

(様式4)

「鹿嶋市地域公共交通網形成計画」に対する御意見の概要と  
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	全体意見:(1)方針や方向性、計画目標、施策などが体系的によくまとめられているが、やや実現性に疑問を感じる印象が残る。また、掲げられた施策は、それぞれが有意であるが、やや総花的との感もある。交通事業者など多方面の協力が欠かせない計画であり、難しい面があろうが、鹿嶋市が生き残るためにも画餅に帰さないことを望む。	本計画は公共交通施策に係る基本的方向性を体系化しました。本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定しました。
2	全体意見:(2)図や表、カラー地図などを駆使し、本市における公共交通の状況や課題などを分かりやすく表示されている。ただ、同一または類似の地図や表などが重複して用いられている箇所が散見される。理解を容易にするためには、あえて重ねて使うことも必要だろうが、もう少し要否を精査したらどうだろうか。	文章と図面をセットで作成し、分かりやすく説明できるようにすることに努め、個々の図表は意図をもって作成しています。素案の公表にあたり、全体に渡り複数回の校正をかけておりますが、表記等はあらためて確認します。
3	全体意見:(3)一部、特定の箇所で文章が稚拙になっている印象を受ける。分担して記述しているのだろうが、本計画(案)全文を通しての記述統一性に欠けるようにも感じる。気付いた点は以下、個別的意見で触れる。	素案の公表にあたり、全体に渡り複数回の校正をかけておりますが、表記等はあらためて確認します。
4	大変スマートにまとまっていますが、アンケート質問事項、集計、当計画案のまとめを含めこれらは、どなたがまとめたものでしょうか。意見を言うだけでなく鹿嶋の人材が中心になって、つまり当該計画推進検討委員を含め鹿嶋の人材がまとめたものであることを期待しているのですが。	本計画は本市が策定者であり、策定にあたっては鹿嶋市地域公共交通活性化協議会での協議のほか、市民アンケートや公共交通利用者アンケートを実施し、市民の意向把握にも努めました。

5	<p>今の日本は公共交通には行政の資金、税金投入ありきで、語られ、行われているが、それは新しい挑戦を行う勇気と行動力を持っていない日本人全体の問題だと考えています。行政が、民間が、住民が、夫々可能性を見出し、挑戦をしない事から起きている事で、其々の努力と知恵が今こそ必要なのだと強く感じているものです。もっと言えば、昨今の高齢者自動車事故の頻繁さと将来の増加予測を考えると、本当に鹿嶋市のみならず、各地域で効率の良い、利便性の高い、安価な公共交通システムを構築しないと、「超老人大国」にまっしぐらの日本の行く末が末が危ういものと愚察するものです。</p>	<p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が平成26年に改正され、多くの自治体で公共交通の維持、活性化に取り組んでいます。</p> <p>本計画では、公共交通の維持、活性化を効率的に図ることを重視し、エリア分析等を実施し、計画しています。</p>
6	<p>P1 1.2. 2行目「～できるようになりました」が気になる。これまでは策定しなかったものの相当する法律や国の基準などがなかったためできなかったが、このたび「できるようになった」という意味に捉えられるが、それでよいのか。</p>	<p>平成26年の「施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正で「地域公共交通網形成計画」が創設されました。これに基づき、本計画は策定しています。本市では、これまでも公共交通の維持・充実を目的とした検討を行っています。</p>
7	<p>P2 2.1. 本市から東京など主要な地域や施設との位置関係を、第1段では「Km」で、2段目は「時間」で表記している。区別する意味があるのか。</p>	<p>広域における位置関係と時間距離の両面から、本市の位置特性を表しています。</p>
8	<p>P4 2. 3.1.② 2行目と6行目の年表示について、「平成 72 年(2060 年)」を「平成 72(2060)年」と表記することを提案する。</p>	<p>年号の表記に関する本市のルールに基づき表記しています。</p>
9	<p>P16③2項目目 自家用車を持たない高齢者の1人として、市域を超えて病院に通院できる広域公共交通網の構築を熱望している。県や関係市との調整があり、難しいだろうが検討の促進を期待する。</p>	<p>市域を超えた広域公共交通の導入に向け、本市、関係市、関係事業者を含め、検討を行っています。</p>
10	<p>P18 目標・基本方針等について</p>	<p>P18 からは、公共交通の現状を整理してま</p>

	<p>(1)骨格となる交通ネットワーク及び本市の公共交通ネットワーク この記述はこれで必要十分なのか述べられていません。例えば国道や県道はこれで十分なのか、不足なのか過不足点を述べて頂ければネットワークの方向性が明確になりますし、市民の理解も進むと思いますので、検討頂ければと思います。</p>	<p>す。</p>
11	<p>P21 注にあるように正確な調査とは言えないものの、興味深い結果だ。より精度を増すようにして、継続的に調査を重ねる価値があるのではないか。</p>	<p>商圈調査は生活圏域の広がりを把握する上で重要な調査であると認識しています。</p>
12	<p>P25 &lt;広域の目的地への所要時間分析&gt; この分析中に高速バス・鹿嶋ー羽田便について触れていないが、公共交通網として捉えていないのだろうか。</p>	<p>高速バスは羽田空港線も含めて公共交通として捉えています。当該ページは通勤や通学など日常生活行動に着目し、高速バスと鉄道で結ばれる主な行き先を対象に分析を行いました。</p>
13	<p>P26 表 4-2 行き先別の利用可能交通手段と所要時間、運賃などが比較できるように作成されていて分かりやすいが、ここまで載せる必要があるか。</p>	<p>表 4-2 については、行き先別の利用可能交通手段と所要時間、運賃などが比較できるように作成しました。</p>
14	<p>P26 「行先」の「東京都心・副都心」欄に東京駅・錦糸町駅・上野駅が記されているが、錦糸町や上野を「副都心」と呼べるのだろうか。</p>	<p>東京都の都市構造上の位置づけを根拠として記載しました。</p>
15	<p>P27 表 4-2(続き) 表中に2カ所「交通手段」欄に「なし」がある。ないものを表示する意味はあるのか。実現に向けて検討中なのか。特に「なめがた地域医療センター」行の路線バスには期待する。</p>	<p>なめがた地域医療センター行き・水郷潮来バスターミナル行きについては、既存路線はないものの現在導入に向け、本市、関係市、関係事業者を含め、検討中であり、本表へ掲載しています。</p>
16	<p>P28 広域連携バスの実証実験で十分な検証は行われたのか。また、問題点はなかったのか。</p>	<p>3 市の協議会で検証を行っている中で、問題点を整理しつつも、運行を継続しています。</p>
17	<p>P30 4.3.4 コミュニティバスの運賃クルマを運転しない市民にとって欠</p>	<p>ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策</p>

