

第5章 地域公共交通の現状及び課題

1. 地域公共交通の現状の整理

先に整理した本市の現況、市民アンケート結果、利用者アンケート結果をもとに、項目毎に現状を整理すると下表の通りとなります。

	広域公共交通ネットワーク	地域公共交通ネットワーク	都市構造	サービス水準	公共交通の必要性	公共交通の利用意識	市の公共交通施策
鹿嶋市の現況	東京への移動や近隣市への市民の移動、外からの本市への移動がある。	市内では、公共交通空白地(駅から1km、バス停から300m圏域)は、市街地の郊外に多い。 公共交通空白地に高齢者が多く住む地区がある。	鹿嶋神宮駅等の交通結節点と生活施設が集積する地区が離れているため移動手段が必要。				公共交通への予算から年間約5千万円使っている。
市民アンケート	市民の高速バスの利用率(約7割)が年1回以上利用している。 通勤・通学や通院で神栖市へ移動する市民がいる。	タクシーを年1回以上利用している市民が約2割いる。	通勤・通学、買い物、通院の目的によって、目的地となる地区が異なる。	許容率4割で考えると、バスに求められるサービス水準は、運行頻度1時間に1便以上、運賃300円以内、バス停までの徒歩時間10分以内となる。これは、現在の公共交通のサービス水準よりも高い。	公共交通の必要性を感じている市民が約4割あり、鹿嶋コミュニティバスが良い施策であると感じている市民が5割以上いる。公共交通の必要性が確認されている。 公共交通の必要性の高い市民(自動車を利用しない市民)は、10歳代や75歳以上の高齢者に多い。	自動車から公共交通への転換意向は約2割ある。特に70歳代の転換意向が強い。 送迎されている市民が約3割で、そのうち約3割が送迎を減らすためにバスを便利にすべきと考えている。 鹿嶋コミュニティバスを知らない市民が約4割いる。	
利用者アンケート	高速バスは、市内のバス停よりも水郷湖来バスターミナルからの利用が多い。 鉄道は10歳代の利用が多い。 通学においてはスクールバスを利用している生徒が多い。			鉄道の運行頻度や運賃に対しての改善ニーズが高い。 鹿嶋コミュニティバスの運行頻度や運行時間帯に対しての改善ニーズが高い。			

項目ごとに課題を整理します。

広域公共交通ネットワーク	地域公共交通ネットワーク	都市構造	サービス水準	公共交通の必要性	公共交通の利用意識	市の公共交通施策
--------------	--------------	------	--------	----------	-----------	----------

図 5-1 地域公共交通の現状の整理

2. 地域公共交通の課題

【広域公共交通ネットワークの課題】

① 東京都や水戸市等への広域公共交通機関の役割分担と利便性強化

本市は、東京都や近隣市との間の広域的な移動も多い状況です。

広域的な公共交通は鉄道、高速バス、路線バスがあります。鉄道は10歳代の利用が多いことから、市内や近隣市間での通学の利用が多いと想定されます。一方で、高速バスは東京駅への直通であることから、さらに広域的な移動に資すると考えられます。鉄道については、運賃や運行頻度の改善ニーズがあり、高速バスについては、鹿嶋市内のバス停よりも水郷潮来バスターミナルからの乗降が多いという状況があります。広域公共交通機関の役割分担を明確にし、それに沿った利便性強化を進めることが課題となります。

② 近隣市との公共交通での連絡強化

通勤・通学の移動、商圈をみると本市と近隣市との移動は多い状況です。また、市民アンケートでは、通勤・通学や通院で神栖市を訪れる市民も一定程度確認できました。さらに、高速バスの乗降バス停を水郷潮来バスターミナルにしている利用者もいます。近隣市との公共交通での連絡強化が課題となります。

【地域公共交通ネットワークの課題】

③ 地域公共交通の役割分担と公共交通空白地での移動性確保

本市では、鉄道、路線バス、広域連携路線バス、鹿嶋コミュニティバスが運行されていますが市域の全体をカバーしているわけではありません。市街地の郊外では、公共交通空白地となるエリアもあります。

今後、これら公共交通空白地にお住まいの方が、自ら自動車の運転をしなくても日常生活を維持できるように、移動性を確保することが課題となります。

【都市構造の課題】

④ 駅等の交通結節点と生活施設集積地区の連絡

市民の日常の移動は通勤・通学、買い物、通院等の目的毎に外出先となる地区が異なります。

また、これらの地区は必ずしも鹿島神宮駅のような利便性の高い交通結節点の近くにある訳ではありません。

そこで、駅等の交通結節点と生活施設が集積する地区間の連絡を図ることが課題となります。

【サービス水準の課題】

⑤ 公共交通のサービス水準向上ニーズへの対応

市民の公共交通に対するニーズは、提供されているサービス水準よりも高いです。できるだけ市民のニーズにあわせていくための工夫が課題となります。

【公共交通の必要性の課題】

⑥ 中高生と遠距離通学を要する小学生や 75 歳以上の高齢者を中心とした公共交通サービスの充実

自動車を利用して外出することができない市民の割合が高いのは、10 歳代と 75 歳以上の高齢者です。

また、近年、高齢者の運転による交通事故が増加しており、高齢者の移動手段として公共交通の充実が求められています。

公共交通は全ての市民等が利用しやすいものを目指すべきですが、まずは中高生などの生徒、遠距離通学を要する小学生と 75 歳以上の高齢者といった交通弱者を中心として、公共交通サービスを充実させていくことが課題となります。

【公共交通の利用意識の課題】

⑦ 自動車から公共交通への転換意向の喚起

現在は家族等に送迎をされているが公共交通が便利になれば転換したいと考えている市民がいます。

また、日常生活で自動車から公共交通への転換の可能性のある市民が約 2 割います。特に 75 歳から 79 歳までの層では 3 割近くになります。

一方で、鹿嶋コミュニティバスを知らない市民が約 4 割います。

公共交通の利便性を周知し、利用してもらうための取り組みが課題となります。

【市の公共交通施策の課題】

⑧ 公共交通への財政的負担の最適化

市民アンケートにより公共交通の必要性や鹿嶋コミュニティバスの施策の妥当性が確認されました。

現在、本市では、公共交通対策に年間約 5 千万円もの事業費を投入しております（P92<本市の負担状況（平成 27 年度）>参照）。そのため、当市の財政状況を踏まえると、公共交通の拡充に要する事業費を、大幅に増額することは困難です。

今後、財政的な面も考慮に入れ、実情に合致した公共交通の最適化を図りながら、同時に充実させていくことが課題となります。