

神栖市地域公共交通計画(第2期)【資料編】  
(素案)

神 栖 市

令 和 8 年 (2026 年) 1 月現在

## [ 目 次 ]

<b>1 地域公共交通を取り巻く現状</b> . . . . .	<b>2</b>
1-1 地域特性 . . . . .	2
1-2 地域公共交通の現状 . . . . .	18
<b>2 市の上位・関連計画における整理</b> . . . . .	<b>34</b>
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
<b>3 神栖市民の意向の整理</b> . . . . .	<b>41</b>
3-1 市民アンケート . . . . .	41
3-2 利用者アンケート . . . . .	50
<b>4 前計画の達成・進捗状況の整理</b> . . . . .	<b>54</b>
4-1 各指標の目標値に対する達成状況について . . . . .	54

# 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

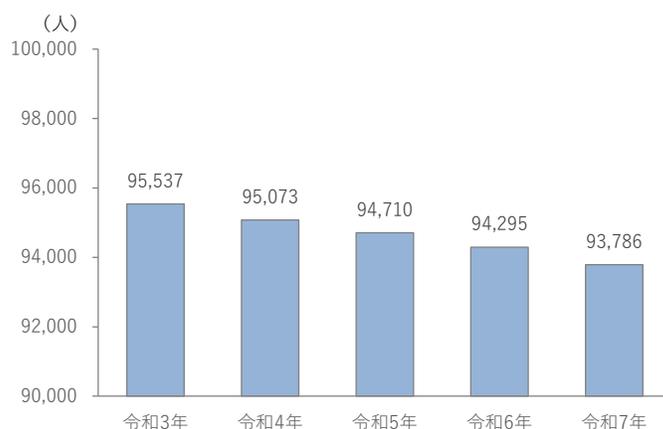
### 1-1-1 人口動態

#### (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。

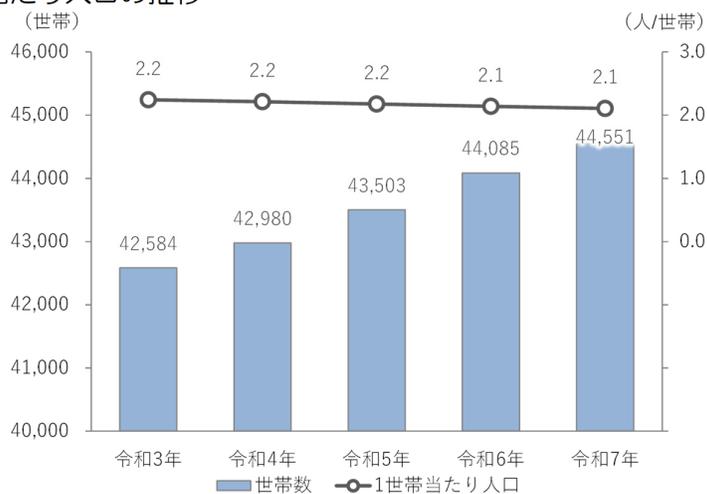
本市の世帯数は、令和7年4月1日現在で約44,500世帯となっています。5年前の令和3年に比べて、2,000世帯増加しており、令和7年の1世帯当たり人口は2.1人です。

#### ■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世帯当たり人口の推移



出典：住民基本台帳（各年4月1日現在）

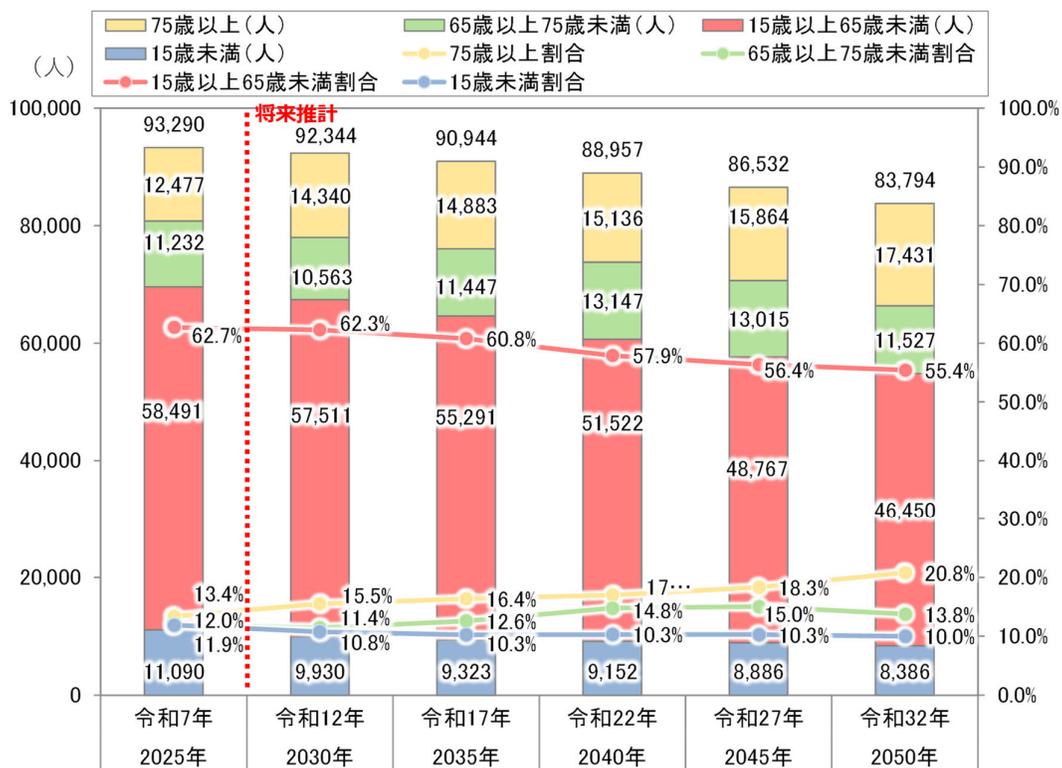
## (2) 将来人口推計

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%)

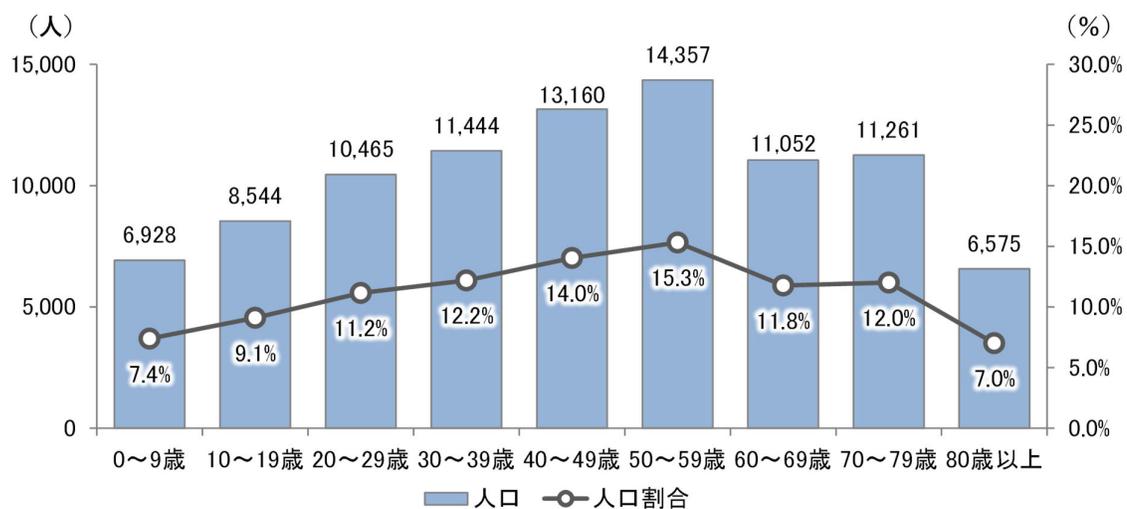


出典：令和7年国勢調査および国立社会保障・人口問題研究所（各年10月1日現在）

### (3) 年齢別人口

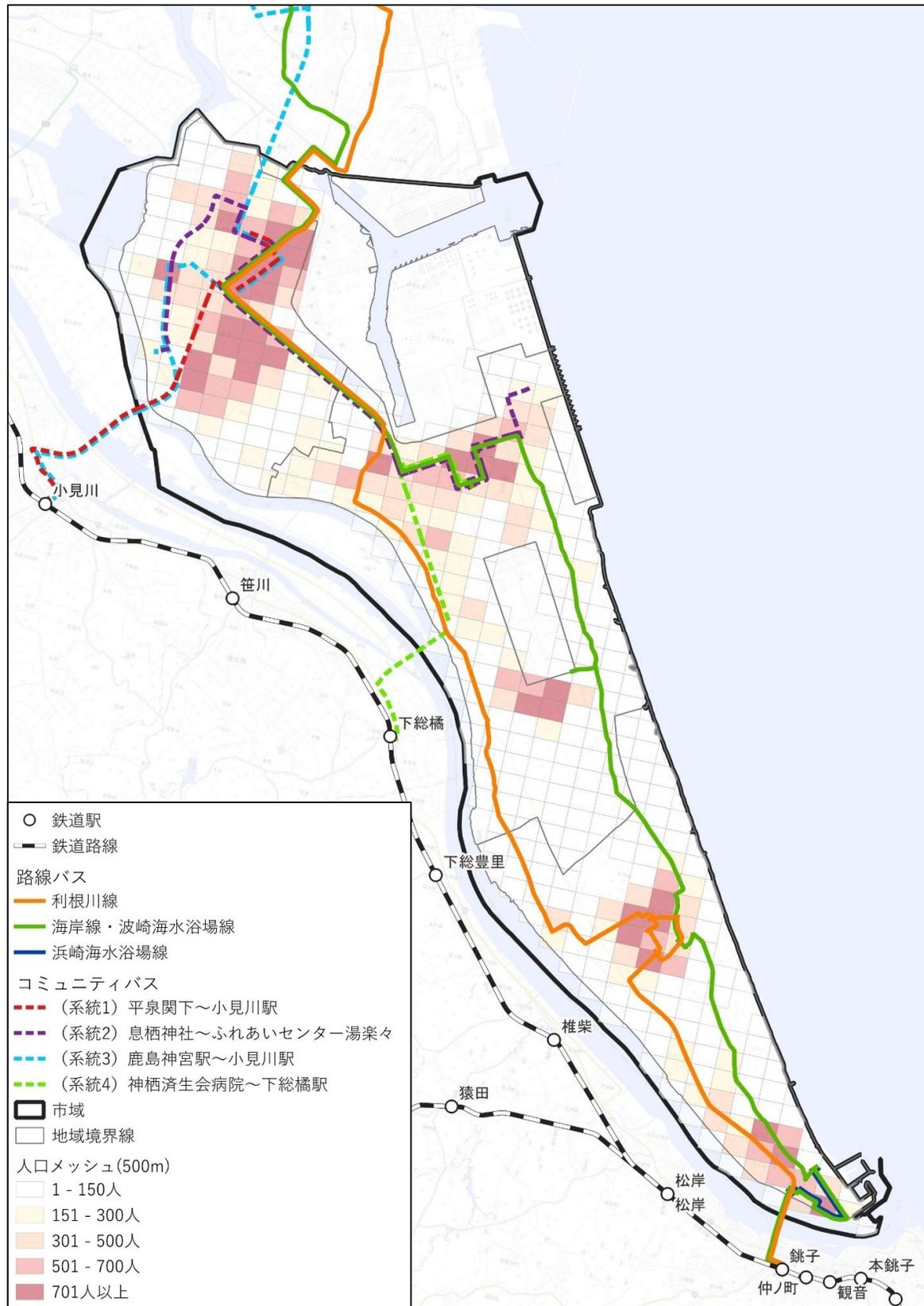
令和7年4月1日現在の年齢別人口を見ると70歳代が約11,200人、60歳代が約11,000人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の30.8%となっています。

