

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>回数回</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%	回数回	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%																										
回数回	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

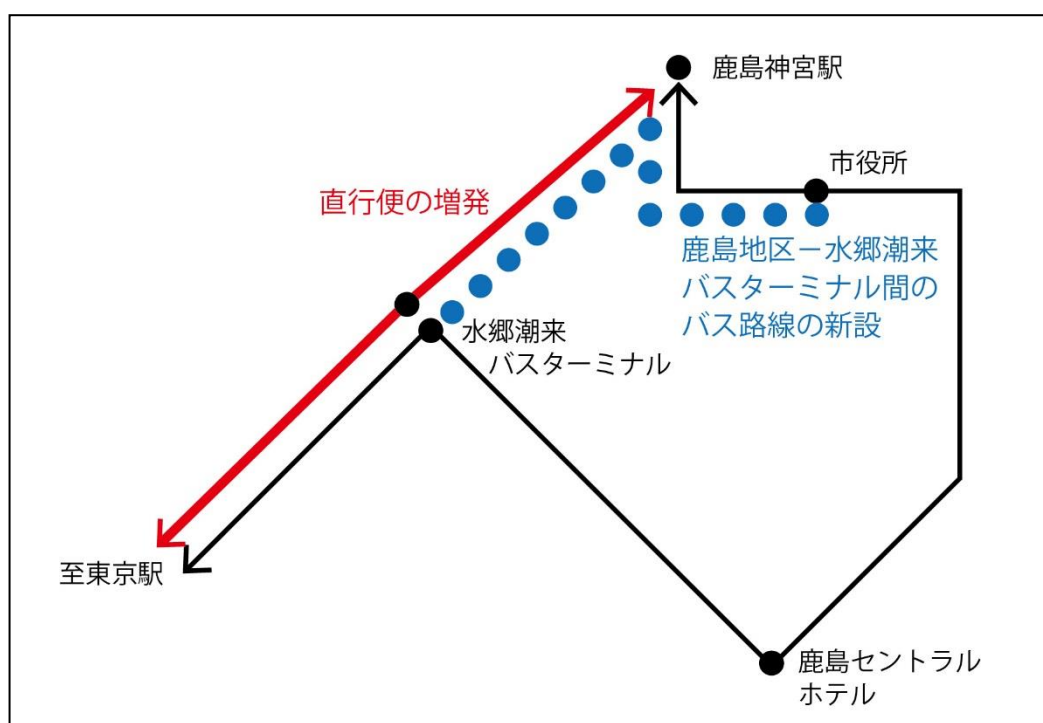


図 7-1 高速バスの充実のイメージ

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化を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

