

令和6年度第3回鹿嶋市地域公共交通活性化協議会 次第

日 時 令和7年1月27日（月）

午後3時から

場 所 鹿嶋市役所3階会議室301

1 開 会

2 あいさつ

3 議 事

(1) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

(2) 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定について

(3) AIデマンド交通システムの導入について

(4) その他

4 閉 会

1 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

1 概要

鹿行広域バス(神宮あやめ白帆ライン)の運行に係る事業評価を行うものです。なお、関係機関との調整の中で、軽微な修正や変更など生じた場合は、事務局にて対応させていただきます。

(1)対象期間 令和5年10月1日から令和6年9月30日までの1年間

(2)対象路線 鹿行広域バス(神宮あやめ白帆ライン)

【参考】事業評価までの流れ

(1)計画認定の申請: 令和5年6月末まで

↓

(2)計画期間: 令和5年10月1日から令和6年9月30日までの1年間

↓

(3)交付申請: 令和6年11月末まで

↓

(4)事業評価: 令和7年1月末まで

令和6年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画/生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年 月 日

協議会名: 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①運行事業者	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
関東鉄道(株) (株)池田交通	系統名:鹿行広域バス(神宮あやめ白帆ライン) 運行区間:チェリオ・イオン~鹿島神宮駅・延方駅・水郷潮来バスターミナル・潮来駅~麻生庁舎 運行回数:16便/日 運賃:200円~500円	運行区間内の自治体での利用促進策等により,利用者数は増加傾向となっている。	A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。 運行日数366日	A ・1便当りの利用者数 目標 5.6人/便 実績 6.2人/便 ・年間利用者数 目標32,694人 実績36,119人 利用者数に増加傾向がみられ、目標を達成。	「鹿嶋市地域公共交通計画」に基づき,利用者ニーズ等の把握に努め,関係機関と利用促進策を協議していく。

事業実施と地域公共交通計画／生活交通確保維持改善計画との関連について

令和7年 月 日

協議会名:	鹿嶋市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>鹿嶋市地域公共交通計画の基本的な方針： 本計画では、第四次鹿嶋市総合計画に掲げる「スマート&コンパクト」なまちづくりに向け、公共交通体系の構築を一つの契機として「コンパクトなまち」を形成し、そのエリアにおける「誰もが利用しやすい公共交通体系の形成」を基本方針とします。</p> <p>上記を踏まえたフィーダー系統維持の目的・必要性： 鹿行広域バス(神宮あやめ白帆ライン)は、通学、買物、通院等の日常生活にだけでなく、観光などの移動も担っており、経由地である潮来駅や水郷潮来バスターミナル、延方駅、鹿島神宮駅では、他の交通機関と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは、路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。</p>

令和6年度 鹿嶋市地域公共交通活性化協議会（茨城県鹿嶋市） （地域内フィーダー系統確保維持事業）

地域の公共交通等の現況・課題

本市は平成7年に鹿島町と大野村との合併により誕生した。市内の移動手段として、コミュニティバス、デマンド型乗合いタクシーが存在し、市外への移動手段として、鉄道では、JR鹿島線（鹿島神宮駅）、鹿島臨海鉄道があり、路線バスでは、JR鹿島神宮駅から銚子駅までの地域幹線系統路線バスが運行されている。また、東京方面への高速バスも運行されており、一定程度確保されているものの、市内外を結ぶ公共交通ネットワークは十分とは言えず、市民が市外へ出かける場合や、市外の方が本市へ来訪する場合の障壁となっている状況である。

交通計画の基本的な方針／定性的な目標

【公共交通の役割】市民の移動に資する社会基盤として位置づけ、交通事業者・市民・行政等が協力していく。
【目指すべき将来像】地域の特性に合わせた効率的な公共交通ネットワークの構築を目指す。
【主な具体施策】高速バスの充実、広域路線バスとコミュニティバスの維持・充実、公共交通空白地対策

目標を達成するために行う事業の今年度実施状況

- ①デマンド型乗合いタクシーの運行（平成30年7月から）
 - ・市内公共交通カバー率100%を実現した。
 - ・令和4年10月に運行間隔を30分に短縮し、利便性向上を図った。
- ②広域路線バスの再編（平成31年4月から）
 - ・平成31年4月に神宮・あやめラインと白帆・あやめラインを統合し、より広域的な移動が可能となった。
 - ・新高校生にお試し乗車券付きリーフレットを配布し、バスの利用促進を図る。

アピールポイント

H31.4.1付けでそれまで運行していた鹿行広域バス（神宮・あやめライン）及び鹿行広域バス（白帆・あやめライン）2路線の再編を行い、鹿行広域バス（神宮あやめ白帆ライン）に一本化したうえで運行を継続している。

【鹿行広域バス(神宮あやめ白帆ライン)】
事業者名: 関東鉄道株式会社、株式会社池田交通
運行系統: チェリオ・イオン～麻生庁舎 31.5km
運行日: 無休
運行本数: 16便/日
運行車両: ノンステップバス
運賃: 200円～500円
運行主体: 鹿嶋市、行方市、潮来市



面積	106.04 km ²
人口（R6.4.1時点）	64,957人
15歳未満	7,367人
65歳以上	21,065人
高齢化率	32.4%

交通計画の計画期間

令和6年4月～令和11年3月

協議会開催状況

（令和6事業年度に係るもの）
・第1回（6月18日）
生活交通確保維持改善計画について、お試し乗車券等について
・第2回（11月6日）
鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定について
・第3回（1月27日）
事業評価について

