



鉾田市地域公共交通計画



令和7年3月
鉾田市

ごあいさつ

我が国の地域移動サービスは、人口減少等による需要減少や人手不足等による供給減少により、危機的な状況を迎えています。このような状況を解決するためには、交通を地域の暮らしと一体として捉え、分野にとらわれない地域の多様な関係者が共創（連携・協働）した取組を推進し、地域交通の「リ・デザイン」（再構築）を推進することが必要となっています。国土交通省では、地域交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、令和5年9月に「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」を立ち上げ、関係省庁が一体となって取組の具体的な方向性や指針を提示するなど、地域交通の「リ・デザイン」（再構築）を推進しています。



本市では、公共交通として運行している鉄道、路線バス、高速バス、デマンド型乗合タクシー、タクシーに加え、スクールバス、訪問介護移送サービス、施設送迎サービス等の交通手段が市民の移動に利用されており、日々の暮らしを支えています。令和2年3月に「銚田市地域公共交通網形成計画」を策定し、公共交通の役割を「自動車以外の移動をみんなで支える手段」と位置付け、「自助、共助、公助による持続的な公共交通体系の構築」を目指し、まちづくりの一環として、公共交通の利用者、地域（市民・企業・学校等）、交通事業者など、銚田市の関係主体が連携・協力して公共交通施策に取り組んでまいりました。今後も人口減少や高齢化が進行することに伴い、自家用車を運転しない人の増加や送迎する家族等の減少、高齢化等の影響により、公共交通の必要性はますます高まってまいります。また、現在、新庁舎・公共施設等整備事業を進めており、周辺整備も含めたまちづくりの視点で、施設間の移動手段を検討していく必要があります。

今回策定いたしました「銚田市地域公共交通計画」は、銚田市地域公共交通網形成計画が令和6年度末をもって満了することを受け、本市の現状と課題を明確化した上で、社会状況やまちづくりの状況によって変化する公共交通に対する市民ニーズに対応すべく、「まちの変化に対応し続ける公共交通」の実現を目指して策定いたしました。

本計画により、市民の暮らしを支える地域公共交通の維持・確保・改善に取り組んでまいりますので、皆様方のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに本計画の策定にあたり、貴重なご意見・ご提案をいただきました市民の皆様をはじめ、銚田市地域公共交通会議の委員の皆様並びに関係各位に対しまして、心から感謝を申し上げ、ご挨拶とさせていただきます。

令和7年3月

銚田市長 岸田 一夫

目次

I	計画の策定にあたって	1
I-1	計画策定の目的	1
I-2	計画区域	1
I-3	計画対象	1
I-4	計画期間	1
I-5	計画の位置付け	2
II	地域公共交通の現状について	3
II-1	位置と地勢	3
II-2	人口推移	4
II-3	公共交通の状況	8
	(1) 公共交通の運行状況	8
	(2) 大洗鹿島線・路線バス・高速バスの運行状況	9
	(3) ほこまる号の運行状況	10
	(4) 市外限定デジタルタクシー利用助成事業の内容	13
	(5) 人口分布と公共交通網の関係	15
	(6) 大洗鹿島線の利用状況	18
	(7) 路線バスの利用状況	20
	(8) 高速バスの利用状況	22
	(9) 銚田市デマンド型乗合タクシーほこまる号の利用状況	24
	(10) 市外限定デジタルタクシー利用助成事業の利用状況	27
	(11) スクールバスの運行状況・利用状況	29
	(12) 訪問介護移送サービス事業の内容・利用状況	31
	(13) 施設送迎車両の運行状況・利用状況	33
	(14) その他の取組状況	34
II-4	移動の状況	36
	(1) 他市町村との移動状況	36
	(2) 免許返納者の特性	37
II-5	市民のニーズ	38
	(1) 市民アンケート	38
II-6	公共交通利用者のニーズ	44
	(1) 鉄道利用者へのアンケート	44
	(2) ほこまる号利用登録者へのアンケート	47
	(3) ほこまる号利用者へのヒアリング	48
	(4) 民生委員へのヒアリング	49
II-7	市内施設のニーズ	52
	(1) 市内主要施設へのアンケート	52
II-8	公共交通事業者のニーズ	54

(1) 公共交通事業者へのヒアリング	54
Ⅱ―9. 上位関連計画	56
(1) 銚田市都市計画（銚田市）都市計画区域の整備開発及び保全の方針	57
(2) 茨城県地域公共交通計画（令和5年8月策定 令和6年6月改訂）	58
(3) 第2次銚田市総合計画後期基本計画（令和4年3月策定）	59
(4) 銚田市まちづくり計画変更計画（平成27年12月策定）	60
(5) 第3期銚田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（令和7年3月策定予定）	61
(6) 銚田市都市計画マスタープラン（令和3年12月策定）	62
(7) 銚田市立地適正化計画（令和5年3月策定）	63
(8) 銚田市国土強靱化計画（令和2年4月策定 令和7年3月改訂（予定））	65
(9) 銚田市地域防災計画（令和5年3月策定）	65
(10) 銚田市環境基本計画（改定）及び銚田市地域気候変動適応計画（令和4年3月策定）	65
(11) 第4期銚田市地域福祉計画（令和6年3月策定）	66
(12) 銚田市新庁舎・公共施設等整備基本構想（令和6年12月策定）	66
Ⅱ―10. 広域的な取組	67
(1) 大洗鹿島線を育てる沿線市町会議	67
(2) 大洗鹿島線安全輸送設備等整備事業費補助金	67
Ⅱ―11. 銚田市地域公共交通網形成計画	67
Ⅲ 地域公共交通における課題	68
Ⅲ―1. 地域公共交通における課題	68
Ⅳ 地域公共交通における基本的な方針と目標	70
Ⅳ―1. 基本的な方針	70
(1) 公共交通の役割	70
(2) 目指すべき姿	72
(3) 基本的な方針	73
(4) 公共交通とSDGs（持続可能な開発目標）との関連性	75
Ⅳ―2. 目標と数値目標	76
Ⅴ 公共交通施策	82
Ⅴ―1. 基本的な方針と公共交通施策	82
Ⅴ―2. 公共交通施策	83
Ⅵ 計画の推進方策	97
Ⅵ―1. 推進体制	97
Ⅵ―2. 銚田市地域公共交通会議の役割	97
Ⅵ―3. 計画の達成状況の評価方法	97
Ⅵ―4. 実施工程	98
Ⅶ 市内公共交通の位置付け・役割と資金の確保	100
Ⅶ―1. 市内公共交通の位置付け・役割	100
Ⅶ―2. 地域公共交通確保維持事業の必要性	103
Ⅶ―3. 資金の確保	104

資料編	105
1. 策定経緯	105
2. 策定体制	106
3. 施策体系	107

I 計画の策定にあたって

I－1．計画策定の目的

本市の公共交通として、水戸市から鹿嶋市までを結ぶ鹿島臨海鉄道大洗鹿島線、他市町と繋がる広域的な路線バスや高速バス、市内全域を運行区域とするデマンド型乗合タクシー「ほこまる号」、自由な移動が可能なタクシーが運行されています。さらに、特定の対象者の移動を支える交通としてスクールバス、訪問介護移送サービス、施設送迎サービスが運行され、これらが市民の移動手段としての役割を担っています。

このような状況の中、令和元年度に銚田市地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）を策定し、効率的な公共交通の維持・確保のため公共交通施策に取り組んできました。網形成計画は令和6年度で計画期間が満了し、改訂時期を迎えます。網形成計画の取組状況を評価し、現状と課題を踏まえ、今後の地域公共交通の方針を示した計画への更新が必要です。

加えて、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化するため、地域公共交通活性化及び再生に関する法律が改正され、令和5年10月1日に施行されました。

これらのことを踏まえて、公共交通のマスタープランとなる「銚田市地域公共交通計画」を策定します。

I－2．計画区域

原則、銚田市全域を計画区域とします。

I－3．計画対象

本計画では、本市で公共交通として運行している鉄道、路線バス、高速バス、デマンド型乗合タクシー、タクシーや、特定の対象者の移動を支える交通として運行しているスクールバス、訪問介護移送サービス、施設送迎サービス、及び、今後計画期間内に運行する公共交通を対象とします。

なお、国土交通省の方針では、地域公共交通計画は、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を推進しています。そこで、本計画では、徒歩や自転車などを含め、幅広い移動サービスを対象として、基本的な方針、目標、公共交通施策を位置付けます。

I－4．計画期間

令和7年度から令和11年度までの5年間を計画期間とします。

なお、計画期間内であっても、公共交通を取り巻く環境の変化などに応じて、計画の見直しを検討します。

I－5. 計画の位置付け

①法律に基づく地域公共交通計画

本計画は、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、地域公共交通計画として策定します。

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

本計画は、総合的なまちづくりの一環として、公共交通に関わる事項を位置付ける「公共交通のマスタープラン」として策定します。本市では、新庁舎・公共施設等整備事業を進めており、併せて周辺整備も目指すこととなっているため、まちづくりの動向に合わせながら公共交通の計画を進めていく必要があります。総合計画や都市計画マスタープラン、まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略等の関連計画との整合を図りながら策定します。

③地域の関係者が共創して取り組むための共有ビジョン

公共交通の充実を図るためには、行政機関だけではなく、地域（市民・企業・学校等）、交通事業者等、多様な主体が参加し、共創（連携・協働）して進める必要があります。

本計画は、地域の関係者が同様の目標、方針のもとで取り組むための共有ビジョンとして策定します。

Ⅱ 地域公共交通の現状について

Ⅱ－１．位置と地勢

本市は県の東南部に位置し、水戸市まで約 30km、東京までは約 90km 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ます。

南北に 24km、東西に 17km と広がる本市は、204.64 ㎢の都市計画区域面積を有しています。本市総面積の 80%以上を農地や山林が占めており、市内を流れる鉾田川や巴川、大谷川とその支流域には水田が広がっています。北は涸沼、南は北浦に接し、東は鹿島灘が広がっている本市は、豊かな自然環境に恵まれた地域です。

主要な交通幹線としては、自動車専用道路である東関東自動車道水戸線、本市の鹿島灘沿いを南北に走る国道 51 号、行方市へ続く国道 354 号、県道 2 号などの主要幹線道路があります。

また、水戸市から大洗町、本市を通過し、鹿嶋市を結ぶ鹿島臨海鉄道大洗鹿島線が整備されており、本市内には涸沼駅、鹿島旭駅、徳宿駅、新鉾田駅、北浦湖畔駅、大洋駅の 6 駅が設置されています。また、本市と近隣市町を結ぶ路線バスや高速バスも運行され、市内を運行区域とするデマンド型乗合タクシーもあります。

●鉾田市の位置



出典：鉾田市立地適正化計画

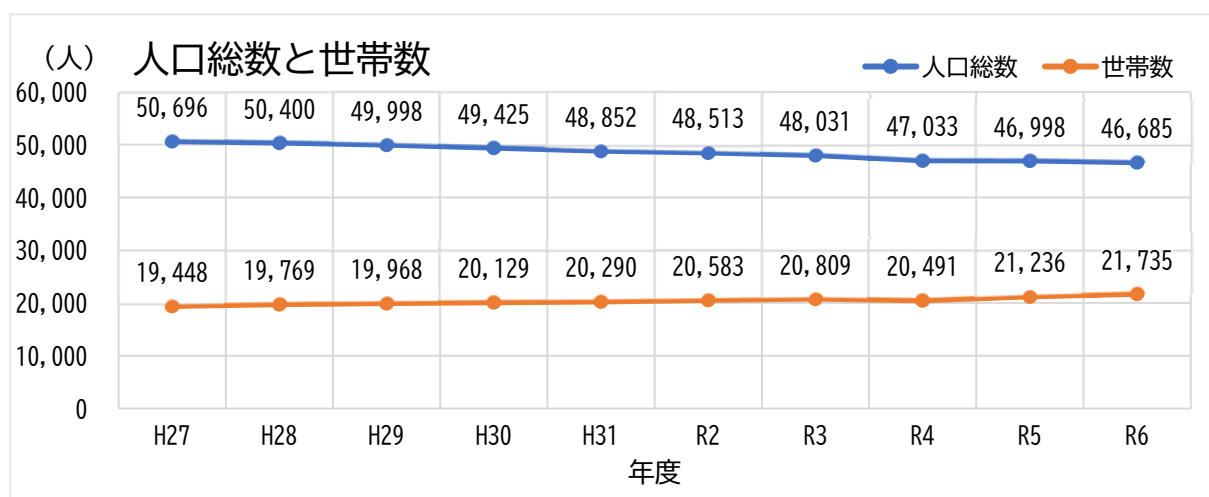
Ⅱ 地域公共交通の現状について

Ⅱ－２．人口推移

本市の総人口は、令和 6 年現在、約 4.7 万人となっており、平成 17 年の合併時をピークに減少傾向が続いています。総人口が減少する一方で、75 歳以上人口は増加傾向であり、高齢化が進んでいます。

●人口と世帯数の推移

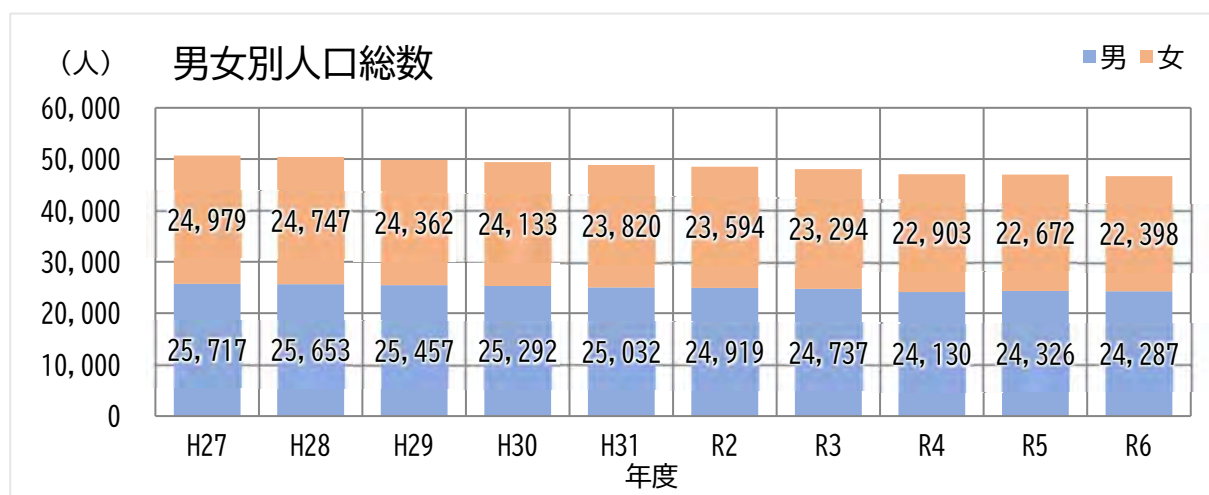
人口は減少傾向の一方で世帯数は増加傾向のため、1 世帯あたりの人数が減少しています。



出典：銚田市住民基本台帳 平成 27 年～28 年 3 月 31 日時点、平成 29 年～令和 6 年 4 月 1 日時点

●男女別人口の推移

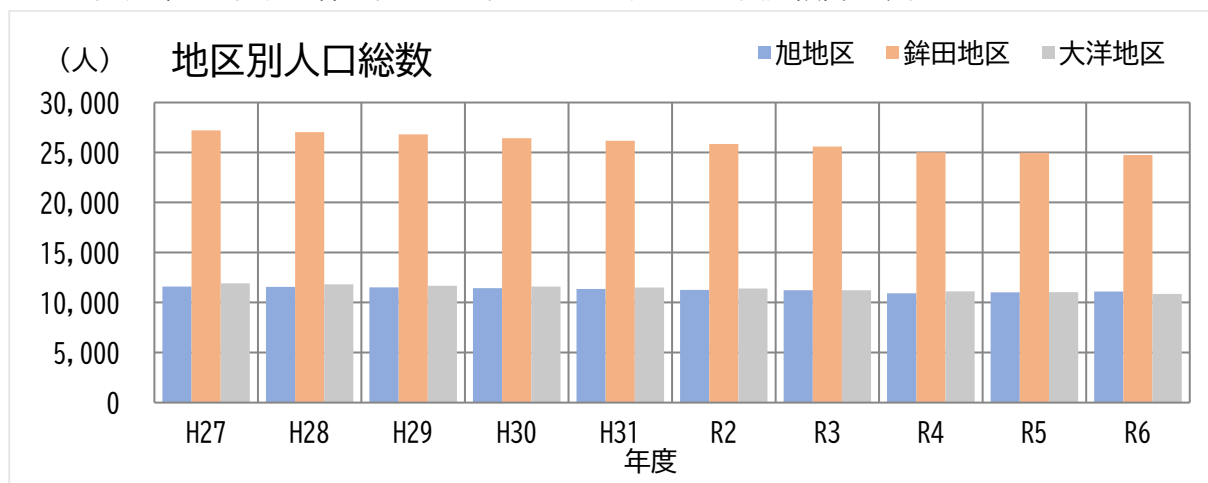
男性の人口の方が多く、男女ともに人口は減少傾向です。



出典：銚田市住民基本台帳 平成 27 年～28 年 3 月 31 日時点、平成 29 年～令和 6 年 4 月 1 日時点

●地区別の人口推移

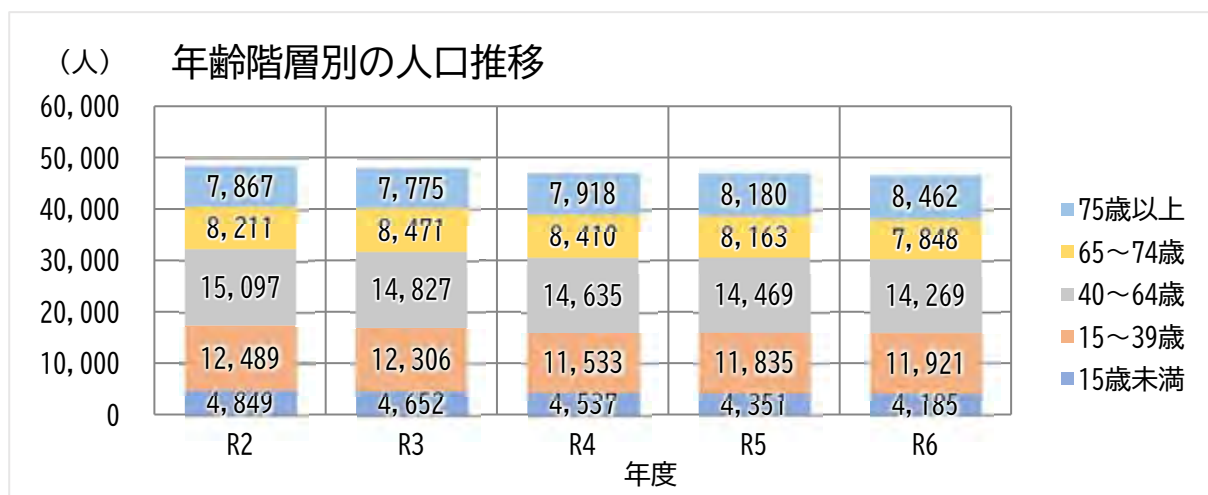
旭地区、銚田地区、大洋地区の全地区において、人口は減少傾向です。



出典：銚田市住民基本台帳 平成27年～28年3月31日時点、平成29年～令和6年4月1日時点

●年齢階層別の人口推移

75歳以上の人口は増加傾向であり、その他の年齢階層の人口は減少傾向です。

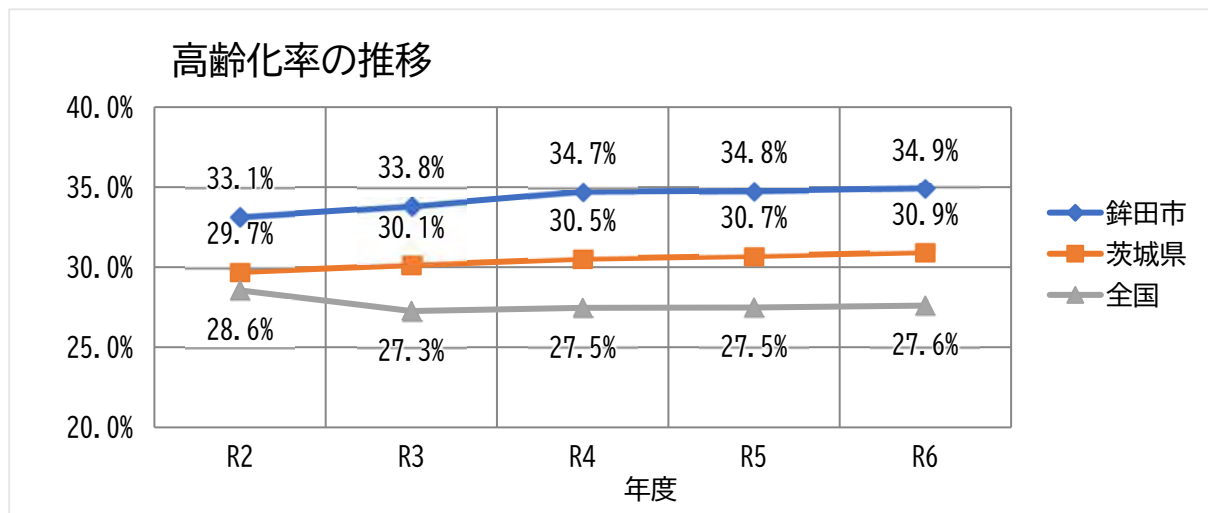


出典：銚田市住民基本台帳 令和2年～6年4月1日時点

Ⅱ 地域公共交通の現状について

●高齢化率の推移

本市の令和6年の高齢化率（65歳以上人口の割合）は、34.9%で増加傾向です。茨城県や全国の高齢化率よりも高い割合で推移しています。



出典：銚田市住民基本台帳 令和2年～6年4月1日時点、
茨城県常住人口調査 茨城県の年齢別人口（令和2年～6年4月1日現在）、
国勢調査による人口推計（令和2年10月1日、令和3年～6年4月1日）/総務省統計局

II 地域公共交通の現状について

II-3. 公共交通の状況

(1) 公共交通の運行状況

●市内の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、デマンド型乗合タクシー、タクシーが運行されています。

種別	路線	実施主体	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	大洗鹿島線 水戸駅～鹿島神宮駅	鹿島臨海鉄道(株)	新鉾田駅発着 水戸方面 21 往復 鹿島神宮方面 18 往復	290 円～ 1,240 円
路線バス	海老沢線 鉾田駅～海老沢～水戸駅	関東鉄道(株)	平日 5 便 土日祝日 4 便	190 円～ 1,290 円
	大和田線 鉾田駅～大和田～水戸駅		平日 2 便	190 円～ 1,340 円
	かしてつバス 新鉾田駅～玉造駅～小川駅 ～石岡駅		平日 18 便 土日祝日 14 便	190 円～ 1,290 円
高速バス	あそう号 鉾田・麻生・潮来・佐原～東京駅	関東鉄道(株)	平日 2 便 土日祝日 6 便	620 円～ 2,300 円
	成田空港線ローズライナー 日立・水戸・鉾田～成田空港	茨城交通(株) 関東鉄道(株)	6 便	2,200 円～ 2,700 円
乗合 デマ ン ド 型 タ ク シ ー	鉾田市デマンド型乗合タクシーほこまる号 運行区域：市内全域 市内を 4 つのエリアに分けて運行	鉾田市地域公共交通会議 (運行は交通事業者 に委託)	月曜～金曜 1 日 6 便	500 円
タクシー		タクシー事業（一般乗 用旅客自動車運送事 業）許可事業者が市内 に 6 社		初乗運賃 500 円

※令和 6 年 10 月 1 日時点の運行内容

(2) 大洗鹿島線・路線バス・高速バスの運行状況

●運行ルートと停留所

大洗鹿島線が南北に運行し、路線バスが新鉾田駅バス停や鉾田駅バス停を起点として水戸駅と石岡駅方面に運行し、高速バスが市内から東京駅と成田空港へ運行しています。



II 地域公共交通の現状について

(3) ほこまる号の運行状況

●ほこまる号の運行内容

銚田市デマンド型乗合タクシーほこまる号は、市内に居住し事前に利用登録をした人を対象に、事前予約制で運行する乗合いのタクシーです。

銚田市デマンド型乗合タクシー ほこまる号



ご利用案内 | 令和3年10月版

お出かけに便利！
目的地まで1回(片道)500円で乗車できます！

デマンド型乗合タクシーとは？

- 自宅から病院、商店などの施設まで送迎してくれる乗合いのタクシーです。
- 通常のタクシーと違い、他の人と乗り合わせて利用します。
- 利用される方は「予約センター」に電話で予約をします。
- 同じ利用時間帯の人を順番にお迎えに行き、各目的地までお送りします。
- 事前に利用登録が必要です。(登録は無料)



対象 銚田市内にお住まいの方で、事前に利用登録された方
 年齢不問 / 未就学児は保護者の同乗必須
 自身又は介助者の同乗により乗車できる方に限ります。

運行エリア 銚田市内を4つのエリアに分けて運行 ※詳細は案内記載
 市内を4つのエリアに分けて運行するため、一部利用制限があります。
 ※ 乗降できる区域は市内のみ。市外への運行はできません。

乗降場所 自宅：ご利用者様の自宅に車両が進入できない場合は、自宅近辺で乗降可能な場所での乗降となります。
 市の指定した施設：鉄道駅・バス停、医療機関、郵便局、金融機関、商業施設、公共施設など



運行日・時間

運行日	月曜～金曜	出発時刻	1便	2便	3便	4便	5便	6便
運行日	月曜～金曜	時刻	8:00	9:30	11:00	13:00	14:30	16:00
運休日	土日・祝日 年末年始	予約	前日まで	9:00まで	10:30まで	12:30まで	14:00まで	15:30まで

月曜から金曜まで、1日6便運行します。

※ 乗合いとなるため、予約状況によりお迎えに行く時刻が前後することがございますので、ご了承ください。

※ 目的地までの到着時間には余裕をもってご予約ください。

※ 便の指定はできませんが、乗車時刻や目的地への到着時刻の指定はできません。
 (ただし、鉄道・バスに乗り継ぐ場合のみ、発時刻に合わせて運行します。)

※ スムーズな運行を行うため、予約時刻の前に乗車場所でのお待ちをお願いいたします。

運賃

1乗車(片道) **500円** / 人

未就学児、小学生、障害者・要介護者、介助者… **300円**
 3歳未満 …………… **無料**

降車時に現金でお支払いください。

※ 約額のいらないようご協力をお願いします。交通系ICカード、他交通機関の乗車券等はご利用できません。

●ほこまる号の利用方法

ご利用の方法

はじめに利用登録をお願いします

「利用者登録申請書」に必要事項を記入してお申し込みください。用紙は下記窓口で配布、および鉾田市ホームページ・ほこまる号公式サイト(<https://www.hokota-demand.com/>)に掲載しております。

申請書の郵送：〒311-1516 鉾田市新鉾田2-12-6 マユターサセオ1F ほこまる号予約センター宛
E-Mail: info@hokota-demand.com
配布窓口 鉾田市役所2階まちづくり推進課 / 鉾田保健センター内介護保険課 / 旭総合支所 / 大洋総合支所

1 予約センターに電話してご予約

オペレーターに下記の内容を伝えてください。

①お名前
②電話番号
③利用したい日と時間

④乗車場所(どこから)
⑤目的地(どこまで)
⑥シルバーカー利用の有無など

※病室に陣着のある場合などで電話での受け答えができないときは、FAXでの予約が可能ですので事前にご相談ください。

2 タクシーに乗車

乗り合わせる人をタクシーが順番にお迎えに行きますので、予約時間に乗車場所でお待ちください。

3 目的地へ

タクシーが順番に乗り合いの人をそれぞれの目的地までお送りします。

予約先

**ほこまる号
予約センター**

0291-36-6777

FAX 0291-36-6229

受付：月曜～金曜 【営業時間】7:30～17:00 【予約時間】8:00～16:30（土日・祝日、年末年始除く）

利用予定日の5営業日前から、利用希望時刻の30分前までに予約してください。

※利用予定日が月曜日の場合は前週の月曜日（5営業日前）から受付 / 8:00の便は前営業日までに予約

変更・キャンセル ▶ 乗車時間の30分前までに予約センターへご連絡ください。

キャンセル待ち ▶ ご希望日時の予約が埋まっていた場合、オペレーターに「キャンセル待ちを希望」とお伝えください。
※空が出た場合にのみ、ご利用希望日の前日までにお電話でご連絡いたします。

ご利用のお願い

- 予約した時間には、指定場所にお越しください。時間厳守でのご利用をお願いします。（予約時間の5分前を目安）
- ご乗車の場所で5分を過ぎても予約者がお見えにならない場合は、他の利用者に影響してしまうため、連絡なしのキャンセルとみなして出発します。
- 指定場所においては、乗合タクシーが分かりやすい場所でお待ちください。（例えば、指定場所がご自宅の場合は、ご自宅の前で）
- 予約状況により、ご希望の日時の予約ができない場合や、大きなお荷物やシルバーカー等をお断りする場合がありますので、ご了承ください。
- 乗車中の喫煙・飲食はご遠慮ください。● 新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、マスク着用にご協力ください。また、車内での不要の会話はお控えください。発熱・せき等、体調のすぐれない場合はご利用をお控えください。● 予約の際、乗合の可否について指定することはできません。「乗合いを嫌がる」「乗合いでなければ利用しない。」等の条件は付けられません。● 車内に持ち込みができるベビーカー／シルバーカーは折りたたみ式のもので、右記のサイズを目安とします。大きな荷物などがある場合は、予約の際にご相談ください。● 乗降時のお荷物の積み下ろしは、お客様ご自身にてお願いいたします。

● ベビーカー／シルバーカー共通
持込可能サイズ(折りたたみ時)

- 高さ：900mm
- 幅：540mm
- 奥行：400mm まで

利用をお断りする方

- 利用登録されていない方
- 未就学児のお子さんのみの利用
- 車両を待たせての用足し
- 一人で乗車できない方(介助者が同乗すれば利用可)
- ペットを連れての利用
- 飲酒されている方

お問合せ先

ほこまる号予約センター：0291-36-6777 鉾田市政策企画部まちづくり推進課：0291-36-7154

ほこまる号に関する情報は公式サイトをご覧ください。 <https://www.hokota-demand.com/> ▶▶▶

II 地域公共交通の現状について

●ほこまる号のエリアと乗降場所

本市は市域が広く、限られた車両数で運行便数を確保するため、市内を4つのエリアに分けて乗降場所を設置し、運行しています。



(4) 市外限定デジタルタクシー利用助成事業の内容

●市外限定デジタルタクシー利用助成事業の内容

市外限定デジタルタクシー利用助成事業は、事前に利用者証の交付を受け、市が登録したタクシー会社を利用して市外医療機関への通院時に、運賃を市が助成する制度です。

市外医療機関を利用している方へ



市外限定 デジタルタクシーとは？

鉾田市市外限定デジタルタクシー
利用助成事業 ご利用案内

- ▶ 市外医療機関への通院時に市に登録されたタクシー会社をご利用いただくことで、**運賃を助成する制度**です。
- ▶ 運転手が車載タブレットを使い、タクシー車内で助成額を算出します。
- ▶ **利用者証と本人確認書類を提示すれば、助成を受けることができます。**
利用者がスマートフォン、タブレット等の電子機器を操作する必要はありません。
- ▶ 利用するには、**事前に利用者証の交付を受ける必要があります。**




タクシー乗降時の流れ

利用者証と本人確認書類を
提示してもらうことだけ！

乗車時

事前申請して交付される**利用者証と本人確認書類**を乗務員に提示して、二次元バーコードを車載タブレットで読み取り、発車します。

降車時

乗務員が料金メーターを車載タブレットで読み取り、利用者はタブレットに表示された料金（助成後の金額）を支払います。

対 象
鉾田市内に居住する方で、利用者証の交付を受けた方
年齢不問です

助成額
1回の利用につき運賃の2分の1以内
※年間助成限度額 25,000円・限度額は毎年4月1日に自動更新されます。

利用できる日時
平日 8:00～16:00
※土曜・日曜・祝日、年末年始（12月29日～1月3日）はご利用いただけません。

利用できる行先
鉾田市内から市外医療機関
※歯科診療所を除きます。 または市外医療機関から鉾田市内

鉾田市
市外限定
デジタルタクシー
ご利用の流れ

「利用者証」の登録・申請の仕方

はじめに利用登録をお願いします。登録は無料です!