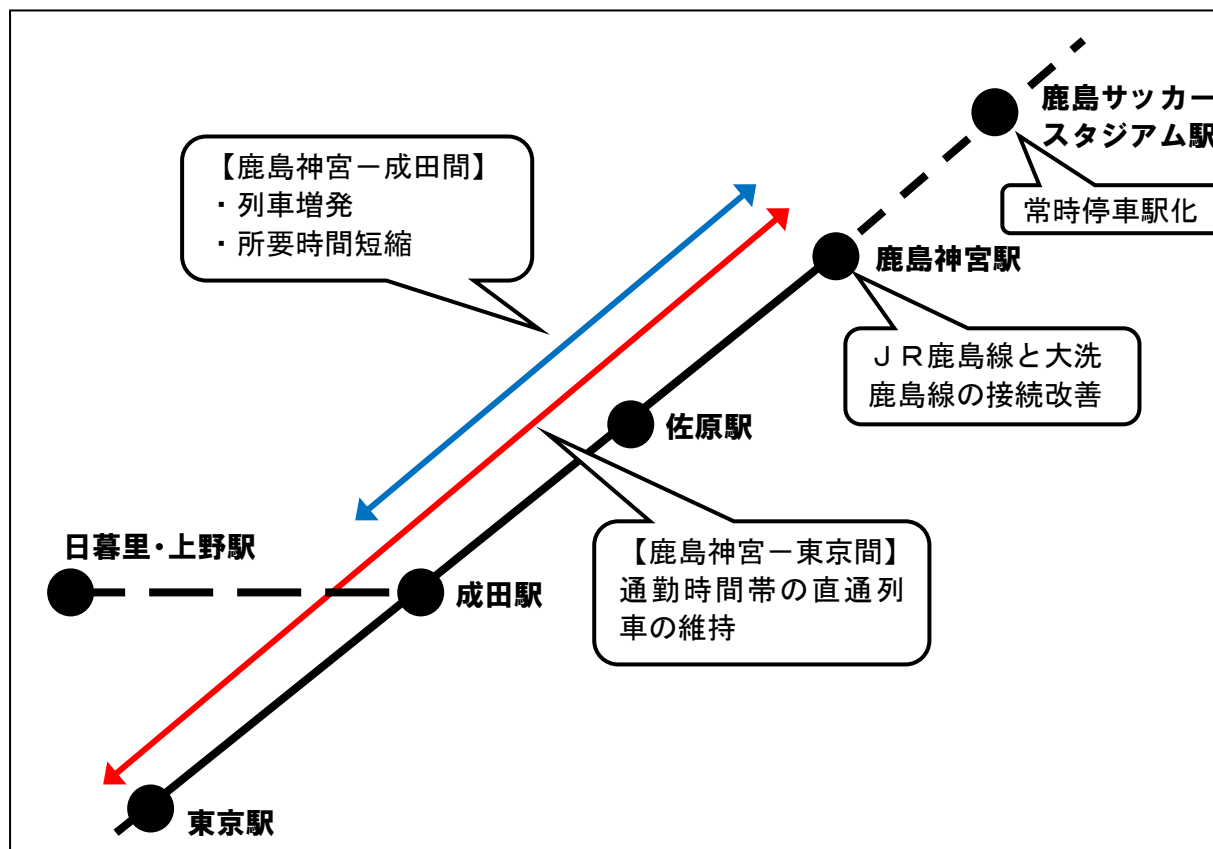


図 7-2 J R 鹿島線の充実のイメージ

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

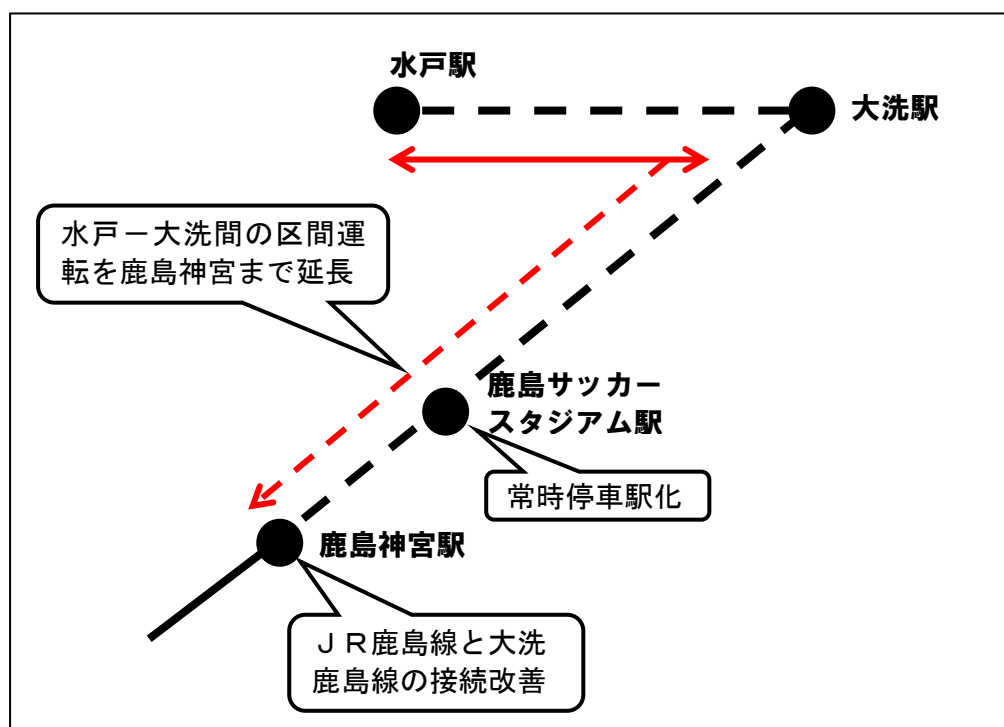


