

令和8年度第1回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会 次第

日 時 令和8年6月18日（木）

午後3時から

場 所 鹿嶋市役所 3階会議室301

1 開 会

2 あいさつ

3 委嘱状交付

4 委員紹介

5 会長及び副会長選任

6 議 事

(1) 昨年度の市内公共交通運行実績について（資料1）

(2) 鹿嶋市地域内フィーダー系統確保維持計画（令和9年度）について（資料2）
計画期間：令和8年10月から令和9年9月まで

(3) 茨城県バスお試し乗車券計画案について（資料3）

(4) その他

7 閉 会

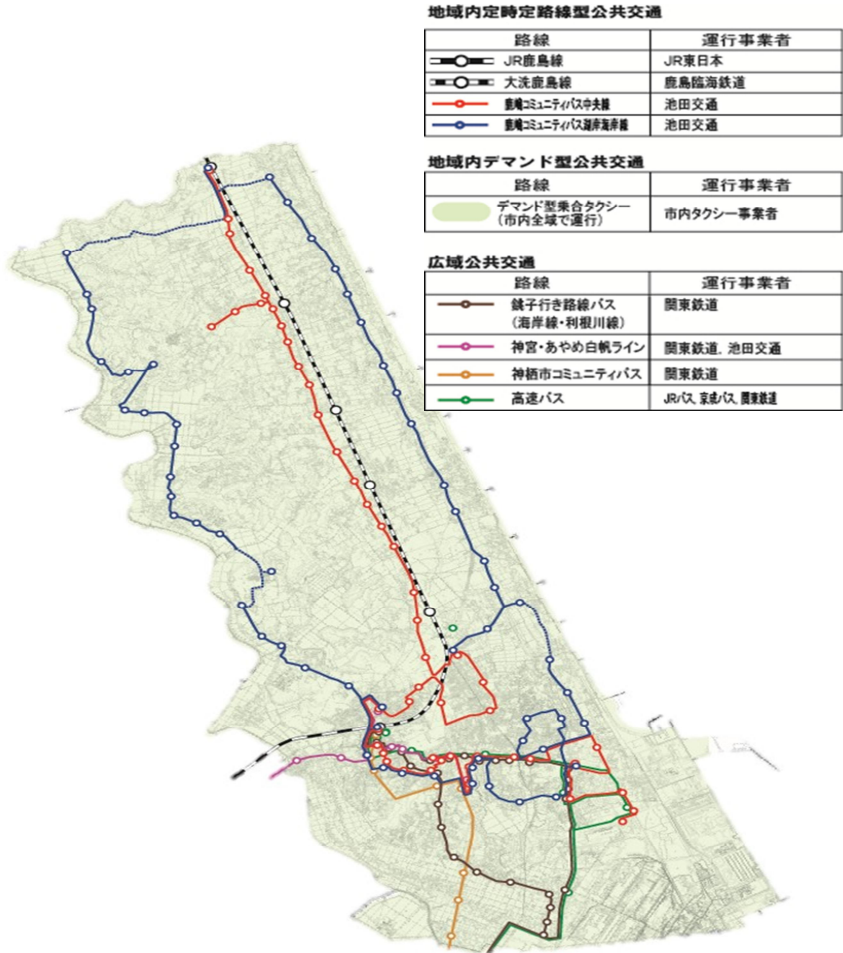
1 昨年度の市内公共交通運行実績について

鹿嶋市の公共交通の現況

(1) 鹿嶋市の公共交通ネットワーク

- ①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。
- ②高速バスは、本市と東京駅を結ぶ路線として、土日祝は147便（平日は126便）、ピーク時には10分間隔で運行。
- ③路線バスは、鹿島神宮駅と銚子駅を結ぶ関東鉄道の2路線（平日23便、土日祝15便）が運行。
- ④広域バスは、本市と潮来市、行方市を結ぶ「神宮・あやめ・白帆ライン」が8往復運行。
また、鹿島神宮駅と小見川駅を結ぶ「神栖市コミュニティバス」が3往復運行。
- ⑤鹿嶋コミュニティバスは、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線と並行して市域を南北に走り市街地を通過する「中央線」と、北浦並びに鹿島灘沿いを周回する「湖岸海岸線」の2路線（計7往復）が運行。
- ⑥デマンド型乗合タクシーは、公共交通空白地を解消する移動手段として、平日1日15便を運行。
(1便あたり3台のタクシーで運行)

○本市の公共交通ネットワーク図



(2)公共交通施策事業内容

市内の公共交通体系を確立するため、令和7年度は、以下2事業を実施。

① 鹿嶋コミュニティバス

運賃は、全路線全区間一律で1乗車につき、300円(こども等150円)としており、運行経費から運賃・広告収入等を差し引いた金額の80%(上限20百万円)をバス運行事業者へ補助している。

令和7年10月6日から、バスの運転手不足や長時間運転等に伴う労働時間の改善のため、中央線と湖岸海岸線について各路線の最終便の減便を行っており、中央線は5往復⇒4往復、湖岸海岸線は4往復⇒3往復にダイヤを改正している。

② デマンド型乗合いタクシー

完全予約制の乗合いタクシーとして、利用者の自宅と登録された目的施設の間を送迎し、運賃は、市内をA、B、C、D区域に区分し、同じ区域内の移動は600円、隣接区域への移動は900円、その他区域への移動は1,200円(未就学児、障がい者等は300円引き)。

利用者や目的施設の新規登録にあたっては、利用者は1,000円、目的施設管理者は10,000円を登録料として市へお支払いいただいている。

運行は、市内事業者へ次の業務を一括して委託しており、令和7年度は、国の「地域内フィーダーシステム確保維持費国庫補助金」及び県の「新たな移動サービス導入等支援事業補助金」を活用している。

- ・タクシー借上げ業務
- ・運賃の徴収及び市への納入業務
- ・予約受付センターの運営業務
- ・利用者、目的施設のシステムへの登録業務

令和7年4月より運賃体系の改定を実施したほか、予約オペレーターの属人性を軽減するため、自動配車が可能なAIデマンド交通システムを導入し、併せて利用者の利便性向上のため24時間予約が可能なWeb予約システムを導入。

(3)鹿嶋市地域公共交通計画の進捗状況（計画期間:令和6年度～令和10年度）

令和5年度末、誰もが利用しやすい公共交通体系の形成を基本方針とした鹿嶋市地域公共交通計画を策定した。本計画で設定している各目標における評価指標に対する実績値は以下のとおりとなっており、引き続き目標達成に向け推進していく。

○令和7年度実績値の報告

目標	評価指標	現況値 (R4d)	実績値 (R5d)	実績値 (R6d)	実績値 (R7d)	目標値 (R10d)	算出方法	指標の 方向性
まちの拠点間を自由に移動できる公共交通ネットワークの形成	市内公共交通カバー率	100% ✔	100% ✔	100% ✔	100% ✔	100%	市内の公共交通圏域（駅1km、バス停300m圏域）の人口カバー率を計測。デマンド型乗合タクシーが、ドアtoドアのサービスであるため、100%となる。	→
シームレスな公共交通サービス（ヒト・モノ・情報）の実現	バスの利用者数	8.0人/便 ✎	8.1人/便 ✎	8.8人/便 ✎	9.9人/便 ✔	10.2人/便	鹿嶋市内を運行する鹿嶋コミュニティバスの1便当たりの乗車人数を計測し、コロナ禍前の令和元年度の実績値を目標値として設定した。	↗
持続可能な公共交通の運営	公共交通の収支率	21.6% ✖	20.6% ✖	21.2% ✔	24.7% ✔	21.6%	鹿嶋コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、神宮あやめ白帆ラインの収支率を計測し、年々減少傾向にあることから令和4年度実績値を維持することを目標値として設定した。	→ (↺)
	公共交通への公的負担額	57,043千円 ✔	55,119千円 ✔	52,694千円 ✔	41,906千円 ✔	57,043千円	鹿嶋コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、神宮あやめ白帆ラインの公的負担額を計測し、年々増加傾向にあることから令和4年度実績値を維持することを目標値として設定した。	→ (↻)
まちづくりと連携した交通結節点等の整備	交通結節点の利用者数	48,741人 ✔	56,581人 ✔	59,082人 ✔	61,820人 ✔	50,083人	本市の交通結節点である鹿島神宮駅及びチェリオイオンでのバス乗降者数を計測し、過去5年（平成30年度～令和4年度）の平均値を目標値として設定した。	↗