	<p>かせない生活路線であり、移動手段となっている。後出の市民アンケートによれば、現行運賃 300 円は許容範囲内にあるとのことだが、できれば1回の外出をワンコインで納めたい。そのためには1回乗車を一律 250 円にするか、往 300 円・復 200 円にできないものか。市内の大型小売店等に協力してもらい、買い物額に応じて、例えば千円につき 10 円相当のポイントカードを発行してもらい、運賃に充当する方法も考えられる。</p>	<p>の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。</p>
18	<p>P30 最下欄の「注:」意味が不明。緑色の棒グラフのことを称しているのか。</p>	<p>平成 20 年度から、それまでの大野循環線を循環線へ路線名変更しました。また、平成 27 年 3 月 30 日に鹿嶋コミュニティバスの路線及び時刻の改正を実施した際、それまで運行していた循環線を廃止しました。そのため、本図を掲載するにあたり、注記にて路線名が変更になった旨、廃止した旨を掲載しました。</p>
19	<p>P32 高速バス:鹿島神宮駅-東京駅間の運賃について 数年前に定期券の導入が、そして「ミッドナイトかしま号」が運行されて通勤・通学者にとって便利になるとともに、交通系 IC カード利用可能となって、一段と利便性が増している。反面、回数券の廃止によって、非定期券利用者は割高な運賃負担を強いられた。IC カード利用者への割引やポイント制度を設けるなど、市から運行事業者へ強く申し入れてほしい。事業者にとってドル箱路線のはずだ。</p>	<p>ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。</p>
20	<p>P32 4.3.7 タクシー利用券の交付制度は、コミバスと合わせてクルマを運転しない高齢者にとっては好施策である。発足時の月あたり 2 枚から半年に 12 枚交付と改善されたが、できれば年間に 24 枚交付としていただけ</p>	<p>ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。</p>

	<p>ば、なお使い勝手がよくなる。たとえば体調不良などの理由で通院する場合、特定の時期に集中することがあり、前期は残余を生じ、後期は不足するということがある。</p>	
21	<p>P34 図 4-17 細かいことだが、図の左上、出発地も到着地もともに「自宅」ということは、ありうるのだろうか。</p>	<p>元のデータをそのまま掲載してます。</p>
22	<p>P35 4.3.8 運営主体と運営方法、運賃負担などについての簡単な説明がほしい。</p>	<p>スクールバスについては、各校でのデータになるため、運営主体や運賃などは、各校への調査や公表の承諾を必要とするため、説明を補う予定はございません。</p>
23	<p>P35 スクールバス 運行状況の地図を見ると、ほぼ市内の全域をカバーしているように見える。重複している部分も見られるので、運行時間等を考慮しつつ、路線バス化を図り、一般の人でも利用できるようにするのが好ましい。大都市の高校生は公共交通機関を利用して通学しています。公共交通機関を持続可能な交通手段とするために、安定した利用者を確保することが必須。</p>	<p>ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。</p>
24	<p>P37～ 市民アンケートの結果は、ユニークで興味深い。設問もよく、その表示方法もよい。</p>	<p>ご意見としてお伺いします。</p>
25	<p>3. アンケートについて (1) 質問項目とまとめ 質問項目とまとめについては良く整理されていると思いますが、質問内容に、上記の新技术的な、市民が高齢者も含め夢を持っていただくような項目が入っていません。これでは、上記(2)同様やはりワクワク感が湧きません。いわば陳腐です。アンケート結果のまとめの論評に、後付けでどこか適当なスペースにこの点を何とか記述しては如何でしょうか。</p>	<p>今回のアンケート調査については、主に市民の移動特性を把握するために実施したものです。</p>

