

銚田市公共交通将来ビジョン

概要版

平成 31 年 2 月

銚田市

1. 鉾田市公共交通将来ビジョンの策定

本市は、茨城県の東南部に位置し、水戸市まで約 30km、東京までは約 100km の距離にあり、北は大洗町と茨城町、西は小美玉市と行方市、南は鹿嶋市、東は鹿島灘に接している。南北に 24km、東西に 17km と広がる本市の面積は 207.61 km²で、県面積の 3.4%を占める。

主要な幹線道路としては、鹿島灘沿いを南北に走る国道 51 号、行方市へと続く国道 354 号があり、県道 2 号（水戸鉾田佐原線）、県道 8 号（小川鉾田線）、県道 18 号（茨城鹿島線）が市内中心部を通る。また、東関東自動車道水戸線の整備が進められており、市内には、茨城空港北 IC と鉾田 IC が設置されている。

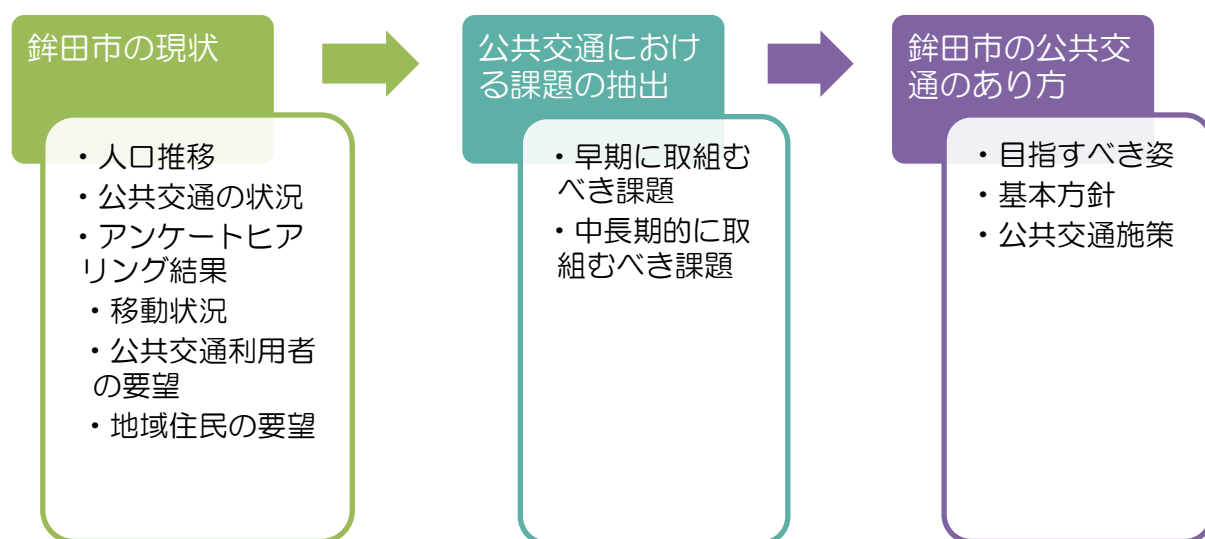
鉄道は、水戸市から鹿嶋市までを結ぶ、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が運行され、市内に 6 駅が設置されている。また、他市町と繋がる広域的な路線バスが運行され、市民の移動手段としての役割を担ってきた。しかしながら、利便性の高い自家用車の普及による公共交通の利用者の減少に伴い、本市を発着する路線バスが年々廃止や減便されており、自分で運転ができない高齢者等の交通弱者にとって非常に不便な状況となっている。

市では、廃止された路線バスに代わる高齢者の交通手段を確保するため、平成 19 年から一部地域においてデマンド型乗合タクシーを運行している。また、一度廃止された路線バスについても地域住民からの要望により、バス事業者へ運行費用を補助することで平成 27 年 12 月から再度運行を開始するも、利用者の確保ができず、平成 30 年 9 月末をもって廃止となっている。

そのような中で、今後の人口減少、高齢化の進行に伴い、公共交通をめぐる状況はさらに厳しくなることが想定され、効率的な公共交通の維持・確保が求められている。

本市の現状を踏まえ、将来に向けた公共交通のあり方の基本的な方向性を整理することを目的として、鉾田市地域公共交通会議での協議を経て「鉾田市公共交通将来ビジョン」を策定する。

