環（周遊ルート）、小見川循環（城山ルート）で増加しているものの、佐原循環（大戸・瑞穂ルート）、小見川循環（西ルート）は横ばい。山田循環、栗源循環は減少している。

■年度別全体利用者数



■年度別ルート別利用者数



路線	H25	H26	H27	H28	H29	H30	伸び率※ (H30/H26)	
佐原循環(大戸・瑞穂)	15,879	14,120	12,866	12,830	12,687	13,573	96.1%	
佐原循環(北佐原・新島)	6,124	6,045	6,304	5,566	5,450	7,794	128.9%	
佐原循環(周遊)	4,995	6,559	7,300	8,789	10,731	11,680	178.1%	
小見川循環	西ルート	2,445	5,942	5,441	5,739	6,038	5,935	99.9%
	城山ルート	3,902	6,081	7,740	10,051	8,312	8,304	136.6%
山田循環	7,200	6,567	5,592	5,687	6,185	5,672	86.4%	
栗源循環	4,013	3,864	3,593	3,290	3,108	2,835	73.4%	
合計	44,558	49,178	48,836	51,952	52,511	55,793	113.5%	

※小見川循環バスが、平成 25 年 10 月から現路線体系となったため、平成 26 年度と比較。

イ) 1日平均の便別利用者数 (平成30年4月1日～平成31年3月31日)

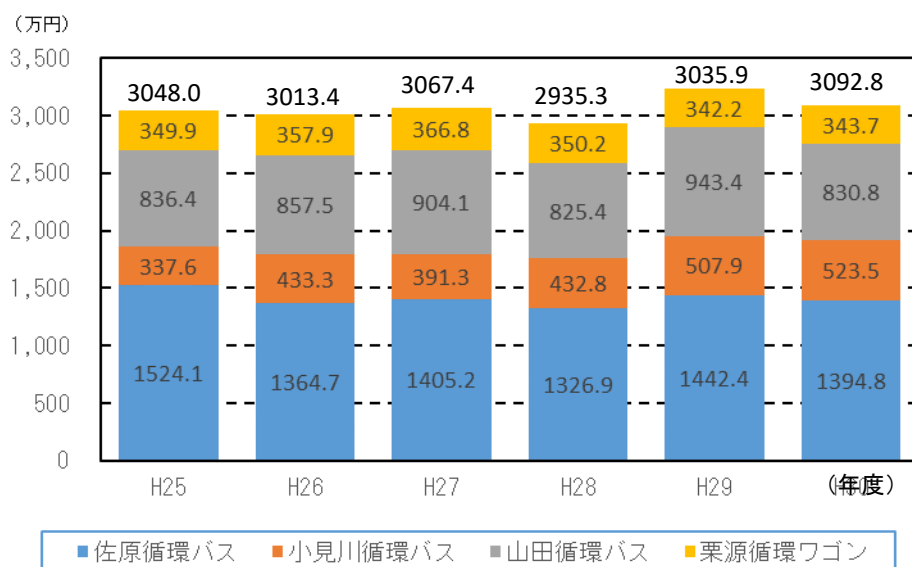
<p>佐原循環バス (大戸・瑞穂ルート) 第2便が最も多く、第1便、5便が少ない。</p>	<p>(人/便)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>便番</th> <th>時刻</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第1便</td> <td>6:44発</td> <td>8.3</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>9:15発</td> <td>18.0</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>12:23発</td> <td>13.8</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>14:45発</td> <td>11.1</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>17:05発</td> <td>4.5</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	6:44発	8.3	第2便	9:15発	18.0	第3便	12:23発	13.8	第4便	14:45発	11.1	第5便	17:05発	4.5																								
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	6:44発	8.3																																									
第2便	9:15発	18.0																																									
第3便	12:23発	13.8																																									
第4便	14:45発	11.1																																									
第5便	17:05発	4.5																																									
<p>佐原循環バス (北佐原・新島ルート) 第1便が最も多く、第5便は少ない。</p>	<p>(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>6:50発</td> <td>9.3</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>8:45発</td> <td>6.5</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>12:30発</td> <td>6.9</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>14:50発</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>17:00発</td> <td>2.8</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	6:50発	9.3	第2便	8:45発	6.5	第3便	12:30発	6.9	第4便	14:50発	6.4	第5便	17:00発	2.8																								
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	6:50発	9.3																																									
第2便	8:45発	6.5																																									
第3便	12:30発	6.9																																									
第4便	14:50発	6.4																																									
第5便	17:00発	2.8																																									
<p>佐原循環バス (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> <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>5.6</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>9:40発</td> <td>3.1</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>10:20発</td> <td>10.5</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>11:05発</td> <td>9.5</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>11:40発</td> <td>8.7</td> </tr> <tr> <td>第6便</td> <td>13:25発</td> <td>7.8</td> </tr> <tr> <td>第7便</td> <td>13:45発</td> <td>13.6</td> </tr> <tr> <td>第8便</td> <td>14:20発</td> <td>10.4</td> </tr> <tr> <td>第9便</td> <td>14:55発</td> <td>9.7</td> </tr> <tr> <td>第10便</td> <td>15:35発</td> <td>9.6</td> </tr> <tr> <td>第11便</td> <td>16:15発</td> <td>6.1</td> </tr> <tr> <td>第12便</td> <td>16:50発</td> <td>4.8</td> </tr> <tr> <td>第13便</td> <td>17:25発</td> <td>2.3</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	9:20発	5.6	第2便	9:40発	3.1	第3便	10:20発	10.5	第4便	11:05発	9.5	第5便	11:40発	8.7	第6便	13:25発	7.8	第7便	13:45発	13.6	第8便	14:20発	10.4	第9便	14:55発	9.7	第10便	15:35発	9.6	第11便	16:15発	6.1	第12便	16:50発	4.8	第13便	17:25発	2.3
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	9:20発	5.6																																									
第2便	9:40発	3.1																																									
第3便	10:20発	10.5																																									
第4便	11:05発	9.5																																									
第5便	11:40発	8.7																																									
第6便	13:25発	7.8																																									
第7便	13:45発	13.6																																									
第8便	14:20発	10.4																																									
第9便	14:55発	9.7																																									
第10便	15:35発	9.6																																									
第11便	16:15発	6.1																																									
第12便	16:50発	4.8																																									
第13便	17:25発	2.3																																									
<p>小見川循環バス 城山ルート<small>の</small>第2便が最も多く、西ルート<small>の</small>第1便と第10便が少ない。</p>	<p>(西ルート)</p> <p>(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>1.3</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>8:25発</td> <td>7.1</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>11:30発</td> <td>5.8</td> </tr> <tr> <td>第6便</td> <td>13:40発</td> <td>4.3</td> </tr> <tr> <td>第7便</td> <td>15:00発</td> <td>3.9</td> </tr> <tr> <td>第10便</td> <td>17:40発</td> <td>1.9</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	6:25発	1.3	第4便	8:25発	7.1	第5便	11:30発	5.8	第6便	13:40発	4.3	第7便	15:00発	3.9	第10便	17:40発	1.9																					
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	6:25発	1.3																																									
第4便	8:25発	7.1																																									
第5便	11:30発	5.8																																									
第6便	13:40発	4.3																																									
第7便	15:00発	3.9																																									
第10便	17:40発	1.9																																									
<p>小見川循環バス 城山ルート</p>	<p>(城山ルート)</p> <p>(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2便</td> <td>7:35発</td> <td>16.0</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>7:53発</td> <td>9.6</td> </tr> <tr> <td>第8便</td> <td>16:07発</td> <td>5.9</td> </tr> <tr> <td>第9便</td> <td>17:10発</td> <td>2.5</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第2便	7:35発	16.0	第3便	7:53発	9.6	第8便	16:07発	5.9	第9便	17:10発	2.5																											
便番	時刻	利用者数																																									
第2便	7:35発	16.0																																									
第3便	7:53発	9.6																																									
第8便	16:07発	5.9																																									
第9便	17:10発	2.5																																									
<p>山田循環バス 第3便と第5便の利用が少ない。</p>	<p>(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>5.5</td> </tr> <tr> <td>第2便</td> <td>7:25発</td> <td>5.3</td> </tr> <tr> <td>第3便</td> <td>10:00発</td> <td>1.8</td> </tr> <tr> <td>第4便</td> <td>11:40発</td> <td>4.0</td> </tr> <tr> <td>第5便</td> <td>13:10発</td> <td>2.3</td> </tr> <tr> <td>第6便</td> <td>17:40発</td> <td>4.5</td> </tr> </tbody> </table>	便番	時刻	利用者数	第1便	6:25発	5.5	第2便	7:25発	5.3	第3便	10:00発	1.8	第4便	11:40発	4.0	第5便	13:10発	2.3	第6便	17:40発	4.5																					
便番	時刻	利用者数																																									
第1便	6:25発	5.5																																									
第2便	7:25発	5.3																																									
第3便	10:00発	1.8																																									
第4便	11:40発	4.0																																									
第5便	13:10発	2.3																																									
第6便	17:40発	4.5																																									

④運行収支

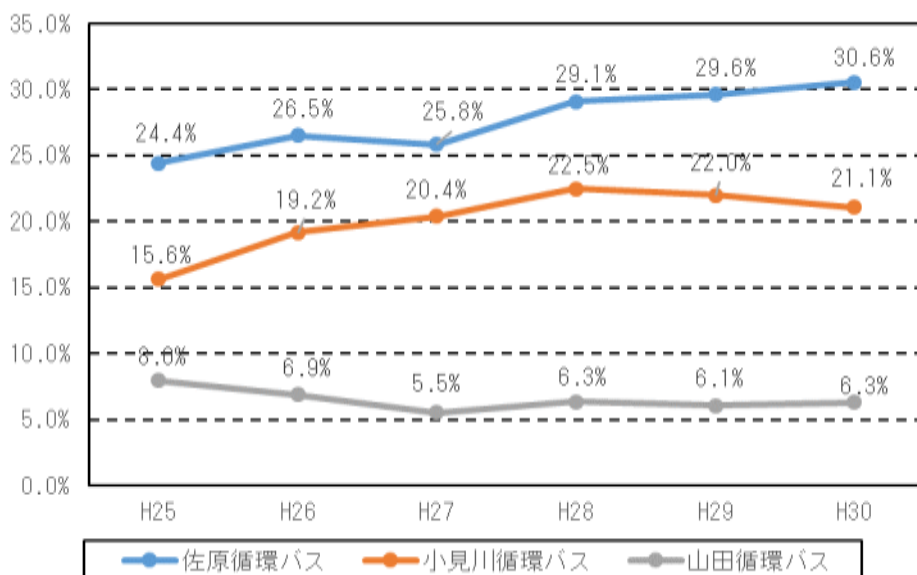
コミュニティバスの平成 30（2018）年度行政負担額は約 3,100 万円で、直近 5 年間はほぼ横ばい状態となっている。

平成 30（2018）年度の受益者負担率は佐原循環バスが 30.6%、小見川循環バスが 21.1%、山田循環バスが 6.3 となっており、推移を見ると、佐原循環バスが微増傾向、小見川循環バスが減少傾向、山田循環バスが横ばい状態となっている。

■コミュニティバス（循環バス）の行政負担額の推移



■コミュニティバス（循環バス）の受益者負担率の推移



※栗源循環ワゴンは運賃が無料のため対象外。

■コミュニティバス（循環バス）の運行収支

（単位：万円）

路線	区分	年度					
		H25	H26	H27	H28	H29	H30
佐原循環バス	運賃収入	498.2	506.4	502.0	559.2	624.5	633.0
	運行経費	2038.9	1910.9	1943.2	1922.1	2107.7	2071.0
	受益者負担率	24.4%	26.5%	25.8%	29.1%	29.6%	30.6%
	その他収入	16.6	39.8	36.0	36.0	40.8	43.2
	行政負担額	1524.1	1364.7	1405.2	1326.9	1442.4	1394.8
小見川循環バス	運賃収入	199.3	178.8	177.0	194.1	194.8	180.7
	運行経費	1275.8	932.2	867.8	864.1	884.8	857.9
	受益者負担率	15.6%	19.2%	20.4%	22.5%	22.0%	21.1%
	その他収入	738.9	320.1	299.5	237.2	182.1	153.7
	行政負担額	337.6	433.3	391.3	432.8	507.9	523.5
山田循環バス	運賃収入	73.7	64.4	53.4	56.6	62.0	57.2
	運行経費	926.9	933.9	969.5	894.0	1019.8	907.2
	受益者負担率	8.0%	6.9%	5.5%	6.3%	6.1%	6.3%
	その他収入	16.8	12.0	12.0	12.0	14.4	19.2
	行政負担額	836.4	857.5	904.1	825.4	943.4	830.8
栗源循環ワゴン （運賃無料）	運賃収入	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	運行経費	349.9	357.9	366.8	350.2	342.2	343.7
	受益者負担率	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	その他収入	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	行政負担額	349.9	357.9	366.8	350.2	342.2	343.7
合計	運賃収入	771.2	749.6	732.4	809.9	881.3	870.9
	運行経費	4591.5	4134.9	4147.3	4030.4	4354.5	4179.8
	受益者負担率	16.8%	18.1%	17.7%	20.1%	20.2%	20.8%
	その他収入	772.3	371.9	347.5	285.2	237.3	216.1
	行政負担額	3048.0	3013.4	3067.4	2935.3	3235.9	3092.8

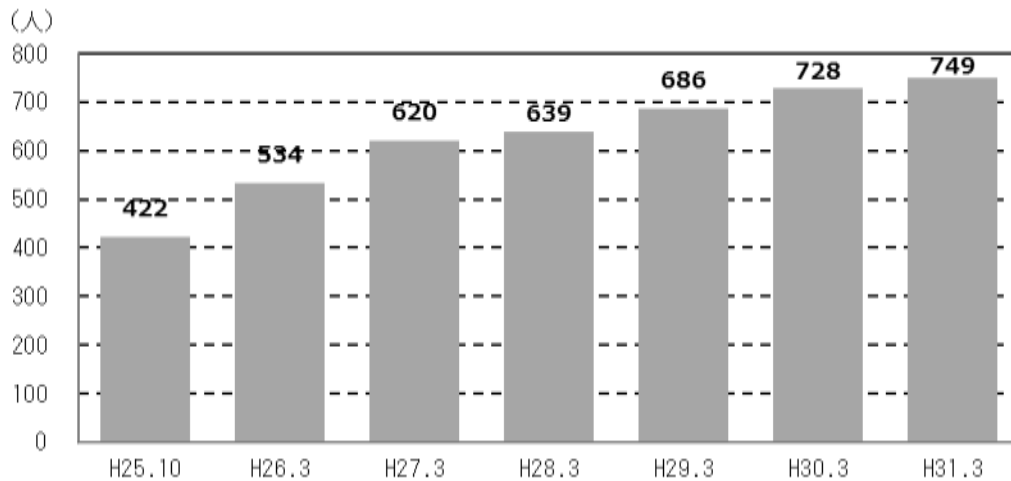
※佐原循環バス（周遊ルート）の1日フリー乗車券外部委託外部分は佐原循環バスの「運賃収入」へ、佐原・小見川・山田循環バスの車両を利用し行っている車体広告収入はそれぞれの「その他収入」へ、小見川循環バスに対し交付を受けている国庫補助金は小見川循環バスの「その他収入」含まれている。

②利用登録状況

利用登録者数は、運行開始当初平成 25（2013）年 10 月末の 422 人から、平成 31（2019）年 3 月末現在では 749 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 61.2%、小見川東小学校区が 22.4%、旧小見川南小学校区が 16.2%、その他が 0.3%となっており、年齢は 80 歳代が 39.7%、70 歳代が 30.7%を占め、70 歳以上の割合が 76.9%と高い。

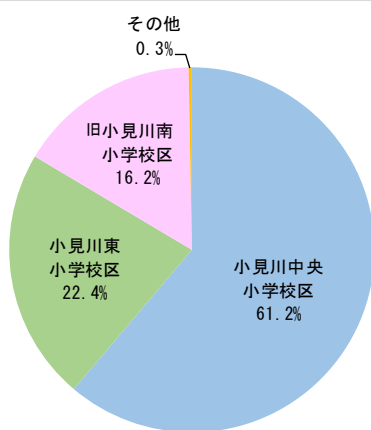
■利用登録者数の推移



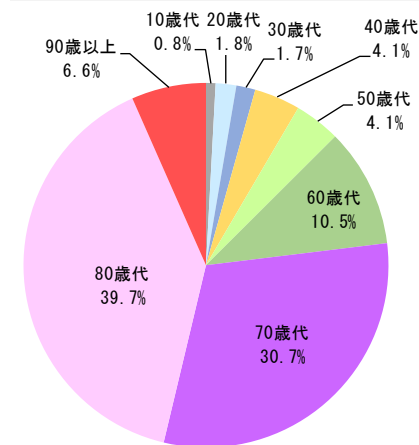
出典：香取市資料

■利用登録者の属性（平成 31 年 3 月末）

【住まい（行政区別）】



【年齢】



③利用状況

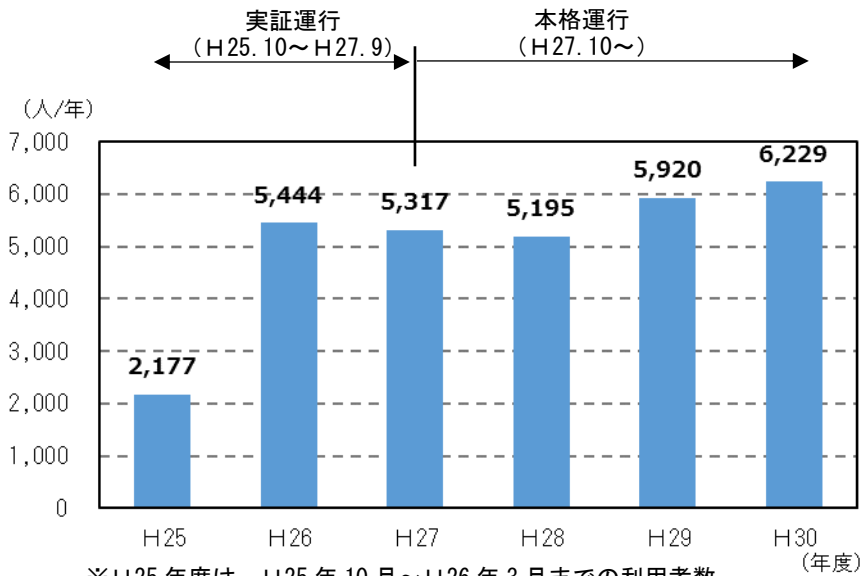
平成 30（2018）年度乗合タクシーの利用者数は 6,229 人であり、増加傾向となっている。