鹿嶋市公共交通体系図

地域内定時路線型公共交通

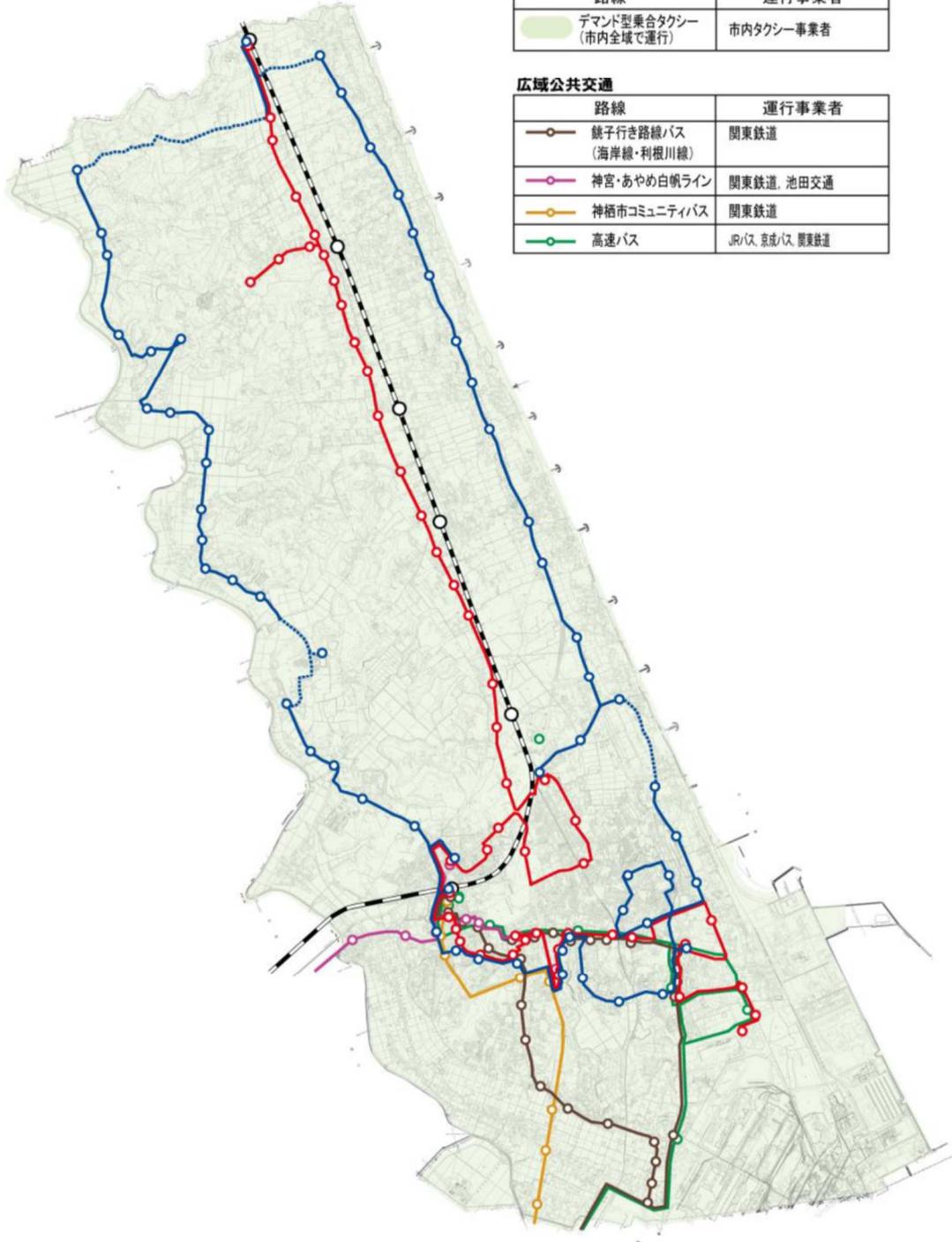
路線	運行事業者
JR鹿島線	JR東日本
大洗鹿島線	鹿島臨海鉄道
鹿嶋コミュニティバス中央線	池田交通
鹿嶋コミュニティバス沿岸路線	池田交通

地域内デマンド型公共交通

路線	運行事業者
デマンド型乗合タクシー (市内全域で運行)	市内タクシー事業者

広域公共交通

路線	運行事業者
銚子行き路線バス (海岸線・利根川線)	関東鉄道
神宮・あやめ白帆ライン	関東鉄道、池田交通
神栖市コミュニティバス	関東鉄道
高速バス	JRバス、京成バス、関東鉄道



鹿行広域バス(神宮あやめ白帆ライン)運行系統図



鹿行広域バス（神宮あやめ白帆ライン）

運行実績表（令和5年10月1日～令和6年9月30日）

チェリオ・イオン→麻生庁舎		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	計
10月実績	利用者数	73	231	138	208	221	232	240	147	1,490人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	2.4	7.5	4.5	6.7	7.1	7.5	7.7	4.7	6.0人
11月実績	利用者数	54	202	152	224	218	184	222	171	1,427人
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回
	1便当たり	1.8	6.7	5.1	7.5	7.3	6.1	7.4	5.7	6.0人
12月実績	利用者数	69	236	153	273	261	181	157	143	1,473人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	2.2	7.6	4.9	8.8	8.4	5.8	5.1	4.6	5.9人
1月実績	利用者数	46	222	141	227	181	171	189	135	1,312人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	1.5	7.2	4.6	7.3	5.8	5.5	6.1	4.4	5.3人
2月実績	利用者数	74	262	119	215	215	204	141	117	1,347人
	運行回数	29	29	29	29	29	29	29	29	232回
	1便当たり	2.6	9.0	4.1	7.4	7.4	7.0	4.9	4.0	5.8人
3月実績	利用者数	80	228	127	229	209	175	153	142	1,343人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	2.6	7.4	4.1	7.4	6.7	5.7	4.9	4.6	5.4人
4月実績	利用者数	84	221	160	218	232	209	176	134	1,434人
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回
	1便当たり	2.8	7.4	5.3	7.3	7.7	7.0	5.9	4.5	6.0人
5月実績	利用者数	96	236	152	222	217	186	228	152	1,489人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	3.1	7.6	4.9	7.2	7.0	6.0	7.4	4.9	6.0人
6月実績	利用者数	108	287	200	267	253	198	173	156	1,642人
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回
	1便当たり	3.6	9.6	6.7	8.9	8.4	6.6	5.8	5.2	6.8人
7月実績	利用者数	115	262	151	206	199	189	216	120	1,458人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	3.7	8.5	4.9	6.7	6.4	6.1	7.0	3.9	5.9人
8月実績	利用者数	89	257	125	256	207	178	158	87	1,357人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	2.9	8.3	4.0	8.3	6.7	5.7	5.1	2.8	5.5人
9月実績	利用者数	112	220	133	203	230	227	186	123	1,434人
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回
	1便当たり	3.7	7.3	4.4	6.8	7.7	7.6	6.2	4.1	6.0人
計	利用者数	1,000	2,864	1,751	2,748	2,643	2,334	2,239	1,627	17,206人
	運行回数	366	366	366	366	366	366	366	366	2,928回
	1便当たり	2.7	7.8	4.8	7.5	7.2	6.4	6.1	4.4	5.9人