図 7-3 大洗鹿島線の維持・充実のイメージ

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

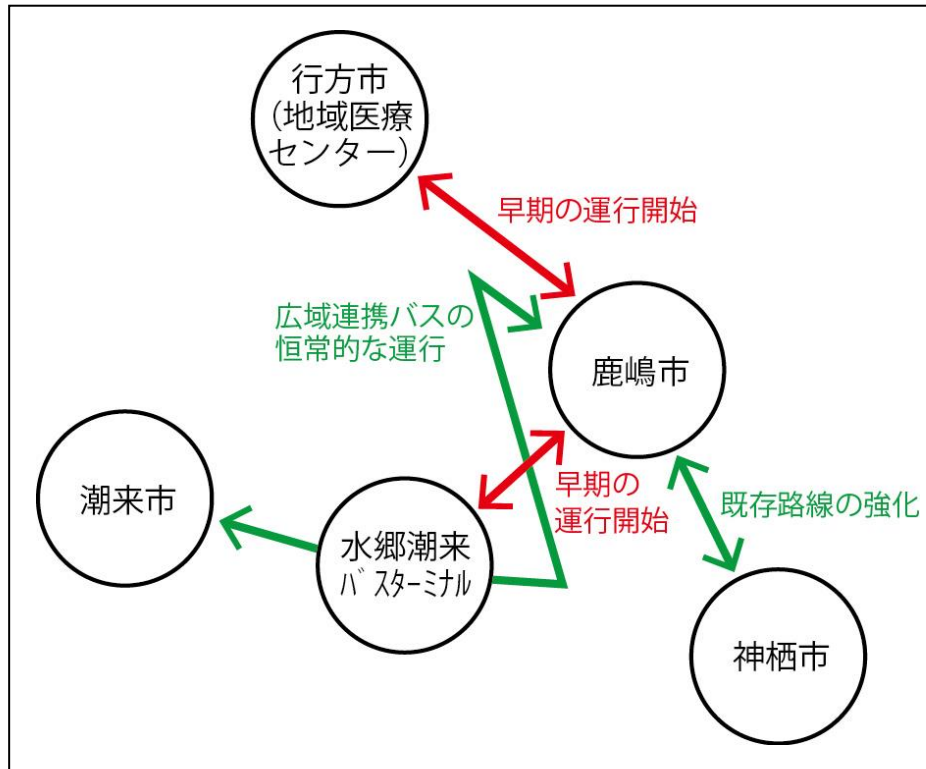


図 7-4 路線バス（広域路線）の維持・充実のイメージ

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

