

## 6 計画の推進方策

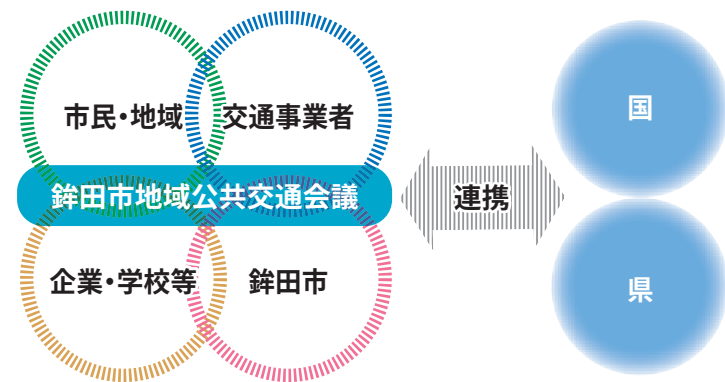
実施プログラムに沿って、公共交通施策を実施する。実施にあたっては、市の予算に加え、適宜、国や県の補助制度を活用して効果的な施策の実施を図っていく。

### 推進体制

利用者である市民や交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要である。そのため、銚田市が中心となり、本計画の周知と関係主体間の連携を進める。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として、公共交通の利用者、市民、地域、企業、学校、交通事業者、銚田市の関係主体が連携・協力して進める。

さらに、国や県等の関係機関との連携・協力を図りながら、本計画を推進することとする。



### 実施プログラム

公共交通施策	令和2年度	3年度	4年度	5年度	6年度
① 既存公共交通機関の利用促進	検討	継続的な利用促進			
② 既存公共交通機関への支援	継続的に実施				
③ 既存公共交通機関のバリアフリー化の推進	検討		順次実施・整備		
④ 交通結節点の形成	検討	整備			
⑤ デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大	検討	拡大運行・見直し			
⑥ 交通弱者の移動の支援	実施・評価・見直し				
⑦ 地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援	検討			構築・支援	
⑧ 官民連携による支援	検討			支援	



## 銚田市地域公共交通網形成計画

概要版



令和2年3月  
令和5年1月改訂  
**銚田市**

# 1 銚田市地域公共交通網形成計画とは

銚田市地域公共交通網形成計画の策定目的、位置付け、計画区域、計画期間を示す。

## 策定の目的

本市では効率的な公共交通の維持・確保が求められており、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に、銚田市地域公共交通会議での協議を経て平成31年2月に「銚田市公共交通将来ビジョン」を策定した。

「銚田市公共交通将来ビジョン」を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークの形成及びそれを実現するための施策を位置付ける「銚田市地域公共交通網形成計画」を策定する。

## 計画の位置付け

- ①地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通網形成計画
- ②まちづくりの一環としての公共交通のマスタープラン
- ③多様な主体が連携して取り組むための共有ビジョン

## 計画区域

銚田市全域を計画区域とする。

## 計画期間

令和2年度から令和6年度までの5年間で計画期間とする。

# 2 公共交通の現状と課題

現状のデータ、アンケートやヒアリング等の調査結果から公共交通の現状を整理した。

### 市民の現状

- 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

- 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。
- 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い。また、運行情報の周知が望まれている。

# 5 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。

## 既存公共交通機関

### ①既存公共交通機関の利用促進

- 公共交通マップの作成と配布
- 公共交通利用促進キャンペーンの実施
- デマンド型乗合タクシーの利用方法説明会兼利用登録会の実施
- 割引制度

### ②既存公共交通機関への支援

- 公共交通の運行における補助の活用
- 複数事業者の公共交通の情報を一括して提供する市のホームページ等の作成
- 公共施設で公共交通の情報を提供

### ③既存公共交通機関のバリアフリー化の推進

- こころのバリアフリーの推進
- 駅や公共施設等のバリアフリー化の促進

### ④交通結節点の形成《重点施策》

- 路線バスの新銚田駅への乗り入れ
- 民地や市有地を活用したデマンド型乗合タクシーの乗り場や待合所、駐車場、駐輪場の確保
- パークアンドライドやサイクルアンドライドの推進

