

銚田市公共交通将来ビジョン（素案）

平成 30 年 12 月

目次

(1) 銚田市の現状	1
①地域の状況	1
1) 人口推移	1
②公共交通の状況	6
1) 公共交通の運行状況	6
2) スクールバスの運行状況	13
3) 訪問介護移送支援事業の利用状況	16
4) 施設送迎車両の運行状況	16
5) 公共交通圏域	17
6) 公共交通網と人口分布の関係	18
7) 公共交通圏域と施設立地の関係	23
③移動の状況	28
1) 他市町村への移動需要	28
2) 日常の移動手段	30
3) 日常の外出の目的	34
4) 移動時間帯	34
5) 路線バスのサービス水準の希望	35
④公共交通利用者からの要望	36
1) 大洗鹿島線の利用者へのヒアリング	36
2) 茨城交通(株)の路線バスの利用者へのヒアリング	36
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	37
⑤地域住民からの要望	38
1) 民生委員へのヒアリング	38
2) 医療機関へのヒアリング	39
3) 医療機関での来訪手段調査	40
4) 医療機関での来院者へのヒアリング	40
5) 商業施設での来訪手段調査	41
6) 商業施設での来訪者へのヒアリング	41
⑥広域的な取り組み	42
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	42
2) 鹿行地区公共交通確保対策協議会〔平成 29 年 3 月〕	43
⑦庁内各種計画	44
1) 第 2 次銚田市総合計画〔平成 29 年 3 月〕	44
2) 都市計画マスタープラン〔平成 22 年 3 月〕	45
3) まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略〔平成 28 年 2 月〕	46
4) 地域福祉計画〔平成 26 年 3 月〕	47
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〕	48

(2) 鉾田市の公共交通における課題	49
①公共交通の現状及び課題	49
1) 公共交通の現状の整理	49
2) 公共交通の課題	53
(3) 鉾田市の公共交通のあり方	54
①公共交通の維持・確保に関する役割分担の検討	54
1) 公共交通の役割	54
2) 役割分担	55
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の検討	56
1) 目指すべき姿	56
③市の基本的な将来ビジョンの策定	57
1) 基本方針	57
④将来的な推進プログラム	60
1) 公共交通施策	60
2) 段階的目標	63
3) 関係機関	64

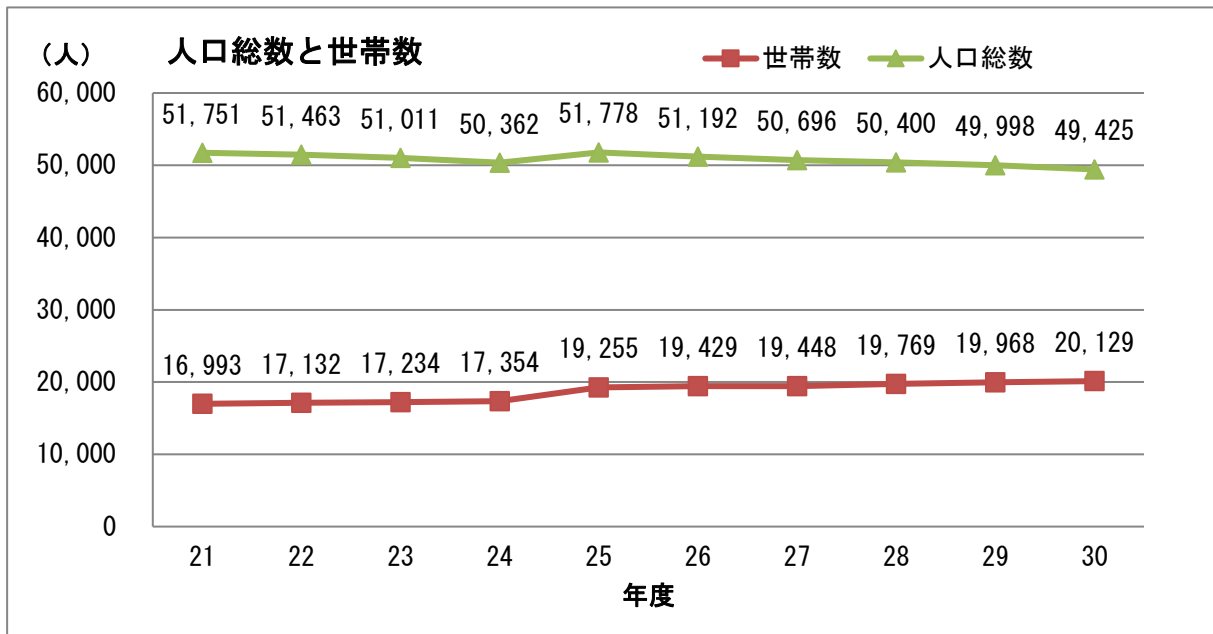
(1) 銚田市の現状

①地域の状況

1) 人口推移

●人口と世帯数の推移

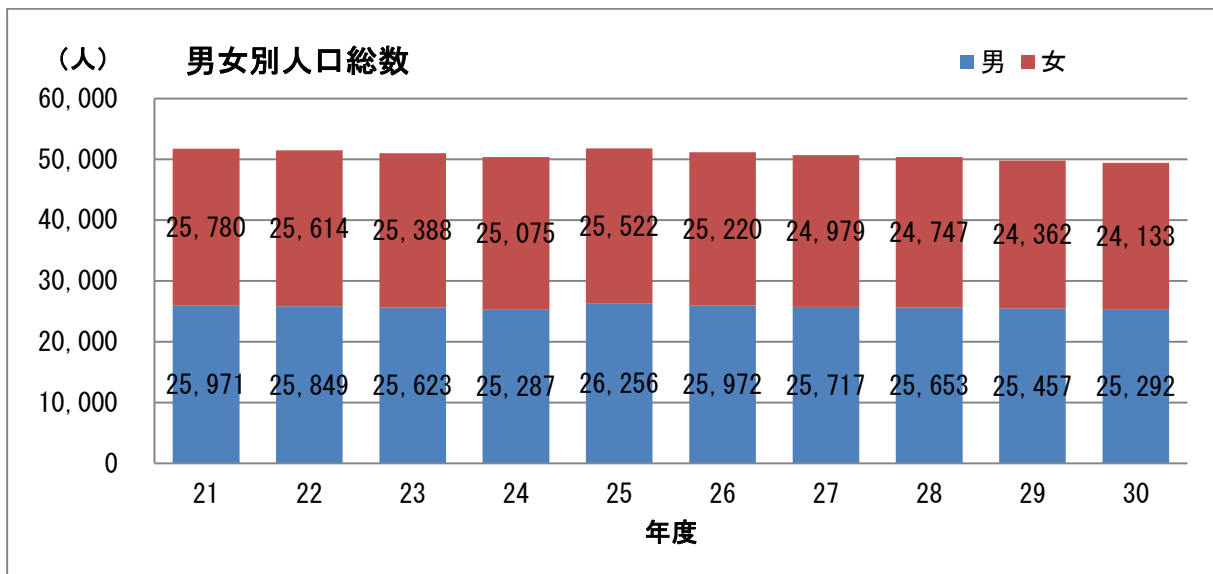
人口は減少傾向である。一方で世帯数は増加傾向であり、1世帯あたりの人数が減少している。



出典：住民基本台帳 平成 21～28 年 3 月 31 日時点、平成 29～30 年 4 月 1 日時点

●男女別人口の推移

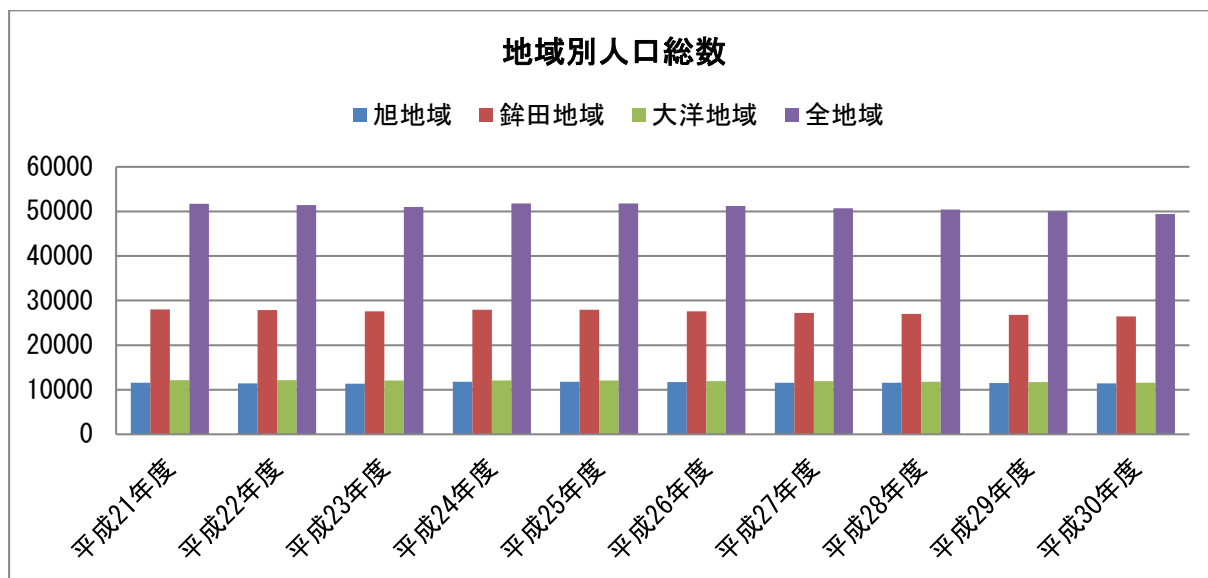
男性の人口の方が多い。男女ともに人口は減少傾向である。



出典：住民基本台帳 平成 21～28 年 3 月 31 日時点、平成 29～30 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。

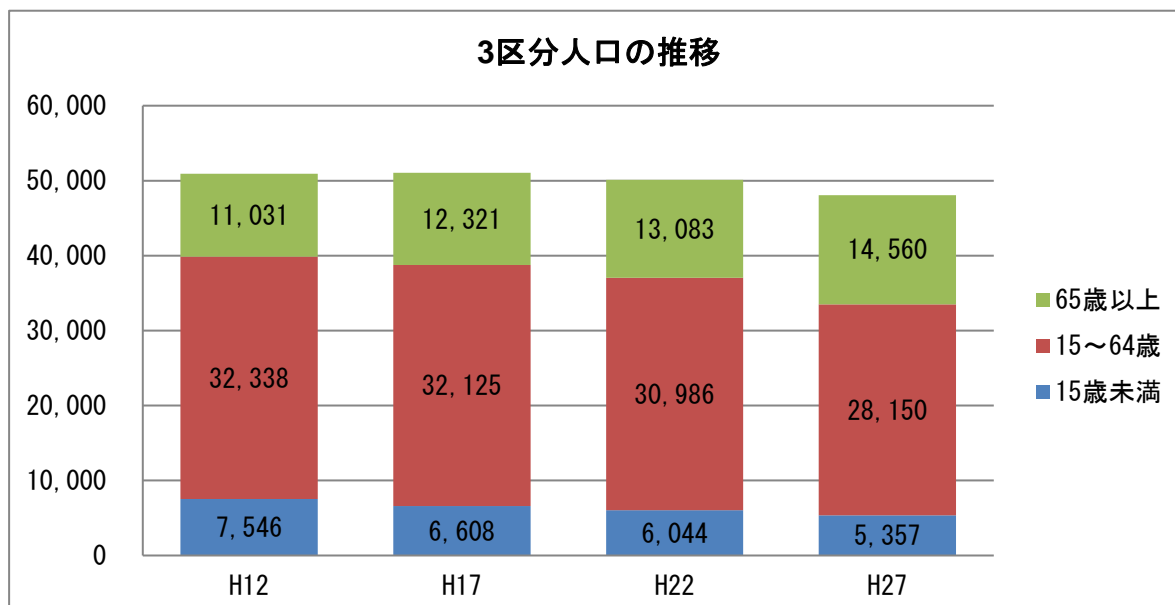


地域名	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
旭地域	11,553	11,443	11,317	11,790	11,790	11,678	11,593	11,556	11,518	11,424
銚田地域	28,046	27,858	27,591	27,945	27,945	27,585	27,200	27,035	26,802	26,417
大洋地域	12,152	12,162	12,103	12,043	12,043	11,929	11,903	11,809	11,678	11,584
全地域	51,751	51,463	51,011	51,778	51,778	51,192	50,696	50,400	49,998	49,425

出典：住民基本台帳 平成 21～28 年 3 月 31 日時点、平成 29～30 年 4 月 1 日時点

● 年齢別の人口の推移

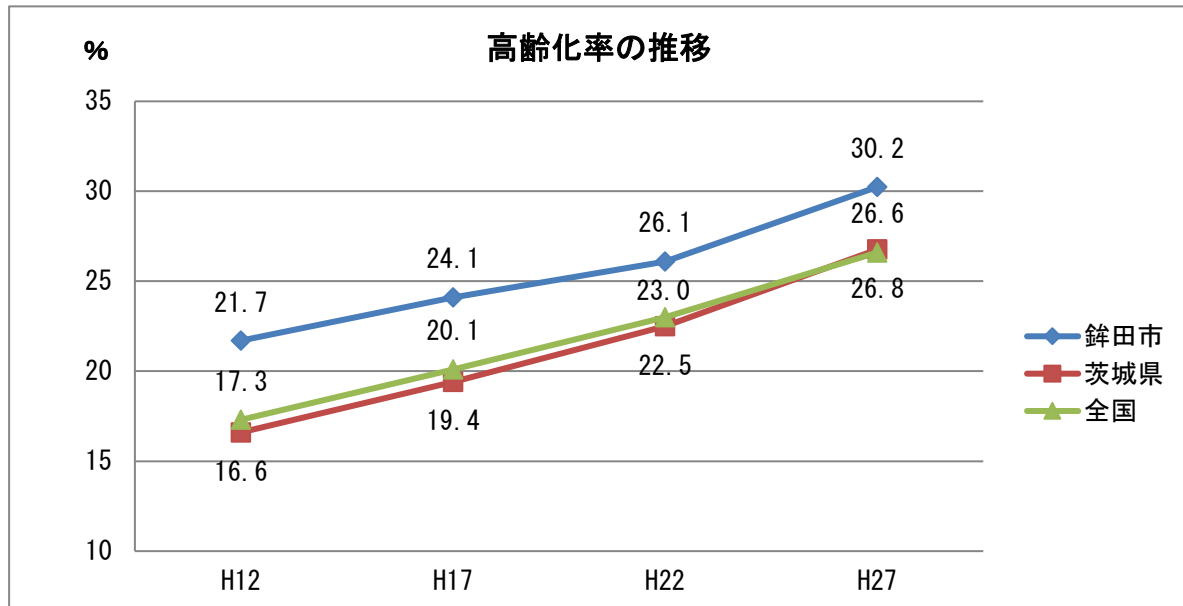
15 歳未満人口、15～64 歳人口は減少傾向があり、65 歳以上人口は増加傾向がある。