麻生庁舎→チェリオ・イオン		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	計
10月実績	利用者数	292	160	230	267	236	121	162	86	1,554人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	9.4	5.2	7.4	8.6	7.6	3.9	5.2	2.8	6.3人
11月実績	利用者数	302	179	216	249	251	125	191	82	1,595人
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回
	1便当たり	10.1	6.0	7.2	8.3	8.4	4.2	6.4	2.7	6.7人
12月実績	利用者数	249	195	205	297	298	137	152	60	1,593人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	8.0	6.3	6.6	9.6	9.6	4.4	4.9	1.9	6.4人
1月実績	利用者数	263	128	210	296	299	152	146	68	1,562人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	8.5	4.1	6.8	9.6	9.7	4.9	4.7	2.2	6.3人
2月実績	利用者数	246	124	200	283	269	141	141	82	1,486人
	運行回数	29	29	29	29	29	29	29	29	232回
	1便当たり	8.5	4.3	6.9	9.8	9.3	4.9	4.9	2.8	6.4人
3月実績	利用者数	213	152	272	299	285	144	158	83	1,606人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	6.9	4.9	8.8	9.7	9.2	4.7	5.1	2.7	6.5人
4月実績	利用者数	335	106	215	287	260	145	151	80	1,579人
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回
	1便当たり	11.2	3.5	7.2	9.6	8.7	4.8	5.0	2.7	6.6人
5月実績	利用者数	391	109	165	300	244	138	134	82	1,563人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	12.6	3.5	5.3	9.7	7.9	4.5	4.3	2.7	6.3人
6月実績	利用者数	374	115	220	299	253	186	217	116	1,780人
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回
	1便当たり	12.5	3.8	7.3	10.0	8.4	6.2	7.2	3.9	7.4人
7月実績	利用者数	353	122	208	290	275	143	176	79	1,646人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	11.4	3.9	6.7	9.4	8.9	4.6	5.7	2.6	6.6人
8月実績	利用者数	155	123	237	338	257	162	124	82	1,478人
	運行回数	31	31	31	31	31	31	31	31	248回
	1便当たり	5.0	4.0	7.7	10.9	8.3	5.2	4.0	2.7	6.0人
9月実績	利用者数	316	103	208	233	212	136	184	79	1,471人
	運行回数	30	30	30	30	30	30	30	30	240回
	1便当たり	10.5	3.4	6.9	7.8	7.1	4.5	6.1	2.6	6.1人
計	利用者数	3,489	1,616	2,586	3,438	3,139	1,730	1,936	979	18,913人
	運行回数	366	366	366	366	366	366	366	366	2,928回
	1便当たり	9.5	4.4	7.1	9.4	8.6	4.7	5.3	2.7	6.5人

合計	
利用者数	36,119人
運行回数	5,856回
1便当たり	6.2人

2 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定について

○運賃等改定の経緯

鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーは、平成30年7月のサービス開始以降、現行の運賃体系を維持してきましたが、その間、新型コロナウイルス感染拡大による利用者の減少や燃料費の高騰、物価の高騰など社会情勢は大きく変化しております。加えて、令和5年9月には茨城県内のタクシー運賃が改定され、実質約15%の値上げとなっており、茨城県最低賃金も平成30年度の822円から令和6年度では1,005円と約20%上昇しております。

また、現行の運賃体系では、区域をまたぐと運賃が倍になるとのご意見もいただいているところです。これらの背景を踏まえて、鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーが、市内タクシー事業者の協力により成り立っていることや民業圧迫とならないよう検討した上で、この度、適正な受益者負担を前提とした、より細かな運賃体系へ見直しを行うものです。

○運賃協議会での協議事項

鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等を別紙1のとおり変更することについて、道路運送法第9条第4項の規定に基づき、鹿嶋市地域公共交通活性化協議会分科会 運賃協議会で協議を行いました。

前段に、道路運送法第9条第5項の規定に基づく意見募集を実施（令和6年12月4日～23日）しており、意見の概要とそれに対する市の考え方は、別紙2のとおりとなります。また、別紙3については、意見募集以外に出された意見も含めた意見の全文となります。

なお、いただいたご意見を踏まえ「別紙1の表4」を新たに加えております。

○運賃協議会での協議結果

- (1) 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定について（神栖モビリティサービス株式会社）
承認（承認4・不承認0） 承認日 令和7年1月22日
- (2) 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定について（有限会社中央タクシー）
承認（承認4・不承認0） 承認日 令和7年1月22日
- (3) 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定について（有限会社鹿島水郷タクシー）
承認（承認4・不承認0） 承認日 令和7年1月22日
- (4) 鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定について（有限会社光交通）
承認（承認4・不承認0） 承認日 令和7年1月22日

（ご意見）

- ・今後も社会情勢の変化等があると思うので、事業の収支状況や利用者の負担感等を考慮し、区域区分や運賃の見直しに関して検討が必要と考えます。
- ・市内一律運賃の方が、利用者にとっては分かりやすいかと思えます。タクシー初乗り運賃よりも、デマンドの最低運賃を高く設定すれば、タクシーの利用も進むかと思えます。
- ・運賃体系の見直しについて、現状維持でのサービス提供がご利用様が望まれることは一消費者の立場で考えれば重々理解できます。一方で、これまで事業者サイドで吸収してきた燃料費の高

騰や最低賃金の上昇等，これからも安定した良いサービスを継続させていただく為にも今般の運賃改定は大変ありがたく受け止めております。

- ・昨今の社会情勢を踏まえつつ，デマンド型乗合いタクシーを持続可能な事業とするためには，今回の料金改定はやむを得ないものと判断します。今後も引き続き，利用者の声に真摯に耳を傾けることはもとより，利用実態・乗降データの分析を行っていただき，デマンド型乗合いタクシーを必要とする方，事業を担っていただいているタクシー事業者，利用者以外の納税者の方々に一定の理解をいただけるよう事業設計をお願いします。また，利用者の大半が高齢者であることを踏まえ，福祉的配慮が必要な方に利用しやすい制度であることも必要と考えますので，この点についても，引き続きご検討をお願いいたします。
- ・昨今の燃料高騰，最低賃金の上昇を鑑みやむを得ないと判断し運賃改定に賛成します。
- ・①少子高齢化が顕著な地方都市に共通する課題は，行政サービスに係る福祉関連経費の増加対策にあるかと思われます。デマンドタクシーは「交通空白地域の解消」「交通弱者の救済」「地域コミュニティの活性化」に寄与するものであり，経費増に伴う運賃改定につきましては公平感を伴う受益者負担をお願いしたい。(鹿嶋市の地形・商業ブロックを勘案すると3ブロック制が理想であり，送迎距離格差においても理解が得やすいと思われる。)
- ・②デマンド事業の効率化に欠かせないのが事務局運営経費の位置付けであり，本来であれば運行主体であるタクシー事業者が鹿嶋市委託のデマンドタクシー事業を一括して行うのが理想と考えます。諸物価高騰の対処策の大半を利用者に強いるのではなく，事業体系全体を検証してスリムな行政サービスを模索していくのも一考かと思われます。
- ・③運賃決済の多様化も必要な情勢であると認識しております。キャッシュレスは時代の趨勢であり，デマンドタクシーにおいてもキャッシュレス決済サービスの早期実施を望みます。
- ・④デマンド車両については乗降し易いジャパントクシー等のUD車両に切り替え，高齢者が多い利用者の利便性を高めるよう事業者側の努力を促したい。
- ・⑤担当乗務員の接遇教育とともに，安全性を担保するためにも若年化を図り，デマンドタクシーが地域住民の身近で安心な「足」として定着するよう事業者側の意識改革も必要と考えます。
- ・過大な競争を招く恐れがあるもの，特定の利用者に対する差別的な取扱い等に該当しないと考えますので承認いたします。

