
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、銚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。

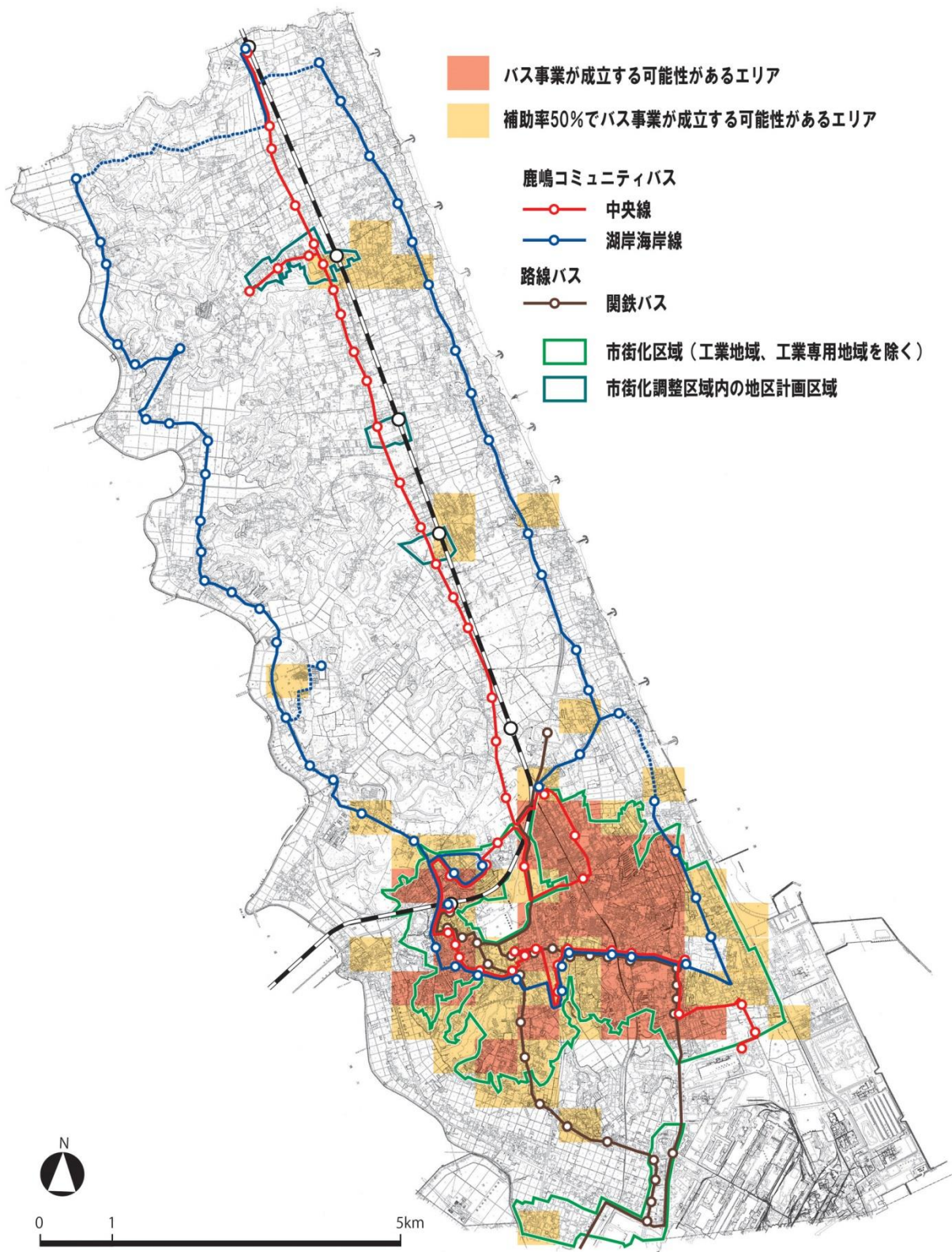


