

## 各種調査の追加検討結果及び基本方針（案）等について

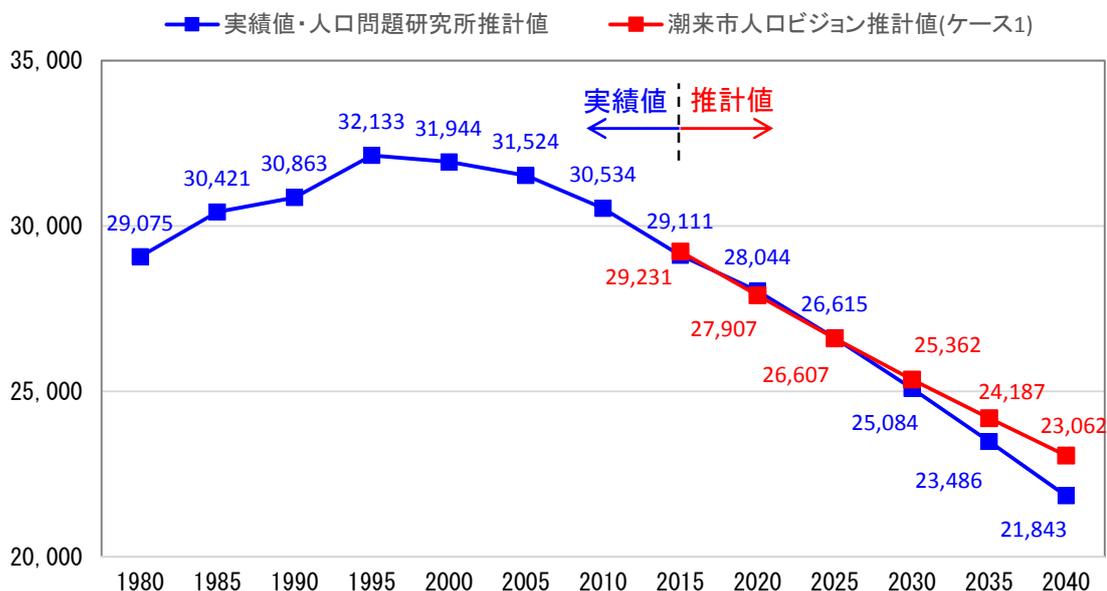
### － 目 次 －

1. 各種調査の追加検討結果	1
1.1 人口の推移	1
1.2 広域連携路線バス（鹿行北浦ライン）の地域間流動	2
1.3 商業施設対象アンケート	4
1.4 スクールバスに関する高校ヒアリング	5
2. 計画策定の概要	6
2.1 計画策定の趣旨	6
2.2 計画の区域	6
2.3 計画の期間	6
3. 基本理念（案）	7
3.1 基本理念（案）	7
3.2 利用者ターゲット	11
4. 基本方針（案）	12
5. 計画目標（案）	13
5.1 計画目標（案）	13

# 1. 各種調査の追加検討結果

## 1.1 人口の推移

- 潮来市の人口は、2040年(平成52年)の予測値が21,843人であり、2015年(平成27年)の実績値29,111人と比べて約7千人(約25%)減少が見込まれている。ただし、潮来市人口ビジョンでは、人口移動率の均衡や出生率が回復した場合を想定して予測を行っており、その場合の人口は、23,062人となる。



出典：国勢調査、潮来市人口ビジョン、国立社会保障・人口問題研究所推計値

## 1.2 広域連携路線バス（鹿行北浦ライン）の地域間流動

イベント開催時の地域間流動については次のとおりである。

- ①潮来市が主なイベント開催地の時には、全トリップの70～80%が潮来市に集中する。潮来市内移動が35から45%、潮来市外からの流動は25～45%である。
- ②鹿嶋市が主なイベント開催地の時には、全トリップの65%が鹿嶋市に集中する。鹿嶋市からの流動は63%と高く、鹿嶋市内移動は2%と低い。
- ③市域間移動は50～80%となっている。

平常の土曜日・日曜日の地域間流動は次のとおりである。

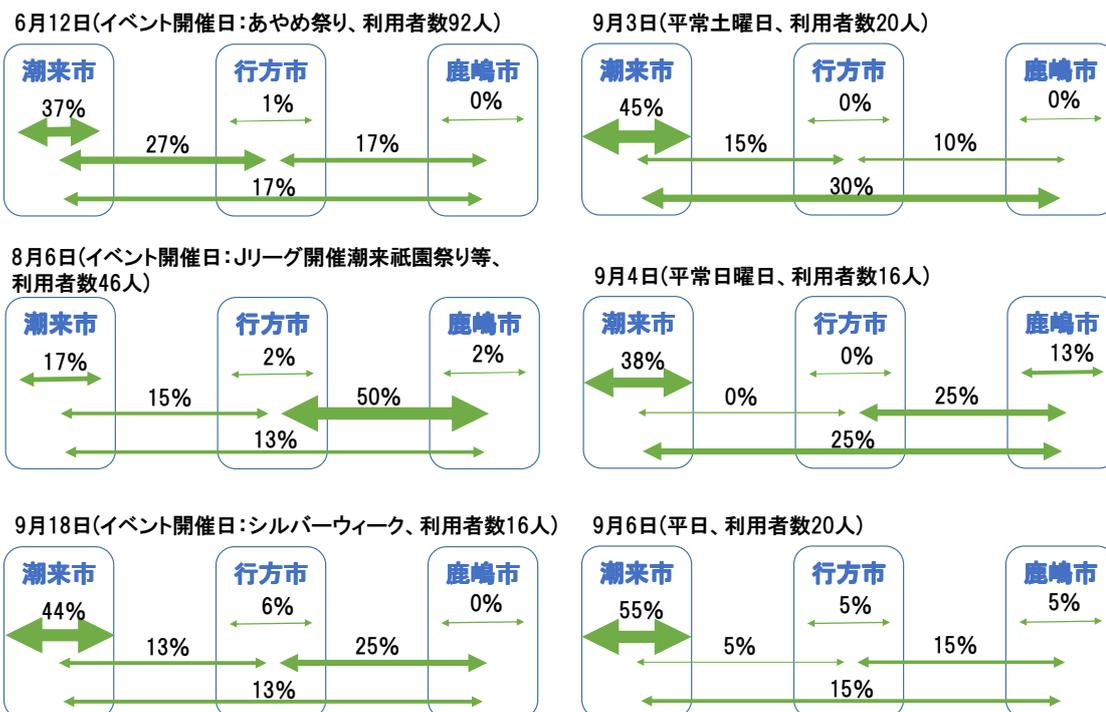
- ①潮来市内の移動が40%程度で、市域間の移動は40～50%、行方市内移動及び鹿嶋市内移動は非常に少ない。
- ②土曜日は潮来市関連の移動が90%となっている。

平日の地域間流動は次のとおりである。

- ①潮来市内移動が55%を占めている。潮来市関連の移動が75%を占めている。
- ②市域間移動は45%を占めている。

以上から、市域間移動は、いずれも40%以上で、特にイベント時は80%に達することもあり、3市間の移動割合が高く、広域連携路線としての性格を有している。ただし、平日は地域間流動の割合が少ない。これは、高校通学や基幹病院への通院といった広域的移動となる施設を経由・連絡していないことが起因している可能性が考えられる。

### ■地域間流動

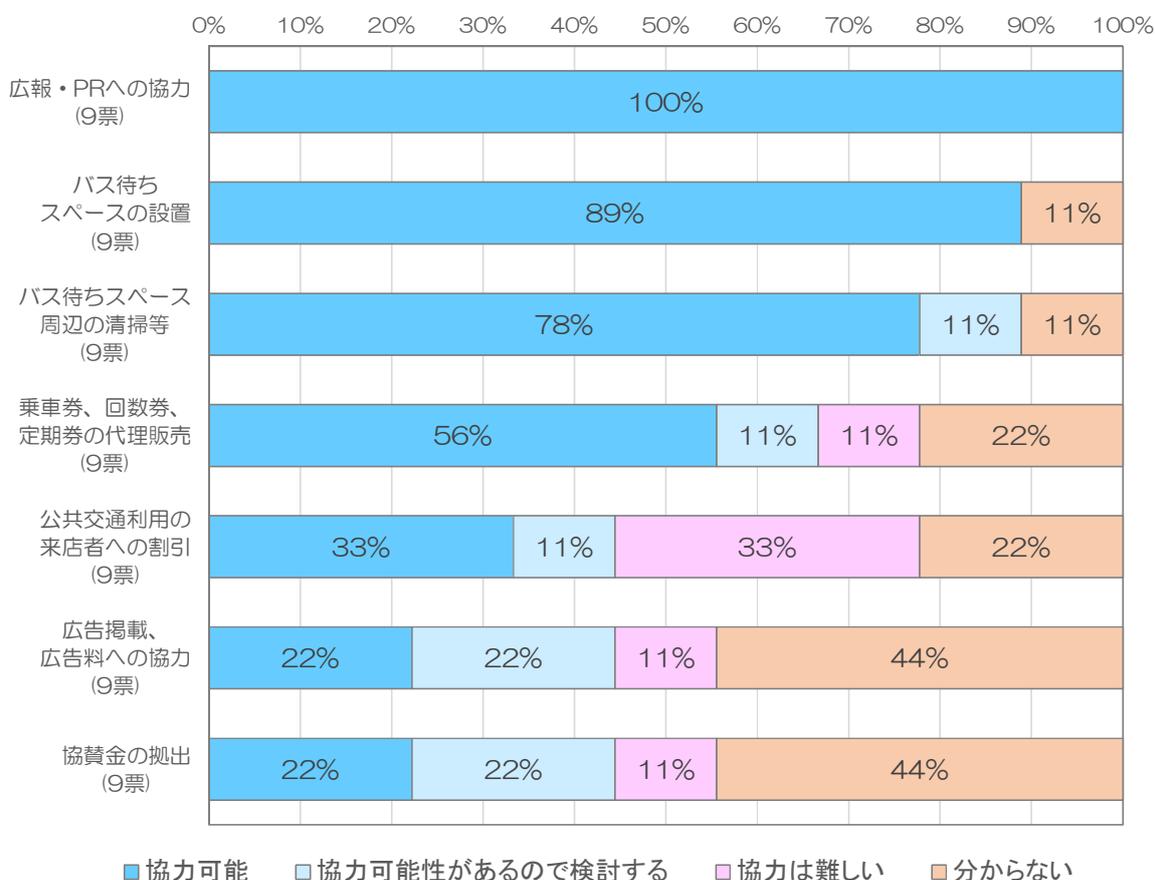




### 1.3 商業施設対象アンケート

潮来市内に存する商業施設 13 箇所を対象に行った公共交通に関するアンケート調査結果は、以下のとおりである。なお、アンケート調査は、「来店されるお客様や従業員の皆様のご利用が可能となるような公共交通が導入される」と仮定した場合を想定して回答していただいたものである。

