

神栖市地域公共交通計画（第2期）
（素案）

神 栖 市
令 和 8 年（2026年） 1月現在

[目 次]

1 計画の概要	2
1-1 計画の目的	2
1-2 計画の位置付け	3
1-3 計画区域	4
1-4 計画の対象	5
1-5 計画期間	5
2 公共交通を取り巻く課題の整理	6
3 計画の基本的な方針について	12
3-1 計画の基本理念	12
3-2 計画の基本方針・目標	12
3-3 計画の推進に基づく公共交通ネットワーク将来像	13
4 目標達成に向けた施策	17
4-1 位置付ける施策・事業について	17
5 目標の評価指標と計画の運行管理	25
5-1 目標に対する評価指標	25
5-2 指標設定の考え方	26
5-3 計画の推進体制	27

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 대응するため、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。

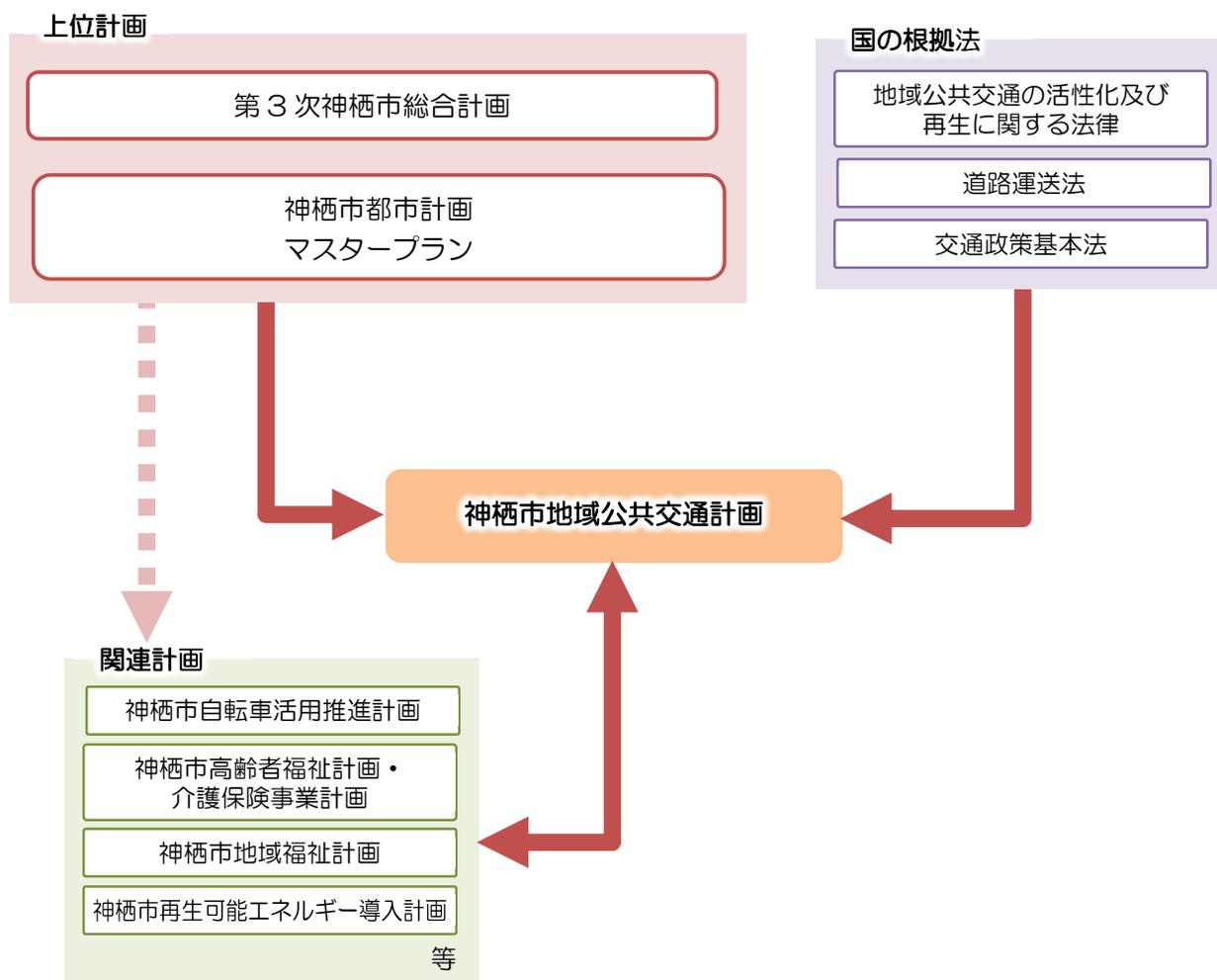
当該計画が令和7年度末をもって計画期間を満了することに伴い、策定以降の5年間で起こった変化を踏まえ、現状について客観的に分析し、より効果的かつ効率的な公共交通サービスを提供することを目的に神栖市地域公共交通計画（第2期）を策定します。

