

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画策定等に係る事業)

令和 年 月 日

協議会名: 銚田市地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域公共交通調査事業(計画策定事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性	③生活交通確保維持改善計画又は地域公共交通網形成計画等の計画策定等に向けた方針
<p>【事業内容】</p> <p>1.地域住民のニーズ把握 市民アンケート、鉄道利用者アンケート、鉄道利用者及び路線バス利用者へのヒアリング調査を実施し、市民等の日常の移動特性等の把握を行った。</p> <p>2.地域公共交通網形成計画(案)の作成 既存の公共交通の運行状況や利用者数等を把握し、アンケート調査等の分析結果と併せて公共交通の実態と課題を整理した。整理した課題へ対応するため、今後の公共交通のあり方となる市の目指すべき姿、基本方針、公共交通施策及び進行管理の内容をまとめた推進方策等について検討し、地域公共交通網形成計画(案)を取りまとめた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内公共交通の現況調査と課題整理 ・基本方針の整理 ・公共交通施策の検討 ・推進方策の検討 ・地域公共交通網形成計画(案)の取りまとめ <p>3.協議会開催 全5回開催を予定している。これまでに4回開催し、地域公共交通網形成計画(素案)について協議を行った。今後、パブリック・コメントを実施した上で2月下旬に第5回を開催予定である。</p> <p>【結果概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の日常の移動先は、地区内、市内、市外に及んでおり、特に市内では、病院、買物先、駅やバス停が集積する地域は銚田中心地区や舟木周辺である。そのため、各地区から銚田中心地区や舟木周辺への移動手段を確保する必要がある。また、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乗り場までの移動手段を確保する必要がある。 ・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デマンド型乗合タクシーで移動手段を確保する必要がある。 	<p>A</p> <p>事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された</p>	<p>【補助対象事業名】 地域公共交通調査事業(計画策定事業)</p> <p>【事業内容】</p> <p>1.地域住民のニーズ把握</p> <p>2.地域公共交通網形成計画(案)の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内公共交通の現況調査と課題整理 ・基本方針の整理 ・公共交通施策の検討 ・推進方策の検討 ・地域公共交通網形成計画(案)の取りまとめ <p>3.協議会開催</p> <p>【実施時期等】 令和2年3月までに策定予定</p> <p>【調査結果を受けた計画策定の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和2年2月下旬開催予定の協議会において、パブリック・コメントの実施結果等を反映させた計画案について協議し、計画案を確定させる。 ・少子高齢化によりますます増加していく交通弱者の移動手段を確保するため、デマンド型乗合タクシーの運行区域拡大に向けて検討を進めていく。 ・公共交通の利用を促進するため、交通事業者と連携して利用促進策を実施していく。

令和元年度 銚田市地域公共交通会議（茨城県銚田市） （地域公共交通調査事業）

概要

○公共交通の概況

銚田市は、人口48,717人、総面積207.61km²で、北は涸沼、南は北浦に接し、その内陸部のほとんどは平坦地となっている。平地が多いことから可住地が広く、市内全域に市街地や集落が点在しており、公共交通が成り立ち難い特性を持っている。

市内の公共交通としては、鉄道の大洗鹿島線、路線バス6系統、高速バス2系統が運行されている。また、路線バスが廃止になった旧大洋村の区域を基本としてデマンド型乗合タクシーを運行しているほか、平成27年より、地域内フィーダー系統として新銚田駅・大洗駅間の路線バスが運行開始していたが、利用実績が伸びず平成30年9月末に廃止となり、公共交通空白地域が拡大している。

市民の公共交通の利用意識は低く、利便性の高い自家用車が主な移動手段であるが、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状況があり、交通弱者の新たな移動手段の確保が必要とされている。



面 積	207.61 km ²
人 口（R2.1.1時点）	48,717人
15歳未満	4,896人
65歳以上	16,024人
高 齢 化 率	32.9%
世 帯 数	20,533世帯

計画策定調査の必要性

高齢化による高齢者の単身世帯の増加、広域な可住地の地域特性を反映した点在する集落等へ対応する移動手段の確保等を踏まえて、将来に向けて、本市の特性にあった公共交通網の形成が求められる。

