

潮来市の地域公共交通網整備における基本的な考え方について

－ 目 次 －

I 国等の考え方の抜粋	1
II 基本的な考え方	3
参考資料	4

I 国等の考え方の抜粋

①地域公共交通づくりハンドブック(平成 21 年 3 月 国土交通省自動車交通局旅客課)

「地域公共交通づくりハンドブック 平成 21 年 3 月 国土交通省自動車交通局旅客課」では、「公共」が地域公共交通を支える意義を次のように記載しています。

1. 社会基盤施設として充実すべき地域公共交通

子どもや高齢者など、車を利用できない人々は、地域公共交通がなければ移動が制約され、不便な生活を強いられます。地域公共交通を道路や上下水道などの社会基盤施設と同様に捉え、行政がまちづくりの一環として計画的に整備を進める時期を迎えています。

2. 自治体が地域公共交通を支えるべき理由

自治体が地域公共交通を支えるべき理由は、交通事業者と自治体との役割分担の視点とともに、下記の理由をあげることができます。

○シビルミニマムとして

自動車を運転できない住民(高齢者や子ども等)に対して、通学、通院、買物などに必要な移動手段を提供することは、自治体が住民の日常生活維持に向けて用意しなければならない最低限の条件＝シビルミニマムです。

○超高齢社会の到来に備えて

高齢者に対して利用しやすい移動手段を提供し、高齢者の日常生活を守ることが求められています。本格的な超高齢化社会の到来に備えるため、自治体を中心となって地域公共交通を支える必要があります。

○ノーマライゼーションの推進に向けて

ノーマライゼーションの考え方をまちづくりに実践していくためには、障害や年齢に関わりなく、誰もが円滑に移動できる仕組み＝地域公共交通を、自治体を中心となって充実していく必要があります。

○機能集約型のまちづくりに向けて

人口減少時代を迎えたわが国では、まちの効率的な維持管理に向けて、人と都市機能が中心市街地に集積したまちに転換していく必要があります。人や都市機能が中心市街地に集積した機能集約型のまちづくりに向けて、自治体を中心となって中心市街地の地域公共交通を充実させる必要があります。(これらの背景を踏まえ、都市機能の誘導を目的とした都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」と地域公共交通網形成計画を連携させた取り組みが他市において進められています。)

3. 地域公共交通の導入に際しての心構え

地域公共交通を導入する自治体は、下記の心構えを持って臨むことが必要です。

○財政的な負担の覚悟

地域公共交通は児童・生徒や高齢者の利用に限られてしまう可能性があります。利用収入では地域公共交通をまかなえない可能性が高く、導入した自治体は、毎年運営経費を負担しなければならない可能性があります。

○地域のすべての関係者の協働が必要

地域公共交通は、まちづくりの目的や地域特性に合わせて計画するものであり、計画段階から住民や交通事業者など地域公共交通のすべての関係者とともに創りあげることが必要になります。

○運行後のマネジメントが重要

地域公共交通の運行開始直後から、計画通りに運行され当初の目的の達成に貢献していくかどうかを見定める必要があります。利用者が少なければ、その要因を探し、対策を講じたり、運行計画の改善を試みることが望まれます。

②地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方

(平成 26 年 8 月 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会)

「地域公共交通の充実に向けた新たな制度的枠組みとその活用に関する基本的な考え方 平成 26 年 8 月 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会」では、地域公共交通における関係者の役割等を次のように記載しています。

解決の方向性

地域公共交通に対する社会的要請の増大に的確に応えるためには、ともすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に示された方向性をさらに強化すべきである。すなわち、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、「持続可能な公共交通ネットワーク」を構想し、その実現を図ることが重要である。

1. まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

公共財的側面を有する地域公共交通に対する補助は、民間事業に対する支援にとどまらず、地域社会に対する支援という側面があることに留意して、支援を充実させる必要がある。また、地域公共交通を維持・充実させることは、まちづくり、観光振興等の地域振興施策、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野でも大きな効果をもたらすことを踏まえ、多様な主体が連携して支援を行うあり方について検討を行うべきである。まちづくりや観光振興等の地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、公共交通のサービスの充実と利用者の増加とを一体で実現することが必要である。特に、都市の再生のためには、医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりを進める必要がある。

2. 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成

地域全体の公共交通ネットワークを総合的に考え、交通機関相互の連携を十分に図ることが必要である。特に、公的支援のあるサービスは公的支援のないサービスを補完するものとして位置付け、両者の重複をできる限り避けるとともに、民間活力を最大限活用することに留意する必要がある。

3. 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

地域の特性（人口密度や自然条件等）に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉バス（ここでは、高齢者・障害者のために運行するバスをいう。）など多様な交通手段を有機的に組み合わせて、身の丈に合った新たな地域公共交通ネットワークの形成を図ることが必要である。

4. 広域性の確保

既存の行政区域にとらわれない広域的な公共交通ネットワークの形成を図ることが必要である。人口減少が進む中で、可能な限り財政支出を抑えつつ住民の利便を維持していくためには、各市町村が単独で全ての都市機能を担うことには限界があり、生活圏を形成する複数の市町村が連携して都市機能の確保に取り組んでいくことが重要になる。このため、交通ネットワークを形成すべき生活圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、当該地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を図るよう絶えず取り組むことが重要である。

Ⅱ 基本的な考え方

Iでの考え方等を踏まえ、潮来市の地域公共交通網整備における基本的な考え方を以下のとおり整理します。

前 提

地域公共交通は行政が関与すべき社会インフラ
(営利事業面とそうでない面がある)

目 標

- ①シビルミニマムの確保
- ②本格的な超高齢社会への対応
- ③ノーマライゼーションの推進
- ④機能集約型のまちづくり
- ⑤まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ⑥地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ⑦生活圏を形成する広域的な都市機能の確保

条 件

- ①財政負担は不可避であるが、可能な限り財政負担を抑えて住民の利便性を確保
- ②地域の関係者の協働
- ③運行後のマネジメント
- ④公的支援サービスは、民間サービスの補完
- ⑤身の丈に合った交通ネットワークの形成

参考資料：茨城県内市町村における地域公共交通への負担額

参考 1 コミュニティ交通の導入状況

- 県内 44 自治体中、コミュニティバス（有料）導入が 20 自治体、乗合タクシー導入が 24 自治体、交通空白地域有償運送導入が 4 自治体、循環バス等（無料）が 9 自治体。

■県内市町村のコミュニティ交通導入状況（平成 28 年 3 月 1 日現在）

市町村名	H27国勢調査 人口(人)	コミュニティ バス(有料)	乗合タクシー	交通空白地域 有償運送	循環バス 福祉バスなど (無料)
水戸市	270,783				
日立市	185,054		○	○	
土浦市	140,804	○	○		
古河市	140,946	○	○		
石岡市	76,020		○		
結城市	51,594				○
龍ヶ崎市	78,342	○	○		
下妻市※	43,293				
常総市	61,483		○		
常陸太田市	52,294	○	○	○	○
高萩市	29,638	○			
北茨城市	44,412	○			
笠間市	76,739		○		
取手市	106,570	○			○
牛久市	84,317	○		○	
つくば市	226,963	○	○		
ひたちなか市	155,689	○			
鹿嶋市	67,879	○			
潮来市	29,111				○
守谷市	64,753	○			
常陸大宮市	42,587		○		○
那珂市	54,276	○	○		
筑西市	104,573		○		
坂東市	54,087	○	○		
稲敷市	42,810	○			
かすみがうら市	42,147		○		
桜川市	42,632		○		
神栖市	94,522		○		
行方市	34,909		○		
鉾田市	48,147		○		
つくばみらい市	49,136	○	○		○
小美玉市	50,911	○			
茨城町	32,921				
大洗町	16,886	○			
城里町	19,800		○		
東海村	37,713		○		
大子町	18,053				○
美浦村	15,842		○		
阿見町	47,535		○		
河内町	9,168	○			
八千代町	22,021				○
五霞町	8,786	○		○	
境町	24,517				
利根町	16,313		○		○
市町村数	—	20	24	4	9

※下妻市では、平成 29 年 1 月からコミュニティバスの運行が予定されている。

参考 2 地域公共交通に対する公費等の負担額

- ・ 県内市町村の地域公共交通（コミュニティバス、乗合タクシー、バス運行費補助）に対する公費等の負担額（＝経費－運賃収入）は、年間平均 4,988 万円。
- ・ 地域公共交通に対する人口一人当たりの公費等の負担額は、年間平均 720 円。

※「公費等」には、広告料収入、民間支援金、住民負担等が含まれる

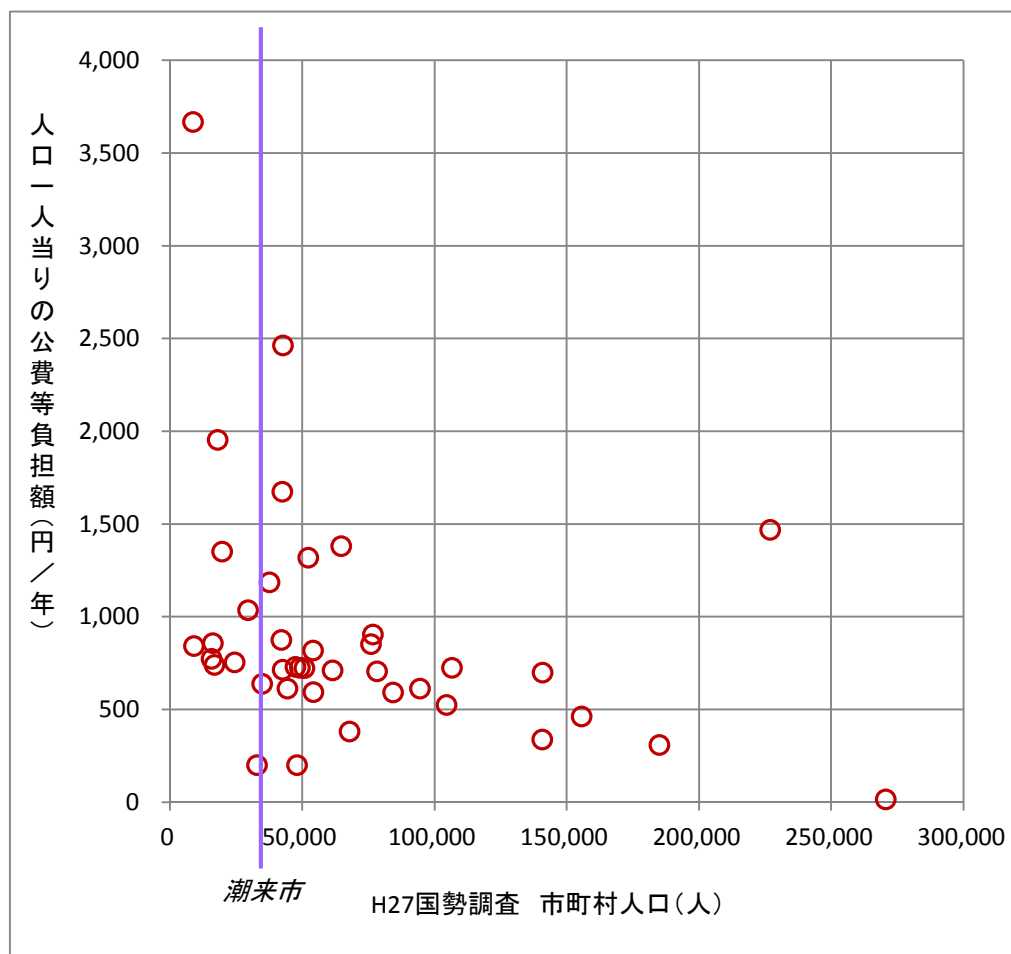
■ 県内市町村の地域公共交通に対する公費等の負担額（平成 26 年度）

市町村名	H27 国勢調査 人口(人)	H27 国勢調査 人口(人) ※運行市 町村のみ	県内地域公共交通の運行収支(H26年度)			
			経費 (千円/年)	運賃収入 (千円/年)	公費等の負担額	
					総額 (千円/年)	人口一人 当り (円/年)
水戸市	270,783	270,783	12,211	8,488	3,723	14
日立市	185,054	185,054	102,836	45,942	56,894	307
土浦市	140,804	140,804	73,808	26,280	47,528	338
古河市	140,946	140,946	139,581	41,131	98,450	698
石岡市	76,020	76,020	78,714	14,024	64,690	851
結城市	51,594					
龍ヶ崎市	78,342	78,342	71,184	15,943	55,241	705
下妻市	43,293					
常総市	61,483	61,483	49,265	5,613	43,652	710
常陸太田市	52,294	52,294	86,736	17,828	68,908	1,318
高萩市	29,638	29,638	40,831	10,169	30,662	1,035
北茨城市	44,412	44,412	32,400	5,246	27,154	611
笠間市	76,739	76,739	97,415	28,062	69,353	904
取手市	106,570	106,570	95,877	18,811	77,066	723
牛久市	84,317	84,317	76,461	26,604	49,857	591
つくば市	226,963	226,963	515,628	182,420	333,208	1,468
ひたちなか市	155,689	155,689	84,762	12,986	71,776	461
鹿嶋市	67,879	67,879	39,381	13,555	25,826	380
潮来市	29,111					
守谷市	64,753	64,753	105,254	15,958	89,296	1,379
常陸大宮市	42,587	42,587	76,663	5,431	71,232	1,673
那珂市	54,276	54,276	68,189	35,999	32,190	593
筑西市	104,573	104,573	65,700	11,001	54,699	523
坂東市	54,087	54,087	50,200	6,008	44,192	817
稲敷市	42,810	42,810	123,128	17,713	105,415	2,462
かすみがうら市	42,147	42,147	48,811	11,950	36,861	875
桜川市	42,632	42,632	36,205	5,778	30,427	714
神栖市	94,522	94,522	73,477	15,680	57,797	611
行方市	34,909	34,909	27,132	4,889	22,243	637
銚田市	48,147	48,147	11,059	1,480	9,579	199
つくばみらい市	49,136	49,136	41,068	5,538	35,530	723
小美玉市	50,911	50,911	40,444	3,643	36,801	723
茨城町	32,921	32,921	10,673	4,135	6,538	199
大洗町	16,886	16,886	17,306	4,808	12,498	740
城里町	19,800	19,800	39,469	12,718	26,751	1,351
東海村	37,713	37,713	54,472	9,797	44,675	1,185
太子町	18,053	18,053	41,494	6,232	35,262	1,953
美浦村	15,842	15,842	14,040	1,802	12,238	773
阿見町	47,535	47,535	39,831	5,208	34,623	728
河内町	9,168	9,168	8,941	1,225	7,716	842
八千代町	22,021					
五霞町	8,786	8,786	45,013	12,797	32,216	3,667
境町	24,517	24,517	37,837	19,384	18,453	753
利根町	16,313	16,313	16,040	2,067	13,973	857
合計	2,916,976	2,770,957	2,689,536	694,343	1,995,193	720
平均	66,295	69,274	67,238	17,359	49,880	720

参考 3 市町村人口と「地域公共交通に対する公費等の負担額」との関係

- 地域公共交通に対する人口一人当たりの公費等負担額は、市町村の人口が少ないほど高くなる傾向にある。
- 潮来市と人口規模が同程度の市町村（人口 5 万人未満）においては、人口一人当たりの公費等負担額は年間平均 984 円である。

■市町村人口と「地域公共交通に対する公費等の負担額」との関係



参考 4 潮来市と人口規模が同程度の自治体における平均負担額の試算

- 「参考3」より、潮来市と人口規模が同程度の市町村における地域公共交通に対する人口一人当たりの公費等負担額は概ね 1,000 円程度である。これを基に潮来市の人口により換算すると、年間負担額は概ね 3,000 万円程度と試算される。ただし、この試算は、各市町村の高齢者人口や行政区域の面積、主要拠点の分布状況等を考慮せず人口のみで試算したものであるため、あくまで参考である。

潮来市地域公共交通網形成計画（素案）

潮 来 市

目 次

1. 計画策定の概要	1
1.1 計画策定の趣旨	1
1.2 計画の区域	2
1.3 計画の期間	2
2. 地域概況	3
2.1 地域の現状と将来動向	3
2.2 交通の現状	7
2.3 上位・関連計画	18
3. 公共交通の利用実態や利用ニーズ	20
3.1 調査概要	20
3.2 市民ニーズアンケート調査	21
3.3 高速バス利用者アンケート調査	39
3.4 鉄道利用者アンケート調査	41
3.5 無料送迎バス利用者アンケート調査	43
3.6 高校生アンケート調査	46
3.7 商業施設アンケート調査	50
3.8 鹿行北浦ライン利用者ヒアリング調査	51
3.9 グループインタビュー調査	57
3.10 スクールバスに関する高校ヒアリング	58
4. 地域公共交通に係る問題・課題の整理と基本方針	59
4.1 個別調査結果からわかる現状と問題・課題	59
4.2 問題・課題の整理結果	62
4.3 基本理念（案）	63
4.4 利用者ターゲット	67
4.5 基本方針	68
5. 計画目標と計画事業	69
5.1 計画目標	69
5.2 計画目標1	73
5.3 計画目標2	78
5.4 計画目標3	81
5.5 スケジュール	90
6. 進行管理	91
6.1 進行管理体制	91
6.2 進行管理内容	91

1. 計画策定の概要

1.1 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。

公共交通空白地域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。

1.2 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



出典：国土地理院ホームページ

1.3 計画の期間

計画期間は5ヵ年間（平成29年度～平成33年度）とします。

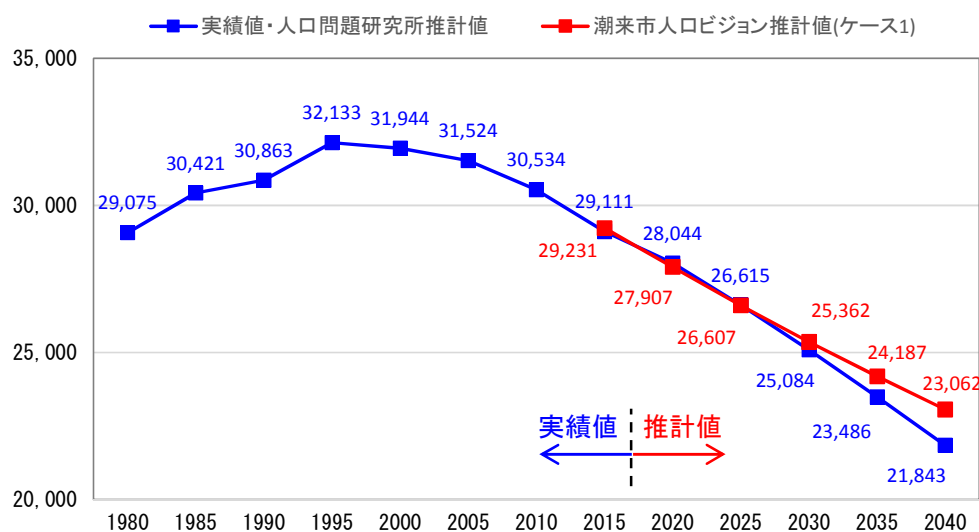
2. 地域概況

2.1 地域の現状と将来動向

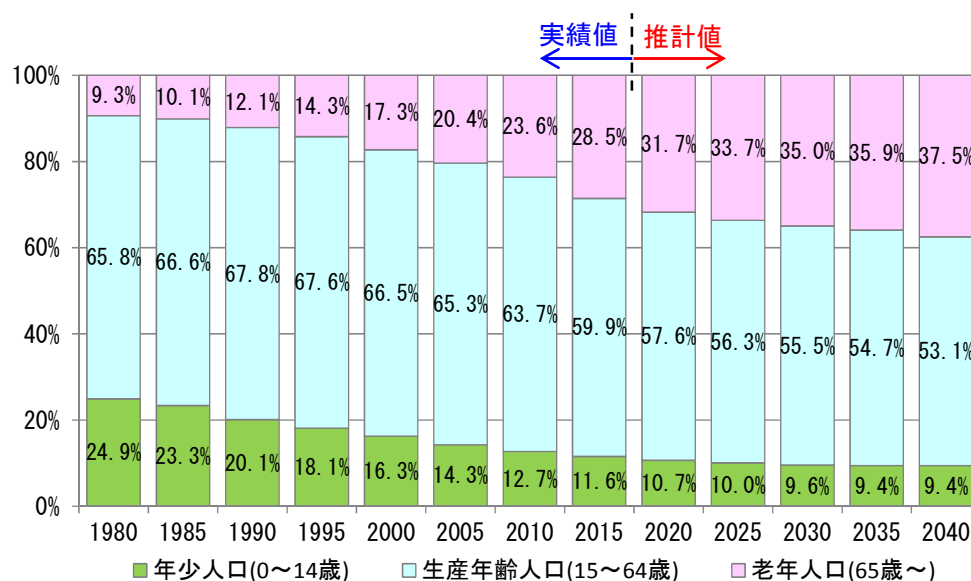
(1) 人口の推移

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%)減少することが見込まれています。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人となります。

また、2040年(平成52年)の老年人口は37.5%、年少人口は9.4%となり、少子高齢化が進行します。



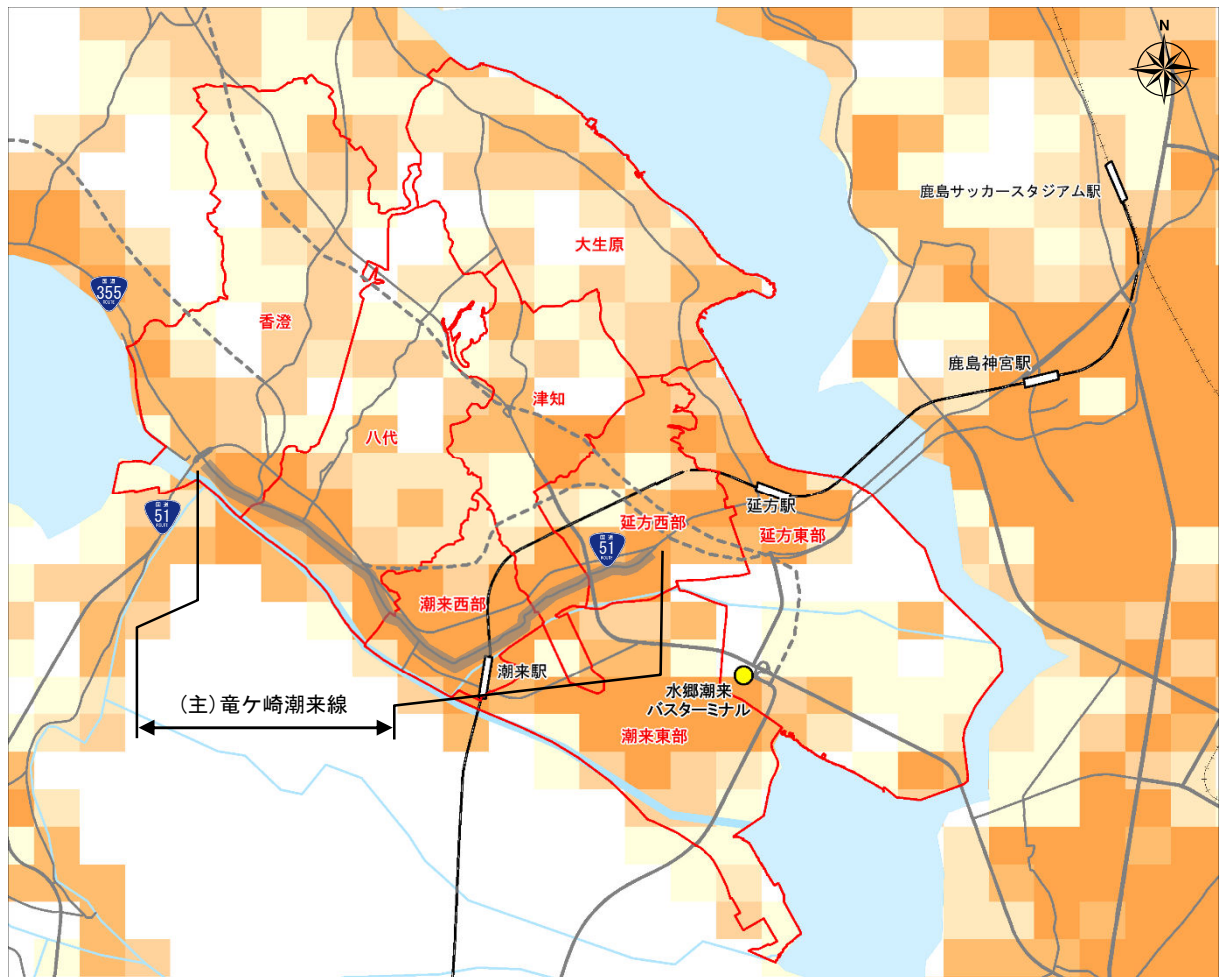
データ：国勢調査、潮来市人口ビジョン、国立社会保障・人口問題研究所推計値より作成



データ：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値より作成

(2) 人口分布

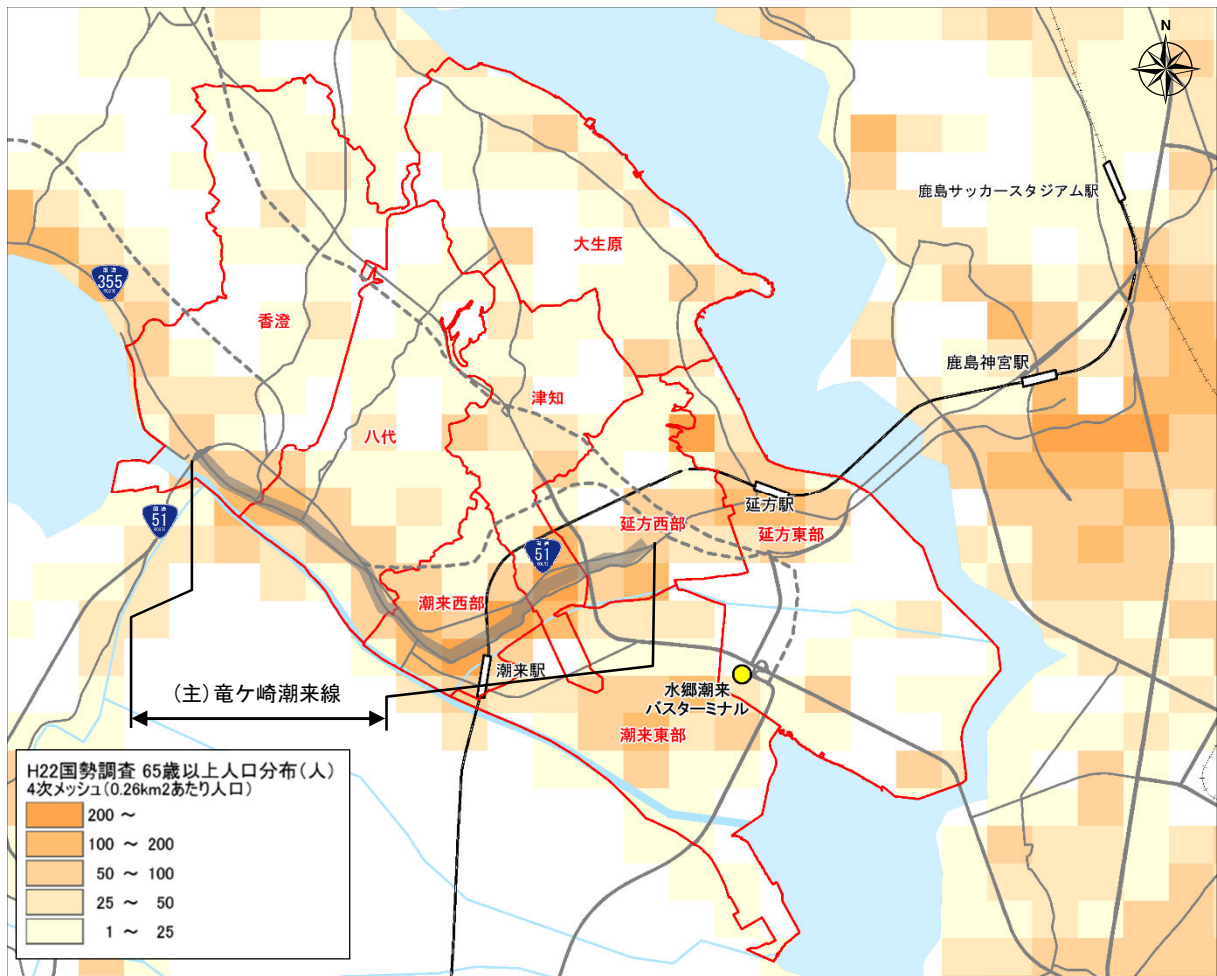
潮来市全体の人口密度は、427.6 人/ km^2 となっています。地区別にみると、潮来西部・東部、延方西部・東部等で人口が集中している箇所があり、特に国道 51 号、主要地方道竜ヶ崎潮来線沿線や鉄道駅周辺の人口が多くなっています。ただし、人口集中地区の条件である 4,000 人/ km^2 には、達していません。



データ：平成 22 年国勢調査（500mメッシュ）より作成

(3) 高齢者分布

人口分布と同様に、潮来西部・東部、延方西部・東部等の地区で高齢者の人口が多い箇所があります。



データ：平成 22 年国勢調査（500mメッシュ）より作成

(4) 施設分布

潮来市では、潮来駅周辺及び国道 51 号周辺を中心に主要な施設が分布しています。



2.2 交通の現状

(1) 道路網・鉄道網

潮来市の道路網は、東関東自動車道水戸線、国道51号、国道355号、主要地方道水戸神栖線が骨格を形成しており、これらを補完する路線として、主要地方道竜ヶ崎潮来線、一般県道の潮来佐原線、大賀延方線、矢幡潮来線、大賀牛堀線、繁昌牛堀線が配置されています。東関東自動車道水戸線については、市内に潮来インターチェンジが存在しており、市内からの利用が可能となっています。また、潮来IC以北の区間が事業中となっており、行方市との行政界には、(仮称)麻生ICの設置が計画されています。国道51号については、東関東自動車道水戸線に関連して、延方から牛堀を結ぶ潮来バイパスが計画されており、現在は、一部区間が事業中となっています。国道355号についても潮来市牛堀から行方市麻生を結ぶ牛堀麻生バイパスが計画されており、事業中となっています。

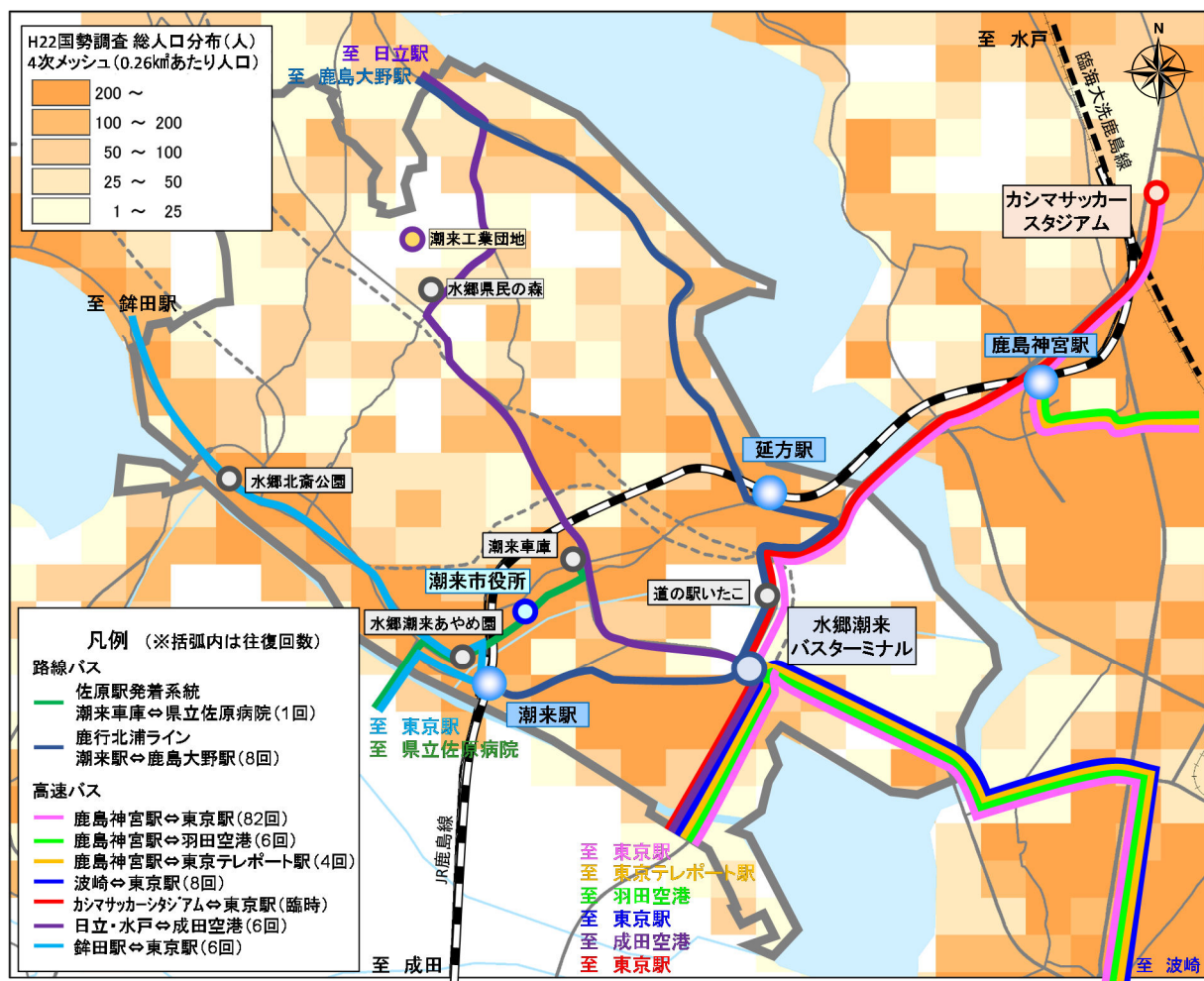
鉄道網としては、JR鹿島線が通過しており、JR 潮来駅とJR 延方駅が存しています。



