

## 銚田市の現状と公共交通における課題（案）

※銚田市公共交通将来ビジョンからの修正内容を赤字で記載。

### 1) 公共交通の現状の整理

#### ●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、30.2%であり、茨城県の高齢化率や、全国の高齢化率よりも高い。
- 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い物、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、買い物が 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 時代に分散し、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。
- 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。
- 鉄道の最寄駅は新鉾田駅、鹿島旭駅、大洋駅が多く、最寄駅がない人も 1 割いる。
- 路線バスの鉾田駅～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鉾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、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。
- 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。
- 鉾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。
- 鉾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。
- 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。
- 鉾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

- 市では鉾田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）を運行している。
- 市では鉾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、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。
- 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、バス停までは徒歩 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。
- 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。
- ~~➤ 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でない場合は、家族の送迎により移動していることが考えられる。~~
- 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（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。
- 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、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。
- 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。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
<b>①交通弱者の移動手段の確保</b> 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
<b>②公共交通による近隣市町との接続強化</b> 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。	中長期的に取り組むべき課題
<b>③公共交通サービスの維持</b> 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。	中長期的に取り組むべき課題
<b>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</b> 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。	早期に取り組むべき課題
<b>⑤公的サービスとしての適正化</b> 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
<b>⑥地域や民間施設等の共助の機運の醸成</b> 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
<b>⑦利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報</b> 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。	早期に取り組むべき課題