●公共交通将来ビジョンの構成



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) 各種ニーズ調査の状況

「鉾田市公共交通将来ビジョン」の策定にあたり、下記の調査を行い、現状を整理した。

- ✓ 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
- ✓ 民生委員（旭地区、鉾田地区、大洋地区）へのヒアリング
- ✓ 医療機関へのヒアリング
- ✓ 医療機関での来訪手段調査・ヒアリング
- ✓ 商業施設での来訪手段調査施設での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

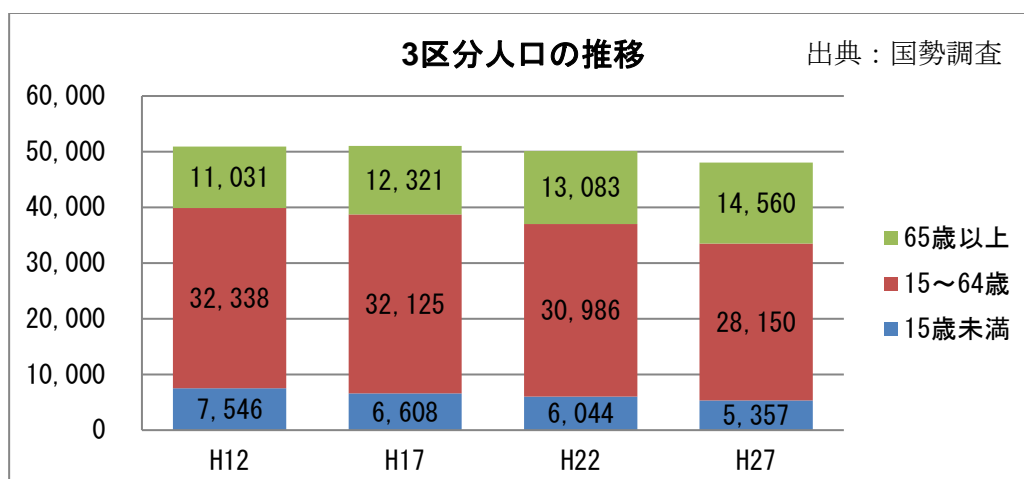
年 月 日	内 容
平成29年5月26日、29日、10月12日	茨城交通㈱の路線バスの利用者へのヒアリング（回答総数：14名）
平成29年9月13日～15日、11月10日	商業施設での来訪手段調査、商業施設来訪者へのヒアリング（来訪者数：1,346名、ヒアリング回答数：101名）
平成29年9月21日、22日	医療機関での来訪手段調査、医療機関来院者へのヒアリング（来訪者数：265名、ヒアリング回答数：64名）
平成29年10月6日、16日	民生委員へのヒアリング
平成29年10月13日	大洗鹿島線の利用者へのヒアリング（回答総数：91名）
平成29年11月1日、10日	医療機関へのヒアリング（4施設）