## デマンド型乗合タクシー

### ⑤デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大《重点施策》

- 旭地区や銚田地区でのデマンド型乗合タクシーの運行を実施
- デマンド型乗合タクシーの利用条件および利用方法の見直し

## タクシー

### ⑥交通弱者の移動の支援

- 銚田市高齢者タクシー利用助成事業の実施
- 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

## 共助による移動

### ⑦地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援

- 地域ごとの自主的な送迎システムの事例研究
- 地域ごとの自主的な送迎システムの普及
- 配車アプリ等のICT導入の事例研究

### ⑧官民連携による支援

- 民地や市有地を活用したデマンド型乗合タクシーの乗り場や待合所、駐車場、駐輪場の確保
- 鉄道や路線バスとの接続に配慮したデマンド型乗合タクシーの運行
- 医療機関や商業施設が運営する送迎車両の有効活用の検討
- 複数事業者の情報を一括して表示する市のホームページ等の作成

※「④交通結節点の形成」と「⑤デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大」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のために特に重要と考える施策であり、重点的に取り組む。

## 4 基本方針

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つの基本方針と計画目標・数値目標を定める。

### 基本方針 ①交通弱者に配慮した公共交通の確保

●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。

#### 計画目標

交通弱者の移動性を向上させる

#### 数値目標

○デマンド型乗合タクシーの利用対象者数  
→令和6年度16,300人

### 基本方針 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。

#### 計画目標

公共交通の利用者数を増加させる

#### 数値目標

○大洗鹿島線の1日あたりの市内駅の利用者数  
→令和6年度1,330人  
○路線バスの1日あたりの市内バス停の利用者数  
→令和6年度65人  
○ほこまる号の1日あたりの利用者数  
→令和6年度70人