26	P37～38 図 4-21 外 市職員の通勤手段は、どのような状況なのか。	市民アンケートについては、18 歳以上の市内在住 3,000 人の男女、無差別に実施している。そのため、市職員に特化したものではないため、把握しておりませんので、お答えしかねます。
27	P37～38 自転車利用の構成比も知りたい。	自転車利用については「その他」に含まれます。
28	P50 「公共交通施策に対する意識」で、コミバスが良いと答えているのが 5 割以上としている。一方、夫々の理由でコミバスを使用しない市民が自家用車による送迎に負担を感じている(P48)。即ち、現在のコミバスの運行に満足していない市民がいることとなります。この問題に如何応えるのか。(「地域公共交通の課題」(P61)の項目⑥⑦でこれについて言及しています。)	本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定します。その中で、検討してまいります。
29	P51 3. 自動車から公共交通への転換意向 輸送量あたりの二酸化炭素排出量は、バスはマイカーの約 1/3、鉄道は約 1/6 であることを考慮すると、公共交通への転換は、地球温暖化対策としても有効であると考えられるので、この点も強調すべき。	本市も同様の認識ですが、P62 に「環境負荷の軽減」については記載しています。
30	P51 「自動車から公共交通への転換意向」で、自家用車を利用している市民の 2 割、なかでも 70 歳代の市民の 3 割ほどが市内交通を利用したいと言っているが、その意向に如何応えるのか。(「地域公共交通の課題」(P61)の項目⑥⑦でこれについて言及しています。)	P75 以降の施策①～⑮を推進し、公共交通が利用しやすい環境を作ることが、本市として基本的な考えとなります。具体的には、本計画をもとに、来年度再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
31	P61 項目⑧で財政負担の適正化をしながら公共交通の充実化を図ると言い、その方法は難しいと言っています。その対応をどう考えているのか。	適正な財政負担の下で公共交通の充実化を図ることを課題認識していますが、施策⑮で示しているように、限られた財源を有効に活用し、地域の特性に合わせた効率的な公共交通ネットワークを構築するため協議・検

		証を行っていきます。
32	(2)基本方針について 特に、目指すべき将来像について、具体的な将来像が見え難く、将来についてのわくわく感が全くありません。地域交通は完全に高齢者対策にもなるし、市民にとっても地域特性に合った新技術的な交通システムを、これから考え可能ならば盛り込んでいくことを表明して頂ければ、いわば夢も希望も湧いてきます。このような夢のある将来像を表明しては如何かと思いますのでご検討ください。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
33	P62 6.1.1 第2段落目の「本市でも、」からはじまる2行の文もこなれていない。本市が、「鉄道の維持」や「鹿嶋コミュニティバス」を「行っている」ように読めるが、如何。	本市は交通事業者と協力し、公共交通の維持や利用促進に係る施策を行っており、鉄道の維持をするための安全輸送設備等整備事業として、鹿嶋コミュニティバスの赤字補填としてそれぞれ補助をしています。
34	P62 7行目や10行目、下から7行目、5行目などに「自動車」が出てくるが、「自家用自動車」とか「マイカー」と表記するのが適当ではないか。P71など以下、同じ。	自動車自体の運転についてなので、自家用やマイカーとは限った話ではないため、自動車の表記としてます。
35	P62 6.2.1 8行目 土浦協同病院なめがた地域医療センターへの潜在的移動ニーズは高く、多くの市民が早期の運行を期待していると思われる。	既存路線はないものの現在導入に向け、本市、関係市、関係事業者を含め、検討を行っています。
36	P63 ①東京への高速バスは利便性が高いことは記述通りである。私見だが、注文もある。ひとつは東京駅だけでなく、一部は新宿駅の「バスタ新宿」発着便も設けてほしいと願う。今は区東部よりも新宿や渋谷など区西部方面への需要が高いのではないか。もう一点は重複になるが、運賃である。ICカードの導入とともに回数券が廃止され、定期券利用者を除いて結果として割高な運賃を強いられて	ご意見としてお伺いします。

	いる。	
37	P63 4. 東京都との移動 高速バスは週末(土日)を中心に混雑し、積み残しの発生が常態化しているため、鉄道との共存を図るべきである。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
38	①午前の東京行き便および午後の鹿嶋行き便に東京-鹿嶋神宮駅間の速達列車を適宜設定し、高速バスの混雑緩和および定時率の向上を図る。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
39	②鹿嶋アントラーズのホームゲーム開催日に直通列車を運転する。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
40	③特急列車が好ましいが、快速列車(東京成田間はエアポート成田と併結でも可)という選択肢もある。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
41	④鉄道の二酸化炭素排出量はバスの約 1/2 なので、地球温暖化防止対策にもなる。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
42	⑤利便性向上のため駅周辺(鹿嶋神宮駅、潮来駅等)に駐車場を整備し、Park & Ride を推進する。	ご要望としてお伺いします。
43	⑥JR と協議の上各種割引切符を設定し利用促進を図る。また、東京駅から 500 キロ以上の区間は往復割引の適用区間(600 キロ以上、片道運賃の 2 割引)であることを PR する。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
44	⑦途中駅(千葉駅、成田駅等)で鉄道ネットワークが利用可能であることを PR する。	ご要望としてお伺いします。
45	⑧座席の幅、間隔がバスよりもかなり広いこと(新聞が楽に読める)を PR	ご要望としてお伺いします。