平成 30（2018）年度の便別利用者数を見ると、9 時便が最も多く、次いで 10 時便、8 時便となっている。一方、14 時便以降においては、午前の便に比べ半分以下の利用となっている。

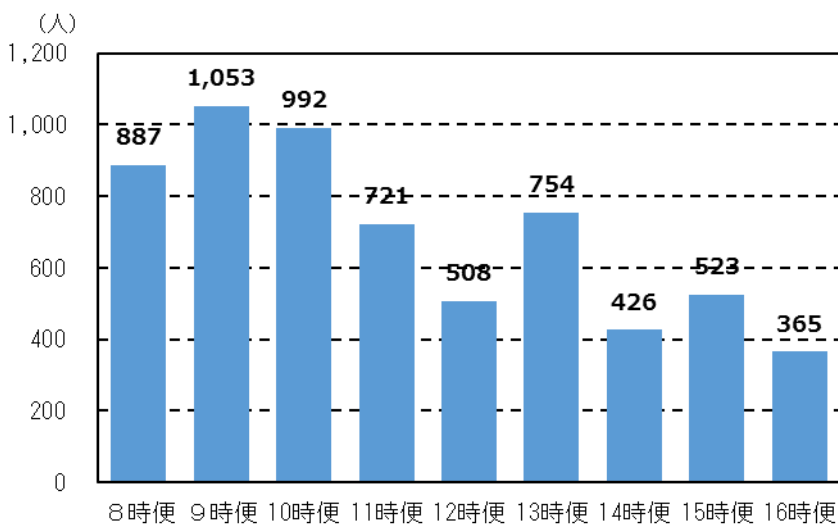
年齢別利用割合は、70 代が 35.9%、80 代以上が 30.3%と、70 代以上が 66.2%を占めている。

平成 30（2018）年度は利用登録者 749 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 15.6%と、特定の利用者に多く利用されている。

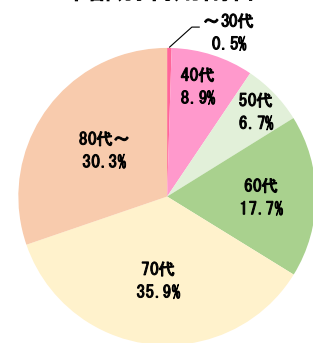
■乗合タクシーの利用者数の推移



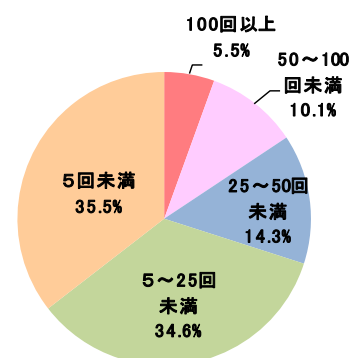
■便別利用者数（平成 30 年度）



■年齢別利用割合



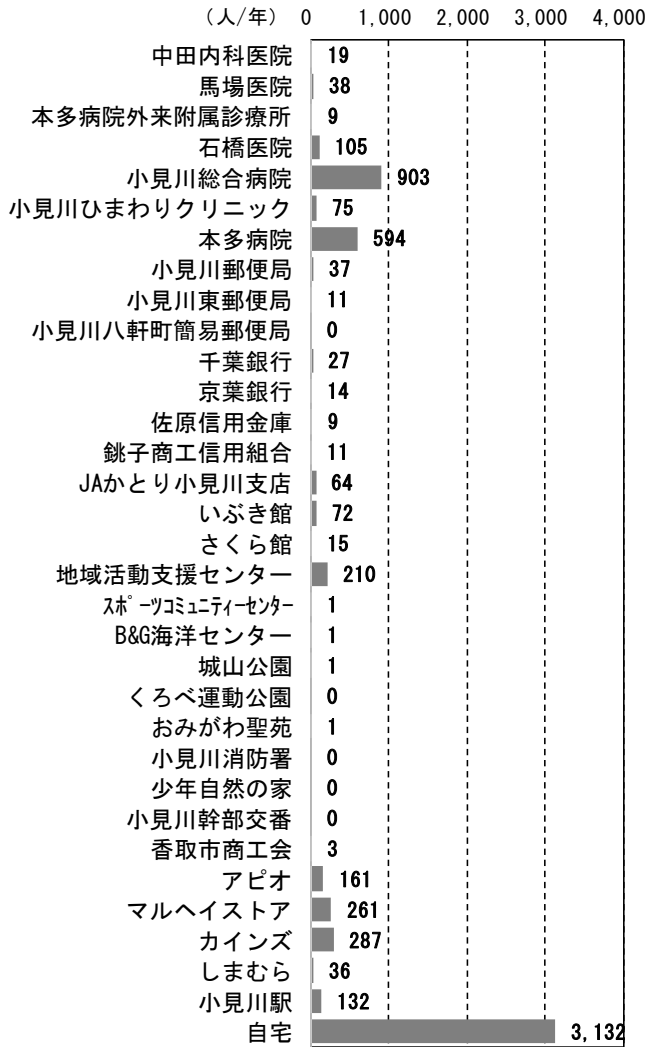
■利用回数別利用割合



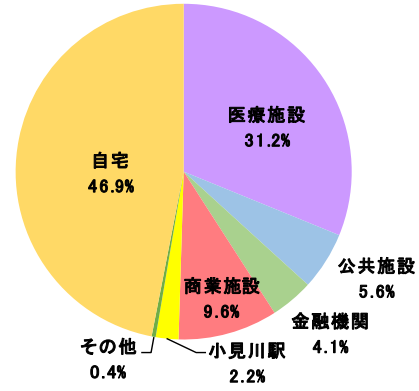
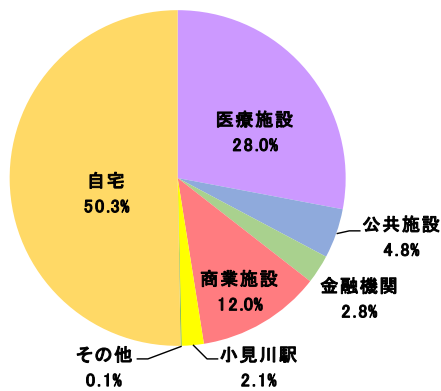
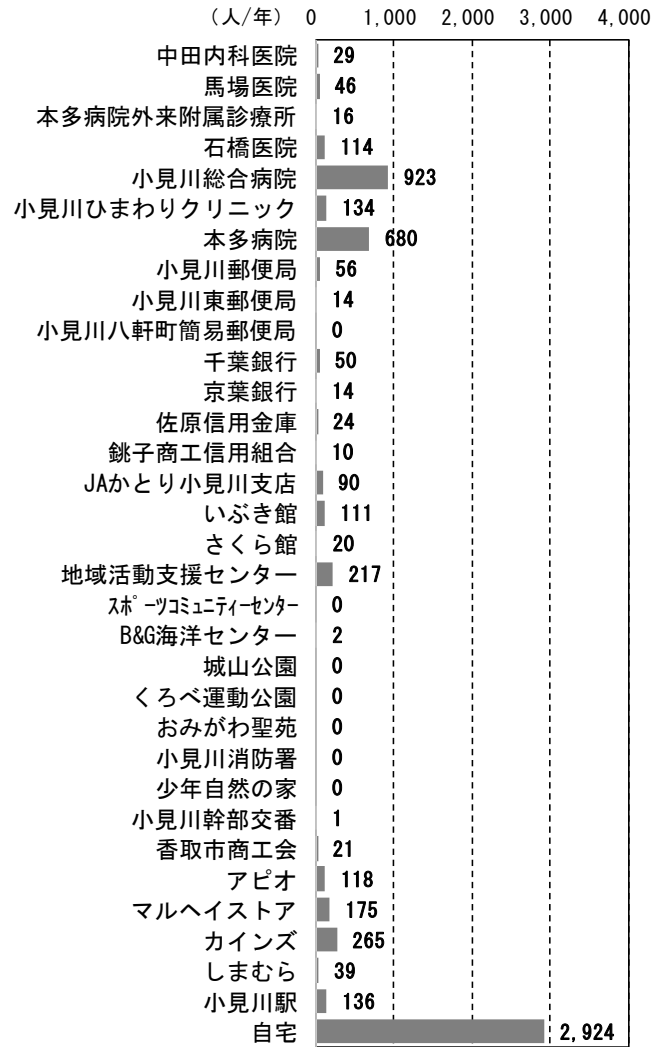
出発地・目的地は、自宅を除くと、小見川総合病院、本多病院といった医療施設や、カインズ、マルヘイストア、アピオといった大規模店舗、小見川駅が多い。

■出発地・目的地（平成30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の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

行政負担額（万円）

受益者負担率



区分	年度					
	H25	H26	H27	H28	H29	H30
運賃収入	58.9	136.6	143.8	137.3	151.1	162.0
運行経費	548.3	1173.8	1201.5	1202.0	1208.1	1220.5
受益者負担率	10.7%	11.6%	12.0%	11.4%	12.5%	13.3%
その他収入	152.4	293.8	250.4	218.0	160.4	123.9
行政負担額	337.0	743.4	807.3	846.7	896.6	934.6

※乗合タクシーに対し交付を受けている国庫補助金は「その他収入」含まれている。

(7) タクシー

香取市内には、下記のタクシー業者6社が運行している。

■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	14 台
(株)佐原交通	香取市佐原イ 136	13 台
(有)神崎交通	香取市大戸 84-11	11 台
(株)相互自動車	香取市小見川 195-2	8 台
(有)府馬タクシー	香取市小見 123-6	4 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他

(8) 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。

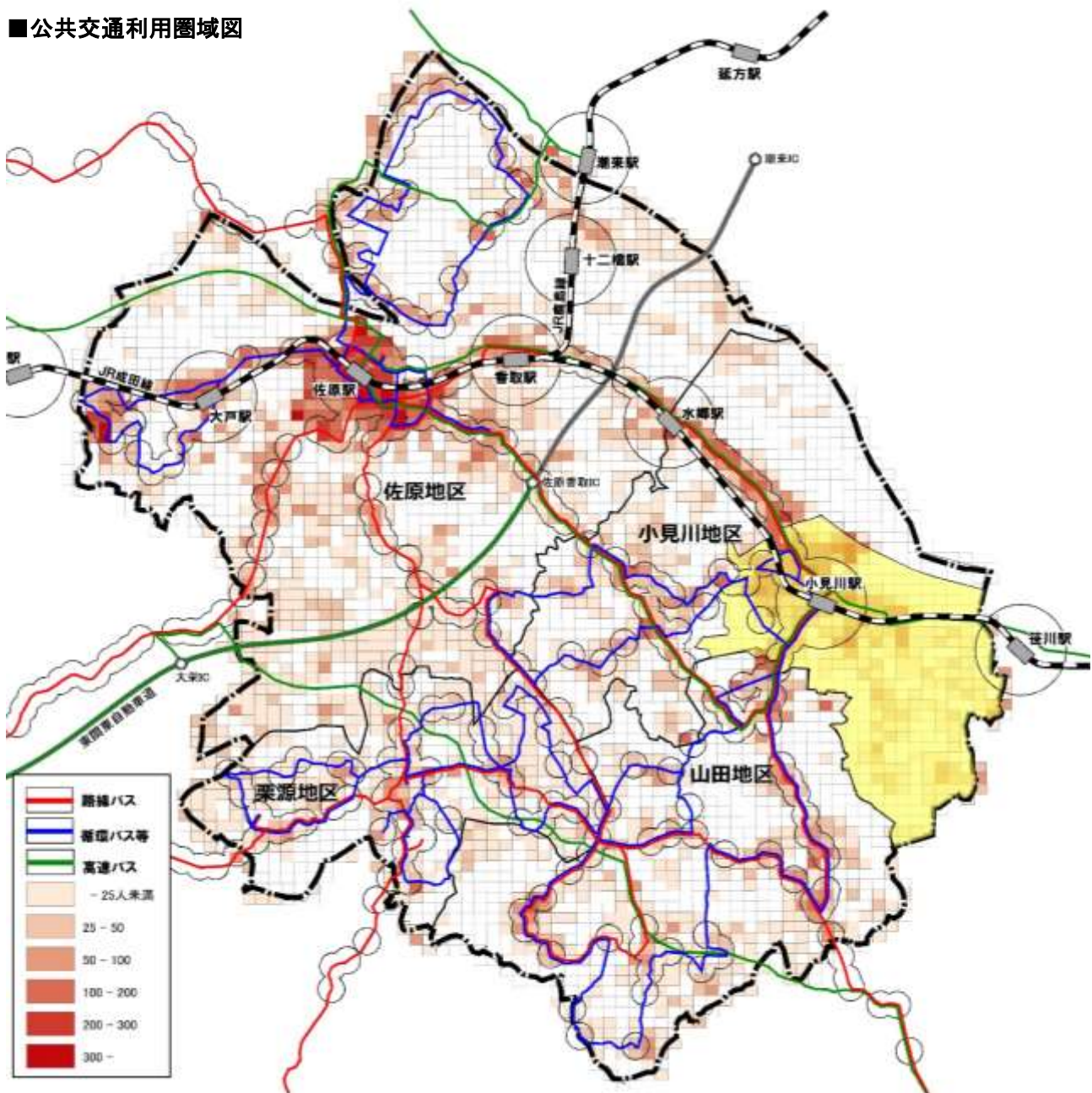
人口が集積している佐原駅周辺や小見川駅周辺等においては、鉄道や路線バス、循環バス及び乗合タクシーにより概ねカバーされているが、いまだに交通不便地域が存在している。

■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



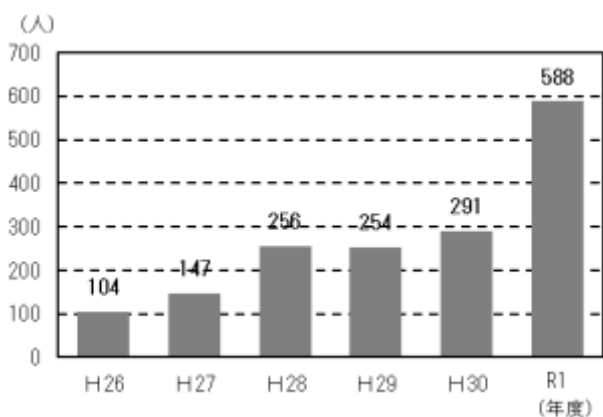
(9) スクールバス

香取市では、平成 22 (2010) 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、再編の結果、市内の小学校 17 校、中学校 7 校のうち、小学校 5 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)、中学校 1 校 (佐原中学校) の合計 6 校で 25 台のスクールバスを運行している。

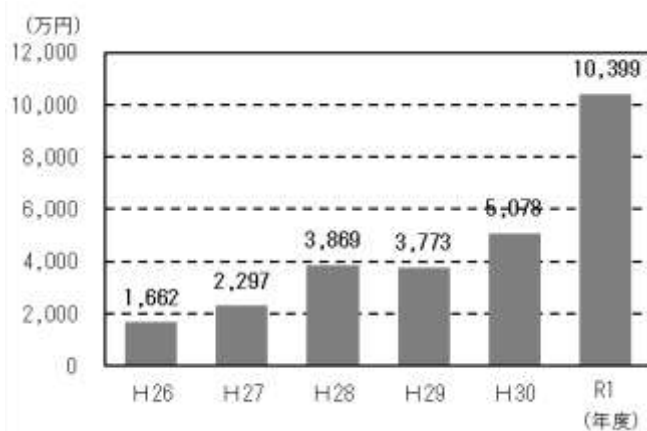
平成 31 (2019) 年 4 月に山田小学校が開校 (5 校を 1 校に再編) し、新たにスクールバス 13 台の運行されたことにより、対象者・運行経費とも急増し、令和元 (2019) 年度のスクールバス対象者 588 人、運行経費は 10,399 万円 (決算見込額) となっている。

今後、令和 2 (2020) 年度には小学校 16 校・中学校 7 校に再編され、遠距離通学となる児童生徒の通学を支援するため、さらにスクールバスの運行台数が増加する。

