神栖市地域公共交通計画

令和３年３月

神　栖　市

目　次

第１章 計画の概要 1
　１．計画策定の目的 1
　２．計画の位置づけ 2
　３．計画の対象区域 3
　４．計画の期間 3
　５．これまでの神栖市の地域交通の取組 4
　６．神栖市地域公共交通網形成計画の検証 5
第２章 神栖市の公共交通を取り巻く現状と課題 7
　１．地域の現状 7
　２．地域公共交通の現状と課題 19
　３．地域及び地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理 59
第３章 計画の基本方針と目標 60
　１．基本方針 60
　２．目標 60
　３．地域区分と公共交通の基本的な考え方 62
　４．各公共交通の役割 62
　５．市民、交通事業者、行政の役割 65
　６．基本方針・基本目標、目標達成に向けた施策一覧 66
第４章 目標達成に向けた施策 67
　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 67
　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 70
　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 71
　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 76
第５章 目標の評価指標と計画の進行管理 78
　１．目標の評価指標 78
　２．計画の進行管理 80
巻末資料 82

第１章 計画の概要

１． 計画策定の目的

自動車の普及により、全国的に公共交通の利用が減少し、公共交通網の維持が課題となっている一方で、本格的な少子高齢社会を迎えるにあたり、増加する高齢者の移動需要にどのように対応していくのかが、課題となっている。

上記の課題に加えて、本市においては、南北に細長い地形を有し、居住地が多極化・分散化しているという地理的な特性から、需要密度が低く、効率的な交通手段が成立しにくい環境にあり、そのような中で、現在の高速バス、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシーなどの交通手段をどのように維持・改善させて、多様な交通モード間の連携強化を図り、最適な公共交通網を形成していくことが重要となる。

このような背景を踏まえて、平成 27 年度に市民にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通体系を構築するため、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網形成計画（計画期間：平成 28 年度～令和 2 年度）を策定した。

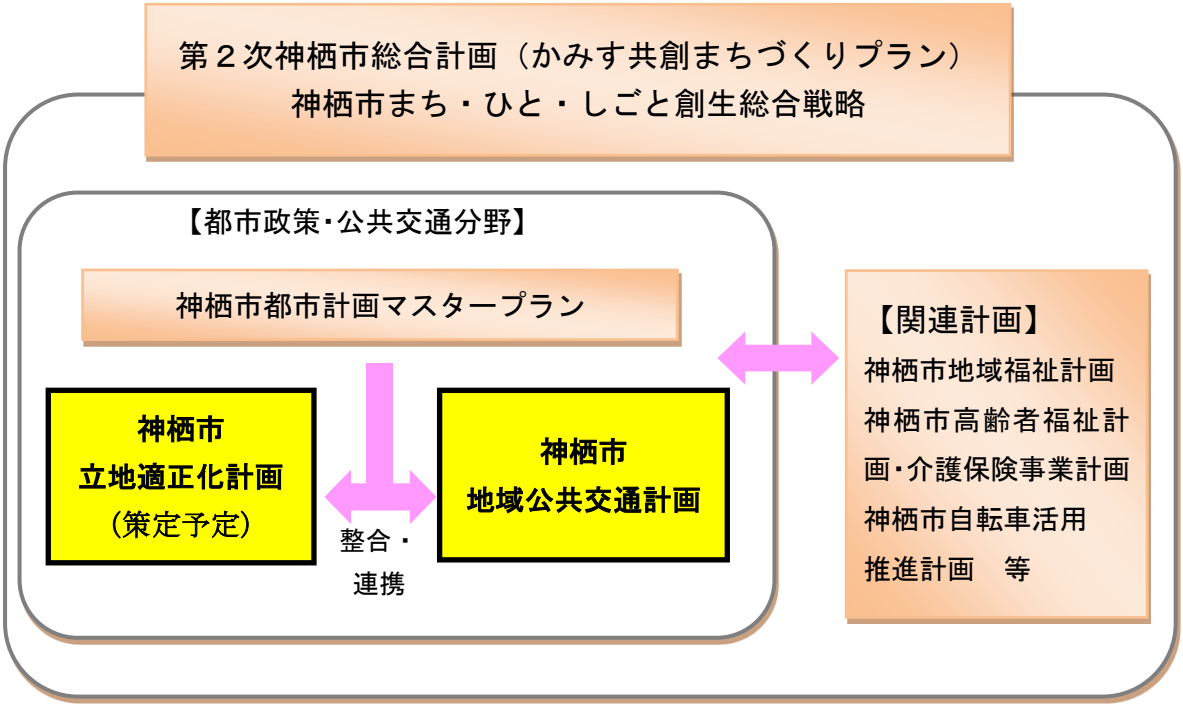
地域公共交通網形成計画に基づき、コミュニティバスの導入や利用促進等を進めてきた。コミュニティバスについては、日常生活において移動手段をもたない高齢者や学生等を対象に、バス空白地域の解消及び移動手段の確保を目的として、市民の移動ニーズに対応した広域路線として運行を開始し、利用促進については、神栖市の公共交通の情報を網羅した神栖市公共交通マップの作成や公共交通案内サイト「かみす交通ナビ」の開設、小学生を対象としたバスの乗り方教室の開催などを実施した。

令和 2 年度で計画期間が終了することに伴い、現計画に位置づけた施策の進捗状況の把握、現在の神栖市を取り巻く問題点・課題の整理、社会の動きに対応した施策等の整理などを行い、「神栖市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定するものである。

２． 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第２次神栖市総合計画（かみす共創まちづくりプラン）」や関連計画である「神栖市都市計画マスタープラン」や「神栖市立地適正化計画（策定予定）」などとの整合を図るとともに、「コンパクト＆ネットワーク（※）」の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定する。

（※）広がった市街地を抱えたまま、今後人口が減少すると、医療、商業等の生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となり、歩いてまたは公共交通で日常生活を営むことが困難となるおそれがある。コンパクトシティ化により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導し、居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、市民の生活利便性の向上につなげる考え方。



３． 計画の対象区域

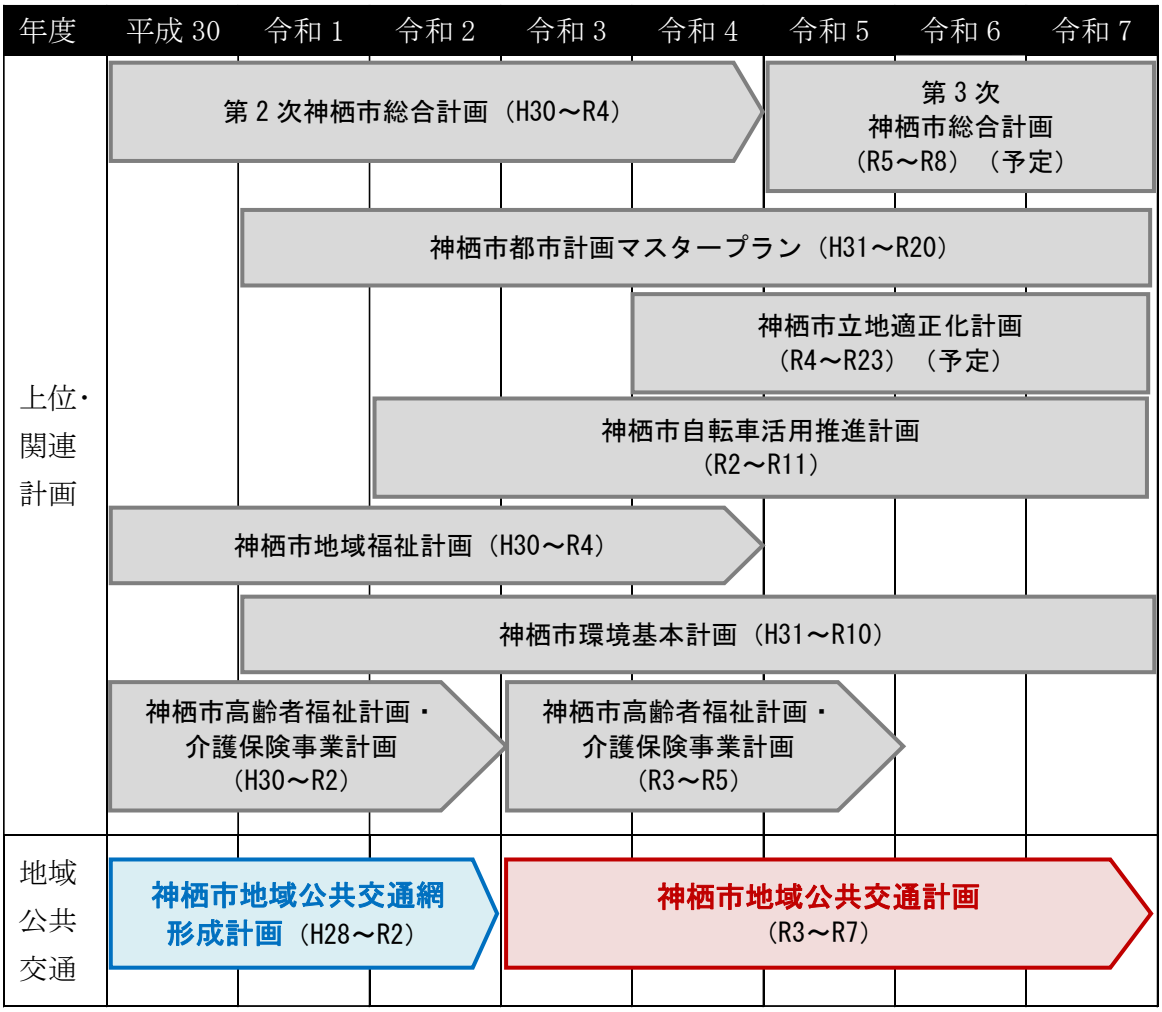
本計画の区域は、神栖市全域とする。

ただし、神栖市と周辺市町（鹿嶋市及び千葉県側の銚子市や香取市、東庄町等）は、日常生活において移動している実態が見られ、路線バス等の公共交通も市域をまたいで運行しているため、広域的なネットワークのあり方等も含めて、検討していく。

４． 計画の期間

本計画の期間は、令和 3 年度（2021 年度）から令和 7 年度（2025 年度）までの 5 年間とする。

ただし、社会情勢の変化などを踏まえ、必要に応じて見直しを行う。



５．これまでの神栖市の地域交通の取組

これまで本市では、公共交通の運行や福祉施策としての移動支援などに取り組んでいる。

項目	年月	取組	取組内容
公共交通の運行（コミュニティバス等）	平成 28 年 12 月	・公共交通の運行（路線バス）	・「矢田部公民館～神栖済生会病院」の路線バスの社会実験運行を実施（平成 29 年 9 月まで）
	平成 30 年 11 月	・コミュニティバスの試験運行	・市内の公共交通空白地域の解消及び千葉県側の鉄道駅への移動手段の確保を目的として、「平泉関下～小見川駅」、「息栖神社～ふれあいセンター湯楽々」の 2 系統を社会実験として運行開始。
	令和元年 10 月	・ルート、ダイヤ等見直し	・「平泉関下～小見川駅」、「息栖神社～ふれあいセンター湯楽々」の 2 系統の社会実験期間を延長し、ルート・ダイヤ等を一部見直し。
	令和 2 年 10 月	・コミュニティバスの本格運行 ・コミュニティバスの新たな試験運行	・社会実験として運行していた「平泉関下～小見川駅」、「息栖神社～ふれあいセンター湯楽々」の 2 系統を本格運行へ移行。 ・新たに「鹿島神宮駅～小見川駅」、「神栖済生会病院～下総橘駅」の 2 系統を社会実験として運行開始。
公共交通の運行（デマンドタクシー）	平成 19 年 10 月	・デマンドタクシーの試験運行	・平成 3 年 4 月から運行していた循環バスに代わって高齢者をはじめとした移動困難者への日常生活支援として運行開始。平成 19 年 10 月～平成 20 年 3 月まで試験運行。
	平成 20 年 4 月	・デマンドタクシーの本格運行	・本格運行の開始。
	平成 22 年 4 月	・乗継サービス ・介助者無料サービス	・拠点病院などの隣エリアの特定の場所に移動できる「乗継サービス」、介助者が 1 名まで無料で乗車できる「介助者無料サービスを」開始。
	令和元年 6 月	・エリア間移動サービス	・乗り継ぎなしで拠点病院に限り、エリアを越えて移動できる「エリア間移動サービス」を開始。
	令和 2 年 4 月	・デマンドタクシー新運行システム導入	・効率的な運行体制を構築するため、新たな運行システムを導入。
福祉施策としての移動支援	平成 15 年	・福祉タクシー事業の開始	・重度の障がい者や下肢の不自由な高齢者等が、自宅から医療機関等の間でタクシーを利用する際に、タクシー料金の一部を補助するタクシー利用券を発行。
	平成 20 年	・路線バス福祉パス交付事業の開始	・高齢者（60 歳以上）や障がい者等が、市内を運行する路線バスを市内で乗車または下車する場合に無料で利用できる「路線バス福祉パス」を発行。
	平成 27 年	・介護予防教室送迎支援タクシーの開始	・介護予防教室参加者で、自力もしくは教室会場までの送迎支援が得られない方を対象とした乗合タクシーをタクシー事業者に委託し実施。
	平成 27 年 9 月	・高齢者移動支援サービスの開始	・市が実施する居場所づくり事業へ通う高齢者を市民で組織する NPO 法人「シニアネットワークかみす」が運行する車両により、自宅から居場所まで送迎する移動支援サービス。
計画策定	平成 28 年 3 月	・地域公共交通網形成計画（計画期間：平成 28 年度～令和 2 年度）の策定	・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、市民にとって利用しやすく持続可能な公共交通網の形成を目指し、公共交通政策のマスタープランとして計画を策定。

６． 神栖市地域公共交通網形成計画の検証

本市では、平成 28 年 3 月に神栖市地域公共交通網形成計画を策定しており、11 の施策を位置づけている。その施策や事業の実施状況や評価等を行い、今回の新たな計画（神栖市地域公共交通計画）に位置づける施策の検討につなげていく。

検証手順	検証の方法
①施策・事業の実施状況の整理	◎:完了(の予定) ○:実施中 △:検討・研究中 ×:未着
②施策・事業の必要性の整理	○:必要性が高い △:必要性は高くない(必要性の確認が必要) ×:必要性は低い
③施策・事業の実現可能性の整理	○:実現できると考えられる △:実現に向けたハードルは高い ×:実現は難しい
④施策・事業の評価	A:現計画を継続する事業 B:実施状況等を踏まえ、現計画を修正し継続する事業 C:事業のあり方や拡大・廃止も含めて見直す事業

施策・事業		①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価(事業)
1 デマンドタクシーの運行・改善	利便性向上に向けた運行方法の見直し検討	○	○	○	B
	乗降場所及び乗降場所登録基準の見直し検討	○	○	○	B
	混雑時間帯の乗車制限解消策の検討	○	○	○	B
	運行システムの定期的な検討	○	○	○	B
2 路線バスの維持・利便性向上	路線バスの維持	○	○	○	A
	路線等の再検討	○	○	○	A
	利用動向の把握	○	○	○	A
	利用促進策の実施	○	○	○	A
3 タクシーの有効活用	国の動向を踏まえた閑散時間帯における運賃引き下げの検討	△	○	○	A
	タクシーと他の公共交通機関との乗継利便性向上の検討	△	○	○	A
	タクシー利用方法の住民への周知	△	○	○	A
4 エリア間・エリア外との新たな交通手段の検討	コミュニティバスの可能性の検討	○	○	○	B
	千葉県側の鉄道駅までの交通手段の検討	○	○	○	B

施策・事業		①実施状況	②必要性	③実現可能性	④評価(事業)
5 市内各交通機関間の乗継利便性の向上	乗継利便性の向上のため、乗継場所の整備の検討	△	○	○	A
	サイクルアンドバスライドの実施等についての検討	△	○	○	A
	乗継割引券など利用しやすい料金制度の検討	△	○	○	A
6 高速バスの利便性向上	利便性向上に向けた運行事業者との協議	○	○	○	A
	高速バス利用方法の住民への周知	○	○	○	B
7 福祉施策を通じた移動手段の確保	福祉パス・福祉タクシー等福祉施策として行う移動サービスの継続運営	○	○	○	A
	福祉施策と公共交通の連携強化及び対象者の見直しの検討	△	○	○	A
8 多様な主体による交通手段の提供	地域との連携による高齢者移動サービスの促進	△	○	○	B
	商業施設、医療機関の送迎無料バスとの連携の検討	△	○	○	A
9 公共交通に関する積極的な情報発信	広報紙を活用した情報提供	○	○	○	A
	総合時刻表パンフレットの作成	◎	○	○	B
	神栖市公共交通総合 web サイトの検討	◎	○	○	B
	ロケーションシステムの研究	○	○	○	A
	転入者への公共交通の情報提供	○	○	○	A
10 市民が主体的に公共交通を利用するためのモビリティマネジメント	利用促進キャンペーンの実施	○	○	○	A
	小学生向けバス出前講座の開催	○	○	○	A
	バスお試し乗車券の配布	△	○	○	A
	高齢者団体・障がい者団体等との連携	△	○	○	A
	イメージアップ	△	○	○	A
11 ともに公共交通を支える市民意識の醸成	市民モニター評価制度の導入の検討	△	○	○	B
	定期的な住民ニーズの把握	○	○	○	A
	公共交通に係る市補助金支出額等の公表	△	○	○	A

第２章 神栖市の公共交通を取り巻く現状と課題

１． 地域の現状

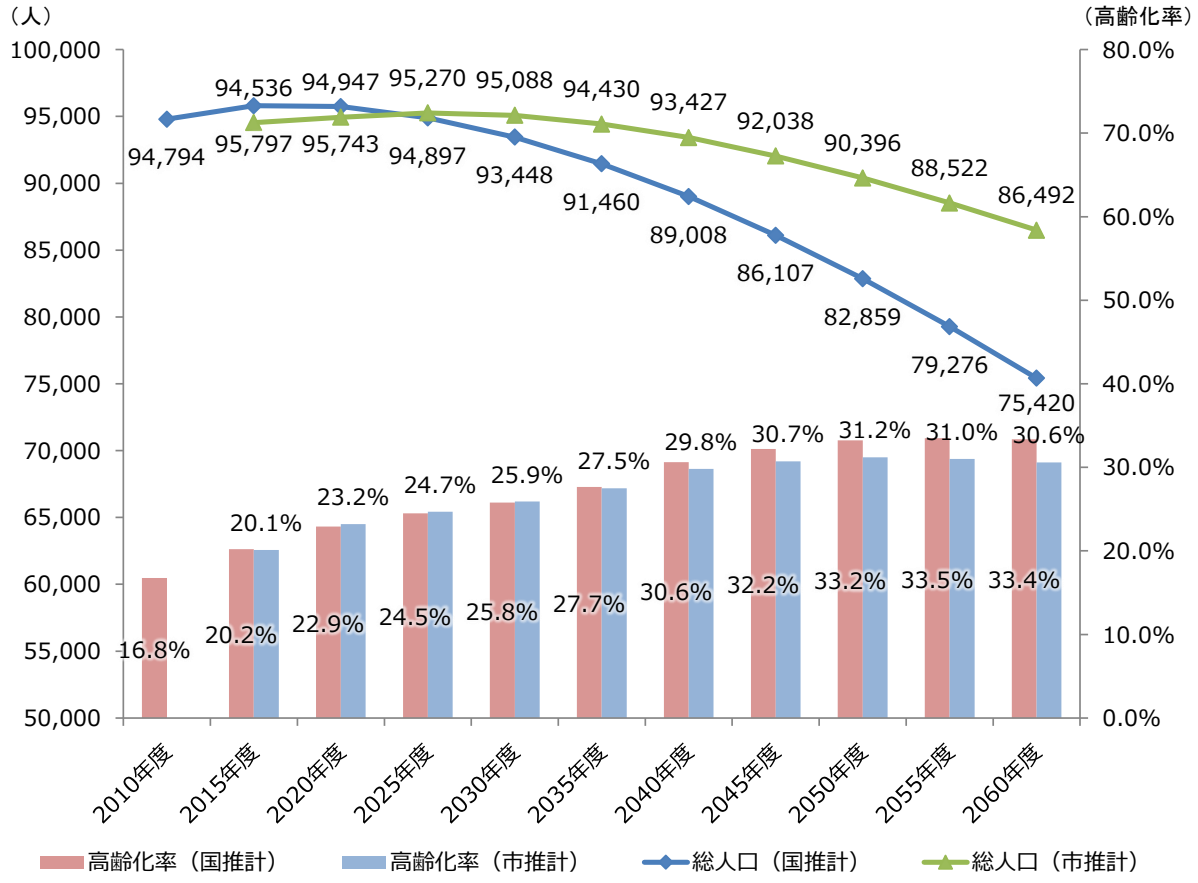
（１） 人口動態

・2015 年（平成 27 年）時点の人口は約 9.5 万人となっており、2060 年（令和 42 年）には国の推計で約 7.5 万人に減少する見込みとなっているが、神栖市人口ビジョンの将来展望では、各種の対応策を講じ、8.6 万人を目指すとしている。
・高齢化率は、2015 年（平成 27 年）には国の推計で 20.2%、神栖市人口ビジョンでは 20.1%と高齢社会に突入しており、2060 年（令和 42 年）には国の推計で 33.4%、神栖市人口ビジョンでは 30.6%に上昇し超高齢社会となる見込みで、公共交通による移動手段の確保が必要となる交通弱者は今後も増加していくことが見込まれる。

① 人口推移及び人口推計

・本市の人口は、2015 年（平成 27 年）で約 9.5 万人であり、現状は横ばい傾向であるが、長期的には今後減少していくことが予測されている。高齢化率は、2015 年（平成 27 年）で 20.2%であり、将来的にその比率は高まっていくと予想されている。

▼人口の推移と将来予測



出典：神栖市「神栖市人口ビジョン」（2020 年（令和 2 年）

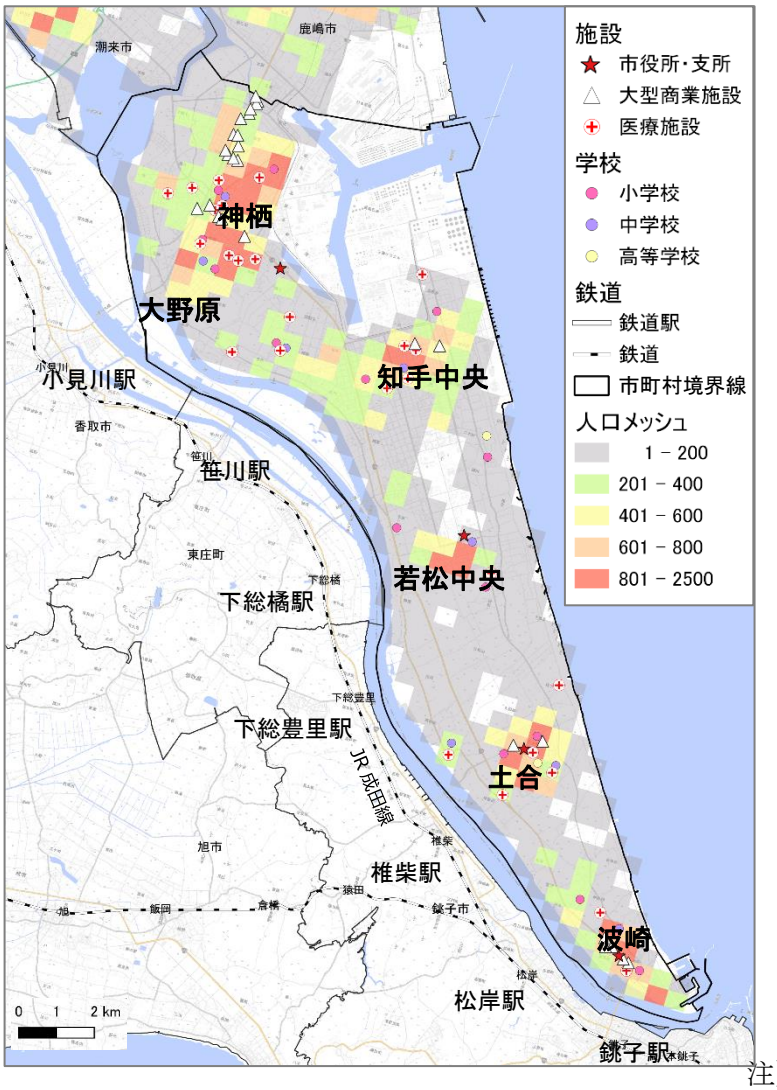
（２） 人口と主要施設の分布

・人口は、国道 124 号周辺の商業施設、市役所等の行政サービス機能が集積し、市の中心的な市街地を形成する、神栖、大野原、知手中央、若松中央、土合、波崎の市街地を中心として多く分布しているものの、全体的に広く薄く分布しているため、公共交通において幅広くカバーすることが必要となる。
・南北軸に沿った生活拠点を接続する市内全域を通じた公共交通の軸の形成が必要となる。

① 2020 年総人口

・人口は、市役所等の行政サービス機能が集積し、市の中心的な市街地を形成する神栖、大野原、知手中央、若松中央、土合、波崎を中心として人口が多い。
・行政機関、医療機関、スーパーマーケット等の主要施設は、北部の国道 124 号沿いや知手中央に集中している。また、南部の国道 124 号沿いにも医療機関や商業施設が分布している。

▼人口分布と主要施設立地状況（2020 年総人口）



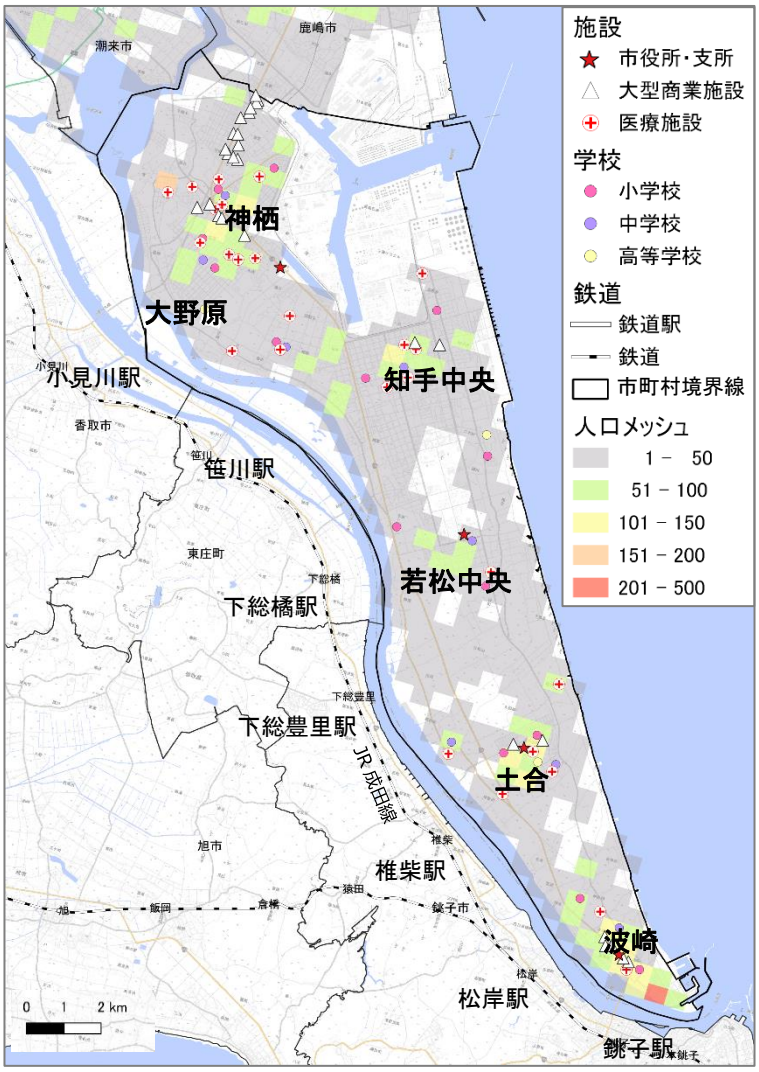
注）500m メッシュ人口

出典：総務省「地図で見る統計（統計GIS）」（国勢調査，2015 年（平成 27 年））
行政機関，医療機関，学校　国土交通省「国土数値情報」，商業施設「i タウンページ」

② 2020 年 75 歳以上人口

・75 歳以上人口に着目すると、①で示した 2020 年総人口の人口分布と同様な傾向となっているものの、波崎に高齢者が多く居住している。

▼人口分布と主要施設立地状況（2020 年 75 歳以上人口）



注）500m メッシュ人口

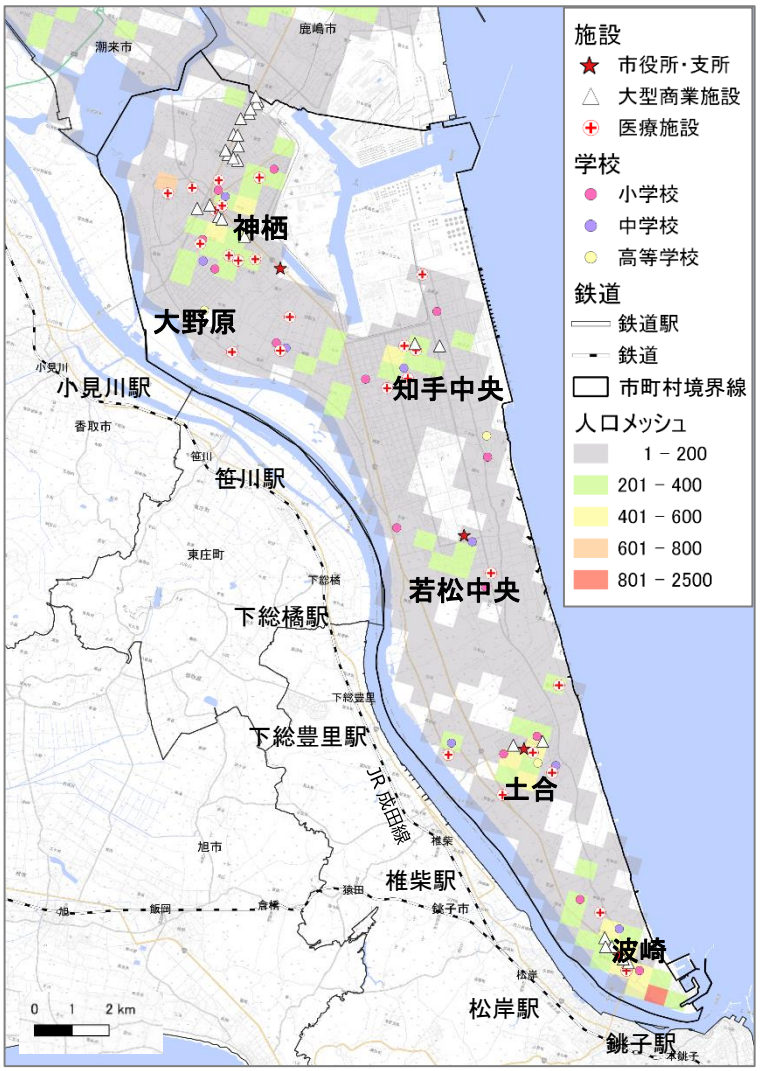
出典：総務省「地図で見る統計（統計GIS）」（国勢調査，2015 年（平成 27 年））