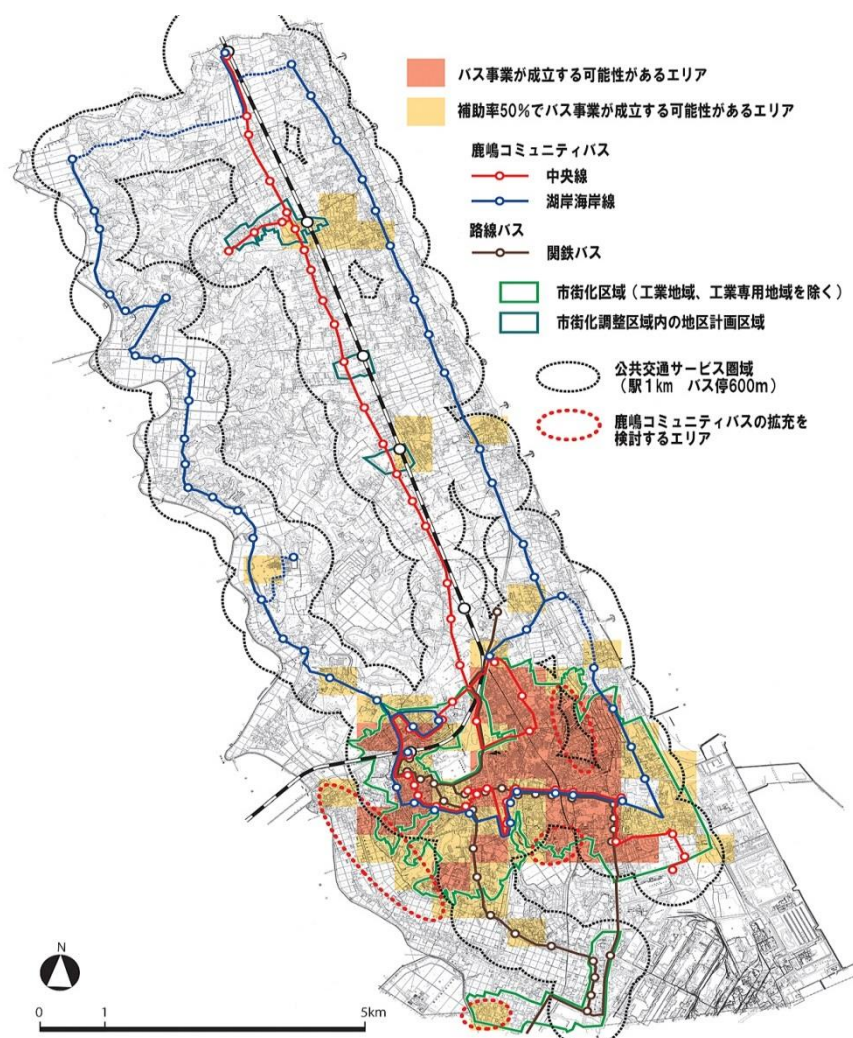


図 7-5 鹿嶋コミュニティバスの拡充を検討するエリア

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。

