

# 令和4年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会（第5回）

日時：令和5年2月21日（火）  
10時～11時30分

場所：龍ヶ崎市役所 5階 全員協議会室

## 次 第

1 開会

2 議事

(1)龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）のパブリックコメントの結果について

(2)龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）について

(3)「龍ヶ崎市地域公共交通計画の策定について（諮問）」に対する答申（案）について

3 その他

4 閉会

## 議事(1)

龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）のパブリックコメントの結果について

**【概要】**

「龍ヶ崎市地域公共交通計画」の策定について、令和4年12月12日から令和5年1月11日の期間でパブリックコメントを実施し、4名の方から計画についての意見が寄せられた。

については、別紙1のとおり、市の意見を取りまとめたので、報告を行う。

**【資料】**

・別紙1

パブリックコメントに提出された意見とその意見に対する市の考え方

## 議事(2)

龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）について

### 【概要】

議事1で報告を行ったパブリックコメントの結果等を踏まえて、別紙2のとおり「龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）」を取りまとめたので、その内容について協議をお願いしたい。

### 【主な変更点】

- ・パブリックコメントを踏まえた修正。
- ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持改善事業費国庫補助金）を活用するにあたり、必要となる記載の追加。
- ・各ページへの用語解説の追加。
- ・全編を通じた誤字・脱字等の誤りの修正。

### 【資料】

- ・別紙2  
龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）
- ・参考資料1  
地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット（国土交通省HP：<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480550.pdf>）

### 議事(3)

「龍ヶ崎市地域公共交通計画の策定について（諮問）」に対する答申（案）について

**【概要】**

参考資料2のとおり、令和4年4月7日付で龍ヶ崎市長より提出された「龍ヶ崎市地域公共交通計画の策定について（諮問）」に対し別紙3のとおり答申を行うことについて協議をお願いしたい。

**【資料】**

- ・別紙3  
龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）について（答申）
- ・参考資料2  
龍ヶ崎市地域公共交通計画の策定について（諮問）

## その他

- ・ A I オンデマンド交通実証実験について  
(資料4)



## パブリックコメントに提出された意見とその意見に対する市の考え方

計画等の名称	龍ヶ崎市地域公共交通計画		
意見提出期間	令和4年12月12日(月)～令和5年1月11日(水)		
意見提出者数	4件(個人4件、団体0件)	意見件数	21件

No.	意見 No.	意見の概要	市の考え方
1	1	【14 ページ】 1-1JR常磐線の利便性向上 龍ヶ崎市単独による要望活動の実施 事案無ければ評価する必要はなくてもいいと思う	「龍ヶ崎市地域公共交通計画(以下、本計画)」の14ページに記載している各事業評価につきましては、本計画の内容を検討するにあたり、「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画(以下、現行計画)」の実施事業の進捗状況を評価したものととなります。 「龍ヶ崎市単独による要望活動の実施」につきましては、2018年度以降、未実施であることから「D」評価とし、本計画においては、上記を踏まえて、要望活動については市単独では実施せず、参画している各団体を通じて行うことと整理しております。
	2	【14 ページ】 取手線の補助を実施した”外” 外→”他”あるいは、”ほか”	ご指摘を参考に修正します。
	3	【32 ページ】 通学時における車送迎している学生、保護者に対しノーマイカーデーを推奨するようにと教育機関にアピールするように。 ちなみに市教育委員会の計画のパブリックコメント、県教	「ノーマイカーデー」については、交通事故の軽減、交通渋滞の緩和及び環境負荷の低減につながることから重要な取組であると認識しております。 本計画の実施事業の施策におきましても、69ページに記載している実施事業4-4「環境にやさしい公共交通の実

	<p>委高校教育課に情報提供したら、反響ありました。またとある学校に問い合わせしても影響ありで真摯に受け止めました。</p> <p>教育部門は通学路の危険箇所を抽出し、警察・道路管理者・交通安全所管課・学校・教育委員会による合同点検(現地確認)を実施することにより、危険箇所の改善を図っている。公共交通としても情報提供を受けるべきと思います。所感をお願いしたい。</p>	<p>現]の中で、学生や保護者に対し、エコ通学を推奨することとしており、公共交通利用に関する意識の醸成及び利用促進を図ることとしております。</p> <p>ご意見を参考にさせていただき、具体的取組を検討する際の参考にさせていただきます。</p> <p>また、市内の危険箇所についてはご指摘のとおり庁内で共有を図っているほか、市内の交通安全対策についての協議を行う「龍ヶ崎市交通安全対策協議会」においては、交通安全や学校教育の関係者に加えて、市内で路線バスを運行する関東鉄道株式会社も参画し、広く情報共有を行っております。</p> <p>このほか、附属機関である「龍ヶ崎市地域公共交通協議会」には、竜ヶ崎警察署や竜ヶ崎工事事務所も委員として参画しており、当市の公共交通を検討するにあたり、交通安全に関する知見を取り入れることができる体制となっております。</p> <p>引き続き、市内の公共交通に対して検討を行う際には、危険箇所等の交通安全の面にも十分留意してまいりたいと考えております。</p>
4	<p>【37ページ、50ページ】</p> <p>ネットワークイメージで牛久沼トレイル・道の駅のネットワーク構想は事業が再判定の結果次第でしょうか？</p>	<p>「目指す地域公共交通ネットワークイメージ」及び「コミュニティバス路線再編イメージ」については、現時点での施設や道路の状況を基に設定しております。</p> <p>当計画については、中間年度に見直しを行う予定もございますので、状況に応じ、適宜修正を行ってまいりたいと考えております。</p>

5	<p>【44ページ】【③-1】          停留所の整備について          ご存知かと思いますが、横断歩道、交差点近傍の停留所位置は国交省から指示されていると思われませんが、達成しているのでしょうか？</p>	<p>バスがバス停留所に停車した際に、交差点又は横断歩道にその車体がかかるバス停留所などの、いわゆる危険なバス停については、関東運輸局茨城運輸支局が事務局となっております「茨城県バス停留所安全性確保合同検討会」において、対応優先度の設定や進捗確認を行っております。</p> <p>令和4年7月31日時点で、市内にはいわゆる危険なバス停が5カ所残っておりますので、引き続きその解消に向けて、運行事業者とともに検討を進めてまいりたいと考えております。</p>
6	<p>【45ページ】【④-2】          高齢者の運転が荒くなってきています。          特にスーパーへの来客は危険になっていて公道上でもヒヤリ度が増えているのが実態です。          返納支援事業を適応年齢で返納する前の方講習会などを率先して警察と強化すべきです。</p>	<p>高齢者を対象とした交通安全及び安全運転の啓発活動につきましては、以前より関係団体と共に、敬老会等でキャンペーン活動を行うほか、竜ヶ崎警察署が主催するシルバードライバーセミナーに協力を行うなど、様々な取組を行っております。講習会につきましては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響もあり、近年実施できておりませんが、引き続き関係団体と協力し、啓発活動を行ってまいりたいと考えております。</p>
7	<p>【47ページ】          JR東日本は羽田空港への延伸計画を表明されています。よって特別快速の復活及び羽田空港接続は必要となります。鉄道施設ですが、車両高性能なので、施設が追いついてないと思う。土木や線路改良の整備促進を強化して頂きたい。龍ヶ崎市民は茨城空港の利用が消極的なイメージ。</p>	<p>JR常磐線の利便性向上につきましては、沿線市町村全体の課題であると認識しておりますので、本市が参画しております各団体を通じて、引き続き要望活動や利用促進を続けてまいりたいと考えております。</p>

8	<p>【48 ページ～49 ページ、55 ページ】  路線バス、コミュニティバスにおいてはゆとりもった到着時間のダイヤ設定が必要です。意外に鉄道接続考慮をしてないので、ダイヤ改定に尽力して頂きたい</p>	<p>運行ダイヤの設定については、公共交通の利便性に関わる重要な要素であると認識しております。  コミュニティバスの運行ダイヤにつきましては、龍ヶ崎市地域公共交通協議会において協議・決定しており、JR龍ヶ崎市駅や関東鉄道竜ヶ崎駅での鉄道との接続のほか、バス同士の接続や、高等学校等の通学時間帯、乗務員の休憩時間の確保等、総合的に勘案して設定しております。  今後もよりよいコミュニティバスとなるよう、運行内容を精査してまいりたいと考えております。</p>
9	<p>【51 ページ】  龍タクが浸透しません。PR 方法を考慮するべきです。</p>	<p>乗合タクシー「龍タク」の利用促進につきましては、毎年度市広報紙「りゅうほー」へ記事を掲載するほか、敬老会において制度の案内チラシを配布するなどの活動を行っております。  一方、ご指摘いただきましたとおり、令和3年度に実施いたしました市民アンケートにおきましても、コミュニティバスと比べ、乗合タクシー「龍タク」の認知度が低い結果となっておりますことから、どのようなPR方法がふさわしいか見直しを行い、引き続き利用促進に努めてまいります。</p>
10	<p>【55 ページ】  昼間割引において始発地が 8 時前、市内乗車／降車が 8 時台でも割引適用できないか？</p>	<p>路線バス昼間割引制度の拡大につきましては、現行計画においても実施事業と位置付けておりましたが、本制度の拡大については、路線バスの収益の悪化につながる懸念もあることから、慎重に検討を続けてまいりたいと考えております。</p>
11	<p>【59 ページ】  車内の装置類でピクトグラム表示されるか点検し、海外</p>	<p>ノンステップ導入事業費補助につきましては、国土交通</p>

	の人がわかるようにして頂きたい。	<p>省が定めている「標準仕様ノンステップバス認定要領」を満たす車両に対して補助を実施することとしております。</p> <p>上記の認定要領におきまして、車内表示については「分かりやすい表記とする」こと及び「可能な限りピクトグラムによる表記とする」との定めがありますので、引き続き路線バス運行事業者へのノンステップバス導入の支援に併せ、ピクトグラム表記の普及に取り組んでまいりたいと考えております。</p>
12	<p>【60 ページ】</p> <p>7の施設関連と同様と車両についてですが、環境型ハイブリッド車両の更新を検討できるか？</p>	<p>「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」につきましては、関東鉄道竜ヶ崎線において行う、安全性の向上に資する設備の整備に要す費用に対し、補助金を交付するものでありますことから、環境型ハイブリッド車両への更新につきましては、対象にならないものと認識しております。</p> <p>一方で、環境型ハイブリッド車両につきましては、窒素酸化物など有害物質の低減及び省燃費、低騒音に優れるなど、環境に配慮した車両でありますことから、環境負荷低減についての具体の取組を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
13	<p>利用促進において鉄道のオトクな切符のPRがない。JRの都内限定のパスを復活することを希望。</p>	<p>ご提案につきましては、「都区内・りんかいフリーきっぷ」の復活又は同様の機能を持つ特別企画乗車券の販売」として、本市が参画している各団体を通じ、JR東日本水戸支社に対し要望活動を継続しております。今後も市民からの要望を取りまとめ、各団体を通じて要望活動を継続してまいります。</p>

	14	<p>教育委員会の計画プランにおいて、公共交通機関のことを触れてなかった。連携してもいいのでは？</p> <p>市健康増進計画のパブリックコメント本話題に触れさせました。</p> <p>バスの乗り方や鉄道利用での運賃の豆知識を教えることで子供らにも多様に興味持たせることが大事と思う。</p>	<p>毎年度、本市立小学生に対しましては、「学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施」として、身近な地域公共交通の役割や大切さについて学ぶ、参加型の授業を行っているところです。</p> <p>当該事業は、持続可能な交通体系を実現するための取組の一つとして本計画案に位置付けているため、「第2次龍ヶ崎市教育プラン(案)」の記載はありませんが、担当課間で連携を図りながら、小学校の社会科や総合的な学習の時間において実施してまいります。</p>
2	15	<p>○市内移動の増加に産業（企業・商業など）を誘致する</p> <p>産業誘致要因の一つとして路線バスの利便性を向上する。産業勤務者のバス乗車のほか商業の利用者なども利便性向上により乗車が増加する。路線・便数・料金は関連する他の開発計画と併せて決める。</p>	<p>路線バスにつきましては、バス事業者が、事業計画により「路線」を設定しているほか、運行計画に基づき、「運行系統」、「運行回数」、「運行時刻」等の設定をしておりますが、民間事業者による運行という性質上、産業誘致を目的とした運行につきましては、採算面などから難しいのが現状です。</p> <p>一方で、産業誘致に伴い、路線バスの利用が多く見込めることで、運行される可能性がありますことから、ご提案いただいた内容につきましては、都市計画に関する基本的な方針である、「都市計画マスタープラン」などの、具体の取組を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
	16	<p>○市外移動の増加にＪＲ龍ヶ崎市駅へのバスの利便性を向上する</p> <p>路線バスはＪＲ龍ヶ崎市駅を經由し運行はＪＲの列車に連動する。市民・来訪者の市内外移動が容易となり、移住者の増加も期待できる。路線・便数・料金は市内移動と</p>	<p>関東鉄道株式会社が市内を運行している路線バスにつきましては、既にＪＲ龍ヶ崎市駅を經由し運行しているほか、ＪＲ常磐線の発車時刻に沿った運行を行っております。</p> <p>路線、便数及び運賃を市内移動に併せ決定することにつ</p>

		一体化して決める。	きましては、民間事業者によるバス運行という性質上、採算面などから難しいものと認識しております。
	17	<p>◎路線バスの提案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス運行当初より潜在的な利用者なども呼び込むため路線・便数・料金を魅力あるものとする。</li> <li>・バス路線は市役所・警察署、ニュータウン方面とし各2～3路線、JR龍ヶ崎市駅を経由する。</li> <li>・便数は最少でも1時間3便とし、運行時間・時刻はJR列車時刻に極力合わせる。</li> <li>・料金は最高300円程度とする。(現行の竜ヶ崎線+コミュニティバス：430円)</li> <li>・採算が見通せるまで当初数年間は市が補助金を支出する。(運行前に利用者数等調査を行う)</li> <li>・速やかに立案し試行からでも実施する。バス運行企業は市内外を問わない。</li> <li>・市役所地区・大型商業区域への直行的バスは別途検討する。(既存商業区域再興が課題?)</li> <li>・竜ヶ崎線など鉄道の有無は市の具体的な将来像として周辺市も視野に入れて早期に検討する。</li> <li>・「龍ヶ崎市地域公共交通計画」には具体性を持たす。</li> </ul>	<p>当市の公共交通ネットワークにつきましては、市の西部にJR常磐線の龍ヶ崎市駅が存在し、そこを発着地として、関東鉄道竜ヶ崎線や関東鉄道株式会社が運行する民間路線バスが運行しております。また、本市では、それらの民間の公共交通機関が運行していない地域の方の移動手段を確保するため、コミュニティバスや乗合タクシー「龍タク」を運行しております。</p> <p>本計画におきましては、上記のコミュニティバスや乗合タクシー「龍タク」に関する事業のほか、民間の公共交通機関の維持・確保に向け、様々な取組を実施することとしております。</p> <p>そのような中で、新たな路線バスの運行につきましては、既存の公共交通機関へ与える影響も大きく、慎重に検討を行う必要があると考えております。</p> <p>ご提案をいただいた内容につきましては、今後のコミュニティバスの再編時など、具体の取組を行う際の参考とさせていただきますと考えております。</p>
3	18	<p>【38ページ】</p> <p>基本理念・基本方針について、「公共交通計画」「戦略的な交通施策」というものの、市民の移動は「公共交通」だけで実現されているわけではなく、本市のような人口密度が過密ではない地方都市にあっては、現実には「自家用自動車」による移動が中心になっており、そのことの是正を</p>	<p>ご指摘をいただいたとおり、本市といたしましても、過度な自動車利用により発生する様々な課題について、公共交通の利用を促すことで、課題の解決に向けて取り組んでいくとの考えの基、本計画を策定しており、4つの基本方針を策定する際には、そのことを踏まえて、基本方針4「市民と</p>

		<p>図っていくことで、環境問題、交通安全等の課題を解決させつつ、社会的な最適解として「地域公共交通」の推進が目指されていると考えます。</p> <p>当計画も、基本としてそのような考え方を基礎として、その上に「『住みよい』まちづくりを支える、利便性が高く持続可能な地域公共交通の実現」を打ち出しているのだと理解します。</p> <p>問題は、この計画の中に、そのような「なぜ公共交通」なのか、「自家用自動車に依存することを減らしていこうとしている」ことに関して、触れられていないことです。</p> <p>現在、気候変動対策、脱カーボン等々、環境面からの運輸分野での対策が課題とされているほか、新たなコンパクトシティなどの都市像が打ち出されている中、そのことを基礎とし、明記もしたうえで公共交通を重視した交通計画を策定し、実現させることの意義がわかる「交通計画」とされるべきではないでしょうか。</p>	<p>協働で支える持続可能な地域公共交通」において、「公共交通の現状や必要性・重要性について市民に広く周知」することとしております。</p> <p>ご指摘をいただきました、「なぜ公共交通」なのか、「自家用自動車に依存することを減らしていこうとしている」ことに関する記載がない点につきましては、上記のとおり、基本方針・基本理念を設定するにあたり、前提とした考えであることや、当市に限らず、地域公共交通を推進していく際の一般的な考え方であると認識しておりますことから、1ページの「1. 計画策定の背景及び目的」に追記させていただきたいと考えております。</p>
4	19	<p>・江川の親水公園化</p> <p>スカイツリーに隣接して、運河の横十間がある。半世紀前の東武橋と京成橋の間は、夏に異臭が発生していた。スカイツリー開業後、東武と京成橋の間に遊歩専用の橋が掛けられ、また、水面は親水公園化している。他にも、墨田川のスーパー堤防化があり、区画整理事業をするときには是非、江川を親水公園化して欲しい。</p>	<p>ご提案いただいた内容につきましては、都市計画に関する基本的な方針である、「都市計画マスタープラン」や緑地の保全や緑化の推進に関する施策を定める「緑の基本計画」などの、具体の取組を検討する際の参考にさせていただきます。</p>
	20	<p>・江川と北竜台1号線・常磐線・若柴線で囲まれた地域の区画整理事業</p> <p>佐貫駅東特定土地区画整理事業（44.5ha）により駅周</p>	<p>ご提案いただいた内容につきましては、都市計画に関する基本的な方針である、「都市計画マスタープラン」などの、具体の取組を検討する際の参考にさせていただきます。</p>



	<p>辺は、スプロール化が阻止され、よく整備された。 但し、佐貫2・3・5号線、及び歩行者専用線は区画整理地内で止まっている。3号線の用地買収に話が進捗しており、この地域の区画事業は必至と考える。開発主体は、広大な地域となるので、UR都市機構とか、公津の杜（117ha）区画整理事業のように市が主導することが望まれる。</p>	
21	<p>・都心と茨城空港を直結する鉄道の敷設  2013年9月に国土交通省基本政策部会での「成田空港の長期需要予測（発着回数）」は、需要予測の上～中位水準で推移しており、現在も引き続き活用されている。  LCC便はいずれ、茨城空港に比重を置くことも考慮されると思う、160km/hで軌間1435mmならば都心と1時間以内で直結できるので、龍ヶ崎市の半田町とか塗戸町、あるいは、稲敷市を通過する鉄道の敷設を考慮して欲しい。つくばエクスプレスの沿線への影響は素晴らしいです。  【建設費莫大だが、例えば、芝山鉄道の隧道部分を滑走路建設の一部として国が建設したこともある】  【ウクライナ戦争があり防衛費が増大するので、百里基地と横須賀の軍港、習志野地区の下総基地、及び陸上自衛隊駐屯地を鉄道で結べば防衛力の強化となる。クリミア大橋で鉄道の重要性は認識された】</p>	<p>ご提案いただきました内容につきましては、市加盟団体による要望活動等、具体的取組を検討する際の参考にさせていただきます。</p>

# 龍ヶ崎市地域公共交通計画

(案)

2023年3月

龍ヶ崎市

はじめに

答申後 市で作成

# 目 次

1. 計画策定の背景及び目的	1
1-1. 計画策定の背景・目的	1
1-2. 計画区域及び計画期間	2
2. 地域公共交通に関わる現況	3
2-1. 龍ヶ崎市の地域特性	3
2-2. 地域公共交通の現状	5
3. 上位計画等における公共交通の位置づけ	9
3-1. 上位計画等における公共交通の位置づけ	9
3-2. 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の事業評価	12
4. 地域公共交通に関するニーズ把握	18
4-1. 公共交通に関するアンケート調査	18
4-2. 公共交通利用者アンケート調査	26
4-2-1. 関東鉄道竜ヶ崎線利用者アンケート調査	26
4-2-2. コミュニティバス利用者アンケート調査	29
4-2-3. 乗合タクシー『龍タク』利用者アンケート調査	31
4-3. 高校生アンケート調査	32
5. 地域公共交通の課題の整理	34
6. 目指す将来のまちの姿と地域公共交通の方向性	36
7. 地域公共交通計画の基本的な方針	38
7-1. 基本理念・基本方針	38
7-2. 評価指標及び数値目標	39
8. 目標を達成するために実施する事業	46
9. 計画の達成状況の評価	72
4	
資料編	74
1. 龍ヶ崎市地域公共計画の策定経緯	74
2. 龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例	76
3. 龍ヶ崎市地域公共交通協議会 委員名簿	79
4. 用語解説	80

# 1. 計画策定の背景及び目的

## 1-1. 計画策定の背景・目的

近年、人口減少、少子高齢化、新型コロナウイルス感染症<sup>\*1</sup>の感染拡大に対応するための「新しい生活様式」をはじめとしたライフスタイルの多様化等といった社会状況の変化により、通勤・通学利用者をはじめとした地域公共交通<sup>\*2</sup>の利用者の減少が継続しており、それに伴う路線の減便や休止に伴うサービスの低下により、ますます利用者が減少するといった悪循環も見られ、安定的な運行を旨とする地域公共交通を取り巻く環境は、より厳しいものとなっています。

一方で、2050年までのカーボンニュートラル<sup>\*3</sup>の達成に向けた脱炭素社会の実現や、交通事故のない社会の実現のためには、過度の自家用車依存からの脱却を図っていく必要があるほか、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保や、多極ネットワーク型コンパクトシティ<sup>\*4</sup>の実現のためには、地域の移動ニーズにあった利便性の高い地域公共交通を整備していく必要があるなど、様々な社会問題の解決に向けて、地域公共交通が果たすべき役割は多岐に渡ります。

このような中で、国においては、2007年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という。）」が施行され、地域公共交通の活性化・再生に関して、地域の関係者が連携して取り組むための制度が確立されました。その後、2014年11月に同法が改正され、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築することが規定されました。さらに、2020年11月の同法の改正では、**従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、自家用有償旅客運送<sup>\*5</sup>やスクールバス<sup>\*6</sup>、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど他の交通手段による補完を行いながら、地域の輸送資源を総動員して移動手段を確保していくことが重要であるとされたほか、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。**

本市においても、活性化再生法に基づき、2017年3月に「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」を策定し、JR常磐線、関東鉄道竜ヶ崎線、路線バスといった既存の公共交通の維持・確保及びそれらを補完するコミュニティバスや乗合タクシーを運行することで、市民の移動手段の確保を図っていますが、「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」は2022年度で計画期間が終了となることから、2020年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を踏まえた、新たな地域交通に関するマスタープランとなる、地域公共交通計画の策定を行うことが急務となっております。

こうしたことから、計画期間満了となる「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」の方針を継承しつつ、先端技術を取り入れながら、住民、交通事業者、行政が一体となり、利便性が高く持続可能な地域公共交通を実現するため、本市の新たな交通計画として「龍ヶ崎市地域公共交通計画」を策定するものです。

\*1 新型コロナウイルス感染症：2019年に発生した、世界保健機関（WHO）による国際正式名称を「COVID-19」といい、SARS コロナウイルス 2（SARS-CoV-2）がヒトに感染することによって発症する気道感染症のこと。

\*2 地域公共交通：鉄道やバスなど、不特定多数の人の利用が可能で、人の移動を支える交通機関又は交通手段。

\*3 カーボンニュートラル：二酸化炭素をはじめ、温室効果ガスの排出量から植林・森林管理などによる吸収量を差し引き、合計を実質的にゼロにすることで、全体として温室効果ガスの排出量をゼロとする考え方やその取組のこと。

\*4 多極ネットワーク型コンパクトシティ：生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積した中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた都市構造のこと。

\*5 自家用有償旅客運送：バス、タクシー等が運行されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送するサービス

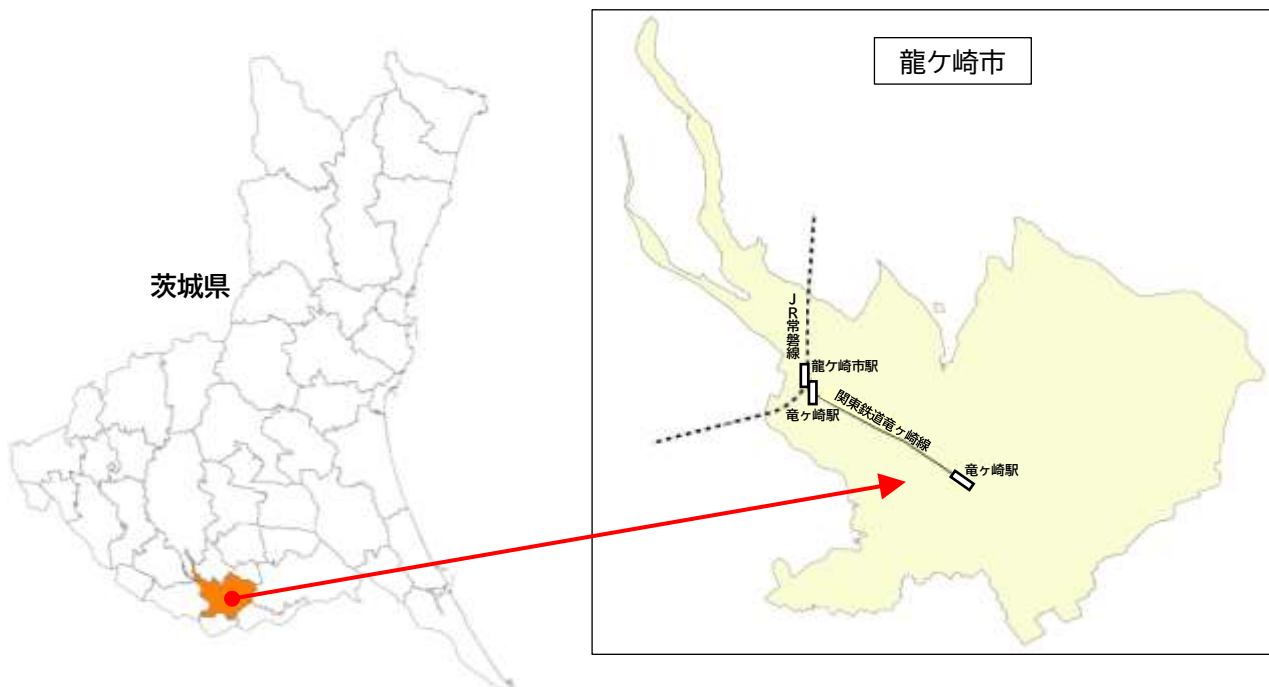
\*6 スクールバス：学生・生徒の通学を目的として運行されるバス。

## 1-2. 計画区域及び計画期間

### (1) 計画区域

計画対象区域は、龍ヶ崎市全域とします。

#### ■計画の区域



### (2) 計画期間

計画期間は、「龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030\*1」の計画期間との整合性を考慮し、2023年度から2030年度までの概ね8年間とします。

なお、中間年度となる2026年度において、計画の進捗及び社会情勢の変化等に適応するよう、必要に応じて計画を見直します。

#### ■本計画と上位計画の計画期間

2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度
第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プラン*2 (2017~2022)			龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030 前期 (2023~2026)				龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030 後期 (2027~2030)				
地域公共交通網形成計画 (2017~2022)				本計画 (2023~2030)							

\*1 龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030：本市におけるまちづくりの基本方向を示す最上位計画。

\*2 ふるさと龍ヶ崎戦略プラン：2022年度までの本市におけるまちづくりの基本方向を示す最上位計画。

## 2. 地域公共交通に関わる現況

### 2-1. 龍ヶ崎市の地域特性

#### (1) 本市の位置及び都市構造

- ・本市は、都心より北東に約 50km、茨城県の南部に位置し、東は稲敷市と河内町、西は取手市とつくばみらい市、南は利根町、北は牛久市とつくば市に接しているほか、筑波研究学園都市と成田国際空港の中間に位置しています。
- ・本市は、以下の4つの市街地から構成されています。
  - 龍ヶ崎市街地：関東鉄道竜ヶ崎駅を中心とした市街地です。
  - 佐貫市街地：JR常磐線龍ヶ崎市駅を中心とした市街地です。
  - 北竜台市街地：1977年からの特定土地区画整理事業\*で整備され、竜ヶ崎ニュータウンの西側の市街地として形成されました。
  - 龍ヶ岡市街地：1977年からの特定土地区画整理事業で整備され、竜ヶ崎ニュータウンの東側の市街地として形成されました。