■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

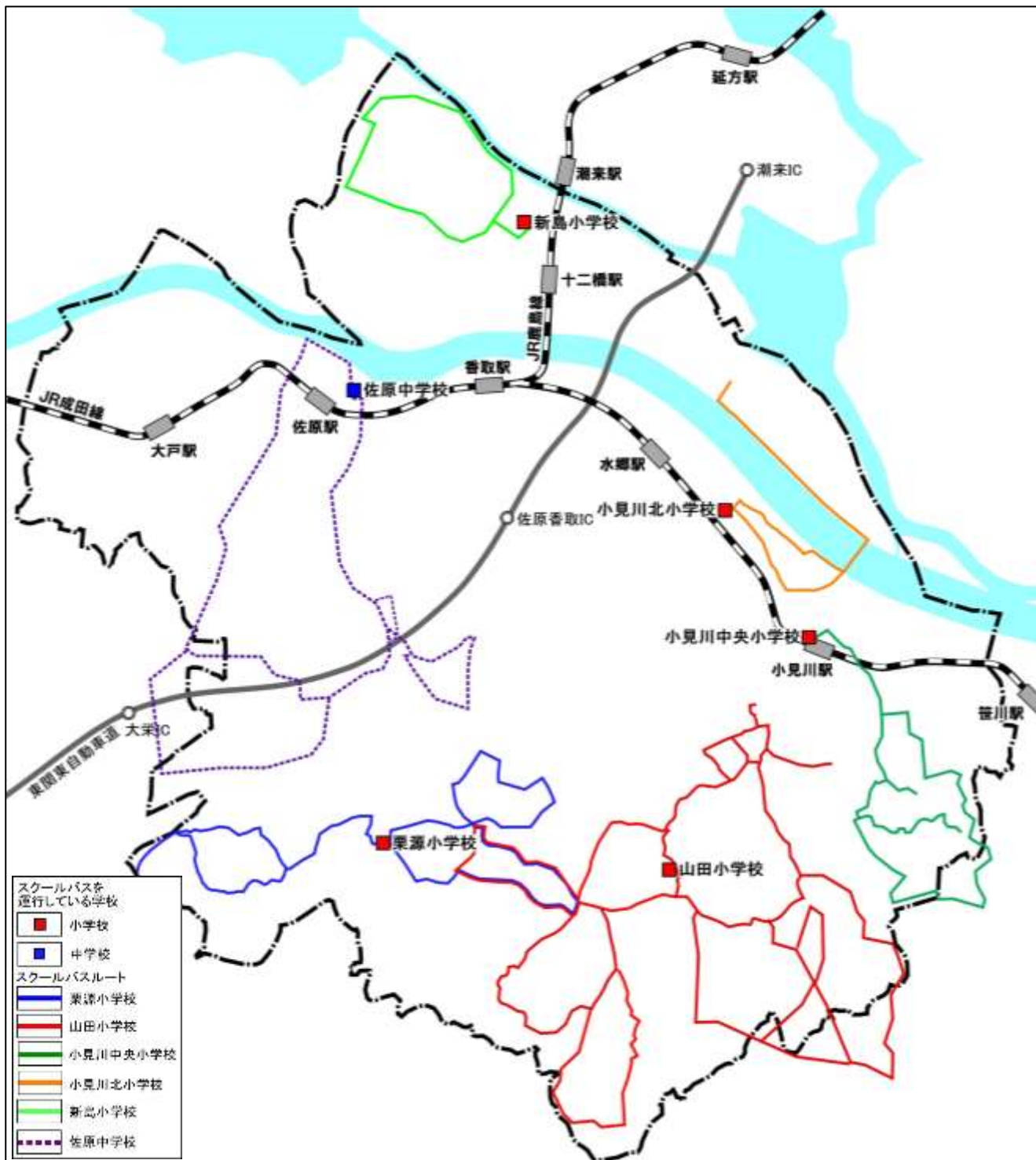


※令和元年度は決算見込み額。

■スクールバスの運行ルート（平成31年4月1日時点）

【運行車両・便数】

- ・佐原中学校（3台、4便）
- ・新島小学校（3台、3便）
- ・小見川中央小学校（3台、3便）
- ・小見川北小学校（1台、3便）
- ・栗源小学校（2台、4便）
- ・山田小学校（13台、3便）



(10) 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支援として以下の3事業を実施している。

また、市内には福祉有償運送として、3団体でサービスが提供されている。

■ 高齢者通院福祉タクシー

対象者	76歳以上の高齢者で、次の(1)～(3)のいずれかに該当する人 (1) ひとり暮らしの者 (2) 全員が65歳以上の世帯に属している者 (3) 同居する65歳未満の者が全員交通手段を持たない又は交通手段を行使することができない世帯の者
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、助成金額を控除した額を支払う。

■ 障害者福祉タクシー

対象者	・身体障害者手帳3級以上、療育手帳A-2以上、障害者手帳(精神)1級の手帳を所持している方、あるいは重度の知的障害者と更生相談所に判定された者 ・じん臓機能障害により透析を受けている者
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(透析を受けている者は、月8枚)
利用方法等	利用券を運転手に提出し、助成金額を控除した額を支払う。

■ 外出支援サービス事業(香取市社会福祉協議会へ委託)

対象者	・ストレッチャーまたは車いすでなければ移動できない65歳以上の高齢者 ・身体障害者等
目的	市内及び隣接市町の医療機関への受診及び福祉施設等への入退所の送迎
利用料金(自己負担)	片道5kmまで500円、以降1kmごとに100円加算
利用要件	月～金曜日 8:30～17:15

■ 福祉有償運送のサービス内容

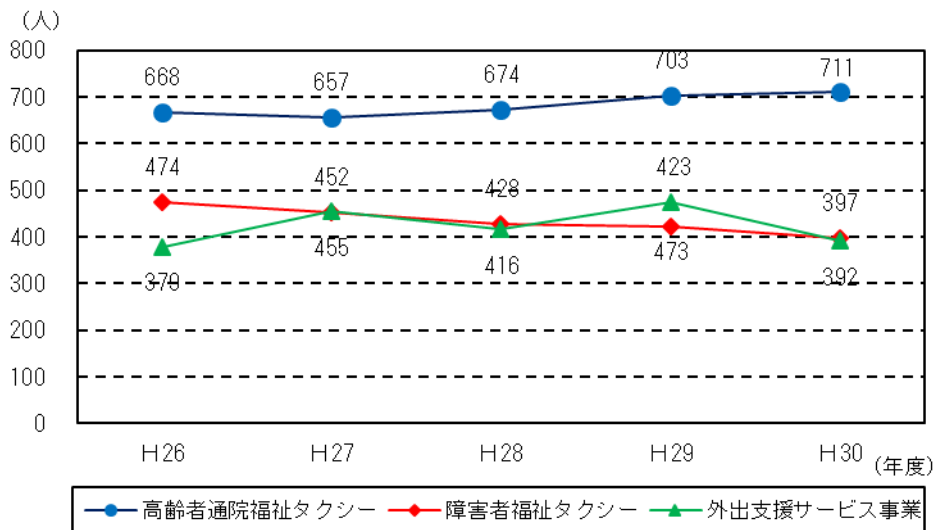
	料金		利用要件		
	距離制・時間制	入会金・年会費	車種・台数	運送区域	利用時間
社会福祉法人香取市社会福祉協議会	上記の「外出支援サービス事業」を実施。				
社会福祉法人福祉楽団	栗源区内1往復500円・待機料15分未満無料、以降15分毎200円・迎車回送料区内無料 栗源区外5km未満500円・5kmから10km未満800円、以降5km増すごとに400円・50km以上5kmごとに500円 待機料15分未満無料・以降15分毎200円・迎車回送料区外300円	なし・なし	福祉車両7台 セダン車両3台	香取市内	年中無休 9時30分～17時30分
特定非営利活動法人サポートセンター花千	佐原区内:5kmまで500円、以降1km毎に100円 佐原区外:5kmまで600円、以降1km毎に100円 待機料15分未満無料・以降15分毎200円	なし・1000円	福祉車両2台 セダン車両1台	香取市(発着のどちらかが香取市)	月～金 8時～17時 (要相談)

②福祉交通の利用状況

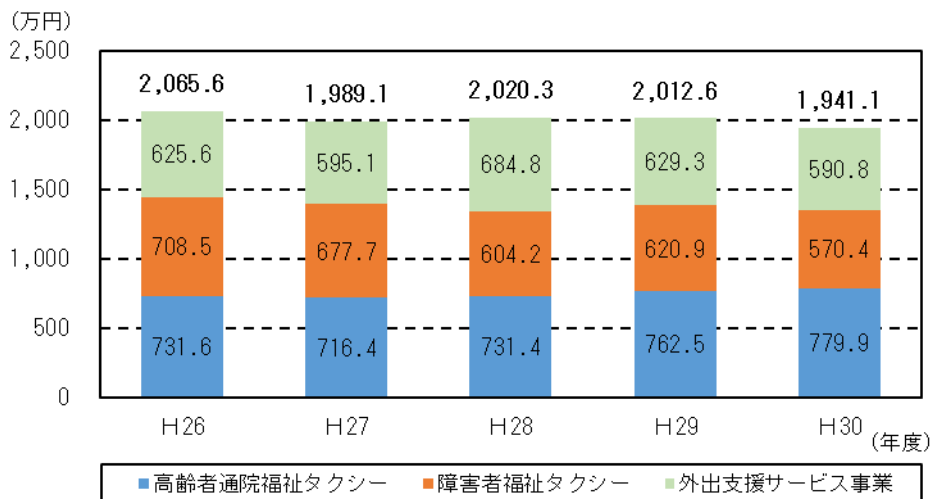
3つの福祉交通の利用者数は、75歳以上の高齢者を対象とした高齢者通院タクシーの利用者数は年々増加しているが、障害者福祉タクシーの利用は減少傾向で、外出支援サービスは横ばい傾向となっている。

平成30（2018）年度の財政負担額は約2,000万円で、近年横ばい状態となっている。

■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



(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
	車両	台数	種類	ルート等	
A病院	ワゴン車7人乗り	1	定時運行	佐原駅～当院	外来患者
B病院	ワゴン車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
C病院	ワゴン車10人乗り ワゴン車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）
D医院	軽自動車4人乗り	1	デマンド	道のりで5km以内	通院手段がない方
E医院	軽自動車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
Fクリニック	ワゴン車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
Gクリニック	ワゴン車10人乗り ワゴン車8人乗り ワゴン車8人乗り	3	デマンド	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
Hクリニック	普通車5人乗り	1	デマンド	—	通院手段がない方

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 基本構想・前期基本計画（平成30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～

【将来人口の見通し】 令和7年：69,860人（人口ビジョンより）

【施策の大綱】

1. 産業・経済の振興 ～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 ～みんなが力を発揮して将来に続くまちを創る～

【施策5-6 公共交通】

【5年後の目指す姿】

市民が安心して暮らしていける市内公共交通が確保され、都市間交通の利便性が高く、定住性が向上しています。

【施策の成果を表す指標】

- 市内公共交通に関する市民満足度：現状値（平成29年）-24.6%⇒目標値（令和4年）-10%
- 公共交通利用者数：現状値（平成28年）57,147人⇒目標値（令和4年）60,000人
- 公共交通に対する利用者1人当たりコスト：現状値（平成28年）757円⇒目標値（令和4年）726円

【施策の展開】

取り組み方針	主な事業
①市内公共交通の利便性向上	循環バス運行事業 乗合タクシー運行事業 バス路線運行事業 公共交通再編事業
②交通弱者への対応	多様な主体による交通サービス確保の検討
③高速バスを基幹とした都市間公共交通の利便性向上	高速バス需要等調査事業 小見川駅周辺バスターミナル整備事業 佐原駅北口バスターミナル整備事業
④鉄道の利便性の向上	千葉県 JR 線複線化等促進期成同盟要望活動

(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) 香取市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）

【計画期間】 令和2年度～令和4年度

- 【基本的視点】**
- 東京圏や近隣都市への人口流出に歯止めをかける
 - 若い世代の就労と、結婚・妊娠・出産・子育ての希望を実現する
 - 地域の特性に即して地域課題を解決する

【基本目標】

- (1) 地域における安定した雇用を創出
- (2) 定住と香取市への交流・移住を促進
- (3) 出産・子育て環境の整備
- (4) 時代にあった地域の創造



【公共交通に関わる基本施策】

基本目標	基本施策						
基本目標2 定住と香取市への交流・移住を促進	③観光資源の連携による回遊性の向上及び中心市街地の活性化 ○成田空港へのバス定期運行の検討 ・市と成田空港を結ぶバスルートの検討 ……市民の通勤等にも利用可能とすることで市民生活と利用率の向上を図る						
基本目標4 時代にあった地域の創造	②公共交通の利便性の向上 ○バス路線運行事業 ・廃止路線代替バス等への運行費補助 ・NPOなど新たな運営主体に対してのサポート ○循環バスの利便性の向上及び乗合タクシー運行事業 ・循環バスの利便性向上 ・乗合タクシーの運行の実施 ○バスターミナル整備事業 ・東京方面への高速バスの増便と成田空港までのアクセスを強化するための新たなバスターミナルの整備の検討 ○鉄道の利便性の向上 ・鉄道ダイヤや利便性の向上について、関係機関への要望 ■重要業績評価指標（KPI） <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">評価指標</th> <th style="text-align: center;">基準値（平成30年）</th> <th style="text-align: center;">目標値（令和4年）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">公共交通利用者数（鉄道・高速バスを除く）</td> <td style="text-align: center;">127,708人</td> <td style="text-align: center;">126,000人</td> </tr> </tbody> </table>	評価指標	基準値（平成30年）	目標値（令和4年）	公共交通利用者数（鉄道・高速バスを除く）	127,708人	126,000人
評価指標	基準値（平成30年）	目標値（令和4年）					
公共交通利用者数（鉄道・高速バスを除く）	127,708人	126,000人					

(4) 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 地域で助け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

【評価指標（公共交通関連）】

指標	現状値（平成28年）	目標値（令和 5 年）
循環バス・乗合タクシー利用者数	57, 147人	60, 000人

(5) 集客・観光・交流アクションプラン（平成 23 年 3 月）

- 【計画期間】** 平成 23 年～令和 3 年
【基本理念】 品格のある地域づくりに向けた集客・観光・交流
誇りと自信をもって、地域の新しい価値を追求しつづける集客・観光・交流
互いの活動を認めあい、感謝しあえる集客・観光・交流

【基本方針】

- 記憶の継承 ～これまでの“当たり前”を大切に、地域の記憶を継承した取り組みを展開する
- 個々の魅力向上・可視化 ～ひとつひとつの取組みが輝けるよう、地域全体で認め合い、支え合える環境づくり・仕組みづくりを推進する
- 連携・ネットワーク化 ～人と情報が行き交い、快適に地域巡りできるシステムづくりと個々の活動が重奏する地域を創出する
- 持続的マネジメント ～品格を重んじ、人々の日頃の活動が地域の活力づくりに貢献しえる持続可能な地域を実現する

【公共交通機関の利用促進と市内回遊性の向上】

- 循環バス等、公共交通機関のさらなる利便性の促進
循環バス等について、利用者の利便性向上を踏まえたコースの変更等に柔軟に取り組みます。
主な事業⇒循環バスの利便性促進
- 多様な公共交通機関の利用検討
予約型の観光乗合タクシー導入等の検討に取り組みます。
主な事業⇒公共交通機関の利用推進、観光乗合タクシー導入検討事業

2 公共交通利用者ニーズ等の分析

2-1 市民意識調査（平成 29 年度実施）

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。

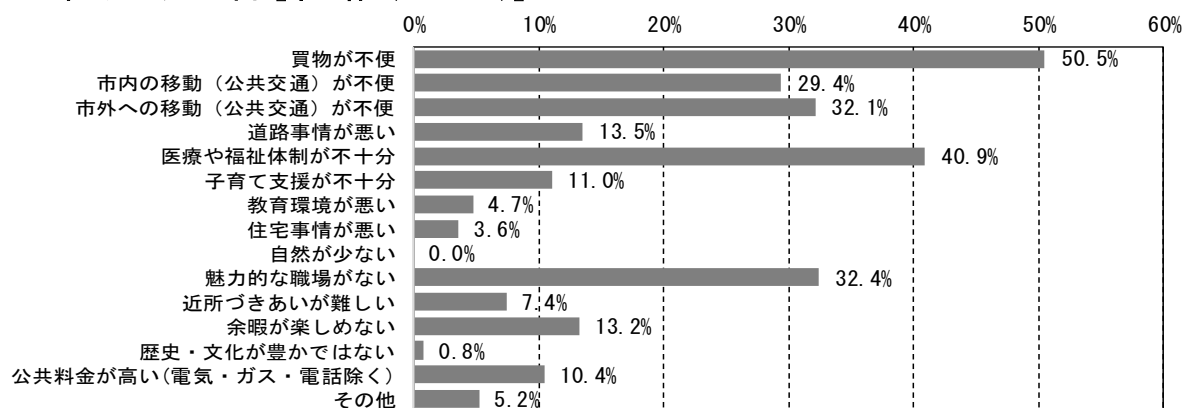
年に数回以上の利用者は、地域別に見ると、栗源地域（12.0%）、佐原地域（9.8%）、山田地域（9.7%）、小見川地区（5.7%）の順で多く、年齢別に見ると、10 代、20 代、70 代及び 80 代以上が市平均を上回っている。

（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。

■住みにくい理由【市全体（n=364）】



（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。

2-2 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、具体的な再編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	<p>○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）</p> <p>○調査日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <p>○調査時間帯：始発から最終まで</p>
調査項目	<p>○佐原循環バス（周遊ルート）</p> <p>…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</p> <p>○小見川循環バス、山田循環バス、栗源循環ワゴン</p> <p>…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</p>

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O.D.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%と多く、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

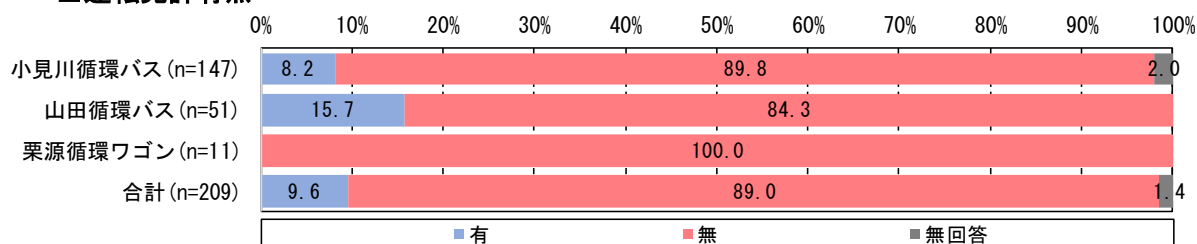
運転免許有無は、「有」が9.6%、「無」が89.0%と運転免許無の割合が多く、運転免許有の方の免許返納意思是「有」と回答した方は30.0%を占めている。

