

神栖市地域公共交通計画（第2期）

神 栖 市

令 和 8 年（2026年） 3月

[目 次]

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| 1 計画の概要 | 1 |
| 1-1 計画の目的 | 1 |
| 1-2 計画の位置付け | 2 |
| 1-3 計画区域 | 3 |
| 1-4 計画の対象 | 4 |
| 1-5 計画期間 | 4 |
| 2 公共交通を取り巻く課題の整理 | 5 |
| 3 計画の基本的な方針について | 11 |
| 3-1 計画の基本理念 | 11 |
| 3-2 計画の基本方針・目標 | 11 |
| 3-3 計画の推進に基づく公共交通ネットワーク将来像 | 12 |
| 4 目標達成に向けた施策 | 16 |
| 4-1 位置付ける施策・事業について | 16 |
| 5 目標の評価指標と計画の運行管理 | 24 |
| 5-1 目標に対する評価指標 | 24 |
| 5-2 指標設定の考え方 | 25 |
| 5-3 計画の推進体制 | 26 |

1 計画の概要

1-1 計画の目的

全国的に、地域における公共交通の利用については、急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や社会経済情勢の変化に伴い、長期的に減少傾向にあります。また近年、公共交通を担う運転手不足が深刻化しており、既存の公共交通サービスの維持や、高齢者の増加に伴う、将来的な運転免許保有者の減少により、自家用車の代替となる旅客運送サービスの確保が全国的な課題となっています。

本市の公共交通については、市北部に位置するアートホテル鹿島セントラル及び神栖市役所にて、東京駅をはじめとする首都圏からの高速バスがアクセスしており、同ホテルが市の広域交通結節点として機能しています。また、市内交通においては、市を南北に縦断する形で、東部を海岸線、西部を利根川線と、2本の路線バスが運行しています。また、市北部では、路線バスの運行を補完するとともに、朝夕の通勤・通学時間帯に、小見川駅、下総橋駅への通勤・通学輸送に特化した交通として、市のコミュニティバスが運行しています。その他、市全域においてデマンドタクシーを運行しており、バス交通の届かない地域の輸送を担っています

その中で、自家用車移動への依存によるバス利用者の減少や、少子高齢化の進展に伴う交通弱者への対応の深刻化など、公共交通を取り巻く環境は様々な問題を抱えています。加えて、昨今では交通事業者における運転手不足についても、既存輸送体系の維持に係る喫緊の課題として、行政が事業者と連携して取り組む必要が生じています。

このような社会的要請に的確に応えるため、地域の関係者の合意の下で公共交通の改善を図りつつ、既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて民間送迎輸送や福祉輸送など、地域の輸送資源を総動員しながら、旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを目的として、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正され、施行されました。

これを受けて、行政をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、令和3年度から令和7年度までを計画期間とする公共交通政策のマスタープランとなる「神栖市地域公共交通計画」の策定を行いました。

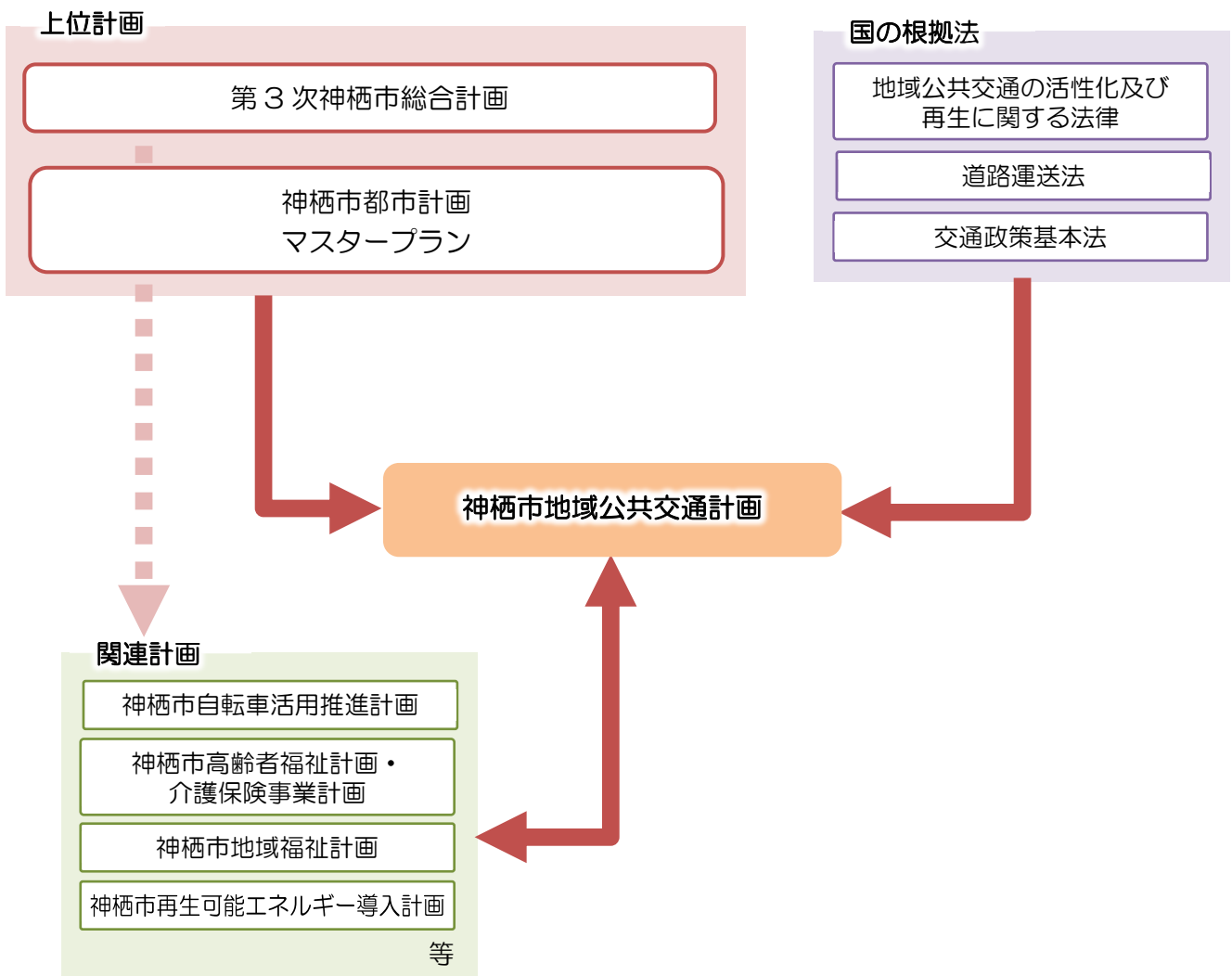
当該計画が令和7年度末をもって計画期間を満了することに伴い、策定以降の5年間で起こった変化を踏まえ、現状について客観的に分析し、より効果的かつ効率的な公共交通サービスを提供することを目的に神栖市地域公共交通計画（第2期）を策定します。

1-2 計画の位置付け

本計画は、本市の最上位計画である『第3次神栖市総合計画』と、本市の総合的なまちづくりについて示した『神栖市都市計画マスタープラン』を上位計画と位置付け、各計画との整合を図るとともに、本市における地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、本市における公共交通政策のマスタープランとして策定します。

また、本市における他分野の分野別計画については、関連する方針・施策について連携を図り、互いの取組を補完し合うことで、地域における公共交通の利便性と持続性を高め、住民生活の質向上や地域活性化の推進を図ることが重要になります。

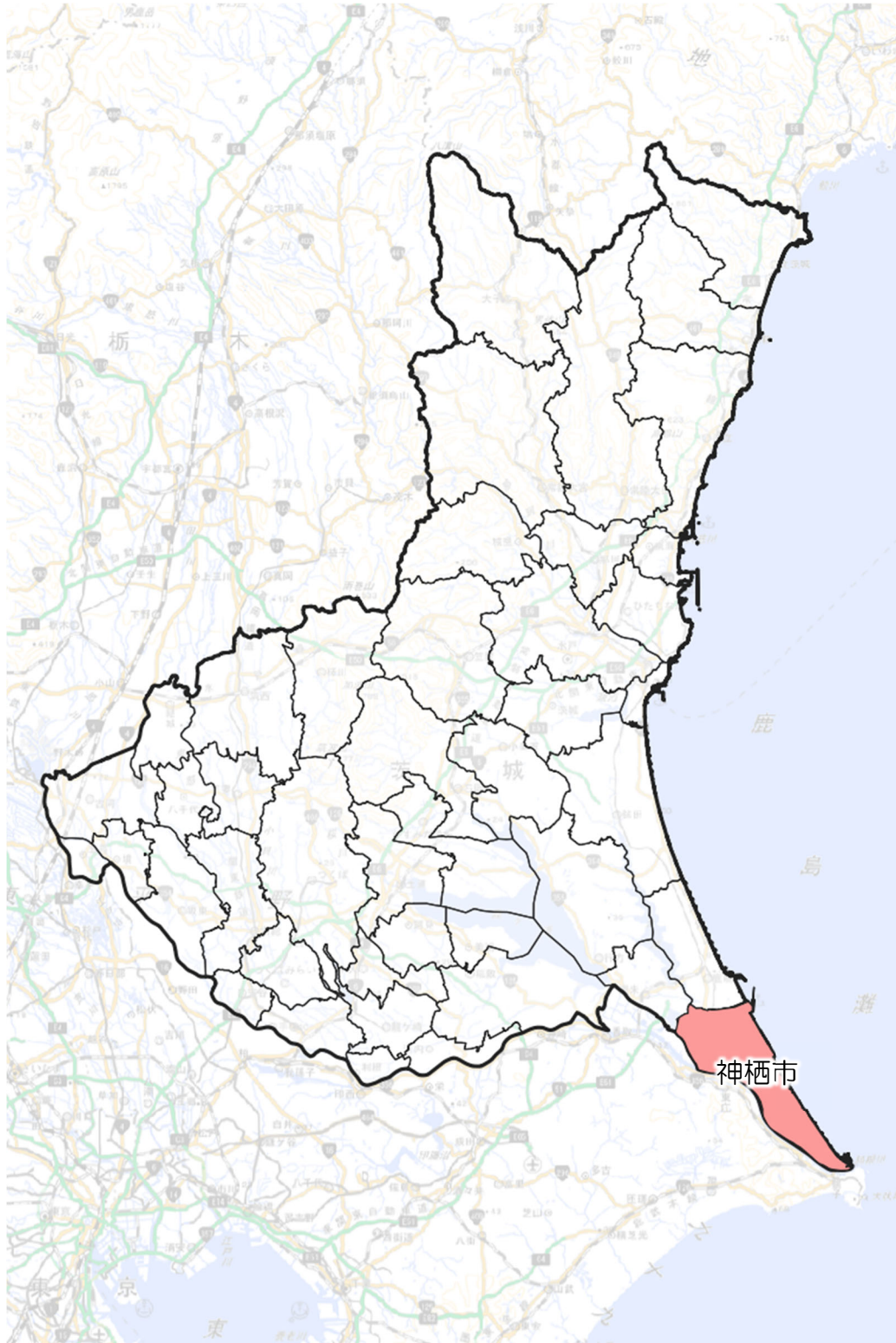
■本計画の位置付け



1-3 計画区域

本計画の区域は、神栖市全域とします。なお、近隣市町を結ぶ広域交通については、関係地方公共団体や交通事業者と連携を図ります。

■ 神栖市の位置



1-4 計画の対象

本計画で対象とする移動手段は、既存の公共交通サービスを基本としつつ、その他の輸送サービスを含みます。

一般的に、基本動作の支援が必要な方や障害のある方、一部施設の利用者や児童・生徒等の特定利用者を対象にした移動手段は、公共交通という枠組みには含みませんが、必要に応じて、計画の対象とする公共交通等と、これらの福祉輸送サービスや、シェアサイクル等の移動サービスと連携・調整を図りながら、本計画に定める取組を推進します。

■計画の対象

| 分類 | 交通手段 |
|----------|-------------------------------------|
| 既存の公共交通 | 鉄道、路線バス（コミュニティバス含む）、デマンドタクシー、タクシー |
| その他の輸送手段 | 病院、福祉施設、学校の送迎バス、福祉有償運送、シェアサイクル等 |
| 新たな移動手段 | デマンド交通、自動運転、グリーンスローモビリティ、日本版ライドシェア等 |

1-5 計画期間

計画期間は令和 8 年度（2026 年度）～令和 12 年度（2030 年度）の 5 年間とします。ただし、社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は、必要に応じて改定を行います。

2 公共交通を取り巻く課題の整理

地域特性・公共交通の現状・各種調査結果をもとに本市における公共交通の課題を整理しました。

課題 1 人口減少・高齢化を見据えた公共交通ネットワークの構築

課題 2 路線バスと連携したデマンドタクシーの利用利便性の向上

課題 3 市民における公共交通利用の促進に向けた取組みの実施

課題 4 地域ごとのニーズに応じた運行本数の設定

課題 5 運転手不足に対する対応の検討

課題 1

人口減少・高齢化を見据えた公共交通ネットワークの構築

本市の人口は緩やかながら、経年的な減少傾向にあり、将来人口推計では今後さらに、人口減少が進行するとされています。これに伴い、将来的な潜在的利用者層（公共交通を利用する可能性がある層）の減少が想定されます。このことから、既存交通について、重複する区間の統合や、基幹路線となるバス路線に利用者を集約させるといった、重要度の高い路線の維持確保を見越した取組みのほか、重要性が低い路線については、ニーズに沿った運行の見直しや、少数の利用者数でも運行が維持できるような、小規模な交通への転換などが求められます。

一方で、人口推移とは反比例して、高齢者人口は増加するとされており、これに伴い将来的に、運転免許の返納に伴う自家用車移動の代替として、公共交通機関の重要性が高まることが予想されます。これを踏まえて、市内の居住区域においては、一定の公共交通サービスの維持確保が求められます。

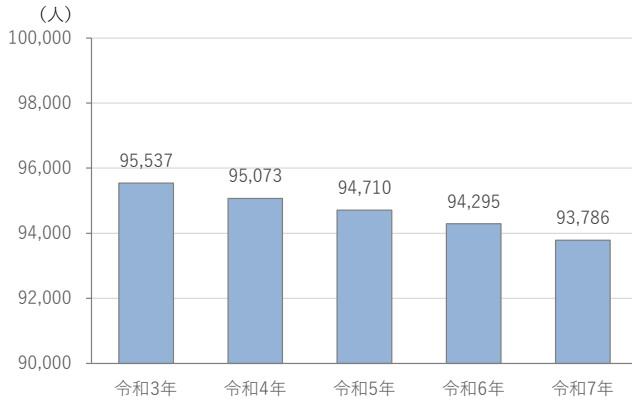


図 神栖市の人口推移

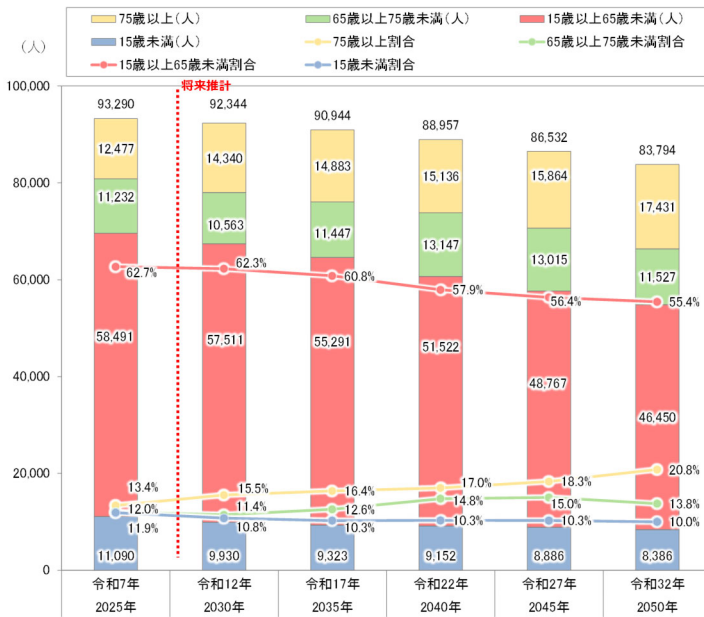
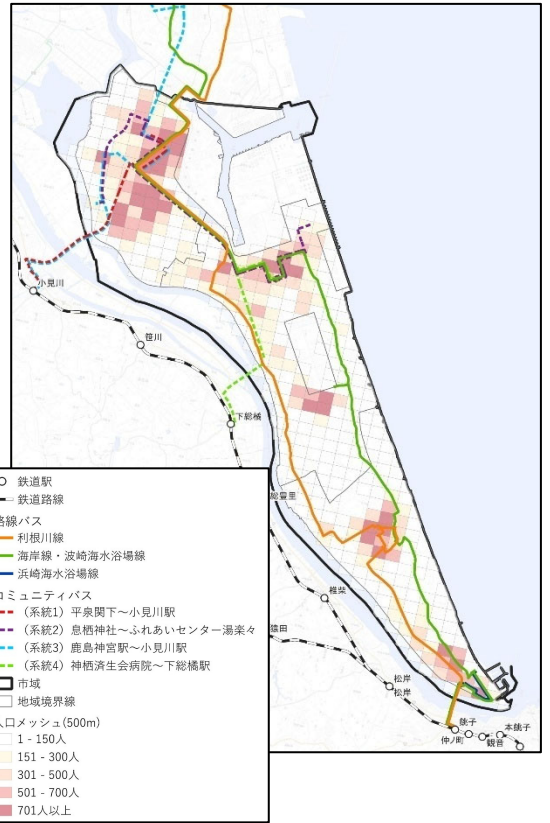


図 神栖市における将来人口推計



神栖市の人口分布

課題 2

運行形態が異なる公共交通サービスの連携

本市の公共交通サービスについては、関東鉄道(株)による民間路線バス、市のコミュニティバス及びデマンドタクシーが挙げられていますが、これらの交通では、一方の運行がない時間帯で他方が同ルートで運行するなど、互いの役割を補完するような形での運行が見られるものの、デマンドタクシー⇔路線バスや、デマンドタクシー⇔コミュニティバスといった、異なるサービス間での乗り継ぎに対応した仕組みにはなっていません。

課題 1 でも挙げた、公共交通サービスの維持確保の観点から、特に地域間輸送を中心に担う路線を中心に、利用者の集約を図ることが重要になります。異なるサービス間の乗継により、基幹路線の利用者数増加に寄与するとともに、細やかなニーズに対応した公共交通ネットワークになることも期待されます。

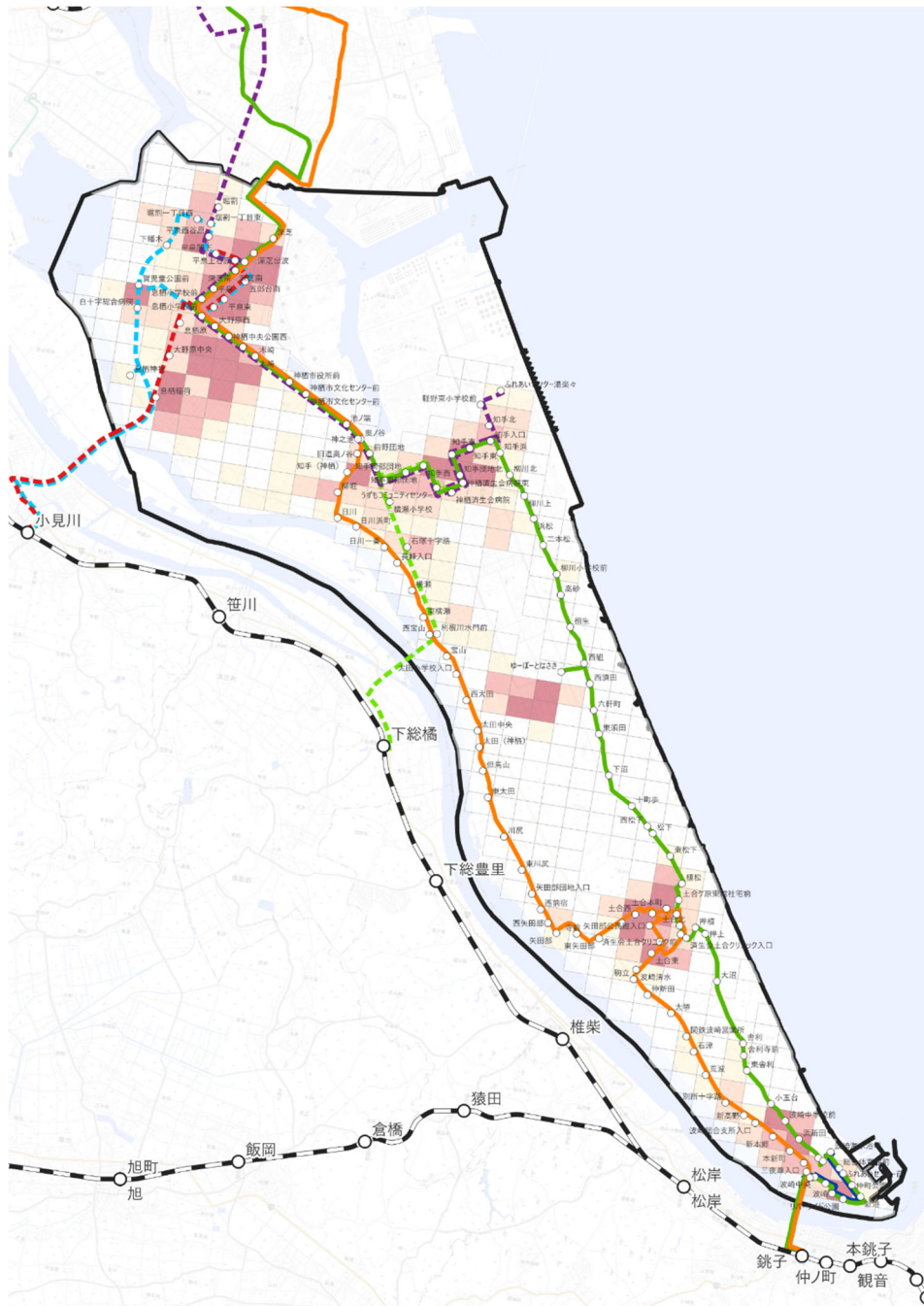


図 現在の公共交通ネットワーク

課題 3

市民における公共交通利用の促進に向けた取組みの実施

市民アンケートでは、日常生活での移動の多くで自家用車が利用されており、移動手段として公共交通が選択されない現状があります。また、自動車を運転できず、公共交通を重点的に利用する客層である10代や70代の一部で「バスがどこを走っているのかよく知らない」という回答が見られる点や、本市のバス交通において展開されているバスロケーションシステムについて、「知らない」と回答する人が全体の約3分の2を占めるなど、公共交通に関する情報周知が図られていない様子も見受けられます。

このため、公共交通サービスの再構築と並行して、市民に公共交通を利用する機会を提供するなどの利用促進策の実施や、デマンドタクシーの利用方法、公共交通マップの作成といった、サービスに関する情報提供の強化による周知拡大を実施し、利用促進を図る必要があります。

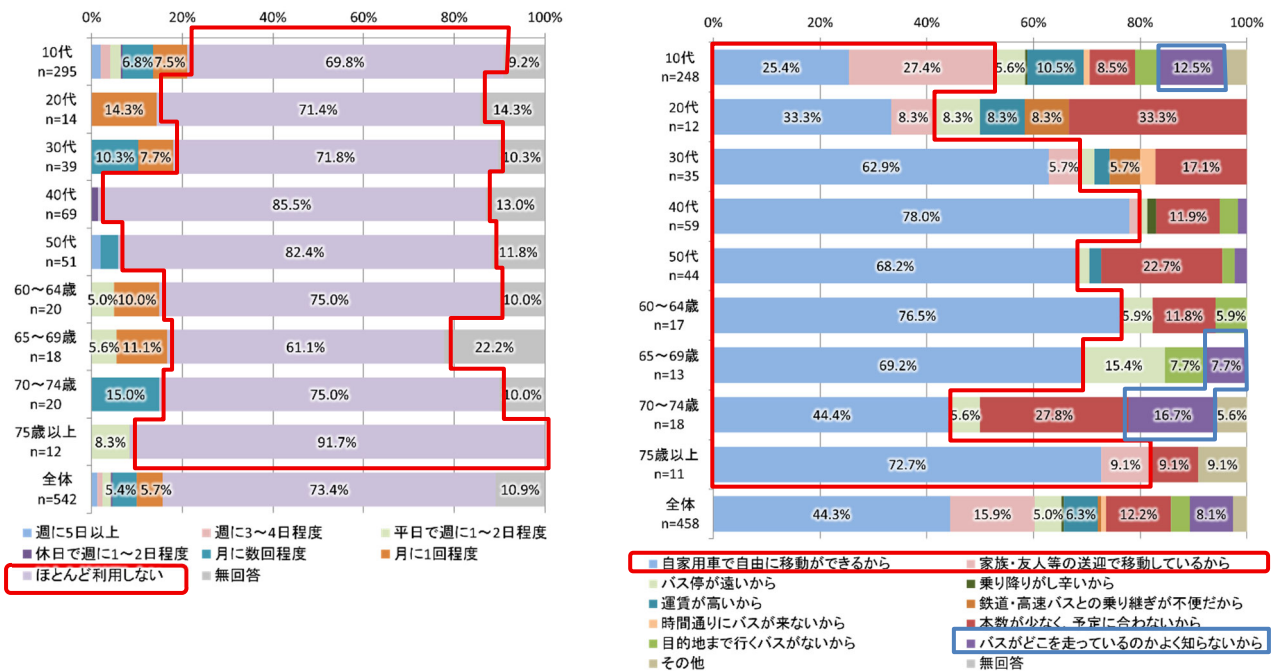


図 公共交通利用に係る市民アンケート結果

(上：最寄りの公共交通の利用頻度、下：公共交通を利用しない理由)

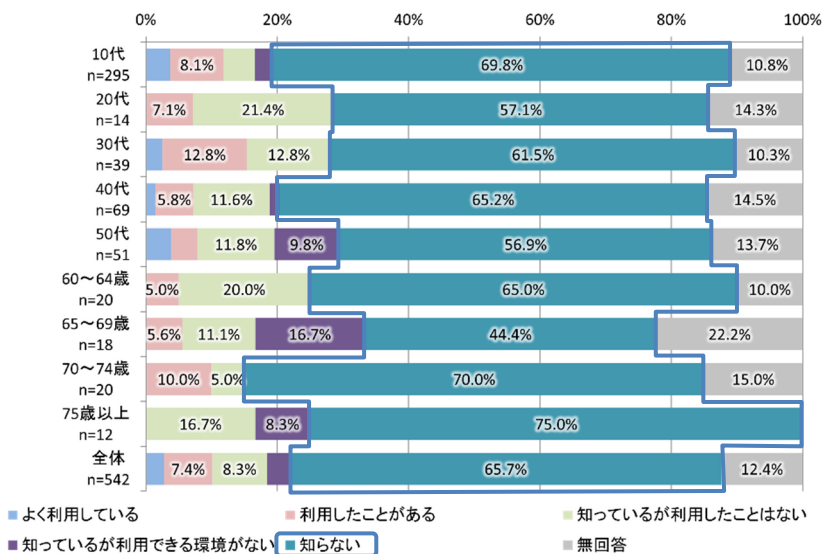


図 バスロケーションシステムの利用に係る市民アンケート結果
(バスロケーションシステムを利用したことがあるか)

課題 4

地域ごとのニーズに応じた運行本数の設定

市民アンケートにて調査した、市内公共交通の満足度を見ると、運行本数の満足度が特に低い様子が伺えます。また、地域別でみると一定の差があり、特に波崎地域での満足度が低い傾向にあります。

現在の運行では、朝夕の通勤・通学時間帯に合わせて、銚子駅・鹿島神宮駅・小見川駅に向けて、路線バス及びコミュニティバスが運行されているほか、路線バス海岸線にて、日中では波崎～銚子駅で毎時 1 本、波崎～土合～知手～神栖～鹿島神宮駅間でも、午前中は鹿島神宮駅方面、午後は神栖市方面に毎時 1 本程度の運行が設定されており、需要に対して一定の輸送を確保していると言えます。

その一方で、海岸線では午後の神栖・鹿島神宮駅方面では本数が半減するほか、利根川線でも、同線のみが運行している区間のうち、矢田部公民館～鹿島神宮駅では朝夕の 2～2.5 往復のみの運行であることから、通勤以外で路線バスを利用できる環境とは言い難い状況にあります。

アンケートの結果を踏まえて、潜在的利用者の利用促進を図るにあたり、一定の運行本数確保が重要なポイントになることから、既存リソースの再配分による運行本数の確保が必要と考えます。

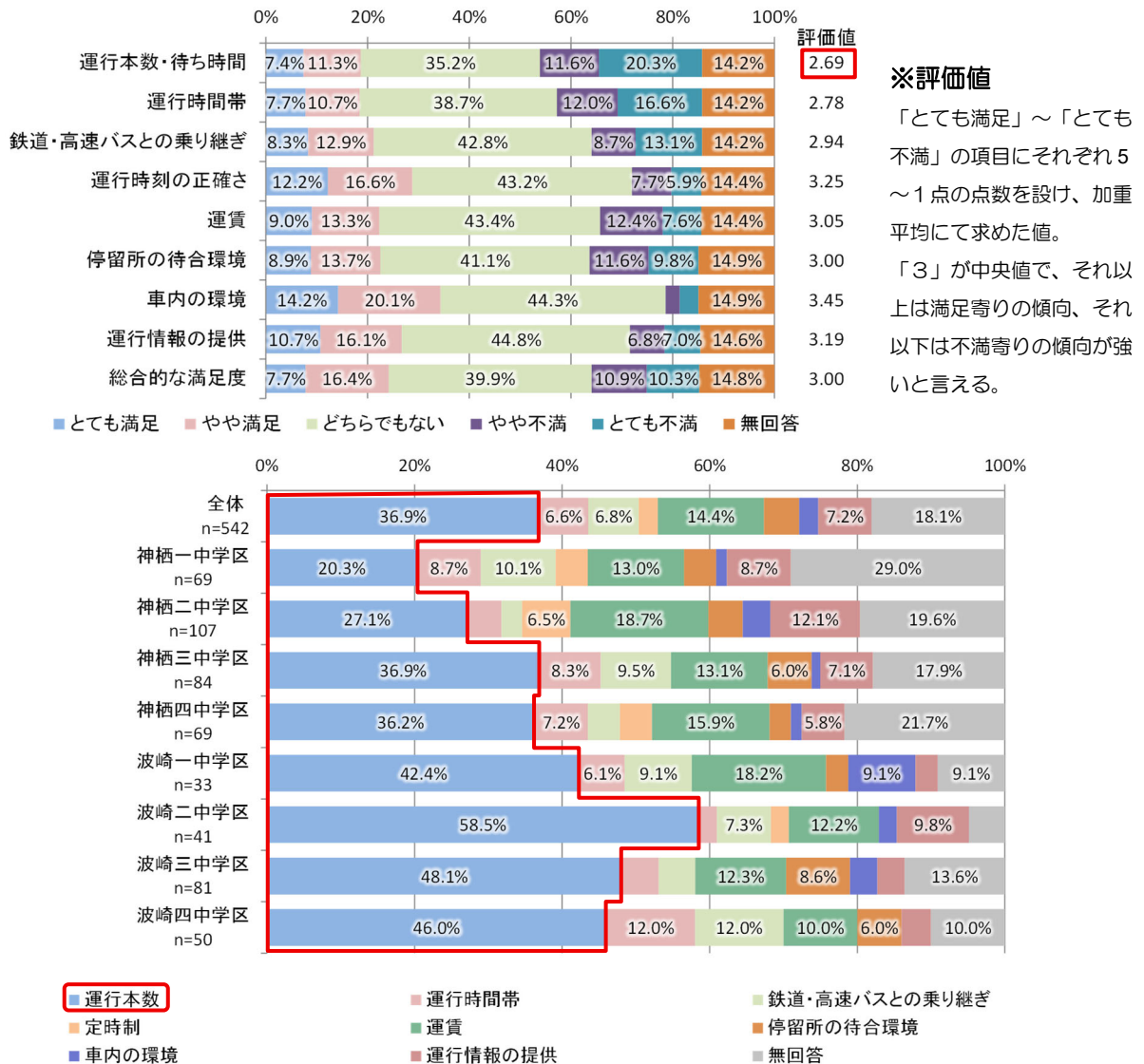


図 公共交通の満足度に係る市民アンケート結果
(上：市内の公共交通に係る満足度、下：特に満足度が低い項目)

課題 5

運転手不足に対する対応の検討

地域公共交通の維持・充実を図る上で、運転手の確保が喫緊の課題となっています。

特に近年では、路線バス事業者、タクシー事業者ともに、この問題が顕著になっており、事業者によっては既存の運行すら維持が困難な状況が見られています。また地方部では、都市部以上に限られた人材で公共交通サービスを支える必要があることから、ネットワーク全体の路線維持を図るにあたり、個々のサービスにおける水準の低下が懸念されます。

この問題を解消するため、自治体は運行事業者との連携を強化し、運転手の待遇改善や育成支援に取り組む必要があります。また、輸送資源の総動員という考え方にに基づき、民間事業者の輸送サービスとの連携や住民主体で運行する交通サービスといった、既存の運行事業者に捉われない運行の模索や、自動運転技術の導入のような人的リソースに依存しない運行形態の検討なども求められます。

表 茨城県内の取組み事例

| 実施主体 | 取組み名 | 内容 |
|------|------------------------|--|
| 茨城県 | バス運転士緊急確保事業 | バス運転士採用広報に係る経費を補助（補助率 1/2、上限 10 万円）。対象：乗合・貸切バス事業者。期間：令和 7 年 4 月～令和 7 年 9 月。 |
| 茨城県 | 公共交通 DX・GX による経営改善支援事業 | DX（業務効率化）や GX（省エネ化）システム導入経費を補助（補助率 1/2、上限 1,500 万円（乗合バス、タクシーは 1 台当たり 6 万円、鉄道については 2,500 万円））。対象：乗合バス、タクシー、地域鉄道事業者。 |
| 日立市 | 公共交通事業者運転手確保支援事業 | 6 か月以上の勤務を条件に、新規雇用運転手への支援金（30 万円/人）＋採用広告費補助（上限 20 万円）。 |
| つくば市 | 運転士採用促進キャンペーン（事業者連携） | 市が交通事業者と連携し、採用説明会や広報活動を支援。免許取得費補助は事業者側負担。 |
| 守谷市 | 運転士募集広報協力 | 市公式サイトや広報誌で運転士募集情報を掲載し、事業者の採用活動を支援。 |
| 牛久市 | デマンドタクシー運転士確保支援 | デマンドタクシー運行事業者に対し、採用広報費の一部補助を実施（上限額は非公開）。 |

3計画の基本的な方針について

3-1 計画の基本理念

本計画では、現在の公共交通網に対する課題の解消に加えて、持続的な公共交通サービスの維持確保という点を加味するものとして、計画の基本的な理念を次のとおり設定します。

基本理念

地域の暮らしと賑わいを結ぶ公共交通ネットワークの整備

3-2 計画の基本方針・目標

前述の基本理念を踏まえた上で、本計画が目指す基本的な方向性を示す基本方針を、次のとおり設定します。また、その達成のために掲げる目標として、各基本方針の実現に向けて達成が求められる基本目標と、それぞれの基本目標の達成状況を検証するための指標を、それぞれ次のとおり設定します。

