

鹿嶋市 地域公共交通網形成計画

JR鹿島線



コミバス



大洗鹿島線



高速バス



市民



路線バス



鹿島神宮



カシマサッカースタジアム



鹿嶋市
平成29年3月

<目次>

第1章	はじめに	1
1.	計画策定の趣旨	1
2.	計画の位置づけ	1
3.	計画の区域	1
4.	計画の期間	1
第2章	本市の概況	2
1.	広域的位置づけ	2
2.	歴史・環境上の特性	3
3.	社会状況	4
第3章	上位計画の整理	15
1.	第三次鹿嶋市総合計画	15
2.	鹿嶋市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月策定）	17
第4章	公共交通の現状	18
1.	骨格となる交通ネットワーク	18
2.	市民の移動特性	19
3.	公共交通の現況	22
4.	市民・利用者等のニーズ	37
第5章	地域公共交通の現状及び課題	59
1.	地域公共交通の現状の整理	59
2.	地域公共交通の課題	60
第6章	基本方針及び計画目標	62
1.	基本方針	62
2.	公共交通ネットワークの方針	63
3.	計画の目標	70
4.	基本方針の体系	71
第7章	目標達成のための施策	72
1.	施策体系の整理	72
2.	施策の内容	75
3.	地域公共交通再編事業	93
第8章	推進方策	94
1.	推進体制	94
2.	計画の達成状況の評価	94
3.	計画のスケジュール	95

参考資料	96
1. 用語の説明（計画中※印表記）	96
2. 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会設置規則	98
3. 平成28年度 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会 委員名簿	101
4. 策定過程の概要	102

第 1 章 はじめに

1. 計画策定の趣旨

本市では少子高齢化が進んでおり、一人暮らしを含む高齢世帯が増加しています。その上、高齢者は運転免許証の返納等により、買い物や通院等の日常生活に必要な移動手段の確保が不可欠となっています。

また、人口減少の課題を解決するための若年層の定住を促進する上でも、公共交通の充実が、重要な役割を担います。

これまで、鹿嶋コミュニティバス^{※1}の運行のほか、地域公共交通利用料金助成事業を実施することにより、日常生活における移動手段の確保のほか、J Rや鹿島臨海鉄道等との連携を図ってきました。しかしながら、依然として交通空白地帯^{※2}が点在しており、持続可能な地域公共交通網の構築は急務となっています。また、市内のみではなく、近隣市との連携を図り広域的な交通体系についても検討する必要があります。

こうした背景を踏まえ、市民の日常生活に不可欠な移動手段を持続可能な交通体系として確立するため、鹿嶋市地域公共交通網形成計画を策定します。

2. 計画の位置づけ

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、地域公共交通網形成計画の策定ができるようになりました。本計画は、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通システムの在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるものであり、本市の公共交通に関するマスタープランとして位置づけられます。

3. 計画の区域

本計画区域は、市内全域とします。ただし、市域を越える広域交通については、近隣市と調整のうえ計画を検討しています。

4. 計画の期間

平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間を計画の期間とします。

第2章 本市の概況

1. 広域的位置付け

本市は、茨城県東南部に位置し、東京から約 80km、県都水戸及び筑波研究学園都市から約 50km という距離にあります。

本市・東京間は J R 鹿島線，東関東自動車道（東関道）でいずれも約 2 時間，空の玄関である成田国際空港とは東関道で約 30 分，茨城空港とは車で約 1 時間の距離で結ばれています。

東に鹿島灘，西に北浦を臨み，中央部は海拔 40m の鹿島台地，低地部は田園地帯や鹿島港と連携した工業地帯が広がっています。

面積は 106.02km²で，鹿島灘沖を流れる海流の影響を受け，年平均気温（平成 22 年（2010 年））15.3℃と，四季を通じて温暖な海洋性の気候に恵まれています。

北側に鉾田市，西側に潮来市，南側に神栖市と隣接しています。

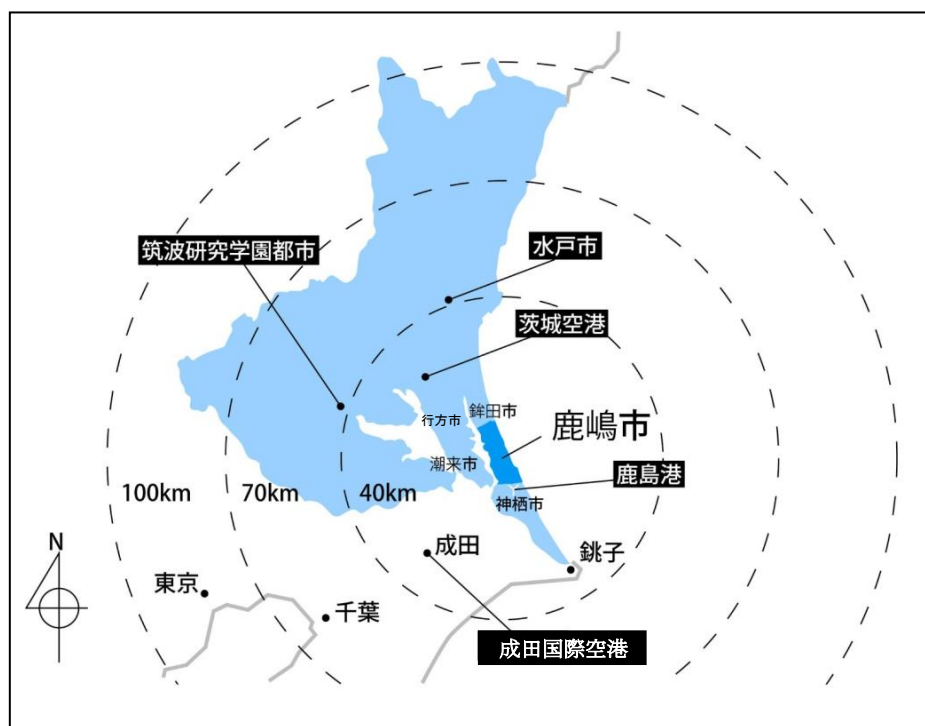


図 2-1 鹿嶋市の位置

出典）第三次鹿嶋市総合計画

2. 歴史・環境上の特性

(1) 歴史・文化資源

鹿嶋の地では、約 12,000 年以上前から人々が暮らし始め、縄文時代には、北浦沿岸の豊かな自然の恵みの中で^{くりやだい}厨 台遺跡群などに見られる大集落が営まれました。

鹿嶋の地に古くから鎮守する鹿島神宮は、大和朝廷の成立以降、関東や東北地方進出の一大拠点として重要な位置を占めるようになり、その後藤原氏の氏神として、朝廷及び豪族の厚い信仰の対象となっていました。

明治時代に入ると、鹿島郡は、廃藩置県により当初は新治県、後に茨城県の区域に編入されます。

第二次世界大戦後は、昭和 28 年施行の町村合併促進法により、昭和 29 年には 1 町 4 か村が合併して鹿島町になり、昭和 30 年には 2 か村が合併して大野村となりました。

昭和 30 年代の高度成長期に入り、鹿島臨海工業地帯造成計画が発表され、昭和 37 年から対象地区約 2 万ヘクタールの開発に着手し、臨海工業地帯として急速に発展していきました。

平成 3 年に創設された J リーグに鹿島アントラーズが加盟を果たし、J リーグ最初のステージ優勝の栄冠を手にしたことで、「カシマ」の名は全国区となりました。

平成 7 年には、鹿島地域の更なる発展をリードする県東南部の中心都市の形成を目指し、鹿島町と大野村が合併し、同日「鹿嶋市」として新たな出発をしました。

(2) 自然環境

市内には、鹿島灘、北浦などや、鹿島神宮樹叢や斜面緑地の豊かな緑、多様な野生生物の生態が残されています。

ハマナスの自生南限地帯は大正 11 年に国の天然記念物に指定されています。また、小山不動自然環境保全地域（小山地区）、唐臼緑地環境保全地域（武井地区）、沼尾緑地環境保全地域（沼尾地区）の 3 箇所は、県の自然環境保全地域及び緑地環境保全地域に指定されており、自然保護指導員が巡視を行っています。鹿島神宮樹叢は県の天然記念物に指定され、北浦沿岸や鹿島神宮は水郷筑波国定公園に指定されています。

3. 社会状況

(1) 人口

① 人口と世帯数の推移

本市の人口は平成 27 年現在，約 6.8 万人となっており，昭和 60 年以降，緩やかな増加傾向が続いていますが，近年は人口増加の伸びが小さくなっています。

世帯数は平成 27 年現在，約 2.7 万世帯となっており，増加傾向が続いています。

年齢 3 区分人口の割合は，15 歳未満の減少傾向が続く一方，65 歳以上は増加しており，少子化と高齢化が顕著に表れています。15～64 歳は平成 7 年をピークに減少に転じています。

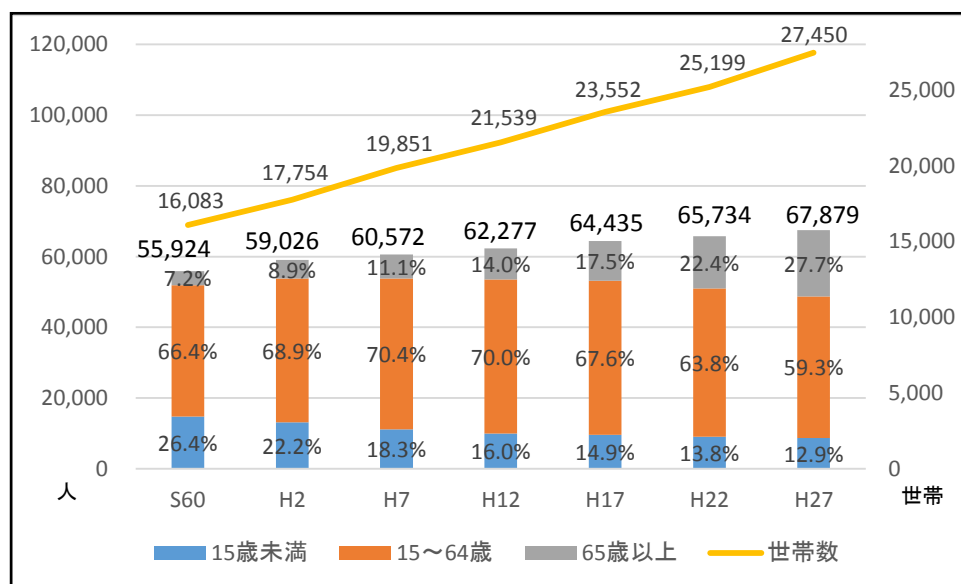


図 2-2 人口と世帯の推移

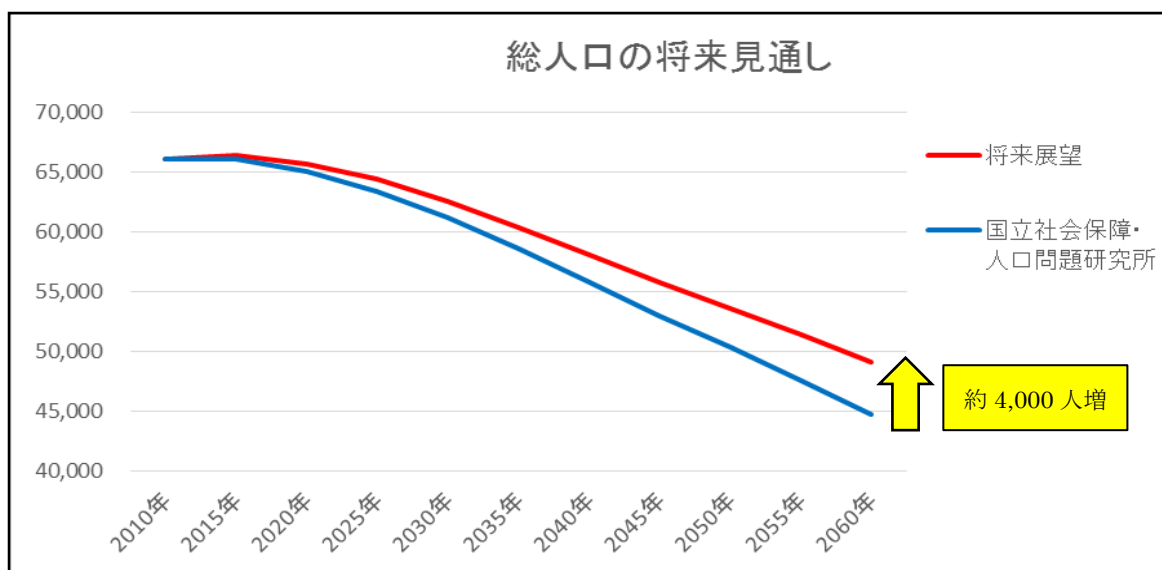
出典) 各年国勢調査

② 将来人口の予測

将来人口予測については，国立社会保障・人口問題研究所の推計によると，平成 72 年（2060 年）の本市の人口は 44,784 人となっています。

市では，雇用の創出や移住・定住の促進をはじめとした施策展開により，合計特殊出生率^{※3}と社会増^{※4}を増やすことで，平成 72 年に 5 万人程度の人口を維持することを目標としています（鹿嶋市人口ビジョンによる）。

短期的な人口予測としては，鹿嶋市人口ビジョンによる平成 32 年（2020 年）の人口は 65,750 人と推計されています。



	2010 年 実績値	2020 年	2030 年	2040 年	2050 年	2060 年
将来展望	66,092	65,750	62,613	58,111	53,605	49,110
国立社会保障・ 人口問題研究所	66,092	65,128	61,196	55,809	50,326	44,784
差	0	622	1,417	2,302	3,279	4,326

※単位: 人

図 2-3 将来人口予測

出典) 鹿嶋市人口ビジョン

○合計特殊出生率を向上・維持し、かつ社会増を増やすための施策に取り組み、2060年に人口5万人程度を維持する。

○しかし、現状から比べると1万7千人程度減少することとなり、人口減少に対応するための取組みが求められる。

(2) 人口分布

① 全人口の分布

平成22年時点の人口分布を500mメッシュで確認すると、本市の中心市街地が形成されている鹿島地区(市の南東部)において人口密度が高い地域がみられます(図2-4の500人以上の区分、1ヘクタールに換算すると20人以上)。

市の南東部を除くと、1ヘクタール当たり20人未満の人口密度であり(図2-4の499人以下の区分)、海岸沿いや鹿島臨海鉄道大洗鹿島線西側などでは1ヘクタール当たり4人未満の分布も広がっています。

こうした傾向は平成42年も同様であり、人口密度が高い地域は平成22年時点より広がることが予測されています(図2-5)。

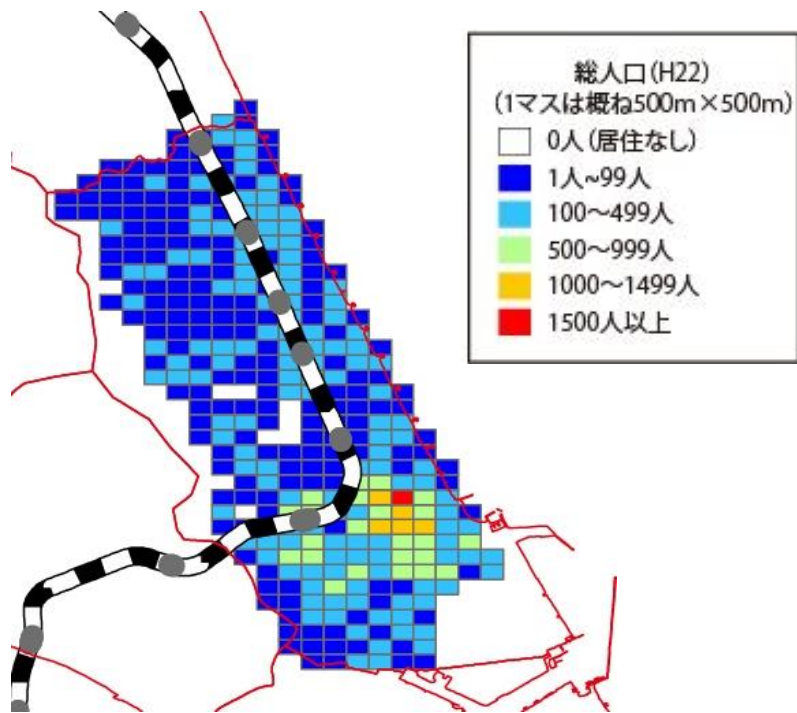


図 2-4 人口分布 (平成 22 年)

出典) 国勢調査

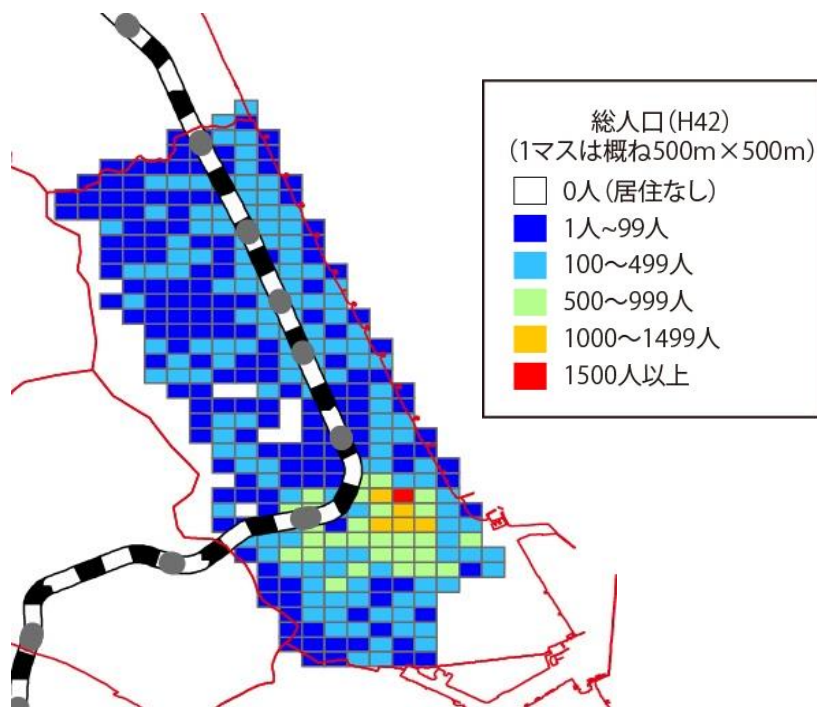


図 2-5 人口分布 (平成 42 年)

出典) 国勢調査を基にコーホート要因法^{※5}により推計

② 65 歳以上人口の分布

平成 22 年時点の 65 歳以上人口分布を 500m メッシュで確認すると、本市の中心市街地が形成されている鹿島地区（市の南東部）において人口密度が高くなっています（図 2-6 の 100 人以上の区分、1 ヘクタール当たりに換算して 4 人以上）。鹿島大野駅周辺など大野地区にも同様の分布が見られます。

平成 42 年は 65 歳以上の人口密度の高いエリアはさらに広がると予測されています。平成 22 年から平成 42 年にかけての人口密度の広がりとは、全人口より 65 歳以上人口の方が顕著にみられます（図 2-7）。

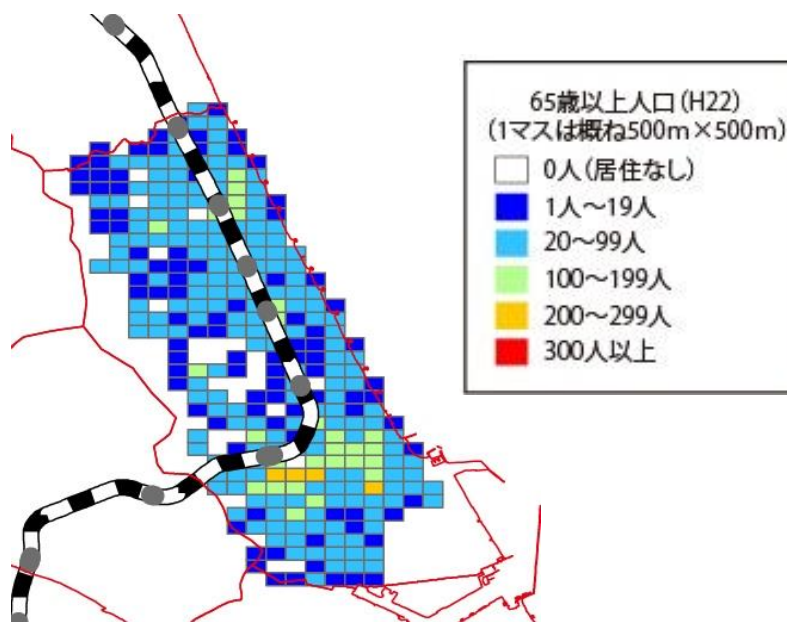


図 2-6 65 歳以上人口分布（平成 22 年）

出典）国勢調査

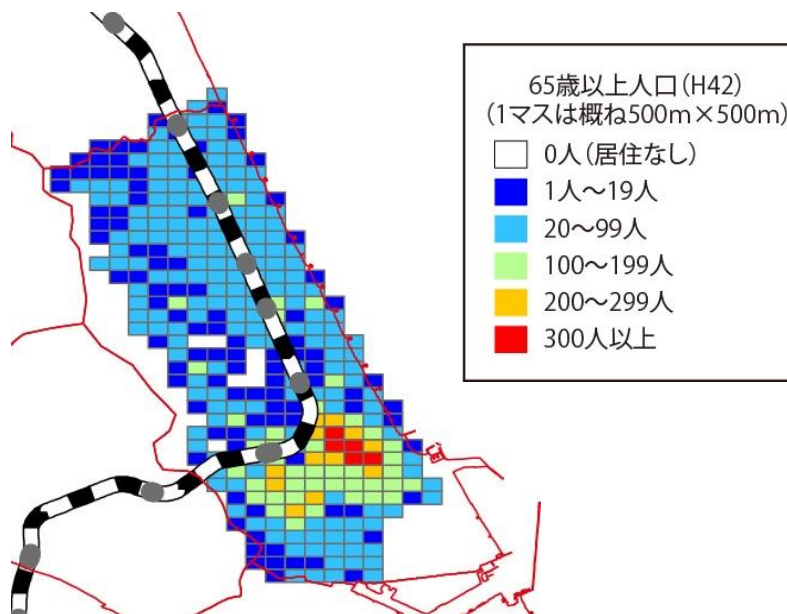


図 2-7 65 歳以上人口分布（平成 42 年）

出典）国勢調査を基にコーホート要因法^{※5}により推計

(3) 産業

① 産業別人口比率

本市の平成 22 年における産業別就業人口割合は、第一次産業が 2.9%，第二次産業が 32.6%，第三次産業が 59.2%となっており，茨城県全体と比較すると第二次産業の就業割合が高くなっています。

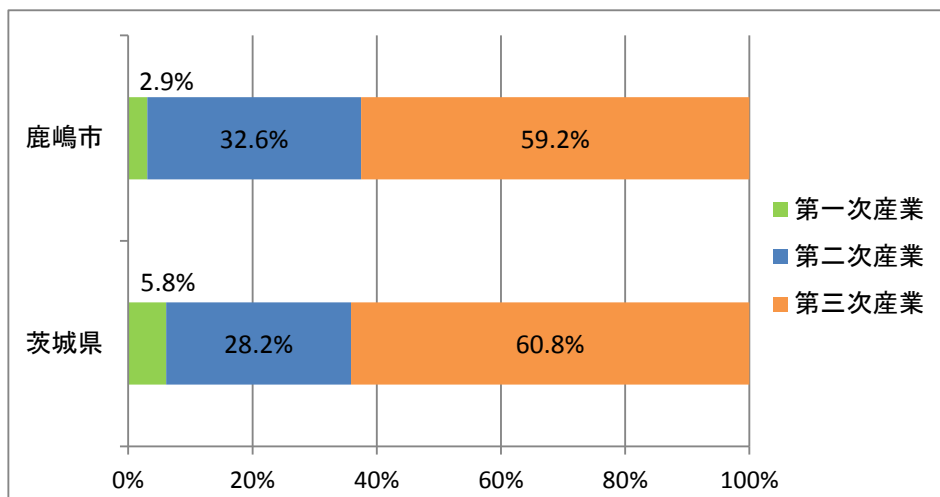


図 2-8 産業別就業人口割合（平成 22 年）

出典）国勢調査

② 商業、工業の推移

本市の年間商品販売額は平成 26 年現在 1,146 億円で，平成 16 年以降減少の傾向となっています。

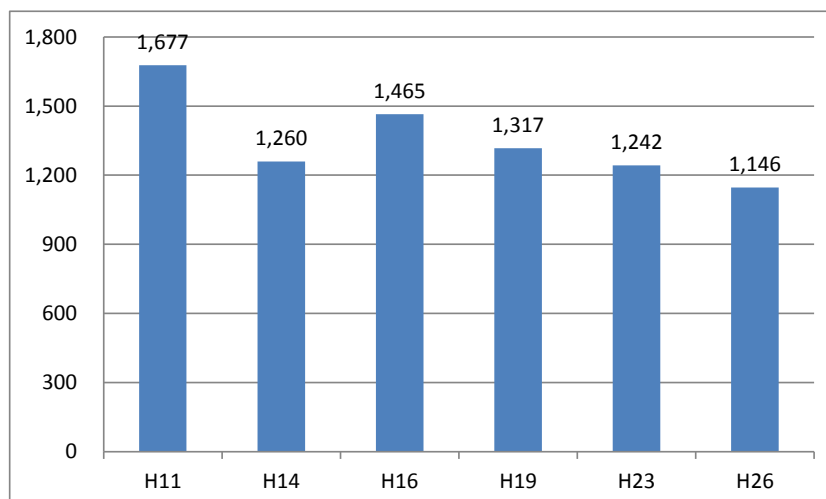


図 2-9 年間商品販売額の推移（億円）

出典）商業統計調査（平成 23 年は経済センサス活動調査）

本市の製造品出荷額等は平成 26 年現在 8,233 億円で、東日本大震災以降の一時的な落ち込みはあったものの、平成 12 年以降増加傾向が続いています。

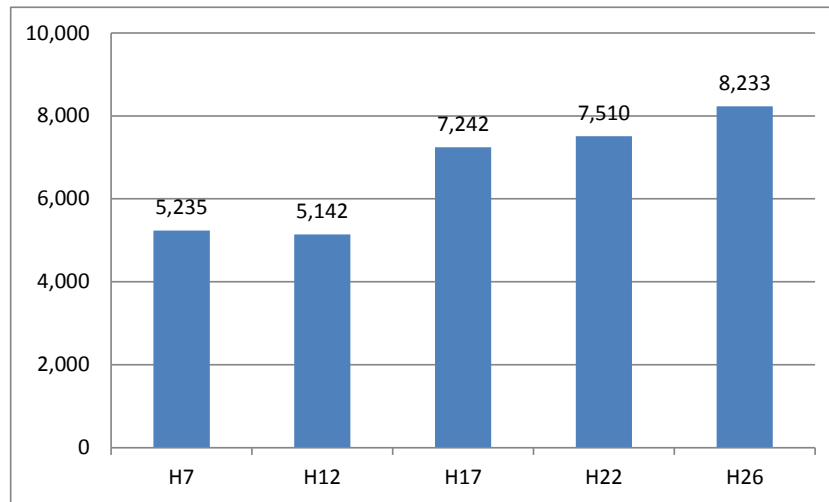


図 2-10 製造品出荷額等の推移 (億円)

出典) 工業統計調査

(4) 土地利用

本市は、東は鹿島灘、西は北浦に面した、南北に細長い地形となっています。

南部には市街地が広がり、住宅のほか、市役所をはじめとした公的機関、商業施設などが集まり、本市の居住や都市サービスの中心的な役割を担っています。

市街地中心部には年間 180 万人の参拝客が訪れる鹿島神宮、市街地の北隣には鹿島アントラーズのホームスタジアムであるカシマサッカースタジアムが位置しています。

南東端には、昭和 30 年代後半からの鹿島臨海工業地帯の開発による産業集積があり、本市のみならず、茨城県の産業を牽引しています。

海岸沿いや北浦沿いの低地、国道 51 号や県道 242 号銚田鹿嶋線沿いをはじめとした台地上には、農業集落が点在しています。また、大野地区を中心に、東京都などからの移住者が暮らす住宅地も見られます。

農地の分布としては、北浦沿いの低地には水田が、台地上には畑が広がっています。台地と低地の境界付近を中心に、まとまった山林も広がっています。

以上のように、本市は都市機能が一極型に集中しているとともに、居住地は市街地ならびに郊外の集落に点在した都市構造となっております。また、観光、工業、農業が市内に併存する産業形態が特徴と言えます。

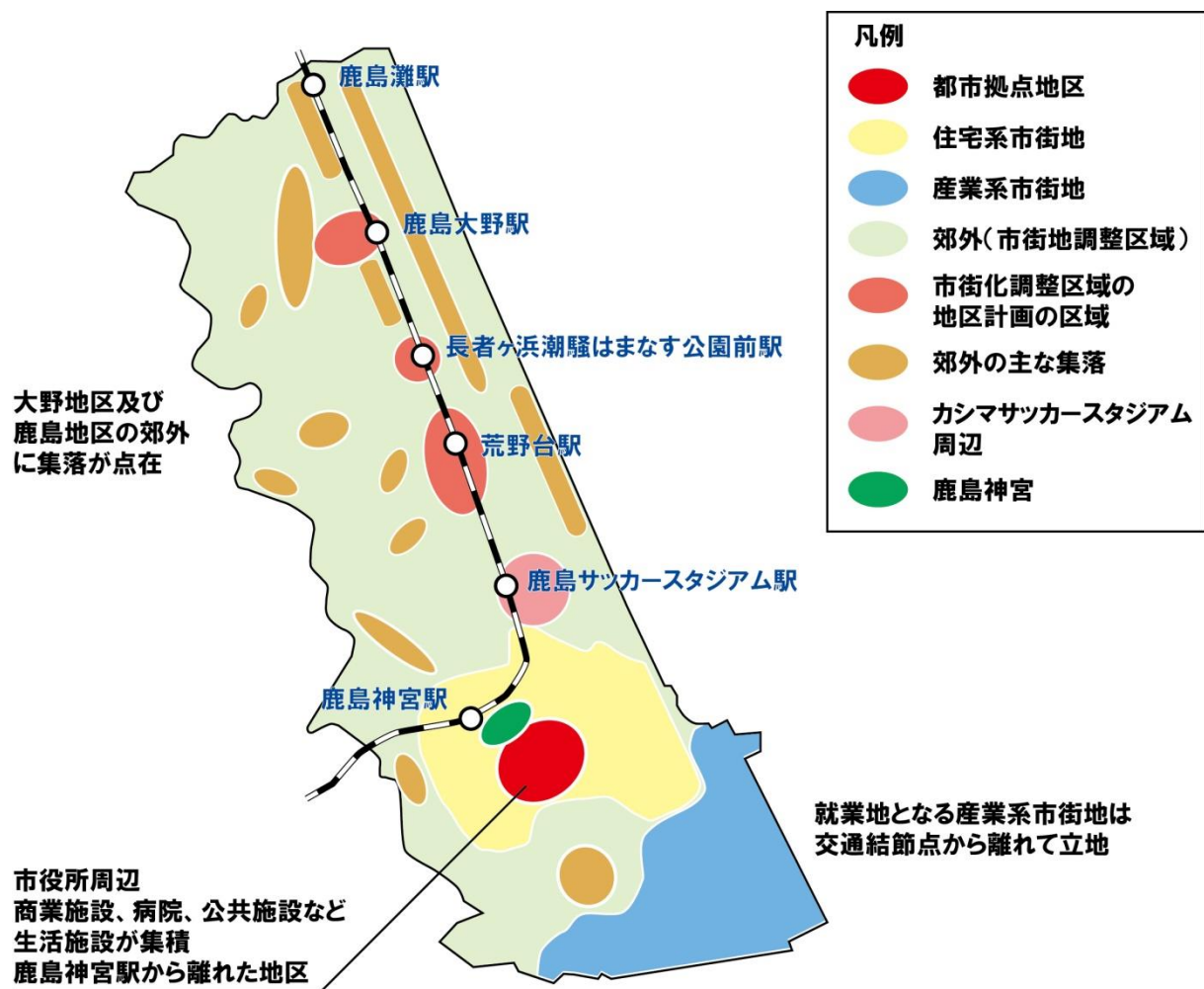


図 2-11 本市の主な土地利用分布

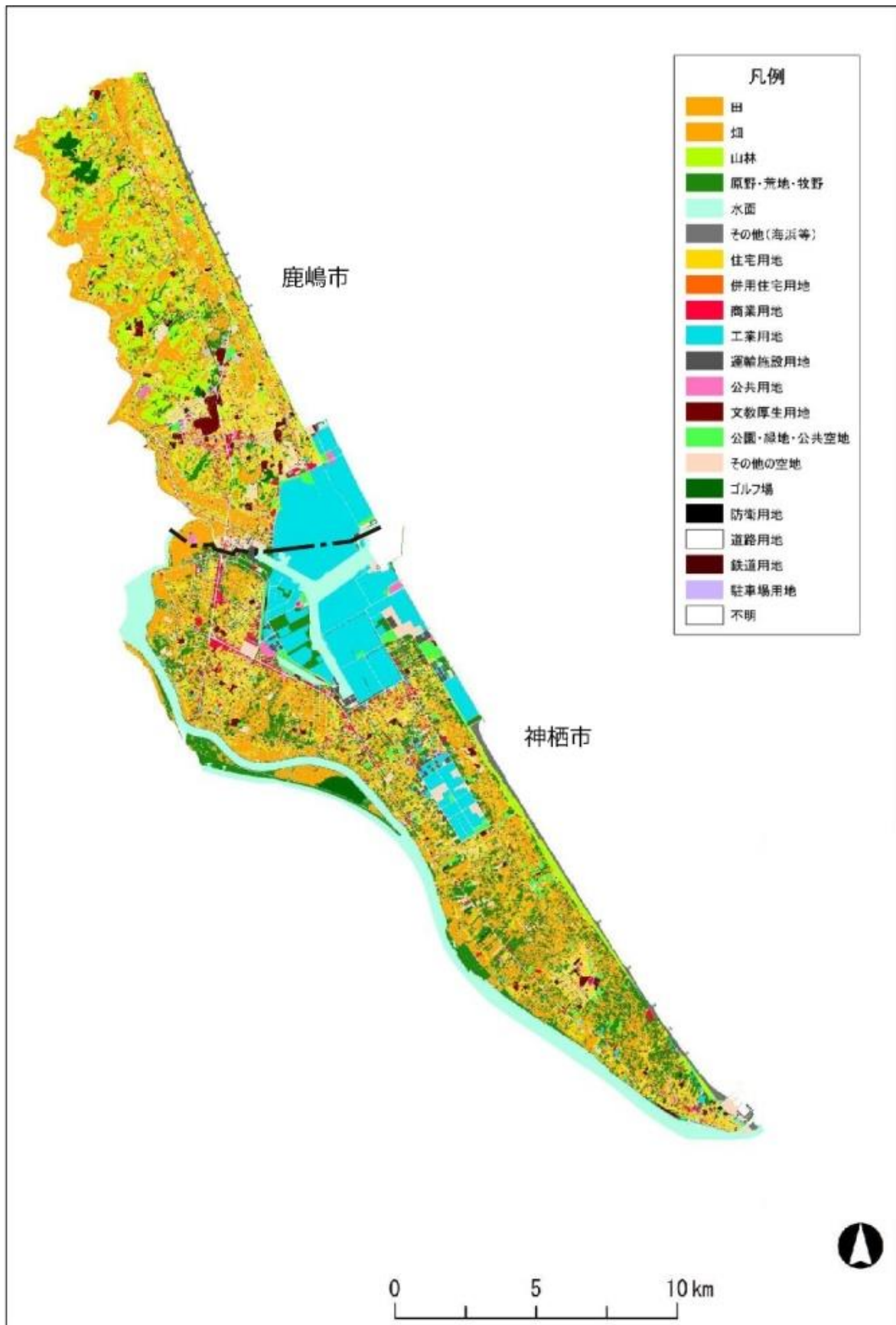


図 2-12 鹿島臨海都市計画区域^{*6}の土地利用現況（平成 22 年時点。神栖市を含む）

出典）茨城県都市計画基礎調査

(5) 市街地状況

① 市街地の広がり

本市は、市域の全域が都市計画区域^{※6}に指定され、市街化区域^{※7}と市街化調整区域^{※8}に区分されています。市街化区域は鹿島地区の市街地及び臨海工業地帯を中心に2,355ヘクタール（市域の約1/4）が指定されていますが、大野地区には指定がありません。