	し、利用促進を図る。	
46	P65 「地域公共交通ネットワークの方針」の項目②にて、幹線をバスとし、支線を効率的交通手段としているが、この方式で果たして、全体的に効率のよい公共交通が構築できるか、疑問です。	鉄道やバスなどの公共交通機関の維持、人口密度に応じた適切な移動サービス導入の観点などから、支線を位置づけたうえでの公共交通体系が必要と考えました。
47	P66 図 6-1「バス事業が成立する可能性があるエリア」は興味深い分析図であり、P67 の分析手法も評価できる。	公共交通の導入にあたっては、市内の人口分布などを鑑みた分析が必要と考えました。
48	P70 ④神栖市内の病院など医療機関利用者も少なくない。同方面には関鉄バスの銚子行きが運行されているが、本数が少ないことに加えて高校生の通学利用を前提としているためか、季節や期間によってはさらに本数が減少する。この路線の本数増加はかなり難しいように思われる。神栖市と本市とでコミバスを共同運行することを検討できないものか。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
49	P70 「計画の目標」の項目④⑤⑥において、サービス向上・意識向上・効率的運営を挙げているが、具体的なプランが出て来るのか。	本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定いたします。その中で、検討してまいります。
50	P71 4. モビリティ・マネジメントについて (1)本項目の記述内容は国土交通省の資料をごく僅かに転載しているのみです。これでは如何なものか。 (2)今後、国内の各地域含め、交通システム他、新技術を含めたモビリティについては開発が進み、大きく変わっていく可能性があります。モビリティマネジメントこそ、鹿嶋の将来の地域交通に関する夢やワクワク感を記述できる最適な紙面スペースと考えます。 高齢者や一般市民の将来の鹿嶋の	本計画では公共交通利用促進策の一環としてモビリティマネジメントの必要性を位置づけています。本市にふさわしいモビリティマネジメントの展開策は、本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定します。その中で、検討してまいります。

	<p>地域交通への期待感、鹿嶋市への移住促進のためにも、魅力的な鹿嶋の交通モビリティについて、記述を検討ください。</p> <p>本計画案まとめの担当者の中にはこれからの交通システム等について詳しい方もおられると思いますので、鹿嶋の実情把握だけでなく(勿論これは基本的に重要ですが)、各地域・機関における開発的な推進内容、国の支援事業を良く調べて頂き、鹿嶋へ適合可能な交通システムや新しいモビリティを見出して頂きたいと思いません。</p>	
51	<p>P72 「施策体系の整理」の項目、目標4で、コミバスの利用率を 7%→10%としているが、目標が小さすぎる。何故そのような少ない数字、3%の増加としているのか。</p>	<p>本計画は平成 33 年度までの 5 年間で計画期間としており、現状の利用率と、利用促進策による利用者増を鑑み、5 年後の利用率が 10%まで上昇することを目標としました。これは鹿嶋コミュニティバスを利用する市民が現在より約 1.4 倍に増加することになります。</p>
52	<p>P75 概要 鹿島神宮駅と水郷潮来バスターミナル間の直行便を増設することは結構であるが、それがために各バス停を停車する東京駅行きが減便されては困る市民もいる。それを補うために、市役所から鹿島神宮駅を経由して水郷潮来バスターミナルを結ぶ路線の新設を企図するようだが、現状では高速バス代だけの負担で済んでいる者が、新たに水郷潮来バスターミナルまでの運賃負担が増すことになっては困る。利用者の置かれている状況と時間、費用のバランスを考慮されたい。</p>	<p>ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。</p>
53	<p>P75 高速バスの充実 ①下り(鹿島行き)の直行便を新設する。</p>	<p>施策①の概要に記載しています。</p>
54	<p>P75 高速バスの充実</p>	<p>ご要望としてお伺いします。</p>

	②混雑時は鉄道の利用を促す(二酸化炭素削減と定時性)	
55	<p>P76 JR 鹿島線の充実</p> <p>①JR 東日本千葉支社は旧国鉄時代の親方日の丸体質であり、地方創生のネックになっていると思われます。整備新幹線(東北新幹線盛岡以北、北陸新幹線、北海道新幹線)により第三セクター化された会社は地域密着型サービスで頑張っていると聞いています。千葉支社の第三セクター化を沿線自治体として要望してはどうか。このことは千葉動労の存在が影響していると思われます。</p>	ご要望としてお伺いします。
56	<p>P76 JR 鹿島線の充実</p> <p>②4.項の他に鹿島サッカースタジアム駅の常時停車駅化を図る。このために大型商業施設、宿泊施設の誘致を行う。</p>	施策③の概要に記載しています。
57	<p>P76 JR 鹿島線の充実</p> <p>③清真学園付近および潮来高校付近に簡易な駅を新設し、定期旅客(高校生)の増加を図る。</p>	ご要望としてお伺いします。
58	<p>P76 JR 鹿島線の充実</p> <p>④鹿島アントラーズホームゲーム開催日に鹿島サッカースタジアム駅まで延長運転し、観客輸送を行い、マイカー利用からの転移を図り、交通渋滞の緩和を図る。また Park &amp; Ride を推進するために、潮来市内の駅の駐車場を充実すると共に割引切符の検討を行う。</p>	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
59	<p>P76 JR 鹿島線の充実</p> <p>⑤東京方面との直通速達列車の充実を図る(横浜、東海道方面を含む、4-①項参照)</p>	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
60	<p>P76 JR 鹿島線の充実</p> <p>⑥蓄電池車輛(JR 烏山線で導入済)</p>	ご要望としてお伺いします。

	を導入し神栖・銚田方面との直通運転を実施する。	
61	P77 三セクの鹿島臨海鉄道株式会社には、県や鹿嶋市を含む沿線自治体が出資しているのではないかとあるならば、実施主体に県も含め、大々的な利用キャンペーンを実施したらいかがか。大洗鹿島線の存続を図るには、通学客に加えて通勤客や観光客の増加を図ることが肝要だろう。まずは隼より始めよ、沿線に住む市職員が積極的に利用するよう市内で働きかけたらどうだろうか。また、特に大野地区に居住する職員は、近隣の住民に利用促進を働きかけることも考えられる。	大洗鹿島線沿線市町及び茨城県で構成する大洗鹿島線を育てる沿線市町会議において、リーフレットの作成などの活動をしています。
62	P77 ①6-①項と同じ（① JR 東日本千葉支社は旧国鉄時代の親方日の丸体質であり、地方創生のネックになっていると思われま。整備新幹線（東北新幹線盛岡以北、北陸新幹線、北海道新幹線）により第三セクター化された会社は地域密着型サービスで頑張っていると聞いています。千葉支社の第三セクター化を沿線自治体として要望してはどうか。このことは千葉動労の存在が影響していると思われま。）	ご要望としてお伺いします。
63	P77 ②鹿島アントラーズホームゲーム開催日に、沿線各駅での Park & Ride を推進し、交通渋滞の緩和を図る。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
64	P77③貨物線（鹿島サッカースタジアム駅-神栖市方面）に旅客列車を運転することを検討する。駅は神栖市内の他、宮津台地区、三笠地区、高松地区等に簡易な駅を設置し、アントラーズホームゲーム開催日を手始めに	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。