基本方針 1 持続性と利便性を両立したネットワークの構築

広域交通へのアクセスのような通勤・通学といった定期的な利用や、拠点性の高い北部地域、神栖済生会病院へのアクセスなど、需要の高い区間については、既存交通の維持確保や、交通サービス間の連携によって、継続的な運行を図ります。

また、それ以外の区間では、一定の利便性を確保した上で、その状態を安定的に維持できるように、ネットワークの再編を実施します。

基本目標：需要に応じた移動の確保と、拠点アクセスの利便性の向上

<指標>

- ①基幹路線の運行本数
- ②アンケート調査における『公共交通の利便性』に係る満足度
- ③地域公共交通に対する年間での公的資金投入額

基本方針 2 市民が身近に利用できる交通サービスの確立

市の主要停留所や、利用の多い停留所・乗降場所における、高齢者や子ども連れ、障がい者等の多様な利用者が利用しやすい環境整備を行うとともに、公共交通マップの整理や、オンラインでの情報発信の強化など、公共交通ネットワークに関する周知・PRを強化し、ハード・ソフトの両面で公共交通サービスの利便性向上を図ります。

併せて、他分野施策や地域との連携・協働により、さらなる利用者層の拡大や、市民利用の促進を図ります。

基本目標：分かりやすい公共交通の整備

<指標>

- ④交通サービス間での乗継ぎに特化した『乗り継ぎ拠点』の利便性向上策の実施数
- ⑤バス停留所における待合環境の向上
- ⑥主要施設における公共交通案内の改良
- ⑦市内公共交通の利用者数

基本方針3 持続可能なネットワークの維持に向けた調査・検討

慢性的な運転手不足への対応として、既存のリソースの活用による再編を行うとともに、交通事業者と連携して、解消策の検討・推進を図ります。

また、次期計画での具体的な位置づけに向けて、地域住民や地元の NPO 法人等を主体とした交通サービスや、自動運転システムなどの新しい技術の導入などの可能性について、調査・研究を行います。

基本目標：持続的に運行を維持できる交通システムの再構築

＜指標＞

⑧運転手不足対応策に係る取組み

⑨地域公共交通活性化協議会における『新しい交通』導入の検討回数

3-3計画の推進に基づく公共交通ネットワーク将来像

3-3-1 公共交通サービスの区分と役割

本計画における本市のネットワーク構想における、各交通サービスの区分と役割は以下の通りです。

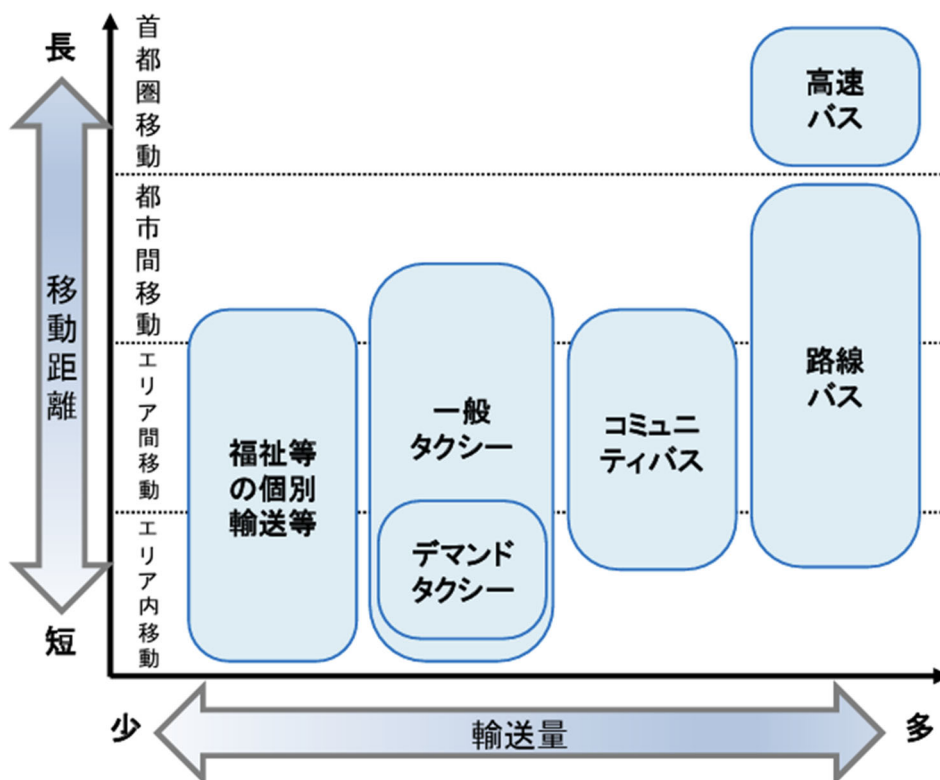
■地域区分と公共交通の基本的な考え方

| 地域区分 | 公共交通の基本的な考え方 |
|--------|---|
| エリア内移動 | 居住地から主要拠点への交通ネットワークを形成するデマンドタクシー、タクシーなどが主体となります。 |
| エリア間移動 | 市内の主要拠点や主要施設を結ぶ交通ネットワークを形成する路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーなどが主体となります。 |
| 都市間移動 | 市内と市外を結ぶ交通ネットワークを形成する大量輸送が可能な路線バスやコミュニティバスが主体となります。 |
| 首都圏移動 | 市内と首都圏を結ぶ交通ネットワークを形成する大量輸送が可能な高速バスが主体となります。 |

■各公共交通の考え方

| 地域区分 | 役割及び目的 |
|------------|---|
| 高速バス | <ul style="list-style-type: none"> 市域をまたいで首都圏と本市を結ぶ広域的な路線。 ビジネス、レジャー、通勤、通学などの目的に対応。 |
| 路線バス | <ul style="list-style-type: none"> 市内を南北へ運行する路線。各地域と市街地を結ぶ路線。 市域をまたいで周辺市町や県外と本市を結ぶ路線。 高速バスに接続する路線。 通勤、通学、通院、買物などの目的に対応。 |
| コミュニティバス | <ul style="list-style-type: none"> 市内路線バスを補完する路線。 周辺市町村や県外の拠点に接続する路線。 高速バスや路線バスに接続する路線。 地域の特性に合わせて通勤、通学、通院、買物、観光などの目的に対応。 |
| デマンドタクシー | <ul style="list-style-type: none"> 基本的に地域内の移動を支えて、生活エリアを拠点とした地域内交通。 地域の特性、需要に合わせて通院、買物などの目的に対応。 |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> 自由な時間帯とエリア制限のない移動に対応できる交通手段として、路線バス、デマンドタクシー等の各交通モードを補完。 |
| 福祉施策等の個別輸送 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用が困難な方を対象に、ドアツードアなどの移動手段を提供する。 |

■地域公共交通の役割分担イメージ



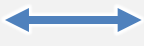




| 区分 | 内容 |
|--------|---------------|
| エリア内移動 | 神栖市内でのエリア内移動 |
| エリア間移動 | 神栖市内でのエリア間移動 |
| 都市間移動 | 神栖市と近接する都市間移動 |
| 首都圏移動 | 神栖市と首都圏間移動 |

3-3-2 公共交通ネットワーク将来像

本計画の推進によって、本市が目指す公共交通ネットワークについて、公共交通ネットワーク将来像として以下の通りに位置付けます。このネットワークの実現に向けて、既存路線バス、コミュニティバス及びデマンドタクシーや、その他の交通手段を用いて、達成または維持確保を図ります。

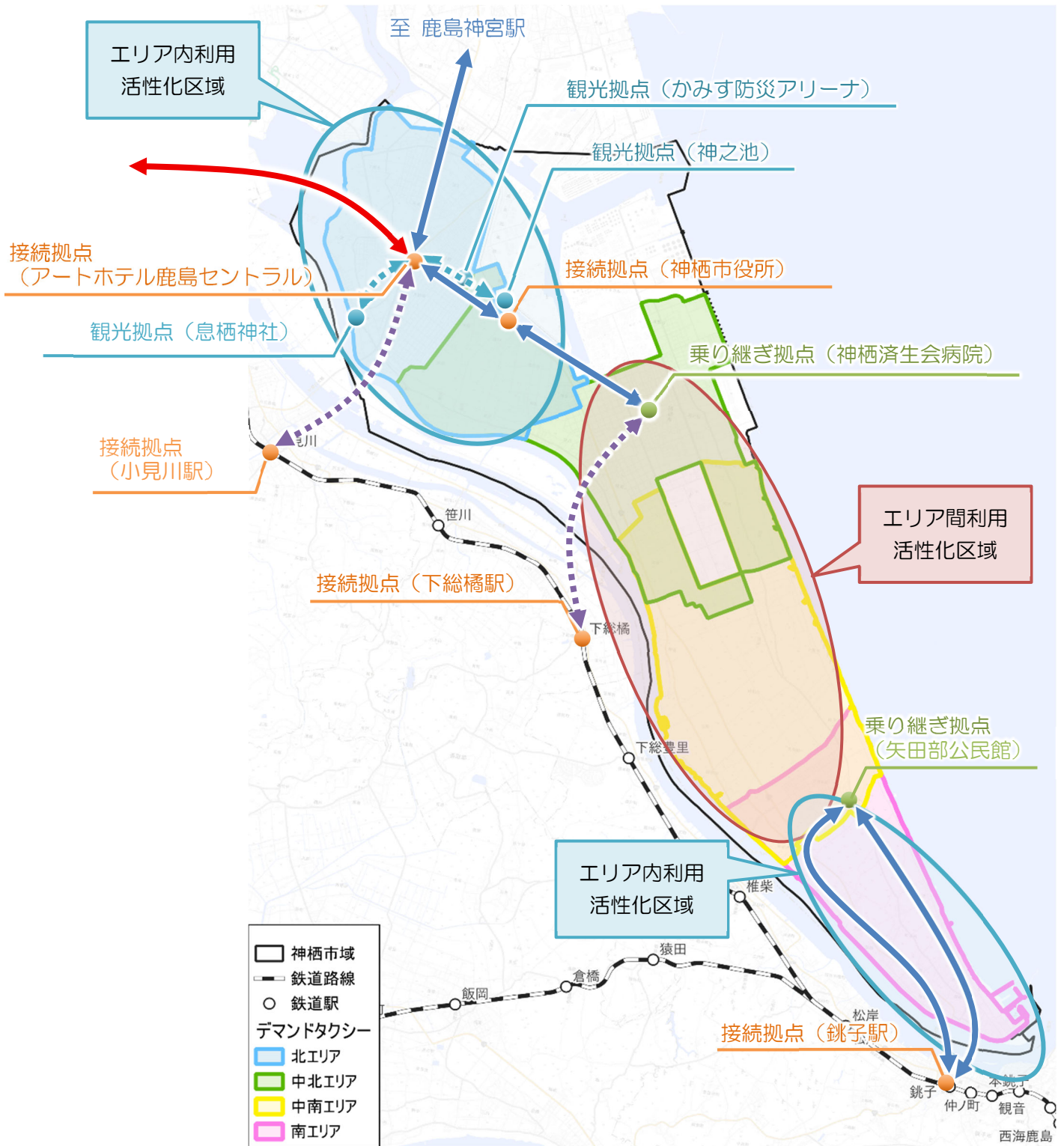
■ 拠点と路線の役割と位置付け

| 拠点 | 内容 |
|----------|----------------------------|
| 接続拠点：● | 広域交通（鉄道・高速バス）との接続を担う拠点 |
| 乗り継ぎ拠点：● | デマンドタクシーとバス交通との接続利用を重視する拠点 |
| 観光拠点：● | 市外来訪者の移動需要が期待される拠点 |

| 分類 | 役割 | 対象区間・エリア |
|--|--|--|
| 基幹路線  | 市内公共交通の中でも需要が高く、本市の交通の主軸を担う区間を対象として、バス交通をベースとした交通アクセスで、朝夕のみならず日中でも、一定頻度での運行を図ります。 | 鹿島神宮駅～神栖済生会病院 済生会土合クリニック～銚子駅 |
| 通勤・通学輸送 特化路線  | 朝夕の時間帯に、通勤・通学での需要が集中する区間を対象として、同時帯に限定して、バス交通をベースとした交通アクセスでの維持確保を図ります。 | アートホテル鹿島セントラル ～小見川駅 神栖済生会病院～下総橋駅 |
| デマンド交通 エリア間利用 活性化区域  | 市内でも比較的公共交通の需要が少なく、分散する傾向にあるエリアを対象として、デマンドタクシーを主な移動手段と位置付けます。併せて、エリア外の移動については、乗り継ぎ拠点にてバス交通と接続することで、市内全域へのアクセスとします。 | デマンドタクシー 中北・中南エリア |
| デマンド交通 エリア内利用 活性化区域  | デマンドタクシーが運行しているエリアのうち、並行して基幹交通が設定されているエリアを対象として、エリア内の移動や、基幹交通停留所までの移動といった短距離移動にデマンドタクシーを位置付けます。 | デマンドタクシー 北・南エリア |
| 観光輸送検討 路線  | 接続拠点を中心に、観光拠点への短距離区間を設定し、市外来訪者の利用を想定して、新しい交通での輸送等（※）を検討する区間として位置付けます。 | 神之池～かみす防災アリーナ ～アートホテル鹿島セントラル ～息栖神社 |

※自動運転バス、グリーンスローモビリティ、シェアサイクル、カーシェア等、既存交通とは異なる運行形態での交通サービス

■将来ネットワーク構想図



4 目標達成に向けた施策

4-1 位置付ける施策・事業について

前項で示した計画の方向性を踏まえて、本計画に基づいて実施する施策・事業として、以下のものを位置付けます。

施策① 基幹路線における路線バスの維持・確保

| <p>施策概要</p> | <p>本計画において、本市の基幹路線と位置付ける鹿島神宮駅～神栖済生会病院間と、済生会土合クリニック～銚子駅間は現在、関東鉄道(株)による路線バス海岸線が、一定の頻度で運行されており、本市のネットワークの中心を担う位置づけとなっています。</p> <p>そのため、同路線については、事業者と連携するとともに、コミュニティバスとの協働により、既存の運行体制について維持確保を図ります。</p> | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|--------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|--|--|--|--|--|
| <p>取組みのポイント</p> | <p>○現行路線における再編案についての協議・検討 ネットワーク再編案や、交通事業者の今後の方針を踏まえて、現在運行している路線バス系の将来的な再編案について、事業者と協議・検討を行います。</p> <p>○運行時間帯・運行本数の確保 現在、同路線は 5 時台（鹿島神宮駅発 5:50）～20 時台（鹿島神宮駅着 20:28）と比較的幅広い時間帯で運行されており、本数も毎時 1 本程度と市内交通の中では高頻度で運行されています。本市の交通の主軸を担う路線として、この運行体制の運行を維持します。</p> <p>特に、路線バスの海岸線については、地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）の活用により、路線の維持・確保に努めます。</p> <p>○コミュニティバスとの協働に向けた運行体制の確保 上記について、路線バスのみでの運行体制の維持が困難な場合は、同区間を運行するコミュニティバス（現行では系統2）で補完するなど、柔軟に対応します。</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>関係者の役割</p> | <p>神栖市 : コミュニティバス・デマンドタクシーとの連携内容の検討、必要に応じた支援の実施</p> <p>交通事業者 : 運行体制の維持確保に向けた調整</p> | | | | | | | | | | | | |
| <p>実施スケジュール</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和 8 年</th> <th>令和 9 年</th> <th>令和 10 年</th> <th>令和 11 年</th> <th>令和 12 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行体制の維持確保</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | 令和 8 年 | 令和 9 年 | 令和 10 年 | 令和 11 年 | 令和 12 年 | 運行体制の維持確保 | | | | | |
| | 令和 8 年 | 令和 9 年 | 令和 10 年 | 令和 11 年 | 令和 12 年 | | | | | | | | |
| 運行体制の維持確保 | | | | | | | | | | | | | |

施策② コミュニティバスの路線再編案の検討

施策概要

神栖市内を運行するコミュニティバスは、主に基幹路線における路線バスの補完と、通勤・通学特化路線としての役割を担っており、広域で運行する路線バスでは拾いきれない需要をカバーする重要な交通サービスです。

このコミュニティバスについて、需要に応じた見直しの必要性について、検討します。

また、路線の確保・維持にあたっては、地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の活用を図ります。

■地域公共交通確保事業（フィーダー補助）を活用した運行系統（補助系統）の位置付け

| | |
|--------|---|
| 系統 | 神栖市コミュニティバス（小見川駅～鹿島神宮駅） |
| 役割 | 市町村間の広域移動を担う地域間幹線系統の路線バスを補完し、鉄道駅との接続により東京、千葉、水戸方面のアクセスの向上を図る。 |
| 維持・確保策 | 鉄道や路線バスとの連絡を確保しながら、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を行う。 |
| 必要性 | 通学、買物、通院等の日常生活だけでなく、観光などの移動も担っており、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、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の活用により、生活交通手段を確保・維持する必要がある。 |

■補助系統の概要

| | |
|-----------|--------------------------|
| 系統名 | 神栖市コミュニティバス |
| 起点～経由地～終点 | 小見川駅～アートホテル鹿島セントラル～鹿島神宮駅 |
| 事業許可区分 | 4条乗合 |
| 運行形態 | 路線定期運行 |
| 実施主体 | 神栖市（運行は交通事業者） |
| 補助事業の活用 | 地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助） |

施策⑦ 交通事業者における運転手不足の支援

| <p>施策概要</p> | <p>公共交通を運行する交通事業者における運転手の充足は、公共交通ネットワークの維持における直近での最大の課題となりつつあります。また、人員確保に係る事業者確保や待遇改善などの負担も大きく、安易に規模を拡大できないという状況も全国的に見受けられます。</p> <p>本市では、こういった状況を受けて、交通事業者と連携して運転手不足解消に向けた取組みを模索します。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|---|--|--|--|--|-------|------------|--|--|--|--|--|---|---|---|---|---|
| <p>取組みのポイント</p> | <p>○(実施例)事業者と連携した求人活動の実施</p> <p>公共施設内での求人募集や、市の公共交通に係る全事業者と連携した合同説明会の開催、市内イベントにおける求人ブースの設置などにより、交通事業者の求人を支援します。</p> <p>○(実施例)求人、就業奨励、二種免許取得に係る補助制度の導入</p> <p>求人募集や募集先の拡大、新規就労者への祝い金や二種免許取得費用の補助、継続勤務に対する奨励金といった、運転手充足に係る事業者負担に対する補助金を導入します。</p> <p>○(実施例)市内における運転手待遇改善</p> <p>公共施設内での運転手休憩スペースの確保や、運転手が休憩時に使用する公共施設のトイレ等の改修といった市内での勤務環境の改善や、事業所での女性更衣室の設置や休憩スペースの改修といった待遇改善に係る費用の補助など、運転手が働きやすい環境づくりを事業者と連携して実施します。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>関係者の役割</p> | <p>神栖市 : 【実施主体】交通事業者の支援、関連イベントの主催・調整 交通事業者: 運転手数の管理、必要に応じた充足</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>実施スケジュール</p> | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和8年</th> <th>令和9年</th> <th>令和10年</th> <th>令和11年</th> <th>令和12年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>支援内容の検討・体制の構築</td> <td colspan="3">■</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>支援の実施</td> <td colspan="5">※充足率に応じて実施</td> </tr> <tr> <td></td> <td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td><td>■</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ ■ ■ : 実施箇所・内容の検討及び準備 ■■■ : 整備の実施</p> | | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 | 令和11年 | 令和12年 | 支援内容の検討・体制の構築 | ■ | | | | | 支援の実施 | ※充足率に応じて実施 | | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | 令和8年 | 令和9年 | 令和10年 | 令和11年 | 令和12年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 支援内容の検討・体制の構築 | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 支援の実施 | ※充足率に応じて実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

5 目標の評価指標と計画の運行管理

5-1 目標に対する評価指標

目標の達成状況を明確化するため、次のとおり評価指標の目標値を設定します。

■目標の評価指標一覧

| 基本目標 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 |
|------------------------------------|---|---|--|
| 基本方針 1 持続性と利便性を両立したネットワークの構築 | | | |
| 【目標】 需要に応じた移動の確保と、拠点アクセスの利便性の向上 | 指標① 基幹路線の運行本数 | 【神栖地域】 12 往復 【波崎地域】 海岸線 11 往復 利根川線 15.5 往復 | 【神栖地域】 12 往復 【波崎地域】 海岸線 11 往復 利根川線 15.5 往復 |
| | 指標② アンケート調査における『公共交通の利便性』に係る満足度 | 3.00 (令和 7 年度 市民アンケート) | 3.25 |
| | 指標③ 地域公共交通に対する年間での 公的資金投入額 | 115,441 千円 | 131,883 千円 |
| 基本方針 2 市民が身近に利用できる交通サービスの確立 | | | |
| 【目標】 分かりやすい公共交通の整備 | 指標④ 交通サービス間での乗継ぎに特化した乗り継ぎ拠点の利便性向上策の実施数 | — | 2 件 |
| | 指標⑤ バス停留所における待合環境の向上 | — | 5 か所 |
| | 指標⑥ 主要施設における公共交通案内の改良 | — | 3 か所 |
| | 指標⑦ 市内公共交通の利用者数 | 路線バス 702人/日 コミュニティバス 139人/日 デマンドタクシー 95人/日 | 路線バス 772人/日 コミュニティバス 152人/日 デマンドタクシー 105人/日 |
| 基本方針 3 持続可能なネットワークの維持に向けた調査・検討 | | | |
| 持続的に運行を維持できる交通システムの再構築 | 指標⑧ 運転手不足対応策に係る取組み数 | — | 2 件 |
| | 指標⑨ 地域公共交通活性化協議会における『新しい交通』導入の検討回数 | — | 4 回 |

5-2 指標設定の考え方

前項で設定した各種指標の設定における考え方については、以下のとおりです。

| 評価指標 | 目標値の設定基準・考え方 |
|---------------------------------|---|
| ①基幹路線の運行本数 | <p>既存路線バスを中心としつつ、減便や廃止といった動きがある場合には、コミュニティバス等で補完し、基幹路線の区間については、一定の本数を維持するものとします。</p> <p>なお、現況値について、【神栖地域】については、現在の路線バス海岸線の運行本数を、【波崎地域】については、海岸線及び利根川線の本数を対象としています。</p> |
| ②アンケート調査における『公共交通の利便性』に係る満足度 | <p>各種施策により公共交通の利便性を確保・向上させて、総合的な満足度の向上を図ります。</p> <p>指標については、神栖市民を対象としたアンケート調査にて、「公共交通の総合的な満足度」を5段階評価で把握し、その結果を5～1点で加重平均した結果を用います。</p> |
| ③地域公共交通に対する年間での公的資金投入額 | <p>将来的な人口減少等で、公共交通サービスの事業性確保は年々厳しくなると考えられる中で、人件費や燃料費の上昇等、運行事業費は年々増加傾向にあります。持続可能な公共交通ネットワークの確立に向けて、価格の増加を抑え、利用状況に応じた効率的な運行を模索し、更なる公的資金の投入の抑制を図ります。</p> <p>公的資金投入額は、デマンドタクシー運行事業、コミュニティバス運行事業の公的資金投入額の合計値を基準とします。</p> |
| ④乗り継ぎ拠点の利便性向上策の取組み数 | <p>ネットワーク将来像の通り、市内の乗り継ぎ拠点は神栖済生会病院と、済生会土合クリニックを位置付けることから、この両者において、乗降場所の整理や、乗り継ぎに係る案内の掲示をはじめとした、乗り継ぎ利用の利便性向上に係る取組みを実施するものとします。</p> |
| ⑤バス停留所における待合環境の向上 | <p>待合環境の整備がないバス停において、1年に1か所を目標に整備を実施することで、充実を図ります。</p> <p>整備内容は、①ベンチの設置、②屋根の設置、③案内情報の充実、④周辺施設との連携による敷地・施設内での待合スペースの設置の4点のうち、整備可能なものを実施することとします。</p> |
| ⑥主要施設における公共交通案内の改良 | <p>市内の拠点の中でも重要度・需要の高い、アートホテル鹿島セントラル、神栖市役所、神栖済生会病院の3か所を対象に、施設内での公共交通案内の充実を図ります。</p> |
| ⑦市内公共交通の利用者数 | <p>人口減少により、今後の公共交通利用者数確保が厳しくなる中で、公共交通の利用環境向上により、市内公共交通の利用者数について、約10%の増加を図ります。対象は、路線バス（海岸線・利根川線）、コミュニティバス、デマンドタクシーの利用者とします。</p> |
| ⑧運転手不足対応策に係る取組み数 | <p>計画の施策に基づき、現実的かつ適切な支援策を検討し、計画期間前半・後半でそれぞれ1件以上を目途に実施します。</p> |
| ⑨地域公共交通活性化協議会における『新しい交通』導入の検討回数 | <p>計画期間前半の令和8～10年で、他市町の事例の整理など市内での調査に注力し、その結果に基づいて、令和11、12年度の地域公共交通活性化協議会にて協議を行うものとします。</p> |

5-3 計画の推進体制

5-3-1 推進・管理体制

地域公共交通活性化協議会において、毎年度、取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議を行います。また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改訂を行います。

| 推進・管理体制 | 構成員 | 役割 |
|--------------|---|--|
| 地域公共交通活性化協議会 | 神栖市、茨城県、運輸局、交通事業者、道路管理者、市民、交通事業者の運転者組織、学識者、その他運営上必要と認められる者等 | 取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進行管理を行う。また、必要に応じて、計画の改訂に係る協議を行う。 |

5-3-2 進行管理

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、PDCAサイクル【計画（Plan）→実施（Do）→評価（Check）→見直し（Action）】による計画の進行管理を行います。

| | | 【D】計画内の各施策の取組状況や、各目標・指標の達成状況について年度ごとに確認し、必要に応じて翌年度の取組を修正します。 | | | | 【C】【A】次期計画策定に向けた検討（計画の評価・見直し） | | | |
|---|---------------------|--|--------------------------|------------|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|------------|--------------------------|
| | | 1年目 | 2年目 | 3年目 | 4年目 | 5年目 | | | |
| 計画の進捗管理 | 取組の実施計画の検討（Plan） | 次年度の取組検討 | | | | 計画の見直し | | | |
| | 実証実施（Do） | 事業実施 | | | | 事業実施 | | | |
| | 実証評価（Check） | 今年度の取組の評価・検証 | | | | 今年度の取組の評価・検証 | | | |
| | 計画・事業見直し・改善（Action） | 事業見直し | | | | 事業見直し | | | |
| 神栖市地域公共交通活性化協議会 ※丸番号は開催回数 ※これ以外にも必要に応じて開催 | | ① ↓計画認定申請※ | ② ↓次年度事業検討 ③ ↓事業の自己評価 | ① ↓計画認定申請※ | ② ↓次年度事業検討 ③ ↓事業の自己評価 | ① ↓計画認定申請※ | ② ↓次年度事業検討 ③ ↓事業の自己評価 | ① ↓計画認定申請※ | ② ↓次年度事業検討 ③ ↓事業の自己評価 |

※フィーダー補助に係る申請

5-3-3 多様な関係者との連携・協議

本計画を進めるにあたり、本市の目指す公共交通の実現に向けて、市民、交通事業者、行政等が連携・協働し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割を相互に確認しながら、持続可能かつ有効な公共交通網の構築を目指します。

神栖市地域公共交通計画（第2期）
【資料編】

[目 次]

| | |
|---------------------------------------|-----------|
| 1 地域公共交通を取り巻く現状 | 1 |
| 1-1 地域特性 | 1 |
| 1-2 地域公共交通の現状 | 17 |
| 2 市の上位・関連計画における整理 | 34 |
| 2-1 上位計画 | 34 |
| 2-2 関連計画 | 37 |
| 2-3 上位・関連計画における公共交通に求められる役割 | 40 |
| 3 神栖市民の意向の整理 | 41 |
| 3-1 市民アンケート | 41 |
| 3-2 利用者アンケート | 50 |
| 4 前計画の達成・進捗状況の整理 | 54 |
| 4-1 各指標の目標値に対する達成状況について | 54 |
| 5 参考資料 | 59 |
| 5-1 神栖市地域公共交通計画の策定経過 | 59 |
| 5-2 神栖市地域公共交通活性化協議会 委員名簿 | 60 |

1 地域公共交通を取り巻く現状

本市の公共交通に係る課題の整理にあたり、地域特性、地域公共交通の現状、市政の方向性、市民意向及び前計画の実施・達成状況について、整理しました。

1-1 地域特性

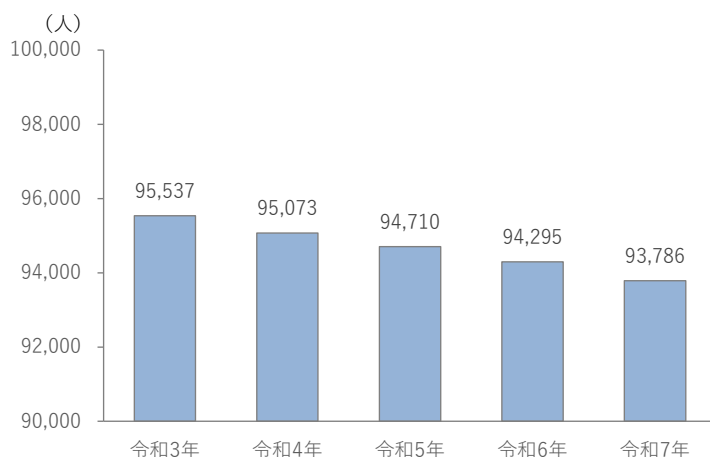
1-1-1 人口動態

(1) 人口推移

本市の人口は、令和7年4月1日現在で約93,800人となっています。5年前の令和3年に比べて、約1,700人減少しています。

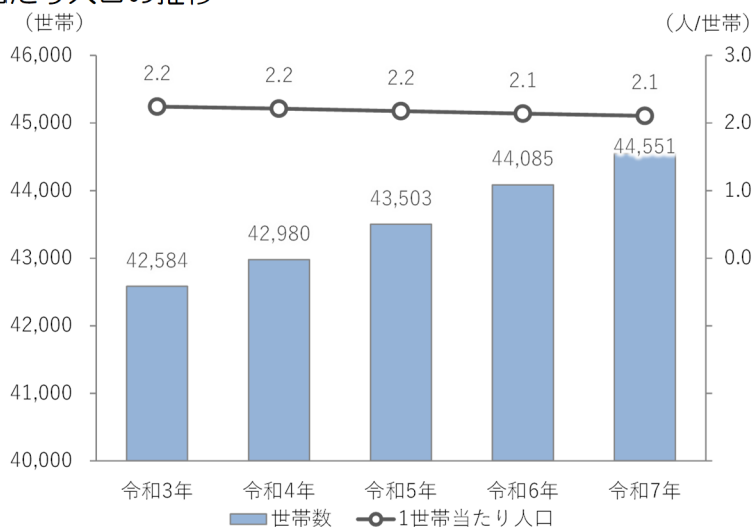
本市の世帯数は、令和7年4月1日現在で約44,500世帯となっています。5年前の令和3年に比べて、2,000世帯増加しており、令和7年の1世帯あたり人口は2.1人です。

■人口の推移



出典：住民基本台帳（各年4月1日現在）

■世帯数及び1世帯あたり人口の推移



出典：住民基本台帳（各年4月1日現在）

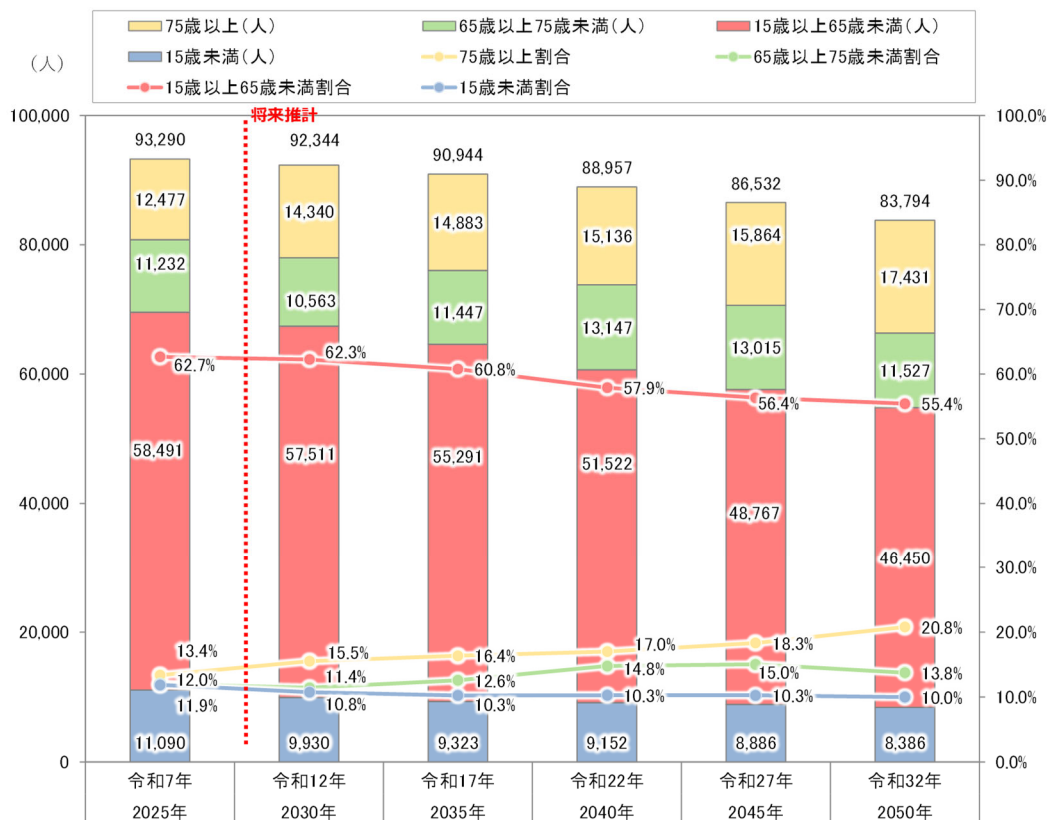
(2) 将来人口推計

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計では、本市の人口は、令和7年の約93,300人から令和32年には約83,800人にまで減少することが見込まれています。

15歳未満の年少人口割合は、令和7年の11.9%から令和32年の10.0%に減少、15歳以上65歳未満の生産年齢人口割合は、62.7%から55.4%にまで減少、65歳以上の老年人口割合は、25.4%から34.6%に増加する見込みとなっています。

■人口の推計（目標人口）

| | 2025年 | 2030年 | 2035年 | 2040年 | 2045年 | 2050年 |
|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 令和7年 | 令和12年 | 令和17年 | 令和22年 | 令和27年 | 令和32年 |
| 総人口（人） | 93,290 | 92,344 | 90,944 | 88,957 | 86,532 | 83,794 |
| 15歳未満（人） | 11,090 (11.9%) | 9,930 (10.8%) | 9,323 (10.3%) | 9,152 (10.3%) | 8,886 (10.3%) | 8,386 (10.0%) |
| 15歳以上65歳未満（人） | 58,491 (62.7%) | 57,511 (62.3%) | 55,291 (60.8%) | 51,522 (57.9%) | 48,767 (56.4%) | 46,450 (55.4%) |
| 65歳以上（人） | 23,709 (25.4%) | 24,903 (27.0%) | 26,330 (29.0%) | 28,283 (31.8%) | 28,879 (33.4%) | 28,958 (34.6%) |
| 65歳以上75歳未満（人） | 11,232 (12.0%) | 10,563 (11.4%) | 11,447 (12.6%) | 13,147 (14.8%) | 13,015 (15.0%) | 11,527 (13.8%) |
| 75歳以上（人） | 12,477 (13.4%) | 14,340 (15.5%) | 14,883 (16.4%) | 15,136 (17.0%) | 15,864 (18.3%) | 17,431 (20.8%) |