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。

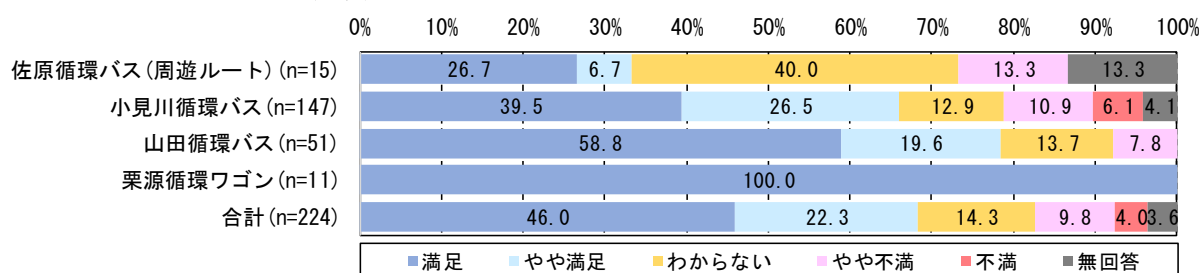
■運転免許有無



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%。初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。

■運行サービスの満足度



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

大倉線の調査実施日の利用者数は平日が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。

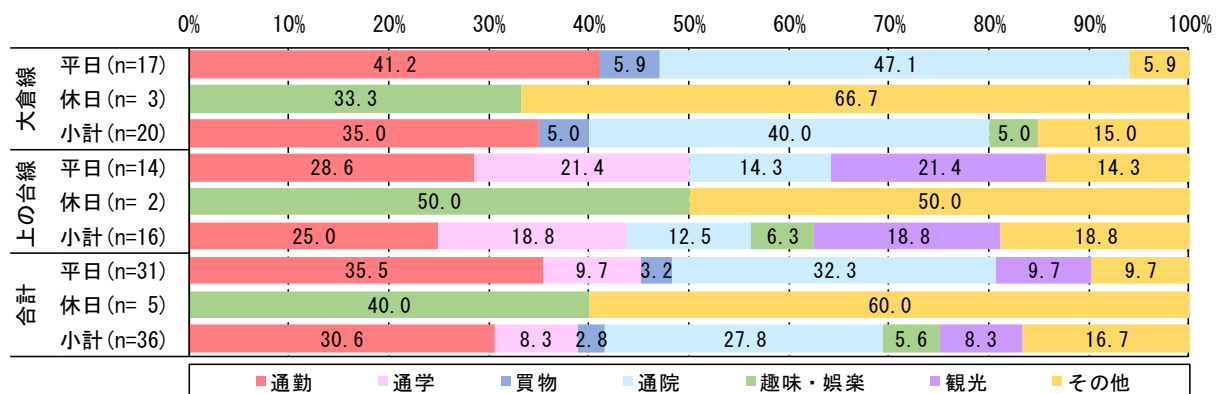
②利用特性

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。

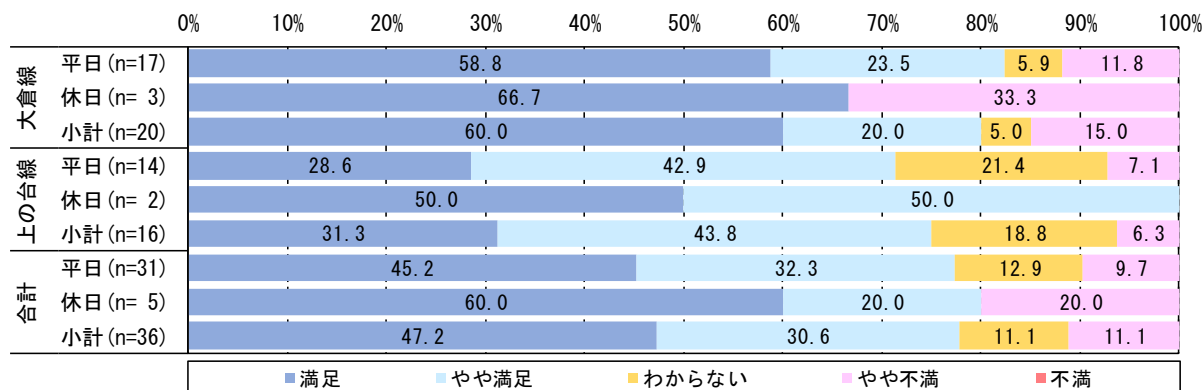
■利用目的



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。

■運行サービスの満足度



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。

【循環バス・ワゴン利用者アンケート調査のまとめ】

- 循環バス・ワゴンの利用者数は極端に利用が少ない便、利用の無い便もある。
- 小見川循環バス、山田循環バス、栗源循環ワゴンは運転免許を持たない方の利用が多い。
- 佐原循環バス（周遊ルート）は観光目的だが、佐原駅と香取神宮間の利用は多いが、観光施設間を回遊していない。
- 運行サービスの満足度は満足率が7割弱と高いが、運行本数、運行時間帯で改善要望が多い。

【路線バス利用者アンケート調査のまとめ】

- 大倉線、上の台線の利用者数は極端に利用が少ない便、利用の無い便もある。
- 利用者は運転免許を持たない方の利用が多い。
- 運行サービスの満足度は満足率が8割弱と高いが利用が少なく、アンケート母数が少ない。
- 運行本数、運行時間帯及び運行情報案内で改善要望が多い。

2-3 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	405 票（回収率 56.6%）

（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。

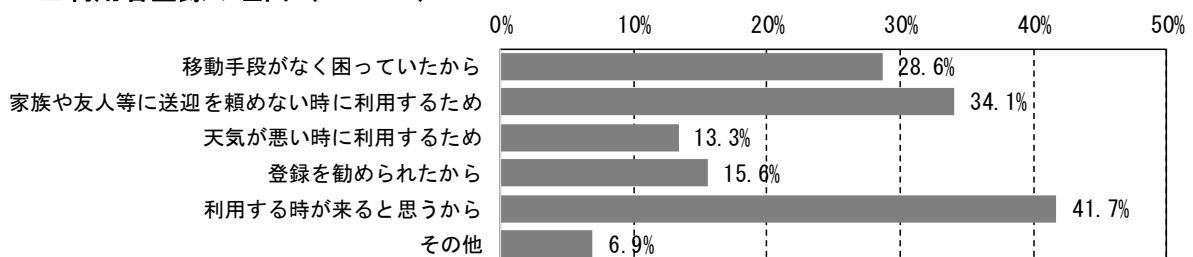
（2）乗合タクシーの利用状況

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。

■利用者登録の理由（n=405）

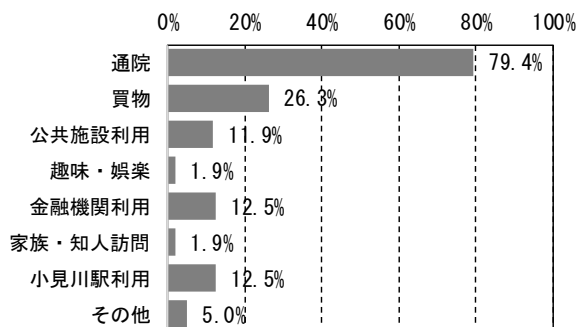


2) 乗合タクシーを利用している方の利用状況や利用意向

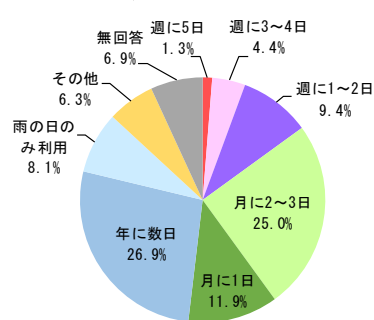
①利用目的及び利用頻度

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「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。

■乗合タクシーの利用目的 (n=160)



■利用頻度 (n=160)



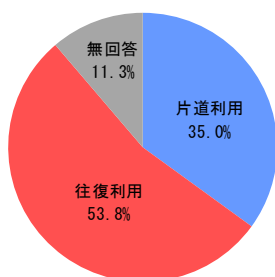
②片道・往復利用と片道利用した際の交通手段やその理由、利用できない時の対応

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。

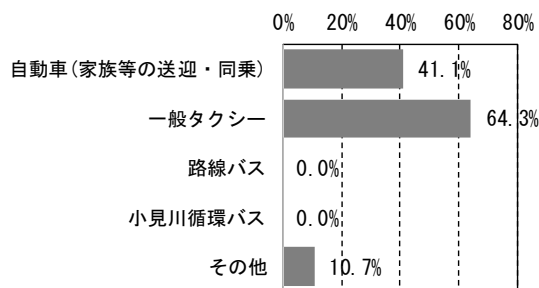
乗合タクシーを往復利用しなかった理由は、「利用したい時間帯に運行していないから」が35.7%と最も多く、次いで「家族等が送迎してくれるから(26.8%)」、「事前予約ができなかったから(25.0%)」となっている。

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。

■片道・往復利用 (n=160)



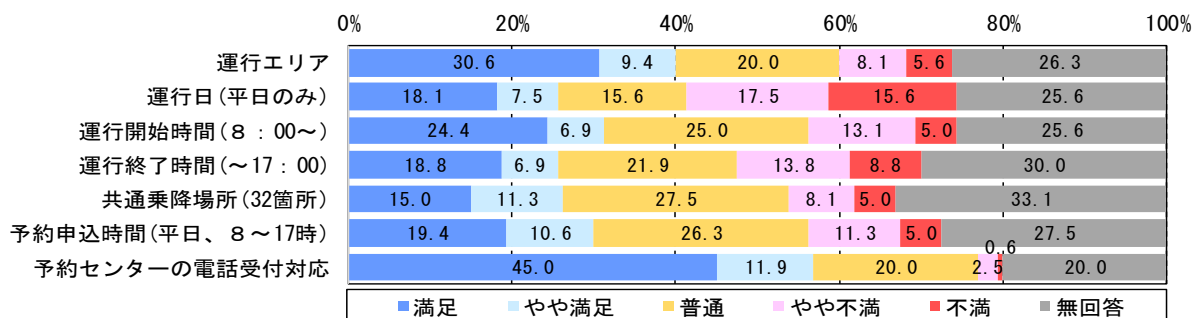
■片道利用した際の主な交通手段 (n=56)



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。

■運行サービスに対する満足度



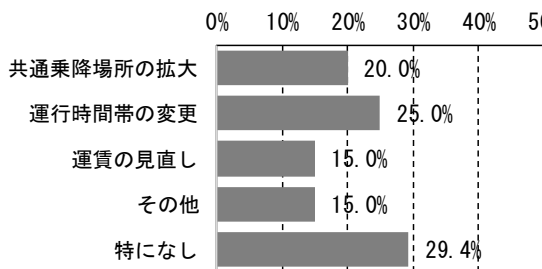
④利用可能な運賃や定額制運賃があった場合の利用有無

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。

■重点的に改善が必要なサービス (n=160)



- 共通乗降場所の具体的な場所…歯科9件、どこでも2件、もっと増やしてほしい2件
- 希望する時間帯…運行開始時間：7時18件、運行終了時間：18時10件、19時3件、20時5件、30分間隔3件、土日も運行2件
- 希望する運賃…現行通り6件、300円3件、500円3件、安い方が良い3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）」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。

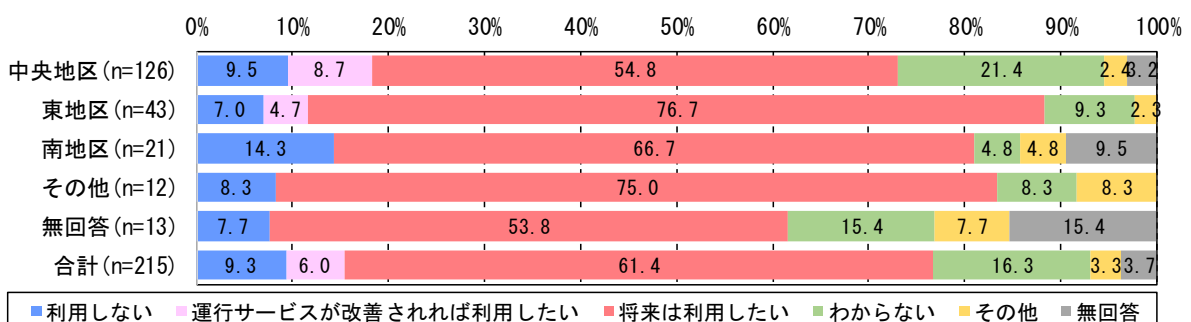
②今後の乗合タクシーの利用意向

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。

■今後の乗合タクシーの利用意向

※その他…西地区1票、その他11票



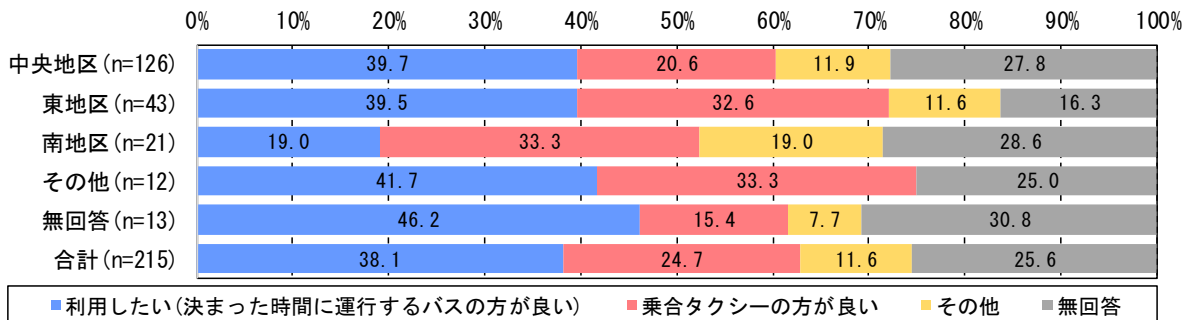
③利用していない方の希望する運行サービスの改善点

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。

■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（住まい別）



【乗合タクシー利用登録者アンケート調査のまとめ】

- 利用登録者は将来的に利用したいので登録だけしている方も多い。
- 利用目的は通院（79.4%）、買物（26.3%）が多く、利用頻度は月に2～3日未満が6割と多い。
- 乗合タクシーと他の交通手段（一般タクシー、家族等の送迎・同乗）を組み合わせ利用している方もいる。
- 乗合タクシー利用登録者でコミュニティバスに対する利用意向の意見も一定数ある。

2-4 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病院及び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
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

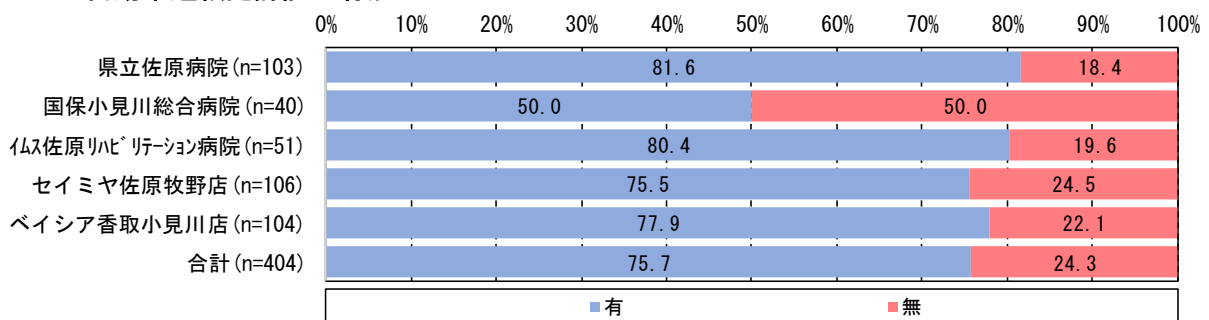
性別は、「女性」が60.4%、「男性」が39.6%と女性の割合が多く、年齢は60歳以上が69.1%を占めており、特に国保小見川総合病院で95.0%と多い。

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。

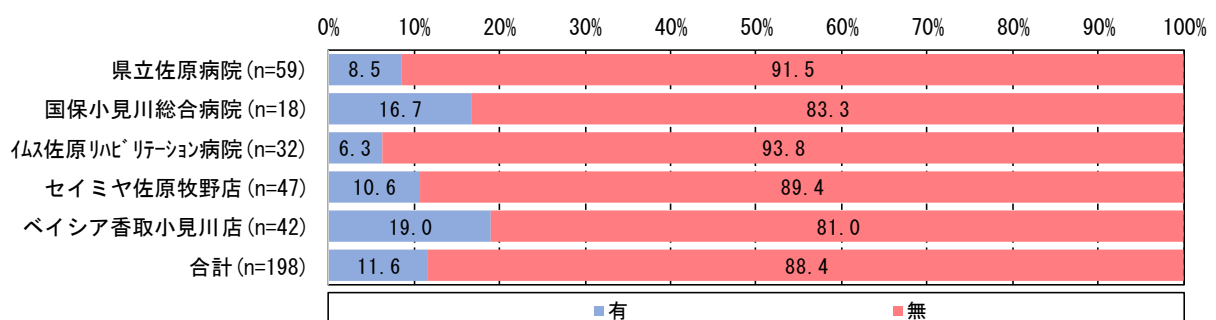
自動車運転免許証は、「有」が75.7%と多く、「無」と回答した方は国保小見川総合病院で50.0%と多い。運転免許証の返納意思は、「有」と回答した方が11.6%となっている。

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。

■自動車運転免許証の有無



■運転免許証の返納意思



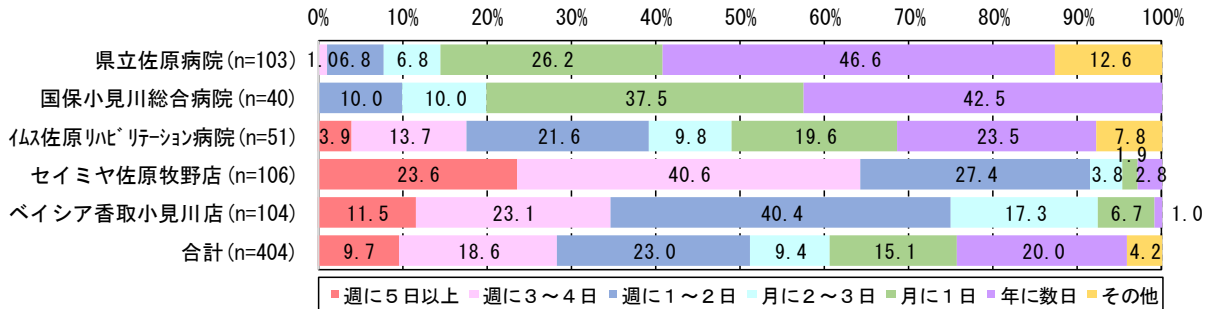
(2) 施設への利用特性

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分からない」、「使ったことがないから、分からない」といった理由が多い。

