

# 鹿島市地域公共交通網形成計画 (素案)

平成 29 年 3 月

鹿島市

---



## はじめに

現在の鹿島市の公共交通には、福岡市及び長崎市をそれぞれ約1時間で結ぶJR長崎本線、民間公共交通事業者の祐徳バス(株)による路線バス、鹿島市地域公共交通活性化協議会が運行する市内循環バス及び高津原のりあいタクシーがありますが、近年は、人口減少や自家用自動車の普及、ニーズの多様化等による公共交通利用者の減少が続き、民間公共交通事業者の経営環境の悪化や市の財政負担が増加する等の事態が生じており、本市の地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

しかし、市民の重要な移動手段である地域公共交通は、地域活性化に必要な社会基盤として、社会経済活動を支えるものであり、その活性化・再生は本市における喫緊の課題でもあります。

こうした状況の中、本市においては、今後、本格的な少子高齢社会を迎えるにあたり、交通移動手段を持たない市民生活の支えとなる地域公共交通の確保・維持に向けた課題を解決するために、平成22年3月には「鹿島市地域公共交通総合連携計画」を策定し、本市における地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針と目標を定め、上記の市内循環バス及び高津原のりあいタクシーを実証運行路線として開設しました。

その後、国においては平成25年12月の交通政策基本法の発布や、平成26年5月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正等があり、また、本市においても公共交通の利用者が減少するなど、本市を取り巻く状況は変わりつつあります。

この度、「鹿島市地域公共交通総合連携計画」等の既存計画の成果及び地域・社会情勢の変化や新たな動向等を踏まえ、今後の公共交通の運行についての具体的な指針となる、「鹿島市地域公共交通網形成計画」を平成28年度に策定することといたしました。

本計画は、「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」にもとづき、「まちづくりとの連携」や「地域全体を見渡した面的なネットワークを再構築」するという点を骨子としており、国が定める地域公共交通の在り方を踏まえた、持続的な公共交通ネットワークの再構築を推進するものです。

今後は、本計画にもとづき、市内循環バスの路線の再編やダイヤ改正、路線バス、市内循環バス及び高津原のりあいタクシーの利用促進、交通不便地域の解消のための施策などについて、地域・事業者・行政が一体となった取り組みを行い、さらなる公共交通の整備充実を図ってまいりますので、関係者の皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

最後に、計画策定にあたり貴重なご意見や審議を賜りました鹿島市地域公共交通活性化協議会の皆様、ご協力をいただきました関係者の皆様に対し、厚くお礼申し上げます。

平成29年3月  
鹿島市長 樋口 久俊



- 目次 -

1.	計画策定の背景と目的	1
2.	本計画の位置づけ	2
3.	計画期間	2
4.	鹿島市の公共交通における現状	3
4.1.	地域の現状	3
4.1.1.	人口の推移	3
4.1.2.	人口分布	4
4.1.3.	周辺地域への流出・流入動向	6
4.1.4.	自動車保有台数	7
4.1.5.	観光客の状況	8
4.2.	まちづくりの動向	9
4.2.1.	生活利便施設の立地状況	9
4.2.2.	上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針	10
4.2.3.	今後の整備予定	16
4.3.	公共交通の利用状況	18
4.3.1.	交通手段別利用率	18
4.3.2.	路線バスの利用状況	18
4.3.3.	市内循環バス	24
4.3.4.	高津原のりあいタクシー	26
4.3.5.	鉄道利用者数	28
4.3.6.	タクシーの利用状況	28
4.3.7.	観光客の利用交通手段	29
4.4.	鹿島市地域公共交通総合連携計画	30
4.4.1.	「鹿島市地域公共交通総合連携計画」において策定された目標及び施策	30
4.4.2.	「地域公共交通総合連携計画」において策定された具体的達成目標	33
5.	鹿島市の地域公共交通の課題	34
5.1.	地域・社会的な課題	34
5.1.1.	公共交通に対する補助負担額の増加	34
5.1.2.	将来的な人口減少と少子化・高齢化による利用者層の変化	35
5.2.	公共交通運行の課題	37
5.2.1.	低迷する市内のバス路線	37

---

5.2.2.	効率的な運行が難しい地形条件	38
5.2.3.	利用ニーズとバス運行体系のミスマッチ	39
5.2.4.	待合場所の不足や待合環境の不備	42
5.2.5.	郊外に点在する公共交通空白地域の存在	43
5.3.	その他交通に関する課題	44
5.3.1.	自家用車への高い依存度	44
5.3.2.	増加する観光客	45
<b>6.</b>	<b>現状の課題と今後の取組の方向性</b>	<b>46</b>
6.1.	取組の方向性（基本方針）	48
6.2.	計画目標と実施事業	49
6.3.	鹿島市の新しい公共交通網のイメージ	50
6.4.	実施事業	51
6.4.1.	生活実態に合わせた公共交通網の再構築	52
6.4.2.	利用しやすい公共交通空間の整備	54
6.4.3.	公共交通に関する利用促進策の実施	55
6.4.4.	観光周遊に寄与する公共交通の構築	56
<b>7.</b>	<b>計画期間</b>	<b>58</b>
7.1.	生活実態に合わせた公共交通網の再構築のスケジュール	58
7.2.	利用しやすい公共交通空間の整備のスケジュール	59
7.3.	公共交通に関する利用促進策の実施のスケジュール	60
7.4.	観光周遊に寄与する公共交通の構築	61
<b>8.</b>	<b>計画の達成状況の評価</b>	<b>62</b>
8.1.	数値目標	62
8.2.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善	64
8.3.	計画方針毎の実施主体と、それぞれの役割の明確化	65
<b>9.</b>	<b>資料編</b>	<b>66</b>
9.1.	鹿島市地域公共交通会議 委員名簿	66
9.2.	計画策定経過の概要	66
9.3.	アンケート調査結果	66

---

## 1. 計画策定の背景と目的

鹿島市は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」にもとづき、平成 21 年 3 月に行政、公共交通事業者、市民代表等からなる「鹿島市地域公共交通活性化協議会」を組織し、地域公共交通に関する課題の協議検討を行うとともに、公共交通事業者の自助努力に対し行政が支援する形でバス路線の維持を行っている。

平成 21 年度に実施した住民アンケートやヒアリング等を通じ、路線バス再編とともに新たな交通モード・交通施策の導入の方向性や課題や利用促進の取組を示した「鹿島市地域公共交通総合連携計画」を策定し、現在、同計画にもとづき、市内循環バスの運行および高津原のりあいタクシーの運行を実施しているところである。

加えて、交通弱者のための足を確保するために廃止路線代替バス及び生活交通路線の運行がなされているところである。

しかし、利用者の減少に歯止めをかけるまでは至っておらず、現状の路線維持は厳しい状況に陥っている。また、鉄道交通についても九州新幹線西九州ルートの開通後には長崎本線の利便性が低下することが懸念されており、今後急速に進展していく高齢化、人口減少社会に対して、市民の日常生活における移動手段をいかに確保維持し、ニーズを満たしていくかは重要な課題である。

一方、国においては、平成 25 年 12 月に交通政策基本法が公布、施行され、交通施策への基本理念等とともに、国・地方公共団体等の責務等が明らかにされている。また、平成 26 年 5 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、そこでは地域公共交通が地域社会の活力を維持・向上させるために果たす役割のために、地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワークサービスを形成することの重要性が示されている。

上記の状況において、本市の公共交通施策を進めるにあたっては、既存課題への対応と同時に本市にとって望ましい公共交通のあり方を描き出すことがまずもって重要と考えられる。そして本市の公共交通に対するビジョン・方向性を関係者と共有するとともに相互の連携をより密接なものとし、地域公共交通へのニーズに応えるために「鹿島市地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

## 2. 本計画の位置づけ

本計画は、「第六次鹿島市総合計画」を上位計画とした計画である。

また、まちづくり政策に関し、「鹿島市都市計画マスタープラン」や「鹿島市人口ビジョン・鹿島市まち・ひと・しごと創生総合戦略」等、関連計画との整合性を考慮して策定するものである。

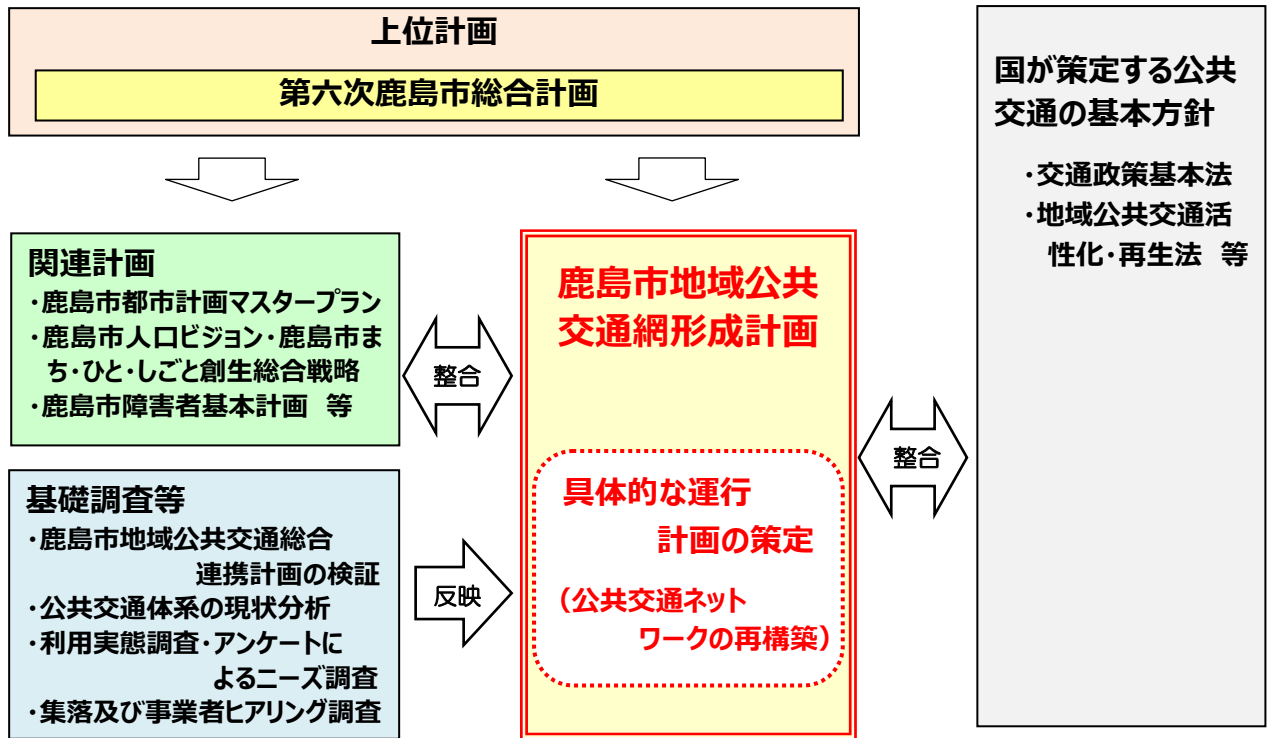


図 2-1 鹿島市地域公共交通網形成計画の位置づけ

## 3. 計画期間

平成 29 年度から平成 33 年度までの 5 年間を計画期間とする。



## 4. 鹿島市の公共交通における現状

### 4.1. 地域の現状

#### 4.1.1. 人口の推移

近年の鹿島市の人口は、年々減少しており、平成 22 年の人口は昭和 55 年に比べ 88% であり、1 割以上少なくなっている。

また、国立社会保障・人口問題研究所の推計においては、平成 27 年に 29,665 人である人口が、平成 52 年には 22,317 人と、30 年間に 8 千人以上減少すると予測されている。

特に、少子化に伴い年少人口の減少は著しく、平成 27 年に 4,188 人である年少人口は、平成 52 年には 2,631 人にまで減少すると予測され、高校生などの通学移動時にバス利用が想定される年齢層はますます減少していくと思われる。

一方、高齢化に伴い高齢化率・高齢者数は増加しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計においては、10 年後の平成 37 年まで増加が予測されている。

このため、今後の本市においては、自家用車等を用いた自力での移動が困難となる高齢者等の交通弱者に対する移手段としての公共交通網の整備が必要となっている。

※高齢化率：65 歳以上の人口が総人口に占める割合

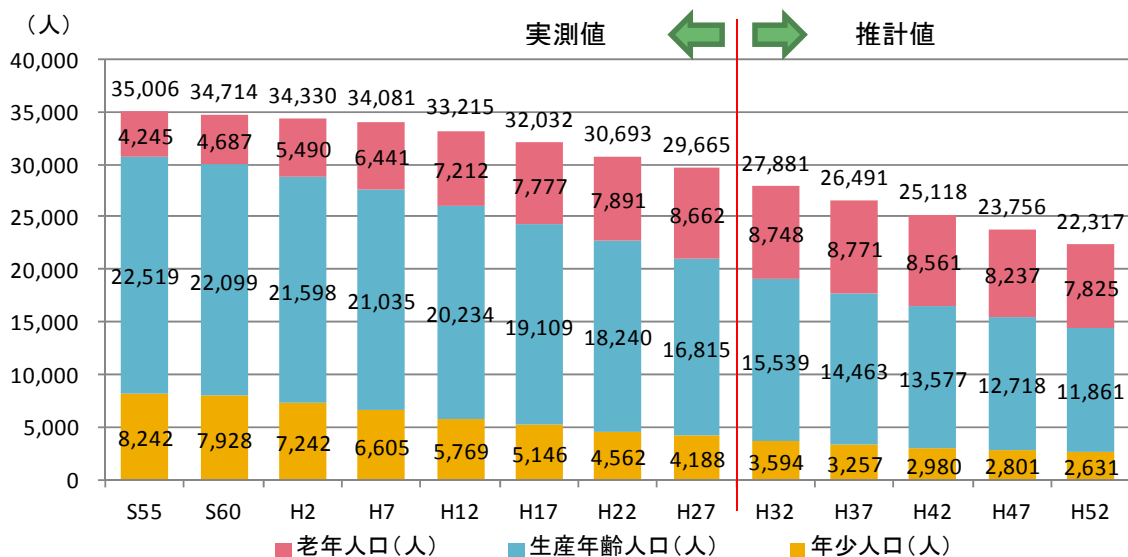


図 4-1 鹿島市の人口の推移

※年少人口：15 歳未満・生産年齢人口：15 歳以上 64 歳以下・老年人口：65 歳以上

※H27 年までは、国勢調査の実績値。H32 年以降は国立社会保障・人口問題研究所が、H22 年以前の国勢調査の推移を用いて算出した推計値。

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所『日本の市町村別将来推計人口』（平成 25 年 3 月推計）

## 4.1.2. 人口分布

### 4.1.2.1 人口分布

平成 27 年度の住民基本台帳データをもとにした鹿島市の人口分布は、以下に示すとおりとなる。特に人口が多い場所は、高津原地区や納富分地区等、市の中心部にみられる。

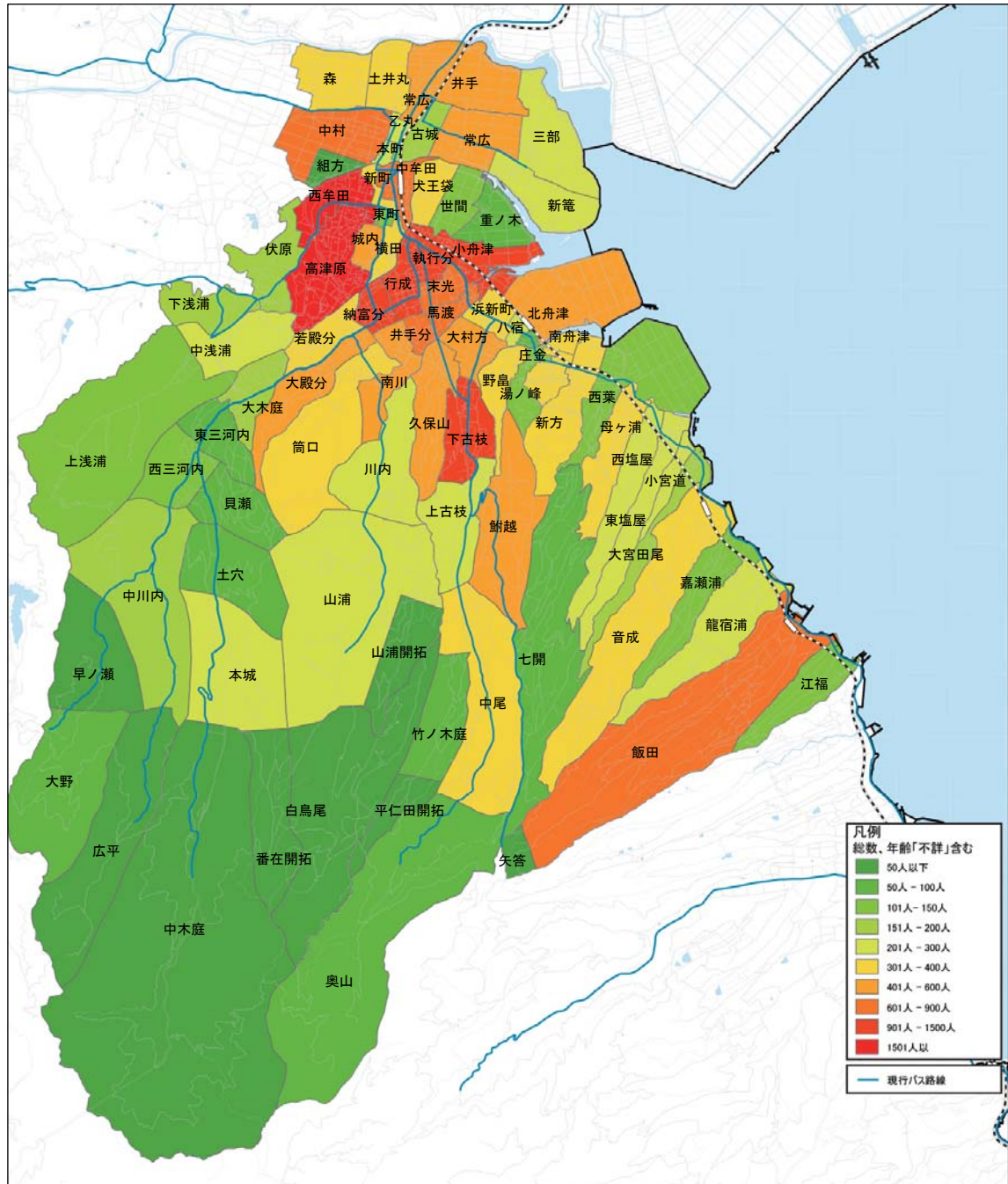


図 4-2 鹿島市の人口分布

出典：平成 27 年度住民基本台帳データをもとに作成

#### 4.1.2.2 高齢者人口分布

平成 27 年度の住民基本台帳データをもとにした鹿島市の 65 歳以上の人口分布は、以下に示すとおりとなる。特に人口が多い場所は、高津原地区や納富分地区等、市の中心部にみられる。また、飯田地区でも、高齢者がやや多くみられる。

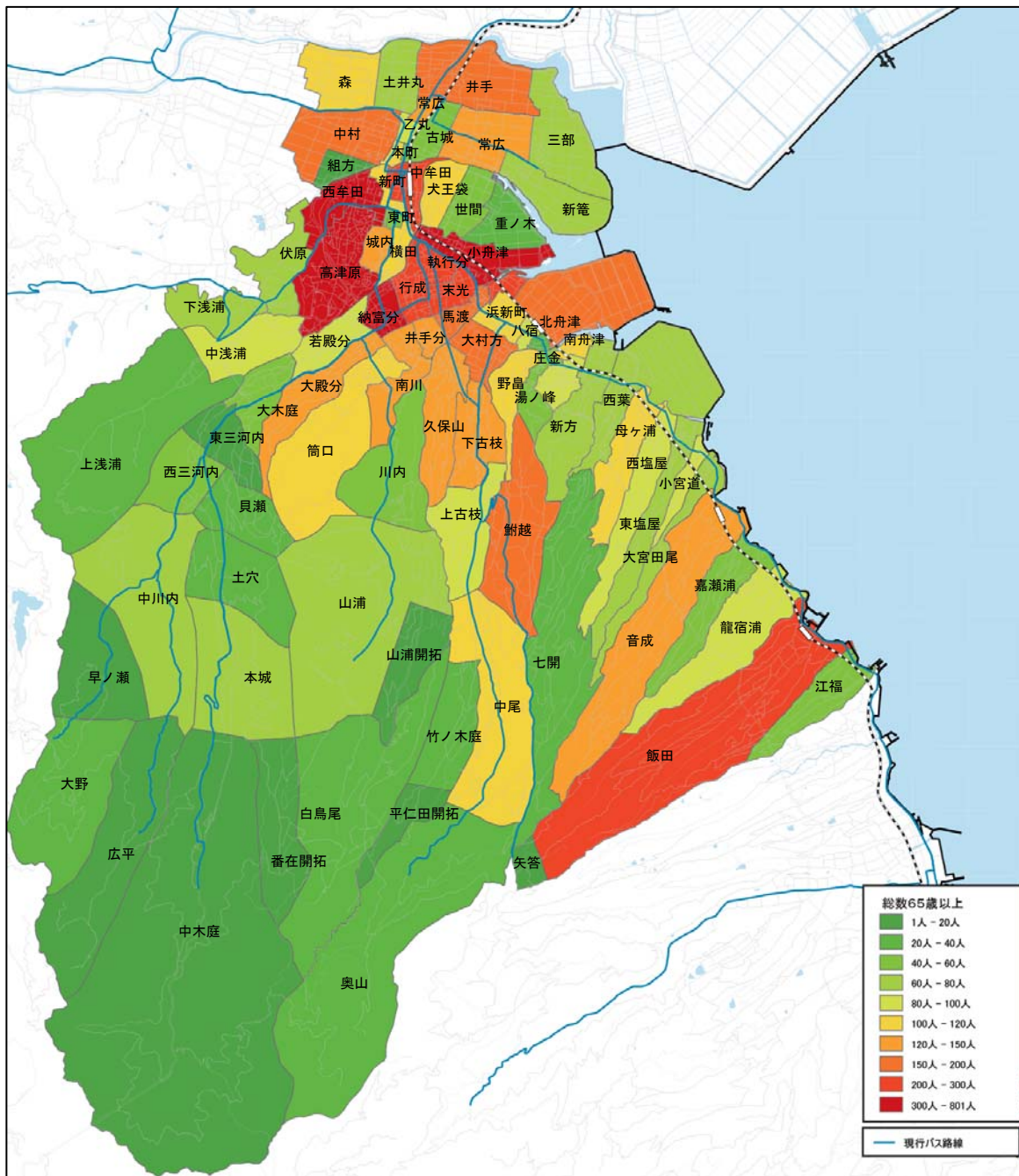


図 4-3 鹿島市の高齢者分布（65 歳以上）

出典：平成 27 年度住民基本台帳データをもとに作成

### 4.1.3. 周辺地域への流出・流入動向

#### 4.1.3.1 常住者（鹿島市内に住んでいる人）」の通勤・通学先

平成 22 年度の「常住者（鹿島市内に住んでいる人）」17,300 人の通勤・通学先は、「市内 65%（11,243 人）」となり、次いで、「嬉野市 7%（1,286 人）」、「佐賀市 5%（926 人）」、「白石町 5%（800 人）」、「武雄市 4%（771 人）」の順となる。

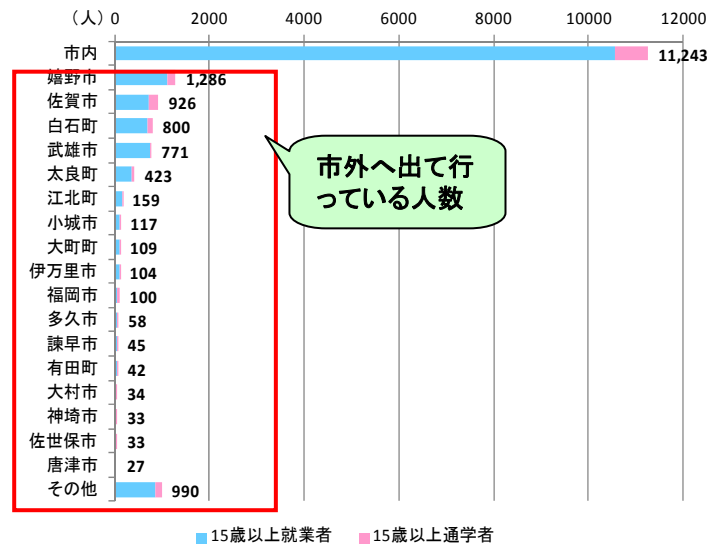


図 4-4 鹿島市の常住者の通勤・通学先

平成 22 年度国勢調査

#### 4.1.3.2 就業者・通学者（鹿島市内で働いている人・学んでいる人）の常住地

平成 22 年度の 15 歳以上の就業者・通学者（鹿島市内で働いている人・学んでいる人）16,778 人の常住地は、「市内 67%（11,243 人）」となり、次いで「嬉野市 10%（1,715 人）」、「白石町 5%（835 人）」、「太良町 4%（698 人）」、「武雄市 3%（579 人）」の順となる。