調査結果を見ると、「広報・PRへの協力」は、全ての店舗が「協力可能」と回答しており、「バス待ちスペースの設置」、「バス待ちスペース周辺の清掃等」についても協力の意向が高い。また、「広告料への協力」や「協賛金の拠出」についても、「協力可能性があるので検討する」と回答された店舗を含めると、約 4 割の協力意向がある。



#### ●商業施設からの提案事項

- ・公共交通を利用する方の駐車スペースを無料開放します。
- ・バス停から自宅までの送迎（地区限定）。

#### 1.4 スクールバスに関する高校ヒアリング

潮来高校及び麻生高校へのスクールバスに関するヒアリングを行った結果は次のとおりである。

- ・現状のスクールバスには問題がなく継続予定である。
- ・路線バスが運行された場合には利用される可能性が高いが、詳細がわからなければ何とも判断できない
- ・路線バスにより通学することになっても問題がない

##### ■ヒアリング結果

質 問	回 答
①今後のスクールバス運行の意向	<ul style="list-style-type: none"><li>・今後も継続予定である。</li><li>・現在運行していない地域での運行要望がある。</li><li>・土日は運行していない。</li><li>・運行上の課題は特に生じていない。</li></ul>
②路線バスが運行された場合について	<ul style="list-style-type: none"><li>・現時点では具体的には何も言えない。</li><li>・運賃、ルートやダイヤは詳しいが、路線バスの利用は見込めると考える。</li><li>・土日については、保護者による送迎が主である。路線バスが運行すれば利用される可能性がある。</li></ul>
③路線バスで通学することになった場合の懸念	<ul style="list-style-type: none"><li>・過去には路線バスでの通学であったため特に問題がないと考えられるが、当初は抵抗のある可能性がある。</li><li>・保護者は安全、安心が第一である。</li></ul>

## 2. 計画策定の概要

### 2.1 計画策定の趣旨

市内には、東関東自動車道水戸線潮来インターチェンジ、JR 鹿島線2駅（潮来駅・延方駅）が存在し、東京駅行等の高速バスが運行されるなど、市外への移動手段は一定程度確保されているものの、市内を走る路線バス等が極めて少なく、市内地点間の移動は自家用車及びタクシー等によるものがほとんどとなっています。特に、自家用車などの移動手段を持たない高齢者や児童・生徒及び市外からの公共交通機関による来訪者などにとっては非常に不便な状況が続いており、日常生活等に不可欠な公共交通網の整備が求められています。

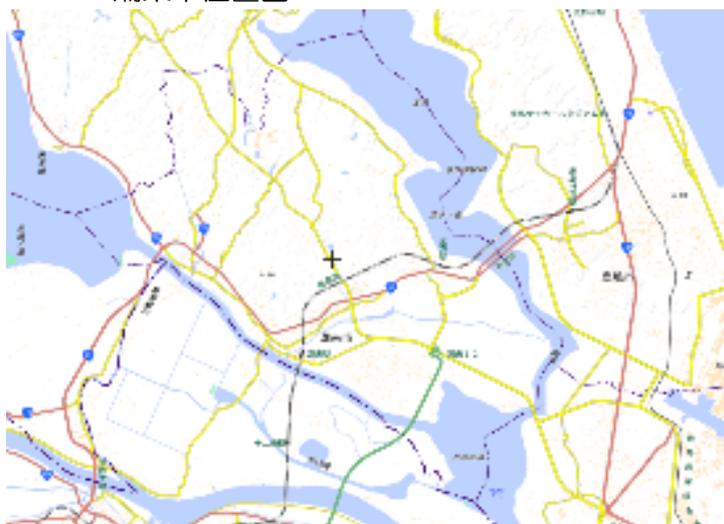
公共交通空白地帯が大部分を占める本市においては、今後の高齢社会も見据えたうえで、潜在的な需要も含め詳細に調査把握を行い、公共交通のあり方を検討する必要があります。また、既存の交通結節点である水郷潮来バスターミナル、鉄道駅、高速道路インターチェンジ等を十分に活用のうえ、バス及びタクシーの連携等も含めた交通需要に対する利用者の利便性を高める方法について十分に検討することが必要となっています。

こうした本市における公共交通の課題解決を図るとともに、将来の少子高齢化・人口減少を見据え、行方市及び千葉県香取市等の周辺自治体との広域的な公共交通ネットワークを考えた、計画的な公共交通網の整備に取り組んでいくため、「潮来市地域公共交通網形成計画」を策定するものです。

### 2.2 計画の区域

計画区域は、潮来市を基本とし、市外への連絡については連絡する市外拠点までを対象とします。

■潮来市位置図



### 2.3 計画の期間

計画期間は5カ年間（平成29年度～平成33年度）とします。

## 3. 基本理念（案）

### 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。

※都市構造について

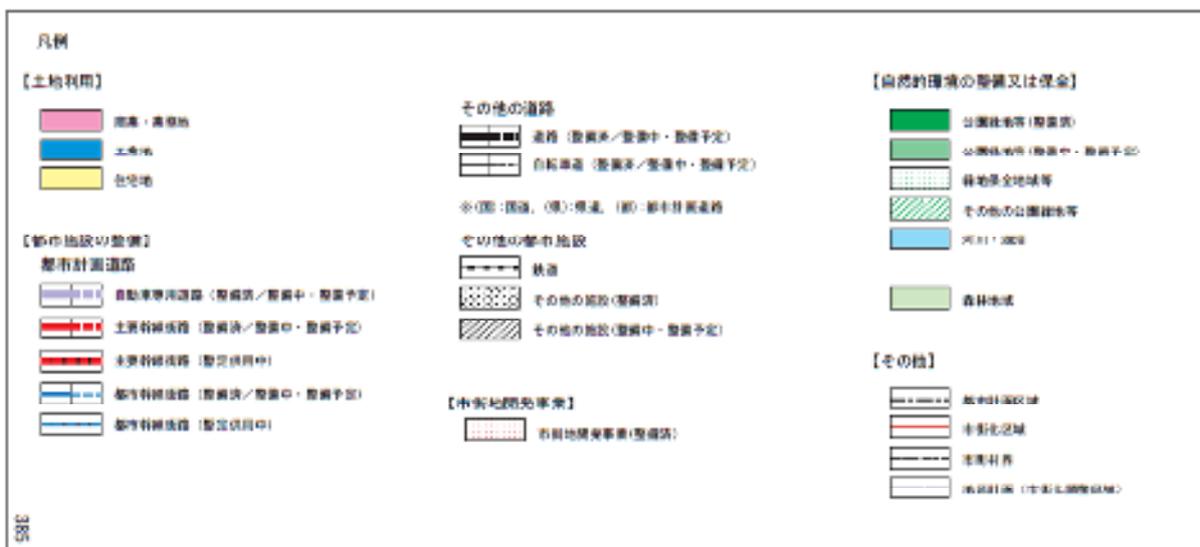
市では、潮来市第6次総合計画基本構想、潮来市都市計画マスタープラン及び潮来都市計画区域マスタープランで、都市構造等が示されています。これらから、そのイメージをとりまとめると次のように考えます。

■都市構造のイメージ





●潮来都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 5 月）



### 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。

## 4. 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ぶ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。

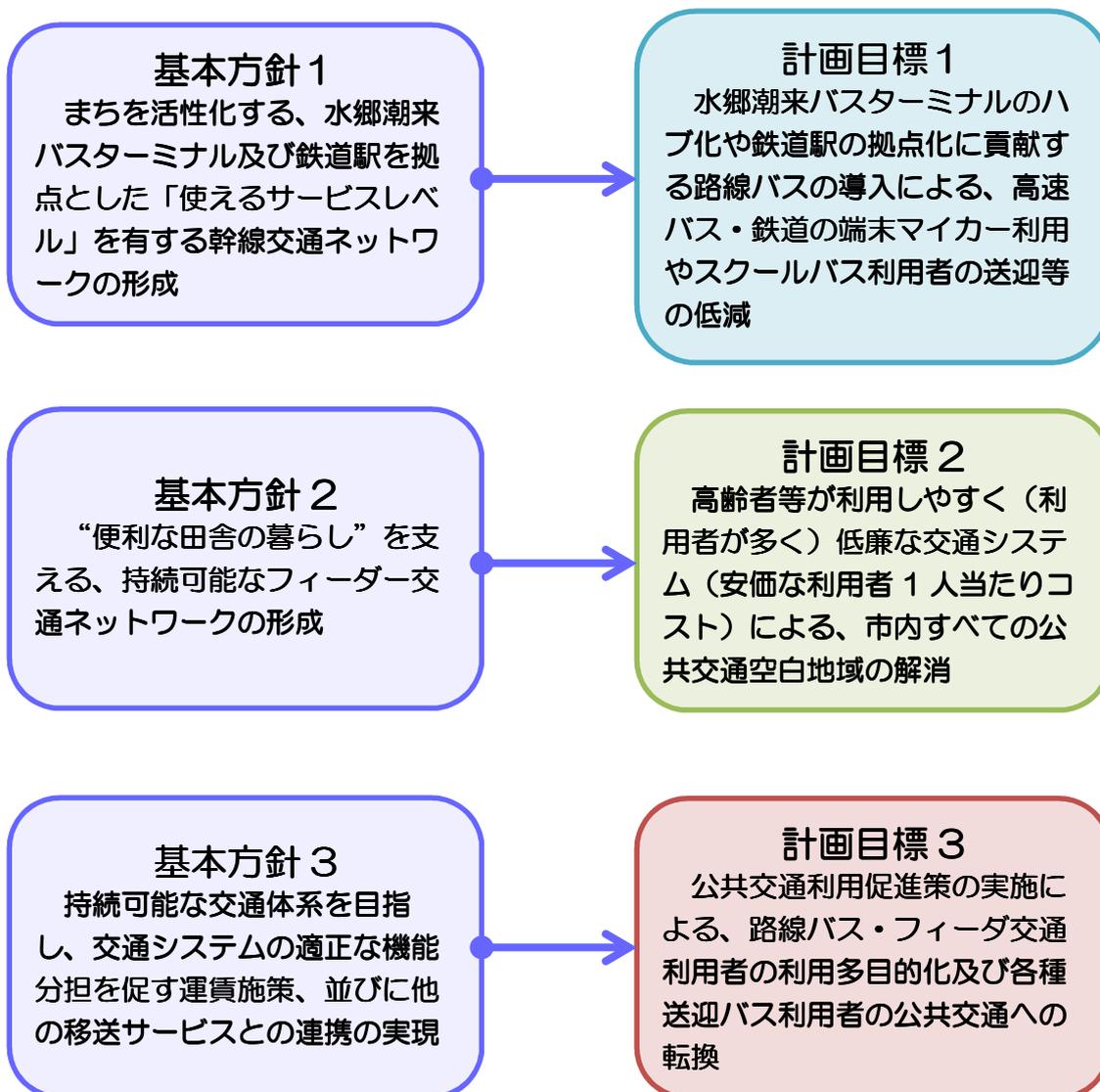
また、現在運行されているスクールバスや無料送迎バスと調整することで、スクールバス利用者・無料送迎バス利用者を公共交通利用へと転換させることで、送迎バスと公共交通全体の運行の効率化を図ります。