表 1 区域分け変更表

変更前	変更後	該当する大字	利用の多い目的施設
大野	A	大小志崎, 武井釜, 浜津賀, 荒井, 青塚, 棚木, 和, 津賀, 武井, 志崎	ウエルシア鹿嶋大野店, ヌカガストアー
	B	角折, 荒野, 小山, 林, 奈良毛, 中	
鹿島	C	清水, 明石, 神向寺, 小宮作, 下津, 沼尾, 須賀, 田野辺, 山之上, 猿田, 田谷, 田谷沼, 高天原1~2丁目, 宮津台, 大船津, 爪木, 宮中1~8丁目, 大字宮中, 厨1~5丁目, 緑ヶ丘1~4丁目, 宮下1~5丁目, 神野1~4丁目, 城山1~4丁目, 根三田	小山記念病院, チェリオ・イオン, セミヤ鹿嶋東店, ビックハウス鹿嶋店, 島医院
	D	木滝, 佐田, 下埞, 谷原, 鱈川, 長栖, 泉川, 国末, 粟生, 光, 木滝佐田谷原入会, 木滝佐田下埞谷原入会, 旭ヶ丘1~2丁目, 港ヶ丘1~2丁目, 港ヶ丘, 平井, 平井東1~4丁目, 新浜, 平井南, 鉢形, 鉢形台1~3丁目	サンポートかしま, 鹿嶋病院, 鹿嶋市役所

表 2 運賃表

変更前			変更後		
パターン		運賃	パターン		運賃
同じ区域内の移動	大野 → 大野	500円	A → A	600円	
	鹿島 → 鹿島		B → B		
2区域の移動	大野 → 鹿島	1,000円	C → C		
	鹿島 → 大野		D → D		
隣接区域への移動	大野 → 鹿島	900円	A → B, B → A		
	鹿島 → 大野		B → C, C → B		
			C → D, D → C		
その他区域への移動		1,200円	A → C, C → A		
			A → D, D → A		
			B → D, D → B		

表 3 割引運賃表

変更前	変更後	対象
半額	300円引き	①未就学児及び障がい者 ②重度障がい者(身体1種, 精神1級又は療育A以上)の介助者
無料	無料	3歳未満で座席を使用しない場合

表 4 「障がい者」の定義に関する変更

変更前	変更後
「障がい者」とは, 身体障害者福祉法(昭和24年法律第283号)第15条第4項の規定により身体障害者手帳の交付を受けた者, 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律(昭和25年法律第123号)第45条第2項により精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた者及び茨城県療育手帳制度実施要項(平成6年3月22日障福発第272号茨城県福祉部長通知)の規定により療育手帳の交付を受けた者をいう。	「障がい者」とは, 身体障害者福祉法(昭和24年法律第283号)第15条第4項の規定により身体障害者手帳の交付を受けた者, 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律(昭和25年法律第123号)第45条第2項により精神障害者保健福祉手帳の交付を受けた者, 茨城県療育手帳制度実施要項(平成6年3月22日障福発第272号茨城県福祉部長通知)の規定により療育手帳の交付を受けた者及び難病の患者に対する医療等に関する法律(平成26年法律第50号)第7条第4項により指定難病特定医療費受給者証の交付を受けている難病患者をいう。

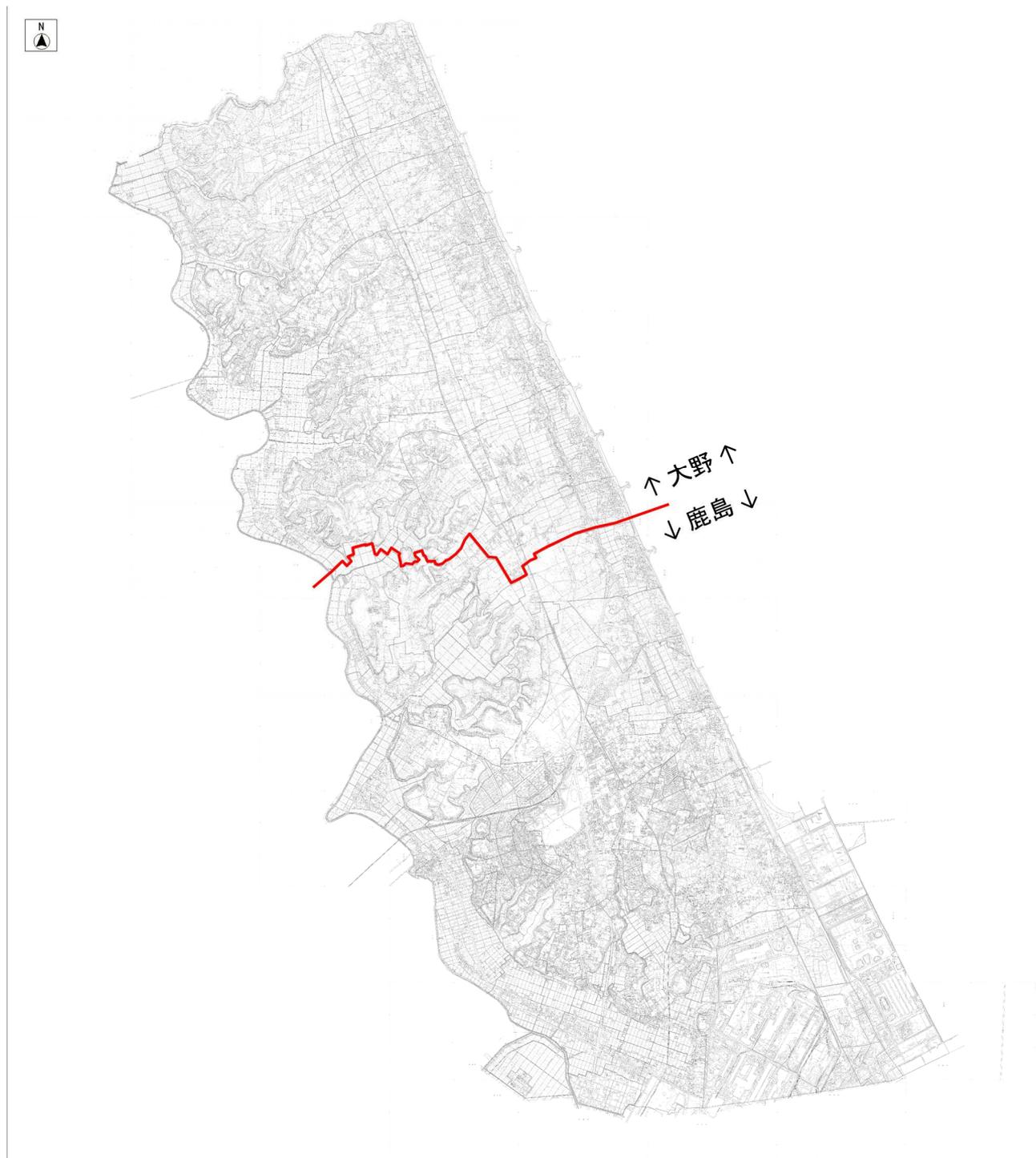
鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー運行計画表 変更前

