

香取市の公共交通の現況と課題

香取市役所 総務企画部企画政策課 主査 安原 寿和

1. 香取市の現状

香取市は、平成18年3月27日、佐原市・小見川町・山田町・栗源町の1市3町が合併し誕生しました。

千葉県の北東部に位置し、北は茨城県と接し、東京から70km圏、成田空港からは15km圏に位置します。

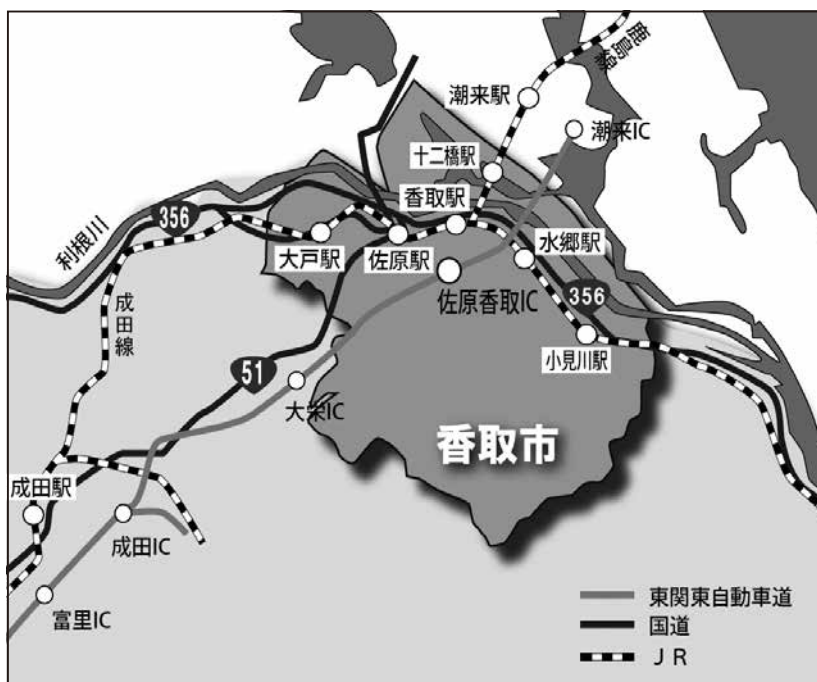
市北部には利根川が流れ、その流域には水郷の風情漂う水田地帯が広がり、南部は山林と畑を中心とした平坦地で北総台地の一角を占めています。

産業としては、古くから早場米の産地として知られる米どころであり、また食用甘しょの生産・販売額全国一を誇る千葉県の中でも、一番の生産地となっています。

また古くから商人のまちとして栄えた佐原は、江戸時代から昭和初期に建てられた商家や土蔵が軒を連ね、「国選定重要伝統的建造物群保存地区」として、年間を通して多くの観光客で賑わっています。

また最近では、平成28年4月に「北総四都市江戸紀行・江戸を感じる北総の町並み」として、佐倉市・成田市・銚子市・千葉県と共に、日本遺産として認定されたほか、平成28年11月には佐原の山車行事が、ユネスコ無形文化遺産「山・鉾・屋台行事」の一つとして登録され、今後より一層の