2) 鉾田市の現状の整理

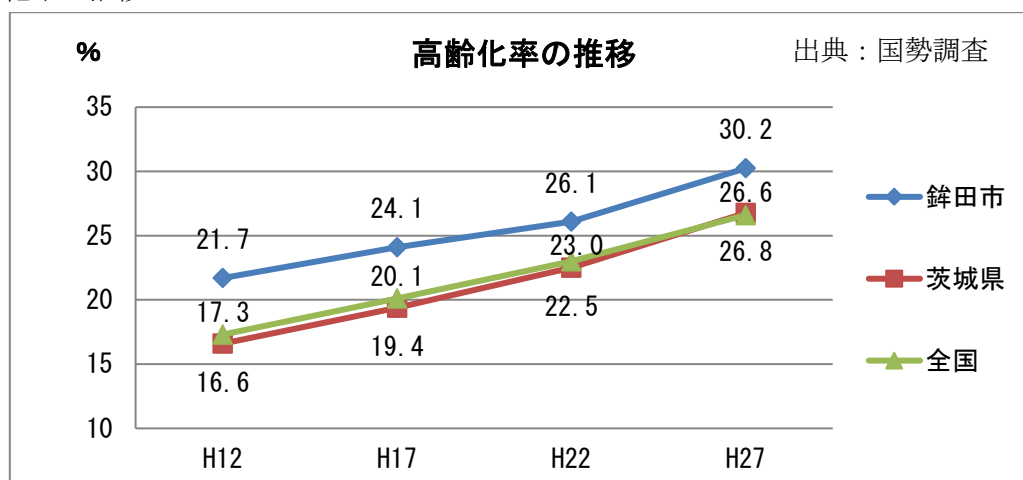
◇市民の特性

- 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。

●年齢別の人口の推移



●高齢化率の推移

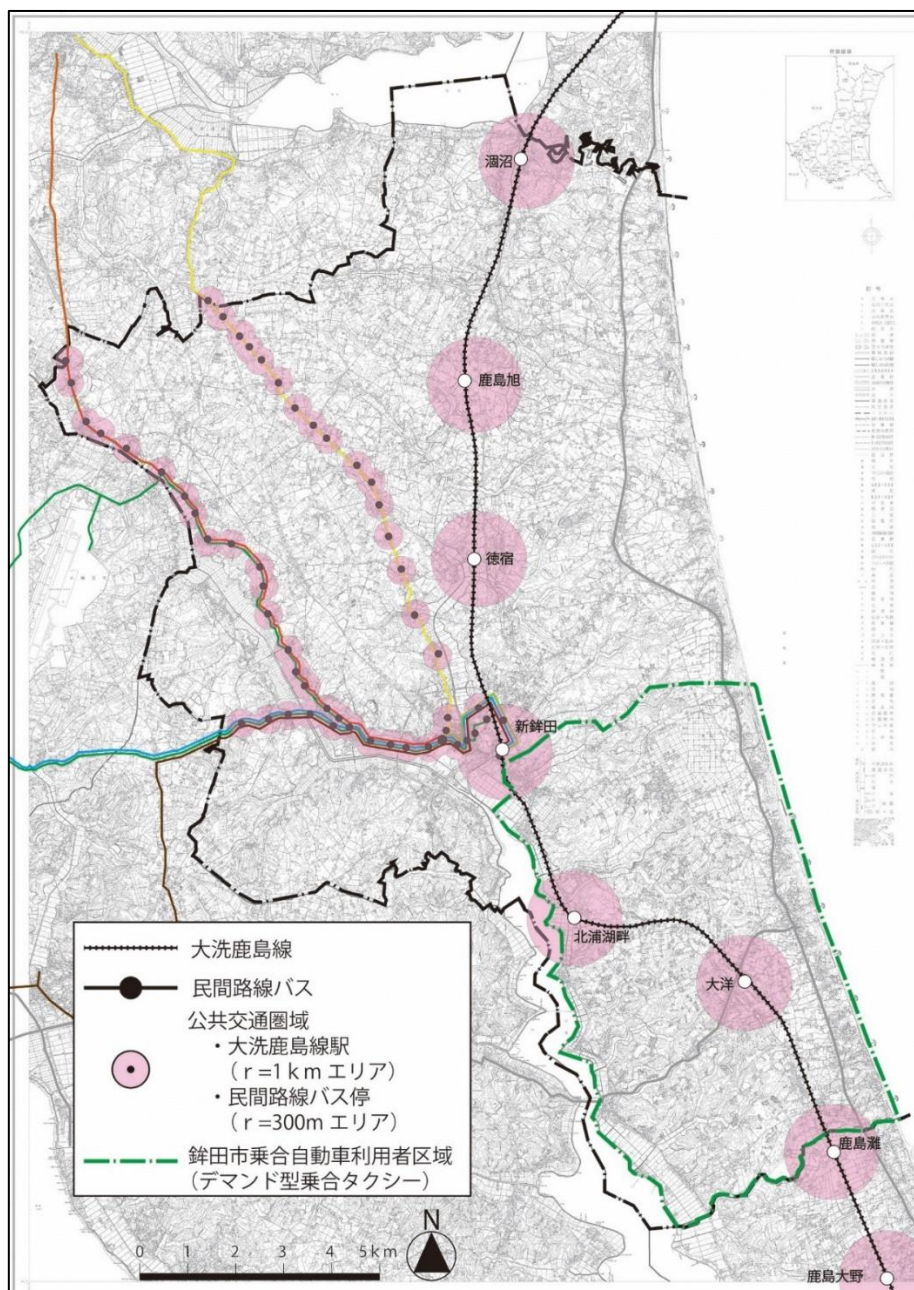


◇公共交通による移動の特性