#### ■本市の位置



資料：龍ヶ崎市都市計画マスタープラン（2017）

#### ■本市の都市構造

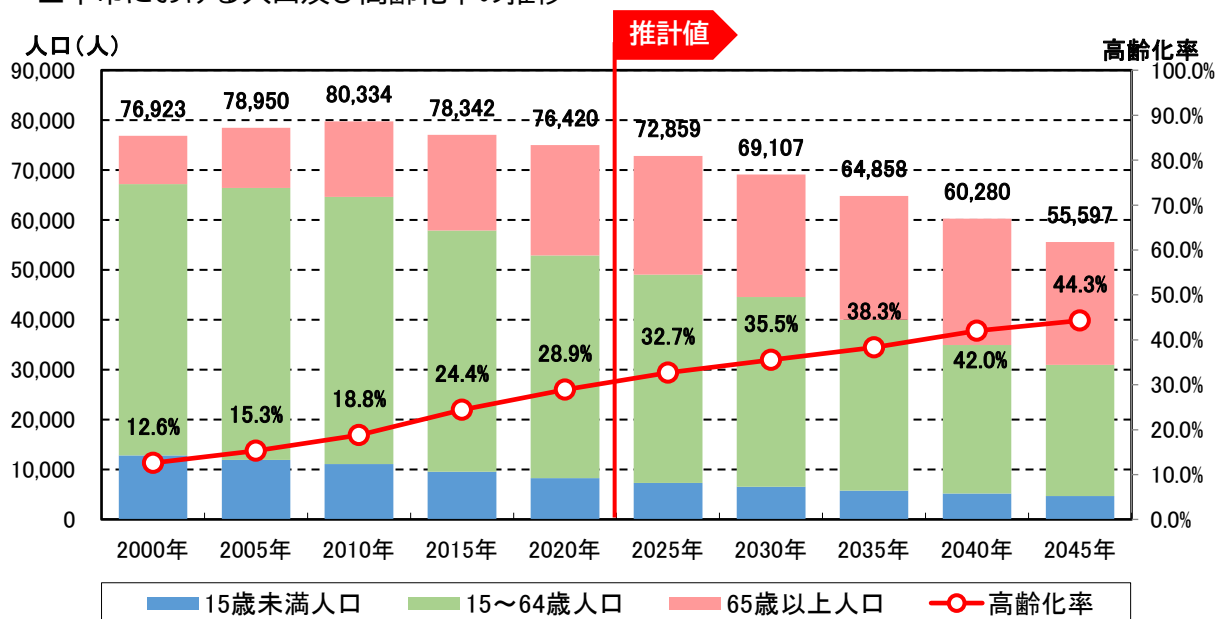


\* 特定土地区画整理事業：「大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法」に基づいて土地区画整理促進区域内で行なう土地区画整理事業で、集合農地区や共同住宅区の設定、申し出換地など、一般の土地区画整理事業と比較して各種特例が設けられている。

## (2) 人口動向

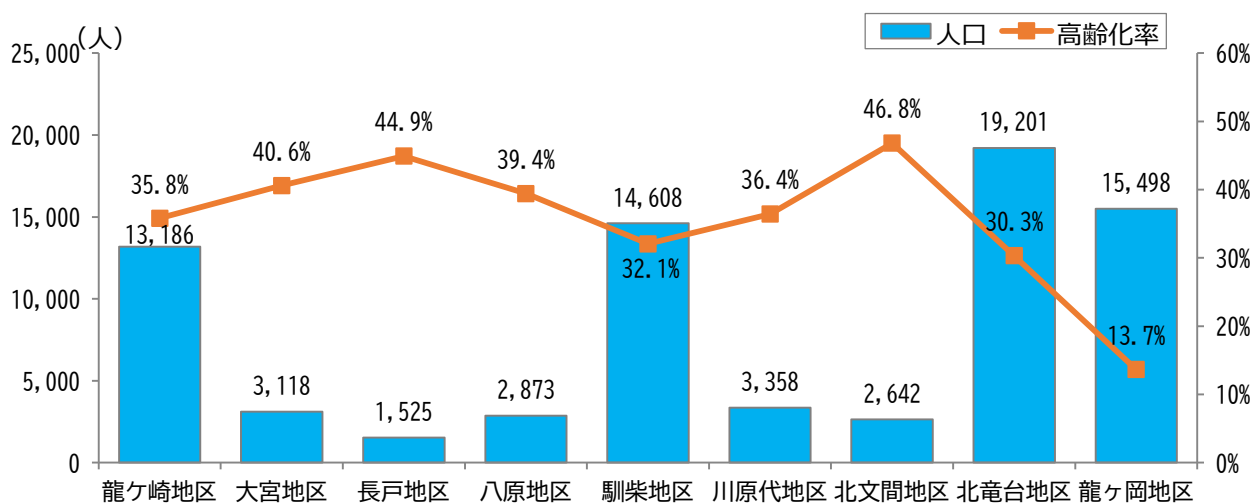
- ・本市の総人口は、2020年では約76,000人となっていますが、2045年には推計で約56,000人にまで減少することが見込まれています。
- ・高齢化率については、2020年から2045年にかけて、28.9%から44.3%に増加し、超高齢社会となる見込みとなっています。
- ・地域別人口をみると、北竜台地区が約19,000人と最も多く、次いで、龍ヶ岡地区が約15,000人となっています。高齢化率をみると、北文間地区が46.8%、長戸地区が44.9%と高い状況となっています。

### ■本市における人口及び高齢化率の推移



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

### ■地区別人口及び高齢化率



資料：住民基本台帳\*（2022年4月1日時点）

\* 住民基本台帳：市町村長又は特別区区長が、住民全体の住民票を世帯ごとに編成し作成する公簿。



## 2-2. 地域公共交通の現状

### (1) 市内の公共交通等

市内の公共交通等については、「令和3年度龍ヶ崎市地域公共交通計画策定に係る調査業務委託報告書」も併せてご覧ください。

・本市の公共交通は、民営の公共交通として、鉄道、路線バス、一般タクシーが運行し、それらを補完する形で、コミュニティバス及び乗合タクシーが運行しています。

#### ■市内における公共交通等の運行状況（2022年4月時点で運休中の路線を含みます）

交通モード*1等	運行路線	運行主体	運賃等
鉄道	JR常磐線 関東鉄道竜ヶ崎線	東日本旅客鉄道株式会社 関東鉄道株式会社	距離制
路線バス	○周辺市町連絡型の路線 ・地域間幹線系統バス：2路線 ※地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）活用路線 ・その他：7路線  ○市内完結型路線：5路線 （流通経済大学シャトルバス*2含む）  ○深夜バス：2路線	関東鉄道株式会社 大和交通自動車株式会社 ジェイアールバス関東株式会社	距離制
一般タクシー	－	4社	時間距離併用制
コミュニティバス*3	○循環ルート：2路線 ○枝線：8路線	龍ヶ崎市（市との協定に基づきバス事業者（3社）が運行）	中学生以上 200円 小学生 100円 未就学児 無料 障害者割引あり
乗合タクシー*4	○市内全域 ※ただし、自宅⇄指定目的地（7ヶ所）及び指定目的地⇄指定目的地の移動のみ ※地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）活用路線	龍ヶ崎市（市との協定に基づきタクシー事業者（2社）が運行）	小学生以上 500円 未就学児 無料 障害者割引あり

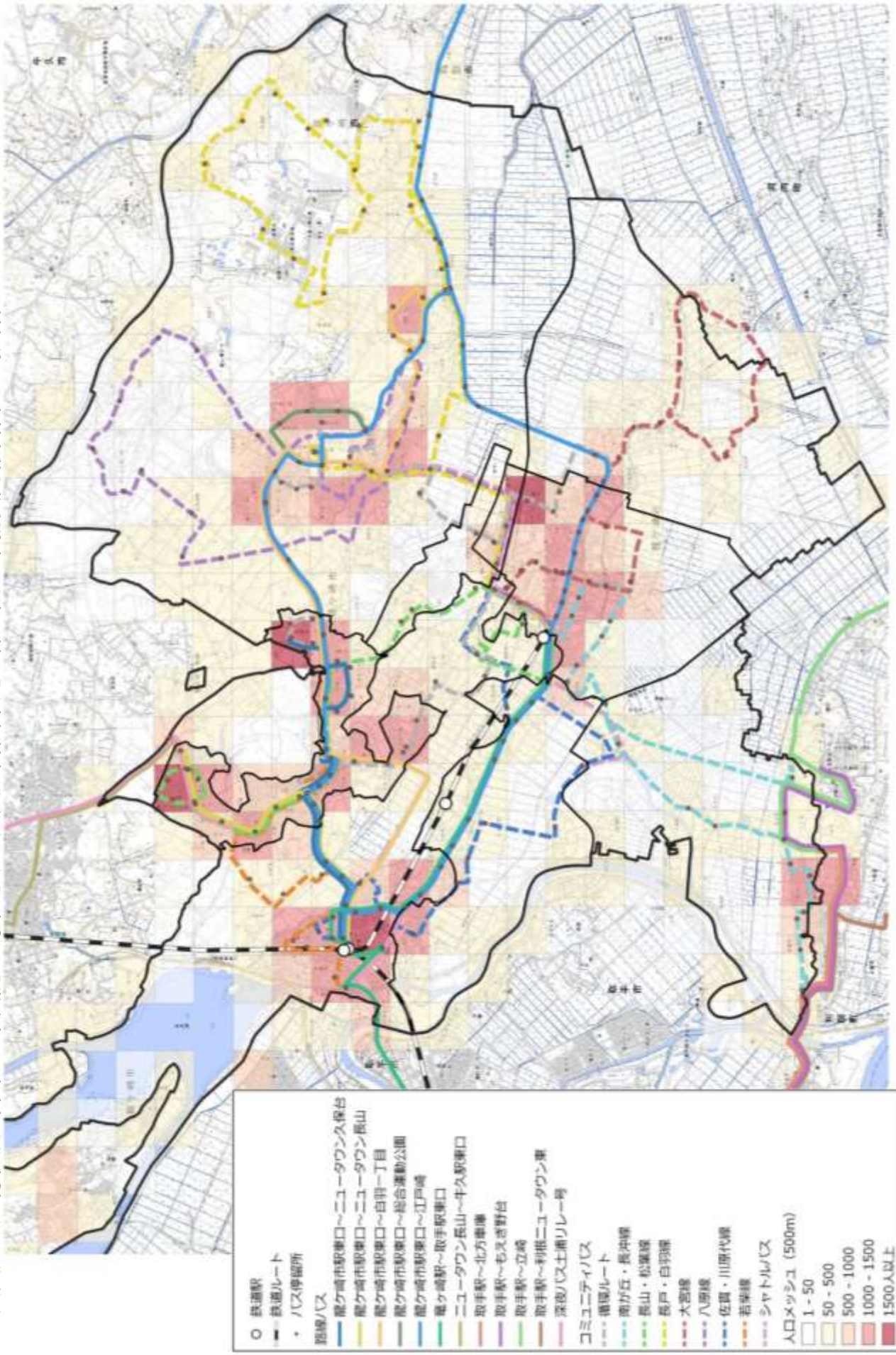
\*1 交通モード：交通機関又はその手段。

\*2 シャトルバス：イベントや空港・観光地など特定の目的地を利用する客を効率的に輸送するため短い間隔で運行するバス。

\*3 コミュニティバス：市町村などの自治体が、住民の移動手段を確保するために運行するバスで、公共施設や商業施設など、住民生活に密着した施設にアクセスしている。当市のコミュニティバスは2002年7月から運行。

\*4 乗合タクシー：本市においては、公共交通空白地域の移動手段として、民間タクシー事業者の車両を活用し、自宅と目的地、目的地と目的地を巡回しコミュニティバスを補完する交通システムと位置づけている。本市の乗合タクシーの愛称は「龍タク」。

■公共交通の運行状況（令和3年度龍ヶ崎市地域公共交通計画策定に係る調査業務委託報告書から抜粋）

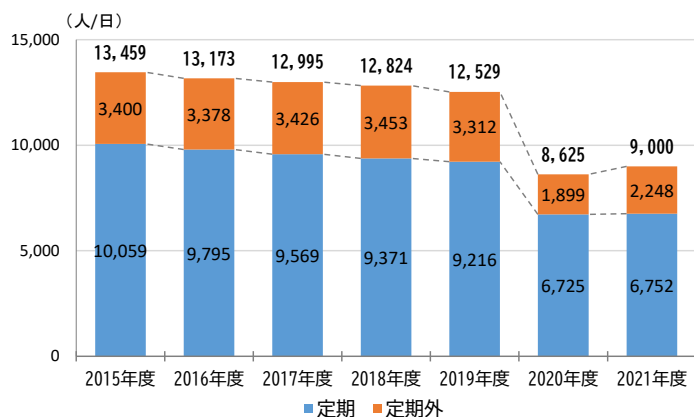


※人口メッシュは、平成27年国勢調査を用いている。

## (2) 公共交通の利用状況

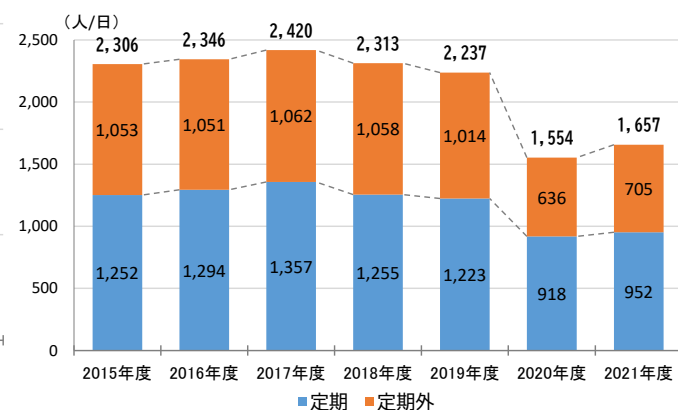
- ・全ての公共交通において、新型コロナウイルス感染症の影響により、2020年度の利用者数は減少しており、とくにJR常磐線と関東鉄道竜ヶ崎線の利用者数は、大幅に減少しています。
- ・減少した翌年の2021年度の利用者数は、全ての公共交通において前年度から増加していますが、減少する前(2019年度)の水準までは回復しておらず、特に、鉄道の利用者数は減少する前の利用者数の80%を下回っています。

■ JR常磐線龍ヶ崎市駅の1日平均乗車人員



資料：JR東日本ホームページ

■ 関東鉄道竜ヶ崎駅1日平均乗車人員



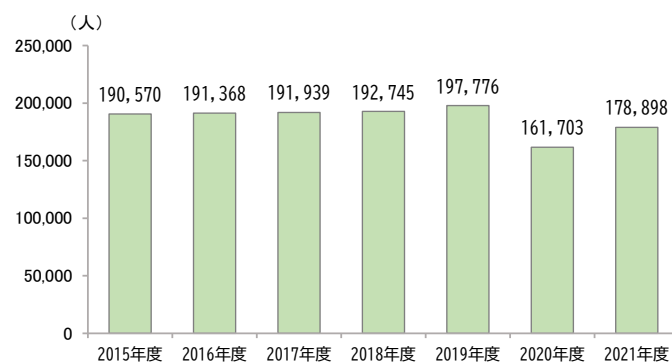
資料：関東鉄道株式会社

■ 路線バスの利用者数の推移



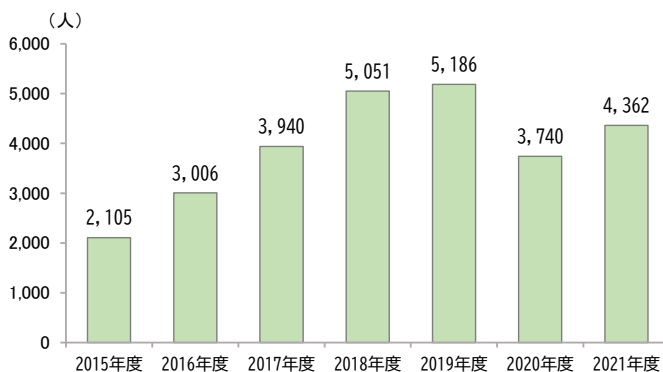
資料：龍ヶ崎市都市計画課

■ 龍ヶ崎市コミュニティバス乗車実績の推移



資料：龍ヶ崎市都市計画課

■ 乗合タクシーの利用者数の推移

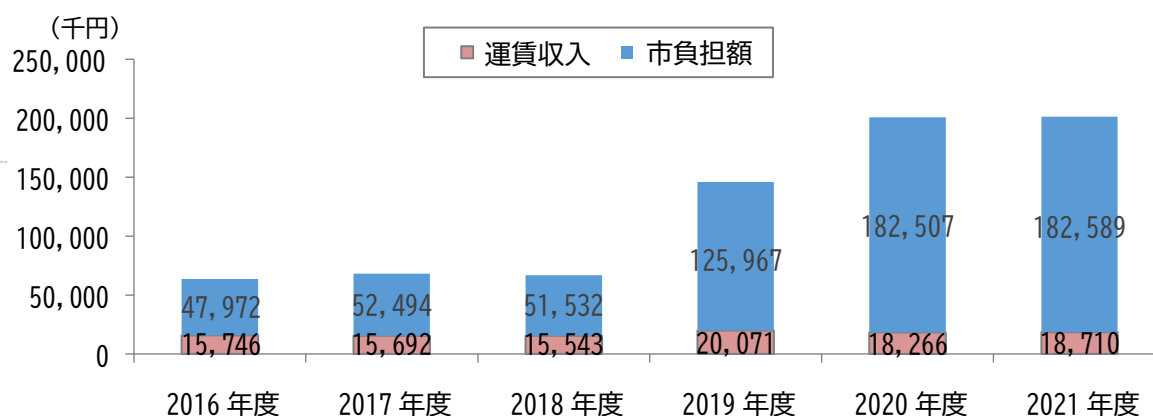


資料：龍ヶ崎市都市計画課

### (3) 収支

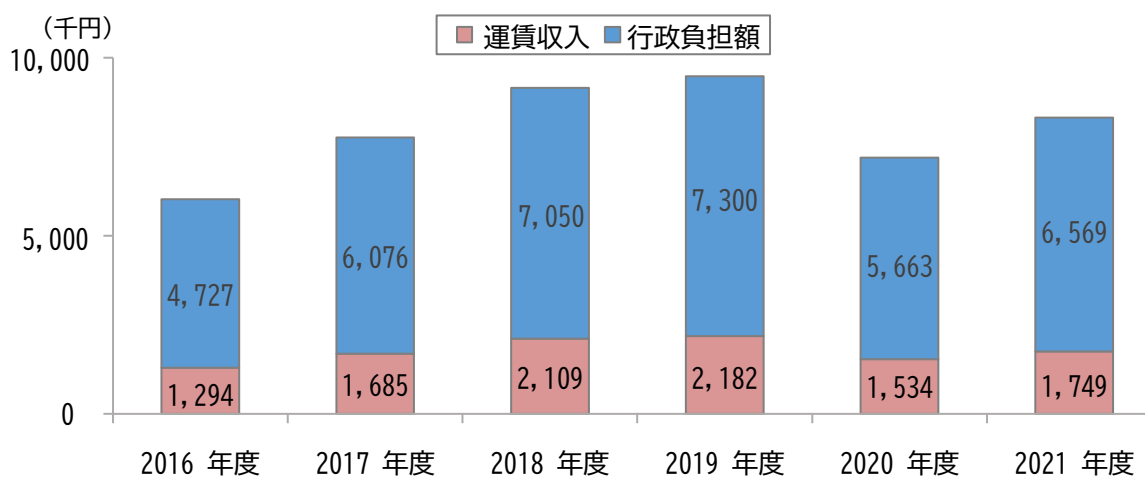
- ・コミュニティバスの運行経費は、2016年度～2018年度の市負担額は5,000万円前後でしたが、2019年度に運行計画の再編を実施し、運行規模を拡大したことから、約2.5倍～3.5倍に増加しています。
- ・乗合タクシーの運行経費は、2019年度まで利用者の増加と共に増加傾向にありましたが、2020年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者数の減少に伴い、一時的に減少しています。一方、2021年度は再び増加に転じています。

#### ■コミュニティバスの運行経費推移



資料：龍ヶ崎市都市計画課

#### ■乗合タクシーの運行経費推移



資料：龍ヶ崎市都市計画課

## 3. 上位計画等における公共交通の位置づけ

### 3-1. 上位計画等における公共交通の位置づけ

#### (1) 龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030 (2022年12月)

計画期間	2023年度～2030年度（前期計画：2023年度～2026年度の4年間）										
本市のあるべき姿	C r e a t i o n -ともに創るまち・龍ヶ崎-										
まちづくりの基本姿勢	(1) 「自ら考え、行動する」から生まれる「協働」のまちづくり (2) 市民に信頼される「納得性」の高いまちづくり (3) 時代の変化に対応した「住みよい」まちづくり										
将来人口	2030年の目標人口：72,000人										
公共交通に関する事項	<p>政策の7つの柱のうち、「機能的で、利便性が高いまちづくり」の施策として、「快適でシームレス*1な移動環境の構築」が位置づけられている。 ※3つのリーディングプロジェクトのうち、「幸せ創造プロジェクト」として重点的かつ優先的な取組として位置づけられています。</p> <p>●<b>施策の展開方向</b>（公共交通に関するものを抜粋）</p> <p>①<b>基幹公共交通の利便性向上と活性化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○JR常磐線の利便性向上やJR龍ヶ崎駅の安全性を高めるための働きかけ</li> <li>○関東鉄道竜ヶ崎線の活性化への取組</li> <li>○民間バス路線の維持・利便性向上に向けた事業者との連携、支援</li> </ul> <p>②<b>コミュニティバスと乗合タクシーの運行</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○コミュニティバス運行計画の最適化</li> <li>○乗合タクシーの利便性向上</li> </ul> <p>③<b>新たな公共交通ネットワークの構築</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○効果的・効率的な公共交通ネットワークのあり方について検討</li> <li>○MaaS*2やAIオンデマンド交通*3等新たな技術や交通手段の導入の検討</li> </ul> <p>④<b>公共交通利用の促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通の利用促進に向けた取組強化</li> <li>○運転免許自主返納の促進、代替移動手段の確保に向けた支援</li> </ul> <p>●<b>成果指標</b>（公共交通に関するものを抜粋）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>ベース値 [2021年]</th> <th>目標値 [2026年]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市内の公共交通機関での移動の利便性への満足度</td> <td>28.0%</td> <td>34.0%</td> </tr> <tr> <td>都心など市外への公共交通機関での移動の利便性への満足度</td> <td>35.4%</td> <td>41.0%</td> </tr> </tbody> </table>		指標名	ベース値 [2021年]	目標値 [2026年]	市内の公共交通機関での移動の利便性への満足度	28.0%	34.0%	都心など市外への公共交通機関での移動の利便性への満足度	35.4%	41.0%
指標名	ベース値 [2021年]	目標値 [2026年]									
市内の公共交通機関での移動の利便性への満足度	28.0%	34.0%									
都心など市外への公共交通機関での移動の利便性への満足度	35.4%	41.0%									

\*1 シームレス：「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

\*2 MaaS：Mobility as a Serviceの略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

\*3 AIオンデマンド交通：バスやタクシーなどの公共交通機関を、人工知能（AI）を活用し、効率的に配車することにより、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行う交通手段。

(2) 第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プラン（2017年3月策定）

計画期間	2017年度～2022年12月																						
将来都市像	人が元気 まちも元気 自慢したくなるふるさと 龍ヶ崎																						
まちづくりの方向性	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 若者・子育て世代が安心して結構・子育てできる環境を創出する。</li> <li>2. 住みよさの向上など、住んでみたいと感じるまちづくりを推進する。</li> <li>3. 少子高齢化型社会に対応した地域活力を創造する。</li> <li>4. ふるさと龍ヶ崎の現在を担い、未来を拓く人づくりを推進する。</li> <li>5. 将来につながる基盤づくりを推進する。</li> </ol>																						
戦略	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 若い世代の希望の実現「若者・子育て世代の定住環境の創出」</li> <li>2. 教育環境の向上「まちづくりを担う人づくり」</li> <li>3. 地域活性化「まちの活性化と認知度向上」</li> <li>4. 地域力の向上「安全・安心で住みよい環境づくり」</li> <li>5. 持続可能な行財政運営「将来につながる基盤づくり」</li> </ol>																						
公共交通に関する事項	<p>■戦略1. 若い世代の希望の実現</p> <p>&lt;目標2. 住んでみたいと感じるまちづくり&gt;</p> <p>□基本的方向性</p> <p>快適な住環境を維持しつつ、市内から都心へのアクセス性の向上により、都心への通勤圏であることの優位性を活かした都心に通えるまちづくりを進め、転入促進・転出抑制を図る。</p> <p>□評価指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値</th> <th>目標値</th> <th>主な事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バスの年間利用者数</td> <td>1,082,244人 (2015年度)</td> <td>1,092,000人 (2022.12)</td> <td>・市内交通網の充実 ・「通えるまちづくり」の推進</td> </tr> <tr> <td>鉄道やバスなど公共交通機関の利便性に満足している市民の割合</td> <td>21.3% (2016年度)</td> <td>38.0% (2022.12)</td> <td>・市内交通網の充実 ・「通えるまちづくり」の推進</td> </tr> </tbody> </table> <p>&lt;目標3. 人口減少社会に対応したまちづくり&gt;</p> <p>□基本的方向性</p> <p>公共施設を縮小しつつも機能を充実させていく「縮充」の取組や、市内に分散している4市街地において、日常生活に必要な機能を身近に確保しつつ、交通ネットワークの充実などにより時間距離を短縮する多極ネットワーク型コンパクトシティを推進するなど、住みよさの向上を図りながら、人口減少社会に的確に対応するためのまちづくりを進める。</p> <p>□評価指標</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>現状値</th> <th>目標値</th> <th>主な事業</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗合バス及び乗合タクシーの年間利用者数</td> <td>1,274,919人 (2015年度)</td> <td>1,299,000人 (2022.12)</td> <td>多極ネットワーク型コンパクトシティの推進</td> </tr> </tbody> </table>			指標名	現状値	目標値	主な事業	路線バスの年間利用者数	1,082,244人 (2015年度)	1,092,000人 (2022.12)	・市内交通網の充実 ・「通えるまちづくり」の推進	鉄道やバスなど公共交通機関の利便性に満足している市民の割合	21.3% (2016年度)	38.0% (2022.12)	・市内交通網の充実 ・「通えるまちづくり」の推進	指標名	現状値	目標値	主な事業	乗合バス及び乗合タクシーの年間利用者数	1,274,919人 (2015年度)	1,299,000人 (2022.12)	多極ネットワーク型コンパクトシティの推進
指標名	現状値	目標値	主な事業																				
路線バスの年間利用者数	1,082,244人 (2015年度)	1,092,000人 (2022.12)	・市内交通網の充実 ・「通えるまちづくり」の推進																				
鉄道やバスなど公共交通機関の利便性に満足している市民の割合	21.3% (2016年度)	38.0% (2022.12)	・市内交通網の充実 ・「通えるまちづくり」の推進																				
指標名	現状値	目標値	主な事業																				
乗合バス及び乗合タクシーの年間利用者数	1,274,919人 (2015年度)	1,299,000人 (2022.12)	多極ネットワーク型コンパクトシティの推進																				

(3) 龍ヶ崎市都市計画マスタープラン\*1 (2017年3月策定)

目標年次	2026年度
将来都市像	人が元気 まちも元気 自慢したくなるふるさと 龍ヶ崎
都市づくりの目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 次代に誇れる快適で魅力ある都市づくり</li> <li>2. 地域資源を活かしたにぎわいや活力ある都市づくり</li> <li>3. 健康で、安全・安心に暮らせる都市づくり</li> <li>4. 若者世代に支持される 住んでみたいと感じる都市づくり</li> <li>5. 将来を見据えたコンパクトで持続可能な都市づくり</li> </ol>
公共交通に関する事項	<p>■基本的な考え方</p> <p>多極ネットワーク型コンパクトシティや通えるまちづくりの実現に向け、地域公共交通網計画に基づき、交通結節点*2へのアクセス性と各市街地間のネットワーク性の向上等を図り、市民の利便性と快適性の向上のため、公共交通体系の確立と質の高い公共交通サービスを提供します。</p> <p>■都市づくりの方針</p> <p>(1) 公共交通機関の充実</p> <p>○鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR常磐線のさらなる輸送力の増強や利便性の向上に向けた要請を行っていくとともに、関東鉄道竜ヶ崎線の活性化に取り組みます。</li> </ul> <p>○バス交通等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの充実とともに、民間の路線バスとの連携強化を図ることで、利用者の利便性の向上等、バス交通サービスの充実を図ります。</li> <li>・通勤通学や日常生活の移動ニーズに対応するため、近隣自治体と連携した広域的なバス交通体系の確立を目指します。</li> <li>・バス路線から離れた地域の方や高齢者等の交通弱者のための移動手段として、乗合タクシーの利便性の向上を図ります。</li> </ul> <p>(2) 公共交通の利用環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点となるJR常磐線龍ヶ崎市駅(旧名：佐貫駅)や関東鉄道竜ヶ崎駅の駅前広場を整備し、市民や他市町村から訪れる人々の交流の場を創出するとともに、バス交通等への乗換えのための歩行・滞在空間の快適化を図ることで、駅前広場としての機能の拡充を進めます。</li> <li>・公共交通のバリアフリー*3化を推進し、利便性と安全性の向上を図ります。</li> <li>・円滑に公共交通が利用できるよう、バス事業者に対してICカード*4導入に向けた要請を行います。</li> </ul>

\*1 龍ヶ崎市都市計画マスタープラン：都市計画法第18条の2に位置づけられている本市の都市計画に関する基本的な方針を明らかにするための計画。

\*2 交通結節点：人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続(「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」)が行われる場所。

