

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。

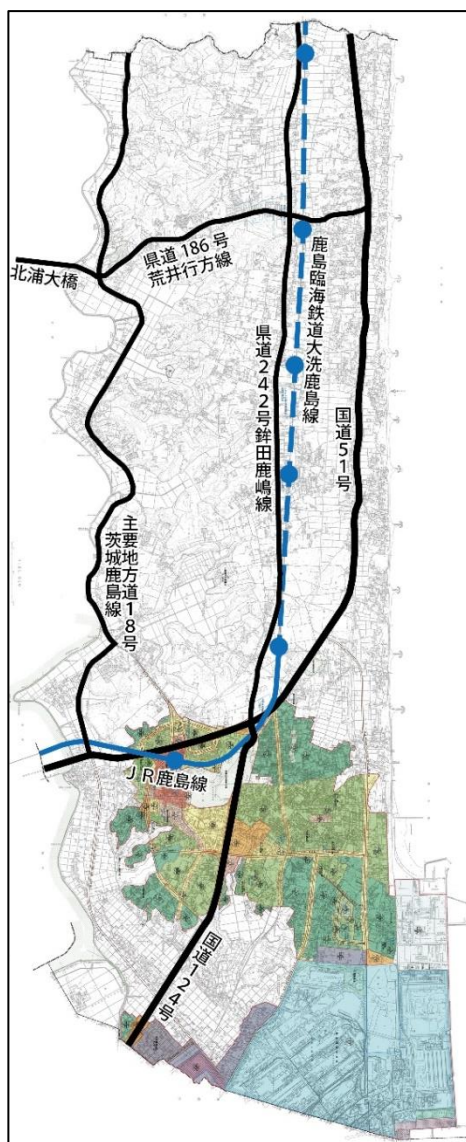


図 4-1 本市の交通ネットワーク

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。

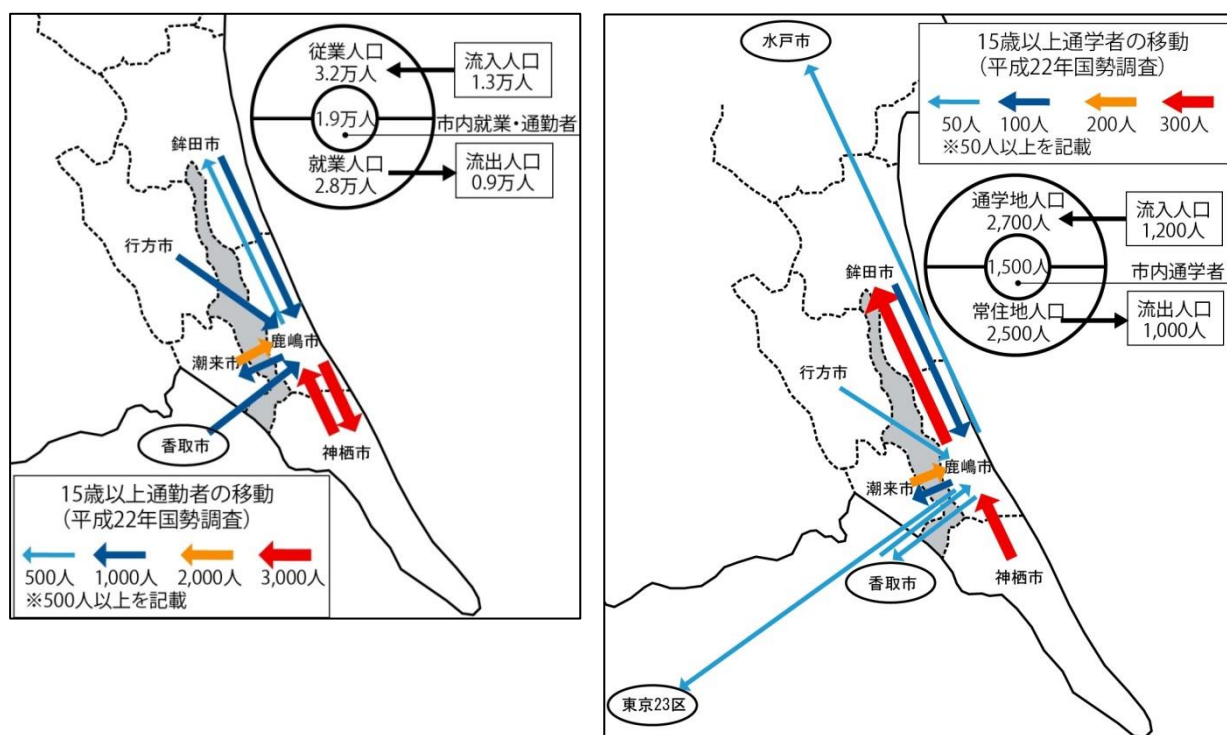


図 4-2 通勤者、通学者の移動状況 (平成22年)

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。

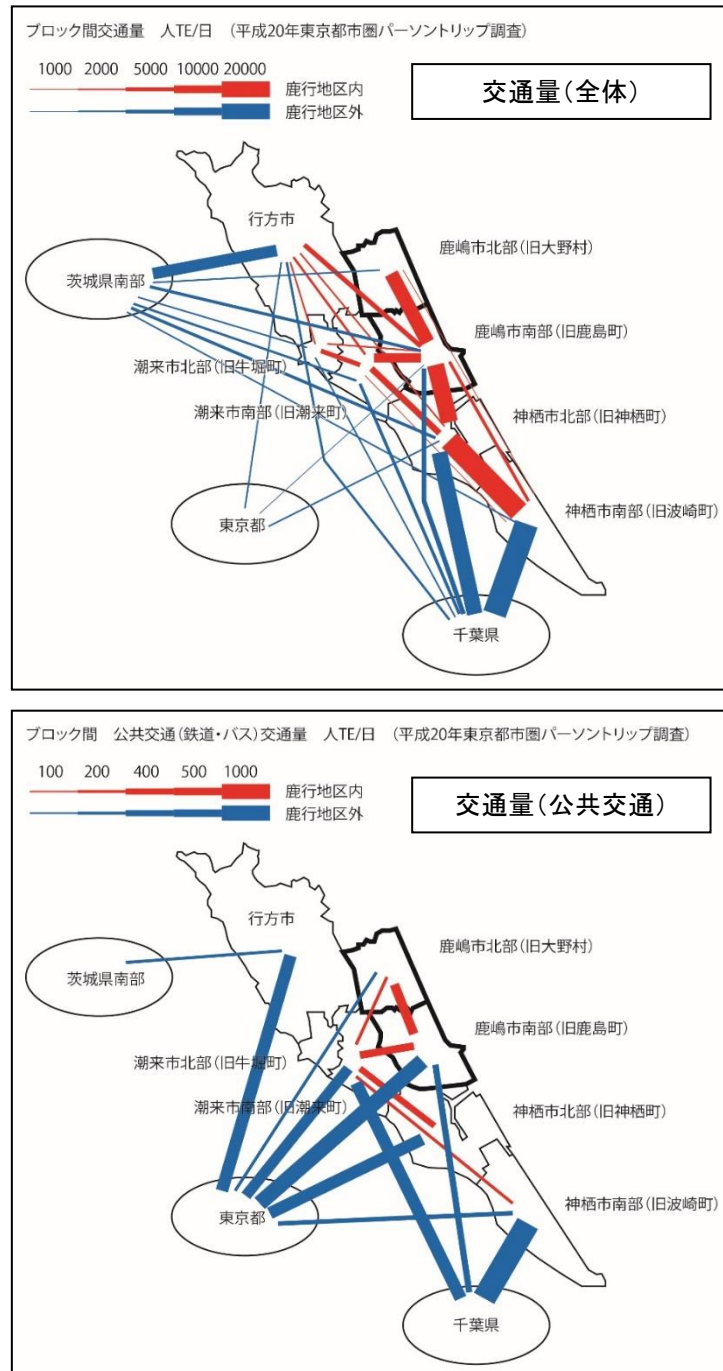


図 4-3 パーソントリップ調査による鹿行地区のブロック間交通量

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、J R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