鉾田市市外限定デジタルタクシー利用助成事業利用者証 交付申請書に必要事項を記入してお申し込みください。

●利用登録完了後、1週間程度で「利用者証」を発送→「利用者証」が届き次第、ご予約可能です。

申請に関するお問い合わせ及び提出先

お問い合わせ先 ▶ 鉾田市まちづくり推進課 TEL.0291-36-7154

窓口で申請 ▶ 鉾田市役所2階まちづくり推進課/
鉾田保健センター内介護保険課/旭総合支所/
大洋総合支所 までお越しください

郵送で申請 ▶ 〒311-1592 鉾田市鉾田1444番地1
鉾田市役所 まちづくり推進課宛
申請書は市ホームページからダウンロードできます。

WEBで申請 ▶ いばらき電子申請・届出サービス
https://apply.e-tumo.jp/city-hokota-ibaraku-u/offer/offerList_detail?tempSeq=56817




WEBで申請こちら▲
[https://apply.e-tumo.jp/city-hokota-ibaraku-u/offer/offerList_detail?tempSeq=56817](#)

「利用者証」の使い方

電話
予約

デジタルタクシーが利用できる
タクシー会社へ電話予約
〈利用可能時間〉平日8:00~16:00
(土日・祝日、年末年始12月29日~1月3日除く)

タクシー
に乗車

タクシーが到着したら、運転手に「利用者証」と本人確認書類(健康保険証等)を提示してください。運転手が「利用者証」の二次元バーコードを車載タブレットで読み取り、運行を開始します。

支払い

目的地に到着したら、料金(助成後の金額)を支払います。

乗車時1
料金メーターを車載タブレットで読み取り登録

乗車時2
タブレットに表示された運賃(助成金額を除いた額)を支払

乗車時
利用登録証の二次元バーコードを車載タブレットで読み取り受付登録



【ご利用時の注意】

- ご利用できるのは、鉾田市内から市外医療機関を目的地とする場合、または市外医療機関から鉾田市内を目的地とする場合のみです。
- 本助成事業において、医療機関とは医療法で規定された病院及び診療所をいいます。ただし、歯科診療所を除きます。
- 乗車時に「利用者証」を提示しないと、市外限定デジタルタクシーを利用することはできません。
- 利用者証を紛失してしまった場合は、速やかに鉾田市まちづくり推進課までご連絡ください。

〈問い合わせ先〉  **鉾田市まちづくり推進課**

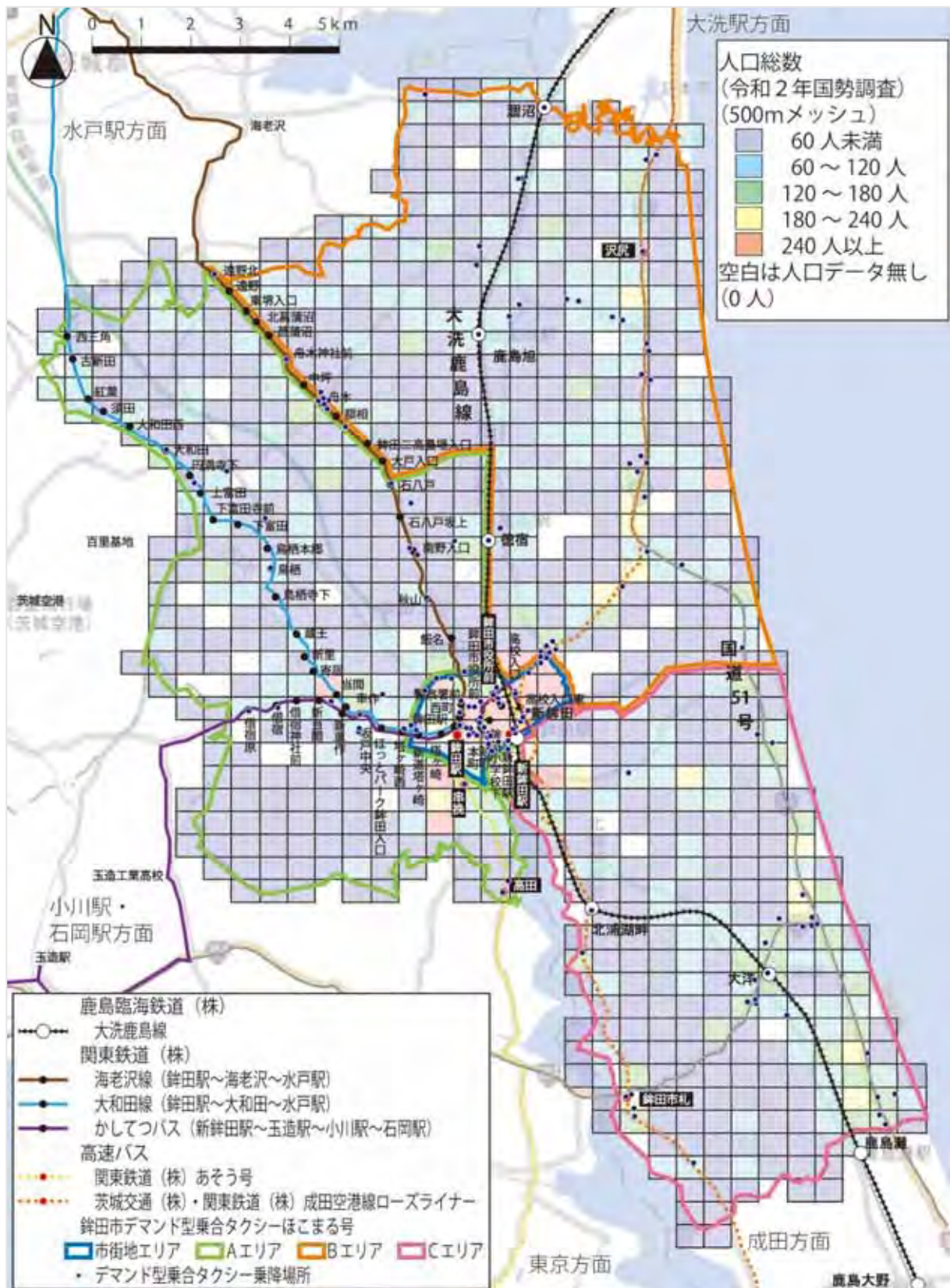
〒311-1592 茨城県鉾田市鉾田1444番地1 TEL.0291-36-7154

14

(5) 人口分布と公共交通網の関係

●総人口と公共交通網

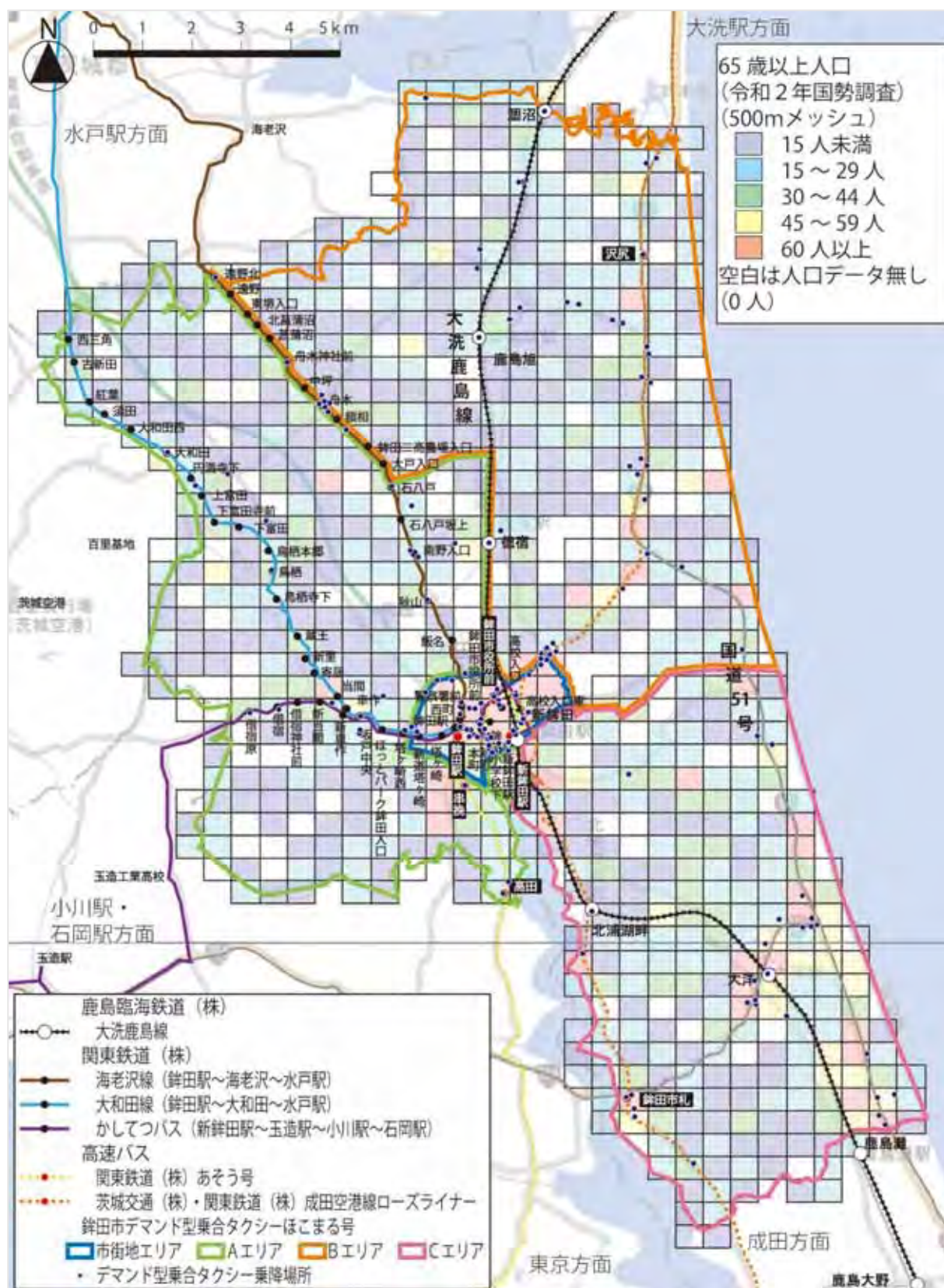
新鉾田駅周辺の人口が多く、市全体に可住地が広がっています。



II 地域公共交通の現状について

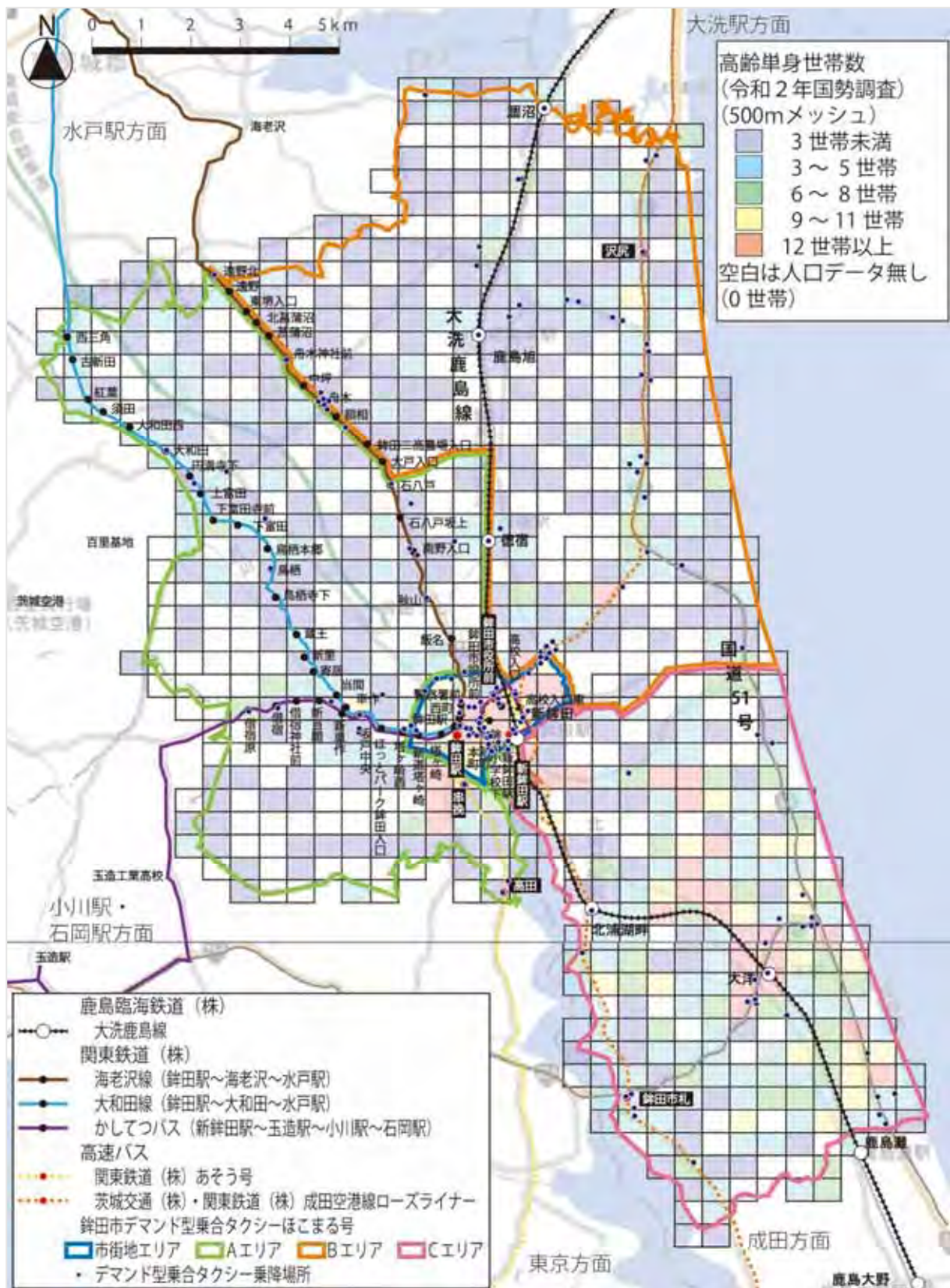
●65 歳以上人口と公共交通網

65 歳以上人口は、新銚田駅周辺や大洋駅周辺で多くなっています。



●高齢単身の一般世帯数と公共交通網

高齢単身の一般世帯は、新銚田駅周辺と大洋地区で多くなっています。



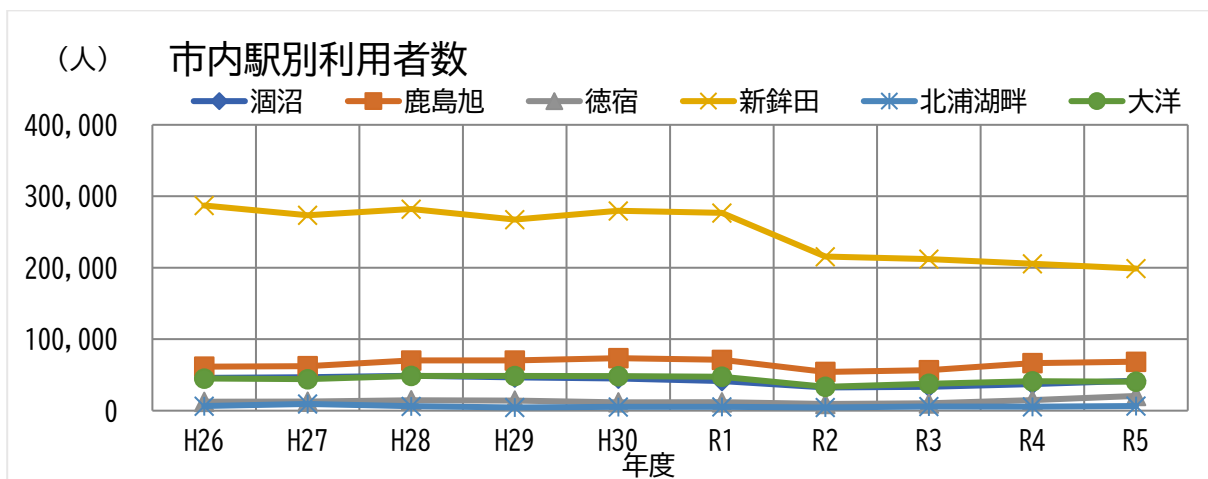
II 地域公共交通の現状について

(6) 大洗鹿島線の利用状況

●大洗鹿島線の利用者数

令和5年度の鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の市内駅の1日平均利用者数は1,032人/日です。新鉾田駅の利用者が最も多く、市内駅利用者の53%が新鉾田駅を利用しています。

市内駅合計利用者数は、コロナ禍の影響により令和2年度に減少し、令和3年度以降微増傾向ですが、新鉾田駅と大洋駅で減少が続いており、令和元年度以前の水準には戻っていません。

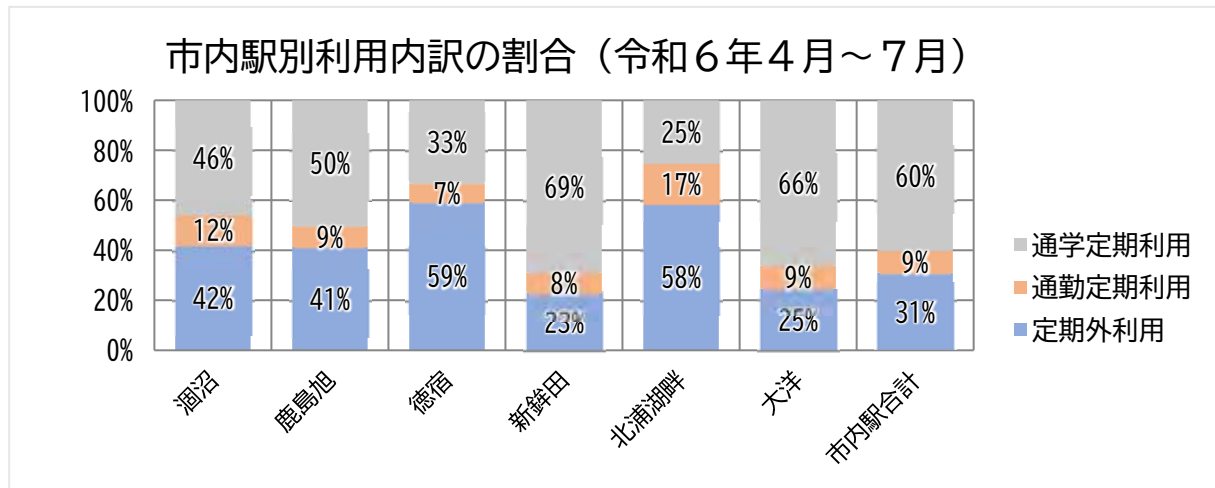


		酒沼	鹿島旭	徳宿	新鉾田	北浦湖畔	大洋	市内駅合計
H26年度	利用者数	45,933	61,554	12,454	287,185	6,384	44,967	458,477
	1日平均利用者数	126	169	34	787	17	123	1,256
	市内駅利用者数割合	10%	13%	3%	63%	1%	10%	100%
H27年度	利用者数	46,794	62,299	12,668	273,502	9,511	44,047	448,821
	1日平均利用者数	128	171	35	749	26	121	1,230
	市内駅利用者数割合	10%	14%	3%	61%	2%	10%	100%
H28年度	利用者数	48,887	70,181	14,566	282,092	6,209	48,646	470,581
	1日平均利用者数	134	192	40	771	17	133	1,286
	市内駅利用者数割合	10%	15%	3%	60%	1%	10%	100%
H29年度	利用者数	46,436	70,172	14,129	267,378	4,505	48,461	451,081
	1日平均利用者数	127	192	39	733	12	133	1,236
	市内駅利用者数割合	10%	16%	3%	59%	1%	11%	100%
H30年度	利用者数	44,917	73,581	11,640	279,644	5,240	48,278	463,300
	1日平均利用者数	123	202	32	766	14	132	1,269
	市内駅利用者数割合	10%	16%	3%	60%	1%	10%	100%
R1年度	利用者数	41,499	71,089	11,715	276,688	5,409	47,447	453,847
	1日平均利用者数	114	195	32	758	15	130	1,243
	市内駅利用者数割合	9%	16%	3%	61%	1%	10%	100%
R2年度	利用者数	32,522	54,355	9,558	215,617	4,516	33,460	350,028
	1日平均利用者数	89	149	26	589	12	91	956
	市内駅利用者数割合	9%	16%	3%	62%	1%	10%	100%
R3年度	R1年度比	78%	76%	82%	78%	83%	71%	77%
	利用者数	33,400	56,638	10,158	212,115	5,841	37,642	355,794
	1日平均利用者数	92	155	28	581	16	103	975
R4年度	市内駅利用者数割合	9%	16%	3%	60%	2%	11%	100%
	R1年度比	80%	80%	87%	77%	108%	79%	78%
	利用者数	37,232	66,564	14,710	205,595	5,544	41,066	370,711
R5年度	1日平均利用者数	102	182	40	563	15	113	1,016
	市内駅利用者数割合	10%	18%	4%	55%	1%	11%	100%
	R1年度比	90%	94%	126%	74%	102%	87%	82%
R5年度	利用者数	41,873	68,378	20,586	198,871	6,505	40,534	376,747
	1日平均利用者数	115	187	56	545	18	111	1,032
	市内駅利用者数割合	11%	18%	5%	53%	2%	11%	100%
R5年度	R1年度比	101%	96%	176%	72%	120%	85%	83%

出典：鹿島臨海鉄道(株)提供データ

●大洗鹿島線の利用者特性

市内駅は通学定期利用者が60%、通勤定期利用者が9%、定期外利用者が31%であり、通学定期利用者が多くなっています。新鉾田駅は通学定期利用者の割合が高く、徳宿駅と北浦湖畔駅は定期外利用者の割合が高くなっています。



市内駅別利用内訳 (令和6年4月～7月)		涸沼	鹿島旭	徳宿	新鉾田	北浦湖畔	大洋	市内駅 合計
定期外 利用	1日平均利用者数	59	87	32	136	7	29	350
	駅別利用内訳の割合	42%	41%	59%	23%	58%	25%	31%
通勤定期 利用	1日平均利用者数	17	18	4	48	2	11	100
	駅別利用内訳の割合	12%	9%	7%	8%	17%	9%	9%
通学定期 利用	1日平均利用者数	64	106	18	410	3	78	679
	駅別利用内訳の割合	46%	50%	33%	69%	25%	66%	60%
合計	1日平均利用者数	140	211	54	594	12	118	1,129
	駅別利用内訳の割合	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

出典：鹿島臨海鉄道(株)提供データ

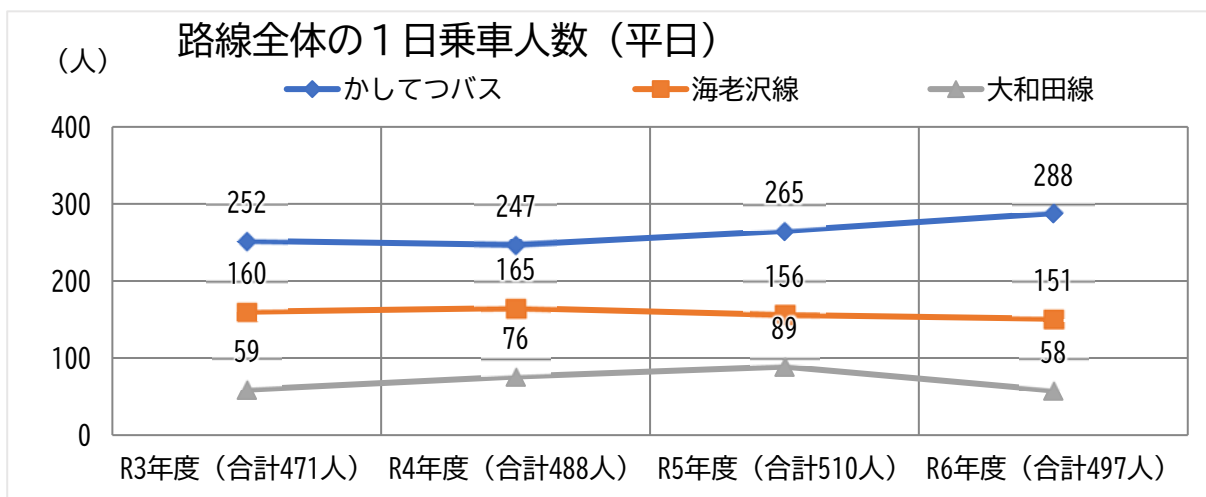
II 地域公共交通の現状について

(7) 路線バスの利用状況

●市内を通る路線バスの乗車人数

本市にはかしてつバス（新鉾田駅～鉾田駅～玉造駅～小川駅～石岡駅）、海老沢線（鉾田駅～海老沢～奥ノ谷～水戸駅）、大和田線（鉾田駅～大和田～奥ノ谷～水戸駅）の3路線が運行しています。

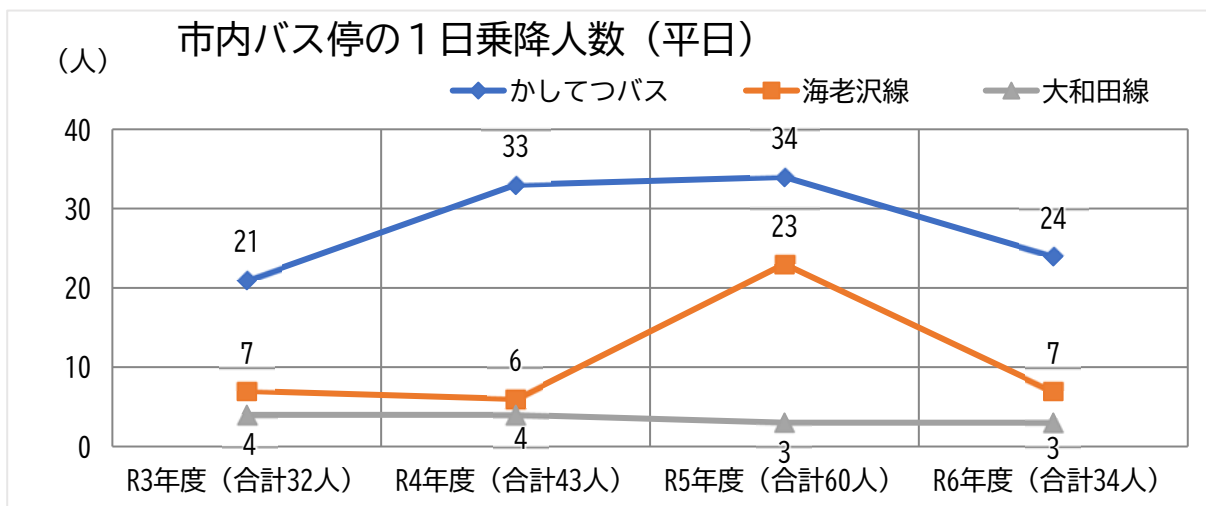
令和6年度の3路線の1日乗車人数は合計 497 人/日で、内訳はかしてつバスが 288 人/日、海老沢線が 151 人/日、大和田線が 58 人/日です。



出典：関東鉄道(株)提供データ（毎年1回実施の全路線の乗降調査に基づく）

●路線バスの市内バス停乗降人数

令和6年度の市内バス停の乗車人数と降車人数を合わせた1日乗降人数は、34 人/日で、内訳はかしてつバスが 24 人/日、海老沢線が7人/日、大和田線が3人/日です。

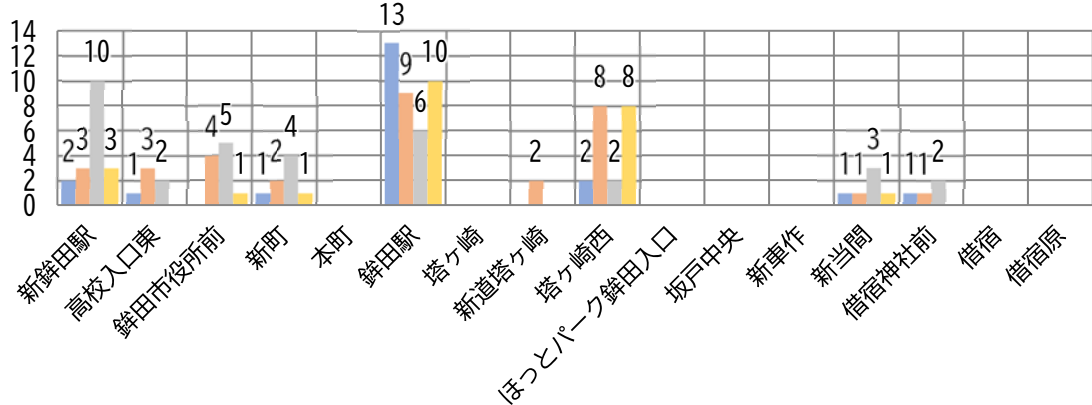


出典：関東鉄道(株)提供データ（毎年1回実施の全路線の乗降調査に基づく）

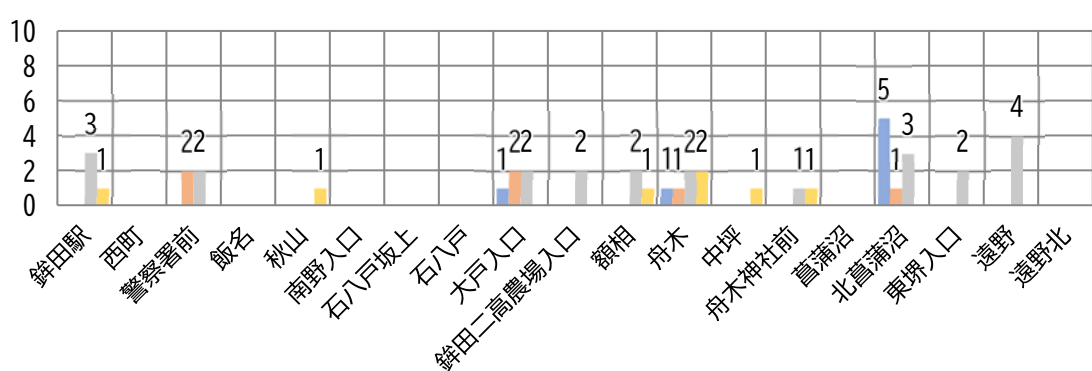
●路線バスの市内バス停別乗降人数

かしてつバスの乗降人数が多いバス停は、鉾田駅、塔ヶ崎西です。海老沢線、大和田線はいずれのバス停の１日乗降人数も５人/日以下で、乗降調査実施日に乗降者がいなかったバス停もありました。

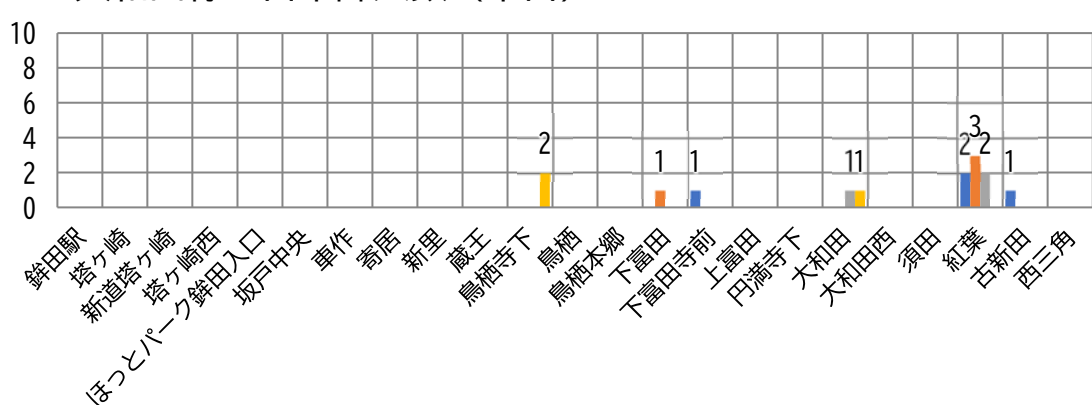
(人) かしてつバス１日乗降人数（平日） ■ R3年度 ■ R4年度 ■ R5年度 ■ R6年度



(人) 海老沢線１日乗降人数（平日） ■ R3年度 ■ R4年度 ■ R5年度 ■ R6年度



(人) 大和田線１日乗降人数（平日） ■ R3年度 ■ R4年度 ■ R5年度 ■ R6年度



出典：関東鉄道(株)提供データ（毎年１回実施の全路線の乗降調査に基づく）

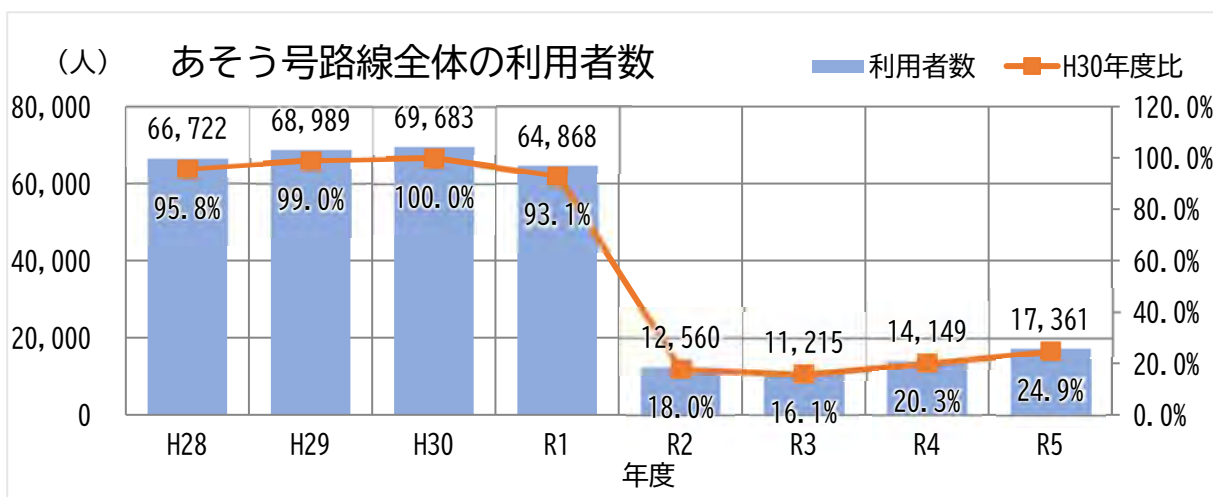
II 地域公共交通の現状について

(8) 高速バスの利用状況

●高速バスあそう号の利用者数

令和5年度の高速バスあそう号の路線全体の利用者数は17,361人/年です。

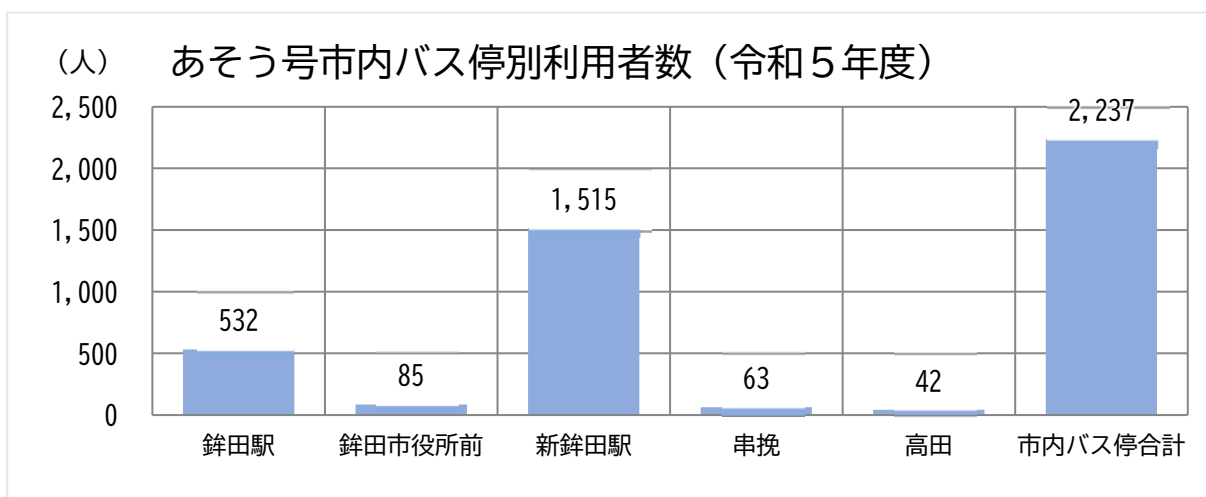
令和2年4月から令和4年5月まで運休や減便を行っており、令和2年4月以前は毎日12便/日で運行していましたが、令和4年5月以降は平日2便/日、土日祝日6便/日で運行しています。令和5年度の利用者数は平成30年度と比較して24.9%です。