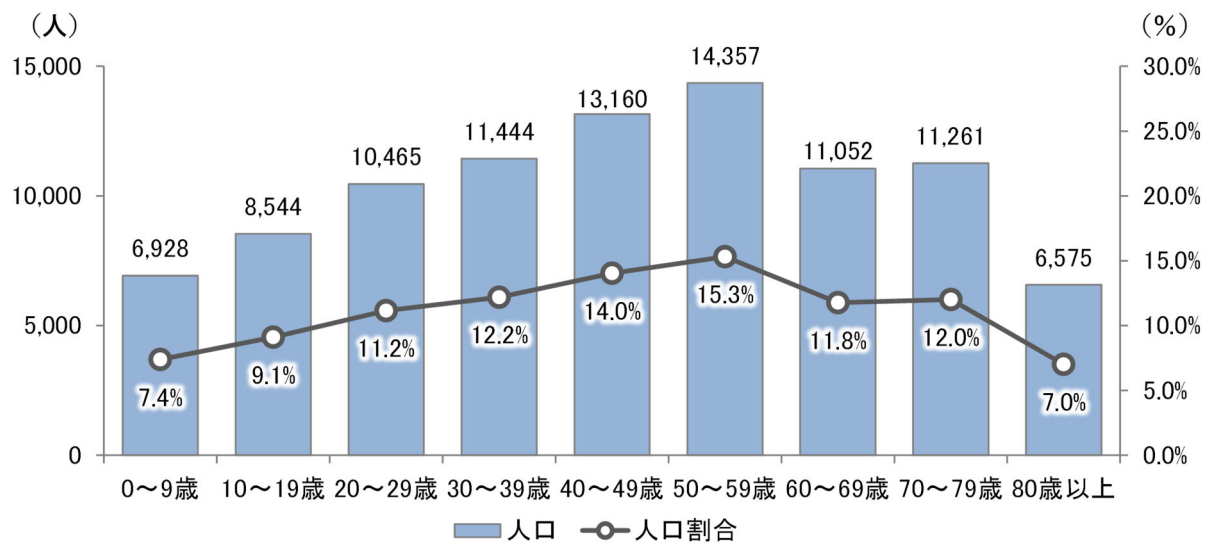


出典：令和7年国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所（各年10月1日現在）

(3) 年齢別人口

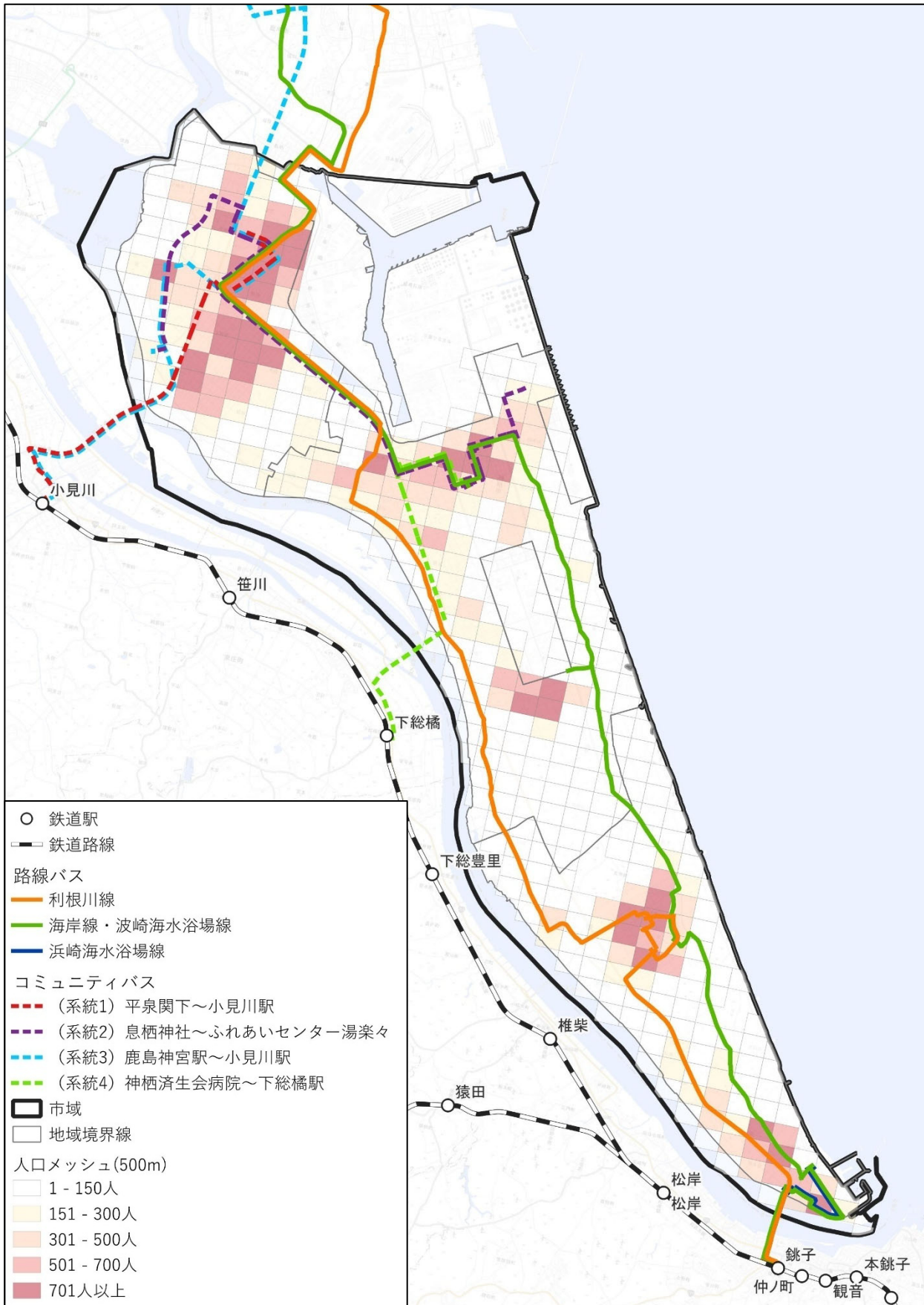
令和7年4月1日現在の年齢別人口を見ると70歳代が約11,200人、60歳代が約11,000人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の30.8%となっています。

■年齢別人口



出典：住民基本台帳（令和7年4月1日現在）

■人口分布状況



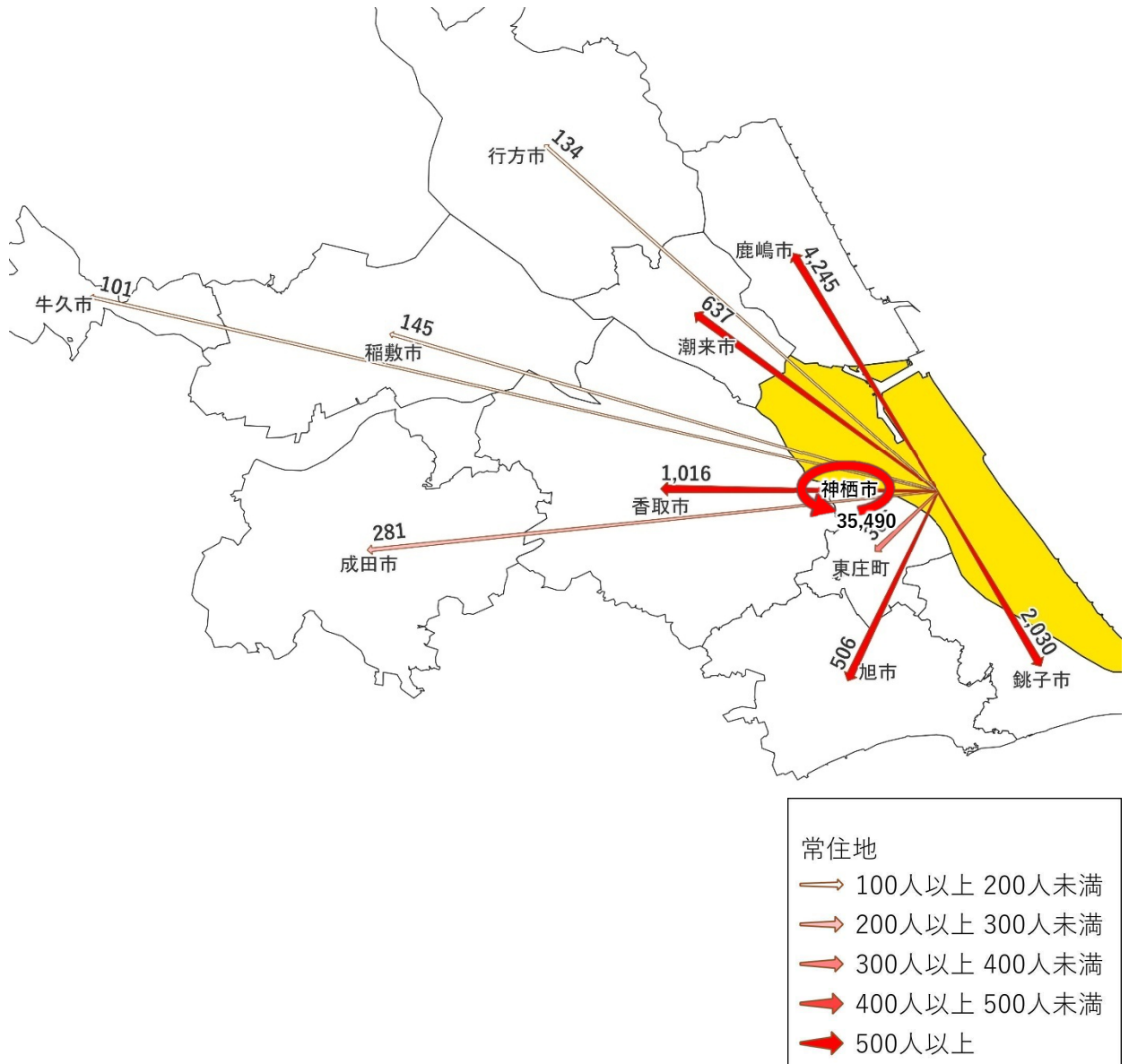
1-1-2 通勤および通学における流入出

(1) 通勤流動（流出）

市内に通勤している人が最も多く 35,490 人となっています。

市外への通勤を見ると、鹿嶋市（4,245 人）、銚子市（2,030 人）が多くなっています。

■神栖市から他市町への通勤流動図

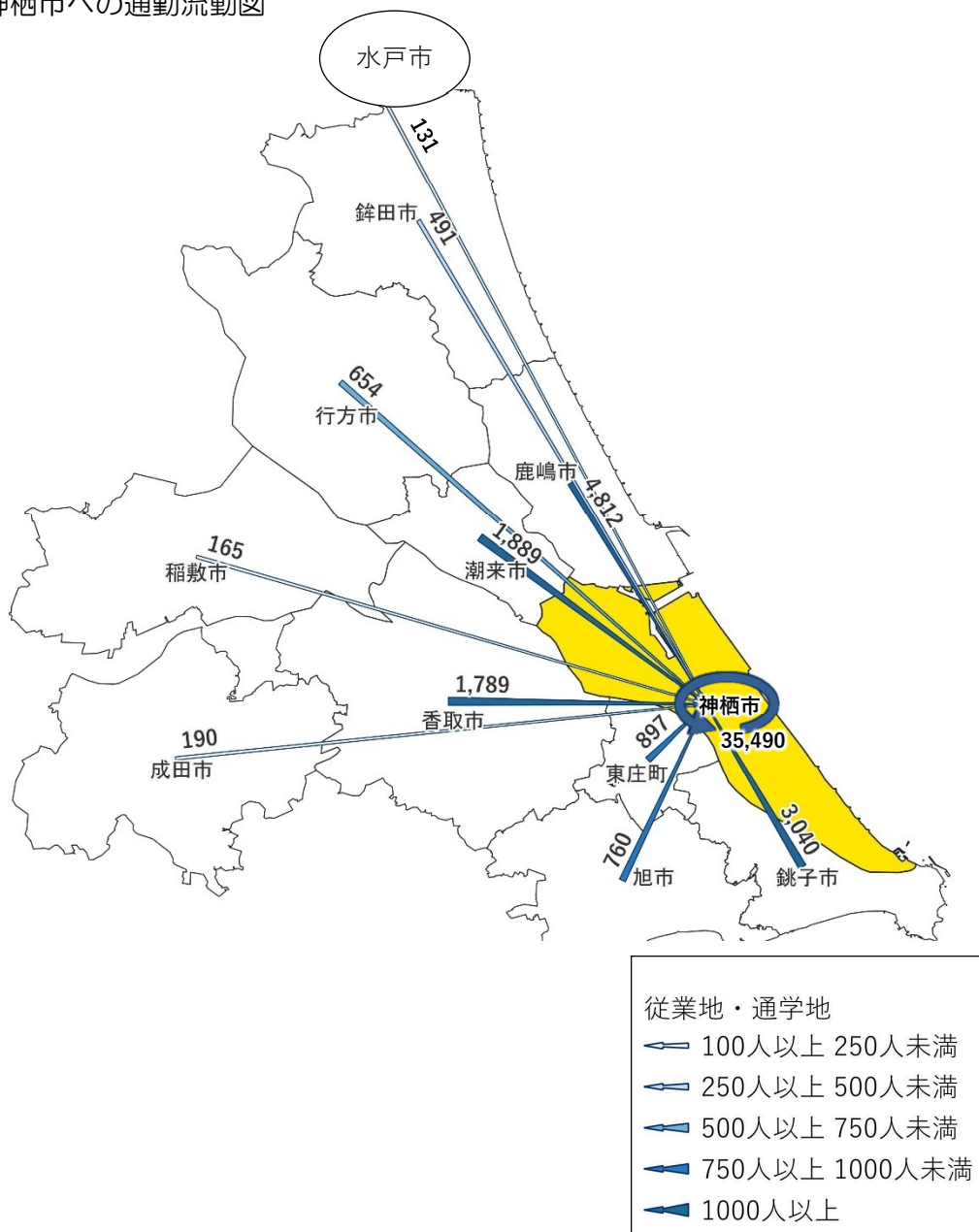


出典：国勢調査（令和2年）

(2) 通勤流動（流入）

市外からの通勤を見ると、鹿嶋市（4,812人）、銚子市（3,040人）が多くなっています。

■他市町から神栖市への通勤流動図



出典：国勢調査（令和2年）

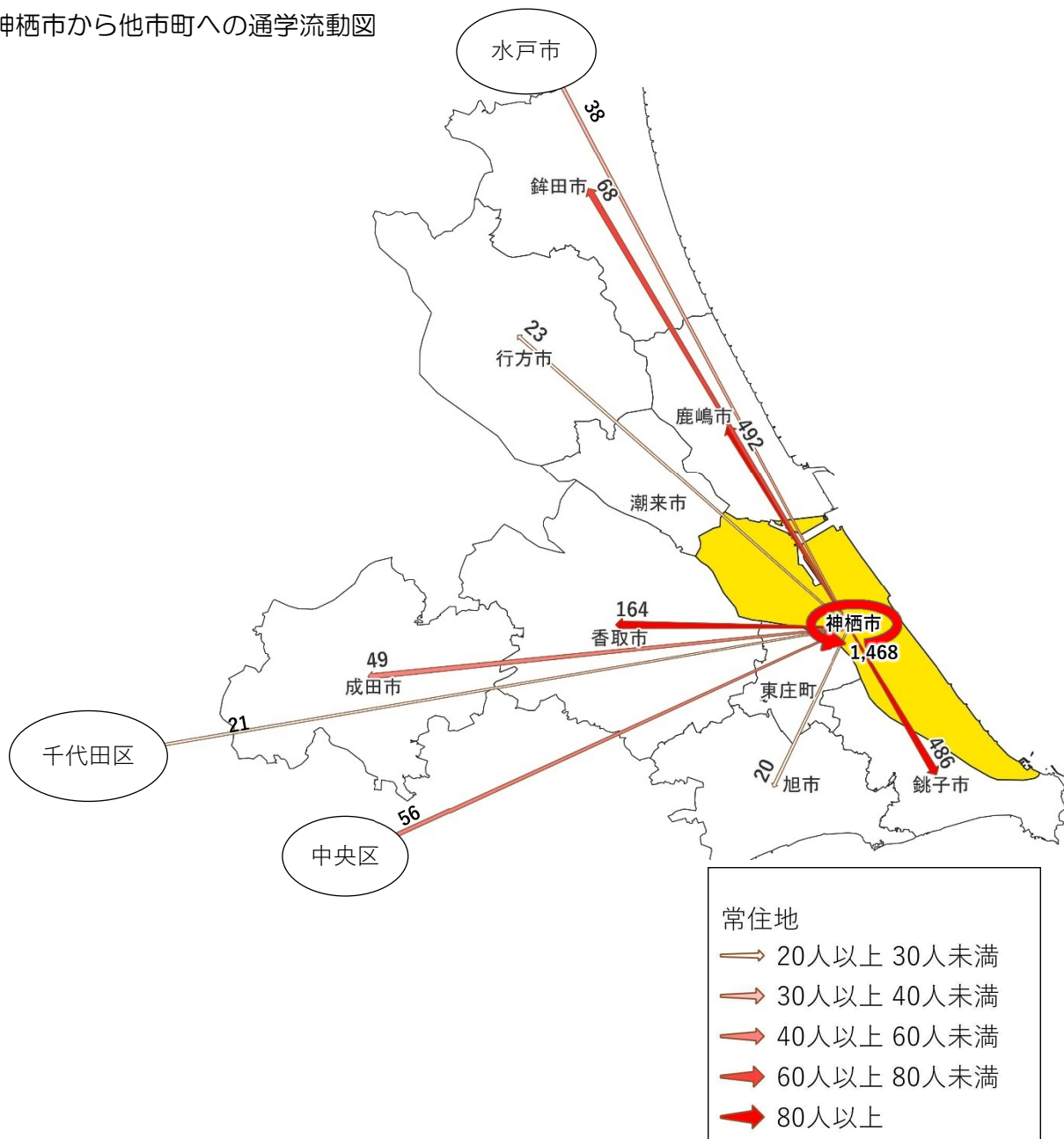
(3) 通学流動（流出）

市内に通学している人が最も多く、1,468人となっています。

市外への通学を見ると、鹿嶋市（492人）、銚子市（486人）が多くなっています。

その他、東京都へ通学している人も一部見られます。

■神栖市から他市町への通学流動図

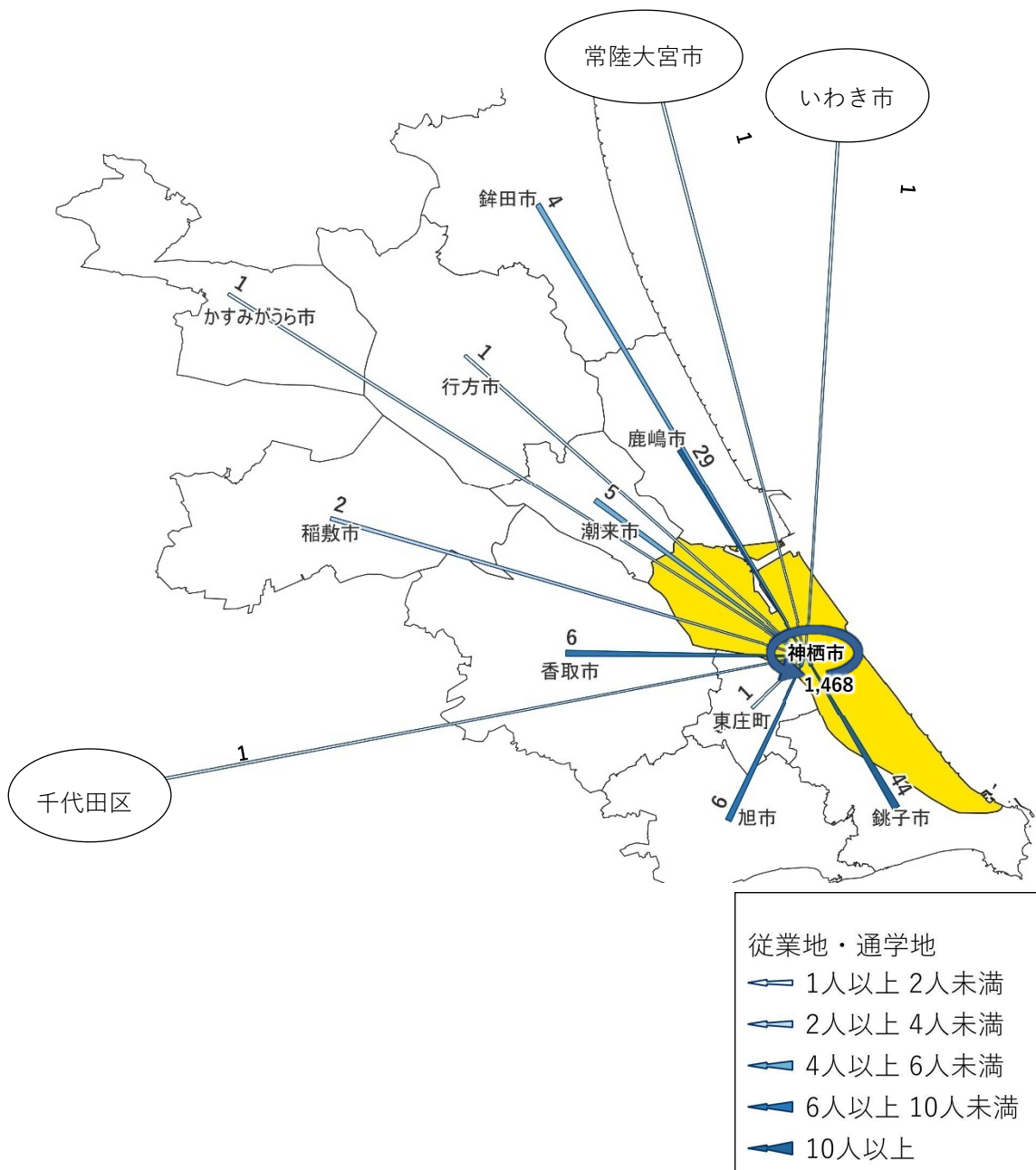


出典：国勢調査（令和2年）

(4) 通学流動（流入）

市外からの通学を見ると、銚子市（44人）、鹿嶋市（29人）が多くなっています。

■他市町から神栖市への通学流動図

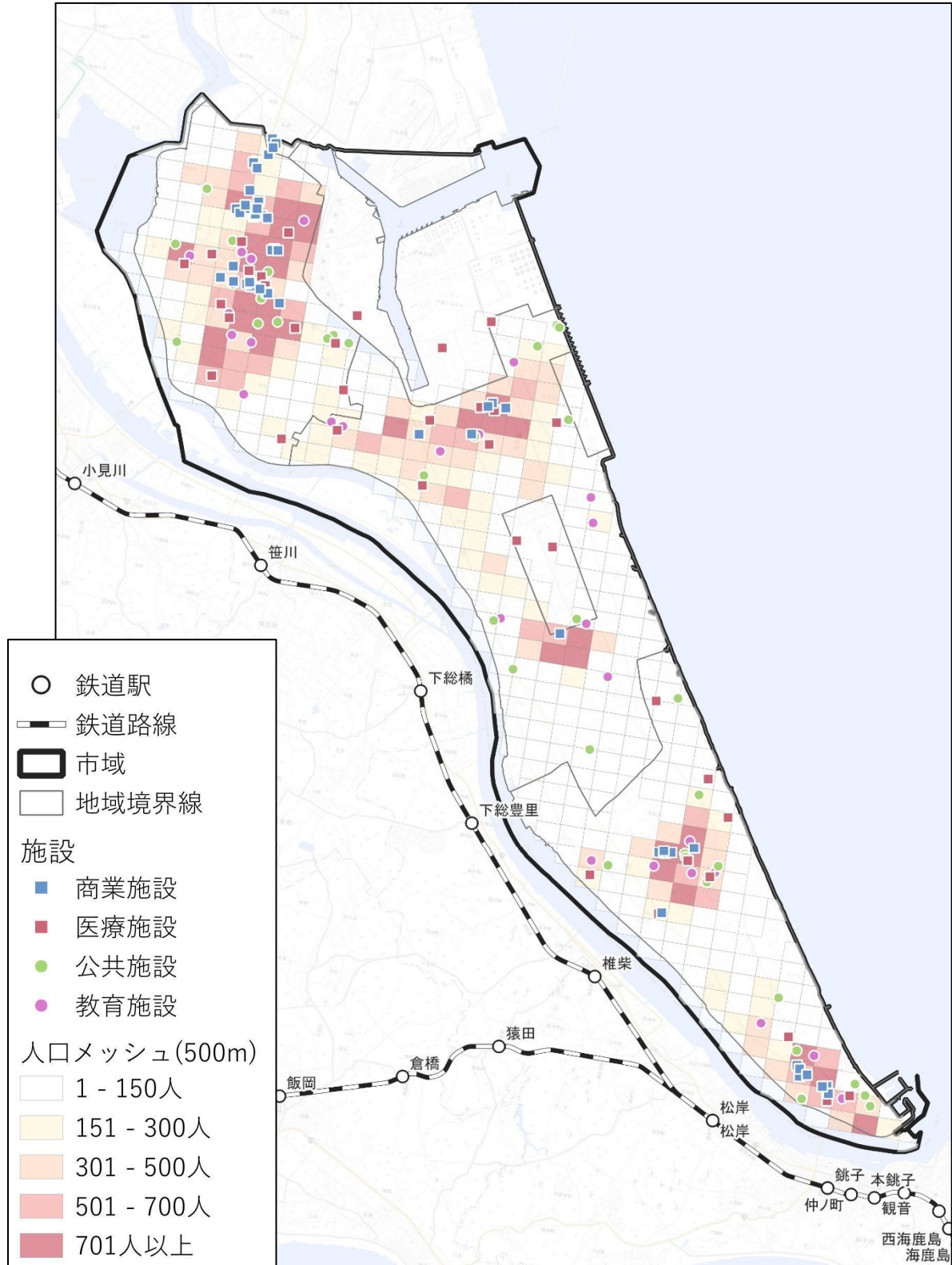


出典：国勢調査（令和2年）

1-1-3 主要施設の立地状況

主要施設の立地状況を見ると、市北部の神栖周辺での分布が特に多くなっています。その他の地域では、人口が集積している区域に一定の分布が見られます。

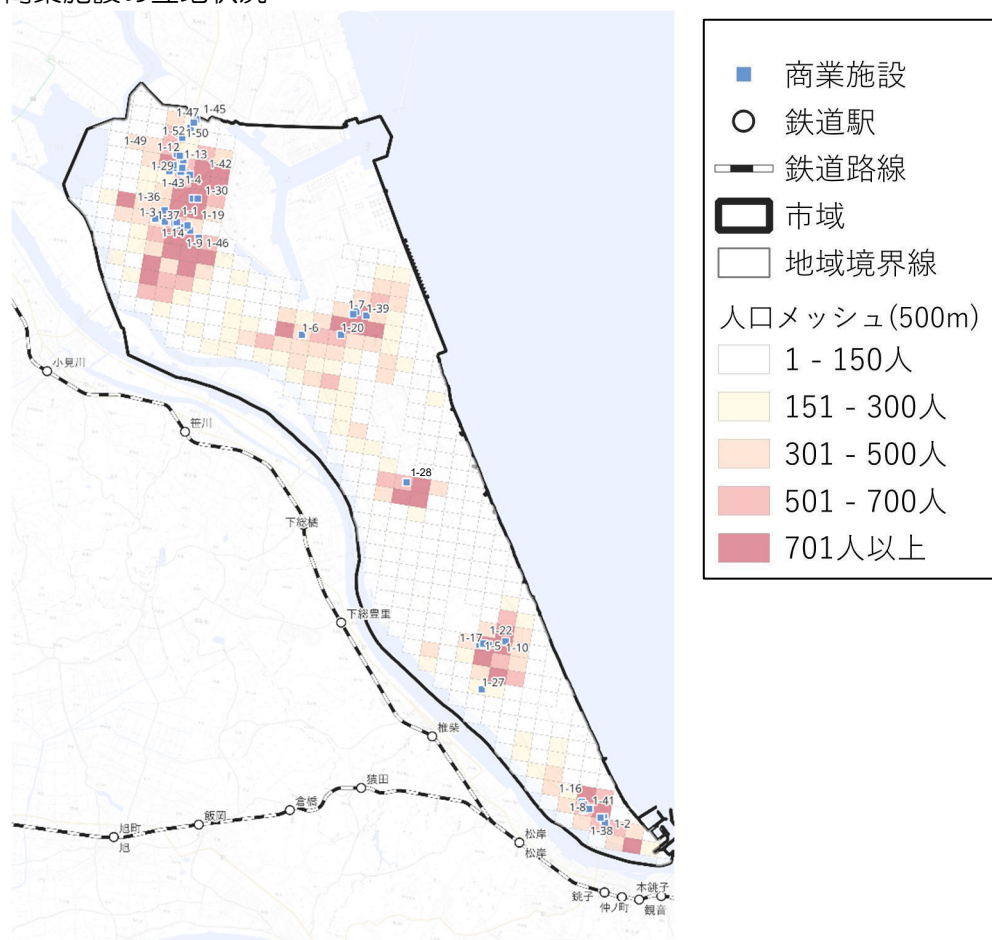
■施設等の立地状況



(1) 主な商業施設

商業施設は、市北部の神栖周辺を中心に、人口集積地に集中して分布しています。

■商業施設の立地状況



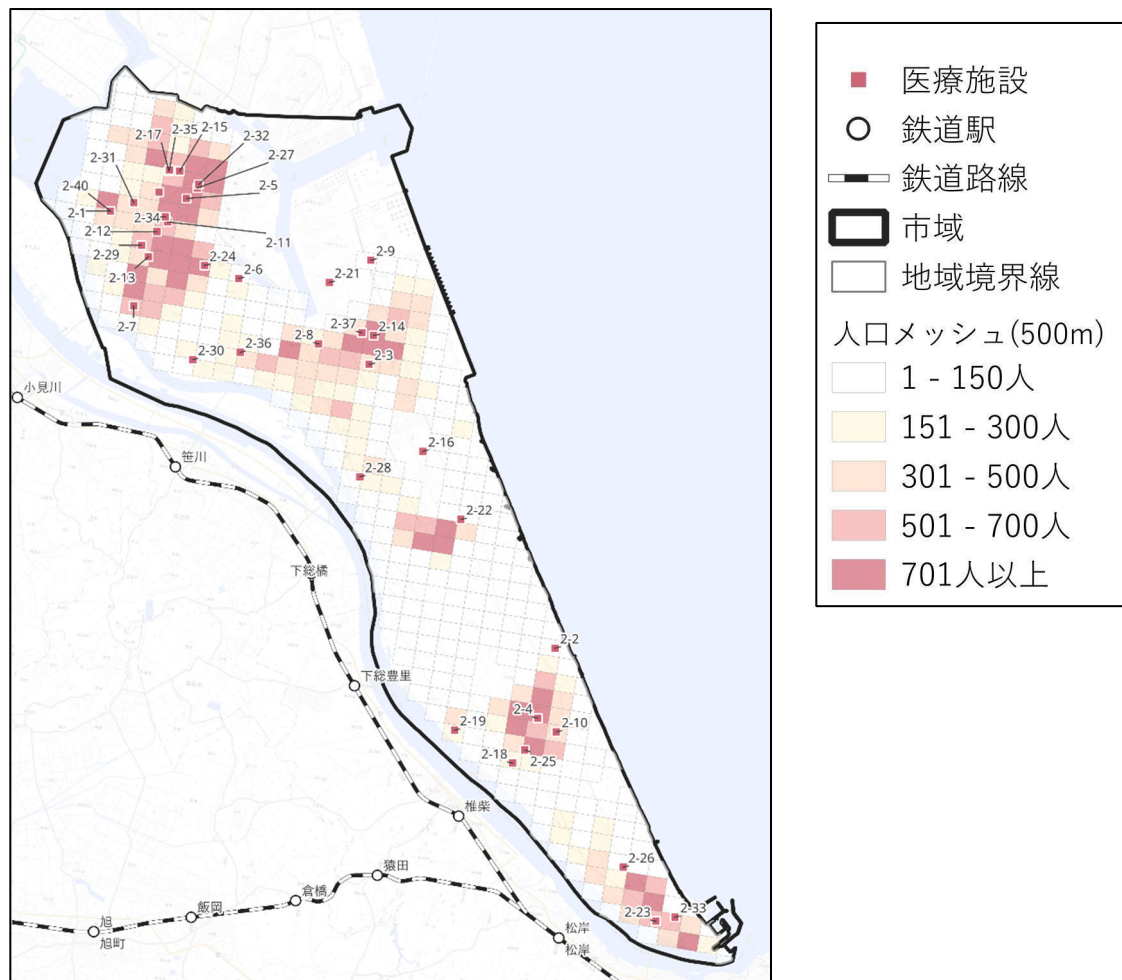
| 種類 | No. | 店舗名 | 種類 | No. | 店舗名 |
|------------|------|-----------------------|---------|-------------------|----------------------|
| スーパー | 1-1 | フードマーケットカスミ神栖店 | ドラッグストア | 1-27 | ウエルシア神栖矢田部店 |
| | 1-2 | カスミ波崎店 | | 1-28 | ウエルシア神栖若松店 |
| | 1-3 | MEGAドン・キホーテ神栖店 | | 1-29 | カワチ薬局神栖店 |
| | 1-4 | セイミヤ神栖店 | | 1-30 | クスリのアオキ神栖土合店 |
| | 1-5 | フードマーケットカスミ土合店 | | 1-31 | クスリのアオキ平泉東店 |
| | 1-6 | タイヨー知手店 | | 1-32 | クスリのアオキ平泉店 |
| | 1-7 | フードマーケットささえ知手店 | | 1-33 | ドラッグコスモス波崎店 |
| | 1-8 | スーパータイヨー波崎店 | | 1-34 | ドラッグコスモス神栖平泉店 |
| | 1-9 | ベストリカー神栖店 | | 1-35 | ドラッグコスモス平泉東店 |
| | 1-10 | タイヨーフードリア店 | | 1-36 | マツモトキヨシ ライフガーデン神栖店 |
| | 1-11 | タイヨーオークビレッジ店 | | 1-37 | マツモトキヨシ神栖店 |
| | 1-12 | 業務スーパー神栖店 | | 1-38 | ヤックスドラッグ オークビレッジかみす店 |
| | 1-13 | フードスクエアカスミ ライフガーデン神栖店 | | 1-39 | ヤックスドラッグ知手店 |
| ホームセンター | 1-14 | DCM神栖店 | 1-40 | ヤックスドラッグ波崎店 | |
| | 1-15 | カインズ神栖店 | 1-41 | ユニクロアクロスプラザ神栖店 | |
| | 1-16 | ケーヨーデイツー波崎店 | 1-42 | ファッションセンターしまむら神栖店 | |
| ショッピングセンター | 1-17 | コメリハード&グリーン神栖土合店 | 1-43 | ファッションセンターしまむら波崎店 | |
| | 1-18 | オークビレッジかみす | 1-44 | ケーズデンキ神栖店 | |
| ドラッグストア | 1-19 | ウエルシア神栖大野原店 | 家電量販店 | 1-45 | ケーズデンキ波崎店 |
| | 1-20 | ウエルシア神栖知手中央店 | 1-46 | ヤマダ電機テックランドNew神栖店 | |
| | 1-21 | ウエルシア神栖知手店 | スポーツ用品店 | 1-47 | アルペン・ゴルフ5アクロスプラザ神栖店 |
| | 1-22 | ウエルシア神栖土合本町店 | 専門店 | 1-48 | 茨城鑑定団神栖店 |
| | 1-23 | ウエルシア神栖波崎店 | | 1-49 | ワンダーグー鹿島店 |
| | 1-24 | ウエルシア神栖平泉店 | | 1-50 | PC DEPOT スマートライフ神栖店 |
| | 1-25 | ウエルシア神栖堀割店 | | 1-51 | カワチ薬品神栖店 |
| | 1-26 | ウエルシア神栖中央店 | | 1-52 | TSUTAYA鹿嶋南店 |