行政機関，医療機関，学校　国土交通省「国土数値情報」，商業施設「i タウンページ」

③ 2030 年総人口

・10 年後の人口に着目すると、①で示した 2020 年総人口の人口分布と同様な傾向となっており、市の中心的な市街地を形成する神栖、大野原、知手中央、若松中央、土合、波崎を中心に分布している。

▼人口分布と主要施設立地状況（2030 年総人口）



注）500m メッシュ人口

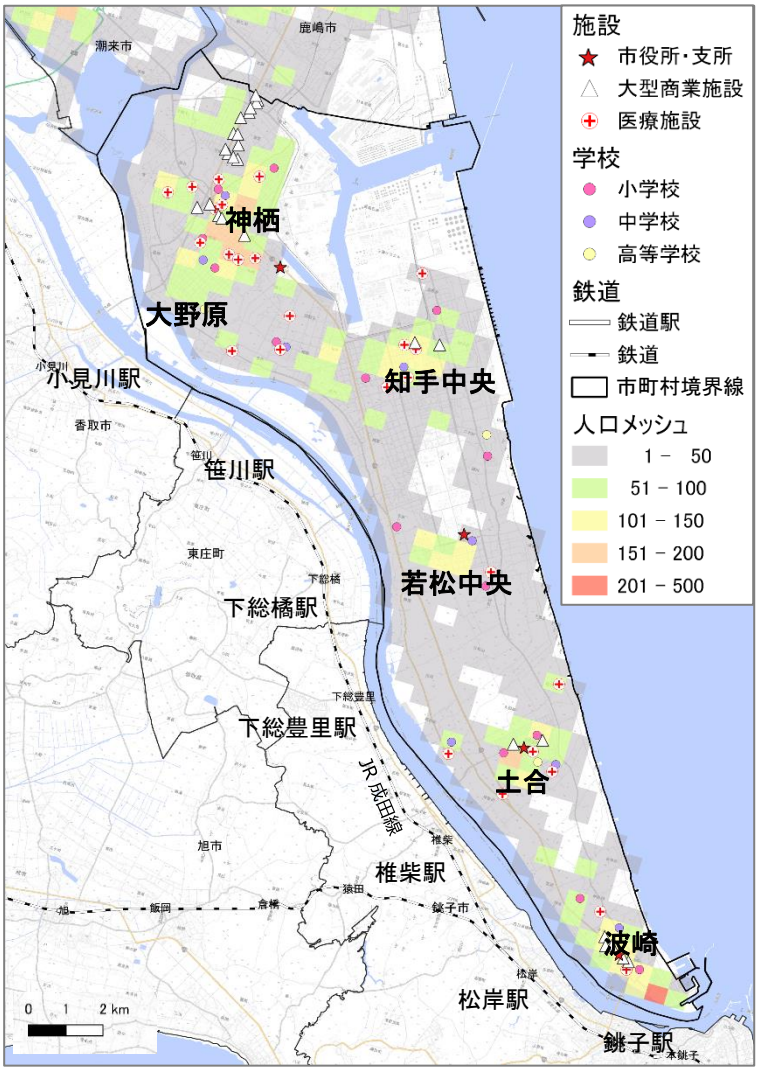
出典：総務省「地図で見る統計（統計GIS）」（国勢調査，2015 年（平成 27 年））

行政機関，医療機関，学校　国土交通省「国土数値情報」，商業施設「i タウンページ」

④ 2030 年 75 歳以上人口

・②で示した現在の 75 歳以上人口の分布状況と比較すると、高齢者人口が増加傾向となっている。

▼人口分布と主要施設立地状況（2030 年 75 歳以上人口）



注）500m メッシュ人口

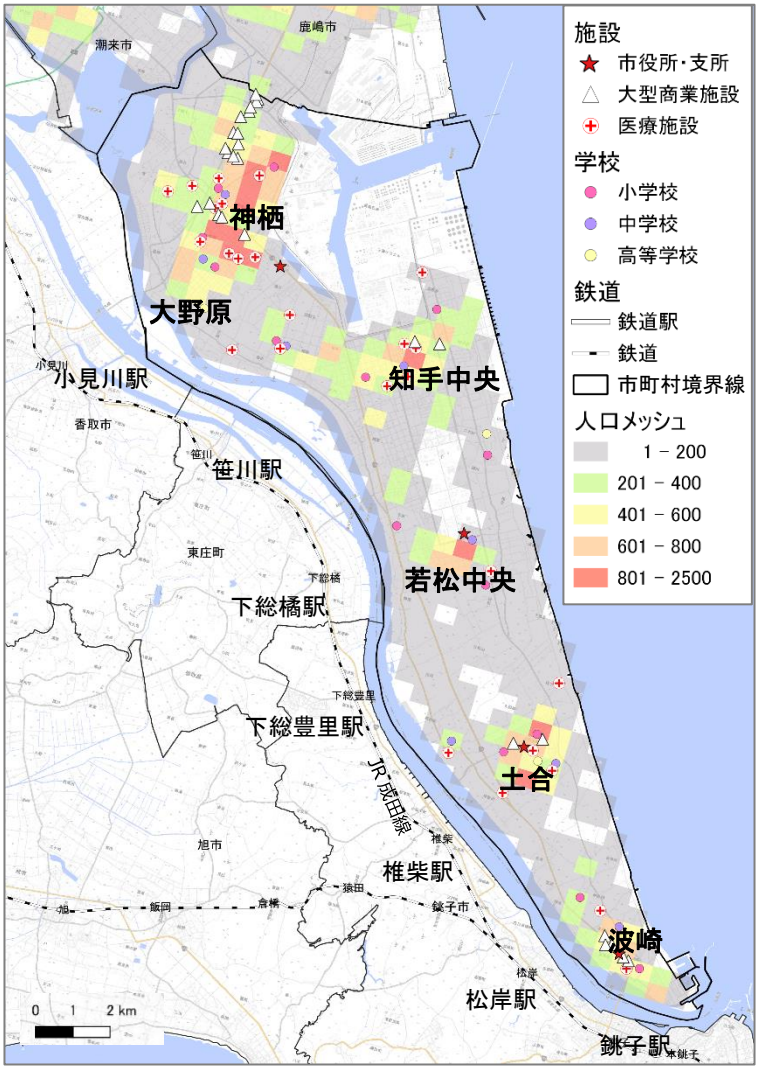
出典：総務省「地図で見る統計（統計GIS）」（国勢調査，2015 年（平成 27 年））

行政機関，医療機関，学校　国土交通省「国土数値情報」，商業施設「i タウンページ」

⑤ 2050 年総人口

・30 年後の人口に着目すると、神栖、大野原以外の居住人口が減少傾向となっている。

▼人口分布と主要施設立地状況（2050 年総人口）



注）500m メッシュ人口

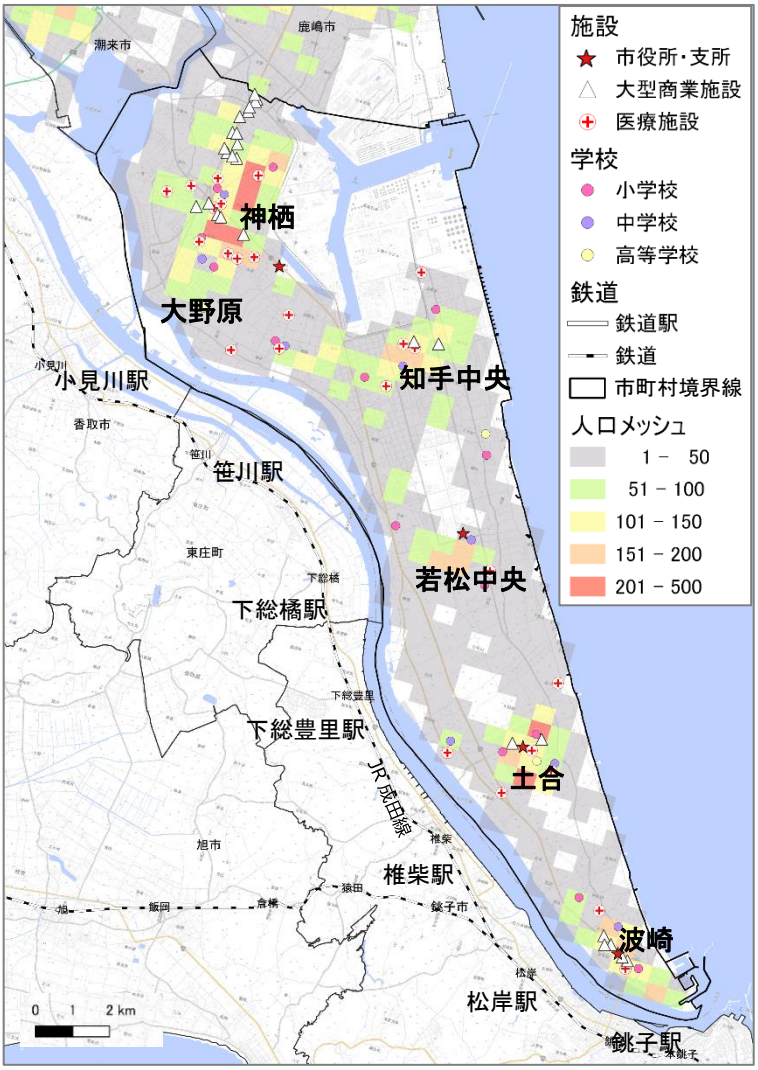
出典：総務省「地図で見る統計（統計GIS）」（国勢調査，2015 年（平成 27 年））

行政機関，医療機関，学校　国土交通省「国土数値情報」，商業施設「i タウンページ」

⑥ 2050 年 75 歳以上人口

・②で示した現在の 75 歳以上人口の分布状況と比較すると、神栖、大野原、土合などにおける高齢者が増加傾向となっている。

▼人口分布と主要施設立地状況（2050 年 75 歳以上人口）



注）500m メッシュ人口

出典：総務省「地図で見る統計（統計GIS）」（国勢調査，2015 年（平成 27 年））

行政機関，医療機関，学校　国土交通省「国土数値情報」，商業施設「i タウンページ」

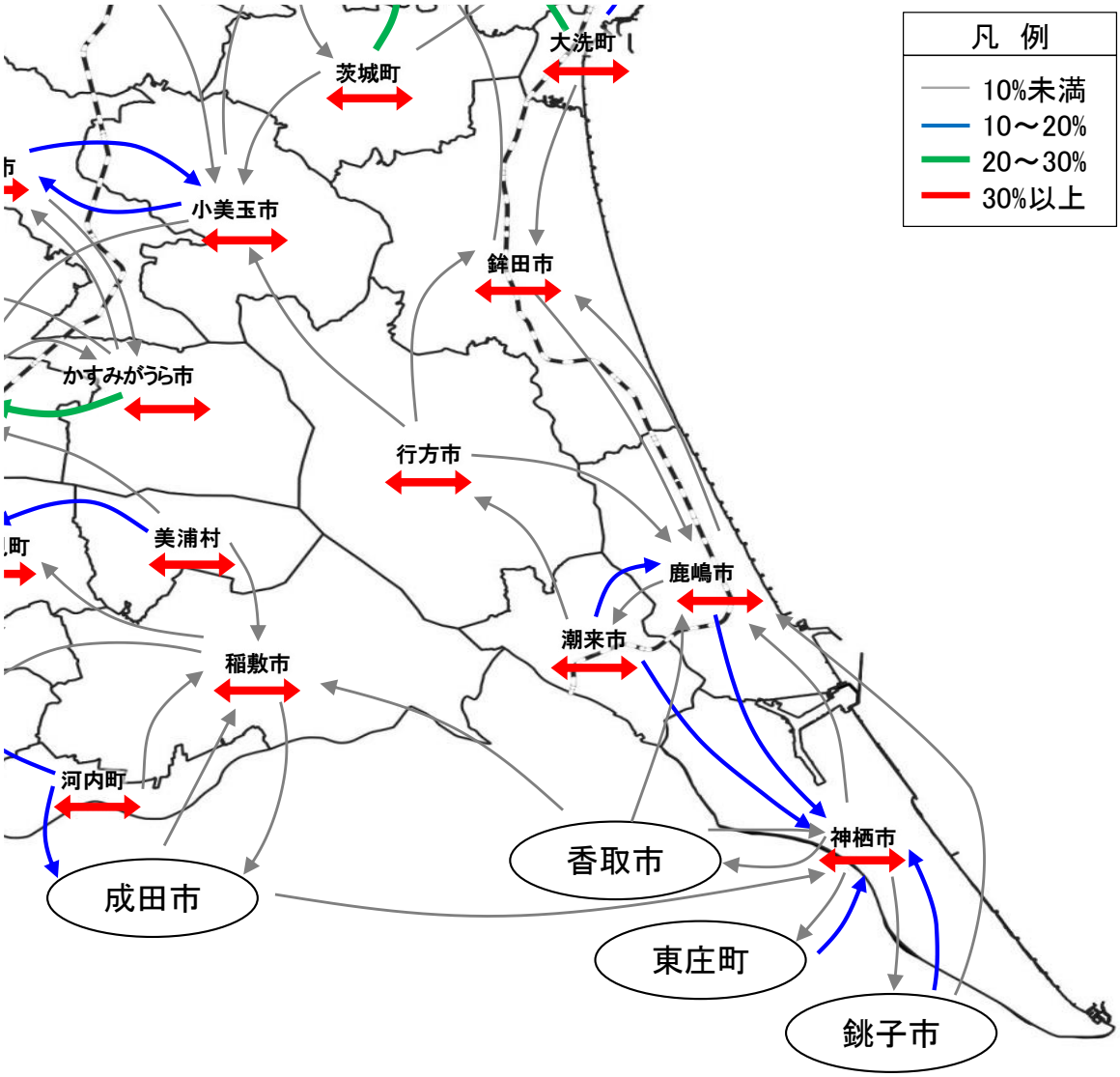
（３） 人の動き

・通勤目的と通学目的で若干の違いは見られるものの、神栖市内の移動だけでなく、神栖市外への移動も見られる。特に鹿嶋市や千葉県側への移動が見られ、こうした広域的な移動手段の確保についても留意していく必要がある。

① 統計データからみた人の動き【通勤目的】

・通勤目的の移動は、神栖市内が最も多く、また鹿嶋市や潮来市、千葉県銚子市や東庄町からの移動が多くみられる。一方、周辺市町への移動もみられる。

▼通勤流動

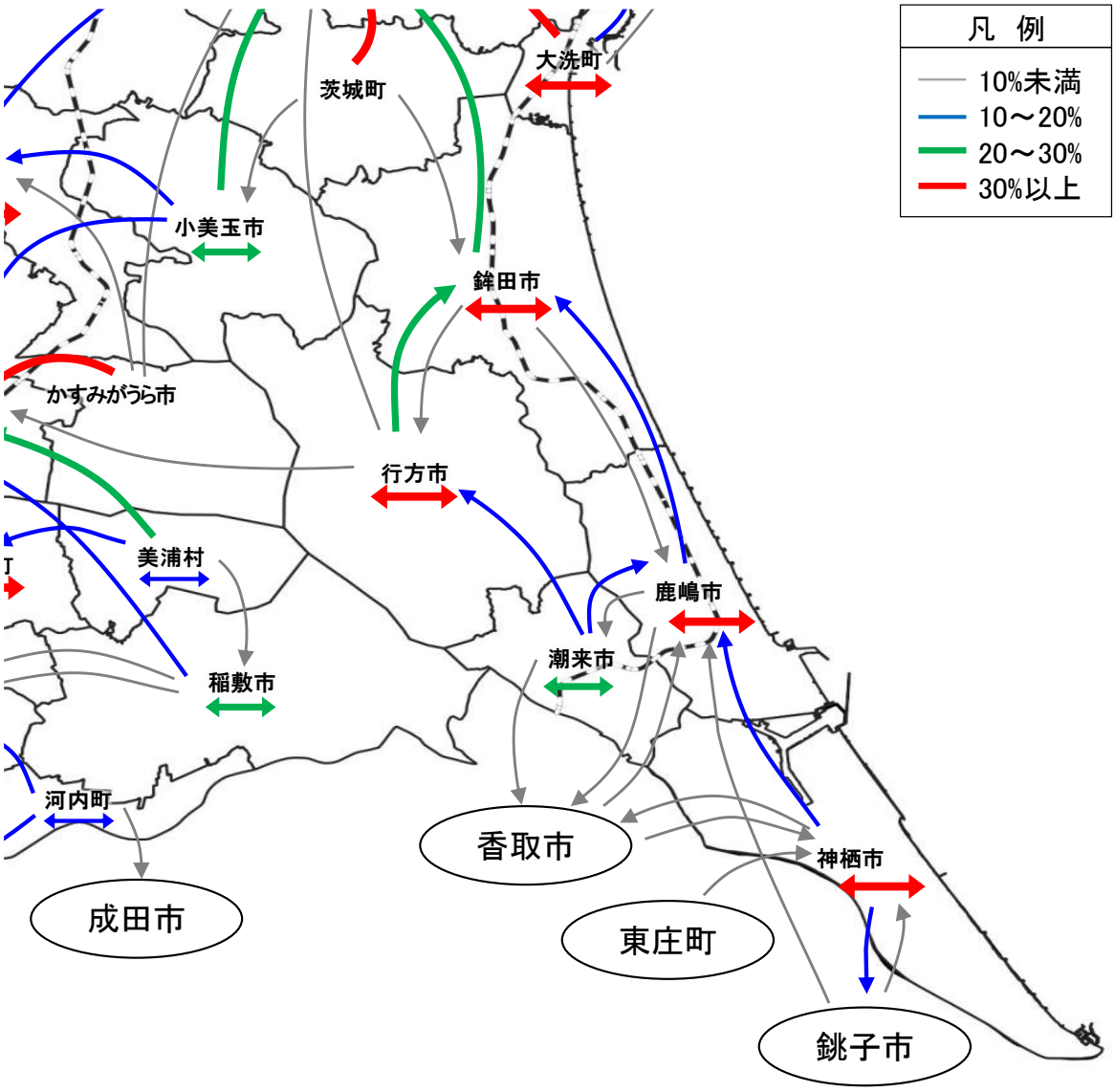


出典:国勢調査(2015 年(平成 27 年))

② 統計データからみた人の動き【通学目的】

・通学目的の移動は、神栖市内が最も多いものの、鹿嶋市及び千葉県銚子市への移動も多くみられる。

▼通学流動



出典:国勢調査(2015 年(平成 27 年))

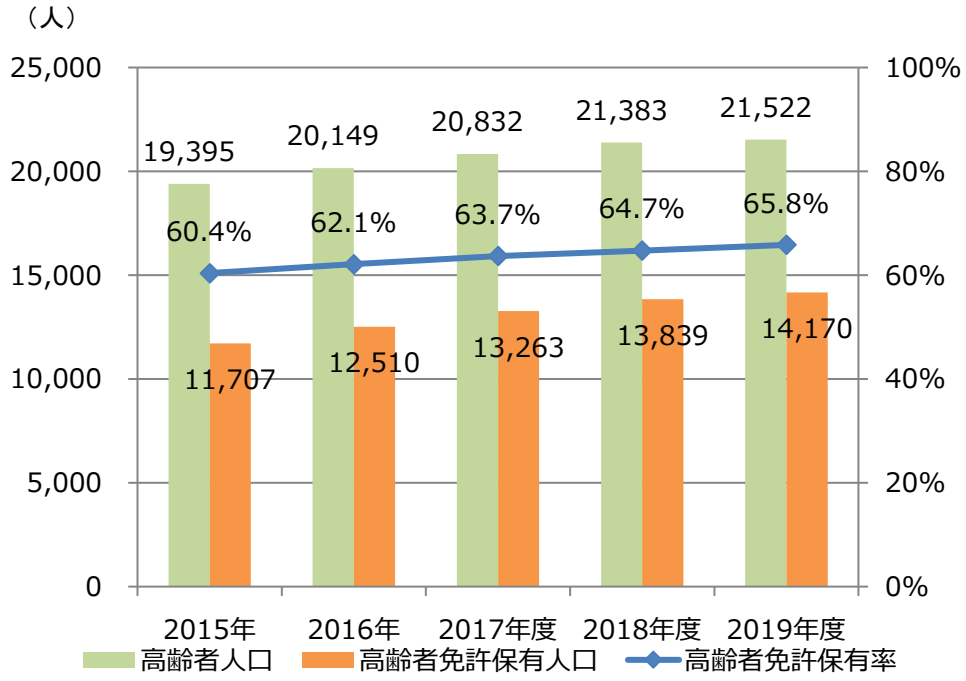
（４） 高齢者の自動車運転状況

・高齢者の人口増加とともに、神栖市の高齢者の運転免許保有率は 2019 年時点で 65.8%となっており、茨城県の 64.1%と比較すると、その保有率は高くなっている。
・公共交通の利便性向上の観点から、運転免許証自主返納後も安全で、安心して外出できる外出環境を整備することが必要となる。

① 高齢者の運転免許保有状況

・高齢者の運転免許保有人口は増加傾向にあり、2019 年（令和元年）は約 14,000 人で、高齢者人口に占める割合は 65.8%となっている。

▼神栖市の高齢者の運転免許保有者状況の推移

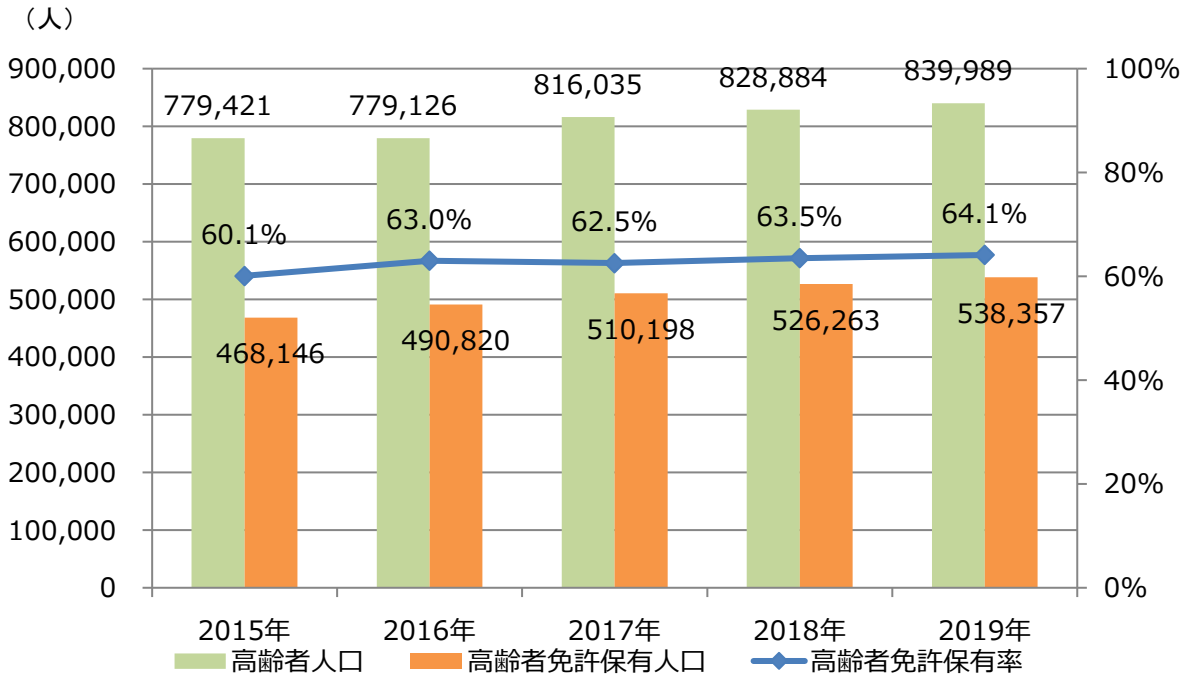


出典：交通白書/茨城県警察本部

	神栖市		
	高齢者人口	高齢者 免許保有人口	高齢者 免許保有率
2015 年	19,395	11,707	60.4%
2016 年	20,149	12,510	62.1%
2017 年	20,832	13,263	63.7%
2018 年	21,383	13,839	64.7%
2019 年	21,522	14,170	65.8%

注）国連の世界保健機関(WHO)の定義では，65 歳以上の人のことを高齢者としています。65-74 歳までを前期高齢者，75 歳以上を後期高齢者と呼びます。「(4)高齢者の自動車運転状況」に記載している「高齢者」の数値は 65 歳以上の人口です。

▼（参考）茨城県の高齢者の運転免許保有者状況の推移



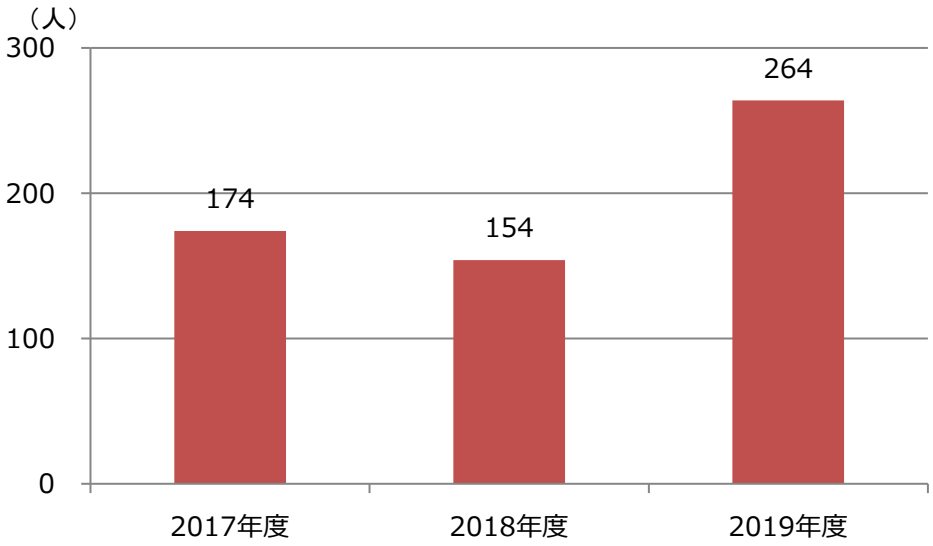
出典：茨城県警察、茨城県住民基本台帳人口

	茨城県		
	高齢者人口	高齢者 免許保有人口	高齢者 免許保有率
2015 年	779,421	468,146	60.1%
2016 年	779,126	490,820	63.0%
2017 年	816,035	510,198	62.5%
2018 年	828,884	526,263	63.5%
2019 年	839,989	538,357	64.1%

② 高齢者運転免許証自主返納支援事業

・神栖市では、75 歳以上の運転免許証自主返納者に対して、タクシー利用券の交付を行うなど、高齢者の運転免許証自主返納支援の取組みを進めており、高齢者の運転免許証自主返納事業の交付件数は年間 200 人程度見られる。

▼神栖市の高齢者運転免許証自主返納支援事業における交付者数の推移



出典:神栖市資料

（参考）神栖市高齢者運転免許証自主返納支援事業　概要

市では、高齢者の運転による交通事故を防ぐため、満 75 歳以上の方が 2017 年 4 月 1 日(土曜日)以降に、すべての運転免許証を自主返納した場合に、タクシー利用券 3 万円を交付します。