	社会実験を行う。	
65	P77 ④6-⑤項と同じ（⑤ 東京方面との直通速達列車の充実を図る（横浜、東海道方面を含む、4-①項参照））	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
66	P78 神栖市を通過する既存のバス路線は、同市内の病院などの施設を利用するには、あまりにも本数が少なく、利用できる状況ではない。繰り返しになるが、鹿嶋と神栖の両市でコミバスを共同運行できないものか。また、広域連携路線バスは旧鹿島町地域に住む者にはほとんどメリットがない。この路線が仮に、なめがた地域医療センターを経由することとなっても、利用できる市民は限られる。潮来市・行方市とも相協力してコミバスを共同運行できないか検討してほしい。	市域を超えた広域公共交通の導入に向け、本市を含め関係市や関係事業者と今後検討を行います。
67	P79 施策⑤「鹿嶋コミバスの維持・充実」に関しても、上記の増加では目標が小さ過ぎます。現状の数値に縛られて増加率を上げる努力・アイデアが不足しているのではないか。例えば 7%→20%にするとか出来ないのか。	鹿嶋コミュニティバスに関する基本的な方向性として、既存路線の維持とサービス水準の充実、路線拡充の検討などを掲げています。
68	P80 施策⑥「公共交通空白地をカバーする公共交通導入」に関して、想定交通手段として①デマンド型乗合タクシー、②ボランティア輸送、③タクシー助成の充実を挙げている。但し、どの方式も問題があると考えます。	想定されるメニューとして例示しているもので、それぞれの問題点を提起する意図はありません。今後、本市にふさわしいものを再編実施計画の中で検討してまいります。
69	P80①デマンド型の問題(1) 乗りやすい位置から運行区域内施設・駅・バス停としているが、乗りやすい位置とはどこを探すのか。自宅からではないということなのか。	例えば、学校や郵便局など、近隣住民がその場所を把握しており、タクシーが停車しやすいスペースがある場所ですが、本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定します。その中で、詳細については検討

		してまいります。
70	P80①デマンド型の問題(2) 乗りやすい位置から運行区域内施設・駅・バス停としているが、域内施設は何処のイメージか。	例えば、医療機関、金融機関、行政施設、店舗などをイメージしていますが、本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定します。その中で、詳細については検討してまいります。
71	P80①デマンド型の問題(3) バス停までとしているが、コミバスに乗り換えることを前提としている様であるが、この方法では「大野地区の住民」から皆そのような面倒な乗り方をする者はいないと聞いている。その方法で果たして、需要が確保できるのか。	公共交通空白域の解消を図るとともに、鹿嶋コミュニティバスと共存した公共交通体系の構築が大切であると考えています。
72	P80①デマンド型の問題(4) タクシー会社への委託とし、負担増の可能性があり、経費節減の協力要請が事業者へ必要としているが、これでは新規交通システムが機能しない可能性があるのではないか。	運行に関する枠組みの構築と経費節減に向けた取組みに関しては、今後の課題とし検討してまいります。
73	P80②ボランティア輸送の問題(1) ボランティアを募るとしているが、無償でこのような交通体系の一翼を担うボランティアが集められるのか、はなはだ疑問である。特に大野地区は高齢化が進んでいる折でもあります。	ここでは例を示しているだけで、本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定してまいります。その中で、詳細については検討してまいります。
74	P80③タクシー助成の問題(1) 助成制度となれば、今まで以上に市の負担が起る可能性が大であると思います。これを纏めて言えば、どの方式も市の負担増になる可能性が大で、実行する事は実践的でないと判断します。特に②と③は進めるのはかなり市への資金負担となるので、はっきり言って不可です。	市の財源の多くを使った公共交通の拡充は難しいことを P61 でも述べており、適正な財政負担の下で公共交通の充実化を図ることを課題認識しています。 本計画策定後、市民の利便性と財政負担の双方の視点から、再編実施計画の中で有効な公共交通を検討してまいります。
75	P80 1. この公共交通システムで市の資金負担を限りなく圧縮する。赤字	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策

