

**鹿嶋市地域公共交通計画
(案)**

鹿嶋市

目次

第1章 はじめに.....	1
1-1 計画策定の趣旨.....	1
1-2 計画の位置付け.....	1
1-3 計画対象.....	1
1-4 計画期間.....	1
第2章 地域公共交通の現況と課題.....	2
2-1 各公共交通に係る現況.....	2
2-2 移動実態及びニーズに関する調査.....	16
2-3 現況と課題の整理.....	24
第3章 基本方針と計画目標.....	25
3-1 上位計画の整理.....	25
3-2 公共交通の基本方針.....	26
3-3 公共交通の目標.....	26
第4章 目標達成のための施策・事業.....	29
第5章 計画の達成状況の評価.....	38
5-1 評価指標の設定.....	38
5-2 計画の推進体制・フォローアップ方法.....	39

第1章 はじめに

1-1 計画策定の趣旨

本市では、平成 29 年 3 月に、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（計画期間：平成 29 年度～平成 33 年度）を策定し、交通事業者等への支援や交通空白地帯の解消を図ってきました。

令和 2 年 11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、交通事業者等への支援に当たっては、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けが補助要件化されたことに伴い、「鹿嶋市地域公共交通計画」を策定するものです。

1-2 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の現況・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付けるものです。

1-3 計画対象

本計画の対象区域は、市内全域とします。

本計画で対象とする交通手段は、道路運送法、鉄道事業法に基づく交通事業を主とします。

1-4 計画期間

令和 6 年度から令和 10 年度までの 5 年間を計画の期間とします。

第2章 地域公共交通の現況と課題

2-1 各公共交通に係る現況

(1) 本市の公共交通ネットワーク

本市では、JR 鹿島線、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線、路線バス、高速バス、鹿嶋コミュニティバス、広域路線バス（神宮あやめ白帆ライン）、神栖市コミュニティバス、デマンド型乗り合いタクシーが市内を運行しています。

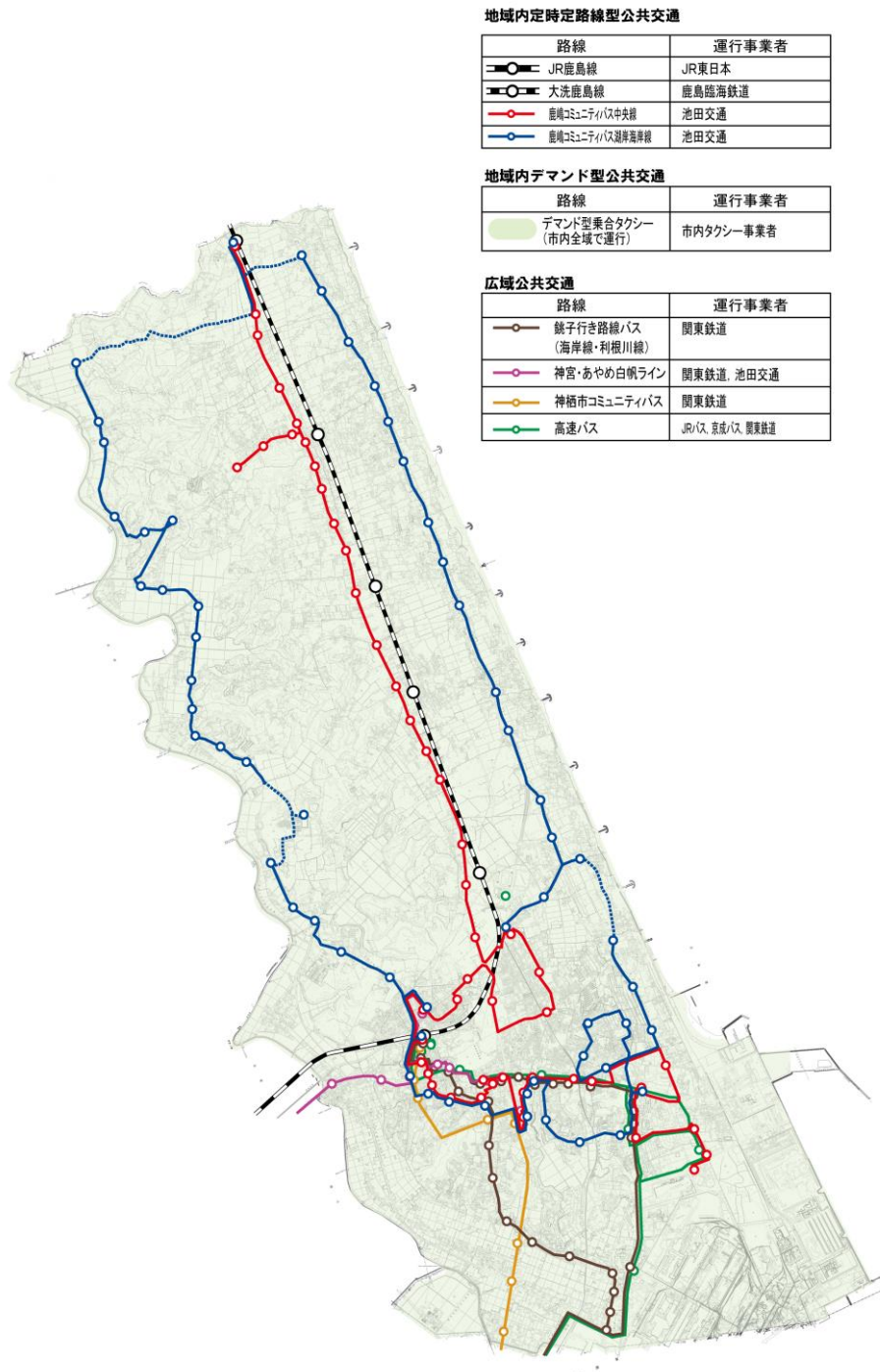


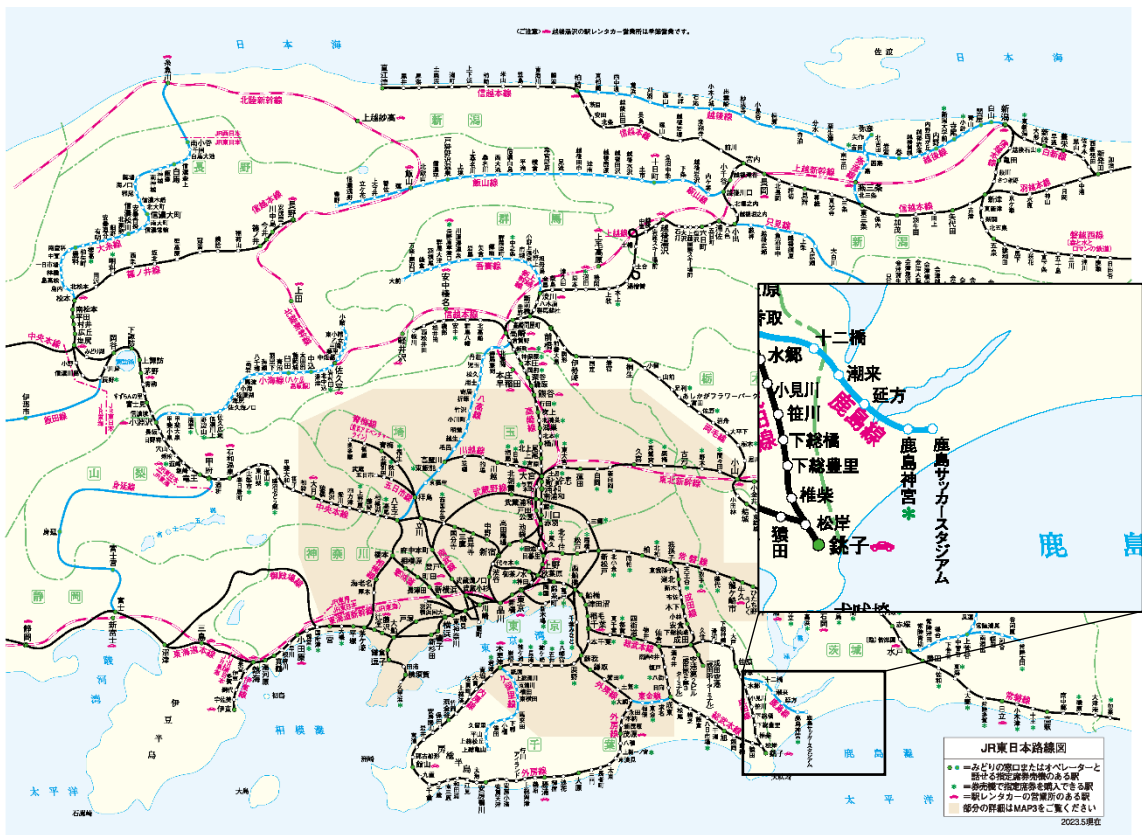
図 2-1 本市の公共交通ネットワーク図

(2) 鉄道

鉄道は、JR 鹿島線と鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が市域の南北方向に運行しており、鹿島神宮駅で両路線が接続しています。

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。なお、鹿島サッカースタジアム駅は、鹿島アントラーズの試合等が開催される日のみ、開催時刻に合わせて臨時停車する駅となっています。

1 日当たり運行本数は、JR 鹿島線が上り 16 本（令和 5 年 6 月現在）、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が 18 往復（令和 5 年 3 月現在）となっており、両線の直通列車はありません。JR 鹿島線は通勤時間帯に、東京駅との直通快速が運行されています。



出典：JR 東日本 HP

図 2-2 JR 鹿島線路線図



図 2-3 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線路線図

鉄道利用者数について、鹿島臨海鉄道年間利用者数及び鹿島神宮駅利用者数は、緩やかな減少傾向にあります。なお、平成 23 年度は東日本大震災、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止の影響により、利用者数が大きく減少しています。