○対象者

・満 75 歳以上であり、申請日に、引き続き 3 年以上市内に住所を有していること、市税などの滞納がないこと、これらの条件を全て満たす市民を対象とする。

○交付額・回数

・交付額：タクシー利用券 3 万円分（300 円の利用券を 100 枚分）

・交付回数：1 人につき 1 回まで

○利用方法

市指定のタクシー会社で使えるほか、デマンドタクシー利用券と交換も可能。

○申請期限

すべての運転免許証を自主返納した日から 1 年以内。

２． 地域公共交通の現状と課題

（１） 地域公共交通網

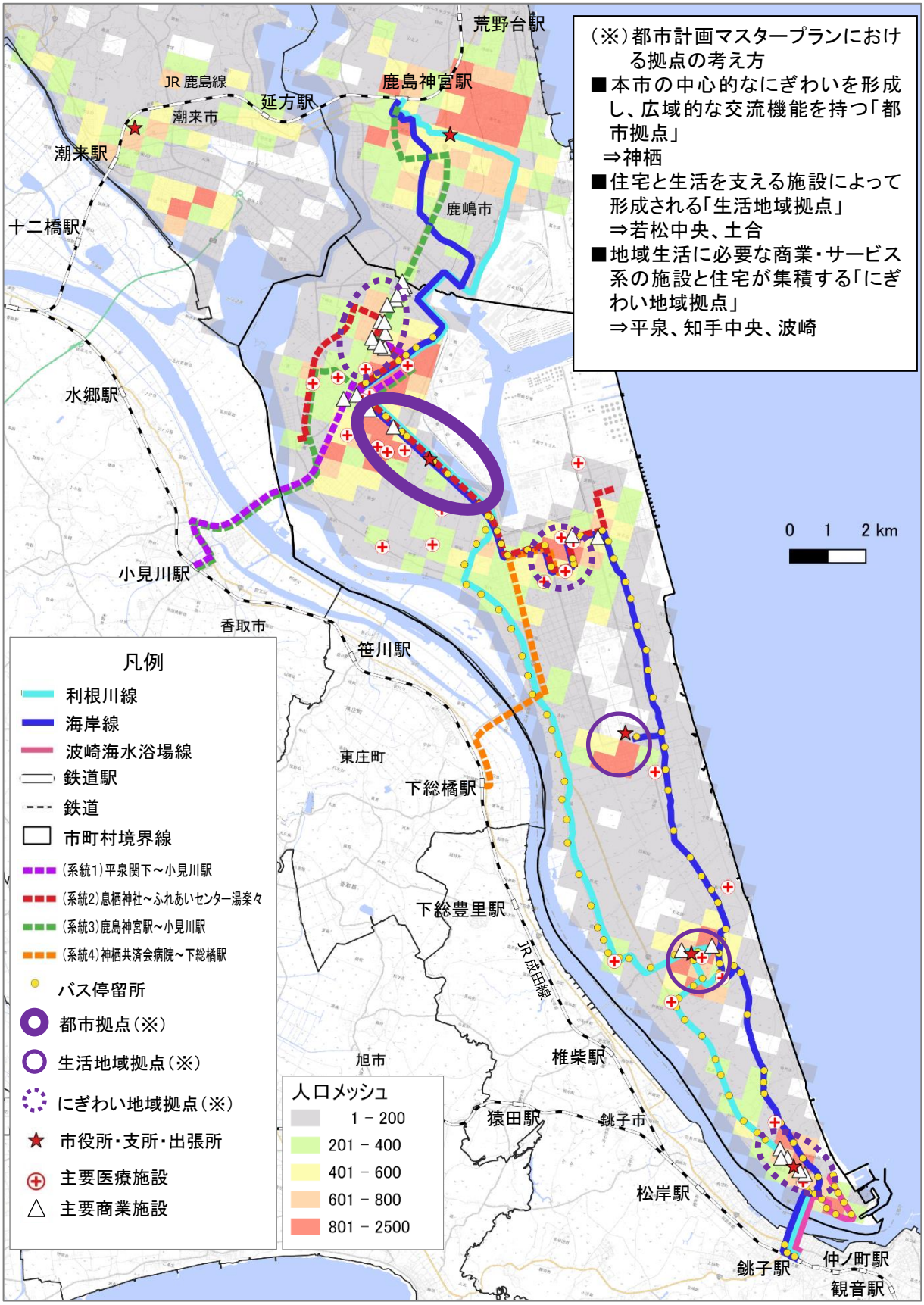
・本市において提供されている地域公共交通サービスは、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシー、高速バス、茨城空港乗合タクシーとなっている。
・神栖市都市計画マスタープランにおける地域拠点間の交通ネットワークを維持・向上することが必要となる。

▼地域公共交通の概要（令和２年３月１日現在）

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3便　復3便	関東鉄道	
		矢田部公民館	銚子駅	往14便　復10便		
		波崎営業所	銚子駅	復2便		
	海岸線	鹿島神宮駅	銚子駅	往7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	往1便　復1便		
		土合東電	銚子駅	往2便　復2便		
	波崎海水浴場線	波崎海水浴場	銚子駅	往18便　復16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	鹿島神宮駅	小見川駅	往3便　復3便		
	系統④	神栖済生会病院	下総橘駅	往1便　復2便		
デマンドタクシー	北エリア	自宅または決められた目的地	自宅または決められた目的地	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	鹿島号	東京駅	鹿島神宮駅	往88便　復88便	関東鉄道，京成バス，JR バス関東，JR バステック	
	波崎号	東京駅	波崎	往8便　復8便	関東鉄道，JR バス関東	
	東京テレポート駅線	東京テレポート駅	鹿島神宮駅	往4便　復4便	関東鉄道	
	羽田空港線	羽田空港	鹿島神宮駅	往6便　復6便	関東鉄道，京浜急行バス	
タクシー	神栖地区13社	自宅	目的地	－	タクシー事業者	
	波崎地区3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

※路線バス（鹿島神宮駅～銚子駅）は、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用
※コミュニティバス（鹿島神宮駅～小見川駅）は、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用

▼公共交通の運行路線と拠点



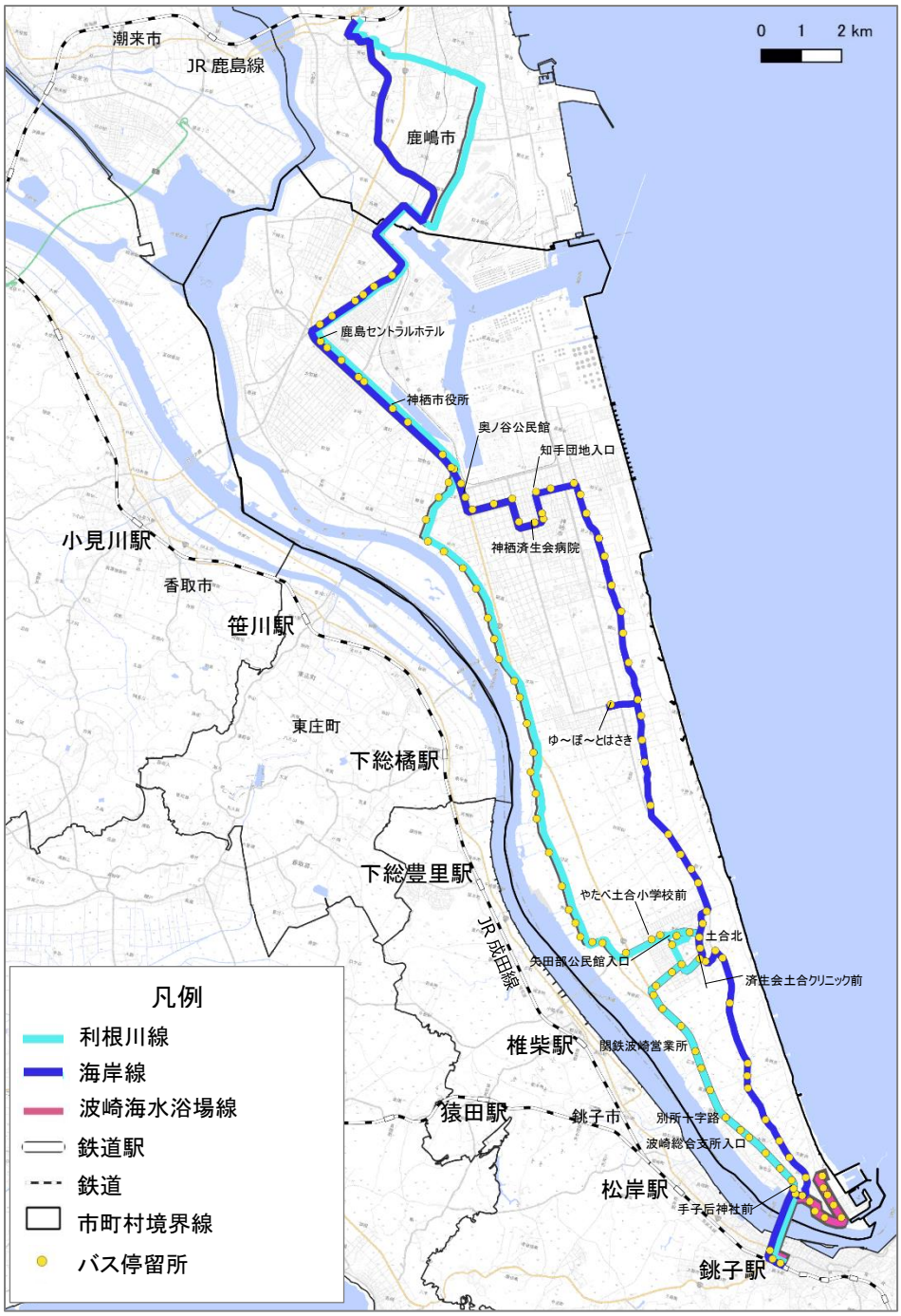
（２） 路線バスの利用状況

・路線バスは、市内の拠点間や市外を接続する重要な路線となっている。利用者は 2016 年（平成 28 年）度以降、微増しているものの、今後もバス利用の促進を図るとともに、運行の維持・確保に向けた取組が必要となる。

バスルート

・現在路線バスは、海岸線、利根川線、波崎海水浴場線の 3 路線が運行しており、隣接する鹿嶋市及び銚子市へ接続している。潮来市、香取市及び東庄町へは接続していない。

▼路線バス網



バスルート便数

・各路線ごとの運行本数について、利根川線では、「矢田部公民館～銚子駅」間が最も多く、海岸線では、「鹿島神宮駅～神栖済生会病院」間が多く、波崎海水浴場線では、「波崎海水浴場～銚子駅」間が多くなっている。

▼バスルート便数

① 便数

・利根川線の「矢田部公民館～銚子駅」は、片道 15～17 便運行しているが、鹿島神宮駅まで行く便は片道 1 日 3 便である。海岸線は「鹿島神宮駅～銚子駅」までを 1 日片道 7～8 便運行している。波崎海水浴場線は、1 日片道 16～18 便運行している。

▼バス路線の便数

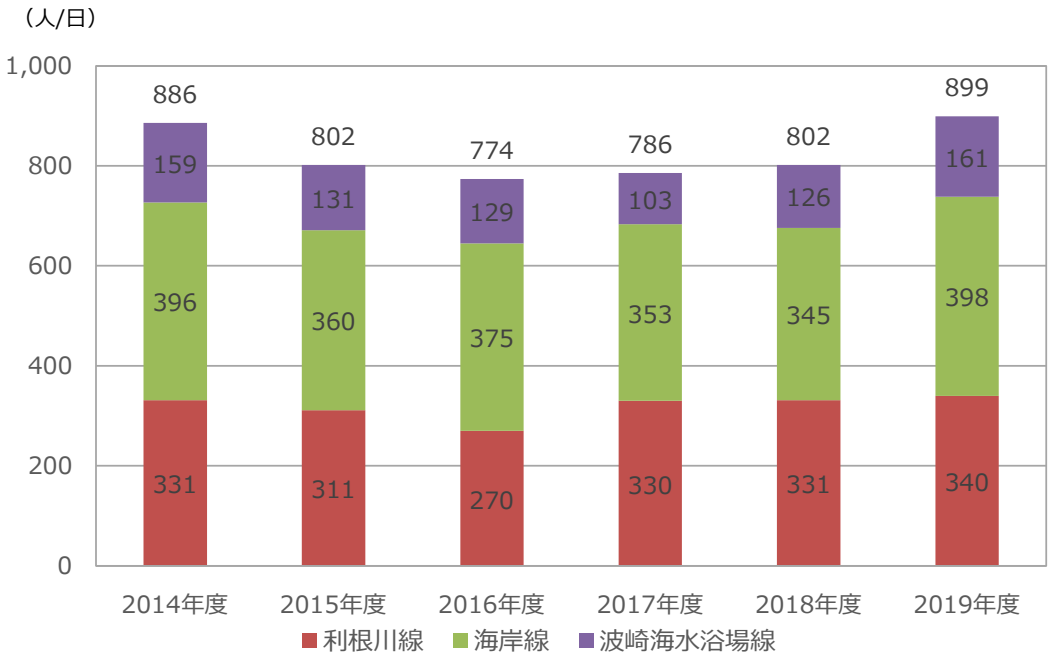
路線／区間	便数	方面別便数【所要時間】
利根川線	32 便	銚子駅行：17 便 鹿島神宮駅行：15 便
「鹿島神宮駅～銚子駅」	6 便	銚子駅行：3 便【所要時間約 1 時間 50 分】 鹿島神宮駅行：3 便【所要時間約 1 時間 40 分】
「矢田部公民館～銚子駅」	24 便	銚子駅行：14 便【所要時間約 25 分】 矢田部公民館行：10 便【所要時間約 25 分】
「銚子駅～波崎営業所」	2 便	波崎営業所行：2 便【所要時間約 15 分】
海岸線	22 便	銚子駅行：11 便 鹿島神宮駅行：11 便
「鹿島神宮駅～銚子駅」	15 便	銚子駅行：7 便【所要時間約 1 時間 45 分】 鹿島神宮駅行：8 便【所要時間約 2 時間】
「鹿島神宮駅発～土合北」	1 便	【所要時間約 1 時間 20 分】
「鹿島神宮駅～神栖済生会病院」	1 便	神栖済生会病院行：1 便【所要時間約 50 分】 鹿島神宮駅行：1 便【所要時間約 50 分】
「銚子駅～土合ケ原東電社宅前」	4 便	銚子駅行：2 便【所要時間約 25 分】 土合ケ原東電社宅前行：2 便【所要時間約 25 分】
波崎海水浴場線	34 便	銚子駅行：16 便 波崎海水浴場行：18 便
「波崎海水浴場～銚子駅」	34 便	銚子駅行：16 便【所要時間約 15 分】 波崎海水浴場行：18 便【所要時間約 15 分】

（参考）運賃（現金）「鹿島神宮駅～銚子駅」1,430 円（利根川線・海岸線）
「神栖済生会病院～銚子駅」1,010 円（海岸線）
「矢田部公民館～銚子駅」520 円（利根川線）
「波崎海水浴場～銚子駅」260 円（波崎海水浴場線）

② 利用者数（1 日あたり）

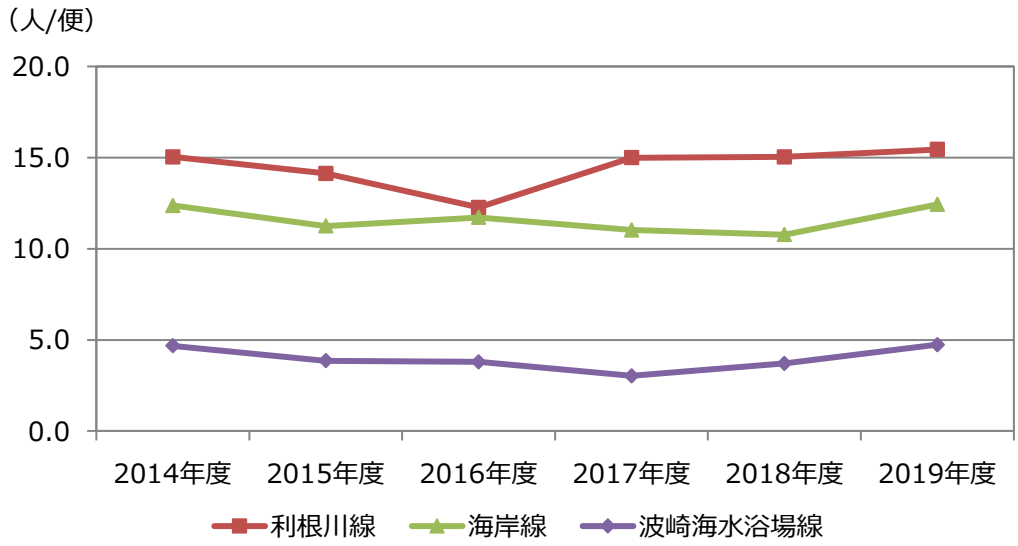
・1 日あたりの利用者数は、2018 年（平成 30 年）度時点において 3 路線合計で約 800 人となっている。年々減少傾向にあったものの、2017 年（平成 29 年）度以降、微増している。

▼路線別乗車人員の推移



出典：関東鉄道提供資料をもとに作成

▼路線別乗車人員の推移（1 便あたり）



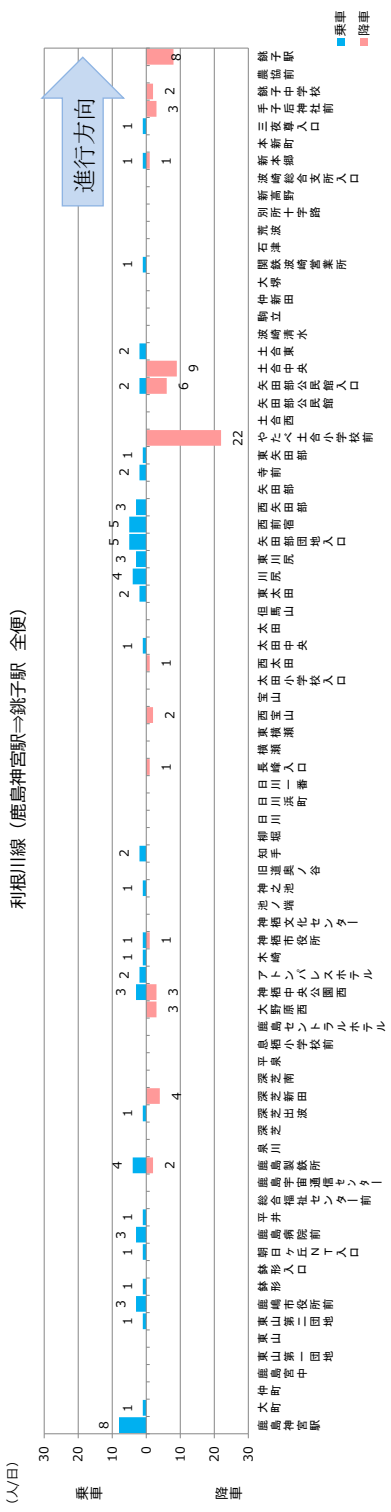
出典：関東鉄道提供資料をもとに作成

停留所別利用者数

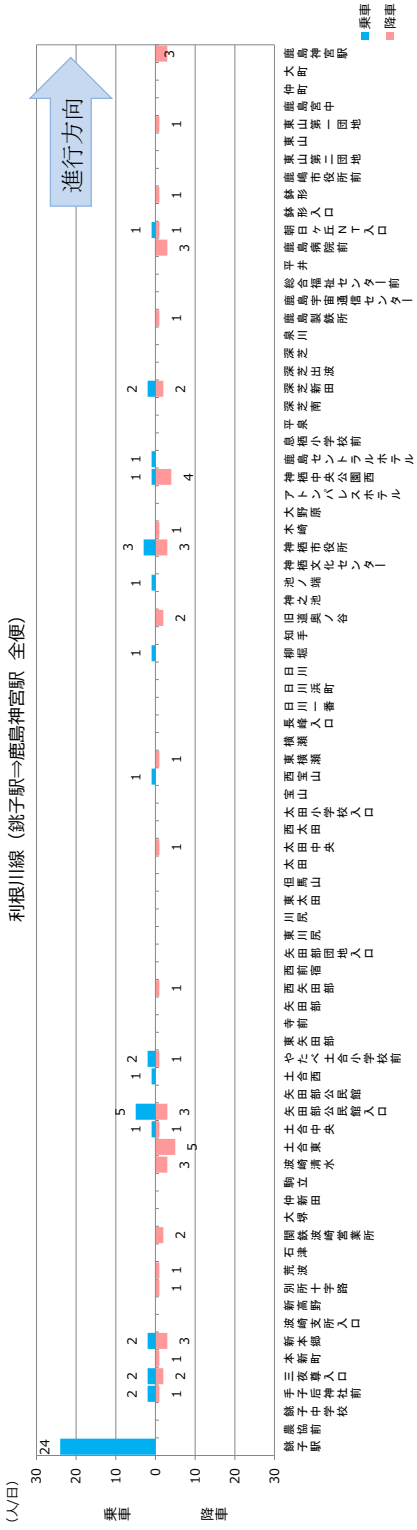
- **利根川線**

銚子駅～土合、波崎、市街地間での利用が多く見られる。やたべ土合小学校の通学目的で利用されている。

・「鹿島神宮駅～銚子駅」

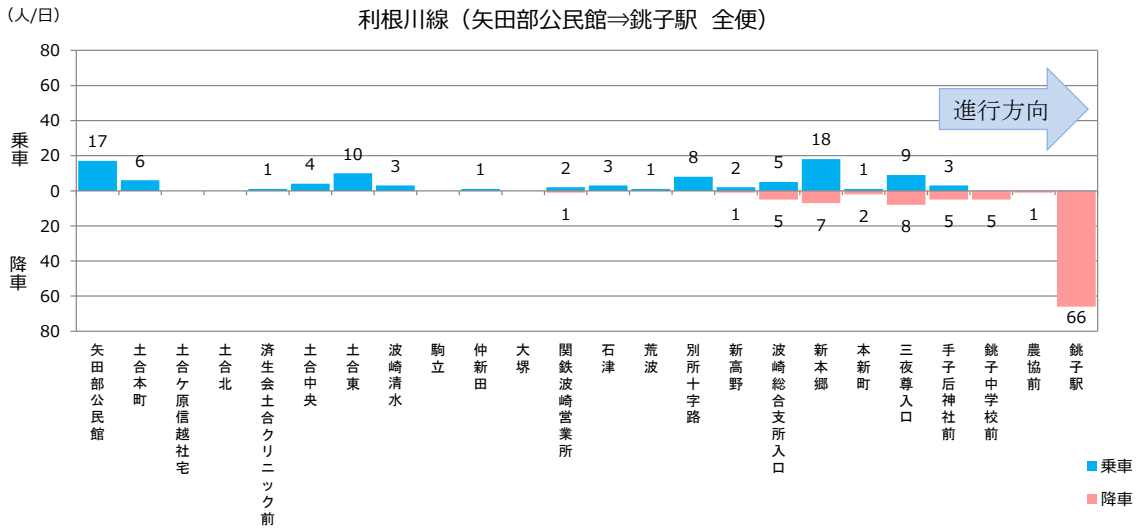


・「銚子駅～鹿島神宮駅」



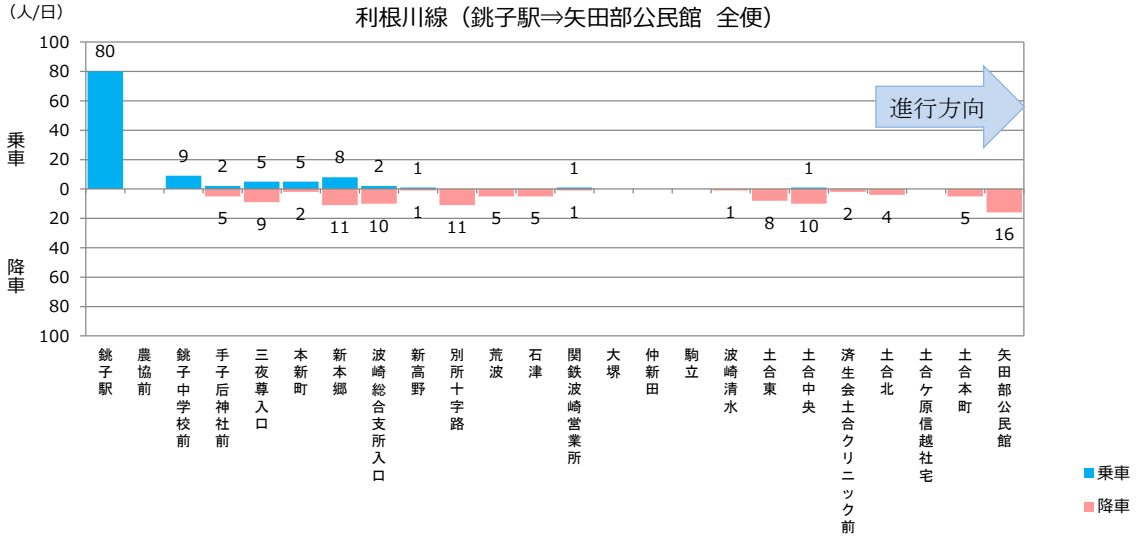
出典:2019 年度関東鉄道提供資料をもとに作成

・「矢田部公民館～銚子駅」



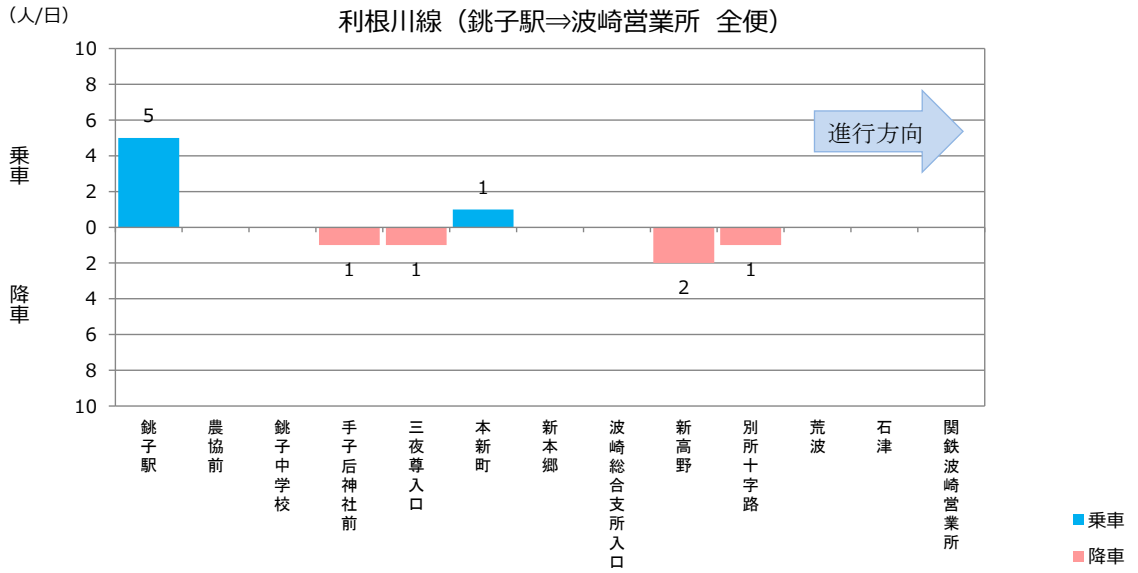
出典:2019 年度関東鉄道提供資料をもとに作成

・「銚子駅～矢田部公民館」



出典:2019 年度関東鉄道提供資料をもとに作成

・「銚子駅～波崎営業所」

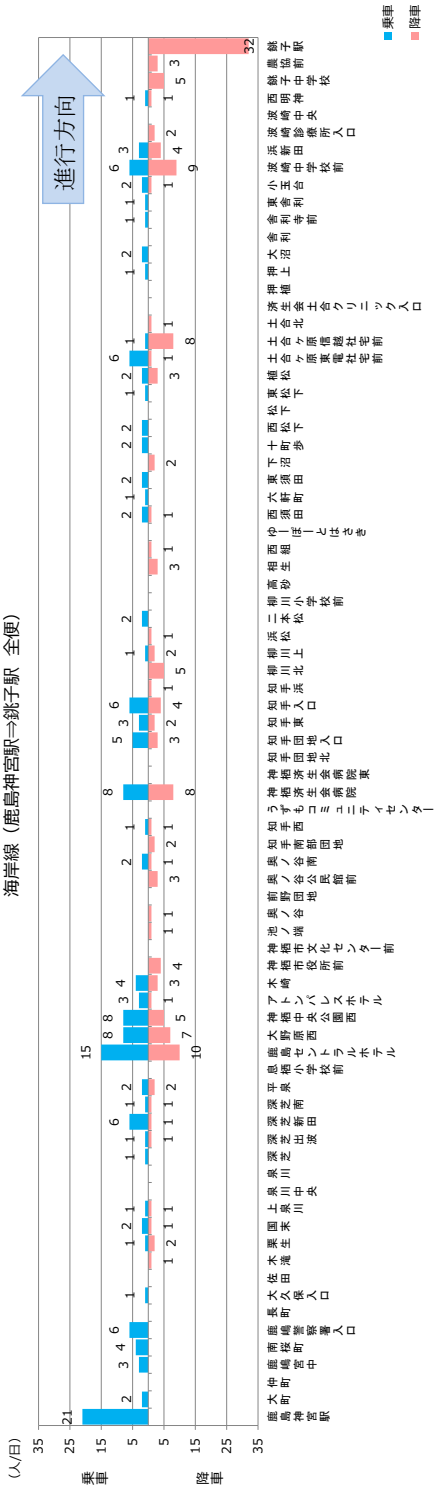


出典:2019 年度関東鉄道提供資料をもとに作成

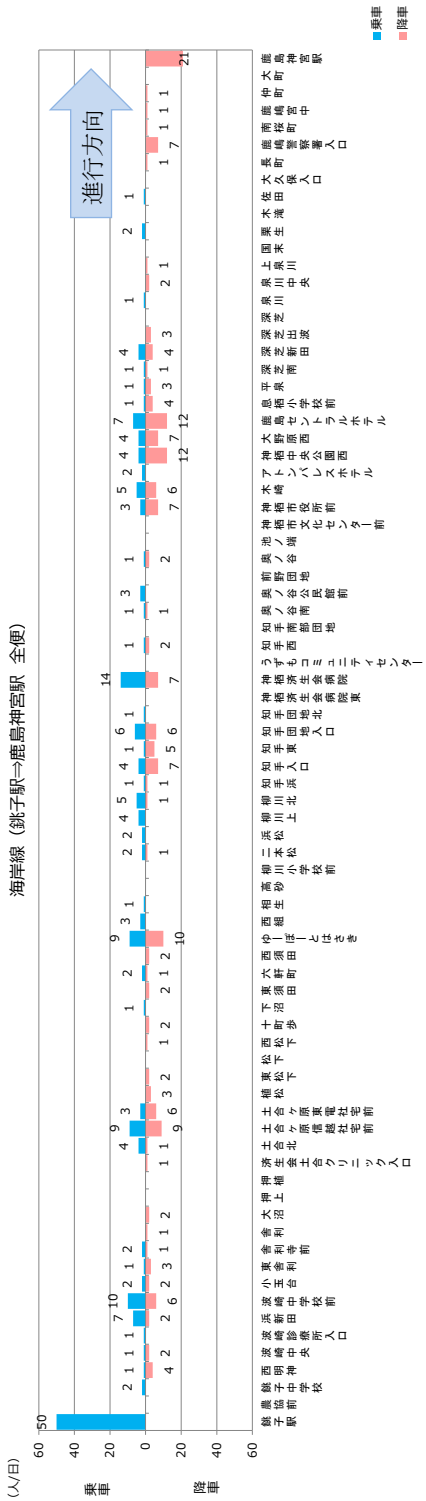
● **海岸線**

鹿島神宮駅と鹿島セントラルホテル周辺で多くの利用が見られる。鹿島神宮駅で乗車した利用者は鹿島セントラルホテル周辺が目的地となるケースが多いと想定され、一方で、鹿島セントラルホテルで乗車した利用者は、神栖済生会病院、土合、波崎、銚子駅周辺などが目的地となっていると想定される。