凡例	✔	目標達成
	✎	現況値以上
	✖	現況値未満

市内公共交通運行実績推移について

交通機関		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
コミュニティバス利用者数 (人/年) ※下図1	中央線	27,868	28,158	28,654	30,260	31,237
	湖岸海岸線	15,984	16,261	16,266	18,646	17,414
	合計	43,852	44,419	44,920	48,906	48,651
神宮・あやめ・白帆ライン利用者数(人/年)		29,489	32,694	34,804	36,647	37,338
高速バスかしま号利用者数(人/年)		651,574	995,302	1,227,430	1,282,900	1,310,732
鹿島臨海鉄道利用者数(千人/年)		1,571	1,720	1,807	1,819	1,829
鹿島神宮駅乗車数(人/日)		761	779	810	856	—
デマンド型乗合タクシー利用者数(人/年) ※下図2		14,651	16,759	16,450	16,741	14,867

※鹿島神宮駅乗車数の令和7年度実績は集計中。

図1 鹿嶋コミュニティバスの利用者数(人/年)推移

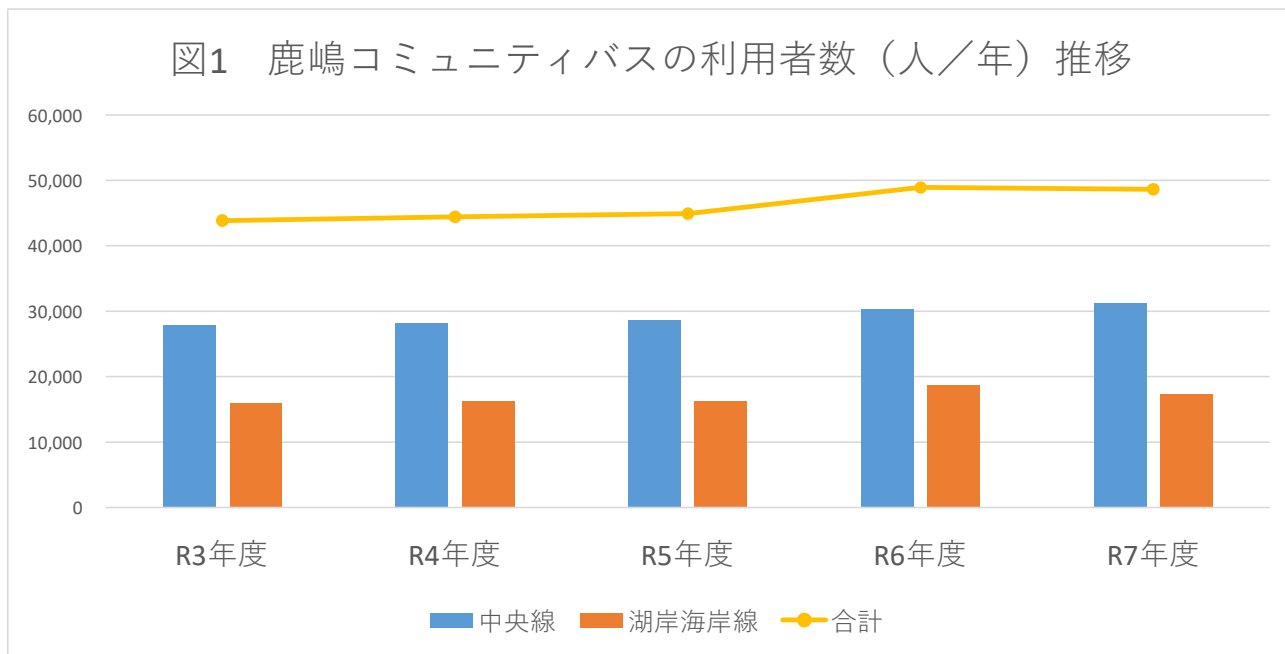
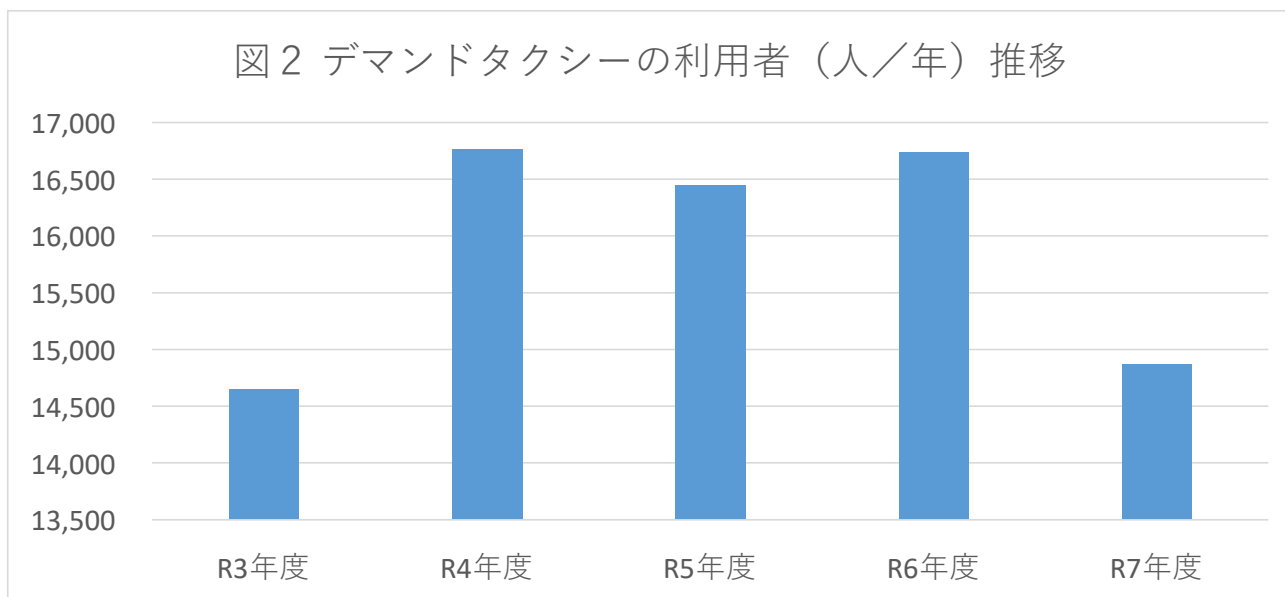