出典：国勢調査

● 高齢化率の推移

高齢化率（65歳以上人口の割合）は、30.2%である。茨城県の高齢化率や、全国の高齢化率よりも高い。

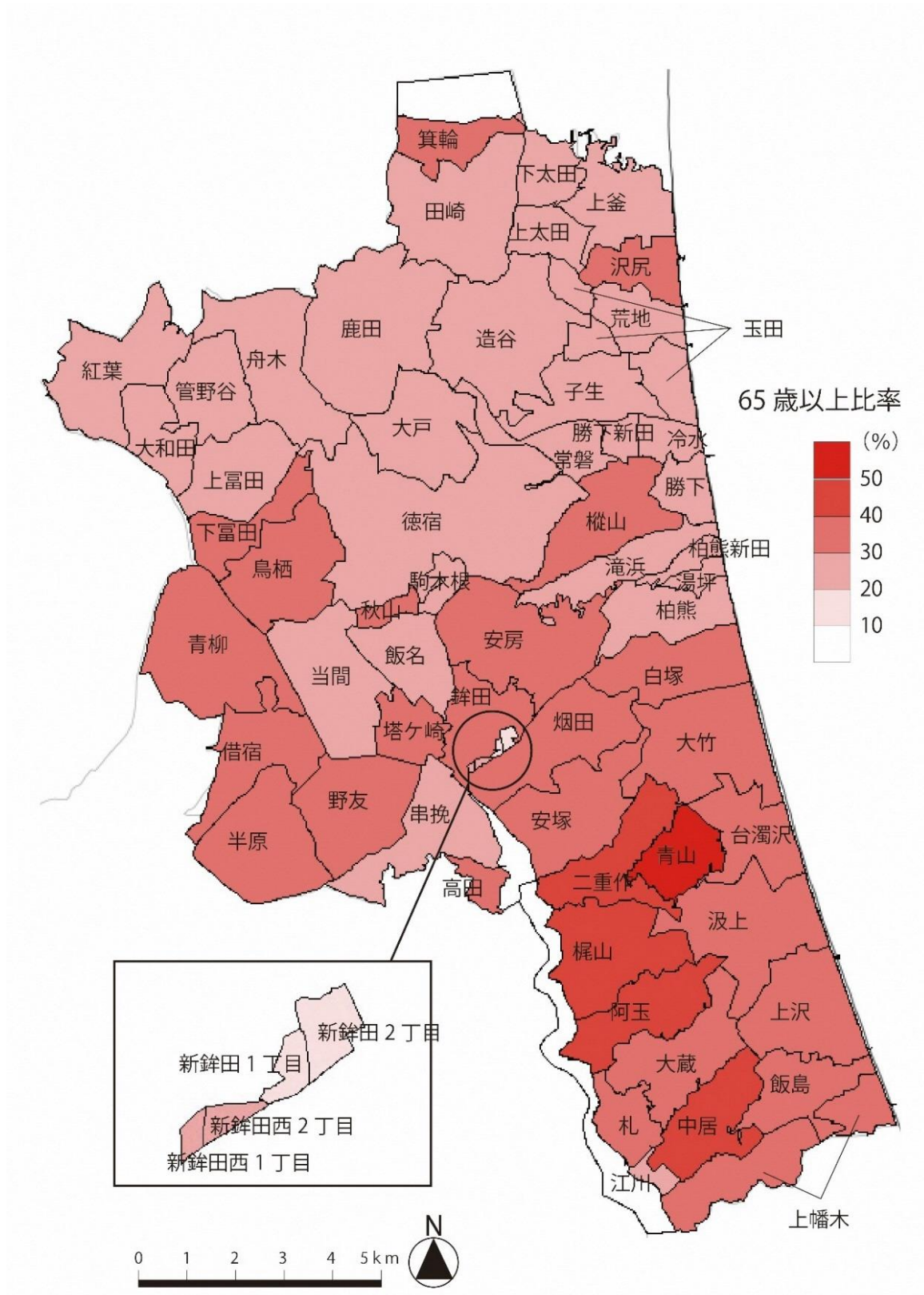


出典：国勢調査

● 市内の町丁別の高齢化の状況

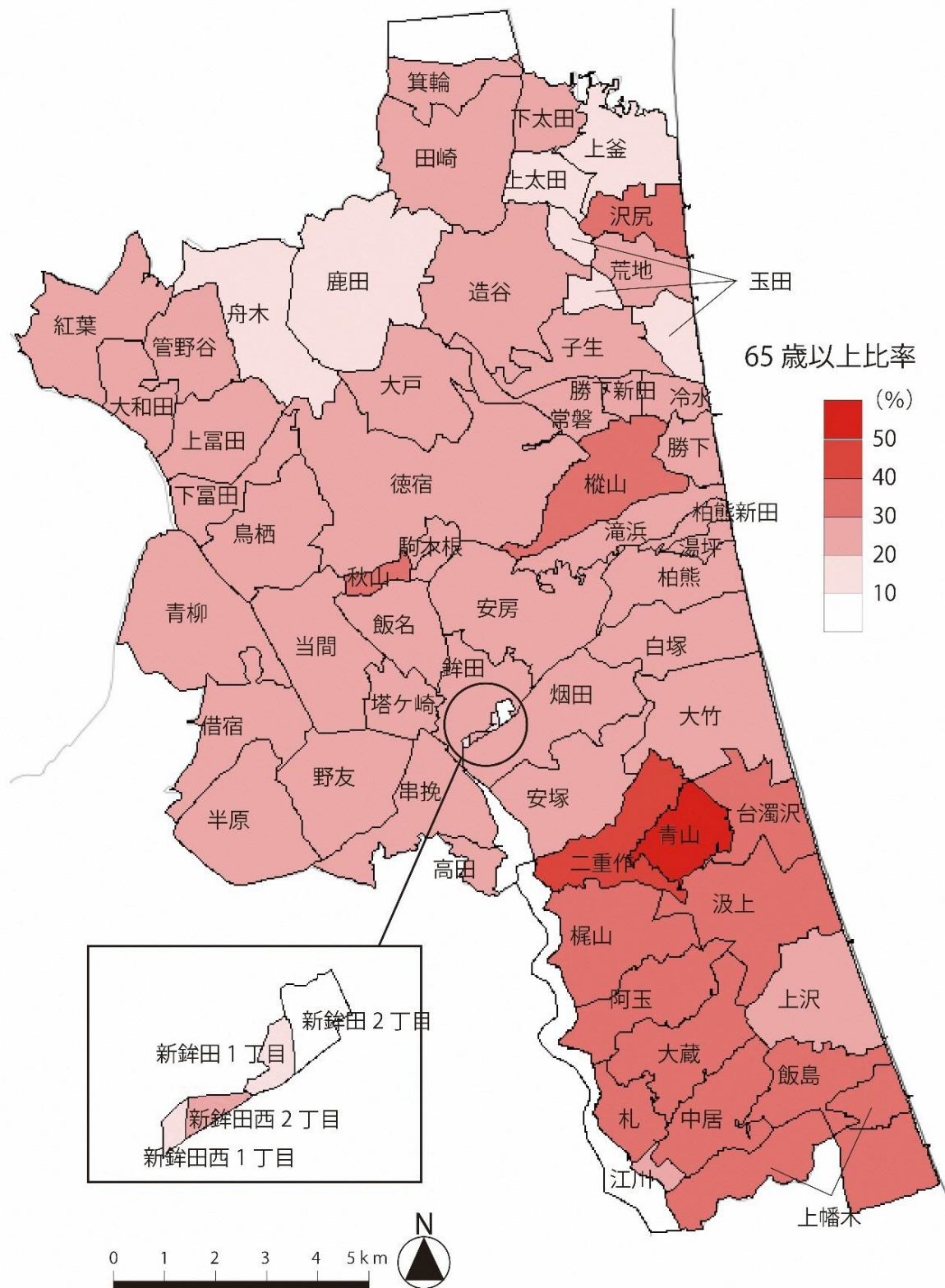
大洋地区の 65 歳以上比率が高い。平成 22 年から平成 27 年にかけて鉾田地区で高齢化率が上昇している。

<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

②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

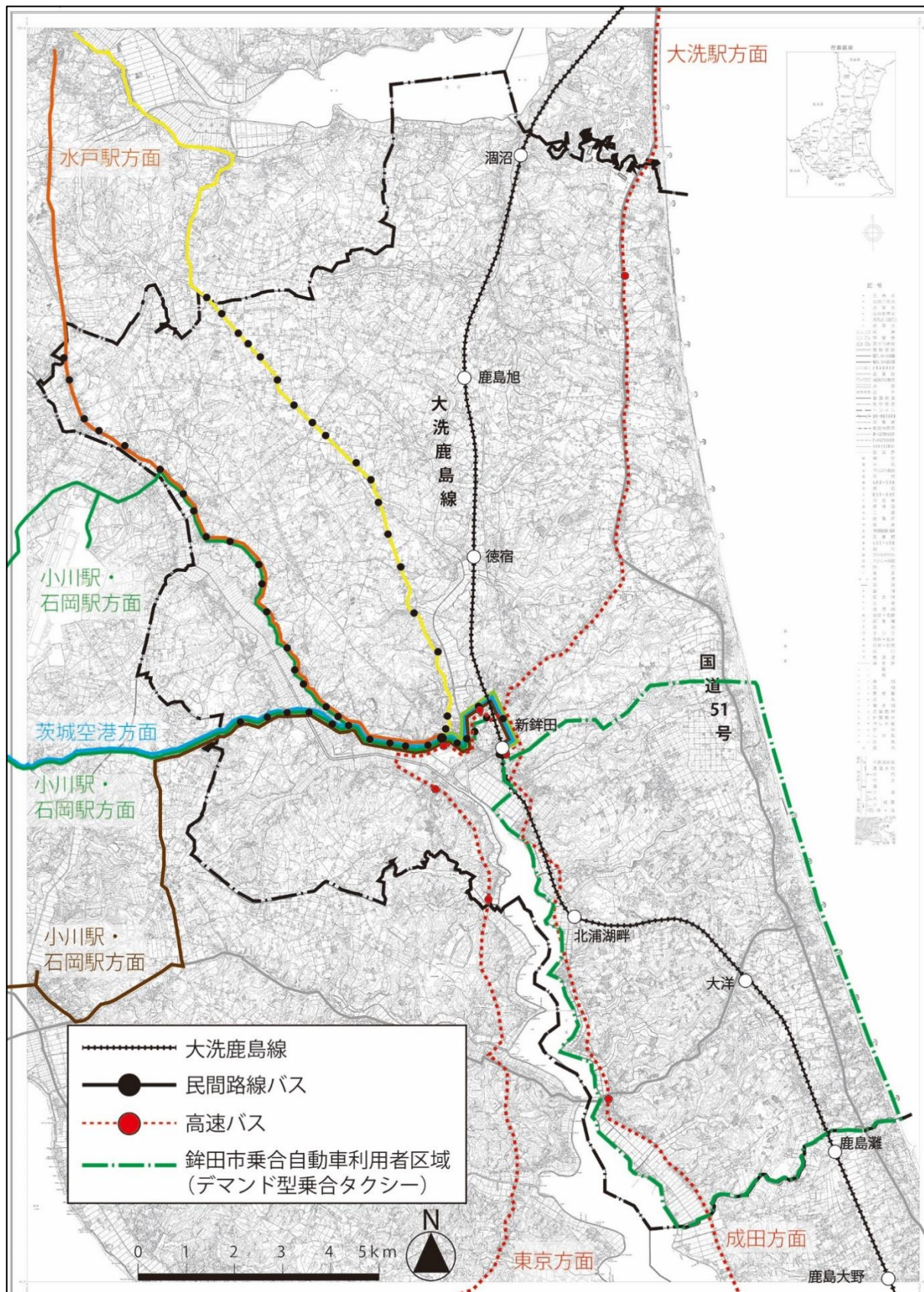
銚田市内の公共交通として、鉄道、路線バス、高速バス、デマンド型乗合タクシー¹が運行している。

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 上り 23 便 下り 20 便	220 円～1,100 円
路線 バス	銚田駅～海老沢～水戸駅	関鉄グリーン バス(株)	10 便	170 円～1,220 円
	銚田駅～大和田～水戸駅		2 便	170 円～1,220 円
	銚田駅～小川駅～石岡駅		8 便	170 円～1,220 円
	新銚田駅～茨城空港		2 便	170 円～620 円
	新銚田駅～銚田駅		2 便	170 円
	新銚田駅～玉造駅～小川 駅～石岡駅 (かしてつバ ス)		29 便	170 円～1,110 円
高速 バス	銚田駅～東関東道～東京 駅	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)、 日立電鉄交通 サービス(株)、 千葉交通(株)	12 便	1,950 円～2,450 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	銚田観光バス (株)	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。

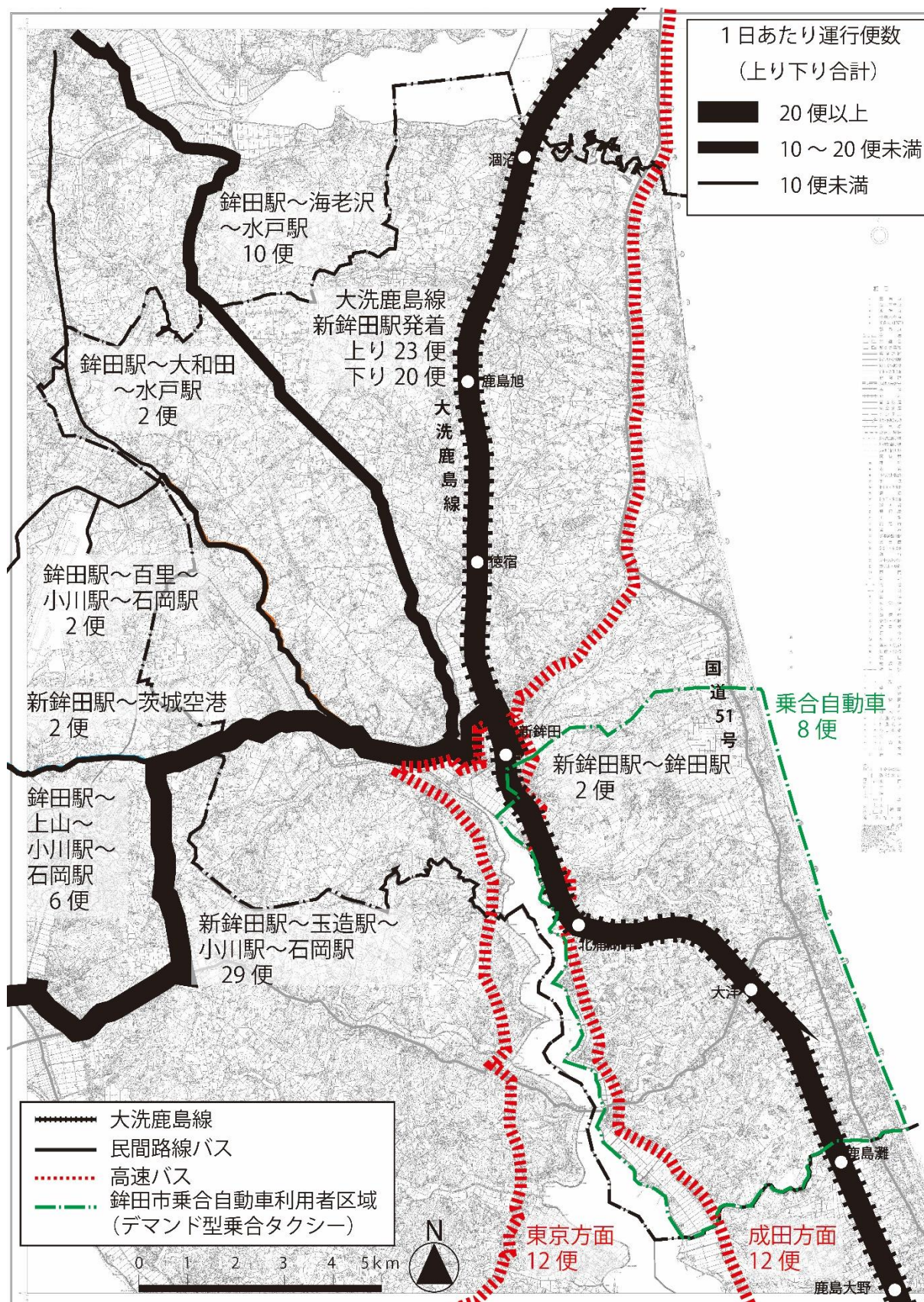
● 運行ルートと停留所

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水戸駅、石岡駅、茨城空港方面に路線バスが運行している。南側は鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用者区域となっている。



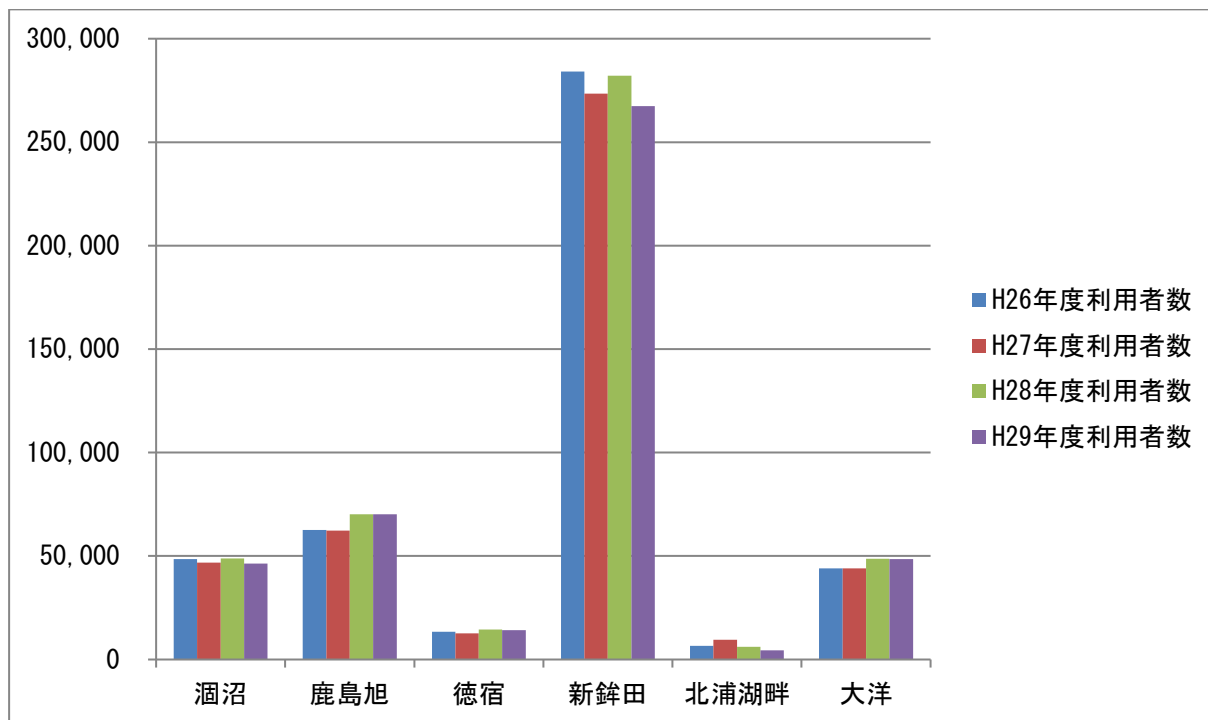
● 運行便数

大洗鹿島線とかがしてつバスは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

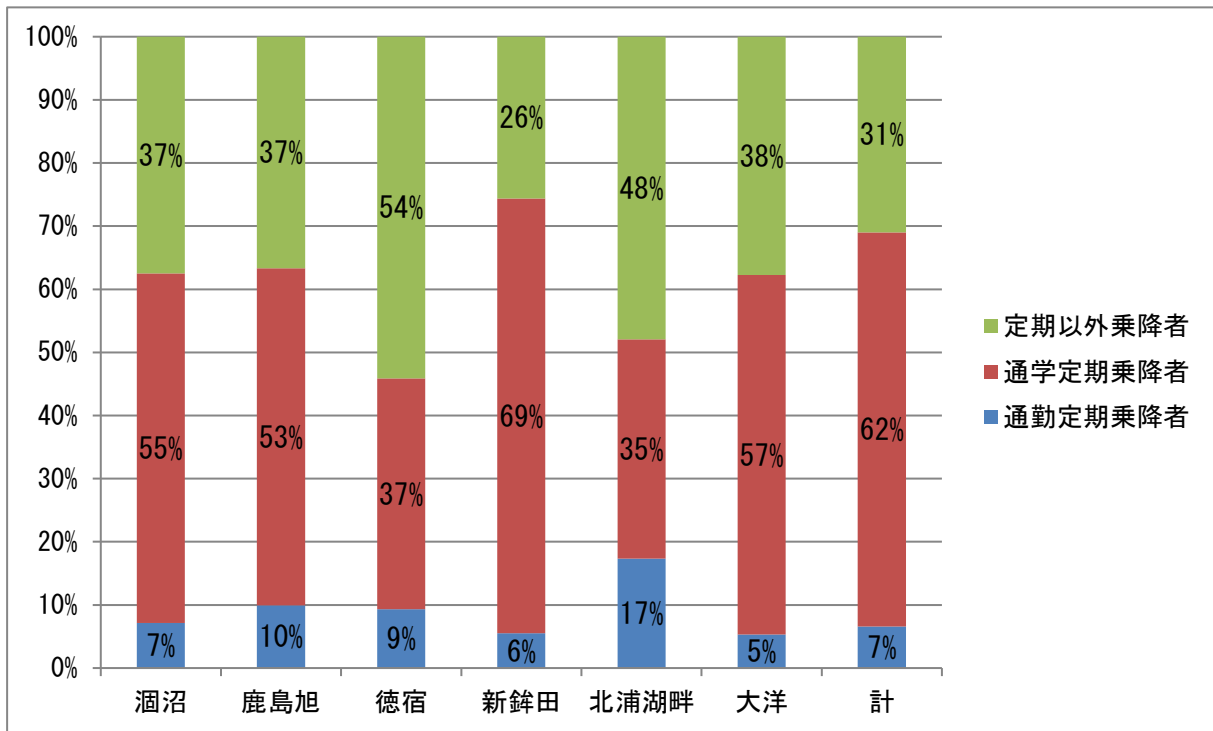
平成 29 年度の鹿島臨海鉄道の市内駅の 1 日あたり利用者数は 1,236 人である。新鉾田駅の利用者が最も多く、市内駅利用者数の 59%が新鉾田駅を利用している。



		湊沼	鹿島旭	徳宿	新鉾田	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日当たり利用者数	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日当たり利用者数	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日当たり利用者数	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日当たり利用者数	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%

●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。新鉾田駅は通学定期乗降者の割合が高く、北浦湖畔駅は通勤定期乗降者の割合が高い。



H29年度	涸沼	鹿島旭	徳宿	新鉾田	北浦湖畔	大洋	計
乗降者数	92,534	140,580	29,767	531,041	9,329	97,338	900,589
1日当たり乗降者数	254	385	82	1,455	26	267	2,467
(うち通学定期乗降者)	54,116	77,158	11,678	358,206	2,870	55,670	559,698
(1日当たり通学定期乗降者)	148	211	32	981	8	153	1,533
通学定期乗降者割合	58%	55%	39%	67%	31%	57%	62%
(うち通勤定期乗降者)	5,542	12,904	3,594	29,930	1,096	5,162	58,228
(1日当たり通勤定期乗降者)	15	35	10	82	3	14	160
通勤定期乗降者割合	6%	9%	12%	6%	12%	5%	6%

