

銚田市公共交通将来ビジョン

現状と課題（案）

概要版

平成 30 年 7 月









1. 銚田市公共交通将来ビジョンの策定

銚田市では市域を南北方向に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ている。さらに、一部地域ではデマンド型乗合タクシーを運行している。

そのような中で、今後茨城交通㈱の新銚田～大洗駅間路線バスが平成30年9月30日をもって廃止する。さらに人口減少、高齢化の進行が想定されることから、効率的な公共交通の維持・確保が求められている。

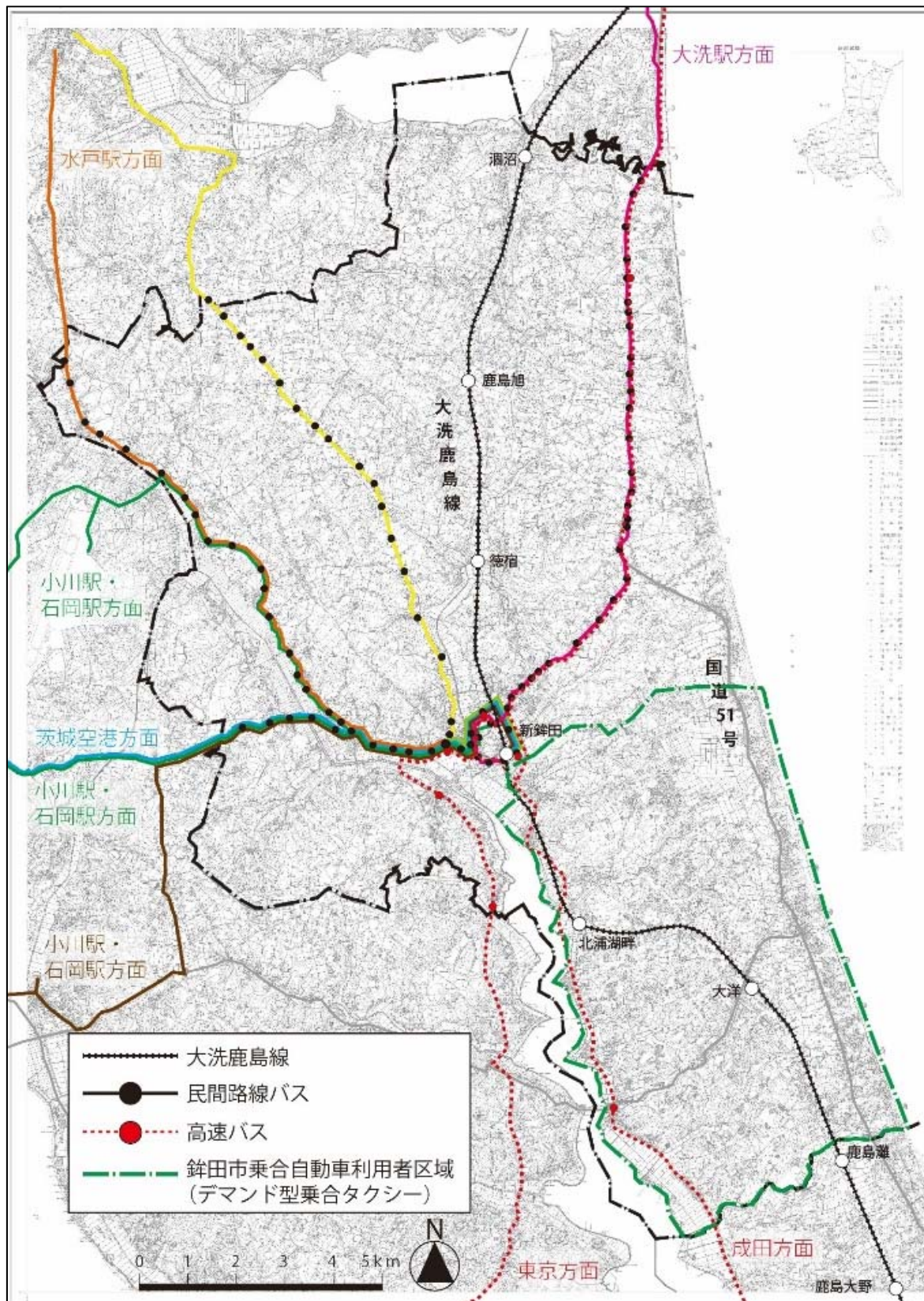
銚田市の現状を踏まえ、将来に向けた公共交通のあり方の基本的な方向性をまとめ、「銚田市公共交通将来ビジョン」を策定する。

