

潮来市における地域公共交通の問題及び課題

基本理念（案）及び基本方針（案）

－ 目 次 －

1. 個別調査結果からわかる現状と問題・課題	1
2. 問題・課題の整理結果	4
3. 基本理念（案）と基本方針（案）のたたき台	6
3.1 基本理念（案）	6
3.2 利用者ターゲット	7
3.3 基本方針（案）	8

1. 個別調査結果からわかる現状と問題・課題

現況整理、アンケート調査及びグループミーティングからわかった地域公共交通の問題・課題は次のとおりです。

(項目)	(現状)	(問題・課題)
地域・交通現況	<ul style="list-style-type: none">・今後、大幅な人口減少が予想されている。・交通不便地域（鉄道駅 1km 以遠、バス停 300m 以遠）は、面積比で 86%、人口比で 65% である。	<ul style="list-style-type: none">・人口減少を抑制する施策、公共交通の利便性向上が必要である。・交通不便地域を解消する必要がある。
上位計画	<ul style="list-style-type: none">・高速バスの利便性の高い水郷潮来バスターミナルをハブとしたまちづくりを目指す・水郷潮来バスターミナルへアクセスする公共交通が限られている。	<ul style="list-style-type: none">・今後、水郷潮来バスターミナルにアクセスする路線バス等を運行し、公共交通だけで高速バスを利用可能とする必要がある。
市民アンケート	<ul style="list-style-type: none">・市民のほとんどがマイカー利用である。・通勤、通学先は約 3 割が市内である。・通院先は約 4 割が市内である。・日用品の買物先は約 8 割が市内である。・買回り品の買物先は約 4 割が市内である。・日常の外出ができていないのは二輪車利用者が多い。・日常の外出が思うようにできていない理由で、移動手段がないとの回答は、自動車を利用している人で 2 割、二輪車を利用している人で 6 割である。・公共交通に不便を感じる人の割合は二輪車利用者が高い・普段利用するターミナル（駅、バスターミナル）は、水郷潮来バスターミナルとの回答が 7 割である。・ターミナルを毎日利用する人の割合は、鉄道駅が多く、バスターミナルでは少ない。	<ul style="list-style-type: none">・日常の外出先は、日用品の買物以外は市外が 5 割以上となっているため、公共交通整備に際しては、市内移動だけでなく、隣接市と連携し市外への移動が円滑となるようにする必要がある。・普段、二輪車を利用している人が、思うような外出ができておらず、公共交通の不便さを感じている人が多い。二輪車を利用している人は、学生や高齢者等の免許を有しない人で、これらの自由な移動を確保する必要がある。・ターミナルまでの公共交通が便利になれば利用することから、ターミナルの端末交通としての公共交通の必要性が高い。

	<ul style="list-style-type: none"> ターミナルまでの交通手段は、潮来駅では送迎、延方駅では徒歩、水郷潮来バスターミナルではP&Rが多い。 高速バスターミナルや鉄道駅までの公共交通が便利になれば、利用するとの意向が高い。特に、二輪車利用者が高い。 	
高速バス利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 利用目的は、通勤が約2割となっている。 利用目的は、業務か観光が覆い。 高速バスターミナルまでの交通手段は、パーク&ライドか送迎が大半である。 全体的に利用満足度は高いが、バス停までの距離だけは満足度が低くなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスターミナルに接続するバスが少なく、高速バスターミナルまでの交通手段は、自動車となっている。 高速バスターミナルに接続する公共交通が必要である。 高速バスターミナルに接続する公共交通は、高速バス運行時間帯をカバーすることが望ましい。
鉄道駅利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 通勤、通学の利用が多い。 駅までのアクセス手段は、徒歩、自転車を除くと、送迎が多い。 鉄道駅までの公共交通が便利になったなら、約5割の人がその公共交通を利用すると回答している。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅にアクセスする公共交通が不十分なため、送迎が多くなっている。 鉄道駅にアクセスする公共交通が必要である。
無料送迎バス利用者アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 無料送迎バスは、バス停までの交通手段は徒歩か自転車ほとんどである。 道の駅いたこあやめ号は、道の駅以外での乗降が多い。 利用者の満足度は高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな公共交通を導入する場合には、公共交通と無料送迎バス全体の効率化（公共交通側は需要と運賃収入、無料送迎バスはコスト削減）から連携することが必要である。
高校生アンケート	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスが平日に、朝2便、夕方2便運行されている。 土日にスクールバスが運行されると3~4割の人が利用意向を示している。 朝、夕とも運行時間帯の拡大を希望している。 	<ul style="list-style-type: none"> 雨の日や休日、スクールバス運行時間帯外では、保護者による送迎となる。 休日や平日の朝・夕の現スクールが運行されていない時間帯をカバーする公共交通等が必要である。
広域連携路線バスアンケート	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が低迷 利用者の半数が乗継を行っており、その乗継の半数が水郷潮来バスターミナルである。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が少ない 利用促進策が必要である。 広域連携路線バスだけでは目的地が限定されるため、連絡する他の路線バスが必要である。