#### ■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



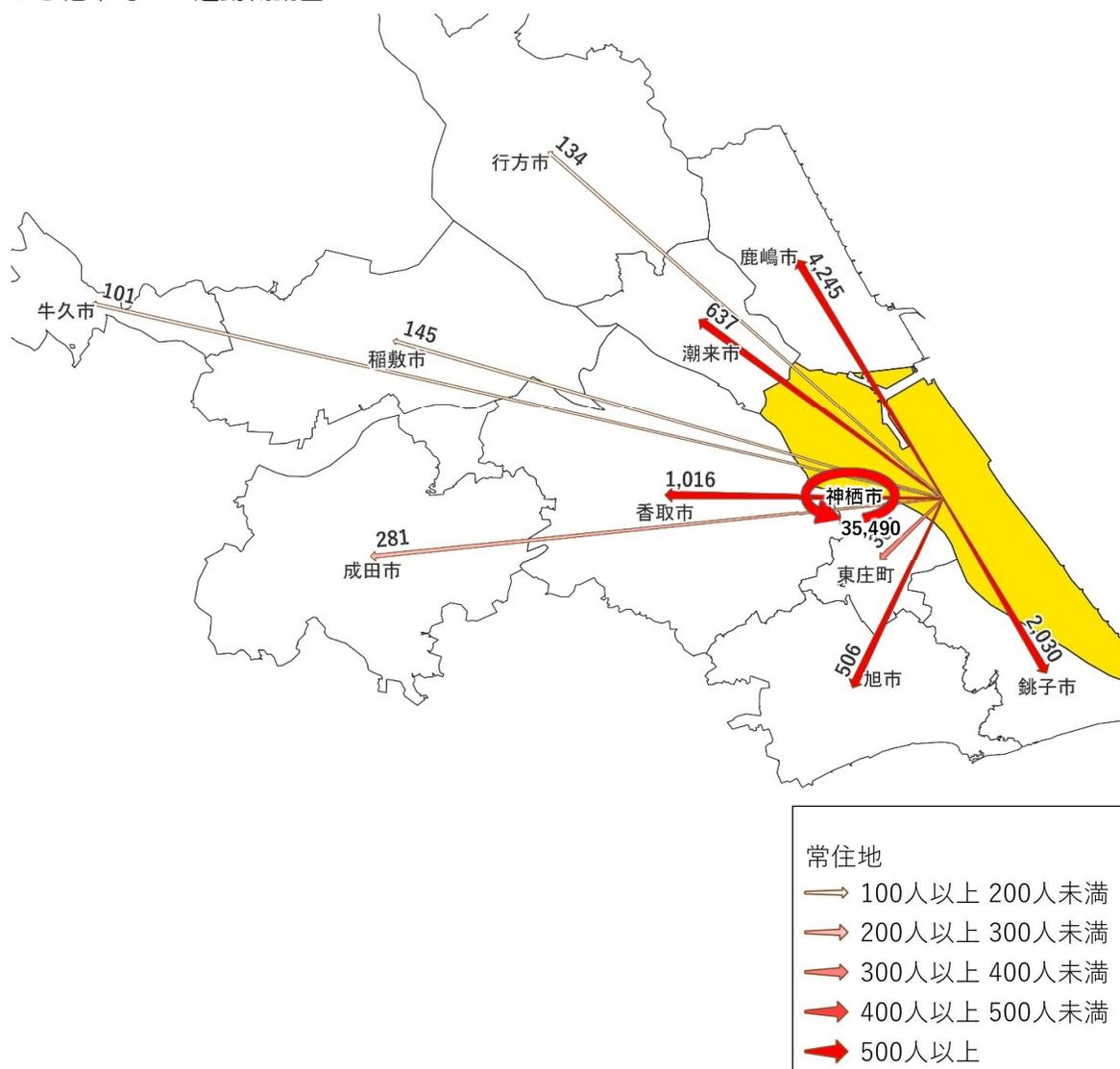
## 1-1-2 通勤および通学における流入出

### (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

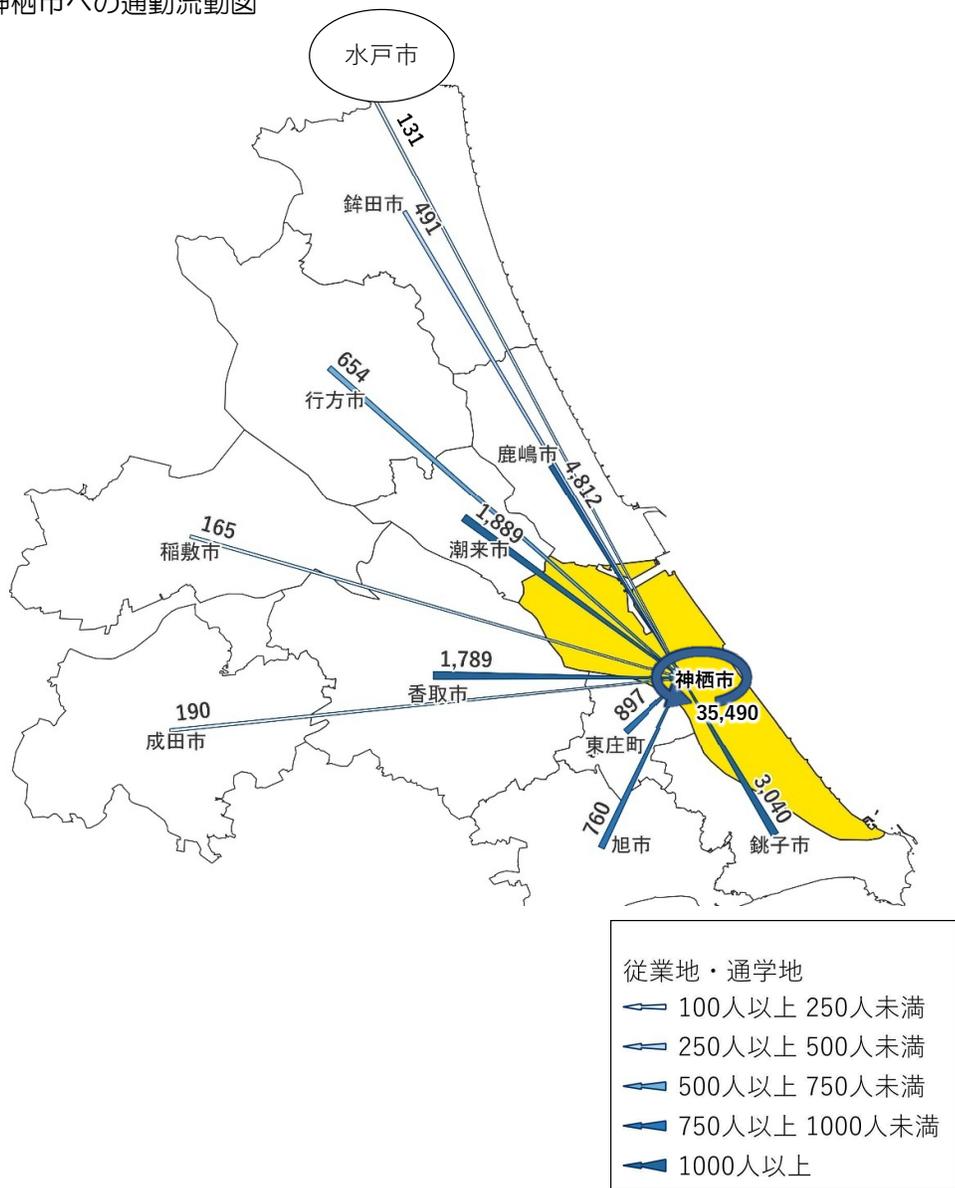


出典：国勢調査（令和2年）

## (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）

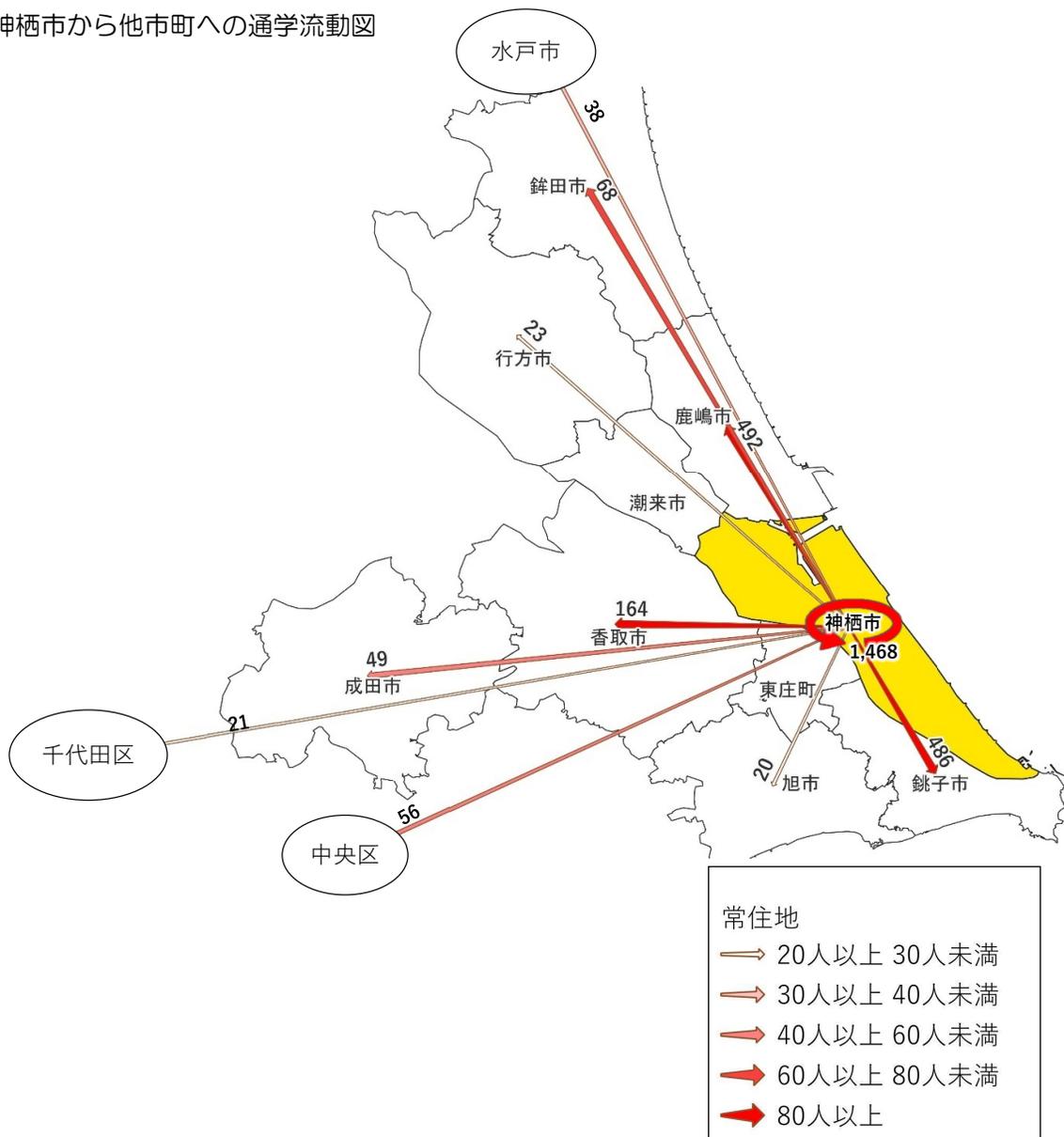
### (3) 通学流動（流出）

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

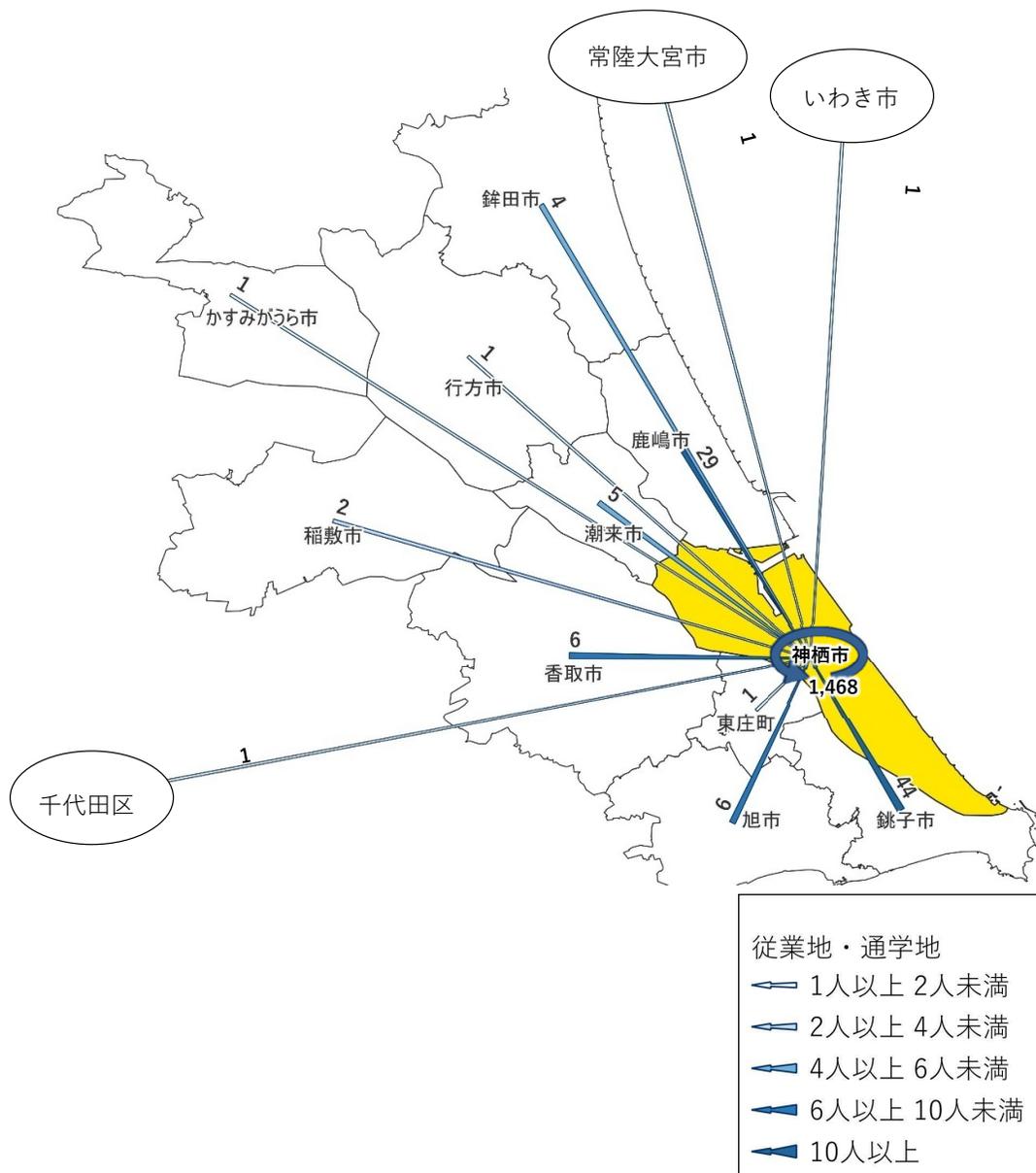


出典：国勢調査（令和2年）

#### (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

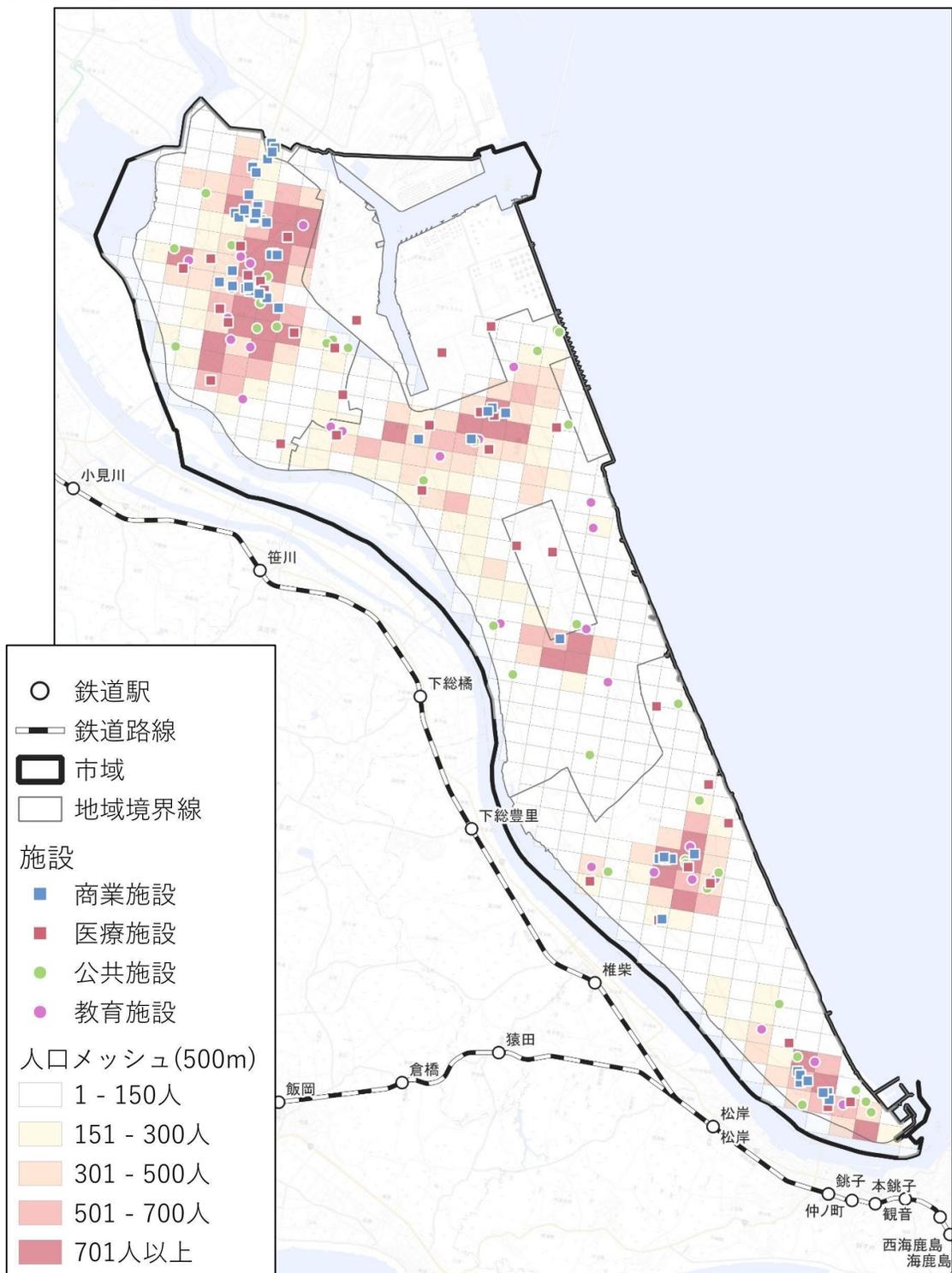


出典：国勢調査（令和2年）

### 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。

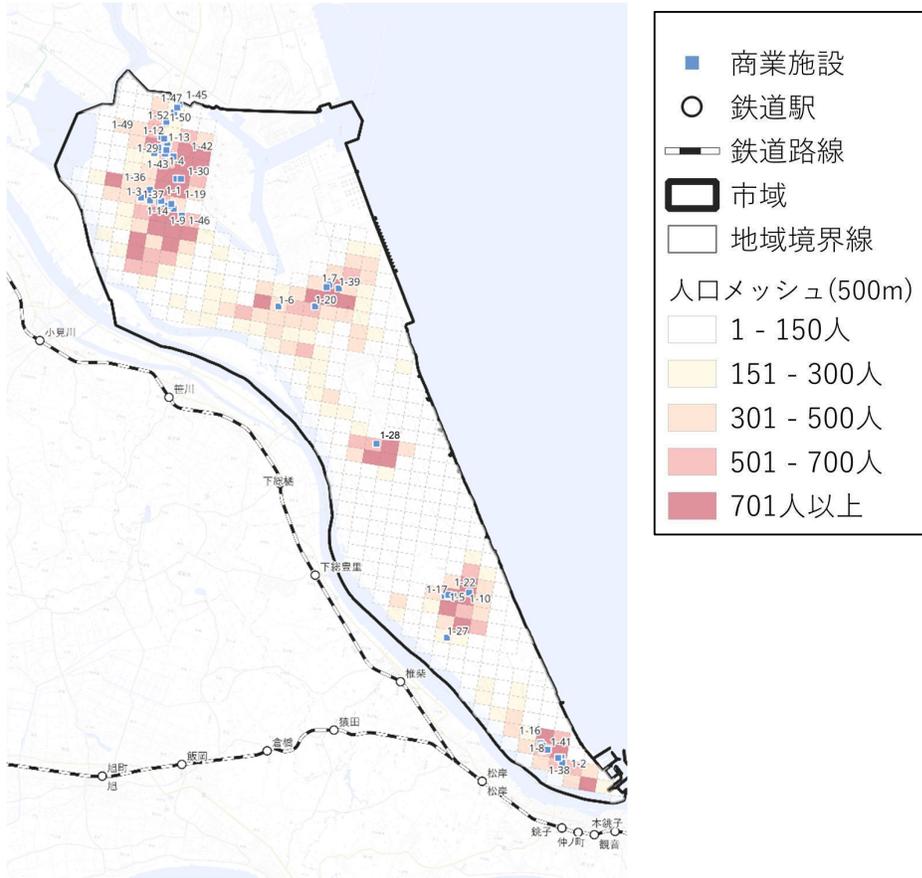
#### ■施設等の立地状況



## (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

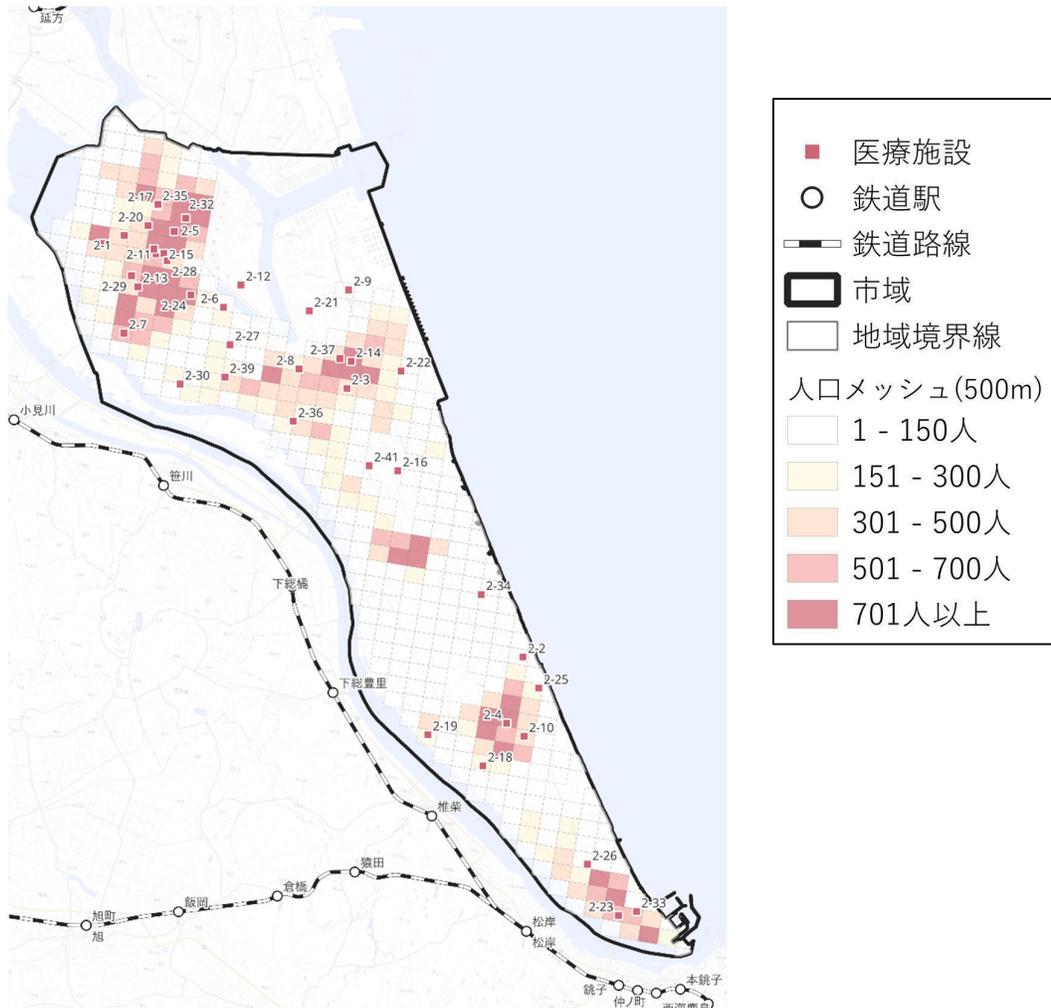


種類	No.	店舗名	種類	No.	店舗名
スーパー	1-1	フードマーケットカスミ神栖店	ドラッグストア	1-27	ウエルシア神栖矢田部店
	1-2	カスミ波崎店		1-28	ウエルシア神栖若松店
	1-3	MEGAドン・キホーテ神栖店		1-29	カワチ薬局神栖店
	1-4	セイミヤ神栖店		1-30	クスリのアオキ神栖土合店
	1-5	フードマーケットカスミ土合店		1-31	クスリのアオキ平泉東店
	1-6	タイヨー知手店		1-32	クスリのアオキ平泉店
	1-7	フードマーケットさえき知手店		1-33	ドラッグコスモス波崎店
	1-8	スーパータイヨー波崎店		1-34	ドラッグ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	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	1-47	アルペン・ゴルフアクロスプラザ神栖店	
	1-22	ウエルシア神栖土合本町店	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。