大野地区には、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の3駅の周辺に地区計画^{※9}が指定されており、市街化調整区域において都市的な土地利用を可能とする誘導施策が導入されています。鹿島地区の市街地の一部は、国勢調査による人口集中地区となっています。

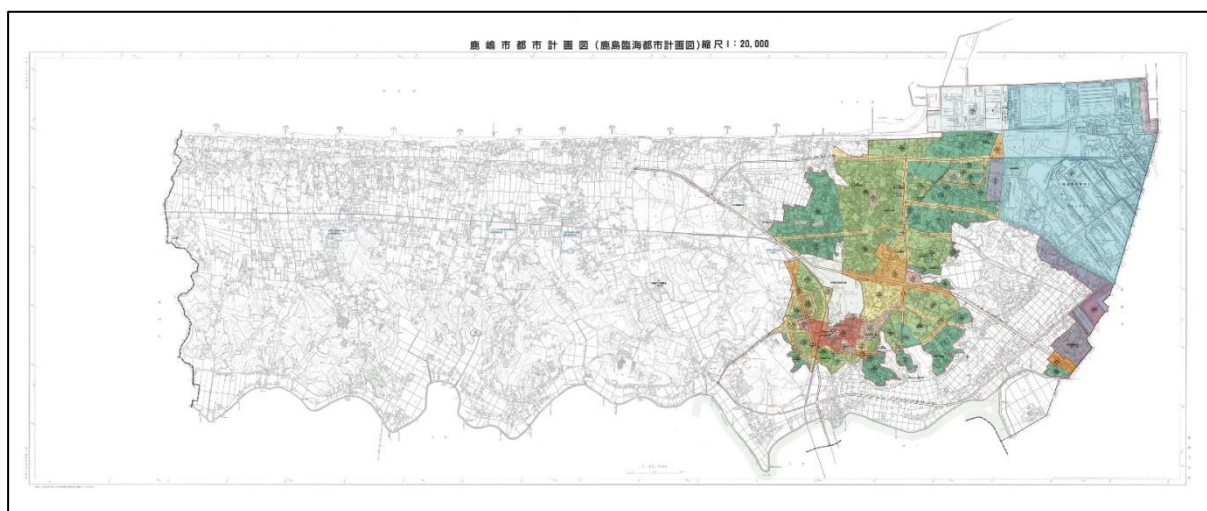


図 2-13 市街化区域の範囲（図の左側が北方向）

出典）鹿嶋市都市計画図

表 2-1 大野地区（市街化調整区域）に指定されている地区計画

地区名	面積 (ha)	決定年度 () は変更年度	指定の主な目的
鹿島大野駅周辺地区地区計画	54.0	H20 (H22)	市北部の拠点形成
はまなす公園前駅周辺地区地区計画	19.0	H20 (H21)	質の高い居住地の形成
荒野台駅周辺地区地区計画	21.3	H20 (H21)	質の高い居住地の形成

出典）鹿嶋市都市計画資料



図 2-14 人口集中地区の範囲

出典) 国勢調査

② 市民生活を支える施設の分布

市街化区域のうち、臨海工業地帯を除いた市街地部分には、鹿島神宮駅、市役所をはじめとした公的機関、大規模小売店舗をはじめとした商業施設、小山記念病院や鹿島病院をはじめとした医療機関、県立鹿島高校や私立清真学園などの教育機関といった市民生活を支える施設があります。

これらの施設には、市民のほか、近隣市の住民による利用があり、本市の市街地が市域を越えた広域的な都市サービスを提供している場所となっています。

一方、これらの施設の多くは鹿島神宮南側の市役所周辺地区にあり、広域との交通結節点となる鹿島神宮駅からやや離れています。

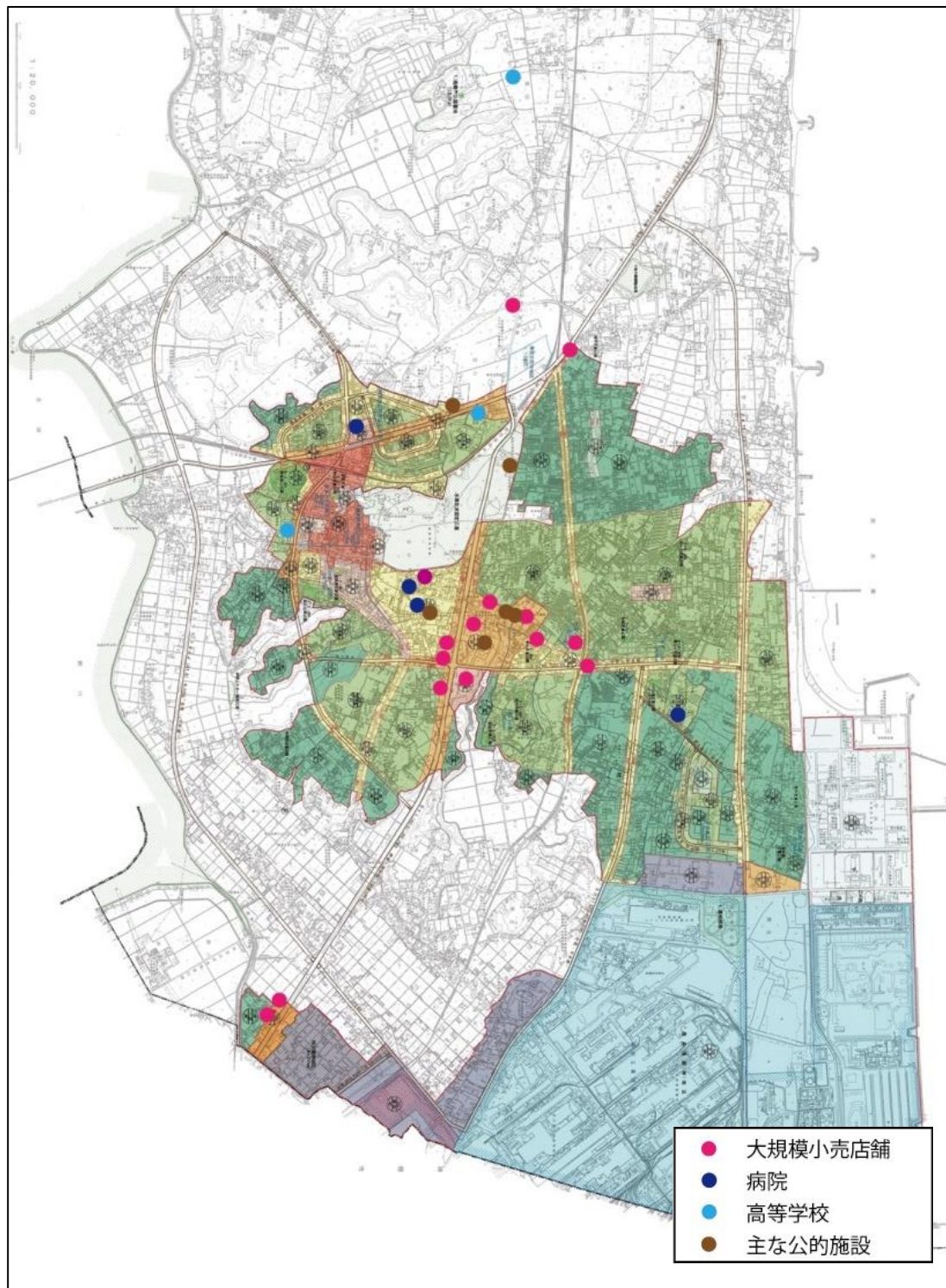


図 2-15 市民生活を支える主な施設

出典) 大規模小売店舗総覧 2016, 茨城県厚生総務課資料, 鹿嶋市勢要覧

大規模小売店舗は, 店舗面積 1,000m²以上の店舗

病院は, 県資料の「県病院一覧」に記載されている病院

主な公的施設は, 市役所, 中央図書館, 鹿嶋郵便局, 勤労文化会館, 鹿嶋警察署, まちづくり市民センターとした

第3章 上位計画の整理

第三次鹿嶋市総合計画，鹿嶋市まち・ひと・しごと創生総合戦略に位置付けているまちづくりや公共交通の方向性を整理すると，下記のとおりとなります。

①まちづくりの方向

- 土地利用では，地域経済の活性と自然環境の保全，災害に強く，安全で快適な環境の確保など，様々な要素のバランスを大切にすることが示されています。
- それぞれの地域が目指す土地利用を適切に誘導し，市民の多様なニーズに応えていくことが求められます。

②公共交通の方向

- 市民の生活の足だけでなく，市外からの観光客等の移動を支えるため，鉄道の充実，高速バスの充実，鹿嶋コミュニティバス等の地域公共交通の充実を図ることとしています。
- 近隣市との連携を強化して，広域の公共交通網の形成を図ることとしています。

③地方創生の基盤としての公共交通

- 若い世代の定住促進のために，高速バスの充実を図り，東京圏へ通勤できる広域交通環境を充実させることとしています。
- 高齢者が社会参加でき，健康に暮らし続けることができるように，生活支援サービスの一環として公共交通の充実を図ることとしています。

以降，各計画の概要を整理します。

1. 第三次鹿嶋市総合計画

基本構想（平成28年10月）では，土地利用構想を位置付けています。

土地利用にあたっては，地域経済の活性と自然環境の保全，災害に強く，安全で快適な環境の確保など，様々な要素のバランスが大切であることを基本的な考え方としています。この考え方を受け，土地利用の基本方針として6種類のゾーンを設定し，多様な市民のニーズに対応していくこととしています。

表 3-1 6種類のゾーン（土地利用の基本方針）

ゾーンの区分	基本的な方向
①住宅地ゾーン	安全・安心で快適な住宅地の整備と地域コミュニティの形成
②スポーツ・レクリエーションゾーン	スポーツを中心とした交流拠点の創出
③商業ゾーン	活気ある商業地の創出
④工業ゾーン	工業振興につながる工業用地の形成
⑤農地・自然地ゾーン	農業や自然環境，歴史，文化の保護の推進
⑥観光ゾーン	交流・観光拠点の形成

まちづくりの基本政策の中に盛り込まれた「安全に暮らせるまち」には，都市基盤のコンパクト化・ネットワーク化を図るべく将来のまちづくりに向けた検討を行うことが示されています。

また，公共交通の充実として，以下の施策の方向を位置付けています。

①鉄道輸送の充実

- 鹿島サッカースタジアム駅の旅客駅化や鹿島神宮駅の IC カード※¹⁰ への対応，J R 成田駅までの増便などについて関係機関と協議・連携を図りながら要望し，J R 鹿島線の充実に努めます。
- 大洗鹿島線を育てる沿線市町会議において，県や近隣市町と連携し，イベントの実施や各種連携を図るとともに，鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の維持を支援していきます。

②バス輸送の充実

- 東京近郊への広域的な交流の拡大を図るため，高速バス運行の充実を事業者に働きかけます。
- 鹿嶋コミュニティバスについては，市民ニーズや道路状況の変化に応じた路線・運行時間等の検討を行い，利便性向上に努めるとともに，効率的な運営を推進します。

③公共交通体系の更なる充実

- 公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり，持続させる公共交通システムのあり方や市民・交通事業者・行政の役割を検討し，推進します。
- 各市の病院等をつなぐ広域公共交通網を整備し，自家用車を持たない高齢者でも，近隣市への病院へ通院できる広域での公共交通網の構築を県，鹿行 5 市連携のもと検討します。
- 茨城空港について，県，関係市町村と連携を図りながら P R に努め，更なる利用拡大に向けて取り組みを行います。

2. 鹿嶋市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年 3 月策定）

まち・ひと・しごと創生総合戦略は、別途策定した「鹿嶋市人口ビジョン（平成 28 年 3 月）」により目指すべき人口規模を設定したうえで、今後、5 年間で取り組むべき地方創生のための事業を位置付ける計画です。

このまち・ひと・しごと創生総合戦略の中で、以下の事項を位置付けています。

基本目標 2 本市への新しいひとの流れをつくる

◆基本的方向：

首都圏との近接性や交通インフラなどの立地優位性を最大限に活かします。

○ 東京圏通勤・通学推進事業

本市の立地優位性を活かして、東京圏までの通勤・通学を推奨し、若年層の転出抑制及び転入促進に努めます。

施策・事業) 鹿嶋－東京駅間の直行バスの充実
高速バスの新ルートの開拓
鉄道利用の P R 及び促進

基本目標 4 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

◆基本的方向：

小さな拠点づくりや公共交通網を整備することによって地域の活力を維持します。
近隣市町村との連携体制を構築します。
高齢者が地域で活躍でき、健康に暮らし続けられる地域づくりを進めます。

○ 地域公共交通網形成計画の策定と広域連携

今後の人口減少や超高齢社会においても対応することができる公共交通ネットワークを構築します。

施策・事業) 地域公共交通網形成計画の策定
公共交通の広域連携の検討

○ 高齢者が社会参加でき、健康に暮らし続けられる地域づくり

高齢者が社会参加できるような仕組みを整え、さらに健康に暮らし続けることができるように、シニアスポーツ大会等を実施します。同時に、高齢者が長く快適に住み続けられるように、生活支援サービスを実施します。

施策・事業) 地域交通利用料金助成事業（タクシー初乗り運賃助成）

第4章 公共交通の現状

1. 骨格となる交通ネットワーク

交通ネットワークは、国道 51 号と J R 鹿島線・鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が平行して市域を南北方向に走り、千葉県成田市、県庁所在地である水戸市までを結んでいます。また、国道 124 号が国道 51 号から分かれて南下し、本市と神栖市、千葉県銚子市を結んでいます。県道 242 号銚田鹿嶋線は鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の西隣に沿って、国道 124 号から銚田方面に北上しています。北浦沿いには主要地方道 18 号茨城鹿島線が通り、銚田市内で県道 242 号銚田鹿嶋線と合流して本市と茨城町を結んでいます。北浦を渡る幹線道路としては、国道 51 号のほかに県道 186 号荒井行方線（北浦大橋）があり、大野地区と行方市を結んでいます。

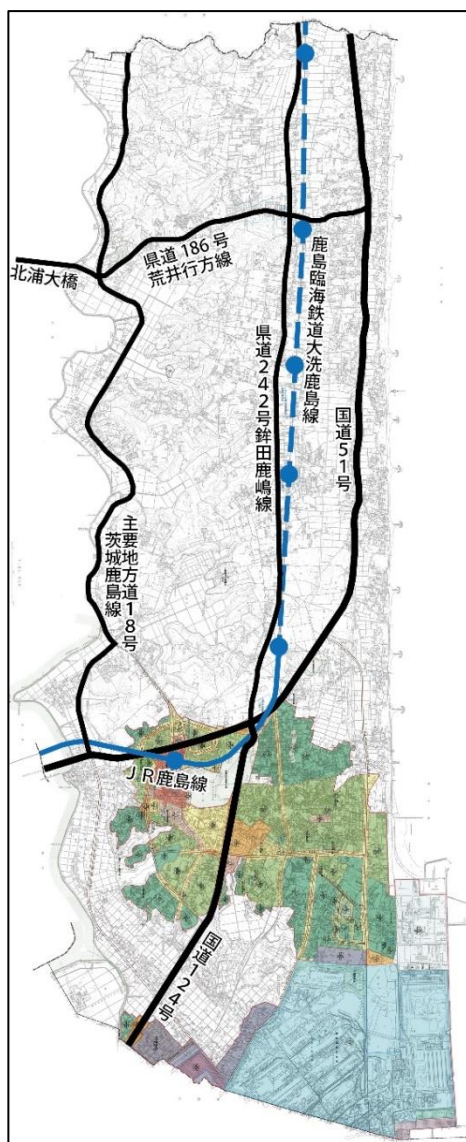


図 4-1 本市の交通ネットワーク

2. 市民の移動特性

(1) 通勤・通学流動

本市の15歳以上就業人口は平成22年現在約2.8万人で、7割弱にあたる約1.9万人が市内での従業者です。市外への従業者のうち、500人以上の流出先となっているのは神栖市(4,175人)、潮来市(1,024人)、銚田市(671人)です。また、15歳以上従業人口は平成22年現在約3.2万人で、市外就業者の本市への流入状況(500人以上)は、神栖市(3,431人)、潮来市(2,489人)、銚田市(1,486人)、千葉県香取市(1,159人)、行方市(1,079人)です。

本市の15歳以上通学人口(常住地ベース)は平成22年現在約2,500人で、ほぼ6割にあたる1,500人が市内での通学者です。市外への通学者のうち、50人以上の流出先となっているのは銚田市(312人)、潮来市(125人)、千葉県香取市(67人)、水戸市(55人)、東京23区(54人)です。また、15歳以上通学人口(通学地ベース)は平成22年現在約2,700人で、市外通学者の本市への流入状況(50人以上)は、神栖市(412人)、潮来市(222人)、銚田市(101人)、千葉県香取市(80人)、行方市(67人)です。

このように、通勤、通学ともに鹿行地区をはじめ近隣市との結びつきが大きいことが言えます。また、通学の流動は通勤の1/10程度の量であるものの、通勤よりも移動が広域化していることが特徴と言えます。

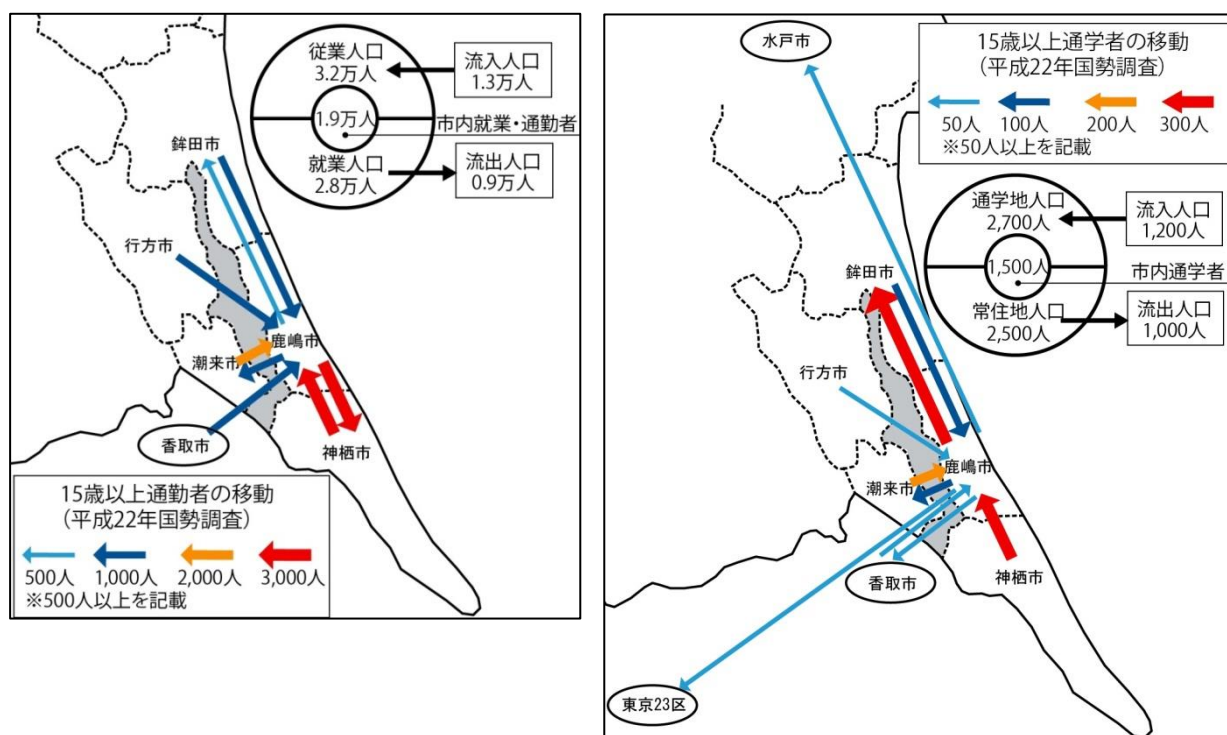


図 4-2 通勤者、通学者の移動状況 (平成22年)

出典) 国勢調査

(2) 交通流動

平成20年東京都市圏パーソントリップ調査^{*11}の結果によると、広域的な交通流動としては、鹿行地区の各市間での流動があるとともに、茨城県南部、東京都、千葉県との鹿行地区外との流動もあります。

一方で、鹿行地区外との流動はあるものの、鹿行地区内の公共交通を利用した流動は一部のブロック間に限られます。

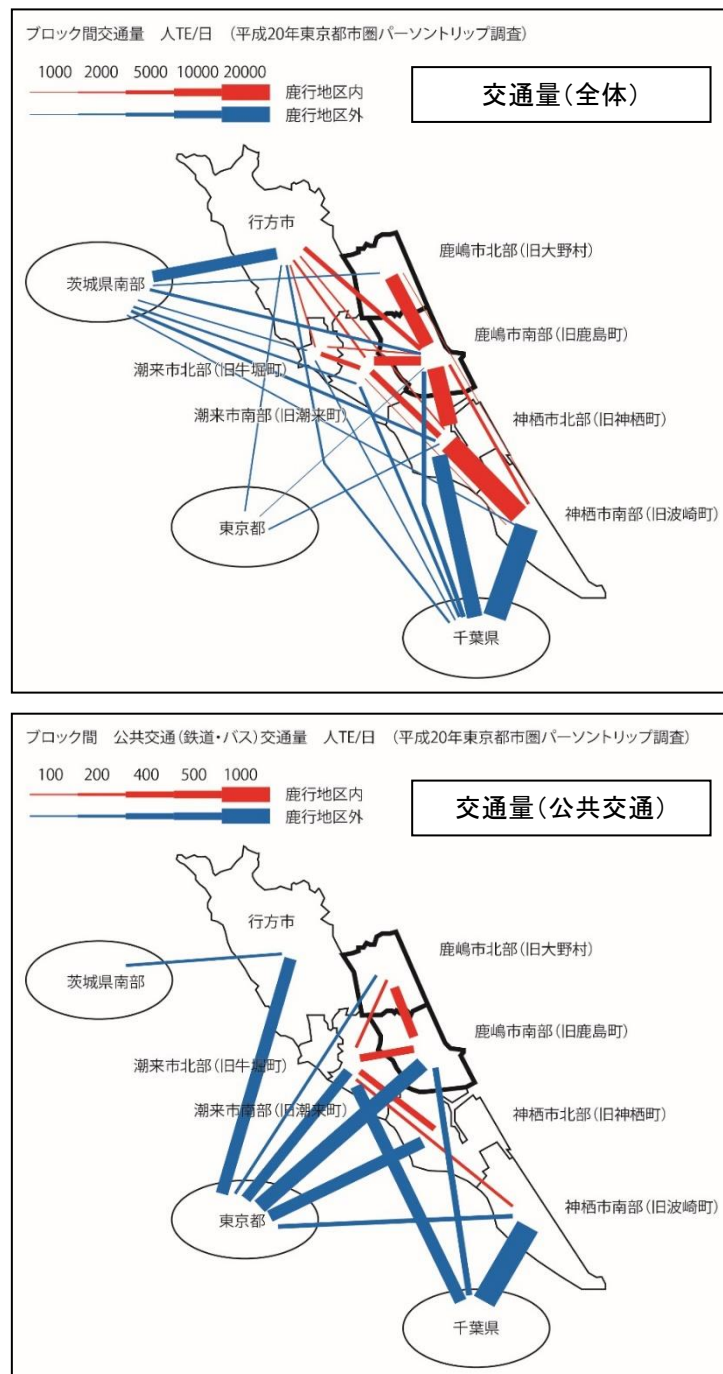


図 4-3 パーソントリップ調査による鹿行地区のブロック間交通量

出典) 平成20年東京都市圏パーソントリップ調査

(3) 商圈

商圈としては、本市を中心として、潮来市、神栖市、行方市を後背圏域に持つ商圈が形成されており、潮来市が 50%吸収圏域に、神栖市と行方市が 25%吸収圏域に含まれます。

一方、本市は神栖市を中心とする商圈の 25%吸収圏域に含まれており、一定数の買い物客が神栖市へ流出しています。

鹿行地区では、本市を中心とした商圈、神栖市を中心とした商圈のほか、鉾田市を中心とした商圈が形成されています。



図 4-4 鹿行地区に関する商圈（25%吸収圏域）の広がり

出典）2016 茨城県生活行動圏調査報告書（(財)常陽地域研究センター）

注：学校を通じて実施したアンケートであり，対象市町村の回答者の 25%以上が買い物で日常的に訪れると回答した市町村を中心とする圏域

3. 公共交通の現況

(1) 本市の公共交通ネットワーク

- 鉄道は、ＪＲ鹿島線（佐原－鹿島サッカースタジアム）と鹿島臨海鉄道大洗鹿島線（鹿島サッカースタジアム－水戸）が南北方向に走り、鹿島神宮駅で両路線が接続
- 高速バスは、本市と東京都を結ぶ路線として、東京駅から水郷潮来バスターミナル、鹿島セントラルホテルなどを経由して鹿島神宮駅（一部、カシマサッカースタジアムまでの便あり）を結ぶ路線が運行されており、１日あたり運行本数は鹿島神宮駅発着便で 72 往復、ピーク時には 10 分間隔で運行
- 路線バスは、鹿島神宮駅と銚子駅を結ぶ関東鉄道の路線が運行されています。市内のルートは、市役所や鹿島病院などを経由して、神栖市に南下
- 鹿嶋コミュニティバスは、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線と平行して市域を南北に貫き、市街地を通過する中央線と、北浦ならびに鹿島灘沿いの集落を周回して結ぶ湖岸海岸線の 2 路線が運行

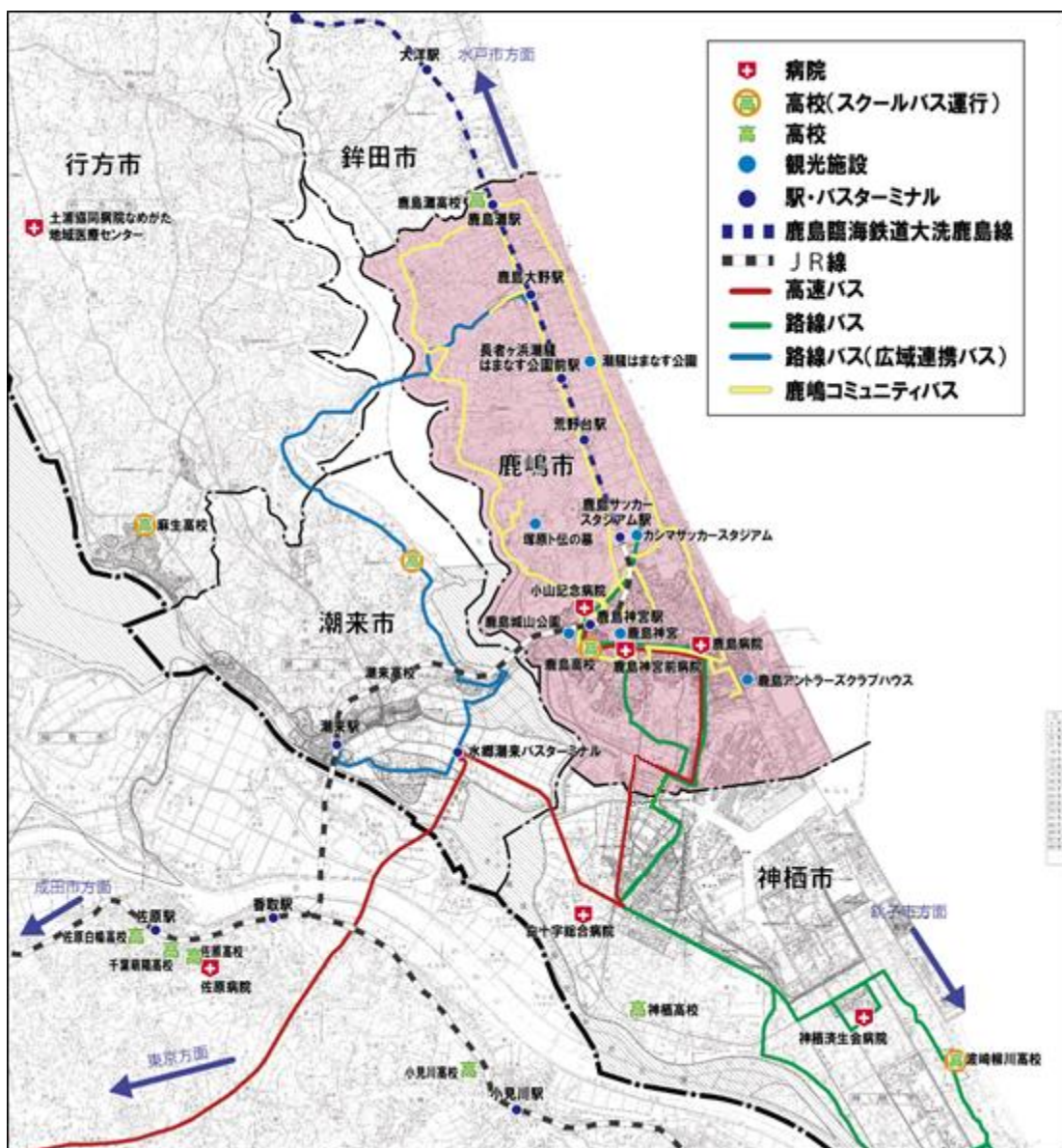


図 4-5 本市及び周辺の公共交通ネットワーク

(2) 鉄道

鉄道は、ＪＲ鹿島線（佐原－鹿島サッカースタジアム）と鹿島臨海鉄道大洗鹿島線（鹿島サッカースタジアム－水戸）が南北方向に走り、鹿島神宮駅で両路線が接続しています。

駅は、ＪＲ鹿島線は鹿島神宮駅、鹿島サッカースタジアム駅の２駅があり、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線は、荒野台駅、長者ヶ浜潮騒はまなす公園前駅、鹿島大野駅、鹿島灘駅の４駅があります。鹿島サッカースタジアム駅は、鹿島アントラーズの試合などが開催される日のみ、開催時刻にあわせて臨時停車する駅になっています。

１日あたり運行本数は、平成２９年２月現在、ＪＲ鹿島線が１６往復、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が２０往復で、両線の直通列車はありません。ＪＲ鹿島線は通勤時間帯に１往復、東京駅との直通快速が運行されています。

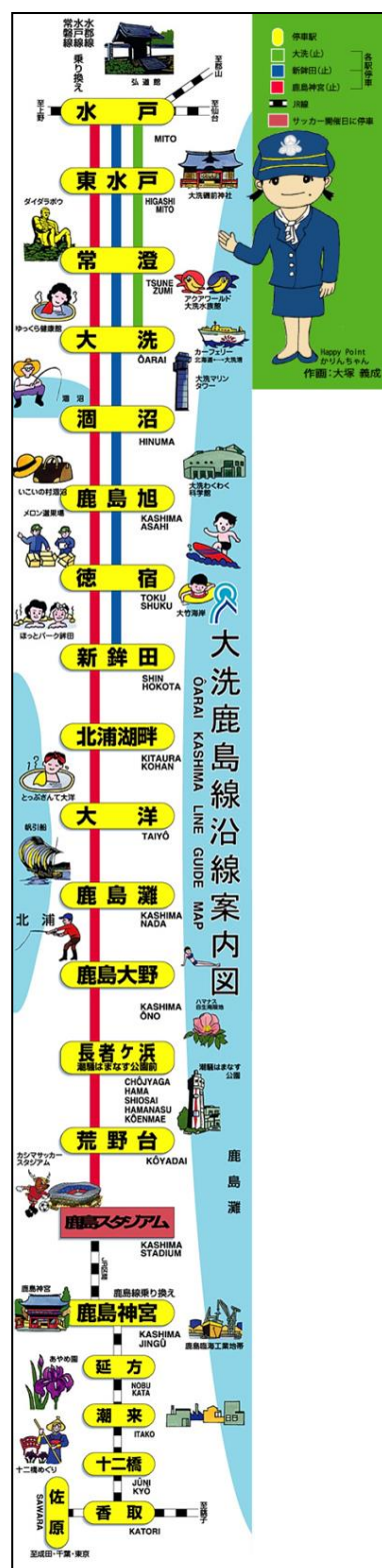


図 4-6 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の路線図

出典）鹿島臨海鉄道大洗鹿島線ホームページ

主な区間の所要時間と運賃は下表のとおりです。

表 4-1 主な区間の所要時間と運賃

区間	所要時間	運賃
鹿島神宮－鹿島灘	約 20 分	450 円
鹿島神宮－水戸	約 75～80 分	1,570 円
鹿島神宮－千葉	約 85 分※1	1,320 円
鹿島神宮－東京	約 125 分※1※2	1,940 円

※1 乗り換え時間は含まず ※2 全区間 J R 線（千葉経由）

出典）鹿島臨海鉄道大洗鹿島線ホームページ，J T B 時刻表 平成 29 年 2 月現在

J R 鹿島神宮駅，鹿島臨海鉄道大洗鹿島線全線の利用者数は，J R 鹿島神宮駅が平成 27 年度 1 日平均で約 1,000 人，鹿島臨海鉄道大洗鹿島線全線が平成 26 年度 1 日平均で約 6,000 人です。利用者数の推移を見ると，J R 鹿島神宮駅は微減ながらも 1 日あたり 1,000 人以上の乗車人員を維持し，鹿島臨海鉄道大洗鹿島線全線も平成 22 年度以降の減少は微減にとどまっています。

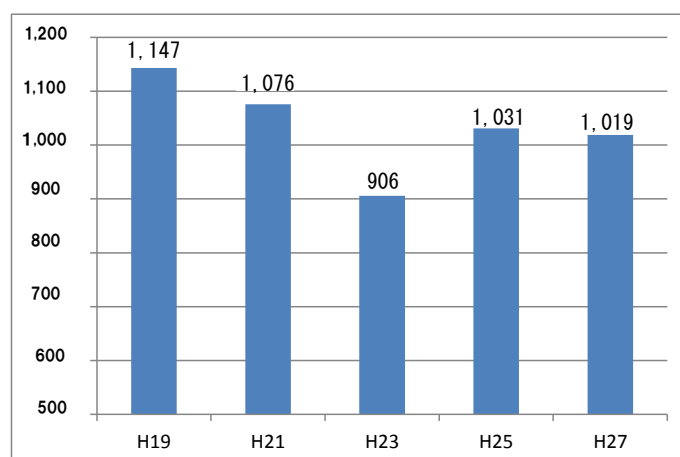


図 4-7 J R 鹿島神宮駅 年度別 1 日あたり平均乗車人員（人）

出典）J R 東日本ホームページ

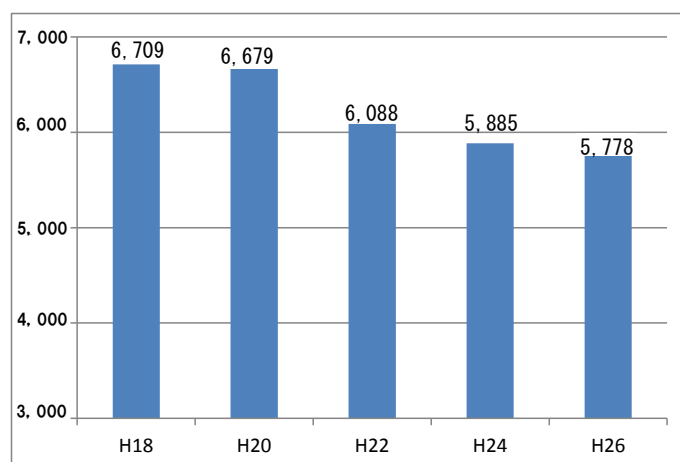


図 4-8 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線 年度別 1 日あたり平均輸送人員（人）

出典）数字で見る鉄道（（財）運輸政策研究機構）

＜広域の目的地への所要時間等比較＞

複数の公共交通手段により結ばれている，東京駅周辺，東京東部主要駅，千葉方面について，所要時間や運賃を確認し，優位に立つ交通手段を分析すると以下のようになります。

■東京駅周辺への優位性は高速バス

高速バスは，所要時間，運賃の面で優位に立ちます。

早朝から通勤時間帯は，通常の便よりも東京駅に 30 分早く到着する水郷潮来バスターミナルへの直行便が，毎時 1 本運行されていることも，所要時間の優位性をさらに高めています。