●路線バスの利用者数

鉾田駅から水戸駅の鉾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。

新鉾田駅から石岡駅の鉾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。

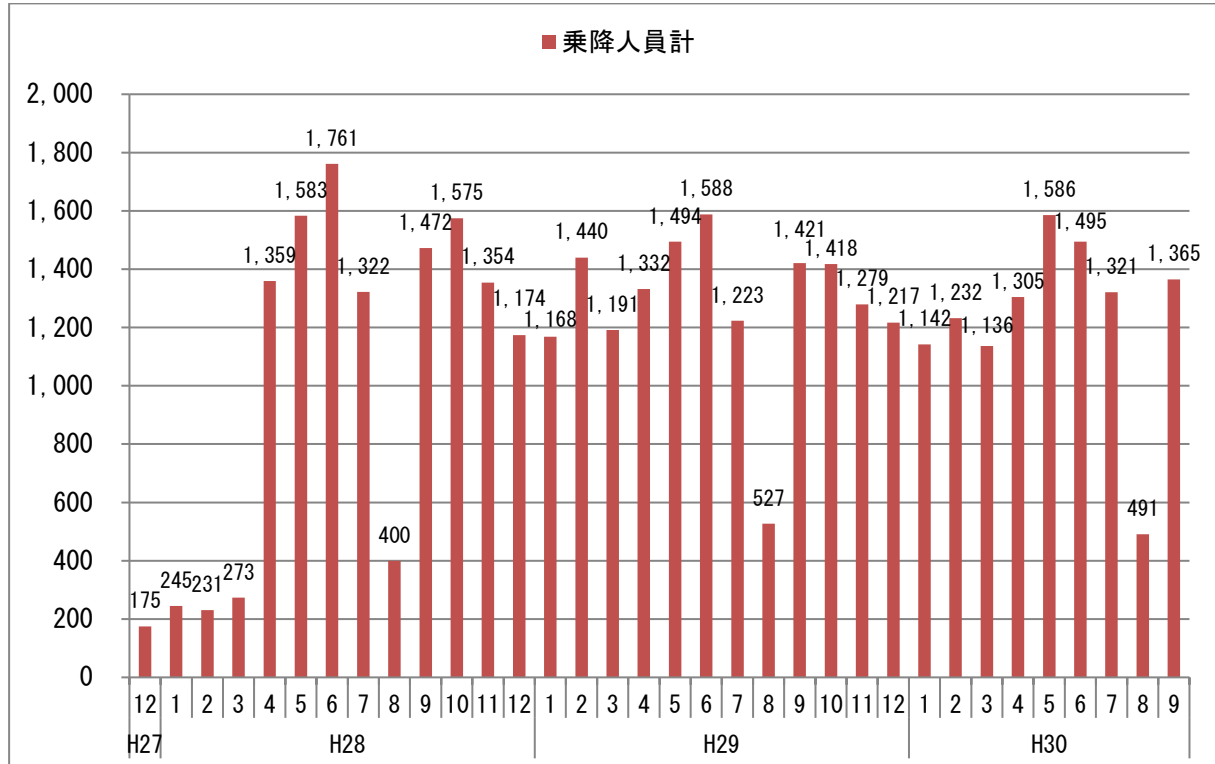
●路線バスの利用区間の特性

路線バスの鉾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								
月											12				1					2				3			
乗降人員計											175				245					231				273			
運行本数計											162				252					261				279			
便あたり乗車人員											1.1				1.0				0.9				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															
運行本数計	270	279	270	279	279	270	279	270	279	261	252	279															
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															
運行本数計	270	279	270	279	279	270	279	270	279	279	252	279															
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																					
運行本数計	270	279	270	279	279	270																					
便あたり乗車人員	4.8	5.7	5.5	4.7	1.8	5.1											4.6										

●鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の運行概要

鉾田観光バス(株)による鉾田市乗合自動車（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（土曜・日曜・祝日・年末・年始 12/29～1/3 は運休）
- ・運行時間：

大洋地区→鉾田市街地	鉾田市街地→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

- ・予約受付時間：午前 9 時から午後 3 時まで
- ・運行区域：大洋地区及び鉾田地区の一部
- ・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
- ・利用料金：1 回（片道）の乗車につき 300 円
- ・利用対象者：大洋地区及び鉾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、利用日の前日に電話予約をする

●鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用者数と事業収支

平成 29 年度の利用者数は年間 5,618 人、1 日あたり 23.0 人である。

	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度
年間利用者数	5,114	6,372	5,934	5,618
年間運行日数	242 日	243 日	243 日	244 日
1 日あたり利用者数	21.1	26.2	24.4	23.0
1 日あたり運行便数	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

平成 29 年度は約 960 万円を市が負担して運行している。

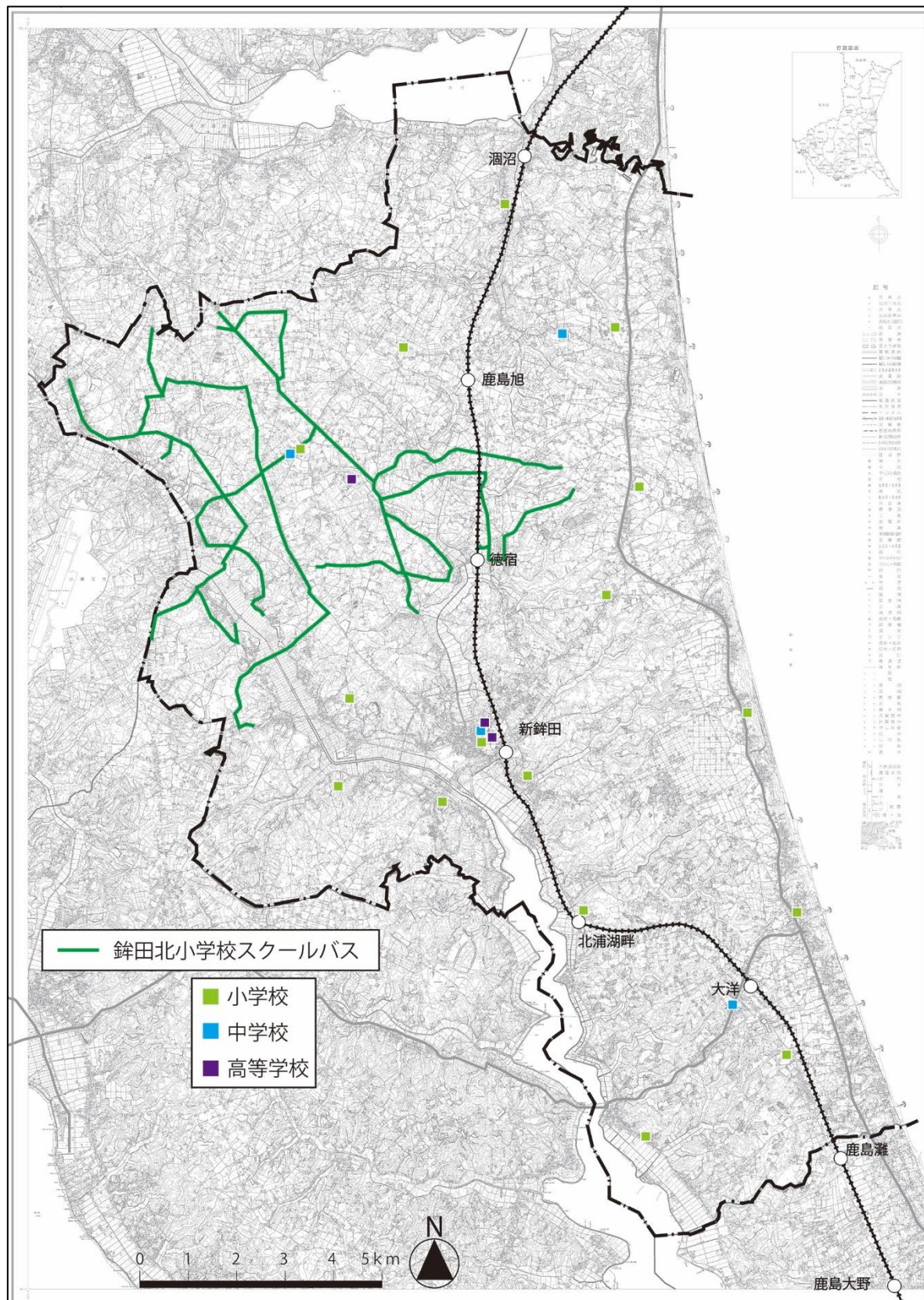
	H26 年度	H27 年度	H28 年度	H29 年度
収入（利用者負担）	1,534,200	1,911,600	1,780,200	1,685,400
支出（委託料のみ）	11,275,200	11,275,200	11,275,200	11,275,200
市負担額	9,741,000	9,363,600	9,495,000	9,589,800

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。

● 銚田北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、銚田市北西部で運行している。



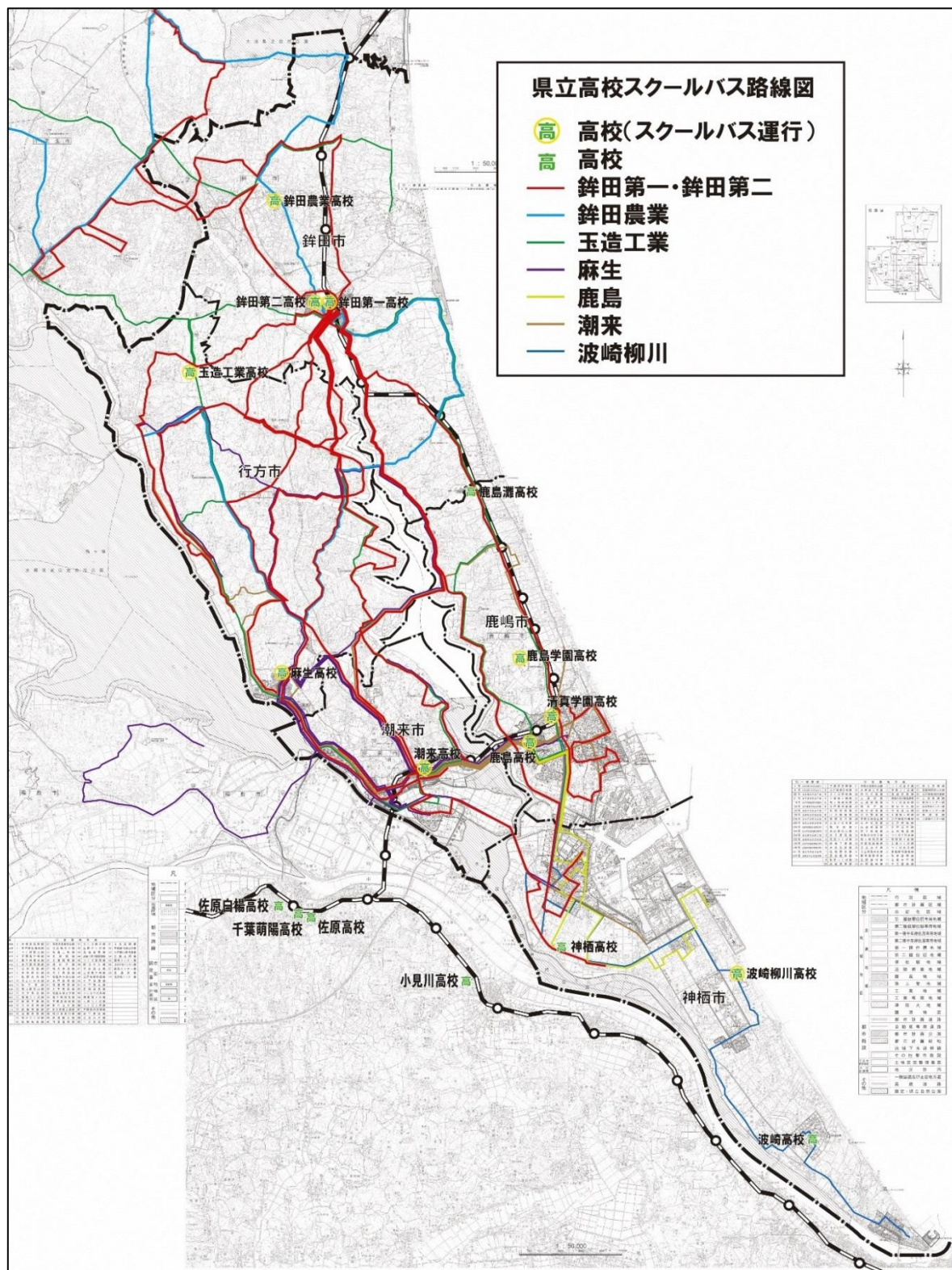
銚田市内の高校のスクールバスは、銚田第一高校と銚田第二高校のスクールバスが 11 ルート、銚田農業高校のスクールバスが 2 ルート運行している。

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

鉾田市では社会福祉法人鉾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 29 年度は 391 人から 1,120 件の利用があった。1 人あたり利用回数は 2.9 回である。