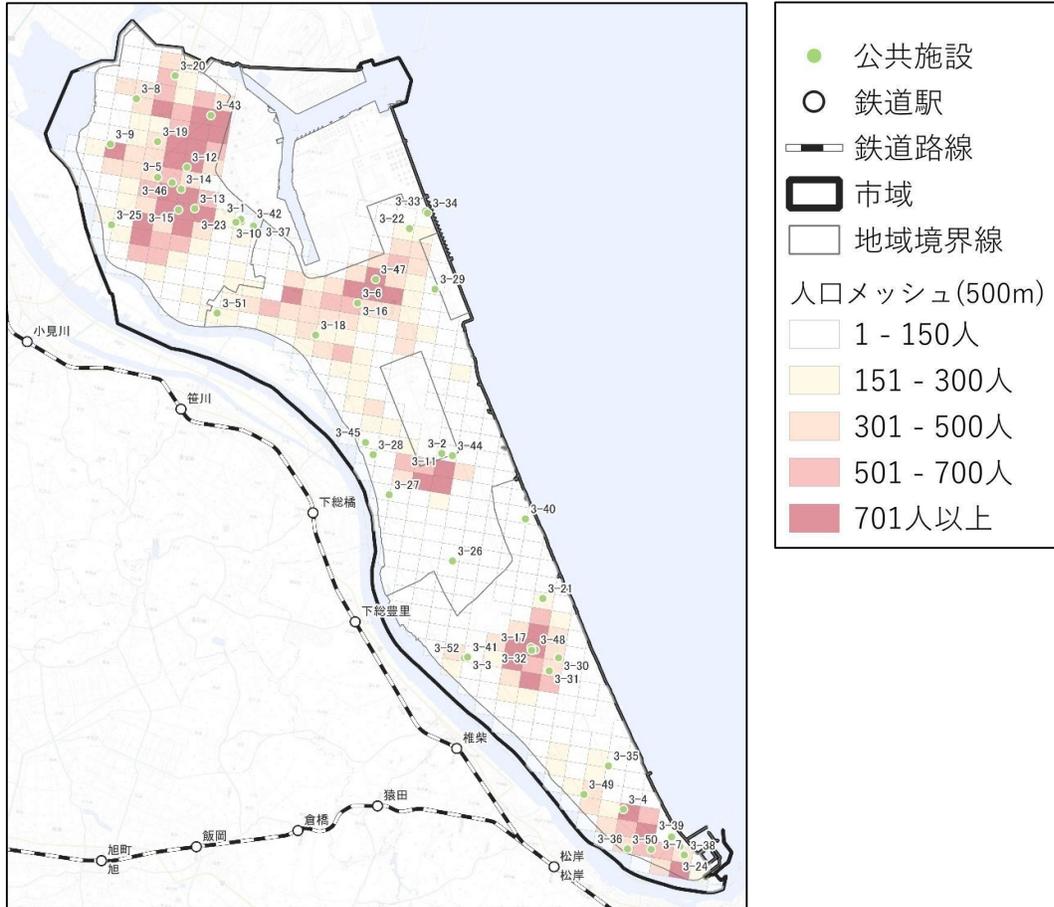
No.	名称	No.	名称
2-1	社会福祉法人白十字会白十字総合病院	2-22	社会福祉法人 神栖啓愛園医務室
2-2	清仁会病院	2-23	小田医院
2-3	神栖済生会病院	2-24	児玉医院
2-4	医療法人社団土合会渡辺病院	2-25	特別養護老人ホームしおさい苑
2-5	医療法人社団秀章会三井クリニック	2-26	波崎クリニック
2-6	わたなべ眼科クリニック	2-27	河島医院
2-7	いきすの森クリニック	2-28	神栖皮膚科クリニック
2-8	かみす中央メディカルクリニック	2-29	西尾耳鼻咽喉科医院
2-9	一般社団法人日本健康倶楽部 東部地区健康管理クリニック	2-30	人見医院
2-10	皮フ科内科クイヤマクリニック	2-31	城之内医院
2-11	済生会土合クリニック	2-32	五郎台ファミリークリニック
2-12	DIC鹿島診療所	2-33	済生会波崎診療所
2-13	あきら医院	2-34	特別養護老人ホームマリンピア神栖診療所
2-14	かしまなだ診療所	2-35	鹿嶋ハートクリニック
2-15	かみす眼科	2-36	社会福祉法人梅寿会 特別養護老人ホームはまなす
2-16	ケイミュー株式会社鹿島工場 診療所	2-37	武藤小児科医院
2-17	にへいなかよしクリニック	2-38	牧医院
2-18	ひかりクリニック	2-39	野口医院
2-19	医療法人永木外科胃腸科医院	2-40	特別養護老人ホーム白寿荘医務室
2-20	坂本医院	2-41	日本製鉄
2-21	AGC株式会社鹿島工場健康管理センター		

出典：国土数値情報ダウンロードサイト

### (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



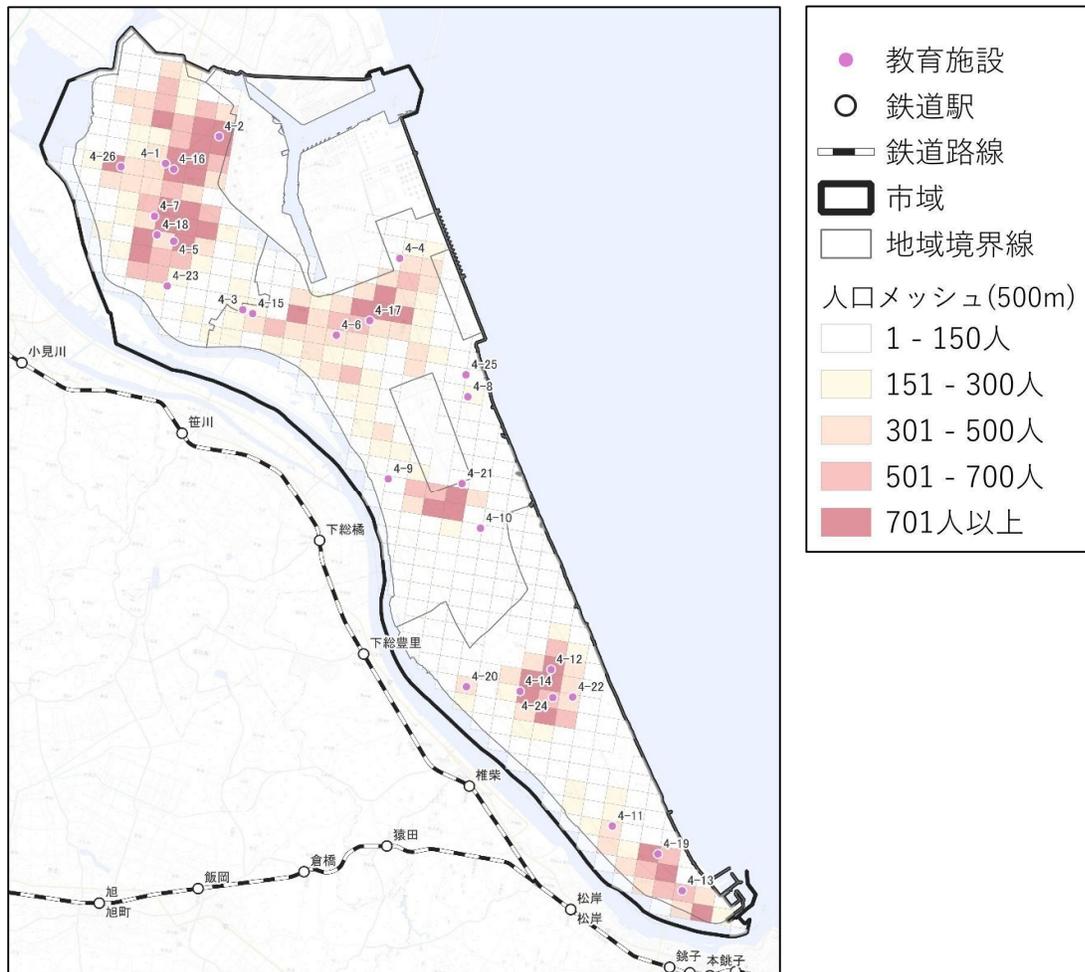
No.	名称	No.	名称	No.	名称
3-1	神栖市役所	3-19	平泉コミュニティセンター	3-36	海老台区民館
3-2	若松出張所	3-20	居切公民館	3-37	神栖市文化センター
3-3	矢田部出張所	3-21	東松下ふるさとコミュニティセンター	3-38	波崎体育館
3-4	波崎総合支所	3-22	ふれあいセンター湯楽々	3-39	はさき生涯学習センター
3-5	大野原行政サービスコーナー	3-23	保健・福祉会館・保健センター	3-40	十町歩農村集落センター
3-6	うずも行政サービスコーナー	3-24	波崎東ふれあいセンター	3-41	矢田部ふれあい館
3-7	波崎行政サ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

出典：国土数値情報ダウンロードサイト

#### (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		高等学校	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		専門学校	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

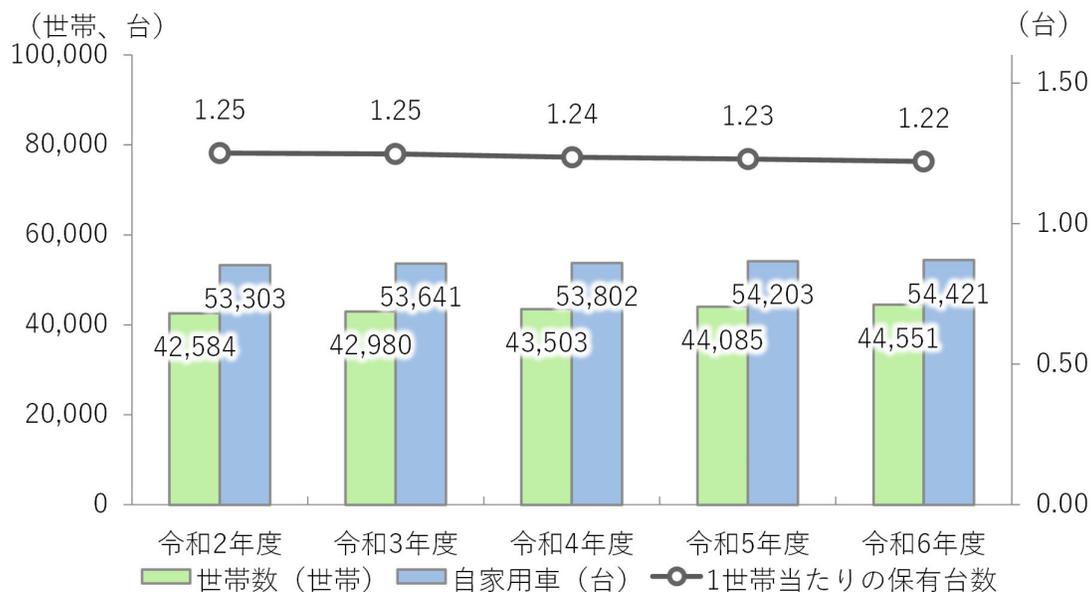
自家用車の保有台数は、令和7年3月末現在で約54,400台となっています。  
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和7年3月末現在で約1.2台となっています。

#### ■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



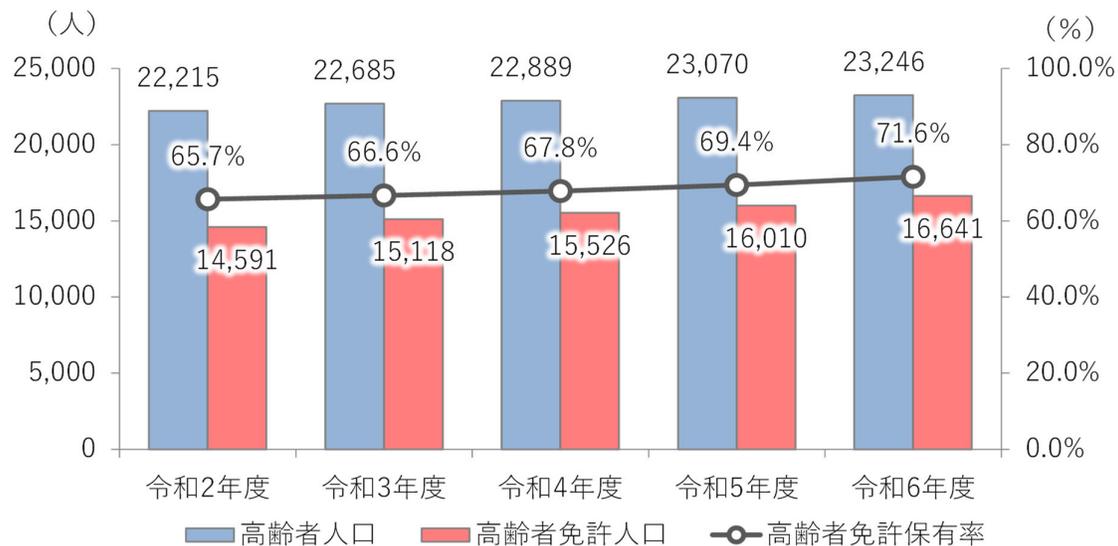
出典：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

## 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

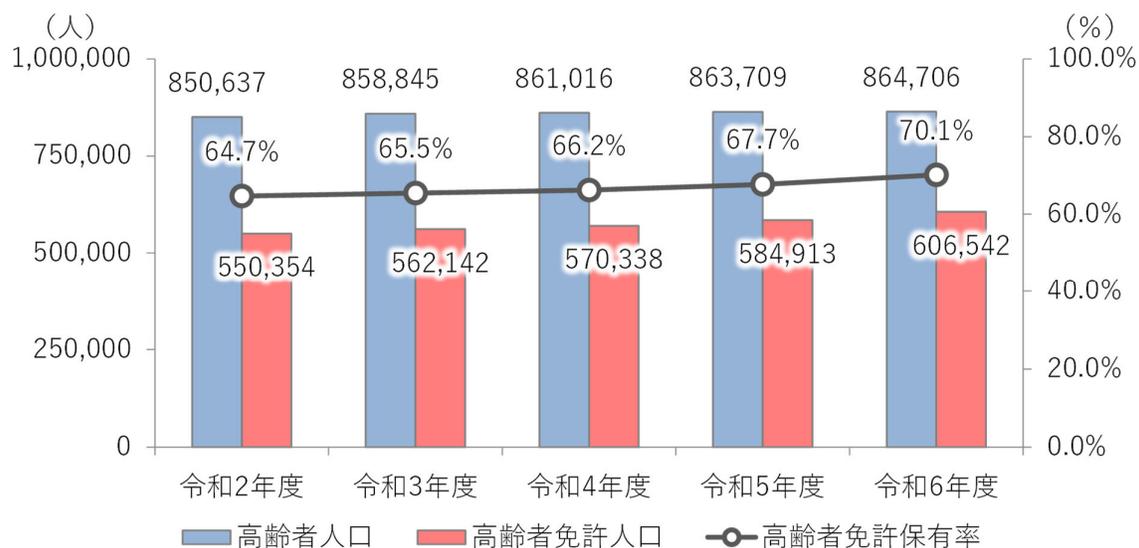
令和6年における65歳以上の高齢者の自動車運転免許保有率は71.6%となっており、茨城県の平均70.1%と比較すると、その保有率は高くなっています。