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。

## 5. 計画目標（案）

### 5.1 計画目標（案）

計画目標（＝計画期間中に達成すべき目標）は、基本方針（案）等から次のとおりとします。



## 資料 1 の追加資料

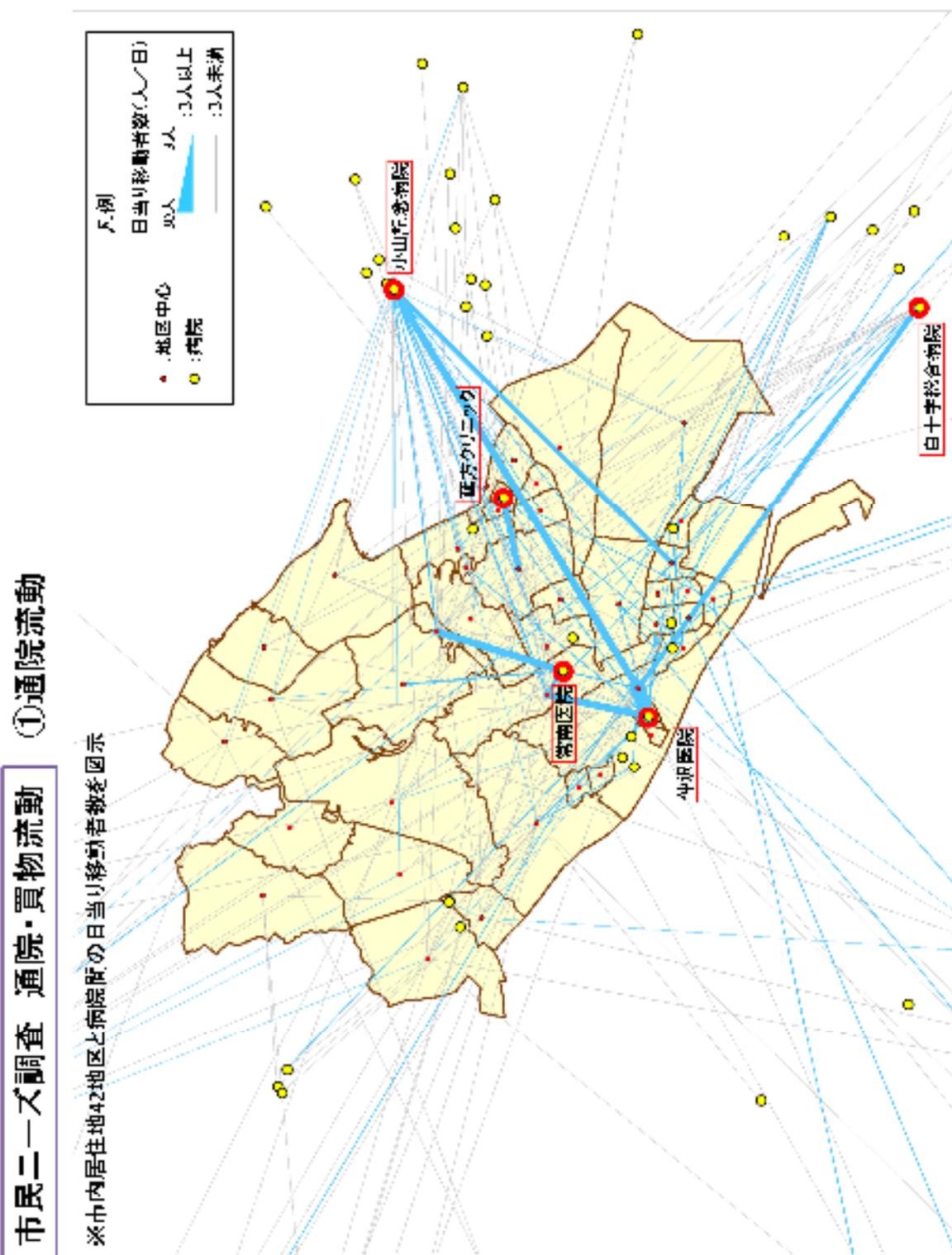
### － 目 次 －

1. 各種交通流動 .....	1
1.1 通院流動 .....	1
1.2 食料品・日用品等の買物流動 .....	2
1.3 食料品・日用品等以外の買物流動 .....	3
2. 計画目標と指標・事業のイメージ .....	4