高齢者グループ
ミーティング

- ほとんどクルマで移動している。
- 配偶者の送迎を行っている
- クルマを運転しない人は移動が不便である。
- 広域連携路線バスは、試乗会を地区別に実施していないので利用方法がわからず利用されていない

- クルマを運転できなくなった時の免許を有していない配偶者の移動が困難になる。
- 広域連携路線バスについて、地区別に試乗会を行う

子育て世代グループ
ミーティング

- 子供がスクールバスを利用しているが、部活動等で利用できない場合、また休日には送迎となる。
- 子供を毎日送迎している。

- 仕事の融通が利かない時は、保護者による送迎が負担となる。
- スクールバスは社会性が醸成できない。
- 高校生等が送迎に頼らなくとも移動できる路線バス等が必要である。

2. 問題・課題の整理結果

地域公共交通の問題・課題を集約、整理すると次のとおりです。

(問題・課題)

①公共交通空白地域が広く存在し、公共交通による市内移動は困難である。

②高速バスターミナルや鉄道駅へ公共交通にてアクセス可能な地域は限られており、市外への移動、市外からの来訪に対し、公共交通だけでは移動できない。

③マイカーによる出発地と目的地だけの移動がほとんどで、市内拠点への人の集中がなく拠点性が低下し、スクールバスの運行により生徒と市民のふれあい機会も減少

④水郷潮来バスターミナルのハブ化が必要であるが、路線バスが1路線しか結節していない

⑤小学校や高校のスクールバス、その他無料バスが運行されており、新たな公共交通の導入に際しては需要が競合し非効率となる可能性が高い

(問題・課題の根拠)

- 公共交通は、JR鹿島線、広域連携路線バス、高速バスだけである。(現況調査より)
- 移動の手段は、スクールバス利用以外、どの年代でもほとんどがマイカーである。(市民アンケート調査)
- 高齢者の移動や高校生等の移動では、自転車により移動している人が公共の不便を感じている。マイカーによる送迎も多い。(市民アンケート、バス利用者アンケート、グループミーティング)

