

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>

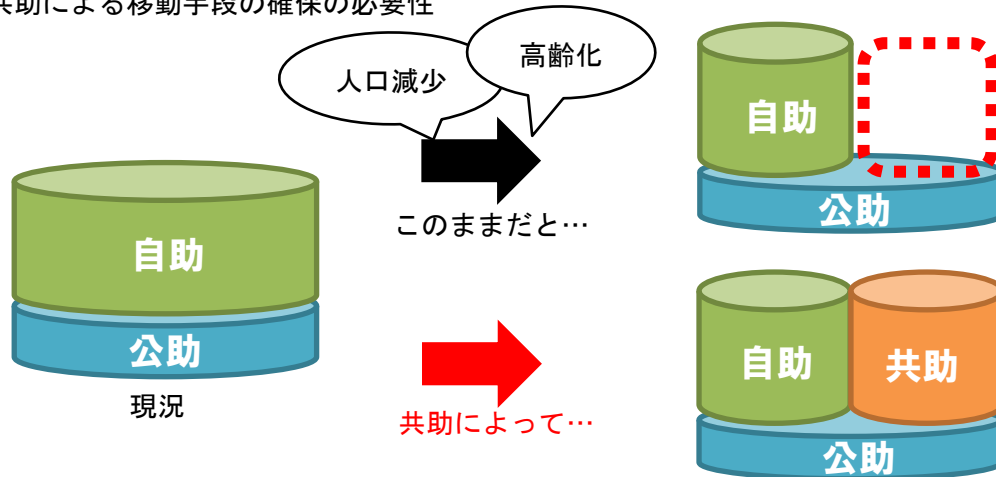
現在の銚田市民の移動手段は、聞き取り調査等によると、自家用車による移動が非常に多く、市民一人一人が努力する「自助」が大きなウエイトを占めている。公共交通の利用意識は低く、「公助」が占めるウエイトは小さい。

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>

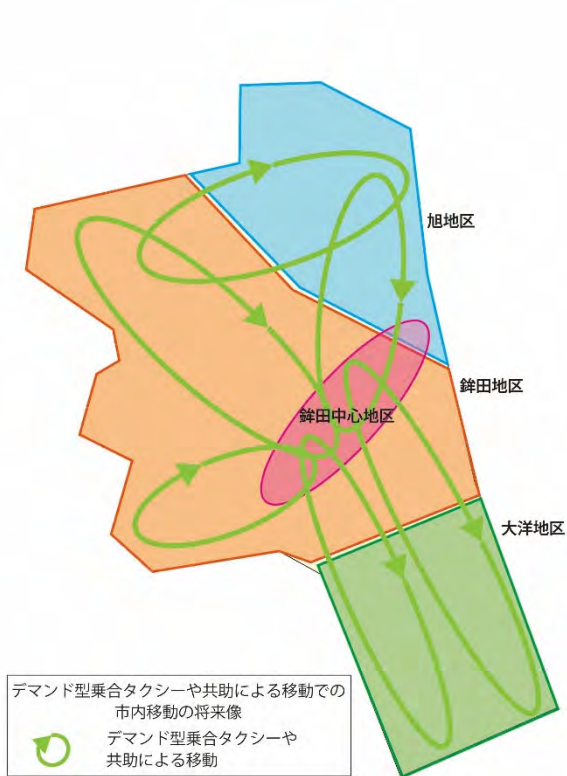


- 地区内及び鉾田中心地区や舟木周辺への移動需要については、デマンド型乗合タクシーを充実させることで、市民の移動手段を確保する。
- 地区別に分散される近隣市町への移動需要については、既存公共交通である大洗鹿島線と路線バスを核として市内公共交通と接続を図り、市民の移動手段を確保する。