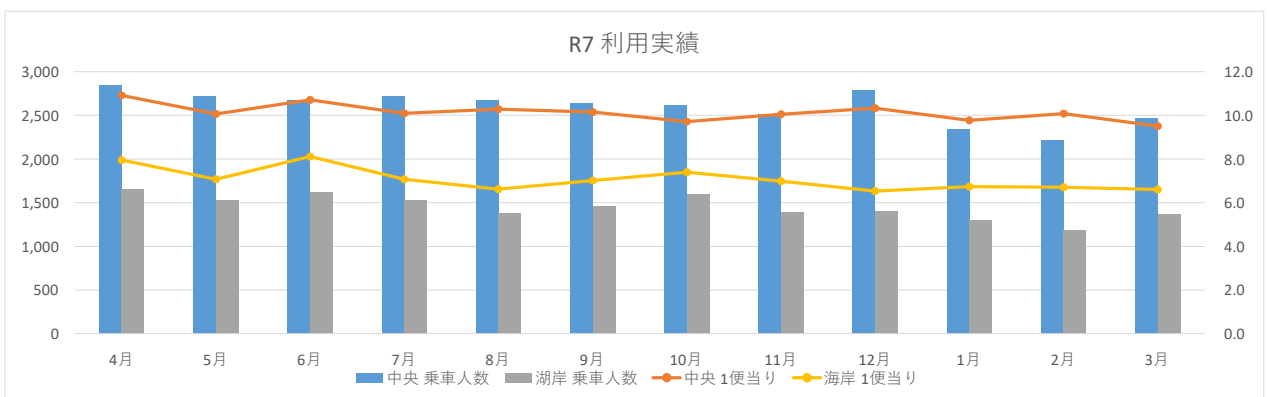
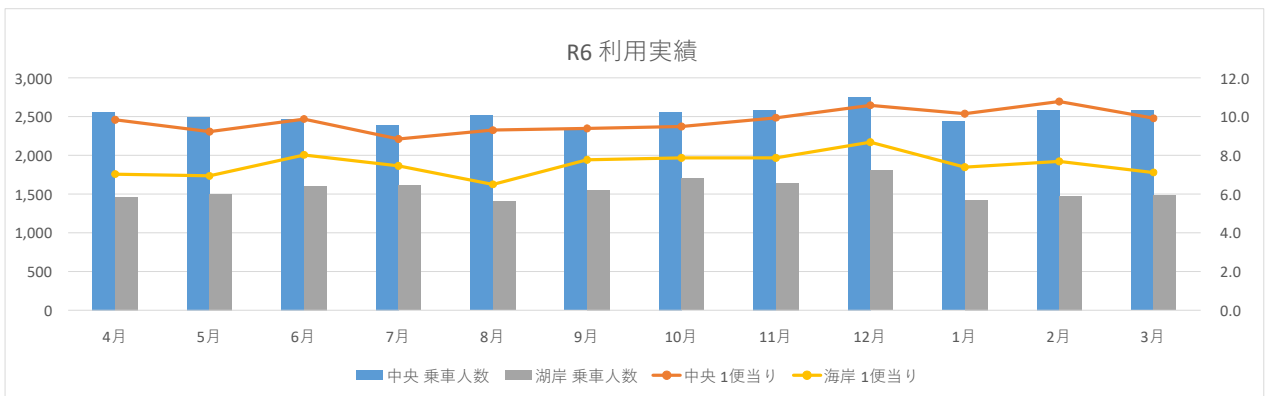
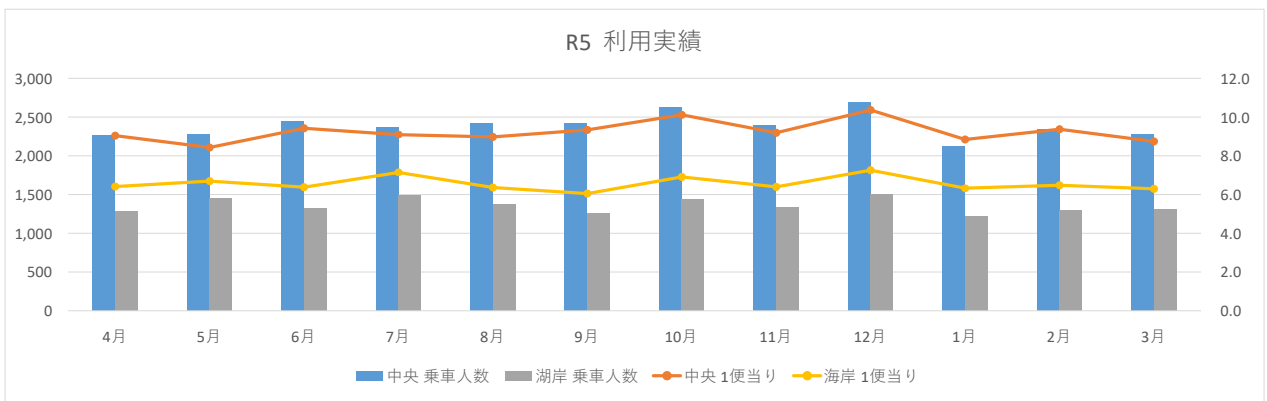
図2 デマンドタクシーの利用者(人/年)推移



コミュニティバス利用状況推移

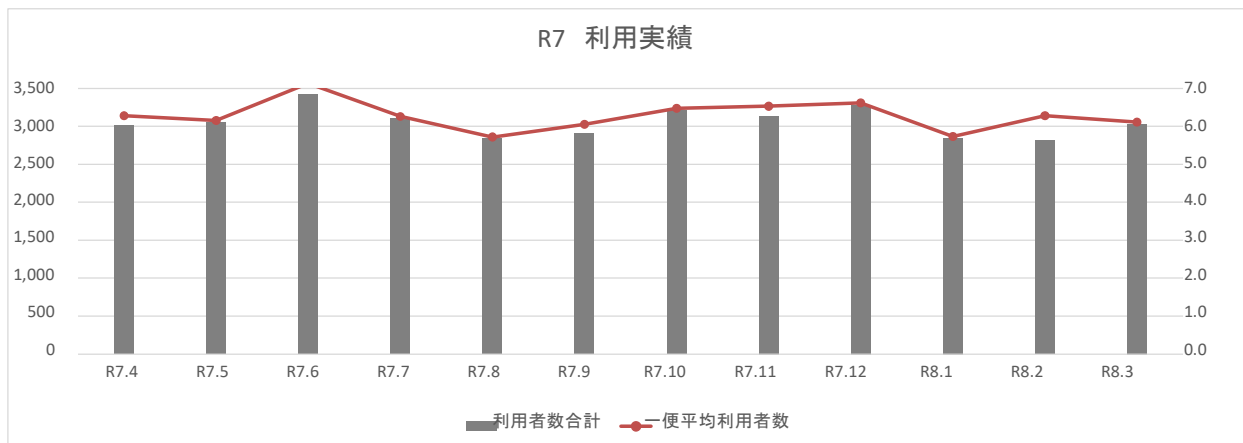
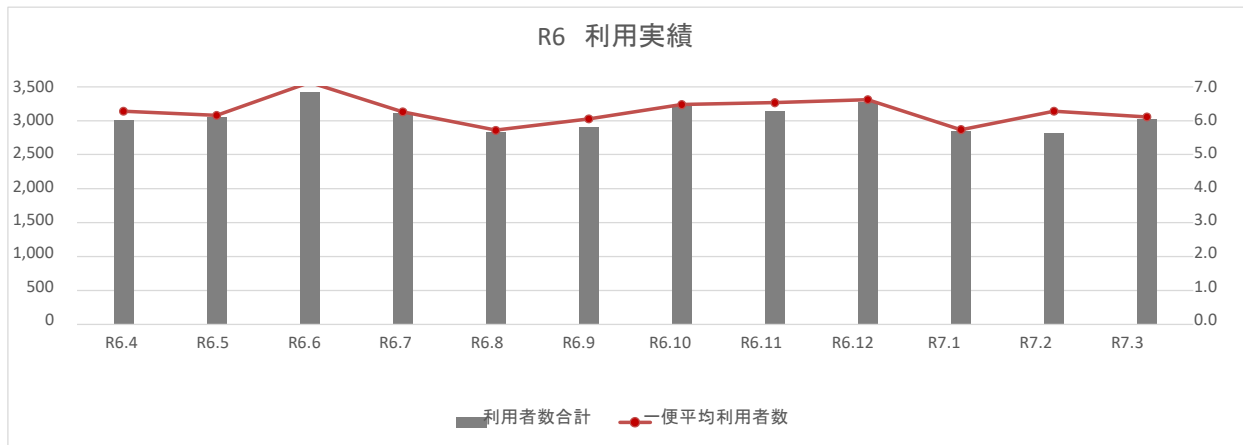
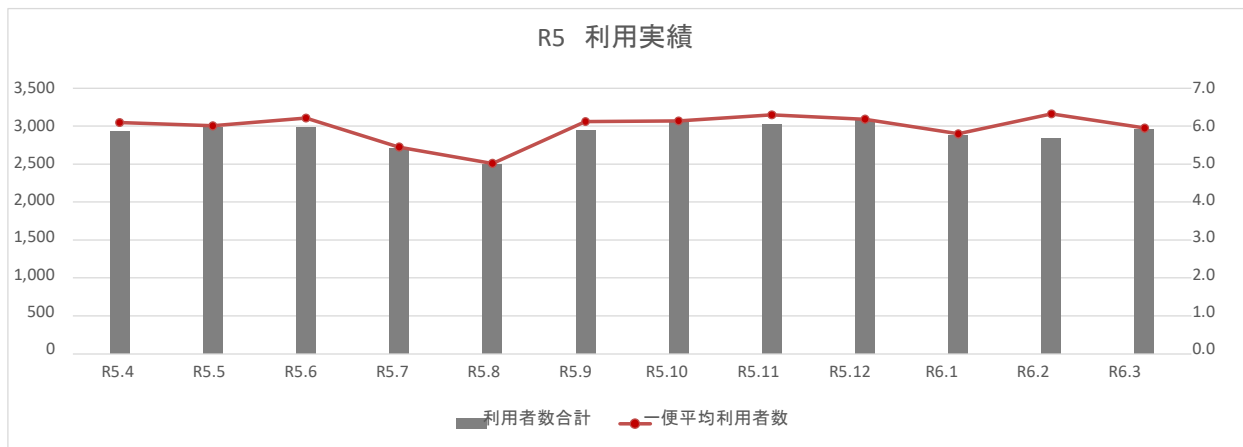
年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
乗車人数	56,340	51,833	54,480	51,812	57,538	57,931	60,083	54,153	56,695	42,676	43,852	44,419	44,920	48,906	48,651