・「鹿島神宮駅～銚子駅」

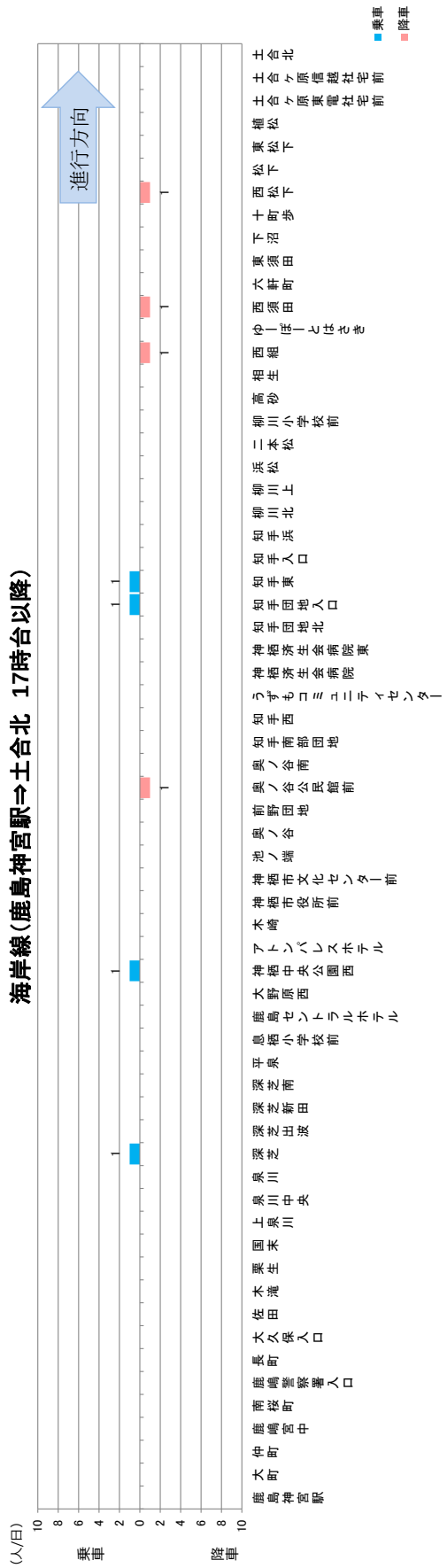


・「銚子駅～鹿島神宮駅」



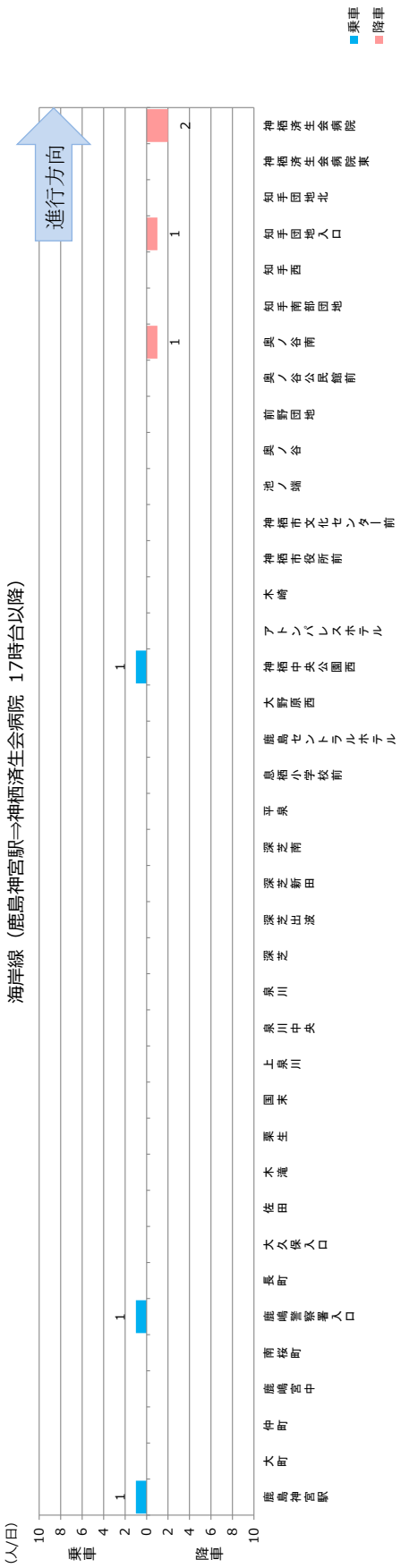
出典:2019 年度関東鉄道提供資料をもとに作成

・「鹿島神宮駅～土合北」

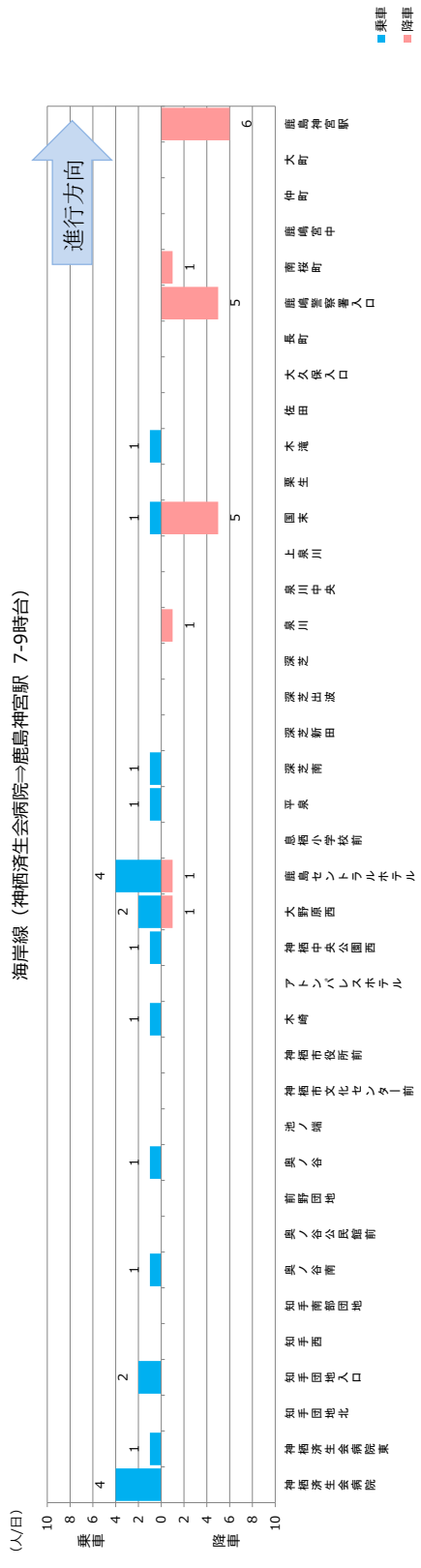


出典:2019 年度関東鉄道提供資料をもとに作成

・「鹿島神宮駅～神栖済生会病院」

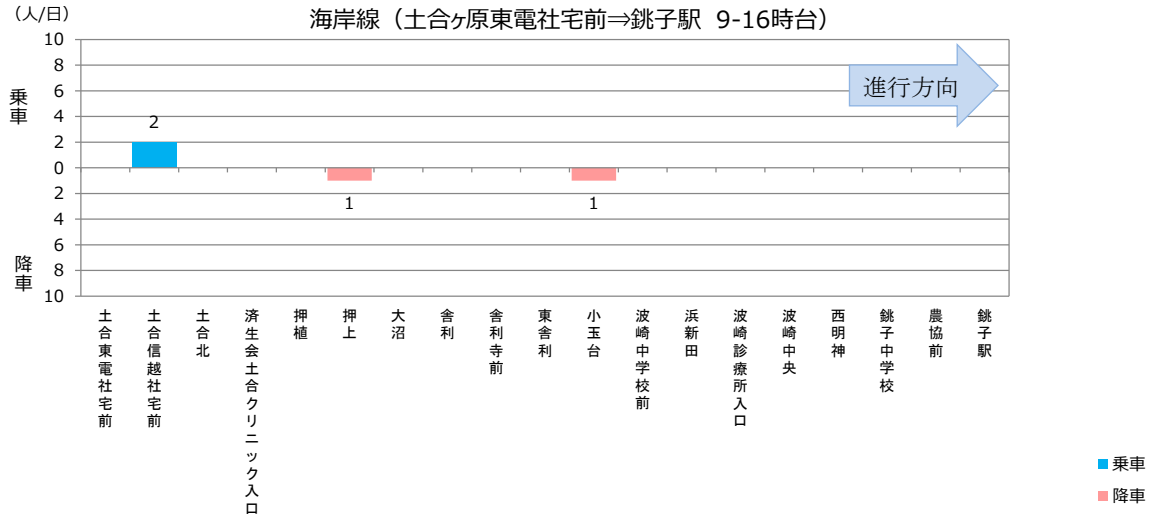


・「神栖済生会病院～鹿島神宮駅」

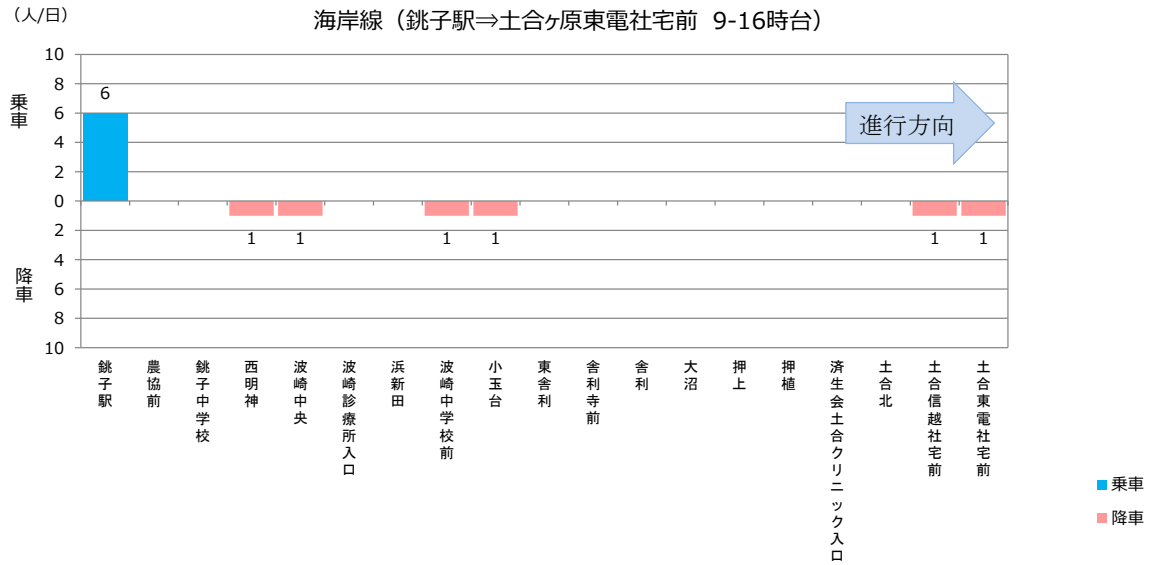


出典:2019 年度関東鉄道提供資料をもとに作成

・「土合ヶ原東電社宅前～銚子駅」



・「銚子駅～土合ヶ原東電社宅前」

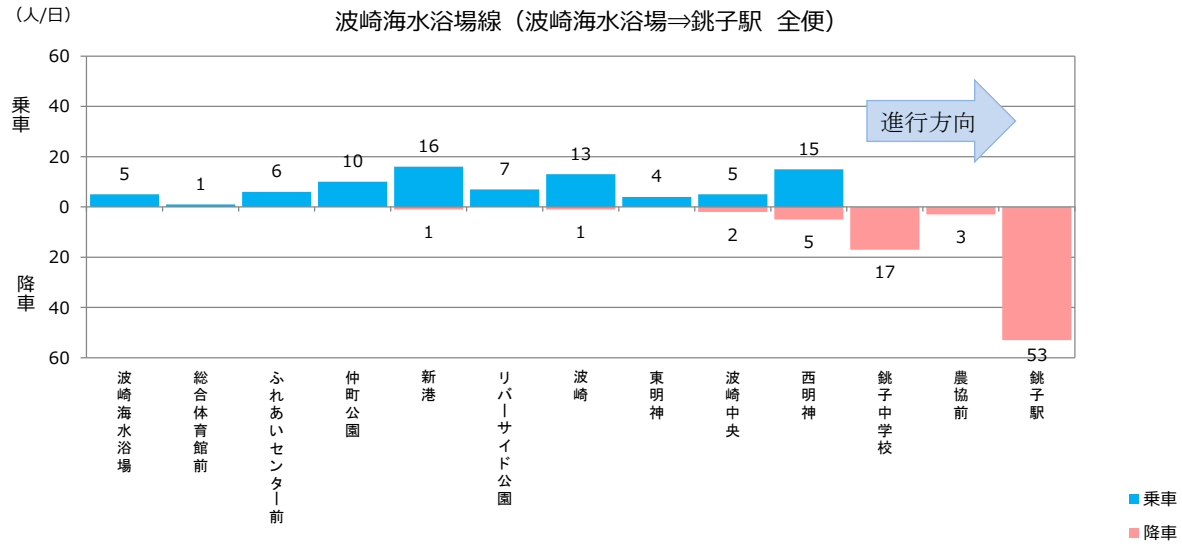


出典:2019 年度関東鉄道提供資料をもとに作成

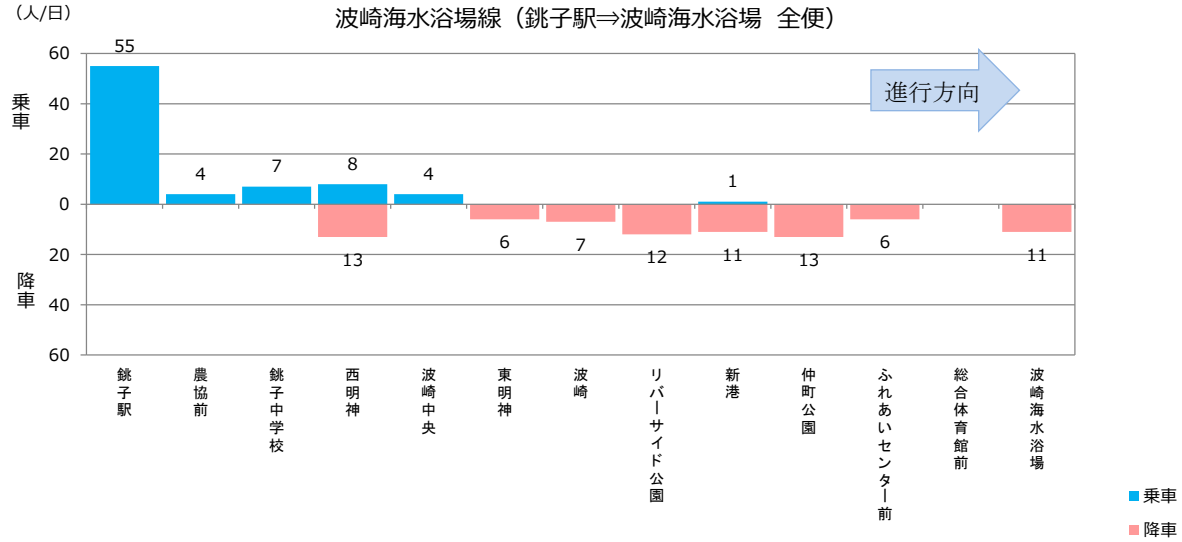
● **波崎海水浴場線**

波崎から銚子中学校や銚子駅間の移動に多く利用されている。

・「波崎海水浴場～銚子駅」



・「銚子駅～波崎海水浴場」

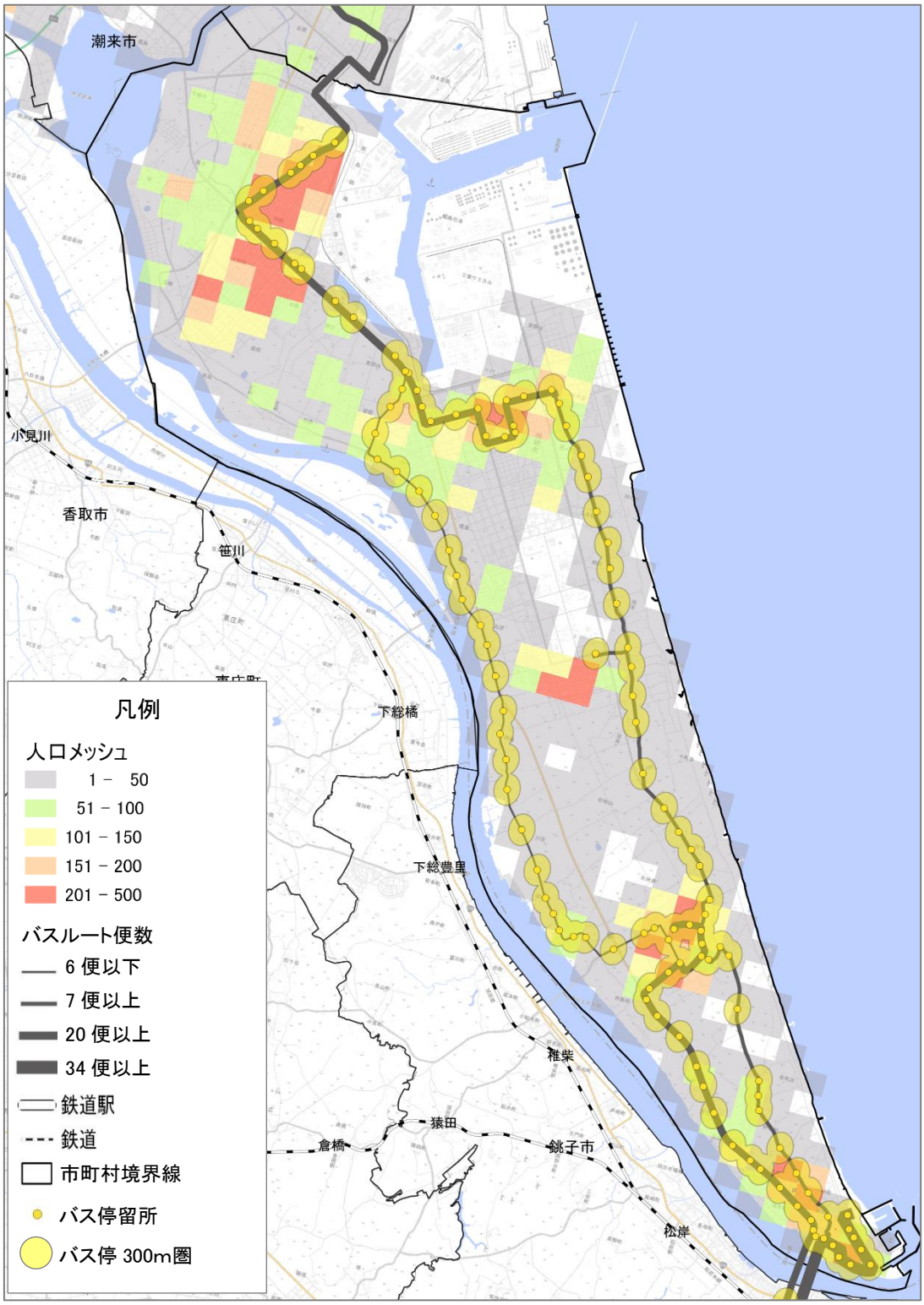


出典:2019 年度関東鉄道提供資料をもとに作成

③ 路線バスのカバーエリア

・居住地が全体的に広く分布していることから、路線バスのカバーエリア（徒歩圏内であるバス停から半径 300 m）は少ない。特に、神栖、大野原、若松中央の周辺は、人口密集地であるにもかかわらず路線バスが経由していない。

▼路線バス空白地域（バス路線便数）

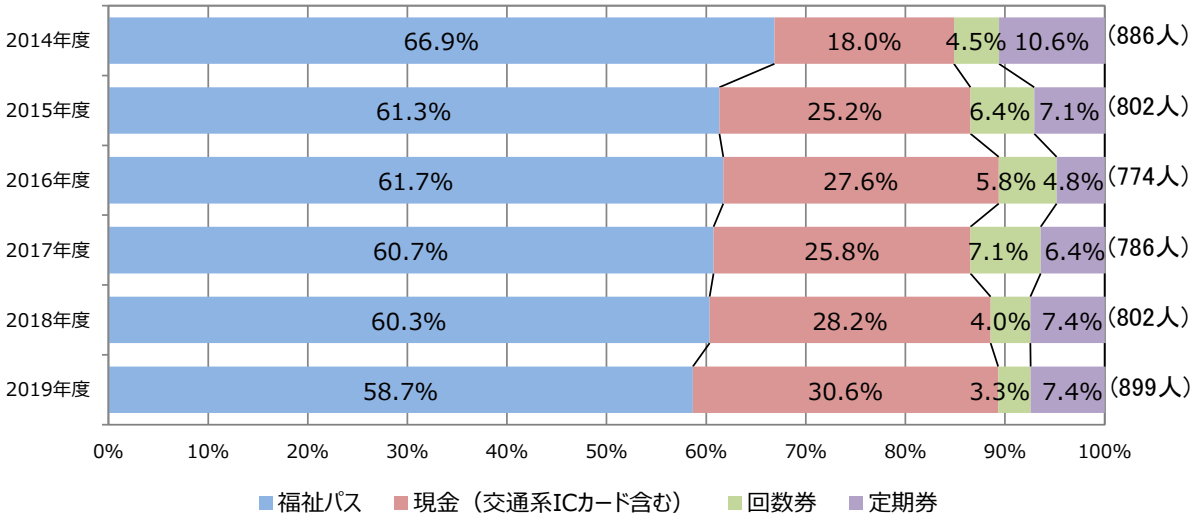


注）500m メッシュ人口

④ 路線バス福祉パス交付事業

・神栖市では、高齢者（60 歳以上）や障がい者等が、路線バスに無料で乗車できる路線バス福祉パスを交付しており、路線バス利用者の約 6 割が路線バス福祉パスを利用している。

▼券種別割合の推移



出典：関東鉄道提供資料をもとに作成

〇対象者

高齢者や障がい者が、市内において路線バスを無料で利用できるサービスであり、市内に 1 年以上居住し、次のいずれかに該当する方

・60 歳以上の方

・身体障害者手帳の交付を受けている方：1 種または 1 級から 3 級までの場合は介助者も含む。

・療育手帳の交付を受けている方：A とマル A の場合は介助者も含む。

・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方：1 級の場合は介助者も含む。

・「生活保護法」および「就学困難な児童及び生徒に係る就学奨励についての国の援助に関する法律」により保護を受けている被保護者、その扶養義務者またはその他の同居の親族

〇利用内容・料金

・鹿島神宮駅から銚子駅の区間を運営する路線バスやコミュニティバスを、神栖市内で乗車、もしくは下車した場合に限り、無料で利用できる。

（３） コミュニティバスの利用状況

・コミュニティバスは、2018 年（平成 30 年）11 月から運行しており、市内の商業施設や医療施設及び千葉県側の鉄道駅への移動手段の確保を図る目的で運行している。今後は、需要の掘り起こし、路線バスやデマンドタクシーとの役割分担の明確化を図り、市民ニーズに対応した広域的な取組が必要となる。

バスルート

・2018 年（平成 30 年）11 月より、移動手段をもたない高齢者や学生等の移動手段の確保、バス空白地域の解消、千葉県側の鉄道駅への移動手段の確保を目的として「平泉関下～小見川駅」と「息栖神社～ふれあいセンター湯楽々」の 2 系統を運行している。

・2020 年（令和 2 年）10 月より、鹿嶋市、香取市及び東庄町に接続することにより、公共交通相互の接続を強化し、広域的なアクセスニーズの充実を目的として「鹿島神宮駅～小見川駅」、「神栖済生会病院～下総橘駅」の 2 系統を運行している。

▼コミュニティバスのルート図

① 便数

・便数は「平泉関下～小見川駅」、「神栖済生会病院～下総橘駅」については、高校生の通学時間帯に合わせて、それぞれ朝 1 便夕方 2 便、「息栖神社～ふれあいセンター湯楽々」、「鹿島神宮駅～小見川駅」については、買物や通院時間帯に合わせてそれぞれ日中に 6 便運行している。

▼バス路線の便数（令和 2 年 10 月 1 日現在）

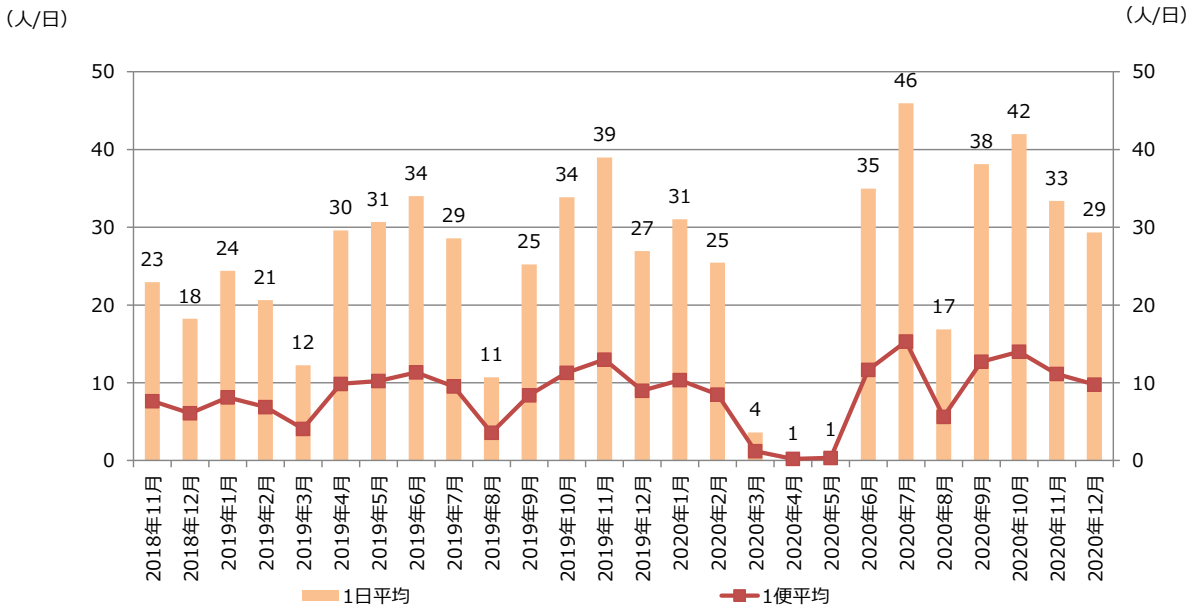
路線／区間	便数	方面別便数【所要時間】
「平泉関下～小見川駅」	3 便	小見川駅行：1 便 平泉関下行：2 便
		小見川駅行：【所要時間約 30 分】 平泉関下行：【所要時間約 35 分】
「息栖神社～ ふれあいセンター湯楽々」	6 便	ふれあいセンター湯楽々行：3 便 息栖神社行：3 便
		【所要時間約 1 時間】
「鹿島神宮駅～小見川駅」	6 便	鹿島神宮駅行：3 便 小見川駅行：3 便
		【所要時間約 1 時間】
「神栖済生会病院～下総橘駅」	3 便	下総橘駅行：1 便 神栖済生会病院行：2 便
		【所要時間約 30 分】

出典:神栖市資料

（参考）運賃(現金)「平泉関下～小見川駅」170 円～200 円
「息栖神社～ふれあいセンター湯楽々」170 円～520 円
「鹿島神宮駅～小見川駅」170 円～560 円
「神栖済生会病院～下総橘駅」170 円～200 円