出典：全国大型小売店総覧（2025年版）、iタウンページ

(2) 主な医療施設

医療施設は、市北部の神栖周辺などの人口集積地に集中的に分布するほか、その周辺をカバーするように点在しています。

■医療施設の立地状況



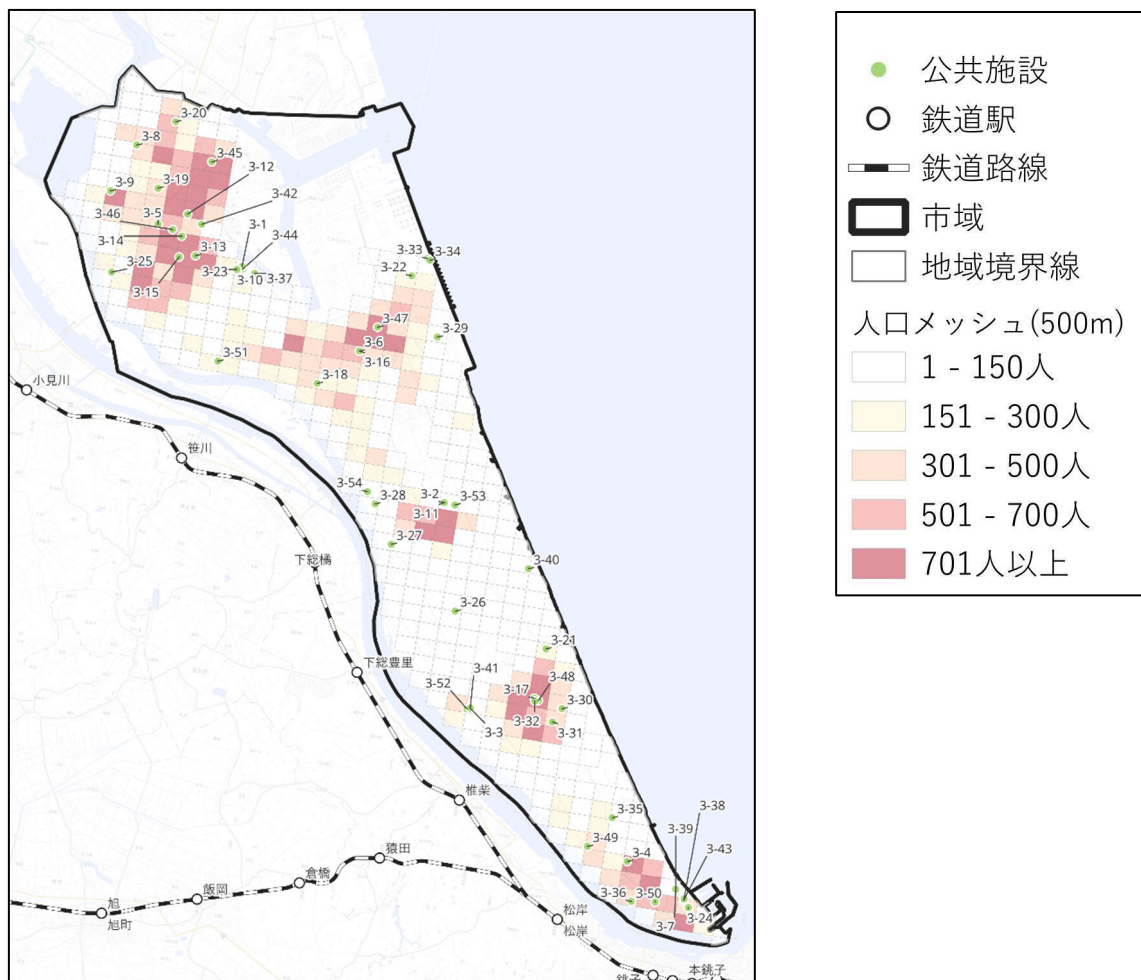
| No. | 名称 | No. | 名称 |
|------|-----------------------------|------|---------------------|
| 2-1 | 社会福祉法人白十字会白十字総合病院 | 2-20 | 坂本医院 |
| 2-2 | 清仁会病院 | 2-21 | AGC株式会社鹿島工場健康管理センター |
| 2-3 | 神栖済生会病院 | 2-22 | しょうのこどもクリニック |
| 2-4 | 医療法人社団土合会渡辺病院 | 2-23 | 小田医院 |
| 2-5 | 医療法人社団秀章会三井クリニック | 2-24 | 児玉医院 |
| 2-6 | わたなべ眼科クリニック | 2-25 | すずきクリニック |
| 2-7 | いきすの森クリニック | 2-26 | 波崎クリニック |
| 2-8 | かみすメディカルクリニック | 2-27 | ふかしばこどもクリニック |
| 2-9 | 一般社団法人日本健康倶楽部 東部地区健康管理クリニック | 2-28 | 宝山ハートクリニック |
| 2-10 | 皮フ科内科クリヤマクリニック | 2-29 | 西尾耳鼻咽喉科医院 |
| 2-11 | 済生会土合クリニック | 2-30 | 人見医院 |
| 2-12 | かみす消化器内視鏡クリニック | 2-31 | 城之内医院 |
| 2-13 | あきら医院 | 2-32 | 五郎台ファミリークリニック |
| 2-14 | かしまなだ診療所 | 2-33 | 済生会波崎診療所 |
| 2-15 | 小沢眼科 神栖診療所 | 2-34 | 牧医院 |
| 2-16 | ケイミュー株式会社鹿島工場 診療所 | 2-35 | 鹿嶋ハートクリニック |
| 2-17 | にへいなかよしクリニック | 2-36 | 野口医院 |
| 2-18 | ひかりクリニック | 2-37 | 武藤小児科医院 |
| 2-19 | 医療法人永木外科胃腸科医院 | | |

出典：国土数値情報ダウンロードサイト、神栖市資料

(3) 主な公共施設

公共施設は、市北部の神栖周辺などの人口集積地が多いですが、それ以外の区域でも一定の分布が見られます。

■公共施設の立地状況



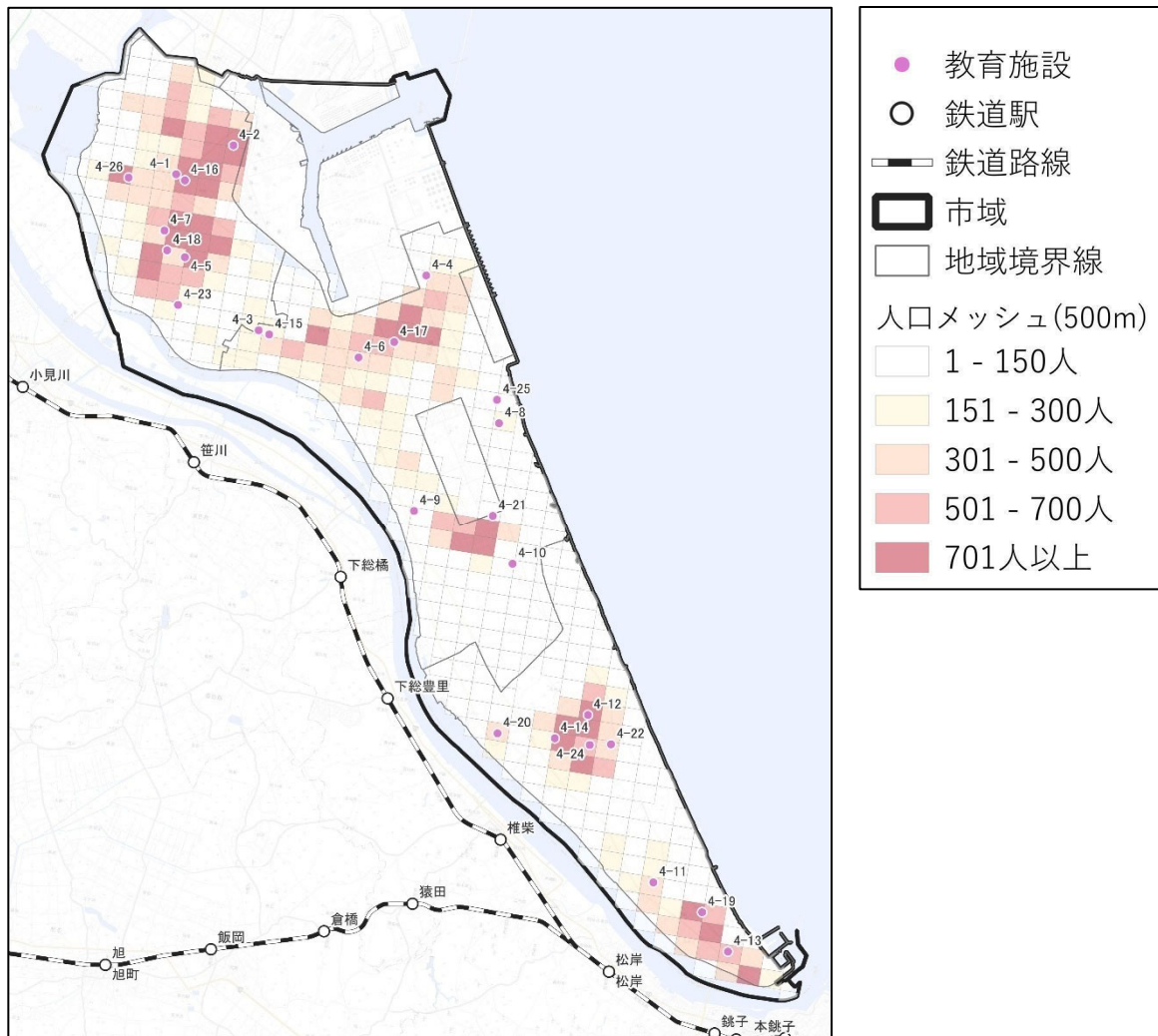
| No. | 名称 | No. | 名称 | No. | 名称 |
|------|---------------|------|-------------------|------|-------------|
| 3-1 | 神栖市役所 | 3-19 | 平泉コミュニティセンター | 3-37 | 神栖市文化センター |
| 3-2 | 若松出張所 | 3-20 | 居切公民館 | 3-38 | 波崎体育館 |
| 3-3 | 矢田部出張所 | 3-21 | 東松下ふるさとコミュニティセンター | 3-39 | はさき生涯学習センター |
| 3-4 | 波崎総合支所 | 3-22 | ふれあいセンター湯楽々 | 3-40 | 十町歩農村集落センター |
| 3-5 | 大野原行政サービスコーナー | 3-23 | 保健・福祉会館・保健センター | 3-41 | 矢田部ふれあい館 |
| 3-6 | うずも行政サービスコーナー | 3-24 | 波崎東ふれあいセンター | 3-42 | かみす防災アリーナ |
| 3-7 | 波崎行政サービスコーナー | 3-25 | 息栖区民会館 | 3-43 | はさきマリンスパ |
| 3-8 | 下幡木公民館 | 3-26 | 日和山農村集落センター | 3-44 | 神栖郵便局 |
| 3-9 | 賀公民館 | 3-27 | 西押揚農村集落センター | 3-45 | 深芝郵便局 |
| 3-10 | 中央公民館 | 3-28 | 東宝山集落センター | 3-46 | 神栖大野原郵便局 |
| 3-11 | 若松公民館 | 3-29 | 高齢者ふれあいセンターむつみ荘 | 3-47 | 神栖知手郵便局 |
| 3-12 | 神栖区公民館 | 3-30 | 土合体育館 | 3-48 | 波崎土合ヶ原郵便局 |
| 3-13 | 新港公民館 | 3-31 | はさき保健・交流センター | 3-49 | 別所郵便局 |
| 3-14 | 浜松公民館 | 3-32 | はさき福祉センター | 3-50 | 波崎郵便局 |
| 3-15 | 大野原コミュニティセンター | 3-33 | 第一リサイクルプラザ | 3-51 | 萩原郵便局 |
| 3-16 | うずもコミュニティセンター | 3-34 | かみす聖苑 | 3-52 | 矢田部郵便局 |
| 3-17 | 矢田部公民館 | 3-35 | 舎利農村集落センター | 3-53 | 若松郵便局 |
| 3-18 | 日川公民館 | 3-36 | 海老台区民館 | 3-54 | 波崎太田郵便局 |

出典：国土数値情報ダウンロードサイト、神栖市資料

(4) 主な教育施設

教育施設は、人口集積地に多く位置するほか、一定の人口分布が見られる地域を中心に点在しています。

■教育施設の立地状況



| 種類 | No. | 名称 | 種類 | No. | 名称 |
|-----|------|--------------|-----|------|--------------|
| 小学校 | 4-1 | 神栖市立息栖小学校 | 中学校 | 4-15 | 神栖市立神栖第一中学校 |
| | 4-2 | 神栖市立深芝小学校 | | 4-16 | 神栖市立神栖第二中学校 |
| | 4-3 | 神栖市立軽野小学校 | | 4-17 | 神栖市立神栖第三中学校 |
| | 4-4 | 神栖市立軽野東小学校 | | 4-18 | 神栖市立神栖第四中学校 |
| | 4-5 | 神栖市立大野原小学校 | | 4-19 | 神栖市立波崎第一中学校 |
| | 4-6 | 神栖市立横瀬小学校 | | 4-20 | 神栖市立波崎第二中学校 |
| | 4-7 | 神栖市立大野原西小学校 | | 4-21 | 神栖市立波崎第三中学校 |
| | 4-8 | 神栖市立柳川小学校 | | 4-22 | 神栖市立波崎第四中学校 |
| | 4-9 | 神栖市立太田小学校 | | 4-23 | 茨城県立神栖高等学校 |
| | 4-10 | 神栖市立須田小学校 | | 4-24 | 茨城県立波崎高等学校 |
| | 4-11 | 神栖市立波崎西小学校 | | 4-25 | 茨城県立波崎柳川高等学校 |
| | 4-12 | 神栖市立植松小学校 | | 4-26 | 白十字看護専門学校 |
| | 4-13 | 神栖市立波崎小学校 | | | |
| | 4-14 | 神栖市立やたべ土合小学校 | | | |

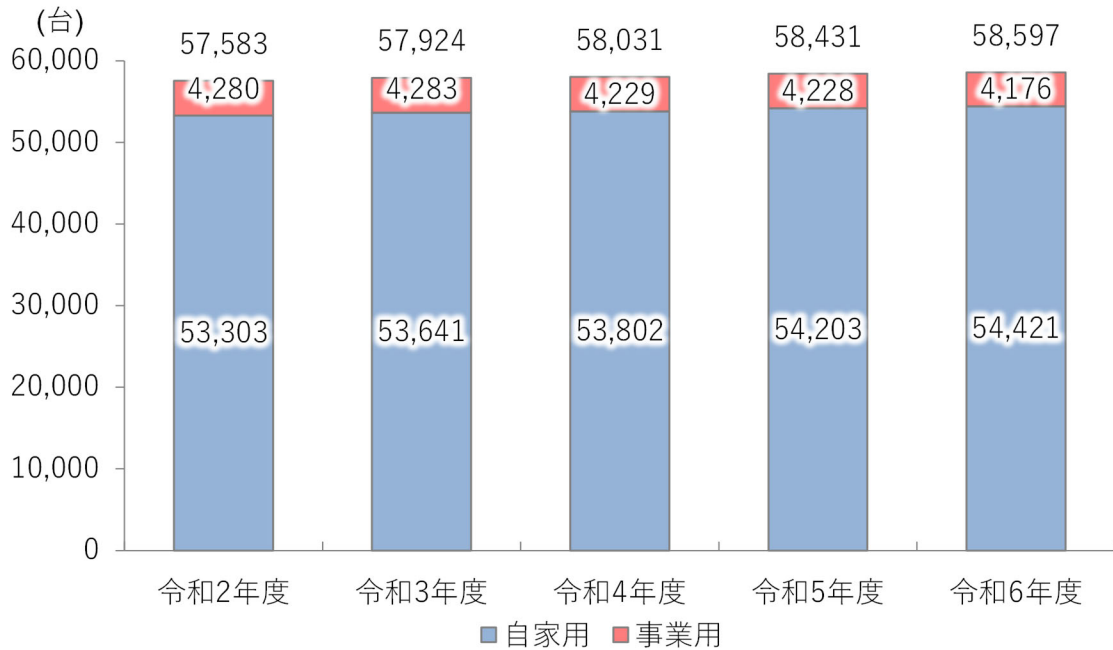
出典：国土数値情報ダウンロードサイト

1-1-4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和7年3月末現在で約54,400台となっています。

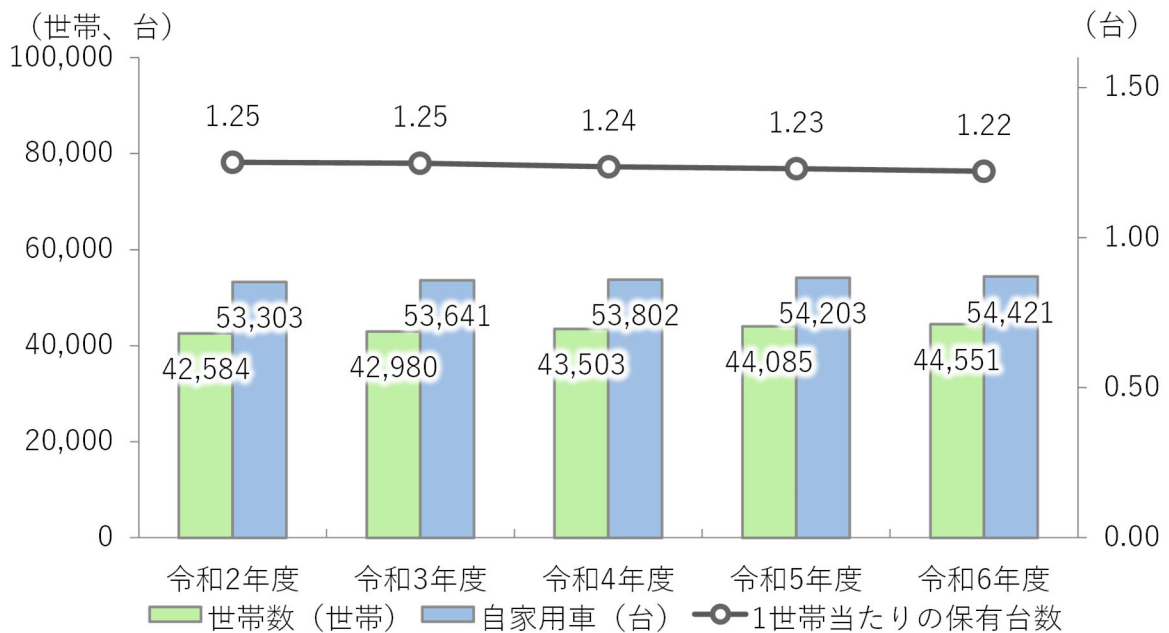
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和7年3月末現在で約1.2台となっています。

■自動車保有状況の推移



出典：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



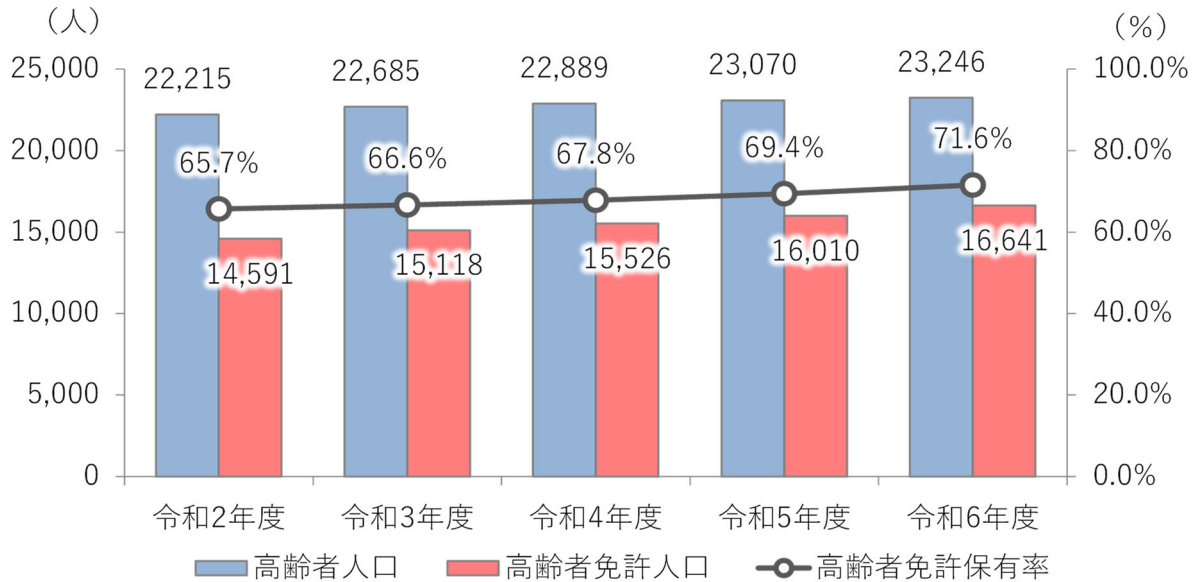
出典：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

1-1-5 高齢者の免許保有および事故件数

(1) 高齢者の運転免許保有状況

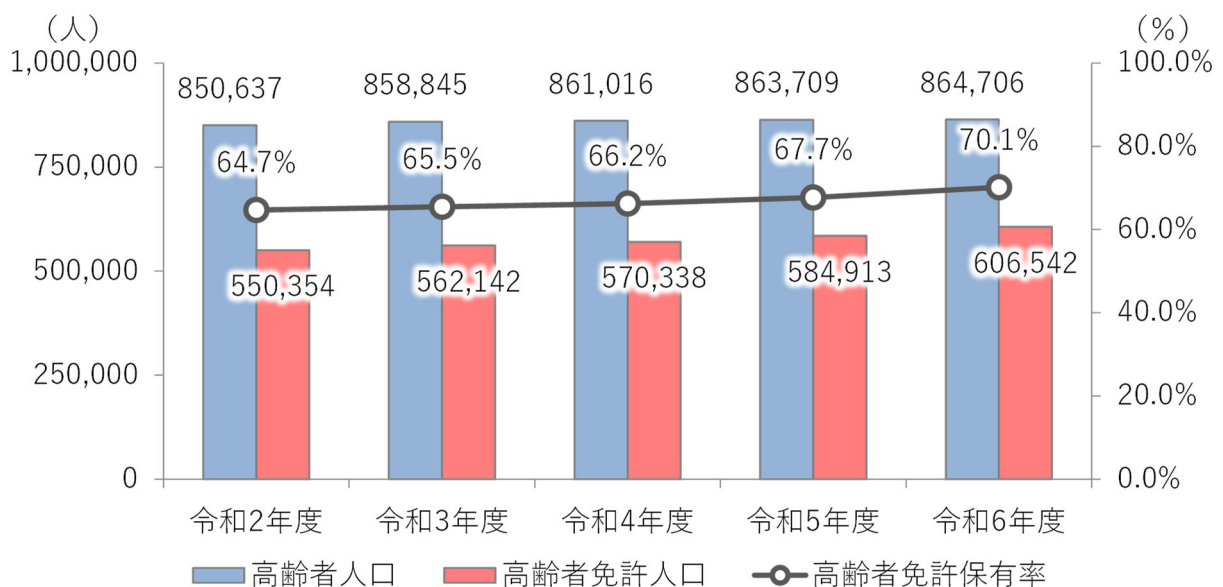
令和6年における65歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率は71.6%となっており、茨城県の平均70.1%と比較すると、その保有率は高くなっています。

■ 神栖市の高齢者（65歳以上）の免許保有状況の推移



出典：茨城県警察本部「交通白書」（各年12月31日現在）
茨城県「住民基本台帳人口」（各年1月1日現在）

■ (参考) 茨城県の高齢者（65歳以上）の免許保有状況の推移

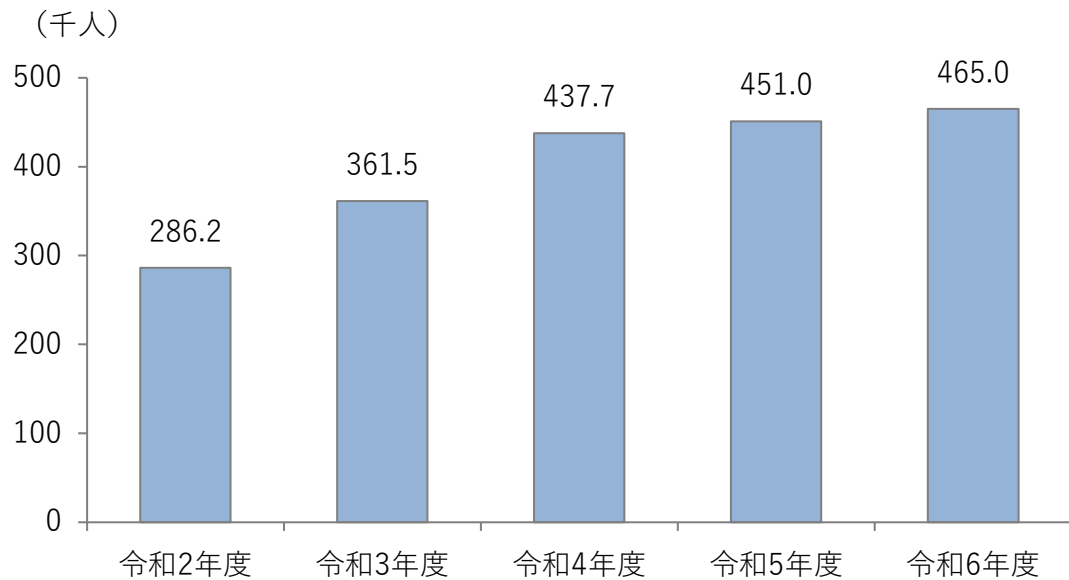


出典：茨城県警察本部「交通白書」（各年12月31日現在）
茨城県「住民基本台帳人口」（各年1月1日現在）

1-1-6 観光来訪者

観光入込客数は、令和2年度はコロナ禍の影響もあり落ち込んでいましたが、その後経年的に回復しており、令和6年度時点では46.5万人となっています。

■観光入込客数の推移



出典：茨城県「茨城の観光レクリエーション現況」

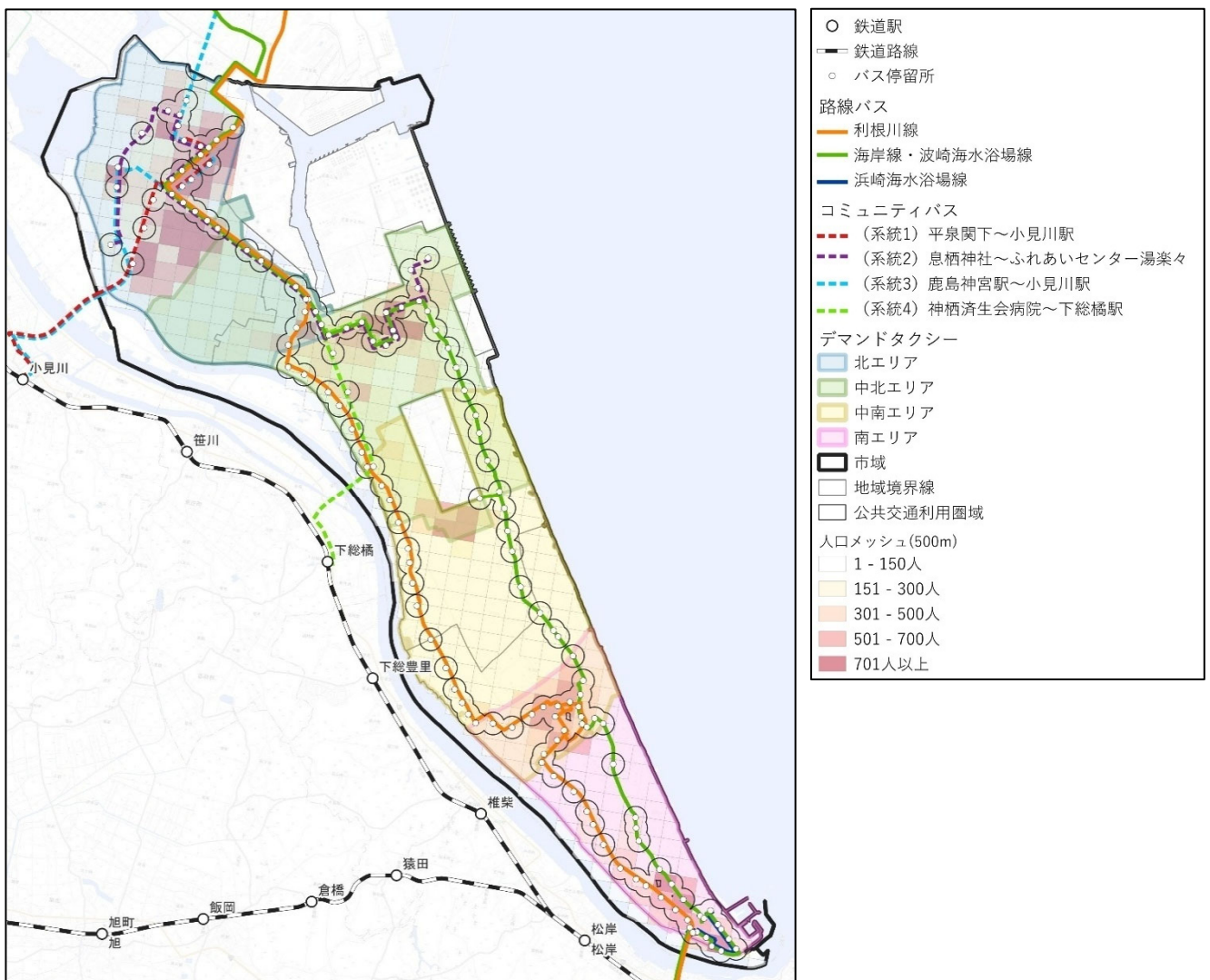
1-2 地域公共交通の現状

1-2-1 地域公共交通ネットワーク

本市の公共交通については、市北部に位置するアートホテル鹿島セントラル及び神栖市役所にて、東京駅をはじめとする首都圏からの高速バスがアクセスしており、同ホテルが市の広域交通結節点として機能しています。また、市内交通においては、市を南北に縦断する形で、東部を海岸線、西部を利根川線と、2本の路線バスが運行しています。また、市北部では、路線バスの運行を補完するとともに、朝夕の通勤・通学時間帯に、小見川駅、下総橋駅への通勤・通学輸送に特化した交通として、市のコミュニティバスが運行しています。鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約41,500人であり、全人口の約54%となっています。（総務省統計局の令和2年国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域*人口を算出。その場合、カバー圏域*を鉄道については駅から徒歩800m以内、バスについては停留所から徒歩300m以内としました。）

その他、市全域においてデマンドタクシーを運行しており、バス交通の届かない地域の輸送を担っています。

■神栖市内の地域公共交通網*



■神栖市内の地域公共交通の運行状況

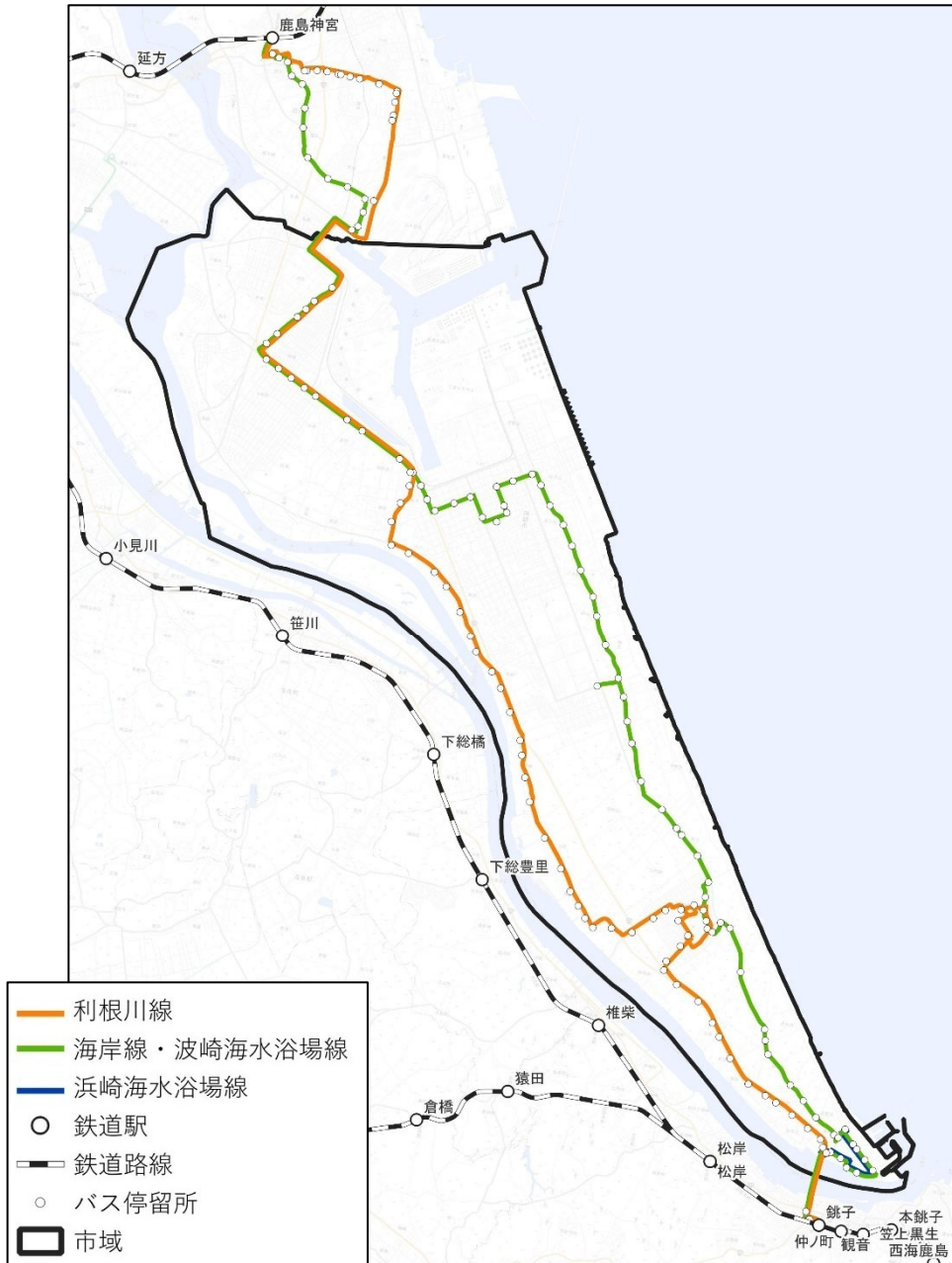
| 交通モード | 路線 | 起終点 | | 便数(平日) | 運行主体 | 運行者 |
|------------|-------------------------|---------|-------------|----------------|------------------------|----------|
| 路線バス | 利根川線 | 鹿島神宮駅 | 銚子駅 | 往2便 復3便 | 関東鉄道 | |
| | | 矢田部公民館 | 銚子駅 | 往10便 復9便 | | |
| | | 関鉄波崎営業所 | 銚子駅 | 往3便 復4便 | | |
| | 海岸線 | 鹿島神宮駅 | 銚子駅 | 往8便 復8便 | | |
| | | 鹿島神宮駅 | 土合北 | 往1便 | | |
| | | 鹿島神宮駅 | 神栖済生会病院 | 復1便 | | |
| 土合ヶ原東電社宅前 | | 銚子駅 | 往7便 復6便 | | | |
| 波崎海水浴場線 | 波崎海水浴場 | 銚子駅 | 往8便 復4便 | | | |
| コミュニティバス | 系統1 | 平泉関下 | 小見川駅 | 往1便 復2便 | 神栖市 | 関東鉄道 |
| | 系統2 | 息栖神社 | ふれあいセンター湯楽々 | 往3便 復3便 | | |
| | 系統3 | 小見川駅 | 鹿島神宮駅 | 往3便 復3便 | | |
| | 系統4 | 神栖済生会病院 | 下総橋駅 | 往1便 復2便 | | |
| デマンドタクシー | 北エリア | 自宅 | 決められた目的地 | 9便 | 神栖市 | 市内タクシー会社 |
| | 中北エリア | | | | | |
| | 中南エリア | | | | | |
| | 南エリア | | | | | |
| 高速バス | 鹿島線 | 鹿島神宮駅 | 東京駅 | 上り63便 下り63便 | 関東鉄道 京成バス JRバス関東 | |
| | 波崎線 | 波崎 | 東京駅 | 上り2便 下り2便 | 関東鉄道 | |
| | TDR・東京テレポート駅線 | 鹿島神宮駅 | 東京テレポート駅 | 上り2便 下り2便 | 関東鉄道 | |
| | 羽田空港線 | 鹿島神宮駅 | 羽田空港 | 上り2便 下り2便 | 関東鉄道 | |
| タクシー | (神栖地区:10社) (波崎地区:2社) | (自宅) | (目的地) | — | タクシー事業者 | |
| 茨城空港乗合タクシー | | 茨城空港 | 神栖市・鹿嶋市 | — | 茨城県 | 市内タクシー会社 |

