

## 鉾田市の公共交通のあり方の更新内容（案）

※鉾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<sup>1</sup>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。

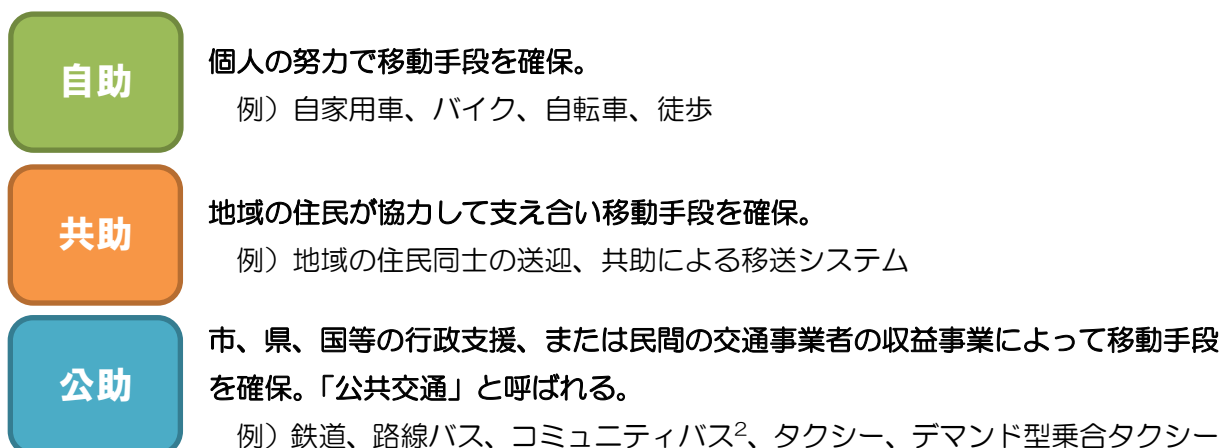
本市では、公共交通の役割を『自家用車以外の移動をみんなで支える手段』として位置づけ、市民、交通事業者、行政等が連携・協力を行い、充実させることを目指す。

---

<sup>1</sup> 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。



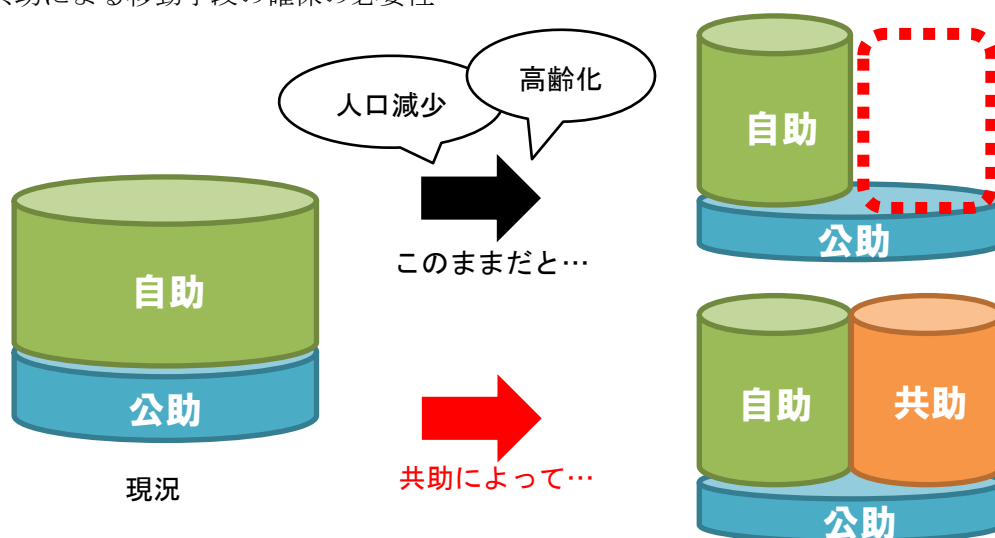
現在の銚田市民の移動手段は、聞き取り調査等によると、自家用車による移動が非常に多く、市民一人一人が努力する「自助」が大きなウェイトを占めている。公共交通の利用意識は低く、「公助」が占めるウェイトは小さい。