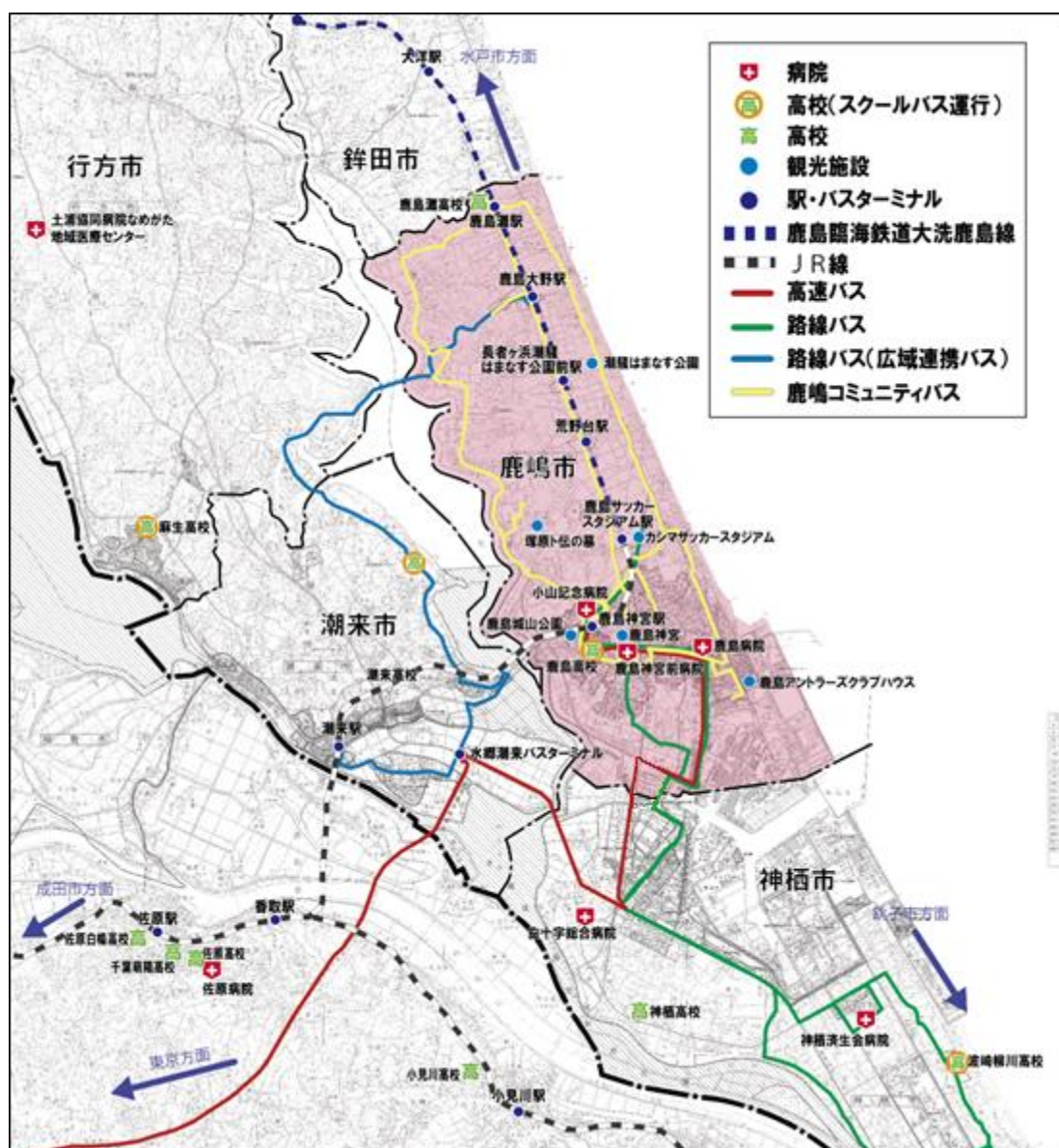


図 4-5 本市及び周辺の公共交通ネットワーク

(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。

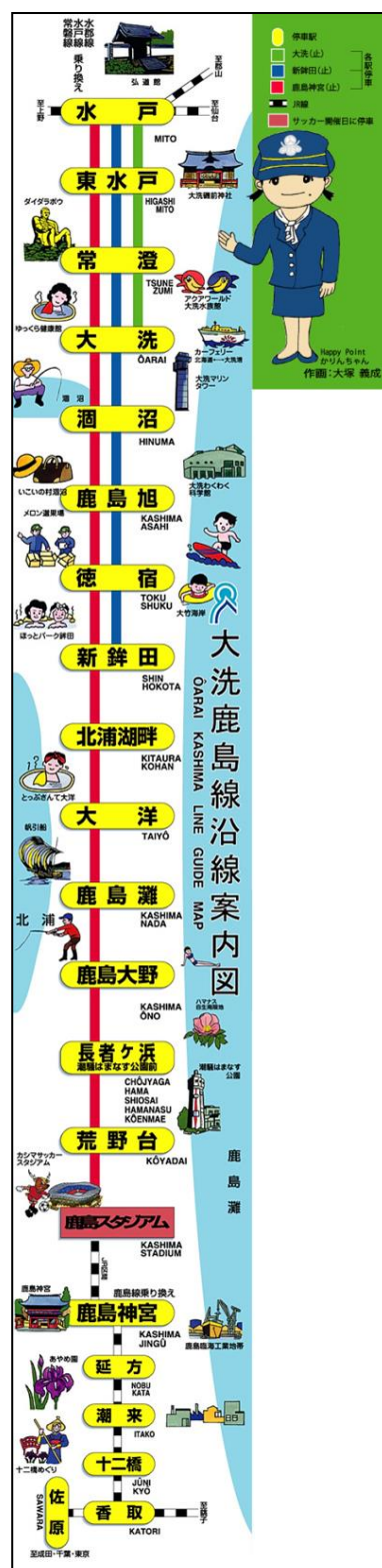


図 4-6 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の路線図

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。

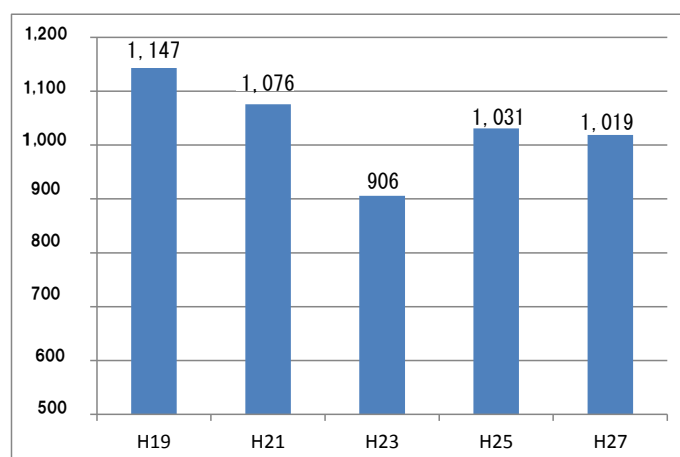


図 4-7 J R 鹿島神宮駅 年度別 1 日あたり平均乗車人員（人）

出典）J R 東日本ホームページ

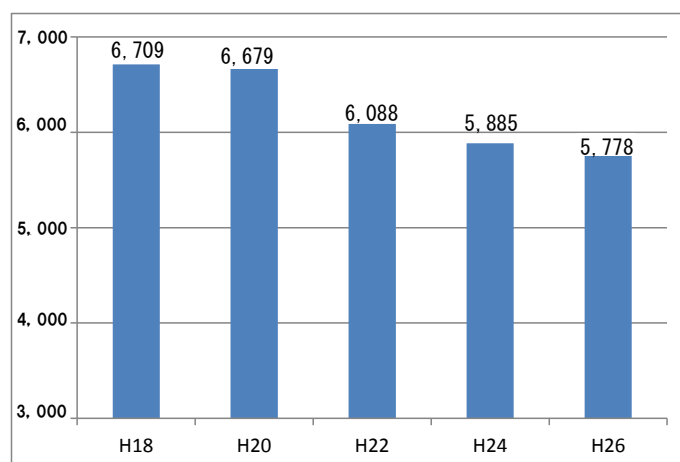


図 4-8 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線 年度別 1 日あたり平均輸送人員（人）

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

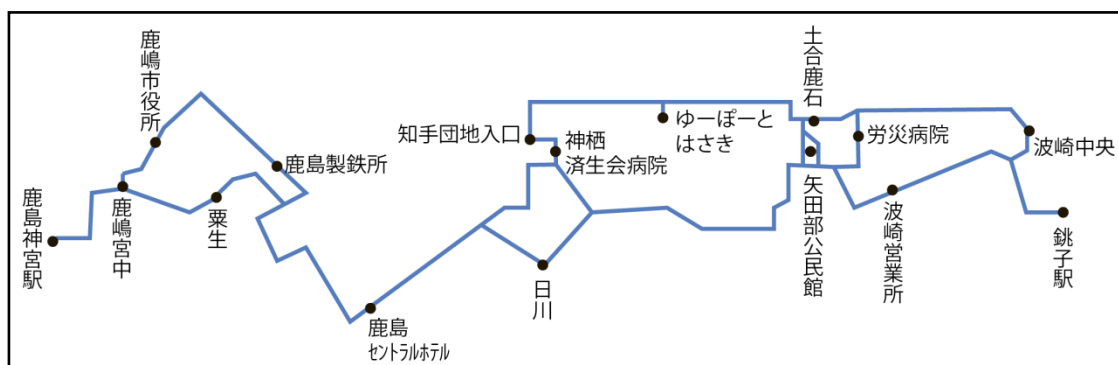


図 4-9 路線バス鹿島神宮－銚子線の路線図

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。

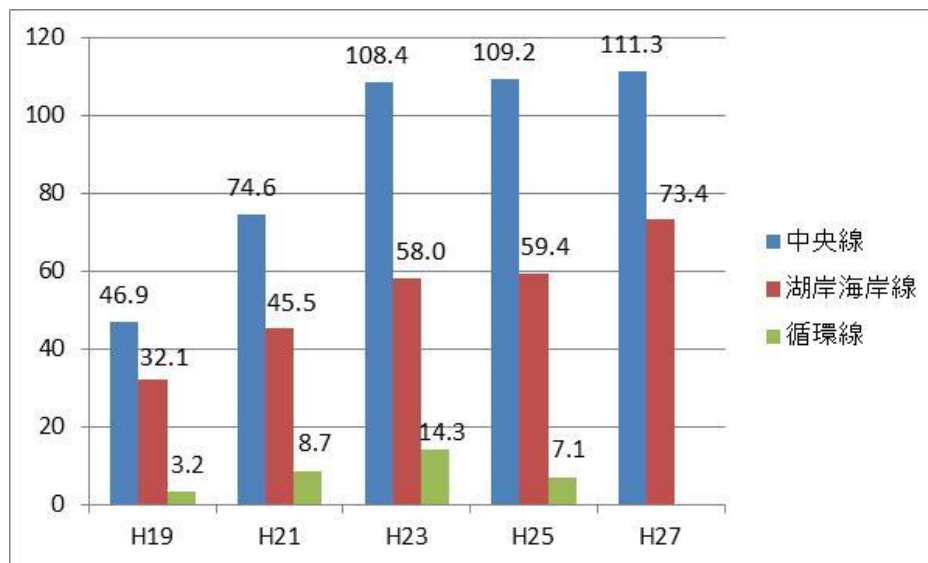


図 4-12 鹿嶋コミュニティバス 年度別1日あたり平均乗車数（人）

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。

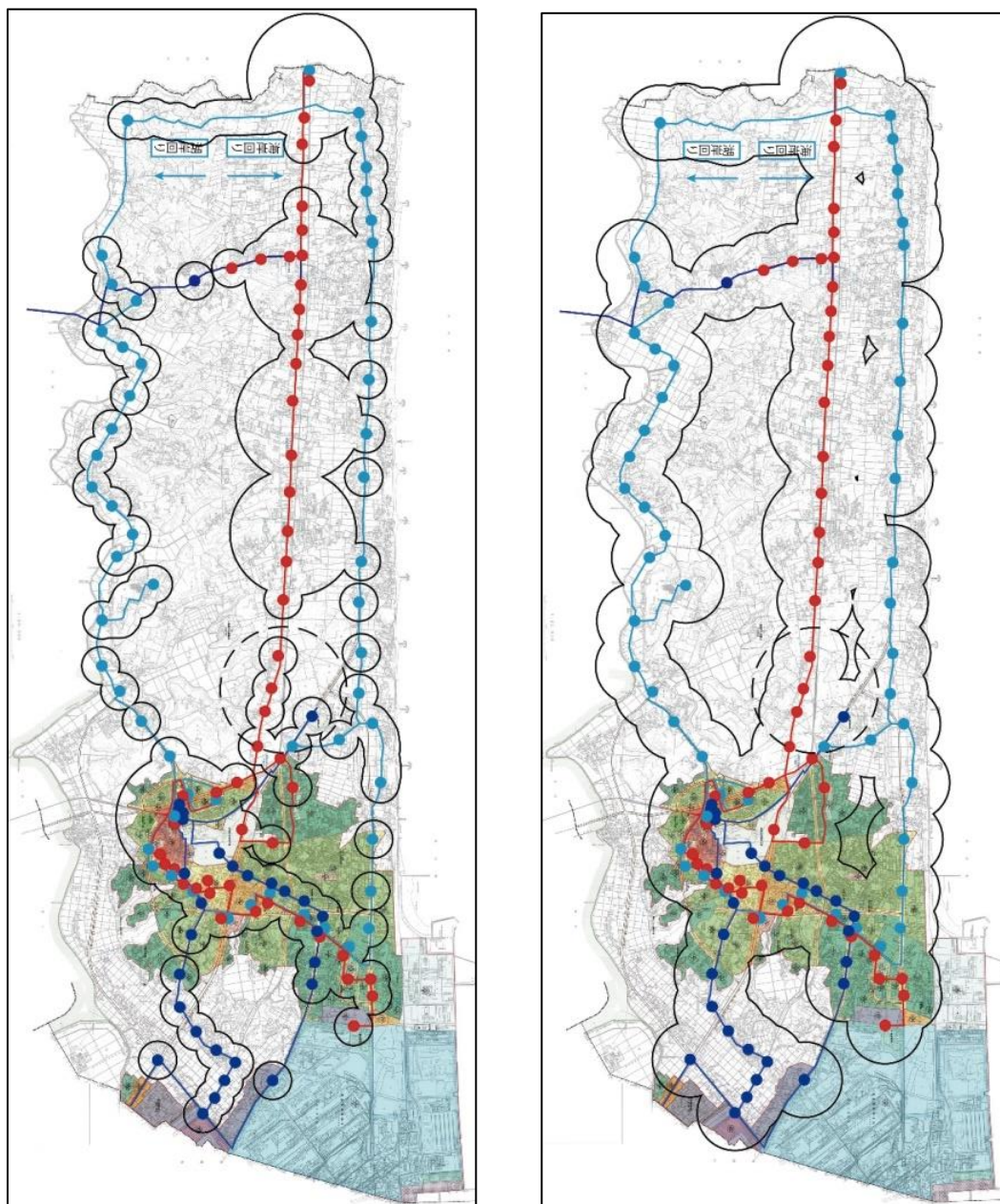


図 4-13 鉄道・バスからの利便圏域