本市では、平成27年度に新銚田駅～大洗駅の路線バスの市内沿線地域を対象に、公共交通に関するアンケートを実施した。また、平成29年度に実施した公共交通利用者、市内商業施設や医療施設の利用者、地区の民生委員などのヒアリングの結果を踏まえて、本市の公共交通のあり方となる銚田市公共交通将来ビジョンを定めたところである。

このような経緯の中で具体的な公共交通施策を検討するためには、全市的な市民意向や移動特性を把握するためのアンケート調査が必要であり、その結果を踏まえて、地域公共交通網形成計画を策定する。

協議会開催状況

○協議会の開催状況 4回開催

・第1回（7月30日）

地域公共交通網形成計画について
アンケート調査の方法及び分析内容について

・第2回（11月14日）

アンケート調査の分析結果について
市の現状と公共交通における課題について
市の公共交通体系の将来像について

・第3回（12月25日）

地域公共交通網形成計画（たたき台）について

・第4回（1月21日）

地域公共交通網形成計画（素案）について
事業評価について

調査の内容

①地域住民のニーズ把握

市民アンケート、鉄道利用者アンケート、鉄道利用者及び路線バス利用者へのヒアリング調査を実施し、市民や公共交通利用者等の日常の移動特性やコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの利用可能性や利用条件等について把握を行った。

②地域公共交通網形成計画(案)の作成

既存の公共交通の運行状況や利用者数等を把握し、アンケート調査等の分析結果と併せて公共交通の実態と課題を整理した。整理した課題へ対応するため、今後の公共交通のあり方となる市の目指すべき姿、基本方針、公共交通施策及び進行管理の内容をまとめた推進方策等について検討し、地域公共交通網形成計画(案)を取りまとめた。

③地域公共交通会議の開催

全5回開催を予定している。これまでに4回開催し、地域公共交通網形成計画(素案)について協議を行った。今後、パブリック・コメントを実施した上で2月下旬に第5回を開催予定である。

調査事業の結果概要

・市民の日常の移動先は、地区内、市内、市外に及んでおり、特に市内では、病院、買物先、駅やバス停が集積する地域は鉾田中心地区や舟木周辺である。そのため、各地区から鉾田中心地区や舟木周辺への移動手段を確保する必要がある。また、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乗り場までの移動手段を確保する必要がある。

・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デマンド型乗合タクシーで移動手段を確保する必要がある。

生活交通ネットワーク計画等の計画策定の方針

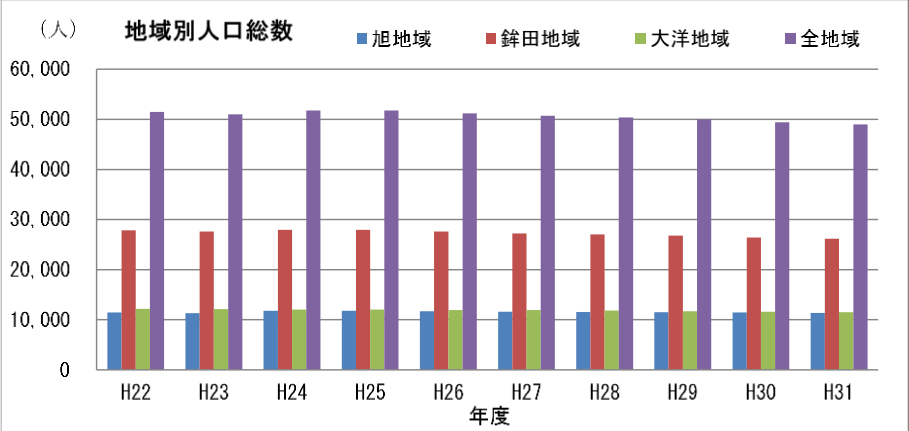
- ・令和2年2月下旬開催予定の協議会において、パブリック・コメントの実施結果等を反映させた計画案について協議し、計画案を確定させる。
- ・少子高齢化によりますます増加していく交通弱者の移動手段を確保するため、デマンド型乗合タクシーの運行区域拡大に向けて検討を進めていく。
- ・公共交通の利用を促進するため、交通事業者と連携して利用促進策を実施していく。