錦糸町駅や上野駅へは，高速バス東京駅到着後の乗り換えを考慮すると，所要時間，運賃ともに鉄道が優位に立ちますが，水郷潮来バスターミナル直行便を利用すると，東京駅から鉄道への乗り換えを含めても所要時間は高速バスが優位に立つ状況です。

■東京東部主要駅への優位性は鉄道

葛西駅や新小岩駅など，東京 23 区東部の主要駅へは，鉄道が所要時間，運賃ともに優位に立ちます。

これらの駅へは京成電鉄や東京メトロなどの鉄道網が充実している反面，高速バスは東京駅下車後に逆方向へ戻る経路となることから，高速バスの時間的優位性が相殺されることとなります。

■千葉方面も鉄道が優位

鹿島神宮駅から海浜幕張駅を経由し東京テレポート駅へ行く高速バスが 4 往復運行されており，朝の通勤時間帯にも 1 便運行されています。

海浜幕張駅（幕張新都心）へは高速バスが所要時間，運賃ともに優位に立ちますが，千葉駅や船橋駅へは所要時間，運賃ともに鉄道が優位に立ちます。

表 4-2 広域交通の概要（経路・所要時間・運賃等）

区分	行先	交通手段	経路	所要時間※	運賃	備考
広域	東京 都心・副都心	鉄道(特急)	鹿島神宮→佐原→成田→(特急)→東京	2時間20分	3,440円	
		鉄道	鹿島神宮→佐原→千葉→東京	2時間35分	1,940円	
		高速バス	鹿島神宮駅→東京駅	2時間20分	1,830円	
			鹿島神宮駅→(水郷潮来直行)→東京駅	1時間50分	1,830円	朝時間帯、毎時1本運行
		鉄道	鹿島神宮→佐原→千葉→錦糸町	2時間26分	1,940円	
	上野駅	高速バス+鉄道	鹿島神宮駅→東京駅→錦糸町	2時間38分 (2時間8分)	1,990円	東京駅乗り換え10分 ()は高速バス水郷潮来 直行便を使った所要時間
		鉄道	鹿島神宮→佐原→成田→京成上野	2時間29分	1,680円	
		高速バス+鉄道	鹿島神宮駅→東京駅→上野	2時間37分 (2時間7分)	1,990円	東京駅乗り換え10分 ()は高速バス水郷潮来 直行便を使った所要時間
	東京 東部 主要駅	鉄道	鹿島神宮→佐原→成田→勝田台→葛西	2時間8分	2,040円	
		高速バス+鉄道	鹿島神宮駅→(水郷潮来直行)→東京駅→葛西	2時間16分	2,030円	東京駅(大手町駅)乗り換 え10分
		鉄道	鹿島神宮駅→佐原→成田→本八幡→船堀	2時間8分	2,070円	海浜幕張駅乗り換え5分
		高速バス+鉄道	鹿島神宮駅→(水郷潮来直行)→東京駅→馬喰町→船堀	2時間16分	1,660円	
		鉄道	鹿島神宮→佐原→成田→京成船橋→新小岩	2時間22分	2,190円	東京駅乗り換え10分
千葉	新小岩駅	鉄道	鹿島神宮→佐原→成田→京成船橋→新小岩	2時間10分	1,600円	
		高速バス+鉄道	鹿島神宮駅→(水郷潮来直行)→東京駅→新小岩	2時間13分	2,000円	東京駅乗り換え10分
	青砥駅	鉄道	鹿島神宮→佐原→成田→青砥	2時間5分	1,500円	
		高速バス+鉄道	鹿島神宮駅→(水郷潮来直行)→東京駅→日暮里→青砥	2時間25分	2,180円	東京駅乗り換え10分
	千葉駅	鉄道	鹿島神宮→佐原→成田→千葉	1時間45分	1,320円	
		高速バス+鉄道	鹿島神宮駅→海浜幕張駅→千葉みなと→千葉	1時間53分	2,020円	海浜幕張駅乗り換え5分
	海浜幕張駅	鉄道	鹿島神宮→佐原→千葉→蘇我→海浜幕張	2時間12分	1,660円	
		高速バス	鹿島神宮駅→海浜幕張駅(→東京テレポート駅)	1時間30分	1,650円	1日4往復
	船橋駅	鉄道	鹿島神宮→佐原→成田→京成船橋	1時間56分	1,380円	
		高速バス+鉄道	鹿島神宮駅→海浜幕張駅→西船橋→船橋	1時間56分	1,870円	海浜幕張駅乗り換え5分

区分	行先	交通手段	経路	所要時間※	運賃	備考
広域	成田	成田駅	鉄道			
	水戸	水戸駅	鉄道	56分	840円	
隣接市	神栖	鹿島セントラルホテル	鹿島神宮駅→佐原→成田 鹿島神宮→水戸	1時間23分	1,570円	
	潮来	潮来駅	鹿島神宮駅→鹿島セントラルホテル	29分	550円	
	行方	水郷潮来BT	鹿島神宮→潮来	10分	210円	
		なめがた地域医療センター				
		なし				
	鉾田	新鉾田駅	鹿島神宮→新鉾田	43分	770円	
	香取	佐原駅	鹿島神宮→佐原	21分	320円	

※目的地へ午前9時前後の到着を想定。鹿島神宮駅からの経路、所要時間、運賃をインターネットの所要時間検索サイトで確認した。
所要時間、運賃は平成29年2月現在

(3) 路線バス

路線バスは、鹿島神宮駅と銚子駅を結ぶ関東鉄道の路線が運行されています。

市内のルートは、市役所や鹿島病院などの市街地にある施設を経由して、神栖市に南下しています。1日あたり運行本数は、平成29年2月現在11往復で、3往復が市役所、鹿島製鉄所経由の利根川回り、8往復が鹿嶋警察署、栗生経由の海岸回りとなっています。

主な区間の所要時間と運賃は下表のとおりです。

表 4-3 主な区間の所要時間と運賃

区間	所要時間	運賃
鹿島神宮駅－鹿島製鉄所	約 20 分	360 円
鹿島神宮駅－栗生	約 10 分	290 円
鹿島セントラルホテル－銚子駅（利根川回り）	約 60～70 分	1,150 円
鹿島セントラルホテル－銚子駅（海岸回り）	約 75～90 分	1,150 円

出典) 関東鉄道ホームページ 平成29年2月現在

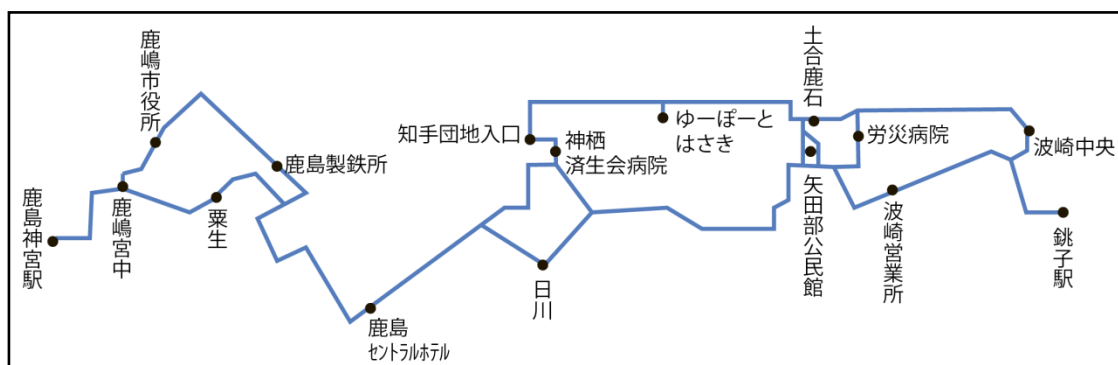


図 4-9 路線バス鹿島神宮－銚子線の路線図

出典) 関東鉄道ホームページをもとに作成

平成28年5月より、鹿島大野駅から行方市を経由して、水郷潮来バスターミナル、潮来駅を結ぶ広域連携路線バスの実証実験運行が開始されました。同年12月1日から運行時刻を改正するとともに、回数券・1日周遊券を発売しています。

市内のルートは、鹿島大野駅から大野出張所を経由して北浦大橋東まであり、北浦大橋を渡り、行方市に入ります。1日あたり運行本数は、平成29年2月現在8往復です。

主な区間の所要時間と運賃は下表のとおりです。

表 4-4 主な区間の所要時間と運賃

区間	所要時間	運賃
鹿島大野駅－大同西小学校	約 10 分	200 円
水郷潮来バスターミナル－潮来駅	約 10 分	200 円

出典) 関鉄グリーンバスホームページ 平成29年2月現在



図 4-10 広域連携路線バスの路線図

出典) 広域連携路線バスパンフレット

(4) 鹿嶋コミュニティバス

鹿嶋コミュニティバスは平成 19 年度から運行が開始され、平成 27 年 3 月までは 3 路線が運行されていました。同月に路線の見直しが行われ、現在は鹿島臨海鉄道大洗鹿島線と平行して市域を南北に貫き、市街地を通過する中央線と、北浦ならびに鹿島灘沿いの集落を周回して結ぶ湖岸海岸線の 2 路線が運行されています。

1 日あたり運行本数は平成 29 年 2 月現在、中央線が 5 往復、湖岸海岸線が湖岸回り 4 便、海岸回り 5 便となっています。

所要時間は、中央線が全区間（鹿島灘駅－高松緑地公園）で 65 分、湖岸海岸線が

全区間（鹿島灘駅起終点の周回）で96分です。

運賃は平成29年2月現在、一律300円です。



図 4-11 鹿嶋コミュニティバスの路線図

出典）鹿嶋コミュニティバス路線図

利用者数は平成27年度で1日平均180人を超える利用があり、運行開始以来増加が続いています。

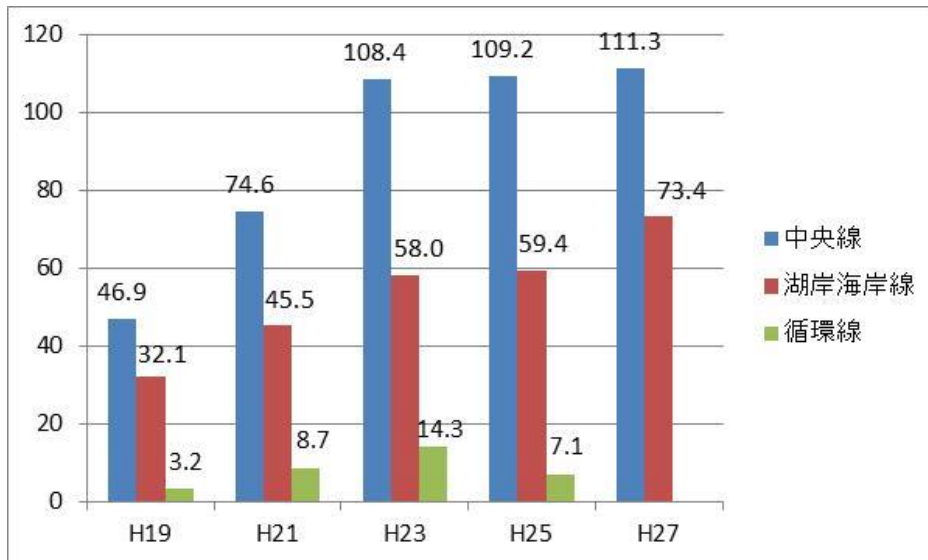


図 4-12 鹿嶋コミュニティバス 年度別1日あたり平均乗車数（人）

出典）市（鹿嶋コミュニティバス実績データ）

注：平成19年度は大野循環線。平成20年度から平成27年3月まで循環線。同月に廃止。

(5) 鉄道と路線バス等の利便圏域

鉄道駅からの利便圏域 1km（概ね徒歩 15 分）・バス停からの利便圏域 300m（概ね徒歩 5 分）及び 600m（概ね徒歩 10 分）として、鉄道駅及びバス停からの同心円を設定すると下図のようになります。鉄道駅 1km・バス停 300m 圏域では、市内には公共交通へアクセスしにくい圏域（公共交通不便圏域）が存在することがわかります。一方、鉄道駅 1km・バス停 600m 圏域になると、公共交通不便圏域が大幅に減少します。

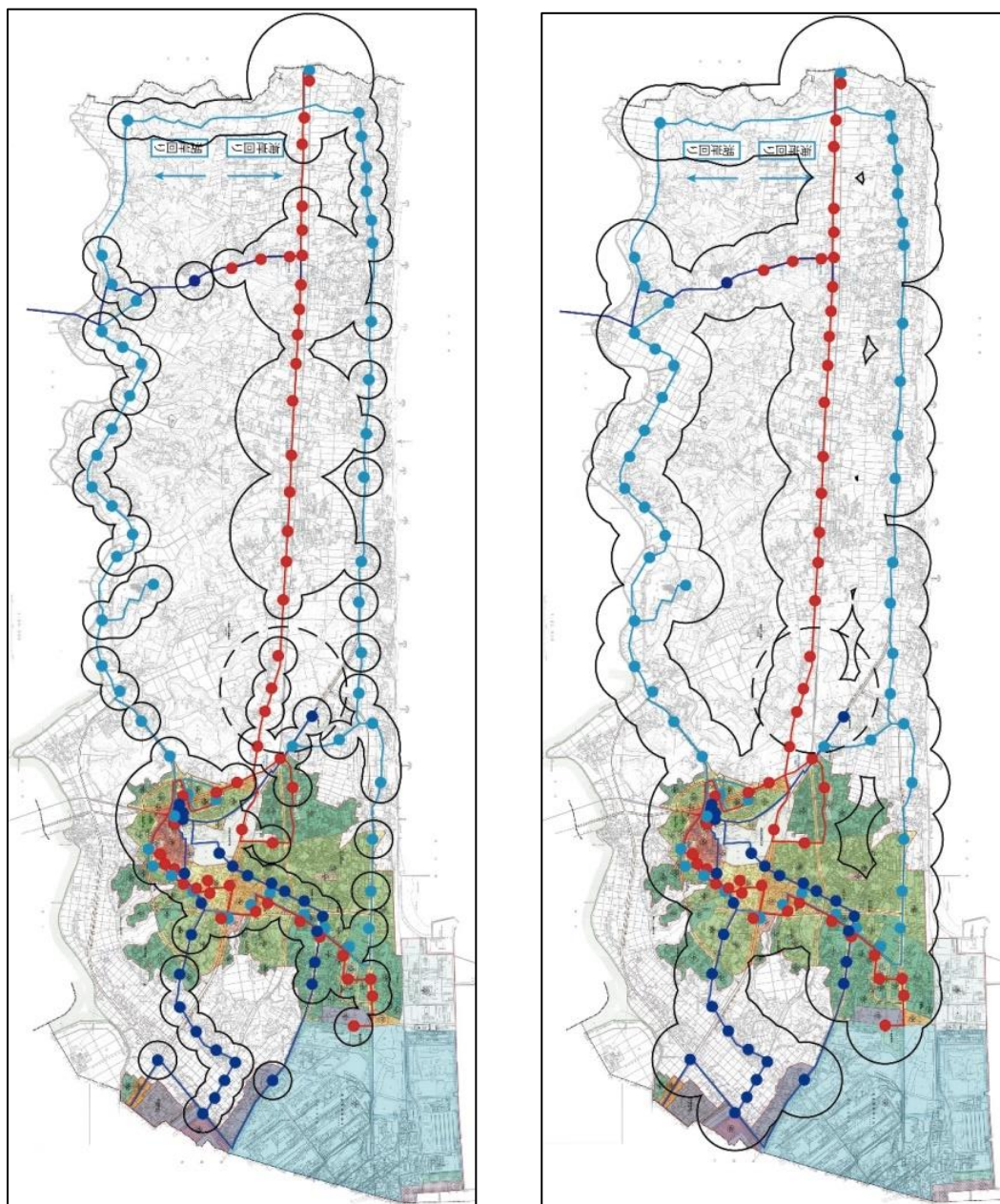


図 4-13 鉄道・バスからの利便圏域

(左図：鉄道駅 1km 圏域，バス停 300m 圏域 右図：鉄道駅 1km 圏域，バス停 600m 圏域)

(6) 高速バス

高速バスは、本市と東京都を結ぶ路線として、東京駅から水郷潮来バスターミナル、鹿島セントラルホテルなどを經由して鹿島神宮駅（一部、カシマサッカースタジアムまでの便あり）を結ぶ路線が運行されています。

1日あたり運行本数は平成29年2月現在、鹿島神宮駅発着便で72往復となっており、ピーク時には10分間隔での運行となっています。所要時間は、下り線で約2時間、上り線で約2時間20分であり、運賃は1,830円です。

このほか、鹿島神宮駅と羽田空港を結ぶ路線、鹿島神宮駅と海浜幕張駅・東京テレポート駅を結ぶ路線があります。

起終点	経由地	本数	運賃	所要時間
鹿島神宮駅 東京駅	—	72 往復	1,830 円	下り約 2 時間 上り約 2 時間 20 分
鹿島神宮駅 羽田空港	—	6 往復	2,370 円	下り約 2 時間 20 分 上り約 2 時間 30 分
鹿島神宮駅 東京テレポート駅	海浜幕張駅	4 往復	2,060 円	下り約 2 時間 20 分 上り約 2 時間 25 分

表 4-5 高速バスの運行状況

出典) 関東鉄道ホームページ 平成29年2月現在

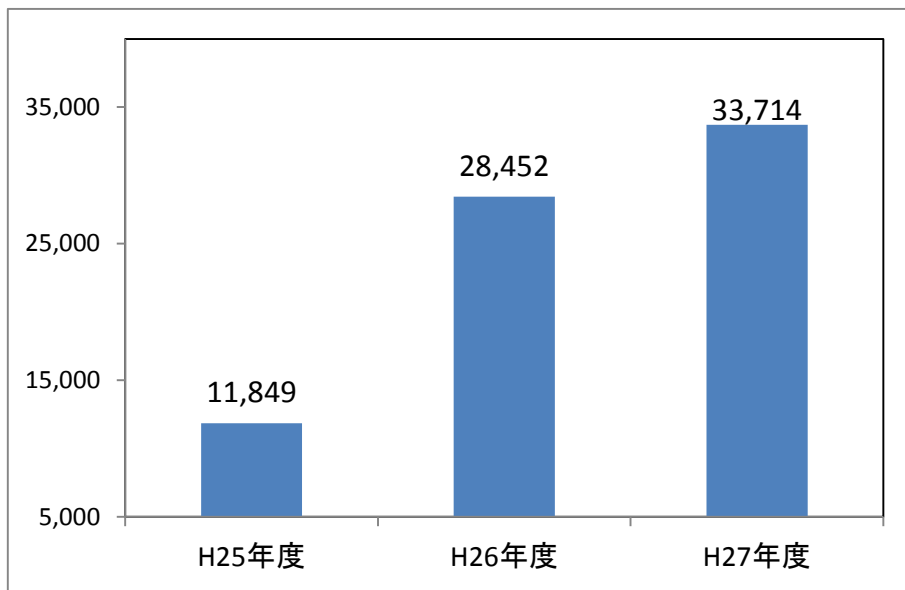
(7) タクシー利用券の活用状況

本市では、70歳以上の市内移動手段の確保が困難な高齢者に対し、最寄りの公共交通機関まで行きやすくし、健康的で活力ある生活を促し地域福祉の向上に資することを目的に、タクシー初乗り料金相当額を助成する「地域交通利用料金助成事業利用券（タクシー利用券）」を交付しています。市内のタクシー会社には、鹿島合同自動車株式会社、カシマタクシー有限会社、有限会社鹿島水郷タクシー、有限会社中央タクシー、株式会社はまなすタクシー、光タクシーの6社があります。

制度開始以来、利用者は年々増加しており、平成27年度は約33,714人の利用がありました（図4-14）。月別にみると、4月や10月の利用が多く、1月や2月、8月は利用が少ない傾向がみられます（図4-15）。

登録者数は、平成28年10月現在、2,439人となっており、女性が8割、80歳以上が半数を占めています（図4-16）。

出発地・到着地は、「自宅から」の利用が約4割を占めます。また、病院や店などの目的地から自宅へ帰る利用もあります（図4-17）。



※平成 25 年度は 7 月から 3 月までの実績

図 4-14 年度別タクシー利用実績（人）

出典）鹿嶋市

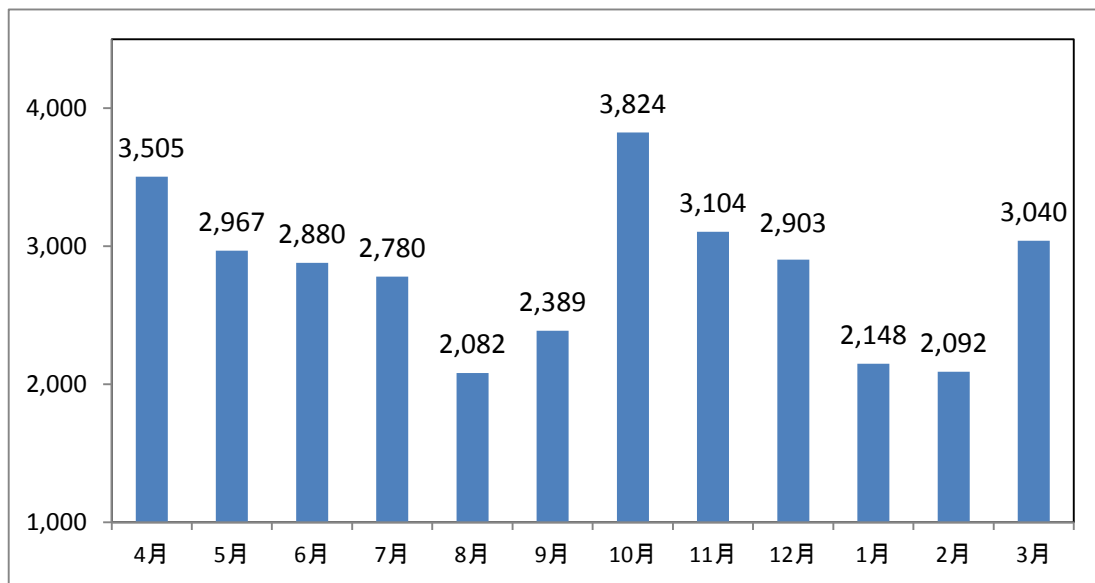


図 4-15 平成 27 年度の各月におけるタクシー利用実績（人）

出典）鹿嶋市

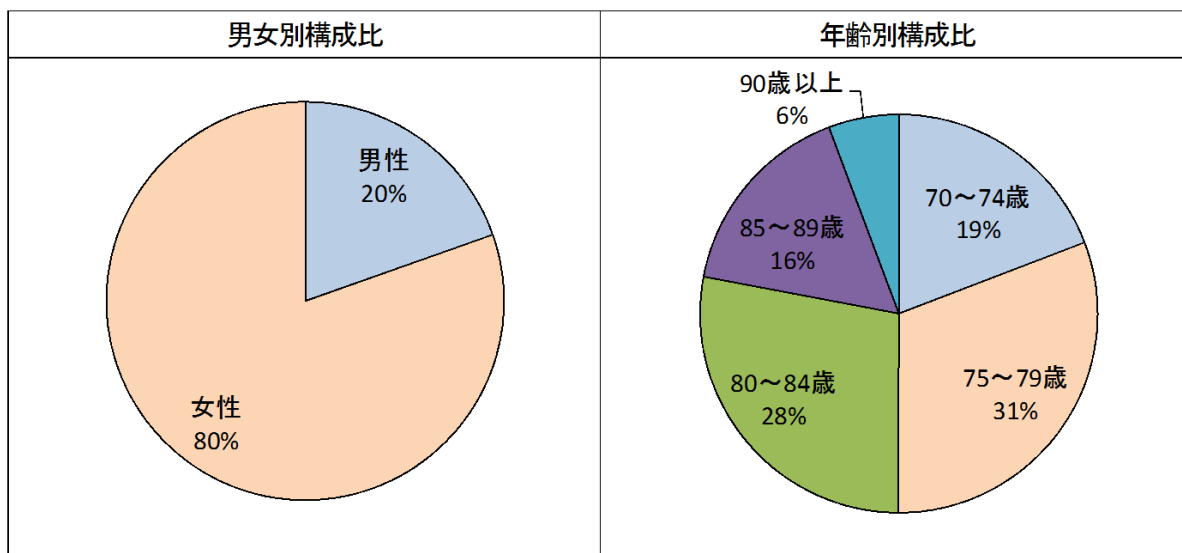


図 4-16 タクシー助成登録者

出典) 鹿嶋市

		出発地						
		自宅から (1,202回)	病院から (542回)	店から (794回)	公共施設 から (133回)	金融機関 から (286回)	不明から (129回)	総計 (3,086回)
到着地	自宅まで	1%	15%	22%	3%	7%	0%	48%
	病院まで	16%	0%	1%	1%	0%	0%	18%
	店まで	10%	2%	2%	0%	0%	0%	14%
	公共施設まで	5%	0%	1%	0%	0%	0%	6%
	金融機関まで	8%	0%	0%	0%	2%	0%	10%
	不明まで	0%	0%	0%	0%	0%	4%	4%
	計	40%	17%	26%	4%	9%	4%	100%

図 4-17 出発地到着地別のタクシー利用状況（平成 28 年 10 月）

出典) 鹿嶋市

(8) スクールバス

公共交通ではありませんが、鹿行地区にある高校の多くはスクールバスを運行しており、各校とも複数の路線を設定して通学需要に対応しています。

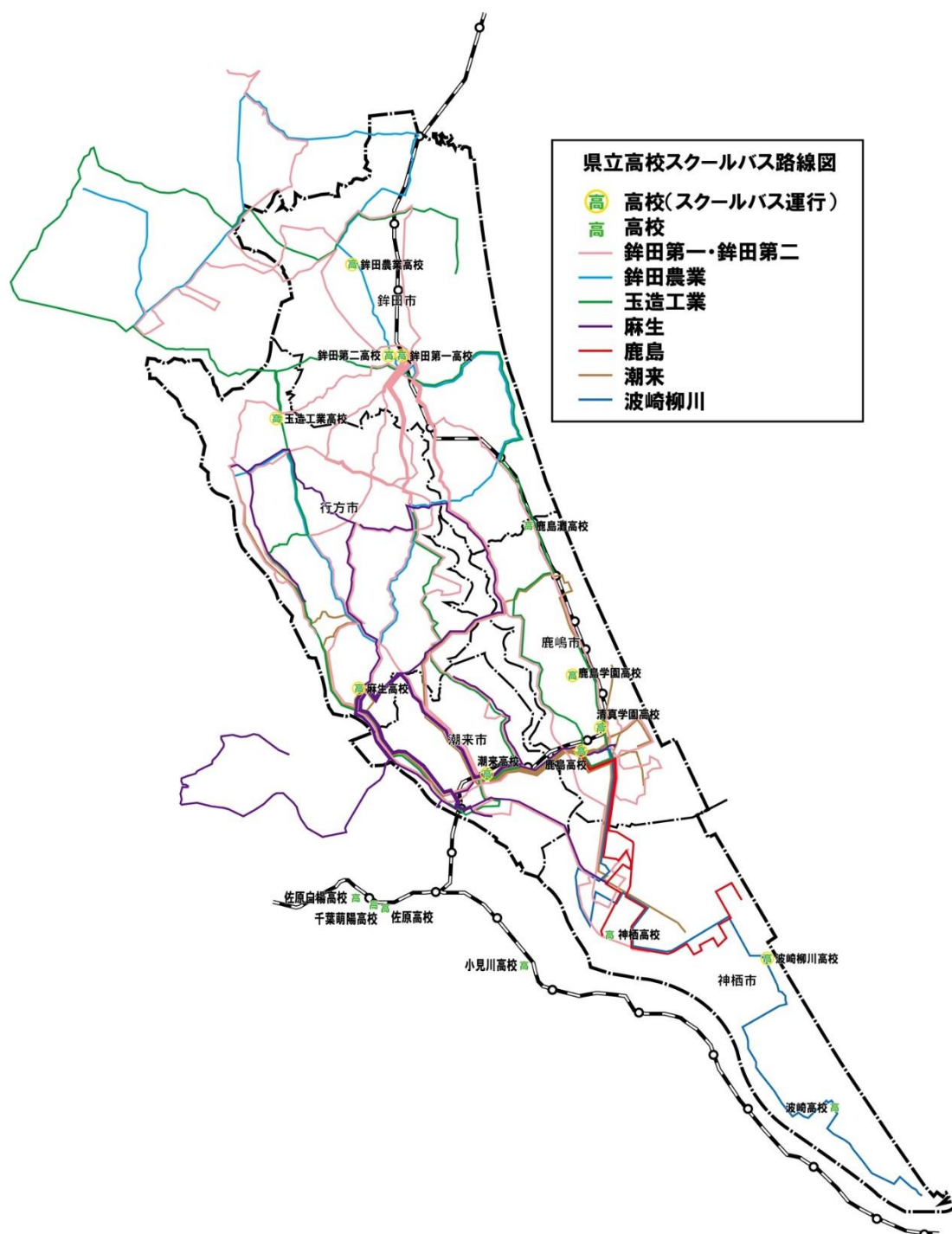


図 4-18 鹿行地区にある県立高校のスクールバス運行状況（平成 28 年 12 月現在）

出典）茨城県資料

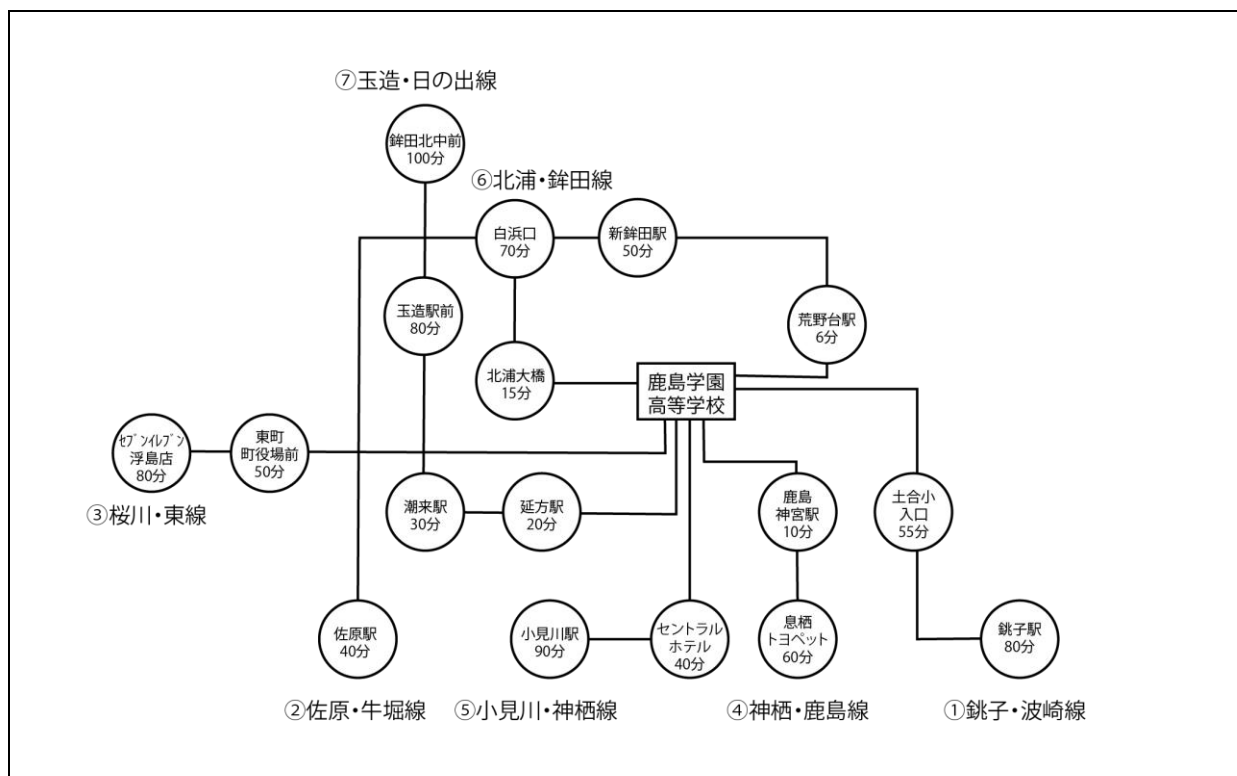


図 4-19 私立鹿島学園のスクールバス運行状況（平成 28 年 12 月現在）

出典）鹿島学園高校資料をもとに作成

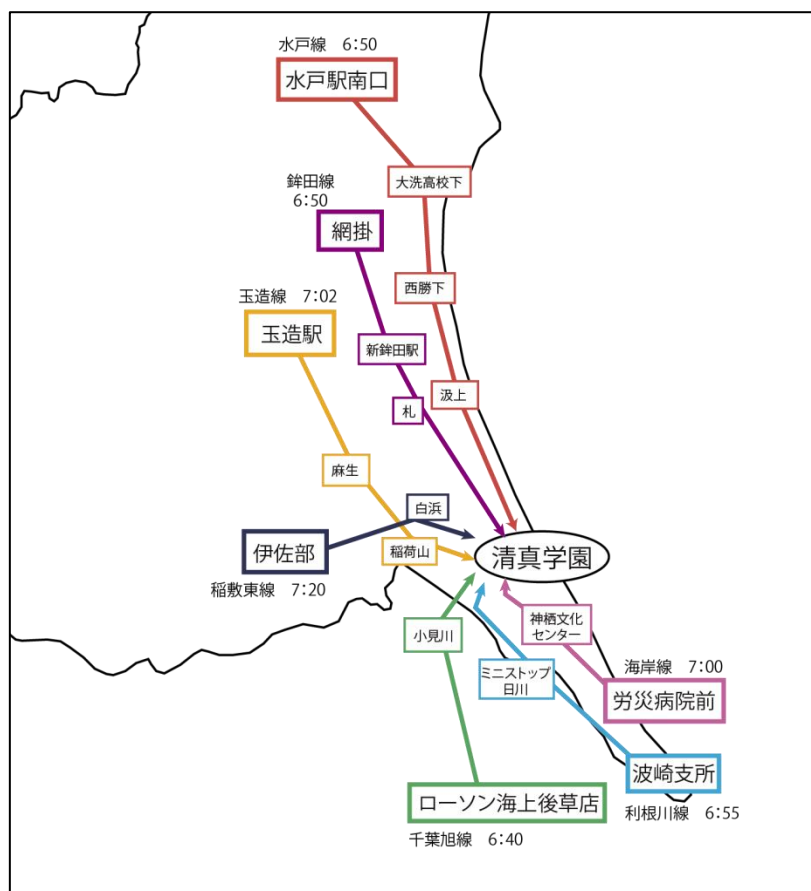


図 4-20 私立清真学園のスクールバス運行状況（平成 28 年 12 月現在）

出典）清真学園高校資料をもとに作成

4. 市民・利用者等のニーズ

(1) 市民アンケート

市民アンケートの実施概要は以下のとおりです。

①実施日

9月2週目に配布し、9月末を回収期限としました。

②対象者

18歳以上の市民の男女3,000名（年齢、性別、地域の分散を考慮し、ランダムに抽出）

③実施方法

郵送配布，郵送回収

④配布・回収票数

配布数	回収数	回収率
3,000	1,059	35.3%

主なアンケート結果は以下のとおりです。

① 市民の移動特性

自動車の利用が多い

通勤・通学，買い物，通院ともに，全体では自分で運転する自動車の利用が多いですが，10歳代や70歳以上は，公共交通や送迎の割合が高いです。買い物や通院を目的とした移動における80歳以上では，自動車での送迎が自分で運転する移動を上回ります。

