



銚田市地域公共交通網形成計画



令和2年3月
銚田市

目次

序章 計画の策定にあたって	1
1.目的	1
2.計画の位置付け	1
3.計画区域	2
4.計画期間	2
5.計画内容	2
第1章 銚田市の現状	3
1.地勢	3
2.人口推移	4
3.公共交通の状況	9
(1) 公共交通の運行状況	9
(2) スクールバスの運行状況	18
(3) 訪問介護移送支援事業の利用状況	21
(4) 施設送迎車両の運行状況	21
(5) 公共交通圏域	22
(6) 公共交通網と人口分布の関係	23
(7) 公共交通圏域と施設立地の関係	28
4.移動の状況	33
(1) 他市町村への移動需要	33
(2) 免許返納者の特性	35
5.市民ニーズ	37
(1) 市民アンケートの実施概要	37
(2) 市民アンケートの集計結果のまとめ	37
6.公共交通利用者からの要望	62
(1) 大洗鹿島線の利用者へのヒアリング	62
(2) 茨城交通㈱の路線バスの利用者へのヒアリング	62
(3) 銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用に関するアンケート	63
(4) 鉄道利用者アンケート	63
(5) 鉄道利用者ヒアリング	75
(6) 路線バス利用者ヒアリング	79
7.地域住民からの要望	82
(1) 民生委員へのヒアリング	82
(2) 医療機関へのヒアリング	83
(3) 医療機関での来訪手段調査	84
(4) 医療機関での来院者へのヒアリング	84
(5) 商業施設での来訪手段調査	85
(6) 商業施設での来訪者へのヒアリング	85
8.広域的な取組	86

(1) 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の利用促進による沿線地域の活性化に関する調査.....	86
(2) 鹿行地区公共交通確保対策協議会	87
9. 庁内各種計画	88
(1) 第2次銚田市総合計画 [平成29年3月]	88
(2) 都市計画マスタープラン [平成22年3月]	89
(3) 第2期銚田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略 [令和2年3月]	90
(4) 第3期銚田市地域福祉計画 [平成31年3月]	91
(5) 銚田市公立学校施設再編計画基本構想(基本計画) [平成24年3月]	92
第2章 公共交通の現状及び課題	93
1. 公共交通の現状の整理	93
2. 公共交通の課題	99
第3章 基本方針	100
1. 公共交通の維持・確保に関する役割分担	100
(1) 公共交通の役割	100
(2) 役割分担	101
2. 目指すべき姿	102
3. 基本方針	105
4. 計画目標	109
第4章 公共交通施策	112
1. 公共交通施策	112
2. 重点施策	131
第5章 計画の推進方策	132
1. 推進体制	132
2. 銚田市地域公共交通会議の役割	132
3. 計画の達成状況の評価方法	132
4. 段階的目標	133
5. 実施プログラム	134
参考資料	135
1. 策定体制	135
2. 策定経緯	136
3. 公共交通施策の体系	138

序章 計画の策定にあたって

1.目的

本市の公共交通として、水戸市から鹿嶋市までを結ぶ鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が運行され、市内に6駅が設置されている。また、他市町と繋がる広域的な路線バスが運行され、市民の移動手段としての役割を担ってきた。しかしながら、利便性の高い自家用車の普及による公共交通の利用者の減少に伴い、本市を発着する路線バスが年々廃止や減便されており、自分で運転ができない高齢者等の交通弱者にとって不便な状況となっている。

市では、廃止された路線バスに代わる高齢者の交通手段を確保するため、平成19年から一部地域においてデマンド型乗合タクシーを運行している。また、一度廃止された路線バスについても地域住民からの要望により、バス事業者へ運行費用を補助することで平成27年12月から再度運行を開始するも、利用者の確保ができず、平成30年9月末をもって廃止となっている。

今後の人口減少、高齢化の進行に伴い、公共交通をめぐる状況はさらに厳しくなることが想定され、効率的な公共交通の維持・確保が求められている。

本市の現状を踏まえ、将来に向けた公共交通のあり方の基本的な方向性を整理することを目的に、銚田市地域公共交通会議での協議を経て平成31年2月に「銚田市公共交通将来ビジョン」を策定した。

このような背景を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークの形成及びそれを実現するための施策を位置付ける「銚田市地域公共交通網形成計画」を策定する。

2.計画の位置付け

①法律に基づく網形成計画

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月制定）に基づく、地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画と記載）として策定する。

②まちづくりの一環としての公共交通のマスタープラン

本計画は、総合的なまちづくりの一環として、公共交通に関わる事項を位置付ける「公共交通のマスタープラン」として策定する。

総合計画や都市計画マスタープラン、まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略、その他の関連計画との整合を図り策定する。

③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、市民、地域団体、交通事業者等、多様な主体が参加、連携して進める必要がある。

本計画は、それらの主体が同様の目標、方針のもとで取り組むための共有ビジョンとして策定する。

3.計画区域

銚田市全域を計画区域とする。

4.計画期間

令和2年度から令和6年度までの5年間を計画期間とする。

5.計画内容

本計画には下記の内容を記載する。

序章 計画の策定にあたって

- ・ 目的
- ・ 計画の位置付け
- ・ 計画区域
- ・ 計画期間
- ・ 計画内容

第1章 銚田市の現状

- ・ 地勢
- ・ 人口推移
- ・ 公共交通の状況
- ・ 移動の状況
- ・ 市民ニーズ
- ・ 公共交通利用者からの要望
- ・ 地域住民からの要望
- ・ 広域的な取組
- ・ 庁内各種計画

第2章 公共交通の現状及び課題

- ・ 公共交通の現状の整理
- ・ 公共交通の課題

第3章 基本方針

- ・ 公共交通の維持・確保に関する役割分担
- ・ 目指すべき姿
- ・ 基本方針
- ・ 計画目標

第4章 公共交通施策

- ・ 公共交通施策
- ・ 重点施策

第5章 計画の推進方策

- ・ 推進体制
- ・ 銚田市地域公共交通会議の役割
- ・ 計画の達成状況の評価方法
- ・ 段階的目標
- ・ 実施プログラム

参考資料

- ・ 策定体制
- ・ 策定経緯
- ・ 公共交通施策の体系

第1章 銚田市の現状

1.地勢

本市は茨城県の東南部、鹿行エリアの最北部から中央部にかけて位置し、県都水戸市、鹿島臨海工業地帯まではいずれも30km圏内、筑波研究学園都市まで50km圏内、首都東京まで90km圏内にある。北は大洗町と茨城町、西は小美玉市と行方市、南は鹿嶋市、東は鹿島灘に接しており、南北に24km、東西に17kmと広がる本市の面積は207.60km²で、県面積の3.4%を占めている。

本市の東部沿岸を鹿島台地、南西部を行方台地が形成し、その合間にある新銚田駅周辺を中心市街としている。新銚田駅を含む、主要な交通幹線としては、鹿島灘沿いを南北に走る国道51号、行方市へ続く国道354号と、水戸市から大洗町、本市を通過し、鹿嶋市とを結ぶ鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が整備され、市内には涸沼駅、鹿島旭駅、徳宿駅、新銚田駅、北浦湖畔駅、大洋駅の6駅が設置されている。また、本市と近隣市町を結ぶ路線バスや高速バスも運行されている。

<銚田市の位置>

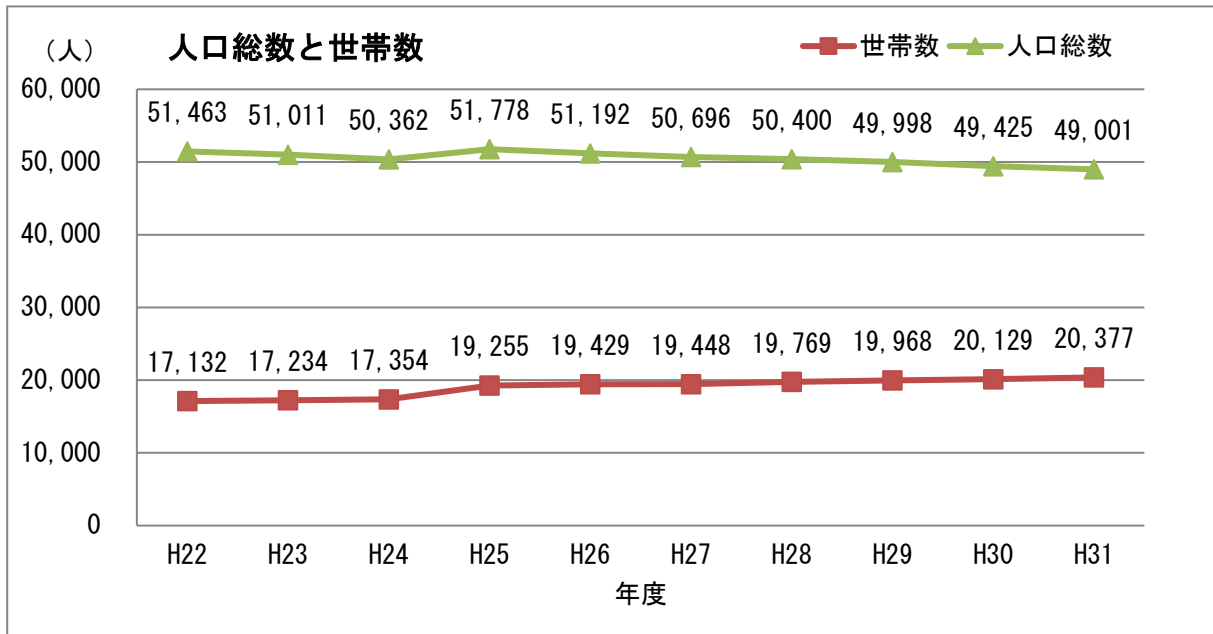


2.人口推移

本市の総人口は、平成31年現在、約4.9万人となっており、平成17年の合併時をピークに減少傾向が続いている。また、年少人口及び生産年齢人口が減少する一方で、老年人口は増加しており、少子高齢化が進んでいる。

●人口と世帯数の推移

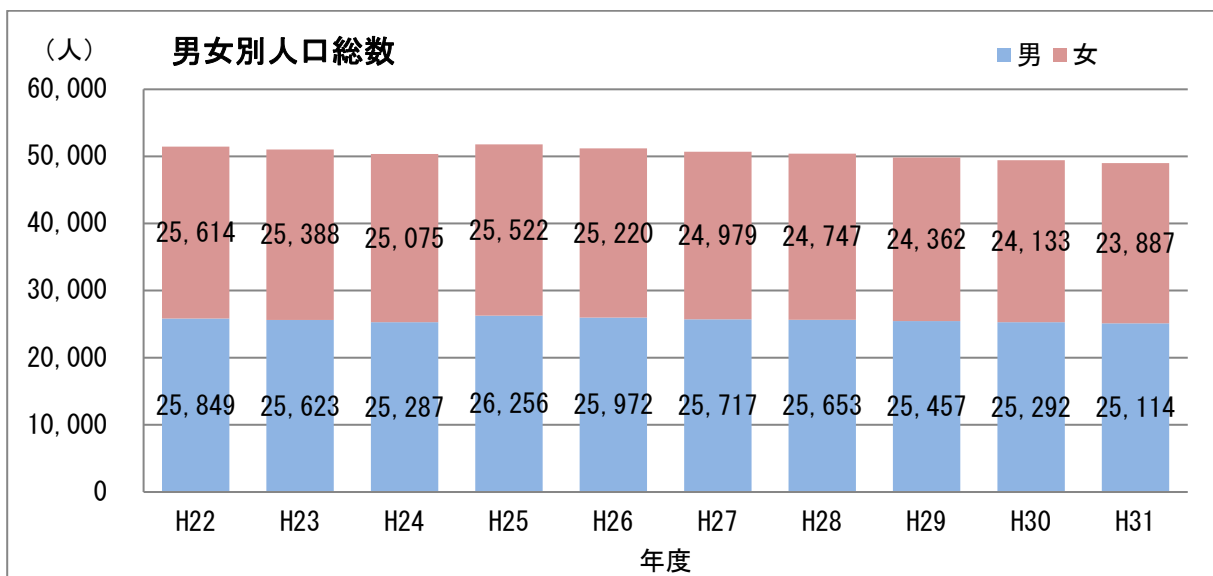
人口は減少傾向である。一方で世帯数は増加傾向であり、1世帯あたりの人数が減少している。



出典：住民基本台帳 平成21~28年3月31日時点、平成29~31年4月1日時点

●男女別人口の推移

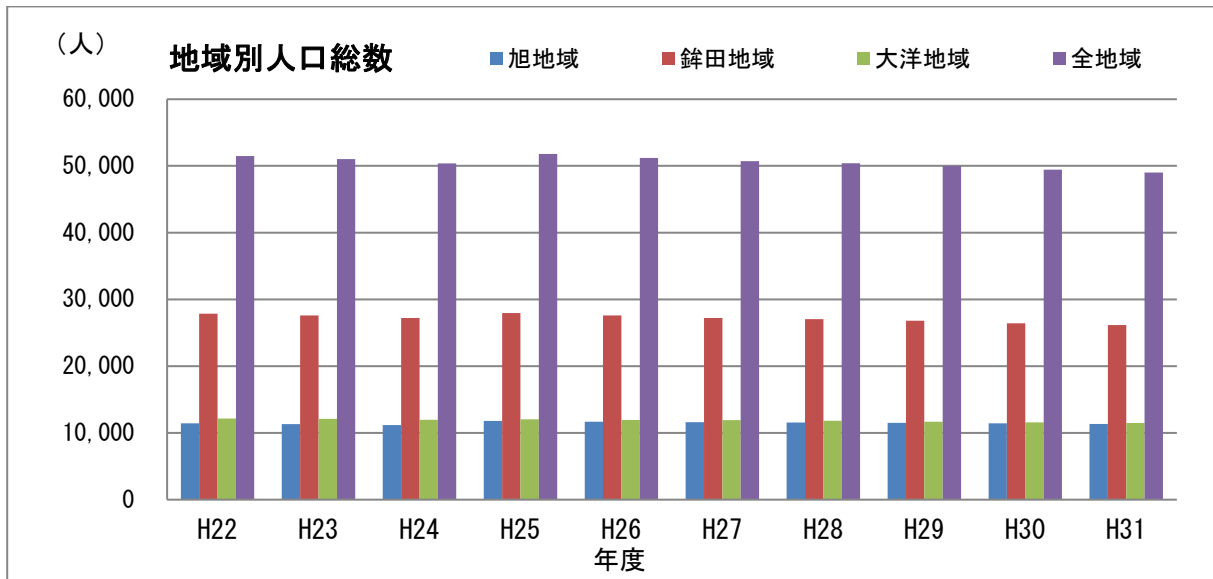
男性の人口の方が多。男女ともに人口は減少傾向である。



出典：住民基本台帳 平成21~28年3月31日時点、平成29~31年4月1日時点

●地域別の人口の推移

旭地域、銚田地域、大洋地域の全てで人口は減少傾向である。

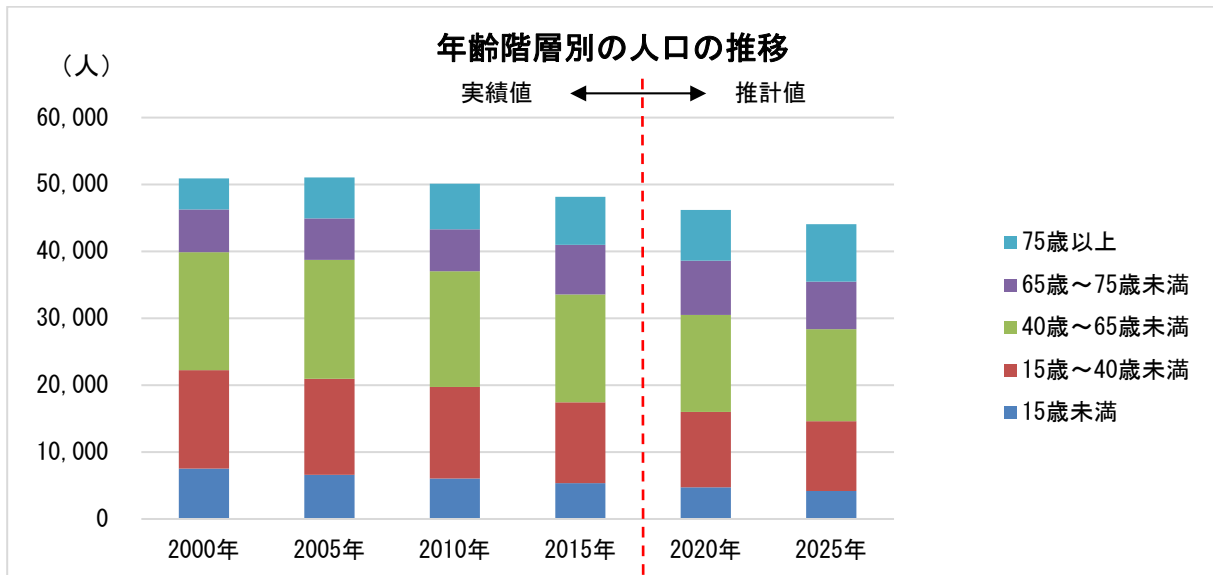


地域名	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度
旭地域	11,443	11,317	11,180	11,790	11,678	11,593	11,556	11,518	11,424	11,346
銚田地域	27,858	27,591	27,217	27,945	27,585	27,200	27,035	26,802	26,417	26,166
大洋地域	12,162	12,103	11,965	12,043	11,929	11,903	11,809	11,678	11,584	11,489
全地域	51,463	51,011	50,362	51,778	51,192	50,696	50,400	49,998	49,425	49,001

出典：住民基本台帳 平成 21～28 年 3 月 31 日時点、平成 29～31 年 4 月 1 日時点

●年齢階層別の人口の推移

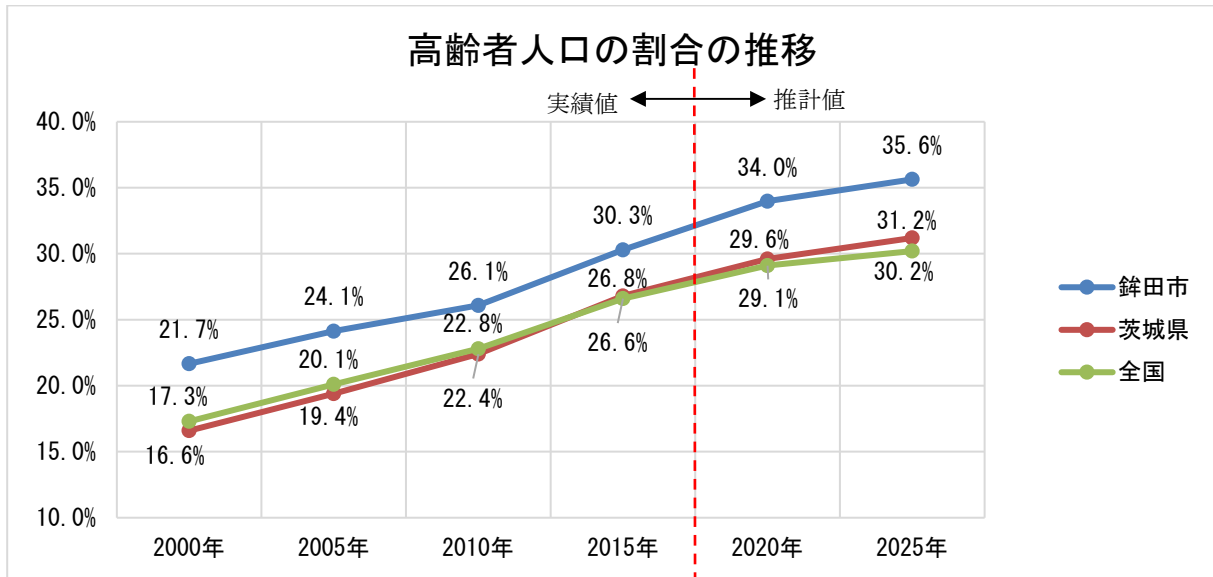
15 歳未満の人口は減少傾向であり、65 歳以上の人口は増加傾向である。



出典：国勢調査（2000年～2015年）、厚生労働省老健局介護保険計画課計画係「第7期将来推計用の推計人口」（2020年～2025年）

●高齢化率の推移

2015年の銚田市の高齢化率（65歳以上人口の割合）は、30.3%である。茨城県の高齢化率や、全国の高齢化率よりも高く、今後も上昇していくと推計されている。



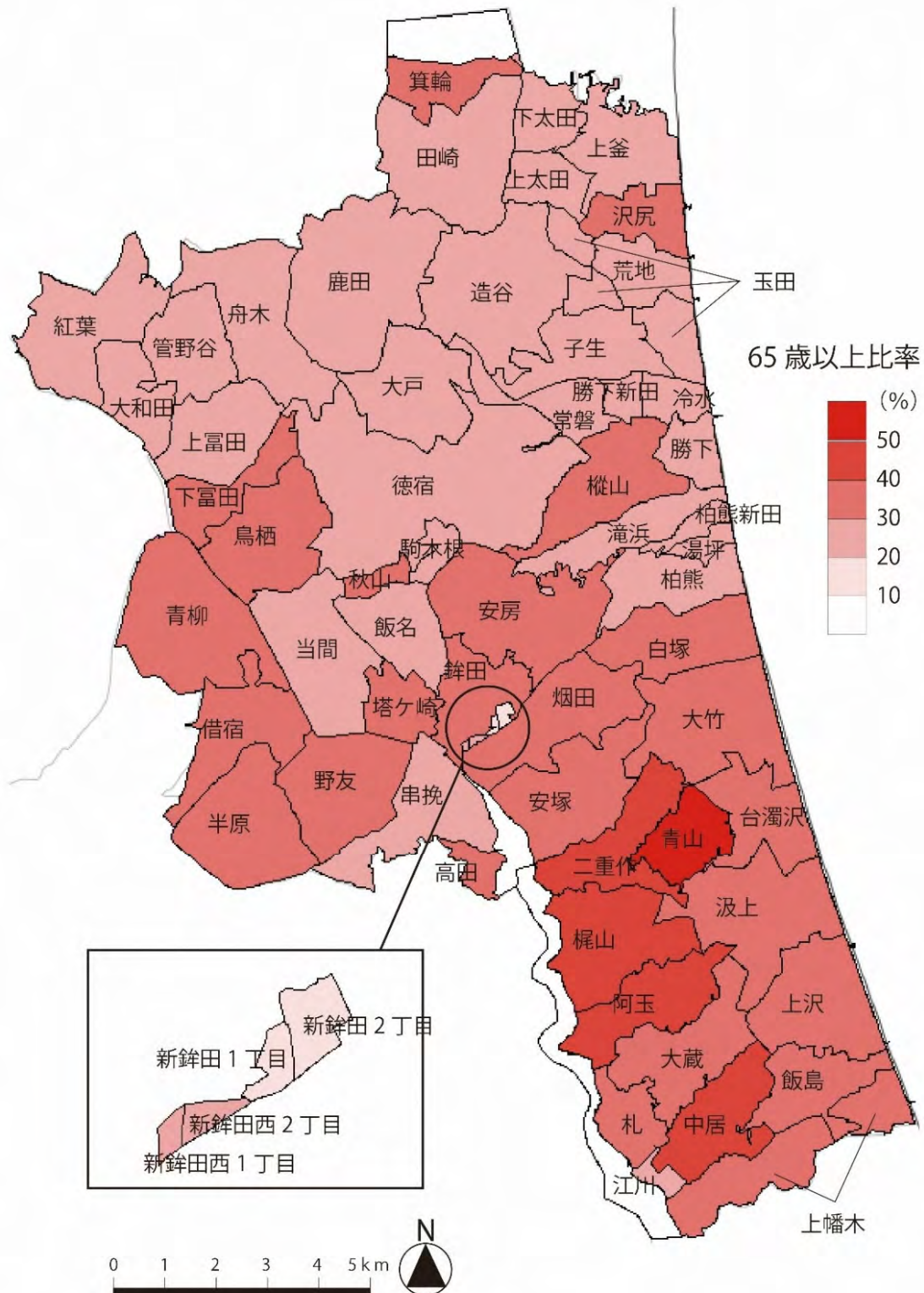
区分	実績値				推計値	
	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年
人口	50,915	51,054	50,156	48,147	46,199	44,077
15歳未満	7,546	6,608	6,044	5,366	4,734	4,180
15歳～40歳未満	14,695	14,349	13,680	12,063	11,279	10,432
40歳～65歳未満	17,643	17,776	17,306	16,134	14,489	13,761
65歳～75歳未満	6,382	6,204	6,261	7,414	8,116	7,110
75歳以上	4,649	6,117	6,822	7,170	7,580	8,594
生産年齢人口	32,338	32,125	30,986	28,197	25,768	24,193
高齢者人口	11,031	12,321	13,083	14,584	15,696	15,704
生産年齢人口割合	63.5%	62.9%	61.8%	58.6%	55.8%	54.9%
高齢者人口割合	21.7%	24.1%	26.1%	30.3%	34.0%	35.6%
高齢者人口割合(茨城県)	16.6%	19.4%	22.4%	26.8%	29.6%	31.2%
高齢者人口割合(全国)	17.3%	20.1%	22.8%	26.6%	29.1%	30.2%

出典：国勢調査（2000年～2015年）、厚生労働省老健局介護保険計画課計画係「第7期将来推計用の推計人口」（2020年～2025年）

●市内の町丁別の高齢化の状況

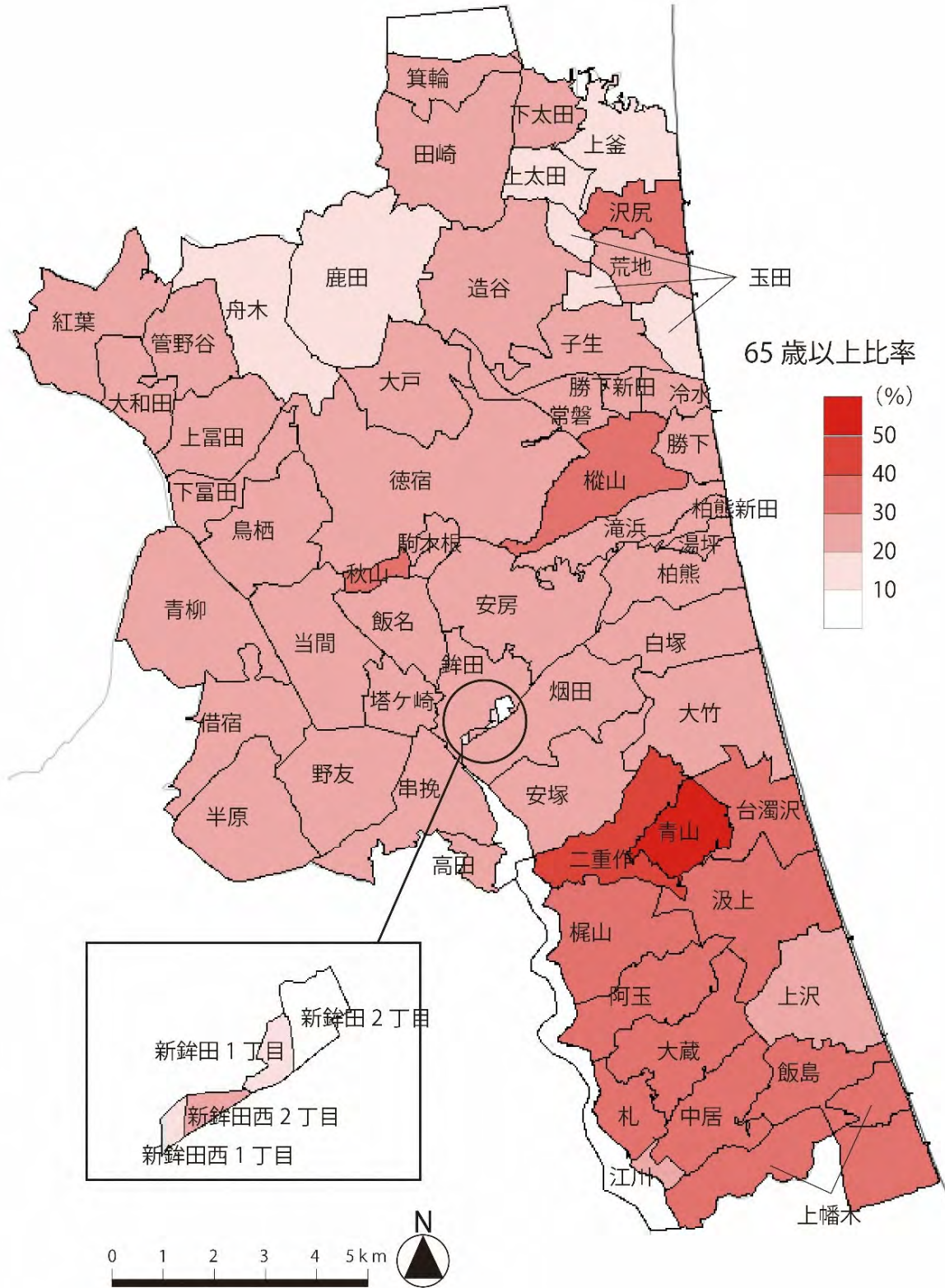
大洋地区の65歳以上比率が高い。平成22年から平成27年にかけて銚田地区で高齢化率が上昇している。

<平成27年国勢調査>



資料：平成27年国勢調査

<平成 22 年国勢調査>



資料：平成 22 年国勢調査

3.公共交通の状況

(1) 公共交通の運行状況

●市内の公共交通の運行内容

銚田市内の公共交通として、鉄道、路線バス、高速バス、デマンド型乗合タクシー¹が運行している。

種別	路線	運行事業者	1日あたり運行便数 (市内に停車する 上り下り合計)	運賃 (市内から乗車 した場合の運賃)
鉄道	水戸駅～鹿島神宮駅 (大洗鹿島線)	鹿島臨海鉄道 (株)	新銚田駅発着 水戸方面 23 往復 鹿島神宮方面 20 往復	220 円～1,110 円
路線バス	銚田駅～海老沢～水戸駅	関鉄グリーン バス(株)	8 便	170 円～1,250 円
	銚田駅～大和田～水戸駅		2 便	170 円～1,250 円
	銚田駅～小川駅～石岡駅		6 便	170 円～1,190 円
	新銚田駅～茨城空港		2 便	170 円～630 円
	新銚田駅～銚田駅		1 便	170 円
	新銚田駅～玉造駅～小川 駅～石岡駅 (かしてつバ ス)		20 便	170 円～1,140 円
高速バス	銚田駅～銚田市役所～新 銚田駅～串挽～高田～麻 生庁舎～潮来駅～佐原駅 ～東京駅「あそう号 (銚 田・麻生ルート)」	関鉄グリーン バス(株)	12 便	620 円～2,060 円
	(日立駅中央口～) 沢尻～ 新銚田駅前～成田空港	茨城交通(株)、 千葉交通(株)	12 便	2,000 円～2,500 円
乗合 デ マ ン ド 型 タ ク シ ー	銚田市乗合自動車 運行区域： 旧大洋村・旧銚田町の一部	市	8 便	300 円

¹ あらかじめ路線やダイヤを決めず、電話予約等利用者の需要(デマンド)に応じて柔軟な運行をする乗合方式のタクシー。タクシーの特性である自宅から目的箇所までのドアツードアの利便性を維持しながら、乗合方式で高齢者等に利用しやすい交通手段を提供する。



●近隣市の公共交通

◆種別【運行事業者】

- ・路線

◆大洗町循環バス「海遊号」【茨城交通㈱】

- ・アクアワールド・大洗ルート
- ・大洗サンビーチルート
- ・大洗南ルート

◆大洗町じんぐりバス「なっちゃん号」【茨城交通㈱】

- ・午前ルート（神山→松川→夏海）
- ・午後ルート（夏海→松川→神山）

◆行方市営路線バス

- ・北浦玉造ルート【北浦交通(有)・(有)北浦タクシー・(有)風間タクシー】
- ・玉造麻生ルート【㈱レイク・霞観光㈱】
- ・麻生右回りルート【㈱レイク・(有)白帆観光ハイヤー・(有)三松タクシー】
- ・麻生左回りルート【㈱レイク・(有)白帆観光ハイヤー・(有)三松タクシー】

◆鹿行北浦ライン【関鉄グリーンバス㈱】

- ・麻生温泉「白帆の湯」～道の駅いたこ

◆鹿行広域バス「神宮あやめ白帆ライン」【関東鉄道㈱・㈱池田交通】

- ・麻生庁舎～チェリオ・イオン

◆霞ヶ浦広域バス【関鉄グリーンバス㈱】

- ・土浦駅～土浦協同病院～あじさい館～玉造駅

◆鹿嶋コミュニティバス【㈱池田交通】

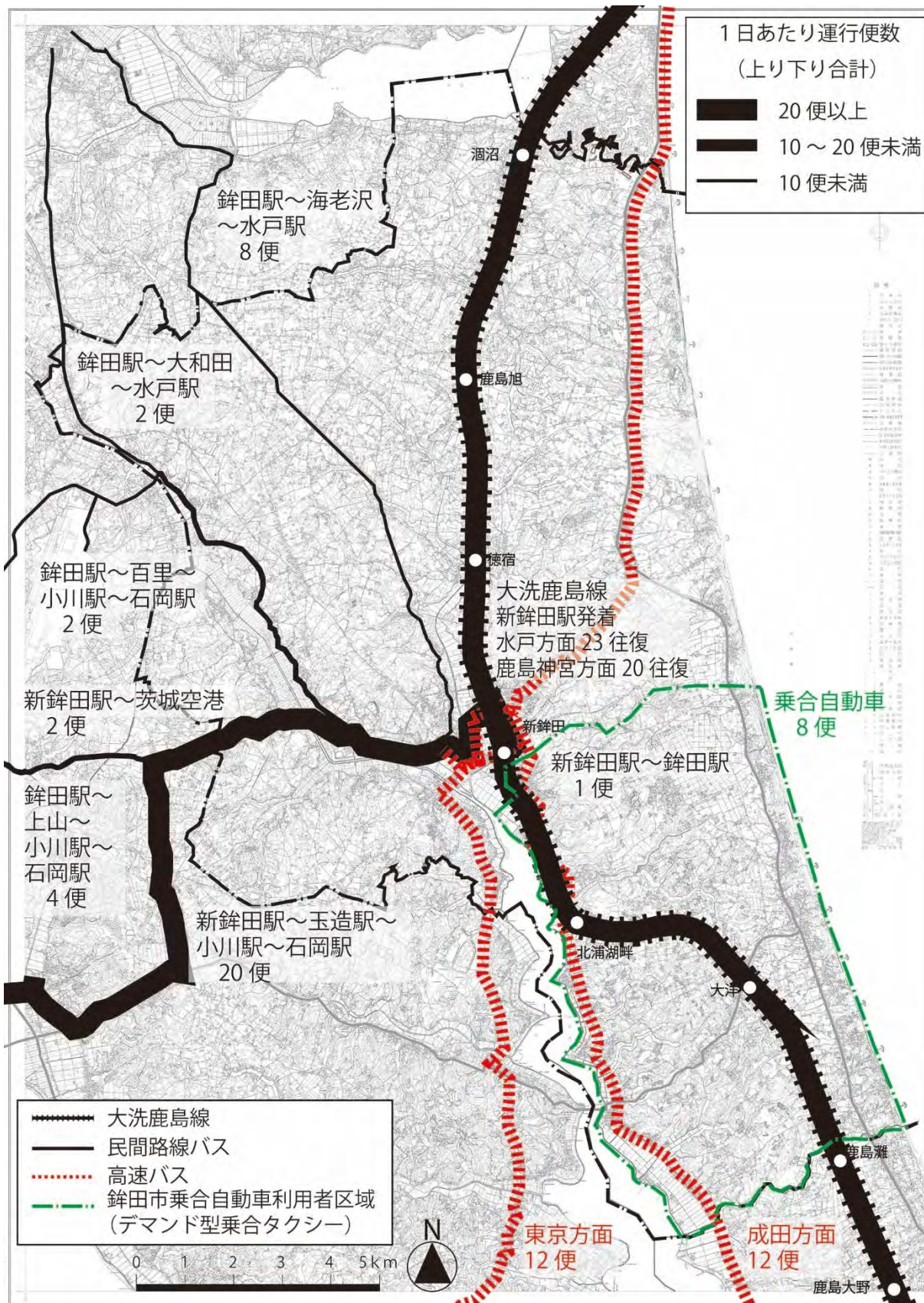
- ・中央線
- ・湖岸海岸線

◆鹿島神宮駅発着の路線バス【関東鉄道㈱】

- ・利根川線（鹿島神宮駅～鹿島製鉄所～日川～矢田部公民館～銚子駅）
- ・海岸線（鹿島神宮駅～知手団地入口～土合北～銚子駅）

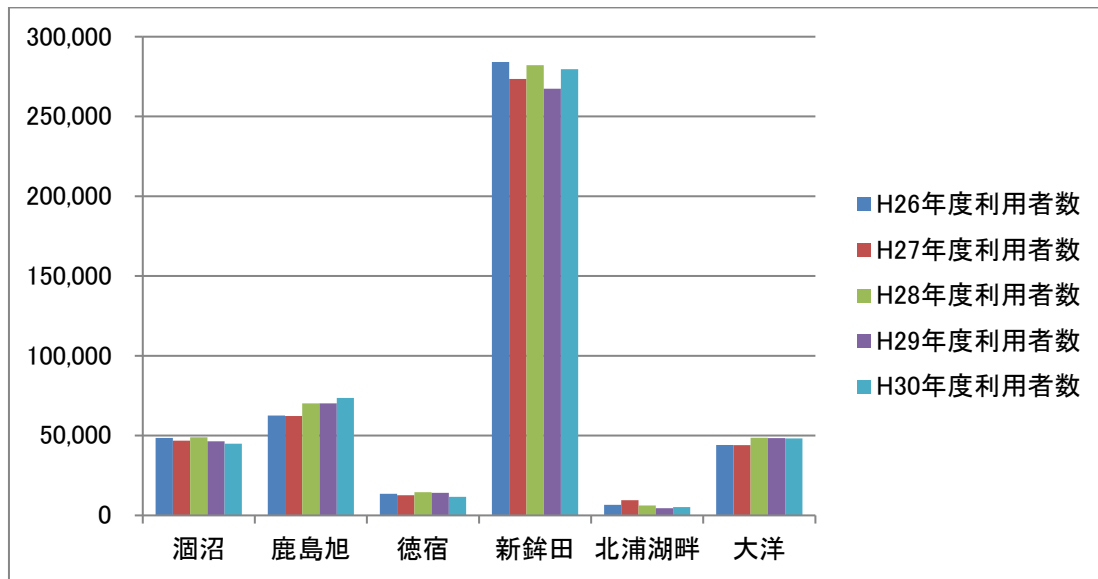
●運行便数

大洗鹿島線とがしてつバスは1日あたり運行便数が20便以上ある。1日あたり運行便数が10便未満の路線も多い。



●大洗鹿島線の利用者数

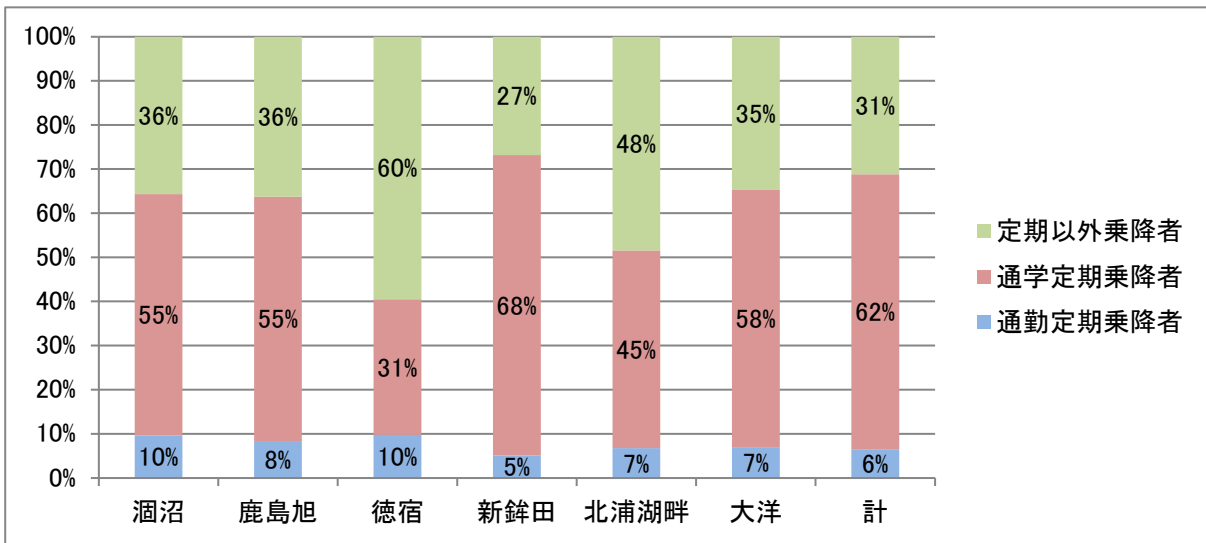
平成30年度の鹿島臨海鉄道の市内駅の1日あたり利用者数は1,269人である。新銚田駅の利用者が最も多く、市内駅利用者数の60%が新銚田駅を利用している。



		涸沼	鹿島旭	徳宿	新銚田	北浦湖畔	大洋	計
H26年度	利用者数	48,502	62,622	13,488	284,140	6,649	44,077	459,478
	1日あたり利用者数	133	172	37	778	18	121	1,259
	市内駅別利用者数割合	11%	14%	3%	62%	1%	10%	100%
H27年度	利用者数	46,794	62,299	12,668	273,502	9,511	44,047	448,821
	1日あたり利用者数	128	171	35	749	26	121	1,230
	市内駅別利用者数割合	10%	14%	3%	61%	2%	10%	100%
H28年度	利用者数	48,887	70,181	14,566	282,092	6,209	48,646	470,581
	1日あたり利用者数	134	192	40	773	17	133	1,289
	市内駅別利用者数割合	10%	15%	3%	60%	1%	10%	100%
H29年度	利用者数	46,436	70,172	14,129	267,378	4,505	48,461	451,081
	1日あたり利用者数	127	192	39	733	12	133	1,236
	市内駅別利用者数割合	10%	16%	3%	59%	1%	11%	100%
H30年度	利用者数	44,917	73,581	11,640	279,644	5,240	48,278	463,300
	1日あたり利用者数	123	202	32	766	14	132	1,269
	市内駅別利用者数割合	10%	16%	3%	60%	1%	10%	100%

●大洗鹿島線の乗降者の特性

市内駅は通学定期乗降者が62%、通勤定期乗降者が6%であり、通学での利用が多い。新銚田駅は通学定期乗降者の割合が高く、徳宿駅と北浦湖畔駅は定期以外乗降者の割合が高い。



H30年度	涸沼	鹿島旭	徳宿	新銚田	北浦湖畔	大洋	計
乗降者数	90,367	149,458	24,949	552,411	10,825	95,668	923,678
1日当たり乗降者数	248	409	68	1,513	30	262	2,531
(うち通学定期乗降者)	49,418	82,802	7,670	376,158	4,852	55,906	576,806
(1日当たり通学定期乗降者)	135	227	21	1,031	13	153	1,580
通学定期乗降者割合	55%	55%	31%	68%	45%	58%	62%
(うち通勤定期乗降者)	8,706	12,476	2,434	28,110	730	6,520	58,976
(1日当たり通勤定期乗降者)	24	34	7	77	2	18	162
通勤定期乗降者割合	10%	8%	10%	5%	7%	7%	6%

●路線バスの利用者数

銚田駅から水戸駅の銚田市内区間の平均利用者数は、平日1日あたり約32人(1便あたり約1.6人)、休日1日あたり約31人(1便あたり約1.9人)である。

新銚田駅から石岡駅の銚田市内区間の平均利用者数は、平日1日あたり約30人(1便あたり約0.9人)、休日1日あたり約47人(1便あたり約2.0人)である。

平日よりも土日祝日の方が、運行便数が少ないため1便あたりの利用者数が多い。

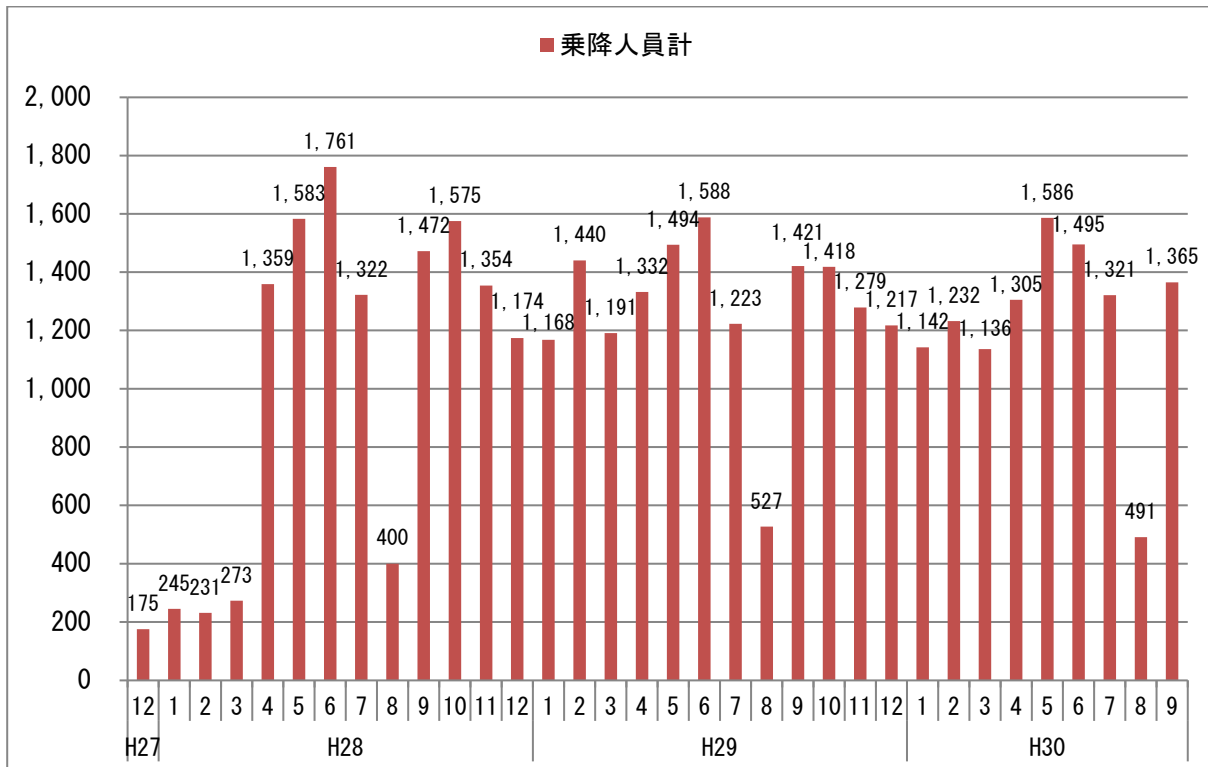
●路線バスの利用区間の特性

路線バスの銚田市内区間のみの利用者は平日で約16%、土日祝日で約9%と少ない。路線バスは、市外への移動手段としての利用が多い。

●新銚田駅～国道51号～大洗駅の路線バスの利用者数

新銚田駅～国道51号～大洗駅の路線バスは平成27年12月14日から平成30年9月30日まで運行した。

平成27年度中の利用者数は各月約200～300人であったが、平成28年度からは1ヶ月あたり約1,200～1,800人である。但し、夏休み期間中である8月の利用者数は約400～500人である。



年													H27	H28			合計
													12	1	2	3	
乗降人員計													175	245	231	273	924
運行本数計													162	252	261	279	954
便あたり乗車人員													1.1	1.0	0.9	1.0	1.0
年	H28						H29						合計				
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3					
乗降人員計	1,359	1,583	1,761	1,322	400	1,472	1,575	1,354	1,174	1,168	1,440	1,191	15,799				
運行本数計	270	279	270	279	279	270	279	270	279	261	252	279	3,267				
便あたり乗車人員	5.0	5.7	6.5	4.7	1.4	5.5	5.6	5.0	4.2	4.5	5.7	4.3	4.8				
年	H29						H30						合計				
月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3					
乗降人員計	1,332	1,494	1,588	1,223	527	1,421	1,418	1,279	1,217	1,142	1,232	1,136	15,009				
運行本数計	270	279	270	279	279	270	279	270	279	279	252	279	3,285				
便あたり乗車人員	4.9	5.4	5.9	4.4	1.9	5.3	5.1	4.7	4.4	4.1	4.9	4.1	4.6				
年	H30												合計				
月	4	5	6	7	8	9											
乗降人員計	1,305	1,586	1,495	1,321	491	1,365							7,563				
運行本数計	270	279	270	279	279	270							1,647				
便あたり乗車人員	4.8	5.7	5.5	4.7	1.8	5.1							4.6				

●銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の運行概要

銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）が市内の一部地域で運行している。

- ・運行日：月曜日から金曜日までの平日に運行。

祝日（国民の祝日に関する法律に規定する休日）と年末年始（12月29日から翌年1月3日まで）は運休。

- ・運行時間：午前8時30分から午後5時まで。

大洋地区→銚田市街地	銚田市街地→大洋地区
8時30分の便	9時30分の便
10時00分の便	11時30分の便
13時30分の便	14時30分の便
15時30分の便	16時00分の便

- ・運行区域：大洋地区及び銚田地区の一部
- ・目的地：運行区域の医療機関、消防関係、郵便局、銀行、駅（鉄道）、県及び市の機関、商業施設等
- ・予約受付時間：午前9時から午後3時まで
- ・利用料金：1回（片道）の乗車につき300円
- ・利用対象者：大洋地区及び銚田地区の一部に住む65歳以上の方
- ・利用方法：事前に利用者登録を行い、利用希望日の前日から出発希望時刻2時間前（当日第2便以降対象）までに電話予約をする。

●銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用者数と事業収支

平成30年度の利用者数は年間5,205人、1日あたり22.0人である。

	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
年間利用者数	5,114	6,372	5,934	5,618	5,205
年間運行日数	242日	243日	243日	244日	237日
1日あたり利用者数	21.1	26.2	24.4	23.0	22.0
1日あたり運行便数	8便	8便	8便	8便	8便
1便あたり利用者数	2.6	3.3	3.1	2.9	2.7

平成30年度は約960万円を市が負担して運行している。

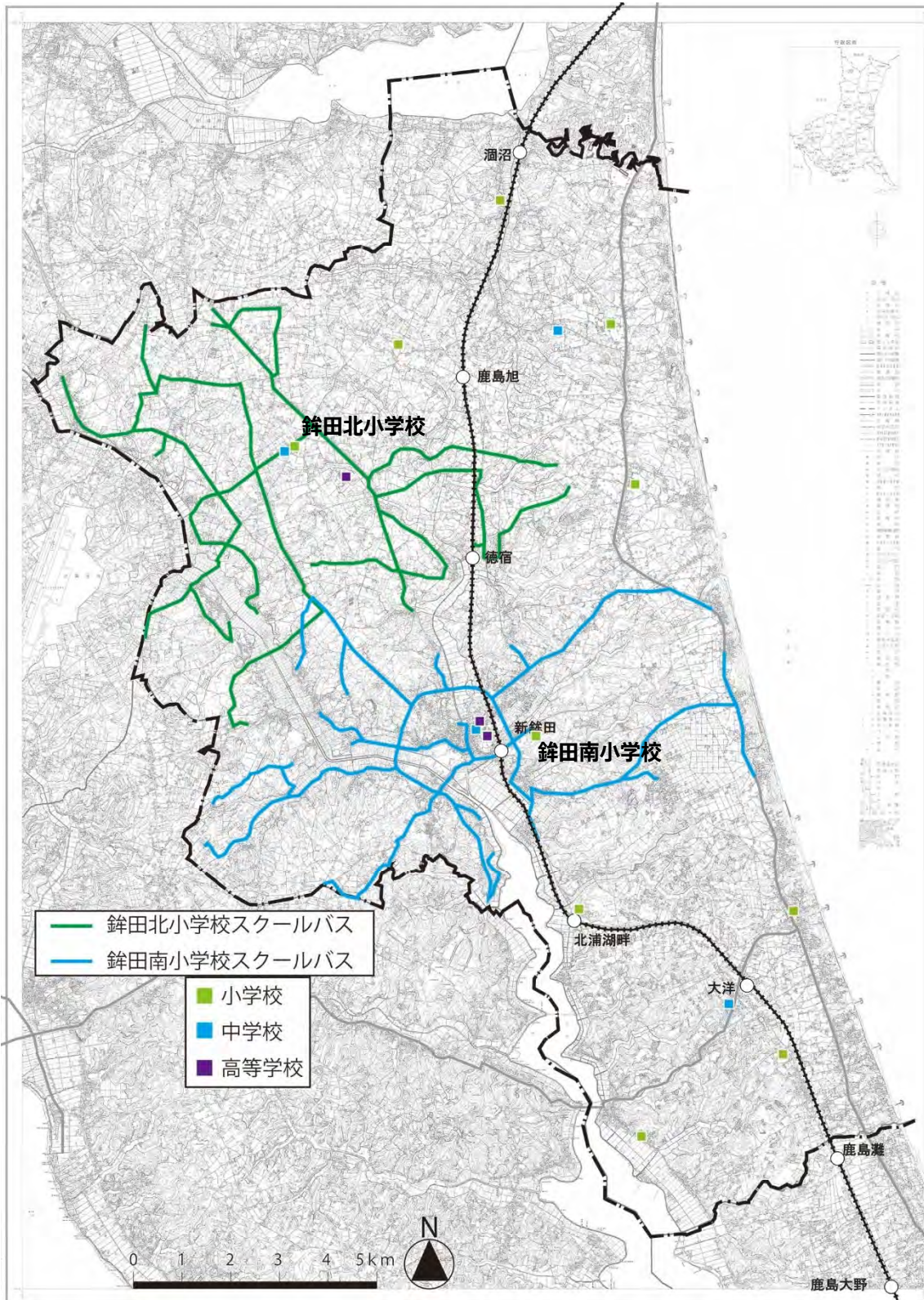
	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
収入（利用者負担）	1,534,200	1,911,600	1,780,200	1,685,400	1,668,000
支出（委託料のみ）	11,275,200	11,275,200	11,275,200	11,275,200	11,275,200
市負担額	9,741,000	9,363,600	9,495,000	9,589,800	9,607,200