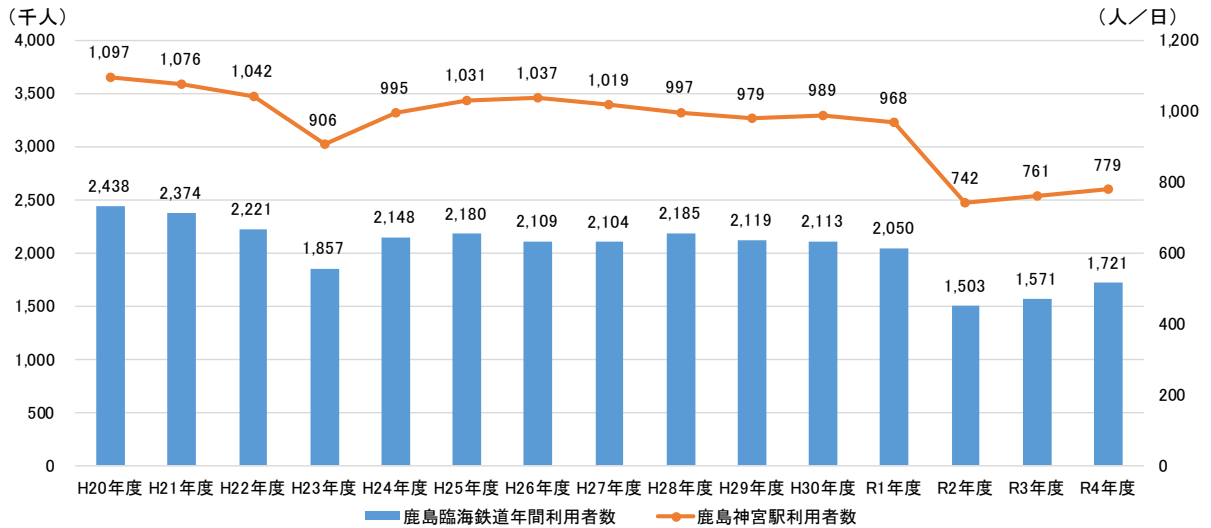


図 2-4 鉄道利用者数の推移

(3) 路線バス

路線バスは、鹿島神宮駅と鉾子駅を結ぶ関東鉄道の2路線が運行しています。

市内のルートは、市役所や鹿島病院等の市街地にある施設を經由して、神栖市に南下しています。1日当たり運行本数は、令和5年11月現在、11往復となっており、3往復が鹿島製鉄所経由の利根川線、8往復が鹿嶋警察署経由の海岸線となっています。



出典：関東鉄道株式会社 HP

図 2-5 路線バス路線図

路線バスの利用者数について、令和元年度は約 10 万人の利用者がいましたが、令和 2 年度に 6 万 4 千人に落ち込み、現在は 7 万人程度で推移しています。

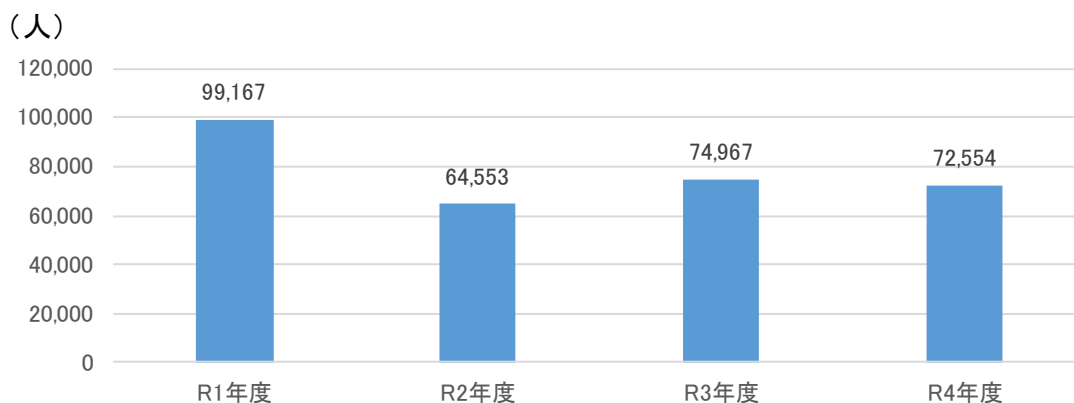


図 2-6 路線バス利用者数の推移

(4) 高速バス

高速バスは、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等を経由して鹿島神宮駅を結ぶ路線が運行されています。

1日当たり運行本数は、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。なお、令和5年11月現在、特別ダイヤで63往復運行しています。



出典：関東鉄道株式会社 HP

図 2-7 高速バス路線図

高速バスの利用者数は、微増傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度は激減しています。

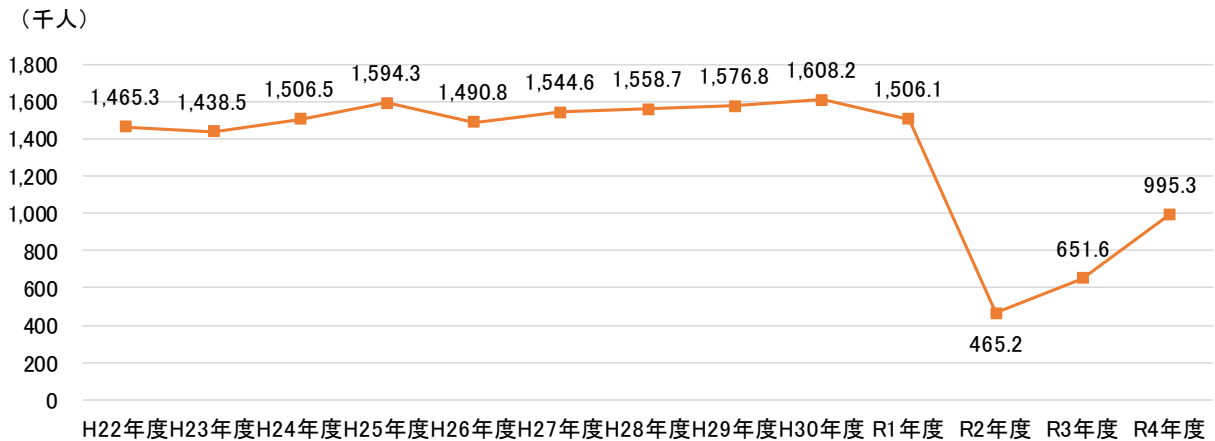


図 2-8 高速バスかしま号利用者数の推移

(5) 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が、同月に路線の見直しが行われ、現在は鹿嶋臨海鉄道大洗鹿島線と並行して市域の南北方向に走行し市街地を通過する「中央線」と、北浦並びに鹿嶋灘沿いを周回する「湖岸海岸線」の 2 路線が運行されています。

1 日当たり運行本数は令和 5 年 11 月現在、中央線が 5 往復、湖岸海岸線が 4 往復となっています。



図 2-9 鹿嶋コミュニティバス路線図

鹿嶋市コミュニティバスの利用者数は、平成 29 年度までは増加傾向にありましたが、平成 30 年度は減少しています。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度以降はさらに減少しています。

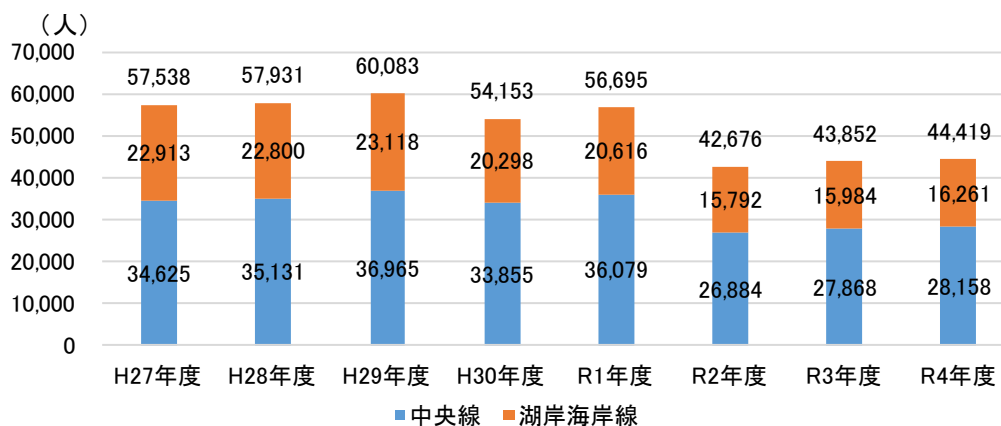


図 2-10 鹿嶋コミュニティバス利用者数の推移

(6) 広域路線バス

広域路線バスは、本市と潮来市、行方市の主要施設（高校・病院・商業施設・公共施設等）を結ぶ「神宮あやめ白帆ライン」として、毎日8往復運行されています。



図 2-11 神宮あやめ白帆ライン路線図

神宮あやめ白帆ラインの利用者数については、毎年3万人前後で推移しており、一便当たりの平均利用者数は4~5人程度となっています。

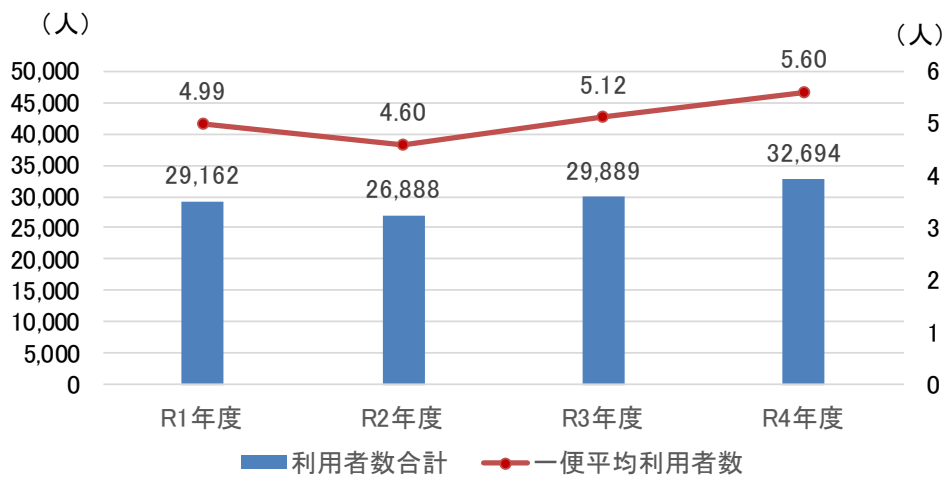


図 2-12 利用者数の推移

(7) 神栖市コミュニティバス

神栖市コミュニティバスは、全 4 路線が運行しており、そのうち、1 路線が「鹿島神宮駅—小見川駅」を結んでいます。同路線は、令和 2 年 10 月から社会実験が開始され、令和 3 年 4 月から本格運行されています。