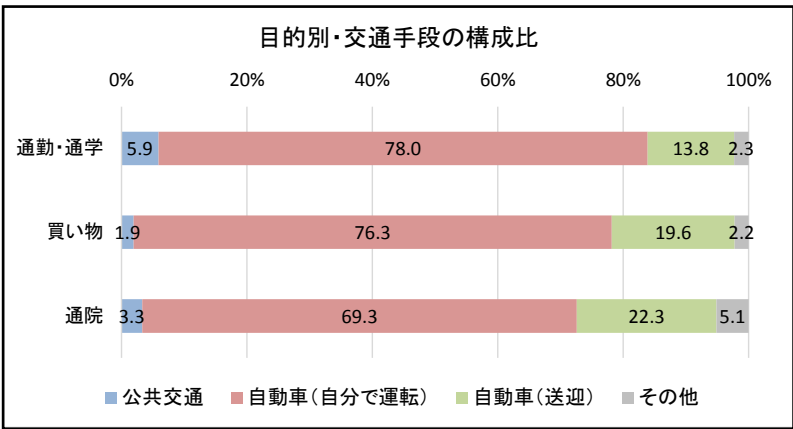


図 4-21 目的別交通手段の構成比

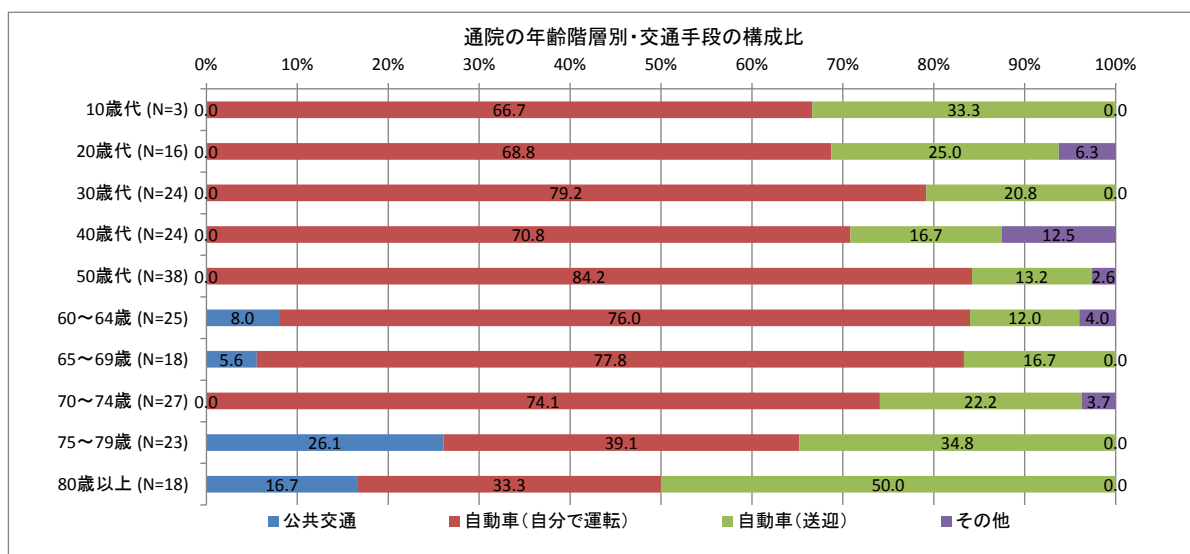
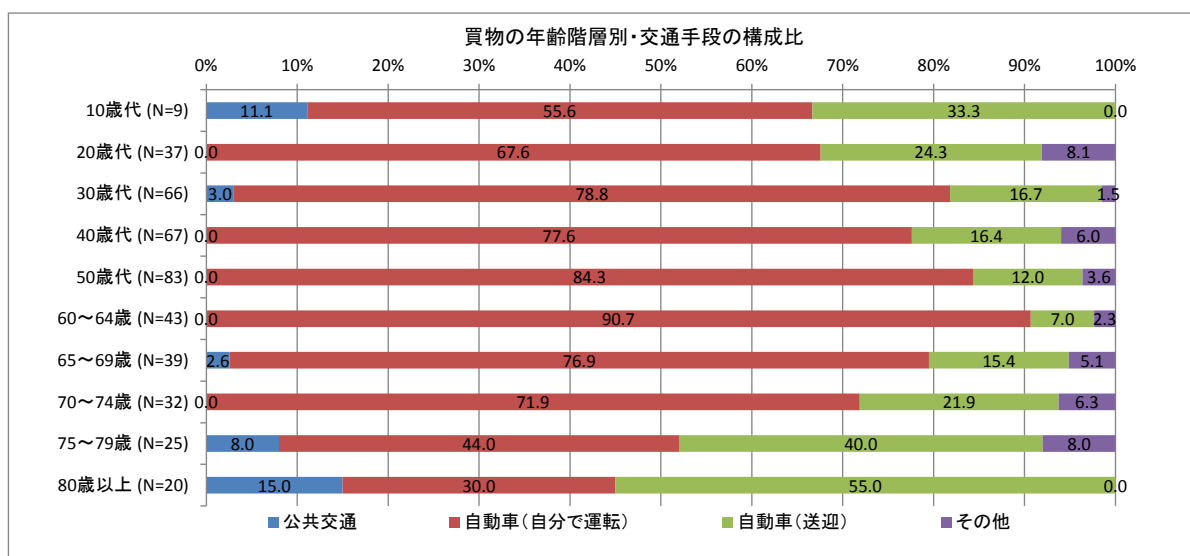
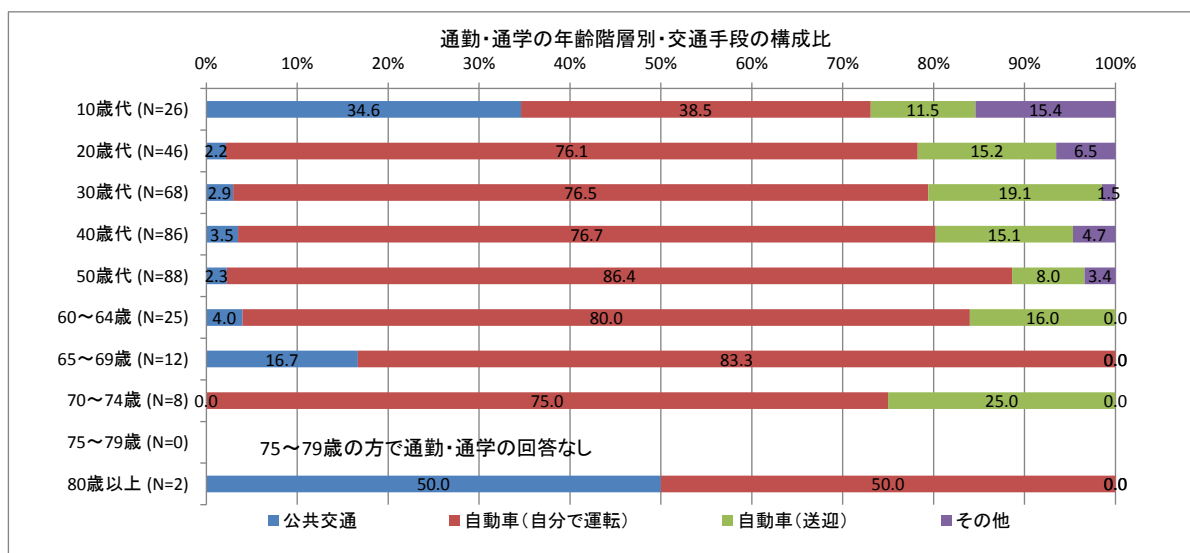


図 4-22 目的別年齢階層別交通手段の構成比

公共交通の低い利用実態

「月に数回以上、公共交通を利用する」という回答に着目すると、高速バスを除いてどの種類も1割に満たない状況であり、公共交通は日常の移動手段としてあまり利用されていない状況がわかります。

また、市民にとって身近な交通手段であるはずの鉄道や路線バス、鹿嶋コミュニティバスの利用率が、タクシーよりも低いことが特徴と言えます。東京都など広域を結ぶ高速バスの利用率は、「年に数回利用する」を加えると7割に迫り、市民にも利用が浸透しています。目的別には、通勤・通学では鉄道、買い物では鹿嶋コミュニティバス、通院ではタクシーの利用が若干多くなります。

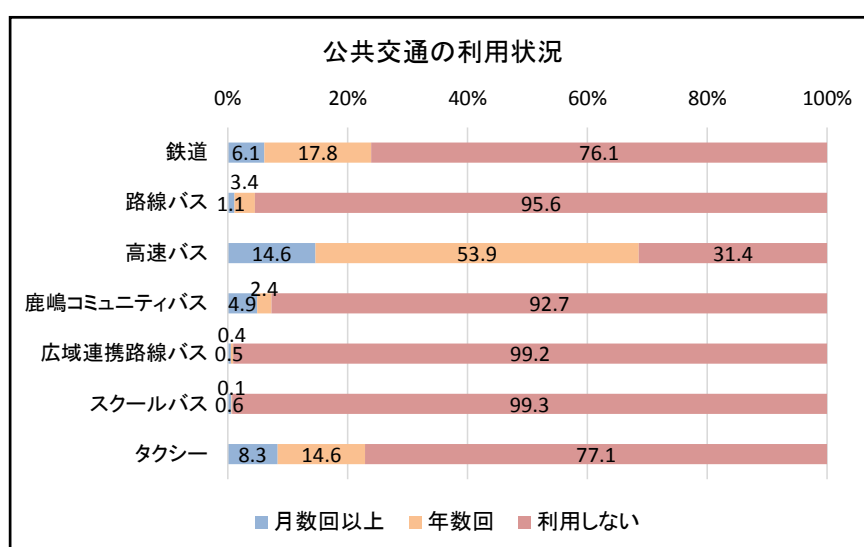
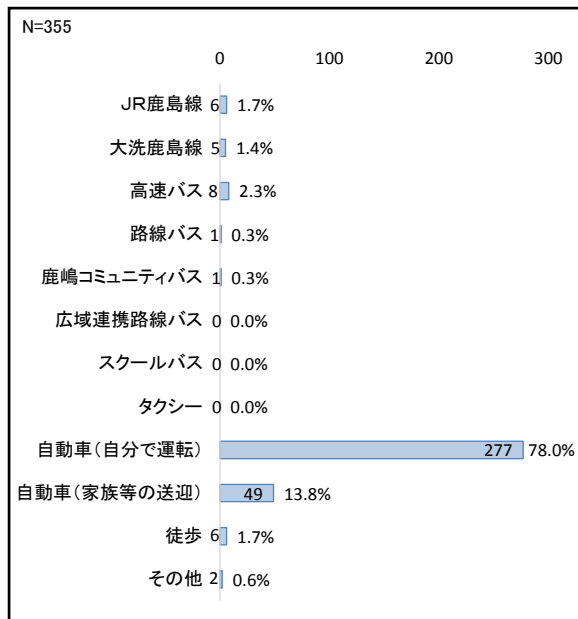
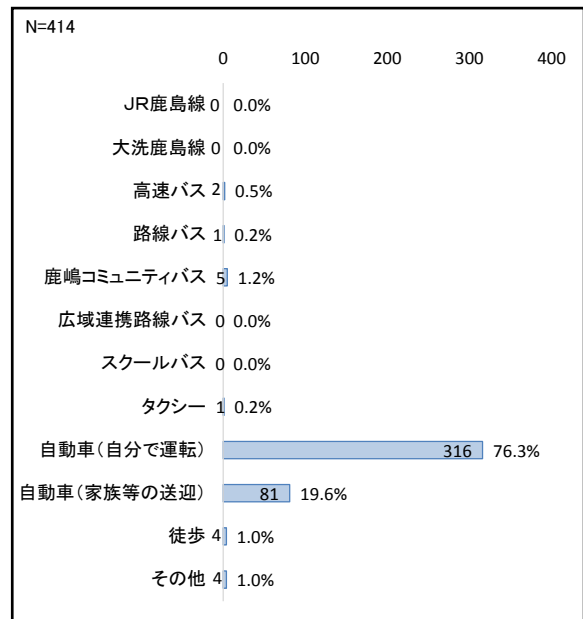


図 4-23 公共交通の利用状況

<通勤・通学>



<買い物>



<通院>

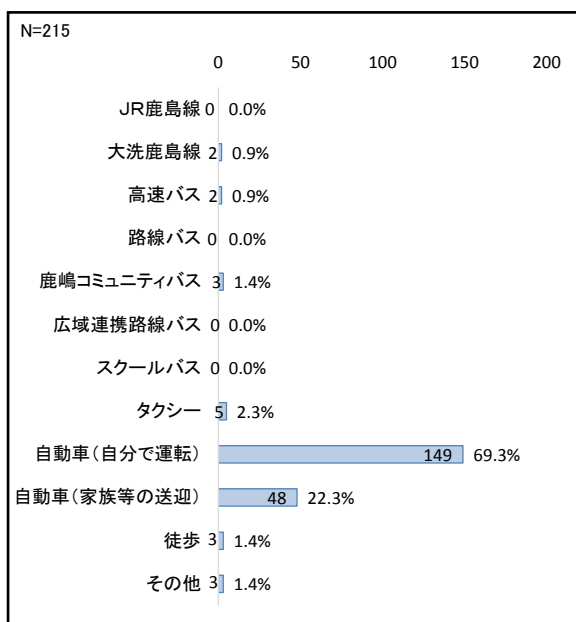


図 4-24 目的別の交通手段

目的によって外出，帰宅時間帯が異なる

外出のピーク時間帯をみると，通勤・通学は7時，買い物は10時，通院は9時であり，帰宅時間のピークは，通勤・通学は18時，買い物は12時，通院は11時です。目的によってピーク時間帯が多少異なります。

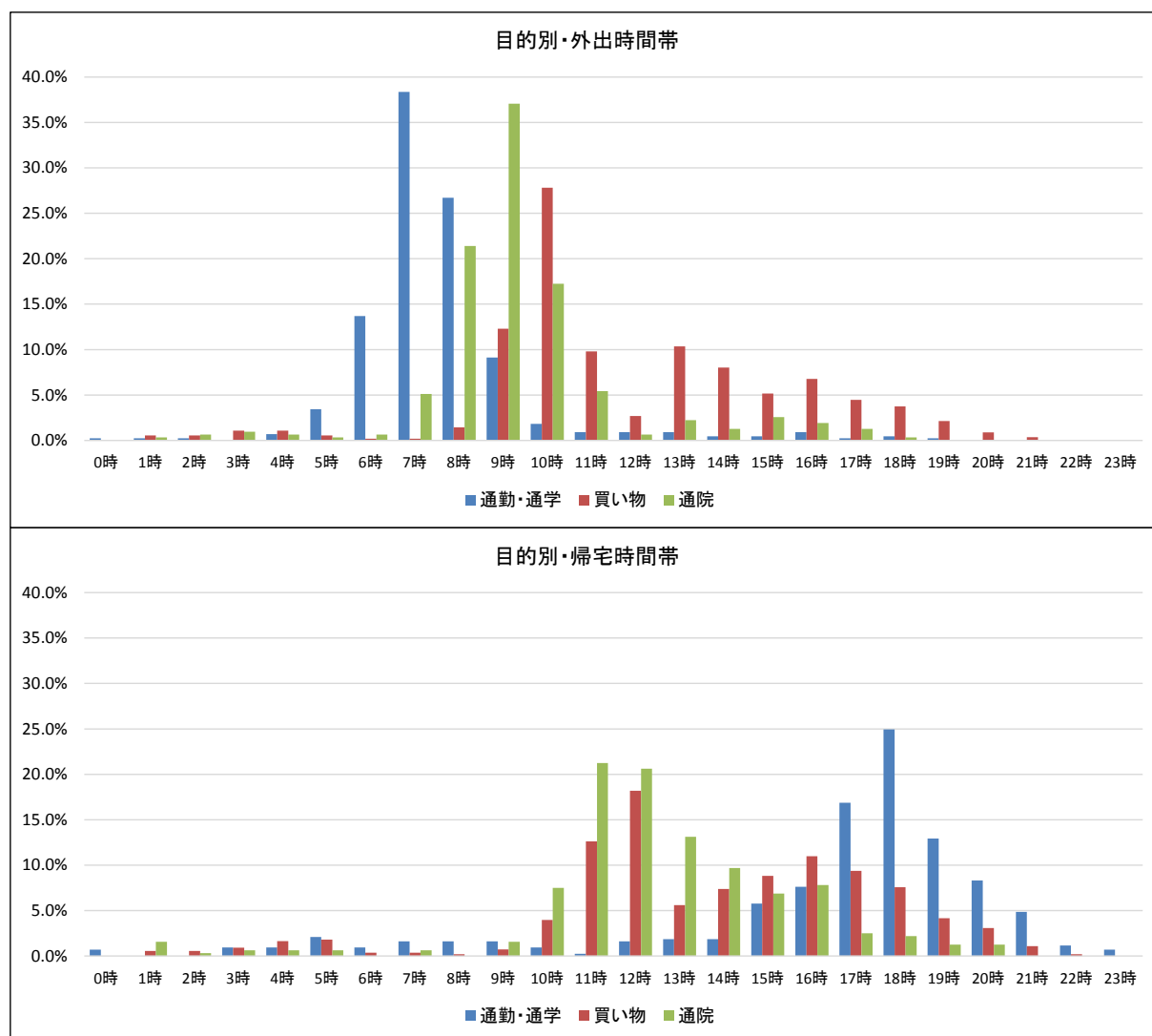


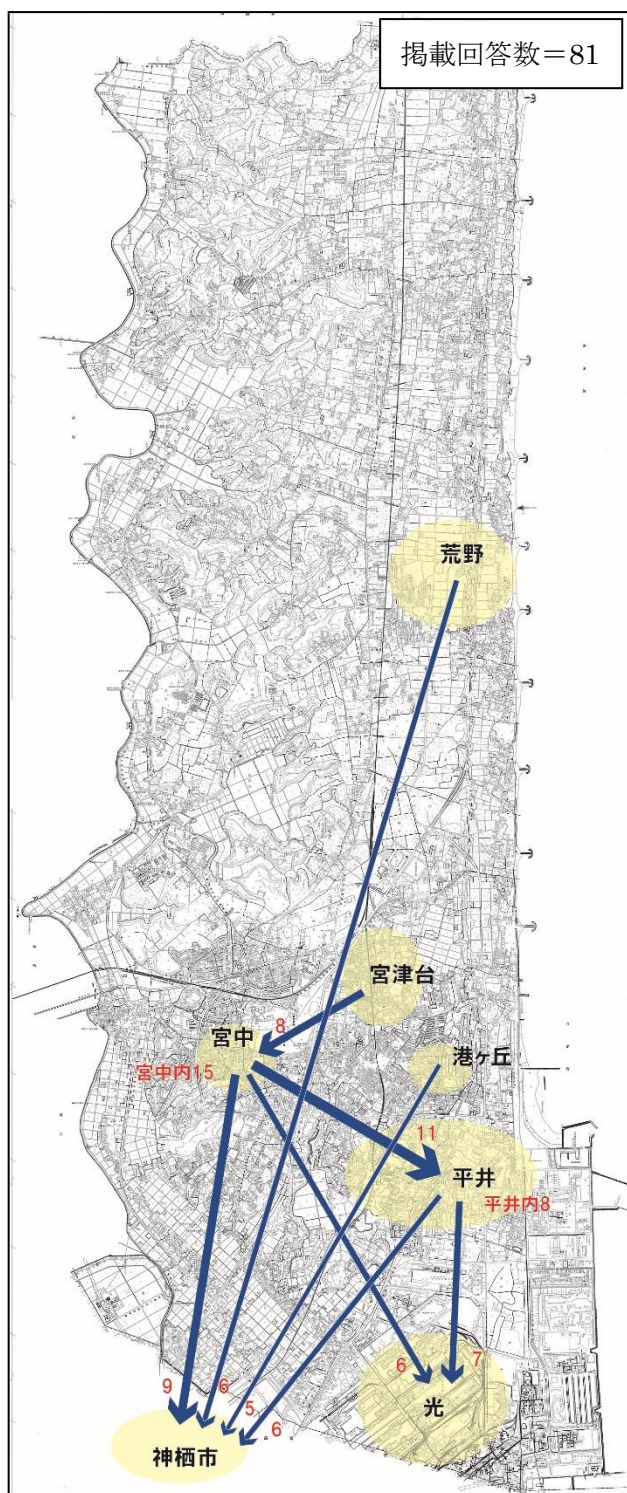
図 4-25 目的別の交通手段

目的によって外出先の地区が異なる

通勤・通学では平井地区，光地区，また神栖市への，買い物では市内各地から宮中地区への，通院では小山記念病院がある厨地区への移動が多く見られます。

このように目的によって外出先の地区が異なっています。

<通勤・通学の移動区間>



<買い物の移動区間>

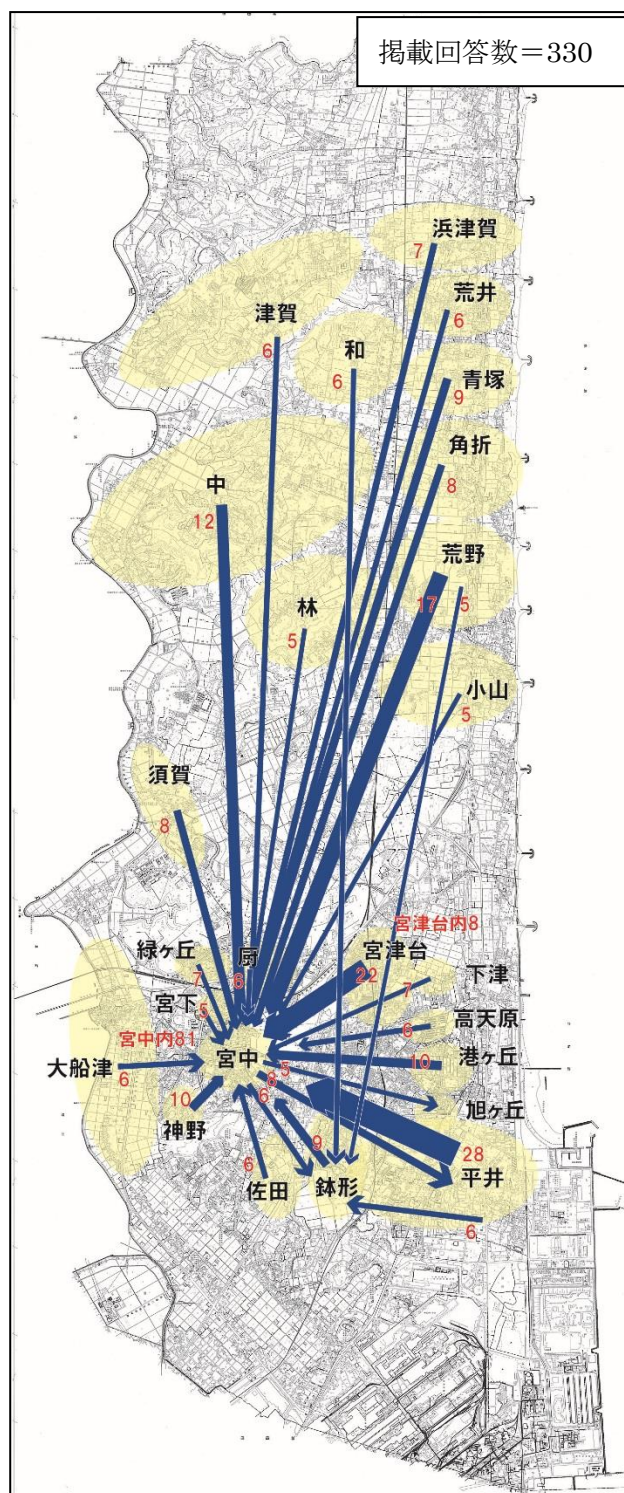


図 4-26 通勤・通学及び買い物の移動区間

注：アンケートで5以上の回答があった移動区間を表示。数字は回答数。線の太さは回答数に比例

<通院の移動区間>

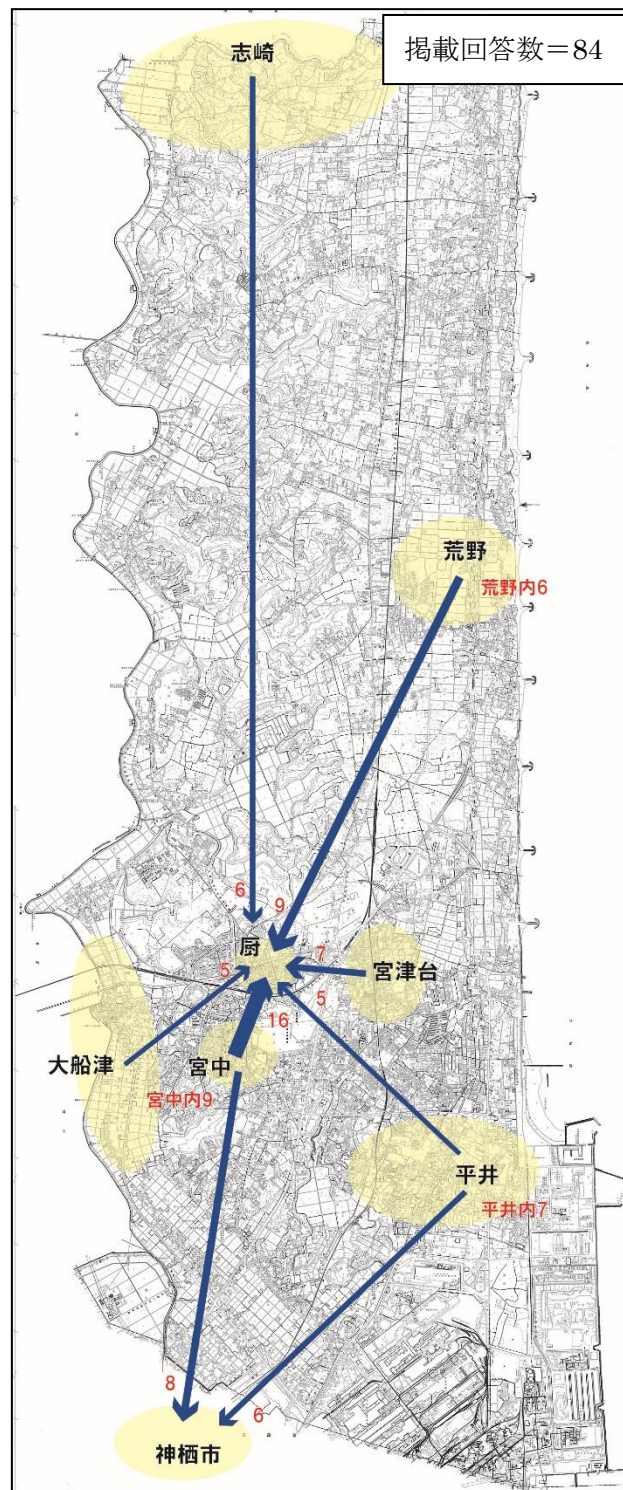


図 4-27 通院の移動区間

注：アンケートで5以上の回答があった移動区間を表示。数字は回答数。線の太さは回答数に比例

② 公共交通を必要としている市民

公共交通を必要としている市民は10歳代と75歳以上の高齢者

自動車運転免許を保有していない市民、自分で自動車を運転して外出することができない市民を、公共交通を必要としている市民と考えます。

10歳代、80歳以上の市民の5割以上と75歳以上の約5割が、自分で運転して外出しない市民です。

これらのことから、10歳代や75歳以上の高齢者にとって公共交通の必要性が高いと考えられます。

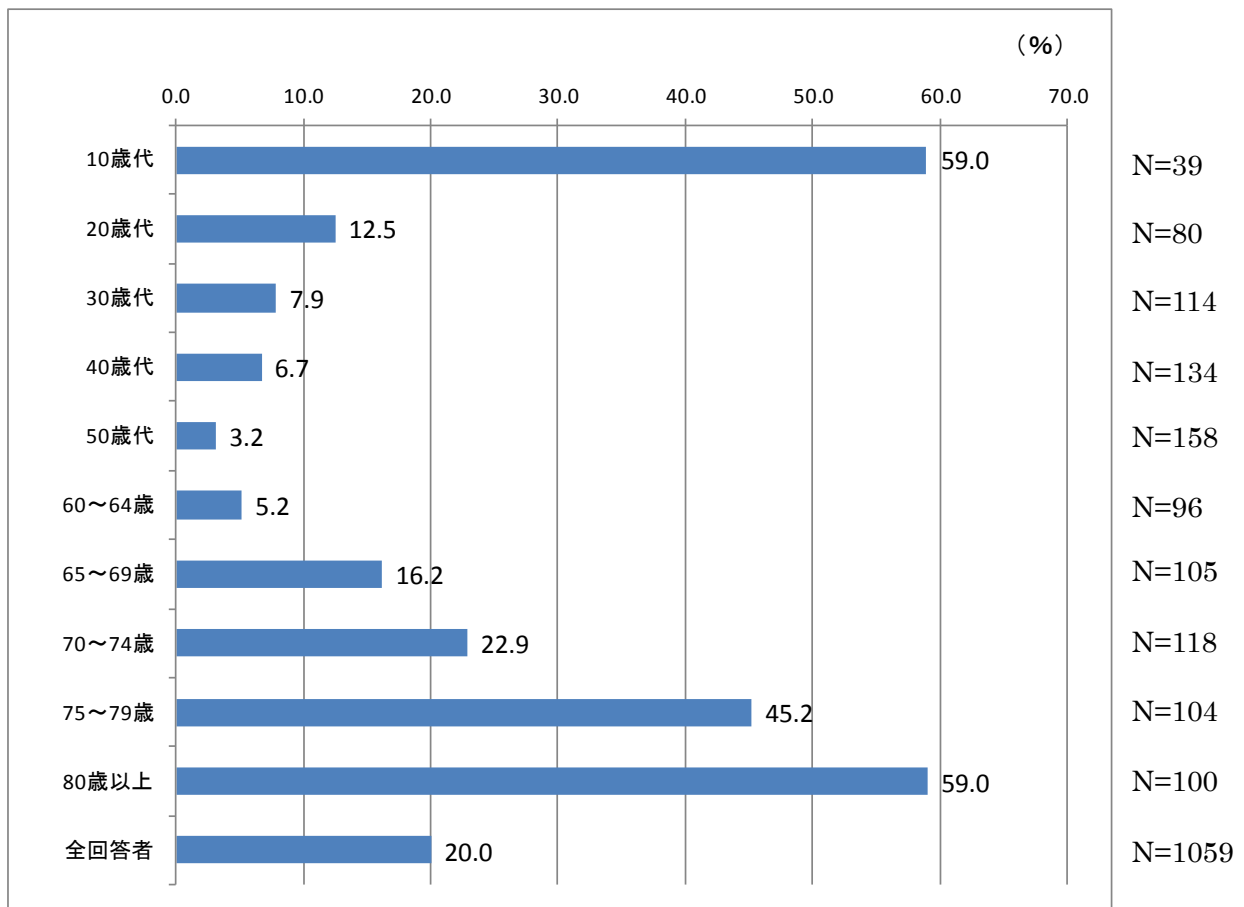


図 4-28 公共交通を必要としている市民の年齢階層

公共交通を必要としている人の年代・性別のクロス集計の結果、下記のことが明確になりました。

- 10歳代および65歳以上の年代では、男性に比べて女性の割合が大きいことが分かります。
- 言い換えると、男性は70歳代になっても自分で車を運転して外出する人が一定程度いますが、女性は65歳を境に自分で車を運転することができない割合（＝公共交通を必要とする割合）が急増していると考えられます。