(2) 公共交通網

潮来市の公共交通としては、鉄道、高速バス、路線バスが運行している他、施設の無料送迎バス、高校、小学校のスクールバスが運行しています。

種 類	概 要
鉄 道	JR 鹿島線(潮来駅、延方駅)
高速バス	鹿島ルート、波崎ルート、麻生ルート、羽田空港ルート、成田空港ルート、お台場ルート
路線バス	鹿行北浦ライン、佐原駅発着系統
無料送迎バス	道の駅いたこ無料送迎バス、白十字総合病院無料送迎バス パルナ無料送迎バス
高校スクールバス	潮来高校、麻生高校、鉾田第一高校・鉾田第二高校、玉造工業高校 鹿島学園高校、清真学園高校
小学校スクールバス	潮来小学校、津知小学校、延方小学校、大生原小学校、 牛堀小学校



1) 鉄道

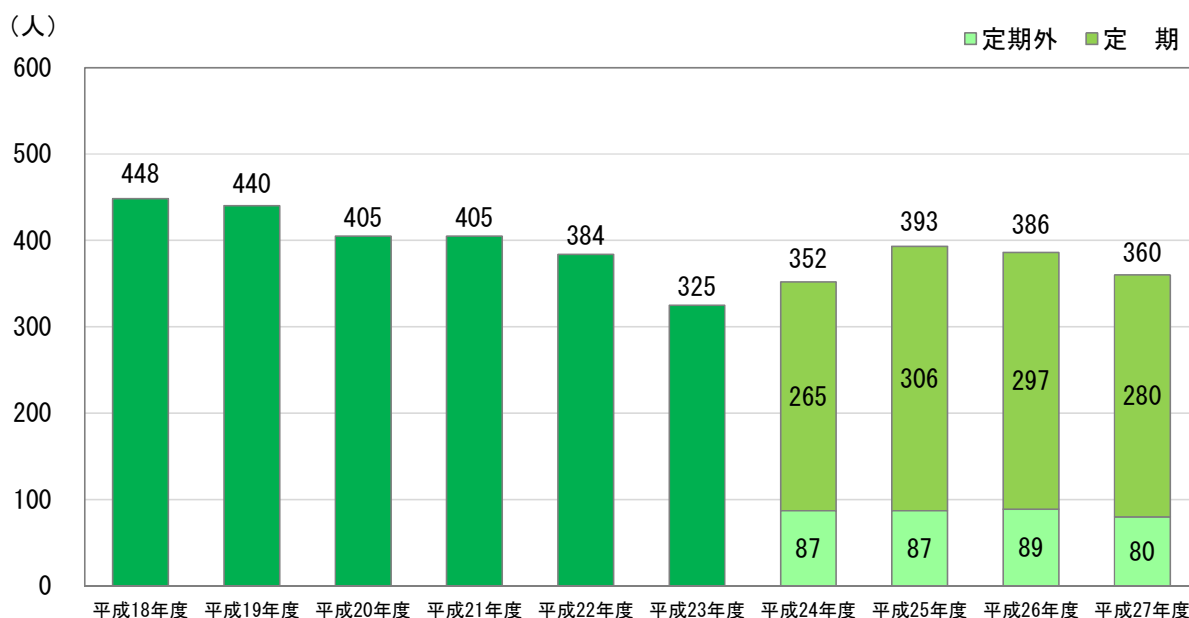
潮来市は、JR 鹿島線が通過しており、市内には潮来駅、延方駅の 2 駅が存しており、平日、土日休日ともに 16 本が運行しています。また、潮来駅の平均乗車人員を見ると平成 18 年度から平成 23 年度までは、一貫して減少傾向にありましたが、平成 24 年からは若干の増加傾向となっています。

【JR 鹿島線 潮来駅・延方駅の運行本数】

	平日		土日休日	
	上り (佐原方面行き)	下り (鹿島神宮方面行き)	上り (佐原方面行き)	下り (鹿島神宮方面行き)
潮来駅 延方駅	16 本	16 本	16 本	16 本

【JR 鹿島線 潮来駅の平均乗車人員】

区分	2006 平成18年度	2007 平成19年度	2008 平成20年度	2009 平成21年度	2010 平成22年度	2011 平成23年度	2012 平成24年度	2013 平成25年度	2014 平成26年度	2015 平成27年度
定期外							87	87	89	80
定 期							265	306	297	280
合計	448	440	405	405	384	325	352	393	386	360



データ：JR 東日本 HP(各駅の乗車人員)

2) 路線バスおよび高速バス

潮来市において、現在運行している路線バスは、鹿行北浦ラインと佐原駅発着系統の2路線のみとなっています。一方で東京方面への高速バスについては、6路線が運行しています。

【民間路線バス】

名 称	運行区間	便 数		運行会社
		平日	土日祝日	
鹿行北浦ライン	潮来駅 ～ 鹿島大野駅	8 回	8 回	関鉄グリーンバス(株)
佐原駅発着系統※	潮来車庫 ～ 県立佐原病院	1 回	1 回	関鉄観光バス(株)

※便数は往復回数

※扇島～佐原駅・県立佐原病院の区間は、平日・土日祝日ともに表中の便以外に4回運行されている。

【高速バス】

名 称	運行区間	便数	運行会社
鹿嶋ルート	鹿島神宮駅 ～ 東京駅	82 回	関東鉄道(株)、JR バス関東(株) 京成電鉄(株)
波崎ルート	波崎 ～ 東京駅	8 回	関東鉄道(株)、JR バス関東(株)
麻生ルート※	鉾田駅 ～ 東京駅	6 回	関鉄グリーンバス(株)
羽田空港 ルート	鹿島神宮駅 ～ 羽田空港	6 回	関東鉄道(株)、京浜急行バス(株)
成田空港 ルート	日立 ～ 成田空港	6 回	茨城交通(株)、千葉交通(株) 日立電鉄交通サービス(株)
お台場 ルート	鹿島神宮駅 ～ 東京テレポート	4 回	関東鉄道(株)

※便数は往復回数

※麻生庁舎、潮来駅、佐原駅では乗車・降車のどちらも可能である。

3) 路線バスの廃止

茨城県内の路線バスは、平成14年の道路運送法改正に伴う需給調整規制の廃止により、バス路線の廃止が相次いでおり、鹿行地域では平成15年以降34系統のバス路線が廃止されています。

【鹿行地域の廃止バス路線】

No.	廃止日	事業者	関係市町村	対象系統
1	H15.8.16	関鉄観光バス	鹿嶋市、潮来市、佐原市	小山記念病院－鹿島BT－佐原駅
2			鹿嶋市、潮来市	小山記念病院－鹿島BT－潮来
3	H15.9.30	関東鉄道	波崎町、銚子市	谷田部団地－銚子観音前
4			波崎町	知手団地南－関鉄波崎営業所
5	H17.4.1	茨城交通	鉾田町	鉾田駅前－滝浜新田－大竹
6	H17.10.1	関鉄メロンバス	鹿嶋市、鉾田町、大洋村	鉾田駅－汲上－鹿島BT
7			鹿嶋市、鉾田町、大洋村	鉾田駅－汲上－荒井
8			鹿嶋市、鉾田町、大洋村	鉾田駅－新鉾田駅・汲上－鹿島BT
9			鹿嶋市、鉾田町、大洋村	鉾田駅－新鉾田駅・汲上－荒井
10			鹿嶋市、鉾田町、大洋村	鉾田駅－札－鹿島BT
11			鹿嶋市、鉾田町、大洋村	鉾田駅－新鉾田駅・札－鹿島BT
12			鹿嶋市、鉾田町、大洋村	鉾田駅－札－額賀
13			潮来市、麻生町、北浦町	繁昌－新大賀－潮来車庫
14			潮来市、麻生町、北浦町	白浜口－新大賀－潮来車庫
15	H18.7.22	関鉄観光バス	鹿嶋市、潮来市、稲敷市	鹿嶋BT－牛堀－佐原駅
16			鹿嶋市、潮来市、稲敷市	鹿嶋BT－潮来車庫－佐原駅
17	H21.3.31	関鉄観光バス	土浦市、かすみがうら市、行方市	土浦駅－大和田－玉造駅
18			土浦市、かすみがうら市、行方市	土浦駅－協同病院前・大和田－玉造駅
19			土浦市、かすみがうら市、行方市	土浦駅－おおつ野七丁目・大和田－玉造駅
20			土浦市、かすみがうら市、行方市	田伏車庫－玉造駅
21	H21.4.1	関東鉄道	潮来市、行方市	潮来車庫前－麻生－玉造駅
22			潮来市、行方市	潮来車庫前－麻生高校前－なめがた総合病院－玉造駅
23			潮来市、行方市	潮来車庫前－なめがた総合病院－玉造駅
24			潮来市、行方市	潮来高校－麻生高校前－玉造駅
25			潮来市、行方市	潮来高校－なめがた総合病院－玉造駅
26			潮来市、行方市	潮来車庫前－麻生高校前－玉造駅
27			鹿嶋市、行方市	鹿島BT－なめがた総合病院－玉造駅
28	H21.10.1	茨城交通	水戸市、大洗町、鉾田市	茨大前－水戸駅－大貫－鉾田駅前
29			水戸市、大洗町、鉾田市	茨大前－水戸駅－島田－鉾田駅前
30			水戸市、大洗町、鉾田市	鉾田駅前－大貫－大洗駅
31			水戸市、大洗町、鉾田市	矢場－旭東小学校入口－子生弁天
32	H24.4.1	関東鉄道	鹿嶋市	鹿島神宮駅－鹿嶋市役所－サテライトしおさい鹿島
33		関鉄グリーンバス	鉾田市、行方市	鉾田駅－麻生庁舎
34	H25.4.1	関東鉄道	神栖市	二本松－ゆーぽーとはさぎ－波崎営業所

※ は潮来市内を運行していた路線

データ：鹿行地域公共交通確保対策協議会資料より作成

【潮来市内の廃止路線位置図】



4) スクールバス

① 潮来高校チャーターバス

潮来市に存する「潮来高校」では、登下校時にチャーターバスを運行しており、潮来市内からは下表の2路線が利用可能となっています。

路線名称	潮来市内乗降場所
神栖ルート	延方駅
行方ルート	牛堀公民館、牛堀セブンイレブン

② 麻生高校スクールバス

行方市に存する「麻生高校」では、登下校時にスクールバスを運行しており、潮来市内からは、下表の5路線が利用可能となっています。

路線名称	潮来市内乗降場所
①号車ルート	辻(明光義塾)、富士屋ホテル前、牛堀けんしん
③号車ルート	むらや前、潮来第二中学校前、延方駅、潮来高校、藤崎建材
⑤号車ルート	潮来駅(西口)
⑥号車ルート	ファミマ潮来川尾店
⑧号車ルート	セブンイレブン日の出店、かすみ保健福祉センター

③ 鉾田第一高校・鉾田第二高校スクールバス

鉾田市に存する「鉾田第一高校」、「鉾田第二高校」では、登下校時にスクールバスを運行しており、潮来市内からは、下表の2路線が利用可能となっています。

路線名称	潮来市内乗降場所
Gコース 潮来・牛堀・四鹿線	潮来小泉バス停、曲松交差点、中華料理大新前、飯島建設前、後藤風呂天前、西藏前、大柳自動車整備工場、リリー美容室前、長国寺入口、潮来市立図書館、旧永山バス停前、セブンイレブン潮来永山店、ドライブイン魚文
Hコース 潮来行方縦貫道線	セブンイレブン牛堀51号バス店、茨城日産潮来須賀店前、子羊幼稚園入口、ファミリーマート潮来川尾店、県民の森南、カラオケあめり館

④ 玉造工業高校チャーターバス

行方市に存する「玉造工業高校」では、登下校時にチャーターバスを運行しており、潮来市内からは、下表の 1 路線が利用可能となっています。

路線名称	潮来市内乗降場所
B コース 潮来・麻生方面	大賀、あやめ荘、延方駅、有料道路入口、日の出セブン、潮来駅、トヨタネッツ前、永山セブン

⑤ 鹿島学園高校スクールバス

鹿嶋市に存する「鹿島学園高校」では、登下校時にスクールバスを運行しており、潮来市内からは、下表の 2 路線が利用可能となっています。

路線名称	潮来市内乗降場所
佐原・牛堀線	JA 牛堀支所、堀内小学校、茂木消防庫
玉造・日の出線	永山、牛堀支所前、芝宿、横須賀、上戸川台、稲荷山、新潮来、潮来駅、日の出中前、潮来ポール、大洲、ナイルス入口、セイミヤ前、延方駅入口

⑥ 清真学園高校スクールバス

鹿嶋市に存する「清真学園高校」では、登下校時にスクールバスを運行しており、潮来市内からは、下表の 1 路線が利用可能となっています。

路線名称	潮来市内乗降場所
玉造線	稲荷山

⑦ 小学校スクールバス

潮来市内に存する以下の 5 つの小学校でスクールバスを運行しています。

番号	名 称
1	潮来小学校
2	津知小学校
3	延方小学校
4	大生原小学校
5	牛堀小学校

5) 無料送迎バス

① 道の駅いたこ無料送迎バス あやめ号

潮来市前川に存する「道の駅 いたこ」では、潮来市内を循環する無料送迎バスを運行しています。

運行ルート	便 数	備 考
ヘルスランドさくら～大山団地	4 回	月曜日運休

※便数は往復回数

② 白十字総合病院無料送迎バス

神栖市賀に存する「白十字総合病院」では、通院者を対象とした無料送迎バスを運行しています。

運行ルート	便 数	備 考
病院～鹿島セントラル～ 延方駅～潮来駅～病院	8 回	日曜・祝日・年末年始運休

※便数は片回り循環として計測

③ パルナ無料送迎バス

稲敷市西代に存する「ショッピングセンターパルナ」では、来店者を対象とした無料送迎バスを佐原方面、潮来方面で運行しています。また、毎週火曜日には、潮来方面(日の出・延方方面)、稲敷方面(幸田方面)の2ルートを追加で運行しています。

運行ルート	便 数		備 考
	平日	土日祝祭日	
佐原方面	5 回	6 回	
潮来方面	4 回	5 回	
潮来方面(日の出・延方方面行き)	2 回	—	火曜日のみ運行
稲敷方面(幸田方面行き)	2 回	—	火曜日のみ運行

※便数は片回り循環として計測

6) タクシー

潮来市には、下表に示すとおり、タクシー事業者が5事業所存在しています。

事業者名	所在地	保有台数	
		一般車	ワゴン車
潮来合同自動車(有)	茨城県潮来市潮来 98-15	8台	1台
(有)かすみタクシー	茨城県潮来市潮来 103-2	11台	2台
(有)はなわタクシー	茨城県潮来市宮前 2-25-7	4台	—
日の出タクシー(有)	茨城県潮来市日の出 1-12-21	6台	—
(有)常南観光タクシー	茨城県潮来市牛堀 137-6	7台	2台

出典：茨城県タクシー協会 HP

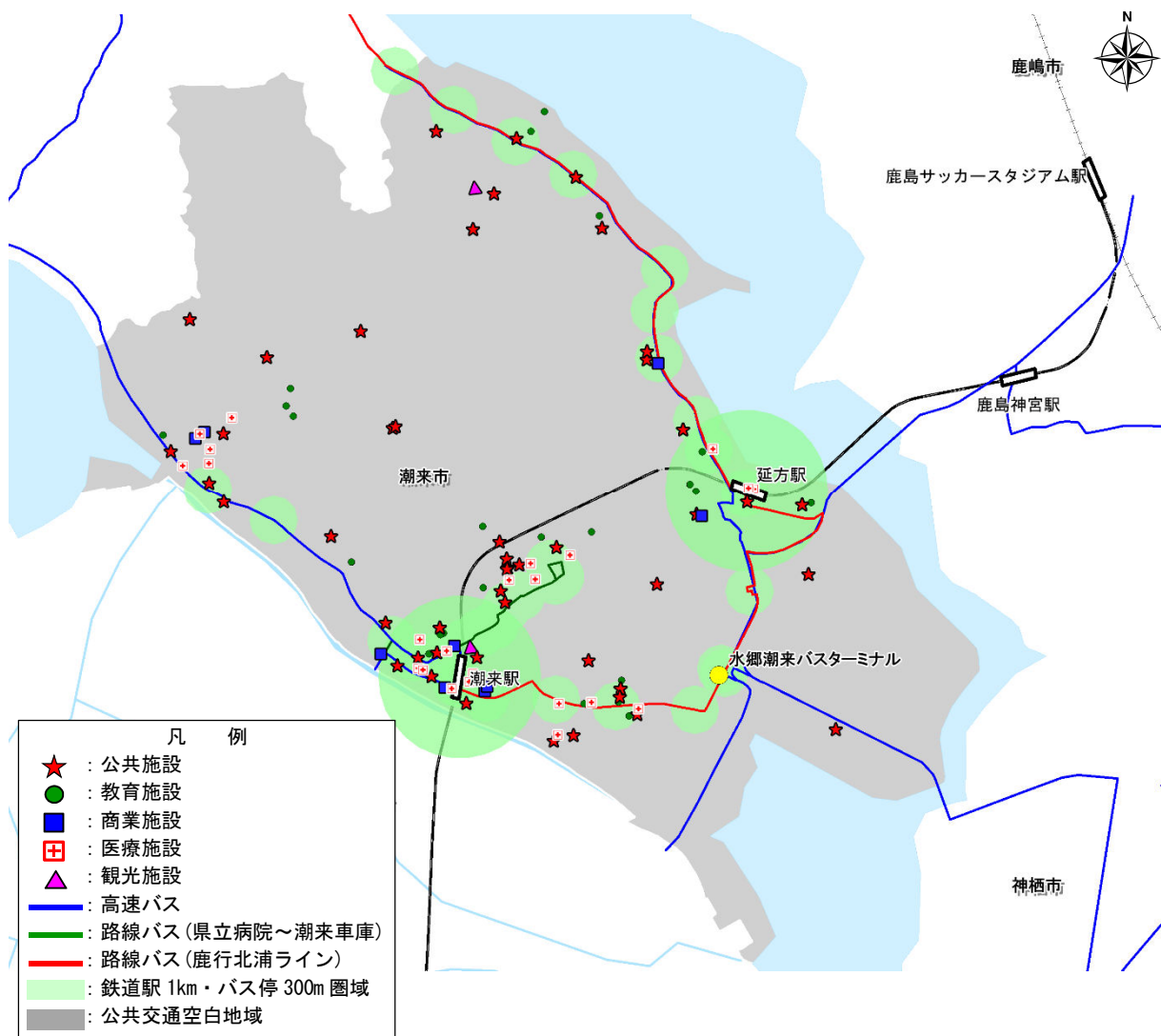


(3) 公共交通空白地域

鉄道駅から 1km 以遠、バス停から 300m 以遠を公共交通空白地域とした場合、潮来市は、総面積の 86%、総人口の 61%が公共交通空白地域となります。

公共交通空白地域面積	公共交通空白地域人口
60.8km ² (70.9km ²)	18,485 人(30,289 人)
85.8%	61.0%

※ () 内は総面積、総人口を示す。



2.3 上位・関連計画

(1/2)

計画名称	公共交通に関する記述
潮来市第6次総合計画 (計画期間：平成 21～30 年度) 平成 21 年 3 月	○施策 1－2－4 高齢者の生きがい・社会参加の推進 ・交通弱者への対応や身近な交通手段として、民間による市内送迎バスの利便性の向上に努めるとともに、デマンド・タクシーなど新たな交通システムについて研究を推進 ○施策 3－3－4 公共交通の充実 ・茨城空港の開港により、新たな交流や地場産業への経済効果が期待されるため、市内から空港への連絡バスなど、公共交通手段の確保に向け、関係機関との協議を推進 ・首都圏への通勤・通学の利便性の向上を図るため、高速バス路線の拡充、運行時間の延長などを関係機関に要望し、パークアンドライドを促進 ・JR 鹿島線利用者の利便性向上を図るため、JR 成田線、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線との接続向上や直通列車の増便、駅舎の整備などを関係機関に要望
潮来市第 6 次総合計画 後期基本計画 (計画期間：平成 26～30 年度) 平成 26 年 3 月	○施策 1-2-4 高齢者の生きがい・社会参加の推進 ・高齢者等の外出を支援するため、持続性のある新たな公共交通システムの構築に向け検討 ○施策 3-3-4 公共交通の充実 ・首都圏への通勤・通学の利便性向上を図るため、高速バス会社等と連携するとともに、経済効果が期待される茨城空港との連携を強化するための公共交通手段を検討 ・JR 鹿島線利用者の利便性の向上を図るため、JR 成田線・鹿島臨海鉄道大洗鹿島線との接続向上や環境整備を関係機関に要望
潮来市都市計画 マスタープラン (計画目標年次：平成 37 年) 平成 21 年 3 月	○「5.道路・交通の方針」 ・公共交通の充実に向け、新規交通システムの導入、茨城空港との連携バス等の運行を支援する幹線道路ネットワークの構築 ・今後、人口減少・少子高齢化で増加する交通弱者の外出を支援するとともに、広域の地域交流を活性化 ・JR 潮来駅、JR 延方駅周辺について、公共交通の利便性向上を図るとともに、交通結節環境の向上を図るため、段差解消や案内機能の充実を推進

計画名称	公共交通に関する記述
潮来市まち・ひと・しごと 創生総合戦略 (計画期間：平成 27～31 年度) 平成 28 年 3 月	○基本目標 1「安心安全な地域づくり・時代にあった地域づくり・地域と地域の連携」 ・水郷潮来バスターミナルのハブ化推進 ・市内、周辺地域との公共交通環境の整備 ・市内外の既存バス路線、鉄道、高速バスターミナル等を連携した利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ・高速バスを使った都心への通勤・通学者の交通費の助成制度を構築し、都心からの転入促進、市外への転出を抑制 ・広域公共交通の整備により、交通手段を持たない方への周辺の医療施設へのアクセス支援
潮来市 高齢者福祉計画 介護保険事業計画 (第6期：平成 27～29 年度) 平成 27 年 3 月	○外出支援サービス ・公共交通機関が利用できない方へ、医療機関等への移動支援を実施 ・高齢者等の外出を支援するため、持続性のある新たな公共交通システムの構築に向けた検討を実施
茨城県公共交通活性化指針 平成 28 年 3 月	○基本方向 4 県内外の地域間を結ぶ 広域交通ネットワークの強化 「施策⑥広域交通の結節点からの二次交通の充実」 ・県内外の交通利用者が円滑に目的地まで移動できるよう、茨城空港や水戸駅、つくば駅、水郷潮来バスターミナルなど、広域交通の結節点から目的地となる観光やビジネスの拠点までの二次交通を充実

3. 公共交通の利用実態や利用ニーズ

3.1 調査概要

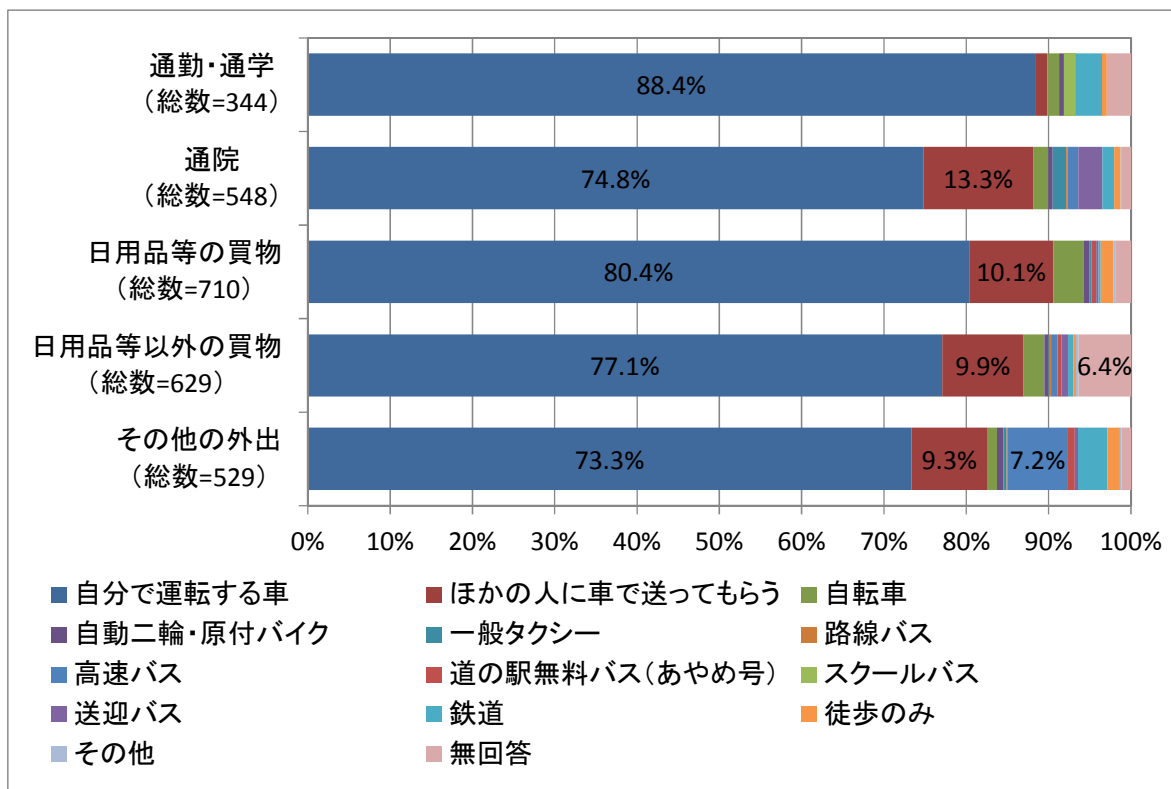
潮来市の公共交通の利用実態や利用ニーズを把握するため、潮来市民、高速バス利用者、鉄道利用者、無料送迎バス利用者、高校生、商業施設、鹿行北浦ライン利用者を対象としたアンケート・ヒアリング調査を実施しました。また、高齢者、子育て世代を対象としたグループインタビュー、スクールバスに関する高校ヒアリングを実施しました。

調査種別	主な調査内容	調査日	回収・回答状況
市民ニーズ アンケート	・日常の外出実態 ・公共交通の利用実態、利用意向	H28.8.5～8.17 (郵送配布・郵送回収)	配布数：2,000 票 回収数：749 票 回収率：37.5%
高速バス 利用者 アンケート	・出発地から目的地までの移動実態 ・利用したバスの満足度	H28.7.31(休日) 8.2 (平日) (手渡し配布・郵送回収)	配布数：959 票 回収数：214 票 回収率：22.3%
鉄道利用者 アンケート	・出発地から目的地までの移動実態 ・路線バスの利用意向	H28.7.19(平日) 7.31(休日) (手渡し配布・郵送回収)	配布数：307 票 回収数：77 票 回収率：25.1%
無料送迎 バス利用者 アンケート	・出発地から目的地までの移動実態 ・利用したバスの満足度	H28.7.31(休日) H28.8.2 (平日) (手渡し配布・郵送回収)	配布数：116 票 回収数：44 票 回収率：37.9%
高校生 アンケート	・通学時の交通手段 ・土日の登校状況 ・スクールバス等の利用状況	①潮来高校：H28.7.11 ②麻生高校：H28.7.12	回収数：①446 票 ②587 票 ※全校生徒対象
鹿行北浦 ライン利用者 ヒアリング	・出発地から目的地までの移動実態 ・これまでの利用実績	H28.6.12(イベント開催日) 8.6 (イベント開催日) 9.3 (平常土曜日) 9.4 (平常日曜日) 9.6 (平日) 9.18(イベント開催日)	回答数：213 票
商業施設 アンケート	・公共交通の運行等に対する協力意向	H28.9	配布数：13 票 回収数：9 票 回収率：69.2%
グループ インタビュー	・日常の外出実態 ・公共交通の利用状況 ・自動車による送迎の実態	①高齢者：H28.9.15 ②子育て世代：H28.9.30	参加者：①6 名 ②6 名
スクールバス に関する高校 ヒアリング	・今後の運行の意向 ・路線バスが運行された場合の対応	①潮来高校：H28.10.28 ②麻生高校：H28.10.27	—

3.2 市民ニーズアンケート調査

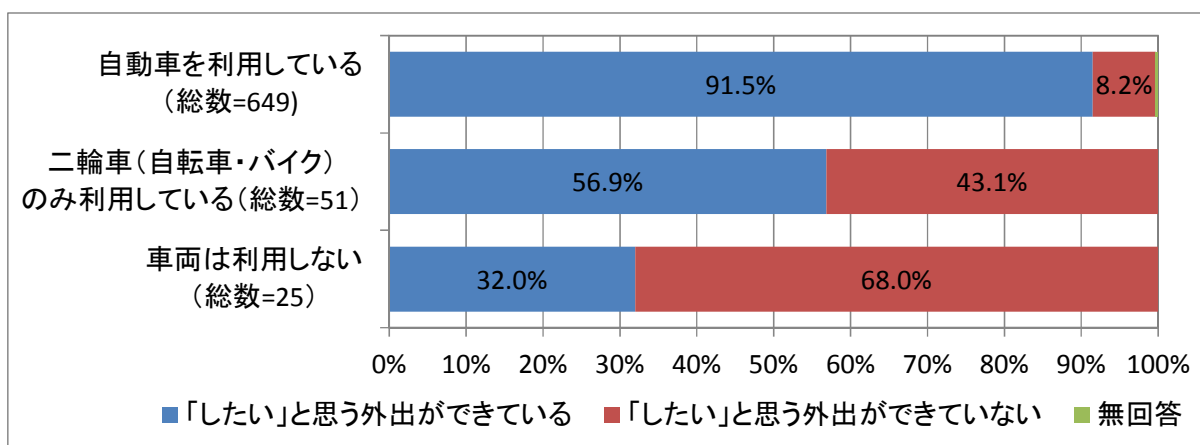
(1) 目的別交通手段

いずれの目的でも「自分で運転する車」の割合が最も高くなっており、次いで「他の人に車で送ってもらう」の割合が多くなっています。



(2) 外出に対する評価

二輪車（自転車またはバイク）のみを利用している方の43%が、車両を利用していない人の68%が「自分が“したい”と思う外出ができていない」と回答しています。

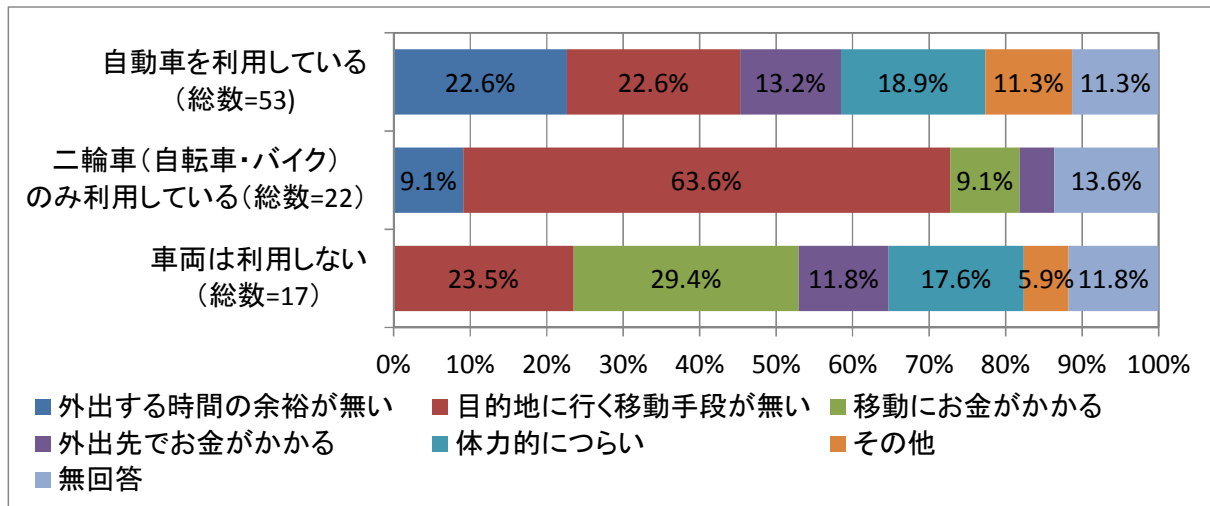


※5%未満の値は非表示

「したい」と思う外出ができていない	「通院」「買物」「通院・買物以外」のすべての目的において「あまりできていない」「できていない」と回答しなかった方
「したい」と思う外出ができていない	「通院」「買物」「通院・買物以外」のいずれか一つの目的において「あまりできていない」「できていない」と回答した方

(3) 自分で「したい」と思う外出ができていない理由

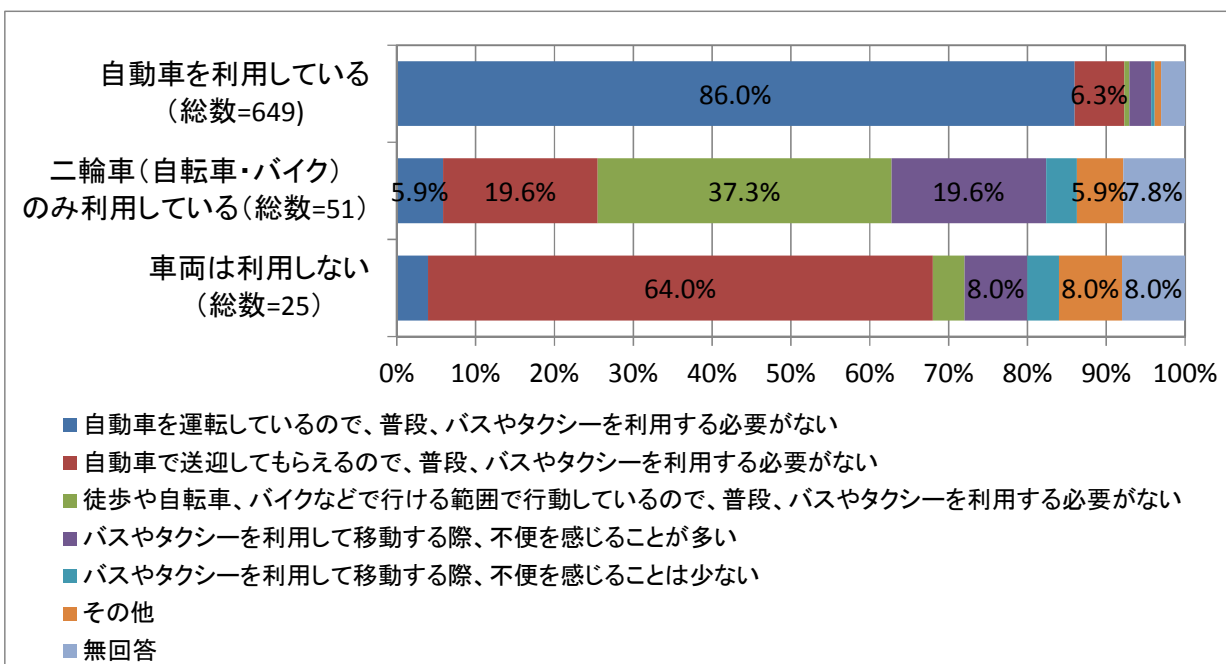
二輪車（自転車またはバイク）を利用している方の64%は「目的地に行く移動手段がない」ことを利用に挙げています。また、車両を利用しない方の29%は「移動にお金がかかる」ことを理由に挙げています。