次年度以降の取組概要

- ・今年度策定する地域公共交通網形成計画の内容を実現するため、計画に位置づけた施策等を推進していく。

●地域別の人口の推移

旭地域、鉾田地域、大洋地域の全てで人口は減少傾向である。

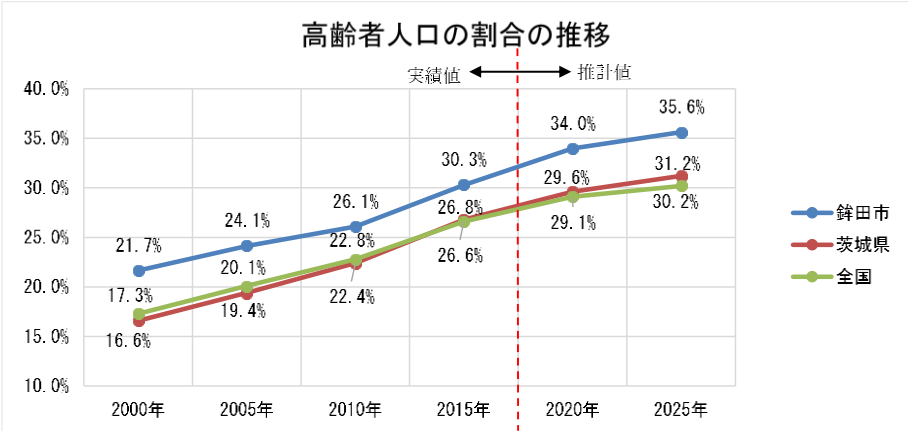


地域名	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度
旭地域	11,443	11,317	11,790	11,790	11,678	11,593	11,556	11,518	11,424	11,346
鉾田地域	27,858	27,591	27,945	27,945	27,585	27,200	27,035	26,802	26,417	26,166
大洋地域	12,162	12,103	12,043	12,043	11,929	11,903	11,809	11,678	11,584	11,489
全地域	51,463	51,011	51,778	51,778	51,192	50,696	50,400	49,998	49,425	49,001

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

●高齢化率の推移

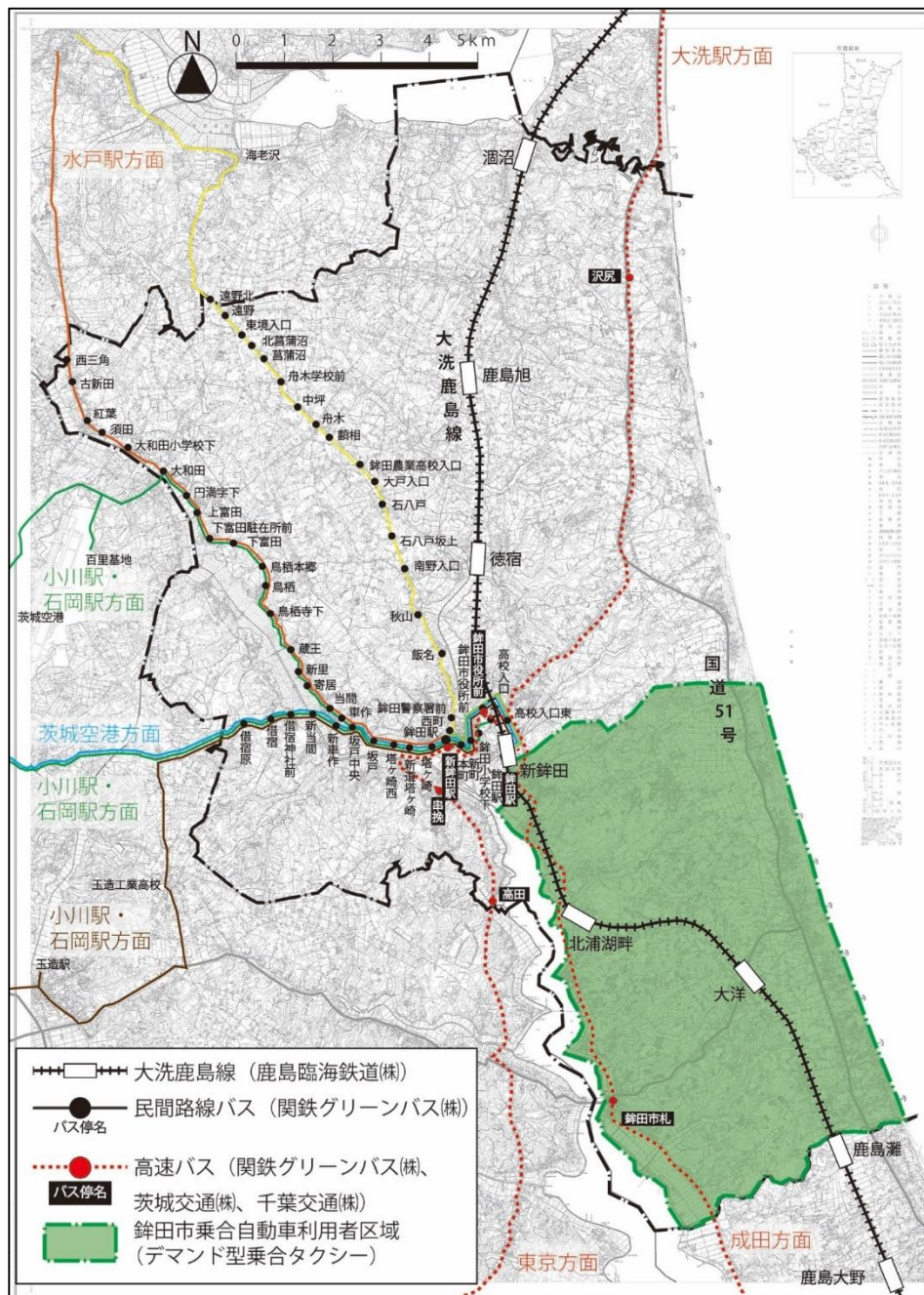
2015年の鉾田市の高齢化率（65歳以上人口の割合）は、30.3%である。茨城県の高齢化率や、全国の高齢化率よりも高く、今後も上昇していくと推計されている。