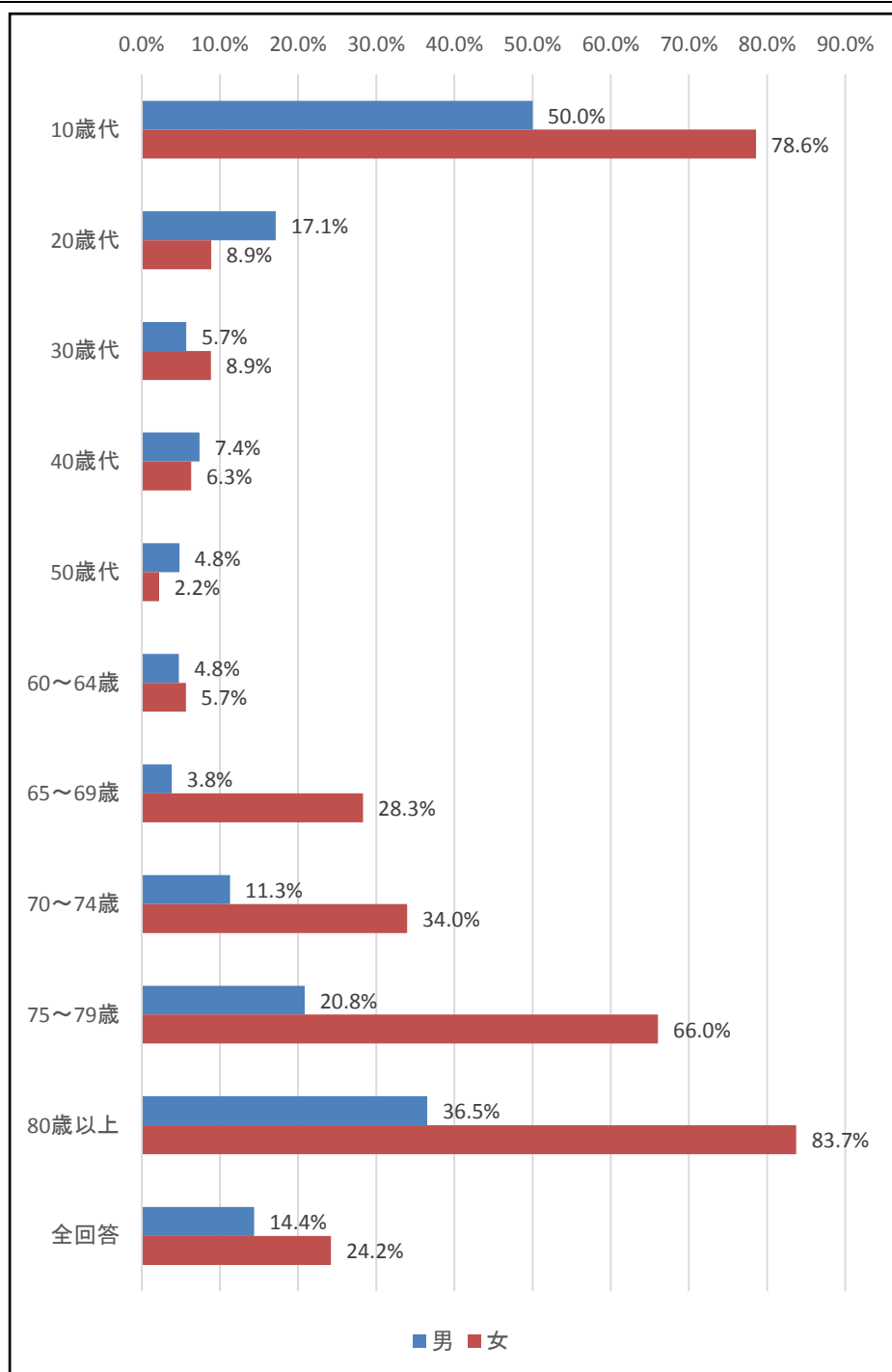


図 4-29 公共交通を必要としている人の性別・年代

③ バスの利用条件

1 時間に 1 便，運賃 300 円，バス停まで徒歩時間 10 分が許容範囲

バスの利用条件として，許容できるサービス水準の限度について回答してもらいました。それをグラフにすると下図の通りになります。

許容率 4 割を基準に考えると，運行頻度は 1 時間に 1 便以上，運賃は 300 円以下，バス停までの徒歩時間は 10 分以内という条件が許容範囲です。

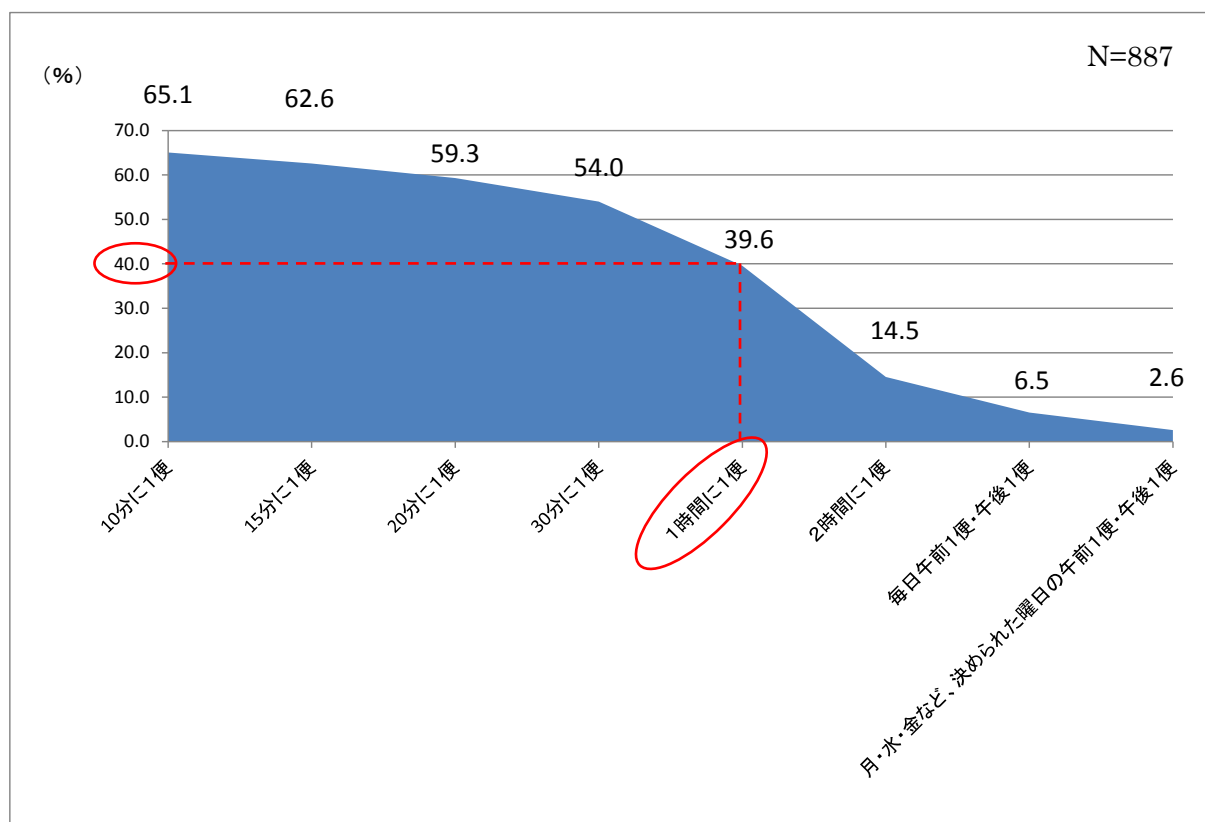


図 4-30 運転頻度の許容率

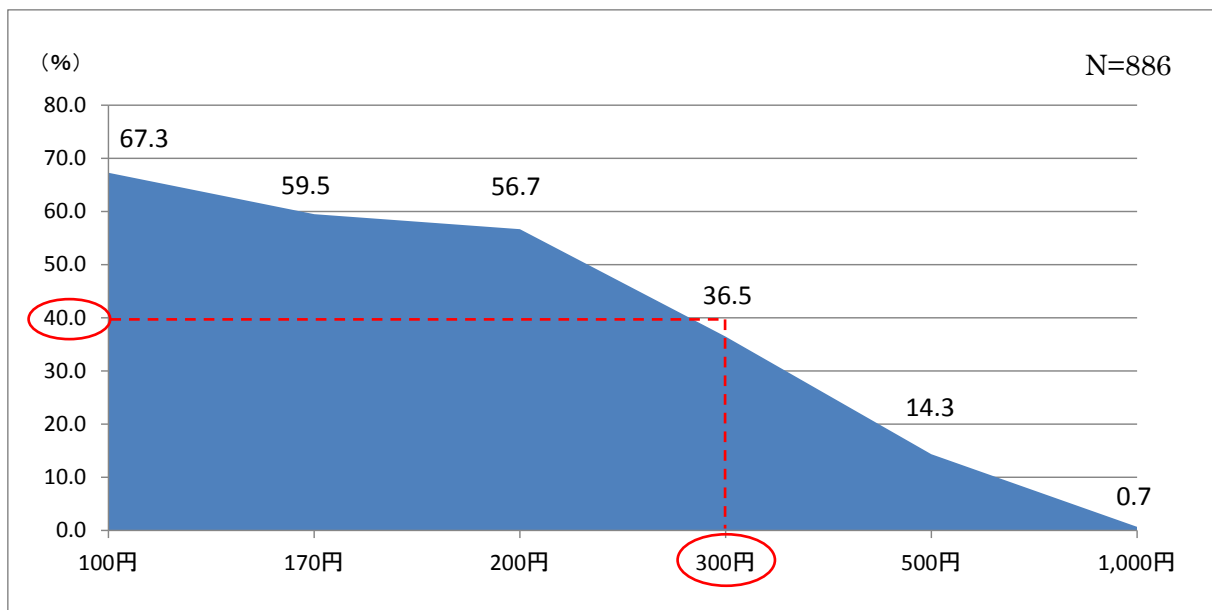


図 4-31 運賃の許容率

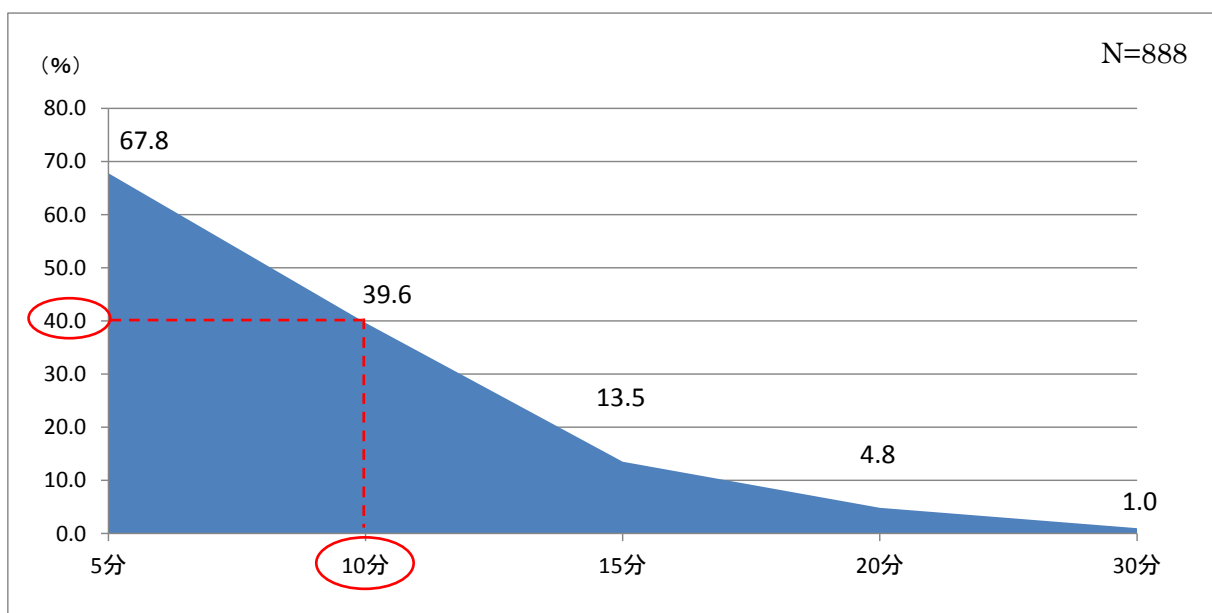


図 4-32 バス停までの徒歩時間の許容率

④ 送迎に対する意識

駅までの送迎が最も多い

週 5 回以上のほぼ毎日、マイカー送迎を行うという市民が約 3 割おり、片道所要時間は 10 分以下と 10 分超が概ね半々、20 分超が約 2 割です。

送迎の内容は、「高齢の家族の通院や買い物への送迎」が 40%と最も多く、次いで「朝夕、通勤・通学する家族を直接、会社や学校まで送迎」が 23%となっています。

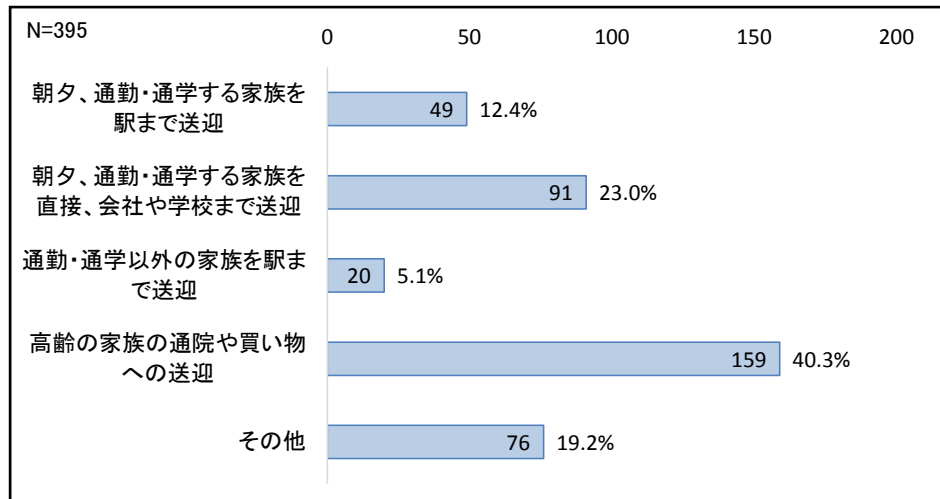


図 4-33 送迎の内容

送迎に負担を感じている人も多い

送迎している人は「負担を感じる」と「負担を感じていない」が概ね半々です。しかし、目的別でみると「朝夕、通勤・通学する家族を駅まで送迎」や「高齢の家族の通院や買い物への送迎」では「負担を感じる」という割合が多い状況です。

一方、送迎されている人は「申し訳ないが仕方ない」及び「外出の回数をできるだけ減らしている」が合わせて7割弱を占めており、何かしら送迎されることを申し訳なく感じています。送迎を減らすために必要なこととして「バスを便利にする」という意見が多い状況です。

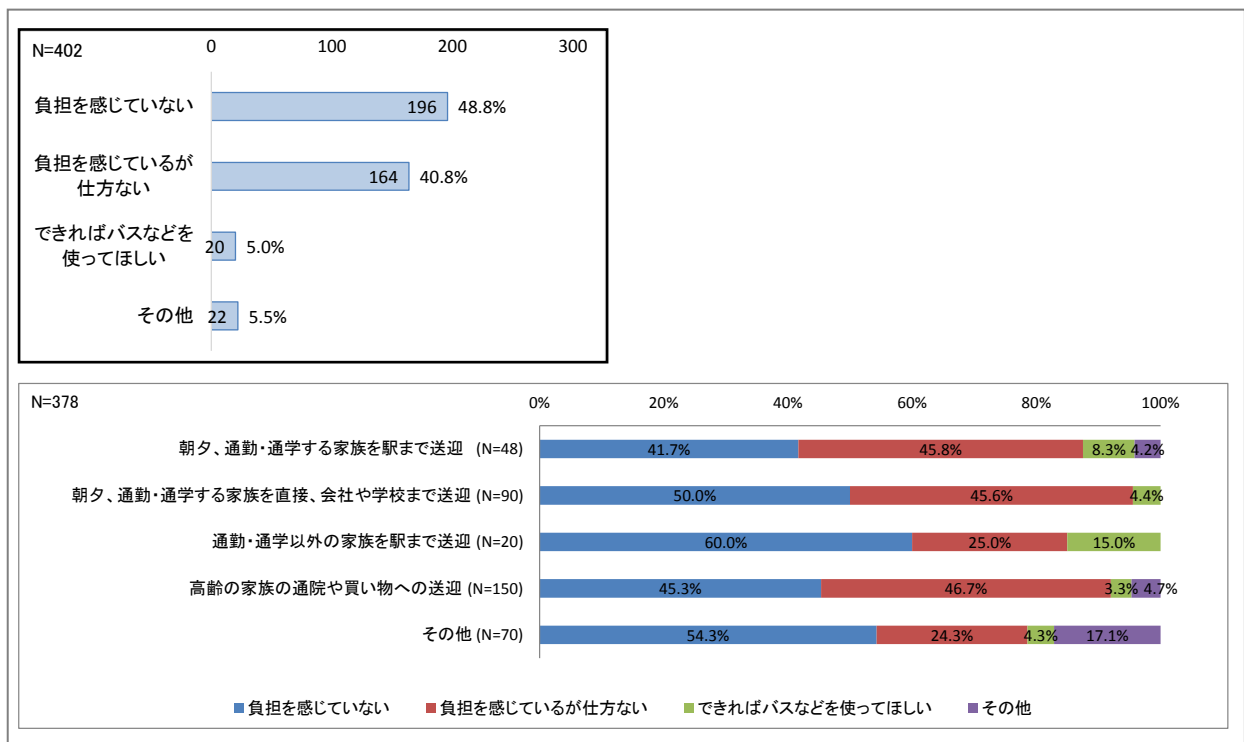


図 4-34 「送迎している人」の送迎に対する意識

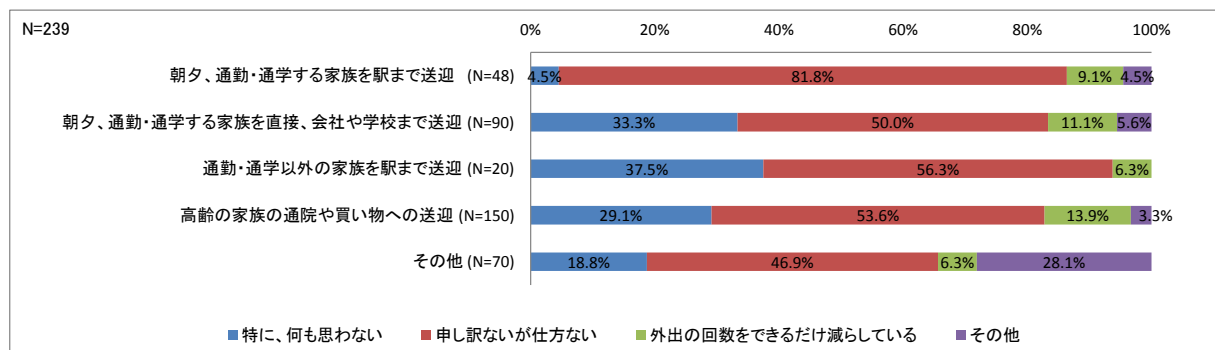
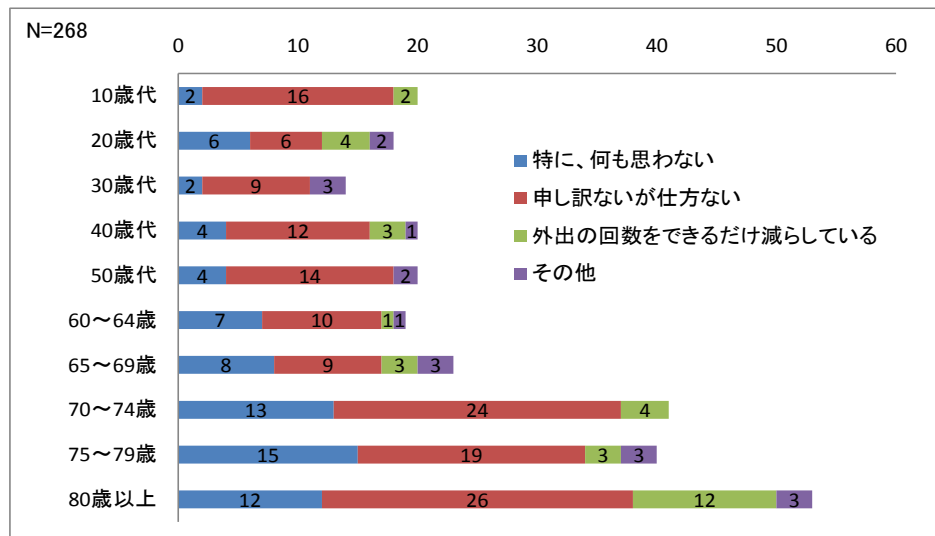
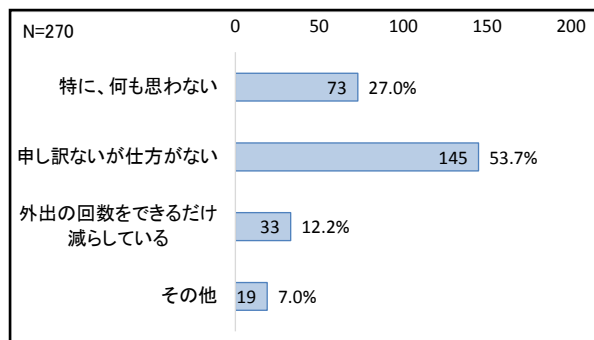


図 4-35 「送迎されている人」の送迎に対する意識

⑤ 公共交通施策に対する意識

鹿嶋コミュニティバスを良い施策と考える市民は5割以上

鹿嶋コミュニティバスについては、「市民の移動手段の確保の面で良い政策」と考える市民が52%と半数以上を占めています。一方で、「鹿嶋コミュニティバスのことを良く知らない」という市民が4割弱もあり、認知度を高めることが求められます。

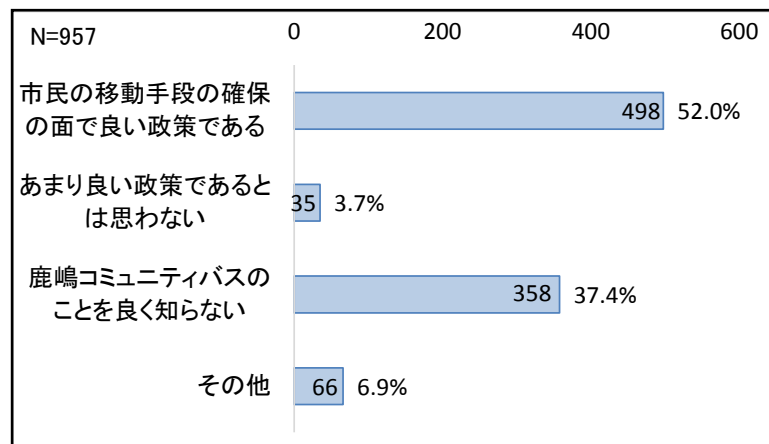
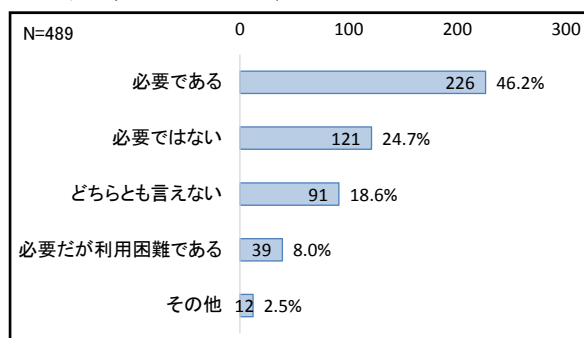


図 4-36 公共交通施策に対する意識

市民アンケートの結果、「鹿嶋コミュニティバスを知らない人」の特徴として、下記のことがわかりました。

- 地区は、宮中、平井、宮津台、港ヶ丘、神野が多い状況です。
- 職業は、会社員などが多い状況です。
- 日常の交通手段は、通勤・通学／買い物／通院すべての目的において、自動車（家族等の送迎）の割合が、鹿嶋コミュニティバスを知っている人のそれより多い状況です。
- バスの利用条件については、鹿嶋コミュニティバスを知っている人に比べて知らない人は、「いずれにしても利用しない」と回答する人が多い状況です。
- 「公共交通が必要である」と考えている人は、鹿嶋コミュニティバスを知っている人では46%ですが、知らない人は33%に低下しています（下図）。

<鹿嶋コミュニティバスを知っている>



<鹿嶋コミュニティバスを知らない>

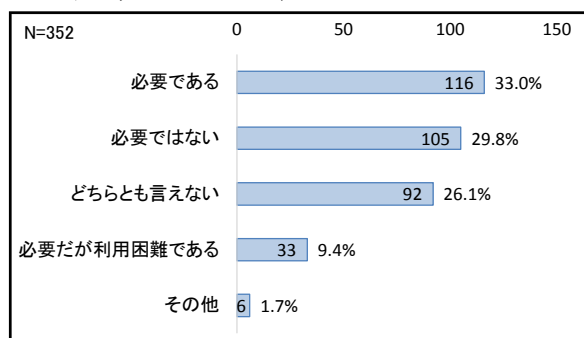


図 4-37 鹿嶋コミュニティバス認知度別の公共交通の必要性

公共交通が必要であるとする市民は約4割

公共交通については40%が「必要である」と考えており、55%が「公共交通の維持確保のためには、現状の税金の投入はやむを得ない」と回答しています。

<公共交通の必要性>

<税金の投入についての意識>

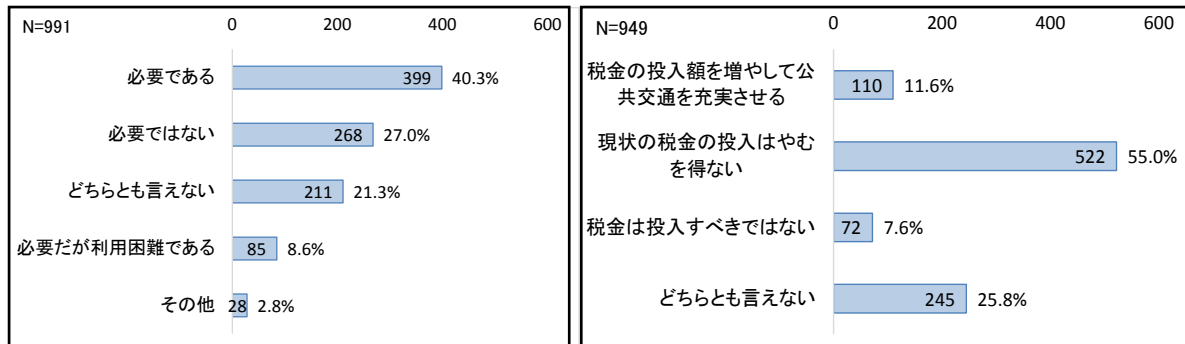


図 4-38 公共交通の必要性及び税金投入について

⑥ 自動車から公共交通への転換意向

約2割の市民に転換意向

日常でマイカーを利用している人に公共交通（バスや鉄道）への転換意向を聞いたところ、転換意向のある市民は全体で約2割、なかでも70歳代の転換意向が高く、75歳～79歳では27%となっています。こうした調査結果を鑑みると、高齢者に向けて公共交通の利用促進を図ることが有効と考えられます。

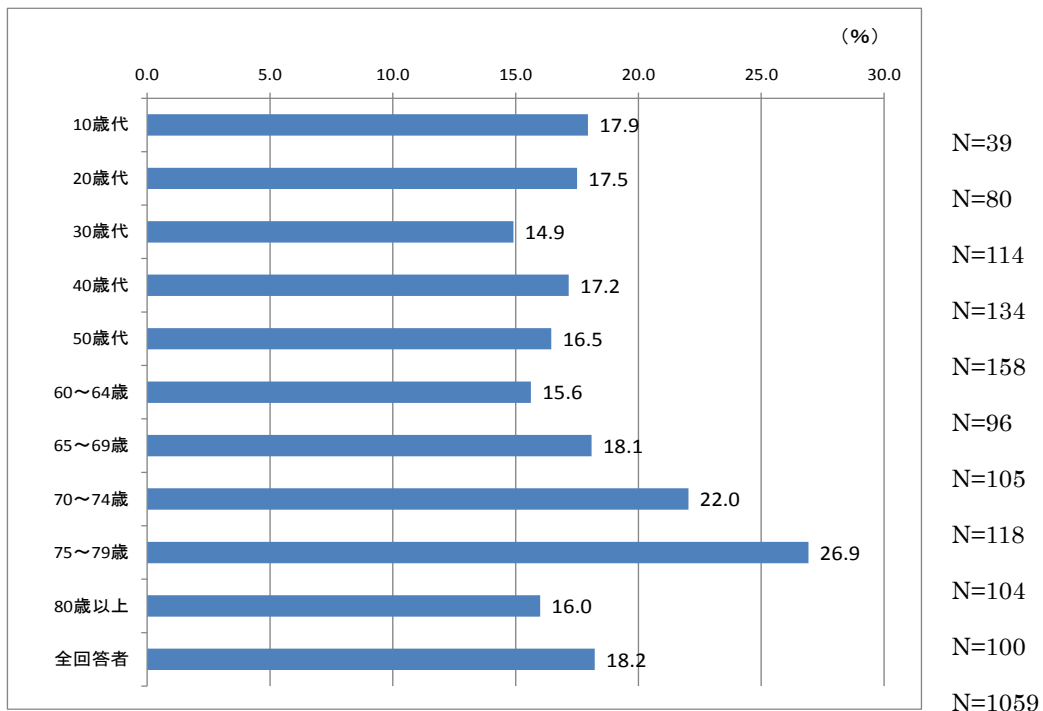


図 4-39 年齢階層別の自動車から公共交通への転換意向

(2) 利用者アンケート

利用者アンケートの実施概要は以下のとおりです。

①実施日

9月2週目に配布し、9月末を回収期限としました。

②対象者

各交通機関利用者

③実施方法

交通機関	配布・回収方法
鹿嶋コミュニティバス	車内に設置し、郵送回収。 14日（水）は車内で配布および聞き取りを実施。
鉄道	鹿島神宮駅に設置し、郵送回収。 15日（木）は配布員が駅にて直接配布。
高速バス	23日（金）に東京駅鹿島線バスのりばにて乗客に配布し、郵送および乗務員への手渡しにより回収。
高校生	各高校の協力のもと、配布および回収。
路線バス・広域連携路線バス	車内に設置し、郵送回収。 15日（木）は配布員がバス停にて直接配布。
タクシー	運転手より手渡しにて配布、郵送回収。

④配布・回収票数

交通機関	配布数	回収数	回収率
鹿嶋コミュニティバス	500	116	23.2%
鉄道	400	36	9%
高速バス	300	99	33%
高校生	336	336	100%
路線バス・広域連携路線バス	200	3	1.5%
タクシー	100	1	1%

※路線バス・広域連携路線バスは直接配布実施日に鹿島神宮駅バス停にて乗客12人全員に配布しました。配布期間中の利用者は同一人物である可能性も高く、低い回収率でした。

※タクシーは直接配布や聞き取りを実施することができず、低い回収率でした。

主なアンケート結果は以下のとおりです。

① 鹿嶋コミュニティバス

運賃・運行頻度の満足度が低い

鹿嶋コミュニティバスの利用者は 10 歳代と 65 歳以上の高齢者が多い状況です。全体的な評価としては普通と感じている利用者が多く、運賃、ルート・バス停の位置、バス停での時刻等の案内は比較的評価が高い一方で、運行頻度や運行時間帯は不満という回答が多い状況です。

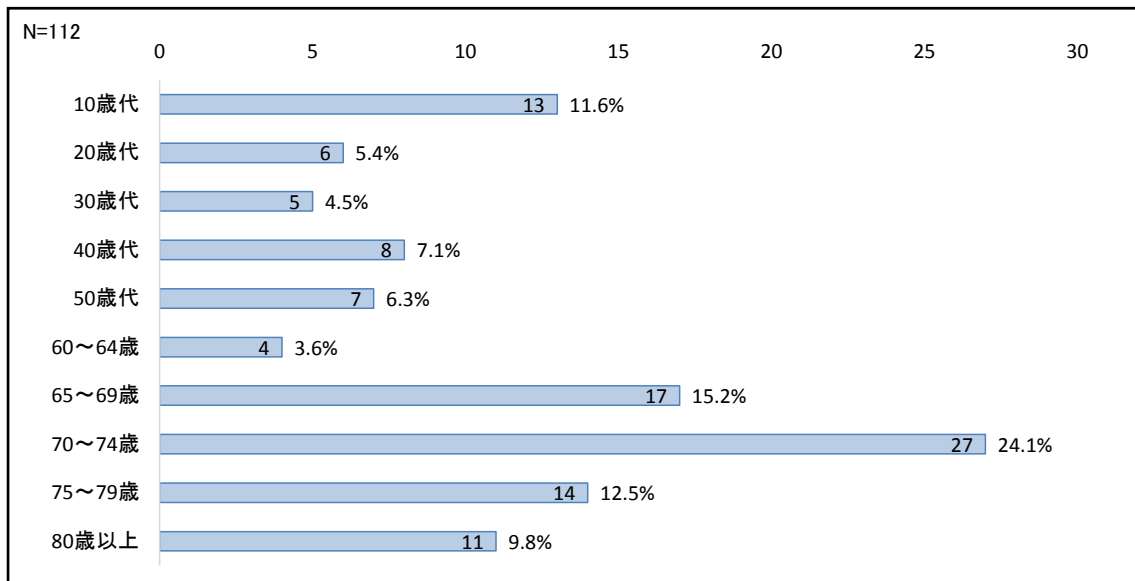


図 4-40 鹿嶋コミュニティバス利用の年齢階層

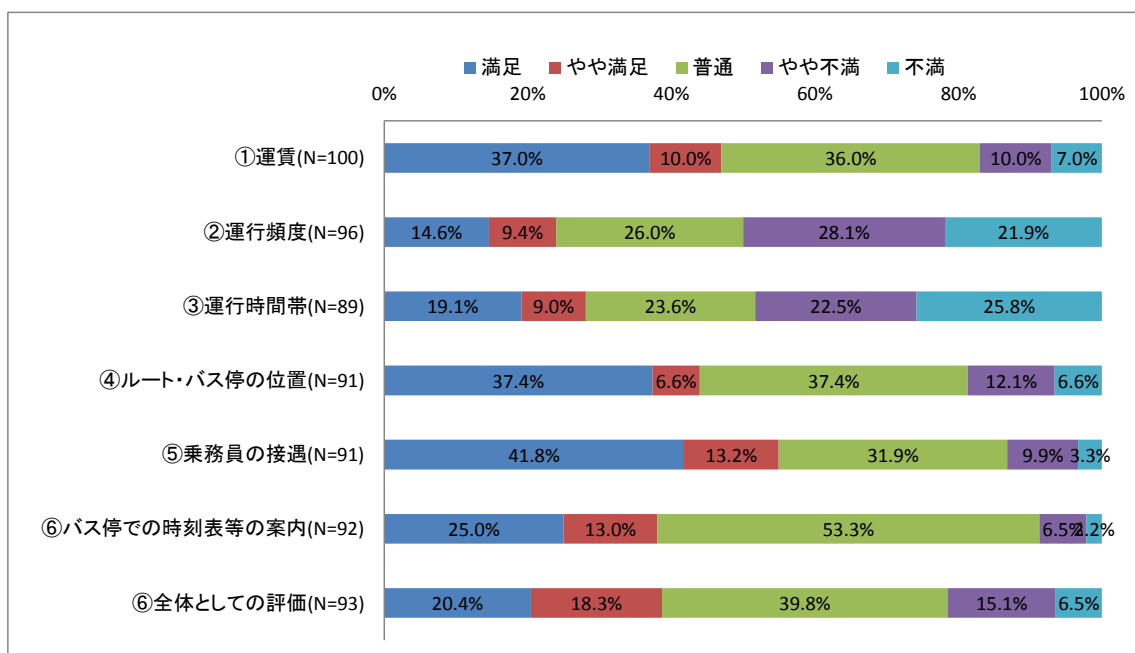


図 4-41 鹿嶋コミュニティバスの満足度

② 鉄道

5 時台から 23 時台の運行のニーズがある

鹿島神宮駅で鉄道利用者へアンケートを配布したところ、10 歳代の回答が多い状況でした。全体的な評価としては普通と感じている利用者が多く、運賃、運行頻度については不満という回答が多い状況です。

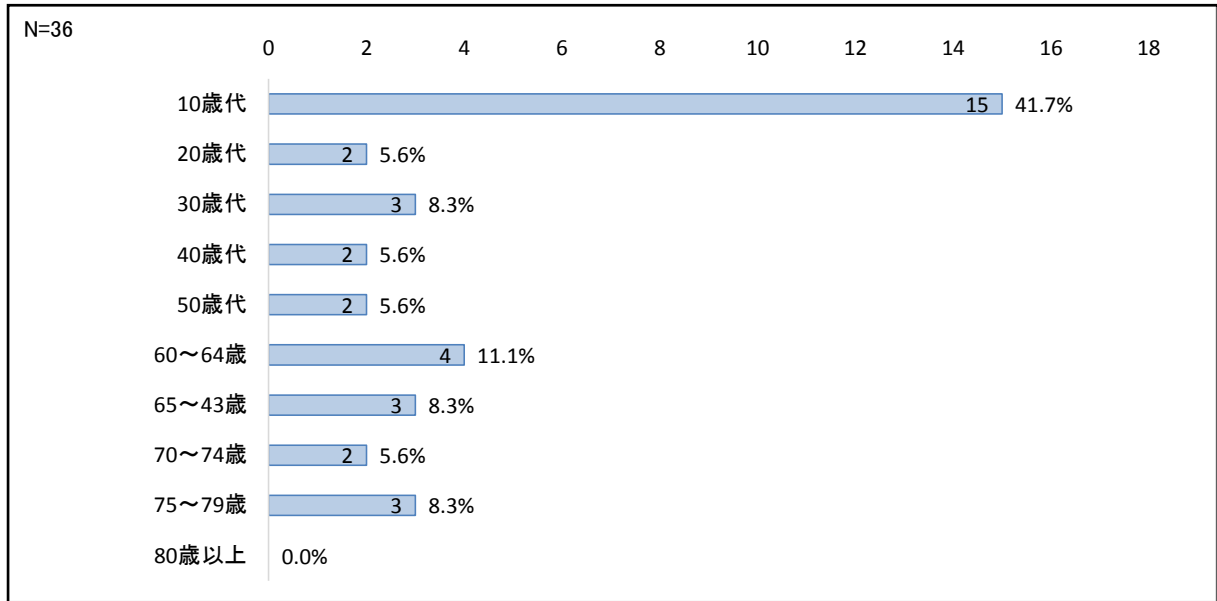


図 4-42 鉄道利用の年齢階層

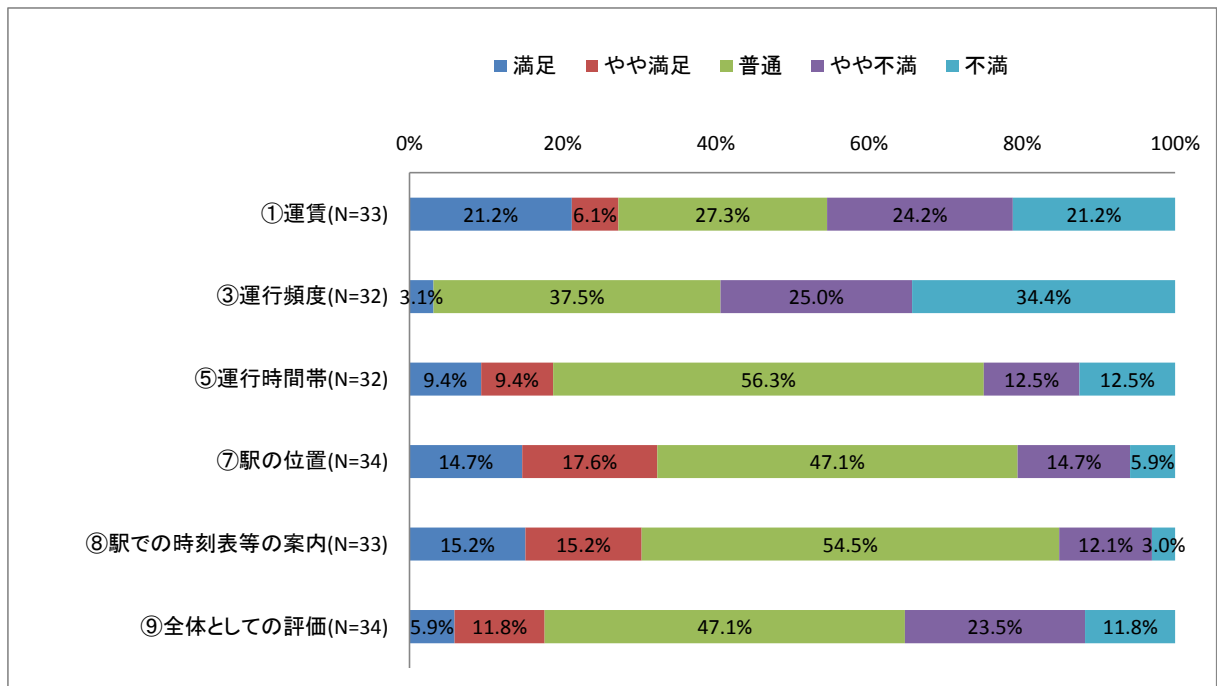


図 4-43 鉄道の満足度

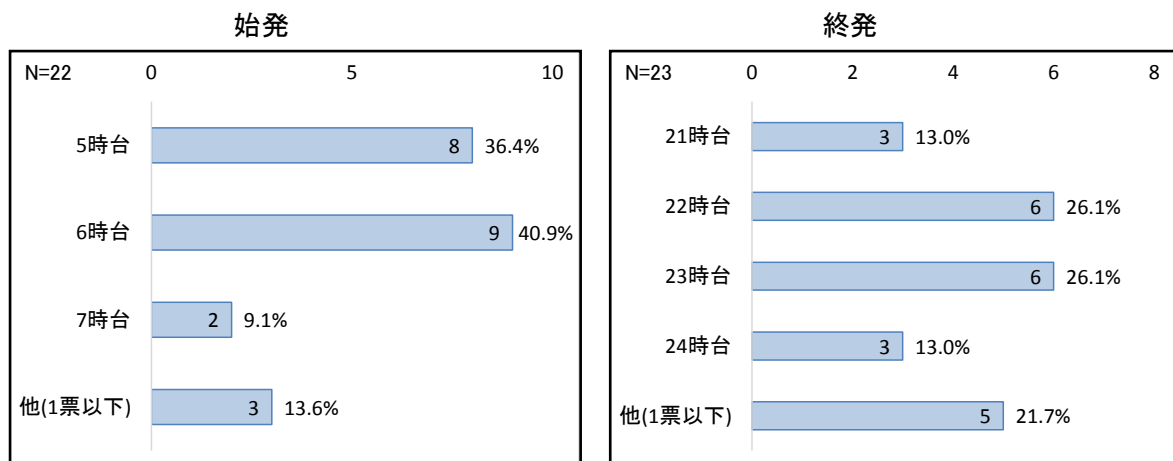


図 4-44 必要な運行時間帯の意向

③ 高速バス

水郷潮来バスターミナルからの利用が多い

東京駅で、高速バスを利用して鹿嶋市内へ移動する方を対象にアンケートを配布しました。高速バスの利用者は40歳代、50歳代が多い状況です。乗降するバス停としては、市内のバス停よりも水郷潮来バスターミナルを利用するという回答が多い状況です。