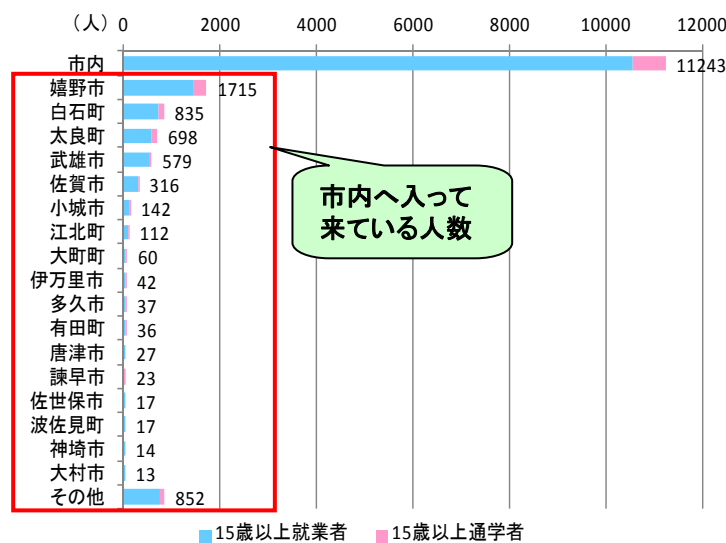


図 4-5 鹿島市の就業者の常住地

平成 22 年度国勢調査

常住地：各人が常住する場所。同一の場所に 3 か月以上にわたって住んでいるか、又は 3 ヶ月以上にわたって住むことになっている場所をいう。

#### 4.1.4. 自動車保有台数

鹿島市の自動車保有台数は、過去 10 年間、増加傾向になっており、多くの人が自家用車を利用していることが伺える。

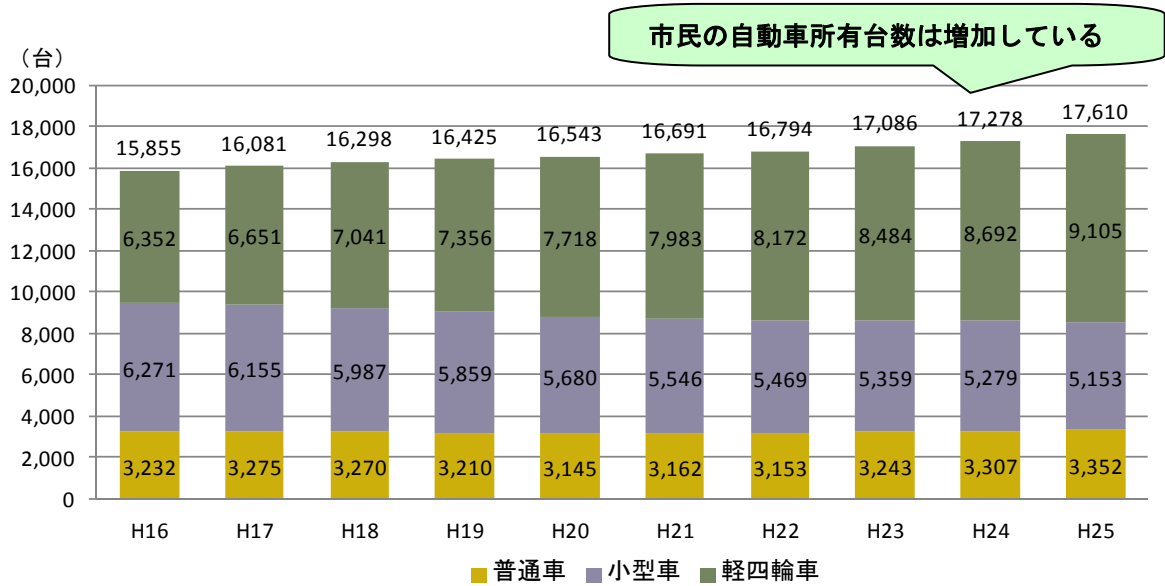


図 4-6 鹿島市内の自動車保有台数の推移

出典：佐賀県統計年鑑



#### 4.1.5. 観光客の状況

鹿島市の観光客の状況をみると、観光客数は増加傾向にあり、県内南部地区（武雄市・鹿島市・嬉野市・大町町・江北町・白石町・太良町）では最も多い。また、観光消費額は H24 年以降増加傾向となっており、特に土産品関連の消費が多くみられる。

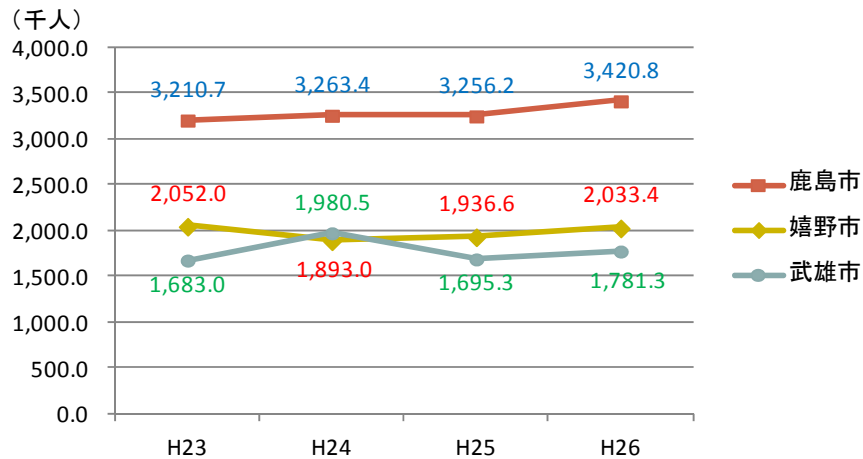


図 4-7 県内南部地区主要 3 市の観光客数推移

出典：平成 26 年佐賀県観光客動態調査

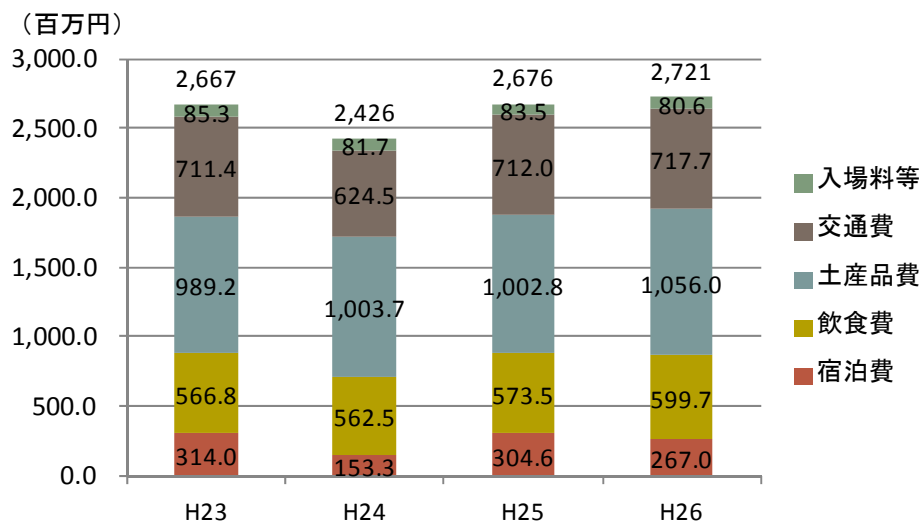


図 4-8 鹿島市の観光消費額推移

出典：佐賀県観光客動態調査

## 4.2. まちづくりの動向

公共交通政策の実施にあたっては、今後のまちづくり政策との連携が求められる。

そのため、現在の生活利便施設（行政・商業・医療施設等）の立地状況および、今後のまちづくりの動向について整理する。

### 4.2.1. 生活利便施設の立地状況

商業施設、病院、金融機関などの生活利便施設は、肥前鹿島駅のある高津原地区や鹿島市役所のある納富分地区等の中心部に集中して立地しており、拠点を形成している。

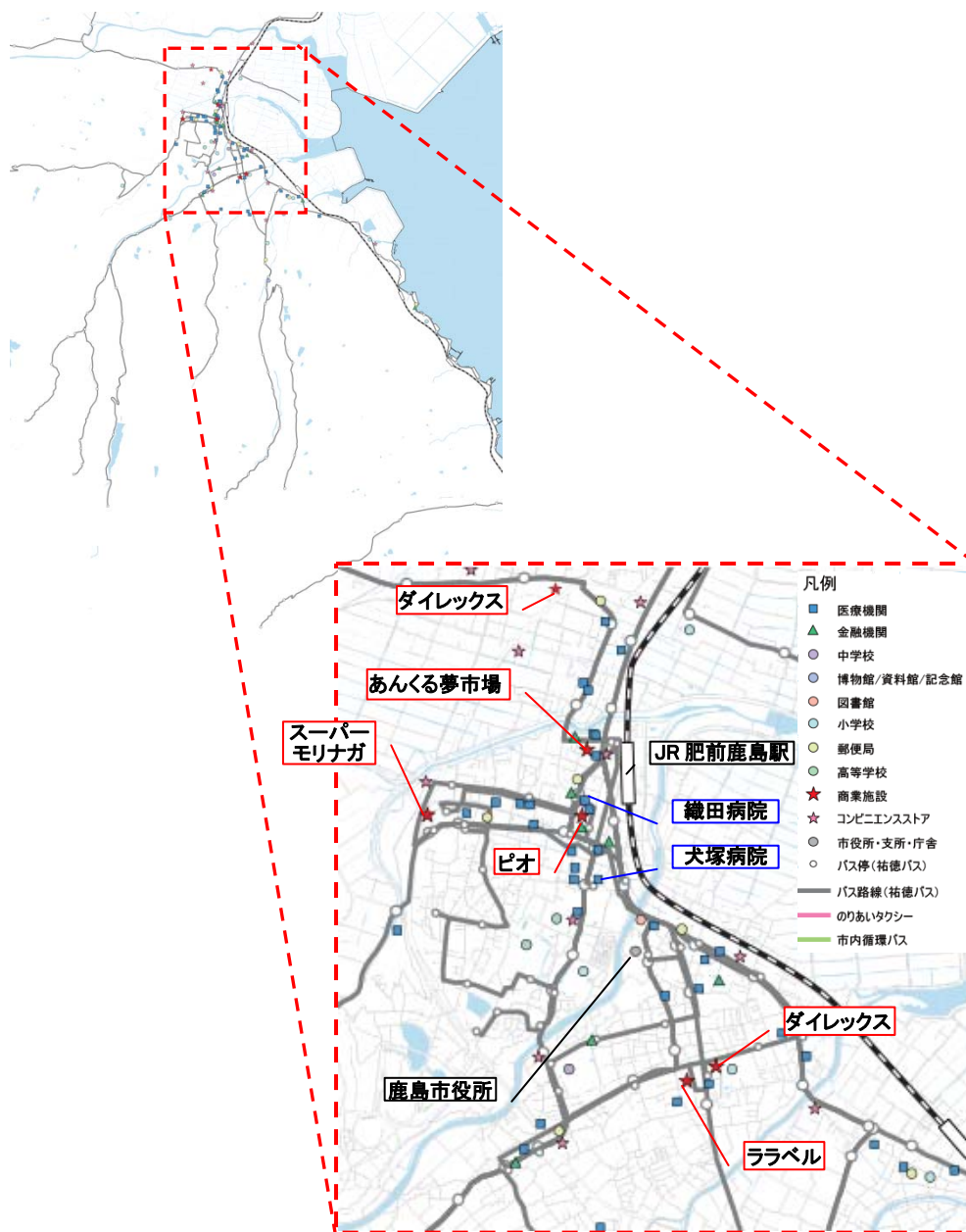


図 4-9 公共交通路線と各施設分布図

出典：国土数値情報、i タウンページより作成

#### 4.2.2. 上位・関連計画におけるまちづくり・公共交通政策の方針

上位・関連計画である「第六次鹿島市総合計画」、「鹿島市人口ビジョン・鹿島市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「鹿島市都市計画マスタープラン」、「鹿島市障害者基本計画」及び「地域福祉計画・地域福祉活動計画」において、市内の公共交通政策等の方針について記載されており、これらの計画との整合を図る必要がある。

各計画において関係する記載内容を、以下の表に抜粋して記載する。

表 4-1 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容（1/5）

計画	内容
第六次鹿島市 総合計画  第3章 第32、33頁	<p>都市基盤</p> <p>【施策の展開方向】</p> <p>○交通網の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域幹線道路および市内幹線道路の整備を促進します。</li> <li>・ 市街地の混雑解消および市民生活に密着した人に優しい道路を整備します。</li> <li>・ 山間部から市街地への交通の利便性向上を目的とした道路を整備します。</li> <li>・ 橋梁長寿命化修繕計画にもとづいて、橋梁を補修し、安全性の向上および機能回復を行います。</li> <li>・ <a href="#">路線バスや循環バスなどの運行方法について、生活の足としてより使いやすくなるよう調査・検討に取り組みます。</a></li> <li>・ JR 長崎本線の利便性の維持、向上の要望を行います。また、将来の上下分離方式により生じる利便性の低下を最小限に抑えるために、早い段階からその対応策の検討に着手します。</li> </ul> <p>○市街地等の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 魅力的で利便性の高い生活空間と、安心でにぎわいの広がる市街地の形成を目指します。</li> <li>・ 広域幹線道路（有明海沿岸道路・国道 498 号等）の整備動向をみながら、農村環境と調和した土地利用の調査・研究に取り組みます。</li> <li>・ <a href="#">肥前鹿島駅舎および駅前広場の整備に取り組みます。</a></li> <li>・ 市民活動拠点「中川エリア」の整備推進に取り組みます。</li> </ul> <p>【主要施策】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 有明海沿岸道路（福富・鹿島間）の早期事業着手と延伸計画（鹿島市から諫早市）の要望</li> <li>2. 国道 498 号の走行性の高い道路への整備要望</li> <li>3. 国道 207 号バイパスへアクセスする市道の交通形態の解析と在り方の検討</li> <li>4. 市道認定をしている国・県道 7 路線について、条件整備の確認と移管を実施</li> <li>5. 西牟田地区（商業地）の混雑解消を目的とした道路の整備</li> <li>6. 人に優しい道路の整備とバリアフリー化の促進</li> <li>7. 辺地道路整備事業中川内・広平線の整備</li> <li>8. 予防的な修繕が必要である橋梁について補修工事を実施</li> </ol>



	<p>9. <a href="#">公共交通体系全体の調査と地域公共交通網形成計画の策定、実施</a></p> <p>10. <a href="#">JR 長崎本線の利便性の維持確保・向上の要望</a></p> <p>11. 九州新幹線長崎ルート開通後の利活用策の研究</p> <p>12. 辺地対策事業第 2 期中木庭ダム周辺整備</p> <p>13. 中木庭ダム周辺施設の PR、地域を含めたイベント等の実施</p> <p>14. <a href="#">肥前鹿島駅舎および駅前広場の整備</a></p> <p>15. 中川エリア周辺のバリアフリー化を含めた道路の整備</p> <p>16. 都市公園の再整備（中川公園を防災活動拠点として整備）・都市公園遊具の充実</p> <p>17. 都市緑化の推進（花と緑を育てる市民運動の拡大）</p> <p>18. まちなか案内板の設置</p> <p>19. 景観まちづくり学習活動の推進</p> <p>20. 住宅のユニバーサルデザイン化の促進</p> <p>21. 公営住宅等長寿命化計画にもとづく市営住宅の整備</p> <p>22. 新規市営住宅の整備</p> <p>23. 子育て世帯向け地域優良賃貸住宅の整備</p> <p>24. 市営住宅跡地の利活用の推進</p>
--	---

表 4-2 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容（2/5）

計画	内容
<p>鹿島市人口ビジョン・鹿島市まち・ひと・しごと創生総合戦略</p> <p>第 2 部 第 4 章 第 60 頁</p>	<p>政策目標 4：安全安心の確かな暮らしを営むずっと住み続けたいまちの実現</p> <p>基本的方向： 東日本大震災後、急激な防災意識の高まりを受け、安全・安心のまちづくりが求められています。まちに人が住み続けるためには、まず安全で安心に暮らせるという最も基本的なまちづくりの土台がなければなりません。</p> <p>そのために、行政と住民が一体となった防災・減災体制の強化と防災情報の迅速な伝達システムを構築します。</p> <p>さらに、<a href="#">市民の暮らしを豊かにしていくために都市基盤の整備を図っていくことでまちの利便性を高めていきます。</a></p> <p>また、ずっと住み続けるためには、人と人との「絆」を強めていくことや心身ともに健康な体で暮らせるように「健康」を維持していく必要があります。郷土愛を育むふるさと教育や生涯学習の充実、地域の民俗芸能などの文化継承を通じて、「地域に愛着が持てる。」「このまちに住んでよかった。」と市民が思えるようなまちづくりを目指します。</p> <p>基本戦略⑧：公共交通体系等の整備 <a href="#">公共交通体系全体の調査を実施するとともに、地域公共交通網形成計画の策定および実施します。</a></p>

表 4-3 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (3/5)

計画	内容
<p>鹿島市都市計画 マスタープラン</p> <p>第 2 章都市づくりの方針 ＜全体構想＞</p> <p>第 24 頁</p>	<p>■都市軸</p> <p>展開方向： 九州新幹線長崎ルートの開業による運営形態の変化に伴う特急減便が予想されていることから、<u>市民生活をはじめ市内外の広域交流の促進に向けて、道路と鉄道、バス等の適切な役割分担を踏まえた新たな交通体系の形成を目指します。</u></p> <p>新たな交通体系としては、市民や周辺市町とのアクセスの円滑化はもちろん、観光における交流人口拡大や物流環境向上のため、佐賀方面、武雄方面、嬉野方面、諫早方面、大村方面との快適で効率的な広域交通ネットワークの実現を目指します。</p> <p>また、本市では、国道 207 号バイパスが開通し都市の骨格が出来たため、今後は、骨格となる道路に接続するように、長期未着手道路の計画見直しや新たな道路整備をはじめとする<u>公共交通機関の充実を図り、市民が快適で安全な交通体系を目指します。</u></p>
<p>鹿島市都市計画 マスタープラン</p> <p>第 2 章 都市づくりの方針 ＜全体構想＞</p> <p>第 29 頁</p>	<p>2-2-2 交通体系整備の方針</p> <p>本市は、将来的に、有明海沿岸道路や国道 498 号、国道 444 号をはじめとする広域交通体系の整備に伴う交通量の増加や車両の大型化が予測されています。そして、それらに対応するため、市・内外を結ぶ交通体系ネットワークの形成を図っていく必要があります。</p> <p>また、長期未着手道路は、少子高齢化の進行や、市街地拡大の収束、国道 207 号バイパスの開通など状況が大きく変化していることから、現在の計画が将来の本市に必要な道路網となっているかを検討し、必要であれば路線の廃止や変更など見直しを行います。</p> <p>そのため、本市における道路網の整備は、それぞれの道路について、その役割を定めて、積極的に整備を進めます。</p> <p><u>鉄道やバスといった公共交通機関についても、市民の日常生活に欠くことのできないものであり、今後もその機能の充実に努めます。</u></p>
<p>鹿島市都市計画 マスタープラン</p> <p>第 2 章 都市づくりの方針 ＜全体構想＞</p> <p>第 31 頁</p>	<p>(2) 公共交通機関整備の方針</p> <p>■<u>公共交通体系全体の見直し</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通体系全体の調査と地域公共交通網形成の計画の策定、実施を図ります。</li> </ul> <p>■<u>バス交通の充実</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>市民ニーズに応じたバス路線の設定及び運行改善を促進</u>します。</li> <li>・公共交通体系全体の調査と地域公共交通網形成計画により、公共交通空白地帯の解消を図ります。</li> <li>・バスの停車帯等の整備を進めていきます。</li> <li>・点在する観光資源の回遊性を高めるため、観光循環バスの導入を検討します。</li> </ul> <p>■<u>鉄道及び駅周辺の有効利用</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>長崎本線（肥前山口駅～諫早駅間）は、利用促進を図るとともに、利便性の維持強化を要請</u>します。</li> <li>・九州新幹線長崎ルート開業後の長崎本線の運営形態の変化に伴う利活用策を研究します。</li> <li>・観光に対応した鉄道の新たな取り組みを検討します。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <a href="#">交通の要衝である肥前鹿島駅や肥前浜駅は、駅前広場の整備を図り、賑わいを形成します。</a></li> <li>・ <a href="#">肥前鹿島駅や肥前浜駅、肥前七浦駅は、歴史を活かした駅舎の再整備を検討します。</a></li> </ul> <p>■ 駐車場・駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他市への通勤・通学や、市内への観光客に対し、駅や施設において、パークアンドライド（公共交通への乗り換え）用の駐車場・駐輪場の整備を図ります。</li> <li>・ 商業施設などの駐車場の効率的な利用を検討します。</li> </ul>
鹿島市都市計画 マスタープラン  第 3 章 地域別都市づくり の方針 ＜地域別構想＞ 第 46 頁	<p>3-2 鹿島・能古見地域 3-2-3 都市整備の方針</p> <p>■ 交通体系整備の方針 ☆ 公共交通機関整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 集積機能の回遊性を強化する取り組みを推進します。</li> <li>・ <a href="#">公共交通体系全体の調査と地域公共交通網形成計画により、公共交通空白地帯の解消を図ります。</a></li> <li>・ 肥前鹿島駅は、本市の玄関口として、中心市街地などと連携した駅舎や駅前広場の整備を推進します。</li> </ul>
鹿島市都市計画 マスタープラン  第 3 章 地域別都市づくり の方針 ＜地域別構想＞ 第 47 頁	<p>3-2 鹿島・能古見地域 3-2-3 都市整備の方針</p> <p>■ 観光・交流まちづくりの方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 蟻尾山周辺は、スポーツ合宿のための周辺環境の整備を図るとともに、防災機能の強化や蟻尾山公園への子ども向けの施設整備を進めます。</li> <li>・ 鹿島城址周辺は、観光拠点として歴史・景観を活かした町並み整備を進めます。</li> <li>・ 旭ヶ岡公園、赤門、大手門、武家屋敷通り、蟻尾山公園など市内の<a href="#">観光資源をつなぐ回遊ルート整備</a>や、<a href="#">公共交通機関の整備を検討</a>します。</li> </ul>
鹿島市都市計画 マスタープラン  第 3 章 地域別都市づくり の方針 ＜地域別構想＞ 第 58 頁	<p>3-4 古枝・浜・七浦地域 3-4-3 都市整備の方針</p> <p>■ 交通体系整備の方針 ☆ 公共交通機関整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <a href="#">肥前浜駅は、観光拠点の玄関口として、肥前浜宿と一体となった駅舎や駅前広場の整備を検討</a>します。</li> <li>・ <a href="#">肥前七浦駅は、歴史を活かした駅舎の再整備を検討</a>します。</li> </ul>
都市計画マスター プラン  第 3 章 地域別都市づくり の方針 ＜地域別構想＞ 第 59 頁	<p>3-4 古枝・浜・七浦地域 3-4-3 都市整備の方針</p> <p>■ 観光・交流まちづくりの方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 祐徳稲荷神社を観光の核とし、門前町再生を図ります。</li> <li>・ 肥前浜宿周辺の歴史的建造物を活用した、観光型商業施設の誘致を図ります。</li> <li>・ 肥前浜宿周辺の歴史的建造物を活用した住環境づくりを進めます。</li> <li>・ 道の駅鹿島は、地域活性化の拠点の 1 つになるよう再整備を行います。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民が干潟に親しみを持ってもらえるよう、干潟の生物などの観察会を催します。</li> <li>・ 祐徳稲荷神社、干潟、肥前浜宿の主要な観光拠点や市内の観光資源をつなぐ、<a href="#">回遊ルート形成に向けた公共交通の整備を検討</a>します。</li> <li>・ 干潟を活用したレクリエーション空間の形成を行います。</li> </ul>
--	---

