

## 前回会議までの振り返り

| 公共交通の課題   | グループワークにおける意見  | 基本方針   |
|---|--|--|
| <p><b>課題① 交通弱者の移動手段の確保＜早期＞</b></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、交通弱者の移動手段の確保が必要となる。</p>   | <ul style="list-style-type: none"><li>・交通弱者（主に高齢者・子ども）を重点的に、施策を検討する必要がある。</li><li>・子育て世代に対する負担軽減が重要。</li><li>・自宅から学校までの遠距離通学児童に対しても、スクールバス運行までの支援策を検討すべき。</li></ul> <p>＜タクシー利用料金助成＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・まずは拠点に行ければよいのでタクシー助成券の配布が良いと思う。</li><li>・タクシー利用助成とデマンドとの組み合わせは難しい。デマンドへの移行までの暫定利用としては如何か。</li><li>・福祉施策として利用する場合、利用状況で安易に中止することは出来ない。</li></ul>   | <p><b>基本方針① 交通弱者に配慮した公共交通の確保</b></p> <p>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の公共交通の確保・充実を図る。</p>  |
| <p><b>課題② 公共交通による近隣市町との接続強化＜中長期＞</b></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><b>課題③ 公共交通サービスの維持＜中長期＞</b></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。</p> | <ul style="list-style-type: none"><li>・最寄り駅から観光地に行くための交通手段が有ると良い。</li><li>・鹿島灘駅までの交通手段があると良い。</li><li>・大洗鹿島線を軸とした公共交通対策が必要。</li><li>・地理的条件を考慮したうえで、地域に合った施策を行うべき。</li><li>・1つだけの施策で全てを賄うのは難しいので、現在ある公共交通と施策の組み合わせが必要。</li></ul> <p>＜乗合タクシー＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現実的には乗合自動車のエリア拡大（市全域）及び年齢制限の撤廃か。</li><li>・全市を乗合タクシーとする案が良い。</li><li>・共助による移送システム＋乗合タクシーの案が良い。</li><li>・財政負担を考えれば、乗合タクシーを検討すべき。</li><li>・乗合タクシーは理想的であるが、運輸支局への許可申請及びオペレーターの教育等準備期間が必要。中期的な施策と考えるべき。</li></ul> <p>＜コミュニティバス＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・銚田市は人口密度が低く公共交通空白地域も広域であるうえに現役世代は乗車せず費用が高額となるためやらない方が良い。</li><li>・バスが運行すれば、小中学生を含め一般の方も乗車できると思われる。</li><li>・小学校のスクールバスに中学生は乗車できないのか。（雨天時等の利用）</li><li>・スクールバスを活用して、コミュニティバスとして運行してはどうか。</li><li>・銚田市内を運行するのであればコミュニティバスが良いのでは。</li></ul> <p>＜共助による移送システム＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・共助によるボランティアの運行が必要。社協等がボランティアとして運行してくれれば良いと思う。</li><li>・行政区未加入者が増え、地域の繋がりが希薄化していく中で、共助の危機を懸念している。</li></ul> | <p><b>基本方針② 地域にあった公共交通の導入</b></p> <p>今後、路線バスが廃止し、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、乗合自動車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。</p> <p>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、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。</p> <p>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。</p> |

前回会議までの振り返り

| 公共交通の課題  | グループワークにおける意見   | 基本方針   |
|--|---|--|
| <p><b>課題④ 乗合自動車の利便性改善＜早期＞</b></p> <p>現状の乗合自動車は、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、乗合自動車の利便性改善が必要である。</p> <p><b>課題⑤ 公的サービスとしての適正化＜中長期＞</b></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必要がある。</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者にはドアトゥドアのシステムが必要。</li> <li>・年金受給者（低所得）のために料金が安価でないと利用できない。</li> <li>・乗合タクシーは、当日の予約が出来ないなど使用しづらいとのこと。</li> <li>・乗合タクシーは、運行本数が増えれば利便性が向上し、利用者も増えると思う。</li> <li>・利用者の需要時間を考慮すべき。</li> </ul>   | <p><b>基本方針③ 適正な公共交通の運営</b></p> <p>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。</p> <p>また、公共交通には市の事業として運行している乗合自動車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。</p> |
| <p><b>課題⑥ 地域や民間施設等の共助の機運の醸成＜早期＞</b></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、移動手段を確保していく必要がある。</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校や商店とどのように結び付けていくか。</li> <li>・共助によるボランティアの運行が必要。社協等がボランティアとして運行してくれれば良いと思う。</li> <li>・行政区未加入者が増え、地域の繋がりが希薄化していく中で、共助の危機を懸念している。</li> </ul>   | <p><b>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</b></p> <p>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</p>  |
| <p><b>課題⑦ 利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報＜早期＞</b></p> <p>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>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民に分かりやすい広報や公共交通の利用を促すP Rが必要。</li> <li>・乗合タクシーの利用方法が周知されていない。大洋地区のみで良いので周知してほしい。</li> <li>・利用促進策は、H Pの充実・広報での周知・路線図の配布・商業及び温泉施設との連携が考えられる。</li> <li>・乗合タクシーの利用促進は、先ずは全域を運行することにより思い切った利用促進P Rが可能（現在の乗合タクシーは大洋地区のみで、P Rしづらい）になると思われる。</li> </ul> | <p><b>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</b></p> <p>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の利用意識が非常に低いので、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。</p>                           |