(2) スクールバスの運行状況

銚田市内では銚田北小学校、銚田南小学校、銚田第一高校と銚田第二高校、銚田農業高校のスクールバスが運行している。

● 小学校のスクールバスの運行ルート

銚田北小学校のスクールバスが 11 ルート、銚田南小学校のスクールバスが 19 ルート運行している。



●市内の県立高校のスクールバスの運行ルート

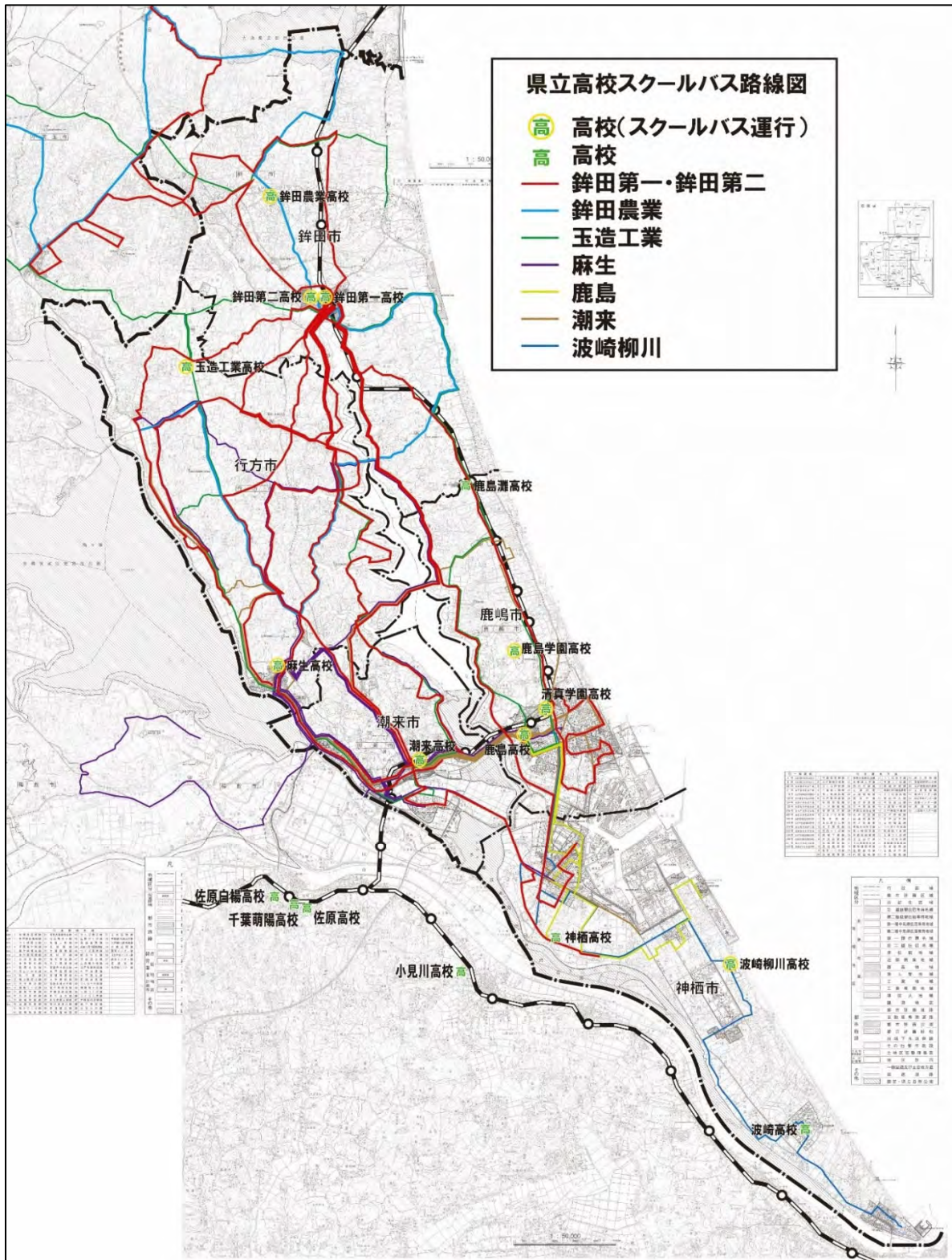
銚田市内の高校のスクールバスは、銚田第一高校と銚田第二高校のスクールバスが11ルート、銚田農業高校のスクールバスが2ルート運行している。

スクールバスは広範囲で運行されている。特に銚田第一高校と銚田第二高校のスクールバス網は、鹿行地域全体に張り巡らされている。



●近隣市の県立高校のスクールバスの運行ルート

銚田市内では玉造工業高校と麻生高校のスクールバスが運行されている。



(3) 訪問介護移送支援事業の利用状況

銚田市では社会福祉法人銚田市社会福祉協議会が訪問介護移送支援事業を行っている。

●訪問介護移送支援事業の利用状況

平成30年度は416人から826件の利用があった。1人あたり利用回数は2.0回である。

	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
利用人数	328	430	482	391	416
件数	1,583	1,299	1,419	1,120	826
1人あたり利用回数	4.8	3.0	2.9	2.9	2.0

(4) 施設送迎車両の運行状況

銚田市内ではとっぷ・さんて大洋が送迎バスを運行している。

また、一部の薬局等では交通手段のない方を対象とした医療機関への送迎車両が運行されている。

●とっぷ・さんて大洋における送迎バスの運行状況

運行日	火、水、木、金曜日
運行便数	1日2便

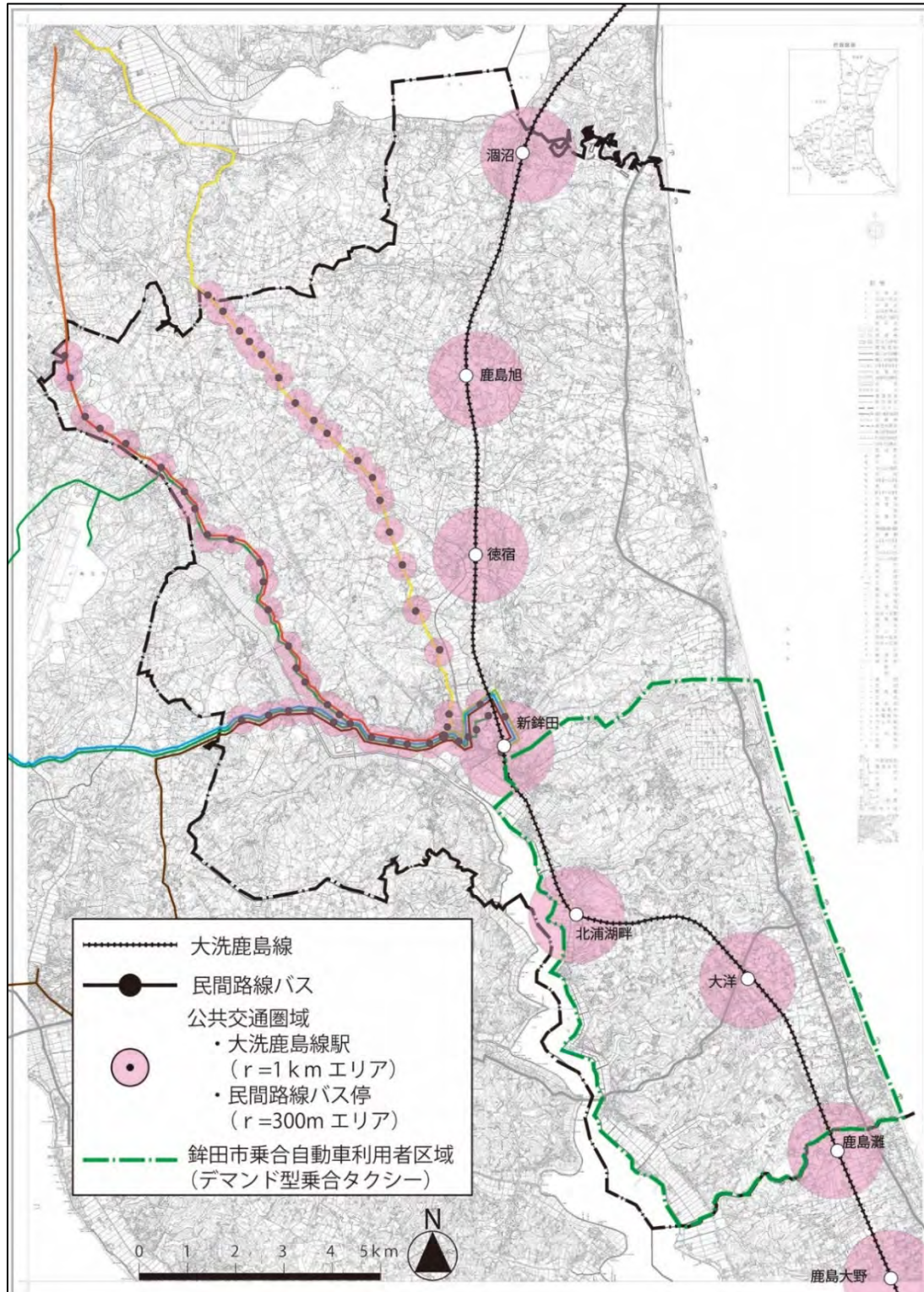
●とっぷ・さんて大洋における送迎バスの利用状況

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
利用者数	2,646人	2,428人	2,336人	2,635人

(5) 公共交通圏域²

●公共交通圏域

大洗鹿島線の駅から1 km、路線バスのバス停から300m圏域を公共交通圏域と設定し、図示した。公共交通圏域以外が公共交通空白地域³である。公共交通空白地域は、銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用者区域を除き、市北部から西部にかけて広範囲に広がっている。



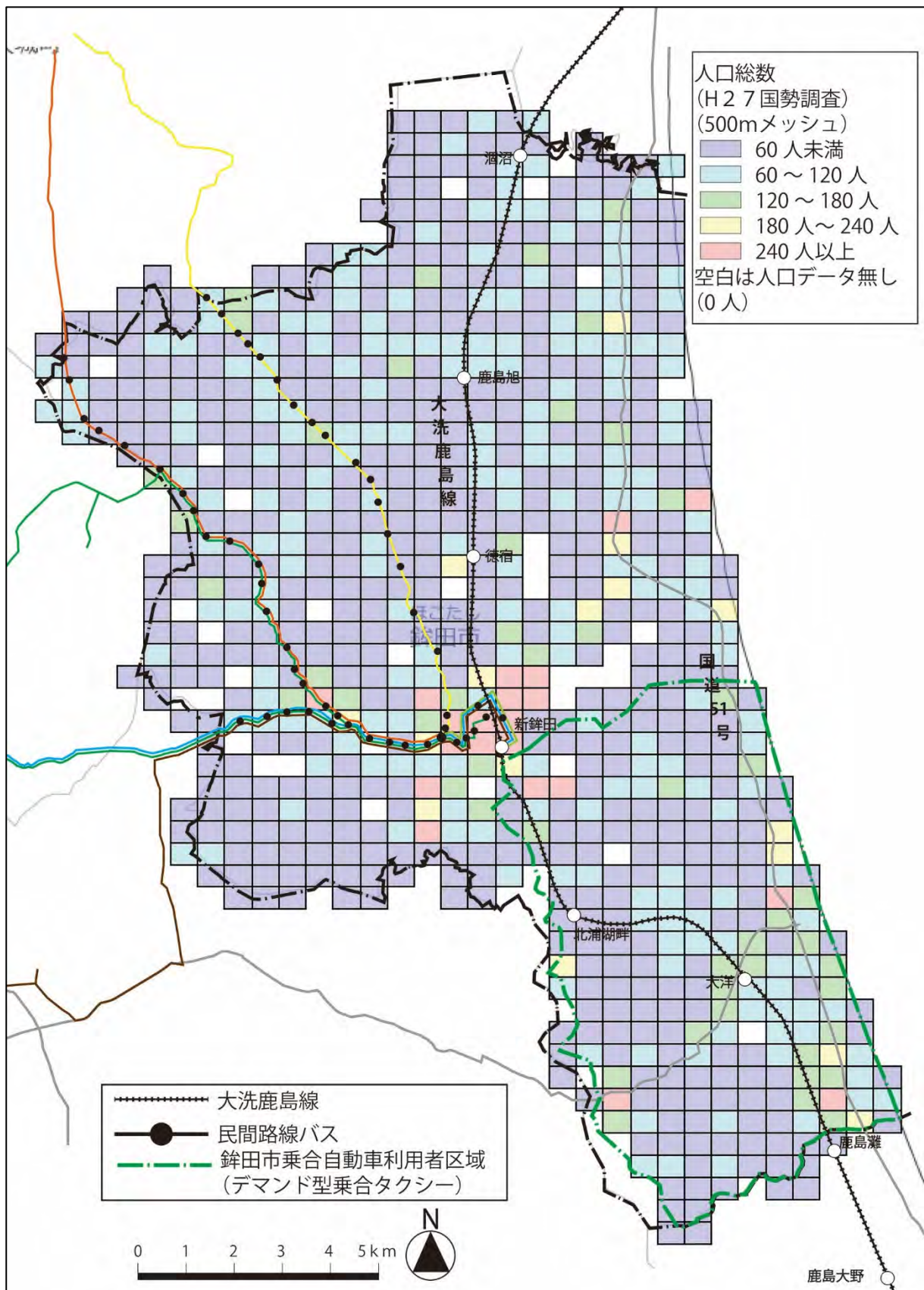
² 鉄道駅や既存バス停等から一定の距離内にあり、公共交通機関の路線がある地域。

³ 鉄道駅や既存バス停等から離れた、公共交通機関の路線がない地域。

(6) 公共交通網と人口分布の関係

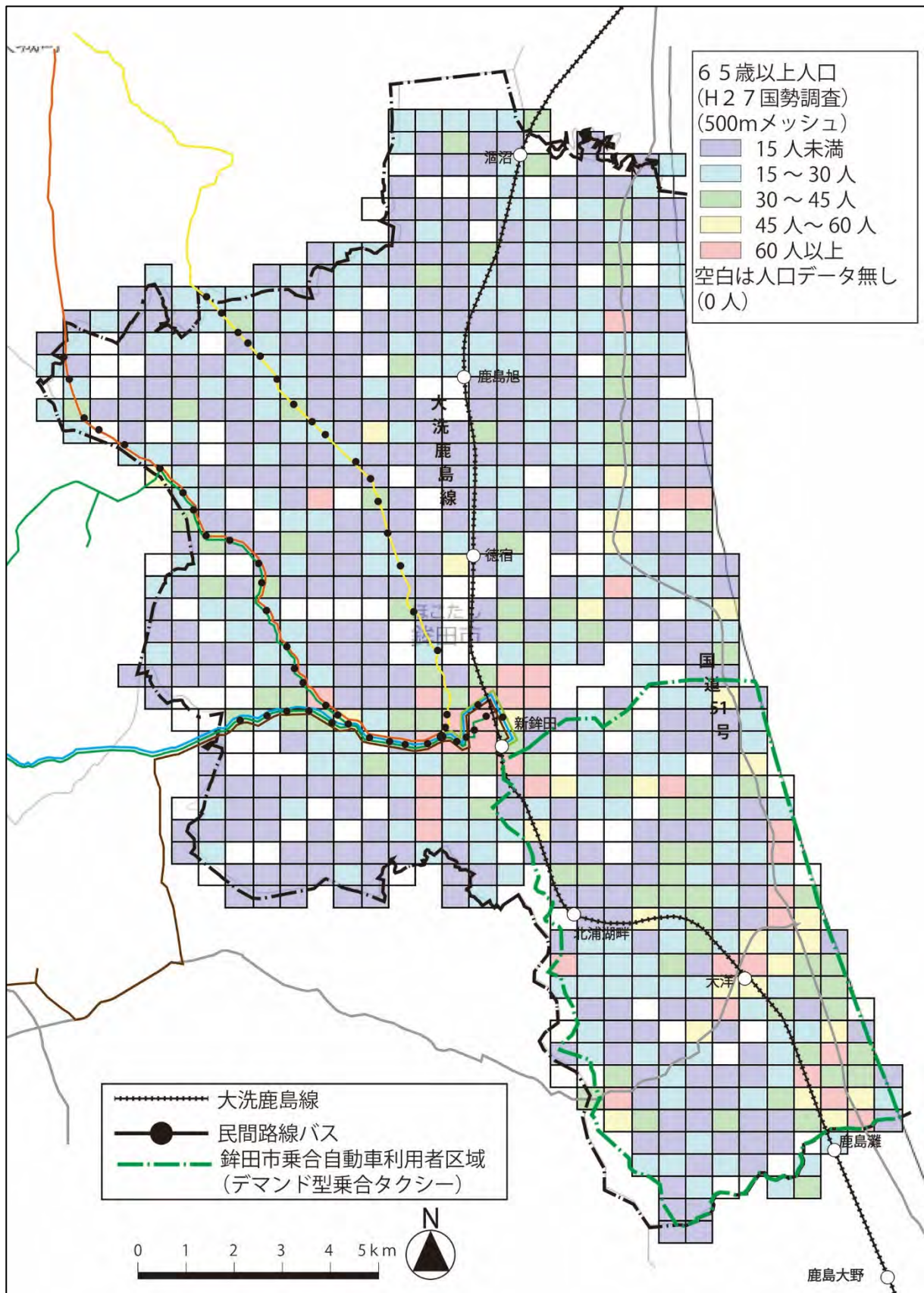
●総人口 (H27 国勢調査)

新銚田駅周辺の人口が多い。市全体に可住地が広がっている。



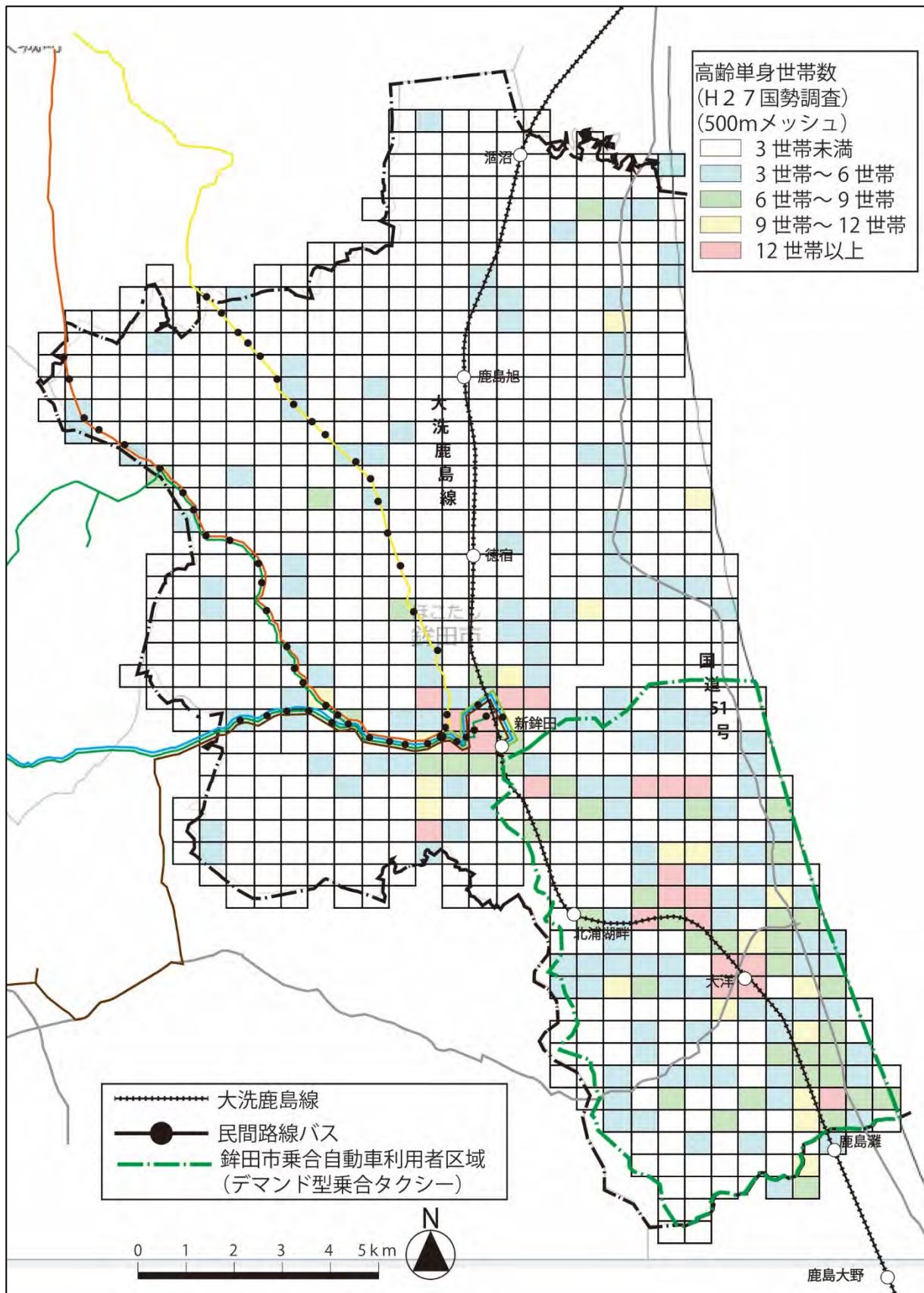
●65歳以上人口（H27国勢調査）

新銚田駅、大洋駅周辺の65歳以上人口が多い。



●高齢単身の一般世帯数（H27 国勢調査）

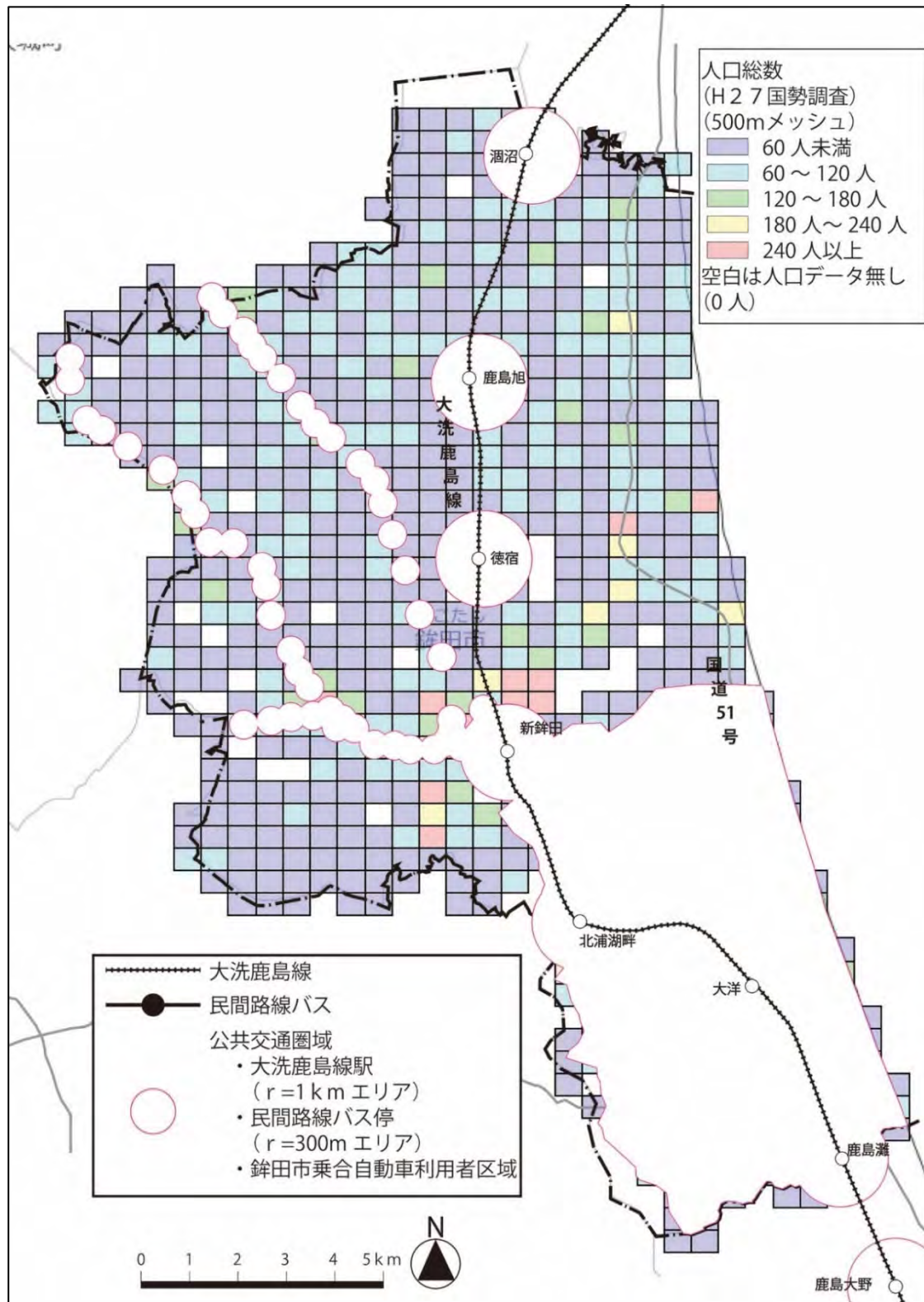
高齢単身の一般世帯は新銚田駅、大洋地区に多い。



●公共交通空白地域と総人口（H27 国勢調査）

公共交通空白地域内にも人口の多い地域がある。

公共交通圏域が含まれないメッシュ⁴の人口総数は 21,939 人である。銚田市を含むメッシュ人口 50,247 人の 44%にあたる。

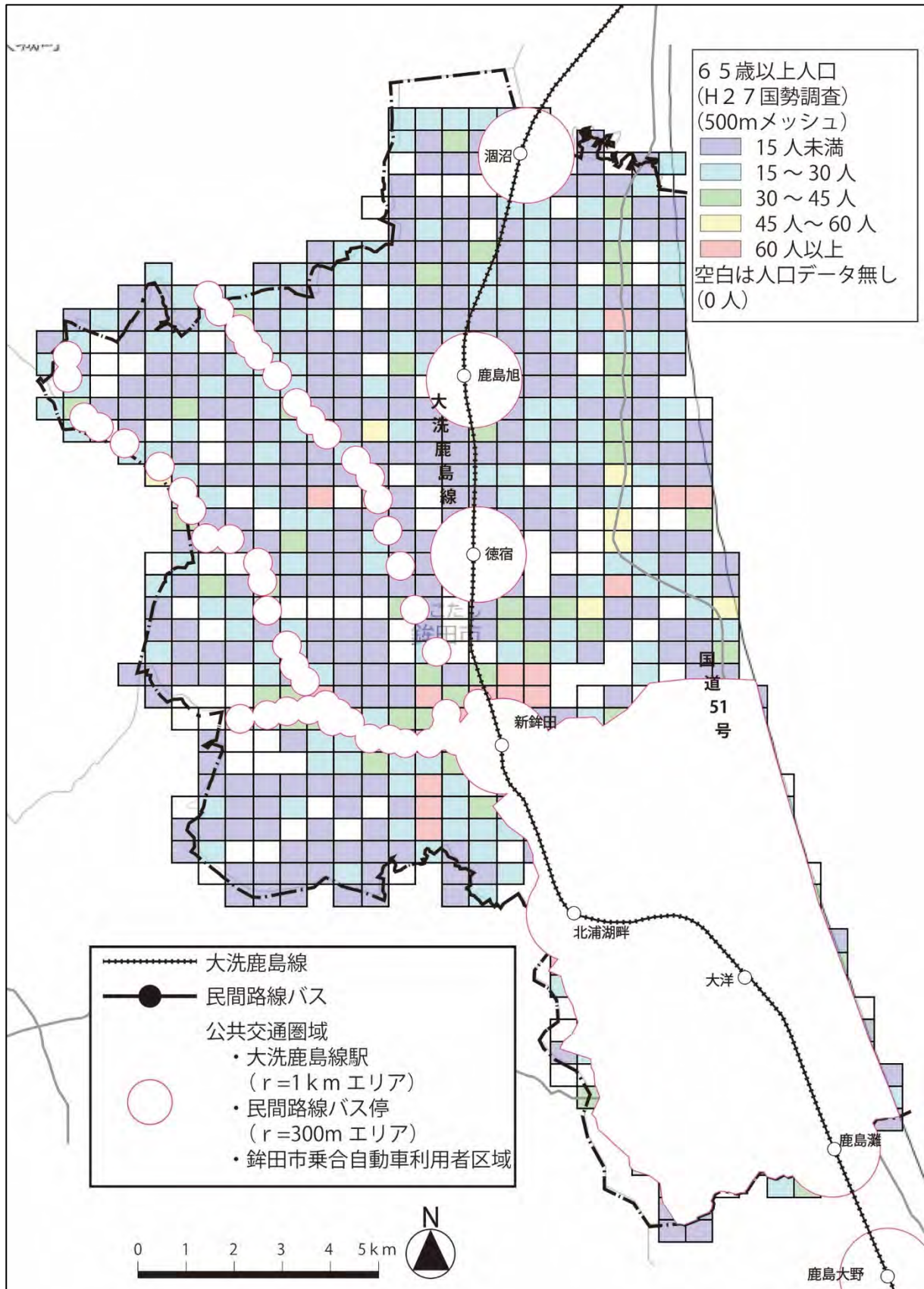


⁴ 統計に利用するために、緯度・経度に基づいて地域をほぼ同じ大きさの網目（メッシュ）にわけたもの。

●公共交通空白地域と65歳以上人口（H27国勢調査）

公共交通空白地域内にも65歳以上人口の多い地域がある。

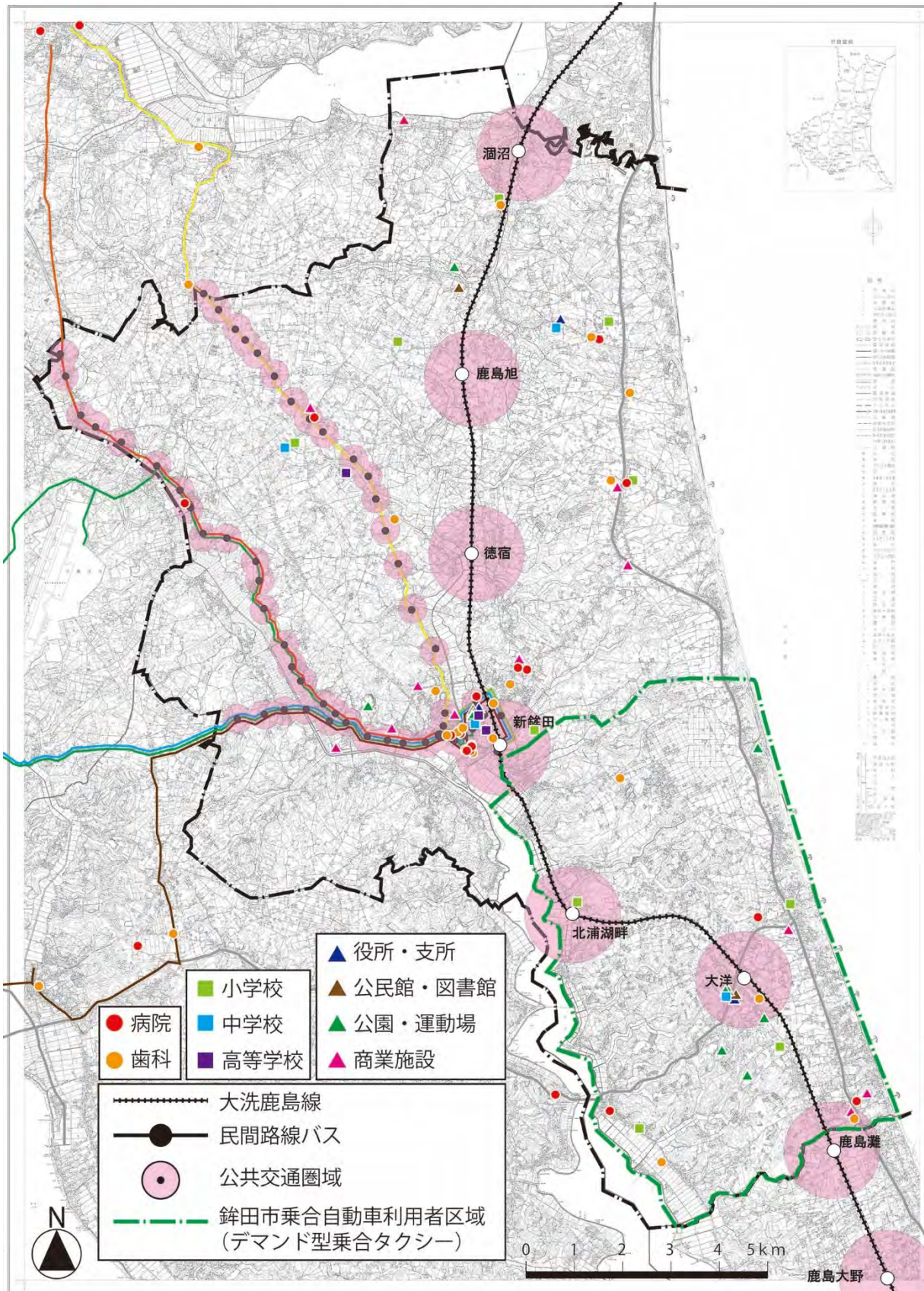
公共交通圏域が含まれないメッシュの65歳以上人口は5,963人である。銚田市を含む65歳以上メッシュ人口15,233人の39%にあたる。



(7) 公共交通圏域と施設立地の関係

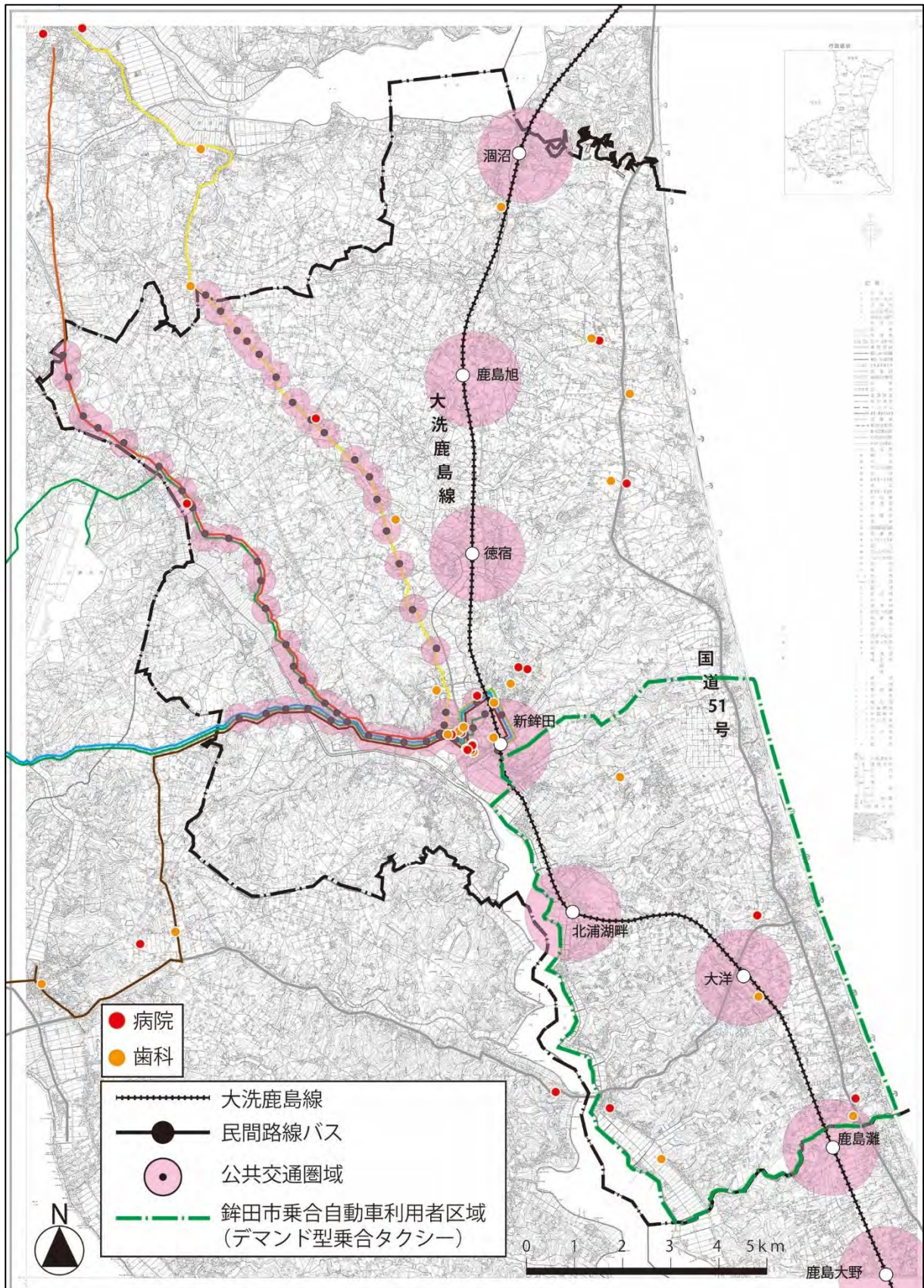
●公共交通圏域と施設立地の関係

新銚田駅、大洋駅周辺、バス路線沿い、国道51号沿いに立地する施設が多い。公共交通圏域外に立地する施設も多くある。



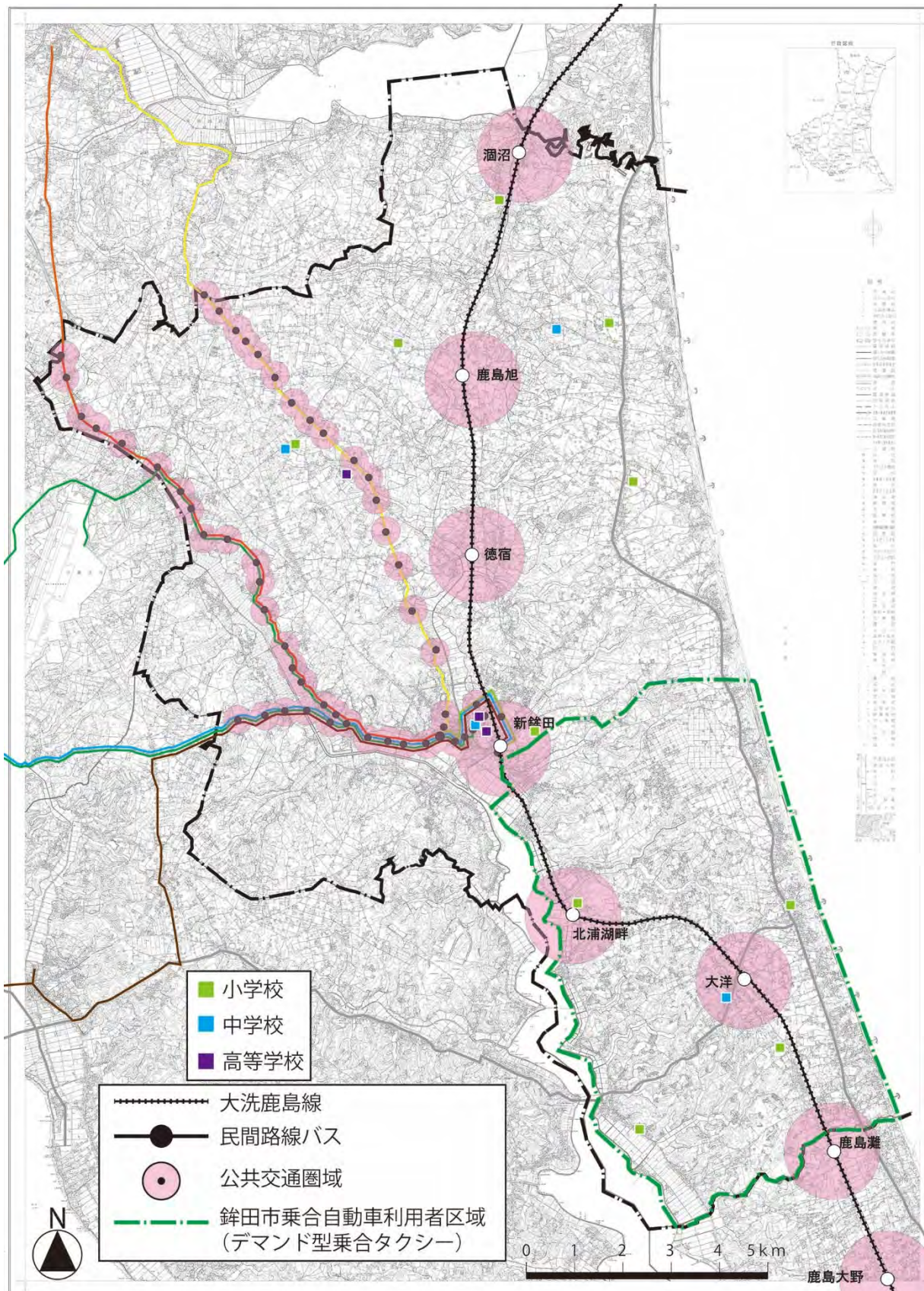
●公共交通圏域と病院立地の関係

病院・歯科は新銚田駅周辺、国道51号沿いに多く立地している。公共交通圏域内に立地する病院・歯科が多い。



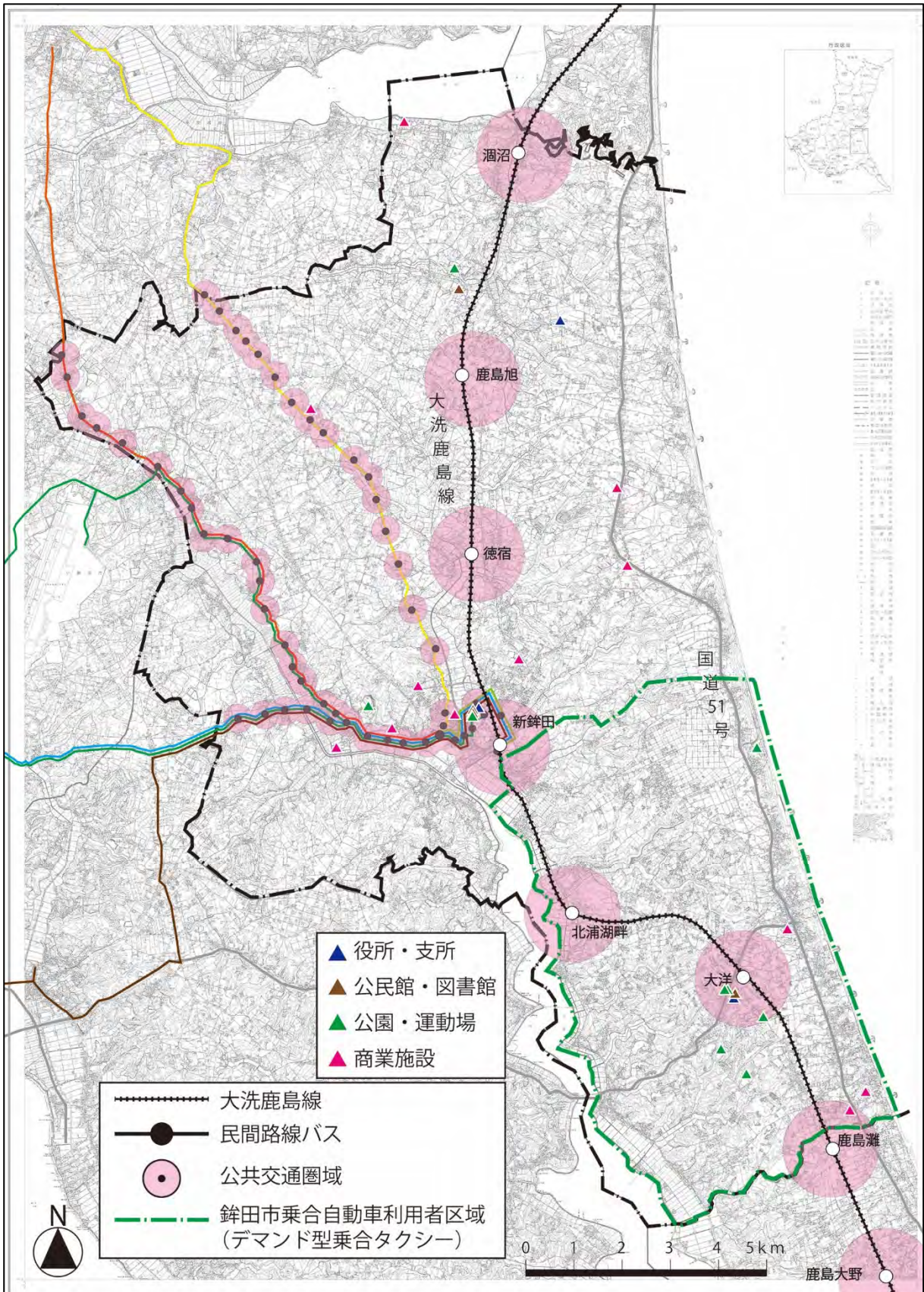
●公共交通圏域と学校立地の関係

小学校は公共交通圏域外にも多く立地している。中学校のうち2校は公共交通圏域内、2校は公共交通圏域外に立地している。高等学校は全て公共交通圏域内に立地している。



●公共交通圏域と公益施設立地の関係

公益施設は公共交通圏域外にも多く立地している。



●主要施設の来訪者数

銚田市内の主要施設の中では、ほっとパーク銚田ととっぷ・さんて大洋の来訪者が多い。

施設名	来訪者数（人）			算定方法
	年間	月あたり	日あたり	
銚田クリーンセンター	53,273	4,436	192	稼働日数：275日
旭総合支所	24,000	2,000	90	
老人福祉センターともえ荘	29,080	2,423	95	
いきいきプラザ幸遊館	1,102	92	5	事業での使用者数
議会議場	300			議会傍聴者数 (過去の人数からの概数)
ほっとパーク銚田	159,889	13,324	524	305日
とっぷさんて大洋	148,124	12,344	484	306日
鹿島灘海浜公園	86,228	7,186	279	309日
銚田保健センター	20,309	1,692	83	244日
旭保健センター	5,686	474	23	244日
大洋保健センター	4,868	406	20	244日
福祉事務所	14,256	1,188	54	①5/19～5/25の5日間平均 で算定。 ②22日/月で算定。
銚田市地域職業相談室	6,483			受付人数
銚田市消費生活センター	67			来訪相談件数
涸沼観光センター	6,423			実カウント数
銚田市立図書館	49,510	4,125	173	月報 入館者調べより (来館者カウンター)
銚田水道事務所	4,016	約335人	約11人	平成28年度窓口収納等を取り まとめ
銚田総合公園	58,000	4,833	159	H27年度実績より
旭スポーツセンター	22,000	1,833	60	
大洋総合支所	20,238	1,687	92	
大洋総合支所分庁舎	980	82	4	
ふる里見聞館	4,742	395	91	
銚田中央公民館	18,171	1,514	59	
旭公民館	12,113	1,009	39	
大洋公民館	20,855	1,738	68	