※5%未満の値は非表示

(4) 外出時の交通手段について

二輪車（自転車またはバイク）を利用している方は、37%が「徒歩や自転車、バイクなどで行ける範囲で行動しているので、普段、バスやタクシーを利用する必要がない」、20%が「バスやタクシーを利用して移動する際、不便を感じることが多い」と回答しています。また、車両を利用しない方の64%が「自動車で送迎してもらえるので、普段、バスやタクシーを利用する必要がない」と回答しています。

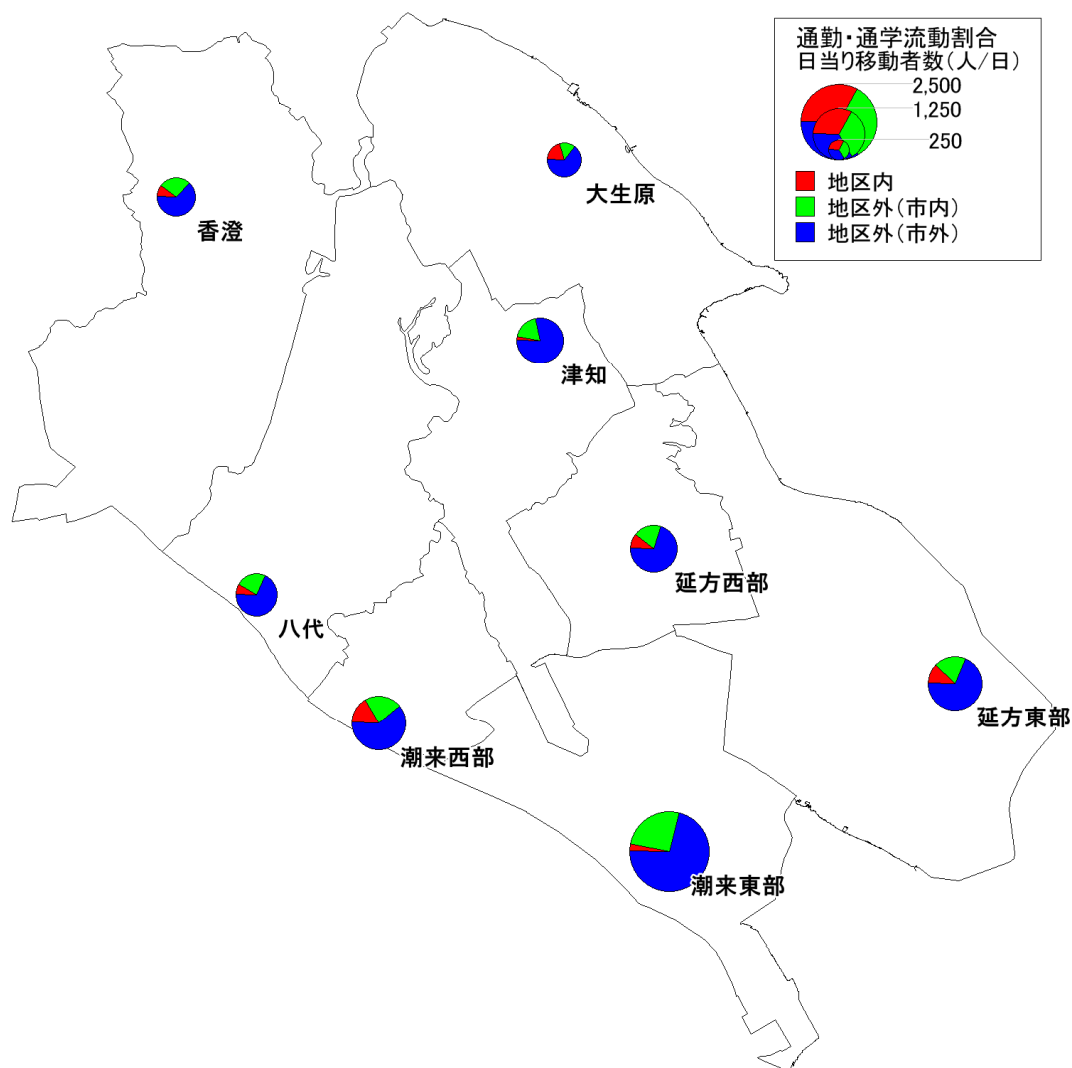


※5%未満の値は非表示

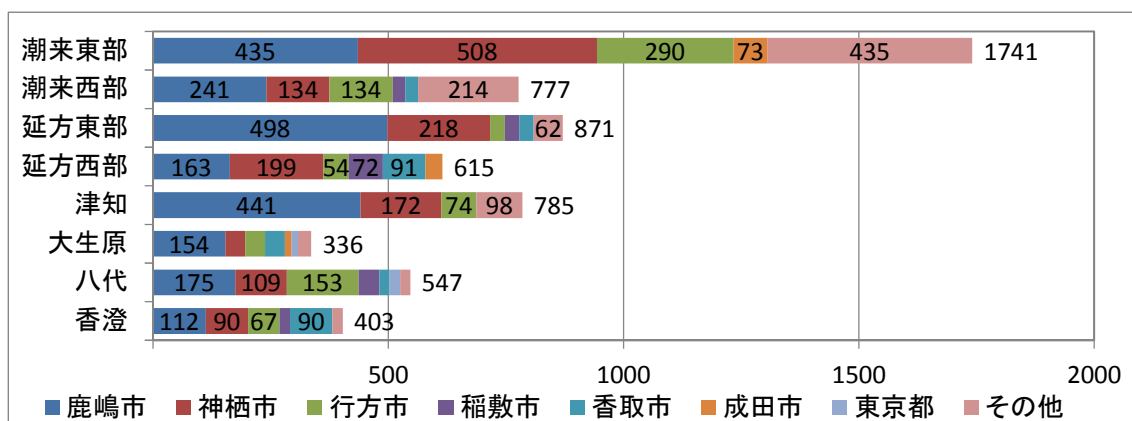
(5) 通勤・通学

通勤・通学流動は、各地区とも市外への流動が多くなっており、市外では鹿嶋市、神栖市への流動が多い状況です。

【通勤・通学 各地区からの流動割合】

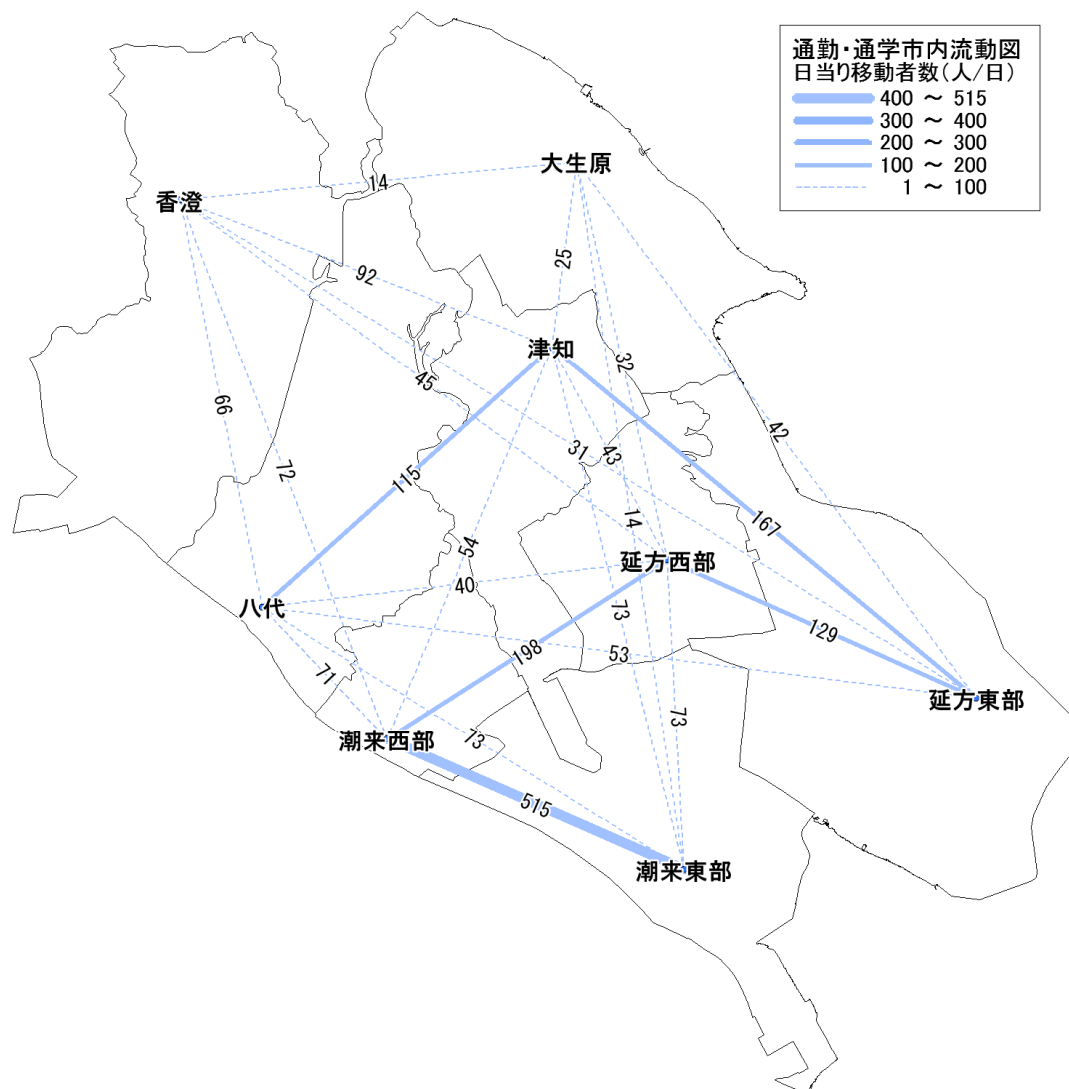


【各地区から市外への流動】



市内の通勤・通学流動は、潮来西部～潮来東部間の流動、延方西部・延方東部・津知を中心とした流動が多い状況です。

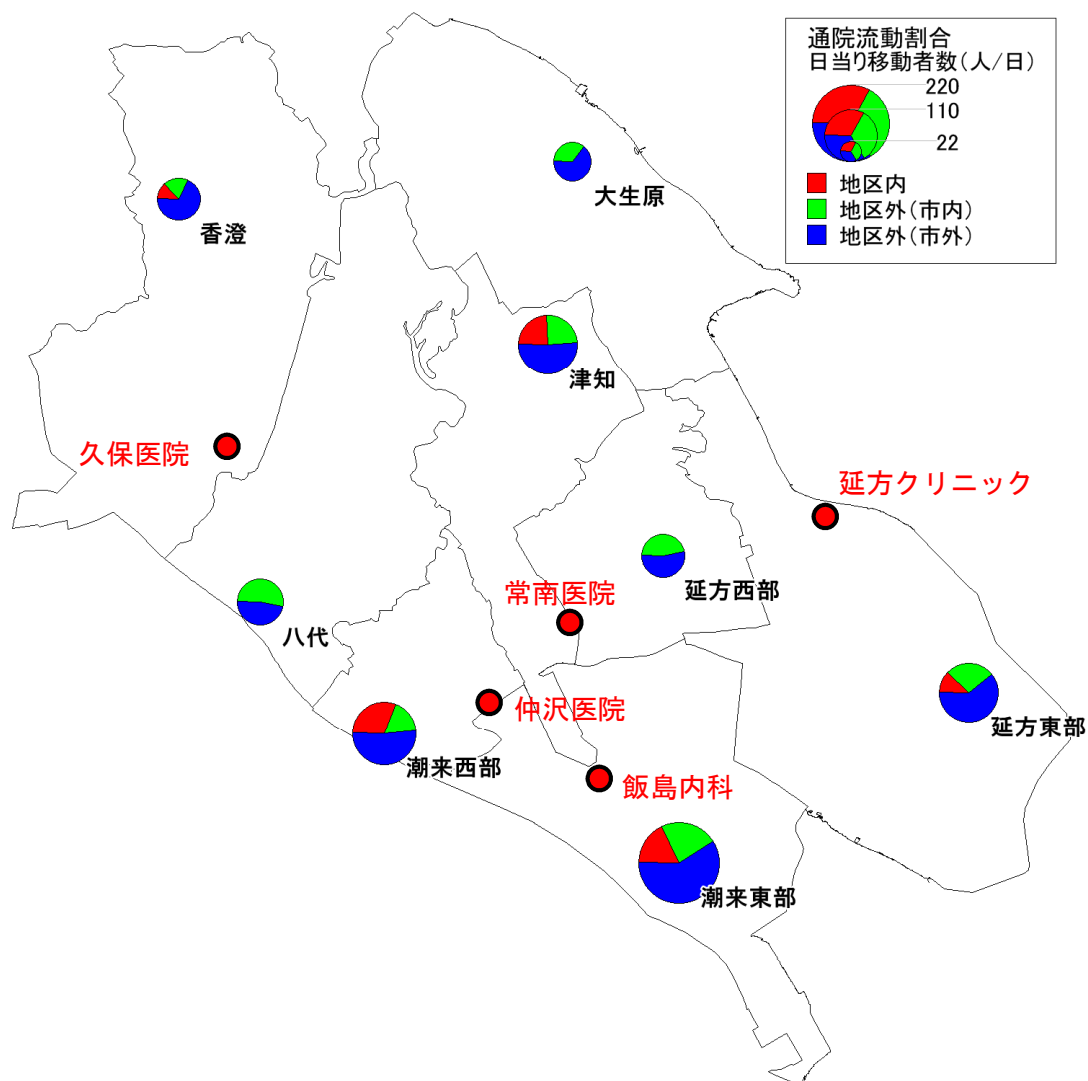
【通勤・通学 市内の地区間流動】



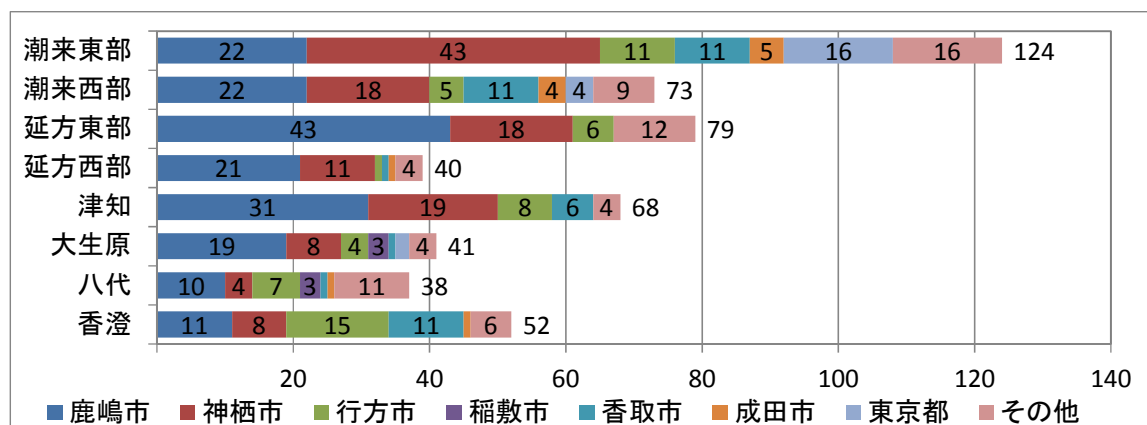
(6) 通院

通院流動については、八代地区を除き、市外への流動が多くなっており、市外では鹿嶋市、神栖市への流動が多い状況です。

【各地区からの流動割合】



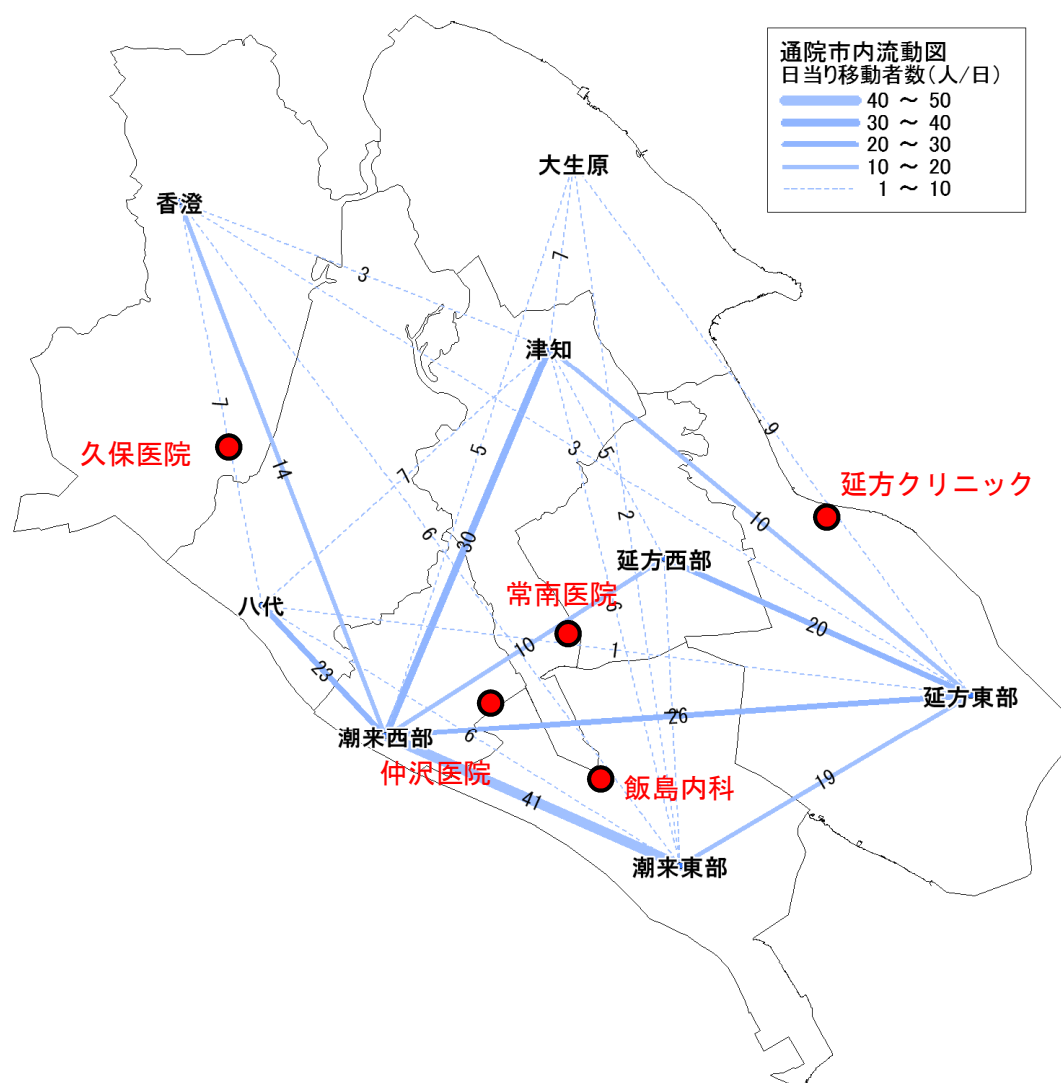
【各地区から市外への流動】



単位：人/日（3人/日未満の値は非表示）

市内の通院流動は、潮来西部・延方東部を中心とした流動が多い状況です。

【市内の地区間流動】



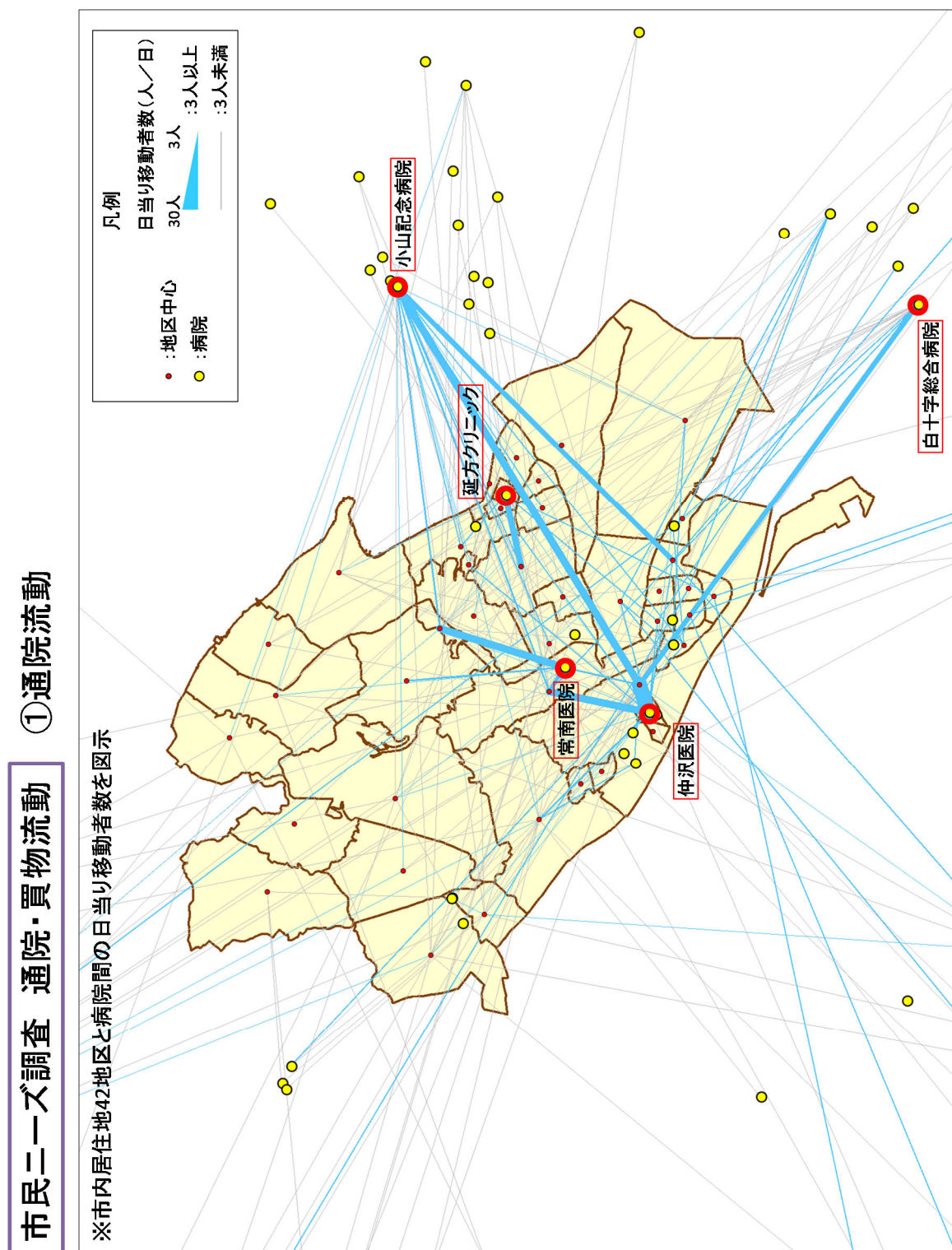
【主な目的地】

地区名	名称	回答者数	順位
1 潮来市	飯島内科	15	7
	こひなた歯科	3	18
	仲沢医院	63	1
	大久保診療所	8	11
	延方クリニック	39	4
	常南医院	40	3
	久保医院	10	9
	牛堀整形外科	3	18
2 鹿嶋市	小山記念病院	63	1
	鹿島病院	10	9
	鹿島診療所	3	18
3 神栖市	白十字総合病院	29	5
	鹿嶋ハートクリニック	12	8
	鹿島労災病院	4	16
4 行方市	なめがた地域医療センター	20	6
	麻生クリニック	3	18
	鈿持外科	3	18
5 土浦市	土浦協同病院	7	13
6 その他県内	東京医科大学茨城医療センター	7	13
	宮本病院	3	18
7 香取市	千葉県立佐原病院	8	11
8 成田市	成田赤十字病院	4	16
9 その他	旭中央病院	5	15

※着色は市内の上位5箇所、市外の上位3箇所

施設別に流動をみると小山記念病院をはじめとする鹿嶋市の施設への流動が多くなっています。

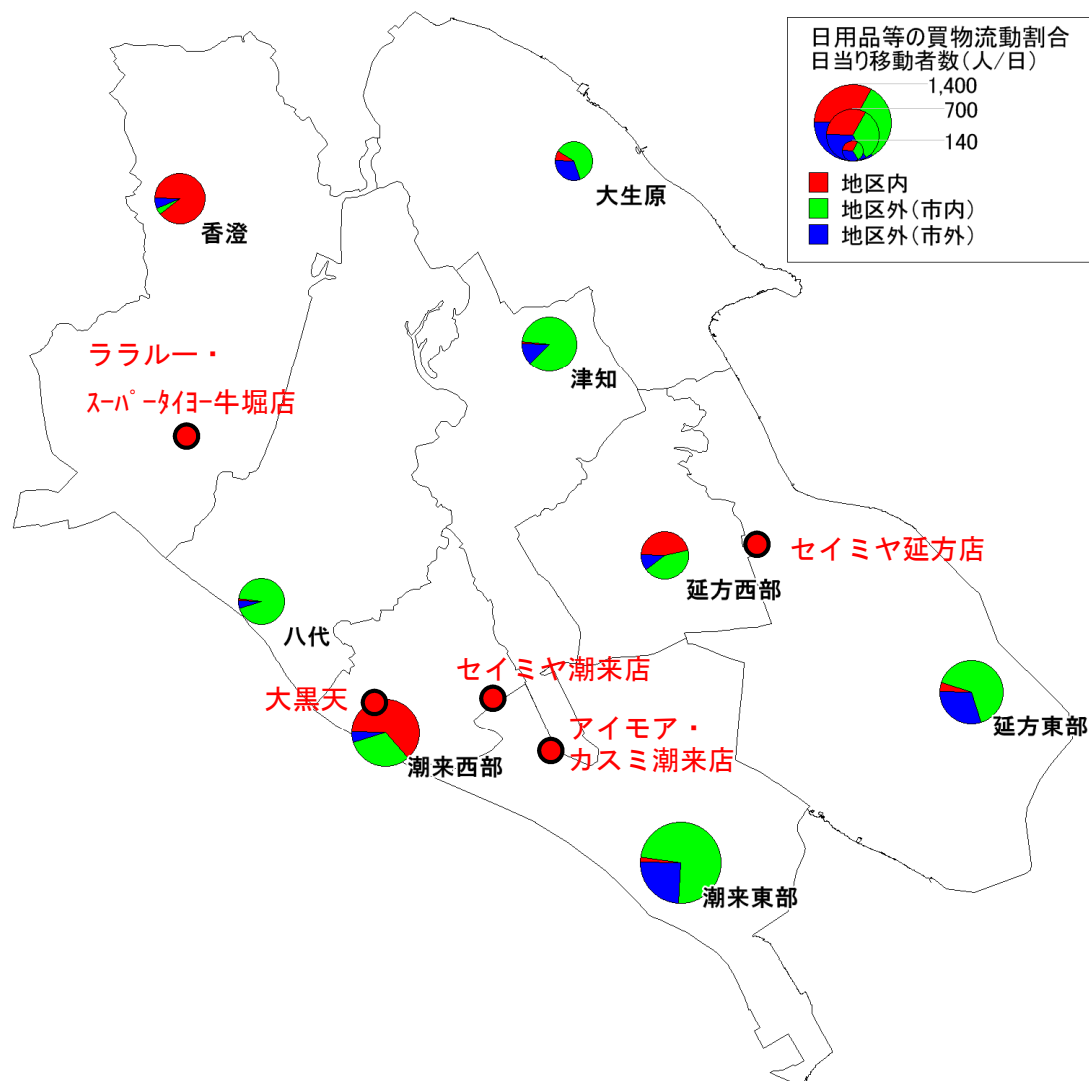
【施設別にみた流動図】



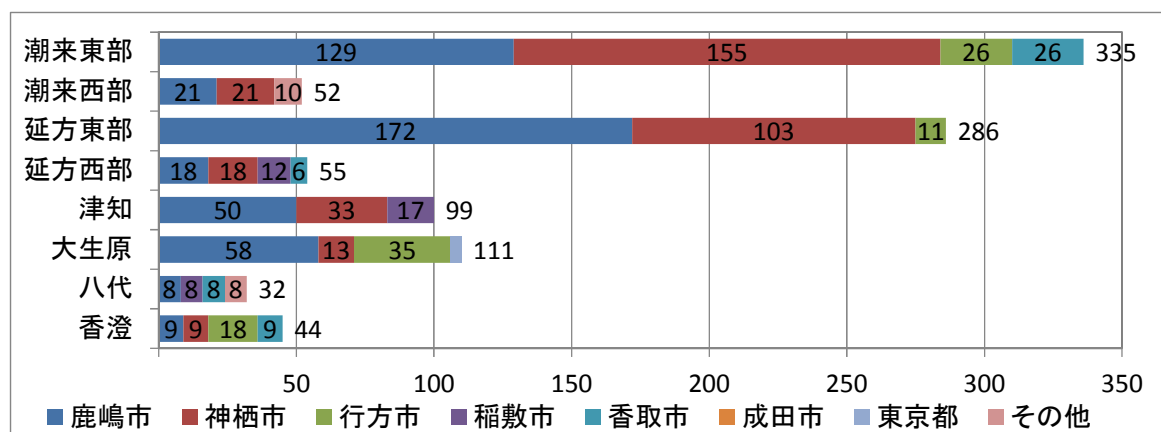
(7) 食料品・日用品の買物

食料品・日用品の買物流動については、香澄、潮来西部、延方西部では地区内の流動が多く、潮来東部、延方東部では市外への流動（鹿嶋市、神栖市）が多い状況です。

【各地区からの流動割合】



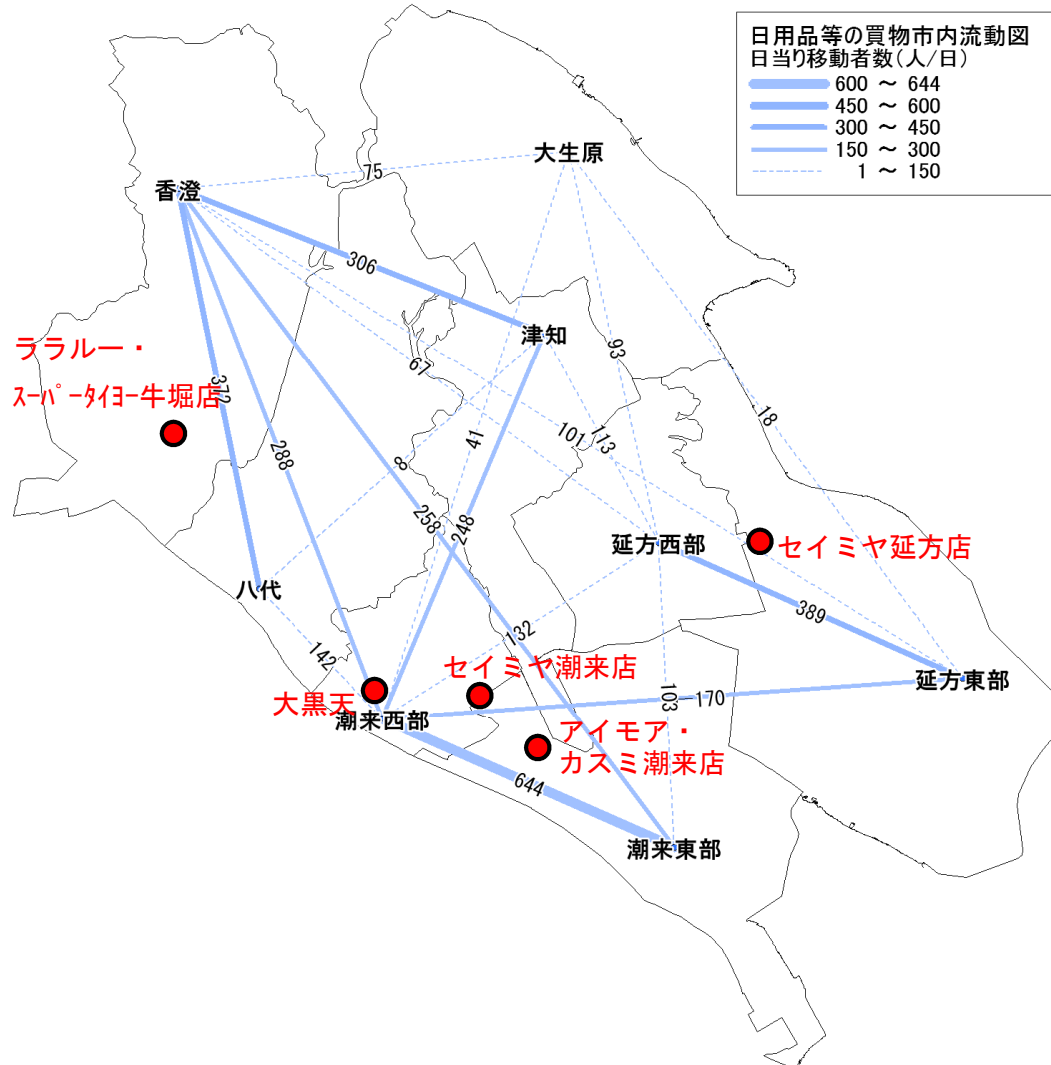
【各地区から市外への流動】



単位：人/日（5人/日未満の値は非表示）

市内の食料品・日用品の買物流動は、香澄・潮来西部・延方東部を中心とした流動が多い状況です。

【市内の地区間流動】



【主な目的地】

地区名		名称	回答者数	順位
1	潮来市			
	2 潮来西部	セイミヤ潮来店	111	1
		アイモア	22	5
		カスミ潮来店	16	7
		大黒天	15	8
	3 延方東部	ヤックスドラッグ 潮来店	6	13
		ウエルシア新宮南店	7	11
		セブンイレブン宮前店	3	19
	4 延方西部	セイミヤ延方店	102	3
		ウエルシア須賀南店	5	15
	6 大生原	ホームジョイ本田	3	19
		はらや	5	15
	8 香澄	スーパータイヨー牛堀店	106	2
ララルー		102	3	
2 鹿嶋市	ビッグハウス鹿嶋店	17	6	
	イオン鹿嶋店	9	10	
	セイミヤ鹿島東店	3	19	
	タイヨーサンポートかしま店	3	19	
3 神栖市	セイミヤ神栖店	7	11	
	スーパータイヨー神栖店	4	17	
	ベシア神栖店	4	17	
4 行方市	セイミヤモール麻生店	11	9	
5 稲敷市	アビタ佐原東店	6	13	