区分	実績値				推計値	
	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年
人口	50,915	51,054	50,156	48,147	46,199	44,077
15歳未満	7,546	6,608	6,044	5,366	4,734	4,180
15歳～40歳未満	14,695	14,349	13,680	12,063	11,279	10,432
40歳～65歳未満	17,643	17,776	17,306	16,134	14,489	13,761
65歳～75歳未満	6,382	6,204	6,261	7,414	8,116	7,110
75歳以上	4,649	6,117	6,822	7,170	7,580	8,594
生産年齢人口	32,338	32,125	30,986	28,197	25,768	24,193
高齢者人口	11,031	12,321	13,083	14,584	15,696	15,704
生産年齢人口割合	63.5%	62.9%	61.8%	58.6%	55.8%	54.9%
高齢者人口割合	21.7%	24.1%	26.1%	30.3%	34.0%	35.6%
高齢者人口割合(茨城県)	16.6%	19.4%	22.4%	26.8%	29.6%	31.2%
高齢者人口割合(全国)	17.3%	20.1%	22.8%	26.6%	29.1%	30.2%

出典：国勢調査（2000 年～2015 年）、厚生労働省老健局介護保険計画課計画係「第 7 期将来推計用の推計人口」（2020 年～2025 年）

●公共交通の運行状況



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 水戸方面 23 往復 鹿島神宮方面 20 往 復	220 円～1,110 円
路線バス	銚田駅～海老沢～水戸駅	関鉄グリーン バス(株)	8 便	170 円～1,250 円
	銚田駅～大和田～水戸駅		2 便	170 円～1,250 円
	銚田駅～小川駅～石岡駅		6 便	170 円～1,190 円
	新銚田駅～茨城空港		2 便	170 円～630 円
	新銚田駅～銚田駅		1 便	170 円
高速バス	新銚田駅～玉造駅～小川 駅～石岡駅 (かしてつバ ス)	関鉄グリーン バス(株)	20 便	170 円～1,140 円
	銚田駅～銚田市役所～新 銚田駅～串挽～高田～麻 生庁舎～潮来駅～佐原駅 ～東京駅「あそう号 (銚 田・麻生ルート)」		12 便	620 円～2,060 円
乗合タクシー デマンド型	(日立駅中央口～) 沢尻 ～新銚田駅前～成田空港	茨城交通(株)、 千葉交通(株)	12 便	2,000 円～2,500 円
	銚田市乗合自動車 運行区域： 旧大洋村・旧銚田町の一部	市	8 便	300 円