#### ■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

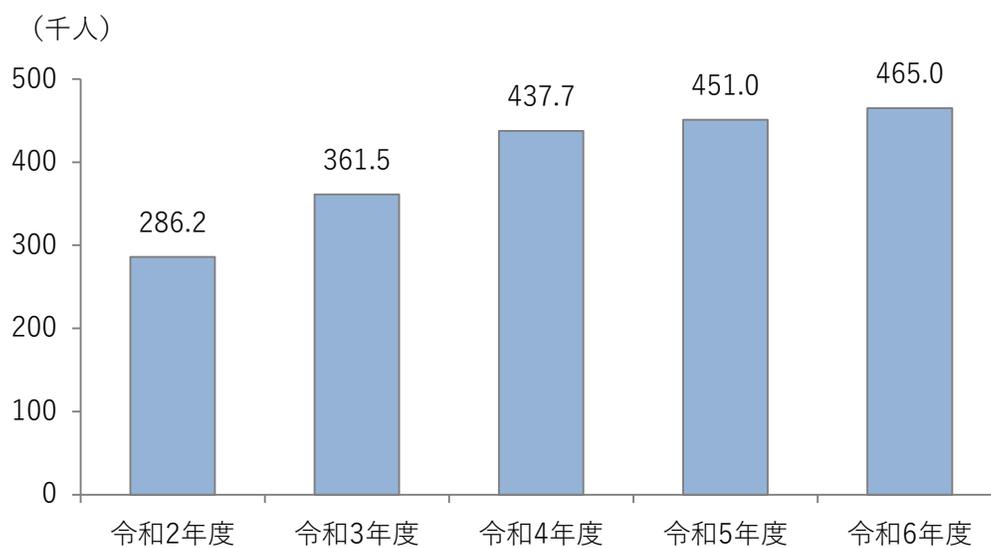


出典：茨城県警察本部「交通白書」（各年12月31日現在）  
茨城県「住民基本台帳人口」（各年1月1日現在）

## 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」

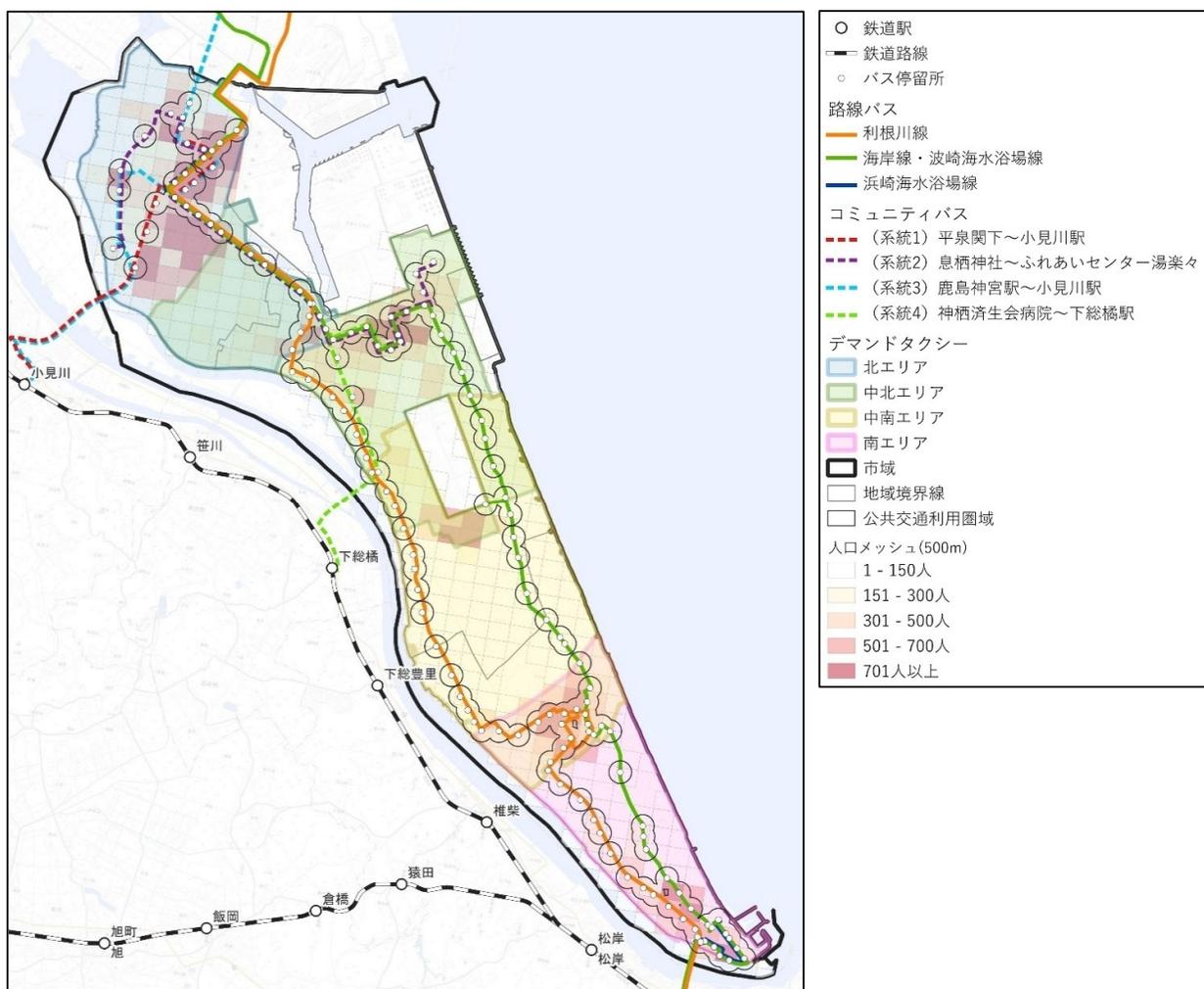
## 1-2 地域公共交通の現状

### 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

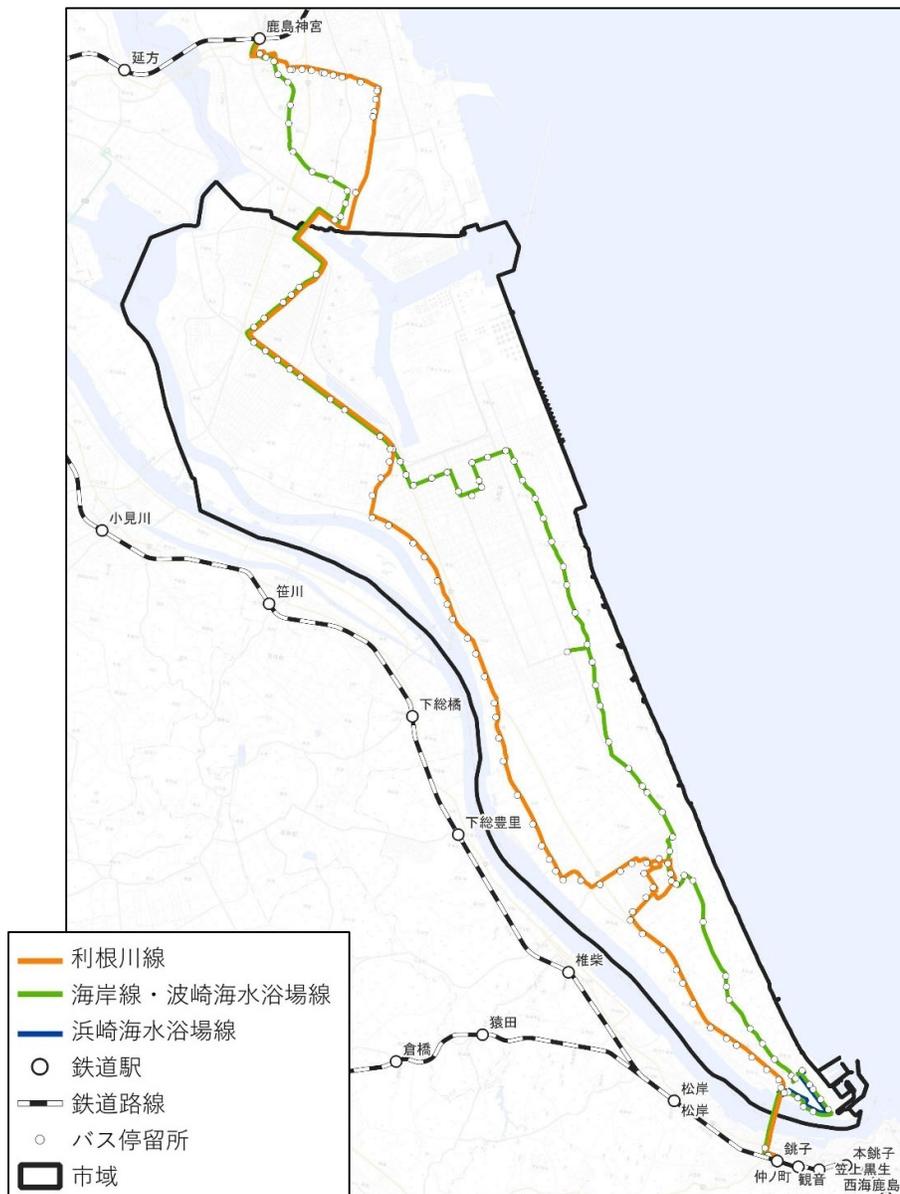
交通モード	路線	起終点		便数(平日)	運行主体	運行者
路線バス	利根川線	鹿島神宮駅	銚子駅	往2便 復3便	関東鉄道	
		矢田部公民館	銚子駅	往10便 復9便		
		関鉄波崎営業所	銚子駅	往3便 復4便		
	海岸線	鹿島神宮駅	銚子駅	往8便 復8便		
		鹿島神宮駅	土合北	往1便		
		鹿島神宮駅	神栖済生会病院	復1便		
		土合ヶ原東電社宅前	銚子駅	往7便 復6便		
波崎海水浴場線	波崎海水浴場	銚子駅	往8便 復4便			
コミュニティバス	系統1	平泉関下	小見川駅	往1便 復2便	神栖市	関東鉄道
	系統2	息栖神社	ふれあいセンター湯楽々	往3便 復3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