(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

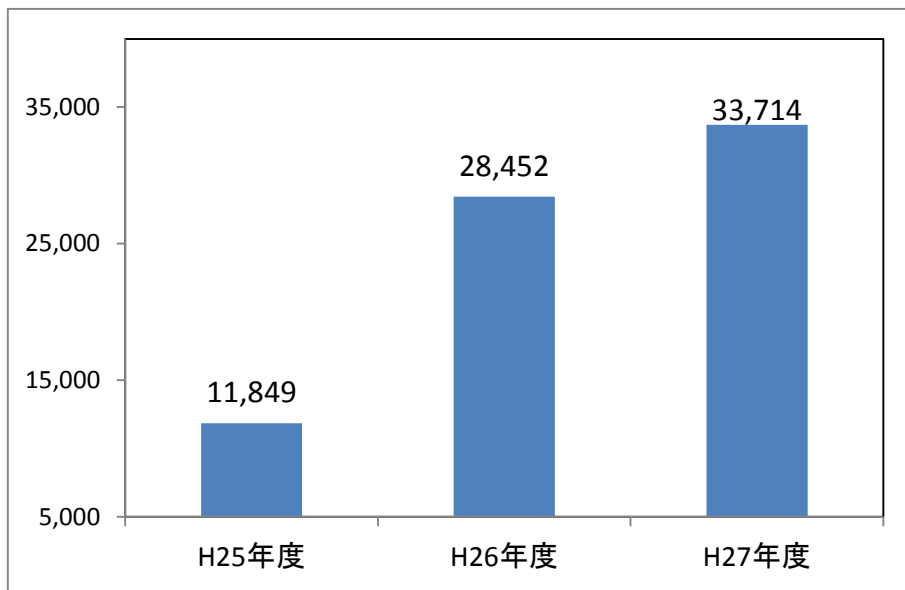
(7) タクシー利用券の活用状況

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

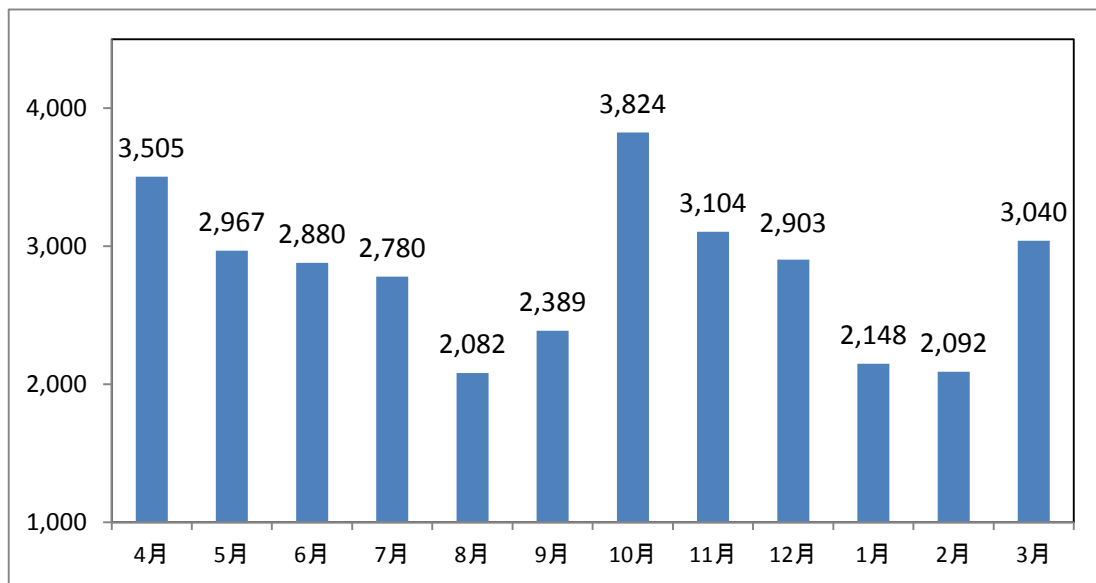


図 4-15 平成 27 年度の各月におけるタクシー利用実績（人）

出典）鹿嶋市

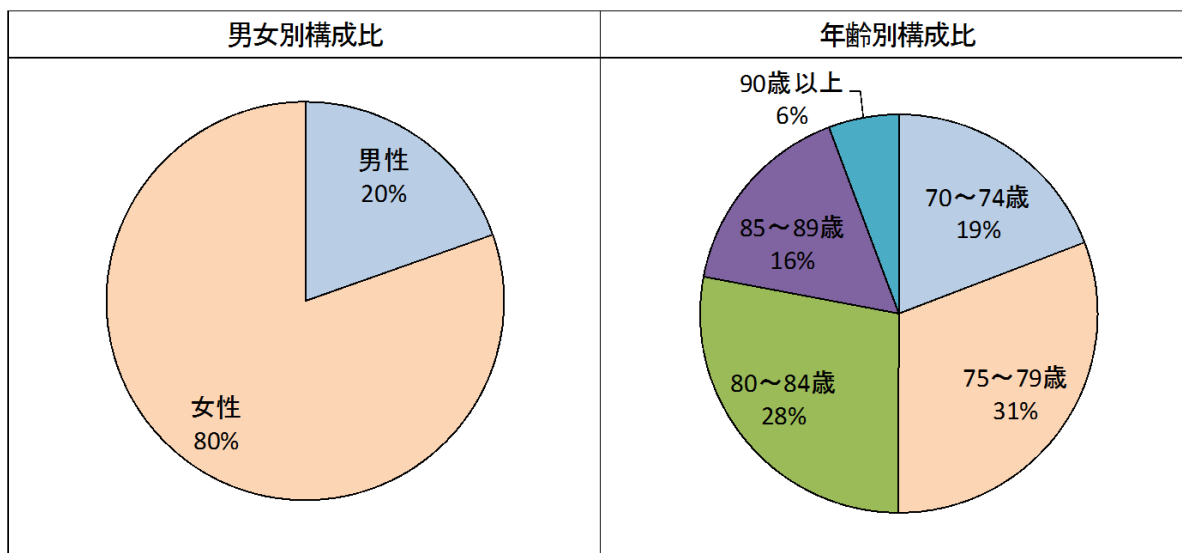


図 4-16 タクシー助成登録者

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。

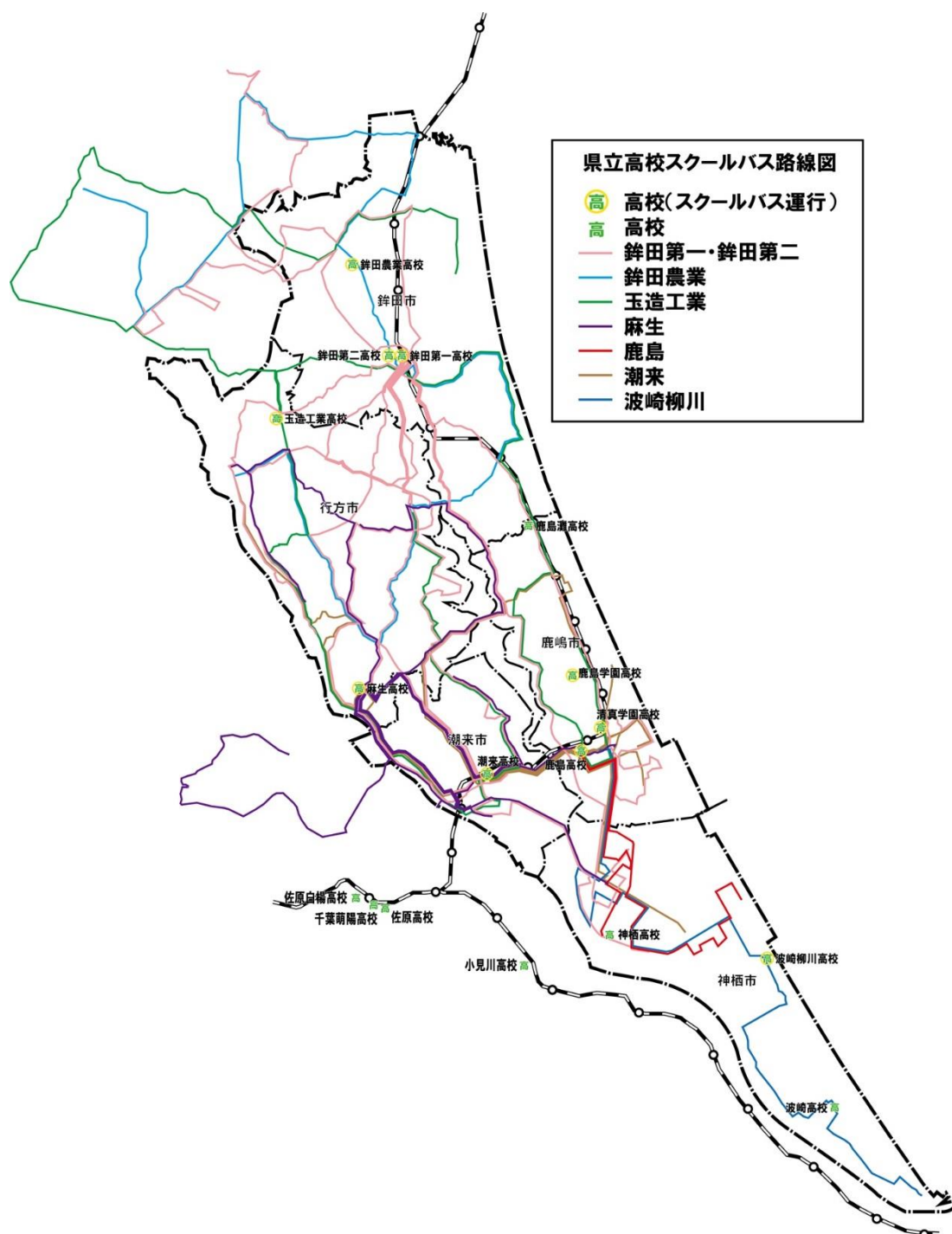


図 4-18 鹿行地区にある県立高校のスクールバス運行状況（平成 28 年 12 月現在）

出典）茨城県資料

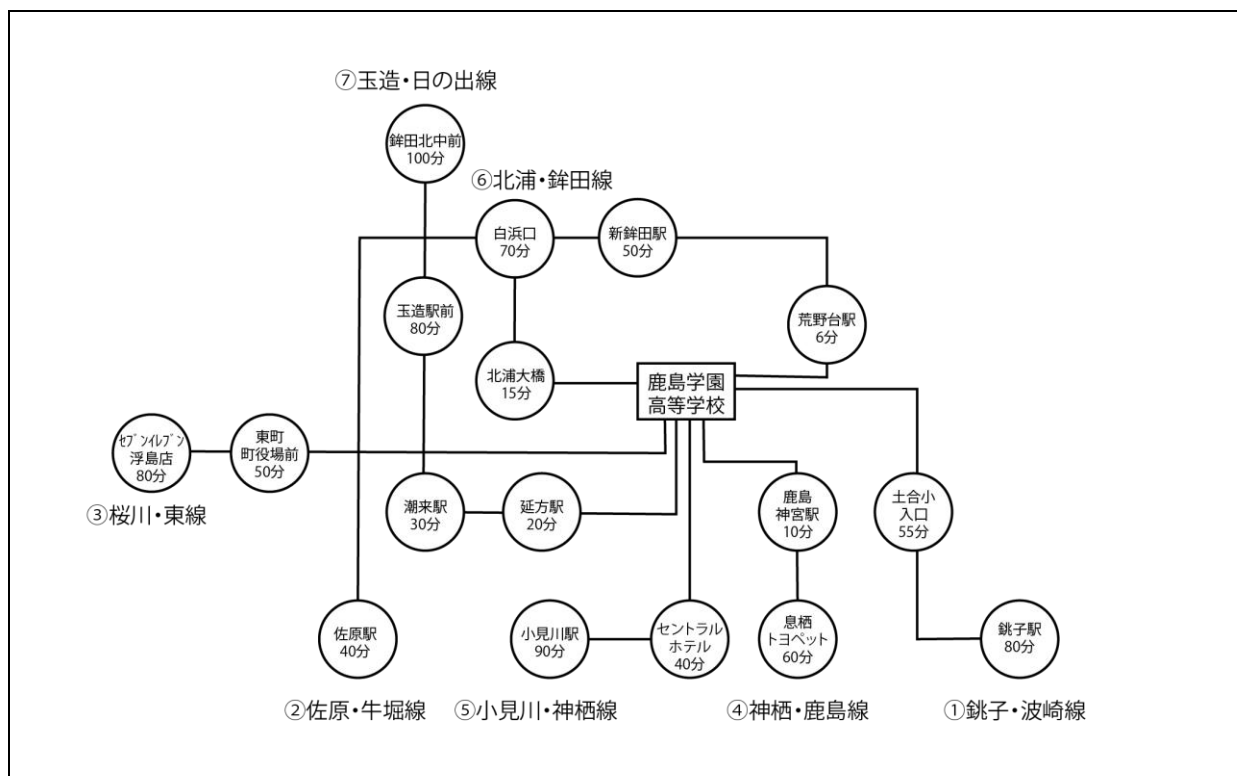


図 4-19 私立鹿島学園のスクールバス運行状況（平成 28 年 12 月現在）

出典）鹿島学園高校資料をもとに作成

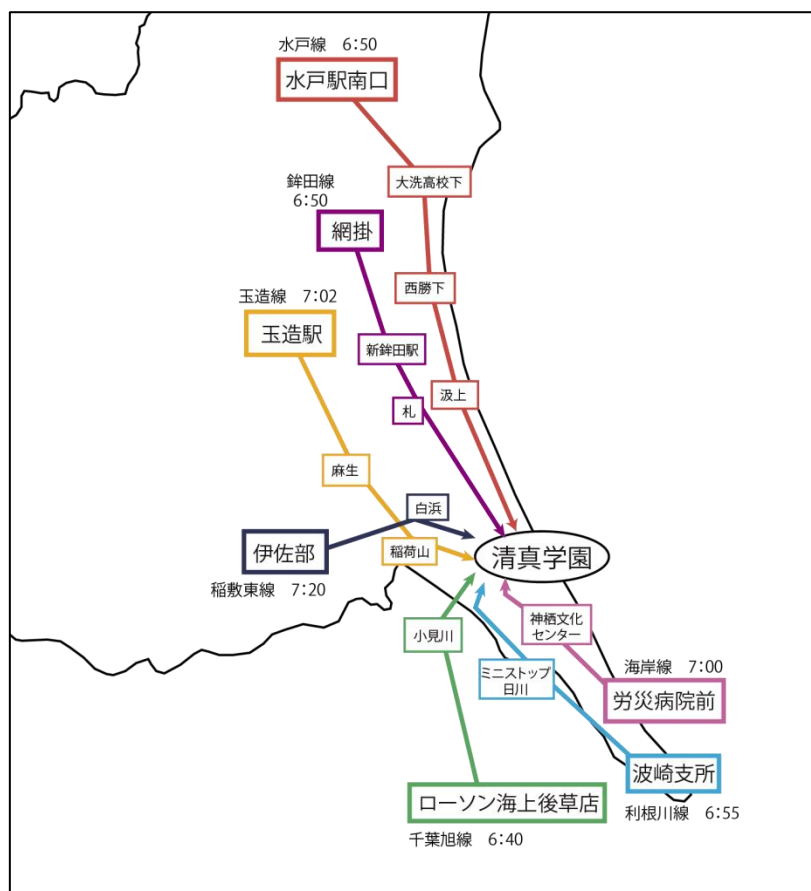


図 4-20 私立清真学園のスクールバス運行状況（平成 28 年 12 月現在）

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。

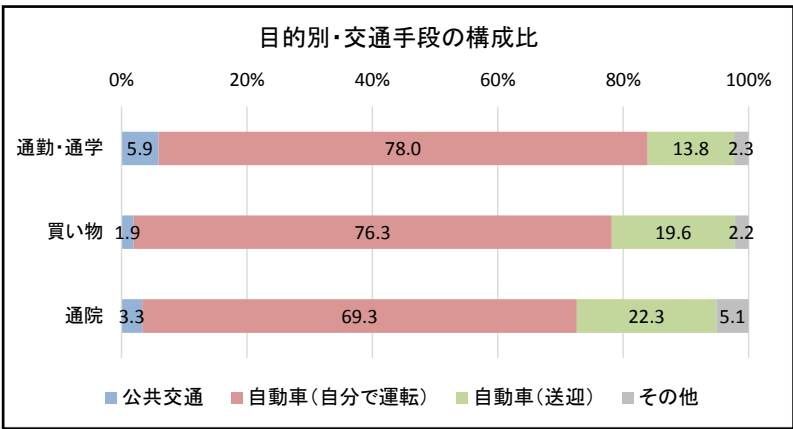


図 4-21 目的別交通手段の構成比

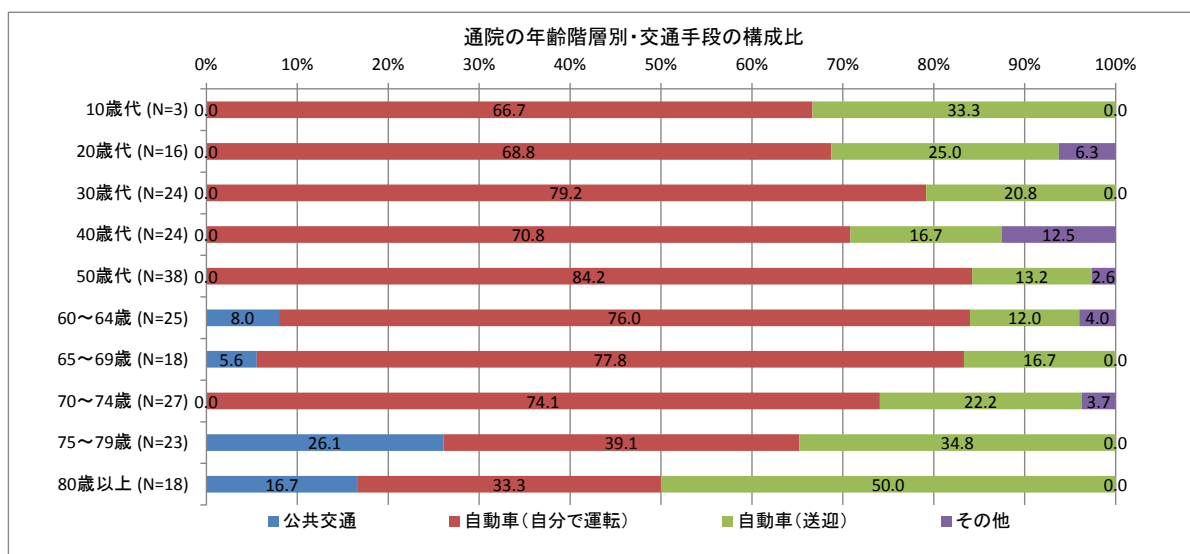
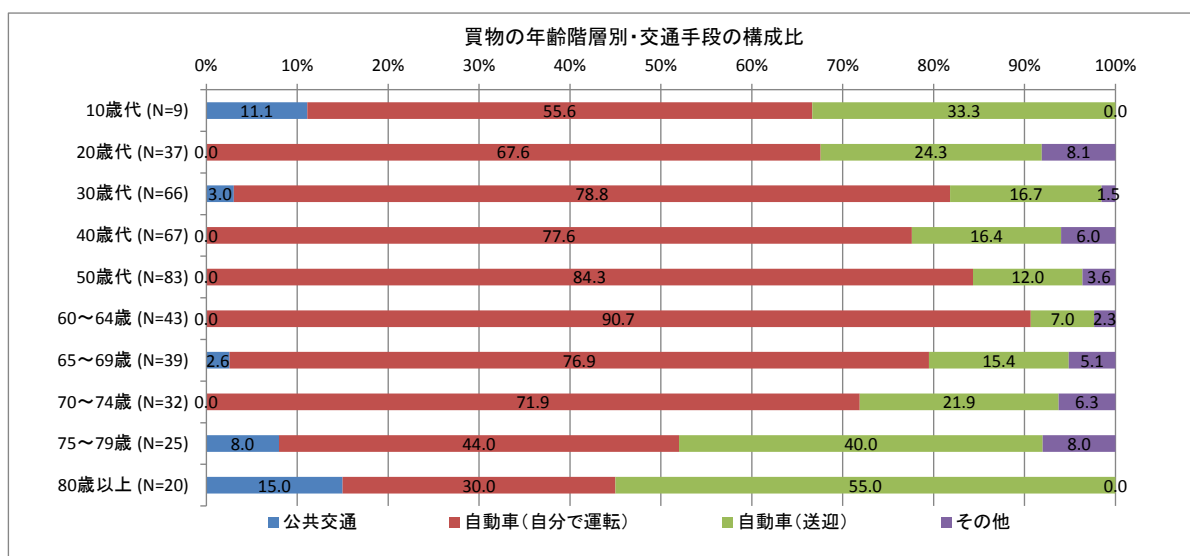
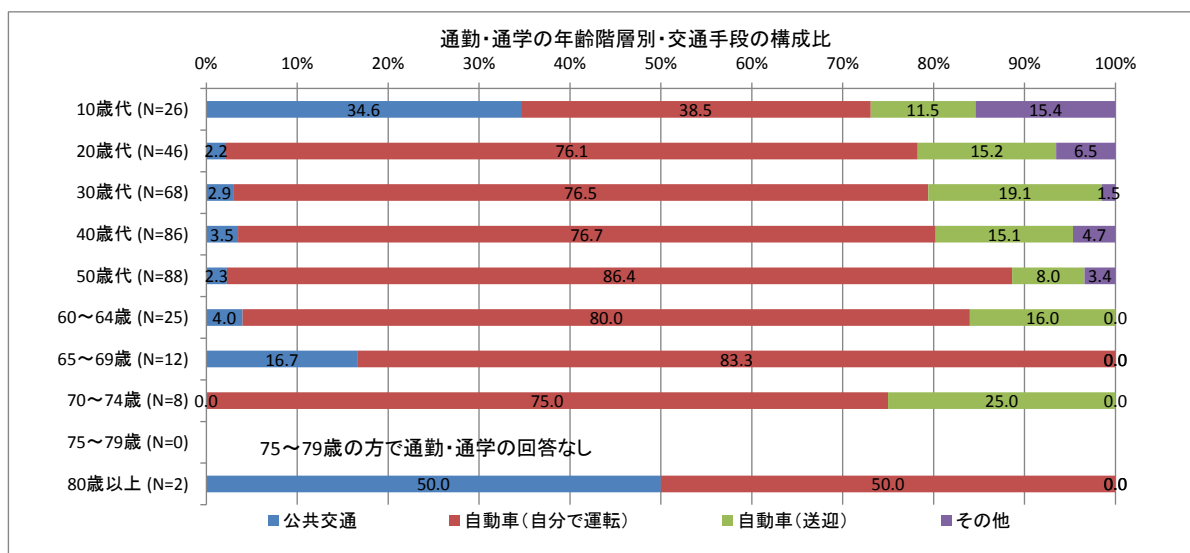