表 4-4 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (4/5)

計画	内容
鹿島市障害者基本計画 第 6 章 第 52 頁	<p>&lt;具体的施策&gt;</p> <p>1. 公共交通機関の充実促進 路線の確保・充実や利便性の向上、バリアフリー化、安全対策の充実などを関係機関に要請していきます。</p>

表 4-5 まちづくり政策および公共交通政策に関する記載内容 (5/5)

計画	内容
地域福祉計画 地域福祉活動計画 IV 鹿島市地域福祉計画 第 3 章「地域福祉力」を高める 第 70 頁	<p>■ 具体的な取り組みと役割分担</p> <p>③ 公共交通機関を使用しやすい環境づくりや移動支援の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 駅舎のユニバーサルデザイン化やバス停留所の配置など関係機関との連携による公共交通機関を利用しやすい環境づくりを推進します。</li> <li>◆ 障がい者等を対象とした移動支援事業等を実施するとともに、市内の公共交通の空白地域への対応を検討します。</li> </ul>



図 4-10 都市計画マスタープランにおける鹿島市の全体構想

出典：鹿島市都市計画マスタープラン



### 4.2.3. 今後の整備予定

今後の都市計画区域の土地利用方針では、現状の高津原地区、納富分地区の中心性を活かしつつ、各地区の特徴を踏まえ、商業地、工業地、住宅地等の機能強化を図っている。

凡 例	
住居系	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用住宅地</li> <li>住宅地</li> <li>複合住宅地</li> </ul>
業務系	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業地</li> </ul>
工業系	<ul style="list-style-type: none"> <li>工業・物流地</li> <li>工業専用</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共公益地</li> <li>沿道サービス地</li> <li>農地</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光・レクリエーション系</li> <li>道路</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道、駅</li> <li>新市街地（短・中期）</li> <li>都市計画区域</li> </ul>

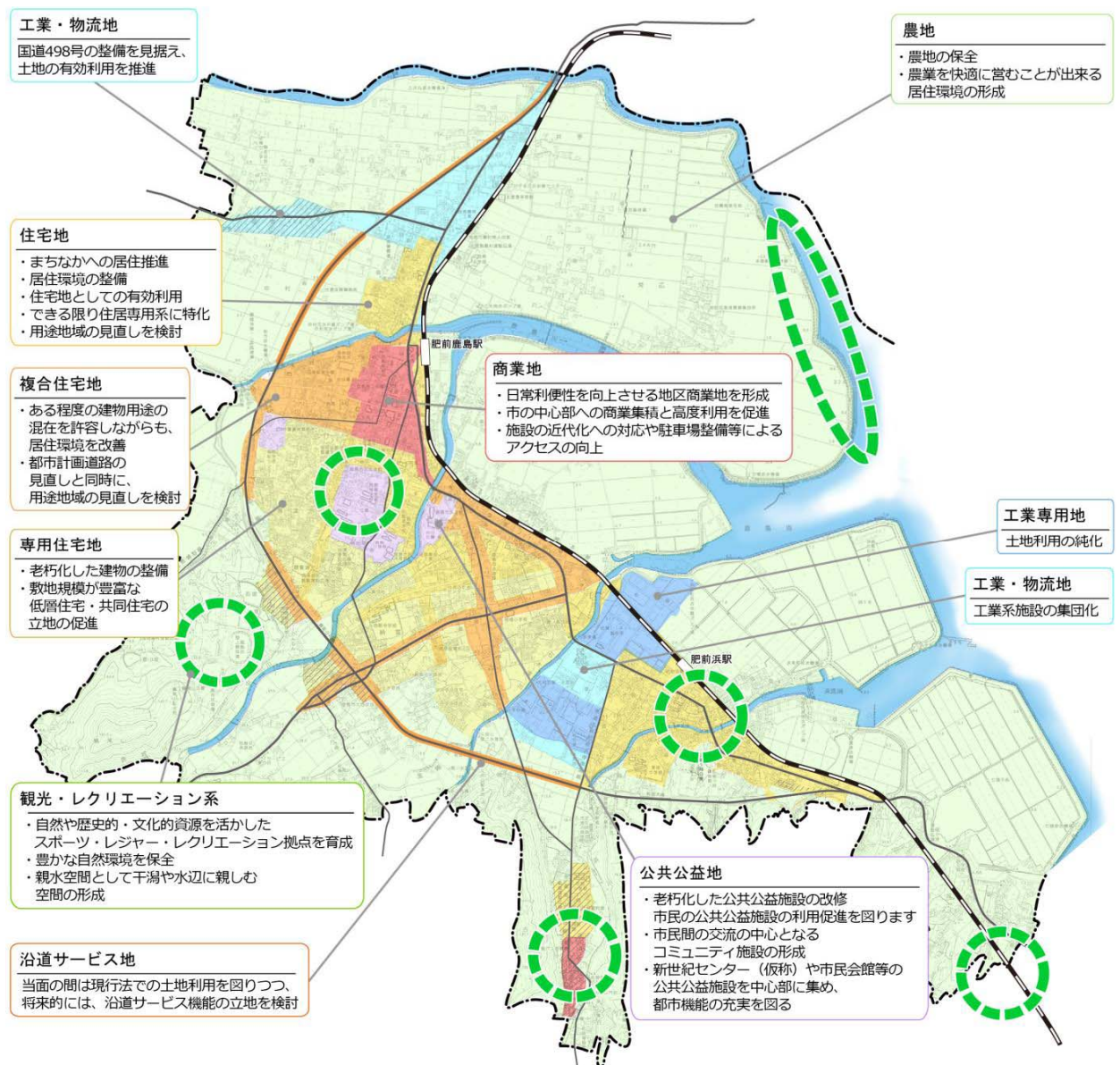


図 4-11 都市計画マスタープランにおける鹿島市の土地利用方針図

出典：鹿島市都市計画マスタープラン

後の都市計画区域の道路整備の方針では、他都市との広域連携を見据えた整備や、中心部の混雑解消のための整備等が定められている。また、JR 肥前鹿島駅、肥前浜駅の駅舎再整備や、長崎本線の利用促進を図るなど、公共交通の利用促進に関する整備も検討されている。

凡 例			
供用中	短・中期計画	長期計画	主要幹線道路
			幹線道路
			補助幹線道路
			生活道路
			長期未着手道路
			JR肥前鹿島駅、JR肥前浜駅
			鉄道、駅
			都市計画区域

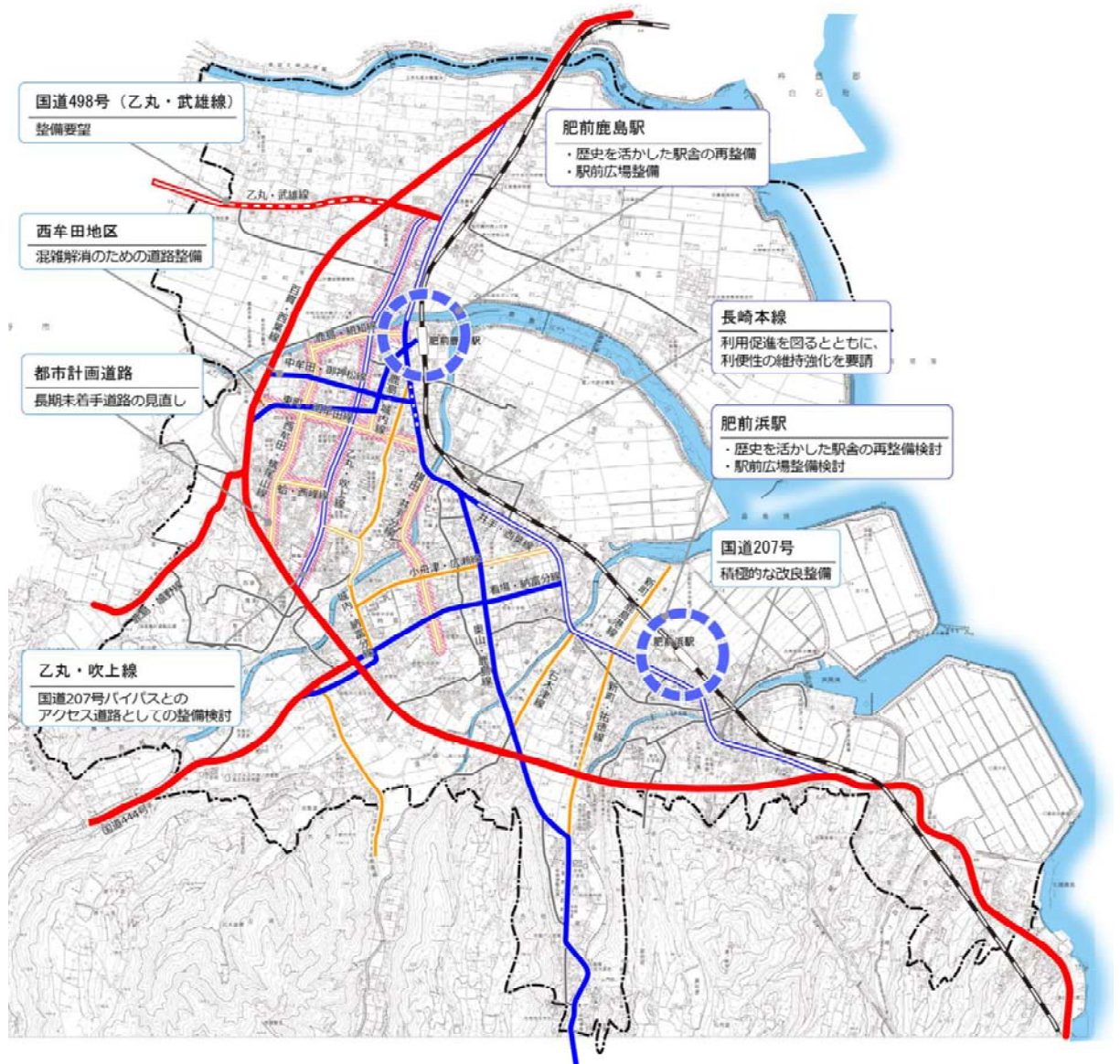


図 4-12 都市計画マスタープランにおける鹿島市の交通体系整備方針図

出典：鹿島市都市計画マスタープラン



### 4.3. 公共交通の利用状況

#### 4.3.1. 交通手段別利用率

鹿島市における15歳以上の通勤・通学者の移動手段は、およそ75%が自家用車を利用しており、公共交通（鉄道・乗合バス）の利用率は約6%となる。

また、2000年（平成12年）と2010年（平成22年）の変化を見ると、自家用車の利用者が約5%増加している。

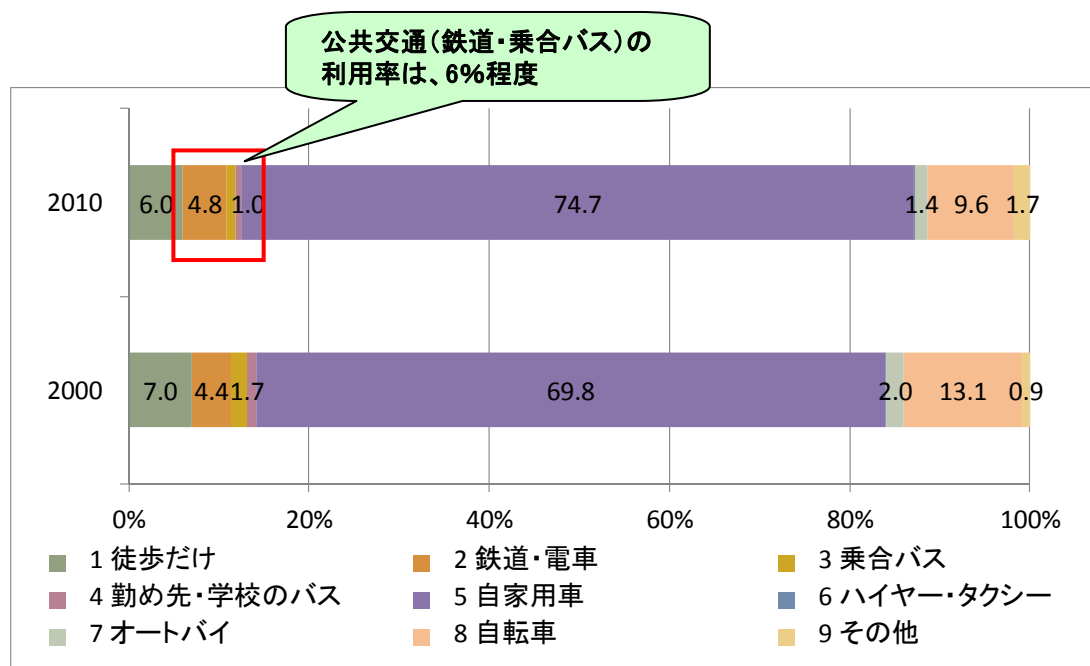


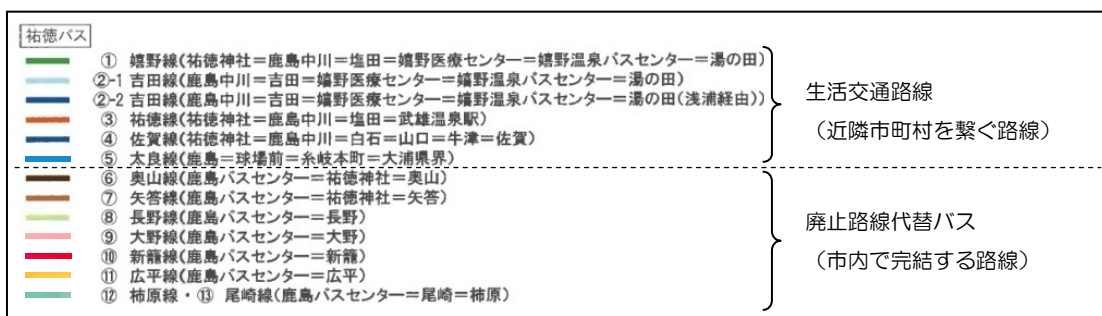
図 4-13 鹿島市の交通手段利用率

出典：平成22年国勢調査

#### 4.3.2. 路線バスの利用状況

##### 4.3.2.1 概要

鹿島市内には、右図のように祐徳バス(株)による路線バスが12路線を運行しており、近隣市町とを結ぶ広域幹線の生活交通路線バスが5路線、市内中心部と山間部等を結ぶ廃止代替バス7路線となっている。





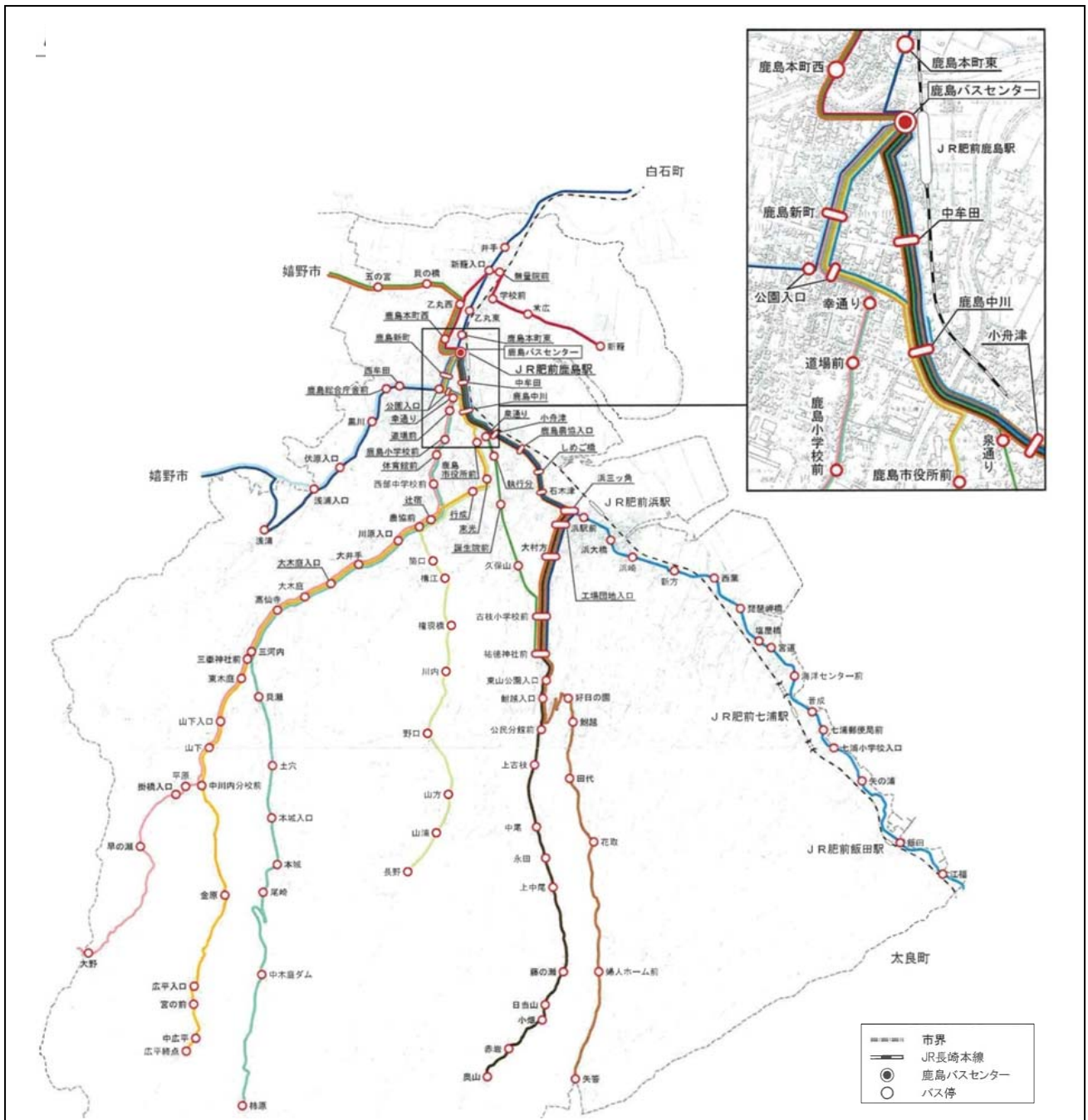


図 4-14 祐徳バス路線図

出典：鹿島市

#### 4.3.2.2 バスの便数

バスの便数は、複数の系統が重複する市内中心部や祐徳神社方面が特に多い。また嬉野方面へのバスの本数も多く、次いで、太良方面、大野方面の便数が多くみられる。

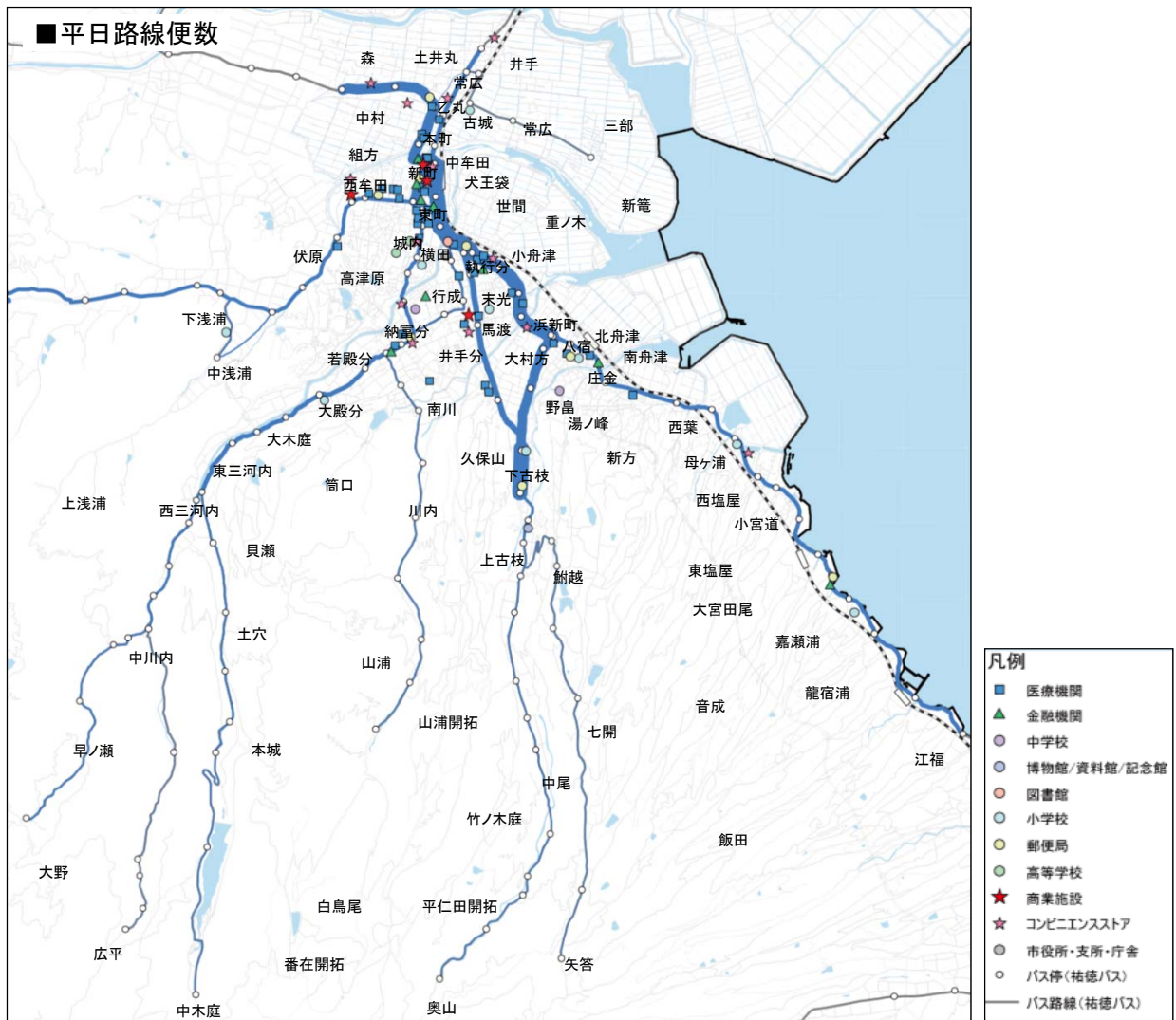


図 4-15 祐徳バス路線図（平日の便数別分布図）

※市内にあるバス停区間毎に便数をカウントしており、鹿島バスセンターを出発地とした往路のみを集計している。もっとも多い市内中心部で、50 便以上の区間がみられる（鹿島バスセンター～鹿島中川、小舟津間）。