1-2-2 路線バス

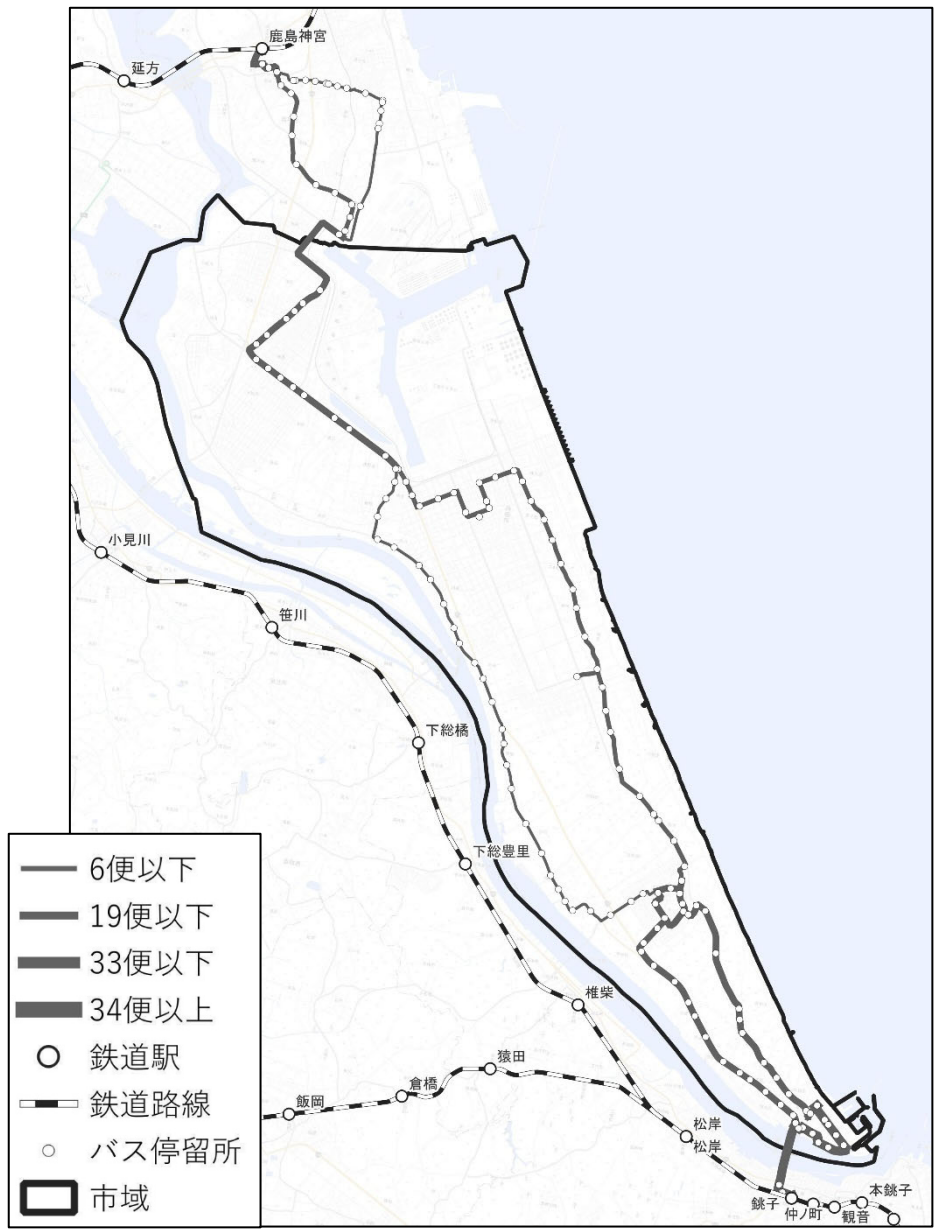
(1) 運行概要

路線バスは、鹿嶋市の鹿島神宮駅を起点に、市内を南北に縦断する2路線が運行されており、海岸線は市の東側、利根川線は市の西側を主に運行しています。

■バスルート



■運行本数

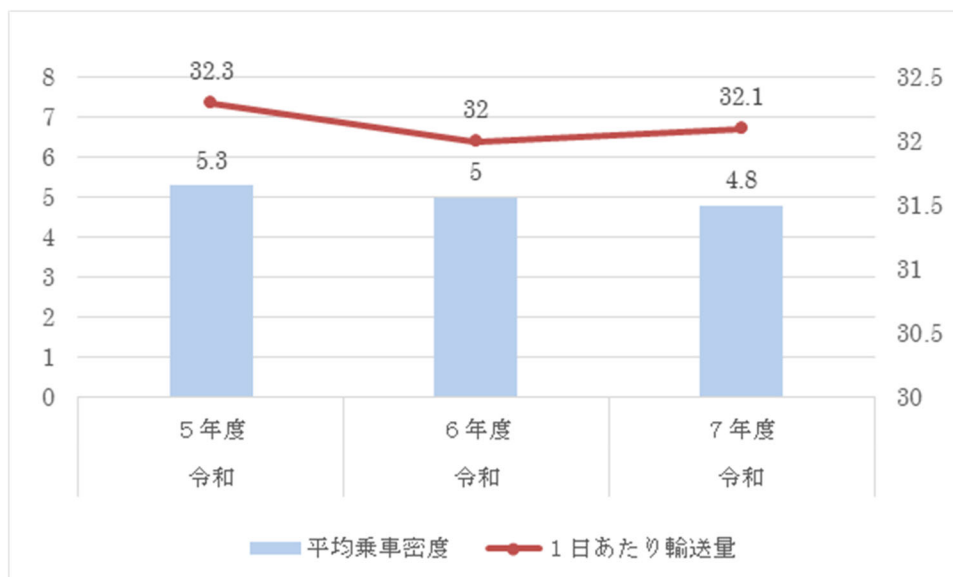


(2) 利用状況

1) 主要路線の利用概況

海岸線の利用状況を見ると、平均乗車密度は 5.0 人前後ですが、経年的に緩やかな減少傾向になっています。一方で、1 日当たり輸送量では、概ね 32 人程度で横ばいに推移しています。

■海岸線の平均乗車密度と 1 日あたりの輸送量の推移



2) 主要路線の停留所別利用状況

海岸線の利用状況を区間別に見ると、ゆーぼーとはさき～銚子駅の通学利用が最も多く、次いで、鹿島セントラルホテル～鹿島神宮駅（神栖市～鹿嶋市間）の移動が多い状況が伺えます。また、鹿島神宮駅～国末（鹿嶋市内）の移動も多い状況となっています。車内人数の推移を見ると、銚子行きでは鹿嶋市～神栖済生会病院の区間の利用者が多い一方で、鹿島神宮行きでは銚子駅～波崎での利用者が多く、銚子駅行きの約 2 倍となっています。

■海岸線区間別利用者数

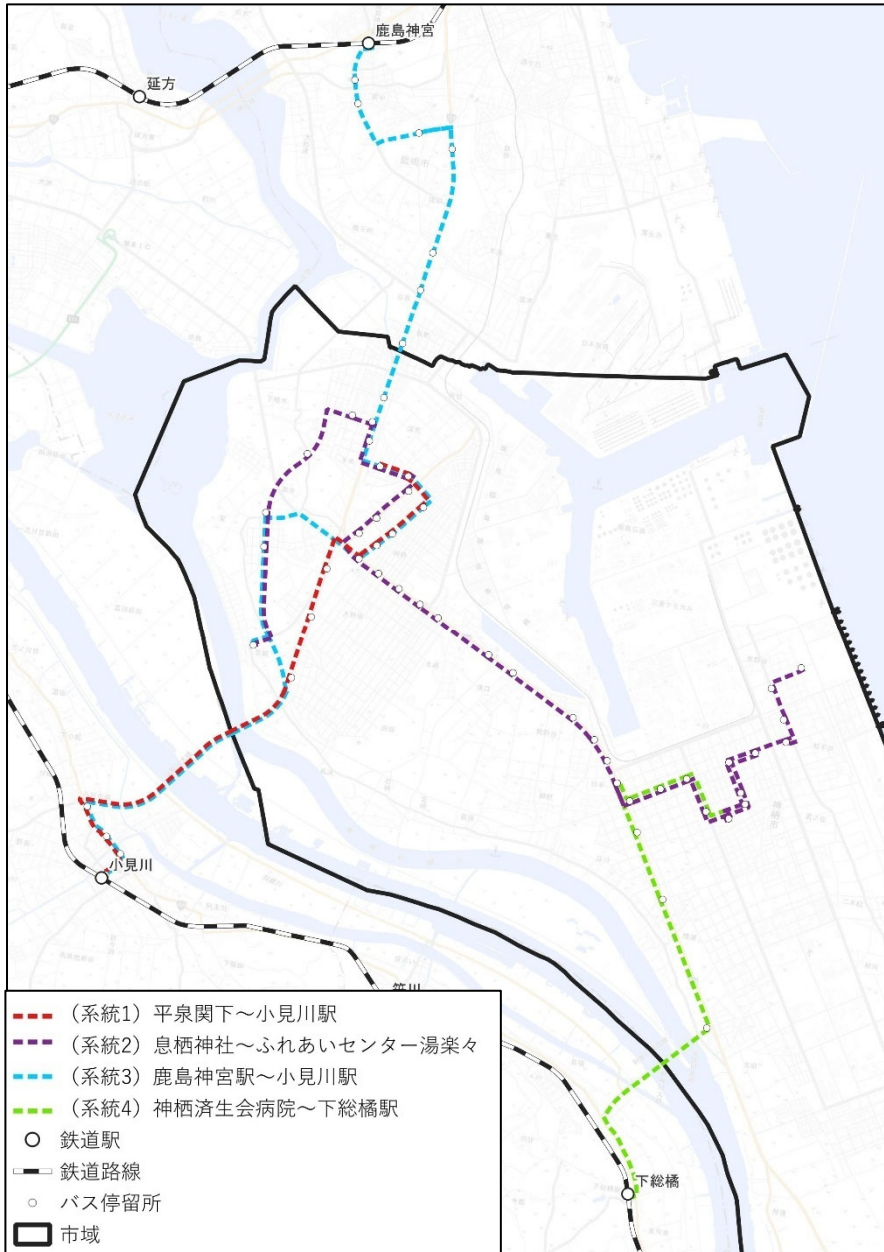
| 乗車バス停 | 降車バス停 | 市域 | 利用者数 | 利用者数 (通学定期) | 利用者数 (通勤定期) | 利用者数 (高齢者) | 利用者数 (その他) |
|------------|--------------|---------|------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| ゆーぼーとはさき | 銚子駅 | 神栖市→銚子市 | 84 | 59 | 0 | 0 | 25 |
| 銚子駅 | ゆーぼーとはさき | 銚子市→神栖市 | 77 | 56 | 0 | 0 | 21 |
| 鹿島セントラルホテル | 鹿島神宮駅 | 神栖市→鹿嶋市 | 47 | 0 | 0 | 0 | 47 |
| 国末 | 鹿島神宮駅 | 鹿嶋市内 | 43 | 0 | 0 | 0 | 43 |
| 鹿島神宮駅 | 国末 | 鹿嶋市内 | 40 | 0 | 0 | 0 | 40 |
| 鹿島神宮駅 | 鹿島セントラルホテル | 鹿嶋市→神栖市 | 34 | 0 | 0 | 0 | 34 |
| 波崎診療所入口 | 銚子駅 | 神栖市→銚子市 | 26 | 1 | 0 | 0 | 25 |
| 上泉川 | 鹿島セントラルホテル | 鹿嶋市→神栖市 | 26 | 0 | 0 | 0 | 26 |
| 銚子駅 | 済生会土合クリニック入口 | 銚子市→神栖市 | 25 | 3 | 0 | 0 | 22 |
| 鹿島神宮駅 | 鹿島警察署入口 | 鹿嶋市内 | 24 | 0 | 0 | 0 | 24 |
| 銚子駅 | 植松 | 銚子市→神栖市 | 23 | 15 | 0 | 0 | 8 |
| 銚子駅 | 波崎中学校前 | 銚子市→神栖市 | 23 | 1 | 0 | 0 | 22 |
| 大野原西 | 柳川北 | 神栖市内 | 22 | 0 | 22 | 0 | 0 |
| 深芝出波 | ゆーぼーとはさき | 神栖市内 | 21 | 0 | 21 | 0 | 0 |
| 上泉川 | 柳川北 | 鹿嶋市→神栖市 | 21 | 0 | 21 | 0 | 0 |
| 浜新田 | 銚子駅 | 神栖市→銚子市 | 21 | 17 | 0 | 0 | 4 |
| 知手団地入口 | 鹿島神宮駅 | 神栖市→鹿嶋市 | 21 | 0 | 19 | 0 | 2 |
| ゆーぼーとはさき | 深芝出波 | 神栖市内 | 21 | 0 | 21 | 0 | 0 |
| 柳川北 | 上泉川 | 神栖市→鹿嶋市 | 21 | 0 | 21 | 0 | 0 |
| 銚子駅 | 舍利寺前 | 銚子市→神栖市 | 20 | 17 | 0 | 0 | 3 |
| 柳川北 | 大野原西 | 神栖市内 | 20 | 0 | 20 | 0 | 0 |
| 鹿島セントラルホテル | 上泉川 | 神栖市→鹿嶋市 | 20 | 0 | 0 | 0 | 20 |

1-2-3 コミュニティバス

(1) 運行概要

前項の路線バスを補完する形で、市北部の主要施設輸送と、朝夕の通勤・通学輸送を担う形で、神栖市コミュニティバスの4路線を運行しています。

■バスルート

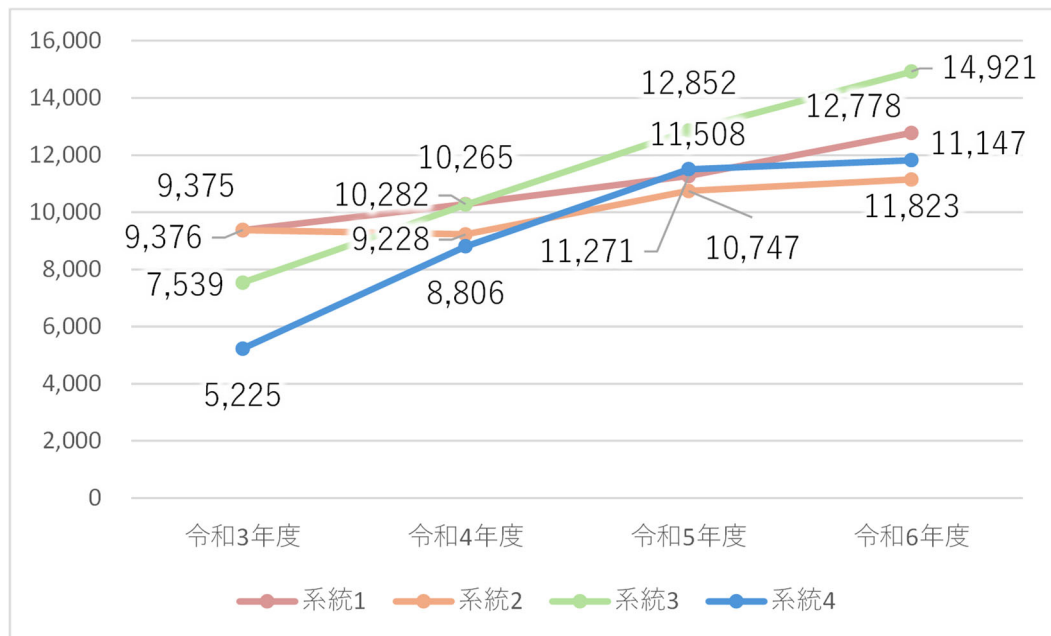


(2) 利用状況

1) コミュニティバス全体の利用者数

令和3年度時点では、コロナ禍の影響もあり利用者数は7,000～9,000人程度でしたが、いずれの路線でも経年的に回復し、令和6年度ではすべての路線で10,000人以上が利用しています。

■年度別・路線別利用者数



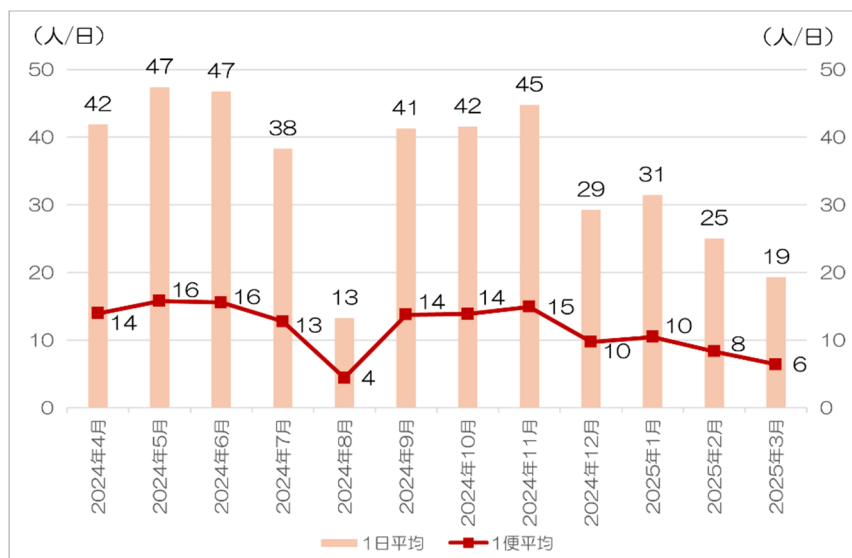
出典：神栖市資料

2) 路線別利用者数

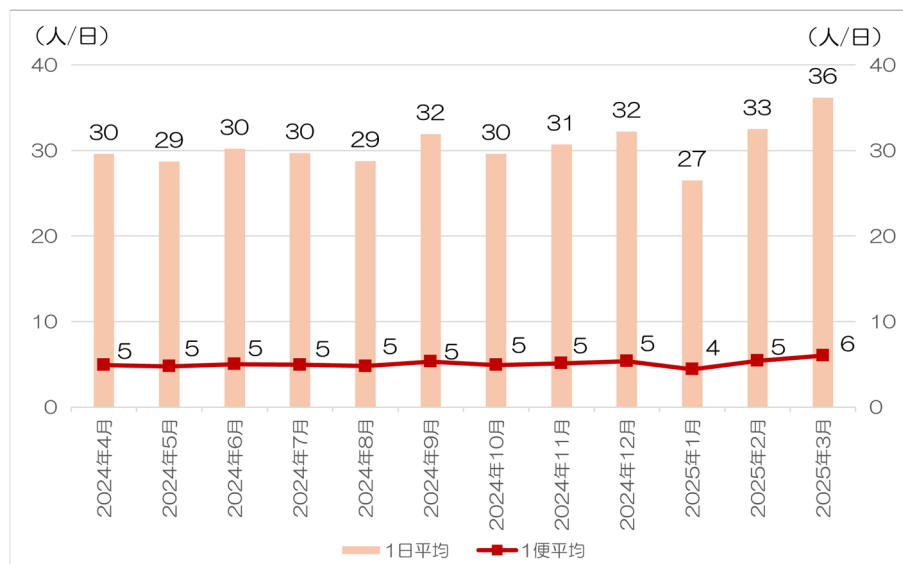
■月別利用者数

系統1・4は、月によって利用者数に開きがある一方で、系統2・3はいずれの月でも一定の利用が見られます。

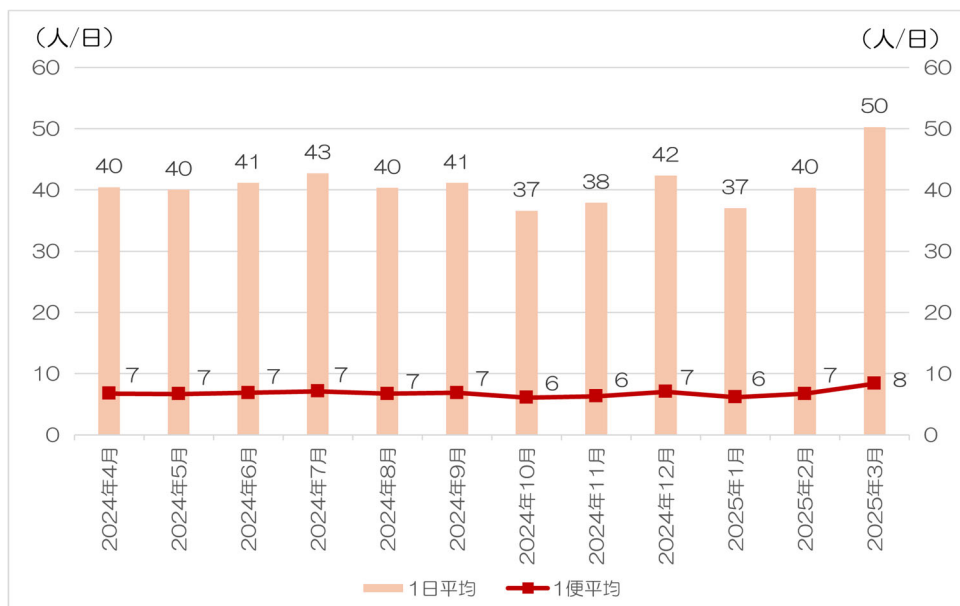
①系統1 平泉関下～小見川駅



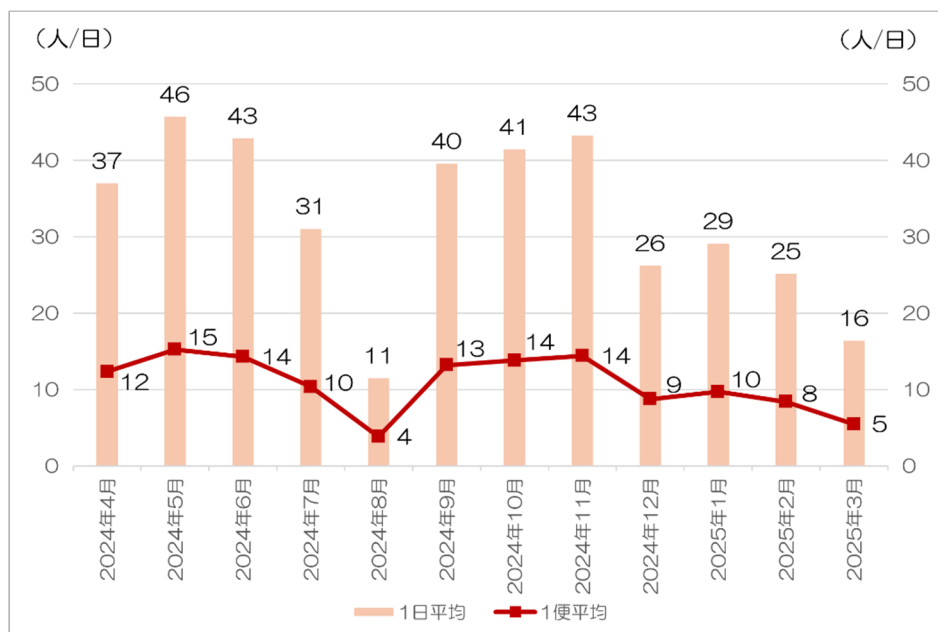
②系統2 息栖神社～ふれあいセンター湯楽々



③系統 3 小見川駅～鹿島神宮駅



④系統 4 神栖済生会病院～下総橋駅

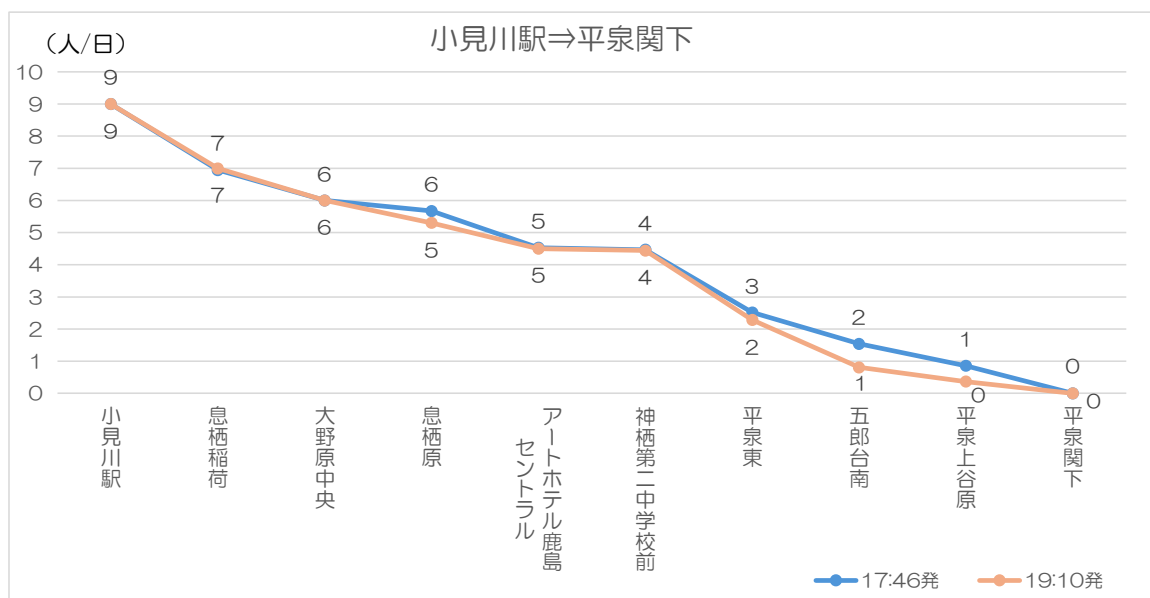
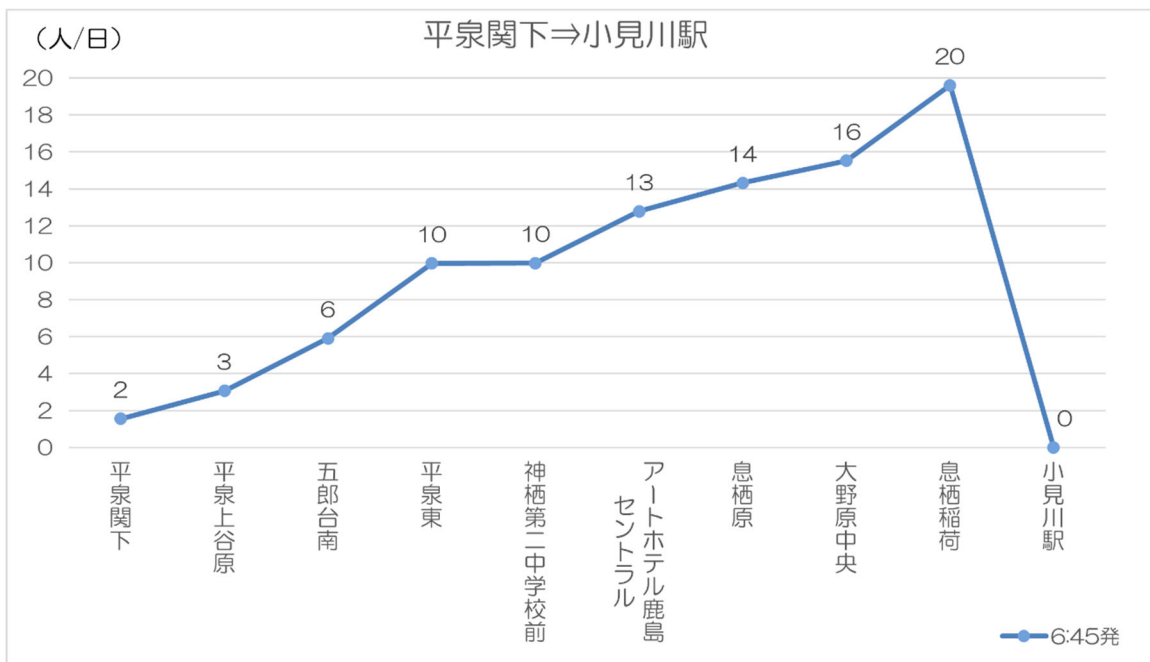


■便別利用者数（令和6年度）

①系統 1 平泉関下～小見川駅

小見川駅行の1便では、ほぼすべての乗客が小見川駅まで利用、平泉関下行の2、3便では、小見川駅からの乗客が各停留所で下車していくなど、小見川駅へのアクセスとしての利用が見受けられます。

■系統 1

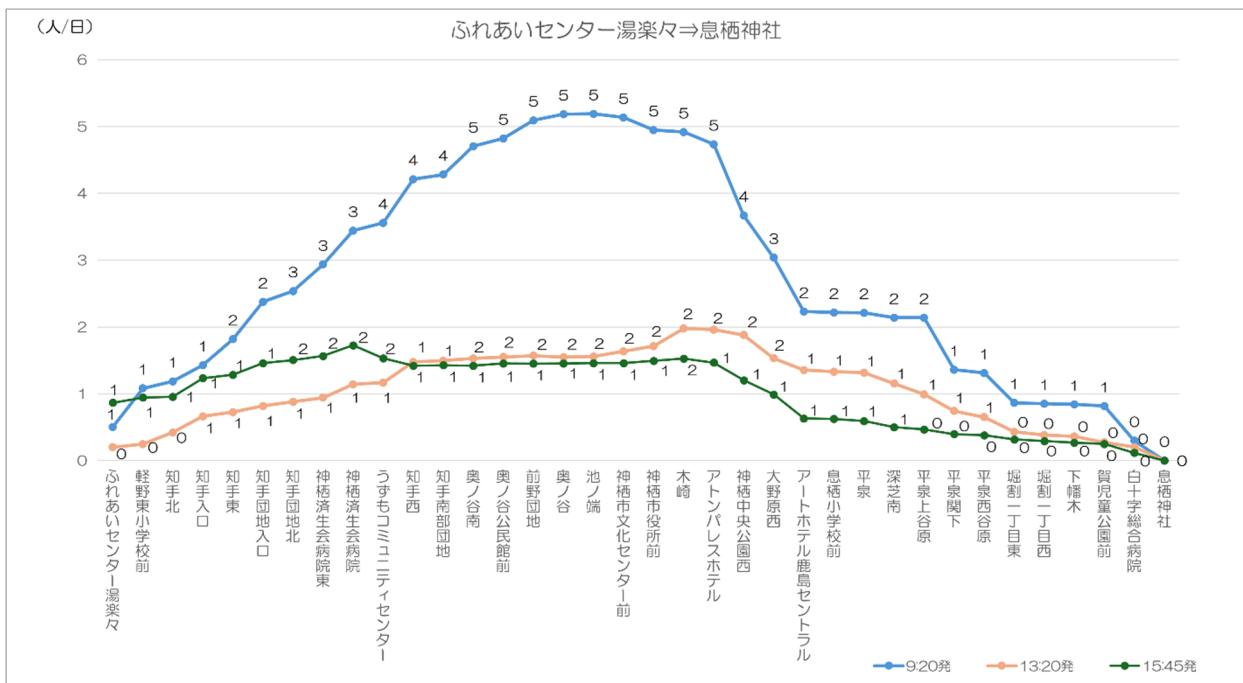
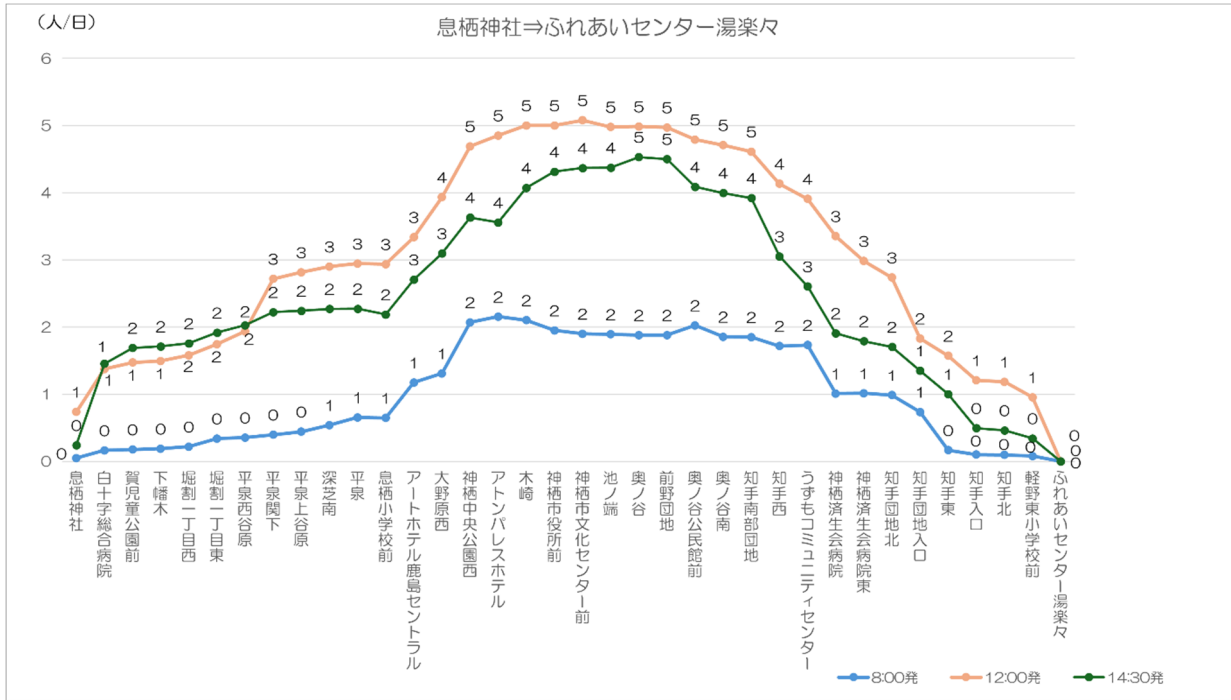


