

潮来市地域公共交通網形成計画（案）に関するパブリックコメント いただいたご意見と市の考え方

1. 意見募集期間：平成29年2月23日（木）～3月8日（水）
2. 意見募集方法：E-mail・郵送・持参・FAX
3. いただいたご意見の内容と市の考え方

No.	意見の内容	市の考え方
1	事業1-1の促進を図るため、潮来駅、水郷潮来BT、延方駅、大生原公民館前等を拠点となるバス停とし、デマンド型交通を接続させる、また、屋根付き駐輪場の整備や送迎車両の停車スペースを確保し、乗り換えしやすくする。	路線バスとフィーダー交通の円滑な接続は必要不可欠なものであり、バス停周辺環境整備も重要な課題であると認識しています。これらについては、今後の実施計画において具体的検討を行う予定です。その際の参考とさせていただきます。
2	事業1-1の促進を図るため、アイモア前（特に潮来駅に向かう側）のバス停を駐車場内に移し、利用者の安全と利便性の向上を図る。	路線バスのバス停位置は実施計画において具体的検討を行う予定です。その際の参考とさせていただきます。
3	事業1-1の促進を図るため、高齢者を対象とした試乗会や小中学生を対象としたモビリティマネジメントを実施し（特にノンステップバス）の便利さを体験してもらう。	事業3-4-1では、鉄道・高速バス利用者を対象としたモビリティマネジメントを計画しています。今後、高齢者や小中学生を対象としたモビリティマネジメントについても、実施段階の参考とさせていただきます。
4	事業1-1の促進を図るため、無料バスとの連携を図り、ヘルスランドさくらや市立図書館に行きやすくする。	事業3-3-2では、各無料送迎バスとの連携を計画しています。その際の参考とさせていただきます。
5	事業1-1の促進を図るため、人家が集積している箇所での新たなバス停の設置を考え、公共交通空白地を減らす。	路線バスのバス停位置は実施計画において具体的検討を行う予定です。その際の参考とさせていただきます。
6	事業1-2-1の促進を図るため、現在運行しているスクールバス路線を一部変更し、一般の乗客を乗せる形から出発してみる。車両の低床化が必要と思われる。	事業3-3-1にてスクールバスとの連携を計画していますが、高校スクールバスがPTA等による運営であること、道路運送法上の制約が存在すること等の理由からスクールバスの混乗化には課題が多いと判断しています。
7	事業1-2-1の促進を図るため、稲敷市で2月から実証実験を始めたバスと同じように、他の路線と同時刻に乗り換えができるシステムを採用し、利便性の向上を図る。	路線バスの乗継利便性は非常に重要な課題であると考えています。運行ダイヤは実施計画で具体的検討を行う予定です。その際の参考とさせていただきます。
8	事業1-2-1の促進を図るため、形成計画（概要版）にも、既存スクールバス等との調整のうえ実施する旨記載し、利用者の転換を前提とすることを説明する。	紙面制約の都合上、個別事業の詳細な内容については概要版には記載しておりません。ご理解をいただければと存じます。
9	事業1-2-2の促進を図るため、案としてBTから潮来駅、牛堀、麻生、行方地域医療センターを経由し玉造に至る路線の検証を行う。鹿行北浦ラインと同様に、BT、潮来駅、玉造等の多くの地点で接続が図れる。	水郷潮来バスターミナルのハブ化路線については、近隣市と連携のうえ整備を進めていく予定です。その際の参考とさせていただきます。
10	事業2-1の促進を図るため、フィーダー交通（タクシー）と鹿行北浦ライン、新規バス路線を駅やBT、大生原公民館等拠点となるバス停で乗り継いだ場合に割引となる制度を設ける。	事業3-1において、乗継運賃制度の導入を予定しています。

11	事業2-2の促進を図るため、新規支線バス路線の設定に当たっては、武蔵野市のムーバスや鹿嶋市のコミュニティーバスのように、小回りが利き、市街地の狭い道路にも入っていけるタイプの車両の活用も検討する。	路線バスの車両サイズについては、道路幅員や需要から実施計画において具体的検討を行う予定です。その際の参考とさせていただきます。
12	事業3-2-1の促進を図るため、沿線の商店の協力を得て、お店の軒先を駐輪場として使わせていただく。併せてバス利用者の買い物の便も図れる。	今後の実施検討において、参考とさせていただきます。
13	事業3-3-1の促進を図るため、スクールバスを運行する高校を入れて協議会を作り、通学にも支障をきたさない形で、既存のスクールバス路線をもとに、一般の方も利用できる路線を考える。一例として、高校で通学生を降ろした後、病院やショッピングセンター、金融機関、役所等を回る案が考えられる。	事業3-3-1にてスクールバスとの連携を計画しており、各高校との協議については今後も継続的に実施することとしています。なお、協議会の設置につきましては、今後の参考とさせていただきます。
14	事業3-3-2の促進を図るため、道の駅無料バスと、鹿行北浦ラインが続行して走る時間帯があるので、拠点で乗り換えができる形として、路線・時間帯が重ならないように調整する。	事業1-1において、鹿行北浦ラインの利便性向上を図っていくことを記載しています。今後の具体検討の参考とさせていただきます。
15	事業3-4-1の促進を図るため、高齢者を対象とした（ノンステップバスの）試乗会を行い、昔のバスよりも乗り降りが楽になったことを体験してもらう。	事業3-4-1では、鉄道・高速バス利用者を対象としたモビリティマネジメントを計画しています。今後、高齢者を対象としたモビリティマネジメントについても、実施段階の参考とさせていただきます。
16	事業3-4-1の促進を図るため、小中学生の社会科の授業の中で、今後高齢者等の交通弱者が増えていく中で公共交通の役割が高まっていくことを教えていく。	事業3-4-1では、鉄道・高速バス利用者を対象としたモビリティマネジメントを計画しています。今後、小中学校生を対象としたモビリティマネジメントについても、実施段階の参考とさせていただきます。
17	事業3-4-1の促進を図るため、普段、親の送迎に頼っていて、公共交通と縁遠くなっている小中学生に、バス停等公共の場でのマナーを覚えさせることも含めて、体験乗車をさせてみる。	事業3-4-1では、鉄道・高速バス利用者を対象としたモビリティマネジメントを計画しています。今後、小中学校生を対象としたモビリティマネジメントの一環として、実施段階の参考とさせていただきます。
18	事業3-4-2の促進を図るため、鹿行北浦ライン沿線のファーマーズビレッジ等とも連携し、首都圏からの公共交通を利用した割引のある来場プランを考えてみる。	関係市や運行事業者、沿線の商業施設等とも引き続き連携のうえ、公共交通の利用者増を図る取り組みを実施していく予定です。今後の参考とさせていただきます。
19	鹿行北浦ラインについては、安全で快適にバスを待つことができるよう、隣接自治体とも連携し、バス停の環境整備に努める。歩道がない個所での路側帯のみどり色への着色や、路肩を整形してのバス待ちスペースの確保、歩道のある場所ではマウンドアップ化も有効と思われる。	行方市や鹿嶋市、運行事業者等とも引き続き連携のうえ、バス停環境の整備について検討を進めて参ります。今後の参考とさせていただきます。
20	今後は自分で運転できない高齢者が増える外、女性の社会進出で送迎に時間を割くことのできない親が増えることが予想されます。また、快適さを求めるうえで、二輪の利用者を公共交通機関に取り込むことも必要と思われます。	ご指摘のとおりと認識しています。なお、形成計画（本編）P.52においては、当面の公共交通のサービス対象とする利用者ターゲットとして、「①自動車を自由に使えない人」を掲げているところです。
21	形成計画（案）8ページの高速バス成田空港ルートの水郷潮来BT以北のルートは、国道51号（新神宮橋）、県道茨城鹿島線を経由するルートになっていると思います（以前のバス協会の地図では8ページと同じでしたが）。	最新の状況について確認しました結果、ご指摘のとおりでしたので修正致しました。

潮来市地域公共交通網形成計画（案）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りされており、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

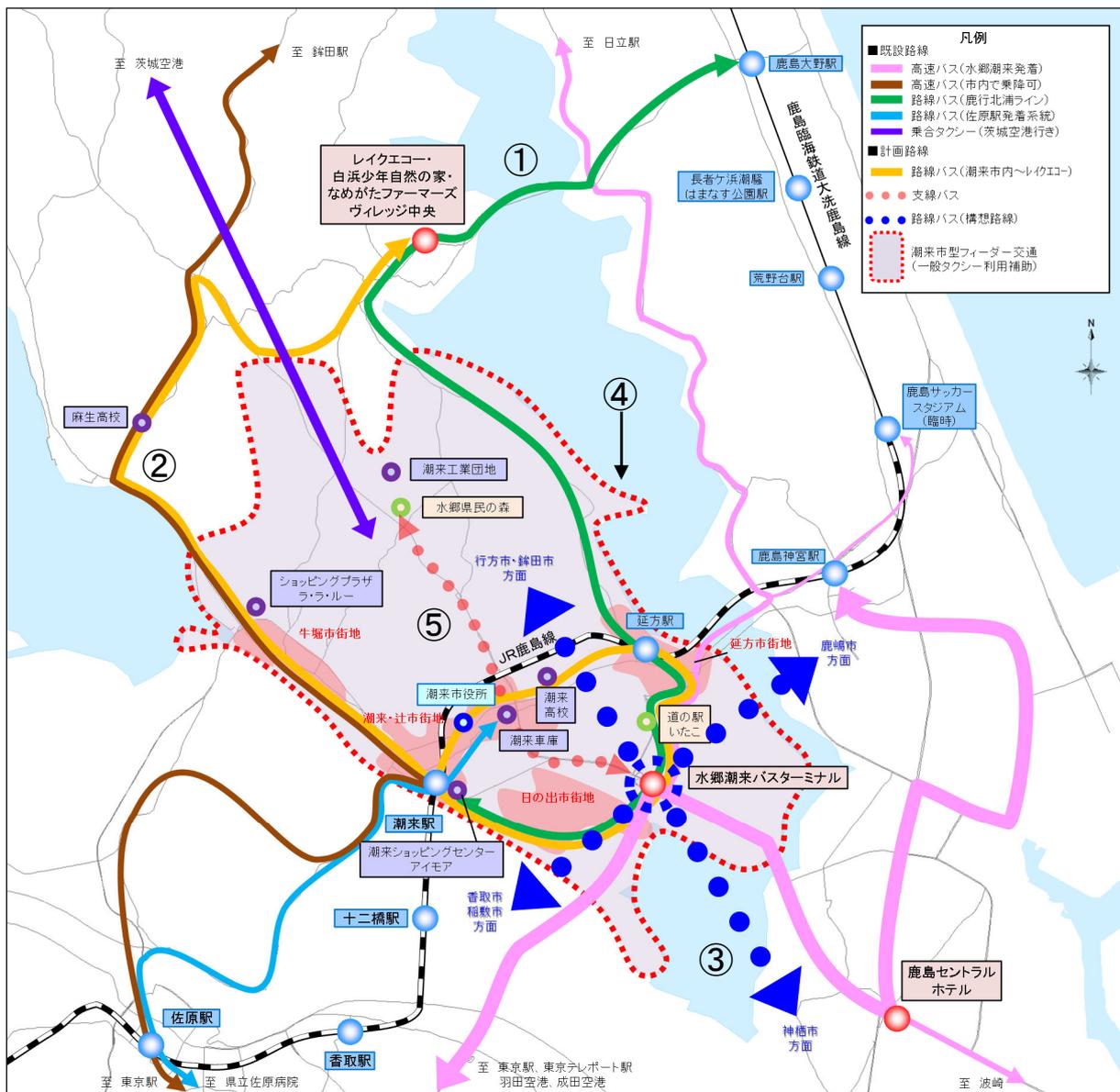
公共交通利用促進策による公共交通利用者の増加及び各種送迎バス利用者の公共交通利用への転換

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、鉾田方面等）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 →			

潮来市地域公共交通網形成計画 (案)

潮 来 市

目次

1. 計画策定の概要	1
1.1 潮来市の位置と地勢	1
1.2 計画策定の趣旨	1
1.3 計画の区域	2
1.4 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	27
3.4 鉄道利用者アンケート調査	29
3.5 無料送迎バス利用者アンケート調査	31
3.6 高校生アンケート調査	34
3.7 商業施設アンケート調査	36
3.8 鹿行北浦ライン利用者ヒアリング調査	37
3.9 グループインタビュー調査	42
3.10 スクールバスに関する高校ヒアリング	43
4. 地域公共交通に係る問題・課題の整理と基本方針	44
4.1 個別調査結果からわかる現状と問題・課題	44
4.2 問題・課題の整理結果	47
4.3 基本理念	48
4.4 利用者ターゲット	52
4.5 基本方針	53
5. 計画目標と計画事業	54
5.1 計画目標	54
5.2 計画目標1	58
5.3 計画目標2	63
5.4 計画目標3	66
5.5 スケジュール	75
6. 進行管理	76
6.1 進行管理体制	76
6.2 進行管理内容	76
参考資料	77
資料編	93

1. 計画策定の概要

1.1 潮来市の位置と地勢

潮来市は茨城県東南部に位置し、北は行方市、南は神栖市、東は鹿嶋市、西は千葉県香取市に面しています。位置は、おおむね東経 140° 30′ から 140° 36′ で、北緯 35° 54′ から 35° 59′ にあり、面積は、71.40km²です。

東西が約 12km、南北が約 13km あり、北部には海拔約 30m から 40m の行方台地が南北に続いています。東部は北浦に面し、西部は霞ヶ浦と北利根川、南部は外浪逆浦というように、水辺に囲まれた自然豊かなまちです。気候は、四季を通じて穏やかで、夏涼しく冬暖かな海洋性の気候となっています。



1.2 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。

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するうえで、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も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」を策定します。

1.3 計画の区域

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。

【潮来市位置図】



出典：国土地理院ホームページ

1.4 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。

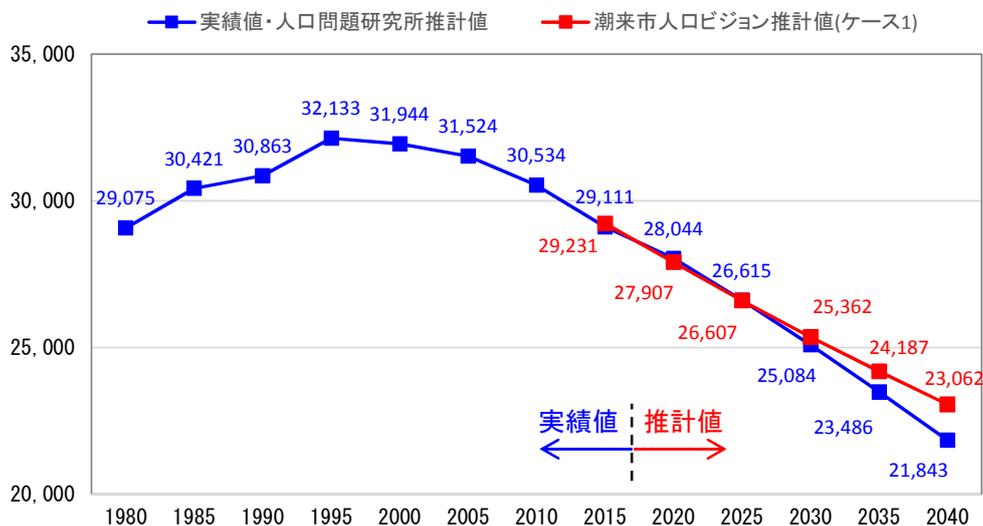
2. 地域概況

2.1 地域の現状と将来動向

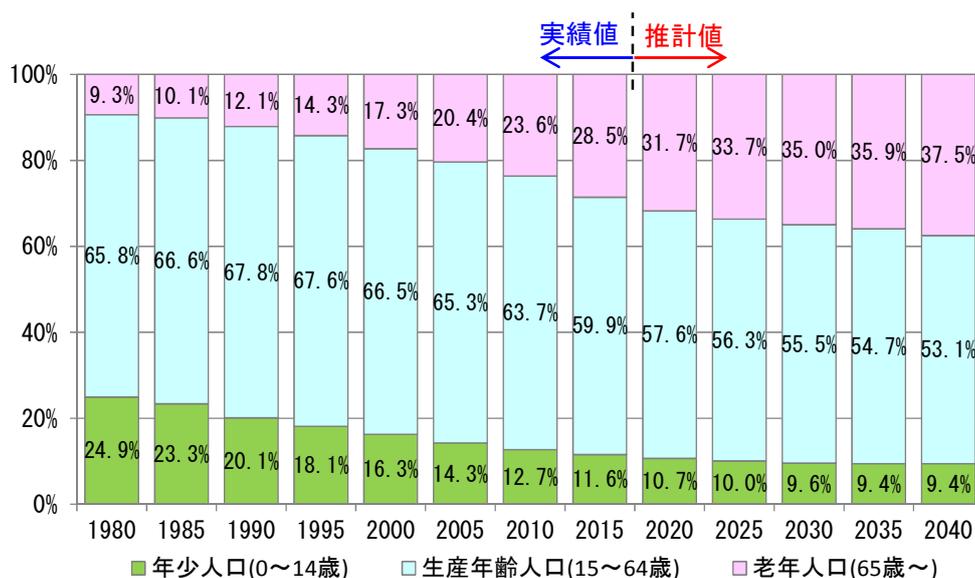
(1) 人口の推移

国立社会保障・人口問題研究所推計値によると2040年(平成52年)の本市の人口は21,843人となり、2015年(平成27年)の国勢調査実績値である29,111人と比べると約7千人(約25%)減少することが見込まれています。また、2040年(平成52年)の同推計による老年人口の割合は37.5%、年少人口の割合は9.4%となり少子高齢化が進行します。

ただし、平成28年3月に策定された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2040年(平成52年)の人口は、23,062人となります。



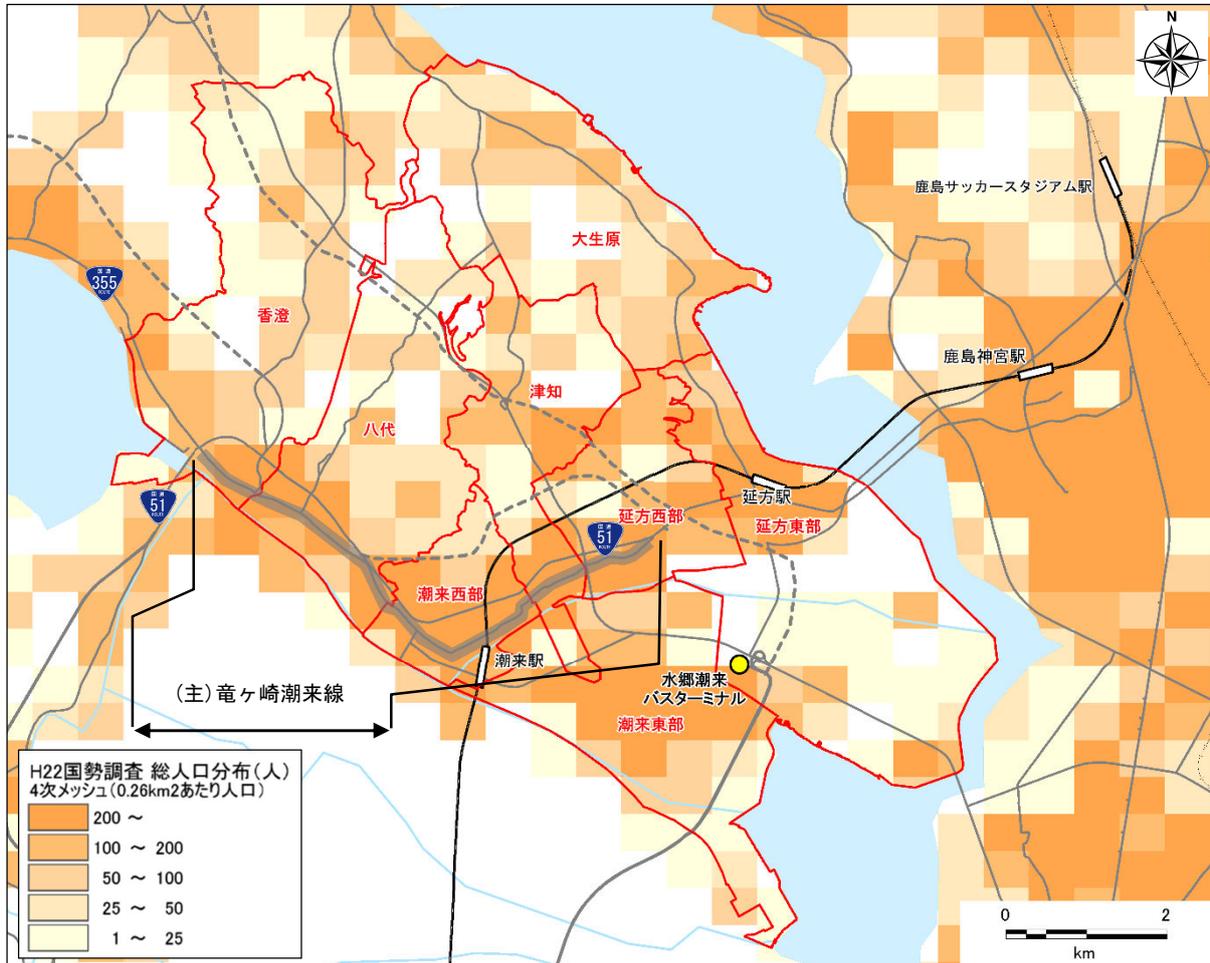
データ：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所推計値、潮来市人口ビジョンより作成



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

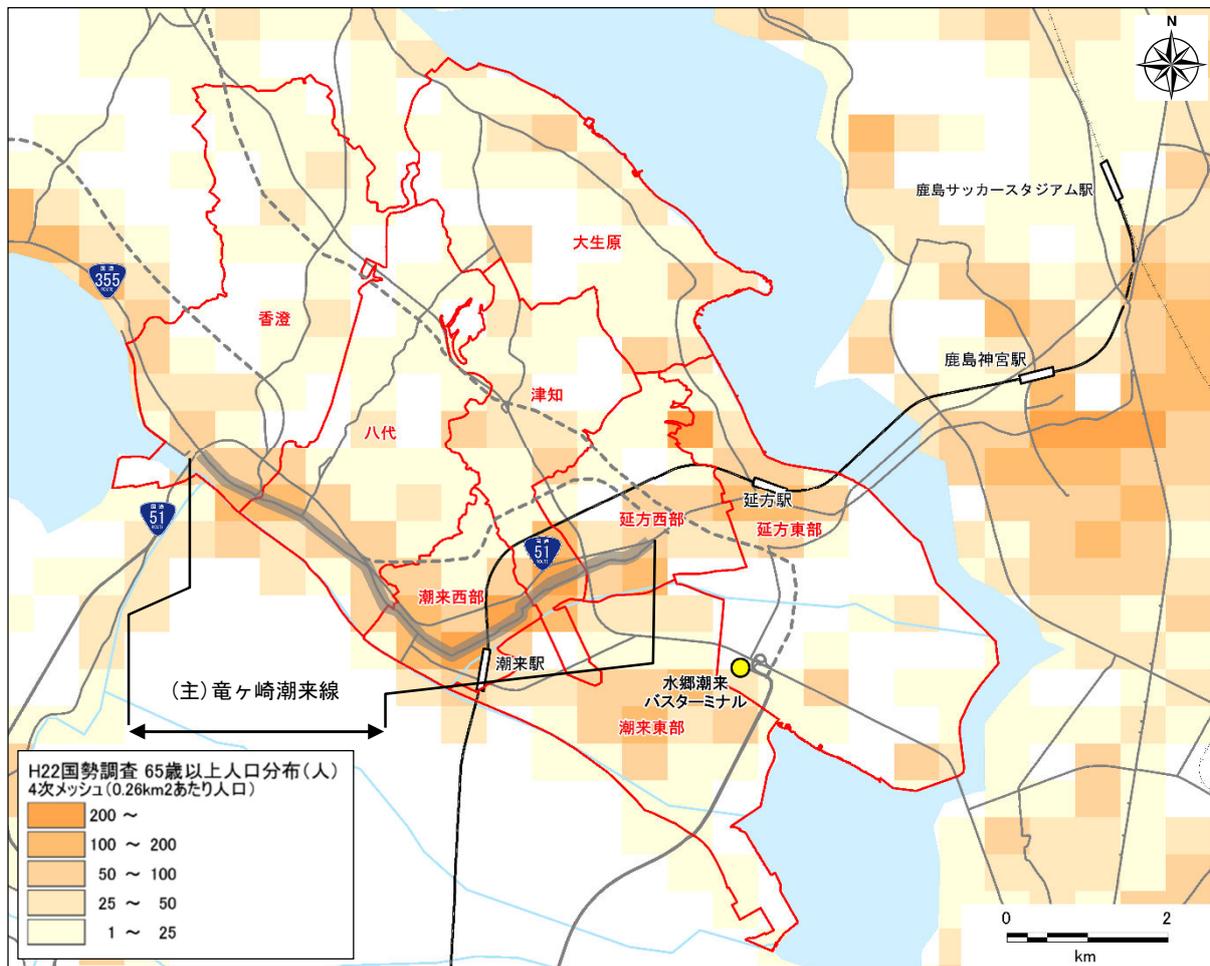
本市全体の人口密度は、427.6人/km²となっています。地区別にみると、潮来西部・東部、延方西部・東部等で人口が集中している箇所があり、特に国道51号、主要地方道竜ヶ崎潮来線沿線や鉄道駅周辺の人口が多くなっています。ただし、人口集中地区の条件である4,000人/km²には達していません。



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

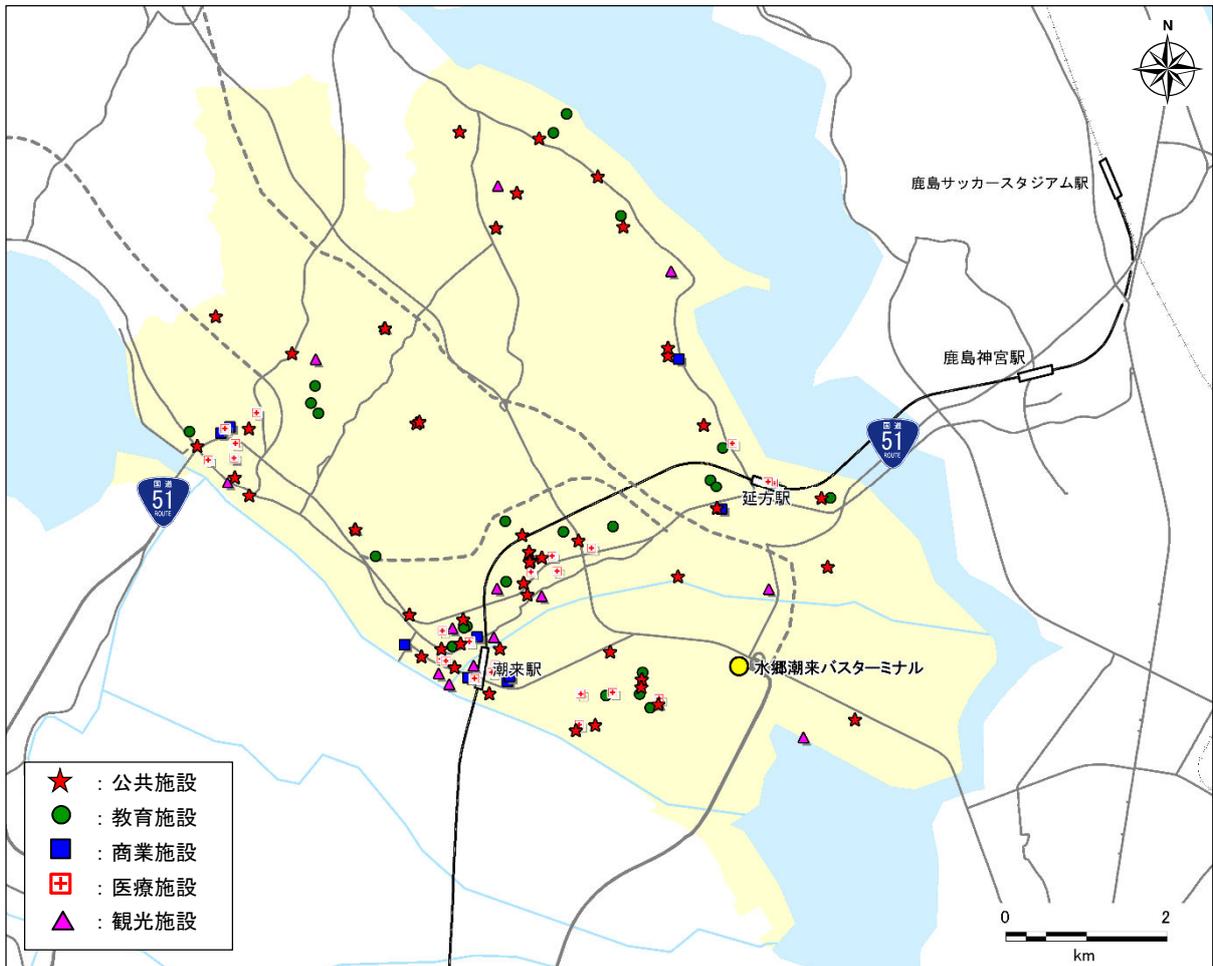
人口分布と同様に、潮来西部・東部、延方西部・東部等の地区で高齢者の人口が多い箇所があります。