# 1. 各種交通流動

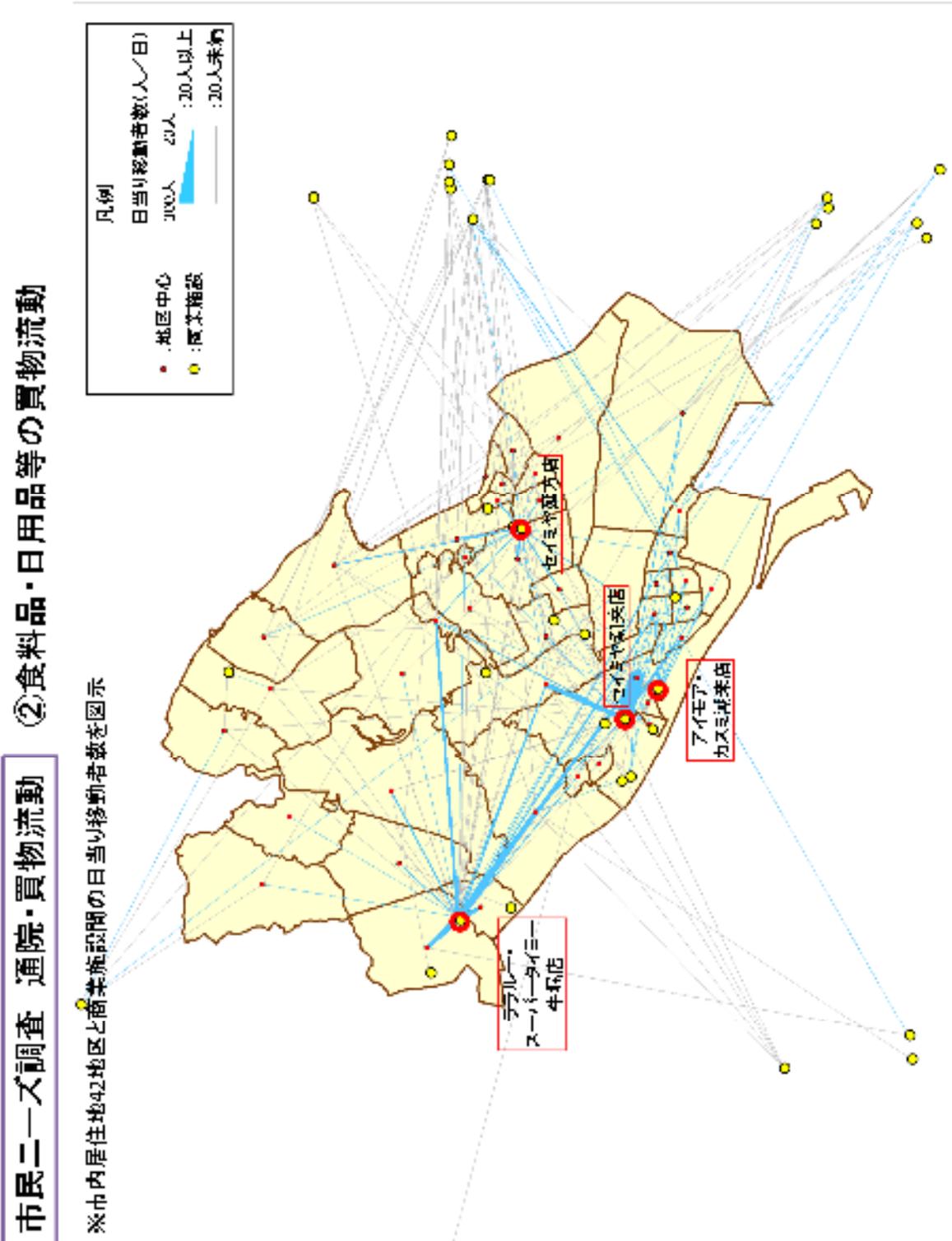
## 1.1 通院流動

市民ニーズ調査結果より、市内居住地 42 地区と病院間の日当り移動者数を推定し、図示しました。鹿嶋市への流動が多くなっています。



## 1.2 食料品・日用品等の買物流動

市民ニーズ調査結果より、市内居住地42地区と商業施設間の日当り移動者数を推定し、図示しました。ラルーやアイモア等の市内施設への流動が多くなっています。

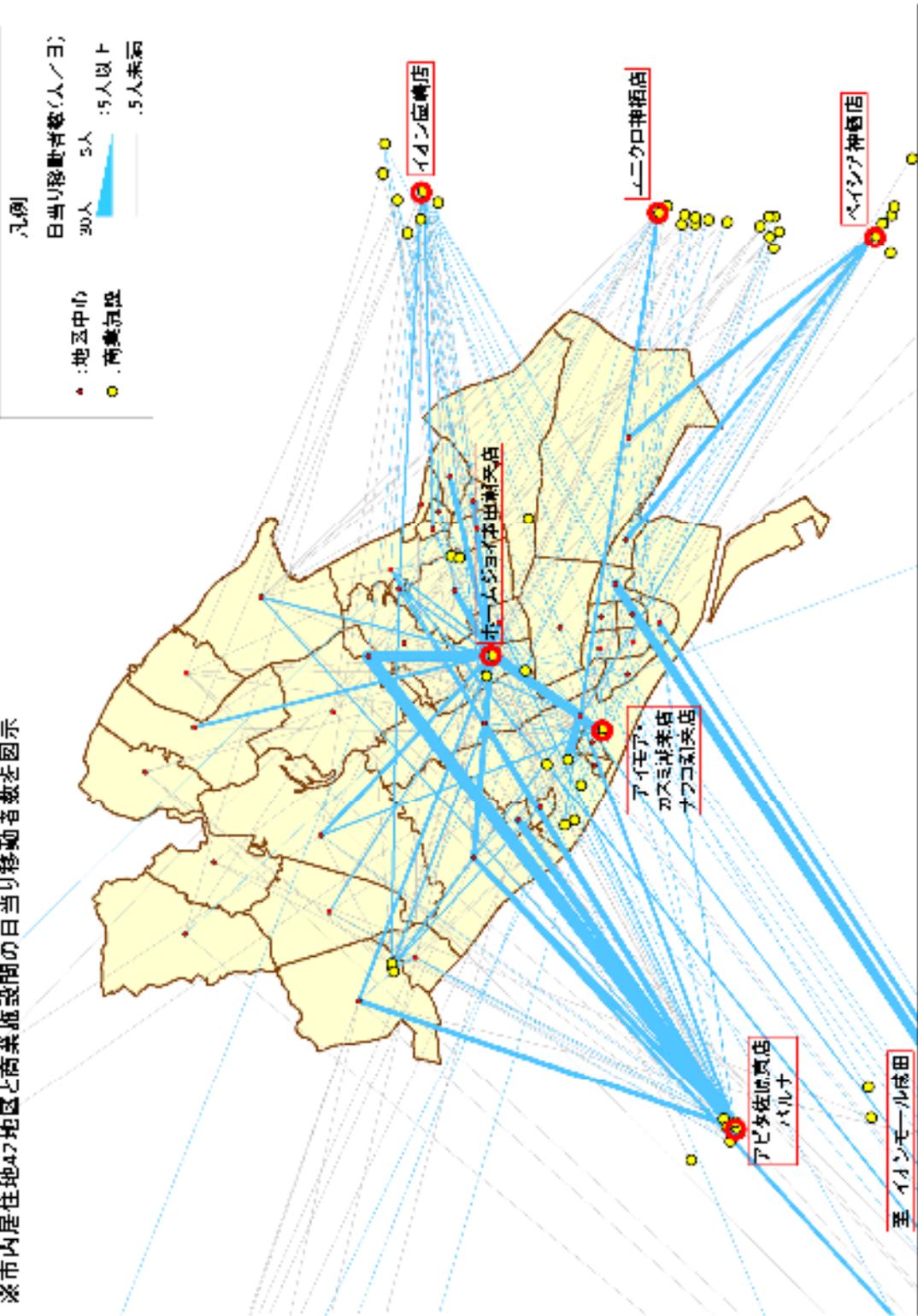


### 1.3 食料品・日用品等以外の買物流動

市民ニーズ調査結果より、市内居住地42地区と商業施設間の日当り移動者数を推定し、図示しました。市内のホームジョイ本田やララーへの流動も多くありますが、稲敷・香取方面への流動が多くなっています。

## 市民ニーズ調査 通院・買物流動 ③食料品・日用品等以外の買物流動

※市内居住地42地区と商業施設間の日当り移動者数を図示



## 2. 計画目標と指標・事業のイメージ

### ■指標・事業イメージ（1）

計画目標	水郷潮来バスターミナルハブ化や鉄道駅拠点化に貢献する路線バスの導入による、高速バス・鉄道の端末マイカー利用やスクールバス利用者の送迎等の低減		
	目標	指標	事業
1	目標 1-1 既存路線バスの利用者増	計画期間末時点 利用者数 ●人/片道・日以上 (利用者数=平均乗車密度× 運行回数)	事業 1-1 鹿行北浦ラインの起終点・ダイヤ等の改善
	目標 1-2 新規路線バスによる公共交通利用者増	各運行路線について ①運行開始年 利用者数 ●人/片道・日以上 (利用者数=平均乗車密度× 運行回数) ②計画期間末 利用者数 ●人/片道・日以上 (利用者数=平均乗車密度× 運行回数)	事業 1-2-1 西浦側の路線バスの運行 事業 1-2-2 拠点・市街地の連絡路線の運行 事業 1-2-3 水郷潮来BTハブ化路線（水郷潮来BT～鹿嶋、神栖、香取、稲敷方面等）の運行

### ■指標・事業イメージ（2）

計画目標	高齢者等が利用しやすく（利用者が多く）低廉な交通システム（安価な利用者1人当たりコスト）による、市内すべての公共交通空白地域の解消		
	目標	指標	事業
2	目標 2-1 フィーダー交通導入による公共交通利用者増	①公共交通空白地域面積 ●%、公共交通空白地域人口 ●% ②利用者数 ●人/年以上 ③利用者1人当たり行政負担額 ●円/人以下	事業 2-1 潮来市型デマンド交通（一般タクシー利用補助）の実施
	目標 2-2 フィーダー交通利用者の利用促進に伴う支線路線バス需要の創出	①利用者数 ●人/年以上	事業 2-2 フィーダー交通利用者増に伴う支線バス導入

■指標・事業イメージ (3)

計画 目標 3	公共交通利用促進策の実施による、路線バス・フィーダ交通利用者の利用多目的化及び各種送迎バス利用者の公共交通への転換		
	目標	指標	事業
目標 3-1 乗継運賃によるバス乗継利用者の創出	①バス乗継利用者数 ●●人 ／日以上	事業 3-1 バス（幹線・フィーダー）乗継運賃等の導入	
目標 3-2 商業施設等の連携による通勤・通学以外の利用者増	①各種連携施策実施施設数●●箇所 ②商業施設利用時の新たなバス利用者●●人以上 ③商業施設等協力団体からの収入が運行コストに占める割合 ●●%以上	事業 3-2-1 商業施設等のバス利用促進施策実施	
		事業 3-2-2 商業施設との連携によるバス運賃相当の商品割引等	
		事業 3-2-3 商業施設等のバス運営協賛金等の協力	
目標 3-3 各種移送サービスからの公共交通利用者増	①各種送迎バスからの公共交通転換者数 ●●人／日	事業 3-3-1 高校生の利便性向上となる高校スクールバスとの連携	
		事業 3-3-2 各種施設無料送迎バスとの連携・代替	
目標 3-4 鉄道、高速バス利用者へのモビリティマネジメントによる二次交通の公共交通利用者増	①二次交通の公共交通利用転換者数●●人 ②モビリティマネジメント実施回数●●回	事業 3-4-1 鉄道・高速バスの通勤・通学利用者（市民）へのモビリティマネジメントの実施	
		事業 3-4-2 来街者（通勤、観光）へのモビリティマネジメントの実施	

## 地域公共交通ネットワーク（案）について

### － 目 次 －

1. 潮来市地域公共交通網形成の考え方 .....	1
2. 地域間幹線系統の確保・維持 .....	2
2.1 計画の概要 .....	2
2.2 需要の予測 .....	4
2.3 収入・費用の試算 .....	7
3. 地域内フィーダー交通の確保・維持 .....	8
3.1 計画の概要 .....	8
3.2 需要の予測 .....	11
3.3 収入・費用の試算 .....	11

# 1. 潮来市地域公共交通網形成の考え方

基本方針（案）を踏まえ、本市の地域公共交通網形成（再編案）は以下の方針で検討します。

## ①地域間幹線系統の確保・維持

- 地域内外の主要拠点間を結ぶ区間については、まとまった需要をバス車両にて輸送するのが効率的であり、利用者にとってもわかりやすい形態となります。よって主要拠点間を結ぶ路線については、鉄道とともに地域公共交通の骨格を形成する地域間幹線系統として確保・維持を図ります。

## ②地域内フィーダー交通の確保・維持

- 鉄道や地域間幹線系統が運行していない公共交通空白地域における移動制約者（高齢者や自動車を利用できない方など、公共交通以外に移動手段がない方のこと）の移動手段については、少ない需要が広範囲に点在しておりバス車両を用いた定時定路線型の運行サービスによる需要の集約は困難であることから、既存タクシーなどの車両等を活用した運行の確保・維持を図ります。