●公共交通体系の将来像

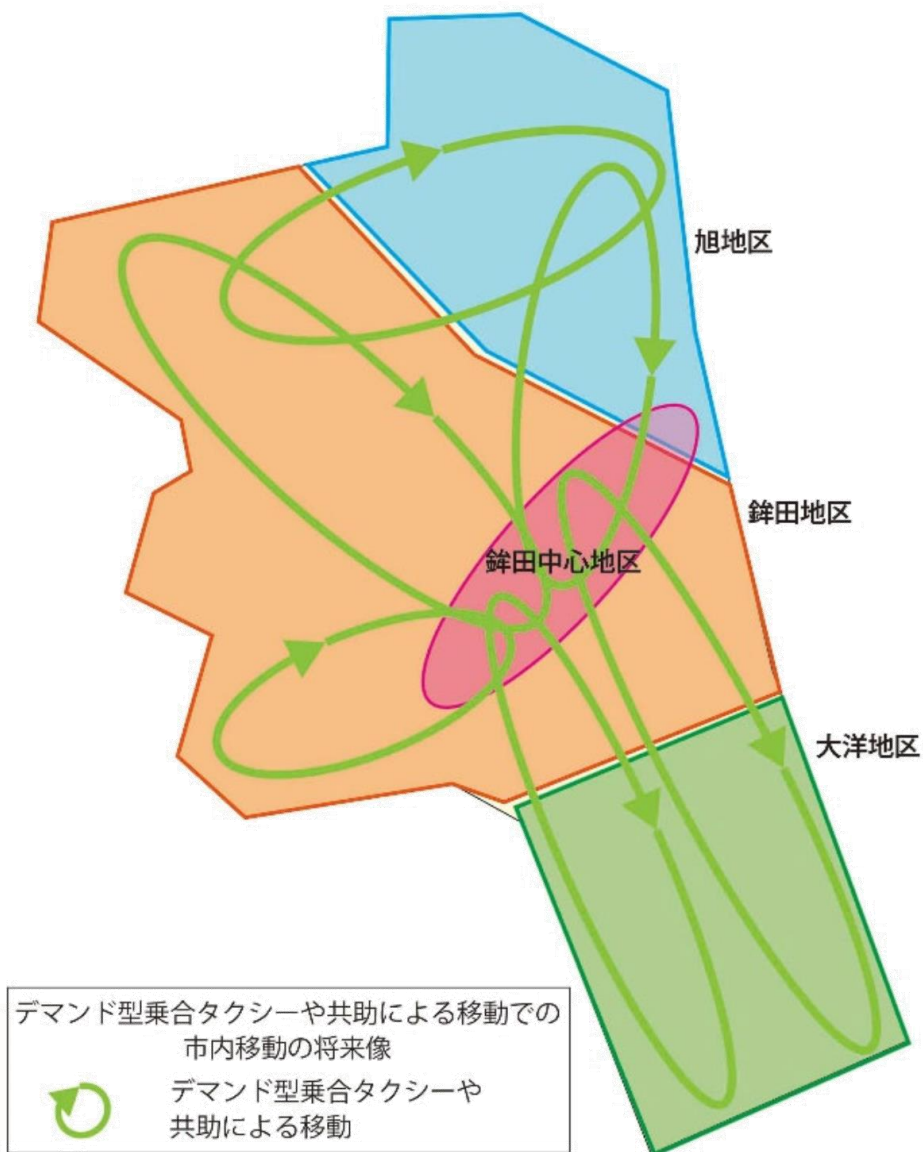


市民の主要要望		公共交通体系の考え方
行先	<ul style="list-style-type: none"> ・病院 ・買い物先（スーパー） ・駅やバス停 	<p>行先は、地区内、市内、市外（水戸市、茨城町、大洗町、土浦市、鹿嶋市）に及ぶ。</p> <p>特に市内では、病院、買い物先、駅やバス停が集積する地域は鉾田中心地区や舟木周辺である。そのため各地区から鉾田中心地区や舟木周辺への移動があるので、<u>各地区から鉾田中心地区や舟木周辺への移動手段を確保する。</u></p> <p>また、市内だけでなく地区ごとに分散する近隣市町への移動需要に対応するため大洗鹿島線や路線バスを核として活用する。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乗り場までの<u>移動手段を確保し、大洗鹿島線や路線バス接続する。</u></p>
交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・１時間に１便 ・８時台から１６時台 ・<u>乗り場までは５分以内</u> ・片道１５０円 	<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移動手段を確保する。</u></p>
利便性改善	<ul style="list-style-type: none"> ・駅のエレベーター設置 ・情報の周知 	<p>公共交通の利用を促進するため、また、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に取り組む。</u></p>