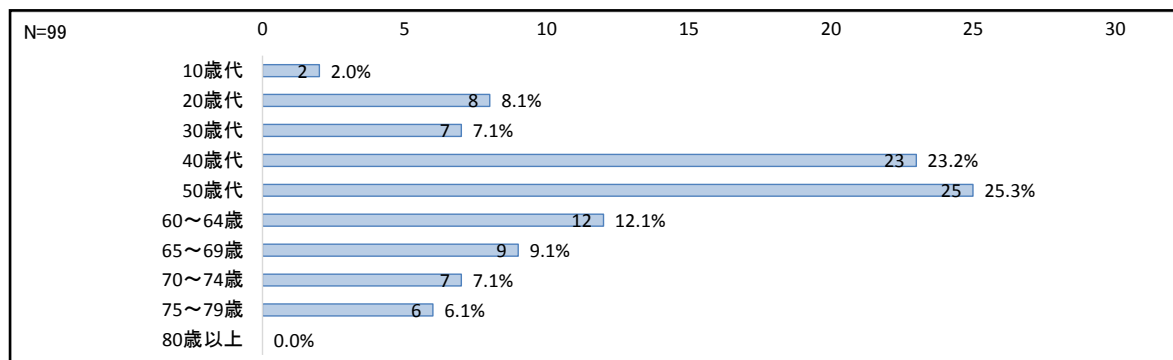


図 4-45 高速バス利用の年齢階層

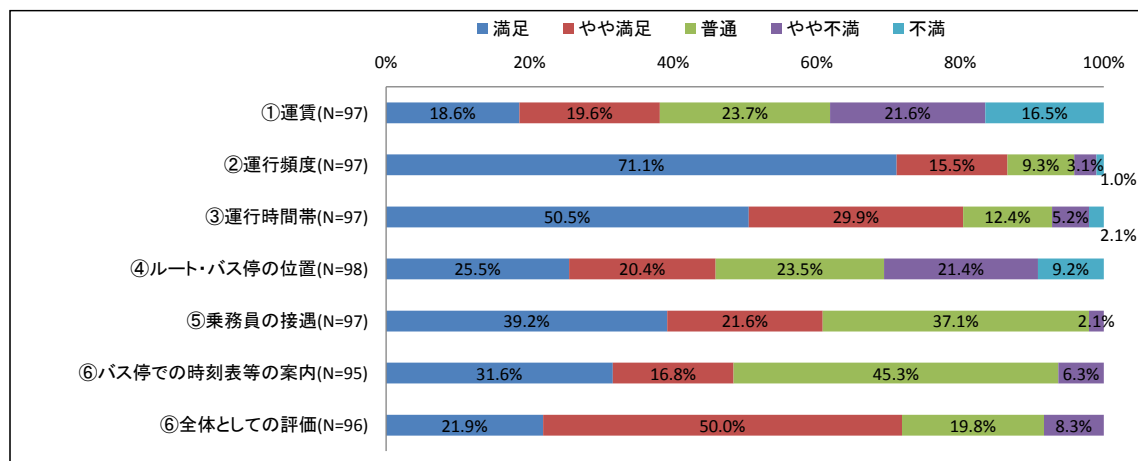


図 4-46 高速バスの満足度

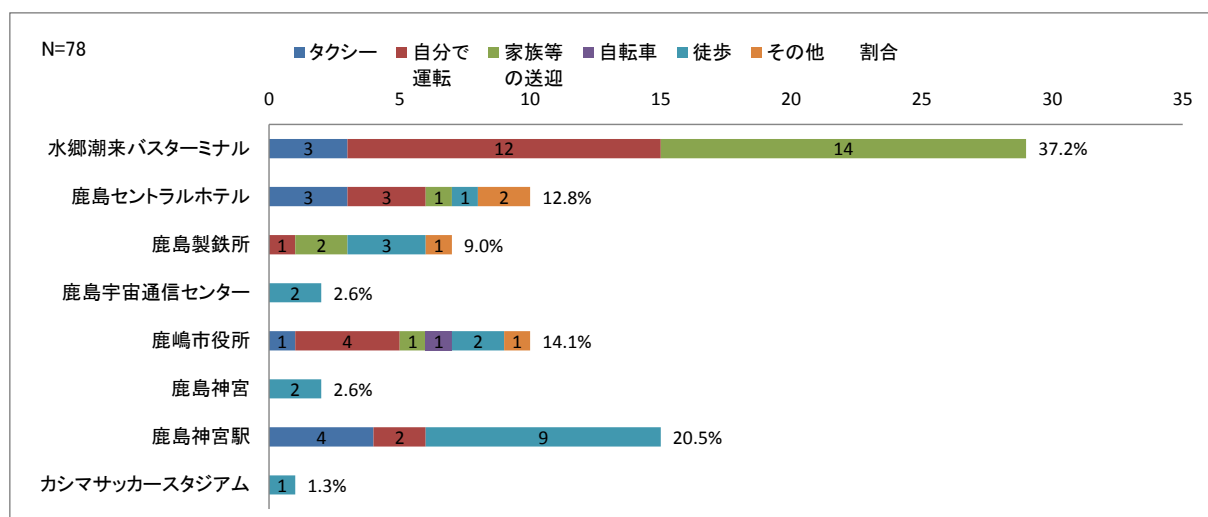


図 4-47 乗降バス停とそこからの交通手段（東京駅とゼロ回答を除く）

高速バス（水郷潮来バスターミナル）利用者を対象としたアンケート（平成 28 年 7, 8 月実施）における居住地別回答者数は以下のとおりです。

表 4-6 高速バス（水郷潮来バスターミナル）利用者アンケートの居住地内訳

居住地		回答数(票)			割合			地域区分
		平日	休日	合計	平日	休日	合計	
茨城県	鹿嶋市	33	32	65	30.6%	30.2%	30.4%	鹿嶋市
	潮来市	32	31	63	29.6%	29.2%	29.4%	潮来市
	行方市	15	6	21	13.9%	5.7%	9.8%	その他 茨城方面
	鉾田市	3	8	11	2.8%	7.5%	5.1%	
	神栖市	2	1	3	1.9%	0.9%	1.4%	
	笠間市	0	2	2		1.9%	0.9%	
	大洗町	0	1	1		0.9%	0.5%	
千葉県	香取市	1	3	4	0.9%	2.8%	1.9%	その他 茨城方面
	銚子市	1	0	1	0.9%		0.5%	
	千葉市	0	1	1		0.9%	0.5%	
北海道		1	1	2	0.9%	0.9%	0.9%	東京方面
埼玉県		0	1	1		0.9%	0.5%	
東京都		9	8	17	8.3%	7.5%	7.9%	
神奈川県		2	4	6	1.9%	3.8%	2.8%	
静岡県		1	0	1	0.9%		0.5%	
岐阜県		1	0	1	0.9%		0.5%	
大阪府		1	0	1	0.9%		0.5%	
兵庫県		0	1	1		0.9%	0.5%	
岡山県		1	0	1	0.9%		0.5%	
広島県		0	1	1		0.9%	0.5%	
山口県		0	1	1		0.9%	0.5%	
不明		5	4	9	4.6%	3.8%	4.2%	-
合計		108	106	214	100.0%	100.0%	100.0%	-

出典）潮来市地域公共交通活性化協議会事務局

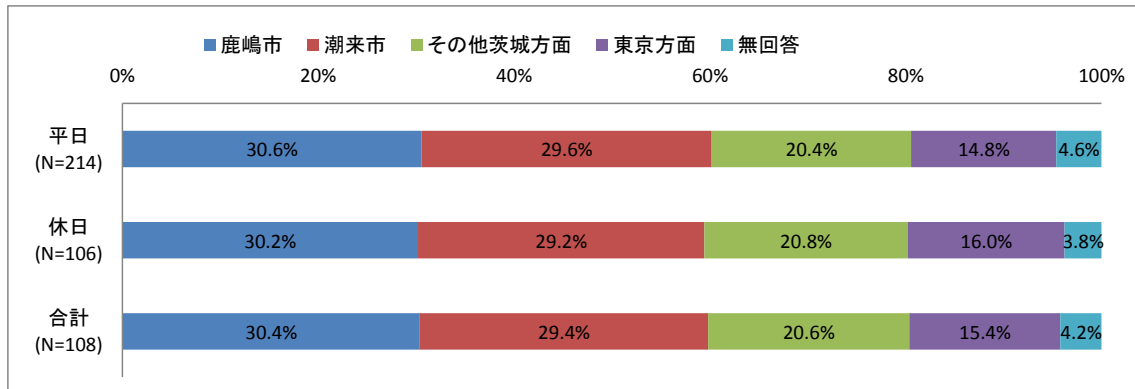


図 4-48 高速バス（水郷潮来バスターミナル）利用者アンケートの居住地内訳

出典）潮来市地域公共交通活性化協議会事務局

④ 高校生

通学交通手段は自転車，スクールバス，家族等の送迎が多い

市内の高校を対象に，高校生へアンケートを実施しました。

通学時の交通手段としては自転車が 33%，スクールバスが 19%，家族の送迎が 18% となっています。スクールバスの乗車箇所までは，徒歩や家族の送迎が多い状況です。市内に居住する高校生は，自転車が半数近い 44.9% を占めており，家族等の送迎や徒歩に続き，鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の利用率が高いです。

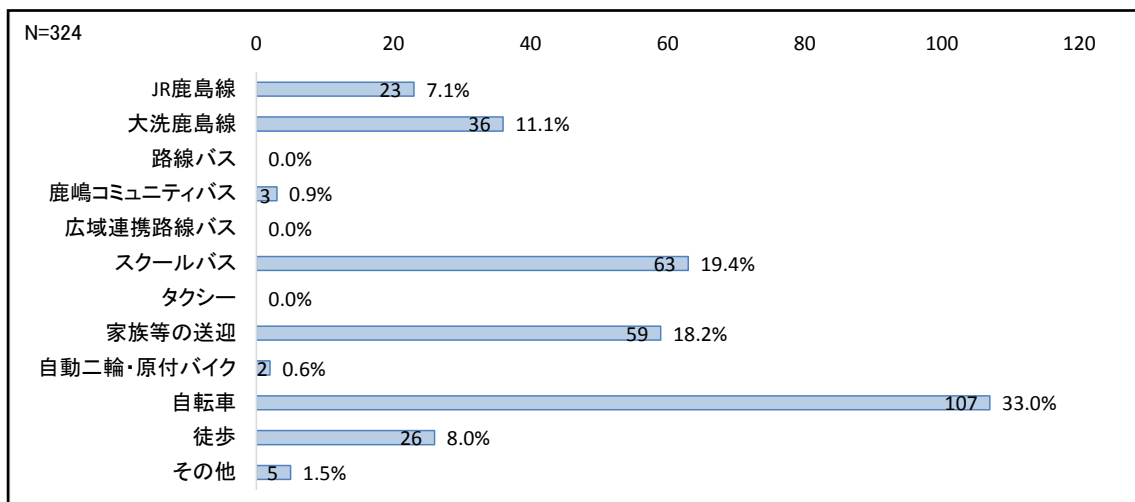


図 4-49 通学時の主な交通手段

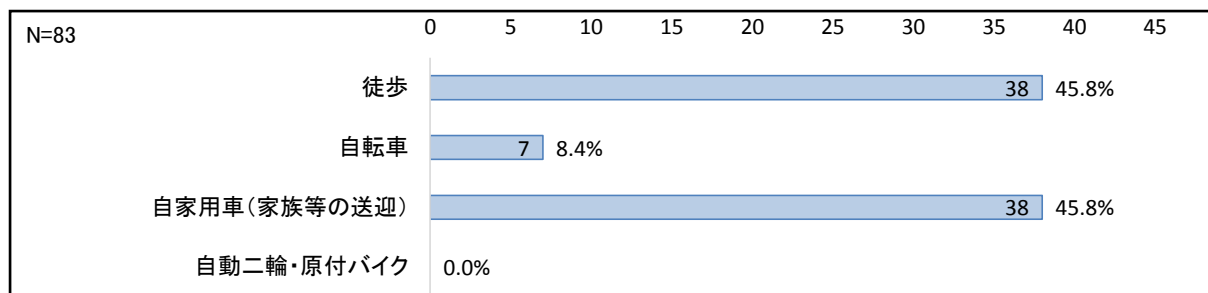


図 4-50 スクールバス乗車箇所までの交通手段

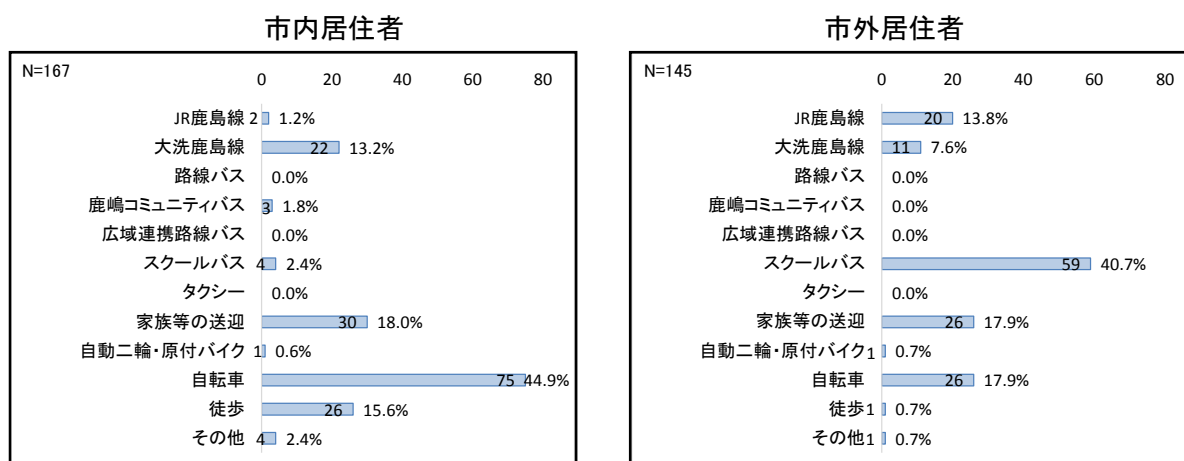


図 4-51 スクールバス利用者の居住地別交通手段

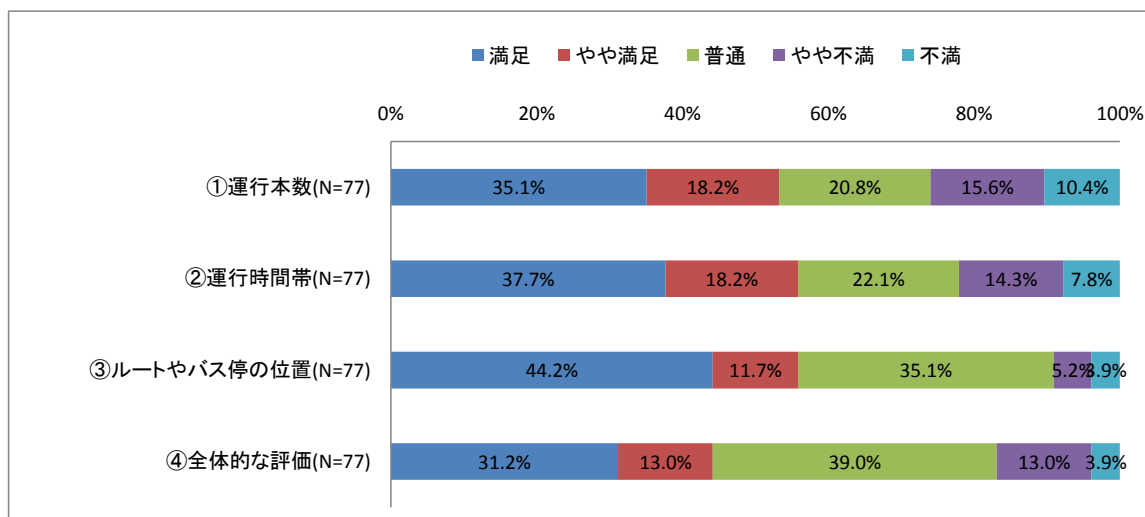


図 4-52 スクールバスの満足度

第5章 地域公共交通の現状及び課題

1. 地域公共交通の現状の整理

先に整理した本市の現況、市民アンケート結果、利用者アンケート結果をもとに、項目毎に現状を整理すると下表の通りとなります。

	広域公共交通 ネットワーク	地域公共交通 ネットワーク	都市構造	サービス水準	公共交通の必要性	公共交通の利用意識	市の公共交通施策
鹿嶋市の 現況	東京への移動や近隣市 への市民の移動、外か らの本市への移動があ る。	市内では、公共交通空 白地（駅から1km、バス 停から300m圏域）は、 市街地の郊外に多い。 公共交通空白地に高齢 者が多く住む地区があ る。	鹿島神宮駅等の交通結 節点と生活施設の集積 する地区が離れている ため移動手段が必要。				公共交通への市の予算 から年間約5千万円使 っている。
市民アン ケート	市民の高速バスの利用 率（約7割が年1回以 上利用）が高い。 通勤・通学や通院で神 栖市へ移動する市民が いる。	タクシーを年1回以上 利用している市民が約2 割いる。	通勤・通学、買い物、 通院の目的によって、 目的地となる地区が異 なる。	許容率4割で考えると、 バスに求められるサー ビス水準は、運行頻度1 時間に1便以上、運賃 300円以内、バス停まで の徒歩時間10分以内と なる。これは、現況の 公共交通のサービス水 準よりも高い。	公共交通の必要性を感 じている市民が約4割 おり、鹿嶋コミュニティ バスが良い施策であ ると感じている市民が 5割以上いる。 公共交通の必要性が確 認されている。 公共交通の必要性の高 い市民（自動車を利用 しない市民）は、10歳代 や75歳以上の高齢者に 多い。	自動車から公共交通へ の転換意向は約2割あ る。 特に70歳代の転換意向 が強い。 送迎されている市民が 約3割で、そのうち約3 割が送迎を減らすため にバスを便利にすべき と考えている。 鹿嶋コミュニティバス を知らない市民が約4 割いる。	
利用者ア ンケート	高速バスは、市内のバ ス停よりも水郷源来バ スタターミナルからの利 用が多い。 鉄道は10歳代の利用が 多い。 通学においてはスクー ルバスを利用している 生徒が多い。			鉄道の運行頻度や運賃 に對しての改善ニーズ が高い。 鹿嶋コミュニティバス の運行頻度や運行時間 帯に對しての改善ニー ズが高い。			

項目ごとに課題を整理します。

図 5-1 地域公共交通の現状の整理

2. 地域公共交通の課題

【広域公共交通ネットワークの課題】

① 東京都や水戸市等への広域公共交通機関の役割分担と利便性強化

本市は、東京都や近隣市との間の広域的な移動も多い状況です。

広域的な公共交通は鉄道、高速バス、路線バスがあります。鉄道は10歳代の利用が多いことから、市内や近隣市間での通学の利用が多いと想定されます。一方で、高速バスは東京駅への直通であることから、さらに広域的な移動に資すると考えられます。鉄道については、運賃や運行頻度の改善ニーズがあり、高速バスについては、鹿嶋市内のバス停よりも水郷潮来バスターミナルからの乗降が多いという状況があります。広域公共交通機関の役割分担を明確にし、それに沿った利便性強化を進めることが課題となります。

② 近隣市との公共交通での連絡強化

通勤・通学の移動、商圈をみると本市と近隣市との移動は多い状況です。また、市民アンケートでは、通勤・通学や通院で神栖市を訪れる市民も一定程度確認できました。さらに、高速バスの乗降バス停を水郷潮来バスターミナルにしている利用者もいます。近隣市との公共交通での連絡強化が課題となります。

【地域公共交通ネットワークの課題】

③ 地域公共交通の役割分担と公共交通空白地での移動性確保

本市では、鉄道、路線バス、広域連携路線バス、鹿嶋コミュニティバスが運行されていますが市域の全体をカバーしているわけではありません。市街地の郊外では、公共交通空白地となるエリアもあります。

今後、これら公共交通空白地にお住まいの方が、自ら自動車の運転をしなくても日常生活を維持できるように、移動性を確保することが課題となります。

【都市構造の課題】

④ 駅等の交通結節点と生活施設集積地区の連絡

市民の日常の移動は通勤・通学、買い物、通院等の目的毎に外出先となる地区が異なります。

また、これらの地区は必ずしも鹿島神宮駅のような利便性の高い交通結節点の近くにある訳ではありません。

そこで、駅等の交通結節点と生活施設が集積する地区間の連絡を図ることが課題となります。

【サービス水準の課題】

⑤ 公共交通のサービス水準向上ニーズへの対応

市民の公共交通に対するニーズは、提供されているサービス水準よりも高いです。できるだけ市民のニーズにあわせていくための工夫が課題となります。

【公共交通の必要性の課題】

⑥ 中高生と遠距離通学を要する小学生や 75 歳以上の高齢者を中心とした公共交通サービスの充実

自動車を利用して外出することができない市民の割合が高いのは、10 歳代と 75 歳以上の高齢者です。

また、近年、高齢者の運転による交通事故が増加しており、高齢者の移動手段として公共交通の充実が求められています。

公共交通は全ての市民等が利用しやすいものを目指すべきですが、まずは中高生などの生徒、遠距離通学を要する小学生と 75 歳以上の高齢者といった交通弱者を中心として、公共交通サービスを充実させていくことが課題となります。

【公共交通の利用意識の課題】

⑦ 自動車から公共交通への転換意向の喚起

現在は家族等に送迎をされているが公共交通が便利になれば転換したいと考えている市民がいます。

また、日常生活で自動車から公共交通への転換の可能性のある市民が約 2 割います。特に 75 歳から 79 歳までの層では 3 割近くになります。

一方で、鹿嶋コミュニティバスを知らない市民が約 4 割います。

公共交通の利便性を周知し、利用してもらうための取り組みが課題となります。

【市の公共交通施策の課題】

⑧ 公共交通への財政的負担の最適化

市民アンケートにより公共交通の必要性や鹿嶋コミュニティバスの施策の妥当性が確認されました。

現在、本市では、公共交通対策に年間約 5 千万円もの事業費を投入しております（P92＜本市の負担状況（平成 27 年度）＞参照）。そのため、当市の財政状況を踏まえると、公共交通の拡充に要する事業費を、大幅に増額することは困難です。

今後、財政的な面も考慮に入れ、実情に合致した公共交通の最適化を図りながら、同時に充実させていくことが課題となります。

第6章 基本方針及び計画目標

1. 基本方針

(1) 本市における公共交通の役割

市民の移動に資する社会基盤

公共交通と呼ばれていますが、我が国では鉄道やバス等の公共交通機関は、主に民間の収益事業として運行されてきました。しかしながら、近年の公共交通の利用者の減少や路線の縮小などへ対応するため、行政も関わりながら公共交通を確保・維持する取り組みが進められるようになりました。

本市でも、鉄道の維持、鹿嶋コミュニティバス、高齢者のタクシー利用の助成を行っており、市民の移動性を確保しています。

また、これからの時代において、公共交通は自動車を運転できない市民の移動、障がい者の社会進出、環境負荷の軽減等に果たす社会的効果は大きいと考えられます。さらに、近年、高齢者の運転による交通事故が増加していること、本市の将来人口推計において高齢者人口が増加すると推計されていることから、自動車を頼らない交通環境が求められます。これらのことを踏まえると、本市の政策として公共交通の確保・維持が必要となります。

本市では、公共交通を市民が生活を行う上での社会基盤として位置づけ、交通事業者・市民・行政等が協力して確保・維持を行うこととします。また、市内の公共交通の利便性向上を図るだけでなく、広域公共交通ネットワークを構築することにより、通学・通勤者はもとより、観光客等の来訪者、更には移住者の増加を図り、本市の活性化を目指します。このような本市が進めるべきまちづくり、公共交通体系の方向性と、市民の移動ニーズを踏まえ、本市が目指すべき将来像として掲げます。

(2) 目指すべき将来像

移動特性に合わせた公共交通ネットワーク

現在、本市では多くの市民が自動車により移動している状況です。しかしながら、自ら自動車を運転して移動できない市民や、家族の送迎に頼れない市民もいます。

そこで、自動車や徒歩等との役割分担・連携を図りつつ、誰もが快適に生活を送ることができるよう、移動特性に合わせた交通環境を整備します。これにより、市民だけでなく、観光客をはじめとした来訪者に対する公共交通の確保にもつなげていきます。

また、安易に一律の公共交通を配置するのではなく、限られた財源を有効に活用し、地域の特性に合わせた効率的な公共交通ネットワークを目指します。

2. 公共交通ネットワークの方針

広域公共交通、地域公共交通に分けて、公共交通ネットワークの方針を設定します。

(1) 広域公共交通ネットワークの方針

東京都との移動は、高速バスが充実している反面、鉄道は特急列車の廃止をはじめ利便性が低下しています。

千葉県千葉市や成田市との移動は、幕張新都心駅を経由する高速バスの運行はあるものの、ほぼ鉄道に依存する状況であり、運行本数や速達性などの水準は十分とは言えません。

近隣市とは、JR鹿島線や大洗鹿島線、路線バス（鹿島神宮－銚子線）、広域連携路線バス（鹿島大野－潮来線）などにより、潮来市や神栖市、鉾田市などとは結ばれているものの、運行水準は低く、水郷潮来バスターミナルや土浦協同病院なめがた地域医療センターなど、潜在的な移動ニーズのある目的地への移動手段が自動車やタクシーに限定されています。

東京都、千葉市や成田市、近隣市への広域的な移動を支える公共交通については、鉄道やバスの特性を生かし、市民や来訪者など誰もが多様な目的地へアクセスできるネットワークを構築します。

① 東京都との移動

高速バスは高い運行頻度のほか、利用しやすい運賃、乗り換えが不要、着席の保証など、利便性の高い交通手段として定着しています。ただし、東京駅と鹿嶋方面をノンストップで運行するため、千葉駅などルートの途中へのサービスは波及しにくい側面もあります。

東京駅のほか主要な行き先を想定し、鹿島神宮駅からの所要時間等を比較したところ、東京駅、上野駅、錦糸町駅へは高速バスの利便性が高く、葛西駅や新小岩駅などの東京23区東部の主要駅へは鉄道の利便性が高いことがわかりました(表4-2参照)。

鉄道は定時性に加え、途中駅にこまめに停車する輸送体系を設定することが可能であり、高速バスが拾いきれない途中区間も取り込める特性があります。

そこで、東京都との公共交通手段は高速バスと鉄道の両方を位置づけ、多様な目的地に柔軟に対応する移動体系を構築します。

② 千葉市周辺部との移動

千葉駅や周辺の主要駅についても、鹿島神宮駅からの所要時間等の比較を行ったところ、海浜幕張駅を経由する高速バスを利用しても高速バスの優位性は限定的であることがわかりました。

千葉市周辺部との公共交通手段は主として鉄道を位置づけ、部分的に高速バスが補う体系とします。

③ 成田市、水戸市、近隣市との移動

成田市や水戸市、鹿行地域各市や香取市との公共交通手段は、鉄道や路線バスなど既存の公共交通機関を位置づけるとともに、公共交通で結ばれていない目的地については、需要を踏まえたバス交通などの新たな導入を検討します。

(2) 地域公共交通ネットワークの方針

市域内の移動に資する地域公共交通については、「移動特性に合わせた公共交通ネットワーク」を目指して、利便性の高く、効率的なネットワークを構築します。

① 多様な公共交通機関の組合せによる利便性の確保

市域内では生活施設の立地状況や土地利用、人口密度等が多様で、地区によって特性が異なります。地区の特性に合った公共交通機関を配置し、それらを組み合わせることにより、市域内を移動することができる地域公共交通ネットワークを構築します。

② 事業性を考慮した公共交通機関の配置

定時定路線型の公共交通である鉄道やバスは、一定量の需要がある場合に有効な公共交通機関です。

次ページに、鹿嶋コミュニティバスの実績を基にして、バス事業の採算性の確保について、エリア分析をしました。

本市においては、鹿島地区の市街地、郊外の集落、大野地区の駅周辺や現状の鹿嶋コミュニティバス沿線の一部集落で、バスが効率的であると考えられます。

このようなエリアでは、バスを配置していきます。

一方で、他の地区では、少ない需要に効率的に対応できる交通手段を検討していきます。

③ 公共交通機関間の連携

需要が少ない中で、公共交通機関が重複することは好ましくありません。

幹線と支線を明確にし、それらを連携することにより、生活施設の集積する市役所周辺や主要な病院、交通結節点となる鹿島神宮駅等へ移動できる効率的な公共交通ネットワークを構築します。

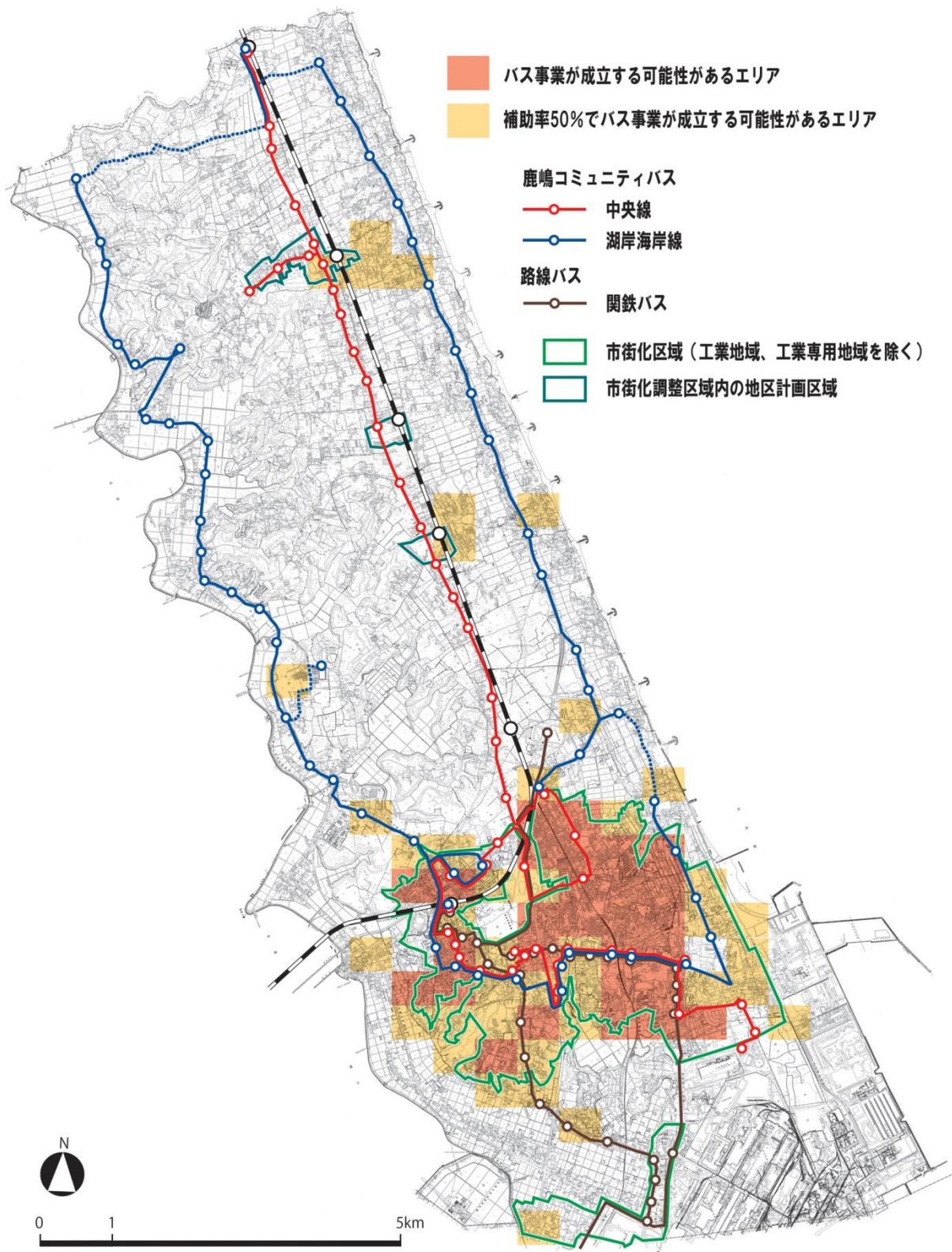


図 6-1 バス事業が成立する可能性があるエリア

<バス事業が成立する可能性があるエリアの分析方法>

鹿嶋コミュニティバスの利用状況と人口密度から、バス事業の採算性が確保できる可能性があるエリアを分析します。

① 人口当たりの利用率

バス停圏域人口（平成 22 年国勢調査結果：2 次メッシュ：概ね 500m 四方）と、全バス停の乗者数の関係から、人口あたりのバス利用率を整理すると下表のとおりになります。

バス停圏域人口 (人)	利用者数 (人／日)	人口あたりバス利用率 (%)
23,623	185	0.8

注：バス停圏域人口は、バス停が位置するメッシュの人口を集計

利用者数は平成 27 年度の 1 日平均乗車数

② 運送原価

鹿嶋コミュニティバスの 1 km あたりの運送原価は約 170 円／km となります。

平成 27 年度運行経費 (円／年)	運行キロ数 (km／年)	キロあたり運行経費 (円／km)
38,732,912	225,233	171.97

注：運行キロ数は、中央線、湖岸海岸線それぞれの運行距離に 1 日の便数と運行日数を乗じて集計

③ 運行経費

片道 30km のバス路線、1 日 8 往復の運行を想定します。

1 日の運行経費は $30\text{km} \times 2$ （往復分） $\times 8$ 便 $\times 170$ 円/km なので約 82,000 円となります。

④ バス事業が成立する可能性があるエリア

運賃を 1 回 300 円とすると、1 日当たりの運行経費 82,000 円を賄うためには約 270 人の利用が必要です。

利用率 0.8% で逆算すると、270 人の利用者を確保するためには、約 34,000 人の後背人口が必要です。

片道 30km の路線で 500m ごとにバス停を設置することとすると、61 箇所のバス停が設置されます。61 箇所 $\times$ 約 25 ヘクタールの面積 (1,525 ヘクタール) に対し、34,000 人の人口が必要となるため、人口密度は約 22 人／ha 以上が必要となります。

