

潮来市地域公共交通網形成計画 概要版

1. 計画策定の概要

(1) 計画策定の趣旨

本市には、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街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。

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」を策定します。

(2) 計画の期間と区域

- ・計画期間は、5 カ年間（平成 29 年度～平成 33 年度）とします。
- ・計画区域は、潮来市内を基本とし、市外との連絡については接続する市外拠点までを対象とします。

2. 地域公共交通に係る問題・課題の整理結果

本市における地域公共交通の問題・課題を集約、整理した結果は、以下のとおりです。

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。

- ・本市の公共交通空白地域は面積比 86%、人口比 61%となっており、市民の移動はスクールバスの利用以外はほとんどがマイカーによるものとなっています。

②水郷潮来バスターミナルや鉄道駅へ公共交通にてアクセスできる地域は限られており、市外への移動や市外からの来訪に対しても公共交通だけでは移動が困難である。

- ・これらの各交通ターミナルにアクセスできる公共交通は、鹿行北浦ライン等に限定されており、各交通ターミナル利用者の大半がマイカーによりアクセスしています。

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、駅等の市内拠点において人の集中が無く拠点性が低下し、市民等のふれあう機会が減少している。

- ・マイカーでの移動が大半のため、自宅と目的地間の移動だけとなり、駅周辺等の拠点地区内を徒歩などで移動するような機会が少なく、中心市街地の賑わいが欠如しています。

④水郷潮来バスターミナルのハブ化が必要であるが、近隣市とを結ぶ広域的な路線バスが 1 路線（鹿行北浦ライン）しか結節していない。

- ・現在、「水郷潮来バスターミナルのハブ化」に寄与する路線バスは、鹿行北浦ラインの 1 路線のみとなっています。

⑤各学校のスクールバス、その他無料送迎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ある。

- ・各学校のスクールバス、施設の無料送迎バスが複数運行しているため、新たな公共交通の導入に際しては、これらの特定輸送との調整・連携がなければ導入後の需要確保が難しくなる可能性があります。

3. 基本理念

本市における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を以下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。

4. 基本方針と計画目標

基本理念を踏まえ、基本方針（＝地域公共交通のあるべき姿）及び計画目標（＝計画期間中に達成すべき目標）を以下のとおり設定します。

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

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

潮来市内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、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」の推進に向け、広域的に利便性の高い公共交通ネットワークの形成を隣接市と連携のうえ実現します。

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

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

公共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、フィーダー交通を導入します。フィーダー交通は、路線運行や区域運行等の形態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手法による持続可能なフィーダー交通の導入を目指します。