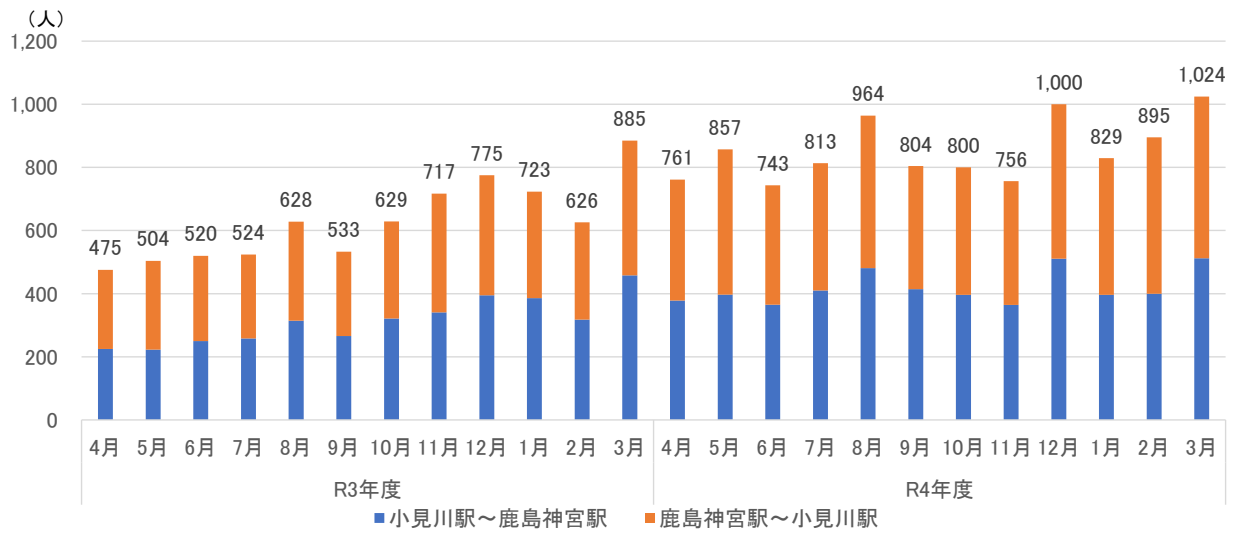
1 日当たり運行本数は令和 5 年 4 月現在、3 往復となっています。



出典：神栖市 HP

図 2-13 神栖市コミュニティバス MAP

神栖市コミュニティバスの鹿島神宮駅～小見川駅を結ぶ路線は、年々増加傾向にあります。



提供：神栖市政策企画課

図 2-14 神栖市コミュニティバスの利用状況

(8) デマンド型乗合タクシー

平成 30 年 7 月から、本市では完全予約制のデマンド型乗合タクシーを運行しています。デマンド型乗合タクシーは、利用者の自宅と登録された目的施設の間を結んでおり、運行日は平日のみ（土・日曜日、祝日および年末年始は運休）で 1 日 15 便運行しています。令和 5 年 10 月 31 日現在の目的施設一覧は以下のとおりです。

鹿嶋市デマンド型乗合タクシー目的施設一覧（令和5年10月31日現在）

種別	施設名	種別	施設名	種別	施設名	種別	施設名		
医療機関	あびる接骨院	医療機関	港ヶ丘歯科医院	商業施設	セブンイレブン鹿嶋泉川店	金融機関	茨城県信用組合 鹿嶋支店	駅	鹿嶋神宮駅
	アントラーズスポーツクリニック		もろほし歯科		セブンイレブン鹿嶋三笠店		佐原信用金庫 鹿嶋支店		大洗鹿島線の各駅（市内）
	井上眼科		富島号一 鹿嶋宮中店		高里		常陸銀行 鹿嶋支店		鹿島城山公園
	内野鍼灸整骨院		鹿行はり・灸マッサージ療院		ビッグハウス鹿島店		高松郵便局		ト伝の郷運動公園
	大塚歯科医院		我妻医院		一体（ひとやすみ）		中央労働金庫 鹿嶋支店		大野湖緑はまなす公園
	鬼澤歯科医院第2診療所		いちなり接骨院		ペットワールドアミーゴ神栖店		純子信用金庫 鹿嶋支店		津賀城址公園
	かしま整骨院		大野診療所		リリビーンショップ鎌倉屋E2990R.リ.7-6		筑波銀行 鹿嶋・鹿嶋南支店		各公共公民館
	鹿島病院		佐竹内科医院		和風レストランやまびこ		なめがたしおさい農業協同組合 鹿嶋支店		鹿嶋勤労文化会館
	春日クリニック		田上歯科医院		ウェルシア鹿嶋大野店		水戸信用金庫 鹿嶋支店		鹿嶋警察署
	小山記念病院		松倉中央クリニック		カラオケ スタジオワン		荒井郵便局		鹿嶋市どきどきセンター
	さいが鍼灸整骨院	やたがわ歯科医院	カラオケ広場 ふうふう	大野郵便局	鹿嶋市役所・鹿嶋市保健センター				
	さくらクリニック	アリメント将監	セブンイレブン鹿嶋荒野店	水戸信用金庫 大野支店	カシマスポーツセンター				
	さつき薬局本店	オカミ書店	ヌカガストアー	アゾウ-8鹿嶋カデデンクパス	宮中地区駐車場				
	さつき薬局2号店	鹿嶋アントラーズクラブハウス	美容院 サクセス	いきいきサロンひまわり	県立カシマサッカースタジアム				
	島医院	鹿嶋人ギャラリー	ヘアースタジオ Wit	鹿嶋市商工会館	セイビ堂ドリームパーク (鹿嶋市地域子育て支援センター)				
	島崎クリニック	カラオケ石津	極越商店	鹿島神宮	総合福祉センター				
	神宮前病院	カラオケ館鹿嶋宮中店	ローン鹿嶋荒野店	鹿島ハイツスポーツプラザ	高松緑地温水プール				
	タナカ歯科医院	カラオケ・談話室 花つづり		グループホームこころ	つといの広場すくすく				
	仲澤鍼灸マッサージ整骨院	クラフトハートトーカイ鹿嶋店		ケアハウス鹿島の杜	中央図書館				
	野口治療室	げたや蕎麦		ケアプランセンター-未来	特別養護老人ホーム うねり→鹿嶋の郷				
早川医院	こぼとカフェ		根本寺	とよさと霊園					
ひろ歯科クリニック	コミュニティストアミズノ		サテライトしおさい鹿島	ハローワーク常陸鹿嶋					
ファースト薬局プラス	サンロード鹿島		すはま会 経費老人ホームニュー鹿島	平井コミュニティセンター					
ふせがわ歯科医院	サンポートかしま		ホテルルートイン鹿島	水戸地方法務局 鹿嶋支局					
ホワイト歯科	ショピング センター街・イトン鹿嶋店		まちづくり鹿嶋勝	いきいきゆめプール					
前田病院	セイメイ鹿嶋東支店		ミニ博物館コシカ	大野出張所(大野ふれあいセンター)					
まつおかクリニック	セブンイレブン鹿嶋旭ヶ丘店		山ちゃんち	鹿嶋新苑					
			鹿島道グ イルルイ・あいクリニック	ひよこサロン					
			北浦霊園						
			ペンションてらじま						

※種別毎、50音順

……鹿島区域の目的施設
 ……大野区域の目的施設
 ※公共施設は主な施設を抜粋して記載しております。

図 2-15 鹿嶋市デマンド型乗合タクシー目的施設一覧

鹿嶋市デマンド型乗合タクシーの利用者数は、年々増加傾向にあります。時間別 1 台当たりの平均乗車人数は 1.52 人となっており、9:00~14:00 は平均を上回っています。

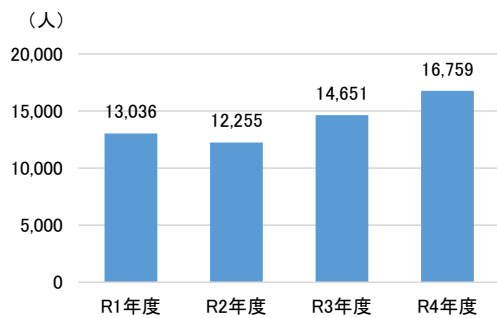


図 2-16 利用者数の推移

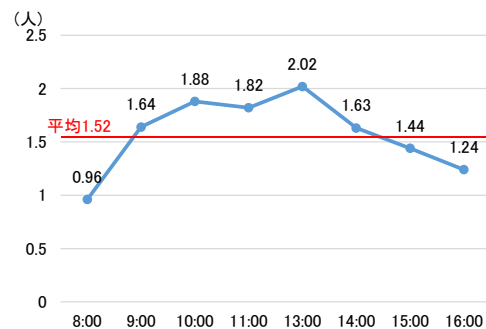


図 2-17 時間別 1 台あたりの平均乗車人数

(9) レンタサイクル

鹿嶋市内の観光地巡り等に活用するため、鹿嶋神宮周辺でレンタサイクルの貸出を 3 か所で実施しています。

表 2-1 鹿嶋市内のレンタサイクル一覧

貸出窓口	保有台数	利用時間
鹿嶋市観光案内所（鹿嶋神宮駅構内）	13 台	平日：9:00～16:00 土日祝：9:00～15:00
ミニ博物館ココシカ （鹿嶋神宮参道沿い）	14 台 ※うち子ども用 4 台	10:00～16:00
コワーキング・コミュニティスペースみちくさ（東京駅行き高速バス「鹿嶋神宮」バス停そば）	3 台 ※普通車のみ	9:00～19:00

令和 4 年度のレンタサイクルの利用台数は、各月 30～60 台程度で推移しており、特に 5 月、8 月の大型連休のある月に比較的多く利用されています。

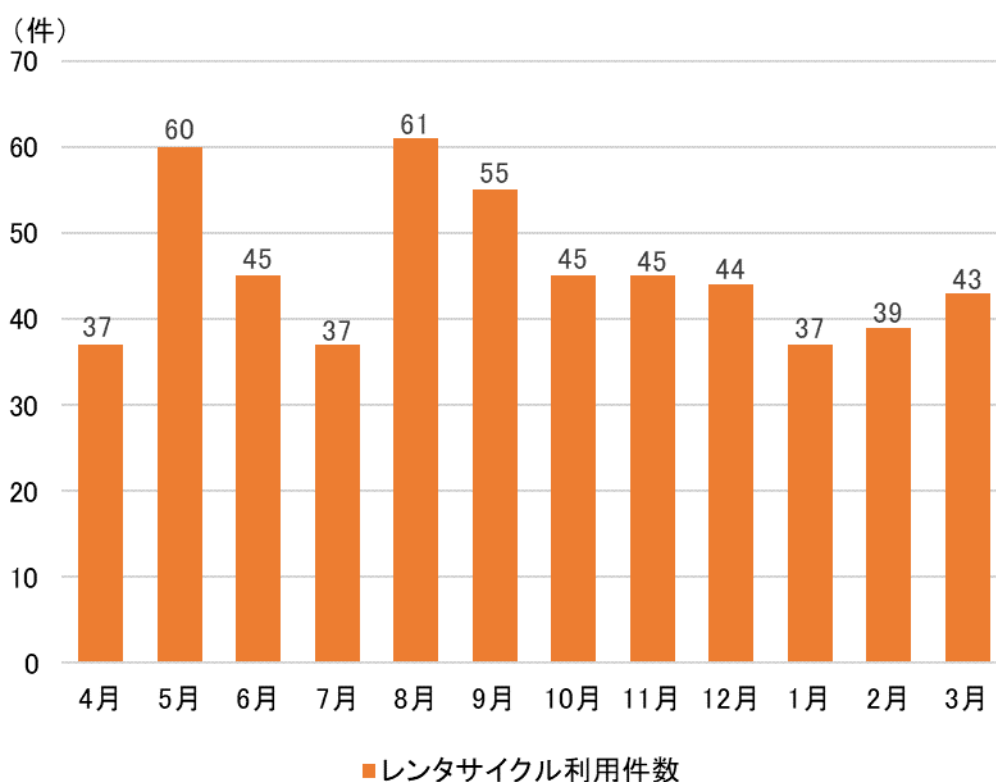


図 2-18 レンタサイクルの貸出件数

(10) 補助系統の位置付け

本市では、地域公共交通確保維持事業を活用し、次の運行系統（補助系統）の確保・維持を図ることとします。

表 2-2 補助系統の位置付け

位置付け	系統	役割	確保・維持策
支線	神宮あやめ白帆ライン	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	神栖市コミュニティバス		
	鹿嶋市デマンド型乗合タクシー		