⑤ 補助を考慮したバス事業が成立する可能性があるエリア

鹿嶋コミュニティバスの市の補助割合は約 50%です。この補助割合を前提にすると、必要となる人口密度は約 11 人／ha 以上となります。

平成 27 年度運行経費 (円／年)	市補助額 (円／年)	補助割合 (%)
38,732,912	20,000,000	51.6

(3) 公共交通ネットワークの機能分担

先に示した広域公共交通ネットワークの方針と、地域公共交通ネットワークの方針を踏まえ、本市の公共交通ネットワークの機能分担を下表のとおり位置づけます。

表 6-2 公共交通ネットワークの機能分担

	移動パターン		公共交通機関
広域公共交通	東京都との移動		高速バス, 鉄道
	千葉市周辺部との移動		鉄道 (一部, 高速バス)
	成田市や水戸市との移動		鉄道
	近隣市との移動	潮来市	鉄道, 路線バス
		潮来市 (水郷潮来バスターミナル)	新たなバス交通の導入
		神栖市	路線バス
		行方市 (なめがた地域医療センター)	新たなバス交通の導入
		銚田市	鉄道
		香取市	鉄道
地域公共交通	幹線	大野地区と市役所中心の移動	大洗鹿島線, 鹿嶋コミュニティバス
		鹿島地区郊外と市役所中心の移動	鹿嶋コミュニティバス, 路線バス
		鹿島神宮駅と市役所中心の移動	鹿嶋コミュニティバス, 路線バス
	支線	大野地区内の移動	少ない需要へ対応できる新たな交通機関 (鉄道, バスの端末公共交通※ ¹²)
		大野地区内と大洗鹿島線の駅, 鹿嶋コミュニティバスのバス停の移動	

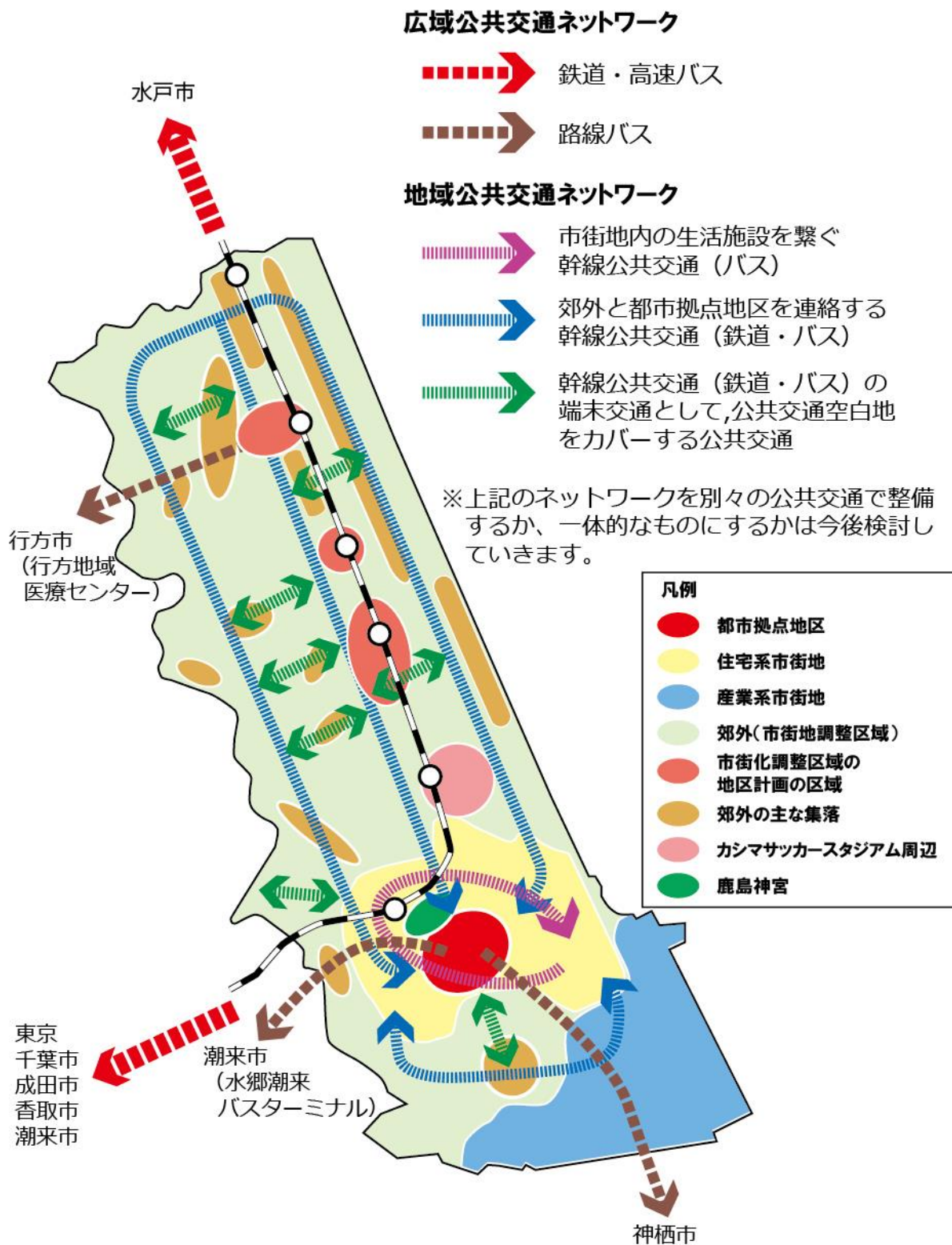


図 6・3 公共交通ネットワークのイメージ

3. 計画の目標

基本方針を踏まえ、6つの計画目標を設定します。

① 移動特性に合わせて選択できる広域公共交通ネットワーク

東京都や近隣市への移動を支えるため、広域公共交通の充実を図ります。鉄道と高速バスのそれぞれの特性を踏まえて利便性の向上を図ります。市民や来訪者などが目的地や速達性、費用などを考慮して、広域公共交通機関を選択できる交通環境を目指します。

② 誰もが移動できる地域公共交通ネットワーク

現状では公共交通サービス圏域は、市内の一部に限られています。市民や来訪者などの誰もが移動できることを目指して、公共交通サービス圏域を広げていきます。特に、公共交通を必要としている高齢者等に着目し、サービスを提供するエリアを選定し、地区の特性にあった公共交通機関の配置を目標とします。

③ 都市構造を支える地域公共交通ネットワーク

鉄道駅と外出先となる地区が離れている都市構造を踏まえて、公共交通ネットワークで移動できる環境をつくります。公共交通機関間の連携・接続を強化し、市内の各地区から市役所周辺や鹿島大野駅周辺など拠点となる地区へ移動できる公共交通ネットワークを構築します。

④ 市民が利用しやすい公共交通のサービス水準

鹿嶋コミュニティバスに対する運行頻度や運行時間帯に対する改善ニーズがあります。また、鉄道に対する運行頻度や運賃の改善ニーズもあります。交通事業者との協力のもと、利用者満足度の高いサービス水準を目指します。

⑤ 関係主体の連携による公共交通利用の意識向上

10歳代や75歳以上の高齢者にとって公共交通の必要性は高い状況です。また、高齢者は自動車から公共交通への転換意向が強いです。さらに、公共交通を維持していく上では、一般市民の協力も必要です。関係主体が連携し、公共交通の利用促進や情報提供を進め、公共交通を積極的に利用するムーブメント（社会的な動向）につなげます。

⑥ 効率的な公共交通の運営

今後、公共交通の充実を図る上では、限られた予算の中で施策を実施し、より利便性の高いものをつくっていく必要があります。持続可能かつ効率的な公共交通の運営を目指します。

4. 基本方針の体系

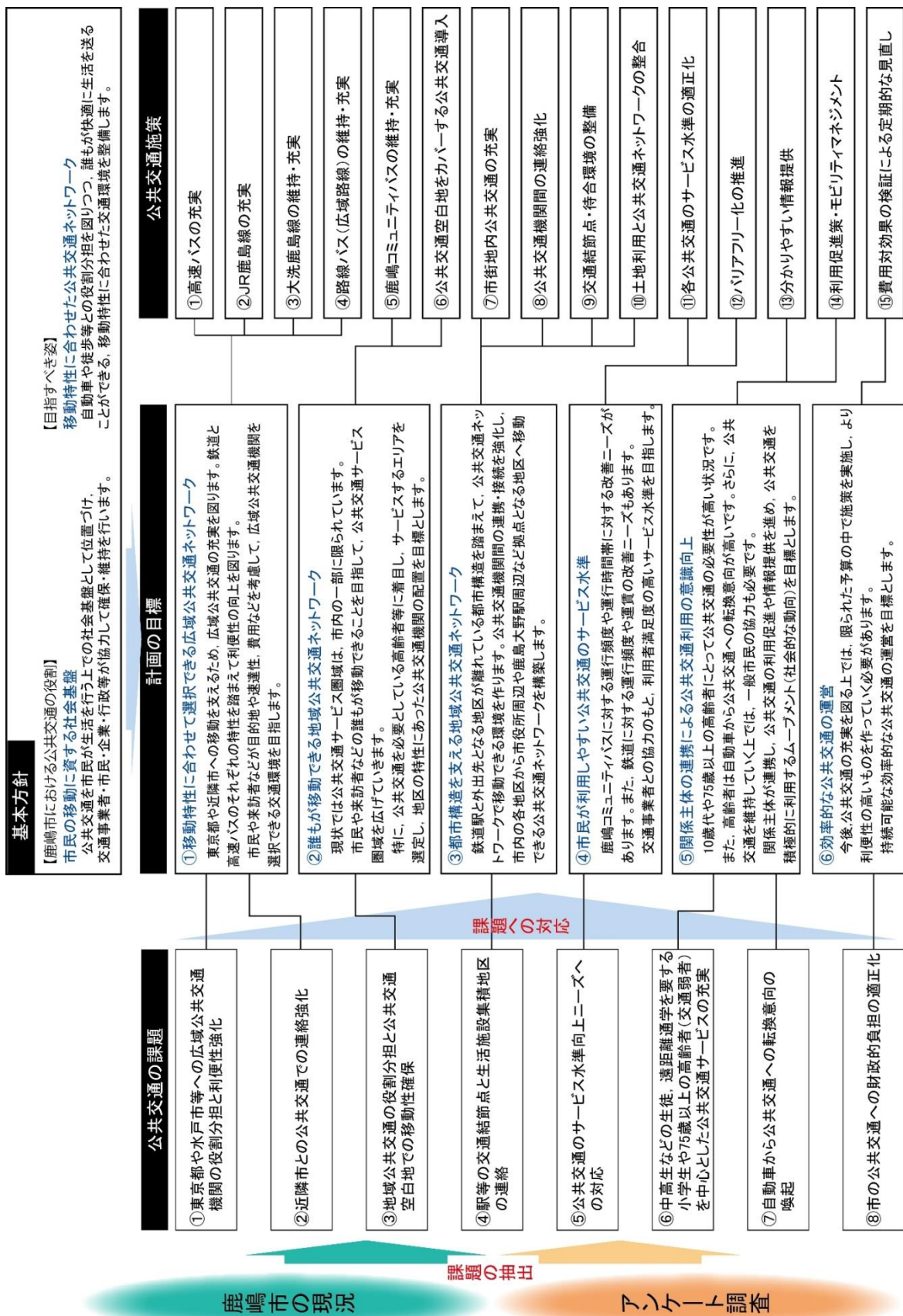


図 6-4 基本方針の体系

第7章 目標達成のための施策

1. 施策体系の整理

目標達成のための施策について、目標ごとに具体的な取り組みを整理します。また、数値目標を設定することにより、達成度の基準を明確にします。

表 7-1 数値目標及び施策体系

目標	数値目標	施策
目標 1：移動特性に合わせて選択できる広域公共交通ネットワーク	広域拠点へのアクセス時間 <u>2時間以下</u>	①高速バスの充実
		②JR鹿島線の充実
		③大洗鹿島線の維持・充実
		④路線バス（広域路線）の維持・充実
目標 2：誰もが移動できる地域公共交通ネットワーク	公共交通カバー圏域人口率 <u>現状 80%から 90%へ増加</u>	⑤鹿嶋コミュニティバスの維持・充実
		⑥公共交通空白地をカバーする公共交通導入
目標 3：都市構造を支える地域公共交通ネットワーク	鹿島神宮駅と鹿嶋市役所を結ぶバスの運行本数 <u>1時間に1便を確保</u>	⑦市街地内公共交通の充実
		⑧公共交通機関間の連絡強化
		⑨交通結節点・待合環境の整備
		⑩公共交通ネットワークと土地利用の整合
目標 4：市民が利用しやすい公共交通のサービス水準	鹿嶋コミュニティバスの利用率 <u>現状 7%から 10%へ増加</u> 鹿嶋コミュニティバスの満足度 <u>現状 52%から 60%へ増加</u>	⑪各種公共交通のサービス水準の適正化
		⑫バリアフリー化の推進
目標 5：関係主体の連携による公共交通利用の意識向上	公共交通に関するキャンペーン <u>年1回実施</u>	⑬分かりやすい情報提供
		⑭利用促進策・モビリティマネジメント※12
目標 6：効率的な公共交通の運営	鹿嶋コミュニティバスの利用者1人あたりの市の負担額 <u>現状 350円／回の維持</u>	⑮費用対効果の検証による定期的な見直し

<数値目標の設定根拠>

数値目標	設定根拠																											
広域拠点へのアクセス時間 <u>2時間以下</u>	東京都、千葉県成田市、水戸市方面へのアクセスは、現状1時間半から2時間半が多い（表 4-2 広域交通の概要（経路・所要時間・運賃等）参照）																											
公共交通カバー圏域人口率 <u>現状 80%から 90%へ増加</u>	市内の公共交通圏域（駅 1km バス停 300m圏域）の人口は約 5.2 万人います。これを本市の人口約 6.6 万人で除した数値＝80%が現状の公共交通サービス圏域率です。 ※ただし、鹿島サッカースタジアム駅、サッカースタジアムバス停、高速バスのバス停は対象外 鹿嶋コミュニティバスのフリー乗降区間は、区間から 300m圏域を計上																											
鹿島神宮駅と鹿嶋市役所を結ぶバスの運行本数 <u>1時間に1便を確保</u>	都市構造を支える地域公共交通ネットワークとして、市街地内の主要な地点を結ぶ公共交通の充実を図ります。 指標として、鹿島神宮駅と鹿嶋市役所の間の運行頻度を設定し、強化を図ります。 現状は以下の便数があります。 鹿嶋コミュニティバス 中央線 10 便 鹿嶋コミュニティバス 湖岸海岸線 9 便 路線バス 24 便 3 路線を合わせると往復 43 便、片道 21～22 便がありますが、利便性を考慮して毎時 1 便以上の運行頻度を確保することを目標とします。																											
鹿嶋コミュニティバスの利用率 <u>現状 7%から 10%へ増加</u> 鹿嶋コミュニティバスの満足度 <u>現状 52%から 60%へ増加</u>	（鹿嶋コミュニティバスの利用状況～市民アンケートより） N=880 <table><tr><td>平日ほぼ毎日</td><td>3</td><td>0.3%</td></tr><tr><td>週数回</td><td>12</td><td>1.4%</td></tr><tr><td>月数回</td><td>28</td><td>3.2%</td></tr><tr><td>年数回</td><td>21</td><td>2.4%</td></tr><tr><td>利用しない</td><td>816</td><td>92.7%</td></tr></table> （鹿嶋コミュニティバスの満足度～市民アンケートより） N=957 <table><tr><td>市民の移動手段の確保の面で良い政策である</td><td>498</td><td>52.0%</td></tr><tr><td>あまり良い政策であるとは思わない</td><td>35</td><td>3.7%</td></tr><tr><td>鹿嶋コミュニティバスのことを良く知らない</td><td>358</td><td>37.4%</td></tr><tr><td>その他</td><td>66</td><td>6.9%</td></tr></table>	平日ほぼ毎日	3	0.3%	週数回	12	1.4%	月数回	28	3.2%	年数回	21	2.4%	利用しない	816	92.7%	市民の移動手段の確保の面で良い政策である	498	52.0%	あまり良い政策であるとは思わない	35	3.7%	鹿嶋コミュニティバスのことを良く知らない	358	37.4%	その他	66	6.9%
平日ほぼ毎日	3	0.3%																										
週数回	12	1.4%																										
月数回	28	3.2%																										
年数回	21	2.4%																										
利用しない	816	92.7%																										
市民の移動手段の確保の面で良い政策である	498	52.0%																										
あまり良い政策であるとは思わない	35	3.7%																										
鹿嶋コミュニティバスのことを良く知らない	358	37.4%																										
その他	66	6.9%																										

数値目標	設定根拠
公共交通に関するキャンペーン <u>年1回実施</u>	今後、公共交通の利用促進を市、警察、交通事業者、市民が協力して実施していく必要があります。その指標として、公共交通に関するキャンペーンの回数を設定します。 年1回以上のキャンペーンを実施することを目標にします。
鹿嶋コミュニティバスの利用者 1人あたりの市の負担額 <u>現状 350 円／回の維持</u>	平成 27 年度は、鹿嶋コミュニティバスの年間利用者数は 57,538 人でした。また、鹿嶋コミュニティバスの市の財政負担額は 2,000 万円でした（P92＜本市の負担状況（平成 27 年度）＞参照）。利用者 1 人あたりの市の負担額は 348 円（約 350 円）です。今後、鹿嶋コミュニティバスの維持・拡充を行う場合においても、事業性を重視し、利用者 1 人あたりの負担額を上回らないようにしていきます。

2. 施策の内容

施策①	高速バスの充実
目的	東京都や千葉市周辺部との広域的な移動を担う公共交通機関として、高速バスのさらなる利便性の向上を図ります。
概要	○鹿島神宮駅と東京駅を結ぶ高速バス路線は、所要時間の短縮を図るため、鹿島神宮駅と水郷潮来バスターミナルの間を直行する便について、上り便の増便ならびに下り便の新設に努めます。 ○高速バス利用者の利便性を高めるために、市役所から鹿島神宮駅を經由して水郷潮来バスターミナルを結ぶ路線の新設に向け、県や潮来市と検討を行います。 ○千葉市周辺部とのアクセスを充実させるため、鹿島神宮駅から海浜幕張駅を經由し東京テレポート駅を結ぶ高速バス路線の増便に努めます。
実施主体	バス事業者、県、鹿嶋市、潮来市
実施時期	平成 29 年度 詳細検討 平成 30 年度 実証運行、定期的な検証・運行計画の改善

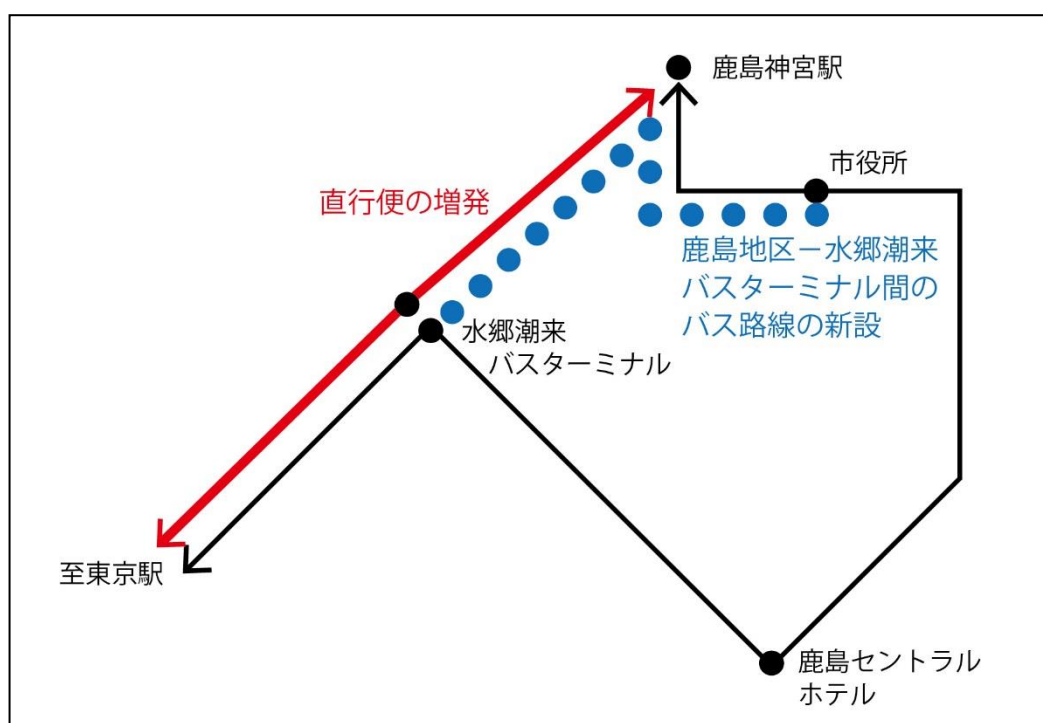


図 7-1 高速バスの充実のイメージ

施策②

J R 鹿島線の充実

目的

東京都、千葉市周辺部、成田市、香取市、潮来市などとの広域的な移動を担う公共交通機関として、J R 鹿島線ならびに成田線の利便性の向上を図ります。これにより、市内の移動だけでなく市外への通勤・通学、来訪者や観光客にとっても便利な交通網を構築します。

概要

- 東京都、千葉市周辺部、近隣市などとの多様な移動に対応するため、通勤時間帯における鹿島神宮－東京間の直通列車の維持、鹿島神宮－成田間の終日にわたる列車増便、快速便による所要時間の短縮を市が要望します。
- 大洗鹿島線方面とのスムーズな乗り継ぎができるように、引き続き、鹿島神宮駅での接続改善を協議してまいります。
- 更に利用しやすくなるように、運行ダイヤの見直しを行います。
- 鉄道にアクセスしやすい市民を増やすために、鹿島サッカースタジアム駅の常時停車駅화를引き続き市が要望します。

実施主体

J R 東日本、鹿嶋市、潮来市

実施時期

平成 29 年度 詳細検討
平成 30 年度以降に実施、定期的な検証

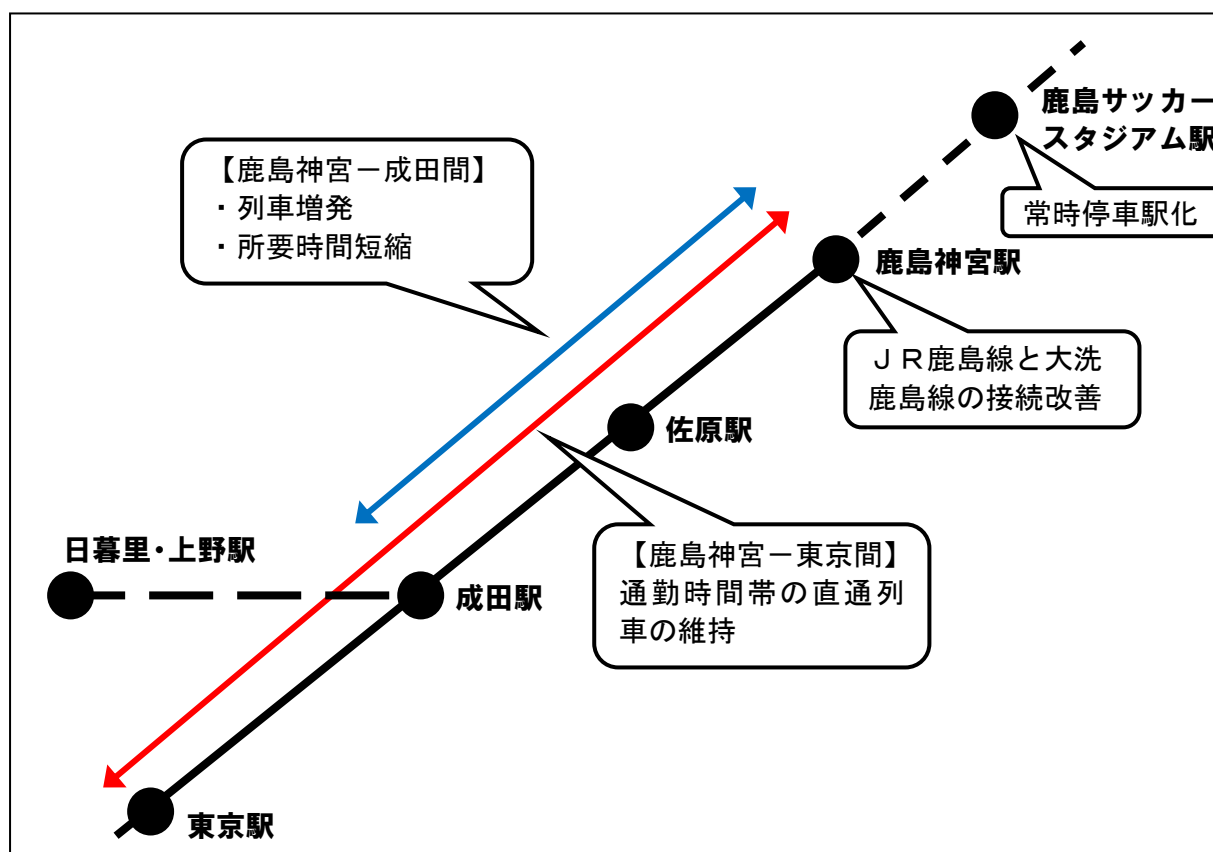


図 7-2 J R 鹿島線の充実のイメージ

施策③	大洗鹿島線の維持・充実
目的	水戸市や鉾田市との広域的な移動を担う公共交通機関として、大洗鹿島線の維持と充実を図ります。
概要	○水戸市や鉾田市への通勤通学需要に対応するため、鹿島臨海鉄道株式会社、茨城県や沿線市町からなる大洗鹿島線を育てる沿線市町会議において、利用者数の増につながる施策を協議していきます。 ○新型車両を導入することで、利用環境の向上を図ります。 ○ＪＲ鹿島線方面とのスムーズな乗り継ぎができるように、引き続き、鹿島神宮駅での接続改善を図ります。 ○鹿嶋コミュニティバスと一部重複している区間については、運行ダイヤの調整等を行い、互いに連携・強化を図ります。 ○更に利用しやすくなるように、運行ダイヤをつくります。 ○鉄道にアクセスしやすい市民を増やすために、鹿島サッカースタジアム駅の常時停車駅化を引き続き要望します。
実施主体	鹿島臨海鉄道株式会社、鹿嶋市
実施時期	平成 29 年度 詳細検討 平成 30 年度以降に実施、定期的な検証

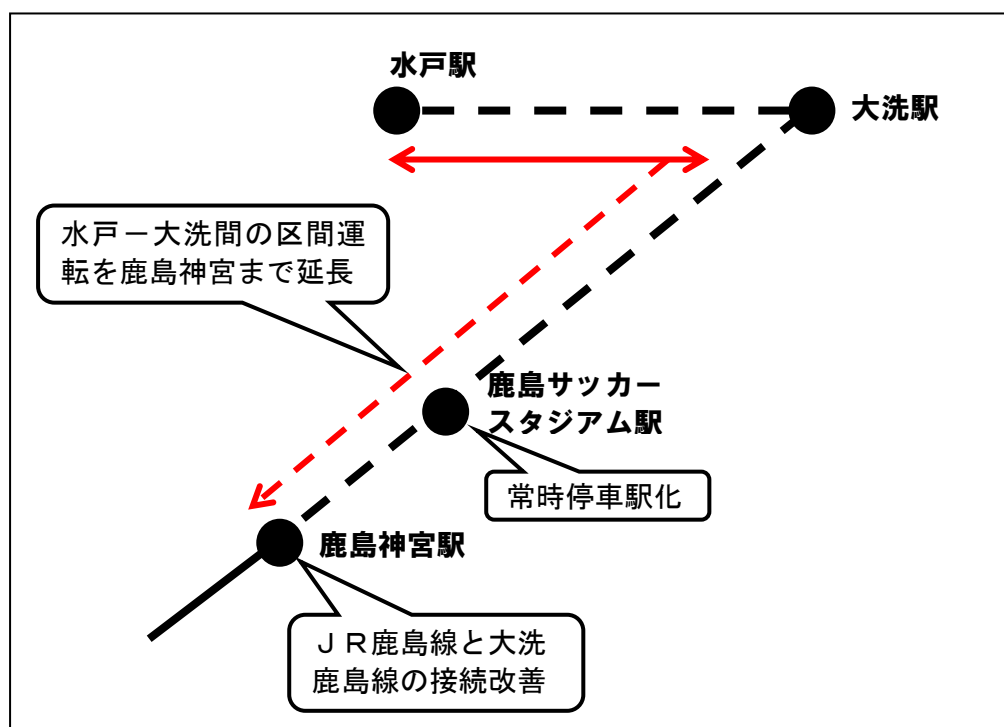


図 7-3 大洗鹿島線の維持・充実のイメージ

施策④	路線バス（広域路線）の維持・充実
目的	潮来市，神栖市，行方市などの近隣市との広域的な移動を担う公共交通機関として，既存の路線バスの強化や新規路線バスの導入を図り，市内の公共交通の利便性向上だけでなく，交流人口の増加につなげます。
概要	○神栖市とを結ぶ既存の路線バス（鹿島神宮駅－銚子駅）は，市民生活に利用しやすいダイヤとするなどの強化に努めます。 ○大野地区と潮来市を結ぶ広域連携路線バスは，利用動向を見極めつつ，運行ダイヤやルートの見直しなどを通じて，潮来市，行方市とを結ぶ公共交通機関として恒常的な運行を目指します。 ○水郷潮来バスターミナル（潮来市）や，土浦協同病院なめがた地域医療センター（行方市）と本市を結ぶ広域バス路線について，県や関係市，バス事業者と協議の上，早期の運行開始を目指します。
実施主体	バス事業者，県，鹿嶋市，潮来市，行方市，神栖市
実施時期	平成 29 年度 地域公共交通再編実施計画での具体的検討 平成 29 年度 県による鹿行地域公共交通確保対策協議会での具体的検討 平成 30 年度に実施

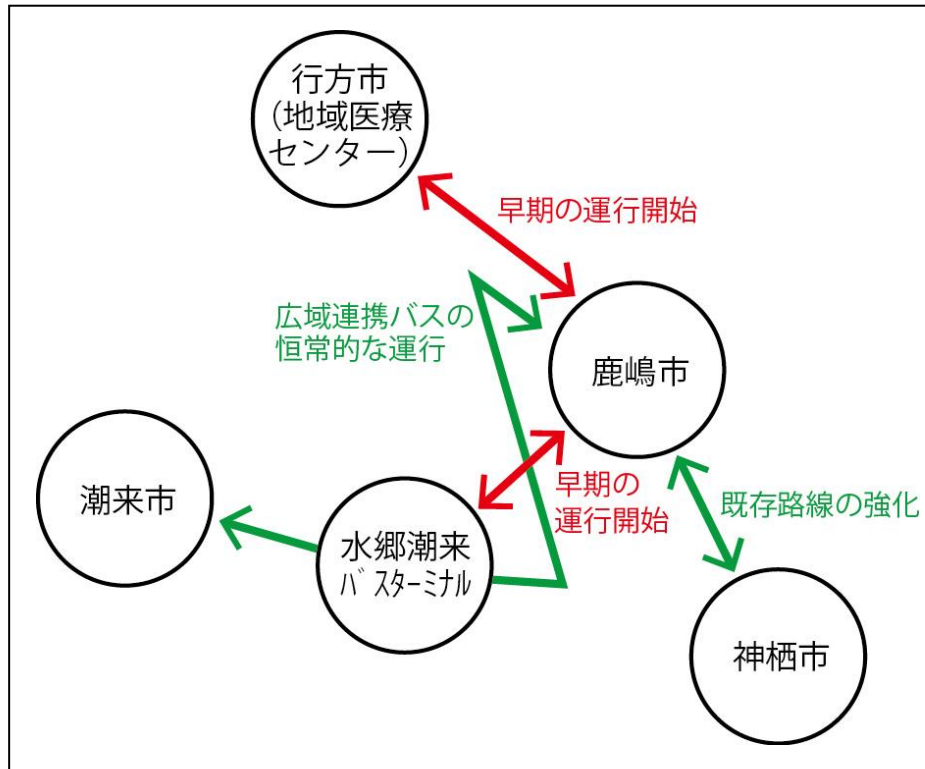


図 7-4 路線バス（広域路線）の維持・充実のイメージ

施策⑤

鹿嶋コミュニティバスの維持・充実

目的

郊外から市役所周辺等の市内の幹線として、鹿嶋コミュニティバスの維持と充実を図ります。

概要

○現状の中央線、湖岸海岸線を維持するとともに、市民ニーズを踏まえて、サービス水準の充実を図ります。

○バス事業が成立する可能性があるエリアを踏まえ、鹿嶋地区の市街地外縁部等を対象に、既存路線の延伸や新規路線導入等、鹿嶋コミュニティバスの拡充を検討します。

○大洗鹿島線と一部重複している区間については、時刻の調整等を工夫し、互いに連携・強化を図ります。

実施主体

鹿嶋市

実施時期

平成 29 年度地域公共交通再編実施計画での具体的検討
平成 30 年度に実施

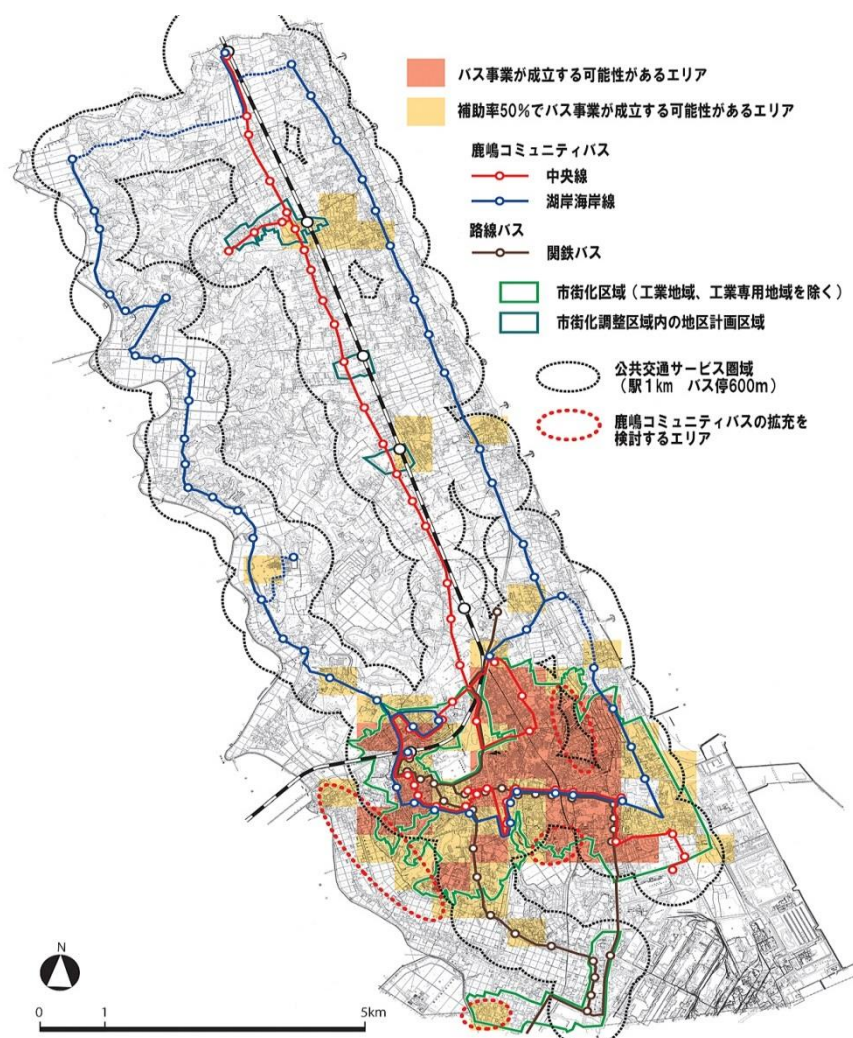


図 7-5 鹿嶋コミュニティバスの拡充を検討するエリア

施策⑥	公共交通空白地をカバーする公共交通導入
目的	公共交通空白地において、市民の移動性を確保するために、新たな公共交通の導入を検討します。
概要	○大野地区や高松地区には公共交通サービス圏域外の区域（公共交通空白地）が多く存在します。これらの公共交通空白地では需要が少なく、鉄道やバスの定時定路線型の公共交通は非効率なため、新たな公共交通の導入を検討します。 ○鉄道や鹿嶋コミュニティバスとの重複を避けるため、これらの駅やバス停までの移動手段として、検討します。 ○地域と市が連携し、事業スキームを検討し、実現性を検証・判断した上で導入を図ります。
実施主体	地域と鹿嶋市が連携できる実施組織を検討
実施時期	平成 29 年度地域公共交通再編実施計画での具体的検討 平成 30 年度に導入