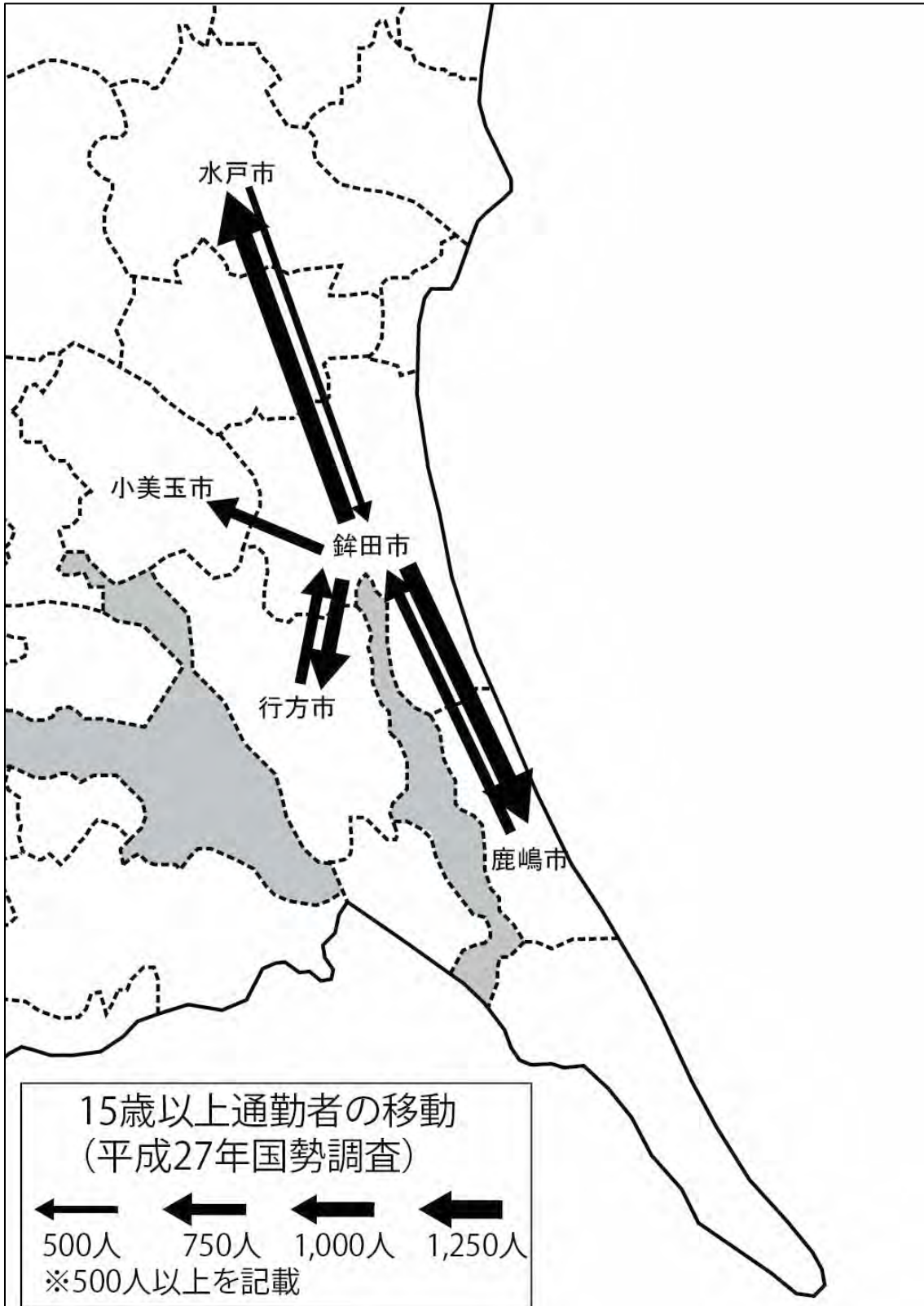
4.移動の状況

(1) 他市町村への移動需要

●通勤者の移動状況

銚田市から水戸市、行方市、鹿嶋市、小美玉市への通勤者の移動が多い。

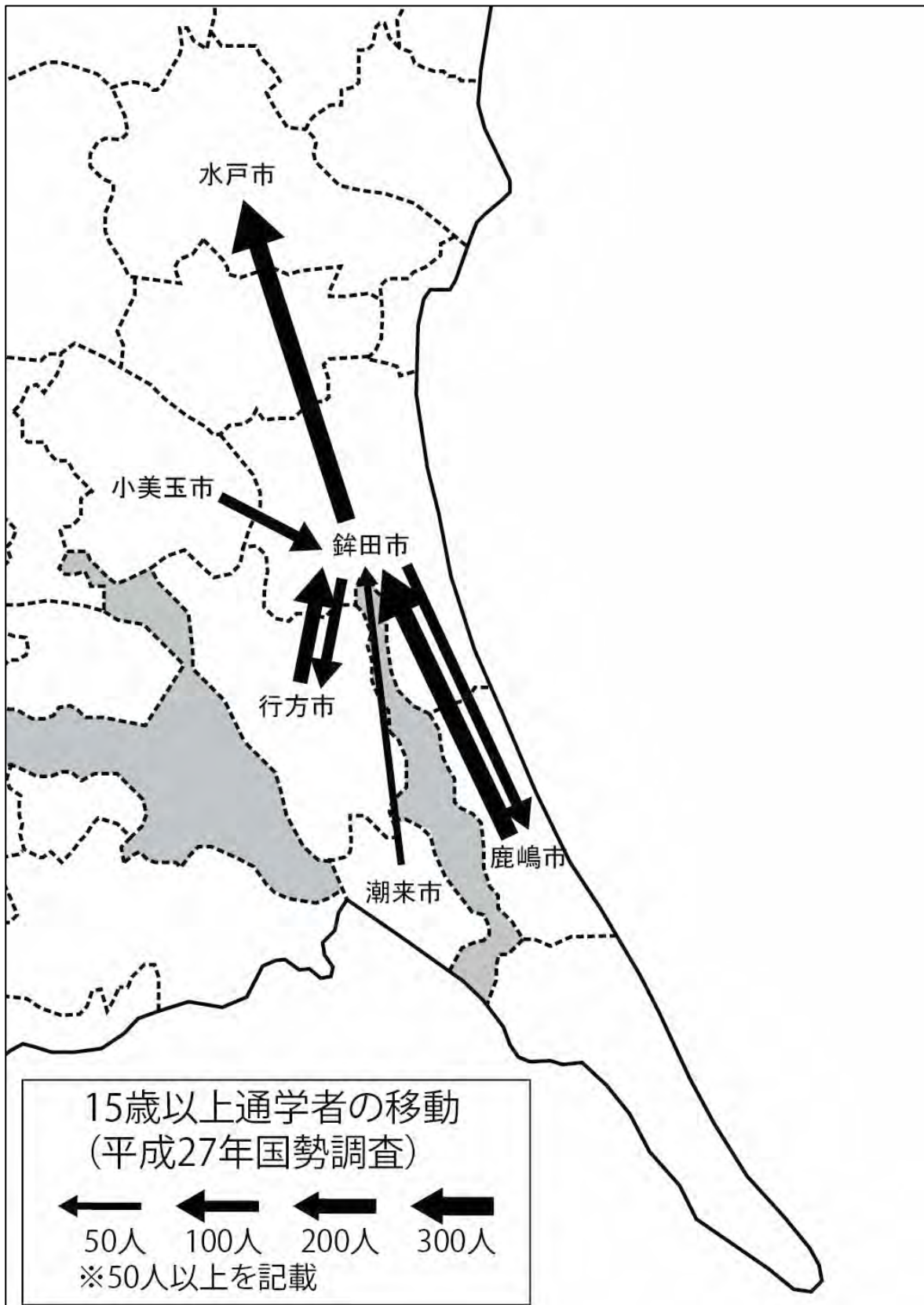
水戸市、行方市、鹿嶋市から銚田市への通勤者の移動が多い。



●通学者の移動状況

鉾田市から水戸市、行方市、鹿嶋市への通学者の移動が多い。

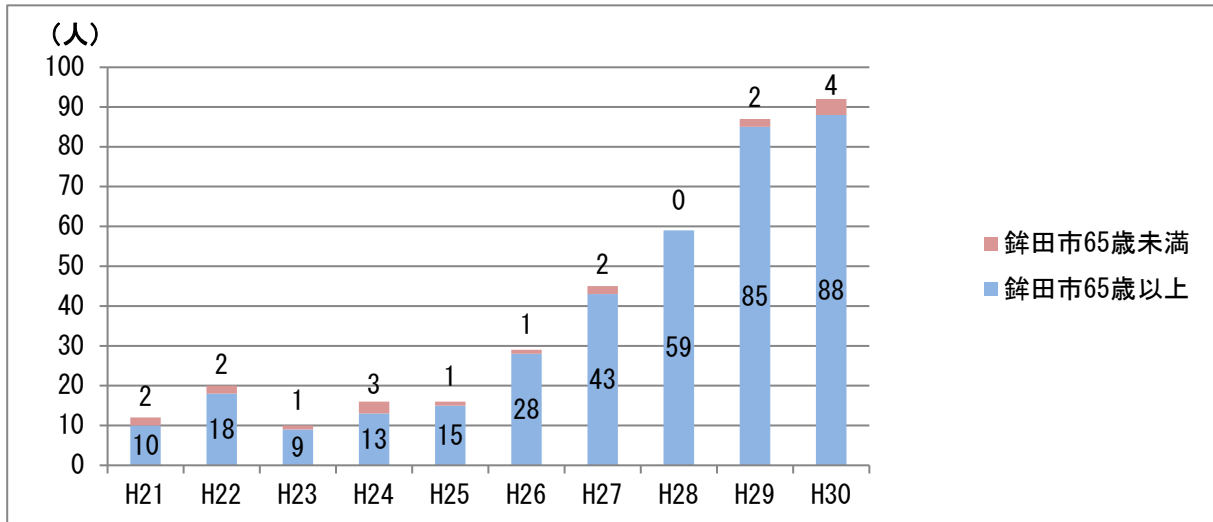
小美玉市、行方市、潮来市、鹿嶋市から鉾田市への通学者の移動が多い。



(2) 免許返納者の特性

●免許返納者数の推移

銚田市の免許返納者数は増加傾向であり、平成30年1月～9月の免許返納者数は92人である。
免許返納者は65歳以上が多い。



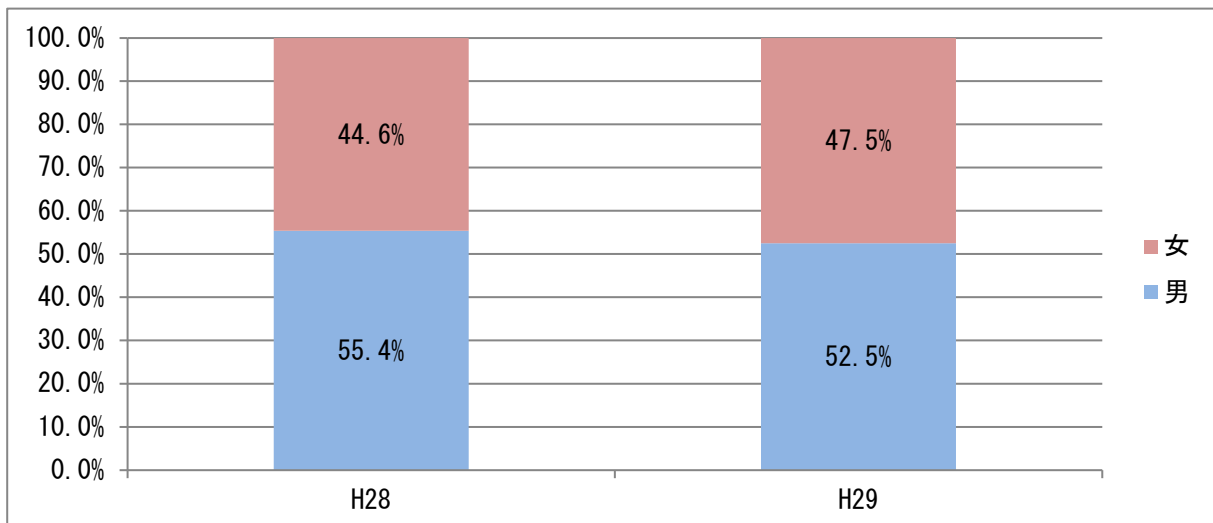
	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
銚田市65歳以上	10	18	9	13	15	28	43	59	85	88
銚田市65歳未満	2	2	1	3	1	1	2	0	2	4
合計	12	20	10	16	16	29	45	59	87	92

※H21～29年は1月～12月、H30年は1月～9月を集計。

資料提供：銚田警察署

●免許返納者の性別

免許返納者の性別は男性が若干多い傾向にある。



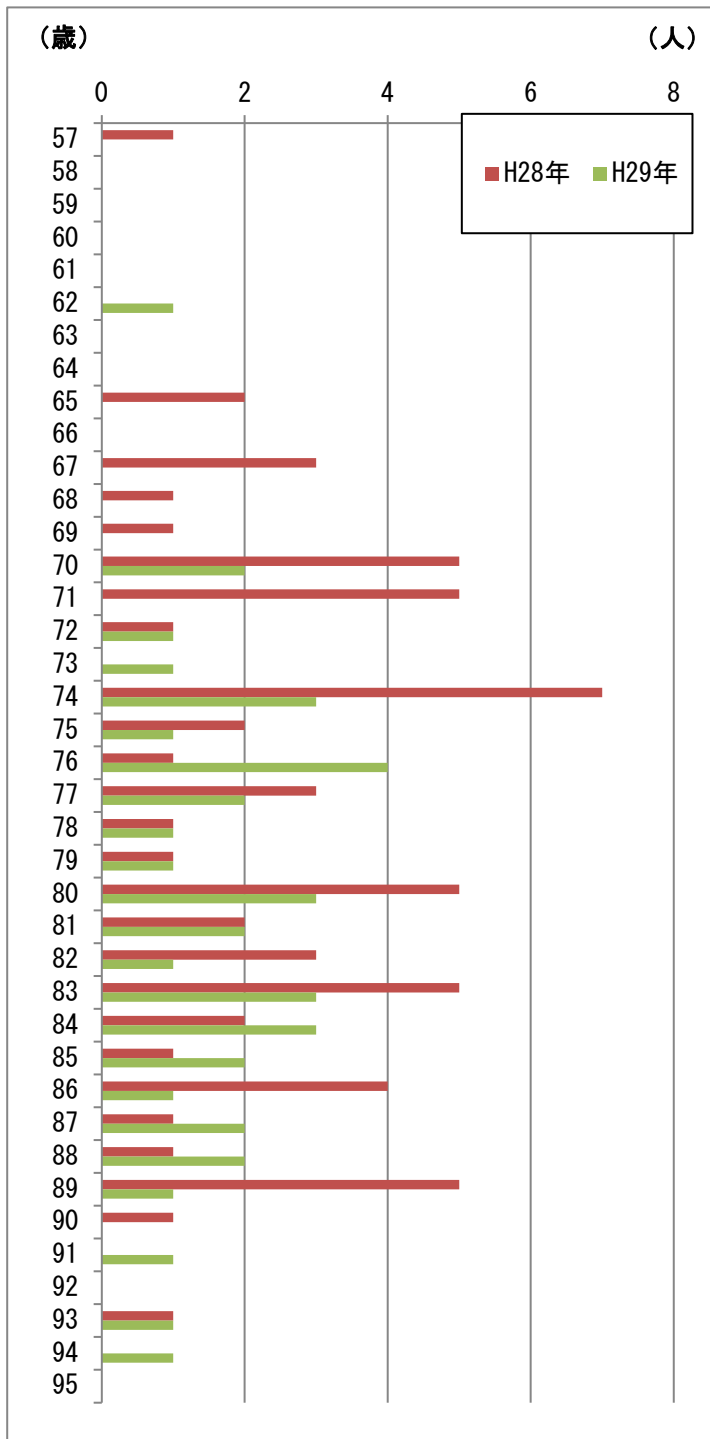
	H28			H29		
	男	女	合計	男	女	合計
人数	36	29	65	21	19	40
割合	55.4%	44.6%	100.0%	52.5%	47.5%	100.0%

※H28年は1月～12月、H29年は1月～9月を集計。

資料提供：銚田警察署

●免許返納者の年齢

免許返納者の年齢は70歳代、80歳代が多い。



年齢	H28年	H29年	
57	1	0	0
58	0	1	0
59	0	0	0
60	0	0	0
61	0	0	0
62	0	0	1
63	0	1	1
64	0	0	0
65	2	0	0
66	0	0	0
67	3	7	0
68	1	0	0
69	1	0	0
70	5	2	0
71	5	0	0
72	1	18	1
73	0	1	7
74	7	3	0
75	2	1	0
76	1	8	4
77	3	2	9
78	1	1	0
79	1	1	0
80	5	17	3
81	2	2	12
82	3	1	0
83	5	3	0
84	2	3	0
85	1	12	2
86	4	1	8
87	1	2	0
88	1	2	0
89	5	1	0
90	1	0	0
91	0	2	1
92	0	0	3
93	1	1	0
94	0	1	0
合計	65	65	40

※H28年は1月～12月、H29年は1月～9月を集計。

資料提供：銚田警察署

5.市民ニーズ

(1) 市民アンケートの実施概要

銚田市公共交通に関する市民アンケートは、市民の日常の移動実態や公共交通全般に対するニーズを把握するため、高校生以上の市内在住の 2,000 人を対象に、郵送配布・郵送回収にて実施した。635 票の回答があり、回収率は 32%であった。

項目	内容
実施時期	令和元年 8 月 16 日～令和元年 8 月 30 日
実施目的	市民の日常の移動実態や公共交通全般に対するニーズを把握するため
実施方法	郵送配布・郵送回収
対象者	高校生以上の市内在住の 2,000 人 ※住民基本台帳より無作為抽出
回収数	635 票
回収率	31.75%

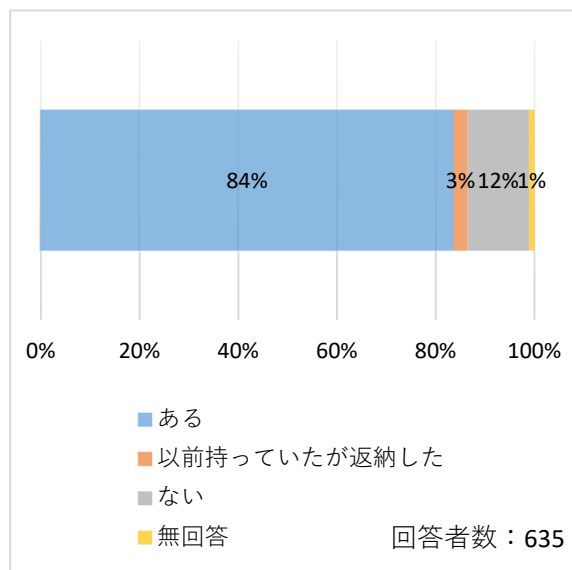
(2) 市民アンケートの集計結果のまとめ

1) 市民の日常の移動特性

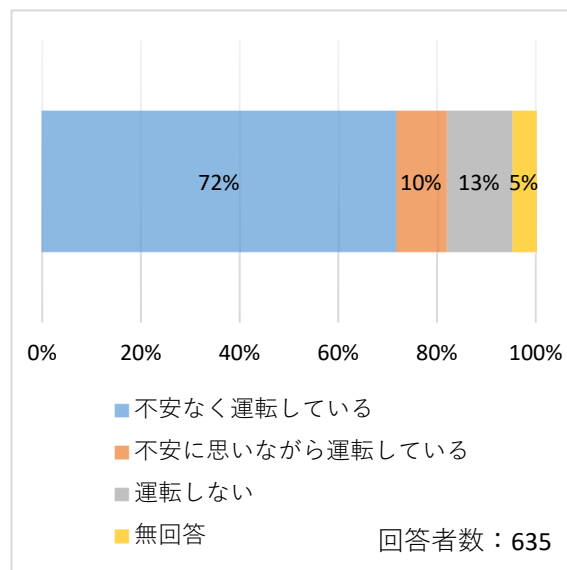
運転しない市民は若年層と高齢層に多い。市民の外出先は市内外に及び、地区ごとに異なる。

運転免許証を持つ人が約 8 割であるが、不安なく運転している人は約 7 割であり、約 1 割は不安に思いながら運転している。不安に思いながら運転している人は 20 歳代と 65 歳以上で多い。運転免許証を返納した人が 3%であり、運転しない人は 10 歳代の若年層と 60 歳以上の高齢者に多い。特に若年層と高齢層に向けて、自動車以外の移動手段の確保が必要である。

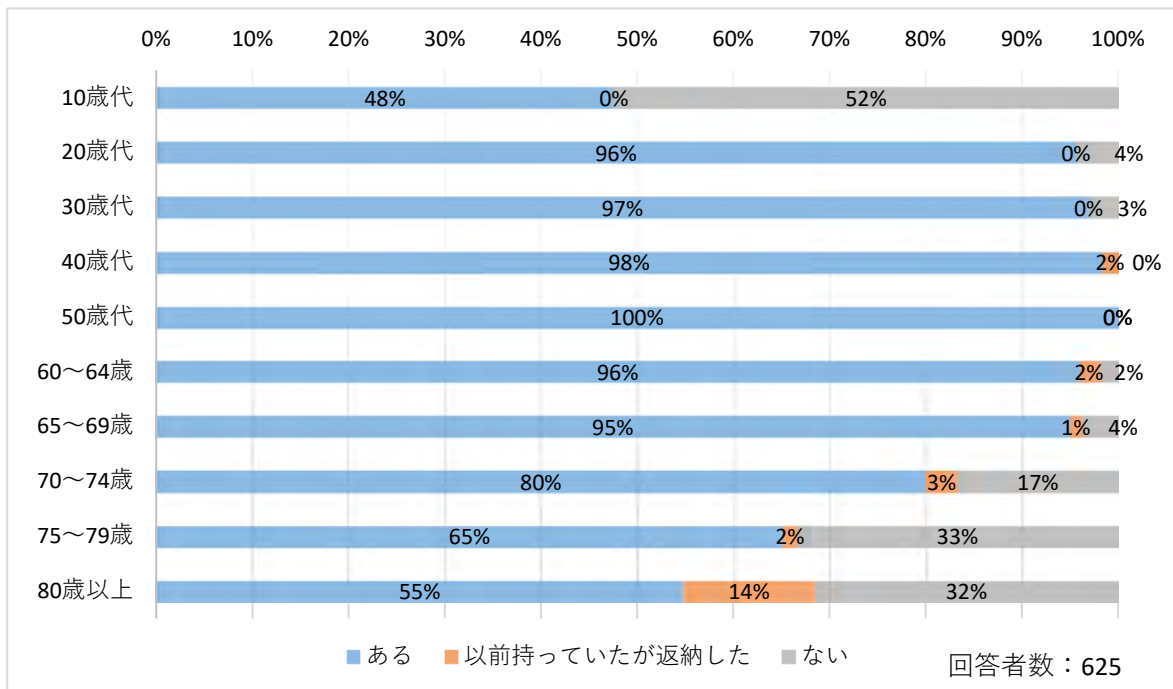
●運転免許の有無



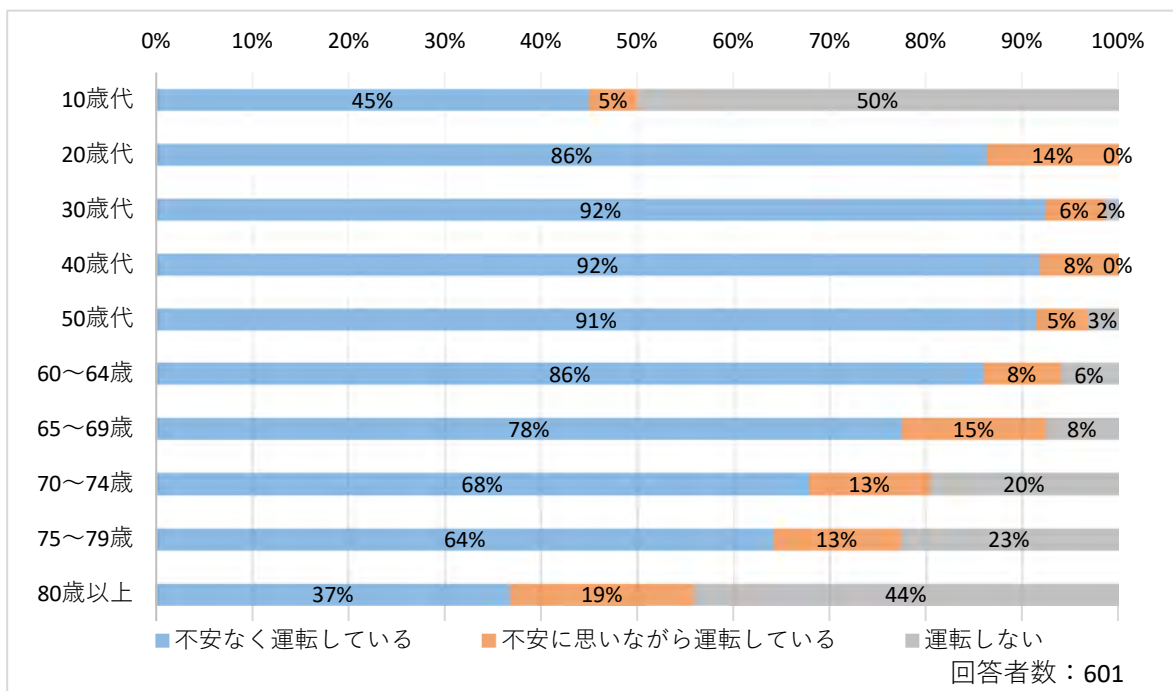
●運転状況



●年齢別の運転免許の有無

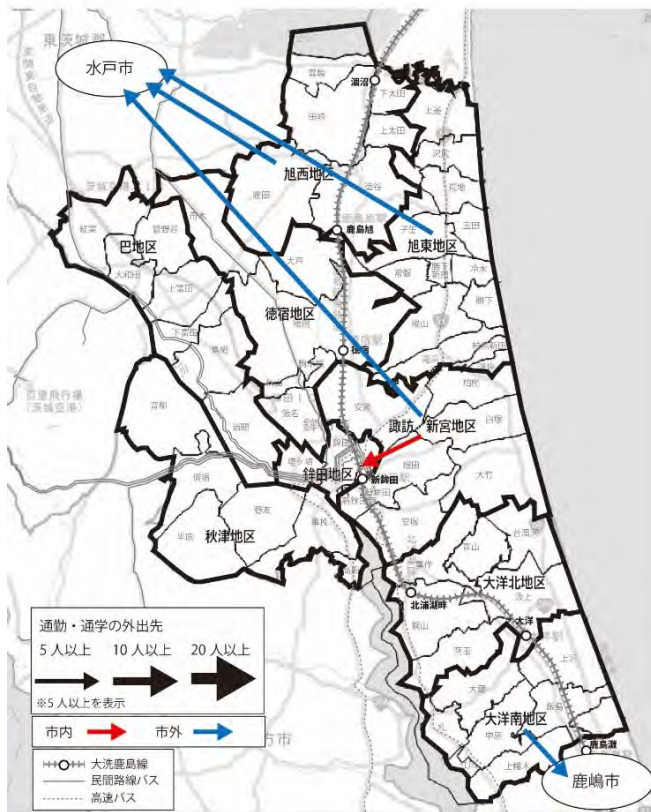


●年齢別の運転状況



通勤・通学、食料品や日用品の買物、食料品や日用品以外の買物、通院、その他の目的のいずれにおいても、外出先は市内が最も多かった。さらに、各目的で、水戸市や鹿嶋市等の近隣市町への移動があった。特に通院の移動では、旭地区と銚田地区から水戸市へ、旭地区から大洗町へ、秋津地区から土浦市へ、大洋地区から鹿嶋市へと地区ごとに行先が分散していることが確認できた。地域内の公共交通網の整備に加え、銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた公共交通による近隣市町との接続強化にも対応する必要がある。

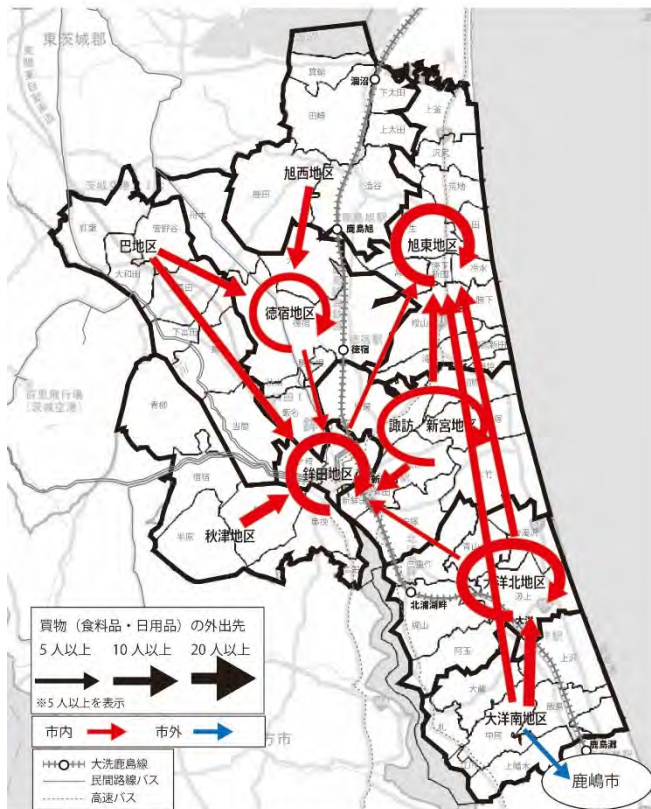
●通勤・通学の移動



市町村	人数	割合
銚田市	96	43.8%
銚田市外	123	56.2%
合計	219	100.0%

市内大字	人数	割合
銚田	20	20.8%
縦山	6	6.3%
安房	5	5.2%
飯島	4	4.2%
柏熊	4	4.2%
汲上	4	4.2%
新銚田	4	4.2%
造谷	4	4.2%
その他	31	32.3%
3票以下		
大字不明	14	14.6%
合計	96	100.0%

●食料品・日用品の買物の移動

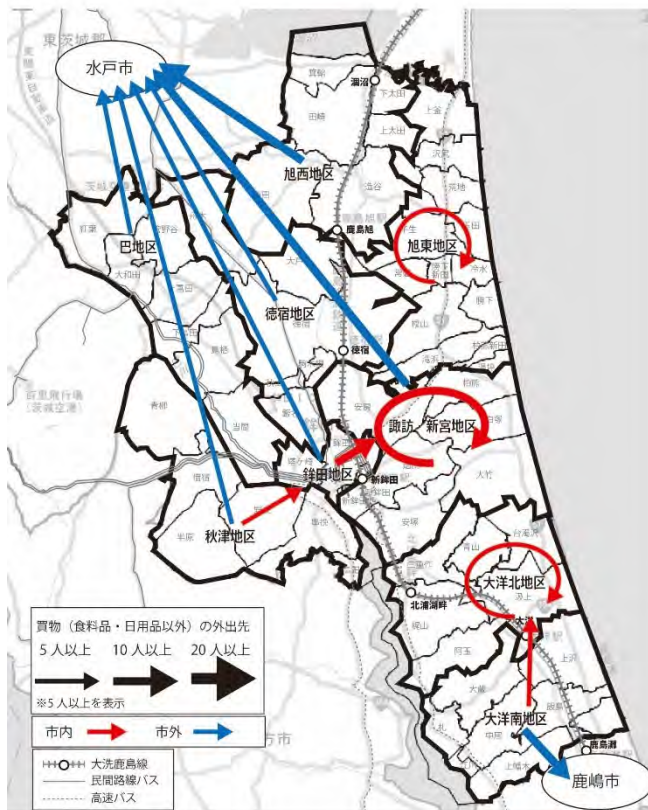


市町村	人数	割合
銚田市	431	91.1%
銚田市外	42	8.9%
合計	473	100.0%

市内大字	人数	割合
滝浜	98	22.7%
塔ヶ崎	55	12.8%
汲上	54	12.5%
舟木	51	11.8%
銚田	37	8.6%
安房	28	6.5%
その他	10	2.3%
5票以下		
大字不明	98	22.7%
合計	431	100.0%

施設名	人数	割合
タイヨービックハウス銚田店	125	22.5%
カスミ	69	12.4%
カスミフードスクエア銚田店	53	9.5%
セイミヤ	47	8.5%
フードマーケットカスミ大洋店	47	8.5%
セイミヤ銚田舟木店	43	7.7%
フーズマーケットハピネ銚田店	33	5.9%
セイミヤ銚田安房店	28	5.0%
ウエルシア	13	2.3%
コメリ	10	1.8%
ホームセンター山新銚田店	10	1.8%
その他10票未満の施設	78	14.0%
合計	556	100.0%

●食料品・日用品以外の買物の移動

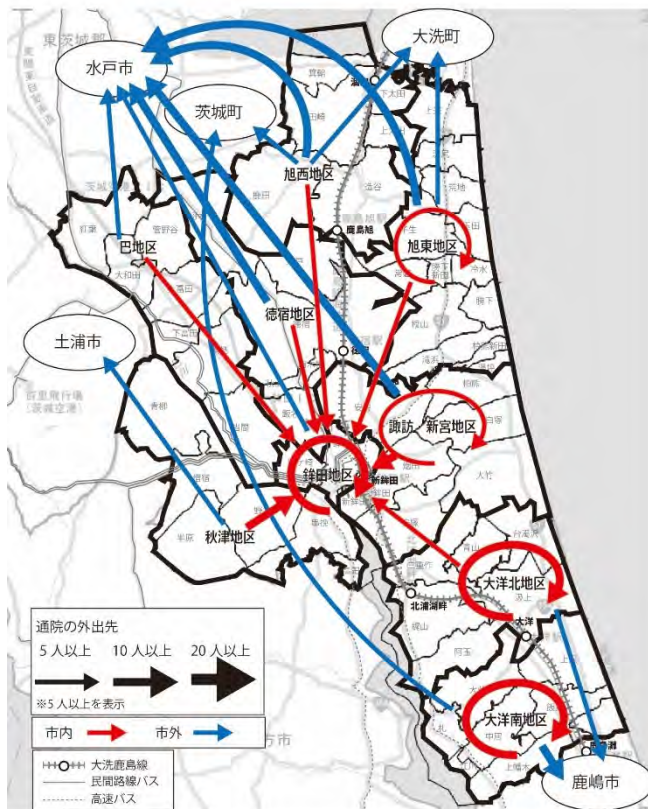


市町村	人数	割合
銚田市	192	63.0%
銚田市外	113	37.0%
合計	305	100.0%

市内大字	人数	割合
安房	77	40.1%
汲上	17	8.9%
銚田	15	7.8%
畑田	14	7.3%
滝浜	14	7.3%
舟木	14	7.3%
塔ヶ崎	10	5.2%
その他	6	3.1%
5票以下		
大字不明	25	13.0%
合計	192	100.0%

施設名	人数	割合
ホームセンター山新銚田店	68	20.0%
イオンモール水戸内原	23	6.8%
コメリ	20	5.9%
カワチ薬品銚田店	18	5.3%
京成百貨店	15	4.4%
しまむら銚田店	14	4.1%
タイヨービッグハウス銚田店	14	4.1%
カスミ	11	3.2%
ヤックスドラッグ銚田店	11	3.2%
セイミヤ	10	2.9%
その他10票未満の施設	136	40.0%
合計	340	100.0%

●通院の移動

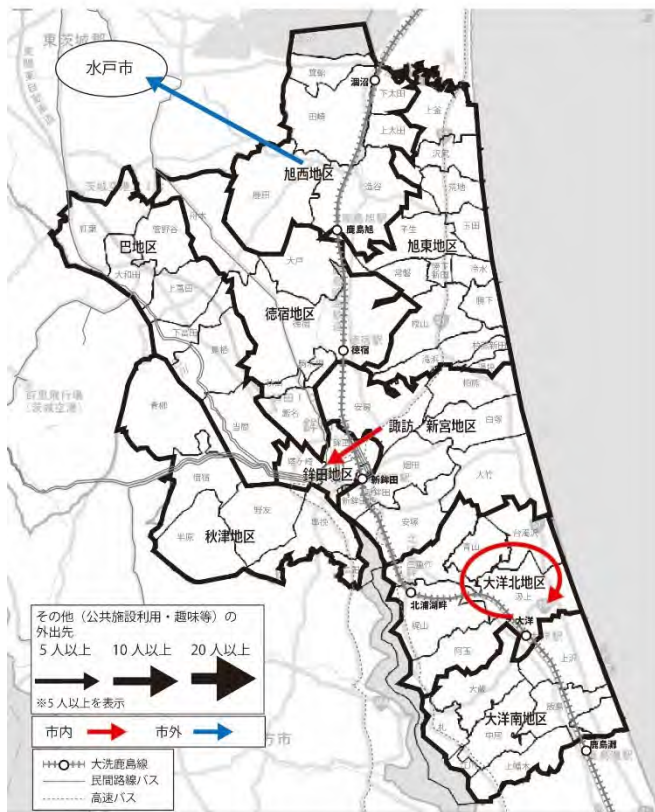


市町村	人数	割合
銚田市	176	46.4%
銚田市外	203	53.6%
合計	379	100.0%

市内大字	人数	割合
銚田	77	43.8%
汲上	35	19.9%
安房	27	15.3%
上幡木	9	5.1%
縦山	9	5.1%
札	6	3.4%
その他	7	4.0%
5票以下		
大字不明	6	3.4%
合計	176	100.0%

施設名	人数	割合
たきもとクリニック	40	9.9%
高須病院	36	8.9%
銚田病院	31	7.7%
水戸赤十字病院	23	5.7%
ハタミクリニック	22	5.4%
水戸医療センター	22	5.4%
小山記念病院	16	4.0%
大洗海岸病院・大洗海岸コアクリニック	13	3.2%
石岡循環器科脳神経外科病院	12	3.0%
土浦協同病院	12	3.0%
なめがた地域医療センター	12	3.0%
たいようクリニック	11	2.7%
その他10票未満の施設	154	38.1%
合計	404	100.0%

● 公共施設利用・趣味等のその他の目的の利用



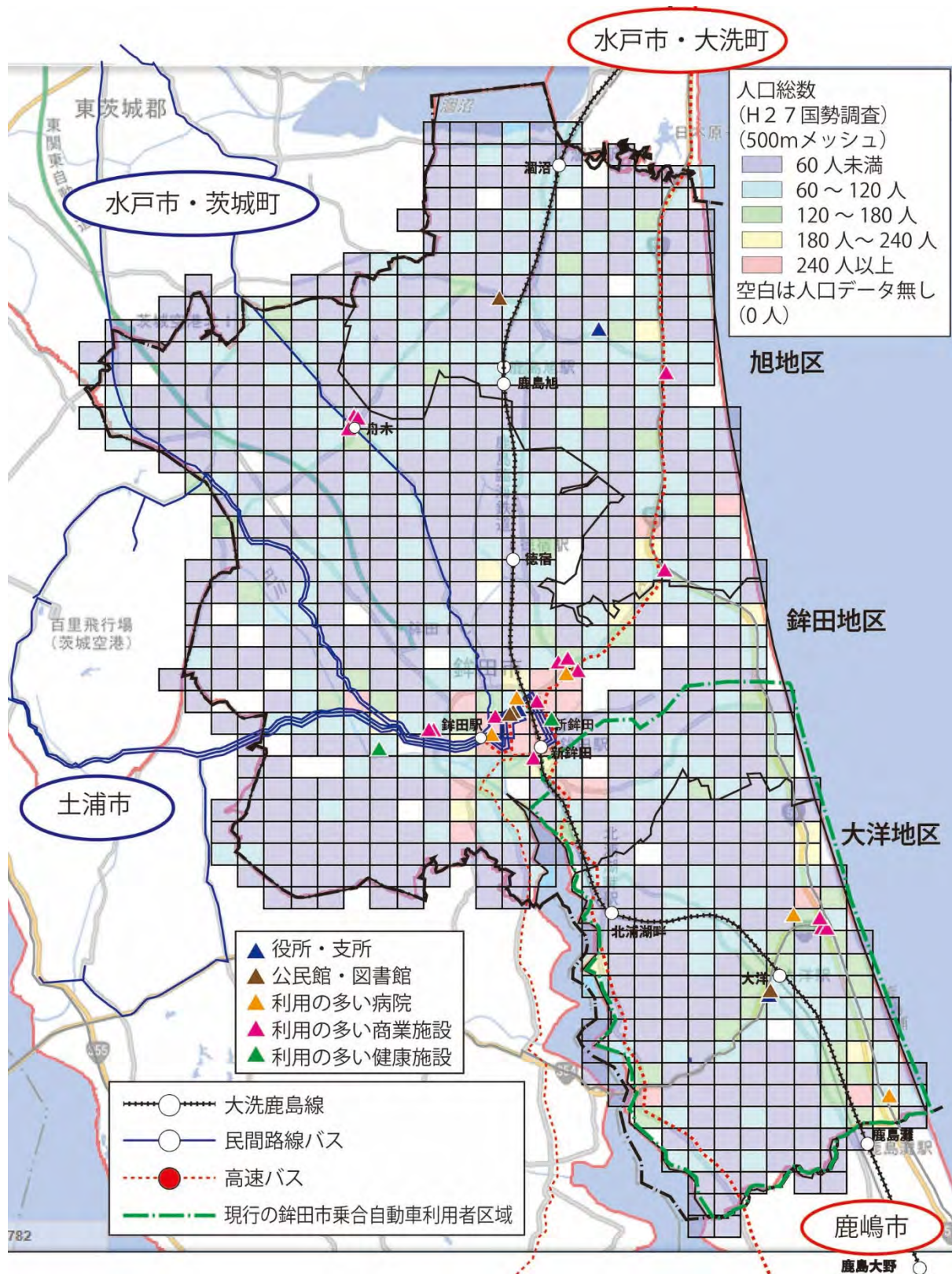
市町村	人数	割合
銚田市	61	51.7%
銚田市外	57	48.3%
合計	118	100.0%

市内大字	人数	割合
銚田	18	29.5%
汲上	12	19.7%
当間	8	13.1%
その他 5票以下	20	32.8%
大字不明	3	4.9%
合計	61	100.0%

施設名	人数	割合
図書館	10	8.2%
大洋公民館	7	5.7%
ほっとパーク銚田	6	4.9%
スポーツプラザ山新銚田	5	4.1%
銚田市役所	5	4.1%
イオンモール水戸内原	4	3.3%
銚田中央公民館	3	2.5%
その他3票未満の施設	82	67.2%
合計	122	100.0%

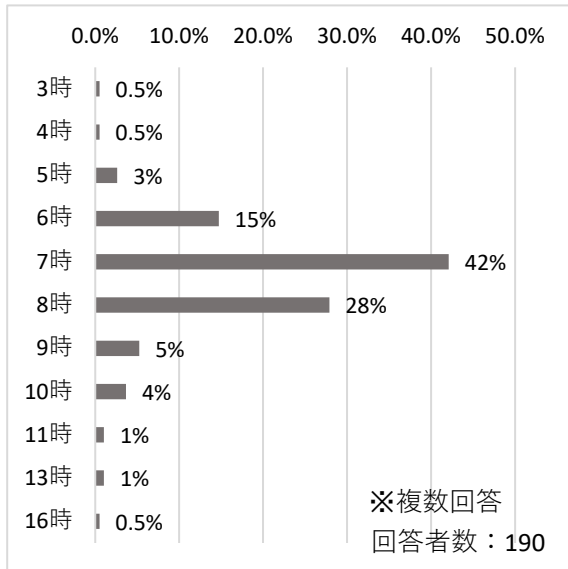
●人口分布と移動の多い施設

利用の多い施設は、新銚田駅周辺に多い。その他にも、舟木や大洋駅北側にも集中する場所がある。

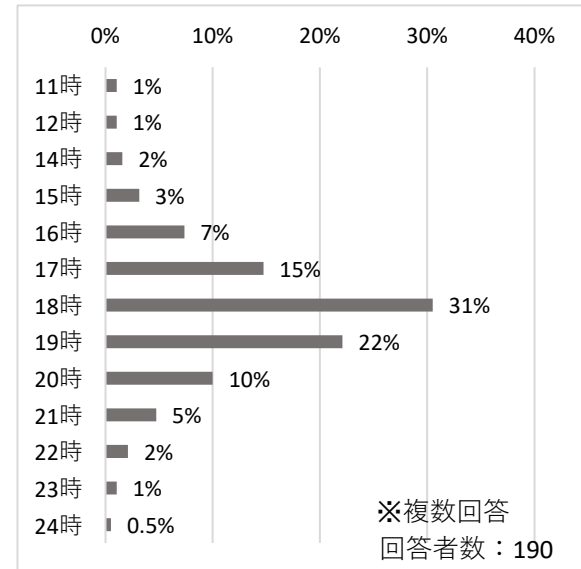


目的ごとに外出時刻と帰宅時刻のピークは異なる。

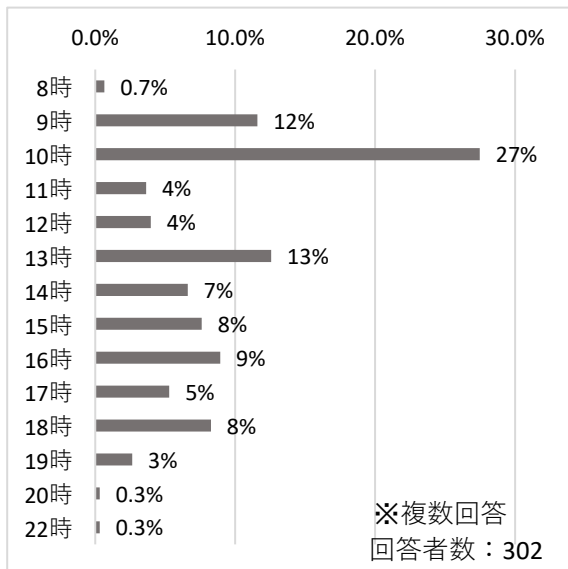
●通勤・通学の外出時刻



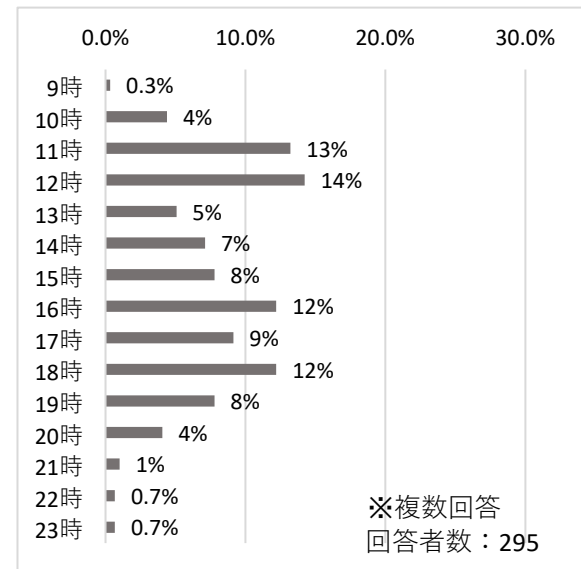
●通勤・通学の帰宅時刻



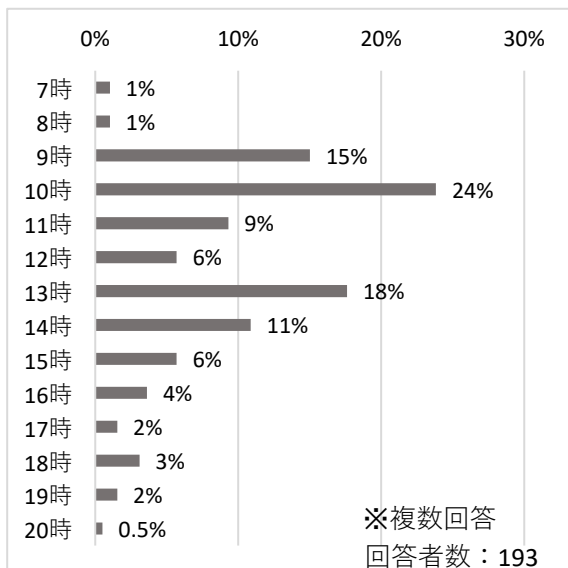
●食料品・日用品の買物の外出時刻



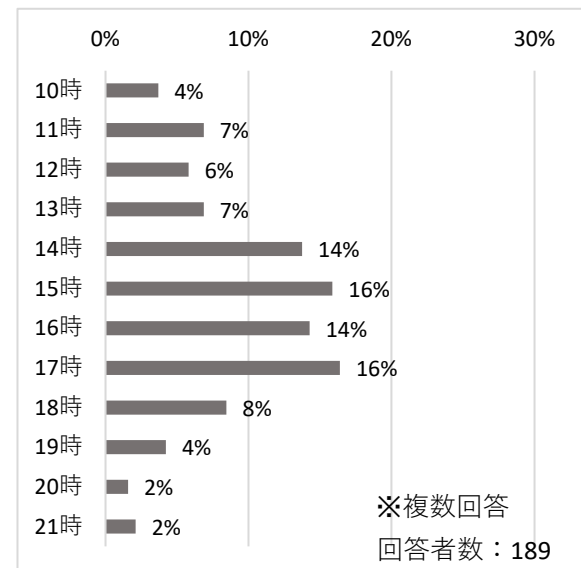
●食料品・日用品の買物の帰宅時刻



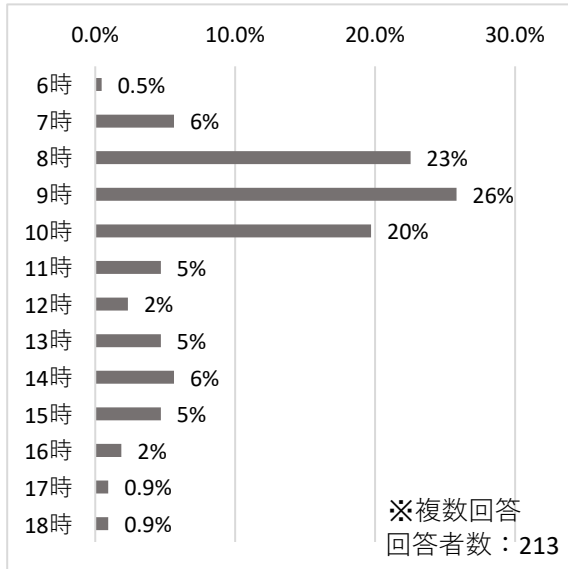
●食料品・日用品以外の買物の外出時刻



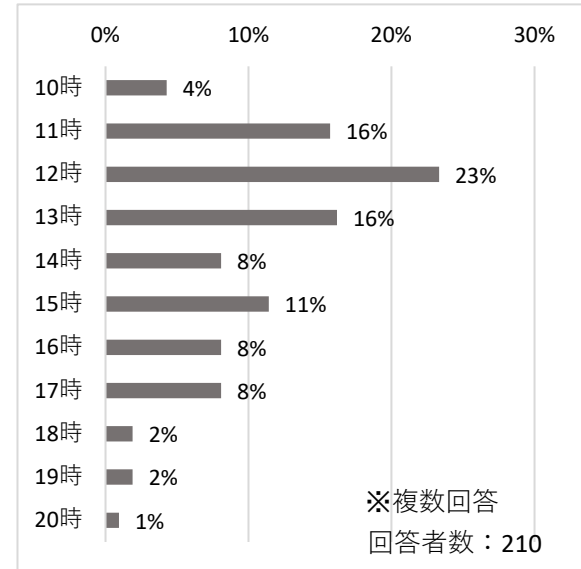
●食料品・日用品以外の買物の帰宅時刻



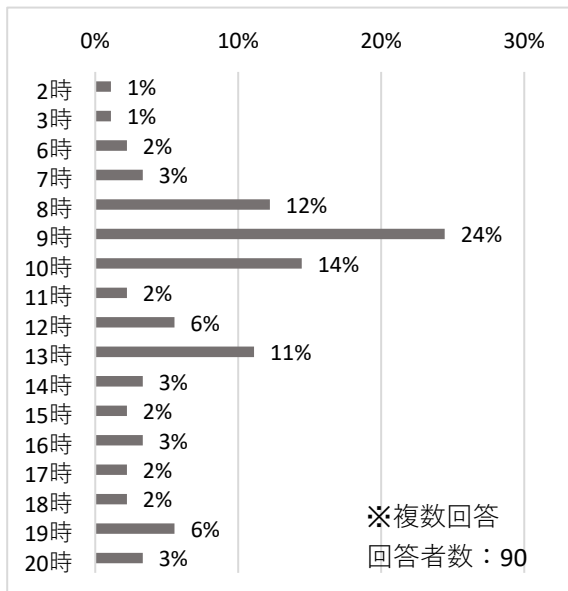
●通院の外出時刻



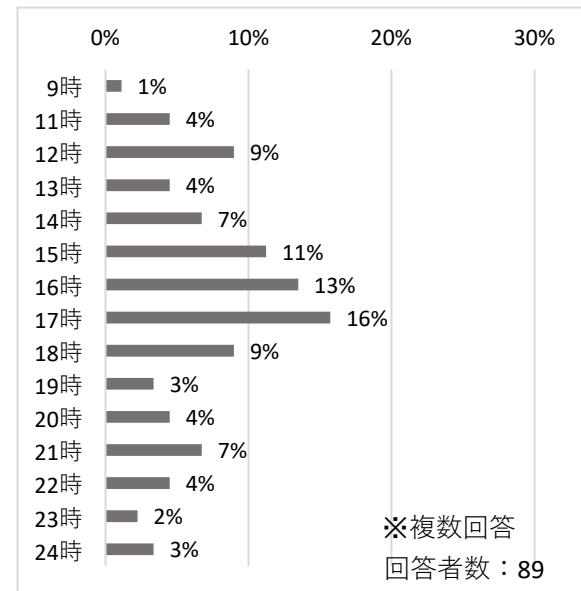
●通院の帰宅時刻



●その他の目的の外出時刻



●その他の目的の帰宅時刻



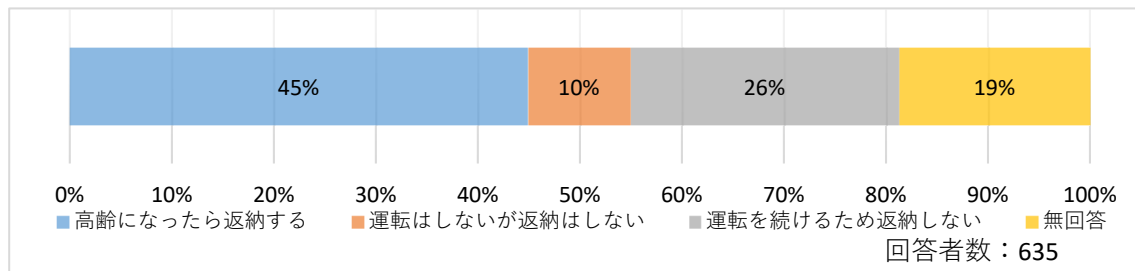
2) 市民の将来の移動についての考え

今後、運転しない人の増加が見込まれ、病院や買物先までの移動手段の確保が必要とされている。

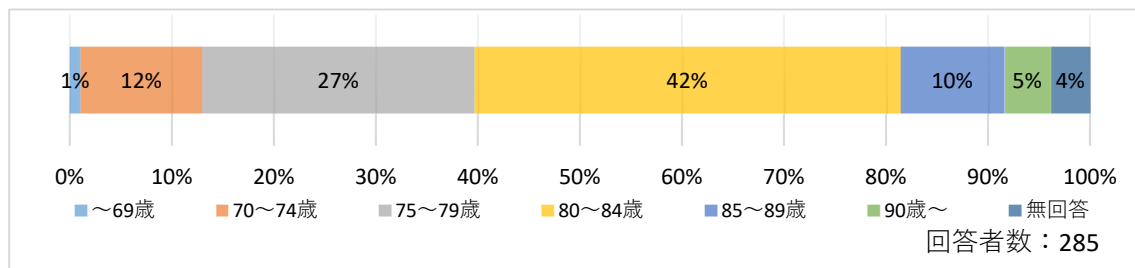
高齢になったときに運転免許証を返納する人が45%であり、運転はしないが返納はしない人が10%いる。運転免許証を返納すると答えた人の返納想定年齢は80～84歳が多い。今後高齢化に伴い運転しない人の増加が見込まれる。

運転免許証を返納するために、病院や買物先までの移動手段の確保が必要とされている。運転しない人でも生活できるように、銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた交通弱者の移動手段の確保が求められている。