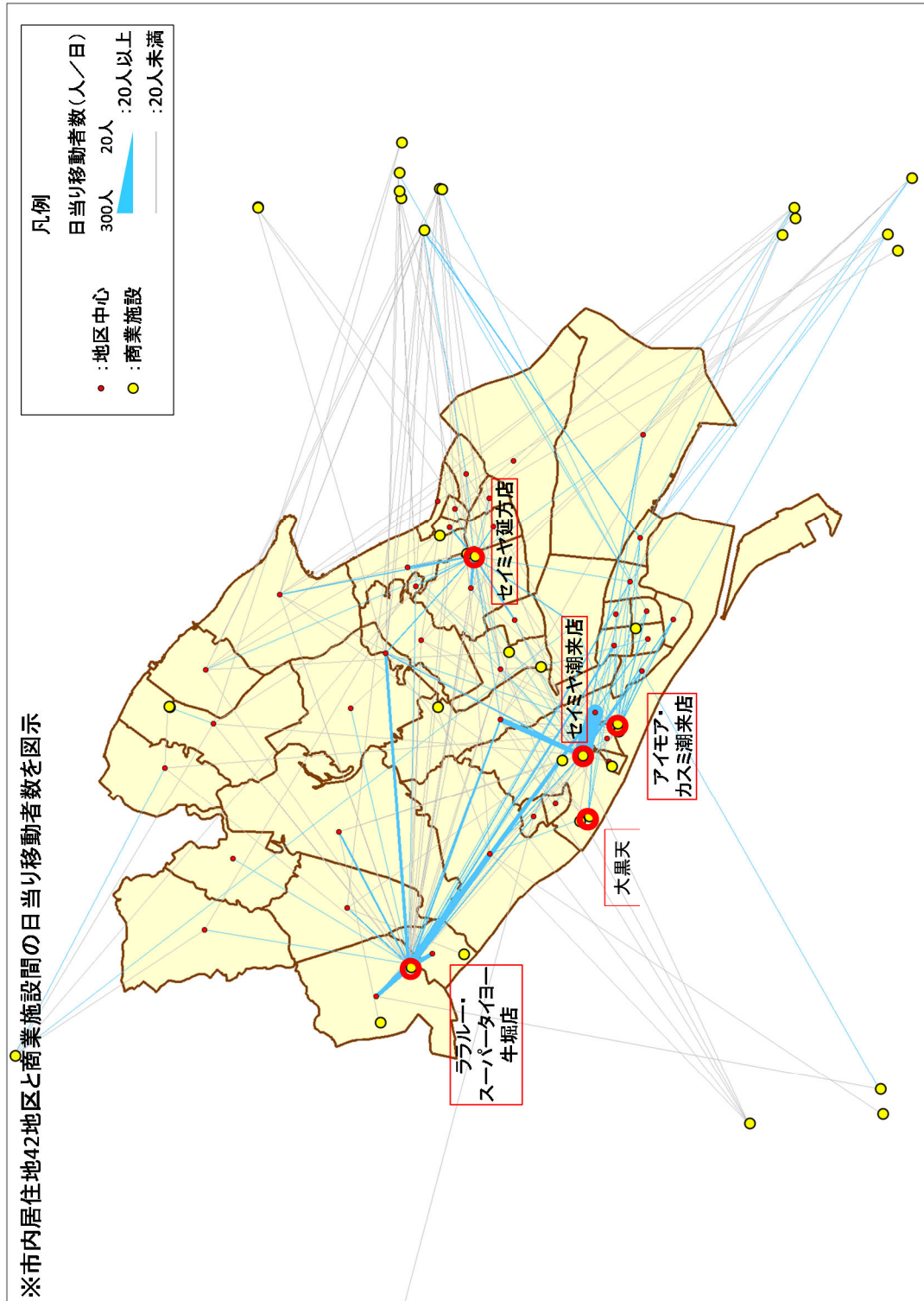
※着色は市内の上位5箇所

施設別の流動をみるとラ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。

【施設別にみた流動図】

市民ニーズ調査 通院・買物流動 ②食料品・日用品等の買物流動

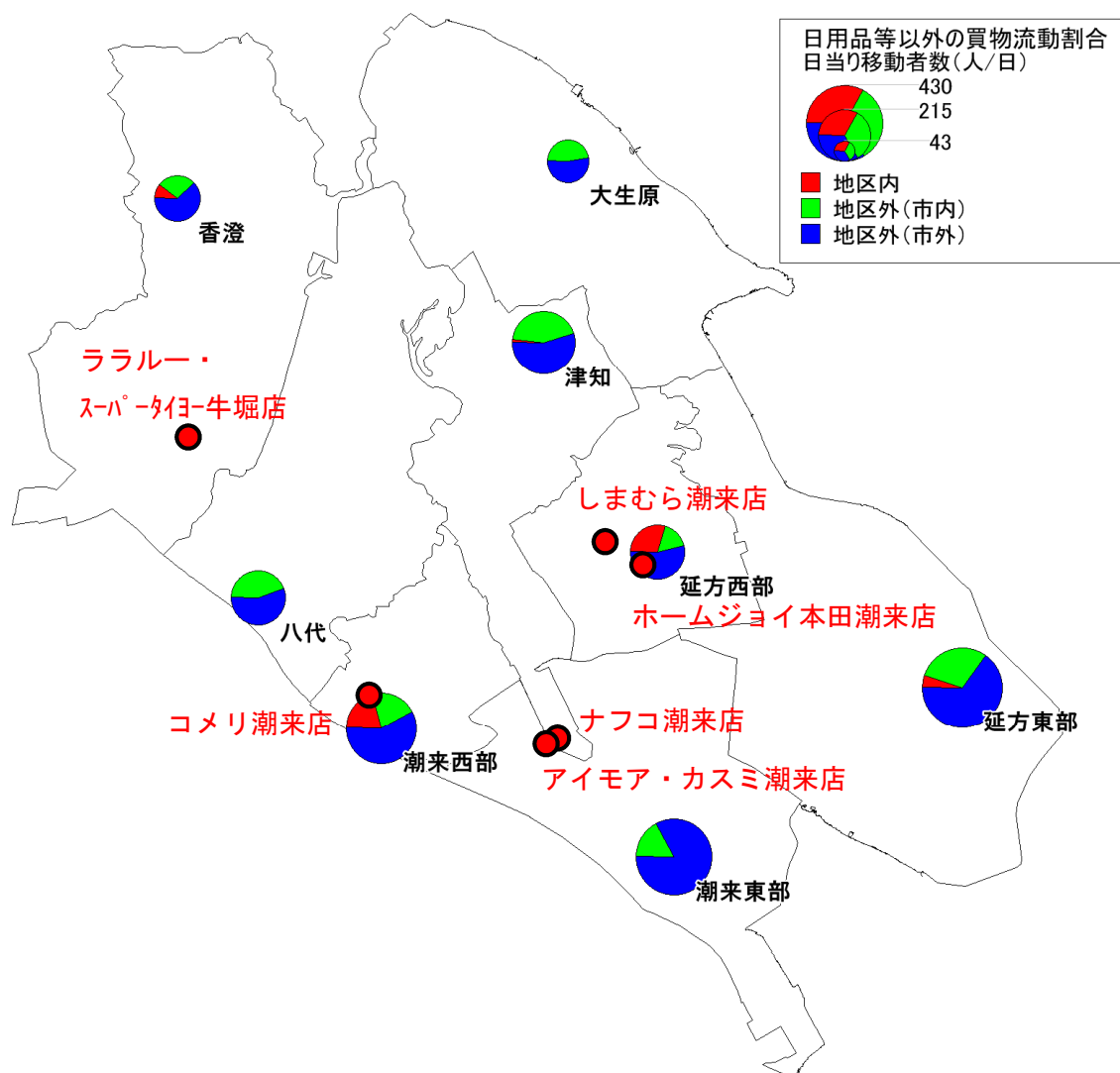
※市内居住地42地区と商業施設間の日当り移動者数を図示



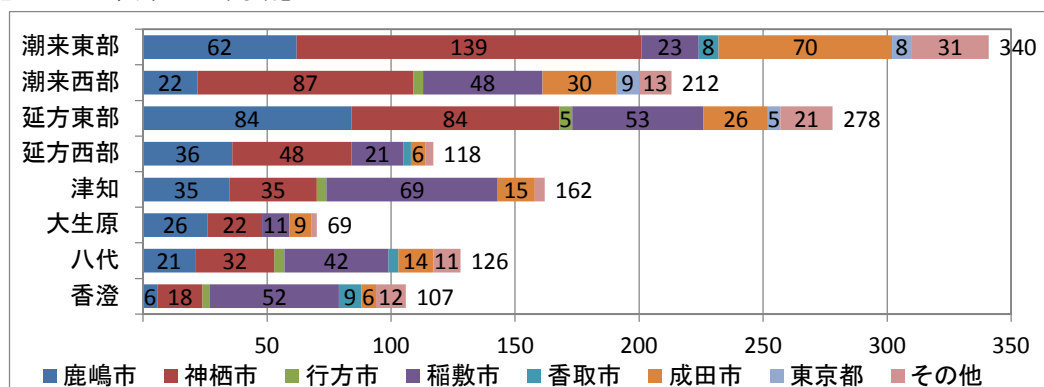
(8) 食料品・日用品以外の買物

食料品・日用品以外の買物流動については、各地区とも市外への流動が多い状況ですが、潮来西部、延方西部では地区内の流動も比較的多くなっています。市外では鹿嶋市、神栖市、稲敷市への流動が多くなっています。

【各地区からの流動割合】

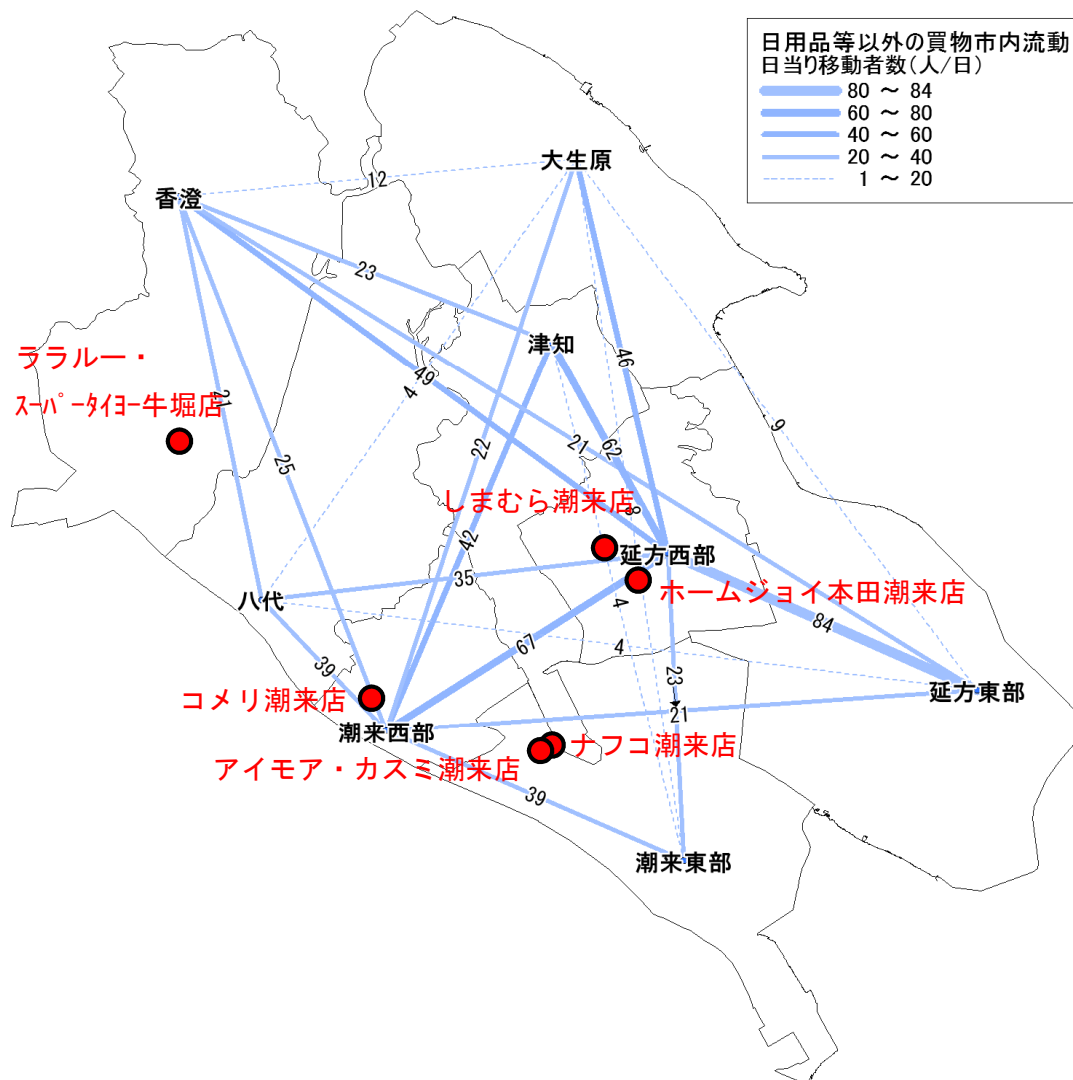


【各地区から市外への流動】



市内の食料品・日用品以外の買物流動は、延方西部・潮来西部を中心とした流動が多い状況です。

【市内の地区間流動】



【主な目的地】

地区名	名称	回答者数	順位
潮来市			
2 潮来西部	アイモア	23	5
	ナフコ潮来店	13	9
	カスミ潮来店	9	11
	セイミヤ潮来店	7	16
	ヤックスドラッグ潮来店	4	23
	大黒天	3	28
	コメリ潮来店	8	14
3 延方東部	ウエルシア新宮南店	3	28
4 延方西部	ホームジョイ本田潮来店	81	1
	しまむら潮来店	8	14
	ウエルシア須賀南店	7	16
	セイミヤ延方店	7	16
8 香澄	ラララー	22	6
	スーパー・タイヨー牛堀店	9	11

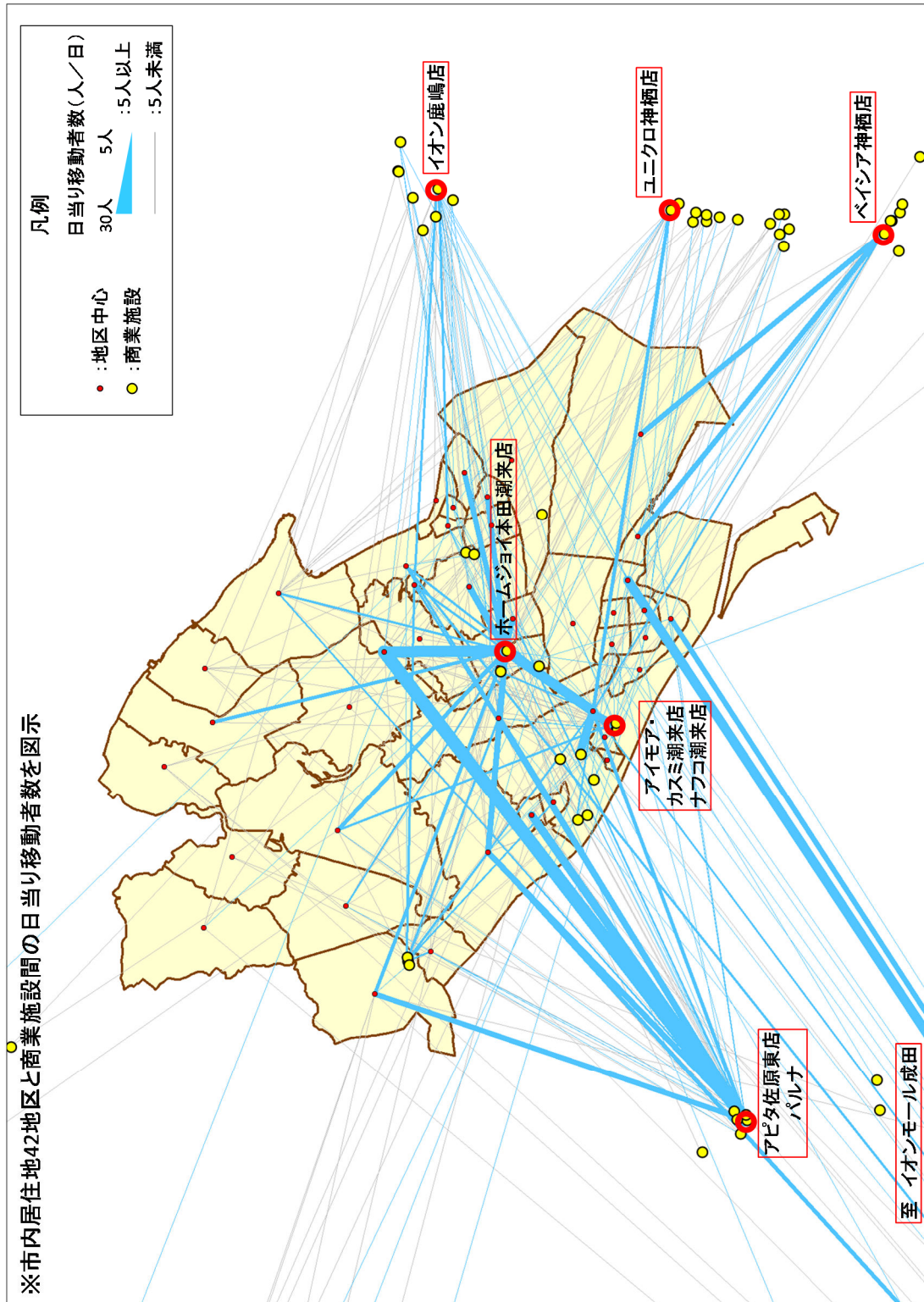
地区名	名称	回答者数	順位
2 神栖市	ベシア神栖店	15	7
	ユニクロ神栖店	15	7
	カインズホーム神栖店	5	19
	GU	4	23
	ワンダーグー鹿島店	4	23
	ケースデンキ神栖店	3	28
3 鹿嶋市	イオン鹿嶋店	24	4
	チェリオ	9	11
	DCMホームマック鹿嶋店	5	19
	カワチ薬品鹿嶋店	5	19
	TSUTAYA鹿嶋宮中店	3	28
	ビッグハウス鹿嶋店	3	28
4 稲敷市	アピタ佐原東店	60	2
	パルナ	11	10
	山新	5	19
6 その他県内	イオンモールつくば	4	23
	イオン土浦店	4	23
8 成田市	イオンモール成田	34	3

※着色は市内の上位5箇所、市外の上位3箇所

施設別に流動をみると、市内のホームジョイ本田やララル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。

【施設別にみた流動図】

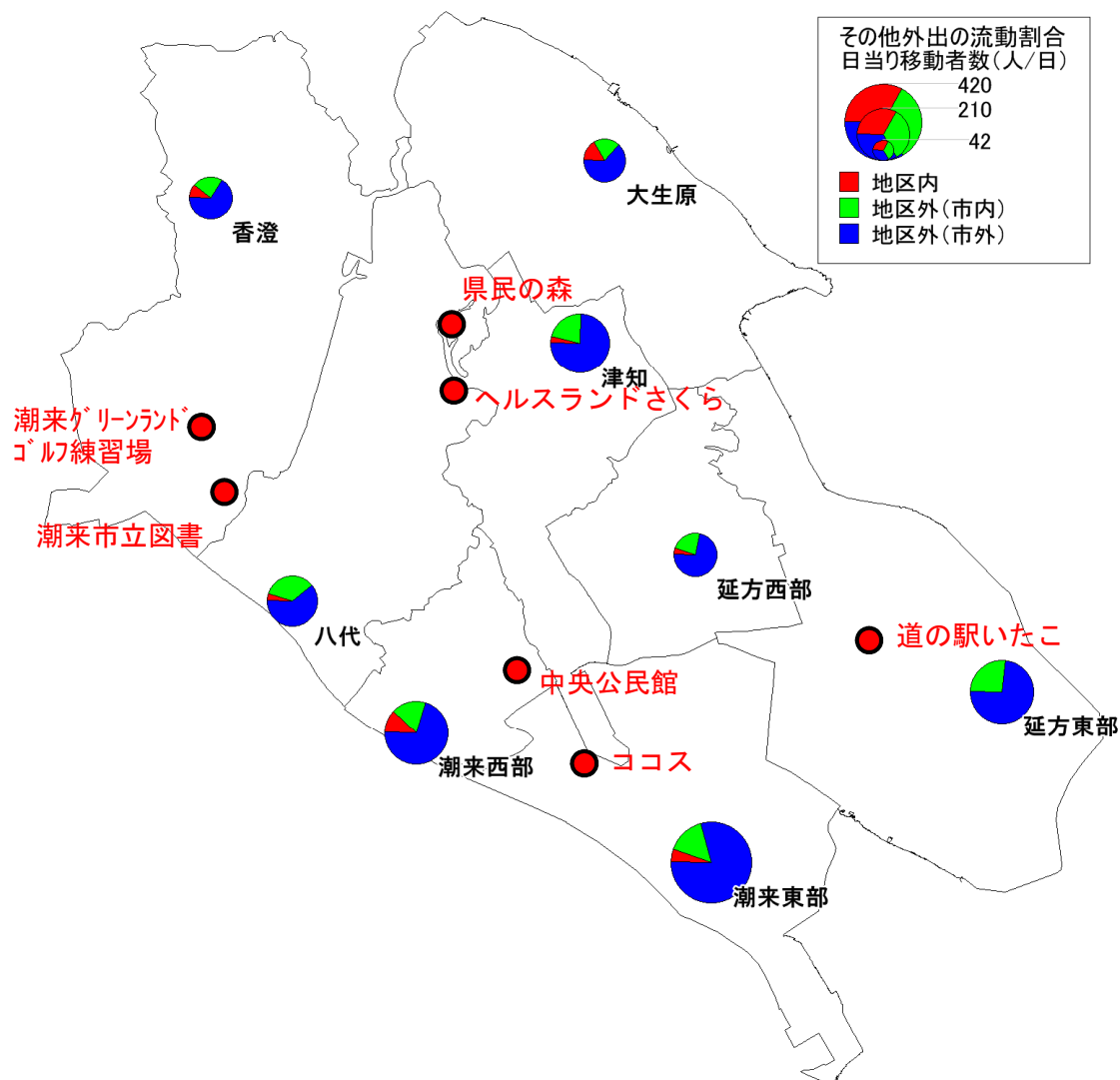
市民ニーズ調査 通院・買物流動 ③食料品・日用品等以外の買物流動



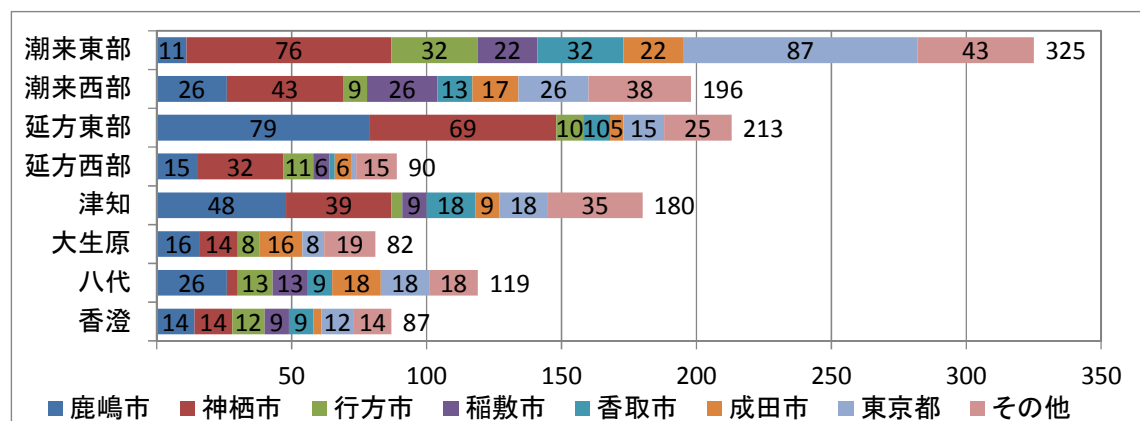
(9) 通勤・通学、通院、買物以外の目的

通勤・通学、通院、買物以外の流動については、各地区とも市外への流動が多くなっており、潮来東部では東京への流動も多い状況です。

【各地区からの流動割合】



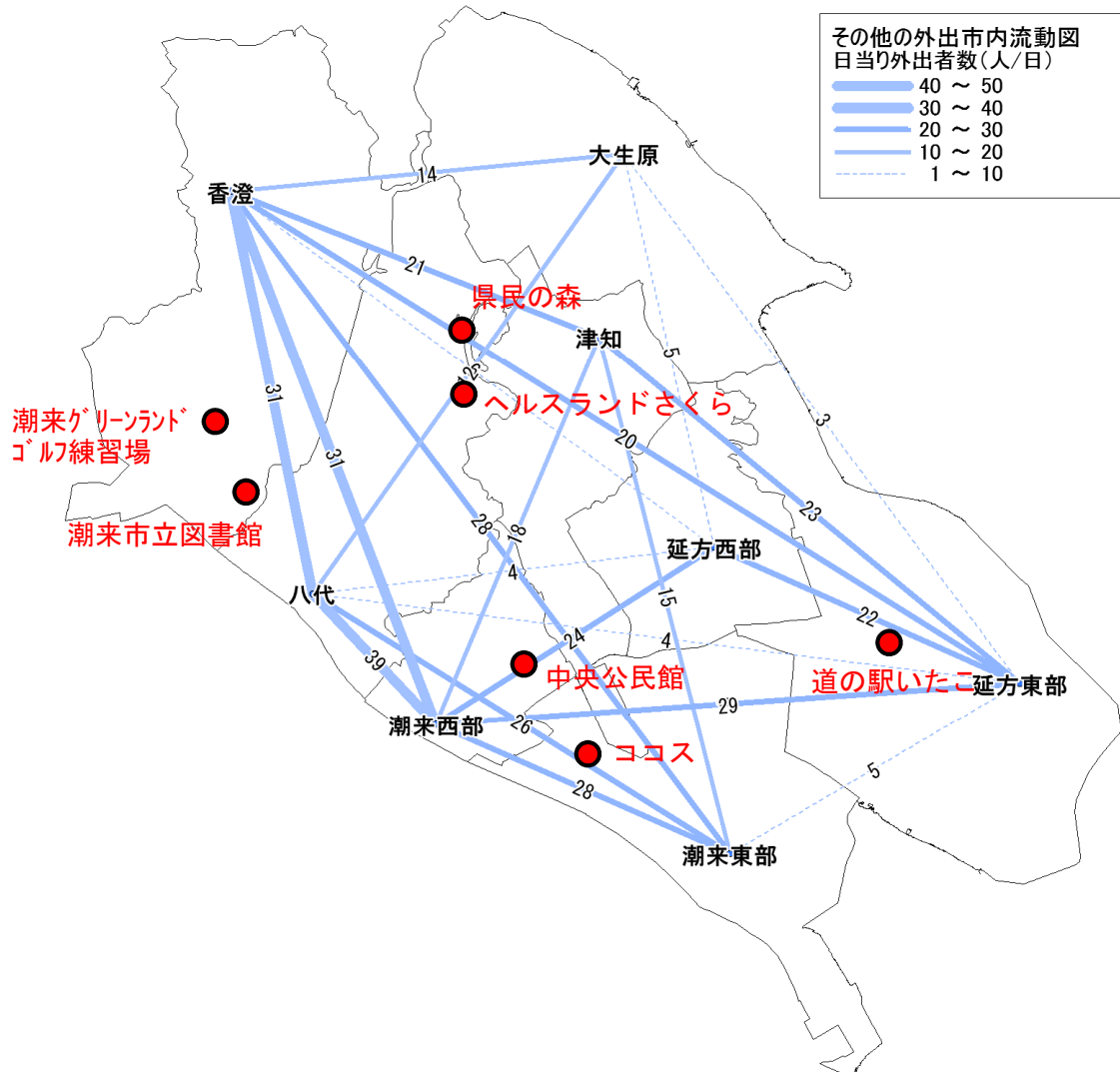
【各地区から市外への流動】



単位：人/日（5人/日未満の値は非表示）

市内の通勤・通学、通院、買物以外の流動は、潮来西部・香澄・潮来東部・延方東部を中心とした流動が多い状況です。

【市内の地区間流動】



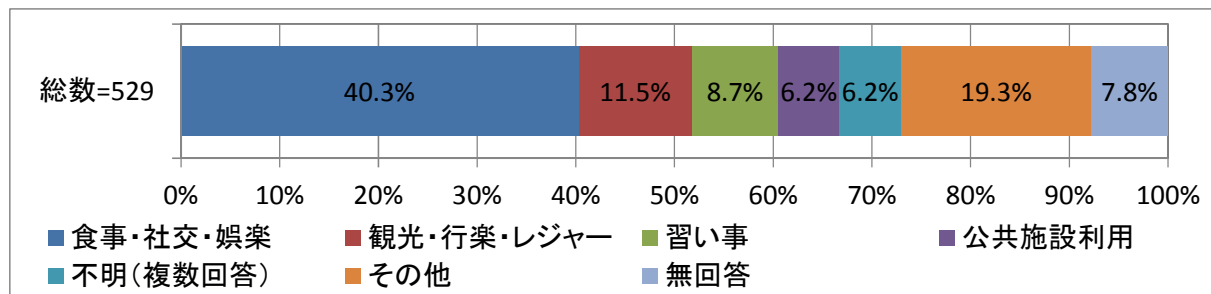
【主な目的地】

	地区名	名称	回答者数	順位
1	潮来市			
	1 潮来東部	中央公民館	3	14
	2 潮来西部	潮来公民館	8	3
		ココス	6	6
	3 延方東部	道の駅(潮来)	3	14
	7 八代	県民の森	5	7
		ヘルスランドさくら	5	7
	8 香澄	潮来市立図書館	16	1
		潮来グリーンランドゴルフ練習場	5	7
	2 神栖市	神之池	4	11
2	神栖市	スシロー	3	14
		カシマサッカースタジアム	5	7
4	行方市	レイクエコー	7	4
		セントラルゴルフクラブ	4	11
5	稲敷市	USシネマパルナ稲敷	4	11
		アピタ佐原東店	7	4
7	香取市	道の駅(佐原)	3	14
8	成田市	イオンモール成田	16	1

※着色は市外の上位3箇所

通勤・通学、通院、買物以外の外出目的としては「食事・社交・娯楽」が多く、40%を占めています。

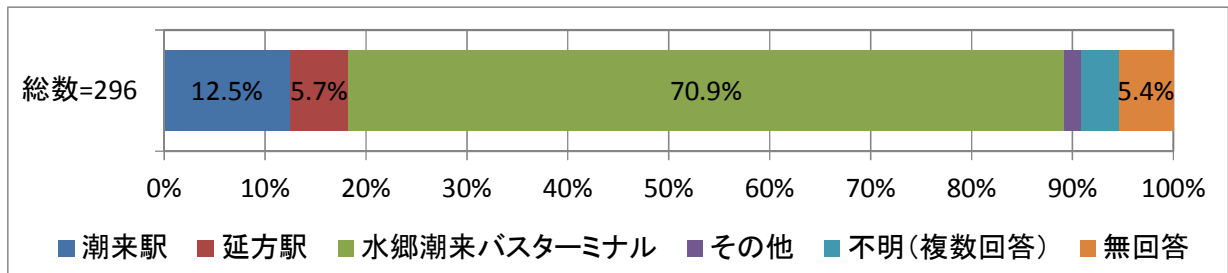
■通勤・通学、通院、買物以外の外出目的



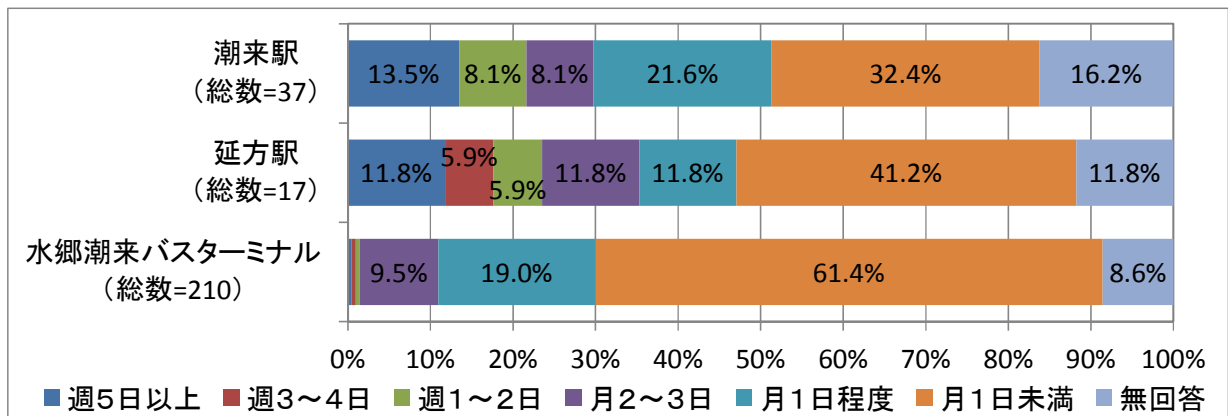
(10) 普段利用する交通ターミナル

普段利用する鉄道駅・バスターミナル等の回答者総数は 296 人（全体の 40%）であり、回答者の 71%が「水郷潮来バスターミナル」と回答していますが、水郷潮来バスターミナルは潮来駅及び延方駅に比べ利用頻度が低く、「月 1 日未満」が 61%を占めています。また、鉄道駅・バスターミナルへの交通手段は、潮来駅は「他の人に車で送ってもらう」が 35%、延方駅は「徒歩のみ」が 35%、水郷潮来バスターミナルは「自分で運転する車」が 74%でそれぞれ最も多くなっています。