### 基本方針 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。

#### 計画目標

既存公共交通機関を維持する

#### 数値目標

○大洗鹿島線、路線バス、高速バス、デマンド型乗合タクシーの運行便数→令和6年度114便  
○ほこまる号の収支率→令和6年度13.1%

### 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

●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。

#### 計画目標

公共交通利用者の公共交通の満足度を高める

#### 数値目標

○市民アンケートにおける公共交通の満足度  
→令和6年度満足・やや満足30.0%

### 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

●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

#### 計画目標

情報発信と利用促進の充実を図る

#### 数値目標

○情報発信や利用促進の取組の実施件数  
→令和6年度5件/年

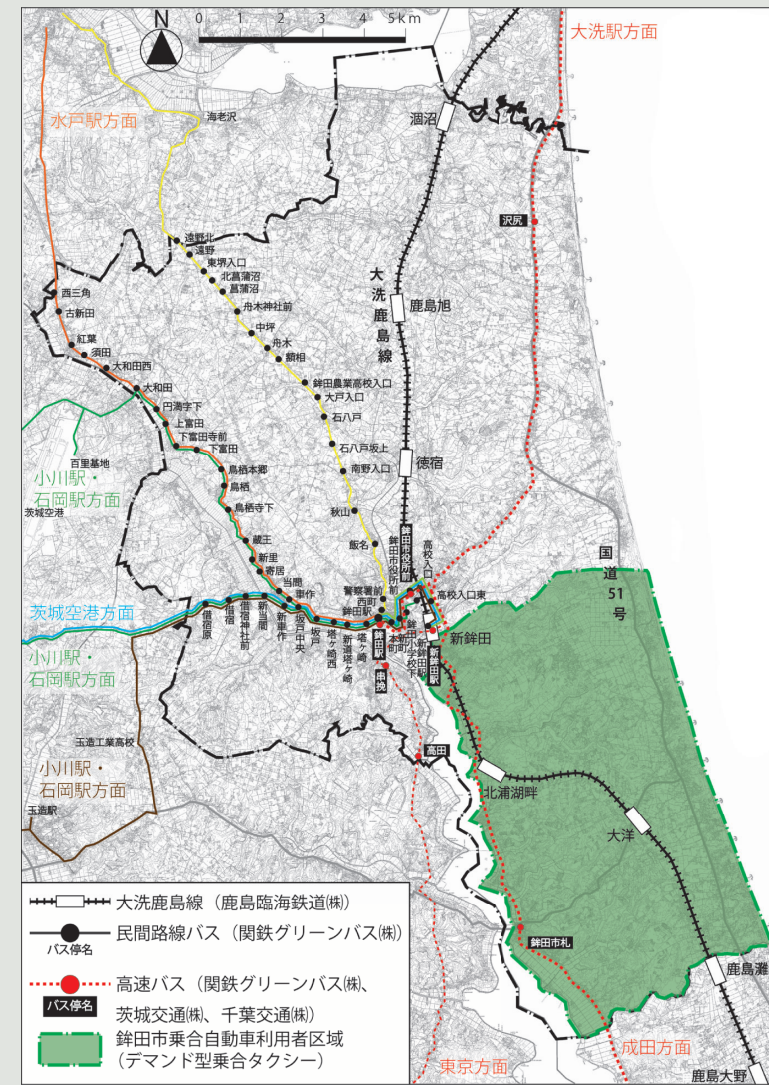
## 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年、銚田市地域公共交通会議で、実施プログラムに即した施策の実施状況を整理する。併せて、目標値に関する確認を行い、目標年次の達成の見通しを検証する。

目標年次の令和6年度においては、銚田市地域公共交通会議において、計画目標(数値目標)の達成状況の評価と要因分析を行う。

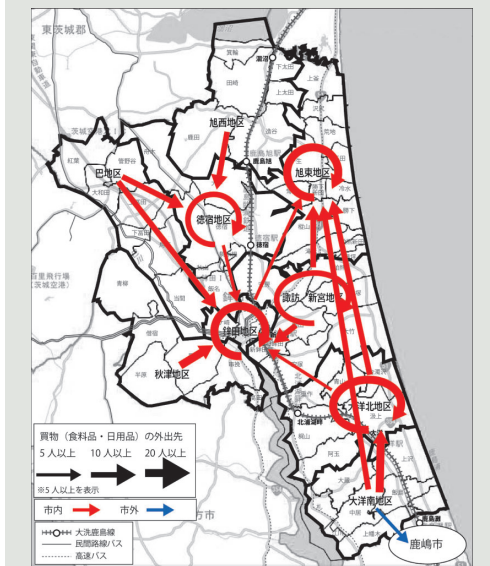
## 市内公共交通の運行状況

- 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、茨城空港方面に路線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。
- 東京駅や成田空港には高速バスが運行している。

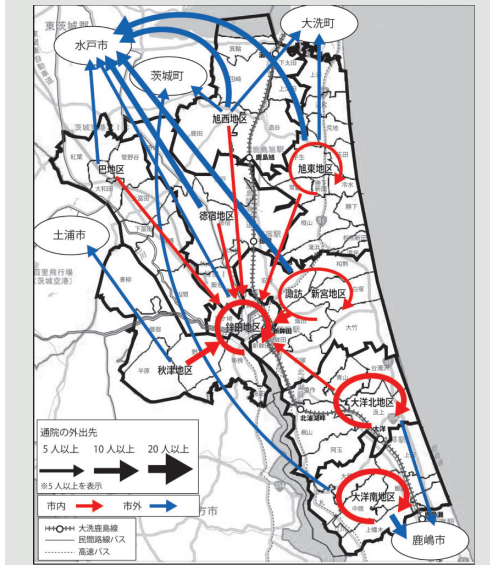


## 銚田市公共交通に関する市民アンケートの結果

### ●食料品・日用品の買物の移動需要



### ●通院の移動需要



## 公共交通の課題

公共交通の現状から公共交通の課題を整理した。

- 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
- 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わかりやすい広報