図 4-22 目的別年齢階層別交通手段の構成比

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。

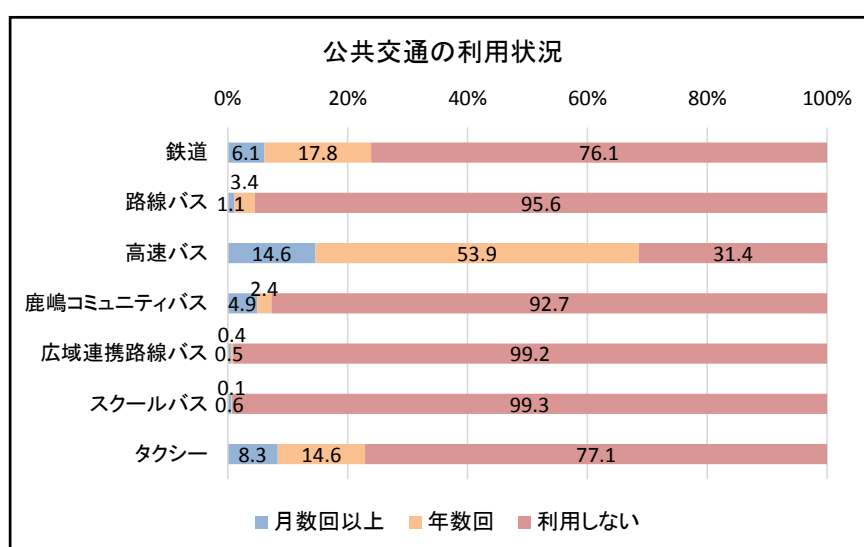
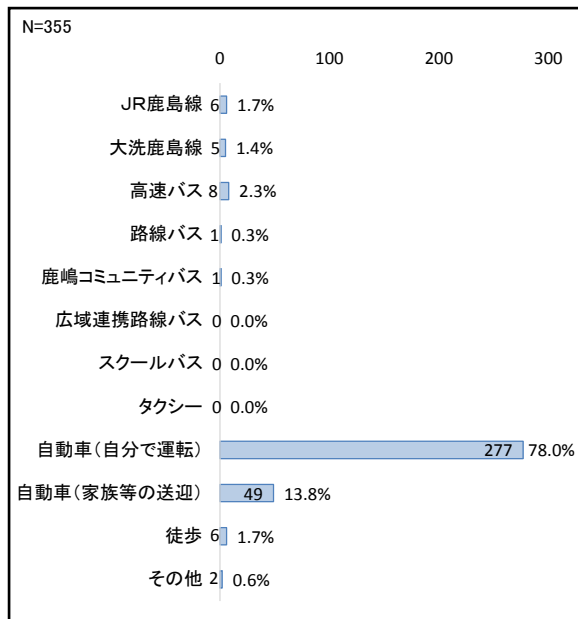
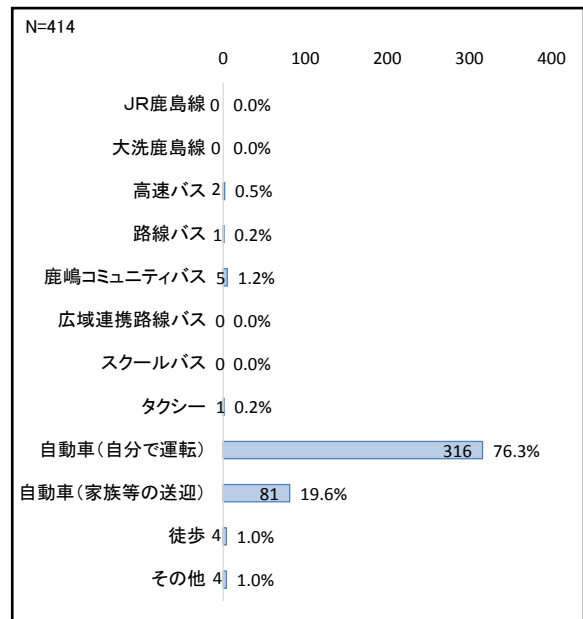