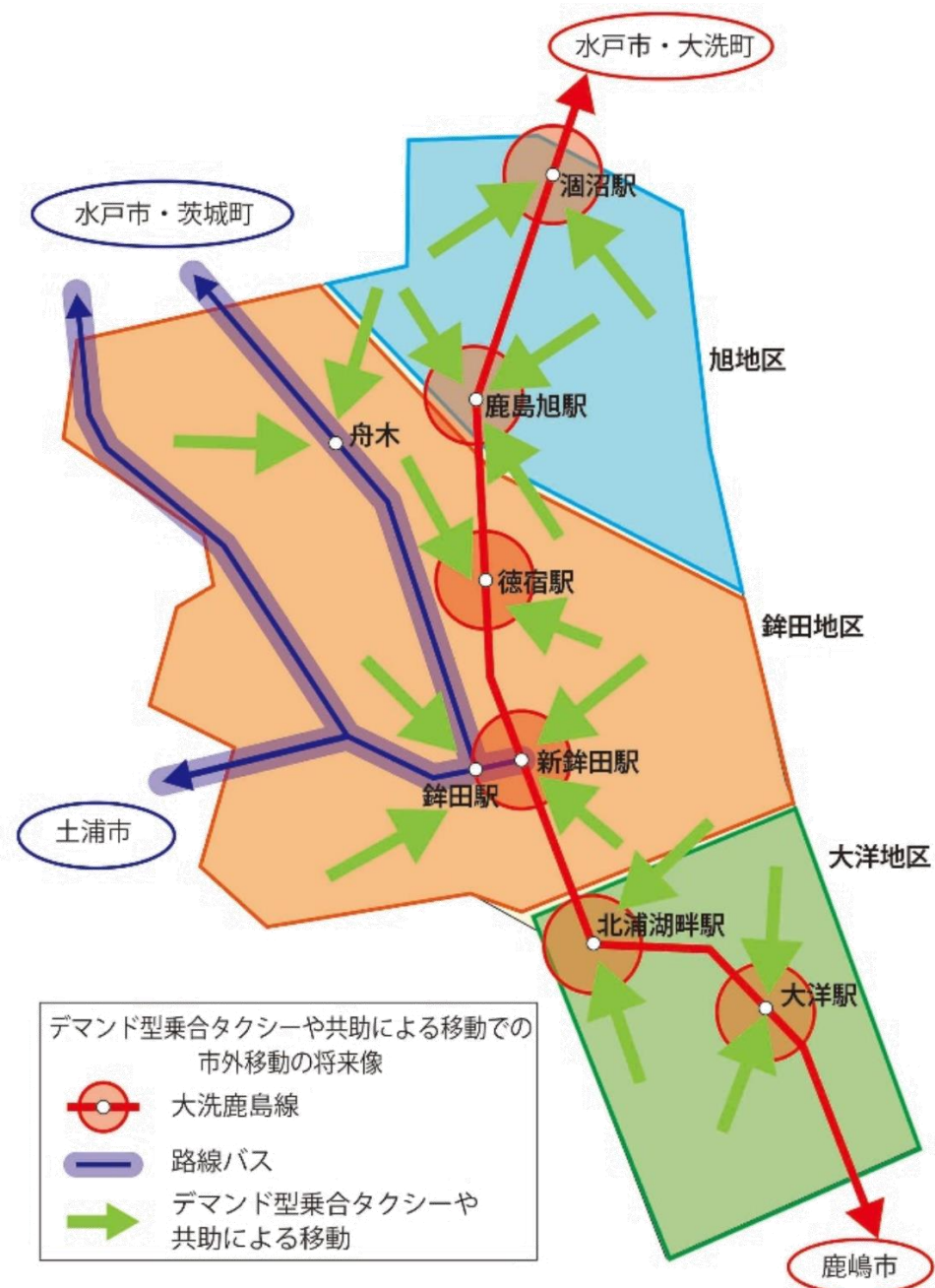


- 地区内及び銚田中心地区や舟木周辺への移動需要については、デマンド型乗合タクシーを充実させることで、市民の移動手段を確保する。
- 地区別に分散される近隣市町への移動需要については、既存公共交通である大洗鹿島線と路線バスを核として市内公共交通と接続を図り、市民の移動手段を確保する。

●市内移動の将来像



●市外移動の将来像



●公共交通施策の体系

現状のデータ・
アンケート等調査結果

市民の現状

- 現状、市民の移動手段は、自助及び共助。
- 市民の外出先は地区内、市内、市外に及び、地区ごとに分散している。
- 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。
- 長期的には、公助のあり方が重要。
- 将来に備え、市民の公共交通への関心を高めることが課題。
- 公共交通を使用する習慣がないので、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

- 市民の公共交通の利用意識が非常に低い。
- 自宅や目的地から公共交通の乗り場までの距離が遠く、移動手段が必要。
- 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。
- 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、集合場所等の問題で、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。

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

<公共交通体系の将来像>

既存公共交通の活用と地区ごとのデマンド型乗合タクシーの充実により移動手段を確保する。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利用により市外への移動手段も確保する。

公共交通の課題

①交通弱者の移動手段の確保

高齢化の進行により増加する、運転できない交通弱者の移動手段を確保する必要がある。

②公共交通による近隣市町との接続強化

市民の外出先は市内だけでなく市外にも及ぶため、近隣市町との公共交通の接続強化が必要である。

③公共交通サービスの維持

バリアフリー化等、サービス内容を改善し、利用しやすい公共交通とし、利用者を確保して公共交通を維持する必要がある。

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