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



<sup>2</sup> 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

### 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、**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**路線バスの銚田駅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、銚田市乗合自動車（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	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	・大洗鹿島線や <b>路線バス</b> の有効利用 ・周辺市町との広域バスの活用を検討
	市内	・デマンド型乗合タクシー等で駅や <b>バス停</b> までの移動手段を確保
②公共交通空白地域	市外	・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） ・ <b>交通結節点の利便性改善</b>
	市内	・デマンド型乗合タクシーや <b>地域の共助により</b> 移動手段の確保を検討

●目指すべき姿の考え方

市民の主要要望		公共交通体系の考え方
行先	<ul style="list-style-type: none"> <li>・病院</li> <li>・買い物先（スーパー）</li> <li>・駅やバス停</li> </ul>	<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）に及ぶ。</p> <p>特に市内では、各地区から鉾田中心地区への移動があるので、<u>各地区から鉾田中心地区への移動手段</u>を確保する。</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<u>乗り場までの移動手段</u>を確保する。</p>
交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1時間に1便</li> <li>・8時台から16時台</li> <li>・<u>乗り場までは5分以内</u></li> <li>・片道150円</li> </ul>	<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の移動</u>を確保する。</p>
利便性改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅のエレベーター設置</li> <li>・情報の周知</li> </ul>	<p>公共交通の利用を促進するため、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<u>駅施設のバリアフリー化や、情報の周知等の利便性改善</u>に取り組む。</p>

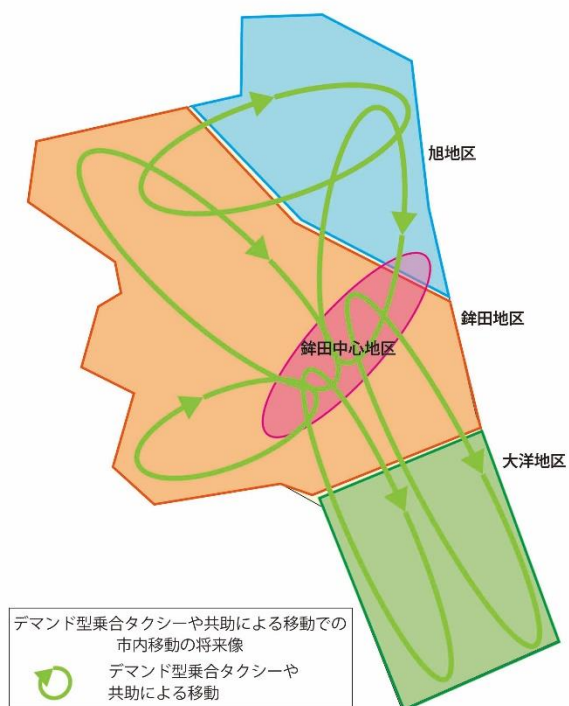


- 地区内及び鉾田中心地区への移動需要については、デマンド型乗合タクシーを充実させることで、市民の移動手段を確保する。
- 地区別に分散される近隣市町への移動需要については、既存公共交通である大洗鹿島線と路線バスを核として市民の移動手段を確保する。