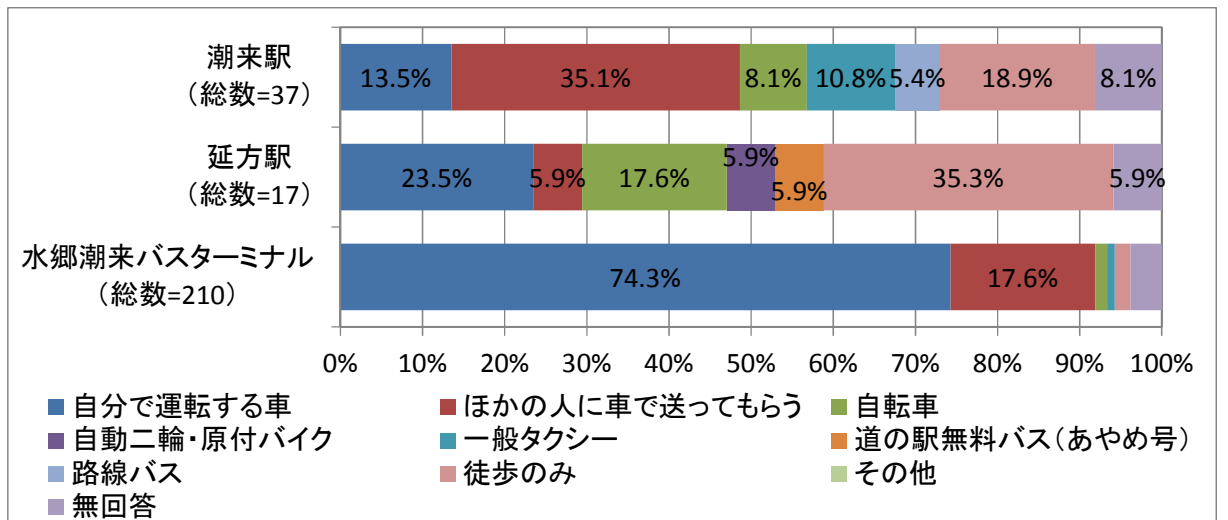
■ 普段利用する鉄道駅・バスターミナル等の名称



■ 普段利用する鉄道駅・バスターミナル等の利用頻度



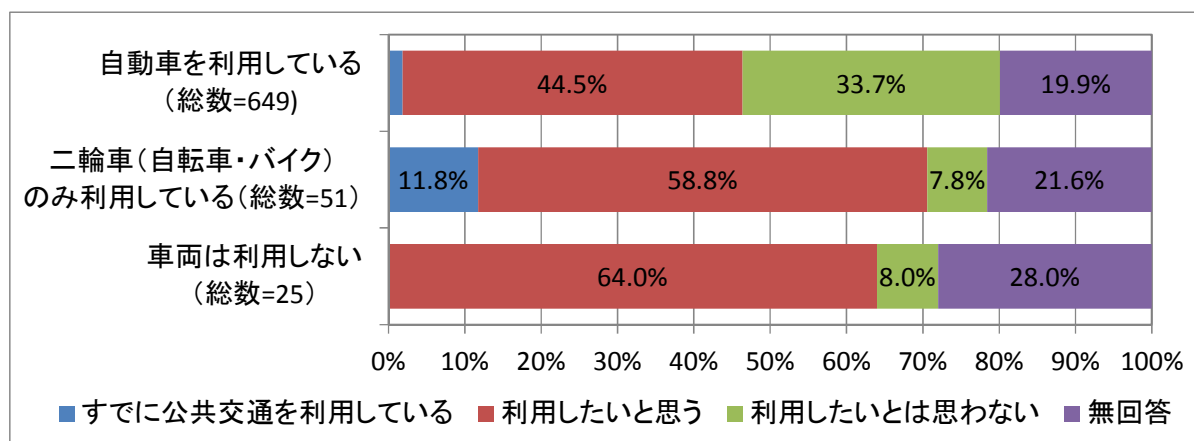
■ 普段利用する鉄道駅・バスターミナル等までの主な交通手段



※5%未満の値は非表示

(11) 交通ターミナルへの公共交通が便利になった場合の利用意向

二輪車のみを利用している方の59%、車両は利用しない方の64%が「自宅から鉄道駅またはバスターミナルへの公共交通が便利になったら利用したい」と回答しています。また、自動車を利用している方も44%が「自宅から鉄道駅またはバスターミナルへの公共交通が便利になったら利用したい」と回答しています。

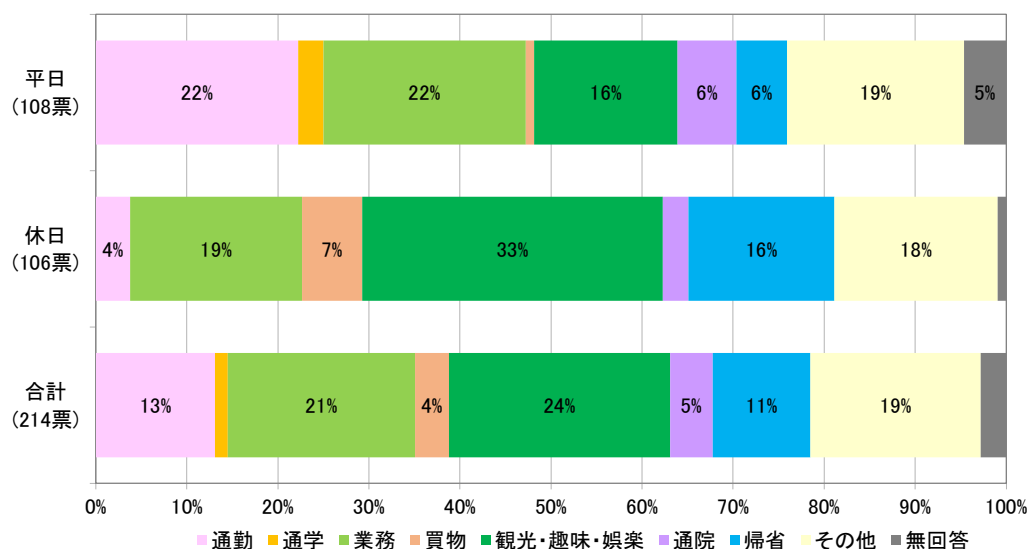


※5%未満の値は非表示

3.3 高速バス利用者アンケート調査

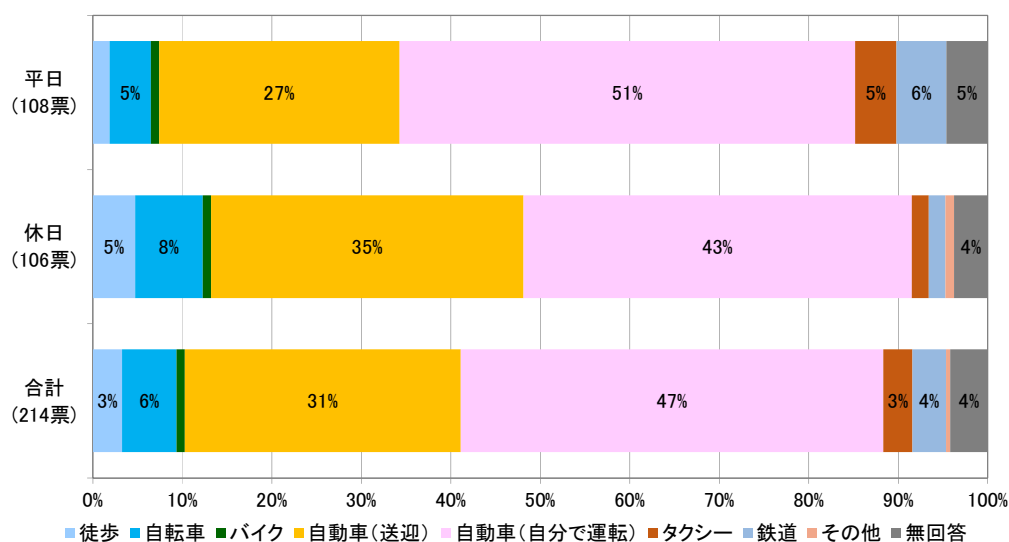
(1) 利用目的

平日の利用目的をみると「通勤」、「業務」がそれぞれ22%となっており、休日の移動目的については最も多いのは「観光」で33%、次いで「業務」が19%となっています。



(2) 潮来市内高速バス停までの(からの)の交通手段

潮来市内の高速バス停までの(からの)交通手段は、平日、休日ともに「自動車(自分で運転)」が最も多く、次いで「自動車(送迎)」が多くなっています。

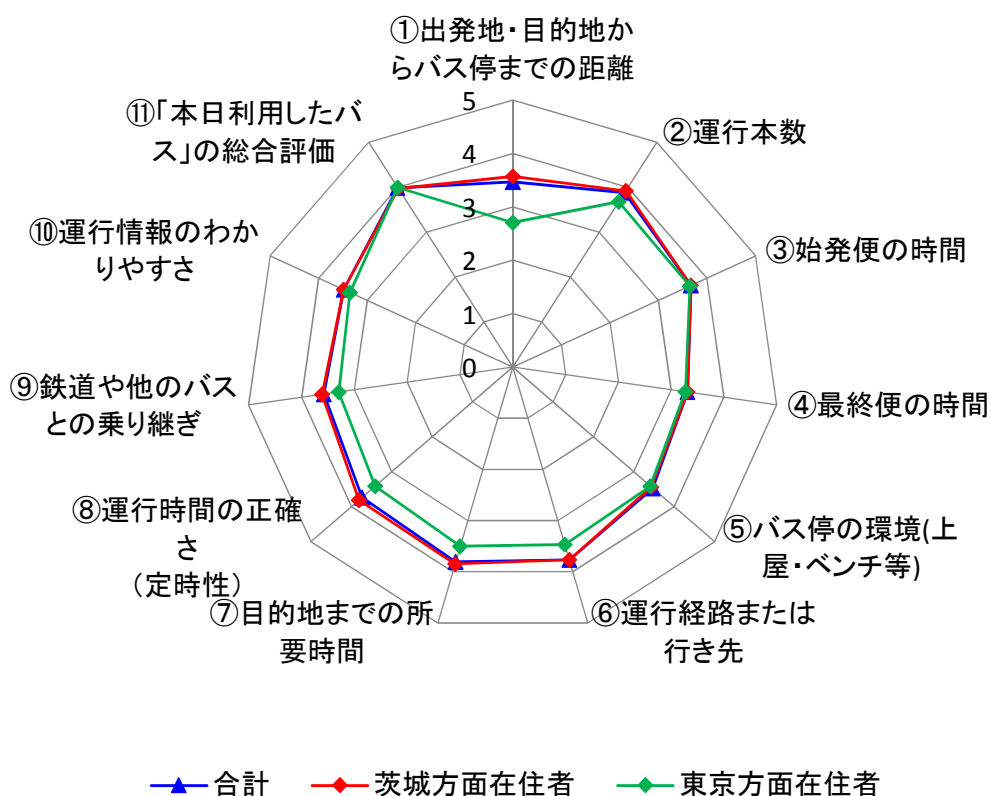


(3) 利用したバスの満足度

高速バスへの満足度については、「茨城方面在住者」に比べて「東京方面在住者」の満足度が全体的に若干低い傾向にあります。

	① 出発地・目的地 からバス停までの 距離	② 運行本数	③ 始発便の時間	④ 最終便の時間	⑤ バス停の環境 (上屋・ベンチ等)	⑥ 運行経路 または行き先
茨城方面在住者	3.6	3.9	3.7	3.3	3.4	3.8
東京方面在住者	2.7	3.7	3.6	3.3	3.4	3.5
合 計	3.5	3.9	3.7	3.3	3.5	3.8

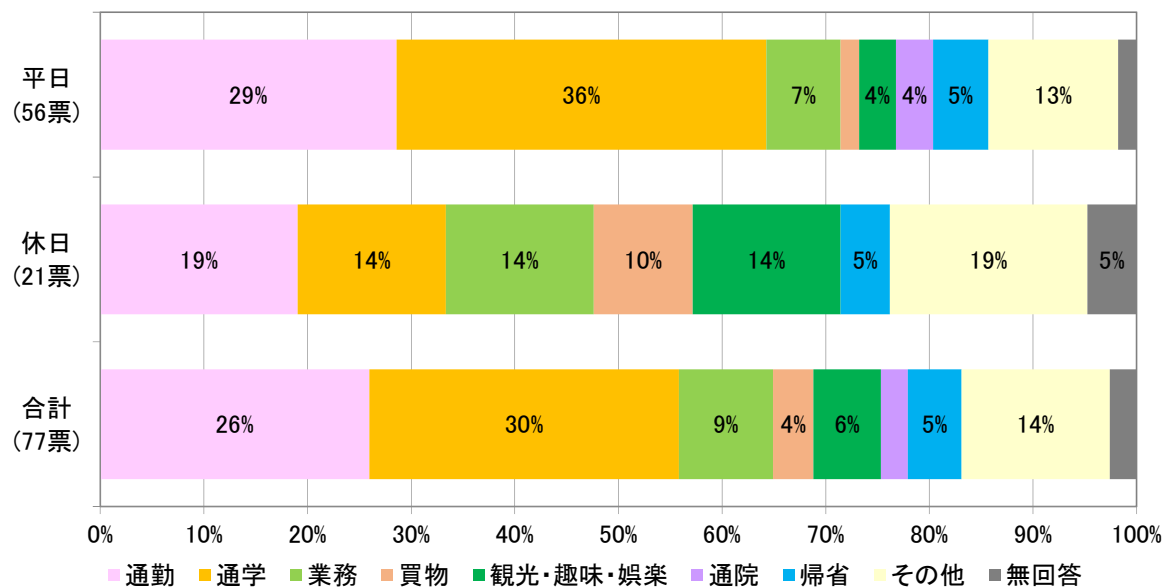
	⑦ 目的地までの 所要時間	⑧ 運行時間の正確さ (定時性)	⑨ 鉄道や他のバス との乗り継ぎ	⑩ 運行情報の わかりやすさ	⑪ 「本日利用したバ ス」の総合評価
茨城方面在住者	3.8	3.8	3.6	3.5	4.0
東京方面在住者	3.5	3.4	3.3	3.4	4.0
合 計	3.8	3.7	3.6	3.5	4.0



3.4 鉄道利用者アンケート調査

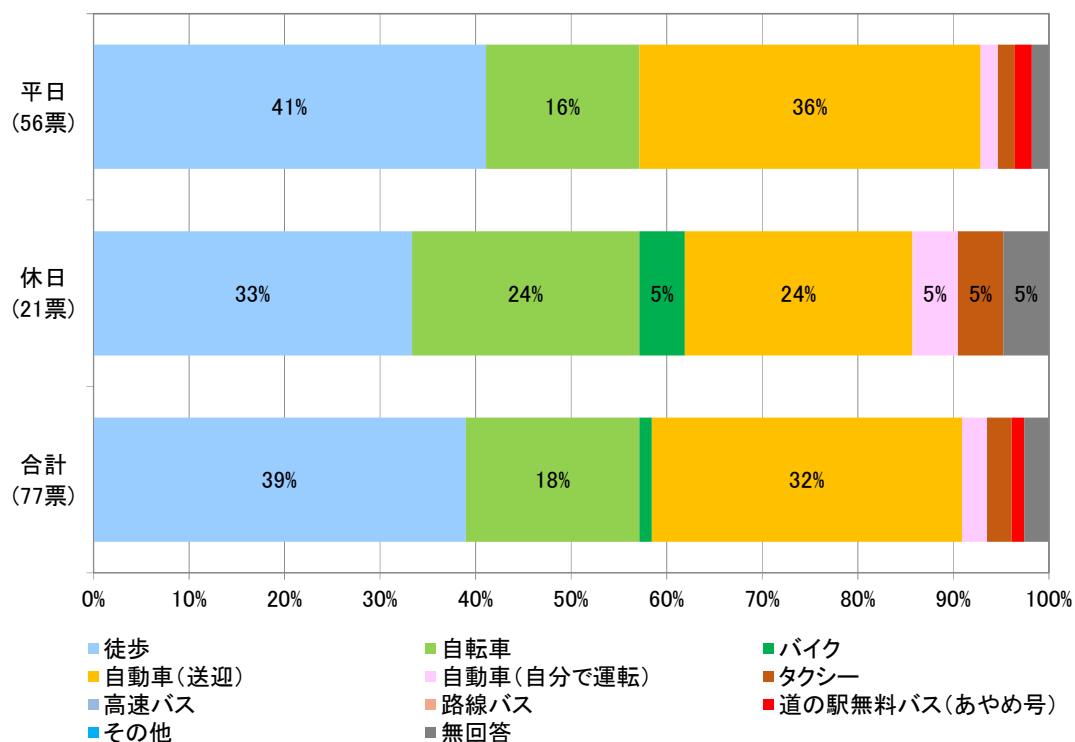
(1) 利用目的

平日の移動目的については、「通学」が36%で最も多く、次いで「通勤」が29%となっています。休日については、「通勤」が19%で最も多く、次いで「通学」、「業務」、「観光」が14%となっています。



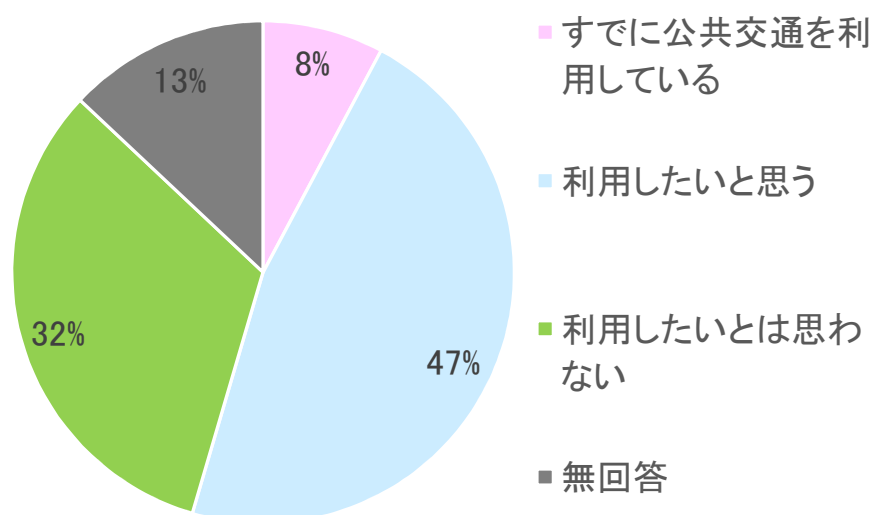
(2) 潮来市内鉄道駅までの(からの)交通手段

鉄道駅までの(からの)交通手段は、平日、休日ともに「徒歩」が最も多く、平日 41%、休日 33%となっており、次いで多いのは「自動車(送迎)」で平日 36%、休日 24%となっています。



(3) 鉄道駅に接続する公共交通が便利になった場合の利用意向

鉄道駅に接続する公共交通が便利になった場合の利用意向としては、利用したいと回答した方が 47%と比較的多い状況です。

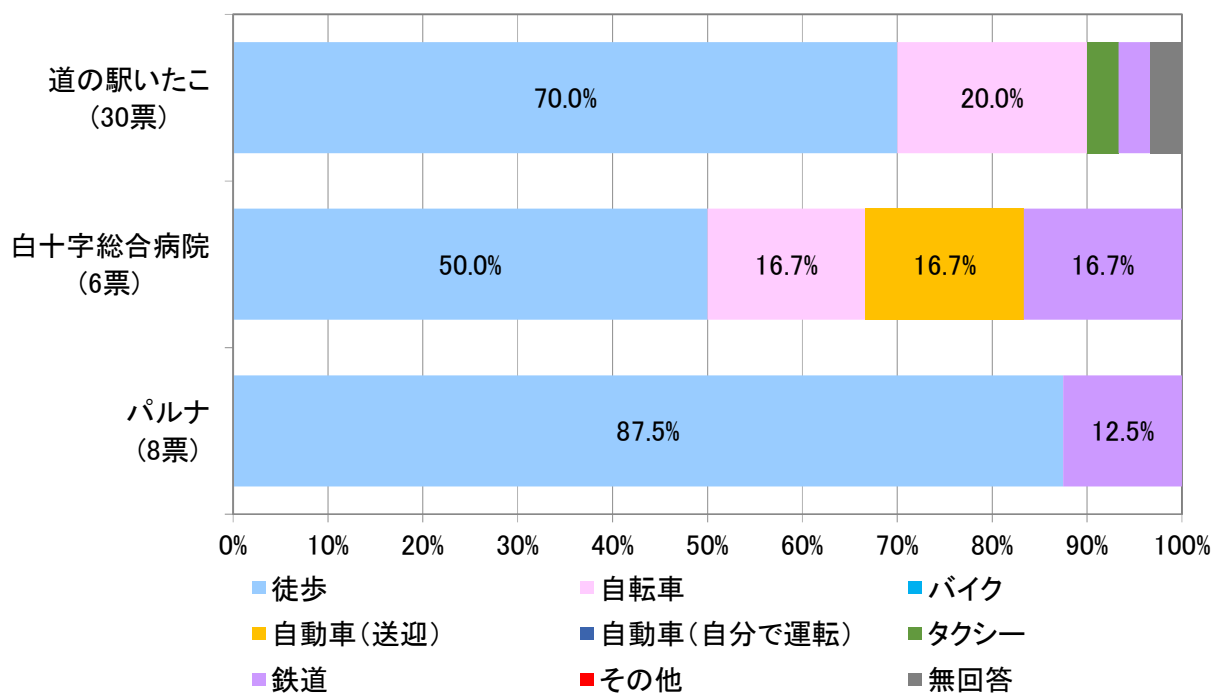


鉄道利用者(77 票)
※平日と休日の合計値を集計

3.5 無料送迎バス利用者アンケート調査

(1) バス停までの(からの)交通手段

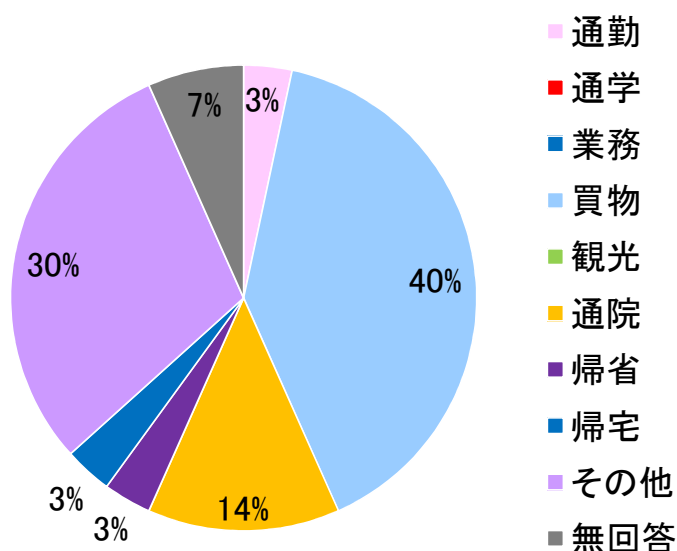
無料送迎バスのバス停までの(からの)交通手段は、「徒歩」及び「自転車」が大半を占めています。



（２）道の駅いたこあやめ号利用者の利用目的と目的地

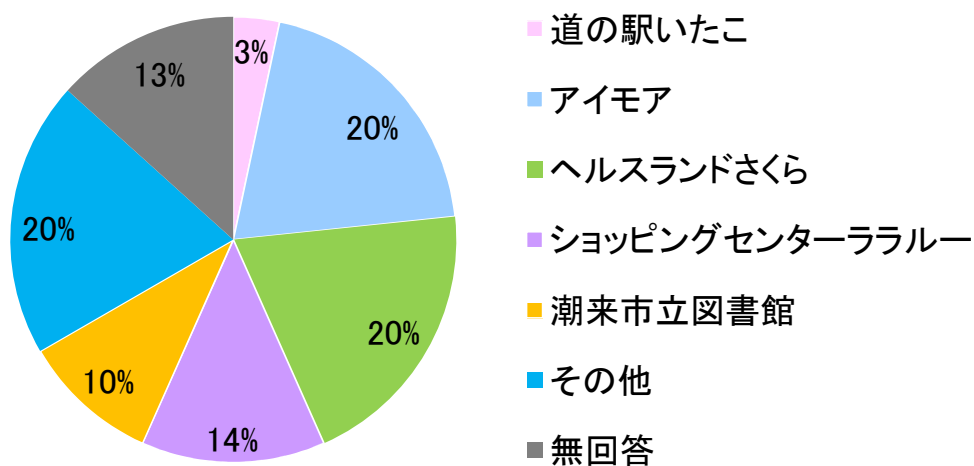
道の駅いたこ あやめ号利用者の利用目的を見ると、「買物」が最も多く 40%となっており、次いで「その他(入浴等)」30%、「通院」14%の順となっています。目的地としては、「道の駅いたこ」と回答した方は 3%のみであり、アイモア、ヘルスランドさくら、ショッピングセンターララルーが比較的多い状況です。

【移動目的】



道の駅いたこ あやめ号利用者（30 票）
※平日と休日の合計値を集計

【目的地】



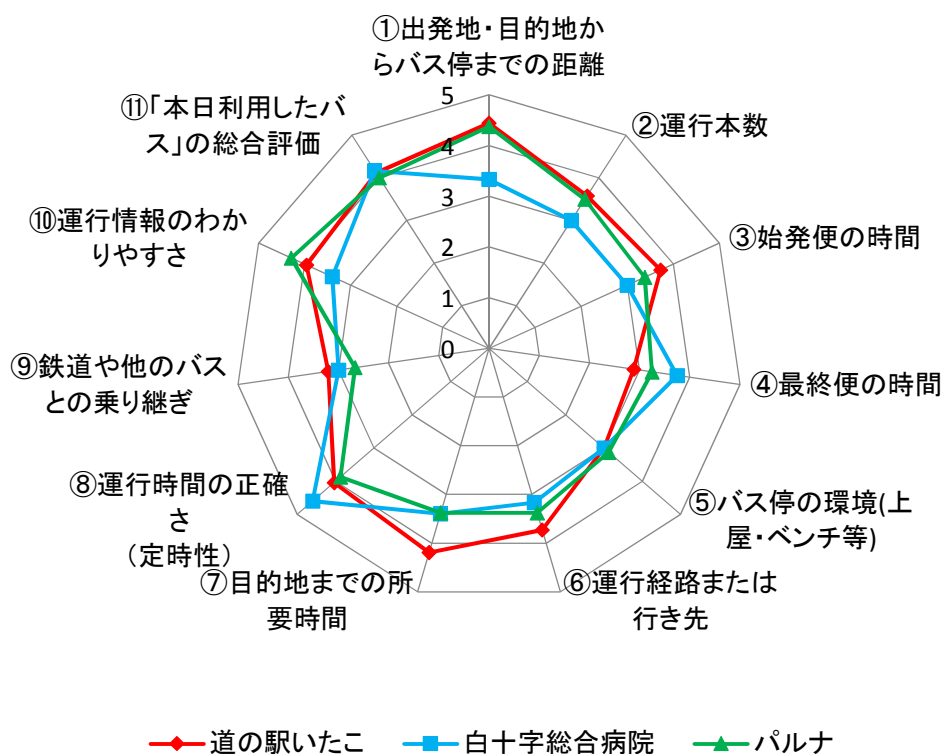
あやめ号利用者（30 票）
※平日と休日の合計値を集計

(3) 利用したバス路線の満足度

無料送迎バスの満足度については、全体的に「バス停環境」、「鉄道や他のバスとの乗り継ぎ」の満足度が低い状況です。

	① 出発地・目的地 からバス停までの 距離	② 運行本数	③ 始発便の時間	④ 最終便の時間	⑤ バス停の環境 (上屋・ベンチ等)	⑥ 運行経路 または行き先
道の駅いたこ	4.4	3.6	3.7	2.9	3.0	3.7
白十字総合病院	3.3	3.0	3.0	3.8	3.0	3.2
パルナ	4.4	3.5	3.4	3.3	3.1	3.4
合 計	4.3	3.5	3.6	3.1	3.0	3.6

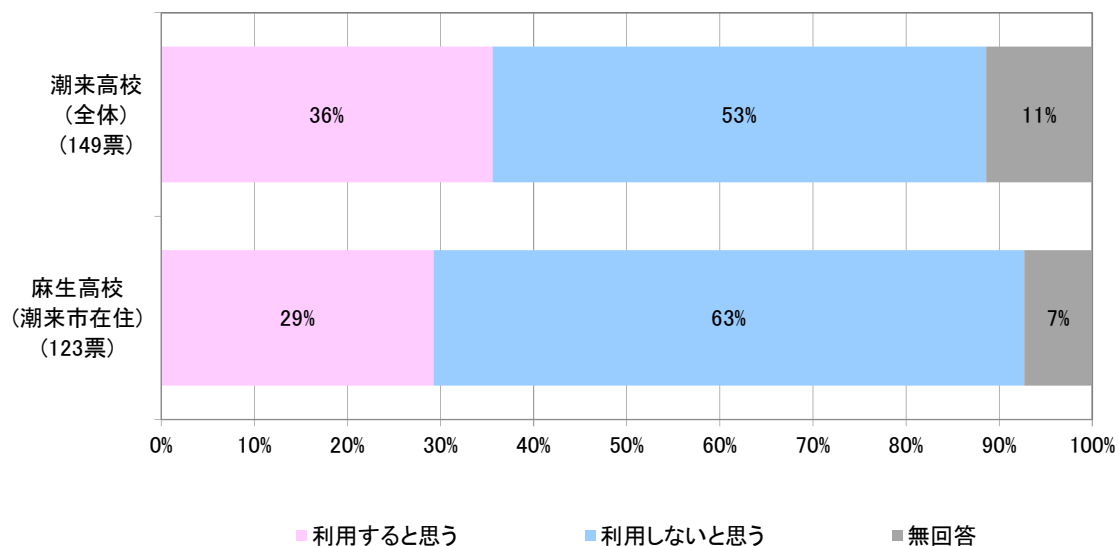
	⑦ 目的地までの 所要時間	⑧ 運行時間の正確さ (定時性)	⑨ 鉄道や他のバス との乗り継ぎ	⑩ 運行情報の わかりやすさ	⑪ 「本日利用したバ ス」の総合評価
道の駅いたこ	4.2	4.0	3.2	4.0	4.1
白十字総合病院	3.4	4.6	3.0	3.4	4.2
パルナ	3.4	3.9	2.7	4.3	4.0
合 計	3.9	4.1	3.1	3.9	4.1