出典：神栖市資料

②系統 2 息栖神社～ふれあいセンター湯楽々

神栖中央公園西～神栖済生会病院での利用者数が特に多く見られます。また、ふれあいセンター湯楽々行きでは日中の便の利用が多い一方、息栖神社方面では朝の便の利用が多く見られます。

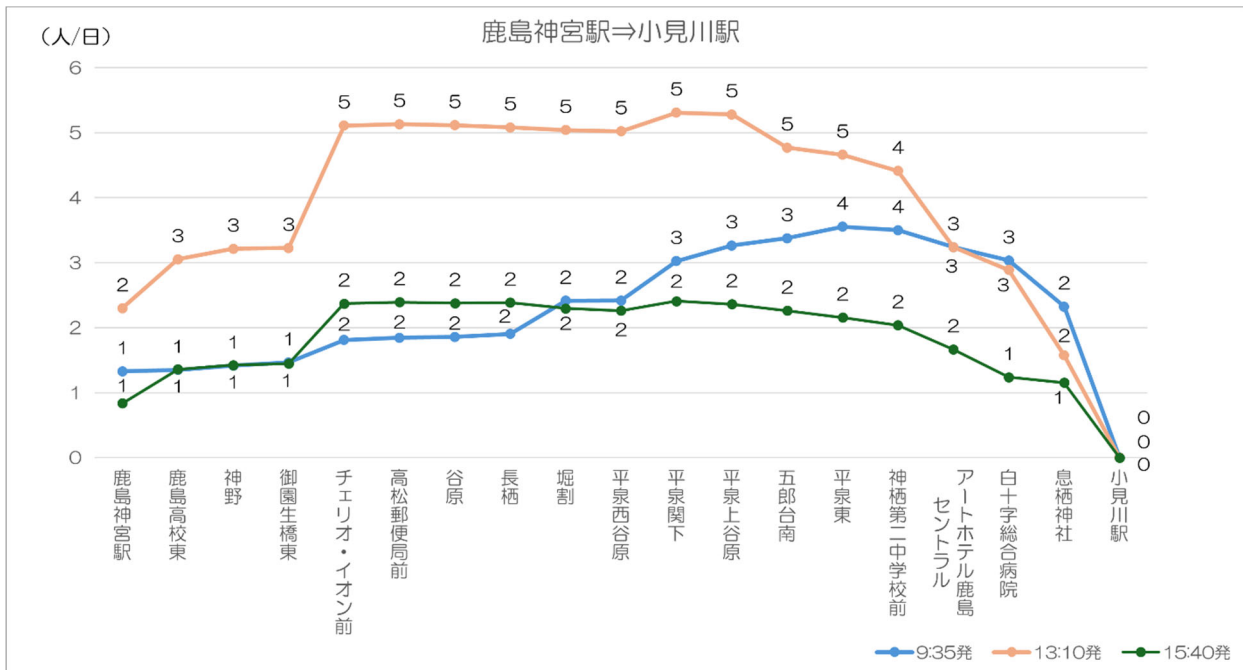
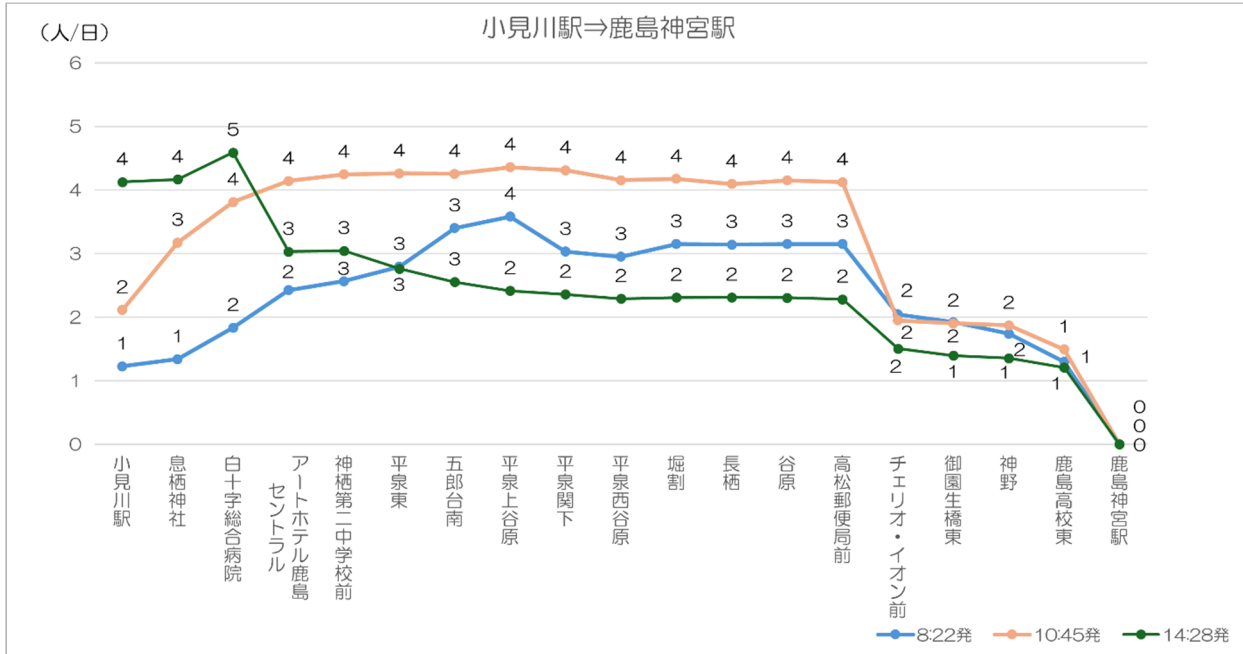
■系統 2



③系統3 小見川駅～アートホテル鹿島セントラル～鹿島神宮駅

主に市内～チェリオ・イオン前（鹿嶋市）の区間にて、10～13時台での利用が多く見られます。

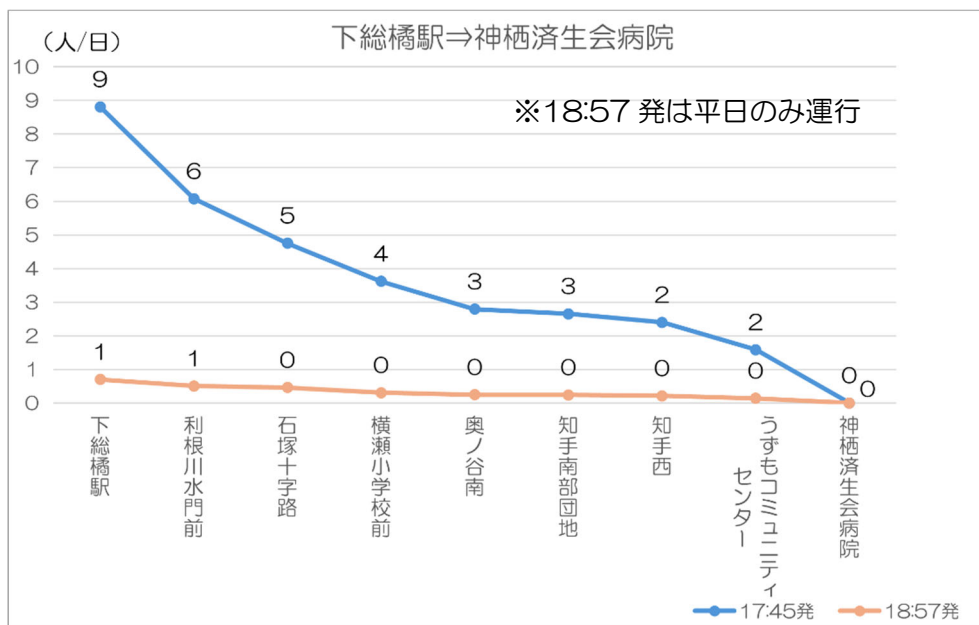
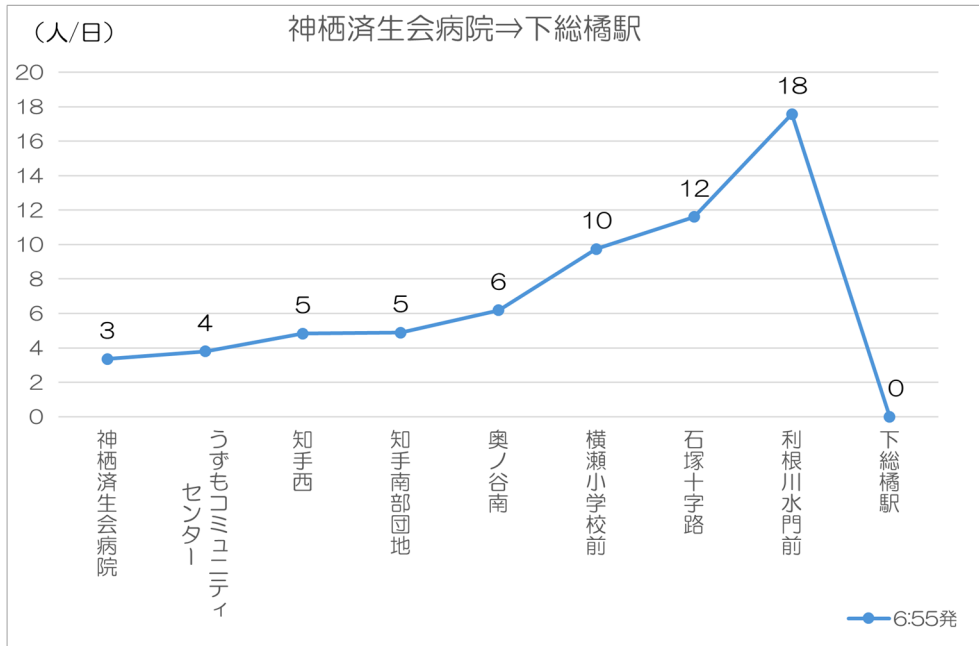
■系統3



④系統 4 神栖済生会病院～下総橋駅

下総橋駅行の1便では、ほぼすべての乗客が下総橋駅まで利用、神栖済生会病院行の2、3便では、下総橋駅からの乗客が各停留所で下車していくなど、下総橋駅へのアクセスとしての利用が見受けられます。

■系統 4



出典：神栖市資料

1-2-4 デマンドタクシー

(1) 運行概要

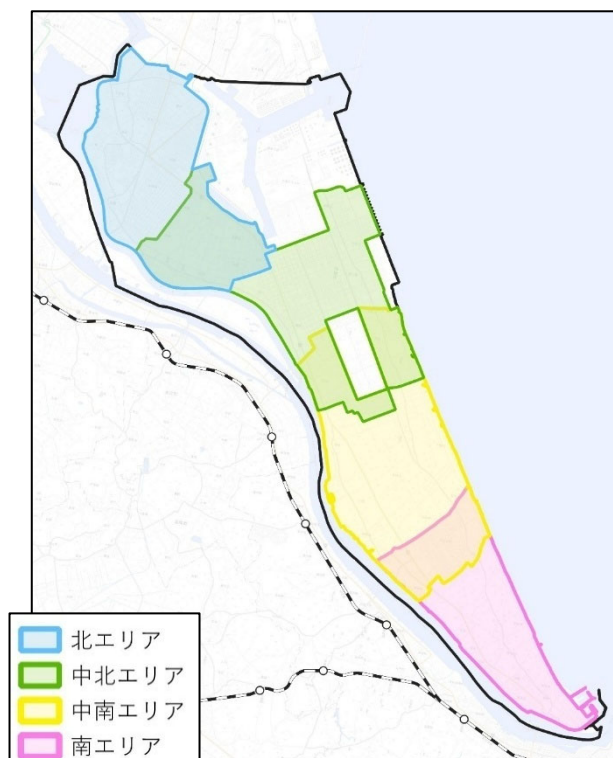
定時定路線型で運行する既存の公共交通で対応できない区域における移動手段の確保を目的として、市全域にてデマンド型の交通サービス「神栖市デマンドタクシー」の運行が行われています。

■サービス内容

| | |
|-------|---|
| 運行エリア | <p>神栖市内を以下 4 地域に分割し、各地域内で乗り合い運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北エリア ・中北エリア ・中南エリア ・南エリア <p>※各エリアで『乗継地点』と設定された乗降場所にて乗継利用が可能 ※神栖済生会病院、白十字総合病院については、それぞれ隣々接エリアからの利用が可能</p> |
| 運行形態 | ドア・ツー・ドア型 |
| 乗降場所 | <ul style="list-style-type: none"> ・登録者の自宅 ・市内の公共施設、商業施設、医療機関、金融機関で乗降場所として登録されている箇所 |
| 運賃 | <ul style="list-style-type: none"> ・300 円 ・小学生まで 150 円 <p>※3 歳未満は無料</p> |
| 運行時間帯 | <ul style="list-style-type: none"> ・平日のみ運行（土日祝・年末年始 12/29～1/3 は運休） ・8 時台～16 時台 <p>※8 時台は前日予約必須</p> |

○運行事業者・・・神栖タクシー、神栖モビリティサービス

■運行エリア

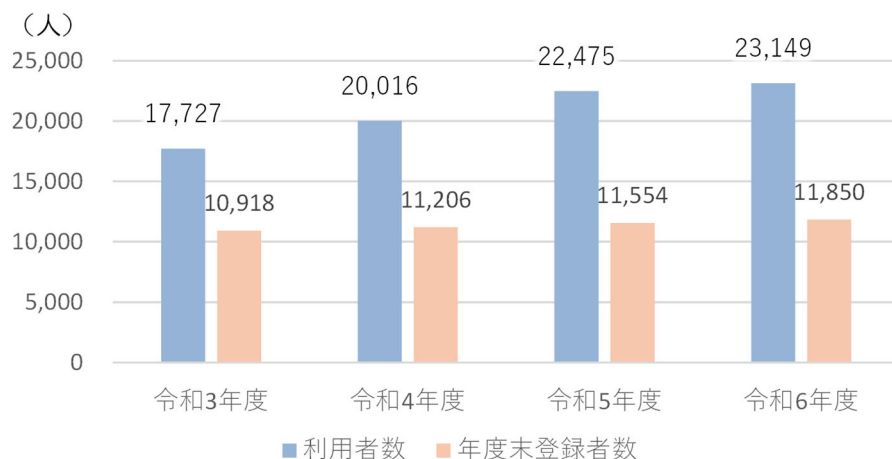


(2) 利用状況

1) 輸送実績

令和6年度の輸送実績は23,149人となっており、令和5年度と比べて、674人の増加となっています。また、登録者数についても、微増ながらも、経年的な増加傾向が見られます。

■神栖市デマンドタクシーの利用実績

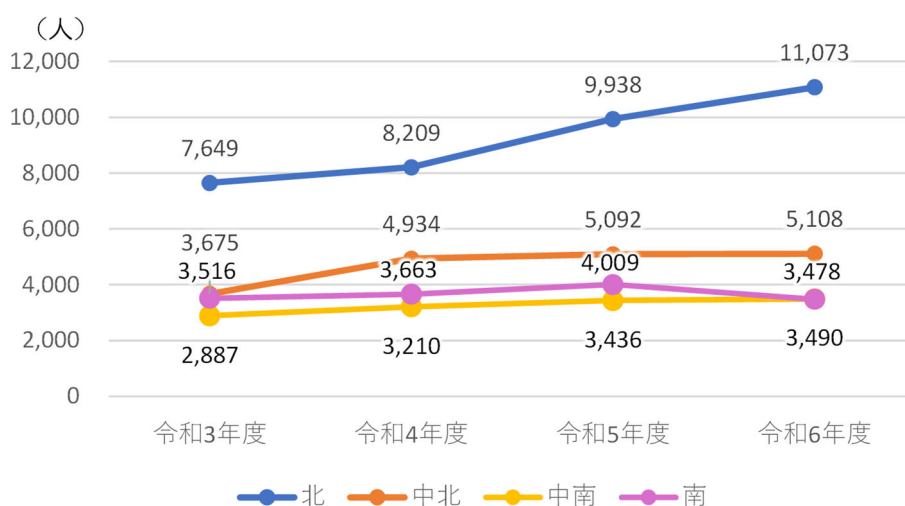


2) エリアごとの利用状況

①利用者数の推移

北エリアの利用者数は、経年的に増加しており、令和6年度は1万人を突破しています。一方で、その他のエリアについては、概ね横ばいとなっています。

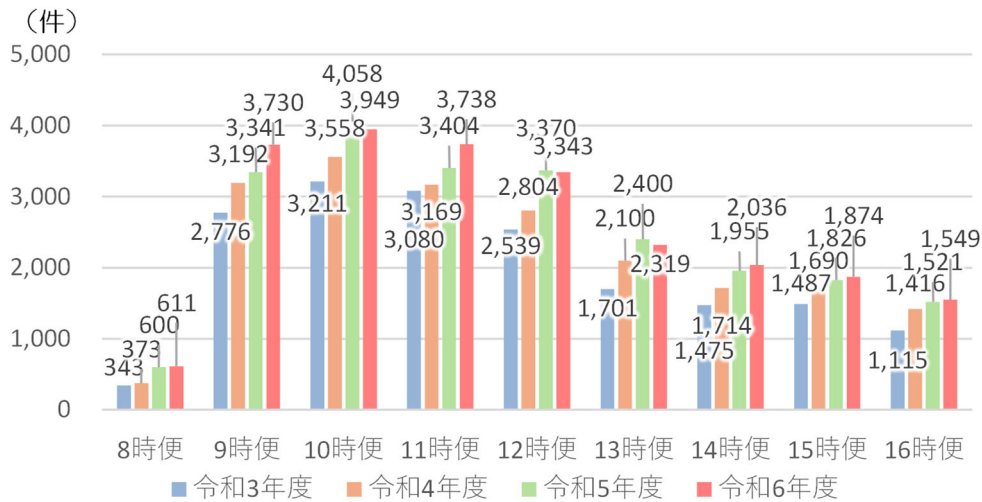
■エリア別の利用実績



②時間帯別の利用状況

9～11 時便の利用が特に多く、この時間帯をピークに、徐々に利用が少なくなる傾向にあります。また、令和3年と比較すると、9～14 時便では500人以上の増加が見られ、特に9時便では約954人、12時台では約800人と大幅に増加しています。その他の便でも、200人以上の増加が見られます。

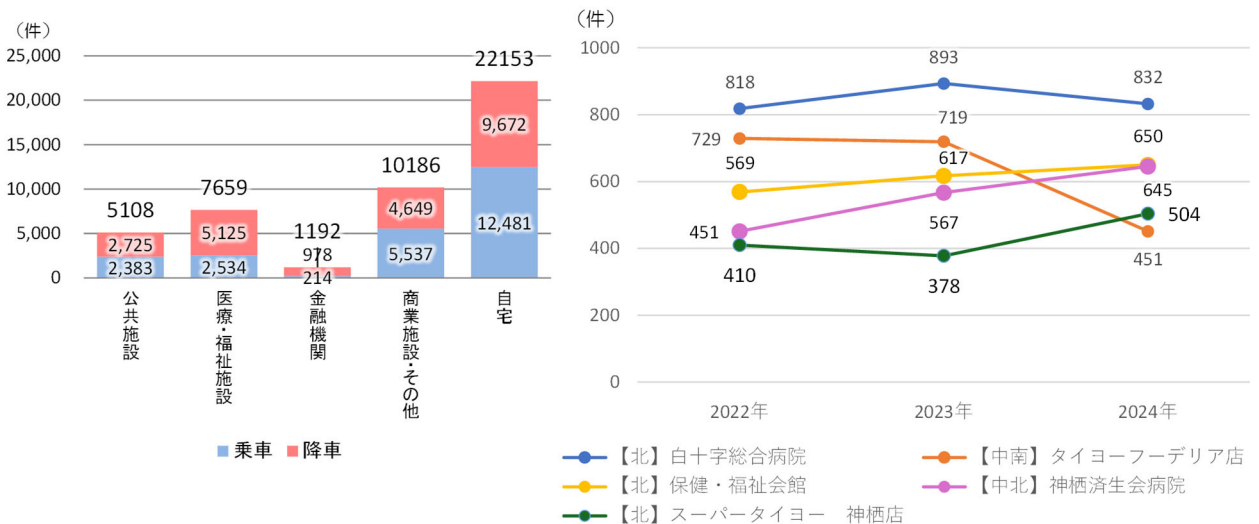
■時間帯別の利用実績



③利用目的、移動先の傾向

自宅以外の利用を見ると、商業施設等での乗降が最も多いですが、降車場所に限ると、医療・福祉施設が最も多く、施設への往復で利用意向が異なる様子が見られます。

■時間帯別の利用実績（左：目的地種類別利用件数、右：目的地上位5地点の利用件数の推移）



2市の上位・関連計画における整理

本市の公共交通に関わる上位計画・関連計画の位置付け、施策・プロジェクトを整理し、政策連携を検討する上での基礎資料としました。参照した上位・関連計画は次のとおりとなります。

2-1 上位計画

2-1-1 第3次神栖市総合計画

| | |
|-----------------|---|
| 計画概要 (計画書抜粋) | 本計画は、本市が目指すべき将来像やまちづくりの方向性を定めるものであり、その実現に向けてのまちづくり推進のための指針となる計画である。 |
| 計画期間 | 「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」により構成され、2023年度から2026年度までの4ヵ年とする。また、「実施計画」の計画期間は3ヵ年とし、毎年度見直しを行う。 |
| 目指す将来像 | 魅力ある誇れる神栖市を目指して |
| 基本目標 | <ul style="list-style-type: none"> ※ 誰もが安心を感じながら暮らせる環境をつくる ※ 社会経済情勢の変化に柔軟に対応する産業をつくる ※ まちの魅力を高め、市内外の人々の交流を促進し、移住・定住につなげる ※ 安心して出産、子育てができる環境をつくる ※ 誰もがいきいきと生涯を全うできる環境を整える <p><都市基盤基本目標></p> <ul style="list-style-type: none"> ① 拠点機能を強化し、まちの活力と魅力を高める ② 良好な居住環境を整える |
| 公共交通に関する取組み | <p>【基本方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高速バスの運行本数を維持・拡充していくとともに、利用者ニーズにあった利便性の高い交通手段となるよう運行事業者と協議し、利便性の向上に努めます。 ○デマンドタクシーのエリア毎の利用状況を分析し、サービスの向上について交通事業者等と協議するとともに、利用促進のための周知活動に取り組みます。 ○路線バス・コミュニティバスの需要調査を踏まえ、効率的な運行ルートや運行時刻の改善について事業者働きかけます。 ○路線バス・コミュニティバスやタクシー等市内の主な公共交通機関とそれらを補完するデマンドタクシー等の交通機関の連携により、市全体の交通の利便性を高められるよう、地域公共交通活性化協議会等で市民、運行事業者、関係機関の意見を取り入れながら、地域特性に応じた公共交通体系づくりに努めます。 <p>【施策と主な取組みの概要・目標指標】(要約)</p> <p>■公共交通の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○路線バス等の維持・充実 <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスについては、需要に合った運行内容の見直しを進め、路線の維持を図ります。 ・鉄道に代わる都市間交通としての役割を担う高速バスについては、便数の維持や拡大に努めます。 ○デマンドタクシーの充実 <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の利便性を高めるため、予約・配車方法や運行エリア、乗降場所の設置基準について見直しを進めます。 |

○コミュニティバスの充実

- 関係市との調整を図りながら、運行内容の見直しと新規路線の検討を進めます。

○公共交通機関の連携促進

- 高速バス、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシーなどの各交通手段が連携しやすい乗降場所やタイムテーブルの整備により、公共交通機関の連携強化を促進します。

■公共交通の利用促進

○モビリティマネジメントの推進

- バスの乗り方教室の開催や公共交通案内サイト運営等の取組を通じて、モビリティマネジメントの推進を図ります。

2-1-2 神栖市都市計画マスタープラン

| | |
|------------|---|
| 計画概要 | 本計画は、暮らしやすく活気や魅力ある都市をつくるため、全体的な土地利用をどのように図るか、道路・公園などをどのように配置するかなどの、都市づくりに関する基本的な方針を示す計画である。 |
| 計画期間 | 概ね 20 年後の 2039 年を目標年次とする。ただし、社会情勢の変化に応じ、必要に応じて計画の見直しを行うものとする。 |
| 目指す将来像 | 人 自然 産業 とともに作る安心なまち かみす |
| 基本目標 | <ul style="list-style-type: none"> ① 持続可能な成長を支える都市づくり ② 地球環境問題に対応した都市づくり ③ 軸と拠点を生かした都市づくり ④ それぞれの地域特性を生かした都市づくり ⑤ 情報通信技術に対応した都市づくり ⑥ 誰もが安心して暮らせる住みよい都市づくり ⑦ 市民の意見を反映する参加と協働体制による都市づくり |
| 公共交通に関する方針 | <p><都市基盤施設の整備方針></p> <p>■道路・交通ネットワークの整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ○多様な交通機関が選択できる円滑な移動環境づくり <ul style="list-style-type: none"> ・多様な移動手段による利便性の向上 ・人にも環境にも優しい総合的な交通施設の整備 ○広域交通－地域間交通－地域内交通の役割分担による公共交通環境づくり <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の機能強化 ・交通結節機能等の充実 ○自動運転技術などの実用化を見据えた新たな交通環境づくり <ul style="list-style-type: none"> ・実証実験の誘致 <p>■都市の低炭素化の実現に向けた方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ○都市機能の集約化と公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・多様な移動手段への転換 ・クリーンエネルギーを導入した交通手段の普及 |

2-2 関連計画

2-2-1 神栖市自転車活用推進計画

| | |
|-------------|--|
| 計画概要 | 本計画は、市民に自転車の便利さ、楽しさを実感していただきながら、安全・快適な自転車利用を促進するとともに、国内外からの交流人口の拡大を図る計画である。 |
| 計画期間 | 2020年度から2029年度までの10ヵ年 |
| 目指す将来像 | 国内有数の工業地帯かみすにおける自転車フレンドリーなまちづくり |
| 基本目標 | <ul style="list-style-type: none"> ① 自転車フレンドリーなまちづくり ② 交流人口の拡大に向けた自転車利用環境づくり ③ 正しく自転車を利用する環境づくり ④ 自転車の利用促進による市民や市内で働く方の健康づくり ⑤ 自転車の利用促進による環境にやさしいまちづくり |
| 公共交通に関する取組み | <p>■基本施策 まちづくりと連携した総合的な取組の推進</p> <p>○まちなか等における駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者等と連携し、サイクル&バスライド用駐輪場を整備します。 <p>■基本施策 誰もがいつでも手軽にサイクリングを楽しめる環境の整備</p> <p>○タンDEM自転車やペロタクシーの活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県や関係者との協働により、観光誘客につながるツールとして、タンDEM自転車やペロタクシーの導入を検討します。(鹿島セントラルホテルや神之池緑地等) |

2-2-2 神栖市高齢者福祉計画・介護保険事業計画

| | |
|-------------|--|
| 計画概要 | 本計画は、超高齢化社会に対応するために、市民一人ひとりが生きがいや役割をもち、助け合いながら暮らしていくことのできる「地域共生社会」の実現に向けて策定した計画である。 |
| 計画期間 | 2024年度から2026年度を目標年度とする。 また、2040年度などの中長期を見据えて推進させる。 |
| 目指す将来像 | 高齢者がいきいきと暮らせる地域をともに創るまち |
| 基本目標 | <ul style="list-style-type: none"> ① 健康と生きがいづくりによる介護予防の推進をめざして ② 安全・安心な暮らしの確保をめざして ③ 地域における包括的な支援体制の強化をめざして ④ 介護保険サービスの充実をめざして |
| 公共交通に関する取組み | <p>○高齢者全般・これから高齢期を迎える世代を対象とした施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシー事業 ・福祉タクシー事業 |

| | |
|--|---------------|
| | ・路線バス福祉バス交付事業 |
|--|---------------|

2-2-3 神栖市地域福祉計画

| | |
|----------------------------|---|
| 計画概要 | 本計画は、社会福祉法第 107 条に定められる市町村地域福祉計画であり、地域共生社会の実現に向けた地域福祉推進のため、福祉の各分野における共通事項を定める上位計画である。 |
| 計画期間 | 2023 年度から 2027 年度までの 5 年間とする。 |
| 目指す将来像 | 笑顔あふれる地域共生社会 神栖 |
| 基本目標 | <ul style="list-style-type: none"> ① 相談支援の充実 ② 参加支援の充実 ③ 地域づくりに向けた支援 ④ 安全・安心に暮らせるまちづくり ⑤ 権利擁護支援の充実 |
| 公共交通に関する取組み 公共交通に関する取組み | <p>■基本目標 安全・安心に暮らせるまちづくり</p> <p>○安心して住み続けられる環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通体系の確保 ・路線バス <p>■基本施策 公用車の低炭素化と災害時の活用</p> <p>○人にやさしい福祉のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な公共交通体系の確保 <p>交通の利便性を高めるため、デマンドタクシーなど公共交通機関と連携し、移動手段の確保に努めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス福祉バスの交付 <p>高齢者や障がいのある方など交通弱者が外出しやすくなる支援に努めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー（福祉タクシー事業） <p>タクシーを除く一般の公共交通機関を利用することが困難な方のため、自宅病院・診療所・避難所等の間をタクシーで送迎します。</p> |

2-2-4 神栖市再生可能エネルギー導入計画

| | |
|-------------|---|
| 計画概要 | 本計画は、2050年カーボンニュートラル実現に向け、再生可能エネルギーを最大限有効活用していく取組について、費用対効果や実現可能性、持続可能性を考慮しつつ、着実に実行するための計画である。 |
| 計画期間 | 2024年度から2030年度までは脱炭素社会に向けた準備期間として、2030年度以降は、2050年度の脱炭素社会に向けた仕上げの期間とする。 |
| 目指す将来像 | 本市の産業基盤や豊富な地域資源を強みとして活かしながら、成長と成熟が調和した持続可能性の高いまちづくりを推進し、脱炭素社会を実現する |
| 基本目標 | <ul style="list-style-type: none"> ① 温室効果ガス排出量の削減 ② 資源が循環する社会の構築 ③ 環境に配慮した農業振興 ④ 市民の環境保全活動の促進 |
| 公共交通に関する取組み | <p>■重要プロジェクト</p> <p>○交通の脱炭素化と利便性の高い公共交通（要約）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用転換については、高齢者に優しい公共交通サービスの提供として、運転免許返納後の生活をサポートする体制を整えるとともに、自転車がラストワンマイルの公共交通として機能するよう、主要交通結節点において、サイクル&バスライドの実施等について検討する。 ・自動運転バス、MaaSの導入など、公共交通施策の問題点・課題等の改善に向けて、継続的な協議と本市への展開検討を行う。 ・公共交通空白地帯の解消、移動弱者の外出機会の創出等にも寄与し、利便性の高い市民の移動手段確保に向けて、グリーンスローモビリティ、自動運転の活用も検討する。 |

2-3 上位・関連計画における公共交通に求められる役割

本市が目指す将来像の実現には、公共交通施策だけではなく、まちづくり全体の視点から俯瞰して捉えることが重要であり、関連する分野と連携・整合を図りながら取り組みを進めることが必要である。

前項にて整理した上位・関連計画における事業等の位置づけや、公共交通に求められる役割について整理した。

また、それぞれの計画に記載されている公共交通に関する施策も併せて示す。

表 公共交通に求められる役割

| 項目 | 上位・関連計画 | 求められる役割 |
|------|---------------------|---|
| 上位計画 | 第3次神栖市総合計画 | <ul style="list-style-type: none"> ○需要に応じた路線バスの見直しと路線の維持 ○高速バスの便数の維持・拡大 ○デマンドタクシーの利便性向上に向けた運行体制の見直し ○コミュニティバスの見直しと新規路線の検討 ○各公共交通が連携と、それを補助する体制の構築 ○モビリティマネジメントの推進 |
| | 神栖市都市計画マスタープラン | <ul style="list-style-type: none"> ○多様な移動手段を活用した公共交通網の利便性向上 ○地域密着の次世代交通サービス検討、利用者拡大に寄与するモビリティマネジメントの実施、ユニバーサルデザインの導入など、“人”と“環境”に優しい交通ネットワークの構築 |
| | 神栖市自転車活用推進計画 | <ul style="list-style-type: none"> ○サイクル&バスライド用駐輪場の整備 ○ペロタクシーの活用検討 |
| | 神栖市高齢者福祉計画・介護保険事業計画 | <ul style="list-style-type: none"> ○福祉タクシー事業の適切な運営 ○外出・社会参加支援に寄与する路線バスの維持 ○デマンドタクシー利便性向上に受けた各種施策の推進 |
| | 神栖市地域福祉計画 | <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通機関の連携による持続可能な公共交通体系の確保 ○路線バス福祉パスの交付 ○福祉タクシー事業の実施 |
| | 神栖市再生可能エネルギー導入計画 | <ul style="list-style-type: none"> ○高齢者にやさしい公共交通サービスの提供 ○主要交通結節点におけるサイクル&バスライドの実施 ○自動運転バス・MaaSなどの継続的な展開検討 ○グリーンスローモビリティ、自動運転システムの活用検討 |

3 神栖市民の意向の整理

3-1 市民アンケート

公共交通の利用状況や、交通サービスに対する満足度、市内の公共交通におけるあり方や、日常的な移動動向等を把握するため、市民を対象としたアンケート調査を実施しました。

3-1-1 実施概要

| | |
|-------|--|
| 調査対象者 | ・ 神栖市民 |
| 調査方法 | ・ ホームページ等に QR コードや URL を設定して調査票を公開 ・ スマートフォンや PC から回答していただき、回収する。 |
| 調査時期 | 令和 7 年 11 月 7 日（金）～令和 7 年 12 月 1 日（月） |

3-1-2 結果概要

| | |
|-----|-------|
| 回収数 | 542 票 |
| 無効票 | 0 票 |

3-1-3 集計結果（抜粋）

整理にあたっては、詳細な地域特性を明らかにするため、下記の中学校区にて分類しました。

【参考】市内中学校区と対象地区

| 居住地域 | 地区等名 |
|-----------|--|
| 1. 神栖一中学区 | 横瀬、日川、萩原、芝崎、石神、高浜、溝口、奥野谷、知手、柳堀、一貫野、田畑 |
| 2. 神栖二中学区 | 居切、堀割、深芝、深芝南、平泉、下幡木、鱈川、筒井、賀、立野、神栖 |
| 3. 神栖三中学区 | 奥野谷浜、知手浜、日川浜、知手浜東団地、南浜、知手中央仲町、知手中央東町、横瀬団地 |
| 4. 神栖四中学区 | 息栖、息栖原、大野原、浜松、新港、亀の甲団地、木崎 |
| 5. 波崎一中学区 | 日の出町、豊ヶ崎、明神前、浜新田、本新町、海老台、本郷、高野、別所、荒波、石津、仲舎利、内出、芝、松本、舎利浜 |
| 6. 波崎二中学区 | 東海、西前宿、上中、川尻、仲新田、清水、土合東、土合中央、土合南、土合西1・2丁目 |
| 7. 波崎三中学区 | 東須田、仲須田、西須田、須田浜、日和山、須田団地、相生、高砂、二本松、若ノ松、柳川団地、北若松、東押揚、西押揚、東宝山、西宝山、太田新町 |
| 8. 波崎四中学区 | 土合本町、土合北、土合西3・4丁目、十町歩、東松下、西松下、押植 |