図 4-23 公共交通の利用状況

<通勤・通学>



<買い物>



<通院>

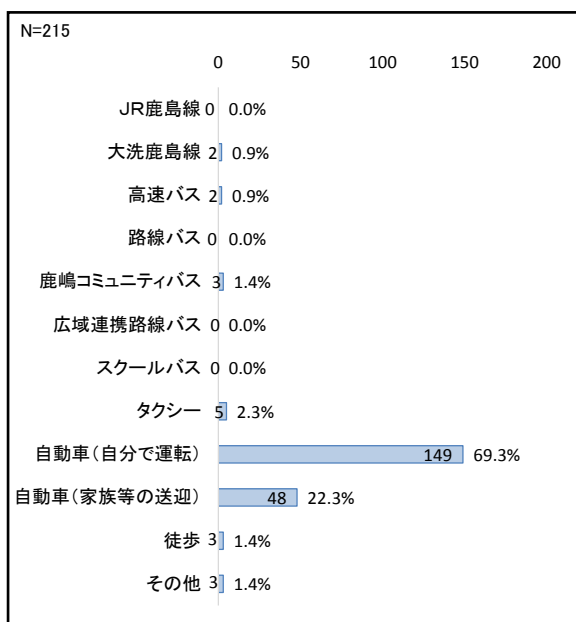


図 4-24 目的別の交通手段

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。

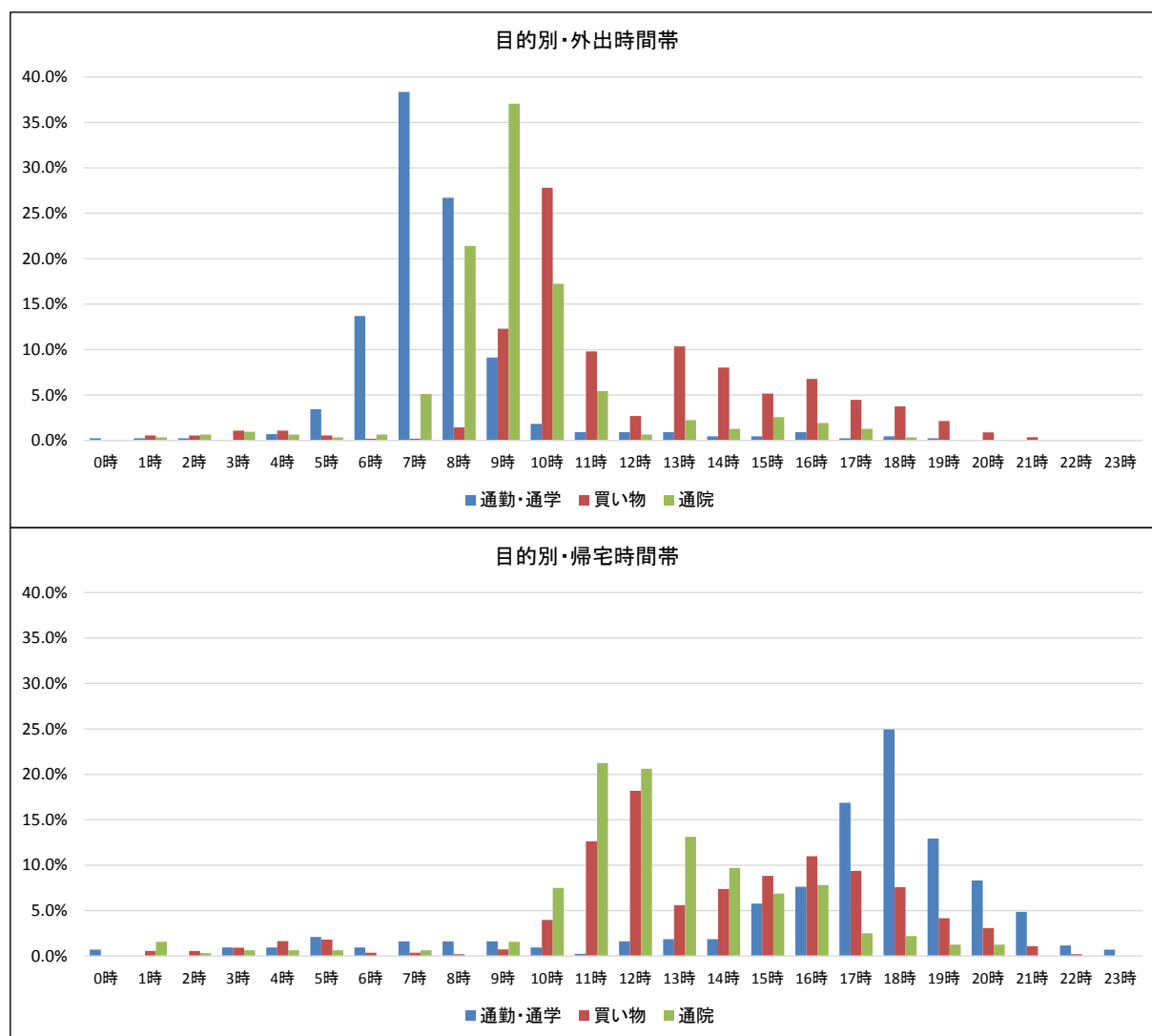


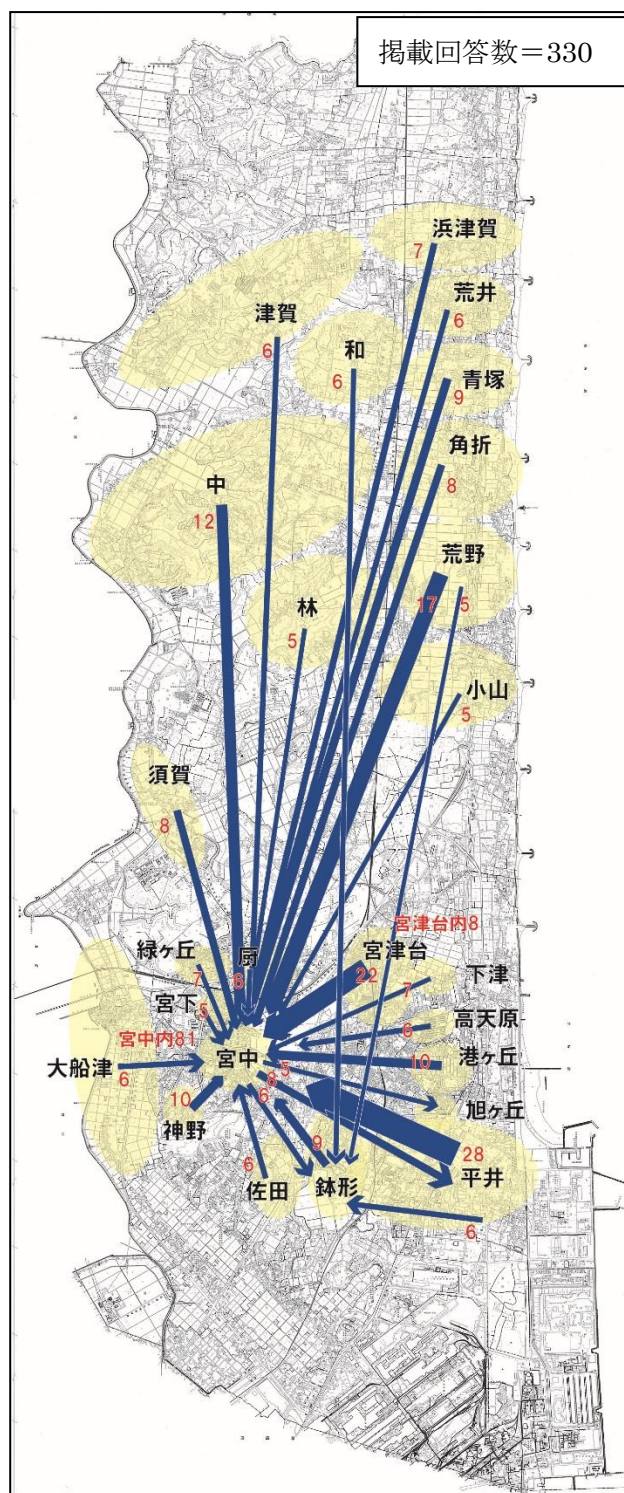
図 4-25 目的別の交通手段

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。

＜買い物移動区間＞



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>

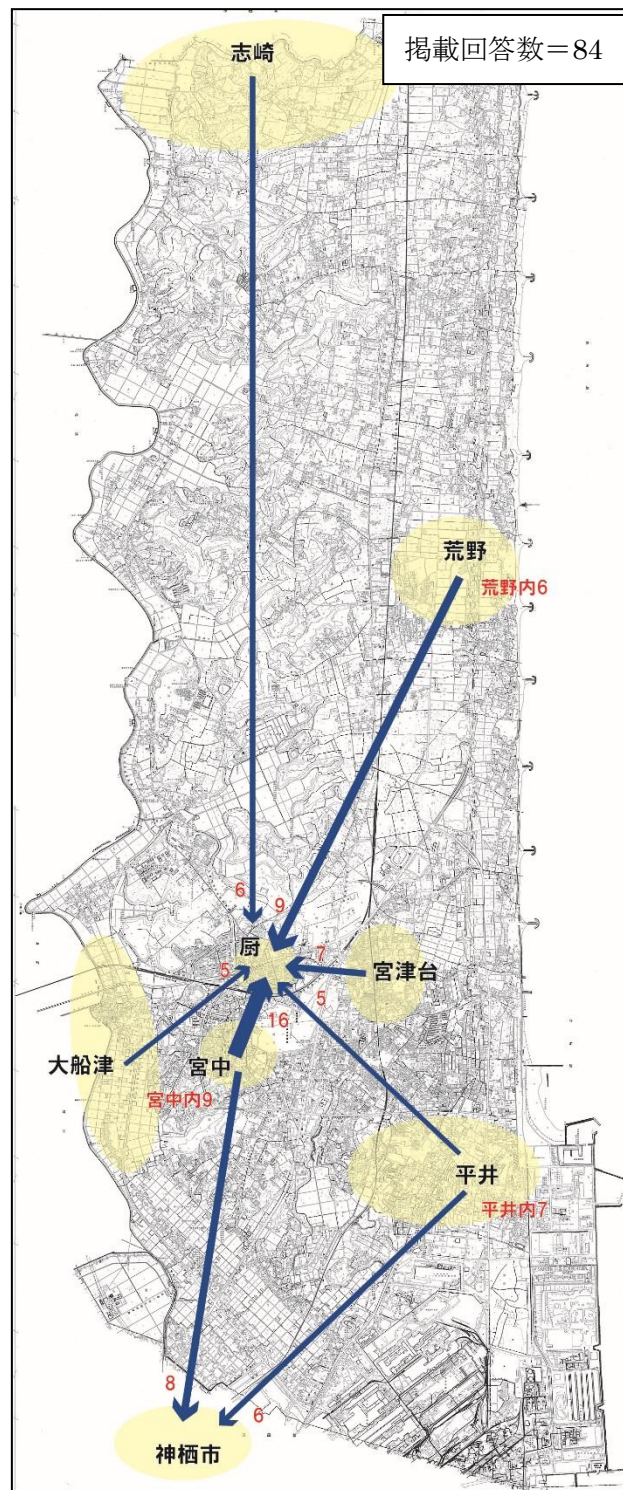


図 4-27 通院の移動区間

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。

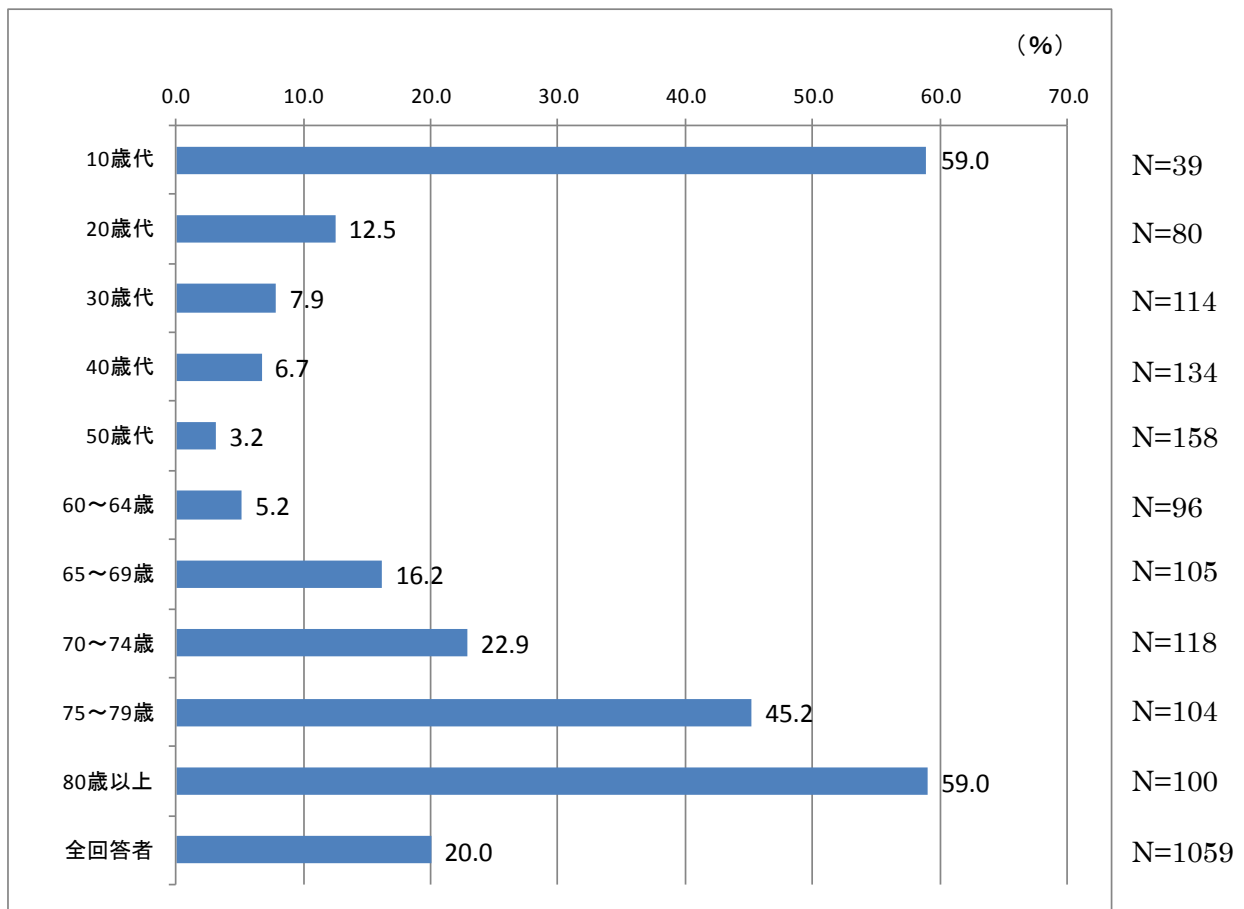


図 4-28 公共交通を必要としている市民の年齢階層

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。

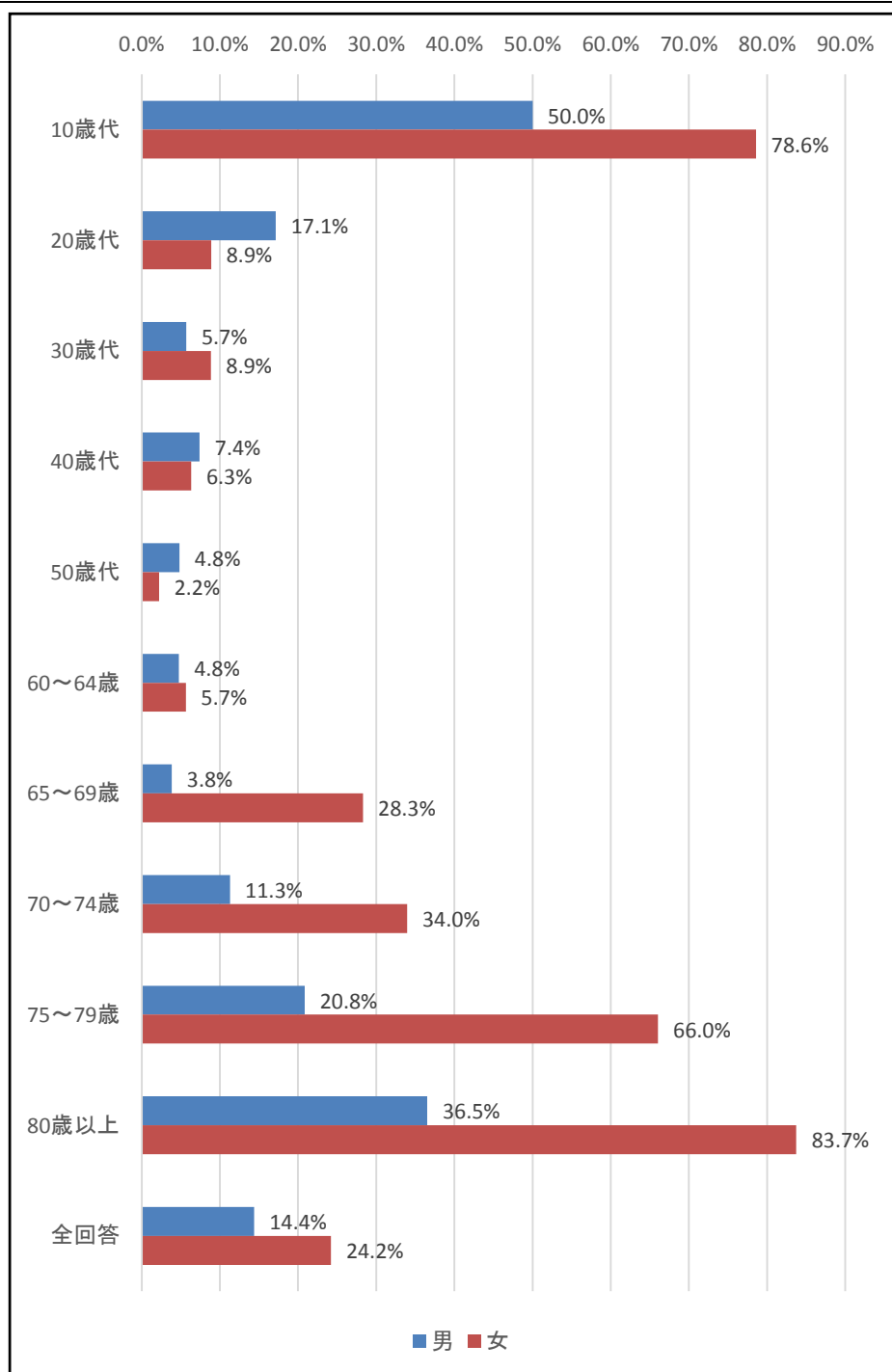


図 4-29 公共交通を必要としている人の性別・年代

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。