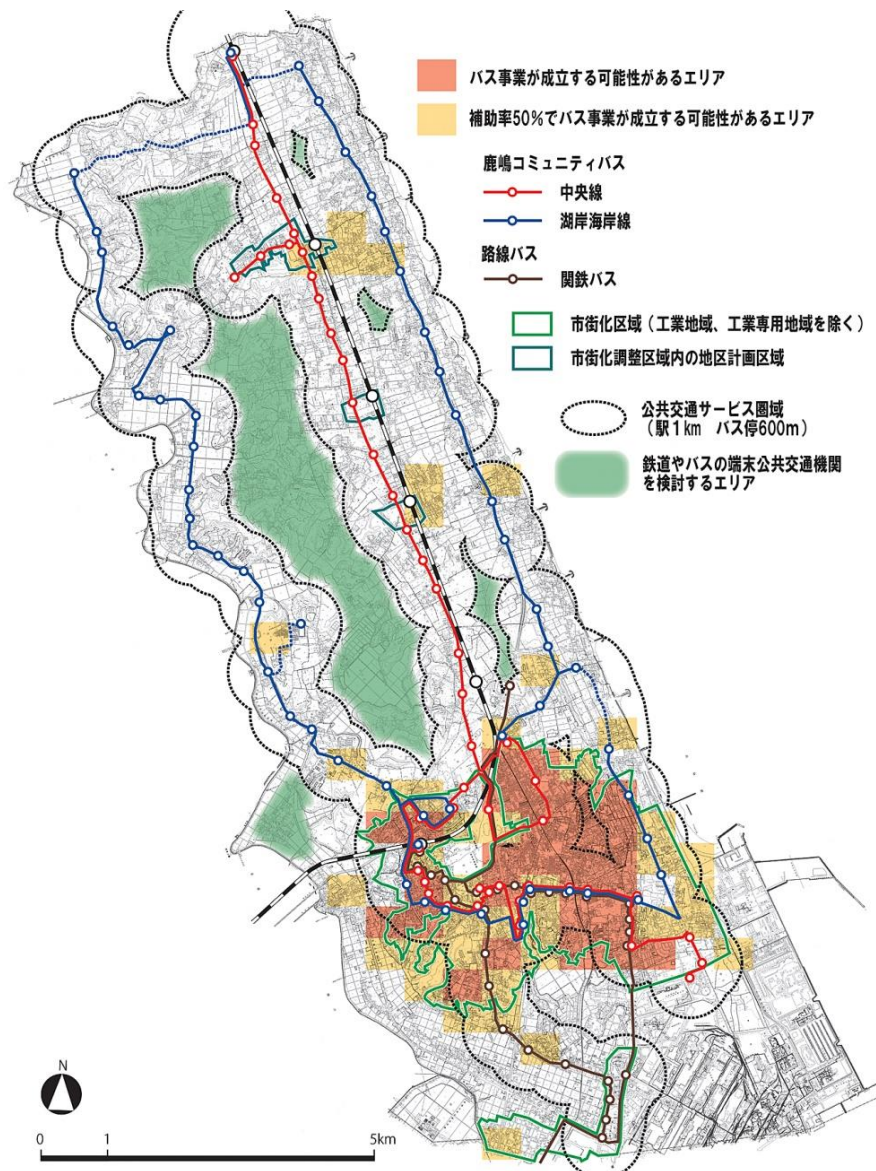


図 7-7 鉄道やバスの端末公共交通を検討するエリア

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

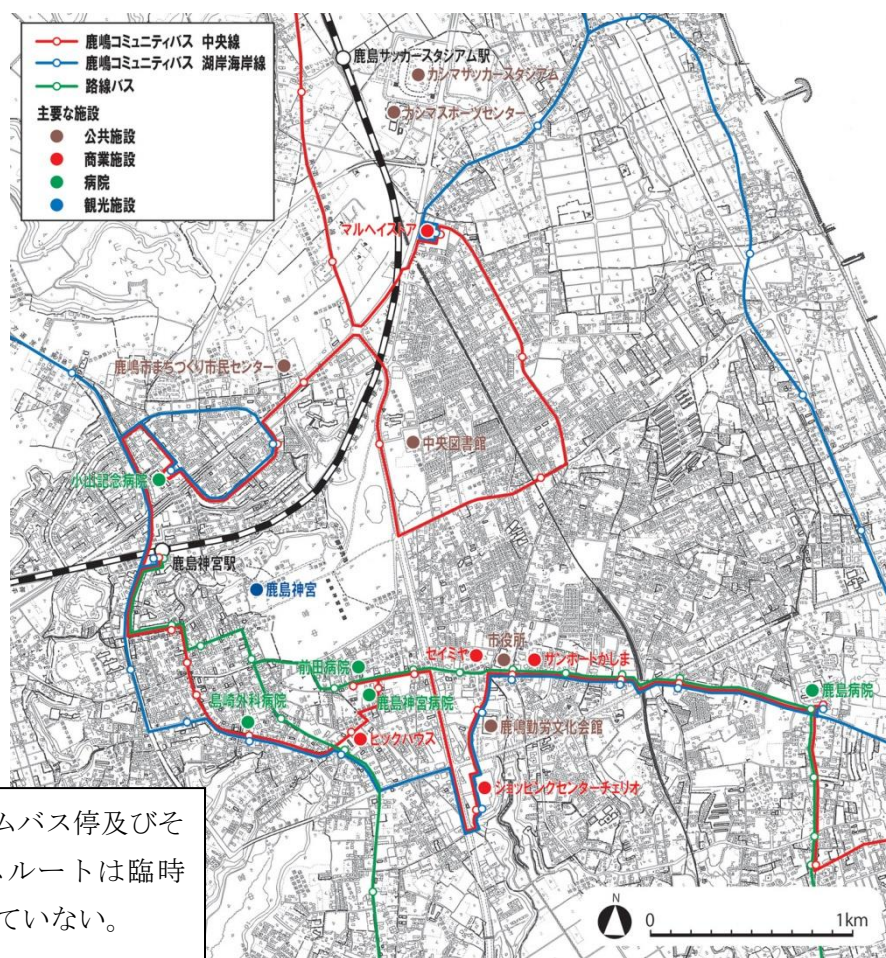
鹿嶋市、バス事業者