「銚田市公共交通将来ビジョン」の策定に向け、平成29年度には下記の調査・整理を行った。

-  地域の状況、公共交通の状況、移動の状況の整理
-  公共交通利用者（大洗鹿島線、茨城交通㈱の路線バス）へのヒアリング
-  乗合自動車利用者へのアンケート
-  民生委員（旭地区、銚田地区、大洋地区）へのヒアリング
-  医療機関へのヒアリング
-  医療機関・商業施設での来訪手段調査
-  医療機関・商業施設での来院者・来訪者へのヒアリング
-  広域的な取り組み、庁内各種計画の整理

●市内の公共交通の運行ルートと停留所

南北に大洗鹿島線が運行し、新鉾田駅や鉾田駅を起点として大洗駅、水戸駅、石岡駅、茨城空港方面に7系統の路線バスが運行している。また、鉾田市と東京駅、鉾田市と成田空港を結ぶ高速バスが運行している。南側は乗合自動車の利用者区域となっている。



※茨城交通(株)が運行する新鉾田～大洗駅の路線バスは平成30年9月30日をもって廃止

2. 鉾田市の現状と鉾田市の公共交通における課題

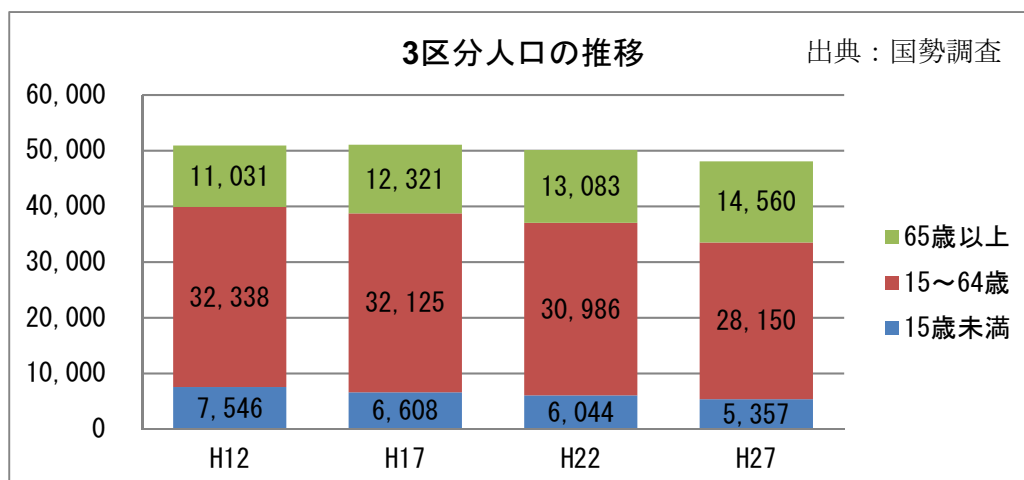
① 鉾田市の現状

1) 鉾田市の現状の整理

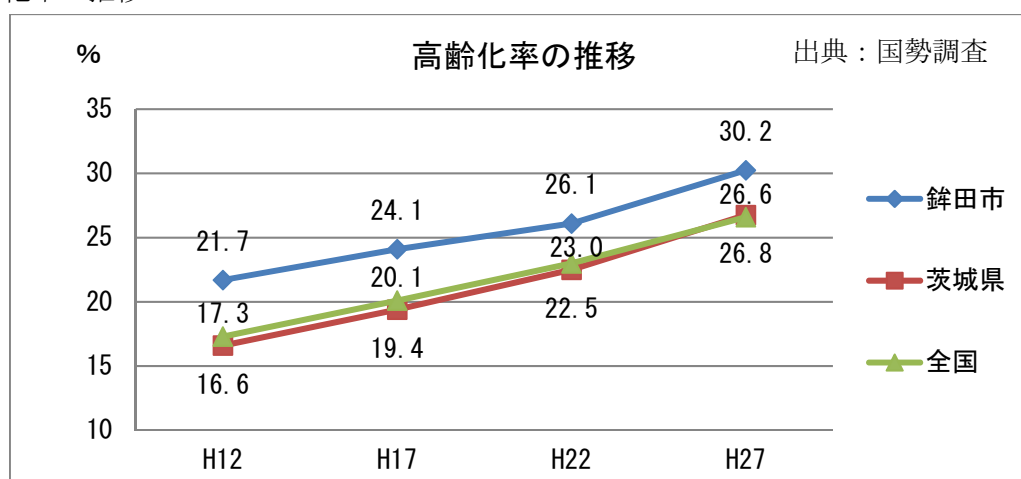
◇ 市民の特性

- 鉾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。
- 鉾田市の高齢化率（65歳以上人口の割合）は、30.2%であり、茨城県の高齢化率や、全国の高齢化率よりも高い。
- 鉾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36%が公共交通空白地域に居住している。
- 鉾田市の免許返納者数は増加傾向である。
- 乗合自動車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い物、通院が多い。
- 高齢者の外出の目的は買い物、通院が多い。
- 高齢者単独での通院が多い傾向にある。