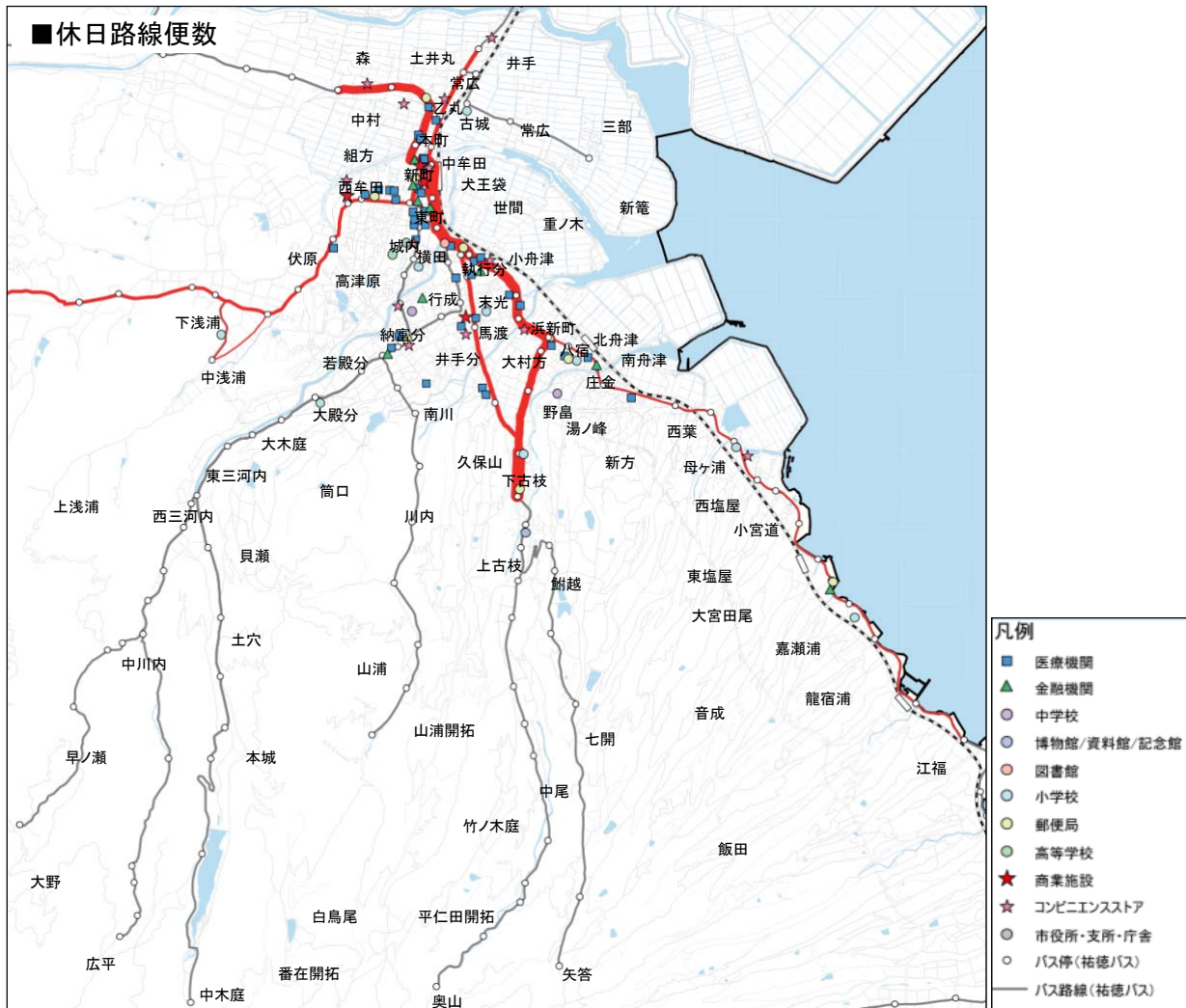


図 4-16 祐徳バス路線図（休日の便数別分布図）

※市内にあるバス停区間毎に便数をカウントしており、鹿島バスセンターを出発地とした往路のみを集計している。もともと多い市内中心部で、50便以上の区間がみられる（鹿島バスセンター～鹿島中川、小舟津間）。

祝日は、日曜日だけの便数をカウントし、土曜みの運行路線は、1/2 をかけた上で日曜日の便数に足し合わせた。

### 4.3.2.3 バスの利用状況

平成26年度に佐賀県で実施した「佐賀県身近な移動手段実態調査」等の調査結果を用いて、祐徳バスの各路線の利用状況を以下に示した。市外と結ぶ生活交通路線は、佐賀線が最も多く、ついで嬉野線が多くなっており、いずれの路線も安定的な利用がみられる。一方、平日のみ運行する市内路線（廃止路線代替バス）は、利用者は少なく、また減便等の影響もあり、減少傾向となっている。

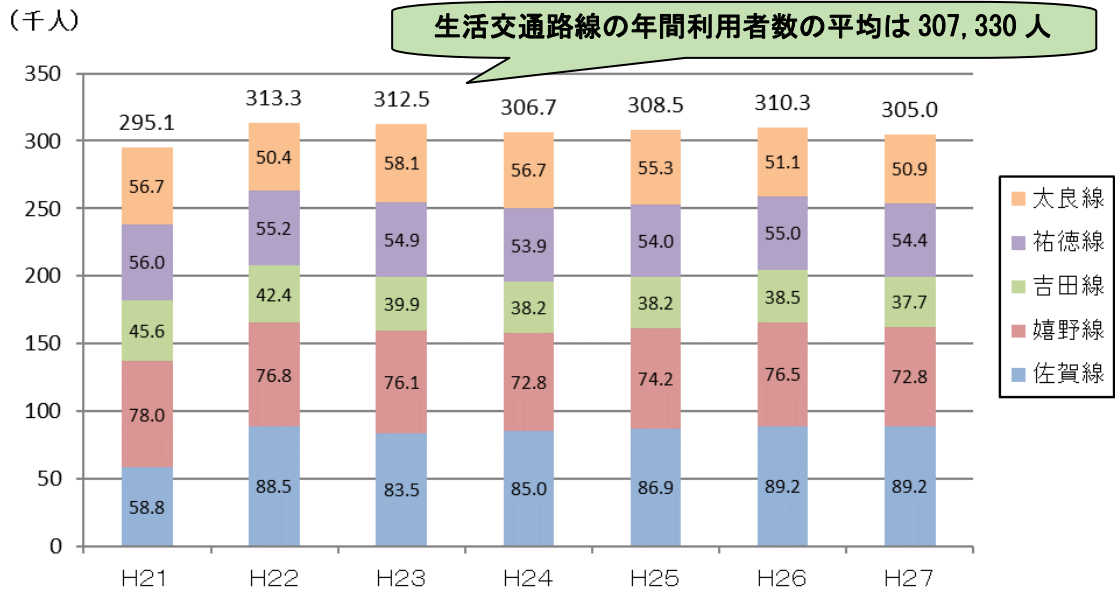


図 4-17 生活交通路線の路線全体の輸送人員数推移

出典：鹿島市

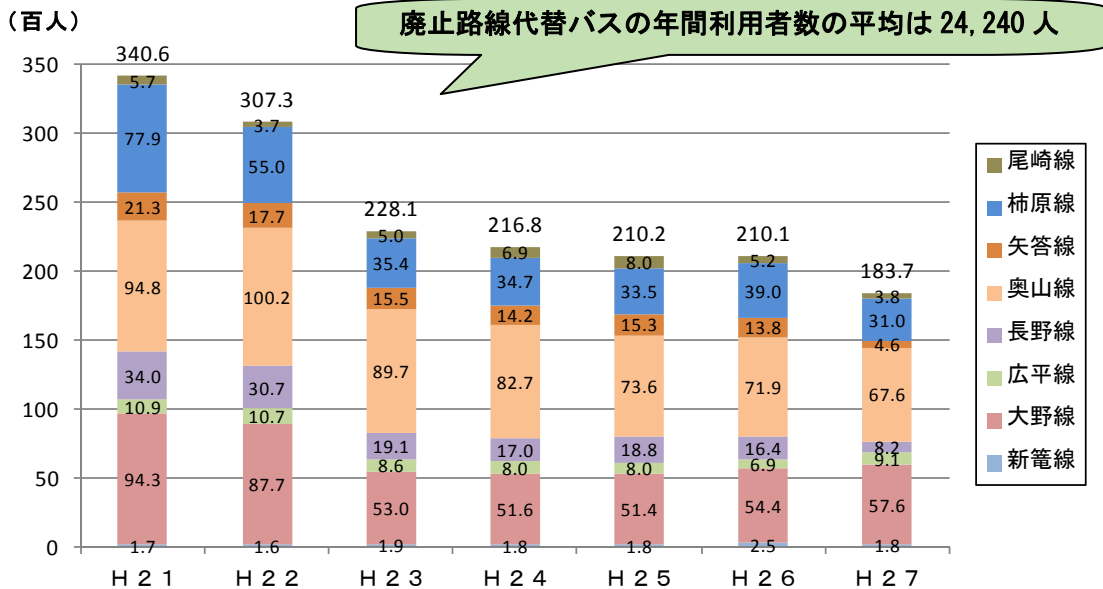


図 4-18 廃止路線代替バスの路線全体の輸送人員数推移

出典：鹿島市

(千人)

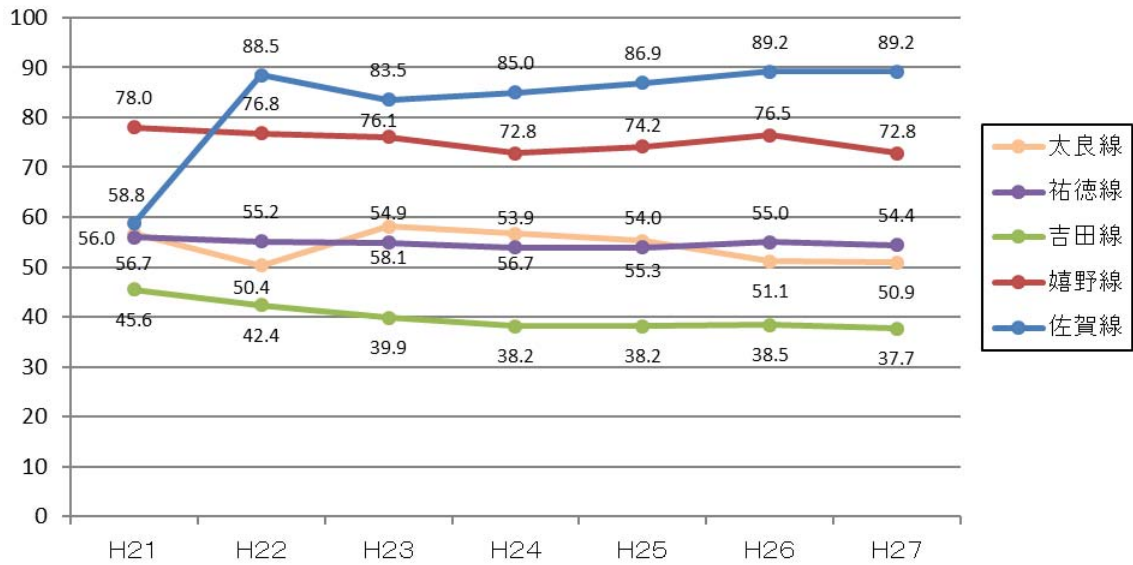


図 4-19 生活交通路線の路線別の輸送人員数推移

出典：鹿島市

(百人)

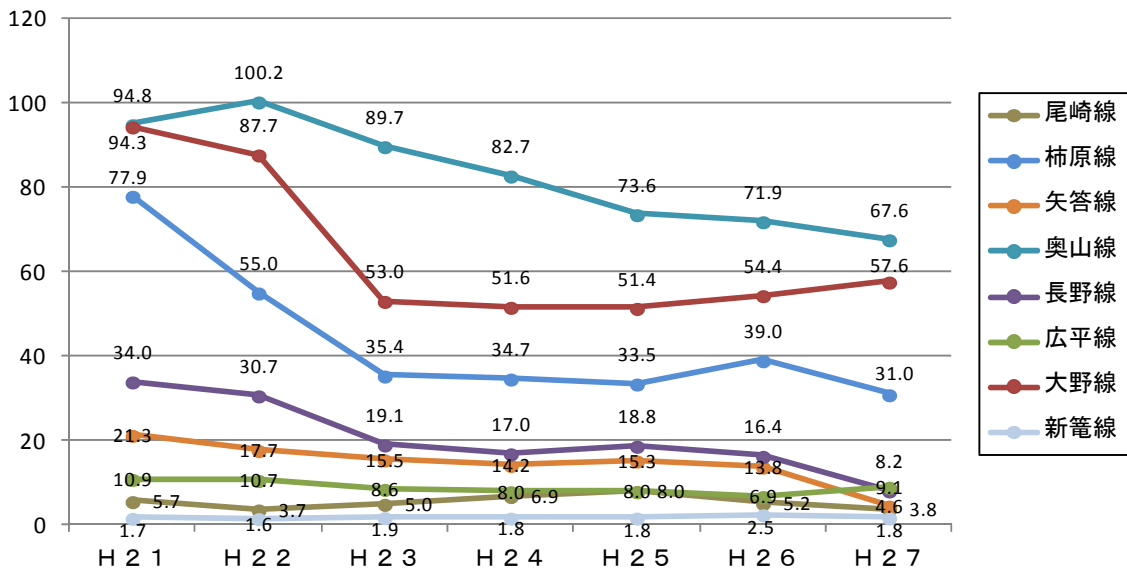


図 4-20 廃止路線代替バスの路線別の輸送人員数推移

出典：鹿島市



### 4.3.3. 市内循環バス

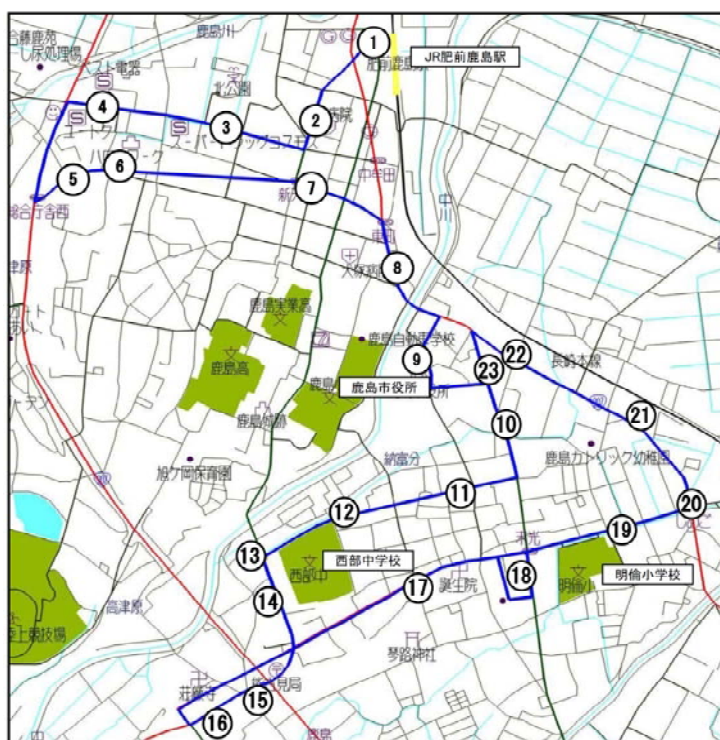
#### 4.3.3.1 概要

人口密度が高く、高齢者の多い鹿島市中心部においては、市内の主な公共施設・病院・商業施設を通り、市街地と鹿島地区の住宅地を循環する「循環バス」の運行を祐徳バス(株)に委託し、市民生活の身近な移動手段を担っている。

1回あたりの料金は、大人200円/回、高校生以下100円/回、未就学児無料であり、毎日運行し、運休日は、日曜・祝日 12月31日～1月3日となっている。

#### 4.3.3.2 路線図

循環バスの路線図と停留所は下記となっている。



No.	のりば名	No.	のりば名
①	鹿島バスセンター ※	⑬	西部中学校前 ※
②	鹿島新町(織田病院前) ※	⑭	どんとこい前
③	高木眼科前	⑮	辻宿 ※
④	御神松	⑯	農協前 ※
⑤	鹿島総合庁舎前 ※	⑰	行成 ※
⑥	西牟田(別府整形外科前) ※	⑱	ララベル
⑦	公園入口(佐藤西信用前) ※	⑲	ドラモリ・コメリ前
⑧	鹿島中川 ※	⑳	しめこ橋 ※
⑨	鹿島市役所・エイフル前	㉑	鹿島農協入口 ※
⑩	執行分 ※	㉒	小舟津 ※
⑪	行成公民館	㉓	泉通り ※
⑫	九州労働金庫前		

※祐徳バス(株)の路線バス停留所を併用

図 4-21 循環バスの路線図と停留所

出典：鹿島市

### 4.3.3.3 利用状況

循環バスの、平成 23 年度から平成 28 年度の月当たりの利用状況を見ると、1 便当たりの平均乗車人数は 1.48 人となり、最大で 2.34 となっている。

表 4-4 循環バス利用状況

期間	利用状況	
H23 年度(H22.10~H23.9)	乗車数	15,732 人
~	1 便平均乗車人数	1.48 人
H28 年度(H27.10~H28.9)	1 便平均乗車人数	1.77 人

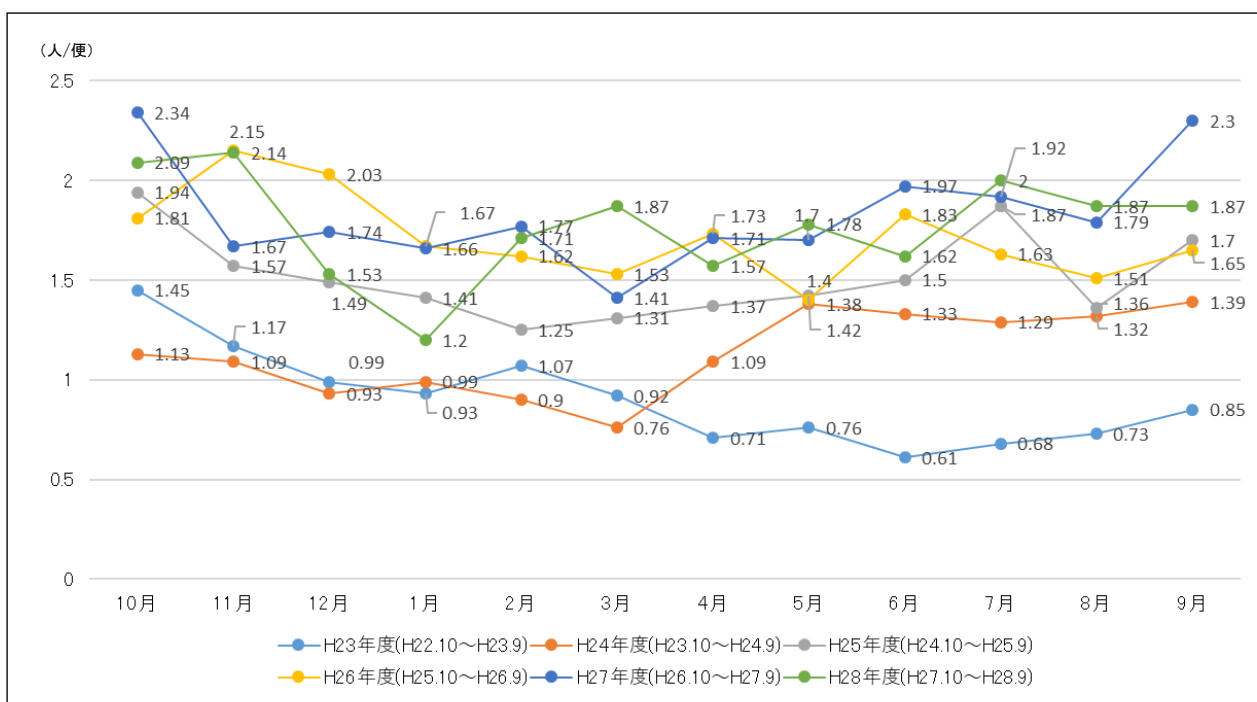


図 4-22 循環バス 1 便当たり平均乗車人数の推移

出典：鹿島市

#### 4.3.4. 高津原のりあいタクシー

##### 4.3.4.1 概要

人口密度が高く、高齢者の多い鹿島市中心部においては、城内・高津原地区と市街地の病院や商業施設を小型タクシーで結ぶ「高津原のりあいタクシー」を、(有)再耕庵タクシーへ委託運行しており、市民生活の身近な移動手段を担っている。

1回あたりの料金は、大人 300 円/回、高校生以下 100 円/回、未就学児無料であり、運行日は毎週火曜日・木曜日・土曜日である。

運休日は、祝日及び 8 月 13 日～15 日、12 月 31 日～1 月 3 日となっている。

##### 4.3.4.2 路線図

高津原のりあいタクシーの路線図と停留所は下記となっている。

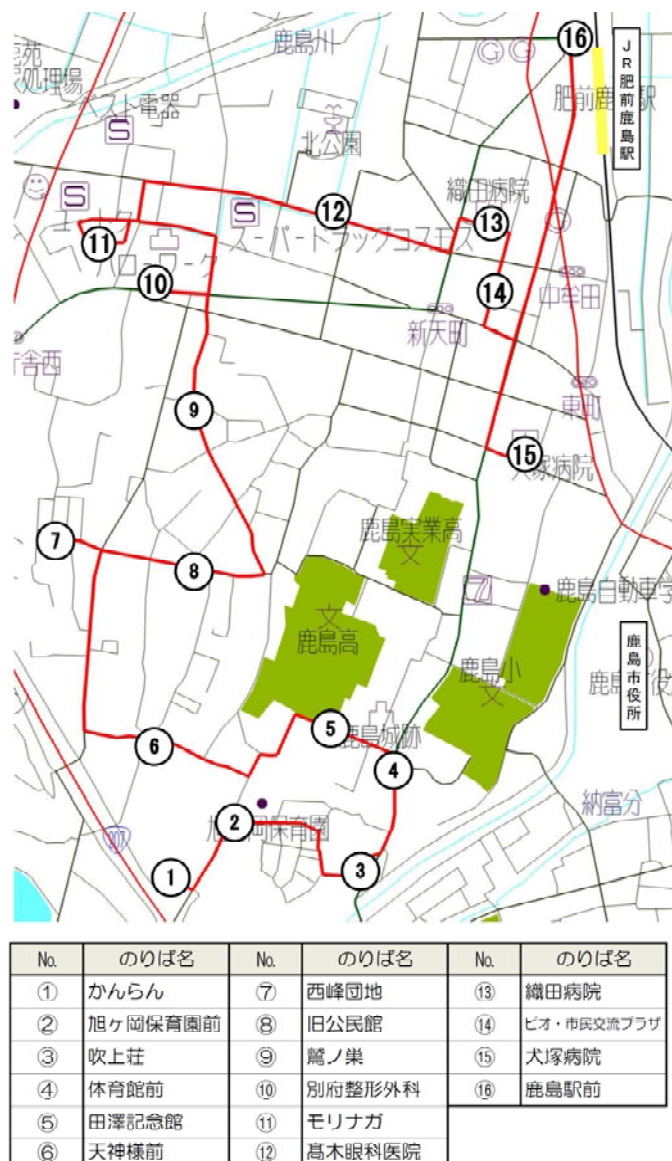


図 4-23 高津原のりあいタクシーの路線図と停留所

出典：鹿島市



#### 4.3.4.3 利用状況

高津原のりあいタクシーの、平成23年度から平成28年度にわたる月当たりの利用状況を見ると、1便当たりの平均乗車人数は0.77人であり、最大で1.29人となっている。

表 4-5 高津原のりあいタクシー利用状況

期間	利用状況	
H23年度(H22.10~H23.9)	乗車数	4,720人
~	1便平均乗車数	0.77人
H28年度(H27.10~H28.9)	1便平均乗車数	0.74人
H28年度(H27.10~H28.9)	1便平均乗車数	0.74人

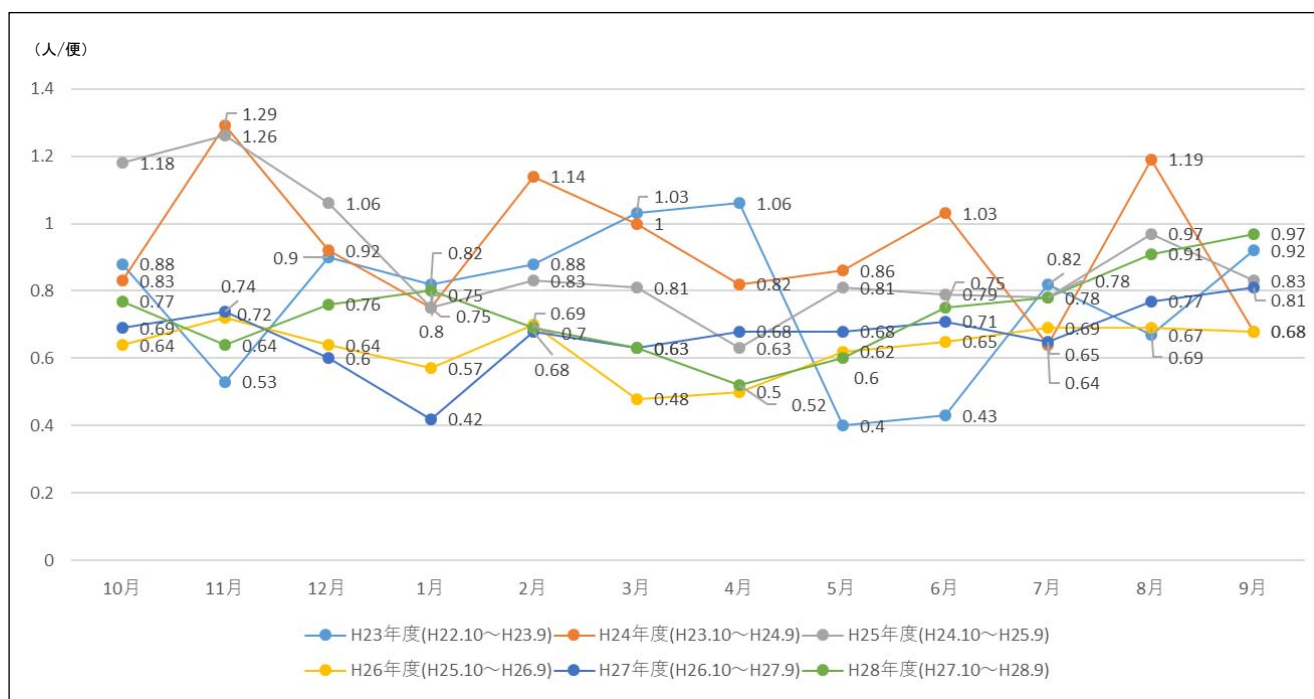


図 4-24 高津原のりあいタクシー 1便当たり平均乗車人数の推移

出典：鹿島市

#### 4.3.5. 鉄道利用者数

鹿島市内には、鹿島市内を通過する JR 長崎本線に「肥前鹿島駅」、「肥前浜駅」、「肥前七浦駅」、「肥前飯田駅」の 4 駅が設置されている。

各駅の利用者数は、「肥前鹿島駅 (49 万人)」、「肥前浜駅 (1.4 万人)」、「肥前七浦駅 (5.8 万人)」、「肥前飯田駅 (1.5 万人)」であり、「肥前鹿島駅」の利用者数が近年増加傾向にある一方で、他の 3 駅は減少傾向にある。