② 利用者数（月別平均）

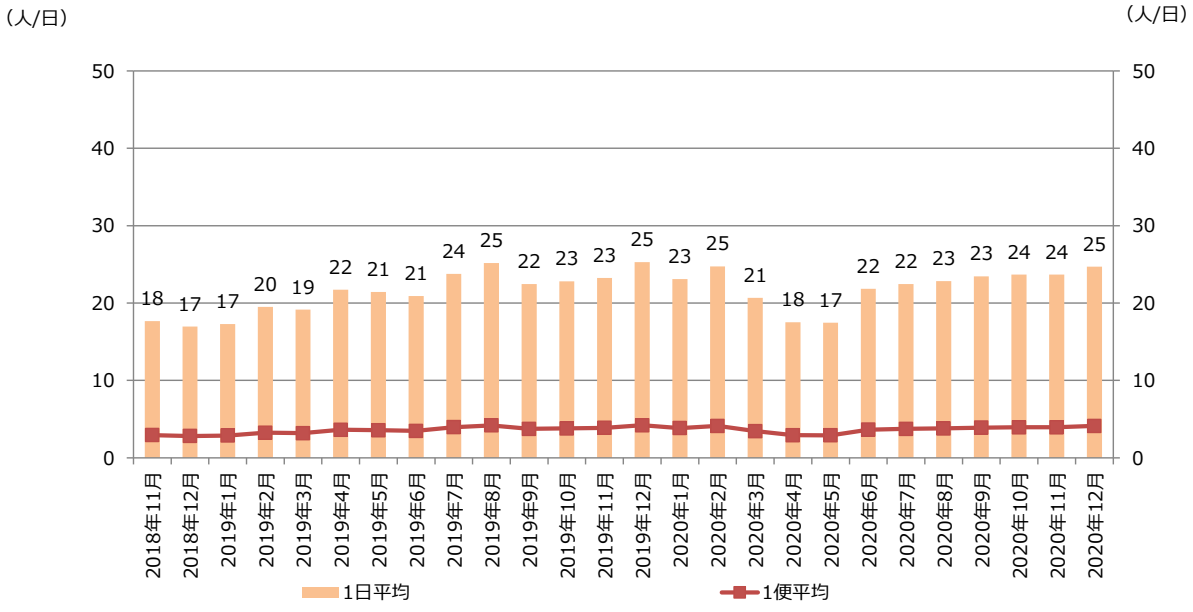
▼【系統①「平泉関下～小見川駅」】の利用状況



※2018 年（平成 30 年）11 月から運行開始

出典:神栖市資料

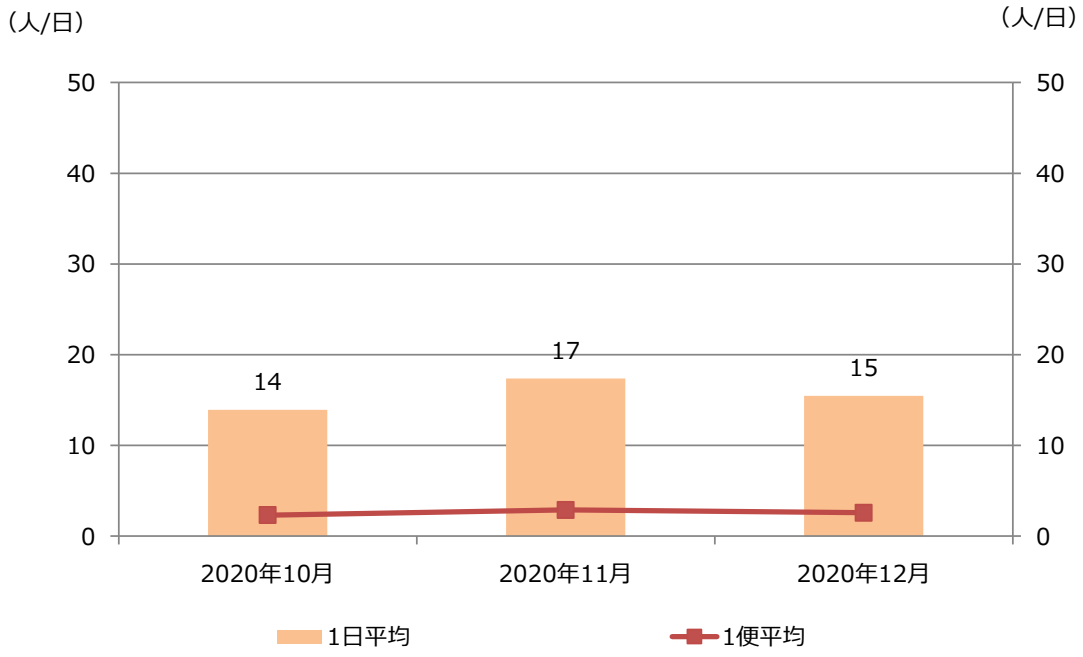
▼【系統②「ふれあいセンター湯楽々～息栖神社」】の利用状況



※2018 年（平成 30 年）11 月から運行開始

出典:神栖市資料

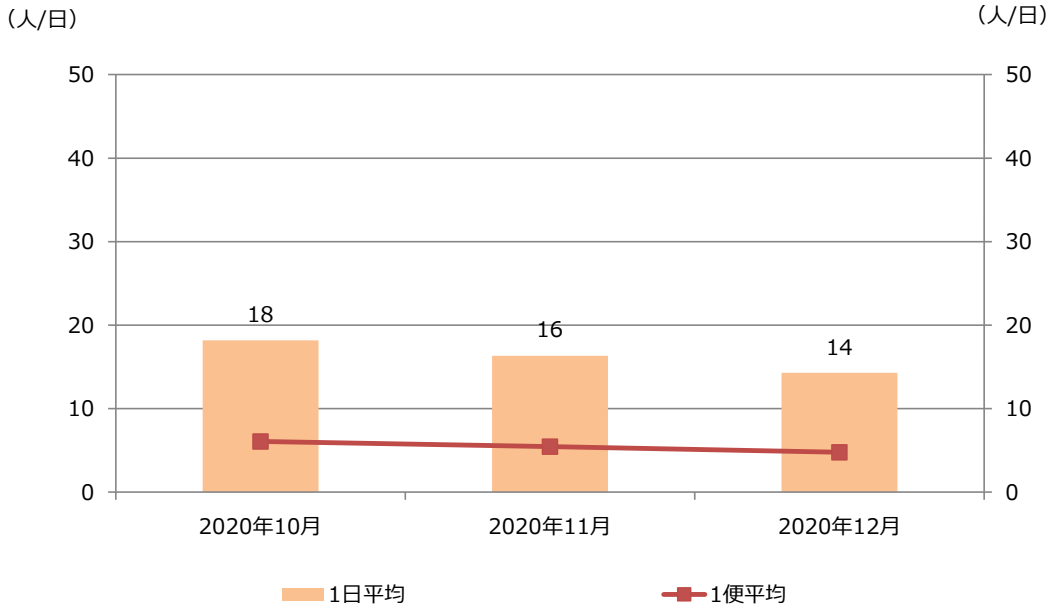
▼【系統③「鹿島神宮駅～小見川駅」】の利用状況



※2020 年（令和 2 年）10 月から運行開始

出典:神栖市資料

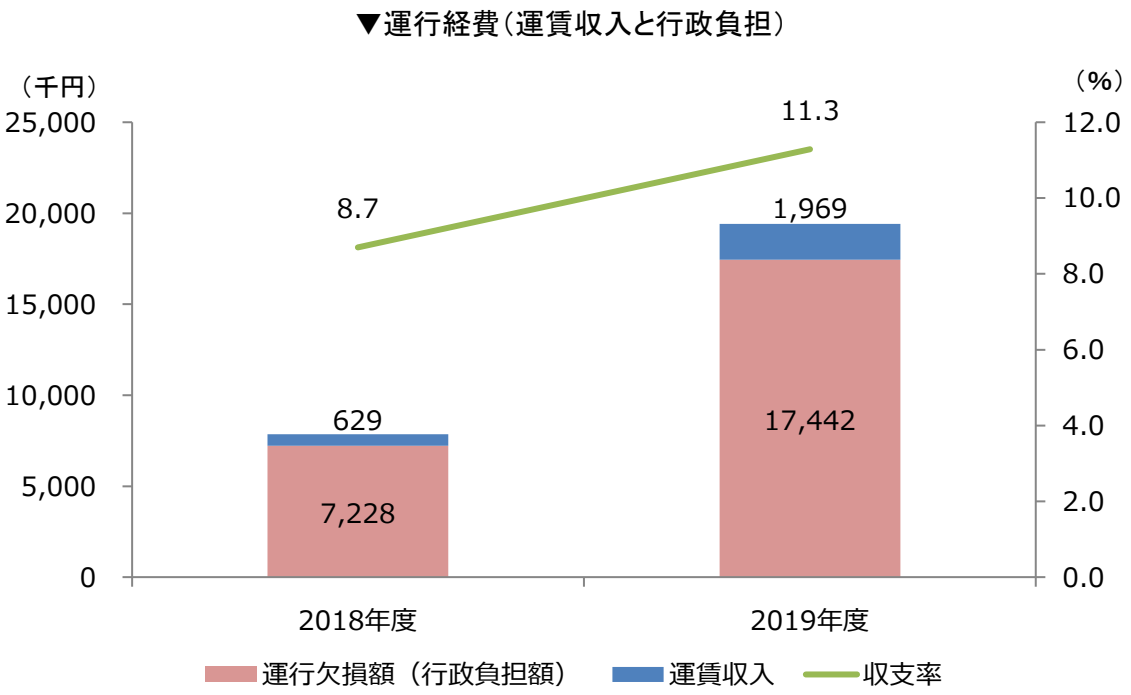
▼【系統④「神栖済生会病院～下総橘駅」】の利用状況



※2020 年（令和 2 年）10 月から運行開始

出典:神栖市資料

③ 運行経費



出典：神栖市資料

【神栖市コミュニティバス出発式（ふれあいセンター湯楽々）】

（４） デマンドタクシーの利用状況

・デマンドタクシーは、市内の主要な生活拠点を中心とした地域内交通を担う公共交通機関として、乗合制・ドアツードア型の移動支援サービスとして運行。
・利用者は年々減少傾向となっている。利用時間帯は午前中に集中している。
・年代別の利用では、70 歳～80 歳代が多く、利用目的としては、主に医療・福祉施設が多くなっている。
・運行を維持するために年間約 5,000 万円を市が負担しており、今後の運行のあり方を検討することが必要となる。

① 運行概要

・予約制で、自宅からあらかじめ決められた目的地まで乗り合いで運行。
・市が運営主体となり、神栖市商工会へ運行業務を委託している。
・市民は住所地のあるエリア内での移動が可能であり、隣接エリアへの移動は乗継サービスやエリア間移動サービスで行う。

〇サービス内容

・予約制で、利用客を自宅から目的地まで送迎するドアツードア型
・定路線型ではなく、決められたエリア内で同時刻便の予約状況に応じて利用者を送迎する、エリア指定の乗合制
・1 時間に 1 便の定時刻運行
・利用対象者は、市内に住民登録のある市民全員
・利用に当たっては、事前に会員登録が必要（無料）
・利用する便の 1 時間前までに電話予約が必要（月曜日の「午前 8 時の便」の予約は、前週の金曜日の午後 4 時 30 分までに予約が必要）
（2021 年（令和 3 年）4 月より、利用する便の 30 分前に受付時間見直し予定）
・乗降場所は市内の商業施設、病院、公共施設、金融機関に限定
・運行はセダン型車両（乗車定員 4 人）を使用

〇利用料金（片道 1 回につき）

・大人 300 円、子ども(3 歳～小学生)150 円、3 歳未満と介助者無料
・事前にチケットの購入が必要
販売場所：神栖市商工会、商工会波崎支所、デマンドタクシーの車内
販売単位：1 冊(6 枚つづり)から販売
販売金額 1 冊(6 枚つづり)：大人：1,800 円、子ども：900 円

〇運行便数・日数

・朝 8 時から夕方 4 時まで、毎時間 1 便を運行（9 便／日）
・北エリアは 1 便あたり 3 台、その他 3 エリアは一便あたり 2 台ずつ運行
・土日祝、年末年始（12/29～1/3）を除く平日に運行

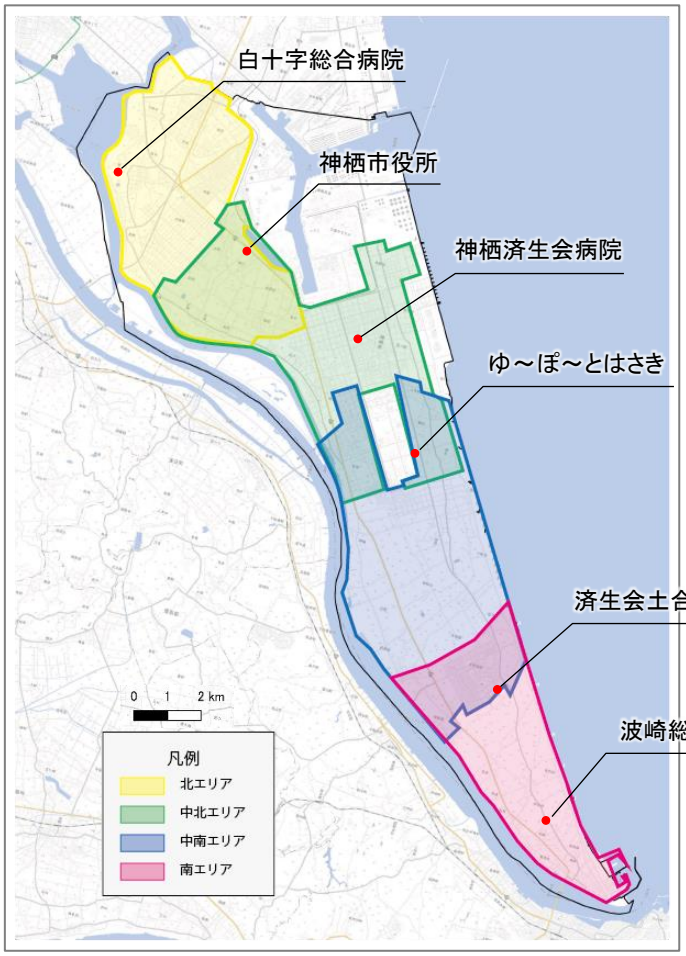
② 運行エリア

・運行エリアは、北エリア、中北エリア、中南エリア、南エリアの 4 エリアに分かれており、エリア内の自宅やあらかじめ決められた目的地へ移動することができる。

・隣接するエリアの拠点病院等に移動できる乗継サービスは、エリアの乗継地点までデマンドタクシーで移動し，そこで次の便に乗り換え目的地までの移動が可能となっている。

・乗り継ぎなしでエリアを超えて移動できるエリア間移動サービスを、2019 年（令和元年）6 月から開始し、移動できる最大範囲は、登録しているエリアの隣々接エリアまでとなっている。また、移動先は中北・中南エリアから白十字総合病院へ、北・中南・南エリアから神栖済生会病院となっている。

▼デマンドタクシーエリア図



＜エリア制を採用している理由＞

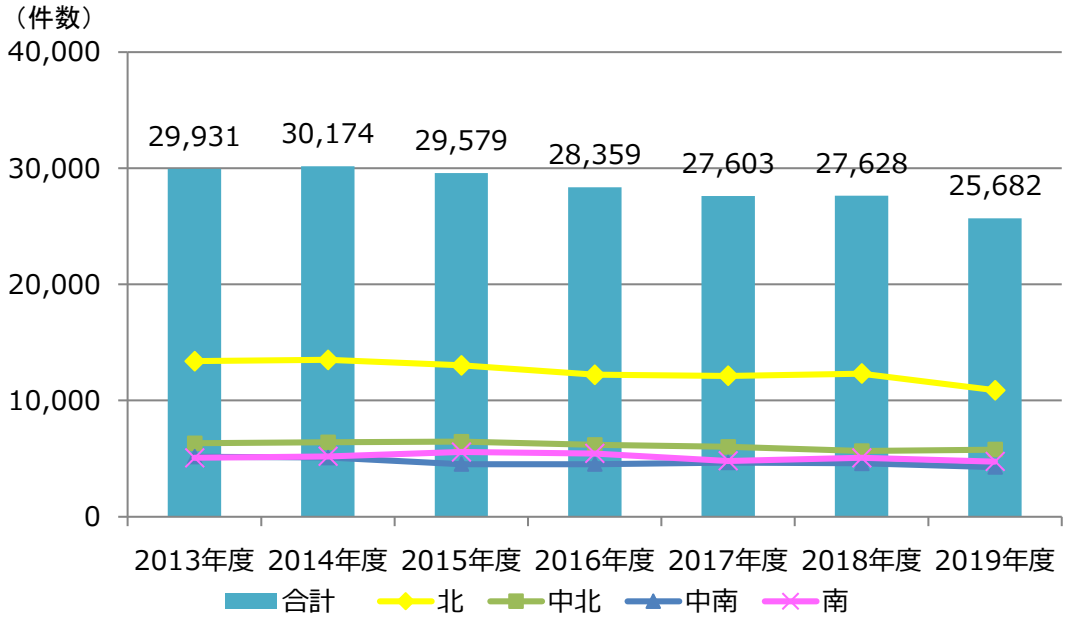
定時性の確保・・・・・・・・	当市は南北に細長く、生活拠点それぞれの地域内交通を担うとともに、1時間に1便の定時制を確保するため。
民間事業者への配慮・・	運行エリアや乗車場所を限定することにより、民間事業者への影響を考慮している。

③ 利用実績等

〇利用実績（全体・各エリア別）

・デマンドタクシーの全体の利用件数は減少傾向にある。エリア別では北エリアの利用が最も多く、その他はほぼ同数である。

▼利用者数推移

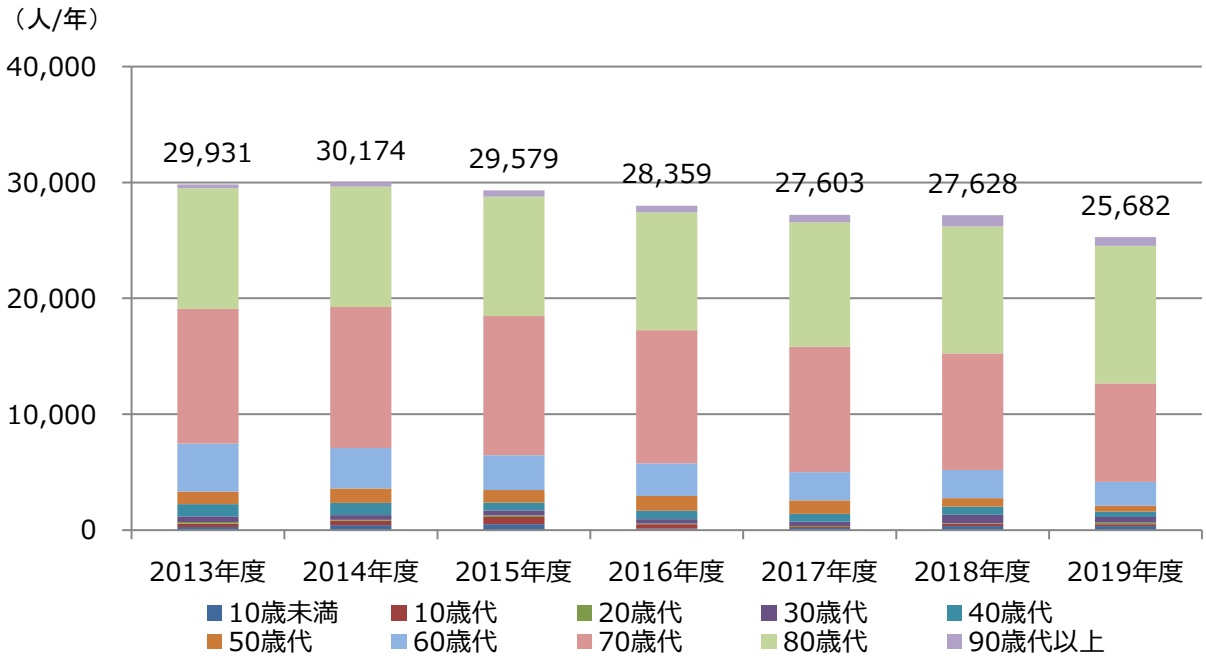


出典:神栖市資料

〇年齢別

・年代別では、70 歳代、80 歳代の利用が突出して多く、次いで 60 歳代が占めている。経年の比較では 80 歳代が年々増加している。

▼年代別利用者数推移

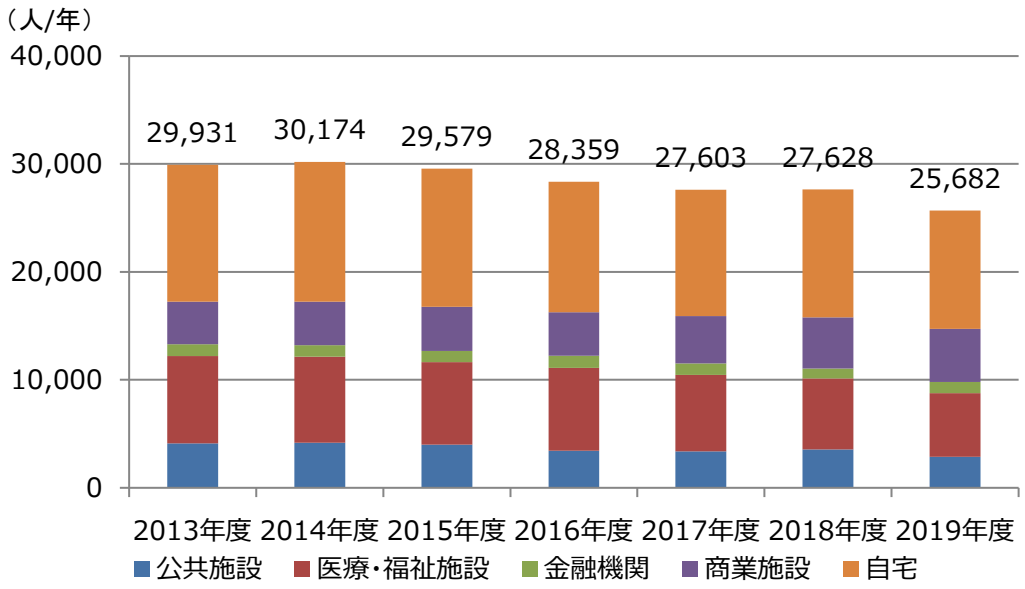


出典:神栖市資料

○目的地別

・利用目的としては、帰宅の移動である「自宅」を除くと、「医療・福祉施設」が最も多く、「商業施設」「公共施設」が続いている。

▼目的別利用者数推移



出典：神栖市資料

○乗継サービス

・中南エリアから「神栖済生会病院」への移動が最も多く、次いで北エリアから「神栖済生会病院」、中北エリアから「白十字総合病院」となっている。

▼乗継サービスの利用件数

単位：件数

エリア	乗継地点	乗継先	2019 年度
北	市役所本庁	中北（神栖済生会病院）	35
中北	市役所本庁	北（白十字総合病院）	17
	ゆ～ぽ～とはさき	中南（済生会土合クリニック）	0
中南	ゆ～ぽ～とはさき	中北（神栖済生会病院）	40
	済生会土合クリニック	南（波崎総合支所）	1
南	済生会土合クリニック	中南（ゆ～ぽ～とはさき）	0

出典：神栖市資料

○エリア間移動サービス

・「神栖済生会病院」への移動が北エリアから 35 件、中南エリアから 29 件と多く、次いで「白十字総合病院」への移動が中北エリアから 27 件となっている。

▼　エリア間移動サービス利用件数

単位：件数

エリア	移動先	2019 年度
北	神栖済生会病院	35
中北	白十字総合病院	27
中南	神栖済生会病院	29
中南	白十字総合病院	0
南	神栖済生会病院	5
合計		96

出典:神栖市資料

【神栖市デマンドタクシー運行車両】

○時間帯別利用実績

・1 日あたりの利用件数を見ると、北エリアは 9～11 時台、中北エリアの 9～11 時台、中南エリアの 10 時台、南エリアの 10～11 時台において、利用が多い状況となっている。

・主に午前中の利用が多く、午後の時間帯は、利用が少ない状況となっている。

▼1日あたりの利用件数（2019 年度）

便	北エリア	中北エリア	中南エリア	南エリア	全体
1 便　(8:00)	1.48	0.48	0.35	0.14	2.45
2 便　(9:00)	6.84	3.79	2.00	3.10	15.73
3 便　(10:00)	6.75	4.35	3.76	3.96	18.82
4 便　(11:00)	6.88	3.95	2.93	3.80	17.56
5 便　(12:00)	5.81	3.50	2.64	1.69	13.64
6 便　(13:00)	5.44	2.29	1.58	1.66	10.97
7 便　(14:00)	4.47	1.60	1.32	1.66	9.05
8 便　(15:00)	4.04	2.14	1.28	1.94	9.40
9 便　(16:00)	2.89	1.59	1.66	1.52	7.66
合計	44.60	23.69	17.52	19.47	105.28

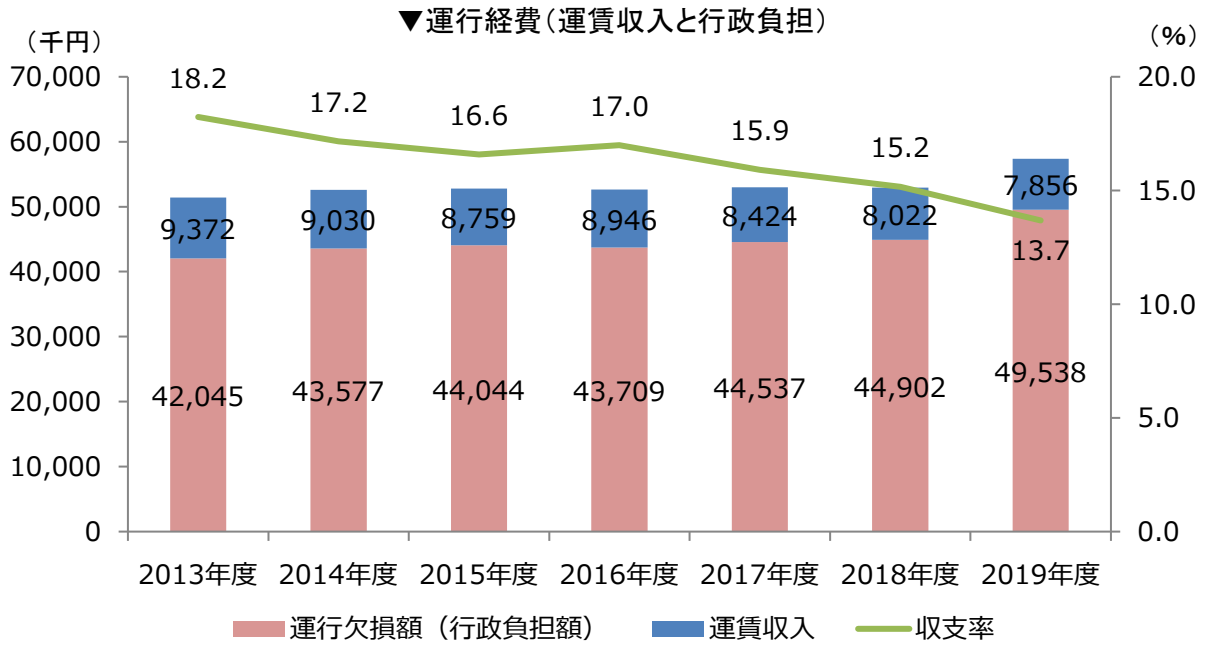
※運行車両数　北エリア:3 台、中北エリア:2 台、中南エリア 2 台、南エリア:2 台

出典:神栖市資料

○運行経費

・デマンドタクシーの運賃収入は、2019 年（令和元年）度で約 790 万円、総経費から運賃収入を引いた運行欠損額（行政負担額）は、同年で約 4,950 万円であり、多くの欠損額を負担している。

▼運行経費（運賃収入と行政負担）



出典:神栖市資料

（５） タクシーの状況

① タクシー事業所数及び事業所名一覧

・本市には、15 社のタクシー会社が所在している。

▼ タクシー事業所一覧

地区	タクシー事業所
神栖地区	①(有)今津タクシー，②(有)港南タクシー，③(有)浜松タクシー ④鹿島合同自動車(株)平泉営業所，⑤(株)大倉タクシー，⑥南部タクシー(株) ⑦(有)本忠タクシー，⑧(有)神栖タクシー，⑨日川丸タクシー(株) ⑩(有)宮川タクシー，⑪(有)神栖タクシー南部営業所，⑫(有)日新タクシー ⑬(有)山本タクシー，⑭(有)柳川タクシー(神栖営業所)
波崎地区	⑮(有)利根タクシー，⑯(有)港タクシー，⑰(有)柳川タクシー

② タクシー事業所の分布

・タクシー会社は、神栖地域に多く分布している。

▼タクシー会社の分布

注）神栖タクシーは，「南部営業所」、柳川タクシーは「神栖営業所」の所在地も地図上に標記してあるため，ポイントは 17 箇所となっている。

出典：web サイト「かみす交通ナビ」より作成

（６） 福祉タクシー事業について

・神栖市では、障がい者（障がい福祉課）や高齢者（長寿介護課）等に対し、外出支援サービスとして福祉タクシー事業を行っている。

① 対象者

・神栖市に住所を有し（1 年以上居住している方）、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、または下肢の不自由な方等で、外出に援護が必要な次の①から③に該当する方

①おおむね 65 歳以上の高齢者

②介護保険の認定（要支援・要介護）を受けている方

③重度の障がいを持ち、次の（ア）～（オ）のいずれかに該当する方

ただし、（ア）～（ウ）の方は、自動車税の免除を受けていない方

（ア） 身体障がい者手帳の交付を受け、１級・２級の方

（イ） 療育手帳の交付を受け、マルＡ・Ａの方

（ウ） 精神障がい者保健福祉手帳の交付を受け、１級の方

（エ） 腎臓機能障がいで通院により人工透析療法を受けている方

（オ） 特定疾患の治療のため通院回数の多い方

なお、要介護等の認定者および高齢者で福祉タクシーの利用を希望される方は、利用に際して、それぞれ居宅サービス計画（ケアプラン）、介護予防プランで計画されていることが必要となる