● 年齢別の人口の推移



● 高齢化率の推移

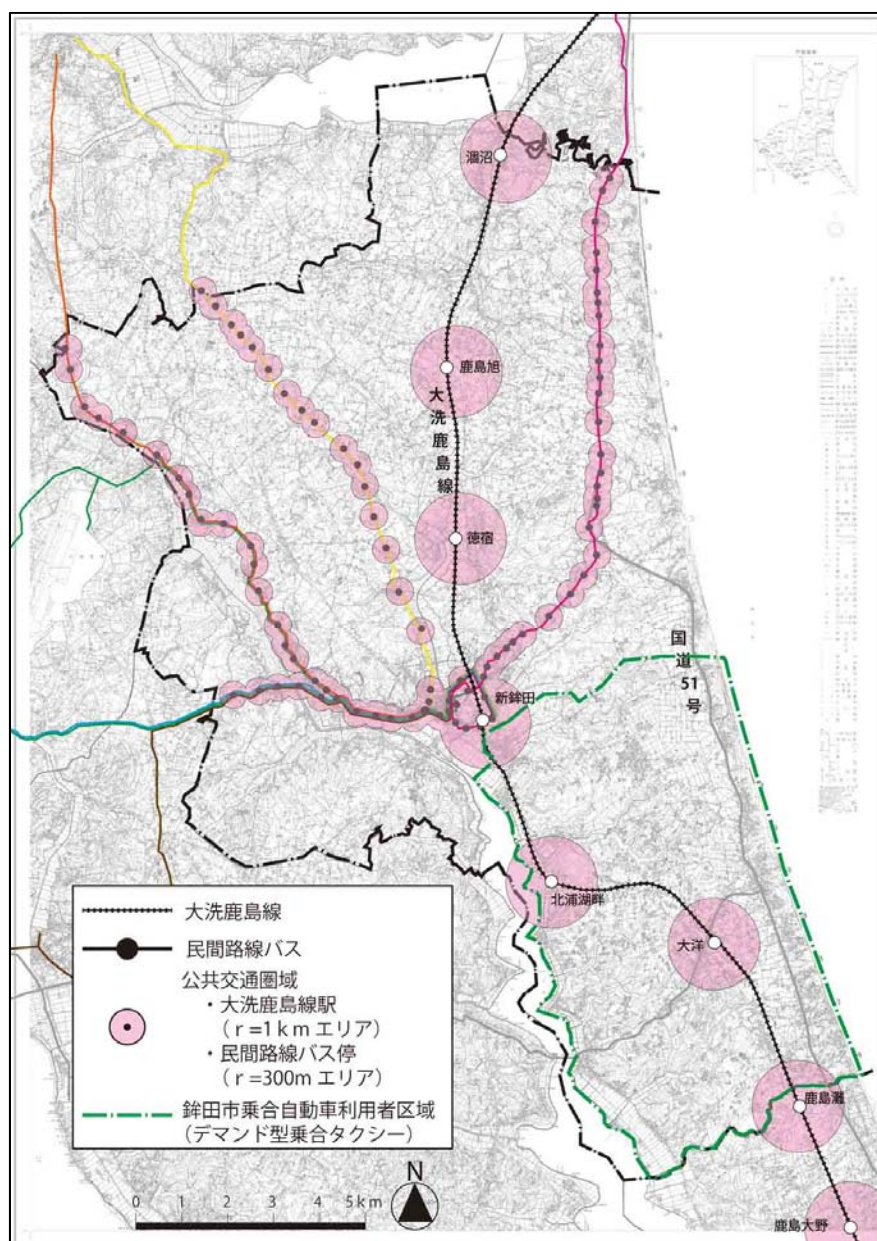


◇公共交通による移動の特性

- 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立地する公益施設がある。
- 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 日をもって廃止する。