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

4) 施設送迎車両の運行状況

鉾田市内ではとっふ・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。

●とっふ・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

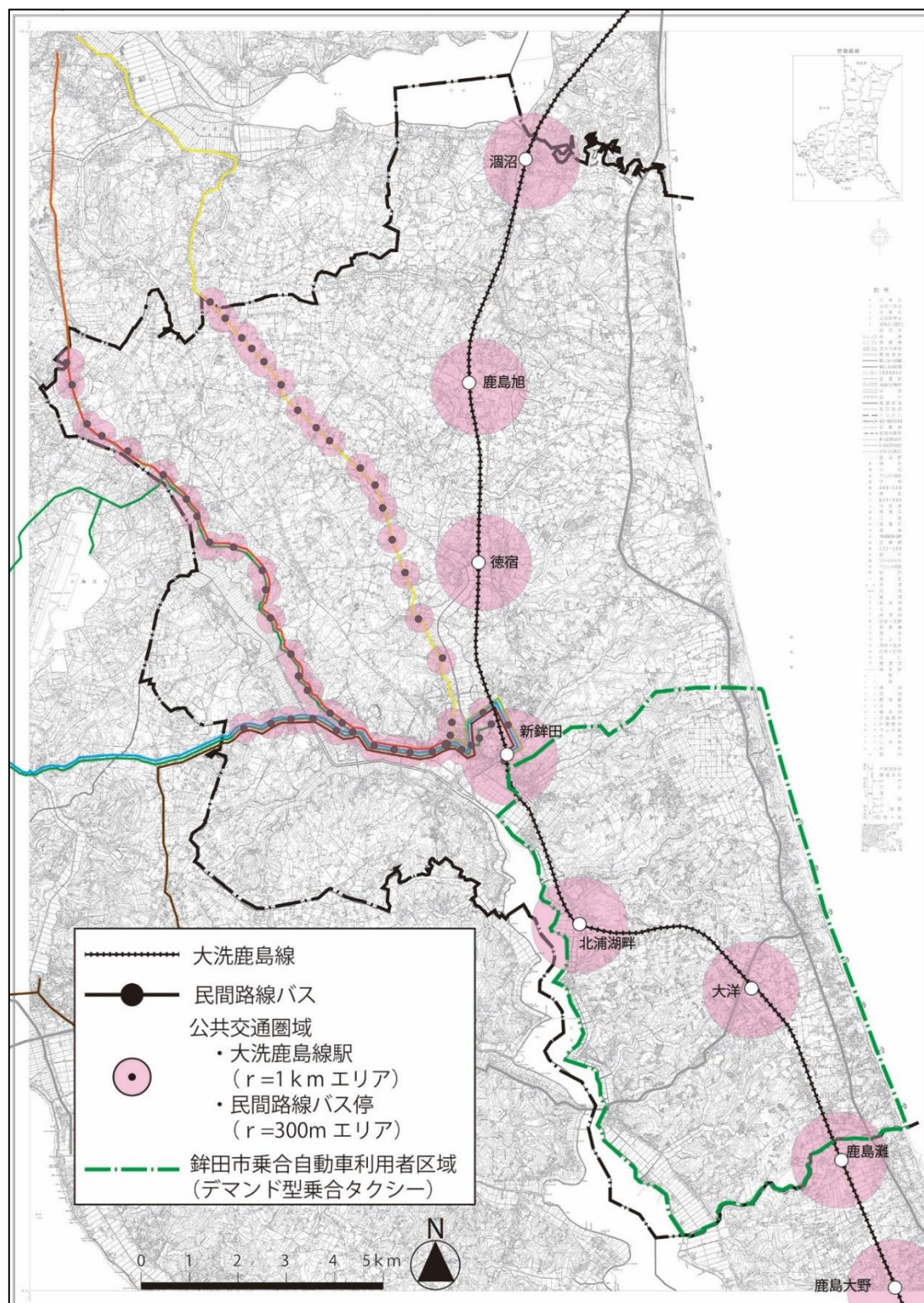
●とっふ・さんて大洋における送迎バスの利用状況

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

5) 公共交通圏域²

●公共交通圏域

大洗鹿島線の駅から1km、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。



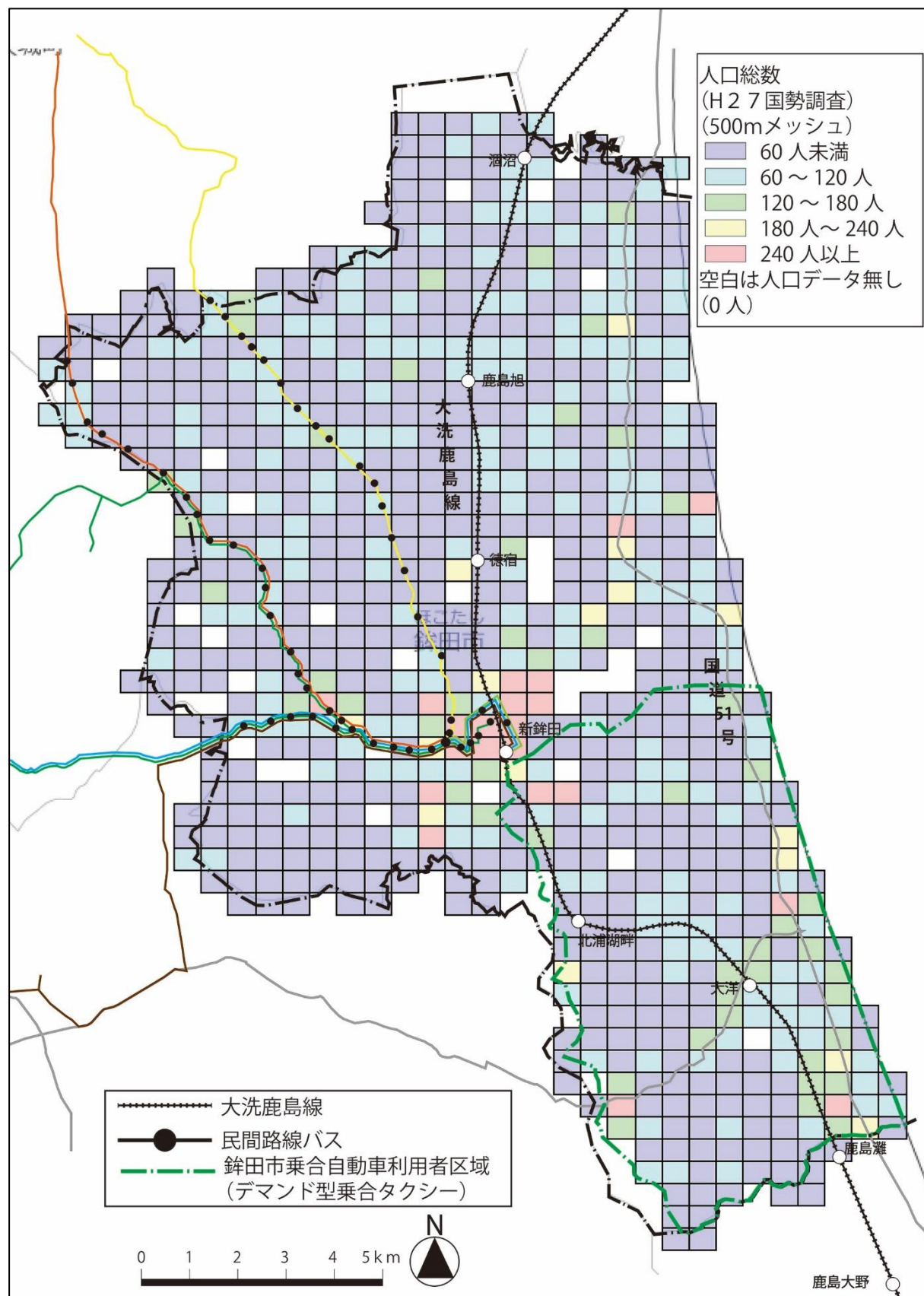
² 鉄道駅や既存バス停等から一定の距離内にあり、公共交通機関の路線がある地域。

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

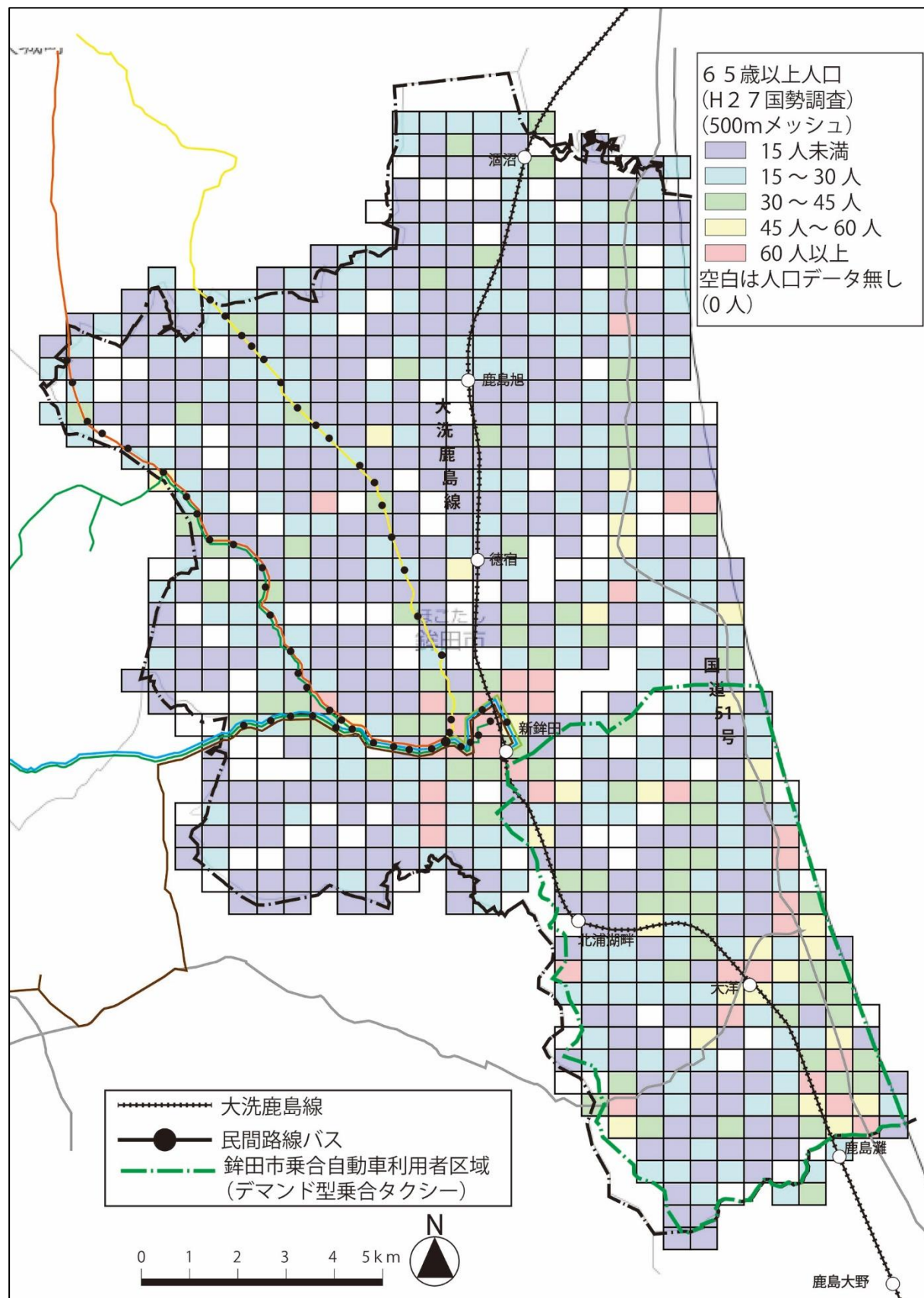
●総人口（H27 国勢調査）

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。



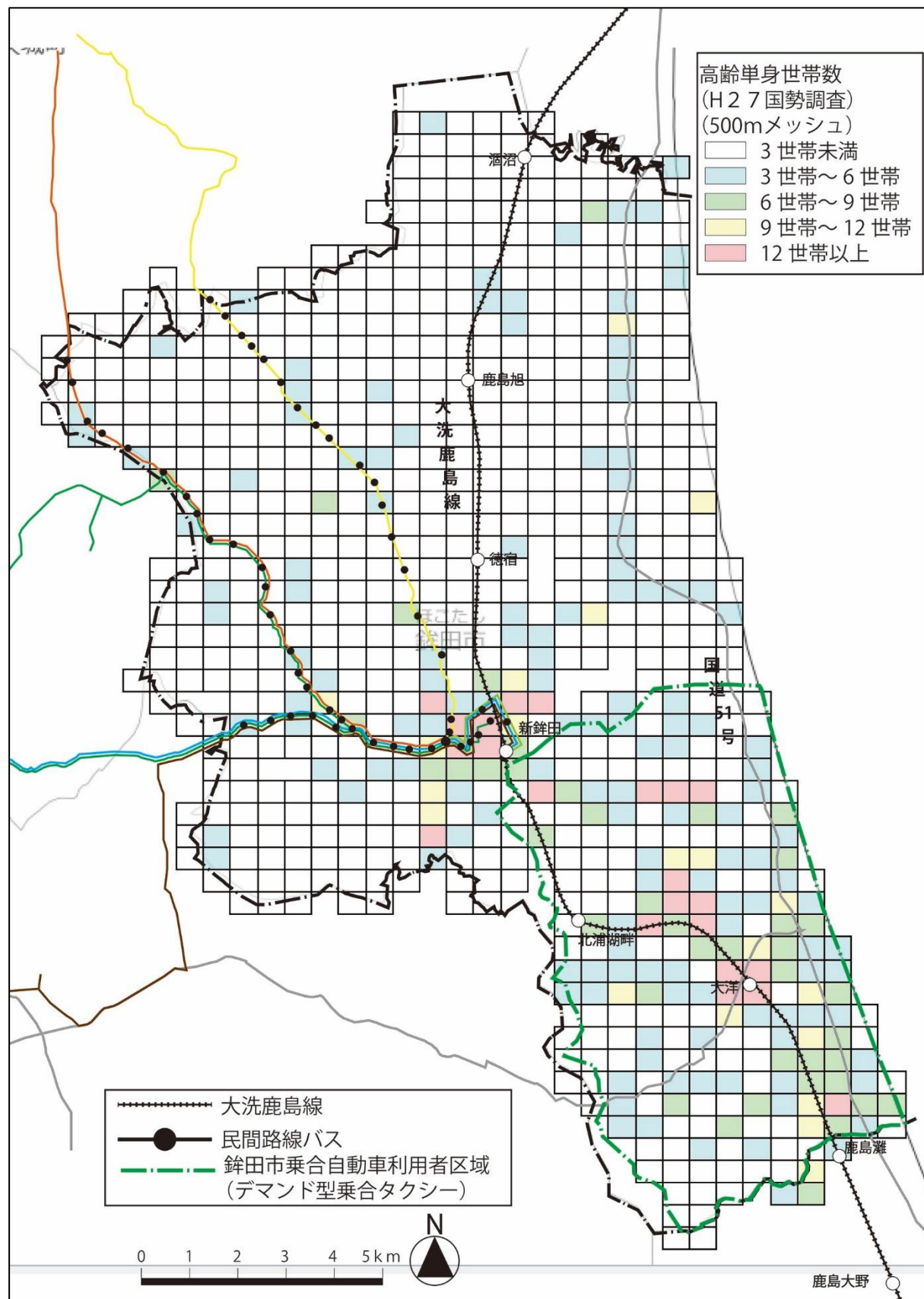
●65 歳以上人口 (H27 国勢調査)

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）

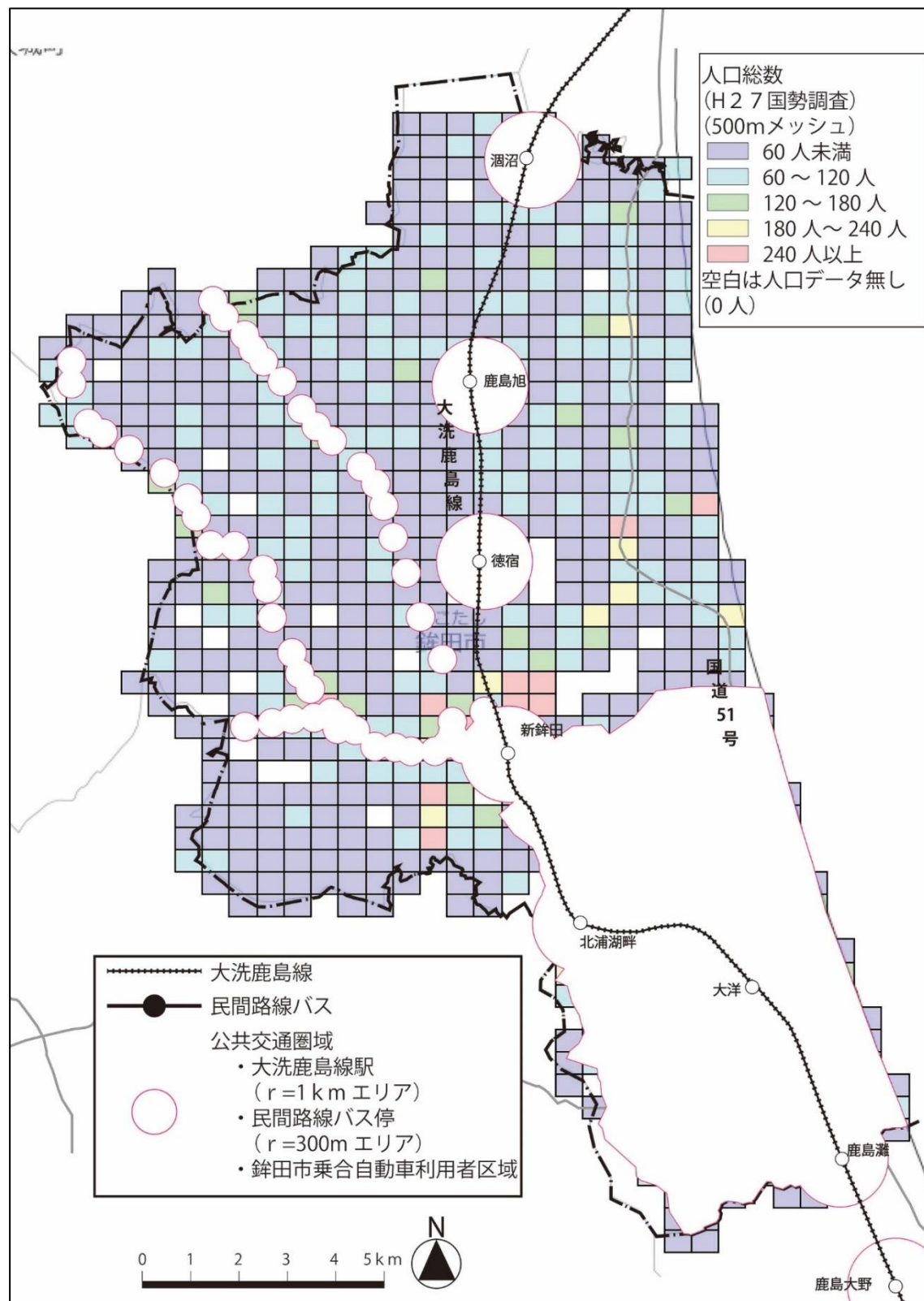
高齢単身の一般世帯は新銚田駅、大洋地区に多い。



●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。

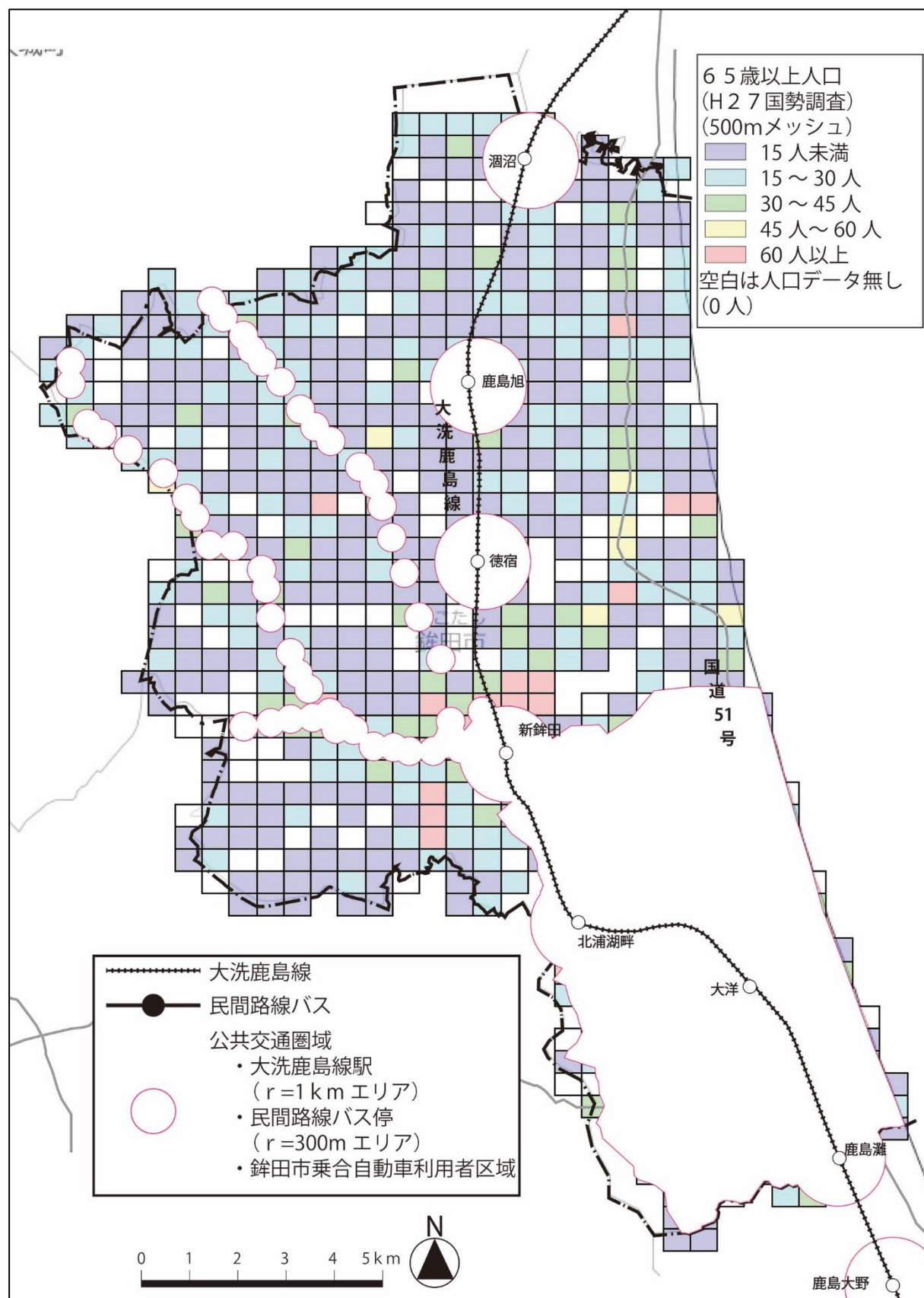


⁴ 統計に利用するために、緯度・経度に基づいて地域をほぼ同じ大きさの網目（メッシュ）にわけたもの。

●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。

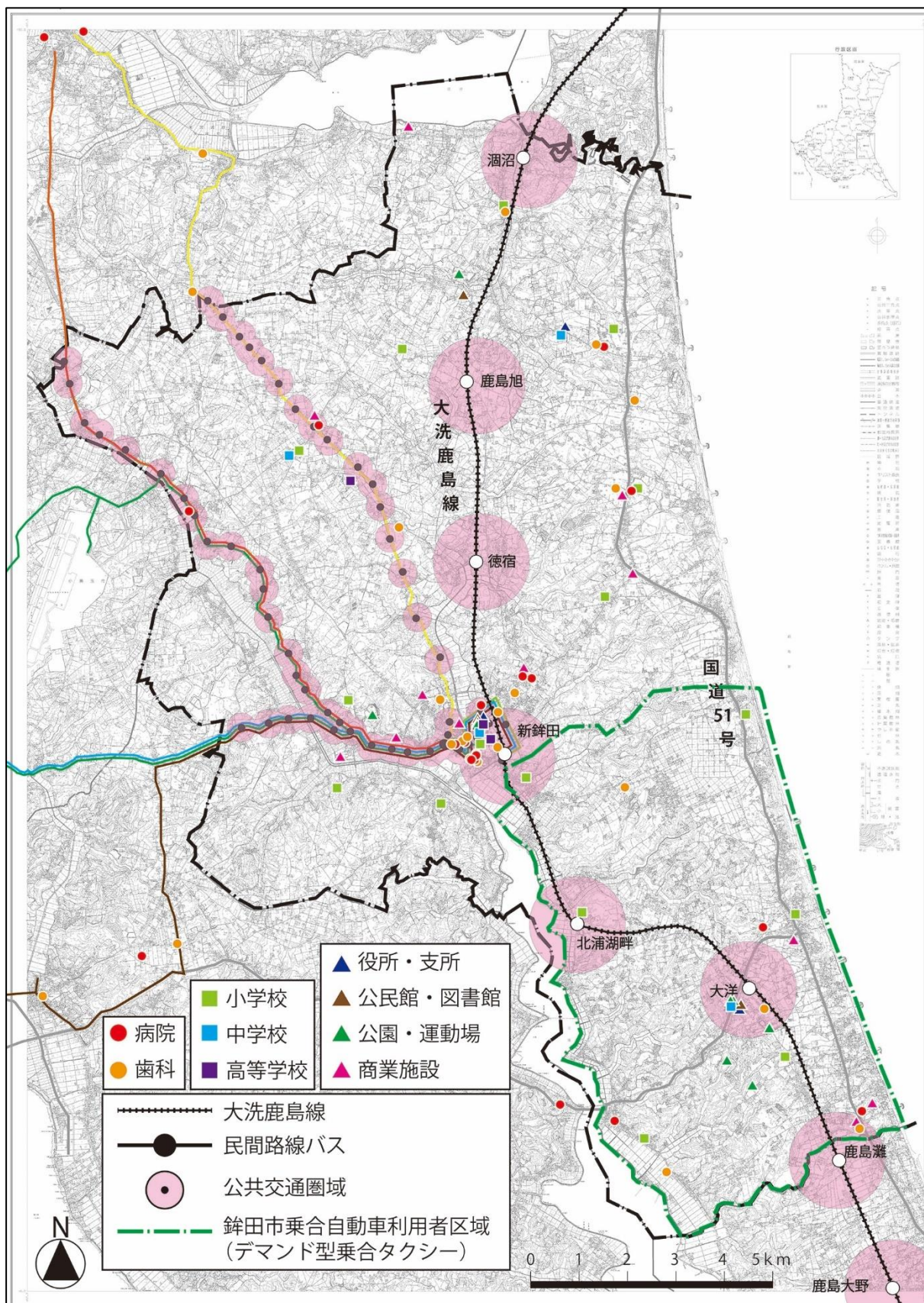
公共交通圏域が含まれないメッシュの 65 歳以上人口は 5,963 人である。鉾田市を含む 65 歳以上メッシュ人口 15,233 人の 39%にあたる。