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

本市では、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。



データ：潮来市ホームページ等より作成

2.2 交通の現状

(1) 道路網・鉄道網

本市の道路網は、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、繁昌潮来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あり、東京都心等へのアクセスが可能となっています。また、潮来インターチェンジ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)麻生インターチェンジ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、延方から牛堀を結び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び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。

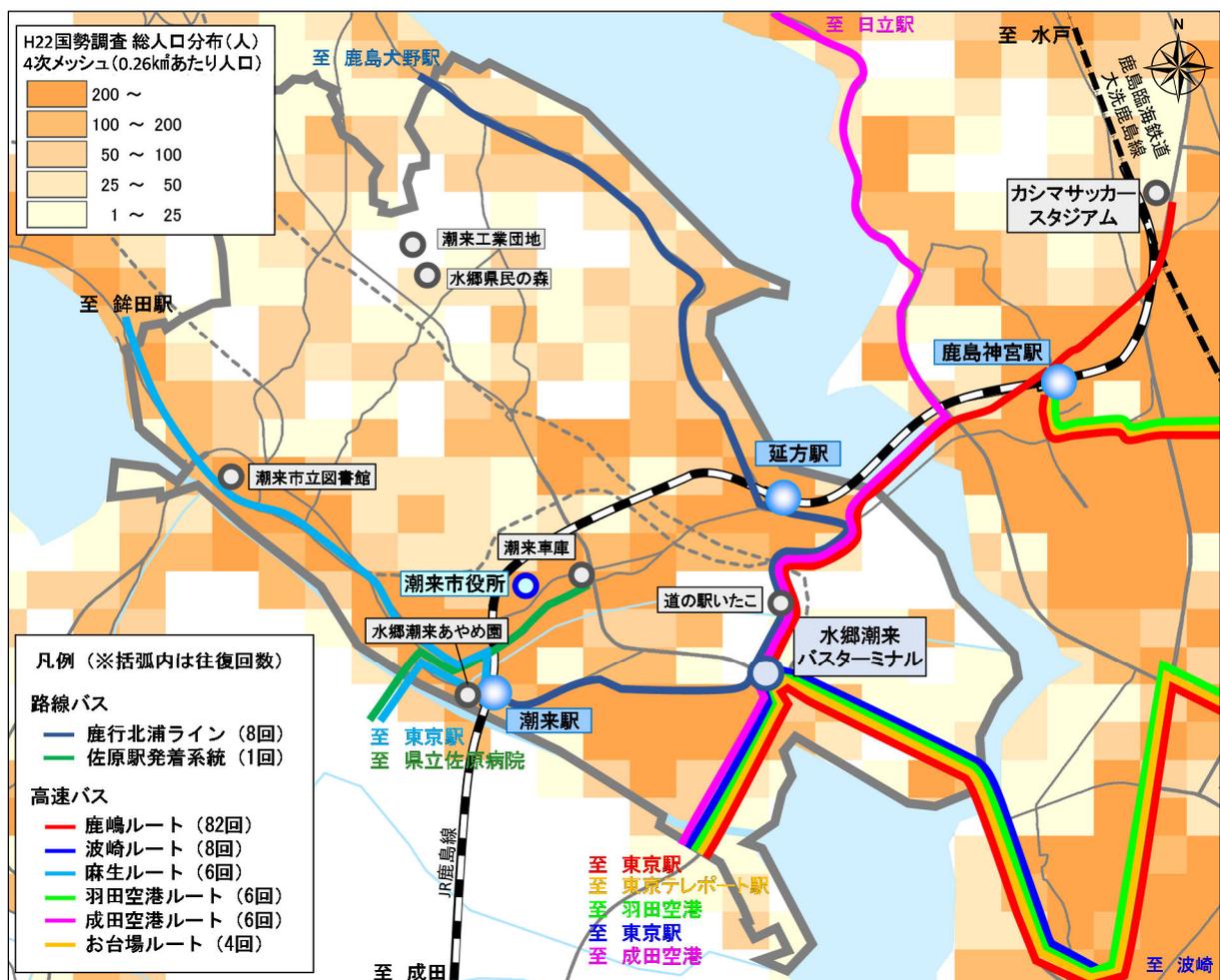
鉄道網は、JR鹿島線が運行しており、潮来駅と延方駅があります。



(2) 公共交通及び送迎バス等

本市の公共交通は、鉄道、路線バス、高速バスが運行している他、高校・中学校・小学校のスクールバス、施設の無料送迎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)
路線バス	鹿行北浦ライン、佐原駅発着系統
高速バス	鹿嶋ルート、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
高校・中学校 スクールバス	潮来高等学校、麻生高等学校、鉾田第一高等学校、鉾田第二高等学校、玉造工業高等学校、鹿島学園高等学校、清真学園高等学校・中学校
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
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



1) 鉄道

本市には、JR 鹿島線潮来駅及び延方駅の 2 駅があり、平日、土日祝日ともに上下線とも 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 年度までは減少傾向にありましたが、平成 24 年度からは若干の増加傾向となっています。

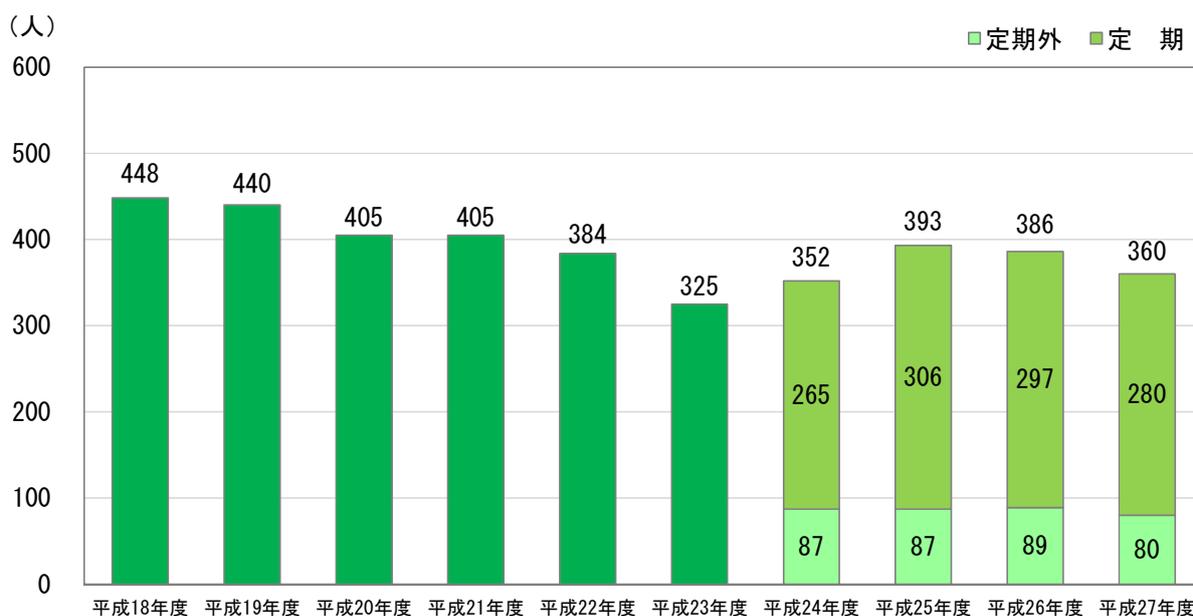
【JR 鹿島線 潮来駅・延方駅の運行本数】

	平日		土日祝日	
	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 潮来駅の日平均乗車人員】

区分	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度	2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度
	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	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

(単位：人)



2) 路線バス及び高速バス

本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、東京駅や成田・羽田空港等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※1		運行会社
		平日	土日祝日	
鹿行北浦ライン	潮来駅～水郷潮来バスターミナル～道の駅いたこ～延方駅～レイクエコー～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 ※2	潮来車庫～香取市役所～佐原駅～県立佐原病院	1回	1回	関鉄観光バス(株)

※1 便数は往復回数

※2 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 ※1	運行会社
鹿嶋ルート	(カシマサッカースタジアム～)※3 鹿島神宮駅～鹿島セントラルホテル～水郷潮来バスターミナル～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～水郷潮来バスターミナル～東京駅	8回	関東鉄道(株)、JRバス関東(株)
麻生ルート ※2	鉾田駅～新鉾田駅～麻生庁舎～潮来駅～佐原駅～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～鹿島セントラルホテル～水郷潮来バスターミナル～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	日立駅～東海駅～勝田駅～水戸駅～新鉾田駅～水郷潮来バスターミナル～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～鹿島セントラルホテル～水郷潮来バスターミナル～海浜幕張駅～東京ディズニーシー～東京ディズニーランド～東京テレポート駅	4回	関東鉄道(株)

※1 便数は往復回数

※2 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 鹿嶋ルートは、一部の便(上り・下り各8便)がカシマサッカースタジアムまで運行している。

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	銚田町	銚田駅前－滝浜新田－大竹		
6	H17.10.1	関鉄メロンバス	鹿嶋市、銚田町、大洋村	銚田駅－汲上－鹿島BT		
7			鹿嶋市、銚田町、大洋村	銚田駅－汲上－荒井		
8			鹿嶋市、銚田町、大洋村	銚田駅－新銚田駅・汲上－鹿島BT		
9			鹿嶋市、銚田町、大洋村	銚田駅－新銚田駅・汲上－荒井		
10			鹿嶋市、銚田町、大洋村	銚田駅－札－鹿島BT		
11			鹿嶋市、銚田町、大洋村	銚田駅－新銚田駅・札－鹿島BT		
12			鹿嶋市、銚田町、大洋村	銚田駅－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、銚田市	茨大前－水戸駅－大貫－銚田駅前		
29			水戸市、大洗町、銚田市	茨大前－水戸駅－島田－銚田駅前		
30			水戸市、大洗町、銚田市	銚田駅前－大貫－大洗駅		
31			水戸市、大洗町、銚田市	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	銚田市、行方市	銚田駅－麻生庁舎		
34	H25.4.1	関東鉄道	神栖市	二本松－ゆーぼーとはさき－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

【潮来市内の廃止バス路線概略図】



データ：鹿行地域公共交通確保対策協議会資料をもとに作成

4) スクールバス

本市及び近隣市の以下の各学校では、登下校時にスクールバスを運行しており、潮来市内から利用が可能です（「路線名称」及び「潮来市内乗降場所」は、平成28年度時点の各スクールバス時刻表等からの抜粋）。

① 潮来高等学校

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 麻生高等学校

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
②号車ルート	次郎長前(清水入口)
③号車ルート	大賀((株)郡司大賀 SS)、大生原郵便局、水原(消防団第10分団第1部機庫)、むらや前、潮来第二中学校前、延方駅(出入口1)、潮来高校前、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
⑦号車ルート	清水屋
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 銚田第一高等学校・銚田第二高等学校

路線名称	潮来市内乗降場所
Fコース 北浦西岸線	ファミリーマート潮来延方店、はなわタクシー前、石橋商店、横山十字路、はらや自販機前、つか本そば店
Gコース 潮来・牛堀・四鹿線	潮来小泉バス停、曲松交差点県道5号側、中華料理大新前、飯島建設前、後藤風呂店前セイミヤ潮来店斜向い、西蔵前、大柳自動車整備工場、リリー美容室前、長国寺入口(旧バス停)、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号バイパス店、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、県道50-189交差点(県民の森南)、フードハウスカラオケあめり館
Kコース 神栖筒井・日の出線	小義商事(コスモ石油)、レストランヨークプリンセス、セブンイレブン潮来日の出6丁目店、飯島内科

④ 玉造工業高等学校

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 鹿島学園高等学校

路線名称	潮来市内乗降場所
佐原・牛堀線	JA 牛堀支所、堀内小学校前、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、稻荷山、新潮来、潮来駅、日の出中入口、潮来ボール、大洲、ナイルス入口、セイミヤ前、延方駅入口、地藏川岸

⑥ 清真学園高等学校・中学校

路線名称	潮来市内乗降場所
玉造線	西永山、永山、牛堀支所前、芝宿・牛堀局前、牛堀中央、横須賀、上戸川台、稻荷山、新潮来、潮来一中、潮来辻小学校、潮来車庫前、須賀、小泉、延方日産前、追分、地藏河岸
稻敷東線	牛堀公民館、堀之内、牛堀第二小前、茂木（セブン前）、茂木（大崎商店前）、茂木（Jゴルフ入口）

⑦ 潮来市内小学校

番号	名称
1	潮来市立潮来小学校
2	潮来市立津知小学校
3	潮来市立延方小学校
4	潮来市立大生原小学校
5	潮来市立牛堀小学校

5) 無料送迎バス

① 道の駅いたこ無料送迎バス あやめ号

潮来市前川にある「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。

運行区間	便数※	備考
大山団地～延方駅～道の駅いたこ～水郷潮来バスターミナル～潮来駅～潮来市立図書館入口～ヘルスランドさくら	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

神栖市賀にある「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。

運行区間	便数※	備考
白十字総合病院～鹿島セントラルホテル～延方駅～曲松～津知郵便局～潮来駅～日の出～白十字総合病院	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

稲敷市西代にある「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運行しています。また、毎週火曜日には、日の出・延方方面行きを追加で運行しています。

運行区間	便数※		備考
	平日	土日祝祭日	
パルナ～牛堀中央～潮来駅～曲松～潮来駅～牛堀中央～パルナ	4回	5回	
パルナ～日の出県営アパート前～延方駅～大山団地～築地団地～潮来駅～パルナ	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

本市には、以下の5つのタクシー事業者があります。

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	10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 105	7台	2台

※平成 29 年 3 月時点における各事業者への聞き取り結果



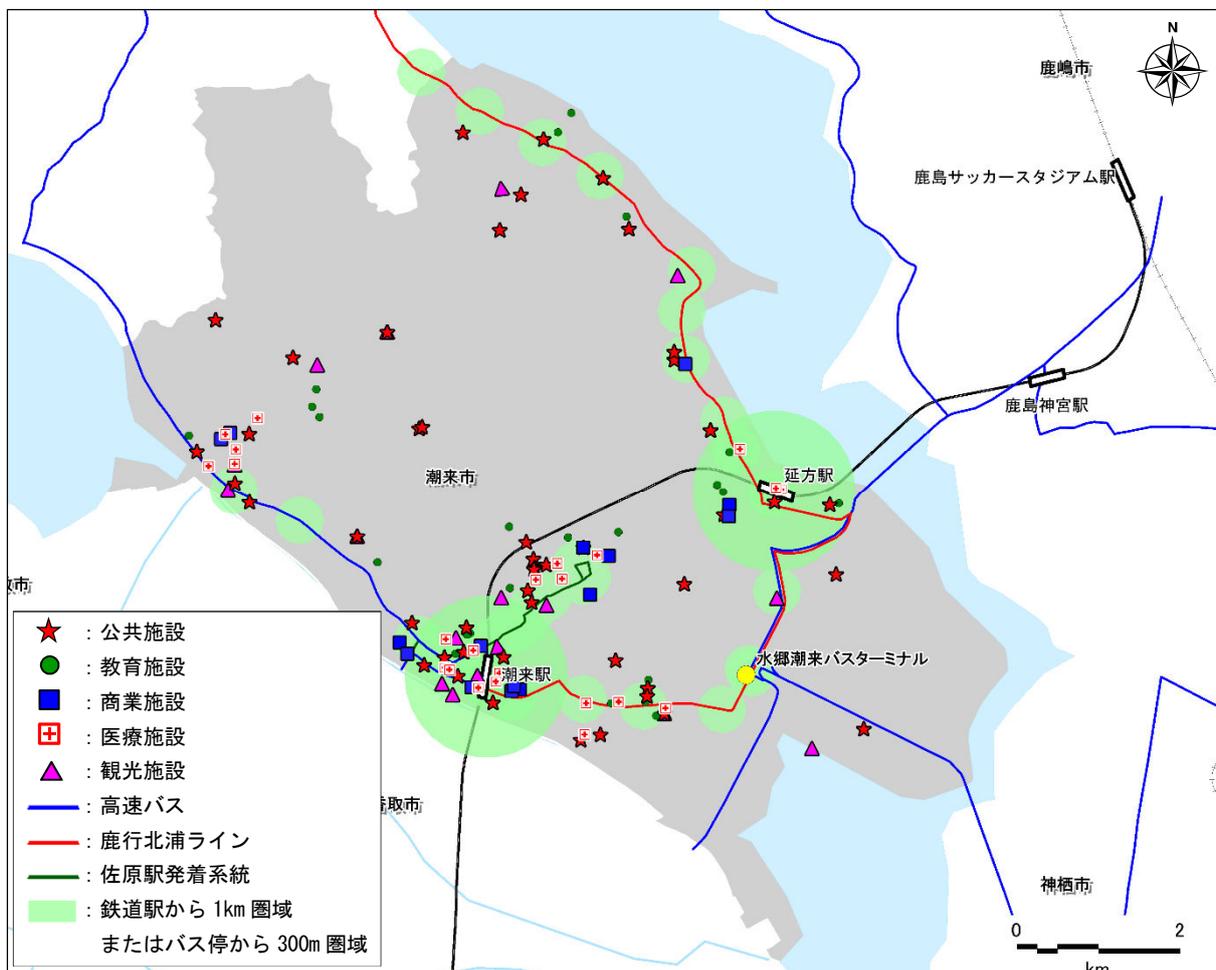
(3) 公共交通空白地域

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、本市の面積の86%が公共交通空白地域に該当し、人口の61%が公共交通空白地域に居住していることになります。

公共交通空白地域面積	公共交通空白地域人口
61.2km ² (71.4km ²)	18,635人(30,534人)
85.8%	61.0%

※ () 内は総面積、総人口を示す。

※人口は平成22年国勢調査を用いて算出



2.3 上位・関連計画

(1/2)

計画名称	公共交通に関する記述
<p>潮来市第6次総合計画 (計画期間：平成 21～30 年度)</p> <p>平成 21 年 3 月</p>	<p>○施策 1-2-4 高齢者の生きがい・社会参加の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>○施策 3-3-4 公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<p>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)</p> <p>平成 26 年 3 月</p>	<p>○施策 1-2-4 高齢者の生きがい・社会参加の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>○施策 3-3-4 公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<p>潮来市都市計画 マスタープラン (計画目標年次：平成 37 年)</p> <p>平成 21 年 3 月</p>	<p>○「5.道路・交通の方針」</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>○「9.バリアフリーの方針」</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
<p>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)</p> <p>平成 28 年 3 月</p>	<p>○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」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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
<p>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)</p> <p>平成 27 年 3 月</p>	<p>○外出支援サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
<p>茨城県公共交通活性化指針 (計画期間：平成 28～32 年度)</p> <p>平成 28 年 3 月</p>	<p>○基本方向 4 県内外の地域間を結び 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」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

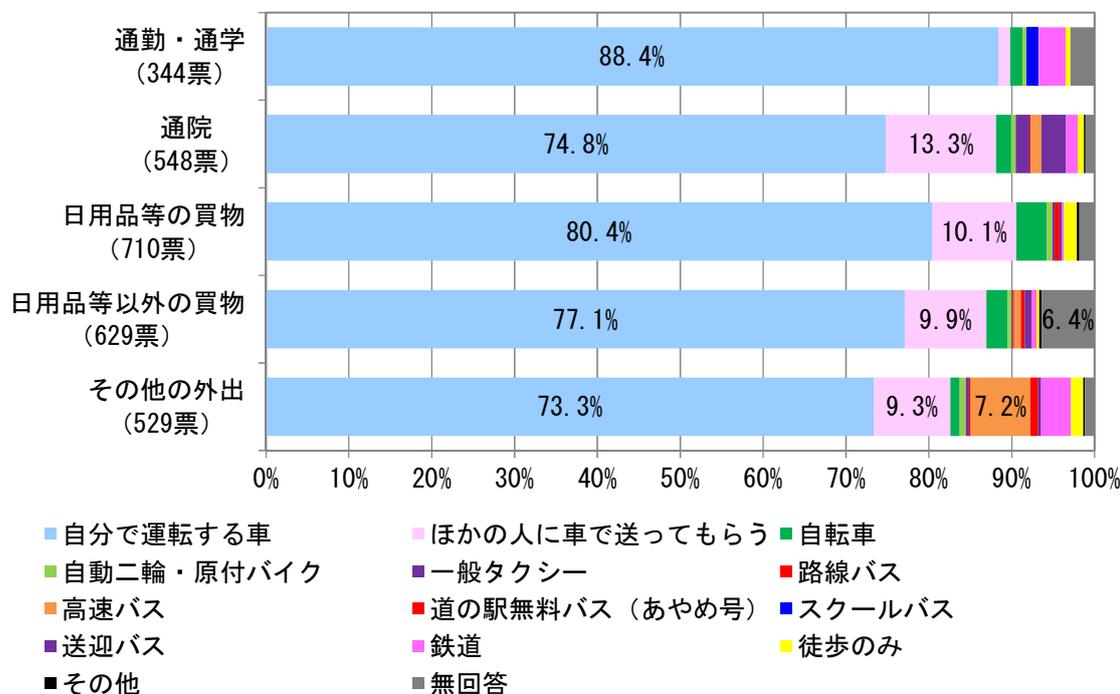
本市の公共交通の利用実態や利用ニーズを把握するため、市民・高速バス利用者・鉄道利用者・無料送迎バス利用者・高校生・鹿行北浦ライン利用者・商業施設を対象としたアンケート・ヒアリング調査を実施しました。また、高齢者・子育て世代を対象としたグループインタビュー、スクールバスに関する高校へのヒアリングを実施しました。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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潮来高等学校：H28.7.11 ②麻生高等学校：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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の運行の意向 ・路線バスが運行された場合の対応 	①潮来高等学校：28.10.28 ②麻生高等学校：28.10.27	—

3.2 市民ニーズアンケート調査

(1) 目的別交通手段

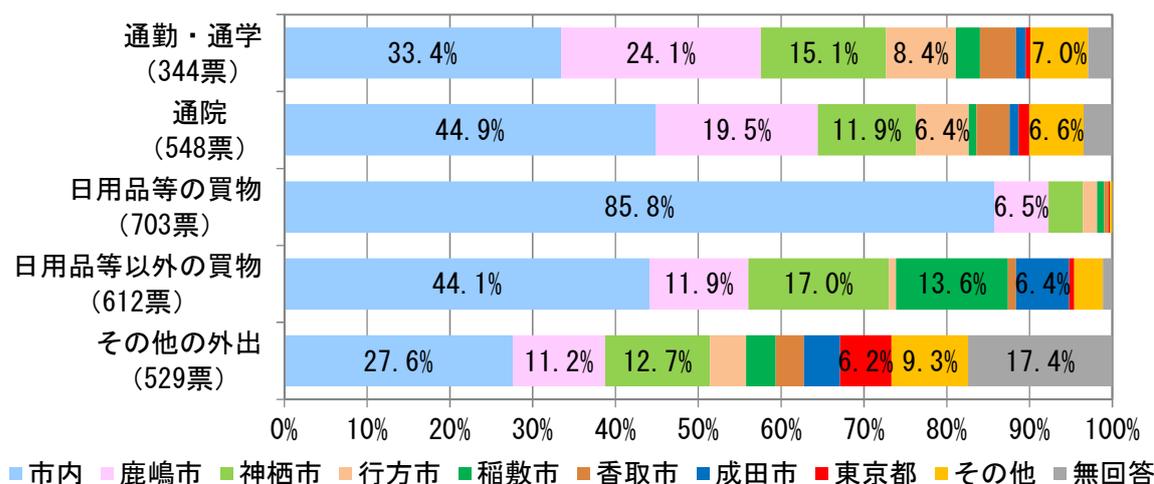
いずれの目的においても「自分で運転する車」の割合が最も多くなっており、次いで「他の人に車で送ってもらう」の割合が多くなっています。



※5%未満の値は非表示

(2) 目的別外出先

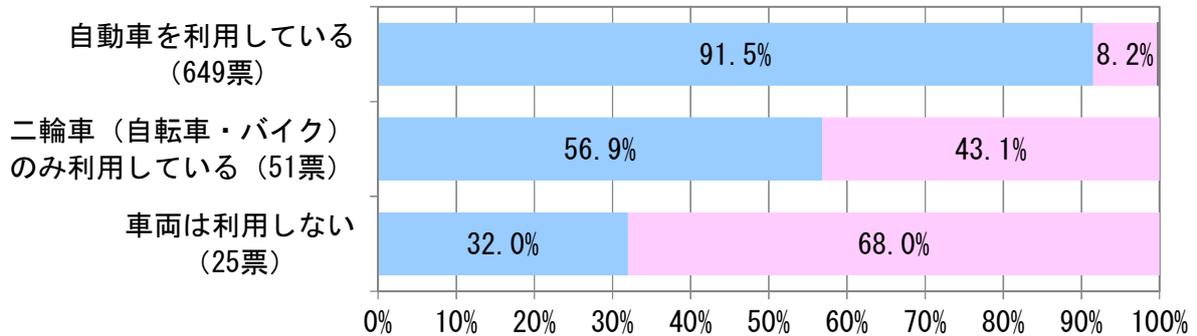
目的別の外出先としては、日用品等の買物は、「市内」が86%を占めていますが、それ以外の目的では、「市外」の割合が多くなっています。



※5%未満の値は非表示

(3) 外出に対する評価

二輪車（自転車・バイク）のみを利用している方の43%、車両を利用していない方の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。

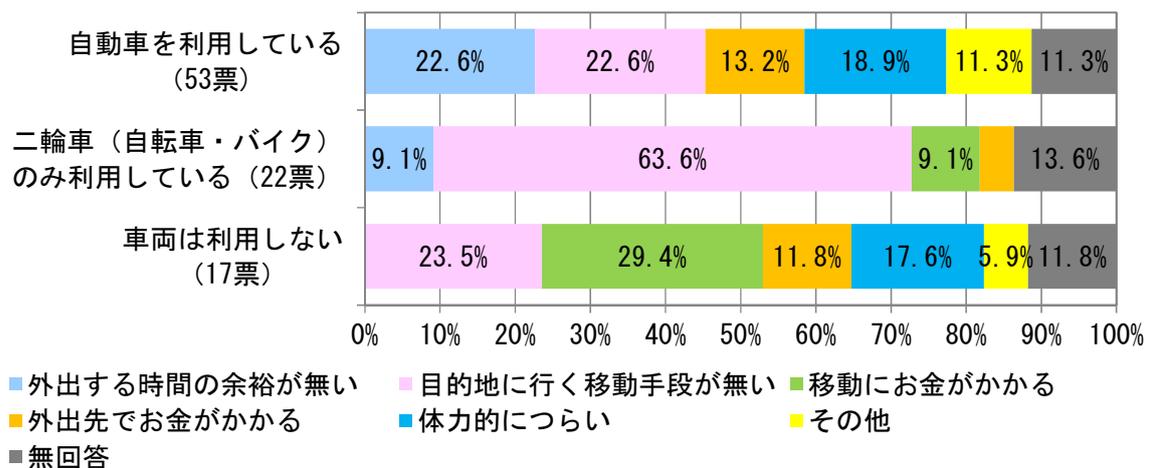


■ 「したい」と思う外出ができていない ■ 「したい」と思う外出ができていない ■ 無回答
※5%未満の値は非表示

「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

(4) 自分で「したい」と思う外出ができていない理由

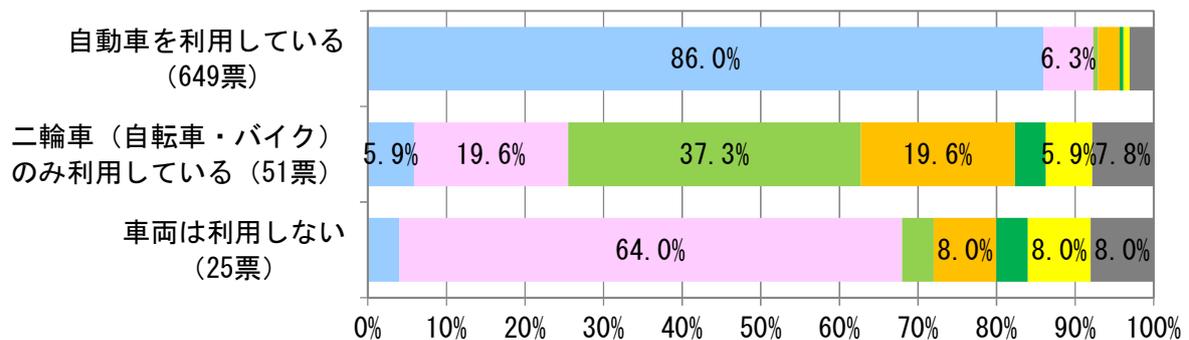
二輪車（自転車・バイク）を利用している方の64%は「目的地に行く移動手段がない」ことを理由に挙げています。また、車両を利用しない方の29%は「移動にお金がかかる」ことを理由に挙げています。