年度			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
R5	中央	乗車人数	2,262	2,275	2,451	2,366	2,421	2,428	2,630	2,390	2,694	2,121	2,342	2,274	28,654
		1便当り	9.0	8.4	9.4	9.1	9.0	9.3	10.1	9.2	10.4	8.8	9.4	8.7	9.2
	湖岸 海岸	乗車人数	1,282	1,445	1,326	1,486	1,374	1,257	1,438	1,329	1,509	1,213	1,297	1,310	16,266
		1便当り	6.4	6.7	6.4	7.1	6.4	6.0	6.9	6.4	7.3	6.3	6.5	6.3	6.6
R6	中央	乗車人数	2,557	2,491	2,469	2,389	2,511	2,346	2,562	2,584	2,752	2,435	2,587	2,577	30,260
		1便当り	9.8	9.2	9.9	8.8	9.3	9.4	9.5	9.9	10.6	10.1	10.8	9.9	9.8
	湖岸 海岸	乗車人数	1,462	1,498	1,604	1,608	1,405	1,554	1,700	1,637	1,805	1,419	1,474	1,480	18,646
		1便当り	7.0	6.9	8.0	7.4	6.5	7.8	7.9	7.9	8.7	7.4	7.7	7.1	7.5
R7	中央	乗車人数	2,841	2,719	2,678	2,725	2,673	2,641	2,623	2,513	2,789	2,345	2,219	2,471	31,237
		1便当り	10.9	10.1	10.7	10.1	10.3	10.2	9.7	10.1	10.3	9.8	10.1	9.5	10.1
	湖岸 海岸	乗車人数	1,653	1,527	1,623	1,528	1,375	1,459	1,596	1,396	1,410	1,294	1,181	1,372	17,414
		1便当り	7.9	7.1	8.1	7.1	6.6	7.0	7.4	7.0	6.5	6.7	6.7	6.6	7.1



広域路線バス(神宮・あやめ・白帆ライン)利用状況推移

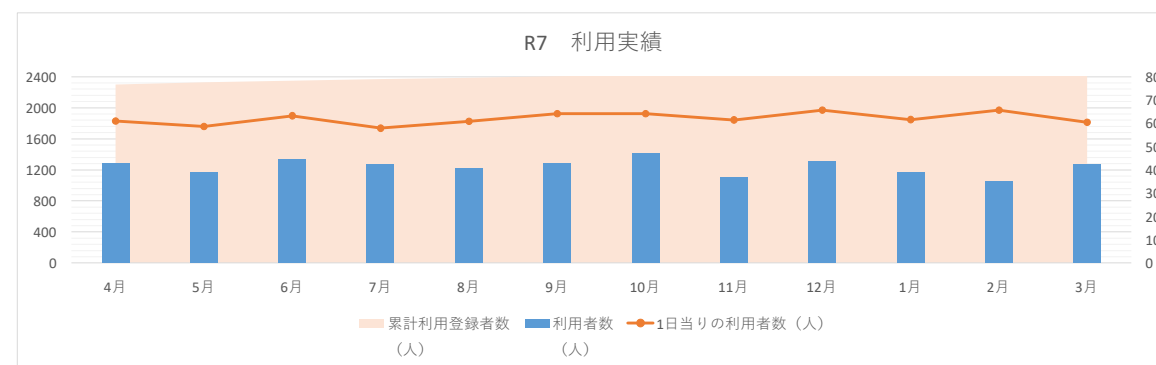
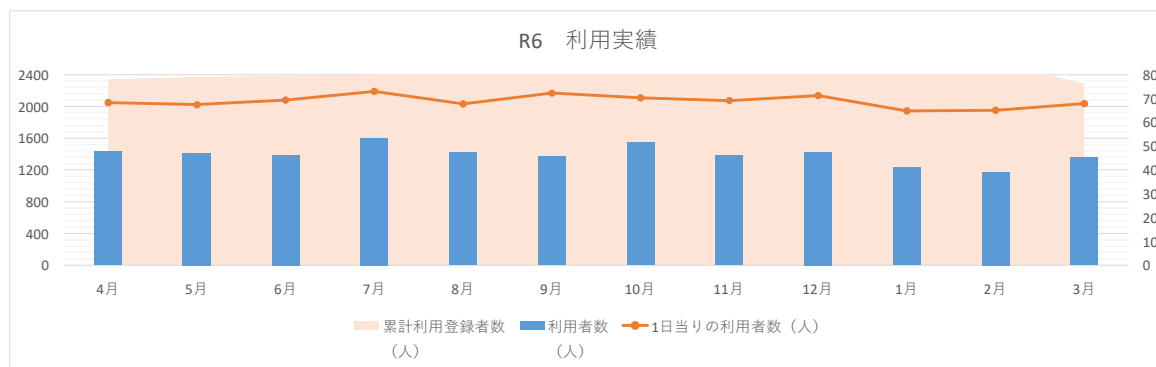
年度		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
R5	麻生方面	1,415	1,473	1,478	1,326	1,206	1,434	1,490	1,427	1,473	1,312	1,347	1,343	16,724
	鹿嶋方面	1,510	1,506	1,504	1,377	1,283	1,504	1,554	1,595	1,593	1,562	1,486	1,606	18,080
	合計	2,925	2,979	2,982	2,703	2,489	2,938	3,044	3,022	3,066	2,874	2,833	2,949	34,804
	1便当り	6.09	6.01	6.21	5.45	5.02	6.12	6.14	6.30	6.18	5.79	6.32	5.95	5.94
R6	麻生方面	1,434	1,489	1,642	1,458	1,357	1,434	1,540	1,538	1,579	1,350	1,347	1,459	17,627
	鹿嶋方面	1,579	1,563	1,780	1,646	1,478	1,471	1,671	1,597	1,704	1,494	1,466	1,571	19,020
	合計	3,013	3,052	3,422	3,104	2,835	2,905	3,211	3,135	3,283	2,844	2,813	3,030	36,647
	1便当り	6.28	6.15	7.13	6.26	5.72	6.05	6.47	6.53	6.62	5.73	6.28	6.11	6.28
R7	麻生方面	1,536	1,536	1,822	1,460	1,327	1,551	1,574	1,483	1,496	1,442	1,268	1,505	18,000
	鹿嶋方面	1,617	1,703	1,723	1,611	1,399	1,633	1,708	1,675	1,629	1,605	1,374	1,661	19,338
	合計	3,153	3,239	3,545	3,071	2,726	3,184	3,282	3,158	3,125	3,047	2,642	3,166	37,338
	1便当り	6.57	6.53	7.39	6.19	5.50	6.63	6.62	6.58	6.30	6.14	5.90	6.38	6.39



デマンドタクシー実績

令和6年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
累計利用登録者数(人)	2,343	2,369	2,388	2,403	2,439	2,452	2,483	2,502	2,519	2,538	2,558	2,283	
利用者数(人)	1,433	1,415	1,386	1,605	1,421	1,372	1,546	1,382	1,423	1,231	1,171	1,356	16,741
1日当りの利用者数(人)	68.2	67.4	69.3	73.0	67.7	72.2	70.3	69.1	71.2	64.8	65.1	67.8	68.9
1台当りの乗車人数(人)	1.52	1.50	1.54	1.62	1.50	1.60	1.56	1.54	1.58	1.44	1.45	1.51	1.53
運賃収入(千円)	809	788	775	904	780	773	883	778	828	703	661	783	9,464