	<p>を最小限度にする。</p> <p>2. このシステムを有効化するために、官民協力(行政・民間・市民の三位一体)のもと、乗客を最大限増やし、税金の投入を最大限圧縮する。</p> <p>3. この事により、地元地域の多面的活性化に繋げ、延いては税収増を起こす。又、公共交通の利用増加による市民の健康増進に役立ち、医療費・介護費の軽減を促す。</p>	<p>の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。</p>
76	<p>P84 施策⑨ 素晴らしい発想である。現今、人の移動は自動車などの手段による「乗車」が通常になっているが、基本に立ち戻り「歩く」と「自転車に乗る」ことを想起させる施策といえる。高齢者でも可能な限り歩いてもらう、あるいは自転車を利用してもらうことは、健康増進面でも奨励されるし、ひいては国保財政にも寄与することだろう。そのためには概要にあるように、商業施設などの協力を得て、バス停に屋根付きベンチと数台の駐輪スペースがほしい。</p>	<p>ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。</p>
77	<p>P84 交通結節点・待合環境の整備 ①鉄道駅等に駐車場・駐輪場等を整備し、Park &amp; Ride を推進し、慢性的な交通渋滞を緩和する。</p>	<p>ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。</p>
78	<p>P84 交通結節点・待合環境の整備 ②交通結節点にスターバックスコーヒー、ドトールコーヒー等を誘致し、利用客の利便性の向上と雇用の促進を図る。</p>	<p>ご要望としてお伺いします。</p>
79	<p>P85 都市計画における土地利用で、人が住むことを前提としない市街化調整区域などは、あえて公共交通の空白区域としておくことがあってもよい。コンパクトシティの考えからも、空白地全域を解消することを目指</p>	<p>ご意見としてお伺いします。</p>

	す必要はないと考える。	
80	P87 「目的」2行目 例示中に「学生」の表記は不要ではないか。	学生も含め、だれもが移動できる公共交通の環境を整備することを目的としているため、学生も含めてます。
81	P88 公共交通の利用促進のためには必須の施策であろう。行政や事業者側からの情報発信だけでなく、パソコンやSNSを用いて利用の有無に関わりなく、市民や市外からの来訪者からも有用な情報を得ることは大切ではないか。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
82	P89 利用促進策・モビリティマネジメント ①過度のクルマ依存社会は、都市機能の喪失と地球温暖化を加速することを認識し、過度の車社会からの脱却を目指すことを明確にする。	P62 に、自動車や徒歩等との役割分担・連携を図りつつ(中略)移動特性に合わせた交通環境を整備する、と記載し、公共交通が充実することで市民の移動がしやすくなることを本計画の主眼としています。
83	P89 利用促進策・モビリティマネジメント ②高齢ドライバーの交通事故対策に公共交通の充実が有効であることを明確にする。	P62 に記載しています。
84	P89 利用促進策・モビリティマネジメント ③1～8項の各施策を優先順位をつけて、社会実験等で有効性の確認を行う。	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。
85	P89 利用促進策・モビリティマネジメント ④JR 千葉支社の旧国鉄時代からの古い体質を一掃し、地方創生のための新しい営業施策を提案し、できれば第三セクター化を要望します。	ご要望としてお伺いします。
86	P92 地域公共交通活性化協議会が協議・検証の機関として重要な役割を担うようだが、そのメンバー構成について要望がある。それは、日常生活や職務などにおいてマイカーを常用している人だけでなく、バスなどの公	協議会の委員については、国、警察関係者、道路関係者、事業者等の他に、一般公募として利用者である市民もいます。

	公共交通機関を利用している人を必ず複数名入れるようにしてほしいということ。実際に利用していないと見えない(気づかない)点が多々ある。	
87	P92 ここまで施策を15件ほど列記しているが、実現性に首を傾げる策もあるものの、どれも正鵠を射ているといえよう。人口規模や地勢などが類似している市町で先行例がある自治体を抽出し、視察出張や文書照会によって調査し、参考に供する手段もあるのではないか。	ご意見としてお伺いします。今後の参考としてまいります。
88	P93 15の施策のうち、4つの施策を候補として地域公共交通再編事業と位置づけているが、地域公共交通再編実施計画を策定し、国の認定を受けることでいかなるメリットがあるのか。たとえば補助金の交付があるとか、専門家からのアドバイスが得られるとか、例記してもらえればわかりやすくなる。	ご意見としてお伺いします。本計画には、国の認定を受けることで得られるメリット等は記載しません。
89	P94 8.1 「公共交通の利用者である市民や企業、交通事業者、行政等の関係主体が、本計画を理解・共有」していく1つの手法として、本形成計画の概要版を作成し、配布することが望まれる。少なくともアンケートに協力した人たちにはぜひとも配布してほしい。概要版作成に要する費用の一部に充当するべく、交通事業者や商店などの広告を掲載したらいかか。	概要版の作成については、ご要望としてお伺いします。また、本計画は市HPに公表する予定です。
90	P94 8.2 地域公共交通活性化協議会において、計画の達成状況等の評価を実施した場合には、その結果を市ホームページなどで市民に公表してほしい。	今後、評価結果については公表に努めてまいります。
91	現在コミバスを利用されている方々に聞き取りをしましたところ、バスの	ご要望としてお伺いします。また、詳細については本計画をもとに、来年度以降、施策

	<p>段差の問題と、座席数の問題(バリアフリーではない)</p> <p>※上記の問題解決方法は、①ノンステップバスの導入 ②バスの座席数の多い車両に変える</p>	<p>の具体的な検討や事業を実施するため、再編実施計画を策定し、その中で、検討してまいります。</p>
92	<p>市の考えている方式で運行された場合は、年金暮らしのため、無駄な出費になるので利用しない、また多くの大野地区の住民はこの方式では乗らないのではないかと、時間的な問題も出てくると思う。</p>	<p>ご意見としてお伺いします。</p>
93	<p>行政としてももう少し物事をトータルで考えることができないか、タクシー会社も協力(参加)したい会社も有りますし、他の産業(商業、食事何処、銀行、病院)などの活性化で、鹿嶋市と市外のイメージアップなどと活性化が進めば税収増にもつながるのではないかと。</p>	<p>ご意見としてお伺いします。</p>
94	<p>行政はJR臨鉄に対して何をしておられると考えているのか、具体的に説明をしていただきたい。私たちの会で考える方法は、JR臨鉄の利用者に対して(乗車照明などを発行して)鹿嶋市民と同様に利用(デマンドタクシー)出来るような方法しか無いのではと考えます。大野地区の住民が市街に行くために臨鉄を使う人はいない。大野地区や市街の方々が水戸方面に利用することを、市民に伝える方が良い。</p>	<p>ご意見としてお伺いします。</p>
95	<p>今は国内で、高齢者の交通事故の多発の問題が出ておりますが解決方法はいろいろあると思われませんが国でも推奨しているデマンドタクシー方式が安価で実現出来れば一番良いのでは無いかと言う話になりましたが現在国の借金は増える方向で減少させることを国から地方すべてで節税す</p>	<p>ご意見としてお伺いします。</p>