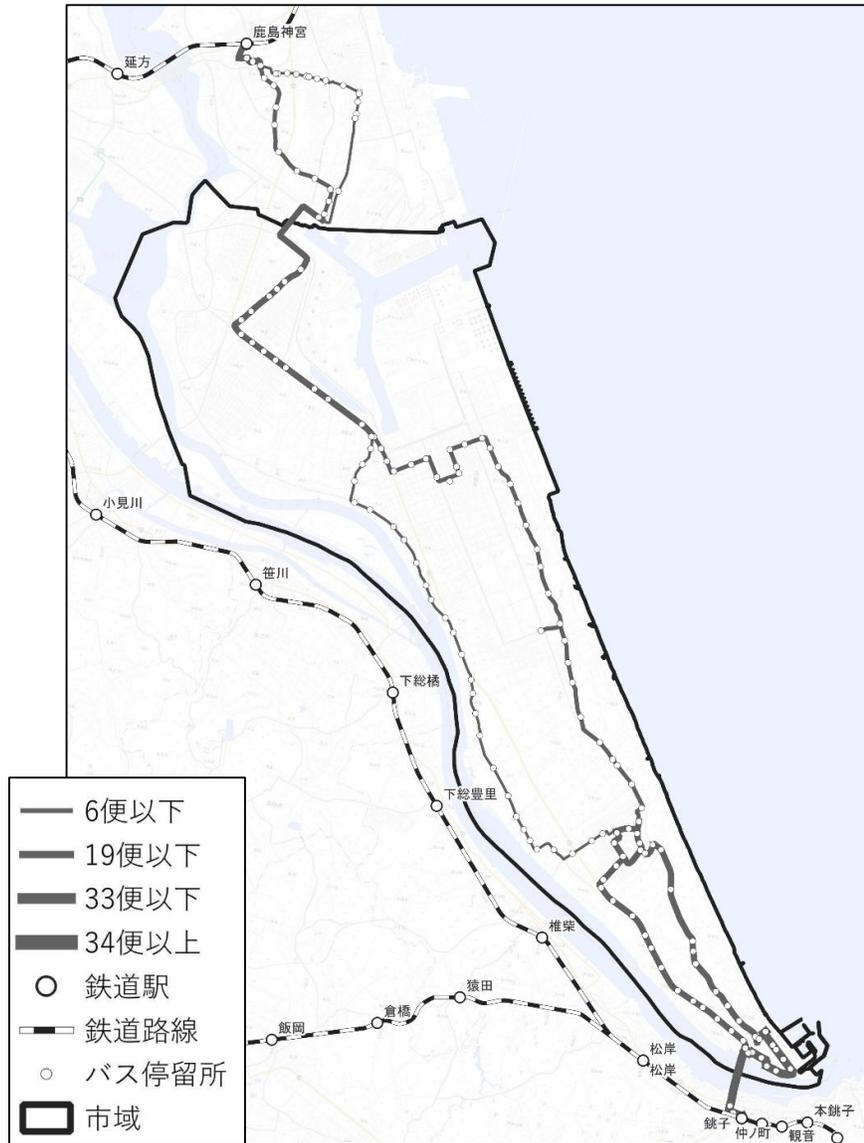
### (1) 運行概要

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

### ■ 路線別・年度別輸送人員

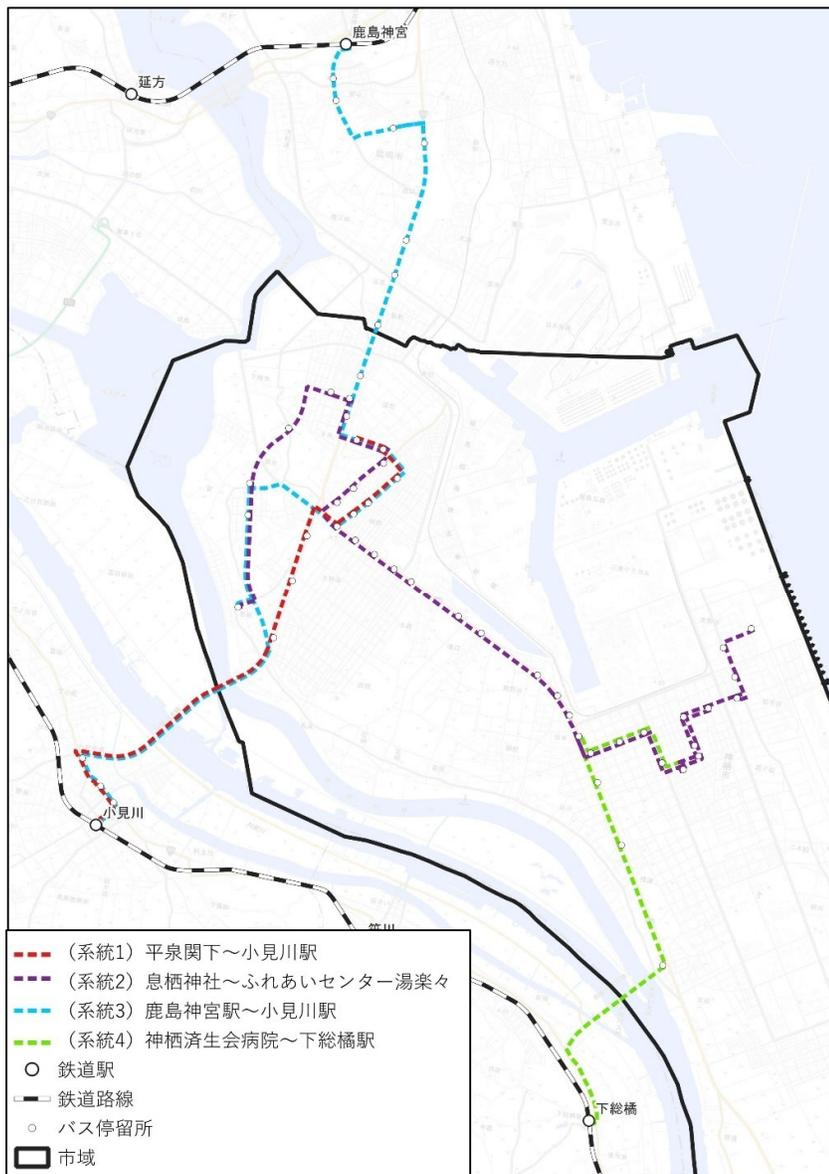
データ確認中

### 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

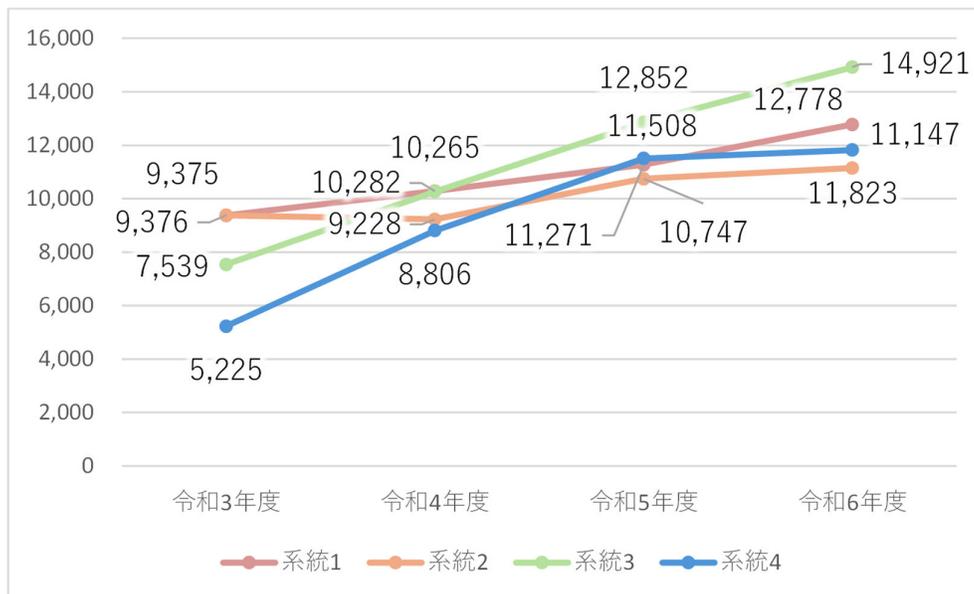


## (2) 利用状況

### 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



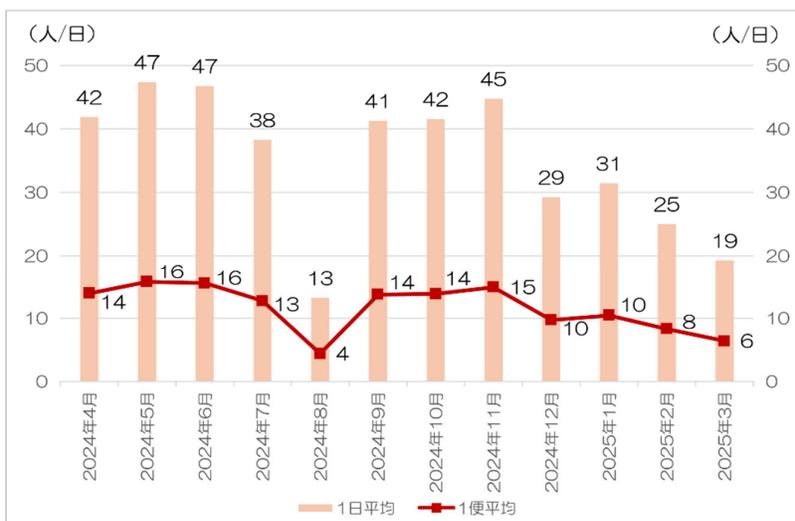
出典：神栖市資料

## 2) 路線別利用者数

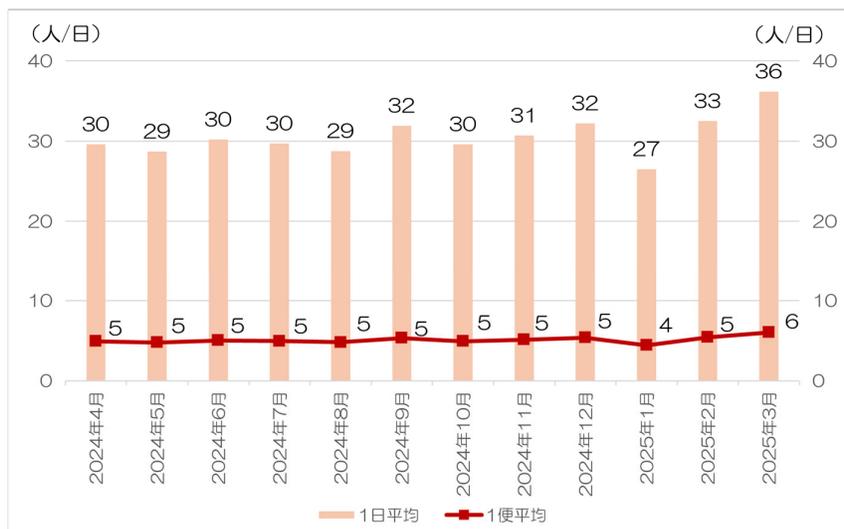
### ■月別利用者数

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。

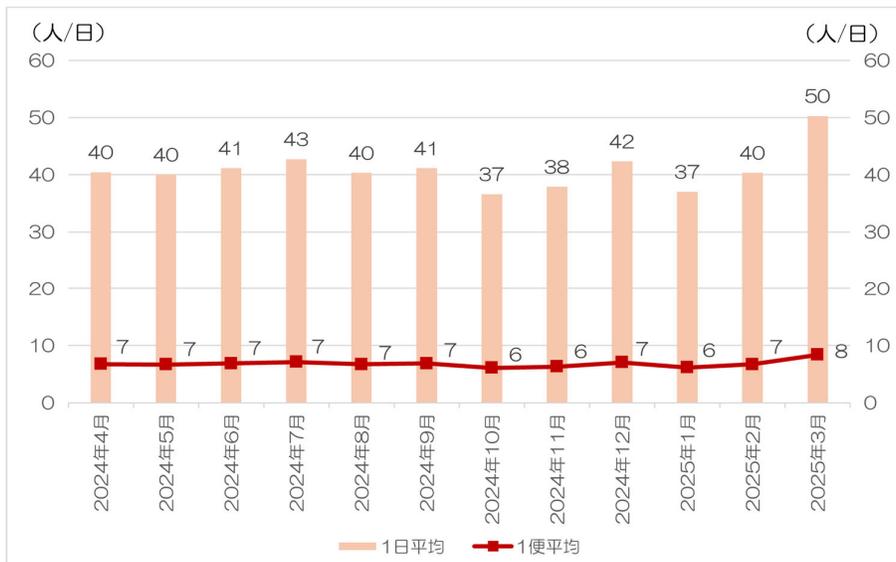
#### ①系統1 平泉関下～小見川駅



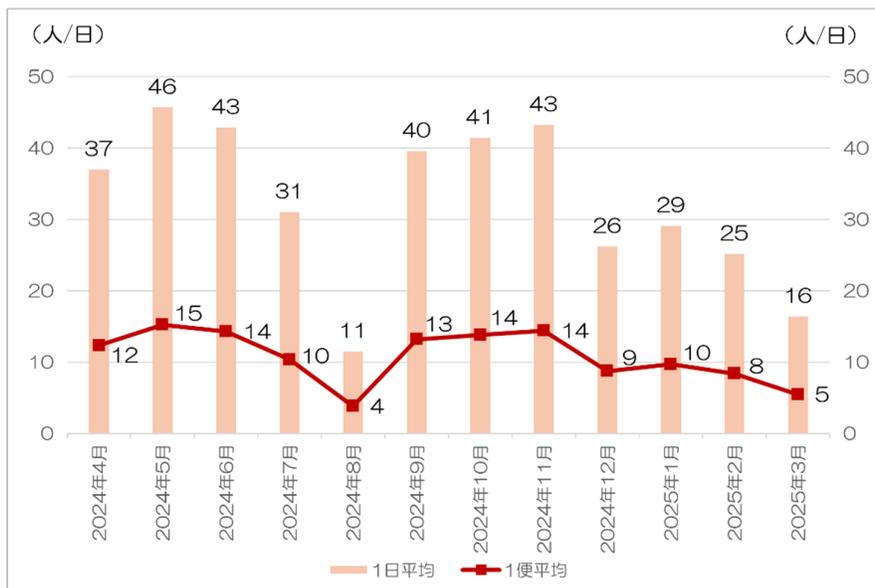
#### ②系統2 息栖神社～ふれあいセンター湯楽々



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

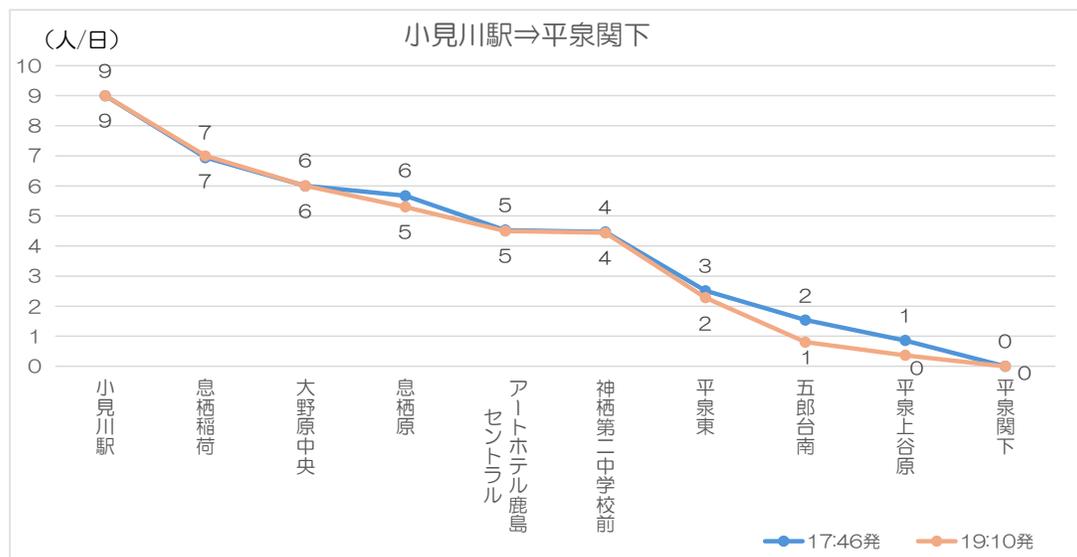
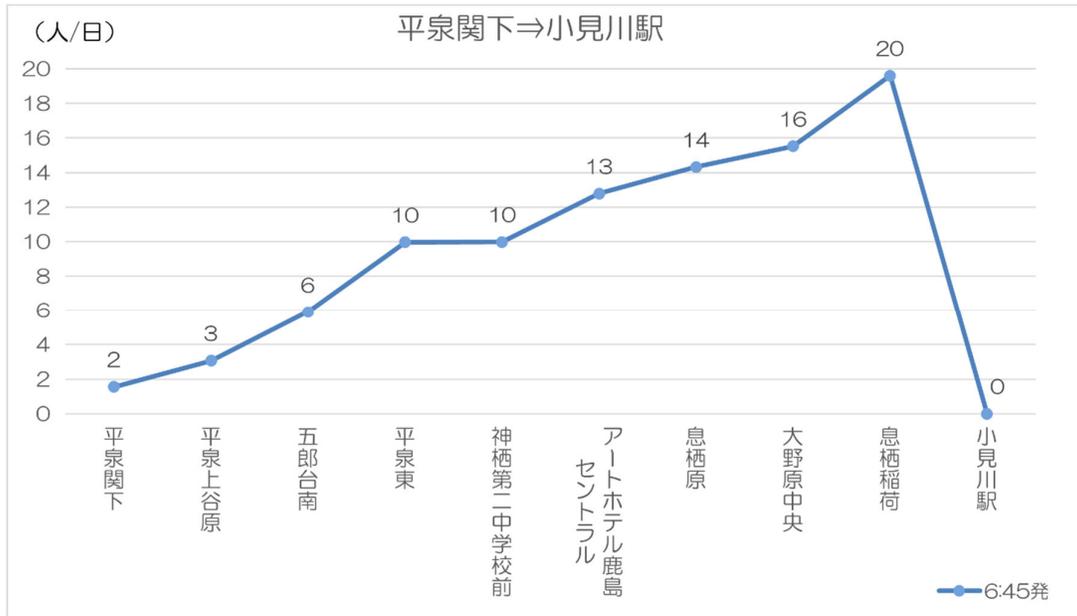


■便別利用者数（令和6年度）

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

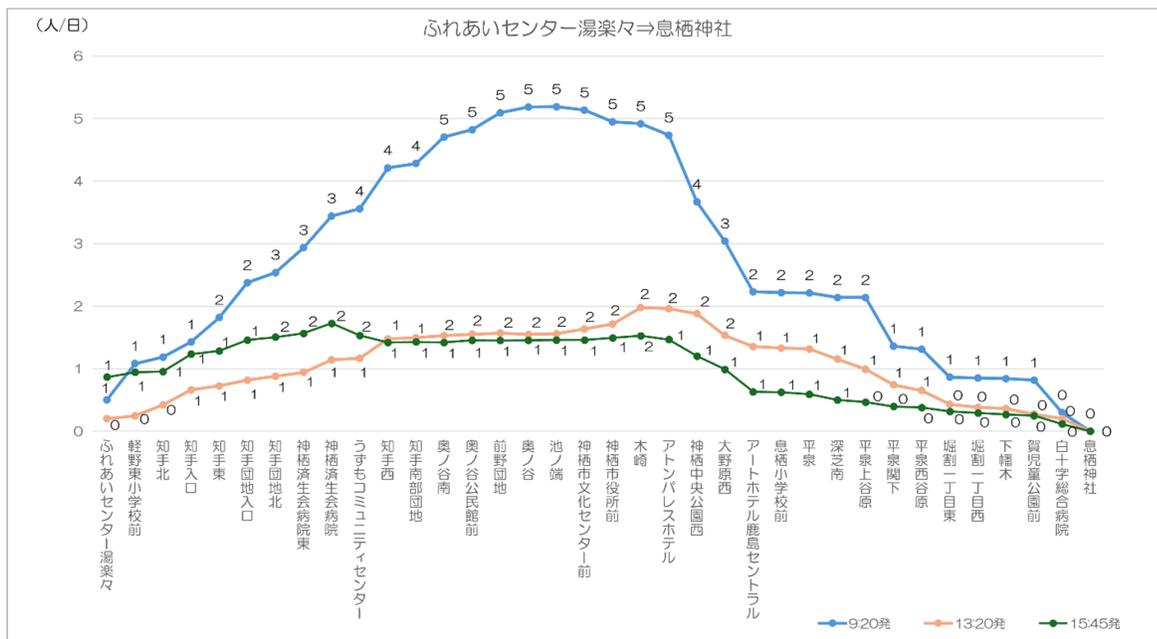
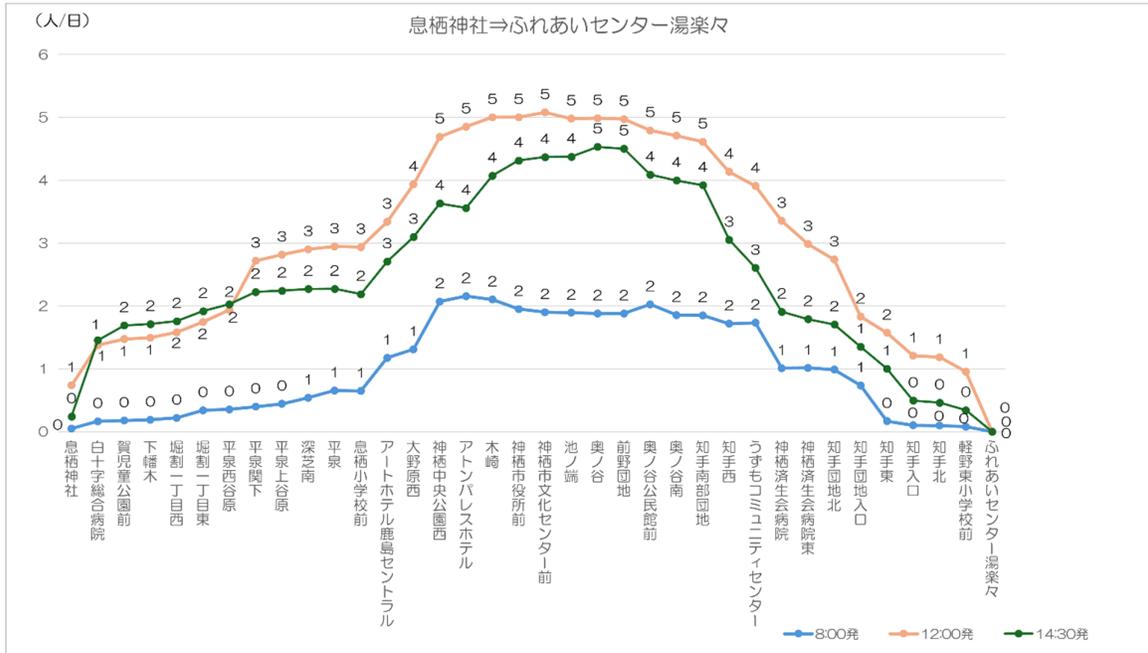


出典：神栖市資料

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。

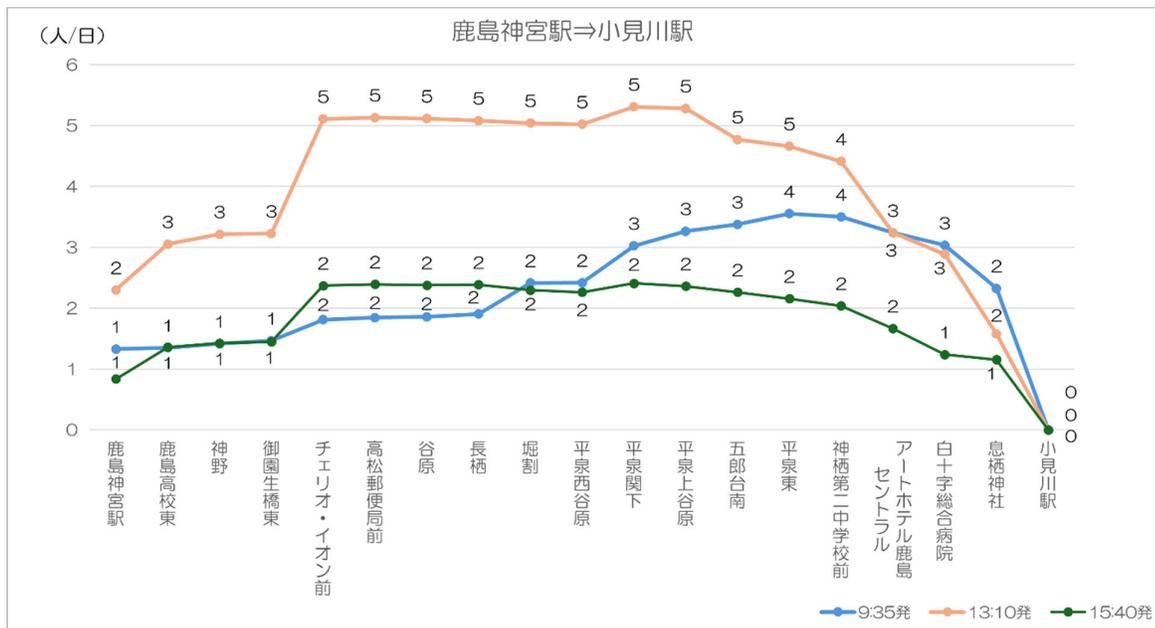
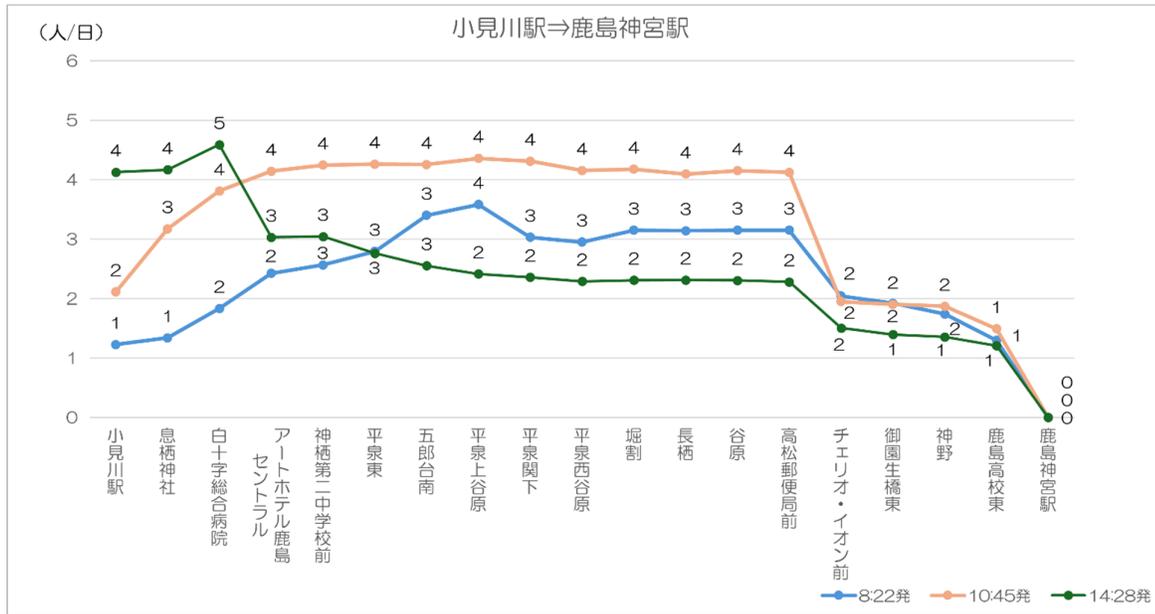
■系統 2



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。

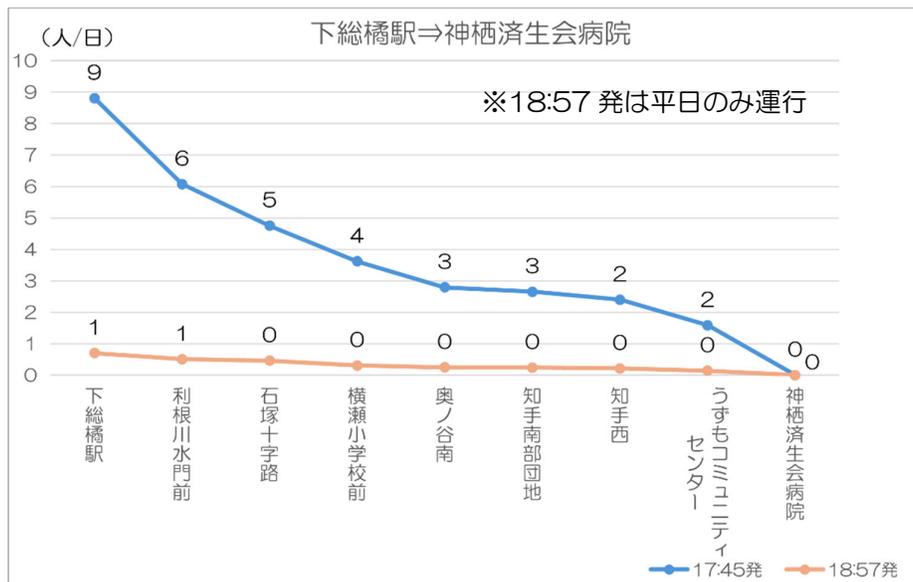
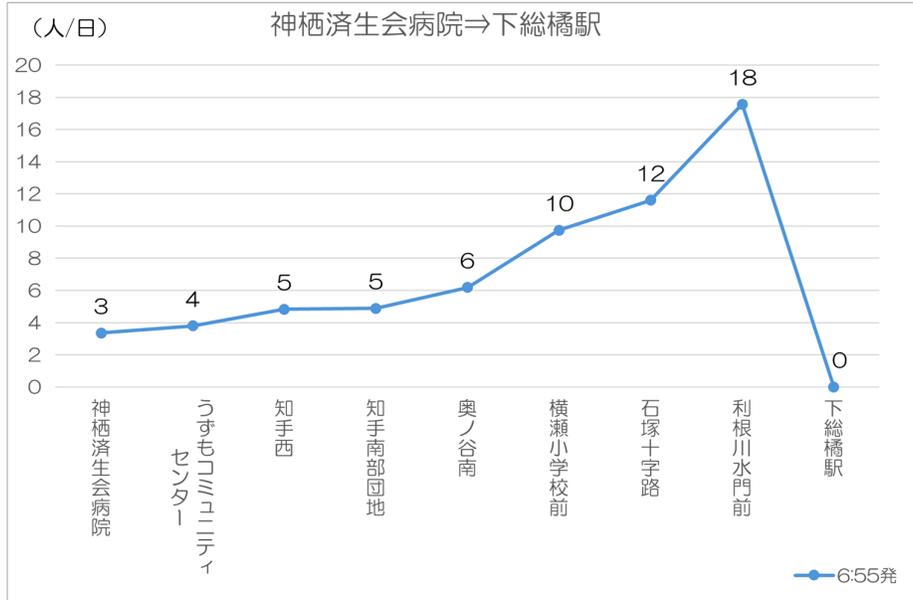
■系統3



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

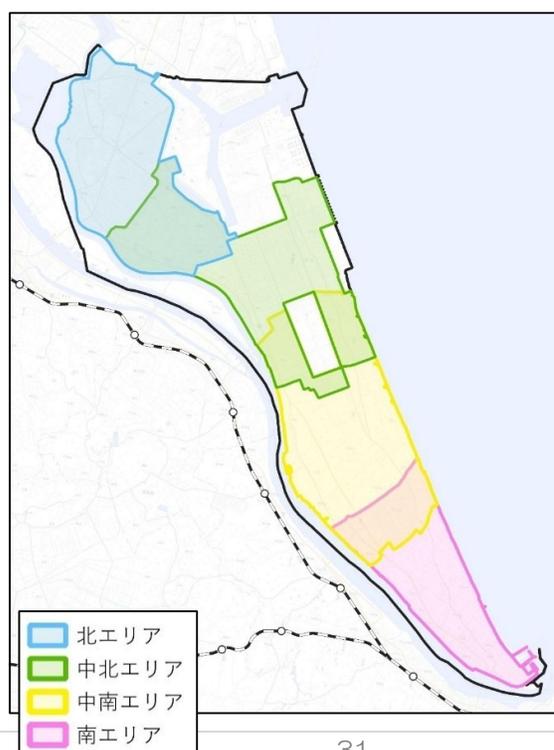
定時定路線型で運行する既存の公共交通で対応できない区域における移動手段の確保を目的として、市全域にてデマンド型の交通サービス「神栖市デマンドタクシー」の運行が行われています。

#### ■ 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"> <li>・北エリア</li> <li>・中北エリア</li> <li>・中南エリア</li> <li>・南エリア</li> </ul> <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"> <li>・登録者の自宅</li> <li>・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</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・300円</li> <li>・小学生まで150円</li> </ul> <p>※3歳未満は無料</p>
運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日のみ運行（土日祝・年末年始 12/29～1/3 は運休）</li> <li>・8時台～16時台</li> </ul> <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