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

計画目標 3

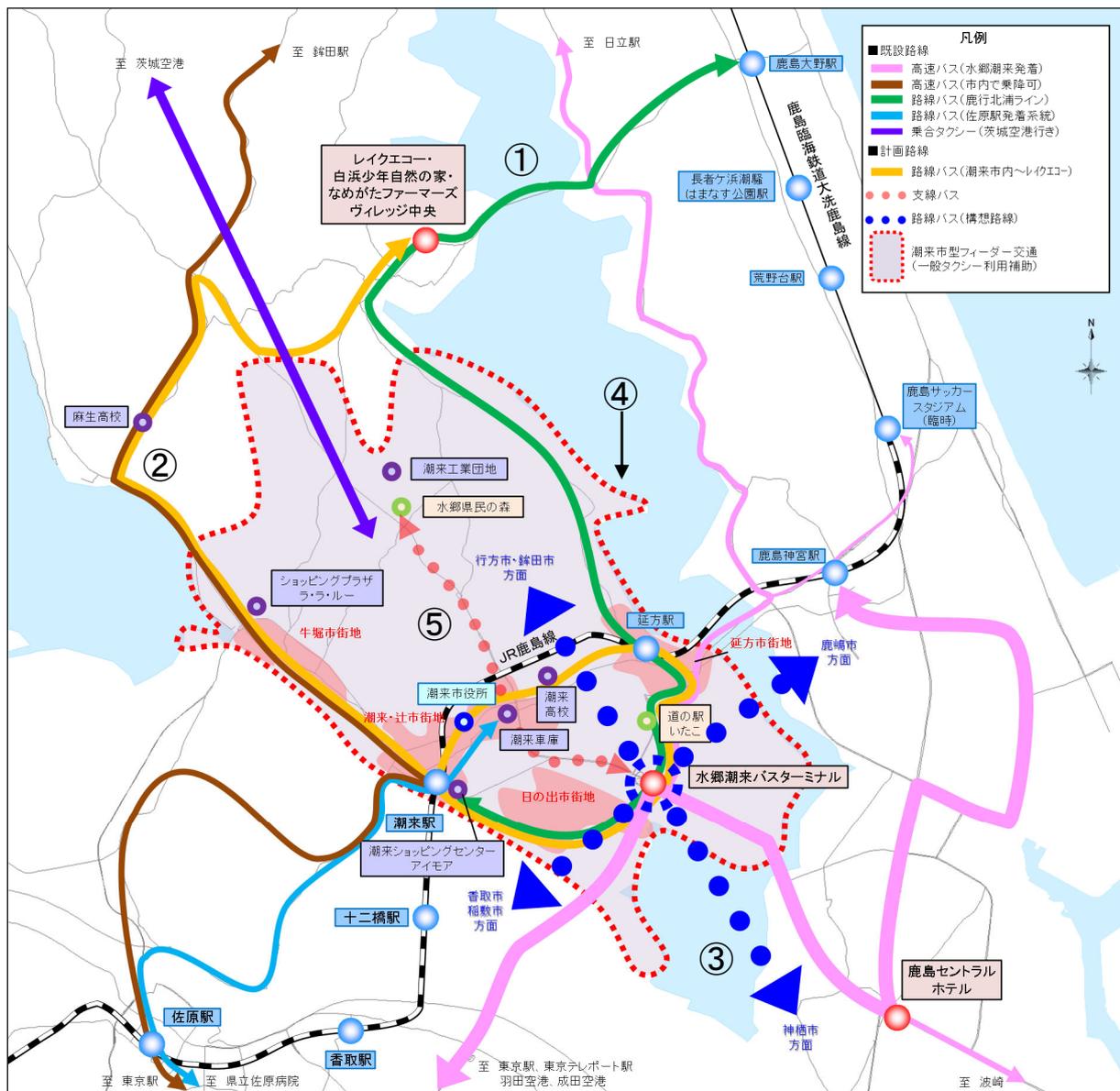
公共交通利用促進策による公共交通利用者の増加及び各種送迎バス利用者の公共交通利用への転換

幹線交通とフィーダー交通の適正な乗り継ぎを実現するため、乗り継ぎを促す運賃体系を構築するとともに、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し、スクールバス利用者や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、各種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. 既設路線及び計画路線全体図

潮来市地域公共交通網形成計画において対象とする既設路線及び計画路線は、以下のとおりです。



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。

6. 具体的事業と実施スケジュール

潮来市地域公共交通網形成計画における具体的事業と実施スケジュールは、以下のとおりです。

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 鹿行北浦ラインの利便性の向上及び継続的な運行	○	○		○	← 随時実施 →				
目標1-2 新規路線バスの導入による公共交通利用者増	事業1-2-1 市内主要拠点・市街地間及び西浦側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、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）の導入	○	○			← 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	事業2-2 フィーダー交通利用者増に伴う新規支線バスの導入	○	○			← 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 乗継促進施策の導入による乗り継ぎ利用者の創出	事業3-1 幹線交通とフィーダー交通との乗継運賃制度の導入	○	○			← 検討 →	← 実施 →			
目標3-2 商業施設等との連携による公共交通利用者増	事業3-2-1 商業施設等との連携による公共交通利用促進施策の実施	○	○		○	← 検討 →	← 協議が調った後に順次実施 →			
	事業3-2-2 商業施設等との連携による公共交通運賃相当の商品割引等の実施	○	○		○	← 検討 →	← 協議が調った後に順次実施 →			
	事業3-2-3 商業施設等との連携による公共交通運営協賛金等の協力	○	○		○	← 検討 →	← 協議が調った後に順次実施 →			
目標3-3 各種移送サービスからの転換等による公共交通利用者増	事業3-3-1 高校生の利便性向上を目的とした高校スクールバスとの連携	○	○		○	← 検討・実施 →				
	事業3-3-2 各無料送迎バスとの連携	○	○		○	← 検討・実施 →				
目標3-4 モビリティマネジメントの実施による公共交通利用者増	事業3-4-1 鉄道・高速バス利用者（市民）へのモビリティマネジメントの実施	○	○	○		← 検討 →	← 協議が調った後に順次実施 →			
	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 →	← 協議が調った後に順次実施 →			