図表1 香取市周辺図



賑わいが期待されています。

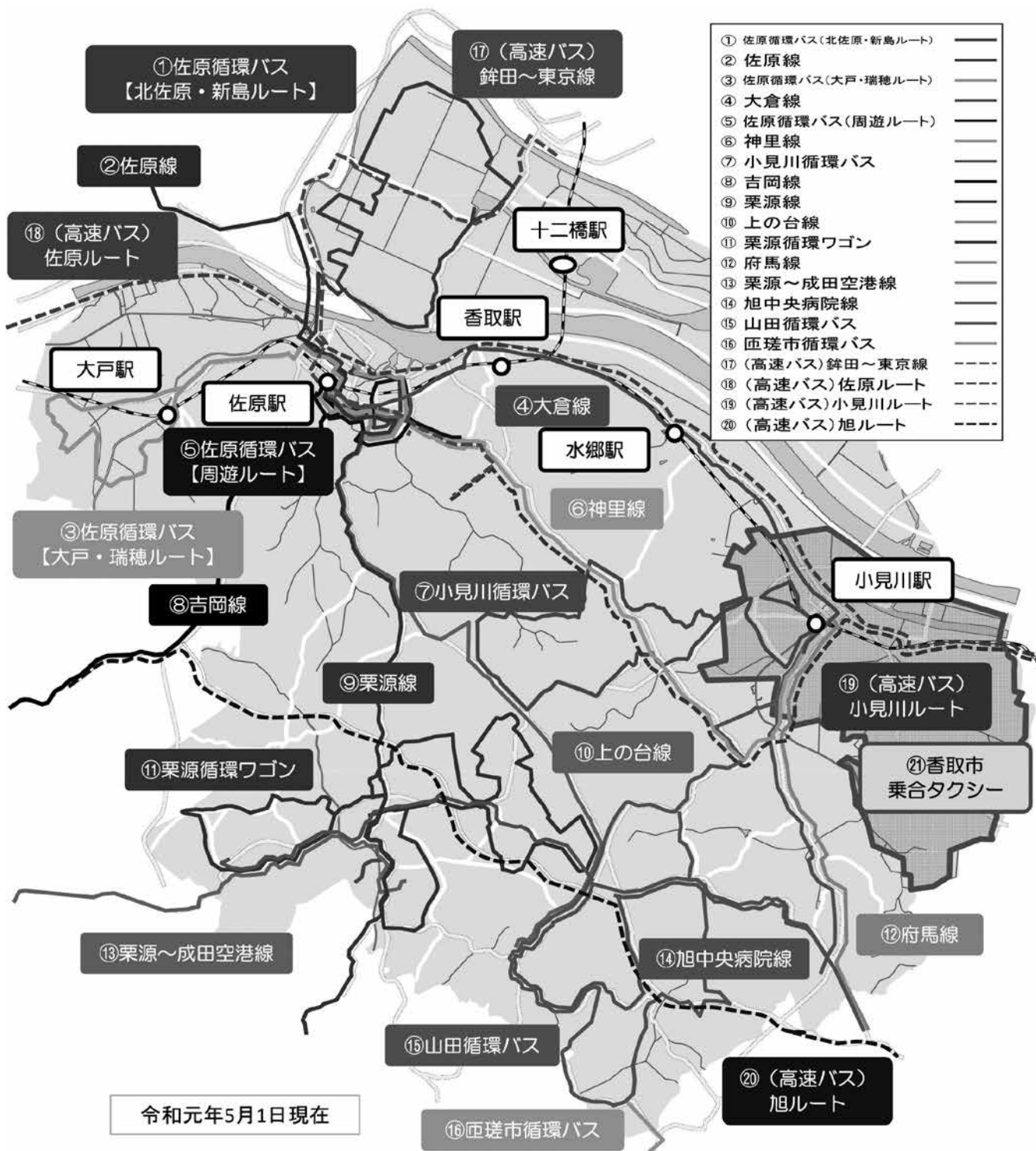
2. 香取市の公共交通の現状

さて、市内の移動手段としては、図のとおり、市が運行するものとしては、主に旧市町からの運行を継承するコミュニティバスと一部地域でデマンド交通を運行しています。

また、民間事業者3社が運行している一般路線バスが複数路線運行されています。

この他、市内と市外とを結ぶ公共交通としては、高速路線バスが5路線、J R 東日本の成田線及び鹿島線の駅が計6駅あります。

図表2 香取市の公共交通の路線図



3. 移動手段に係る課題

先ほども申し上げた通り、香取市は平成18年に市町村合併により誕生しましたが、現在市内で運行している路線のほとんどが、旧市町からの運行を継承しているもので合併後の整理統合ができていません。このため、市が運行するコミュニティ

バスの中でも、料金体系やサービスレベルに差がある状態が続いています。また一部路線を除いて利用者は減少傾向となっており、運行経費も増加傾向です。

また、市内の一部でコミュニティバスからの代替交通としてデマンド交通の運行を開始し、一定数の利用がありますが、利用者層の偏りや運行区

域が重複する他の公共交通との共存など、課題も多く感じています。

民間路線バスについては、ほとんどの路線が赤字路線となっており、補助金を交付し運行を維持しています。また路線の経路としては、拠点間を結ぶ幹線系統となりますが、利用者の少なさから国及び県の補助金は適用されず、運行市町単独での補助金となっており、財政負担は増加しています。

これらの公共交通利用者減少の要因は様々かと思われませんが、まず人口減少により根本的に人が減っていること。中でも公共交通の重要な客層である高校生が減っていることが大きいのではないかと考えています。

また人口減少に加えて、今まで全体を俯瞰した抜本的な見直しができていることもあり、利用者ニーズの変化に対応できずに、利用者が減少してきているのではないかと考えています。

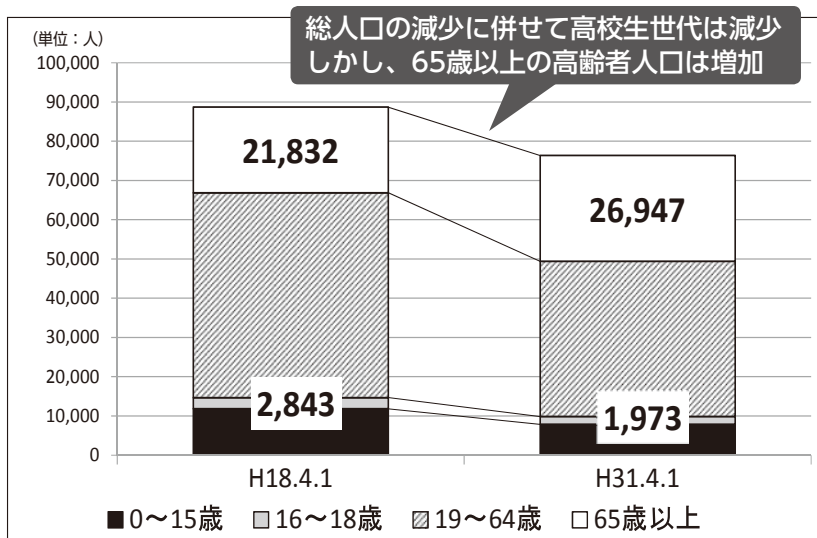
なお、こちら主な利用者となり得る高齢者については、市の総人口は減っている中で高齢者人口は増加しています。高齢化の一層の進行により、高齢者の方の中にはバスを使いたくてもバス停まで移動できないといった話も多く伺います。