\*3 バリアフリー：日常生活や社会生活における物理的、心理的な障壁や、情報に関わる障壁などを取り除いていくこと。

\*4 ICカード：ICカードとは、IC(Integrated Circuit=集積回路)チップが埋め込まれたカード。

交通系ICカードとして、首都圏では「PASMO」や「Suica」等があり、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際の運賃支払いの手段として利用できる。

## 3-2. 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の事業評価

### (1) 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の概要

「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」は、地域公共交通ネットワーク全体をまちづくりと連携して一体的に形づくり、持続させるために、様々な事業を定めるものである。

#### ■龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の概要

計画期間	2017年度～2022年度の6年間
将来都市像	人とまちを元気にする 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築
基本方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 市域内外の連携を支える地域公共交通</li> <li>2. まちづくりと一体となった地域公共交通</li> <li>3. 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通</li> <li>4. 市民と協働で支える持続可能な地域公共交通</li> </ol>
計画目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 暮らしを支える地域公共交通網の構築</li> <li>2. 地域公共交通の充実及び接続性強化による円滑な移動の実現</li> <li>3. ニーズを踏まえた地域公共交通ネットワークの構築</li> <li>4. 地域公共交通への市民の理解や関心を高める取組の推進</li> </ol>
目標を達成するために実施する施策	<p>■施策1：広域的な地域公共交通ネットワークを構築し多様な生活交通を確保</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1-1：JR常磐線の利便性向上</li> <li>1-2：広域的な地域幹線路線バスの安定的な運行と新たな路線の検討</li> </ol> <p>■施策2：交通利用環境の充実</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2-1：昼間割引運賃制度の拡大及び路線バス・関東鉄道竜ヶ崎線の通学割引等の検討</li> <li>2-2：コミュニティバス乗継券及び1日乗車券の導入</li> <li>2-3：コミュニティバスの割引制度の充実</li> </ol> <p>■施策3：コミュニティバスの見直し</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3-1：コミュニティバス運行計画の見直し</li> </ol> <p>■施策4：交通結節点における連携強化</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4-1：交通手段の連携強化と交通結節点の充実</li> </ol> <p>■施策5：まちづくりの特色を活かした地域公共交通ネットワークの構築</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5-1：道の駅*1へのシャトルバスの運行</li> <li>5-2：新都市拠点地区*2などへのバスターミナルの設置の検討</li> </ol> <p>■施策6：誰もが移動しやすい地域公共交通の実現</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6-1：乗合タクシーの充実</li> <li>6-2：バスロケーションシステム*3導入など分かりやすい運行情報の提供</li> <li>6-3：路線バスICカード導入</li> <li>6-4：バリアフリーの推進</li> <li>6-5：駐輪場の整備</li> <li>6-6：バス停留所施設の環境改善</li> <li>6-7：関東鉄道竜ヶ崎線安全設備の整備</li> <li>6-8：コミュニティバス車両の更新</li> </ol> <p>■施策7：多様な主体で支える仕組みづくりと意識の醸成</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7-1：サポーター制度の構築及び団体・組織と連携した地域公共交通活性化事業の実施</li> <li>7-2：モビリティ・マネジメント*4の実施</li> <li>7-3：ノーマイカーデーの促進</li> </ol>



## (2) 計画目標の達成状況及び各事業の実施状況

・一部の計画指標については新型コロナウイルス感染症の影響により、目標値の達成には至っていない。

### ■計画目標の達成状況（2021年度末時点）

評価：◎…目標値を達成 ×…目標値を未達成

計画目標	評価指標	評価値		達成状況	評価
		現況値	目標値		
目標1 暮らしを支える 地域公共交通網の構築	地域公共交通 利用者数	1,228,425 人/年	1,281,600 人/年	2021年度実績 929,628人	×
	地域公共交通に 対する市民の 満足度	24.3%	38.0%	2021年度実績 28.0%	×
目標2 地域公共交通の充実 及び接続性強化による 円滑な移動の実現	コミュニティバス のカバー圏域*1	36.1%	現状より も拡大	2021年度末 時点 38.7%	◎
	道の駅への 地域公共交通の整備	0系統	1系統	0系統	×
目標3 ニーズを踏まえた 地域公共交通 ネットワークの構築	バスの バリアフリー化率	47.5%	70.0%	2021年度末 時点 95.3%	◎
	高齢者公共交通 共通定期券*2の 販売件数	201件/年	320件/年	2021年度実績 554件/年	◎
目標4 地域公共交通への 市民の理解や関心を 高める取組の推進	地域公共交通 利用促進事業 実施回数	2015年度 6回	合計 48回	2017年度～ 2021年度 までの合計 51回	◎
	地域公共交通 利用の来訪者数	2014年 6,972人	合計 48,000人	2017年度～ 2021年度 までの合計 25,713人	×

P12 \*1 道の駅：各自治体と道路管理者が連携して設置し、国土交通省により登録された、駐車場・休憩施設・地域振興施設が一体となった道路施設。

\*2 新都市拠点地区：商業・サービス機能や交流機能などを誘導することで都市全体の魅力を高めるための土地利用を検討している関東鉄道竜ヶ崎駅の北側の地区（エリア）。

\*3 バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の電光表示板やスマートフォン、パソコンに情報提供するシステム。

\*4 モビリティ・マネジメント：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組。

P13 \*1 カバー圏域：鉄道や路線バス・コミュニティバス等の利用可能な範囲。一般的には、鉄道駅から半径1km、バス停留所から半径300m程度。

\*2 高齢者公共交通共通定期券：市独自の高齢者を対象とした定期券。コミュニティバス限定（満65歳以上）とコミュニティバス・路線バス共通（70歳以上）の2種類がある。

## ■各実施事業の実施状況

- 評価：A・・・予定通り事業を完了した（完了予定）  
 B・・・概ね予定通り事業を完了（完了予定）  
 C・・・予定から遅れているが、計画期間内に事業を完了予定  
 D・・・事業が未実施もしくは計画期間内に完了しない見込み

実施事業	実施状況	評価
1-1. JR常磐線の利便性向上		
龍ヶ崎市単独による 要望活動の実施	・2016年度から2017年度にかけて、JR東日本水戸支社へ 市単独要望を実施した。 ※2018年度以降は未実施。	D
市加盟団体による 要望活動等	・年1回、「茨城県常磐線整備促進期成同盟会」等を通じ、 常磐線の品川駅への乗入、運行本数の増加及び安全設備の 整備に関する要望活動を実施した。	B
鉄道利用安全性向上の支援	・鉄道利用安全性向上を図るための工事を実施した。 ○龍ヶ崎市駅：ホームと車両の間隙を解消する工事 ○第二龍ヶ崎街道踏切：安全設備の充実を図る工事	A
1-2. 広域的な地域幹線路線バスの安定的な運行と新たな路線の検討		
広域的な地域公共交通の 確保・維持補助事業	・沿線住民の通学、通勤、通院、買い物等日常生活に必要不可欠な 移動手段の確保のため、国・県・沿線市と協調し、江戸 崎線、取手線の補助を実施したほか、生産性向上のための 取組を実施した。 また、市単独で幹線系統に対し補助を実施した。	A
広域路線バスの検討及び 実証運行	・2017年2月より稲敷エリア広域バス（3路線）を開始した。 しかしながら、龍ヶ崎市域を含む美浦・龍ヶ崎線は2019年 3月末で廃止となった。 ・稲敷エリア広域バスをはじめとした県南地域の広域路線に 関する情報収集を行った。	B
2-1. 昼間割引運賃制度の拡大及び路線バス・関東鉄道竜ヶ崎線の通学割引等の検討		
路線バス昼間割引運賃制度* の拡大	・2019年9月のコミュニティバス運行計画再編を踏まえ、 今後の利用状況や利用者からの要望等を注視しながら、 引き続き調査研究することとした。	B
路線バス及び関東鉄道 竜ヶ崎線での通学者支援	・2019年9月のコミュニティバス運行計画再編を踏まえ、 今後の利用状況や利用者からの要望等を注視しながら、 引き続き導入に向け調査研究することとした。	B
2-2. コミュニティバス乗継券及び1日乗車券の導入		
コミュニティバス乗継券の 発行	・2019年9月のコミュニティバス運行計画再編に合わせて 導入。 ・2020年度以降は周知PRを行っている。	A
コミュニティバス1日乗車券 の導入	・2019年9月のコミュニティバス運行計画再編に合わせて 導入。 ・2020年度以降は周知PRを行っている。	A

\* 路線バス昼間割引運賃制度：市内のバス交通を一体的なシステムと捉えるため、運賃に関しても整合を図ることを目的に、通勤・通学時間帯を除いた昼間時間帯（8時～17時）に限り、関東鉄道株式会社が運行する路線バスにおいて、市内で乗降を行った際の運賃を、210円を上限額として割引を行う本市独自のサービス。2002年7月から運用開始。

実施事業	実施状況	評価
<b>2-3. コミュニティバスの割引制度の充実</b>		
コミュニティバス通学定期券の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年9月のコミュニティバス運行計画再編に合わせて導入。</li> <li>・2020年度以降は周知PRを行っている。</li> </ul>	A
高齢者向け市内公共交通共通定期券（おたっしゅパス）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年9月のコミュニティバス運行計画再編に合わせて一部対象年齢を拡大するなど、運用拡大を行った。</li> <li>・2020年度以降は周知PRを行っている。</li> </ul>	A
運転免許自主返納支援事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年9月のコミュニティバス運行計画再編に合わせて、支援事業の対象年齢拡大等運用拡大を行った。</li> <li>・2020年度以降は周知PRを行っている。</li> </ul>	A
ランドセルチケット*1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年度から2018年度にかけて、ランドセルチケットの据え置き金額での運用について協議を進めた。</li> <li>・周知PRを継続して行っている。</li> </ul>	A
<b>3-1. コミュニティバス運行計画（ルート、ダイヤ）の見直し</b>		
コミュニティバス運行計画の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年9月のコミュニティバス運行計画再編を実施。</li> <li>・その後、2020年12月に一部ルート・ダイヤ改正を行っている。</li> </ul>	A
<b>4-1. 交通手段の連携強化と交通結節点の充実</b>		
交通手段の連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年度及び2020年度に、デジタルサイネージ*2の整備を行っている。</li> </ul>	B
深夜バス（JR常磐線龍ヶ崎市駅（旧名：佐貫駅）～関東鉄道竜ヶ崎駅）の実証運行及び検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2016年度から2020年度の5年間に渡り、実証運行を行ったが、2021年3月末を以って深夜バスの実証運行は終了することとなった。</li> </ul>	A
関東鉄道竜ヶ崎駅の待合機能の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス待合室「りゅう舎」を整備し、ベンチやデジタルサイネージを設置したほか、公衆トイレの改修を実施することで、関東鉄道竜ヶ崎駅の待合機能の充実を図った。</li> </ul>	A
<b>5-1. 道の駅へのシャトルバスの運行</b>		
『道の駅』までのシャトルバスの運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅開業が未定となったことから開業時期に合わせ運行する方針を示した。</li> </ul>	D
<b>5-2. 新都市拠点地区などへのバスターミナルの設置の検討</b>		
新都市拠点地開発エリアへのバスターミナル設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新都市拠点開発エリア整備事業の進捗状況を注視している。</li> </ul>	D
<b>6-1. 乗合タクシーの充実</b>		
乗合タクシーのPR活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市広報誌やホームページへの掲載のほか、敬老会参加者に対しチラシを配布し、制度の周知を図っている。</li> </ul>	A
運行内容の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2019年9月より、「さんさん館」を目的地に追加した。</li> </ul>	A

\*1 ランドセルチケット：市独自の通学のためにコミュニティバスを利用する小学生用乗車回数券。

\*2 デジタルサイネージ：電子看板。表示と通信にデジタル技術を活用して平面ディスプレイやプロジェクタなどによって映像や文字を表示する情報・広告媒体。

実施事業	実施状況	評価
<b>6-2. バスロケーションシステム導入など分かりやすい運行情報の提供</b>		
バスロケーションシステムの導入	・バスロケーションシステムは2019年度に整備、デジタルサイネージは2019年度及び2020年度に整備を行っている。	A
地域公共交通ガイドの作成・配布	・コミュニティバスリーフレットについて、2019年9月の再編に合わせて市内全戸に配布するとともに、公共施設等にも設置し、周知を図った。 ・2020年12月に実施した一部ルート・ダイヤ改正に伴い、改正後のリーフレットを作成して、コミュニティバス利用者に配布している。	A
案内誘導サインの整備	・2019年9月の再編に合わせ、関東鉄道竜ヶ崎駅及び市役所にバス停車位置を示す表示を設置した。	A
<b>6-3. 路線バスICカード導入</b>		
関東鉄道路線バスへの交通系ICカードの導入	・2018年3月 関東鉄道株式会社の路線バス全線において交通系ICカードの利用開始。 ・2021年10月 コミュニティバス循環ルートにおいて交通系ICカードの利用開始。	A
<b>6-4. バリアフリーの推進</b>		
ノンステップバス*1導入事業費補助	・交通事業者が導入したノンステップバスに対して補助金の交付を行っている。	A
コミュニティバスへのノンステップバス導入	・コミュニティバスの車両更新にあたり、利用者が多い循環ルートにおいてノンステップバスを導入している。	A
<b>6-5. 駐輪場の整備</b>		
駐輪場の環境整備	・未実施。	D
新たな駐輪場の整備	・未実施。	D
サイクルトレイン*2の実施	・継続的にサイクルトレインを実施している。	A
<b>6-6. バス停留所施設の環境改善</b>		
バス停留所の上屋及びベンチの設置	・2019年9月のコミュニティバス再編に合わせて、バス停の移動、上屋及びベンチの設置を行った。 ・2019年以降、近隣商業施設等からの協力のもと、トイレや軒下等を無償で借りられる「バス待ち環境快適化事業『まてまて』」を展開して、バス待ち環境の改善を図った。	D
既存のバス停留所の修繕	・未実施。	D
<b>6-7. 関東鉄道竜ヶ崎線安全設備の整備</b>		
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業の実施	・関東鉄道竜ヶ崎線の安全設備整備として国及び県と協調し、安全設備等に補助金を交付し輸送の安全性向上を図った。	A
<b>6-8. コミュニティバス車両の更新</b>		
コミュニティバス車両の更新	・2019年9月のコミュニティバス再編に合わせて、全路線において、市オリジナルラッピングを施した車両を新規に導入し、マイバス意識の向上を図った。	A

\*1 ノンステップバス：床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバス。

\*2 サイクルトレイン：車内に自転車を持ち込むことができるサービス。

実施事業	実施状況	評価
7-1. サポーター制度の構築及び団体・組織と連携した地域公共交通活性化事業の実施		
地域公共交通のサポーター組織設立に向けた準備・支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年度に市内の学校や団体、商工会など趣旨に賛同する団体の協力を得て活性化協議会を立ち上げた。</li> <li>・また、公共交通利用促進を目的とする事業に対する補助制度を制定した。</li> </ul>	A
地域公共交通活性化事業の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2017年度の組織設立以降、毎年度、5事業程度、地域公共交通活性化事業を実施している。</li> </ul>	A
7-2. モビリティ・マネジメントの実施		
学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎年度、市内4つの小学校及び1つの幼稚園に対して、学校教育におけるモビリティ・マネジメントを実施している。</li> </ul>	B
7-3. ノーマイカーデー*の促進		
「ノーマイカーデー 龍ヶ崎」の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・毎年度、市職員に対し、ノーマイカーデーを推進している。通勤・帰宅時の具体的なコミュニティバス利用例を庁内掲示板に提示したほか、イベント時には公共交通機関の利用を呼び掛けている。</li> </ul>	A
市職員による「エコ通勤」の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2018年度以降、アンケート調査、回数券の案内、コミュニティバス通勤者に対する負担軽減策の導入検討を行っている。</li> </ul>	B

\* ノーマイカーデー：慢性交通渋滞緩和、排出ガス減少を目指し、期日を決めてマイカーの使用自粛を求めるキャンペーン。

## 4. 地域公共交通に関するニーズ把握

### 4-1. 公共交通に関するアンケート調査

アンケート調査の内容・結果の詳細については、「令和3年度龍ヶ崎市地域公共交通計画策定に係る調査業務委託報告書」をご覧ください。

#### (1) 調査の実施概要

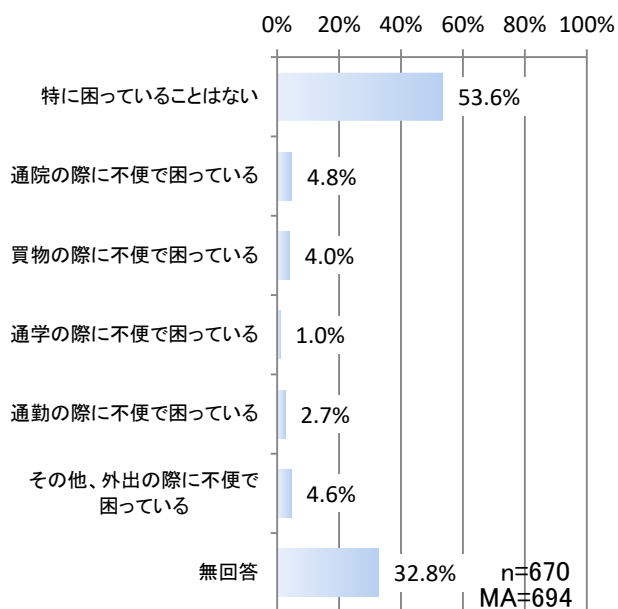
項目	内容
調査対象	龍ヶ崎市に在住の方（18歳以上）
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収 併せて、WEB回答フォームを作成する。
配布数	2,000票
配布時期	2022年2月
回収結果	回収数：670票（うちWeb回収117票） 回収率：34.0%

#### (2) 調査結果

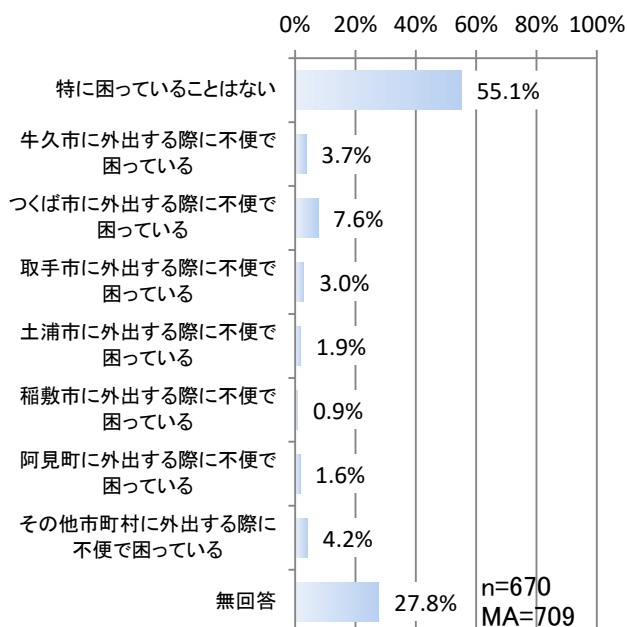
##### ① 移動の不便さ

・市内での移動及び市外への移動に困っていない人は半数を超えています。

##### ■ 市内での移動についての不便さ



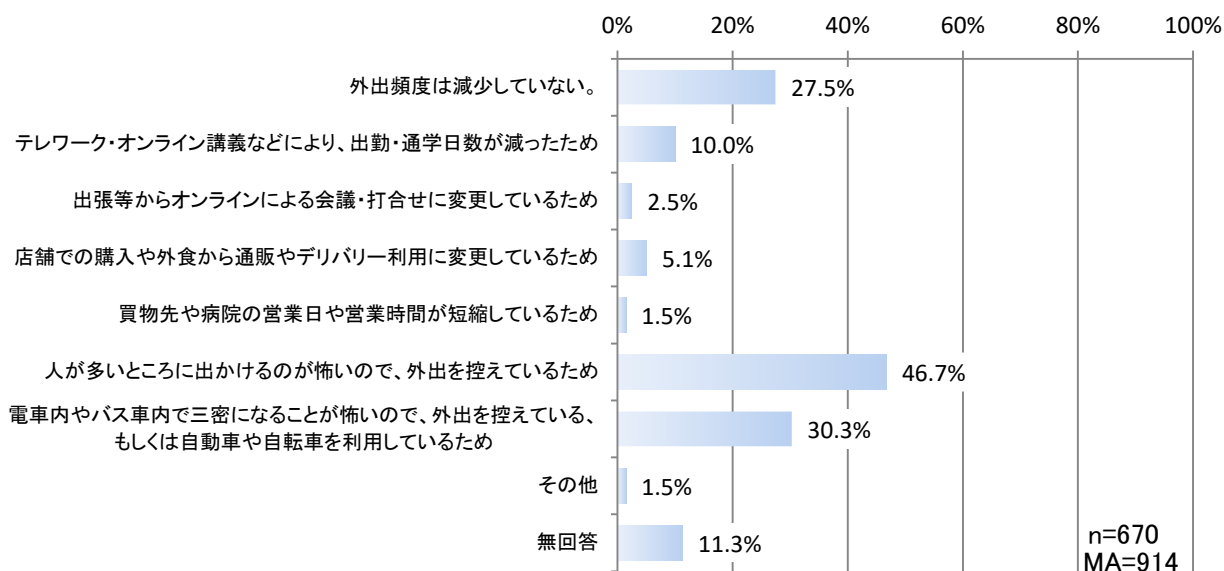
##### ■ 市外への移動についての不便さ



## ②新型コロナウイルス感染症の感染拡大による公共交通での外出頻度の減少理由

- ・「人が多いところに出かけるのが怖いので、外出を控えているため」が最も多くなっています。次いで、「三密になるのが怖く、外出を控える、もしくは自動車や自転車を利用しているため」が多くなっています。
- ・「外出頻度は変化していない」が20%を超えています。

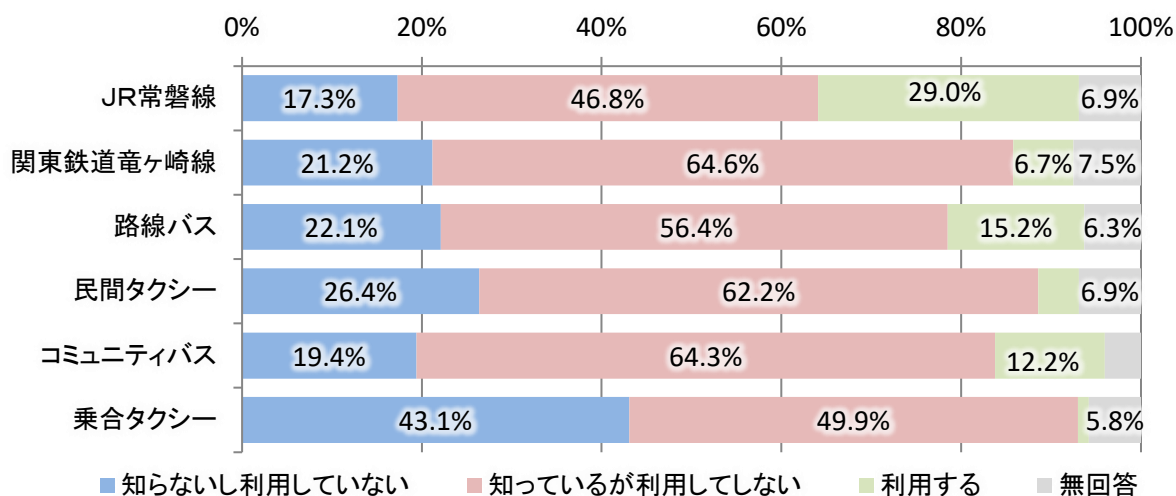
### ■新型コロナウイルス感染症の感染拡大による公共交通での外出頻度の減少理由



## ③公共交通の利用状況

- ・市内を運行している公共交通の利用状況について、JR常磐線が29.0%、路線バスが15.2%、コミュニティバスが12.2%の順に多くなっています。
- ・乗合タクシーにおいては、「知らないし利用していない」が、回答者の43.1%となっています。

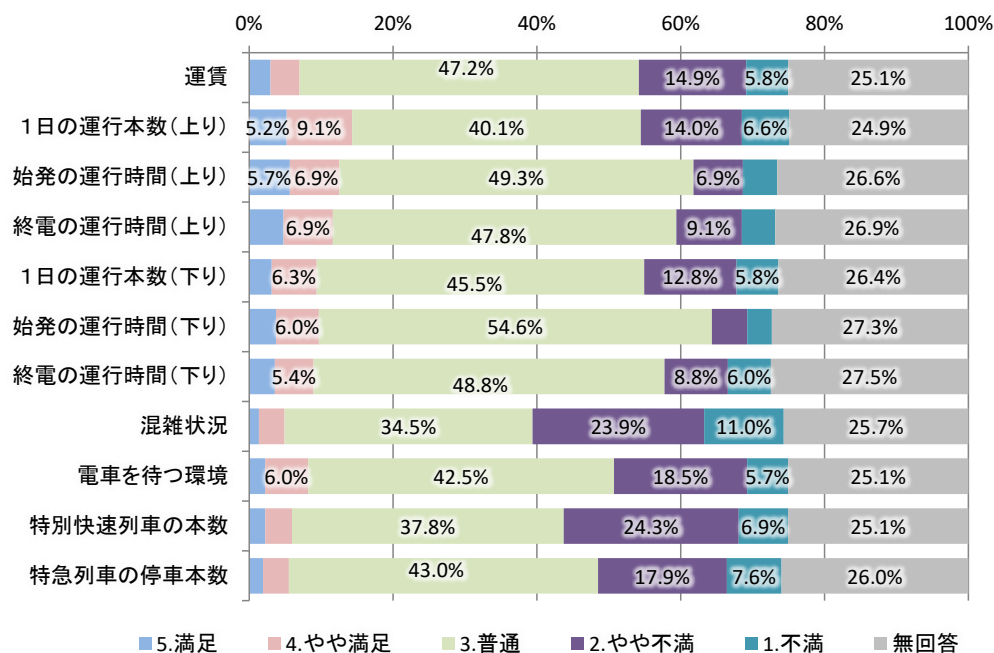
### ■公共交通の利用状況



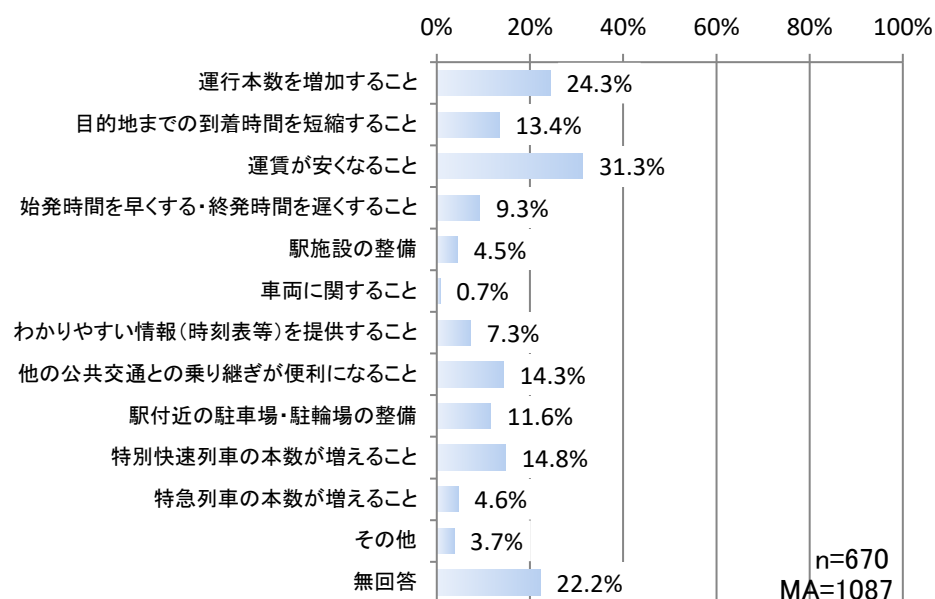
#### ④ J R 常磐線に対する評価及び求める運行サービス

- ・現状の運行に対する評価として、他の項目に比べ、「混雑状況」の「やや不満」「不満」の回答が多くなっています。次いで、「特別快速列車の本数」が多くなっています。
- ・求める運行サービスとして、「運賃が安くなること」との回答が最も多く、次いで「運行本数を増加すること」多くなっています。