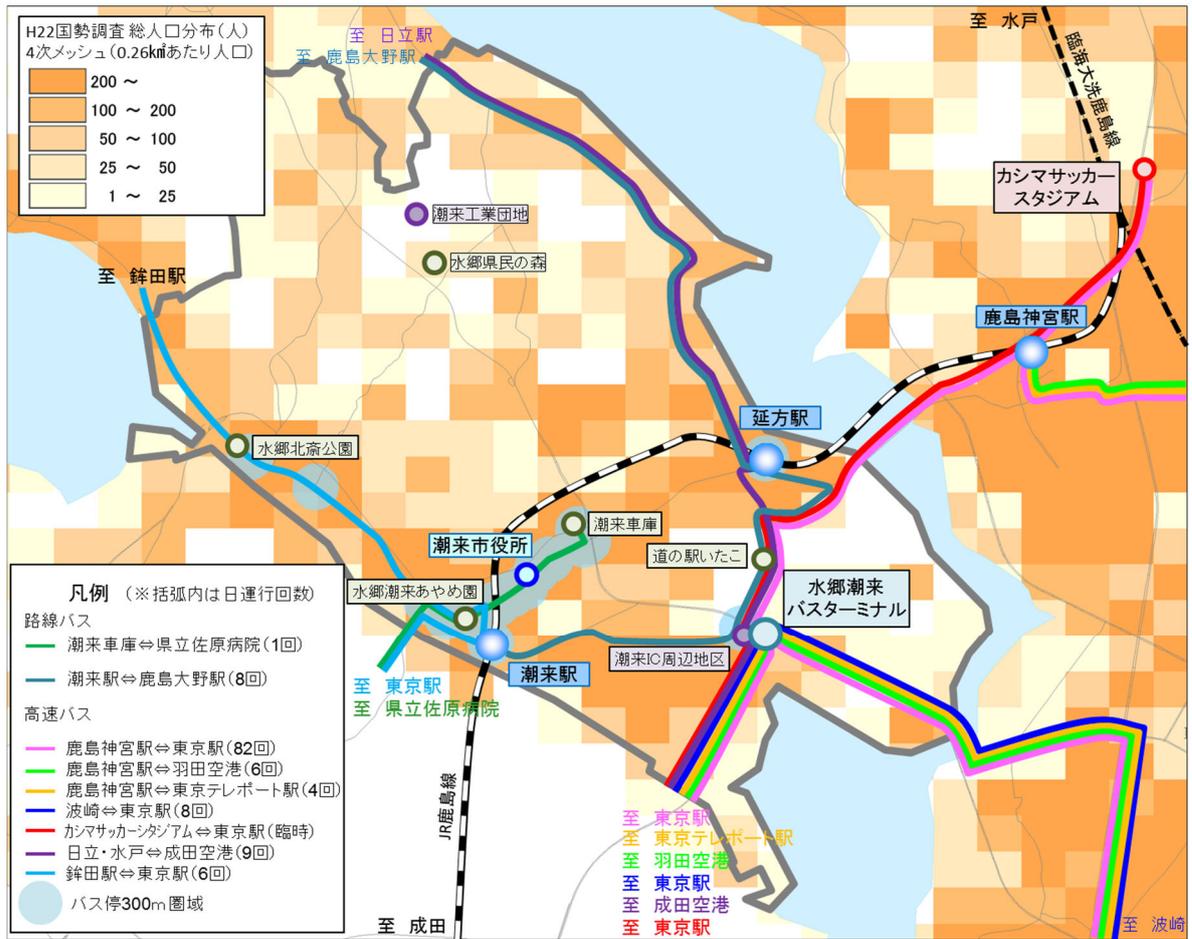
- 水郷潮来バスターミナル、潮来駅及び延方駅へアクセスする公共交通は、広域連携路線バスに限られる。アクセス手段は、大半が自動車となっている。(市民アンケート)
- 道の駅あやめ号(無料)が運行されており、道の駅利用者を対象としたものであるが、道の駅以外の乗降が多くみられる。(バス利用アンケート)

- 自動車での移動が大半であるため、自宅と目的施設間の移動だけとなり、拠点地区内を徒歩で移動することがなく賑わいが欠如。(グループミーティング)
- スクールバスは、学校と自宅の閉塞的な移動であり、一般市民とのふれあいあいがなく、社会への対応力が醸成しづらくなっている。(グループミーティング)