●高齢になったときの自動車・バイクの運転免許証返納の考え



●運転免許証を返納すると答えた方の返納想定年齢

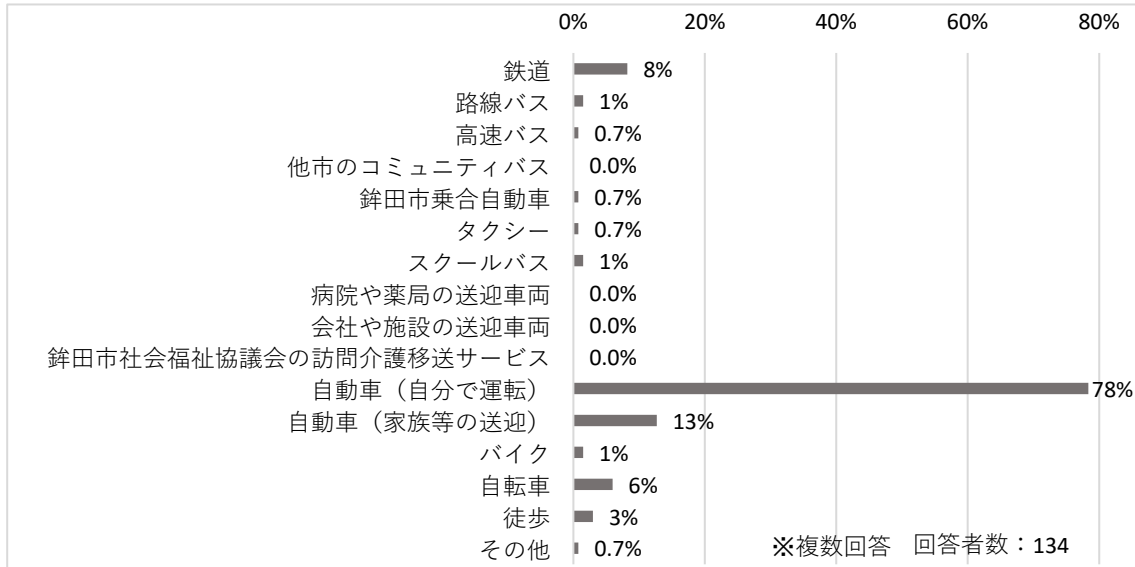


3)市民の公共交通の利用実態

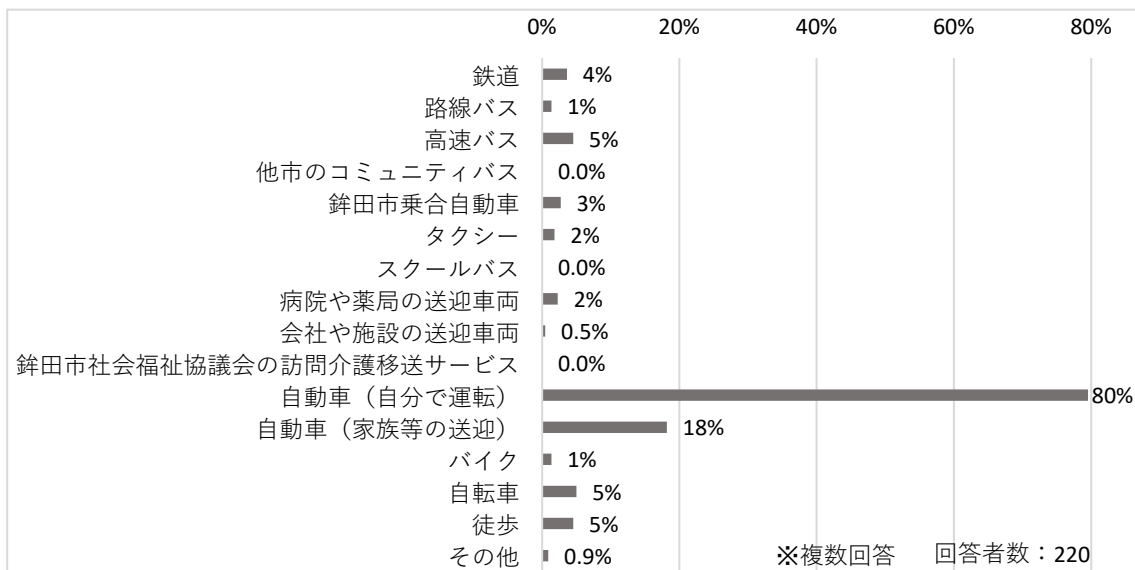
自分で運転する自家用車や家族等の送迎の利用が多く、公共交通の利用は少ない。

通勤・通学、食料品や日用品の買物、食料品や日用品以外の買物、通院、その他のいずれの目的でも交通手段は、約8割が自分で運転する自家用車を利用しており、1~2割が家族等の送迎を利用し、現状では公共交通の利用は少ない状況である。

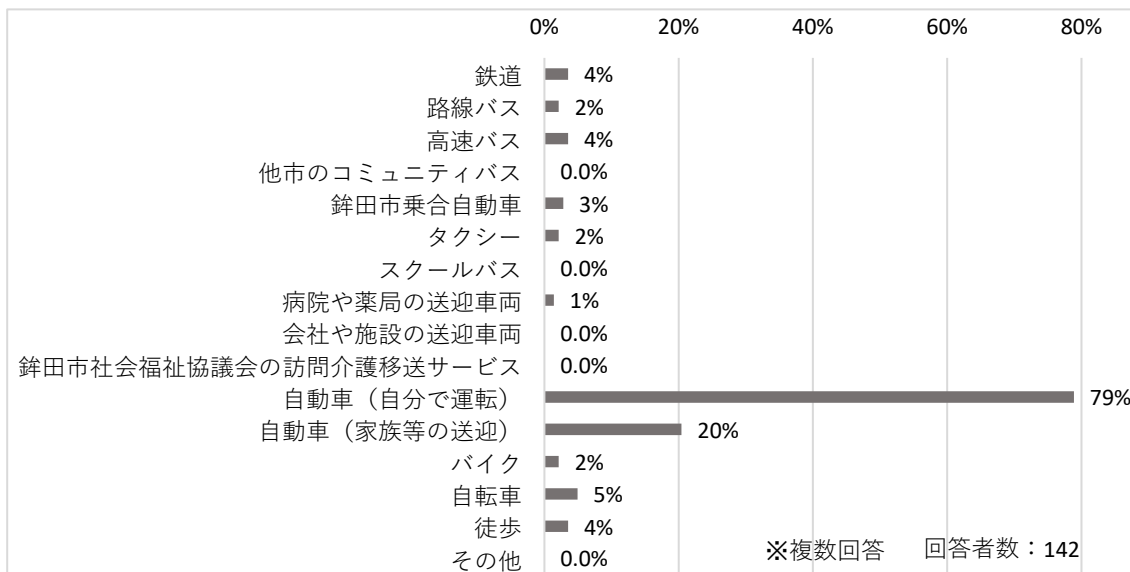
●通勤・通学の交通手段



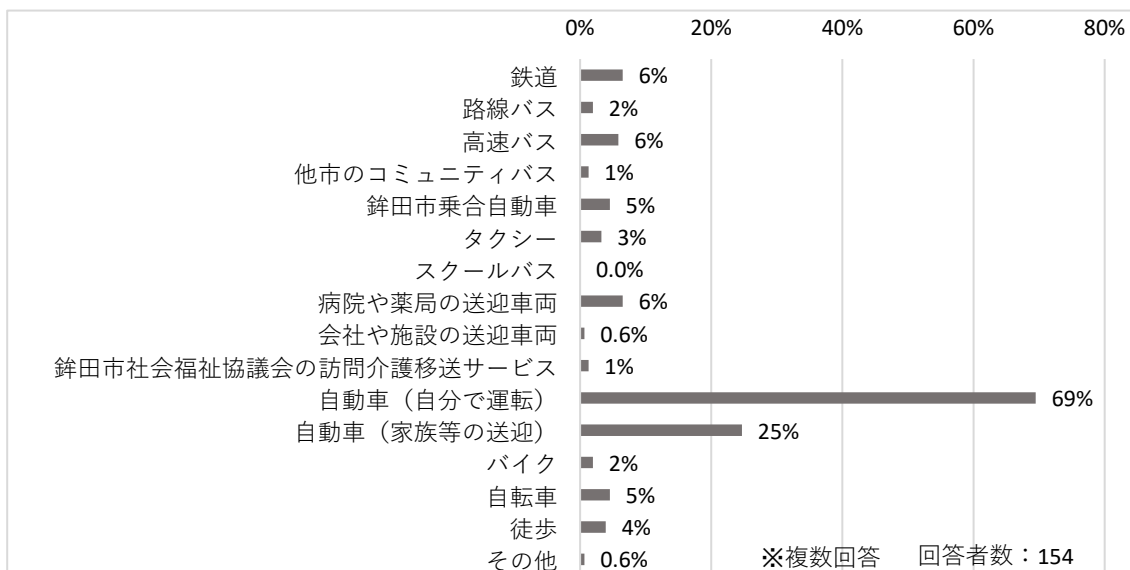
●食料品・日用品の買物の交通手段



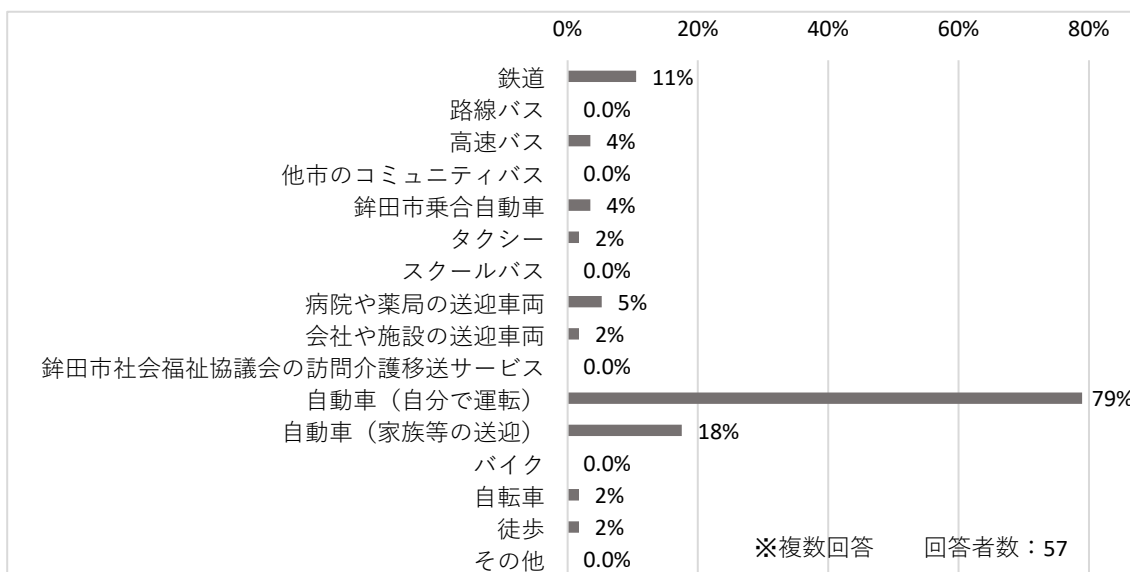
●食料品・日用品以外の買物の交通手段



●通院の交通手段

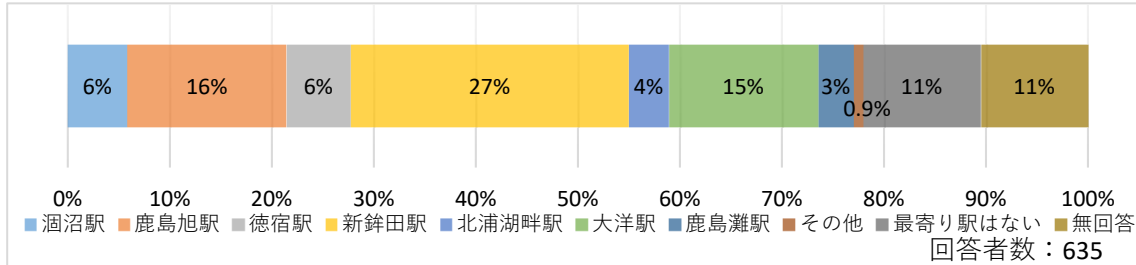


●その他の目的の交通手段

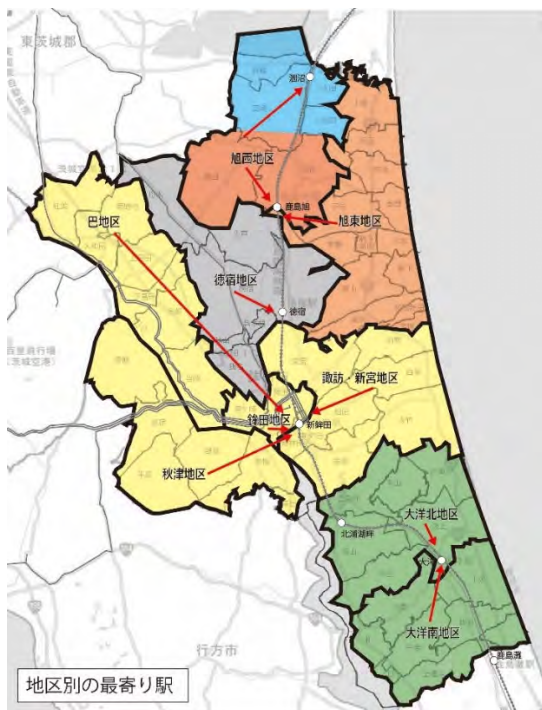


鉄道の最寄り駅は、新銚田駅、鹿島旭駅、大洋駅が多いが、最寄り駅がない人も1割いる。駅までの移動手段は自分で運転する自動車や家族等の送迎が9割を超える地域も多い。また、駅までの所要時間は10～19分が多い。駅までの移動手段の確保が必要である。

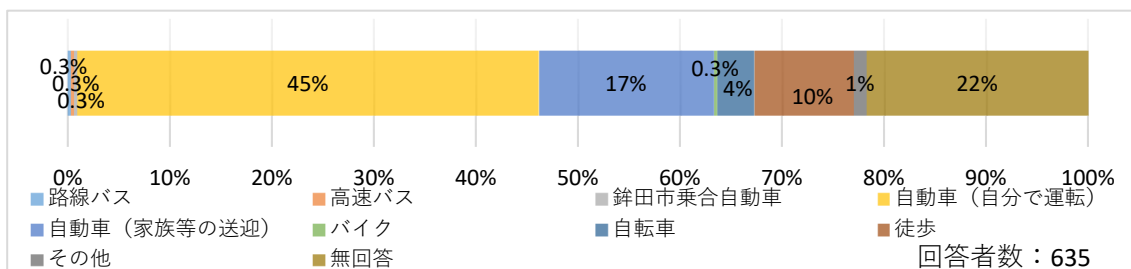
●最寄り駅



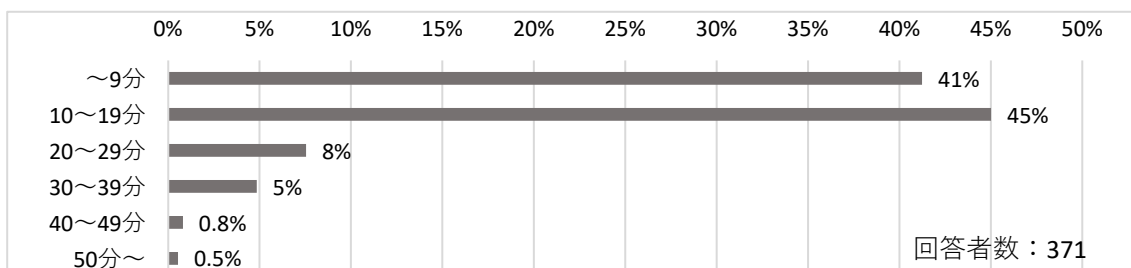
●居住地区別の利用の多い駅



●最寄り駅までの交通手段

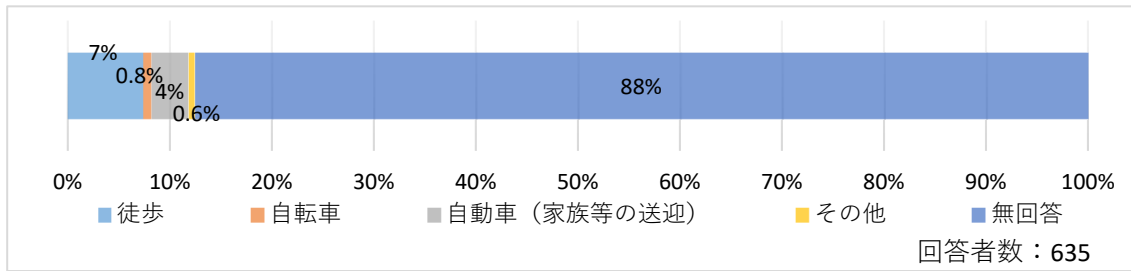


●最寄り駅までの所要時間

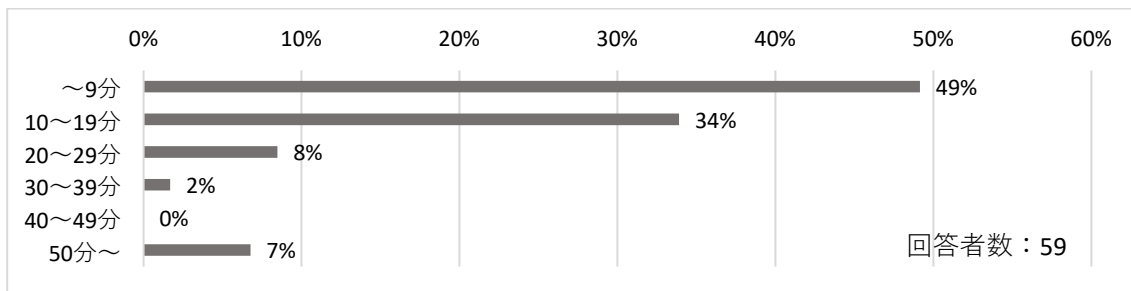


路線バスのバス停は乗車、降車ともに銚田駅が最も利用されている。バス停までの移動手段は徒歩が最も多く、家族等の送迎の人もいる。バス停までの所要時間は10分未満が多い。

●最寄りバス停までの交通手段



●最寄りバス停までの所要時間

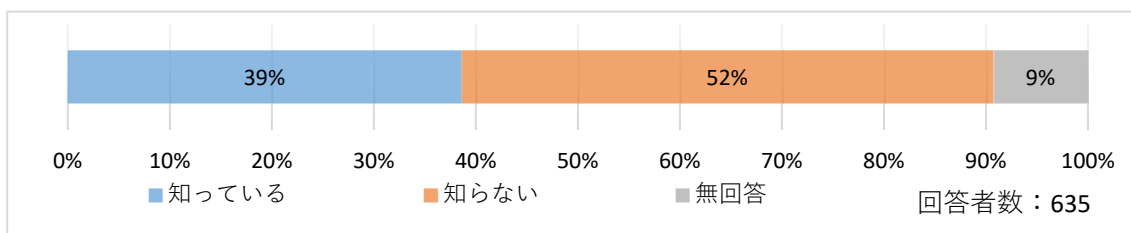


4) 銚田市乗合自動車の認知度

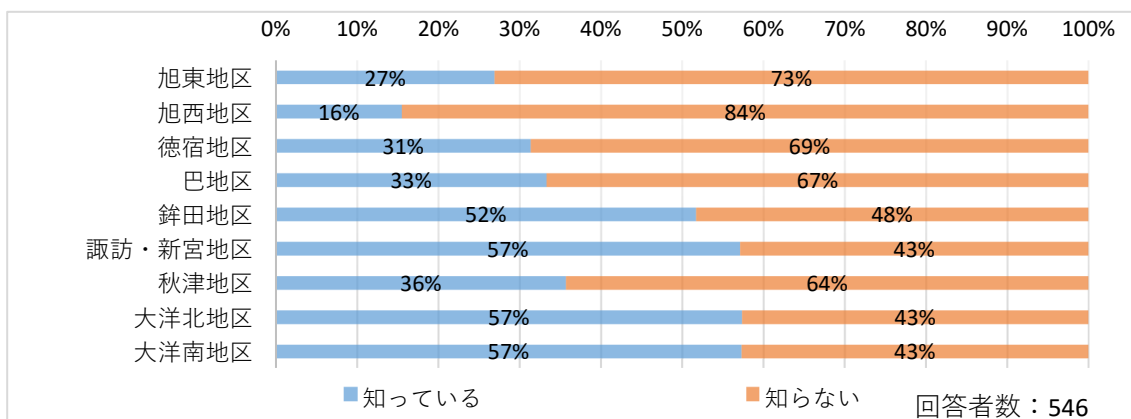
銚田市乗合自動車の利用方法の周知が必要とされている。

銚田市乗合自動車の全市での認知度は4割であり、利用対象区域の大洋地域では6割であった。しかし、大洋地域で利用対象者だが利用者登録していない人が5割を超えている。また、銚田市乗合自動車を利用しやすくするために、利用方法の周知が必要と考える人が6割と多い。銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報や周知活動により認知度を高めるとともに、利用促進の取組が必要である。

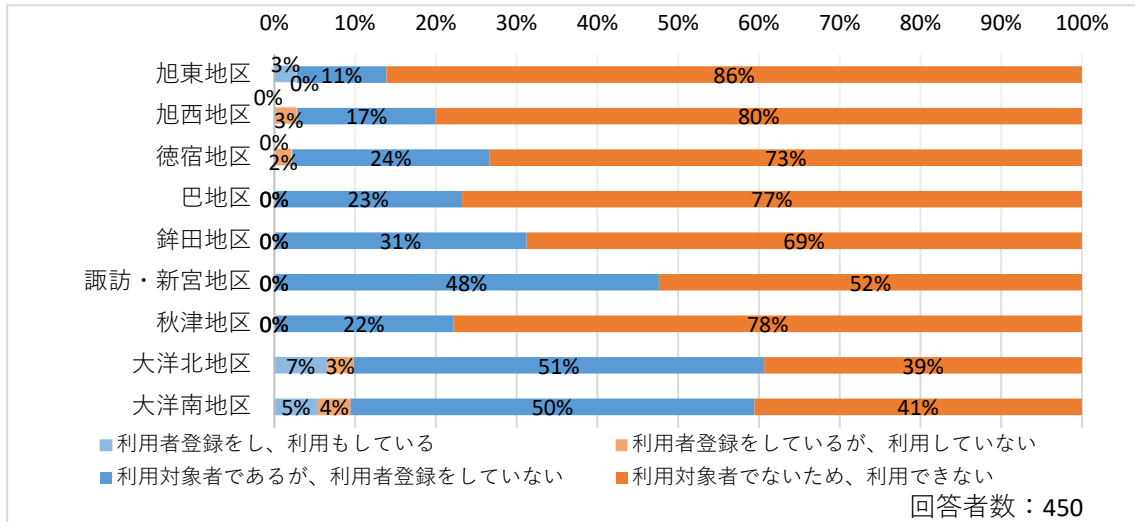
●銚田市乗合自動車の認知度



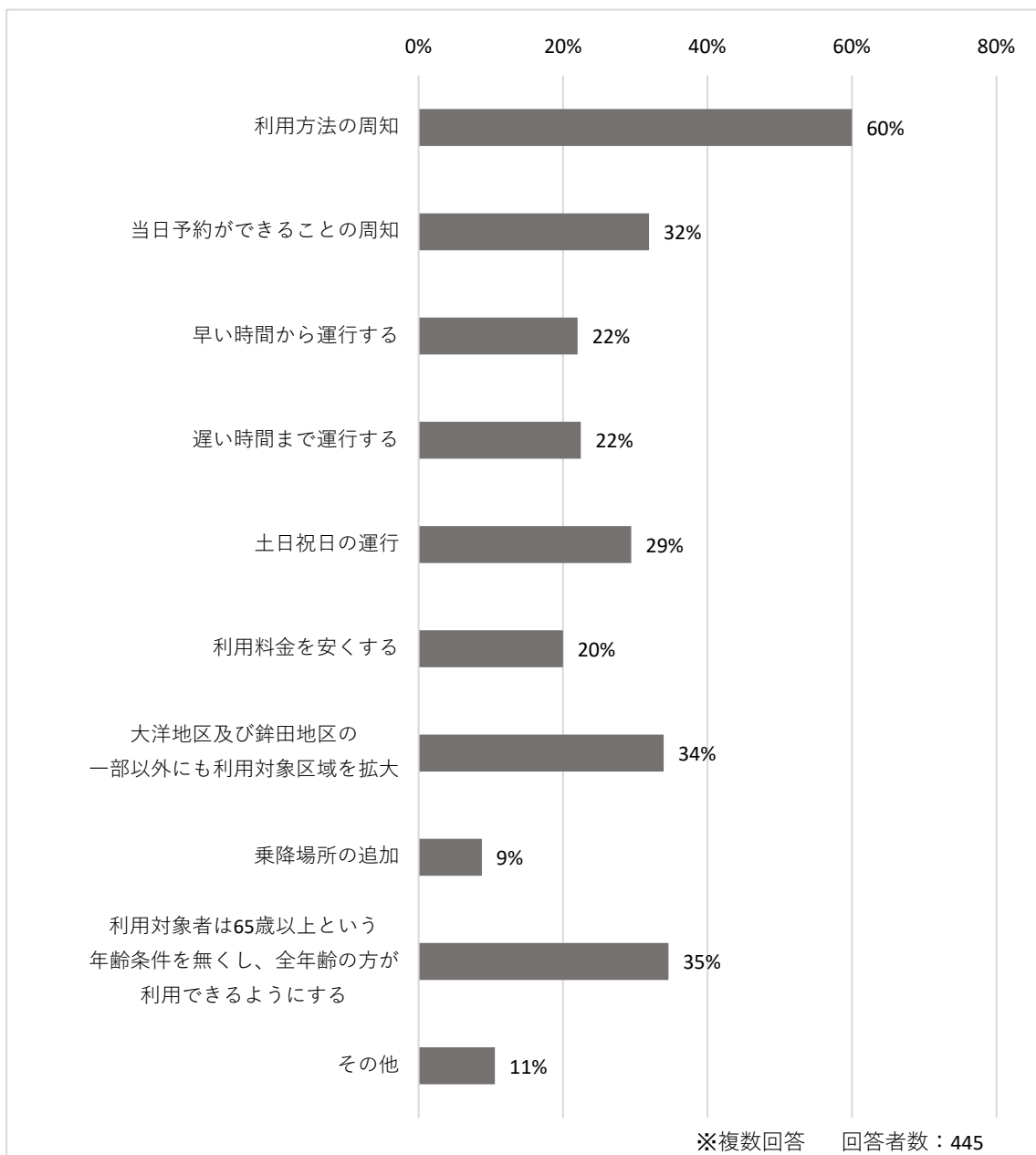
●居住地区別の銚田市乗合自動車認知度



●居住地区別の銚田市乗合自動車の利用



●銚田市乗合自動車を利用しやすくする条件

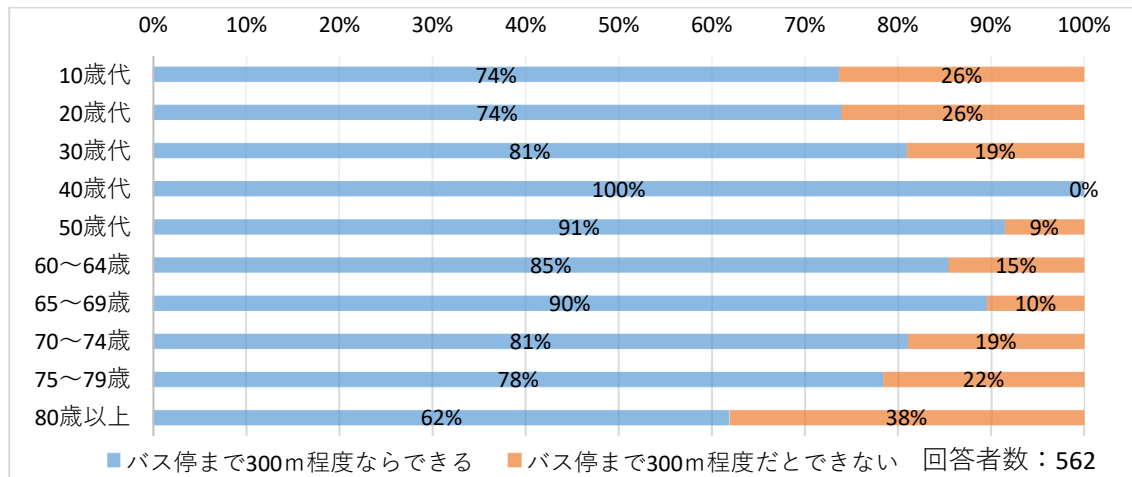


5) 市民の公共交通の利用条件

駅やバス停までの移手段の確保、公共交通の利便性改善、情報の周知が望まれている。

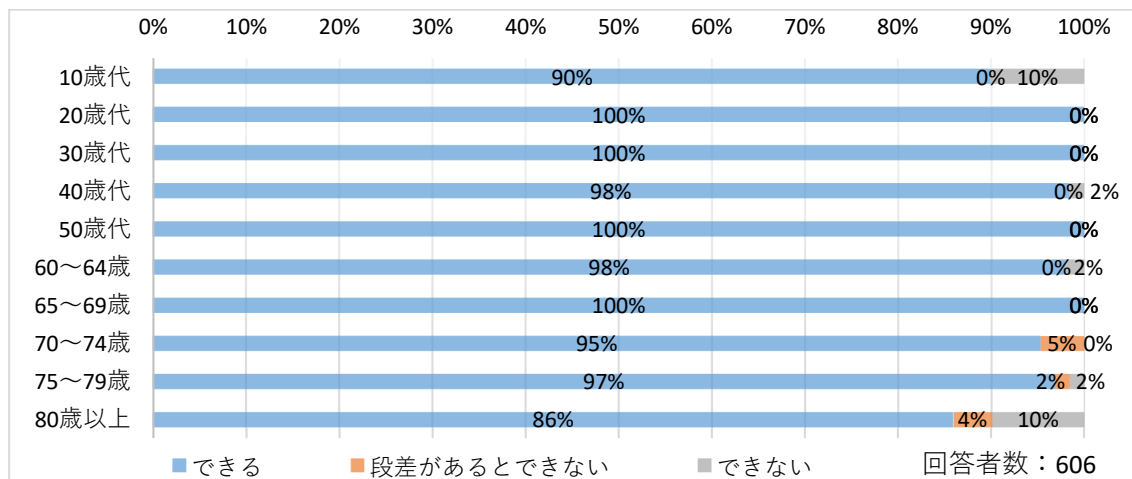
300m程度のバス停まで歩いて移動できない人が15%いる。特に、10～20歳代と70歳以上に多く、80歳以上では4割がバス停まで歩いて移動できない。バス停までの移手段やバス以外の交通手段も検討する必要がある。

●年齢別のバス停までの移動の可否



自宅前に車両がきた場合、約9割が自力で乗車できるが、70歳以上では段差があると自力で乗車できない人がいる。デマンド型乗合タクシーの車両のバリアフリー⁵化が望まれる。

●年齢別の自宅前に車両がきた場合、自力での乗車可否



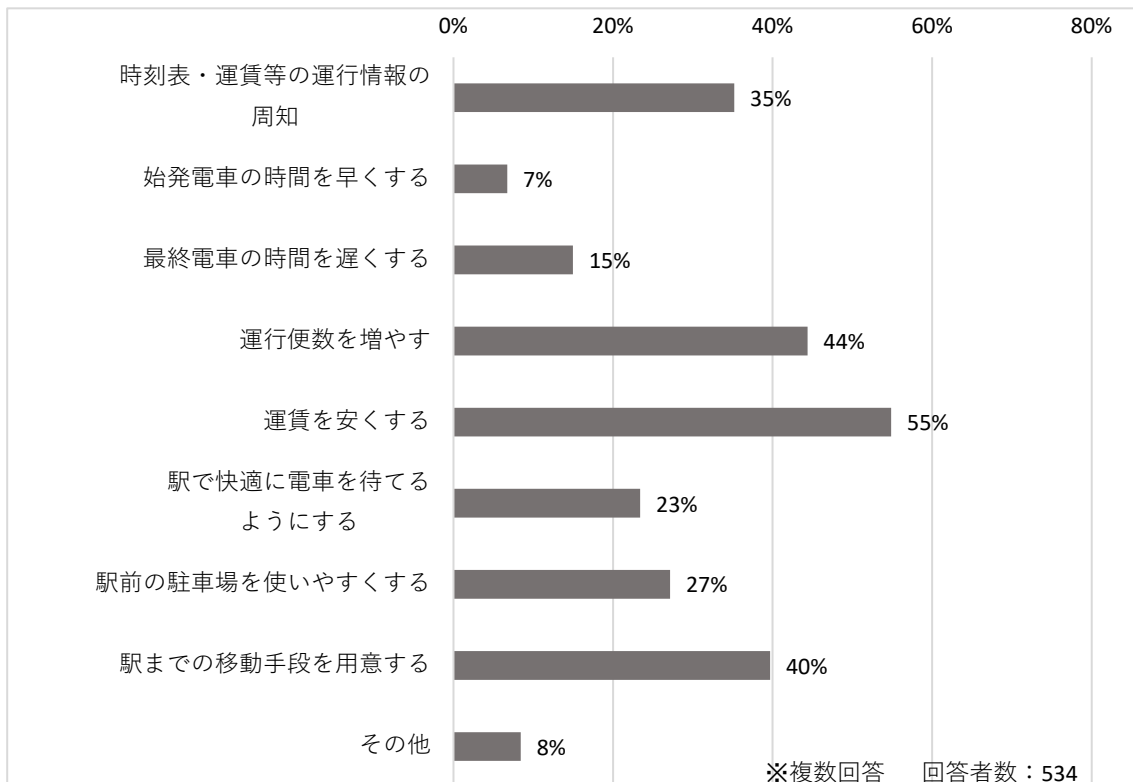
鉄道や路線バスを利用しやすくするために、運賃を安くすること、運行便数を増やすこと、時刻表・運賃等の運行情報の周知が多くの人に望まれている。また、鉄道では駅までの移手段の確保も多くの人に望まれている。

銚田市乗合自動車を利用しやすくするために、利用方法の周知に加え、利用対象年齢の制限の撤廃や利用対象区域の拡大が望まれている。銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも

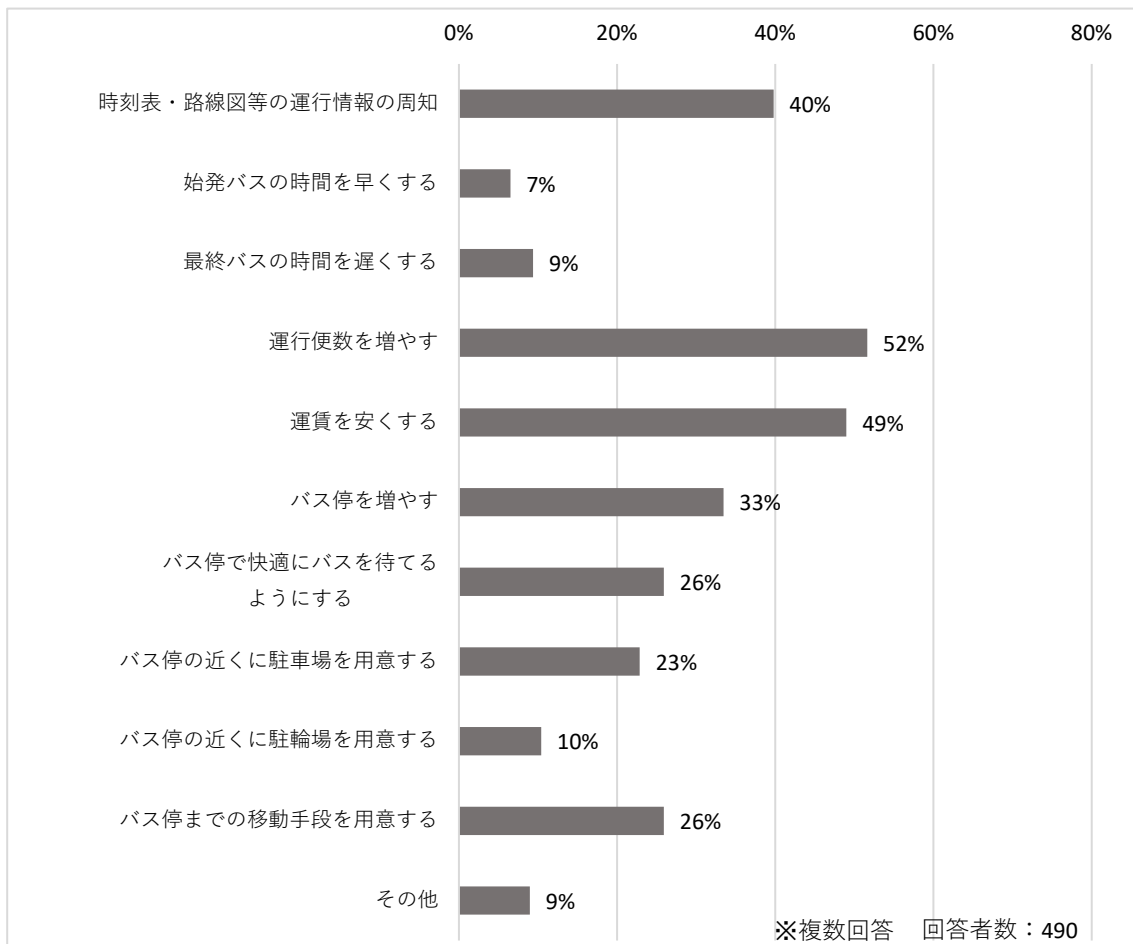
⁵ 高齢者、障がい者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去するという考え方。

挙げられていた銚田市乗合自動車(デマンド型乗合タクシー)の利便性改善に努める必要がある。

●鉄道を利用しやすくする条件



●路線バスを利用しやすくする条件

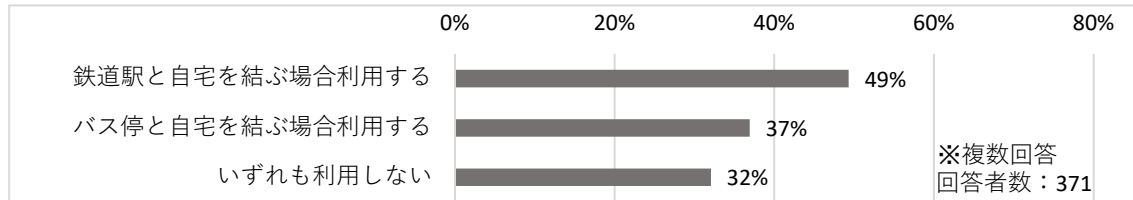


6) コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの利用可能性

駅やバス停と自宅近くを結ぶ公共交通や、病院やスーパーへ行く公共交通のニーズがある。

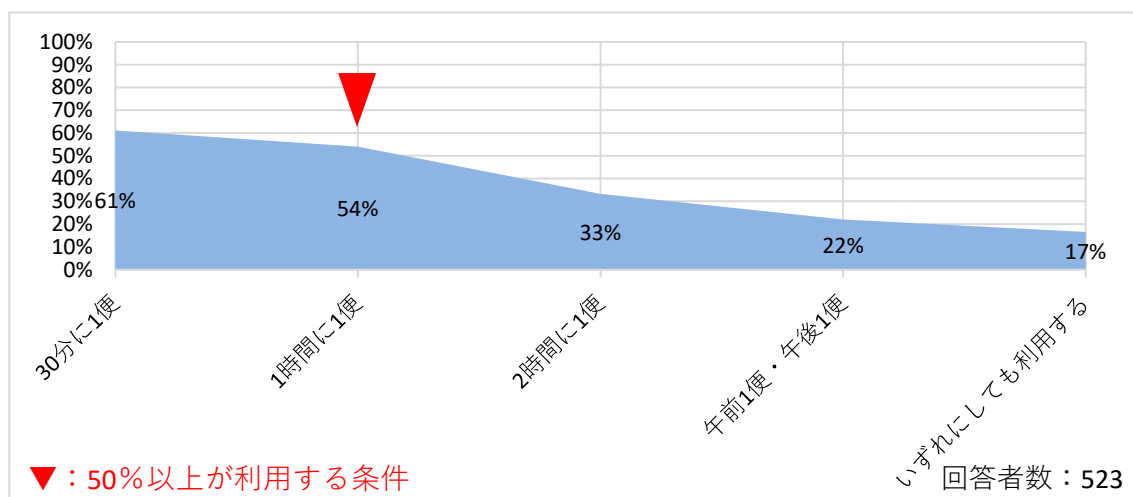
鉄道駅と自宅の近くを結ぶ公共交通が運行した場合利用する人が5割、バス停と自宅の近くを結ぶ公共交通が運行した場合利用する人が4割である。

●コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーが運行した場合の利用可能性

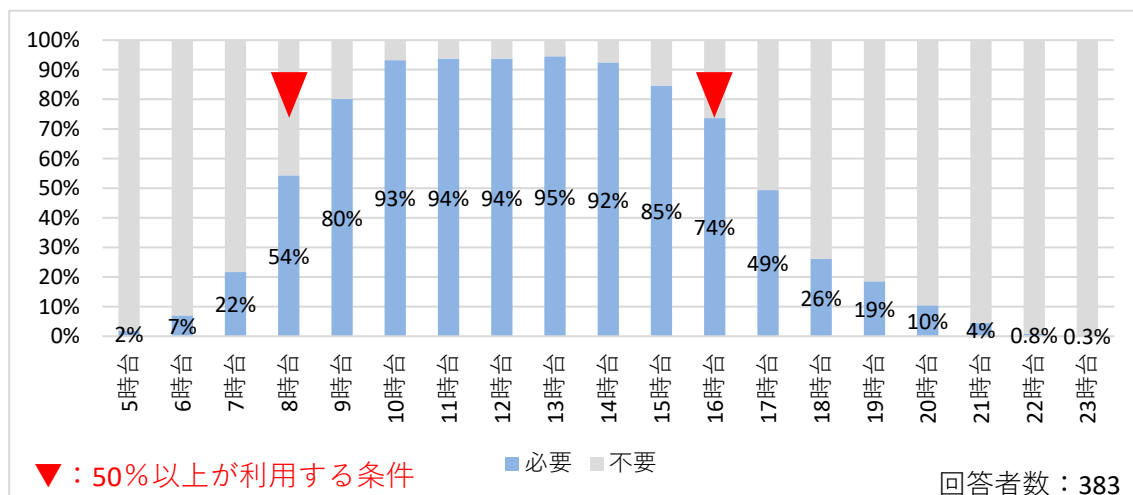


50%以上の人が望むコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの利用条件は、運行間隔は1時間に1便、運行時間帯は8時台から16時台まで、乗り場までは徒歩5分以内、片道運賃は150円であった。現状のバス路線網ではバス停まで徒歩5分以内の地域は限られている。市域の広い本市において乗り場まで徒歩5分以内のサービス水準を目指す場合、デマンド型乗合タクシーの運行区域拡大が現実的である。

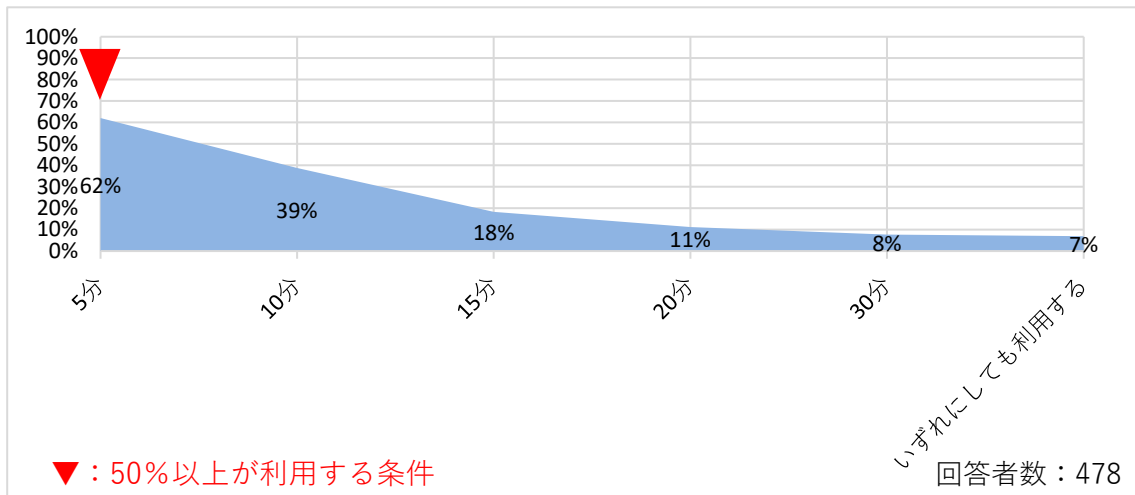
●最低限必要な運行間隔の条件



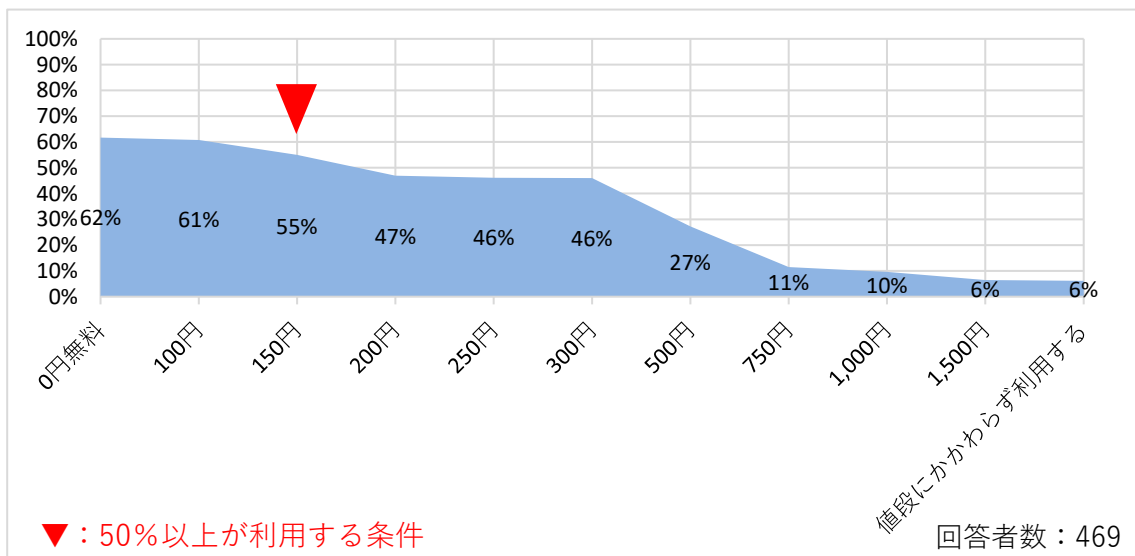
●必要な運行時間帯の条件



●乗り場までの徒歩時間の限度の条件

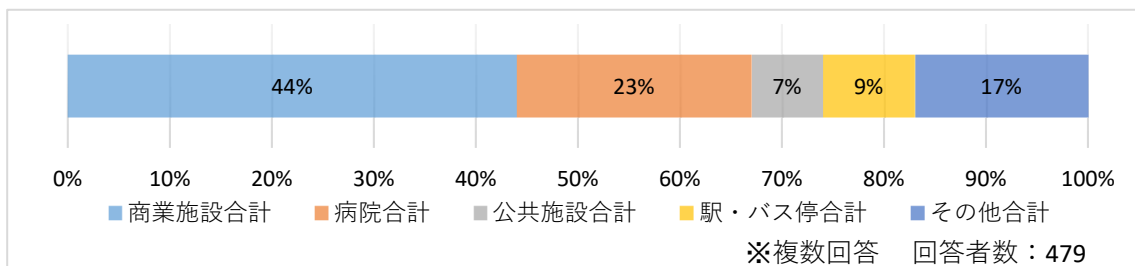


●片道運賃の限度額の条件



コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーで行きたい場所は、病院、スーパーが多かった。市民の日常の移動特性として、通院先は区内や、各地区から銚田地区への移動が多い。また、市北部から水戸市へ、旭地区から大洗町へ、秋津地区から土浦市へ、大洋地区から鹿嶋市への移動もある。食料品・日用品の買物先は、区内の移動に加えて、近隣地区から旭東地区、銚田地区、大洋北地区への移動も多い。大洋南地区は鹿嶋市への移動もある。地区によって移動先が異なるため、新たな公共交通を導入する場合、地区別に市民ニーズを考慮してサービス水準を検討する必要がある。

●コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーで行きたい場所

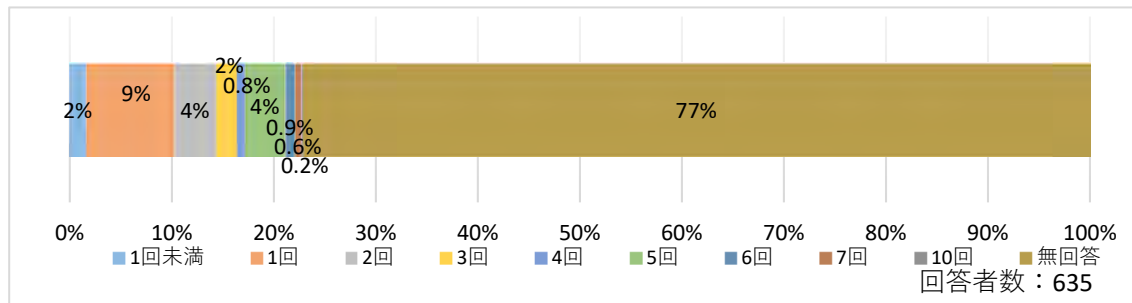


7) 市民の家族等の送迎状況と意識

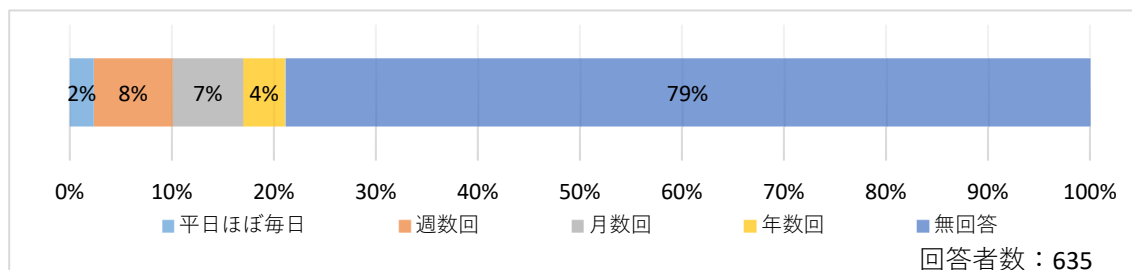
同居する家族による送迎が多い。送迎について仕方がないと考える人が多い。

家族等を送迎する人、送迎される人はともに約2割である。

●家族等を送迎する頻度

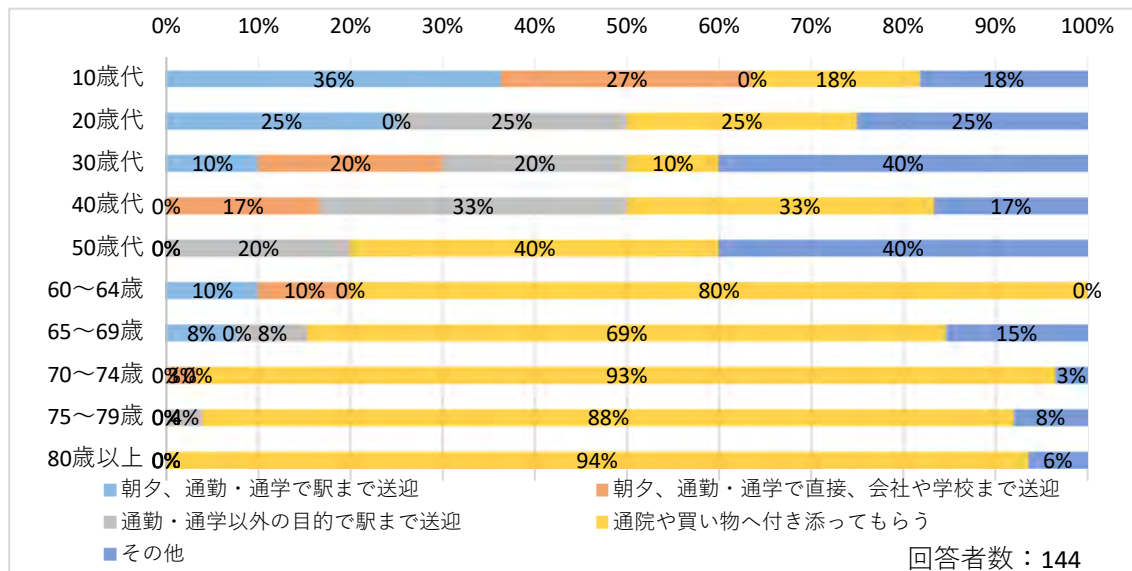


●家族等に送迎してもらう頻度



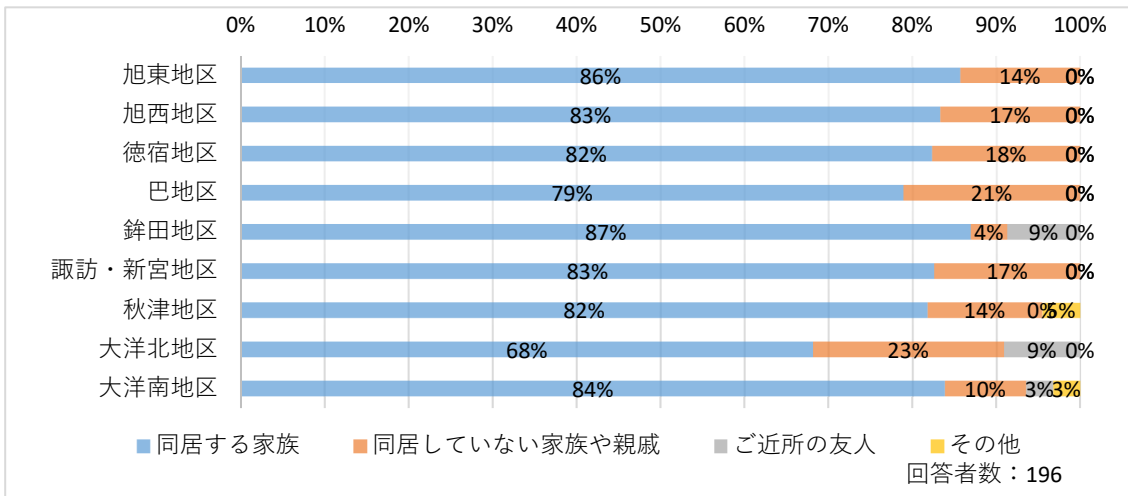
送迎の目的は、若年層は朝夕の通勤・通学で駅や直接会社・学校までの送迎が多く、高齢者は通院や買物への送迎が多い。