項 目	内 容				
運賃	<p>市内を鹿島区域と大野区域に分け，下表のとおり運賃を設定。</p> <table border="1"> <tr> <td>同じ区域の移動</td> <td>2区域の移動</td> </tr> <tr> <td>500 円</td> <td>1,000 円</td> </tr> </table> <p>【割引運賃】</p> <p>(半額) ①未就学児及び障がい者 ②重度障がい者(身体1種，精神1級又は療育A以上)の介助者 (無料) 3歳未満で座席を使用しない場合</p>	同じ区域の移動	2区域の移動	500 円	1,000 円
同じ区域の移動	2区域の移動				
500 円	1,000 円				

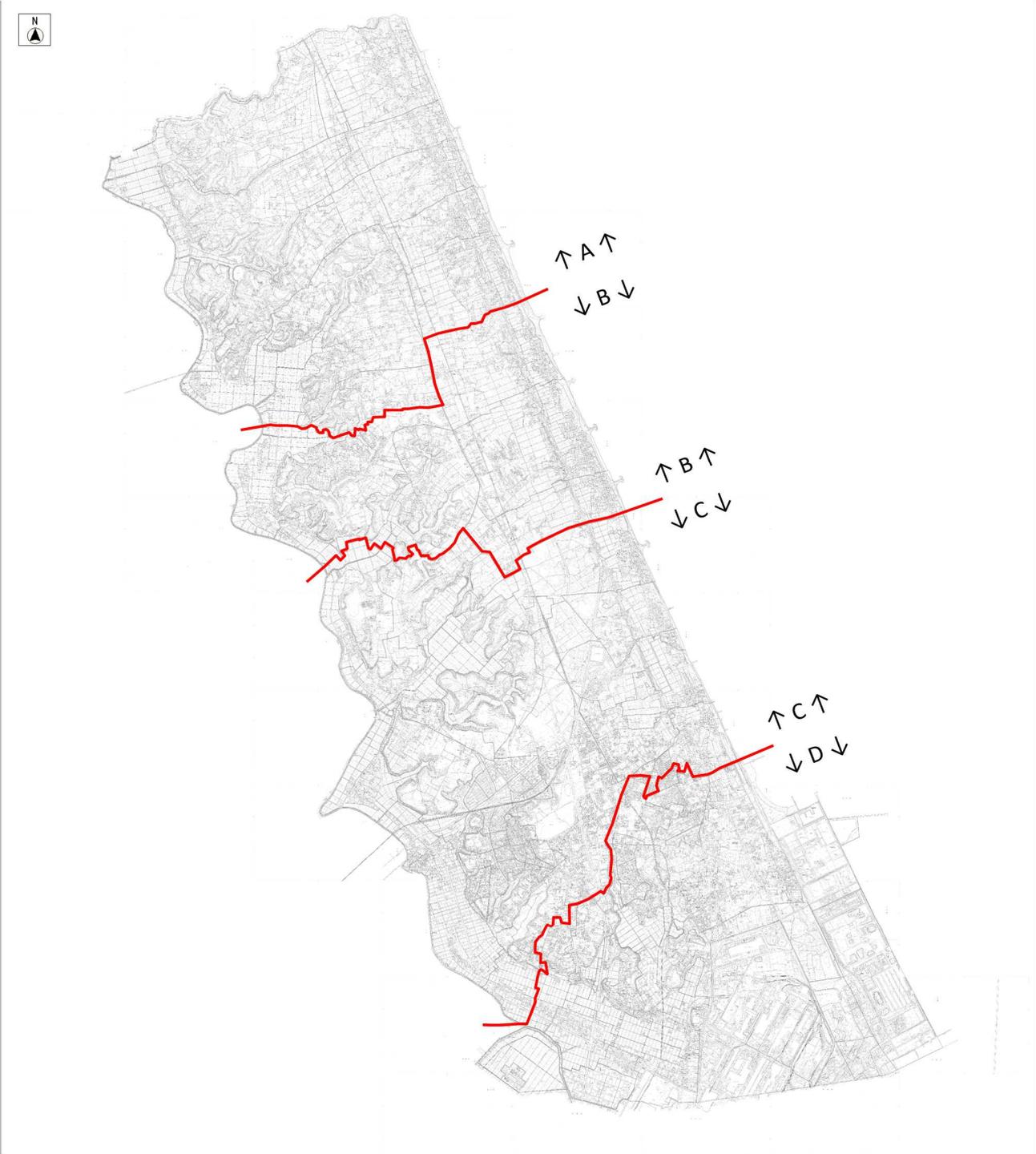
鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー運行計画表 変更後

項 目	内 容						
運賃	<p>市内をA区域，B区域，C区域，D区域に分け，下表のとおり運賃を設定。</p> <table border="1"> <tr> <td>同じ区域内の移動</td> <td>隣接区域への移動</td> <td>その他区域への移動</td> </tr> <tr> <td>600 円</td> <td>900 円</td> <td>1,200 円</td> </tr> </table> <p>【割引運賃】</p> <p>(300円引き) ①未就学児及び障がい者 ②重度障がい者(身体1種，精神1級又は療育A以上)の介助者 (無料) 3歳未満で座席を使用しない場合</p>	同じ区域内の移動	隣接区域への移動	その他区域への移動	600 円	900 円	1,200 円
同じ区域内の移動	隣接区域への移動	その他区域への移動					
600 円	900 円	1,200 円					

区域分け図 変更前



区域分け図 変更後



「鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定」に対するご意見の概要とそれに対する鹿嶋市の考え方

	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	① 入会金の廃止 ② 鹿嶋市内どこへ行っても片道 500 円、往復 1000 円を提案します。	デマンド型乗合いタクシーは、市内タクシー事業者の協力により成り立っております。この度、民業圧迫とならないよう検討した上での運賃体系の見直しでありますので、ご理解をいただけるよう努めてまいります。なお、ご提案の内容については、ご意見として伺います。
2	運賃改定とは昨今の物価高につき運賃を上げた方がよいという声があるのか。それとも乗る方の負担を少なくして多くの方々に利用していただきたい。どちらでしょうか。	デマンド型乗合いタクシーは、平成 30 年 7 月のサービス開始以降、現行の運賃体系を維持してきましたが、燃料費の高騰や県内タクシー運賃の改定、県内最低賃金の上昇など社会情勢は大きく変化しております。これら背景を踏まえた運賃体系の見直しとなります。
3	大野地区においては A・B の 2 区域としないことを要望する。	区域見直しの検討にあたっては、現行の運賃体系では区域をまたぐと運賃が倍になるとの意見が寄せられていることや市内タクシー事業者の方々が同じエリア内で一般のタクシー業を営まれていること、さらにはデマンド型乗合いタクシーを必要としていない方々の税負担も考慮し、今回の改定内容とさせていただく予定ですので、ご理解をいただけるよう努めてまいります。
4	市内全域を、一律 1,000 円とする。その方が複雑さを避け、より明快・明朗な運行・運賃になるので、良いのではないかと考えますが、如何でしょうか？	本市では、市税や人的・物的資源の減少を見据え、生活拠点や産業拠点を集約したコンパクトなまちづくりを進めており、公共交通は、コンパクトなまちを形成するための手段として位置付けております。 市内一律 1000 円とした場合、わかりやすい運賃体系となる一方で、コンパクトなまちづくりに反し、かつ、近距離利用者にとっては、負担感増となることが懸念されます。今回の運賃体系の見直しは、適正な受益者負担となるよう行うものでありますので、ご理解をいただけるよう努めてまいります。