令和7年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
累計利用登録者数(人)	2,301	2,327	2,349	2,368	2,385	2,406	2,421	2,432	2,433	2,444	2,462	2,472	
利用者数(人)	1,279	1,172	1,328	1,273	1,216	1,282	1,410	1,106	1,313	1,170	1,049	1,269	14,867
1日当りの利用者数(人)	60.9	58.6	63.2	57.9	60.9	64.1	64.1	61.4	65.7	61.6	65.6	60.4	62.0
1台当りの乗車人数(人)	1.66	1.56	1.62	1.55	1.65	1.62	1.66	1.66	1.69	1.65	1.69	1.62	1.64
運賃収入(千円)	981	924	1,009	972	931	986	1,087	842	1,005	898	811	974	11,420



R6d

項目	金額(千円)	備考	
収入	国補助金	0	
	県補助金	0	
	運賃収入	9,464	
	利用登録	284	1,000円/人
	施設登録	50	10,000円/施設
収入合計	9,798		
支出	システム等リース料	2,112	再リース
	運行管理委託費	40,389	車両借上げ料, 受付人件費含む
	ステッカー等作成委託料	0	
	支出合計	42,501	
収支	△ 32,703		
収支率	23.1%		

R7d

項目	金額(千円)	備考	
収入	国補助金	2,847	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
	県補助金	3,610	新たな移動サービス導入等支援事業費補助金
	運賃収入	11,420	
	利用登録	224	1,000円/人
	施設登録	50	10,000円/施設
収入合計	18,151		
支出	システム等リース料	0	
	運行管理委託費	40,056	車両借上げ料, 受付人件費, システム借上げ料含む
	ステッカー等作成委託料	0	
	支出合計	40,056	
収支	△ 21,905		
収支率	45.3%		

デマンド型乗合いタクシーの利用状況について

平成30年度の運行開始以来、令和7年4月に初の運賃体系の改定を実施したが、令和6年度から令和7年度にかけては利用者数の減少も見られていることから、運賃体系改定の影響の可能性も含め、改定前後での利用状況について分析を行った。

○運賃体系改定の概要

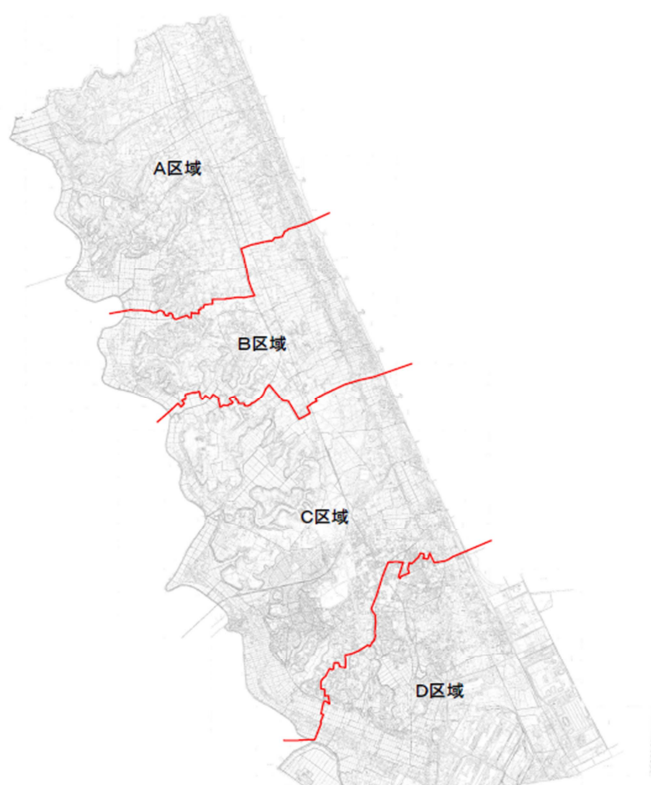
<R6年度以前の運賃体系> (円)

大野区域	→	大野区域	500
		鹿島区域	1,000
鹿島区域	→	大野区域	1,000
		鹿島区域	500

<R7年度以降の運賃体系> (円)

A区域	→	A区域	600
		B区域	900
		C区域	1,200
		D区域	1,200
B区域	→	A区域	900
		B区域	600
		C区域	900
		D区域	1,200
C区域	→	A区域	1,200
		B区域	900
		C区域	600
		D区域	900
D区域	→	A区域	1,200
		B区域	1,200
		C区域	900
		D区域	600

<R7年度以降の区域図>



<障がい者等割引>

令和6年度：半額

令和7年度：300円引き

○利用回数の状況

利用者数減少の要因を分析するため、令和6年度の利用回数上位30位の利用状況を確認した。以下の上位30位における減少回数は1,408回となり、全体の減少回数1,874回のうち約75%を占めている。また、このうち、死亡や転出により減少した回数が522回であり、全体減少分の約28%を占めている。また、上位30位のうち、運賃改定により従来500円で移動していた移動が900円になるなど、比較的大きい影響を受けた利用者は3人であった。

<R6年度利用回数上位30位におけるR7年度利用回数>

R6利用順	R6利用回数	R7利用回数	R7-R6
1	386	351	-35
2	265	272	7
3	260	226	-34
4	236	264	28
5	226	32	-194
6	211	163	-48
7	199	183	-16
8	197	166	-31
9	155	231	76
10	148	0	-148
11	144	5	-139
12	144	84	-60
13	143	76	-67
14	139	98	-41
15	137	117	-20

R6利用順	R6利用回数	R7利用回数	R7-R6
16	135	77	-58
17	134	2	-132
18	132	129	-3
19	132	12	-120
20	125	95	-30
21	123	133	10
22	121	110	-11
23	120	68	-52
24	120	106	-14
25	117	130	13
26	108	85	-23
27	108	6	-102
28	103	0	-103
29	103	66	-37
30	100	76	-24
合計	4,771	3,363	-1,408

○利用者の区域移動の状況

運賃体系の改定に伴い、利用者の区域間における移動がどのように変わったか、各区域への移動の利用回数及び利用割合を下記表のとおり抽出し分析を行った。特に変動があったのはC区域とD区域間の移動で、C区域からD区域への移動は前年度比で5.0ポイントの減、D区域からC区域への移動が4.4ポイントの減となった。一方、C区域内の移動は4.2ポイントの増、D区域内の移動は2.1ポイントの増となった。このことから、C区域及びD区域に関しては、利用者は目的地を区域内の施設とするよう変容した傾向が一定程度見られる。この傾向の理由としては、運賃体系の改定により、当該区域間の移動が従前の場合500円（鹿島区域→鹿島区域）であったのに対し900円（隣接区域）となったことが一因として考えられる。

<運賃体系改定前後の区域別移動状況>

			R7利用回数	R6利用回数	R7利用割合	R6利用割合	R7-R6利用割合
A	→	A	1,246	1,084	8.6%	6.5%	2.1%
A	→	B	272	355	1.9%	2.1%	-0.2%
A	→	C	1,193	1,423	8.3%	8.5%	-0.3%
A	→	D	352	498	2.4%	3.0%	-0.5%
B	→	A	257	367	1.8%	2.2%	-0.4%
B	→	B	140	186	1.0%	1.1%	-0.1%
B	→	C	818	762	5.7%	4.6%	1.1%
B	→	D	301	277	2.1%	1.7%	0.4%
C	→	A	1,156	1,307	8.0%	7.8%	0.2%
C	→	B	591	501	4.1%	3.0%	1.1%
C	→	C	3,275	3,095	22.7%	18.5%	4.2%
C	→	D	1,261	2,288	8.7%	13.7%	-5.0%
D	→	A	387	467	2.7%	2.8%	-0.1%
D	→	B	261	326	1.8%	2.0%	-0.1%
D	→	C	1,567	2,550	10.9%	15.3%	-4.4%
D	→	D	1,344	1,200	9.3%	7.2%	2.1%
			14,421	16,686	100%	100%	0.0%