神宮あやめ白帆ラインは、通学、買物、通院等の日常生活にだけでなく、観光などの移動も担っており、経由地である潮来駅や水郷潮来バスターミナル、延方駅、鹿島神宮駅では、他の交通機関と連絡し、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ます。一方で、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・維持する必要があります。

神栖市コミュニティバスは、通学、買物、通院等の日常生活にだけでなく、観光などの移動も担っており、起終点の鹿島神宮駅並びに小見川駅、経由地である鹿島セントラルホテルでは、他の交通機関と連絡し、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ます。一方で、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・維持する必要があります。

鹿嶋市デマンド型乗合タクシーは、市内の医療機関、商業施設、金融機関、公共施設など日常生活に欠かせない移動を担っており、また、鹿島神宮駅やチェリオ・イオンでは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広域への移動も可能とするなど、市内の交通系統を補完する欠かせない路線となっています。一方で、自治体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・維持する必要があります。

表 2-3 補助系統の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用
神宮あやめ白帆ライン	チェリオ・イオン	潮来駅、延方駅、水郷潮来バスターミナル	麻生庁舎	4条乗合	路線定期運行	潮来市、行方市（運行は交通事業者）	フィーダー補助
神栖市コミュニティバス	鹿島神宮駅	鹿島セントラルホテル	小見川駅	4条乗合	路線定期運行	神栖市（運行は交通事業者）	フィーダー補助
鹿嶋市デマンド型乗合タクシー	鹿嶋市内			4条乗合	区域運行	鹿嶋市（運行は交通事業者）	フィーダー補助

2-2 移動実態及びニーズに関する調査

(1) 地域公共交通の運行に係る関係者へのヒアリング調査

バスやタクシー、鉄道などの運行事業者、庁内関係者などの地域公共交通の運行に関わる関係者を対象に調査を実施しました。

表 2-4 調査対象者

種別	対象者	種別	対象者
バス事業者	関東鉄道株式会社	鉄道事業者	東日本旅客鉄道株式会社成田統括センター鹿島神宮駅
	有限会社池田交通		鹿島臨海鉄道株式会社
タクシー事業者	株式会社はまなすタクシー	庁内関係者	都市計画課（まちづくり視点）
	有限会社光交通		生活福祉課（福祉視点）
	鹿島合同自動車株式会社		商工観光課（観光視点）
	有限会社鹿島水郷タクシー		総務就学課（通学視点）
	有限会社中央タクシー		教育指導課 （部活動地域移行視点）

調査対象者ごとの主な回答結果は、以下のとおりです。

表 2-5 バス事業者のヒアリング概要

設問	バス事業者
現在の運行状況	<ul style="list-style-type: none"> 車両保有台数は概ね 20 台～40 台程度 運転手の平均年齢は 60 歳弱と高齢化が進む 路線バスの他、企業送迎や部活送迎、観光目的の貸切バスの運行を実施
主な利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は男性 3 割、女性 7 割で、60 歳以上が全体の 6 割以上を占める 事業者によってばらつきがあるが、7 時・9 時・17 時等の通勤通学時間帯や 11 時・13～14 時等の日中によく利用される 主な行先は鉄道駅や病院等 新型コロナウイルス感染拡大に伴い、利用者は減少
運行上の問題・課題	<ul style="list-style-type: none"> 鹿嶋市内の路線は全体的に赤字となっており、高速バス、観光バスの黒字事業で赤字の路線バスを維持させてきたビジネスモデルが新型コロナウイルス感染拡大に伴い崩壊 運転手不足や運転手の平均年齢の高さが大きな課題（2024 年の法改正による乗務員の労働時間の制限により、更なる運転手不足が見込まれる） 運転手不足の他、燃料費の高騰や利用者不足が課題
各種取組の実施状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用者増加に向けて、バリアフリー車両やおたっしゃパス（高齢者向け）を導入 運転手確保に向けて、月収 40 万円以上の「マスタードライバー」という新職種設定や大型二種免許取得支援制度（会社負担で免許取得）、広告掲載等を実施 利用者の「バスがいつくるかわからない」という意見から、バスロケーションシステムを 2024 年に導入予定
その他	<ul style="list-style-type: none"> 利用者からは、運行本数や運行時間帯の拡大に関する要望あり 市への要望としては、路線維持に向けての更なる補助制度（燃料高騰、車両購入等）の充実等

表 2-6 タクシー事業者のヒアリング概要

設問	タクシー事業者
現在の運行状況	<ul style="list-style-type: none"> ・車両保有台数は 10 台前後が多い ・運転手の平均年齢は概ね 65 歳を超えており高齢化が顕著 ・主な待機場所は、鹿島神宮駅、イオン、サンポート ・貸切事業に関する取組は特になし
主な利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の半数以上は 60 歳以上の高齢者 ・事業者によってばらつきがあるが、8～12 時、20 時以降の時間帯によく利用される ・よく利用されるのは平日（特に金曜日）で、買い物や通院、ビジネス目的での利用が多い ・新型コロナウイルス感染拡大に伴い、利用者が減少したが、現在はコロナ前まで回復しつつある
運行上の問題・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・鹿嶋市内はほぼ赤字 ・新型コロナウイルス感染拡大により、乗務員の離職による供給不足や飲食店の閉業による利用者の減少 ・運転手不足や運転手の平均年齢の高さが大きな課題 ・デマンド型乗合タクシーの利用者が増加しており、タクシー利用者が減少
各種取組の実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者増加に向けて、キャッシュレス決済の導入や高齢者会員の募集を実施 ・運転手確保に向けて、教育制度の充実や求人募集等を実施 ・ユニバーサルタクシーの増車を検討中
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・市への要望として、補助制度の充実やデマンドタクシー委託業務単価の値上げ等があり ・運転手が確保できればデマンド運行の拡充意向があり

表 2-7 鉄道事業者のヒアリング概要

設問	鉄道事業者
現在の運行状況	<ul style="list-style-type: none"> ・運転手の平均年齢は約 39 歳
主な利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は男性 6 割、女性 4 割で、40 歳以下の利用が 6 割を占める（JR は 20 歳以下の利用が 8 割） ・主な利用時間は 7～8 時、16～17 時の通勤通学時間帯で平日の利用が多い ・鹿嶋市内は鹿島神宮駅の利用が多い
運行上の問題・課題	<ul style="list-style-type: none"> ・水戸駅～大洗駅間の輸送人員は多いが、大洗駅～鹿島神宮駅間の輸送人員が激減 ・新型コロナウイルス感染拡大に伴い、観光流動・インバウンドの低迷及びテレワークなどの生活スタイルの見直しにより利用者が激減し、収支状況は赤字
各種取組の実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者増加に向けて、観光客向けの取組を推進 ・駅の待合環境の改善に向けてこまめな清掃を実施 ・利用者からの要望を踏まえ、鹿島線・鹿島臨海鉄道の接続改善（接続時間拡大等）や下校時間に合わせた臨時列車の運行を実施
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者からは、運行本数の増加や無人駅的环境美化に関する要望あり ・市への要望としては、就労人口増のための地域発展、公共交通の持続性向上に向けた継続的な意見交換や補助制度の充実等

表 2-8 庁内関係者のヒアリング概要

設問	庁内関係者
各課での移動支援に関する取組状況	<ul style="list-style-type: none"> • 鹿嶋市観光振興基本計画にて、重点観光資源への誘導策として2次交通（レンタサイクル、コミュニティバスの充実）を位置づけている • 重度心身障がい者（児）福祉タクシー利用料金助成事業を実施 • 遠距離通学者に対して、コミュニティバスの利用案内の実施
移動支援に関する問題・課題	<ul style="list-style-type: none"> • 中学生の移動手段の確保が課題 • 自家用車以外の移動手段の確保、維持が課題 • 大同西小学校及び大同東小学校に通っている遠距離通学者が登下校でコミュニティバスを利用しているが、通学ルートや時間帯に十分対応していない
公共交通に求めるもの	<ul style="list-style-type: none"> • 誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供 • 市内の公共交通ネットワークの確保・維持 • 観光客も利用できるサービスの提供（土日、休日の移動手段） • 交通手段の選択肢を増やすための新たな交通サービスの開発と導入 • 環境にやさしい交通手段の推進 • 学校と公共交通機関との連携強化による通学ルートの最適化

(2) 鹿嶋市の公共交通に関する市民アンケート調査

市民の本市の公共交通に関する問題や利用意向、今後の公共交通の在り方の意見等を把握するため、市民アンケート調査を実施しました。市民アンケートの実施概要は以下のとおりです。

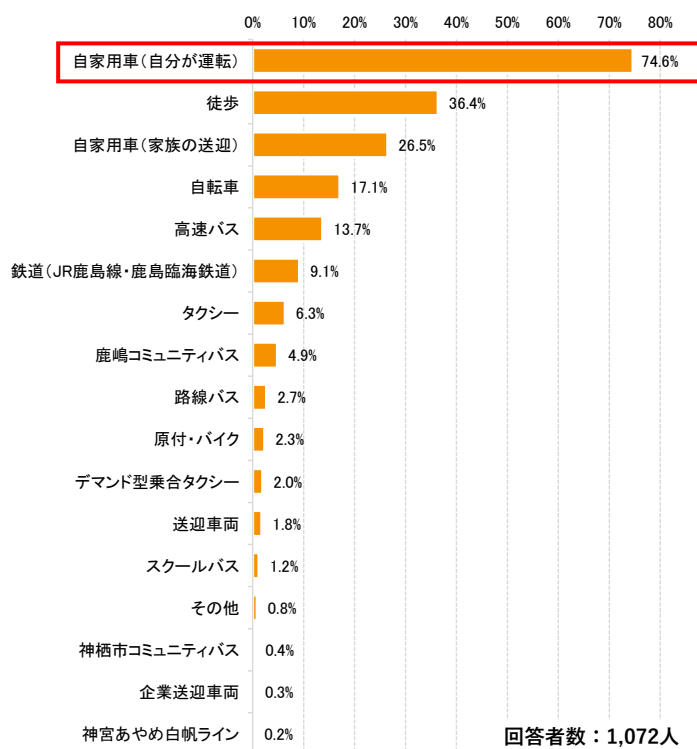
表 2-9 市民アンケート調査概要

項目	概要
調査対象	鹿嶋市民（住民基本台帳から 3,000 人を無作為抽出）
調査期間	令和 5 年 8 月 9 日（水）～8 月 31 日（木）
アンケート配布数	紙媒体 3,000 部 ※WEB アンケートも併用
アンケート回収数	回収者数：1,097 人（紙媒体：802 人/WEB：295 人） 回収率：36.6%