- 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。

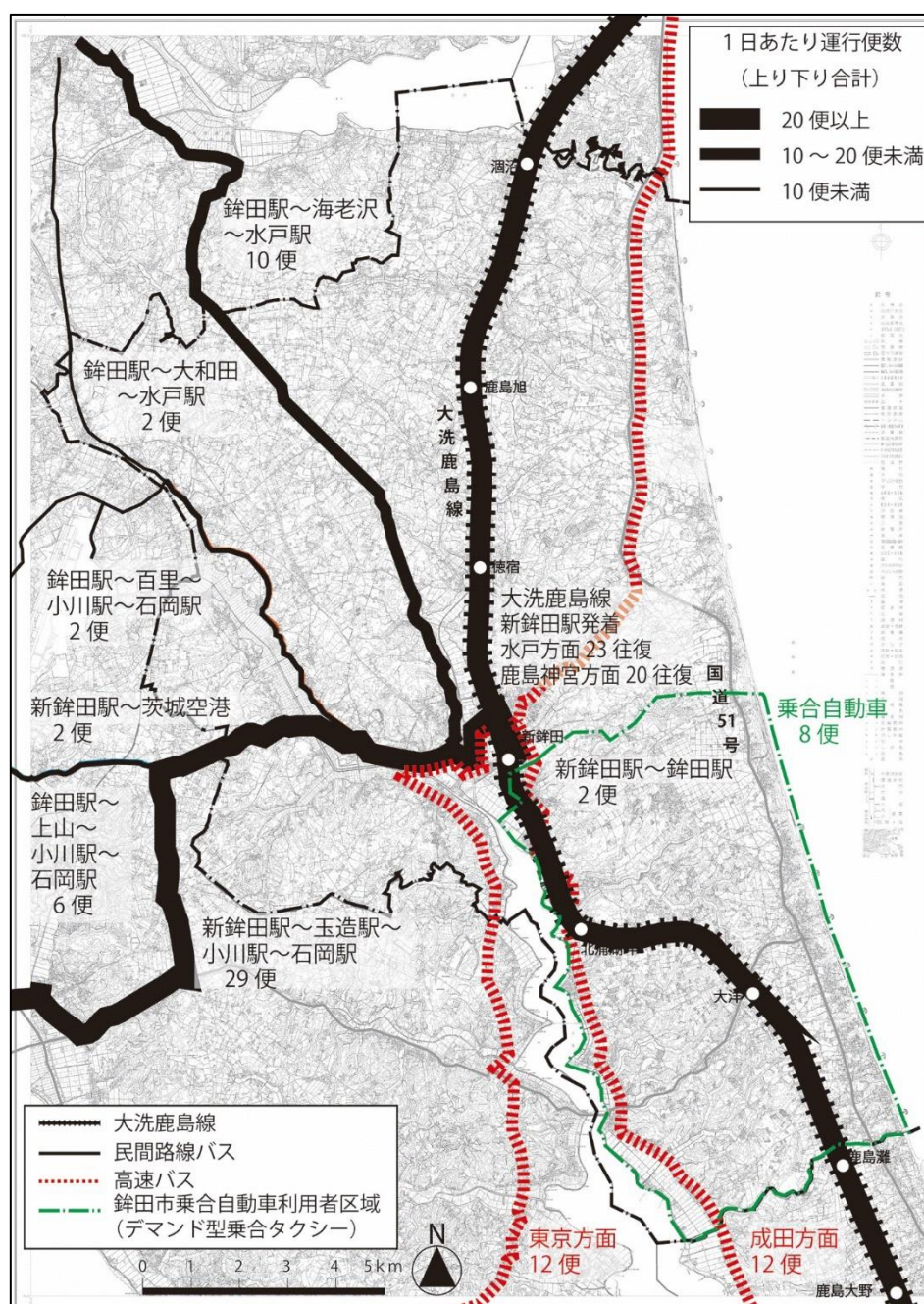


◇公共交通の運行内容

- 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。

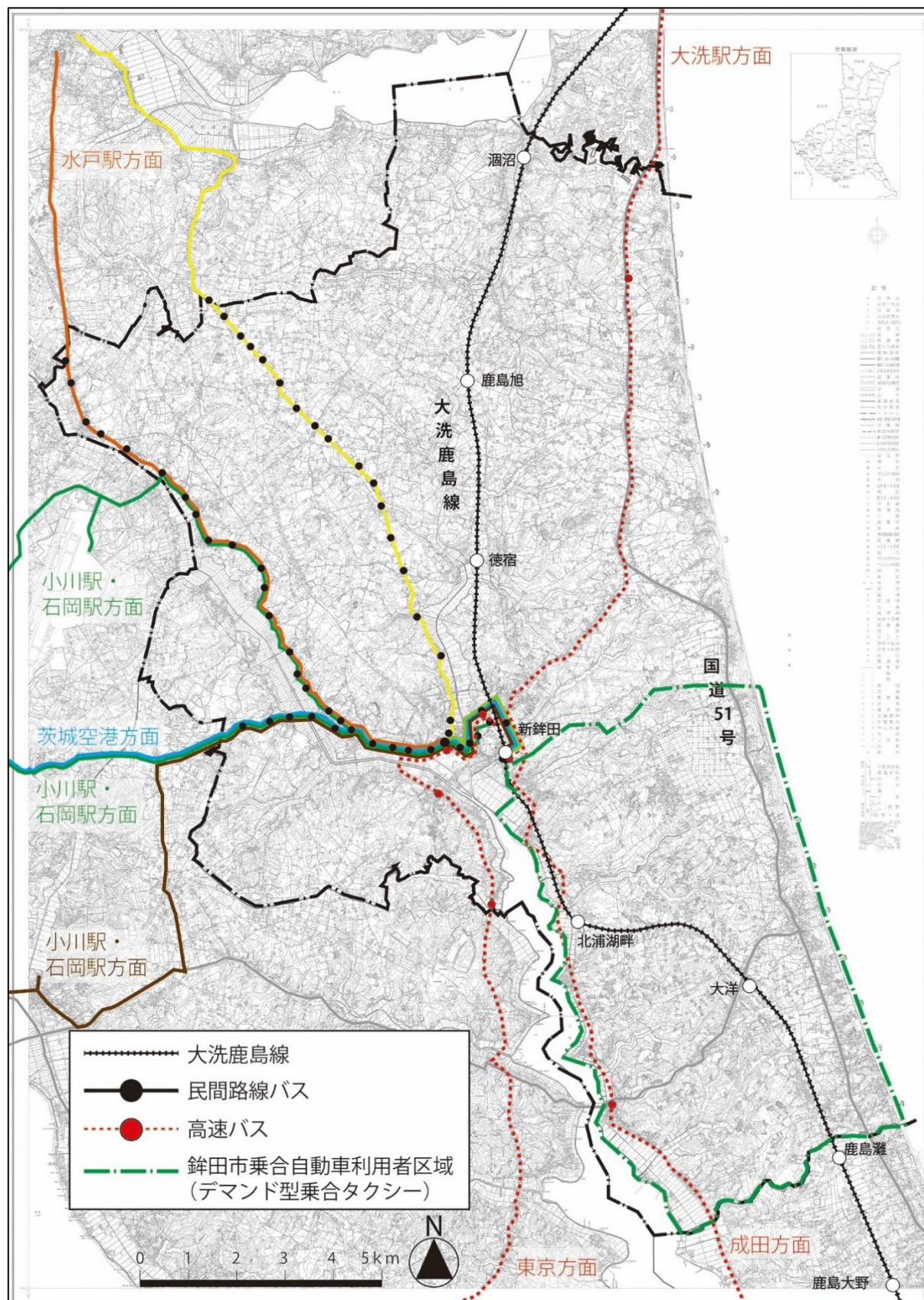
●運行便数

大洗鹿島線とかしわつバスは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。



●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、新銚田駅や銚田駅を起点として水戸駅、石岡駅、茨城空港方面に6系統の路線バスが運行している。また、銚田市と東京駅、銚田市と成田空港を結ぶ高速バスが運行している。南側は銚田市乗合自動車（デマンド型乗合タクシー）の利用者区域となっている。