※5%未満の値は非表示

(5) 外出時の交通手段について

二輪車（自転車・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。



- 自動車を利用している (649票)
- 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
- 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
- バスやタクシーを利用して移動する際、不便を感じる人が多い
- バスやタクシーを利用して移動する際、不便を感じることは少ない
- その他
- 無回答

※5%未満の値は非表示

(6) 外出実態について

1) 通勤・通学

通勤・通学については、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（P77 参照）。市内の流動状況については、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（P78 参照）。

2) 通院

通院については、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（P79 参照）。市内の流動状況については、潮来西部・延方東部を中心とした流動が多い状況です（P80 参照）。

3) 食料品・日用品の買物

食料品・日用品の買物については、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（P82 参照）。市内の流動状況については、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（P83 参照）。

4) 食料品・日用品以外の買物

食料品・日用品以外の買物については、各地区とも鹿嶋市、神栖市、稲敷市をはじめ、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（P85 参照）。市内の流動状況については、延方西部・潮来西部を中心とした流動が多い状況です（P86 参照）。

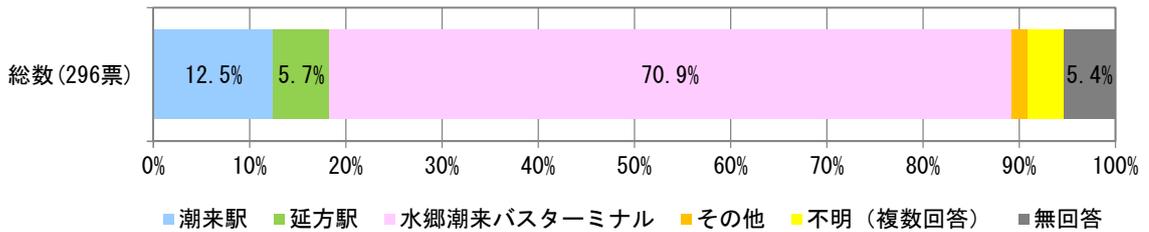
5) 通勤・通学、通院、買物以外の目的

通勤・通学、通院、買物以外の目的については、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（P88 参照）。市内の流動状況については、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（P89 参照）。また、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（P90 参照）。

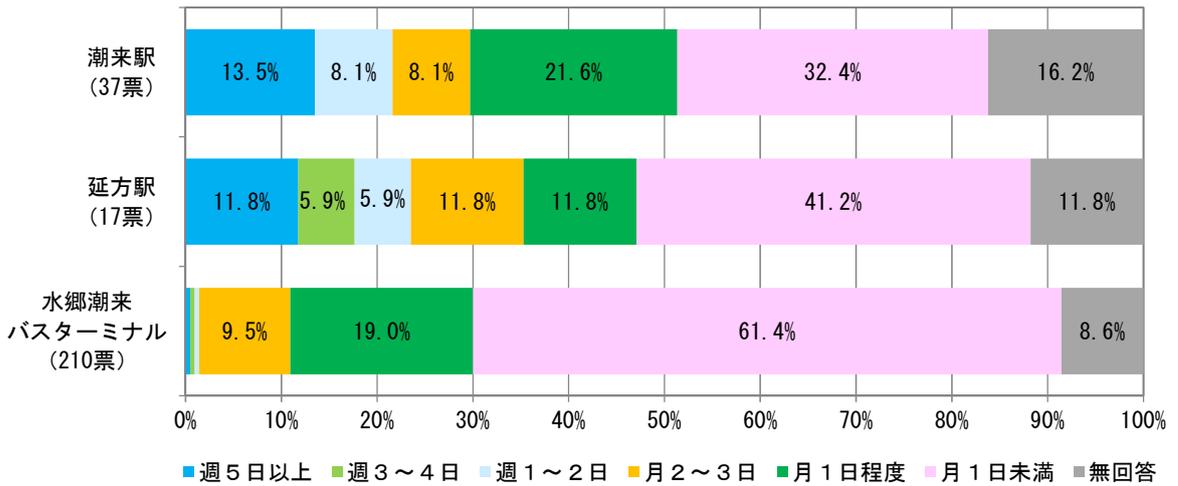
(7) 普段利用する交通ターミナル

普段利用する交通ターミナルの回答者総数は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、交通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。

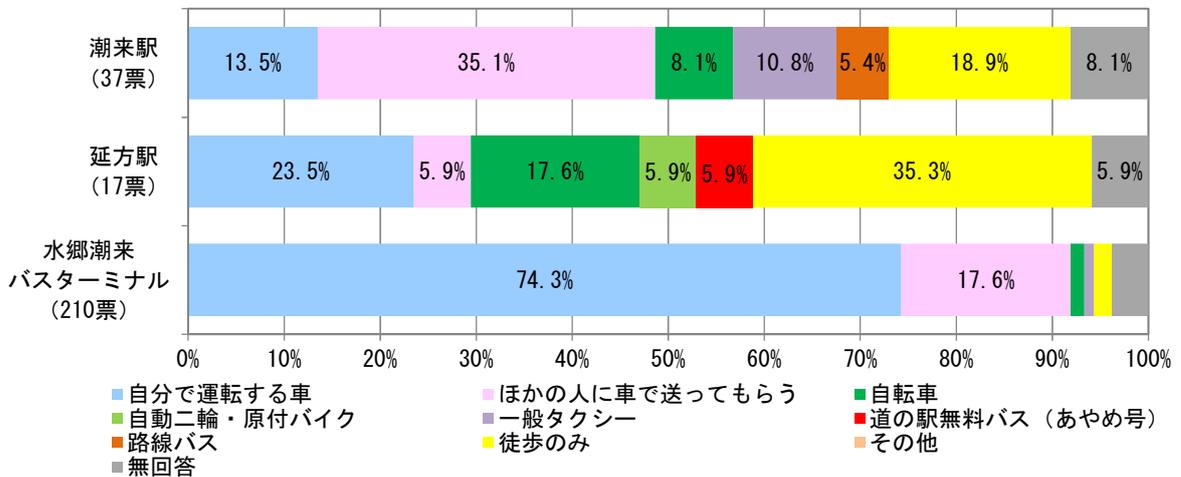
【普段利用する交通ターミナル等の名称】



【普段利用する交通ターミナルの利用頻度】



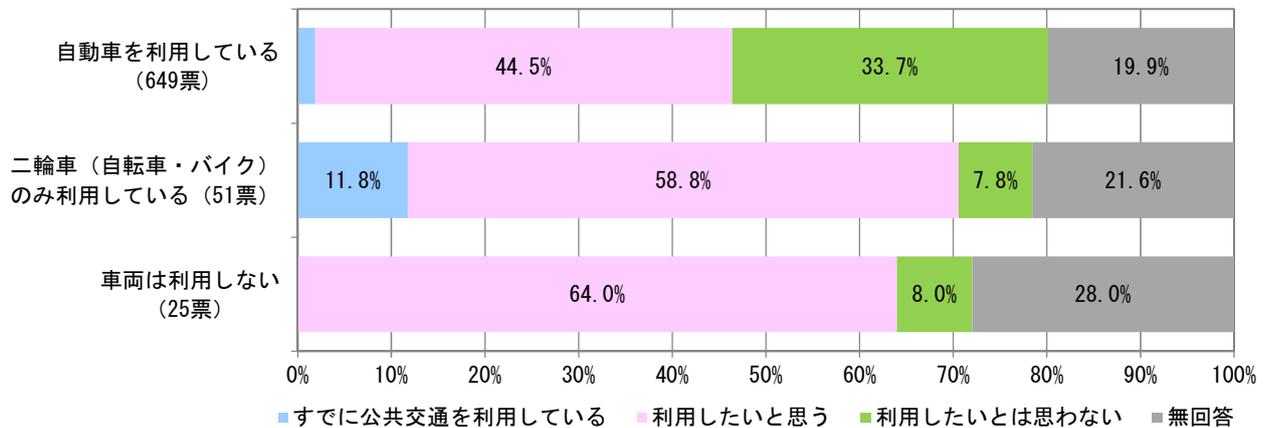
【普段利用する交通ターミナルまでの主な交通手段】



※5%未満の値は非表示

(8) 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%、車両を利用しない方の64%が自宅から交通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45%が自宅から交通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。

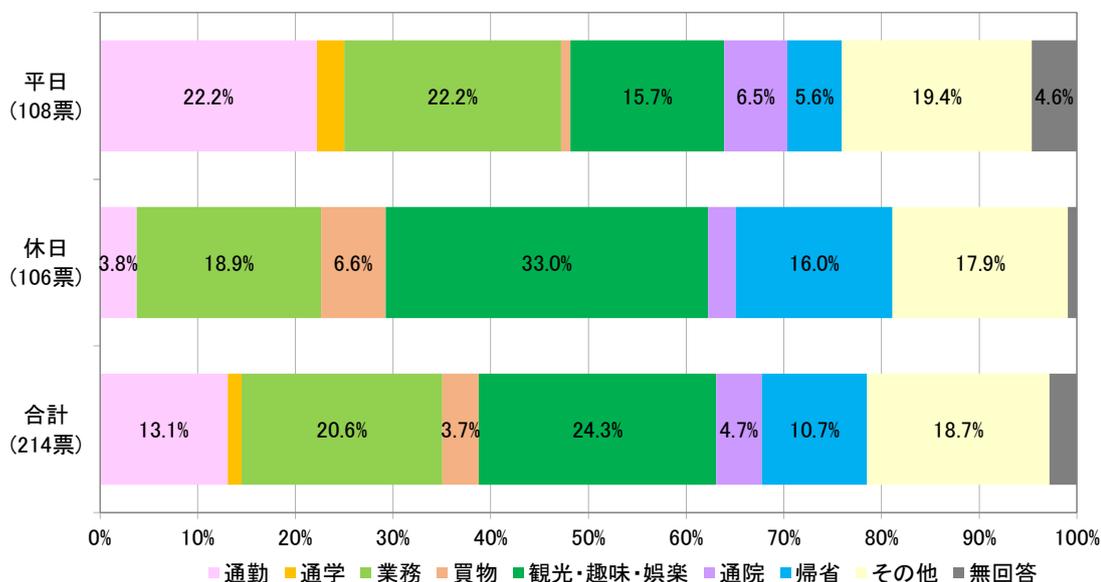


※5%未満の値は非表示

3.3 高速バス利用者アンケート調査

(1) 利用目的

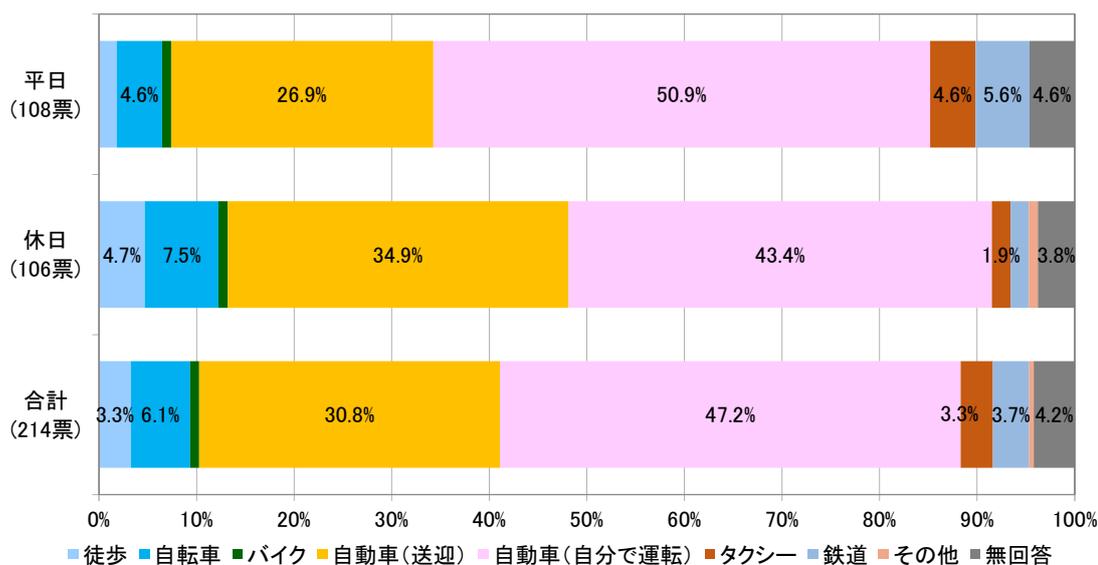
平日の利用目的をみると、「通勤」、「業務」がそれぞれ22%となっており、休日の移動目的について最も多いのは「観光・趣味・娯楽」で33%、次いで「業務」が19%となっています。



※3%未満の値は非表示

(2) 潮来市内高速バス停までの(からの)交通手段

本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%未満の値は非表示

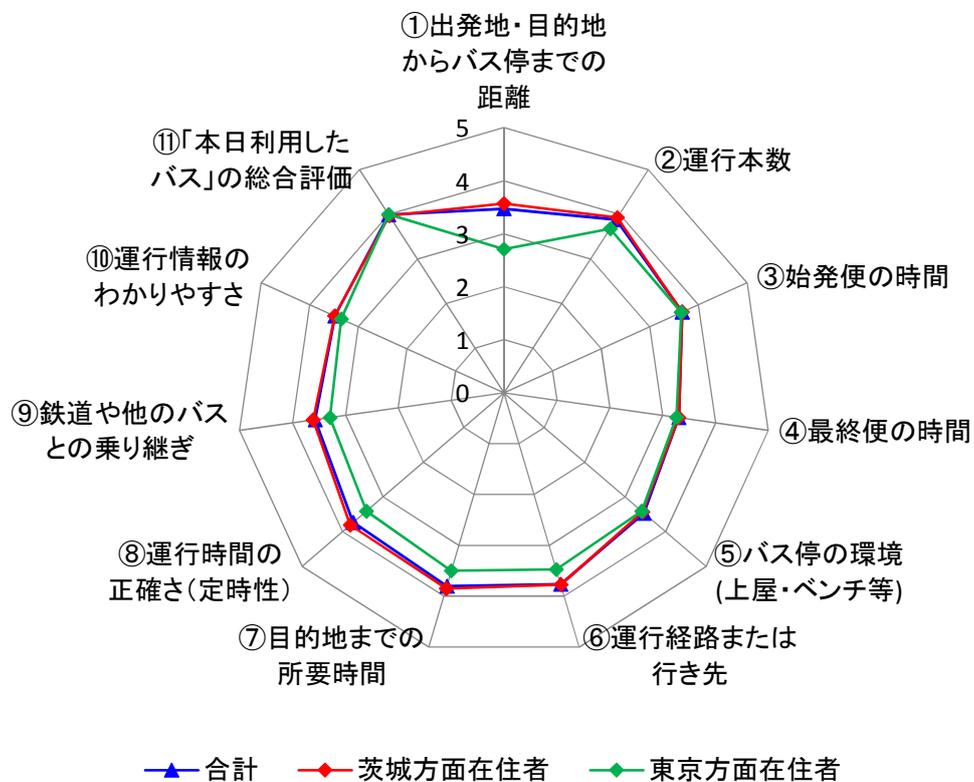
(3) 利用したバスの満足度

利用した高速バスの満足度に対する回答について、「満足」を最高点の5点、「やや満足」を4点、「どちらでもない」を3点、「やや不満足」を2点、「不満足」を最低点の1点（平均点を3点）として平均化しました。

総合評価については、「茨城方面在住者」、「東京方面在住者」とともに4.0点となっており、満足度は高い傾向にあります。個別の項目については、「茨城方面在住者」に比べて「東京方面在住者」の評価点が全体的に若干低い傾向にあり、特に「出発地・目的地からバス停までの距離」の評価点が低くなっています。

	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

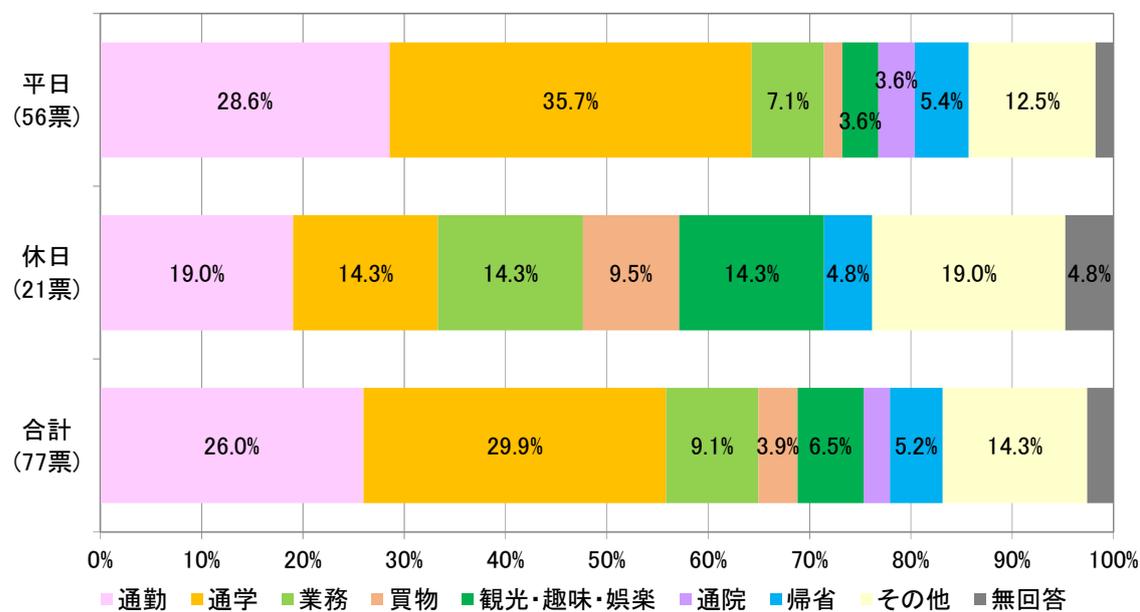
	⑦ 目的地までの 所要時間	⑧ 運行時間の正確さ (定時性)	⑨ 鉄道や他のバス との乗り継ぎ	⑩ 運行情報の わかりやすさ	⑪ 「本日利用したバ ス」の総合評価
茨城方面在住者	3.8	3.8	3.6	3.5	4.0
東京方面在住者	3.5	3.4	3.3	3.4	4.0
合計	3.8	3.7	3.6	3.5	4.0



3.4 鉄道利用者アンケート調査

(1) 利用目的

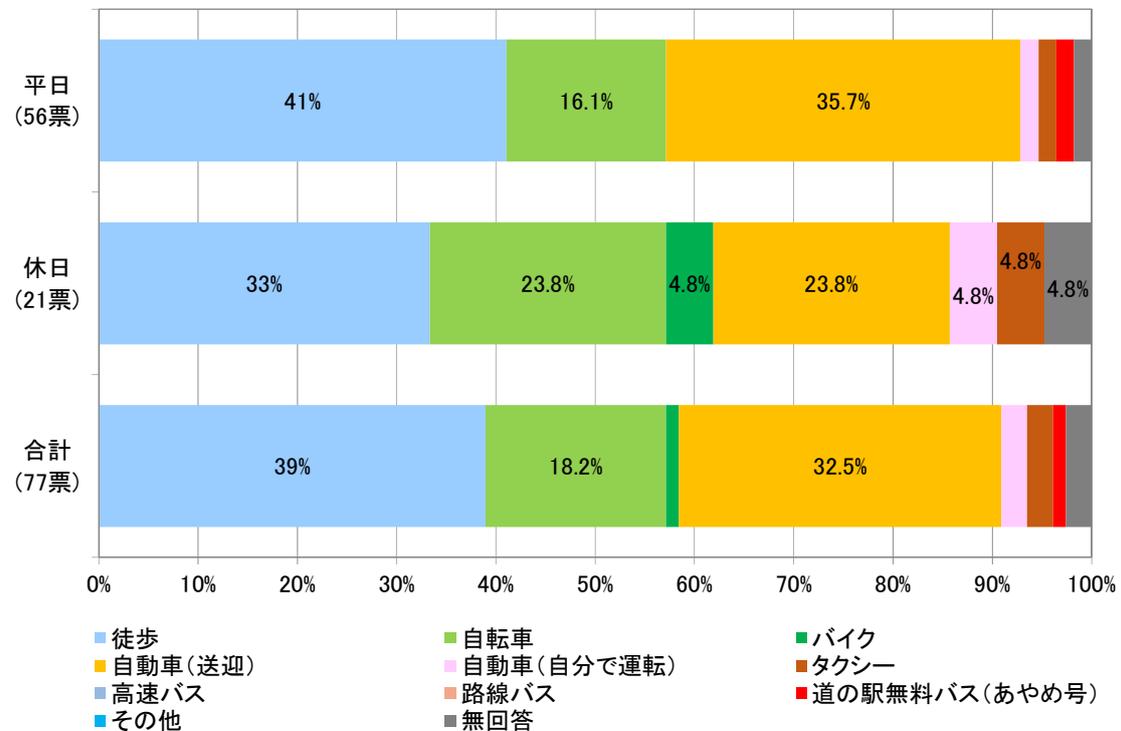
平日の移動目的については、「通学」が36%で最も多く、次いで「通勤」が29%となっています。休日については、「通勤」が19%で最も多く、次いで「通学」、「業務」、「観光・趣味・娯楽」が14%となっています。



※3%未満の値は非表示

(2) 潮来市内鉄道駅までの(からの)交通手段

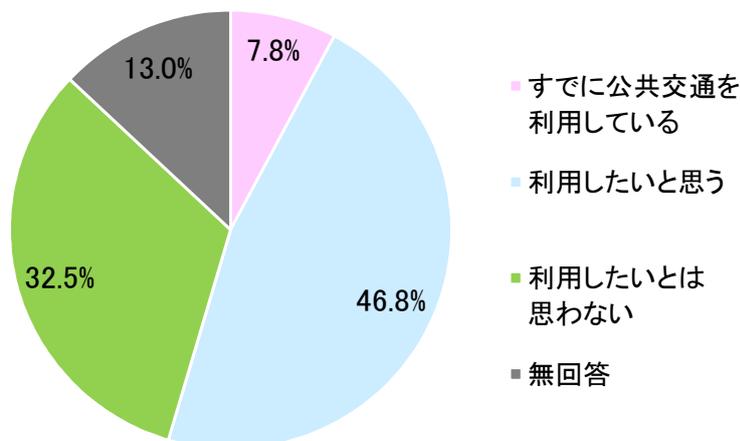
鉄道駅までの(からの)交通手段は、平日、休日ともに「徒歩」が最も多く、平日 41%、休日 33%となっており、次いで多いのは「自動車(送迎)」で平日 36%、休日 24%となっています。



※3%未満の値は非表示

(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、「利用したいと思う」と回答した方が 47%と比較的多い状況です。



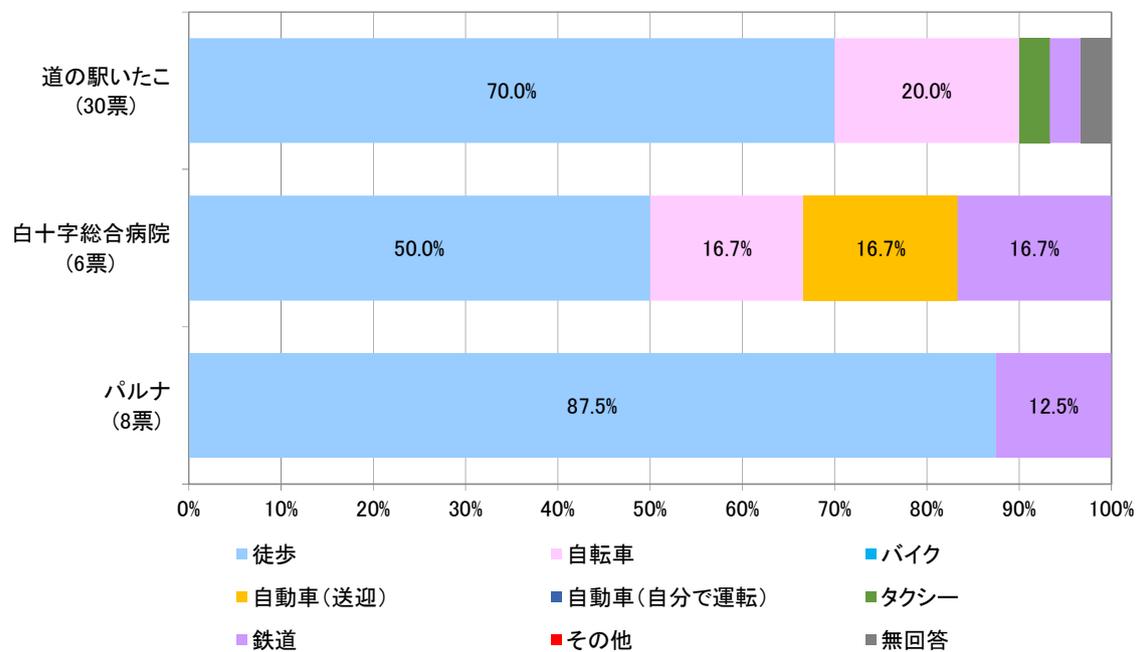
鉄道利用者 (77 票)

※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。

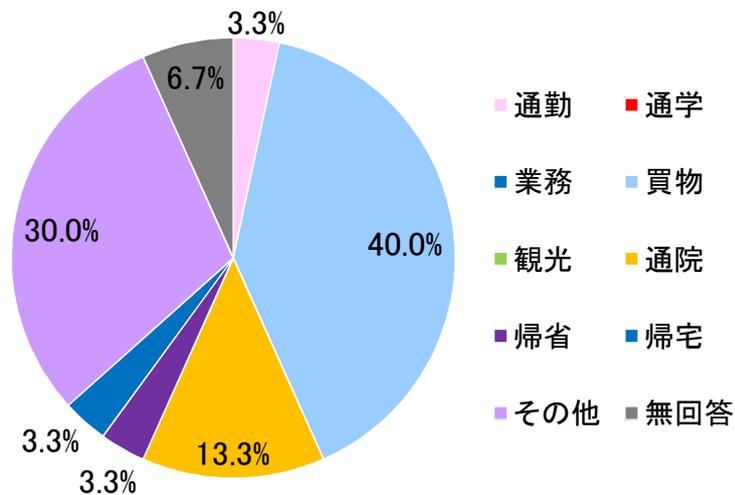


※3%未満の値は非表示

(2) 道の駅いたこあやめ号利用者の利用目的と目的地

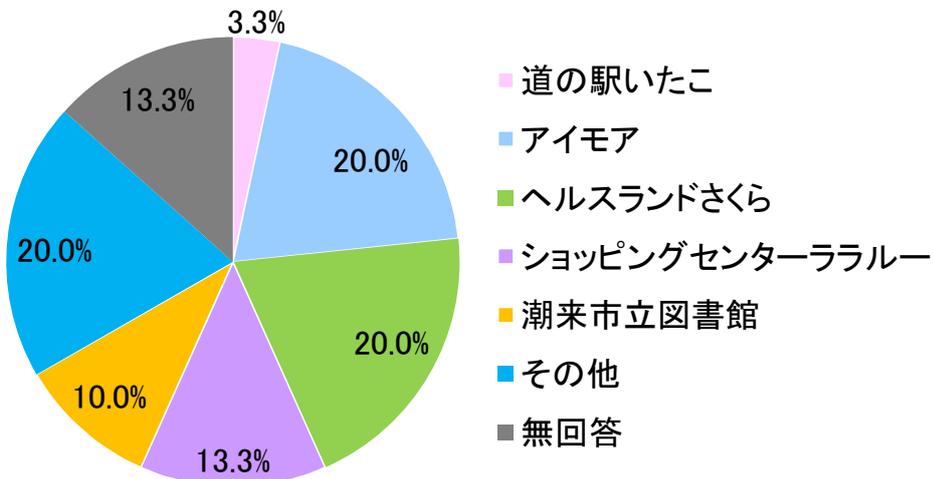
道の駅いたこあやめ号利用者の利用目的を見ると、「買物」が最も多く40%となっており、次いで「その他(入浴等)」30%、「通院」13%の順となっています。目的地としては、「道の駅いたこ」と回答した方は3%のみであり、「アイモア」、「ヘルスランドさくら」、「ショッピングセンターララルー」が比較的多い状況です。