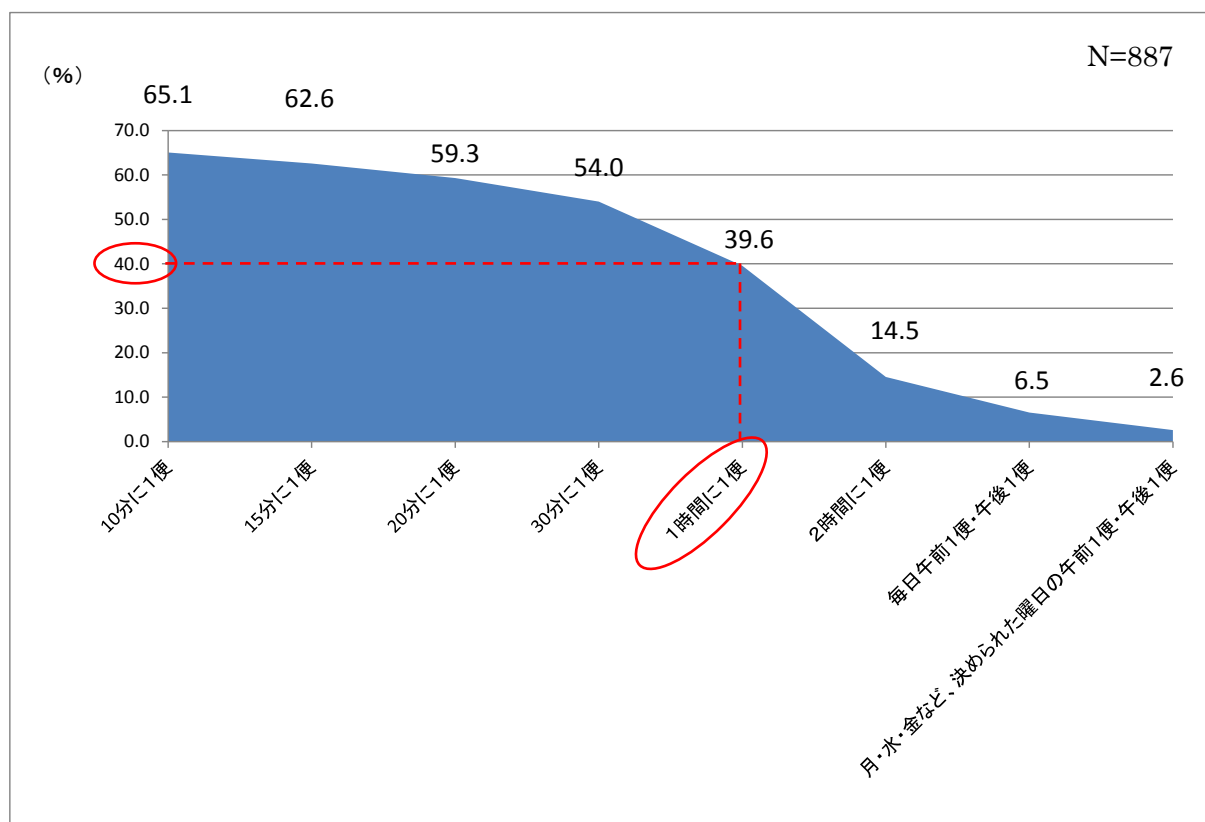


図 4-30 運転頻度の許容率

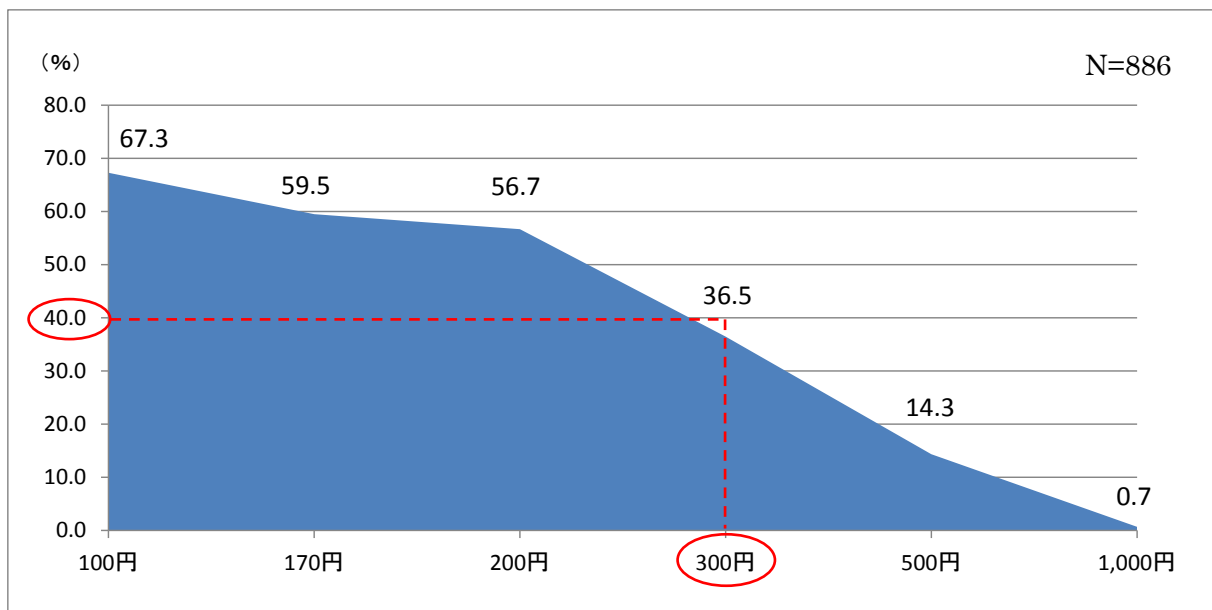


図 4-31 運賃の許容率

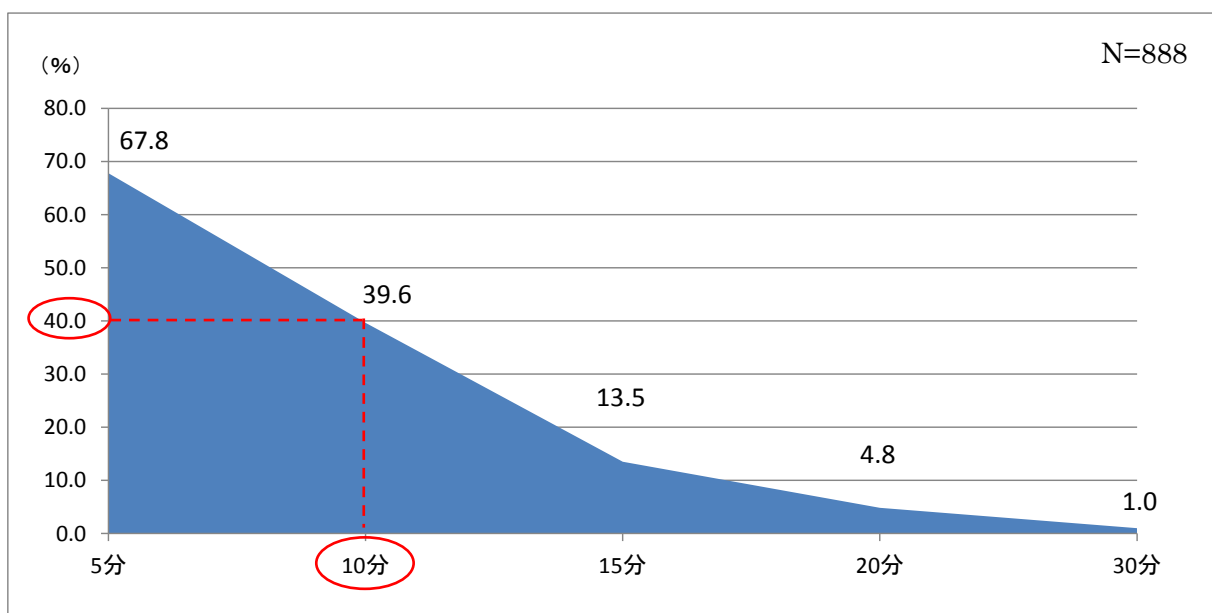


図 4-32 バス停までの徒歩時間の許容率

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。

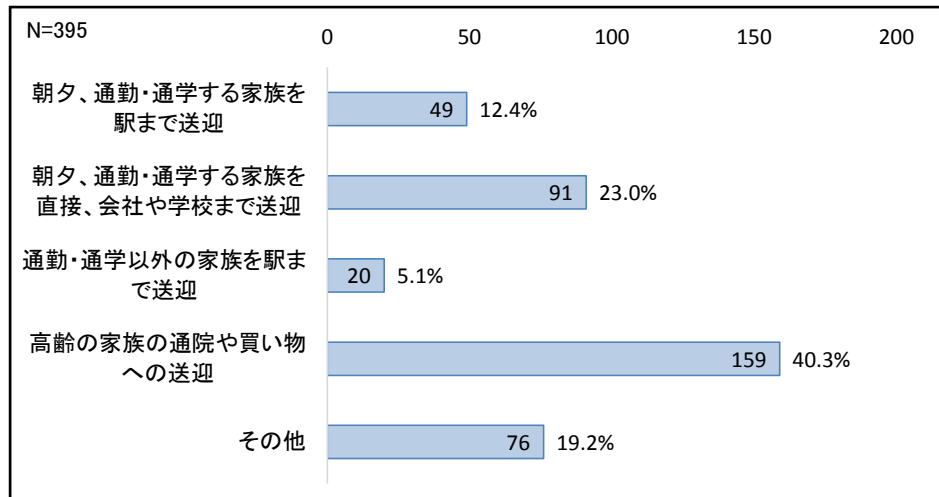


図 4-33 送迎の内容

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。

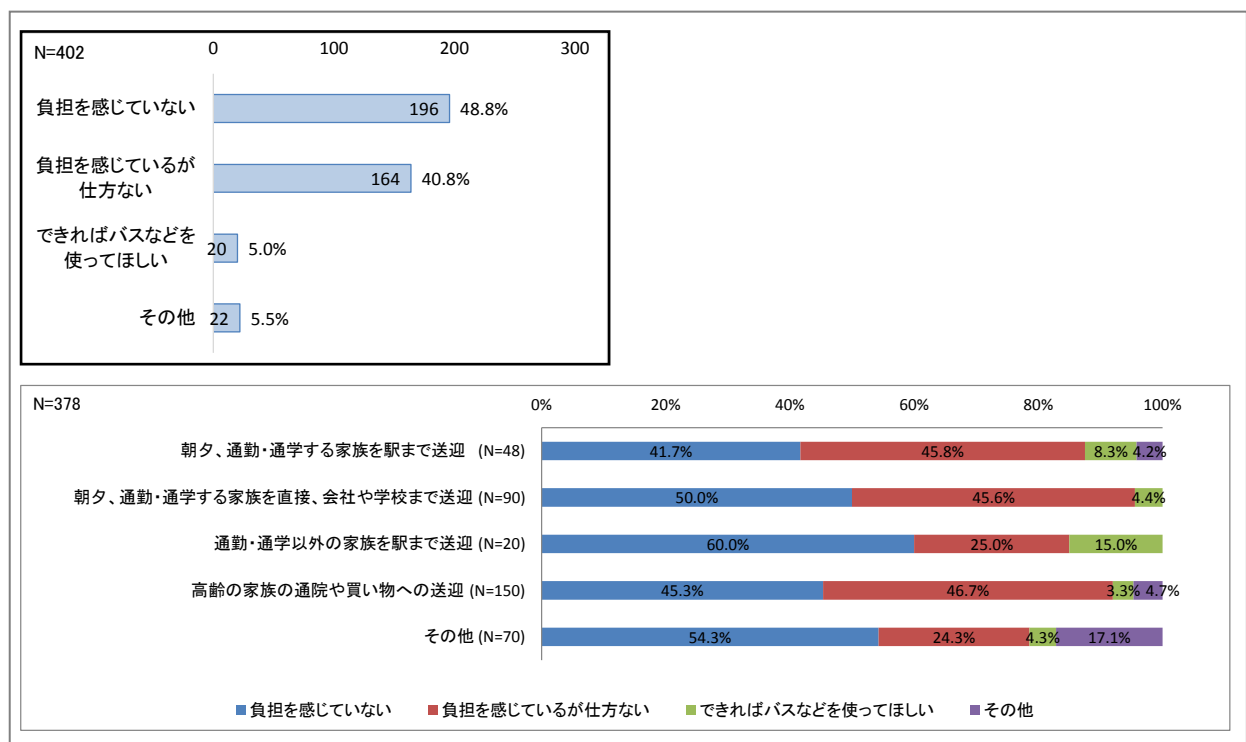


図 4-34 「送迎している人」の送迎に対する意識

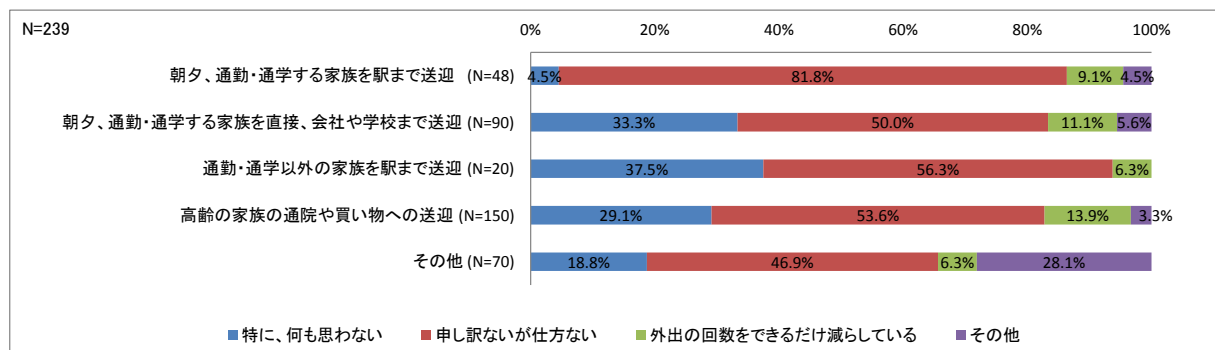
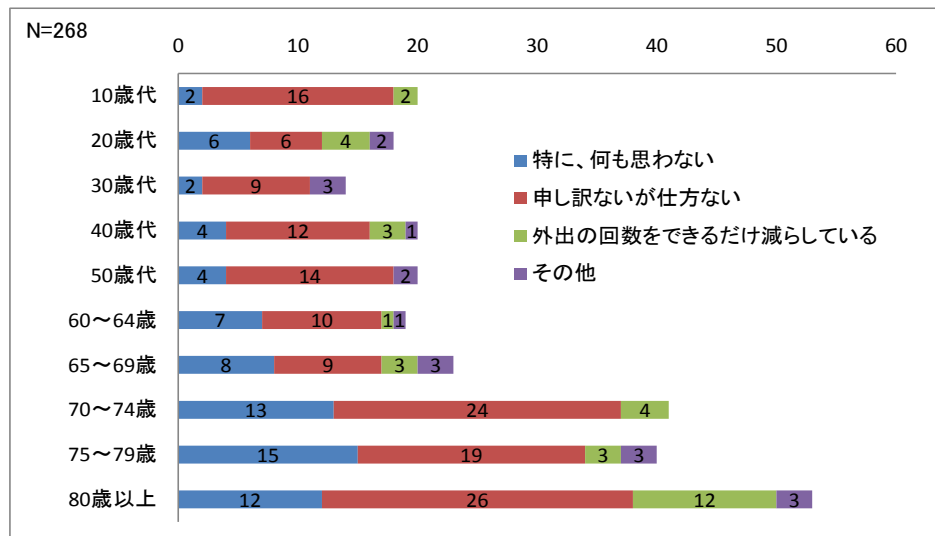
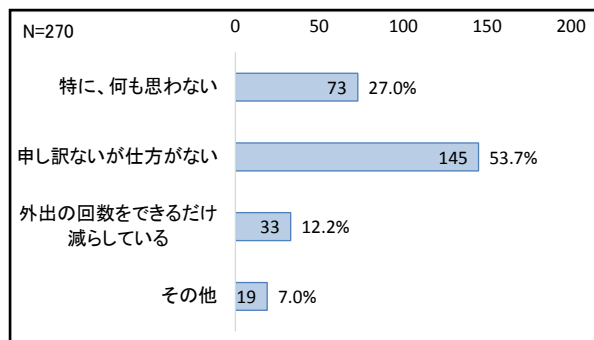


図 4-35 「送迎されている人」の送迎に対する意識

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。

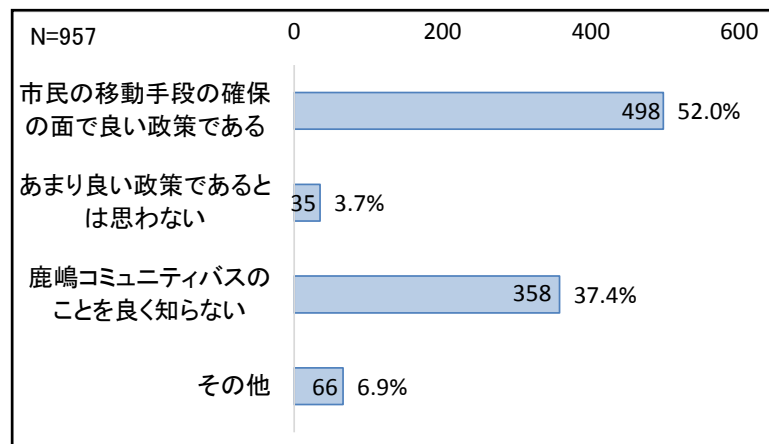
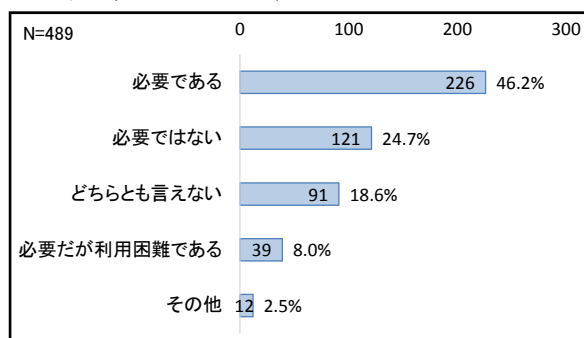