主な市民アンケート結果は、以下のとおりです。

① 日常的な外出時に利用している移動手段

日常的な外出時に利用している移動手段は、「自家用車（自分が運転）」が 74.6%と最も多く、次いで「徒歩」「自家用車（家族の送迎）」となっており、公共交通の利用が少ない傾向にあります。



※複数回答の設問のため、各項目の合計が 100%にはならない。

図 2-19 日常的な外出時に利用している移動手段

② 利用頻度の高い施設

普段（食料品や日用品等）の買い物において利用頻度が高いのは「チェリオ・イオン鹿嶋店」「ビッグハウス鹿嶋店」「サンポートかしま」、医療機関において利用頻度が高いのは「小山記念病院」等となっており、利用頻度の高い施設は鹿島神宮駅や鹿嶋市役所周辺等の鹿嶋市内中心部に集積しています。

地区別でみると、大同東小学校区や大同西小学校区では、市内北側に立地する「又カガスター」「松倉中央クリニック」の利用頻度が高くなっています。

表 2-10 地区別の利用頻度の高い普段の買い物先

各地区の1位 ■ 2位 ■ 3位 ■

地区	チェリオ・イオン鹿嶋店	ビッグハウス鹿嶋店	サンポートかしま	セイミヤ鹿嶋東店	業務スーパー鹿嶋店	カスミ鹿嶋スタジアム店	マルハイ鹿嶋食品館	コミュニティストアミズノ	又カガスター
波野小学校区	36	25	32	34	11	30	40	11	3
豊郷小学校区	10	22	9	12	0	15	7	0	1
豊津小学校区	6	12	2	5	2	3	0	2	1
鹿島小学校区	90	100	16	43	17	40	19	5	1
高松小学校区	28	38	13	15	8	2	0	3	0
平井小学校区	52	23	64	34	15	12	12	12	0
三笠小学校区	82	45	72	74	13	40	36	9	1
鉢形小学校区	40	14	37	24	11	8	3	3	1
大同東小学校区	29	39	24	17	9	34	23	2	45
大同西小学校区	33	34	19	21	15	22	11	2	49
中野東小学校区	35	51	38	31	19	46	39	3	23
中野西小学校区	10	18	11	13	1	8	8	1	8

表 2-11 地区別の利用頻度の高い医療機関

各地区の1位 ■ 2位 ■ 3位 ■

地区	小山記念病院	松永皮フ科クリニック	とみかみクリニック	松倉中央クリニック	まつおかクリニック	佐竹内科医院	アントラーススポーツクリニック	大野診療所	大久保眼科	春日クリニック
波野小学校区	36	10	9	0	8	8	6	1	7	7
豊郷小学校区	20	7	5	0	8	4	5	1	3	0
豊津小学校区	4	2	2	1	4	0	1	1	3	0
鹿島小学校区	62	19	16	2	24	0	13	2	9	4
高松小学校区	25	6	17	1	9	1	1	0	4	2
平井小学校区	37	11	13	1	7	1	7	0	2	28
三笠小学校区	50	19	14	4	11	0	21	0	8	14
鉢形小学校区	23	8	9	0	5	0	3	1	2	3
大同東小学校区	37	6	2	25	2	8	5	19	6	1
大同西小学校区	27	7	1	37	2	8	4	14	6	0
中野東小学校区	50	13	2	8	2	47	7	13	8	1
中野西小学校区	13	6	1	7	1	4	1	8	2	0

③ 買い物や医療機関に行く時間帯

買い物に行く時間帯は、9～11 時台の午前中や 16～18 時台の夕方の時間帯が多くなっています。医療機関に行く時間帯は、8～11 時台の午前中が上位を占めています。

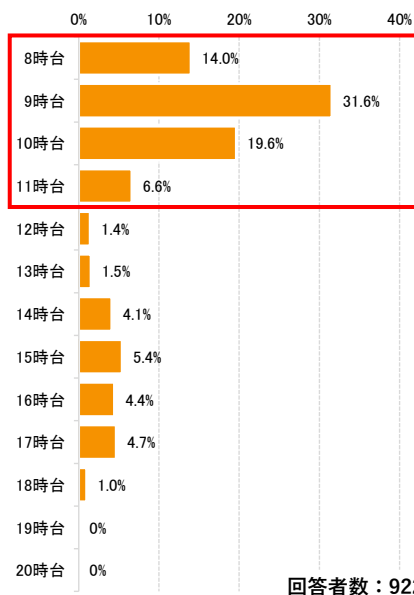
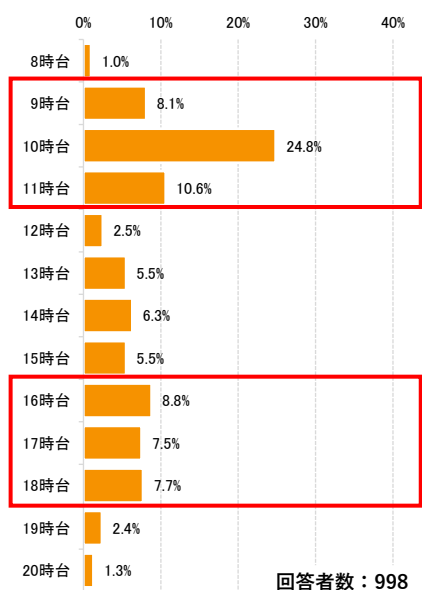
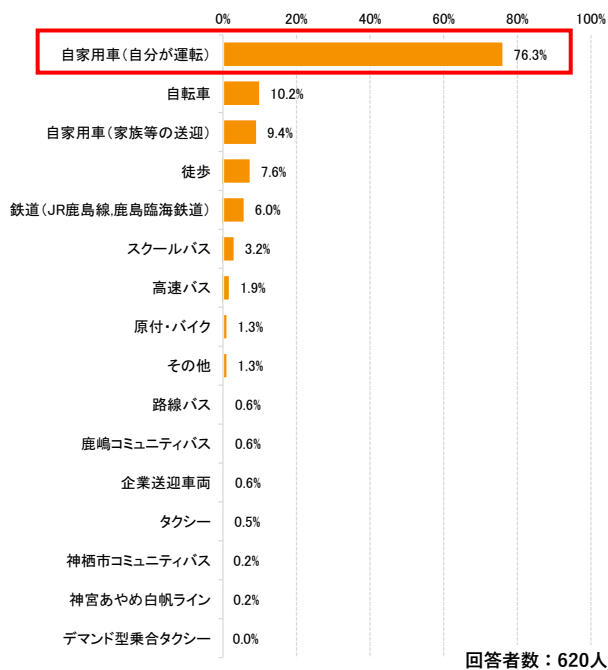


図 2-20 最も多く買い物に行く時間帯

図 2-21 最も多く医療機関に行く時間帯

④ 通勤・通学先までの移動手段

通勤・通学先までの移動手段では、「自家用車（自分で運転）」が 76.3%と最も多く、次いで「自転車」「自家用車（家族の送迎）」となっております。公共交通の利用が少ない傾向にあります。



※複数回答の設問のため、各項目の合計が100%にはならない。

図 2-22 通勤・通学先に行くときの移動手段

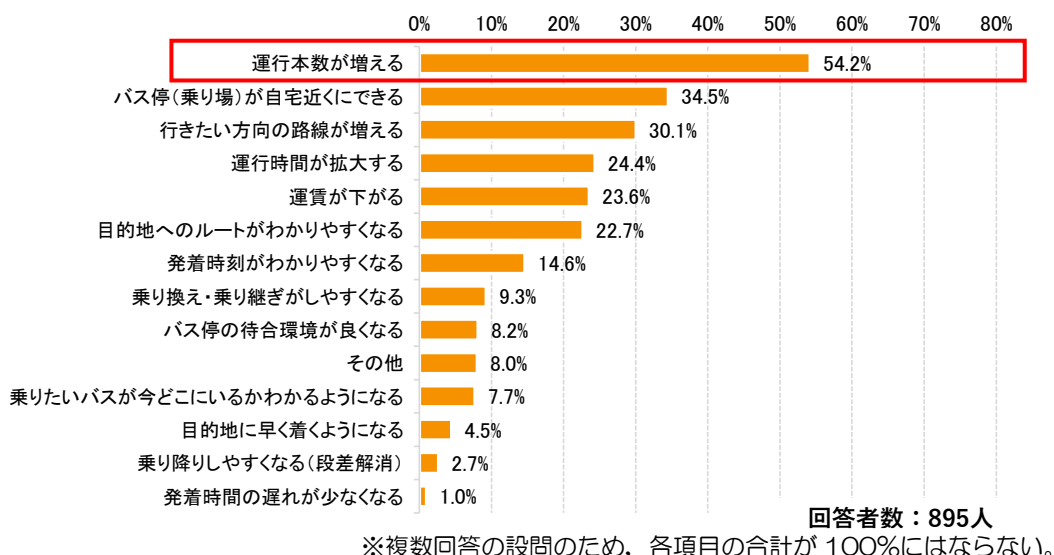
⑤ 公共交通に対する改善要望

鹿嶋コミュニティバスや路線バスについて、改善すると利用頻度が増えると考えられる項目は、「運行本数が増える」が 54.2%と最も多く、次いで「バス停（乗り場）が自宅近くにできる」「行きたい方向の路線が増える」となっています。

鉄道について、改善すると利用頻度が増えると考えられる項目は、「運行本数が増える」が 66.8%と最も多く、次いで「運賃が下がる」「運行時間が拡大する」となっています。

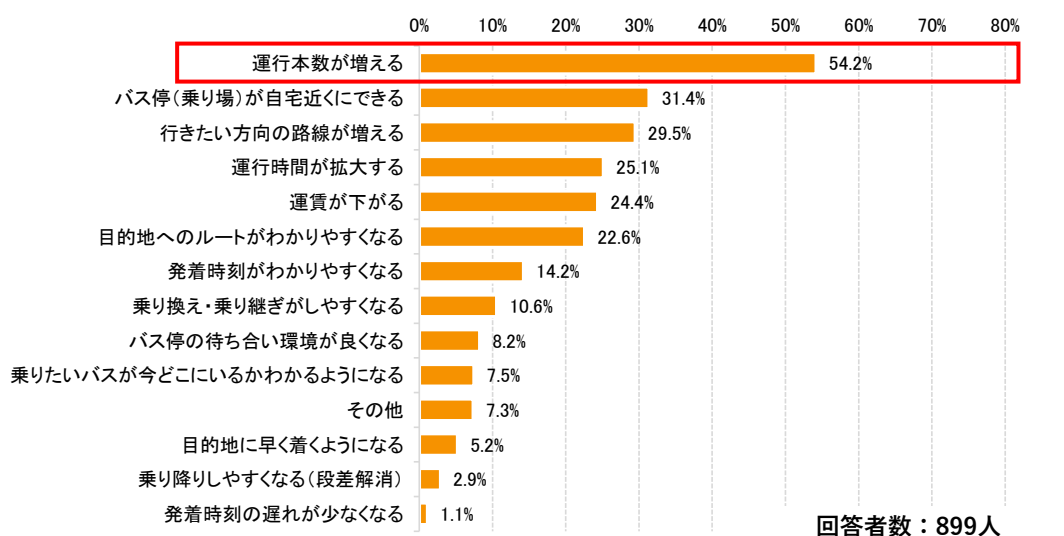
デマンド型乗合タクシーについて、改善すると利用頻度が増えると考えられる項目は、「運賃が下がる」が 37.4%と最も多く、次いで「利用したい時間に予約できる」「運行本数が増える」となっています。