3.6 高校生アンケート調査

(1) 土日のスクールバス等の利用意向

土日のスクールバス等の利用意向については、「利用すると思う」と回答した方が潮来高校で 36%、麻生高校で 29%となっています。

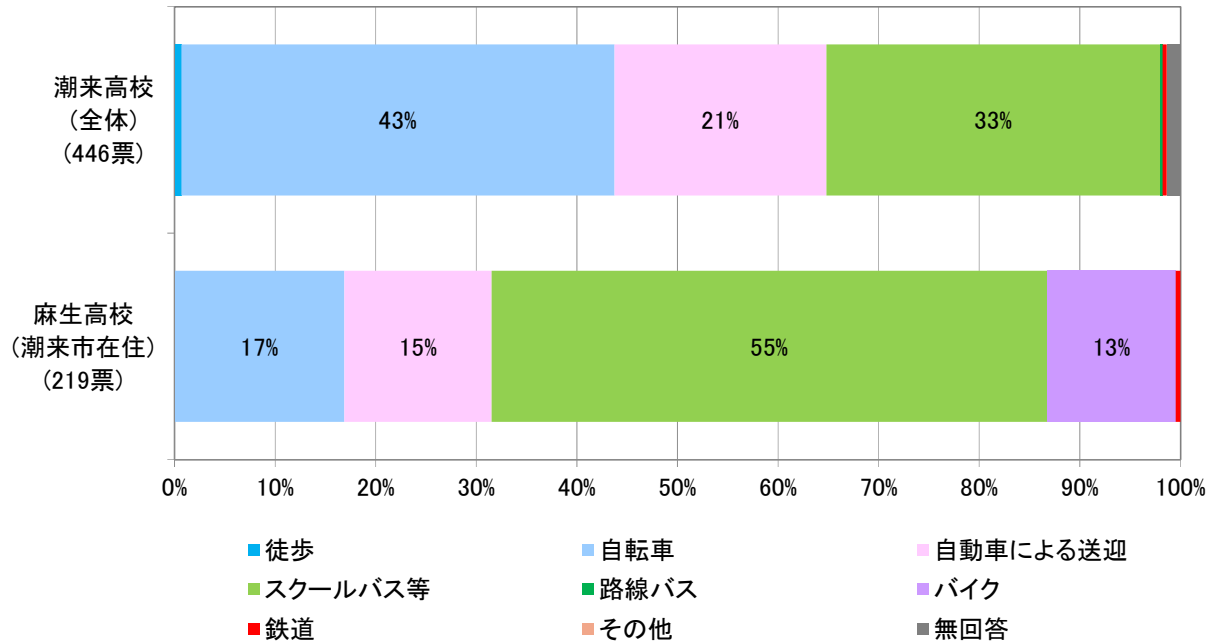


※スクールバス等の利用者を対象に集計

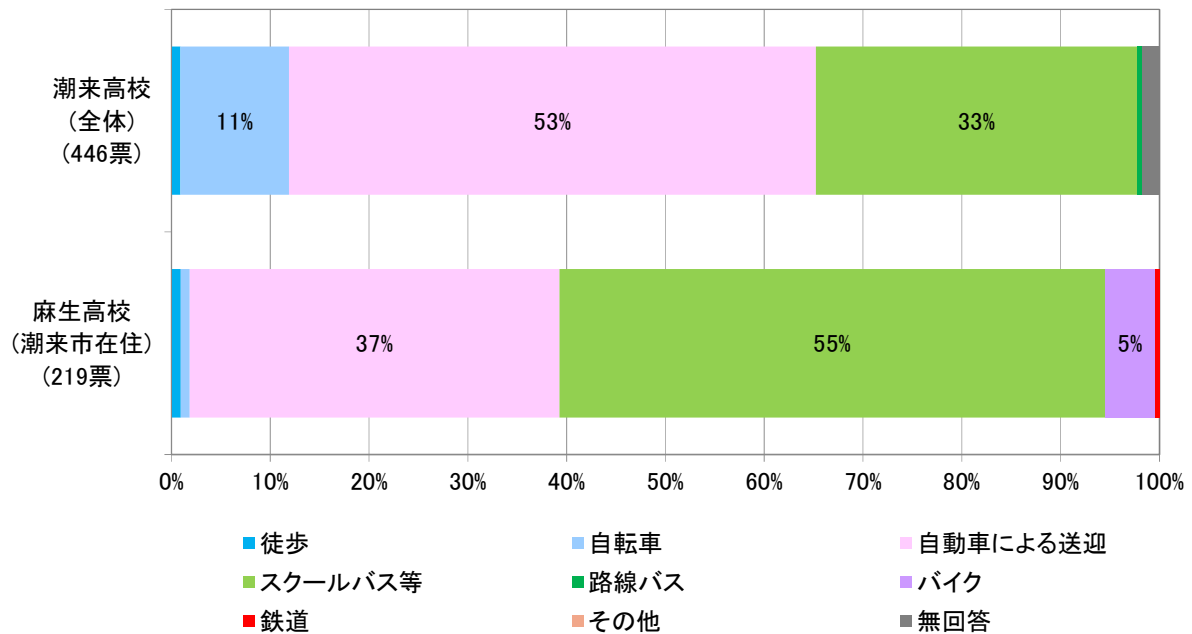
（２）通学時の交通手段

通学時の交通手段については、潮来高校、麻生高校ともに通常時に比べて雨天時は、「自転車」の割合が減少し「自動車による送迎」が大幅に増加しています。

【通常の交通手段】



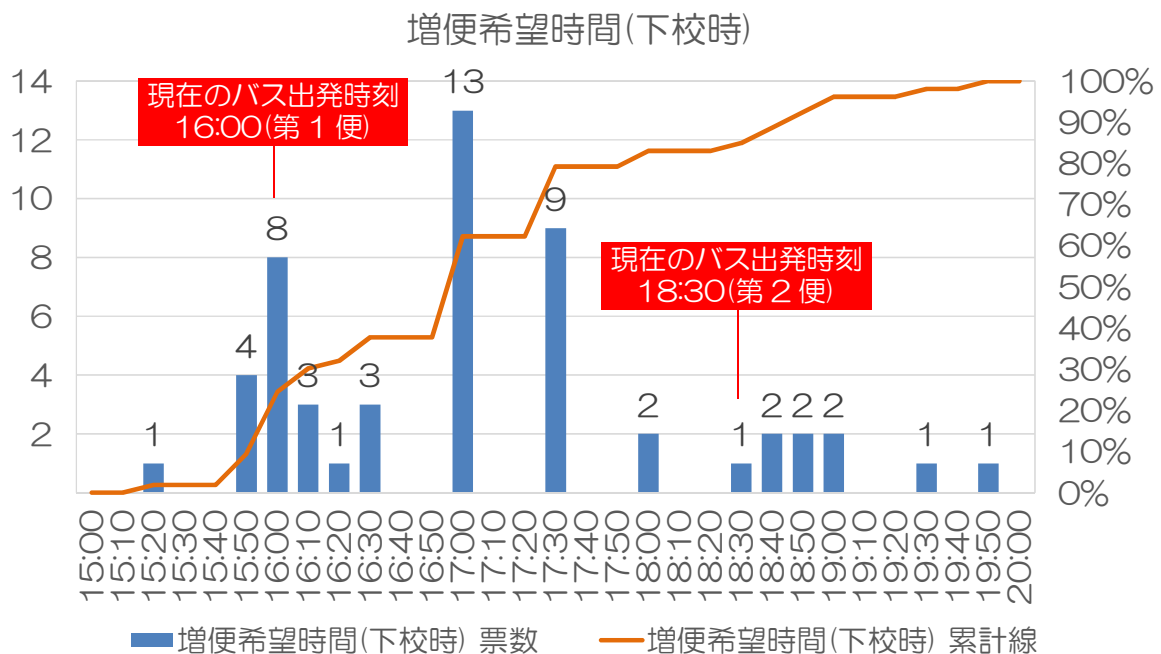
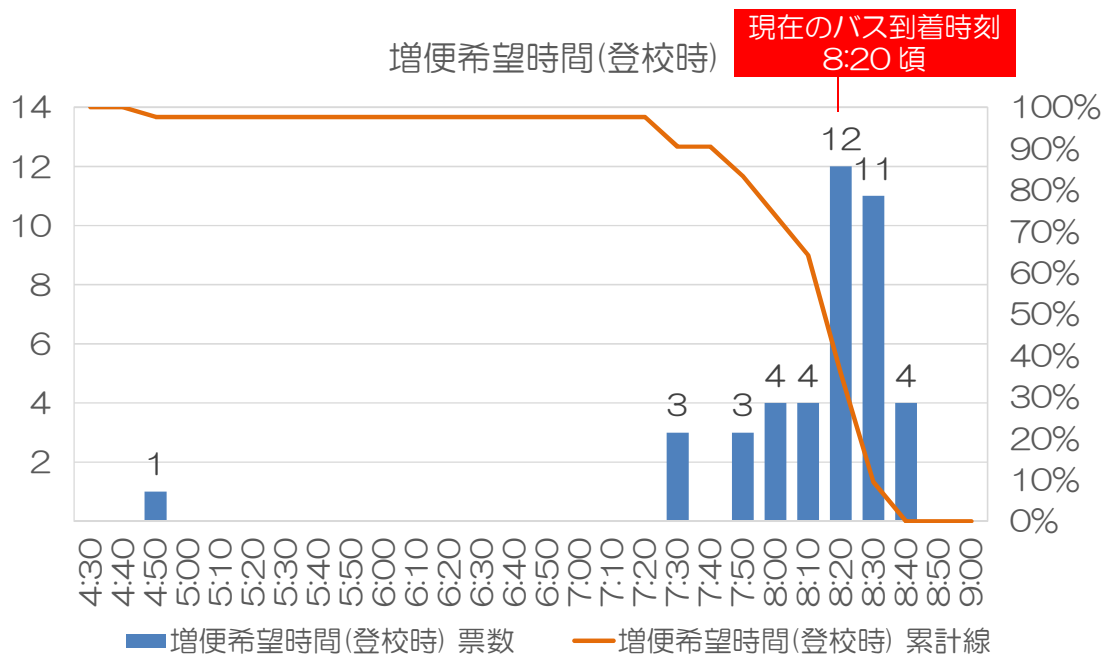
【雨の日の交通手段】



(3) スクールバスの増便希望時間

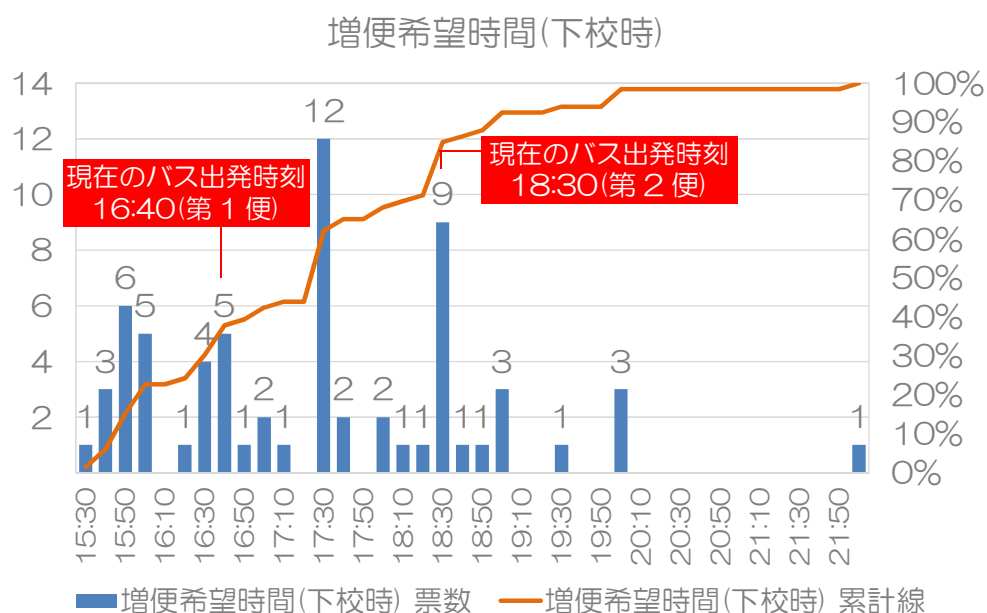
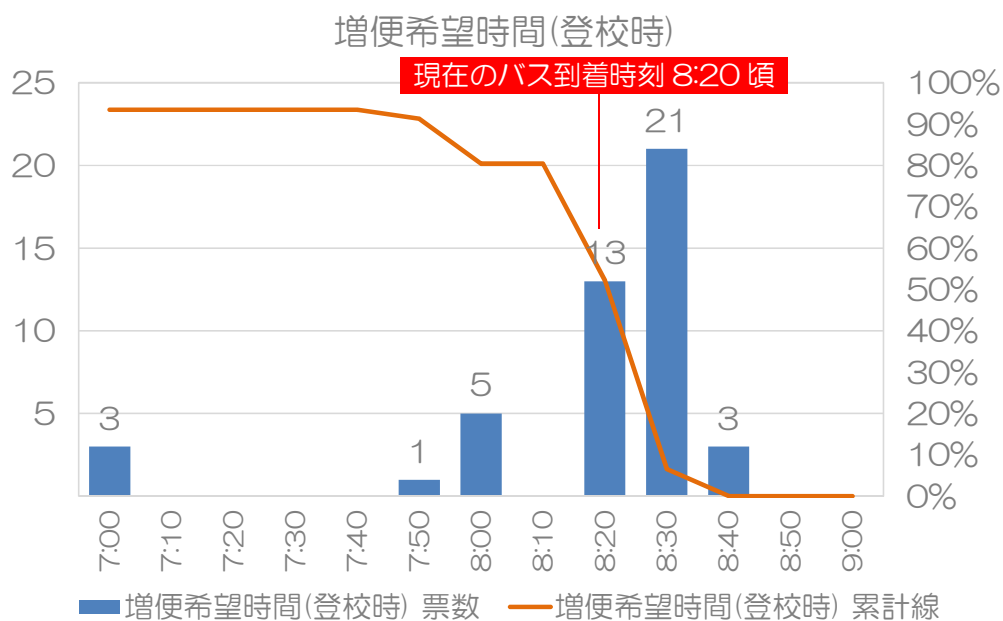
1) 潮来高校

登校時に増便を希望する時間としては、8時20分、8時30分の前後に集中しています。下校時に増便を希望する時間としては、17時が最も多くなっていますが、登校時と比べて幅広い時間帯に分散しています。



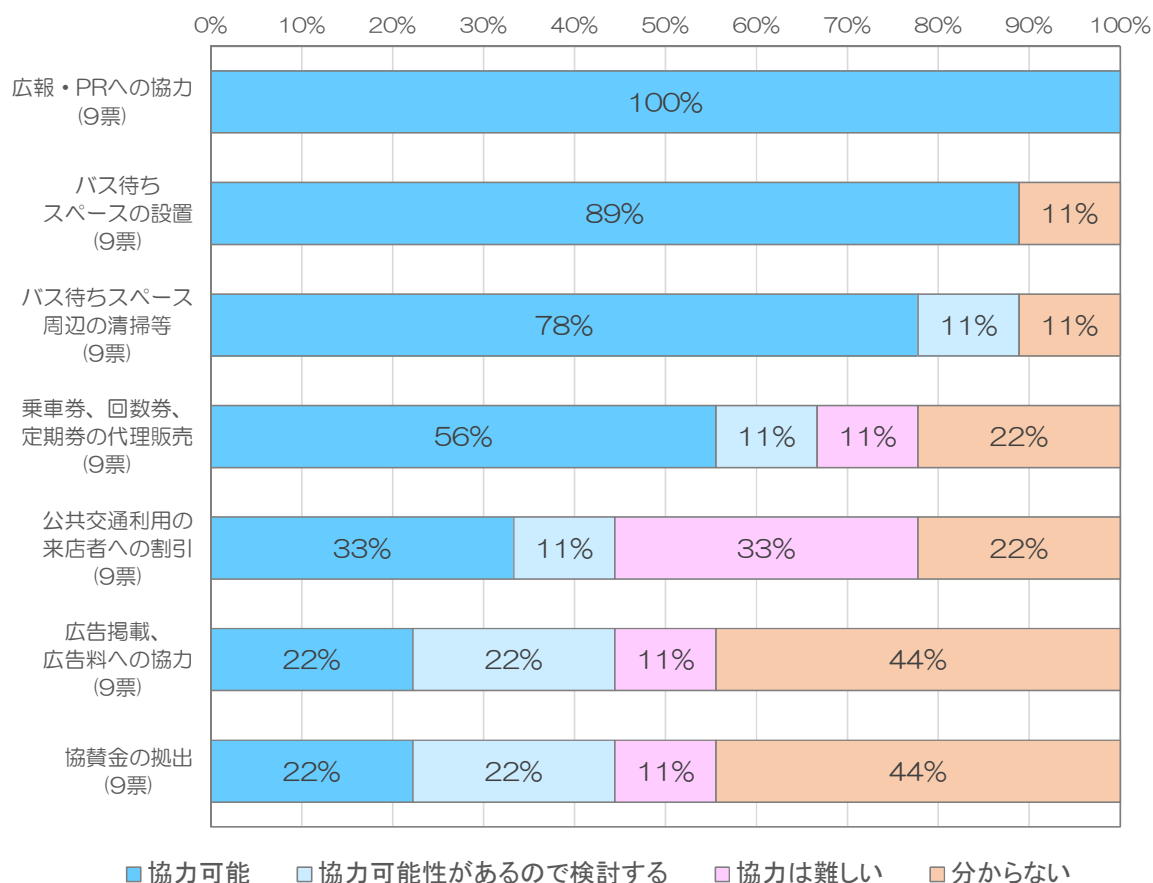
2) 麻生高校

登校時に増便を希望する時間としては、8時30分が最も多くなっています。下校時に増便を希望する時間としては、17時30分が最も多くなっていますが、登校時に比べて幅広い時間帯に分散しています。



3.7 商業施設アンケート調査

「広報・PRへの協力」については、全ての商業施設が「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くなっています。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」を含めると、約4割の協力意向があります。



●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）。

※上記のアンケートは、「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」という場合を想定して回答されたものである。

3.8 鹿行北浦ライン利用者ヒアリング調査

(1) 乗車バス停及び降車予定バス停

乗車バス停及び降車予定バス停については、交通結節点である「潮来駅」や「水郷潮来バスターミナル」、「鹿島大野駅」や観光施設である「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」、買物施設である「ショッピングセンターアイモア前」や「ヌカガストアー」の利用が多い状況となっています。

乗車バス停 \ 降車バス停		乗車バス停																										
		潮来駅	アイモア前	ショッピングセンター	日の出8丁目	日の出中学校前	日の出1丁目	水郷潮来バスターミナル	道の駅いたこ	延方駅	潮来二中前	あやめ荘前	白鳥の里・かんぼの宿潮来下	大生原公民館前	大賀	矢幡	矢幡十字路	根小屋	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	白浜	北浦大橋東	大野ニュータウン入口	ヌカガストアー	大野出張所前	松倉中央クリニック前	大野駅入口	鹿島大野駅	合計
潮来駅			1			11	1	2							1	1	1		1	4		1	1				3	28
ショッピングセンター アイモア前				3	2		2			2			2							2		2		1				16
日の出中学校前															1	1						1						3
日の出1丁目	3	2														1												6
水郷潮来バスターミナル	18			1															3		1	2		2		2	29	
道の駅いたこ	2					1																				2	5	
延方駅	1	2		1		1					1	2					1	6				1				1	17	
潮来二中前												1	1														2	
新宮																		1									1	
あやめ荘前	2																										2	
水原観音愛染院前								5																			5	
大生原公民館前									1	1																	2	
大賀	1	1								1																	3	
矢幡				1																						2	3	
矢幡十字路						1																					1	
根小屋									1									4				1	1	1		4	12	
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	1					4		2														9			3	7	26	
白浜	5																					1		1		1	8	
大野ニュータウン入口						1																					1	
ヌカガストアー	3		1			2											1	8	1								16	
大野出張所前																	1										1	
松倉中央クリニック前	1																			1							2	
大野駅入口																						1					1	
鹿島大野駅	5			1		2				1		1				1	1	8	1			1	1				23	
合計	42	5	2	7	2	23	3	11	3	2	1	4	3	2	4	5	31	8	1	2	20	2	5	3	22	213		

鹿行北浦ラインの地域間流動をみると以下のような特徴があります。

イベント開催時

- 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35～45%、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

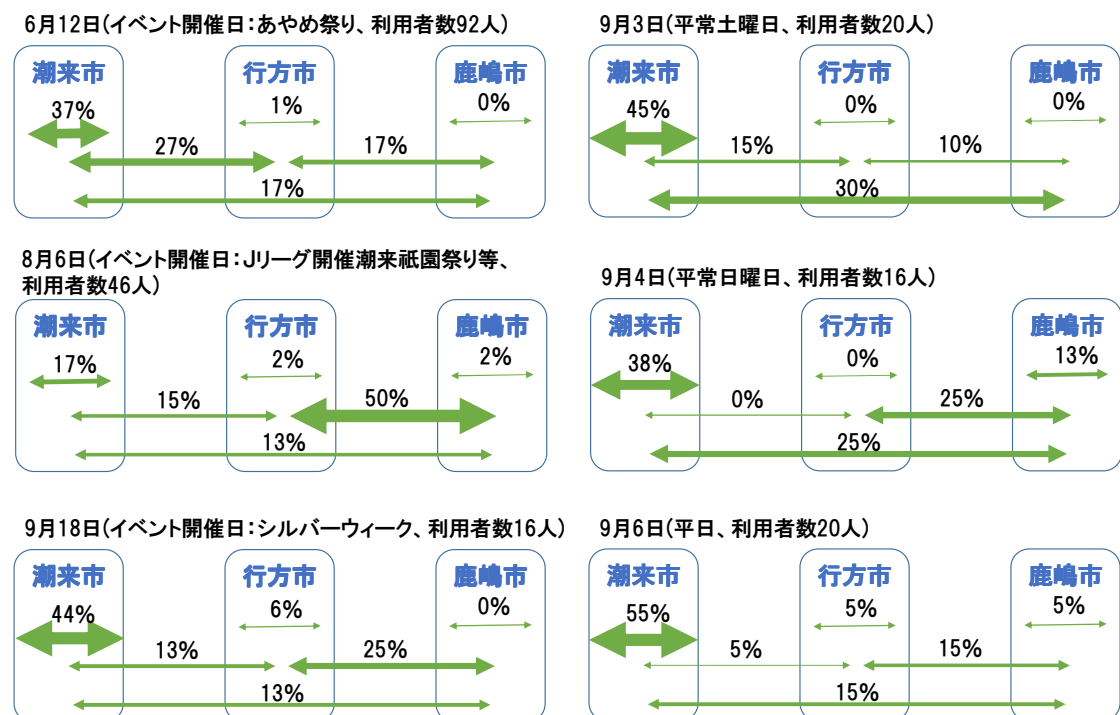
- ①潮来市内の移動が40%程度で、市域間の移動は40～50%、行方市内移動及び鹿嶋市内移動は非常に少ない。
- ②土曜日は潮来市関連の移動が90%となっている。

平日

- 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



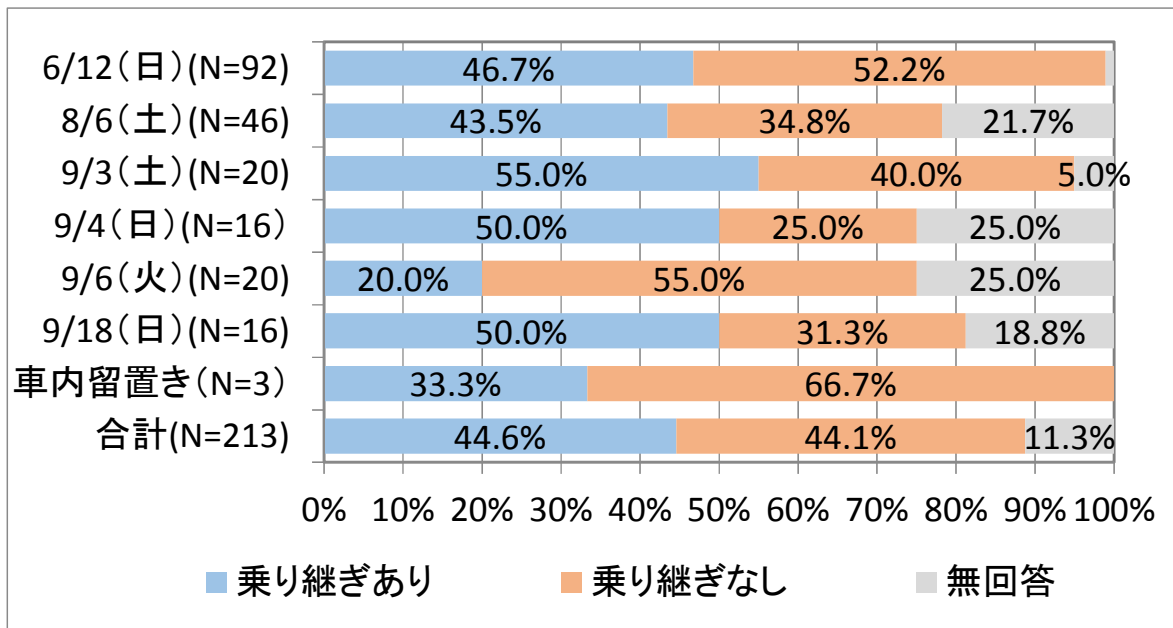
■鹿行北浦ライン

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。



(2) 鉄道・高速バスへの乗り継ぎ状況

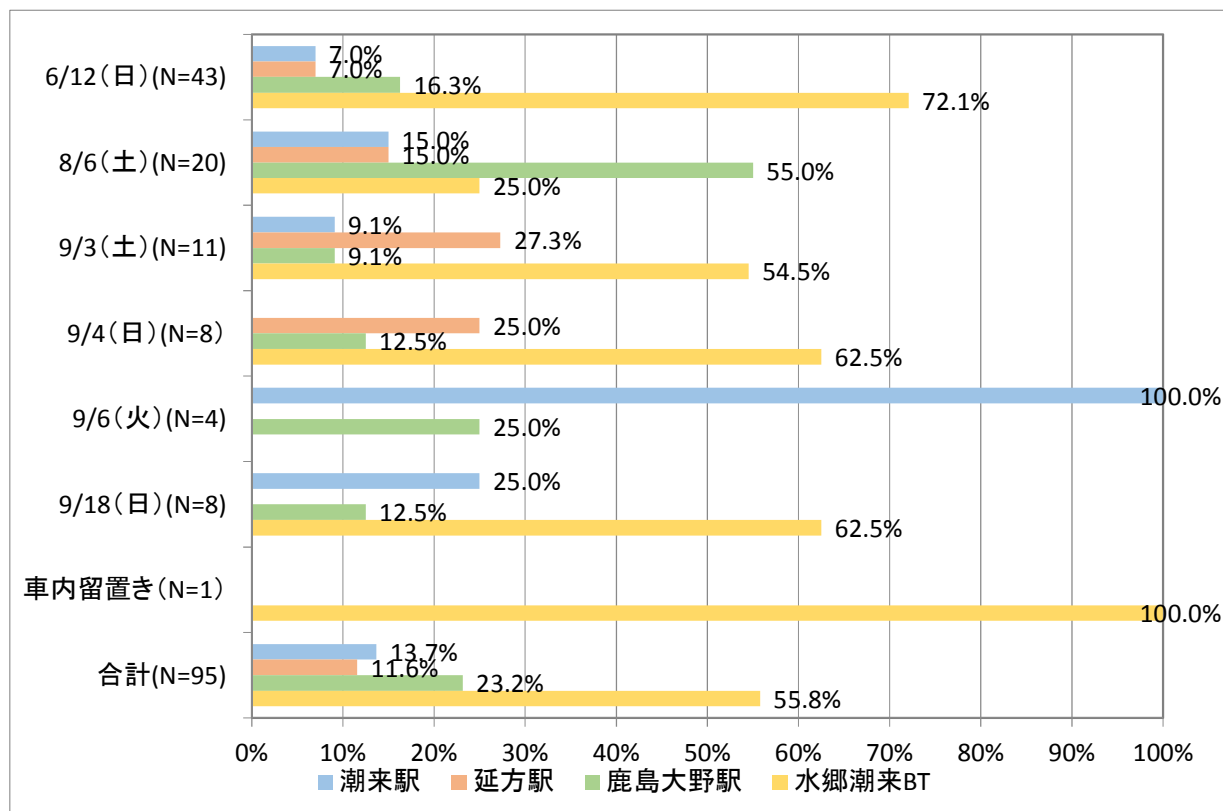
鉄道・高速バスへの乗り継ぎ状況としては、「乗り継ぎあり」が95票（45%）、「乗り継ぎなし」が94票（44%）と同程度となっています。



	乗り継ぎあり	乗り継ぎなし	無回答	合計
6/12 (日) (N=92)	43 46.7%	48 52.2%	1 1.1%	92 100.0%
8/6 (土) (N=46)	20 43.5%	16 34.8%	10 21.7%	46 100.0%
9/3 (土) (N=20)	11 55.0%	8 40.0%	1 5.0%	20 100.0%
9/4 (日) (N=16)	8 50.0%	4 25.0%	4 25.0%	16 100.0%
9/6 (火) (N=20)	4 20.0%	11 55.0%	5 25.0%	20 100.0%
9/18 (日) (N=16)	8 50.0%	5 31.3%	3 18.8%	16 100.0%
車内留置き (N=3)	1 33.3%	2 66.7%	0 0.0%	3 100.0%
合計 (N=213)	95 44.6%	94 44.1%	24 11.3%	213 100.0%

乗り継ぎ先としては「水郷潮来バスターミナル」の回答が多く、特に6/12（日）に多くなっています。

※6/12（日）はあやめ祭の開催期間

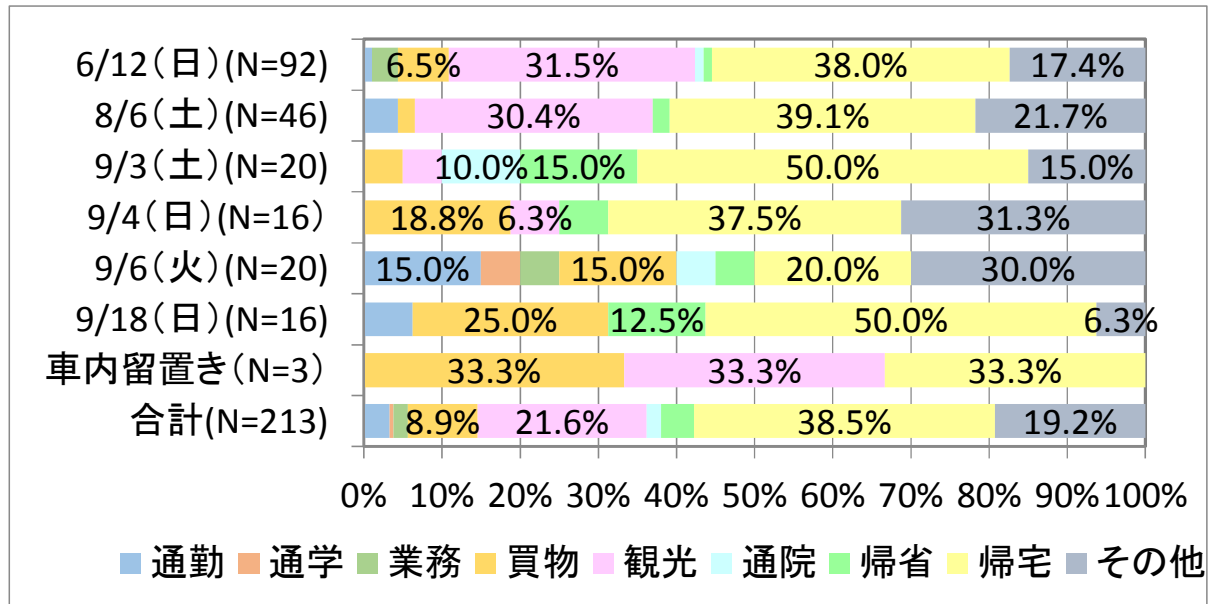


	潮来駅	延方駅	鹿島大野駅	水郷潮来BT	合計	回答者母数
6/12(日)(N=43)	3	3	7	31	44	43
	7.0%	7.0%	16.3%	72.1%	102.3%	100.0%
8/6(土)(N=20)	3	3	11	5	22	20
	15.0%	15.0%	55.0%	25.0%	110.0%	100.0%
9/3(土)(N=11)	1	3	1	6	11	11
	9.1%	27.3%	9.1%	54.5%	100.0%	100.0%
9/4(日)(N=8)		2	1	5	8	8
	0.0%	25.0%	12.5%	62.5%	100.0%	100.0%
9/6(火)(N=4)	4		1		5	4
	100.0%	0.0%	25.0%	0.0%	125.0%	100.0%
9/18(日)(N=8)	2		1	5	8	8
	25.0%	0.0%	12.5%	62.5%	100.0%	100.0%
車内留置き(N=1)				1	1	1
	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	100.0%
合計(N=95)	13	11	22	53	99	95
	13.7%	11.6%	23.2%	55.8%	104.2%	100.0%

※複数回答

(3) 移動目的

移動目的としては「観光」が46票(22%)、「帰宅」が82票(39%)と多い状況となっています。



	通勤	通学	業務	買物	観光	通院	帰省	帰宅	その他	合計
6/12(日)	1		3	6	29	1	1	35	16	92
(N=92)	1.1%	0.0%	3.3%	6.5%	31.5%	1.1%	1.1%	38.0%	17.4%	100.0%
8/6(土)	2			1	14		1	18	10	46
(N=46)	4.3%	0.0%	0.0%	2.2%	30.4%	0.0%	2.2%	39.1%	21.7%	100.0%
9/3(土)				1	1	2	3	10	3	20
(N=20)	0.0%	0.0%	0.0%	5.0%	5.0%	10.0%	15.0%	50.0%	15.0%	100.0%
9/4(日)				3	1		1	6	5	16
(N=16)	0.0%	0.0%	0.0%	18.8%	6.3%	0.0%	6.3%	37.5%	31.3%	100.0%
9/6(火)	3	1	1	3		1	1	4	6	20
(N=20)	15.0%	5.0%	5.0%	15.0%	0.0%	5.0%	5.0%	20.0%	30.0%	100.0%
9/18(日)	1			4			2	8	1	16
(N=16)	6.3%	0.0%	0.0%	25.0%	0.0%	0.0%	12.5%	50.0%	6.3%	100.0%
車内留置き				1	1			1		3
(N=3)	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	100.0%
合計	7	1	4	19	46	4	9	82	41	213
(N=213)	3.3%	0.5%	1.9%	8.9%	21.6%	1.9%	4.2%	38.5%	19.2%	100.0%

3.9 グループインタビュー調査

グループインタビューでの主な意見は、以下のとおりです。

(1) 高齢者グループインタビューの結果

◆現在の公共交通の利用状況や利用方法

- ・現在は、自分で運転ができるので公共交通を利用しない。
- ・鹿嶋市、潮来市、行方市の3市で運行している鹿行北浦ラインについては、運行していることは知っているが利用したことはない。

◆公共交通が不十分なことで困っている移動

- ・高齢者の移動目的は、医療、買物(食料品等)が主なものであり、自分で運転できなくなった場合には、公共交通を利用する可能性もある。何でも採算が合わないから、すぐに運行を中止するという考え方はよくないと思う。

◆公共交通利用に変えて頂くためのサービス

- ・現在は、公共交通に関する周知が図られていないように感じる。鹿行北浦ラインにしても、運行当初にチラシの配布はあったが、その後の案内はない。試乗会を行い、一度、体験してもらい口コミで広げていくのが良いのではないか。
- ・鹿行北浦ラインと鉄道の時間があっていないので、鉄道会社と調整すべきである。

(2) 子育て世代グループインタビューの結果

◆現在の公共交通の利用状況や利用方法

- ・自分で車が運転できるので公共交通は利用しない。
- ・中学生の子供がパルナの無料送迎バスをよく利用している。他のバスについては、時間が合わないなどの理由で利用していないようである。

◆公共交通が不十分なことで困っている移動

- ・子供を潮来駅まで毎日送迎しているが、他の交通手段がないため、負担だと感じたことはない。
- ・昔は、部活の試合などは路線バスを利用していたが、現在は、試合の度に親が送迎しなくてはならないので大変である。
- ・送迎のために、仕事を休まないといけないことがあり負担に感じるが、防犯上のことを考えて送迎している部分もある。

◆公共交通利用に変えて頂くためのサービス

- ・小学生、高齢者が路線バスを利用するのであれば、家から300mぐらいの距離にバス停があればよいと思う。
- ・路線バスの運行時間帯は、6時～20時ぐらいがよいと思う。以前に運行されていた路線バスも同様の時間帯だったと思う。

◆その他

- ・路線バスが運行されることによって、新たな人の流れができて駅周辺の活性化等にも繋がるのではないか。

3.10 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を対象に実施したスクールバスに関するヒアリングでの主な意見は、以下のとおりです。

■ヒアリング結果のまとめ

- ・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

■ヒアリング結果の概要

質 問	回 答
①今後のスクールバス運行の意向	・今後も継続予定である。 ・現在運行していない地域での運行要望がある。 ・土日は運行していない。 ・運行上の課題は特に生じていない。
②路線バスが運行された場合について	・現時点では具体的には何も言えない。 ・運賃、ルートやダイヤしだいであるが、路線バスの利用は見込めると考える。 ・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。
③路線バスで通学することになった場合の懸念	・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。 ・保護者は安全、安心が第一である。

4. 地域公共交通に係る問題・課題の整理と基本方針

4.1 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・ヒアリング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。

(1/3)

(項目)	(現状)	(問題・課題)
地域 ・ 交通現況	- 今後、大幅な人口減少が予想されている。 - 公共交通空白地域（鉄道駅 1km 以遠、バス停 300m 以遠）は、面積比で 86%、人口比で 61% である。	- 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。 - 公共交通空白地域を解消する必要がある。
上位計画	- 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に限られている。	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	- 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。 - 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、二輪車利用者が多い。	- 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とのことから、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。