図 4-36 公共交通施策に対する意識

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>

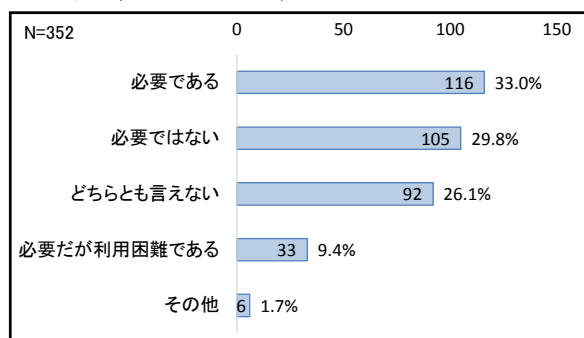


図 4-37 鹿嶋コミュニティバス認知度別の公共交通の必要性

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>

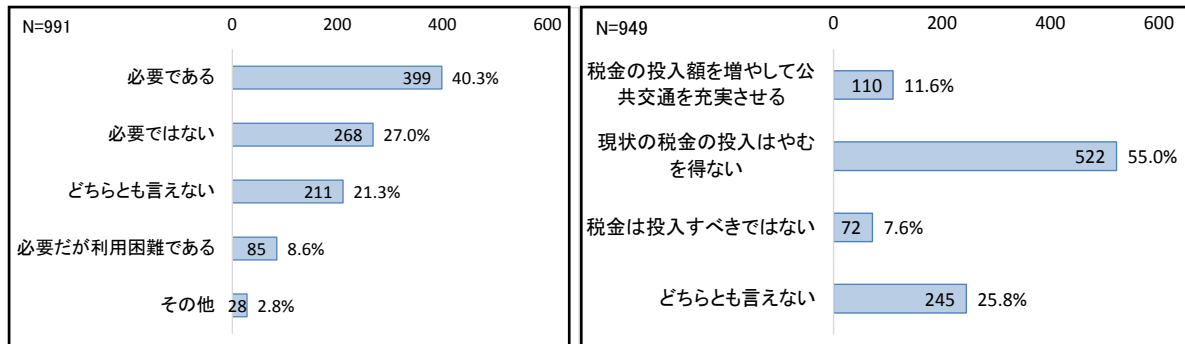


図 4-38 公共交通の必要性及び税金投入について

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。

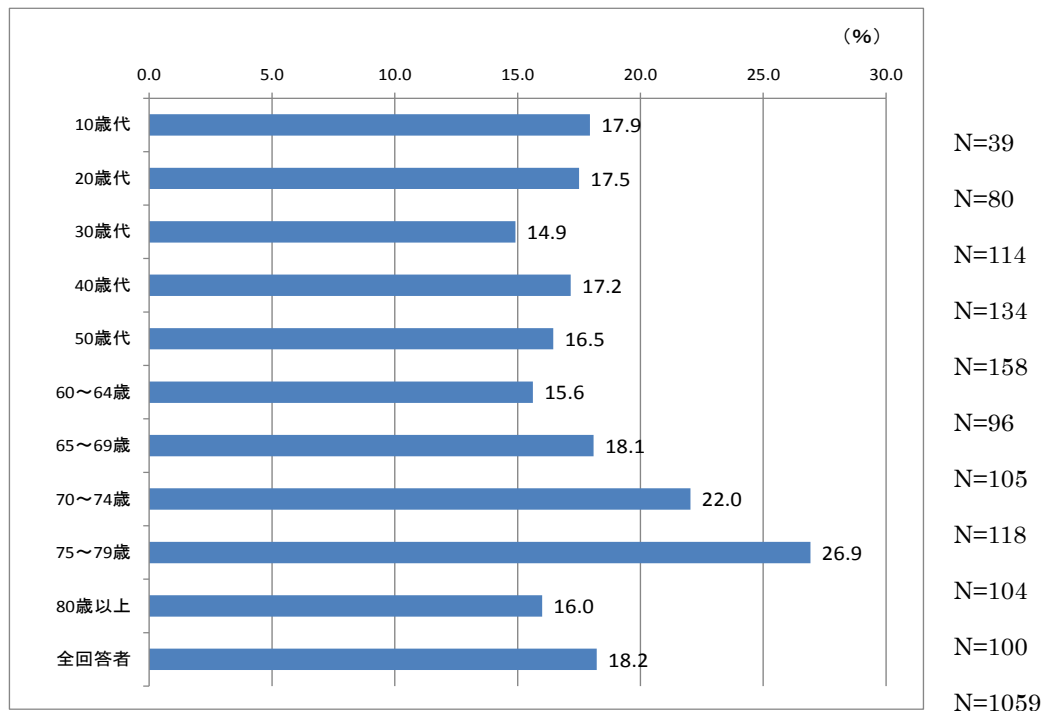


図 4-39 年齢階層別の自動車から公共交通への転換意向

(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。

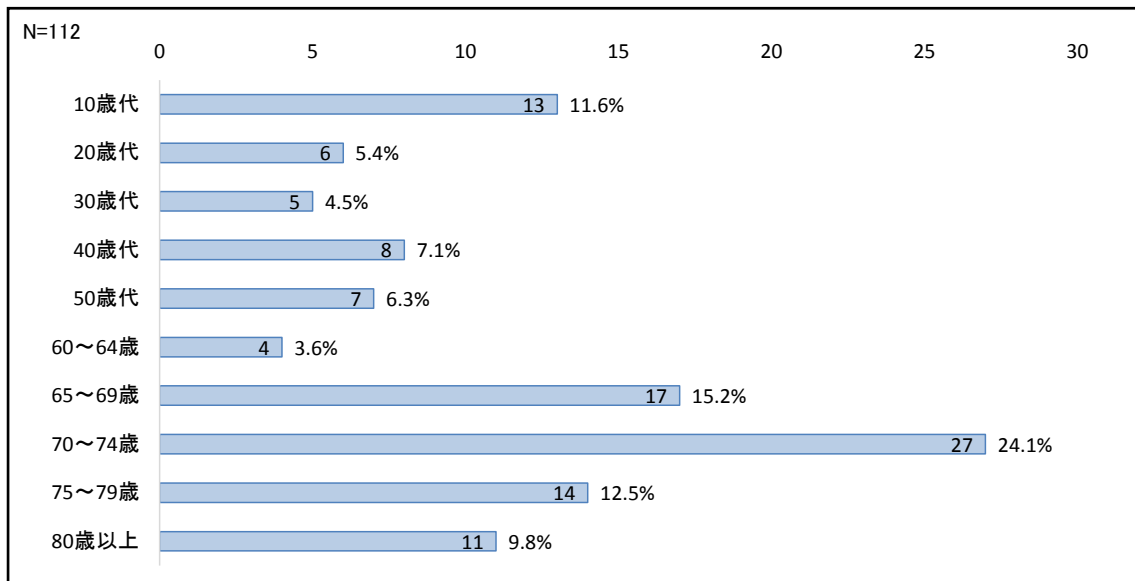


図 4-40 鹿嶋コミュニティバス利用の年齢階層

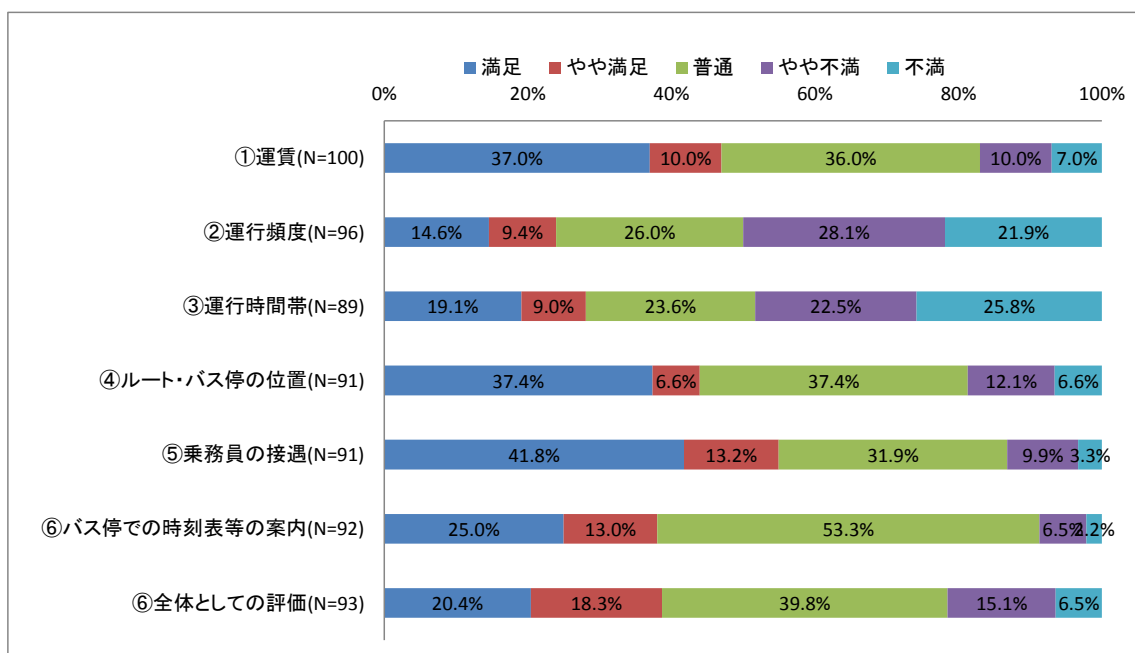


図 4-41 鹿嶋コミュニティバスの満足度

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。

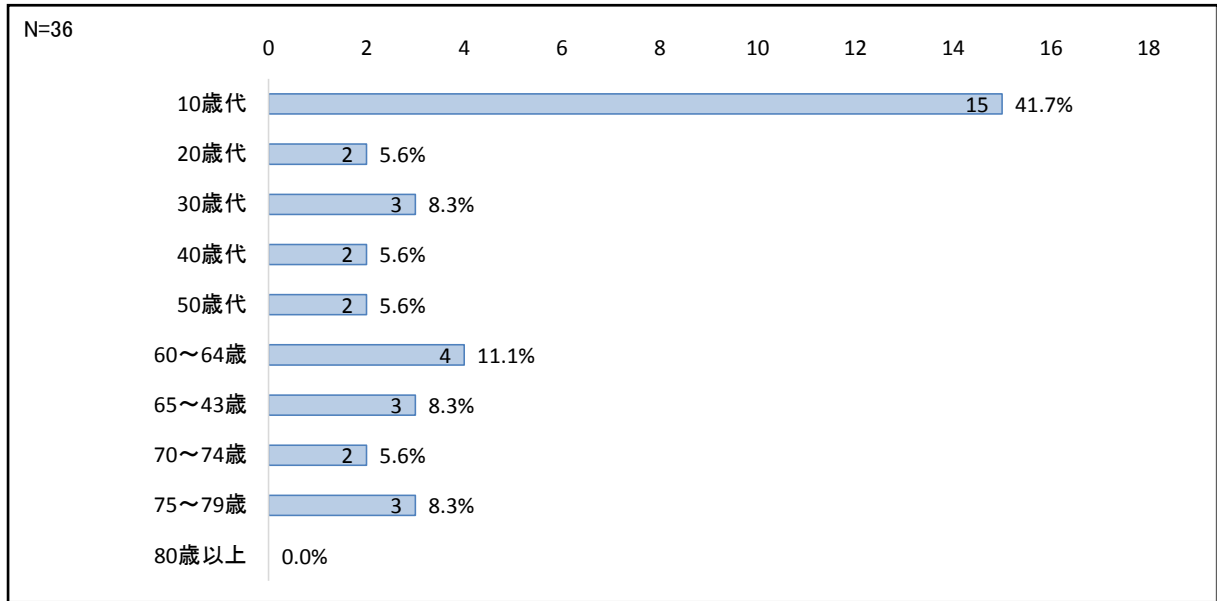


図 4-42 鉄道利用の年齢階層

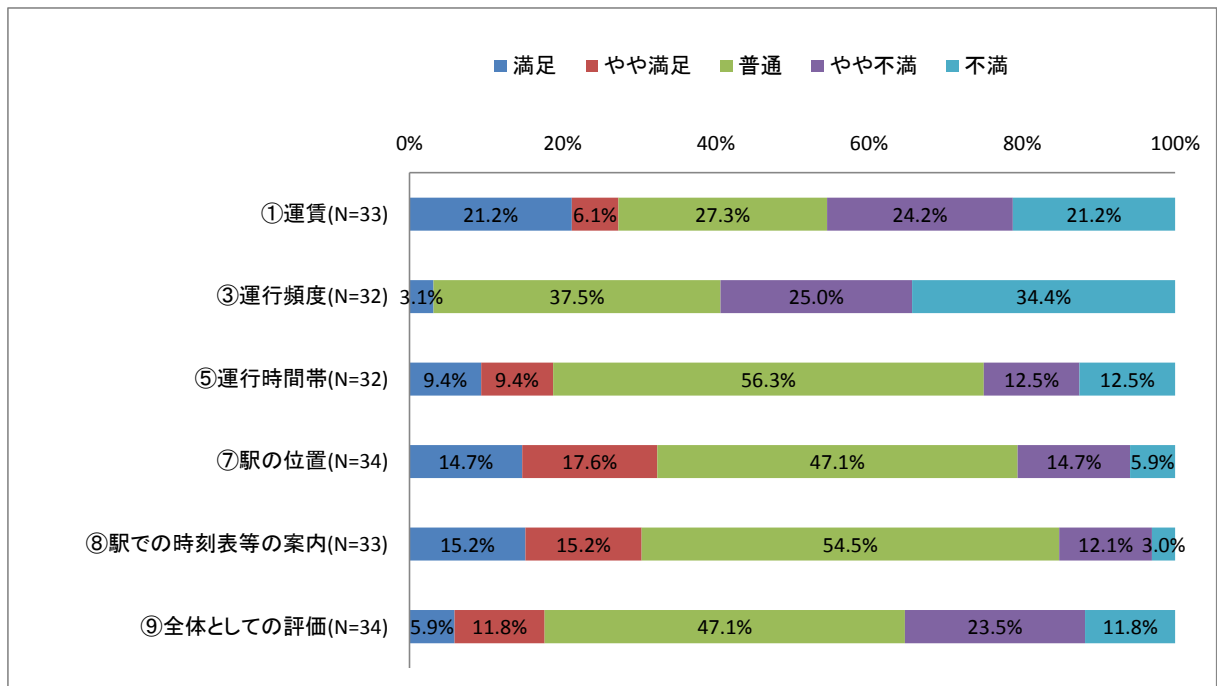


図 4-43 鉄道の満足度