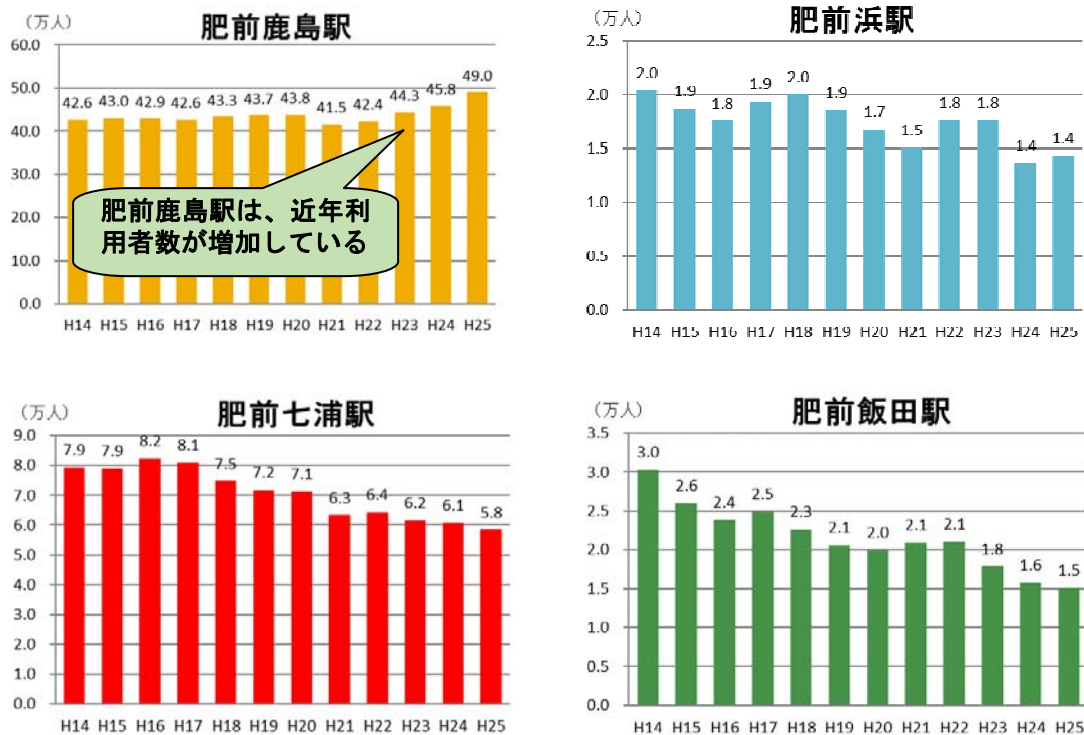


図 4-25 鹿島市内の JR 長崎本線各駅年間利用者数推移

出典：佐賀県統計年鑑

#### 4.3.6. タクシーの利用状況

平成 25～27 年度の 3 カ年における市内のタクシー利用者数推移を以下に示した。利用者数及び実走距離は、ほぼ横ばいとなっている。

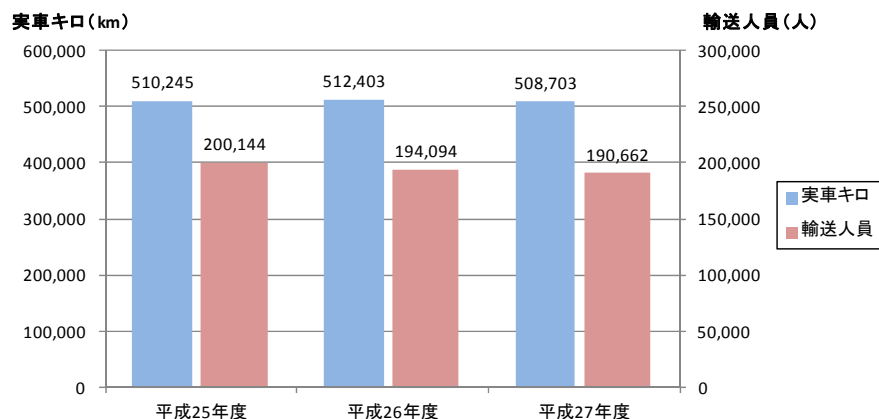


図 4-26 鹿島市内におけるタクシー利用者数の推移

出典：九州管内営業区域別タクシー輸送実績集計表（九州運輸局）

#### 4.3.7. 観光客の利用交通手段

平成 26 年度における鹿島市を訪れる観光客の本市への移動手段は、約 6 割が自家用車であるが、バスを利用する人も約 3 割程度みられる。

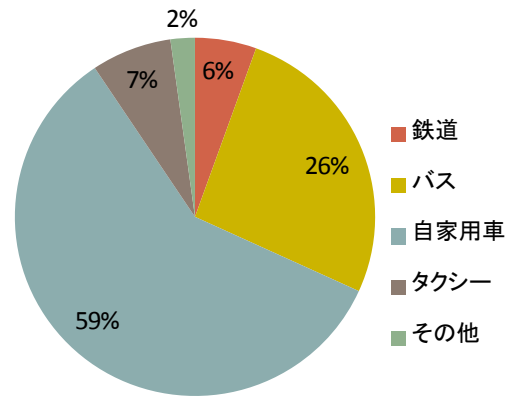


図 4-27 鹿島市への観光客の利用交通手段 (H26 年度)

出典：平成 26 年佐賀県観光客動態調査

## 4.4. 鹿島市地域公共交通総合連携計画

平成 22 年 3 月に、本市における地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針として「鹿島市地域公共交通総合連携計画」を策定した。

以下に、同計画による実施状況等について整理した。

### 4.4.1. 「鹿島市地域公共交通総合連携計画」において策定された目標及び施策

鹿島市地域公共交通総合連携計画で示された目標及び具体的施策と、その実施状況は、以下に示すとおりとなる。

#### 【基本目標】

##### 目標 1：高齢者や小学生等の交通弱者に対する移動手段を確保する

特に居住地から学校、病院、商業施設等の主要な施設までの距離が遠い山間地域に対して居住地から主要施設までの公共交通網を確保する。

##### 目標 2：市内の主要拠点・交通結節点へのアクセスを向上させ、利便性の向上を図る

病院や公共・商業施設、JR 駅が集中する市街地での施設間を結ぶ公共交通網を確保することで、市街地の回遊性を持たせ、利便性の向上及び新たな需要の創出を図る。

##### 目標 3：需要の高い交通空白地域に対する公共交通網を確保する

住居が密集する交通空白地域に対して、居住地と主要施設を結ぶ公共交通網を確保することで、住民の潜在的ニーズに対応する。

##### 目標 4：公共交通の情報提供等により、新たな需要を創出する

わかりやすいバス路線図やバスの系統設定等、利用者にとってわかりやすい公共交通の情報を提供することで、新たな利用者を獲得する。

##### 目標 5：運行コストや地域からの協力を考慮した持続可能な公共交通網を構築する

公共交通網設定による運行コストや、住民が利用する主要施設からの支援により、市の財政負担を維持または抑制することで、長期にわたって持続可能な公共交通網を構築する。

上記目標を達成するための具体的施策を次ページに整理した。

**具体的施策 1：廃止代替バス持続性維持（実施主体：鹿島市・祐徳バス㈱）**

鹿島市の郊外（主に山間地域）と市街地とを結ぶ廃止代替バスについて、市街地循環バス実証運行期間中に利用状況の相乗効果が図られない場合、路線改編を行い、運行の効率化と郊外と市街地の接続性維持を図る。

**■施策の実施状況**

- ・ 廃止代替バス及び市内循環バスは、いずれも効果的な相乗効果は得られていないが、現行路線体制を継続している。

**具体的施策 2：市街地循環バス実証運行（実施主体：鹿島市・祐徳バス㈱）**

鹿島市の市街地を巡回する路線を新設、実証運行を行い、市街地の回遊性を高める。

**■施策の実施状況**

- ・ 市内循環バスを実証運行後、継続運行しているが、運営に必要な利用者数の水準にまでは至っていない。

**具体的施策 3：高津原乗合タクシー実証運行（実施主体：鹿島市・(有)再耕庵タクシー）**

交通空白地域である高津原地区をモデル地域として乗合タクシーの新設、実証運行を行い、潜在需要の喚起を図る。

**■施策の実施状況**

- ・ 高津原乗合タクシーを実証運行後、継続運行しているが、運営に必要な利用者数の水準にまでは至っていない。

**具体的施策 4：待合所の整備（実施主体：鹿島市・祐徳バス㈱・(有)再耕庵タクシー）**

新規導入路線（市街地循環バス及び高津原のりあいタクシー）のバス停整備を行う。また、既存設備を利用した改良により既存バス待合所の環境改善を図る。

**■施策の実施状況**

- ・ 市内循環バス及び高津原のりあいタクシーの導入に伴い、各バス停及び待ち合いのためのベンチ等を設置した。

**具体的施策 5：バス車両整備（実施主体：鹿島市・祐徳バス㈱）**

既存車両の簡易な改良により、高齢者や身体障害者へ配慮した車両整備を行う。

**■施策の実施状況**

- ・ ノンステップバス7台の整備を実施した。



### 具体的施策 6：公共交通利用促進活動（実施主体：鹿島市・交通事業者）

路線図だけでなく時刻表や運賃表も表記した利用しやすいバスマップの作成・配布によりバス利用促進を図る。また、広報誌、ポスター等の作成・配布やイベント等の広報活動により潜在需要を喚起する。さらに、住民への説明会や意見交換会を行い住民の理解や関心を高める。

#### ■施策の実施状況

- ・ 公共交通の利用方法についての PR ビデオを作成し、老人クラブの会合や CATV で放送した。
- ・ 運賃無料期間を実施した。
- ・ 市報及び市のホームページにおいて利用喚起を行った。
- ・ 市内循環バスのラッピングを実施した。

### 具体的施策 7：地域連携促進活動（実施主体：鹿島市・交通事業者）

地域による公共交通支援体制の構築のため、実証運行時期に地域と連携した公共交通割引券の発行や、実証運行後の運営支援組織の構築を行う。

#### ■施策の実施状況

- ・ 割引回数券の発行等を実施した。

### 具体的施策 8：実証運行事業の分析・検証（実施主体：鹿島市地域公共交通活性化協議会）

定期的に路線バス、市街地循環バス、高津原乗合タクシーの利用状況をモニタリングし、利便性の向上、満足度、運行上の課題や要望を把握し、必要に応じて事業の見直しを図る。

#### ■施策の実施状況

- ・ モニタリング調査により、路線や停留所の変更を行うなど見直しに努めた。

### 具体的施策 9：事業実施による効果・影響に係る把握調査

（実施主体：鹿島市地域公共交通活性化協議会）

連携計画の事業実施による効果・影響に係るモニタリングを行い、住民、事業者、行政の協働による公共交通の運行を目指す。

#### ■施策の実施状況

- ・ 利用者にとっては、貴重な交通手段となっているが、住民との協働による運行とまでは至っていない。

#### 4.4.2. 「地域公共交通総合連携計画」において策定された具体的達成目標

地域公共交通総合連携計画では、廃止代替バス、市街地循環バス、高津原乗合タクシーの3系統に対し、利用者数の目標値を設定している。

廃止代替バスは、平成22年10月より祐徳バス㈱に運行を委託し、平成21年度の1割増の利用者数確保を目標としているが、平成22年度以降においても下降傾向にあり、目標を達成できていない。

市街地循環バスは、平成22年10月より市内循環バスとして運行を開始し、採算可能な乗車人数（8人/1運行）の確保を目標としているが、現在は平均乗車人数1.48人/1便であり、目標を達成できていない。

高津原乗合タクシーは、平成22年10月より高津原のりあいタクシーとして運行を開始し、安定的な運行収入を得るための会員（100人）と乗車人数（7人/1運行）の確保を目標としているが、平均乗車人数0.77人/1運行であり、目標を達成できていない。

3系統ともに、利用者の維持・増加までには至っていないことから、要改善となっている。

表 4-6 実証運行終了後の達成目標値

対象路線	目標	達成状況
廃止代替バス	平成21年度の1割増の利用者数確保を目標とする。	未達成
市街地循環バス (現市内循環バス)	採算可能な乗車人数（8人/1運行）の確保を目標とする。	未達成
高津原乗合タクシー (現高津原のりあいタクシー)	安定的な運行収入を得るための会員（100人）と乗車人数（7人/1運行）の確保を目標とする。	未達成

## 5. 鹿島市の地域公共交通の課題

平成 28 年 9 月～10 月に、鹿島市民を対象とした公共交通に関するアンケート調査を実施した。これらアンケート調査の結果や、各種データの結果を踏まえ、鹿島市の地域公共交通に関する課題を、以下に整理した。

### ■平成 28 年度 鹿島市の公共交通に関するアンケート調査の概要

【アンケート調査実施対象者】：鹿島市内の居住者

【調査実施期間】：平成 28 年 8～9 月

#### 【配付および回収方法】

市内にお住まいの住民に対し、無作為にアンケート調査票を郵送配布した。また、同封した返信用封筒により、解答用紙を回収した。

#### 【配付数および回収率】

アンケート配布数は、2,000 票を各地区の人口数に按分した上で配布した。回収数は 909 票で、回収率 45.5%となった。

### 5.1. 地域・社会的な課題

#### 5.1.1. 改善がみられない公共交通の運行負担額

鹿島市では、祐徳バスが運行する市内路線（廃止路線代替バス、生活交通路線バス）、市内循環バス、高津原のりあいタクシーの運行維持のため、国庫補助を活用しながら、運行費を負担している。

市内路線バスに対するこれらの負担額は、平成 23 年度まで増加し、以降ほぼ横ばいとなっている。また、生活交通路線は、平成 26 年時に若干減少したものの、以降ほぼ横ばいとなっている。

市内循環バスの負担額は、平成 25 年度以降、増加傾向となっている。

高津原のりあいタクシーの負担額は、平成 25 年度に、ジャンボタクシーから小型タクシーへ切り替えて以降、若干減少したものの、平成 26 年度以降は横ばいとなっている。

上記のように、公共交通全体に対する補助負担額は高止まりの状況であり、現行の運行形態では、負担額の軽減等、抜本的な改善を見込むことが難しいと考えられる。

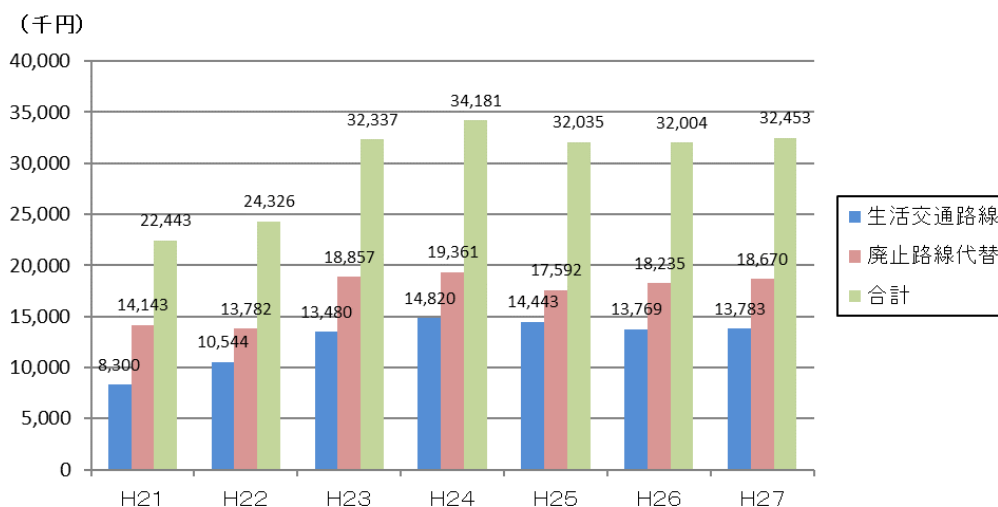


図 5-1 生活交通路線及び廃止路線代替バスへの鹿島市・国負担額の推移

出典：鹿島市

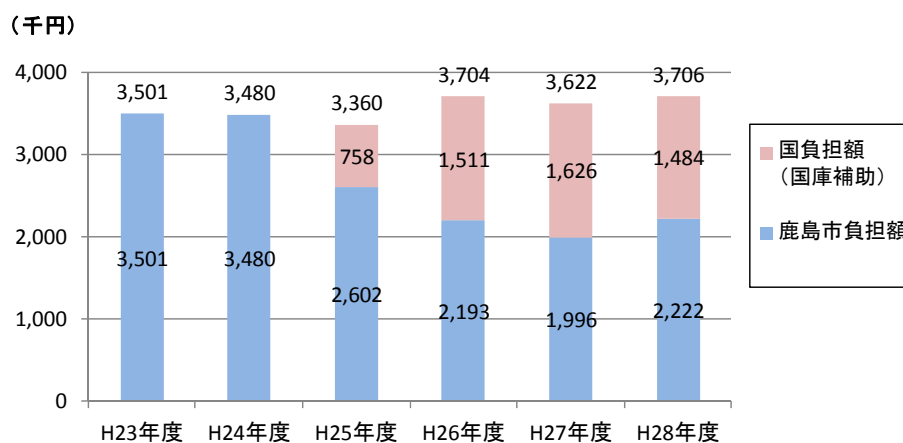


図 5-2 市内循環バスへの鹿島市・国負担額の推移

出典：鹿島市

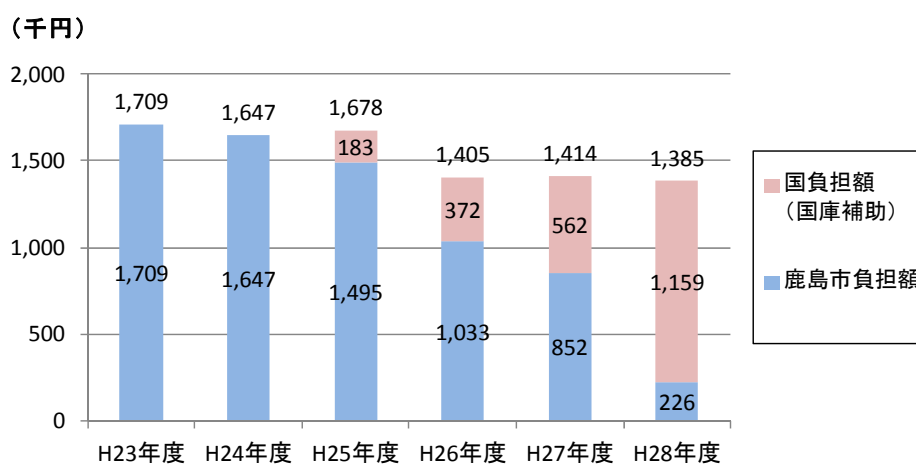
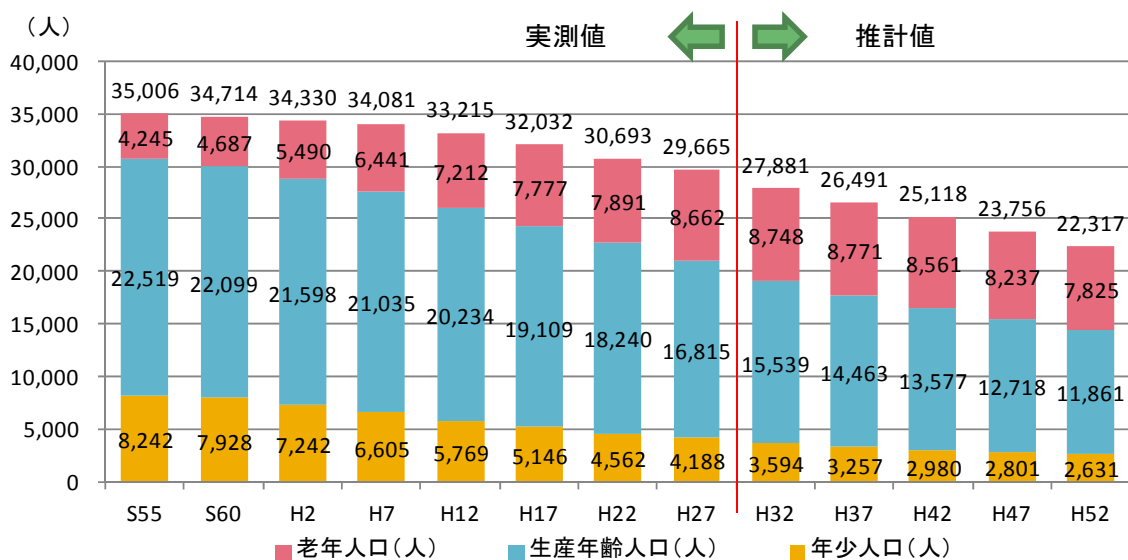


図 5-3 高津原のりあいタクシーへの鹿島市・国負担額の推移

出典：鹿島市

### 5.1.1. 将来的な人口減少と少子化・高齢化による利用者層の変化

鹿島市では、今後人口減少が想定されている。また、少子化の影響により公共交通の主なターゲット層である学生は減少する一方で、高齢化率は上昇を続けていくと予測されているため、公共交通の利用者層が変化していくと考えられ、利用者層の変化に対応した公共交通網の再編が必要となっている。