■施設の利用頻度

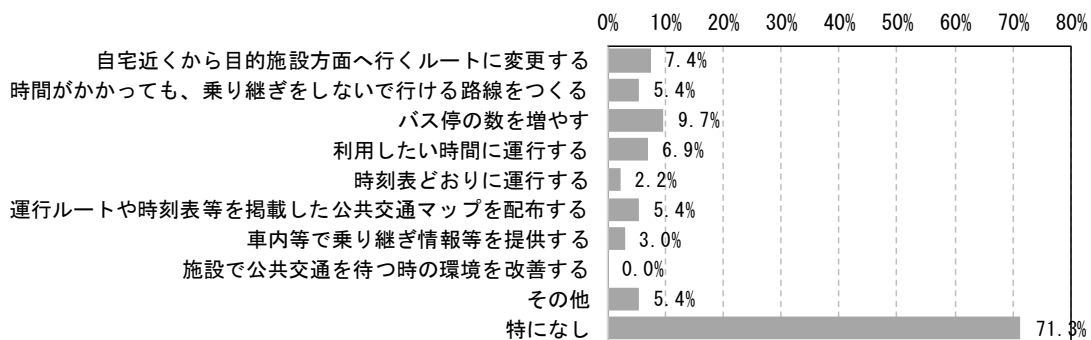


(3) 公共交通の改善点

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。

■公共交通の改善点（調査全体の集計）



【主要施設利用者アンケート調査のまとめ】

- 自動車運転免許保有率、自動車保有率が高い。
- 商業施設は「週に1~2日以上」の利用、医療施設は「月に1日」「年に数日」の利用が多い。
- 施設への交通主手段は「車（自分で運転）」が一番多く、このことから公共交通の改善点も「特になし」が多くなっていると想定される。

2-5 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？～

佐原から上りの電車が1時間に1本しかないので困る	運行本数・時間 電車とバスの時間が合わず、待ち時間が長くなる	佐原の方へ行くバスが一日3本しかない	高齢者 高齢者が使いやすいバスがほしい	タクシー タクシーが高い。自転車が使えなくてどうしても行かないといけない時
バスのルート 病院・市役所・駅など必要な所だけを通るルートがあった方がいい	バスはでていても、1周するのに1時間もかかる	バス利用方法 バスを利用したくても、バスの利用方法を知らないから利用しづらい	どこをバスが走っているのかわからない →バス停はどこ？ 時間はいつ？ ルートは？	
バス停 バス停が目立ってなく、わかりづらい	パルナバスの「水郷町」のバス停が未だにどこにあるかわからない	バス停が家の周りに2つしかない	高齢者がバスを利用したくてもバス停までが遠く歩いて行けない	



皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!! ～

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・時間 電車の時間に合わせたバスを運行する ●	バスが駅に着く時刻を電車の発車・到着時間と合わせる ●	タクシー 小・中学生は500円までなど。小・中学生でも使いやすいタクシー料金にする	高齢者 高齢者用 100円バスを作る！	
バスの利用法をポスターにして分かりやすく! ●	Suica のピッって当てる所を分かりやすくする	バスをよく使う人はいつでも使えるように定額料金で乗るようにする	バス停に乗り換えの方法(〇〇までの行き方)を置いておく。わかりやすさ重視	バスの運賃の支払い方法を全てICカードにする	行きと帰りでバスを分ける
バスルート 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) ●●●●●	主要な施設を巡回するバスのルートを設置する	駅まで直通のバスを出す(駅から遠い市役所や役場から)	身近な場所だけを通る短いルートをつくる	バス停 バス停の数を増やす	伊能忠敬がいるユニークなバス停を作る

～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	バスなどの本数が少ない	1本乗り遅れたら次のバスまでの時間が長い	地域によって値段が変わる	同じ所に行けるバスが運行している所によって運賃が変わる	料金の払い方がバスによって変わるのが面倒
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	高速バスしかない	バスが通らない駅がある	自分の地区の近くにバス停がないため、ほとんど利用することがない	
通学する時間にバスが運行していない	利用したい時間にバスが来ないことが多い	自分たちの生活に車や自転車が馴染んでいてバスの使い道があまりない	香取駅までのバスがない		



皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!! ～

時間				
お昼時のバスを増やしてほしい	香取駅までのバスがあれば乗るかもしれない ●●	バスの本数を増やす	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機会が増えるかもしれない	6時から8時のバスが増えれば利用者も増える(学校周辺) ●

人		ルート	
固定の場所に行くのであれば、香取市内を回って人を集めていく	年代によって行く場所は変わると思うので年代別をターゲットに変える	多くの人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 ●●●●	直通のバスを増やす(施設の場合)

バス停					
目立つ建物を近くにバス停をつくったらいい ●	目立つ色のバス停を統一する ●●	ネットでつぶやかれるようなバス停にすれば利用者も増える ●	バス停の位置を利用しやすい所にする	運賃を一目見てわかるようにする	駅の近くにバス停がなかったら、よく利用されている店や建物の近くに置く

～普段、移動の困りごと、不安をありませんか？～

位置 ●●●●●

バス停が家の近くにない	学校前にバス停がほしい	目的地周辺にバス停がない。降りられない	バス停を増やす
-------------	-------------	---------------------	---------

その他

バスのルートが分からない	バスが大きくて道が狭い。すれ違う時怖い	回数券を作ってほしい	主にコミュニティバスに若者があまり乗っていない	あまりバスを身近なものだと感じていない（バスよりも電車を調べてしまう）	遠くまで行くときは時間がかかる。使おうと思わない
--------------	---------------------	------------	-------------------------	-------------------------------------	--------------------------



皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!!～

バス停系 ●●●●● 環境 ●●

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→人々のコミュニティをつくる	バス停が古すぎて字が読めない	街灯を増やす
------------------	---------------------------	----------------	--------

時間 ●●●●●

昼間バスに乗ったら夕方のバスがないので帰って来られない	もう一本遅い時間の便数を増やしてほしい	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
午後に反対まわりがない	バスが休日に走っていない	休日も運行してほしい	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 ●●

神崎駅や大戸駅も通ってほしい	バスを駅でとめてほしい
----------------	-------------

～普段、移動の困りごと、不安をありませんか？～

電車の本数が少ない	便数が少ない	バスをもっと通してほしい	もっとバスを増やしてほしい	12時前後の本数が少ない
バスに乗るとき、ベビーカーで来る小さい子は乗り降りし辛い	雨の日は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。もっと楽にしてほしい。	電車を利用しないと近くから成田まで行くことができない
県外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!! ～

<p>ルート</p> <p>市和田にバス停を増やしてほしい</p> <p>大倉にもっとバスを増やしてほしい ●</p> <p>十二橋駅のまわりに交通手段がほしい</p>			<p>バス停</p> <p>バス停の待合環境を整えてほしい ●●●</p>	<p>のりかえ</p> <p>乗り換えを少なめにしてほしい</p>
<p>運行本数</p> <p>通学時間帯の便を増やす ●●●</p> <p>バスや電車の本数を増やす</p>		<p>休日も循環バスを利用して出かけられる所を増やしてほしい ●●</p>	<p>情報提供</p> <p>情報提供を増やす ●●</p>	
<p>車両</p> <p>子供の通学が多くなると、つり革に手が届かないので、長いつり革を増やしてほしい</p> <p>ベビーカーでも乗り降りしやすい入り口にすると思う ●</p>				


～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	帰りが遅くなったときにバスがないから帰れない	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
バスの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いな	通学の時だけバスが混んでいてぎゅうぎゅうになっている
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!! ～

便数				
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本でもい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作る(バス)	乗り換えが難しい	時刻表を書き直す 

利便性		お金	
バリアフリーを進める(エレベーターを作る)	いつどんなバスが走っているのか分かりやすくする 	共通定期をつくる	料金を全て統一する(バス) 

～普段、移動の困りごと、不安をありませんか？～

水郷駅に駐車場がないため混雑

橋を利用して学校に行く人は大変（新田）

小見川駅の駐車場が狭い？

佐原駅→佐原高校のバスがほしい

銚子方面から千葉市方面に帰る際、電車本数が少ない

雨の日小見川駅から高校行のバスに人が乗り切らない

バス停がボロボロ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

1時間に2本はバスをください



ルート

橋を越えて、かすみ方面の近くの人達が小見中まで乗るスクールバスがほしい!

情報

バスや時刻表を回覧板や学校の手紙等で知らせる

バス停の位置

バス停の位置を変える



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!



バスの存在 PR

バスが通っているか分かりやすくする
※「バス停です」と分かるようにする
※簡単な建築物をつくる

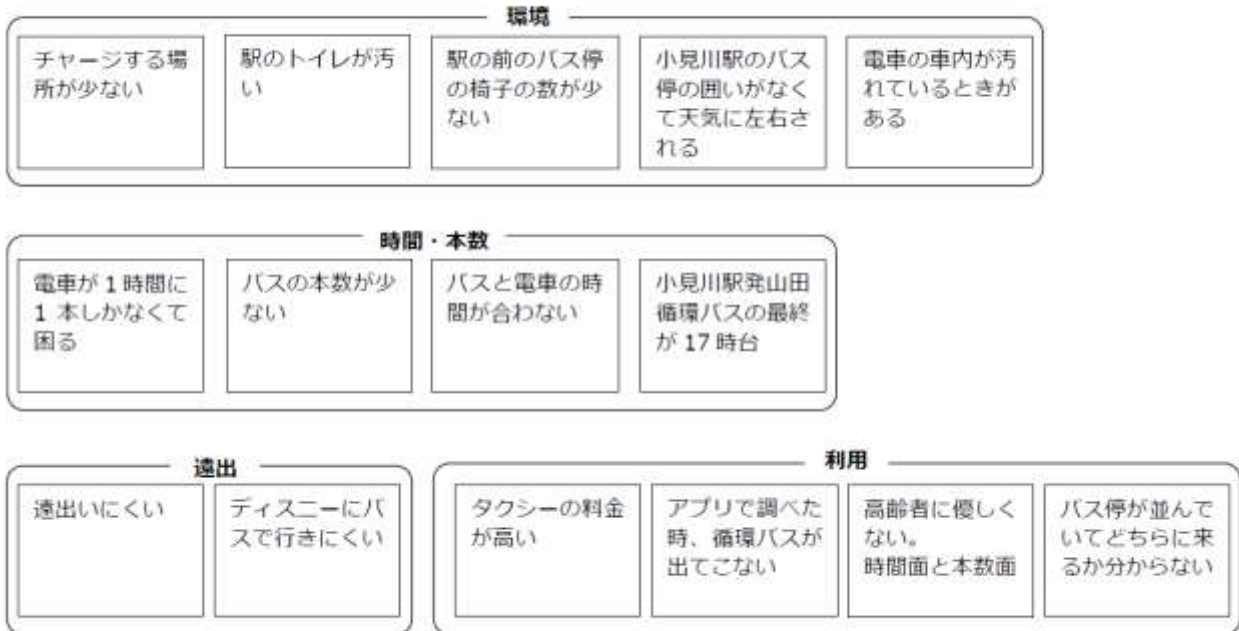
バスをインスタ映えにする



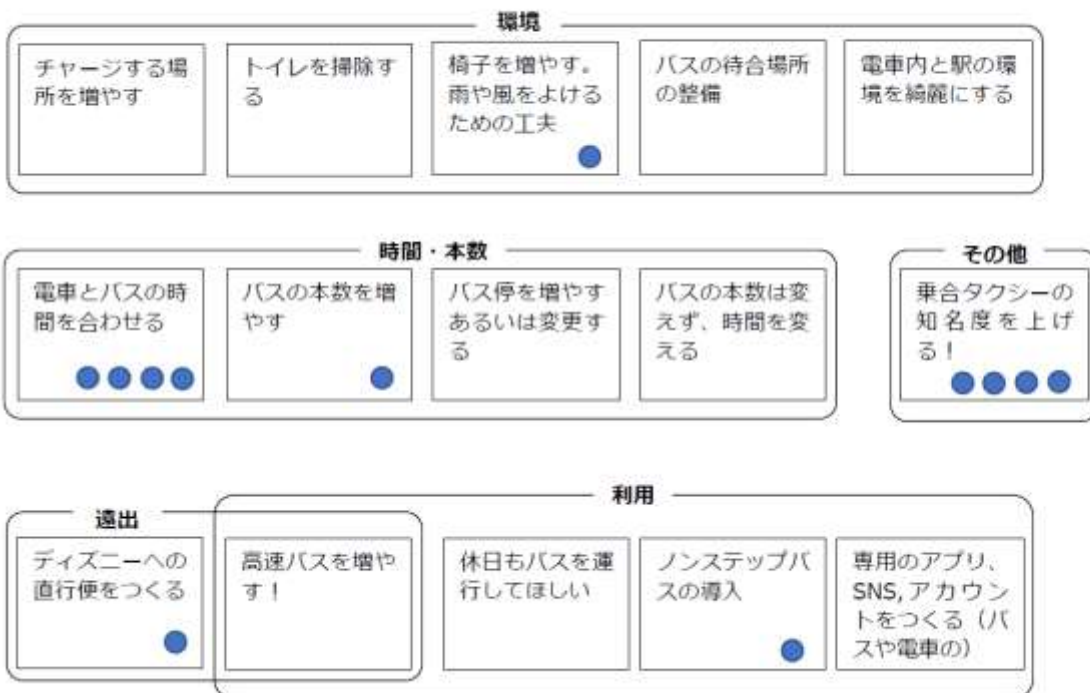
バスの存在をアピールにする



～普段、移動の困りごと、不安をありませんか？～



皆さんが利用しやすい公共交通を考えよう!! ～



(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させる」、「乗合タクシ
ーの知名度を上げる！」といった周知PRに関する内容が挙げられている。

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の位置を変更（今のバス停は車通りが
多く危険!）」といった内容が挙げられている。

【佐原会場】



【小見川会場】



2-6 小見川高校生、駅利用者アンケート調査

小見川循環バス（城山ルート）のメインターゲットである千葉県立小見川高校生徒のうち、小見川駅からの通学実態を把握するためアンケート調査を実施した。

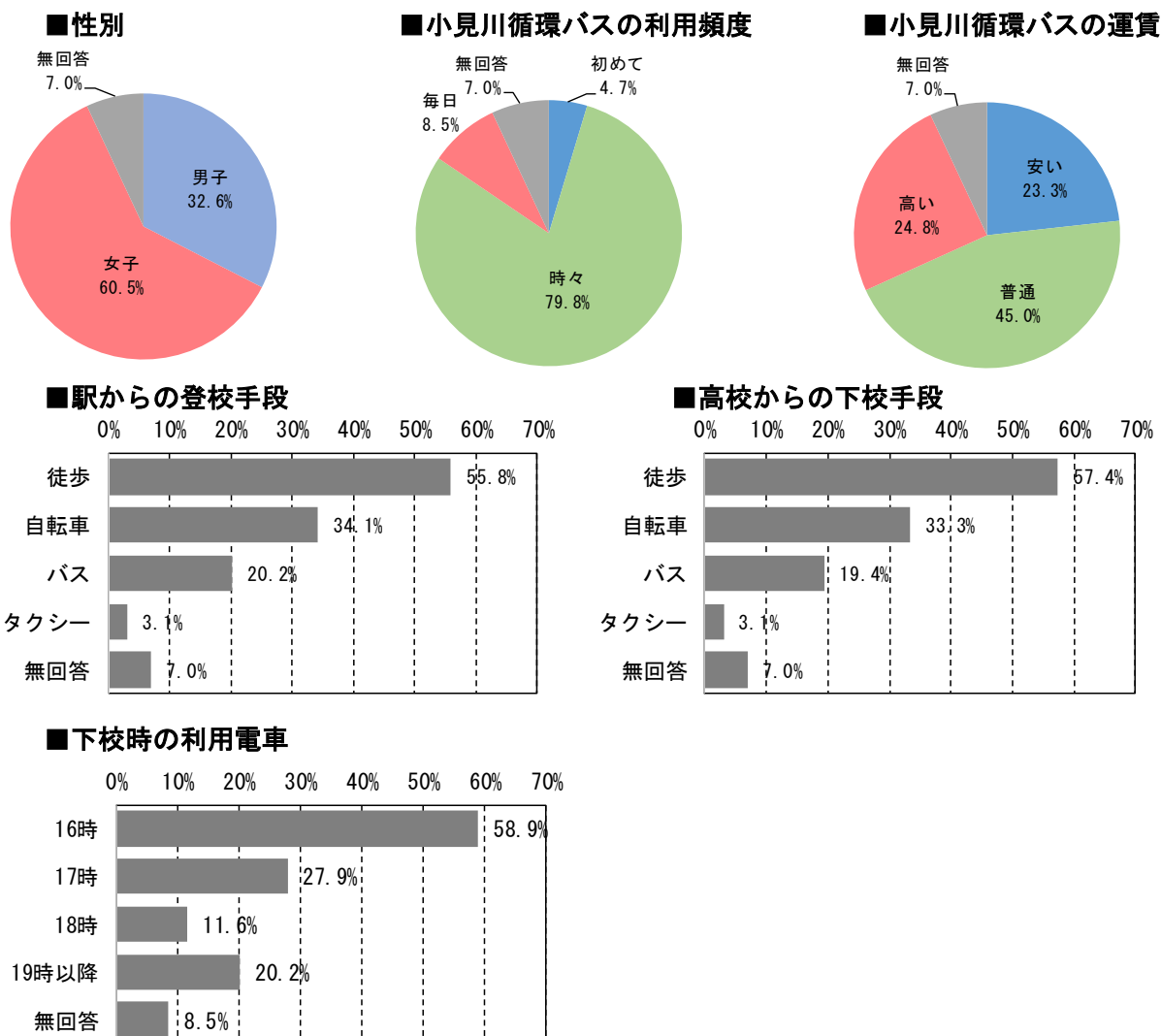
調査対象者	千葉県立小見川高校生徒のうち、通学に小見川駅を利用する生徒 179 名
調査方法	○実施期間：令和元年 9 月 9 日（月）～10 月 31 日（木） ○調査方法：小見川循環バス（城山ルート）無料乗車券を配布し、裏面にアンケート調査を記載
調査項目	性別、小見川循環バス（城山ルート）の利用頻度、小見川循環バス（城山ルート）の運賃、駅からの登校手段、高校からの下校手段、下校時の利用電車（時間）
回収状況	回収数 129 人（回収率 72.1%）