7) 公共交通圏域と施設立地の関係

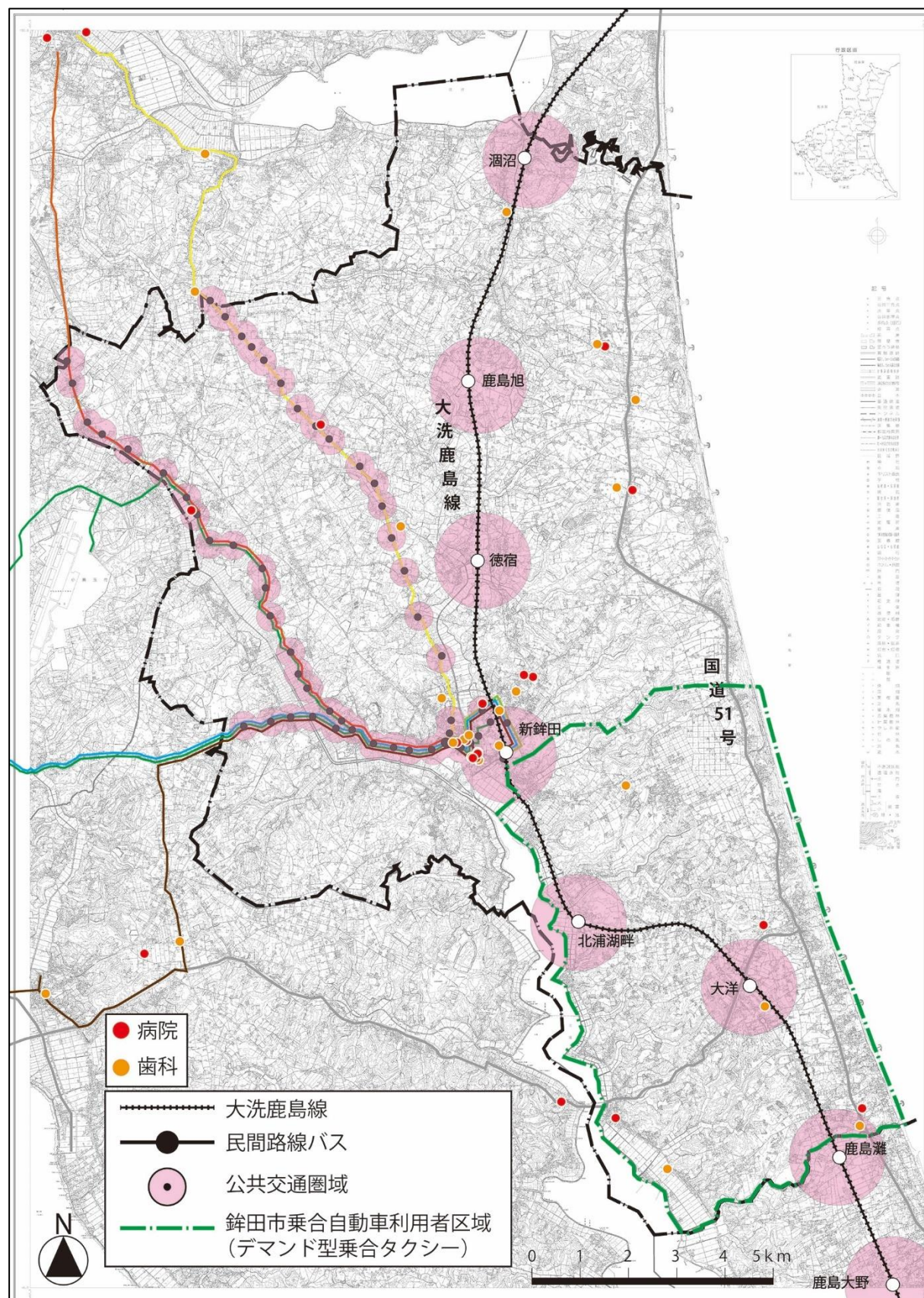
● 公共交通圏域と施設立地の関係

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。



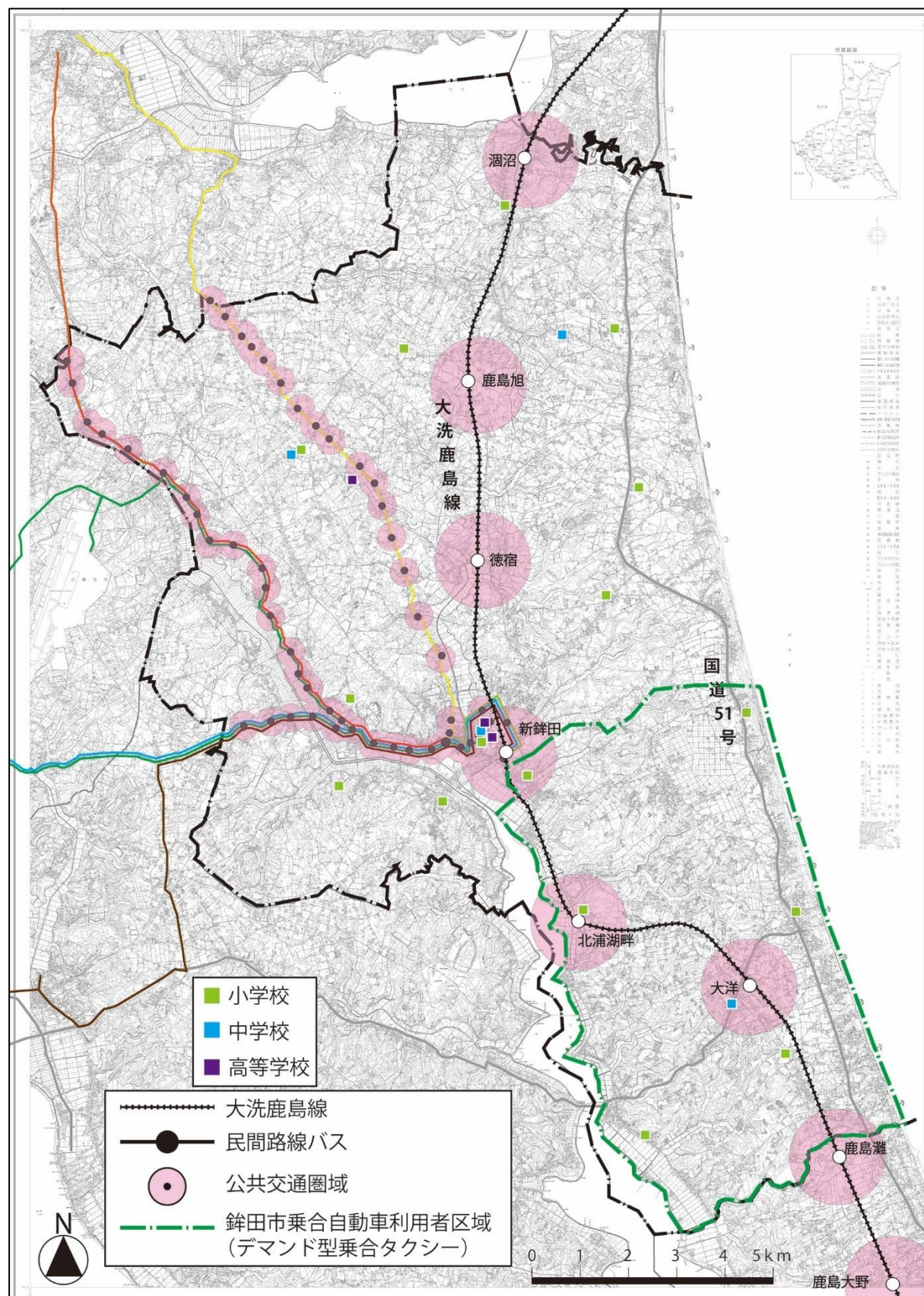
● 公共交通圏域と病院立地の関係

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。



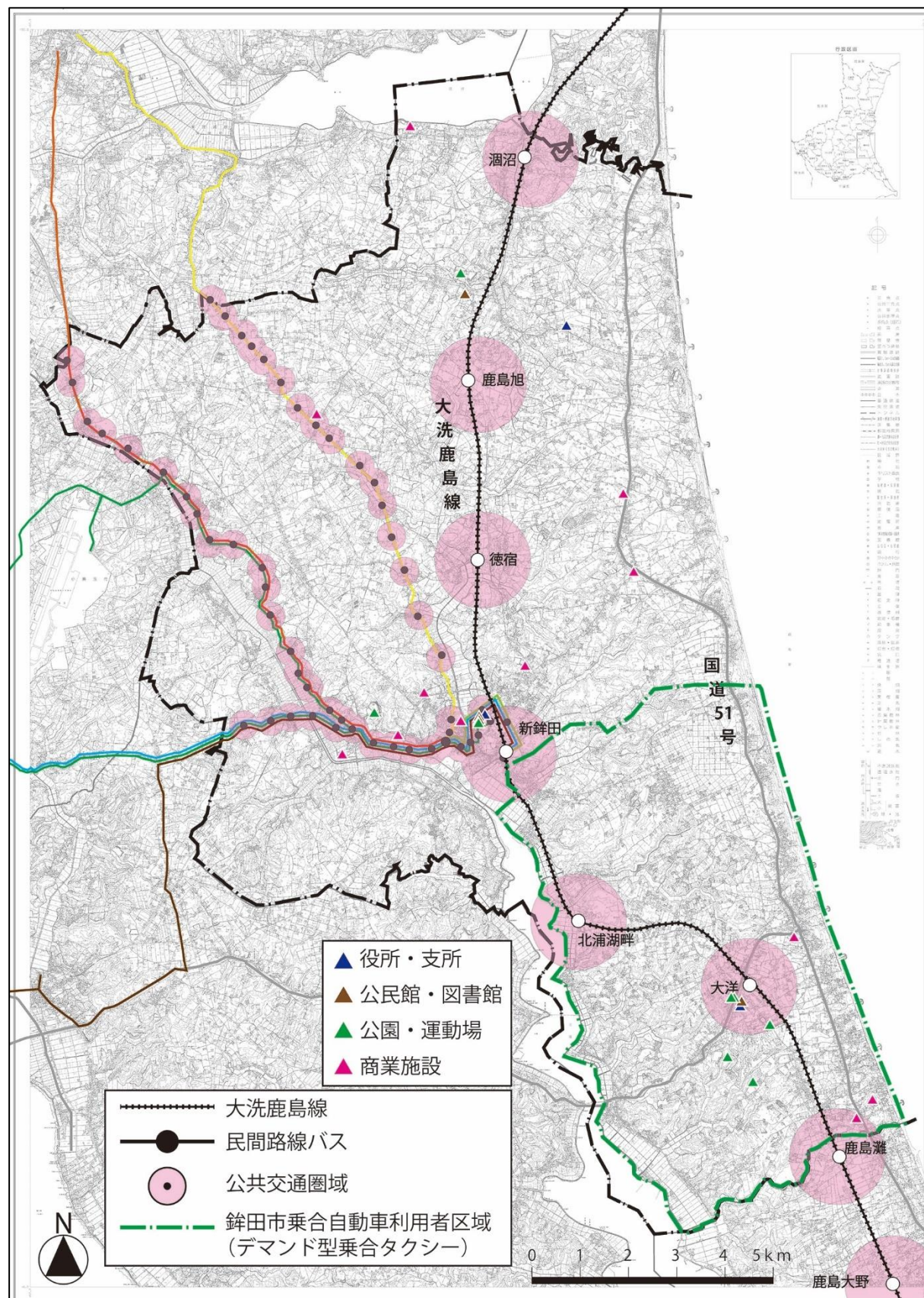
●公共交通圏域と学校立地の関係

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

鉾田市内の主要施設の中では、ほっとパーク鉾田ととっぷ・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	
鉾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)
ほっとパーク鉾田	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
鉾田保健センター	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。
鉾田市地域職業相談室	6,483			受付人数
鉾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
鉾田市立図書館	49,510	4,125	173	月報 入館者調べより (来館者カウンター)
鉾田水道事務所	4,016	約335人	約11人	平成28年度窓口収納等を取りまとめ
鉾田総合公園	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	
鉾田中央公民館	18,171	1,514	59	
旭公民館	12,113	1,009	39	
大洋公民館	20,855	1,738	68	