##### ■ J R 常磐線の現状の運行サービスに対する評価



##### ■ J R 常磐線に求める運行サービス

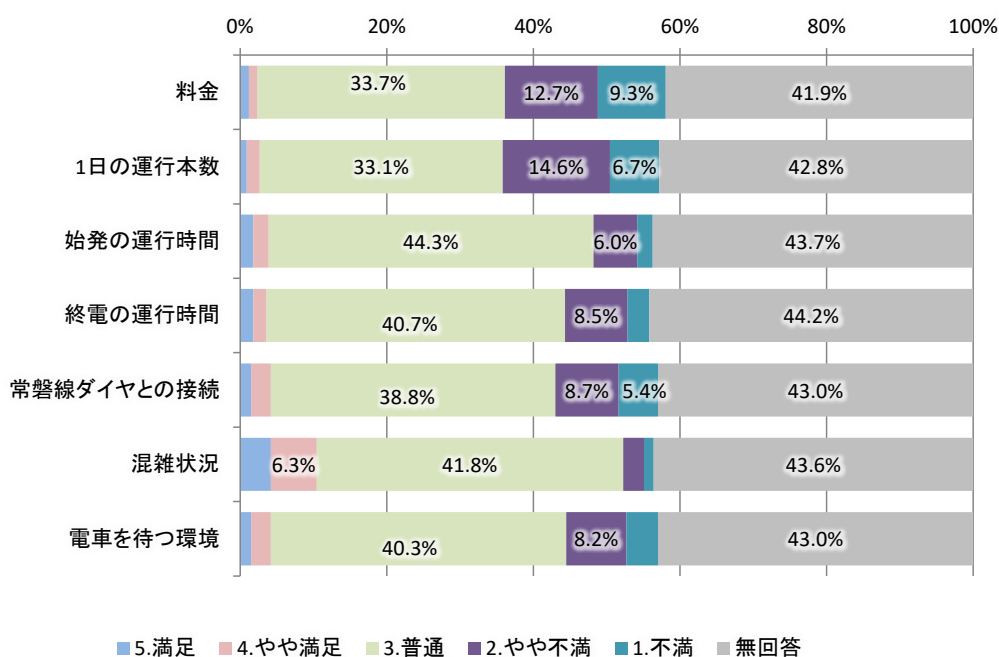




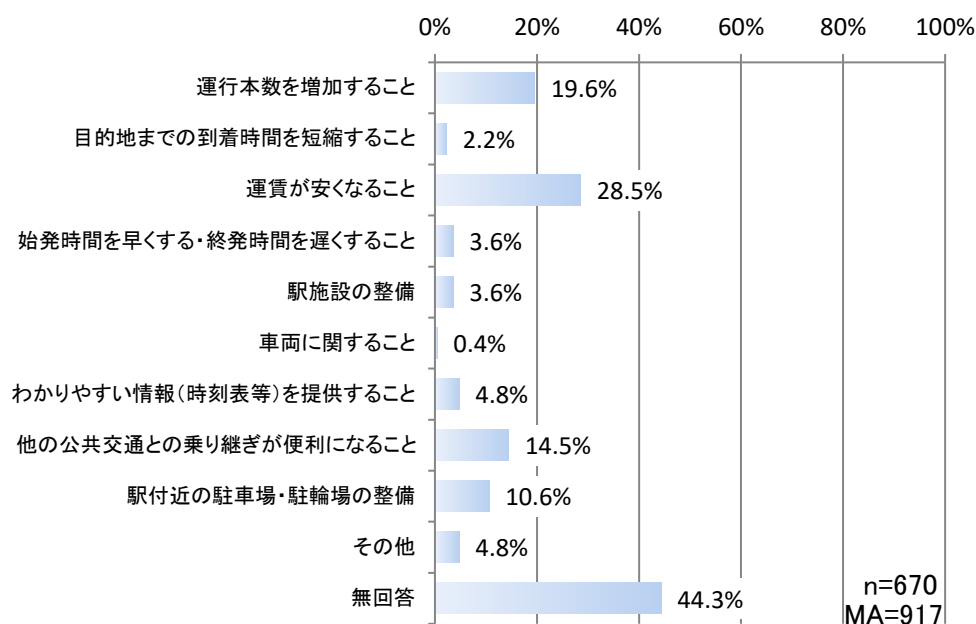
### ⑤関東鉄道竜ヶ崎線に対する評価及び求める運行サービス

- ・現状の運行に対する評価として、「始発の運行時間」「混雑状況」については「満足」「やや満足」の回答が多くなっていますが、「1日の運行本数」「料金」については「やや不満」「不満」の回答が多くなっています。
- ・求める運行サービスとして、「運賃が安くなること」が最も多く、次いで「運行本数を増加すること」が多くなっています。

#### ■関東鉄道竜ヶ崎線の現状の運行サービスに対する評価



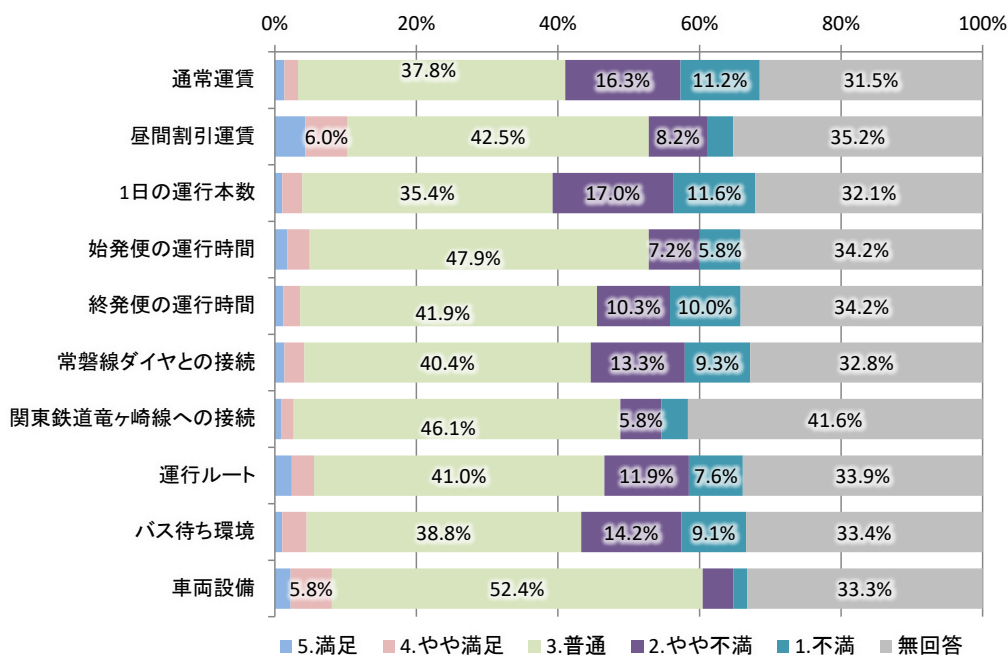
#### ■関東鉄道竜ヶ崎線に求める運行サービス



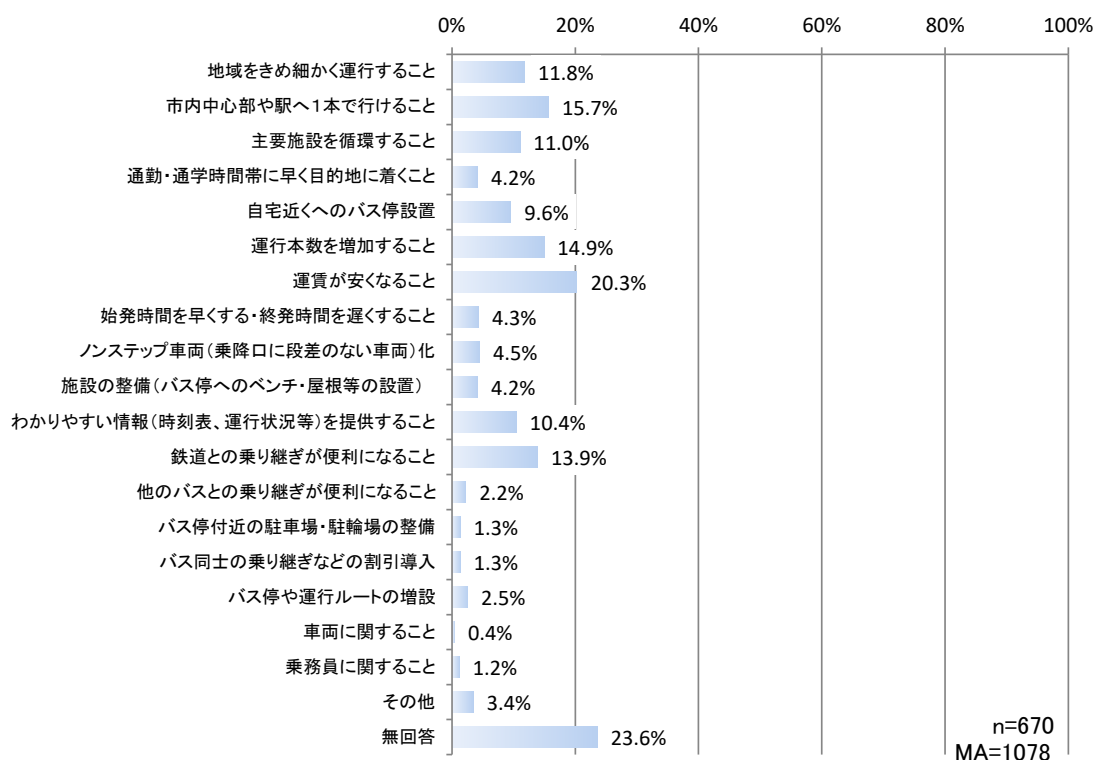
## ⑥路線バスに対する評価及び求める運行サービス

- ・現状の運行に対する評価として、他の項目に比べ、「1日の運行本数」の「やや不満」「不満」の回答が多くなっています。次いで、「通常運賃」「バス待ち環境」の順に多くなっています。
- ・求める運行サービスとして、「運賃が安くなること」の回答が最も多く、次いで「市内中心部や駅へ1本で行けること」が多くなっています。

### ■路線バスの現状の運行サービスに対する評価



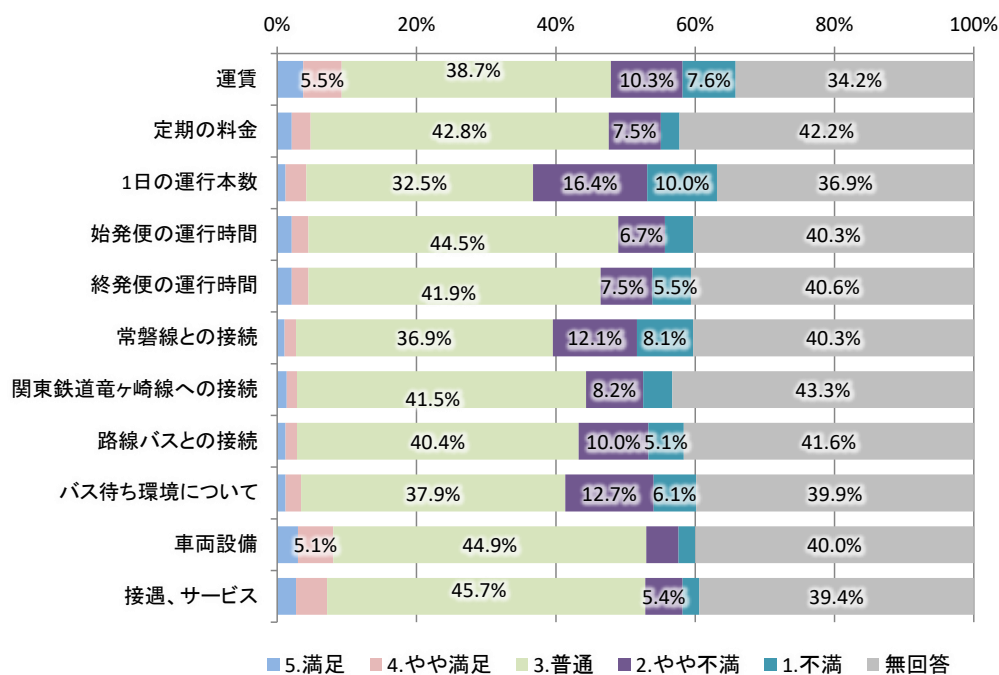
### ■路線バスに求める運行サービス



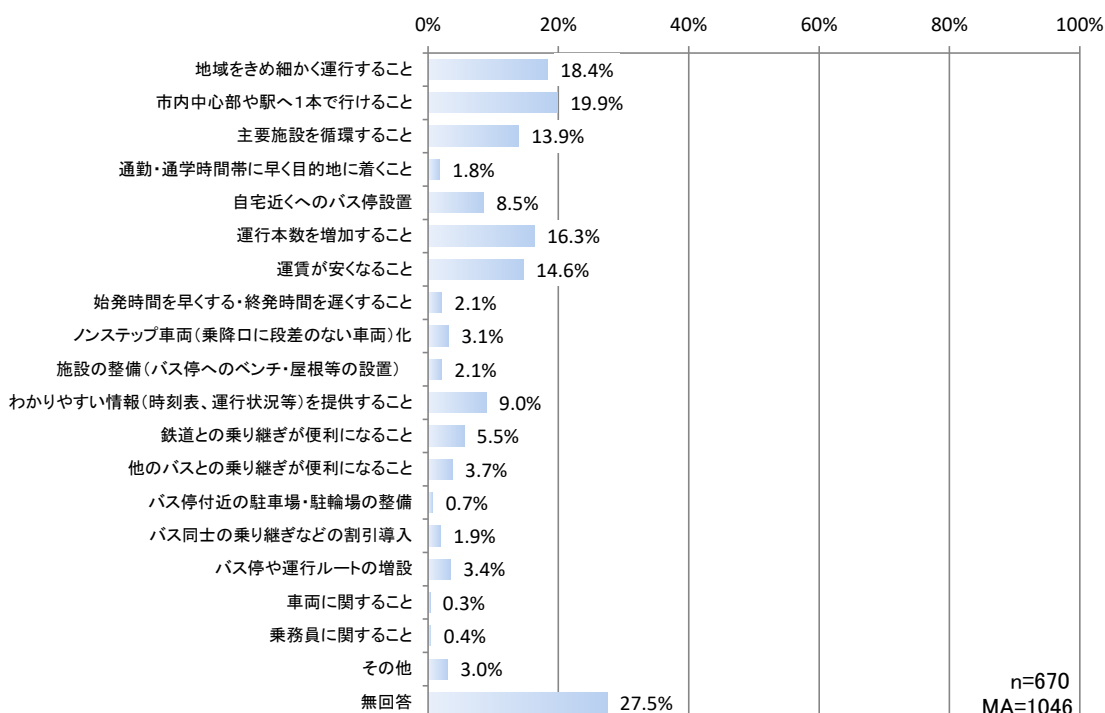
## ⑦コミュニティバスに対する評価及び求める運行サービス

- ・現状の運行に対する評価として、他の項目に比べ、「1日の運行本数」の「やや不満」「不満」の回答が多くなっています。次いで、「常磐線との接続」が多くなっています。
- ・求める運行サービスとして、「市内中心部や駅へ1本で行けること」「地域をきめ細かく運行すること」「運行本数を増加すること」「運賃が安くなること」との回答が多くなっています。

### ■コミュニティバスの現状の運行サービスに対する評価



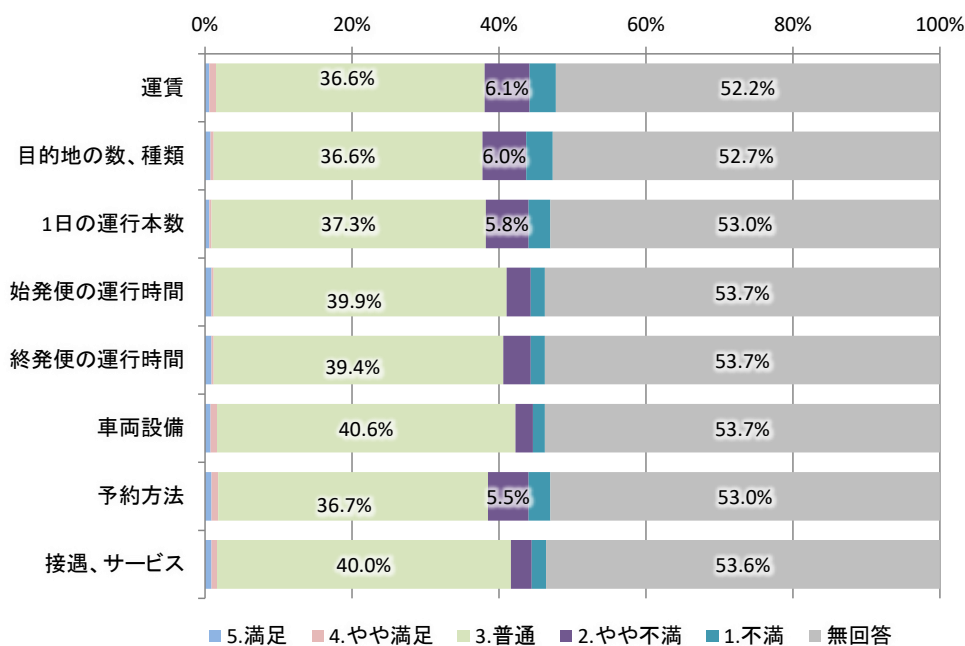
### ■コミュニティバスに求める運行サービス



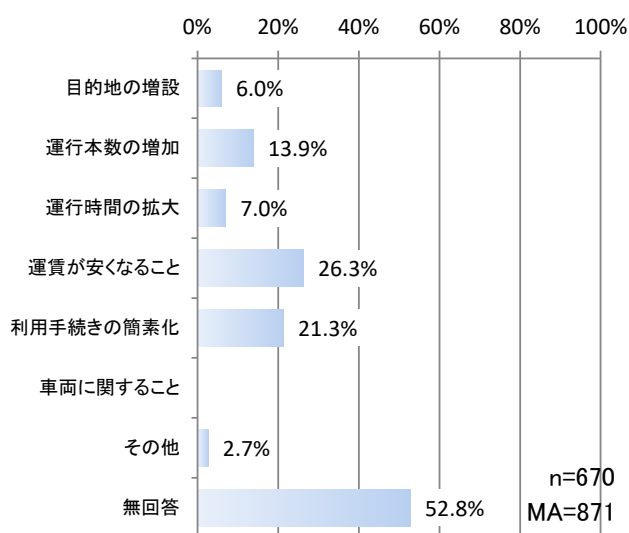
### ⑧乗合タクシーに対する評価及び求める運行サービス

- ・現状の運行に対する評価として、いずれの項目も「普通」の回答が最も多くなっています。「やや不満」「不満」の回答が多い項目としては、「運賃」「目的地の数、種類」「1日の運行本数」「予約方法」となっています。
- ・求める運行サービスとして、「運賃が安くなること」の回答が最も多く、次いで「手続きの簡素化」が多くなっています。

#### ■乗合タクシーの現状の運行サービスに対する評価



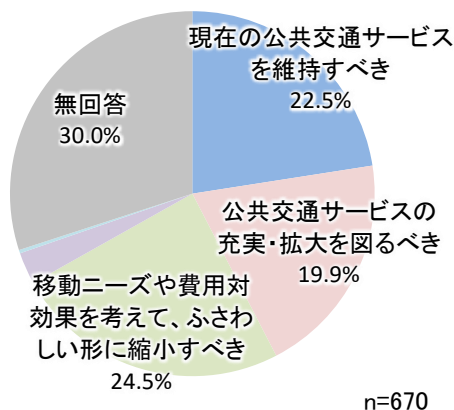
#### ■乗合タクシーに求める運行サービス



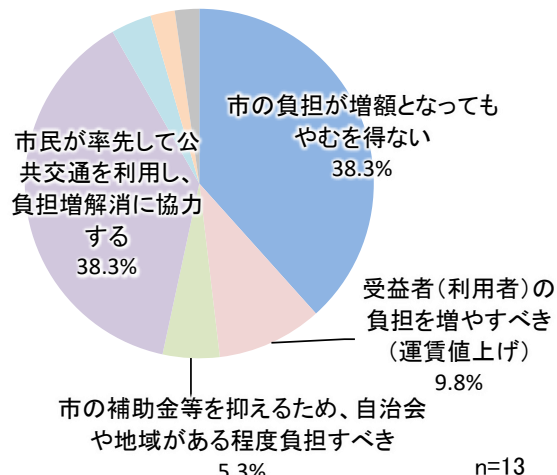
### ⑨公共交通の維持について

- ・公共交通の維持の方向性では、「移動ニーズや費用対効果を考えて、ふさわしい形に縮小すべき」の回答が最も多く、次いで「現在の公共交通サービスを維持すべき」が多くなっています。
- ・公共交通維持の方法としては、「市の負担が増額となってもやむを得ない」と「市民が率先して公共交通を利用し、負担増解消に協力する」との回答が最も多くなっています。

■公共交通の維持の方向性

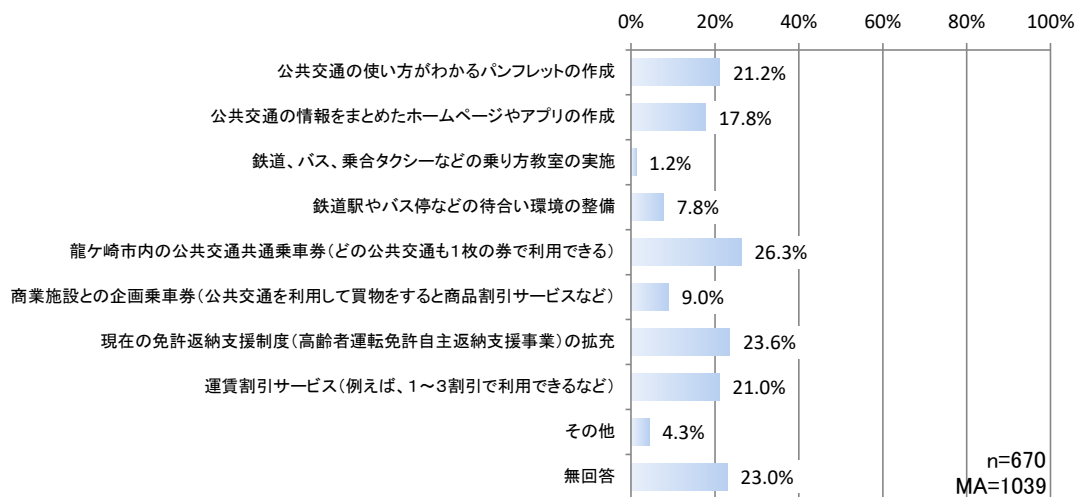


■公共交通維持の方法



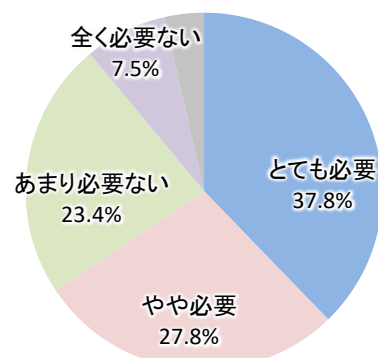
### ⑩公共交通を利用しやすくするためには、どのような取組が必要か

- ・必要となる取組では、「龍ヶ崎市内の公共交通共通乗車券(どの公共交通も1枚の券で利用できる)」の回答が最も多く、次いで「現在の免許返納支援制度(高齢者運転免許自主返納支援事業)の拡充」が多くなっています。



### ⑪公共交通の必要性

- ・必要性については、「とても必要」の回答が最も多く、次いで「やや必要」が多くなっています。



## 4-2. 公共交通利用者アンケート調査

アンケート調査の内容・結果の詳細については、「令和3年度龍ヶ崎市地域公共交通計画策定に係る調査業務委託報告書」をご覧ください。

### 4-2-1. 関東鉄道竜ヶ崎線利用者アンケート

#### (1) 調査概要

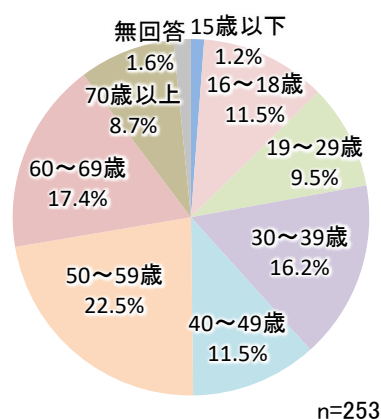
項目	内容
調査対象	関東鉄道竜ヶ崎駅の利用者
調査方法	配布：関東鉄道竜ヶ崎駅改札前にてアンケート用紙を配布 回収：関東鉄道竜ヶ崎駅構内に回収箱を設置し調査票を回収 または、Web ページから回収
調査期間	配布日：2021年11月5日（金）及び2021年11月6日（土） 回収期間：2021年11月5日（金）～2021年11月15日（月）
配布数	872 票
回収結果	回収数：249 票（うち Web 回収 112 票） 回収率：28.6%

#### (2) 調査結果

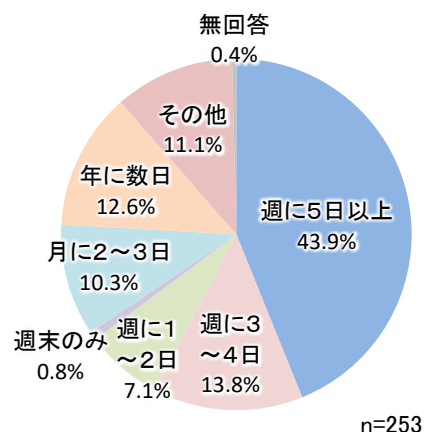
##### ①利用状況

- ・利用者の年齢層は、50歳代が最も多く、次いで60歳代、30歳代の順に多くなっています。
- ・利用頻度については、「週5日以上」の回答が多く、利用目的は「通勤」、「通学」の比率が高いことから日常的な利用者が多くなっています。
- ・目的地としては、「龍ヶ崎市内」の回答が最も多く、次いで「龍ヶ崎市外で茨城県内」が多くなっています。
- ・関東鉄道竜ヶ崎駅までの移動手段としては、「徒歩」の回答が最も多く、次いで「鉄道（JR常磐線）」が多くなっています。
- ・関東鉄道竜ヶ崎線を利用する理由として、「他に利用する交通手段がないから」の回答が最も多く、約40%を占めています。

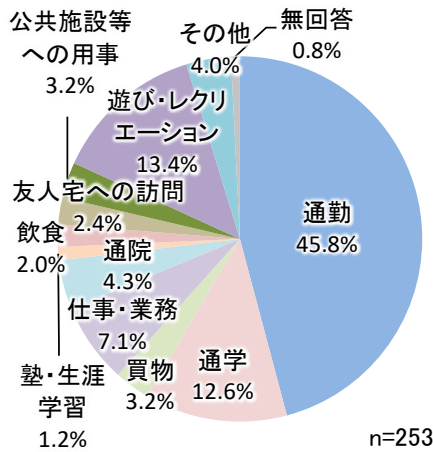
■利用者の年齢層



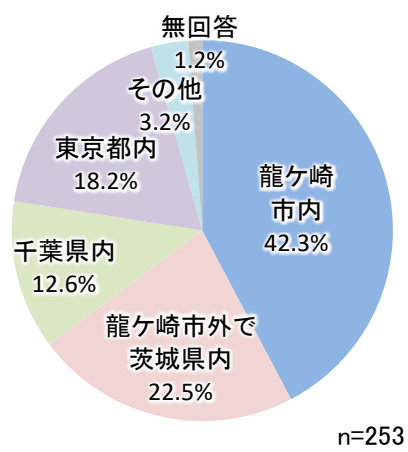
■利用頻度



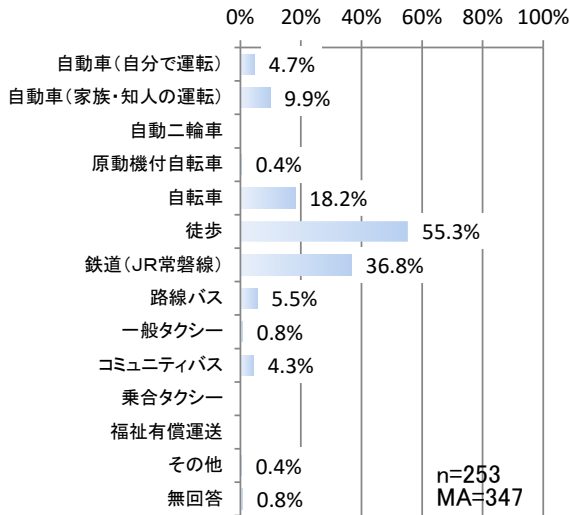
■利用した目的



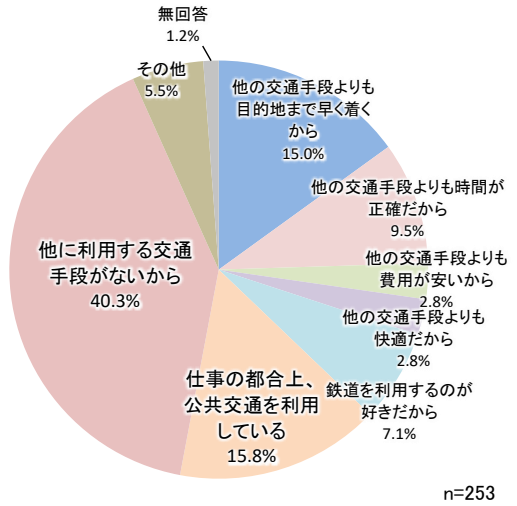
■目的地



■関東鉄道竜ヶ崎駅までの交通手段



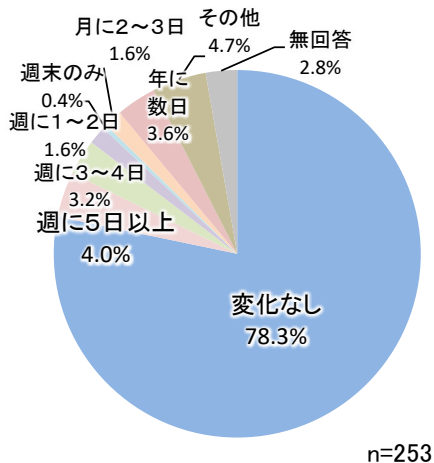
■関東鉄道竜ヶ崎線を利用する理由



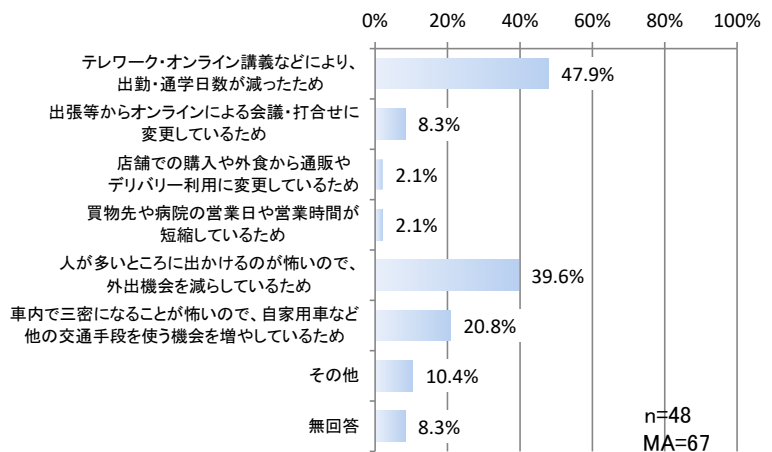
②新型コロナウイルス感染症の感染拡大による利用の変化

- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、竜ヶ崎線の利用に変化があったのは、全体の約20%となっています。
- ・利用が減少した理由として、「テレワーク・オンライン講義などにより、出勤・通学日数が減ったため」との回答が最も多く、次いで「人が多いところに出かけるのが怖いので、外出機会を減らしているため」が多くなっています。