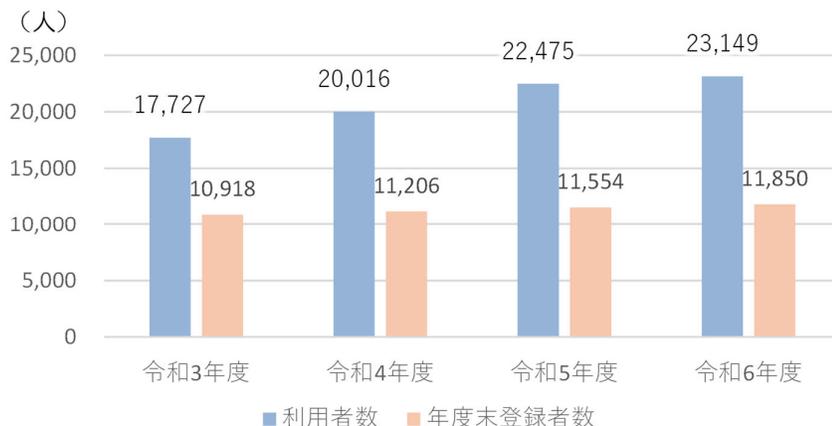


## (2) 利用状況

### 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

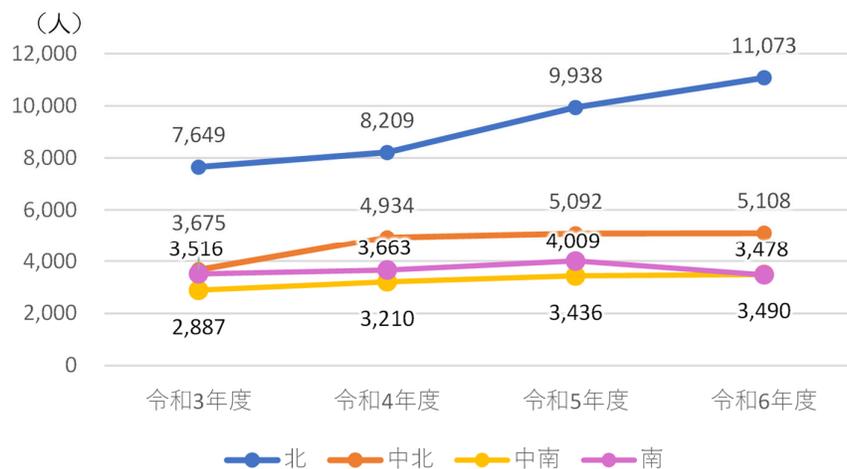


### 2) エリアごとの利用状況

#### 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。

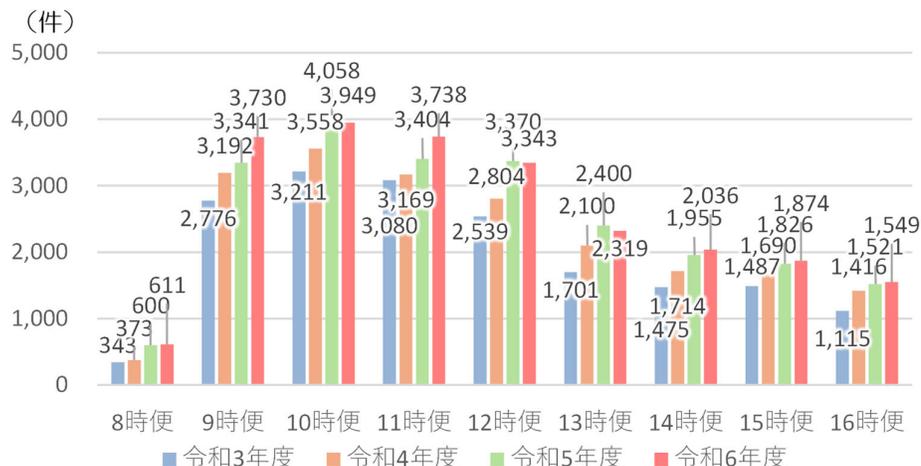
■エリア別の利用実績



## 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。

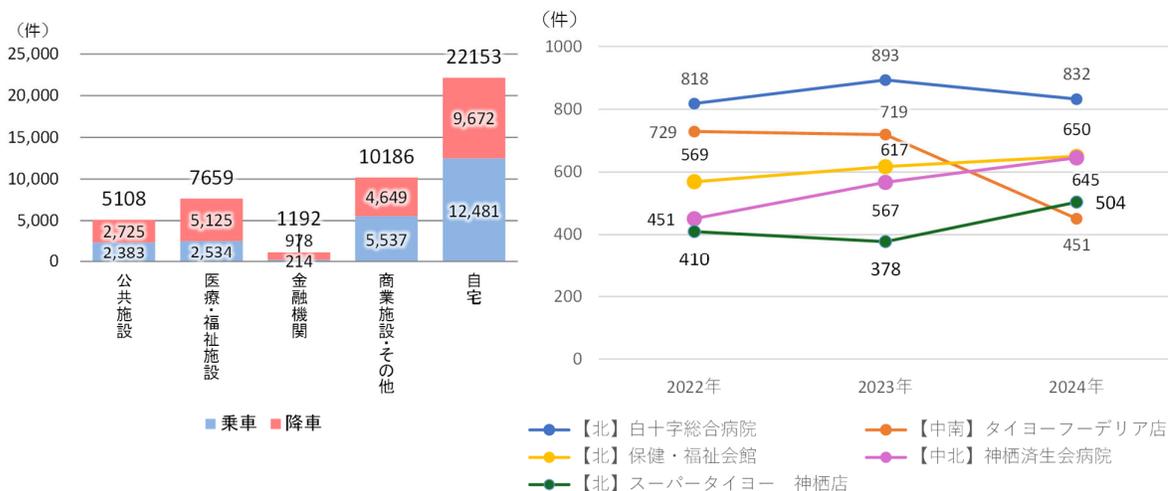
■時間帯別の利用実績



## 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カ年とする。また、「実施計画」の計画期間は3カ年とし、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	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 誰もが安心を感じながら暮らせる環境をつくる</li> <li>② 社会経済情勢の変化に柔軟に対応する産業をつくる</li> <li>③ 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</li> <li>④ 安心して出産、子育てができる環境をつくる</li> <li>⑤ 誰もがいきいきと生涯を全うできる環境を整える</li> </ol> <p>&lt;都市基盤基本目標&gt;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 拠点機能を強化し、まちの活力と魅力を高める</li> <li>② 良好な居住環境を整える</li> </ol>
公共交通に関する 取組み	<p><b>【基本方針】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p><b>【施策と主な取組みの概要・目標指標】(要約)</b></p> <p><b>&lt;4121 公共交通の機能強化&gt;</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 路線バス等の維持・充実             <ul style="list-style-type: none"> <li>ア.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。</li> <li>イ.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。</li> </ul> </li> <li>② デマンドタクシーの充実             <ul style="list-style-type: none"> <li>ア.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。</li> </ul> </li> </ol>

	<p>③ コミュニティバスの充実</p> <p>ア. 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。</p> <p>④ 公共交通機関の連携促進</p> <p>ア. 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。</p> <p><b>&lt;4122 公共交通の利用促進&gt;</b></p> <p>① モビリティマネジメントの推進</p> <p>ア. 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。</p>
--	---

## 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"> <li>① 持続可能な成長を支える都市づくり</li> <li>② 地球環境問題に対応した都市づくり</li> <li>③ 軸と拠点を生かした都市づくり</li> <li>④ それぞれの地域特性を生かした都市づくり</li> <li>⑤ 情報通信技術に対応した都市づくり</li> <li>⑥ 誰もが安心して暮らせる住みよい都市づくり</li> <li>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</li> </ul>
公共交通に関する方針	<p>&lt;都市基盤施設の整備方針&gt;</p> <p>(1) 道路・交通ネットワークの整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 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"> <li>①多様な移動手段による利便性の向上</li> <li>②人にも環境にも優しい総合的な交通施設の整備</li> </ul> </li> <li>3) 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"> <li>①公共交通の機能強化</li> <li>②交通結節機能等の充実</li> </ul> </li> <li>4) 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"> <li>②実証実験の誘致</li> </ul> </li> </ul> <p>(4) 都市の低炭素化の実現に向けた方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 都市機能の集約化と公共交通の利用促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>②多様な移動手段への転換</li> <li>③クリーンエネルギーを導入した交通手段の普及</li> </ul> </li> </ul>

## 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	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 自転車フレンドリーなまちづくり</li> <li>② 交流人口の拡大に向けた自転車利用環境づくり</li> <li>③ 正しく自転車を利用する環境づくり</li> <li>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</li> <li>⑤ 自転車の利用促進による環境にやさしいまちづくり</li> </ol>
公共交通に関する取組み	<p><b>基本施策② まちづくりと連携した総合的な取組の推進</b></p> <p>■まちなか等における駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者等と連携し、サイクル&amp;バスライド用駐輪場を整備します。</li> </ul> <p><b>基本施策⑤ 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</b></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"> <li>・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)</li> </ul>

### 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	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>② 安全・安心な暮らしの確保をめざして</li> <li>③ 地域における包括的な支援体制の強化をめざして</li> <li>④ 介護保険サービスの充実をめざして</li> </ol>
公共交通に関する取組み	<p><b>I. 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</b></p> <p>■デマンドタクシー事業</p> <p>■福祉タクシー事業</p> <p>■路線バス福祉パス交付事業</p>

## 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"> <li>① 相談支援の充実</li> <li>② 参加支援の充実</li> <li>③ 地域づくりに向けた支援</li> <li>④ 安全・安心に暮らせるまちづくり</li> <li>⑤ 権利擁護支援の充実</li> </ul>
公共交通に関する取組み	<p>基本目標 4 安全・安心に暮らせるまちづくり            (2) 安心して住み続けられる環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■持続可能な公共交通体系の確保</li> <li>■路線バス</li> </ul>
公共交通に関する取組み	<p><b>基本施策 2 公用車の低炭素化と災害時の活用</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>②人にやさしい福祉のまちづくり               <ul style="list-style-type: none"> <li>■持続可能な公共交通体系の確保                    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。</li> <li>■路線バス福祉パスの交付                    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。</li> <li>■福祉タクシー（福祉タクシー事業）                    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。</li> </ul> </li> </ul>

## 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"> <li>① 温室効果ガス排出量の削減</li> <li>② 資源が循環する社会の構築</li> <li>③ 環境に配慮した農業振興</li> <li>④ 市民の環境保全活動の促進</li> </ul>
公共交通に関する取組み	<p>&lt;重要プロジェクト&gt;</p> <p>(6) 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"> <li>・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&amp;バスライドの実施等について検討する。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

## 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"> <li>○需要に応じた路線バスの見直しと路線の維持</li> <li>○高速バスの便数の維持・拡大</li> <li>○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</li> <li>○コミュニティバスの見直しと新規路線の検討</li> <li>○各公共交通が連携と、それを補助する体制の構築</li> <li>○モビリティマネジメントの推進</li> </ul>
	神栖市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○多様な移動手段を活用した公共交通網の利便性向上</li> <li>○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</li> </ul>
	神栖市自転車活用推進計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○サイクル&amp;バスライド用駐輪場の整備</li> <li>○ベロタクシーの活用検討</li> </ul>
	神栖市高齢者福祉計画・介護保険事業計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○福祉タクシー事業の適切な運営</li> <li>○外出・社会参加支援に寄与する路線バスの維持</li> <li>○デマンドタクシー利便性向上に受けた各種施策の推進</li> </ul>
	神栖市地域福祉計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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</li> <li>○路線バス福祉バスの交付</li> <li>○福祉タクシー事業の実施</li> </ul>
	神栖市再生可能エネルギー導入計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者にやさしい公共交通サービスの提供</li> <li>○主要交通結節点におけるサイクル&amp;バスライドの実施</li> <li>○自動運転バス・MaaSなどの継続的な展開検討</li> <li>○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</li> </ul>

## 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

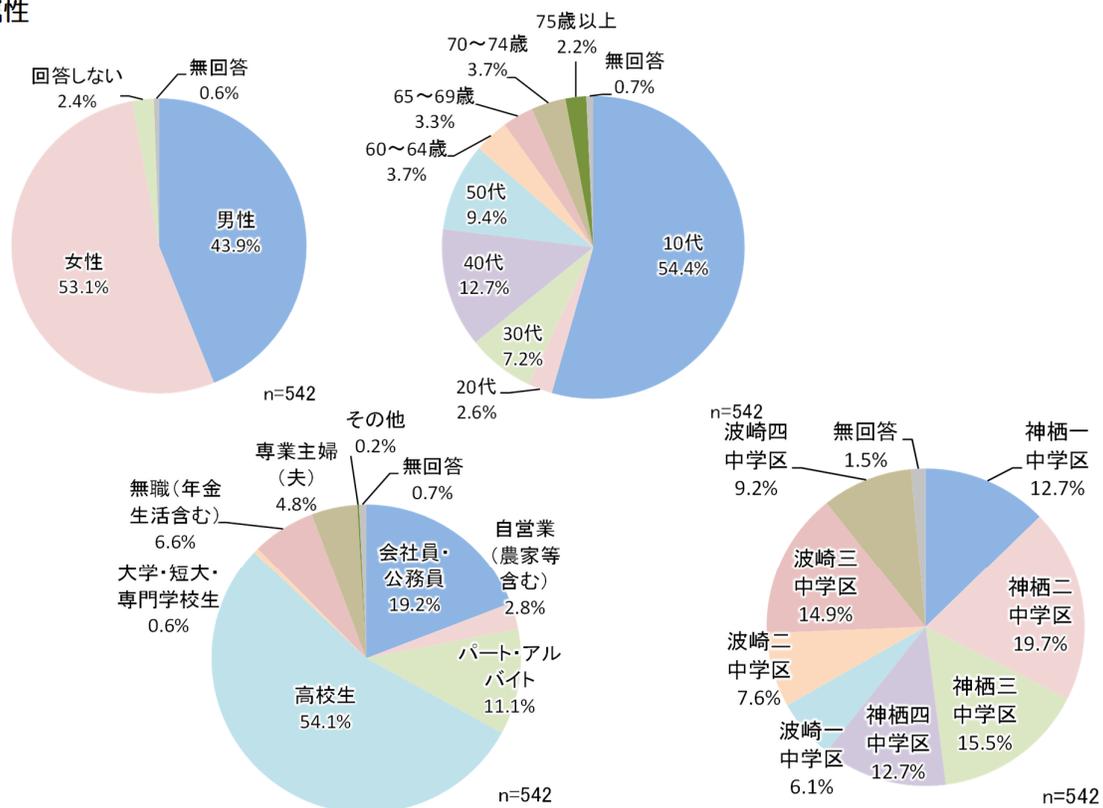


図 回答者の属性

(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。

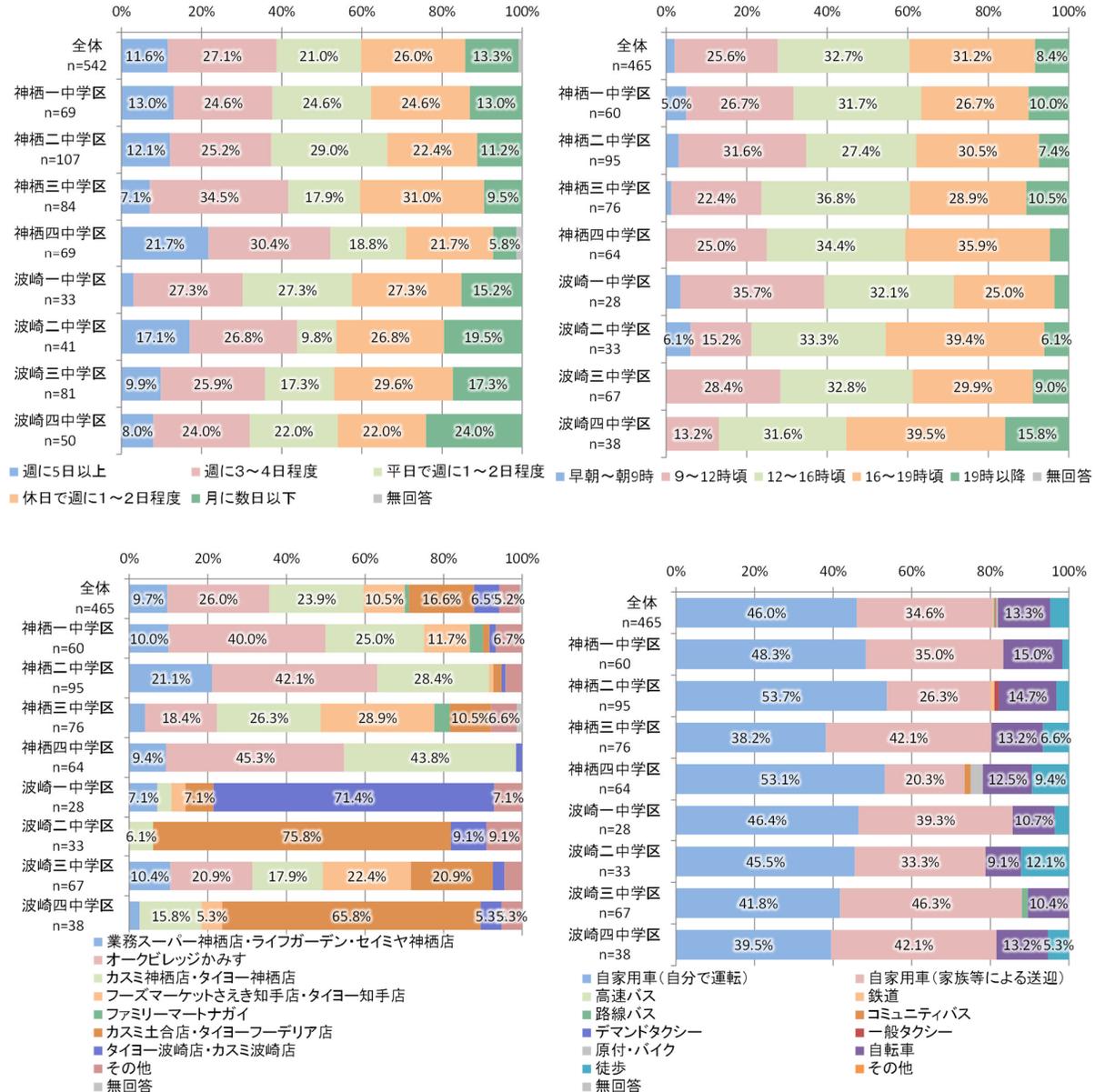


図 買い物流動における傾向

(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。

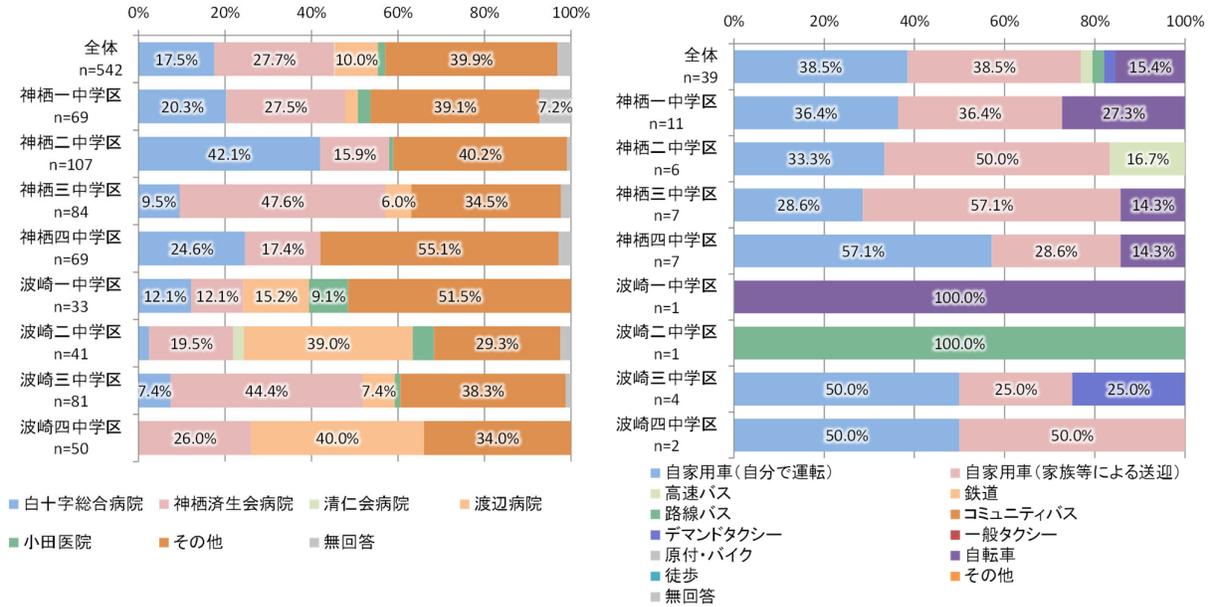


図 通院移動における傾向  
(左：利用する医療施設、右：週1回以上の頻度で外出する人の移動手段)