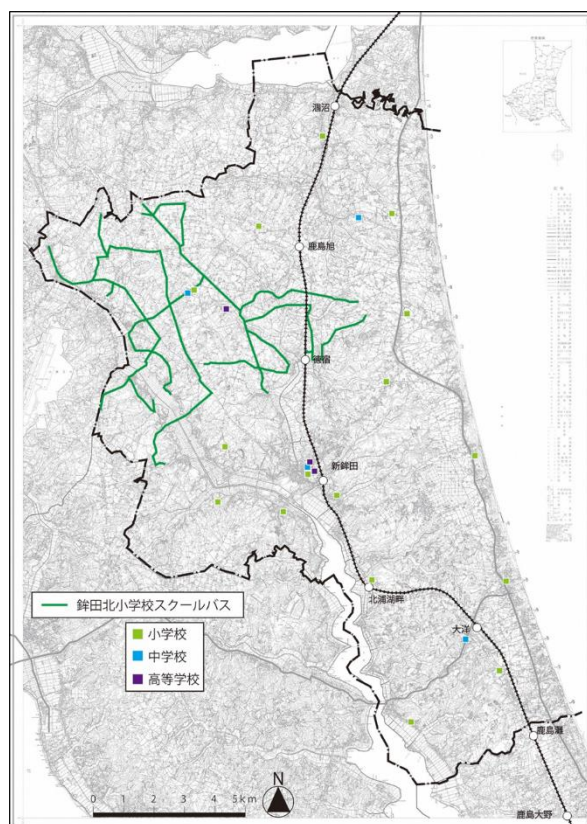


◇市の公共交通施策

- 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。

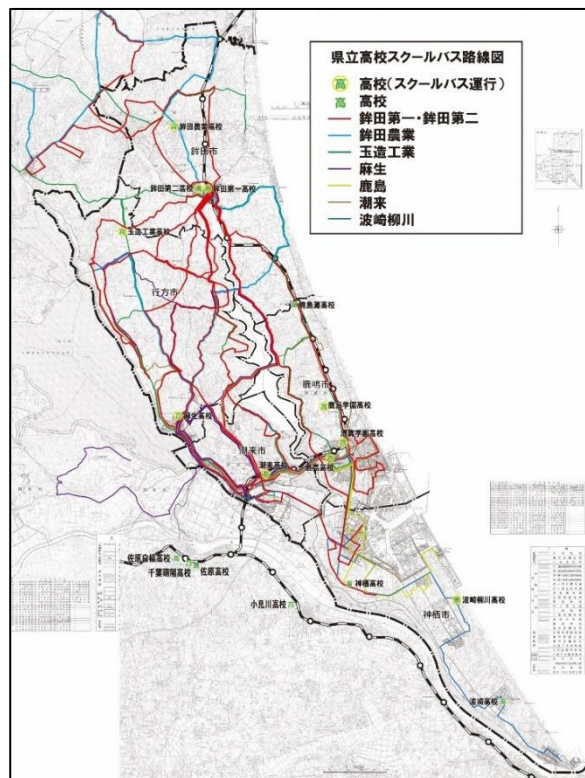
●銚田北小学校のスクールバス運行ルート

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

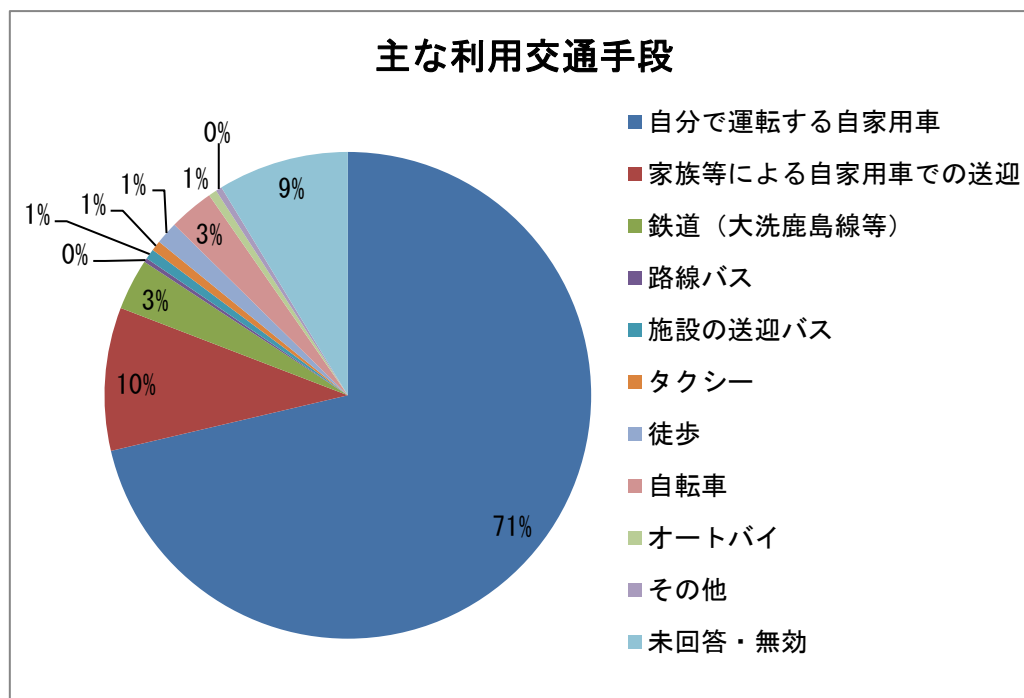
- とっぷ・さんて大洋や薬局が送迎車両を運行している。
- 近所の乗り合わせで買い物や通院に対応しているケースがある。
- 高齢者同士で支え合う共助の意欲の高さは地域によってばらつきがある。