図 6-1 バス事業が成立する可能性があるエリア

<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	

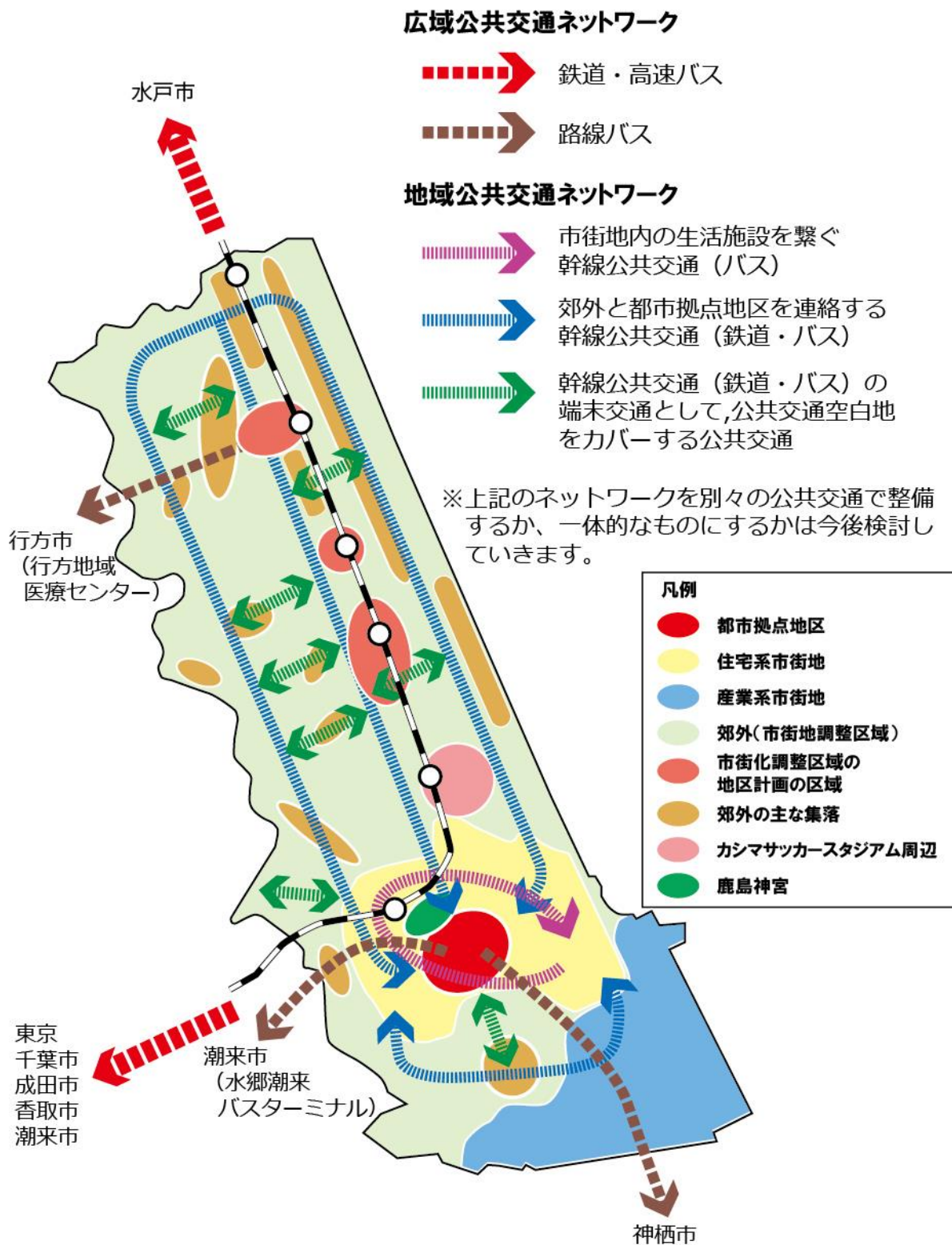