移動手段として銚田市乗合自動車を利用してもらうため、利用しづらい点を改善する必要がある。

⑤公的サービスとしての適正化

効率的に公共交通を維持するため、民間事業者の公共交通の維持と、市の財政負担の適正化が必要である。

⑥地域や民間施設等の共助の機運の醸成

自助と公助ではカバーできない移動について、共助により移動手段を確保していく必要がある。

⑦利用者目線に立った公共交通の分かりやすい広報

市民の公共交通への関心を高め、利用してもらうため、分かりやすい広報が必要である。

基本方針

【対象者】（課題①が関連）

①交通弱者に配慮した公共交通の確保
現状で家族や地域の方による送迎に頼っている交通弱者の移動について、移動手段を確保する。

【交通モード】（課題②③が関連）

②地域にあった公共交通の導入
市民の移動手段を確保・充実させるため、地域ニーズにあった運行範囲や種類の公共交通を導入する。

【サービス内容・財源】（課題④⑤が関連）

③適正な公共交通の運営
限られた財源の中で継続的に公共交通を支援するため、サービス拡充と財政面のバランスを図りながら、適正な公共交通を運営する。

【サービス主体】（課題⑥が関連）

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
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。

【利用促進】（課題⑦が関連）

⑤わかりやすく、利用しやすい公共交通への改善
市民の公共交通への関心と利用意識を高めるため、わかりやすい情報周知や利用しやすい運行内容への変更により利用を促進する。

公共交通施策

【既存公共交通機関】（基本方針⑤が関連）

①既存公共交通機関の利用促進

【既存公共交通機関】（基本方針④が関連）

②既存公共交通機関への支援

【既存公共交通機関】（基本方針①③が関連）

③既存公共交通機関のバリアフリー化の推進

【既存公共交通機関】（基本方針①②③が関連）

④交通結節点の形成

【デマンド型乗合タクシー】（基本方針①②③が関連）

⑤デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大

【タクシー】（基本方針①が関連）

⑥交通弱者の移動の支援

【共助による移動】（基本方針②④が関連）

⑦地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援

【共助による移動】（基本方針④が関連）

⑧民連携による支援