- 通院や買い物には、公共交通を利用しないで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。

●公共交通圏域と公共交通空白地域

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である。



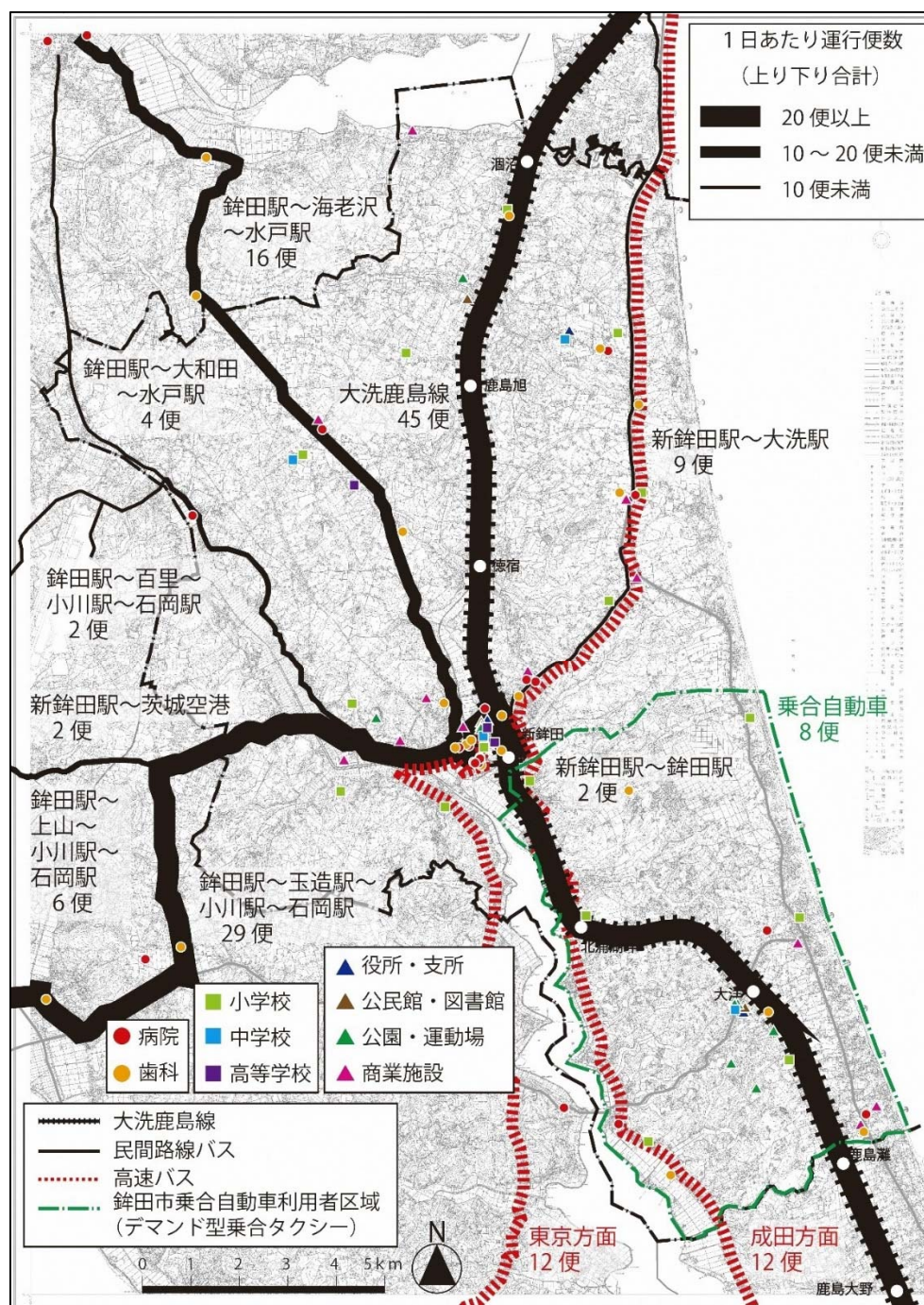
※茨城交通(株)が運行する新銚田駅～大洗駅の路線バスは平成 30 年 9 月 30 日をもって廃止