利用者の性別は「女子」が 60.5%、「男子」が 32.6%となっている。

小見川循環バス（城山ルート）の利用頻度は「時々」が 79.8%と最も多く、「毎日」は 8.5%となっている。

また、運賃に対する意見としては「普通（45.0%）」、「高い（24.8%）」、「安い（23.3%）」の順が多い。

駅からの登校手段と高校からの下校手段は「徒歩」、「自転車」、「バス」の順で多く、バスはそれぞれ 2 割を占めており、下校時の利用電車は「16 時」が 58.9%と最も多い。



2-7 住民意見交換会

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、意見交換会を開催した。

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	・小見川地区：自治連合会理事、民生委員、まちづくり協議会会長（参加者14名） ・山田地区：自治会連合会理事（参加者3名） ・栗源地区：自治会連合会理事（参加者2名） ・福田小学区：福田線グリーンバス検討会委員（参加者5名）
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

（2）結果の取りまとめ

小見川地区	<p>①小見川循環バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ○小見川循環バスは、休日も運行して欲しい。 ○小見川循環バスのダイヤは、病院やスーパーに行きは行けても、バスで帰れない。 ○小見川循環バスより乗合タクシーの方が良い。 ○車両の小型化（ワゴン車）によりきめ細やかに運行してほしい。 ○バス停以外でも乗降可能にしてほしい。 <p>②乗合タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利根川以北の富田・一之分目、増田などは交通不便地域のため、乗合タクシーなど新たな交通モードを導入してほしい。 ○乗合タクシーは認知されていないため、もっと周知をした方が良い。 ○目的地として佐原エリアまで行けるようにしてほしい。 ○手押し車があると利用しにくいので、簡単に乗れる車両にしてほしい。 <p>③その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ○利用促進として、バスに乗る日を作ったらどうか。
山田地区	<ul style="list-style-type: none"> ○買物先はベイシア香取小見川店、佐原駅周辺、神栖市、旭市へ、通院先は小見川総合病院が最も多く、次いで県立佐原病院、旭中央病院が多い。 ○山田地区は兼業農家が多いため集落が分散しているが、府馬や小見の集落は大きい。 ○9月20日に開催した八都地区区長会（9行政区）で、今回の住民意見交換会の概要について説明を行ったが特段意見はなく、みんな移動に困っていない。 ○山田循環バスについては、1運行当りの所要時間が長く空バスが多い。

<p>山田地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○病院利用が多い。 ○循環型でなく、放射型のネットワークの方が良いのではないか。 ○車両を小型化し、地区内を運行するようにしてほしい。 ○東京方面へ移動する場合、鉄道より高速バスを利用する。 ○高速バスは、旭ルート山田バス停の駐車場台数が少ない。東京駅～鹿島セントラルホテル線は運行本数も多く、駐車場台数も多いため、よく利用する。
<p>栗源地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○沢エリアの買物先は佐原駅周辺やイオンモール成田が、高萩エリアは佐原駅周辺やベイスシア香取小見川店が多い。 ○通院は県立佐原病院が多いが、栗源循環ワゴンと路線バス・栗源線のダイヤが合っておらず、病院へ行けない。 ○高齢者が困っているのは、エービン栗源岩部店（ドラッグストア）へ行く手段がない。エービン栗源岩部店、栗源病院、鵜田医院、JAかとり栗源支店、栗源市民センターに行けるようにしてほしい。 ○上の台バス停に駐輪場があれば、小見川循環バスとの接続により、小見川高校へ通学が出来るのではないか。
<p>福田小学区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○福田線廃止に伴う代替路線は、市から提示された方針しかないと思う。 ○新設路線のダイヤは午前1便、午後2便となっているが、出来れば午前も2便運行して欲しい。 ○運行日（週2日）は、水曜日で医院の休診日が多いため、外してほしい。

2-8 令和元年度市民事業仕分け結果

香取市では、厳しい財政状況の中、事業の必要性や公共性・費用対効果などから既存事業の検証・見直しを行う「香取市市民事業仕分け」を平成30(2018)年度から実施しており、令和元(2019)年度香取市市民事業仕分けでは、公共交通に関連する3事業が仕分け対象となった。

市民判定人判定結果は「バス路線運行事業」、「循環バス運行事業」、「乗合タクシー運行事業」とともに「要改善」が最も多くなっている。

【仕分け人】

- ・委託業者が選定した外部有識者

【市民判定人】

- ・住民基本台帳から無作為抽出した18歳以上の2,000人の中から参加意向確認し、参加希望者を市民判定人として選定
- ・令和元年度は130人が市民判定人として参加し、そのうち19人が「バス路線運行事業」、「循環バス運行事業」、「乗合タクシー運行事業」を担当。

事業名	市民判定人判定結果				市民判定人の主な評価内容
	不要 ・凍結	国・県 ・広域	要改善	現行通り ・拡充	
バス路線運行事業	1	0	15	3	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バスの市内乗降ができるよう取り組み、重複する路線は集約 ・高齢化が進む今後、バスは重要性が増す乗り物。ルートやダイヤを見直すなど、存続の努力をして欲しい ・循環バスとの整合を図り、路線の見直しや廃止が必要 ・スクールバスの空き時間を活用できないか
循環バス運行事業	0	0	18	1	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスより低い料金設定(栗源は無料)を改定すべき ・スクールバスの空き時間を活用できないか ・受益者負担増 ・路線バスも含め、路線やバス停、運行本数の見直しをすべき ・旧市町を越えた公共交通網を構築
乗合タクシー運行事業	2	0	15	2	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者一人あたりに要する市の負担が高額すぎる ・運賃見直しが必要 ・一部の地域だけでなく、利用区域を拡大すべき ・他の地区との整合性をとる必要がある。道路事情に合った車両による循環バスに変更してはどうか

3 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。

区分		事業者等	ヒアリング日時
運行事業者	高速バス・路線バス	関東鉄道(株)・関鉄グリーンバス(株)	令和元年7月24日(水) 午後1時～
		千葉交通(株)	令和元年7月25日(木) 午後1時～
	乗合タクシー	京成タクシー成田(株)	令和元年7月25日(木) 午後2時～
	タクシー	(一社)千葉県タクシー協会	令和元年7月23日(火) 午後2時～
関係団体・関係課		香取市社会福祉協議会	令和元年8月15日(木) 午後1時～
		社会福祉課・高齢者福祉課	令和元年8月15日(木) 午前10時～
		水郷佐原観光協会・商工観光課	令和元年8月13日(火) 午前10時～
		教育総務課・学校教育課	令和元年8月15日(木) 午後3時～

【運行事業者・関係団体等ヒアリング結果のまとめ】

運行事業者	高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ●関鉄グリーンバス(株) <ul style="list-style-type: none"> ・銚田～東京線は、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。 ・東京方面への高速バスは増やしたいが、運転手不足のため増便は難しい。また、東京側到着は制限がある。 ●千葉交通(株) <ul style="list-style-type: none"> ・高速バス(旭ルート、佐原ルート、小見川ルート)の半クローズ解除については、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。
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ●千葉交通(株) <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ●関東鉄道(株) <ul style="list-style-type: none"> ・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。
	乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ●京成タクシー成田(株) <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・予約がいっぱい利用を断るケースはある。 ・乗合タクシー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。

	乗合タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・人によっては、行きは乗りたいタクシーを利用し、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。
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ●（一社）千葉県タクシー協会 ・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。 ・<u>自家用有償運送</u>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。
関係団体・関係課		<ul style="list-style-type: none"> ●香取市社会福祉協議会 ・社会福祉協議会で実施中の生活支援体制整備事業では、買物などの移動手段の要望ある。 ・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。
		<ul style="list-style-type: none"> ●社会福祉課・高齢者福祉課 ・通院にあたり、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あると聞いている。 ・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。 ・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。 ・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。
		<ul style="list-style-type: none"> ●商工観光課・水郷佐原観光協会 ・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。 ・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欲しい。
		<ul style="list-style-type: none"> ●教育総務課・学校教育課 ・学校再編に伴い遠距離通学となる児童生徒の対応については、検討時に路線バス等の運行状況も確認しているが、「安全性の確保」「登下校時間帯の便数」などの点から、スクールバスでの対応となっている。 ・学校側からは、スクールバス利用の児童生徒は、歩かないため体力低下が心配だという意見も聞いている。

4 地域公共交通の問題点及び課題

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を整理する。

【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、路線バス）》

- 循環バス・ワゴン、路線バスの利用者数は極端に利用が少ない便、利用の無い便もある。運転免許を持たない方の利用が多い。
- 佐原循環バス（周遊ルート）は観光目的だが、佐原駅と香取神宮間の利用が多く、観光施設間を回遊していない。《循環バス・ワゴン》
- 運行サービスの満足度は満足率が 7 割弱と高いが、運行本数、運行時間帯で改善要望が多い。《循環バス・ワゴン》
- 運行サービスの満足度は満足率が 8 割弱と高いが利用が少なく、アンケート母数が少ない。運行本数、運行時間帯及び運行情報案内で改善要望が多い。《路線バス》

《乗合タクシー利用登録者アンケート調査》

- 利用登録者は将来的に利用したいので登録を方も多い。
- 利用目的は通院（79.4%）、買物（26.3%）が多く、利用頻度は月に 2～3 日未満が 6 割と多い。
- 乗合タクシーと他の交通手段（一般タクシー、家族等の送迎・同乗）を組み合わせ利用している方もいる。
- 乗合タクシー利用登録者でコミュニティバスに対する利用意向の意見も一定数ある。

《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）》

- 自動車運転免許保有率、自動車保有率が高い。
- 商業施設は週に 1～2 日以上の利用、医療施設は「月に 1 日」「年に数日」の利用が多い。
- 施設への交通手段は「車（自分で運転）」が一番多く、このことから公共交通の改善点も「特になし」が多くなっていると想定される。

《中高生ワークショップ》

- 運行本数（増便）、電車とバスとの接続、運行情報の提供、バス停の待合環境、周知 PR などについての意見が多い。
- 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れない場合がある。また、現在の城山公園のバス停の位置が危ないといった意見がある。

《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）》

- 小見川地区では、小見川循環バスの休日運行などのサービス改善や、乗合タクシーの運行エリアの拡大、周知 PR などといった意見が挙げられている。
- 山田地区では特段移動に困っていないといった意見が多いものの、車両の小型化によるきめ細やかな運行やルートの見直しといった意見が挙げられている。
- 栗源地区では栗源循環ワゴンに対するエービン栗源岩部店へのアクセス改善や、循環ワゴンと路線バスとのダイヤ接続などといった意見が挙げられている。

【香取市の地域特性及び公共交通の現状】

《地域特性》

- 総人口は、昭和 60 年をピークに減少傾向。平成 27 年の国勢調査人口は 77,499 人だったが、「香取市人口ビジョン」での令和 7 年の将来人口推計は 69,120 人に減少が見込まれる。
- 高齢化率は平成 31 年 4 月 1 日現在 35.3%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際、乗り継ぎが必要となる。
- 佐原の町並みや香取神宮等といった観光資源を有し、「日本遺産（北総四都市江戸紀行）」「ユネスコ無形文化遺産（山・鉾・屋台行事）」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、路線バスは減少傾向、循環バス・ワゴン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・ワゴン＋乗合タクシー）は、平成 25 年度が約 7,033 万円に対し、平成 30 年度が約 8,160 万円と増加傾向
- 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、いまだに複数箇所存在

地域公共交通の問題点及び課題

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少子高齢化の進行に対応するサービス間の役割分担

⑤観光客への対応及び交流人口の獲得

⑥市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供と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運行当りの所要時間が最大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の運行が混在している。

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）はいまだに複数箇所存在している。

香取市の高齢化率は年々増加傾向で、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、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集中し、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場合が多い。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て最大限の効果を発揮できるように、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少子高齢化の進行に対応するサービス間の役割分担

香取市内では、公共交通の他に高齢者通院タクシー、障害者福祉タクシー、外出支援サービス事業や病院・医院の送迎バスが運行されている。

このため、公共交通と福祉交通施策との役割分担を明確化し、効率的な運行を目指す必要がある。

また、今後の小・中学校の再編により、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であり、スクールバス車両の活用が望まれる。

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、平成 28 (2016) 年 4 月には、香取市・佐倉市・成田市・銚子市にまたがる北総四都市の町並み群が「日本遺産」(北総四都市江戸紀行) に認定され、また同年 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。

一方で、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のため、運行方法を検討する必要がある。

また、交流人口を獲得する上で、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・来訪者に分かりやすい運行情報の提供と利用促進に向けた市民意識の醸成

路線バスや循環バス・ワゴン、乗合タクシーは、バス事業者や市のホームページ上に運行情報案内を掲載しているが、日常的に公共交通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)では改善して欲しいサービスとして、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 (2018) 年度の香取市行政負担額は、約 8,160 万円と財政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。

5 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

香取市における公共交通は、上位計画である「第2次香取市総合計画（平成30年3月）」での公共交通の取組み方針を踏まえ、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。

【地域公共交通の問題点及び課題】

①旧市町からの運行を踏襲している「既存路線の整理」

⑤観光客への対応及び交流人口の獲得

②交通不便地域への対応

⑥市民・来訪者に分かりやすい運行情報の提供と利用促進に向けた市民意識の醸成

③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

④少子高齢化の進行に対応するサービス間の役割分担

【第2次香取市総合計画での公共交通の取組み方針】

- 市内公共交通の利便性向上
- 交通弱者への対応
- 高速バスを基幹とした都市間公共交通の利便性向上
- 鉄道の利便性の向上

【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 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

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 多様な主体との連携による持続可能な公共交通の構築

基本方針 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

香取市内のアクセスを強化するため、路線バス、循環バス・ワゴン、乗合タクシー及びタクシーなどの各公共交通サービスと福祉交通施策と役割分担を図りながら、利便性と効率性が両立した公共交通ネットワークへの再編を目指す。

若年層の定住志向を高め、通勤・通学・買物など日常生活への移動ニーズに対応するため、鉄道や高速バス、市外を連絡する路線バスについて拠点と周辺都市を結び、市内外の活発な交流促進を目指すよう、都市間公共交通の更なる強化を目指す。

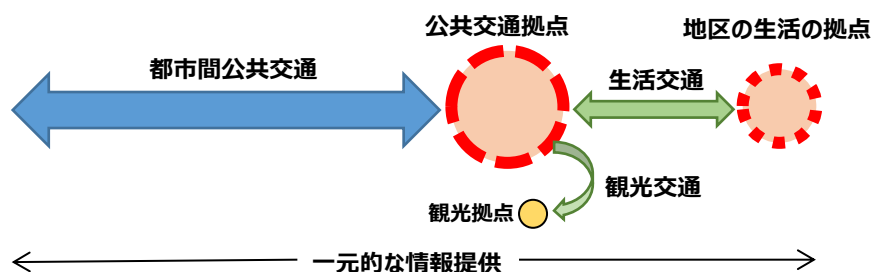
さらに、佐原駅周辺に散在する観光資源の回遊性を確保し、まちづくりを支える公共交通ネットワークの充実を目指す。

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

公共交通の機能を最大限に活用することが重要なため、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、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。

また、技術革新の動向を見据えつつ、市民だけでなく、多くの来訪者や観光客にも分かりやすい利用者目線に立った情報提供を充実させ、高齢者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通環境の整備により、利便性・快適性の向上を目指す。



基本方針 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

公共交通の持続可能性を確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、地域自らが公共交通を「みんなで育て・創る」という意識を持って関わっていくことが重要である。

地域ぐるみの利用促進や、様々な団体との連携により、持続可能な公共交通を構築する。

また、多様な主体と連携しながら、利便性・満足度の高い公共交通網の形成を目指す。

(2) 公共交通網のあり方

①公共交通機関の機能分担

香取市は市域が東西に約 21.2 km、南北に約 22.7 kmと県で 4 番目に大きい規模であり、目的地・外出パターンにあわせた運行ルートを 1 路線で設定した場合、路線が長大となり、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発揮し、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した公共交通網の形成を目指す。

■各公共交通機関の機能分担

分類	性格	交通モード
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
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
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・ワゴン ○自家用有償運送（輸送量[多]）
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。	○乗合タクシー ○タクシー ○自家用有償運送（輸送量[少]）
特定の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