(項目)	(現状)	(問題・課題)
高速バス利用者アンケート	・利用目的は、通勤が約 2 割となっている。 ・利用目的は、業務か観光が多い。 ・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。	・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	・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。	・鉄道駅にアクセスする公共交通が不十分のため、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	・無料送迎バスは、バス停までの交通手段は徒歩か自転車がほとんどである。 ・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。	・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	・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。	・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。
鹿行北浦ライン利用者アンケート	・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。	・利用者が少ない ・利用促進策が必要である。 ・鹿行北浦ライン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。

(項目)	(現状)	(問題・課題)
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。 ・鹿行北浦ラインは、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場合、免許を有していない配偶者の移動が困難になる。 ・鹿行北浦ラインについて、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。

4.2 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、鹿行北浦ライン、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、鹿行北浦ラインに限られる。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）
- ・鹿行北浦ラインの乗継は、半数以上が水郷潮来バスターミナルである。（行方市・潮来市・鹿嶋市実施調査）

- ・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、導入後の需要確保が難しい可能性がある。（現況調査）

4.3 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、さらに活力に満ちた「まち」の実現を目指します。

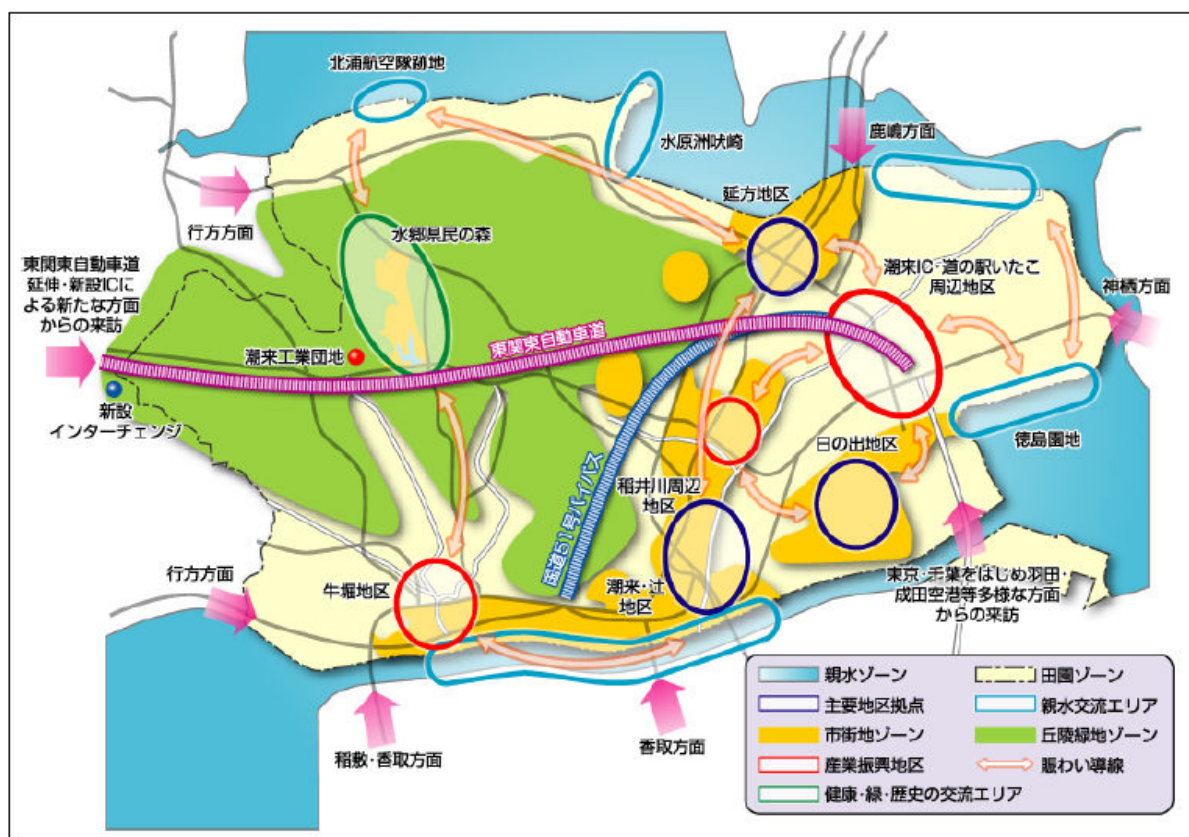
※都市構造について

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。

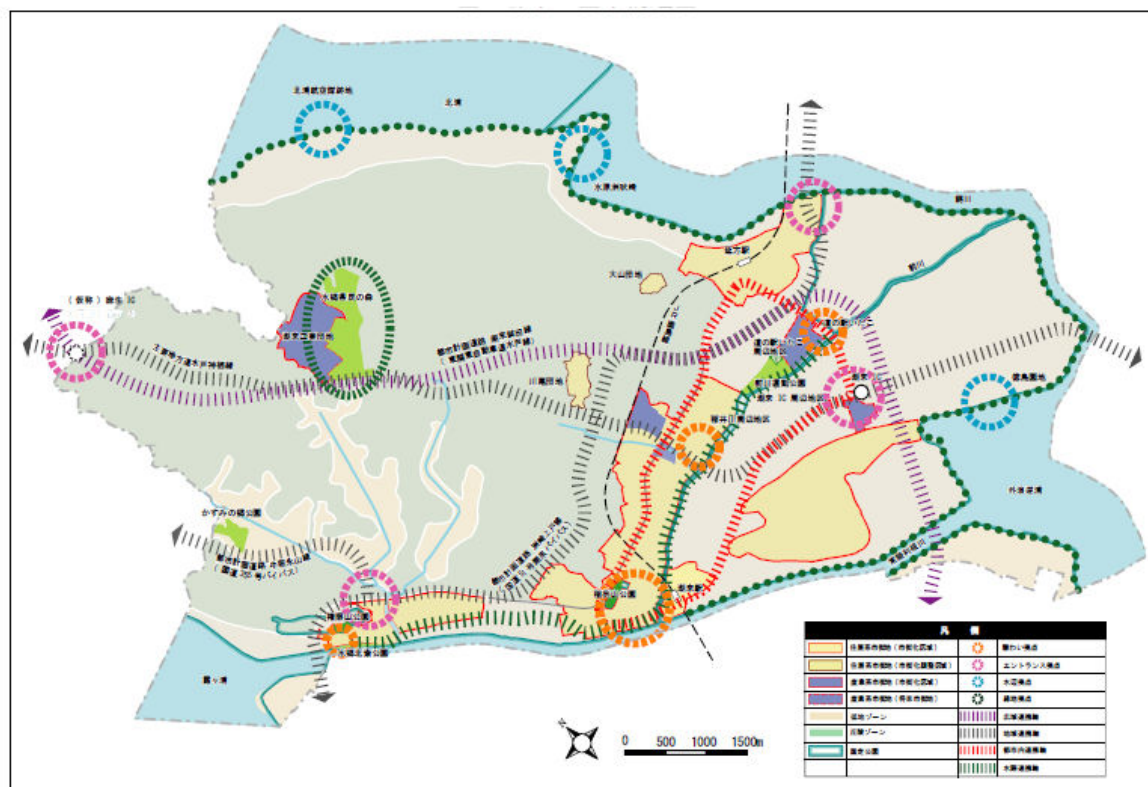
■都市構造のイメージ



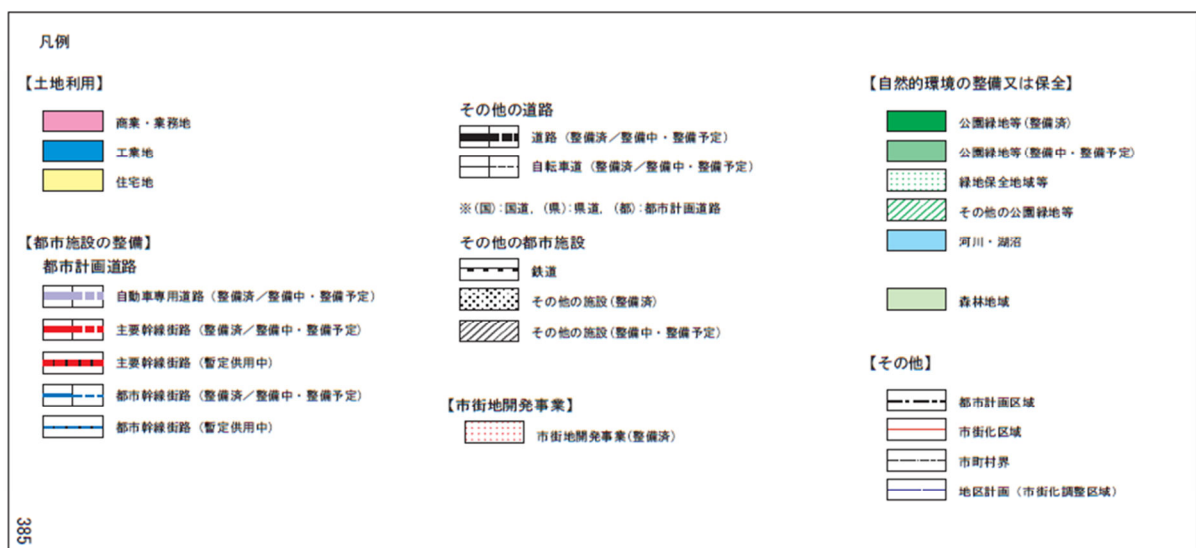
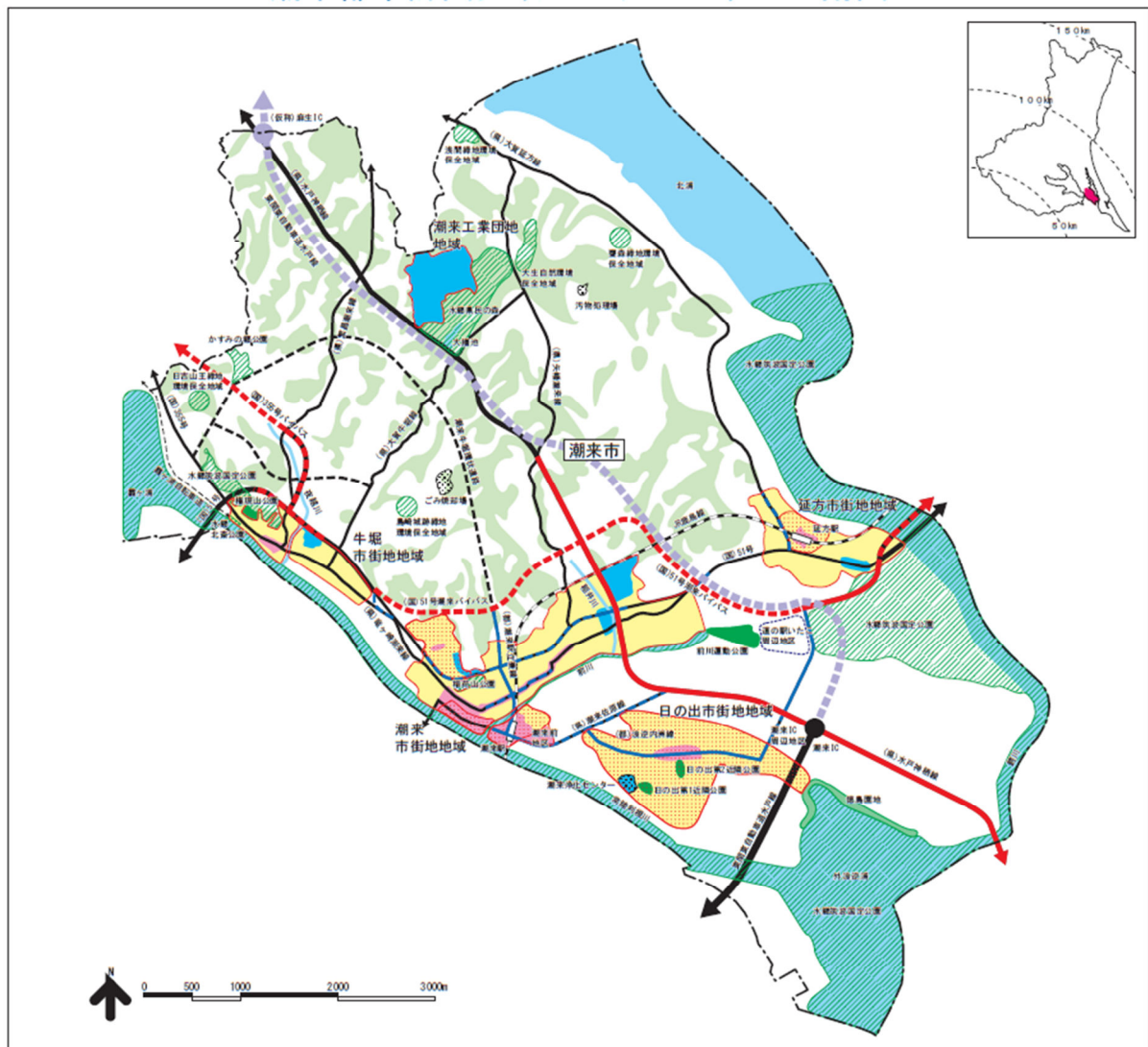
●潮来市第6次総合計画基本構想（平成21年3月）



●潮来市都市計画マスタープラン（平成21年3月）



●潮来都市計画区域マスタープラン（平成 28 年 5 月）



4.4 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、公共交通の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。

4.5 基本方針

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 まちを活性化する、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も示されている「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。

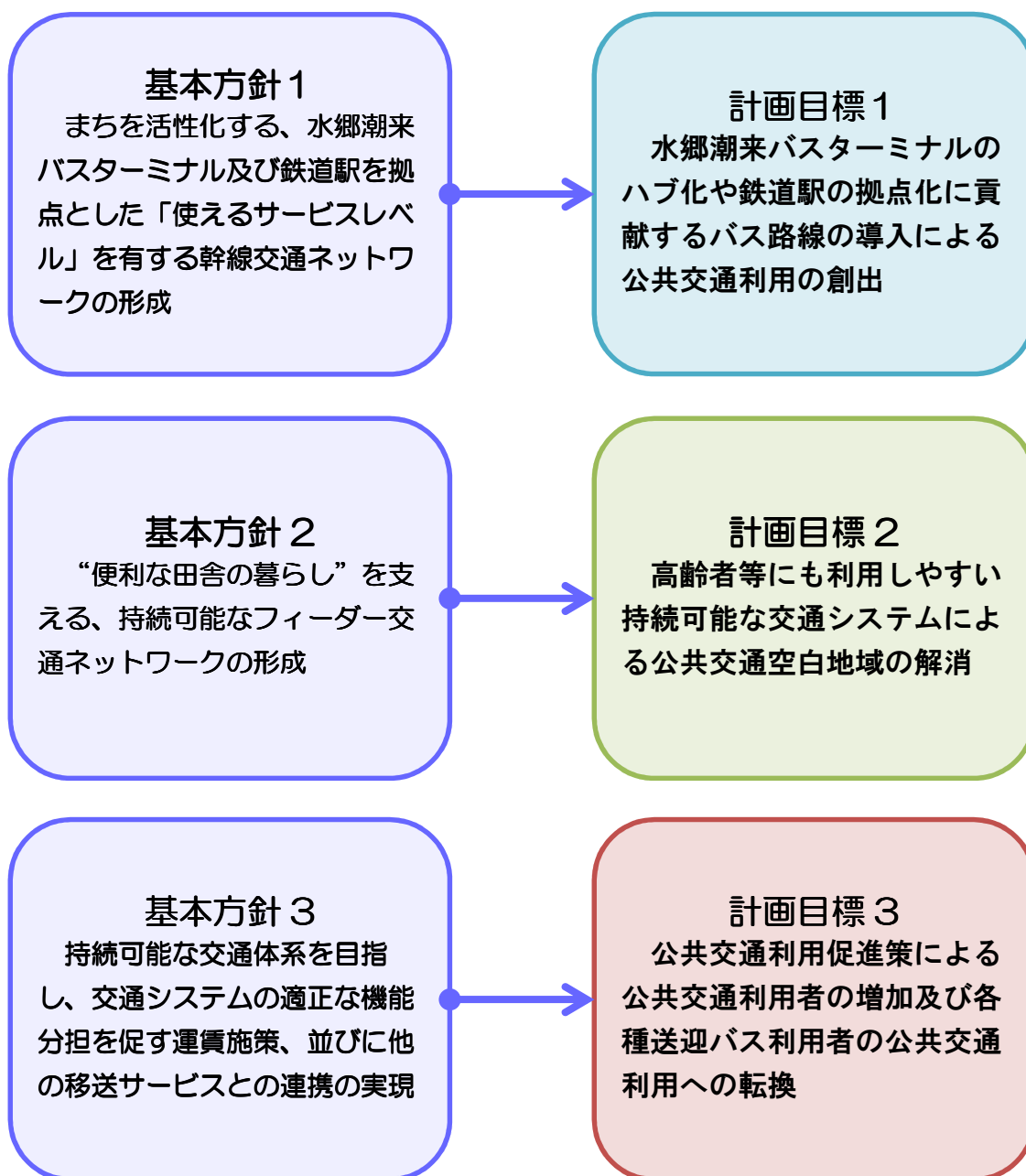
また、現在運行されているスクールバスや無料送迎バスと調整することで、スクールバス利用者・無料送迎バス利用者を公共交通利用へと転換させることで、送迎バスと公共交通全体の運行の効率化を図ります。

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. 計画目標と計画事業

5.1 計画目標

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



3つの計画目標に対し、さらに細分化した計画目標とその達成度を測る指標、さらにそれを実現するための具体的事業を次のとおりとします。

■目標と事業(1/2)

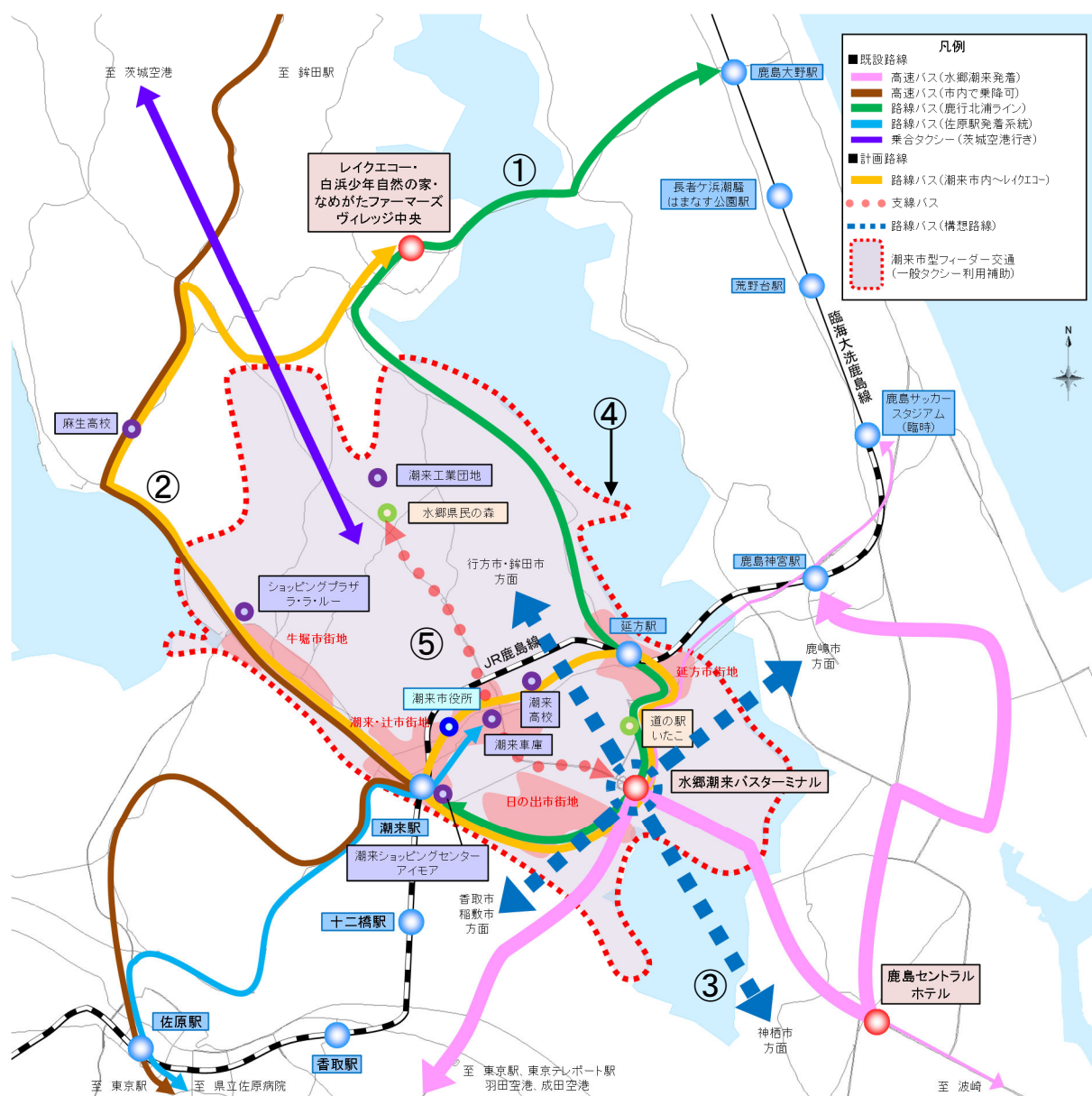
水郷潮来バスターミナルのハブ化や鉄道駅の拠点化に貢献するバス路線の導入による公共交通利用の創出			
計画目標1	目 標	指 標	事 業
	目標 1-1 既存路線バスの利用者増	利用者数 75 人／日以上	事業 1-1 鹿行北浦ラインの起終点・ダイヤ等の改善
	目標 1-2 新規路線バスによる公共交通利用者増	①利用者数 325 人／日以上 ②ハブ化路線の運行数 1 路線	事業 1-2-1 西浦側及び拠点・市街地間を連絡する路線バスの運行 事業 1-2-2 水郷潮来バスターミナルハブ化路線（水郷潮来バスターミナル～鹿嶋、神栖、香取、稲敷、行方、鉾田方面等）の運行
高齢者等にも利用しやすい持続可能な交通システムによる公共交通空白地域の解消			
計画目標2	目 標	指 標	事 業
	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 0%、 公共交通空白地域人口 0% ②利用者数 55 人／日以上	事業 2-1 潮来市型フィーダー交通（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新規支線バス需要の創出	①利用者数 60 人／日以上	事業 2-2 フィーダー交通利用者増に伴う新規支線バス導入

■目標と事業(2/2)

公共交通利用促進策による公共交通利用者の増加及び各種送迎バス利用者の公共交通利用への転換		
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	利用者数 25 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 商業施設等との連携による通勤・通学以外の利用者増	①路線バス利用促進施策の協力施設数 9 施設 ②公共交通来店者の商品割引の協力施設数 3 施設 ③運営協賛金の協力施設数 2 施設	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 商業施設等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施策の実施数 3 路線	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 5 人／日以上 ②モビリティマネジメント実施回数 2 回／年以上	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

計画目標 3

【既設路線及び計画路線全体図】



番号	路線名称
①	鹿行北浦ライン
②	新規路線バス(潮来市内～レイクエコー)
③	水郷潮来バスターミナルハブ化路線(水郷潮来バスターミナル～鹿嶋、神栖、稲敷、香取、行方、鉾田方面等)
④	潮来市型フィーダー交通(一般タクシー利用補助)
⑤	新規支線バス ※新規支線バスは、鹿行北浦ライン、新規路線バス、フィーダー交通の利用状況等を勘案しながら導入可能性を検討し、導入の可否を判断する。

5.2 計画目標1

～水郷潮来バスターミナルのハブ化や鉄道駅の拠点化に貢献する

バス路線の導入による公共交通利用の創出～

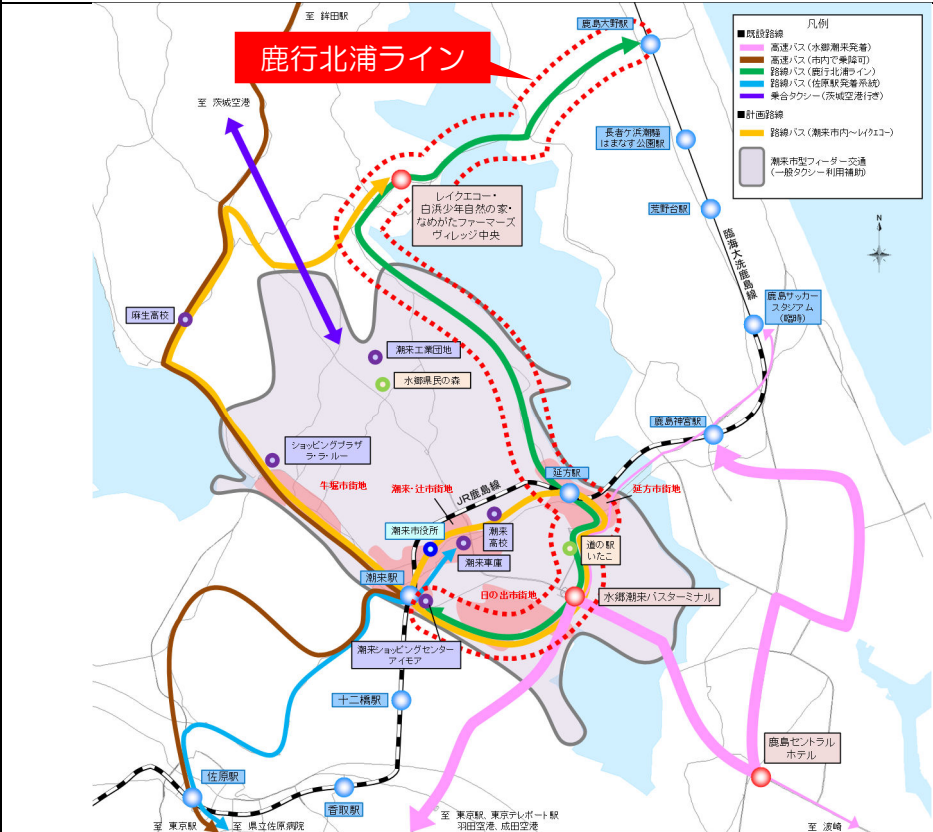
現在の市内の公共交通網については、鉄道はJR鹿島線（潮来駅、延方駅）が16往復運行され、高速バスは水郷潮来バスターミナルを拠点とする、鹿島ルート、波崎ルート、羽田空港ルート、成田空港ルート、お台場ルートがあり、加えて、潮来駅等で乗降可能な麻生ルートが運行されています。これら高速バスは、合計で112往復と非常に多頻度な運行となっています。一次交通と言われる、鉄道、高速バス、特に高速バスは非常に高いサービスレベルにあります。

一方、二次交通と言われる、路線バスは、かつて多くの路線が運行していましたが今ではほとんどが廃止されました。現在の路線バスは、平成28年度より運行を開始した、本市と行方市と鹿嶋市を連絡する鹿行北浦ラインが8往復／日、また潮来車庫と県立佐原病院を結ぶ関鉄観光バス路線が1往復／日だけとなっています。したがって、駅や高速バスターミナルから自宅等までの公共交通機関は非常に限定的で、その交通手段は自動車に依存しています。

潮来市では、高速バスターミナル及び鉄道駅を拠点とし、それらを連絡するとともに、拠点から市内の各市街地・生活拠点への連絡、加えて高速バスターミナル・鉄道駅と周辺市を連絡する、都市構造を目指しています。特に、高い高速バスサービスを活かした水郷潮来バスターミナルのハブ化の推進を目指しています。

したがって、二次交通手段のうち、幹線的役割を担う路線バスについては、次のような機能を有する必要があります。利用が低迷している鹿行北浦ラインについては、起終点や乗換拠点での他のバス路線や鉄道・高速バスとの接続等に対応したダイヤ調整などにより、利用者増を図ります。また、新たに、市内の拠点を連絡するとともに西浦側を北上し行方市に連絡する路線バスの運行を目指します。さらに、段階的に水郷潮来バスターミナルと周辺市を結ぶ路線バスの運行を目指します。

目標 1-1 既存路線バスの利用者増	
評価指標	鹿行北浦ラインの利用者数
現況値	25 人/日（平成 28 年 5 月～10 月の平均値）
目標値	利用者数 75 人/日以上 【目標値の設定根拠】 鹿行北浦ラインの平均乗車距離率と国土交通省の地域間幹線系統確保維持国庫補助の補助要件の下限値（日輸送量 15 人）を参考に 75 人/日を目標値とする。 ○鹿行北浦ラインの日利用者数 $15 \text{ 人/日} \div 0.401^{※1} \times 2 \text{（往復）} = 75 \text{ 人/日}$ ※1 地域間幹線系統確保維持国庫補助の補助要件下限値 ※2 乗車距離率（鹿行北浦ライン平均支払い運賃 321 円、全区間乗車時の運賃 800 円から 0.401 に設定（$321 \div 800$））

事業 1-1 鹿行北浦ラインの起終点・ダイヤ等の改善	
事業内容	・「行方市・潮来市・鹿嶋市」の 3 市で運行している鹿行北浦ラインは利用者数が低迷していることから、引き続き行方市及び鹿嶋市と連携の上、運行形態の改善を含め利用者を増加させるための検討を継続的に実施する。 
実施主体	潮来市、鹿嶋市、行方市、バス事業者
実施時期	平成 29 年度～：随時実施

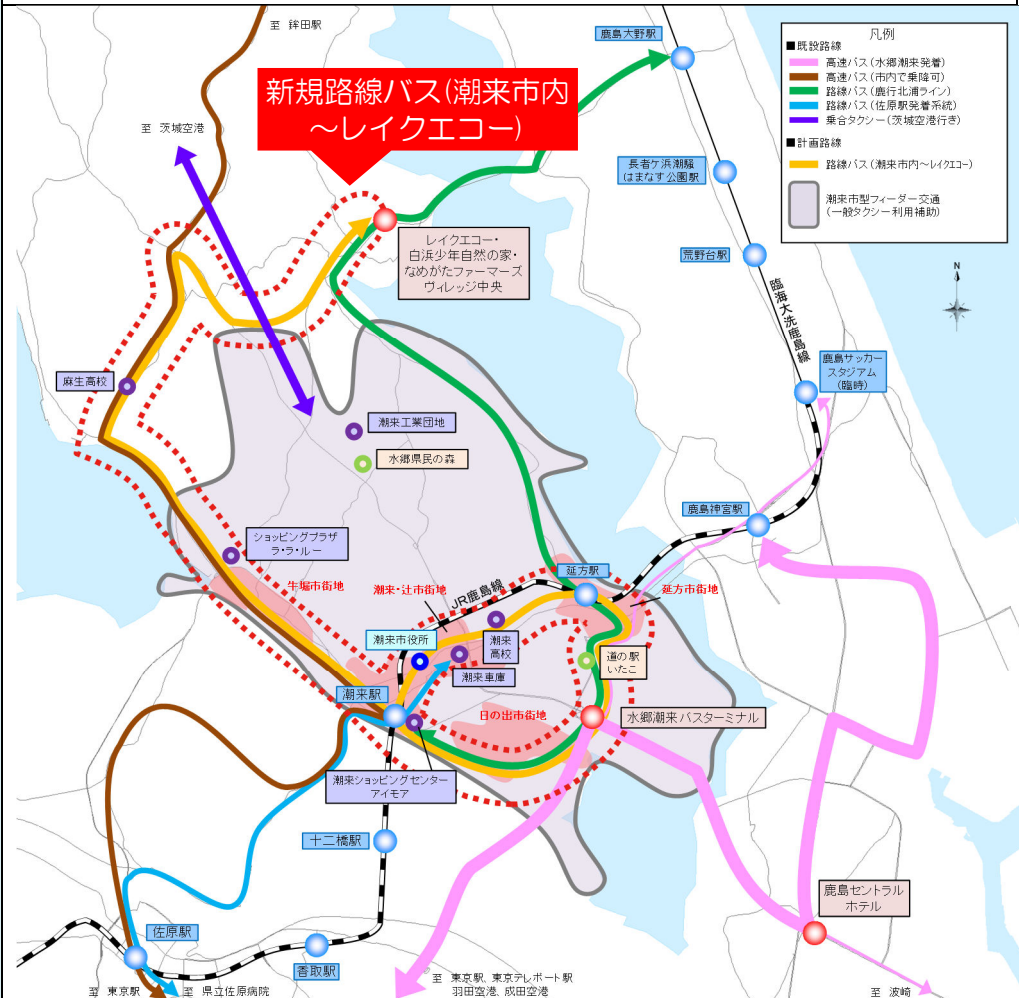
目標１ー２ 新規路線バスによる公共交通利用者増	
評価指標	①新規路線バスの利用者数 ②ハブ化路線の運行路線数
現況値	なし
目標値	①利用者数 325 人/日以上 【目標値の設定根拠】 ・市民ニーズアンケート調査、高校生アンケート調査をもとに行った新規路線バスの年間利用者数の需要予測結果から区間毎に日利用者数を算出し、全区間で 325 人(105 人+220 人)を目標値として設定する。 ○潮来市内循環区間の日利用者数 $38,619 \text{ 人/年}^* \div 365 \text{ 日(年間日数)} = 105.8 \div 105 \text{ 人/日}$ ※アンケート調査等に基づく年間利用者数の予測値 ○行方市～潮来中心部区間の日利用者数 $80,210 \text{ 人/年}^* \div 365 \text{ 日(年間日数)} = 219.8 \div 220 \text{ 人/日}$ ※アンケート調査等に基づく年間利用者数の予測値 ②ハブ化路線の運行数 1 路線 【目標値の設定根拠】 ・周辺市と協議を行い、1 路線の運行を目指す。

事業1-2-1 西浦側及び拠点・市街地間を連絡する路線バスの運行

・「牛堀市街地」、「延方市街地」、「日の出市街地」等の人口密度の高い地域と潮来市の玄関口である「潮来駅・延方駅・水郷潮来バスターミナル」等の交通ターミナルや市内外からの来訪者も多い「道の駅いたこ」、「潮来高校」、「潮来市役所」等の市内の主要拠点を結びとともに、西浦側を北上して行方市に連絡し、「麻生高校」や「レイクエコー」等の市外の主要拠点を結ぶ路線バスを運行する。