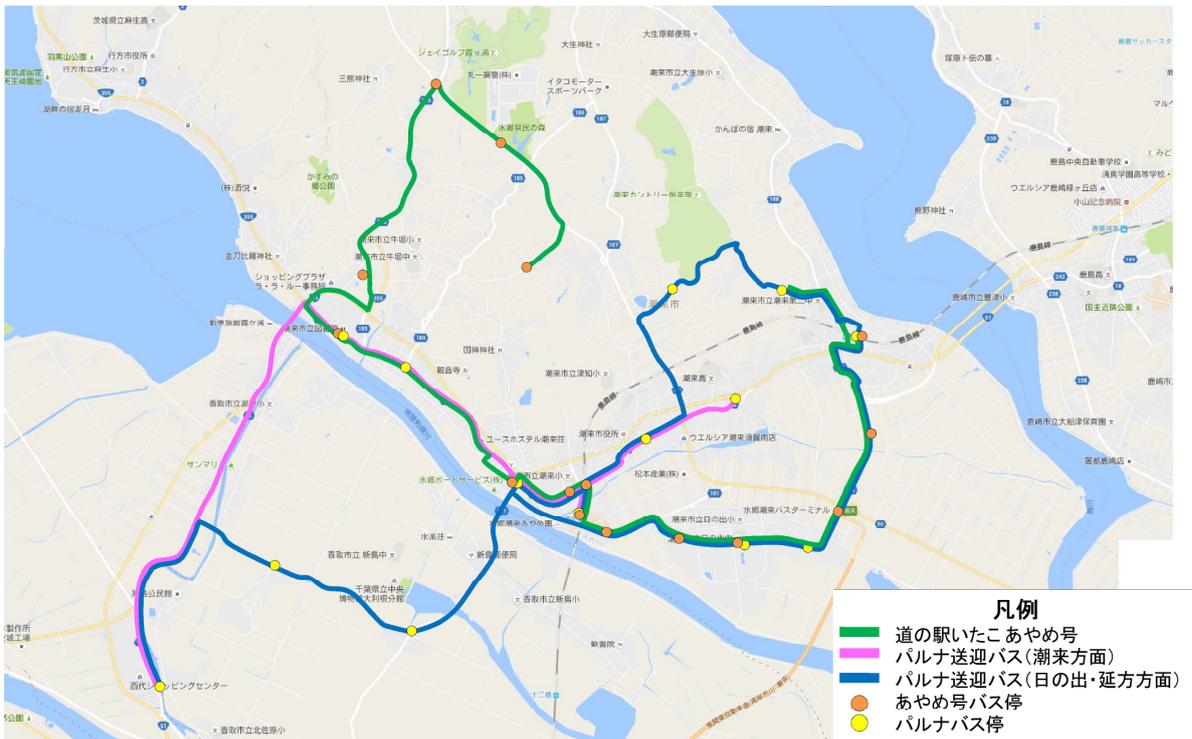
- 高速バスの高い利便性を活用した「水郷潮来バスターミナル」を交通結節点とした、まちづくりが市の目標となっている。(上位計画)
- 鉄道駅、高速バスターミナルの利用は、水郷潮来バスターミナルが70%以上(市民アンケート)
- 広域連携路線バスの乗継は、半数以上が水郷潮来バスターミナルである。(行方市実施調査)

- 小学校や高校スクールバス、道の駅無料バス、商業施設無料バス、病院無料バス等があり、新たな公共交通導入は、これら特定者輸送との調整・連携がなければ、導入後の需要確が難しい可能性がある。(現況調査)

■公共交通の現状



■送迎バスの現状



3. 基本理念（案）と基本方針（案）のたたき台

3.1 基本理念（案）

地域公共交通の問題・課題を整理した結果、地域公共交通網を構築する上での基本理念（＝前提）を次のとおり設定します。

まちづくりと連携し、“便利な田舎の暮らし”を支える公共交通体系を構築します。

短期的視点

短期的には、現在、公共交通の必要性が高い人（＝公共交通に不便を感じている人など）をターゲットとした公共交通網整備を目指します。したがって、日常的にマイカーを利用し、移動に対して不便を感じておらず、今後もマイカー利用志向の高い人が望むような高水準の公共交通サービスレベルではなく、あくまで公共交通の必要性の高い人が使うことができるサービスレベルを目指します。

また、水郷潮来バスターミナルの利便性を最大限活用した公共交通体系によるまちの活性化を図ります。

このことにより、誰もが住みやすく、人の触れ合う「まち」の実現を目指します。

長期的視点

長期的には、公共交通網整備と公共交通利用促進策により、公共交通需要を増やしていき、マイカー利用志向の高い人が公共交通への転換を可能とする施策を展開し、公共交通のサービスレベル向上を図っていきます。