出典：関東鉄道(株)提供データ

●高速バスあそう号の市内バス停別利用者数

令和5年度の高速バスあそう号の市内バス停利用者数は2,237人/年です。市内バス停では新鉾田駅の乗車人数が多くなっています。

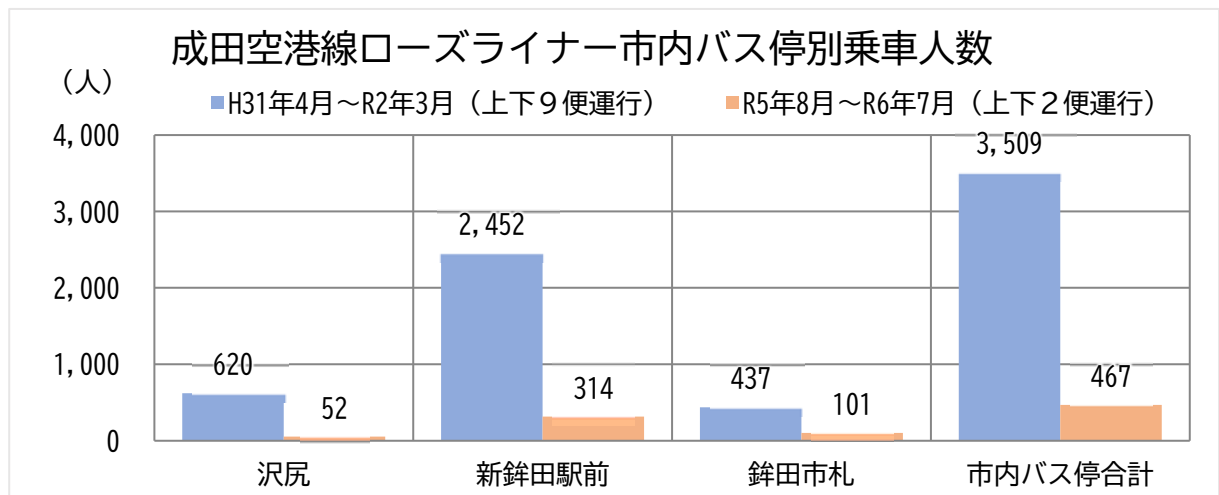


出典：関東鉄道(株)提供データ

●高速バス成田空港線ローズライナーの市内バス停別乗車人数

高速バス成田空港線ローズライナーの市内バス停の乗車人数は、令和５年８月から令和６年７月の１年間で４６７人/年で、市内バス停では新銚田駅前乗車人数が多くなっています。

令和２年４月から令和５年７月まで運休していましたが、運休前は上下９便/日運行しており、平成３１年４月から令和２年３月の１年間の乗車人数は３，５０９人/年です。令和６年１０月から上下６便/日の運行に増えたため乗車人数の増加が期待されます。



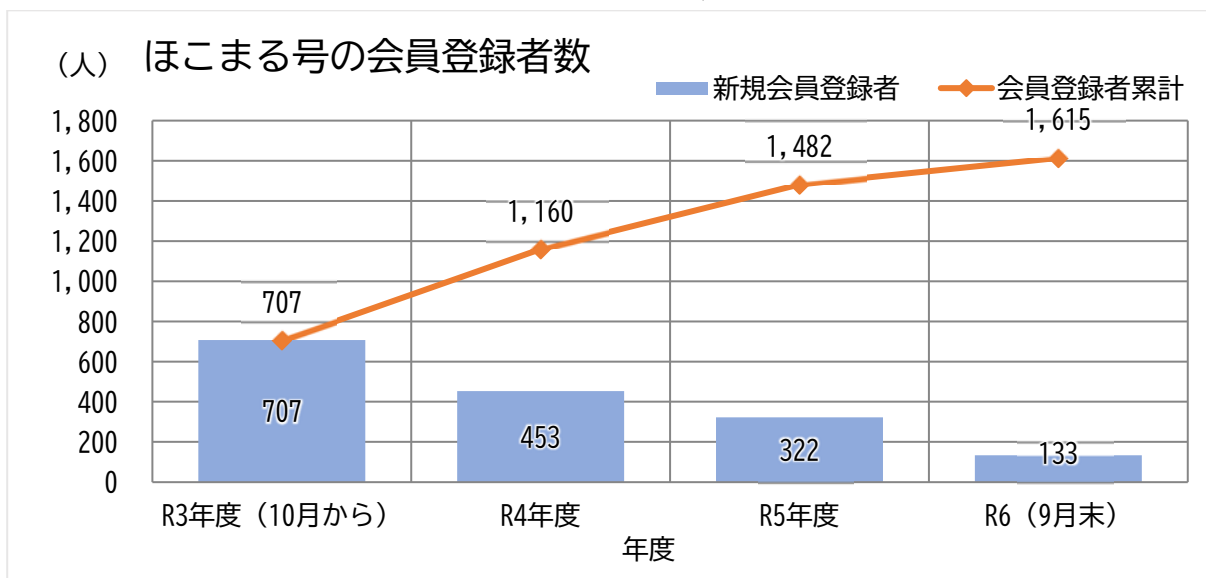
出典：茨城交通(株)提供データ

II 地域公共交通の現状について

(9) 銚田市デマンド型乗合タクシーほこまる号の利用状況

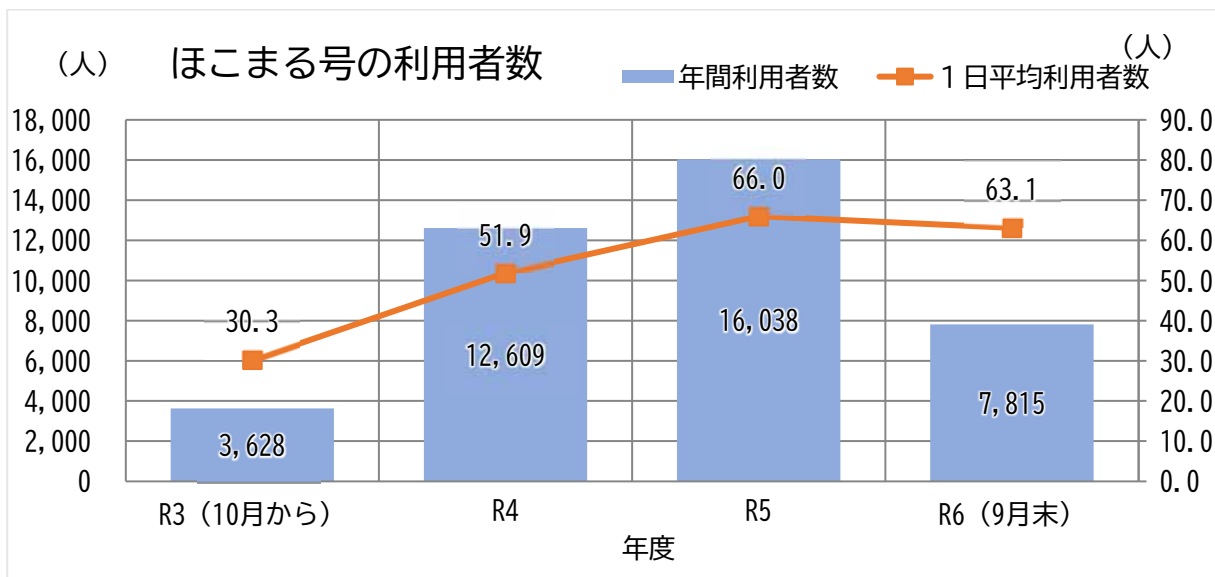
●ほこまる号の会員登録者数

令和6年9月末のほこまる号の会員登録者数は累計1,615人です。



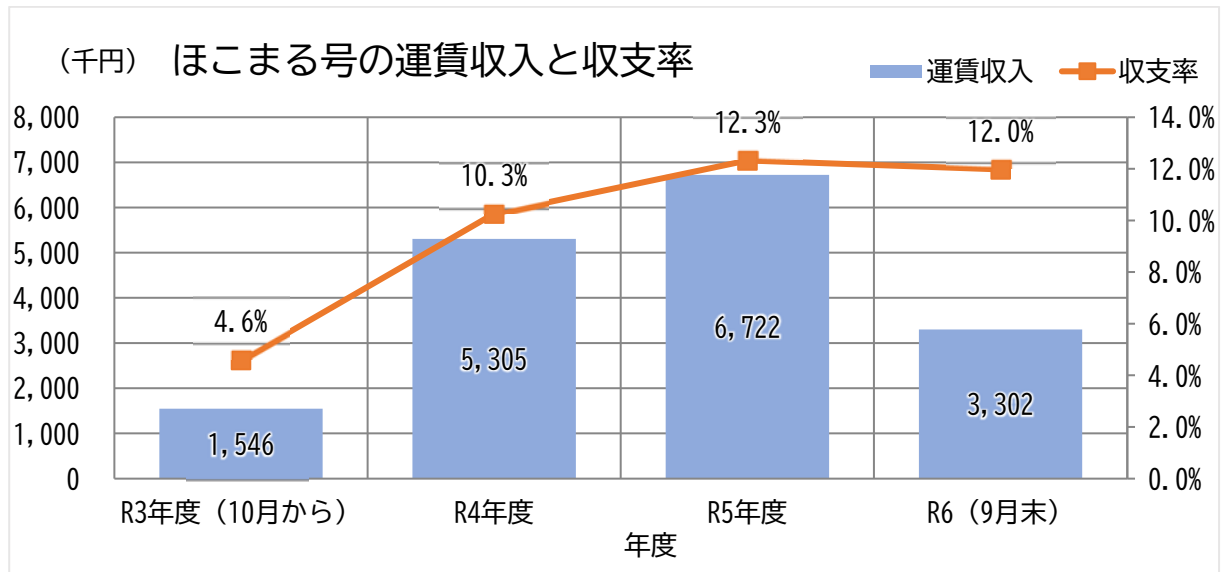
●ほこまる号の利用者数

令和5年度のほこまる号の年間利用者数は16,038人/年、1日平均利用者数は66.0人/日です。
令和3年10月の運行開始以降増加傾向です。



●ほこまる号の運賃収入と収支率

令和5年度のほこまる号の運賃収入は約 672 万円/年、収支率は 12.3%です。運賃収入は増加傾向で、収支率も向上しています。

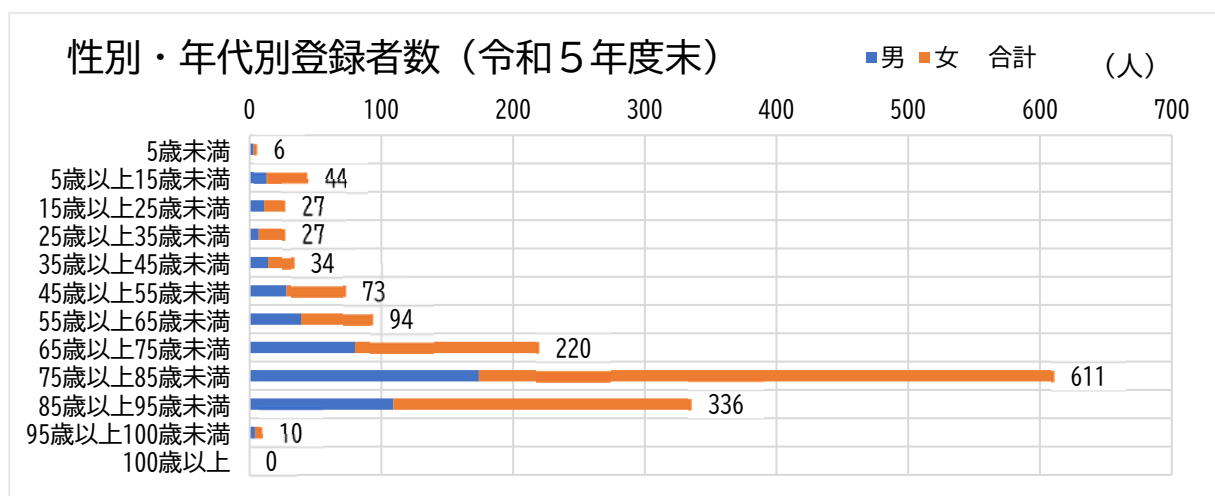


単位：千円	R3 年度 (10 月から)	R4 年度	R5 年度	R6 年度 (9 月末)
運賃収入	1,546	5,305	6,722	3,302
支出額 (運行委託料・予約センター委託料)	33,642	51,684	54,542	27,574
収支率	4.6%	10.3%	12.3%	12.0%

※収入は、運賃収入の他に国庫補助や県費補助も活用している。

●ほこまる号性別年齢別登録者数

ほこまる号の登録者は、65 歳以上が多くなっています。

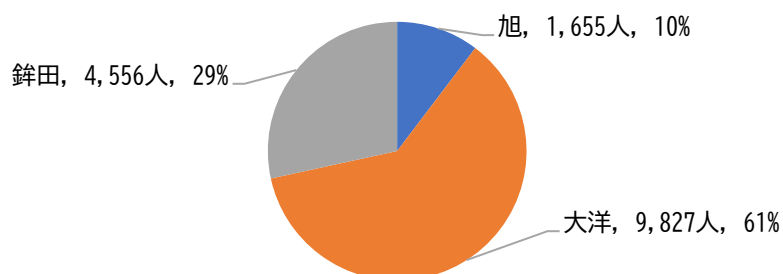


II 地域公共交通の現状について

●ほこまる号の地区別利用者数

ほこまる号は大洋地区の人に多く利用されています。

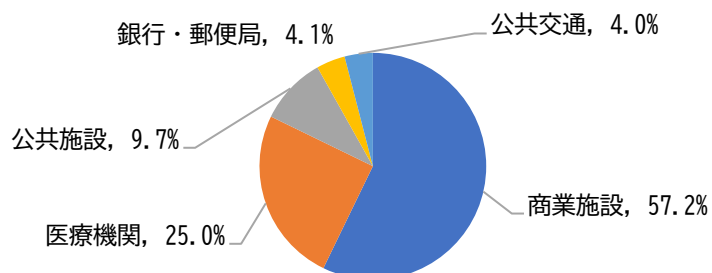
地区別年間利用者数（令和5年度）



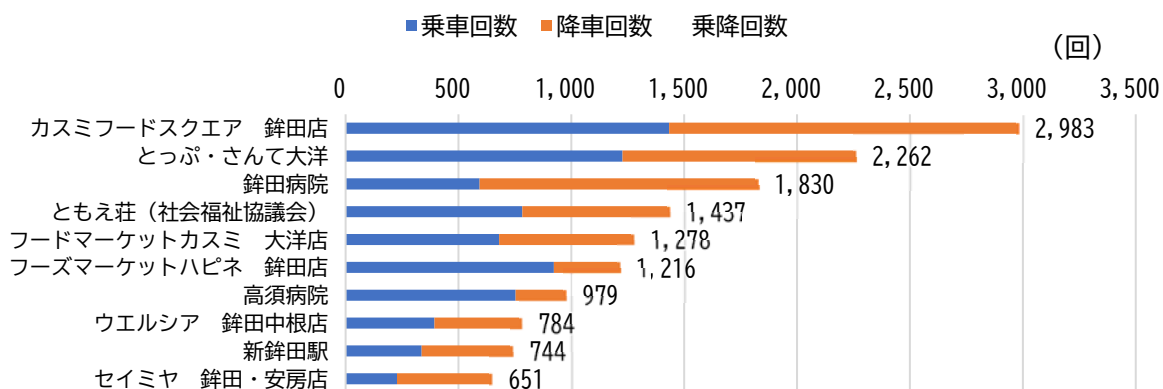
●ほこまる号の乗降場所利用回数

ほこまる号の利用が多い乗降場所は、商業施設や医療機関です。

乗降場所利用率（令和5年度）



指定乗降場所利用回数（令和5年度上位10か所）

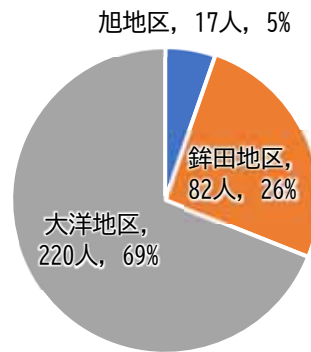


(10) 市外限定デジタルタクシー利用助成事業の利用状況

●市外限定デジタルタクシー利用助成事業の登録者数

令和6年7月から開始した市外限定デジタルタクシー利用助成事業の登録者数は、令和6年9月末で累計319人で、大洋地区の登録者が多くなっています。

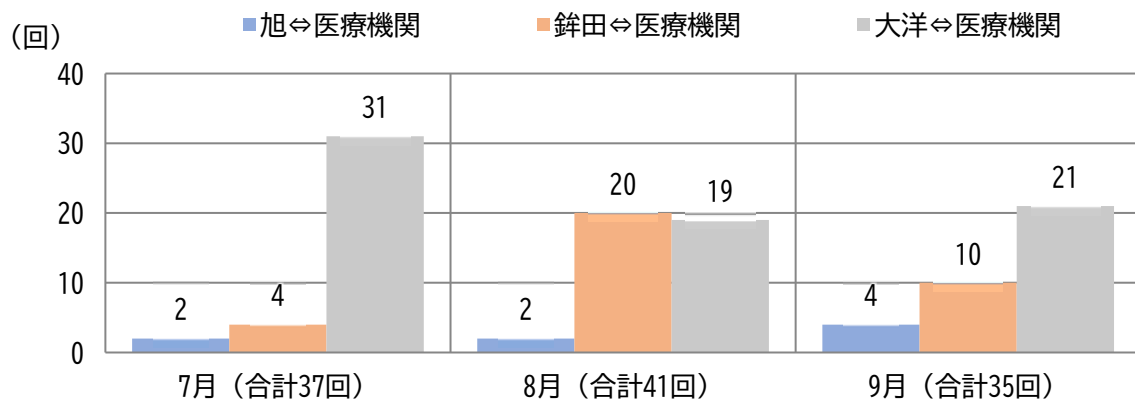
地区別利用者証交付件数（令和6年9月末）



●市外限定デジタルタクシー利用助成事業の月別地区別延べ利用回数

市外限定デジタルタクシー利用助成事業の1ヶ月の利用回数は約40回/月で、各地区で利用されています。

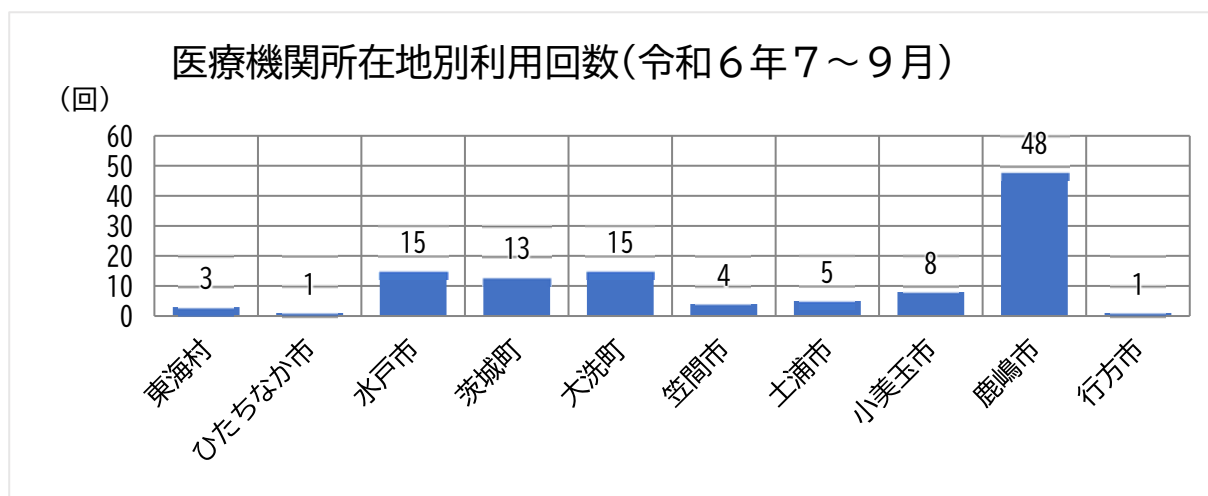
月別地区別延べ利用回数



II 地域公共交通の現状について

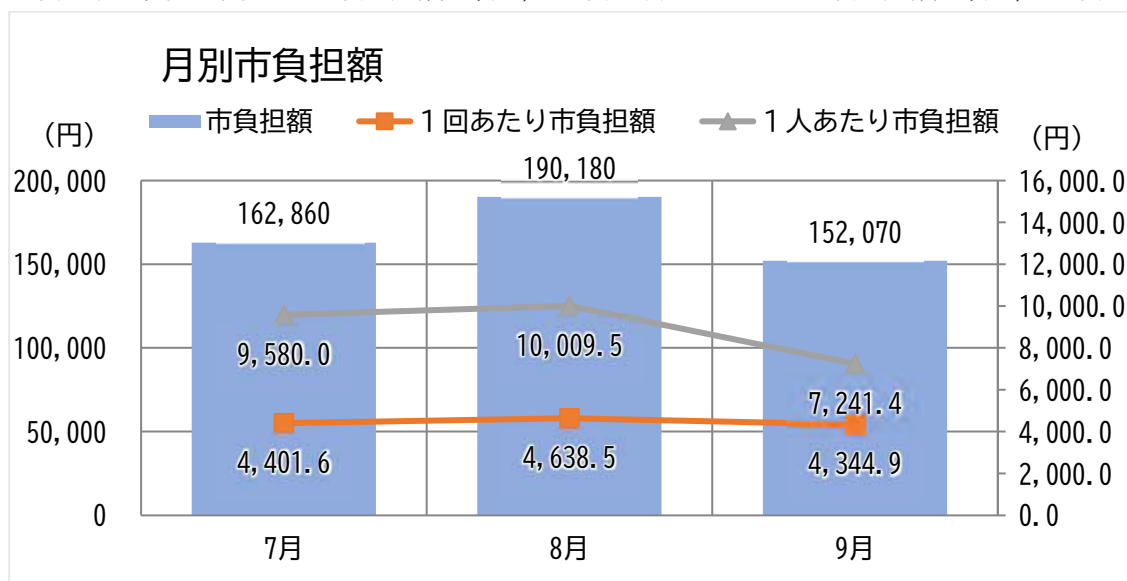
●市外限定デジタルタクシー利用助成事業の医療機関所在地別利用回数

市外限定デジタルタクシー利用助成事業の利用回数は、鹿嶋市の医療機関が多くなっています。



●市外限定デジタルタクシー利用助成事業の市負担額

令和6年7月～9月の市外限定デジタルタクシー利用助成事業の1ヶ月あたり市負担額は約17万円/月です。1回あたり市負担額は約4,500円/月、1人あたり市負担額は約9,000円/月です。



(11) スクールバスの運行状況・利用状況

●小学校のスクールバスの運行状況・利用状況

本市内では、鉾田北小学校、鉾田南小学校、大洋小学校のスクールバスが特定旅客自動車運送事業により運行しており、約 80%の児童が利用しています。

		鉾田北小	鉾田南小	大洋小	全体
R5 (実績)	児童数	403 人	703 人	352 人	1,458 人
	利用者数	303 人	583 人	283 人	1,169 人
	利用率	75.2%	82.9%	80.4%	80.2%
	運行業務委託費	73,929,460 円	131,662,657 円	65,788,360 円	271,380,477 円 ※1
R6 (R6.8 現在)	児童数	389 人	684 人	335 人	1,408 人
	利用者数	290 人	570 人	256 人	1,116 人
	利用率	74.6%	83.3%	76.4%	79.3%
	運行業務委託費	73,929,460 円	118,477,903 円	65,788,360 円	258,195,723 円 ※2
スクールバス運行台数		11 台	19 台	11 台	41 台
ルート数		11 ルート	19 ルート	11 ルート	41 ルート
運行便数		登校時 1 便、下校時 2 便			
運行方法		現在は全事業者が特定旅客自動車運送事業により運行			

※1 鉾田南小、大洋小学校の委託費を基礎に歳入として国庫補助金あり。

※2 大洋小学校の委託費を基礎に歳入として国庫補助金が入る予定。

II 地域公共交通の現状について

●中学校・高校のスクールバスの運行状況

茨城県立鉾田第一高等学校・附属中学校と鉾田第二高等学校の共用スクールバスが、平日便 12 コース、土曜便 2 コース、茨城町、小美玉市、行方市、潮来市、鹿嶋市、神栖市の広範囲で運行しています。原則として登校時 1 便、下校時 2 便、運行しています。

●中学校・高校のスクールバスの利用人数

平日便は生徒の約 20%、土曜便は生徒の約 14%が利用しています。

学校名	生徒数		スクールバス 平日便利用人数	平日便 利用率	スクールバス 土曜便利用人数	土曜便 利用率
鉾田第一高校	695 人	815 人	194 人	23.8%	123 人	15.1%
附属中学校	120 人					
鉾田第二高校	657 人		107 人	16.3%	79 人	12.0%
合計	1,472 人		301 人	20.4%	202 人	13.7%

出典：鉾田第一高等学校・附属中学校、鉾田第二高等学校提供データ

（令和 6 年 6 月実施生徒へのアンケート、学校への聞き取り）

●中学校・高校のスクールバスの利用形態

スクールバスの利用形態は、常時往復利用が 67.9%です。片道のみの利用や、雨天等の限定的利用の生徒もいます。

利用形態	鉾田第一高校・ 附属中学校		鉾田第二高校		合計	
常時往復利用	142 人	73.2%	48 人	55.8%	190 人	67.9%
常時往路のみ利用	9 人	4.6%	6 人	7.0%	15 人	5.4%
常時復路のみ利用	14 人	7.2%	7 人	8.1%	21 人	7.5%
限定的利用(雨天等)	29 人	14.9%	25 人	29.1%	54 人	19.3%
合計	194 人	100.0%	86 人	100.0%	280 人	100.0%

出典：鉾田第一高等学校・附属中学校、鉾田第二高等学校提供データ

（令和 6 年 6 月実施生徒へのアンケート、学校への聞き取り）

(12) 訪問介護移送サービス事業の内容・利用状況

●訪問介護移送サービス事業の内容

社会福祉法人銚田市社会福祉協議会（市社協）が在宅福祉の継続支援を目的として、訪問介護移送サービス事業及び訪問介護法外支援事業を行っています。

訪問介護移送サービス事業	
目的	市社協が行う訪問介護サービスと併せて、公共交通機関を利用することが困難な高齢者及び障害者等の医療機関等への訪問介護、介護移送サービス事業を有償で提供することにより、在宅福祉の継続支援を目的とする。
利用対象者	銚田市に住所を有し、市社協が行う訪問介護サービスを利用している者で、次のいずれかに該当する者。 (1) 介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 7 条第 3 項の「要介護者」 (2) 障害者自立支援法（平成 17 年法律第 123 号）第 22 条第 5 項の「障害福祉サービス受給者」 (3) その他市社協会長が特に必要と認める者
運行範囲	原則として銚田市内
運行日	平日
運行時間	午前 9 時から午後 5 時
利用料金	片道 30 分以内 500 円、以降 30 分毎に 1,000 円

出典：社会福祉法人銚田市社会福祉協議会訪問介護移送サービス事業実施要項（平成 19 年 5 月 1 日）

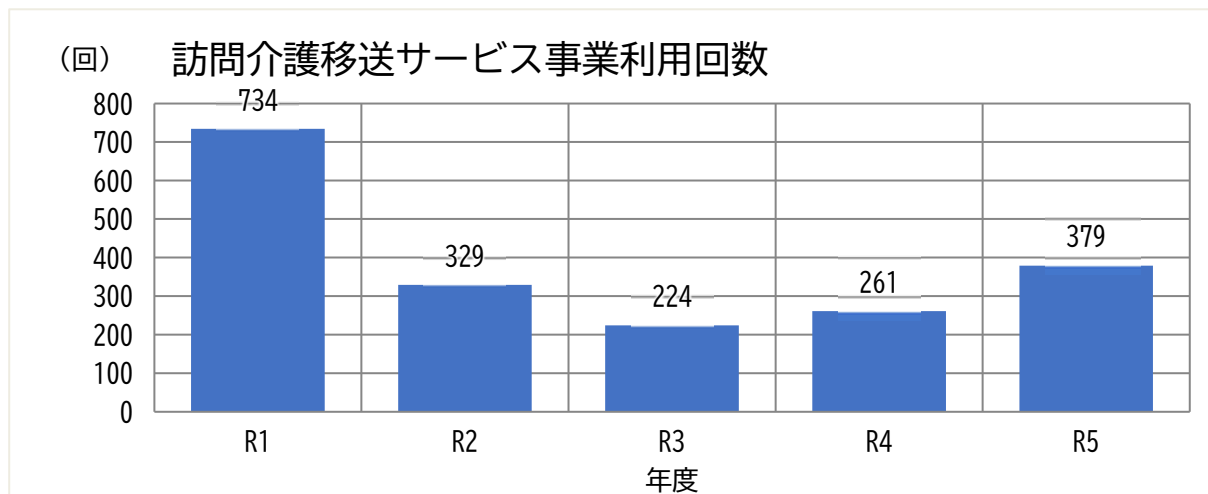
訪問介護法外支援事業	
目的	市社協が行う訪問介護サービスと併せて、介護保険法で認められない、院内介助等の法外支援事業を有償で提供することにより、在宅福祉の継続支援を目的とする。
利用対象者	銚田市に住所を有し、市社協が行う訪問介護サービスを利用している者で、次のいずれかに該当する者。 (1) 介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）第 7 条第 3 項の「要介護者」及び第 4 項の「要支援者」 (2) その他市社協会長が特に必要と認める者
区域	原則として銚田市内
運行日	平日
運行時間	午前 9 時から午後 5 時
利用料金	院内介助 買物介助 30 分毎に 800 円

出典：社会福祉法人銚田市社会福祉協議会訪問介護法外支援事業実施要項（平成 20 年 12 月 1 日）

II 地域公共交通の現状について

●訪問介護移送サービス事業の利用回数

令和5年度の訪問介護移送サービス事業の利用回数は379回で、利用人数は201人であり、1人平均1.9回利用しています。



	利用回数	利用人数	1人平均利用回数
令和5年度	379回	201人	1.9回

出典：銚田市社会福祉協議会提供データ

(13) 施設送迎車両の運行状況・利用状況

●施設送迎車両の運行状況・利用状況

本市内では、一部の医療機関や薬局、宿泊施設が、施設利用者を対象として無料の施設送迎車両を運行しており、高齢者の通院、薬局訪問、施設訪問に利用されています。

施設名	たきもとクリニック	なのはな薬局	なのはな薬局宮下店	さわやか薬局	いこいの村廻沼
所在地	汲上3128	樫山576-143	新鉾田西2丁目6-1	鉾田2475	箕輪3604
車両の種類・台数・乗車可能人数	1台	軽自動車1台・3人まで コンパクトカー1台・4人まで	軽自動車2台・3人まで	1台・2人まで	キャラバン・13人乗り マイクロバス3台・28人乗り セレナ・5人乗り
車いすの乗車	折り畳めば積める	できない	折り畳めば積める	折り畳めば積める	折り畳めば積める
運行日時	月～土曜日 8:30～18:00	月～土曜日	薬局営業時間内 (事前に電話申し込み)	不定期	いつでも(休館日は除く)
利用対象者の条件 (年齢、居住地、人数等)	たきもとクリニック・札クリニック受診者	鉾田市内、当薬局利用者	処方箋が出る(当薬局で調剤)、自分で乗り降りができる	車の運転能力がなく、高齢者で、送迎してもらえ手段や方法がなく、連絡がつく方。(人数を限定して対応)なおかつ当薬局で薬をもらうのが条件	宿泊の方、日帰り宴会利用の方(人数による条件あり)
送迎サービスの1日の利用者数	約7～8人/日	約3人/日	約5人/日	約1～2人/日、不定期	約0～10人/日
送迎サービス利用者の主な年齢層	80歳代	高齢者	80歳代	80歳代	70歳代
主な送迎区間	自宅～クリニック	自宅～クリニック～薬局	薬局から15分以内	自宅～医療機関	水戸方面、当館より30km圏内
送迎サービス利用者の居住地	鉾田市内約90% (クリニック近辺の方)	鉾田市内100% (旭地区)	鉾田市内80% (市内全域)、 鉾田市内20% (行方市)	鉾田市内90%、 鉾田市内10% (行方市)	

出典：市内主要施設への公共交通に関するアンケート（令和6年度実施）

II 地域公共交通の現状について

(14) その他の取組状況

●ほこたレンタサイクル

湊沼駅では湊沼の観光の交通手段として、湊沼観光センターでほこたレンタサイクルの貸し出しを行っています。

受付時間	午前 9 時から午後 3 時（休館日：月曜（月曜が祝日の場合には火曜））
返却時間	午後 4 時まで
利用料金	1 台 200 円（1 日） ※電動アシスト付き自転車は 1 台 1, 000 円（1 日）



●いばらきサイクルサポートステーション

サイクルサポートステーションとは、安全・快適なサイクリングのため駐輪ラックの設置、空気入れや工具の貸出、サイクリスト向け優待サービス等を提供する施設です。

市内に 11 ケ所あります。



出典：茨城県県民生活環境部スポーツ推進課ホームページ

●市内駅のパークアンドライド用駐車場・サイクルアンドライド用自転車駐輪場

パークアンドライドとは最寄りの駅・停留所まで自家用車で行って駐車し、そこから公共交通機関に乗り継ぐ方式です。マイカーを公共交通利用に切り替えることで、渋滞緩和や温暖化防止につながります。

本市では鉄道駅周辺に一時利用が無料の駐車場があり、自家用車から公共交通に乗り換えるパークアンドライドを推奨しています。

駅名	駐車場名	料金	駐車可能台数
涸沼駅	涸沼駅駐車場	無料	31 台
鹿島旭駅	鹿島旭駅駐車場	無料	30 台
徳宿駅	徳宿駅駐車場	無料	6 台
新鉾田駅	鉾田市営新鉾田駅前駐車場	無料 月極：月 3,000 円	71 台
北浦湖畔駅	北浦湖畔駅駐車場	無料	5 台
大洋駅	大洋駅駐車場	無料	15 台
合計			158 台