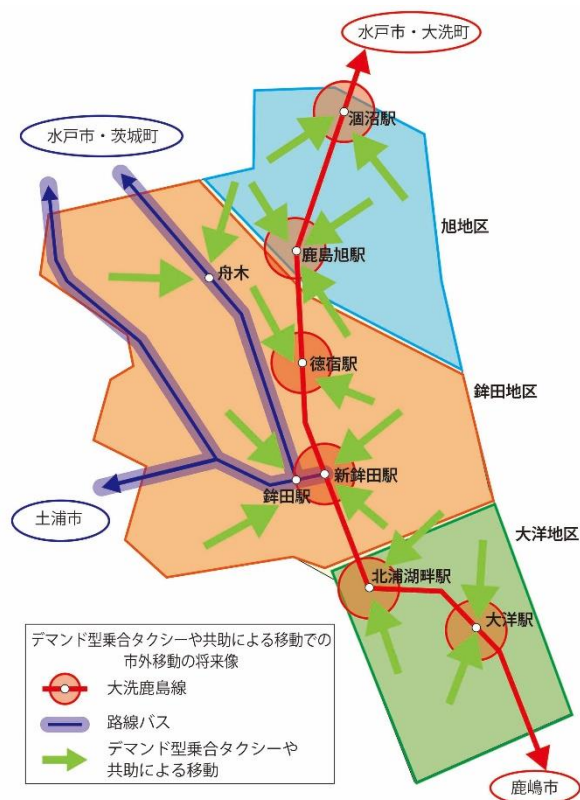
## ●公共交通体系の将来像



## ●市内移動の将来像



## ●市外移動の将来像

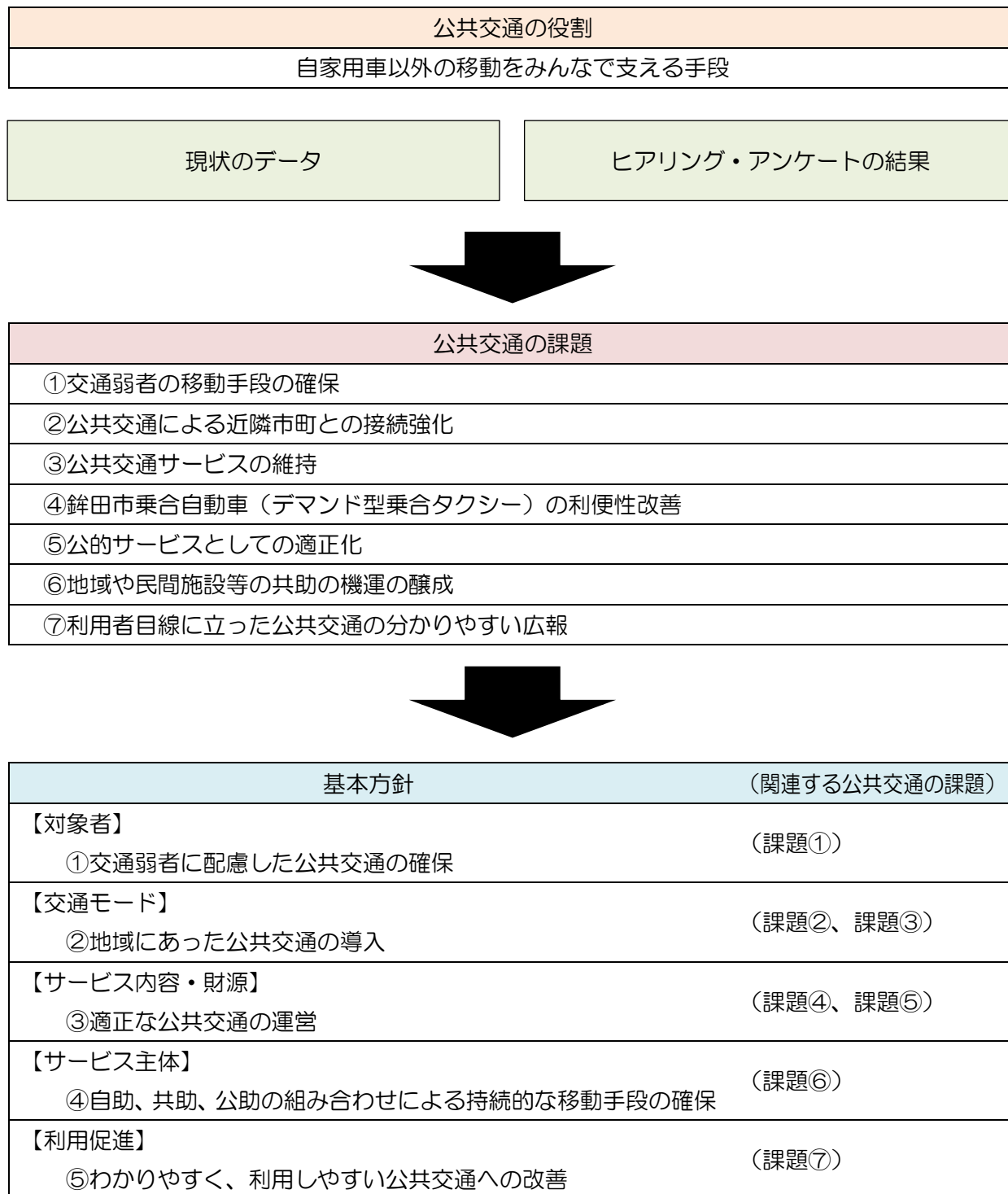


### ③市の基本的な将来ビジョン

#### 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、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めざすべき姿

将来のめざすべき姿		地域			
		既存公共交通沿線地域			公共交通 空白地域
		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	大洗鹿島線、 高速バス、 路線バス	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			