表 7-6 公共交通空白地をカバーする公共交通のメニュー

想定される手法	概要
①デマンド型乗合タクシー	運行区域と概ねの運行時刻表が決まっており、予約が入ったときに、予約者の乗りやすい位置から、運行区域内の施設又は運行区域内の駅やバス停へ送迎します。 複数の予約者がある場合には、相乗りで運行します。 運行はタクシー会社等への委託により、プロの乗務員が運転を行います。 市の負担額が大きくなる可能性があるため、事業者と協力して経費を節減するための工夫が必要です。
②ボランティア輸送	地域のボランティアが乗務員を務め、デマンド型乗合タクシーと同様の方法で運行を行います。 ボランティア輸送の場合、原則、無償です。利用者は燃料費等の実費のみを負担します。
③タクシー助成の充実	現在、本市において実施している助成制度です。 一定の条件のもと、タクシー運賃の一部の額を市が負担します。

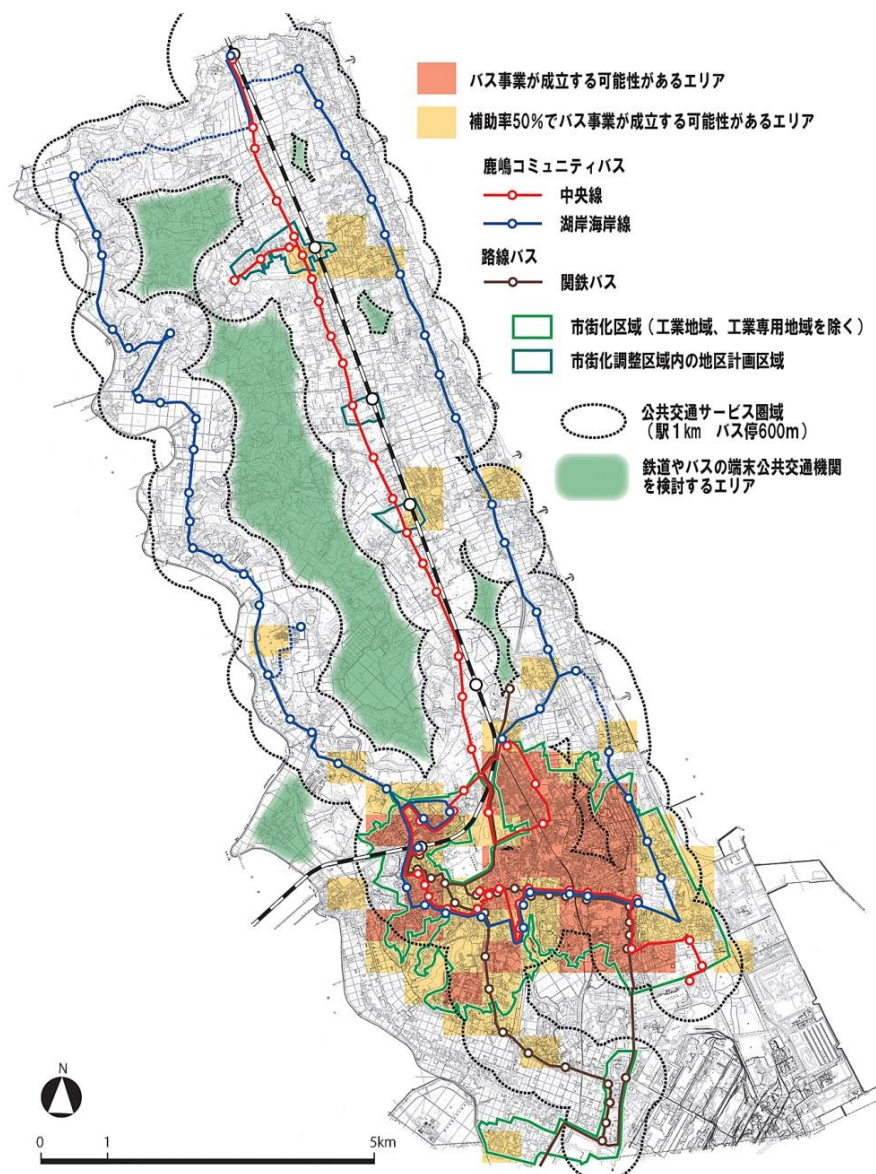


図 7-7 鉄道やバスの端末公共交通を検討するエリア

施策⑦

市街地内公共交通の充実

目的

交通結節点である鹿島神宮駅、市役所、商業施設、病院など、市街地内の生活施設を結ぶ公共交通ネットワークの充実を図ります。

概要

○現在、市街地内の生活施設を結ぶ路線として、鹿嶋コミュニティバスと路線バスが運行されています。既存のバス路線を活用して、利便性の高い公共交通サービスを提供するために、運行ダイヤの調整や運賃の調整を行います。

○鉄道との乗り継ぎを調整することにより、市街地外から訪れ、市街地内を巡る市民等の利便性を向上させます。

実施主体

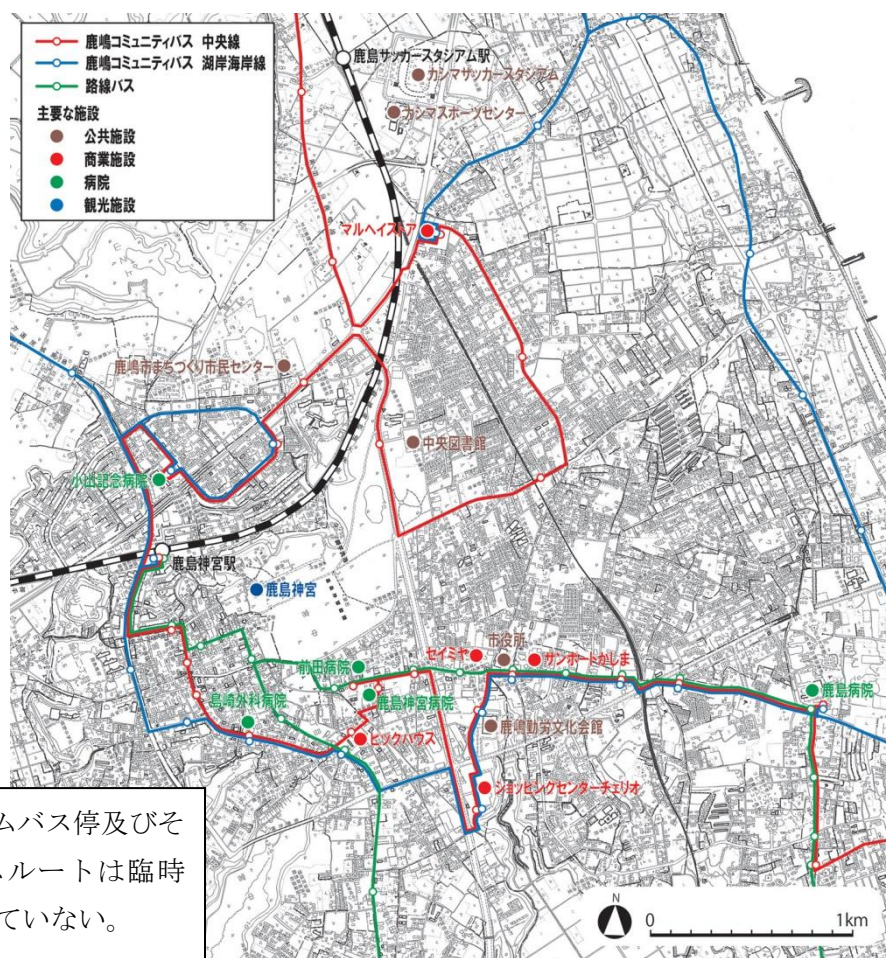
鹿嶋市、バス事業者

実施時期

平成 29 年度地域公共交通再編実施計画での具体的検討

平成 30 年度に実施

鹿嶋コミュニティバスの2路線、あるいは路線バスと重複しているバス停、区間が多いので、時刻表や運賃等の調整・整合を図ることが有効です。



注：サッカースタジアムバス停及びそれに至る路線バスルートは臨時運行のため掲載していない。

図 7-8 市街地内のバス路線

施策⑧	公共交通機関間の連絡強化
目的	他市町村や都市拠点，生活圏間の移動に資する J R 鹿島線及び鹿島臨海鉄道大洗鹿島線と，地域内の交通機関の連携を図り，複数の公共交通機関が一体的に利用できる公共交通ネットワークを構築します。
概要	○鉄道の利便性を広範囲に波及させるため，鉄道駅からの二次交通（バス等）の利便性を強化します。具体的には，鉄道の発車・到着時刻に合わせたバスの時刻表の設定，駅の改札付近においてディスプレイなどを活用した分かりやすい情報提供，バス車内で鉄道の運行情報の提供等を推進します。
実施主体	J R 東日本，鹿島臨海鉄道株式会社，バス事業者等
実施時期	平成 30 年度

施策⑨	交通結節点・待合環境の整備
目的	多様な公共交通機関の連携を図るため、鉄道・路線バス・鹿嶋コミュニティバス等の乗り継ぎ利便性、停留所等での待合の快適性を確保します。
概要	○バス路線沿線の商業施設・コンビニエンスストア・公共施設等との連携により、待合環境の充実を図ります。
実施主体	鹿嶋市、バス事業者、商業施設等の連携により実施
実施時期	平成 30 年度

鉄道やバス停圏域を広げることができれば公共交通を利用できる人が増えます。たとえば、駅 1km・バス停 300m 圏域人口は約 52,000 人ですが、駅 1km・バス停 600m 圏域人口は約 62,000 人になります（下表）。歩くことができる環境づくりにより、市民が健康的で、かつ公共交通を利用した移動ができる生活を送ることを推進します。また、鉄道やバスの端末交通機関として自転車利用を推進することにより、公共交通の利用を推進します。そのための情報提供や交通結節点・待合環境の整備を進めます。

表 7-9 公共交通サービス圏域人口

公共交通サービス圏域のエリア	公共交通サービス圏域人口	総人口に対する割合
駅 1km, バス停 300m のケース	約 52,000 人	76.6%
駅 1km, バス停 600m のケース	約 62,000 人	91.3%

注：公共交通サービス圏域人口は 1,000 人単位で四捨五入

公共交通サービス圏域からは、鹿島サッカースタジアム駅、サッカースタジアムバス停、高速バスのバス停は対象外とした。

鹿嶋コミュニティバスのフリー乗降区間は区間からの圏域を入れた。

公共交通サービス圏域を一部でも含むメッシュの人口を集計した。

施策⑩	土地利用と公共交通ネットワークの整合
目的	適切な土地利用を目指し，それに応じた各種公共交通の確立により，都市機能に即した公共交通ネットワークを構築します。
概要	○市内それぞれの地域が目指す土地利用の現状及び将来計画を踏まえ，市内外の移動を支えるための鉄道・高速バス・鹿嶋コミュニティバス等の地域公共交通の充実を図り，最適化のための見直しを行います。
実施主体	鹿嶋市
実施時期	平成 29 年度～

施策⑪	各公共交通のサービス水準の適正化
目的	利用者のニーズと運行経費とのバランスの中で、できる限り公共交通のサービス水準の向上を図ります。
概要	○市民アンケート調査，利用者アンケート調査の結果から，公共交通に対するニーズが分かりました。 ○鉄道については運行時間帯と運行頻度の向上が望まれています。 ○バスについては，運行頻度 1 時間に 1 便，運賃 300 円，バス停までの徒歩時間 10 分が許容される上限のサービス水準の確保を検討してまいります。 ○交通事業者と市が協力し，このようなサービス水準の確保について工夫を行います。
実施主体	鹿嶋市，交通事業者
実施時期	平成 31 年度

施策⑫	バリアフリー化の推進
目的	鉄道の駅やバスの停留所，車両等のバリアフリー化を推進することで，高齢者や障がい者，学生，子育て世代等を含めて，だれもが移動できる公共交通の環境を整備します。
概要	○バス車両のバリアフリー化を推進するとともに，鉄道の駅舎及び自由通路等のバリアフリー化を関係機関に要望します。 ○バス停では，交通事業者・周辺住民等と連携し，可能な範囲で上屋やベンチの設置，案内表示の充実などによりバリアフリー化を推進し，快適で使いやすい公共交通を目指します。 ○外国人を含む観光客への対応として，案内表示の多言語表記について検討します。
実施主体	鹿嶋市，交通事業者
実施時期	平成 31 年度から順次実施

施策⑬	分かりやすい情報提供
目的	市民等が手軽に公共交通の路線や運行情報を把握できるようにすることで、公共交通の利用促進を図ります。
概要	○鉄道、路線バス、鹿嶋コミュニティバスなど、様々な公共交通機関の情報を整理し、市民へ提供できる仕組みをつくります。 ○市の行事や観光イベント等に合わせて、公共交通でのアクセス方法をホームページ等で発信します。 ◇ 市ホームページにおける公共交通情報の充実 ◇ 病院や企業等のホームページ（アクセス情報）に公共交通の掲載を依頼 ◇ 公共交通パンフレットの作成・配布 ◇ 駅などの交通結節点での情報提供（案内板等の設置） ◇ 市内の観光拠点や店舗などでの情報提供（ポスターの掲載）
実施主体	鹿嶋市、交通事業者、病院、企業等
実施時期	平成 30 年度

表 7-10 情報提供として取り組む施策

施策	概要
①ホームページの拡充	・公共交通の情報が一括して得られるホームページとします。 ・また、鉄道・バスを含めた経路探索等、ホームページの機能拡充を行います。 ・スマートフォン対応のホームページの検討を行います。
②SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）	・フェイスブックやツイッターなどを活用し、公共交通に関わる情報をリアルタイムに発信します。
③公共交通マップの配布	・鉄道、バスの時刻表等、公共交通の情報を総合的に掲載する公共交通マップを作成し、配布します。
④駅での二次交通の情報提供	・駅等でバス時刻表・乗り場等の二次交通の情報提供を行います。
⑤その他	・IT技術などを利用した、情報提供の取組みを検討します。

施策⑭	利用促進策・モビリティマネジメント
目的	交通事業者側の努力に加えて、市が実施する利用促進策に市民や市内の企業が積極的に協力することにより、安定的な利用を確保します。
概要	○次ページに将来（平成 42 年）における「バスが成立する可能性があるエリア」を示しますが、現況（平成 22 年）に比べて、エリアが減少することが予測されるため、バス利用率を高めるための利用促進策が必要となります。 ○公共交通の利用促進策は、「運行開始前の周知」「運行後の利用の推進」「路線の維持活動の推進」の 3 段階に応じて実施します。 ○地域や路線にあったモビリティマネジメントや、多くの市民が集まるイベント等において公共交通を PR するブースを出展するなど、公共交通の利用促進キャンペーンを実施します。
実施主体	鹿嶋市
実施時期	平成 30 年度

＜3 段階の利用促進策＞

ステップ 1： 運行開始前の周知	運行開始前に、広く当該バス路線のことを知ってもらう活動を行うことが必要です。 利用が期待される沿線地域へ、広く周知することにより、当該バスのことが地域情報として伝達され、運行開始時から利用者数を確保することに繋がると考えられます。
ステップ 2： 運行後の利用の推進	1 回でも利用してもらえれば、当該バスの利便性を感じてもらい、日常的に利用してもらえる可能性があります。 公共交通利用の意識啓発や、当該バスの乗車に対するインセンティブ施策により、乗車を体験してもらう施策が有効です。
ステップ 3： 路線の維持活動の推進	バス路線の維持は、バス事業者だけの努力では難しく、利用者、市町村、地域が協力して、維持していく活動を実施する必要があります。 利用者ニーズに合わせた定期的な見直しの実施、他の路線との連携、地域による路線維持活動などを実施することが求められます。

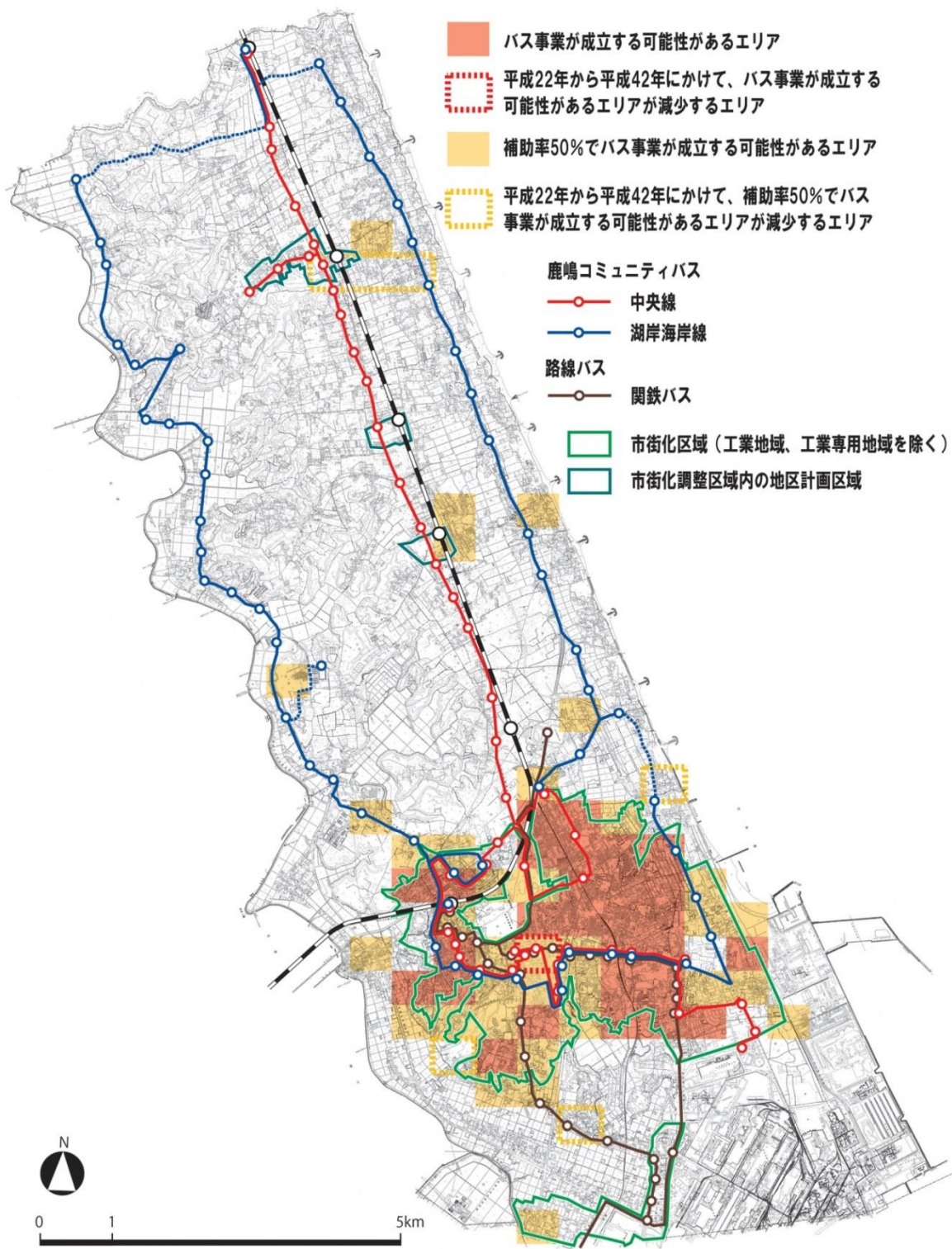


図 7-11 バス事業が成立する可能性があるエリア（平成 42 年）

推計方法：メッシュごとに、コーホート要因法※⁵（社会移動無し）で、平成 22 年国勢調査結果の年齢階層別性別人口から平成 42 年人口を推計しました。その結果をもとに、将来のバス事業が成立する可能性があるエリアを分析しました。

■ モビリティ・マネジメントについて（国土交通省の資料より）

モビリティ・マネジメント（以下、MMと記載）とは、当該の地域や都市を、「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を意味するものです。

「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、ひとり一人の住民や、一つ一つの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その大きな特徴です。

一般的な啓発活動は、「公共交通を利用しましょう」というPRでしかありません。

一方、MMは、公共交通の利用を想定してもらうことにより、自発的な転換を促すものです。

施策⑮**費用対効果の検証による定期的な見直し**

目的	適正な市の財政負担により公共交通施策が実施されているかどうか、地域公共交通の運行計画が利用者ニーズに対応できているかどうかを定期的に検証していきます。
概要	○年度ごとに鹿嶋市地域公共交通活性化協議会において、公共交通の利用状況と市の財政負担額等のデータをもとに、費用対効果の面から、協議・検証を行っていきます。その上で、市の財政負担がより適正に活用されるように、適宜、負担する公共交通機関や額、負担のルール等の見直しを行っていきます。 ○公共交通を維持するためには、利用者のニーズに沿うよう継続的な運行改善施策を講じる必要があります。そのため、公共交通の利用実態や利用者ニーズを継続的に調査・分析します。
実施主体	鹿嶋市地域公共交通活性化協議会
実施時期	平成 29 年度以降、毎年度実施

<本市の負担状況（平成 27 年度）>

公共交通機関	負担額 (円)	利用者数 (人／年)	利用者 1 人あたり 負担額 (円／人)
大洗鹿島線	3,428,849	612,022	6
鹿嶋コミュニティバス	20,000,000	57,538	348
タクシー助成	23,247,870	30,492	762

※大洗鹿島線の負担額は安全輸送設備等整備事業として支出

調査項目	調査内容
移動実態調査（OD 調査）	バス利用者の乗車バス停、降車バス停、個人属性（年齢層、性別等）を把握
バス利用者アンケート調査	バス利用者へのアンケートにより、バスの利用状況、現サービス水準の満足度、新たな要望等を把握
市民アンケート調査	沿線住民へのアンケートにより、バスの利用状況、現サービス水準の満足度、新たな要望等を把握、合わせて新規需要の掘り起こしも可能
課題の抽出と改善策の検討	上記調査結果を踏まえ、現行サービス水準の問題点や課題を抽出し、事業性の検証及び運行改善策を立案

地域公共交通再編事業

(1) 地域公共交通再編の必要性

本計画策定後，地域公共交通再編事業を位置付ける場合は，市町村等は地域公共交通再編実施計画を策定し，国の認定を受けることになります。

本市においては，東京都や水戸市等への広域公共交通機関の利便性強化と，地域公共交通による市域内の円滑な移動性の確保，この2つの両立と相乗効果により，市民や来訪者などの誰もが移動手段を確保でき，持続可能な公共交通体系を実現するために，公共交通ネットワークの再編が必要です。

(2) 再編事業の効果

この再編により，東京都や水戸市への広域交通，地域内の幹線交通及びフィーダー交通^{※14}というように公共交通の段階構成が明確化し，体系的な公共交通ネットワークが形成されます。また，効率的な路線配置により，事業的な面からも持続可能な公共交通ネットワークとなることが期待されます。

(3) 再編事業の計画案

本市では，目指すべき姿として，東京都や水戸市への広域交通，地域内の幹線交通及びフィーダー交通というように公共交通の段階構成が明確化し，それらを有機的に結合するための施策として，以下に挙げる公共交通施策を地域公共交通再編事業と位置づけ，地域公共交通再編実施計画を策定し，国の認定を目指します。

<地域公共交通再編事業の候補>

- 施策④ 路線バス（広域路線）の維持・充実
- 施策⑤ 鹿嶋コミュニティバスの維持・充実
- 施策⑥ 公共交通空白地をカバーする公共交通導入
- 施策⑦ 市街地内公共交通の充実

第8章 推進方策

1. 推進体制

公共交通の利用者である市民や企業、交通事業者、行政等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。

そのため、本市及び鹿嶋市地域公共交通活性化協議会が中心になって本計画の周知と関係主体間の連携を図るとともに、本計画で位置づけている交通施策については、市民、企業、交通事業者と連携し、さらに、国、県、近隣市と調整を図りながら事業の推進に努めます。

また、今後、一層厳しい財政見通しの状況から、限られた予算の中で、将来の急激な住民サービスの低下を招かないよう、費用対効果や効率性等を見極め、既存事業の変更や廃止、または新たな事業の仕組みづくり等を検討するとともに、創意工夫をもって優先度・重要度などを考慮しながら事業計画を推進します。

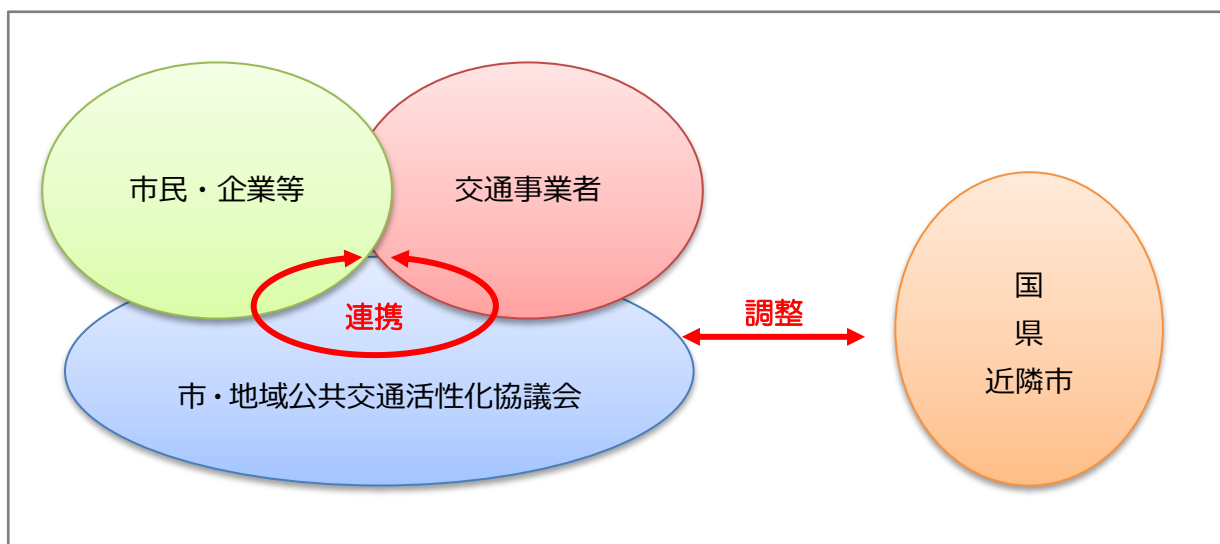


図 8-1 推進体制のイメージ

2. 計画の達成状況の評価

本計画の達成状況については、鹿嶋市地域公共交通活性化協議会において施策の実施状況を毎年度整理し、実施の有無及びその要因を評価するとともに、計画の目標（数値目標）の達成状況の評価し、その要因を分析し、必要に応じて事業実施内容の見直し・改善を検討します。

なお、5年の計画期間が終了する平成33年度には、本計画の更新を行います。

3. 計画のスケジュール

施策名	H29	H30	H31	H32	H33
①高速バスの充実	詳細検討	実証運行, 定期的な検証・運行計画の改善			
②JR鹿島線の充実	詳細検討	定期的な検証			
③大洗鹿島線の維持・充実	詳細検討	定期的な検証			
④路線バス(広域路線)の維持・充実	実施計画	実証運行, 定期的な検証・運行計画の改善			
⑤鹿嶋コミュニティバスの維持・充実	実施計画	実証運行, 定期的な検証・運行計画の改善			
⑥公共交通空白地をカバーする公共交通導入	実施計画	実証運行, 定期的な検証・運行計画の改善			
⑦市街地内公共交通の充実	実施計画	実証運行, 定期的な検証・運行計画の改善			
⑧公共交通機関間の連絡強化		公共交通機関の連絡強化, 定期的な検証			
⑨交通結節点・待合環境の整備		交通結節点・待合環境の整備, 定期的な検証			
⑩土地利用と公共交通ネットワークの整合	計画的都市機能の誘導				
⑪各公共交通のサービス水準の適正化		各公共交通サービス水準の適正化			
⑫バリアフリー化の推進		バリアフリー化の推進			
⑬分かりやすい情報提供		分かりやすい情報提供			
⑭利用促進策・モビリティマネジメント	利用促進策・モビリティマネジメント				
⑮費用対効果の検証による定期的な見直し	費用対効果の検証による定期的な見直し				

図 8-2 計画のスケジュール

参考資料

1. 用語の説明

※1 コミュニティバス

地域住民の利便性に寄与することを目的として、地方公共団体が運行に関与して運行している乗合バス。

※2 交通空白地帯

鉄道駅やバス停などから離れたエリアで、公共交通の利便性が低いエリア。

※3 合計特殊出生率

合計特殊出生率は「15～49 歳までの女性の年齢別出生率を合計したもの」で、一人の女性がその年齢別出生率で一生の間に生むとしたときの子どもの数に相当します。

※4 社会増

別の地域から移り住む（流入する）人が増え、人口が増えることを社会増と言います。

※5 コーホート要因法

コーホートとは、同年（または同期間）に出生した集団のことをいい、コーホート要因法とは、その集団ごとの時間変化（出生、死亡、移動）を軸に人口の変化をとらえる将来人口の推計方法。

※6 都市計画区域

都市計画法に基づいて都道府県が、自然的・社会的条件、人口、産業、土地利用、交通量等の現況とその推移を考慮して、一体の都市として、総合的に整備し、開発し及び保全する必要のある区域として指定する区域。

※7 市街化区域

都市計画法に基づいて都道府県が「すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域」として定める区域。

※8 市街化調整区域

都市計画法に基づいて都道府県が「市街化を抑制すべき区域」として定める区域。

※ 9 地区計画

住民の合意に基づいて、それぞれの地区の特性にふさわしいまちづくりを誘導するための計画です。都市計画に基づいて市町村が定めます。

※ 10 ICカード

カードリーダーにタッチするだけで鉄道や路線バス、タクシーなどの運賃を支払うことが出来るIC（集積回路）が組み込まれたカード。

※ 11 東京都市圏パーソントリップ調査

パーソントリップ調査は、「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」移動したかなどを調べるものです。そこからは、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができます。

東京都市圏では、10年ごとに実施しており、最新では平成20年の第5回東京都市圏パーソントリップ調査が実施されています。

※ 12 端末公共交通

複数の交通手段を用いて特定の目的地へ移動する場合における、出発地や目的地と、鉄道や広域路線バスなどの代表交通とをつなぐ公共交通のこと。

※ 13 モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメントとは、当該の地域や都市を、「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を意味するものです。

「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、ひとり一人の住民や、一つ一つの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その大きな特徴です。

一般的な啓発活動は、「公共交通を利用しましょう」というPRでしかありません。

一方、モビリティ・マネジメントは、公共交通の利用を想定してもらうことにより、自発的な転換を促すものです。

※ 14 フィーダー交通

交通網において、幹線交通と接続して支線の役割を持って運行される交通のことです。

2. 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会設置規則

鹿嶋市規則第18号

鹿嶋市地域公共交通活性化協議会設置規則を次のように定める。

平成28年4月15日

鹿嶋市長

鹿嶋市地域公共交通活性化協議会設置規則

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域の需要に応じた市民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議し、同時に、地域公共交通網形成計画（以下「計画」という。）の作成及び実施に関する協議を行うため、鹿嶋市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会の事務所は、茨城県鹿嶋市大字平井1187番地1鹿嶋市役所内に置く。

(協議事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- (2) 市が運営する有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (3) 計画の作成及び変更に関すること。
- (4) 計画の実施に関すること。
- (5) 前各号に掲げるもののほか、協議会が必要と認めること。

(組織)

第4条 協議会の委員（以下「委員」という。）は、20人以内で組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 関係運輸支局長又はその指名する職員
- (2) 茨城県公共交通担当職員
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の代表及び運転者が組織する団体
- (4) 道路管理者

- (5) 関係警察署員
- (6) 地域住民を代表する者
- (7) 商工観光推進に携わる者
- (8) 地域福祉推進に携わる者
- (9) 学識経験を有する者
- (10) 鹿嶋市公共交通担当副市長
- (11) その他市長が必要と認める者

3 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任することができる。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に、会長及び副会長を各1人置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選により選任する。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

2 会長は、会議の議長となる。

3 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

4 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

5 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

6 会議の議決は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(協議結果の取扱い)

第7条 委員は、会議において協議が調った事項について、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第8条 協議会に提案する事項について、協議又は調整を行うため、必要に応じ協議会に幹事会を設置することができる。

(分科会)

第9条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。

(事務局)

第10条 協議会の庶務を処理するため、協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は，公共交通担当課に置く。
- 3 事務局に事務局長及び事務局員を置き，事務局長は公共交通担当課長，事務局員は公共交通担当課の職員をもって充てる。

(その他)

第11条 この規則に定めるもののほか，協議会の運営に関して必要な事項は，会長が協議会に諮り定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この規則は，公布の日から施行する。
(鹿嶋市地域公共交通会議設置規則の廃止)
- 2 鹿嶋市地域公共交通会議設置規則（平成19年規則第6号）は，廃止する。

3. 平成28年度 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

NO.	氏 名	所 属	役 職
1	勝家 省司	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官
2	飯塚 正芳	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整)
3	塙 伸一	茨城県企画部企画課	交通対策室長
4	海老澤 尚史	茨城県鹿嶋警察署	交通課長
5	友松 宏明	国土交通省関東地方整備局 常陸河川国道事務所	道路管理第一課長
6	肥高 孝之	茨城県潮来土木事務所	所長
7	吉田 祐二	関東鉄道 株式会社	潮来営業所長
8	池田 操	有限会社 池田交通	専務
9	花々崎 茂	鹿島合同自動車 株式会社	社長
10	松信 正	鹿嶋市観光協会	常任理事
11	飯島 昌壽	鹿嶋市商工会	会長
12	松本 津多代	社会福祉法人 鹿嶋市社会福祉協議会	地域福祉推進委員
13	平沼 一彦	鹿嶋市立大同西小学校	校長
14	阿須間 京子	鹿嶋市立大同東小学校	校長
15	木川 哲也	東日本旅客鉄道株式会社	鹿島神宮駅長
16	大和田 秀之	鹿島臨海鉄道株式会社 旅客営業部	次長
17	植木 邦武	一般公募	
18	坂元 雄次	一般公募	
19	志村 昌彦	一般公募	
20	市村 修		鹿嶋市副市長

4. 策定過程の概要

年 月 日	区 分	備 考
平成28年 4月15日	第1回 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会	・地域公共交通網形成計画の策定スケジュールについて説明
平成28年 8月 3日	第2回 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会	・地域公共交通網形成計画の策定スケジュールの詳細を説明 ・アンケート調査と方法、分析内容について説明
平成28年 9月中旬から 9月下旬	アンケート調査	・ランダム抽出で選んだ16歳以上の市民男女3,000名を対象に郵送配布 郵送回収
平成28年11月29日	第3回 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会	・アンケート結果報告 ・本市の課題及び基本方針について
平成29年 1月11日	第4回 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会	・鹿嶋市地域公共交通網形成計画素案についての説明 ・パブリック・コメント実施予定の報告
平成29年 1月16日 から2月6日まで	パブリック・コメント	・鹿嶋市地域公共交通網形成計画（案）について
平成29年 2月20日	第5回 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会	・鹿嶋市地域公共交通網形成計画最終（案）の説明 ・パブリック・コメント結果の報告

鹿嶋市地域公共交通網形成計画

平成 2 9 年 3 月発行

編集 鹿嶋市政策企画部まちづくり政策課

〒314-8655

茨城県鹿嶋市平井 1187-1

TEL : 0299-82-2911

FAX : 0299-82-0789

MAIL : machiseil@city.ibaraki-kashima.lg.jp

H P : <http://city.kashima.ibaraki.jp>



鹿嶋市