### 3 目指すべき姿

公共交通の課題を踏まえ、目指すべき姿を位置付けた。

#### 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

- 市民、交通事業者、行政等が連携・協力を行い、公共交通を充実させることを目指す。

#### 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

- 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。

##### デマンド型乗合タクシーとは...

- 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である。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。
- 銚田市では、旧大洋村・旧銚田町の一部で運行していた銚田市乗合自動車に代わり、令和3年10月1日から銚田市内全域でデマンド型乗合タクシー「ほこまる号」を運行している。

#### 支える主体による移動手段の分類

<b>自助</b>	個人の努力で移動手段を確保	▶ 自家用車、バイク、自転車、徒歩
<b>共助</b>	地域の住民が協力して支え合い移動手段を確保	▶ 地域の住民同士の送迎、共助による移送システム
<b>公助</b>	市、県、国等の行政支援、または民間の交通事業者の収益事業によって移動手段を確保(公共交通)	▶ 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

#### 将来の市民の移動手段の目指すべき姿

将来の市民の移動手段の目指すべき姿	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	
一般市民等	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	自家用車
利用者像	自家用車			
	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
	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		
現状で鉄道・バスの利用が困難な交通弱者(高齢者等)	タクシー			
自由度が高い移動を行う市民	訪問介護移送支援事業、福祉タクシー			
介護が必要な障がい者等				

○ 既存公共交通機関と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。

#### 公共交通体系の将来像



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や舟木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、デマンド型乗合タクシーの運行内容の拡大等、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。

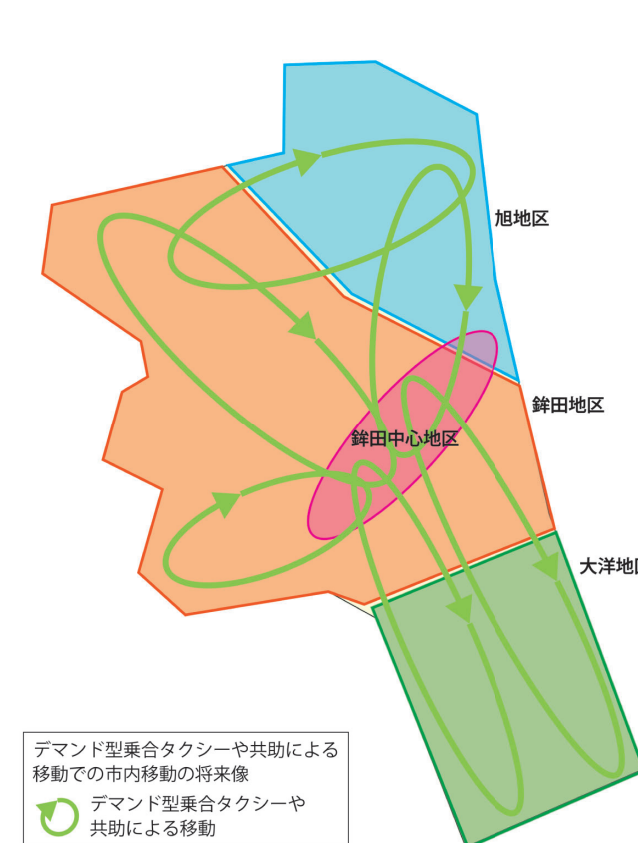
##### ① 鉄道やバス停に比較的近い地域

- 【市内移動】
  - デマンド型乗合タクシー等で駅やバス停までの移動手段を確保
- 【市外移動】
  - 大洗鹿島線や路線バスの有効利用
  - 周辺市町との広域バスの活用を検討

##### ② 公共交通空白地域

- 【市内移動】
  - デマンド型乗合タクシーや地域の共助により移動手段の確保を検討
- 【市外移動】
  - 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)
  - 交通結節点の利便性改善

#### 市内移動の将来像



#### 市外移動の将来像