【総括】

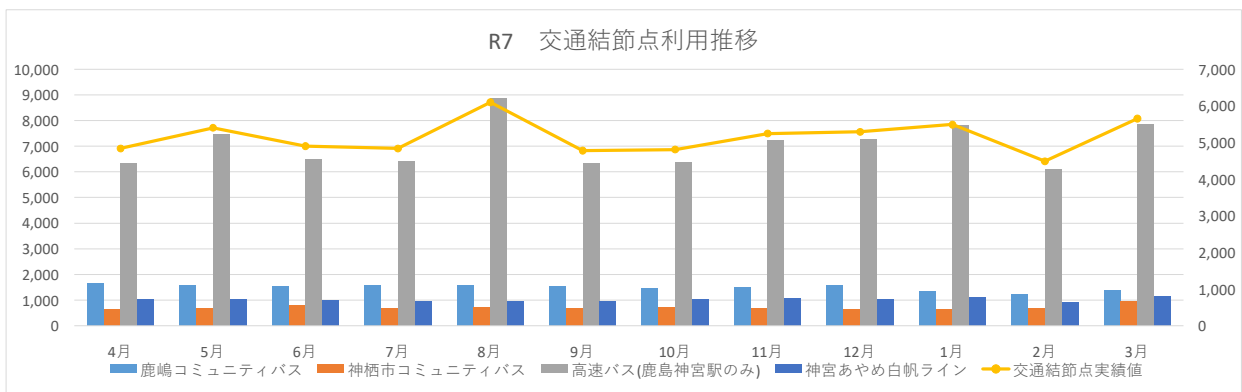
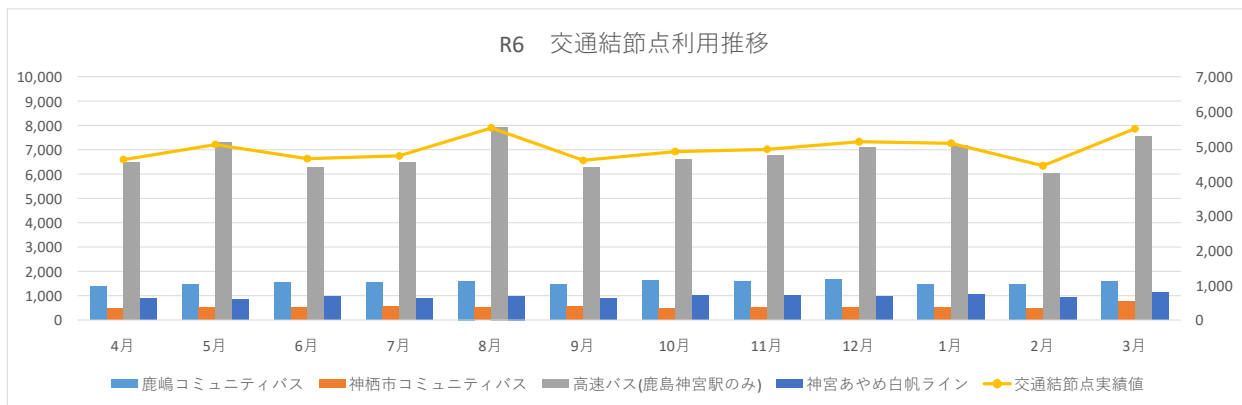
令和7年度は、前年度比で1,874回の利用回数減となったが、いわゆるヘビーユーザーの利用動向が特に大きく作用していると考えられる。一方、運賃体系の改定により利用抑制に至ったと断定できるデータはないが、利用回数減の影響は一定程度あるものと考えられることから、今後も利用状況を注視していく。

また、区域間の移動に関しても運賃体系改定の影響が一定程度あり、利用者の行動に変容をもたらしていると考えられることから、今後の運賃体系検討データとして引き続き状況を注視していく。

交通結節点利用者数推移

年度		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
R6	鹿嶋コミュニティバス	1,392	1,447	1,534	1,551	1,609	1,460	1,619	1,575	1,686	1,459	1,469	1,590	/
	鹿島神宮駅	515	522	570	581	560	460	546	527	497	486	451	560	
	チェリオ・イオン	877	925	964	970	1,049	1,000	1,073	1,048	1,189	973	1,018	1,030	
	神栖市コミュニティバス	490	523	501	541	529	553	483	499	504	506	468	759	/
	鹿島神宮駅	238	266	226	267	252	308	221	220	211	245	222	387	
	チェリオ・イオン	252	257	275	274	277	245	262	279	293	261	246	372	
	神宮あやめ白帆ライン	870	824	976	863	986	897	1,000	996	964	1,059	926	1,129	/
	鹿島神宮駅	313	336	430	342	421	367	383	326	339	428	317	351	
	チェリオ・イオン	557	488	546	521	565	530	617	670	625	631	609	778	
	高速バス(鹿島神宮駅のみ)	6,481	7,305	6,277	6,487	7,934	6,279	6,595	6,759	7,105	7,151	6,019	7,535	/
合計	9,233	10,099	9,288	9,442	11,058	9,189	9,697	9,829	10,259	10,175	8,882	11,013		
交通結節点実績値	4,617	5,050	4,644	4,721	5,529	4,595	4,849	4,915	5,130	5,088	4,441	5,507		
R7	鹿嶋コミュニティバス	1,650	1,580	1,552	1,586	1,602	1,532	1,477	1,497	1,571	1,348	1,240	1,372	/
	鹿島神宮駅	465	504	456	505	506	505	454	495	532	427	398	434	
	チェリオ・イオン	1,185	1,076	1,096	1,081	1,096	1,027	1,023	1,002	1,039	921	842	938	
	神栖市コミュニティバス	647	684	792	676	727	698	719	703	670	666	706	933	/
	鹿島神宮駅	315	372	383	312	338	348	343	352	332	373	373	519	
	チェリオ・イオン	332	312	409	364	389	350	376	351	338	293	333	414	
	神宮あやめ白帆ライン	1,057	1,056	990	979	982	976	1,044	1,071	1,055	1,130	927	1,160	/
	鹿島神宮駅	397	391	475	335	334	388	386	348	330	434	357	426	
	チェリオ・イオン	660	665	515	644	648	588	658	723	725	696	570	734	
	高速バス(鹿島神宮駅のみ)	6,321	7,476	6,472	6,428	8,882	6,349	6,377	7,217	7,285	7,832	6,107	7,838	/
合計	9,675	10,796	9,806	9,669	12,193	9,555	9,617	10,488	10,581	10,976	8,980	11,303		
交通結節点実績値	4,838	5,398	4,903	4,835	6,097	4,778	4,809	5,244	5,291	5,488	4,490	5,652		

※交通結節点は、鹿島神宮駅とチェリオ・イオンの2か所としています。2か所における上記公共交通機関の乗降者数を計測し、交通結節点1か所あたりの乗降者数を実績値としています。



2 鹿嶋市地域内フィーダー系統確保維持計画について

令和 8 年 6 月 日

鹿嶋市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

当市を含む鹿行地域では、生産年齢人口の減少や急速な高齢化等に伴うまちの活力低下が深刻な問題となっている。当市では、「スマート&コンパクト」なまちづくりに向け、公共交通体系の構築を一つの契機として「コンパクトなまち」を形成し、そのエリアにおける「誰もが利用しやすい公共交通体系の形成」を目指している。

一方、当市は車社会であり、市民の多くは、日常的な外出時や通勤・通学先までの移動手段に自家用車を用い、公共交通の利用が少ないことから、バスや鉄道の本数も少なく、高齢者など交通弱者の移動手段の確保が課題の一つとなっている。

これらの課題解決の一助として、平成30年7月から、市内の医療機関、商業施設、金融機関、公共施設などへの日常生活に欠かせない移動を確保すべく鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運行を開始した。鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーは交通結節点にて、市内外を結ぶ公共交通である鹿行広域バス（神宮あやめ白帆ライン）や神栖市コミュニティバスなどへの接続により、広域への移動も可能となっており、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

一方で、鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーは、自治体や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。令和6年度には、利用者の利便性向上、オペレーター業務の属人性解消のため、web予約システムを含むAIデマンド交通システムを構築し、令和7年度に実証運行を経て、実装運行を開始している。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーについては、現状値（R7）を維持することを目標とする。

○鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーについては、以下を目標とする。

目標となる指標	現状値※ (R7. 4. 1~R8. 3. 31)	目標値 (R8)	目標値 (R9)	目標値 (R10)
1台当り利用者数	1.6人	1.6人	1.6人	1.6人
年間利用者数	14,867人	14,867人	14,867人	14,867人

(鹿嶋市地域公共交通計画 P38 参照)

(2) 事業の効果

鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーは、利用者の自宅と市内の主要な医療機関、商業施設、金融機関、公共施設などをドア to ドアで結び、市内の交通系統を補完する欠かせない系統となっている。また、鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの目的施設である鹿島神宮駅やチェリオ・イオンは交通結節点となっており、鹿行広域バス（神宮あやめ白帆ライン）や神栖市コミュニティバスへの接続により、より広域への移動に対し、利便性の高い公共交通となっている。