図 6・3 公共交通ネットワークのイメージ

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

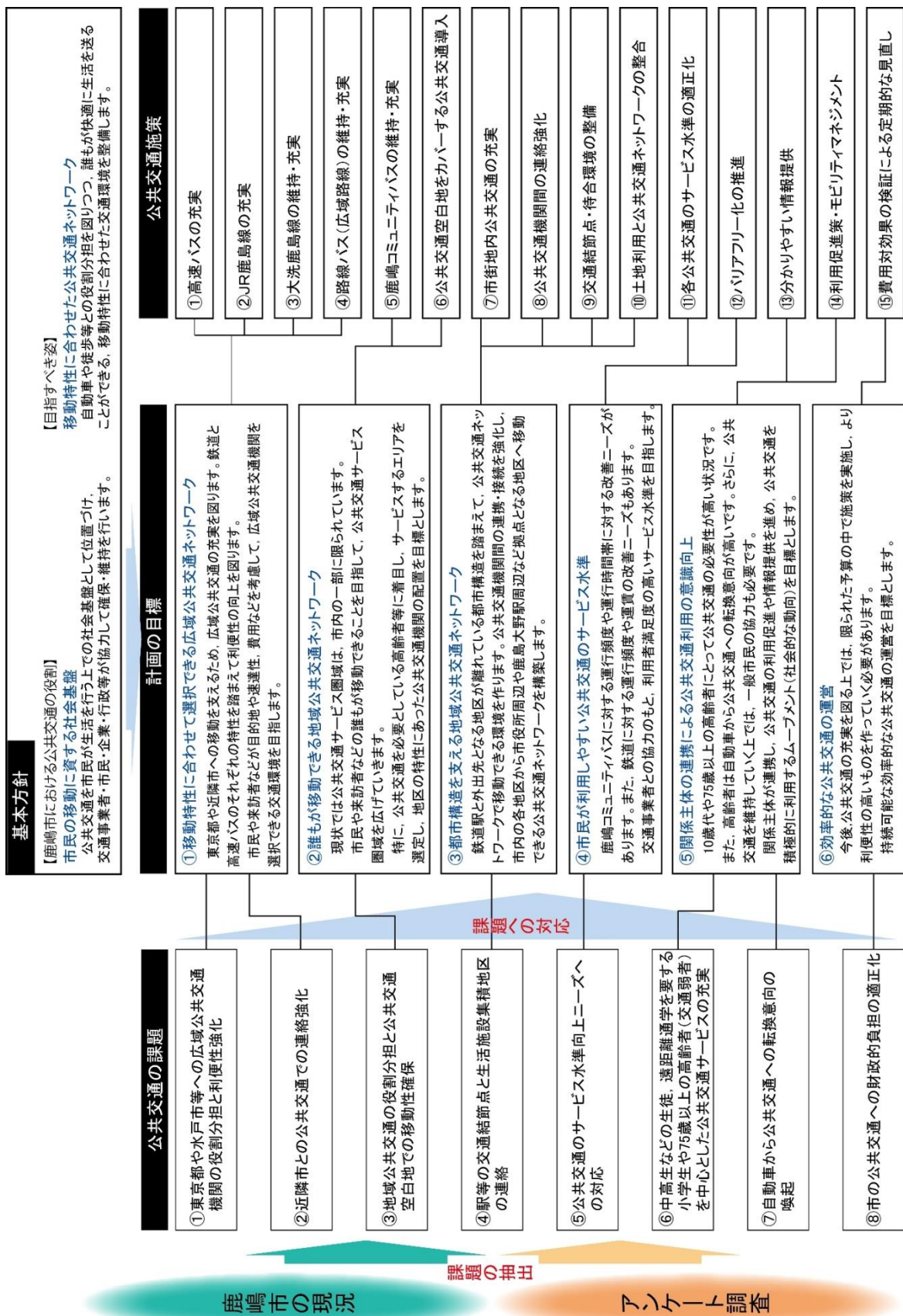


図 6-4 基本方針の体系