加えて、香取市は自家用車の普及率が県内平均より高く、自家用車文化が浸透しています。高齢化等による免許返納も話題となっていますが、自家用車から公共交通への切り替えを検討する際、十分な公共交通が整備されていないので免許返納へ踏み切れないというご意見も伺います。

しかし中には、自家用車と同等のサービスレベルで公共交通のサービスを求められる場合もあり、公共交通に対する考え方が根付いていないと感じることも多々あります。

また香取市は居住可能な土地が多く、集落が点在しているため、どこに、どのレベルまでのサービスを提供すべきか、できるのかといったことを検討する必要があると考えています。

図表3 香取市人口年齢階層の変化



この点については、都市計画マスタープランとのすり合わせも必要です。

4. 公共交通網形成計画策定と今後の展望

さて本年度香取市では、地域公共交通網形成計画の策定を進めています。

全国的にはすでに策定済みの団体も増えてきていますが、香取市としては後発である分、先進団体の計画内容等も参考にしながら、香取市にあった「実効性の高い」計画策定を目指しています。

策定にあたってのポイントとして

- 既存路線の整理
- 交通不便地域への対応
- サービス間のすみ分け

を重点的に検討していきたいと思っています。

まず、「既存路線の整理」という点では、先にも述べたように合併以前から運行しているコミュニティバス・一般路線バスについて、利用者のニーズを確認したうえで、整理統合を進めたいと考えています。

コミュニティバスについては、地図上では細かく運行されていますが、細かく運行するあまり、実際には1日に2便程度の運行となっており、利用しやすいとは言いがたい路線となっている箇所もあります。

このような路線については、現在の方式が良いのか、それとも人口分布の少ない地域については、小さい車両（ワゴン車等）での運行へ切り替え、軸となる路線への乗り継ぎ手段として切り分けたほうが利便性が高いのか、といった点も検討したいと考えています。

一般路線バスについても、極端に利用が少ない路線などについては運行事業者とも協議を進め、廃止や別路線との調整での代替等、見直しを進めていきたいと考えています。

また、香取市内は高速路線バスが比較的充実しています。これらの路線は一部を除いて、上り線であれば「香取市内では乗車のみ」となりますが、実際には一般路線バスの路線と重複しているルートも多くあります。

これらの路線について、「香取市内のバス停でも降車可能（一般路線バス化）」とすることにより、一般路線バスの代替になる可能性があるのではないかと考えています。

運賃設定や本来のターゲットである東京への利用者への考慮等、調整要素は多くありますが、運行事業者側としても空席の有効利用や車両及び運転手の有効活用という点でもメリットがあるのではないかと考えられますので、引き続き協議していききたいと考えています。

「交通不便地域への対応」という点では、香取市内では、いまだに公共交通が提供されていない地域が複数存在します。

地元に入り、意見を伺いながら対応を検討していききたいと考えています。

「サービス間のすみ分け」については、課題の中でも述べましたが、一概に「公共交通が使えない」といった苦情・要望の中でも、「近くに全く公共交通が無い」のか、「バス停はあるけれども、そこまで歩くのが大変なので使えない」のか、また「香取市の観光名所を訪れたいがバス路線が無い、またはわからない」のか、踏み込んで分析すると状況は様々です。



香取市内を走る循環バス

では、この中でどこまでを「公共交通」として考えていくのか、またどこからは「目的交通」として公共交通とは別に検討していくのかという点も、調整していかなければならないと考えています。

例えば「バス停まで遠くて歩けないからバスはあるけど使えない」という場合であれば、そのニーズに対する対応として、ルート変更等の「公共交通の拡充」で対応すべきなのか、それとも「福祉系のサービス」として何か別のサービスを検討していく方が効率的なのかといった点を整理していきたいと考えています。

これらの点について、外部委員等からなる香取市地域公共交通協議会や職員で組織する香取市地域公共交通検討会などで、関係事業者や市内の各業務担当者などと意見交換を進めながら、「公共交通をどのレベルまでもっていくのか」だけではなく、「香取市としてどのような形で移動サービスを提供していくか」を考えていきたいと思っています。

公共交通には決まった形の正解は無いとよく言われます。しかし、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律にもあるとおり、市町村は主体的に公共交通の再生に取り組まなければなりません。サービス提供という考え方でいけば、すべての要望にすべて対応できれば良いのかもしれませんが、当然予算等についても限度があります。

個々の全ての要望に完全に答えることは無理ですが、香取市として「ここまでの移動サービスを提供していく」といったイメージを市内で共有しながら、香取市にあった公共交通体系、移動手段の構築を進められるようよう、検討していききたいと思っています。