

# 鹿嶋市地域公共交通計画<概要版>

## ○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」を策定します。

## ○計画対象

- 本計画の対象区域は「市内全域」、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。

## ○計画期間：令和6年度から令和10年度までの5年間

### 地域公共交通の現況

各公共交通に係る現況

- 鉄道利用者、路線バス等の公共交通利用者は減少傾向（課題3-1）
- 大野区域は、商業業務地間を結ぶバス路線が少ない（課題4-1）
- デマンド型乗合タクシーの時間別1台あたりの平均乗車人数は1.52人となっており、9:00～14:00は平均以上の乗車人数となっている（課題1-1）

### ■交通事業者・庁内関係者へのヒアリング調査

- 運転手の高齢化が顕著であるとともに、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（課題3-2）
- 公共交通は、買い物や通院、ビジネス目的での利用が多い（課題1-1）
- 公共交通に求めるものは、観光客が利用できるサービスの提供や新たな交通サービスの開発・導入、環境にやさしい交通手段等の推進（課題1-2,2-2）

### ■市民アンケート調査

- 日常的な外出時や通勤通学時に利用する交通手段は自家用車が多い（課題3-1）
- 公共交通は午前や夕方の利用が多い（課題1-1）
- 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「ヌカガスター」 「松倉中央クリニック」の利用頻度が高い（課題4-2）
- コミュニティバスや路線バスの改善要望として、「運行本数の増加」「乗り場が自宅近くにできる」等の回答が多い（課題1-1）
- 鉄道の改善要望として、「運行本数の増加」「運賃が下がる」「運行時間の拡大」等の回答が多い（課題1-1,3-1）
- レンタサイクルの改善要望として、「違うポートに返却できる（乗り捨てできる）」「利用方法のわかりやすい案内ができる」「ポートが増える」等の回答が多い（課題1-2,2-1）

移動実態及びニーズに関する調査

### 公共交通の課題

#### 公共交通ネットワークの形成に関する課題

- 1-1 利用者のニーズに対応した公共交通の維持・充実
- 1-2 観光客向けの公共交通サービスの提供や環境にやさしい交通手段の確保

#### 公共交通サービスに関する課題

- 2-1 公共交通間の乗り継ぎ強化
- 2-2 新技術の活用による公共交通サービスの提供

#### 公共交通の運営に関する課題

- 3-1 公共交通の積極的な利用
- 3-2 担い手の確保及び自動運転等新技術の導入

#### 交通結節点の整備に関する課題

- 4-1 土地利用に応じた公共交通の整備
- 4-2 利用者のニーズに対応した交通結節点の整備

### 公共交通の目標

#### 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

- 評価指標・目標値
- ・市内公共交通カバー率  
現況：100%⇒目標：100%

#### 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

- 評価指標・目標値
- ・バスの利用者数  
現況：8.0人/便 ⇒目標：10.2人/便

#### 目標3 持続可能な公共交通の運営

- 評価指標・目標値
- ・公共交通の収支率  
現況：21.6% ⇒目標：21.6%
- ・公共交通への公的負担額  
現況：57,043千円 ⇒目標：57,043千円

#### 目標4 まちづくりと連携した交通結節点等の整備

- 評価指標・目標値
- ・交通結節点の利用者数  
現況：48,741人 ⇒目標：50,083人

### 目標達成のための施策・事業

#### 施策1-1 地域公共交通の維持・形成

- 地域内を運行する公共交通の維持・充実
- 利用者のニーズを踏まえた、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

#### 施策1-2 周遊観光の導入

- シェアモビリティ導入計画の策定
- グリーンスローモビリティの導入検討

#### 施策1-3 地域コミュニティによる互助交通の導入検討

- コミュニティ・カーシェアリングの導入検討

#### 施策2-1 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

- 複数の公共交通機関をつなぐための利用環境の構築
- 様々な公共交通機関の情報の整理
- 公共交通でのアクセス方法の発信

#### 施策2-2 新技術による公共交通施策の導入

- 電子決済（キャッシュレス決済）の導入
- 新技術（AIデマンド・MaaS等）の導入検討

#### 施策3-1 市民等に対する利用促進策の推進

- モビリティマネジメントの推進
- 運賃の最適化に向けた検討

#### 施策3-2 交通事業者の取組への支援

- 新技術導入時の交通事業者等への支援
- 補助制度の維持・充実

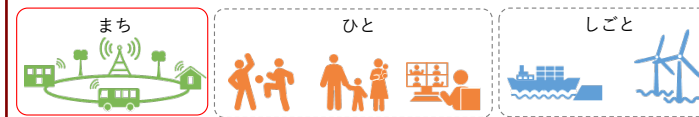
#### 施策4-1 コンパクト+ネットワークの推進

- 土地利用と公共交通の整合

#### 施策4-2 交通結節点・待合環境の整備

- 利便性の高い交通結節点の整備
- 多様な機能を持ち合わせた待合環境等の整備
- バリアフリー化の促進
- 案内表示の多言語表記の検討

### 公共交通の基本方針



#### 誰もが利用しやすい公共交通体系の形成

#### 【公共交通の将来イメージ】

- まちの拠点間を、鉄道やバスにより移動します。
- まちの拠点内では、シェアモビリティなどの多様な交通手段により移動します。
- コンパクトなまちを形成し、誰もが利用しやすい公共交通体系を形成します。



▲公共交通の将来イメージ図

※現況の「課題」(●)と課題の番号が関連