5	現金支払を変更して、現金以外の支払も可とするべきではないかと思いますが、如何でしょうか？	キャッシュレス決済や事前決済の導入は、シームレスな公共交通サービスの提供にあたり必要な要素であると考えおりますので、交通事業者と協議を行ってまいります。
6	隣接区域への移動については、900 円ではなく、1,000 円にしてほしい。	今回の運賃体系の見直しについては、現行の運賃体系では区域をまたぐと運賃が倍になるとの意見が寄せられていることなどを踏まえ、適正な受益者負担となるように行うものでありますので、ご理解をいただけるよう努めてまいります。なお、ご提案の内容については、ご意見として伺います。
7	その他区域への移動については、2025 年度に 1,100 円、2026 年度に 1,200 円のように、段階的な改定をお願いします。一度での改定には反対です。	今回の運賃体系の見直しについては、昨今の燃料費高騰や県内タクシー運賃の改定、県内最低賃金の上昇などを踏まえ、適正な受益者負担を前提としたより細かな運賃体系となるよう検討しておりますので、ご理解をいただけるよう努めてまいります。なお、ご提案の内容については、ご意見として伺います。
8	デマンドタクシーの値上げ反対！何とか現状のままにして利便性を確保してほしい。	デマンド型乗合いタクシーを持続可能なものとするために、適正な受益者負担となるよう見直しを行うものでありますので、ご理解をいただけるよう努めてまいります。
9	大まかな距離の運賃にすることはできないのか。タクシーにはメーターもついており可能ではないでしょうか。	今回の運賃体系の見直しに当たっては、一般のタクシーのような距離制運賃や小学校区単位といった、より細かな区域制運賃なども検討してまいりましたが、利用登録者の約 85%の方が 70 歳以上の方であることも踏まえ、利用者にとって分かりやすさを優先した見直しとなります。
10	コミュニティバスの利用ができるような路線も視野に入れた運用も、これから先必要ではないでしょうか。	デマンド型乗合いタクシーは、公共交通空白地における市民の移動を確保する新たな公共交通として、事業を開始しております。現状、市内各駅での乗降は可能となっておりますので、電車やバスといった公共交通を組み合わせることで使っていただければと考えております。

鹿嶋市デマンド型乗合いタクシーの運賃等改定に対する意見（原文のまま）

パブリックコメント：A氏

私は 19 年前神奈川県より鹿嶋市に移り住みました。どうか現在まで自分の車で病院買物等の用事を済ませてきました。しかし、高齢につき（87 才）車をやめようと思っております。数年前デマンドタクシーができたことは大変うれしく思いました。しかし私が住んでいる大野地区から鹿嶋商店街に行くには片道 1,000 往復 2,000 は私に負担が大きく次のことを提案します。

- ① 入会金の廃止
- ② 鹿嶋市内どこへ行っても片道 500 往復 1,000

私が気になるのは運賃改定とは昨今の物貨変につき運賃を上げた方がよいという声があるのか。それとも乗る方の負担を少なくして多くの方々に利用していただきたい。どちらでしょうか。

パブリックコメント：B氏

この度は、上記の当該運賃等改訂に関して全体的な観点から言いますと、区域変更と運賃改定のパターン分けについては何かと問題があると考えられ、下記の如くに意見を述べさせて頂いております。また、その他の点についても意見を述べています。

意見 1. 区域分けについては変更後が 4 区域としているが、この点については大野区域在住の住民に負担が掛かり過ぎる。鹿島区域と違い、2 区域（A・B）の大野区域すると、従来 500 円では大野区域内どこでも行けたものが今回は各区域 600 円か 2 区域跨がりで 900 円ともなり、大野区域住民で多くの住民が 8 割アップとなる。鹿島区域と違い、大野区域は目的別で考えるとスーパーとか医院とかなどは可なりの部分で 2 区域となり、負担増となる。

という訳で、大野地区においては A・B の 2 区域としないことを要望する。勿論のこと、タクシーの運行上から言えば、大野区域の方が遥かに南北に長くある地域なので、運行効率から言えば、鹿島区域より大野区域の方へ負荷が掛かり、適切な考えではないと考えられますが、大野区域の社会インフラの現状を考えるとやむなしではないかと思う所である。

意見 2. 上記のことを踏まえて、4 区域の区割り及び複数運賃と値上げを思い切って、統合区域（市内全域）とし、一律 1,000 円とする。その方が複雑さを避け、より明快・明朗な運行・運賃になるので、良いのではないかと考えますが、如何でしょうか？

勿論、この案においては特に鹿島区域の住民の方々から強く異論のご意見がでるものと承知していますが、区域割りなしと単一運賃となり、色々な面で簡素化されるのではないかと考えます。また、同様に大野地区域においても不満が出ると思われそうですが、それでも中長期の観点からはその方法の方がより現実的ではないかと考えるので、ご検討をお願いします。そう言っても、鹿島区域・大野区域各住民のご了解を得るのはハードルが高いでしょうか？！

付け加えるに、現在ある乗降者の偏重に対して減少させ、より多くの人々が利用する切っ掛けとなり、利用者数と売上額の増加にも繋がればと思うが。

また、近距離乗降者の使用頻度がデマンドタクシーだけでなく、一般タクシーへの利用にも一定の効果があると思われるのでは？

意見 3，加えて、今般は予約方法も変更で WEB 予約（スマホ・PC から）も可としている。この観点から言えば、現行の現金支払を変更して、現金以外の支払も可とするべきではないかと思いますが、如何でしょうか？

市としては、今後の課題としてその点においても既にご検討をしているのではないかと考えるが、スマホ・PC を使う予約と共に支払も出来るシステムの構築を推し進めて頂きたいと思う。この件を宜しく願います。

最後に蛇足ですが、国土交通省が推進している MaaS 公共交通システムはいよいよ本格的に成ってきており、茨城県でも同システムを本格始動し始めていると聞いている。その流れに鹿嶋市も乗ってゆくべく、システム変更も行なっているとの事と認識しており、大いに頑張ってもらいたいと思う。

以上の意見となっておりますが、一市民の意見・提案として参考になれば、幸いです。宜しくお願い致します。

追記 1：意見 1 にある大野地域の社会インフラとは日常生活におけるスーパー等・医療機関の脆弱さを言ってます。即ち、同一区域での買い物と医療へのアクセスに支障があり、2 地区へ跨がる事が鹿島地区と比べて可なり多くなることを意味していて、500 円→900 円となり、8 割アップとなります。