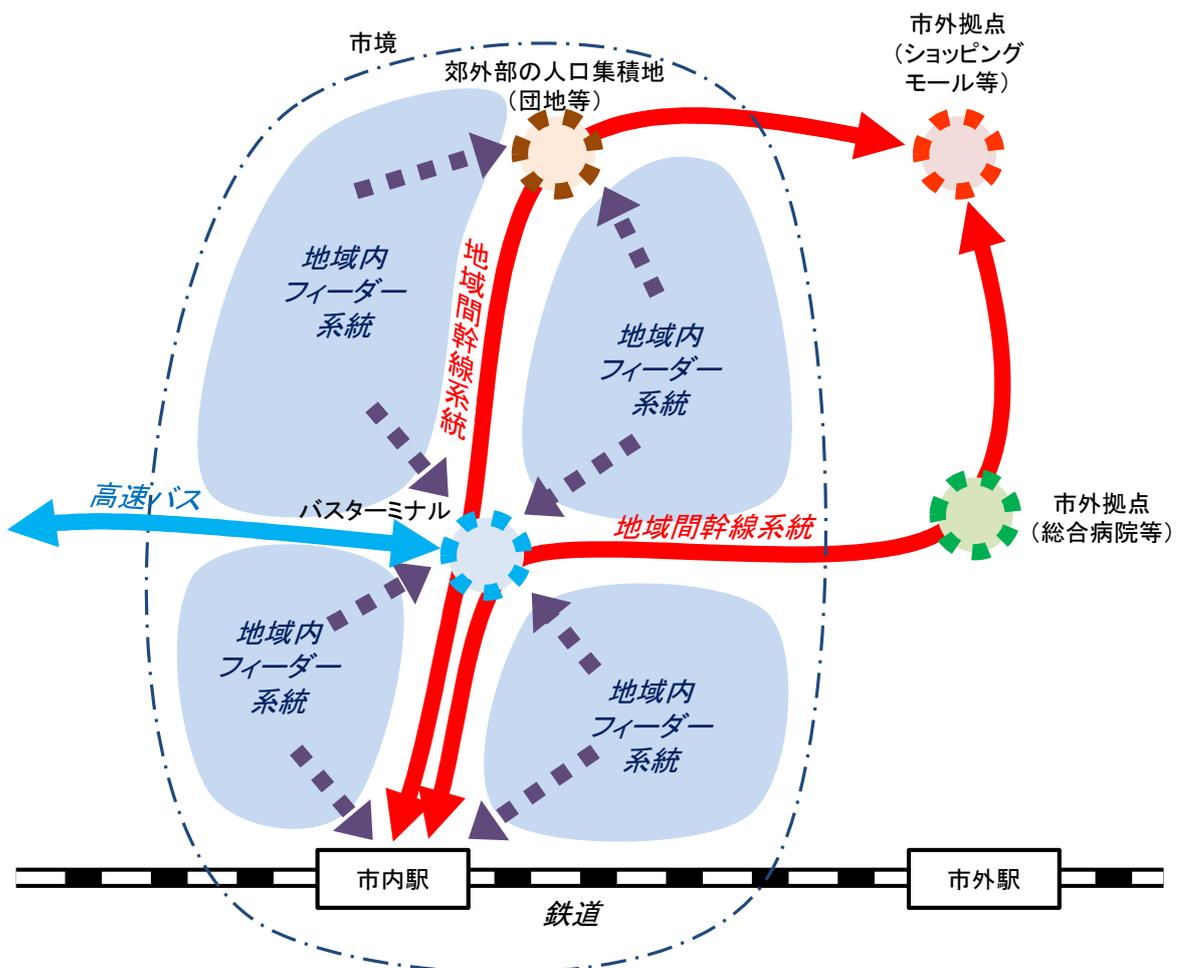


図 地域公共交通体系のイメージ

## 2. 地域間幹線系統の確保・維持

### 2.1 計画の概要

- 行方市・鹿嶋市と連携し、国等の支援を受けながら広域連携路線バス「鹿行北浦ライン（潮来駅～鹿島大野駅間）」（下図・緑色線）を維持します。
- 市の中心市街地と市内外の主要拠点とを結ぶ「延方駅～水郷潮来バスターミナル～潮来駅～牛堀地域～麻生高校～レイクエコー」間（下図・黄色線）の新規路線バス運行を民間バス事業者に要請し、行方市と連携のうえ、国等の支援を受けながら維持します。
- 市の中心市街地を循環する新規路線バス（下図・薄紫色）の運行を民間バス事業者に要請し、国等の支援を受けながら維持します。
- 水郷潮来バスターミナルのハブ化構想を踏まえ、水郷潮来バスターミナルと近隣市主要拠点とを結ぶ路線の運行を検討します。

～新規路線バスのルート設定の考え方～

新規路線バスの運行ルートについては、市民及び来訪者にとって利用しやすい幹線系統とするため、以下のように設定しました。

#### ●延方駅～レイクエコー線

当該路線は、「延方市街地」、「日の出市街地」、「潮来市街地」、「牛堀市街地」等の人口密度の高い地域を通過するとともに、潮来市内の拠点施設である「延方駅」、「道の駅いたこ」、「水郷潮来バスターミナル」、「潮来駅」や市民の日用品の買物先として多く利用されている各商業施設等を結ぶものです。また、行方市区間については、行方市地域公共交通網形成計画（平成27年度策定）において位置付けられた路線となっており、潮来市内からスクールバスを利用した通学者の多い「麻生高校」や行方市地域公共交通網形成計画において「拠点バスターミナル」に位置付けられている「行方市レイクエコー」を結んでおり、将来的には「なめがた地域医療センター」へのアクセスも可能となる予定です。

#### ●中心市街地循環線

当該路線は、市の玄関口である「水郷潮来バスターミナル」、「潮来駅」、「延方駅」を循環するとともに、人口密度の高い「日の出市街地」、「潮来・辻市街地」、「延方市街地」を経由し、市外からの来訪者も多い「道の駅いたこ」や「潮来高校」および「潮来市役所」等の市内の主要拠点を結んでいます。

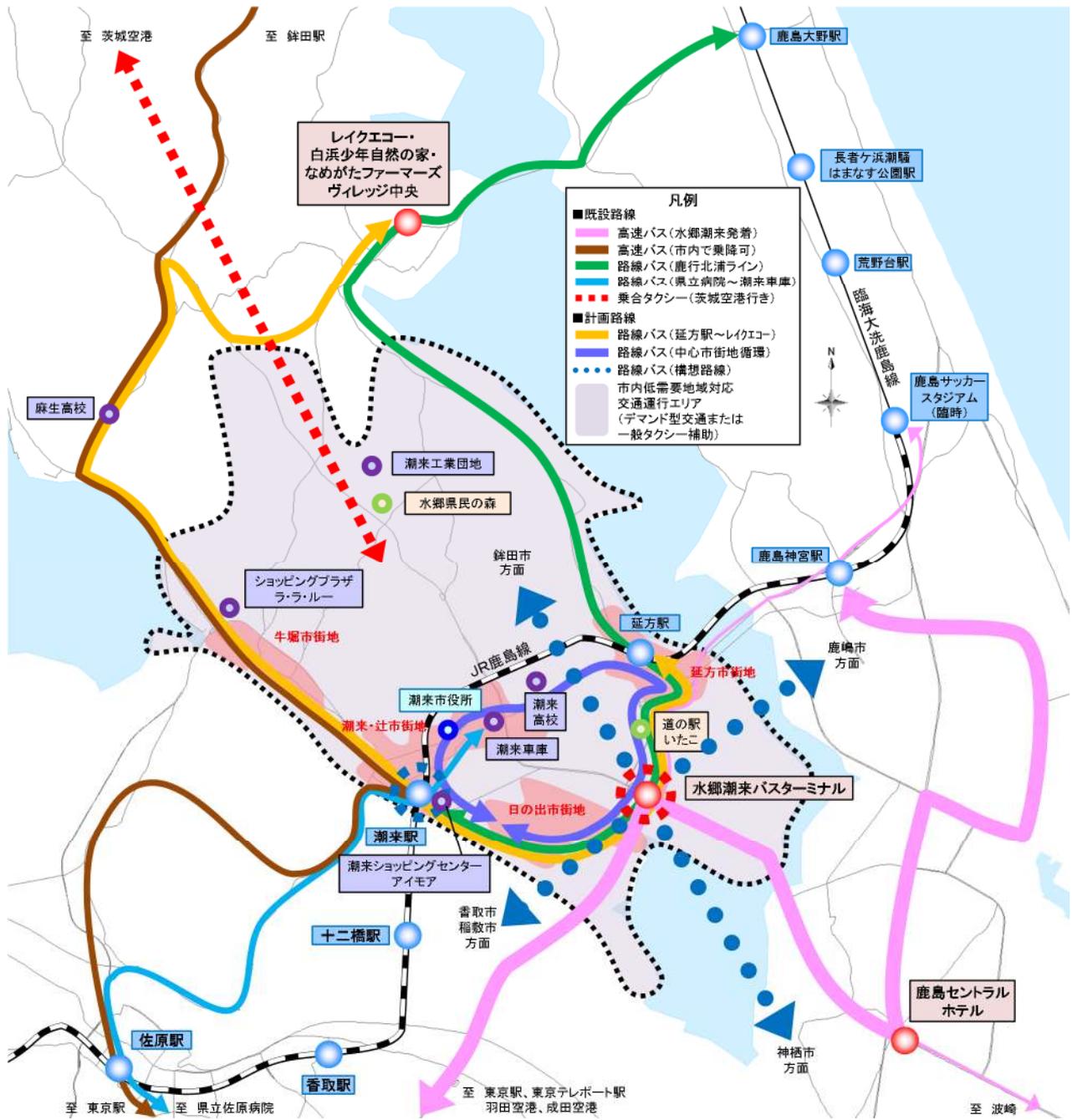


図 潮来市バス路線網計画概要図

## 2.2 需要の予測

ここでは、新たに民間バス事業者に運行を要請する「延方駅～水郷潮来バスターミナル～潮来駅～牛堀地域～麻生高校～レイクエコー」間の新規路線バス及び中心市街地循環路線バスについて、需要を予測します。

### 2.2.1 利用対象者と需要の予測方法

本路線の主な利用者については下表に示す4分類と想定します。各分類の需要予測方法を下表に示します。

利用者の分類	需要予測方法
高速バス利用者	市民ニーズ調査結果より予測
鉄道利用者	市民ニーズ調査結果より予測
スクールバス利用者	高校生アンケート調査結果より現況スクールバスのバス停別利用者数を整理し、新規路線バスルート沿線の現況スクールバス停留所を利用して いる学生は全員が新規路線バスに転換するものと想定
通学・帰宅で自動車により送迎される高校生等	高校生アンケート調査結果より予測

### 2.2.2 需要予測結果

#### (1) 高速バス利用者・鉄道利用者

市民ニーズ調査の結果をもとに、潮来市内の交通ターミナルの1日あたりの利用意向者数を推定すると下表の①の人数となります。この人数に新規路線バスの沿線人口比率、年間日数を乗じると新規バス路線の年間利用者数は、下表の⑦と推定されます。

①交通ターミナルの利用意向者数※1 (人/日)				②潮来市人口※2 (人)	③新規路線バス沿線人口※3 (人)	④沿線人口比率 (③÷②)	⑤年間日数 (日)	⑥新規路線バス年間利用者数 (①×④×⑤) ※片道利用 (人/年)	⑦新規路線バス年間利用者数 (⑥×2) ※往復利用 (人/年)
水郷潮来BT	JR延方駅	JR潮来駅	合計						
263	20	44	327	30,534	13,918	0.46	365	54,903	109,806