本市では鉄道駅周辺に無料の自転車駐輪場があり、自転車から公共交通に乗り換えるサイクルアンドライドを推奨しています。

駅名	駐輪場名	料金	収容台数
涸沼駅	涸沼駅駐車場	無料	24 台
鹿島旭駅	鹿島旭駅駐車場	無料	12 台
徳宿駅	徳宿駅駐車場	無料	12 台
新鉾田駅	鉾田市営新鉾田駅前駐車場	無料	72 台
北浦湖畔駅	北浦湖畔駅駐車場	無料	24 台
大洋駅	大洋駅北口駐車場	無料	40 台
	大洋駅南口駐車場	無料	56 台
合計			240 台

【鉾田市営新鉾田駅前駐車場】



Ⅱ－４．移動の状況

（１）他市町村との移動状況

●就業者・通学者の移動状況

本市から水戸市、鹿嶋市、行方市、小美玉市への就業者・通学者の移動が多い状況です。

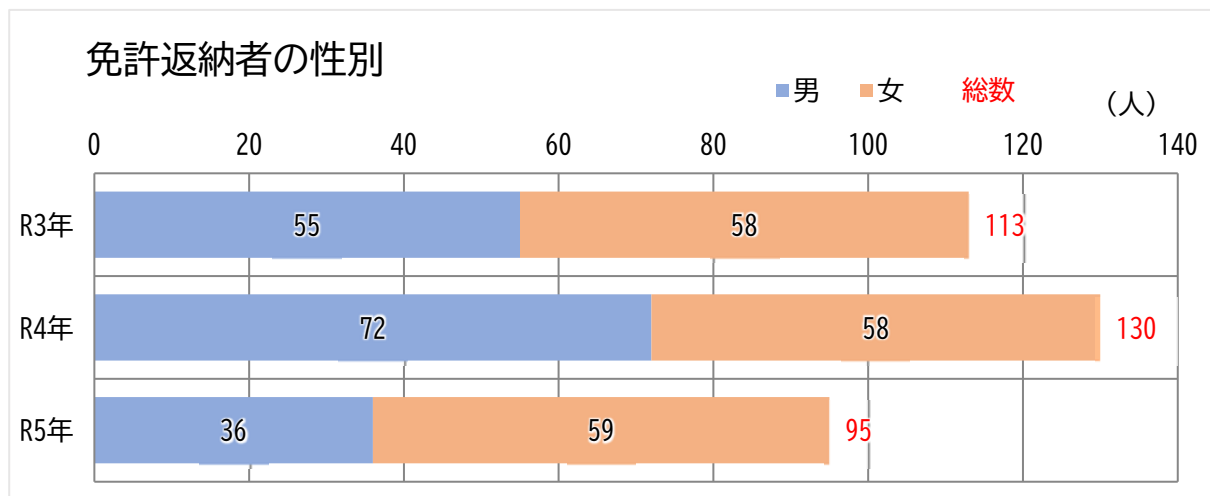
また、鹿嶋市、行方市、水戸市から本市への就業者・通学者の移動が多い状況です。



(2) 免許返納者の特性

●免許返納者数の推移

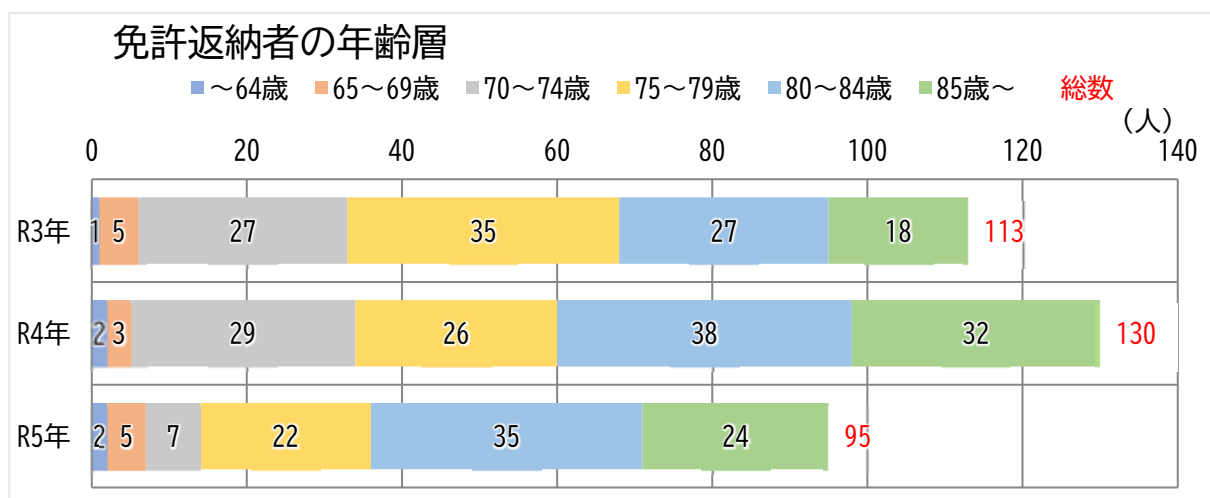
本市の令和5年の免許返納者数は95人です。



出典：銚田警察署提供データ

●免許返納者の年齢層

免許返納者の年齢は75歳以上が多くなっています。



出典：銚田警察署提供データ

II 地域公共交通の現状について

II—5. 市民のニーズ

(1) 市民アンケート

市民の日常の移動特性や公共交通に関する意向を把握するため、市民アンケートを行いました。

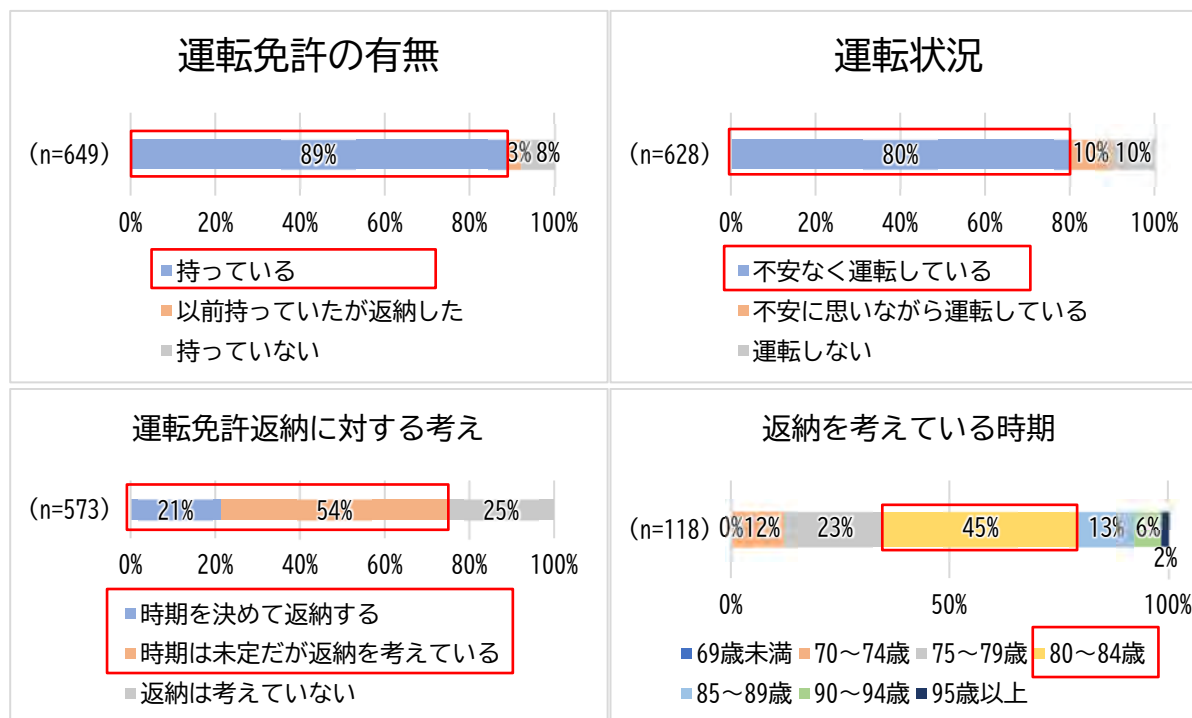
●実施概要

目的	日常の移動特性（行先、時間帯、交通モードなど）や公共交通に関する意向の把握
対象者	銚田市住民基本台帳より無作為抽出した高校生以上の市民 2,000 人
配布回収方法	郵送配布、郵送回収またはインターネット回答。
実施時期	令和6年7月12日（金）発送、7月31日（水）回答締切
回収数	2,000 票配布、659 票回収（うち郵送回収 549 票、WEB 回答 110 票）
回収率	33.0%

●主な結果

①運転免許の状況

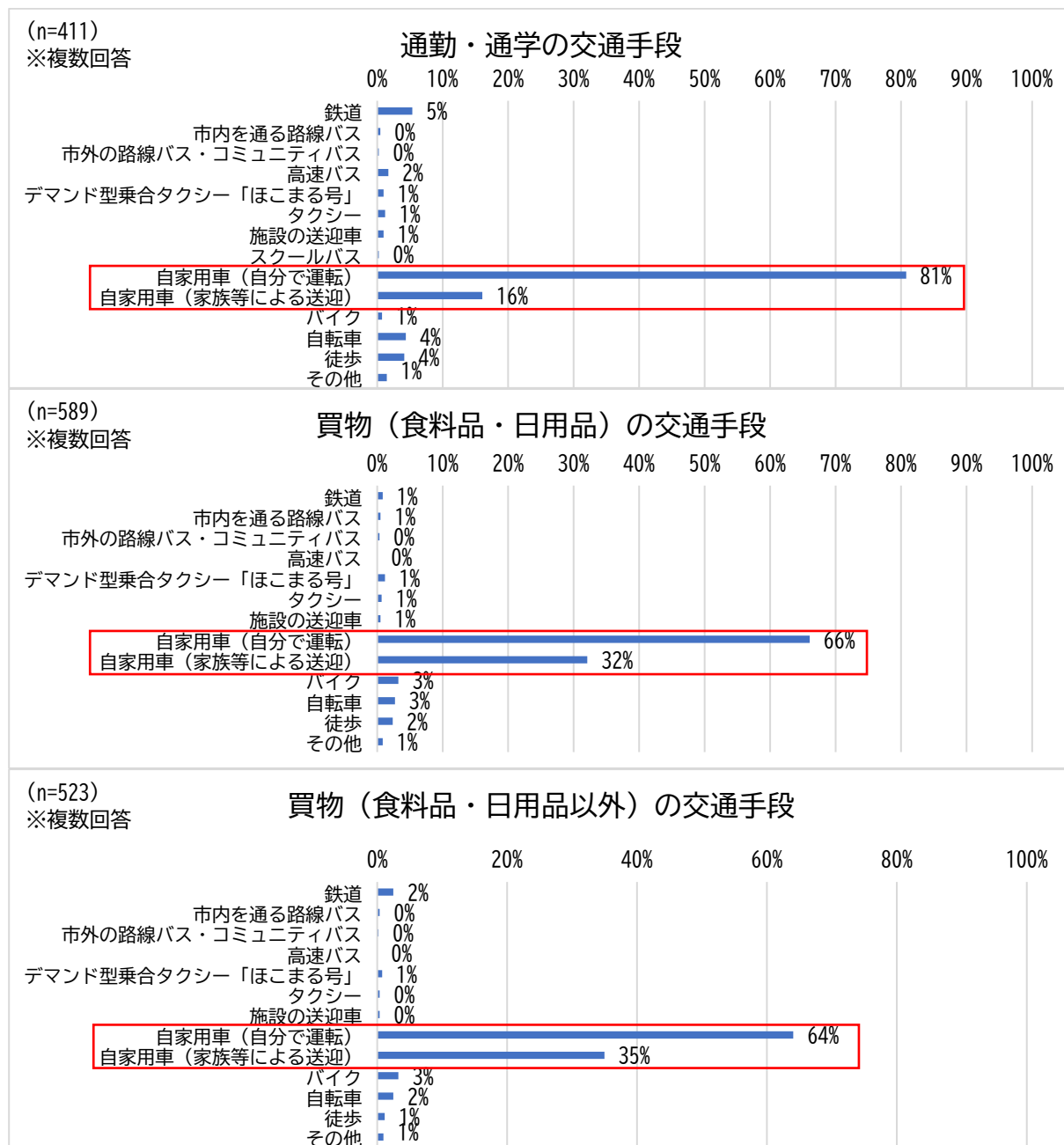
回答者の 89%が運転免許を持っており、80%が不安なく運転している状況です。一方で、75%は運転免許の返納を考えており、返納する時期については 80～84 歳が最も多くなっています。



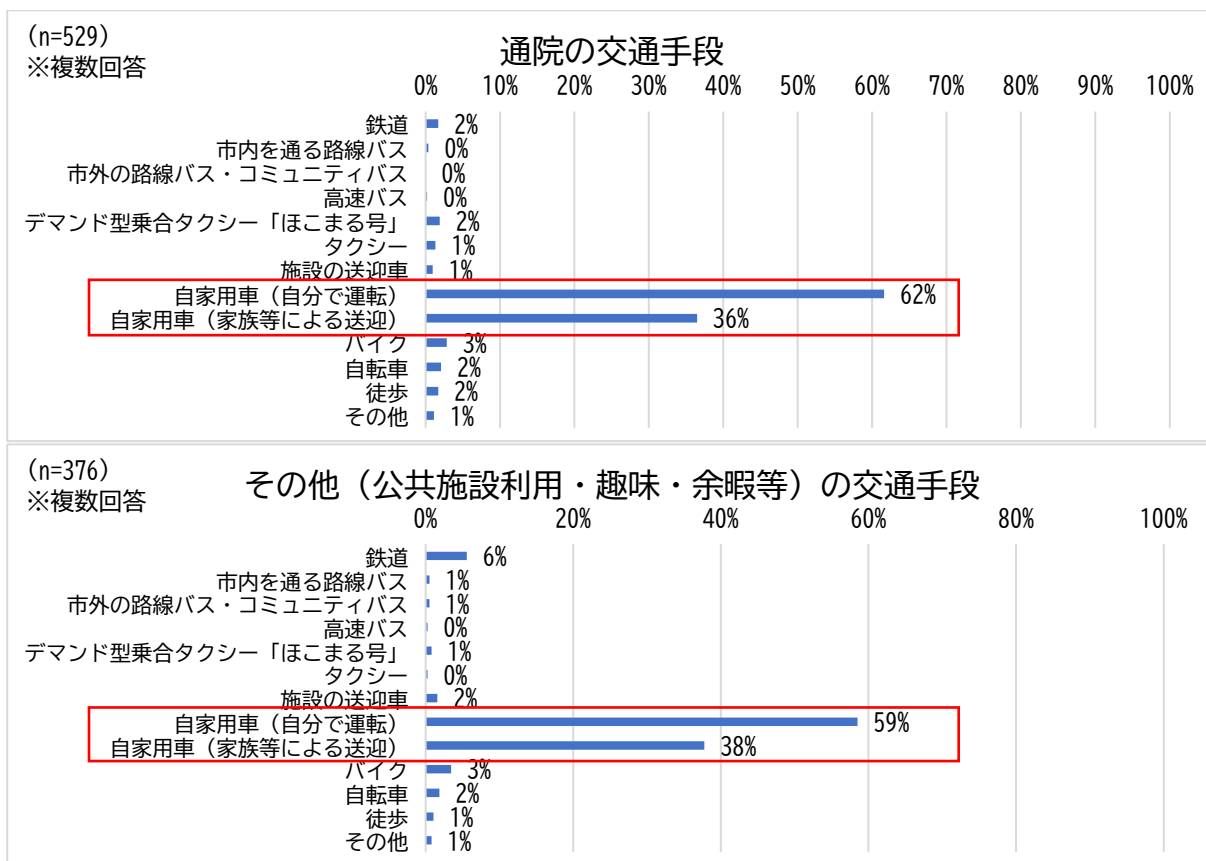
②日常的な外出の状況

外出先は、市内が最も多く、次いで水戸市が多く挙がりました。

外出時の交通手段は、通勤・通学、買物、通院、その他いずれの目的においても、自分で運転する自家用車が最も多く、次いで家族等による送迎が多い状況です。

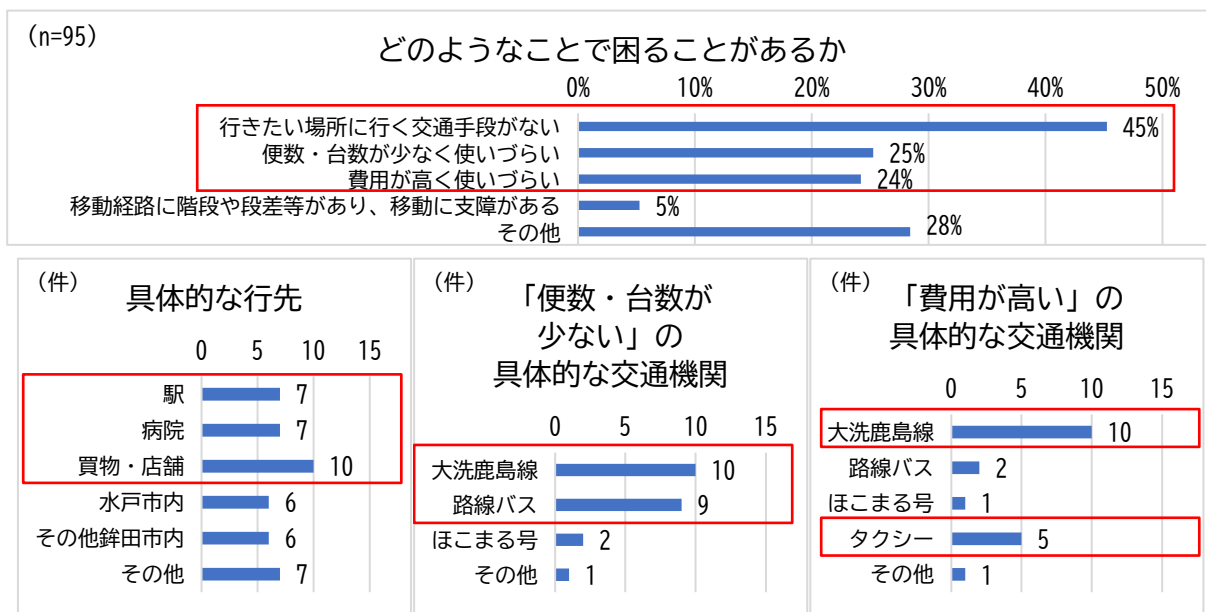


II 地域公共交通の現状について



③日常的な外出で困ること

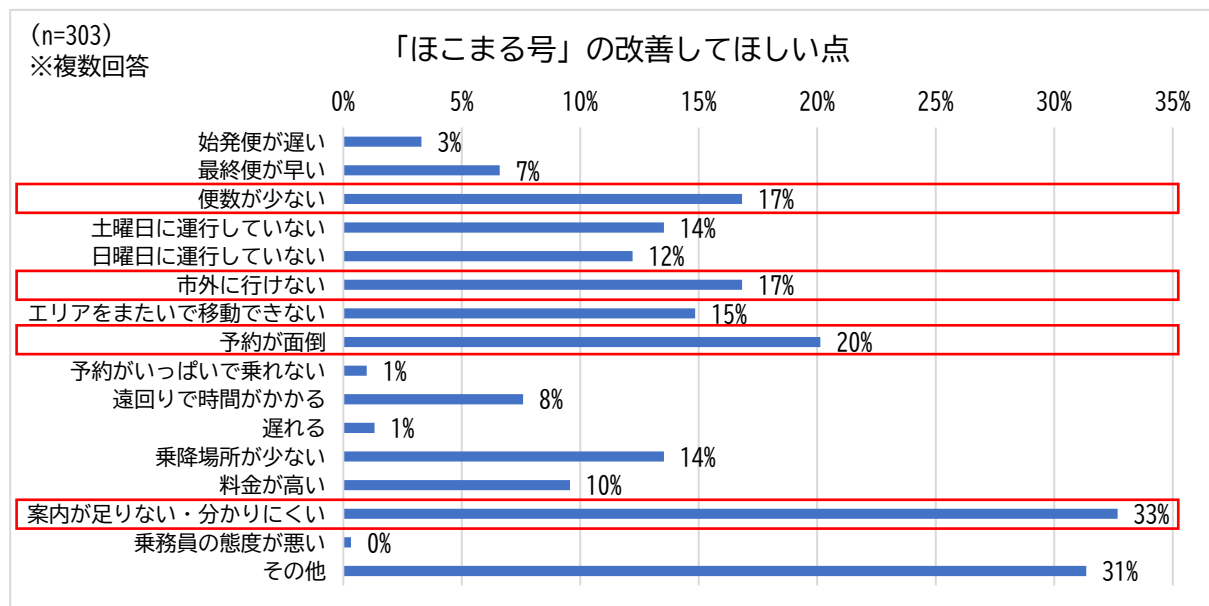
日常的な外出時に交通手段がなくて困ることがあるという回答が19%ありました。具体的に困る内容としては、「行きたい場所に行く交通手段がない」が45%と最も多く、その「行きたい場所」としては買物先、駅、病院が挙げられました。また、「便数・台数が少なく使いづらい」交通手段には大洗鹿島線や路線バス、「費用が高く使いづらい」交通手段には大洗鹿島線やタクシーが挙げられました。



④「ほこまる号」の改善点

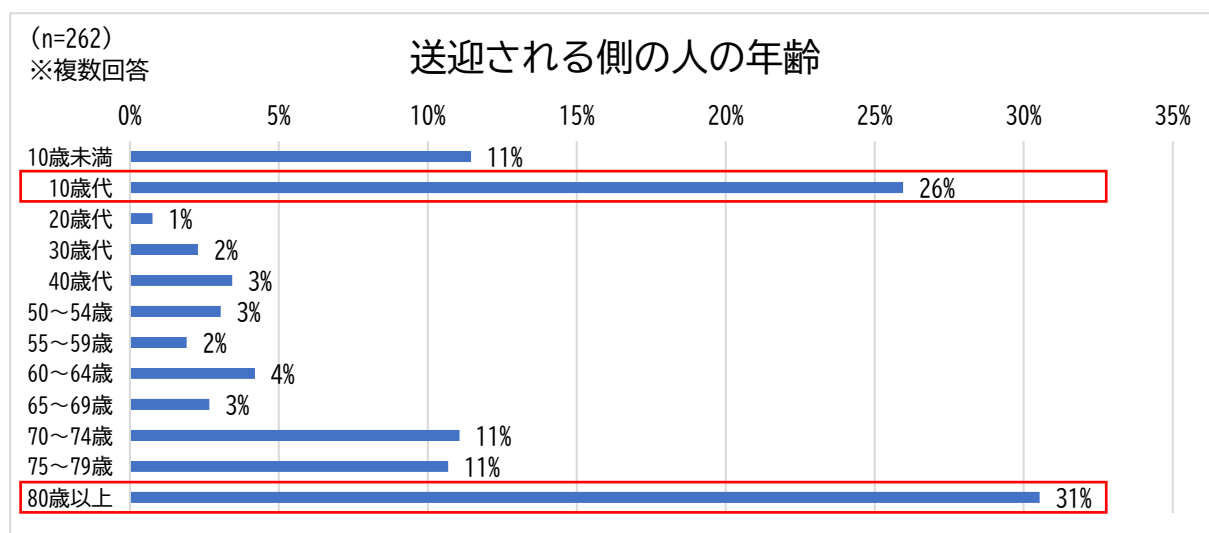
「ほこまる号」の改善してほしい点は、「案内が足りない・分かりにくい」が33%と最も多く、次いで「予約が面倒」「便数が少ない」「市外に行けない」が多く挙がりました。

もし「ほこまる号」で市外に行けるようになった場合に行きたい場所として、市町村別では水戸市、鹿嶋市、大洗町の順に多く挙がり、施設としては商業施設（イオン等）や病院が多く挙がりました。



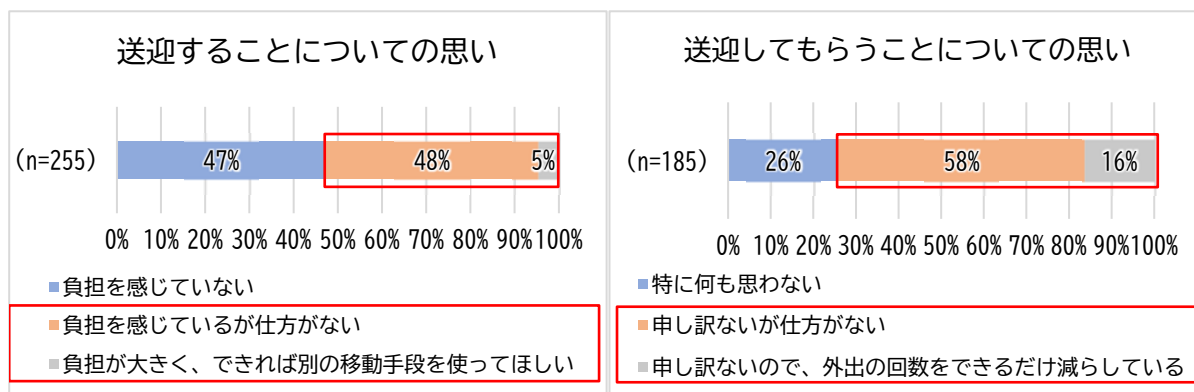
⑤送迎の状況

送迎される側の人には80歳以上が31%、10歳代が26%と、高齢者や若年層が多くなっています。



II 地域公共交通の現状について

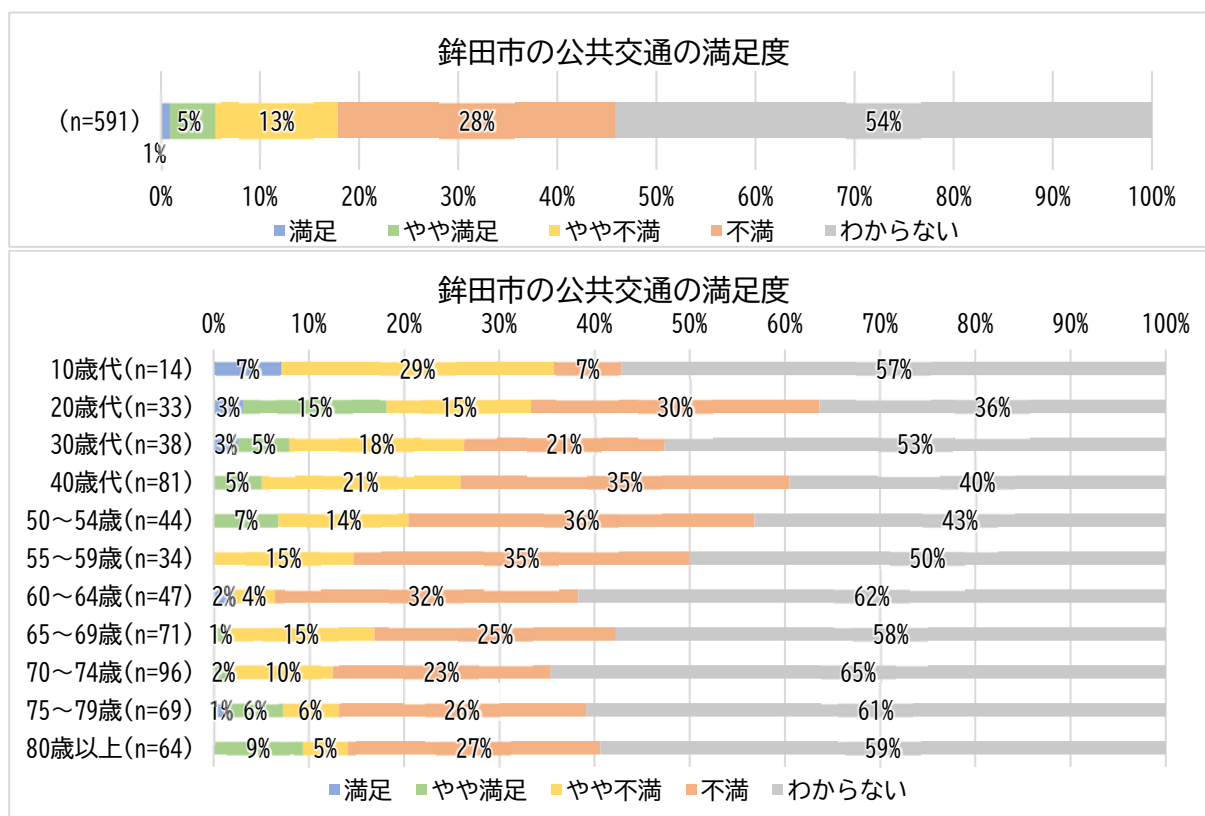
送迎する側は53%が負担を感じており、5%は別の移動手段を使ってほしいと回答しています。一方で、送迎される側も74%が申し訳ないと思っており、16%は外出の回数をできるだけ減らしていると回答しています。



⑥ 鉾田市の公共交通の満足度

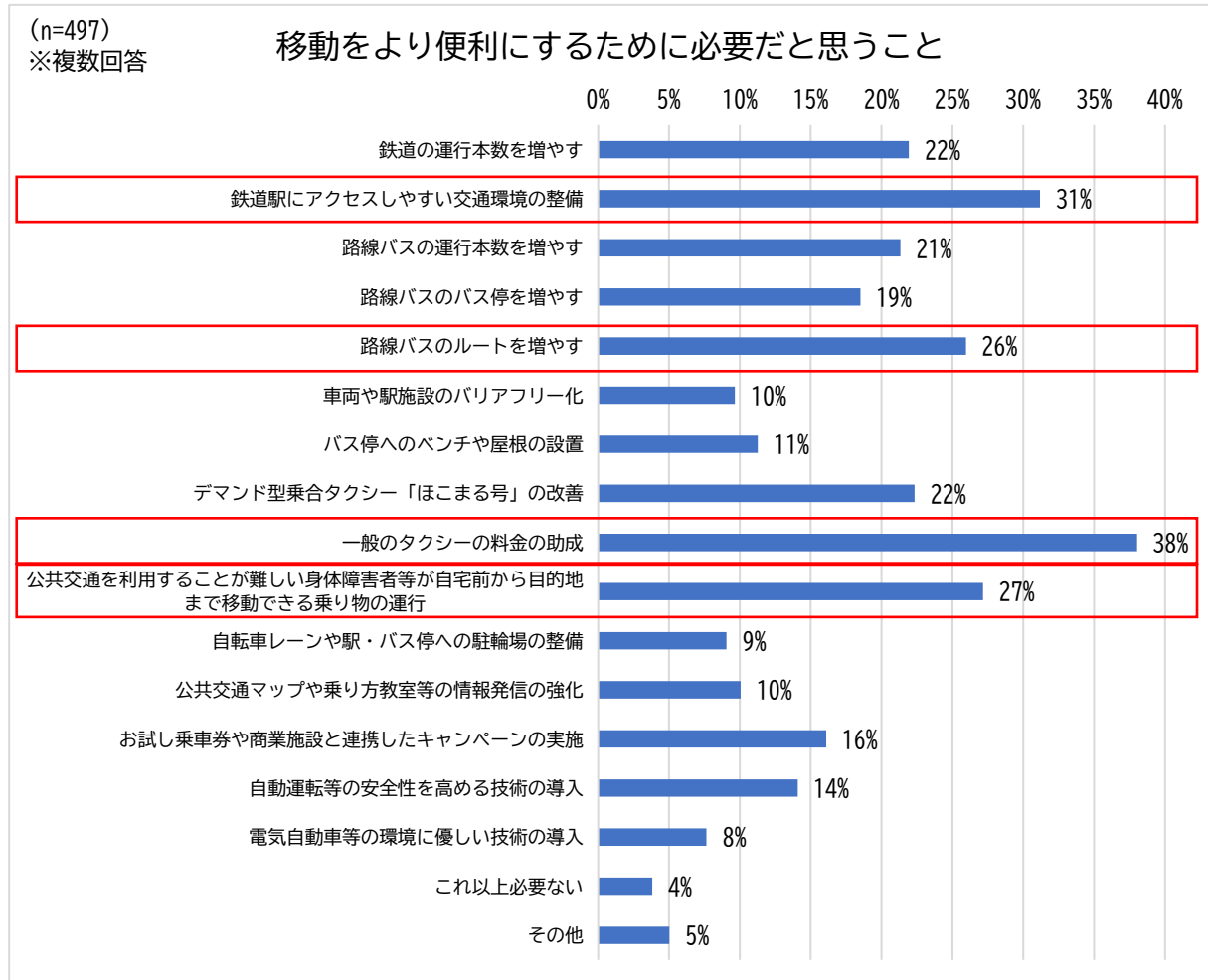
鉾田市の公共交通の満足度は、「わからない」が54%となっており、その理由の多くは「公共交通を利用したことがないため」と回答されています。「わからない」を除くと、満足・やや満足よりも不満・やや不満の方が多く結果でした。理由としては、バスの路線やバス停が少ない、鉄道やバスの便数が少ないといった意見が挙がりました。

年齢層別に見ると、若年層や高齢者といった公共交通の利用が想定される層では比較的満足の回答があり、一方で40歳代～50歳代で不満の回答が多く挙がりました。



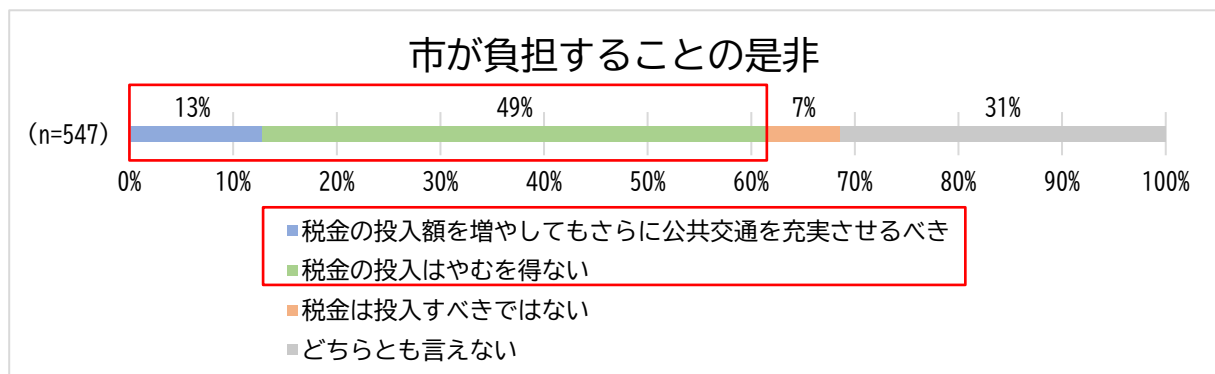
⑦移動をより便利にするために必要だと思うこと

移動をより便利にするために必要だと思うことは、「一般のタクシーの料金の助成」が38%と最も多く、次いで「鉄道駅にアクセスしやすい交通環境の整備」、「公共交通を利用することが難しい身体障がい者等が自宅前から目的地まで移動できる乗り物の運行」、「路線バスのルートを増やす」が多い結果でした。