◇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、乗合自動車が運行している。
- 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・買い物時に公共交通を利用しづらい理由となっている。
- 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。

●運行便数

大洗鹿島線とかつてつバスは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。



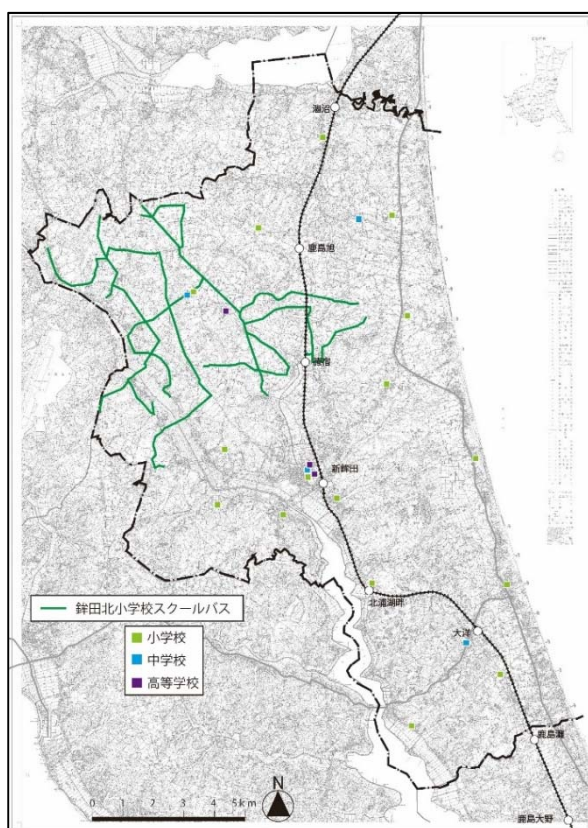
※茨城交通(株)が運行する新銚田駅～大洗駅の路線バスは平成30年9月30日をもって廃止

◇市の公共交通施策

- 市では銚田市乗合自動車を運行している。
- 市では銚田北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。