追記 2：意見 2 にある一律 1,000 円の運賃は複雑さを避け、値上げも中長期における観点からの視点を述べています。この是非は宜しくご検討ください。

参考 1：尚、先般自家用車運転に不安を感じ、免許返納をした者がおりますが、自家用車の運転を行なうには諸々の経費を込み込みにすると、年間 30 万円～40 万円程（人によっては金額の増減ある）となり、月当りで言うと 3 万円前後となり、デマンド型乗合タクシーの利用の方が遥かに安上がりであると述べています。

その事からも、運賃の値上がりがあっても利便性が大いにある事とデマンド型乗合タクシーの有用性を市民へ大いに知らせるべきではないかと思いますが、如何でしょうか？

パブリックコメント：C 氏

今回 A～D 地区に分けられ隣の区に行くときは 900 円にとの事。A～C 地区、A～D 地区、B～D 地区に行く時は 1200 円にとの事。スーパー、店舗、病院が集中しているのは C 地区です。よって利用者はほぼ C 区に行く！

隣接区は 1000 円→900 円に値下げになる。A～C 区他 3 区は 1000 円→1200 円の値上げとなる。週 2 回往復利用すると隣接区は 200 円×2 回=400 円 1 ヶ月 400 円×4=1600 円 1 年だと 1600 円×12=19200 円 値下げとなる。

一方 A～C 地区他 3 区は週 2 回往復利用すると 400 円×2 回=800 円 1 ヶ月だと 800 円×4=3200 円 1 年だと 3200 円×12=38400 円と大幅な値上げとなる。

隣接区だと 19200 円の値下げとなり、A～C 地区他 3 区も 38400 円の値上げとなる。値上げの話だと思うのですが、あまりにも不公平感ありすぎです。

提案：隣接区は 900 円→1000 円に

A～C 地区等は 1200 円→1100 円にする 25 年度 26 年度にはそれぞれ 100 円値上げする。段階を踏んでの値上げをお願いします。一騎の 200 円の値上げには反対です。

昨今の物価の値上げりに年金生活者に負担がのしかかっています。私の住む近くにスーパー出店の話がありましたが、額賀が潰してるらしいです・・・

活発なのは道路工事だけ店舗は増えず畑はソーラーばかり・・・企業誘致の策はないのですか？神栖市のように・・・うらやましい。増収できれば生活しやすい環境になることを望みます。

パブリックコメント：D 氏

デマンドタクシーの値上げ 反対！

高齢者の免許返納と言われている中、デマンドタクシーに値上げは返納を思いとどまらせる事になります。何とか現状のままにして利便性を確保してほしい。

バス利用も大事ですが他の県では高齢者むけの良い政策があり、移住者を増やしている所もテレビで見ました。何とか値上げしないでやってほしい。

パブリックコメント：E 氏

今まで通り大野と鹿嶋の 2 区域に分けるので良いと思うが 4 つに区域分けするのであれば隣接区域の移動と言っても B 地域から C, C 地域から D とは 900 円（仮にの料金）は同じではない。不公平感が出ると思う。大まかな距離の運賃にする事は出来ないのか。

TAXI にはメーターもついているから少々面倒でも可能ではないでしょうか。タクシーの台数も増えるわけでもないし、電話での予約も電話が混雑していて通じない、予約も取れないことを考えれば、区域分けした、値上げしただけの問題ではないと思います。

年々高齢者が増える中、免許を返納したりしてデマンドの利用者が増える可能性もあでしょう。区域分けや運賃値上げだけの考えではこれから先の何の解決にもならないと思います。もっとよく考えてほしいと思います。

コミュニティバスの利用ができるような路線も視野に入れた運用もこれから先必要ではないでしょうか。デマンドを使用するのは足のない人達です、少しでもその人達の事を考えて議論してほしいと思います。良い事も悪い事も多数決で採否を決める議会も不満があります。

ご意見メール：F 氏

1.2.3 と個人的意見

1、公平に同率アップ

一律で平等、公平な運賃アップを希望します。現行の2区域ベースで同率の〇〇%アップが宜しいのでは？物価高騰等により運賃値上がりも致し方無しであれば、せめて、地域別の運賃差別にならぬようお願いしたい所です。

2、車種の充実化とサービスの向上

"乗り合い"タクシーと謳っているデマンド型タクシー。さて、時代のニーズに合った乗り合わせに適した車種・車両になっていますか？他県では、UD(ユニバーサルデマンド)タクシーも採用されており、身体の不自由な方々にも活用されているとか。運賃値上げで増収が見込めるのであれば、是非、車両の充実を図って頂きたい。サービスの向上が見られれば、利用者の理解も得られやすいかと思いますがいかがでしょう。

3、利用者側は"乗り合い"の意識をお持ちか？

割り勘タクシーの意識付けの強化

デマンドタクシーは、乗り合わせる事で更にお得に利用出来る割り勘タクシー。市議会一般質問のご答弁で「利用数はあるものの、登録者の64%程が利用していない」と知りました。利用者のほとんどが施設側が登録しているタクシーに乗っているのであれば、総人数に繋がるでしょう。個人で利用したい方の事情は様々ですが、乗り合いを意識して工夫する事により双方上手く行く可能性があるかもしれません。

最後に個人的な意見を述べます。

【鹿嶋市デマンドタクシー】の告知が解りにくい様な気がします。仕組みを解りやすく整理してからの周知でしたら、利用者層の広がりが期待できるかな？と。例えば、小学校の通学にデマンドタクシー。これは、バスも同様の事が言えるかも知れません。交通系ICカード使用で運転手さんにも負担をかけず笑顔。送迎の時間から解放される親御さん祖父母さんも笑顔です。

暮らしの上で、必要不可欠な公共交通機関。

慎重で的確なご計画の程、宜しくお願い致します。

ご意見メール：F氏（2通目）

始めに質問です。市(税金)からの補助金を受けて、タクシー会社が運行を委託されているとの理解で宜しいですか？さて、本市で平成30年7月に始まったデマンドタクシーですが、6年程経過しての成果はいかがでしょう。「デマンドタクシー導入前の鹿嶋市のタクシー利用状況と満足度はどうだったのか？」と素朴な疑問が浮かびます。

今一度、デマンドタクシーの存在意義を根本的に考え直す必要があるのではないかと考えます。公共交通機関は、なくてはならないのは大前提ですが…もし、運行する側の状況の変化(運転手減少、ガソリン代高騰等)による厳しい経営難で、しかも、デマンドタクシー運行業務で負担を強いられているのであれば、本来のタクシー業務で収益をあげて頂いた方が良いと思うのですがどうでしょう。本来のタクシー運賃の方が収益が良いのですから。登録者の40%の利用に留まっている現状をふまえ、恐らく、利用されていない方々は別の公共機関を利用しているか、ご近所の方に助けて貰っているのではないかと考えられます。