## 前回会議までの振り返り

| 交通弱者へのタクシー利用料金助成  |
|---|
| <p>＜グループワークにおける意見＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・対象者は、75歳以上の高齢者や無人駅から自宅へ帰る高校生等。</li><li>・助成額は、初乗り分500円を48枚綴（月4回の乗車で換算）。</li><li>・本人確認が必要なために仕組み作りが必要。</li><li>・福祉施策として利用する場合、利用状況で安易に中止することは出来ない。財政負担を考えれば、乗合タクシーを検討すべき。</li><li>・タクシー助成券は、財政負担が膨大にならないよう、対象者を絞ることが必要。</li><li>・タクシー利用助成とデマンドとの組み合わせは難しい。デマンドへの移行までの暫定利用としては如何か。</li></ul> <p>【費用シミュレーション】</p> <p>⇒75歳以上の方へ配布した場合</p> <p>⇒65歳以上の単身高齢者へ配布した場合</p> <p>⇒65歳以上の高齢者のみの世帯の世帯員へ配布した場合</p>   |
| 乗合自動車の拡大運行  |
| <p>＜グループワークにおける意見＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・エリア別で市内全域の運行。</li><li>・当日の予約で乗車できる。</li><li>・対象者の年齢制限は無。</li><li>・安価な料金設定が理想。</li><li>・時間帯は9時～16時で、1日4便が良い。</li><li>・多少高額に設定し、財政負担を和らげることが望ましい。高齢者、低所得者及び免許返納者は安価な料金設定が理想。</li><li>・利用促進策は、まずは全域を運行することにより思い切った利用促進PRが可能（現在の乗合タクシーは大洋地区のみで、PRしづらい）になると思われる。</li><li>・乗合タクシーは理想的であるが、運輸支局への許可申請及びオペレーターの教育等準備期間が必要。中期的な施策と考えるべき。</li></ul> <p>【費用シミュレーション】</p> <p>⇒銚田市乗合自動車と同様に導入した場合</p> <p>⇒一般タクシー車両と併用して導入した場合</p>  |
| コミュニティバス  |
| <p>＜グループワークにおける意見＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現役世代は乗車しないのに加え、費用が高額となるためやらない方が良い。</li><li>・銚田市の現状を踏まえると、現実的ではない。</li><li>・銚田市は人口密度が低く公共交通空白地域も広域であることから、成り立たない。</li><li>・コミュニティバスは、市民がドアトゥドアを望んでいる限り難しい。</li><li>・駅から病院等を繋ぐ路線。エリア別に検討すべき。朝夕は学生対象とし、昼間は商業施設対象ルートとしても良いのでは。</li><li>・予約なし、誰でも乗車可能が理想。運賃は300円が適正。時間帯は7時～20時で、1時間または90分に1本が良い。</li><li>・利用促進策は、HPの充実・広報での周知・路線図の配布・商業及び温泉施設との連携が考えられる。</li></ul> <p>【費用シミュレーション】</p> <p>⇒コミュニティバスを導入し、運行した場合</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・全6ルート、1ルート1往復30km。運賃は1乗車300円</li><li>・運行時間帯は7：00～20：00。運行間隔は1時間半に1便、1ルートあたり9便/日。365日運行</li></ul> |
| 共助による移送システム   |
| <p>＜グループワークにおける意見＞</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・長期的な施策。意識が高まっている地域でないと実現しない為、まずはモデル地区が必要。集落単位でないと難しい。</li><li>・まずは、ボランティア団体を探すことが必要であり、長期的な施策と考える。</li></ul> <p>【費用シミュレーション】</p> <p>⇒地域が運営する移送サービスを導入し、車両費と保険費の支援を行う場合</p>  |