<p>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持・形成（鹿嶋市，交通事業者） ・周遊観光の導入（鹿嶋市，交通事業者） ・地域コミュニティによる互助交通の導入検討（各地域） ・交通事業者間における発着時間の調整やわかりやすい情報提供（鹿嶋市，交通事業者，市内に立地する施設関係者等） ・新技術による公共交通施策の導入（鹿嶋市，交通事業者） ・市民等に対する利用促進策の推進（鹿嶋市） ・交通事業者への取組への支援（鹿嶋市，鹿嶋市地域公共交通活性化協議会） ・コンパクト＋ネットワークの推進（鹿嶋市） ・交通結節点・待合環境の整備（鹿嶋市，交通事業者） （鹿嶋市地域公共交通計画 P29～37 参照）
<p>4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者</p> <p>別添の表 1 のとおり。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</p> <p>○鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー 運賃収入・利用者登録料・目的施設登録料及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を鹿嶋市が負担する。 運行経費の総額（見込）41,705 千円</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p> <p>利用者数について，数値指標によるモニタリング・評価を実施</p>
<p>7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき，協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めたシステムの概要 【地域間幹線システムのみ】</p> <p>※該当無し</p>
<p>8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき，協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線システムのみ】</p> <p>※該当無し</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線システムのみ】</p> <p>※該当無し</p>
<p>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダーシステムのみ】</p> <p>別添の表 5 のとおり。</p>
<p>11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ</p>

【うとする場合のみ】
※該当無し
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当無し
(2) 事業の効果
※該当無し
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当無し
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当無し
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当無し
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当無し
(2) 事業の効果
※該当無し
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当無し
18. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"> ・平成 28 年 4 月 15 日（平成 28 年度第 1 回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会） 協議会の設置について、鹿嶋市地域公共交通網形成計画の策定、新規広域公共交道路線について議論し、承認された。 ・平成 28 年 8 月 3 日（平成 28 年度第 2 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の策定の進め方、アンケート調査、広域路線バスについて議

論し、承認された。

- ・平成 28 年 8 月 4 日（第 1 回鹿行地域公共交通確保対策協議会）
鹿行地域の公共交通現状と課題を整理し、今後の協議の進め方について議論し、承認された。
- ・平成 28 年 11 月 17 日（第 2 回鹿行地域公共交通確保対策協議会）
各市課題などが一致した 3 ルートについて議論し、承認された。
- ・平成 28 年 11 月 29 日（平成 28 年度第 3 回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
アンケート結果、鹿嶋市の課題及び基本方針について議論し、承認された。
- ・平成 29 年 1 月 11 日（平成 28 年度第 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議論し、承認された。
- ・平成 29 年 1 月 30 日（第 3 回鹿行地域公共交通確保対策協議会）
運賃や自治体支援スキームについて議論し、承認された。
- ・平成 29 年 2 月 20 日（平成 28 年度第 5 回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
パブリックコメントの結果、鹿嶋市地域公共交通網形成計画について議論し、承認された。
- ・平成 29 年 5 月 30 日（第 4 回鹿行地域公共交通確保対策協議会）
路線、運賃、時刻表、運行開始時期等について議論し、承認された。
- ・平成 29 年 6 月 19 日（平成 29 年度第 1 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再編実施計画、広域路線について議論し、承認された。
- ・平成 29 年 7 月 25 日（平成 29 年度第 2 回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
市内の公共交通空白地とその対応策、地域公共交通の比較、生活交通確保維持改善計画等について議論し、承認された。
- ・平成 29 年 9 月 28 日（平成 29 年度第 3 回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
鹿嶋コミュニティバス・神宮あやめライン・鹿行北浦ラインの利用状況、公共交通再編に係る比較、再編ケース別の市負担額比較について議論し、承認された。
- ・平成 29 年 9 月 28 日（第 5 回鹿行地域公共交通確保対策協議会）
広域路線バス（潮来・行方ルート）の実証運行の実施、神宮あやめラインの利用状況及び利用促進策について議論し、承認された。
- ・平成 29 年 11 月 21 日（平成 29 年度第 4 回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
鹿嶋コミュニティバス路線変更、鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー運行計画、鹿嶋市地域公共交通再編実施計画の構成等について議論し、承認された。
- ・平成 29 年 12 月 18 日（平成 29 年度第 5 回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
鹿嶋コミュニティバスの路線変更及び時刻表、鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー運行計画、鹿嶋市地域公共交通再編実施計画等について議論し、承認された。
- ・平成 30 年 2 月 6 日（第 6 回鹿行地域公共交通確保対策協議会）
鹿行広域バスの利用状況、鹿行広域バスの平成 30 年 4 月以降の運行等について議論し、承認された。
- ・平成 30 年 2 月 15 日（平成 29 年度第 6 回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
鹿嶋コミュニティバスの路線変更及び時刻表、鹿嶋コミュニティバス及び広域路線バスの利用実績について議論し、承認された。
- ・平成 30 年 6 月 25 日（平成 30 年度第 1 回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
生活交通確保維持改善計画、平成 29 年度実績報告等について議論し、承認された。
- ・平成 30 年 6 月 29 日（第 7 回鹿行地域公共交通確保対策協議会）
鹿行広域バスの利用実績及び利用促進の取り組み、鹿行広域バスの運行見直しについて議論し、承認された。
- ・平成 30 年 10 月 11 日（第 8 回鹿行地域公共交通確保対策協議会）
鹿行広域バスの運行見直しについて議論し、承認された。

- ・平成30年11月20日（平成30年第2回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
鹿行広域バスの運行の再編案・運賃体系の方針について議論し、承認された。
- ・平成31年1月16日（平成30年第3回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
鹿行広域バスの運賃・定期等について議論し、承認された。
- ・平成31年2月18日（鹿嶋市地域公共交通活性化協議会【書面協議】）
新高校生に対するリーフレット（バスお試し乗車券）の配布、鹿嶋市生活交通確保維持改善計画変更、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について議論し、承認された。
- ・令和元年6月20日（鹿嶋市地域公共交通活性化協議会【書面協議】）
生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）について議論し、承認された。
- ・令和元年7月30日（令和元年度第1回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
前年度の市内公共交通運行実績報告、鹿嶋コミュニティバス及びデマンド型乗合いタクシーの改善策について議論し、承認された。
- ・令和元年度8月6日（第9回鹿行地域公共交通確保対策協議会）
鹿行広域バス（神宮あやめ白帆ライン）の利用状況について、鹿行地域の地域間幹線系統の生産性向上について及び公共交通空白地解消に向けた対策について議論し、承認された。
- ・令和2年1月17日（鹿嶋市地域公共交通活性化協議会【書面協議】）
新高校生に対するリーフレット（バスお試し乗車券）の配布について議論し、承認された。
- ・令和2年7月14日（令和2年度第1回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
前年度の市内公共交通実績報告、生活交通確保維持改善計画について議論し、承認された。
- ・令和3年1月27日（令和2年度第2回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会【書面協議】）
新高校生に対するリーフレット（バスお試し乗車券）の配布、生活交通確保維持改善計画の事業評価について議論し、承認された。
- ・令和3年6月21日（令和3年度第1回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
前年度の市内公共交通実績報告、生活確保維持改善計画について議論し、承認された。
- ・令和4年1月25日（令和3年度第2回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
新高校生に対するリーフレット（バスお試し乗車券）の配布、生活交通確保維持改善計画の事業評価及び神栖市コミュニティバスに係る国庫補助金の割振り変更について議論し、承認された。
- ・令和4年6月21日（令和4年度第1回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
前年度の市内公共交通実績報告、生活確保維持改善計画について議論し、承認された。
- ・令和4年9月28日（令和4年度第2回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
地域公共交通計画、鹿嶋市地域公共交通持続可能性調査業務について議論し、承認された。
- ・令和5年1月23日（令和4年度第3回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）
生活交通確保維持改善計画の事業評価、鹿嶋市地域公共交通活性化協議会財務規程、地域公共交通計画、新高校生に対するリーフレット（バスお試し乗車券）の配布について議論し、承認された。
- ・令和5年6月16日（令和5年度第1回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会【書面協議】）
前年度の市内公共交通実績報告、生活確保維持改善計画、新高校生に対するリーフレット（バスお試し乗車券）の配布について議論し、承認された。
- ・令和5年7月24日（令和5年度第2回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会【書面協議】）
公共交通に関するアンケート調査の実施について議論し、承認された。
- ・令和5年9月29日（令和5年度第3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計画、公共交通に関する市民アンケート調査の結果について議論し、承認された。
- ・令和5年12月8日（令和5年度第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計画素案について議論し、承認された。
- ・令和6年1月26日（令和5年度第5回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会【書面協議】）
生活交通確保維持改善計画の事業評価について議論し、承認された。
- ・令和6年3月1日（令和5年度第6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計画の策定について議論し、承認された。
- ・令和6年6月18日（令和6年度第1回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）