次に、私が見聞きしたことをお話します。先日、道端で3人の高齢者の方と遭遇しました。他県から緊急事態で来た所、タクシーに乗れなかったそうです。運転手さんに「登録していないと乗せられない」と言われたとか。慣れない土地に降り立ち、鹿島神宮駅から大野地域Bエリアに辿り着く手段もなく、途方に暮れたことでしょう。その他の話として、地元のスーパーマーケットで沢山の買い物袋を持った高齢者が、後部座席に乗り込む光景を目にしました。長い時間がかかっている様子を、見かねた通りすがりの方が手伝って下さる姿を見てホッと嬉しくなった記憶があります。デマンドタクシーの運転手の方は、運転のみに徹底されている様子を度々見かけます。本来、タクシー業務の一部であろうサービスは、デマンドタクシーと名前が変わった途端に無くなってしまふのでしょうか？

ある納税者の方が「デマンドタクシーへの補助金は、市が利用するに相応しい乗り物を用意して定年退職したタクシー運転手の方を雇用し、市がデマンドタクシーの運営をしても良いのでは？ライドシェアも考慮したらどうなのかな？いずれにしても、納得の行く税金の使い方をして欲しいものだ」と言っていました。大変な思いで納税しているが故の声だと思います。

ここ数年の間に、想定外の出来事が続き、私達の考え方や生き方を変化させるおえない状況になってしまいました。ある程度現在の状況に合わせながらも、明らかに古い慣習のまま不都合であれば、見直しだけでなく、新たな計画・検討・健全な実施の必要があると思いますがいかがでしょうか。どうぞ宜しくお願い致します。

ご意見メール：G氏

12/3の議会全員協議会で給食費値上げ、デマンドタクシー値上げ、地域福祉推進員の廃止を提示されたとの事ですが、その全てに反対します。

またデマンドタクシーにおいても値上げに反対します。ガソリンの値上げなどがあり苦しい理由もわかりますが、せめて低所得者や高齢者にタクシー券などを配布するとか、そういう措置も必要だと思います。

お手紙：H氏

拝啓

厳冬の候 田口市長様には、日々重責を担われて御苦様です。

早速ですが、伺い知ると私共高齢で運転免許証を保持せず誠に便利に利用している「デマンドタクシー」の利用料金が区域し実質値上げされるとの事。

私事ですが、当市に移住し以来数十年になります。想い返せば、鹿島開発により昭和47年国鉄鹿島線が開通し過去に云われていた所謂「陸の孤島」を拭い切ったと推察しており、その後徐々に交通網も整備され、市内循環コミュニティバスが導入され、数年後現在のデマンドタクシーへと継がり月々の病院通い、週二回の買物等交通弱者にとっては無くてはならない貴重な交通手段であります。

そこで結びとして、現行料金（二区域）を変更をしない様心より切望申し上げます。

「鹿嶋市民憲章」のお互いの立場を尊重し思いやりの心で住みやすいまちを常に心掛けて若い人のみならず市民ひとりひとりにさらに私共交通弱者に対しても暖かい目差しを向けて頂きたく強く利用料金を変更せぬ様重ねてお願い致します。

草々

(主食の米も高騰したが食わない訳にもならずスーパーにて 5 kg を求めたが到底バスには乗れずデマンドタクシーに頼らざるを得ないのです。)

追記

隣接の潮来市は、当市の財政状況とは違うと思いますが参考迄に！

- ① 潮来コミュニティバス実証運行 (無料) 一日三便
- ② 運転免許証不保持の高齢者 (75 才以上) 年間 900 円のタクシー補助券 48 枚交付
- ③ 鹿行広域バス (チェリオイオン～麻生庁舎) 鹿嶋市内 300 円, 潮来市内 200 円

協議会委員の皆様にも、いつなん時か不明ですが運転出来ない状況が訪れます。どうぞ、自己のこととしてぜひ現状維持に続行に賛成して下さい。

お電話 (意見の概要になります) : I 氏

デマンドの料金改定について、新聞に挟んであったチラシ？を見て電話した。

佐田は区域分けでは D だが、実際はチェリオに近い為、C ではないか？サポートや鹿島病院は遠い為、区域分けについて変ではないか？見直してほしい。理由を知りたい。

今までの料金 (500 円) から片道 400 円・往復 800 円高くなるのは困る。

お電話 (意見の概要になります) : J 氏

新聞折り込みでデマンド運賃の値上がりに関する共産党系のチラシが入っていたが、デマンドの運賃が値上がりしたのか？燃料費の高騰、民間タクシー運賃の値上がりを考慮すれば妥当。一度も使ったことはないが、デマンド運行開始当初に登録済みであり、免許返納の兼ね合いで、翌年 1 月から使用したいと考えている。

お電話 (意見の概要になります) : K 氏

デマンドタクシーで乗合いになった人から聞いたが、値上がりしたのか？既に値上がりしているとは本当か？

お電話 (意見の概要になります) : L 氏

知人から聞いたが、デマンドの運賃が上がったのか？

お電話 (意見の概要になります) : M 氏

共産党のチラシを見た。デマンド運賃は地区制ではなく、一律にした方が良いのではないかと、また、デマンドではなく、小さなバス複数台で鹿島エリア内を周遊させた方が良いのではないかと、大野エリアに住んでいる方は、定年退職し移住してきた人が多くおり、コミバス、デマンドを利用する人が多いように感じるが、昔から鹿嶋市に住み税金を多く払ってきた私たちと同じサービスを受けられるのはおかしい。

お電話 (意見の概要になります) : N 氏

知人からデマンドの運賃が上がると聞いたが、1 回あたり 400 円も上がるのは困る。

鹿嶋市議会 12 月定例会一般質問（質問の概要になります）：〇議員

- ・鹿嶋市内を 2 分割にするのではなく、小学校単位で区分して料金を計算するなど、市民の納得感のある料金設定に変更していくべきと訴えてきたが、市の考えは。
- ・エリア別については改善を申し入れたい。B 区域は人気の目的施設がなく A 区域のヌカガストアーなどに買い物にいくと 900 円となってしまう。600 円と 900 円の間の運賃設定、又は、600 円に据え置きするなどの対応を強くお願いしたい。普段の買い物で片道 900 円の負担は実質 80%の値上げになってしまう。市の見解は。
- ・難病患者の方で、病気により車の運転が困難な人、免許を手放した人がいる。今回の改正では障害者割引が半額から 300 円引きとなっている。割引を減らすだけでなく、難病患者に対して割引制度を設けるよう配慮してほしいが市の見解は。
- ・デマンド型乗合いタクシーの利用の多い方（ヘビーユーザー）は、料金改定（値上げ）となると支出が多くなる。これらの方に対して、別途、福祉的な支援としての福祉タクシーを行ってはどうかと考えるが、市の見解は。