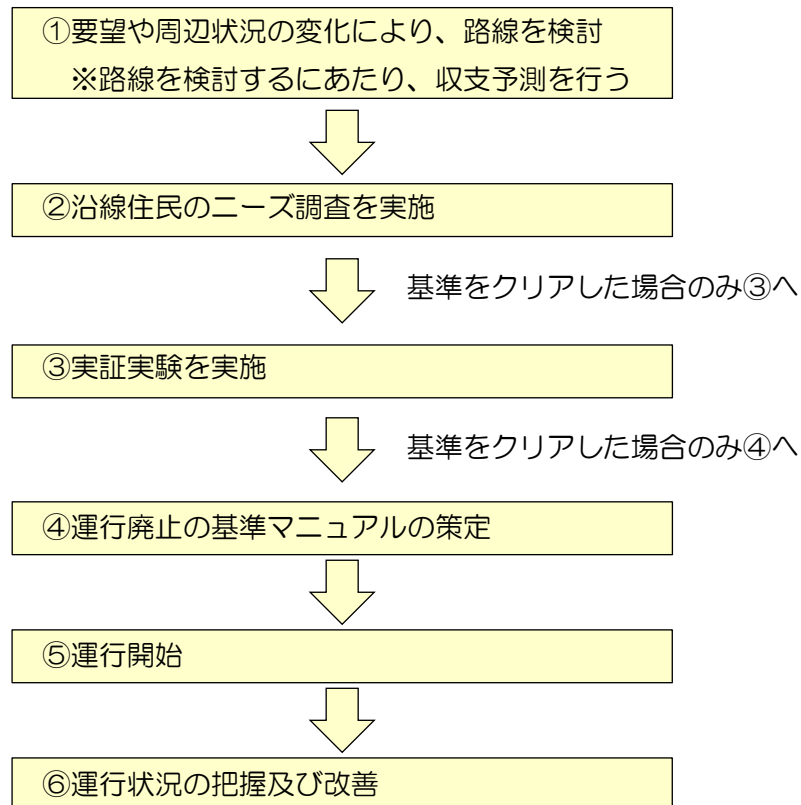
## 基本方針② 地域にあった公共交通の導入

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、銚田市乗合自動車（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。また、駅のエレベーター設置による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銚田市乗合自動車（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)
既存公共交通機関	①既存公共交通機関への支援	(基本方針③)
	②既存公共交通機関のバリアフリー化の推進	(基本方針②)
	③既存公共交通機関の利用促進	(基本方針⑤)
	④公共交通の乗り場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銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の拡大運行	(基本方針①、②)
	⑦銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用条件・利用方法の見直し	(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 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。新たな移動手段の確保策を検討する場合は、民間事業者の既存公共交通事業を圧迫しないように配慮する。

### 施策カルテの内容（案）

- ・公共交通会議の開催による交通事業者と市の情報共有

## 公共交通施策② 既存公共交通機関のバリアフリー化の推進

高齢者やベビーカー等、駅の階段の上り下りに支障のある人がいる。既存公共交通機関を利用し続けてもらうため、駅のエレベーター設置等によるバリアフリー化を推進し、誰もが利用しやすい環境づくりを進める。

### 施策カルテの内容（案）

- ・公共交通施設のバリアフリー化の取組の他市事例（駅へのエレベーター設置等）

## 公共交通施策③ 既存公共交通機関の利用促進

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。また、市民から運行情報の周知が求められている。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。