■新型コロナウイルス感染症の感染拡大による利用の変化



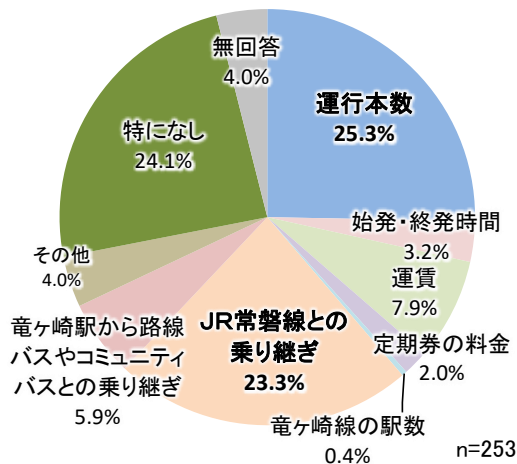
■利用が減少した理由



### ③ 関東鉄道竜ヶ崎線の運行サービスや駅施設について

- ・ 運行サービスについての改善要望については、「運行本数」との回答が最も多く、次いで「JR常磐線との乗り継ぎ」が多くなっています。

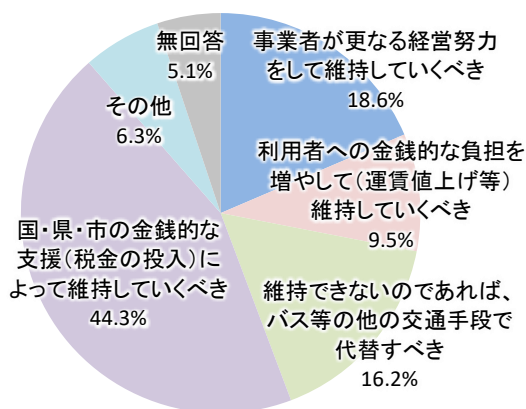
#### ■ 関東鉄道竜ヶ崎線に対する改善要望



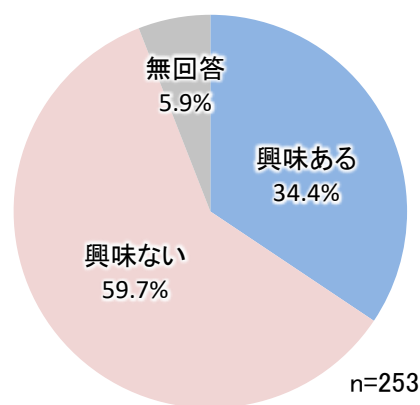
### ④ 今後の関東鉄道竜ヶ崎線の維持・存続

- ・ 維持・存続のための対応として、「国・県・市の金銭的な支援(税金の投入)によって維持していくべき」の回答が最も多く、次いで「事業者が更なる経営努力をして維持していくべき」が多くなっています。
- ・ 関東鉄道竜ヶ崎線を支えるための活動(ボランティア)への興味については、「興味ある」の回答が34.4%となっており、約60%の人は「興味ない」と回答しています。

#### ■ 関東鉄道竜ヶ崎線維持・存続のための方法



#### ■ 関東鉄道竜ヶ崎線を支えるための活動(ボランティア)への興味





## 4-2-2. コミュニティバス利用者アンケート

### (1) 調査概要

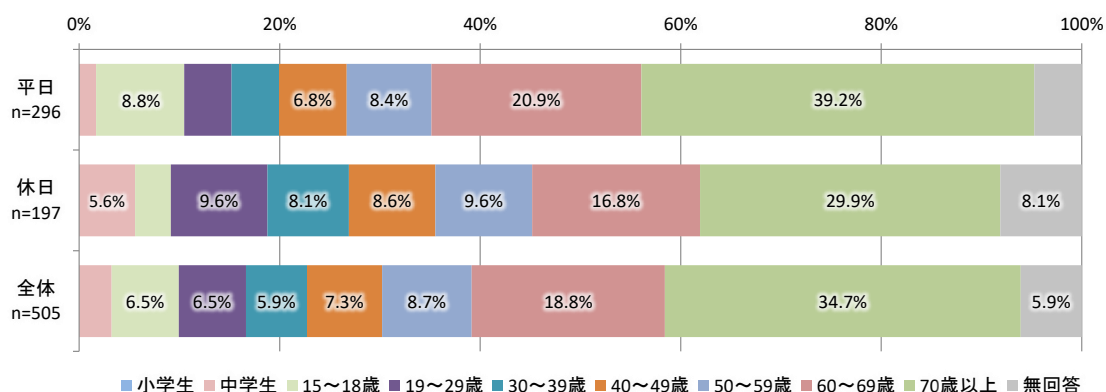
項目	内容
調査対象	龍ヶ崎市コミュニティバス利用者
調査方法	調査員がコミュニティバス全車両（12台）に同乗し、利用者に調査票一式（調査票、バインダー、ボールペン）を配布し回答を依頼。 利用者が記入後回収。
調査期間	平日：2021年11月5日（金） 土曜：2021年11月6日（土）
回答票数	平日：当日乗車人員 593 人のうち、296 人回答（回答率：49.9%） 土曜：当日乗車人員 461 人のうち、197 人回答（回答率：42.7%）

### (2) 集計結果

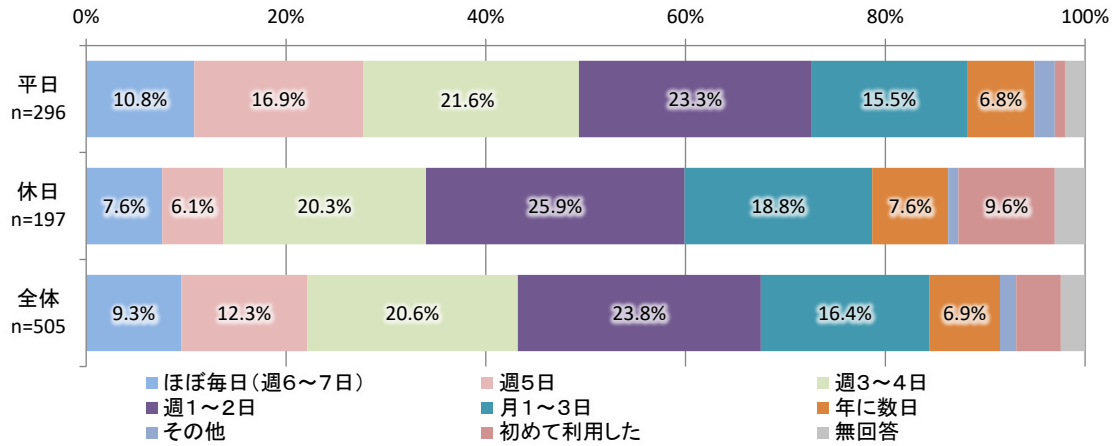
#### ①利用状況

- ・平日・休日ともに、60歳以上の利用が多くなっています。また、平日においては、「15～18歳」の利用が休日に比べ多くなっており、通学等で利用されているものと推定されます。
- ・利用頻度をみると、平日・休日ともに、「週1～2日」の回答が最も多くなっています。休日と比べて、平日では「ほぼ毎日」「週5日」「週3～4日」も多くなっており、日常的に利用している人が比較的多いと推定されます。
- ・利用目的をみると、平日・休日ともに「買い物」が多くなっています。また、平日では「通勤」、「通学」も多くなっています

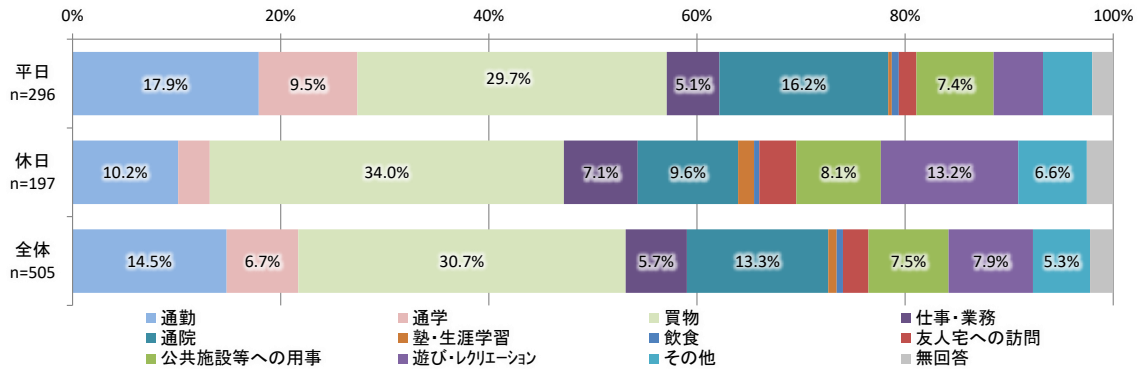
#### ■利用者の年齢構成



## ■コミュニティバスの利用頻度



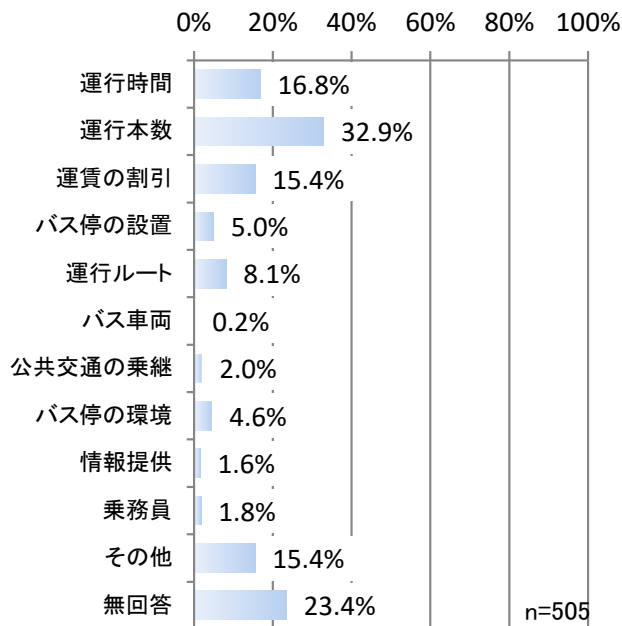
## ■コミュニティバスの利用目的



## ②コミュニティバスの改善要望

・コミュニティバスの改善要望として、「運行本数」の回答が最も多く、次いで、「運行時間」「運賃の割引」の順に多くなっています。

### ■コミュニティバスの改善要望



## 4-2-3. 乗合タクシー『龍タク』利用者アンケート

### (1) 調査概要

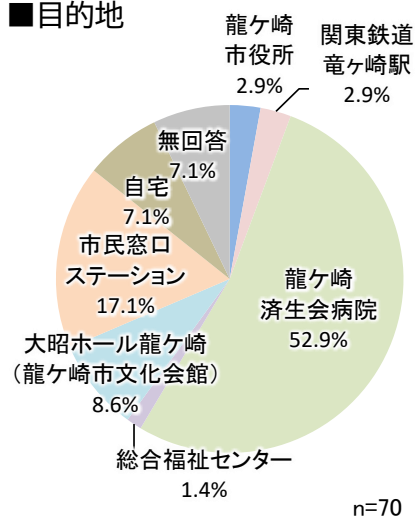
項目	内容
調査対象	龍ヶ崎市乗合タクシー「龍タク」利用者 (期間内に複数回乗車した場合でも回答は1回限り)
調査方法	運転手が利用者に調査票一式(調査票、バインダー、ボールペン)を配布し回答を依頼。降車時に回収。
調査期間	2021年12月6日(月)～2021年12月19日(日)
配布・回収	配布数:126、回収数70、回収率55.6%

### (2) 集計結果

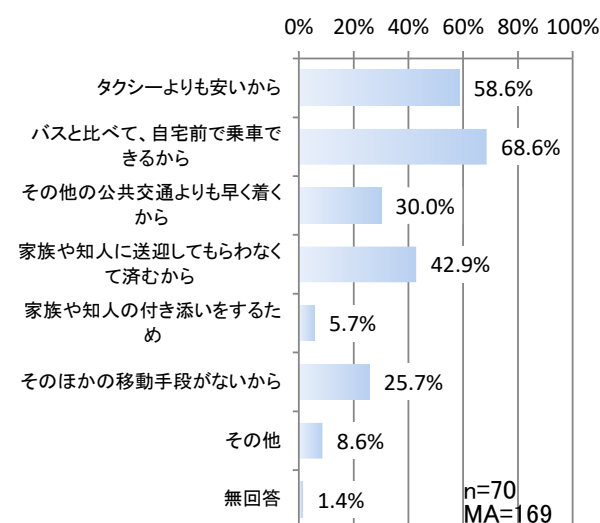
#### ①龍タクの利用について

- ・「龍ヶ崎済生会病院」を目的地とした利用が最も多く、次いで「市民窓口ステーション」が多くなっています。
- ・龍タクを利用する理由として、「バスと比べて、自宅前で乗車できるから」の回答が最も多く、次いで「タクシーよりも安いから」が多くなっています。

#### ■目的地



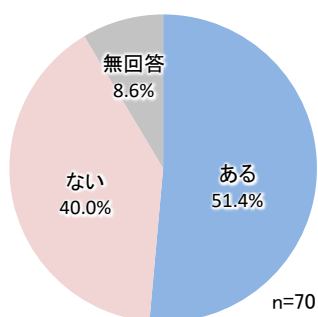
#### ■龍タクを利用する理由



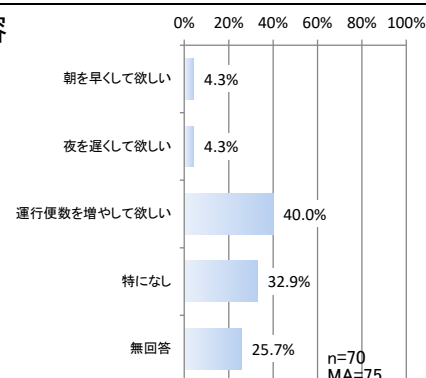
#### ②改善要望

- ・回答者の半数が改善を要望しており、その改善要望として、「運行便数を増やして欲しい」が40%と多くなっています。

#### ■改善要望の有無



#### ■改善要望の内容



## 4-3. 高校生アンケート調査

アンケート調査の内容・結果の詳細については、「令和3年度龍ヶ崎市地域公共交通計画策定に係る調査業務委託報告書」をご覧ください。

### (1) 調査概要

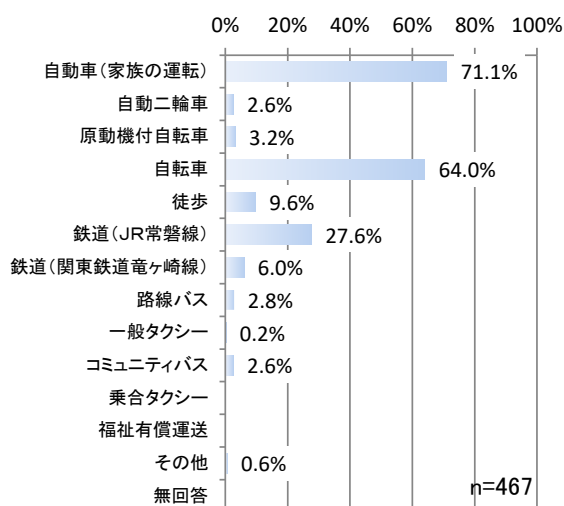
項目	内容
調査対象	市内の県立高校（竜ヶ崎第一高等学校、竜ヶ崎第二高等学校、竜ヶ崎南高等学校）の2年生
調査方法	各校にアンケート用紙を配布し、協力を依頼。後日回収。
調査期間	2021年11月29日（月）～2021年12月24日（金）
配布・回収	配布数：501、回収数：467、回収率：93.2%

### (2) 集計結果

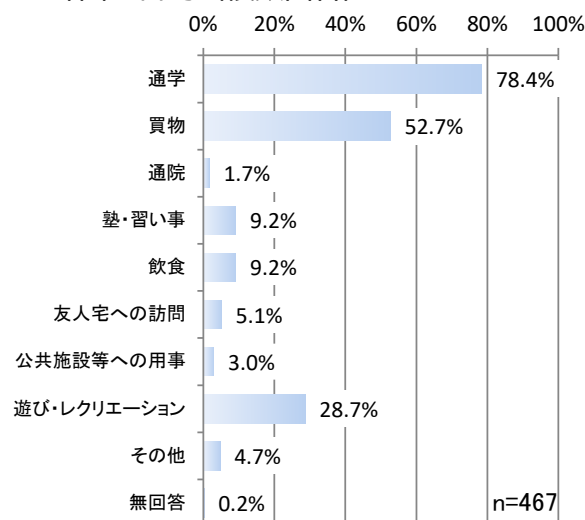
#### ① 外出行動について

- ・外出時の交通手段は、「自動車（家族の運転）」との回答が最も多く、次いで「自転車」が多くなっています。
- ・外出目的は、「通学」との回答が最も多く、次いで「買物」が多くなっています。
- ・外出先として、「龍ヶ崎市内」との回答が最も多く、次いで「つくば市」が多くなっています。また、最も多い外出先の施設は、「イオンモールつくば」となっています。

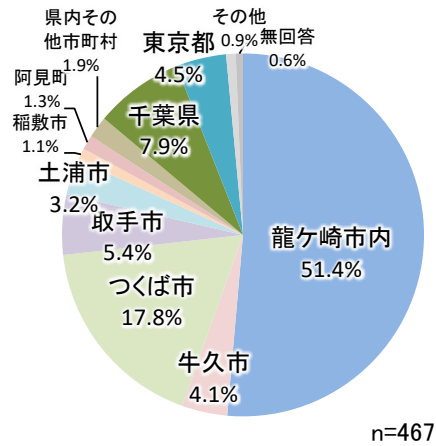
#### ■ 外出時の交通手段（複数回答）



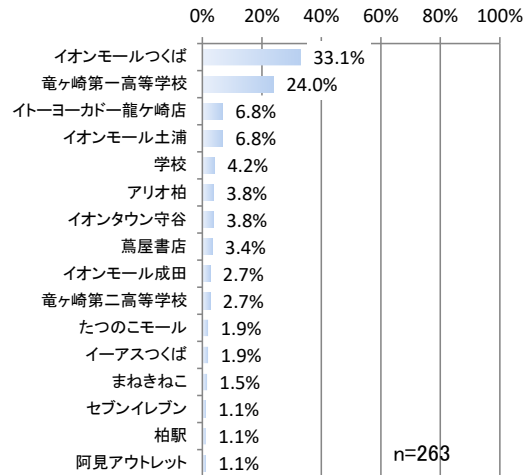
#### ■ 外出の目的（複数回答）



■外出先



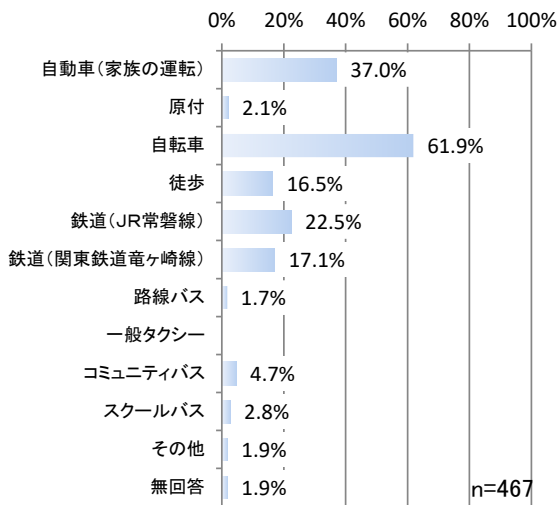
■具体の外出先施設（複数回答）



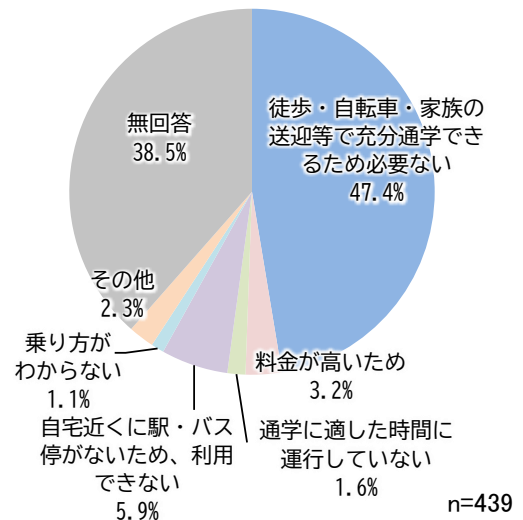
②通学について

- ・通学時の交通手段は、「自転車」の回答が最も多く、次いで「自動車（家族の運転）」が多くなっています。
- ・公共交通を利用しない理由として、「徒歩・自転車・家族の送迎等で充分通学できるため必要ない」の回答が多くなっています。

■通学時の交通手段（複数回答）



■公共交通を利用しない理由



## 5. 地域公共交通の課題の整理

### 本市の現状

#### 地域社会状況

- ・人口減少と少子高齢化の進行
- ・市街地が4つに分散する都市構造
- ・運転免許返納者数の増加
- ・通勤・通学など、外出の目的に応じて、生活圏が市外や県外まで及ぶ
- ・社会のデジタル化の進展
- ・新しい生活様式の普及

#### 地域公共交通に対する移動ニーズ

- ・運行本数の増加
- ・運賃負担の軽減
- ・アクセス性の向上
- ・運行路線の拡充

#### 地域公共交通の現状

- ・鉄道、路線バスを補完する交通としてコミュニティバス、乗合タクシーが運行
- ・地域公共交通の満足度の増加  
(2018年度と2021年度を比較)
- ・JR常磐線利用者の減少  
(2018年度と2021年度を比較)
- ・関東鉄道竜ヶ崎線利用者の減少  
(2018年度と2021年度を比較)
- ・路線バス便数の減少  
(2018年度と2021年度を比較)
- ・乗合タクシー利用者の増加  
(2020年度と2021年度を比較)

### 市政方針

- ・多極ネットワーク型コンパクトシティの形成
- ・魅力的で機能性の高い各種拠点の形成
- ・快適で便利な市街地環境の形成
- ・集落の生活環境の維持向上
- ・快適でシームレスな移動環境の構築

### 地域公共交通を取り巻く課題

- 課題1：人口減少・少子高齢化に対応した持続可能な地域公共交通網の形成
- 課題2：地域の特性に応じた有機的かつ効率的な地域公共交通網の形成
- 課題3：超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保
- 課題4：各公共交通機関や周辺自治体との連携による利便性の向上
- 課題5：多様な世代が利用しやすい地域公共交通の実現
- 課題6：関連施策（福祉、自転車、観光等）との連携

### 課題1：人口減少・少子高齢化に対応した持続可能な地域公共交通網の形成

- ・人の移動を支え、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成が必要。
- ・今後人口減少が見込まれるエリアについては、地域の実情に応じた運行形態や運行方法を検討し、効率化を図ることが必要。
- ・持続可能な地域公共交通の実現に向け、負担の公平性や収支の改善に向けた取組を検討し、地域公共交通全体の利用者の増加を図ることが必要。

### 課題2：地域の特性に応じた有機的かつ効率的な地域公共交通網の形成

- ・龍ヶ崎市街地、佐貫市街地、北竜台市街地、龍ヶ岡市街地の4つに分散する都市拠点における公共交通のサービス水準を維持・向上して、まちづくりを支援することが必要。

### 課題3：超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保

- ・高齢者等が安心して外出できるように、ハード・ソフト面から公共交通の充実が必要。
- ・高齢者等の交通弱者の生活交通の維持・確保へ向けた継続的な取組が必要。

### 課題4：各公共交通機関や周辺自治体との連携による利便性の向上

- ・通勤・通学などの外出目的に応じて、各公共交通の特性に応じた役割分担及び交通結節点の整備を行い、市内全域を網羅した最適な公共交通網を形成していくことが必要。
- ・周辺自治体との連携も含めた広域的な地域公共交通ネットワークの構築を目指すことも必要。

### 課題5：多様な世代が利用しやすい地域公共交通の実現

- ・地域公共交通を持続していくためには、公共交通の再編だけではなく、市民の公共交通への関心・利用意識を高めていくことが重要。
- ・公共交通に関する情報発信を行うとともに、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるような施策を検討していくことが必要。

### 課題6：関連施策（福祉、自転車、観光等）との連携

- ・まちづくりと連携した施策や自転車・福祉施策を通じた移動手段の確保などを含め、地域の輸送資源を総動員した地域公共交通を検討することが求められる。

## 6. 目指す将来のまちの姿と地域公共交通の方向性

本市のまちづくりの基本方針を示す最上位計画「龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030」では、「笑顔が続く 幸せが続く 住み続けたいまち 龍ヶ崎」を目指すべきまちの姿としています。

「いつまでも住み続けたい」と思ってもらえるようなまちを、市民とともに創ることを目指しています。

### 龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030 において

#### 地域公共交通が果たすべき役割は・・・

##### ① 幸せ創造プロジェクトとして

子どもから高齢者まで、市民の移動ニーズを支える便利で快適な地域公共交通網を構築すること

##### ② 魅力ある都市拠点の形成として

都市拠点を中心に交通結節機能を強化し、誰もが利用しやすい地域公共交通網を構築すること

##### ③ 快適でシームレスな移動環境の構築として

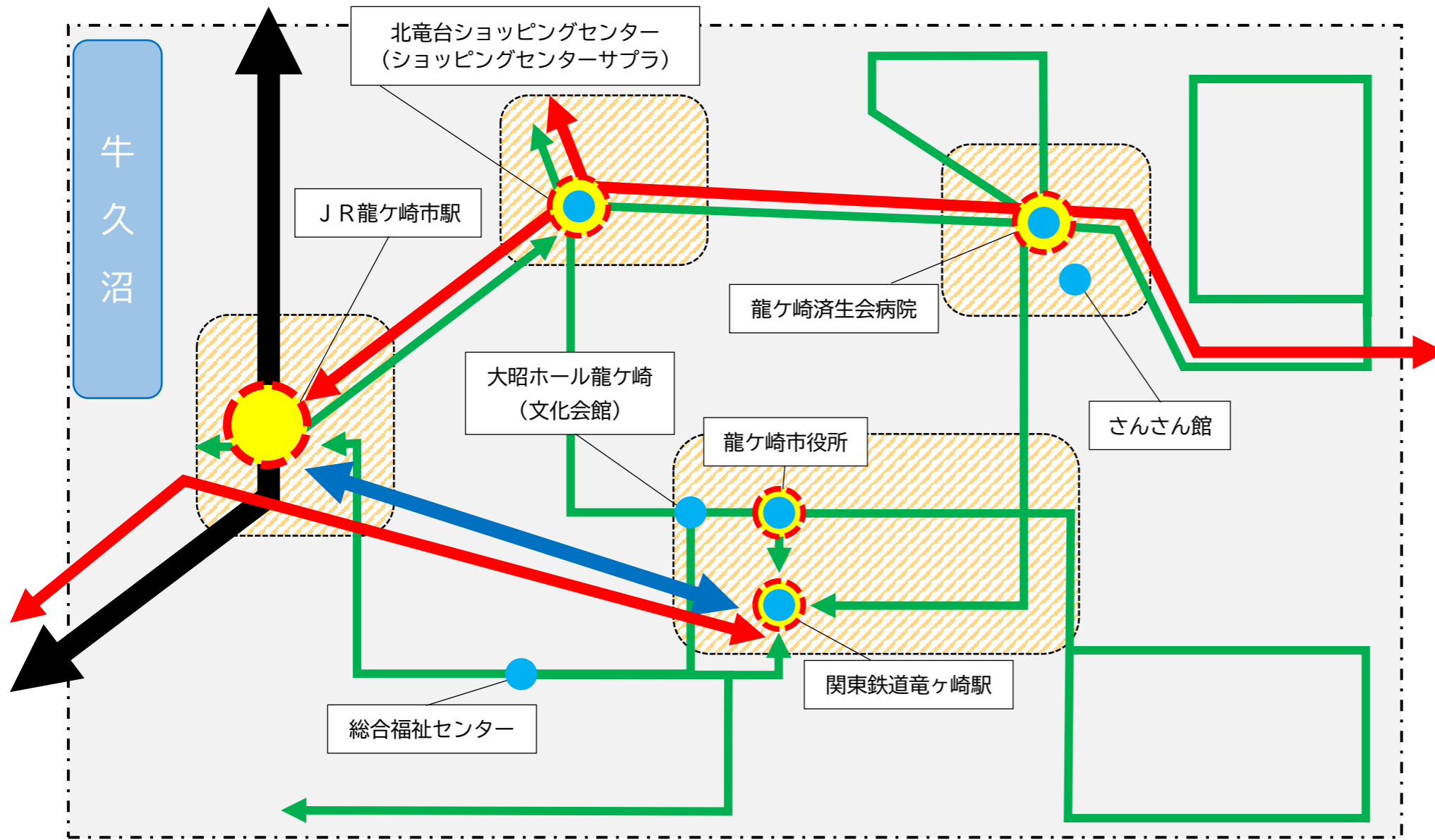
多様化する移動ニーズへの対応、効果的・効率的な公共交通の運用などを実現するため、新たな技術や交通手段の検討を行うこと