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、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。

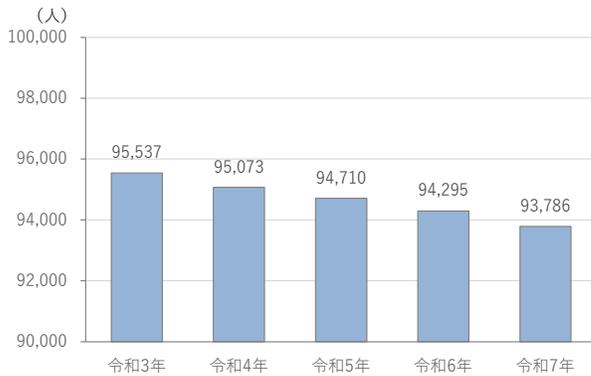


図 神栖市の人口推移

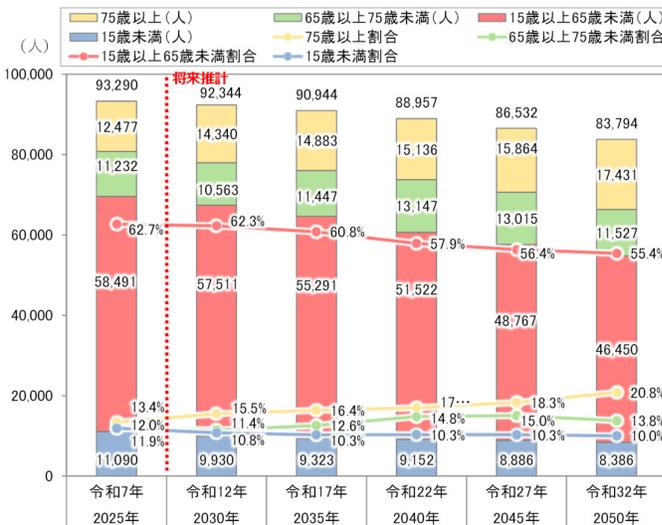