【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】



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

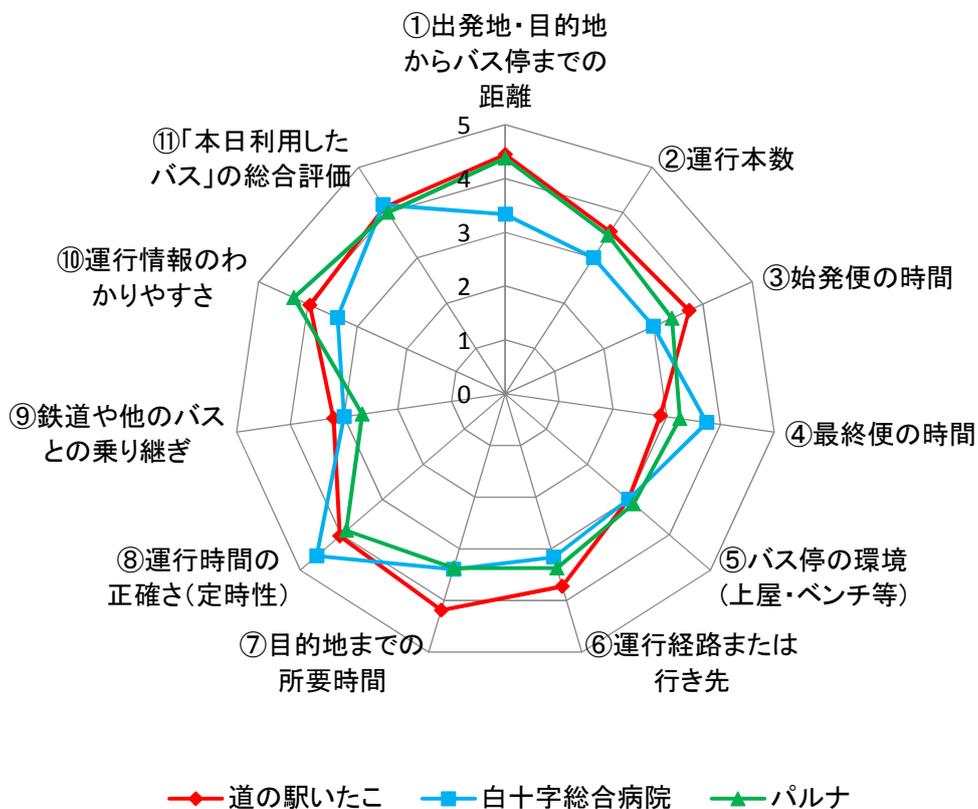
(3) 利用したバス路線の満足度

利用した無料送迎バスの満足度に対する回答について、「満足」を最高点の5点、「やや満足」を4点、「どちらでもない」を3点、「やや不満足」を2点、「不満足」を最低点の1点（平均点を3点）として平均化しました。

総合評価については、いずれのバス路線も4点以上となっており、満足度が高い傾向にあります。ただし、「最終便の時間」、「鉄道や他のバスとの乗り継ぎ」については、評価点が低いバス路線も見受けられます。

	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
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

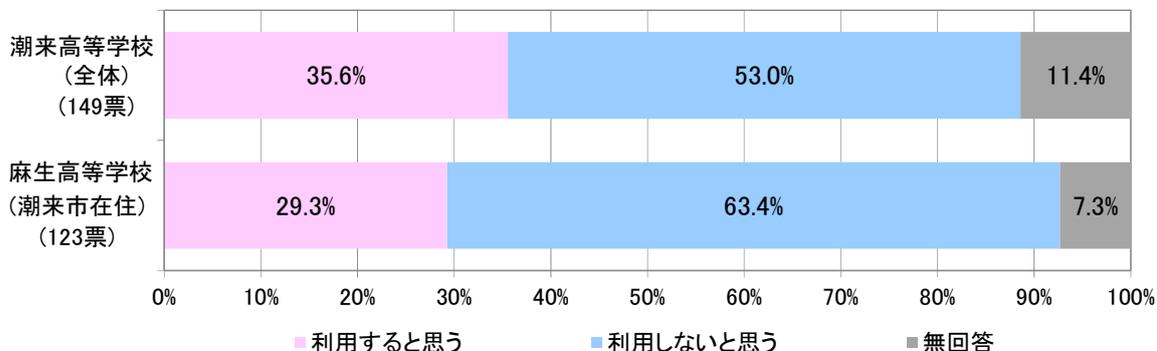
	⑦ 目的地までの 所要時間	⑧ 運行時間の正確さ (定時性)	⑨ 鉄道や他のバス との乗り継ぎ	⑩ 運行情報の わかりやすさ	⑪ 「本日利用したバ ス」の総合評価
道の駅いたこ	4.2	4.0	3.2	4.0	4.1
白十字総合病院	3.4	4.6	3.0	3.4	4.2
パルナ	3.4	3.9	2.7	4.3	4.0
合計	3.9	4.1	3.1	3.9	4.1



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等学校で36%、麻生高等学校で29%となっています。

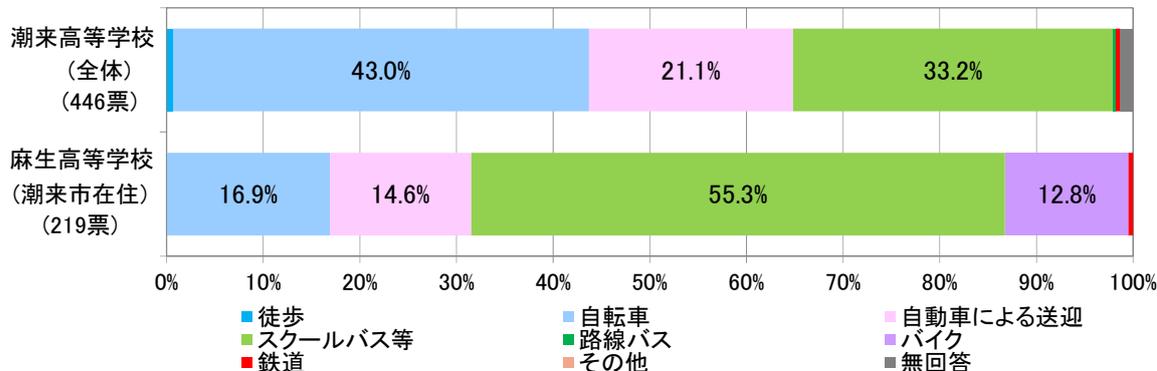


※スクールバス等の利用者を対象に集計

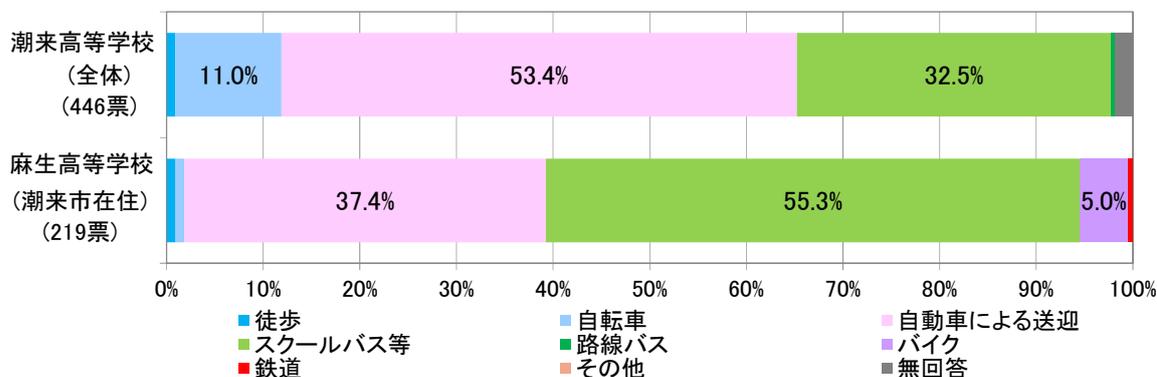
(2) 通学時の交通手段

通学時の交通手段については、潮来高等学校、麻生高等学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%未満の値は非表示

(3) スクールバスの増便希望時間

1) 潮来高等学校

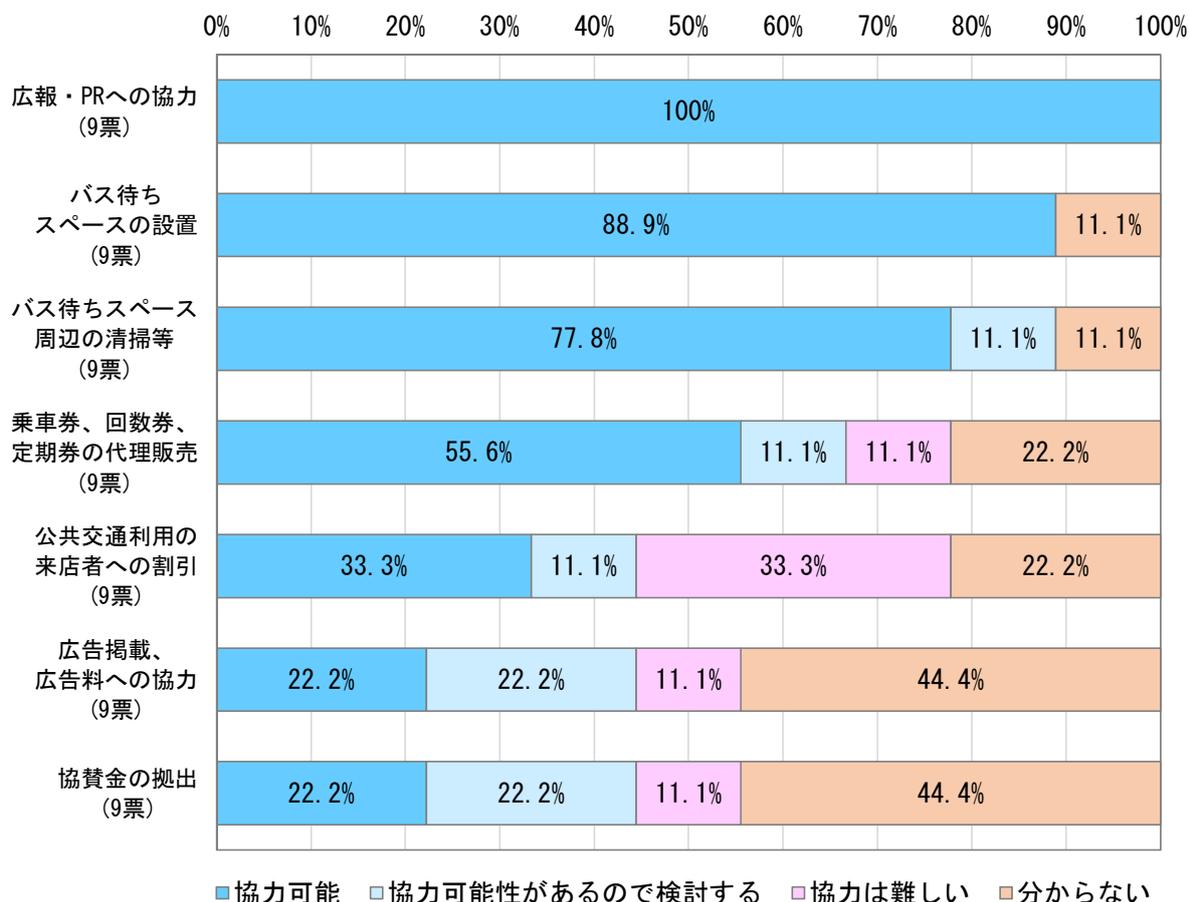
登校時の増便希望時間は、8時20分、8時30分の前後に集中しています。下校時の増便希望時間は、17時が最も多くなっていますが、登校時に比べて幅広い時間帯に分散しています（P91 参照）。

2) 麻生高等学校

登校時の増便希望時間は、8時30分が最も多くなっています。下校時の増便希望時間は、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（P92 参照）。

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、「広告掲載、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」、「水郷潮来バスターミナル」、「延方駅」、「鹿島大野駅」や交流・観光拠点である「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」、商業施設である「ショッピングセンターアイモア前」や「ヌカガスター」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	潮来駅	ショッピングセンターアイモア前	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	ヌカガスター	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
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					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
ヌカガスター	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

(単位：人)

※調査実施日(6日間)及び車内留め置きによる回答数の合計値

※乗降者数の多いバス停の名称を赤字にて記載

鹿行北浦ラインの地域間流動には、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。鹿嶋市外からの流動は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

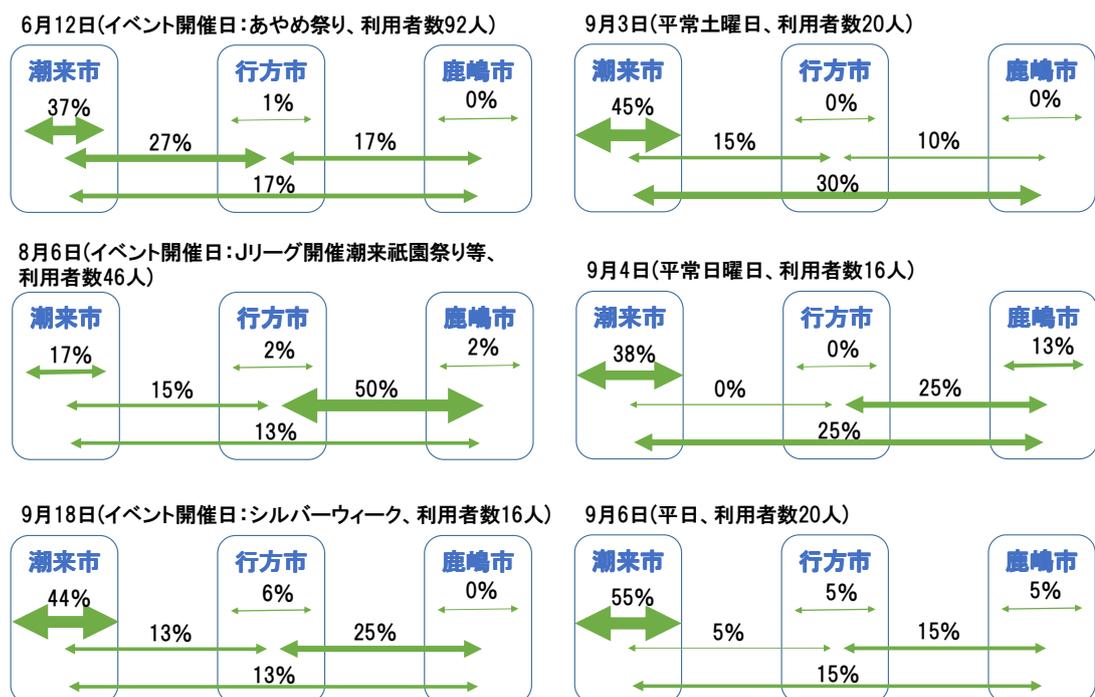
- ①潮来市内の移動が40%程度で、市域間の移動は40～50%、行方市内移動及び鹿嶋市内移動は非常に少ない。
- ②土曜日は潮来市関連の移動が90%となっている。

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】

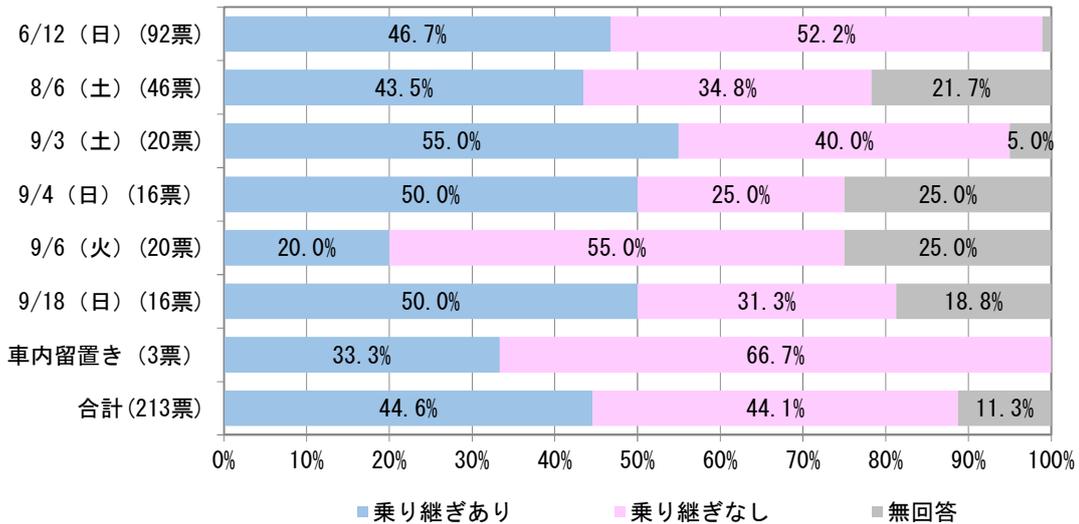
行方市・潮来市・鹿嶋市の3市が連携し、半年間程度の期間を設け、以下のとおり広域連携路線バスの実証試験を開始します。皆様のご利用をお待ちしております。



(2) 鉄道・高速バスへの乗り継ぎ状況

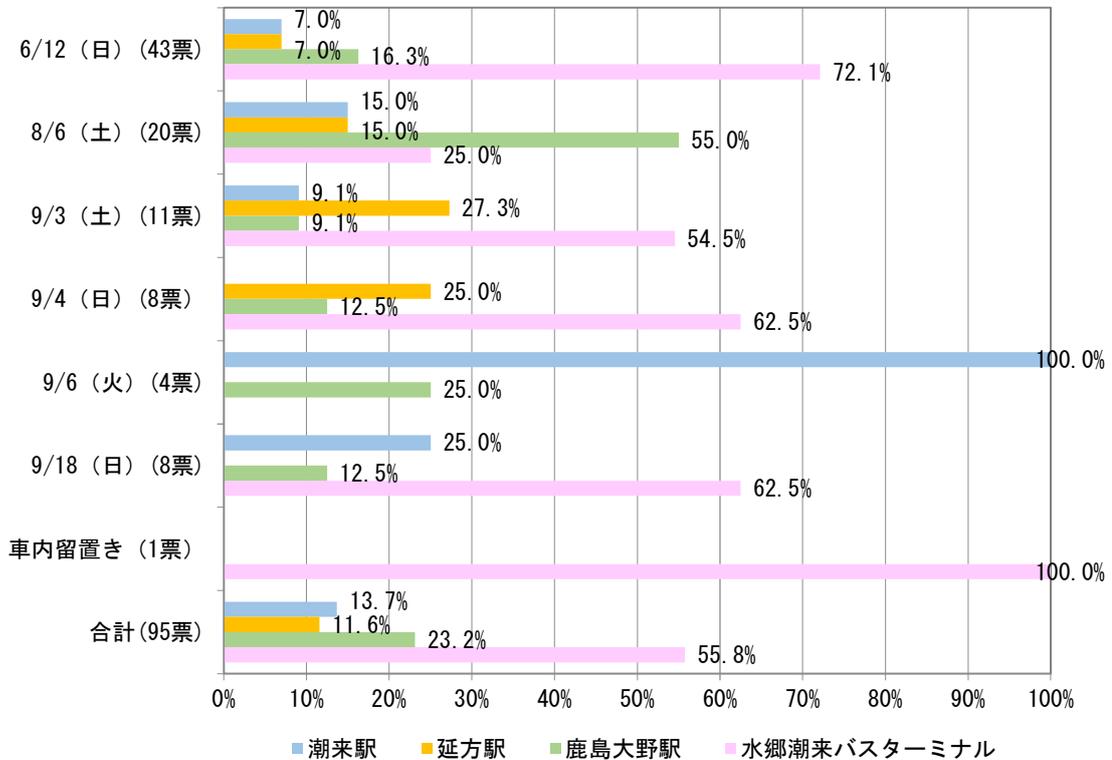
鉄道・高速バスへの乗り継ぎ状況としては、「乗り継ぎあり」が45%、「乗り継ぎなし」が44%と同程度となっており、乗り継ぎ先としては「水郷潮来バスターミナル」との回答が多く、特に6/12（日）に多くなっています。また、移動目的としては「観光」が22%、「帰宅」が39%と多い状況となっています。

【乗り継ぎの有無】



※5%未満の値は非表示

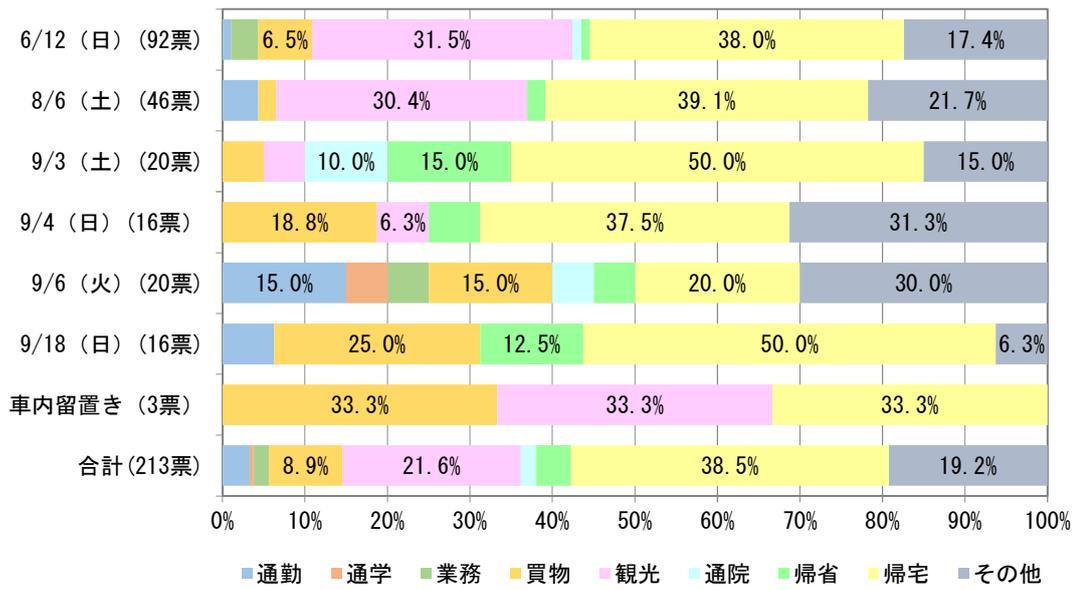
【乗り継ぎ先】



※複数回答

※6/12（日）は、あやめ祭の開催期間

【移動の目的】



※5%未満の値は非表示

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

- ・公共交通に関する周知が十分に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合っていないので、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、他の交通手段が無いためにこれが当たり前になっていて、そもそも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を感じるが、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、家からおおむね300m以内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

潮来高等学校及び麻生高等学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。

【ヒアリング結果の概要】

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">・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	<ul style="list-style-type: none">・運行ルートや運賃、ダイヤにもよるが、路線バスの利用は見込めると思われる。・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等	<ul style="list-style-type: none">・以前は路線バスでの通学であったため特に問題はないと考えられるが、路線バスへの切り替え当初は抵抗を持つ可能性がある。・保護者は安全、安心が第一である。

【ヒアリング結果のまとめ】

- ・現状のスクールバス運行において特に問題等は発生していない。
- ・今後も同様に運行を継続する予定である。
- ・運行ルート、運賃、ダイヤにもよるが、新規に路線バスが運行された場合には一定の利用が見込めると思われる。
- ・生徒が路線バスにより通学することになったとしても学校としては特に問題はない。

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本市における地域公共交通の問題・課題は、以下のとおりです。

(1/3)

(項目)	(現状)	(問題・課題)
地域 ・ 交通現況	<ul style="list-style-type: none"> 今後、大幅な人口減少が予想されている。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少を抑制する施策、公共交通の利便性向上が必要である。 公共交通空白地域を解消する必要がある。
上位計画	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスの利便性の高い水郷潮来バスターミナルをハブとしたまちづくりを目指す。 水郷潮来バスターミナルへアクセスする公共交通に限られている。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、水郷潮来バスターミナルにアクセスする路線バス等を運行し、公共交通だけで高速バスを利用可能とする必要がある。
市民ニーズ アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 市民のほとんどがマイカー利用である。 通勤、通学先は約 7 割が市外である。 通院先は約 6 割が市外である。 日用品の買物先は約 9 割が市内である。 日用品以外の買物先は約 4 割が市内である。 日常の外出について、「したいと思う外出ができていない」と回答した方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ためと回答した方は、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多い。 普段利用する交通ターミナル（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。 交通ターミナルを毎日利用する人の割合は、鉄道駅が多く、水郷潮来バスターミナルでは少ない。 交通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パーク&ライドが多い。 水郷潮来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多く、特に二輪車利用者が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 日常の外出先は、日用品の買物以外は市外が 5 割以上となっているため、公共交通整備に際しては、市内移動だけでなく、隣接市と連携し市外への移動が円滑となるようにする必要がある。 普段二輪車を利用している人が思うような外出ができておらず、多くの方が公共交通の不便さを感じている。二輪車を利用している人は、主に自動車運転免許を有しない学生や高齢者等で、こうした方々の自由な移動手段を確保する必要がある。 交通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回答が多かったことから、交通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	<ul style="list-style-type: none"> 平日の利用目的は、通勤が約2割となっている。 全体としての利用目的は、業務や観光が多い。 水郷潮来バスターミナルへの交通手段は、パーク&ライドと送迎が大半である。 全体的に利用満足度は高いが、バス停までの距離だけは満足度が低くなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 水郷潮来バスターミナルに接続するバスが少ない。 水郷潮来バスターミナルまでの交通手段は、ほとんどが自動車に依存したものとなっている。 水郷潮来バスターミナルに接続する公共交通が必要であり、その公共交通は、高速バス運行時間帯をカバーすることが望ましい。
鉄道駅利用者 アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 通勤、通学の利用が多い。 駅までのアクセス手段は、徒歩、自転車を除くと、送迎が多い。 鉄道駅までの公共交通が便利になった場合は、約5割の人がその公共交通を利用すると回答している。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅にアクセスする公共交通が不十分なため、送迎が多くなっている。 鉄道駅にアクセスする公共交通が必要である。
無料送迎バス 利用者 アンケート	<ul style="list-style-type: none"> 無料送迎バスを利用する場合の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。 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな公共交通を導入する場合には、公共交通と無料送迎バス全体の効率化（公共交通側は需要と運賃収入、無料送迎バス側はコスト削減）から連携することが必要である。
高校生 アンケート	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスが平日の朝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た場合は3～4割の人が利用意向を示している。 朝、夕とも運行時間帯拡大の要望がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 雨の日や休日、スクールバス運行時間帯以外では、保護者による送迎等となる。 休日や平日の朝・夕の現スクールバス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 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が低迷している。 利用者の半数が乗り継ぎを行っており、その乗り継ぎ先の半数が水郷潮来バスターミナルである。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が少ない。 利用促進策が必要である。 鹿行北浦ラインだけでは目的の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)
<p>高齢者 グループ ミーティング</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ほとんど自動車で移動している。 • 配偶者の送迎を行っている。 • 自動車を運転しない人は移動が不便である。 • 鹿行北浦ラインは、乗降方法や運行情報の周知が十分ではないため、利用されにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 自動車を運転できなくなった場合は、免許を有していない配偶者等の送迎も困難になる。 • 鹿行北浦ラインについて、地区別の試乗会等を実施する必要がある。
<p>子育て世代 グループ ミーティング</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 子供がスクールバスを利用しているが、部活動等で帰宅が遅くなる場合や休日には送迎となる。 • 子供を毎日駅まで送迎している。 • 駅へアクセスする路線バスが少ないため、駅の拠点性が低下している。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 高校生等が送迎に頼らずに移動できる路線バス等が必要である。 • 駅周辺の活性化等も見据えた路線バスの運行が必要である。

4.2 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。

(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。

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。

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。

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。

(問題・課題の根拠)

- 本市の主な公共交通は、JR 鹿島線・鹿行北浦ライン・高速バスだけである。（地域・交通現況調査より）
- 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。（市民ニーズアンケートより）
- 高齢者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交通に対して不便を感じている。マイカーによる送迎も多い。（市民ニーズアンケート、各種バス利用者アンケート、グループインタビューより）

- 水郷潮来バスターミナル、潮来駅及び延方駅へアクセスできる公共交通は、鹿行北浦ラインに限られている。これらへの主なアクセス手段は、現在のところ大半が自動車となっている。（市民ニーズアンケート）
- 道の駅いたこ無料送迎バスあやめ号が運行されているが、道の駅以外の乗降も多くみられる。（各種バス利用者アンケートより）

- 自動車での移動が大半であるため、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る。（グループインタビューより）

- 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ハブ化構想」が、まちづくりにおける市の目標となっている。（上位計画より）
- 普段利用する交通ターミナルとしては、7割以上の方が水郷潮来バスターミナルと回答している。（市民ニーズアンケートより）
- 鹿行北浦ラインの乗り継ぎ先は、半数以上が水郷潮来バスターミナルである。（鹿行北浦ライン利用者ヒアリングより）

- 各学校のスクールバス、道の駅いたこ無料送迎バスあやめ号、商業施設無料送迎バス、病院無料送迎バス等があり、新たな公共交通導入は、これら特定輸送との調整・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る。（地域・交通現況調査より）

4.3 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。

短期的視点

短期的には、高齢者や高校生等をはじめとする日常生活における移動に不便を感じている人などの公共交通の必要性が高い人をターゲットとした公共交通網の整備を目指します。

また、水郷潮来バスターミナルの利便性を最大限に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、人のふれあうまちづくりの実現を目指します。