●送迎してもらう人の年齢別の主な送迎の目的



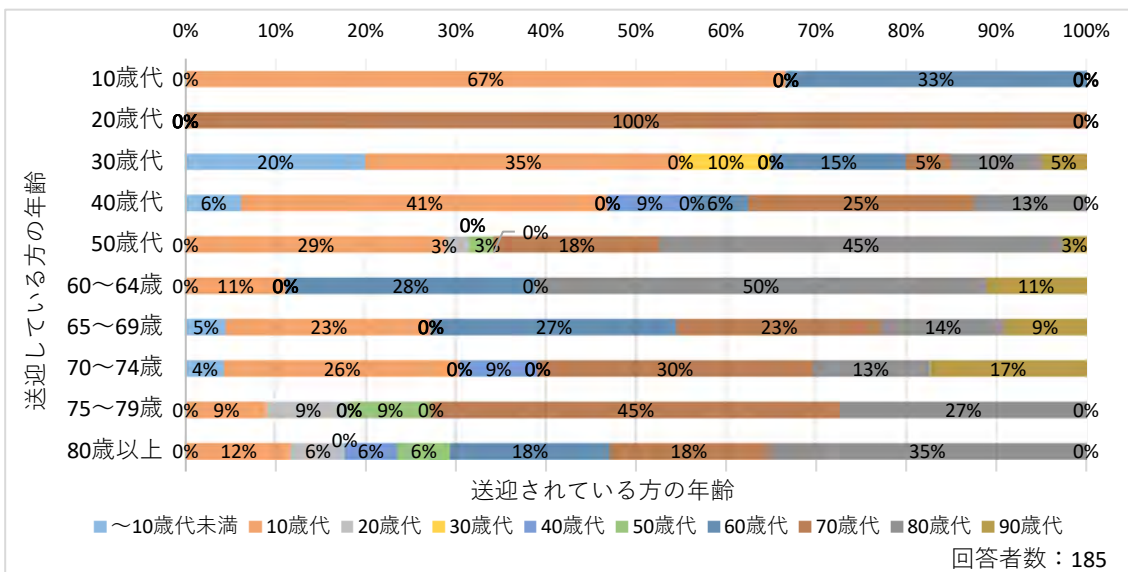
送迎する人とされる人の関係は、同居する家族が多い。大洋地区等の一部の地域では、65歳以上の高齢者をご近所の友人の70歳以上の高齢者を送迎している。

●送迎する人の居住地区別の送迎してあげている方との関係



送迎する人とされる人の年齢の関係は、30～40歳代による10歳代の送迎（子どもの送迎）、50～64歳による80歳以上の送迎（高齢の親の送迎）、30歳代以上で同年代による同年代の送迎（夫婦・兄弟の送迎）が確認できた。

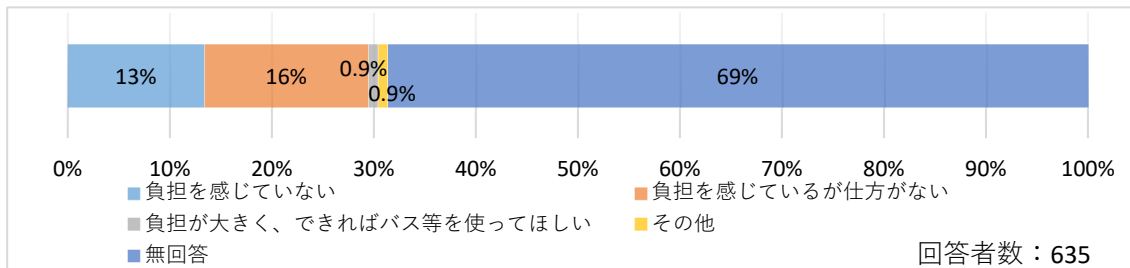
●送迎している方の年齢と送迎されている方の年齢の関係



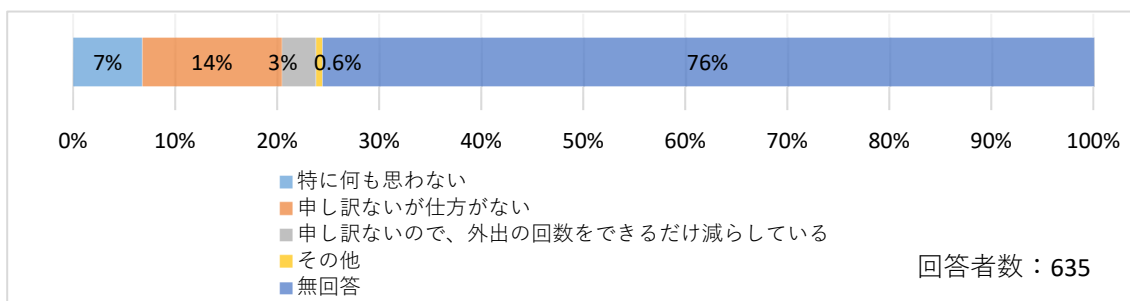
送迎する人は負担を感じているが仕方がないと考えている人が多く、送迎される人は申し訳ないが仕方がないと考えている人が多い。送迎される人の中には申し訳ないので外出の回数をできるだけ減らしている人も幅広い世代でいる。

幅広い世代を対象とした送迎に頼らなくても移動可能な交通手段の検討が必要である。

●家族等を送迎することについての思い



●家族等に送迎してもらおうことについての思い



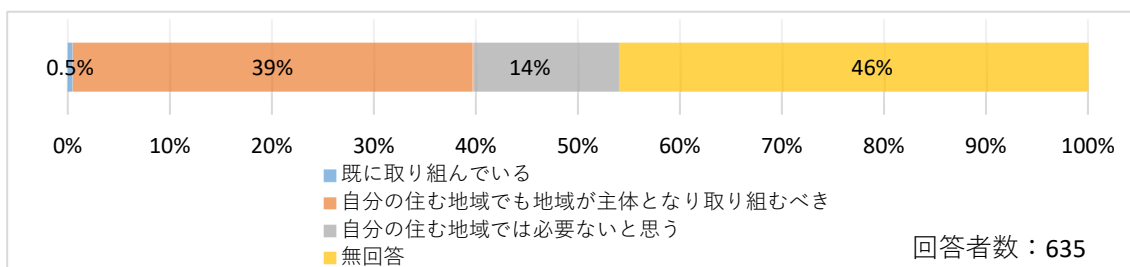
8) 市民の地域での助け合いによる送迎についての意識

地域での助け合いによる送迎に自分の住む地域でも取り組むべきと考える人が多い。

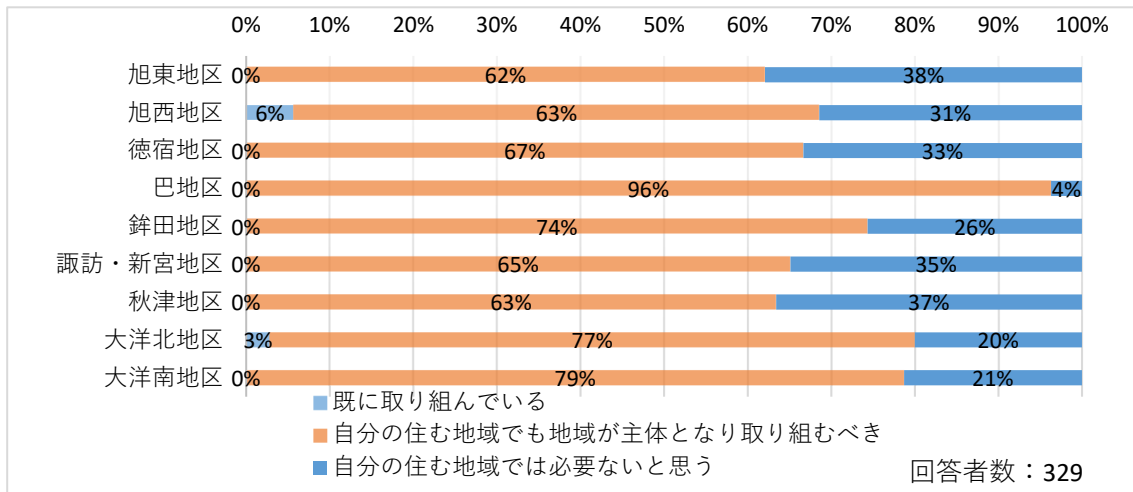
地域での助け合いによる送迎に自分の住む地域でも取り組むべきと考える人が多い、特に巴地区で必要性が高い。旭西地区や大洋地区では既に取り組んでいる人がいる。送迎してもらいたい人の居住地区は旭西地区、巴地区、秋津地区が多く、年齢層は75歳以上が多い。送迎しても良い人の居住地区は、大洋南地区や銚田地区が多く、旭東地区や巴地区では少ない。送迎しても良い人の年齢層は20歳代や60～64歳が多い。

送迎してもらいたい人が多い地域で送迎しても良い人が多い訳ではなく、地区を超えた送迎システムの検討が必要とされる。銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた地域や民間施設等の共助の機運の醸成が必要となる。

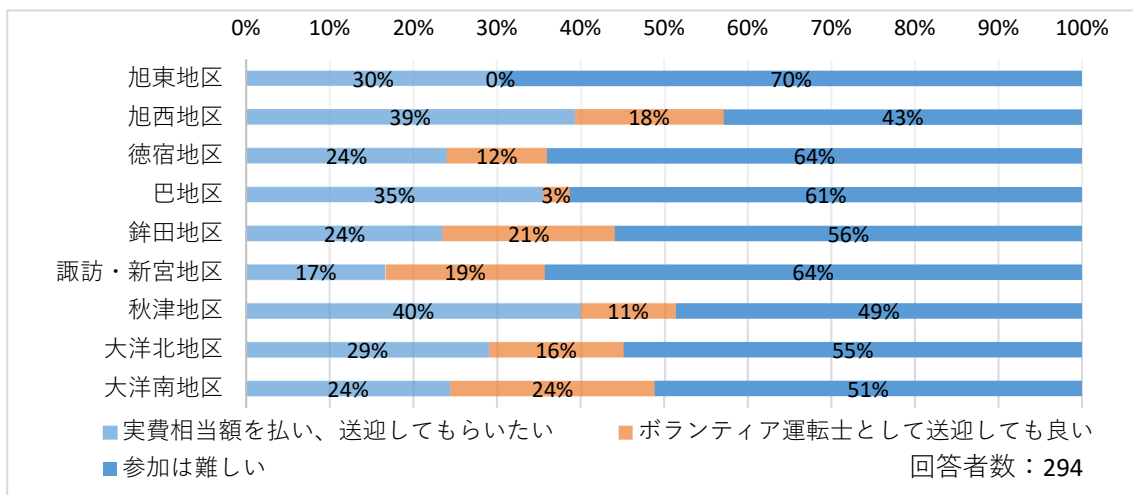
●地域での助け合いによる送迎の必要性



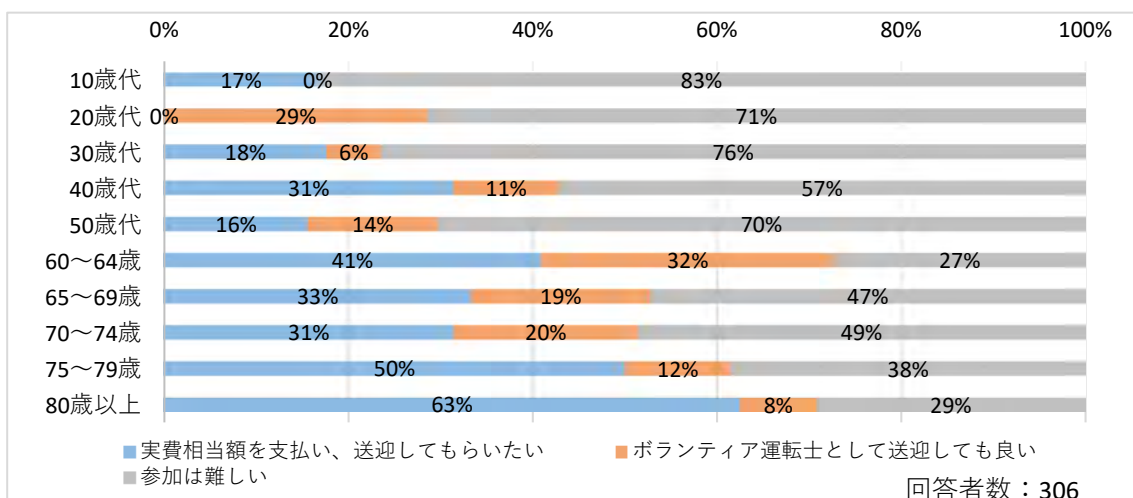
●居住地区別の地域での助け合いによる送迎の必要性



●居住地区別の地域での助け合いによる送迎への参加意識



●年齢層別の地域での助け合いによる送迎への参加意識



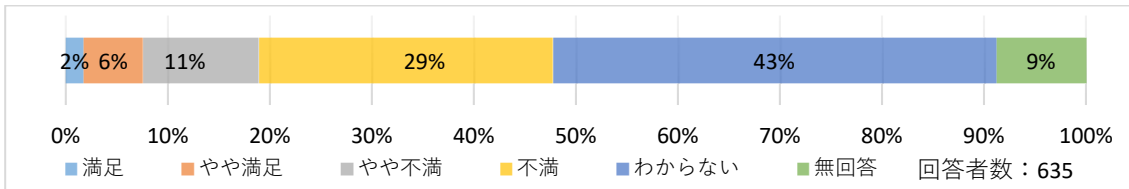
9) 市民の公共交通の必要性についての考え

市民の公共交通の満足度は低く、分からない人が多い。将来、公共交通の必要性が高まっていく。

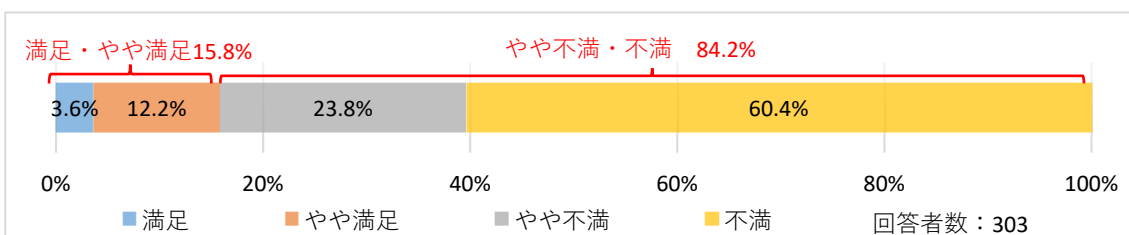
現在の公共交通の満足度は、満足、やや満足を合わせて 8%と非常に低い。また、分からないと回答した人が 43%と多く、市民の公共交通に対する関心が低いと考えられる。

満足度の回答者のみで再集計すると、満足、やや満足と感じている人が 15.8%、やや不満、不満と感じている人が 84.2%であり、公共交通の改善の必要がある。

●現在の銚田市内の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）の満足度

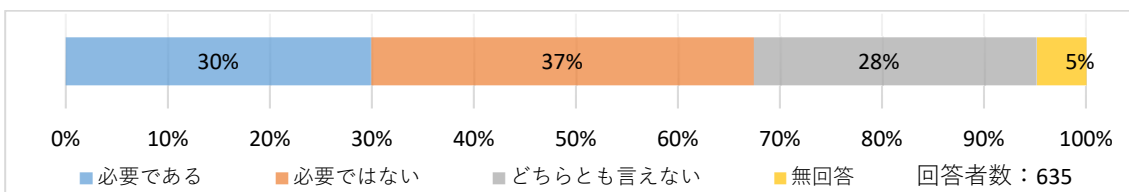


●現在の銚田市内の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）の満足度（満足度回答者のみ）

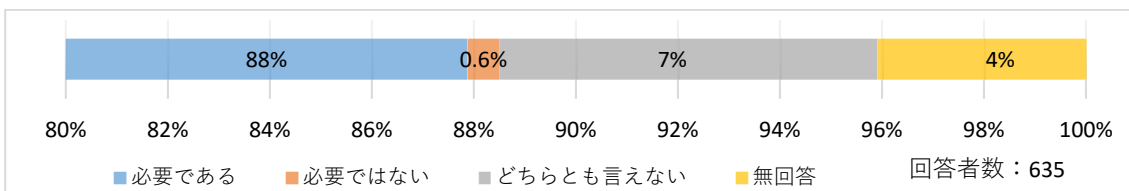


現在公共交通が必要であると回答した人が 30%である一方で、将来公共交通が必要であると回答した人は 88%である。今後高齢化の進展に伴い、公共交通の必要性が高まっていくことが示された。銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた公共交通サービスの維持に対応していく必要がある。

●現在の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）の必要性



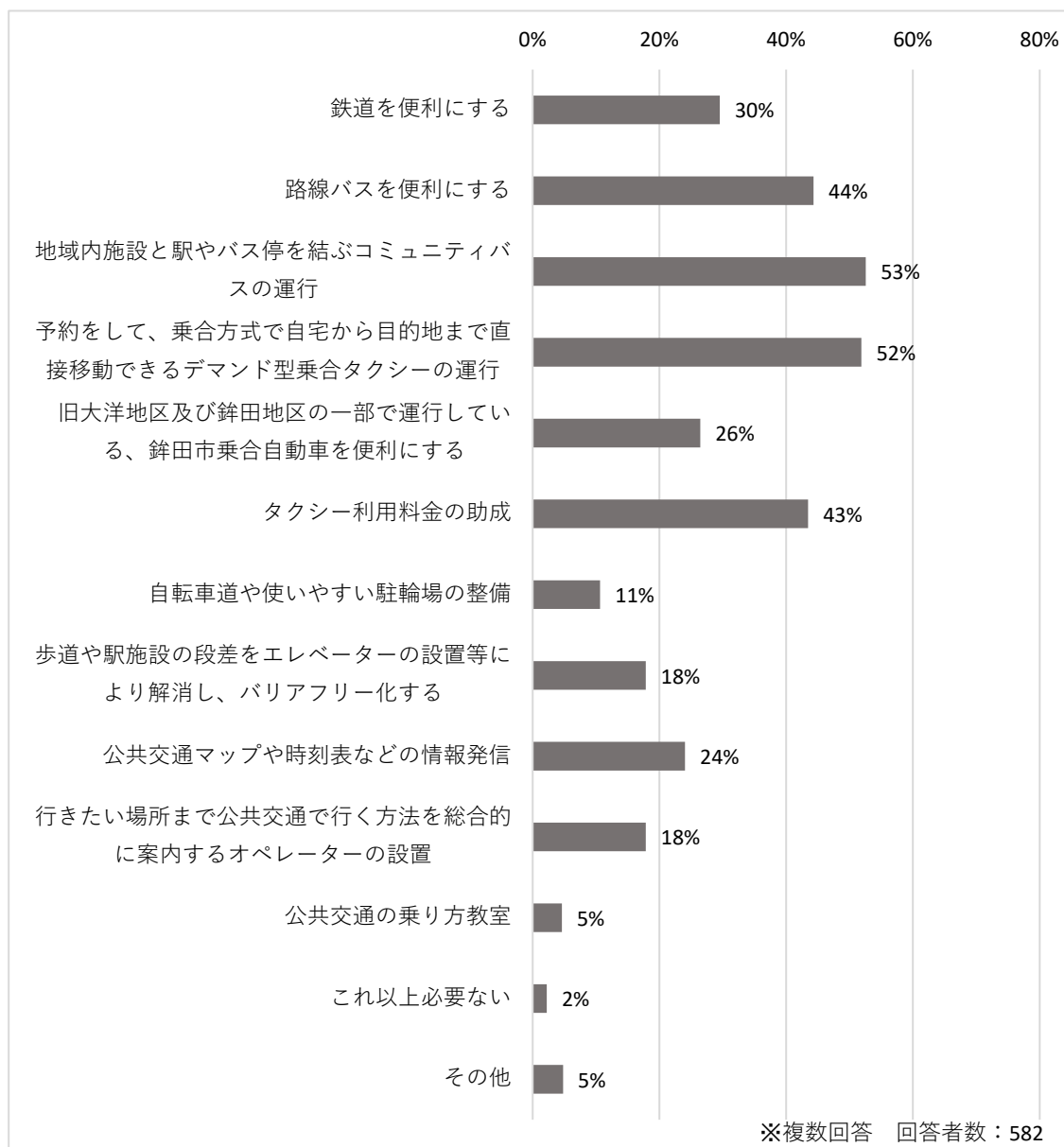
●将来高齢化が進展した時に、市民が生活するための社会基盤として公共交通の必要性



10) 市民の銚田市の公共交通施策についての考え

地域内施設と駅やバス停を結ぶコミュニティバスの運行や、デマンド型乗合タクシーの運行が望まれている。

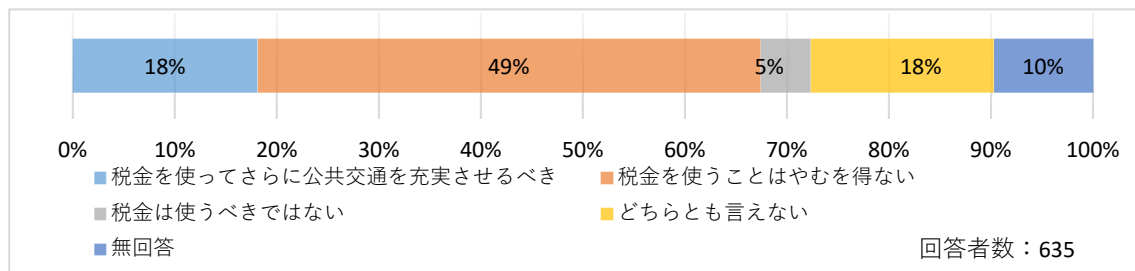
公共交通を利用しやすくするために市に実施してもらいたいこととして、地域内施設と駅やバス停を結ぶコミュニティバスの運行と、デマンド型乗合タクシーの運行が半数以上の人に望まれている。路線バスを便利にすることと、タクシー利用料金の助成が約4割に望まれている。デマンド型乗合タクシーの運行よりコミュニティバスの運行の方がわずかに多く望まれていたが、銚田市乗合自動車は周知活動が必要という意見が多かったことから示されるように、デマンド型乗合タクシーの仕組みがわからない人も多かったと考えられる。今後デマンド型乗合タクシーの仕組みや利用方法の周知を行うことで、デマンド型乗合タクシーのニーズが高まる可能性がある。市民のニーズに合わせて、公共交通の利便性を高めていく必要がある。

●公共交通を利用しやすくするために市に実施してもらいたいこと

1 1) 市民の公共交通への要望

市民は公共交通の維持・確保を望んでいる。

公共交通の維持・確保のための市の負担について、税金を使ってさらに公共交通を充実させるべき、税金の投入はやむを得ないと考える人が7割と多く、市民が公共交通の維持・確保を望んでいることが確認できた。銚田市公共交通将来ビジョンの公共交通の課題にも挙げられていた公的サービスとしての適正化を図りつつ、公共交通を維持・確保していく必要がある。

●公共交通の維持・確保のために市が負担することへの思い

6.公共交通利用者からの要望

(1) 大洗鹿島線の利用者へのヒアリング

大洗鹿島線の利用者にヒアリングを行った。

1) ヒアリング実施概要

項目	内容
ヒアリング実施日	平成 29 年 10 月 13 日 (金)
調査場所	鹿島旭駅、新銚田駅、大洋駅
回答総数	91 人

2) 主なヒアリング結果

- ・大洗鹿島線は 20 歳未満から 80 歳以上まで幅広い年代の方に利用されている。
- ・大洗鹿島線は通勤、通学、通院、買物等様々な目的の移動に利用されている。
- ・大洗鹿島線の利用の理由は、自動車の免許を持っていないや自家用車が使えないが多い。
- ・大洗鹿島線の駅から家までの交通手段は、送迎、自転車、徒歩が多い傾向にある。
- ・大洗鹿島線がなくなると困るという意見が複数あった。

(2) 茨城交通㈱の路線バスの利用者へのヒアリング

茨城交通㈱の路線バスの利用者にヒアリングを行った。

1) ヒアリング実施概要

項目	内容
ヒアリング実施日	平成 29 年 5 月 26 日 (金)、29 日 (月)、10 月 12 日 (木)
調査場所	新銚田駅～国道 51 号～大洗駅の路線バス車内
回答総数	14 人

2) 主なヒアリング結果

- ・新銚田駅～国道 51 号～大洗駅の路線バスは、20 歳未満の通学目的の利用が多い傾向にある。
- ・新銚田駅～国道 51 号～大洗駅の路線バスの利用の理由は、自動車の免許を持っていないや送迎してもらえないが多い。
- ・新銚田駅～国道 51 号～大洗駅の路線バスのバス停から家までの交通手段は、徒歩が多い。
- ・新銚田駅～国道 51 号～大洗駅の路線バスがなくなると困るという意見が複数あった。

(3) 銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用に関するアンケート

銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用者にアンケートを行った。

1) アンケート実施概要

項目	内容
調査期間	平成 29 年 7 月 12 日（水）～28 日（金）
対象者	利用登録者 730 人
回答総数	377 人

2) 主なアンケート結果

- ・銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の登録の理由は、利用するかもしれないからや自動車が運転できないが多い傾向にある。
- ・約半数が銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）を利用したいのに利用できなかったことがあり、その理由は運行しない日（土・日・祝）だったが多い。
- ・銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）を利用していない方の利用しない理由は、利用したいときに利用できないや家族や友人等が送迎してくれるが多い。
- ・銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）を利用している方は、1人世帯や2人世帯が多い傾向にあり、同居家族に自動車の運転できる方はいない方が多い。
- ・銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）は今後も必要という意見が多い。

(4) 鉄道利用者アンケート

1) アンケート実施概要

銚田市鉄道利用者アンケートは、大洗鹿島線の市内駅の利用者の移動実態やニーズを把握するため、鉄道利用者を対象に、市内6駅で配布・郵送回収にて実施した。

94 通の回収があった。

項目	内容
実施時期	令和元年 9 月 4 日～令和元年 9 月 16 日
実施目的	鉄道利用者の移動の状況や、駅までの端末交通手段に関するニーズを把握するため
実施方法	駅で配布、郵送回収
対象者	大洗鹿島線銚田市内 6 駅（涸沼駅、鹿島旭駅、徳宿駅、新銚田駅、北浦湖畔駅、大洋駅）で乗車または降車した方
回収数	94 票

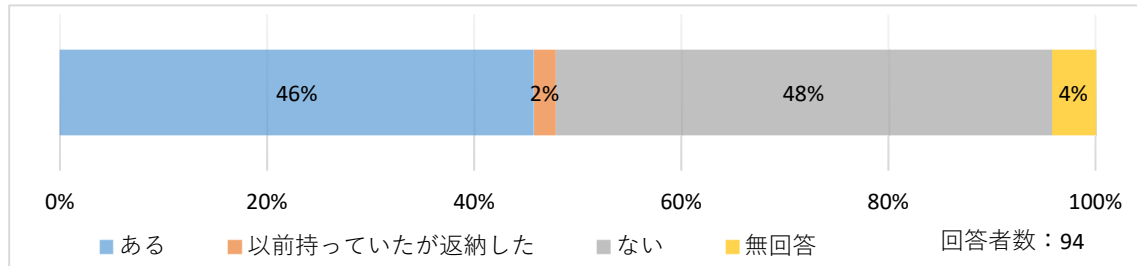
2) 鉄道利用者アンケートの集計結果のまとめ

2-1) 鉄道利用者の日常の移動特性

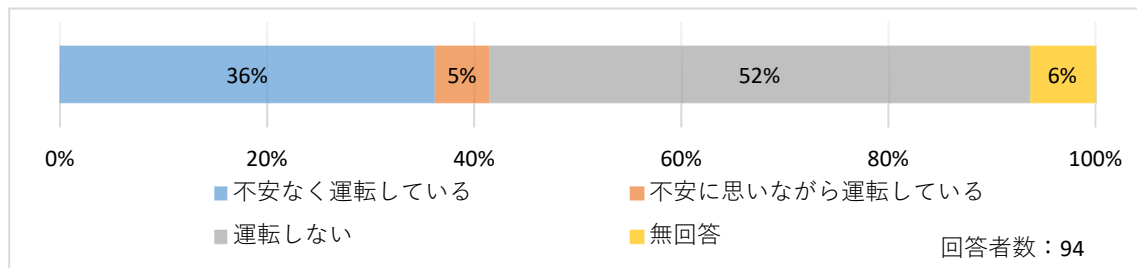
鉄道利用者は運転しない人の割合が高い。

鉄道利用者は運転免許証を持つ人が約5割であり、持っていない人が5割である。運転しない人が5割を超え、10～20歳代の若年層と65歳以上の高齢層が多い。不安に思いながら運転している人も5%いる。市民アンケートの結果と比較すると、鉄道利用者は運転しない人の割合が高い。運転しない人の交通手段として鉄道が利用されている。

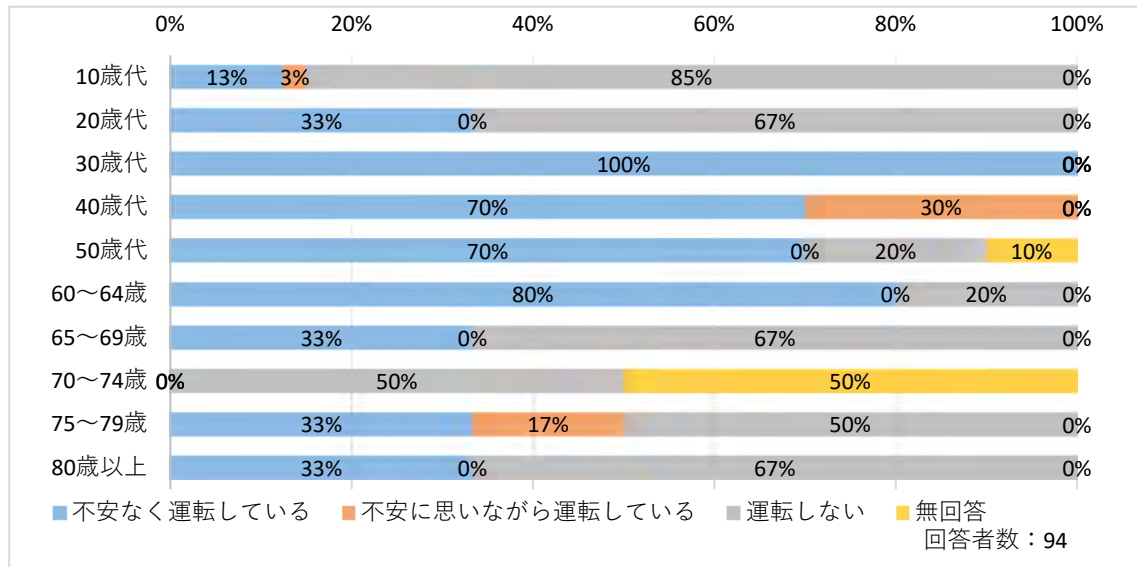
●運転免許の有無



●運転状況



●年齢別の運転状況

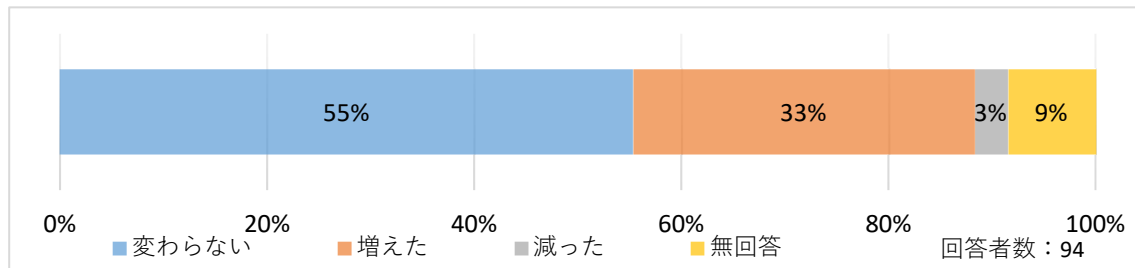


2-2)鉄道利用者の公共交通の利用実態

鉄道は通勤・通学手段としてほぼ毎日利用されている。

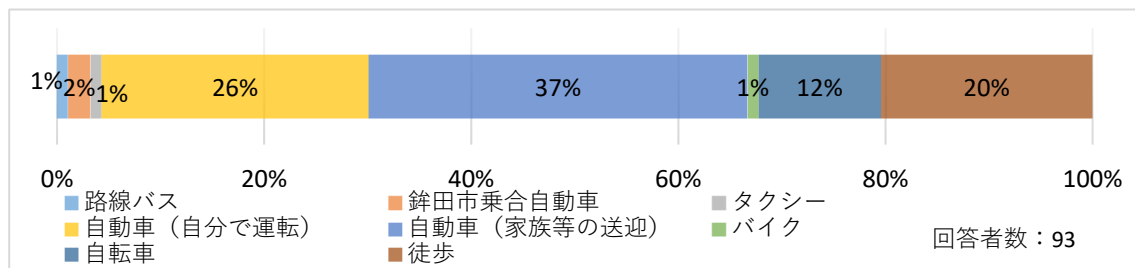
鉄道や路線バスの利用頻度は過去1年間で変わらない人が多い。利用頻度の増加には外出機会の増加の影響が大きく、利用頻度の減少にはマイカー・タクシーの利用の影響が大きい。

●過去1年間の鉄道や路線バスの利用頻度の状況

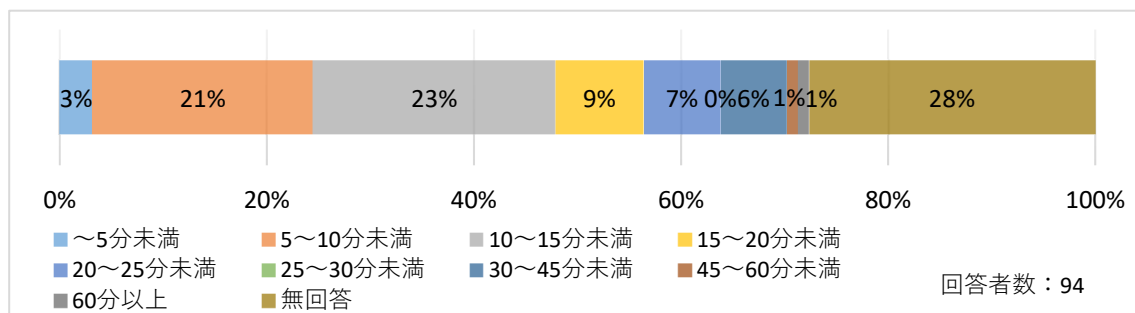


鉄道は主に自宅からの外出に使われており、自宅から駅までの交通手段はや家族等の送迎が約4割、自分で運転する自家用車が約3割である。路線バスや銚田市乗合自動車等の公共交通で移動する人は少ない。

●出発地から乗車駅までの移動手段

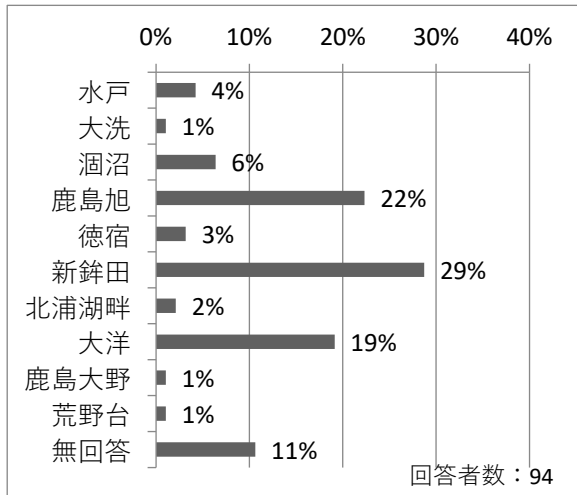


●出発地から乗車駅までの所要時間

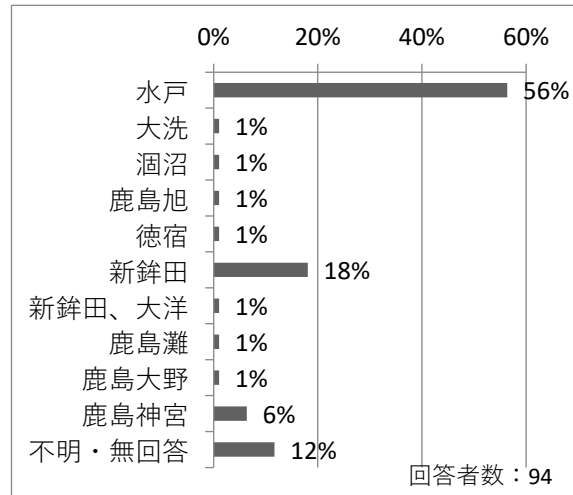


乗車駅は新銚田駅、鹿島旭駅、大洋駅が多く、降車駅は水戸駅、新銚田駅が多い。降車駅から目的地までの移動手段は徒歩が6割であり、路線バスやタクシー等の公共交通を利用する人もいる。

●乗車駅

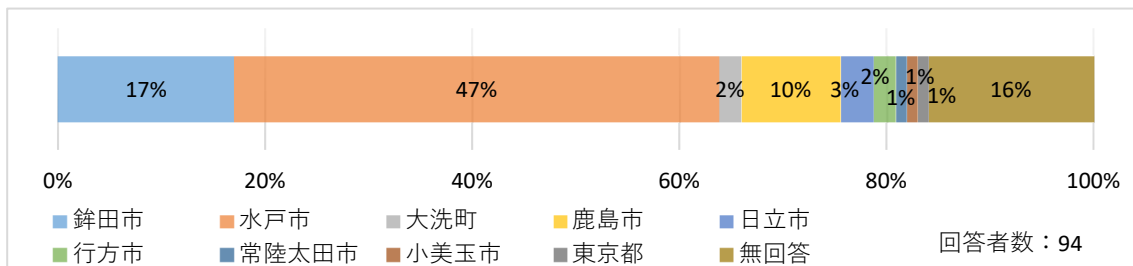


●降車駅

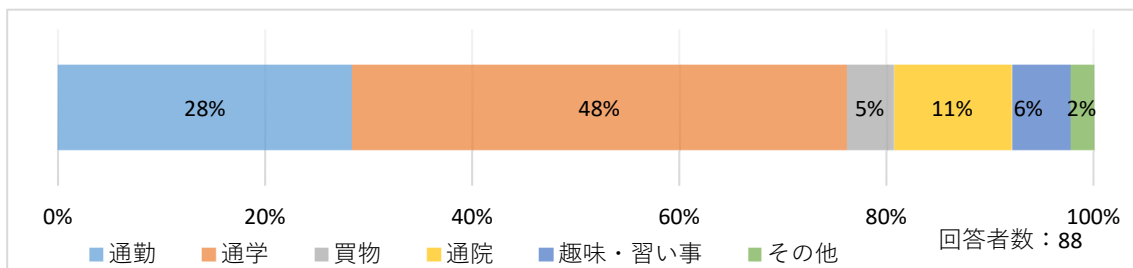


目的地は水戸市が5割と多く、目的施設は高校が多い。外出目的は通学が5割、通勤が3割であり、通学・通勤手段としてほぼ毎日利用している人が多い。

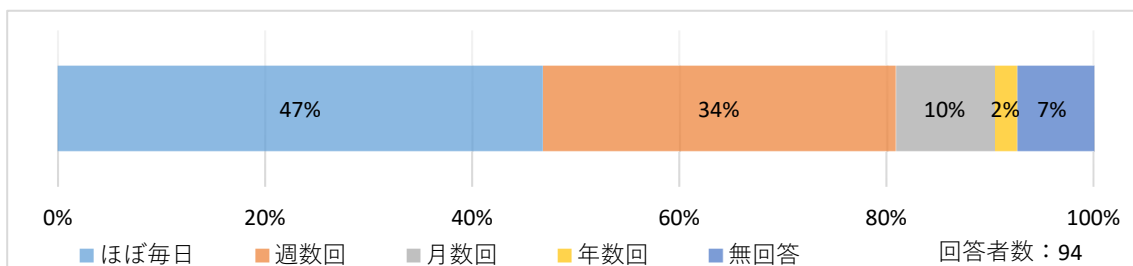
●目的地



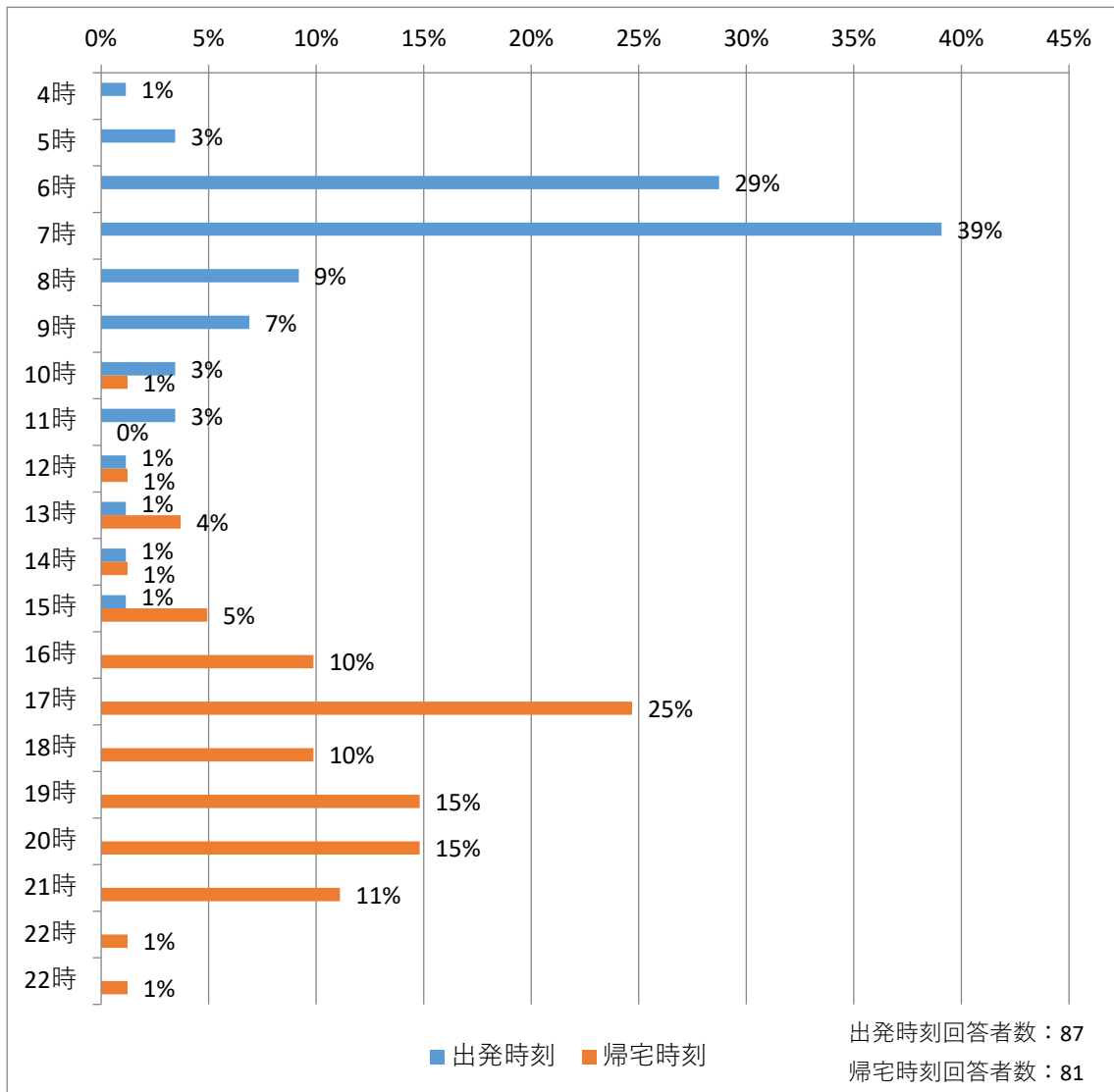
●当日の外出目的



●当日の外出先への外出頻度



●出発時刻と帰宅時刻

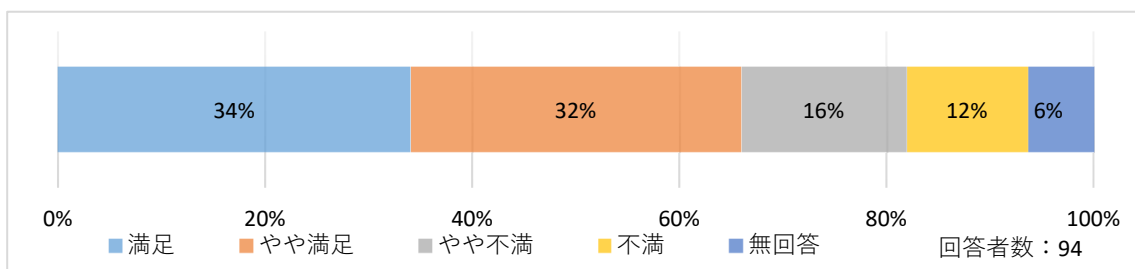


2・3)路線バスやコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーの利用可能性

出発地の近くから乗車駅までの路線バスやコミュニティバスの運行のニーズがある。

現在の出発地から目的地までの移動手段の満足度は66%であり、降車駅から目的地までの移動手段の満足度は69%である。

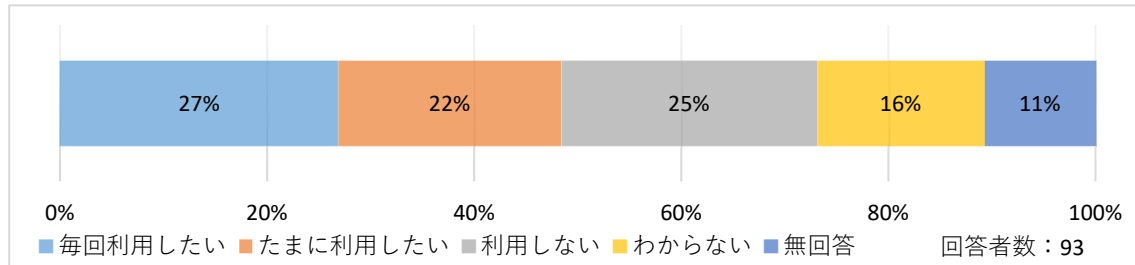
●出発地から乗車駅までの移動手段の満足度



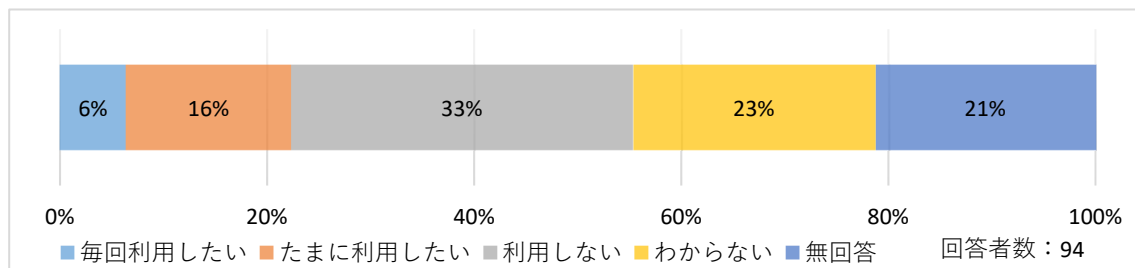
出発地の近くから乗車駅までの路線バスやコミュニティバスが運行した場合、利用したい人は約5割であり、デマンド型乗合タクシーが運行した場合利用したい人は約2割である。

降車駅から目的地までの路線バスやコミュニティバスが運行した場合、利用したい人は約4割であり、デマンド型乗合タクシーが運行した場合利用したい人は約2割である。出発地の近くから乗車駅までの路線バスやコミュニティバスの運行が最も望まれている。

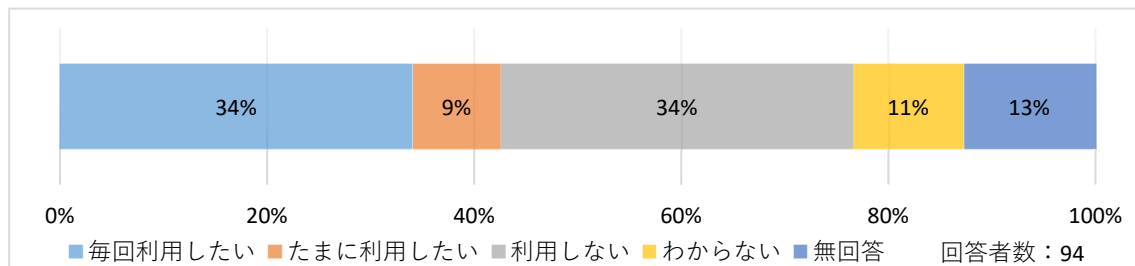
● 出発地の近くから乗車駅までの路線バスやコミュニティバスの利用可能性



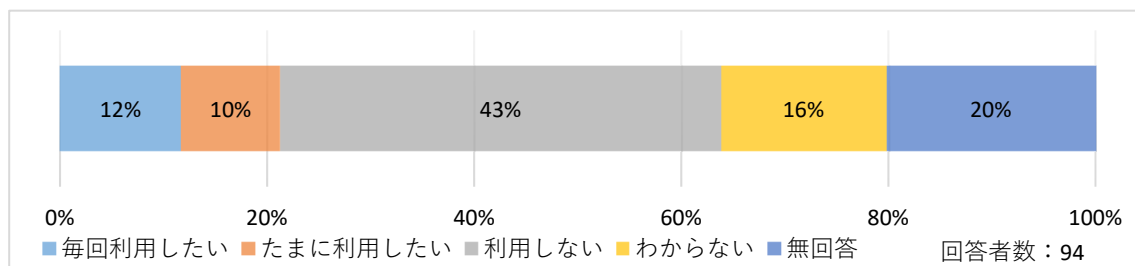
● 出発地から乗車駅までのデマンド型乗合タクシーの利用可能性



● 降車駅から目的地までの路線バスやコミュニティバスの利用可能性



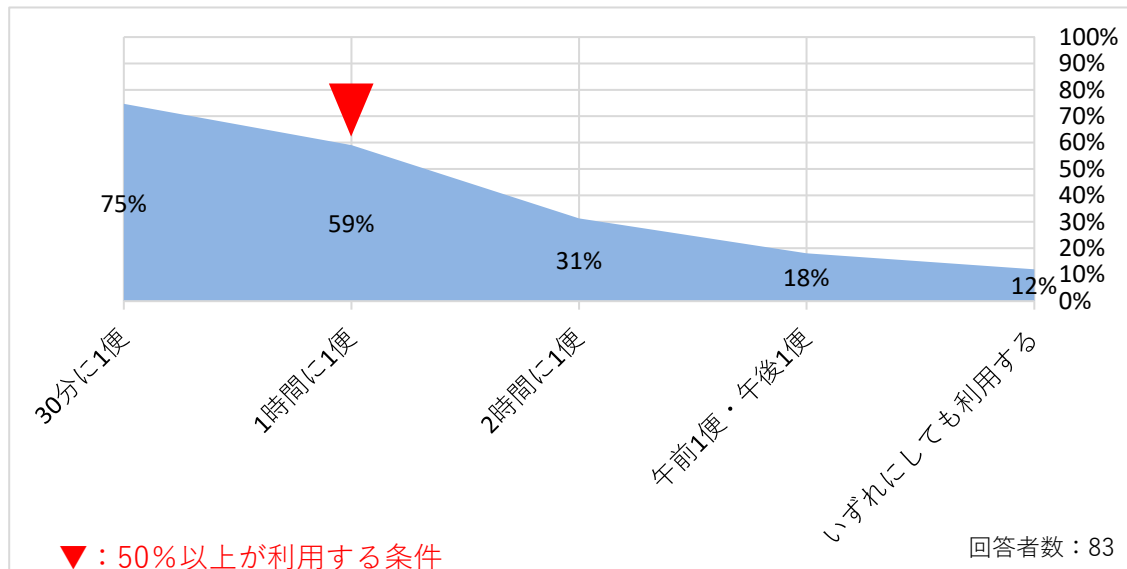
● 降車駅から目的地までのデマンド型乗合タクシーの利用可能性



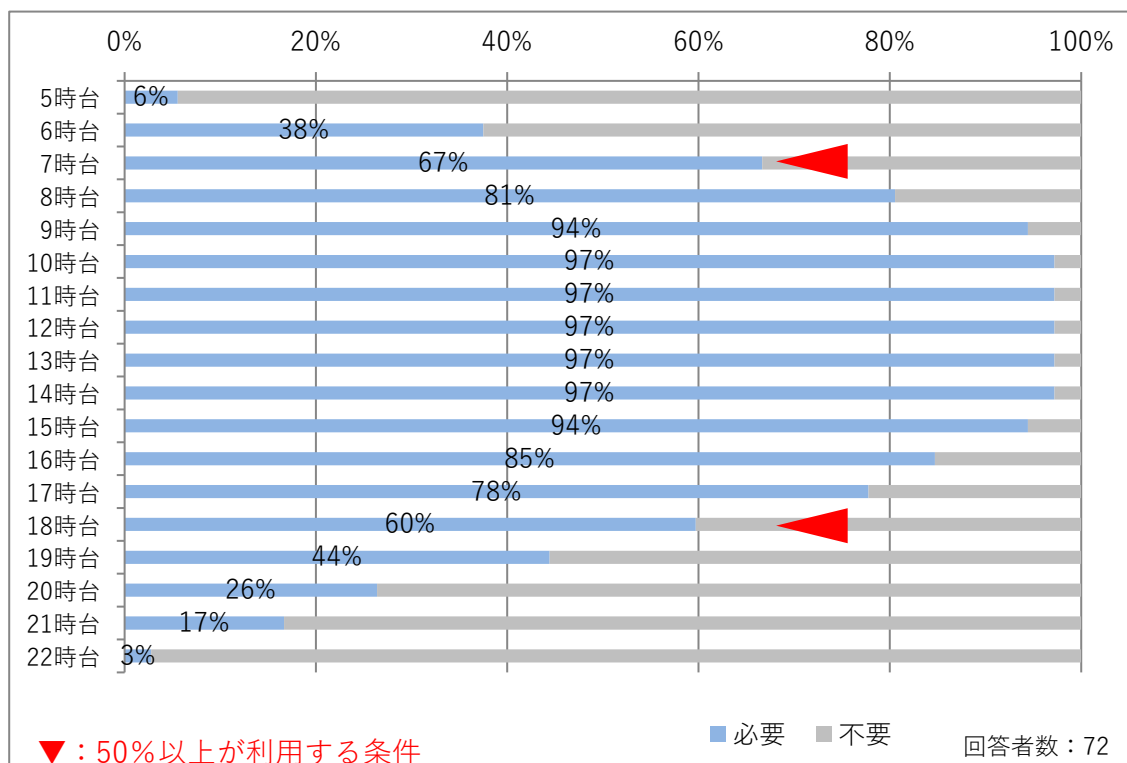
50%以上の人々が望む駅までの公共交通の利用条件は、運行間隔は1時間に1便、運行時間帯は7時台から18時台まで、乗り場までは徒歩5分以内、片道運賃は300円であった。利用方法は、事前予約制の場合利用しない人が約4割であり、事前予約制でも利用する人が約3割である。