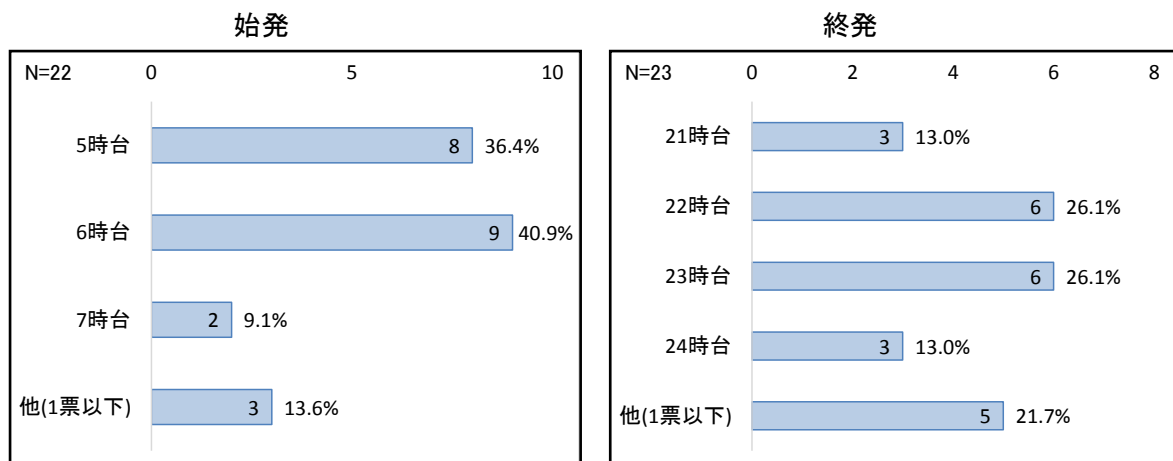


図 4-44 必要な運行時間帯の意向

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。

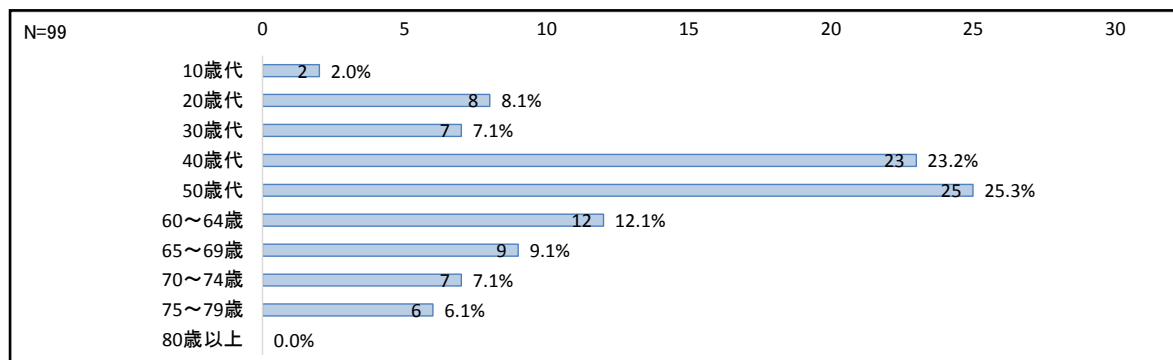


図 4-45 高速バス利用の年齢階層

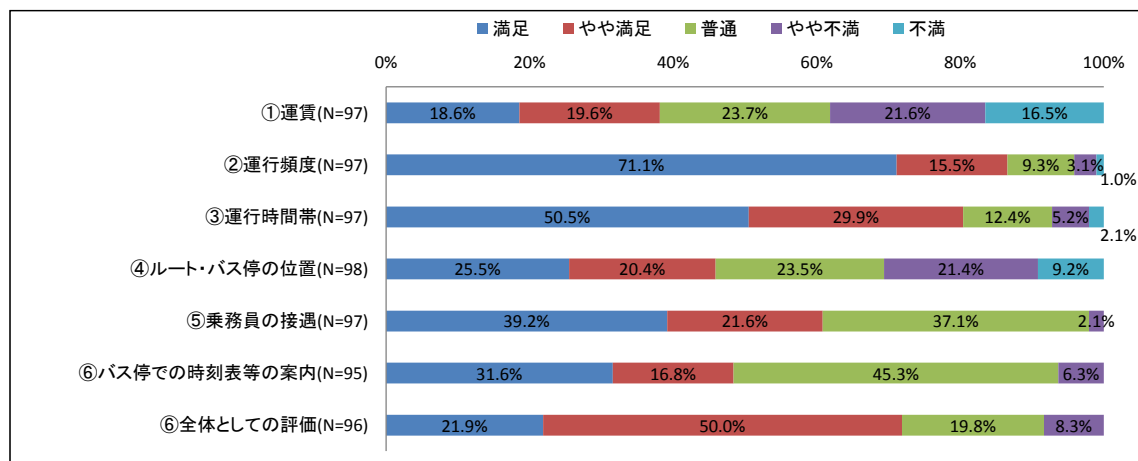


図 4-46 高速バスの満足度

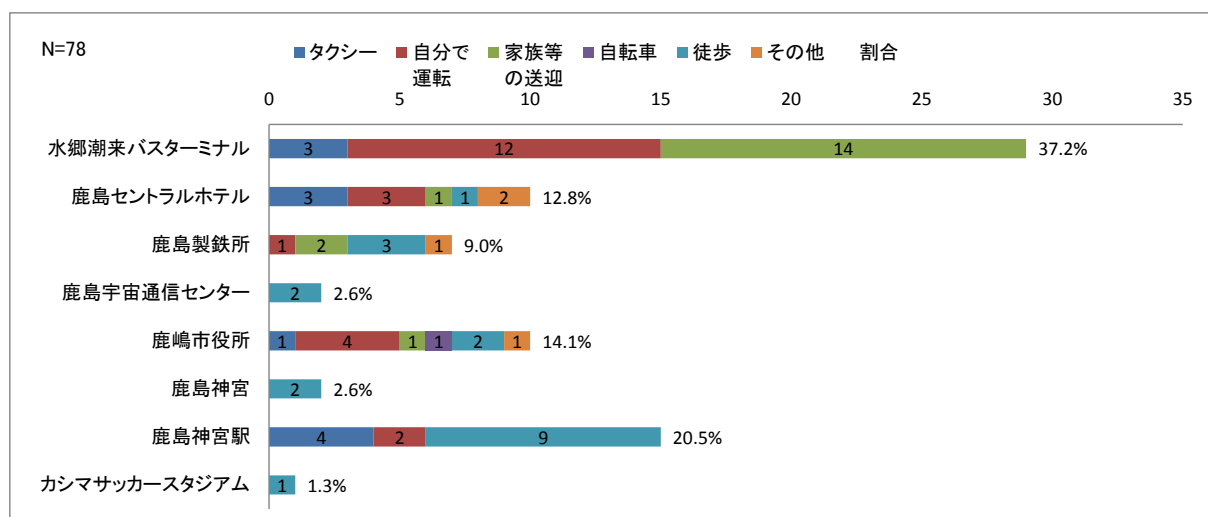


図 4-47 乗降バス停とそこからの交通手段（東京駅とゼロ回答を除く）

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

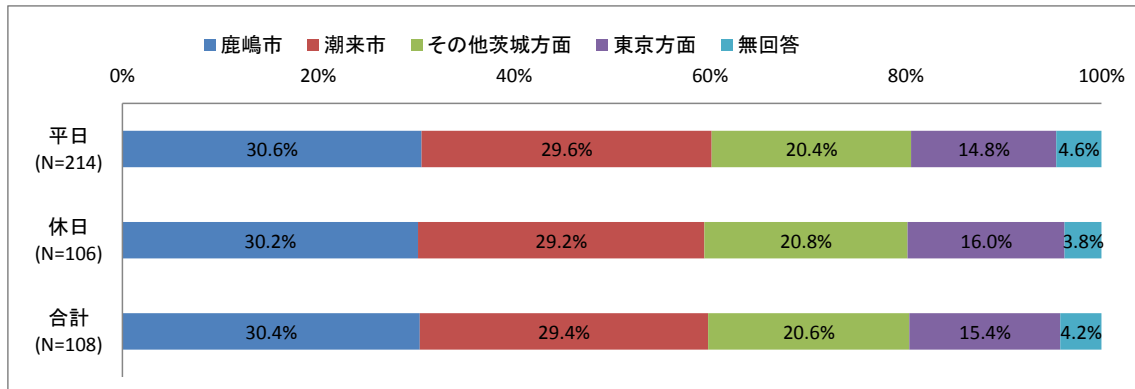


図 4-48 高速バス（水郷潮来バスターミナル）利用者アンケートの居住地内訳

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。

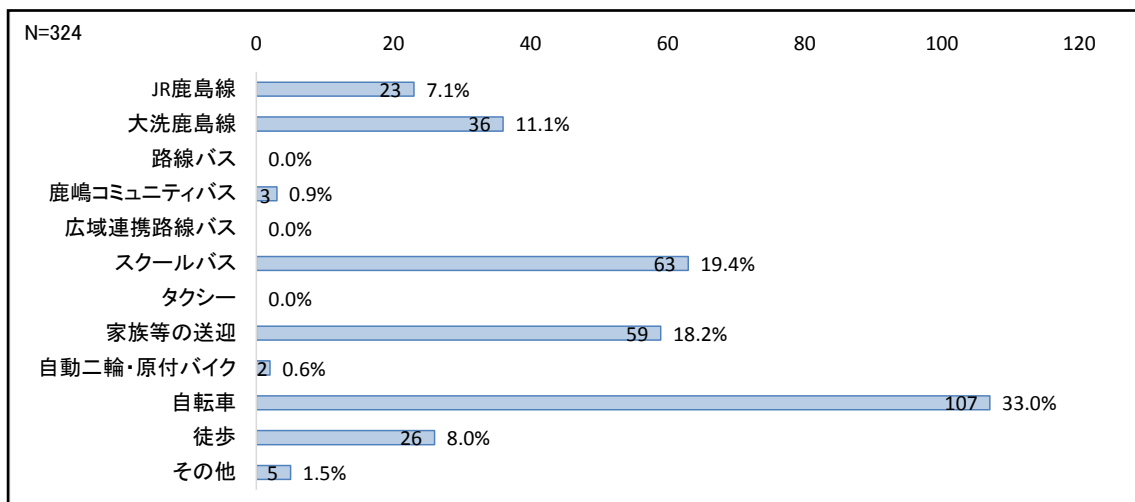


図 4-49 通学時の主な交通手段

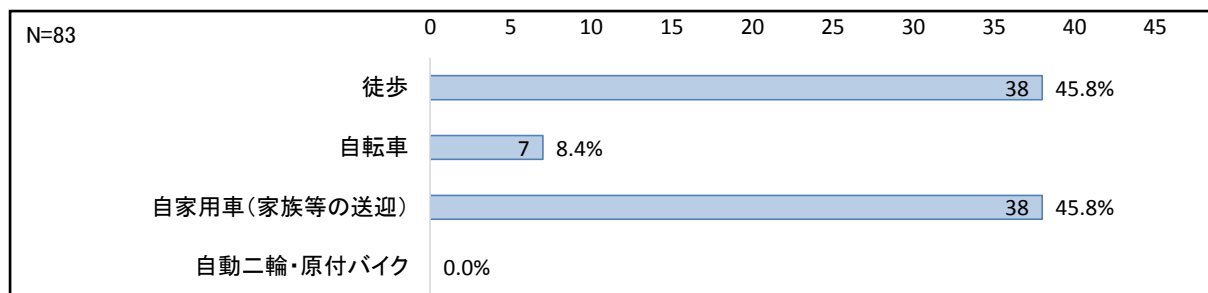


図 4-50 スクールバス乗車箇所までの交通手段

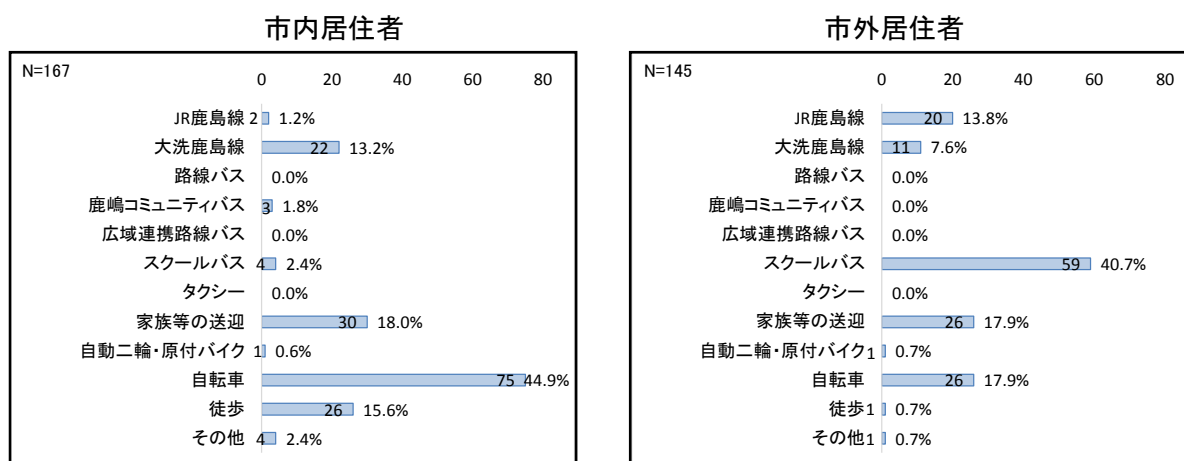


図 4-51 スクールバス利用者の居住地別交通手段

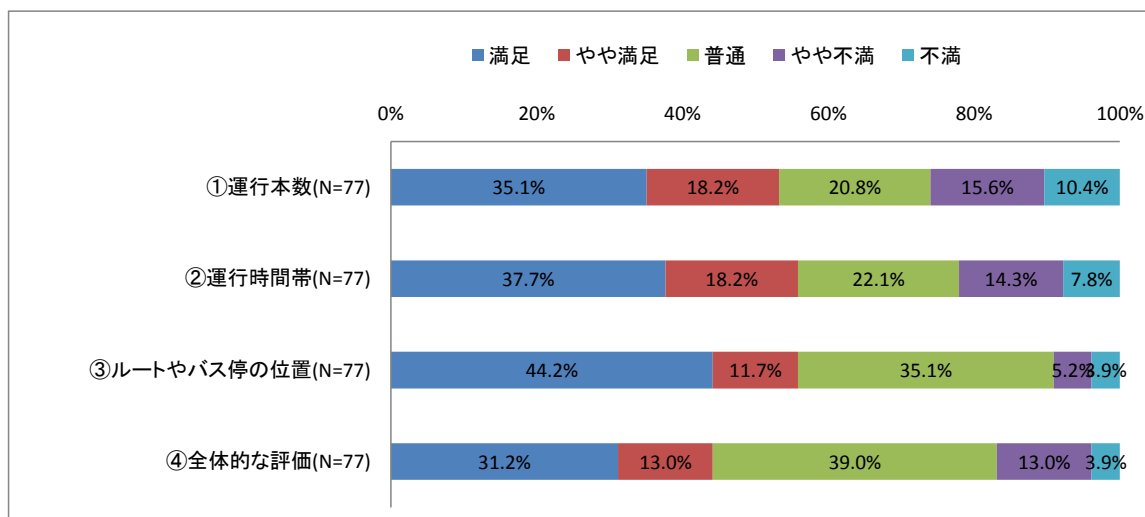


図 4-52 スクールバスの満足度