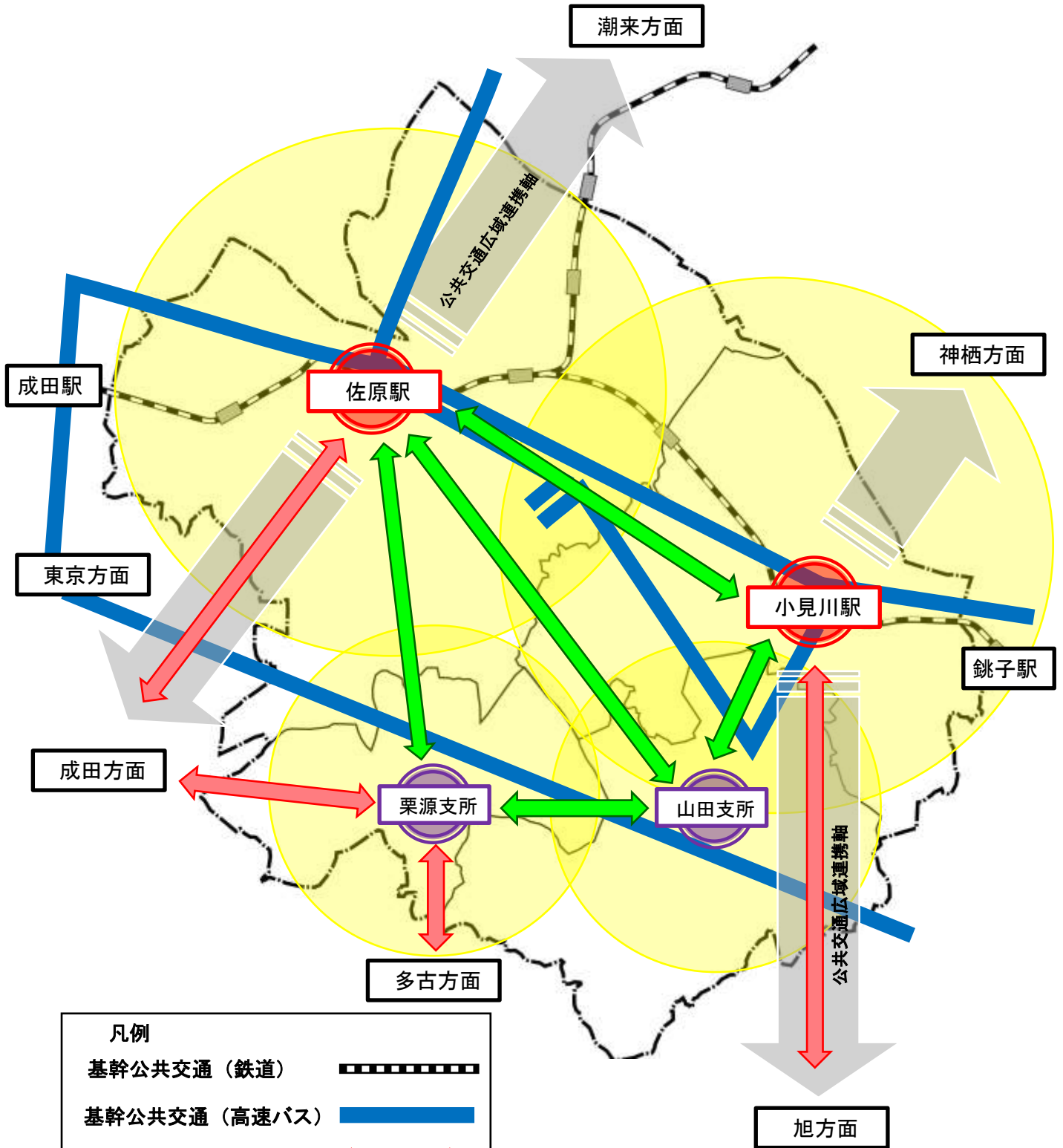
②公共交通拠点のあり方

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。

都市拠点とは「香取市都市計画マスタープラン（平成 24 年 12 月）」の将来都市構造で位置付けられている「佐原駅周辺」と「小見川駅周辺」とする。

都市拠点を補完し、地区の生活拠点となる「地区拠点」は同じく「香取市都市計画マスタープラン」で位置づけられている「山田支所周辺」と「栗源支所周辺」とする。

■公共交通骨格形成イメージ

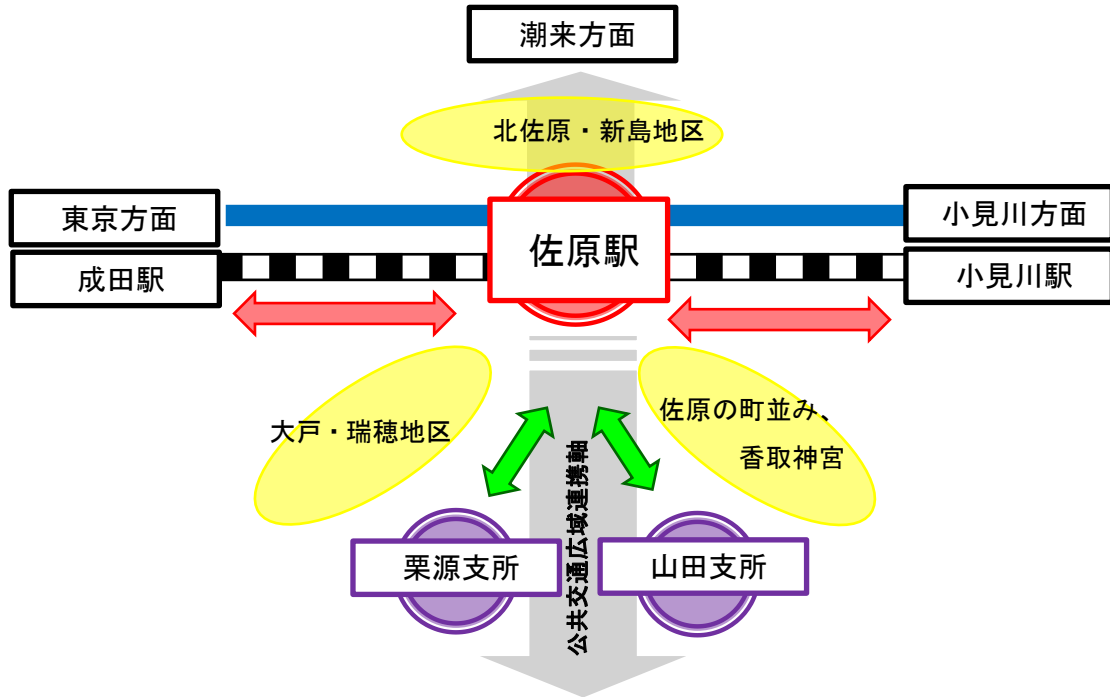


凡例	
基幹公共交通（鉄道）	
基幹公共交通（高速バス）	
幹線公共交通（都市間）	
幹線公共交通（市内）	
支線公共交通	
都市拠点	
地区拠点	

■佐原駅周辺の公共交通形成イメージ

【佐原駅周辺の交通結節の基本的な考え方】

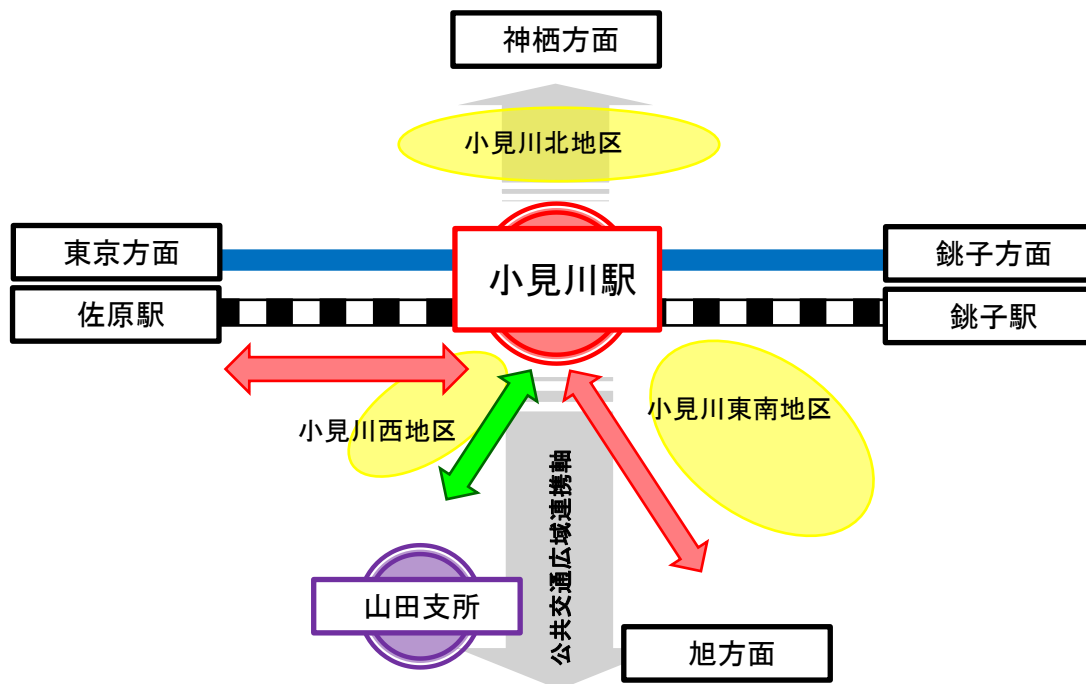
- 佐原駅南口駅前広場や、今後予定されている佐原駅北口バスターミナル整備に合わせ、基幹公共交通である鉄道・高速バスと、路線バス等との乗継向上（ダイヤ接続等）を図る
- 基幹公共交通と佐原循環バス（周遊ルート）との乗継向上や路線の検討を行い、佐原駅周辺に分布する香取神宮、佐原の町並みなど観光資源への回遊性の向上を図る



■小見川駅周辺の公共交通形成イメージ

【小見川駅周辺の交通結節の基本的な考え方】

- 小見川駅で基幹公共交通である鉄道・高速バスと路線バス等との乗継向上（ダイヤ接続等）を図る



6 計画の目標及び実施事業

(1) 計画の目標

「地域公共交通の構築に係る基本的な方針」において掲げた3つの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。

【地域公共交通の構築に係る基本的な方針】

【計画の目標】

方針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

目標①：地域間の連携に資する公共交通網の形成

路線バス、循環バス・ワゴン、乗合タクシー、新たなモビリティサービスなど多様な公共交通システムとの組合せにより、地域間の連携強化を図る。

目標②：交流人口増加に向けた公共交通の強化

東京圏や近隣自治体への移動を容易となるよう、高速バスや路線バスの利便性向上により、香取市と市外を結ぶ公共交通機関の利用者満足度向上を目指す。

また市内の観光資源へのアクセス改善を図り、来訪者等の利用者満足度の向上と利用者数増加を目指す。

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

各公共交通機関との相互連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の向上を図るとともに、高齢者をはじめ誰もが乗降しやすい車両導入により、利便性の向上を目指す。

目標④：誰にでも分かりやすい公共交通の実現

市民や来訪者に分かりやすいように、公共交通の情報提供を充実させ、利用しやすい公共交通を目指す。

また併せて、高齢者の移動支援の周知や支援施策を充実させ、高齢者の交通事故の抑制と公共交通の利用促進を目指す。

方針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

目標⑤：地域全体で支える公共交通の構築

公共交通利用者層の拡大を図るため、公共交通の維持・確保に関する市民意識の醸成を目指す。

また、路線バス・タクシーのサービスの維持する上で必要不可欠である新たな人材の確保を目指す。

(2) 実施事業

5つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施する。

基本的な方針	計画の目標	事業	実施主体					実施時期(年度)						
			香取市	千葉県	鉄道	バス	タクシー 地域	その他関係者	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	
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	【1】市民・来訪者の移動ニーズに対応した路線バスの再編	○			○			再編内容検討	→ 運行実施(順次) →				
		【2】循環バス・ワゴンの再編	佐原循環ワゴン(福田ルート・周遊ルート)の運行	○			○			→ 実証運行・評価 →				
			既存循環バス・ワゴンの再編	○			○			再編内容検討	→ 運行実施(順次) →			
		【3】乗合タクシーの再編	○				○		検討	→ 運行実施 →				
		【4】香取市型新たなモビリティサービスの検討	○			○	○	○	→ 検討・実施 →					
		【5】タクシーの利用促進	○				○	○	→ 検討・実施 →					
		【6】小中学校の再編に伴うスクールバスの有効活用	○					○	→ 検討、協議、調整 →					
	【7】新たな担い手となる公共交通手段の掘り起こし	○					○	準備	→ 運行実施 →					
	②交流人口増加に向けた公共交通の強化	【8】観光施設・商業施設等との連携サービスの導入	割引サービス・企画切符等の導入	○		○	○	○	→ 内容検討、実施 →					
			おでかけモデルプランの作成	○				○	検討・作成	→ 周知PR →				
		【9】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	→ 運行実施 →			
	既存高速バスの一般乗降化の導入		○			○	○	検討	→ 運行実施 →					
	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	【10】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	○			○		→ 検討・実施 →				
地区拠点の整備				○			○		→ 検討・調整・実施(順次) →					
【11】利用しやすい車両(バス・タクシー)の導入		○	○		○	○	→ 更新検討・順次導入 →							
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	公共交通総合マップの作成・配布	○		○	○	○	→ 情報検討、周知PR →					
			バスロケーションシステムの導入	○			○		→ 実施(順次拡大) →					
	MaaSの研究		○		○	○	○	→ 研究 →						
【13】公共交通への移動手段の転換に関する負担軽減	免許返納者優遇措置の周知PR	○		○	○	○	→ 実施 →							
免許返納者支援制度の導入検討	○		○	○	○	→ 制度検討 →								
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	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	○			○		検討・準備	→ 実施 →					
		【15】市民意識啓発活動の実施	住民意見交換会の開催	○				○	準備	→ 実施 →				
			広報紙などでの公共交通についての周知	○		○	○	○	準備	→ 実施 →				
		公共交通利用促進運動の実施	○		○	○	○	準備	→ 実施 →					
		【16】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

前項で掲げた事業の円滑な推進に当たっては、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。

①市民（地域、民間企業等）

公共交通の利用者として、また将来自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。

- 積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
- 利用促進に向けた取組みへの参加
- 地域ニーズについての情報提供、アンケート調査等への協力
- 地域主体による移動手段の確保

②交通事業者

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性の両立した公共交通サービスの維持・充実に努める。

- 安全で快適な公共交通サービスの提供
- 利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善
- 交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
- 利用者へのきめ細やかな情報提供
- 停留所・車両をはじめとする交通関連施設等の整備推進

③行政

限られた予算の中で効率的な運行となるように、関係者意見を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実に向けて総合的な支援を行う。

- 地域、交通事業者、その他関係団体との総合調整
- 公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
- 公共交通に関するアンケート調査等によるニーズ把握
- 地域主体の移動手段の確保に関する支援
- 道路・鉄道駅周辺施設等の環境整備
- 財政状況も見極めたうえでの、路線再編の検討

(4) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとの事業概要や実施主体、実施時期を整理する。

目標① 地域間の連携に資する公共交通網の形成

【事業1】 市民・来訪者の移動ニーズに対応した路線バスの再編

①事業概要

市内で運行中の路線バスは、利用者数が減少し財政負担額が増加傾向にある。一方で公共交通の充実に対するニーズは高いことから、基幹公共交通・幹線公共交通・支線公共交通、またその他の移動手段を含め役割分担を再整理し、利便性の向上に向けた路線の再編を検討・実施する。

また、通学や通院、買い物などの実態に即したダイヤの見直しを行うとともに、鉄道と路線バスのダイヤ接続を向上させるため、バス事業者との協議・調整を図る。

②実施主体：バス事業者、香取市、その他関係者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
市民・来訪者の移動ニーズに対応した路線バスの再編	再編内容検討	→				
	運行実施(順次)			→		

【事業2】 循環バス・ワゴンの再編

①事業概要

循環バス・ワゴンについては、路線バスとの競合を考慮したうえで、市民ニーズのある大規模店舗や医療施設など、主要施設へのアクセスの改善を検討する。また、新たな利用者を獲得するため、住宅団地等を経由する路線も検討する。

利用実績やバス事業者の営業所位置なども考慮した効率的なダイヤ編成、鉄道駅での循環バスとの接続などについても、バス事業者と協議・調整を図りながら見直しを実施する。

運賃については、受益者負担や公平性、事業の継続性などの観点から有料を基本とする。また、地域間格差の解消を図るよう、統一的な考え方により基本運賃を見直す。さらに、現在実施している回数乗車券、1日フリー乗車券の割引制度に加えて、通勤・通学需要に対応するよう、通学定期券などの導入を検討する。

令和2（2020）年3月末に廃止となる「福田線グリーンバス」については、新たに4月より「佐原循環ワゴン（福田ルート）」として実証運行を行い、加えて観光2次交通の実証運行として、佐原市街地を運行する周遊ルートの混合路線として運行を開始する。

②実施主体：香取市、バス事業者、タクシー事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
佐原循環ワゴン（福田ルート・周遊ルート）の実証運行	実証運行・評価	→				
既存循環バス・ワゴンの再編	再編内容検討	→				
	運行実施（順次）			→		

■（仮称）佐原循環ワゴン 福田ルート・周遊ルートの運行概要

運行形態	定時定路線運行
運行日数	週2日
車 両	ジャンボタクシー（10人乗り）
運行便数	福田ルート 午前1便、午後2便 周遊ルート 午前1便、午後3便 計7便
設定運賃	福田ルート大人500円、中高生100円、障害者手帳所持者・小学生以下無料 周遊ルート大人300円、中高生100円、障害者手帳所持者・小学生以下無料

【事業3】乗合タクシーの再編

①事業概要

小見川地区で平成27（2015）年10月から本格運行を開始した乗合タクシーは、利用登録者アンケート調査結果では運行日の見直しや、共通乗降場所の拡大（歯科など）、運行時間帯の拡大といった改善要望が多い。また、住民意見交換会（小見川地区）では利根川以北や増田地区などで、乗合タクシーの運行エリアの拡充に対する意見が挙がっている。

一方で、市民事業仕分けでは、利用者一人当たりには要する行政負担額（約1,500円/人）が高額なため、運賃の見直しに対する意見も挙げられている。

このため、利便性の向上や財政負担等を考慮しつつ、運行事業者との協議・調整を図りながら、運行エリアや共通乗降場所の見直し、運行日、運行時間帯などのサービス内容を検討する。

また、運賃について、市民事業仕分けでの意見や、利用登録者アンケート調査での利用可能な運賃に対する意向などを踏まえ、運賃の値上げを検討する。

②実施主体：香取市、運行事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
乗合タクシーの再編	乗合タクシーのあり方の検討	→				
	運行実施		→			