駅までの公共交通を導入する場合、自宅近くに乗り場を設けることが望まれている一方で、事前予約制は望んでいない人が多い。市民ニーズを考慮してサービス内容を柔軟に検討する必要がある。

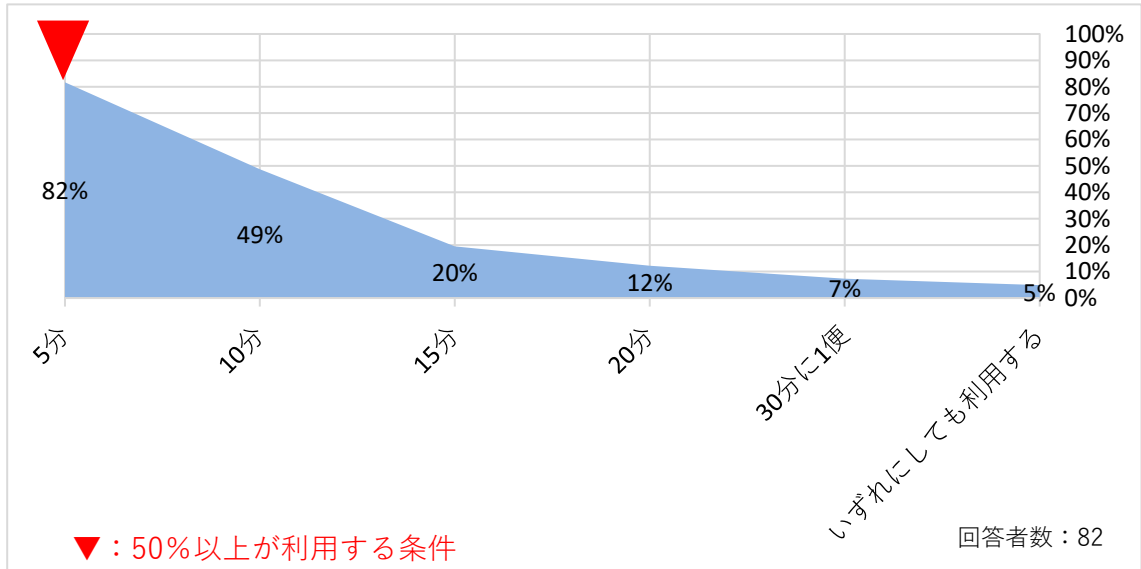
●最低限必要な運行間隔の条件



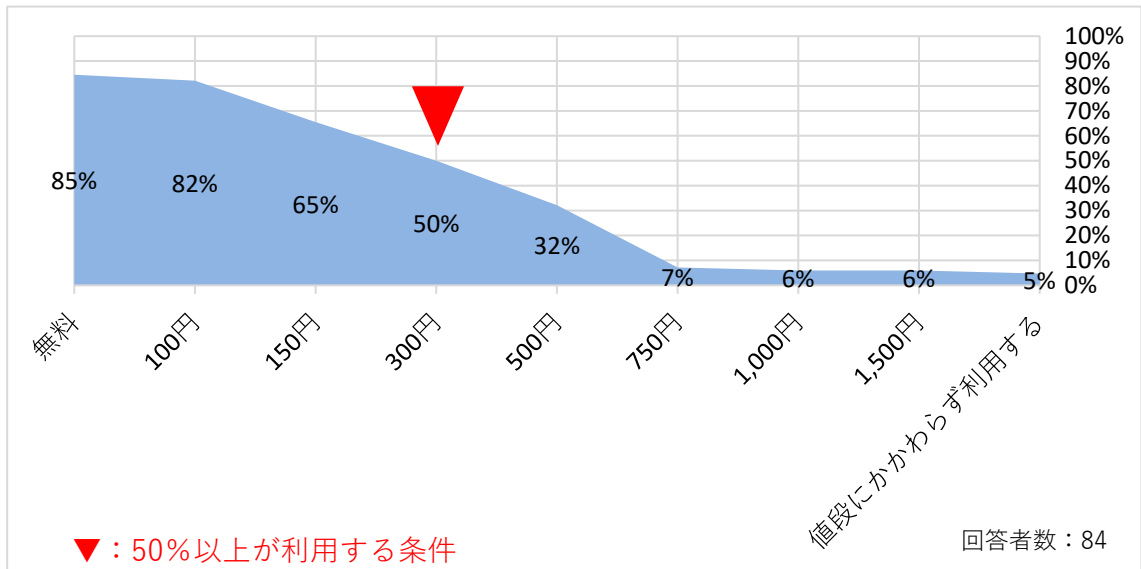
●必要な運行時間帯の条件



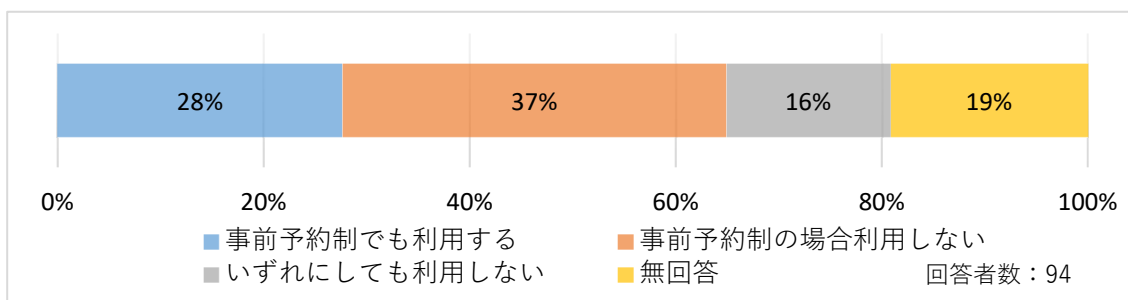
●乗り場までの徒歩時間の限度



●片道運賃の限度額の条件



●利用方法の条件

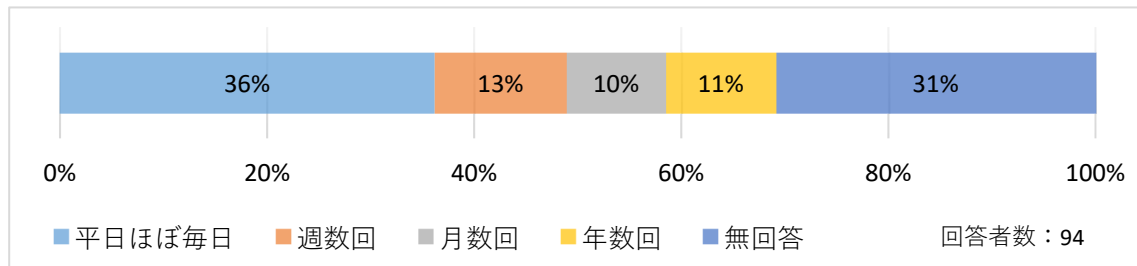


2-4)鉄道利用者の家族等による駅への送迎状況と意識

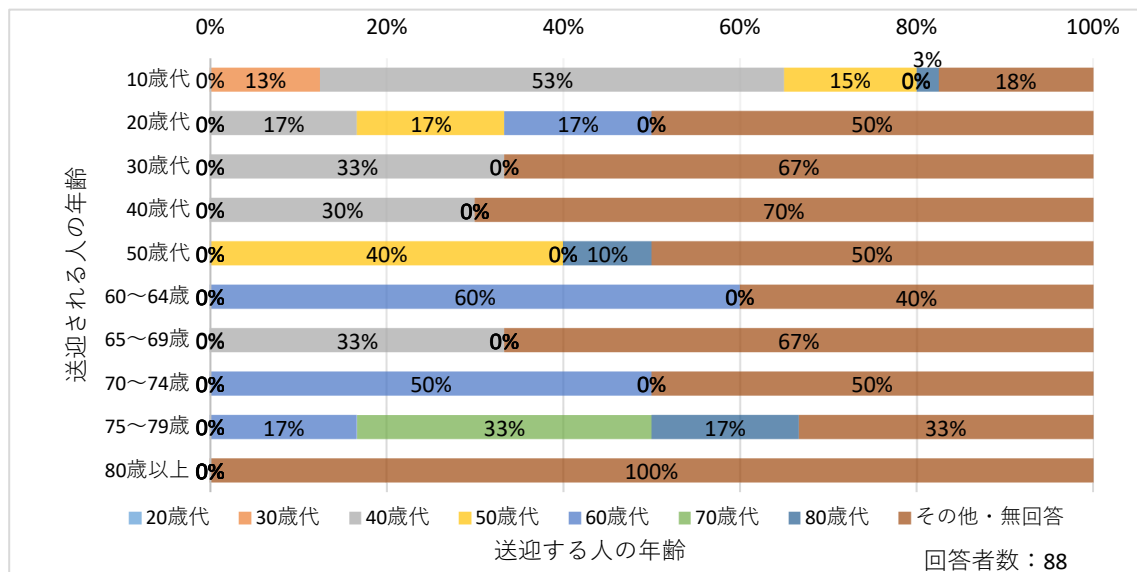
同居する家族に駅まで送迎してもらう人が多い。送迎について申し訳ないが仕方がない考える人が多い。

家族に送迎してもらう頻度は平日ほぼ毎日が4割と多く、同居する家族に送迎してもらっている人が多い。10～40歳代の若年層は40歳代に送迎してもらっている割合が高い。75～79歳の高齢者で70歳以上の高齢者に送迎してもらっている人もいる。送迎してもらうことについて、申し訳ないが仕方がないと考えている人が多い。送迎を減らすためには、家から目的地まで送迎してくれる新しい公共交通の導入やバスを便利にすることが必要と考える人が多い。送迎に頼らなくても移動可能な交通手段の検討が必要である。

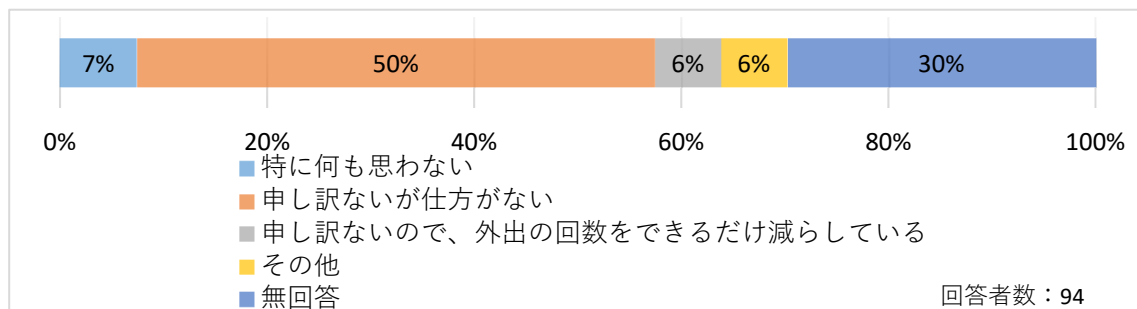
●家族等に送迎してもらう頻度



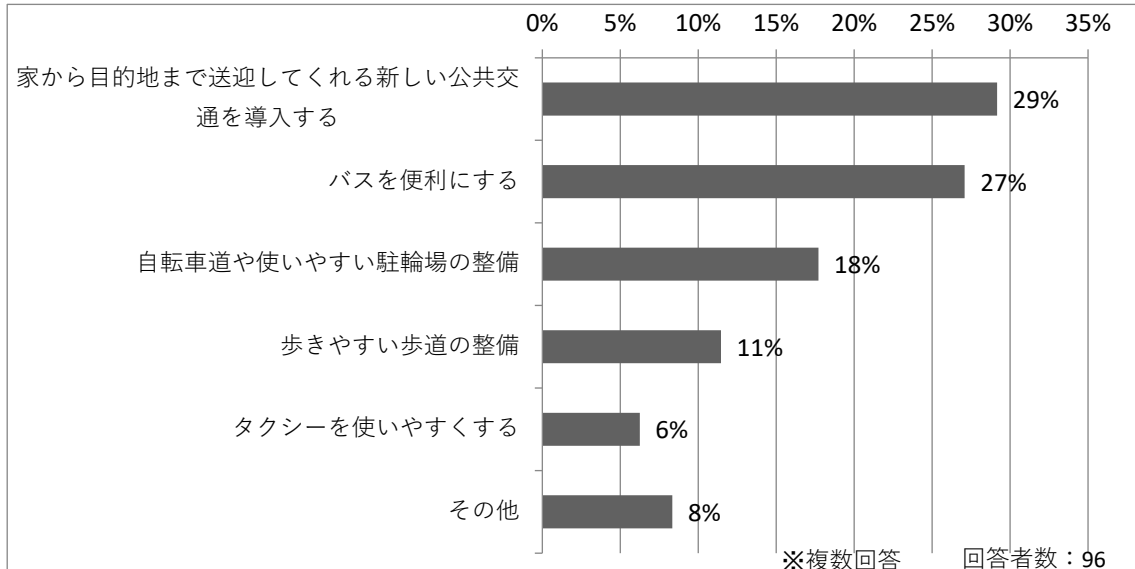
●送迎される人の年齢別の送迎してもらっている方の年齢



●家族等に送迎してもらうことへの思い



●家族等の送迎を減らすために必要だと思うこと

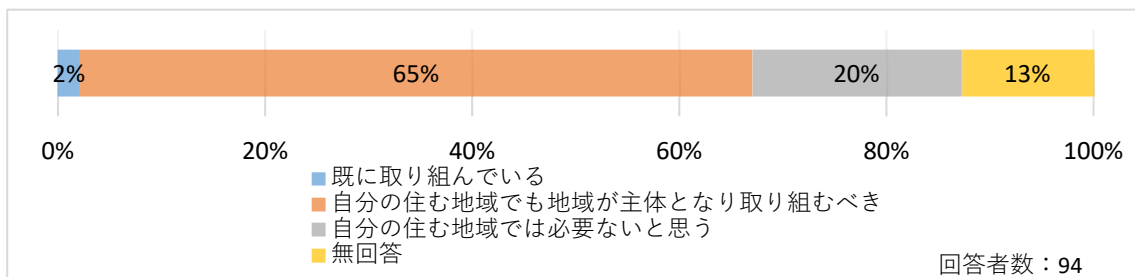


2-5)鉄道利用者の地域での助け合いによる送迎についての意識

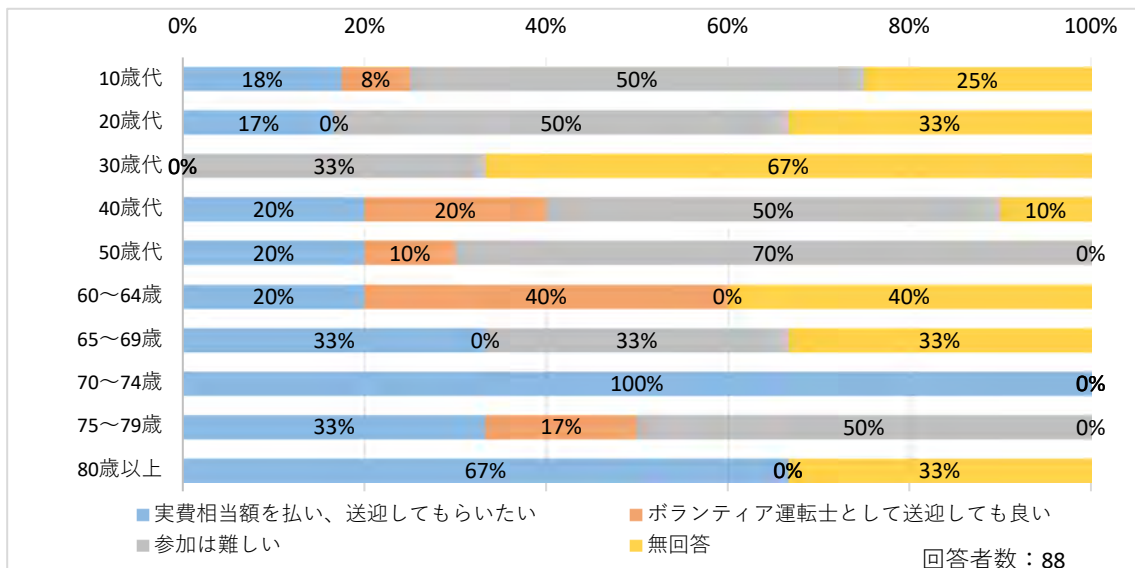
鉄道利用者は、地域での助け合いによる送迎に自分の住む地域でも取り組むべきと考える人が多い。

地域での助け合いによる送迎に自分の住む地域でも取り組むべきと考える人が65%と多い。市民アンケートの結果と比較すると、鉄道利用者は取り組むべきと考える人の割合が高い。送迎してもらいたい人は2割で、10歳代から80歳以上まで幅広い世代にいる。送迎しても良い人は1割で、60～64歳が多い。

●地域での助け合いによる送迎の必要性



●年齢層別の地域での助け合いによる送迎の参加方法

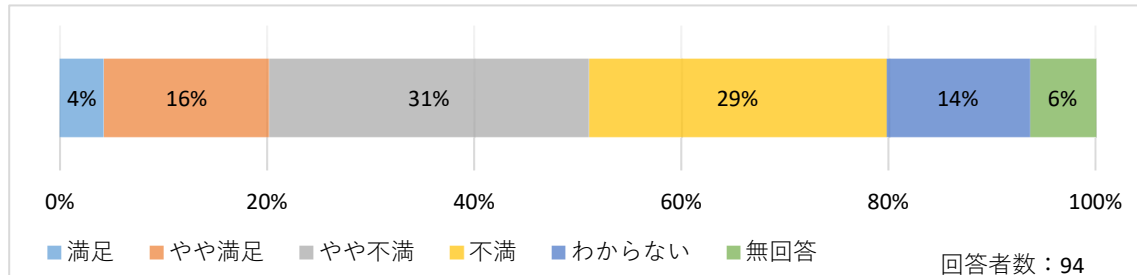


2-6)鉄道利用者の公共交通の必要性についての考え

鉄道利用者の公共交通の満足度は20%である。鉄道利用者の現在の公共交通の必要性は高い。

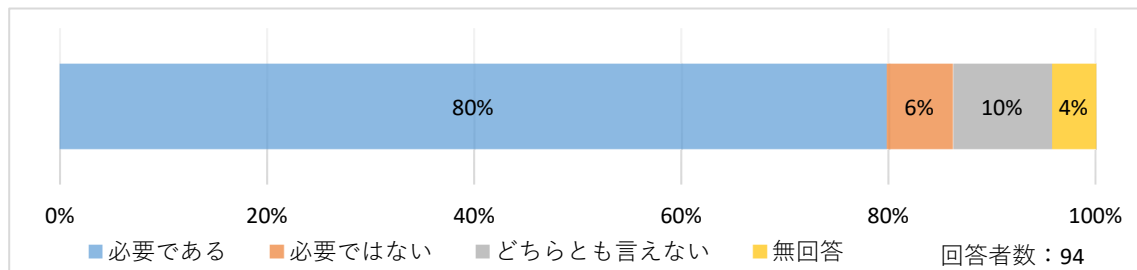
現在の公共交通の満足度は、満足、やや満足を合わせて20%であり、市民アンケートの結果と比べると高かった。しかし、不満、やや不満の人が60%と多く、改善していく必要がある。

●現在の市内全体の公共交通の満足度

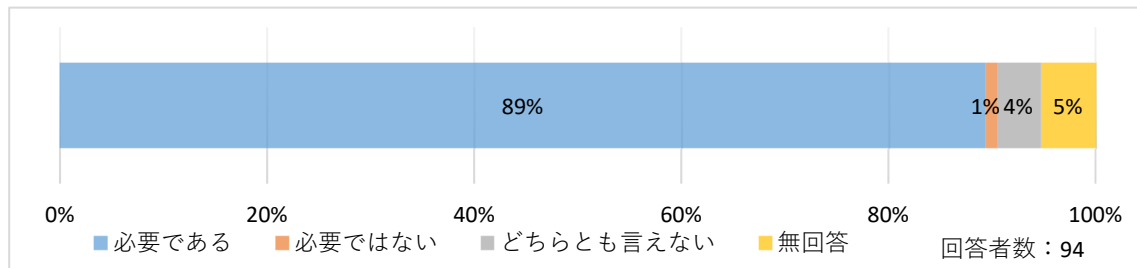


現在公共交通が必要であると回答した人が約8割であり、将来公共交通が必要である人は9割である。市民アンケートの結果と比べると、鉄道利用者の現在の公共交通の必要性は高い。

●現在の公共交通の必要性



●将来の公共交通の必要性

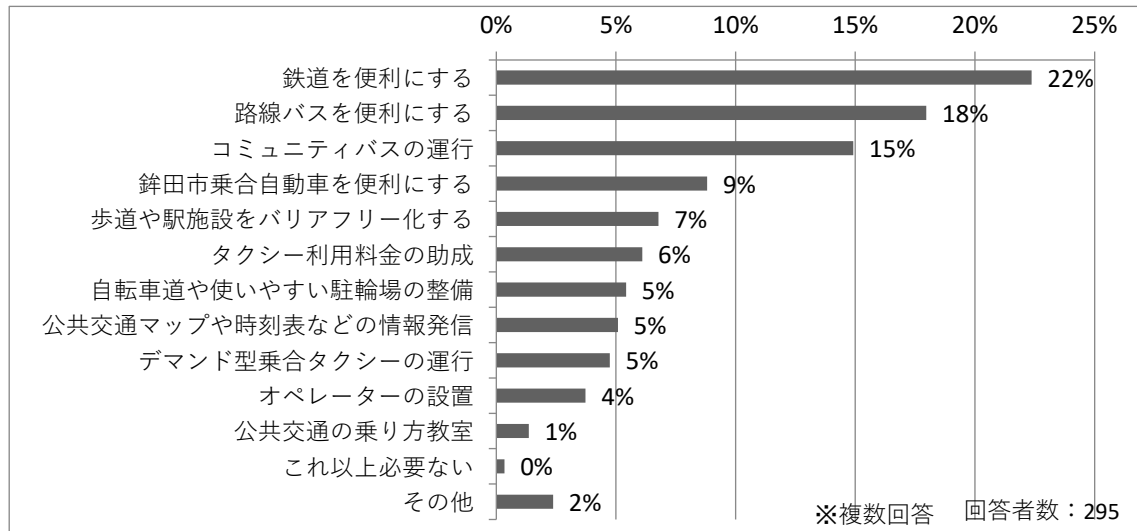


2-7)鉄道利用者の銚田市の公共交通施策についての考え

鉄道利用者には鉄道や路線バスを便利にすることが望まれている。

公共交通を利用しやすくするために市に実施してもらいたいこととして、鉄道を便利にすること、路線バスを便利にすること、コミュニティバスの運行が多くの人に望まれている。市民のニーズに合わせて、公共交通の利便性を高めていく必要がある。

●今後実施してもらいたい移動手段の確保策

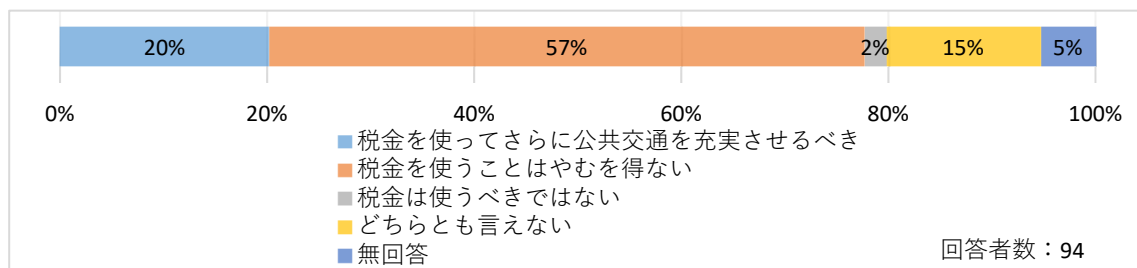


2-8)鉄道利用者の公共交通への要望

鉄道利用者は公共交通の維持・確保を望んでいる。

公共交通の維持・確保のための市の負担について、税金を使ってさらに公共交通を充実させるべき、税金の投入はやむを得ないと考える人が8割と多く、鉄道利用者が公共交通の維持・確保を望んでいることが確認できた。

●公共交通の維持・確保のために、市が負担することについて



(5) 鉄道利用者ヒアリング

1) ヒアリング実施概要

鉄道利用者ヒアリングは、鉄道利用者アンケートの補完調査として、大洗鹿島線の利用者の移動実態や、駅のバリアフリー等のニーズ、駅までの端末交通手段としてのデマンド型乗合タクシーの利用可能性を把握するため、大洗鹿島線車内で乗客にヒアリングを行った。

78件の回答があった。

項目	内容
実施時期	令和元年 10 月 23 日 (水)
実施目的	大洗鹿島線の利用者の移動実態や、駅のバリアフリー等のニーズ、駅までの端末交通手段としてのデマンド型乗合タクシーの利用可能性を把握するため
実施方法	大洗鹿島線車内で乗客にヒアリングを実施
対象区間	<p>●上り</p> <p>鹿島灘発 (8 : 42) →常澄着 (9 : 32)</p> <p>鹿島灘発 (9 : 30) →大洗着 (10 : 16)</p> <p>鹿島灘発 (10 : 39) →大洗着 (11 : 27)</p> <p>鹿島灘発 (11 : 29) →大洗着 (12 : 08)</p> <p>荒野台発 (12 : 50) →大洗着 (13 : 40)</p> <p>鹿島灘発 (14 : 04) →大洗着 (14 : 42)</p> <p>鹿島灘発 (14 : 45) →大洗着 (15 : 26)</p> <p>鹿島灘発 (15 : 34) →大洗着 (16 : 19)</p> <p>●下り</p> <p>大洗発 (8 : 43) →鹿島灘着 (9 : 21)</p> <p>常澄発 (9 : 44) →鹿島灘着 (10 : 29)</p> <p>大洗発 (11 : 03) →荒野台着 (11 : 51)</p> <p>大洗発 (12 : 17) →鹿島灘着 (12 : 55)</p> <p>大洗発 (13 : 14) →鹿島灘着 (13 : 54)</p> <p>大洗発 (13 : 56) →鹿島灘着 (14 : 35)</p> <p>大洗発 (15 : 00) →鹿島灘着 (15 : 49)</p>
対象者	調査区間内で大洗鹿島線に乗車していた方
回答数	78件

2) 鉄道利用者ヒアリングの集計結果のまとめ

2-1) 鉄道の利用実態

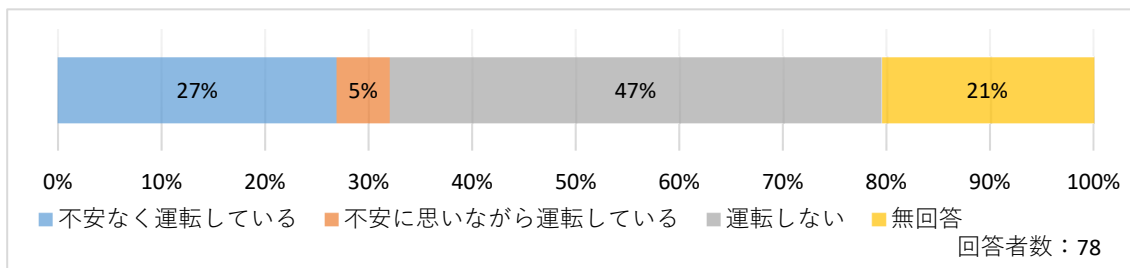
鉄道利用者は運転しない人の割合が高い。往復利用が多い。端末交通手段は徒歩が多い。

鉄道利用者アンケートの結果と同様に、鉄道利用者は自動車・バイクを運転しない人が多い。往復利用する人が多く、片道利用の人は、車で送迎してもらえる人が多い。

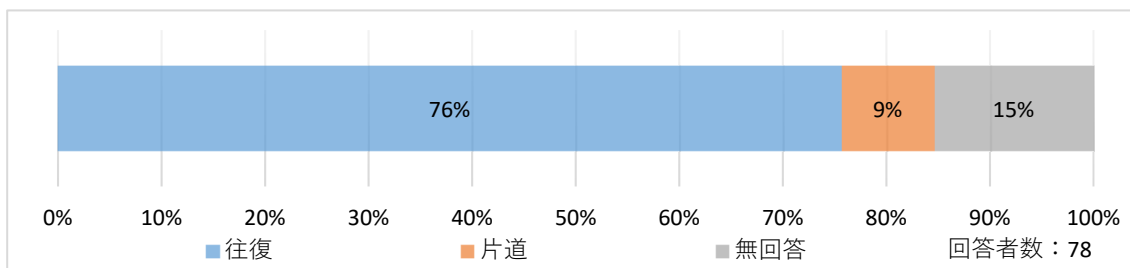
駅の端末交通手段は市内駅、市外駅ともに、徒歩が多い。また、市外駅の端末交通手段と比べ、

市内駅の端末交通手段は家族等の送迎やタクシーの割合が高く、路線バスの割合が低い。

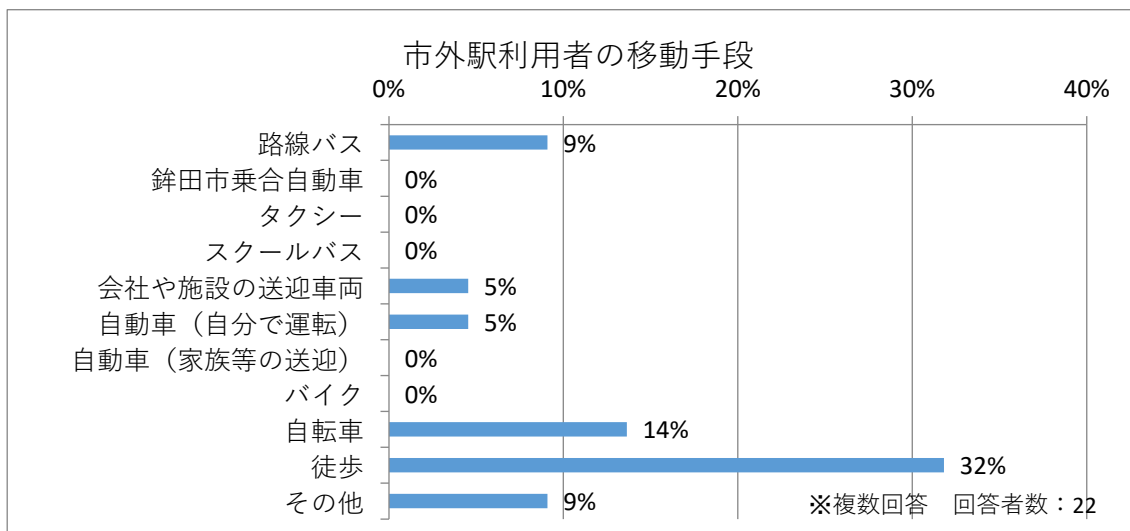
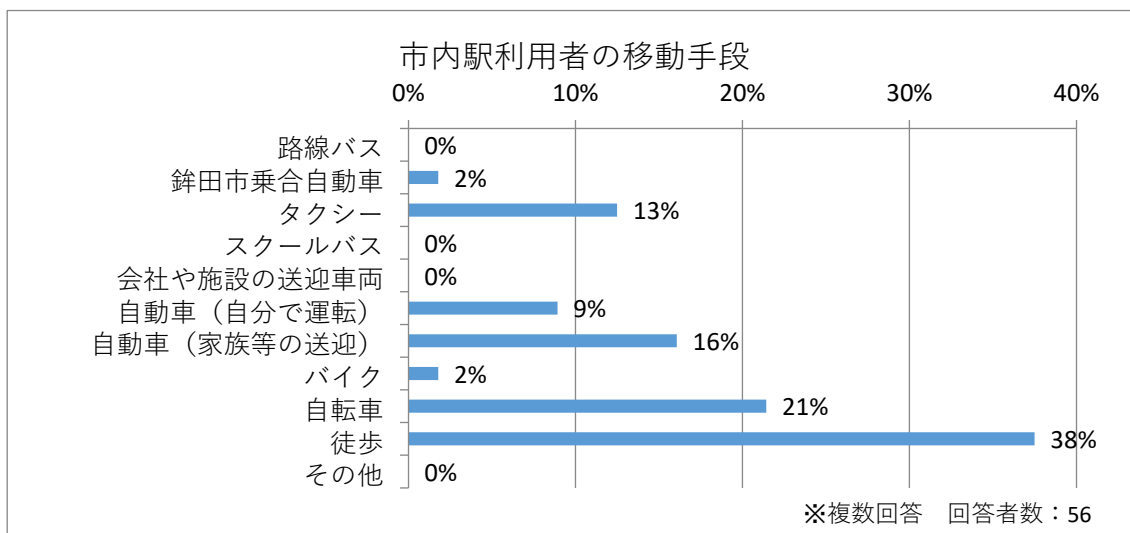
●運転状況



●利用方法



●出発地から乗車駅までの移動手段



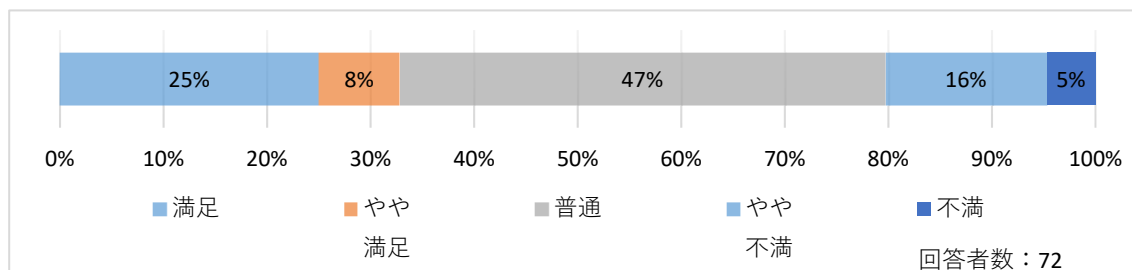
2-2)駅までのデマンド型乗合タクシーの利用可能性

鉄道利用者の駅までの移動手段への不満は比較的少ない。駅での乗継抵抗や電話予約への抵抗があっても利用する人がある。

鉄道利用者の駅までの移動手段についての評価は、不満、やや不満と感じている人よりも満足、やや満足と感じている人の方が多い。駅までの移動手段が確保できている人が鉄道を利用し、他の人は別の交通手段を利用している可能性がある。

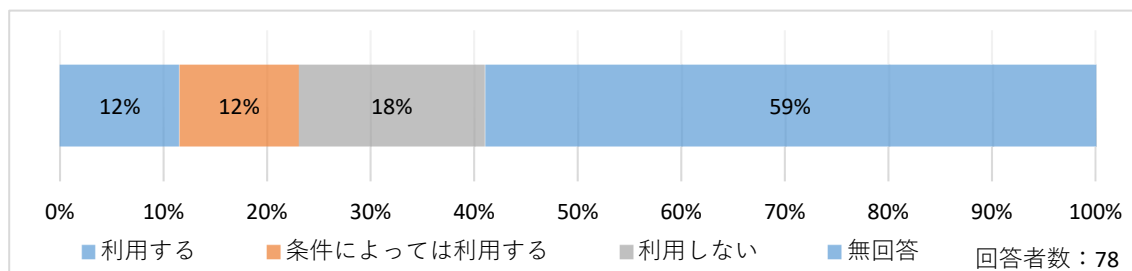
駅までの移動手段についての個別意見としてタクシーが少なく不便という意見やコミュニティバスの運行の要望があった。

●駅までの移動手段の満足度

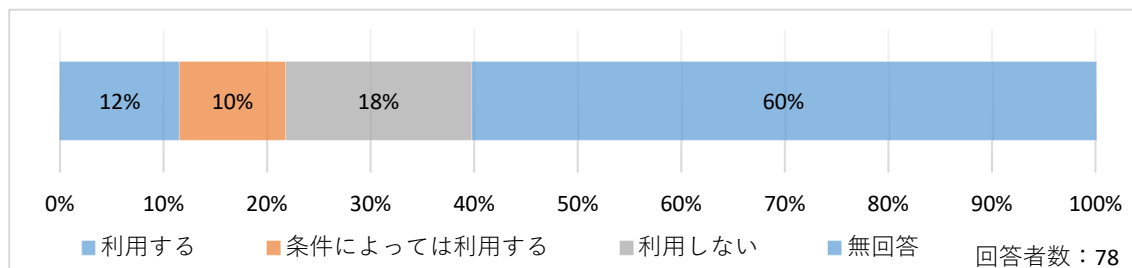


デマンド型乗合タクシーを駅で乗り継いで利用することを想定した場合、利用しない人より利用する、条件によっては利用する人の方が多い。事前の電話予約が必要となる場合も、利用しない人より利用する、条件によっては利用する人の方が多い。どちらも幅広い年齢層で利用したい人がいた。利用料金や運行時間帯が気になるという意見もあり、実施する場合、ニーズに合ったサービス内容にする必要がある。

●デマンド型乗合タクシーから鉄道への乗継抵抗



●事前の電話予約の抵抗



2-3)鉄道への要望

鉄道利用者は、駅のバリアフリーや運行本数、運賃への要望が多い。

鉄道利用者は鉄道の総合評価として、普通と感じている人が最も多く、不満、やや不満と感じている人よりも満足、やや満足と感じている人の方が多い。鉄道に対して不満を感じている人は他の交通手段を利用している可能性がある。

鉄道利用者の満足度が高い項目は、車両の設備や、運行情報の周知、駅までの移動手段である。一方、不満度が高い項目は、駅のバリアフリーや運行本数、運賃である。

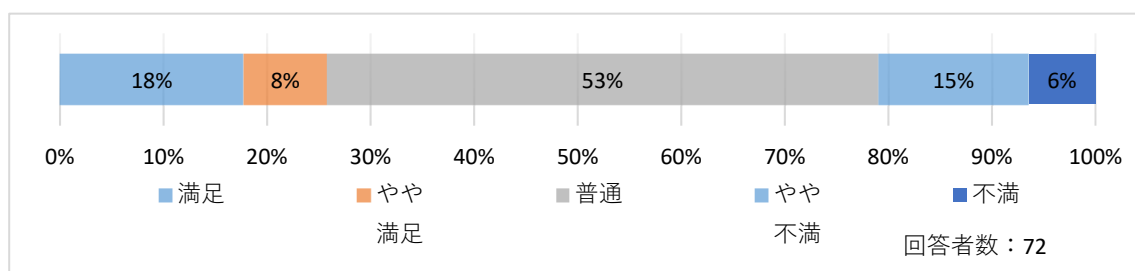
車両の設備への個別意見としては新型車両にはトイレがないことや旧型車両の冷暖房について意見があった。

運行情報の周知について、鉄道利用者の運行情報の入手媒体はインターネットが最も多く利用され、鉄道駅やバス停、配布された紙の時刻表も利用されている。一方で、運行情報の調べ方が分からない人や、台風等の場合における運休情報を知ることには苦慮している利用者がいる。自由意見では公共交通マップが欲しいという意見が出た。

駅のバリアフリーについては、不満、やや不満と感じている人が多く、エレベーターの設置による階段のバリアフリーを望む声が多く挙がった。鉄道利用時に、自身での段差の歩行や階段の上り下りについて支障がある人が約2割であり、そのうちの多くは鉄道を利用するためにエレベーター等が必要という意見であった。現状では階段の上り下りに支障がない人からも、将来的にはエレベーターがあった方が良いという意見があった。今回の調査では階段のバリアフリー以外についての要望は出なかった。視覚障がい者や聴覚障がい者等の利便性向上のためのバリアフリー施策の必要性について今後確認する必要がある。

運行本数については増便の要望が出た。運賃については、現在の4割～9割の値段にしてほしいという要望やICカードの導入の要望が出た。

様々な要望が挙げられた一方で、利用者が少ないので仕方ない、ないと困るという意見もあった。

●鉄道の総合評価としての満足度

(6) 路線バス利用者ヒアリング

1) ヒアリング実施概要

路線バス利用者ヒアリングは、市民アンケートの補完調査として、路線バス利用者の移動実態やニーズ、バス停までの端末交通手段としてのデマンド型乗合タクシーの利用可能性を把握するため、路線バス車内で乗客にヒアリングを行った。

27件の回答が得られた。

項目	内容
実施時期	令和元年 10 月 17 日 (木)、18 日 (金)
実施目的	路線バス利用者の移動実態やニーズ、バス停までの端末交通手段としてのデマンド型乗合タクシーの利用可能性を把握するため
実施方法	路線バス車内で乗客にヒアリングを実施
調査区間	<p>17 日 (木) ●銚田駅～水戸駅</p> <p>【海老沢経由】銚田駅 6:20 発～茨城町役場 6:58 着</p> <p>【大和田経由】銚田駅 6:35 発～奥ノ谷 7:15 着</p> <p>【海老沢経由】銚田駅 8:20 発～茨城町役場 8:58 着</p> <p>【海老沢経由】銚田駅 13:30 発～茨城町役場 14:08 着</p> <p>※調査区間は【海老沢経由】「遠野北」まで 【大和田経由】「西三角」まで</p> <p>18 日 (金) ●銚田駅～石岡駅</p> <p>銚田駅 6:00 発～玉造駅 6:30 着</p> <p>銚田駅 6:30 発～玉造駅 7:00 着</p> <p>銚田駅 7:20 発～玉造駅 7:50 着</p> <p>玉造駅 7:27 発～銚田駅 8:00 着</p> <p>新銚田駅 9:20 発～玉造駅 10:00 着</p> <p>玉造駅 10:42 発～新銚田駅 11:20 着</p> <p>※調査区間は「借宿原」まで</p>
対象者	路線バスの調査区間内で乗車していた方
回答数	27 件

2) 路線バス利用者ヒアリングの集計結果のまとめ

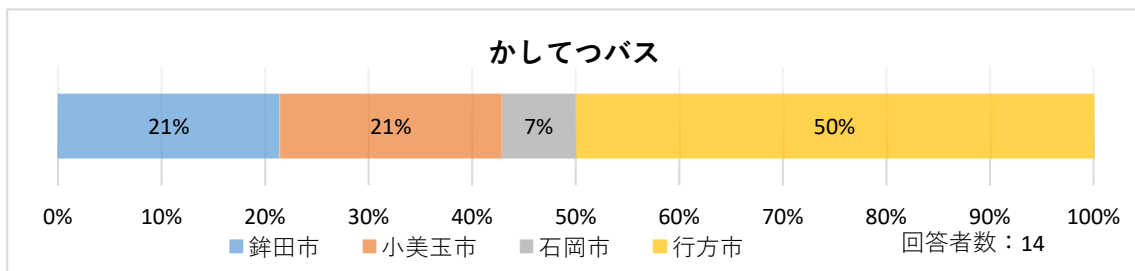
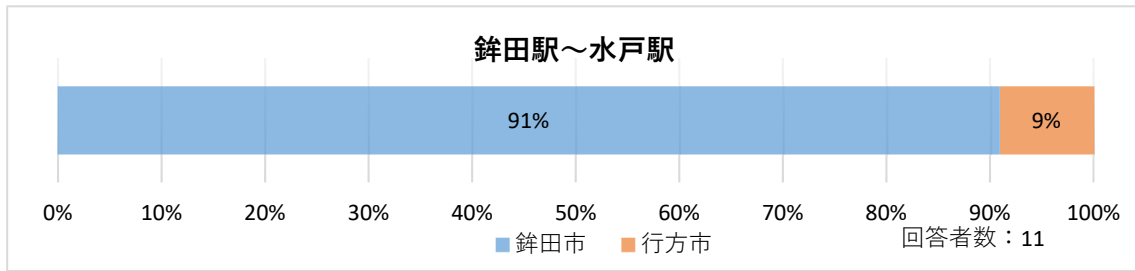
2-1) 路線バスの利用実態

銚田駅～水戸駅路線は市内在住者の通学・通勤手段として利用され、かしてつバスは市外在住者の銚田市への通学手段として利用されている。

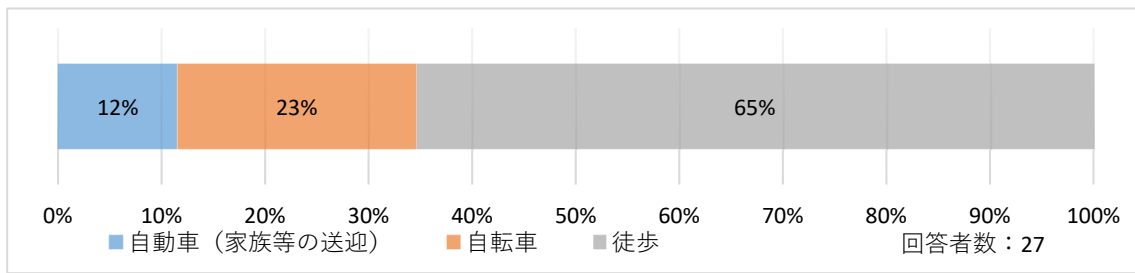
銚田駅～水戸駅路線は市内在住者が多く利用している。自宅からバス停まで徒歩や自転車で 5 分から 10 分の方が利用し、水戸市へ移動している。主な目的は通学、次に通勤である。

かしてつバスは、銚田市民の利用率は低い。銚田市区間外での乗車が多く、通学で銚田市に来る他市町村在住者の利用が多い。

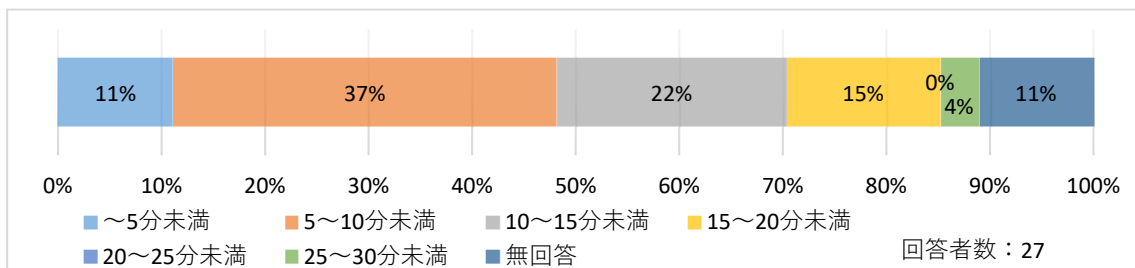
●利用者の住所



●出発地からバス停までの移動手段

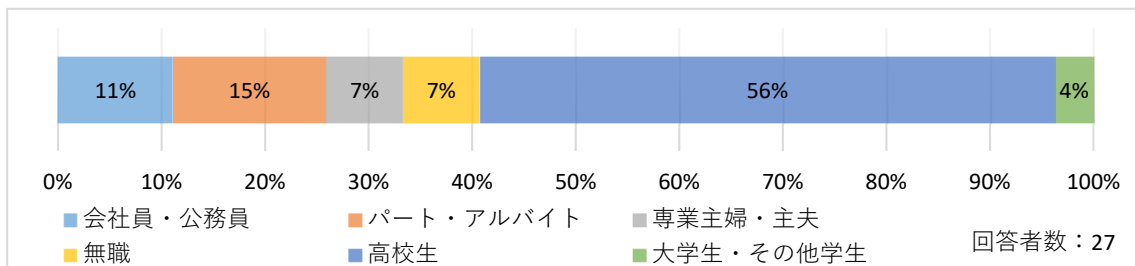


●出発地からバス停までの所要時間



バス利用者の半数が高校生である。バス利用者の多くが運転免許を持っていないことから、他の移動手段がなく路線バスの運行は重要である。

●職業

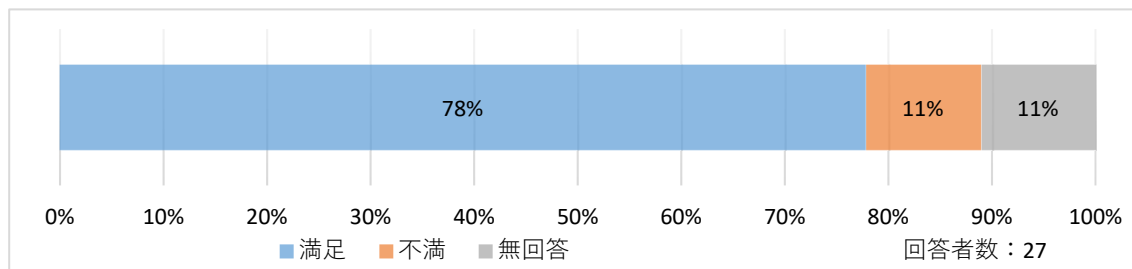


2-2)バス停までのデマンド型乗合タクシーの利用可能性について

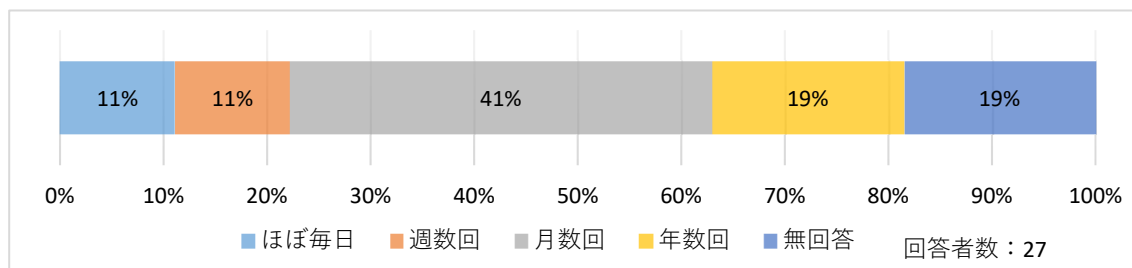
路線バス利用者は自宅からバス停までの移動手段に満足している人が多い。乗継や事前の電話予約があっても利用する人がある。

路線バス利用者は自宅からバス停までの移動手段に満足している人が多い。バス停までの移動手段は徒歩が多いが、自転車や家族等の送迎の人もある。バス停までの公共交通手段があった場合、月数回利用したい人が多い。

●自宅からバス停までの移動手段の満足度



●出発地からバス停までの公共交通手段の利用可能性



デマンド型乗合タクシーからバスへの乗継抵抗がない人もいれば、乗継をしてまで利用はしないという人もいた。事前の電話予約は、自身でできる人が多いが、難しいという人やできない人もいた。バスよりも小型の車両になることで他の乗客との距離が近くなることについては、抵抗のない人がほとんどである。

2-3)路線バスへの要望

路線バス利用者は増便の要望が多い。バスがなくなると困るという人もいる。

増便の要望が多く挙がった一方で、運行便数が少ないが仕方がないという意見もあった。バス車内の暖房や揺れへの意見も出た。また、バスが無くなると困るという意見が出た。

7.地域住民からの要望

(1) 民生委員へのヒアリング

1) 旭地区のヒアリング実施概要

ヒアリング実施日	平成 29 年 10 月 6 日 (金)
ヒアリング場所	銚田市旭総合支所 2 階会議室
ヒアリング対象者	民生委員 4 名

2) 旭地区の主なヒアリング結果

- ・鉄道や路線バスを利用しているのは主に学生である。
- ・公共交通を利用しない理由は、同居家族の送迎や近所の乗り合わせ、タクシーで対応しているケースが多いからである。また、鉄道駅までの移動手段がないという理由もある。
- ・地域住民の用事が多い場所は買物先と病院である。
- ・今後、高齢夫婦のみの世帯がこれまで以上に増加することが予想できることから将来的な移動手段の確保という点について、常に不安を感じる。
- ・若い世代はバスの乗り方自体を知らないこともある。

3) 銚田地区のヒアリング実施概要

ヒアリング実施日	平成 29 年 10 月 16 日 (月)
ヒアリング場所	銚田市役所 3 階図書室
ヒアリング対象者	民生委員 3 名

4) 銚田地区の主なヒアリング結果

- ・主にバスや社会福祉協議会のふれあいタクシーを利用して、買物や病院に行く高齢者が多い。
- ・銚田地区は、区域が広いことから、地区により通院の行先は様々である。(スカイタウンでは、行方・水戸市、西町では石岡市、美原では大洗町の病院等)
- ・公共交通を利用しない理由は、家族の送迎や近所での乗り合わせで買物や病院に通っているためである。
- ・地域住民の行きたい場所は、買物先と病院が多い。
- ・移動に困っている後期高齢者を前期高齢者が支えていこうという空気がある。
- ・現段階では、自助・共助が成立しているため、銚田の地域性(可住地面積の広さ等)を考慮しても公助が必須という訳ではない。但し、今後高齢者夫婦の増加が予想され、老人会や常会といった地域コミュニティ力が低下していく中、地域の共助をどのように守っていくかも課題として認識している。