## 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。

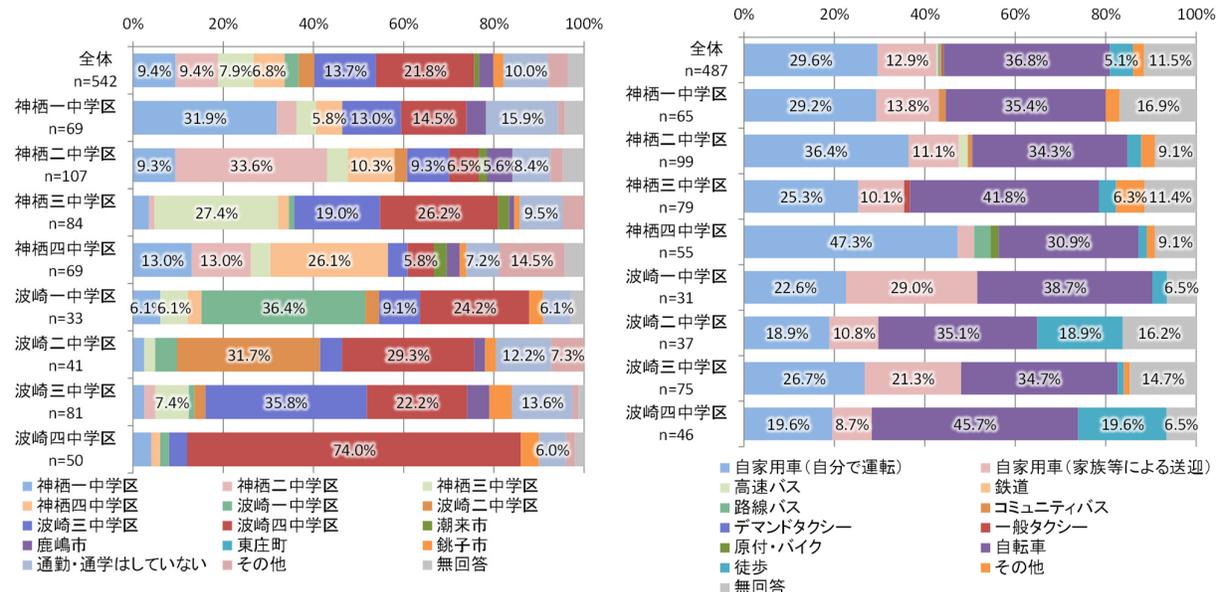


図 通勤・通学移動における傾向 (左：通勤・通学先、右：移動手段)

#### 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。

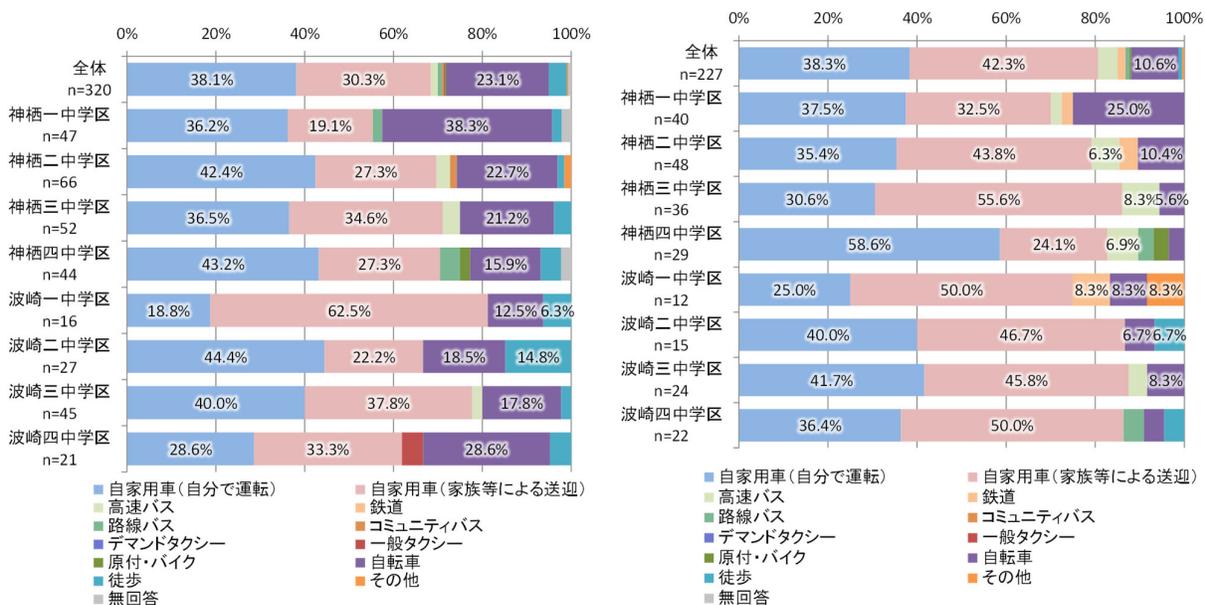


図 その他の外出における移動手段 (左：市内での移動、右：市外への移動)

#### 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。

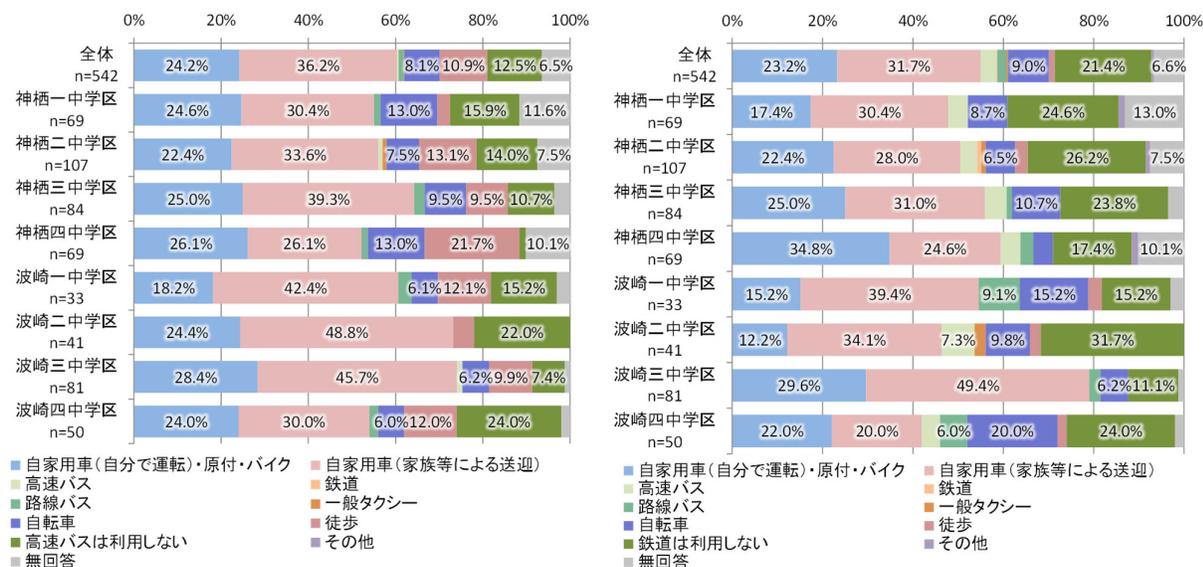


図 広域交通結節点への移動の際の移動手段 (左：高速バス停留所、右：鉄道駅)

### (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。

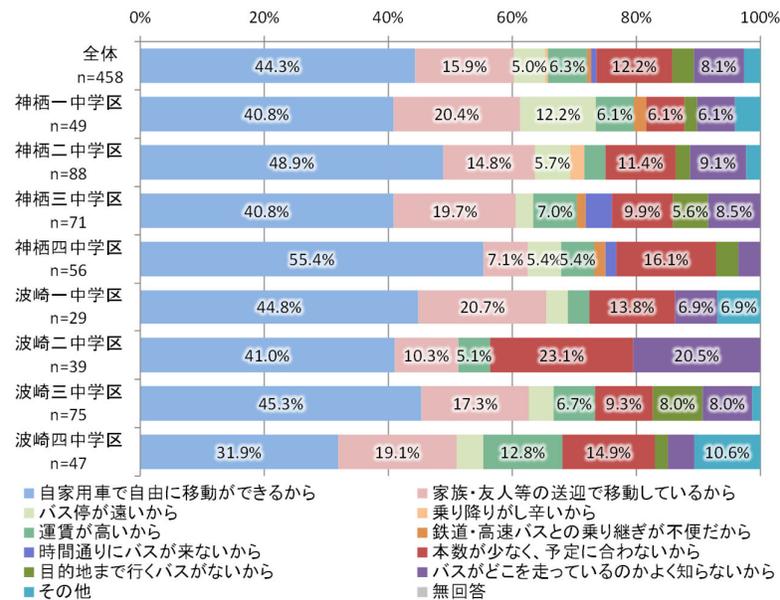
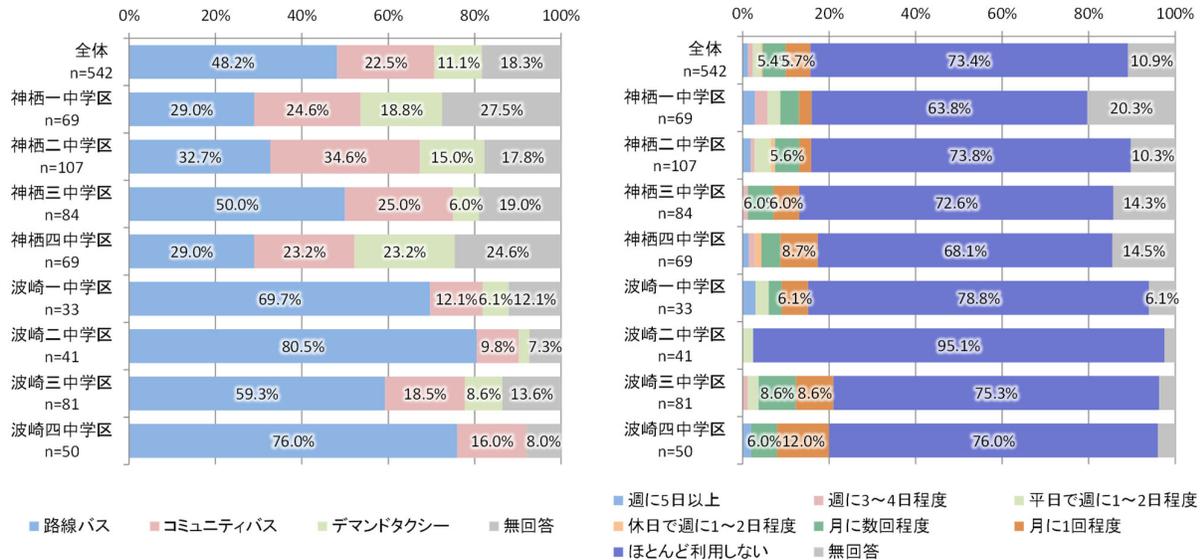


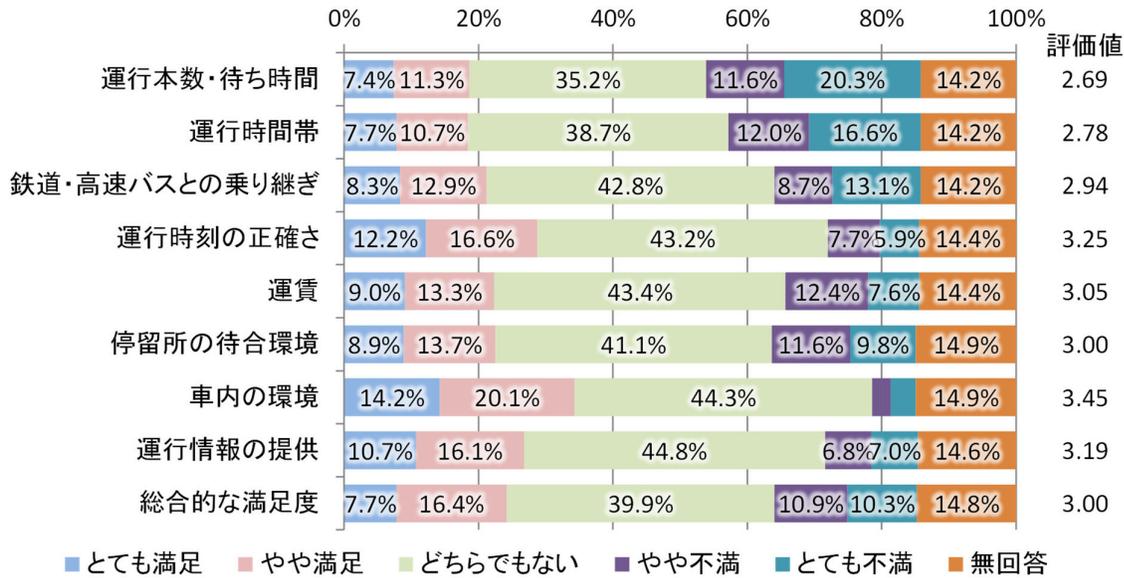
図 市内公共交通の利用動向

(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。

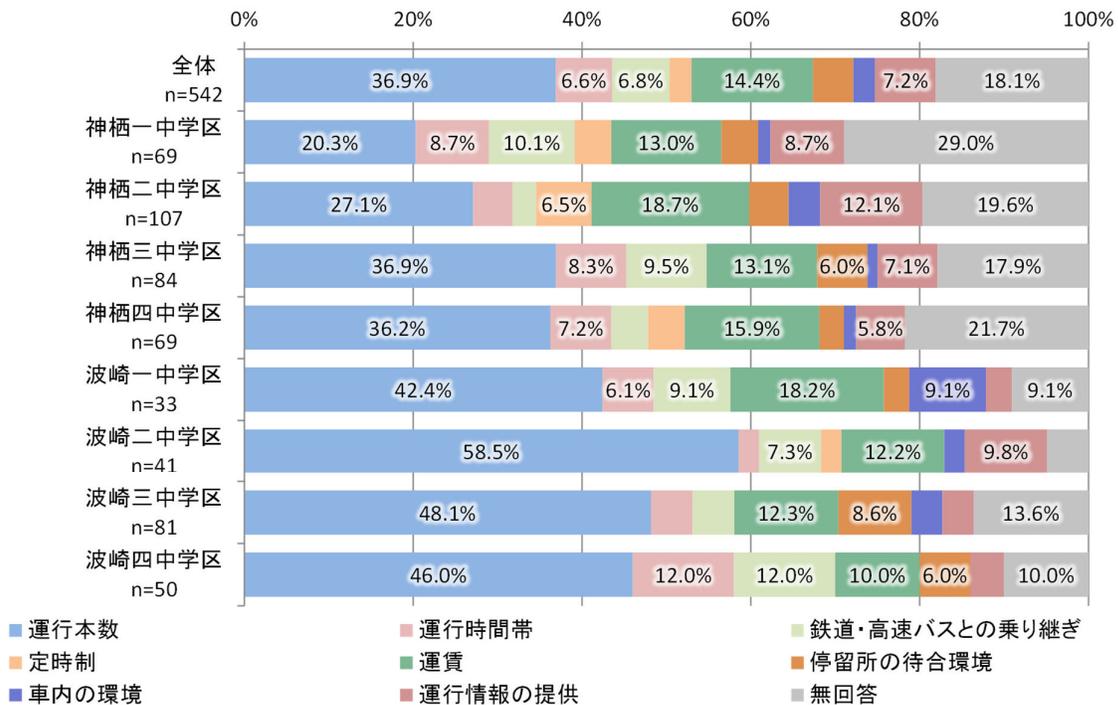


図 市内公共交通の満足度  
(上：項目ごとの満足度、下：特に満足度が低い項目)