※H27年までは、国勢調査の実績値。H32年以降は国立社会保障・人口問題研究所が、H22年以前の国勢調査の推移を用いて算出した推計値。

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所『日本の市町村別将来推計人口』（平成25年3月推計）

図 5-4 鹿島市の人口推移（再掲）

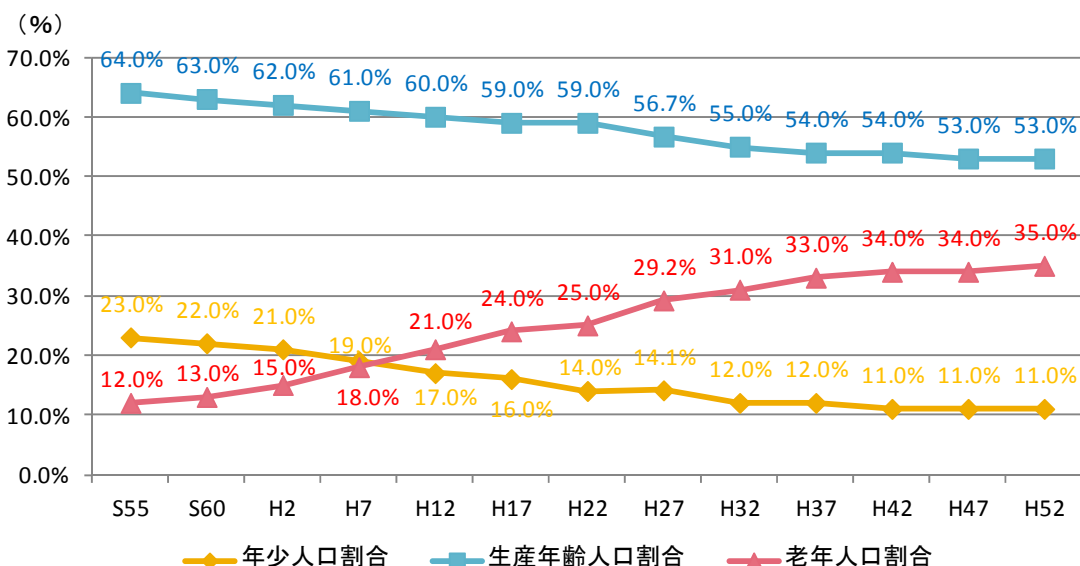


図 5-5 鹿島市の年齢3区分別の人口比率推移

※年少人口割合：15歳未満 生産年齢人口割合：15歳以上64歳以下 老年人口割合：65歳以上

※H27年までは、国勢調査の実績値。H32年以降は国立社会保障・人口問題研究所が、H22年以前の国勢調査の推移を用いて算出した推計値。

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所『日本の市町村別将来推計人口』（平成25年3月推計）

## 5.2. 公共交通運行の課題

### 5.2.1. 低迷する市内のバス路線

市内線（廃止代替路線）、市内循環バス、高津原のりあいタクシーは、いずれも利用者が低迷していることから、地域の実情に合わせて、大幅な見直し、改善が必要である。市内線では、特に長野線、矢答線、広平線、新籠線の利用者が少ないことから、大幅な改善が求められる。

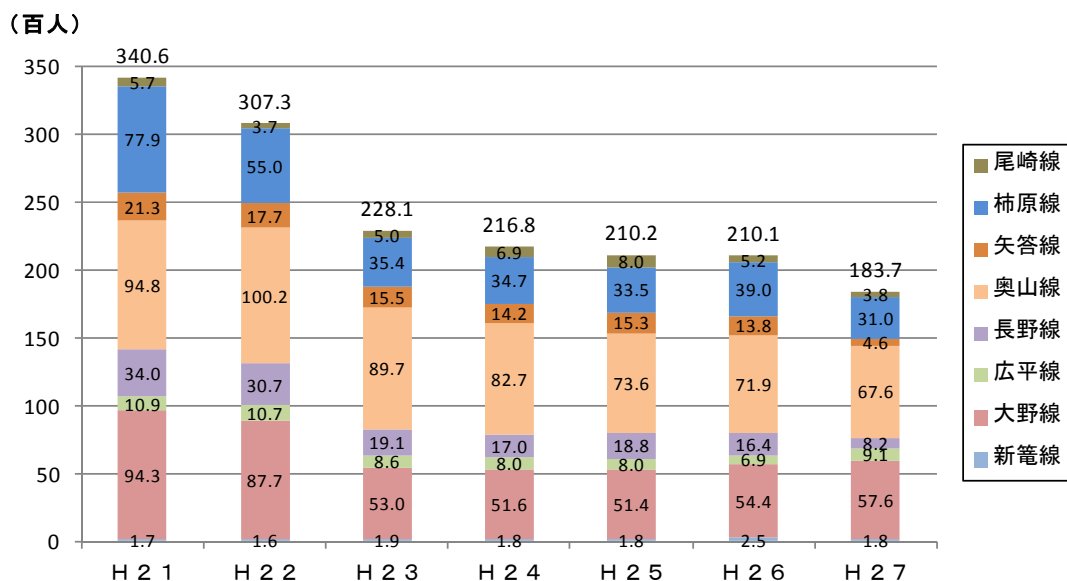


図 5-6 廃止路線代替バスの路線全体の輸送人員数推移 (再掲)

出典：鹿島市

表 5-1 市内循環バス利用状況 (再掲)

期間	利用状況	
H23 年度(H22.10~H23.9)	乗車数	15,732 人
~	1 便平均乗車数	1.48 人
H28 年度(H27.10~H28.9)		

表 5-2 高津原のりあいタクシー利用状況 (再掲)

期間	利用状況	
H23 年度(H22.10~H23.9)	乗車数	4,720 人
~	1 便平均乗車数	0.77 人
H28 年度(H27.10~H28.9)		

出典：鹿島市



### 5.2.2. 効率的な運行が難しい地形条件

本市の中山間地域は、南西部の多良岳から複数の尾根が有明海へと連なり、谷あいが奥地まで伸びる地形となっており、集落の多くは谷あいに点在している。

このような地形的特性により、中山間地域の集落と市の中心地を結ぶ道路の多くは、谷あいに沿って市街地中心部へと向かうルートとなっており、隣接する谷あい間を繋ぐルートは少ない。

このため現状のバス路線も、JR 肥前鹿島駅を起点として、放射状に複数の路線が分かれて往復運行しており、谷あい間を結ぶ循環ルートにするなどの、効率的なバス路線の運行が難しい状況となっている。

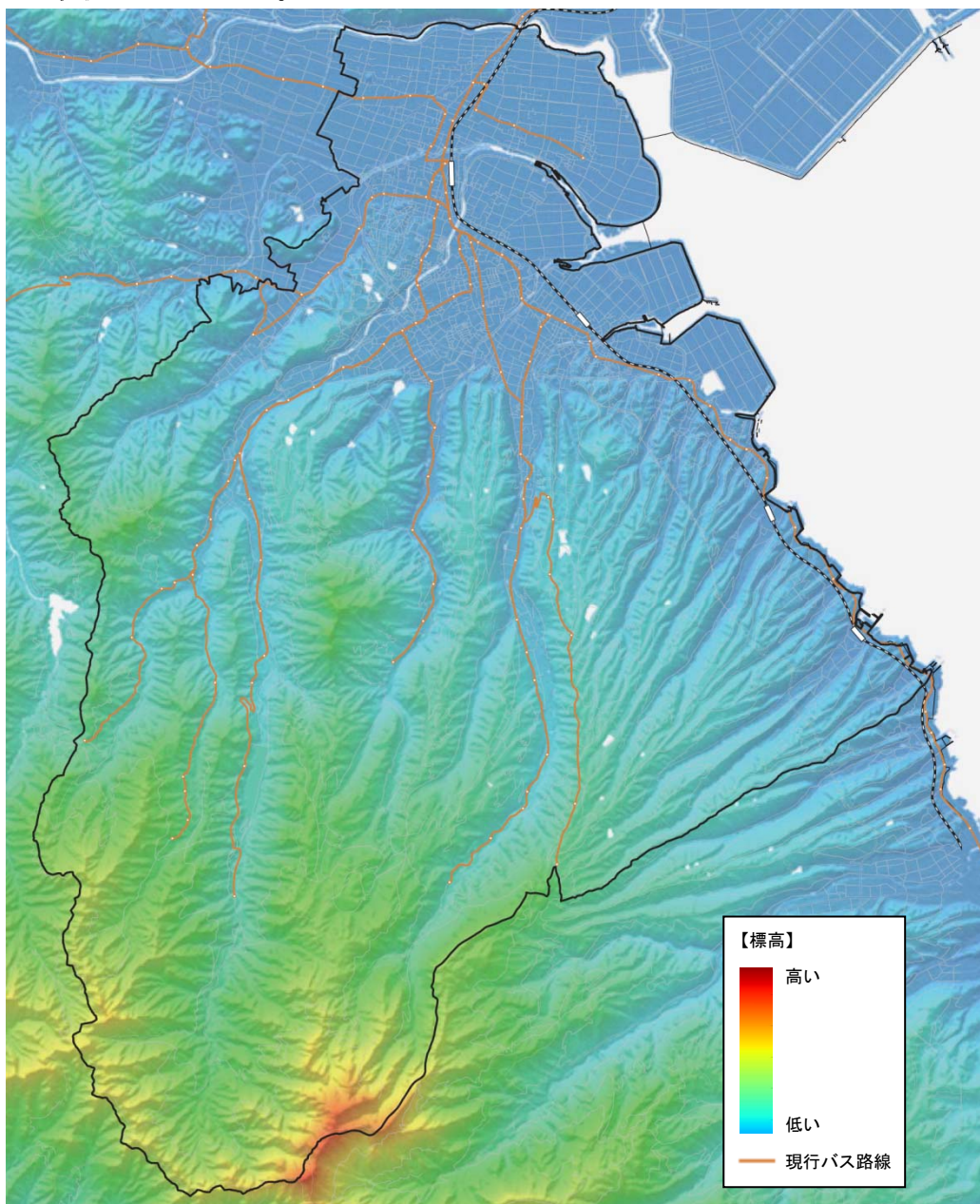


図 5-7 市内の地形

資料：基盤地図情報（国土地理院）より作成

### 5.2.3. 利用ニーズとバス運行体系のミスマッチ

アンケート調査で、日常的に利用する買物施設、病院を伺ったところ、「Aコープララベル」、「スーパーモリナガ」、「あんくるふじや」を回答する人が多く、病院では、「織田病院」、「犬塚病院」と回答する人が多くみられた。

特に利用頻度の多い買物施設について、地区別にみると、多くの人が「ララベル」、「スーパーモリナガ」等を利用していると回答しているにも関わらず、バス路線が、当該施設と居住地を繋いでいない状況がみられる。

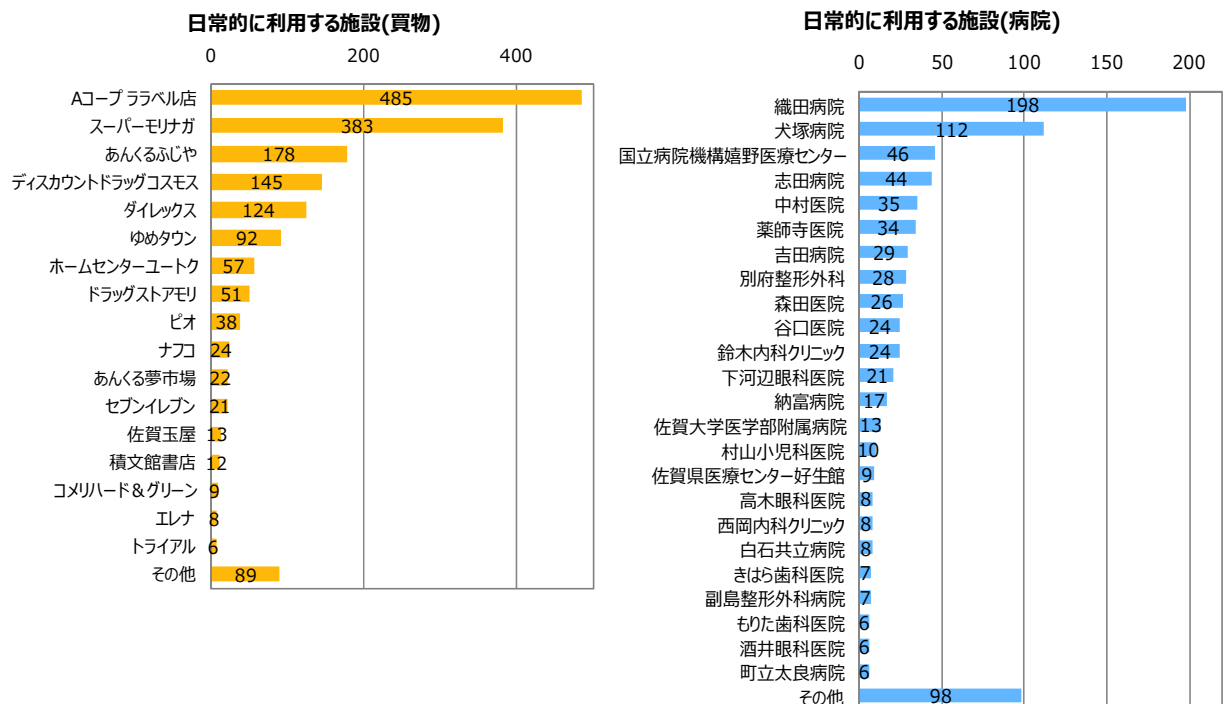


図 5-8 普段利用する買物施設と病院

出典：平成 28 年度「鹿島市の公共交通に関するアンケート調査」

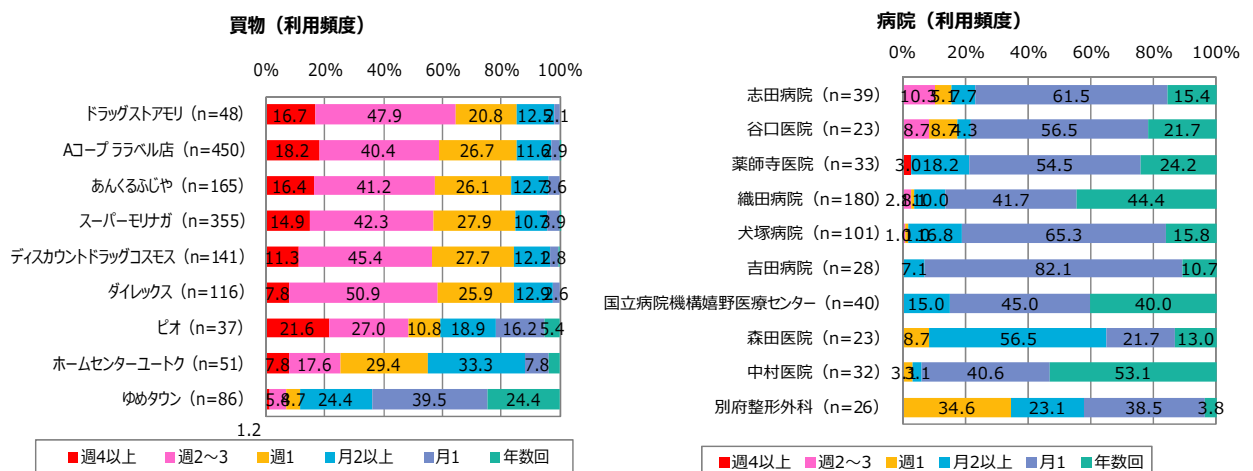
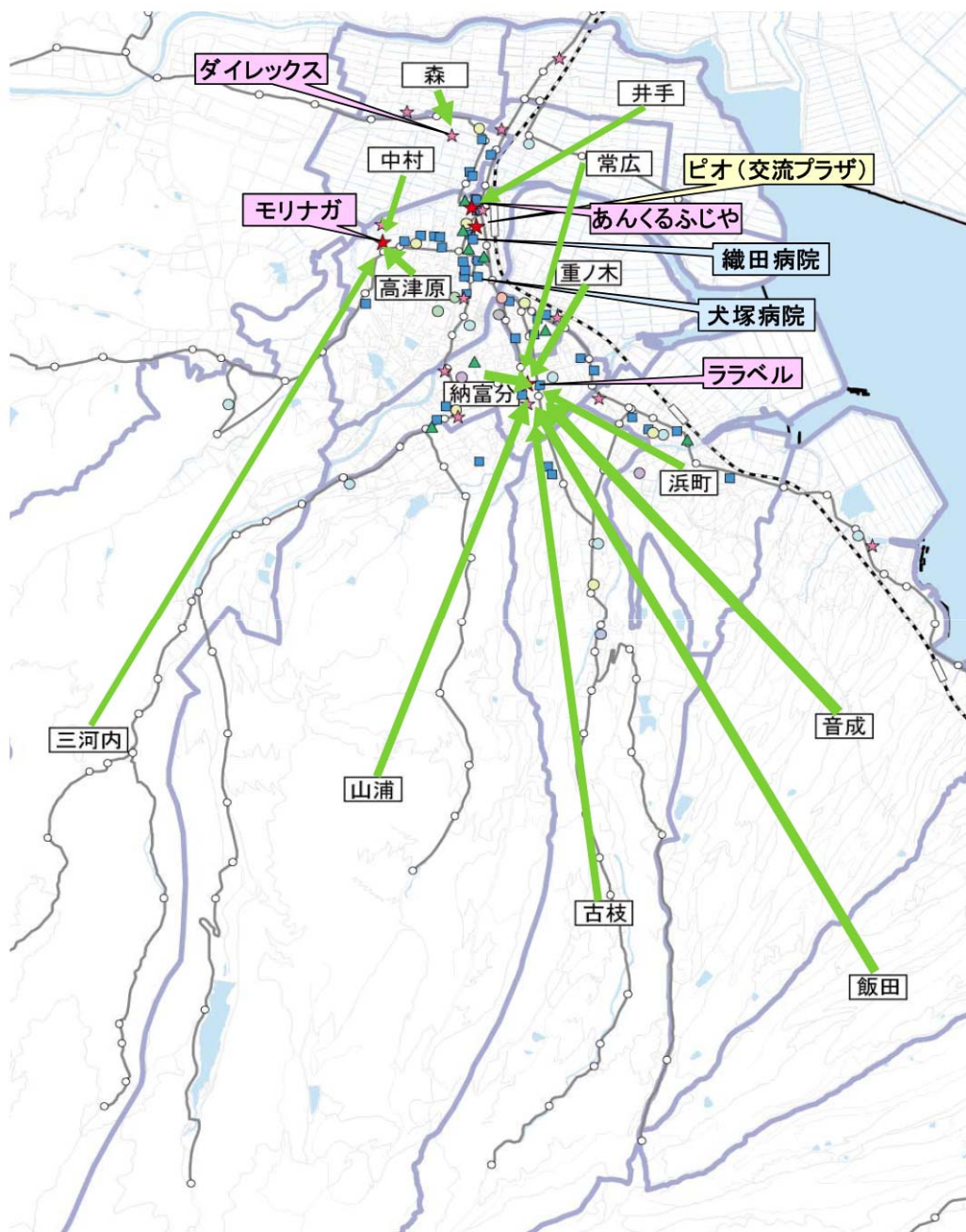


図 5-9 主に利用する買物施設と病院の利用頻度

出典：平成 28 年度「鹿島市の公共交通に関するアンケート調査」



各地区別に、買物時に利用する施設として最も回答が多かった店舗を、矢印で繋いだ。回答した地区と買物施設を、バス路線が繋いでいないことが伺える。

図 5-10 地区別にみた最も利用する買物施設とバス路線

出典：平成 28 年度「鹿島市の公共交通に関するアンケート調査」



アンケート調査で、「普段公共交通を利用する人」の「公共交通の運行ダイヤ・ルートに対する不満」では、「特にない（不満はない）」の回答のほか、「本数が少ない」、「乗りたい時間に便がない」の回答や、「運行ルートがわかりにくい」、「行きたいところへ行かない」等の回答がみられたことから、生活実態等に合わせた効率的な路線の見直しが必要である。

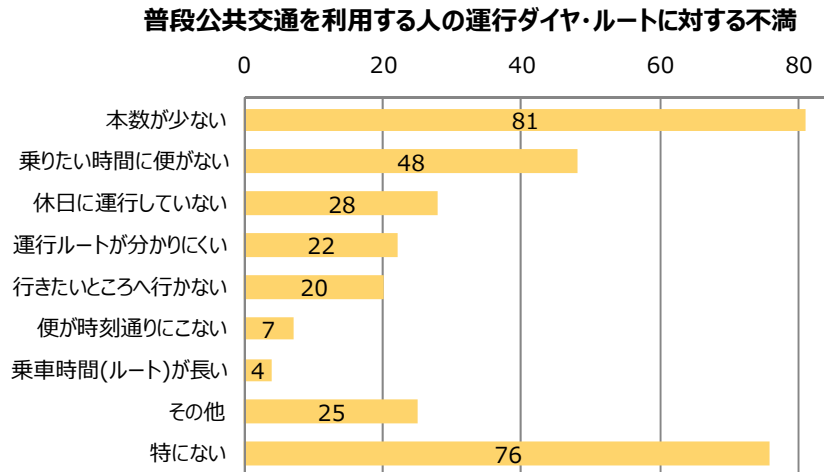


図 5-11 公共交通の運行ダイヤ・ルートに対する不満

出典：平成 28 年度「鹿島市の公共交通に関するアンケート調査」

## 5.2.4. 待合場所の不足や待合環境の不備

アンケート調査で、「普段公共交通を利用する人」の「公共交通の車両、乗り場に対する不満」では、「特にない（不満はない）」の回答のほか、「乗り場に屋根やベンチがない」、「乗り場が遠い」の回答が多くみられた。また、「公共交通の改善案（全員回答）」では、「路線バスを小型化する」に次いで、「自宅、病院やスーパーの近くにバス乗り場を設置する」、「屋根の設置やベンチの整備など、乗り場の整備を行う」の回答が多くみられたことから、路線の再編に合わせて、待合場所の改善等が必要となる。

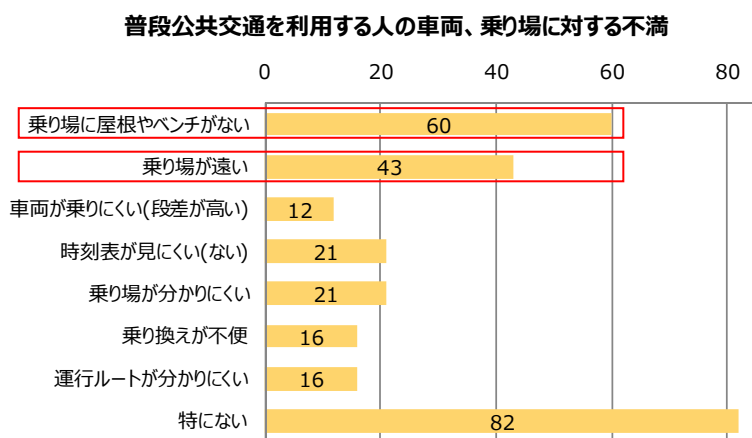


図 5-12 公共交通の車両・乗り場に対する不満

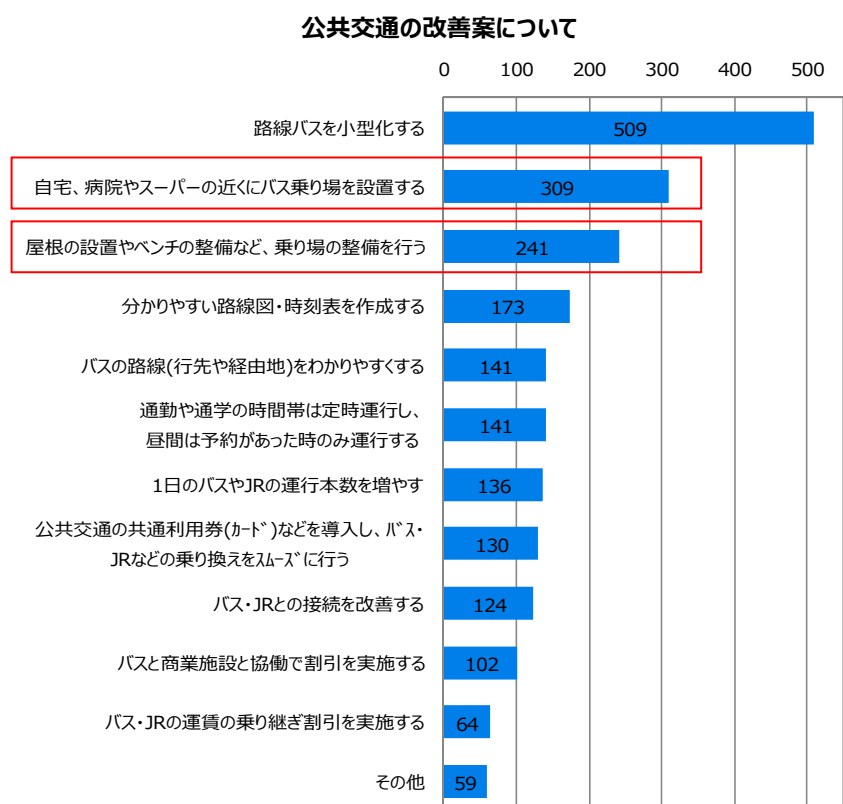


図 5-13 公共交通の改善案について

出典：平成 28 年度「鹿島市の公共交通に関するアンケート調査」

### 5.2.5. 郊外に点在する公共交通空白地域の存在

鹿島市内の高齢者（65歳以上人口）の地区別分布図の色分けを、建物の配置に合わせて着色した図を以下に示した。バス路線と重なると、飯田や音成などのある七浦地区や、能古見地区、古枝地区の山間部等で、公共交通の通らない空白地域が存在している。