5) 大洋地区のヒアリング・アンケート実施概要

ヒアリング実施日	平成 29 年 10 月 6 日（金）
ヒアリング場所	ふるさと見聞館
ヒアリング対象者	民生委員 3 名
アンケート対象者	民生委員 1 名

6) 大洋地区の主なヒアリング・アンケート結果

- ・鉄道を使うのは学生がほとんどである。
- ・高齢者は銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）でスーパーや病院に行っている人もいる。
- ・公共交通を利用しない理由の一つは、駅まで行く不便さである。駅から病院やスーパーまでも遠く、歩いて行けない。
- ・家族でまとめ買いができるため公共交通を利用していない。地元のグループで協力して買物をしているケースもある。コープ利用者も多いようである。
- ・梶山地区では高齢者の 9 割、大蔵地区では高齢者の 5 割が免許を持っていなかったり、車を所有していなかったりしている。
- ・銚田病院や高須病院、白鳥学区では鹿嶋市へ通院することが多いようだ。
- ・病院やスーパーへの送迎があると助かるようだ。
- ・銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）については、予約の方法や便数の頻度、集合場所等の問題があり、利用しづらいといった声を聞くことが多い。
- ・鹿島灘駅までの連絡がほしい。その先は鹿嶋市のコミュニティバスがある。
- ・地区的な特色（都会からの移住者が多い）があり、元々共助は成り立ちづらい土地柄である。
- ・共助があっても個人の頑張りに頼っているケースもあるため、有償ボランティアも検討する必要があるのではないか。

(2) 医療機関へのヒアリング

1) ヒアリング概要

ヒアリング実施日	平成 29 年 11 月 1 日（水）、10 日（金）
ヒアリング対象	小山記念病院、大洗海岸コアクリニック、高須病院、上杉医院

2) 主なヒアリング結果

- ・家族の送迎や自分で運転する自家用車による通院が多い。
- ・公共交通の利用は少ない傾向にある。駅から病院までの道路状況や公共交通の本数が少ないことが利用しづらい理由となっている。
- ・大洗海岸コアクリニックは病院及び近接している 2 つの薬局で送迎を行っている。病院で運行しているものは、旭地区で 1 日平均約 10 人の送迎を行っている。薬局で運行しているものは、病院の 2～3 倍の利用客がいる。
- ・病院での送迎は難しいと考える病院もある。

(3) 医療機関での来訪手段調査

1) 来訪手段調査概要

調査実施日	平成 29 年 9 月 21 日 (木)、22 日 (金)
調査対象	医療法人縦山診療所、上杉医院、医療法人社団三尚会 高須病院、 医療法人東湖会 銚田病院、医療法人真成会 たきもとクリニック
来訪者数合計	265 名 (185 組)

2) 主な来訪手段調査結果

- ・通院者は高齢者が多い傾向にある。
- ・通院者は 1 人で通院する人が多い傾向にある。
- ・高齢者単独での通院が多い傾向にある。
- ・自分で運転する自家用車や、家族等による自家用車での送迎で通院している人が多い。その他の手段での通院者は少ない。
- ・高齢者単独での通院は、多くが自分で運転する自家用車を利用している。

(4) 医療機関での来院者へのヒアリング

1) ヒアリング概要

調査実施日	平成 29 年 9 月 21 日 (木)、22 日 (金)
調査対象	医療法人縦山診療所、上杉医院、医療法人社団三尚会 高須病院、 医療法人東湖会 銚田病院、医療法人真成会 たきもとクリニック
ヒアリング回答数合計	64 名

2) 主なヒアリング結果

- ・銚田市内に住む人の通院が多い傾向にある。
- ・通院者は 70 歳以上が多い。
- ・70 歳未満は自分で運転する自家用車での通院が多いが、70 歳以上は家族等による自家用車での送迎や乗合タクシー、タクシー、自転車、その他の交通手段での通院が増える傾向にある。
- ・1 人で通院している人が多い。
- ・月に数回通院する人が多い。
- ・公共交通を利用しない理由は、自家用車の方が便利や、自宅・目的地の近くに公共交通が通っていないが多い。
- ・公共交通機関があった場合、約 5 割が条件が揃えば利用すると回答している。公共交通を利用する条件は、運行頻度、乗り場までの距離、運転できなくなったら利用するが多く挙げられた。

(5) 商業施設での来訪手段調査

1) 来訪手段調査概要

調査実施日	平成 29 年 9 月 13 日 (水) ~15 日 (金)、11 月 10 日 (金)
調査対象	ビックハウス銚田店、スーパータケウチ、セイミヤ銚田舟木店、セイミヤ銚田安房店、フードマーケットハピネ銚田店、カスミフードスクエア銚田店、カスミ大洋店
来訪者数合計	1,346 名 (1,010 組)

2) 主な来訪手段調査結果

- ・来訪時刻は午前と午後にピークがある。
- ・来訪者は高齢者が多い傾向にある。
- ・来訪人数は 1 人が多い。
- ・高齢者単独や青年単独での来訪が多い傾向にある。
- ・自分で運転する自家用車や家族等による自家用車での送迎で来訪する人が多い。自転車での来訪者が多い施設もある。
- ・高齢者単独での来訪は、自分で運転する自家用車を利用している人が多い。

(6) 商業施設での来訪者へのヒアリング

1) ヒアリング概要

調査実施日	平成 29 年 9 月 13 日 (水) ~15 日 (金)、11 月 10 日 (金)
調査対象	ビックハウス銚田店、スーパータケウチ、セイミヤ銚田舟木店、セイミヤ銚田安房店、フードマーケットハピネ銚田店、カスミフードスクエア銚田店、カスミ大洋店
ヒアリング回答数合計	101 名

2) 主なヒアリング結果

- ・来訪時刻は午前と午後にピークがある。
- ・銚田市内に住む人の来訪が多い。
- ・来訪者は 70 歳以上が多い。
- ・自分で運転する自家用車で来訪する人が多い。家族等による自家用車での送迎や自転車で来訪している人もいる。
- ・50 歳以上は、高齢になるほど自分で運転する自家用車での来訪は減少し、自転車での来訪が増加する傾向にある。
- ・1 人で来訪している人が多い。
- ・週に数回来訪する人が多い。
- ・公共交通を利用しない理由は、自家用車の方が便利と自宅・目的地の近くに公共交通が通っていないが多い。
- ・公共交通機関があった場合、約 3 割が条件が揃えば利用すると回答している。公共交通を利用する条件は、運行頻度や運転できなくなったら利用するが多く挙げられた。

8.広域的な取組

(1) 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の利用促進による沿線地域の活性化に関する調査

[平成29年3月]

大洗鹿島線は利用者数の減少と車両及び施設の老朽化対策が課題となっている。鉄道事業については赤字が継続しており、沿線人口の減少や大洗鹿島線利用率の低下を踏まえ、事業者、行政及び地域が一体となって、鹿島臨海鉄道の利用促進に取り組み、経営の安定化を図る必要があると考えられる。

鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の利用促進による沿線地域の活性化に関する調査研究の委員会では、平成29年度以降の大洗鹿島線の利用促進策並びに沿線地域の活性化策の検討に資することを目的に、沿線市町における人口推計調査、大洗鹿島線利用者のニーズ等の把握を目的としたアンケート調査、大洗鹿島線の利用促進に関する関係者へのヒアリング調査、他の鉄道事業者における先進的取組についての事例調査を実施し、大洗鹿島線における利用促進に関する提案を実施した。

調査結果は、大洗鹿島線利用者のニーズに合った利用促進計画の策定・実施や、茨城県及び沿線市町（水戸市、大洗町、銚田市、鹿嶋市、潮来市）から構成される「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」での基礎資料に活用する予定である。

●大洗鹿島線の沿線住民向けアンケート調査の銚田市民の回答の結果

- ・通勤者は、大洗鹿島線を利用する通勤経路は考えられない銚田市民が約70%である。
- ・通学者は、大洗鹿島線を利用する通学経路は考えられない銚田市民が約66%である。
- ・通勤者、通学者ともに、大洗鹿島線をより良くするために、運賃の値下げ、Suica・PASMOの導入、運行本数を増やすことを要望している。
- ・通勤をしていない60歳以上の人は、大洗鹿島線を利用する外出経路は考えられない銚田市民が約52%である。
- ・通勤をしていない60歳以上の人は、大洗鹿島線をより良くするために、運賃の値下げ、駅周辺へのコンビニや生活利便施設の立地誘導、運行本数を増やすことを要望している。

●大洗鹿島線沿線高校に通学する生徒へのヒアリング調査の結果

- ・高校所在地、自宅最寄り駅によって運賃に対する感覚も異なるが、概して「往復1,000円で水戸まで」という意見は、平均的な高校生の金銭感覚を反映していると思われる。
- ・定期券利用者が休日に利用する場合、区間外の割引に関する要望は高い。
- ・定期券については、部活動の有無によって意見が分かれる場合がある。
- ・学校所在地によって、定期代の負担感に差が見られ、片道・学期・年間定期券の要望に違いがある。
- ・学校によって生徒の金銭感覚に多少の差があり、定期券の出張販売の要望に違いがある。
- ・混雑緩和や列車増発への要望が高い。
- ・駅までの送迎が必須であり、メール等連絡手段の安定的な確保が重要という声が多い。

(2) 鹿行地区公共交通確保対策協議会

鹿行地区公共交通確保対策協議会では、広域的な公共交通ネットワーク構築のための検討を行い、行方市と潮来市を結ぶ鹿行北浦ラインと、鹿嶋市・潮来市・行方市を結ぶ鹿行広域バス（神宮あやめ白帆ライン）の2路線を運行している。

●鹿行北浦ライン<道の駅いたこ～あそう温泉「白帆の湯」>（行方市・潮来市）



●鹿行広域バス（神宮あやめ白帆ライン）<チェリオ・イオン～麻生庁舎>（鹿嶋市・潮来市・行方市）



運行ルートを検討する会議内で、銚田市の課題として、既存の路線を圧迫せず内包するような広域交通ネットワークの必要性が挙げられた。

9. 庁内各種計画

(1) 第2次銚田市総合計画 [平成29年3月]

第2次銚田市総合計画の基本計画の中に以下の公共交通に関する取り組みが記載されている。

●公共交通に関する施策

基本目標	基本施策	主要施策	主要な 関連事業	事業概要
誰にもやさしい「安全・安心」と住みよい「くらし」をつむぐ	社会保険・健康づくり 防災・防犯・危機管理	高齢者サービス 交通・防犯対策	乗合自動車運行事業	高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、バス路線が廃止となった大洋地区を中心に銚田市乗合自動車の運行を実施
次世代に伝えたい「歴史・文化」と夢拓く「ひと」をつむぐ	幼児・学校教育	教育施設	スクールバス運行事業	統合した小学校の通学区域内において、スクールバスの運行を行い児童の安全を確保する
豊かでめぐまれた「自然」と利便のある「都市（まち）」をつむぐ	都市・社会基盤	公共交通	公共交通対策事業	地域に欠かせない鉄道、路線バス等の利用促進を図りつつ、支援を行うとともに、地域の実情に即した公共交通のあり方について、将来ビジョンを検討する
			広域的な公共交通体系の確保	大洗鹿島線の利用促進を図るため、県及び沿線自治体と連携して活性化事業を展開するとともに、広域的な視点で、近隣自治体と連携して、公共交通のあり方を検討する
			乗合自動車運行事業（再掲）	高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、バス路線が廃止となった大洋地区を中心に銚田市乗合自動車の運行を実施
未来を培う「市民協働」とみんなの「想い」をつむぐ	広域連携・行財政運営	広域連携	鹿行広域DMOの設立	鹿行地域の5市を中心に、鹿行広域DMOを設立し、スポーツツーリズム、エコツーリズム、アグリツーリズム等の観光施策について広域的な視点で検討する
			広域的な公共交通体系の確保	大洗鹿島線の利用促進を図るため、県及び沿線自治体と連携して活性化事業を展開するとともに、広域的な視点で、近隣自治体と連携して、公共交通のあり方を検討する

(2) 都市計画マスタープラン⁶ [平成 22 年 3 月]

都市計画マスタープランの将来都市構造の考え方は、既存の都市機能や地域資源等を積極的に活かし、市全体としてのバランスの取れた発展を目指すため、現在の土地利用をベースとした「ゾーン」に「拠点」を配置し、幹線道路を主とした「軸」でつなぐことによって新たな都市構造を構築することとしている。幹線道路等の交通軸として南北方向の国道 51 号や鹿島臨海鉄道大洗鹿島線及び銚田環状線と環状線から放射状に広がる県道を位置づけている。

公共交通に関しては、土地利用の方針で、駅周辺での公共交通の結節点としての機能充実や、道路・交通体系形成の方針で、地域にあった新たな公共交通の導入の検討が記載されている。

● 将来都市構造図



⁶ 長期的な視点で将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにする計画。

(3) 第2期銚田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略 [令和2年3月]

総合戦略の戦略目標のひとつに「自然溢れる環境で、健康・安心・便利な暮らしを実現する」を掲げ、基本施策として交通弱者に配慮した公共交通の確保を記載している。

●第2期銚田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略の公共交通に関する記載

【戦略目標】

自然溢れる環境で、健康・安心・便利な暮らしを実現する

【現状と課題】

全ての市民にとって暮らしやすい安心・安全なまちづくりを進める必要があります。

【基本目標】

市民の移動手段として、既公共交通の維持確保と乗合自動車の運行拡大等の交通施策を展開することで、より良い公共交通ネットワークを目指します。

地域の課題解決、地域の社会・生活のさらなる質の向上に向け、情報通信技術などSociety 5.0の実現に向けた技術（未来技術）の活用可能性などを検討します。

【基本施策】

安心・便利なまちづくりの推進

【KPI（重要業績評価指標）】

指標	基準年度	基準値	目標値(令和6)
鹿島臨海鉄道1日当たり平均市内駅利用者数	平成30年	1,269人	1,330人
デマンド型乗合タクシー1便当たりの年間平均利用者数	平成30年	2.7人	3.0人

【施策方針と主な事業】

■交通弱者に配慮した公共交通の確保

- ◇ 路線バス及び鹿島臨海鉄道大洗鹿島線は地域の重要な公共交通機関であることから、沿線の市町と連携して利用促進等の継続支援を行います。
- ◇ 乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）については、現在、旧大洋村・旧銚田町の一部地域のみでの運行であるが、その他の市域についても公共交通空白地域が広がっていることから、デマンド型乗合タクシーの運行区域を拡大することで移動手段の確保を図ります。
- ◇ 交通政策分野において、必要に応じて、県や企業等と連携し、AIやIoT等の先端技術を活用した実証実験等の取組みなどを検討します。

[主な取組]

大洗鹿島線支援事業、乗合自動車運行事業 など

[主たる担当部署]

まちづくり推進課・社会福祉課

(4) 第3期銚田市地域福祉計画 [平成31年3月]

地域福祉計画は、基本理念である「一人ひとりが主役となり、ともにつくる、ふれあいとささえあいのまち・ほこた」を推進するため、地域福祉を広げる「基盤」づくり、地域を支える「人」づくり、助けあいの「地域」づくり、暮らしの「安心・安全」づくりを基本目標に据え、その達成に向けた取り組みを進めることとしている。

その中で、日常生活における生活基盤の充実を基本施策の1つに掲げ、市が取り組む内容として外出支援を記載している。

●外出支援の市の取り組み内容

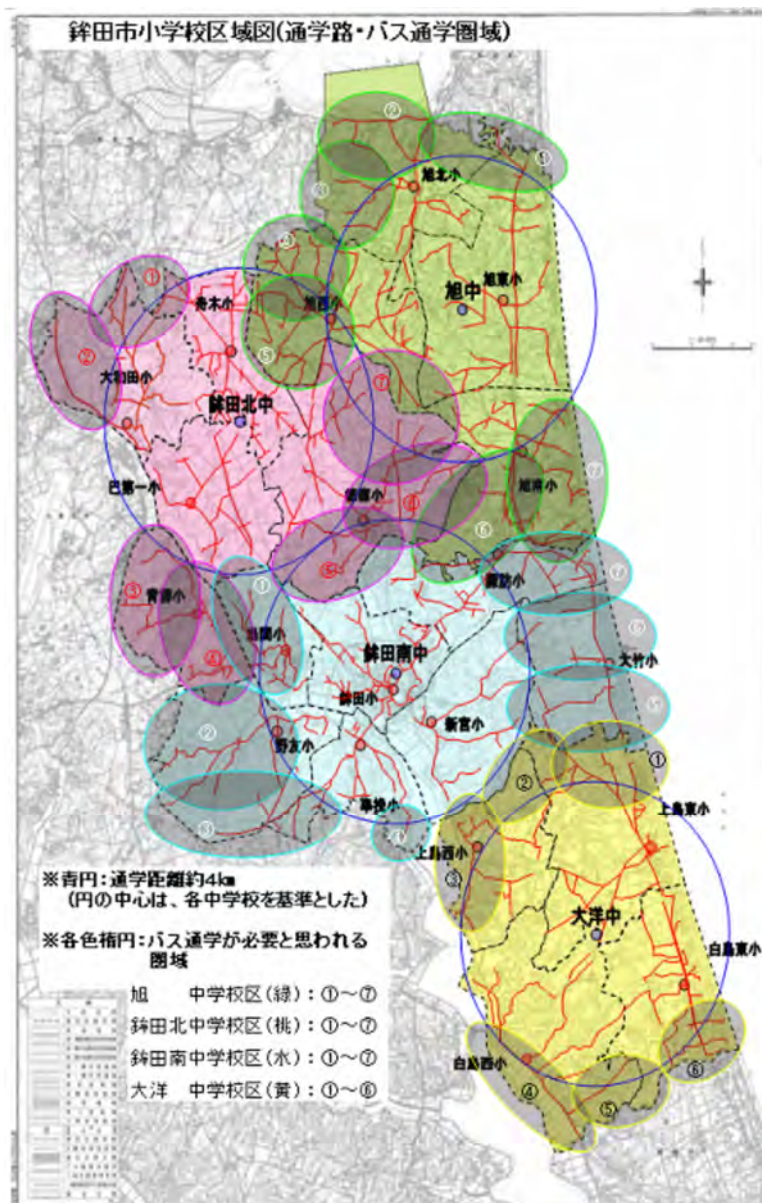
事業名	取り組み内容	担当課等
各種移送サービスの利用周知	各種移送サービスに対する利用の促進と、制度の周知に努めます。	社会福祉課
移動支援事業	屋外での移動が困難な障害者などに対し、ホームヘルパーを派遣して外出のための移動を支援することにより、地域における自立生活及び社会参加の促進を図ります。	社会福祉課
重度心身障害児者福祉 タクシー利用料金助成事業	重度心身障害児者が医療機関などへの通院等に要する交通費の一部を助成し、重度心身障害児者の福祉の増進を図ります。	社会福祉課

(5) 銚田市公立学校施設再編計画基本構想（基本計画）[平成24年3月]

銚田市公立学校施設再編計画基本構想の中で、児童の遠距離通学への対応として、児童の安全確保、安全管理の面からスクールバスを運行することが記載されている。

●通学バスの運行計画（案）

利用対象者	通学距離が4キロメートル以上 (1・2年生は2キロメートル以上)
運行日	学校の授業日
運行ルート	・各小学校区において乗降する停留場所を指定し、各指定停留所から乗降 ・基本ルートは主要幹線道路とし、児童の動向によっては変更も検討する
運行台数	各学区ごとにスクールバスを運行
運行回数	登校時1回(7時30分～8時15分)、下校時2回(14時・16時)を基本とする
運営形態	委託方式



第2章 公共交通の現状及び課題

1.公共交通の現状の整理

先に整理した銚田市の現状をもとに、項目ごとに再度整理した。

●銚田市の現状の整理

◇市民の特性

- 銚田市の総人口は減少傾向である一方で、65歳以上の高齢者人口は増加傾向である。
- 銚田市の高齢化率（65歳以上人口の割合）は、30.3%であり、茨城県の高齢化率や、全国の高齢化率よりも高い。
- 銚田市は市全体に可住地が広がっていることから、市の人口の44%が公共交通空白地域に居住している。
- 運転免許を持っている人が約8割である。運転しない市民は13%で、10歳代の若年層と60歳以上の高齢層が多い。
- 銚田市の免許返納者数は増加傾向である。
- 高齢になったときに運転免許証を返納する人や運転をやめる人が55%である。
- 80歳以上では4割がバス停まで歩いて移動できない。
- 70歳以上では自宅の前に車両が来ても段差があると自力で乗車できない人がいる。
- 銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）を利用している方は、1人世帯や2人世帯が多い傾向にあり、同居家族に自動車の運転できる方はいない方が多い。
- 日常の外出の目的は通勤や買物、通院が多い。
- 通勤・通学、食料品や日用品の買物、食料品や日用品以外の買物、通院、その他の目的の外出先は、いずれも市内が最も多い。また、各目的で水戸市や鹿嶋市等の近隣市町への移動が生じている。
- 市民の通院は、地区内や各地区から銚田地区への移動が多く、市外への移動は旭地区と銚田地区から水戸市へ、旭地区から大洗町へ、秋津地区から土浦市へ、大洋地区から鹿嶋市へと地区ごとに行き先が分散している。
- 市民の買物先は、地区内や、近隣地区から旭東地区、銚田地区、大洋北地区への移動が多い。また、大洋南地区は鹿嶋市への移動もある。
- 外出時刻のピークは通勤・通学が7時台、通院、その他の目的が9時台、買物が10時台である。帰宅時刻のピークは、通院、食料品・日用品の買物が12時台、食料品・日用品以外の買物が14～17時台に分散し、その他の目的は15～17時台に分散し、通勤・通学が18時台である。
- 高齢者の外出の目的は買物、通院が多い。
- 高齢者単独での通院が多い傾向にある。

◇公共交通による移動の特性

- 公共交通空白地域が市北部から西部にかけて広がる。
- 公共交通空白地域にも人口の多い地域や公益施設がある。
- 茨城交通(株)が運行する新銚田駅～国道51号～大洗駅の路線バスは平成30年9月30日をもって廃止した。
- 市内を運行する路線バスは令和元年9月に減便した。
- 公共交通の利用者は運転しない人の割合が高い。
- 自分で運転する自家用車や、家族等による自家用車での送迎で移動している人が多く、公共交通の利用は少ない。
- 鉄道は通勤・通学手段としてほぼ毎日利用される。
- 鉄道の最寄駅は新銚田駅、鹿島旭駅、大洋駅が多く、最寄駅がない人も1割いる。
- 路線バスの銚田駅～水戸駅路線は市内在住者の通学・通勤手段として利用され、かしてつバスは市外在住者の銚田市への通学手段として利用されている。
- 駅までの移動手段は自分で運転する自家用車や家族等の送迎が多く、バス停までの移動手段は徒歩や家族等の送迎が多い。
- 駅までの所要時間は10～19分が多く、バス停までの所要時間は10分未満が多い。
- 公共交通の利用の理由は、自動車の免許を持っていないや送迎してもらえないが多い。

◇公共交通の運行内容

- 市内の公共交通として、鉄道、路線バス、高速バス、銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）が運行している。
- 自宅・目的地の近くに公共交通が通っていないことや公共交通の本数が少ないことが通院・買物時に公共交通を利用しづらい理由となっている。
- 鉄道やバスを利用しやすくするために、運賃を安くすること、増便、運行情報の周知が必要とされている。
- 銚田市乗合自動車の全市での認知度は4割、利用対象区域での認知度は6割である。
- 銚田市乗合自動車の利用対象者だが利用登録をしていない人が過半数である。
- 銚田市乗合自動車は、予約方法や運行頻度、集合場所等の問題で利用しづらいという声がある。
- 銚田市乗合自動車を利用しやすくするために、利用方法の周知が必要とされている。

◇市の公共交通施策

- 市では銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）を運行している。
- 市では銚田北小学校と銚田南小学校のスクールバスを運行している。
- 県立高校のスクールバスも市内を運行している。
- 現段階では、自助・共助が成立しているため、銚田の地域性（可住地面積の広さ等）を考慮しても公助が必須という訳ではないという声がある。
- 市民は市が負担してでも公共交通の維持・確保を望んでいる。
- 病院や買物先、鉄道駅やバス停までの移動手段の確保が必要とされている。

- 地域内施設と駅やバス停を結ぶコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの運行、路線バスを便利にすること、タクシー利用料金の助成が市民から多く望まれている。
- 市民が望むコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの利用条件は、運行間隔は1時間に1便、運行時間帯は8時台から16時台まで、乗り場までは徒歩5分以内、片道運賃は150円である。
- 鉄道利用者からは、出発地の近くから駅までの公共交通の運行が望まれている。駅までの公共交通の利用条件は、運行間隔は1時間に1便、運行時間帯は7時台から18時台まで、乗り場までは徒歩5分以内、片道運賃は300円である。事前予約制に抵抗がある人もいる。
- 鉄道利用者からは鉄道やバスを便利にすることが多く望まれている。
- 鉄道利用者は、駅の階段のエレベーター設置によるバリアフリー化や増便、運賃の値下げの要望がある。
- 路線バス利用者は、増便の要望がある。

◇地域による移動手段の確保

- とっぷ・さんて大洋や薬局が送迎車両を運行している。
- 近所の乗り合わせで買物や通院に対応しているケースがある。
- 大洋地区等の一部の地域では、高齢者がご近所の友人の高齢者を送迎している。
- 地域での助け合いによる送迎に自分の住む地域でも取り組むべきと考える人が多い。特に巴地区で多く、旭西地区や大洋地区では既に取り組んでいる人がいる。
- 地域での助け合いによる送迎で送迎してもらいたい人は特に75歳以上が多い。送迎しても良い人は20歳代や60歳代前半が多い。
- 高齢者同士で支え合う共助の意欲の高さは地域によってばらつきがある。

◇公共交通の利用意識

- 公共交通の満足度は8%と非常に低い。分からない人も43%と多く、公共交通への関心が低い。
- 鉄道利用者の公共交通の満足度は20%で、不満度は60%である。
- 現在公共交通が必要な人は30%だが、将来公共交通が必要と考える人は88%であり、公共交通の必要性が高まっていく。
- 同居する家族による送迎が多く、家族等の送迎については仕方がないと思う人が多い。
- 公共交通を利用しない理由は、自家用車の方が便利や、自宅・目的地の近くに公共交通が通っていないが多い。そのため、運転免許取得後は、自分で運転する自家用車が主な移動手段となる。
- 若い世代はバスの乗り方自体を知らないことがある。
- 大洗鹿島線を利用する外出経路を考えられない市民が多い。
- 鉄道やバスが無いと困るという人もいる。

●市民の現状のまとめ

[移動手段]

銚田市民の外出の際の移動手段は、利便性の高い自家用車の普及により、運転免許取得前後で大きく異なることが分かる。

免許取得前の主に学生は、自転車や家族の送迎、鉄道やバス等の公共交通を利用し、運転免許取得後の市民は、公共交通の利用意識は低くなり、自分で運転する自家用車が主な移動手段となる。自分で運転ができない交通弱者は、駅やバス停が自宅の近くにならない場合、家族や地域の方による送迎を主な移動手段としているほか、病院や薬局等が送迎車両を運行し、移動手段を確保している。しかしながら、高齢化の進行に伴い、免許返納者や高齢単身者が増加していくことから、病院や買物先、鉄道駅やバス停までの移動手段の確保が必要とされている。そのため、高齢者同士で支え合う共助体制の構築や交通弱者の新たな移動手段が問題となっている。

[公共交通の利用意識]

市民の公共交通の満足度は非常に低く、移動手段の多くが自家用車であることから普段、公共交通を使用する習慣のない方が多く、公共交通への関心が低い。しかし、現在公共交通が必要でない人も将来は必要と考えており、公共交通の必要性は高まっていく。公共交通の運行内容や利用方法が分からない等、運転ができなくなった場合、自家用車から公共交通へスムーズに移行できないことが問題になっている。



- 現状、市民の移動手段は、自助及び共助により成り立っている。
- 今後、高齢化の進行に伴い、共助体制の構築や新たな移動手段の確保が重要となる。
- 長期的には、共助も成り立たなくなることが予測され、公助のあり方が重要となる。
- 将来の公共交通の必要性の増大に備え、市民の公共交通への関心を高めることが課題である。
- 公共交通を使用する習慣がないことから、運転ができなくなった場合、公共交通の運行内容や利用方法が分からない市民もいる。

●公共交通の現状のまとめ

[公共交通の利用状況]

市内の公共交通として、鉄道、路線バス、高速バス、デマンド型乗合タクシーが運行している。公共交通の利用者は運転しない人が多く、交通弱者にとっての重要な移動手段となっている。しかし、可住地が広く、公共交通空白地域が広範囲に広がっているという市の特性上、自宅や目的地から公共交通の乗り場までの距離が遠いことや公共交通の運行便数が少ないことから、公共交通の利用者は少ない。そのため、新たな公共交通の運行導入の際には、ニーズ調査、実証運行調査等を確実に実施することが不可欠であるとともに、自宅や目的地から公共交通の乗り場までの移動手段が問題となっている。

[公共交通サービス]

既存の公共交通の中には、運行便数が少ない路線も多く、利用者が今後とも少なくなっていく場合、運行便数の減少や廃止に繋がり、さらなる公共交通サービスの低下のおそれがある。

自宅の前に車両が来ても段差があると自力で乗車できない高齢者や、駅の階段の上り下りに支障がある人がいる。高齢化の進展に合わせ、段差の無い車両の使用や駅のエレベーター設置等によりバリアフリー化していく必要がある。

市が運行する銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）については、まだ利用登録していない人が多い。利用者は同居家族に自動車を運転できる方がいない方が多く、必要性が高いという声がある一方で、予約方法や運行頻度、集合場所等の問題があり、利用しづらいという声が多い。また、運行情報の周知が望まれている。

[公的サービス]

銚田市では、銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）や市立小学校のスクールバスを運行し、公共交通等の運行に対する市の負担は大きくなっている。また、県立高校のスクールバスが広域で運行されている。

現段階では、市民の移動手段として自助及び共助が成立しているため、可住地面積の広さ等の市の地域性を考慮しても公助が必須という訳ではないという声もあるが、市民は市が負担してでも公共交通の維持・確保を望んでいる。長期的には、高齢化に伴って共助も成り立たなくなることが予測され、公助のあり方が重要となる。

[近隣市との接続]

銚田市内では大洗鹿島線、高速バス、路線バスが銚田市と近隣市をまたいで運行している。大洗鹿島線や路線バスは、銚田市から近隣市へ、また、近隣市から他市への学生の通学利用が多い。その他にも通勤、買物、通院等の様々な目的において、水戸市や鹿嶋市等の近隣市町への移動需要がある。特に通院の移動では、地区ごとに近い市町へ行先が分散している。そのため、地区ごとのニーズに合わせた移動手段の検討が必要である。



- 市民の公共交通の利用意識が非常に低いことから、新たな公共交通の運行導入の際には、ニーズ調査、実証運行調査等を確実に実施することが不可欠である。
- 自宅や目的地から公共交通の乗り場までの距離が遠く、移動手段がなければ、公共交通が利用できない。
- 公共交通の利用者の減少が進んだ場合、公共交通サービスの維持ができない。
- 公共交通のバリアフリー化に対応していく必要がある。
- 銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）は予約方法や運行頻度、集合場所等の問題があり、利用しづらいという声が多い。また、運行情報の周知が望まれている。

2.公共交通の課題

銚田市の現状の整理と広域的な取り組みの整理、庁内各種計画の整理をもとに、項目ごとに銚田市の公共交通における課題を挙げる。

公共交通の課題	取組時期
<p>①交通弱者の移動手手段の確保</p> <p>今後、高齢化の進行により、免許返納者や高齢単身者が増加していく中で、共助が成り立たなくなることが予測されることから、交通弱者の移動手手段の確保が必要となる。</p>	<p>早期に取組むべき課題</p>
<p>②公共交通による近隣市町との接続強化</p> <p>学生の通学や高齢者の通院等、自動車の運転ができない方の移動を支えるためにも、近隣市と公共交通での連絡強化が必要である。</p>	<p>中長期的に取組むべき課題</p>
<p>③公共交通サービスの維持</p> <p>公共交通の利用者が少ない銚田市において、既存の公共交通サービスを維持していくためには、市民の移動需要に合わせたサービスの改善・効率化が必要である。また、市民が利用し続けやすいように、バリアフリー化等により利便性を向上させていく必要がある。</p>	<p>中長期的に取組むべき課題</p>
<p>④銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利便性改善</p> <p>現状の銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）は、予約方法や運行頻度、集合場所等の問題があり、利用しづらいという声が多く、銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利便性改善が必要である。</p>	<p>早期に取組むべき課題</p>
<p>⑤公的サービスとしての適正化</p> <p>民間事業者が運行する公共交通の維持確保に努めるとともに、本市の財政負担の適正化や、公的サービスとしての公共交通の利便性と効率性の向上を図っていくことが必要である。</p>	<p>中長期的に取組むべき課題</p>
<p>⑥地域や民間施設等の共助の機運の醸成</p> <p>地域で支え合う「共助」体制の継続を図るとともに、市域全体において構築できるよう機運の醸成を図ることで、移動手手段を確保していく必要がある。</p>	<p>早期に取組むべき課題</p>
<p>⑦利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報</p> <p>公共交通への関心を高めるため、交通弱者をはじめ、市民にとって利用しやすい公共交通となるよう利用者目線に立った分かりやすい広報が必要である。</p>	<p>早期に取組むべき課題</p>

第3章 基本方針

1.公共交通の維持・確保に関する役割分担

(1) 公共交通の役割

「自家用車以外の移動をみんなで支える手段」

これまで、鉄道やバス等の公共交通機関は民間の交通事業者の収益事業として運行されてきた。しかしながら、近年、全国では人口減少や高齢化に伴う公共交通利用者の減少が進んでいる。さらに、銚田市は、可住地が広域に分散している地形であり、自家用車で移動する割合も高く、公共交通の利用意識が低い。このような状況を踏まえると、交通事業者の努力だけでは、公共交通機関を維持、拡充していくことは難しい状況にある。

一方で、車の運転ができない市民の移動、障がい者の社会進出、環境負荷⁷の軽減等に果たす公共交通の機能は大きく、市の政策として対応すべき事項と言える。

本市では、公共交通の役割を『自家用車以外の移動をみんなで支える手段』として位置づけ、市民、交通事業者、行政等が連携・協力をを行い、充実させることを目指す。

⁷ 環境に与えるマイナスの影響。人為的に発生するもの（廃棄物・公害・土地開発・干拓・戦争・人口増加等）と自然的に発生するもの（気象・地震・火山等）がある。

(2) 役割分担

支える主体によって移動手段を自助、共助、公助の3種類に分けると、次のようになる。

自助	<p>個人の努力で移動手段を確保。</p> <p>例) 自家用車、バイク、自転車、徒歩</p>
共助	<p>地域の住民が協力して支え合い移動手段を確保。</p> <p>例) 地域の住民同士の送迎、共助による移送システム</p>
公助	<p>市、県、国等の行政支援、または民間の交通事業者の収益事業によって移動手段を確保。「公共交通」と呼ばれる。</p> <p>例) 鉄道、路線バス、コミュニティバス⁸、タクシー、デマンド型乗合タクシー</p>

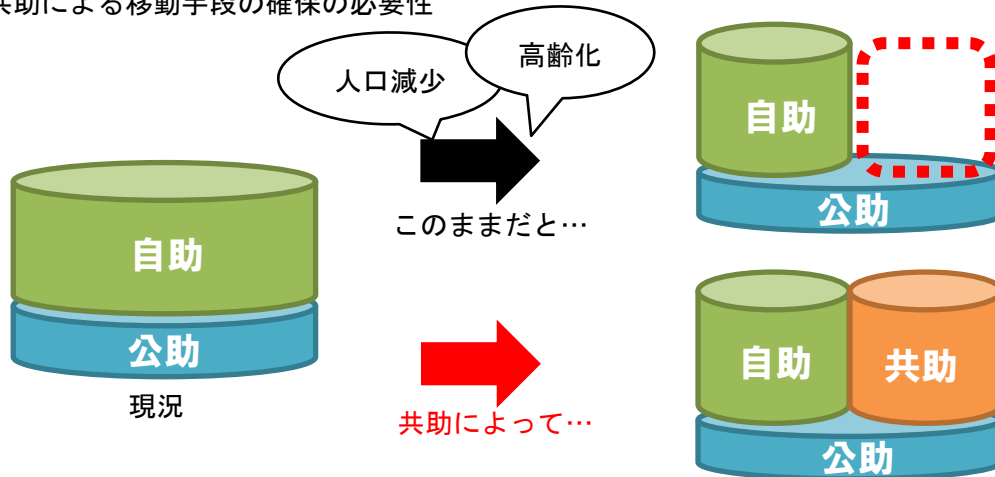
現在の銚田市民の移動手段は、聞き取り調査等によると、自家用車による移動が非常に多く、市民一人一人が努力する「自助」が大きなウエイトを占めている。公共交通の利用意識は低く、「公助」が占めるウエイトは小さい。

しかしながら、今後、高齢化によって自家用車の運転が困難になると、「自助」による移動手段の確保は難しくなる。また、人口減少や高齢化に伴う公共交通利用者の減少が進む状況を踏まえると、交通事業者の努力だけでは、「公助」による移動手段を維持、拡充していくことは難しい状況にある。すなわち、このままでは市内の移動手段は縮小していき、移動に困る人が多く出てくる。

そこで、将来にわたり、持続的に市民の移動手段を確保するために、「自助」を堅持しつつ、「共助」へのシフトが必要となってくる。

さらに、高齢化が進むと「共助」が成り立たなくなってくることが予測され、行政の支援による「公助」のあり方が重要となる。

●共助による移動手段の確保の必要性



⁸ 地域住民の福祉に寄与することを目的として、地方公共団体が運行に関与している乗合バス。

2. 目指すべき姿

「自助、共助、公助による持続的な公共交通体系の構築」

自助、共助、公助によって持続可能な公共交通体系を構築する。

既存の公共交通である大洗鹿島線を大きな軸とした公共交通体系を構築し、利用促進を図りながら維持していく。また、既存公共交通である大洗鹿島線と路線バスを活用し、各地域から大洗鹿島線の駅や路線バスの鉾田駅や舟木までデマンド型乗合タクシーを充実させることで、市民の移動手段を確保する。さらに、デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大等、持続可能な地域にあった新たな公共交通の導入を検討していく。

現在、自動運転の実現や各種移動手段のルート検索、予約、決済機能をワンストップで提供する MaaS⁹の本格活用に向けて、国、自治体、民間企業、大学等が実証実験を行っている。自動運転システムは、一般的に人間による運転よりも安全かつ円滑な運転を可能とし、交通事故の削減や交通渋滞の緩和、運転者の運転負担の大幅な軽減に資するものである。また、タクシー配車アプリ等の AI や IoT を活用した新たなモビリティサービス展開が活発化しつつある。

新たな公共交通の導入にあたっては、国や他地域の自動運転や MaaS 等の AI 活用の動向に注視し、本市の地域特性にあったシステムを導入できるよう検討を進めていく。

● 目指すべき姿

地域	移動先	目指すべき姿
① 鉄道やバス停に比較的 近い地域	市外	<ul style="list-style-type: none"> 大洗鹿島線や路線バスの有効利用 周辺市町との広域バスの活用を検討
	市内	<ul style="list-style-type: none"> デマンド型乗合タクシー等で駅やバス停までの移動手段を確保
② 公共交通空白地域	市外	<ul style="list-style-type: none"> 既存の公共交通とデマンド型乗合タクシー等との組み合わせ（デマンド型乗合タクシー+大洗鹿島線、デマンド型乗合タクシー+路線バス） 交通結節点の利便性改善
	市内	<ul style="list-style-type: none"> デマンド型乗合タクシーや地域の共助により移動手段の確保を検討

⁹ Mobility as a Service の略。スマホアプリを活用し、一人一人のトリップ単位の移動ニーズに応じて、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うことを可能とするサービス。

●目指すべき姿の考え方

市民の主な要望		公共交通体系の考え方
行先	<ul style="list-style-type: none"> ・病院 ・買物先（スーパー） ・駅やバス停 	<p>行先は、地区内、市内、市外（水戸市、茨城町、大洗町、土浦市、鹿嶋市等）に及ぶ。</p> <p>特に市内では、病院、買物先、駅やバス停が集積する地域は鉾田中心地区や舟木周辺である。そのため、各地区から鉾田中心地区や舟木周辺への移動があるので、<u>各地区から鉾田中心地区や舟木周辺への移動手段を確保する。</u></p> <p>また、市内だけでなく地区ごとに分散する近隣市町への移動需要に対応するため大洗鹿島線や路線バスを核として活用する。駅やバス停までの移動手段が確保できずに活用できない住民のため、地区別に需要の高い乗り場までの移動手段を確保し、大洗鹿島線や路線バスに接続する。</p>
交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・1時間に1便 ・8時台から16時台 ・<u>乗り場までは5分以内</u> ・片道150円 	<p>市域が広く人口が分散し、公共交通の利用意識が低い本市において、公共交通の乗り場まで5分以内というサービス水準を実現するために、各地域をコミュニティバスなどの路線定期型交通で対応する場合、運行ルートが長くなる上、全ての地域をカバーすることが難しいため、運行ルートを固定せず、需要に応じて運行する<u>デマンド型乗合タクシーで移動手段を確保する。</u></p>
利便性改善	<ul style="list-style-type: none"> ・駅のエレベーター設置 ・情報の周知 	<p>公共交通の利用を促進するため、また、デマンド型乗合タクシーと大洗鹿島線や路線バスの乗継を促すため、交通結節点となる駅施設のバリアフリー化や、情報の周知等の利便性改善に取り組む。</p>

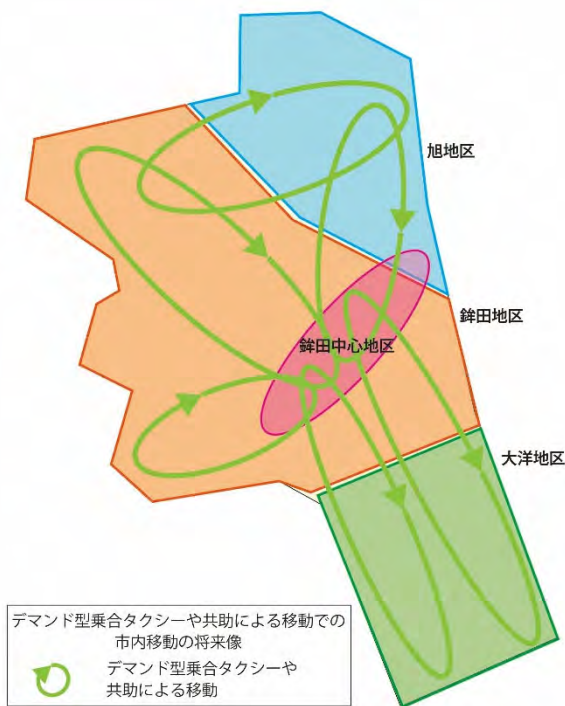


- 地区内及び鉾田中心地区や舟木周辺への移動需要については、デマンド型乗合タクシーを充実させることで、市民の移動手段を確保する。
- 地区別に分散される近隣市町への移動需要については、既存公共交通である大洗鹿島線と路線バスを核として市内公共交通と接続を図り、市民の移動手段を確保する。

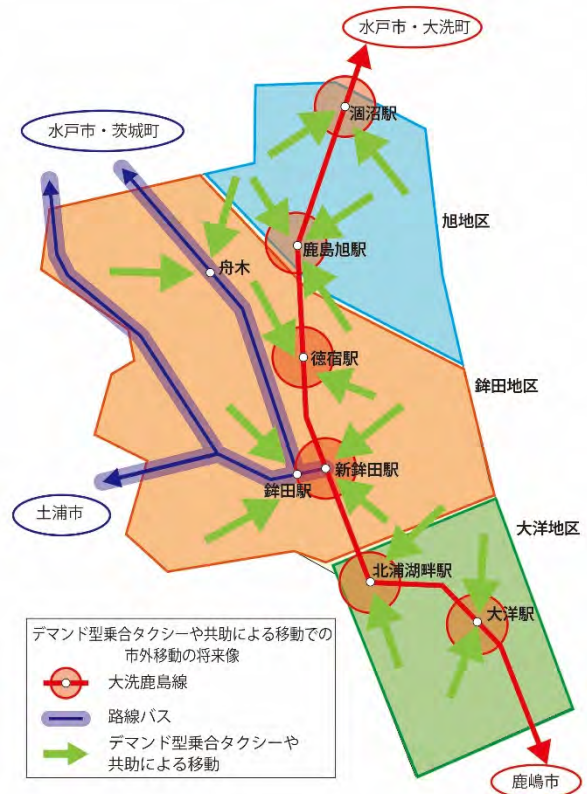
● 公共交通体系の将来像



● 市内移動の将来像



● 市外移動の将来像



3.基本方針

先に整理した公共交通の課題へ対応し、目指すべき姿を実現するため、5つの基本方針を定める。

●課題と基本方針の対応表

公共交通の役割
自家用車以外の移動をみんなで支える手段

現状のデータ	ヒアリング・アンケートの結果
--------	----------------



公共交通の課題
①交通弱者の移動手段の確保
②公共交通による近隣市町との接続強化
③公共交通サービスの維持
④銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利便性改善
⑤公的サービスとしての適正化
⑥地域や民間施設等の共助の機運の醸成
⑦利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報



基本方針	（関連する公共交通の課題）
【対象者】 ①交通弱者に配慮した公共交通の確保	（課題①）
【交通モード】 ②地域にあった公共交通の導入	（課題②、課題③）
【サービス内容・財源】 ③適正な公共交通の運営	（課題④、課題⑤）
【サービス主体】 ④自助、共助、公助の組み合わせによる持続的な移動手段の確保	（課題⑥）
【利用促進】 ⑤わかりやすく、利用しやすい公共交通への改善	（課題⑦）

基本方針① 交通弱者に配慮した公共交通の確保

銚田市では、自分で運転する自家用車での移動が非常に多く、運転のできない交通弱者の移動手段は家族や地域の方による送迎に頼らざるをえない現状である。今後、交通弱者が家族や地域の方の送迎に頼ることが困難な場合でも移動手段を確保できるように、現状で家族や地域の方による送迎で担っていた部分について、デマンド型乗合タクシーや地域ごとの自主的な送迎システムの構築により公共交通の確保・充実を図る。

●現状の市民の主な移動手段

現況		地域				
		既存公共交通沿線地域			公共交通空白地域	大洋地区
		広域移動	市内移動	ラストワンマイル移動		
利用者像	一般市民等	自家用車				
	自立的移動が可能な交通弱者(高齢者、障がい者、運転免許を持たない方等)	大洗鹿島線 路線バス 高速バス	大洗鹿島線 路線バス	自転車、徒歩 家族の送迎	家族や地域の方による送迎	
	鉄道・バスの利用が困難な交通弱者(高齢者等)	家族や地域の方による送迎				乗合自動車
	自由度が高い移動を行う市民	タクシー				
	介護が必要な障がい者等	訪問介護移送支援事業、福祉タクシー				

●将来の市民の移動手段の目指すべき姿

将来の目指すべき姿		地域				
		既存公共交通沿線地域			公共交通空白地域	
		広域移動	市内移動	ラストワンマイル移動		
利用者像	一般市民等	大洗鹿島線 路線バス 高速バス	大洗鹿島線 路線バス	自転車、徒歩	自家用車	
	自立的移動が可能な交通弱者(高齢者、障がい者、運転免許を持たない方等)	大洗鹿島線 路線バス 高速バス	大洗鹿島線 路線バス	自転車、徒歩 家族の送迎 デマンド型乗合タクシー	家族や地域の方による送迎 デマンド型乗合タクシー	
	現状で鉄道・バスの利用が困難な交通弱者(高齢者等)	家族や地域の方による送迎、デマンド型乗合タクシー+大洗鹿島線、路線バス		家族や地域の方による送迎 デマンド型乗合タクシー		
	自由度が高い移動を行う市民	タクシー				
	介護が必要な障がい者等	訪問介護移送支援事業、福祉タクシー				

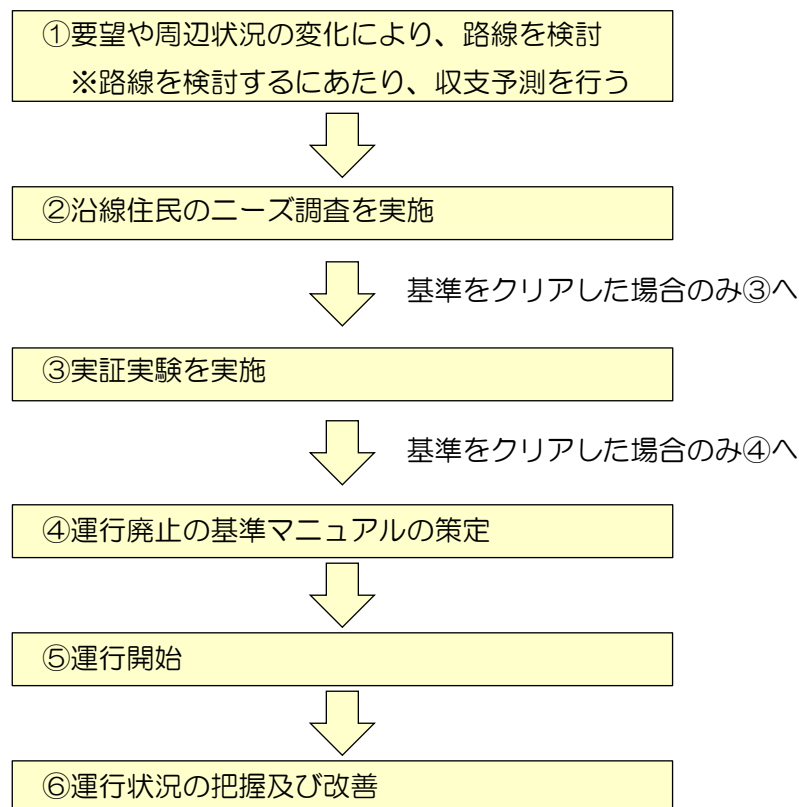
基本方針② 地域にあった公共交通の導入

路線バスが廃止や減便し、公共交通空白地域が拡大する中で、市民の移動手段を確保・充実させていくためには、デマンド型乗合タクシーの運行範囲拡大等新たな公共交通の導入を検討していく必要がある。また、バリアフリー化への対応等、市民が利用し続けやすい公共交通へ改善していく必要がある。

しかしながら、銚田市は市域が広く、地域によって移動ニーズや市民特性等の状況が異なる。また、公共交通を利用するという意識が非常に低く、新たな公共交通の運行・導入に際しては、ニーズ調査や実証運行調査等を確実に実施することが不可欠である。

新たに公共交通を導入する場合、公共交通導入の基本的な考え方に基づいて、種別や地域ごとに設定した基準をもとに判断し、地域にあった公共交通の導入を推進する。

●公共交通導入の基本的な考え方



基本方針③ 適正な公共交通の運営

公共交通の運行やサービスの拡充には費用負担が生じる。市の限られた財源の中で継続的に公共交通を支援していく必要があり、サービスの拡充と財政面でのバランスを図りながら適正な公共交通を運営する。

また、公共交通には市の事業として運行しているデマンド型乗合タクシーやスクールバス等と民間事業として運行している大洗鹿島線や路線バス等がある。市の事業が民間事業を圧迫しないよう適正な公共交通体系を構築する。

基本方針④ 自助、共助、公助の組み合わせによる持続的な移動手段の確保

交通事業者の努力だけでは公共交通を維持・拡充していくことは難しい状況である。自助、共助、公助を組み合わせ、市民、地域、交通事業者、行政が協力して移動手段を確保する。

基本方針⑤ わかりやすく、利用しやすい公共交通への改善

公共交通を維持・確保、さらに拡充していくためには、公共交通を利用してもらうことが重要である。しかし、現在の銚田市は公共交通への関心が低く、利用意識も非常に低いので、利用促進により利用意識を高める。利用者ニーズにあった運行内容への変更や、公共交通を維持していく必要性や利用方法等の周知を行い、わかりやすく、利用しやすい公共交通に改善する。

4.計画目標

基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき状況を計画目標として設定する。また、数値目標を設定する。数値目標は、計画期間が終わる令和6年度の目標値とする。計画期間終了時に数値目標の達成状況を評価し、計画内容を見直す。

●計画目標と数値目標

基本方針	計画目標	数値目標
【対象者】 ①交通弱者に配慮した公共交通の確保	①交通弱者の移動性を向上させる	デマンド型乗合タクシーの利用対象者数 令和6年度 16,300人
【交通モード】 ②地域にあった公共交通の導入	②公共交通の利用者数を増加させる	公共交通の利用者数 大洗鹿島線の1日あたりの市内駅の利用者数 令和6年度 1,330人 路線バスの1日あたりの市内バス停の利用者数 令和6年度 65人 デマンド型乗合タクシーの1便あたりの利用者数 令和6年度 3.0人
【サービス内容・財源】 ③適正な公共交通の運営	③既存公共交通機関を維持する	大洗鹿島線、路線バス、高速バス、銚田市乗合自動車の運行便数 令和6年度 114便
【サービス主体】 ④自助、共助、公助の組み合わせによる持続的な移動手段の確保	④公共交通利用者の公共交通の満足度を高める	市民アンケートにおける公共交通の満足度 令和6年度満足・やや満足 30.0%
【利用促進】 ⑤わかりやすく、利用しやすい公共交通への改善	⑤情報発信と利用促進の充実を図る	情報発信や利用促進の取組の実施件数 令和6年度 5件/年