◇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）

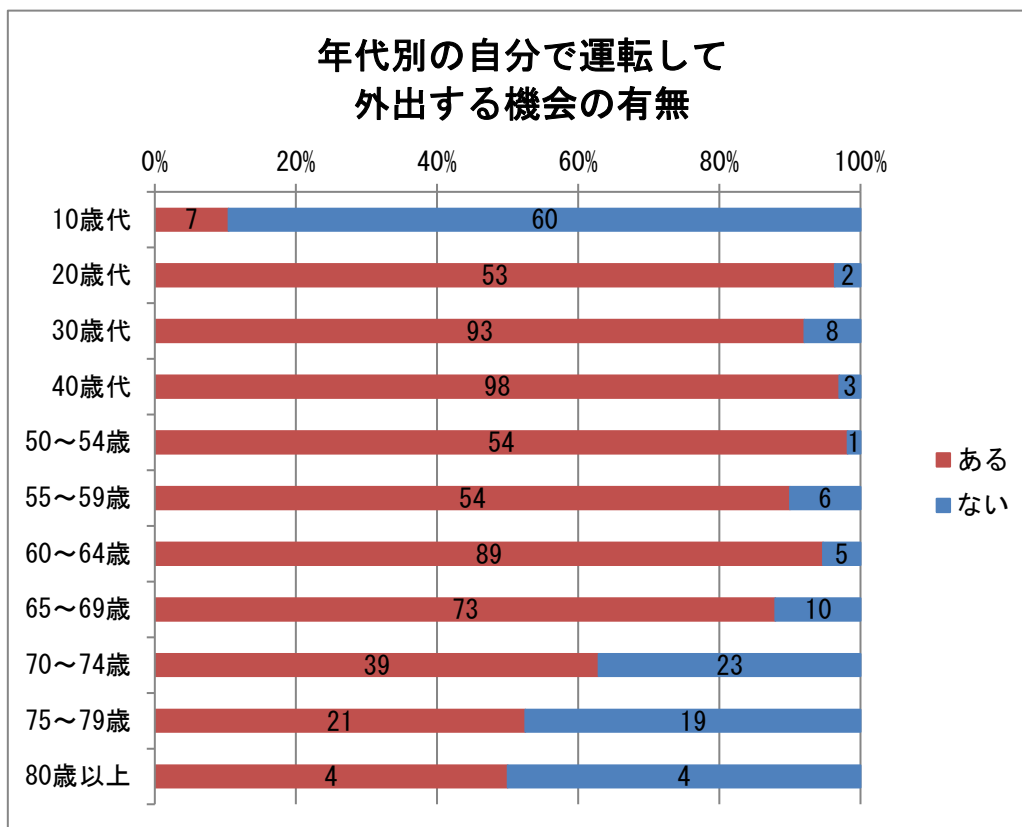
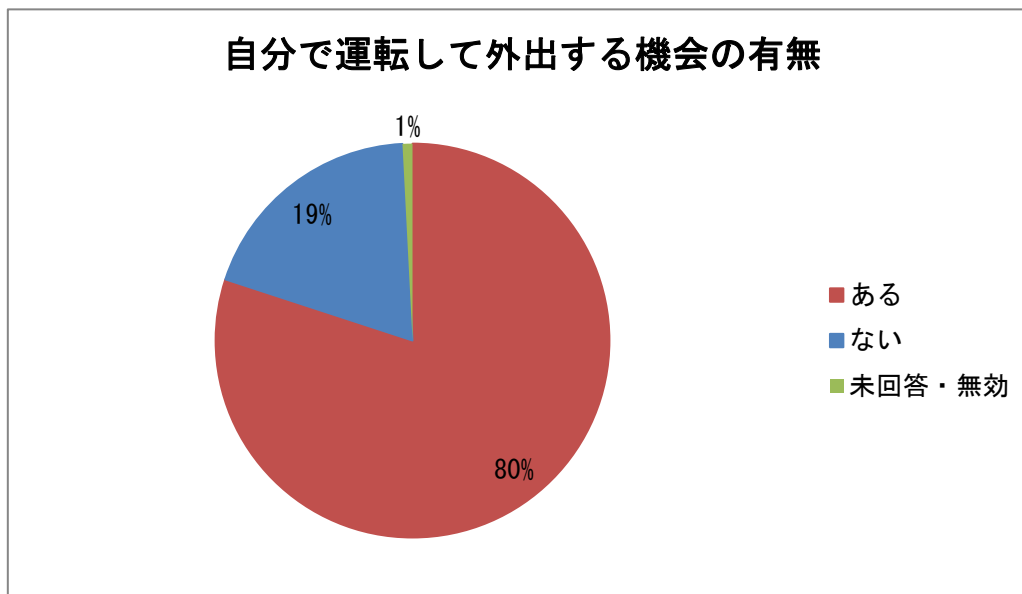
アンケート対象 12～80 歳の国道 51 号を走るバスの沿線市民 2000 人（無作為抽出）