(1) 属性

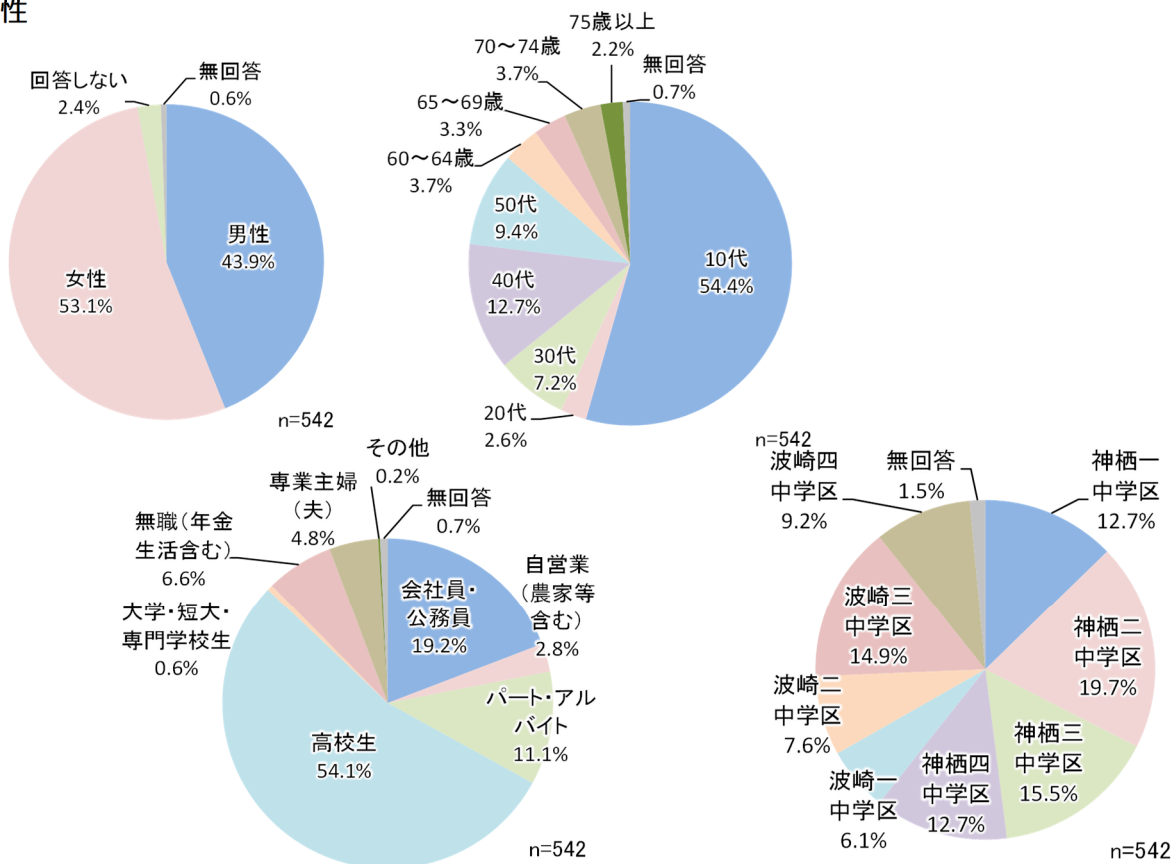


図 回答者の属性

(左上：性別、右上：年齢層、左下：職業、右下：居住地域)

(2) 日常生活の移動動向

1) 日常の買い物

外出頻度・時間帯では、地域ごとの差では概ね同様の結果となった中、波崎四中学区では、夕方の時間帯での外出が多く見られます。外出先では、概ね地域内で完結する傾向が強いです。一方で、移動手段については、自家用車を用いるケースが約8割と多いほか、公共交通ではデマンドタクシーの利用が一定数見られる程度に留まっています。

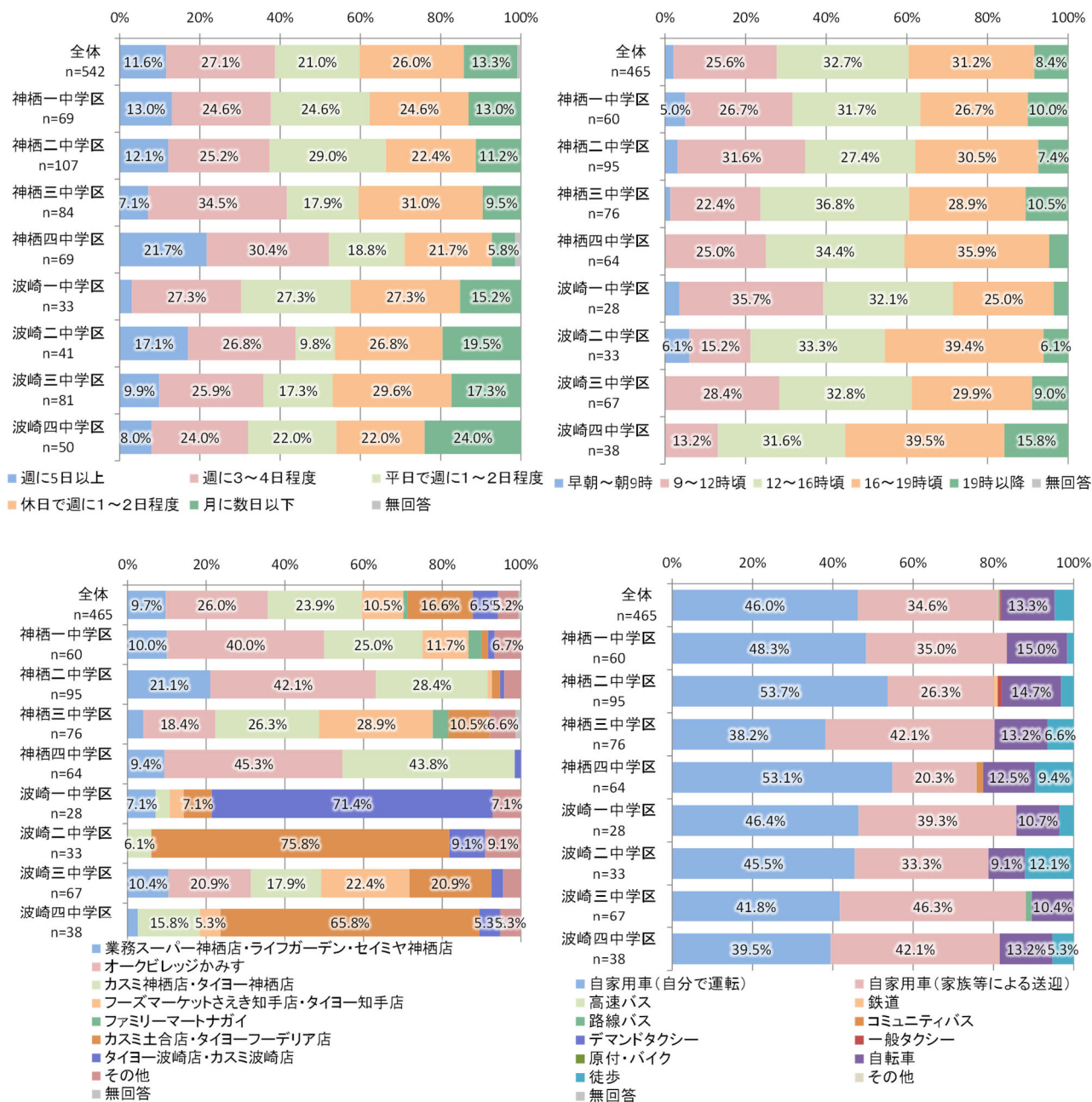


図 買い物流動における傾向

(左上：外出頻度、右上：外出する時間帯、左下：外出先、右下：主な移動手段)

2) 通院

神栖、波崎地域ともに、済生会病院の利用が一定数見られるほか、神栖地域では白十字総合病院、波崎地域では渡辺病院の利用が多くなる傾向が見られます。移動手段については、回答数が少ないものの、自家用車を用いての移動が多く見られます。

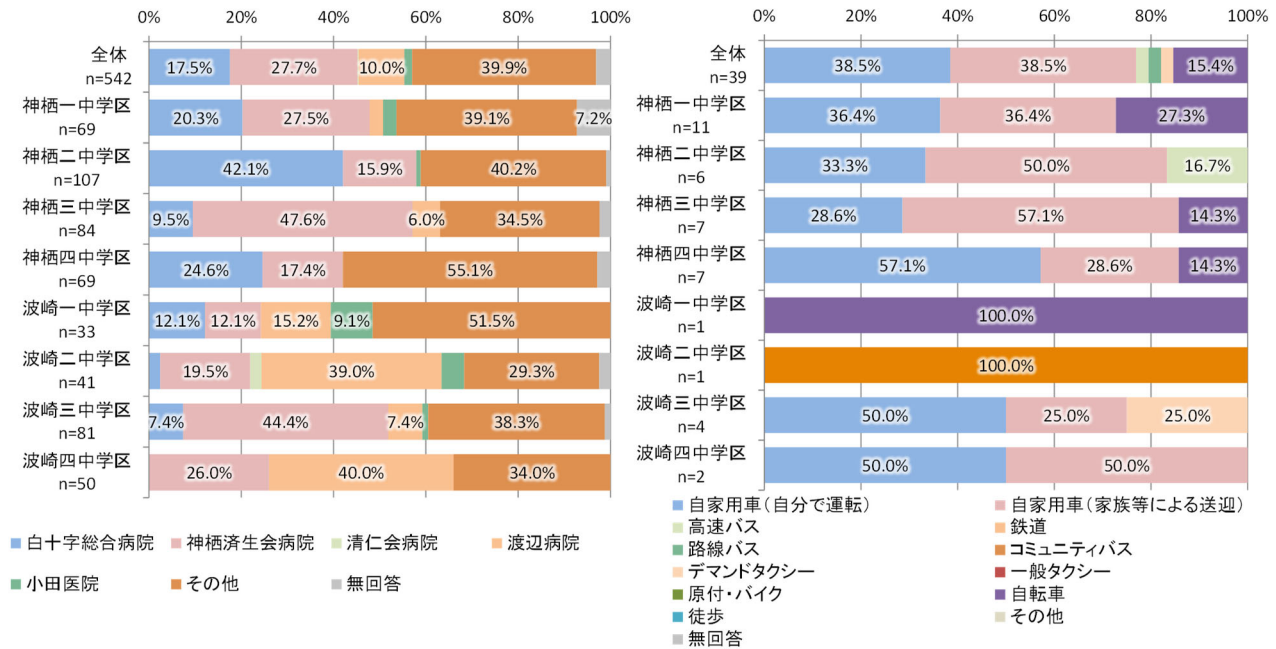


図 通院移動における傾向

(左：利用する医療施設、右：週1回以上の頻度で外出する人の移動手段)

3) 通勤・通学先

波崎地域では、地域内での移動が多く見られる一方で、神栖地域では比較的、波崎地域への移動も多く見られます。移動手段を見ると、自家用車を用いた移動が一定数見られるほか、今回のアンケートでは高校生の回答が多かったこともあり、自転車での移動も多く見られました。

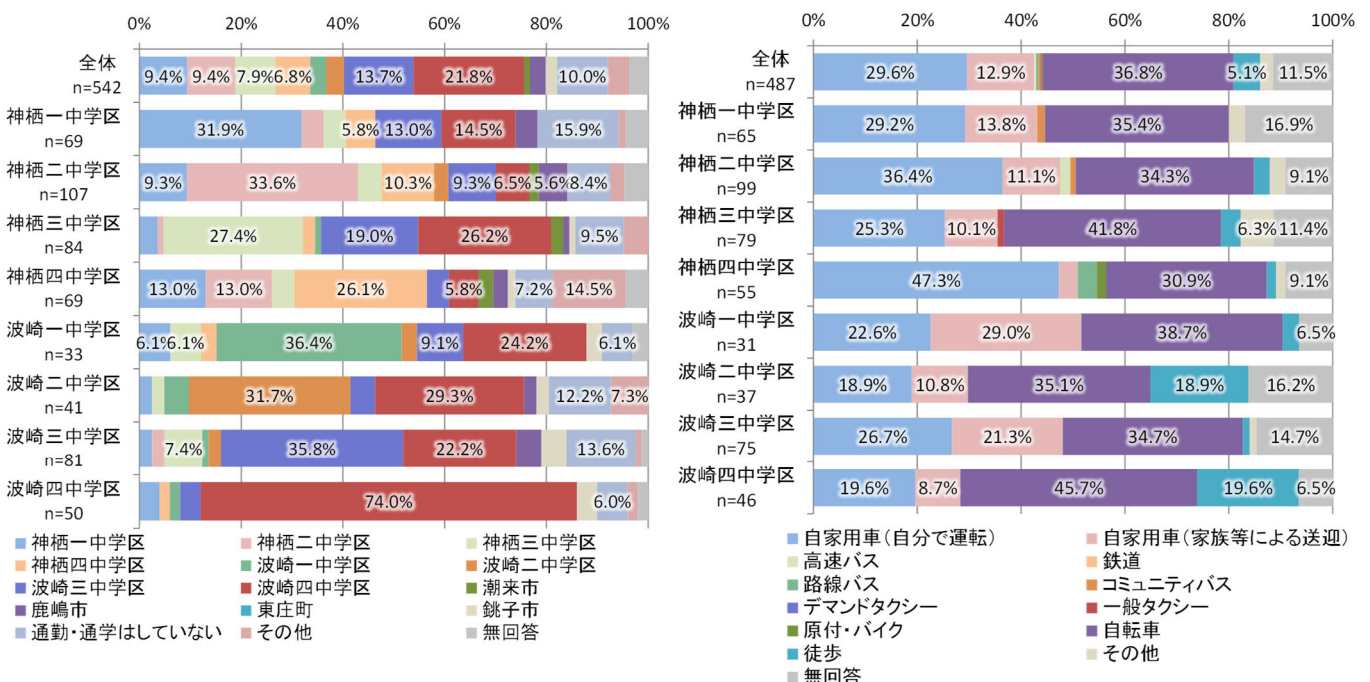


図 通勤・通学移動における傾向 (左：通勤・通学先、右：移動手段)

4) その他の外出の際の移動手段

買い物、通院、通勤・通学以外の外出においても、基本的な移動手段は自家用車を用いるケースが多く見られます。

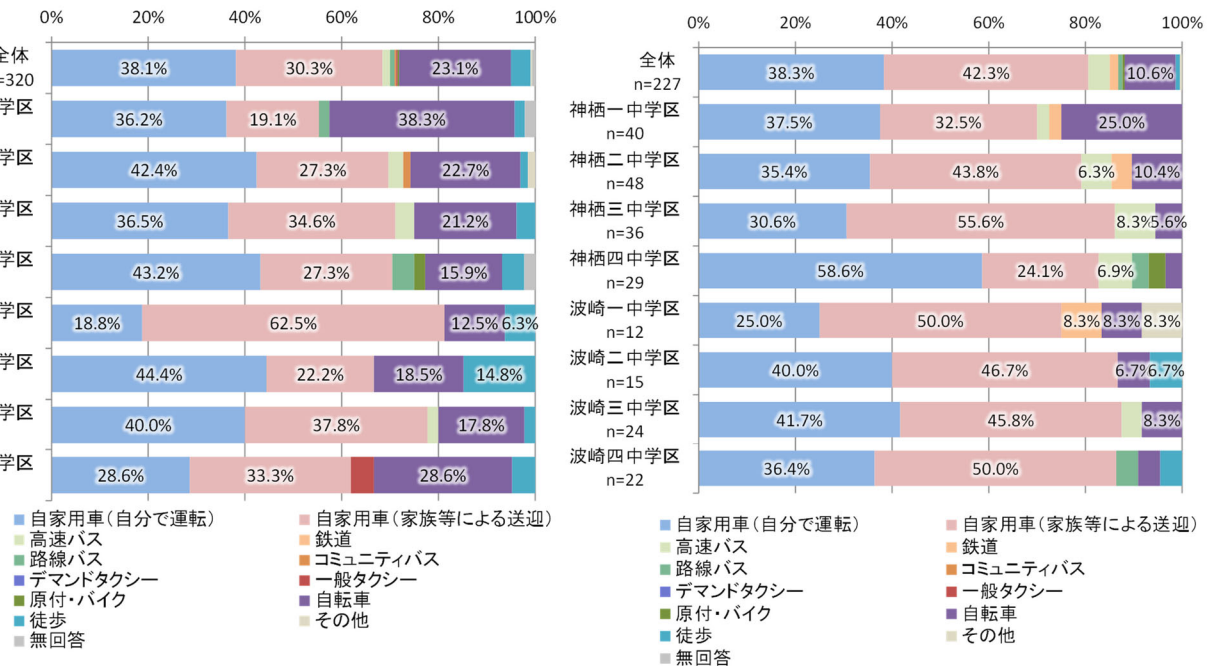


図 その他の外出における移動手段 (左：市内での移動、右：市外への移動)

5) 広域交通利用の際の移動手段

高速バス停留所及び鉄道駅までの移動手段を見ると、いずれも半数以上が自家用車を用いて移動しており、中でも家族等による送迎で移動している人が多く見られます。

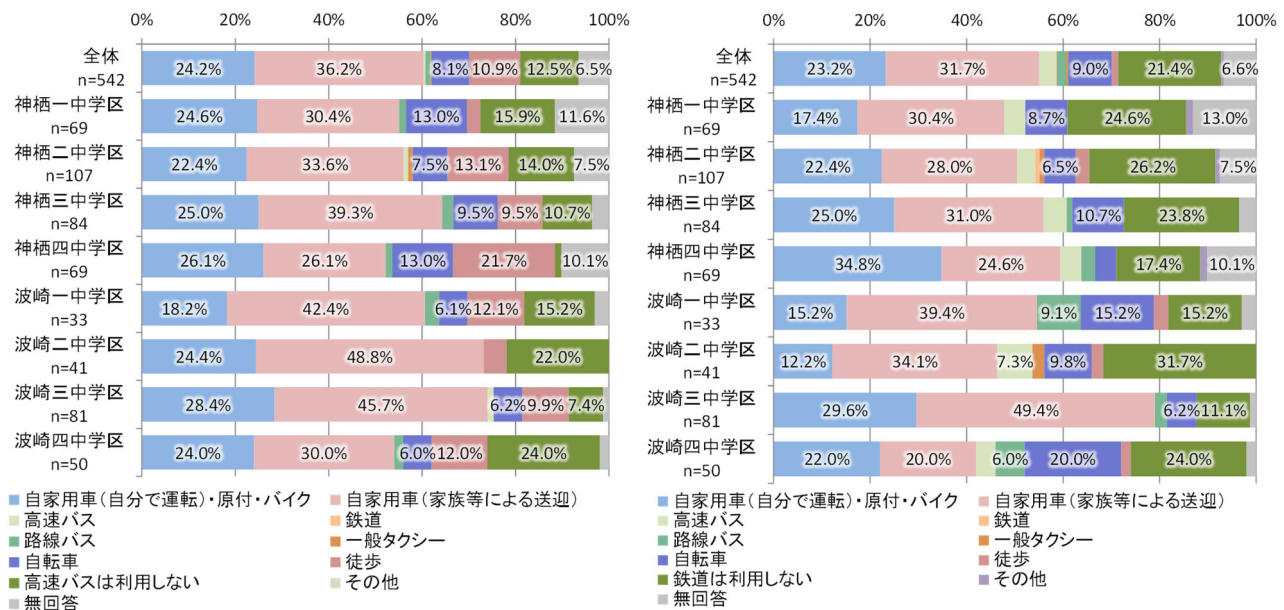


図 広域交通結節点への移動の際の移動手段 (左：高速バス停留所、右：鉄道駅)

(3) 公共交通の利用状況

よく利用する公共交通として、路線バス・コミュニティバスを挙げる人が多く見られますが、利用頻度では「ほとんど利用しない」と回答した人が大半を占めています。また、波崎地域と比べると、神栖地域の方がデマンドタクシーの利用意向がある様子が見受けられます。

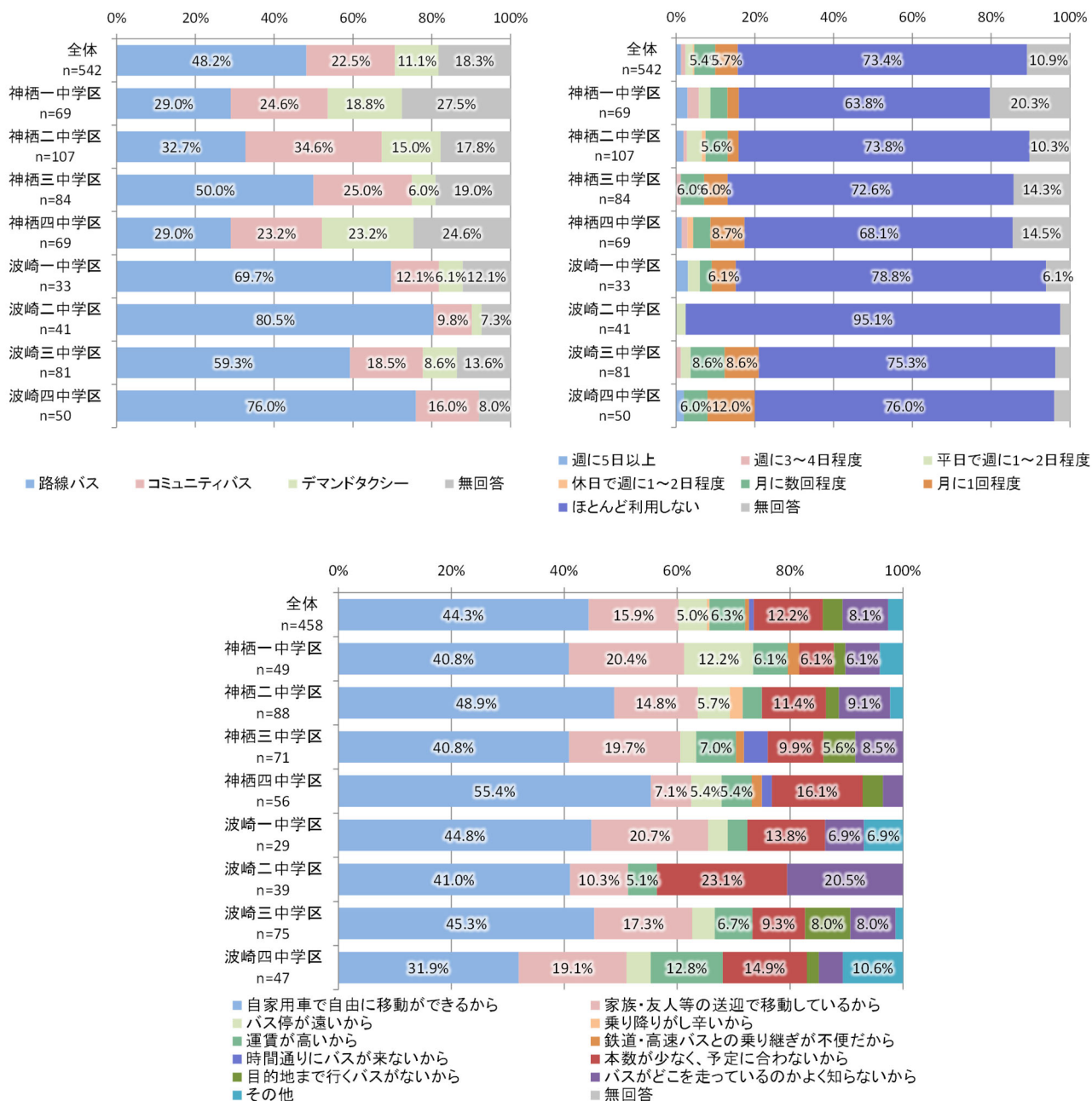


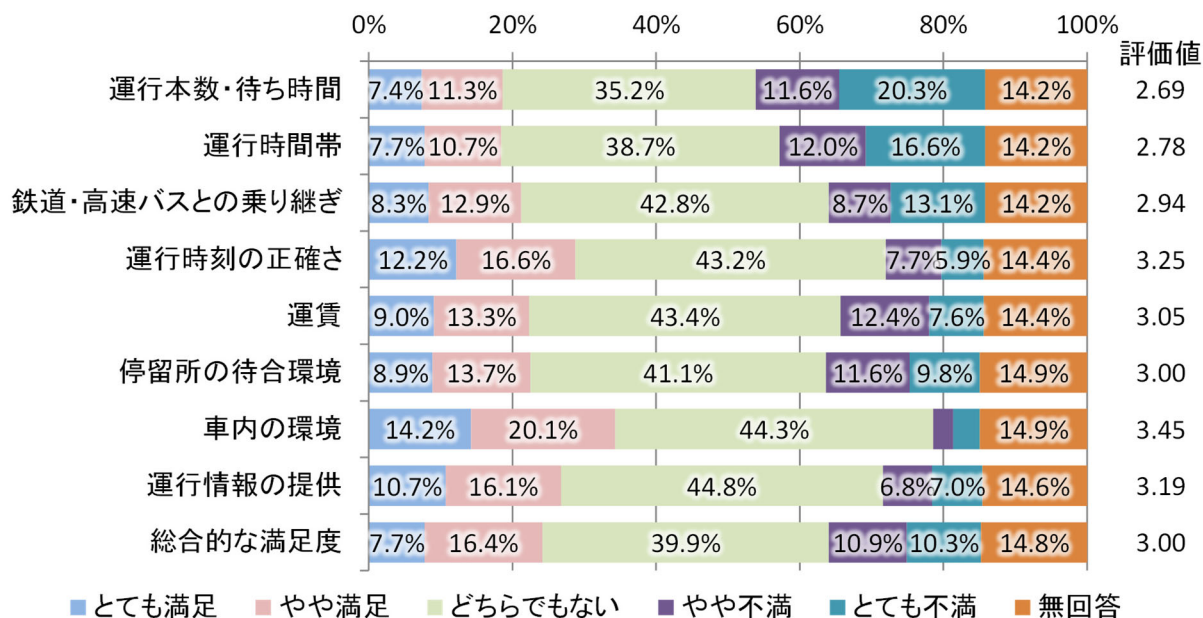
図 市内公共交通の利用動向

(左上：自宅からの移動で最もよく利用する公共交通、右上：利用頻度、下：公共交通を利用しない理由)

(4) 公共交通に対する満足度

公共交通サービスに対する満足度を見ると、「社内の環境」「運行時刻の正確さ」「運行情報の提供」については、満足寄りの回答が多い一方、「運行本数・待ち時間」「運行時間帯」では、不満寄りの回答が多い傾向が見られます。

地域別に満足度の低い回答を見ると、神栖地域に比べると波崎地域の方が「運行本数」の回答が多い傾向にあります。



※評価値：「とても満足」を5点、「とても不満」を1点とした際の、加重平均による点数化。

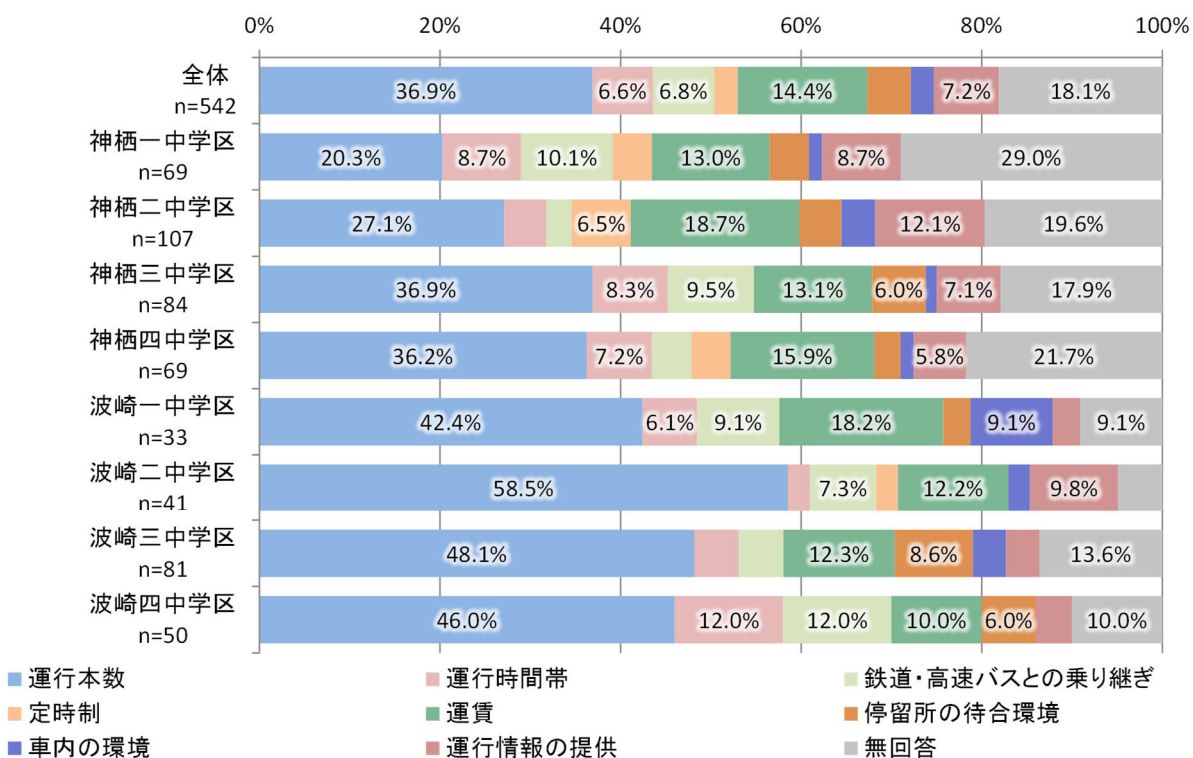


図 市内公共交通の満足度
(上：項目ごとの満足度、下：特に満足度が低い項目)

(5) 市の公共交通に対する意向

1) 市内で公共交通を充実させるべき要素

市内移動では、いずれの地域でも商業施設へのアクセス強化を求める意見が多く、その際の交通については、「お住まいの地域から最短で移動できる」「すぐに利用できるぐらい本数が充実している」が特に多く見られます。

市外移動については、高速バスの結節点であるアートホテル鹿島セントラルへのアクセス充実が多く見られました。

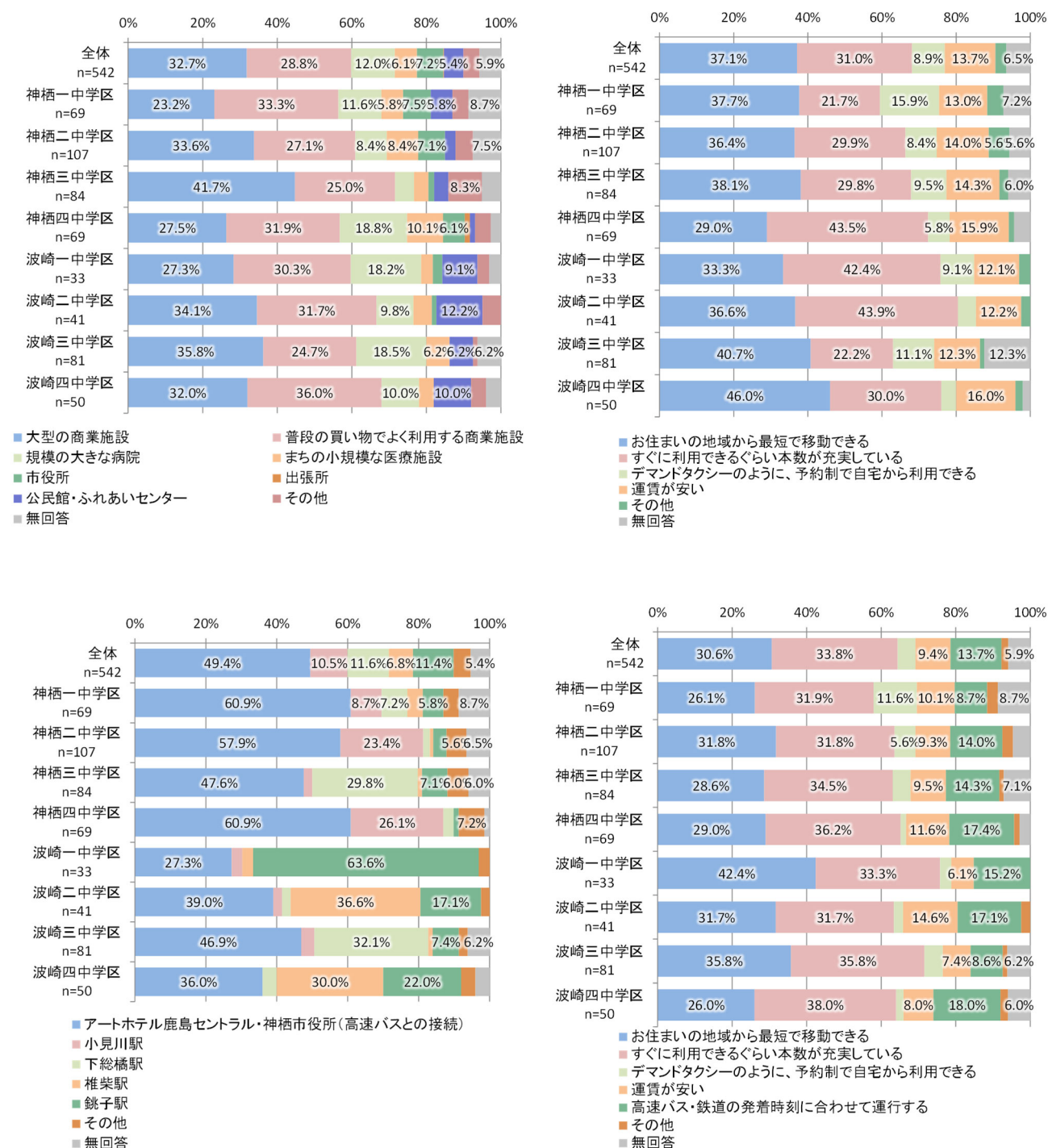


図 公共交通のアクセスについて

(左上：市内移動で最も充実させるべき場所、右上：その際に重視すべき要素
 左下：市外移動で最も充実させるべき場所、右下：その際に重視すべき要素)

2) 今後の市の公共交通について

今後の公共交通の方向性を見ると、更なる公共交通の充実・利便性向上を求める意見が多く、地域を問わず、公共交通施策に対して関心がある様子がうかがえます。また、地域住民のPRについては、インターネットやスマホ・携帯を活用した方法が有効と回答する人が多く見られます。