長期的視点

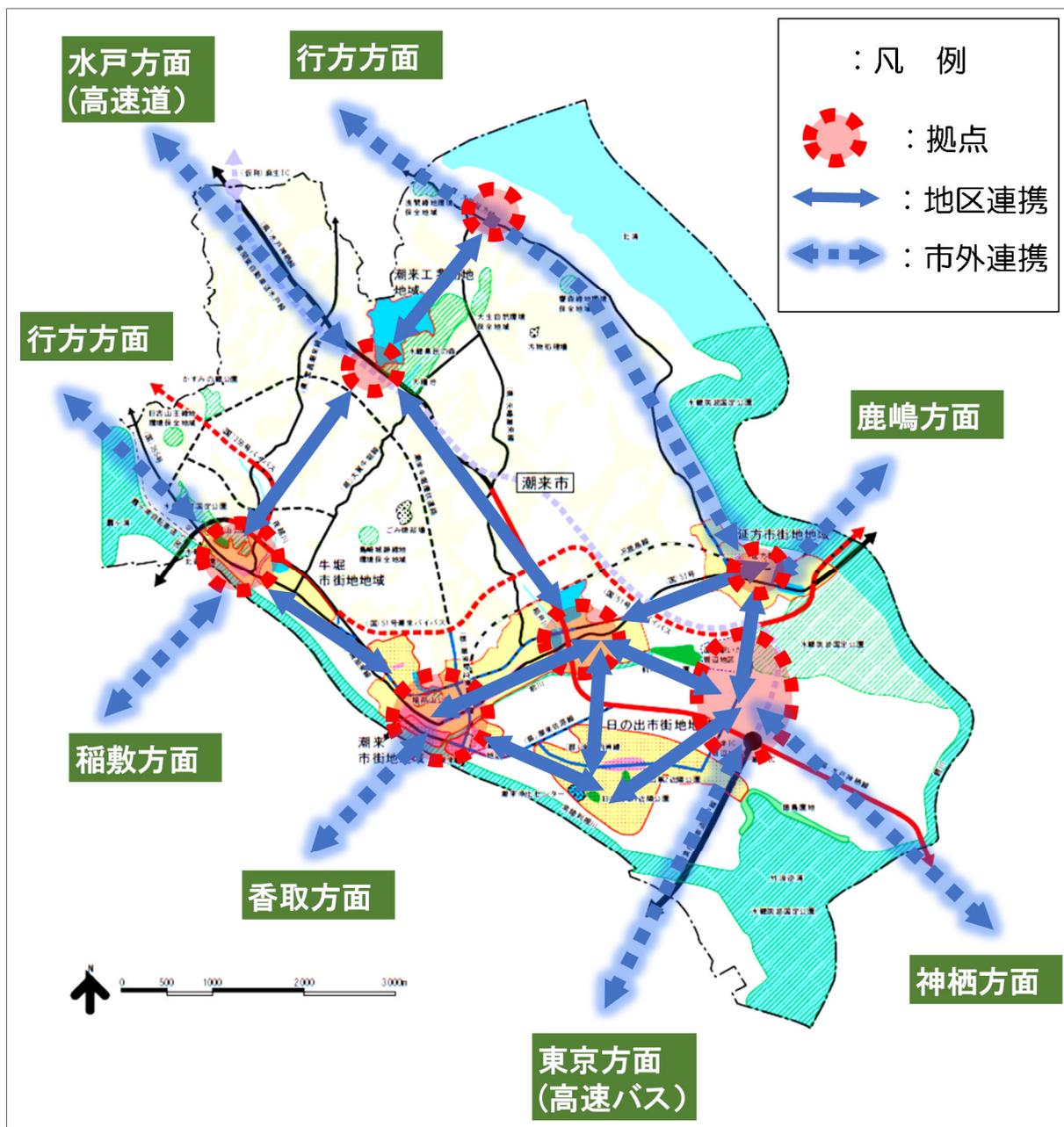
長期的には、公共交通網整備と公共交通利用促進策により、市民等の公共交通需要を増大させ、マイカー利用志向の高い人が公共交通利用へと転換するような公共交通サービスレベルの確保を図ります。

そして、誰もが住みやすく、人のふれあうまちづくりから、さらに活気に満ちたまちづくりの実現を目指します。

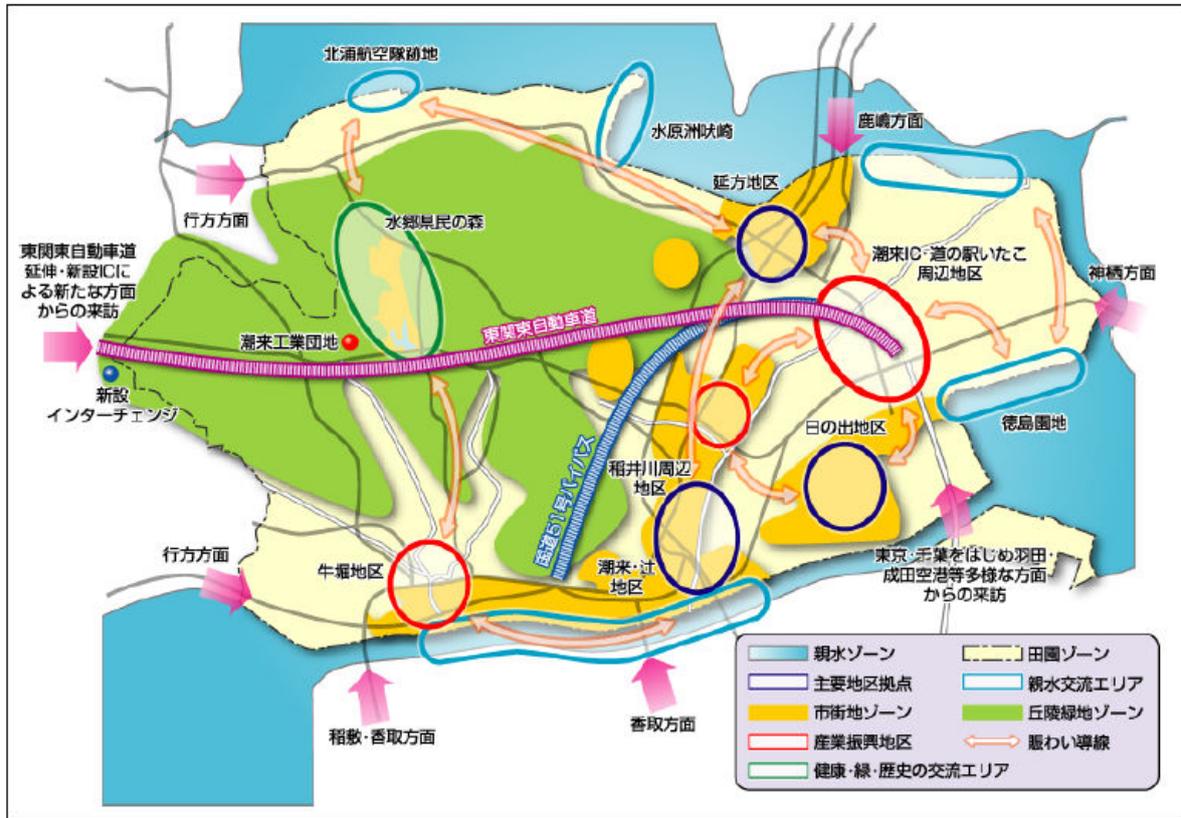
※都市構造について

本市では、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以下のように整理することができます。

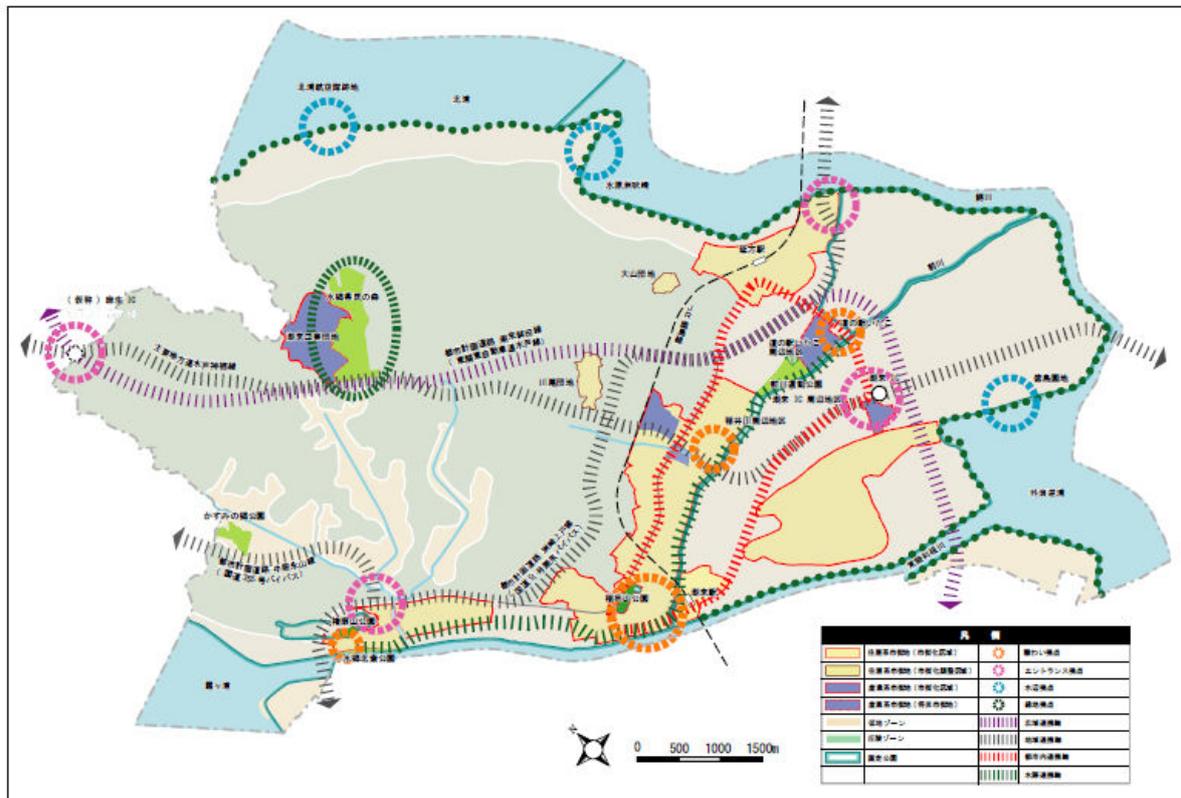
【都市構造のイメージ】



【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）】



凡例

【土地利用】

- 商業・業務地
- 工業地
- 住宅地

【都市施設の整備】

都市計画道路

- 自動車専用道路（整備済／整備中・整備予定）
- 主要幹線街路（整備済／整備中・整備予定）
- 主要幹線街路（暫定供用中）
- 都市幹線街路（整備済／整備中・整備予定）
- 都市幹線街路（暫定供用中）

その他の道路

- 道路（整備済／整備中・整備予定）
- 自転車道（整備済／整備中・整備予定）

※（国）国道、（県）県道、（都）都市計画道路

その他の都市施設

- 鉄道
- その他の施設（整備済）
- その他の施設（整備中・整備予定）

【市街地開発事業】

- 市街地開発事業（整備済）

【自然環境の整備又は保全】

- 公園緑地等（整備済）
- 公園緑地等（整備中・整備予定）
- 緑地保全地域等
- その他の公園緑地等
- 河川・湖沼
- 森林地域

【その他】

- 都市計画区域
- 市街化区域
- 市町村界
- 地区計画（市街化調整区域）

4.4 利用者ターゲット

本計画において想定する当面の利用者ターゲットは、以下のとおりとします。

サービス対象とする利用者ターゲット

①自動車を自由に使えない人

免許を有していない高齢者や高校生等が、普段は自転車や送迎により移動していますが、現在の公共交通に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&ライドや送迎です。水郷潮来バスターミナルまでの公共交通が便利になれば公共交通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のうち、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回答が5割となっています。

④スクールバス・無料送迎バスの利用者

現在運行されているスクールバス及び無料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通学のため自動車により送迎される高校生等

高校生等の通学では、天候や曜日によっては自動車による送迎が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

公共交通による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街者（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、以下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」を推進することが必要です。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

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。特に市内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公共交通空白地域を解消することができません。

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。

※フィーダー交通：公共交通網において、幹線と接続して支線の役割をもって運行される交通

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、幹線交通とフィーダー交通との適正な乗り継ぎが実現できなければなりません。適正な乗り継ぎを実現するためには、乗り継ぎを促す運賃体系を構築する必要があります。

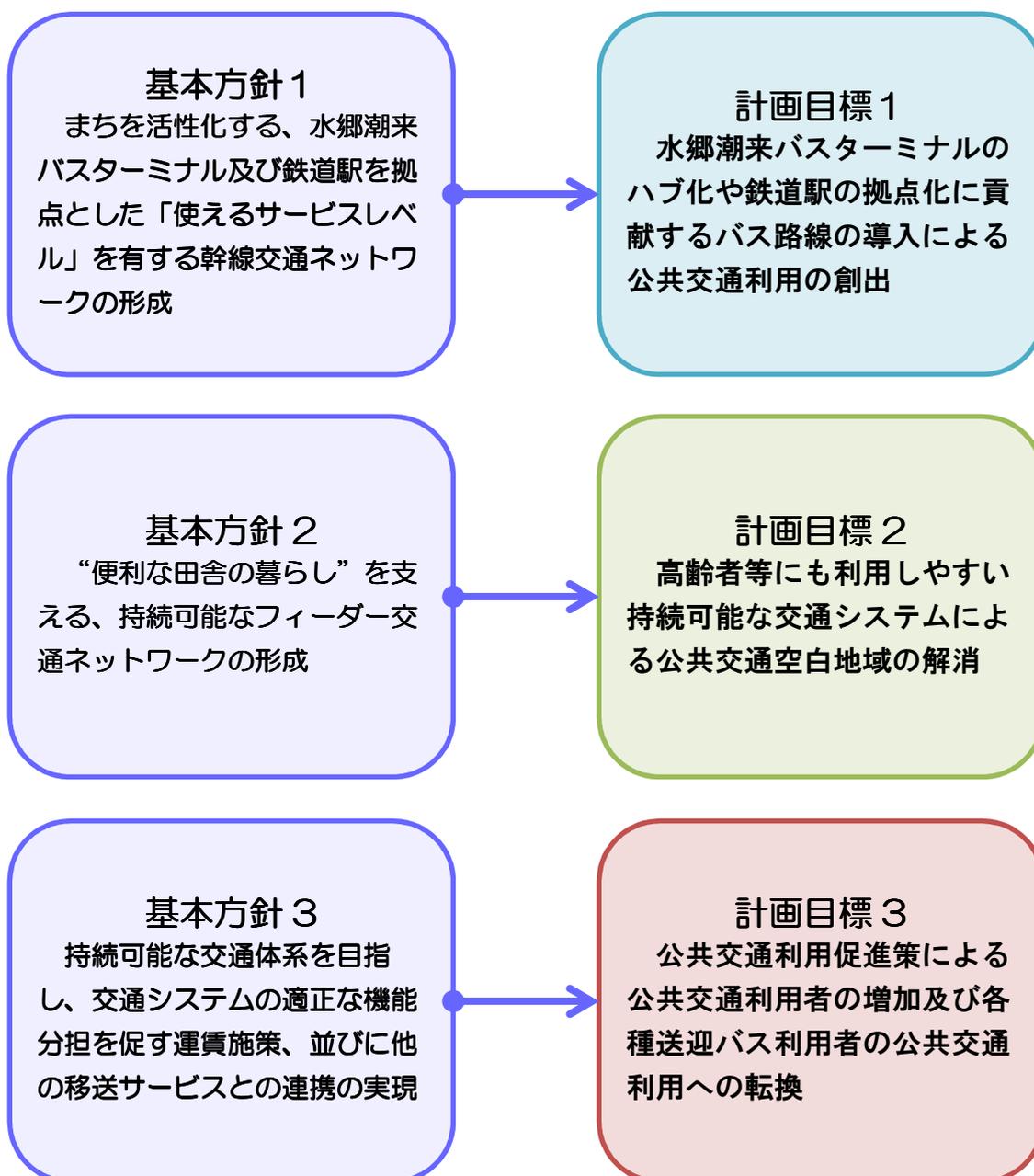
また、現在運行されているスクールバスや無料送迎バスと調整し、スクールバス利用者や無料送迎バス利用者を公共交通利用へと転換させることで、各種送迎バスと公共交通全体の運行の効率化を図ります。

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. 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、基本方針等から以下のとおりとします。



先述の計画目標から細分化した各目標とその達成度を測る指標、目標値、それを実現するための具体的事業を以下のとおりとします。

【目標と事業(1/2)】

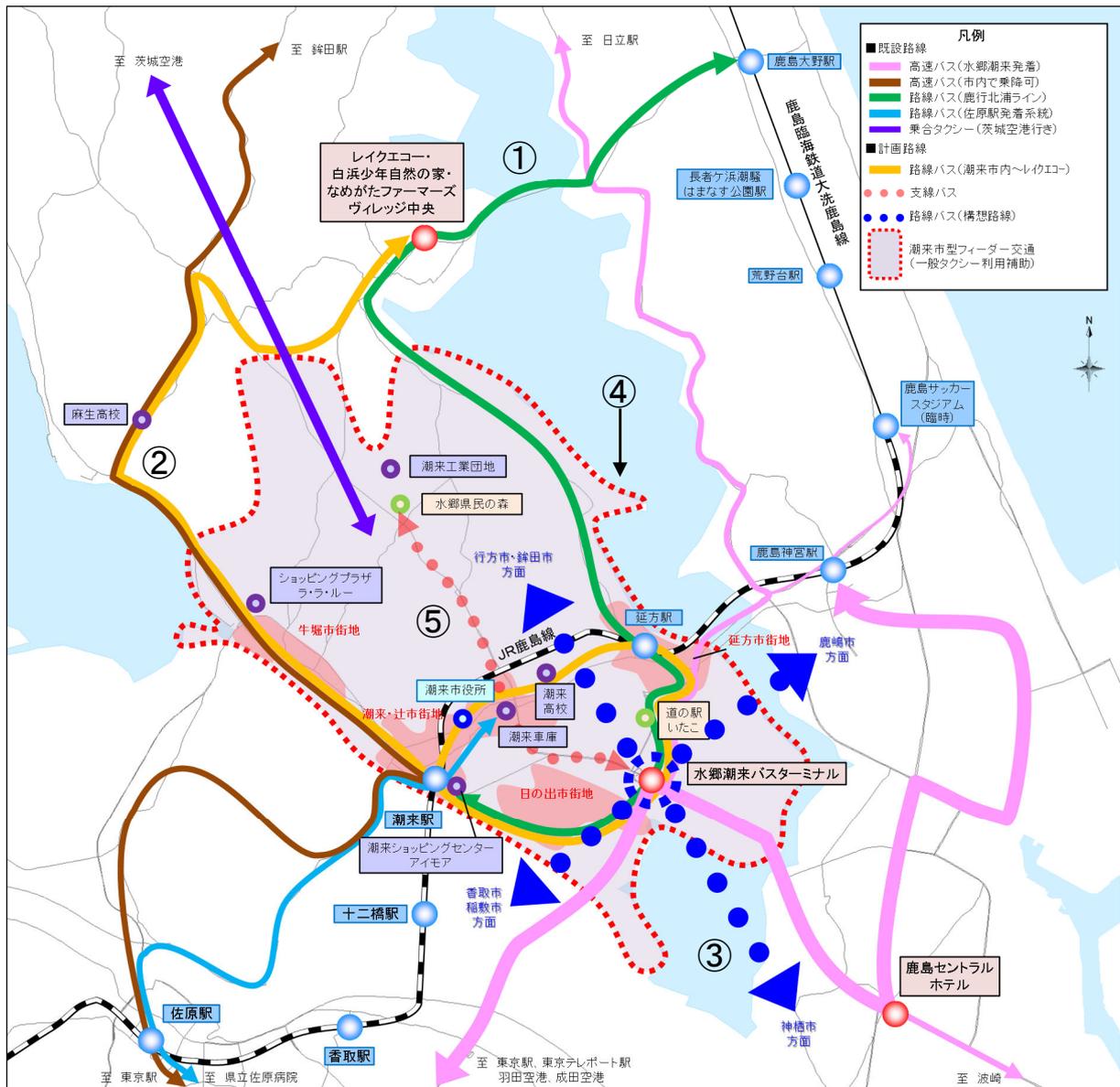
水郷潮来バスターミナルのハブ化や鉄道駅の拠点化に貢献するバス路線の導入による公共交通利用の創出			
目 標	評価指標と目標値	事 業	
計画目標 1	目標 1-1 既存路線バスの利用者増	鹿行北浦ラインの利用者数 75人/日以上	事業 1-1 鹿行北浦ラインの利便性の向上及び継続的な運行
	目標 1-2 新規路線バスの導入による公共交通利用者増	①新規路線バス（潮来市内循環区間）の利用者数 105人/日以上 ②新規路線バス（潮来市中心部～行方市区間）の利用者数 220人/日以上 ③ハブ化路線の運行路線数 1路線	事業 1-2-1 市内主要拠点・市街地間及び西浦側を連絡する路線バスの運行 事業 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			
目 標	評価指標と目標値	事 業	
計画目標 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 0% 公共交通空白地域人口 0% ②フィーダー交通の利用者数 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）の導入
	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	新規支線バスの利用者数 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の導入

【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	評価指標と目標値	事 業
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	幹線交通とフィーダー交通との乗り継ぎ利用者数 25人/日以上	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
目標 3-2 商業施設等との連携による公共交通利用者増	①公共交通利用促進施策の協力施設数 9施設 ②公共交通による来店者への商品割引等に関する協力施設数 3施設 ③公共交通運営協賛金等の協力施設数 2施設	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
		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
		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
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	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を目的とした高校スクールバスとの連携
		事業 3-3-2 各無料送迎バスとの連携
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	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 通算2回/年以上	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
		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、銚田方面等)
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～

本市の公共交通網は、鉄道はJR鹿島線（潮来駅、延方駅）が16往復／日運行され、高速バスは水郷潮来バスターミナルを拠点とする鹿嶋ルート・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。これらの高速バスは、合計で112往復／日と非常に多頻度な運行となっており、一次交通と言われる鉄道や高速バスのうち、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、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佐原駅発着系統が1往復／日だけとなっています。したがって、駅や水郷潮来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、これらの移動は大部分が自動車に依存しています。

これまでの調査から、水郷潮来バスターミナル及び鉄道駅を市内における主要な交通ターミナルと捉え、これらの交通ターミナル間の連絡、また各交通ターミナルと市内主要拠点間の連絡、加えて市内と近隣市とを連絡する公共交通網の形成が必要であることが確認されました。特に、近隣市も含めた広域的な視点では、高速バスの高い利便性を有する水郷潮来バスターミナルのハブ化が求められています。

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	<p>鹿行北浦ラインの利用者数 75 人/日以上</p> <p>【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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）から 1 日あたりの利用者数を算出し、得られた 75 人/日を目標値とする。 <p>○鹿行北浦ラインの 1 日あたりの利用者数</p> $15 \text{ 人/日} \times 1 \div 0.401 \times 2 \text{ (往復)} = 75 \text{ 人/日}$ <p>※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（$321 \div 800$））</p>

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	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 「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た利用者を増加させるための検討を進め、継続的な運行の確保を図る。
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

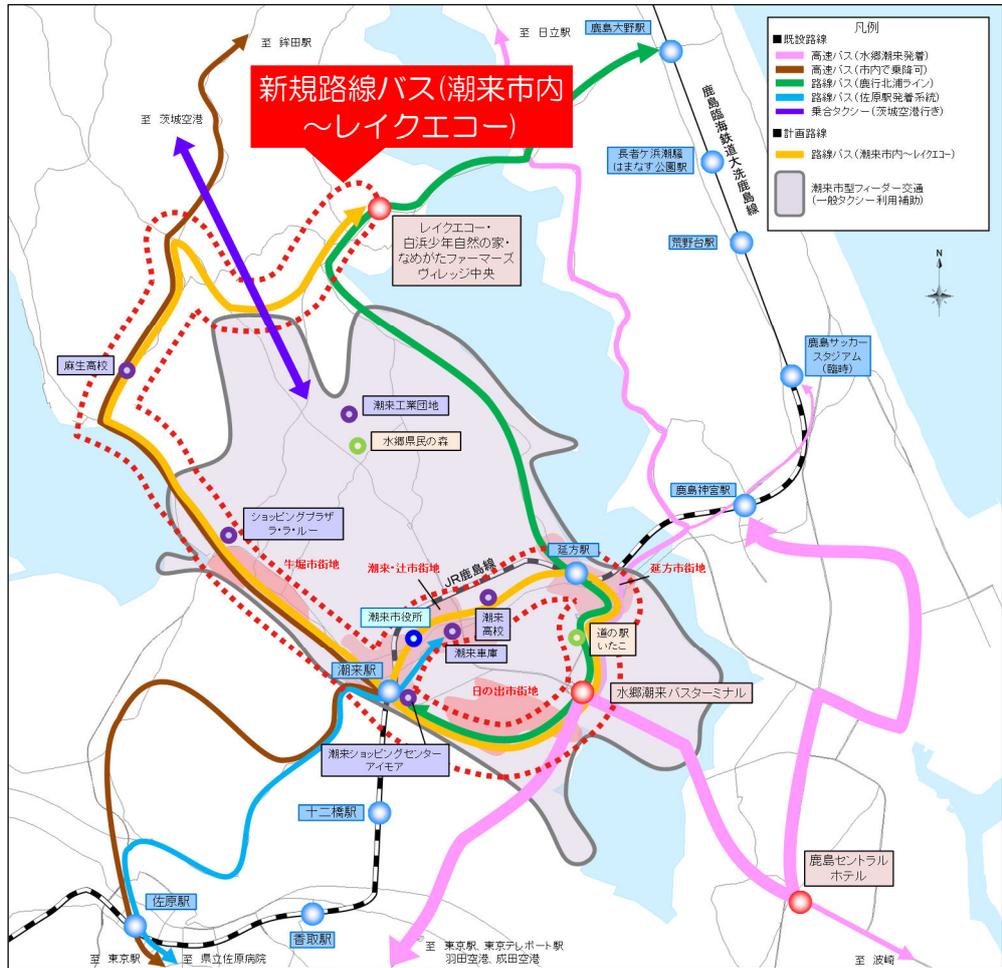
目標 1-2 新規路線バスの導入による公共交通利用者増	
評価指標	①新規路線バス（潮来市内循環区間）の利用者数 ②新規路線バス（潮来市中心部～行方市区間）の利用者数 ③ハブ化路線の運行路線数
現況値	なし
目標値	①新規路線バス（潮来市内循環区間）の利用者数 105 人/日以上 【目標値の設定根拠】 ・市民ニーズアンケート調査、高校生アンケート調査をもとに行った新規路線バスの年間利用者数の需要予測結果から区間毎に 1 日あたりの利用者数を算出し、得られた 105 人を目標値として設定する。 ○潮来市内循環区間の 1 日あたりの利用者数 $38,619 \text{ 人/年}^* \div 365 \text{ 日(年間日数)} = 105.8 \div 105 \text{ 人/日}$ ※アンケート調査等に基づく年間利用者数の予測値 ②新規路線バス（潮来市中心部～行方市区間）の利用者数 220 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 1 日あたりの利用者数を算出し、得られた 220 人を目標値として設定する。 ○潮来市中心部～行方市区間の 1 日あたりの利用者数 $80,210 \text{ 人/年}^* \div 365 \text{ 日(年間日数)} = 219.8 \div 220 \text{ 人/日}$ ※アンケート調査等に基づく年間利用者数の予測値 ③ハブ化路線の運行路線数 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 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

- 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も多い「道の駅いたこ」、「潮来高等学校」、「潮来市役所」等の市内の主要拠点と「日の出市街地」、「延方市街地」、「牛堀市街地」等の人口密度の高い地域を結びとともに、西浦側を北上して行方市に連絡し、「麻生高等学校」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、行方市、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近隣市とを結ぶ路線バスの運行について関係機関と協議を行い、段階的に運行する。

事業内容



実施主体 潮来市、関係機関、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、本市の公共交通空白地域（鉄道駅から1km以遠、バス停から300m以遠）は、面積比で86%、人口比では61%となっています。その結果、日常生活等において自由に利用できるマイカーなどを有していない人にとっては移動が困難な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・少子高齢化が一層進むことから、公共交通空白地域の解消は非常に重要な課題です。この人口密度が低く、広い公共交通空白地域を路線運行型等の公共交通機関で解消することは事業収支の面から非常に困難なため、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、民間交通事業者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フィーダー交通の利用者数
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フィーダー交通の利用者数 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1日あたりの利用者数を算出し、得られた55人/日を目標値とする。 ○フィーダー交通の1日あたりの利用者数 $14,000 \text{ 人/年}^* \div 245 \text{ 日(平日日数)} = 57.1 \div 55 \text{ 人/日}$ ※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）の導入

- ・「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。

事業内容



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	新規支線バスの利用者数
現況値	なし
目標値	<p>新規支線バスの利用者数 60 人/日以上</p> <p>【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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から 1 日あたりの利用者数を算出し、得られた 60 人/日を目標値として設定する。 <p>○一方向、1 日あたりの利用者数</p> $15 \text{ 人}^{\ast 1} \div 0.5^{\ast 2} \times 2 \text{ (往復)} = 60 \text{ 人/日}$ <p>※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)</p>

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	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 「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。
	<p>The map illustrates the proposed 'New Branch Bus' route (indicated by a red dashed line) connecting the northern part of Choshi City to the Water Country Choshi Bus Terminal. Key locations shown include Lake Eco (レイクエコー), various shopping centers (e.g., Shopping Plaza, Choshi Shopping Center), schools (e.g., Choshi High School), and other local facilities. The map also shows existing bus routes and other transportation infrastructure in the region.</p>
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～

本市では、これまで路線バスのほとんどが廃止となってきたことなどから、各学校のスクールバス、商業施設や病院の無料送迎バス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、前記のような各種バスの運行状況のままでは、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、高校のスクールバスや商業施設等の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、商業施設等と連携して公共交通利用促進策を進め、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るため、関係者の協力を得て公共交通利用促進策を推進すること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ります。

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	
評価指標	幹線交通とフィーダー交通との乗り継ぎ利用者数
現況値	なし
目標値	<p>幹線交通とフィーダー交通との乗り継ぎ利用者数 25人/日以上 【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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り継ぎ率から1日あたりの乗り継ぎ利用者数を算出し、得られた25人/日を目標値として設定する。 <p>○フィーダー交通から路線バスへの乗り継ぎ率^{※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」の比率を乗り継ぎ率と仮定する。 ^{※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</p> <p>○フィーダー交通から路線バスへの乗り継ぎ利用者数 $57 \text{ 人/日}^* \times 0.47 = 26.8 \div 25 \text{ 人/日}$ [*]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 ($14,000 \text{ 人/年} \div 245 \text{ 日(平日日数)} = 57.1 \div 57 \text{ 人/日}$)</p>

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

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 of モコバス」、「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)となる。

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。

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  モコバス ←→ 路線バス	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
		100円 (小人50円)



どこでもらって、どうやって使えばいいの?