前年度の市内公共交通実績報告，生活確保維持改善計画，中学3年生（相当）に対するリーフレット（バスお試し乗車券）の配布，鹿島合同自動車株の事業継承，鹿嶋市地域公共交通活性化協議会設置規則の一部改正について議論し，承認された。

- ・令和6年11月6日（令和6年度第2回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会【書面協議】）鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定について議論し，承認された。
- ・令和7年1月27日（令和6年度第3回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）生活交通確保維持改善計画の事業評価，鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定，AIデマンド交通システムの導入について議論し，承認された。
- ・令和7年6月20日（令和7年度第1回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）前年度の市内公共交通実績報告，鹿嶋市地域内フィーダー系統確保維持計画，新高校生に対するリーフレット（バスお試し乗車券）の配布，鹿嶋コミュニティバスにおけるダイヤ改正，鹿嶋市地域公共交通活性化協議会設置規則の一部改正（報告）について議論し，承認された。
- ・令和8年1月26日（令和7年度第2回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会）【書面協議】令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について議論し，承認された。

19. 利用者等の意見の反映状況

鹿嶋市地域公共交通活性化協議会の構成員として，住民及び利用者代表である一般公募の委員や市内事業所に勤める通勤者の参画を得ており，概要の説明・意見の集約を行った。

鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーにおいて，茨城県内のタクシー運賃改定，茨城県最低賃金の上昇，区域をまたぐと運賃が倍になるとの利用者意見等を踏まえ，令和7年4月1日に，適正な受益者負担を前提とした，より細かな運賃体系への改定を行った。また，従来，予約を電話でのみ受け付けており，利用者から電話が繋がりにくいとの意見があったことから，令和7年4月よりAIデマンド交通システムを導入し，24時間web予約を可能とし，利便性向上を図った。併せて，運賃割引対象については，従来の障がい者等に加え，新たに指定難病特定医療費受給者も対象とした。

今後，ヒアリング調査・利用者アンケートなどを通じて，費用対効果の検証による定期的な見直しを行っていく予定である。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）茨城県鹿嶋市大字平井1187番地1

（所 属）鹿嶋市政策企画部政策推進課

（氏 名）山口 貴志

（電 話）0299-82-2911

（e-mail）seisaku@city.ibaraki-kashima.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

都道府県名	市区町村名	協議会名
茨城県	鹿嶋市	鹿嶋市地域公共交通活性化協議会

年度
令和9年度

申請番号	市区町村名	運送予定者名	主たる業態	(申請番号) 運行系統名等	運行系統			往	復	計画運行日数	計画運行回数	利便増進特例措置	運送継続特例措置	地域内フィーダー系統の基準適合(別表7・別表9・別表10)			
					起点	経由地	終点							運行態様の別	補助開始年度	基準八で該当する要件(別表7・9)	補助対象地域間幹線系統等と接続の確保
1	鹿嶋市	(有)鹿嶋水郷タクシー	市町村(タクシー事業者)に運行委託「乗合タクシーなど」)	(1) 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー		鹿嶋市全域			242.0日	5,439.0回			区域型	令和7年度	① 幹線接続	J R鹿島神宮駅にて地域間幹線系統(銚子駅行き)と接続	③ 前年度から引き続き運行
2	鹿嶋市	(有)中央タクシー	市町村(タクシー事業者)に運行委託「乗合タクシーなど」)	(2) 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー		鹿嶋市全域			242.0日	1,817.0回			区域型	令和7年度	① 幹線接続	J R鹿島神宮駅にて地域間幹線系統(銚子駅行き)と接続	③ 前年度から引き続き運行
3	鹿嶋市	(有)光交通	市町村(タクシー事業者)に運行委託「乗合タクシーなど」)	(3) 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー		鹿嶋市全域			242.0日	1,817.0回			区域型	令和7年度	① 幹線接続	J R鹿島神宮駅にて地域間幹線系統(銚子駅行き)と接続	③ 前年度から引き続き運行
4	鹿嶋市	神栖モビリティサービス(株)	市町村(タクシー事業者)に運行委託「乗合タクシーなど」)	(4) 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー		鹿嶋市全域			242.0日	1,817.0回			区域型	令和7年度	① 幹線接続	J R鹿島神宮駅にて地域間幹線系統(銚子駅行き)と接続	③ 前年度から引き続き運行
5																	
6																	
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

都道府県名	市区町村名	協議会名
茨城県	鹿嶋市	鹿嶋市地域公共交通活性化協議会

年度
令和9年度

	人口
人口集中地区以外(人)	46,399人
交通不便地域等(人)	人

交通不便地域等の内訳

人口(人)	対象地区	根拠法

地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度

3 茨城県バスお試し乗車券計画案について

中学 3 年生に対するバスお試し乗車券付きリーフレットの配布計画（案）

1 趣旨・目的

県内の中学 3 年生を対象に、公共交通の乗り方や利用のメリットを紹介するリーフレットの配布及び、県バス協会の協力により、県内の路線バスが 1 乗車につき 100 円で利用できる「バスお試し乗車券」の配布を行い、進学先（受験先）を検討する際に通学手段を確認してもらうことで、受験生や保護者の公共交通利用に関する意識醸成及び利用促進を図る。

2 バスお試し乗車券の内容

- (1) 対象者：令和 8 年度に茨城県内の中学校及び義務教育学校に在籍する、中学 3 年生（義務教育学校 9 年生）の生徒
- (2) 有効期間：令和 8 年 7 月 18 日（土）～令和 8 年 8 月 31 日（月）※45 日間（予定）
- (3) 使用方法：
 - ①リーフレットからバスお試し乗車券を切り離し、見学先の高校、乗降バス停、所属学校を記入
 - ②降車の際に、バスお試し乗車券をバス運転手に掲示後、整理券及び現金 100 円と一緒に運賃箱に投入（乗車券 1 枚につき片道 1 乗車の利用が可能）
 - ③バスお試し乗車券は、下記バス事業者が運行する路線バス（高速バス及び深夜バス除く）及び事業に協賛いただいたコミュニティバスで、ア～ウに該当する場合のみ利用可
 - ア．茨城県内での乗降
 - イ．茨城県内で乗車し、茨城県外で降車
 - ウ．茨城県外で乗車し、茨城県内で降車
- (4) 対象バス事業者：関東鉄道(株)、茨城交通(株)、大和交通自動車(株)、朝日自動車(株)、茨城急行自動車(株)、ジェイアールバス関東(株)、(株)昭和観光自動車、権名観光バス(株)、(株)池田交通、さくら自動車(株)

3 配布対象（予定）

次の 220 校の中学 3 年生（義務教育学校 9 年生）に配布

- (1) 公立中学校、義務教育学校・・・210 校
- (2) 国立大学附属中学校・・・1 校
- (3) 私立中学校・・・9 校（※）

※一部私立中学校については、内部進学者が多い点を踏まえ、配布の取りやめを検討する。

4 作成部数（予定）

25,500 部

※中学 3 年生の生徒数および一部私立中学校の配布取りやめにより、変更となる可能性あり。

- 内訳：(1) 生徒及び保護者分：生徒 1 人につき 1 部（バスお試し乗車券 2 枚付き）
- (2) 教師分・その他：全体数の 1 割または 10 部
 - (3) 事業者への配布、事務局予備：必要数

- ※1 令和4年度までは3～4月に実施していたが、令和5年度からは7～8月（夏休み期間）の実施へ変更した。
- ※2 対象者 令和3年度まで：新高校生のみ
令和4年度：新高校生及び新中高一貫校入学生
令和5年度から：中学3年生（義務教育学校等は中学3年生相当）