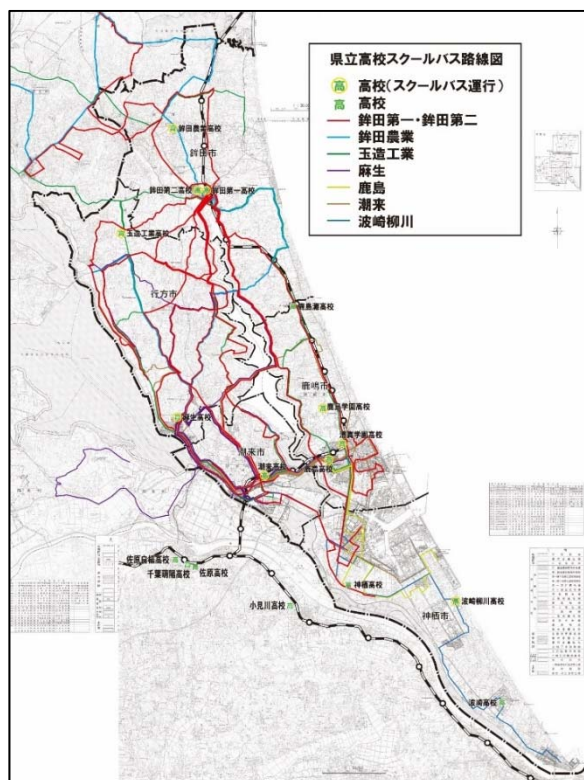
●銚田北小学校のスクールバス運行ルート

銚田北小学校のスクールバスが 11 ルート、銚田市北西部で運行している。



●近隣県立高校のスクールバス運行ルート

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。銚田市内では玉造工業高校と麻生高校のスクールバスも運行されている。



◇地域による移動手段の確保

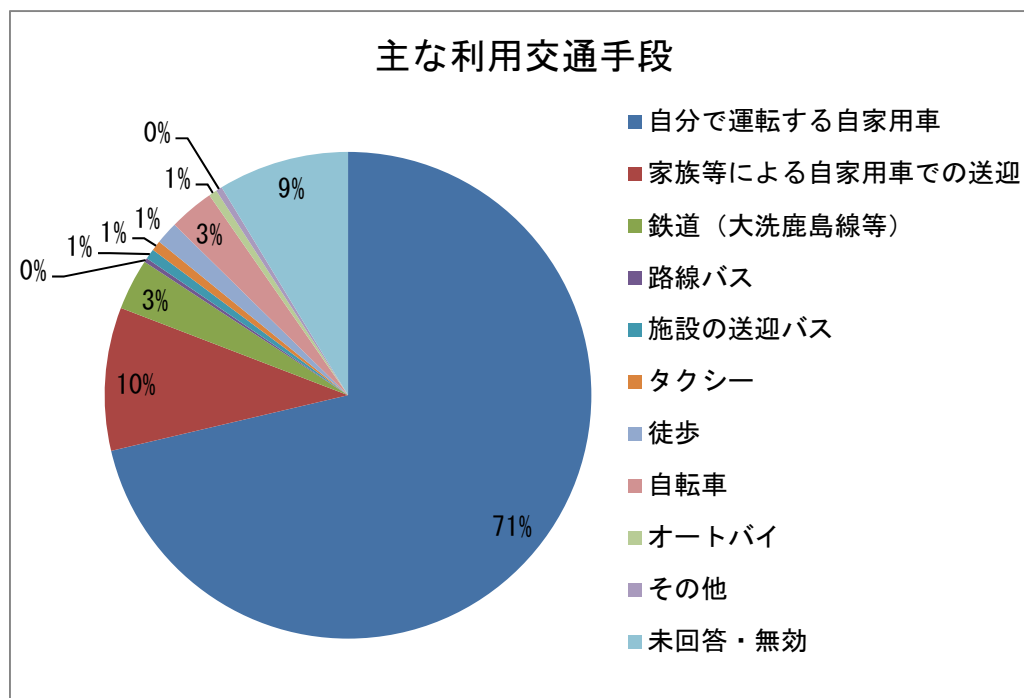
- とっぷ・さんて大洋や薬局が送迎車両を運行している。
- 近所の乗り合わせで買い物や通院に対応しているケースがある。
- 高齢者同士で支え合う共助の意欲の高さは地域によってばらつきがある。

◇公共交通の利用意識

- 市民の約 8 割が自分で運転して外出する機会がある。
- 70 歳以上は自分で運転する割合が低い結果となっていて、駅やバス停が自宅の近くにない場合は、家族の送迎により移動していることが考えられる。
- 公共交通（鉄道、路線バス、施設の送迎バス、タクシー）で移動しているのは約 5%である。
- 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。

●主な利用交通手段

約 7 割が自分で運転する自家用車、約 1 割が家族等による自家用車での送迎で主に移動している。公共交通（鉄道、路線バス、施設の送迎バス、タクシー）で移動しているのは約 5%である。