※1 市民ニーズ調査において、交通ターミナルへの交通手段に路線バスを利用する意向があると回答された人数を抽出率により拡大

※2 平成22年度国勢調査の総人口

※3 新規バス路線から半径300m範囲の人口

## (2) スクールバス・送迎バス利用者

### ① 平日利用者数

高校生アンケートの結果によれば、新規路線バスの沿線からスクールバスを利用している方の人数は、下表の③となり、新規路線バスが運行された場合、これらの方は全員が路線バスに転換すると仮定します。この人数に年間の平日日数を乗じると、新規路線バスの平日利用者数は下表の⑥と推定されます。

学校名	①新規路線バス沿線のバス停利用者数 (人/日)	②係数 ※1	③新規路線バス沿線のバス停利用者数(補正) (①×②) (人/日)	④年間の平日日数 ※2 (日)	⑤スクールバス等からの転換者数 (③×④) ※片道利用 (人/年)	⑥スクールバス等からの転換者数 (⑤×2) ※往復利用 (人/年)
潮来高校	12	1.20	14	195	2,730	5,460
麻生高校	82	1.12	92	195	17,940	35,880
合計	94	—	106	—	20,670	41,340

※1 スクールバス利用者のうち、「a.乗降バス停が特定できた人数」と「b.乗降バス停が不明の方を含めた総人数」の比率(b÷a)

※2 土日祝日の他、春休み期間、夏休み期間、冬休み期間を除いた年間日数

### ② 休日利用者数

高校生アンケートより得られた土日のスクールバスの利用意向をもとに、土日のスクールバス利用者数を推定すると下表の③となります。この人数に年間の休日日数を乗じると、新規路線バスの休日利用者数は、下表の⑥と推定されます。

学校名	①新規路線バス沿線のバス停利用者数 (人/日)	②土日のスクールバス利用意向 (%)	③土日のスクールバス利用者数 (①×②) (人/日)	④年間の休日日数 ※2 (日)	⑤スクールバス等からの転換者数 (③×④) ※片道利用 (人/年)	⑥スクールバス等からの転換者数 (⑤×2) ※往復利用 (人/年)
潮来高校	14	36%	5	170	850	1,700
麻生高校	92	29%	27	170	4,590	9,180
合計	106	—	32	—	5,440	10,880

※2 土日祝日の他、春休み期間、夏休み期間、冬休み期間を加えた日数

### ③ 年間利用者数(全日)

上記の①と②で算出した平日利用者数と休日利用者数を合計すると、年間利用者数は52,220人と推定されます。

平日利用者数(41,340人) + 休日利用者数(10,880人) = 52,220人
---

### (3) 通学・帰宅で自動車により送迎される高校生等

高校生アンケートの結果によれば、雨天時は「自動車による送迎」が大幅に増加するという結果が得られています。雨天時のみ「自動車による送迎」を選択している方は、通常時は保護者の方の負担等が大きいことなどが理由で「自動車による送迎」を選択していないと考えられることから、新規路線バスが運行された場合は、路線バスを利用する可能性があると想定されます。以上を踏まえ、「雨天時のみ自動車による送迎を選択されている方の割合」を「通常時のスクールバスの利用割合」に加えたものを「⑤新規路線バスの利用割合」と仮定します。

上記の「⑤新規路線バスの利用割合」を「通常時のスクールバスの利用割合」で除した数値を「⑥バス利用者数の伸び率」として、自動車送迎から新規路線バスに転換する利用者数を算出すると下表の⑧と推定されます。

学校名	①スクールバスからの転換者数 (平休合計) ※1 (人/年)	②通常時のスクールバスの利用割合 (%)	③通常時の自動車送迎の割合 (%)	④雨天時の自動車送迎の割合 (%)	⑤新規路線バスの利用割合 (((4-3)+2) ※2 (%)	⑥バス利用者数の伸び率 (5÷2)	⑦自動車送迎からの転換者数 (((1×6)-1) ※往復利用 (人/年)
潮来高校	7,160	33%	21%	53%	65%	1.97	6,945
麻生高校	45,060	55%	15%	37%	77%	1.40	18,024
合計	52,220	—	—	—	—	—	24,969

※1 「(2) スクールバス・送迎バス利用者」で算出した年間利用者数

### (4) 年間利用者数

上記の(1)～(4)で推定した利用者数を合計すると年間利用者数は、186,995 人となります。

利用者の分類	年間利用者数
高速バス・鉄道利用者	109,806 人
スクールバス利用者	52,220 人
通学帰宅で自動車により送迎される高校生	24,969 人
合計	186,995 人

※スクールバス利用者以外の行方市区間の需要は見込んでいません。

## 2.3 収入・費用の試算

前述の「2.2 需要の予測」により推定した年間利用者数等を用いて収入・費用を試算すると下表のとおりとなります。ケース1は、高速バス・鉄道利用者の潜在的な需要を最大限に見込んだ場合の試算です。ケース2およびケース3は、高速バス・鉄道利用者の潜在的な需要を顕在化率50%（ケース2）、10%（ケース3）で低減させた場合の試算です。また、ケース4は高速バス・鉄道利用者の潜在的な需要を市民ニーズ調査の回収率37.5%で低減させた場合の試算です。

### 【延方駅～レイクエコー線の試算結果】

項目	単位	延方駅～レイクエコー線				備考	
		ケース1 (顕在化率100%)	ケース2 (顕在化率50%)	ケース3 (顕在化率10%)	ケース4 (回収率37.5%)		
①営業距離	km	27					
②運行便数(往復計)	便	16				バス車両2台で6～17時台に1方向8便の運行を想定	
③年間利用者数	③-1 2路線合計	人	186,995	132,261	87,935	118,829	高速バス・鉄道利用者による新規路線バスの利用について「ケース2」は1/2、「ケース3」は1/10、「ケース4」は市民ニーズ調査回収率(37.5%)で低減
	③-2 路線別	人	126,222	89,276	59,356	80,210	上記③-1を以下の営業距離で路線別に按分 ・延方駅～レイクエコー線：27km ・中心市街地循環線：13km
④運賃	円/人	300				平均距離(片道距離÷2)を乗車した場合を想定し、鹿行北浦ラインの運賃体系に従って設定	
⑤年間運行日数	日	365				年間日数	
⑥路線型運行(一般乗合旅客運送事業)地域キロ当たり標準経常費用	円	288.77				平成29年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(陸上交通)の補助ブロックごとに定める標準経常費用(北関東ブロック)	
⑦収入	⑦-1 路線全体	円	37,866,600	26,782,800	17,806,800	24,063,000	③-2×④
	⑦-2 潮来市区間	円	21,037,000	14,879,333	9,892,667	13,368,333	上記⑦-1を潮来市内距離15kmとして按分
⑧費用	⑧-1 路線全体	円	45,533,254	45,533,254	45,533,254	45,533,254	⑥×①×②×⑤
	⑧-2 潮来市区間	円	25,296,252	25,296,252	25,296,252	25,296,252	潮来市内距離15kmとして按分
⑨収支率	%	83.2	58.8	39.1	52.8	⑦÷⑧×100	

### 【中心市街地循環線の試算結果】

項目	単位	中心市街地循環線				備考	
		ケース1 (顕在化率100%)	ケース2 (顕在化率50%)	ケース3 (顕在化率10%)	ケース4 (回収率37.5%)		
①営業距離	km	13					
②運行便数(往復計)	便	16				バス車両2台で6～17時台に1方向8便の運行を想定	
③年間利用者数	③-1 2路線合計	人	186,995	132,261	87,935	118,829	高速バス・鉄道利用者による新規路線バスの利用について「ケース2」は1/2、「ケース3」は1/10、「ケース4」は市民ニーズ調査回収率(37.5%)で低減
	③-2 路線別	人	60,773	42,985	28,579	38,619	上記③-1を以下の営業距離で路線別に按分 ・延方駅～レイクエコー線：27km ・中心市街地循環線：13km
④運賃	円/人	200				平均距離(営業距離÷4※循環線のため)を乗車した場合を想定し、鹿行北浦ラインの運賃体系に従って設定	
⑤年間運行日数	日	365				年間日数	
⑥路線型運行(一般乗合旅客運送事業)地域キロ当たり標準経常費用	円	288.77				平成29年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(陸上交通)の補助ブロックごとに定める標準経常費用(北関東ブロック)	
⑦収入	円	12,154,600	8,597,000	5,715,800	7,723,800	③-2×④	
⑧費用	円	21,923,418	21,923,418	21,923,418	21,923,418	⑥×①×②×⑤	
⑨収支率	%	55.4	39.2	26.1	35.2	⑦÷⑧×100	

### 3. 地域内フィーダー交通の確保・維持

#### 3.1 計画の概要

- 地域間幹線系統が運行していない公共交通空白地域における移動制約者（高齢者や自動車を利用できない方など、公共交通以外に移動手段がない方のこと）の移動手段の確保・維持します。具体的には下表の交通システムの導入について、比較検討を行います。

名称	概要	イメージ図
デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が運営主体となりタクシー事業者から指定時間内タクシーを借り上げ、事前登録者からの予約に応じ、複数の予約者を乗合形式で輸送します。</li> <li>市内に5箇所の主要拠点を位置づけ、市内を4つの地区（主要拠点を1つ以上含む）に区分します。各地区内に自宅側停留所（ミーティングポイント）と指定目的地（市内の病院・商店・公共施設等）を設定し、指定された2点間の輸送を行います。</li> <li>ゾーンを越えた外出を行う場合は、主要拠点にてバスまたは他地区のデマンド型交通に乗り継ぎを行います。</li> </ul>	
一般タクシー補助	<ul style="list-style-type: none"> <li>自宅と市が指定した目的地（市内の病院・商店・公共施設等）間の移動に限り、500円を市が補助します。</li> <li>利用できる曜日・時間帯にも指定があります。</li> </ul>	
一般タクシー補助 + 支線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>自宅と市が指定した目的地（市内の病院・商店・公共施設等）間の移動に限り、500円を市が補助します。</li> <li>利用できる曜日・時間帯にも指定があります。</li> <li>「水郷県民の森～水郷潮来バスターミナル」間に支線バスを運行し、路線バスにて市中心部及び水郷潮来バスターミナルにアクセス（直接またはタクシーからの乗り継ぎ）できる圏域を拡大します。</li> </ul>	