【事業4】香取市型新たなモビリティサービスの検討

①事業概要

地域公共交通を取り巻く情勢が大きく変化している中で、超小型モビリティやグリーンスローモビリティ、自動運転バス及びA.I.を活用したデマンド交通など、新しい技術を用いた「人の動き」に関する実証実験が全国で進められている。

これら技術革新等の動向を踏まえつつ、既存公共交通システムを補完する新たな公共交通システムを検討する。

②実施主体：香取市、バス事業者、タクシー事業者、その他団体等

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
新たなモビリティサービスの検討	検討・実施					

【事業5】タクシーの利用促進

①事業概要

タクシーは自宅から目的地まで移動できるため、きめ細かな対応が可能であり、鉄道駅やバス停留所まで歩くことが困難な高齢者等にとって重要な交通機関である。しかしながら、運行事業者ヒアリングでも運転手不足などにより事業の継続が困難な状態との意見があった。

このため、利用促進に向けて、市ホームページや「公共交通総合マップ」などによりタクシーサービスの周知や情報提供を図るとともに、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。

②実施主体：タクシー事業者、香取市、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
タクシーの利用促進	周知PR・情報提供の検討・実施					

【事業6】小中学校の再編に伴うスクールバスの有効活用

①事業概要

香取市では小中学校の再編を進めており、再編に伴い遠距離通学となる児童生徒を支援するためスクールバスを運行している。令和元（2019）年度での運行台数は25台であり、今後も小中学校の再編に伴い台数の増加が見込まれるが、児童生徒数の推移に応じ、適切な台数で運行できるように努める。

また、これらスクールバスの有効活用が望まれているところではあるが、活用にあたっては様々な注意点があるため、教育委員会等と調整を図りながら、活用方法（混乗化、間合い利用、路線の統合）を検討する。

■スクールバスの有効活用に対するメリット・注意点

メリット	注意点
<ul style="list-style-type: none"> ○車両の有効活用 ○新たな移動手段の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ○スクールバス機能維持のためのダイヤ制約（台風等緊急時や行事等による登下校時間の変更） ○保護者及び地域の理解が必要 ○既存の交通事業者との競合 ○へき地児童生徒援助費等補助金を活用し車両を購入した場合、目的外使用として一定の手続きが必要 ○一般住民の利用を有償とした場合、道路運送法上の手続きが必要

②実施主体：香取市、学校関係者、スクールバス運行事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
小中学校の再編に伴うスクールバスの有効活用	検討、協議・調整					

【事業7】新たな担い手となる公共交通手段の掘り起こし

①事業概要

交通不便地域の改善に向け、香取市の新たな交通手段の一つとして、地域との協働による自家用有償運送などの手法による移動手段の確保を検討する。

なお、検討にあたっては、既存の公共交通への影響が少なくなるように考慮した上で検討を進める。

②実施主体：NPO法人等、香取市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
新たな担い手となる公共交通手段の掘り起こし	自家用有償運送事業開始に向けた調整					
	運行実施					

目標② 交流人口増加に向けた公共交通の強化

【事業8】観光施設・商業施設等との連携サービスの導入

①事業概要

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や観光施設を有している。これら観光施設等を巡回する佐原循環バス（周遊ルート）を土曜・日曜日・祝日のみ運行しているものの、利用の大半が佐原駅と香取神宮間になっており、観光資源や観光施設間の回遊は希薄である。

まちの賑わいの創出を促すため、路線の見直しに合わせ、観光施設や商業施設等と連携し、公共交通の利用に付加価値を付けた割引サービスや企画切符等を検討する（帰りの路線バスきっぷの進呈、公共交通利用者へのポイントサービスなど）。

さらに、公共交通に乗り慣れていない市民や観光客に対して、公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、市ホームページへの掲載などにより需要の掘り起こしを図る。

【事例】木更津市・日東交通「お帰りきっぷ（100円割引）」サービス

日東交通ではイオンモール木更津、イオンスタイル木更津と連携し、当日税込み1,000円以上（合算可）のお買い上げの方を対象に、イオンモール木更津より乗車する路線バスの100円割引サービスを行っている。



②実施主体：交通事業者、企業、観光協会、香取市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
割引サービス・企画切符等の導入	企画内容検討					→
	実施					→
おでかけモデルプランの作成	プラン検討・作成			→		
	周知PR					→

【事業9】高速バスの利便性向上

①事業概要

「第2次香取市総合計画」での公共交通の取り組み方針の一つとして、高速バスを基幹とした都市間公共交通の利便性向上を掲げており、公共交通拠点の機能強化【事業8】と合わせ、新規路線の可能性を協議し、高速バス路線の新設などを要望していく。

さらに、銚子東京線が運行されている区間は、路線バス等の運行本数が少ない地域のため、路線バス等の補完として、銚子東京線の一般乗降化（半クローズの解除）を検討・実施する。

【事例】銚子東京線（旭ルート）の通院バス

銚子東京線（旭ルート）の銚子市内～旭中央病院東間において、高速バスに乗車可能な「通院バス」として運行。

《旭中央病院東～各停留所間の運賃》

バス停	大人	小児
高速八木	460 円	230 円
高速小浜	560 円	280 円
イオン銚子、高速三崎、銚子駅	660 円	330 円
東芝町・陣屋町	710 円	360 円
高速川口	760 円	380 円
高速黒生、犬吠埼、犬吠埼太陽の里	870 円	440 円



出典：千葉交通㈱ホームページ

②実施主体：バス事業者、香取市、近隣市町

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
新規高速バス路線の導入	新規高速バス路線の協議・調整					
	運行実施					
既存高速バスの一般乗降化の導入	内容検討、協議・調整					
	運行実施					

目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業 10】公共交通拠点の機能強化

①事業概要

交通結節点の一つである佐原駅南口駅前広場は平成 27（2015）年 9 月に、小見川駅前広場の整備が平成 30（2018）年 8 月に完了している。

佐原駅周辺では、令和元（2019）年 7 月に宿泊施設が整備され、さらに複合公共施設の整備（令和 3～4 年度完成予定）などまちづくりが進んでいる中、基幹公共交通の拠点でもある佐原駅北口の改善も求められている。このため、公共交通結節点としての機能を充実させ、定住人口の維持や交流人口の拡大を図る施策の一つとして、適切な規模と機能を有する**バスターミナル**の整備が進められている（令和 4 年度供用開始予定）。

バスターミナル整備に伴い、高速バスの利便性向上【事業 9】とあわせて、千葉や成田空港方面への高速バス路線の新設などを要望していく。

加えて、地区拠点として山田支所・栗源支所での乗り継ぎ環境の向上に向けての検討も進める。



▲佐原駅南口駅前広場



▲小見川駅前広場



▲佐原駅周辺地区複合公共施設イメージ

北西側外観イメージ



②実施主体：香取市、交通事業者

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和 2	令和 3	令和 4	令和 5	令和 6
佐原駅北口バスターミナルの整備	整備内容検討・実施		→			
地区拠点の整備	整備内容検討・調整、実施（順次）					→

【事業 11】 利用しやすい車両（バス・タクシー）の導入

①事業概要

路線バス、タクシー車両について国や千葉県の補助制度を活用し、乗降りが容易なノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなど、誰でも利用しやすい車両の導入を進める。

②実施主体：バス事業者、タクシー事業者、千葉県、香取市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
利用しやすい車両の導入	更新検討・順次導入					→

目標④ 誰にでも分かりやすい公共交通の実現

【事業 12】 運行情報の効果的な提供

①事業概要

鉄道や路線バスなどの運行情報案内は、鉄道事業者やバス事業者、市のホームページやインターネット上の一般の経路検索サイト等で乗換案内・時刻表・運行情報などの情報が提供されているが、中高生ワークショップなどでは、運行情報が分かり難いといった意見があげられている。

このため、市民や来訪者へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝え、利用促進を図るため、各公共交通機関のダイヤ、運賃等を網羅的に掲載した「公共交通総合マップ」を作成し、配布する。

さらに、路線バスなどの運行情報や位置情報等を提供するバスロケーションシステムを導入するとともに、新たな技術であるMaaSについても、香取市にあった取り組みについて研究を進める。

【事例】 千葉県南房総市公共交通マップ



【参考】 MaaS (Mobility as a Service の略)

MaaSとは出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動手段を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

国土交通省では、都市と地方、高齢者・障害者等を含む全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる仕組みとして、「日本版MaaS」の早期実現を目指すため、令和元年度より全国19事業で実施中。

《MaaSの概念》



②実施主体：交通事業者、香取市、その他団体等

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
公共交通総合マップの作成・配布	情報検討					
	周知PR					
バスロケーションシステムの導入	実施（順次拡大）					
MaaSの研究	導入に向けた研究					

【事業 13】公共交通への移動手段の転換に関する負担軽減

①事業概要

高齢者の交通事故の抑制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運転免許自主返納者への支援措置について市ホームページや広報紙、「公共交通総合マップ」などの情報媒体を活用し、周知PRを積極的に行う。また、市独自の運転免許自主返納者への負担軽減策についても検討する。



【事例】県内自治体の主な運転免許自主返納者への優遇措置

自治体名	優遇措置の内容	備考
いすみ市	・市営バス乗車運賃の半額	・65歳以上の返納者
	・福祉タクシー券（1回の利用につき、1,300円を限度とする利用券最高24シート）の交付	・75歳以上の返納者
館山市	いずれか一つ選んで交付 ・バス回数券（5,000円相当） ・タクシー回数券（5,000円相当） ・市内共通利用券（5,000円相当）	・75歳以上の返納者で返納から1年以内（平成29年4月1日以降の返納者に限る） ・館山市居住の方に限る
君津市	・君津市コミュニティバスの回数乗車券交付（24枚綴り×3（7,200円相当））	・65歳以上の返納者で返納から6ヶ月以内
富津市	・申請日に応じて最大36枚のタクシー利用券（1回1人当たり500円分が上限）を交付	・運転免許証を所持していない満65歳以上の富津市に住民登録のある方

②実施主体：交通事業者、香取警察署、香取市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
免許返納者優遇措置の周知PR	実施					→
免許返納者支援制度の導入検討	制度検討					→

目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築

【事業 14】 路線バス等の乗り方教室の開催

①事業概要

将来的な利用者となる小学生や高齢者を対象に、実際に路線バス車両等を使用し、乗車マナーやルールなどを学習するための路線バス等の乗り方教室を開催し、公共交通に対する理解を深め、利用促進と市民意識の醸成を図る。

【事例】 千葉県八街市バスの乗り方・交通バリアフリー教室

千葉運輸支局は八街市地域公共交通協議会とともに、川上小学校4年生50名を対象に、平成30年1月26日（金）にバスの乗り方や運賃の支払い方法等といった「バスの乗り方教室」と、車いす体験や視覚障害者疑似体験といった「交通バリアフリー教室」を開催した。



②実施主体：バス事業者、地域、香取市

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
路線バス等の乗り方教室の開催	検討・準備	→				
	実施		→	→	→	→

【事業 15】 市民意識啓発活動の実施

①事業概要

公共交通に対する理解を深め、市民意識の醸成を図り、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促すため、住民意見交換会の開催や、広報かとりやその他の多様な情報媒体の活用による周知や利用促進運動の実施により、モビリティマネジメント活動を展開する。

【事例】 茨城県・クルマときどきバス運動



②実施主体：香取市、交通事業者、地域

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
住民意見交換会の開催	準備	→				
	実施		→	→	→	→
広報紙などでの公共交通についての周知	準備・作成	→				
	実施		→	→	→	→
公共交通利用促進運動の実施	準備	→				
	実施		→	→	→	→

【事業 16】 運転手の確保策の実施

①事業概要

路線バス・タクシー運転手の高齢化や不足が指摘されている中で、路線バス・タクシーのサービスを維持する上で運転手の確保は必要不可欠である。

路線バス・タクシー事業者では、ホームページなどで運転手の求人を継続的におこなっているものの、運転手確保に非常に苦慮している状況にある。

合同就職面接・企業説明会やバスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催など、多様な主体が連携し、運転手確保に向けバス・タクシー事業の魅力や社会的な重要性を周知するための事業を検討・実施する。

【事例】 埼玉県三郷市合同企業説明会の開催

三郷市では、合同企業説明会を開催しており、バス事業者にも参加の呼び掛けを行い、運転手の採用に繋がっている。



【事例】 中部バス協会・バス運転士に特化した就職博の開催

中部バス協会では、中部地方で初となるバス運転士に特化した就職博「中部地区バス運転士合同説明会 From だらなび」が開催した。



【事例】 中部運輸局・女性運転士セミナーの開催

中部運輸局では、運転士を志望する女性を増やし、公共交通の活性化に繋げるため、平成 28 年 10 月 1 日に「地域バス交通活性化セミナー：発見!!女性運転士の魅力～あなたの気遣いも活かせる新たな公共交通～」を開催した。

②実施主体：交通事業者、バス協会、タクシー協会、香取市、ハローワーク

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）				
		令和 2	令和 3	令和 4	令和 5	令和 6
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。

基本的な方針	計画の目標	評価指標	現状値	目標値	備考
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	124,000 人	運行事業者報告より
		循環バス・ワゴン、乗合タクシー利用者満足度	50.9 %	55.0 %	利用者アンケート調査より
	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 %	-15.0 %	市民意識調査より
		市内バス停からの高速バス年間乗降者	261,399 人	273,000 人	運行事業者報告より
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 %	-20.0 %	市民意識調査より
		公共交通拠点整備箇所数	2 箇所	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
	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	—	(今後実施する利用者アンケートより設定)	利用者アンケート調査より
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	⑤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 %	15.0 %	市民意識調査より
		公共交通の受益者負担率	22.0 %	26.0 %	運賃収入÷運行経費
		公共交通に係る財政支出の削減	(現状を100とする)	-20 %	決算状況等より

7 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網形成計画」の推進にあたり、人口減少社会における生産性の向上へ向けた移動の仕組みや自動運転等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、その時々々の状況への対応が求められる。

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「P D C A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P D C A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、施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策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P D C A」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するP D C A」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）

公共交通への取り組み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。但し、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・病院等の整備、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。

■各P D C A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）	各路線等の運行計画の策定 各種施策の実施計画策定	香取市地域公共交通網形成計画の策定
D（実行）	地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開	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網形成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P D C A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6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等から、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

(年度)

項目		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
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・ワゴン利用者アンケート調査		○			○
	乗合タクシー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		○	○	○	○	○

■関連調査概要

種別	主な調査項目
循環バス・ワゴン 利用者アンケート調査	<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、利用頻度など) ・運行サービスの満足度と不満なサービス ・公共交通の情報提供に関する満足度
乗合タクシー利用 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、利用頻度など) ・運行サービスの満足度と不満なサービス ・公共交通の情報提供に関する満足度

○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(本計画中では平成27年10月1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。
	インスタグラム	Facebook、Icn が提供している無料の写真共有アプリケーション。略して「insta」(インスタ)と呼ばれることもある。
	インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。これに対し、自国から外国へ出かける旅行をアウトバウンドまたは海外旅行という。
	運転経歴証明書	理由があって運転免許証を自主的に返納された方や運転免許証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。
	OD	OはOrigin(起点)、DはDestination(終点)という。
か行	観光入込数	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20km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。
	生活支援体制整備事業	高齢者や障害者が自宅で日常生活を送ることができるよう、「生活支援コーディネーター」を配置するとともに、「協議体」を設置し、支え合いの地域づくりを支援する事業。

	用語	説明
	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
	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で移動し、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。
	地域公共交通マイスター	地域が主体的に地域公共交通の維持・利便性向上・活性化に向けた先進的・独創的な取り組みを実践するにあたり、その取り組みを中心となって推進し、知識、経験、熱意を有する自治体職員、交通事業者職員、NPO法人等を選定委員会が「地域公共交通マイスター」として選定し、関東運輸局長が任命する。地域公共交通マイスターは自らの取り組みから得られた知識や経験をより多くの関係者に継承する役割を担う。
	超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいう。
	DMO	観光物件、自然、食、芸術・芸能、風習、風俗など当該地域にある観光資源に精通し、地域と協同して観光地域作りを行う法人のこと。 観光庁が規定した「日本版DMO」とは、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人。
	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20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、238市区町村）。対象者は東京都市圏に居住する約1,600万世帯のうち、無作為で選ばれた約140万世帯の方（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	二次交通	複数の交通機関を使用する場合の2種類目の交通機関のこと。本計画では、鉄道、高速バス等の広域アクセスを担う交通機関と接続する交通機関を指す。
	日本遺産（北総四都市江戸紀行	「日本遺産」は、地域の歴史的魅力や特色を通じて、我が国の文化・伝統を語るストーリーを文化庁が認定するもので、魅力ある有形・無形の文化財群を、地域が主体となって総合的に整備・活用し、国内外に戦力的に発信することによって、地域の活性化を図ることを目的としている。 平成28年に佐倉・成田・佐原・銚子の四都市が、「北総四都市江戸紀行・江戸を感じる北総の町並み」-佐倉・成田・佐原・銚子:百万都市江戸を支えた江戸近郊の四つの代表的な町並み群-として日本遺産に認定された。
	乗合タクシー（デマンド型交通）	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。

	用語	説明
	ノンステップバス	床面を低くして、乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバス。補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすに乗ったままでの乗降できる。
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）。
	バスロケーションシステム	無線通信やGPSなどを利用してバスの位置情報を収集することにより、バスの定時運行の調整等に役立てるシステム。利用者向けサービスのために、バスの接近や到着予測時刻情報を、バス停留所や携帯電話、インターネットにおいて情報提供する機能を主とすることが多い。
	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）→Act（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	モビリティマネジメント	地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。 環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策を中心として、住民や職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が特徴
や行	ユニバーサルデザインタクシー	健康な方はもちろん、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい新しいタクシー車両 ユニバーサル（Universal）デザイン（Design）の頭文字をとって、UDタクシーとも標記される。
わ行	ワークショップ	体験型講座。学びや創造、問題解決やトレーニングの手法。参加者が自発的に作業や発言を行える環境が整った場において、ファシリテーターと呼ばれる司会進行役を中心に、参加者全員が体験するものとして運営される形態。