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。

出典：守谷市 web ページ

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

目標 3-2 商業施設等との連携による公共交通利用者増	
評価指標	①公共交通利用促進施策の協力施設数 ②公共交通による来店者への商品割引等に関する協力施設数 ③公共交通運営協賛金等の協力施設数
現況値	なし
目標値	①公共交通利用促進施策の協力施設数 9 施設 ②公共交通による来店者への商品割引等に関する協力施設数 3 施設 ③公共交通運営協賛金等の協力施設数 2 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 商業施設等との連携による公共交通利用促進施策の実施	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利便性向上による利用促進を図るため、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商業施設等と協議を行い、協議の調った施策から随時実施する。
	<p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  <div style="text-align: right;">  <p>イオンモール旭川駅前</p>  <p>アモールショッピングセンター</p>  <p>イオン (旭川春光店)</p>  <p>コープさっぽろ (4条通り店)</p>  <p>セイコーマート (神居6条店)</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">下のマークが目印です。 </p> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省北海道運輸局 web ページ</p>
実施主体	潮来市、バス事業者、タクシー事業者、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

事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの利用促進を図るため、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商業施設等と協議の上、実施する。
	<p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> 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と、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。 <p> まちづくり活性化バス「キララちゃん」 Kirara-chan</p> <div data-bbox="416 651 1347 922"> <p>キララちゃんに乗って まちなかへ行ってみよう！</p> <p>まちづくり活性化バス「キララちゃん」 </p> <p>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。 たくさんの方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。</p> </div> <div data-bbox="416 981 1347 1422"> <p>キララ通貨について</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="438 1041 865 1193"> <p>1</p> <p>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。</p>  </div> <div data-bbox="901 1041 1327 1214"> <p>2</p> <p>「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き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、協賛店舗などでお買い物の際に交換できます。)</p> </div> </div> <ol style="list-style-type: none"> 3 「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。) 4 「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お願い下さい。 5 「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。 </div> <p style="text-align: right;">出典：土浦市地域公共交通活性化協議会 web ページ</p>
実施主体	潮来市、バス事業者、タクシー事業者、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	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の維持・確保を図るため、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、協議が調った施策から随時実施する。
	<p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>The diagram illustrates the 'Awajima Community Bus Project'. At the center is a blue oval labeled '醍醐コミュニティバス事業' (Awajima Community Bus Project). Above it, two yellow boxes provide input: '交通事業者 (株) ヤサカバス' (Transportation Business (Yasaka Bus)) with an arrow labeled 'バスの運行業務' (Bus operation business), and '醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会' (Citizens' Committee to Run Community Buses in Awajima) with an arrow labeled 'バス運営 利用促進、地域連携' (Bus operation, utilization promotion, regional cooperation). Below the central oval, a yellow box labeled 'パートナーズ' (Partners) has an arrow pointing up labeled '運行協力金・広告費等による運行経費の支援 利用促進運動への協力・参画' (Support for operating costs by running cooperation funds, advertising fees, etc.; cooperation and participation in utilization promotion activities). The partners box lists: '地域の中核施設 (医療法人医仁会武田総合病院、総本山醍醐寺、バセオダイゴロー【東館・西館】) を始めとする様々な協力施設及び組織' (Core facilities in the region (Medical Corporation Ininokai Takeda General Hospital, Honryuji Awajima-dera, Baso Daiyogoro [East Hall, West Hall]) and various other cooperation facilities and organizations).</p> <p>出典：醍醐コミュニティバス web ページ</p>
実施主体	潮来市、バス事業者、タクシー事業者、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	
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	各種送迎バスからの公共交通転換施策の実施数 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を目的とした高校スクールバスとの連携	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・潮来市全体の公共交通の運行効率化を図るため、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。
	<p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長野県茅野市の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り組みを始めた。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。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>▲茅野駅・理科大間の路線バス</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>▲通学バスポート導入時の新聞記事 (信濃毎日新聞、H20. 5. 14)</p> </div> </div> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省北陸信越運輸局 web ページ</p>
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 各無料送迎バスとの連携

- ・潮来市全体の公共交通の運行効率化を図るため、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にて来店できるように調整を行った。

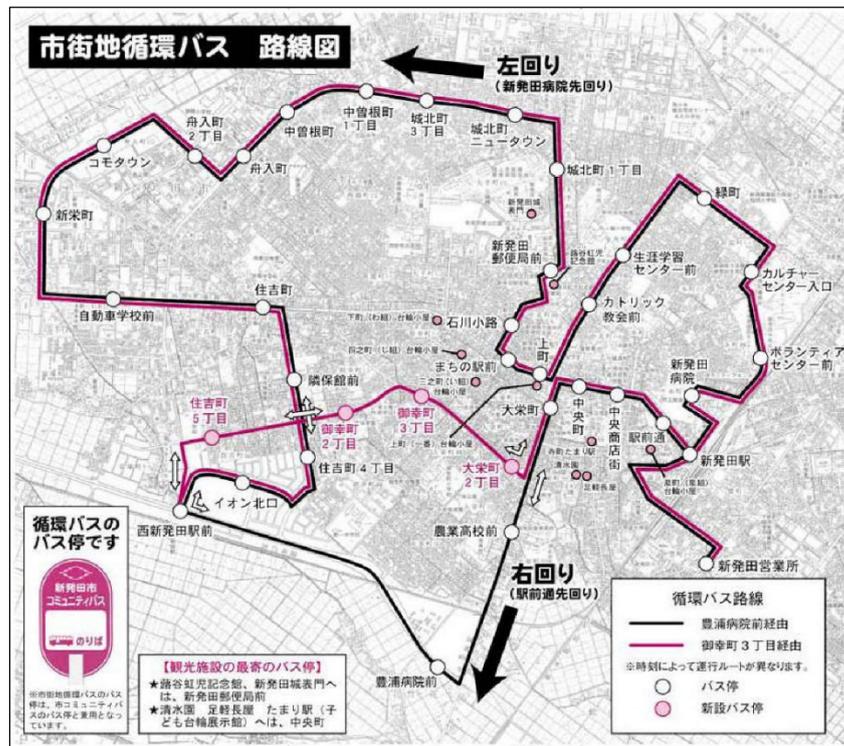
電車・バスのご案内

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お客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 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	
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	<p>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】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民ニーズアンケート調査結果において「交通ターミナルへの公共交通が便利になったら利用したい」と回答した方の人数から算出した「年間利用者数」を1日あたりの利用者数に換算し、そのうちの5%の人数を目標値として設定する。 <p>○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人*÷365日(年間日数)=114.1≒114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</p> <p>○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人/日×0.05=5.7≒5人/日</p> <p>②モビリティマネジメント実施回数 通算2回/年以上 【目標値の設定根拠】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>参考事例</p> <ul style="list-style-type: none"> 神奈川県二宮町では、鉄道駅までマイカーにて送迎されている人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。  <p>出典：二宮町 web ページ</p>
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

- 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。

事業内容



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～：協議が調った後に順次実施

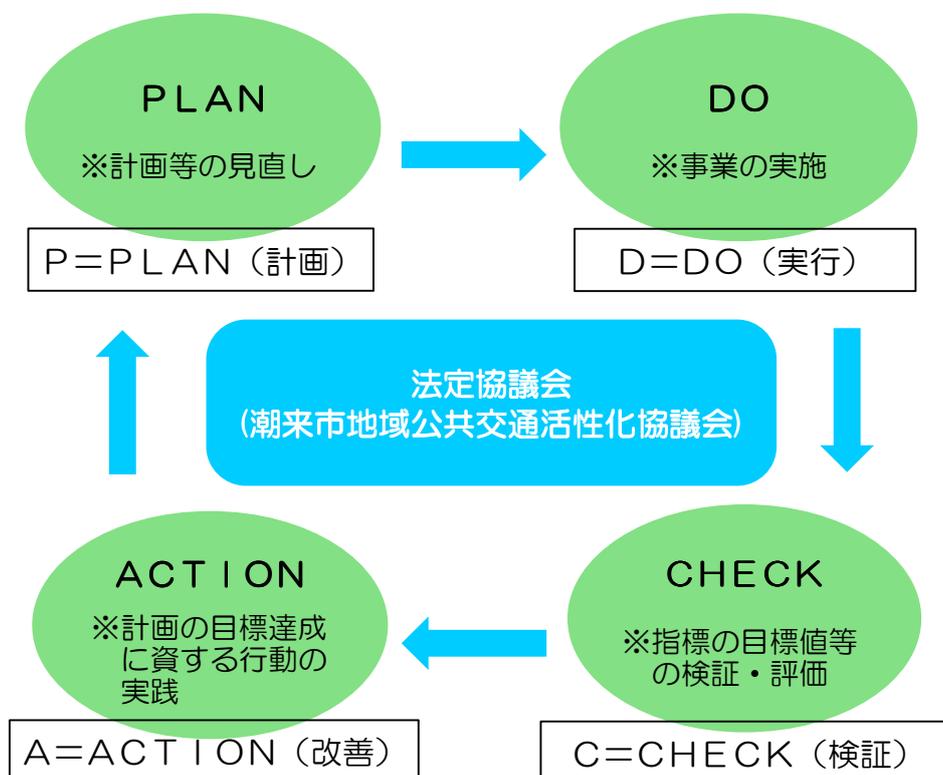
5.5 スケジュール

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、鉾田方面等）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 →			

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、定期的に必要な見直しを行うものとしします。

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します。

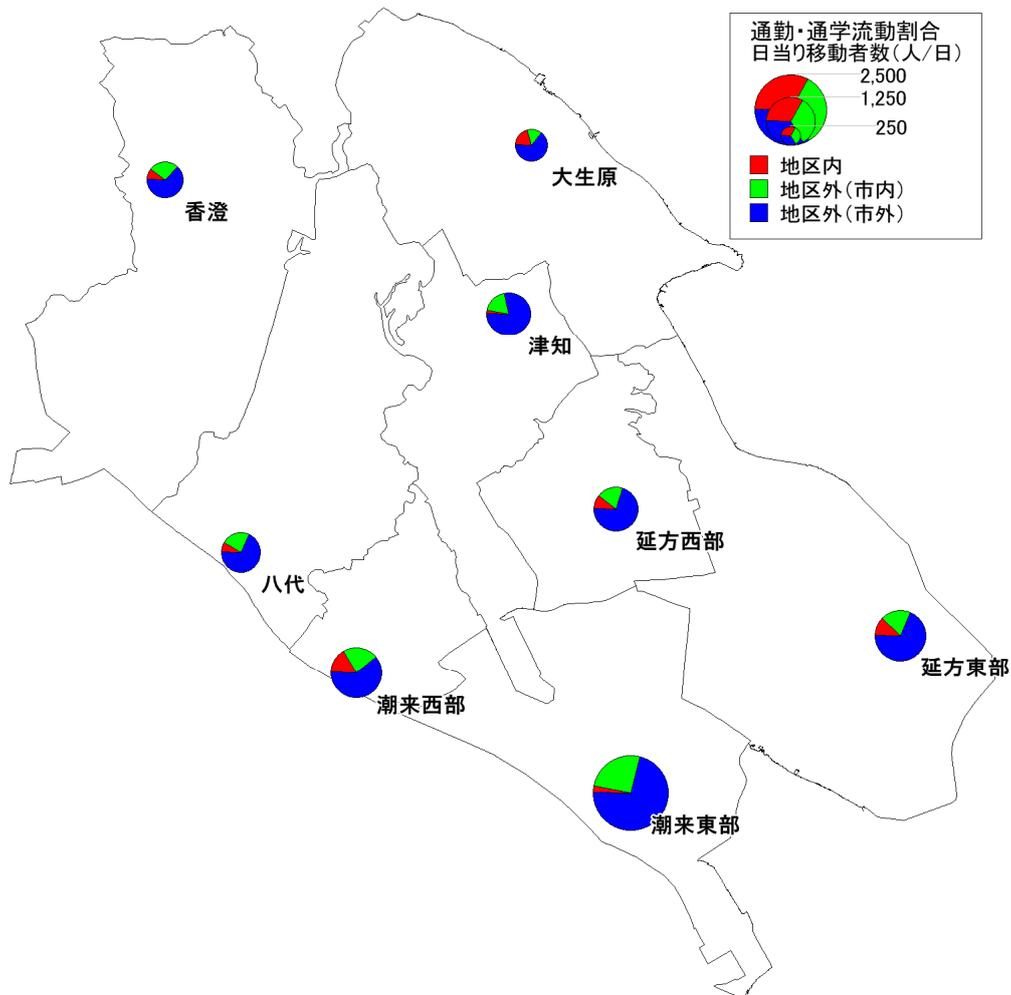
参考資料

参考1 市民ニーズアンケート調査における外出実態

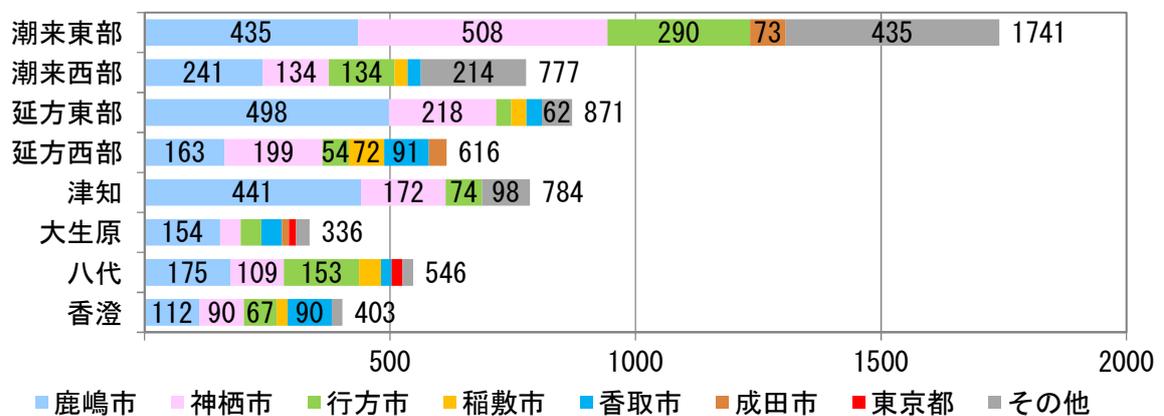
1) 通勤・通学流動

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。

【各地区からの流動割合】



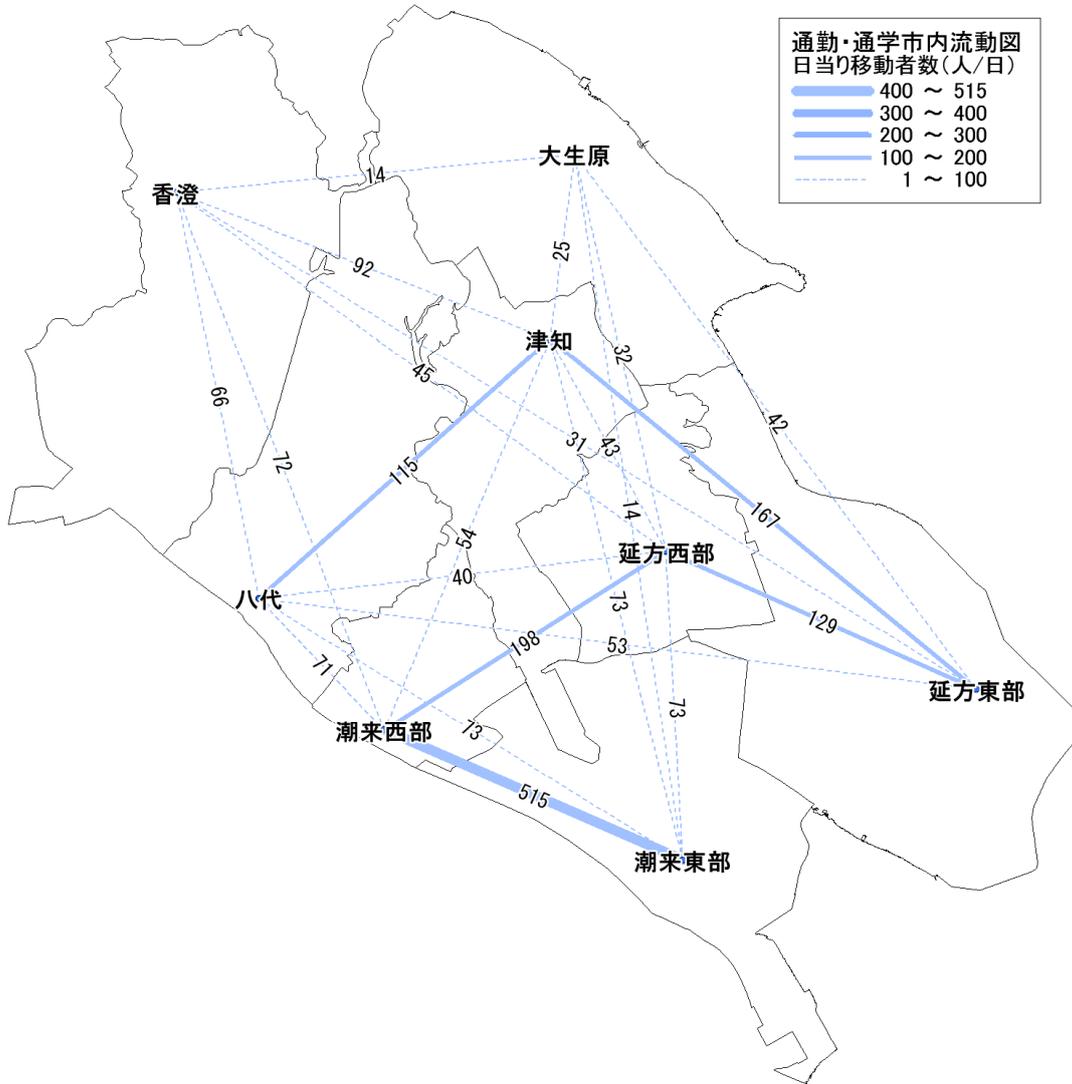
【各地区から市外への流動】



単位：人/日（50人/日未満の値は非表示）

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。

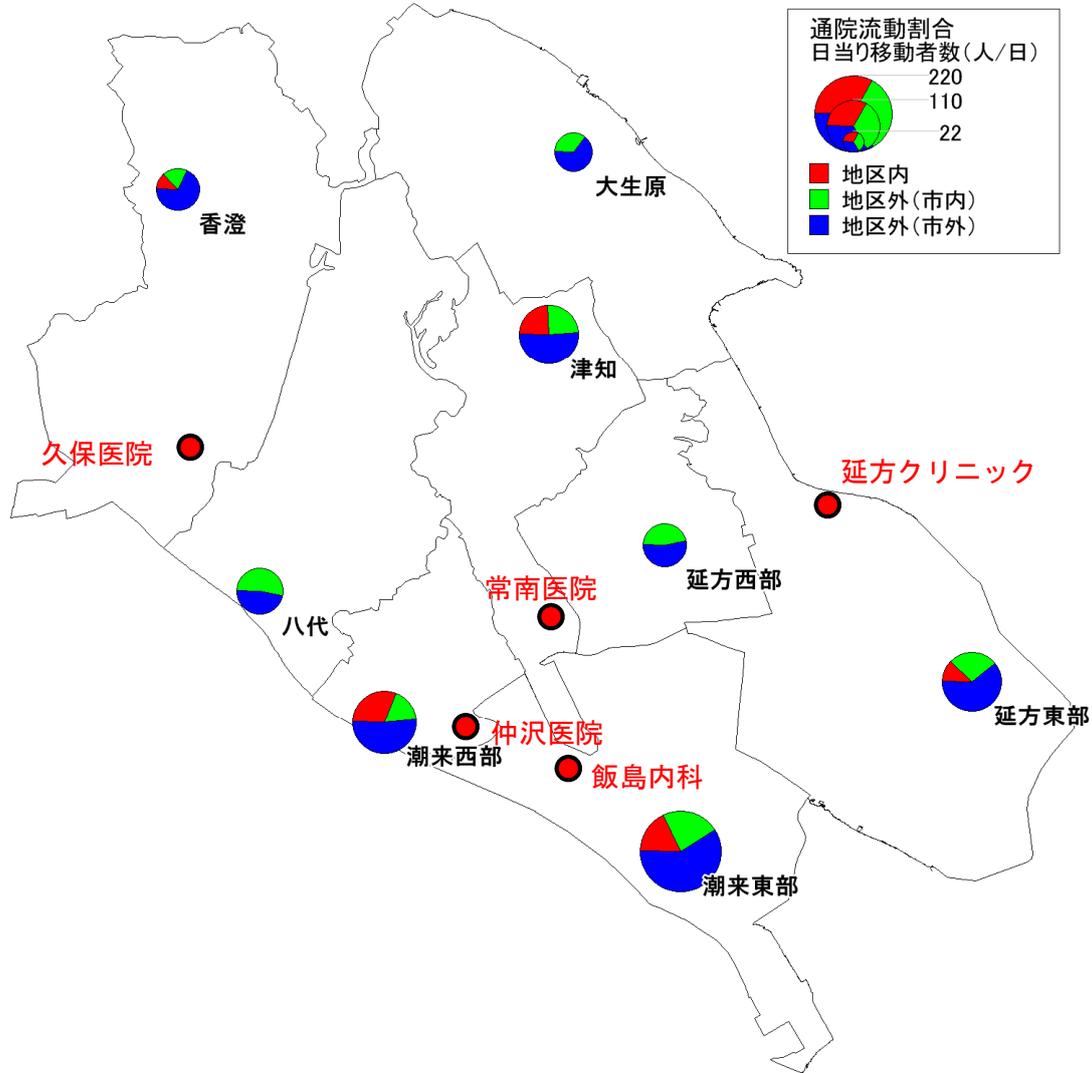
【市内の地区間流動】



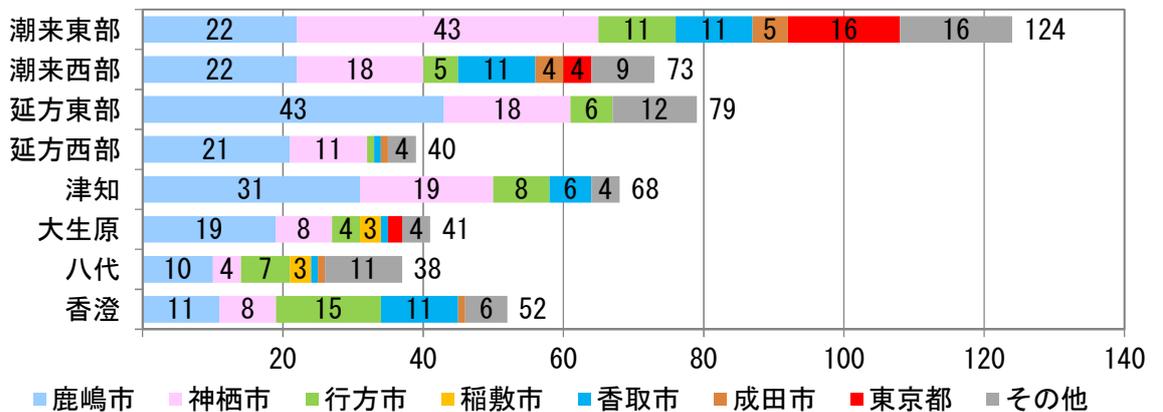
2) 通院流動

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】



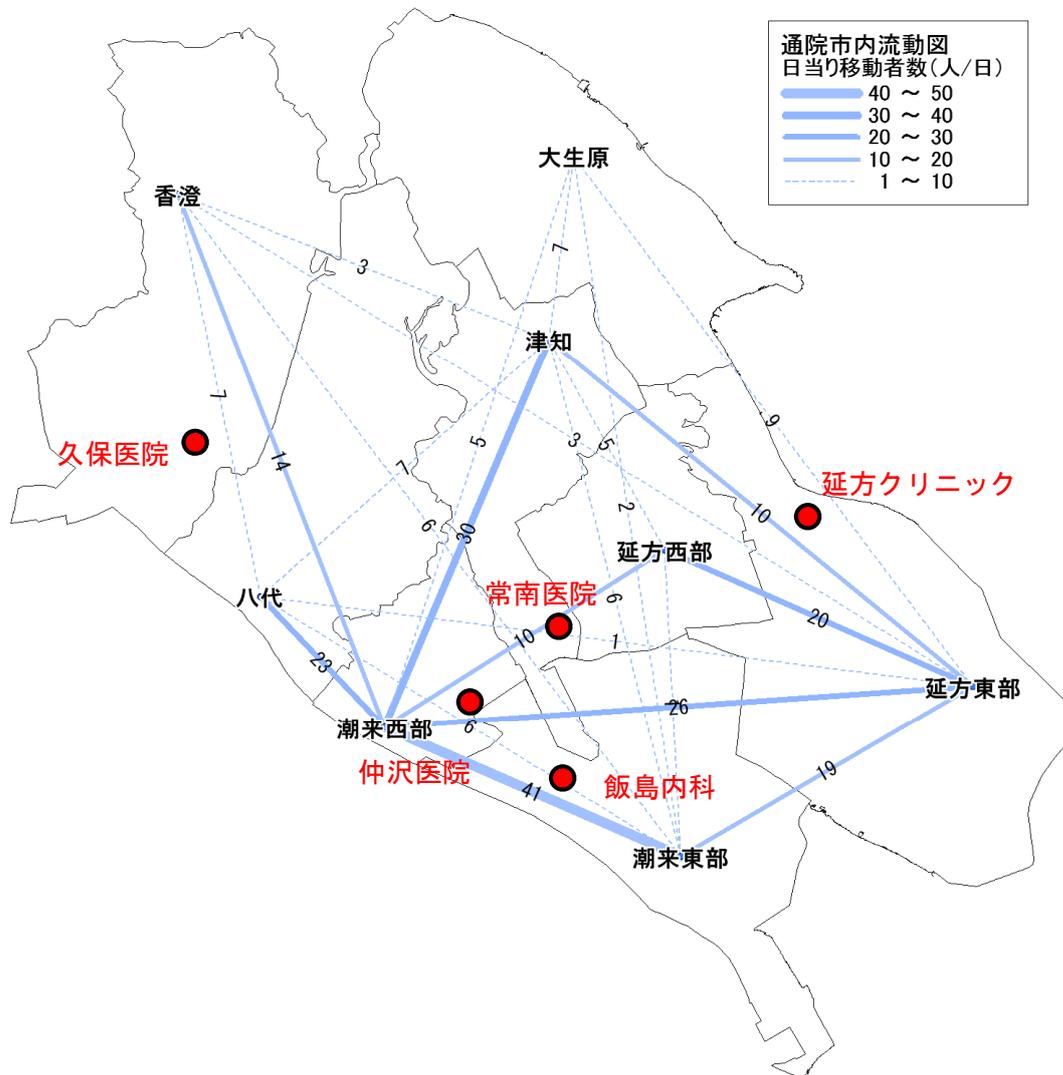
【各地区から市外への流動】



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】



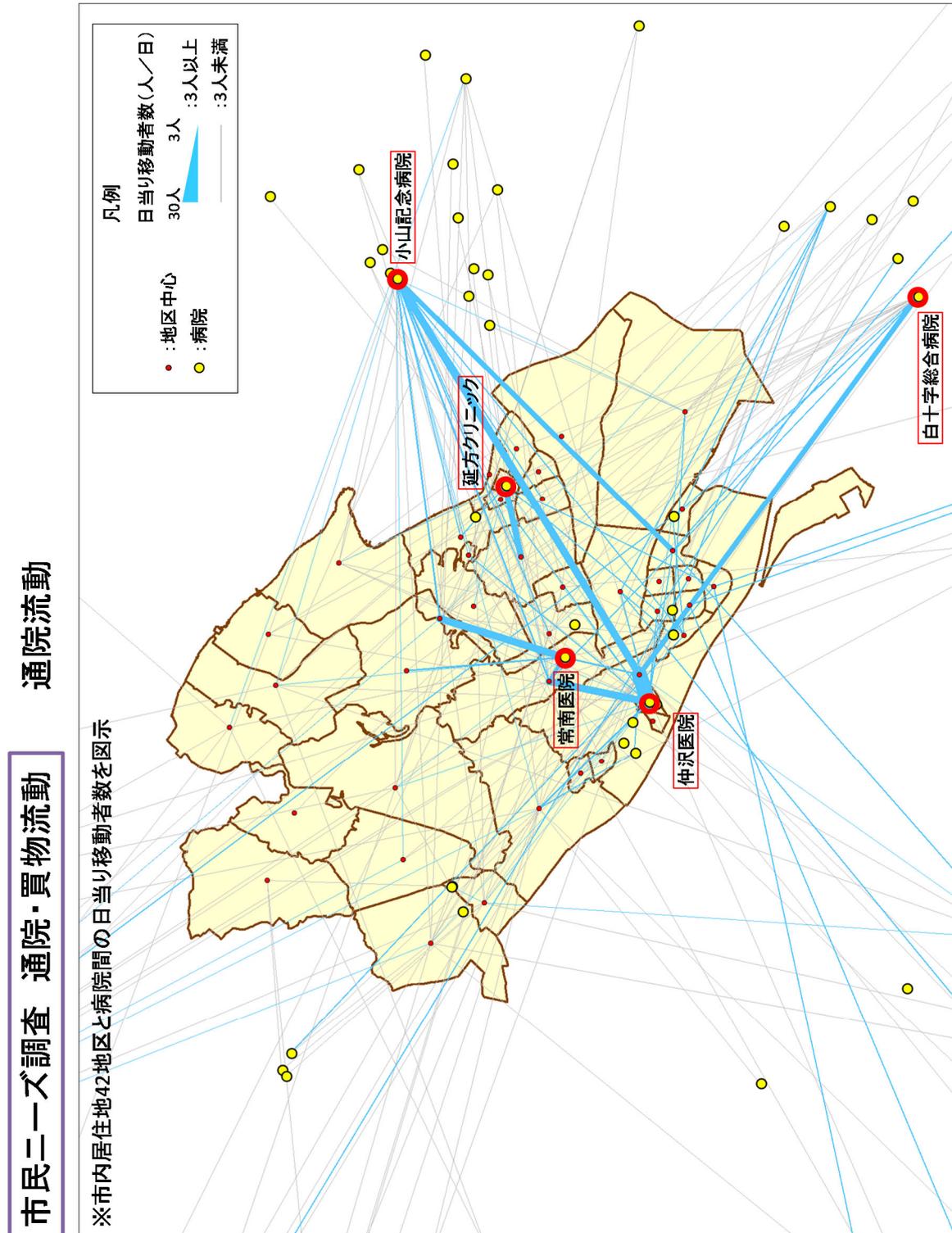
【主な目的地】

地区名	名称	回答者数	順位
潮来市			
1	1 潮来東部 飯島内科	15	7
	こひなた歯科	3	18
	2 潮来西部 仲沢医院	63	1
	大久保診療所	8	11
	3 延方東部 延方クリニック	39	4
5	津知 常南医院	40	3
	8 香澄 久保医院	10	9
2	牛堀整形外科	3	18
	鹿嶋市 小山記念病院	63	1
	鹿島病院	10	9
3	鹿島診療所	3	18
	神栖市 白十字総合病院	29	5
	鹿嶋ハートクリニック	12	8
4	鹿島労災病院	4	16
	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
5	鈿持外科	3	18
	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。