このようなことから、本市の地域公共交通ネットワークにおいては、JR常磐線や関東鉄道竜ヶ崎線、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー間との乗換移動が更に円滑となるよう、地域公共交通サービスを提供していきます。

加えて、多様化する移動ニーズへの対応のため、新たなモビリティサービスを導入するなど、快適でシームレスな移動環境の形成を目指します。



■目指す地域公共交通ネットワークイメージ



■地域公共交通の位置づけ（一覧）

J R 常磐線	東京方面及び土浦・水戸方面への通勤・通学及び買い物や私事・業務等における主要な交通手段として位置づけます。	
関東鉄道竜ヶ崎線	佐貫市街地と龍ヶ崎市街地を結ぶ基幹的な交通手段として位置づけます。	
路線バス	①自家用車等を利用できない人の主要な交通手段で、中距離の移動に対応する交通手段 ②北竜台市街地及び龍ヶ岡市街地から J R 龍ヶ崎市駅までの区間は、通学・通勤等、日常的に移動するための交通手段 ③地域間幹線系統である江戸崎線（龍ヶ崎市駅～済生会病院～江戸崎）と取手線（竜ヶ崎駅～光風台団地入口～取手駅東口）は、市内外への広域的・幹線的な交通手段として位置づけます。	
コミュニティバス	①分散する地域間相互の連携強化、交流促進を図る交通手段 ②公共施設へアクセスする交通手段 ③民間交通サービスが運行していない地域を補完する交通手段 ④移動制約者の交通手段として位置づけます。	
乗合タクシー	①他の公共交通が運行していない地域にお住まいの方や、バス停留所までの移動が困難な方の交通手段 ②他の公共交通を補完し、市内の公共交通空白地域を解消するための交通手段 ③地域間幹線系統バスと接続するフィーダー系統（支線）としての交通手段として位置づけます。	
交通結節点	J R 龍ヶ崎市駅	市の玄関口として、市内外の交流の核として位置づけます。
	関東鉄道竜ヶ崎駅	市域内の移動における拠点として位置づけます。また、商店街の玄関口として交流の核として位置づけます。
	北竜台ショッピングセンター	身近な商業施設であり、市域内の移動における拠点として位置づけます。
	龍ヶ崎済生会病院	市内にある総合病院であり、市域内の移動における拠点として位置づけます。
	龍ヶ崎市役所	行政サービスを提供する施設であり、市域内の移動における拠点として位置づけます。

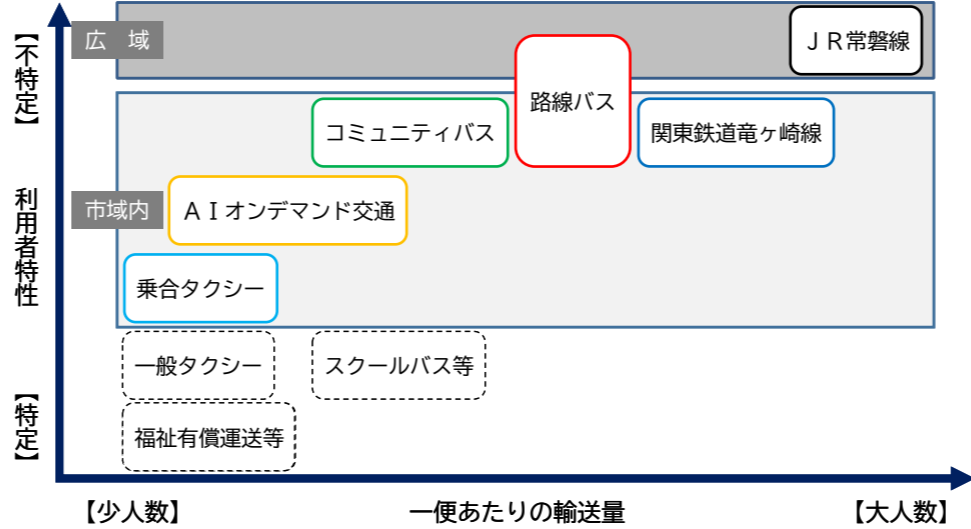
※ 福祉有償運送\*に関しては「龍ヶ崎市第3期地域福祉計画」において位置づけを行う。

\* 福祉有償運送：社会福祉法人やNPO法人等が一人では地域公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者や要介護者等に運送を行うもの。

■凡例

- ↔ J R 常磐線
- ↔ 関東鉄道竜ヶ崎線
- ↔ 路線バス
- ↔ コミュニティバス
- 乗合タクシー目的地
- ⌈ 乗合タクシー運行エリア・A I オンデマンド交通導入検討エリア
- 交通結節点
- ▨ 4つの市街地

■地域公共交通の位置づけ（イメージ図）



## 7. 地域公共交通計画の基本的な方針

### 7-1. 基本理念・基本方針

本市が抱える交通課題や目指す将来のまちの姿を踏まえ、本計画の基本理念と基本方針を次のように定め、戦略的に交通施策を進めます。

#### ～ 基本理念 ～

### 「住みよい」まちづくりを支える、 利便性が高く持続可能な地域公共交通の実現

市域内や広域的な市民の移動を支えることで、積極的な社会参加や交流を促進し、活気あふれるまちを創造するため、新たな技術や交通手段の検討を行いながら、快適でシームレスな移動環境の形成を目指します。

#### 基本方針1 市域内外の連携を支える地域公共交通

広域的な移動を支える鉄道や幹線路線バスと市域内生活交通を有機的に結び、市内外から駅や拠点施設へのアクセス性を強化することにより、東京圏、近隣市町村及び市内各地域との連携・交流を促進します。

#### 基本方針2 まちづくりと一体となった地域公共交通

まちづくりの変遷に対応した地域公共交通ネットワークを、既存の公共交通を基本に、新たな交通システムや地域の多様な輸送資源を活用しながら構築していきます。

#### 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

市民ニーズに沿った利便性の高い地域公共交通を形成し、地域間の交流促進や多様な市民が利用することができる安全・安心な交通サービスを提供します。さらに、多様な生活様式に対応できる新たなモビリティサービスの導入を検討します。

#### 基本方針4 市民と協働で支える持続可能な地域公共交通

持続可能な交通体系を実現するため、公共交通の現状や必要性・重要性について市民に広く周知します。また、市民が積極的に地域公共交通を「支え、守り、育てる」といった意識を育てていきます。

## 7-2. 評価指標及び数値目標一覧

前項で定めた基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき評価指標を以下のとおり設定します。

基本方針	評価指標	数値目標
①市域内外の連携を支える 地域公共交通	【①-1】 地域公共交通利用者数	1,186,000人
	【①-2】 地域公共交通に対する 市民満足度	市内移動：33.6% 市外移動：40.6%
②まちづくりと一体となった 地域公共交通	【②-1】 利用者1人1回当たりの 公的資金投入額（市負担額）	2021年度実績から改善
	【②-2】 公共交通空白地域の割合	0%を維持
③利便性の高い、安全・安心な 地域公共交通	【③-1】 市内の高等学校等への 停留所整備率	97.8%
	【③-2】 ノンステップバス導入率	100%
④市民と協働で支える持続可能な 地域公共交通	【④-1】 モビリティ・マネジメント 等の実施回数	年間12回 累計96回
	【④-2】 高齢者運転免許自主返納 支援事業*申請件数	年間200件 累計1,600件

\* 高齢者運転免許自主返納支援事業：65歳以上の高齢者が自主的に運転免許の全部を返納した際に、1年間有効のコミュニティバス無料乗車券または乗合タクシー回数券（12回分）を発行する市独自の事業。2012年4月事業開始。

## ■評価指標及び数値目標の詳細

### 【①-1】地域公共交通利用者数

目的	市内の地域公共交通利用者数を継続してモニターすることで、当市の公共交通の状況把握に努めます。							
指標の詳細	<p>関東鉄道竜ヶ崎線、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーの年間利用者数を評価指標とします。</p> <p>計画期間内に新たな交通モードの運行を開始した場合には、その利用者数も含めて評価を行います。</p>							
現況値	<p>【2021 年度実績】</p> <p>関東鉄道竜ヶ崎線 : 604,815 人</p> <p>路線バス（昼間割引） : 141,553 人</p> <p>コミュニティバス : 178,898 人</p> <p>乗合タクシー : 4,362 人</p> <p>合計 : 929,628 人</p>							
目標値	<p>【2030 年度目標】</p> <p>1,186,000 人</p>							
目標値算出方法	<p>新型コロナウイルス感染症の感染拡大前（2018 年度）の水準まで地域公共交通利用者数を回復させることを目標値として設定しています。</p> <p>【2018 年度実績】</p> <p>関東鉄道竜ヶ崎線 : 837,562 人</p> <p>路線バス（昼間割引） : 149,940 人</p> <p>コミュニティバス : 192,745 人</p> <p>乗合タクシー : 5,051 人</p> <p>合計 : 1,185,298 人</p>							
評価スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	●	●	●	●	●	●	●	●

## 【①－２】地域公共交通に対する市民満足度

目的	実施した交通施策の効果を測定するため、まちづくり市民アンケート*により市民満足度の把握に努めます。							
指標の詳細	まちづくり市民アンケート内の「市内の公共交通機関（鉄道やバスなど）での移動の利便性」及び「都心など市外への公共交通機関での移動の利便性」の設問に対して、「満足」または「やや満足」と回答した方の割合を評価指標とします。							
現況値	<b>【2021 年度実績】</b> 市内の移動に対する満足度：28.0% 市外の移動に対する満足度：35.4%							
目標値	<b>【2026 年度目標】</b> 市内の移動に対する満足度：33.6%（5.6 ポイント増） 市外の移動に対する満足度：40.6%（5.2 ポイント増）							
目標値算出方法	2021 年度のアンケートにおいて「不満」または「やや不満」と回答した方の 1 割を「満足」または「やや満足」にすることを目標値としています。							
評価スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
				●				●

\* まちづくり市民アンケート：市民のまちづくりに関する満足度や市が実施している施策・サービスに対する評価を把握するためのアンケート調査。

【②-1】利用者1人1回当たりの公的資金投入額（市負担額）

目的	<p>持続可能な地域公共交通サービスの提供のため、利用者1人1回当たりの公的資金の投入額を定期的に把握し、当市にふさわしい公共交通を目指します。</p>							
指標の詳細	<p>市が運行を委託している公共交通の利用者1人1回当たりの公的資金投入額（運行補償額）を評価指標とします。</p> <p>計画期間内に新たな交通モードの運行を開始した場合には、その利用者数も含めて評価を行います。</p>							
現況値	<p>【2021年度実績】</p> <p>○コミュニティバス  <math>(182,589,182 \text{ 円} - 2,323,700 \text{ 円}) \div 178,898 \text{ 人} = 1,008 \text{ 円}</math></p> <p>○乗合タクシー  <math>4,777,291 \text{ 円} \div 4,362 \text{ 人} = 1,096 \text{ 円}</math></p>							
目標値	<p>【2030年度目標】</p> <p>2021年度実績から改善すること。</p>							
目標値算出方法	<p>○コミュニティバス  <math>(\text{運行補償額} - \text{定期券収入額（市販売分）}) \div \text{利用者数}</math>  <math>= \text{利用者1人1回当たりの公的資金投入額}</math></p> <p>○乗合タクシー  <math>\text{運行補償額} \div \text{利用者数}</math>  <math>= \text{利用者1人1回当たりの公的資金投入額}</math></p>							
評価スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	●	●	●	●	●	●	●	●

【②-2】公共交通空白地域の割合

目的	当該指標の設定により、持続的な地域公共交通サービスの提供と、今後も公共交通の利用できない地域が生じないことを目指します。							
指標の詳細	鉄道、路線バス、コミュニティバス及び乗合タクシーといった公共交通がまったく利用できない地域の面積を評価指標とします。							
現況値	<p>【2021 年度実績】</p> <p>市内の公共交通空白地域：0%</p> <p>【参考】乗合タクシーを除いた地域公共交通のカバー圏域          鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約 66,000 人であり、龍ヶ崎市の全人口の約 80%。          (龍ヶ崎市ホームページ 「地域公共交通計画策定に向けた調査の結果について」 令和3年度龍ヶ崎市地域公共交通計画策定に係る調査業務委託報告書 40 頁より)</p>							
目標値	<p>【2030 年度目標】</p> <p>市内の公共交通空白地域：0%を維持</p>							
目標値算出方法	現況のサービス水準を維持していきます。							
評価スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	●	●	●	●	●	●	●	●

### 【③-1】市内の高等学校等への停留所整備率

目的	市内の高等学校、大学、病院・診療所、商店街の周辺（300m以内）に停留所を設定することで、通学や通院に便利な公共交通サービスの提供を目指します。							
指標の詳細	各施設 300m以内における停留所の有無を確認し、停留所がある施設の割合を評価指標とします。							
現況値	【2021 年度実績】 89.1%（全 46 施設の内、41 施設に停留所あり）							
目標値	【2030 年度目標】 97.8%							
目標値算出方法	2021 年度時点でスクールバスや送迎バスの運行を行っていない市内の高等学校、大学、病院、診療所、商店街の周辺（300m以内）に停留所を設置することを目標値としています。							
評価スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	●	●	●	●	●	●	●	●

### 【③-2】ノンステップバス導入率

目的	市内の路線バスのノンステップバス導入率 100%を達成することで、さらなるバリアフリーの推進を図ります。							
指標の詳細	市内の路線バスに使用されるバス車両の内、ノンステップバスの割合を評価指標とします。							
現況値	【2021 年度実績】 95.3%（43 台の内、41 台）							
目標値	【2030 年度目標】 100.0%							
目標値算出方法	取組を継続し、市内の路線バスに使用されるバス車両の全てをノンステップバスとすることを目標値に設定しています。							
評価スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	●	●	●	●	●	●	●	●



#### 【④－１】モビリティ・マネジメント等の実施回数

目的	モビリティ・マネジメントや公共交通の利用促進に関わる事業を実施することで、公共交通に関する理解を深める機会を提供します。							
指標の詳細	モビリティ・マネジメントや地域公共交通の利用促進に関する事業を実施した回数を計画指標に設定します。							
現況値	【2021年度実績】 9回／年							
目標値	【2030年度目標】 12回／年 (2023年度から2030年度の間に96回開催)							
目標値算出方法	現況値に加え、今後は高齢者に向けたモビリティ・マネジメント等を実施していくことで、年12回の実施を目標値に設定しています。							
評価スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	●	●	●	●	●	●	●	●

#### 【④－２】高齢者運転免許自主返納支援事業申請件数

目的	運転免許を返納し、自家用車から公共交通に転換する高齢者への支援策として実施している「高齢者運転免許自主返納支援事業」を継続し、交通安全の推進及び公共交通の利用促進を図ります。							
指標の詳細	「高齢者運転免許自主返納支援事業」の年間申請件数を計画指標に設定します。							
現況値	【2021年度実績】 197件／年							
目標値	【2030年度目標】 200件／年（2023年度から2030年度の間に1,600件）							
目標値算出方法	高齢者の運転免許自主返納については、サポートカー限定免許の創設や自動運転技術の進展など、社会情勢の変化による影響が大きいため、現況値の維持を目標値に設定しています。							
評価スケジュール	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	●	●	●	●	●	●	●	●

## 8. 目標達成のために実施する事業

本計画で掲げた基本方針を達成するため、以下の事業を実施いたします。

基本方針	実施事業
基本方針1 市域内外の連携を支える 地域公共交通	事業 1-1 JR常磐線の利便性向上 事業 1-2 地域幹線路線バスの維持
基本方針2 まちづくりと一体となった 地域公共交通	事業 2-1 コミュニティバスの運行 事業 2-2 乗合タクシーの運行 事業 2-3 AI オンデマンド交通の導入検討 事業 2-4 地域の多様な輸送資源を活用した取組についての調査検討
基本方針3 利便性の高い、安全・安心な 地域公共交通	事業 3-1 交通結節点環境の充実 事業 3-2 既存公共交通機関の利便性向上施策の検討・実施 事業 3-3 コミュニティバスの各種運賃割引制度の運用等 事業 3-4 わかりやすいコミュニティバス運行情報の提供 事業 3-5 バリアフリーの推進 事業 3-6 関東鉄道竜ヶ崎線の安全・安心な運行に向けた取組 事業 3-7 バス停留所施設の環境維持 事業 3-8 自転車との連携事業 事業 3-9 自動運転等先進技術の導入に向けた研究
基本方針4 市民と協働で支える 持続可能な地域公共交通	事業 4-1 地域公共交通活性化事業の継続 事業 4-2 関東鉄道竜ヶ崎駅での利用促進イベントの実施 事業 4-3 モビリティ・マネジメントの実施 事業 4-4 環境にやさしい公共交通の実現

## 基本方針1 市域内外の連携を支える地域公共交通

### 事業1-1 JR常磐線の利便性向上

目的	都心への通勤・通学等をはじめ、広域移動の中心的な役割を担うJR常磐線の利便性向上及び利用促進を図ります。										
事業の概要	<p>●市加盟団体による要望活動等</p> <p>【加盟団体】</p> <p>「茨城県常磐線整備促進期成同盟会」*1</p> <p>「茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会」*2</p> <p>「常磐線東海道線乗り入れ推進協議会」*3</p> <p>【活動内容】</p> <p>○JR東日本本社及び水戸支社への要望活動 (鉄道施設の整備促進、運行ダイヤ及び車両の改善等)</p> <p>○利用促進街頭キャンペーンの実施 等</p>										
事業エリア	JR常磐線沿線										
実施主体	茨城県常磐線整備促進期成同盟会、 茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会、 常磐線東海道線乗り入れ推進協議会、龍ヶ崎市										
実施時期	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
	要望活動	要望活動の実施									
	街頭キャンペーン	街頭キャンペーンの実施									

\*1 茨城県常磐線整備促進期成同盟会：茨城県及びJR常磐線沿線の市町村で構成され、JR常磐線の整備及び利用促進を図ることを目的とした団体。

\*2 茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会：JR常磐線沿線の県南市町村で構成され、JR常磐線の整備及び利用促進を図ることを目的とした団体。

\*3 常磐線東海道線乗り入れ推進協議会：JR常磐線沿線の県南地区の自治体、商工会及び青年会議所等で構成され、JR常磐線の東海道線への乗り入れや輸送力増強等の促進を図ることを目的とした団体。


# 基本方針1 市域内外の連携を支える地域公共交通

## 事業1-2 地域幹線路線バスの維持

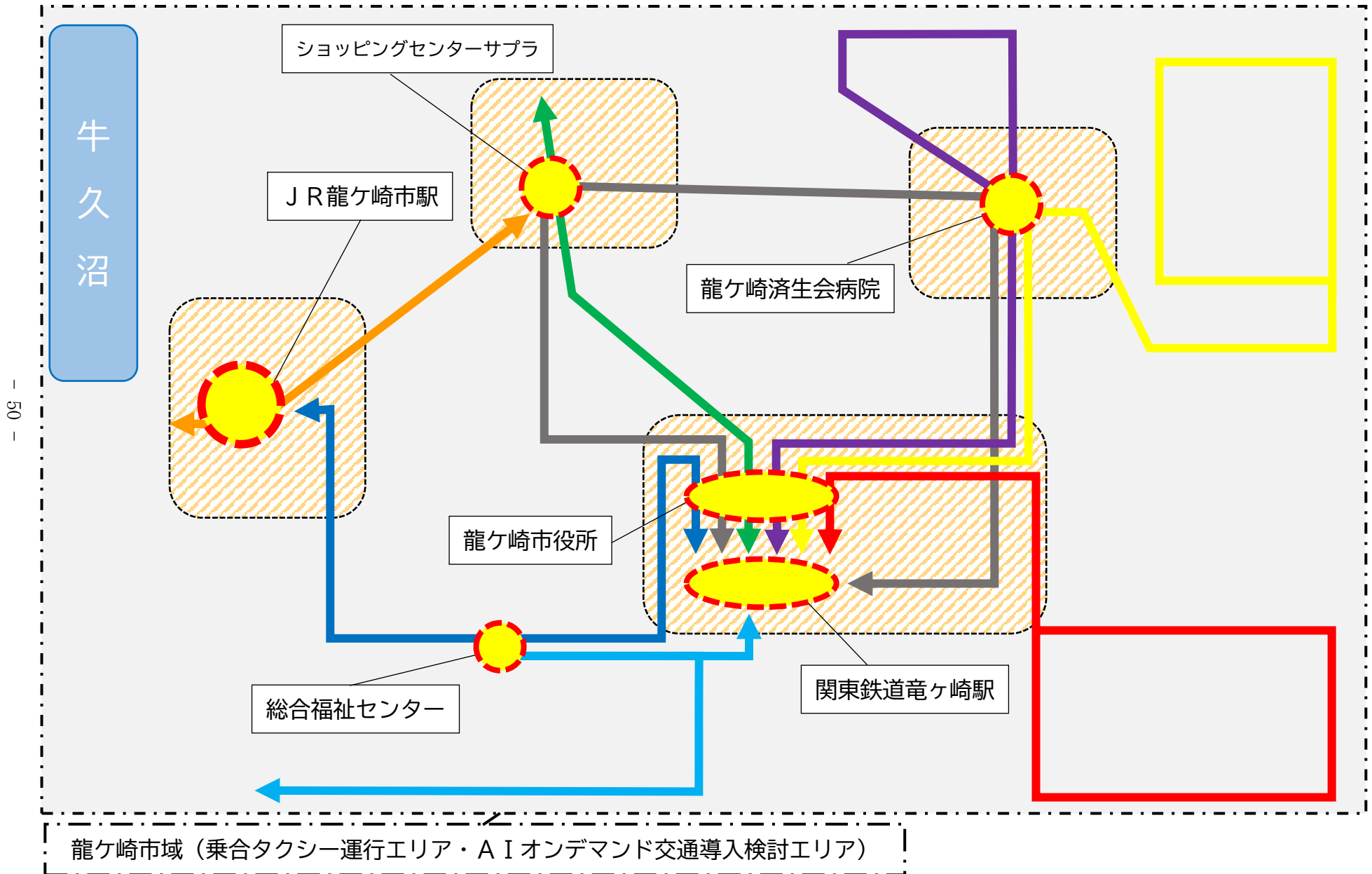
<p>目的</p>	<p>広域的・幹線的なバス路線である地域間幹線系統の確保・維持に取り組み、市内外の生活サービスや地域活動と一体的に連携することで、観光や交流など地域の活性化を図ります。</p>								
<p>事業の概要</p>	<p>●生産性向上の取組の実施                  地域間幹線系統の運行を確保・維持するため、路線バス運行事業者、茨城県及び沿線市と協力して利用促進等を行い、路線の生産性向上に努めます。</p> <p>●広域的な地域公共交通の確保・維持補助事業                  地域間幹線系統の運行を確保・維持するため、茨城県及び沿線市と協調し、路線バス運行事業者に補助金を交付します。</p> <p>■地域間幹線系統：取手線（竜ヶ崎駅～光風台団地入口～取手駅東口）                  江戸崎線（龍ヶ崎市駅～済生会病院～江戸崎）</p> <p>※2系統とも地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）を活用し運行。</p> 								
<p>事業エリア</p>	<p>稲敷市、取手市、龍ヶ崎市</p>								
<p>実施主体</p>	<p>関東鉄道株式会社、茨城県、取手市、稲敷市、龍ヶ崎市</p>								
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>
<p>生産性向上の取組</p>	<p>生産性向上の取組の実施</p>								
<p>確保・維持事業</p>	<p>補助金の交付</p>								

## 基本方針2 まちづくりと一体となった地域公共交通

### 事業2-1 コミュニティバスの運行



<p>目的</p>	<p>既存の公共交通である鉄道や路線バスではカバーできない地域を補完するため、コミュニティバスを引き続き運行します。 また、市内の公共交通の状況にあわせて、より龍ヶ崎市にふさわしいコミュニティバス運行計画を検討します。</p>									
<p>事業の概要</p>	<p>●コミュニティバスの運行 鉄道や路線バスが運行していない地域を補完する公共交通として、コミュニティバスを引き続き運行します。</p>  <p>●コミュニティバスの再編（2024年9月再編） 【見直しに当たっての基本的な方針】 地域間の移動性を確保し、持続可能なコミュニティバスの運行を目指します。 【見直しに当たっての視点】 コミュニティバスの運行計画の見直しは、次の視点に基づいて行います。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の公共交通機関との共存共栄</li> <li>・関東鉄道竜ヶ崎駅での接続の強化</li> <li>・運行の効率化を図り、当市にふさわしいコミュニティバスの運行形態を模索する</li> <li>・再編後についてもコミュニティバスの運行状況について評価・分析を続け、他の公共交通機関の状況等を考慮し、適宜運行計画の修正を行う</li> </ul>									
<p>事業エリア</p>	<p>市内全域</p>									
<p>実施主体</p>	<p>コミュニティバス運行事業者、龍ヶ崎市</p>									
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>	
	<p>コミュニティバスの運行</p>	<p>コミュニティバスの運行</p>								
	<p>コミュニティバスの再編</p>	<p>再編計画の検討</p>	<p>運行計画の評価・修正</p>							

■コミュニティバス路線再編（2024年9月）イメージ



## 基本方針2 まちづくりと一体となった地域公共交通

### 事業2-2 乗合タクシーの運行

<p>目的</p>	<p>市内全域において乗合タクシーを運行することで、駅や停留所までの移動が困難な方の移動手段を確保し、引き続き市内の公共交通空白地域を補完します。</p>									
<p>事業の概要</p>	<p>●乗合タクシーの運行                  鉄道、路線バス及びコミュニティバスが運行していない地域を補完する公共交通として、乗合タクシーを引き続き運行します。また、運行内容の充実を検討します。</p> <p>また、本事業は、市及び事業者の費用負担のみでは運行を継続することができないため、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダーシステム確保維持費国庫補助金）を活用して、運行を継続します。</p> <p>●乗合タクシーの利用促進                  敬老会等の高齢者が集まるイベント等において周知活動を実施するほか、市広報紙及び公式ホームページにおいて、運行内容等を継続的に掲載することで制度の周知PRを実施します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="399 1120 766 1153"> <p>■乗合タクシー運行内容</p>  </div> <div data-bbox="869 1120 1141 1153"> <p>■乗合タクシー車両</p>  </div> </div>									
<p>事業エリア</p>	<p>市内全域</p>									
<p>実施主体</p>	<p>乗合タクシー運行事業者、龍ヶ崎市</p>									
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>	
<p>乗合タクシーの運行</p>		<p style="text-align: center;">乗合タクシーの運行</p>								
<p>乗合タクシーの利用促進</p>		<p style="text-align: center;">乗合タクシーの利用促進</p>								

## ■地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統国庫補助金）の活用について

「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」の計画期間においては、龍ヶ崎市乗合タクシー「龍タク」の安定的な運行のため、毎年度、生活交通確保維持改善計画（龍ヶ崎市地域内フィーダー系統確保維持計画）を策定し、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統国庫補助金）」（以下、フィーダー系統補助）を活用しながら、地域公共交通確保維持事業を実施してきました。

一方、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、上記補助金を活用するためには、本計画において、補助系統の、地域の公共交通における位置づけや、補助事業活用の必要性について記載することが要件になりました。

また、地域公共交通確保維持事業の詳細については、毎年度、本計画の別紙を策定し、「龍ヶ崎市地域公共交通協議会」の協議を行う必要があります。

上記のことから、今後の「龍ヶ崎市地域公共交通計画 別紙」の策定及び協議をスムーズに行うため、本計画内の地域公共交通確保維持事業に関連する記載を本項にまとめるものです。

なお、同様に「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）」

を活用し、運行してきた地域間幹線系統2路線（江戸崎線、取手線）については、「茨城県地域交通政策推進協議会」が策定する「茨城県地域公共交通計画」において、詳細な位置づけ等が行われる予定です。

## ■地域公共交通における乗合タクシー「龍タク」の位置づけについて

位置づけ	役割	確保・維持策
フィーダー系統	①他の公共交通が運行していない地域にお住まいの方や、バス停留所までの移動が困難な方の交通手段 ②他の公共交通を補完し、市内の公共交通空白地域を解消するための交通手段 ③地域間幹線系統バスと接続するフィーダー系統（支線）としての交通手段として位置づけます。	フィーダー系統補助を活用し、持続可能な運行を目指します。

## ■地域公共交通確保維持改善事業の必要性

乗合タクシー「龍タク」は、自宅と市内7ヶ所の指定目的地を移動することができ、自宅近くにバス停留所がない方や、バス停留所まで移動することが困難である方にとっては欠かすことのできない移動手段となっております。

また、7ヶ所の指定目的地には、市役所等の公共施設のほか、総合病院である龍ヶ崎済生会病院や、交通結節点となっている関東鉄道竜ヶ崎駅が設定されており、鉄道や地域間幹線系統（江戸崎線・取手線）を含む路線バス、コミュニティバスといった多くの路線と接続しており、乗り継ぎにより広域への移動が可能となっております。