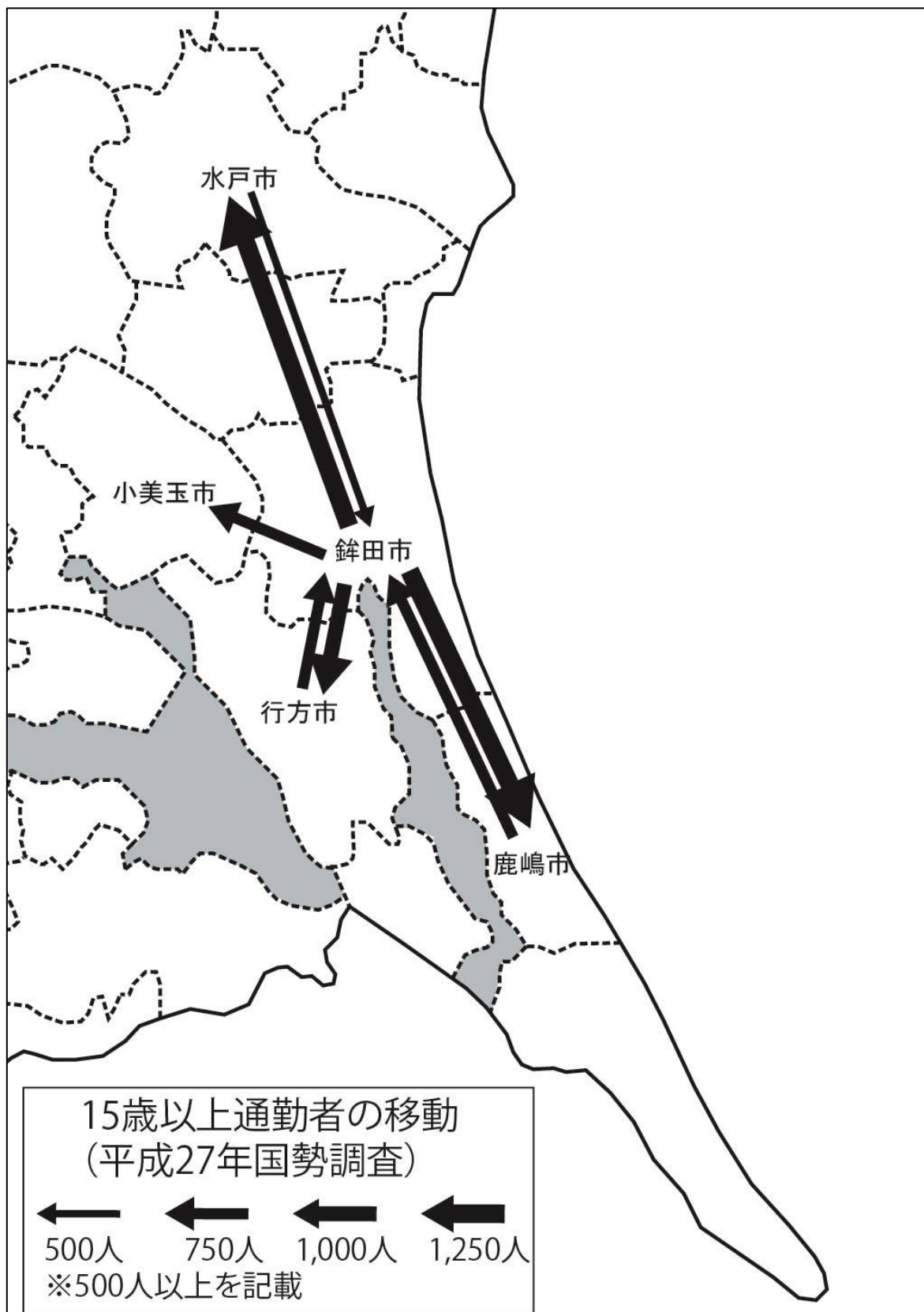
③移動の状況

1) 他市町村への移動需要

●通勤者の移動状況

鉾田市から水戸市、行方市、鹿嶋市、小美玉市への通勤者の移動が多い。

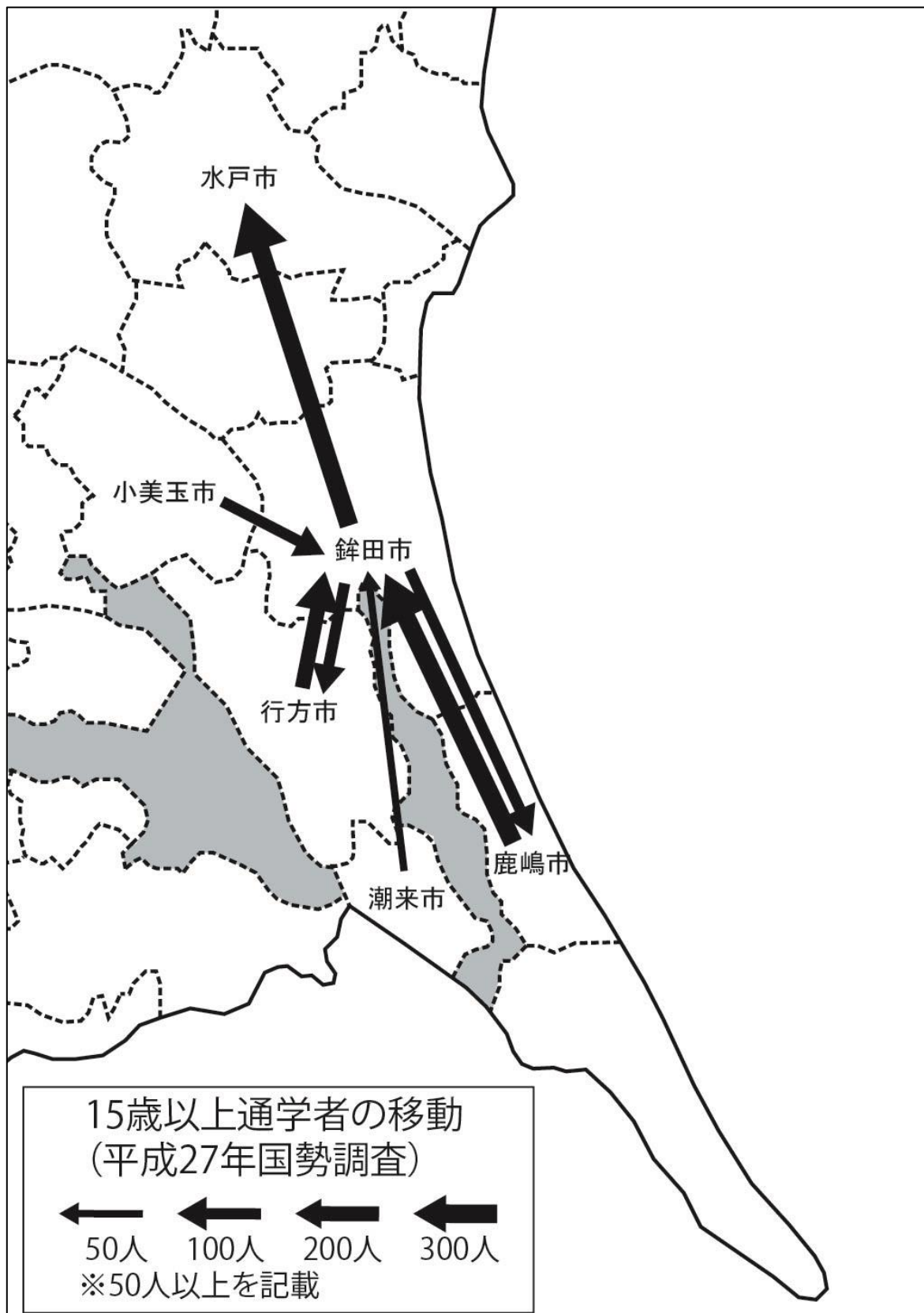
水戸市、行方市、鹿嶋市から鉾田市への通勤者の移動が多い。



● 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) 日常の移動手段

鉾田市公共交通に係わる市民アンケート（H27）の結果から整理する。

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）

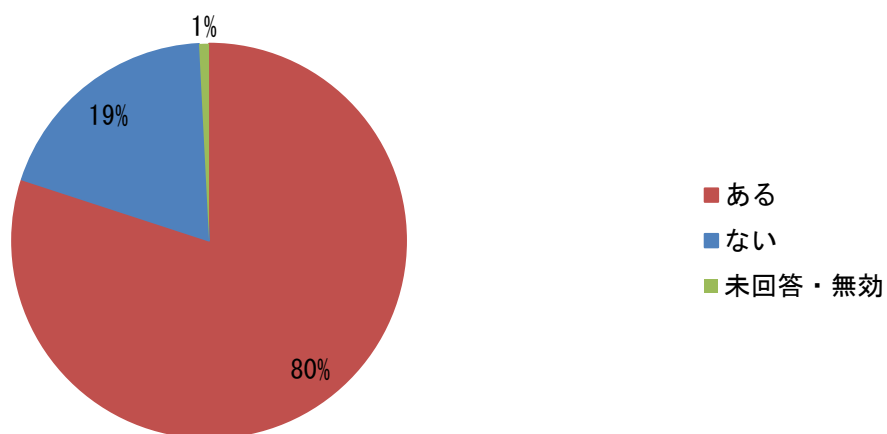
内訳：旭地区内20地区1200人、鉾田地区内22地区800人

●自分で運転して外出する機会の有無

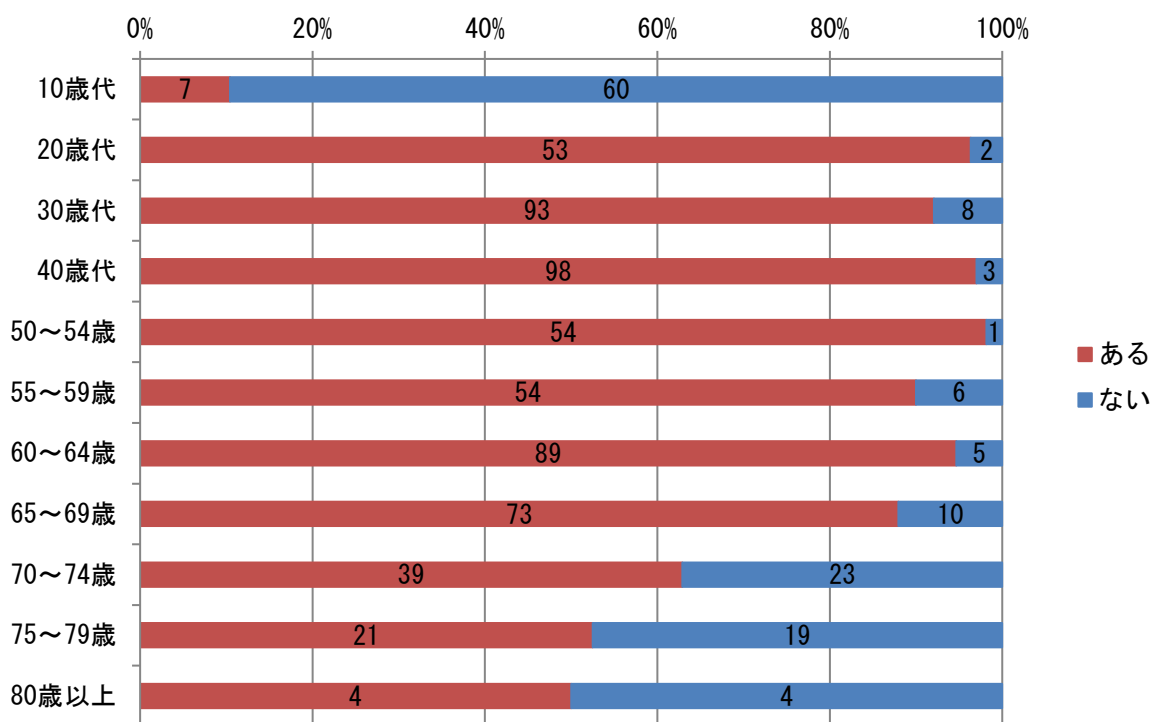
全体の8割が自分で運転して外出する機会がある。

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。

自分で運転して外出する機会の有無

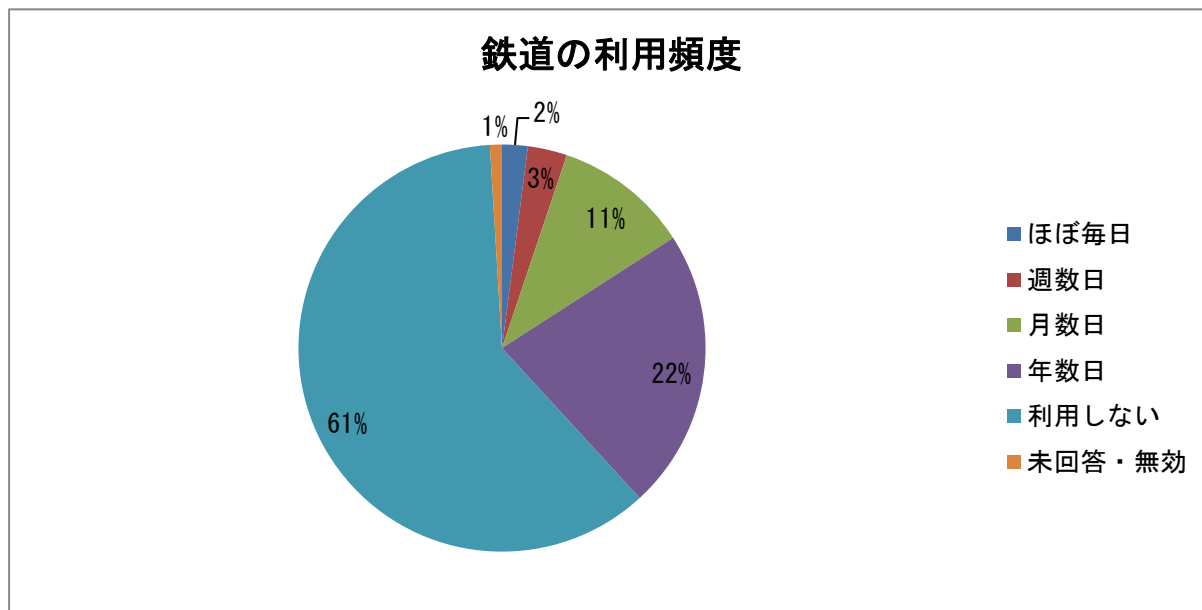


年代別の自分で運転して
外出する機会の有無



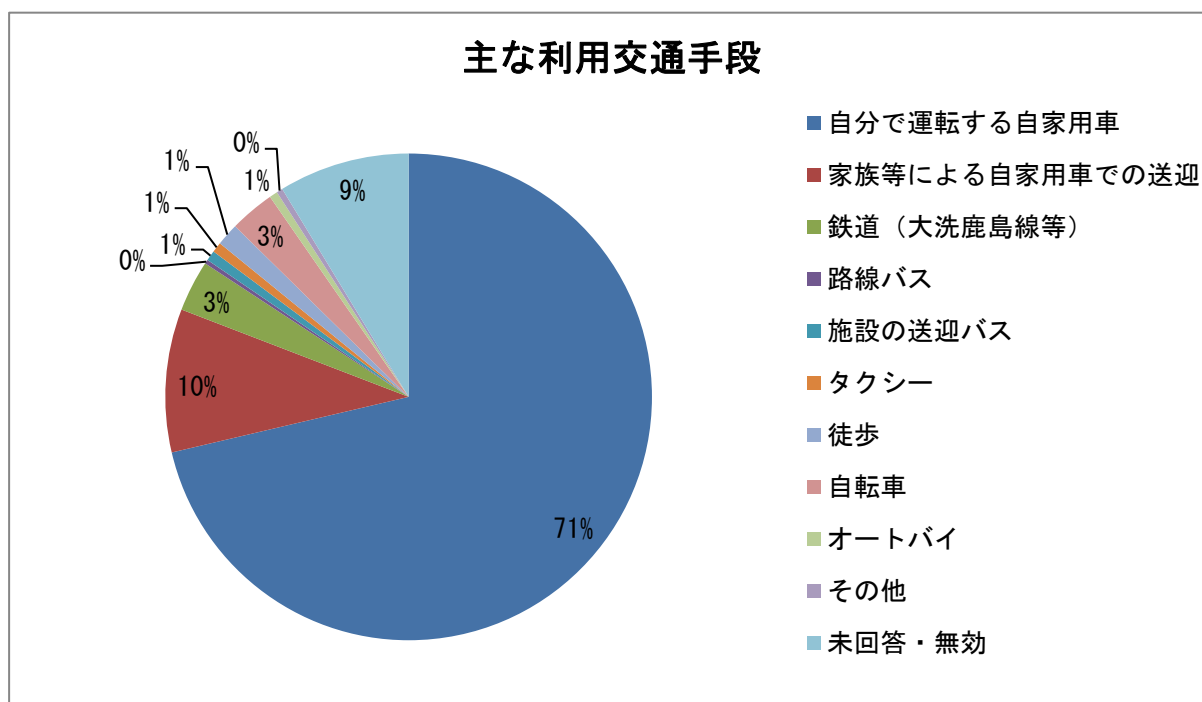
●鉄道の利用頻度

鉄道は利用しないという人が約 6 割である。



●主な利用交通手段

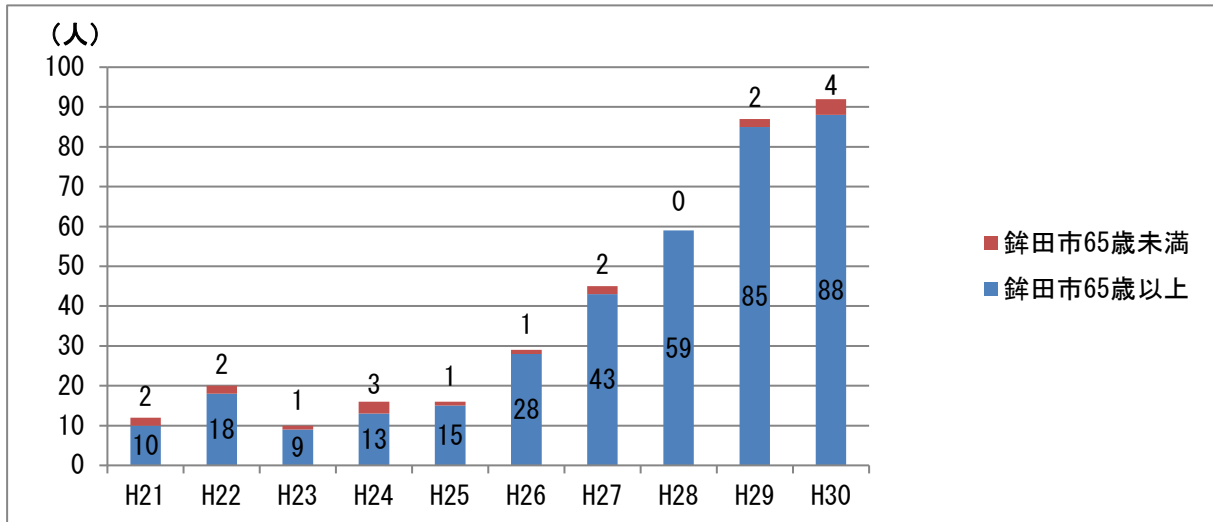
約 7 割が自分で運転する自家用車、約 1 割が家族等による自家用車での送迎で主に移動している。公共交通（鉄道、路線バス、施設の送迎バス、タクシー）で移動しているのは約 5%である。



免許返納者の特性について鉾田警察署より提供された資料から整理する。

●免許返納者数の推移

鉾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。



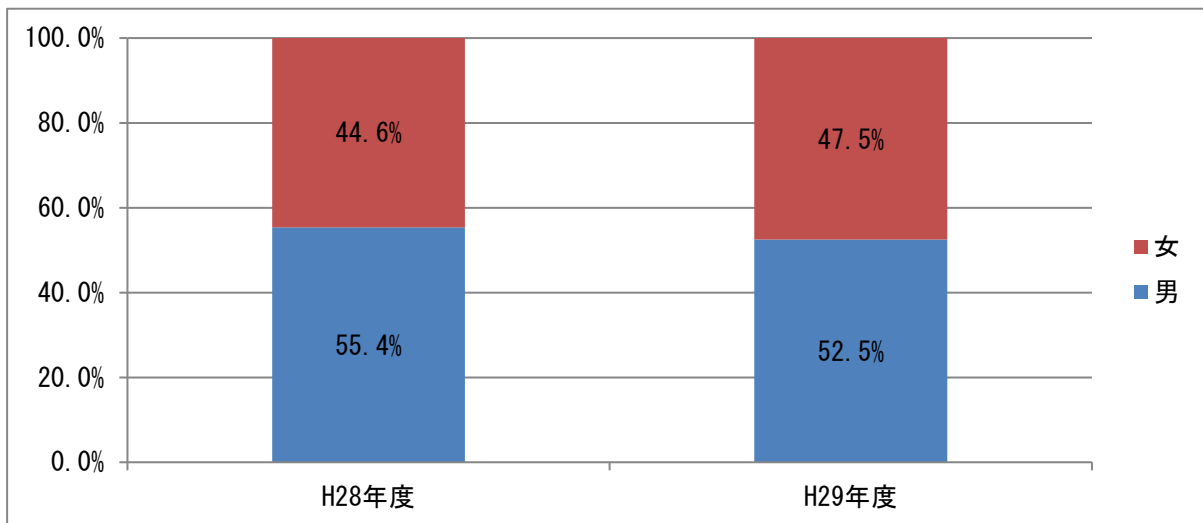
	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
鉾田市65歳以上	10	18	9	13	15	28	43	59	85	88
鉾田市65歳未満	2	2	1	3	1	1	2	0	2	4
合計	12	20	10	16	16	29	45	59	87	92

※H21～29年は1月～12月、H30年は1月～9月を集計。

資料提供：鉾田警察署

●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。



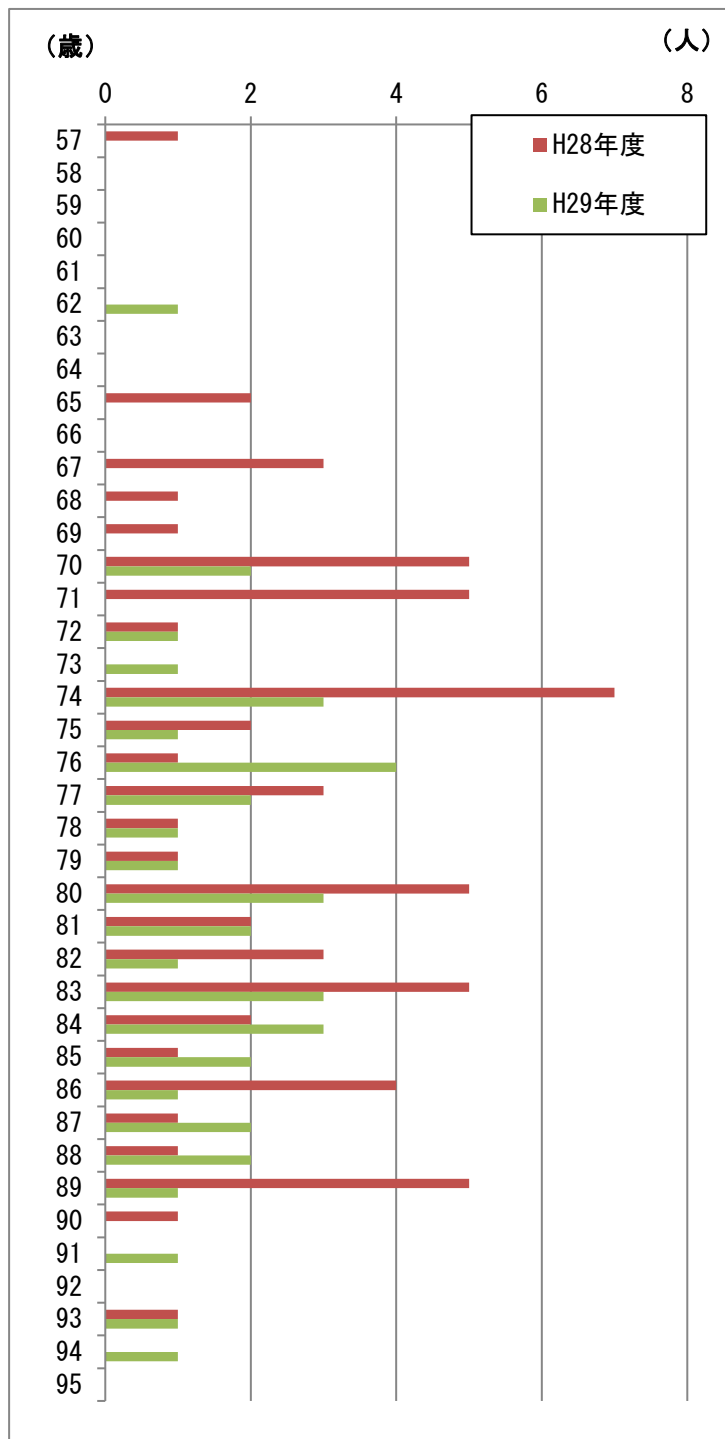
	H28年度			H29年度		
	男	女	合計	男	女	合計
人数	36	29	65	21	19	40
割合	55.4%	44.6%	100.0%	52.5%	47.5%	100.0%