レンタサイクルについて、改善すると利用頻度が増えると考えられる項目は、「違うポートに返却できる（乗り捨てできる）」が 55.9%と最も多く、次いで「利用方法のわかりやすい案内ができる」「ポートが増える」となっている。



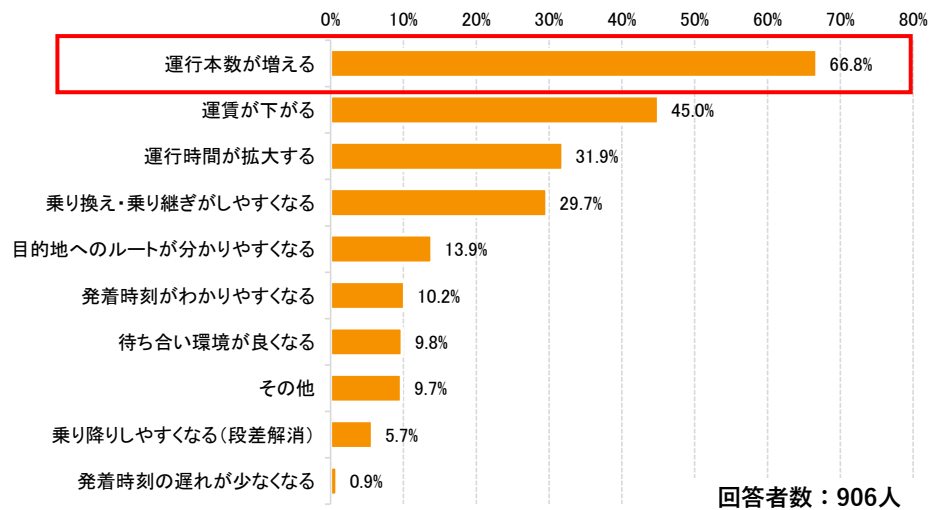
※複数回答の設問のため、各項目の合計が100%にはならない。

図 2-23 鹿嶋コミュニティバスについての要望



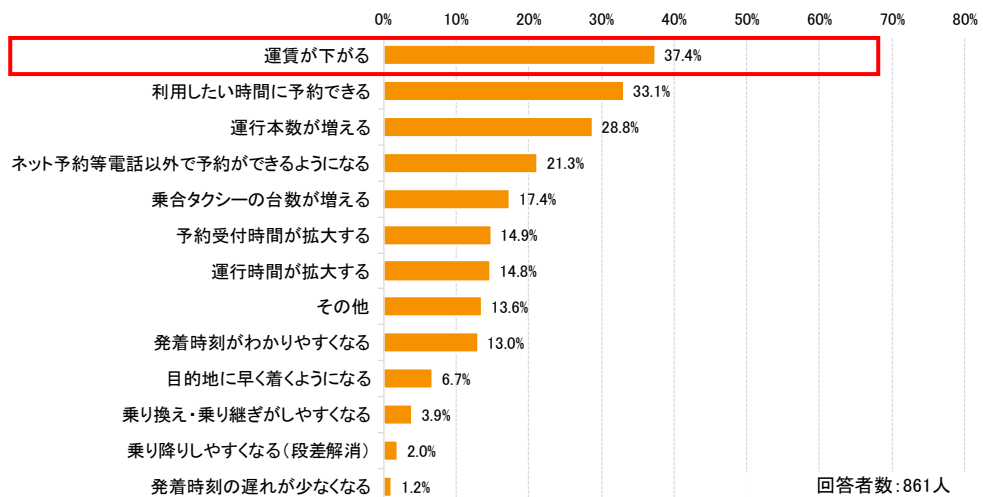
※複数回答の設問のため、各項目の合計が100%にはならない。

図 2-24 路線バスについての要望



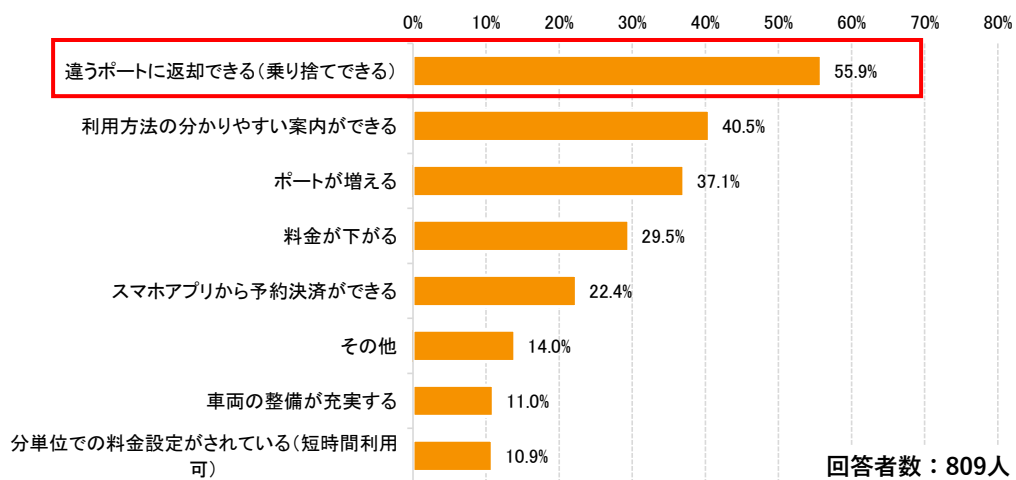
※複数回答の設問のため、各項目の合計が100%にはならない。

図 2-25 鉄道についての要望



※複数回答の設問のため、各項目の合計が100%にはならない。

図 2-26 デマンド型乗合タクシーについての要望

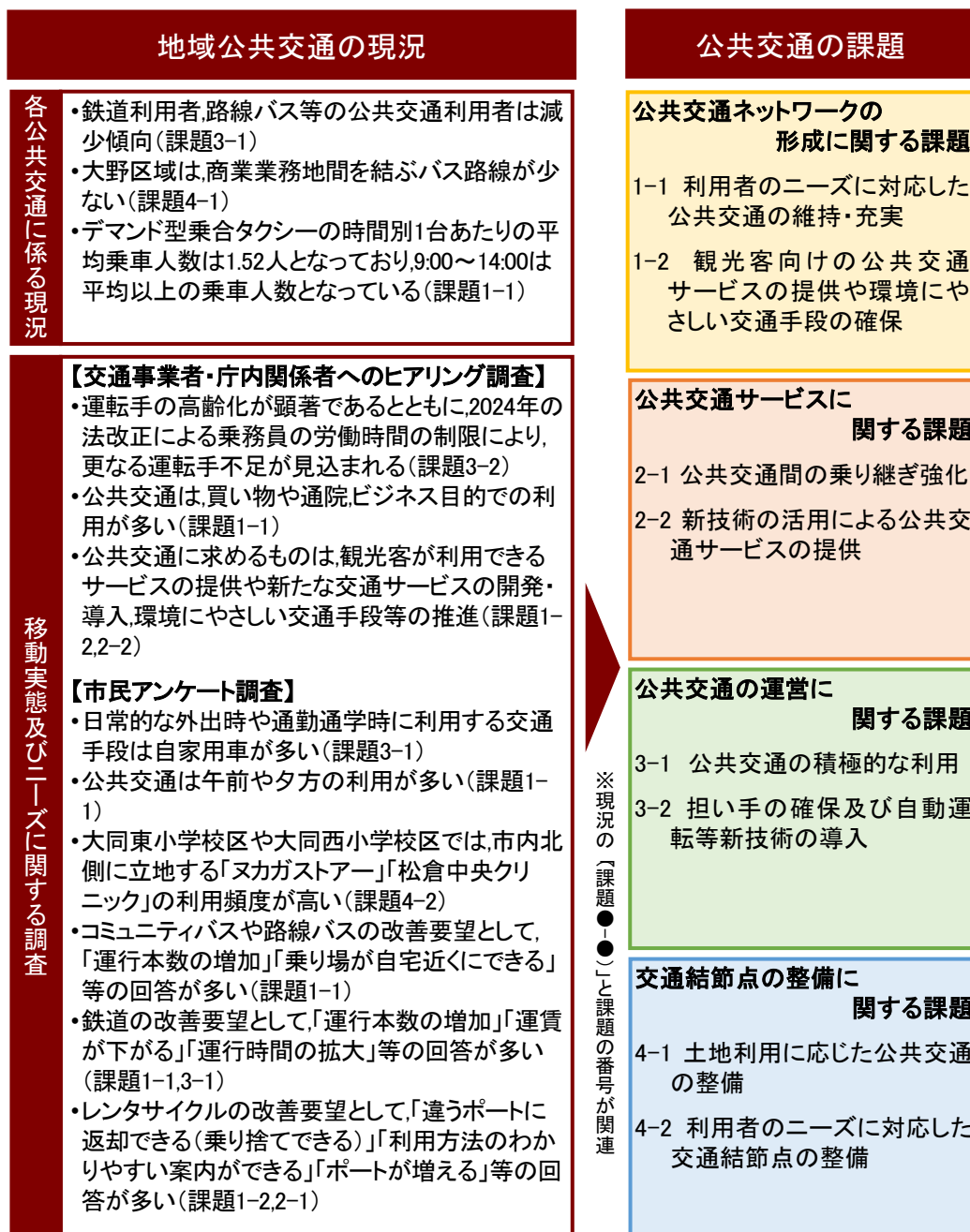


※複数回答の設問のため、各項目の合計が100%にはならない。

図 2-27 レンタサイクルについての要望

2-3 現況と課題の整理

前述までに整理した本市の公共交通に係る現況や関係者へのヒアリング調査、市民アンケート結果を基に、現況及び課題を以下のとおり整理しました。



第3章 基本方針と計画目標

3-1 上位計画の整理

本市の上位計画である第四次鹿嶋市総合計画における「公共交通」の位置付けを整理しました。

第四次鹿嶋市総合計画では、「まち」の将来像である「Colorful Stage Kashima」を達成するため、「ひと」「まち」「しごと」の視点から2つの基本目標を設定しています。