その結果、誰もが住みやすく、人の触れ合う「まち」から、さらに活気に満ちた「まち」の実現を目指します。

3.2 利用者ターゲット

当面の想定する利用者ターゲットは、主に次のとおりとします。

サービス対象とする利用者ターゲット

①自動車自由に使えない人

免許を有していない高齢者（＝女性が多い）、高校生等が、普段は自転車や送迎で移動していますが、公共交通がないことで不便を感じています。

②高速バスの利用者

水郷潮来バスターミナルまでの交通手段は、ほとんどがパーク＆ライドか送迎です。バスが便利になればバスを利用したいとの回答が多くありました。

③鉄道の利用者

潮来駅及び延方駅の利用者は、駅までの公共交通が便利になれば公共交通を利用するという人が5割となっています。

④スクールバス・送迎バスの利用者

現在運行されているスクールバス及び送迎バス等との適切な役割分担を行い、スクールバス利用者及び無料送迎バス利用者を公共交通利用へと転換させることにより、各種送迎バスと公共交通全体の運行の効率化が可能となります。

⑤通学・帰宅で自動車により送迎される高校生等

高校生等の通学では自動車による送迎も、天候や曜日によっては50%程度の割合に達しています。これらの送迎による移動も公共交通の利用者として想定します。

⑥来街者

公共交通での観光等を可能とするため、公共交通利用意向のある観光来訪者（主に高速バス・鉄道利用者）を対象とします。また、市外からの通勤者等を対象とします。

3.3 基本方針（案）

基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）は、基本理念及び問題・課題の整理結果より、次のように集約します。

基本方針1 まちを活性化し、水郷潮来バスターミナル及び鉄道駅を拠点とした「使えるサービスレベル」を有する幹線交通ネットワークの形成

水郷潮来バスターミナル、潮来駅及び延方駅の各交通ターミナル等と市内主要拠点等を結び市の骨格となる持続可能な幹線交通ネットワークを構築します。

また、これから「まち」を活性化していくためには、人口減少も踏まえ検討された各種まちづくり計画等に示されている「水郷潮来バスターミナルのハブ化」を推進することも必要です。そのためには、市内の骨格となる公共交通と市外との連絡も重要で、広域的に利便性の高い公共交通のネットワーク形成を隣接市と連携し目指していきます。

基本方針2 “便利な田舎の暮らし”を支える、持続可能なフィーダー交通ネットワークの形成

基本方針1にて掲げた幹線交通ネットワークだけでは、自宅から目的地までの公共交通による移動は完結しません。特に北部は公共交通空白地域が広がっており、幹線交通ネットワークだけでは交通空白地域を解消することができません。

交通空白地域を解消し公共交通による移動を完結させるため、フィーダー交通をサービスします。フィーダー交通は、路線運行や区域運行等の形態の違いや既存交通事業者を活用した移動支援などがあります。地域の実情に適したシステム・方法による持続可能なフィーダー交通サービスを目指します。

基本方針3 持続可能な交通体系を目指し、交通システムの適正な機能分担を促す運賃施策、並びに他の移送サービスとの連携の実現

幹線交通とフィーダー交通は、利用が重複することなく、ネットワークを形成する必要があります。具体的には、フィーダー交通から幹線交通への適正な乗継が実現できなければなりません。適正な乗継を実現するには、物理的なサービス圏のみならず、乗継を促す運賃体系を構築します。仮に区域運行型のフィーダー交通の場合、サービス地域を限定する、あるいは距離（ゾーンなど）に応じた運賃体系とし幹線交通へ乗り継ぐ方が安価とするなどの方法があります。

また、現在運行されているスクールバスや無料送迎バスと調整することで、スクールバス利用者・無料送迎バス利用者を公共交通利用へと転換させることで、送迎バスと公共交通全体の運行の効率化を図ります。

これらのことにより、適正な需要創出と運賃収入等による持続可能な交通体系を実現します。