⑧公共交通の維持・確保への市の負担について

市が公共交通の維持・確保のために負担することについて、肯定的な回答が62%を占めました。



II 地域公共交通の現状について

II-6. 公共交通利用者のニーズ

(1) 鉄道利用者へのアンケート

鉄道利用者の意向を把握するため、鉄道利用者へのアンケートを行いました。

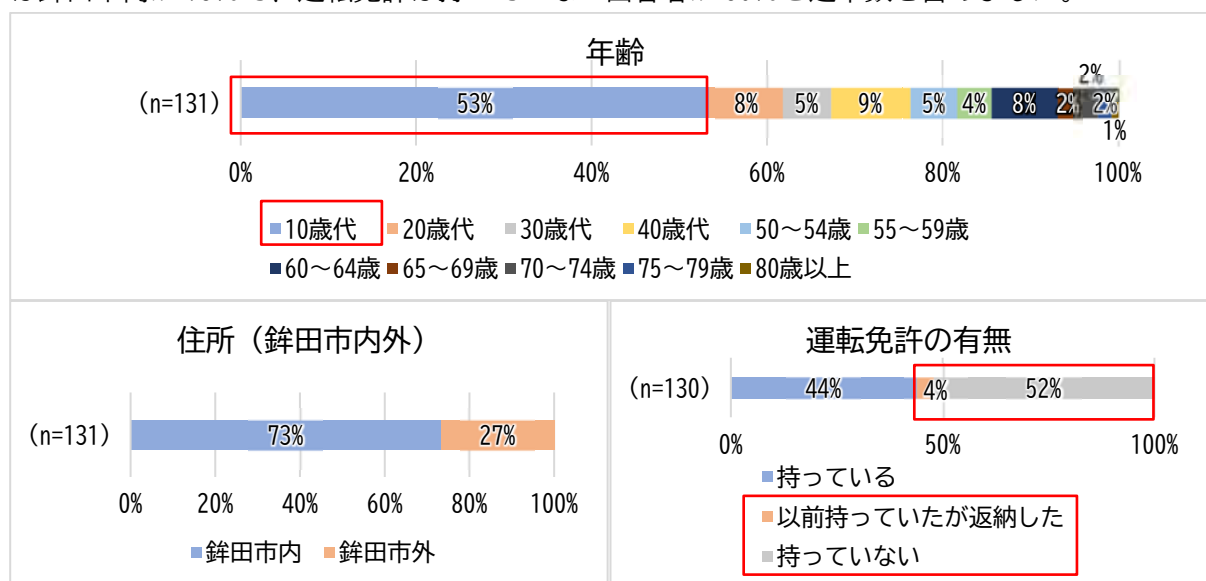
●実施概要

目的	鉄道利用者の日常の移動特性（行先、時間帯など）や、駅までの端末交通手段に関する意向を把握するため
対象者	大洗鹿島線市内6駅（涸沼駅、鹿島旭駅、徳宿駅、新鉾田駅、北浦湖畔駅、大洋駅）で乗車又は降車した人
配布回収方法	大洗鹿島線市内駅で配布、郵送回収またはインターネット回答
実施時期	令和6年7月5日（金）配布、7月24日（水）回答締切
回収数	653票配布、131票回収（うち郵送回収73票、WEB回答58票）
回収率	20.1%

●主な結果

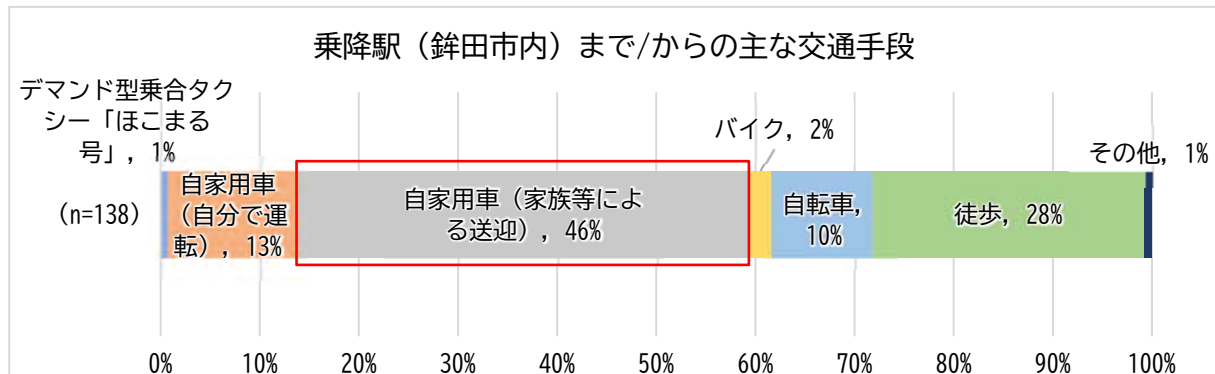
①鉄道利用者の個人属性と運転免許の保有状況

回答者の53%が10歳代であり、鉄道利用者の多くが学生であることが想定されます。居住地は鉾田市内が73%で、運転免許は持っていない回答者が56%と過半数を占めました。



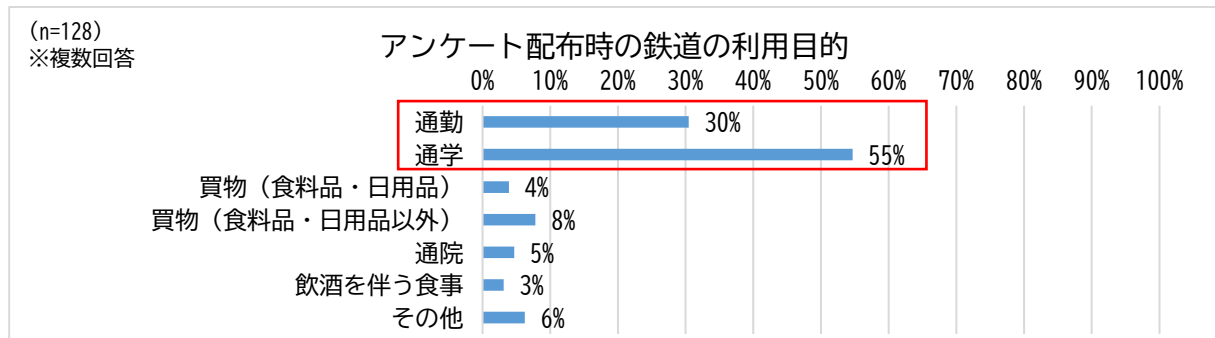
②駅端末交通（駅まで/駅からの主な交通手段）

市内の駅の利用について、出発地から乗車駅まで、もしくは降車駅から目的地までの主な交通手段は、自家用車での家族等による送迎が46%と最も多くなっています。



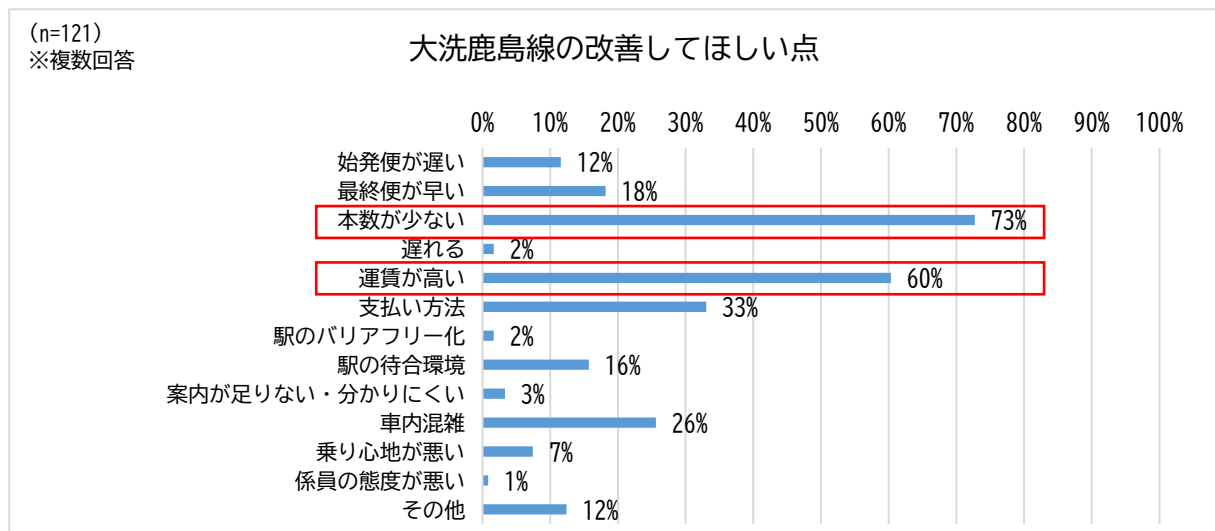
③鉄道の利用目的

鉄道の利用目的は、通学が55%と最も多く、次いで通勤が30%と多くなっています。



④大洗鹿島線の改善してほしい点

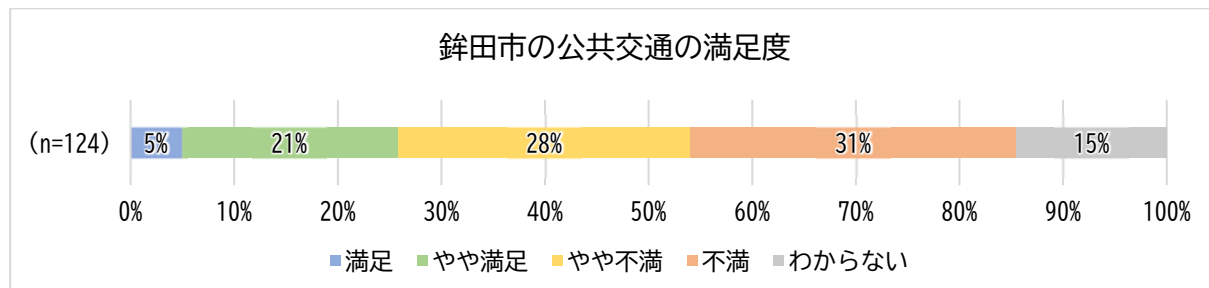
大洗鹿島線の改善してほしい点は、「本数が少ない」が73%と最も多く、次いで「運賃が高い」が60%と多く挙がりました。



II 地域公共交通の現状について

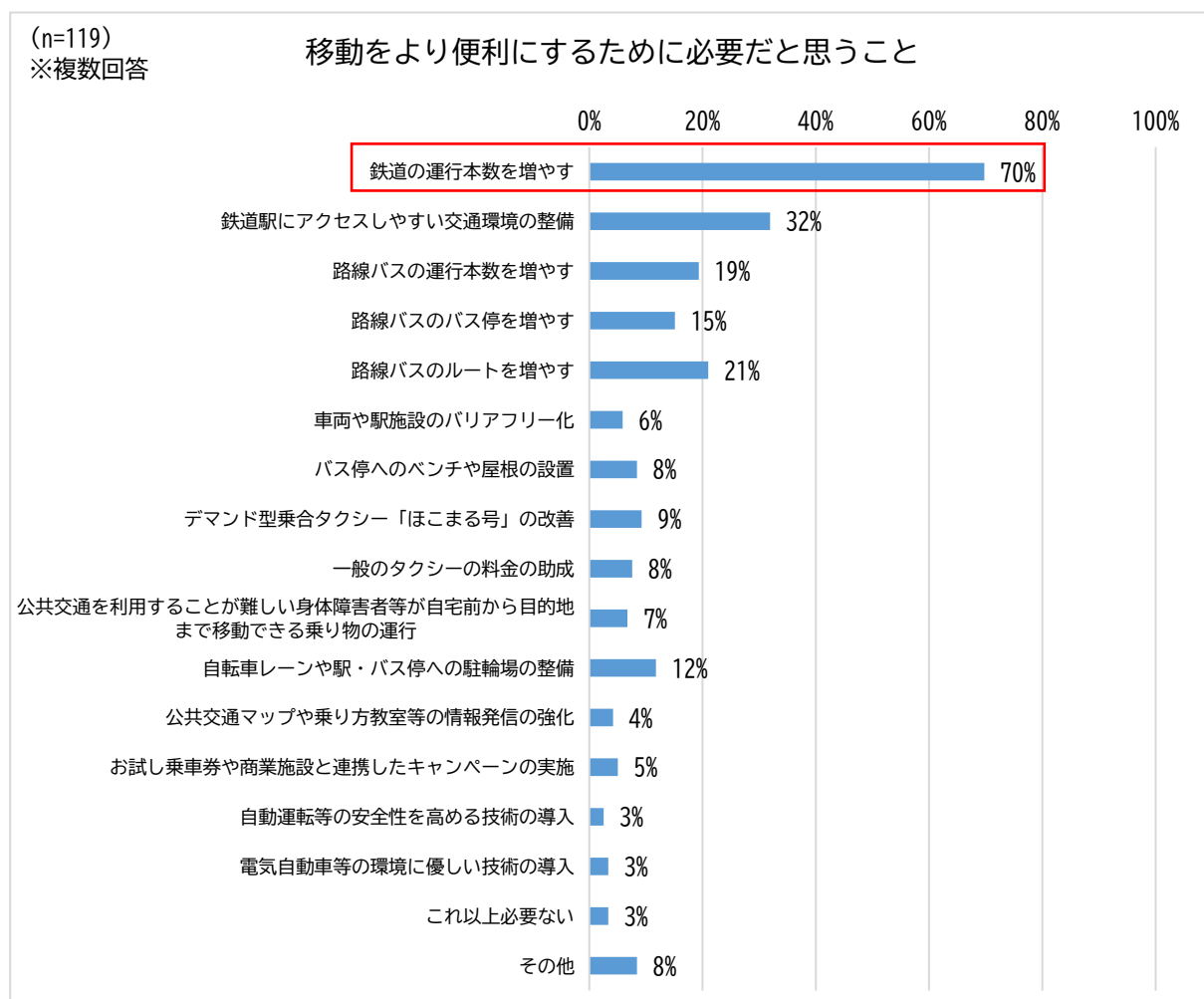
⑤ 鉾田市の公共交通の満足度

鉄道利用者の鉾田市の公共交通の満足度は、満足・やや満足よりも不満・やや不満の方が多い結果でした。満足・やや満足の割合は、市民アンケート結果の6％に比べると、鉄道利用者は26％と多くなっています。



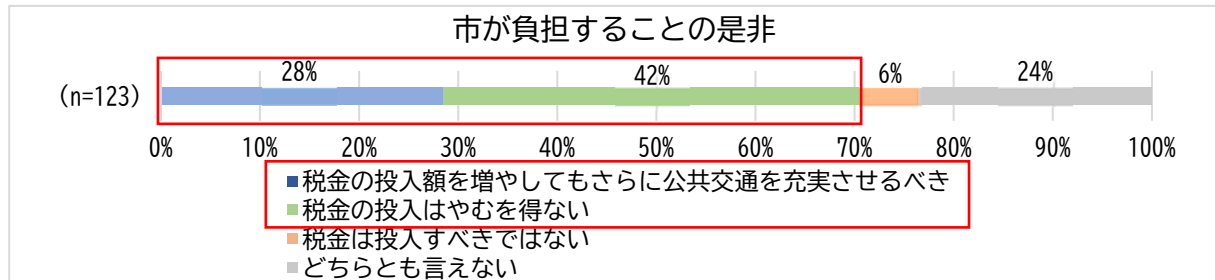
⑥ 移動をより便利にするために必要だと思うこと

移動をより便利にするために必要だと思うこととして、「鉄道の運行本数を増やす」が70％と最も多く挙がりました。



⑦公共交通の維持・確保への市の負担について

市が公共交通の維持・確保のために負担することについて、肯定的な回答が70%を占めました。



(2) ほこまる号利用登録者へのアンケート

ほこまる号の利用者の意向を把握するため、利用登録者にアンケートを行いました。

●実施概要

目的	デマンド型乗合タクシー「ほこまる号」の事業運営の参考とするため
対象者	利用者登録をした人（16歳以上）
調査時期	令和5年10月
回収率	1,239票配布、511票回収、回収率41.2%

●主な結果

①ほこまる号の利用者登録をした人の特性

- ・60歳以上の回答者の世帯構成は、「夫婦二人暮らし」、「一人暮らし」が約7割以上です。
- ・運転免許を「取得していない」、「返納した」人が約6割です。

②外出時の移動方法・移動目的

- ・市内への外出の際には、デマンド型乗合タクシー「ほこまる号」を利用している人が最も多く約5割です。また、デマンド型乗合タクシー「ほこまる号」だけでなく、様々な移動手段を利用しています。
- ・市外への外出の際には、市内への外出時と比べると、公共交通機関の利用が多くなり、デマンド型乗合タクシー「ほこまる号」も公共交通機関への乗継として利用されています。
- ・市内及び市外への外出の際の主な利用目的は、「通院」、「買物」が多くなっています。

③ほこまる号の利用者登録をしても利用していない理由

- ・ほこまる号の利用者登録を行っていても、実際に利用したことがない人が約4割います。
- ・ほこまる号を現在利用していない理由として、自家用車や家族・知人などの送迎等の他の移動手段を利用していることが挙げられます。その他の意見としては、運行日、時間帯、乗降場所などの運行内容が合わないことが挙げられています。
- ・ほこまる号の今後の利用意向として、「自家用車や家族・知人などの送迎等の他の移動手段を利用できなくなれば利用する」という人が多くなっています。その他、「運行日、時間帯、乗降場所などの運行内容が合えば利用する」という人もいます。

II 地域公共交通の現状について

④ほこまる号の利用実態

- ・ほこまる号の利用頻度として、「月1～2日」の利用が約5割と最も多くなっています。
- ・主に利用されているエリアは、「鉾田地区」の「セイミヤ鉾田安房店／鉾田病院付近」、「鉾田市役所／ハタミクリニック付近」、「カスミフードスクエア付近」であり、市街地エリアが主となっています。
- ・ほこまる号を利用することで外出する頻度が増加したと回答した人が約3割です。

⑤ほこまる号への要望

- ・ほこまる号の運行について、「今のほこまる号の料金・サービスやルールでよい」と回答する人が6割以上であり、ほこまる号の運行内容について受け入れられ、持続した運行が望まれています。
- ・ほこまる号の今後の方向性について、「利用料金の少額の値上げでも、サービス水準を維持してほしい」と回答する人が約5割であり、サービス水準の安定した運行が望まれています。
- ・ほこまる号の検討優先順位は、「運行便数」>「運行の分かりやすさ」>「運行日」>「乗降場所」>「運行時間」です。
- ・ほこまる号の利用が増えるために必要なことは、「土日祝日も運行」が最も多く約7割、次いで「エリア（A・B・C間）を越えた運行の実施」、「市外の医療機関への運行」が3割以上です。

（3）ほこまる号利用者へのヒアリング

ほこまる号の利用者の意向を詳しく把握するため、利用者にヒアリングを行いました。

●実施概要

目的	日常生活における移動の状況や公共交通への考え方を把握するため
対象者	ほこまる号利用者4名（串挽2名、二重作1名、勝下新田1名）
調査時期	令和6年8月

●主な結果

①ほこまる号利用者の特性

- ・ほこまる号の利用者は高齢者で、車を運転していません。

②日常の移動特性

- ・買物は、週1回程度子どもや近所の知人の送迎で移動しています。
- ・市内での通院は、ほこまる号を利用しています。
- ・市外への通院や買物は、子どもや近所の知人の送迎、大洗鹿島線とタクシーで移動しています。

③公共交通の利用状況

- ・鉄道と路線バスは利用しない人もいる一方で、大洗鹿島線とタクシーで市外へ出かける人もいます。
- ・ほこまる号は、市内の医療機関、公民館へ行くときに利用されています。

- ・タクシーは、ほこまる号が運行時間外の時の通院に利用したり、水戸方面に出かけた際に大洗駅から自宅まで利用したりしています。タクシーは高いという意見があります。
- ・通院時に薬局の送迎サービスが利用されていますが、予約が取りづらく、ほこまる号と併用して利用されています。

④公共交通を利用しないときの移動手段

- ・ほこまる号が利用できない土日や平日 16 時以降、市外への移動に、タクシー、子どもや知人の送迎が利用されています。

⑤交通手段がなくて困るときの状況

- ・土日の公民館利用や、平日 16 時以降に病院が終わったときに、ほこまる号が利用できないために困る状況があります。
- ・鹿島旭駅にタクシーがないため、大洗駅から自宅までタクシーで帰っている状況があります。

⑥ほこまる号への要望

- ・ほこまる号は助かるという意見があります。その理由として、運賃の負担が少ない、予約受付が親切、予約が取れないことはない、運転手も親切という意見が挙げられました。
- ・時間通りに運行されず、大洗鹿島線との接続時間がうまくいかないという意見が挙げられました。
- ・運行間隔の短縮、乗降場所の追加、土曜日に診療している医療機関に行くための予約制による土日の運行、平日 17 時までの運行の要望が挙げられました。

⑦その他公共交通への要望

- ・鹿島旭駅にタクシーがいれば便利、医療機関と商業施設等を巡回する市街地巡回バスがあると便利という意見が挙げられました。

（４）民生委員へのヒアリング

市民の状況を把握するため、民生委員にヒアリングを行いました。

●実施概要

目的	市民の日常生活における移動の状況や公共交通への考え方を把握するため
対象者	民生委員 2 名（旭地区 1 名、大洋地区 1 名）
調査時期	令和 6 年 8 月

●主な結果

①市民が日常でよく行く市内施設

【旭地区】

- ・旭地区の人の買物は、ビッグハウス銚田店、セイミヤ銚田舟木店に行っています。セイミヤ銚田安房店の移動スーパーとくし丸に自宅の前まで来てもらい利用している人もいます。

II 地域公共交通の現状について

- ・旭地区の人の通院は、鉾田病院、樺山診療所、神谷医院、歯科医院に行っています。
- ・ほこまる号を利用している人もいます。
- ・旭地区から鉾田市老人福祉センターともえ荘に施設送迎バスで行っている人がいます。

【大洋地区】

- ・大洋地区の人はとつぷ・さんて大洋の利用が多く、ほこまる号を利用している人もいます。
- ・大洋地区の人の買物はビッグハウス鉾田店、カスミ大洋店、カスミフードスクエア鉾田店に行っています。
- ・ほこまる号で病院に行き、徒歩でスーパーに移動し買物をして、ほこまる号で帰る人もいます。
- ・大洋地区の人の通院はたきもとクリニックが多く、たいようクリニックに通院する人もいます。
ほこまる号やたきもとクリニックの無料送迎サービスを利用して移動しているようです。

②市民が日常でよく行く市外施設

【旭地区】

- ・旭地区から水戸市内に行く際は友人の送迎で移動しています。

【大洋地区】

- ・大洗鹿島線と自転車やバスを組み合わせ利用し、水戸市や鹿嶋市へ通院や買物をしている人がいます。

③市民の公共交通の利用状況

【旭地区】

- ・旭地区は水戸市も生活圏であり、大洗鹿島線で通院する人がいます。
- ・旭地区では、社協が一人暮らしの人向けの食事会を月1回開催しており、その後セイミヤ鉾田舟木店に買物に連れて行き、自宅まで社協に登録したボランティアが送迎しています。
- ・旭地区はほこまる号を必要としている人が少ない状況ですが、免許の無いひとり暮らしの高齢者がほこまる号を使っています。
- ・令和6年8月時点で旭地区にはタクシー会社が無く、利用ありません。
- ・大洗鹿島線利用時は駅まで家族等に送迎してもらい、帰りは送迎かタクシーを利用しています。
旭地区の人は最寄りの大洗鹿島線の無人駅で降りるとタクシーを呼ぶ必要があり面倒なため、大洗駅か新鉾田駅で降りてタクシーを利用して帰宅しています。

【大洋地区】

- ・駅まで自転車で移動している人が多い状況です。高齢になり自転車での移動が難しくなると、電動自転車に変えたり、ほこまる号の利用に変えたりしています。
- ・ほこまる号を降りた後の目的地までの移動が心配な人がいます。
- ・ほこまる号に感謝している人が大多数です。
- ・大洋地区では一般タクシーを利用する人は少ない状況です。

- ・市外限定デジタルタクシー利用助成事業があると安心できるという意見があります。

④交通手段がなくて困っている人

【旭地区・大洋地区】

- ・現在は民生委員に市から高齢者名簿が渡されておらず、転入者の情報がわからなくて困っている状況であり、転出や施設入所等の際に連絡が欲しいという意見が挙げられました。

⑤公共交通を利用することが難しい身体障がい者等で移動に困っている人

【旭地区】

- ・身体障がい者等で移動に困っている人については聞かないが実際はいると思う、旭地区では面倒を見てくれる家族等が近所にいると思うという意見が挙げられました。

【大洋地区】

- ・身体障がい者等で移動に困っている人や、ほこまる号の乗り降り、階段の上り下り、手荷物の運搬が大変な人、ほこまる号を降りたあとに転んだ人がいるため、付き添いがいると良いという意見が挙げられました。

⑥公共交通への要望・アイディア

【大洗鹿島線】

- ・高齢になると大洋駅の跨線橋を上れなくなる、新鉾田駅のエレベーターは便利、大洗鹿島線を残したいという意見が挙げられました。

【デマンド型乗合タクシーほこまる号】

- ・もっと時間指定の融通が利くと良い、乗降場所にベンチを設置してほしい、エリアをまたいで移動したい、公民館は土日に催し物が多く、ほこまる号は土日運行していないため行けない人がいるという意見が挙げられました。
- ・お金がかかったとしても良いので、ほこまる号の乗車に付き添いがいると良い、手荷物を運んでほしいという意見が挙げられました。

【タクシー】

- ・運転士が乗降時に荷物の積み下ろしを手伝ってくれて助かるという意見が挙げられました。

【その他】

- ・市中心部を巡る乗り物があっても行くところが無いので利用しないだろうという意見が挙げられました。
- ・市民や利用者の声を聞く機会があった方が良いという意見が挙げられました。

II 地域公共交通の現状について

II-7. 市内施設のニーズ

(1) 市内主要施設へのアンケート

市民及び市外からの来訪者移動実態や公共交通のニーズを把握するため、市内主要施設にアンケートを行いました。

●実施概要

目的	市民及び市外からの来訪者について施設が把握している利用者の移動実態や公共交通のニーズを把握するため	
対象施設 (17 施設が回答)	商業施設	ビッグハウス銚田店、セイミヤ銚田舟木店、セイミヤ銚田安房店、カスミフードスクエア銚田店、カスミ大洋店
	病院	たきもとクリニック、銚田病院、高須病院
	薬局	なのはな薬局、なのはな薬局宮下店、なのはな薬局汲上店、さわやか薬局
	その他の施設・市外からの来訪者が多いと考えられる施設	とつぷ・さんて大洋、いこいの村酒沼、J A 茨城旭村特産物直売所サングリーン旭、J A ほこたファーマーズマーケットなだろう、鹿島灘海浜公園
調査時期	令和6年9月	

●主な結果

①利用者の特性

- ・ 商業施設は各施設約 1,400～3,000 人/日、病院は各施設約 150 人/日、薬局は各施設約 50～90 人/日、その他の施設は各施設約 80 人～900 人/日が利用しています。
- ・ 市内の人の利用だけでなく、近隣市町や全国からの利用もあります。
- ・ 身体障がい者や、付き添いや介助が必要な人、市内在住外国人の利用がある施設もあります。
- ・ 交通手段は自家用車が多く、公共交通や施設による送迎サービスの利用もあります。

②利用者の移動に関する取組

- ・ 一部の医療機関や薬局、宿泊施設で、施設利用者を対象に施設による送迎サービスを実施しています。
- ・ 施設による送迎サービスの利用者は高齢者で、各施設約 10 人未満/日です。
- ・ 市内だけでなく近隣市町への送迎も行っている施設があります。
- ・ 送迎サービス実施上の課題は、ガソリン代の高騰、人数や業務の兼ね合いで積極的に行えない、送迎予定日に連絡がつかないことがある、遠方の人への対応ができないことが挙げられました。
- ・ いずれの施設も、送迎サービス車両に施設利用者以外が同乗し市民の交通手段として活用することはできないという回答でした。

③利用者の移動に関するニーズ

- ・施設が駅やバス停から遠く、移動手段がなくて困っている市内来訪者及び市外来訪者がいる施設があります。
- ・医療機関では診察が終わらずバスに乗り遅れてしまう人がいます。

④公共交通機関との連携可能性

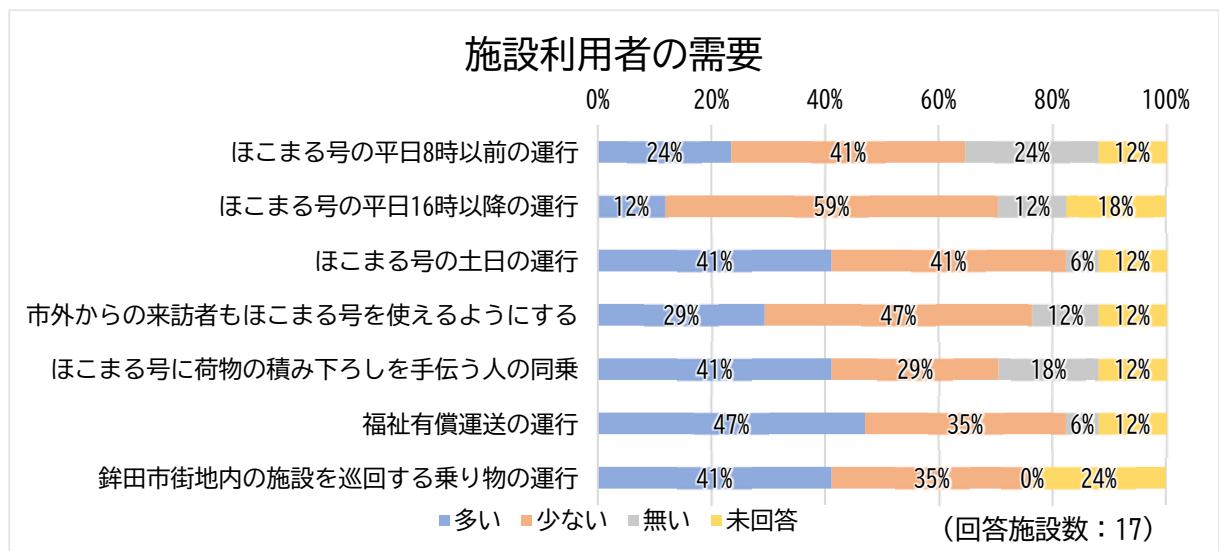
- ・現在、ほこまる号やタクシーの案内をしたり、ほこまる号の乗降場所になっていたりして公共交通機関と連携している施設があります。
- ・今後の公共交通機関との連携施策の可能性として、商業施設の宅配事業、施設隣地に待合場所設置、バスの位置情報の確認が挙げられました。

⑤公共交通全般に対する意見や要望、より利用しやすくするためのアイデア

- ・公共交通について、予約が面倒、駅やバス停が遠い、お金がかかる、運行本数が少ないため時間が合わない、待ち時間が長い等の理由から利用しにくいという意見が挙げられました。
- ・位置情報の確認システム、乗客人数を把握したうえでの停車時間の差別化、ほこまる号の台数を増やす、ライドシェアのシステム、タクシー券の配布、市外の利用者に対して自治体同士での連携、従業員の確保、来訪目的を増やすというアイデアが挙げられました。
- ・施設内にほこまる号の利用に関するポスターを掲示すると、スタッフにも利用の流れを共有しやすいという意見が挙げられました。
- ・電話予約だけでなく、WEB予約やアプリ化すると代理予約する方がやりやすいという意見が挙げられました。

⑥公共交通の改善案を実施した場合の施設利用者の需要

公共交通の改善案を実施した場合の施設利用者の需要についての各施設の回答結果は下記の通りです。



II 地域公共交通の現状について

II-8. 公共交通事業者のニーズ

(1) 公共交通事業者へのヒアリング

市内を運行する公共交通の交通事業者等にヒアリングを行いました。

●実施概要

目的	市内公共交通の運行状況や利用状況、運行事業者が抱えている課題等を把握するため	
対象事業者 (7社)	鹿島臨海鉄道株式会社	大洗鹿島線
	関鉄鉄道株式会社	路線バス（海老沢線、大和田線、かしてつバス）・高速バス（あそう号）
	有限会社出久根観光	ほこまる号運行事業者、タクシー、市外限定デジタルタクシー、スクールバス、観光バス
	株式会社昭和観光	ほこまる号運行事業者、タクシー、市外限定デジタルタクシー、スクールバス、観光バス
	ヨヨギタクシー有限会社	ほこまる号運行事業者、タクシー、市外限定デジタルタクシー
	銚田観光バス株式会社	スクールバス、ほこまる号運行事業者
	株式会社セキショウキャリアプラス	ほこまる号運行管理者（ほこまる号予約センター）
	銚田市社会福祉協議会	訪問介護移送サービス
調査時期	令和6年8月～9月	

●主な結果

①交通事業者の抱えている運行・運営上の課題・改善提案

- ・大洗鹿島線は、鉄道設備・施設の修繕、キャッシュレス対応、新型車両導入の費用負担が課題です。
- ・路線バスのルートや便数の増加のためには、運転士の確保が必要です。
- ・路線バスの運転士の高齢化により車いすの乗降介助が難しくなっています。
- ・タクシーの台数、運転士の数は足りています。
- ・市外限定デジタルタクシーの周知が必要です。
- ・訪問介護移送サービスは、経営が厳しく、事業の継続が課題です。要介護者に比べて比較的軽度の要支援者の受け皿となっており、事業継続の必要があります。

②今後実施していく公共交通施策への要望・アイデア、事業者の取組

- ・駅やバス停までの移動手段の確保が必要です。
- ・大洗鹿島線では外国語対応を実施中です。
- ・路線バス事業者は会社としてノンステップバスへの切り替え、電気バスの導入を実施中です。
- ・高速バスには貨客混載の可能性があります。