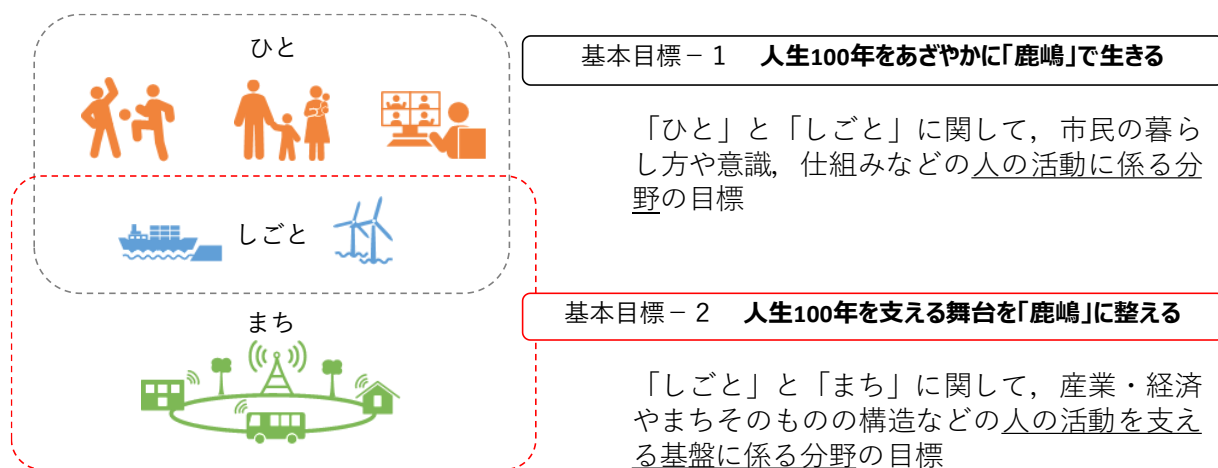


図 3-1 第四次鹿嶋市総合計画の基本目標

基本目標2「人生100年を支える舞台を『鹿嶋』に整える」を達成するため、人の活動を支える基盤に係る分野について、「スマート&コンパクトな鹿嶋をつくる」という基本政策を設定しており、施策の方向性として「効率的・効果的なネットワークづくり」が位置づけられています。

基本政策5 スマート&コンパクトな鹿嶋をつくる

施策5-1 コンパクトで安全なまちをつくる

【施策の方向性】

- (1) 最適化した土地利用・基盤づくり
- (2) 効率的・効果的なネットワークづくり
- (3) 災害に強いまちづくり
- (4) 日常のリスクに備えるまちづくり

② 誰もが利用しやすい公共交通体系の形成

自動車運転しない方や鹿嶋市を訪れた来訪者など、子どもから高齢者まで誰もが市内を安心かつ便利に移動できる交通環境を確保することを基本に、日常生活や様々な交流を支える公共交通体系の形成に取り組みます。



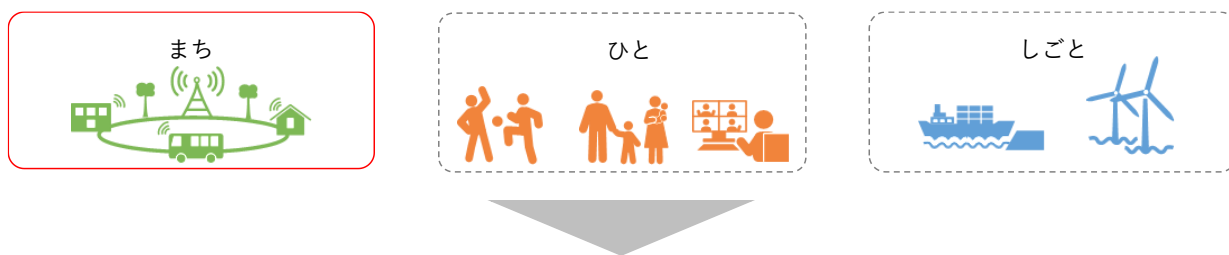
図 3-2 第四次鹿嶋市総合計画における公共交通に関する基本政策

3-2 公共交通の基本方針

本市では、基幹産業の構造改革や超少子高齢社会の進展に伴う市税の減少が見込まれており、これまで以上に効率的かつ効果的な行財政運営を行う必要が生じています。

このような中、地域の公共交通を支えてきた人的・物的資源は減少しており、持続可能な公共交通体系の構築が一層求められています。

本計画では、第四次鹿嶋市総合計画に掲げる「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」を基本方針とします。



公共交通の基本方針（方向性）

誰もが利用しやすい公共交通体系の形成

3-3 公共交通の目標

基本方針を踏まえ、4つの目標を設定します。

目標 1	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
目標 2	シームレスな公共交通サービス（ヒト・モノ・情報）の実現
目標 3	持続可能な公共交通の運営
目標 4	まちづくりと連携した交通結節点等の整備



図 3-3 公共交通の将来イメージ図



図 3-4 基本方針・目標の体系

第4章 目標達成のための施策・事業

目標達成のための施策について、目標ごとに具体的な事業（取組）を整理しました。

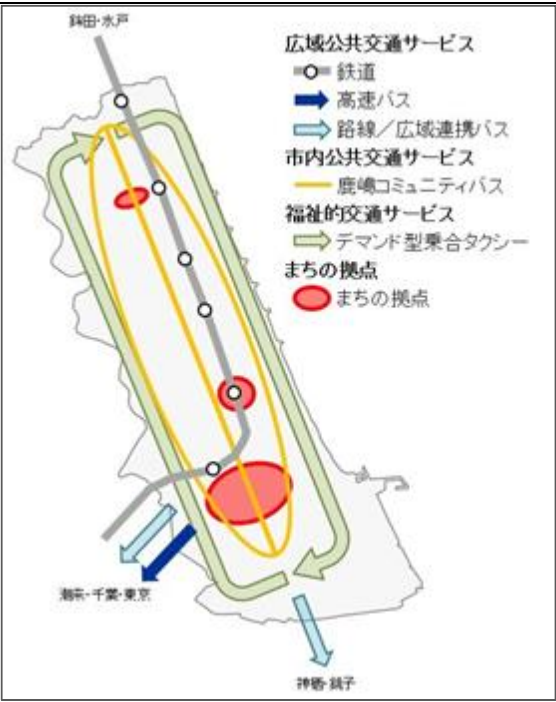
(1) 目標1 「まちの拠点間を自由に移動できる公共交通ネットワークの形成」

<p>施策 1-1</p>	<p>地域公共交通の維持・形成</p>				
<p>施策概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 本市内を運行する鉄道（JR 鹿島線・鹿島臨海鉄道大洗鹿島線）やバス（路線バス・高速バス・コミュニティバス）、デマンド型乗合タクシー等の公共交通を維持するとともに、さらなる利便性の向上を図ります。 公共交通に関する市民アンケート結果等における利用者のニーズを踏まえ、また、スマート&コンパクトなまちづくりの視点から、必要に応じて鹿嶋市コミュニティバスの路線見直しやダイヤ改正、デマンド型乗合タクシーの料金体系の見直し等を行います。  <p>＜市街地ゾーン＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 複合商業・業務地 拠点商業・業務地 地域商業・業務地 新たな商業・業務地 沿道住宅地 一般住宅地 <p>＜産業ゾーン＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 工業専用地 公共埠頭地 準工業地 <p>＜田園・交流ゾーン＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 田園集落地(区域指定エリア) レクリエーション・交流地 緑地・水辺 <p>＜鹿嶋市コミュニティバス＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央線 湖岸海岸線 中央線 バス停 湖岸海岸線 バス停 <p>※点線はフリー乗車区間</p>				
<p>実施主体</p>	<p>鹿嶋市，交通事業者</p>				
<p>実施時期</p>	<p>R6 年度</p>	<p>R7 年度</p>	<p>R8 年度</p>	<p>R9 年度</p>	<p>R10 年度</p>
<p style="text-align: right;">(…➡：検討 ➡：実施)</p>					

施策 1-2 周遊観光の導入

施策概要

- 車を持たない若年層の利用や観光客の利便性向上に向けて、人流データや自転車の交通データを収集し、関係者と協議の上、令和6年度以降にまちの拠点エリアにおいて交通網拡充実証実験を実施するとともに、シェアモビリティ*1導入計画を策定します。
- 本市は、自家用車による移動が多いため、環境にやさしいEVバイクやグリーンスローモビリティ*2の導入を検討します。



▲本市における公共交通ネットワーク

▼シェアサイクル事業者の特徴

	neuet株式会社	OpenStreet株式会社	株式会社ドコモ・バイクシェア
展開ブランド	ChariChari	HELLOサイクリング	ドコモ・バイクシェア
展開エリア	福岡・名古屋・東京・熊本	千葉・大阪・神奈川・埼玉など	東京・大阪中心
台数規模	約4,000	約12,000(直営)	約21,000
ポート数	福岡を中心に約820か所	都心を中心に全国約5000か所	都内を中心に約1940か所
展開方法	直営のみ (福岡市・熊本市とは共同事業だが補助金なし)	システムの提供のみの上下分離モデル 地域業者の収益は厳しい (3割がシステム利用料)	公設民営が原則で、 多くは自治体から予算措置 エリア拡大は積極的には行っていない
強み	国内最高水準の回転率、高いUI/UX 自社開発の車体・スマートロック	ソフトバンクの営業力と信頼感 首都圏3県での地盤	NTTドコモの高い信頼感 東京都心の自治体との関係性
弱み	4都市展開のみ、 九州・名古屋以外での認知度は弱い	収益性課題、エリアごとの展開規模、 撤退事業者が急増	NTTドコモとしての追加投資はない、 UI/UX
利用可能自転車	シティサイクル 電動アシスト付き自転車	電動アシスト付き自転車 スポーツタイプe-Bike	電動アシスト付き自転車
料金	6円/分(シティサイクル) 15円/分(電動アシスト付き)	30分:130円、延長100円/15分 ※上記は「東京」の料金。地域によって料金が違う	1回会員 30分165円、延長165円/30分 月額会員 基本料金:2200円 (30分までなら何回でも利用可) 延長料金:165円/30分 (1回が30分を超える場合) ※上記は「東京」の料金。地域によって料金が違う
その他特徴	エリア内であれば、 どのポートでも返却可能 1分単位の定額料金なので、 少しだけの利用がお得	提携のポートであればどこでも返却可能 17カウントで4台借りられるので、 家族での利用が可能	借りた時と同一エリア内で返却必要 ※練馬区を除く都内は、相互貸出・返却可能

実施主体	鹿嶋市, 交通事業者				
実施時期	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度
					→

(⇨ : 検討 → : 実施)

*1 シェアモビリティ: 個人が所有するのではなく共有(シェア)することを前提とした乗り物(モビリティ)。
 *2 グリーンスローモビリティ: 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した移動サービスで、その車両を含めた総称。