図 神栖市における将来人口推計



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。

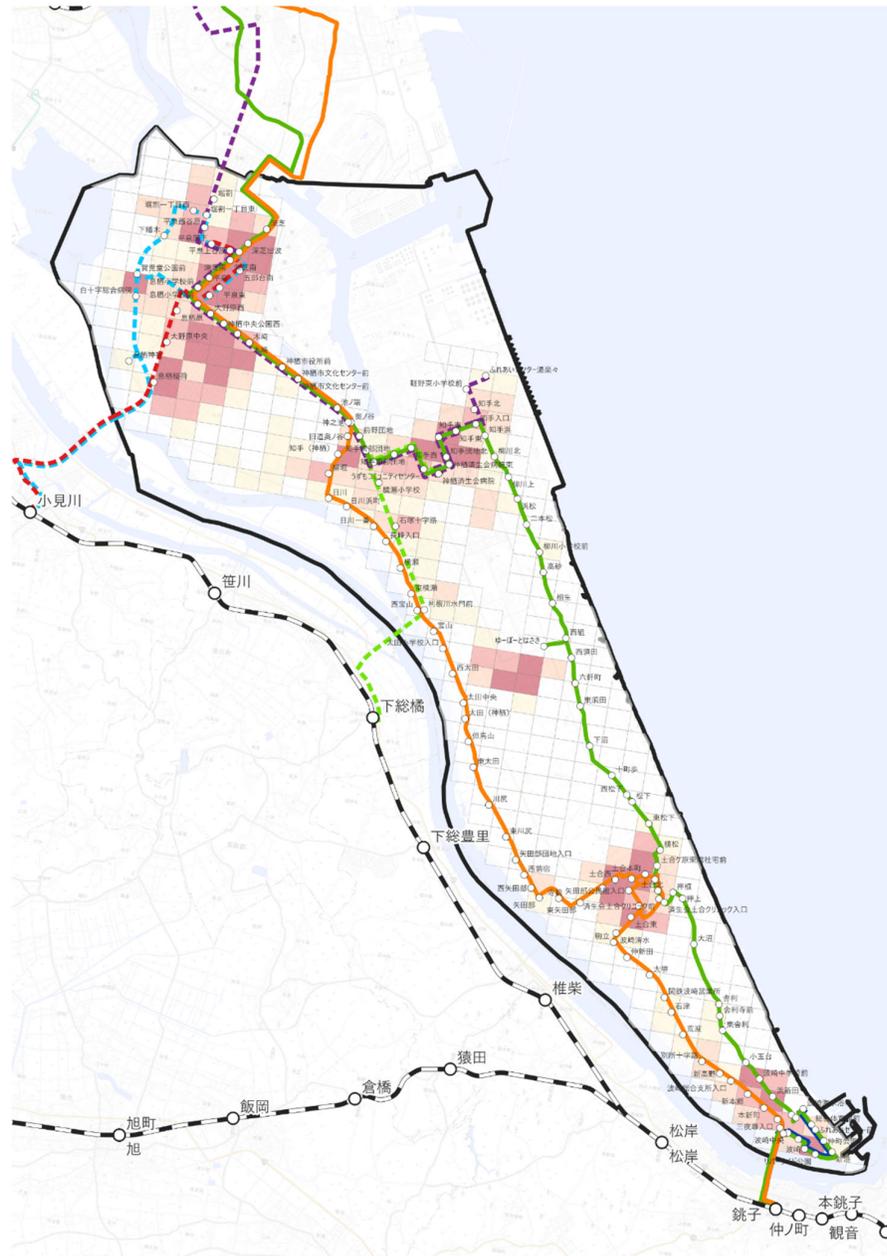


図 現在の公共交通ネットワーク

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。