※銚田市公共交通に係わる市民アンケート（H27）

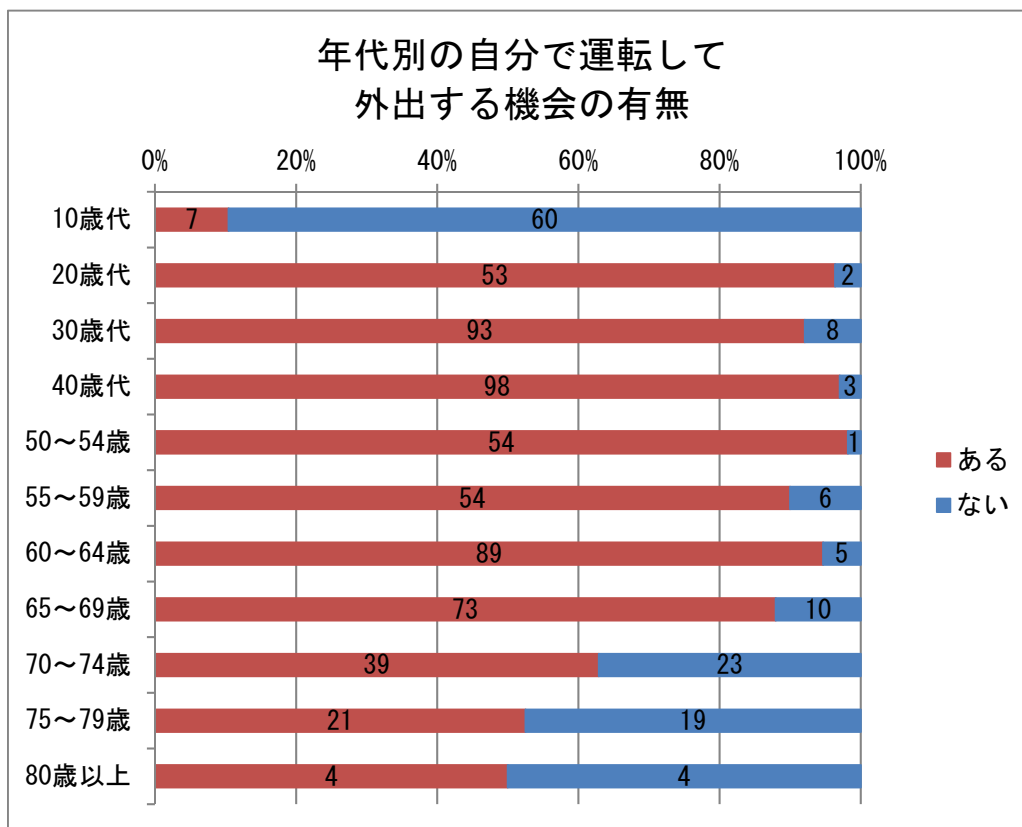
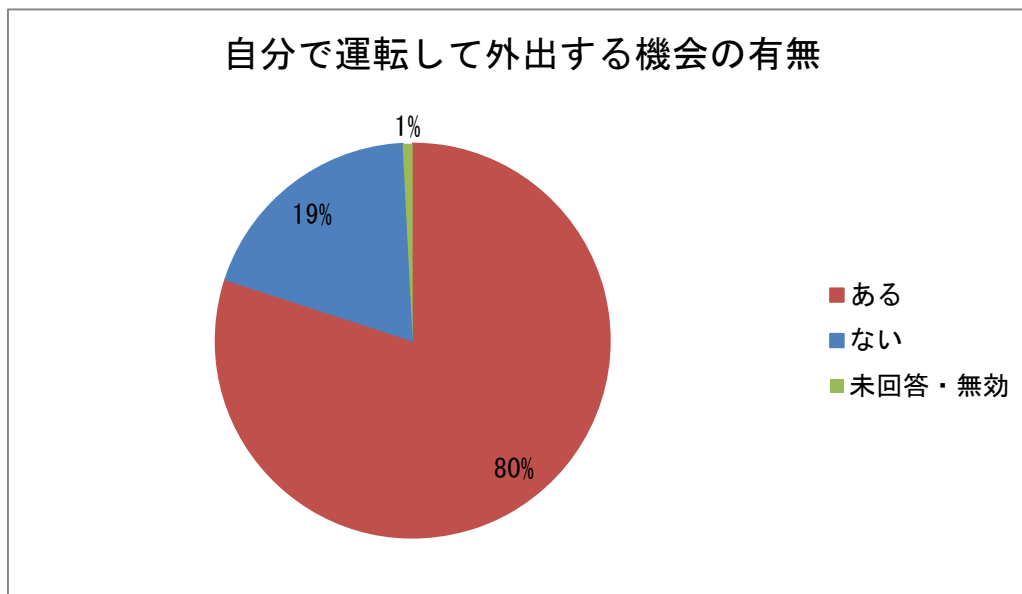
アンケート対象 12～80 歳の国道 51 号を走るバスの沿線市民 2000 人（無作為抽出）