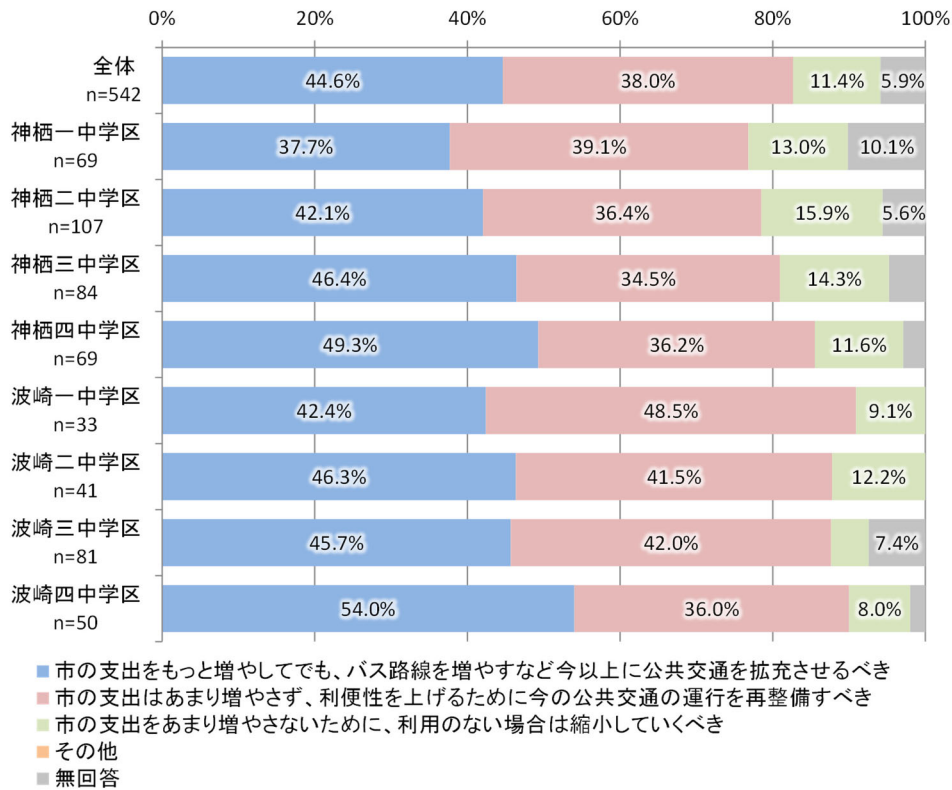


図 今後の公共交通施策の考え

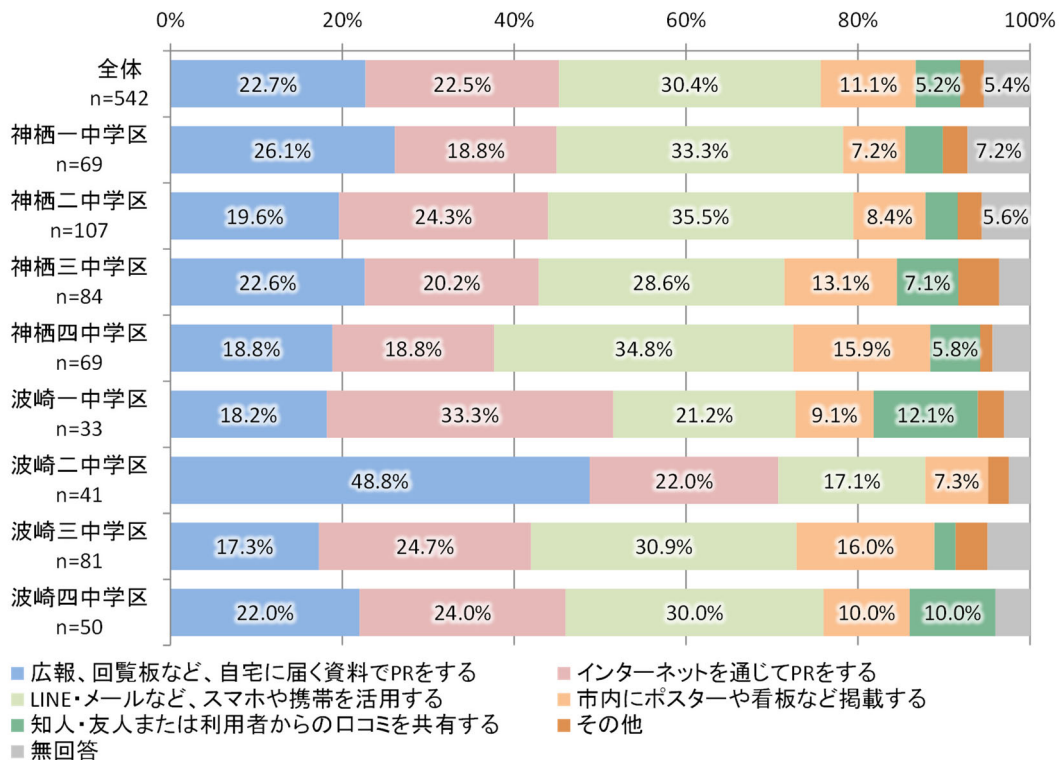


図 公共交通を利用してもらえるようなPRの方法

3-2利用者アンケート

3-2-1 実施概要

| | |
|-------|---|
| 調査対象者 | ・ 神栖市内の路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーの利用者 |
| 調査方法 | ・ 車内に調査票のQRコードを掲載し、スマートフォンやPCから回答していただき、回収する。 |
| 調査時期 | 令和7年11月7日（金）～令和7年12月1日（月） |

3-2-2 結果概要

| | |
|-----|--------------------------|
| 回収数 | 56票（デマンドタクシー利用者からの回答はなし） |
| 無効票 | 0票 |

3-2-3 集計結果

(1) 属性

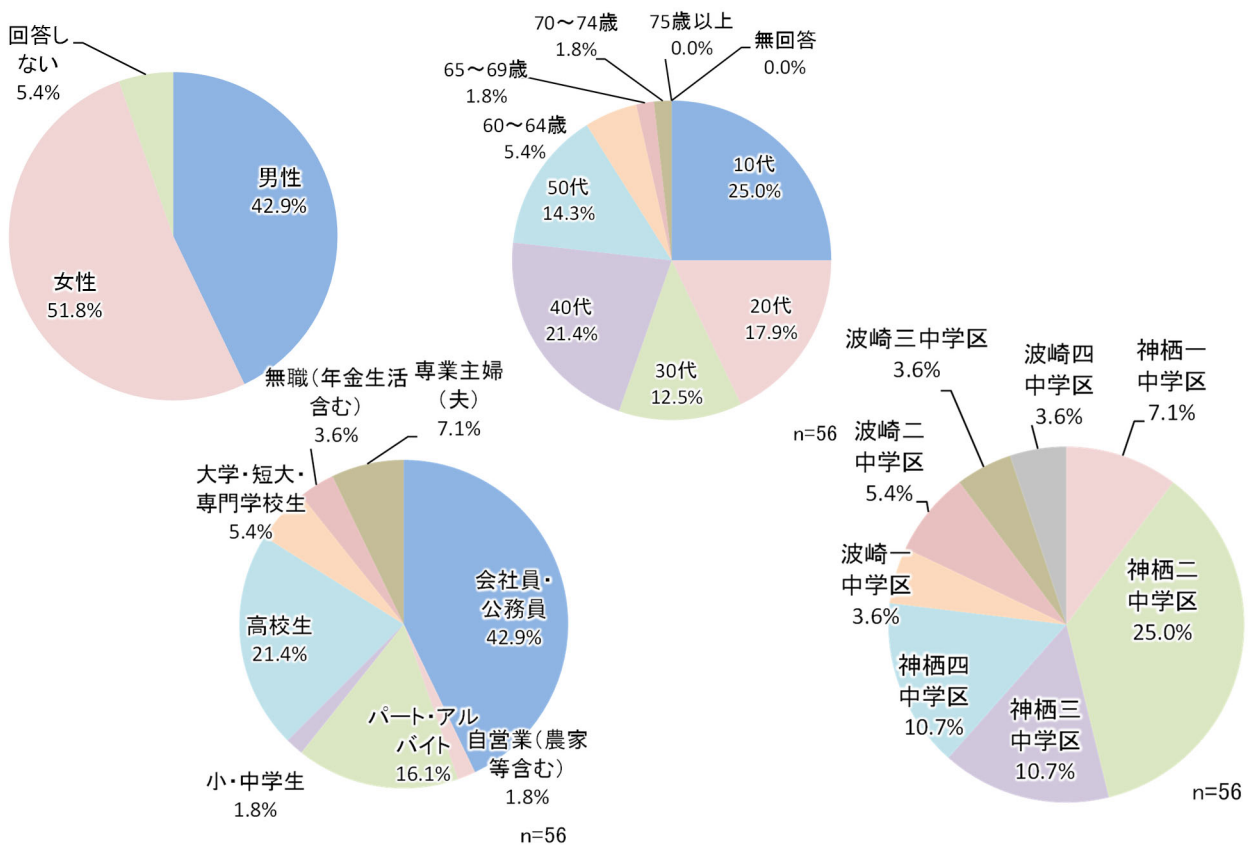


図 回答者の属性

(左上：性別、右上：年齢層、左下：職業、右下：居住地域)

(2) 回答時の利用について

1) 利用目的

本アンケートの回答者の利用目的を見ると、路線バス、コミュニティバスともに通勤・通学での利用が最も多くなっています。その他では、路線バスでは買い物利用、コミュニティバスでは行楽利用で、それぞれ一定程度の利用が見受けられます。

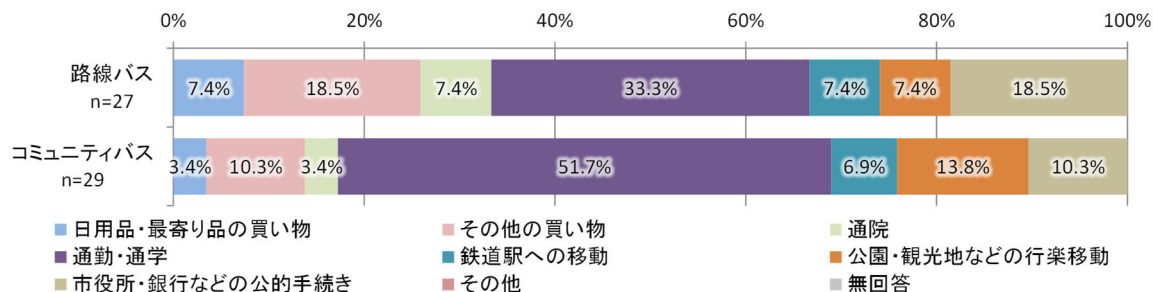


図 今回の利用での利用目的

2) 利用した時間帯

路線バスは日中の時間帯、コミュニティバスは朝夕の時間帯での利用が多くなっています。

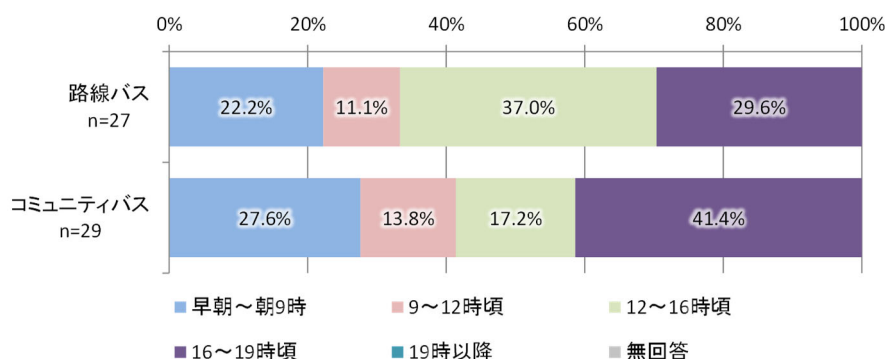


図 今回利用した時間帯

3) 他の交通への乗り継ぎ利用について

路線バス、コミュニティバスともに、高速バス・鉄道からの乗り継ぎが一定数見られる一方で、降車後の乗り継ぎはあまり見受けられません。

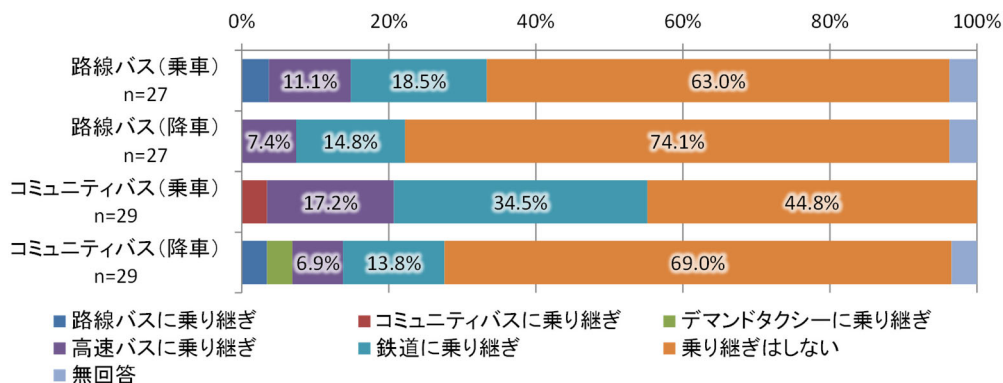


図 今回の利用の前後での乗り継ぎ利用の有無

4) 片道／往復での利用

路線バス、コミュニティバスともに、往復での利用は半数程度に留まっています。片道利用者における復路（往路）の移動手段を見ると、路線バスでは家族等の送迎や、徒歩での移動が多く、コミュニティバスでは家族等の送迎のほか、路線バスと併用して利用している様子も見受けられます。

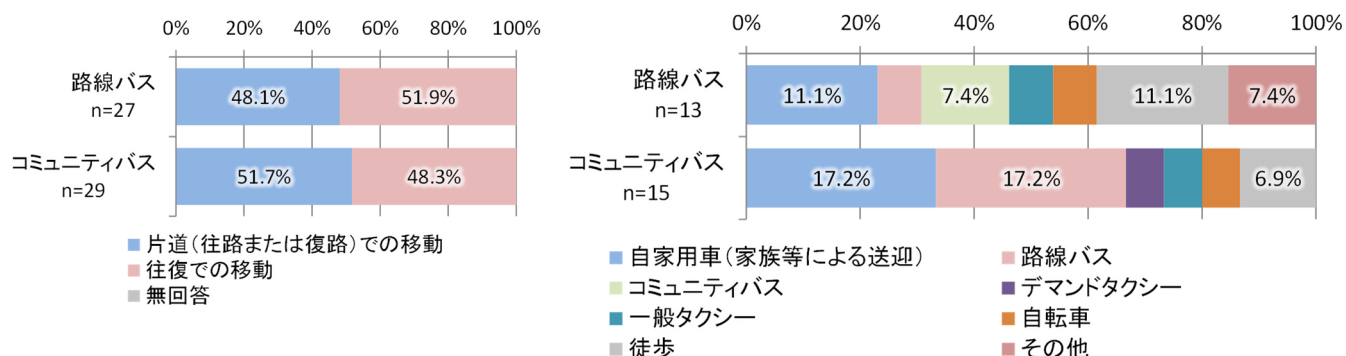


図 今後の利用の前後での乗り継ぎ利用の有無
(左：片道／往復での利用について、右：片道利用者のもう一方の移動手段)

(3) 日常的な利用について

最寄りの公共交通の利用頻度について、週に1回以上とある程度定期的に利用する人は、路線バスでは4割程度ですが、コミュニティバスでは約7割を占め、多くなっています。

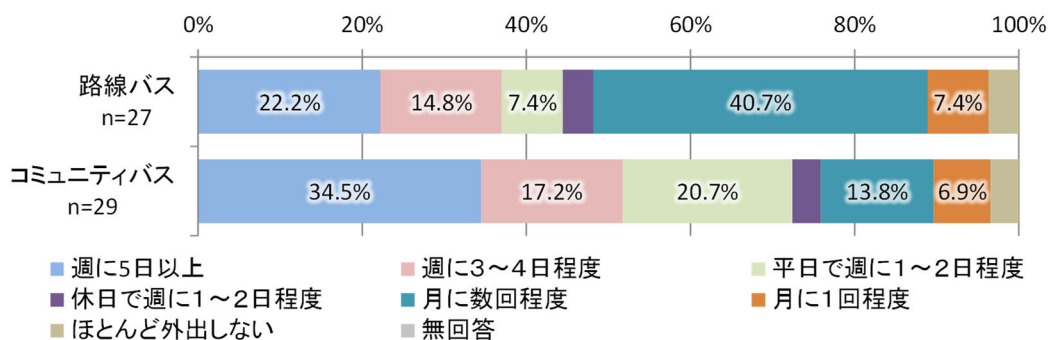


図 最寄りの公共交通の利用頻度

(4) バスロケーションシステムの利用について

路線バス利用者でのシステム認知度は約3割弱に留まっている一方で、コミュニティバス利用者では6割近くを占めています。

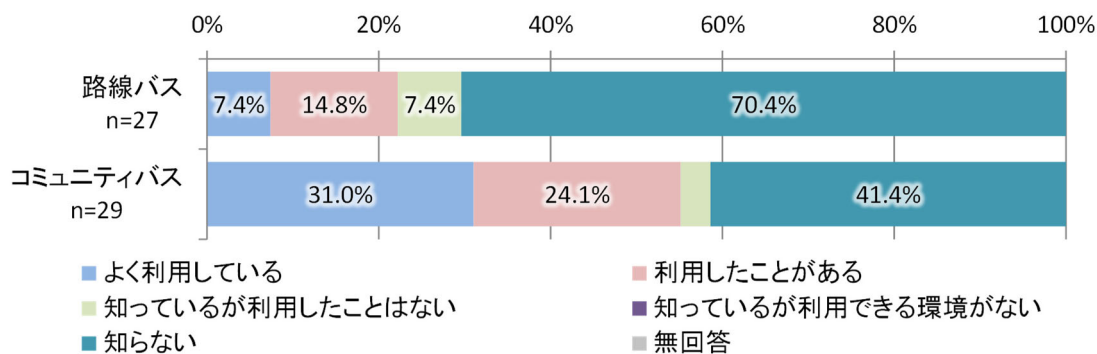


図 バスロケーションシステムの利用状況

(5) 市の公共交通に対する意向

1) 市内で公共交通を充実させるべき要素

路線バス、コミュニティバスともに、鉄道駅・高速バスのりばを挙げる人が多く、広域交通アクセスとしての利用を求める人が多く見られます。また、路線バスでは、日常的な買い物で利用する商業施設へのアクセスを挙げる人も多くなっています。

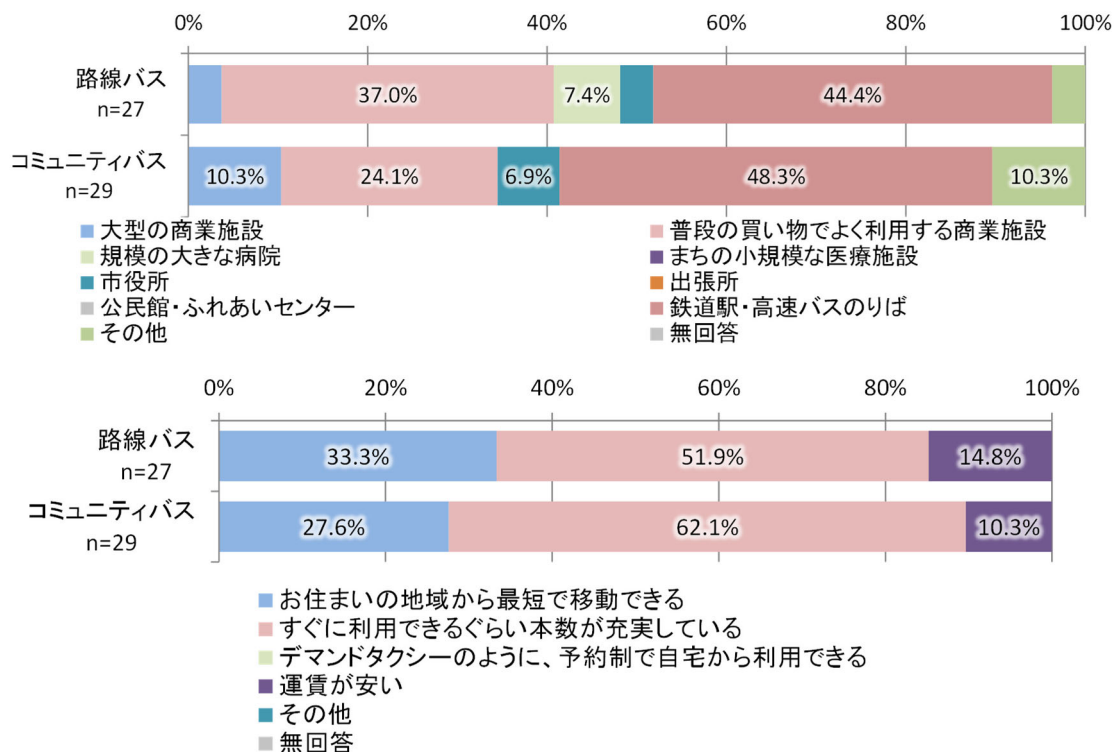


図 公共交通のアクセスについて

(左：最も充実させるべき場所、右：その際に重視すべき要素)

2) 今後の市の公共交通について

今後の公共交通の方向性を見ると、路線バス・コミュニティバスいずれの利用者も、更なる公共交通の充実・利便性向上を求める意見が多く、公共交通施策に対して関心がある様子がうかがえます。また、地域住民のPRについては、インターネットやスマホ・携帯を活用した方法が有効と回答する人が一定数見られます。

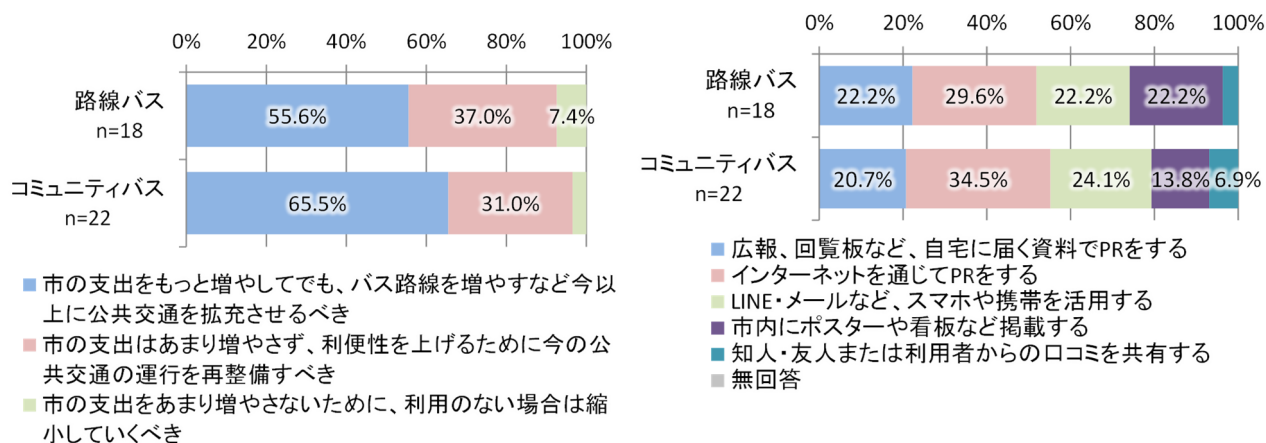


図 今後の公共交通施策の考え

図 公共交通を利用してもらえるようなPRの方法

4 前計画の達成・進捗状況の整理

4-1 各指標の目標値に対する達成状況について

前計画で掲げた基本目標に対する評価指標及び施策の進捗・達成状況と評価は以下の通りです。

■ 施策・事業に係る評価と、本計画での見直しについての評価

| | |
|------------|---|
| 事業評価 | A：予定通り完了または完了予定の施策 B：進行中だが、予定から遅れている施策 B'：内容または方向性を変更して、進行中の施策 C：現時点でまだ着手できていない施策 D：実施の是非について見直しが必要な業務 |
| 今後の見直しの必要性 | ー：完了した施策 ◎：さらなる発展的な取組みを検討することが望ましい施策 ○：今後も継続することが望ましい施策 △：事業内容を見直して継続することが望ましい施策 ▲：事業内容の見直し及び継続についても検討すべき施策 |

4-1-1 【基本目標1】地域特性に対応し、誰もが便利に移動できる持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(1) 評価指標

| 指 標 | 当初値 | 目標値 | 実績値 |
|---------------------------|---|--|---|
| 【指標①】 公共交通の利用者数 | 路線バス（3路線） 899人/日 コミュニティバス（4 系統） 84人/日 デマンドタクシー 100人/日 | 路線バス（3路線） 1,000人/日 コミュニティバス（4 系統） 144人/日 デマンドタクシー 125人/日 | 路線バス（3路線） 702人/日 コミュニティバス（4 系統） 139人/日 デマンドタクシー 95人/日 |
| 【指標②】 公共交通の事業の収 支率 | コミュニティバス 11.3% デマンドタクシー 13.7% | コミュニティバス 13.0% デマンドタクシー 15.0% | コミュニティバス 15.5% デマンドタクシー 7.9% |
| 【指標③】 公共交通の公的資金 投入額 | 49,540千円 (デマンドタクシー) | 45,000千円 (デマンドタクシー) | 78,503千円 (デマンドタクシー) |

(2) 施策・取組み

| 施策1 地域特性に対応した公共交通ネットワーク | | | |
|-------------------------|--|----|---|
| 施策 | 計画期間内での取組み | 評価 | 今後の見直しの必要性 |
| (1) 広域移動手段の確保・維持 | <p>①高速バス 運行事業者により、土日祝等需要が多い時間帯の増便が図られている。 神栖市ホームページにおいて、時刻表等を掲載するなど、利用促進を図っている。また、神栖市公共交通活性化協議会が発行する公共交通マップ（紙媒体）に、他公共交通と併せて掲載することで、高速バス利用者への市内交通手段の案内も行っている。</p> | A | ○ ネットワークの維持確保において重要な役割を担うことから、継続して確保・維持を図ります。 |
| (2) 拠点間ネットワークの確保・維持 | <p>①路線バス 波崎海水浴場線については市補助により運行維持を図っている。 また、一部の運行を海岸線の延伸により対応することで、利用者への利便性を維持しながら、運行経費等の見直しを図っている。</p> <p>②コミュニティバス 息栖神社～ふれあいセンター湯楽々間の運行の見直しを行い、神栖海浜公園まで延伸を予定している。市民利便性の向上に向け見直しを図っている。</p> | B | △ 昨今の情勢や事業性を鑑みて、一部路線の位置付けを変更します。 |
| (3) 地域内ネットワークの確保・維持 | <p>①デマンドタクシー 運行実績をふまえたエリア毎の車両の休憩時間の振り分け、再配置等により、お断り件数の多いエリア・時間帯に車両を回せるようにすることで、運行の最適化を図っている。</p> <p>②タクシー 公共交通マップ内に市内タクシー事業者を掲載するなど、利用の促進を図っている。</p> | B | ○ 路線バス等の再編に併せて、バス交通では対応できない移動を担う交通として、引き続き位置付けていきます。 |

4-1-2 【基本目標2】コンパクトなまちづくりと連携した公共交通施策の推進

(1) 評価指標

| 指標 | 当初値 | 目標値 | 実績値 |
|----------------------------------|-----|-----|-----|
| 【指標④】 拠点づくりと連携した地域公共交通サービスの導入 | — | 2 | 0 |

(2) 施策・取組み

| 施策2 まちづくりとの連携に関する内容 | | | |
|----------------------|-------------------------------|----|--|
| 施策 | 計画期間内での取り組み | 評価 | 今後の見直しの必要性 |
| (1) 拠点づくりの取組と公共交通の連携 | 路線再編については需要を見極めながら引き続き検討していく。 | C | △ 交通モード間の接続性向上を重視すべく、本計画では拠点について、交通結節点を中心とした位置づけとします。 |

4-1-3 【基本目標3】市民ニーズや移動動向等を踏まえ、関連施策とも連携した地域公共交通ネットワークの整備

(1) 評価指標

| 指標 | 当初値 | 目標値 | 実績値 |
|------------------------------|--------|--------|--------|
| 【指標⑤】 ホームページや広報紙などの情報発信回数 | 5回/年 | 10回/年 | 5回/年 |
| 【指標⑥】 高齢者免許証自主返納支援事業交付件数 | 264件/年 | 420件/年 | 233件/年 |
| 【指標⑦】 バス待ち環境整備 | — | 10 | 7 |

(2) 施策・取組み

| 施策3 関連施策との連携に関する内容 | | | |
|------------------------|---|----|---|
| 施策 | 計画期間内での取り組み | 評価 | 今後の見直しの必要性 |
| (1) 高齢者に優しい公共交通サービスの提供 | 福祉タクシー事業、路線バス福祉バス事業、高齢者運転免許証自主返納支援事業に継続して取り組んでいる。 | B | ○ 外出支援サービスや、居住区域におけるドア・ツー・ドア交通の充実など、移動しやすい交通ネットワークを位置付けます。 |

| 施策4 利用環境の整備 | | | | |
|--------------------------------|---|----|------------|---|
| 施策 | 計画期間内での取り組み | 評価 | 今後の見直しの必要性 | |
| (1) 公共交通を快適に利用できる環境づくり | 下記の通り整備を実施した。 矢田部公民館：ベンチ1、上屋1 保健福祉会館：ベンチ1、上屋1 神栖市役所前：ベンチ1、上屋1、 自転車置き場1 | B | ○ | 一部停留所では整備が進んでいるものの、未整備の停留所も多いことから、引き続き推進していきます。 |
| (2) 安心、安全で、親しみやすい環境づくり | コミュニティバス車両、2両のラッピングを行い、神栖市コミュニティバスのイメージ向上に繋がった。 | A | ○ | 利用促進の観点からも、親しみや関心の情勢は重要なことから、モビリティマネジメント等にて、意識していきます。 |
| (3) ICTを活用した情報提供の充実 | 運行事業者と連携した、路線バス・コミュニティバスをあわせて検索でき、バスの乗り継ぎ等も検索可能なシステムに変更した。 また、GTF Sデータを整備し、google map等、各民間サービスに情報を掲載していただくなど、コミュニティバスの利用の間口を広げている。 | A | ◎ | オープンデータ化など、WEB上の情報は充実してきたことから、今後はこれを活かしたデジタルサイネージの設置など、発展的な検討を行います。 |
| 施策5 新たな公共交通の取り組み | | | | |
| 施策 | 計画期間内での取り組み | 評価 | 今後の見直しの必要性 | |
| (1) 自動運転バス、MaaSなどの新技術に関する調査・検討 | 新技術の導入については、情報収集を行い、神栖市への導入の可能性について継続的に検討している。 | B | ○ | 新しい交通の導入については、現時点ではまだ課題も多いものの、次期計画での検討を見据えて、引き続き調査・研究を行います。 |

4-1-4 【基本目標4】 多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり

(1) 評価指標

| 指標 | 当初値 | 目標値 | 実績値 |
|------------------------------------|------|------|------|
| ⑧バスの乗り方教室の実施回数 | 3回/年 | 6回/年 | 0回/年 |
| ⑨利用促進イベント、出前講座、企画乗車券などのPR・イベント実施回数 | 1回/年 | 3回/年 | 0回/年 |

(2) 施策・取組み

| 施策 6 公共交通への市民参画推進 | | | |
|------------------------|---|----|---|
| 施策 | 計画期間内での取組み | 評価 | 今後の見直しの必要性 |
| (1) 公共交通利用に向けた意識啓発 | コロナ禍により、直接的な講座等 は実施できていない。 また、神栖市内では小学生がバス に乗る機会は少なく、公共交通の 利用促進策については改めて検 討している。 | C | ○ 利用促進の観点からも、親し みや関心の情勢は重要なこ とから、市民が公共交通に触 れる機会の創出を図ります。 |
| (2) 高齢者が安心して移動できる環境づくり | 高齢者支援のための福祉タクシ ー事業等と役割分担を勘案なが ら、デマンドタクシーを運行して いるが、各サービス毎の運行時間、 運行本数等が合わず、連携は難し い状況である。 | B | ○ 外出支援サービスや、居住区 域におけるドア・ツー・ドア 交通の充実など、移動しやす い交通ネットワークを位置 付けます。 |
| (3) 地域等との協働による利用促進 | 地域との懇談会等を通して、公共 交通に関するニーズを把握し、運 行の再編等に生かしている。 | B | ○ 乗務員不足の中、新たな運行 の担い手として有効的であ ることから、今後も積極的な 支援を図ります。 |

5 参考資料

5-1 神栖市地域公共交通計画の策定経過

| 年 | 月 | 実施内容 | 備考 |
|------|----|--------------------------|--|
| 令和7年 | 6 | 第1回神栖市地域公共交通活性化協議会 | 神栖市地域公共交通計画策定概要について協議 |
| | 11 | 公共交通アンケート実施 | 日常の外出や公共交通に関するアンケート調査 募集期間：令和7年11月7日（金）～11月30日（日） |
| | 11 | 第2回神栖市地域公共交通活性化協議会 | 神栖市地域公共交通計画（骨子案）について協議 |
| | 12 | 事業者ヒアリング | 交通事業者に対してヒアリングを実施 |
| 令和8年 | 1 | 第3回神栖市地域公共交通活性化協議会 | 神栖市地域公共交通計画（素案）について協議 |
| | 2 | パブリックコメントの実施 | 神栖市地域公共交通計画（素案）について意見募集 募集期間：令和8年2月2日（月）～3月3日（火） |
| | 3 | 第4回神栖市地域公共交通活性化協議会【書面協議】 | 神栖市地域公共交通計画（案）について協議 |

5-2 神栖市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

| No. | 選出区分 | 選出団体、役職等 | 氏名（※） | 備考 |
|-----|--|---|-------|----|
| 1 | (1) 茨城県バス協会の代表又はその指名する者 | 一般社団法人 茨城県バス協会 専務理事 | 古賀 重徳 | |
| 2 | (2) 茨城県ハイヤー・タクシー協会の代表又はその指名する者 | 一般社団法人 茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事 | 服部 透 | |
| 3 | (3) 旅客自動車運送事業者の代表又はその指名する者 | 関東鉄道株式会社 常務取締役 | 廣瀬 貢司 | |
| 4 | | 茨城県ハイヤー・タクシー協会 神栖地区代表 (有限会社神栖タクシー 代表取締役) | 大槻 昭雄 | |
| 5 | (4) 旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表又はその指名する者 | 関東鉄道労働組合 執行委員長 | 池田 正人 | |
| 6 | (5) 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者 | 関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当） | 小菅 達也 | |
| 7 | | 関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当） | 柿本 憲治 | |
| 8 | (6) 茨城県知事の指名する者 | 茨城県政策企画部交通政策課 課長 | 伊藤 豪人 | |
| 9 | (7) 茨城県神栖警察署長又はその指名する者 | 神栖警察署交通課 課長 | 國松 祐樹 | |
| 10 | (8) 道路管理者又はその指名する者 | 茨城県潮来土木事務所 技佐兼次長兼道路整備課長 | 中村 知尋 | |
| 11 | (9) 住民又は利用者の代表 | 神栖市シニアクラブ連合会 副会長 | 樋口 義則 | |
| 12 | | 神栖市女性団体連絡会（神栖市商工会女性部 部長） | 大塚 良江 | |
| 13 | | 神栖市身体障害者福祉協議会 副会長 | 松本 久男 | |
| 14 | (10) 学識経験者 | 筑波大学 システム情報系教授 | 鈴木 勉 | |
| 15 | (11) 市長又はその指名する者 | 神栖市 市長公室長 | 岡野 雅文 | |
| 16 | | 神栖市 企画部長 | 加瀬 能孝 | |
| 17 | | 神栖市 福祉部長 | 浅野 明海 | |
| 18 | | 神栖市 都市整備部長 | 岩井 修二 | |
| 19 | | 神栖市 産業経済部長 | 西廣 純一 | |
| 20 | (12) その他協議会が特に必要と認める者 | 神栖市商工会 事務局長 | 荒井 康弘 | |

※令和8年3月現在

神栖市地域公共交通計画

令和8年3月

発行 神栖市 企画部 政策企画課

〒314-0192

茨城県神栖市溝口 4991-5

TEL : 0299-90-1120 FAX : 0299-90-1112

HP : <https://www.city.kamisu.ibaraki.jp/>