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。

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、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、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

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
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。	中長期的に取組むべき課題
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 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。	早期に取組むべき課題

3. 銚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

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」

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、銚田市は、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。

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・協力をを行い、充実させることを目指す。

2) 役割分担

支える主体によって移動手段は、自助、共助、公助の3種類に分けられる。それぞれの移動手段の状況は次のようになる。

自助

個人の努力で移動手段を確保。

例) 自家用車、バイク、自転車、徒歩

- ・自家用車による移動が非常に多く、「自助」が移動手段の中で大きなウエイトを占める。
- ・高齢化によって自家用車の運転が困難になると、「自助」の確保は難しくなる。

共助

地域の住民が協力して支え合い移動手段を確保。

例) 地域の住民同士の送迎、共助による移送システム

- ・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。

公助

市、県、国等の行政支援、または民間の交通事業者によって移動手段を確保。
「公共交通」と呼ばれる。

例) 鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、デマンド型乗合タクシー

- ・公共交通の利用意識は低く、「公助」が占めるウエイトは小さい。
- ・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、拡充は難しい。

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

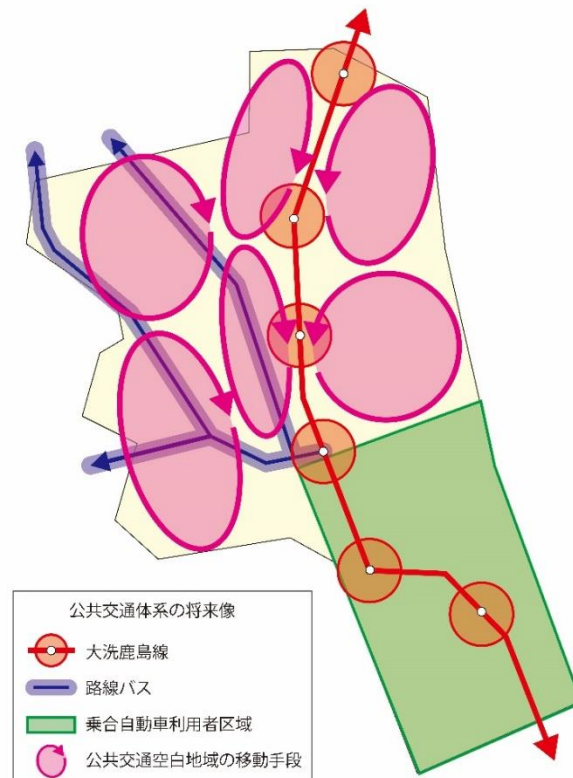
「自助、共助、公助による持続的な公共交通体系の構築」

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、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。

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

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。

基本方針① 交通弱者に配慮した公共交通の確保

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。

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、ニーズ調査や実証運行調査等を確実に実施したうえで鉾田市乗合自動車（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。

基本方針③ 適正な公共交通の運営

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、市の事業（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）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

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、9つの公共交通施策を実施する。

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。

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

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。

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。

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（短期・中期・長期）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。

公共交通施策	第1段階 短期目標 (2～3年後まで)	第2段階 中期目標 (10年後まで)	第3段階 長期目標 (15年後まで)	支援 内容
	「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（行政機関、交通事業者、医療機関等）と調整を図りながら公共交通施策を実施していく。

銚田市公共交通将来ビジョンのまとめ

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整理し、「銚田市公共交通将来ビジョン」を策定する。