また、高齢者割引や乗り継ぎ割引制度を検討し、利用促進を図る。

### 施策カルテの内容（案）

- ・下記の利用促進策のような他市事例を掲載
- ・利用促進チラシ ・公共交通マップ ・イベントでの公共交通利用促進キャンペーン
- ・バスの乗り方教室 ・銚田市乗合自動車利用方法説明会兼利用登録会
- ・公共交通利用モニター調査 ・高齢者割引制度 ・乗り継ぎ割引制度

#### 公共交通施策④ 公共交通の乗り場までの移動方法の確立

銚田市の公共交通の軸である大洗鹿島線や路線バスを維持していくため、大洗鹿島線や路線バスの利用者を確保する必要がある。大洗鹿島線や路線バスの沿線地域の方に利用してもらうため、駅やバス停までの移動方法を検討し、確立する。

##### 施策カルテの内容（案）

- ・ 市民アンケート結果から地区別の利用駅の図
- ・ 市民アンケートでの利用条件から公共交通の乗り場までは5分以内が求められており、デマンド型乗合タクシーが想定されること
- ・ 移動方法の選択肢の例（デマンド、路線バス、コミュニティバス）

#### 公共交通施策⑤ 交通弱者へのタクシー利用料金助成

銚田시는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。現在、交通弱者の移動手段の確保策の検討中の施策として、銚田市高齢者タクシー利用助成事業により75歳以上の高齢者のタクシー利用料金の助成を行い、交通弱者の移動を支援している。銚田市高齢者タクシー利用助成事業の利用状況を分析、評価し、交通弱者の移動しやすい環境づくりに反映させる。

##### 施策カルテの内容（案）

- ・ 銚田市高齢者タクシー利用助成事業の実施内容と利用状況

#### 公共交通施策⑥ 銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の拡大運行

現在、銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）は旧大洋村・旧銚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銚田市乗合自動車（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。

##### 施策カルテの内容（案）

- ・ 銚田市乗合自動車の運行拡大地域案（旧銚田地区、旧旭地区）

## 公共交通施策⑦ 銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用条件・利用方法の見直し

現在旧大洋村・旧銚田町の一部地域で運行している銚田市乗合自動車（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、また、利用方法となるように見直し、改善を図る。

施策カルテの内容（案）

- ・銚田市乗合自動車の見直し案

## 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

現在、地域で行われている住民同士による送迎を持続的な市民の移動手段としていくため、助け合いの機運の醸成に努め、市内に広げていく。

さらに、将来的には配車アプリ等のＩＣＴ<sup>3</sup>導入なども含めて事例研究等を行い、住民同士による送迎システムの構築・維持に必要な支援についても検討する。

施策カルテの内容（案）

- ・他市事例（市と地域の役割分担のルールや、利用者の利用方法等）
- ・銚田市で実施する場合の課題

## 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車両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。

施策カルテの内容（案）

- ・他市事例（市役所の敷地内に乗り場を設置、公共交通機関との時刻の調整、運行情報の周知）

<sup>3</sup> Information and Communication Technology の略。情報通信技術。

## 2) 重点施策

「④公共交通の乗り場までの移動方法の確立」と「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」を重点施策として位置付ける。重点施策は目指すべき姿の実現ために特に重要と考える施策であり、重点的に取り組んでいく。

対象の公共交通	公共交通施策	重点施策
既存公共交通機関	① 既存公共交通機関への支援	
	② 既存公共交通機関のバリアフリー化の推進	
	③ 既存公共交通機関の利用促進	
	④ 公共交通の乗り場までの移動方法の確立	○
タクシー	⑤ 交通弱者へのタクシー利用料金助成	
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	○
	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・利用方法の見直し	
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	
	⑨ 官民連携の移動システムの構築・支援	

### 3) 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既存公共交通機関への支援	継続的な支援			公助
②既存公共交通機関の バリアフリー化の推進	検討	推進		
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公共交通の乗り場ま 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	実施、評価			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	検討と実証運行	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・利用方法の 見直し	利用条件・利用 方法の見直し	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

#### 4) 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
②既存公共交通機関のバリアフリー化の推進	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
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公共交通の乗り場までの移動方法の確立	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
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銚田市乗合自動車（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銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用条件・利用方法の見直し	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