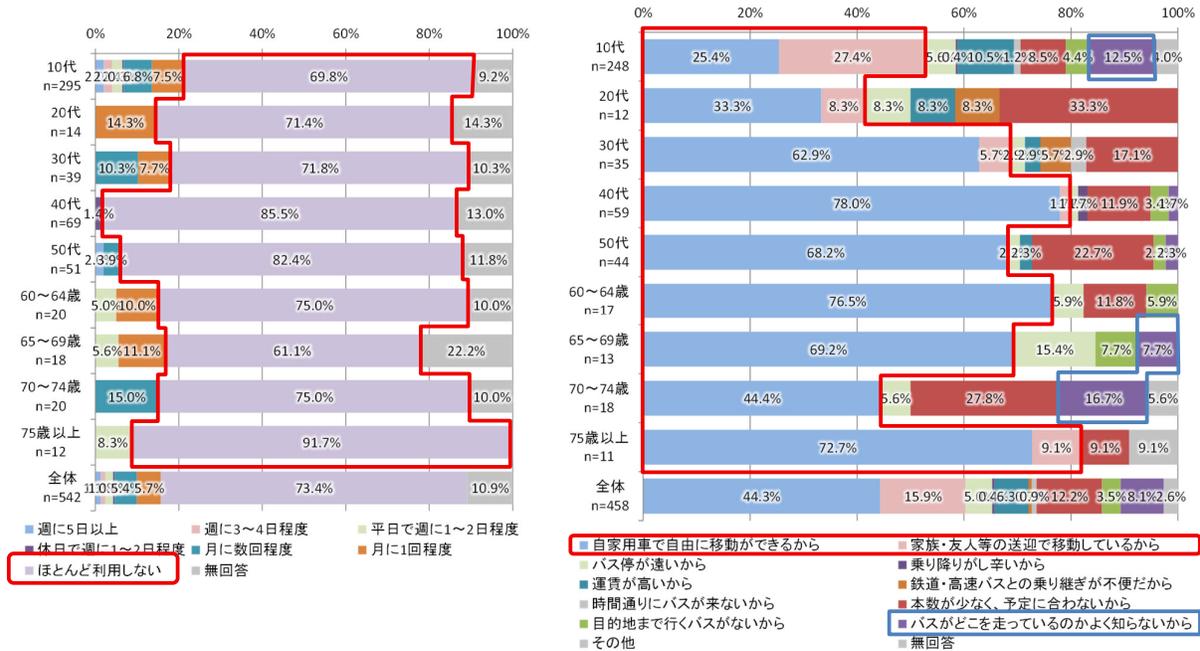


図 公共交通利用に係る市民アンケート結果

(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)

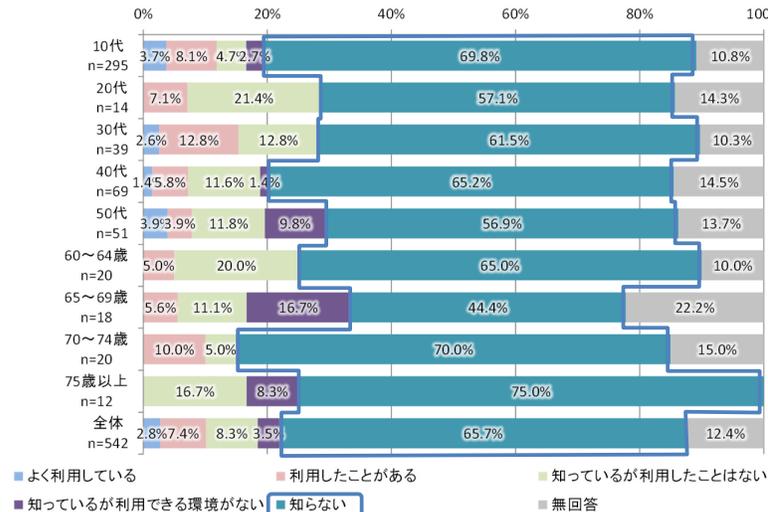


図 バスロケーションシステムの利用に係る市民アンケート結果
(バスロケーションシステムを利用したことがあるか)