② 福祉タクシーの利用内容

・該当者の自宅と病院・診療所への通院、福祉サービスを提供する場所、通所サービスを提供する場所、市が開設する避難所などの間を送迎。

③ 福祉タクシーの料金等

・福祉タクシーの利用にあたり、福祉タクシー利用券を交付

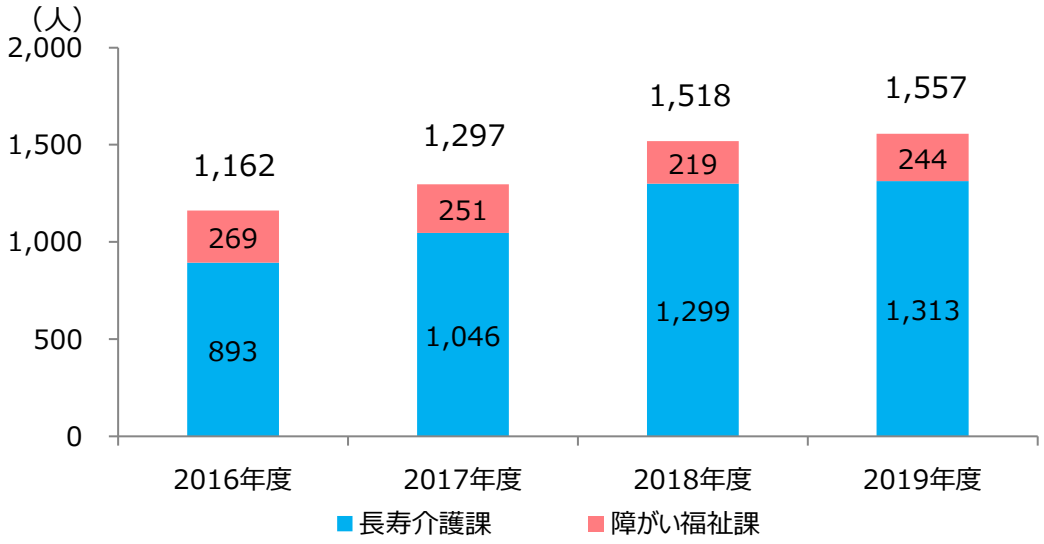
・タクシー利用券は、原則として月 4 枚（片道 1 枚）の交付

・市からは、タクシー利用料金から利用者負担額を除いた金額を助成

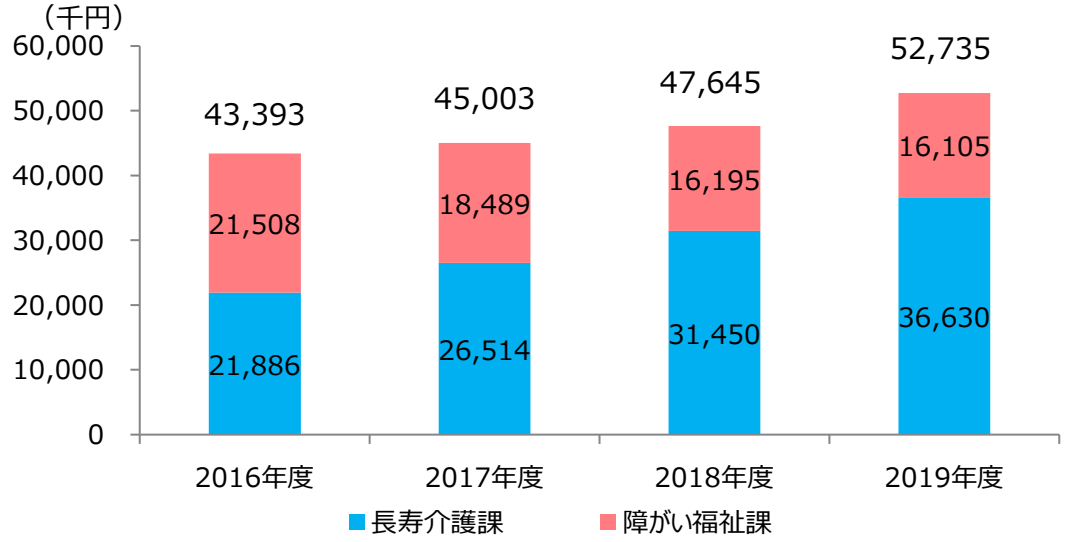
〈福祉タクシー利用料金表〉

タクシー料金	利用者負担額
1,050 円以下	200 円
1,051 円から 2,000 円まで	400 円
2,001 円から 3,000 円まで	500 円
3,001 円から 4,000 円まで	700 円
4,001 円から 5,000 円まで	900 円
5,001 円以上	900 円＋(5,000 円より超過分)円 例:タクシー料金 6,000 円の場合 900 円＋1,000 円＝1,900 円

▼ 福祉タクシー券交付状況



▼ 福祉タクシー券事業経費



（７） 茨城空港乗合タクシーについて

・茨城空港利用促進等協議会において、航空ダイヤに合わせたバスが運行されていない地域と茨城空港を移動する利用者の方に対して、乗合タクシーを運行している。

▼ 茨城空港乗合タクシーの概要

（８） ボランティア輸送について

・神栖市の NPO 法人では、高齢者の居場所づくり事業として「いこいこかみす」「こいこいはさき」への高齢者の送迎サービスを実施している。市内全域を基本とし、2 か所（神栖地区、波崎地区）での居場所事業参加者の送迎を行っている。車両 2 台による自宅からの送迎（複数乗車）で、利用者負担はガソリン代実費となっている。

▼ ボランティア輸送の概要

（９） 高速バスの利用状況

① 神栖市を経由する高速バス

・現在高速バスは、「鹿島～東京駅線」、「波崎～東京駅線」、「鹿島～羽田空港線」、「鹿島～東京テレポート駅線」の４路線が運行しており、東京駅及び、東京ディズニーランド、羽田空港等への移動が可能となっている。

＜令和２年３月１日時点＞

A)　「鹿島～東京駅線」（上り 88 便、下り 88 便／日）※

B)　「波崎～東京駅線」（8 往復／日）

C)　「鹿島～羽田空港線」（6 往復／日）※

D)　「鹿島～東京テレポート駅線」（4 往復／日）※

（ ※　３系統の市内における停留所は「鹿島セントラルホテル」のみ。
便数は「鹿島セントラルホテル」を経由する便のみをカウント）

② 路線及び運賃

A)　「鹿島～東京駅線」

（路線図）

※1. 東京駅は、上り便は日本橋口到着、下り便は八重洲南口発車。
※2. アントラーズクラブハウス経由便は、鹿島宇宙センターには停車しない。
（運賃） 全区間　　片道（大人）　2,000 円（現金）　1,850 円（IC）
定期券　（通勤）１ヶ月 61,500 円３ヶ月 164,100 円
（通学）１ヶ月 51,300 円３ヶ月 143,600 円
ミッドナイトかしま号　片道（大人）3,200 円

B)　「波崎～東京駅線」

（路線図）

※1. 東京駅は、上り便は日本橋口到着、下り便は八重洲南口発車。
（運賃）　「波崎～波崎工業団地」～東京駅　　片道（大人）　2,250 円（現金）　2,150 円（IC）
「北若松～水郷潮来」～東京駅　　片道（大人）　2,000 円（現金）　1,850 円（IC）

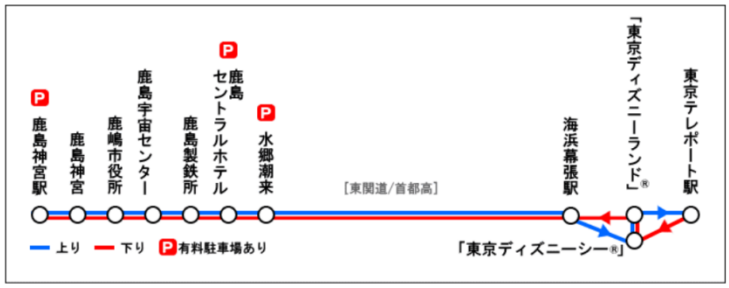
C)　「鹿島～羽田空港線」

（路線図）

（運賃）　「鹿島セントラルホテル～羽田空港」 片道（大人）　2,400 円

D)　「鹿島～東京テレポート駅線」

（路線図）



（運賃）　「鹿島神宮駅～水郷潮来」～海浜幕張駅　片道（大人）　1,680 円
「鹿島神宮駅～水郷潮来」～東京ディズニーリゾート　片道（大人）　1,880 円
「鹿島神宮駅～水郷潮来」～東京テレポート駅　片道（大人）　2,100 円

【鹿島～東京テレポート駅線のダブルデッカーバス】

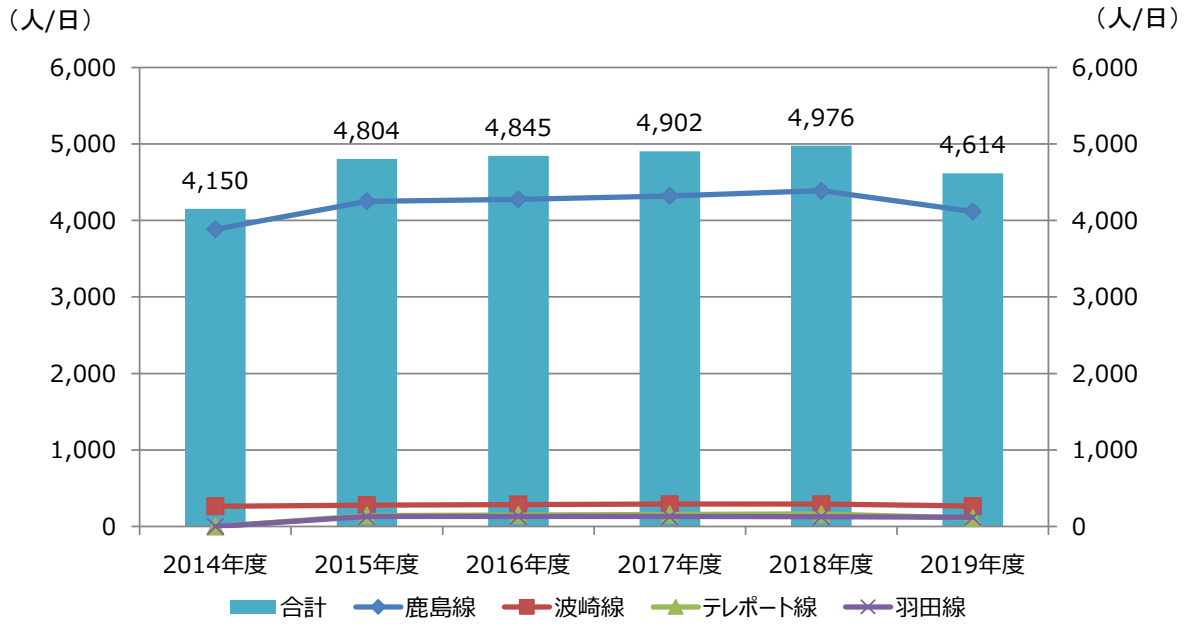
【東京駅八重洲南口のバス停】

③ 利用者数（１日あたり）

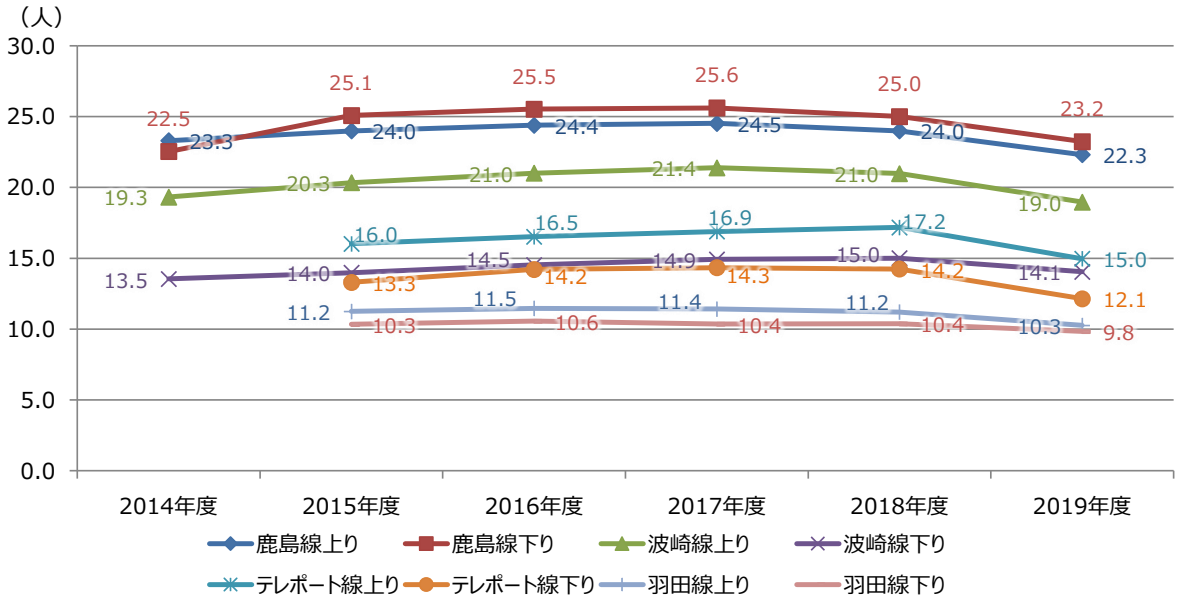
・鹿島線の利用者数は最も多く、高速バス全体の利用者の約 9 割を占める。

・全体の利用者数は 2018 年（平成 30 年）度まで増加傾向にあったが、2019 年（令和元年）度末以降になると、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり減少した。