● 公共交通体系の将来像



● 市内移動の将来像



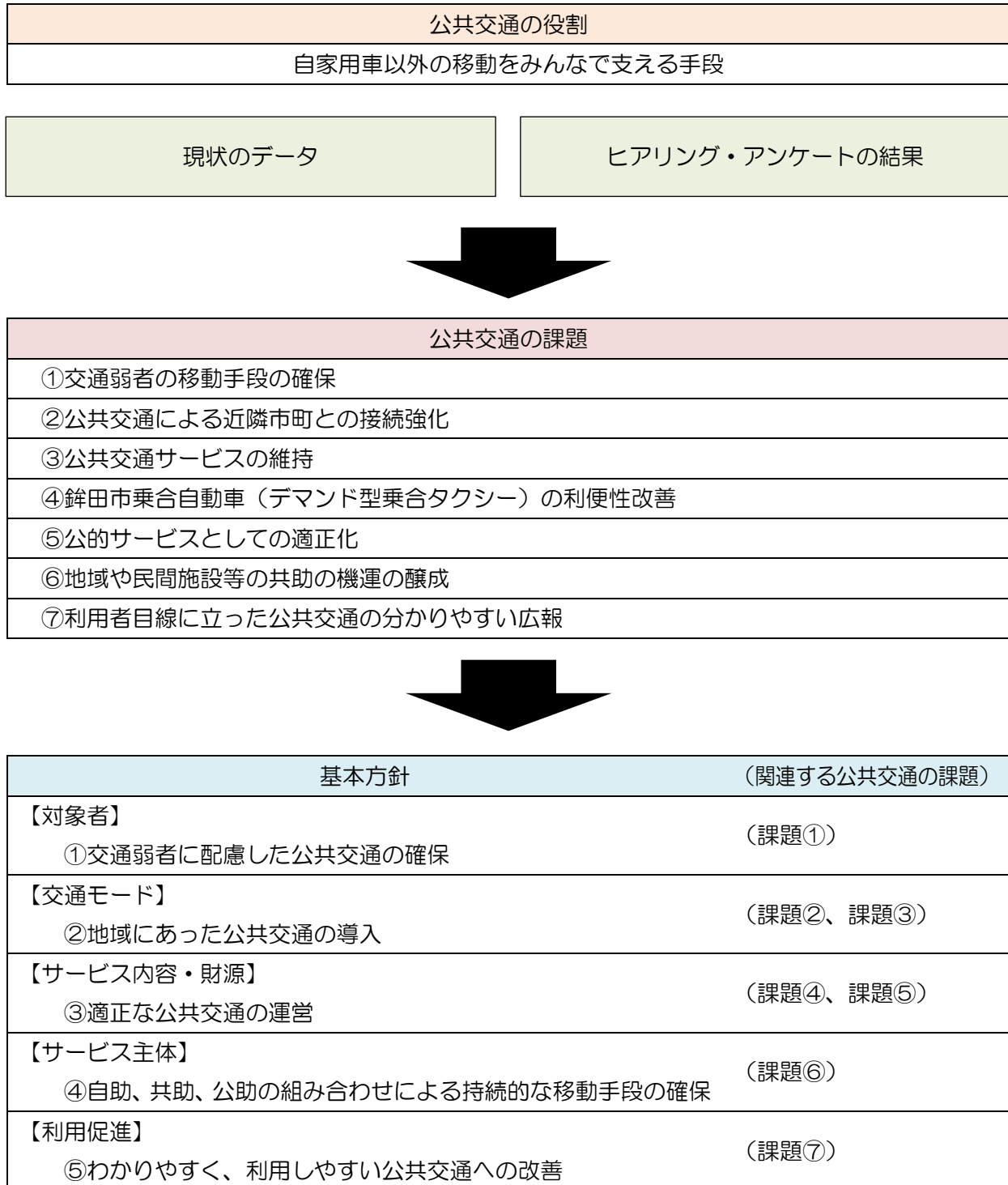
● 市外移動の将来像



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



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	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	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				

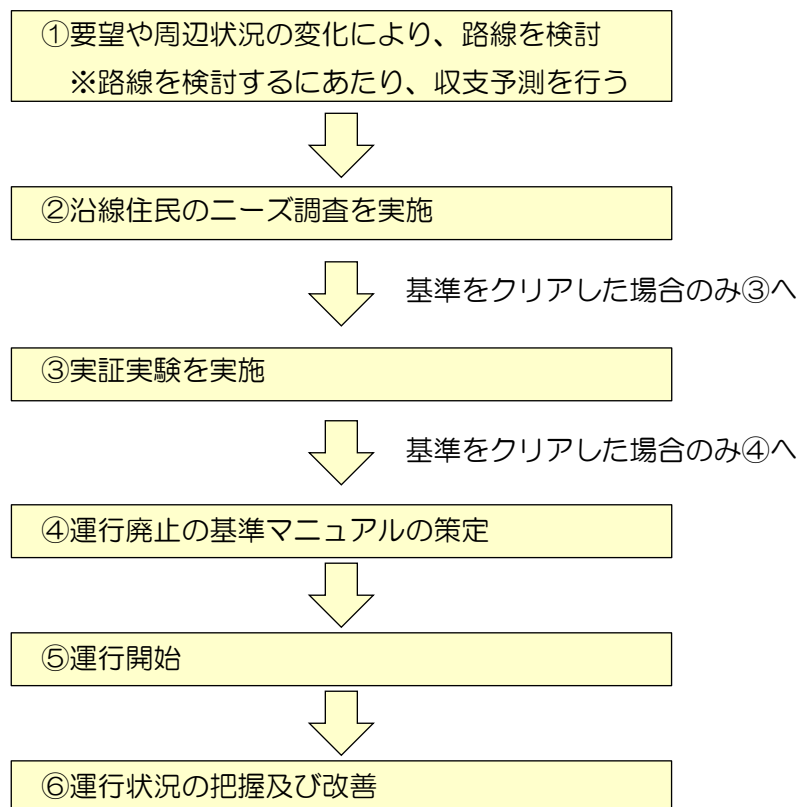
基本方針② 地域にあった公共交通の導入

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

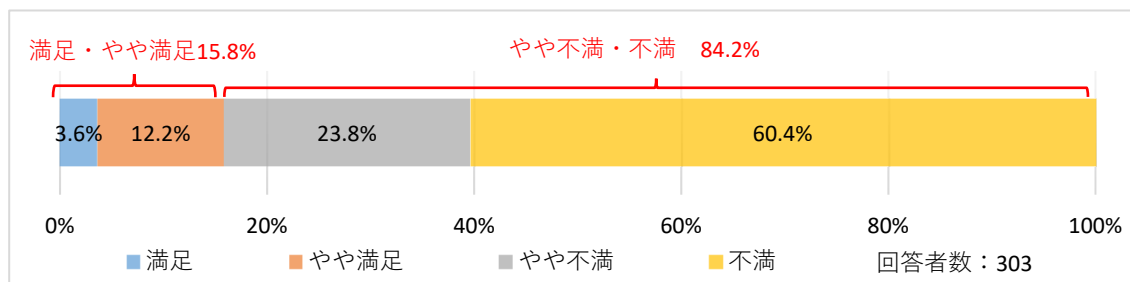
④市民アンケートにおける公共交通の満足度

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。