内訳：旭地区内 20 地区 1200 人、銚田地区内 22 地区 800 人

●自分で運転して外出する機会の有無

全体の 8 割が自分で運転して外出する機会がある。

年代別では、10 歳代と 70 歳以上は自分で運転する割合が低い。



※銚田市公共交通に係わる市民アンケート（H27）

アンケート対象 12～80 歳の国道 51 号を走るバスの沿線市民 2000 人（無作為抽出）

内訳：旭地区内 20 地区 1200 人、銚田地区内 22 地区 800 人

2) 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、鉄道やバスなど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、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い。そのため、公共交通の運行内容や利用方法が分からないなど、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。
- 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。

3) 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、乗合自動車が運行している。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、実証運行調査など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。

市が運行する乗合自動車については、同居家族に自動車を運転できる方がいない方の利用が多く、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。

[公的サービス]

鉾田市では、乗合自動車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、可住地面積の広さなど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、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]

鉾田市内では大洗鹿島線、高速バス、路線バスが鉾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学生の通学利用が多い。鉾田市から近隣市へ、また、近隣市から鉾田市への通勤・通学需要がある。近隣市に近い地区では近隣市の医療機関への通院需要も高い。



- 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、実証運行調査など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。
- 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い。

②公共交通の課題

銚田市の現状の整理をもとに、項目ごとに銚田市の公共交通の課題と取組時期を挙げる。

公共交通の課題	取組時期
<p>● 交通弱者の移動手段の確保</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、交通弱者の移動手段の確保が必要となる。</p>	早期に取組むべき課題
<p>● 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>	中長期的に取組むべき課題
<p>● 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。</p>	中長期的に取組むべき課題
<p>● 乗合自動車の利便性改善</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>	早期に取組むべき課題
<p>● 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>	中長期的に取組むべき課題
<p>● 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、移動手段を確保していく必要がある。</p>	早期に取組むべき課題
<p>● 利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報</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>	早期に取組むべき課題

3. 銚田市の公共交通のあり方

「銚田市の公共交通のあり方」について、今後以下の内容を検討し、記載する。

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

銚田市での公共交通の役割を位置づける。

2) 役割分担

公共交通の維持・確保のための市民、地域、行政の役割分担について記載する。

②公共交通のモード、ネットワーク、サービス水準のあり方

1) 目指すべき姿

銚田市の公共交通の目指すべき姿を記載する。併せて、地域ごとの目指すべき姿や公共交通体系の将来像を記載する。

③市の基本的な将来ビジョン

1) 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の基本方針を定める。基本方針は、対象者、交通モード、サービス内容・財源、サービス主体、利用促進等について設定することが考えられる。

④将来的な推進プログラム

1) 公共交通施策

基本方針に基づき、実施していく公共交通施策を記載する。

2) 段階的目標

公共交通施策を着実に実施するための目標を、期間によって3段階に分けて設定する。

また、それぞれの公共交通施策について、各段階での推進プログラムを記載する。

第1段階	第2段階	第3段階
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）

3) 関係機関

それぞれの公共交通施策を実施する際の関係機関を記載する。