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。

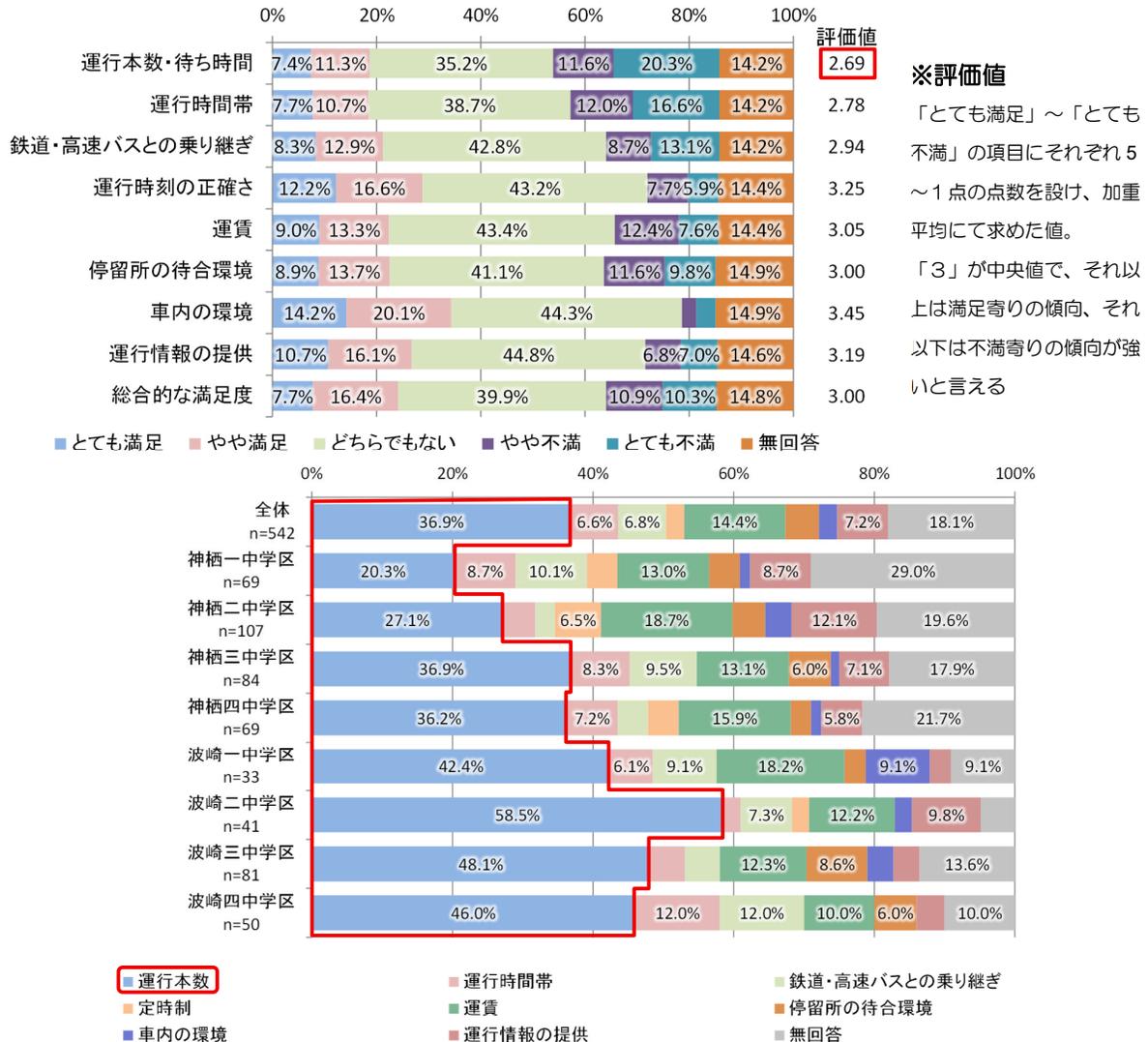


図 公共交通の満足度に係る市民アンケート結果
(上：市内の公共交通に係る満足度、下：特に満足度が低い項目)

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手確保支援	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
- ③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
- ④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>