●数値目標の指標

①デマンド型乗合タクシーの利用対象者数

出発地から目的地までドアツードア¹⁰で運行するデマンド型乗合タクシーは、交通弱者の移動手段として有用である。そのため、交通弱者の移動性の向上の指標として、デマンド型乗合タクシーの利用対象者数を用いる。

デマンド型乗合タクシーの利用対象区域が含まれる 500mメッシュの国勢調査の対象年齢の人口を合算してデマンド型乗合タクシーの利用対象者数とする。

平成 27 年国勢調査の 65 歳以上人口に基づく、現況の銚田市乗合自動車の利用対象者数は 5,503 人である。

平成 30 年 10 月の住民基本台帳に基づく全市の 65 歳以上人口は 16,211 人であることから、対象区域の拡大、対象年齢の引き下げや撤廃により、目標値として 16,300 人を目指す。

②公共交通の利用者数

公共交通の利用者数の増加の指標として、大洗鹿島線の 1 日あたりの市内駅の利用者数、路線バスの 1 日あたりの市内バス停の利用者数、銚田市乗合自動車の 1 便あたりの利用者数を用いる。銚田市乗合自動車は運行区域の拡大を計画しているため、1 便あたりの指標とする。

平成 30 年度の大洗鹿島線の 1 日あたりの市内 6 駅の利用者数は 1,269 人である。路線バスの銚田駅から水戸駅路線の銚田市内区間と新銚田駅から石岡駅路線の銚田市内区間の平日 1 日あたりの利用者数は合計で 62 人である。銚田市乗合自動車の 1 便あたりの利用者数は 2.7 人である。

目標値として、大洗鹿島線の 1 日あたりの市内駅の利用者数は、約 5%増の 1,330 人を目指す。路線バスの 1 日あたりの利用者数は、約 5%増の 65 人を目指す。デマンド型乗合タクシーの 1 便あたりの利用者数は、約 10%増の 3.0 人を目指す。

現在、銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）は市が負担して運行している。平成 30 年度のデマンド型乗合タクシーの委託料（支出額）から、利用料金（収入額）を引いた市の負担額を利用者数で割って算出した 1 人あたりの市の負担額は 1845.8 円である。利用促進により利用者数を増やすことで 1 人あたりの市の負担額も減少する。

③鉄道、路線バス、高速バス、銚田市乗合自動車の運行便数

既存の公共交通機関の維持の指標として、市内を運行している鉄道、路線バス、高速バス、銚田市乗合自動車の運行便数の合計値を用いる。

現況は、鉄道が 43 往復、路線バスが 39 便、高速バスが 24 便、銚田市乗合自動車が 8 便で、合計 114 便である。

現状の運行便数を維持し、目標値として 114 便を目指す。

¹⁰ 出発地の戸口から目的地の戸口まで直接移動する運送方式

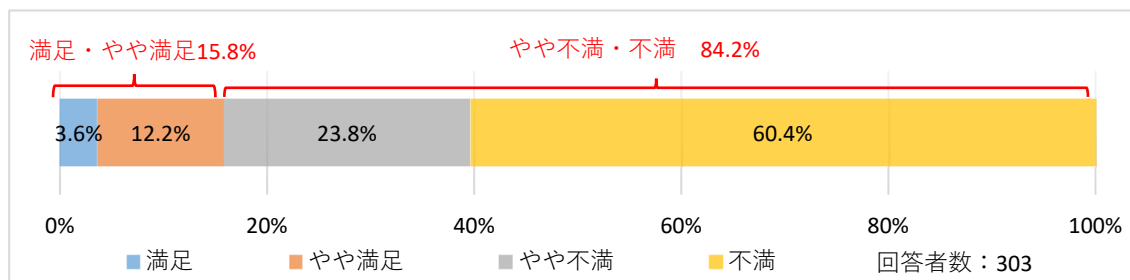
④市民アンケートにおける公共交通の満足度

市民の公共交通の満足度を高めることの指標として、市民アンケートにおける公共交通の満足度を用いる。

令和元年度に実施した市民アンケートでは、現在の銚田市内の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）の満足度を、満足度の回答者のみで集計すると、満足、やや満足を合わせて15.8%だった。

約15%の割合増加を目指し、目標値を30.0%とする。

<令和元年度市民アンケートの現在の銚田市内の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）の満足度（満足度回答者のみ）>



⑤情報発信や利用促進の取組の実施件数

情報発信と利用促進の充実の指標として、銚田市地域公共交通会議や銚田市、交通事業者、地域団体による情報発信や利用促進の取組の実施件数の目標値を設定する。

広報での公共交通の案内や、地域での公共交通利用促進イベント、小学生や高齢者等を対象としたバスの乗り方教室、銚田市乗合自動車の出張利用登録会等の取組が想定される。

市民アンケートとともに公共交通の案内を配布し、平成31年度に実施した情報発信や利用促進の取組の実施件数は1件である。

情報発信や利用促進の取組の実施件数の計画期間中の目標値を年間5件と設定する。

第4章 公共交通施策

1.公共交通施策

基本方針に基づき、公共交通施策を実施する。

●基本方針と公共交通施策の対応表

基本方針
①交通弱者に配慮した公共交通の確保
②地域にあった公共交通の導入
③適正な公共交通の運営
④自助、共助、公助の組み合わせによる持続的な移動手段の確保
⑤わかりやすく、利用しやすい公共交通への改善



対象の公共交通	公共交通施策	(関連する基本方針)
既存公共交通機関	①既存公共交通機関の利用促進	(基本方針⑤)
	②既存公共交通機関への支援	(基本方針④)
	③既存公共交通機関のバリアフリー化の推進	(基本方針①、③)
	④交通結節点の形成	(基本方針①、②、③)
デマンド型乗合タクシー	⑤デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大	(基本方針①、②、③)
タクシー	⑥交通弱者の移動の支援	(基本方針①)
共助による移動	⑦地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援	(基本方針②、④)
	⑧官民連携による支援	(基本方針④)

公共交通施策① 既存公共交通機関の利用促進

目的

公共交通を利用しない理由の一つに、公共交通の運行内容や利用方法が分からないことがある。また、市民から運行情報の周知が求められている。公共交通の利用を促進するため、情報提供等の利用促進策を実施する。

利用者にとってわかりやすい公共交通の情報提供の方法を検討し、実施する。また、高齢者割引や乗り継ぎ割引制度等の利用促進策を検討し、実施する。

施策

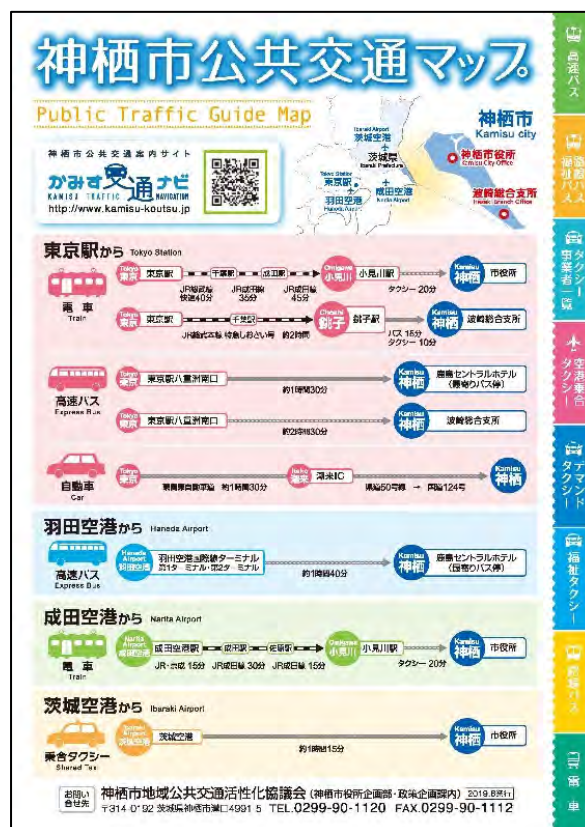
- 公共交通マップの作成と配布
- 公共交通利用促進キャンペーンの実施
- 銚田市乗合自動車の利用方法説明会兼利用登録会の実施
- 割引制度

説明

- 公共交通マップの作成と配布

市内の公共交通すべての時刻表、路線図、利用方法、連絡先等を記載した公共交通マップを作成する。公共交通マップは市民全戸に配布し、転入者には転入手続きの際に配布する。また、配布時やイベント等の機会に内容の説明を行う。さらに、ホームページ等でも簡単に見られるようにする。

<神栖市の公共交通マップ>



●鉾田市乗合自動車の利用方法説明会兼利用登録会

高齢者クラブ等で、鉾田市乗合自動車の利用方法の説明および利用登録の出張受付を行う。併せて、市内の鉄道、路線バス、高速バスの利用方法の説明も行う。

<つくばみらい市のデマンド型乗合タクシー利用方法説明会兼利用登録会の様子>



●公共交通利用促進キャンペーン

市内のイベントでくじ引き等の企画ブースを設け、来訪者に公共交通に関するアンケートを実施する。同時に公共交通マップや利用促進チラシ等を配布し、情報提供と公共交通の利用の啓発を行う。

市内イベント時にバス車両を展示し、来場者に乗車方法を説明する。特に、子供をターゲットとした乗車体験を行い、バスに乗るきっかけを作る。

既存の公共交通の運行内容の周知を図るため、公共交通を活用して観光地を巡るモニターツアーを行う。実際に公共交通に乗車することで、お得な割引制度があることや飲酒時の乗車が可能なこと等の公共交通の利便性を体感してもらう。

<牛久市のイベントでの公共交通利用促進キャンペーンの様子>



＜牛久市の利用促進チラシ＞

公共交通の利用を啓発する内容と、路線図、時刻表、利用方法、利用イメージが記載され、お試し乗車券のついたチラシを作成し、配布している。

あなたの毎日に公共交通をプラスしてみませんか?
 牛久市地域公共交通会議(事務局:牛久市政基本企画課公共交通対策室) TEL.029-873-2111(代表)

公共交通を使う生活のいいところは…?
 出掛けはいつでも便利で気持ちいいです。しかし、自動車での移動は思ったよりも高くありません。

健康増進
 1時間自動車から移動するかわりに、徒歩・バス・徒歩を組み合わせると、消費カロリーは、3倍以上(17.2kcal)になります。CO2削減効果も約2.5倍(約100g削減)です。

環境にやさしい
 自動車1台から排出されるCO2は、バスの7倍以上にもなります。バスは乗客1人あたりのCO2削減効果が高いです。

自動車の維持費がかからない
 自動車にかかる費用は、購入金だけではありません。燃料代、保険料、税金、駐車場などの維持費を合わせると、1日あたり2千円程度かかる場合もあります。

送迎時間の有効活用
 家から駅にかかる時間を有効活用して、徒歩20分、バス乗車10分、徒歩20分の合計50分を有効活用して、1時間あたりに徒歩20分(約2.0km)にもなります!

市販の酒
 「牛久がおいしい酒を飲むのは、公共交通を利用して、市販の酒を飲むよりも、公共交通を利用して飲む方が、おいしい」という声も聞かれています。

つづしが丘ルートお試し乗車券
 令和元年12月1日から12月30日の期間に、つづしが丘ルートに1回無料で乗車できます。ぜひ利用してみてください!

●割引制度

割引制度を実施する。高齢者割引、デマンド型乗合タクシーと他の公共交通の乗り継ぎ割引、1日乗車券等の割引制度を検討する。

＜神栖市の福祉パス＞

市内に1年以上居住し、下記いずれかに該当する方を対象に路線バスの無料パスを発行。無料で乗車できるのは神栖市内で乗車、もしくは下車した場合に限る。

1. 60歳以上の方
2. 身体障害者手帳の交付を受けている方
3. 療育手帳の交付を受けている方
4. 精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方
5. 「生活保護法」及び「就学困難な児童及び生徒に係る就学奨励についての国の援助に関する法律」により保護を受けている被保護者、その扶養義務者又はその他の同居の親族



<滋賀県多賀町の乗り継ぎ割引の内容>

・愛のりタクシー萱原線から路線バスへの乗り継ぎの場合

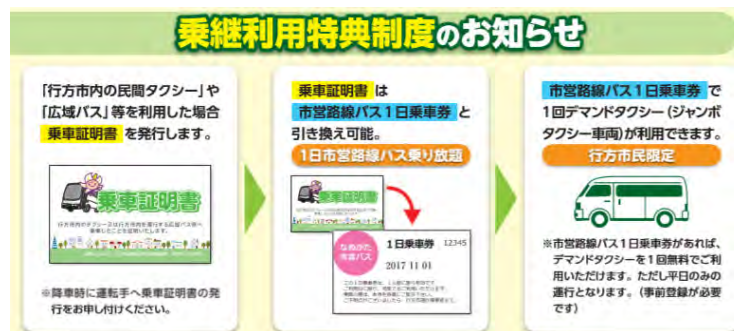
- 1.愛のりタクシー「萱原線」に乗車します。
- 2.富之尾で降車する際に「乗り継ぎ整理券」をタクシー運転手にもらい、料金を払います。
- 3.路線バス「甲良線」に乗車し、降車する際に「乗継整理券（200円券）」と差額分（10円または110円）をお支払いください。

・路線バスから愛のりタクシー萱原線への乗り継ぎの場合

1. 路線バス「甲良線」に乗車します。
2. 富之尾で降車する際に所定の料金を支払い、バス運転手から「乗継整理券（200円券）」をもらいます。
3. 愛のりタクシー「萱原線」に乗車し、降車する際に「乗継整理券（200円券）」と差額分（200円）をお支払いください。

<行方市の乗継利用特典制度>

行方市では、行方市営路線バスと、行方市内の民間タクシーや広域バスとの乗継利用時に割引制度を設けている。



<関東鉄道グループ一般路線バスのIC1日乗車券>

利用可能日	土日祝日及び8/13～16、12/29～1/3
有効期限	当日のみ
運賃額	大人 710円 小児 360円
対応券種	大人 大人用の記名PASMO・MySuica・PASMO定期券・Suica定期券 無記名PASMO・Suicaカード 小児 小児用の記名PASMO・MySuica・PASMO定期券・Suica定期券
対象路線	関東鉄道グループ（関東鉄道・関鉄グリーンバス・関鉄パープルバス・関鉄観光バス）全路線（※但し、一部路線は対象外）

実施主体

まちづくり推進課、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、市民

スケジュール

令和2年度から検討開始。順次実施。

公共交通施策② 既存公共交通機関への支援

目的

既存の公共交通を維持・確保するため、より一層利用される公共交通機関を目指し、市は公共交通事業者を支援する。

市民や来訪者が公共交通の情報を得て利用しやすい環境を作るため、市のホームページや市の施設で市内公共交通（鉄道、路線バス、高速バス、デマンド型乗合タクシー）の情報提供を行う。また、本市への転入者には手続きの際に市内公共交通の案内を配布する。

施策

- 複数事業者の公共交通の情報を一括して提供する市のホームページ等の作成
- 公共施設で公共交通の情報を提供

説明

- 複数事業者の公共交通の情報を一括して提供する市のホームページ等の作成

市のホームページには交通事業者のホームページへのリンクを貼るだけでなく、分かりやすく情報を記載する。

- 公共施設で公共交通の情報を提供

公共施設で公共交通の時刻表等の案内を掲示する。また、施設の職員が公共交通の情報を把握し、公共施設利用者に案内する。

本市への転入者が転入手続きをする際に、公共交通の案内を配布する。

デマンド型乗合タクシーのオペレーターが他の公共交通を含めた総合的な移動手段の案内を行う。

実施主体

まちづくり推進課、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

スケジュール

令和2年度以降、順次実施。

公共交通施策③ 既存公共交通機関のバリアフリー化の推進

目的

高齢者や障がい者、ベビーカー等、駅の階段の上り下りや日常の移動に障害（バリア）のある人がいる。既存公共交通機関を利用し続けてもらうため、心のバリアフリーと施設整備によるバリアフリー化を推進し、誰もが利用しやすい環境づくりを進める。

市民や交通事業者職員のバリアフリーへの理解を深め支え合う、こころのバリアフリーを推進する。また、駅のエレベーター設置や階段昇降機等による段差解消の事例や、公共交通機関におけるバリアフリー化の取組事例を研究し、誰もが使いやすい環境を整備するための方法を検討する。そして、公共交通の車両や関連施設のバリアフリー化を推進する。

施策

- こころのバリアフリーの推進
- 駅や公共施設等のバリアフリー化の促進

説明

●こころのバリアフリー

こころのバリアフリーとは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことである。

視覚障がい者誘導用ブロックの上に自転車を止めてしまう、あるいは、車いす使用者用駐車施設に障害を持たない人が駐車してしまうといった問題が起きないように、市民一人一人のバリアフリーへの理解を深める必要がある。

そのため、こころのバリアフリーの周知・啓発や、車いすなど福祉用具を利用した高齢者や障がい者などの負担を疑似体験するバリアフリー教室の開催等、心のバリアフリーの推進に取り組む。

●駅や公共施設等のバリアフリー化の促進

誰もが利用しやすい環境を目指し、駅や公共施設のバリアフリー化を検討し、促進する。次のような事例を研究していく。

1.交通結節点のトイレのバリアフリー化

駅やデマンド型乗合タクシーの利用者の多い乗り場となる公共施設等のトイレの更新時に、車いす使用者用トイレや子ども連れなども利用できる多機能トイレ¹¹の設置を検討する。

＜「こころのバリアフリー」ガイドブック＞



出典：国土交通省

¹¹ 車いす使用者が利用できる広さや手すりなどに加えて、おむつ替えシート、ベビーチェアなどを備えて、車いす使用者だけでなく、高齢者、障がい者、子ども連れなど多様な人が利用可能としたトイレのこと。

2.バリアフリー環境促進整備事業を用いたエスカレーターやエレベーターの設置事例



出典：国土交通省

3.移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成 23 年 3 月 31 日国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第 1 号）における鉄軌道駅のバリアフリー化の目標

- <1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上の鉄軌道駅>
- 平成 32 年度までに原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等の移動等円滑化を実施
 - この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ、可能な限り整備を行う
- <1 日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人未満の鉄軌道駅>
- 地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえ、可能な限り実施

4.ノンステップバスの導入

ノンステップバスとはバス出入口の段差をなくした乗降性を高めた低床バスである。中ドアに車いす用のスロープが取り付けられている場合や、中ドア付近に車いす用の折りたたみ式の座席が設置されている場合もある。

5.視覚障がい者誘導用ブロックの設置

実施主体

まちづくり推進課、社会福祉課、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

スケジュール

令和 2 年度以降検討。順次推進。

公共交通施策④ 交通結節点の形成

目的

銚田市の公共交通の軸である大洗鹿島線や路線バスを維持していくため、大洗鹿島線や路線バスの利用者を確保する必要がある。多くの方に利用してもらうため、駅やバス停までデマンド型乗合タクシー、自家用車、バイク、自転車、徒歩で移動し、乗り継ぎやすい交通結節点を形成する。

交通結節点では、利用しやすい待合所や駐車場、駐輪場の確保を進めるとともに、ダイヤ設定や乗降場所の設置位置を工夫する。

施策

- 路線バスの新銚田駅への乗り入れ
- 民地や市有地を活用したデマンド型乗合タクシーの乗り場や待合所、駐車場、駐輪場の確保
- パークアンドライドやサイクルアンドライドの推進

説明

●路線バスの新銚田駅への乗り入れ

現在銚田駅が起終点となっているバス路線を新銚田駅まで乗り入れ、新銚田駅の交通結節点としての機能を高める。

●民地や市有地を活用したデマンド型乗合タクシーの乗り場や待合所、駐車場、駐輪場の確保

新銚田駅等の鉄道駅だけでなく、銚田駅、舟木のバス停も交通結節点とする。乗り継ぎやすいダイヤ設定や乗降場所の設置を行い、併せて待合所や駐車場、駐輪場も整備する。

<鉄道との接続を考慮してコミュニティバスのダイヤを設定している事例（牛久市）>

牛久市では、通勤通学時間帯の自宅と駅を結ぶ移動手段として牛久市コミュニティバスかっぱ号通勤ライナーを運行している。JR 常磐線の時刻表改正がある度に、牛久市はコミュニティバスと鉄道の接続を考慮し、コミュニティバスの運行ダイヤを確認している。

<交通結節点の位置図>



<商業施設内にバス停を設置した事例（日立市）>

日立市のヨークベニマル会瀬店では、敷地内に路線バスのバス停、上屋、ベンチを設置している。さらに、商業施設はバスを利用した来訪者への割引やバスの情報提供を行い、バス利用者の利便性を向上させている。

交通事業者は商業施設のニーズに合わせたダイヤを設定している。

市は運行計画に関する支援を行っている。

商業施設と交通事業者と市は、年1回程度事業実施の効果を検証し、改良案を検討している。



● 鉾田市内の駅のパークアンドライド用駐車場とサイクルアンドライド用自転車駐車場

パークアンドライドとは最寄りの駅・停留所まで自家用車で行って駐車し、そこから公共交通機関に乗り継ぐ方式である。マイカーを公共交通利用に切り替えることで、渋滞緩和や温暖化防止につながる。

鉾田市では鉄道駅周辺に無料または低額の駐車場があり、自家用車から公共交通に乗り換えるパークアンドライドを推奨している。

駅名	駐車場名	料金	管理主体
涸沼駅	涸沼駅駐車場	無料	鉾田市
鹿島旭駅	鹿島旭駅駐車場	無料	鉾田市
徳宿駅	徳宿駅駐車場	無料	鉾田市
新鉾田駅	鉾田市営新鉾田駅前駐車場	200円	鉾田市
北浦湖畔駅	北浦湖畔駅駐車場	無料	鉾田市
大洋駅	大洋駅駐車場	無料	鉾田市

また、鉾田市では鉄道駅周辺に無料の自転車駐車場があり、自転車から公共交通に乗り換えるサイクルアンドライドを推奨している。

駅名	駐輪場名	料金	収容台数
涸沼駅	涸沼駅駐車場	無料	24
鹿島旭駅	鹿島旭駅駐車場	無料	12
徳宿駅	徳宿駅駐車場	無料	12
新鉾田駅	鉾田市営新鉾田駅前駐車場	無料	72
北浦湖畔駅	北浦湖畔駅駐車場	無料	24
大洋駅	大洋駅北口駐車場	無料	40
	大洋駅南口駐車場	無料	56
合計			240

< 銚田市営新銚田駅前駐車場 >



< 新銚田駅駐車場 >



● 酒沼駅のほこたレンタサイクル

酒沼駅では酒沼の観光の交通手段として、酒沼観光センターでほこたレンタサイクルの貸し出しを行っている。観光客の移動手段として、ほこたレンタサイクルの活用を図る。

< ほこたレンタサイクルの内容 >

受付時間 午前 9 時から午後 3 時

返却時間 午後 4 時

利用料金 1 台 1 回 200 円



< 酒沼駅と酒沼の位置 >



実施主体

まちづくり推進課、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

スケジュール

令和 2 年度から検討開始。順次実施。

公共交通施策⑤ デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大

目的

現在運行しているデマンド型乗合タクシーの利用方法について、予約方法や運行頻度、集合場所等の問題で利用しづらいという声がある。そのため、持続可能で市民が利用しやすい利用条件、また、利用方法となるように見直し、改善を図る。

また、現在デマンド型乗合タクシーは旧大洋村・旧鉾田町の一部地域のみでの運行であるが、その他の地域にも公共交通空白地域が広がっており、その他の地域での移動手段を確保するためデマンド型乗合タクシーの運行区域を拡大する。

利用条件の見直しや運行区域の拡大により、大洗鹿島線や路線バスに乗り継ぐための移動手段としてデマンド型乗合タクシーを活用できるようにする。

施策

- デマンド型乗合タクシーの利用条件および利用方法の見直し
- 旭地区や鉾田地区でのデマンド型乗合タクシーの運行を実施

説明

- 利用条件や利用方法の見直し案
 - ・利用対象者：65歳以上の年齢制限を撤廃し、全年齢を対象とすることを検討する。
 - ・運行日：土曜日の運行を検討する。
 - ・運行時間：運行便数を増やすことを検討する。
 - ・運賃：乗り継ぎ割引を検討する。
 - ・予約受付時間：予約受付時間の拡大を検討する。

●運行計画表の検討項目と現行の内容

令和2年度以降の地域公共交通会議に諮り、運行計画の内容を検討する。

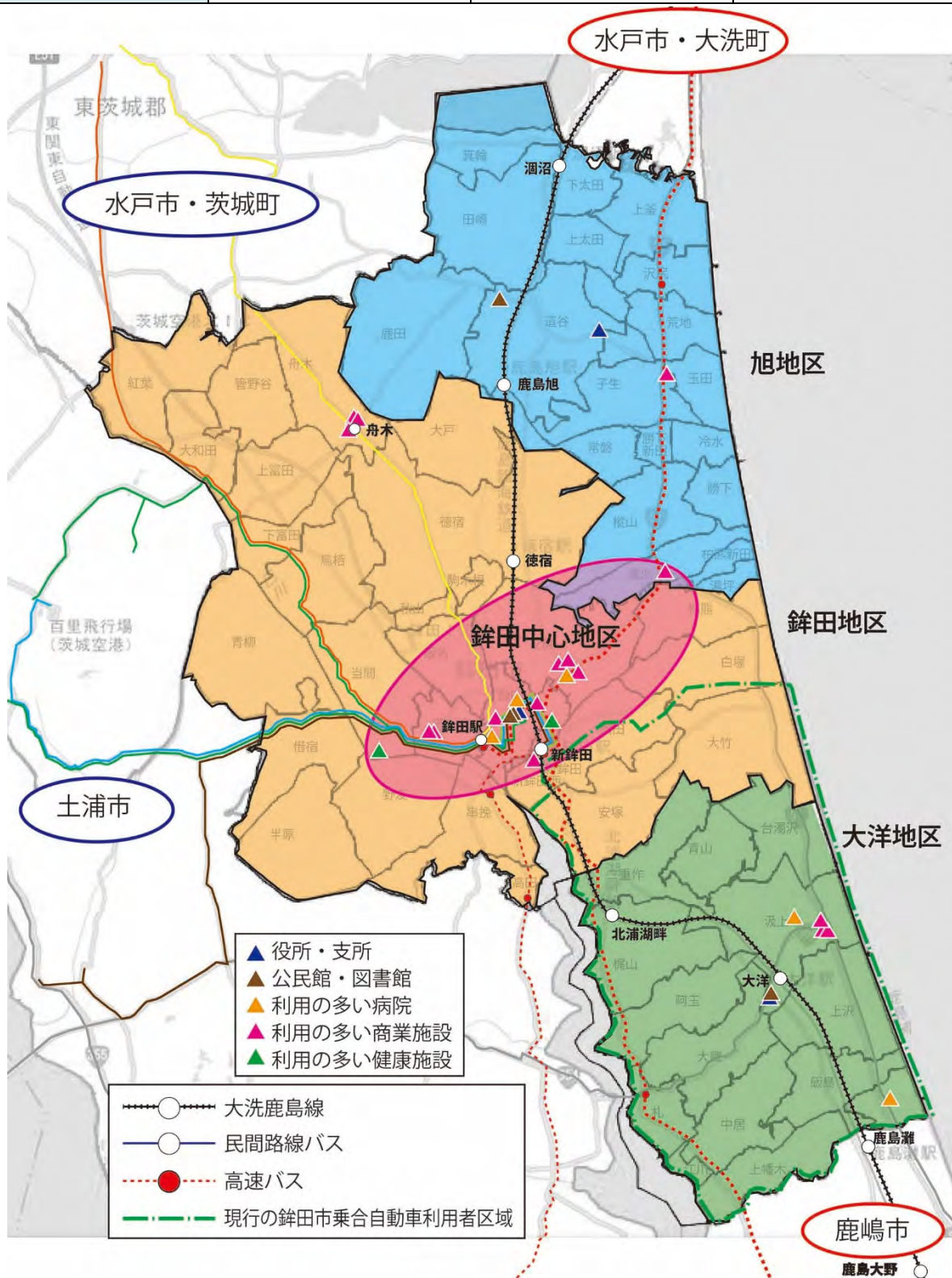
検討項目	現行の内容				検討内容
運行の態様	区域運行				
営業区域	大洋地区及び鉾田地区の一部				
利用対象者	大洋地区及び鉾田地区の一部に住む65歳以上の方				全年齢を対象とすることを検討
サービス方式	路線を定めず、電話等による利用者の予約に応じた乗合運行				
乗降場所	利用者自宅、目的地登録場所（運行区域の医療機関、郵便局、銀行、駅（鉄道）、県及び市の機関、商業施設等）				
運行開始日	－				
運行日	平日（月曜日～金曜日） ※土、日、祝日、年末年始（12/29～1/3）は運休				土曜日の運行を検討
運行時間	午前8時30分～午後5時				
運行便数	1日8便（大洋地区出発4便、中心市街地出発4便）				運行便数を増やすことを検討
		大洋地区 出発時刻	中心市街地 出発時刻	大洋地区 到着時刻	
	第1便	午前8時30分	午前9時30分	午前10時00分	
	第2便	午前10時00分	午前11時30分	午後0時30分	
	第3便	午後1時30分	午後2時30分	午後3時30分	
第4便	午後3時30分	午後4時00分	午後5時00分		
使用車両	ワゴン型車両（計2台）				
運賃	1回（片道）の乗車につき300円				乗り継ぎ割引を検討
運行事業者	鉾田市が鉾田観光バス（株）に委託				
運行委託費	年間11,275,200円				
予約受付窓口	鉾田市コールセンター				
予約受付	<ul style="list-style-type: none"> 利用希望日の前日から出発希望時刻2時間前（当日第2便以降対象）まで受付 第1便は前日までに予約 予約受付時間は、9:00～15:00 オペレーターが乗降場所や時間などを確認しながら、端末を操作して乗車時刻の候補を検索し、利用者に確認して予約を確定 				予約受付時間の拡大を検討
利用者登録・乗車券購入場所	市役所福祉事務所社会福祉課、大洋総合支所総合窓口グループ				
名称	鉾田市乗合自動車				

●運行区域

市内を旭地区、銚田地区、大洋地区、銚田中心地区に分ける。それぞれ利用者の居住地区と銚田中心地区を利用地区とする。

地区の線引き、分け方については今後詳細に検討。

居住地区	旭地区	銚田地区・銚田中心地区	大洋地区
利用可能地区	旭地区・銚田中心地区	銚田地区・銚田中心地区	大洋地区・銚田中心地区



実施主体

社会福祉課、タクシー事業者

スケジュール

令和2年度	交通事業者等と運行内容について調整する。 収支比率や利用者数等に基づいて、運行終了を含めた「運行計画見直しの基準」を設定する。 コールセンター、配車システムを検討し、導入する。
令和3年度	許可申請手続きを行う。 交通事業者は配車システムの利用方法を研修する。 利用者へのPRを実施する。 拡大運行開始。
運行開始後	銚田市地域公共交通会議で定期的に利用状況等を評価する。 利用状況等の評価結果に基づき、運行内容の見直しや利用促進の取組を行い、改善を図る。 運行内容の見直しや利用促進の取組の効果を評価する。 一定期間後、「運行計画見直しの基準」の達成状況を評価し、達成状況に応じて運行計画を見直す。 改善が見られない場合は廃止も検討する。

公共交通施策⑥ 交通弱者の移動の支援

目的

銚田市は公共交通空白地域が広く、自家用車を運転できない交通弱者の移動手段の確保が必要である。そのため、現在、交通弱者の移動手段の確保策の検討中の施策として、銚田市高齢者タクシー利用助成事業により75歳以上の高齢者のタクシー利用料金の助成を行い、交通弱者の移動を支援している。

銚田市高齢者タクシー利用助成事業の利用状況を分析、評価し、交通弱者の移動しやすい環境づくりに反映させる。

施策

- 銚田市高齢者タクシー利用助成事業の実施
- 銚田市高齢者タクシー利用助成事業の利用状況を分析・評価

説明

- 銚田市高齢者タクシー利用助成事業の実施内容

<対象者>

銚田市内に住民登録をしている申請時に満75歳以上の方

<助成内容>

初乗運賃相当額を助成する券を、ひと月当たり4枚、最大48枚交付する。ただし、令和元年度に限っては最大40枚になる。助成券は乗降場所のいずれかが市内の場合に、1回の利用につき1人1枚限り使用できる。

- 銚田市高齢者タクシー利用助成事業の利用状況（令和元年6月～令和2年2月）

<登録者数>

875人

（住民基本台帳における75歳以上人口約8,000人の約11%）

<利用枚数>

5,398枚

実施主体

社会福祉課、タクシー事業者

スケジュール

令和2年度は継続して実施。毎年評価し、デマンド型乗合タクシーの運行拡大の状況に合わせて事業内容を見直す。

公共交通施策⑦ 地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援

目的

現在、公共交通の不足している地域では住民同士による送迎が行われている。市内にはタクシー事業者の事業所が無い地域もあり、デマンド型乗合タクシーの運行内容を拡大しても運行時間帯や運行便数は限られる。公共交通では補えない市民の移動需要に応じるための移動手段を確保する必要がある。地域ごとの自主的な送迎システムを持続的な市民の移動手段としていくため、助け合いの機運の醸成に努め、地域ごとの自主的な送迎システムを構築し、市内に広げていく。これを市は支援する。

将来的には配車アプリ等のICT¹²を導入することも検討しながら事例研究を行い、住民同士による送迎システムの構築・維持に必要な支援についても検討する。

施策

- 地域ごとの自主的な送迎システムの事例研究
- 地域ごとの自主的な送迎システムの普及
- 配車アプリ等のICT導入の事例研究

説明

●牛久市第二小学校区地区社会福祉協議会の買い物サポートの事例

牛久市第二小学校区地区社会福祉協議会では、地域住民が主体となり、つつじが丘地区の高齢者を対象に移送サービスを実施している。

この事業の目的は買物をサポートするもの（生きがいサポート協働事業の一環）であり、火曜日、金曜日に、ボランティア運転士とサポート員が1名ずつ乗車し、予約者の自宅から牛久駅に隣接する商業施設イズミヤへ、ドアツードアの移送サービスを行っている。

車両は市が社会福祉協議会を通じて、牛久市第二小学校区地区社会福祉協議会へ提供している。

無償輸送の扱いのため、利用者は実費を支払うルールである。

●地域ごとの自主的な送迎システムの導入制度案

①導入の目的

駅、バス停、公共施設、病院、商業施設等へ移動できるように、公共交通空白地域や公共交通運行時間外の移動手段を補うため、地域ごとの自主的な送迎システムの導入を支援する。

②エリア区分

地域ごとの自主的な送迎システムは、地域ごとに、地域団体が主体となり実施することとする。地域からの提案を受け、事業計画を策定し、実施することとする。市は、当該事業に対する支援内容を検討する。

¹² Information and Communication Technology の略。情報通信技術。

③導入に関する手続き

地域ごとの自主的な送迎システムの導入を支援することとし、市は導入事例等を紹介する。地域から実施の相談があった場合、市と鉾田市地域公共交通会議、地域、国土交通省と協議の上、実施を目指す。

④地域ごとの自主的な送迎システムの種類

地域ごとの自主的な送迎システムの種類は、ボランティア移送とする。

⑤導入に関する手続き

- 1) 地域から市へ事業の相談・申請
- 2) 地域が事業計画を作成。市はサポート。
 - ・運行内容の検討
 - ・事業性の検証
- 3) ボランティア運転士等の運行体制の構築
- 4) 国土交通省への相談
- 5) ボランティア運転士の研修
- 6) 地域への事業実施の周知
- 7) 社会実験・検証
- 8) 本格的な事業化
- 9) 継続的なモニタリング

⑥実施する場合の課題

実施する場合、実施主体とエリア区分が課題となる。地域ごとの自主的な送迎システムは地域が主体となって行うため、実施する意欲のある地域団体が必要となる。また、主体となる地域団体の範囲と行先によってエリア区分を設定する必要がある。

実施主体

まちづくり推進課、市民

スケジュール

令和2年度以降検討。構築後継続的に支援。

公共交通施策⑧ 官民連携による支援

目的

交通弱者の移動性を向上させるための官民連携の取組を市は支援する。

民地や市有地を活用した停留所や待合所、駐車場、駐輪場の設置や、鉄道や路線バスとの接続に配慮したデマンド型乗合タクシーのダイヤ設定、医療機関や商業施設が運営する送迎車両の有効活用等の移動手手段の確保やサービス向上につながる官民連携の方策を検討する。

施策

- 民地や市有地を活用したデマンド型乗合タクシーの乗り場や待合所、駐車場、駐輪場の確保
- 鉄道や路線バスとの接続に配慮したデマンド型乗合タクシーの運行
- 医療機関や商業施設が運営する送迎車両の有効活用の検討
- 複数事業者の情報を一括して表示する市のホームページ等の作成

説明

- 民地や市有地を活用したデマンド型乗合タクシーの乗り場や待合所、駐車場、駐輪場の確保
公共交通施策④交通結節点の形成を官民連携で進めていく。

実施主体

まちづくり推進課、商業施設・医療機関等、交通事業者、市民

スケジュール

令和2年度以降検討。継続的に支援。

2.重点施策

「④交通結節点の形成」と「⑤デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大」を重点施策として位置付ける。重点施策は目指すべき姿の実現のために特に重要と考える施策であり、重点的に取り組む。

対象の公共交通	公共交通施策	重点施策
既存公共交通機関	① 既存公共交通機関の利用促進	
	② 既存公共交通機関への支援	
	③ 既存公共交通機関のバリアフリー化の推進	
	④ 交通結節点の形成	○
デマンド型乗合タクシー	⑤ デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大	○
タクシー	⑥ 交通弱者の移動の支援	
共助による移動	⑦ 地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援	
	⑧ 官民連携による支援	

第5章 計画の推進方策

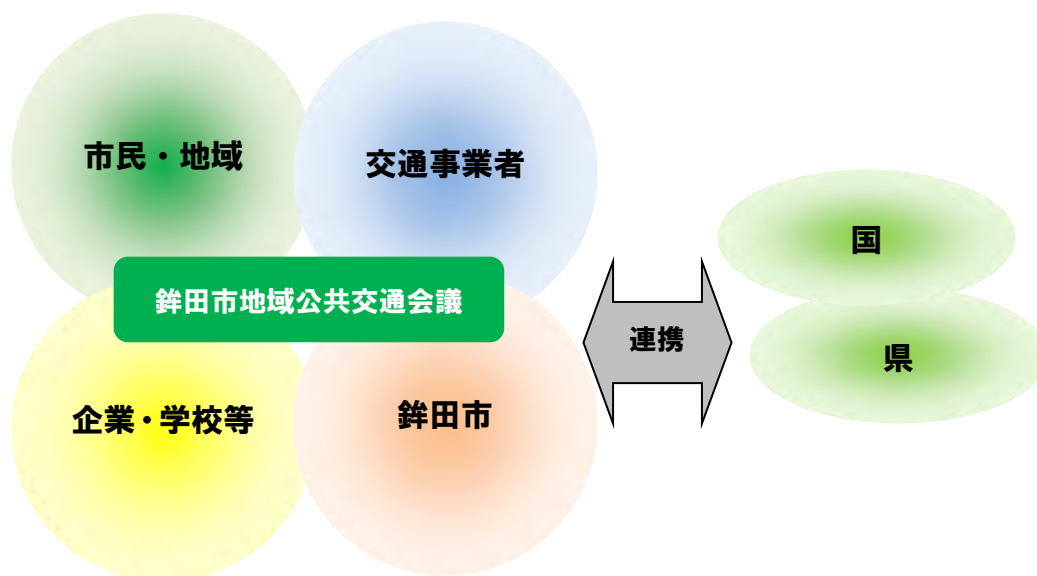
1.推進体制

利用者である市民や交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要である。そのため、銚田市が中心となり、本計画の周知と関係主体間の連携を進める。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として、公共交通の利用者、市民、地域、企業、学校、交通事業者、銚田市の関係主体が連携・協力して進める。

さらに、国や県等の関係機関との連携・協力を図りながら、本計画を推進することとする。

<推進体制>



2.銚田市地域公共交通会議の役割

銚田市地域公共交通会議は、本計画の検討・協議に加えて、計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価の実施主体としての役割を担うこととする。

3.計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年、銚田市地域公共交通会議で、実施プログラムに即した施策の実施状況を整理する。併せて、目標値に関する確認を行い、目標年次の達成の見通しを検証する。

目標年次の令和6年度においては、銚田市地域公共交通会議において、計画目標（数値目標）の達成状況の評価と要因分析を行うとともに、本計画の更新を行う。

4.段階的目標

公共交通施策の実施について、期間によって3段階に分けた目標を設定し、着実に公共交通の充実を図っていく。

●段階的目標

公共交通施策	第1段階	第2段階	第3段階	支援内容
	短期目標 (2～3年後まで)	中期目標 (10年後まで)	長期目標 (15年後まで)	
	「自助を堅持しつつ、 共助の仕組みを検討」	「共助の確立と民間支 援及び公助の検討」	「民間支援の確立と公 助の役割の増加」	
①既存公共交通機関の 利用促進	利用促進	継続的な利用促進		公助
②既存公共交通機関へ の支援	継続的な支援			公助
③既存公共交通機関の バリアフリー化の推進	検討	推進		公助
④交通結節点の形成	検討	整備		公助
⑤デマンド型乗合タク シーの運行内容の拡大	検討と 運行	利便性向上に向けた継続的な見直し		公助
⑥交通弱者の移動の支 援	実施・評価・見直し	[並列した15個の短い棒状のアイコン] →		公助
⑦地域ごとの自主的な 送迎システムの構築・支 援	検討	構築	継続的な支援	共助
⑧官民連携による支援	検討	継続的な支援		共助

5.実施プログラム

公共交通施策は、下表のプログラムにより推進する。

●実施プログラム

公共交通施策	年度				
	R2	R3	R4	R5	R6
①既存公共交通機関の利用促進	検討	継続的な利用促進			
②既存公共交通機関への支援	継続的に実施				
③既存公共交通機関のバリアフリー化の推進	検討	順次実施・整備			
④交通結節点の形成	検討	整備			
⑤デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大	検討	拡大運行・見直し			
⑥交通弱者の移動の支援	実施・評価・見直し				
⑦地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援	検討			構築・支援	
⑧官民連携による支援	検討			支援	

参考資料

1.策定体制

銚田市地域公共交通網形成計画は、銚田市地域公共交通会議での協議を経て策定した。

<銚田市地域公共交通会議委員>

No.	区分 番号	区 分	氏 名	所 属	備 考
1	第1号	銚田市副市長	寺門 利幸	銚田市副市長	会 長
2	第2号	一般乗合旅客自動車運送事業者	大槻 勝男	関東グリーンバス(株)銚田営業所長	
3	第3号	一般乗用旅客自動車運送事業者	白川 正隆	(有)出久根観光	
4	第4号	一般貸切旅客自動車運送事業者	代々城 正	銚田観光バス(株)	
5	第5号	社団法人茨城県バス協会	澤島 政志	(一社)茨城県バス協会 専務理事	
6	第6号	茨城県ハイヤー・タクシー協会	服部 透	(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	
7	第7号	住民又は利用者の代表	大庭 作藏	銚田市連合民生委員児童委員協議会 副会長(銚田地区会長)	
8			栗原 久彌	元銚田市連合民生委員児童委員協議会 副会長(旭地区会長)	
9			菅谷 興志雄	元銚田市連合民生委員児童委員協議会 会長(大洋地区会長)	
10			白井 律子	銚田市銚田地区民生委員児童委員 副会長	
11			園部 敏之	銚田南中学校PTA会長	
12			横関 正弘	銚田北中学校PTA会長	
13			関根 章智	旭中学校PTA会長	
14			林 洋一	大洋中学校PTA会長	
15			亀山 彰	銚田市議会議員	
16			菅谷 英男	銚田市社会福祉協議会事務局長	
17	第8号	茨城運輸支局長又はその指名する者	山下 明	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 企画調整担当	
18			皆川 誠司	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 輸送担当	
19	第9号	道路管理者又はその指名する者	荒川 真人	茨城県銚田工事事務所長	
20			寺家 喜重	建設部長	
21	第10号	一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体	中村 正之	関東鉄道労働組合書記長	
22	第11号	都道府県警察	圓城寺 利弘	茨城県銚田警察署交通課長	
23	第12号	学識経験者	鈴木 勉	筑波大学システム情報系教授	
24	第13号	交通会議が必要と認める者	角田 英樹	鹿島臨海鉄道株式会社 代表取締役副社長	
25			額賀 瑞穂	株式会社 セイミヤ 常務取締役営業企画部長	
26			久保田 博文	茨城県政策企画部交通政策課長	
27	第1号	銚田市職員	関谷 公律	総務部長	会長職務 代理
28			金沢 覚	健康福祉部	
29			鈴木 賢	産業経済部長	
30			中根 衛	教育部長	

2.策定経緯

銚田市地域公共交通網形成計画は、以下の経緯を経て策定した。

年月日	内容
平成29年5月26日、29日、10月12日	茨城交通㈱の路線バスの利用者へのヒアリング
平成29年9月13日～15日、11月10日	商業施設での来訪手段調査、商業施設来訪者へのヒアリング
平成29年9月21日、22日	医療機関での来訪手段調査、医療機関来院者へのヒアリング
平成29年10月6日、16日	民生委員へのヒアリング
平成29年10月13日	大洗鹿島線の利用者へのヒアリング
平成29年11月1日、10日	医療機関へのヒアリング
平成30年7月23日	平成30年度 第1回銚田市地域公共交通会議 ・公共交通における現状と課題について
平成30年8月27日	平成30年度 第2回銚田市地域公共交通会議 ・意見交換
平成30年10月19日	平成30年度 第3回銚田市地域公共交通会議 ・意見交換
平成30年11月28日	平成30年度 第4回銚田市地域公共交通会議 ・銚田市公共交通将来ビジョン（たたき台）について
平成30年12月20日	平成30年度 第5回銚田市地域公共交通会議 ・銚田市公共交通将来ビジョン（素案）について ・パブリック・コメントの実施について
平成30年12月26日～平成31年1月25日	パブリック・コメント
平成31年2月4日	平成30年度 第6回銚田市地域公共交通会議 ・銚田市公共交通将来ビジョン（案）について
平成31年2月15日	庁議開催 ・銚田市公共交通将来ビジョンについて
令和元年7月30日	令和元年度第1回銚田市地域公共交通会議 ・地域公共交通網形成計画について ・アンケート調査の方法及び分析内容について
令和元年8月16日～30日	市民アンケート
令和元年9月4日～16日	鉄道利用者アンケート
令和元年10月17日～18日	路線バス利用者ヒアリング
令和元年10月23日	鉄道利用者ヒアリング
令和元年11月14日	令和元年度第2回銚田市地域公共交通会議 ・アンケート調査の分析結果について ・市の現状と公共交通における課題について ・市の公共交通体系の将来像について

年 月 日	内 容
令和元年 12 月 12 日	令和元年度第 1 回銚田市交通事業者打合せ ・公共交通施策の内容について
令和元年 12 月 25 日	令和元年度第 3 回銚田市地域公共交通会議 ・地域公共交通網形成計画（たたき台）について
令和 2 年 1 月 17 日	令和元年度第 2 回銚田市交通事業者打合せ ・デマンド型乗合タクシーの運行内容について
令和 2 年 1 月 21 日	令和元年度第 4 回銚田市地域公共交通会議 ・地域公共交通網形成計画（素案）について
令和 2 年 1 月 23 日～2 月 21 日	パブリック・コメント
令和 2 年 2 月 27 日	令和元年度第 5 回銚田市地域公共交通会議（書面協議） ・地域公共交通網形成計画（案）について
令和 2 年 3 月 2 日	庁議 ・地域公共交通網形成計画の決定について

3.公共交通施策の体系

現状のデータ・アンケート等調査結果

市民の現状

- 現状、市民の移動手段は、自助及び共助。
- 市民の外出先は地区内、市内、市外に及び、地区ごとに分散している。
- 高齢化の進行に伴い、共助体制の構築や新たな移動手段の確保が重要。
- 長期的には、公助のあり方が重要。
- 将来に備え、市民の公共交通への関心を高めることが課題。
- 公共交通を使用する習慣がないので、運行内容や利用方法が分からない市民もいる。

公共交通の現状

- 市民の公共交通の利用意識が非常に低い。
- 自宅や目的地から公共交通の乗り場までの距離が遠く、移動手段が必要。
- 公共交通の利用者の減少が進んだ場合、公共交通サービスの維持ができない。
- 公共交通のバリアフリー化に対応していく必要がある。
- 銚田市乗合自動車(デマンド型乗合タクシー)は、予約方法や運行頻度、集合場所等の問題で、利用しづらいという声が多い。また、運行情報の周知が望まれている。

公共交通の役割

自家用車以外の移動をみんなで支える手段

目指すべき姿

自助、共助、公助による持続的な公共交通体系の構築

<公共交通体系の将来像>

既存公共交通の活用と地区ごとのデマンド型乗合タクシーの充実により移動手段を確保する。デマンド型乗合タクシーと大洗鹿島線や路線バスの乗継利用により市外への移動手段も確保する。



将来の目指すべき姿	地域			公共交通空白地域
	既存公共交通沿線地域			
一般市民等	広域移動	市内移動	ラストワンマイル移動	自家用車
	大洗鹿島線 路線バス 高速バス	大洗鹿島線 路線バス	自転車、徒歩	
自立的移動が可能な交通弱者(高齢者、障がい者、運転免許を持たない方等)	自家用車			家族や地域の方による送迎 デマンド型乗合タクシー
	大洗鹿島線 路線バス 高速バス	大洗鹿島線 路線バス	自転車、徒歩 家族の送迎 デマンド型乗合タクシー	
現状で鉄道・バスの利用が困難な交通弱者(高齢者等)	家族や地域の方による送迎、デマンド型乗合タクシー+大洗鹿島線、路線バス			家族や地域の方による送迎 デマンド型乗合タクシー
自由度が高い移動を行う市民	タクシー			
介護が必要な障がい者等	訪問介護移送支援事業、福祉タクシー			

公共交通の課題

- ①交通弱者の移動手段の確保
高齢化の進行により増加する、運転できない交通弱者の移動手段を確保する必要がある。
- ②公共交通による近隣市町との接続強化
市民の外出先は市内だけでなく市外にも及ぶため、近隣市町との公共交通の接続強化が必要である。
- ③公共交通サービスの維持
バリアフリー化等、サービス内容を改善し、利用しやすい公共交通とし、利用者を確保して公共交通を維持する必要がある。
- ④銚田市乗合自動車(デマンド型乗合タクシー)の利便性改善
移動手段として銚田市乗合自動車を利用してもらうため、利用しづらい点を改善する必要がある。
- ⑤公的サービスとしての適正化
効率的に公共交通を維持するため、民間事業者の公共交通の維持と、市の財政負担の適正化が必要である。
- ⑥地域や民間施設等の共助の機運の醸成
自助と公助ではカバーできない移動について、共助により移動手段を確保していく必要がある。
- ⑦利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報
市民の公共交通への関心を高め、利用してもらうため、分かりやすい広報が必要である。

基本方針

【対象者】(課題①が関連)

①交通弱者に配慮した公共交通の確保
現状で家族や地域の方による送迎に頼っている交通弱者の移動について、移動手段を確保する。

【交通モード】(課題②③が関連)

②地域にあった公共交通の導入
市民の移動手段を確保・充実させるため、地域ニーズにあった運行範囲や種類の公共交通を導入する。

【サービス内容・財源】(課題④⑤が関連)

③適正な公共交通の運営
限られた財源の中で継続的に公共交通を支援するため、サービス拡充と財政面のバランスを図りながら、適正な公共交通を運営する。

【サービス主体】(課題⑥が関連)

④自助、共助、公助の組み合わせによる持続的な移動手段の確保
自助、共助、公助を組み合わせ、市民、地域、交通事業者、行政が協力して移動手段を確保する。

【利用促進】(課題⑦が関連)

⑤わかりやすく、利用しやすい公共交通への改善
市民の公共交通への関心と利用意識を高めるため、わかりやすい情報周知や利用しやすい運行内容への変更により利用を促進する。

公共交通施策

【既存公共交通機関】(基本方針⑤が関連)

①既存公共交通機関の利用促進

【既存公共交通機関】(基本方針④が関連)

②既存公共交通機関への支援

【既存公共交通機関】(基本方針①③が関連)

③既存公共交通機関のバリアフリー化の推進

【既存公共交通機関】(基本方針①②③が関連)

④交通結節点の形成

【デマンド型乗合タクシー】(基本方針①②③が関連)

⑤デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大

【タクシー】(基本方針①が関連)

⑥交通弱者の移動の支援

【共助による移動】(基本方針②④が関連)

⑦地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援

【共助による移動】(基本方針④が関連)

⑧官民連携による支援

銚田市地域公共交通網形成計画

発行年月：令和2年3月

発行：銚田市

編集：銚田市 総務部 まちづくり推進課

所在地：〒311-1592 茨城県銚田市銚田 1444 番地 1

電話：0291-33-2111（代表）