上記の路線バスは、既存スクールバス等との調整を実施のうえ運行するものとし、民間事業者による自主運行が困難な場合には潮来市が支援するものとする。

事業内容



実施主体 潮来市、バス事業者

実施時期 平成 29 年度：検討
平成 30 年度～：実施

事業１－２－２ 水郷潮来バスターミナルハブ化路線（水郷潮来バスターミナル～鹿嶋、神栖、香取、稲敷、行方、鉾田方面等）の運行

- ・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周辺市とを結ぶ路線バスの運行について関係機関と協議の上で検討を行い、段階的に運行する。

事業内容



実施主体	潮来市、バス事業者
------	-----------

実施時期	平成 29 年度～：検討・実施
------	-----------------

5.3 計画目標2

～高齢者等にも利用しやすい持続可能な交通システムによる公共交通空白地域の解消～

現在、公共交通空白地域（鉄道駅から1km以遠、バス停から300m以遠）は、面積比では85.8%、人口比では61.0%となっています。その結果、通勤・通学では、マイカーが88.4%、送迎が1.5%で自動車利用全体が89.9%、通院では、マイカーが74.8%、送迎が13.3%で自動車利用全体が88.1%、日用品の買物でも、マイカーが80.4%、送迎が10.1%で自動車利用全体が90.5%となっています。過度にマイカーに依存していると考えられ、自由に利用できるマイカーなどを有しない人にとっては移動がしづらい状況となっています。通院や買物では送迎が一定の割合を占めており、家族送迎の負担が想像されます。今後、人口減少・高齢化が一層進むことから、公共交通空白地域の解消は重要な課題です。この人口密度が低く、広い公共交通空白地域について、路線型の公共交通機関で解消することは、事業収支の面から困難なため、低需要地域で効率的な面的サービスによる対応が不可欠です。一方、行政が関与するいわゆるコミュニティ交通は、民間交通事業との競合を避けることが前提となります。

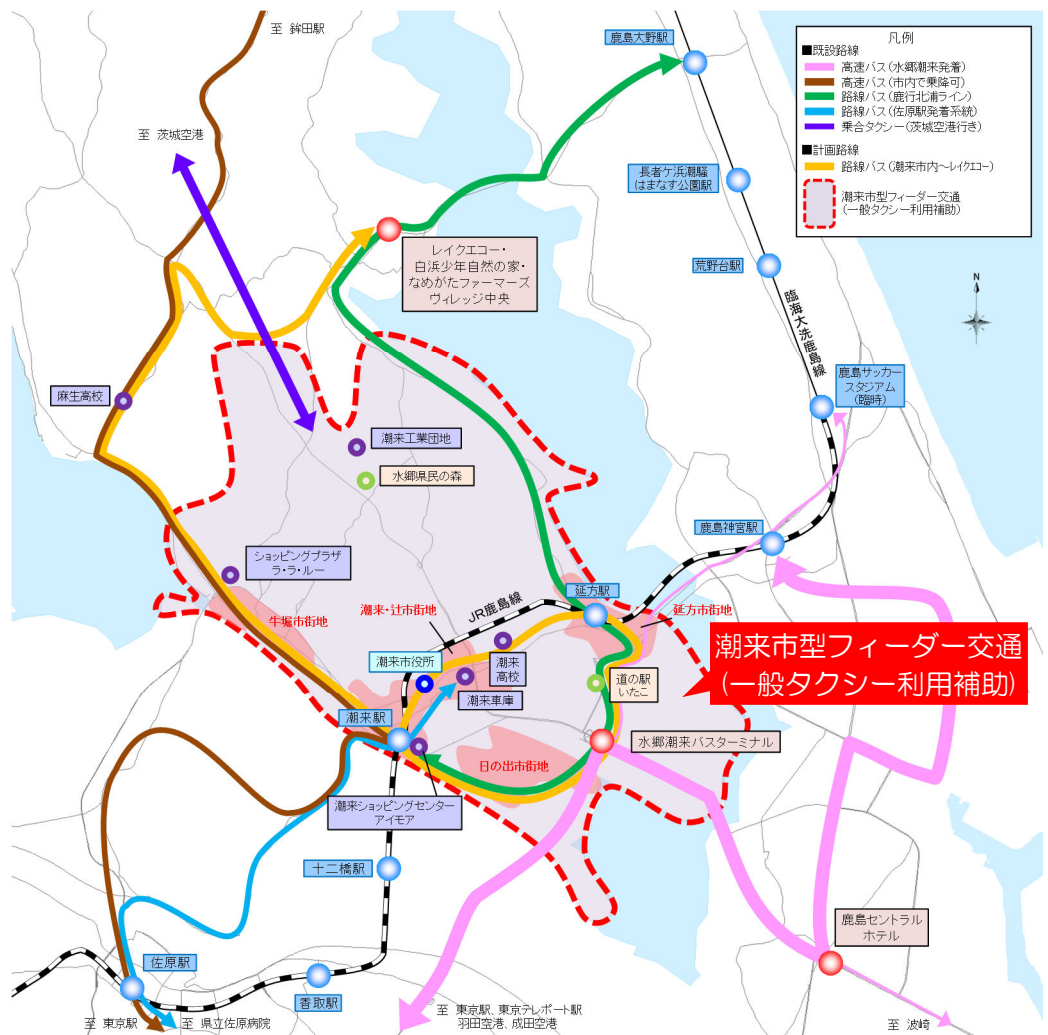
したがって、低廉かつ民間交通事業者と共存可能な交通システムを導入することが持続可能性の観点から必要です。

目標2-1 フィーダー交通導入による公共交通利用者増	
評価指標	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
現況値	①公共交通空白地域面積 86%、公共交通空白地域人口 61% ②なし
目標値	①公共交通空白地域面積 0%、公共交通空白地域人口 0% 【目標値の設定根拠】 ・市内全域をカバーする潮来市型フィーダー交通の導入により、公共交通空白地域を解消する。 ②利用者数 55 人/日 【目標値の設定根拠】 ・隣接する行方市でのデマンド交通実績値を参考に行ったフィーダー交通の年間利用者数の需要予測結果から 55 人/日を目標値とする。 ○フィーダー交通の日利用者数 $14,000 \text{ 人/年}^* \div 245 \text{ 日(平日日数)} = 57.1 \div 55 \text{ 人/日}$ ※行方市の実績値を参考としたフィーダー交通年間利用者数の予測値

事業 2-1 潮来市型フィーダー交通（一般タクシー利用補助）の実施

事業内容

- ・「鹿行北浦ライン」及び「新規路線バス（潮来市内～レイクエコー）」等の幹線的役割を担う路線バスではカバーできない低需要な公共交通空白地域を解消することができるフィーダー交通システムを導入する。
- ・具体的には、導入コスト及び運営コストが安く、民間タクシー事業者の活性化にも資する一般タクシー利用補助によるシステムを導入する。



実施主体 潮来市、タクシー事業者

実施時期 平成 29 年度～：検討・実施

目標 2-2 フィーダー交通利用者の利用促進に伴う新規支線バス需要の創出	
評価指標	日利用者数
現況値	なし
目標値	利用者数 60 人/日以上 【設定根拠】 国土交通省の地域間幹線系統確保維持国庫補助の補助要件の下限値(日輸送量 15 人)と新規支線路線バスの平均乗車距離率を参考に 60 人/日 を目標値として設定する。 〇一方方向あたりの日利用者数 $15 \text{ 人} \times \frac{1}{0.5} \times 2 \text{ (往復)} = 60 \text{ 人/日}$ ※1 地域間幹線系統確保維持国庫補助の補助要件下限値 ※2 平均乗車距離率(全区間乗車時を 1 とし、平均的には半分の区間を利用すると仮定し 0.5 に設定)

事業 2-2 フィーダー交通利用者増に伴う新規支線バス導入	
事業内容	・「鹿行北浦ライン」や「新規路線バス(潮来市内～レイクエコー)」及び「フィーダー交通」の利用者数の状況を考慮しながら、路線バスが運行していない潮来市北部方面から水郷潮来バスターミナルにアクセスできる圏域を拡大するため、新規支線バスの運行を検討する。  凡例 ■ 既設路線 — 高速バス(水郷潮来発着) — 高速バス(市内で乗降可) — 路線バス(鹿行北浦ライン) — 路線バス(佐原駅発着) — 乗合タクシー(茨城空港行き) ■ 計画路線 — 路線バス(潮来市内～レイクエコー) ● 支線バス □ 潮来市型フィーダー交通(一般タクシー利用補助)
実施主体	潮来市、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	平成 30 年度～：検討により必要であれば実施

5.4 計画目標3

～公共交通利用促進策による公共交通利用者の増加及び

各種送迎バス利用者の公共交通利用への転換～

これまで路線バスのほとんどが廃止となってきたことから、高校のスクールバス、商業施設や病院の無料送迎バス、また小学校の統廃合により小学校のスクールが運行されています。人口が減少することで移動需要もさらに減少し、定着したマイカー依存の中で、前記の各種バスの運行のままでは、新たに路線バス等の公共交通を導入しても、その収支が低く持続可能性に問題があります。したがって、高校スクールバスや商業施設等無料送迎バスについて、関係機関等との協議により、路線バスがその機能を代替するなどの需要獲得のための連携を進める必要があります。

また、商業施設と連携して公共交通利用促進策を進め、通勤・通学、観光客等の公共交通利用が進むような取り組みを行っていく必要があります。特に本市に関わる商業施設では、公共交通利用促進広報・PR、バス待ちスペースの提供、乗車券・定期券等の代理販売、公共交通利用者への割引、広告掲載・協賛金などに関して、協力的な意見が多くあり、関係者の協力を得て公共交通利用促進策の推進が可能であると考えます。

このようなことから、公共交通の利用者増となる多様な取り組みを行い、公共交通利用者の増加を図っていきます。

目標 3-1 乗継運賃によるバス乗継利用者の創出	
評価指標	バス乗継利用者数
現況値	なし
目標値	利用者数 25 人/日以上 【目標値の設定根拠】 隣接する行方市でのデマンド交通実績値を参考に算出したフィーダー交通の利用者数と乗継率から目標値を 25 人/日と設定する。 ○フィーダー交通から路線バスへの乗継率※1 $1 - (855 \text{ 円}^{※2} \div 1,614 \text{ 円}^{※3}) = 0.47$ ※1 「乗り継ぎを行う場合のタクシー運賃」と「乗り継ぎを行わない場合のタクシー運賃」の比率を乗継率と仮定する。 ※2 乗り継ぎを行う場合のタクシー料金（下記条件で算出） 乗車距離：潮来市内の主要施設(乗り継ぎポイント)配置状況から、市内を 4 エリアに分割した場合の各エリアの半径換算値 2.38km ($\sqrt{(18.6\text{km}^2 \div \pi)}$) 運賃体系：初乗り 730 円、以後 282m 毎に 90 円 ※3 乗り継ぎを行わない場合のタクシー料金（下記条件で算出） 乗車距離：潮来市全域の半径換算値 4.77km ($\sqrt{(71.4\text{km}^2 \div \pi)}$) 運賃体系：初乗り 730 円、以後 282m 毎に 90 円 ○フィーダー交通から路線バスへの乗継利用者数 $57 \text{ 人/日}^{※} \times 0.47 = 26.8 \div 25 \text{ 人/日}$ ※行方市の実績値を参考としたフィーダー交通利用者数の予測値 (14,000 人/年 $\div$ 245 日(平日日数)) = 57.1 $\div$ 57 人/日)

事業 3ー1 バス（幹線・フィーダー）乗継運賃等の導入									
事業内容	・「鹿行北浦ライン」及び「新規路線バス(潮来市内～レイクエコー)」と「フィーダー交通」との乗り継ぎ抵抗を軽減し、交通システムの適正な機能分担を促す運賃体系を導入する。 参考事例 ・茨城県守谷市では、「路線バス」のほか公共交通空白地域をカバーすることを目的として「モコバス(もりやコミュニティバス)」が運行されており、「モコバス-別ルートのもコバス」、「モコバス-路線バス」の乗り継ぎを行う際には、乗り継いだ次のバスの乗車運賃が一律 100 円(小人 50 円)で利用することが可能となっている。 モコバス (もりやコミュニティバス) 誰もが公共交通機関を利用できるように 路線バスが通らない地域を主に運行しています。  路線バス 関東鉄道(株)が運行して いる乗り合いバスです。  乗り継ぎ券 モコバス同士、または モコバスと路線バスを、 お得に乗り継ぐことができます。  どこでもらって、 どうやって使えば いいの？ <table><thead><tr><th>乗り継ぐバス</th><th>乗り継げるバス停</th><th>料金</th></tr></thead><tbody><tr><td>モコバス ↔ 別ルートのモコバス</td><td rowspan="2">市内全てのバス停で ご利用いただける ようになりました！</td><td>無料</td></tr><tr><td>モコバス ↔ 路線バス</td><td>100円 (小人50円)</td></tr></tbody></table>  1 最初のバスから降りる時に運転手から 「乗り継ぎ券」もらってください。 ※最初のバスの運賃は通常通りお支払いください。 2 次のバスに乗り継ぎ、「乗り継ぎ券」と 上記料金を運賃箱へ入れてください。 ※モコバスは乗車時、路線バスは降車時になります。 〈ご利用上の注意〉 ●「乗り継ぎ券」は、乗り換え時に受け取った本人が、その日のうちに1回限りご利用できます。 ●守谷市内で降車される場合に限り、有効となります。 ●「乗り継ぎ券」は現金、回数券で乗車された方がご利用できます。定期券、ふれ愛バス、シルバーバス、キッズバスのご利用時には発行できません。	乗り継ぐバス	乗り継げるバス停	料金	モコバス ↔ 別ルートのモコバス	市内全てのバス停で ご利用いただける ようになりました！	無料	モコバス ↔ 路線バス	100円 (小人50円)
	乗り継ぐバス	乗り継げるバス停	料金						
	モコバス ↔ 別ルートのモコバス	市内全てのバス停で ご利用いただける ようになりました！	無料						
モコバス ↔ 路線バス	100円 (小人50円)								
実施主体	潮来市、バス事業者、タクシー事業者								
実施時期	平成 29 年度：検討 平成 30 年度～：実施								

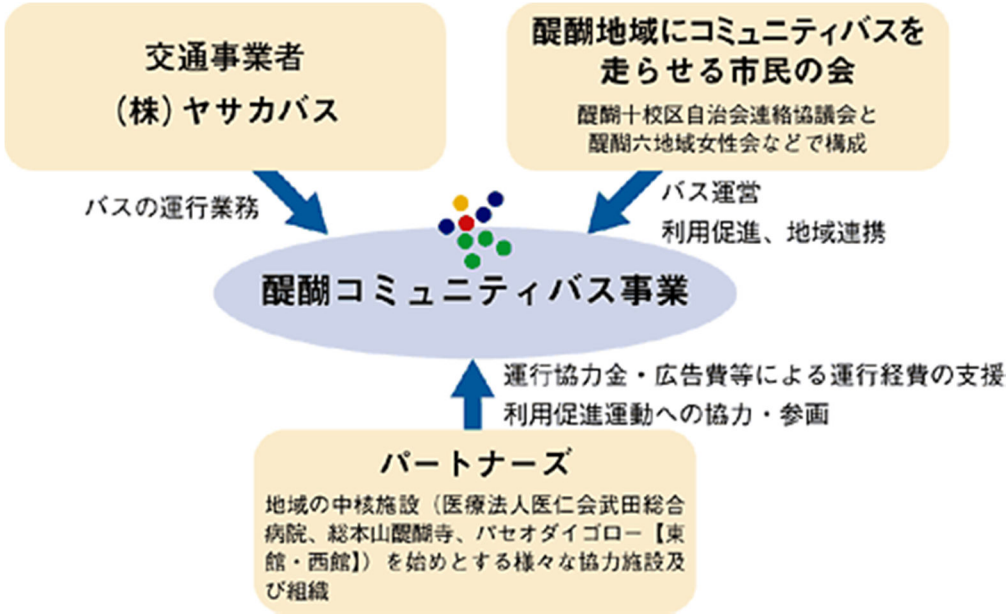
出典：守谷市 web ページ

目標 3-2 商業施設等との連携による通勤・通学以外の利用者増	
評価指標	①路線バス利用促進施策の協力施設数 ②公共交通来店者の商品割引の協力施設数 ③運営協賛金の協力施設数
現況値	なし
目標値	①9 施設、②3 施設、③2 施設 【目標値の設定根拠】 ・商業施設アンケートにおいて協力意向のあった施設との連携を想定 ①9 施設との連携を想定 ②3 施設との連携を想定 ③2 施設との連携を想定

事業 3-2-1 商業施設等のバス利用促進施策実施	
事業内容	・路線バスの利便性向上による利用促進に向け、商業施設内でのバス待ちスペースの設置や公共交通に関する広報資料の配布等について協議を行い、協議の整った施策から随時実施する。
	参考事例 ・北海道旭川市では、市内の商業施設を路線バスの待合室として利用できるようにする取り組みを実験的に実施している。 ・各施設の待合室では、バスロケーションの表示モニターやバスの時刻表を設置し、冬季や悪天候時でも快適にバスを待つことを可能にするなど、バス利用者の利便性向上を図っている。   イオンモール旭川駅前  アモールショッピングセンター  イオン（旭川春光店）  コープさっぽろ（4条通り店）  セイコーマート（神居6条店）  下のマークが目印です。 出典：国土交通省北海道運輸局 web ページ
実施主体	潮来市、バス事業者、沿線の商業施設等
実施時期	平成 29 年度：検討 平成 30 年度～：協議が整った後に順次実施

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

事業内容	路線バスの利用促進に向け、公共交通利用による来店者を対象とした割引サービス等の実施について協議の上、実施する。
	参考事例 - 茨城県土浦市では、まちづくり活性化バス「キララちゃん」を利用し、協賛店舗などで1回1,000円以上の買物をする、バス運賃相当額の地域通貨「キララ」を支給している。 - 地域通貨「キララ」は、まちづくり活性化バス「キララちゃん」に乗車の際、1人1回の運賃補助券として利用できる。  まちづくり活性化バス「キララちゃん」 Kirara-chan キララちゃんに乗って まちなかへ行ってみよう！ まちづくり活性化バス「キララちゃん」  平成19年4月から本格運行を開始したまちづくり活性化バス「キララちゃん」は、中心市街地の活性化とともに、バス利用不便地域の緩和、公共交通利用の促進を目的に運行しています。 たくさんの市民のみなさんに愛されるバスを目指して、中心市街地の商店街や市民が協力しあいながら運行を進めています。ルートは、JR土浦駅西口を起点に3路線を運行しています。 キララ通貨について 1 地域通貨「キララ」は、まちづくり活性化バス「キララちゃん」の1人1回の運賃として利用することができます。  2 「キララ」は、まちづくり活性化バス「キララちゃん」を利用し、協賛店舗などで1回1,000円以上の買い物をすると1枚もらえます。（車内で発行している当日乗車証明券を持参すると、協賛店舗などでの買い物の際に交換できます。） 「キララ」は、現金に引き換えることができません。また、「キララ」を利用する際、釣り銭のお返しはしませんので、額面以上にてご利用ください。（小学生運賃としてのご利用は、2人以上にて地域通貨をご利用いただくか、現金をお願いします。） 「キララ」は、有効期限があります。有効期限を過ぎると無効となりますので、期限内にご利用下さいますようご注意ください。 「キララ」の協賛店舗等は、随時加盟を募集しています。最新の協賛店舗等の一覧は、チラシやホームページでのお知らせをご確認ください。 出典：土浦市地域公共交通活性化協議会 web ページ
実施主体	潮来市、バス事業者、沿線の商業施設等
実施時期	平成29年度：検討 平成30年度～：協議が整った後に順次実施

事業 3-2-3 商業施設等のバス運営協賛金等の協力	
事業内容	路線バスの運行サービス充実による利用促進及び路線バスの維持・確保に向け、運行ルート沿線の企業等を対象として、運営協賛金等の協力について協議を行い、協議が整った施策から随時実施する。
	参考事例 京都府の醍醐地域を運行している「醍醐コミュニティバス」は、地域内の商店や企業・団体等から運行協力金・広告費等による運行経費の支援を受けることで行政からの補助金を受けずに運行している。  出典：醍醐コミュニティバス web ページ
実施主体	潮来市、バス事業者、沿線の企業等
実施時期	平成 29 年度：検討 平成 30 年度～：協議が整った後に順次実施

目標 3-3 各種移送サービスからの公共交通利用者増	
評価指標	各種送迎バスからの公共交通転換施策の実施数
現況値	なし
目標値	3 路線 【目標値の設定根拠】 ・現在運行されている高校スクールバス、施設の無料送迎バスのうち、3 路線を対象に公共交通転換施策を実施する。

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	
事業内容	・潮来市全体の公共交通の運行効率化に向け、現在運行している「高校スクールバス」との適切な役割分担（連携・代替等）について、関係機関と協議の上、実施する。
事業内容	参考事例 ・長野県茅野市に存する諏訪東京理科大学では、H18 年度に実施した「諏訪東京理科大学学生満足度アンケート」において、「バスの本数が少ない」、「運賃が高い」という声が多く挙げられていた。 ・このため、JR 茅野駅-大学間が 1 年間乗り放題となる通学バスパスポートを発行(発行手数料 2,000 円)し、同区間の通学定期代を大学が負担する取組を始めた。また、バス事業者(諏訪バス(株))と協議を行い、バス運行本数の増便を実現した。  ▲茅野駅・理科大間の路線バス  ▲通学バスポート導入時の新聞記事 (信濃毎日新聞、H20. 5. 14) 出典：国土交通省北陸信越運輸局 web ページ
実施主体	潮来市、バス事業者、教育機関等
実施時期	平成 29 年度～：検討・実施

事業 3-3-2 各種施設無料送迎バスとの連携・代替

- ・潮来市全体の公共交通の運行効率化に向け、現在運行している各種施設の「無料送迎バス」との適切な役割分担（連携・代替等）について事業者と協議の上、実施する。

参考事例

- ・新潟県新発田市のイオン新発田ショッピングセンターでは、独自に「無料バス」を運行していたが、新発田市が国土交通省の公共交通活性化プログラムにより市街地の循環バスを計画しており、そのルートが「無料送迎バス」の運行ルートと重なっていた。
- ・イオン新発田ショッピングセンターでは、「無料送迎バス」を廃止し、新発田市が発行する循環バスの乗車券(回数券)を一定数購入し、それらを店舗利用客へ渡すことで新発田市の市街地循環バスで来店していただけるようにしている。

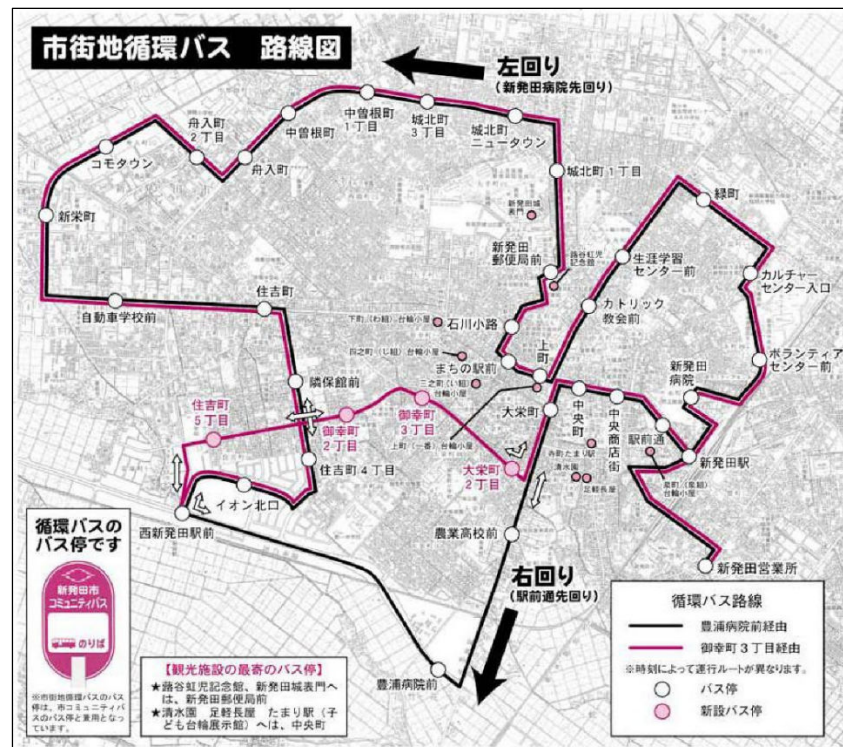
電車・バスのご案内

バスのご案内

当イオンモールにお越しいただくためには、新発田市市街地循環バスをご利用くださいませ。新発田市市街地循環バスは、国土交通省所管「公共交通活性化プログラム」に沿うもので交通弱者に必要なものとイオンモール新発田は認識し、利用向上を全面的に協力するため、市街地循環バスご利用の皆さまに市街地循環バス乗降場所にて乗車券をお渡しいたします。西新発田駅およびイオン新発田店北口にてご乗降いただくこととなり、ご不便をお掛けいたしますが、イオンモール新発田をご愛顧いただきますようお願い申し上げます。

出典：イオン新発田ショッピングセンターweb ページ

事業内容



出典：新発田市 web ページ

実施主体 潮来市、バス事業者、商業施設・医療施設等

実施時期 平成 29 年度～：検討・実施

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	
評価指標	①二次交通の公共交通利用転換者数 ②モビリティマネジメント実施回数
現況値	①なし ②なし
目標値	①二次交通の公共交通利用転換者数 5 人/日以上 【目標値の設定根拠】 ・市民ニーズアンケート調査結果をもとに算出した「交通ターミナルへのアクセスに路線バスを利用する年間利用者数」から日利用者数を算出し、そのうちの5%の人数を目標値として設定する。 ○交通ターミナルへのアクセスに路線バスを利用する人数 $41,640^{*} \div 365 \text{ 日 (年間日数)} = 114.1 \div 114 \text{ 人/日}$ ※市民ニーズアンケート調査結果等をもとに算出した交通ターミナルへのアクセスに路線バスを利用する人数の予測値 ○路線バスを利用する人数のうちモビリティマネジメントの実施による転換者数 $114 \text{ 人/日} \times 0.05 = 5.7 \div 5 \text{ 人/日}$ ②実施回数通算 2 回/年以上 【目標値の設定根拠】 ・平成 30 年以降、年 2 回以上の実施を想定している。

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	
事業内容	・モビリティマネジメントの取り組みとして「通勤・通学時におけるバス利用促進に向けた広報資料作成」等を実施する。
	参考事例 ・神奈川県二宮町では、鉄道駅までマイカー送迎されている方を対象にできる限りマイカー送迎以外の交通手段への転換を考えてもらうことを目的としてアンケート、啓発冊子配布、交通行動に対する個別アドバイス等のモビリティマネジメントを実施した。 出典：二宮町 web ページ
実施主体	潮来市、バス事業者、タクシー事業者、住民
実施時期	平成 29 年度：検討 平成 30 年度～：協議が整った後に順次実施

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

事業内容	モビリティマネジメントの取り組みとして「来街者を対象としたバス利用促進に向けた広報資料の作成」等を実施する。
	参考事例 京都市では、「スローライフ京都」大作戦の一環として、市内の公共交通機関の情報を分かりやすく記載した「公共交通でまわる京都観光マップ」を市内の宿泊施設に配布し、来街者に対して公共交通の利用を促すモビリティマネジメントを実施している。  出典：京都市 web ページ
実施主体	潮来市、バス事業者、タクシー事業者、来街者
実施時期	平成 29 年度：検討 平成 30 年度～：協議が整った後に順次実施

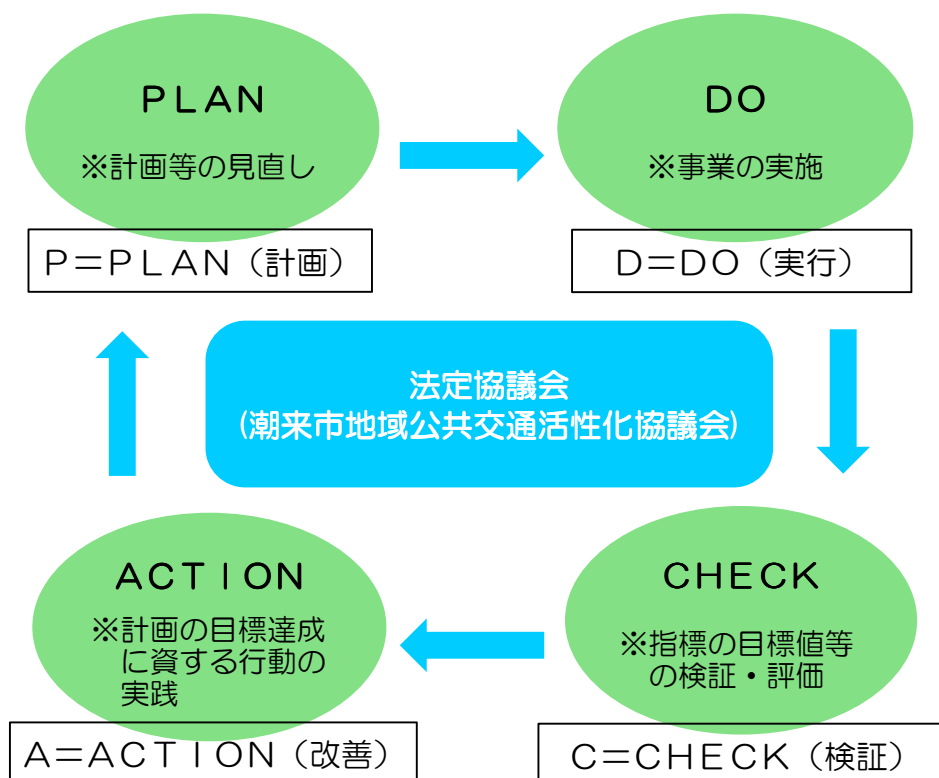
5.5 スケジュール

計画目標	事業	実施主体				事業スケジュール				
		潮来市	交通事業者	住民	その他	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度
1. 水郷潮来バスターミナルのハブ化や鉄道駅の拠点化に貢献するバス路線の導入による公共交通利用の創出										
目標1-1 既存路線バスの利用者増	事業1-1 鹿行北浦ラインの起終点・ダイヤ等の改善	○	○			随時実施				
目標1-2 新規路線バスによる公共交通利用者増	事業1-2-1 西浦側及び拠点・市街地間を連絡する路線バスの運行	○	○			検討	実施			
	事業1-2-2 水郷潮来BTハブ化路線（水郷潮来BT～鹿嶋、神栖、稲敷、香取、行方、銚田方面等）の運行	○	○			検討・実施				
2. 高齢者等にも利用しやすい持続可能な交通システムによる公共交通空白地域の解消										
目標2-1 フィーダー交通導入による公共交通利用者増	事業2-1 潮来市型フィーダー交通（一般タクシー利用補助）の実施	○	○			検討・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	事業2-2 フィーダー交通利用者増に伴う支線バス導入	○	○			検討により必要であれば実施				
3. 公共交通利用促進策による公共交通利用者の増加及び各種送迎バス利用者の公共交通利用への転換										
目標3-1 乗継運賃によるバス乗継利用者の創出	事業3-1 バス（幹線・フィーダー）乗継運賃等の導入	○	○			検討	実施			
目標3-2 商業施設等との連携による通勤・通学以外の利用者増	事業3-2-1 商業施設等のバス利用促進施策実施	○	○		○	検討	協議が整った後に順次実施			
	事業3-2-2 商業施設等との連携によるバス運賃相当の商品割引等	○	○		○	検討	協議が整った後に順次実施			
	事業3-2-3 商業施設等のバス運営協賛金等の協力	○	○		○	検討	協議が整った後に順次実施			
目標3-3 各種移送サービスからの公共交通利用者増	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	○	○		○	検討・実施				
	事業3-3-2 各種施設無料送迎バスとの連携・代替	○	○		○	検討・実施				
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	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	○	○	○		検討	協議が整った後に順次実施			
	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	○	○	○	○	検討	協議が整った後に順次実施			

6. 進行管理

6.1 進行管理体制

計画の達成状況に関する評価は、法定協議会が、PDCAサイクルに則り、指標の目標値や事業の進捗状況を定期的に評価するものとします。また、地域の状況や社会情勢が変化した場合についても、計画を見直すなどの進行管理を行うものとします。



6.2 進行管理内容

①市の役割

施策・事業の進捗状況をモニタリングします。1年に1回程度、事業の進捗状況及び設定した指標の評価値を法定協議会に報告します。

②各事業主体の役割

市及び交通事業者等は、計画に示された事業を着実に実施するものとします。

③市民の役割

市民は公共交通の利用推進を行うものとします。

④公共交通の運行継続・見直しルール

路線バスについては、利用者数や収支率等による運行継続・見直し等の基準を設け、定期的に必要の見直しを行うものとします。

⑤法定協議会の役割

法定協議会では、市のモニタリング報告を受け、適切に事業が実施されているか、その成果が適正であるか等を検討し、今後の事業の進め方を助言します。また必要に応じて地域公共交通網形成計画を変更するものとします。

鹿行北浦ライン運行実績表(5月21日～11月30日)

その他

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		
11月実績	利用者数	43	29	54	33	40	22	17	25	263人	99,250	377
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回		
	1便当り人員	1.43	0.97	1.80	1.10	1.33	0.73	0.57	0.83	1.10		
計	利用者数	245	306	486	395	391	202	183	128	2,336人	785,450	336
	運行回数	194	194	194	194	194	194	194	194	1,552回		
	1便当り人員	1.26	1.57	2.50	2.03	2.01	1.04	0.94	0.65	1.50		

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		
11月実績	利用者数	8	34	24	45	49	50	31	33	274人	72,810	265
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回		
	1便当り人員	0.26	1.13	0.80	1.50	1.63	1.67	1.03	1.10	1.14		
計	利用者数	91	247	266	359	444	395	313	196	2,311人	705,360	305
	運行回数	194	194	194	194	194	194	194	194	1,552回		
	1便当り人員	0.46	1.27	1.37	1.85	2.28	2.03	1.61	1.01	1.48		

全区間計		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便			
全区間計	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		
11月合計	利用者数	51	63	78	78	89	72	48	58	537人	172,060	320
	運行回数	60	60	60	60	60	60	60	60	480回		
	1便当り人員	0.85	1.05	1.30	1.30	1.48	1.20	0.80	0.97	1.12		
										合計	4,647人	320
											3,104回	
											1,49人	