一方で、市や市業者の負担だけでは事業の継続は難しく、地域公共交通確保維持事業により、運行を確保・維持していく必要が生じています

## ■乗合タクシー「龍タク」の補助対象系統の詳細

運行エリア	事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
龍ヶ崎市内全域	4条乗合	区域運行	龍ヶ崎市（協定に基づき交通事業者（2社）が運行）	フィーダー系統補助



■乗合タクシー「龍タク」運行エリア及び地域間幹線系統との接続について



■乗合タクシー「龍タク」に関連する指標及び数値目標について

評価指標	数値目標	個別の目標値
【①-1】 地域公共交通利用者数	1,186,000人	5,051人
【①-2】 地域公共交通に対する 市民満足度	市内移動：33.6% 市外移動：40.6%	—
【②-1】 利用者1人1回当たりの 公的資金投入額（市負担額）	2021年度実績から改善	利用者1人1回あたりの市負担額を 1,096円から減少させる
【②-2】 公共交通空白地域の割合	0%を維持	—
【④-1】 モビリティ・マネジメント 等の実施回数	年間12回 累計96回	—
【④-2】 高齢者運転免許自主返納 支援事業申請件数	年間200件 累計1,600件	—

## 基本方針2 まちづくりと一体となった地域公共交通

### 事業2-3 AIオンデマンド交通の導入検討

<p>目的</p>	<p>多様なニーズに効率的に対応できる新たな交通システム導入の可能性を検討します。</p>									
<p>事業の概要</p>	<p>●AIオンデマンド交通実証運行の実施 AIオンデマンド交通の有効性を調査し、運行内容及び運行エリア等について協議・検討を行い、AIオンデマンド交通の実証運行を実施します。</p> <p>●AIオンデマンド交通本格運行の検討・実施 実証運行の結果を基に、改めて有効性等について評価・検討を実施し、本格運行についての検討を行います。</p> <p>■AIオンデマンド交通の利用イメージ</p> 									
<p>事業エリア</p>	<p>市内全域</p>									
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、システム事業者、龍ヶ崎市</p>									
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>	
	<p>実証運行の実施</p>	<p>実証運行の実施</p>								
	<p>本格運行の検討・実施</p>	<p>(本格運行の検討・実施)</p>								

## 基本方針2 まちづくりと一体となった地域公共交通

### 事業2-4 地域の多様な輸送資源を活用した取組についての調査検討

<p>目的</p>	<p>公共交通以外に市内で運行されている多様な輸送資源を把握するほか、他市町村の取組について調査を行い、活用可能性や有効性について検討を行います。</p>									
<p>事業の概要</p>	<p>●市内で運行されている輸送資源の把握 福祉有償運送、スクールバス、企業バスといった市内の輸送資源について調査を行い、実態の把握を行います。</p> <p>●地域の多様な輸送資源を活用した事業についての調査・検討 地域の多様な輸送資源を活用した事業について広く調査を行い、当市に有効な事業については、活用可能性について検討します。</p> <div data-bbox="408 864 1394 1442" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>▲地域の実情に合わせた交通手段の見直しのイメージ (再掲)</p> </div> <p>出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 101 頁 (国土交通省)</p>									
<p>事業エリア</p>	<p>市内全域</p>									
<p>実施主体</p>	<p>龍ヶ崎市</p>									
<p>実施時期</p>	<table border="1"> <tr> <th>実施項目</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> </tr> </table>	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
	<p>輸送資源の把握</p> <p style="text-align: center;">把握</p>									
<p>調査・検討</p> <p style="text-align: center;">調査・検討</p>										

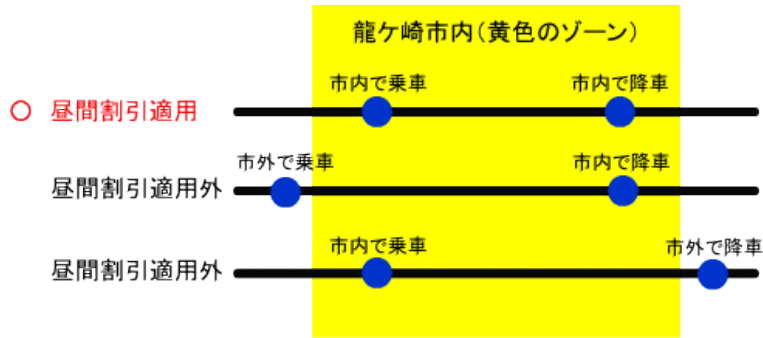
## 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

### 事業3-1 交通結節点環境の充実

目的	交通機関相互の連携を高め、駅や各地域の生活拠点を有機的に結ぶことで円滑な移動を確保するとともに、交通結節点の機能を充実し、地域公共交通利用の利便性を向上させます。									
事業の概要	<p>● JR龍ヶ崎市駅東口への案内表示等の設置</p> <p>JR龍ヶ崎市駅東口の整備にあわせて、東口に各公共交通機関の案内表示等を設置し、初めて龍ヶ崎市を訪れた方にもわかりやすい公共交通を目指します。</p> <p>● 関東鉄道竜ヶ崎駅待合室「りゅう舎」の運用継続</p> <p>関東鉄道竜ヶ崎線、路線バス及びコミュニティバス等が乗り入れている関東鉄道竜ヶ崎駅において、引き続き待合室「りゅう舎」の運用を行い、コミュニティバス利用者等に快適な待合環境を提供します。</p> <p>【交通結節点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関東鉄道竜ヶ崎駅</li> <li>・ サプラスクエアサプラ（ショッピングセンターサプラ）</li> <li>・ JR龍ヶ崎市駅</li> <li>・ 龍ヶ崎済生会病院</li> <li>・ 龍ヶ崎市役所</li> </ul>									
事業エリア	JR龍ヶ崎市駅、関東鉄道竜ヶ崎駅									
実施主体	交通事業者、龍ヶ崎市									
実施時期	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
	案内表示の設置	(東口の整備状況にあわせて) 案内表示等の設置								
	待合室「りゅう舎」の運用	待合室「りゅう舎」の運用								

## 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

### 事業3-2 既存公共交通機関の利便性向上施策の検討・実施

<p>目 的</p>	<p>市内を運行する既存の公共交通機関の利便性を高めることにより、公共交通利用者の増加を図ります。</p>										
<p>事業の概要</p>	<p>●<b>路線バス昼間割引運賃制度の継続</b>          外出機会の創出や利用者の増大を図るため、路線バス昼間割引運賃制度を継続して運用します。</p> <p>【路線バス昼間割引運賃制度の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関東鉄道株式会社が運行する路線バス全線</li> <li>・ 始発地の発車時刻が午前8時から午後5時まで</li> <li>・ 運賃は初乗り170円、市内移動であればどこまで利用しても運賃上限210円</li> </ul> <p>【昼間割引の考え方】</p>  <p>●<b>路線バス及び関東鉄道竜ヶ崎線を利用する通学者支援の検討・実施</b>          路線バス及び関東鉄道竜ヶ崎線を通学に利用する学生に対し、市独自の負担軽減に向けた取組を検討・実施します。</p>										
<p>事業エリア</p>	<p>市内全域</p>										
<p>実施主体</p>	<p>路線バス運行事業者、関東鉄道株式会社、龍ヶ崎市</p>										
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>		
	<p>昼間割引運賃制度の継続</p>	<p>実施</p>									
	<p>通学者支援の検討・実施</p>	<p>検討・実施</p>									

## 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

### 事業3-3 コミュニティバスの各種運賃割引制度の運用等

<p>目的</p>	<p>コミュニティバスに関する各種運賃割引制度の運用及び周知を行うほか、新たな運賃割引制度についても検討を行い、コミュニティバスの利便性の向上及び利用の促進を図ります。</p>																									
<p>事業の概要</p>	<p>●各種運賃割引制度の継続及び周知PR</p> <p>外出機会の創出や利用者の増大を図るため、現在の昼間割引制度を引き続き、継続するほか、周知PRを実施していきます。</p> <p>■コミュニティバスに関連する運賃割引制度の概要</p> <table border="1" data-bbox="395 734 1412 1498"> <thead> <tr> <th>種類</th> <th>内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>乗継券</td> <td>1乗車につき1回の乗り継ぎが無料となるチケット。</td> </tr> <tr> <td>回数乗車券</td> <td>11枚つづり2,000円。</td> </tr> <tr> <td>1日乗車券</td> <td>交付日当日に限りコミュニティバス全線が自由に乗車可能。1枚あたり400円。</td> </tr> <tr> <td>通学割引制度 (ランドセルチケット)</td> <td>小学生が通学にコミュニティバスを利用する場合、1乗車50円で利用できるチケット。 50円回数券が10枚セット(販売額500円)。</td> </tr> <tr> <td>通学定期券</td> <td>学生が、通学にコミュニティバスを利用する場合、指定した区間のみ自由に利用できる。</td> </tr> <tr> <td>高齢者公共交通共通定期券「おたっしゅパス」</td> <td>○コミュニティバス限定 ・満65歳以上を対象に、コミュニティバス全路線が自由に利用できる定期券。 ○コミュニティバス・路線バス共通 ・満70歳以上を対象に、コミュニティバス及び関東鉄道株式会社の路線バス(市内路線)が自由に利用できる定期券。</td> </tr> <tr> <td>手帳所有者用回数券</td> <td>身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方と、第1種知的障害者及び第1種身体障害者と同乗する介護者が利用対象。 1枚50円の数券が10枚セット。</td> </tr> </tbody> </table> <p>●新たな運賃割引制度の検討</p> <p>さらなる利便性の向上を図るため、新たな運賃割引制度について検討を行うほか、既存の運賃割引制度についても、利用状況等を考慮して適宜改正を行うことを検討します。</p>										種類	内容	乗継券	1乗車につき1回の乗り継ぎが無料となるチケット。	回数乗車券	11枚つづり2,000円。	1日乗車券	交付日当日に限りコミュニティバス全線が自由に乗車可能。1枚あたり400円。	通学割引制度 (ランドセルチケット)	小学生が通学にコミュニティバスを利用する場合、1乗車50円で利用できるチケット。 50円回数券が10枚セット(販売額500円)。	通学定期券	学生が、通学にコミュニティバスを利用する場合、指定した区間のみ自由に利用できる。	高齢者公共交通共通定期券「おたっしゅパス」	○コミュニティバス限定 ・満65歳以上を対象に、コミュニティバス全路線が自由に利用できる定期券。 ○コミュニティバス・路線バス共通 ・満70歳以上を対象に、コミュニティバス及び関東鉄道株式会社の路線バス(市内路線)が自由に利用できる定期券。	手帳所有者用回数券	身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方と、第1種知的障害者及び第1種身体障害者と同乗する介護者が利用対象。 1枚50円の数券が10枚セット。
種類	内容																									
乗継券	1乗車につき1回の乗り継ぎが無料となるチケット。																									
回数乗車券	11枚つづり2,000円。																									
1日乗車券	交付日当日に限りコミュニティバス全線が自由に乗車可能。1枚あたり400円。																									
通学割引制度 (ランドセルチケット)	小学生が通学にコミュニティバスを利用する場合、1乗車50円で利用できるチケット。 50円回数券が10枚セット(販売額500円)。																									
通学定期券	学生が、通学にコミュニティバスを利用する場合、指定した区間のみ自由に利用できる。																									
高齢者公共交通共通定期券「おたっしゅパス」	○コミュニティバス限定 ・満65歳以上を対象に、コミュニティバス全路線が自由に利用できる定期券。 ○コミュニティバス・路線バス共通 ・満70歳以上を対象に、コミュニティバス及び関東鉄道株式会社の路線バス(市内路線)が自由に利用できる定期券。																									
手帳所有者用回数券	身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方と、第1種知的障害者及び第1種身体障害者と同乗する介護者が利用対象。 1枚50円の数券が10枚セット。																									
<p>事業エリア</p>	<p>市内全域</p>																									
<p>実施主体</p>	<p>コミュニティバス運行事業者、関東鉄道株式会社、龍ヶ崎市</p>																									
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>																	
<p>制度の継続及び周知PR</p>	<p>制度の継続及び周知PR</p>																									
<p>新たな運賃割引制度の検討</p>	<p>新たな運賃割引制度の検討</p>																									

## 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

### 事業3-4 わかりやすいコミュニティバス運行情報の提供

<p>目的</p>	<p>コミュニティバスの運行情報について、広く利用者のニーズに対応できるよう、複数の媒体で運行内容等の情報を発信することで、利用促進を図ります。</p>								
<p>事業の概要</p>	<p>●バスロケーションシステムの運用及び利用促進          コミュニティバスのリアルタイムの運行状況が確認できるバスロケーションシステムを運用し、コミュニティバス利用者の利便性の向上を図るほか、積極的に周知PRを実施し、認知度の上昇を図ります。</p> <p>●デジタルサイネージによるコミュニティバスの発着時間等の表示          バスロケーションシステムと連動し、バスの発着時間や運行の遅れ等を表示するデジタルサイネージを継続して運用することで、交通結節点における利便性の向上を図ります。</p> <p>【設置箇所】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関東鉄道竜ヶ崎駅</li> <li>・ サプラスクエアサプラ（ショッピングセンターサプラ）</li> <li>・ 龍ヶ崎済生会病院</li> <li>・ 龍ヶ崎市役所</li> </ul> <p>●コミュニティバスリーフレットの作成・配布          地域公共交通に関する情報を分かりやすく提供するため、コミュニティバスリーフレット等を継続的に作成（更新）・配布し、利用促進を図ります。</p>								
<p>事業エリア</p>	<p>市内全域</p>								
<p>実施主体</p>	<p>コミュニティバス運行事業者、龍ヶ崎市</p>								
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>
<p>バスロケーションシステムの運用等</p>		<p>バスロケーションシステムの運用</p>							
<p>デジタルサイネージの運用等</p>		<p>デジタルサイネージの運用</p>							
<p>リーフレットの作成・配布</p>		<p>リーフレットの作成・配布</p>							

【バスロケーションシステムの表示例】

○PC版



○スマートフォン版



【デジタルサイネージ表示例】

**龍ヶ崎市コミュニティバス**  
案内掲示板 **15:35**  
ただいまの時刻

**お知らせ**

<b>シャトルバス</b>	<b>発車時刻</b>
総合福祉センター方面	<b>15:35</b>
総合福祉センター	<b>到着</b>

<b>循環ルート内回り(反時計回り)</b>	<b>発車時刻</b>
済生会病院方面	<b>15:40</b>
新田町、緑町、宮田公園、済生会病院	運行中

<b>02 長山・松尾線</b>	<b>発車時刻</b>
長山方面	<b>15:44</b>
新田町、中野台、サンプラ、若菜公園	到着中

<b>シャトルバス</b>	<b>大宮線</b>
済生会病院方面	大宮方面
発車時刻 <b>16:00</b>	発車時刻 <b>16:03</b>
運行中	運行中

【コミュニティバスリーフレット】

龍ヶ崎市コミュニティバス路線図



コミュニティバス路線図・時刻表

The leaflet features a large map of the city with bus routes clearly marked. It includes a color-coded legend for different routes and a detailed timetable. The layout is user-friendly, with photos of buses and stations, and clear text explaining the service details.




## 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

### 事業3-5 バリアフリーの推進

<p>目的</p>	<p>乗降しやすい車両を導入しバリアフリー化を推進することで、子どもや妊婦、高齢者等のバス利用における利便性及び安全性の向上を図ります。</p>									
<p>事業の概要</p>	<p>●<b>ノンステップバス導入事業費補助</b>          ノンステップバスを導入する路線バス事業者等に対し、引き続き国と協調して補助金を交付し、導入を促します。</p> <p>【補助額】          補助対象経費に8分の1を乗じて得た額又は補助対象経費から通常車両価格を差し引いた額に4分の1を乗じて得た額のいずれか少ない額以内の額。ただし、当該額が市補助額の限度額（70万円）を超える場合は、限度額までとする。（龍ヶ崎市ノンステップバス導入事業費補助金交付要綱）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 913 882 1301"> <p>■<b>ノンステップバス車両</b></p>  </div> <div data-bbox="930 913 1390 1301"> <p>■<b>ノンステップバス車内</b></p>  </div> </div>									
<p>事業エリア</p>	<p>市内全域</p>									
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、国、龍ヶ崎市</p>									
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>	
	<p>導入補助実施</p>	<p style="text-align: center;">実施</p> 								


## 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

### 事業3-6 関東鉄道竜ヶ崎線の安全・安心な運行に向けた取組

<p>目的</p>	<p>設備の老朽化が進む関東鉄道竜ヶ崎線について、車両設備等の整備及び更新を行い、輸送の安全を確保し、安全・安心な運行を目指します。</p>									
<p>事業の概要</p>	<p>●<b>鉄道軌道安全輸送設備等整備事業の実施</b>          鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の整備に要する経費に対し、国及び茨城県と協調し鉄道事業者に補助金を交付します。</p> <p>【補助事業内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助対象事業者：関東鉄道株式会社</li> <li>・ 補助対象事業：補助対象事業者が関東鉄道竜ヶ崎線において行う設備の整備</li> <li>・ 補助額：補助対象経費に6分の1を乗じて得た額以内の額（茨城県が補助する範囲内）          （龍ヶ崎市鉄道軌道安全輸送設備等整備事業費補助金交付要綱）</li> </ul>  <p>【設備整備予定事業】</p> <p>2023年度：踏切警報機の更新、通信ケーブルの更新、車両の全般検査 等          2024年度：竜ヶ崎駅～入地駅間のレール更新、車両の重要部検査 等          2025年度：入地駅～佐貫駅間のレール更新 等          ※2026年度以降も、車両設備等の整備及び更新を行います。</p> <p>●<b>関東鉄道竜ヶ崎線の安全・安心に向けた関係者協議の実施</b>          関東鉄道竜ヶ崎線の安全・安心な運行に向けて、関東鉄道株式会社と市で定期的に協議を行い、収支状況等の現況の把握や利用促進策等について検討を行います。</p>									
<p>事業エリア</p>	<p>関東鉄道竜ヶ崎線</p>									
<p>実施主体</p>	<p>関東鉄道株式会社、国、茨城県、龍ヶ崎市</p>									
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>	
	<p>鉄道軌道安全輸送設備等整備事業</p>	<p>事業の実施、補助金交付</p>								
	<p>関係者協議の実施</p>	<p>協議の実施</p>								

## 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

### 事業3-7 バス停留所施設の環境維持

<p>目的</p>	<p>誰もが快適にバスを待ち、安全に乗降できる交通環境を維持します。</p>									
<p>事業の概要</p>	<p>●バス待ち処「まてまて」の継続          バス待ち処「まてまて」の制度をPRするとともに、バス停留所周辺の施設と連携しながら、待合空間の環境整備を促進します。</p> <p>■バス待ち処「まてまて」          「まてまて」は、バスを待つ間、快適に過ごすことができる空間で市民等の交流促進を図ることを目的とする事業です。          コミュニティバスの停留所付近の商店等にご協力をいただき、バスを待つ間に、以下のいずれかを借りることができます。</p> <p>【利用可能設備】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・店舗・施設内</li> <li>・軒下</li> <li>・ベンチ</li> <li>・トイレ</li> </ul> <p>※施設ごとにご利用いただける設備が異なります。</p> <p>■「まてまて」表示例</p>  <p>●既存のバス停留所の修繕及び更新          老朽化しているバス停留所等の修繕及び更新を行います。</p>									
<p>事業エリア</p>	<p>市内全域</p>									
<p>実施主体</p>	<p>龍ヶ崎市</p>									
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>	
	<p>「まてまて」の継続</p>	<p>事業の継続及びPR</p>								
	<p>停留所の修繕及び更新</p>	<p>バス停の修繕・更新</p>								

## 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

### 事業3-8 自転車との連携事業

<p>目的</p>	<p>交通結節点における駐輪場環境を整えることで自転車と他の公共交通機関の乗り継ぎの利便性を高め、公共交通の利用促進を図ります。</p>									
<p>事業の概要</p>	<div style="display: flex; flex-direction: column;"> <div style="margin-bottom: 10px;"> <p><b>●市営駐輪場の環境整備</b></p> <p>自転車の利用促進及びJ R龍ヶ崎市駅の利便性向上のため、引き続き市営駐輪場の環境整備に努めます。</p>  </div> <div style="margin-bottom: 10px;"> <p><b>●サイクルトレインの実施</b></p> <p>関東鉄道竜ヶ崎線の利便性向上及び利用促進のため、サイクルトレインを継続的に実施します。</p>  </div> <div> <p><b>●レンタサイクル*の実施</b></p> <p>関東鉄道竜ヶ崎線の利便性向上及び利用促進のため、レンタサイクルを継続的に実施します。</p>  </div> </div>									
<p>事業エリア</p>	<p>J R龍ヶ崎市駅周辺、関東鉄道竜ヶ崎線</p>									
<p>実施主体</p>	<p>関東鉄道株式会社、龍ヶ崎市</p>									
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>	
	<p>市営駐輪場の環境整備</p>	<p>環境整備の実施</p>								
	<p>サイクルトレインの実施</p>	<p>サイクルトレインの実施</p>								
	<p>レンタサイクルの実施</p>	<p>レンタサイクルの実施</p>								

\* レンタサイクル：自転車を貸し出すサービス。

## 基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

### 事業3-9 自動運転等先進技術の導入に向けた研究

目的	地域公共交通が抱える問題を解決する手段を模索するため、自動運転等の先進技術について研究を行います。										
事業の概要	<p>●自動運転等先進技術の調査・研究 近年、全国各地で自動運転による運行やグリーンスローモビリティ*1等の実証運行が実施されており、その都市への導入適用性が検討されています。本市においても、先進事例の調査・研究を進めます。</p> <p>●バス情報のオープンデータ化の推進 コミュニティバスのG T F S *2データを整備し、オープンデータ化することにより、利用者が使い慣れた媒体で交通情報を取得できるようにします。</p> <p>●M a a Sに関する調査・研究 現在、各地でM a a Sに関する様々な実証実験が行われており、本市においても、「龍ヶ崎M a a S推進協議会」により、2021年度以降、実証実験を実施しています。引き続き、本市におけるM a a Sの導入可能性を調査・研究します。</p>										
事業エリア	市内全域										
実施主体	龍ヶ崎M a a S推進協議会、コミュニティバス運行事業者、龍ヶ崎市										
実施時期	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
	自動運転等先進技術の調査・研究	調査・研究									
	オープンデータ化の推進	データ作成	データの更新・管理								
	M a a Sについての調査・研究	調査・研究									

\*1 グリーンスローモビリティ：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。

\*2 G T F S：経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマット。

■グリーンスローモビリティとは（国土交通省HPより）

**グリーンスローモビリティとは** 国土交通省

グリーン・スロー・モビリティ：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

【グリスロの特徴】  
 ①Green・・・電動車を活用した環境に優しいエコな移動サービス  
 ②Slow・・・景色を楽しみ、生活道路に向く、重大事故発生を抑制  
 ③その他・・・同じ定員の車両と比べて小型、乗降感がある、乗降しやすい等

軽自動車	小型自動車	普通自動車
4人乗り	4人乗り	10人乗り
4人乗り	6人乗り	11人乗り
4人乗り	7人乗り	18人乗り

■GTFS-JPとGTFSリアルタイムとは

（国土交通省資料「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト」より）

**「標準的なバス情報フォーマット」ダイジェスト** 国土交通省

「標準的なバス情報フォーマット」とは、バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットです。

「標準的なバス情報フォーマット」制定の目的

- 1 バス情報を利用者ニーズに合わせて提供
  - データ化されていない（手作業による）データの提供の削減
  - バス事業者と情報利用者との情報連携の標準化・高度化
  - 乗換案内等での他のモードとのシームレス連携の実現
- 2 バス事業者の経営基盤強化
  - 蓄積されたデータの活用による事業改善
  - MaaS（マース）への機動的連携
  - MaaS: Mobility as a Service

「標準的なバス情報フォーマット」の活用

全国382（2021年3月時点、国土交通省調べ）のバス事業者や自治体が「標準的なバス情報フォーマット」を活用しています。

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

静的データ「GTFS-JP」と動的データ「GTFS Realtime」の2種類のフォーマットを包含しています。

項目	フォーマット名	対応する情報
静的データ	GTFS-JP （2021年7月 第3版実定）	停留所、路線、車、時刻表、運賃等
動的データ	GTFSリアルタイム （2021年3月 第2版）	遅延、到着予定、乗降位置、乗降履歴

■MaaSとは

（国土交通省HP「日本版MaaS」の推進より）

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



## 基本方針4 市民と協働で支える持続可能な地域公共交通

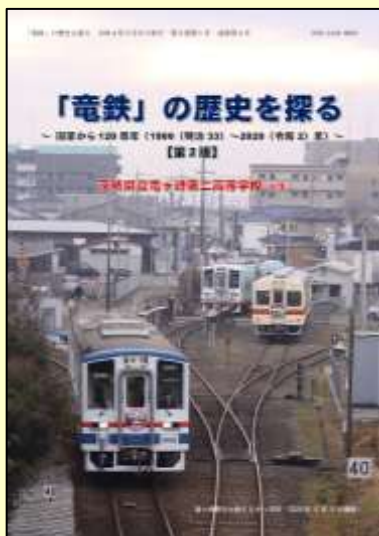
### 事業4-1 地域公共交通活性化事業の継続

目的	地域公共交通とまちの魅力を高め、地域公共交通の安定的な運営とまちの活性化をサポートするために、地域公共交通の利用促進等に関する事業や活動を行う団体・組織と連携協力し、地域公共交通の活性化を図ります。																			
事業の概要	<p>●利用促進活動の実施</p> <p>2017年度に設立された「地域公共交通活性化協議会」を中心に、市民の公共交通利用促進を図るための活動を継続的に実施します。</p> <p>【地域公共交通活性化協議会の実施事業例】</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">2017年度</td> <td>体験乗車及びSNS*情報発信、入地駅待合室補修 等</td> </tr> <tr> <td>2018年度</td> <td>コミュニティバス利用者300万人記念事業 等</td> </tr> <tr> <td>2019年度</td> <td>コミュニティバス活用を目的とした公共交通講座 バス待ち環境快適化事業 等</td> </tr> <tr> <td>2020年度</td> <td>竜ヶ崎線の市民遺産認定 竜ヶ崎線120周年記念イメージポスター&amp;中吊り広告印刷作製 「竜鉄の歴史を探る」パネル展示・説明会 等</td> </tr> <tr> <td>2021年度</td> <td>竜ヶ崎線特化型「関鉄レールメイト」採用 龍ヶ崎市市民遺産PR媒体製作 ビールまつり開催 等</td> </tr> </table> <p>【龍ヶ崎市地域公共交通利用促進活動補助金の概要】</p> <p>○補助対象事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通の利用促進や利用啓発に関する事業</li> <li>・地域公共交通の活性化及び利用環境の整備に関する事業</li> <li>・その他地域公共交通の利用促進に寄与すると認められる事業</li> </ul> <p>○補助金の額</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1事業につき上限30万円（予算の範囲）</li> </ul>										2017年度	体験乗車及びSNS*情報発信、入地駅待合室補修 等	2018年度	コミュニティバス利用者300万人記念事業 等	2019年度	コミュニティバス活用を目的とした公共交通講座 バス待ち環境快適化事業 等	2020年度	竜ヶ崎線の市民遺産認定 竜ヶ崎線120周年記念イメージポスター&中吊り広告印刷作製 「竜鉄の歴史を探る」パネル展示・説明会 等	2021年度	竜ヶ崎線特化型「関鉄レールメイト」採用 龍ヶ崎市市民遺産PR媒体製作 ビールまつり開催 等
2017年度	体験乗車及びSNS*情報発信、入地駅待合室補修 等																			
2018年度	コミュニティバス利用者300万人記念事業 等																			
2019年度	コミュニティバス活用を目的とした公共交通講座 バス待ち環境快適化事業 等																			
2020年度	竜ヶ崎線の市民遺産認定 竜ヶ崎線120周年記念イメージポスター&中吊り広告印刷作製 「竜鉄の歴史を探る」パネル展示・説明会 等																			
2021年度	竜ヶ崎線特化型「関鉄レールメイト」採用 龍ヶ崎市市民遺産PR媒体製作 ビールまつり開催 等																			
事業エリア	市内全域																			
実施主体	龍ヶ崎市地域公共交通活性化協議会、交通事業者、龍ヶ崎市																			
実施時期	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030											
	利用促進活動の実施	実 施																		
	補助金の交付	補助金の交付																		