これらの地域は集落が点在しているため、通常の路線バスによる線的な交通網では対応できず、柔軟に対応が可能となる面的な交通網による移動支援が必要とされている。

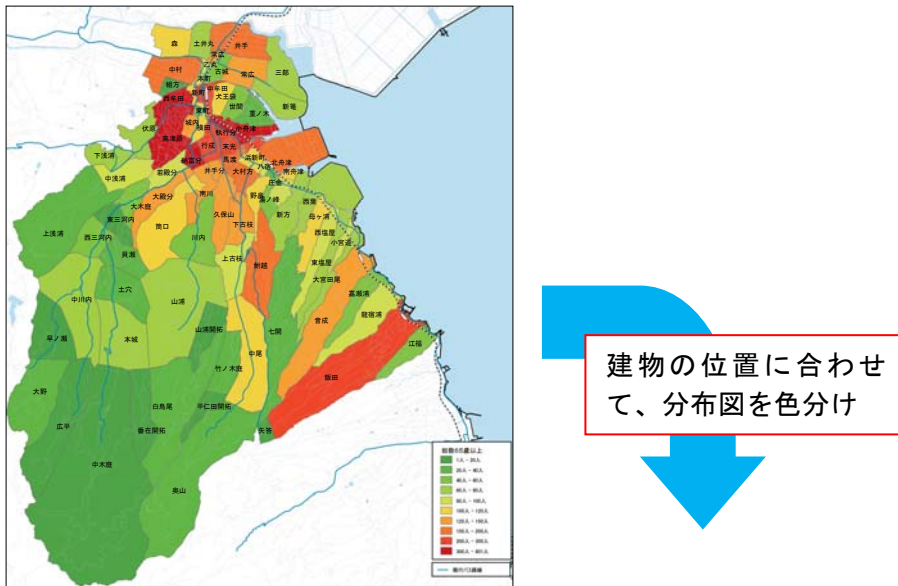


図 5-14 高齢者（65歳以上人口）分布図

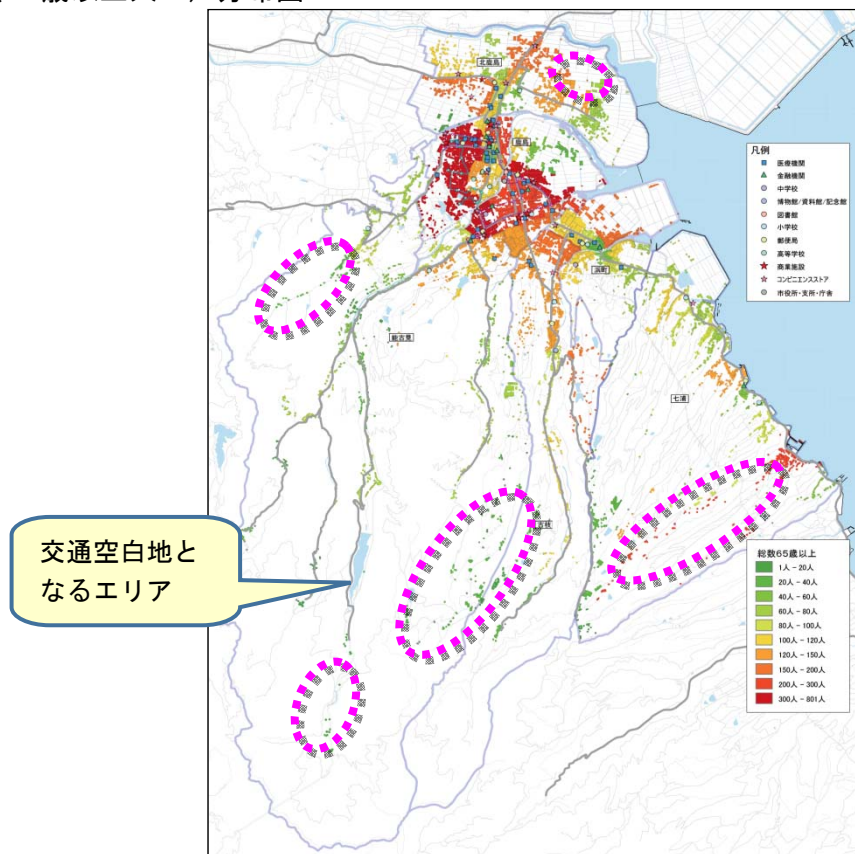


図 5-15 高齢者（65歳以上人口）分布図（建物分布別）



### 5.3. その他交通に関する課題

#### 5.3.1. 自家用車への高い依存度

平成 28 年度に実施した「鹿島市の公共交通に関するアンケート調査」（以下、アンケート調査）では、自動車免許を有し、日常的に自動車を運転する市民は回答者は、全体の 7 割を占めている結果となった。

65～74 歳の回答者においても、自動車免許を有し、日常的に自動車を運転する市民は 8 割以上、75 歳以上においても 6 割以上となっている。

今後、これらの高齢者ドライバーが増加することが想定されており、また昨今、高齢者のドライバーの事故が多発している状況で、自主返納をされても不便をきたさないように、代替えの交通手段を確保する必要がある。

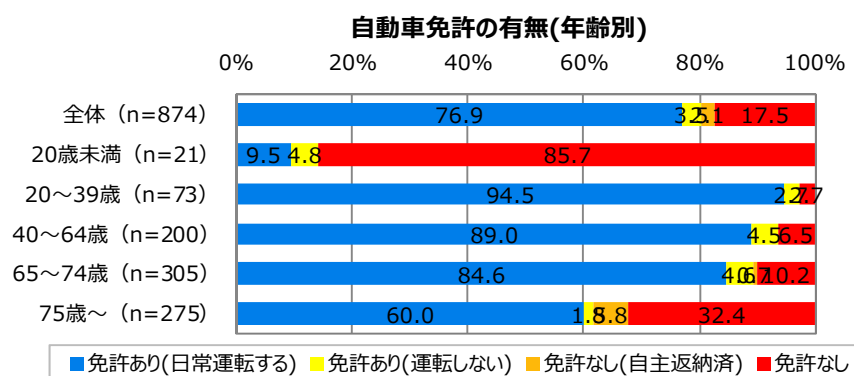


図 5-16 自動車免許の有無（年齢別）

出典：平成 28 年度「鹿島市の公共交通に関するアンケート調査」

地区別でみると、七浦地区や能古見地区、古枝地区等、特に公共交通が不便な地域で、日常的に運転する回答者の割合が多いことから、これら地区住民に対する公共交通の確保も、重要な課題となる。

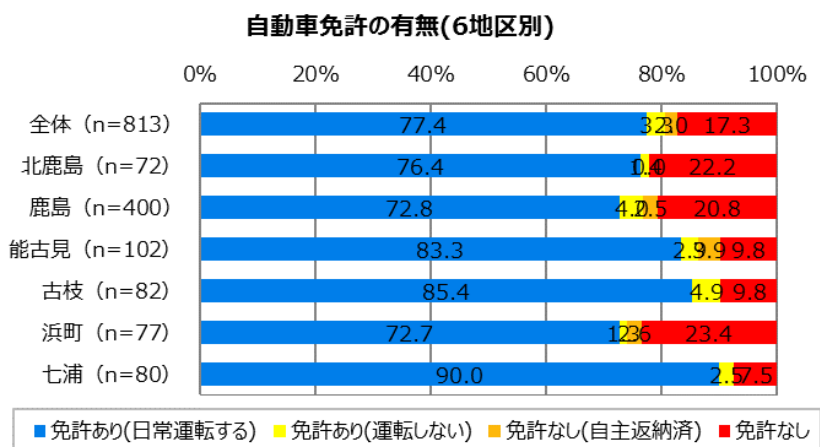


図 5-17 自動車免許の有無（6地区別）

出典：平成 28 年度「鹿島市の公共交通に関するアンケート調査」

### 5.3.2. 増加する観光客

鹿島市に來訪する観光客は堅調に増加傾向にあり、鹿島市観光協会へのヒアリングでは、外国人観光客の利用者も増加傾向にあるとの意見もみられた。

また、來訪手段は、自家用車が6割程度と最も多く、次いでバス、鉄道となり、公共交通を利用しての來訪者も多くみられる。特に外国人観光客は、公共交通の利用が多いと想定されることから、祐徳稻荷神社や浜宿を始めとする主要観光地へ、來訪者がスムーズに移動できるよう、対応が求められる。

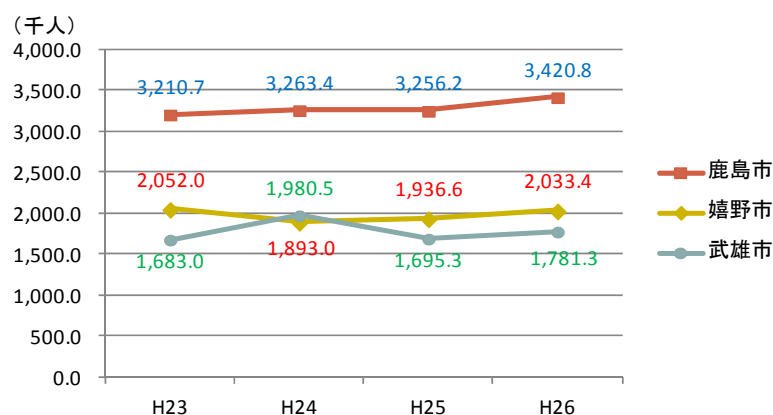


図 5-18 県内南部地区主要3市の観光客数の推移（再掲）

出典：平成26年佐賀県観光客動態調査

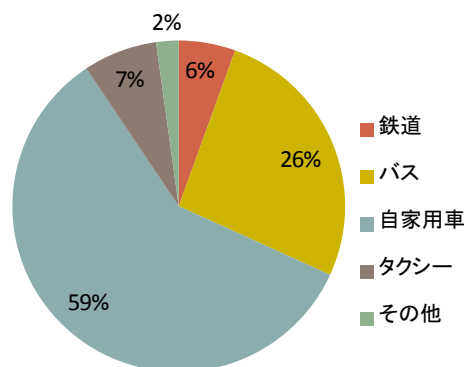
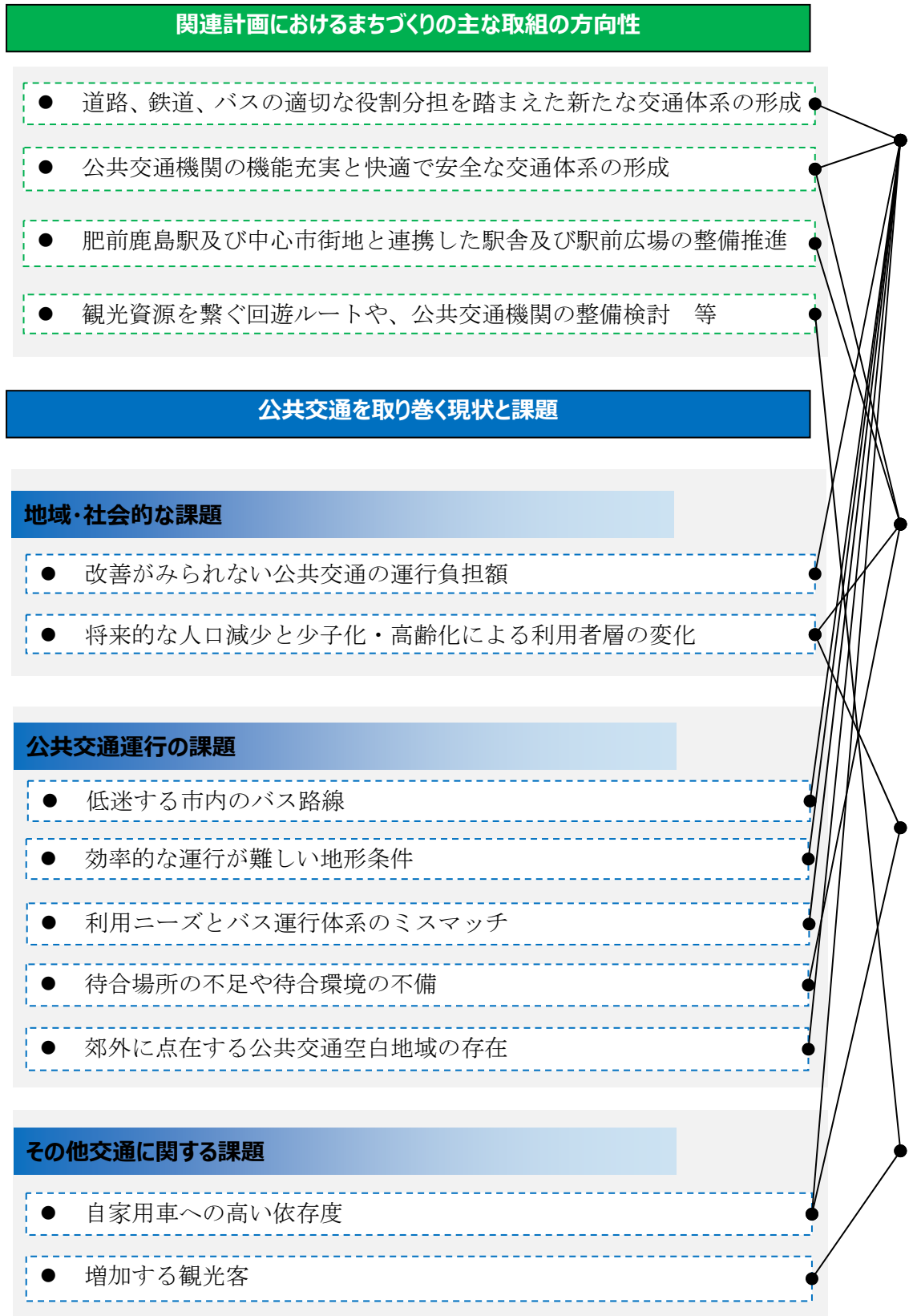


図 5-19 鹿島市への観光客の利用交通手段（H26年度）（再掲）

出典：平成26年佐賀県観光客動態調査

## 6. 現状の課題と今後の取組の方向性

鹿島市における現状と公共交通に関するこれまでの取り組みを受け、公共交通網の課題と課題解決に向けた取組の方向性を以下の通り整理する。



## 地域公共交通に関する取組の方向性(基本方針)

## 計画目標と実施事業

### 基本方針1 日常に寄り添う公共交通の形成

市民の生活に合わせる形で、公共交通の運行体系を見直し、利便性の向上を図る。

### 計画目標1 生活実態に合わせた公共交通網の再構築

- ①市内路線（廃止代替路線）の再編
- ②周辺地域を対象としたデマンドタクシー運行の検討
- ③市内循環バス、高津原のりあいタクシーの再編の検討
- ④公共交通機関同士の乗り継ぎ強化

### 基本方針2 快適な公共交通環境の形成

公共交通乗車時や待ち合い時間時に、快適な時間を過ごせるように、バス停や待合場所の環境の改善を図る。

### 計画目標2 利用しやすい公共交通空間の整備

- ⑤バス停待合室の高質化と乗り継ぎ拠点の強化
- ⑥施設所有者との連携による待合室の設置

### 基本方針3 多くの人に利用される公共交通の運行

子どもから高齢者まで、多くの人々が安心して生活できるよう、公共交通の利用促進策を実施する。

### 計画目標3 公共交通に関する利用促進策の実施

- ⑦免許自主返納に関連した割引制度の導入
- ⑧公共交通に関する広報活動の展開

### 基本方針4 観光者が楽しめる移動環境の形成

近年増加傾向にある観光客が市内を気軽に移動できる環境を形成し、市内の周遊促進を図る。

### 計画目標4 観光周遊に寄与する公共交通の構築

- ⑨観光周遊に即したバス路線の検討
- ⑩外国語サインの整備・充実化

## 6.1. 取組の方向性（基本方針）

前項に整理した、まちづくりの主な取組と方向性及び今後の課題に従い、鹿島市における公共交通網を形成していく上での4つの基本的な方針を以下の通り定める。

### 基本方針 1 日常に寄り添う公共交通の形成

普段利用する買い物施設や病院、また目的毎の外出頻度など、それぞれの地域で、それぞれの生活スタイルがあります。使いやすい公共交通とは、それらの生活スタイルに合わせて運行することと考えます。本市においても、自家用車の利用頻度が高い市民の生活実態を踏まえ、現状に即した公共交通の形成を目指します。

### 基本方針 2 快適な公共交通環境の形成

少子・高齢化社会が進展する昨今、公共交通においても、ユニバーサルデザインに配慮し、誰でも利用しやすい環境づくりが大切です。公共交通においても、子どもからお年寄りまで、誰もが「乗りやすく」、「待ちやすく」、「分かりやすい」ものとするため、待合所や車両の改善を図ります。

### 基本方針 3 多くの人に利用される公共交通の運行

高齢ドライバーの事故が多発している昨今、高齢者の割合が高く、自家用車の依存度が高い本市においても、懸念される事案となります。高齢者のみならず、多くの市民が安全に安心して生活できる環境を形成するために、公共交通の再構築とともに、公共交通の利用促進に努めます。

### 基本方針 4 観光者が楽しめる移動環境の形成

祐徳稲荷神社や、浜宿の酒蔵、道の駅等、主要な観光資源を有する本市には、多くの観光客が訪れており、昨今は外国人観光客の来訪者も増加傾向になっています。国内でも、観光振興に力を入れており、オリンピック・パラリンピックに向けて、インバウンド増加が期待されます。この契機を捉えるべく、本市においても、観光客の誘致に向けて、市内を楽しく移動できる環境づくりに努めます。

## 6.2. 計画目標と実施事業

鹿島市の地域公共交通網の形成に向けた基本方針にもとづき、第六次鹿島市総合計画の基本理念である「みんなが住みやすく、暮らしやすいまち」を実現するため、公共交通網の形成による4つの計画目標を定める。

### 計画目標 1 生活実態に合わせた公共交通網の再構築

アンケート結果等から得られた市民の生活実態に合わせて、バス路線を見直します。外出先の目的地に合わせたルート変更や、外出頻度に合わせて運行水準に見直すことで、効率的・効果的な運行形態を目指します。

### 計画目標 2 利用しやすい公共交通空間の整備

子どもやお年寄りが、安全に、ゆっくりと待つことができる待合所に改修し、また楽に乗降できる車両の導入を検討することで、多くの人安心して利用できる公共交通の空間づくりを進めます。さらに、乗り継ぎ案内や路線案内を明瞭化することで、分かりやすい案内づくりに努めます。

### 計画目標 3 公共交通に関する利用促進策の実施

高齢者が安全に安心して外出できるよう、公共交通の利用促進を図り、自家用車からの転換を促します。その他、積極的な広報活動や、市内各事業者とのタイアップを通じて、公共交通の利用者増加を目指します。

### 計画目標 4 観光周遊に寄与する公共交通の構築

鹿島市内の玄関口となるJR各駅と、祐徳稲荷神社をはじめとする主要観光地を繋ぐ公共交通を運行することで、来訪者の周遊の利便性を向上させ、伸び盛りの観光振興に拍車をかけます。また多言語化サイン等を積極的に導入することで、外国人の観光周遊に寄与します。



### 6.3. 鹿島市の新しい公共交通網のイメージ

基本方針と公共交通網の形成にもとづく鹿島市の新しい公共交通網イメージを下記に示す。

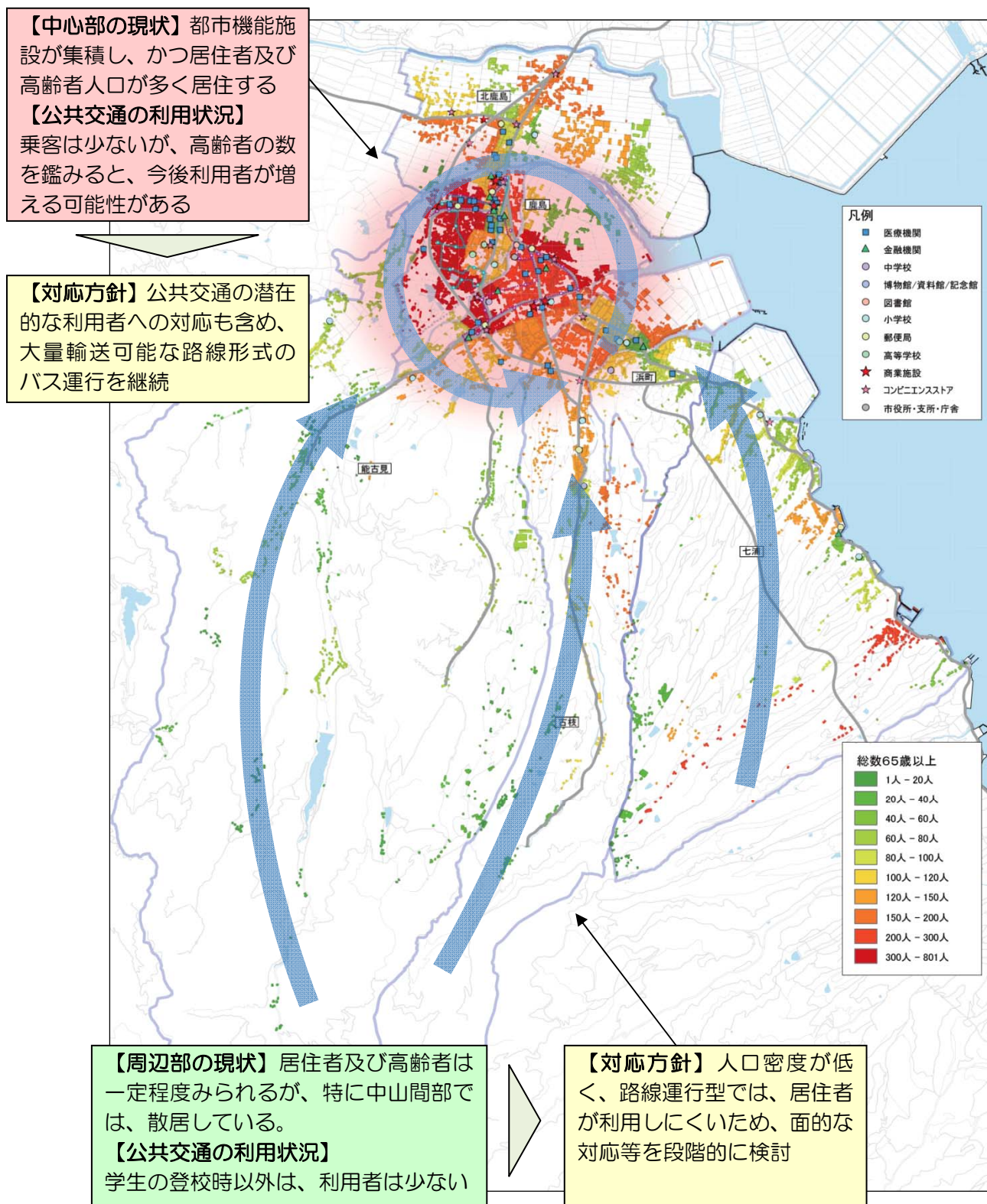


図 6-1 鹿島市の新しい公共交通網のイメージ

## 6.4. 実施事業

鹿島市における公共交通網の目標および将来像の達成に向け、4つの計画目標にもとづき、下表に示す実施事業を行う。

各実施事業は、次頁以降に記載した具体的な取組から構成され、取組毎に想定する取組主体が、計画期間内に想定する実施時期において、事業を積極的に推進する。

ただし、計画期間内においても、各実施事業の有効性等を鑑みて、随時、実施事業及び具体的な取組、取組主体、実施時期について見直しを行う。

計画目標	実施事業	実施主体
生活実態に合わせた公共交通網の再構築	市内路線（廃止代替路線）の再編	鹿島市地域公共交通協議会 公共交通事業者
	周辺地域を対象としたデマンドタクシー運行の検討	鹿島市地域公共交通協議会 公共交通事業者
	市内循環バス、高津原のりあいタクシーの再編の検討	鹿島市地域公共交通協議会 公共交通事業者
	公共交通機関同士の乗り継ぎ強化	鹿島市地域公共交通協議会 公共交通事業者
利用しやすい公共交通空間の整備	バス停待合室の高質化と乗り継ぎ拠点の強化	鹿島市地域公共交通協議会 公共交通事業者
	施設所有者との連携による待合室の設置	鹿島市地域公共交通協議会 公共交通事業者 施設所有者
公共交通に関する利用促進策の実施	免許自主返納に関連した割引制度の導入	鹿島市 公共交通事業者
	公共交通に関する広報活動の展開	鹿島市地域公共交通協議会 公共交通事業者 鹿島市観光協会 鹿島商工会議所 老人クラブ
観光周遊に寄与する公共交通の構築	観光周遊に即したバス路線の検討	鹿島市地域公共交通協議会 鹿島市観光協会 祐徳バス(株)
	外国語サインの整備・充実化	鹿島市 公共交通事業者 鹿島市観光協会 鹿島商工会議所