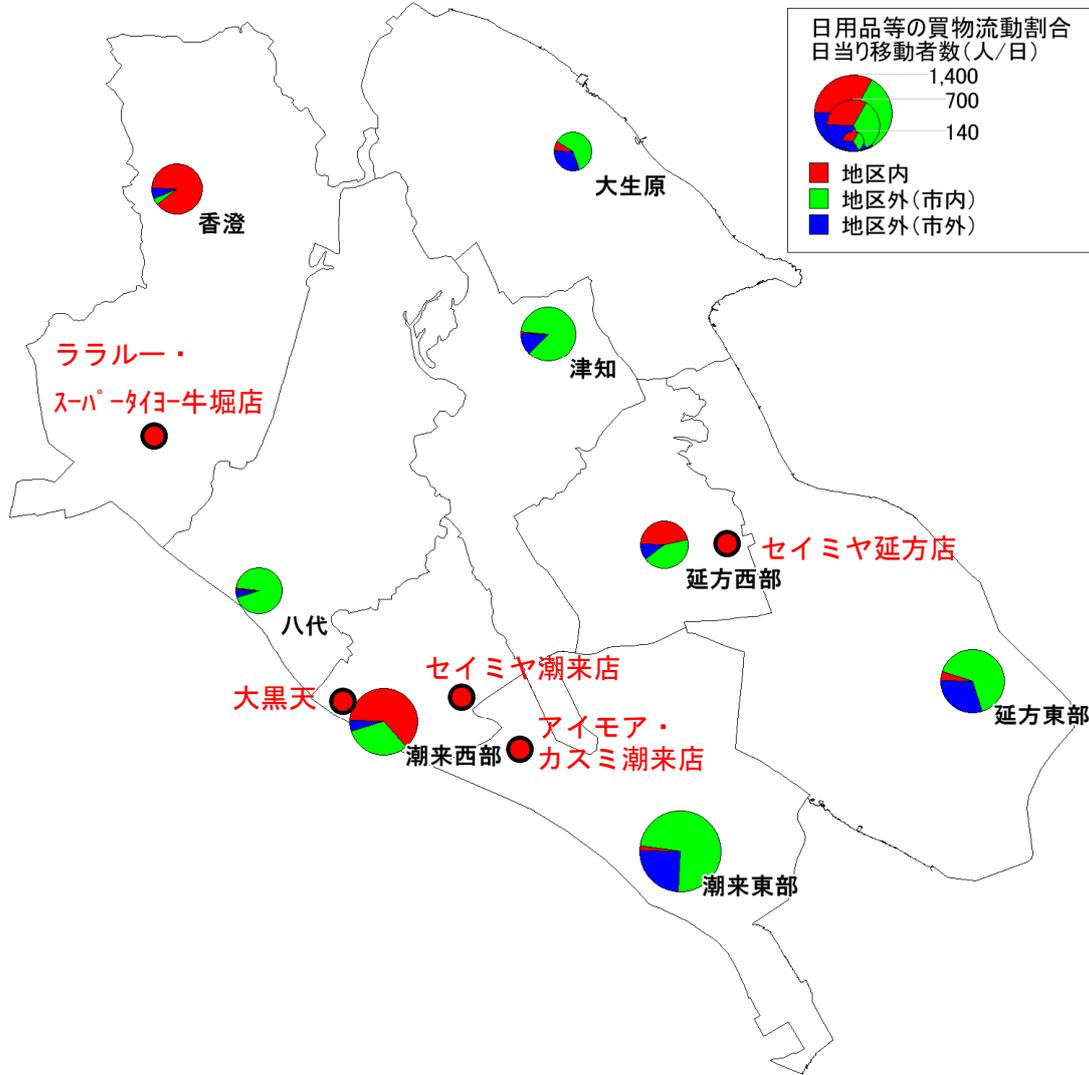
【施設別にみた流動図】



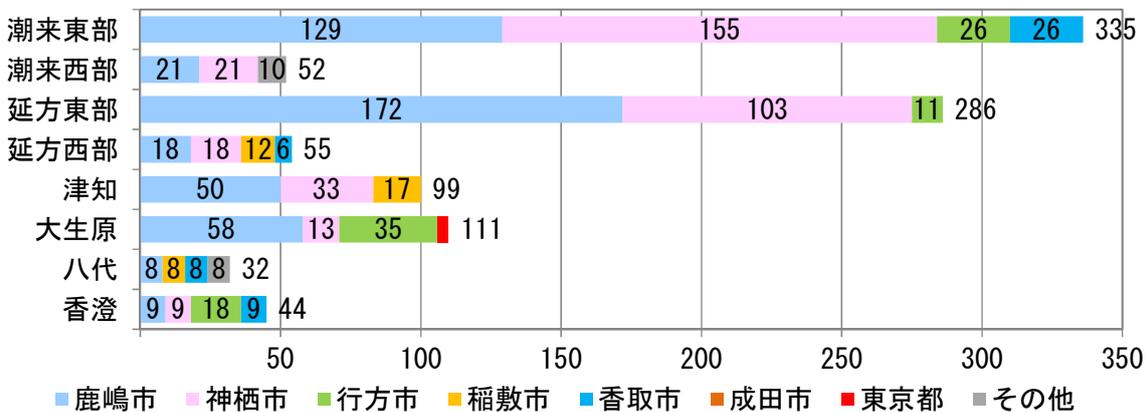
3) 食料品・日用品の買物流動

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】



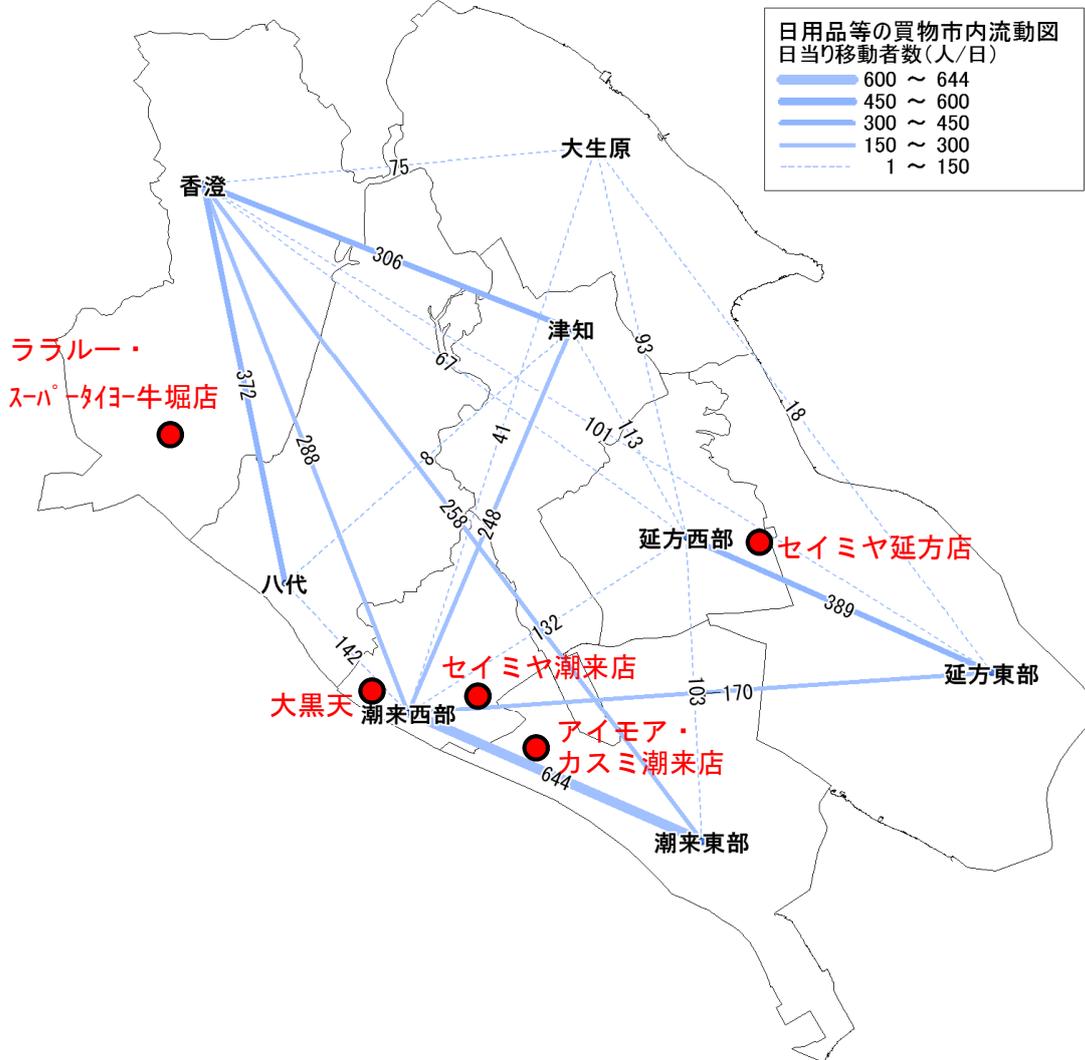
【各地区から市外への流動】



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	セイミヤ潮来店	111	1	
	アイモア	22	5	
	2 潮来西部	カスミ潮来店	16	7
		大黒天	15	8
		ヤックスドラック 潮来店	6	13
3 延方東部	ウエルシア新宮南店	7	11	
	セブンイレブン宮前店	3	19	
	セイミヤ延方店	102	3	
4 延方西部	ウエルシア須賀南店	5	15	
	ホームジョイ本田	3	19	
6 大生原	はらや	5	15	
8 香澄	スーパータイヨ-牛堀店	106	2	
	ラルルー	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-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-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	

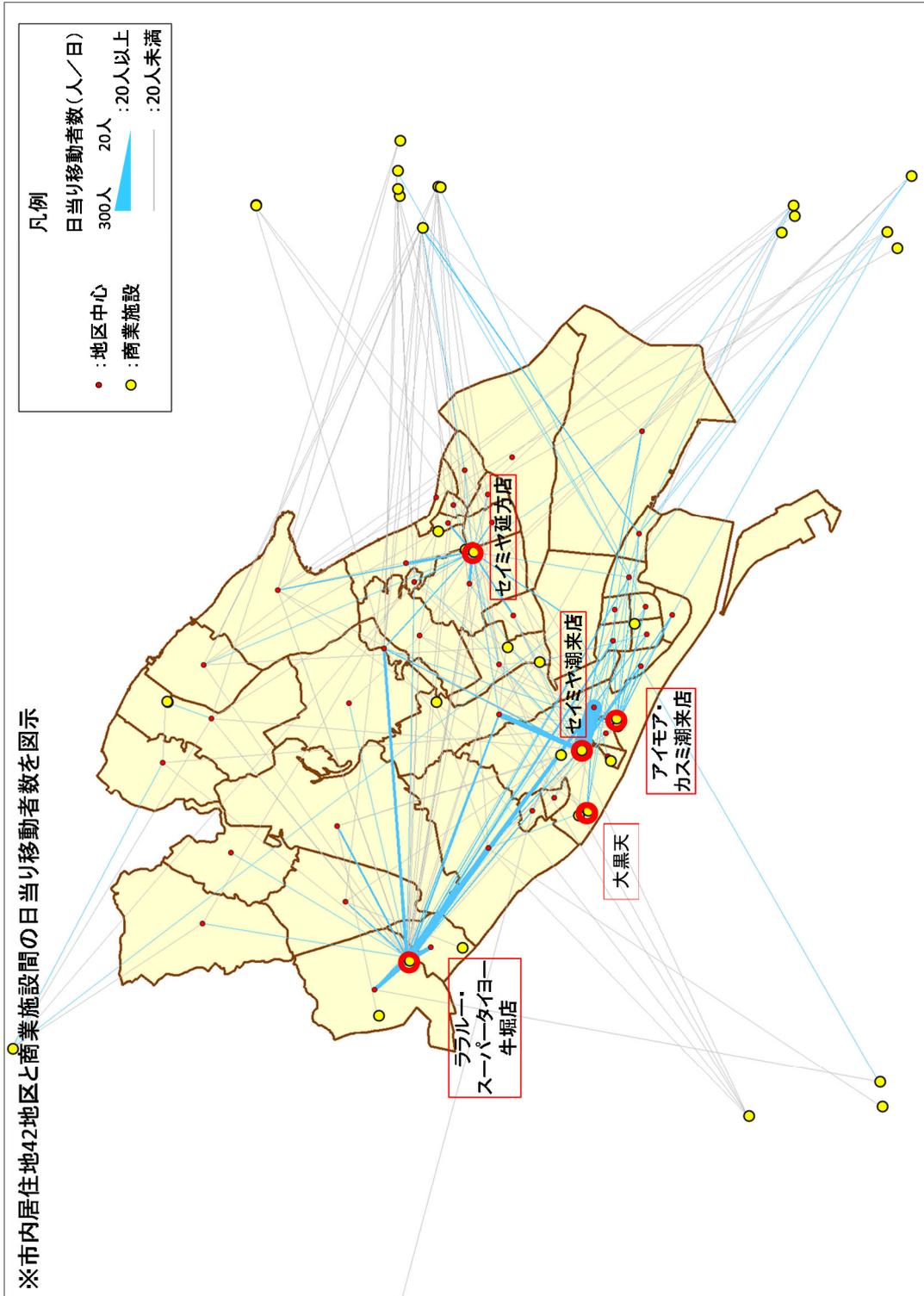
※着色は市内の上位5箇所

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】

食料品・日用品等の買物流動

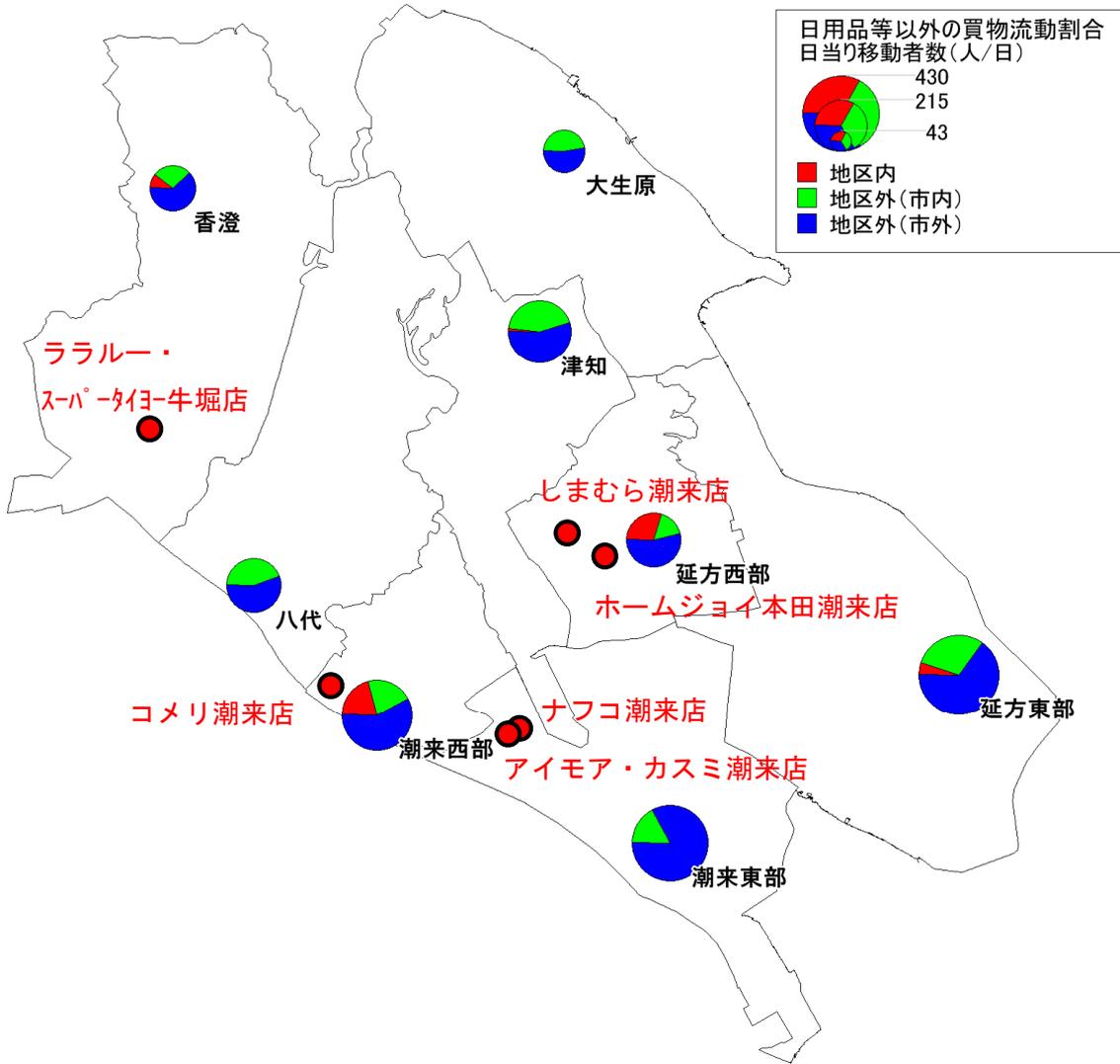
市民ニーズ調査 通院・買物流動



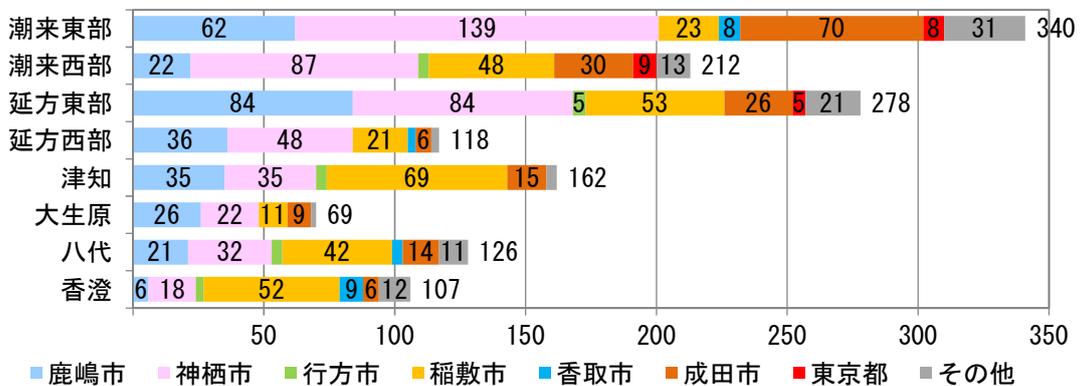
4) 食料品・日用品以外の買物流動

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】



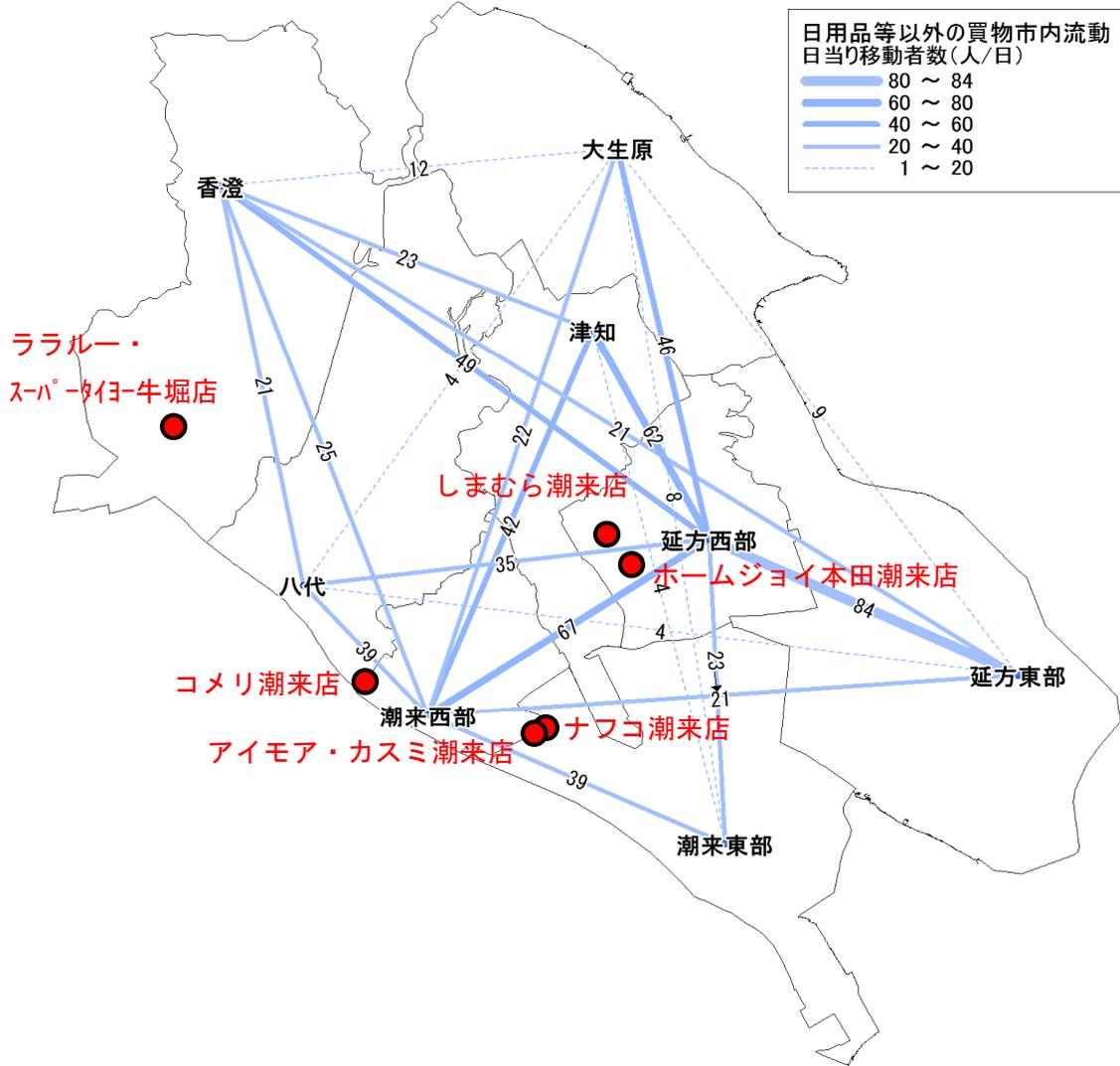
【各地区から市外への流動】



単位：人/日（5人/日未満の値は非表示）

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	
1	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
		ホームジョイ本田潮来店	81	1
	4 延方西部	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	ララルー	22	6	
	スーパータイヨ-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
	ケーズデンキ神栖店	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
4 稲敷市	ビッグハウス鹿嶋店	3	28
	アピタ佐原東店	60	2
	パルナ	11	10
6 その他県内	山新	5	19
	イオンモールつくば	4	23
8 成田市	イオン土浦店	4	23
	イオンモール成田	34	3