■対応策の比較検討

名称	デマンド交通（ミーティングポイント型）導入案	タクシー補助（メーター差額補助）実施案	タクシー補助（メーター差額補助）＋支線バス運行 実施案		
イメージ図					
概要	運営主体	潮来市（運行主体は運行委託事業者）	運行事業者	運行事業者	潮来市（運行主体は運行委託事業者）
	事業形態	一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）（潮来市が運行事業者に運行委託）※地域公共交通会議において協議が調っていることが必要	一般乗用旅客自動車運送事業	一般乗用旅客自動車運送事業	一般乗合旅客自動車運送事業
	対象者	事前に利用登録した方	事前に利用登録した方	事前に利用登録した方	制限なし
	自宅側停留所	登録者の自宅周辺の指定箇所（ゴミステーション等 ※自宅前は原則として指定しない）	登録者の自宅前	登録者の自宅前	固定停留所（運行ルート上に500m程度の間隔で設置）
	目的地側停留所	市内の医院、商店、公共施設、バス停	市内の医院、商店、公共施設、バス停	市内の医院、商店、公共施設、バス停	固定停留所（運行ルート上に500m程度の間隔で設置）
	事前予約	1週間前から前日まで	利用時に呼び出し	利用時に呼び出し	不要
	運行形態	自宅周辺の指定停留所と目的地間を運行	自宅から目的地（限定）までドア to ドアで運行	自宅から目的地（限定）までドア to ドアで運行	定時定路線
	運行日	平日（土曜日・日曜日・祝日は運休）	平日（土曜日・日曜日・祝日は運休）	平日（土曜日・日曜日・祝日は運休）	平日（土曜日・日曜日・祝日は運休）
	運行時刻	8時～16時	8時～16時	8時～16時	8時～16時
	運賃	1回 250円 ※路線バスに乗り継いだ場合は割引となる乗り継ぎチケットの発行を検討	メーター運賃から500円を引いた差額(500円は市が補助) ※路線バスに乗り継いだ場合は割引となる乗り継ぎチケットの発行を検討	メーター運賃から500円を引いた差額(500円は市が補助) ※路線バスに乗り継いだ場合は割引となる乗り継ぎチケットの発行を検討	距離に応じた運賃（平均支払額300円程度と想定）
車両	市がタクシー事業者よりワゴン車両を借り上げ（運行事業者がワゴン車両を保有しない場合は市が購入を補助）	運行事業者が所有する車両を活用	運行事業者が所有する車両を活用	小型バス車両（約30人乗り）	
利点	<ul style="list-style-type: none"> <li>登録者の点在する自宅と駅を直結するルートを設定し、ワゴン車両を用いることで、需要を集約した効率的な輸送を実現できる。</li> <li>乗車人数に関わらず利用者の負担額は一定であり、わかりやすく利用しやすい。</li> <li>利用者にとっては一般タクシーに近い高サービスを安価に受けることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド型に比べ行政の運営コスト（タクシー借り上げ費用、予約システム維持管理費用等）が少ない。</li> <li>民間のタクシー事業が活性化する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド型に比べ行政の運営コスト（タクシー借り上げ費用、予約システム維持管理費用等）が少ない。</li> <li>民間のタクシー事業が活性化する。</li> <li>支線バスを運行しないケースに比べ、市中心部や水郷潮来バスターミナル等への外出に利用する場合の利用者負担が少ない。</li> <li>来訪者が水郷県民の森等へのアクセスに利用可能である。</li> </ul>		
欠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要が増加した場合、9人毎に増車が必要となり、その分自治体負担が増加する。（運行事業者がワゴン車両を保有していない場合、購入コストの補助も必要）</li> <li>土曜日・日曜日・祝日の需要に対応する場合、運行コストが増加する。（土曜日の需要は平日の半分、日曜日は3割であるため、運行収支は悪化する。）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前に運賃がわからないため、利用者にとっては不安である。</li> <li>乗合ではないため、利用者数が増えれば増えるほど自治体の負担が増加する。</li> <li>市中心部や水郷潮来バスターミナル等への外出に利用する場合、居住地区によっては移動距離が長く自己負担額が大きくなる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事前に運賃がわからないため、利用者にとっては不安である。</li> <li>乗合ではないため、利用者数が増えれば増えるほど自治体の負担が増加する。</li> <li>支線バスを運行しないケースに比べ、自治体負担額が大きくなる。</li> </ul>		
想定需要	14,000人/年	14,000人/年	14,000人/年		
年間収入	約350万円/年	なし	約420万円（タクシー：なし、支線バス：約420万円）		
年間費用	約1,600万円/年	約700万円/年	約1,490万円（タクシー：約700万円/年、支線バス：約790万円）		
年間収支	約▲1,250万円/年	約▲700万円/年	約▲1,070万円/年		

■周辺市における地域内フィーダー交通の事例

種 別	デマンド交通				タクシー補助	
	行方市	神栖市	土浦市	つくば市	稲敷市	鹿嶋市
市町村名	行方市	神栖市	土浦市	つくば市	稲敷市	鹿嶋市
名 称	行方ふれあい号	神栖市デマンドタクシー	のりあいタクシー土浦	乗合タクシーつくタク	稲敷市地域交通利用券	地域交通利用料金助成事業利用券
利用対象者	市内に住所を有している方	以下の条件のいずれかを満たす方 ①市内に住所を有している方 ②身体障害者 ③療育手帳の交付を受けた方 ④要介護認定者	市内に住所を有する65歳以上の方とその介助者	特に制限なし ※以下の場合には利用不可 ①一人で乗車できない方(介添え者が同乗すれば利用可能) ②未就学児のみの利用 ③ペットをつれての利用 ④車内での飲食・喫煙 ⑤飲酒されている方 ⑥営業目的の利用 ⑦車両を待たせての用足し	市内に住所を有している方で以下の条件のいずれかを満たす方 ①自動車運転免許証がない方 ②自動車を所有していない方 ③何らかの理由で自動車を利用出来ない方	以下の条件をすべて満たす方 ①市に住民登録をしている方 ②満70歳以上の方 ③自動車やバイクなど運転免許証の交付を受けていない方 ④市の福祉タクシーや外出支援サービスなどを受けていない方
利用時間	平日の8時～16時 ※土日祝日、年末年始は運休	平日の8時～16時 ※土日祝日、年末年始は運休	平日の8時台～16時台 ※土日祝日、年末年始は運休	平日の9時台～16時台 ※土日祝日、年末年始は運休	8時～17時 ※タクシー会社の運休日を除く	特に制限なし ※タクシー会社の運休日を除く
利用者負担額	中学生以上：500円/回 小学生、障害者等：200円/回 障害者等の介助者：300円/回 3歳児未満：無料	大人：300円/回 子供：150円/回(13歳未満) 3歳児未満、介助者：無料	年会費：13,000円 ※11,000円の助成有り 片道料金：600円 ※市内が4エリアに分かれており隣接地区以外への移動は片道1,200円	同一地区内：300円/回 共通ポイント(中心部)への移動：300円/回、1,300円/回 ※つくば市中心部以外のエリアから共通ポイントへ移動する場合は1,300円/回となる ※共通ポイントは、つくば市中心部に存する以下の施設(つくば駅、研究学園駅、つくば市役所、イーアスつくば、筑波大学病院前、筑波メディカルセンター前)	最大700円を助成 ※700円を超えた分が自己負担 ※最低300円は自己負担	タクシー初乗り料金を助成 ※初乗り料金を超えた分が自己負担
会員登録	有り	有り	有り	有り ※自宅から乗車する場合のみ必要	有り	有り
利用時の事前予約	電話予約が必要	電話またはFAXでの予約が必要	電話予約が必要	電話またはFAXでの予約が必要	必要なし	必要なし
乗降場所	自宅または利用者の指定する場所	あらかじめ定められた乗降場所	自宅または利用者の指定する場所	あらかじめ定められた乗降場所 ※利用登録を行うことで自宅前からの乗降も可能	—	—
運行エリア	行方市内	市内を4エリアに分割して運行 ※利用できるのは自宅が含まれるエリア内の移動に限る ※隣接エリアであれば「乗継サービス」の利用により移動可能	土浦市内 ※市内を4エリアに分割して運行しているが各エリア間の移動の制限はなし	市内を5エリアに分割して運行 ※同一エリア内の移動、各エリア～共通ポイントへの移動が可能	乗降場所のいずれかが稲敷市内である場合	乗降場所のいずれかが鹿嶋市内である場合
その他		行き先は公共施設、商業施設、医療機関、金融機関以外は不可			遊興目的での利用は不可	遊興目的での利用は不可

### 3.2 需要の予測

地域内フィーダー系統の需要は、隣接する行方市におけるデマンド交通の利用実態を参考に予測します。行方市のデマンド型交通と同程度の運行サービスを提供した場合、潮来市においても同程度の利用が想定されますが、利用対象者の人口が潮来市は行方市に比べ少ないことから、年間利用者数もそれに比例し少なくなることが予想されます。

#### ■行方市におけるデマンド交通の利用実態

行方市の人口（平成 26 年 10 月 1 日）：35,472 人  
行方市のデマンド交通年間利用者数（平成 26 年度）：17,270 人  
行方市デマンド利用者数÷人口：0.487

#### ■潮来市における地域内フィーダー系統の需要予測

潮来市の人口（平成 28 年 10 月 1 日）：28,723 人  
潮来市の地域内フィーダー系統年間利用者数（予測値）：14,000 人（≒28,723×0.487）

### 3.3 収入・費用の試算

#### （1）デマンド交通（ミーティングポイント型）導入案

##### ① 収入

年間利用者数（14,000 人）×1 回当たり運賃（250 円／人）  
=14,000 人×250 円／人  
=3,500,000 円

##### ② 費用

デマンド型運行（一般乗合旅客運送事業）1 時間・1 台当たり標準経常費用（2,732.72 円※）  
×運行時間（8 時間）×台数（3 台）×日数（平日 245 日）  
=16,068,394 円

※：平成 29 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）の補助ブロックごとに定める標準経常費用

#### （2）タクシー補助（メーター差額補助）実施案

##### ① 収入

なし

##### ② 費用

年間利用者数（14,000 人）×1 人 1 回当たり補助額（500 円）  
=14,000 人×500 円／人  
=7,000,000 円

※1 人 1 回当たりの補助額は、自宅から拠点までの平均距離が 2km 程度（初乗り運賃 730 円）と想定し、自己負担額がバスの初乗り運賃（200 円程度）程度となるように設定。