施策 1-3	地域コミュニティによる互助交通の導入検討				
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> 自治会や地域サロンといったコミュニティが主体となり、地域住民の移動支援を行うコミュニティ・カーシェアリングの導入を検討します。一般的な移動支援は、「提供者」と「利用者」に分かれていますが、コミュニティ・カーシェアリングは、「利用者」のみの互助によって、カーシェアリングが行われます。 高齢者の通院支援や乗合いでの買い物など、車を地域で柔軟に活用するもので、ドライバーを始め予約係や会計などを、地域の方々がボランティアで無理のない範囲で担い、必要な経費は利用割合に応じて平等に分担する仕組みです。 				
実施主体	各地域				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■	■■■■■■■■▶

(…▶ : 検討 → : 実施)

(2) 目標2「シームレスな公共交通サービス（ヒト・モノ・情報）の提供

<p>施策 2-1</p>	<p>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</p>										
<p>施策概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 他市町村や都市拠点、生活圏間の移動に資するJR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。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促進するものです。 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た公共交通パンフレットの作成及び配布を行います。 市の行事や観光イベント、市内の店舗、病院、観光拠点等への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。 <div data-bbox="399 672 1396 1355"> <p>出典：銚田市 HP「公共交通案内パンフレット」 ▲公共交通案内パンフレット</p> </div>										
<p>実施主体</p>	<p>鹿嶋市，交通事業者，市内に立地する施設関係者等</p>										
<p>実施時期</p>	<table border="1"> <tr> <td>R6 年度</td> <td>R7 年度</td> <td>R8 年度</td> <td>R9 年度</td> <td>R10 年度</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度					
R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度							

(…➡：検討 ➡：実施)

施策 2-2 新技術による公共交通施策の導入

施策概要

- 利用者の利便性向上に向けて、市内の公共交通における電子決済（キャッシュレス決済）の導入を推進します。
- デマンド型乗合タクシーの効率化に向けて、関係者と協議の上、AI オンデマンド交通*1の導入を検討します。
- 複数の公共交通を利用する際に、目的地までの最適なルートや時間を検索できる技術の導入を検討します。
- 公共交通体系の最適化のため、鹿嶋コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー利用者の利用動向を把握するAIの導入を検討します。
- 「スマート&コンパクト」なまちの実現に向け、MaaS*2導入を検討します。

▼AI オンデマンド交通事業者の特徴

	株式会社NearMe	ネクスト・モビリティ株式会社
展開サービス	nearMe.Airport / nearMe.Limo / nearMe.Town / nearMe.Golf	のーと
展開エリア	nearMe.Airport：全国16空港(準備中) nearMe.Limo：東京、関西、北海道、名古屋の6空港 nearMe.Town：東京都中央区、千代田区、港区、江東区 nearMe.Golf：東京23区・千葉県のゴルフ場	全国12か所で展開 (福岡県内5か所)
展開方法	ToCサービスを直接運営 空港への送迎サービスを中心に展開 外部企業との連携したサービス展開(ANA/JAL/LINE/楽天トラベルと連携済)	福岡市内でのオンデマンドバスサービスの運行事業および、事業者/自治体向けソリューション提供事業 (システム提供他)
強み	地元の複数運行会社に配車依頼が可能 柔軟な運行設計(定時路線型にも対応) 外部企業との連携したサービス展開 (ANA/JAL/LINE/楽天トラベルと連携済)	有人オペレーターと自動音声案内の2パターンの配車予約環境 実証実験など自治体との連携実績 管理者業務の多くが自動化されている
弱み	空港の送迎サービス以外は都内でのみの展開	導入にあたって運営業者との調整が必要
料金	nearMe.Airport：出発する区or市ごとに定額料金が設定 nearMe.Limo：出発する区or市ごとに定額料金が設定 nearMe.Town：距離および相乗り人数で決定 nearMe.Golf：往復31,920円～	200円～400円程度 (エリアや乗降場所による)
その他特徴	AIを活用した配車システム コールセンター/オペレーション協業可能 大手不動産とも連携し、街中シャトル運行の実績もあり	出発時間と到着時間の見込みを表示可能 myrouteとの連携も実装予定





出典：株式会社ヴァル研究所「MaaS～モビリティ革命～ 移動・都市の未来への展望」
▲MaaS から Beyond MaaS, そして Smart City の実現へ

実施主体	鹿嶋市, 交通事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	■■■■■■■	■■■■■■■	■■■■■■■	■■■■■■■	■■■■■■■

(■■■：検討 →：実施)

*1 AI オンデマンド交通：AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。
*2 MaaS：Mobility as a Service の略で、複数交通を最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

(3) 目標3 「持続可能な公共交通の運営」

<p>施策3-1</p>	<p>市民等に対する利用促進策の推進</p>				
<p>施策概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 公共交通に関する市民アンケートでは、改善すると利用頻度が増えると考えられる項目として「運賃が下がる」の回答が多くありました。昨今の人件費や燃料費の高騰等により公共交通の運営に係るコストは増加傾向にありますが、市民等が積極的に公共交通を利用し、交通事業者と市民等の相互の努力により、最適な運賃体系を検討します。 <p style="text-align: center;">▼3段階の利用促進策</p>				
	<p>【ステップ1】 運行開始前の周知</p>	<p>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に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。</p>			
	<p>【ステップ2】 運行後の利用の推進</p>	<p>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。</p>			
	<p>【ステップ3】 路線の維持活動の推進</p>	<p>バス路線の維持は、バス事業者だけの努力では難しいことから、利用者、自治体、地域が協力のうえ、維持のための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路線見直しの実施、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。</p>			
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">▲リーフレット（エコ通学のススメ）</p>				
<p>実施主体</p>	<p>鹿嶋市</p>				
<p>実施時期</p>	<p>R6年度</p>	<p>R7年度</p>	<p>R8年度</p>	<p>R9年度</p>	<p>R10年度</p>
	<p style="text-align: right;">→</p>				

(…▶ : 検討 → : 実施)

施策3-2	交通事業者の取組への支援				
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> 電子決済（キャッシュレス決済）等の新技術導入時など、利便性向上に向けた交通事業者の取組を支援します。 公共交通の運営維持に向けて、交通事業者に対する補助制度の充実を検討するとともに、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。 				
実施主体	鹿嶋市，鹿嶋市地域公共交通活性化協議会				
実施時期	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度

(…→：検討 →：実施)

(4) 目標4「まちづくりと連携した交通結節点等の整備」

<p>施策4-1</p>	<p>コンパクト+ネットワークの推進</p>				
<p>施策概要</p>	<p>・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。</p> <p><鹿嶋市コミュニティバス></p> <ul style="list-style-type: none"> 中央線 湖岸海岸線 中央線 バス停 湖岸海岸線 バス停 ※点線はフリー乗車区間 <p><市街地ゾーン></p> <ul style="list-style-type: none"> 複合商業・業務地 拠点商業・業務地 地域商業・業務地 新たな商業・業務地 沿道住宅地 一般住宅地 <p><産業ゾーン></p> <ul style="list-style-type: none"> 工業専用地 公共埠頭地 準工業地 <p><田園・交流ゾーン></p> <ul style="list-style-type: none"> 田園集落地(区域指定エリア) レクリエーション・交流地 緑地・水辺 				
<p>実施主体</p>	<p>鹿嶋市</p>				
<p>実施時期</p>	<p>R6 年度</p>	<p>R7 年度</p>	<p>R8 年度</p>	<p>R9 年度</p>	<p>R10 年度</p>

(...➡ : 検討 ➡ : 実施)

施策4-2	交通結節点・待合環境の整備				
施策概要	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅や利用者の多い商業・医療施設等において、発着施設・駐車場・駐輪場・案内施設・休憩施設等を含む交通結節点を整備します。 ・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、多様な機能を持ち合わせた待合環境等の整備を推進します。 ・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。 ・主要な交通結節点では、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。 <div data-bbox="630 689 1190 1061" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">▲鹿島神宮駅</p>				
実施主体	鹿嶋市，交通事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度

(…➡：検討 ➡：実施)

第5章 計画の達成状況の評価

5-1 評価指標の設定

設定した目標ごとに達成状況を評価するための指標及び目標値を設定しました。その際、進捗や効果を適切に評価できるか、今後も継続的なモニタリングが可能か等の視点から以下の指標を選定しました。

表 5-1 評価指標及び目標値

目標	評価指標	現況値 (R4)	目標値 (R10)	算出方法
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%	市内の公共交通圏域（駅 1 km, 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	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%	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 年度の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	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 年度の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	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 年間（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。

5-2 計画の推進体制・フォローアップ方法

(1) 計画の推進体制

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又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。

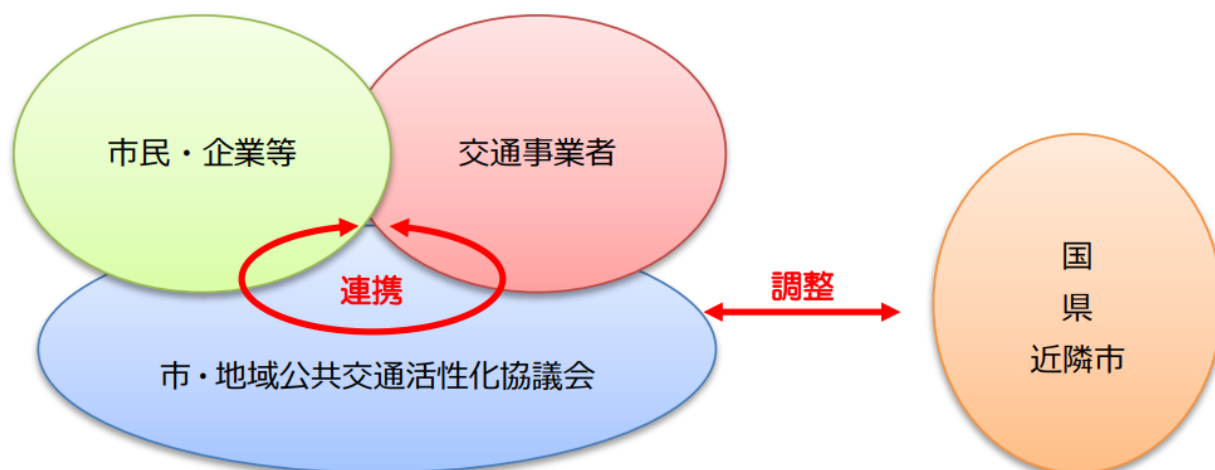


図 5-1 推進体制のイメージ

(2) フォローアップ方法

各年度のモニタリング結果を踏まえ、計画に定める施策の実施状況並びに効果の発現状況等を評価（Check）し、必要に応じて次年度実施事業の見直し・改善を検討（Action）します。検討した内容は計画へ反映（必要に応じて改定）（Plan）しながら、着実に取組を実施（Do）していきます。本計画は、このPDCAサイクルを運用しながら、進捗管理を行います。

なお、PDCA サイクルは、鹿嶋市地域公共交通活性化協議会にて関係者間の協議を行いながら運用することとします。



図 5-2 PDCA サイクル