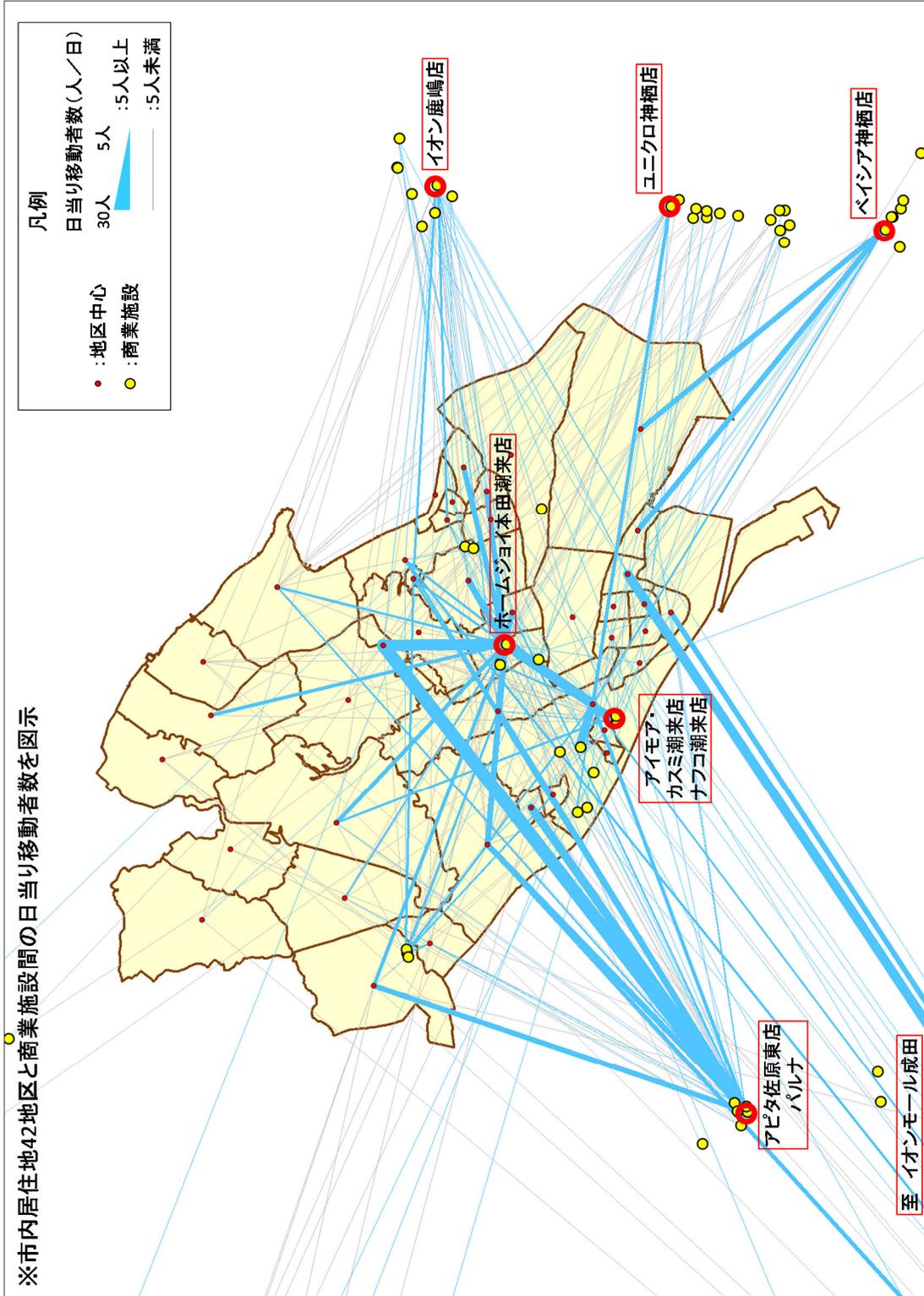
※着色は市内の上位5箇所、市外の上位3箇所

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 食料品・日用品等以外の買物流動

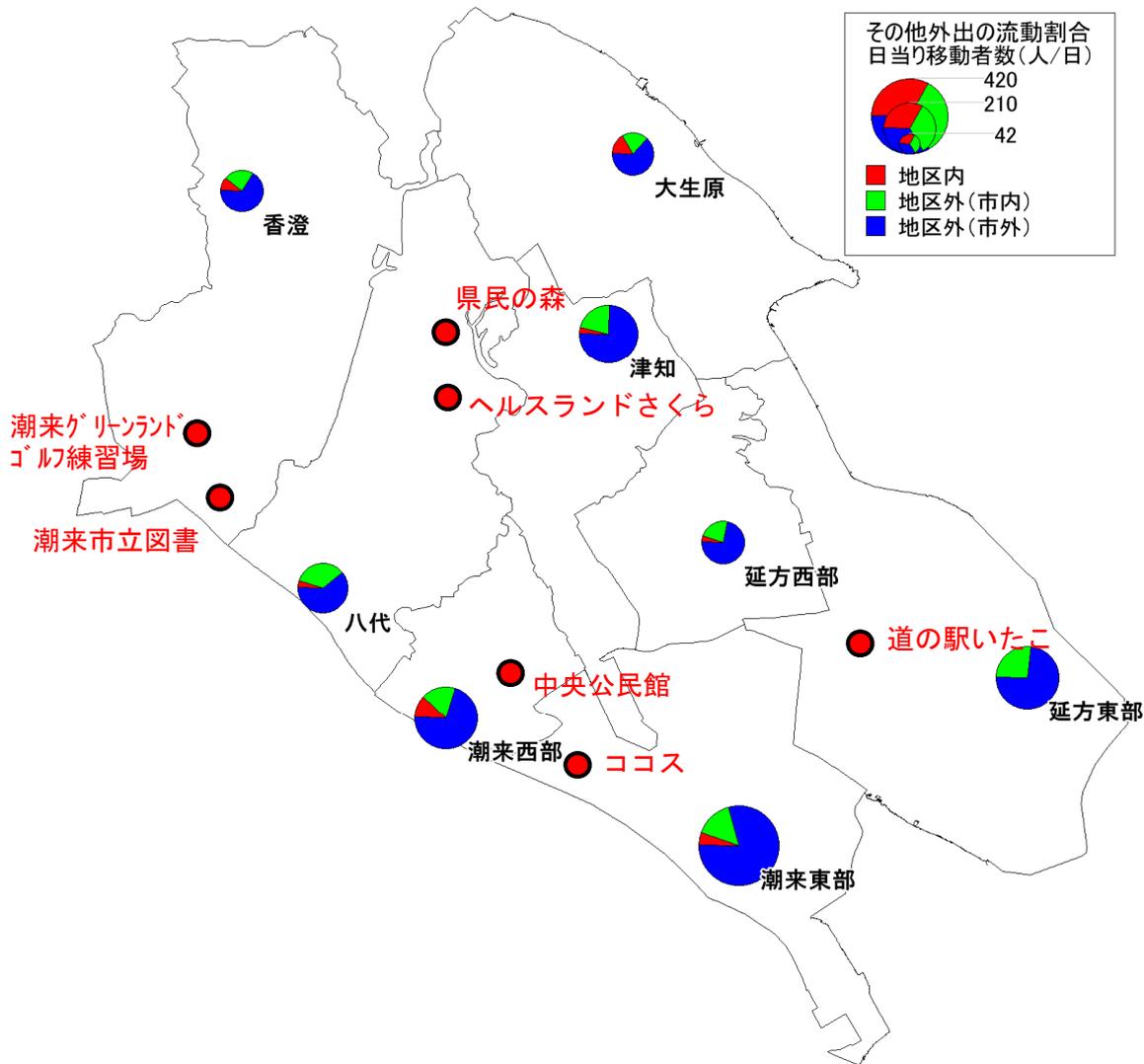
市民ニーズ調査 通院・買物流動



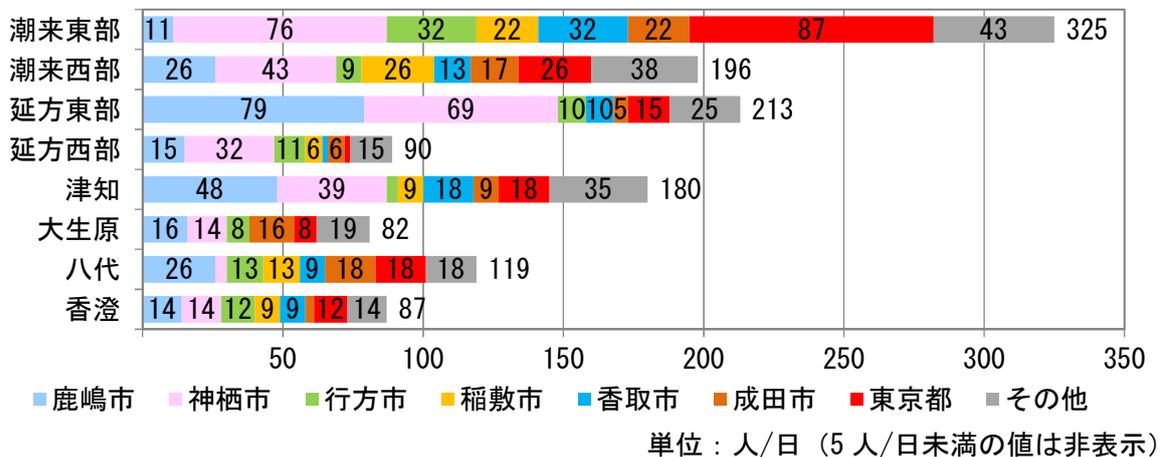
5) 通勤・通学、通院、買物以外の目的

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】

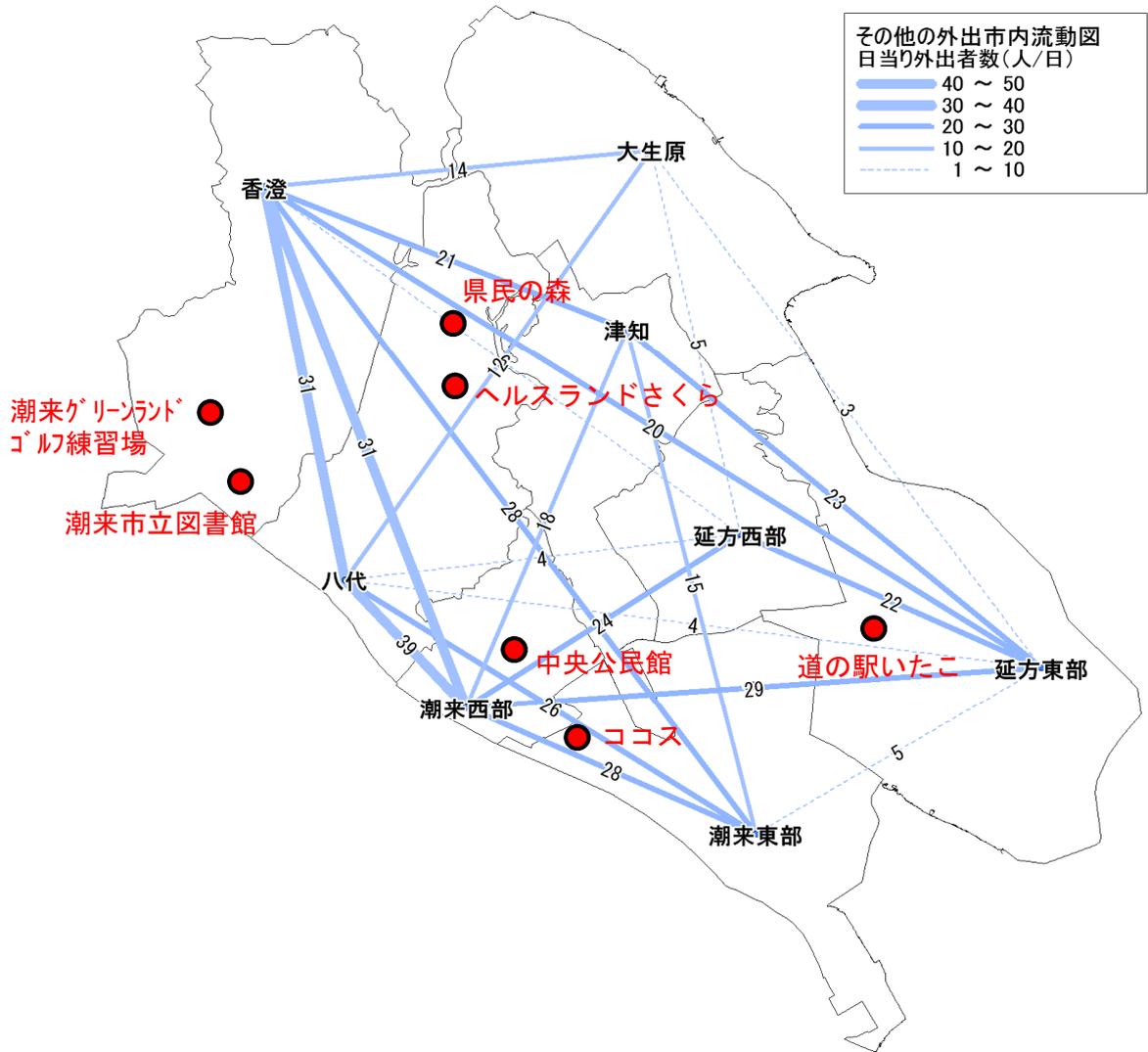


【各地区から市外への流動】



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】



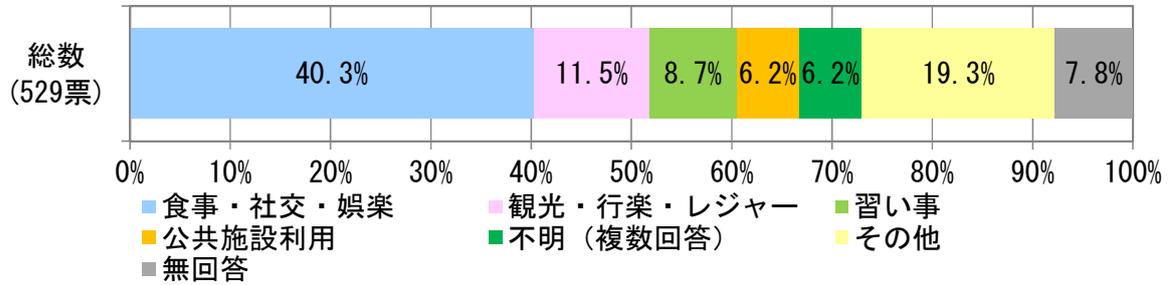
【主な目的地】

地区名	名称	回答者数	順位
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
1 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
	スシロー	3	14
3 鹿嶋市	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。

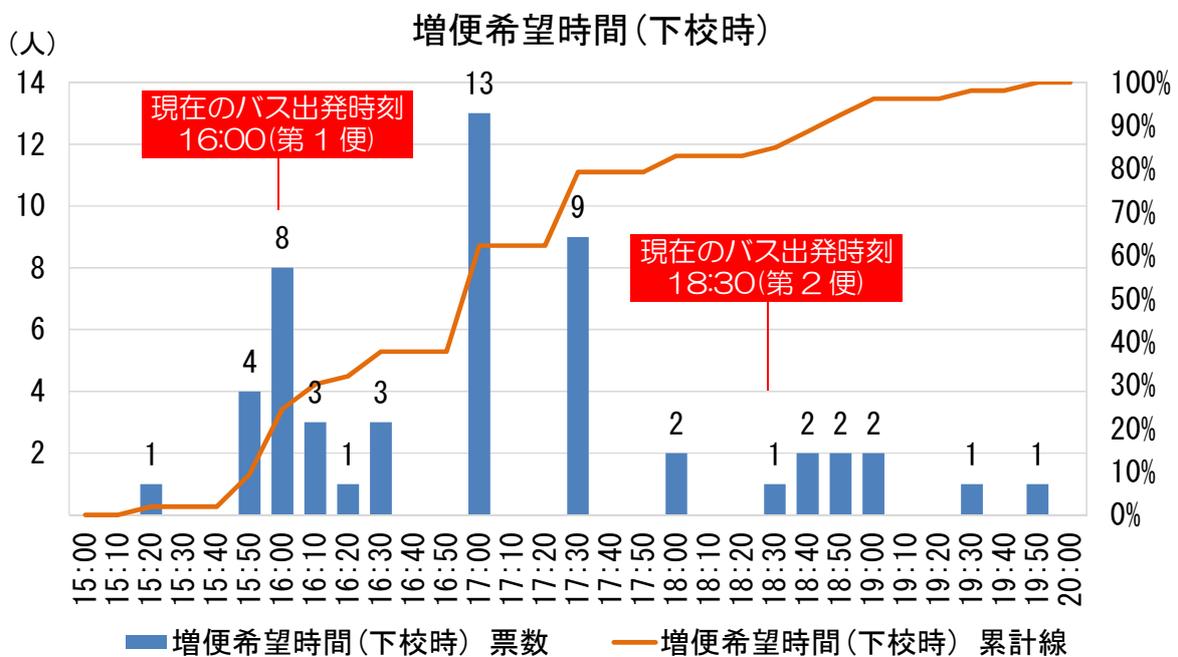
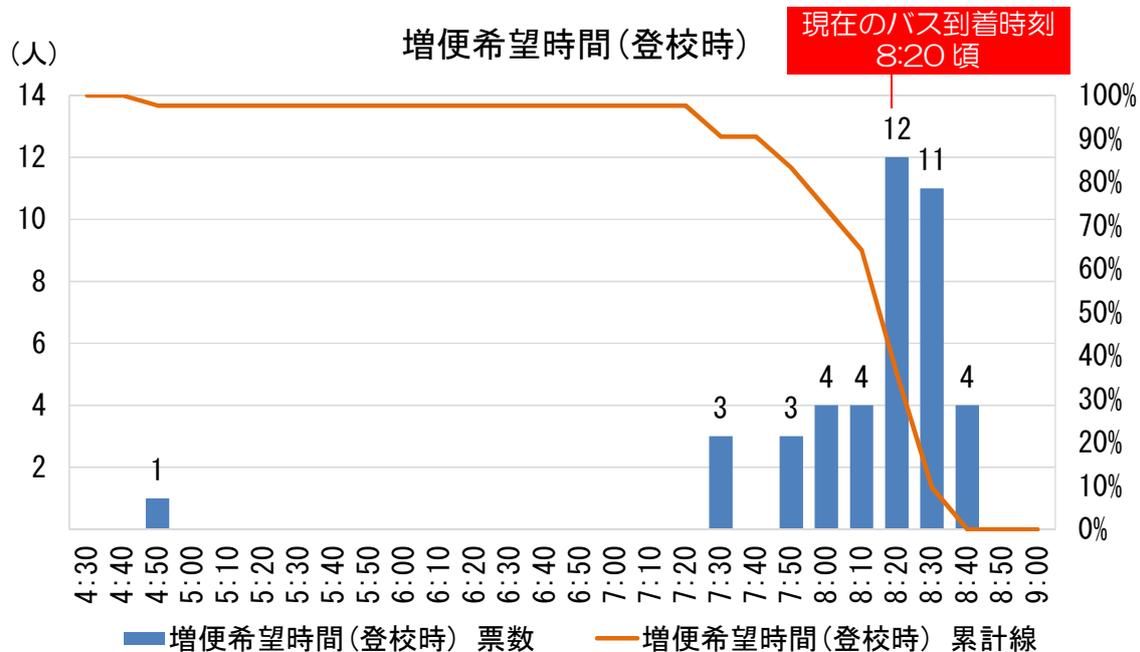
【通勤・通学、通院、買物以外の外出目的】



参考2 高校生アンケート調査におけるスクールバスの増便希望時間

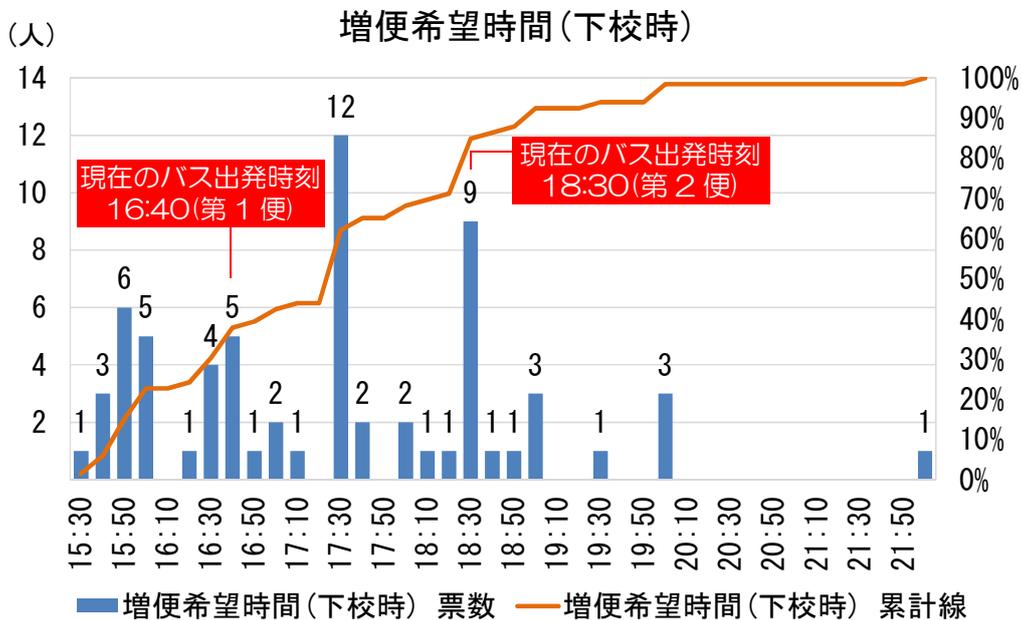
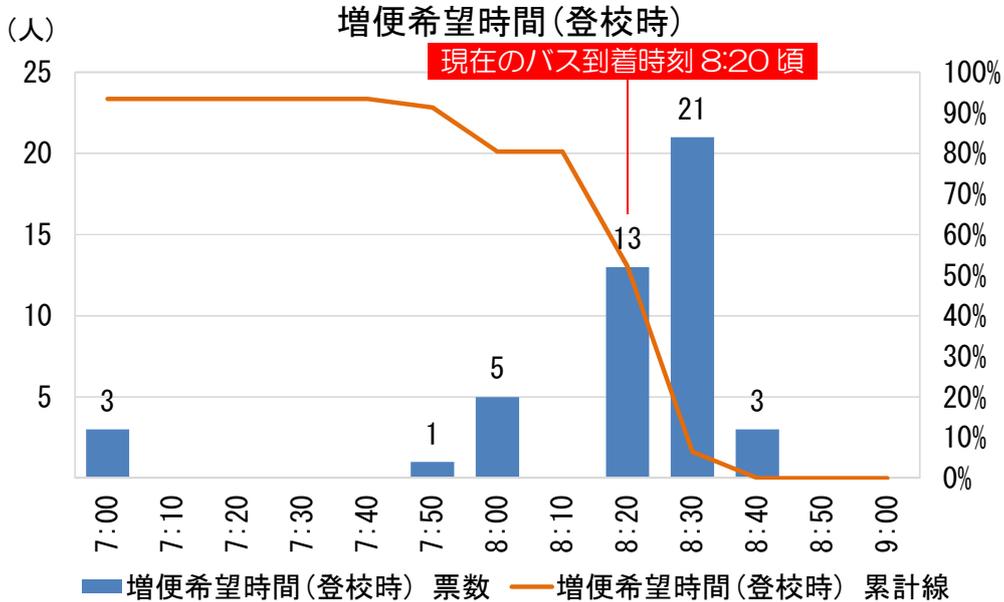
1) 潮来高等学校

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、登校時に比べて幅広い時間帯に分散しています。



2) 麻生高等学校

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。





資料編

潮来市地域公共交通網形成計画策定経緯

開催日	会議名・議事内容
平成 28 年 2 月 17 日	<p>平成 27 年度 第 1 回 潮来市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 潮来市地域公共交通活性化協議会規約（案）について ・ 平成 27・28 年度役員選出について ・ 潮来市地域公共交通活性化協議会事務局規程（案）について ・ 潮来市地域公共交通活性化協議会財務規程（案）について ・ 平成 27 年度潮来市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）について ・ 平成 27 年度潮来市地域公共交通活性化協議会収支予算（案）について ・ 行方市地域公共交通協議会への委員派遣について
平成 28 年 4 月 22 日	<p>平成 28 年度 第 1 回 潮来市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 27 年度潮来市地域公共交通活性化協議会事業報告について ・ 平成 27 年度潮来市地域公共交通活性化協議会収支決算について ・ 平成 28 年度潮来市地域公共交通活性化協議会事業計画（案）について ・ 平成 28 年度潮来市地域公共交通活性化協議会収支予算（案）について ・ 潮来市地域公共交通網形成計画策定調査業務について ・ 広域連携路線の運行について
平成 28 年 6 月 21 日	<p>平成 28 年度 第 2 回 潮来市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 生活交通確保維持改善計画について ・ 補助金申請及び交通不便地域指定申請について ・ 潮来市地域公共交通網形成計画策定のためのアンケート調査等の実施について
平成 28 年 10 月 11 日	<p>平成 28 年度 第 3 回 潮来市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 潮来市地域公共交通網形成計画策定のためのアンケート調査等の結果について ・ 課題等の整理について ・ 生活交通確保維持改善計画の変更について ・ 広域連携路線の実証試験に関する現状等について
平成 28 年 11 月 11 日	<p>平成 28 年度 第 4 回 潮来市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 各種調査の追加検討結果及び基本理念（案）等について ・ 地域公共交通ネットワーク（案）について ・ 広域連携路線の運行計画変更について
平成 28 年 12 月 22 日	<p>平成 28 年度 第 5 回 潮来市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 潮来市地域公共交通網形成計画（素案）について
平成 29 年 3 月 31 日	<p>平成 28 年度 第 6 回 潮来市地域公共交通活性化協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ パブリックコメントの結果について ・ 潮来市地域公共交通網形成計画の策定について

潮来市地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	区分	委員氏名	団体名等
1	茨城県バス協会の代表又はその指名する者	澤島 政志	一般社団法人 茨城県バス協会 専務理事
2	茨城県ハイヤー・タクシー協会の代表又はその指名する者	鬼澤 秀通	一般社団法人 茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事
3	旅客自動車運送事業者の代表及び関係団体代表	長津 博樹	関鉄グリーンバス株式会社 代表取締役社長
4		廣瀬 貢司	関鉄観光バス株式会社 取締役社長
5		小峰 義夫	一般社団法人 茨城県ハイヤー・タクシー協会 鹿行支部潮来地区会 会長
6		武藤 成一	水郷潮来バスターミナル構内組合 組合長
7	関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者	飯塚 正芳	関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官
8		勝家 省司	関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官
9	茨城県公共交通担当部局	塙 伸一	茨城県企画部企画課交通対策室 室長
10	茨城県公安委員会が指名する者	池田 和美	茨城県行方警察署交通課 課長
11	道路管理者又はその指名する者	柏谷 聡	茨城県潮来土木事務所 次長兼道路整備課長
12	商工観光に携わる者	塚本 誠一	潮来市商工会 会長
13		高塚 悌治	水郷潮来観光協会 会長
14	住民又は利用者の代表	山野 信雄	潮来市区長会 会長
15		今泉 利拓	潮来市議会 議長
16	学識経験者	岡本 直久	国立大学法人 筑波大学 システム情報系 教授
17	市の職員	庄司 敦子	潮来市 副市長
18		柿崎 純一	潮来市総務部 部長
19		岩本 是	潮来市市民福祉部 部長
20		寺田 明弘	潮来市建設部 部長
21	その他市長が必要と認める者	大久保 雅司	行方市市長公室 室長
22		大堀 常昭	香取市総務企画部 部長

潮来市地域公共交通網形成計画

平成 29 年 3 月発行

潮来市地域公共交通活性化協議会

潮来市総務部秘書政策課

茨城県潮来市辻 626

TEL : 0299-63-1111(代) FAX : 0299-80-1100

E-mail : info@city.itako.lg.jp

【運行計画変更前】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		
計	利用者数	336	553	752	754	835	597	496	324	4,647人	1,490,810	321
	運行回数	388	388	388	388	388	388	388	388	3,104回		
	1便当り人員	0.86	1.42	1.93	1.94	2.15	1.53	1.27	0.83	1.49		

【運行計画変更後】鹿行北浦ライン運行実績表(12月1日～2月28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	5:35	8:00	9:30	10:40	13:05	14:10	16:00	19:05			
	潮来駅	6:33	8:58	10:28	11:38	14:03	15:08	16:58	20:03	計	収入額	平均運賃
12月実績	利用者数	28	49	80	57	65	51	63	6	399人	116,371	291
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	0.90	1.58	2.58	1.84	2.10	1.65	2.03	0.19	1.61		
1月実績	利用者数	22	44	87	43	48	31	54	11	340人	101,732	299
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	0.71	1.42	2.81	1.39	1.55	1.00	1.74	0.35	1.37		
2月実績	利用者数	30	46	79	53	49	39	39	2	337人	97,727	289
	運行回数	28	28	28	28	28	28	28	28	224回		
	1便当り人員	1.07	1.64	2.82	1.89	1.75	1.39	1.39	0.07	1.50		
計	利用者数	80	139	246	153	162	121	156	19	1,076人	315,830	293
	運行回数	90	90	90	90	90	90	90	90	720回		
	1便当り人員	0.88	1.54	2.73	1.70	1.80	1.34	1.73	0.21	1.49		

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	9:10	10:40	12:40	14:25	15:30	17:35	20:30			
	鹿島大野駅	7:43	10:08	11:38	13:38	15:23	16:28	18:33	21:28	計	収入額	平均運賃
12月実績	利用者数	7	27	59	73	84	53	38	8	349人	136,843	392
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	0.23	0.87	1.90	2.35	2.71	1.71	1.23	0.26	1.41		
1月実績	利用者数	22	23	49	56	102	35	37	10	334人	145,606	435
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回		
	1便当り人員	0.71	0.74	1.58	1.81	3.29	1.13	1.19	0.32	1.35		
2月実績	利用者数	13	32	32	53	69	48	22	15	284人	113,271	398
	運行回数	28	28	28	28	28	28	28	28	224回		
	1便当り人員	0.46	1.14	1.14	1.89	2.46	1.71	0.79	0.54	1.27		
計	利用者数	42	82	140	182	255	136	97	33	967人	395,720	409
	運行回数	90	90	90	90	90	90	90	90	720回		
	1便当り人員	0.46	0.91	1.55	2.02	2.83	1.51	1.07	0.36	1.34		

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
12月合計	利用者数	35	76	139	130	149	104	101	14	748人	253,214	338
	運行回数	62	62	62	62	62	62	62	62	496回		
	1便当り人員	0.56	1.23	2.24	2.10	2.40	1.68	1.63	0.23	1.51		
1月合計	利用者数	44	67	136	99	150	66	91	21	674人	247,338	366
	運行回数	62	62	62	62	62	62	62	62	496回		
	1便当り人員	0.71	1.08	2.19	1.60	2.42	1.06	1.47	0.34	1.36		
2月合計	利用者数	43	78	111	106	118	87	61	17	621人	210,998	339
	運行回数	56	56	56	56	56	56	56	56	448回		
	1便当り人員	0.77	1.39	1.98	1.89	2.11	1.55	1.09	0.30	1.39		
計	利用者数	122	221	386	335	417	257	253	52	2,043人	711,550	348
	運行回数	180	180	180	180	180	180	180	180	1,440回		
	1便当り人員	0.67	1.22	2.14	1.86	2.31	1.42	1.40	0.28	1.41		

5月～2月 合計	利用者数	6,690人	2,202,360	329
	運行回数	4,544回		
	1便当り人員	1.47人		