▼高速バス利用者数（1日あたり）

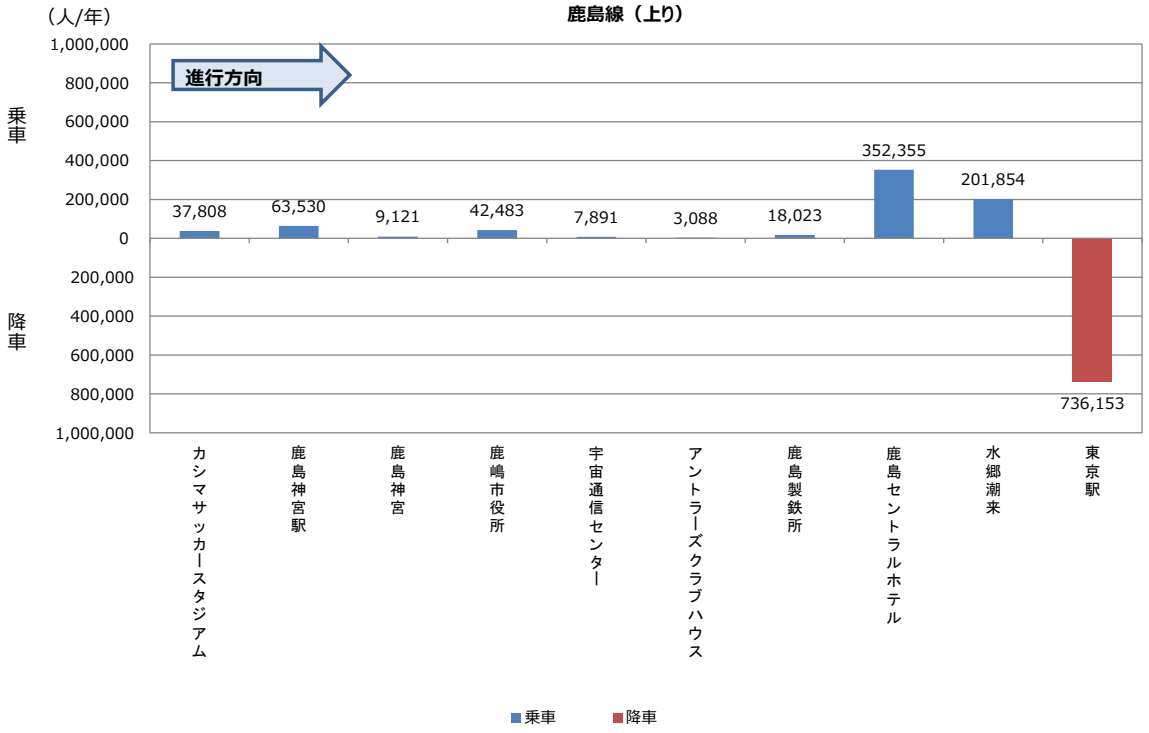


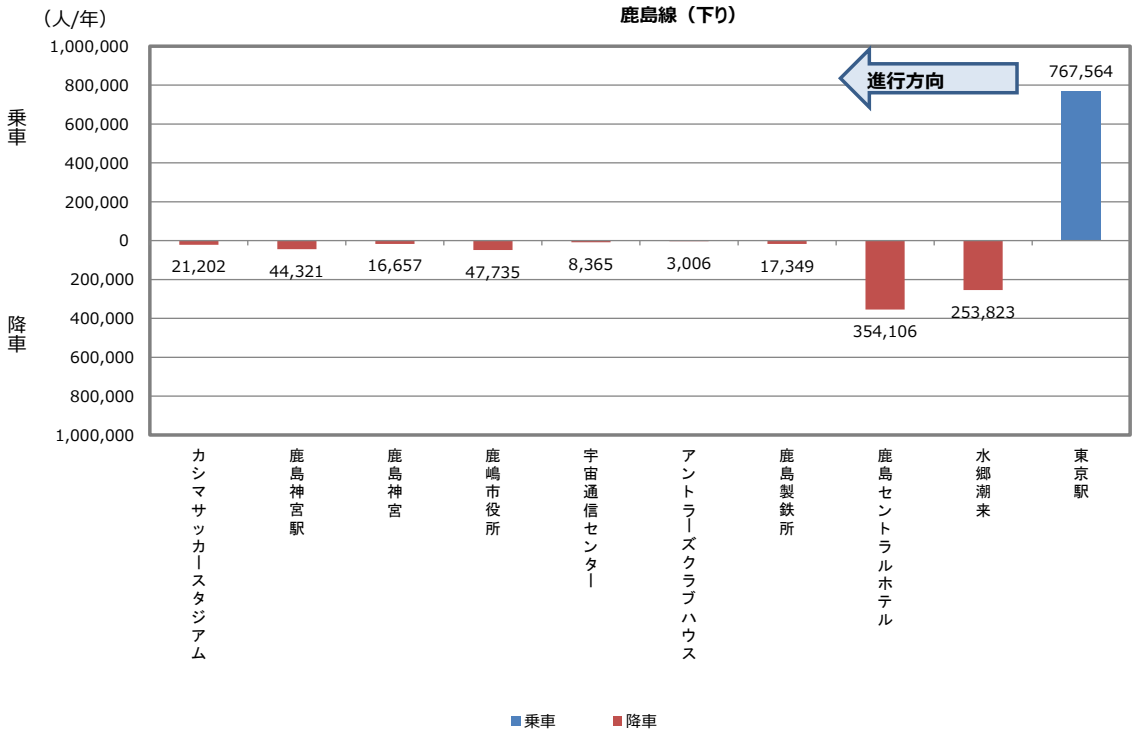
▼高速バス利用者数（1便あたり）



● 「鹿島～東京駅線」

▼鹿島線利用者数（停留所別）

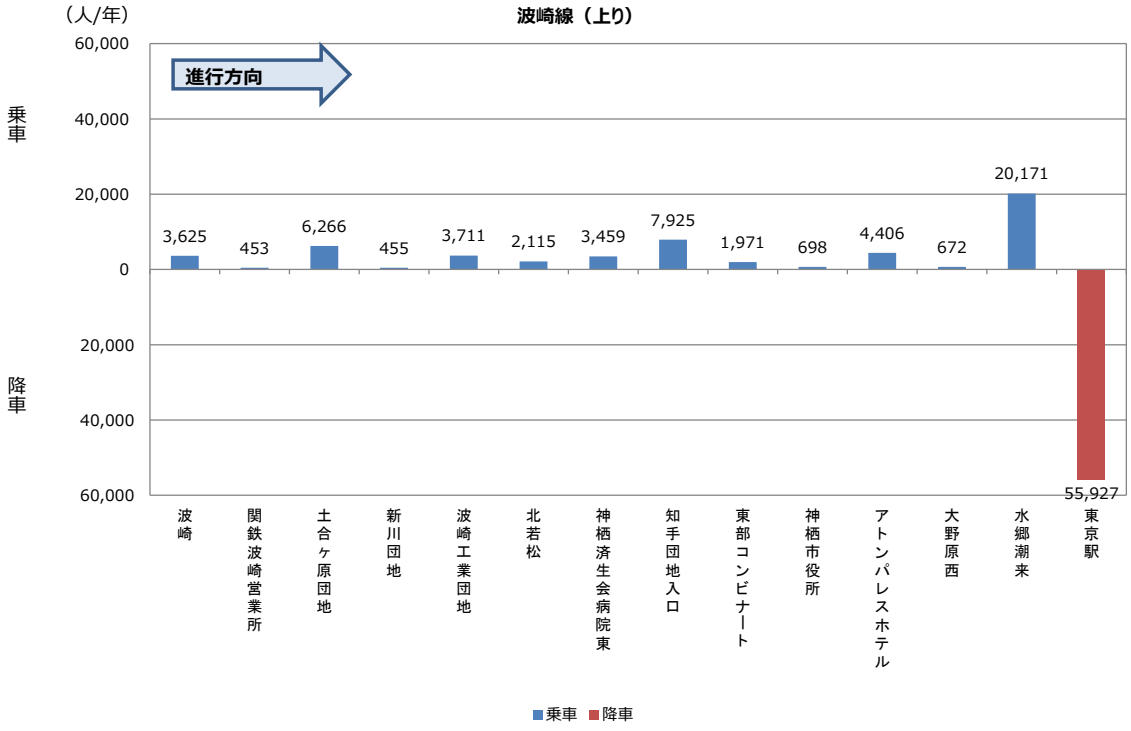


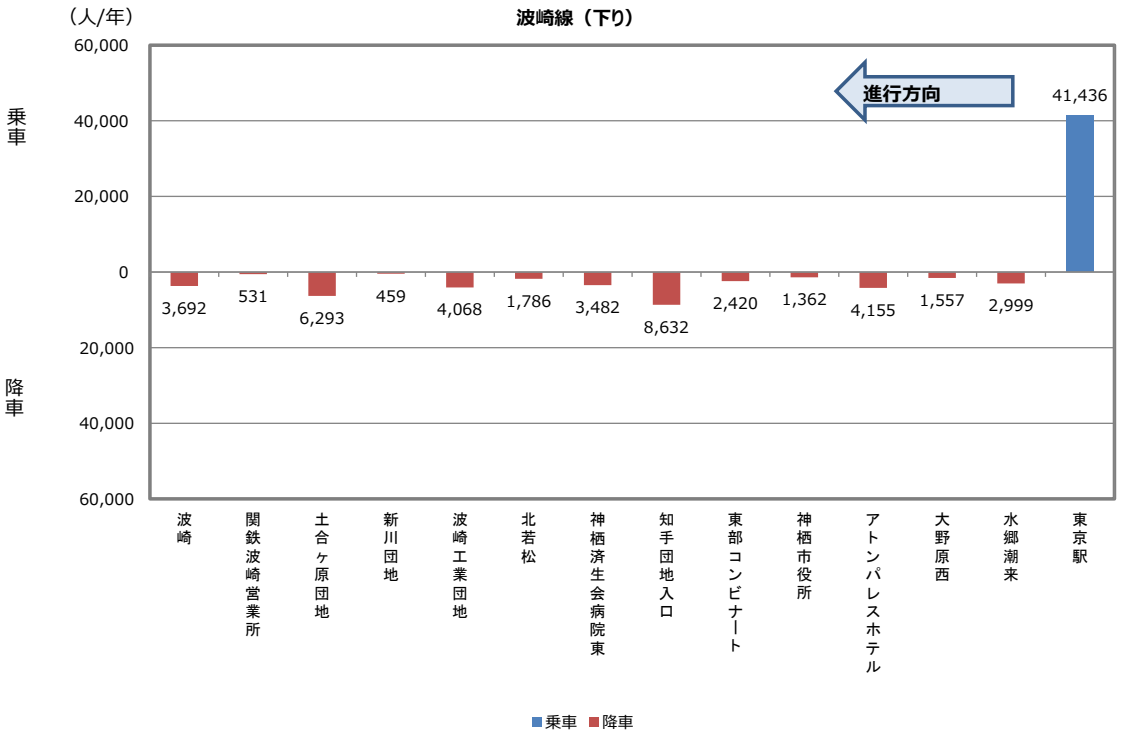


出典：2019 年度神栖市提供資料をもとに作成

● 「波崎～東京駅線」

▼波崎線利用者数（停留所別）

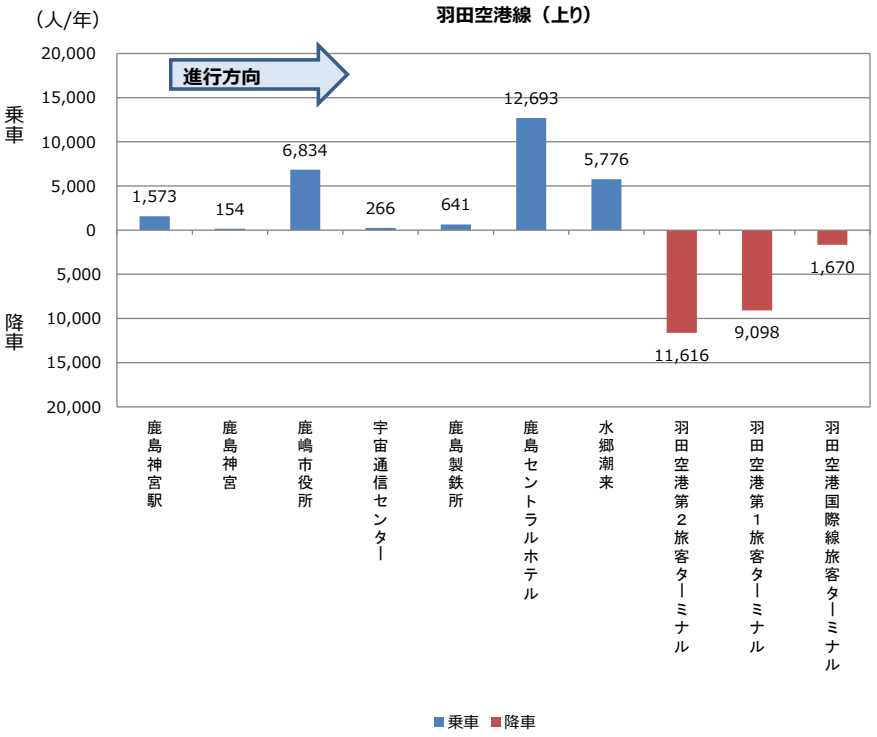


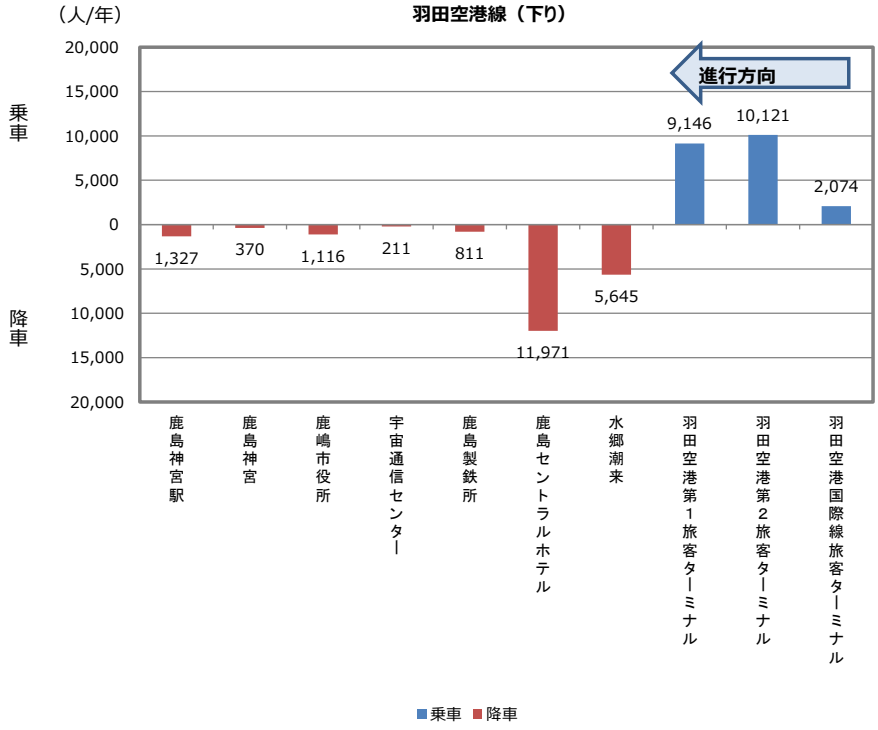


出典:2019 年度神栖市提供資料をもとに作成

● 「鹿島～羽田空港線」

▼羽田空港線利用者数（停留所別）

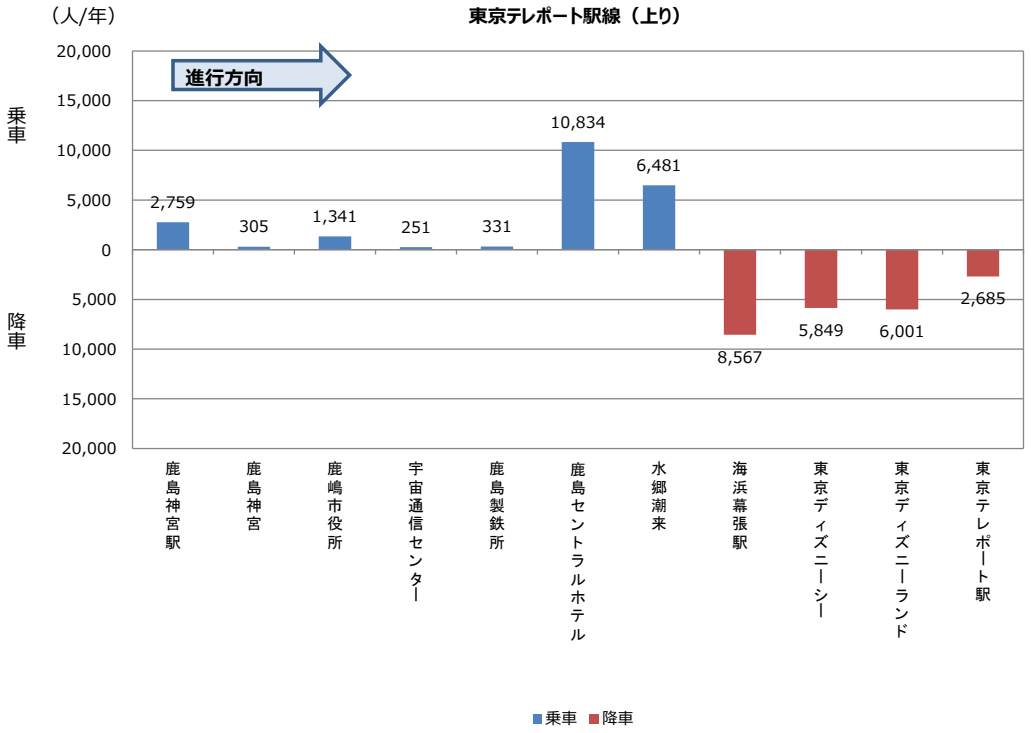


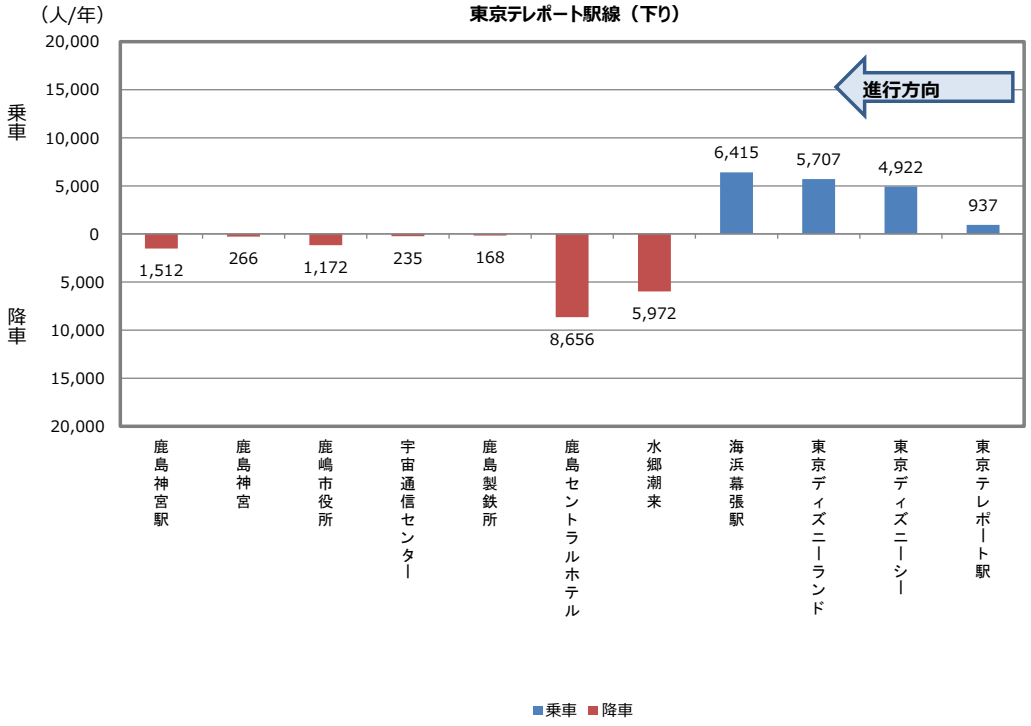


出典：2019 年度神栖市提供資料をもとに作成

● 「鹿島～東京テレポート駅線」

▼東京テレポート駅線利用者数（停留所別）





出典:2019 年度神栖市提供資料をもとに作成

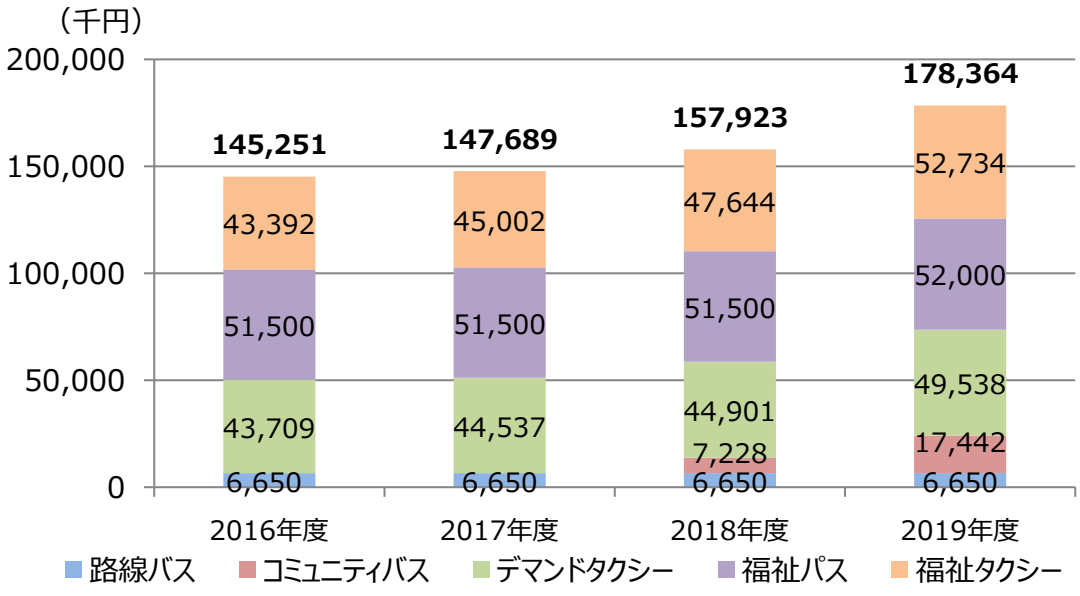
（１０） 地域公共交通全体の運営状況

・地域公共交通を維持するため、市では 2019 年（令和元年）度の時点で、福祉施策を含めて、約 1 億 8 千万円の経費を支出しており、持続可能な公共交通を構築するためには効率化や各公共交通機関の役割分担等を行うことが必要となる。

▼地域公共交通等の経費（2019 年度決算）

地域公共交通等	経費（千円）
路線バスへの補助（波崎海水浴場線）	6,650
コミュニティバス運行費	17,442
デマンドタクシー運行費	49,538
小計	73,630
路線バス福祉パス	52,000
福祉タクシー	52,734
小計	104,734
合計	178,364

▼地域公共交通等の経費推移



出典：神栖市資料

３．地域及び地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理

現状：人口動態

・2015 年（平成 27 年）時点の人口は約 9.5 万人となっており、2060 年（令和 42 年）には国の推計で約 7.5 万人に減少する見込みとなっているが、神栖市人口ビジョンの将来展望では、各種の対応策を講じ、8.6 万人を目指すとしている。
・高齢化率は、2015 年（平成 27 年）には国の推計で 20.2%、神栖市人口ビジョンでは 20.1%と高齢社会に突入しており、2060 年（令和 42 年）には国の推計で 33.4%、神栖市人口ビジョンでは 30.6%に上昇し超高齢社会となる見込みで、公共交通による移動手段の確保が必要となる交通弱者は今後も増加していくことが見込まれる。

現状：人口と主要施設の分布

・人口は、国道 124 号周辺の商業施設、市役所等の行政サービス機能が集積し、市の中心的な市街地を形成する、神栖、大野原、知手中央、若松中央、土合、波崎の市街地を中心として多く分布しているものの、全体的に広く薄く分布しているため、公共交通において幅広くカバーすることが必要となる。
・南北軸に沿った生活拠点を接続する市内全域を通じた公共交通の軸の形成が必要となる。

現状：人の動き

・通勤目的と通学目的で若干の違いは見られるものの、神栖市内の移動だけでなく、神栖市外への移動も見られる。特に鹿嶋市や千葉県側への移動が見られ、こうした広域的な移動手段の確保についても留意していく必要がある。

現状：高齢者の自動車運転状況

・高齢者の人口増加とともに、神栖市の高齢者運転免許保有率は 2019 年時点で 65.8%となっており、茨城県の 64.1%と比較すると、その保有率は高くなっている。
・公共交通の利便性向上の観点から、運転免許証自主返納後も安全で、安心して外出できる外出環境を整備することが必要となる。

現状：地域公共交通網

・本市において提供されている地域公共交通サービスは、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシー、高速バス、茨城空港乗合タクシーとなっている。
・神栖市都市計画マスタープランにおける地域拠点間の交通ネットワークを維持・向上することが必要となる。

現状：地域公共交通の利用状況

・路線バスは、市内の拠点間や市外を接続する重要な路線となっている。利用者は 2016 年（平成 28 年）度以降、微増しているものの、今後もバス利用の促進を図るとともに、運行の維持・確保に向けた取組が必要となる。
・コミュニティバスは、2018 年（平成 30 年）11 月から運行しており、市内の商業施設や医療施設及び千葉県側の鉄道駅への移動手段の確保を図る目的で運行している。今後は、需要の掘り起こし、路線バスやデマンドタクシーとの役割分担の明確化を図り、市民ニーズに対応した広域的な取組が必要となる。
・デマンドタクシーの利用者は年々減少傾向となっており、利用時間帯は午前中に集中している。年代別の利用では、70 歳～80 歳代が多く、利用目的としては、主に医療・福祉施設が多くなっている。運行を維持するために年間約 5,000 万円を市が負担しており、今後の運行のあり方を検討することが必要となる。

現状：地域公共交通の運営状況

・地域公共交通を維持するため、市では 2019 年（令和元年）度の時点で、福祉施策を含めて、約 1 億 8 千万円の経費を支出しており、持続可能な公共交通を構築するためには効率化や各公共交通機関の役割分担等を行うことが必要となる。

課題１：人口減少・少子高齢化に対応した持続可能な地域公共交通網の形成

・人口減少の進展に伴い、公共交通利用者の減少が予想され、公共交通サービスの低下、市民一人あたりの負担割合の増加により、結果として公共交通網の維持が困難な状況となる可能性がある。
・限られた財源の中で利便性や効率性を追求し、人の移動を支えて、まちづくりと連携した交通ネットワークの形成が必要となる。また、高齢者等の交通弱者の生活交通の維持・確保へ向けた継続的な取組が必要となる。

課題２：地域の特性に応じた有機的かつ効率的な地域公共交通網の形成

・鹿島セントラルホテル周辺は人口や主要施設が集中しており、将来的にも都市拠点となる可能性が高いと想定される。こういった都市拠点および地域拠点については公共交通のサービス水準を維持・向上して、まちづくりを支援することが必要となる。
・居住人口が少なく、今後も人口が減少していくと見込まれているエリアについては、公共交通サービスは確保する必要があるものの、地域の実情に応じた運行形態や運行方法を検討して、効率化を図ることが必要となる。

課題３：超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保

・自動車を保有していなくても、高齢者等が安心して外出して生活できる環境を整備するため、ハード・ソフト両面から公共交通の充実が必要となる。

課題４：各公共交通機関間や周辺自治体との連携による利便性向上

・通勤・通学など外出目的に応じて、日常生活圏が市外・県外まで及んでいる。一方で市外・県外からの流入も多い。路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーなどの各交通機関特性に応じて、役割分担及び交通結節点の整備を行い、市内全域を通じた最適な公共交通網を形成していく必要がある
・周辺自治体と連携し市内だけでなく、市外との連携も含めた総合的な地域公共交通のネットワークの構築を目指すことも必要となる。

課題５：多様な世代が利用しやすい地域公共交通の実現

・公共交通を利用しやすい環境を整備するためには、公共交通の再編を図るだけではなく、公共交通を知ってもらうこと、興味を持ってもらうこと、使ってみようと思ってもらうことが重要となる。
・公共交通に関する情報の提供を行うとともに、バスの乗り方教室、バスを利用した買物などのバスツアー、施設とのタイアップ企画などの企画乗車券による利用促進や運転免許証自主返納の促進につながる施策の展開などにより、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるような施策を検討していくことが必要となる。

課題６：関連施策（福祉、自転車、観光等）との連携

・法改正（都市再生特別措置法や地域公共交通活性化再生法など）に伴い、まちづくりと連携した施策や自転車・福祉施策を通じた移動手段の確保などを含めて、輸送資源の総動員による地域公共交通を検討することが求められている。

第３章 計画の基本方針と目標

１． 基本方針

～目指すべき公共交通の将来像～

持続可能なまちづくりを支える、総合的な交通ネットワークの整備

目指すべき公共交通の将来像は、以下の４つの考え方に基づき、位置づける。
○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
○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
○市民ニーズや移動動向等を踏まえ、周辺地域と連携した地域公共交通ネットワークの整備
○多様な主体による地域公共交通を支える仕組みづくり

近年の本市の公共交通を取り巻く環境は、公共交通の利用者が年々減少し、市の財政負担は増加するなど、厳しい状況が続いているが、公共交通の必要性が高い高齢者などは、今後も増加することが見込まれている。そのため、超高齢社会・人口減少社会に対応しつつ、市民の日常生活を支える公共交通サービスが必要となる。また、市民だけでなく、交流拠点等を通じた市外からの来訪者との交流を促進する公共交通サービスが必要となる。

このことから、上位・関連計画と整合を図り、本市の市街地、郊外地の地域特性や、市民と来訪者のニーズに対応した公共交通ネットワークを構築していく。

持続可能な公共交通網を構築するためには、行政や交通事業者などが単独で取り組むのでなく、市民、交通事業者、行政が密に連携し、本市が抱える様々な問題点・課題を共有した上で、それぞれが適正な役割を担い、持続可能な公共交通網の構築に向けて主体的な取組を展開していくことが必要となる。地域、施設、学校などの公共交通に関する多様な関係者とも協働しながら、地域全体で公共交通を支える仕組みを構築していく。

２． 目標

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

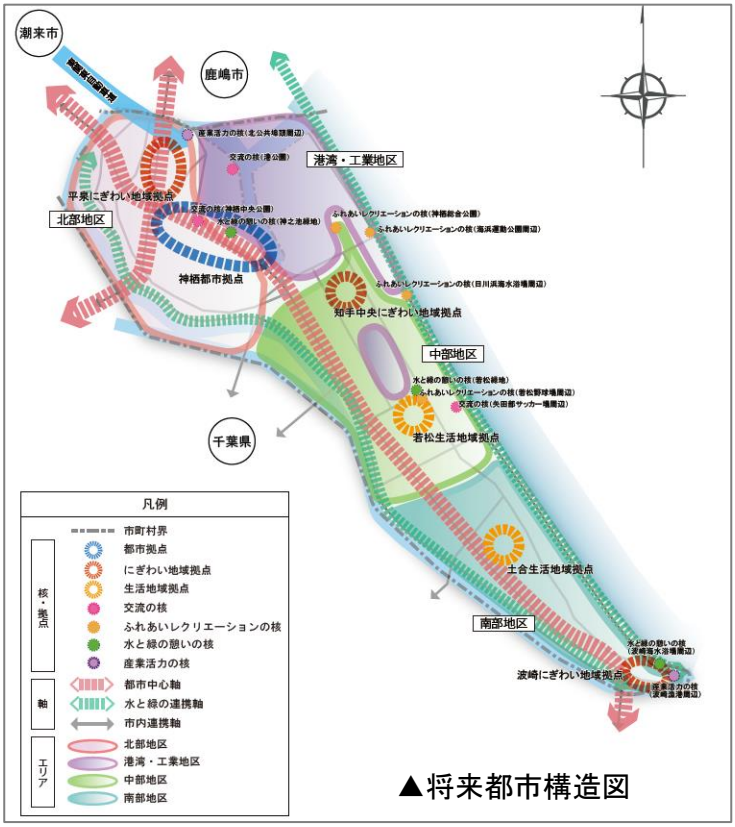
⑴ 地域特性に応じた公共交通サービスの提供

生活エリア内の円滑な移動、市内各エリア間の移動の強化（南北軸の強化）、市外との交通アクセスの充実を図るため、多様な交通手段の連携強化を図り最適な地域公共交通網を構築する。市街地においては公共交通サービス維持・発展、郊外地においては地域の実情に応じた効率的な運行形態や運行方法等の検討を行い、持続可能な地域公共交通網の構築を図る。

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

⑴　コンパクトなまちづくりとの連携

神栖市都市計画マスタープランにおける都市拠点やにぎわい地域拠点の神栖、平泉、知手中央、波崎、生活地域拠点の若松、土合の拠点づくりに向けた取組と連携を図りながら、これらの拠点を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点の活性化につなげる。



▲将来都市構造図

（※）都市計画マスタープランにおいて、市内を4つの地区に区分し、地区別構想を示している。

■北部地区：国道 124 号周辺商業エリア，市役所等の行政サービス機能を中心とした市の中心市街地を形成する地区。将来的な人口は約 38,000 人を想定。 ⇒神栖、平泉が該当

■中部地区：若松地区の工業エリアを含み，職と住を備え，知手中央の市街地および若松の市街地を中心とした地区。将来的な人口は約 31,000 人を想定。 ⇒知手中央、若松が該当

■南部地区：波崎漁港における漁業や農用地を活用した農業など，地域産業を中心とした生活圏を形成する地区。将来的な人口は約 24,000 人を想定。 ⇒土合、波崎が該当

■港湾・工業地区：鹿島臨海工業地帯、波崎漁港などを有し，工業施設用地などを中心とした地区。

○都市中心軸や連携軸：各拠点を連絡しながら，都市としての交通機能向上をはじめ，市内や近隣市町等との広域的な連携を強化する「軸」を配置　⇒公共交通網の役割

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

⑴　関連施策との連携

市民ニーズや移動動向に対応するため、関連施策（福祉、自転車、観光等）とも連携した移動手段の確保、運賃施策などを実施し、誰もが気軽に利用できる公共交通を構築する。

⑵　利用環境の改善及び情報提供の充実

快適な利用環境づくりや公共交通情報の提供・発信を行う。また、観光客向けの情報の提供・発信を行い、安心して便利に利用できる公共交通を構築する。

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

⑴　公共交通に対する市民意識の醸成

地域全体で公共交通を支えるために、モビリティマネジメントの手法を取り入れ、地域等と協働による積極的な利用促進や情報発信を図る。ともに公共交通を支える市民意識の醸成を図る。

⑵　公共交通に関する地域体制づくり

庁内関係各課や交通事業者、地域等との密な連携や協働の取組により、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを行う。

３． 地域区分と公共交通の基本的な考え方

本市では、人口、地勢等の違いから公共交通に対する需要が異なる。地域区分の定義及び公共交通の基本的な考え方を以下のとおり整理し、持続可能な公共交通体系の構築に取り組む。

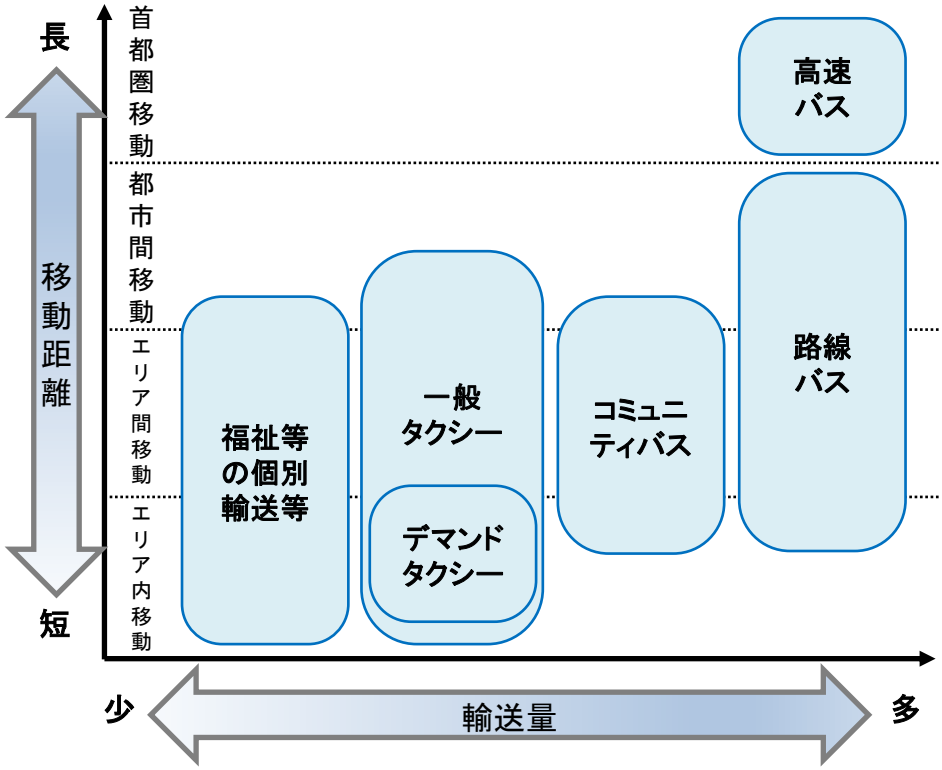
地域区分	公共交通の基本的な考え方	将来都市構造との関係
エリア内移動	居住地から主要拠点への交通ネットワークを形成する。デマンドタクシー、タクシーなどが主体となる。	将来都市構造図において、居住地から都市拠点、にぎわい地域拠点、生活地域拠点などの各拠点に接続する公共交通の役割を担う。
エリア間移動	市内の主要拠点や主要施設を結ぶ交通ネットワークを形成する。路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシーなどが主体となる。	将来都市構造図における都市中心軸、市内連携軸などに対応する公共交通の役割を担う。
都市間移動	市内と市外を結ぶ交通ネットワークを形成する。大量輸送が可能な路線バスやコミュニティバスが主体となる。	将来都市構造図における都市中心軸、市内連携軸などに対応する公共交通の役割を担う。
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る。	将来都市構造図における都市中心軸に対応する公共交通の役割を担う。

４． 各公共交通の役割

公共交通の機能、役割及び目的を分類し、以下のとおり整理する。

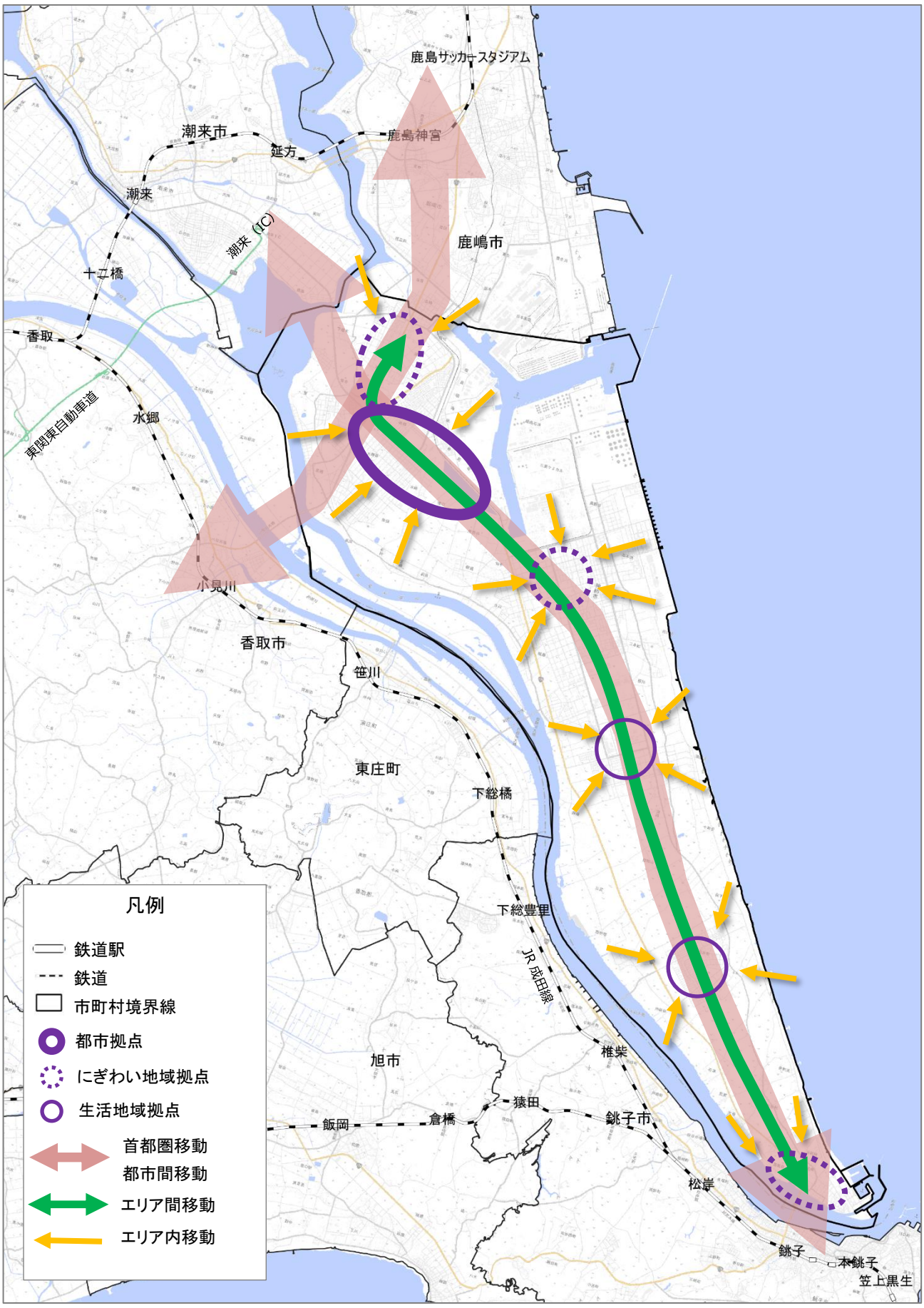
機能分類	役割及び目的
高速バス	・市域をまたいで首都圏と本市を結ぶ広域的な路線。 ・ビジネス、レジャー、通勤、通学などの目的に対応。
路線バス	・市内を南北へ運行する路線。各地域と市街地を結ぶ路線。 ・市域をまたいで周辺市町や県外と本市を結ぶ路線。 ・高速バスに接続する路線。 ・通勤、通学、通院、買物などの目的に対応。
コミュニティバス	・市内路線バスを補完する路線。 ・周辺市町村や県外の拠点に接続する路線。 ・高速バスや路線バスに接続する路線。 ・地域の特性に合わせて通勤、通学、通院、買物、観光などの目的に対応。
デマンドタクシー	・基本的に地域内の移動を支えて、生活エリアを拠点とした地域内交通。 ・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	・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	・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

▼市全体の広域的な公共交通のイメージ



５． 市民、交通事業者、行政の役割

本市公共交通を確保維持していくためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、協力して取り組むことが必要となる。

⑴　市民の役割

利用されなければ公共交通を存続していくことが難しくなる。地域に住む市民一人ひとりがこれを認識し、様々なかたちで運営に参画し、利用促進に関わるなど、地域を運行する公共交通を支えることが役割としてある。

⑵　交通事業者の役割

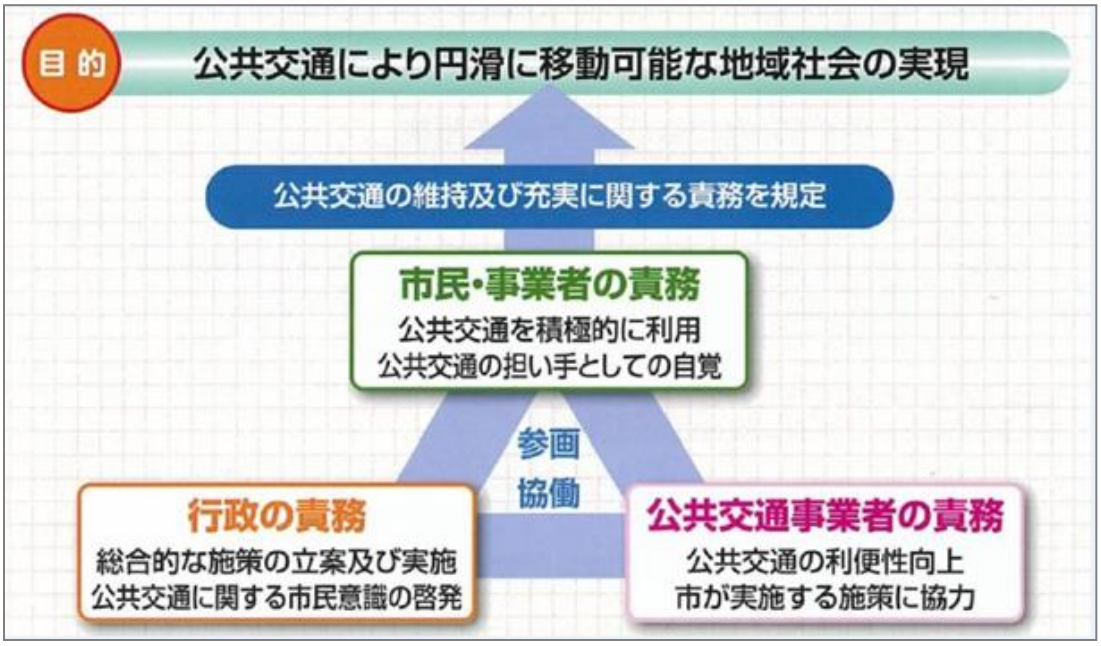
交通事業者は、運行に関するプロとして、安全・安定の運行確保に取り組むほか、地域住民が望むニーズに応える運行方法、運行内容について、企画提案することが役割としてある。

⑶　行政の役割

市は、地域公共交通のネットワーク全体を主体的に計画・維持し、市民の移動を支援する役割や公共交通の利用促進に関する取組を行うことが役割としてある。

国及び県は、財政的な支援のほか、地域公共交通政策に取り組む市に対して、広域的な調整や法令に準拠した許認可や安全性確保に関する指導、助言など行うことが役割としてある。

▼市民、事業者、行政の連携イメージ



出典:なるほど！！公共交通の勘どころ／九州運輸局

６．　基本方針・基本目標、目標達成に向けた施策一覧

地域及び地域公共交通の現状

＜地域及び地域公共交通を取り巻く環境＞

○これまでの公共交通の取組
○茨城県や近隣市町村との連携
○上位計画・関連計画
○今後の社会情勢
○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

＜地域及び地域公共交通の課題＞

課題 1：人口減少・少子高齢化に対応した持続可能な地域公共交通網の形成

課題 2：地域の特性に応じた有機的かつ効率的な地域公共交通網の形成

課題 3：超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保

課題 4：各公共交通機関間や周辺自治体との連携による利便性向上

課題 5：多様な世代が利用しやすい地域公共交通の実現

課題 6：関連施策（福祉、自転車、観光等）との連携

＜まちづくりへの対応（庁内連携）＞

○コンパクトプラスネットワークの実現
（都市計画課）

○福祉施策との連携
（社会福祉課、障がい福祉課、長寿介護課）

○高齢者運転免許証自主返納支援事業の取組との連携
（防災安全課）

○自転車活用推進計画における施策との連携
（政策企画課）

【基本方針】　持続可能なまちづくりを支える、総合的な交通ネットワークの整備

【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

・生活エリア内の円滑な移動、市内各エリア間の移動の強化（南北軸の強化）、市外との交通アクセスの充実を図るため、多様な交通手段の連携強化を図り最適な地域公共交通網を構築する。市街地においては公共交通サービスの維持・発展、郊外地においては地域の実情に応じた効率的な運行形態や運行方法等の検討を行い、持続可能な地域公共交通網の構築を図る。