- ・ タクシーやほこまる号の運転士による市への道路状況報告、タクシーと観光バスの連携ができると良いというアイデアが挙げられました。
- ・ ほこまる号の運行内容見直しは需要や採算性、乗合率等の検討、市での位置付けの確認が必要です。
- ・ ほこまる号について、WEB予約の周知、キャッシュレス対応、貨客混載、待合環境の整備、乗降場所の整理ができると良いというアイデアが挙げられました。
- ・ スクールバスの混乗、バス車両や運転士の日中の活用は難しいという意見が挙げられました。
- ・ 福祉有償運送の実施は、タクシーとの差別化、担い手確保が課題です。
- ・ 免許返納者へ公共交通割引券の配布ができると良いというアイデアが挙げられました。

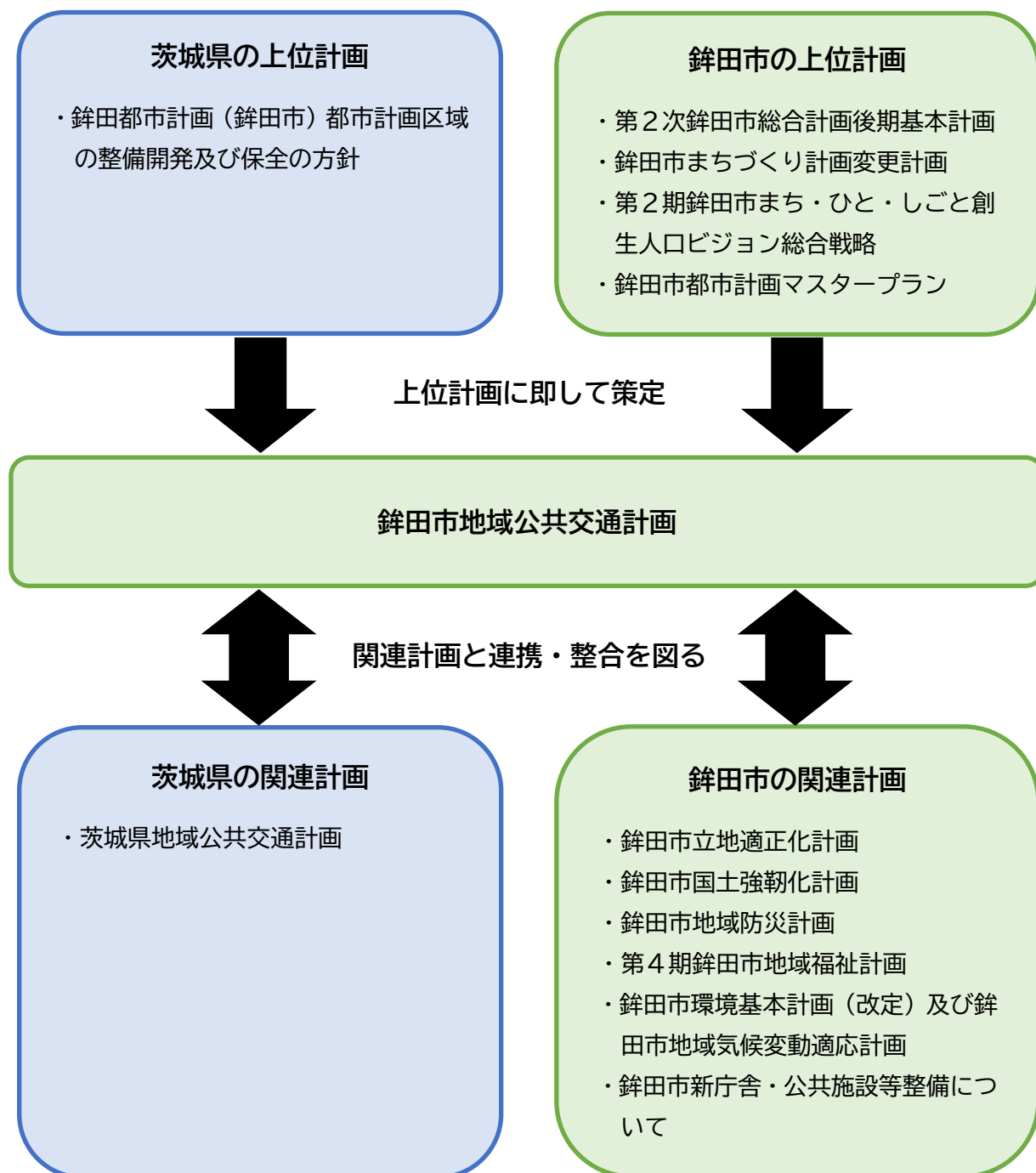
③他の公共交通事業者や市、市民等との連携可能性

- ・ 近隣施設と連携したバス待ち空間の整備、上屋の監視カメラ設置、バスの乗り方教室の開催、災害時の路線バスの車両避難場所の確保ができると良いという意見が挙げられました。

Ⅱ 地域公共交通の現状について

Ⅱ－９．上位関連計画

本計画の上位関連計画の中には、公共交通に関する取組が記載されているものがあります。茨城県及び鉾田市の上位関連計画と整合を図り、本計画を策定します。



（１）鉾田都市計画（鉾田市）都市計画区域の整備開発及び保全の方針

鉾田都市計画（鉾田市）都市計画区域の整備開発及び保全の方針は、鉾田市全域を範囲とする鉾田都市計画区域について、都市計画の目標や、主要な都市計画の決定の方針を示しています。公共交通については、都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針として、交通体系の整備の方針が記載されています。

２）都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通施設

a 基本方針

ア交通体系の整備の方針

本区域における主な交通施設は、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線と、国道 51 号、354 号などの広域幹線道路である。

本区域においては、モータリゼーションの進展に伴って増大した交通量に対応するため、区域内外の都市拠点間を連絡する幹線道路等の整備が進められているところである。

今後、東関東自動車道水戸線の整備効果や隣接する茨城空港の開港に伴う都市化の進展が予想されることから、交通を円滑に処理し、日常生活や産業活動の利便性、安全性を高めることが必要である。

また、東日本大震災などの経験をいかし、災害に強いみちづくりの実現に向けた取組を推進していくことが必要である。

そのため、本区域においては、東関東自動車道水戸線や国道 51 号、都市計画道路鉾田環状道路を中心に、都市間を結び市街地の骨格を形成する幹線道路網の整備・充実により広域交通ネットワークを構築し、都市間連携の強化を図る。また、大規模災害時において、早期に緊急輸送道路ネットワークの機能を確保するため、緊急輸送道路の強化や代替路の整備などを進める。

さらに、道路交通の混雑を緩和し都市環境の改善を図るため、鹿島臨海鉄道大洗鹿島線、市街地間を連絡する路線バスなど公共交通機関の積極的な利用を促すなど、総合的な交通体系の構築を推進する。

そのほか、コンパクト＋ネットワークを推進するため、バスなどの公共交通機関と連携するとともに、安全で人と環境にやさしい自転車・歩行者ネットワークの整備やにぎわいのある歩行空間の形成を図るなど、誰もが安心して快適に外出や移動ができる交通環境の充実や歩きたくなるまちなかの創出を図る。

なお、長期にわたり未着手の都市計画道路については、交通ネットワーク、道路整備上の課題や代替道路の有無などについて検証し必要な見直しを行う。

b 主要な施設の配置の方針

4) その他

交通の結節点となる鉄道駅において、交通処理の円滑化を図るため、駅前広場の整備を促進するとともに、駅舎や駅周辺における交通施設等のバリアフリー化を図る。

また、駅周辺や中心市街地において駐車場需要に対応するため、駐車場の整備を図る。

出典：鉾田都市計画（鉾田市）都市計画区域の整備開発及び保全の方針

II 地域公共交通の現状について

(2) 茨城県地域公共交通計画（令和5年8月策定 令和6年6月改訂）

茨城県地域公共交通計画は、茨城県の地域公共交通のマスタープランとなるものです。

本市に関しては、新鉾田駅が主要交通結節点として想定されています。また、鉾田駅～水戸駅の路線バスが地域公共交通確保維持事業の補助対象系統である地域間幹線系統として位置付けられています。

【交通結節点の位置付け】

機能		想定される交通結節点
ゲートウェイ	他の都道府県と結び、複数の広域交通が接続し、玄関口となる拠点。	
主要交通結節点	ゲートウェイ及び周辺市町村と広域交通や基幹交通が多く接続し、市町村においても重要拠点と位置付けている。	新鉾田駅
交通結節点	ゲートウェイ及び主要交通結節点と広域交通や基幹交通や域内交通が接続し、市町村においても重要拠点と位置付けている。	市役所など

【地域間幹線系統の地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性】

事業者名	路線	主な利用目的及び必要性
関鉄グリーンバス(株) ※現 関東鉄道(株)	鉾田駅～水戸駅	水戸葵陵高、水戸啓明高、鉾田一高、鉾田二高などへの通学や水戸市街地や鉾田市街地への買い物等のほか、常磐線水戸駅への移動手段として必要である。

出典：茨城県地域公共交通計画

(3) 第2次鉾田市総合計画後期基本計画（令和4年3月策定）

第2次鉾田市総合計画後期基本計画の中に公共交通に関する現状・課題、取り組みが記載されています。

4-2-7 公共交通



現状・課題
～公共交通～

○大洗鹿島線及び路線バスは、通勤・通学利用者の減少等により、年々乗客数が減少しており、利用促進を図る必要があります。

○高齢化により、交通弱者が増加することが考えられることから、令和3年10月からデマンド型乗合タクシーの市内全域運行を開始しています。

【重点戦略】まち・ひと・しごと創生
安心・便利なまちづくりの推進

- ・乗合自動車の運行エリアの拡大による移動手段の確保を図ります。
- ・公共交通については、利用促進を図るとともに、交通弱者の移動手段の確保の観点から維持に努めます。
- ・県や企業等と連携した、Society 5.0の実現に向けた交通支援分野等におけるAIやIoT等の先端技術、ロボット技術を活用した実証実験の実施などを検討します。

取り組みの概要
～公共交通～

○大洗鹿島線については、利便性向上を図るため、新鉾田駅のバリアフリー化、駅前広場の再整備を進めます。

○デマンド型乗合タクシーについては、他の公共交通との連動を視野に入れた運行を検討しながら、利用促進に向けた啓発を行い、持続可能な運営体制づくりを図るとともに、AI技術などの活用についても検討します。

出典：第2次鉾田市総合計画後期基本計画

II 地域公共交通の現状について

その他の個別施策の中にも移動に関する内容が記載されています。

1-2-2 高齢者支援	取り組みの 概要	○高齢者の自立的支援として、公共交通の確保やシルバー人材センター等を活用した就業機会の創出に向けた関係機関との協議を進めます。
2-2-1 観光振興	取り組みの 概要	○鹿島臨海鉄道大洗鹿島線をはじめ、旅客鉄道や茨城空港等、公共交通を活用した観光を推進していきます。
3-1-3 教育施設	取り組みの 概要	○小学校再編計画に基づき小学校の統廃合を進めるとともに、スクールバスの運行を行います。
4-2-2 まちの拠点	現状・課題	○公共交通の拠点である駅については、鹿島鉄道鉾田駅の廃止や自動車交通の普及により、拠点機能が低下していることから、公共交通の利用促進と併せ、公共施設の機能見直しを視野に入れ、利便性や魅力の向上が必要です。
	取り組みの 概要	○本市の主要駅である新鉾田駅については、交通結節点としての利便性向上を図るとともに、賑わい創出について検討します。また、東関東自動車道水戸線の全線開通によるインパクトを活用するため、IC周辺の利活用や幹線道路における道の駅等の地域振興施設の整備についても検討します。
5-2-1 広域連携	取り組みの 概要	○公共交通については、大洗鹿島線の利用促進に向け、県及び沿線自治体と連携して活性化事業を展開するとともに、広域的な視点で、近隣自治体と連携した公共交通のあり方を検討します。

出典：第2次鉾田市総合計画後期基本計画

（４）鉾田市まちづくり計画変更計画（平成27年12月策定）

鉾田市まちづくり計画は、住民の意向も踏まえた上で、合併前の3町村の特性や今後の課題を整理し、新市の将来像と新市の主要な施策を明らかにするものです。

公共交通に関しては、新しいまちづくりの目標として「快適と安全を備えた“自然を感じる”暮らしの実現」が掲げられ、主要施策として公共交通対策事業の推進が記載されています。

(５) 第３期鉾田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略（令和７年３月策定予定）

人口ビジョンは、本市の人口の現状を分析するとともに、人口に関する住民の認識を共有しながら、今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望を提示するものです。

総合戦略は、人口ビジョンの実現、まち・ひと・しごと創生の実現、地方創生が目指す、地域に住む人々が、自らの地域の未来に希望を持ち、個性豊かで潤いのある生活を送ることができる地域社会形成の実現に向け策定するものです。

総合戦略の基本目標、基本施策、具体的な取組に公共交通に関して記載されています。

基本目標４

【まちの創生】 自然溢れる環境で、安心して暮らすことができる魅力的なまちをつくる

・自然溢れる環境で農業を中心とした産業振興を進めてきましたが、今後のまちづくりには生活環境の整備や医療・福祉の充実などへのニーズが高くなっています。公共交通や医療・福祉環境の充実、スポーツ等を通して誰もが健康で暮らし続けられる社会の実現が求められています。

基本施策③ 安心・便利で持続可能なまちづくりの推進

➤ 公共交通について、大洗鹿島線の利用促進を図るとともに、デマンド型乗合タクシーや、医療機関通院の際のタクシー運賃助成など、交通弱者の移動手段の確保の観点から地域公共交通の維持・強化に努めます。

●KPI（重要業績評価指標）

指標	基準年度	基準値	目標値（令和 11 年）
大洗鹿島線市内駅利用者数 （人口 10,000 人あたり）	令和 5 年	220 人/日	220 人/日
デマンド型乗合タクシー利用者数 （人口 10,000 人あたり）	令和 5 年	66 人/日	70 人/日
デジタルタクシー利用助成事業登録者数（延べ）	令和 6 年	320 人	820 人

●具体的な取組

■ 交通弱者に配慮した公共交通の確保

◇住民の欠かせない交通手段である大洗鹿島線の継続的な安全輸送を確保するため、大洗鹿島線の車両等更新費用について、国、県、沿線 4 市町により支援するとともに、大洗鹿島線を育てる沿線市長会議において主催する各種イベントや利用促進等について支援することで利用者数の維持・確保を図ります。

◇必要な運行内容の見直しを行いつつ、デマンド型乗合タクシーを運行し、公共交通空白地域における市民の移動手段や、公共交通圏域内であっても鉄道やバスを利用できない市民の移動手段を確保することで、市民の利便性向上と福祉の増進を図ります。

◇デマンド型乗合タクシーを補うものとして、市外医療機関へ通院する際に利用するタクシー運賃の一部を助成し、市民の利便性向上と福祉の増進を図ります。

【主な事業】

大洗鹿島線支援事業、デマンド型乗合タクシー運行事業、
デジタルタクシー利用助成事業 など

【主たる担当部署】

まちづくり推進課

出典：第３期鉾田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

II 地域公共交通の現状について

(6) 鉾田市都市計画マスタープラン（令和3年12月策定）

都市計画マスタープランは、概ね20年後の将来像を明確化するとともに、まちづくりの基本的な方針や、地区ごとの整備方針などを定め、今後の都市計画の指針を示していくものです。

都市づくりの方針やまちづくりの進め方の中に、公共交通に関する取り組み内容が記載されています。

都市づくりの方針	公共交通に関する記載内容
土地利用の方針	・ 駅周辺での交通結節点 ¹ としての機能充実 ・ 鉄道との結節の充実
道路・交通体系形成の方針	基本目標：自助・共助・公助による持続的な公共交通体系の構築 ・ デマンド型乗合タクシーや市民の共助による地域ごとの自主的な送迎システムの構築・支援 ・ 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の確保に努める
市民生活を支える施設整備の方針	・ 行政サービス施設への交通システムの整備の検討 ・ 公共交通機関内等の感染症対策の推進
自然的環境の維持・保全の方針	・ 利用しやすい公共交通網の配置

まちづくりの進め方	公共交通に関する記載内容
計画的に整備を進めるもの	● 公共交通・施設の再編整備 ・ デマンド型乗合タクシー等による交通弱者の移動手段の確保

出典：鉾田市都市計画マスタープラン

¹ バスと鉄道など複数の交通機関を利用する場合に、乗り換え、乗り継ぎを行う場所のこと。

(7) 鉾田市立地適正化計画（令和５年３月策定）

立地適正化計画は、市町村マスタープランに示された将来都市像に基づきコンパクトシティの形成を誘導する計画です。

自然と農を基本とする都市での生活像のイメージを「安全に公共交通で暮らせるまち」としており、取組に公共交通充実が記載されています。

1. 立地適正化計画におけるまちづくりの理念

「いのち」と「くらし」を支える舞台づくりに向けた、持続可能なまちづくり

～自然と農を基本とする都市のコンパクトなまちづくり～

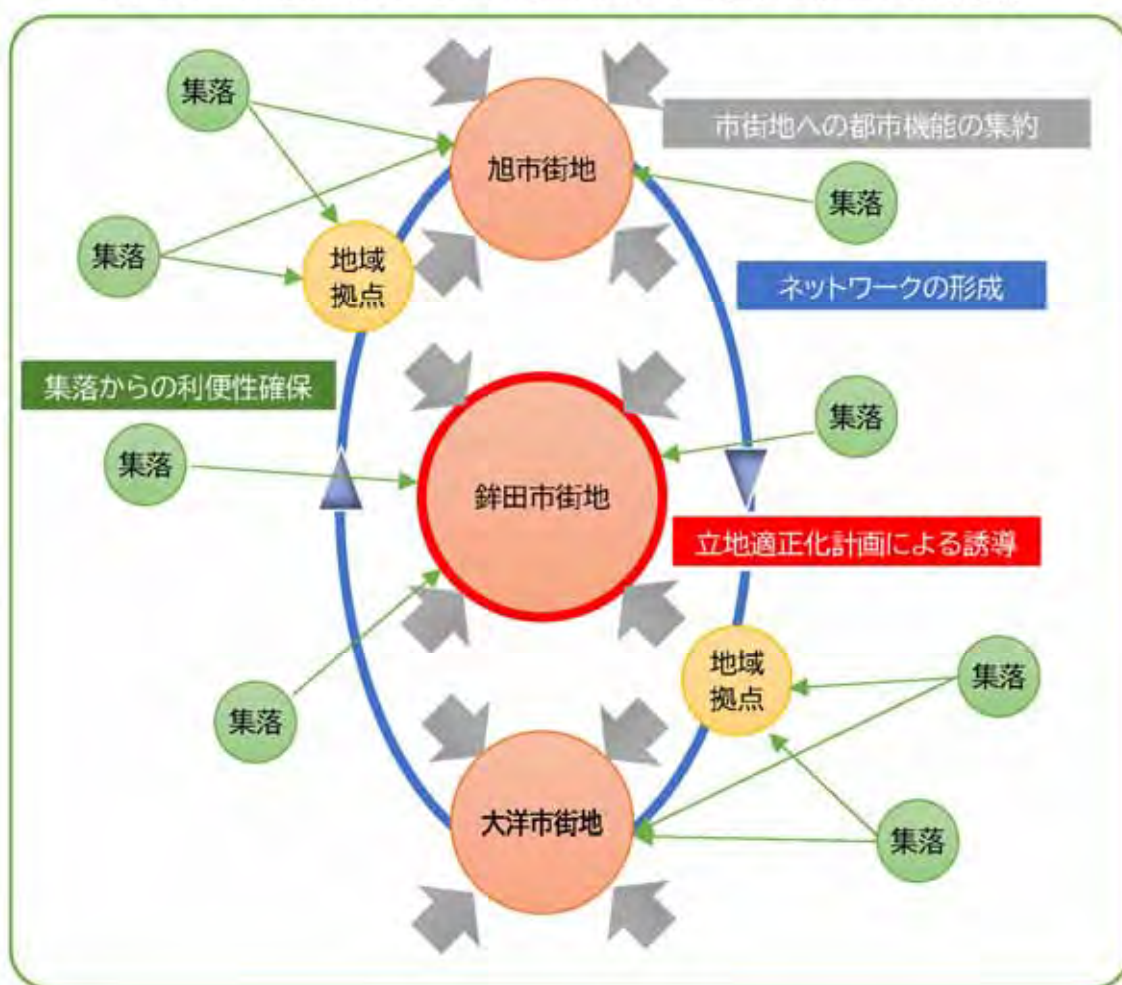
【自然と農を基本とする都市での生活像のイメージ】

「安全に公共交通で暮らせるまち」

「市民活動による賑わいが創出されるまち」

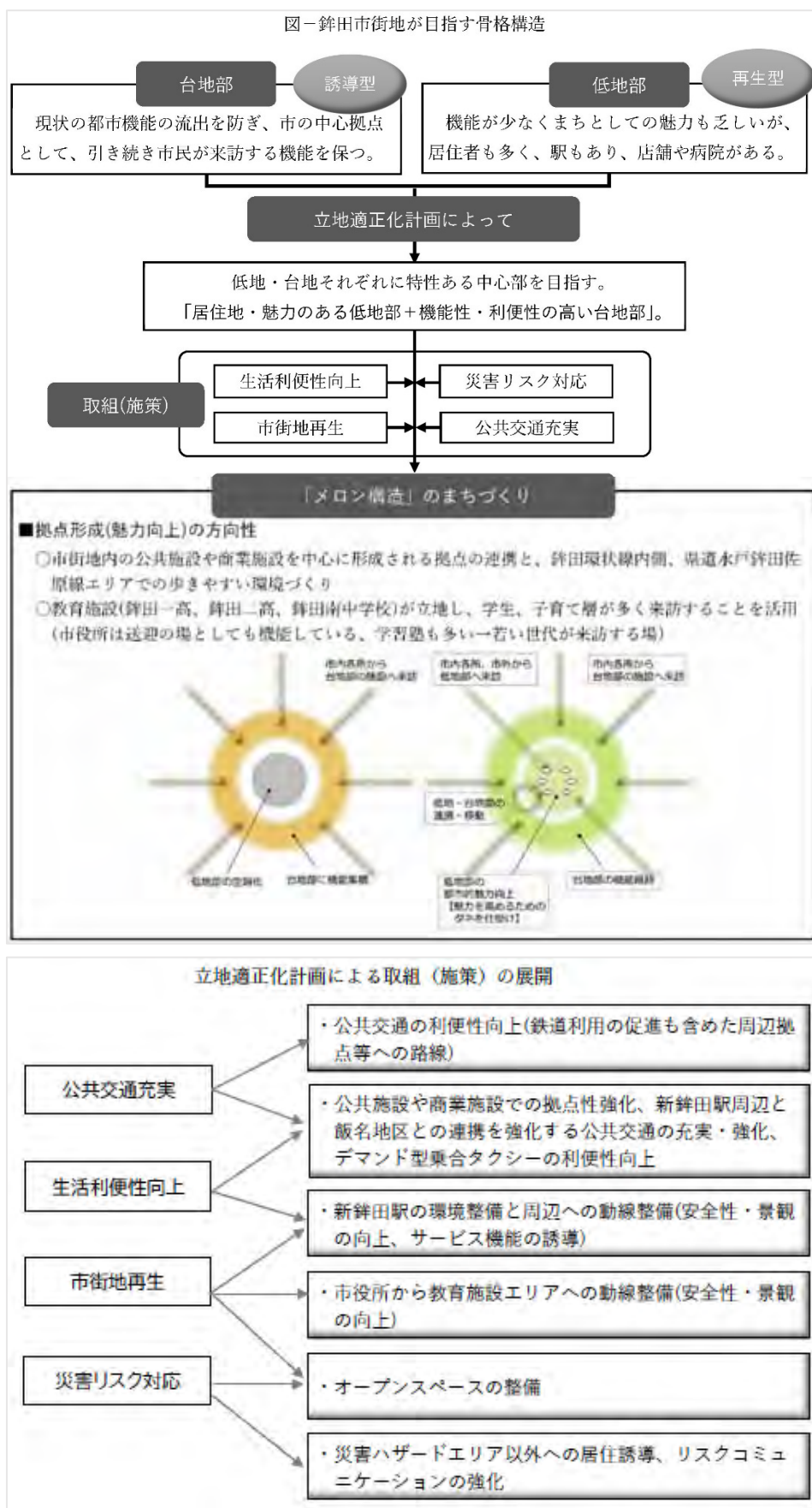
「来街したいと思う魅力と利便性のあるまち」

図－鉾田市におけるコンパクト・プラス・ネットワークの考え方



出典：鉾田市立地適正化計画

II 地域公共交通の現状について



出典：鉾田市立地適正化計画

（８）銚田市国土強靱化計画（令和２年４月策定 令和７年３月改訂（予定））

国土強靱化計画は、昨今の激甚災害から市民の生命と財産を守り、地域への致命的な被害を回避し、「事前防災・減災」と「迅速な復旧・復興」に資する施策を計画的に実行するとともに、「強さ」と「しなやかさ」を兼ね備えた安全・安心な地域づくりを、国・県と一体となって推進するために策定するものです。平時の備えを中心に、まちづくりの視点も合わせたハード・ソフト両面での包括的な計画です。

リスクシナリオ（起きてはならない最悪の事態）毎の脆弱性評価と対応方策を示す中に、交通事業各社との連携について記載されています。

リスクシナリオ

2-5 想定を超える大量の帰宅困難者の発生による混乱

○ 帰宅困難者等の受入体制の確保や対応

<リスクへの対応方策>

- ・帰宅困難者対応については、交通事業各社と連携し、代替輸送や運行経路の確保を図る。

【所管課：危機管理課】

出典：銚田市国土強靱化計画

（９）銚田市地域防災計画（令和５年３月策定）

銚田市地域防災計画は、銚田市防災会議が作成する計画であって、市内の災害全般に関して総合的な指針及び対策計画を定めたものであり、市、県、指定地方行政機関、指定地方公共機関等が、その有する全機能を有効に発揮して、本市の地域における防災に関し、災害予防、災害応急対策及び災害復旧に至る一連の防災活動を適切に実施することにより、住民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的としています。

公共交通に関しては、帰宅困難者対策や、公共交通機関での広報について記載されています。

（10）銚田市環境基本計画（改定）及び銚田市地域気候変動適応計画（令和４年３月策定）

銚田市環境基本計画は、銚田市環境基本条例に定める、本市の環境の保全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画です。

生活環境の保全の環境施策として、公共交通機関の利用について記載されています。

環境施策	①大気環境の保全
市の取組	・大気環境を保全するため、可能な時は、徒歩や自転車、公共交通機関の利用を推進します。
市民の取組	・大気環境を保全するため、可能な時は、徒歩や自転車、公共交通機関を利用します。
事業者の取組	・大気環境を保全するため、ノーマイカーデーを設けるなど自家用車通勤を控えます。

出典：銚田市環境基本計画（改定）及び銚田市地域気候変動適応計画

II 地域公共交通の現状について

(11) 第4期鉾田市地域福祉計画（令和6年3月策定）

地域福祉計画は、地域福祉を推進するための理念と仕組みを定めた総括的な計画です。

基本目標3「暮らしの安全・安心なまちづくり」の基本施策3「住み慣れた地域で生活しやすいまちづくり」の中で、公共交通に関する取り組み内容が記載されています。

■ 施策3-2 利便性が高く持続可能な公共交通		
取り組み	取り組み内容	担当部署
地域公共交通体系の充実	●「鉾田市地域公共交通網形成計画」に基づき、交通弱者に配慮した公共交通を確保するために、デマンド型乗合タクシーや既存公共交通機関の利便性向上を図ります。	新規 まちづくり推進課

出典：第4期鉾田市地域福祉計画

(12) 鉾田市新庁舎・公共施設等整備基本構想（令和6年12月策定）

本市では、令和13年度の供用開始に向け、新庁舎・公共施設等整備事業が進められています。周辺整備を含めたまちづくりの視点で整備が推進されます。

●公共施設の一体整備の基本的な方向性

- ①市民の利便性向上、さらに将来を見据えた施設機能の整備
- ②最大限の公共施設の集約化・複合化の推進
- ③周辺整備を含めたまちづくりの視点での整備
- ④防災拠点としての機能強化
- ⑤文化醸成、コミュニティ活動の機能強化

●周辺整備の方向性

○アクセスの確保

- ・新庁舎・公共施設等への市民のアクセスの利便性の向上を検討する必要があります。
- ・市のデマンド型乗合タクシー及び鉄道、路線バス等の公共交通事業者との協議を行い、公共交通網の再構築を検討する必要があります。

●新庁舎・公共施設等整備スケジュール

【事業の整備スケジュール】									
	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度
整備推進本部	→								
庁内検討委員会	→								
基本構想検討委員会	→ R6.10								
(用地取得に係る手続き)	→								
基本計画検討委員会	→ (6～15か月)								
基本設計検討委員会	→ (10～12か月)								
実施設計検討委員会	→ (10～12か月)								
工事	→ (20～30か月)								
供用開始	→								

図中(～○か月)は、他自治体の事例を参考に各段階で要する期間について例示するものです。

出典：鉾田市新庁舎・公共施設等整備基本構想

Ⅱ－１０．広域的な取組

(１) 大洗鹿島線を育てる沿線市町会議

「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」は、大洗鹿島線の沿線自治体（水戸市・大洗町・鉾田市・鹿嶋市・潮来市）と茨城県で構成される協議会です。「地域の足」である大洗鹿島線が愛される鉄道として存続していけるように、鉄道の利用促進や沿線の環境整備に関する事業を展開しています。

なお、本市は負担金を負担しています。

令和６年度事業計画	令和６年度鉾田市負担金
①環境整備事業 ②時刻表作成協賛事業 ③沿線地域振興事業 ④大洗鹿島線利用促進に関する勉強会	368,000 円

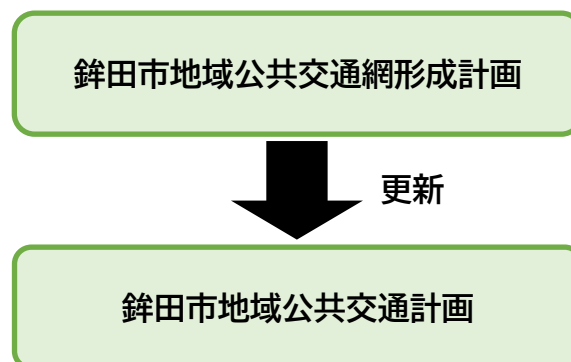
(２) 大洗鹿島線安全輸送設備等整備事業費補助金

住民の欠かせない交通手段である大洗鹿島線の将来にわたっての安全な輸送を確保するため、国、県、沿線４市町（水戸市・大洗町・鉾田市・鹿嶋市）が協調して予算の範囲で「安全輸送設備等整備」及び「老朽化対策」について支援しています。

令和５年度事業内容	令和５年度鉾田市交付額
・車両整備（改良） ・車両検査４両	5,574,308 円

Ⅱ－１１．鉾田市地域公共交通網形成計画

本計画は、令和２年３月に策定し、令和５年１月に改訂した鉾田市地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）を更新して策定します。令和６年度第２回鉾田市地域公共交通会議において、網形成計画の計画目標（数値目標）の達成状況の評価と公共交通施策の実施状況の確認を行いました。この結果を踏まえて地域公共交通における課題や基本的な方針と目標を設定し、本計画を策定します。



Ⅲ 地域公共交通における課題

Ⅲ―１．地域公共交通における課題

課題１ 交通弱者の移動手段の維持・確保

現在、市民は自動車や家族等の送迎で移動する人が多く、公共交通は主に免許を持たない若年層の通学・通勤や高齢者の通院・買物の移動手段として利用されています。教育環境を充実させるために通学の移動手段を確保することや、高齢化が進んでも高齢者が安心して生活できる環境を整備するために通院・買物の移動手段を確保することは重要です。

そのため、交通弱者を含む市民の移動手段として今後も公共交通を維持・確保していくことが求められており、民間交通事業者の経営努力だけで担えない部分については市が適正に支援していく必要があります。

課題２ 公共交通の運行内容の見直し・改善要望

既存公共交通は市民の満足度が低く、改善要望が出ています。市内施設には身体障がい者や、付き添いや介助が必要な人、市内在住外国人等も含め様々な人が来訪し、既存公共交通を使えない人もいるため、公共交通のバリアフリー化や運行内容の見直しによる対応が求められています。

そのため、公共交通を必要としている人にとって利用しやすい公共交通となるよう運行内容の見直し・改善を図る必要があります。

課題３ 公共交通の利用環境の整備

公共交通を利用しやすくするため、駅やバス停までの移動手段の確保と、待合環境の整備を行う必要があります。

課題４ 公共交通の周知

公共交通の利用方法や運行内容がわからない市民がいるため、周知が必要です。公共交通利用者への理解を深めるため、また、将来の公共交通利用に備えるため、現在自家用車を運転して移動している市民にも本市の公共交通への関心を高める必要があります。

課題５ 特定の対象者の移動を支える交通との共存

公共交通以外にも、スクールバス、訪問介護移送サービス事業、施設送迎サービスといった特定の対象者の移動を支える交通があり、これらは、主に免許を持たない若年層の通学、高齢者や障がい者等の通院・買物の移動手段として重要です。

公共交通で対応できない市民等の移動については、関連する教育部門や福祉部門等と連携し、他部門で漏れなく対応していくことが求められます。引き続き、教育サービスや福祉サービスの特定の対象者の移動を支える交通と公共交通が役割分担し、共存しながらの市民の移動を支えていく必要があります。

また、市内施設には市民だけでなく市外からの来訪者もいるため、観光部門と連携し、市内での移動手段の確保を検討していく必要があります。

IV 地域公共交通における基本的な方針と目標

IV—1. 基本的な方針

(1) 公共交通の役割

茨城県地域公共交通計画に合わせ、公共交通の役割を下記のように設定します。

交通モードは、鉄道、高速バス、路線バス、デマンド型乗合タクシー、タクシー等の不特定多数の移動を支える交通（公共交通）と、スクールバス、施設送迎バス等の特定の対象者の移動を支える交通があります。