- 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。

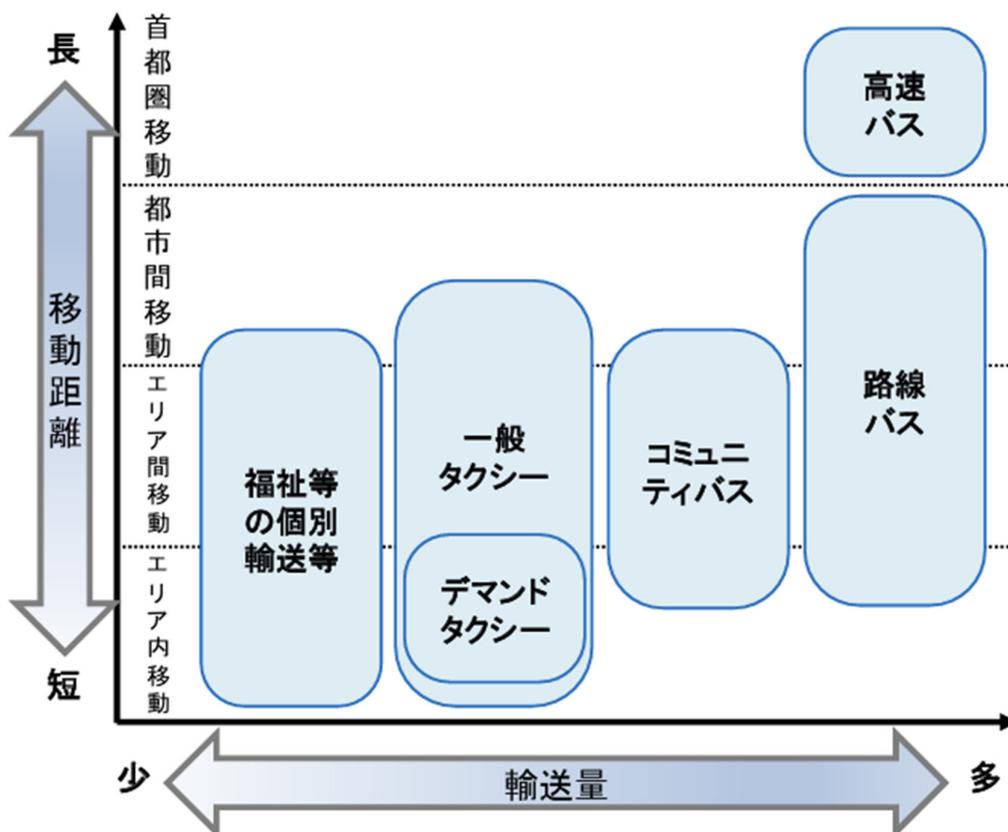
■地域区分と公共交通の基本的な考え方

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。

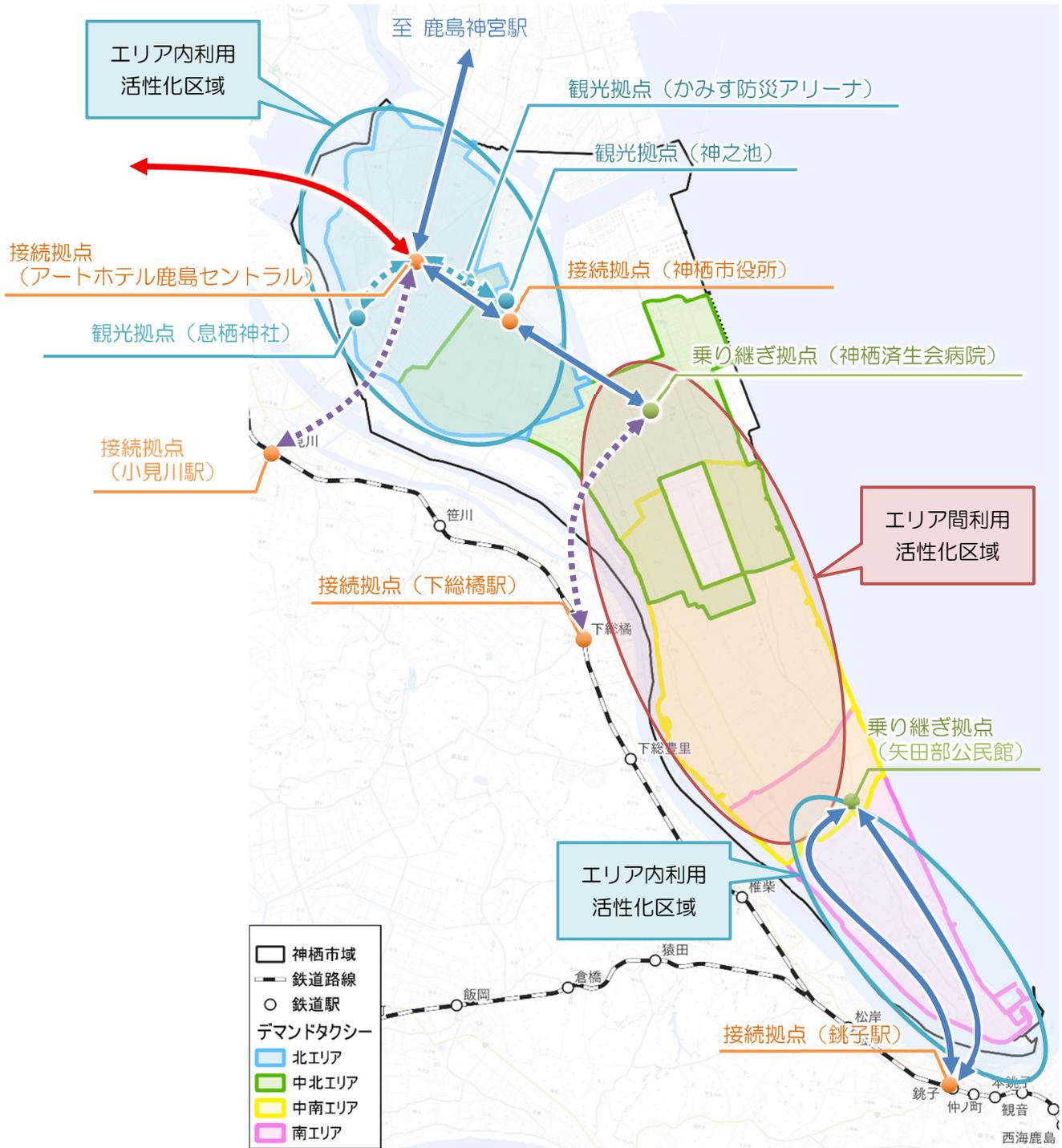
■ 拠点と路線の役割と位置付け

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。	鹿島セントラルホテル～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													
施策概要	<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>												
取組みのポイント	<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>												
関係者の役割	<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>												
実施スケジュール	<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～鹿島セントラルホテル～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）

<p>取組みの ポイント</p>	<p>○重要度の高い区間の維持・確保</p> <p>将来ネットワーク構想に位置付けた重要度の高い区間については、通勤・通学輸送や、路線バスを補完する（施策①）といった重要な役割を担うことから、現在の運行体制の維持確保を図るとともに、需要に応じて積極的な増強や、運行時刻の調整を行います。</p> <p>小見川駅～鹿島神宮駅を運行するコミュニティバスについては、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）の活用により、路線の維持・確保に努めます。</p> <p>○その他の区間における見直しの検討</p> <p>その他の区間については、利用状況に合わせた運行区間や運行経路の見直しの必要性について、検討します。利用が少なく、需要が分散する傾向が見られる区間については、デマンドタクシーでの代替も検討します。</p> <p>○需要に応じた交通の確保</p> <p>既存路線バスに並行する区間については、現在の運行の維持確保を図るとともに、現在の路線バス海岸線（神栖済生会病院～済生会土合クリニック入口）や、利根川線（神栖市役所前～済生会土合クリニック前）の便について、状況に応じてコミュニティバスへの転換も検討します。</p>																								
<p>関係者の役割</p>	<p>神栖市：見直しの主導、交通事業者、その他関係者との調整 交通事業者：見直しの検討への参画、見直し案に沿った運行</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>再編案の 検討・準備</td> <td colspan="5">[Red bar spanning from start of 2026 to start of 2027]</td> </tr> <tr> <td>再編実施</td> <td colspan="5">※路線バスの再編に対応する形で実施</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="5">[Red squares from start of 2026 to end of 2027]</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ ■ ■ : 実施箇所・内容の検討及び準備 [Red bar] : 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	再編案の 検討・準備	[Red bar spanning from start of 2026 to start of 2027]					再編実施	※路線バスの再編に対応する形で実施						[Red squares from start of 2026 to end of 2027]				
	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年	令和 11 年	令和 12 年																				
再編案の 検討・準備	[Red bar spanning from start of 2026 to start of 2027]																								
再編実施	※路線バスの再編に対応する形で実施																								
	[Red squares from start of 2026 to end of 2027]																								