施策１　地域特性に対応した公共交通ネットワーク	事業①広域移動手段の確保・維持 事業②拠点間ネットワークの確保・維持 事業③地域内ネットワークの確保・維持

【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

・神栖市都市計画マスタープランにおける都市拠点やにぎわい地域拠点の神栖、平泉、知手中央、波崎、生活地域拠点の若松、土合の拠点づくりに向けた取組と連携を図りながら、これらの拠点を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点の活性化につなげる。

施策２　まちづくりとの連携に関する内容	事業①拠点づくりの取組と公共交通の連携

【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

・市民ニーズや移動動向に対応するため、関連施策（福祉、自転車、観光等）とも連携した移動手段の確保、運賃施策などを実施し、誰もが気軽に利用できる公共交通を構築する。
・快適な利用環境づくりや観光客などに向けた公共交通情報の提供・発信を行い、安心して便利に利用できる公共交通を構築する。

施策３　関連施策との連携に関する内容	事業①高齢者にやさしい公共交通サービスの提供
施策４　利用環境の整備	事業①公共交通を快適に利用できる環境づくり 事業②安心、安全で、親しみやすい環境づくり 事業③ICT を活用した情報提供の充実
施策５　新たな公共交通の取組	事業①自動運転バス、MaaS などの新技術に関する調査・検討

※MaaS：ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外の全ての交通手段による移動を１つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな移動の概念。

【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

・地域全体で公共交通を支えるために、モビリティマネジメントの手法を取り入れ、地域等と協働による積極的な利用促進や情報発信を図る。ともに公共交通を支える市民意識の醸成を図る。
・庁内関係各課や交通事業者、地域等との密な連携や協働の取組により、公共交通の適正かつ効果的・効率的なマネジメントを行う。

施策６　公共交通への市民参画推進	事業①公共交通利用に向けた意識啓発 事業②高齢者が安心して移動できる環境づくり 事業③地域等との協働による利用促進

第４章 目標達成に向けた施策

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

施策１_地域特性に対応した公共交通ネットワーク

⑴　広域移動手段の確保・維持

①高速バス

・本市と首都圏とを結ぶ高速バスについては、当市の主要な交通手段となっているため、近隣市とも連携しながら、運行事業者と協議し、利便性の向上に取り組むとともに、今後とも維持確保を図る必要がある。

・高速バスは、ビジネスや余暇活動での利用が多いことから、本市への来訪交流人口の拡大や商業観光の活性化を図るとともに、高速バス利用方法についての周知を行う。

◆具体的な取組内容

利便性向上に向けた運行事業者との協議
高速バス利用方法の周知

⑵　拠点間ネットワークの確保・維持

①路線バス

・路線バスは、高齢者や年少者など自家用車を持たない市民の重要な交通手段であり、基本的には、関係者の連携協力により、今後とも維持できるよう努める。そのうえで、路線のあり方については、市民の利用意向を踏まえ、効率かつ効果的な運行を行うため、市と運行事業者が連携して検討協議を進める。また、定期的に調査を行うこと等により、利用者ニーズを把握しサービス改善を図る。

・波崎海水浴場線は、市内でも特に高齢化が進展している波崎東部地区の貴重なバス路線であり、本路線の運行維持にあたり、運行欠損額に対し、市から運行事業者へ補助金を交付しているが、利用者の減少が課題となっており、引き続きバス利用の促進を図るとともに、運行継続に向け補助金額及び運行形態の見直しを図る必要がある。

・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・確保に努める。

◆具体的な取組内容

路線バスの維持
利用動向の把握
路線等の再検討

②コミュニティバス

・市のコミュニティバスとして愛着を持って利用いただけるよう、次世代自動車の導入を検討し、車両ラッピングをする等、さらなる PR・利用促進を図る。
・千葉県側の鉄道駅（小見川駅、下総橘駅）へ接続する路線については、高校生の通学利用が大半を占めており、さらに早い時間帯での増便要望が多く、早朝便の増便について利用動向を把握しながら交通事業者と連携し検討する。
・「鹿島神宮駅～小見川駅」間を運行するルートについては、当市から東京、千葉、水戸方面へのアクセスの向上及び、当市来訪者への移動手段の確保のため、鉄道や既存バス路線との乗継利用の利便性を高め相互連携を図る。
・沿線周辺の商業施設、病院、学校、企業等との連携協力、例えば公共交通を利用して商店等で買物をした方に対する付加サービスの提供などについて検討し、さらなる利用促進を図る。
・運行サービスの水準（運行ルート，運行ダイヤ）の見直し、周辺市町を含めた他の公共交通との連携方策などについて検討する。
・定期的にアンケート調査を行うこと等により、利用者ニーズを把握し、今後の運行のあり方について検討を行う。
・神栖市都市計画マスタープランで位置づけられている拠点間を公共交通網で市域全体を一つの軸で結び、中心性のある集積地点へのアクセス性の向上や交通結節点の高機能化を図り、円滑な移動環境を構築し、コンパクトシティの形成を目指す。特に、神栖市都市計画マスタープランで生活地域拠点として位置付けられている、「若松生活地域拠点」においては、路線バス空白地域となっており、移動ニーズを踏まえた、効果的なコミュニティバス等の導入を検討する。
・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）の活用により、路線の維持・確保に努める。

▼コミュニティバスの運行ルート図

◆具体的な取組内容

■	コミュニティバスの維持・改善
■	利用動向の把握
■	利用者ニーズを踏まえた今後の運行の検討

⑶　地域内ネットワークの確保・維持

①デマンドタクシー

・コミュニティバスの運行状況やデマンドタクシーの改善状況を見極めながら、民間の交通事業者の経営への影響等を踏まえ、デマンドタクシーと他の交通機関との適切な役割分担を図りながら、効果的な運行形態の見直しを行う。

・デマンドタクシー利用者の利便性向上と持続可能な運行体制の構築を目指す。

◆具体的な取組内容

■	運行エリアの見直し
■	運行実績を踏まえた運行台数や車両の見直し
■	乗降場所及び乗降場所登録基準の見直し
■	他の公共交通機関との連携

②タクシー

・タクシーは、路線バスやデマンドタクシーを補完する公共交通として、利用しやすい公共交通となるように、閑散時間帯における運賃引き下げや上限運賃化などの取組の検討を行う。

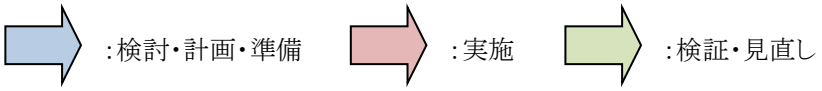
・タクシーと他の公共交通機関との乗継利便性向上の検討や、利用方法の住民への周知・PR を行う。

◆具体的な取組内容

■	国の動向を踏まえた閑散時間帯における運賃引き下げの検討
■	タクシーと他の公共交通機関との乗継利便性向上の検討
■	タクシー利用方法の住民への周知

◆スケジュール

内容	実施主体	実施予定年度				
		R3	R4	R5	R6	R7
■広域移動手段の確保・維持	神栖市・交通事業者					
■拠点間ネットワークの確保・維持	神栖市・交通事業者					
■地域内ネットワークの確保・維持	神栖市・交通事業者					



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

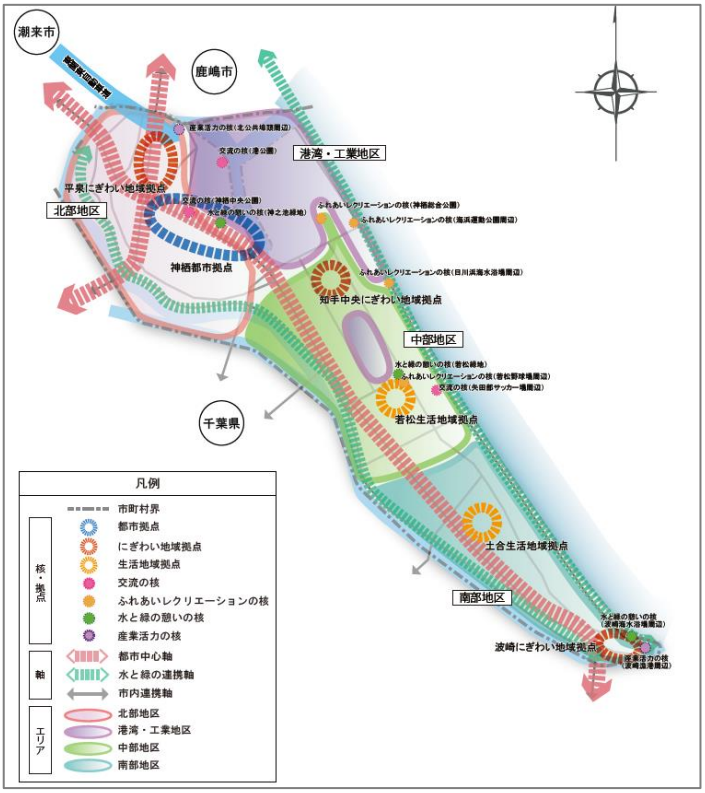
施策２_まちづくりとの連携に関する内容

(1)　拠点づくりの取組と公共交通の連携

・鹿島セントラルホテル周辺や市役所等の広域的な交流機能を持つ「都市拠点」、地域生活に必要な商業・サービス系の施設と住宅が集積する「にぎわい地域拠点」、住宅と生活を支える施設によって形成される「生活地域拠点」を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点づくりの取組など拠点の活性化に寄与する。

・神栖市立地適正化計画（策定予定）の都市機能誘導区域（※）や居住誘導区域におけるまちづくりの方向性と連動した公共交通を構築するため、関係者間の連携を図りながら、必要かつ適切な公共交通の再編について検討する。

▼神栖市都市計画マスタープランにおける将来都市構造図



（※）都市機能誘導区域とは、都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域。居住誘導区域とは、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定めることとなっている。

◆具体的な取組内容

■	居住地（地域）から拠点への接続強化
■	拠点間ネットワークの強化

◆スケジュール

内容	実施主体	実施予定年度				
		R3	R4	R5	R6	R7
■拠点づくりの取組と公共交通の連携	神栖市・交通事業者	⇨	⇨	⇨	⇨	

⇨：検討・計画・準備　⇨：実施　⇨：検証・見直し

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

施策３_関連施策との連携に関する内容

(1)　高齢者にやさしい公共交通サービスの提供

・高齢者運転免許証自主返納支援制度のさらなる充実を図り、運転免許返納後の生活をサポートする体制を整えることで、自動車を運転しない生活への安心感を高め、運転免許証の自主返納及び公共交通の利用転換につなげる。

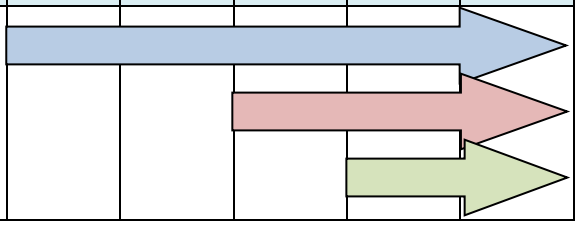
・福祉の観点から外出支援サービスとして実施している福祉タクシー事業、路線バス福祉パスについて周知 PR に取り組むとともに、上記の高齢者運転免許証自主返納支援制度も含めて、今後のあり方について検討していく。

・今後、本格化する高齢社会において、自治体や交通事業者だけで増大する高齢者の移動需要をまかなうことは困難であり、今後とも NPO 法人が運営する高齢者の居場所づくり事業への移動支援サービスのような福祉施策と公共交通の連携による移動サービスの提供を一層進めていく。

◆具体的な取組内容

■	路線バス福祉パス・福祉タクシー等福祉施策として行う移動サービスの継続運営
■	福祉施策と公共交通の連携強化及び対象者の見直しの検討

◆スケジュール

内容	実施主体	実施予定年度				
		R3	R4	R5	R6	R7
■高齢者にやさしい公共交通サービスの提供	神栖市・交通事業者・NPO 法人等の住民・団体等					

：検討・計画・準備

：実施

：検証・見直し

施策４_利用環境の改善

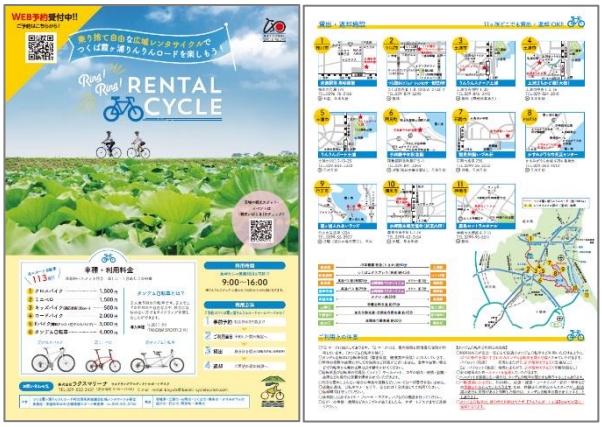
(1) 公共交通を快適に利用できる環境づくり

・主要交通結節点において、バス停の上屋整備やベンチの設置など待合環境の改善に努める。
・既存施設を待合所として有効活用した事例や住民主体で手作りによりベンチを整備したなどの事例も参考に、待合環境の向上に向けて、事業者と協議を進める。
・利用者目線で、誰もが迷うことなく気軽に利用できるように、鹿島セントラルホテルなどの主要交通結節点において、行き先や乗継等の案内表示サインの充実を図る。
・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、サイクルアンドバスライドの実施等について検討する。
・鹿島セントラルホテルでは、つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会においてレンタサイクルを実施しており、連携方策等について検討する。

【バス停の上屋整備などのイメージ】
（日立市）

【サイクルアンドバスライドのイメージ】
（埼玉県蓮田市）

【コンビニエンスストアに整備したバス利用者専用の駐輪場】(神栖市)



【レンタサイクル】
（つくば霞ヶ浦りんりんロード利活用推進協議会）

◆具体的な取組内容

■	乗継利便性の向上のための乗継場所の整備の検討
■	サイクルアンドバスライドの実施等についての検討
■	乗継割引券など利用しやすい料金制度の検討

⑵　安心、安全で、親しみやすい環境づくり

・コミュニティバスなど利用者がひと目で見分けられるような車両ラッピングを施す。車両ラッピングは、地域のバスとして、バスへの親しみと関心を持ってもらう効果が期待できる。

・誰もが安全・安心に公共交通を利用できる環境を整備するため、車両や設備の整備、運転士のマナー向上など、交通事業者の安全対策の実施状況を把握し、必要に応じて適切な指導等を行う。

【ラッピング車両】
（神栖市）

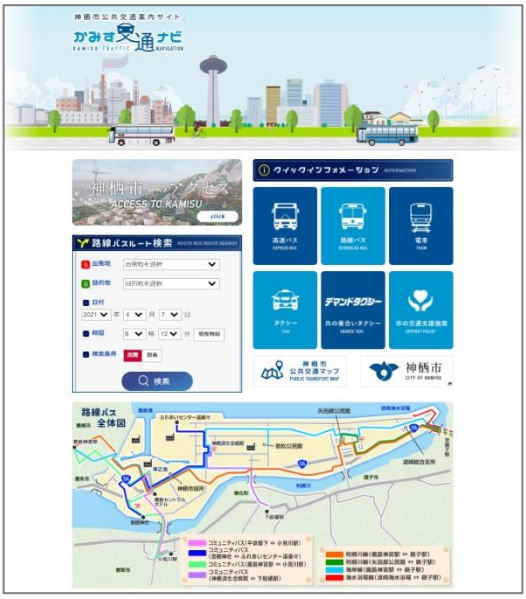
【安全に関する教育･研修】
（関東鉄道株式会社）

◆具体的な取組内容

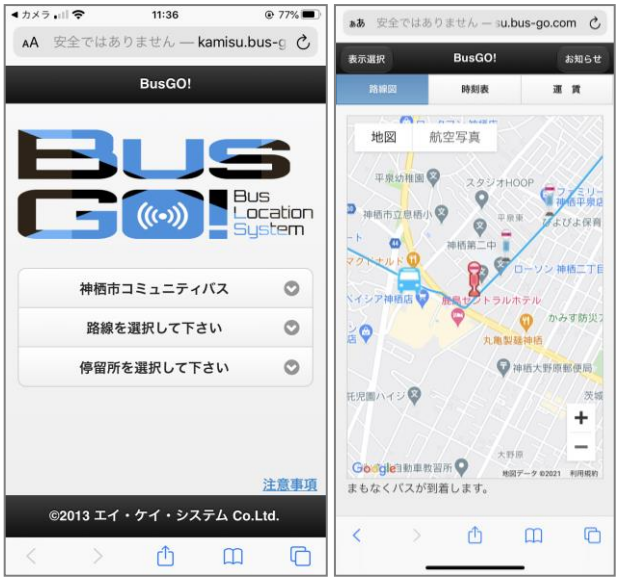
ラッピング広告の実施検討
交通事業者と連携した安全教育研修の実施検討

⑶　ICT を活用した情報提供の充実

・最寄りのバス停案内や目的地までの経路検索など、スマートフォンやタブレット等を通じた運行情報サービスの提供を受けることができる、神栖市公共交通案内サイト「かみす交通ナビ」やバスロケーションシステムなどについて、市内開催のイベントチラシにＱＲコードを掲載するなどして、公共交通の利用を促し、市民に対する積極的な情報発信を行う。



【かみす交通ナビ】



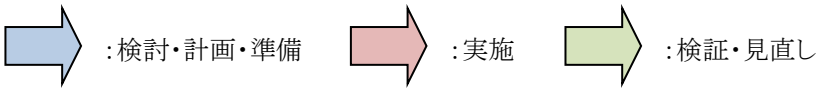
【バスロケーションシステム】

◆具体的な取組内容

■	「かみす交通ナビ」やバスロケーションシステムの発展・周知PR
■	市民への公共交通の情報提供

◆スケジュール

内容	実施主体	実施予定年度				
		R3	R4	R5	R6	R7
■快適に公共交通を利用できる環境づくり	神栖市・交通事業者・市民・その他関係者					
■安心、安全で、親しみやすい環境づくり	神栖市・交通事業者					
■ICT を活用した情報提供の充実	神栖市・交通事業者・その他関係者					



施策５_新たな公共交通の取組

(1) 自動運転バス、ＭａａＳなどの新技術に関する調査・検討

・市と交通事業者を中心に、公共交通の施策の問題点・課題等を共有しながら、改善に向けて、継続的に協議を行う。まちづくりによる状況の変化等に対して必要となる、公共交通サイドからのアプローチを適宜、検討する。

【つくば MaaS の概要】

【境町の自動運転バス】

【つちうら MaaS の概要】

【藤枝市のシェアサイクルステーション】

◆具体的な取組内容

■ 自動運転バス、MaaSなどの最新技術の情報収集及び神栖市への展開の検討

※MaaS：ICT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外の全ての交通手段による移動を１つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな移動の概念。

◆スケジュール

内容	実施主体	実施予定年度				
		R3	R4	R5	R6	R7
■自動運転バス、MaaSなどの新技術に関する調査・検討	神栖市・交通事業者・市民・その他関係者	→	→	→	→	→

：検討・計画・準備　：実施　：検証・見直し

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

施策６_公共交通への市民参画推進

(1)　公共交通利用に向けた意識啓発

・高齢者や小学生を対象とした、バスの乗り方教室や出前講座を実施し、公共交通への利用促進及び意識啓発を図る。
・広報紙やかみすフェスタ・消費生活展などのイベント時に公共交通の現状を紹介し、市民の意識啓発を図る。
・公共交通に興味を持ってもらい、利用促進につなげるため、沿線の施設や飲食店などと連携して、路線バスを使ってお出かけを楽しめる企画商品化を検討する。
・企業のエコ通勤等の啓発や公共交通の利用促進への取り組みに対する表彰制度など、公共交通の利用を促す取組の検討を行う。

【バス乗り方教室(神栖市)】

【公共交通の利用促進リーフレット(茨城県)】

【利用促進グッズ＜下敷き＞(神栖市)】

◆具体的な取組内容

■	利用促進キャンペーンの実施
■	バス乗り方教室・出前講座の開催
■	バスお試し乗車券の配布
■	高齢者団体・障がい者団体等との連携
■	イメージアップ戦略

⑵　高齢者が安心して移動できる環境づくり

・路線バス福祉パス、コミュニティバス、デマンドタクシー、福祉タクシーなど、他の交通手段との役割分担を勘案した上で、サービス内容の見直しについて検討していく。

・地域との連携による高齢者移動サービス（ボランティア輸送）について、地域の実情に応じて検討していく。また、商業施設や医療機関等が実施している送迎サービスの実態を把握し、公共交通との連携について検討していく。

◆具体的な取組内容

地域との連携による高齢者移動サービスの検討
商業施設、医療機関等の送迎無料バスとの連携の検討

⑶　地域等との協働による利用促進

・地域の実情に応じた路線の確保や利用促進を図るため、市民の公共交通の取組への参画を促す。また、運行に関する情報（運行経費、運行形態、法的な情報・手続き方法、先進地域における取組事例等）を提供していく。

◆具体的な取組内容

定期的な住民ニーズの把握
公共交通運行に関する情報の提供

◆スケジュール

内容	実施主体	実施予定年度				
		R3	R4	R5	R6	R7
■公共交通利用に向けた意識啓発	神栖市・交通事業者・市民					
■高齢者が安心して移動できる環境づくり	神栖市・交通事業者・市民					
■地域等との協働による利用促進	神栖市・交通事業者・市民					

:検討・計画・準備　:実施　:検証・見直し

第５章 目標の評価指標と計画の進行管理

１． 目標の評価指標

本計画の基本的な方針を実現するため、計画期間に達成すべき評価指標を以下の通り設定する。

■目標の評価指標一覧

基本目標	評価指標	現状値	目標値
【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 107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
	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%
	③公共交通の公的資金投入額	デマンドタクシー 49，540千円	デマンドタクシー 45，000千円
【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	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
【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	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
	⑥高齢者運転免許証自主返納支援事業交付件数	264件／年	420件／年
	⑦バス待ち環境整備	―	10
【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	⑧バスの乗り方教室の実施回数	3回／年	6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

※評価指標のデータ取得方法と目標値設定の考え方

評価指標	利用データ	算出方法と目標値設定の考え方	備考
指標① 公共交通の利用者数	各交通事業者データ	＜算出方法＞ ・交通事業者等からの提供データから算出した。 ＜目標値設定の考え方＞ ・公共交通の利便性向上や利用促進策の展開により利用者数を増加させる考え方で設定している。	現状値⇒R1 目標値⇒R6
指標② 公共交通の事業の収支率	各交通事業者データ	＜算出方法＞ ・交通事業者等からの提供データから算出した。 ＜目標値設定の考え方＞ ・公共交通の利用者数の増加に向けた取組を進める一方で、一部効率化を図ることで改善した収支率を設定している。	現状値⇒R1 目標値⇒R6
指標③ 公共交通の公的資金投入額	市データ	＜算出方法＞ ・市の支出状況や運行データから算出した。 ＜目標値設定の考え方＞ ・デマンドタクシーの効率的な運行や配車・運行車両の見直し等を行い、現状値の約 1 割減の「45,000 千円」と設定した。	現状値⇒R1 目標値⇒R6
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	市データ	＜算出方法＞ ・拠点づくりと連携したコミュニティバス・デマンドタクシーの運行見直しや拠点間移動の新設などをカウントして集計する。 ＜目標値設定の考え方＞ ・今後、拠点における公共交通サービスの接続強化などの施策を予定しており、「2」と設定した。	現状値⇒R1 目標値⇒R6
指標⑤ ホームページや広報紙などの情報発信回数	市データ	＜算出方法＞ ・Webや紙媒体による公共交通に関する情報発信回数をカウントして集計している。 ＜目標値設定の考え方＞ ・現在は年間 5 回程度、実施しており、今後、指標⑦や⑧に示す公共交通に関する取組を多く実施していくことから、現状値の 2 倍の「10」と設定した。	現状値⇒R1 目標値⇒R6
指標⑥ 高齢者運転免許証自主返納支援事業交付件数	市データ	＜算出方法＞ ・高齢者運転免許証自主返納支援制度の交付件数をカウントして集計している。 ＜目標設定の考え方＞ ・総合計画において、高齢者自主返納支援事業交付者数を目標値として掲げており、令和 4 年度末の目標値を 300 件（年間 60 件増）と設定しているため、目標値を 420 件と設定した。	現状値⇒R1 目標値⇒R6
指標⑦ バス待ち環境整備	市データ	＜算出方法＞ ・主要交通結節点におけるバス停の待合環境の改善に関する実施箇所をカウントして集計する。 ＜目標設定の考え方＞ ・年間 2 箇所における環境改善の実施を設定し、計画期間 5 年間で目標値 10 箇所と設定した。	現状値⇒R1 目標値⇒R6

評価指標	利用データ	算出方法と目標値設定の考え方	備考
指標⑧ バスの乗り方教室の実施回数	市データ	＜算出方法＞ ・実施回数をカウントして集計している。 ＜目標値設定の考え方＞ ・現在は小学生を対象に年間 3 回程度実施しており、今後、高齢者なども対象に実施を進めていくことから、2 倍の年間 6 回を設定した。	現　状　値 ⇒R1 目　標　値 ⇒R6
指標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	市データ	＜算出方法＞ ・利用促進事業の実施回数をカウントして集計している。 ＜目標値設定の考え方＞ ・現在はイベントを年間 1 回程度実施している。新規イベント企画などを検討しており、年間 3 回と設定した。	現　状　値 ⇒R1 目　標　値 ⇒R6

２．計画の進行管理

⑴　推進・管理体制

神栖市の地域公共交通に係る協議会において、毎年、取組の実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議を継続的に行う。

また、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合は、上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改定を行っていく。

推進・管理体制	構成員	役　割
神栖市地域公共交通活性化協議会	市民、交通事業者、警察、国・県の交通施策担当者等	・計画策定後も市民の移動需要に合わせた地域公共交通の見直し及び改善、持続可能な交通体系の構築に向けた検討などを継続的に協議する「場」として位置付けます。

⑵　計画の評価スケジュール

計画の進捗状況については、ＰＤＣＡサイクル【「計画（Ｐｌａｎ）→実施（Ｄｏ）→評価（Ｃｈｅｃｋ）→見直し（Ａｃｔｉｏｎ）」】による以下のスケジュールに基づき進めます。

計画 5 年間に対するＰＤＣＡサイクルによる評価だけでなく、毎年、1 年単位でＰＤＣＡサイクルによる進捗状況の確認や評価、見直しを行う。

⑶　目標の評価スケジュール

目標の達成状況を把握するため、8 つの評価指標について、以下のスケジュールに基づき進捗管理・評価を行う。

基本目標	評価指標	R3	R4	R5	R6	R7
【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公共交通の利用者数	→	→	→	→	→
	②公共交通の事業の収支率	→	→	→	→	→
	③公共交通の公的資金投入額	→	→	→	→	→
【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	④拠点づくりと連携した地域公共交通サービスの導入	—	—	—	→	→
【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	⑤ホームページや広報紙などの情報発信回数	→	→	→	→	→
	⑥高齢者運転免許証自主返納支援事業交付件数	→	→	→	→	→
	⑦バス待ち環境整備	→	→	→	→	→
【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	⑧バスの乗り方教室の実施回数	→	→	→	→	→
	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	→	→	→	→	→

→ :実施状況の確認及び検証　　→ :目標値の達成状況の検証

→ :次期計画に向けた検討

⑷　多様な関係者との連携、協働

本計画を進めるにあたり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向けて、「市民」「交通事業者」「行政」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やそれらの進捗等を相互に確認しながら、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。

巻末資料

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2年	5	第1回神栖市地域公共交通活性化協議会【書面協議】	
	7	第2回神栖市地域公共交通活性化協議会	第1回神栖市地域公共交通計画協議
		第3回神栖市地域公共交通活性化協議会【書面協議】	
	8	第4回神栖市地域公共交通活性化協議会【書面協議】	第2回神栖市地域公共交通計画協議 「神栖市地域公共交通の現状と課題について報告」
	10	関係者ヒアリング	日時:10月7日(水)、10月22日(木) 交通事業者や庁内関係各課に対してヒアリングを実施
	11	第5回神栖市地域公共交通活性化協議会	第3回神栖市地域公共交通計画協議 「神栖市地域公共交通計画(骨子案)について協議」
令和3年	1	第6回神栖市地域公共交通活性化協議会【書面協議】	第4回神栖市地域公共交通計画協議 「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:2月1日(月)～3月2日(火)
	3	第7回神栖市地域公共交通活性化協議会【書面協議】	第5回神栖市地域公共交通計画協議 「神栖市地域公共交通計画(案)について協議」

神栖市地域公共交通活性化協議会　委員名簿

令和３年３月現在

No.	選出区分	選出団体，役職等	氏名
1	(1)茨城県バス協会の代表又はその指名する者	茨城県バス協会　専務理事	川 上 敬 一
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	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及び運転手が組織する団体	関東鉄道株式会社　常務取締役	武 藤 成 一
4		茨城県ハイヤー・タクシー協会 神栖地区代表	木 村 正 男
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(輸送監査担当)	牧 瀬 成 博
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)	鈴 木 裕 一
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	中 村 浩
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　交通課長	茅 根 誠
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	會 澤 英 明
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	栁 川 紘 子
12		神栖市更生保護女性会　会長	菅 谷 久 子
13		神栖市身体障害者福祉協議会　会長	山 間 松 代
14	(10)学識経験者鈴	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　副市長	石 川 祐 治
16		神栖市　企画部長	笹 本 和 好
17		神栖市　健康福祉部長	畠 山 修
18		神栖市　都市整備部長	竹 内 弘 人
19		神栖市　産業経済部長	荒 沼 秀 行
20	(12)その他協議会が特別に必要と認める者	神栖市商工会　事務局長	加 瀬 尊 啓

神栖市地域公共交通計画

令和３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/