	ることを真剣に考えていない状況だと言われておりました。	
96	パブリックコメントの方法に問題があると考えます。インターネットの閲覧では市民の何%が閲覧できるか。	パブリックコメントの実施方法は、広報・市HPでお知らせの上、市HPに閲覧のほか、市役所及び大野出張所での閲覧の機会も設けています。

修正した内容（※修正した場合のみ）

	修正前	修正後
1	P1 1.1. 「趣旨」の内容は要点を突いているが、「高齢の一人暮らし世帯」も「高齢世帯」に含まれる。したがって両者を並べて記すのはおかしい。たとえば、「一人暮らしを含む高齢世帯」でどうだろうか。	ご指摘のとおり修正します。
2	P1 2行目「高齢者の多くは運転免許証の返納等により、(中略)移動手段の確保が不可欠となっています。」結果はその通りだが、「等」が付されているとはいえ、「多くは」運転免許証の返納だろうか。本県の返納率は低位にあると仄聞している。健康や体力など別の理由を付するか、返納を使うのであれば「多く」を削除するべきではないか。	ご指摘のとおり修正します。
3	P1 計画の位置づけ 高齢ドライバーの交通事故対策を問題点・課題に加えた方がよい。	P61⑥の課題に、高齢ドライバーの交通事故対策を加えます。
4	P2 2.1. 3行目「本市・東京間は JR 鹿島線、高速バス、東関東自動車道（東関道）でともに～」とあるが、「高速バス、東関東自動車道」の「、」はおかしい。高速バス＝東関道なのだから、「・」とするか「の」とするのが相当ではないか。	ご指摘のとおり修正します。
5	P2 2.2.1. 2行目「厨台」には、ルビを振った方がよいのではないか。	ご指摘のとおり修正します。
6	P4 2.3.1.② 「合計特殊出生率」と「社会増」の用語説明があったほうがよいのではないか。脚注か巻末への一括記載を提案する。	全体に渡り、専門用語については巻末に用語説明を加えます。
7	P5 図中に「社人研」との表示があるが、「国立社会保障・人口問題研究所」の略記か。それと分かるように、P.4 ②の1行目にカッコ書きで略称を併記するか、P.5 の図中に正式名称を	ご指摘のとおり修正します。

	記すかしたら、いかがか。	
8	P6 人口分布の図は初めて見た。非常に興味深い。また、最下欄の「コーホート要因法」の説明がほしい。P7、P90 などにも出てくる。	全体に渡り、専門用語については巻末に用語説明を加えます。
9	P11 図 2-12 は、既存の都市計画区域図を転載したもののようだが、図中に市境や鉄道、目印となる大型施設などの表示がなく、分かりにくい。	全市に渡る土地利用の傾向を把握する図面として、既往調査により引用しておりますが、市境については、ご指摘のとおり修正します。
10	P18 4.1 1～2行「国道 51 号と JR 鹿島線、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が平行して市域を南北方向に走り」とあるが、これだと R51 と JR と大洗鹿島線の「3本」が並行しているように読めないか。JR 鹿島線と鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の間は「、」ではなく、「・」か「または」「あるいは」などにすべきではないか。	ご指摘のとおり修正します。
11	P18 4.1 2行目 潮来市と鉾田市はあえて表示する必要性を感じない。	潮来市と鉾田市を抜きます。
12	P19 4.2.1 就業人口も15歳以上通学人口も、本市のそれぞれの総数(概数)は記述されているが、市外からの流入者の総数(概数)は記述されていない。	ご指摘のとおり修正します。
13	P20 4.2.2 4行目の「地区外」と「地区内」が分かりにくい。それぞれ前3行を受けての表記なのだろうが、重複してもたとえば「隣近県などの地区外」および「鹿行地区内」のように表記したらいかがか。	地区外については、鹿行地区(本市・潮来市・神栖市・行方市・鉾田市)以外の茨城県内や千葉県、東京都等のことを言い、地区内については、鹿行地区内のことと言います。それぞれ頭に「鹿行」を付け足します。
14	P20 「東京都市圏パーソントリップ調査」についての説明がほしい。	全体に渡り、専門用語については巻末に用語説明を加えます。
15	P22 図 4-5 の右上凡例に「JR 鹿島線」として鉄路を示す模様が描かれているが、図をみると JR 線は千葉圏域で鹿島線を越えて成田線まで描かれている。正確ではない。	凡例を「JR」と、ご指摘のとおり修正します。
16	P24 表 4-1 および P26～28 表 4-2	ご指摘のとおり修正します。