※H28年は1月～12月、H29年は1月～9月を集計。

資料提供：鉾田警察署

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

※H28 年は 1 月～12 月、H29 年は 1 月～9 月を集計。

資料提供：鉾田警察署

3) 日常の外出の目的

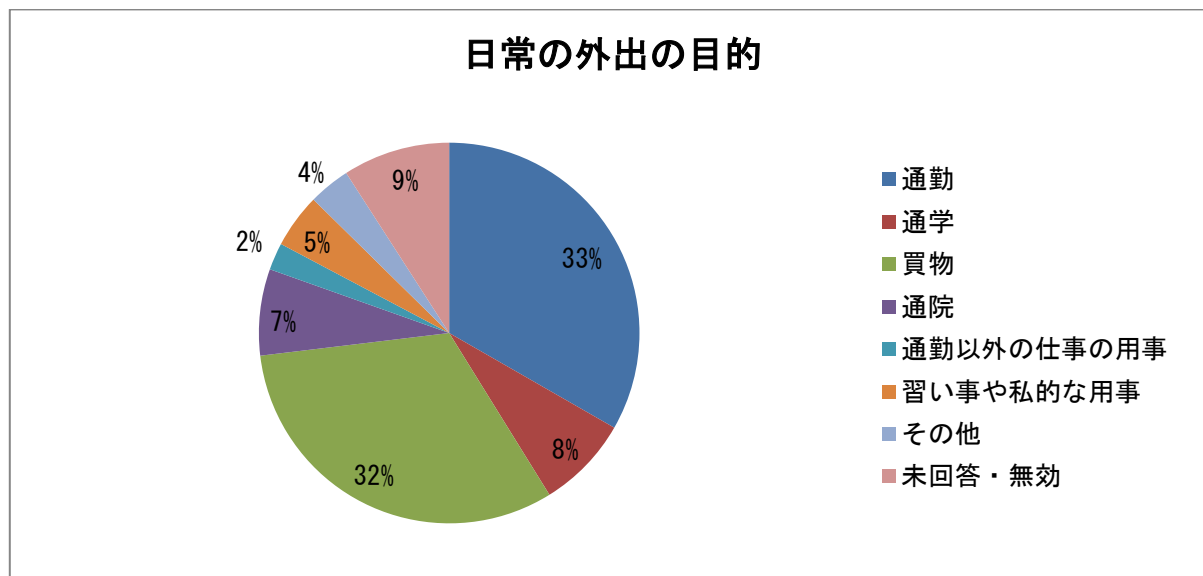
銚田市公共交通に係わる市民アンケート（H27）の結果から整理する。

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

● 外出の目的

通勤や買い物の目的で外出する人がそれぞれ約 3 割と多い。



4) 移動時間帯

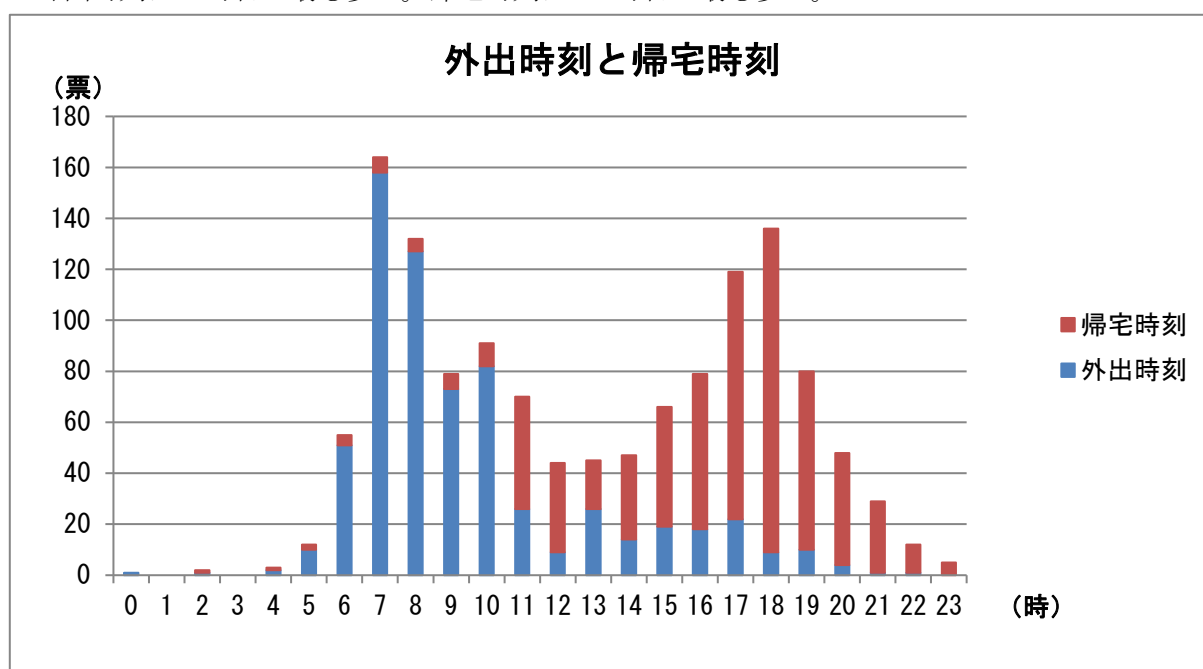
銚田市公共交通に係わる市民アンケート（H27）の結果から整理する。

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

● 外出時間帯

外出時刻は 7 時台が最も多い。帰宅時刻は 18 時台が最も多い。



5) 路線バスのサービス水準の希望

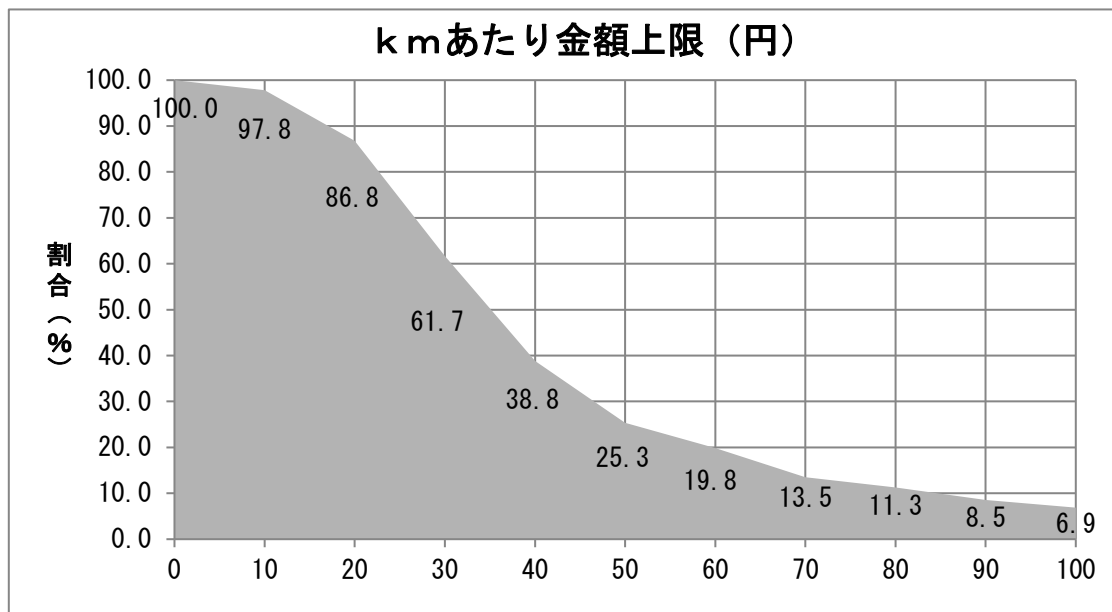
鉾田市公共交通に係わる市民アンケート（H27）の結果から整理する。

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、鉾田地区内22地区800人

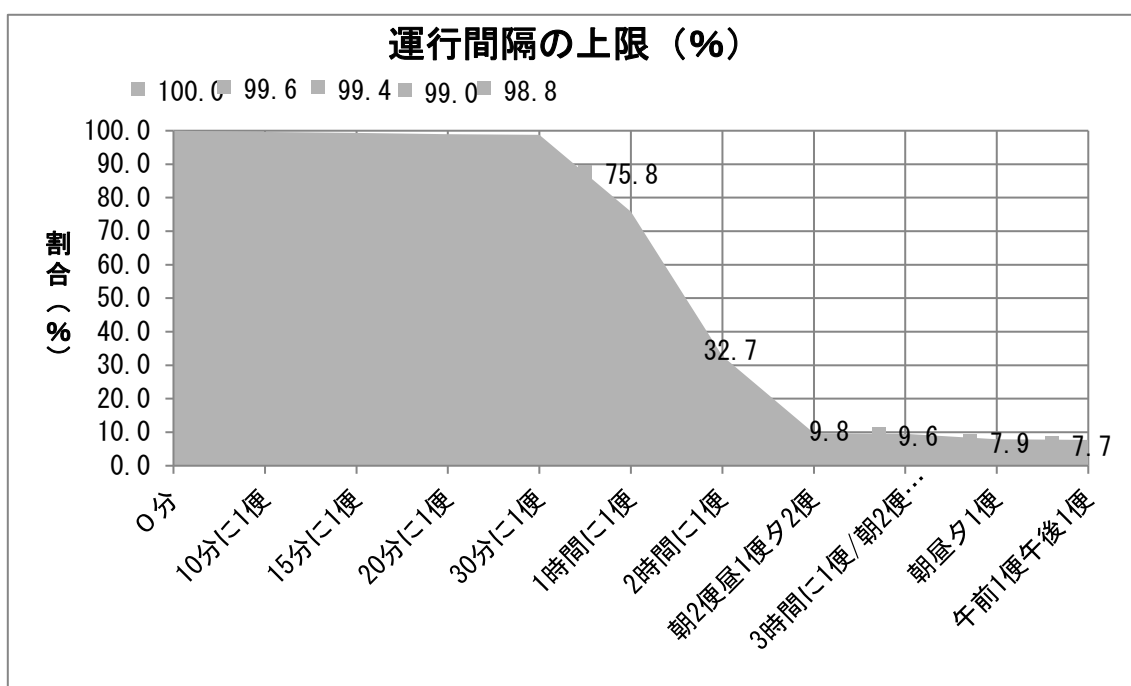
●国道51号の路線バスの運賃の限度（これ以下の金額であれば利用するという運賃の限度）

国道51号の路線バスについて、20円/kmだと約87%、30円/kmだと約62%の人が利用意向を示した。40円/kmだと利用意向を示すのは約39%の人となり、半数を下回る。



●国道51号の路線バスの運行間隔のニーズ（これよりも運行頻度が高ければ利用するという時間の限度）

国道51号の路線バスについて、1時間に1便の運行で利用意向を示した人は75.8%である。2時間に1便の運行では32.7%まで下がり、これ以下の運行頻度では10%を切る。



④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。

i) ヒアリング実施概要

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、新鉾田駅、大洋駅

回答総数：91 人

ii) 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、買い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。

i) ヒアリング実施概要

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：新鉾田駅～国道 51 号～大洗駅の路線バス車内

回答総数：14 人

ii) 主なヒアリング結果

- ・新鉾田駅～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。
- ・新鉾田駅～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。
- ・新鉾田駅～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。
- ・新鉾田駅～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) 鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用に関するアンケート

鉾田市乗合自動車（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。

i) アンケート実施概要

回答総数：377 人

ii) 主なアンケート結果

- ・ 鉾田市乗合自動車（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。
- ・ 約半数が鉾田市乗合自動車（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。
- ・ 鉾田市乗合自動車（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。
- ・ 鉾田市乗合自動車（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。
- ・ 鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）は今後とも必要という意見が多い。

⑤地域住民からの要望

1) 民生委員へのヒアリング

i) 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：鉾田市旭総合支所 2 階会議室

ヒアリング対象者：民生委員 4 名

ii) 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い物先と病院である。
- ・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。

iii) 鉾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：鉾田市役所 3 階図書室

ヒアリング対象者：民生委員 3 名

iv) 鉾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。
- ・鉾田地区は、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、買い物先と病院が多い。
- ・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、鉾田の地域性（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。

v) 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

vi) 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。
- ・高齢者は鉾田市乗合自動車（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い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。
- ・鉾田病院や高須病院、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。
- ・鉾田市乗合自動車（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

i) 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、上杉病院

ii) 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

i) 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 樺山診療所、上杉医院、医療法人社団 三尚会 高須病院、
医療法人 東湖会 鉾田病院、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）

ii) 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

i) 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 樺山診療所、上杉医院、医療法人社団 三尚会 高須病院、
医療法人 東湖会 鉾田病院、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

ii) 主なヒアリング結果

- ・鉾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

i) 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）

ii) 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

i) 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

ii) 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。

⑥ 広域的な取り組み

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、鉾田市、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鉾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鉾田市民が約 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鉾田市民が約 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鉾田市民が約 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

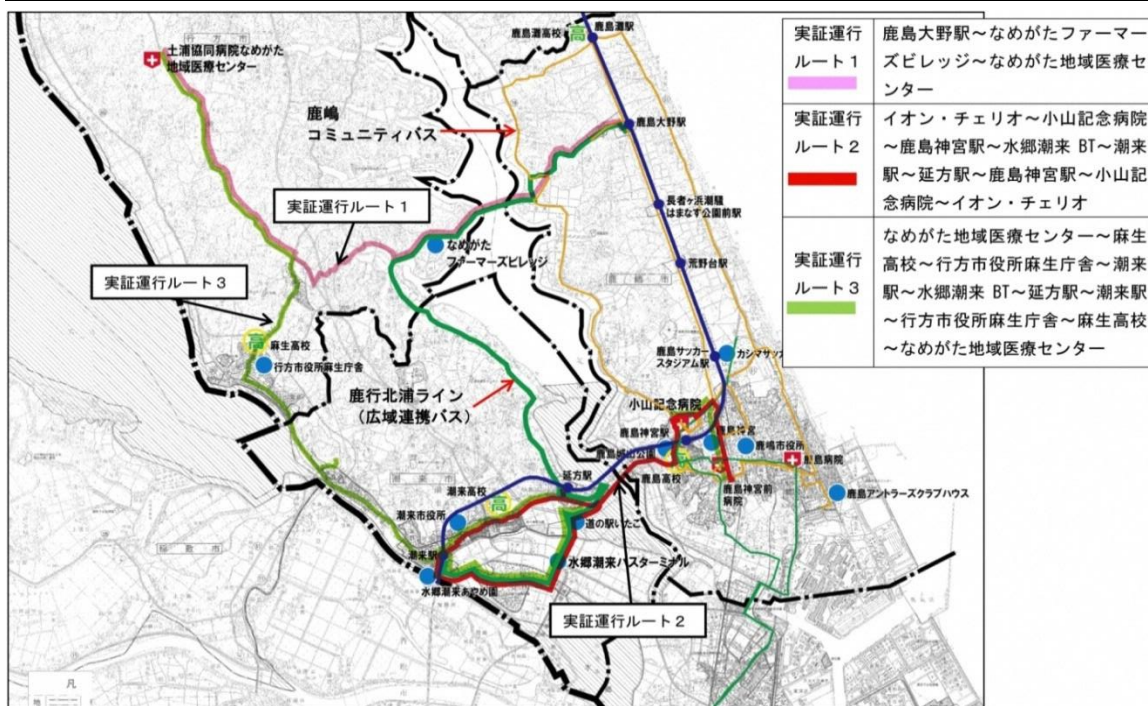
- ・高校所在地、自宅最寄り駅によって運賃に対する感覚も異なるが、概して「往復 1,000 円で水戸まで」という意見は、平均的な高校生の金銭感覚を反映していると思われる。
- ・定期券利用者が休日に利用する場合、区間外の割引に関する要望は高い。
- ・定期券については、部活動の有無によって意見が分かれる場合がある。
- ・学校所在地によって、定期代の負担感に差が見られ、片道・学期・年間定期券の要望にも違いがある。
- ・学校によって生徒の金銭感覚にも多少の差があり、定期券の出張販売の要望にも違いがある。
- ・混雑緩和や列車増発への要望が高い。
- ・駅までの送迎が必須であり、メール等連絡手段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 [平成 29 年 3 月]

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、鹿嶋市、行方市、潮来市において 3 路線の実証運行ルートを設定した。平成 29 年 7 月の運行開始を目標に、県と 3 市、及び事業者選定後は事業者を加えた検討の場を設け、準備を進めていくことが合意されている。

● 実証運行ルートと関係市

実証運行ルート	関係市
1 (鹿島大野駅～なめがた地域医療センター)	鹿嶋市・行方市
2 (鹿嶋市街地～潮来市街地)	鹿嶋市・潮来市
3 (なめがた地域医療センター～潮来市街地)	潮来市・行方市



実証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。

● 銚田市の現状及び課題

【現状】

- 高齢化率の高い地域と市内中心市街地を結ぶバス路線が廃止され、その代替えとして利用者の年齢と運行地域とを限定したデマンド交通を運行している。

【課題】

- 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

⑦庁内各種計画

1) 第2次鉾田市総合計画 [平成29年3月]

第2次鉾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

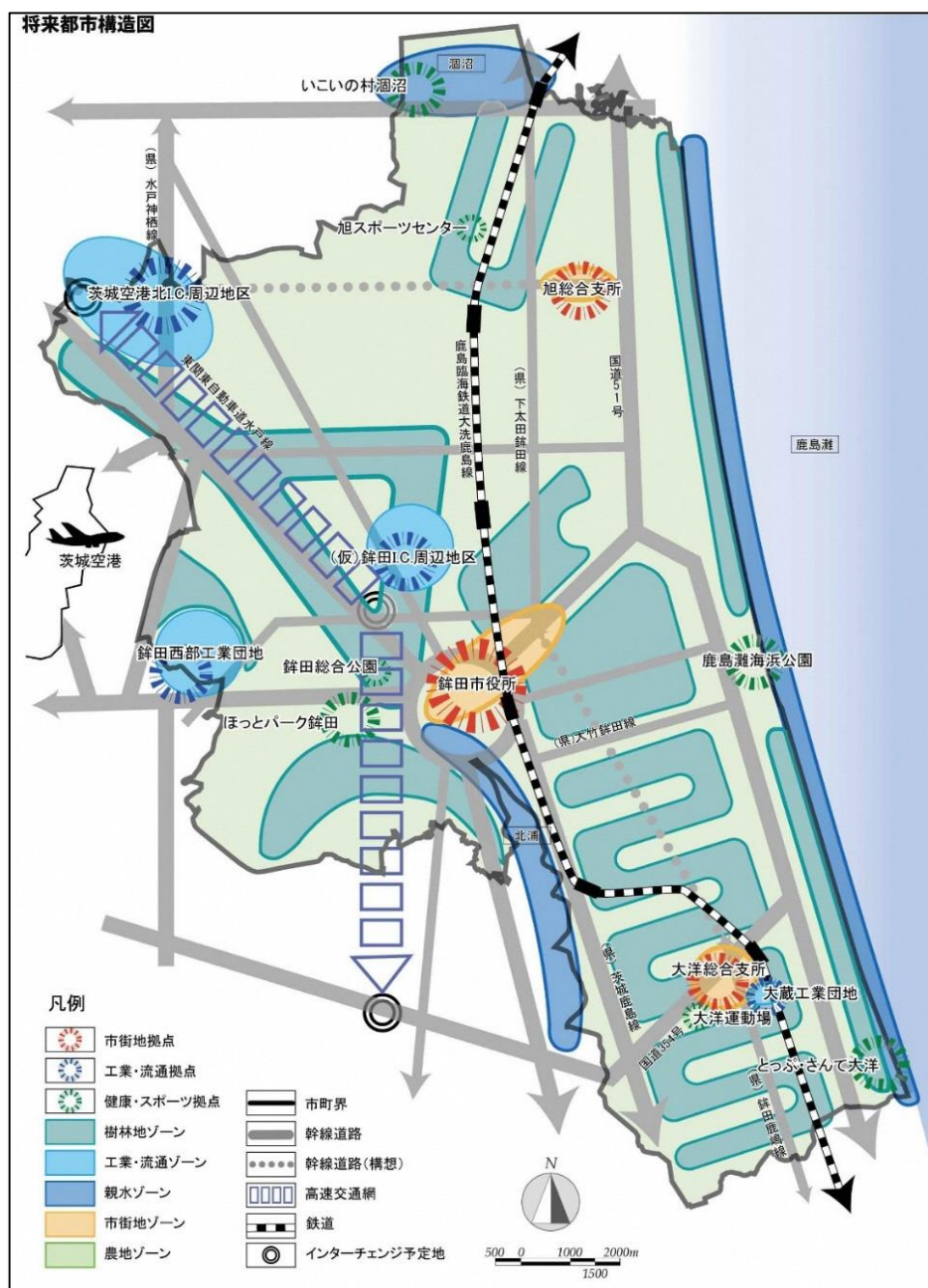
基本目標	基本施策	主要施策	主要な 関連事業	事業概要
誰にもやさしい「安全・安心」	社会保険・健康づくり	高齢者サービス	乗合自動車運行事業	高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、バス路線が廃止となった大洋地区を中心に鉾田市乗合自動車の運行を実施
と住みよい「くらし」をつむぐ	防災・防犯・危機管理	交通・防犯対策	《取り組みの概要》 鉾田市交通対策協議会を中心に関係機関と連携して、高齢者の運転免許証の自主返納を促進するための方策を検討し、誰もが安全安心な交通環境の構築に努める	
次世代に伝えたい「歴史・文化」と夢拓く「ひと」をつむぐ	幼児・学校教育	教育施設	スクールバス運行事業	統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鉾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⁵ [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