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り組みを模索します。</p>																								
<p>取り組みのポイント</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																								
	■	■	■	■	■																				

施策⑧ 新しい交通の導入検討

施策概要

市内の公共交通サービスは現在、バス交通とデマンド交通の2形態での運行が行われていますが、昨今の運転手不足により、将来的な維持確保については確実な保障が担保できない側面があります。

将来の有事に備えて、既存のネットワークとは異なる『新しい交通』について研究開発を行い、次期計画以降、問題が顕在化した際の対応策として検討できるように、本計画期間内ではその準備を行います。

取組みのポイント

○新しい交通形態の導入に関する研究・検討

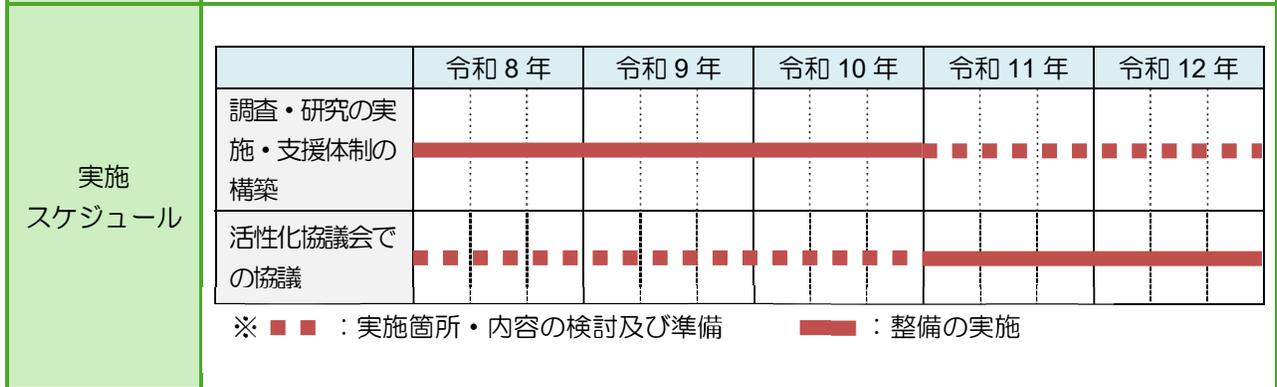
運転手不足に左右されない自動運転バスや、細やかな移動に適したグリーンスローモビリティなど、近年注目されている新しい交通モードについて、他地域事例の調査や、観光検討路線での実証実験などを通して研究し、次期計画策定時を目的に、本格的な導入の可能性について検証します。

○地域住民や地域団体での運行に関する支援体制の構築

昨今では、公共交通空白地などで、対象地域に関連する地域団体（自治会やNPO法人）が運行主体となって、新しい交通サービスを立ち上げるケースが見られます。本市においても、関心のある地域や団体に対して、実現に向けて適切な支援を行う体制を構築します。

関係者の役割

神栖市 : 調査・研究の実施、支援体制の構築



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 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③ 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④ 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>
③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>
④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>
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庁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		次年度の取組 検討		次年度の取組 検討		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		事業実施		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		今年度の取組の 評価・検証		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		事業 見直し		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

※フィーター補助に係る申請

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。