	等 表中に運賃まで表記されているが、いつ時点の時刻、運賃であるか明示したほうがよいのではないか。	
17	P25 「所要時間分析」よりも「所要時間等比較」のほうが適当ではないか。	ご指摘のとおり修正します。
18	P31 図 4-13 一目して公共交通の利便圏域が分かる、興味深い図である。2図のそれぞれ上下にボヤけた図らしきものが見えるが、何か。	鹿嶋市都市計画図の凡例であるが、見づらいため、関連図を削除いたします。
19	P41 下から4～2行目「～が多いです」が3カ所頻出している。一文にしたらいかがか。たとえば、「～神栖市への、買い物では(略)宮中地区への、そして通院では(略)厨地区への移動が、それぞれ多いようです。」。なお、「～が多いです」という表現は、話しコトバとしては定着した感があるが、公式文書の表記としては疑問がある。「～の移動が多く見られる」or 単に「多い」でいかがか。	ご指摘のとおり修正します。
20	P44 ②第2段落「(略)80 歳以上の市民の 5 割以上が自分で運転して外出しない市民です。また、75 歳以上の約 5 割が自分で運転して外出しない市民です。」両文とも「自分で(略)しない市民です」と文末が同一の表記となっている。もっとスマートな表記にしたい。例:「(略)80 歳以上の市民の 5 割以上と 75 歳以上の約 5 割が自分で運転して外出しない市民です。」	ご指摘のとおり修正します。
21	P45 ここにも「大きいです」という表記がある。単に「大きい」で切ってよいのではないか。この場合は、2項目目の文末が「考えられる」になることに留意する。また、「です・ます体」にしたいのならば、「大きいことが分かります」でどうか。	ご指摘のとおり修正します。
22	P50 の枠内にも「多いです」が4カ所ある。個人的な好みに関わることもし	ご指摘のとおり修正します。

	れないが、公式文書としてはどうにも違和感が残る表記である。以降もP53、P57、P61、P70などに頻出している。	
23	P51⑥「公共交通(バスや電車)」とあるが、P52など他ページでは、「電車」ではなく「鉄道」と表記している。ちなみに鹿島大洗線は「電車」ではなく「ディーゼル(気動)車」である。	ご指摘のとおり修正します。
24	P59 図 5-1 地域公共交通の現状の整理「利用者アンケート」×「広域公共交通ネットワーク」3枠目「学生」という表記があるが、ここは中高校生のことを指していると推察する。巷間では中高校生も学生と称しているようだが、正しくは、中高校生は「生徒」である。市の公式文書であるから、「生徒」or「高校生」などと正しく表記すべきではないか。P61⑥には「中高生などの学生」が2カ所ある。P71など他のページも留意されたい。	ご指摘のとおり修正します。
25	P60 ① 細かい指摘だが、1行目の「本市に関連する移動は、東京都や近隣市との間の広域的な移動も多い状況です。」がおかしくないか。	「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」に修正します。
26	P60 ③「市街地の外側の郊外」はおかしな表現だ。「外側」と「郊外」と類似語が重なっている。	「外側」を外し、修正します。
27	P61 ⑧「年間約5千万円の予算を使っています」との表記は正しいのだろうが、このような書き方をすると数字が一人歩きしないか。P92の<本市の負担状況(平成27年度)>の表を参照させるなどして、明確にしてほしい。	ご指摘のとおり修正します。
28	P62 6.1.1「我が国では鉄道やバス等の公共交通機関は民間の収益事業として運行されてきました」とあるが、そう言い切ってよいのか。3段落	「我が国では鉄道やバス等の公共交通機関は主に民間の収益事業として運行されてきました」に修正します。

	目以降は状況をよく捉えているとともに、目指すべき方向性は正鵠を射ている。	
29	P62 6.2.1 ここもまた些細な指摘になるが、何点かを。3行目と 11 行目の「千葉県」はくどい。後出は省略してよい。	ご指摘のとおり修正します。
30	P63 「路線バス(鹿島神宮・銚子線)」と記すのならば、「広域連携路線バス」にも括弧を付して起終点を表示すべきではないか。	ご指摘のとおり修正します。
31	P71 図 6-4 図中の⑭「モビリティマネジメント」には注記(説明)を要するのではないか。P91 に「モビリティ・マネジメントについて」があるので、「P91 参照」と記してもよい。	全体に渡り、専門用語については巻末に用語説明を加えます。
32	P74 「公共交通に関するキャンペーン」実施の必要性は高い。ただ、協力主体に警察が含まれていない。高齢者の運転免許証返納率向上のためにも、警察との協力は欠かせないのではないか。	ご指摘のとおり修正します。
33	P74 「市の財政負担額は 2,000 万円でした」と、P.61「市では公共交通に対して年間約 5 千万円の予算を使っています」との両者の表現が混同しやすい。P.92 の「本市の負担状況(平成 27 年度)」の表を参照させるなどして、明確にしてほしい。	ご指摘のとおり修正します。
34	P80「概要」の2項目目「端末公共交通」と聞き慣れない用語が使われているが、同ページ下の表 7-6 にメニューを例示していることを記し、表のタイトルには、「公共交通空白地をカバーする端末公共交通のメニュー」と「端末」を挿入した方が、分かりやすいか。	「端末公共交通として」を削除します。
35	P93 「フィーダー交通」には、注記を要する。また、7.3.3 の文末「地域公共	全体に渡り、専門用語については巻末に用語説明を加えます。

	交通再編実施計画の策定、国の認定を目指します」は、「～の策定と国の認定を～」or「～を策定し、国の認定を～」ではないか。	
36	P93 7.3.3 の文末「地域公共交通再編実施計画の策定、国の認定を目指します」は、「～の策定と国の認定を～」or「～を策定し、国の認定を～」ではないか。	ご指摘のとおり修正します。