⁵ 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) まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略 [平成 28 年 2 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。

●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】

高齢化社会の到来を見据えて、交通弱者だけでなく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】

廃止となった路線バスの代替交通手段として運行している銚田市乗合自動車の効率的な運用に努めます。また、公共交通については、交通弱者の移動手段の確保の観点から維持に努めます。

【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（H31）
鹿島臨海鉄道（市内駅利用者数） 1 日当たり平均	平成25年	1,366人	1,500人
乗合自動車交通利用者数	平成26年	年5,114人	年5,500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

- ◇ 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り、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。
- ◇ 廃止となった路線バスの代替交通手段として運行している銚田市乗合自動車のさらなる利用促進を図ります。また、公共交通を維持するための支援を行います。

〔主な取組〕

大洗鹿島線支援事業、路線バス補助事業、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) 地域福祉計画 [平成 26 年 3 月]

地域福祉計画は、「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」を基本理念とし、個人や地域の相互の支え合いや行政による公的サポートを中心に、個人や地域諸団体の活動を支えるとともに、銚田市全体の地域福祉の基盤や環境整備を図り、地域福祉の推進に関わる諸活動を支える取り組みを基本方向の 1 つとしている。

その中で、安心して暮らせる生活環境の整備を主要課題の 1 つに掲げ、市の関連する今後の主な取り組みに移送サービス等の外出支援を記載している。

●移送サービス等の外出支援

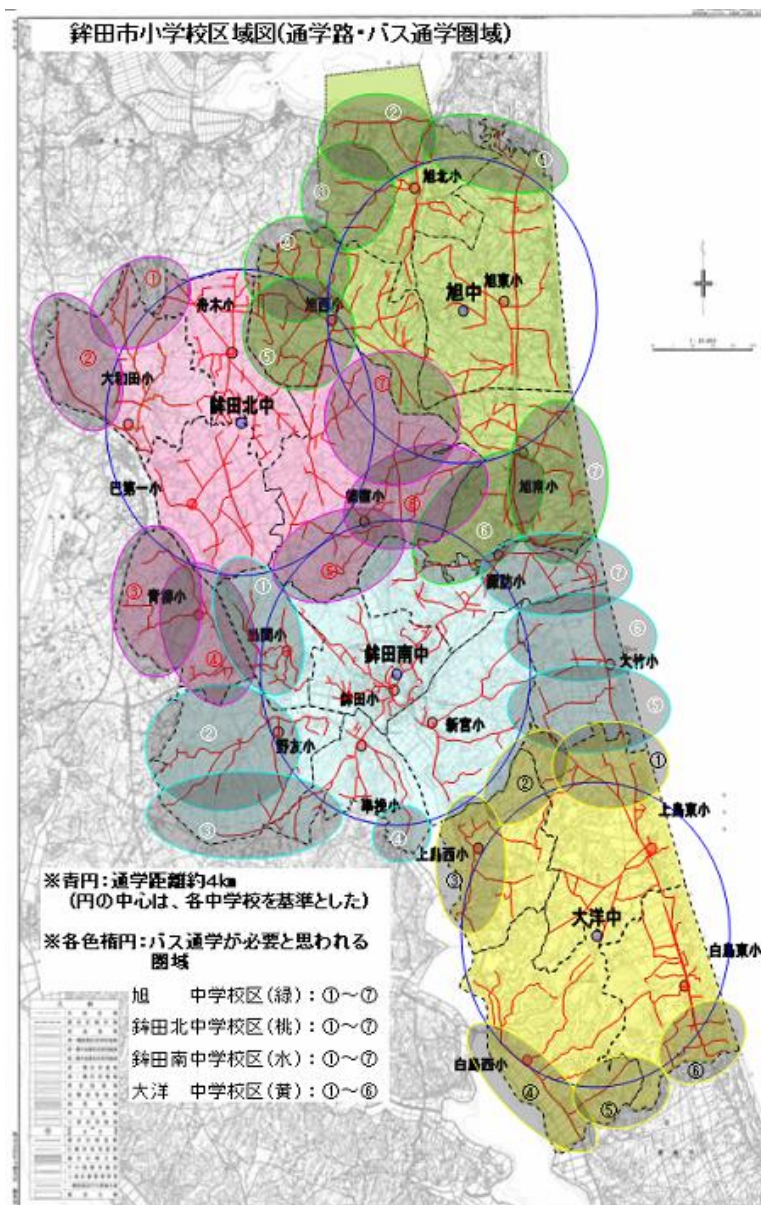
事業名	事業の内容	目標指標 (進捗評価の目安)
各種移送サービスの利用 周知	各種移送サービスに対する利用の促進と、制度 の周知に努める	
移動支援事業	屋外での移動が困難な障がい者などに対し、ホ ームヘルパーを派遣して外出のための移動を 支援することにより、地域における自立生活及 び社会参加の促進を図る	事業の普及啓発
重度心身障害児者福祉タ クシー利用料金助成事業	重度心身障がい児者が医療機関などへの通院 等に要する交通費の一部を助成し、重度心身障 がい児者の福祉の増進を図る	事業の普及啓発

5) 鉾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〕

鉾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。



(2) 鉾田市の公共交通における課題

①公共交通の現状及び課題

1) 公共交通の現状の整理

先に整理した鉾田市の現状をもとに、項目ごとに再度整理した。

●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 44%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。
- 鉾田市乗合自動車（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。

◇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)が運行する新鉾田駅～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。
- 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、鉾田市乗合自動車（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・買い物時に公共交通を利用しづらい理由となっている。
- 鉾田市乗合自動車（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ある。

◇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。

◇地域による移動手段の確保

- とつぷ・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らない場合は、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。

●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、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。
- 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。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。

市が運行する鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）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、鉾田市乗合自動車（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、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。
- 鉾田市乗合自動車（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。

2) 公共交通の課題

鉾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、項目ごとに鉾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
①交通弱者の移動手段の確保 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。	早期に取り組むべき課題
②公共交通による近隣市町との接続強化 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。	中長期的に取り組むべき課題
③公共交通サービスの維持 公共交通の利用者が少ない鉾田市において、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。	中長期的に取り組むべき課題
④鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利便性改善 現状の鉾田市乗合自動車（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、鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利便性改善が必要である。	早期に取り組むべき課題
⑤公的サービスとしての適正化 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。	中長期的に取り組むべき課題
⑥地域や民間施設等の共助の機運の醸成 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。	早期に取り組むべき課題
⑦利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報 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。	早期に取り組むべき課題

(3) 鉾田市の公共交通のあり方

①公共交通の維持・確保に関する役割分担の検討

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の利用者減少が進んでいる。さらに、鉾田市は、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。

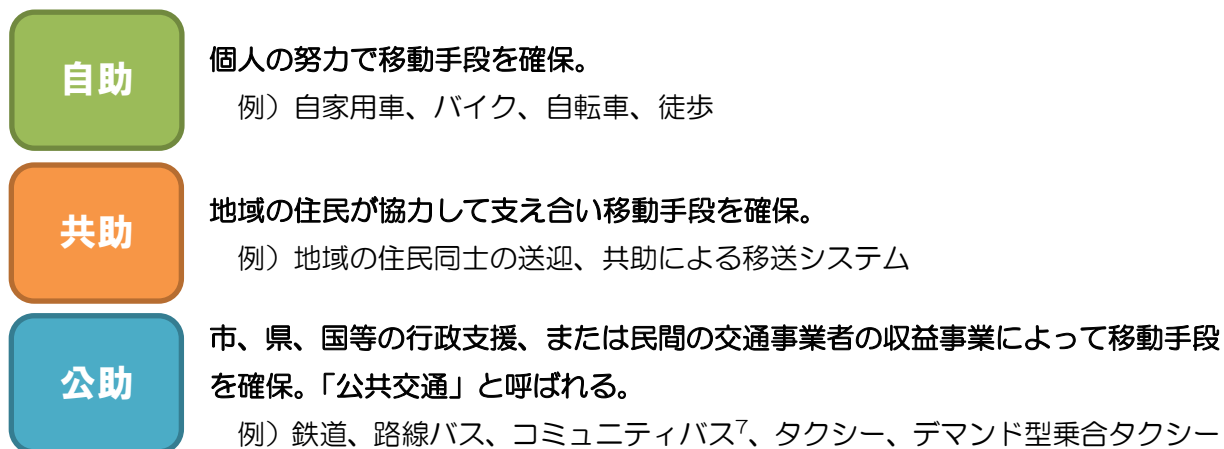
一方で、車の運転ができない市民の移動、障がい者の社会進出、環境負荷⁶の軽減等に果たす公共交通の機能は大きく、市の政策として対応すべき事項と言える。

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・協力を行い、充実させることを目指す。

⁶ 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。



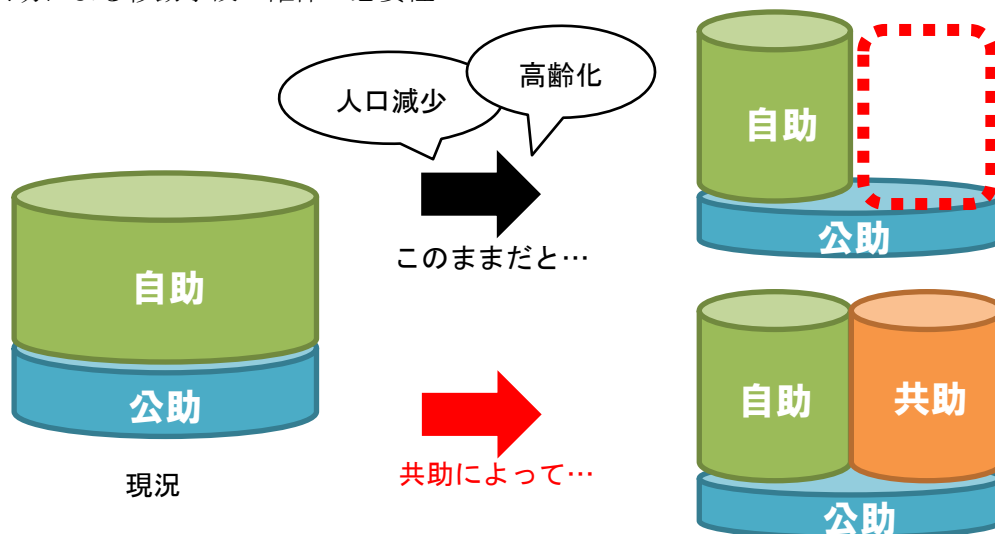
現在の鉾田市民の移動手段は、聞き取り調査等によると、自家用車による移動が非常に多く、市民一人一人が努力する「自助」が大きなウェイトを占めている。公共交通の利用意識は低く、「公助」が占めるウェイトは小さい。

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の利用者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



⁷ 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公共交通のモード、ネットワーク、サービス水準のあり方の検討

1) 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」

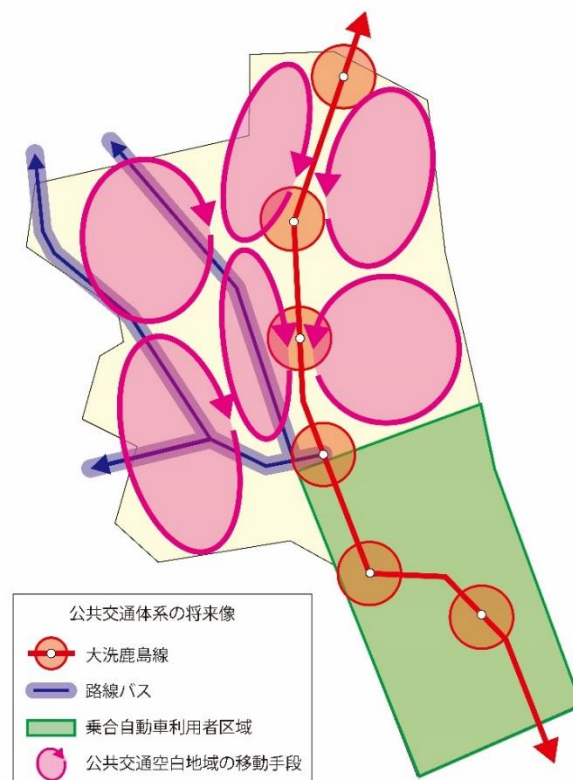
自助、共助、公助によって持続可能な公共交通体系を構築する。

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、各地域から大洗鹿島線の駅までの移動手段を確保する。さらに、鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の運行範囲拡大等、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。

●目指すべき姿

地域	目指すべき姿
①鉄道やバス停に比較的近い地域 (主に市の東部)	<ul style="list-style-type: none"> ・大洗鹿島線の有効利用 ・駅までの移動手段の確保 ・周辺市町との広域バスの活用を検討 ・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
②公共交通空白地域 (主に市の北西部)	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の公共交通を利用しにくい地域については、デマンド型乗合タクシー等の移動手段の確保を検討

●公共交通体系の将来像



③市の基本的な将来ビジョンの策定

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、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鉾田市乗合自動車（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

鉾田市では、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。

●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	家族や地域の方による送迎	
				家族の送迎		
	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				

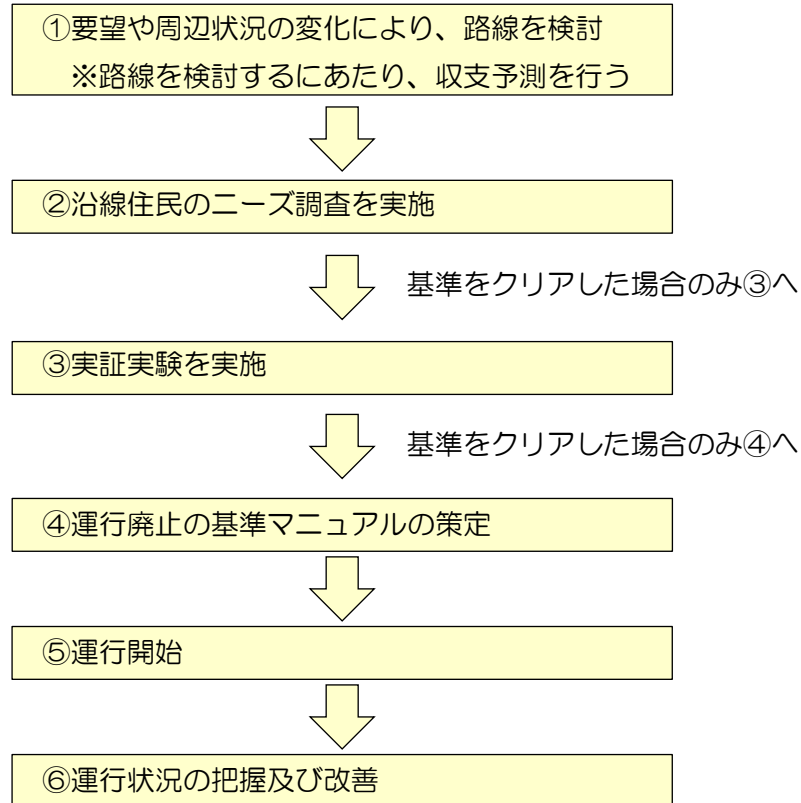
基本方針② 地域にあった公共交通の導入

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、鉾田市乗合自動車（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。

しかしながら、鉾田市は市域が広く、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。

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鉾田市乗合自動車(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、現在の鉾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。

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、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)
全体	①地域公共交通網形成計画の策定	
既存公共交通機関	②既存公共交通機関への支援	(基本方針③)
	③既存公共交通機関の利用促進	(基本方針⑨)
	④大洗鹿島線の駅までの移動方法の確立	(基本方針①、②)
タクシー	⑤交通弱者へのタクシー利用料金助成	(基本方針①)
デマンド型乗合タクシー	⑥鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の拡大運行	(基本方針①、②)
	⑦鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用条件の見直し	(基本方針③)
共助による移動	⑧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)
	⑨官民連携の移動システムの構築・支援	(基本方針④、⑤)

公共交通施策① 地域公共交通網形成計画の策定

鉾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、「鉾田市公共交通将来ビジョン」を策定した。これをもとに、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「鉾田市地域公共交通網形成計画」を策定し、効率的に維持・確保可能な公共交通ネットワークを位置付ける。

公共交通施策② 既存公共交通機関への支援

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めざし、市は公共交通事業者を支援する。

公共交通施策③ 既存公共交通機関の利用促進

市民が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。利用者にとって分かりやすい公共交通の情報提供を行うことにより、公共交通の利用を促進する。

公共交通施策④ 大洗鹿島線の駅までの移動方法の確立

鉾田市の公共交通の軸である大洗鹿島線を維持していくため、大洗鹿島線の利用者を確保する必要がある。大洗鹿島線沿線地域の方に利用してもらうため、駅までの移動方法を検討し、確立する。

公共交通施策⑤ 交通弱者へのタクシー利用料金助成

鉾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。タクシー利用料金の助成を行い、交通弱者の移動しやすい環境を整える。

公共交通施策⑥ 鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の拡大運行

現在、鉾田市乗合自動車（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で運行しているが、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鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の拡大運行を検討する。デマンド型乗合タクシーの運行方法は、デマンド型乗合タクシー専用のワゴン車両を用意して運行する方法や、一般タクシー車両を予約時のみデマンド型乗合タクシーとして利用して運行する方法を検討する。

公共交通施策⑦ 鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用条件の見直し

現在旧大洋村・旧鉾田町の一部地域で運行している鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）は、利用者や運行区域が限られており、利用方法についても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。持続可能で市民が利用しやすい利用条件となるように見直し、改善を図る。

公共交通施策⑧ 地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援

将来にわたり持続的に市民の移動手段を確保するため、今まで一部の地域で行われていた地域の住民同士の送迎をシステム化し、他の地域にも広げていくことを検討する。地域住民がボランティアとなって移動に困る地域の方の送迎を行う送迎システムの導入に向け、情報収集・研究し、システム構築の支援をしていく。併せて、システムの利用促進・利便性向上のため、配車アプリ等のICT⁸導入も他市事例等を参考にして検討する。

公共交通施策⑨ 官民連携の移動システムの構築・支援

医療機関等が運営する送迎バスの有効活用を検討し、官民連携の移動システムを構築し、市が支援することで、交通弱者の移動性を向上させる。

⁸ Information and Communication Technology の略。情報通信技術。

2) 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地域公共交通網 形成計画の策定	策定			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 関の利用促進	利用促進	継続的な利用促進		公助
④大洗鹿島線の駅 までの移動方法の 確立		検討	確立	公助
⑤交通弱者へのタ クシー利用料金助 成	検討、導入			公助
⑥鉾田市乗合自動 車（デマンド型乗 合タクシー）の拡 大運行	範囲拡大の検討	拡大運行		公助
⑦鉾田市乗合自動 車（デマンド型乗 合タクシー）の利 用条件の見直し	利用条件の 見直し	利便性向上に向けた 継続的な見直し		公助
⑧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
⑨官民連携の移動 システムの構築・ 支援	検討	構築	継続的な支援	共助

3) 関係機関

関係機関と調整を図りながら公共交通施策を実施していく。

● 関係機関

公共交通施策	関係機関
①地域公共交通網形成計画の策定	まちづくり推進課
②既存公共交通機関への支援	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
③既存公共交通機関の利用促進	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、医療機関等、市民
④大洗鹿島線の駅までの移動方法の確立	まちづくり推進課、バス事業者、タクシー事業者
⑤交通弱者へのタクシー利用料金助成	社会福祉課、タクシー事業者
⑥鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の拡大運行	社会福祉課、タクシー事業者
⑦鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用条件の見直し	社会福祉課
⑧地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援	まちづくり推進課、市民
⑨官民連携の移動システムの構築・支援	まちづくり推進課、医療機関等、市民