## (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。

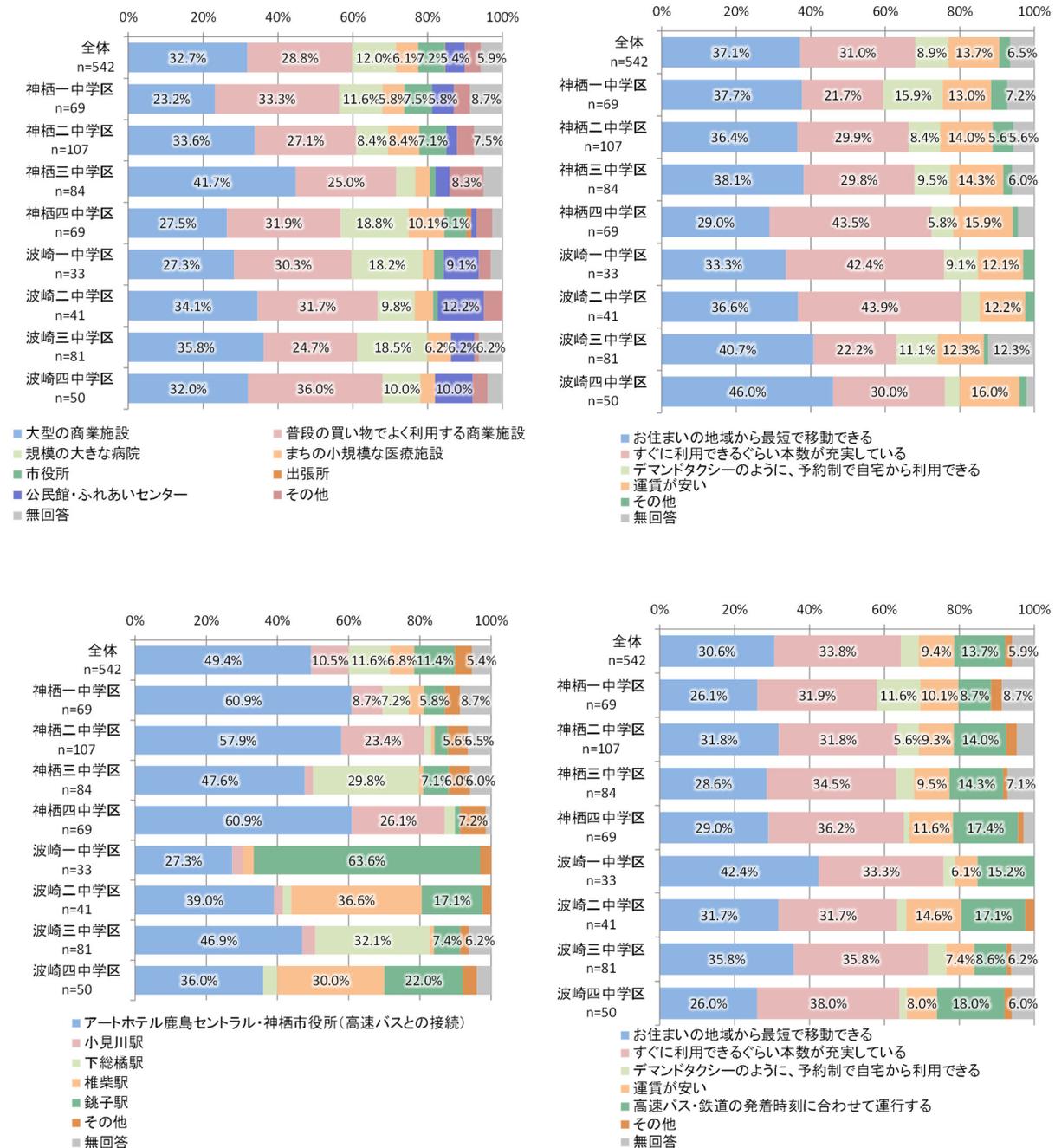


図 公共交通のアクセスについて

(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。

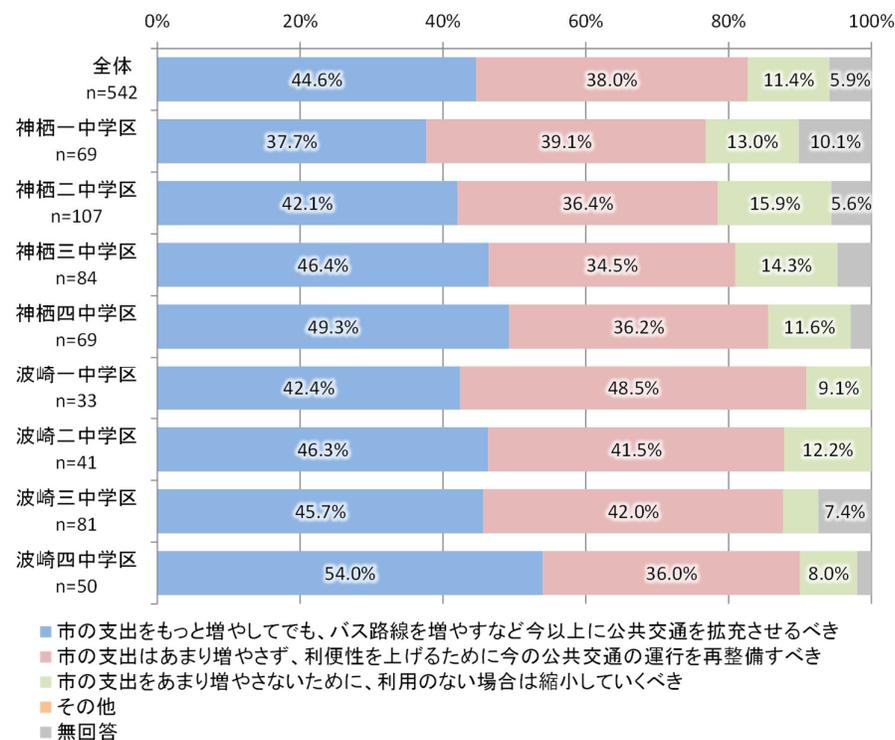


図 今後の公共交通施策の考え

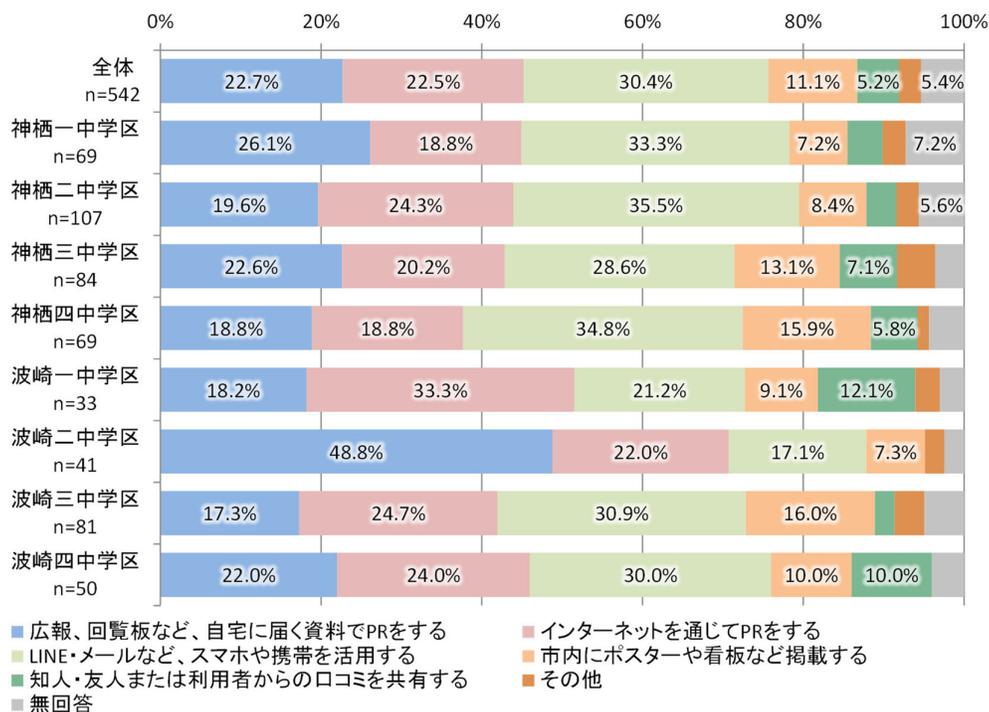


図 公共交通を利用してもらえそうなPRの方法

## 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

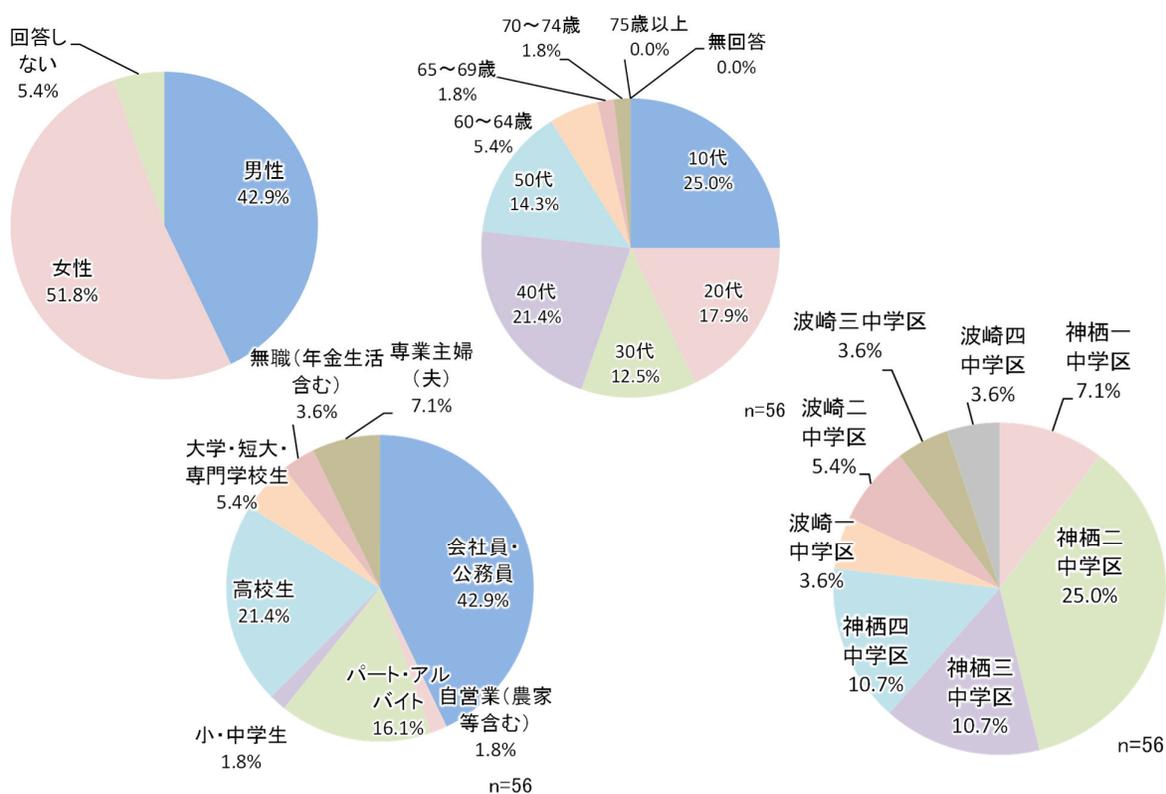


図 回答者の属性

(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。

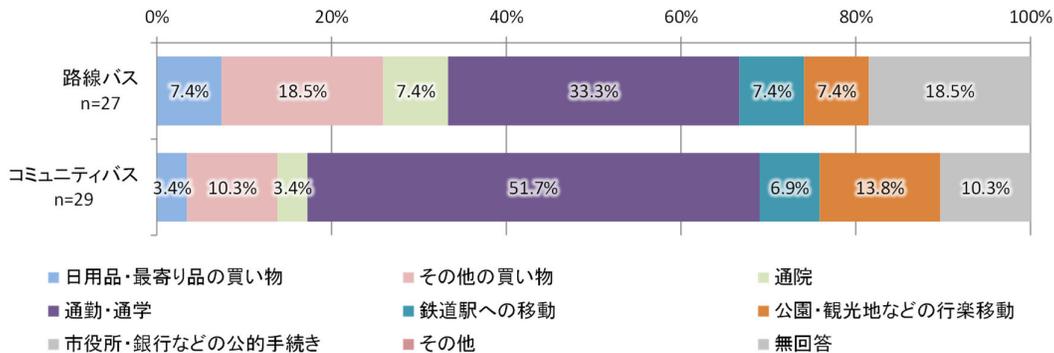


図 今回の利用での利用目的

### 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。

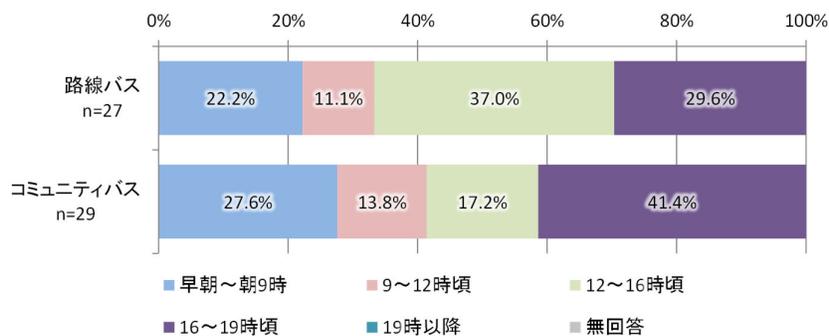


図 今回利用した時間帯

### 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。

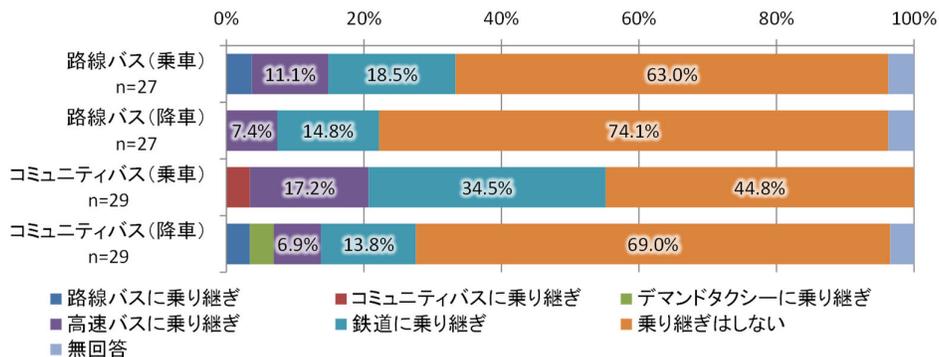


図 今回の利用の前後での乗り継ぎ利用の有無

#### 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。

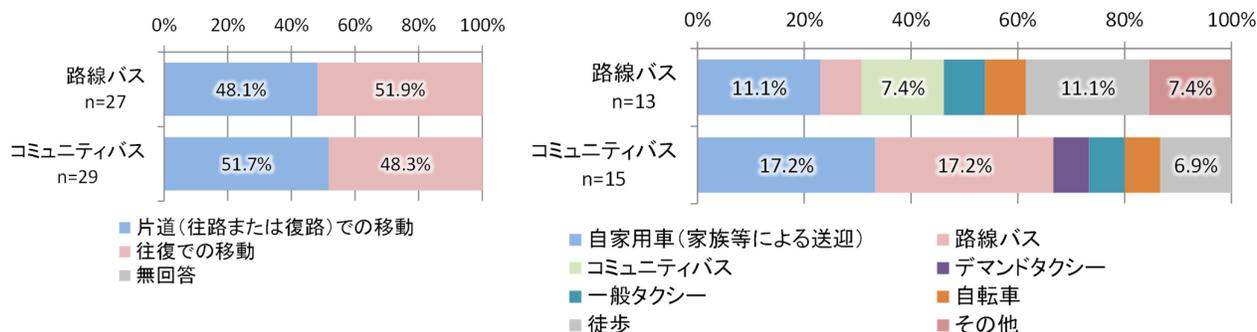


図 今回の利用の前後での乗り継ぎ利用の有無  
(左：片道／往復での利用について、右：片道利用者のもう一方の移動手段)

#### (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。

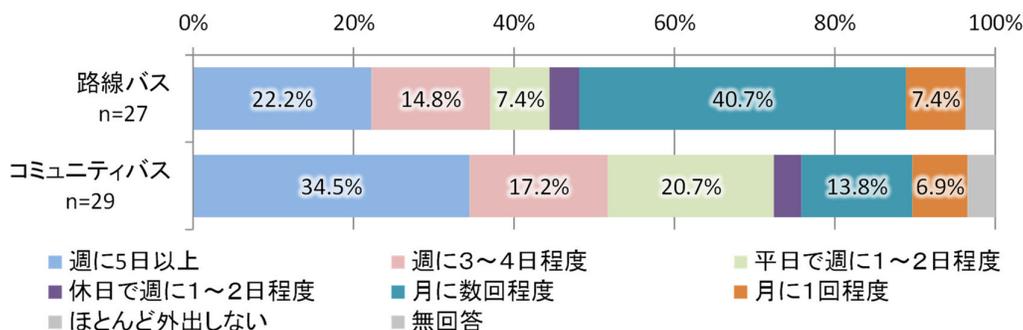


図 最寄りの公共交通の利用頻度

#### (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。

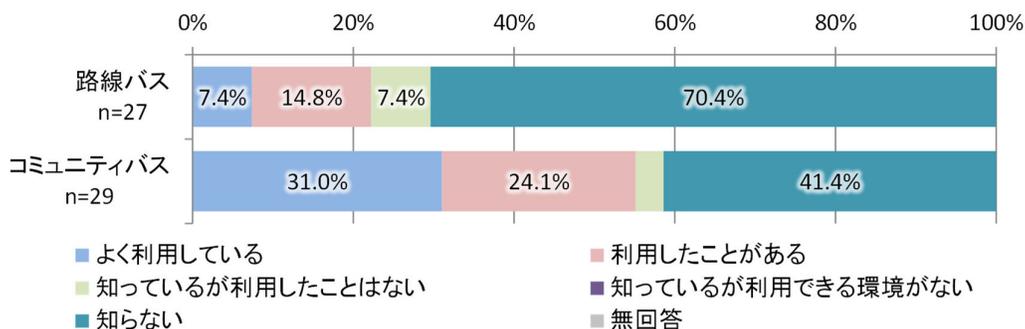


図 バスロケーションシステムの利用状況

## (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。

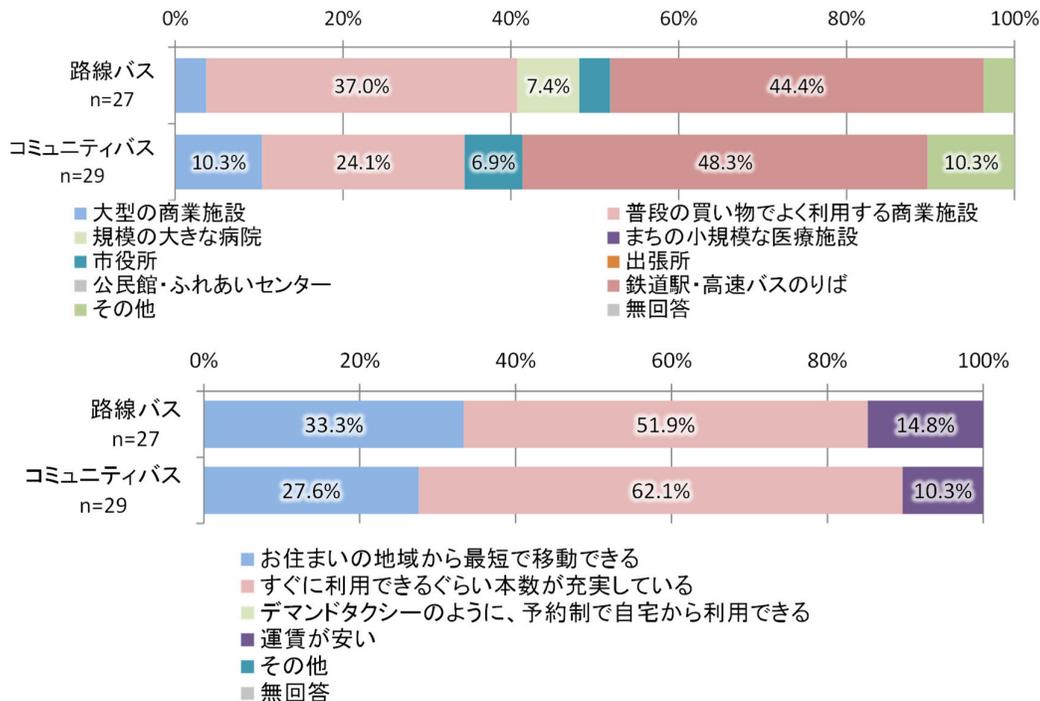


図 公共交通のアクセスについて  
(左: 最も充実させるべき場所、右: その際に重視すべき要素)

### 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。

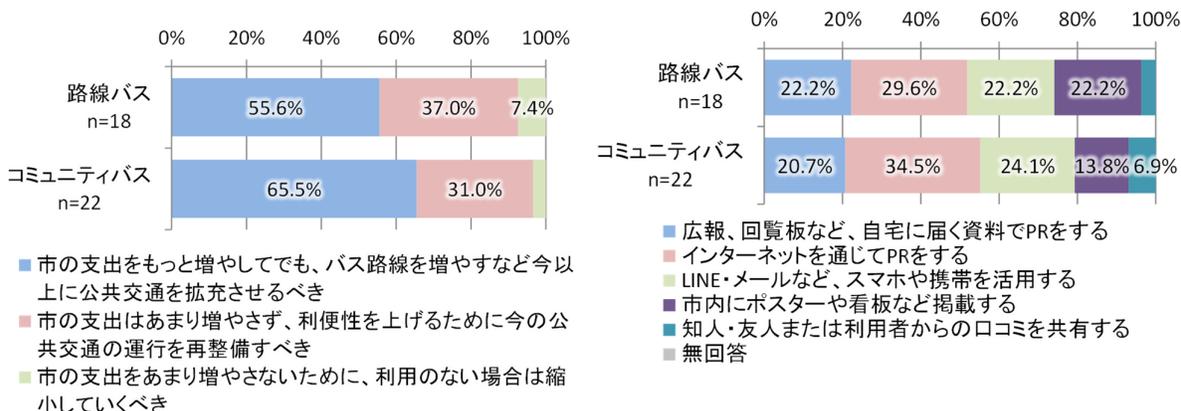


図 今後の公共交通施策の考え

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	○
(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	○
(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	◎
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	○

#### 4-1-4 【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
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しながら、 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。