(3) タクシー補助(メーター差額補助) + 支線バス運行実施案

① 収入

【タクシー補助】なし

【支線バス】

年間利用者数 (14,000 人) × 1 回当り運賃 (300 円/人)

= 14,000 人 × 300 円/人

= 4,200,000 円

注) タクシー補助利用者全員が支線バスに乗り継ぎ利用した場合(最大需要)を想定

【合計】 4,200,000 円

② 費用

【タクシー補助】

年間利用者数 (14,000 人) × 1 人 1 回当り補助額 (500 円)

= 14,000 人 × 500 円/人

= 7,000,000 円

【支線バス】

路線型運行(一般乗合旅客運送事業) 地域キロ当たり標準経常費用 (288.77 円※)

× 営業距離 (7km) × 日運行便数 (16 便) × 年間運行日数 (245 日)

= 7,923,845 円

※: 平成 29 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(陸上交通)の補助ブロックごとに定める標準経常費用(北関東ブロック)

【合計】 = 14,923,845 円

## 鹿行北浦ラインの時刻改正等について

いつも関鉄グリーンバスをご利用下さいまして誠にありがとうございます。

来る平成28年12月1日（木）より、鹿行北浦ライン（鹿島大野駅～潮来駅）について下記のとおり時刻改正等を実施いたしますので、今後ともご利用下さいますようお願い申し上げます。

### 記

#### 1. 運行時刻を改正いたします。

- ・潮来駅行き始発便の繰上げ、鹿島大野駅行き最終便の繰下げで東京方面のお出かけが便利になりました。
- ・鹿島大野駅での大洗鹿島線との接続を改善しました。
- ・レイクエコーの講座時間を考慮して、運行時刻を調整しました。

鹿嶋・行方・潮来広域連携バス「鹿行北浦ライン」時刻表（平成28年12月1日改正）

主要バス停	1便	3便	5便	7便	9便	11便	13便	15便
鹿島大野駅	5:35	8:00	9:30	10:40	13:05	14:10	16:00	19:05
大野出張所前	5:37	8:02	9:32	10:42	13:07	14:12	16:02	19:07
※レイクエコー	5:47	8:12	9:42	10:52	13:17	14:22	16:12	19:17
白鳥の里・かんぼの宿潮来下	6:00	8:25	9:55	11:05	13:30	14:35	16:25	19:30
延方駅	6:10	8:35	10:05	11:15	13:40	14:45	16:35	19:40
水郷潮来バスターミナル	6:20	8:45	10:15	11:25	13:50	14:55	16:45	19:50
潮来駅	6:33	8:58	10:28	11:38	14:03	15:08	16:58	20:03

主要バス停	2便	4便	6便	8便	10便	12便	14便	16便
潮来駅	6:45	9:10	10:40	12:40	14:25	15:30	17:35	20:30
水郷潮来バスターミナル	6:53	9:18	10:48	12:48	14:33	15:38	17:43	20:38
延方駅	7:03	9:28	10:58	12:58	14:43	15:48	17:53	20:48
白鳥の里・かんぼの宿潮来下	7:09	9:34	11:04	13:04	14:49	15:54	17:59	20:54
※レイクエコー	7:25	9:50	11:20	13:20	15:05	16:10	18:15	21:10
大野出張所前	7:35	10:00	11:30	13:30	15:15	16:20	18:25	21:20
鹿島大野駅	7:43	10:08	11:38	13:38	15:23	16:28	18:33	21:28

※レイクエコー・白浜少年自然の家・なめがたファーマーズヴィレッジ中央

#### 2. グリーンバスの路線バス用回数券が使えるようになりました。バス車内で発売いたします。

- ・150円券× 6枚 + 10円券×26枚で1,160円分・・・発売額1,000円（160円オトク）
- ・200円券×10枚 + 10円券×32枚で2,320円分・・・発売額2,000円（320円オトク）
- ・250円券× 8枚 + 10円券×32枚で2,320円分・・・発売額2,000円（320円オトク）

#### 3. 「鹿行北浦ライン1日フリーパス」を新規発売します。バス車内で毎日発売いたします。

- ・鹿行北浦ラインが1日乗り降り自由の周遊券です。片道500円超の区間は往復利用だけでもオトクです。
- ・発売額 大人1,000円 小学生500円

お問い合わせ先 関鉄グリーンバス鉾田営業所  
TEL0291-33-3181

# 広域連携路線バスの実証試験を開始します！

行方市・潮来市・鹿嶋市の3市が連携し、半年間程度の期間を設け、以下のとおり広域連携路線バスの実証試験を開始します。皆様のご利用をお待ちしております。



## 潮来駅～鹿島大野駅 新規路線バス

2016.5.21  
運行開始!!



広域連携路線バス運行実績表(5月21日～10月31日)

資料3—参考

鹿島大野駅⇒潮来駅		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便			
潮来方面計	鹿島大野駅	6:45	8:00	9:30	11:00	13:15	14:45	16:15	17:35			
	潮来駅	7:45	9:00	10:30	12:00	14:15	15:45	17:15	18:35	計	収入額	平均運賃
5月実績	利用者数	18	27	41	42	32	13	22	11	206人	68,200	331
	運行回数	11	11	11	11	11	11	11	11	88回		
	1便当り人員	1.64	2.45	3.73	3.82	2.91	1.18	2.00	1.00	2.34		
6月実績	利用者数	46	74	140	90	82	51	42	24	549人	198,650	361
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回		
	1便当り人員	1.53	2.47	4.67	3.00	2.73	1.70	1.40	0.80	2.29		
7月実績	利用者数	30	71	72	68	63	22	24	15	365人	104,800	287
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	0.97	2.29	2.32	2.19	2.03	0.71	0.77	0.48	1.47		
8月実績	利用者数	31	42	58	62	52	33	39	14	331人	104,650	316
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	1.00	1.35	1.87	2.00	1.68	1.06	1.26	0.45	1.33		
9月実績	利用者数	37	28	62	44	74	29	25	23	322人	103,300	320
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回		
	1便当り人員	1.23	0.93	2.07	1.47	2.47	0.97	0.83	0.77	1.34		
10月実績	利用者数	40	35	59	56	48	32	14	16	300人	106,600	355
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	1.29	1.13	1.90	1.81	1.55	1.03	0.45	0.52	1.21		
計	利用者数	202	277	432	362	351	180	166	103	2,073人	686,200	331
	運行回数	164	164	164	164	164	164	164	164	1,312回		
	1便当り人員	1.23	1.68	2.63	2.20	2.14	1.09	1.01	0.62	1.58		

潮来駅⇒鹿島大野駅		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便			
大野方面計	潮来駅	6:45	8:00	9:30	11:00	13:15	14:45	16:15	17:35			
	鹿島大野駅	7:45	9:00	10:30	12:00	14:15	15:45	17:15	18:35	計	収入額	平均運賃
5月実績	利用者数	15	29	25	34	54	27	21	9	214人	83,600	390
	運行回数	11	11	11	11	11	11	11	11	88回		
	1便当り人員	1.36	2.64	2.27	3.09	4.91	2.45	1.91	0.82	2.43		
6月実績	利用者数	5	48	50	82	103	103	81	46	518人	163,850	316
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回		
	1便当り人員	0.17	1.60	1.67	2.73	3.43	3.43	2.70	1.53	2.16		
7月実績	利用者数	15	22	34	42	59	58	38	20	288人	91,750	318
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	0.48	0.71	1.10	1.35	1.90	1.87	1.23	0.65	1.16		
8月実績	利用者数	27	40	49	54	69	53	41	33	366人	121,100	330
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	0.87	1.29	1.58	1.74	2.23	1.71	1.32	1.06	1.48		
9月実績	利用者数	9	31	35	42	51	47	50	32	297人	70,700	238
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回		
	1便当り人員	0.30	1.03	1.17	1.40	1.70	1.57	1.67	1.07	1.24		
10月実績	利用者数	12	43	49	60	59	57	51	23	354人	101,550	286
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	0.39	1.39	1.58	1.94	1.90	1.84	1.65	0.74	1.43		
計	利用者数	83	213	242	314	395	345	282	163	2,037人	632,550	310
	運行回数	164	164	164	164	164	164	164	164	1,312回		
	1便当り人員	1.21	1.81	2.80	2.30	2.27	1.11	1.14	0.65	1.55		

全区間計		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便			
大野方面計	潮来駅	6:45	8:00	9:30	11:00	13:15	14:45	16:15	17:35			
	鹿島大野駅	7:45	9:00	10:30	12:00	14:15	15:45	17:15	18:35	計	収入額	平均運賃
5月合計	利用者数	33	56	66	76	86	40	43	20	420人	151,800	361
	運行回数	22	22	22	22	22	22	22	22	176回		
	1便当り人員	1.50	2.55	3.00	3.45	3.91	1.82	1.95	0.91	2.39		
6月合計	利用者数	51	122	190	172	185	154	123	70	1,067人	362,500	339
	運行回数	60	60	60	60	60	60	60	60	480回		
	1便当り人員	0.85	2.03	3.17	2.87	3.08	2.57	2.05	1.17	2.22		
7月合計	利用者数	45	93	106	110	122	80	62	35	653人	196,550	300
	運行回数	62	62	62	62	62	62	62	62	496回		
	1便当り人員	0.73	1.50	1.71	1.77	1.97	1.29	1.00	0.56	1.32		
8月合計	利用者数	58	82	107	116	121	86	80	47	697人	225,750	323
	運行回数	62	62	62	62	62	62	62	62	496回		
	1便当り人員	0.94	1.32	1.73	1.87	1.95	1.39	1.29	0.76	1.41		
9月合計	利用者数	46	59	97	86	125	76	75	55	619人	174,000	281
	運行回数	60	60	60	60	60	60	60	60	480回		
	1便当り人員	0.77	0.98	1.62	1.43	2.08	1.27	1.25	0.92	1.29		
10月合計	利用者数	52	78	108	116	107	89	65	39	654人	208,150	318
	運行回数	62	62	62	62	62	62	62	62	496回		
	1便当り人員	0.84	1.26	1.74	1.87	1.73	1.44	1.05	0.63	1.32		
合計										4,110人	1,318,750	320
										2,624回		
										1.56人		