公共交通の移動範囲は、近隣市町村との広域移動を支える幹線交通（広域交通と基幹交通）と、市内の移動を支える支線交通に分類されます。

区分			交通モード		
対象者	移動範囲				
不特定多数の移動を支える交通 (公共交通)	広域移動を支える 幹線交通	広域交通	鉄道	近隣都県や隣接市町村への広域的な移動を支える骨格軸として、市民の通勤、通学、通院、買物等の日常生活における移動や、観光客等の来訪者の移動を担い、市町村間の交流を活性化させる。	
			高速バス		
		基幹交通	路線バス (地域間幹線系統等の広域路線バス)		隣接市町村への広域的な移動を支える基幹軸として、市民の通勤、通学、通院、買物等の日常生活における移動を支える。
			タクシー		
	市内の移動を支える 支線交通		デマンド型乗合タクシー	交通結節点において、幹線交通と接続し、幹線交通と連携した交通ネットワークを構成する。市内の通勤、通学、通院、買物等の日常生活における移動を支える。	
			路線バス(市内で完結する系統)※		
			コミュニティバス※		
			自家用有償旅客運送※		
特定の対象者の移動を支える交通	特定の施設への移動を支える	訪問介護移送サービス事業	特定の対象者(一人で公共交通機関を利用することが困難な障がい者や要介護者等)の移動を支える。		
		福祉有償運送※			
		スクールバス	特定の対象者(学校の児童や生徒、施設利用者等)を特定の場所(学校、医療機関、薬局等の施設)へ輸送する。		
		施設送迎バス			
		観光バス			

※現在の銚田市にはない交通モード

1-5-1 各公共交通の役割

公共交通には不特定多数の移動を支える交通（公共交通）と、特定の対象者の移動を支える交通があり、また公共交通には広域移動を支える幹線交通と市町村域内の移動を支える支線交通があります。各交通には移動距離や速達性、輸送力、移動範囲等、異なる特徴があり、地域において求められる役割が異なります。

区分		交通モードの例	
不特定多数の移動を支える交通（公共交通）	広域移動を支える幹線交通	鉄道 高速バス 路線バス（地域間幹線系統などの広域路線バス）	県内主要都市の骨格を形成し、隣接都県への広域的な移動を支える骨格軸として、県民の通勤、通学、通院、買物などの日常生活における移動や観光客などの来訪者の移動を担い、県内の交流を活性化させる。 広域交通を補完するとともに、県内市町村や隣接都県への広域的な移動を支える基幹軸として、県民の通勤、通学、通院、買物などの日常生活における移動を支える。
	市町村域内の移動を支える支線交通	路線バス（市町村域内で完結する系統） コミュニティバス 一般タクシー	交通結節点において、広域交通や基幹交通と接続し、広域交通や基幹交通と連携した交通ネットワークを構成する。市町村内の通勤、通学、通院、買物などの日常生活の移動を支える。
	特定区域の移動を支える交通	デマンド型乗合タクシー 自家用有償旅客運送 一般タクシーの有効活用（一括定額運賃タクシーなど）	
特定の対象者の移動を支える交通		福祉有償運送 スクールバス 企業送迎バスなど	特定の対象者（一人で公共交通機関を利用することが困難である障がい者や要介護者など）の移動を支える。 特定の対象者（学校の生徒や企業の従業員など）を特定の場所（学校や企業）へ輸送する。

出典：茨城県地域公共交通計画

IV 地域公共交通における基本的な方針と目標

(2) 目指すべき姿

本市の公共交通で目指すべき姿を下記のように設定します。

まちの変化に対応し続ける公共交通

●人口減少や高齢化等の社会状況の変化に対応する公共交通

本市は人口減少や高齢化が進行しているため、自家用車を運転できる人や家族等の送迎により移動できる人が減少し、公共交通による移動需要が高まっています。また、人口減少対策として教育環境の充実が重要であり、児童・学生の通学の移動手段の確保が必要です。

市民の暮らしを支え続けるため、社会状況の変化に対応しつつ公共交通を維持していきます。

●新庁舎・公共施設等整備等の変化するまちづくりと連携する公共交通

本市では新庁舎・公共施設等整備事業を進めており、併せて周辺整備も目指すこととなっています。これを契機に市内での施設立地状況に変化が生じる可能性もあります。

また、銚田市立地適正化計画において、コンパクトなまちづくりを進めるため、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づいて市街地や地域拠点間のネットワークを形成することとしています。

まちづくりの動向に注目し、連携しながら公共交通ネットワークを形成していきます。



出典：銚田市立地適正化計画

●定期的な運行内容見直しにより市民ニーズに対応する公共交通

社会状況やまちづくりの状況が変化すると公共交通に対する市民ニーズが変化します。公共交通に対する市民の満足度を向上させるため、公共交通の利用状況に加えて社会状況やまちづくりの状況の変化も踏まえ、定期的に公共交通の運行内容を見直すことで市民ニーズに対応していきます。

(3) 基本的な方針

方針Ⅰ 持続可能な公共交通の運営 【運行支援】

本市は、大洗鹿島線やほこまる号の運行、市外限定デジタルタクシー事業、スクールバス運行において費用負担を行っています。また、路線バスやほこまる号の運行において国庫補助金を活用しています。

国や県等の補助金も活用しながら適正に費用負担を行い、持続可能な公共交通として運行を維持していきます。

方針Ⅱ 交通弱者にも配慮した利用しやすい公共交通の運行 【運行内容】

定期的に公共交通の利用状況や利用者ニーズを確認し、市民及び市外来訪者にとって利用しやすく移動しやすい公共交通となるよう、運行内容を見直すとともに、新たな施設の立地も視野にまちづくりの分野と連携し、来訪交通手段を検討します。

また、既存公共交通を利用できない身体障がい者等や、介護が必要な障がい者等に配慮し、バリアフリー化や運行内容の見直しを行い、公共交通を利用できる人を増やします。

さらに、近年の新技术やデジタル技術の進展に伴い、市の地域特性にあった公共交通において取り入れられる技術の導入を検討し、より効率的で持続可能な公共交通の運行を目指していきます。

方針Ⅲ 利用しやすい公共交通の環境整備 【利用環境】

駅やバス停までの移動手段の確保や、駅やバス停の待合環境の整備を進めます。また、新たな施設が立地する場合には、バス停や、デマンド型乗合タクシー及びタクシーの乗降場所を施設内もしくは施設近隣に設置することを検討します。

これらにより利用しやすい公共交通の環境を整備していきます。

方針Ⅳ 公共交通のわかりやすい情報発信 【利用促進】

市民全体の公共交通への関心を高め、公共交通の満足度を向上させるとともに、公共交通の利用を促進します。そのために、公共交通の利用方法や運行内容を利用者だけでなく市民全体にわかりやすく伝える工夫をしていきます。

方針Ⅴ 特定の対象者の移動を支える交通との共存 【共創】

公共交通で移動手段を確保できない交通弱者には、教育部門や福祉部門と連携し、教育サービスや福祉サービスとして移動手段を確保します。観光施設については観光部門と連携して来訪手段を検討します。スクールバス、訪問介護移送サービス事業、施設送迎サービスといった特定の対象者の移動を支える交通と公共交通が役割分担し、共存しながら市民の移動を支えています。

IV 地域公共交通における基本的な方針と目標

●現在の主な移動手段の分類

公共交通		特定の対象者の移動を支える交通		自助・共助による移動手段	
現在		移動範囲			
		広域移動	市内移動	ラストワンマイル移動 (駅やバス停までの移動)	
利用者像	運転できる人	自家用車			
	既存公共交通を利用 できる人 (免許を持たない若 年層、高齢者等)	鉄道			
		高速バス			
		路線バス			
			デマンド型乗合タクシー		
		タクシー			
		スクールバス			
			施設送迎バス		
		観光バス			
		家族や知人等の送迎			
				自転車	
				徒歩	
既存公共交通の利用 が難しい身体障がい 者等	(公共交通の利用が難しい)				
	家族や知人等の送迎				
介護が必要な障がい 者等	訪問介護移送サービス事業				
	福祉タクシー				

(4) 公共交通とSDGs（持続可能な開発目標）との関連性

SDGs（持続可能な開発目標）とは、平成27年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年（平成28年）から2030年（令和12年）までの国際目標です。

地方においては、「潤いのある豊かな生活を安心して営むことができる地域社会」を目指し、持続可能な地域の未来を実現するための活動が求められています。

●SDGsの17のゴール



公共交通に関しては、下記のSDGsの17のゴールに関連があります。



強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る



包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する



持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進し、すべての人々に司法へのアクセスを提供し、あらゆるレベルにおいて効果的で説明責任のある包摂的な制度を構築する



持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化

IV 地域公共交通における基本的な方針と目標

IV—2. 目標と数値目標

基本的な方針の実現のための目標と、目標の達成状況を評価するための数値目標を設定します。
数値目標は、計画期間終了時の令和 11 年度の目標値とします。

基本的な方針	目標	数値目標※
方針Ⅰ 【運行支援】 持続可能な公共交通の運営	目標 A 公共交通の運行の継続	数値目標 A－1 市民 1 人あたりの公共交通への市投入額 1,200 円/年以上 数値目標 A－2 ほこまる号の収支率 13.0%以上
方針Ⅱ 【運行内容】 方針交通弱者にも配慮した 利用しやすい公共交通の運行	目標 B 公共交通利用者数の維持	数値目標 B－1 市民 1 万人あたりの大洗鹿島線市内駅利用者数 220 人/日以上 数値目標 B－2 市民 1 万人あたりの路線バス市内バス停利用者数 7 人/日以上
方針Ⅲ 【利用環境】 利用しやすい公共交通の環境整備		数値目標 B－3 市民 1 万人あたりのほこまる号利用者数 15 人/日以上
方針Ⅳ 【利用促進】 公共交通のわかりやすい情報発信	目標 C 公共交通への関心の向上	数値目標 C－1 ほこまる号会員登録者数 累計 2,200 人以上 数値目標 C－2 市外限定デジタルタクシー利用助成事業登録者数 累計 820 人以上 数値目標 C－3 市民アンケートにおける公共交通の満足度 4 ポイント以上増加
方針Ⅴ 【共創】 特定の対象者の移動を支える交通との共存	目標 D 多様な主体との共創	数値目標 D 共創事業実施件数 累計 5 件以上

※数値目標は評価時点で入手可能なデータを用いて算出し、評価することとします。

目標 A 公共交通の運行の継続

将来にわたって持続可能な公共交通とするため、市による費用負担を実施し、公共交通の運行を継続していきます。

数値目標 A－1 市民 1 人あたりの公共交通への市投入額 1,200 円/年以上

公共交通に関して本市が投入している金額を合計し、市投入額を算出します。令和 6 年 12 月時点で入手可能なデータによる最新 1 年間の公共交通への市投入額は 5,600 万円です。令和 6 年 4 月 1 日の銚田市住民基本台帳による人口総数は 46,685 人のため、市民 1 人あたりの公共交通への市投入額は、1,195.5 円/年です。

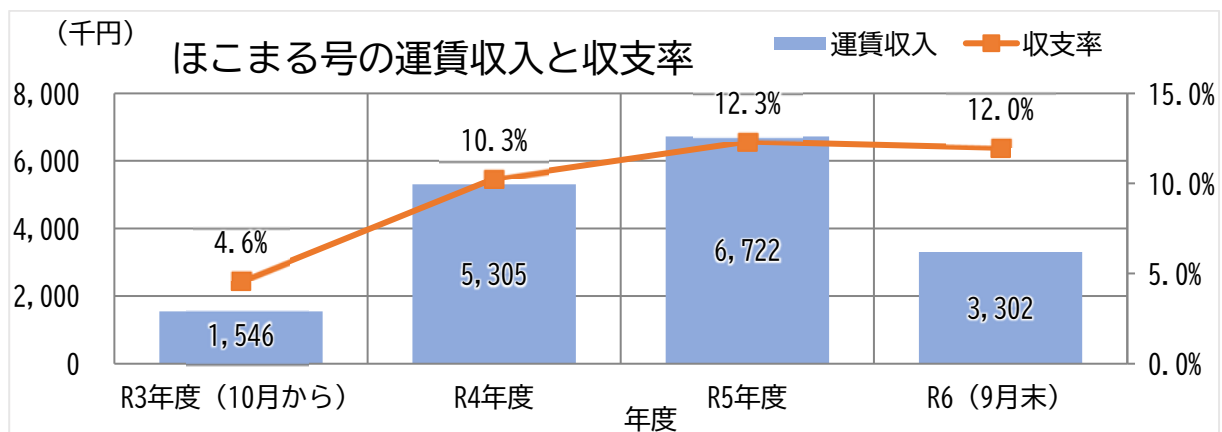
今後も公共交通を維持するため、公共交通への市投入額を維持することを目標として、市民 1 人あたりの公共交通への市投入額を 1,200 円/年以上とすることを数値目標とします。

対象公共交通	名目	市負担額
大洗鹿島線	大洗鹿島線を育てる沿線市町会議負担金	368,000 円/年 (令和 6 年度)
	大洗鹿島線安全輸送設備等整備事業費補助金	5,574,308 円/年 (令和 5 年度)
路線バス	茨城県バス運行対策費補助金負担金	225,000 円/年 (令和 6 年度)
ほこまる号	運行経費 ※運行委託料・予約センター委託料から運賃収入・ 国庫補助・県補助額を差し引いた金額	47,812,000 円/年 (令和 5 年 10 月～ 令和 6 年 9 月)
タクシー	市外限定デジタルタクシー利用助成事業	505,110 円/3 ヶ月 (令和 6 年 7 月～9 月) ※2,020,440 円/年と試算
合計		55,999,748 円/年

数値目標 A－2 ほこまる号の収支率 13.0%以上

ほこまる号の運賃収入額を運行経費（運行委託料・予約センター委託料）で割り、収支率を算出します。令和 5 年度のほこまる号の収支率は 12.3%です。

利用者数および運賃収入を維持し、収支率を維持することを目標として、ほこまる号の収支率を 13.0%以上とすることを数値目標とします。



単位：千円	R3 年度 (10 月から)	R4 年度	R5 年度	R6 年度 (9 月まで)
運賃収入	1,546	5,305	6,722	3,302
支出額 (運行委託料・ 予約センター委託料)	33,642	51,684	54,542	27,574
収支率	4.6%	10.3%	12.3%	12.0%

IV 地域公共交通における基本的な方針と目標

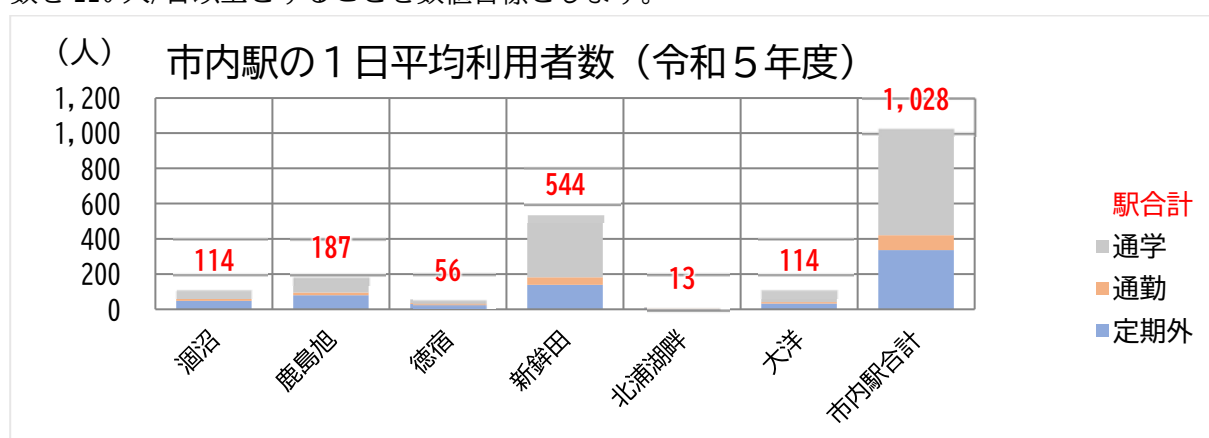
目標B 公共交通利用者数の維持

交通弱者にも配慮した利用しやすい公共交通の運行や、利用しやすい公共交通の環境整備の実施により、公共交通利用者数の維持を図ります。

数値目標B－1 市民1万人あたりの大洗鹿島線市内駅利用者数 220人/日以上

運行事業者の保有データを用いて、大洗鹿島線の1日あたり市内駅利用者数を算出します。令和5年度の大洗鹿島線の市内6駅の1日平均利用者数は、1,028人/日です。令和6年4月1日の銚田市住民基本台帳による人口総数は46,685人のため、市民1万人あたりの大洗鹿島線市内駅利用者数は、220.2人/日です。

公共交通利用者数を維持することを目標として、市民1万人あたりの大洗鹿島線市内駅利用者数を220人/日以上とすることを数値目標とします。

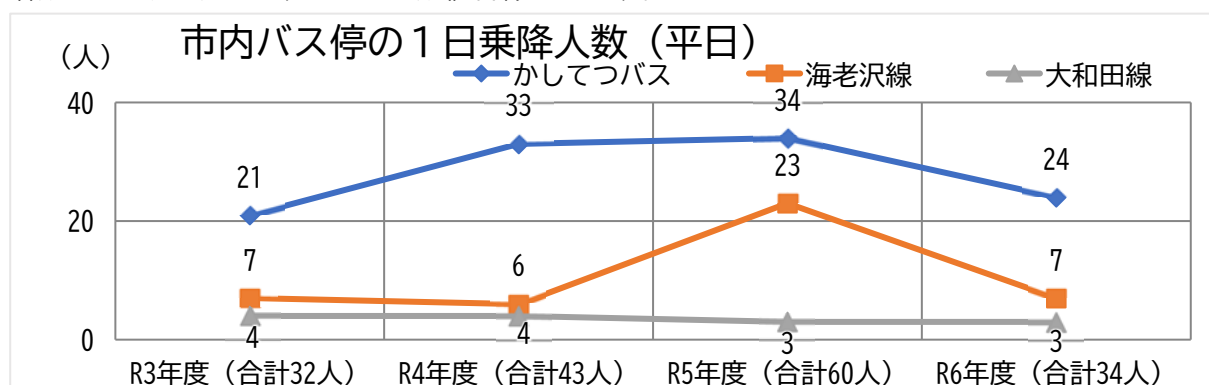


出典：鹿島臨海鉄道(株)提供データ

数値目標B－2 市民1万人あたりの路線バス市内バス停利用者数 7人/日以上

運行事業者の保有データを用いて、路線バスの1日あたり市内バス停利用者数を算出します。令和6年度の路線バスの市内バス停の1日乗降人数は、34人/日です。令和6年4月1日の銚田市住民基本台帳による人口総数は46,685人のため、市民1万人あたりの路線バス市内バス停利用者数は、7.3人/日です。

公共交通利用者数を維持することを目標として、市民1万人あたりの路線バス市内バス停利用者数を7人/日以上とすることを数値目標とします。

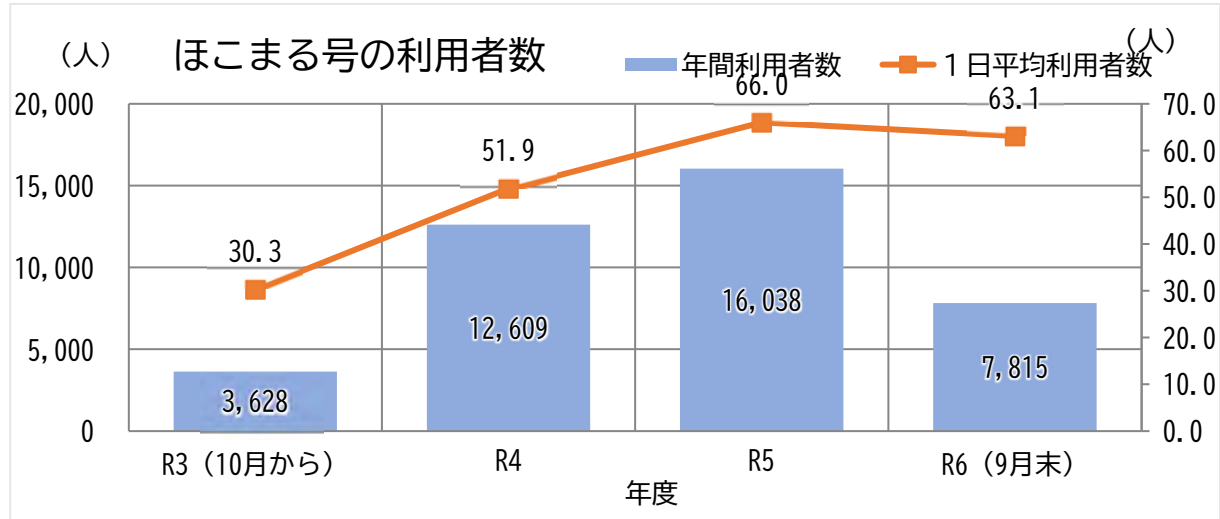


出典：関東鉄道(株)提供データ（毎年1回実施の全路線の乗降調査に基づく）

数値目標B-3 市民1万人あたりのほこまる号利用者数 15人/日以上

ほこまる号の1日あたり利用者数を算出します。令和5年度のほこまる号の1日平均利用者数は66.0人/日です。令和6年4月1日の銚田市住民基本台帳による人口総数は46,685人のため、市民1万人あたりのほこまる号利用者数は、14.1人/日です。

公共交通利用者数を維持することを目標として、市民1万人あたりのほこまる号の利用者数を15人/日以上とすることを数値目標とします。



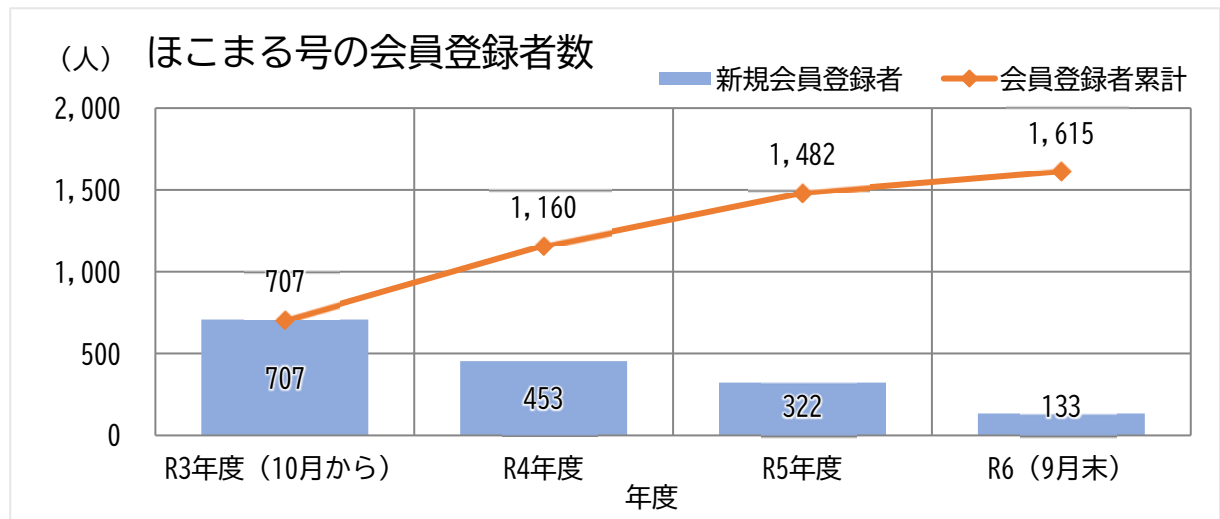
目標C 公共交通への関心の向上

公共交通のわかりやすい情報発信により市民の公共交通への関心の向上を図ります。

数値目標C-1 ほこまる号会員登録者数 累計2,200人以上

ほこまる号の会員登録者数を集計します。令和6年9月末のほこまる号の会員登録者数は1,615人です。

新規会員登録者数の推移を踏まえ、年間約100人、計画期間の5年間で約500人が、市民の公共交通への関心の向上により新たにほこまる号の会員登録をすることを想定し、ほこまる号会員登録者数を累計2,200人以上とすることを数値目標とします。



IV 地域公共交通における基本的な方針と目標

数値目標C－2 市外限定デジタルタクシー利用助成事業登録者数 累計820人以上

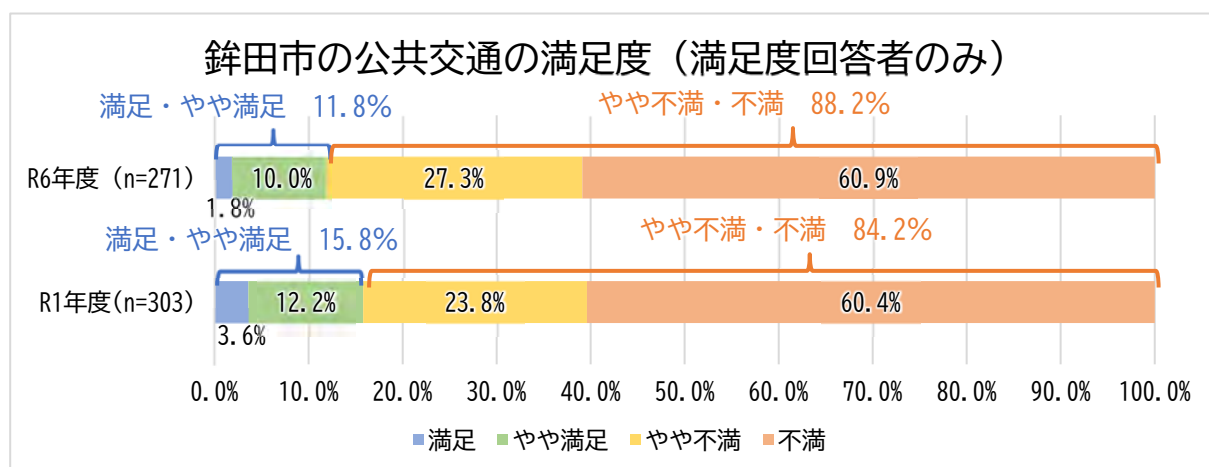
市外限定デジタルタクシー利用助成事業の登録者数を集計します。令和6年9月末の登録者数は累計319人です。

新規登録者数の推移を踏まえ、年間約100人、計画期間の5年間で約500人が、市民の公共交通への関心の向上により新たに市外限定デジタルタクシー利用助成事業の登録をすることを想定し、市外限定デジタルタクシー利用助成事業登録者数を累計820人以上とすることを数値目標とします。

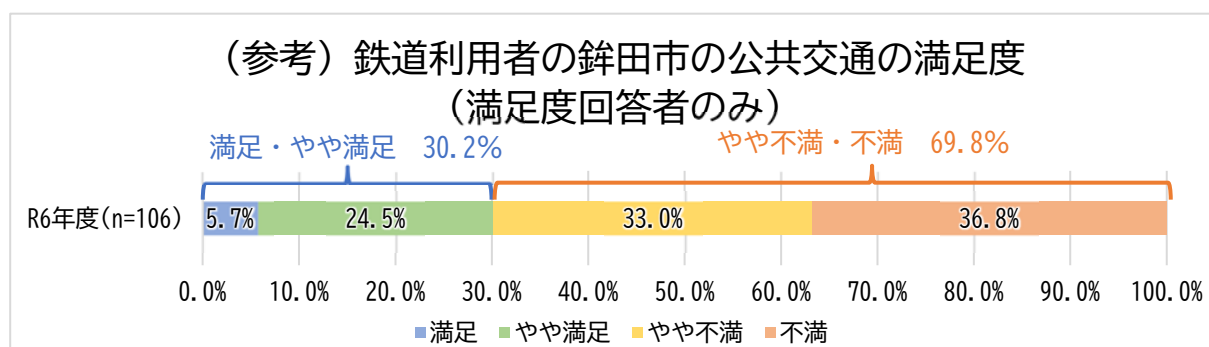
数値目標C－3 市民アンケートにおける公共交通の満足度 4ポイント以上増加

市民アンケートにより現在の銚田市の公共交通（鉄道・バス・タクシー等）の満足度（満足・やや満足の割合）を集計します。令和6年度に実施した市民アンケートでは、現在の銚田市の公共交通の満足度は11.8%です。

公共交通の満足度を令和1年度水準の15.8%に向上させることを目標として、市民アンケートにおける公共交通の満足度の4ポイント以上増加することを数値目標とします。



なお、鉄道利用者の公共交通の満足度は30.2%です。



目標D 多様な主体との共創

特定の対象者の移動を支える交通と公共交通が共存していくため、地域関係者とのつながりを深め、多様な主体との共創（連携・協働）を図ります。

数値目標D 共創事業実施件数 累計5件以上

多様な主体との共創事業実施件数を集計します。

共創事業の内容は、ほこまる号乗降場所設置における民地活用、施設の協力を得て屋根やベンチのある場所で路線バスやほこまる号を待てるようにする待合環境の整備、施設への公共交通案内設置、福祉部門での福祉有償運送といった移動手段の確保や公共交通の案内、観光部門での公共交通の案内といったことが考えられます。これらのような官民連携や他分野との共創による共創事業実施件数を累計5件以上とすることを数値目標とします。

V 公共交通施策

V—1. 基本的な方針と公共交通施策

基本的な方針の実現や目標達成のために行う公共交通施策を設定します。

基本的な方針	公共交通施策・事業
方針Ⅰ 持続可能な公共交通の運営 【運行支援】	施策Ⅰ－１ 公共交通機関への支援 ①公共交通の運行における補助の活用 ②鉄道・路線バスへの市の支援 ※重点事業 ③運転士確保への支援
方針Ⅱ 交通弱者にも配慮した利用しやすい公共交通の運行 【運行内容】	施策Ⅱ－１ 市内移動手段の運行内容見直し ①ほこまる号の運行内容見直し・拡充 ※重点事業 ②施設立地に合わせた移動手段の確保 ※重点事業 ③市街地巡回バス運行の検討 施策Ⅱ－２ 市外移動への支援 ①市外限定デジタルタクシー事業の検証 施策Ⅱ－３ 新技術の研究・導入 ①ノンステップバス導入の推進 ②電気バス導入の推進 ③新技術の導入検討 ④キャッシュレス決済の導入検討
方針Ⅲ 利用しやすい公共交通の環境整備 【利用環境】	施策Ⅲ－１ 交通結節点の機能充実 ①新幹田駅の主要交通結節点としての整備 施策Ⅲ－２ 待合環境の整備 ①民間施設・団体と連携した待合環境の整備
方針Ⅳ 公共交通のわかりやすい情報発信 【利用促進】	施策Ⅳ－１ 公共交通の周知・利用促進活動 ①ダイヤ改正に合わせた公共交通案内の更新 ②公共交通の周知イベント実施 ③イベントや観光での公共交通の活用 ④免許返納者への公共交通利用券の配布 ⑤県及び沿線自治体と連携した大洗鹿島線の活性化事業 ⑥公共交通の乗り方教室・交通安全教室 ⑦ほこまる号WEB予約の推進
方針Ⅴ 特定の対象者の移動を支える交通との共存 【共創】	施策Ⅴ－１ 官民共創 ①特定の対象者の移動を支える交通との共創 ②市内施設での公共交通の案内 ③災害時の公共交通や市有地活用のための共創 ④貨客混載 ⑤運転士による市への道路状況報告 施策Ⅴ－２ 他分野共創 ①通学手段の確保 ②福祉有償運送の運行 ③観光客の来訪手段の確保・案内

※重点事業は、必要性が高いため、関係者と協力して重点的に取り組みます。

V－2．公共交通施策

公共交通施策の具体的な内容を示します。以降に示す事業の他にもまちの変化に合わせて必要な事業が考えられる場合は、随時検討し進めていきます。

施策Ⅰ－1 公共交通機関への支援

実施の目的

公共交通は交通事業者の経営努力だけでは運営を維持することが難しい状況があります。そこで、公共交通の将来にわたっての安全な輸送を確保し、運営を維持するため、公共交通機関への支援を行います。市の予算を基本に国や県等の補助金も活用しながら、適正に費用負担を行います。費用面だけでなく、運転士確保や利用促進といった採用活動や周知活動等の支援も行います。

事業の概要

①公共交通の運行における補助の活用

公共交通の運行において、必要な路線に対し、地域公共交通確保維持事業による補助制度等を活用し、路線の存続を図ります。路線の維持により、市民の通学、通勤、通院、買物、私事等日常生活に必要な移動手段を確保します。

②鉄道・路線バスへの市の支援 ※重点事業

鉄道については、県や大洗鹿島線の沿線市町で構成される「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」で、鉄道運営に対する沿線住民、関係機関・団体等の理解を深めるとともに、鉄道利用の促進や沿線地域振興を図るために行っている大洗鹿島線の活性化事業の費用負担を継続して行います。

また、住民の欠かせない交通手段である大洗鹿島線の将来にわたっての安全な輸送を確保するため、国、県、沿線4市町が協調して予算の範囲で実施する大洗鹿島線安全輸送設備等整備事業費補助金により「安全輸送設備等整備」及び「老朽化対策」について引き続き支援します。

路線バスについては、地域間幹線系統の運行を維持するため、茨城県バス対策費補助金により県や沿線自治体と協調して交通事業者を支援し、費用負担を継続して行います。

<大洗鹿島線>



出典：鹿島臨海鉄道(株)

V 公共交通施策

③運転士確保への支援

路線バスや高速バスの運行便数を維持するためには運転士の確保が重要です。交通事業者の運転士の確保の取組において、採用案内の周知、採用説明会や乗車体験会の会場提供、学生との連携のサポートをすることで支援します。

事業	主な事業エリア	事業主体	実施時期
①公共交通の運行における補助の活用	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	令和7年度以降継続的に補助を活用
②鉄道・路線バスへの市の支援	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	令和7年度以降継続的に支援
③運転士確保への支援	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	令和7年度以降継続的に支援

施策Ⅱ-1 市内移動手段の運行内容見直し

実施の目的

市内の移動を支える支線交通は、現在主にデマンド型乗合タクシーほこまる号が担っています。市内移動手段の利便性を向上させるため、利用者ニーズに応えた既存のほこまる号の運行内容の見直し・拡充や、まちづくりの進展に合わせた新たな移動手段の検討を進めます。

事業の概要

①ほこまる号の運行内容見直し・拡充 ※重点事業

ほこまる号の運行内容について、予約方法の改善、増便、乗降場所の見直し等の要望があります。市と交通事業者を中心に、公共交通施策の問題点、課題等を共有しながら、改善に向けて継続的に協議を行い、より利用しやすいほこまる号にするため、運行内容を見直し、拡充していきます。

<ほこまる号セダン車両・ワゴン車両>



②施設立地に合わせた移動手段の確保 ※重点事業

現在進められている新庁舎・公共施設等整備事業及び周辺整備に合わせて、公共交通サイドからのアプローチを適宜検討し、既存交通手段の改善や新たな交通手段の整備により市民の移動手段を確保します。