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。

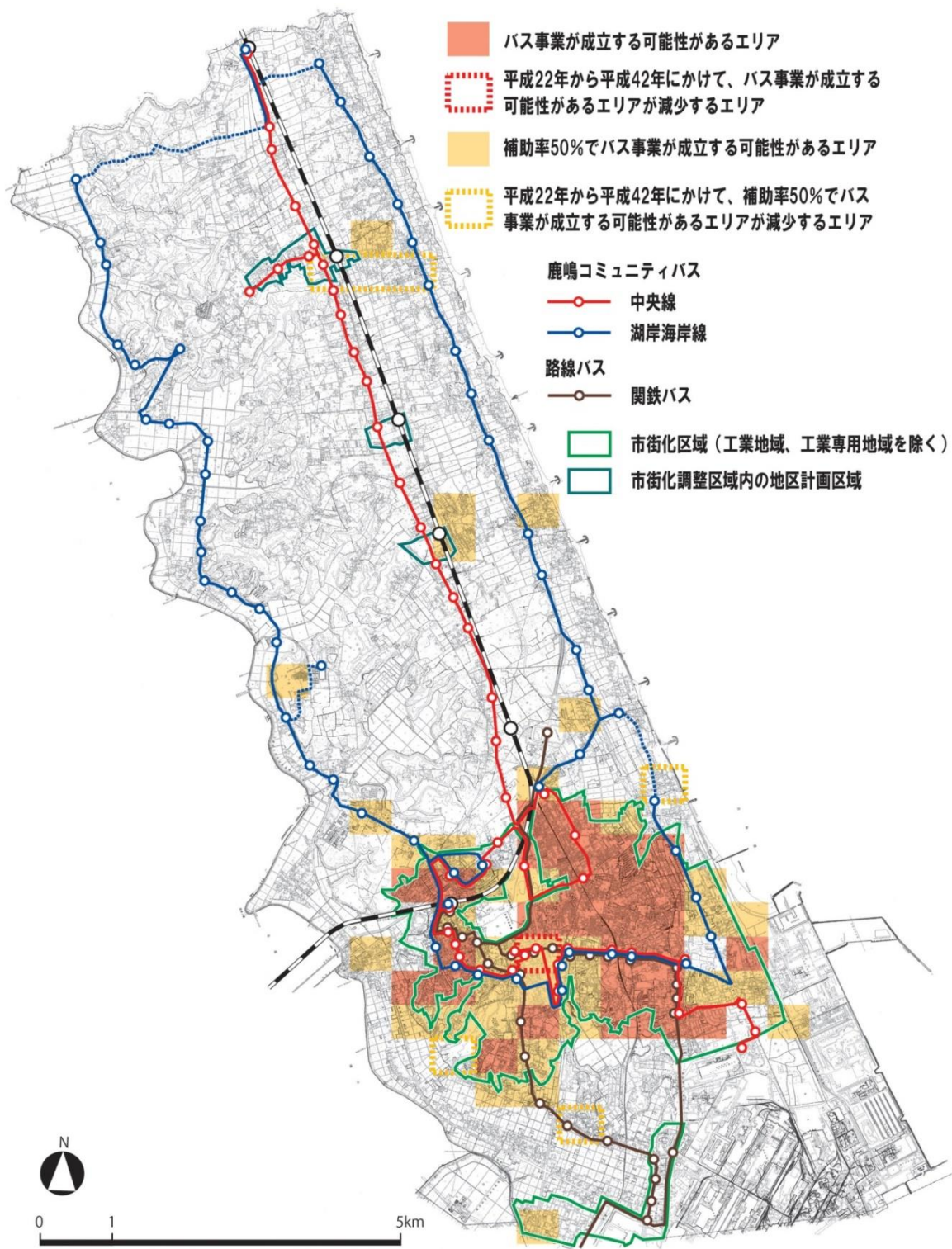


図 7-11 バス事業が成立する可能性があるエリア（平成 42 年）

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