### 6.4.1. 生活実態に合わせた公共交通網の再構築

実施時期は、計画期間 5 年間に於いて、下記を想定する。

- 短期：計画策定後 1～2 年以内に実施する。
- 中期：計画策定後 3～4 年以内で実施する。
- 長期：計画策定後 5 年以内を目標に実施する。

<b>事業名</b>	<b>市内路線（廃止代替路線）の再編</b>		
<b>事業概要</b>	市内路線（廃止代替路線）の効率的・効果的な運行形態を目指し、外出目的地である通学や通勤、商業施設、医療機関などの所在地に合わせたルート変更や、外出頻度の実態に合わせた運行水準に変更する。		
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・公共交通事業者		
<b>●具体的な取組①：利用頻度の施設を結節点とした路線再編</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市・祐徳バス(株)	<b>実施時期</b>	短期
<b>●具体的な取組②：路線便数の適正化</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市・祐徳バス(株)	<b>実施時期</b>	短期
<b>事業名</b>	<b>周辺地域を対象としたデマンドタクシー運行の検討</b>		
<b>事業概要</b>	現在、運行されている路線と移動ニーズの不適合を解消し、公共交通空白地帯への公共交通サービスを提供するために、市内路線再編の一環として、効率的な運行が可能なデマンドタクシーの運行を検討する。 ※市内路線の再編で、利用状況に改善がみられなかった場合、段階的に実施する。		
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・公共交通事業者		
<b>●具体的な取組①：廃止代替路線のデマンド運行への切り替え</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市・祐徳バス(株)	<b>実施時期</b>	短期（随時）
<b>事業名</b>	<b>市内循環バス、高津原のりあいタクシーの再編の検討</b>		
<b>事業概要</b>	市内循環バスと高津原のりあいタクシーの利用実態や地域の利用ニーズを踏まえ、上位計画や公共交通政策等と連携し、居住地と地域振興施設及び医療・行政機関、商業施設等の都市サービス施設を結ぶ路線網の再編検討を行う。		
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・公共交通事業者		
<b>●具体的な取組①：市内循環バス、高津原のりあいタクシーの運行ルート調整</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー	<b>実施時期</b>	中期

事業名	<b>公共交通機関同士の乗り継ぎ強化</b>		
事業概要	多様な移動目的を持つ市民の移動を担うため、複数の公共交通機関を利用してもスムーズに目的地に到達できるよう、商業施設や駅等の交通結節点において他の交通機関の乗り継ぎを考慮したダイヤ調整や、割引運賃の導入を実施する。		
実施主体	鹿島市地域公共交通協議会・公共交通事業者		
<b>●具体的な取組①：交通結節点形成に向けた運行ダイヤの設定</b>			
取組主体	鹿島市、祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー	実施時期	短期
<b>●具体的な取組②：乗り継ぎ利便性向上に向けた公共交通共通のICカードの導入</b>			
取組主体	祐徳バス(株)	実施時期	中期
<b>●具体的な取組③：乗り継ぎ割引運賃の導入</b>			
取組主体	鹿島市・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー	実施時期	短期
<b>●具体的な取組④：統一した乗り継ぎ時刻表及びホームページの作成</b>			
取組主体	鹿島市・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー	実施時期	短期

## 6.4.2. 利用しやすい公共交通空間の整備

実施時期は、計画期間 5 年間に於いて、下記を想定する。

- 短期：計画策定後 1～2 年以内に実施する。
- 中期：計画策定後 3～4 年以内で実施する。
- 長期：計画策定後 5 年以内を目標に実施する。

<b>事業名</b>	<b>バス待待合室の高質化と乗り継ぎ拠点の強化</b>		
<b>事業概要</b>	バス待ち時間を快適に過ごせるように、利用者の多いバス停や交通結節点としての機能を有するバス停の待合室に、屋根やベンチ等を設置する。また、市民と観光客の利用実態に合わせ、交通結節点における見やすい時刻表や路線案内板を整備し、乗り継ぎ拠点の強化を図り、利用者の利便性を高める。		
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・公共交通事業者		
<b>● 具体的な取組①：既存バス待待合室の屋根・ベンチの増設</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー	<b>実施時期</b>	短期～中期
<b>● 具体的な取組②：既存交通結節点の利便性向上（見やすい時刻表や路線案内板の設置）</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー	<b>実施時期</b>	短期～中期
<b>事業名</b>	<b>施設所有者との連携による待合室の設置</b>		
<b>事業概要</b>	利用者の安全な乗降と利便性向上を図るため、郊外からの利用者の多い商業施設等の市内主要施設の施設事業者と協力・連携し、施設駐車場への乗り入れや施設内への待合室設置の検討を行う。		
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・公共交通事業者・施設所有者		
<b>● 具体的な取組①：商業施設等の駐車場への乗り入れ強化</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー・施設所有者	<b>実施時期</b>	短期～中期
<b>● 具体的な取組②：商業施設や医療施設等の敷地内への待合室の移転・設置</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー・施設所有者	<b>実施時期</b>	短期～中期



### 6.4.3. 公共交通に関する利用促進策の実施

実施時期は、計画期間 5 年間に於いて、下記を想定する。

- 短期：計画策定後 1～2 年以内に実施する。
- 中期：計画策定後 3～4 年以内で実施する。
- 長期：計画策定後 5 年以内を目標に実施する。

<b>事業名</b>	<b>免許自主返納に関連した割引制度の導入</b>		
<b>事業概要</b>	高齢者の自動車運転免許証の自主返納と公共交通機関への転換を促進するために、公共交通機関の利用回数券等の給付を検討する。		
<b>実施主体</b>	鹿島市・公共交通事業者・鹿嶋警察署		
<b>●具体的な取組①：免許自主返納者への公共交通機関の利用回数券の給付</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー・鹿島警察署	<b>実施時期</b>	長期

<b>事業名</b>	<b>公共交通に関する広報活動の展開</b>		
<b>事業概要</b>	公共交通を実施している事業者が連携した PR 活動や、観光資源や観光関連産業、商業施設等と連動したイベント開催等を通じて、公共交通の利便性と効果的な使用方法等についての広報活動を展開する。		
<b>実施主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・公共交通事業者・鹿島市観光協会・鹿島商工会議所・老人クラブ		
<b>●具体的な取組①：公共交通利用促進のイベントの開催</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー・鹿島市観光協会・鹿島商工会議所	<b>実施時期</b>	短期（継続実施）
<b>●具体的な取組②：公共交通利用促進の促進に向けたポスター掲示や市広報誌、インターネット等での PR や商業施設等との連携</b>			
<b>取組主体</b>	鹿島市・鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー・老人クラブ	<b>実施時期</b>	短期（継続実施）
<b>●具体的な取組③：高齢者に対する公共交通を利用した外出の促進</b>			
高齢者を対象に、公共交通を利用した便利な外出パターンの周知活動と新しい外出目的の提案（健康増進を兼ねた利用等）及び PR を行う			
<b>取組主体</b>	鹿島市・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー・老人クラブ	<b>実施時期</b>	短期（継続実施）



#### 6.4.4. 観光周遊に寄与する公共交通の構築

実施時期は、計画期間 5 年間に於いて、下記を想定する。

- 短期：計画策定後 1～2 年以内に実施する。
- 中期：計画策定後 3～4 年以内で実施する。
- 長期：計画策定後 5 年以内を目標に実施する。

事業名	<b>観光周遊に即したバス路線の検討</b>		
事業概要	公共交通機関を利用する旅行者の獲得を図るため、鹿島市観光協会と協力を図りながら、市内の観光資源を周遊できるバス路線を充実させる。		
実施主体	鹿島市地域公共交通協議会・公共交通事業者、鹿島市観光協会		
<b>●具体的な取組①：観光周遊向上のための休日路線の設定</b> 観光周遊のための新たなルートを設定し、観光周遊の促進を図る			
取組主体	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー・鹿島市観光協会	実施時期	中期～長期
<b>●具体的な取組②：乗り継ぎ・時刻表等の外部発信の充実</b> 若い層や外国人観光客を対象に、観光周遊に即したバス路線の PR 及び情報提供を、インターネットを通じて行う			
取組主体	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー	実施時期	中期～長期
<b>●具体的な取組③：JR の運行と連動した路線・ダイヤ設定</b>			
取組主体	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー	実施時期	短期
<b>●具体的な取組④：乗り継ぎ利便性向上に公共交通共通の IC カードの導入（再掲）</b>			
取組主体	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)	実施時期	中期～長期

事業名	外国語サインの整備・充実化		
事業概要	市内の観光資源に訪れる外国人旅行者の利便性向上と外国人旅行者の市内滞在時間を増やし、観光消費金額の増加を目指すために、外国語表記によるサインを整備するとともに、外国語表記による観光資源や市内施設、知名度の低い見所等を掲載する。		
実施主体	鹿島市・公共交通事業者・鹿島市観光協会・鹿島商工会議所		
●具体的な取組①：交通結節点における路線図・ダイヤの多言語化			
取組主体	鹿島市・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー・ 鹿島市観光協会・鹿島商工会議所	実施時期	短期
●具体的な取組②：交通結節点における案内板の多目的化 案内板により、観光資源や周辺施設等の位置情報や内容を説明する。			
取組主体	鹿島市・祐徳バス(株)・(有)再耕庵タクシー・ 鹿島市観光協会	実施時期	短期
●具体的な取組③：乗り継ぎ・時刻表等の外部発信の充実（再掲） インターネットを通じて、外国語による運行路線・ダイヤ検索サービスが可能なようにする。			
取組主体	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・ (有)再耕庵タクシー	実施時期	中期～長期
●具体的な取組④：観光ルートにおける車内案内放送の多言語化			
取組主体	鹿島市地域公共交通協議会・祐徳バス(株)・ 鹿島市観光協会	実施時期	中期～長期

## 7. 計画期間

本計画は5年間の期間を設定し、以下のスケジュールで各実施方針の達成に向けて取り組んでいく。なお、本地域の社会情勢、経済情勢、及び国の制度改正等も勘案し、毎年度の実施方針の達成状況や持続可能性指標の達成状況を踏まえながら、適宜計画の見直しを図っていく。

### 7.1. 生活実態に合わせた公共交通網の再構築のスケジュール

計画目標					
事業名	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
具体的な取組名					
<b>計画目標 1：生活実態に即した公共交通網の再構築</b>					
市内路線（廃止代替路線）の再編					
利用頻度の高い施設を結節点とした路線再編	計画	実施			
路線便数の適正化	計画				
周辺地域を対象としたデマンドタクシー運行の検討					
廃止代替路線のデマンド運行への切り替え	計画		実施		
市内循環バス、高津原のりあいタクシーの再編の検討					
市内循環バス、高津原のりあいタクシーの運行ルート調整	計画		実施		
公共交通機関同士の乗り継ぎ強化					
交通結節点形成に向けた運行ダイヤの設定	計画	実施			
乗り継ぎ利便性向上に向けた公共交通共通のICカードの導入					
乗り継ぎ割引運賃の導入	計画				
統一した乗り継ぎ時刻表及びホームページの作成					

## 7.2. 利用しやすい公共交通空間の整備のスケジュール

計画目標					
事業名	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
具体的な取組名					
計画目標 2 : 利用しやすい公共交通空間の整備					
バス停待合室の高質化と乗り継ぎ拠点の強化					
既存バス停待合室の屋根・ベンチの増設	計画 ■ ■ ▶	実施 ▶			
既存交通結節点の利便性向上 (見やすい時刻表や路線案内板の設置)	計画 ■ ■ ▶	実施 ▶			
施設所有者との連携による待合室の設置					
商業施設等の駐車場への乗り入れ強化	計画 ■ ■ ■	▶	実施 ▶		
商業施設や医療施設等の敷地内への待合室の移転・設置	計画 ■ ■ ■	▶	▶		

### 7.3. 公共交通に関する利用促進策の実施のスケジュール

計画目標					
事業名	H29 年度	H30 年度	H31 年度	H32 年度	H33 年度
具体的な取組名					
計画目標 3：公共交通に関する利用促進策の実施					
免許自主返納に関連した割引制度の導入					
免許自主返納者への公共交通機関の利用回数券の給付	計画	実施			
公共交通に関する広報活動の展開					
公共交通利用促進のイベント開催	計画	実施		継続実施	
公共交通利用促進の促進に向けたポスター掲示や市広報誌、インターネット等での PR や商業施設との連携	計画	実施		継続実施	
高齢者に対する公共交通を利用した外出の促進	計画	実施		継続実施	





## 8. 計画の達成状況の評価

### 8.1. 数値目標

本計画の達成状況を評価するため、基本的な方針毎に評価指標および目標値を定める。

なお、目標値は計画期間の最終年度である平成 33 年度を目標年度とするが、達成状況は毎年モニタリングを行うものとする。

表 8-1 計画の達成状況の評価指標および設定根拠

計画の目指す姿			現況 (H28)	目標値 (H33)	備考
評価指標	指標の設定根拠				
計画目標 1 : 生活実態に即した公共交通網の再構築					
便当たりの輸送人員数	利用実態と利用ニーズに適合した、路線再編等による利用者数について、目標値を設定する。	市内循環バス	1.77 人/便	2.3 人/便	利用ニーズとの適合を図る。
		高津原のりあいタクシー	0.74 人/便	1.3 人/便	利用ニーズとの適合を図る。
計画目標 2 : 利用しやすい公共交通空間の整備					
既存待合室の改修数	公共交通機関利用者の利便性と快適性を高める施設の設置数について、目標値を設定する。	改修数	—	4 室	毎年 1 室の改修を目指す。
交通結節点における時刻表と路線案内板の整備数。		時刻表と路線案内板整備数	—	2 個	交通結節点での設置を目指す。
新しい待合室の設置数	施設事業者等の市民と連携した公共交通に関するまちづくりの成果を評価する。		—	1 室	新たな交通結節点への設置を目指す。
計画目標 3 : 公共交通に関する利用促進策の実施					
免許自主返納に関連した割引制度の利用者数	免許の自主返納を促す政策の目標値を設定する。		43 人 (H27 年度)	80 人/年	毎年 80 人の返納を目指す。
公共交通に関する各種広報活動の開催数	公共交通利用を促す各種 PR 活動として、イベント開催数の目標値を設定する。		1~2 回/年	2 回/年	半年に 1 回の開催を目指す。

計画の目指す姿		現況 (H28)	目標値 (H33)	備考
評価指標	指標の設定根拠			
計画目標 4：観光周遊に寄与する公共交通の構築				
バスを利用する観光客割合	観光活動を行いやすいバス路線の充実による、バス利用の観光客数増加を評価する。	26% (H26 年度)	33%	3 人に 1 人を目指す。
多言語を表記したサイン設置数	多言語を表記したサインによる、外国人観光客の利便性を評価する。	—	4 個	毎年 1 個の整備を目標とする。
計画の達成状況の総合的な評価指標				
利用者満足度	公共交通網の形成結果について、利用者の満足度の目標値を設定する。	—	50%	2 人に 1 人が満足することを目指す。

## 8.2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

鹿島市地域公共交通網形成計画を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取組みを実施していく（Do）と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。

このサイクルの継続的实施により、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

実施にあたっては、鹿島市地域公共交通活性化協議会において、年1回、事業の把握と評価を行い、その結果にもとづき事業改善策を検討し、利用者が多い地区などでの利用状況を把握し、適宜、需要量に応じて、公共交通のルート変更・効率化等を含めた見直しを行う。

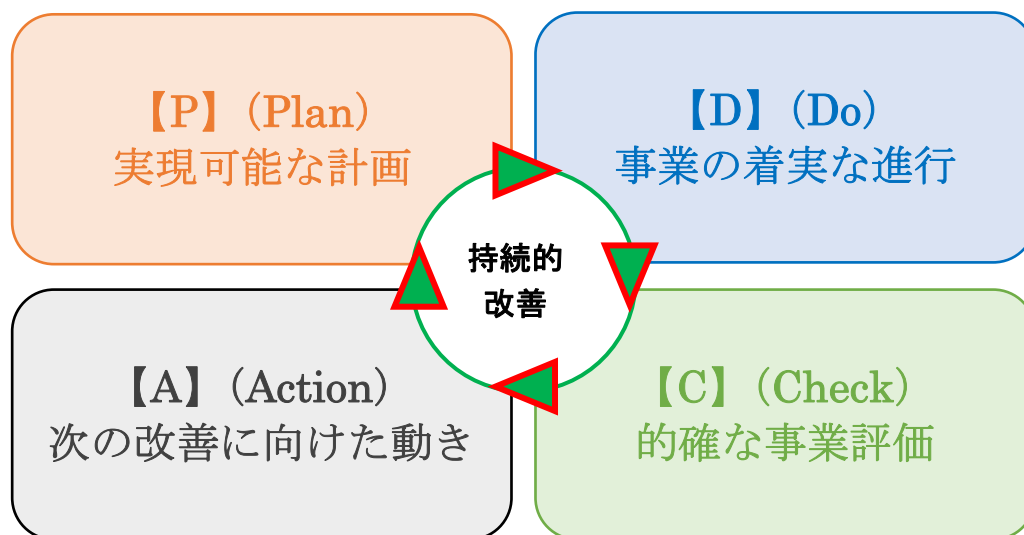
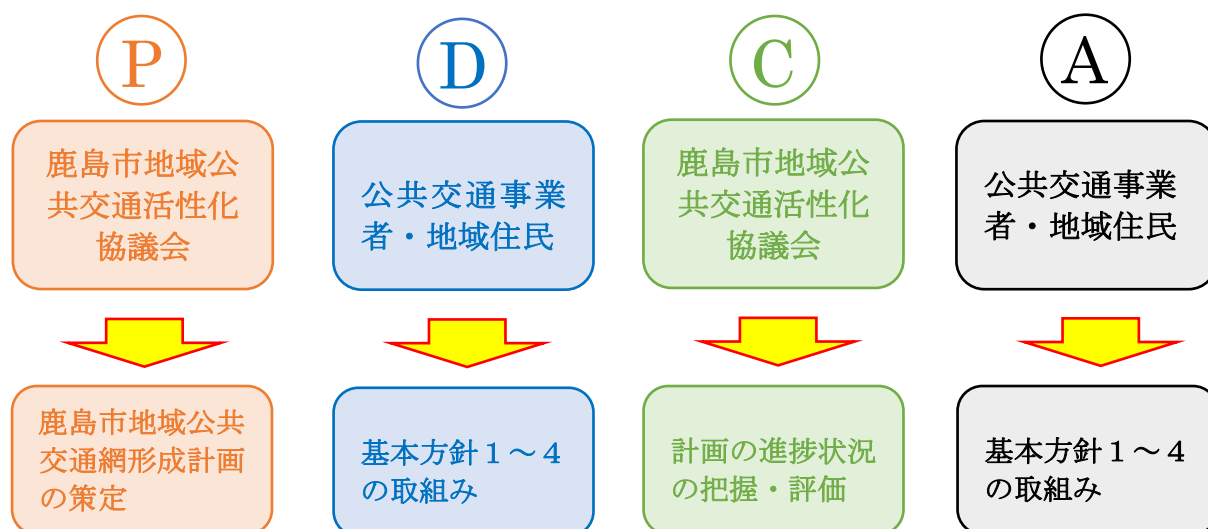


図 8-1 PDCA サイクル

### ■PDCA サイクルごとの実主体



### 8.3. 計画方針毎の実施主体と、それぞれの役割の明確化

計画の推進にあたり、計画目標毎の実施主体と、実施主体毎の役割を明確化させる。

表 8-2 計画目標別の実施主体と実施内容

目標	実施主体	実施内容
計画目標 1 生活実態に即した公共交通網の再構築	鹿島市地域公共交通活性化協議会 公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在の利用状況と居住地分布に合わせた、大幅な運行形態の再構築</li> </ul>
計画目標 2 利用しやすい公共交通空間の整備	鹿島市地域公共交通活性化協議会 公共交通事業者 施設所有者	<ul style="list-style-type: none"> <li>多くの市民が快適に公共交通を利用できるように、安全で利便性の高い待合室と乗降場を確保</li> </ul>
計画目標 3 公共交通に関する利用促進策の実施	鹿島市 鹿島市地域公共交通活性化協議会 公共交通事業者 鹿島警察署 鹿島商工会議所 鹿島市観光協会 老人クラブ	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種の利用促進策の実施</li> <li>多様な媒体を通じた公共交通の情報提供</li> </ul>
計画目標 4 観光周遊に寄与する公共交通の構築	鹿島市 鹿島市地域公共交通活性化協議会 公共交通事業者 鹿島商工会議所 鹿島市観光協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を利用した市内観光資源の周遊コースの確立</li> <li>外国人観光客に向けた外国語によるサインと各種案内の整備</li> </ul>

※必要に応じて、佐賀県、佐賀運輸支局がフォロー

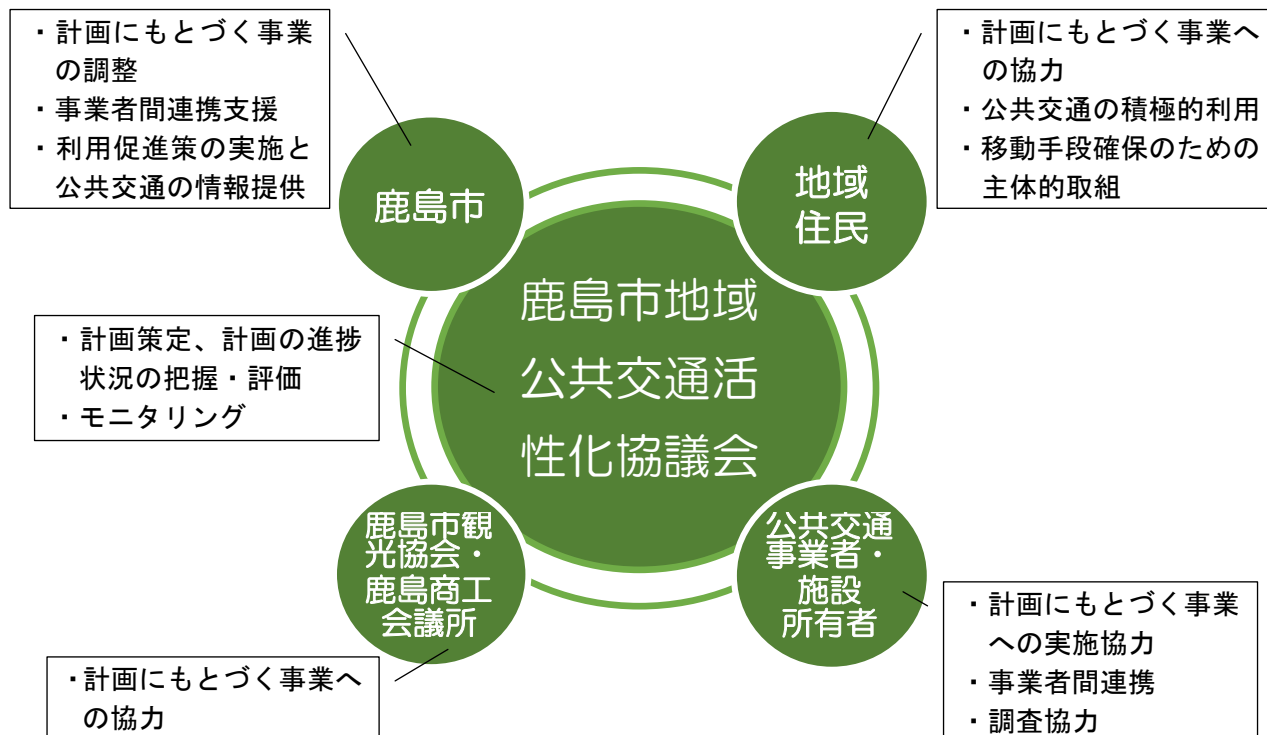


図 8-2 各実施主体の役割