③市街地巡回バスの運行の検討

市街地には、駅、商業施設、医療機関、公共施設等の施設が多く立地しており、ほこまる号の利用の多い乗降場所もあります。市民の市街地内での回遊性を高めるため、市街地巡回バスの運行を検討します。

事業	主な事業エリア	事業主体	実施時期
①ほこまる号の運行内容見直し・拡充	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	令和7年度以降定期的に見直し・拡充
②施設立地に合わせた移動手段の確保	新庁舎・公共施設等整備予定地周辺	まちづくり推進課・政策秘書課・交通事業者	令和7年度以降継続的に検討
③市街地巡回バスの運行の検討	市街地	まちづくり推進課・交通事業者	令和10年～11年度検討

V 公共交通施策

施策Ⅱ－２ 市外移動への支援

実施の目的

市民は市外にも移動しており、市外医療機関への通院移動を支援するため、タクシー運賃の一部を助成する「市外限定デジタルタクシー利用助成事業」を行っています。今後も市民の市外への移動を支援していきます。

事業の概要

①市外限定デジタルタクシー事業の検証

市外限定デジタルタクシー利用助成事業の利用実績を検証し、事業内容を見直します。

事業	主な事業エリア	事業主体	実施時期
①市外限定デジタルタクシー事業の検証	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	令和７年度以降毎年検証、令和９年度見直し

施策Ⅱ－3 新技術の研究・導入

実施の目的

公共交通の利便性・生産性・持続可能性の向上のため、自動運転等のデジタル技術の実装や交通データの効果的な活用による「交通DX（デジタル・トランスフォーメーション）」、脱炭素社会に向けた車両電動化や再エネ地産地消等の「交通GX（グリーントランスフォーメーション）」、新技術の活用の事例を研究し、本市の公共交通に導入することを検討していきます。

事業の概要

①ノンステップバス導入の推進

ノンステップバスとはバス出入口の段差をなくした乗降性を高めた低床バスです。中ドアに車いす用のスロープが取り付けられている場合や、中ドア付近に車いす用の折りたたみ式の座席が設置されている場合もあります。高齢者や障がい者、妊婦等がバスに乗降しやすい環境を整備するため、市内を走行するバスにおいてもノンステップバスの導入を推進していきます。

<ノンステップバス車両>



出典：関東鉄道(株)

②電気バス導入の推進

電気バス（EVバス）は、走行時に大気汚染物質や二酸化炭素を排出せず、騒音や振動が小さく、災害時には電源供給車として活用できます。環境への配慮や災害時の活用のため、電気バス車両の導入を推進していきます。

<電気バス（EVバス）車両>



出典：関東鉄道(株)

V 公共交通施策

③新技術の導入検討

近年、A I オンデマンド交通、自動運転、グリーンスローモビリティといった新技術の導入が進められています。

A I オンデマンド交通は、デマンド型交通の利用者予約に対し、A I（Artificial Intelligence：人工知能）技術を用いてリアルタイムに配車や経路設定などを行い、効率的な運営・運行を実現しようとするものです。

自動運転技術の導入は、運転士不足への対応として、省人化による継続的な運行体制の確保が期待できます。また、1人で複数台の車両を遠隔監視することで運営の合理化を図り、運営コストの縮減・抑制が期待できます。

グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。

新たな施設立地の動向に合わせて、本市の公共交通における新技術の実証実験の実施や導入について、事業者への支援も含め、事例を研究し検討します。

<神立駅西口地区周辺および千代田ショッピングモール周辺地区で実証運行されたグリーンスローモビリティ車両>



出典：関東鉄道(株)

④キャッシュレス決済の導入検討

大洗鹿島線が水戸駅と鹿島神宮駅で接続する J R では S u i c a 等の交通系 I C カードが利用できますが、大洗鹿島線では現在交通系 I C カードは使用できません。また、ほこまる号では現在運賃の支払い方法が現金のみです。利便性の向上のため、大洗鹿島線やほこまる号での交通系 I C カード等によるキャッシュレス決済の導入を検討します。

事業	主な事業エリア	事業主体	実施時期
①ノンステップバス導入の推進	路線バス沿線	まちづくり推進課・交通事業者	令和 7 年度以降推進
②電気バス車両の導入の推進	路線バス沿線	まちづくり推進課・交通事業者	令和 7 年度以降推進
③新技術の導入検討	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	令和 7 年度以降検討
④キャッシュレス決済の導入検討	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	令和 7 年度以降検討

施策Ⅲ－1 交通結節点の機能充実

実施の目的

本市の公共交通の軸である大洗鹿島線の利用者数を増やすためには、駅までの交通手段の確保が重要です。路線バス、高速バス、ほこまる号、タクシー、自家用車、バイク、自転車、徒歩の各交通手段と大洗鹿島線が乗り継ぎしやすい交通結節点を目指し、機能の充実を図ります。

事業の概要

①新鉾田駅の主要交通結節点としての整備

新鉾田駅を広域交通や基幹交通が多く接続する重要拠点として主要交通結節点に位置付けます。新鉾田駅に乗り入れする路線バスや高速バスの便数を確保し、新鉾田駅前のほこまる号やタクシーの乗降場所を維持するとともに、市民が集えるような環境づくりを検討し、大洗鹿島線と乗り継ぎしやすく、利用しやすい環境整備を目指します。また、駐車場・自転車駐車場を利用し、自家用車や自転車から公共交通に乗り換えるパークアンドライドやサイクルアンドライドを推進します。

現在進められている新庁舎・公共施設等整備事業に合わせて、周辺整備が行われる際には、新鉾田駅が主要交通結節点であることを踏まえ、交通結節点機能の整備や新たな交通手段等の検討を進めます。

<新鉾田駅ロータリー>



事業	主な事業エリア	事業主体	実施時期
①新鉾田駅の主要交通結節点としての整備	新鉾田駅	まちづくり推進課・都市計画課・交通事業者	令和7年度以降継続的に実施

V 公共交通施策

施策Ⅲ－２ 待合環境の整備

実施の目的

公共交通を利用しやすい環境を整備するため、鉄道駅、バス停、ほこまる号乗降場所の待合環境を改善します。

事業の概要

①民間施設・団体と連携した待合環境の整備

ほこまる号の乗降場所は、数多くの民間施設の協力を得て民間施設敷地内にも設置しており、利用者のために屋根や椅子がある場所で待つことのできる環境を提供していただいております。また、路線バスの発車時刻の確認、ほこまる号の予約、タクシーの予約において、利用者のために民間施設・団体が協力している実態があります。今後も引き続き民間施設・団体と連携し、公共交通の待合環境を整備していきます。

現在進められている新庁舎・公共施設等整備事業や周辺整備においては、公共交通の乗降場所や待合環境の整備にも視点を向けて検討を進めます。

<民間施設敷地内のほこまる号の乗降場所>



事業	主な事業エリア	事業主体	実施時期
①民間施設・団体と連携した待合環境の整備	鉄道駅・バス停・ほこまる号乗降場所	まちづくり推進課・都市計画課・交通事業者・地域	令和7年度以降継続的に実施

施策Ⅳ－1 公共交通の周知・利用促進活動

実施の目的

市民からほこまる号の改善してほしい点として案内が足りない・分かりにくいことが多く挙げられました。市民に公共交通の情報を提供し、理解を深めてもらい、利用につなげてもらうため、周知・利用促進活動を実施します。

事業の概要

①ダイヤ改正に合わせた公共交通案内の更新

本市では市内公共交通すべての時刻表、路線図、利用方法、連絡先等を記載した公共交通案内を作成し、市内施設での配布や、ホームページでの公開を行っています。ダイヤ改正や料金改定等の運行内容変更時に公共交通案内の内容を更新し、ホームページも更新します。

< 銚田市公共交通案内 >



②公共交通の周知イベント実施

市民が集まる市内行事や集会の開催に合わせて、公共交通の周知イベントを実施し、運行内容や利用方法を説明します。

< 参考事例：牛久市の市内行事に合わせて実施した公共交通利用促進イベント >



V 公共交通施策

③イベントや観光での公共交通の活用

市内のイベントや観光施設に訪れる人に向けて、公共交通による来訪手段を案内し、公共交通の利用を促します。

④免許返納者への公共交通利用券の配布

公共交通の利用を促すため、警察署と連携し、免許返納者への特典として、公共交通案内と公共交通利用券を配布することを検討します。

⑤県及び沿線自治体と連携した大洗鹿島線の活性化事業

県や大洗鹿島線の沿線市町で構成される「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」では、鉄道運営に対する沿線住民、関係機関・団体等の理解を深めるとともに、鉄道利用の促進や沿線地域振興を図るため、大洗鹿島線の活性化事業を行っており、今後も引き続き実施していきます。

<大洗鹿島線の活性化事業>

●鉄道体験学習事業

（小学生を対象にした、大洗鹿島線の乗車体験等イベント）



●サイクルトレイン実証実験

（大洗鹿島線での将来的なサイクルトレインの実施に向けた実証実験）



●大洗エメラルド号の運行



●鹿島臨港線全線乗車ツアー



出典：鹿島臨海鉄道(株)

⑥公共交通の乗り方教室・交通安全教室

公共交通を身近に感じてもらい利用を促すため、学校や公民館等で学生や高齢者、外国人を対象とした公共交通の乗り方教室を交通事業者の協力のもと開催するほか、公共交通や自転車、パーソナルモビリティ等を安全に利用してもらうため、交通安全教室を警察の協力のもと開催します。

⑦ほこまる号WEB予約の推進

ほこまる号では、従来の「利用登録申請書」による利用者登録や電話予約に加えて、スマートフォンやパソコン等から手軽に手続きできるWEB利用者登録・予約受付サービスを行っています。公民館等で実施するスマートフォン教室などICTに関する講座への案内や、ポスター、チラシなどにより、サービス内容、利用方法に関するPRを行い、交通DXの観点からWEB予約を推進します。

事業	主な事業エリア	事業主体	実施時期
①ダイヤ改正に合わせた公共交通案内の更新	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	運行内容変更時に公共交通案内更新
②公共交通の周知イベント実施	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	令和7年度以降随時実施
③イベントや観光での公共交通の活用	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者	令和7年度以降随時実施
④免許返納者への公共交通利用券の配布	市内全域	まちづくり推進課・危機管理課・交通事業者・警察署	令和7年度以降検討
⑤県及び沿線自治体と連携した大洗鹿島線の活性化事業	市内全域	国・県・まちづくり推進課・大洗鹿島線を育てる沿線市町会議・交通事業者	令和7年度以降随時実施
⑥公共交通の乗り方教室・交通安全教室	市内全域	まちづくり推進課・危機管理課・交通事業者・警察署	令和7年度以降随時実施
⑦ほこまる号WEB予約の推進	市内全域	まちづくり推進課・鉾田中央公民館・交通事業者	令和7年度以降随時実施

V 公共交通施策

施策V－1 官民共創

実施の目的

公共交通は市と交通事業者だけでなく、国や県、地域の関係者と共創（連携・協働）し、地域ぐるみで支えていくことが重要です。官民共創により公共交通の利便性・生産性・持続可能性を高めていきます。

事業の概要

①特定の対象者の移動を支える交通との共創

スクールバス、施設送迎バス等の特定の対象者の移動を支える交通と共創し、公共交通と役割分担をしながら様々な市民の移動を支えていきます。

②市内施設での公共交通の案内

市内施設の協力を得て、公共交通案内の設置、時刻表や連絡先の掲示、施設スタッフによる公共交通の案内等を行い、来訪者が公共交通を利用しやすい環境を整えていきます。

③災害時の公共交通や市有地活用のための共創

災害時に公共交通の車両を避難所として活用することや、電気バス車両を導入した場合に電源供給車として活用すること、車庫浸水時に車両を高台の市有地に避難させること等により危機管理課と交通事業者で共創し、災害リスクへの対応の検討を進めます。

④貨客混載

公共交通の空席やトランクルームなどの空きスペースを活用し、地域の特産品等の貨物と乗客を同時に運ぶ貨客混載の検討を進めます。乗客の輸送だけでなく、貨物のトラック配送の削減による二酸化炭素排出量の削減や、地元産品の消費拡大による地域活性化にも寄与し、SDGsにも貢献します。また、貨物の運搬料による収入増加が期待されます。

<貨客混載>



出典：関東鉄道(株)

⑤運転士による市への道路状況報告

市と公共交通の運転士が共創し、市内を運行するほこまる号やタクシーの運転士が走行中に修繕が必要な道路箇所を確認した場合、市に報告します。これにより、市道等の維持管理の効率化を図ります。

事業	主な事業エリア	事業主体	実施時期
①特定の対象者の移動を支える交通との共創	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者・地域	令和7年度以降継続的に連携
②市内施設での公共交通の案内	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者・地域	令和7年度以降随時実施
③災害時の公共交通や市有地活用のための共創	市内全域	まちづくり推進課・危機管理課・交通事業者	令和8年度以降検討
④貨客混載	市内全域	まちづくり推進課・交通事業者・地域	令和8年度以降検討
⑤運転士による市への道路状況報告	市内全域	まちづくり推進課・道路建設課・交通事業者	令和7年度検討、令和8年度以降随時実施

V 公共交通施策

施策V－2 他分野共創

実施の目的

多様な主体の移動手段を確保するためには、公共交通が他分野と共創（連携・協働）することが重要です。他分野共創により市民及び来訪者の移動手段を確保していきます。

事業の概要

①通学手段の確保

公共交通と教育分野が共創し、公共交通やスクールバス等により通学手段を確保します。

②福祉有償運送の運行

移動をより便利にするために必要だと思うこととして、「公共交通を利用することが難しい身体障がい者等が自宅前から目的地まで移動できる乗り物の運行」が多く挙げられました。公共交通と福祉分野が共創し、障がい者や高齢者など一人で公共交通機関を利用することが困難な方を対象とするドアツウドア型の有償移送サービスである福祉有償運送の運行を推進します。

③観光客の来訪手段の確保・案内

近隣には茨城空港もあり、訪日外国人の来訪も想定されます。公共交通を活用した観光を推進するため、公共交通と観光分野が共創し、観光客が市内観光施設へ来訪する手段の確保及び案内方法を検討します。

事業	主な事業エリア	事業主体	実施時期
①通学手段の確保	市内全域	まちづくり推進課・教育総務課・交通事業者	令和7年度以降継続的に確保
②福祉有償運送の運行	市内全域	まちづくり推進課・社会福祉課・介護保険課・社会福祉協議会・交通事業者	令和7年度以降検討・運行開始
③観光客の来訪手段の確保・案内	市内全域	まちづくり推進課・商工観光課・交通事業者	令和7年度以降継続的に実施

VI 計画の推進方策

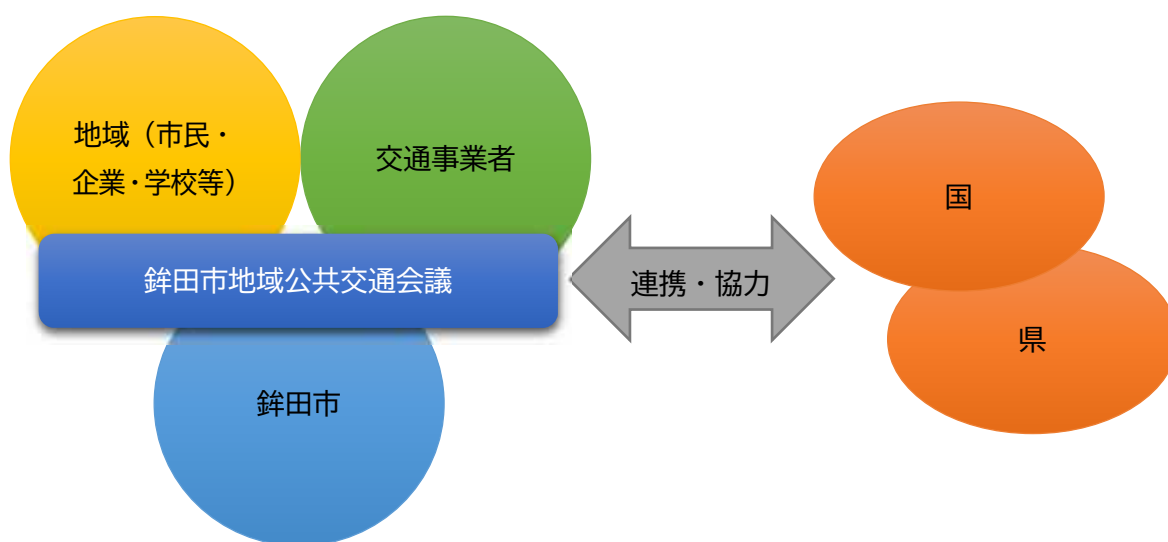
VI—1. 推進体制

利用者である市民等や、交通事業者などの関係機関が本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、銚田市及び銚田市地域公共交通会議が中心になって本計画の周知を進めます。

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地域（市民・企業・学校等）、交通事業者、銚田市及び銚田市地域公共交通会議等の関係機関が連携・協力して進めます。

さらに、国や県等と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します。

●推進体制



VI—2. 銚田市地域公共交通会議の役割

銚田市地域公共交通会議は、地域公共交通計画の検討・協議に加えて計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価の実施主体としての役割を担います。また、交通事業者など関係機関の連携・調整を行う機関として機能します。さらに、情報提供や利用促進等に係る施策の実施主体として機能します。

VI—3. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年度、銚田市地域公共交通会議で公共交通施策の実施状況を検証します。あわせて、数値目標の達成状況を確認し、目標年次の達成の見通しを検証します。

計画期間の最終年度である令和11年度においては、目標・数値目標の達成状況の評価と要因分析を行い、公共交通施策や目標を見直し、本計画の更新を行うこととします。

VI 計画の推進方策

VI-4. 実施工程

公共交通施策は、下表の実施工程により推進します。

●公共交通施策の実施工程

公共交通 施策	事業	実施工程				
		令和7年度 2025年度	令和8年度 2026年度	令和9年度 2027年度	令和10年度 2028年度	令和11年度 2029年度
施策Ⅰ-1 公共交通機 関への支援	①公共交通の運行に おける補助の活用	継続的に補助を活用				
	②鉄道・路線バスへ の市の支援	継続的に支援				
	③運転士確保への支 援	継続的に支援				
施策Ⅱ-1 市内移動手 段の運行内 容見直し	①ほこまる号の運行 内容見直し・拡充	定期的に見直し・拡充				
	②施設立地に合わせ た移動手段の確保	継続的に検討				
	③市街地巡回バス運 行の検討				検討	
施策Ⅱ-2 市外移動へ の支援	①市外限定デジタル タクシー事業の検証	検証	検証	検証・見直し	検証	検証
施策Ⅱ-3 新技術の研 究・導入	①ノンステップバス 導入の推進	推進				
	②電気バス導入の推 進	推進				
	③新技術の導入検討	検討				
	④キャッシュレス決 済の導入検討	検討				
施策Ⅲ-1 交通結節点 の機能充実	①新鉾田駅の主要交 通結節点としての整 備	継続的に実施				
施策Ⅲ-2 待合環境の 整備	①民間施設・団体と 連携した待合環境の 整備	継続的に実施				

公共交通 施策	事業	実施工程				
		令和7年度 2025年度	令和8年度 2026年度	令和9年度 2027年度	令和10年度 2028年度	令和11年度 2029年度
施策Ⅳ－1 公共交通の 周知・利用促 進活動	①ダイヤ改正に合わせた公共交通案内の更新	運行内容変更時に公共交通案内更新				
	②公共交通の周知イベント実施	随時実施				
	③イベントや観光での公共交通の活用	随時実施				
	④免許返納者への公共交通利用券の配布	検討				
	⑤県及び沿線自治体と連携した大洗鹿島線の活性化事業	随時実施				
	⑥公共交通の乗り方教室・交通安全教室	随時実施				
	⑦ほこまる号WEB予約の推進	随時実施				
施策Ⅴ－1 官民共創	①特定の対象者の移動を支える交通との共創	継続的に連携				
	②市内施設での公共交通の案内	随時実施				
	③災害時の公共交通や市有地活用のための共創		検討			
	④貨客混載		検討			
	⑤運転士による市への道路状況報告	検討	随時実施			
施策Ⅴ－2 他分野共創	①通学手段の確保	継続的に確保				
	②福祉有償運送の運行	検討・運行開始				
	③観光客の来訪手段の確保・案内	継続的に実施				

VII 市内公共交通の位置付け・役割と資金の確保

VII—1. 市内公共交通の位置付け・役割

市内公共交通の位置付け・役割、主な利用目的及び必要性は下記の通りです。

●市内公共交通の位置付け・役割

種別	路線	実施主体	位置付け・役割	主な利用目的及び必要性	確保・維持策
鉄道	大洗鹿島線 水戸駅～鹿島神宮駅	鹿島臨海鉄道(株)	広域交通 市内拠点から市外への広域交通を担う。	通勤、通学、買物、通院、私事目的の、市内と近隣市町の各拠点間の移動手段を確保している。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
高速バス	あそう号 鉾田・麻生・潮来・佐原～東京駅	関東鉄道(株)		通勤、買物、通院、私事目的の、市内と近隣市、千葉県、東京都の各拠点間の移動手段を確保している。	
	成田空港線 ローズライナー 日立・水戸・鉾田～成田空港	茨城交通(株) 関東鉄道(株)		私事目的の、市内と成田空港の間の移動手段を確保している。	
路線バス	海老沢線 鉾田駅～海老沢～水戸駅	関東鉄道(株)	基幹交通 鉾田駅・新鉾田駅を発着地として、市内並びに近隣市町の各拠点を連絡する。	水戸葵陵高、水戸啓明高、鉾田一高、鉾田二高などへの通学や水戸市街地や鉾田市街地への買物等のほか、常磐線水戸駅への移動手段として必要である。	地域公共交通確保維持事業「地域内幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用し持続可能な運行を目指す。
	大和田線 鉾田駅～大和田～水戸駅				交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。
	かしてつバス 新鉾田駅～玉造駅～小川駅～石岡駅			石岡一高、石岡二高、鉾田一高、鉾田二高などへの通学や石岡市街地、行方市街地、鉾田市街地への買物等のほか、常磐線石岡駅やほっとパーク鉾田への移動手段を確保している。	交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保する。

種別	運行区域	実施主体	位置付け・役割	主な利用目的及び必要性	確保・維持策
乗合タクシー デマンド型	銚田市デマンド型乗合タクシー ほこまる号 運行区域：市内全域 市内を４つのエリアに分けて運行	銚田市地域公共交通会議 (運行は交通事業者へ委託)	支線交通 市内各地域を運行し、鉄道、高速バス、路線バスや地域拠点に接続する。	買物、通院、私事目的の、市内における移動手段を確保している。 市内各拠点から鉄道、高速バス、路線バスへの乗換の移動手段として必要である。	地域公共交通確保維持事業「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用し持続可能な運行を目指す。
タクシー	運行区域：市内全域及び近隣市町	(株)昭和観光、(有)大洋タクシー、(有)出久根観光、出久根タクシー(有)、(有)銚田タクシー、ヨギタクシー(有)	支線交通 市内並びに近隣市町を運行し、ドアツウドア型の自由な交通手段を担う。	買物、通院、私事目的の、市内及び市内と近隣市町との間における移動手段を確保している。 市内から鉄道、高速バス、路線バスへの乗換の移動手段を確保している。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する。

●市内の運行系統・区域図



Ⅶー２．地域公共交通確保維持事業の必要性

路線バス海老沢線は、銚田市内外の拠点間を連絡し、通学や買物等のほか、常磐線水戸駅への移動手段を担います。遠野北、舟木神社前、舟木、石八戸、秋山及び銚田駅バス停留所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

路線バス大和田線は、銚田市内外の拠点間を連絡し、通学や買物等のほか、常磐線水戸駅への移動手段を担います。大和田、鳥栖、坂戸中央及び銚田駅バス停留所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。

路線バスかしてつバスは、銚田市内外の拠点間を連絡し、通学や買物等のほか、常磐線石岡駅やほっとパーク銚田への移動手段を担います。借宿原、借宿、坂戸中央及び銚田駅バス停留所では、他モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。

銚田市デマンド型乗合タクシーほこまる号は、市内全域で運行し、地域の移動手段としての役割を担っており、また、遠野北、舟木神社前、舟木、石八戸、秋山及び銚田駅バス停留所では路線バス海老沢線への接続により広域への移動も可能とするなど、路線バス海老沢線を補完する欠かせない移動手段です。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

●地域公共交通確保維持事業の補助系統を含む公共交通の事業及び実施主体の概要

種別	路線・運行区域	実施主体	事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
路線バス	海老沢線 銚田駅～海老沢～水戸駅	関東鉄道(株)	4条乗合	路線 定期 運行	地域公共交通確保維持事業「地域内幹線系統確保維持費国庫補助金」を活用
	大和田線 銚田駅～大和田～水戸駅				なし
	かしてつバス 新銚田駅～玉造駅～小川駅～石岡駅				
乗合タクシー デマンド型	銚田市デマンド型乗合タクシーほこまる号 運行区域：市内全域 市内を4つのエリアに分けて運行	銚田市地域公共交通会議 (運行は交通事業者に委託)		区域 運行	地域公共交通確保維持事業「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」を活用

VII 市内公共交通の位置付け・役割と資金の確保

VII－3. 資金の確保

大洗鹿島線を維持するために、市が負担金や補助金を支払います。国の地域公共交通確保維持事業を活用して運行する地域間幹線系統の路線バス海老沢線を維持するために、茨城県バス運行対策費補助金に基づき、市が負担金を支払います。地域内フィーダー系統のデマンド型乗合タクシーほこまる号を維持するために、市の予算を基本に国の地域公共交通確保維持事業を活用します。さらに、その他の施策についても、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きます。

●現在活用している主な補助制度・市の負担金

種別	路線	補助制度・市の負担	関連公共交通施策
鉄道	大洗鹿島線	大洗鹿島線を育てる沿線市町会議負担金	1－1 公共交通機関への支援
		大洗鹿島線安全輸送設備等整備事業費補助金	
路線バス	海老沢線	地域公共交通確保維持事業 「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」	①公共交通の運行における補助の活用
		茨城県バス運行対策費補助金負担金	
デマンド型乗合タクシー	鉾田市デマンド型乗合タクシーほこまる号	地域公共交通確保維持事業 「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」	②鉄道・路線バスへの市の支援

資料編

1. 策定経緯

本計画は、以下の経緯で策定しました。

時期	内容
令和5年10月	ほこまる号利用登録者へのアンケート
令和6年6月24日	令和6年度第1回銚田市地域公共交通会議 ・地域公共交通計画策定に係るアンケート調査（案）について
令和6年7月	公共交通に関する鉄道利用者アンケート
令和6年7月	公共交通に関する市民アンケート
令和6年8月	民生委員へのヒアリング
令和6年8月	ほこまる号利用者へのヒアリング
令和6年8月～9月	公共交通事業者ヒアリング
令和6年9月	市内主要施設へのアンケート
令和6年10月31日	令和6年度第2回銚田市地域公共交通会議 ・市民アンケート・鉄道利用者アンケート結果概要について ・地域公共交通の現状について ・銚田市地域公共交通網形成計画の評価について ・地域公共交通における課題と基本的な方針について
令和7年1月16日	令和6年度第3回銚田市地域公共交通会議 ・銚田市地域公共交通計画（素案）について
令和7年2月～3月	パブリックコメント
令和7年3月24日	令和6年度第4回銚田市地域公共交通会議 ・銚田市地域公共交通計画（案）について
令和7年3月26日	庁議 ・銚田市地域公共交通計画の決定について

2. 策定体制

本計画は、銚田市地域公共交通会議での協議を経て策定しました。

●令和6年度 銚田市地域公共交通会議委員名簿（令和7年3月1日時点）

No.	区分 番号	区 分	氏 名	所 属	備 考
1	第1号	銚田市長	岸田 一夫	銚田市長	会 長
2	第2号	一般乗合旅客自動車運送事業者	廣瀬 貢司	関東鉄道株式会社 常務取締役	
3	第3号	一般乗用旅客自動車運送事業者	白川 正隆	有限会社出久根観光 代表取締役	
4	第4号	一般貸切旅客自動車運送事業者	代々城 正	銚田観光バス株式会社 代表取締役	
5	第5号	茨城県バス協会	古賀 重徳	一般社団法人茨城県バス協会 専務理事	
6	第6号	茨城県ハイヤー・タクシー協会	服部 透	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	
7	第7号	住民又は利用者の代表	飯塚 了	銚田市連合民生委員児童委員協議会 会長（銚田地区会長）	
8			石崎 昌夫	銚田市連合民生委員児童委員協議会 副会長（旭地区会長）	
9			立木 治	銚田市連合民生委員児童委員協議会 副会長（大洋地区会長）	
10			小沼 裕一	銚田南中学校PTA会長	
11			小沼 大恭	銚田北中学校PTA会長	
12			茂垣 久徳	旭中学校PTA会長	
13			小室 正人	大洋中学校PTA会長	
14			高埜 栄治	銚田市議会議員	監 事
15			堀部 啓一	銚田市社会福祉協議会事務局長	監 事
16	第8号	茨城運輸支局長又はその指名する者	橋本 弘行	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）	
17			小菅 達也	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送担当）	
18	第9号	道路管理者又はその指名する者	佐藤 啓司	茨城県銚田工事事務所長	
19			宮本 勝彦	建設部長	
20	第10号	一般旅客自動車運送事業者の事業用 自動車の運転者が組織する団体	中村 正之	関東鉄道労働組合書記長	
21	第11号	都道府県警察	莊司 仁	茨城県銚田警察署交通課取締係長	
22	第12号	学識経験者	鈴木 勉	筑波大学システム情報系教授	
23	第13号	交通会議が必要と認める者	栗田 茂樹	鹿島臨海鉄道株式会社 代表取締役副社長	
24			鹿内 秀樹	茨城県政策企画部交通政策課長	
25			飯田 理文	株式会社セキショウキャリアプラス営業部長	
26	第1号	銚田市職員	井川 斉	政策企画部長	副 会 長
27			飯島 洋一	福祉保健部長	
28			長峰 正一	環境経済部長	
29			小松寄 智幸	教育部長	

3. 施策体系

公共交通の役割		目指すべき姿			
不特定多数の移動を支える交通（公共交通）/特定の対象者の移動を支える交通		まちの変化に対応し続ける公共交通			
地域公共交通に関する現状	地域公共交通における課題	基本的な方針	目標	数値目標	公共交通施策・事業
・75歳以上の高齢者が増加 ・公共交通の利用目的は主に通学、買物、通院 ・ほこまる号の運行の継続が望まれている ・上位関連計画に公共交通の取組が記載されている ・大洗鹿島線や路線バスの存続のために国・県・市の補助金等が活用されている	課題1 交通弱者の移動手段の維持・確保	方針Ⅰ 持続可能な公共交通の運営 【運行支援】	目標A 公共交通の運行の継続	数値目標A-1 市民1人あたりの公共交通への市投入額 1,200円/年以上 数値目標A-2 ほこまる号の収支率 13.0%以上	施策Ⅰ-1 公共交通機関への支援 ①公共交通の運行における補助の活用 ②鉄道・路線バスへの市の支援 ※重点事業 ③運転士確保への支援
・市民は公共交通の維持・確保のための市の負担には肯定的 ・市内施設には身体障がい者や外国人等も含め様々な人が来訪している ・公共交通の維持・改善には様々な課題もある	課題2 公共交通の運行内容の見直し・改善要望	方針Ⅱ 方針交通弱者にも配慮した利用しやすい公共交通の運行 【運行内容】	目標B 公共交通利用者数の維持	数値目標B-1 市民1万人あたりの大洗鹿島線市内駅利用者数 220人/日以上 数値目標B-2 市民1万人あたりの路線バス市内バス停利用者数 7人/日以上 数値目標B-3 市民1万人あたりのほこまる号利用者数 15人/日以上	施策Ⅱ-1 市内移動手段の運行内容見直し ①ほこまる号の運行内容見直し・拡充 ※重点事業 ②施設立地に合わせた移動手段の確保 ※重点事業 ③市街地巡回バス運行の検討 施策Ⅱ-2 市外移動への支援 ①市外限定デジタルタクシー事業の検証 施策Ⅱ-3 新技術の研究・導入 ①ノンステップバス導入の推進 ②電気バス導入の推進 ③新技術の導入検討 ④キャッシュレス決済の導入検討
・駅やバス停までの移動手段の確保が必要	課題3 公共交通の利用環境の整備	方針Ⅲ 利用しやすい公共交通の環境整備 【利用環境】			施策Ⅲ-1 交通結節点の機能充実 ①新鉾田駅の主要交通結節点としての整備 施策Ⅲ-2 待合環境の整備 ①民間施設・団体と連携した待合環境の整備
・市民は主に自家用車の運転や送迎で市内及び近隣市町を移動している ・市民の公共交通の満足度が低い	課題4 公共交通の周知	方針Ⅳ 公共交通のわかりやすい情報発信 【利用促進】	目標C 公共交通への関心の向上	数値目標C-1 ほこまる号会員登録者数 累計2,200人以上 数値目標C-2 市外限定デジタルタクシー利用助成事業登録者数 累計820人以上 数値目標C-3 市民アンケートにおける公共交通の満足度 4ポイント以上増加	施策Ⅳ-1 公共交通の周知・利用促進活動 ①ダイヤ改正に合わせた公共交通案内の更新 ②公共交通の周知イベント実施 ③イベントや観光での公共交通の活用 ④免許返納者への公共交通利用券の配布 ⑤県及び沿線自治体と連携した大洗鹿島線の活性化事業 ⑥公共交通の乗り方教室・交通安全教室 ⑦ほこまる号WEB予約の推進
・公共交通以外にも市民の移動を支えている交通サービスがある ・市内施設には市内外からの来訪者がいる	課題5 特定の対象者の移動を支える交通との共存	方針Ⅴ 特定の対象者の移動を支える交通との共存 【共創】	目標D 多様な主体との共創	数値目標D 共創事業実施件数 累計5件以上	施策Ⅴ-1 官民共創 ①特定の対象者の移動を支える交通との共創 ②市内施設での公共交通の案内 ③災害時の公共交通や市有地活用のための共創 ④貨客混載 ⑤運転士による市への道路状況報告 施策Ⅴ-2 他分野共創 ①通学手段の確保 ②福祉有償運送の運行 ③観光客の来訪手段の確保・案内



鉾田市地域公共交通計画

発行年月：令和7年3月

発 行：鉾田市

編 集：鉾田市 政策企画部 まちづくり推進課

所 在 地：〒311-1592 茨城県鉾田市鉾田1-4-4番地1

電 話：0291-33-2111（代表）



浜田市