\* SNS：人と人とのつながりを促進・サポートするためのインターネット上の「コミュニティ型の会員制のサービス」。

【地域公共交通活性化協議会の実施事業例】

○2019年度～「竜鉄」の歴史を探る（竜ヶ崎第一高校・竜ヶ崎第二高校）



○2020年度 関東鉄道竜ヶ崎線の市民遺産認定（関東レールファンCLUB）





○2021年度 ワンマン運転50周年記念ヘッドマーク製作（関東鉄道株式会社）





## 基本方針4 市民と協働で支える持続可能な地域公共交通

### 事業4-2 関東鉄道竜ヶ崎駅での利用促進イベントの実施

<p>目的</p>	<p>関東鉄道竜ヶ崎線の利用促進のため、関東鉄道竜ヶ崎線において定期的にイベントを開催するなど、様々な取組を行います。</p>								
<p>事業の概要</p>	<p>●<b>関東鉄道竜ヶ崎駅でのイベントの実施</b>                  関東鉄道竜ヶ崎線の利用促進や、市民のマイレール意識の醸成のため、関東鉄道竜ヶ崎駅において様々なイベントを継続的に開催します。</p>  <p>●<b>関東鉄道竜ヶ崎駅待合室の活用</b>                  関東鉄道竜ヶ崎線の利用促進や、市民のマイレール意識の醸成のため、関東鉄道竜ヶ崎駅の西側待合室を活用し、展示イベント等を開催します。</p> 								
<p>事業エリア</p>	<p>関東鉄道竜ヶ崎駅</p>								
<p>実施主体</p>	<p>関東鉄道株式会社、龍ヶ崎市地域公共交通活性化協議会、龍ヶ崎市</p>								
<p>実施時期</p>	<p>実施項目</p>	<p>2023</p>	<p>2024</p>	<p>2025</p>	<p>2026</p>	<p>2027</p>	<p>2028</p>	<p>2029</p>	<p>2030</p>
	<p>イベントの実施</p>	<p>イベントの実施</p>							
	<p>待合室の活用</p>	<p>待合室の活用</p>							


## 基本方針4 市民と協働で支える持続可能な地域公共交通

### 事業4-3 モビリティ・マネジメントの実施

目的	モビリティ・マネジメントを実施し、地域公共交通利用に対する意識の醸成を図ります。										
事業の概要	<p>●<b>学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施</b>          子どもの主体性を尊重した参加型学習プログラムを実施します。身近な地域公共交通機関を実際に利用し、自分たちにもできる環境に配慮した生活の工夫について学習します。</p> <p>●<b>バス乗り方教室の実施</b>          日常的に鉄道やバスに乗車しない方に対し、コミュニティバス等公共交通の利用方法を周知することにより、利用促進を図っていきます。</p> <p>●<b>高齢者運転免許自主返納支援事業の継続及び周知PR</b>          高齢者運転免許自主返納支援事業を継続的に実施するほか、制度について広く周知PRを実施することで、運転免許の自主返納を促すとともに、地域公共交通利用への転換を図ります。</p> <p>●<b>各種媒体を活用した公共交通に関する情報発信</b>          市広報紙や市公式HP及びSNS等を活用し、公共交通に関するイベントや公共交通の現況について周知し、地域公共交通利用に対する意識の醸成を図ります。</p>										
事業エリア	市内全域										
実施主体	地域公共交通運行事業者、龍ヶ崎市										
実施時期	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
	モビリティ・マネジメントの実施	モビリティ・マネジメントの実施									
	バスの乗り方教室	バスの乗り方教室の実施									
	高齢者運転免許自主返納支援事業	制度の継続及び周知PR									
	公共交通に関する情報発信	情報発信の実施									

## 基本方針4 市民と協働で支える持続可能な地域公共交通

### 事業4-4 環境にやさしい公共交通の実現

目的	自家用車による移動に比べ、一度に多くの人を運ぶことができる公共交通の利用を促進することで、環境負荷の低減を図ります。また、より環境負荷の低い車両の導入を検討します。									
事業の概要	<p>●市職員による「ノーマイカーデー」の取組 市職員の通勤方法について、鉄道やバス、自転車・徒歩など、環境にやさしい交通手段での通勤を推進します。</p> <p>●路線バスへのEVバス（電動バス）*の導入検討 ディーゼル車と比べて環境負荷が低いとされるEVバスを導入することで、環境にやさしい公共交通の構築を目指します。</p> <p>●エコ通学のススメ 中学・高校入学時に、公共交通利用のメリットや重要性を紹介するリーフレット及び県内の路線バスが1乗車につき100円で利用できる「バスお試し乗車券」の配布を行うことで、新入生や保護者に対し、公共交通利用に関する意識の醸成及び利用促進を図ります。また、本取組において龍ヶ崎市コミュニティバスを対象路線に含めることで、お試し乗車券の利用を促します。</p> 									
事業エリア	市内全域									
実施主体	交通事業者、茨城県公共交通活性化会議、龍ヶ崎市									
実施時期	実施項目	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
	ノーマイカーデー	実施								
	EVバスの導入検討	導入検討								
	エコ通学のススメ	実施								

\* EVバス（電動バス）：電気自動車的一种で、蓄電池の電気エネルギーを動力源にモーターを回転させて走行するバス。

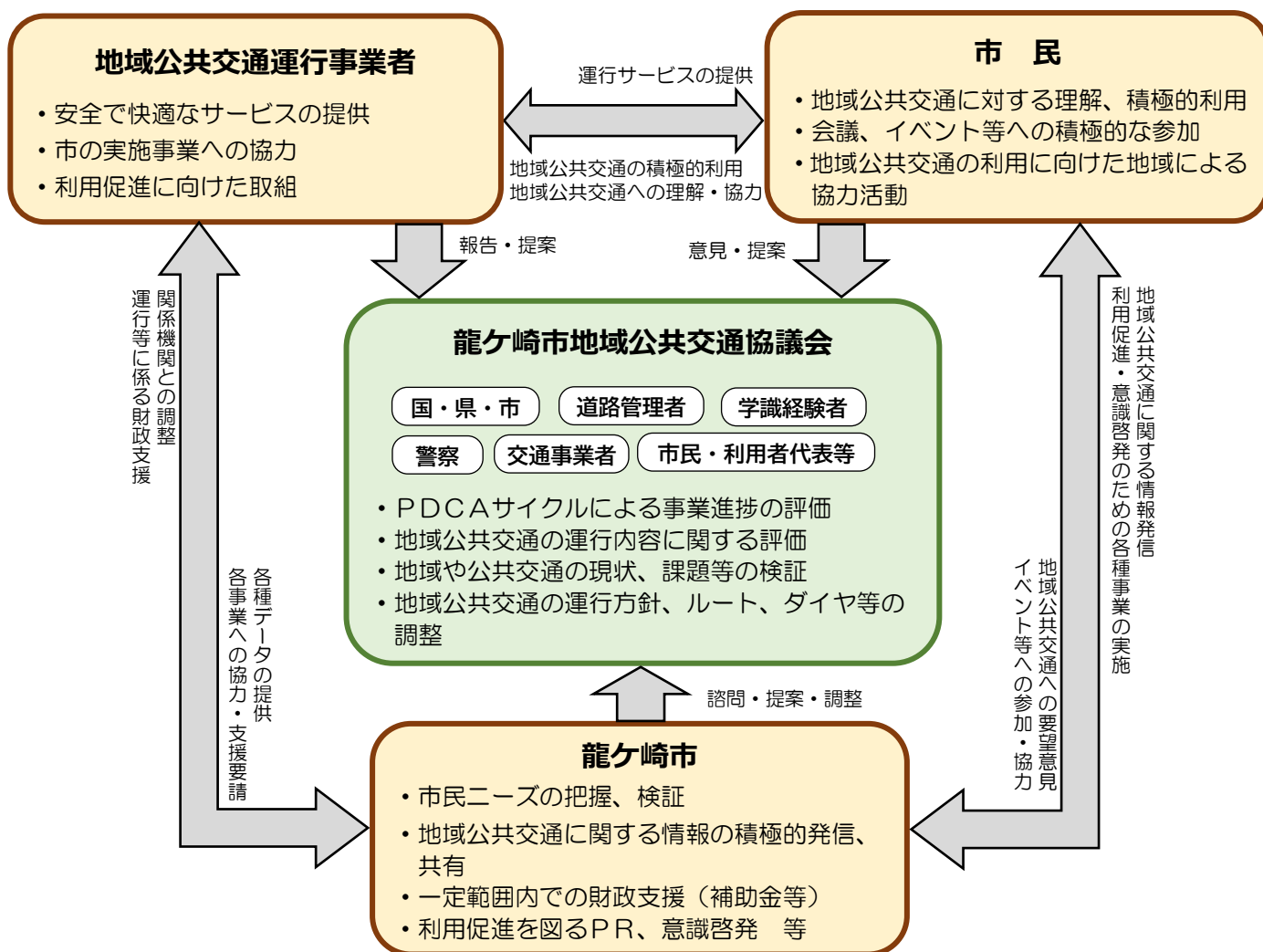
## 9. 計画の達成状況の評価

### (1) 計画の実施体制

本計画の実施にあたっては、行政だけでなく、地域公共交通運行事業者、市民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要不可欠です。

そのため、以下のような役割分担を行いながら、各事業に協力して取り組むための体制づくりを進めていきます。

#### ■計画推進のための市民・地域公共交通運行事業者・行政による協働体制

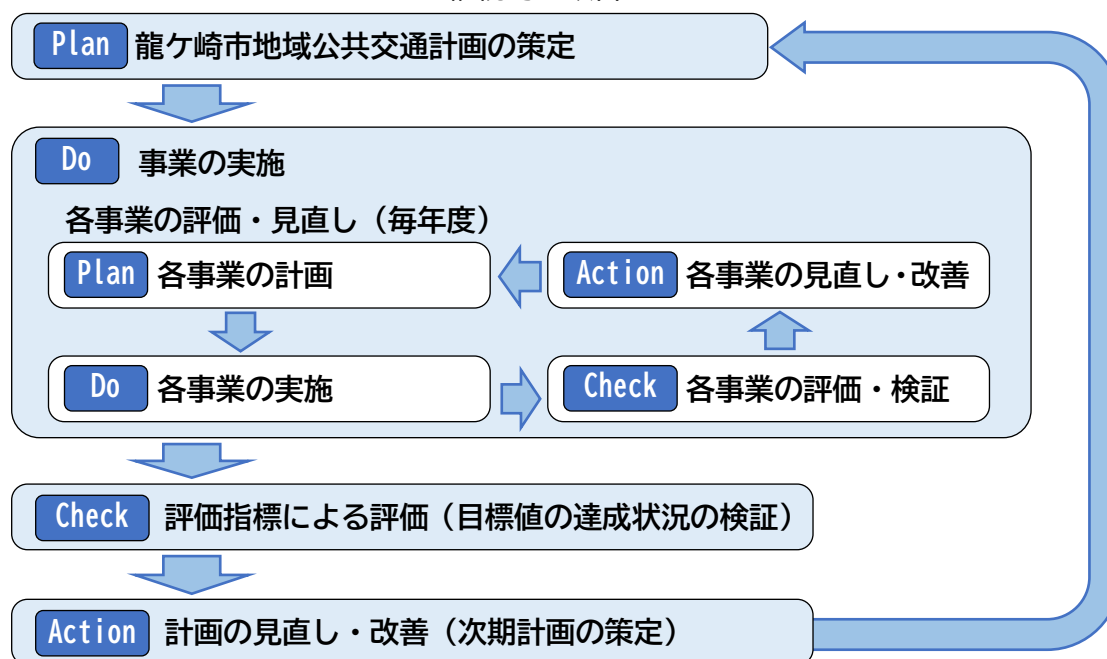


## (2) PDCAサイクルの実行

事業の推進にあたっては、計画に基づく事業の実施状況や、目標の達成度を評価（Check）し、龍ヶ崎市地域公共交通協議会で審議します。また、必要に応じて実施施策・事業の改善、見直し（Action）を図り、計画（Plan）、実施（Do）へと「PDCAサイクル」を繰り返すことで着実に推進していきます。

なお、社会情勢等の変化に応じ、計画期間内であっても、地域公共交通計画の見直しを行います。

### ■PDCAサイクルによる継続的な改善



## (3) 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度の前年（2029年度）におけるアンケート調査結果を踏まえ、計画全体及び地域公共交通全体の評価・検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行うなど次期計画の策定を検討します。

### ■評価スケジュール

項目	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
利用者アンケート、市民アンケート			○				◎	
施策メニュー（実施事業）の評価	○	○	○	☆	○	○	○	◎
計画の評価				☆			◎	◎
計画・目標値の見直し	○	○	○	☆	○	○	★	★
地域公共交通協議会の開催	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ☆：中間評価・見直し ★：次期計画の検討

# 資料編

## 1. 龍ヶ崎市地域公共交通計画の策定経緯

実施年月日	会議名等	議事内容等
2021年6月24日	2021年度第1回 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の事業評価について</li> <li>・(仮称)龍ヶ崎市地域公共交通計画の策定について</li> <li>・龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の計画期間の延長及び目標値の設定について</li> </ul>
2021年9月14日	2021年度第1回 地域公共交通協議会 研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通に関するアンケート(市民アンケート)について</li> <li>・関東鉄道竜ヶ崎線利用者アンケートについて</li> <li>・龍ヶ崎市コミュニティバス車内アンケートについて</li> <li>・乗合タクシー「龍タク」車内アンケートについて</li> <li>・高校生向けアンケートについて</li> </ul>
2021年11月5日 ～11月15日	関東鉄道竜ヶ崎線 利用者アンケート 調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関東鉄道竜ヶ崎線利用者872人対象</li> </ul>
2021年11月5日 11月6日	コミュニティバス 利用者アンケート 調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス利用者1,054人対象</li> </ul>
2021年11月29日 ～12月24日	地域公共交通利用に 関する高校生向け アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の県立高等学校の2年生501人対象</li> </ul>
2021年12月6日 ～12月19日	乗合タクシー 『龍タク』利用者 アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・『龍タク』利用者126人対象</li> </ul>
2022年2月	地域公共交通に関する アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・18歳以上の市民2,000人対象</li> </ul>
2022年4月27日	2022年度第1回 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・龍ヶ崎市地域公共交通計画の策定について(諮問)</li> <li>・令和4年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会の開催スケジュール等について</li> </ul>
2022年6月7日	2022年度第1回 地域公共交通協議会 研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・龍ヶ崎市地域公共交通計画骨子(案)について</li> </ul>
2022年6月28日	2022年度第2回 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「龍ヶ崎市地域公共交通計画」の骨子(案)について</li> <li>・「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」事業計画の評価について</li> </ul>
2022年9月20日	2022年度第2回 地域公共交通協議会 研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・龍ヶ崎市地域公共交通計画 事業計画(案)について</li> </ul>
2022年10月20日	庁議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・龍ヶ崎市地域公共交通計画 事業計画(案)について</li> </ul>

実施年月日	会議名等	議事内容等
2022年11月22日	2022年度第3回 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「龍ヶ崎市地域公共交通計画」策定スケジュールの変更について</li> <li>・「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」の変更について</li> <li>・「龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）」について</li> </ul>
2022年12月8日	市議会全員協議会	・「龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）」について
2022年12月12日 ～2023年1月11日	パブリックコメント	・「龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）」について
2023年2月2日	庁議	・龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）のパブリックコメントの結果について（提出意見：4人、意見数：21件）
2023年2月21日	2022年度第5回 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）のパブリックコメントの結果について</li> <li>・龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）について</li> <li>・「龍ヶ崎市地域公共交通計画の策定について（諮問）」に対する答申（案）について</li> </ul>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>第5回協議会以後、実施する内容については、適宜事務局が追加します。 （例：答申書の提出、市広報紙への記事掲載 など）</p> </div>		

※地域公共交通協議会研究会

龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例第3条第2項の第5号（交通事業者）、第7号（市民代表）、第9号（その他市長が必要と認める者）で構成し、本市の交通政策について意見交換する組織。

## 2. 龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例

平成26年3月28日

条例第19号

改正 平成26年9月30日条例第56号

平成27年6月30日条例第27号

令和2年3月23日条例第2号

令和2年12月21日条例第34号

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域の特性や需要に応じた市民生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進及び地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、龍ヶ崎市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 市内における適切な旅客運送の態様及び運賃、料金等の協議に関すること。
- (2) 公共交通の利用促進の協議に関すること。
- (3) 交通計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (5) 交通計画に定められた事業の実施に関すること。
- (6) その他協議会が必要と認めること。

(組織)

第3条 協議会は、委員18人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 茨城運輸支局長又はその指名する者
- (2) 茨城県の職員
- (3) 一般社団法人茨城県バス協会の代表者又はその指名する者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する



団体の代表者又はその指名する者

(5) 交通事業者の代表者又はその指名する者

(6) 学識経験者

(7) 公募の市民（龍ヶ崎市まちづくり基本条例（平成26年龍ヶ崎市条例第58号）第3条第1号に規定する市民（法人その他の団体を除く。）をいう。）

(8) 市の職員

(9) その他市長が必要と認める者

（任期）

第4条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 特定の職により委嘱され、又は任命された委員は、任期満了前において当該職を失ったときは、委員の職を失うものとする。

（会長及び副会長）

第5条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理し、会議の議長となる。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

ただし、会長及び副会長が選出されていないときは、市長が行う。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4 会長は、必要に応じて会議に関係者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

（庶務）

第7条 協議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

（委任）

第8条 この条例に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

付 則

この条例は、平成26年4月1日から施行する。

付 則（平成26年9月30日条例第56号）

この条例は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）の施行の日から施行する。

付 則（平成27年6月30日条例第27号抄）

（施行期日）

1 この条例は、平成27年9月1日から施行する。

（龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例の一部改正に伴う経過措置）

29 この条例の施行の際現に第22条の規定による改正前の龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例（以下この項において「改正前の条例」という。）に規定する龍ヶ崎市地域公共交通協議会の委員である者は、同条の規定による改正後の龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例（次項において「改正後の条例」という。）に規定する龍ヶ崎市地域公共交通協議会の委員（次項において「委員」という。）として引き続き存在するものとし、その任期は、改正前の条例の規定による委嘱又は任命の日から起算するものとする。

30 この条例の施行の日から平成28年5月31日までの間に委嘱され、又は任命される委員の任期は、改正後の条例第4条第1項の規定にかかわらず、平成28年5月31日までとする。

付 則（令和2年3月23日条例第2号）

この条例は、令和2年4月1日から施行する。

付 則（令和2年12月21日条例第34号）

この条例は、公布の日から施行する。

### 3. 龍ヶ崎市地域公共交通協議会 委員名簿

第3条第2項		所 属	現委員の役職	氏 名
1	茨城県運輸支局長 又はその指名する者	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)	國下 裕司
2	茨城県の職員	茨城県政策企画部交通政策課	課長	寺田 明弘
		茨城県竜ヶ崎工事事務所	所長	蛭町 修身
		竜ヶ崎警察署	交通課長	直井 将光
3	一般社団法人茨城県バス協会の 代表者又はその指名する者	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	澤畠 政志
4	一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転手が 組織する団体の代表者 又はその指名する者	関東鉄道労働組合	執行委員長	池田 正人
5	交通事業者の代表者 又はその指名する者	関東鉄道株式会社	取締役鉄道部長	北村 恵喜
		関東鉄道株式会社	常務取締役	武藤 成一
		平成観光自動車株式会社	営業部長	中島 憲幸
		有限会社佐貫タクシー	所長	野澤 達也
		龍ヶ崎地区タクシー運営協議会	委員	小菅 信夫
6	学識経験者	流通経済大学	経済学部教授	板谷 和也
7	公募の市民	公募市民		上野 義則
		公募市民		小幡 昇
		公募市民		吉野 功一
8	市の職員	龍ヶ崎市	都市整備部長	落合 勝弘
9	その他市長が必要と認める者	龍ヶ崎市商工会	事務局長	佐藤 昌一
		NPO法人ユーアンドアイ	代表	佐藤 真智子

(敬称略)

## 4. 用語解説

あ行	
茨城県常磐線整備促進期成同盟会	茨城県及びJ R常磐線沿線の市町村で構成され、J R常磐線の整備及び利用促進を図ることを目的とした団体。
茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会	J R常磐線沿線の県南市町村で構成され、J R常磐線の整備及び利用促進を図ることを目的とした団体。

か行	
カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめ、温室効果ガスの排出量から植林・森林管理などによる吸収量を差し引き、合計を実質的にゼロにすることで、全体として温室効果ガスの排出量をゼロとする考え方やその取組のこと。
カバー圏域	鉄道や路線バス・コミュニティバス等の利用可能な範囲。一般的には、鉄道駅から半径1 km、バス停留所から半径300m程度。
グリーンスローモビリティ	時速20 km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。
交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所。
交通モード	交通機関又はその手段。
高齢者運転免許自主返納支援事業	65歳以上の高齢者が自主的に運転免許の全部を返納した際に、1年間有効のコミュニティバス無料乗車券または乗合タクシー回数券（12回分）を発行する市独自の事業。 2012年4月事業開始。
コミュニティバス	市町村などの自治体が、住民の移動手段を確保するために運行するバスで、公共施設や商業施設など住民生活に密着した施設にアクセスしている。当市のコミュニティバスは2002年7月から運行。

さ行	
サイクルトレイン	車内に自転車を持ち込むことができるサービス。
自家用有償旅客運送	バス、タクシー等が運行されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送するサービス。
シャトルバス	イベントや空港・観光地など特定の目的地を利用する客を効率的に輸送するため短い間隔で運行するバス。
住民基本台帳	市町村長又は特別区区長が、住民全体の住民票を世帯ごとに編成し作成する公簿。
常磐線東海道線乗り入れ推進協議会	J R常磐線沿線の県南地区の自治体、商工会及び青年会議所等で構成され、J R常磐線の東海道線への乗り入れや輸送力増強等の促進を図ることを目的とした団体。
シームレス	「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

さ行	
新型コロナウイルス感染症	2019年に発生した、世界保健機関（WHO）による国際正式名称を「COVID-19」といい、SARS コロナウイルス2（SARS-CoV-2）がヒトに感染することによって発症する気道感染症のこと。
新都市拠点地区	商業・サービス機能や交流機能などを誘導することで都市全体の魅力を高めるための土地利用を検討している関東鉄道竜ヶ崎駅の北側の地区（エリア）。
スクールバス	学生・生徒の通学を目的として運行されるバス。

た行	
多極ネットワーク型コンパクトシティ	生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積した中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた都市構造のこと。
地域公共交通	鉄道やバスなど、不特定多数の人の利用が可能で、人の移動を支える交通機関又は交通手段。
デジタルサイネージ	電子看板。表示と通信にデジタル技術を活用して平面ディスプレイやプロジェクトタなどによって映像や文字を表示する情報・広告媒体
電動バス	電気自動車的一种であり、蒸気や内燃機関（炭素化合物の燃焼により発生する気体の膨張を主に利用するもの）ではなく、蓄電池の電気エネルギーを動力源にモーターを回転させて走行するバス。
特定土地区画整理事業	「大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法」に基づいて土地区画整理促進区域内で行なう土地区画整理事業で、集合農地区や共同住宅区の設定、申し出換地など、一般の土地区画整理事業と比較して各種特例が設けられている。

な行	
ノーマイカーデー	慢性交通渋滞緩和、排出ガス減少を目指し、期日を決めてマイカーの使用自粛を求めるキャンペーン。
乗合タクシー	本市においては、公共交通空白地域の移動手段として、民間タクシー事業者の車両を活用し、自宅と目的地、目的地と目的地を送迎しコミュニティバスを補完する交通システムと位置づけている。 本市の乗合タクシーの愛称は「龍タク」。2012年7月から運行。
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバス。

は行	
バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の電光表示板やスマートフォン、パソコンに情報提供するシステム。
バリアフリー	日常生活や社会生活における物理的、心理的な障壁や、情報に関わる障壁などを取り除いていくこと。
福祉有償運送	社会福祉法人やNPO法人等が一人では地域公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者や要介護者等の運送を行うもの。
ふるさと龍ヶ崎戦略プラン	2022年度までの本市におけるまちづくりの基本方針を示す最上位計画。

ま行	
まちづくり市民アンケート	市民のまちづくりに関する満足度や市が実施している施策・サービスに対する評価を把握するためのアンケート調査。
道の駅	各自治体と道路管理者が連携して設置し、国土交通省により登録された、駐車場・休憩施設・地域振興施設が一体となった道路施設。
モビリティ・マネジメント	多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組。

ら行	
龍ヶ崎市都市計画マスタープラン	都市計画法第 18 条の 2 に位置づけられている本市の都市計画に関する基本的な方針を明らかにするための計画。
龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030	本市におけるまちづくりの基本方針を示す最上位計画。
レンタサイクル	自転車を貸し出すサービス。
路線バス昼間割引運賃制度	市内のバス交通を一体的なシステムと捉えるため、運賃に関しても整合を図ることを目的に、通勤・通学時間帯を除いた昼間時間帯（8時～17時）に限り、関東鉄道株式会社が運行する路線バスにおいて、市内で乗降を行った際の運賃を、210 円を上限額として割引を行う本市独自のサービス。2002 年 7 月から運用開始。

A	
A I オンデマンド交通	バスやタクシーなどの公共交通機関を、人工知能（A I）を活用し、効率的に配車することにより、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行う交通手段。

E	
E Vバス（電動バス）	電気自動車的一种であり、蒸気や内燃機関（炭素化合物の燃焼により発生する気体の膨張を主に利用するもの）ではなく、蓄電池の電気エネルギーを動力源にモーターを回転させて走行するバス。

G	
G T F S	General Transit Feed Specification の略 経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマット。 駅・バス停、路線、時刻表などの情報ごとに、各情報をテキストファイルに書き込んだものを一括して zip 圧縮したファイル。

I	
I Cカード	I Cカードとは、I C（Integrated Circuit＝集積回路）チップが埋め込まれたカード。 交通系 I Cカードとして、首都圏では「PASMO」や「Suica」等があり、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際の運賃支払いの手段として利用できる。

M	
M a a S	Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

S	
SNS	Social Networking Service の略 人と人とのつながりを促進・サポートするためのインターネット上の「コミュニティ型の会員制のサービス」。

令和5年2月 日

龍ヶ崎市長 萩原 勇 殿

龍ヶ崎市地域公共交通協議会  
会長 板谷 和也

龍ヶ崎市地域公共交通計画（案）について（答申）

令和4年4月7日付龍都計第40号で諮問のあったみだしの件については、慎重審議の結果、概ね妥当なものと認める。

なお、龍ヶ崎市地域公共交通計画（以下「本計画」という。）の推進にあたり、以下の付帯意見に十分留意した上で、「住みよい」まちづくりを支える利便性が高く持続可能な地域公共交通の実現に取り組むことを求める。

記

1. 本計画に掲げられた基本理念・基本方針の達成に向け、着実に事業を実施すること。
2. 新たなモビリティサービスの導入に当たっては、既存の公共交通機関へ与える影響を十分に考慮し、共存・共栄が図れるような運行内容を模索すること。
3. 持続可能な交通体系の実現のため、交通事業者と協力しながら、公共交通の現状や重要性について広く市民に周知するとともに、積極的にモビリティ・マネジメントに取り組むこと。
4. PDCAサイクルを活用し、適切に効果検証を実施しながら事業の進捗状況を管理し、報告すること。



# 1 AIオンデマンドシステムの導入について

## (1) 審査について (1/24協議会時)

- (1) 公募型企画提案による契約の優先交渉権者選定を厳正かつ公正に行うため、**審査委員会**を設置する。
- (2) 評価基準に基づき、審査委員会において評価し、第一優先交渉権者及び次点者を選定する。
- (3) 審査委員会の構成員は、都市整備部長、都市計画課長、財政課長、企画課長、社会福祉課長、商工観光課長とし、審査終了まで継続するものとする。

## (2) 審査委員会の構成員について

- ・ 1月24日に開催された「龍ヶ崎市地域公共交通協議会（第4回）」で、プロポーザルの審査委員に市職員以外の第三者を加えた方が良いとのご意見をいただきました。
- ・ その後、庁内で協議を行い、第三者を審査委員に加えることについて確認を得ることができました。
- ・ したがいまして、前回の協議会資料でお示しました、上記(1)審査について、(3)を次のように変更します。
- (3) 審査委員会の構成員は、都市整備部長、都市計画課長、財政課長、企画課長、社会福祉課長、商工観光課長、**学識経験者**とし、審査終了まで継続するものとする。

## (3) 審査委員会の選任について

- (1) 地方公共交通の専門家であり、高い知見を有しておられること。
- (2) 地域公共交通協議会の会長を務められており、本市の状況を把握されていること。
- (3) 以上のことから流通経済大学経済学部教授、板谷和也様に審査委員をお願いしたいと考えております。

# 1 AIオンデマンドシステムの導入について

## (4) プロポーザルのスケジュール (予定)

内 容	受付期間・実施時期
募集開始・公表	令和5年2月13日(月)
質問書の受付期間	令和5年2月20日(月)
質問書への回答	令和5年2月28日(火)
参加表明書の提出期限	令和5年3月3日(金) 必着
企画提案書の提出期限	令和5年3月17日(金) 必着
選定審査・プレゼンテーション	令和5年4月上旬
選定結果通知	令和5年4月下旬
契約締結	令和5年5月下旬予定

- (1) 令和5年2月10日に、本市の令和5年度当初予算が発表され、当該年度にAIオンデマンド交通の実証実験が行われることが公表されました。
- (2) 令和5年2月13日に、実証実験業務委託の公募型企画提案（プロポーザル）について公告を行い、提案の募集手続きを開始しています。

# 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

令和4年3月 国土交通省 総合政策局 地域交通課

## ① 地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画(旧:地域公共交通網形成計画)の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法と呼びます)」の改正と合わせる形で、**地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化(計画制度と補助制度の連動化)**を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、**補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等**について、原則、**補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要であり、活性化再生法に基づく協議会等(以下、法定協議会と呼びます)において協議**がなされる必要があります。特に、**幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要**となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような地域公共交通計画の「本体」に位置付ける事項**以外**については、**計画の「別紙」として提出**することとなりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、法定協議会における協議の手続等を経る必要があります。

※計画本体に位置付ける事項(①)及び計画の別紙として提出する事項(②)については、下図をご参照ください。

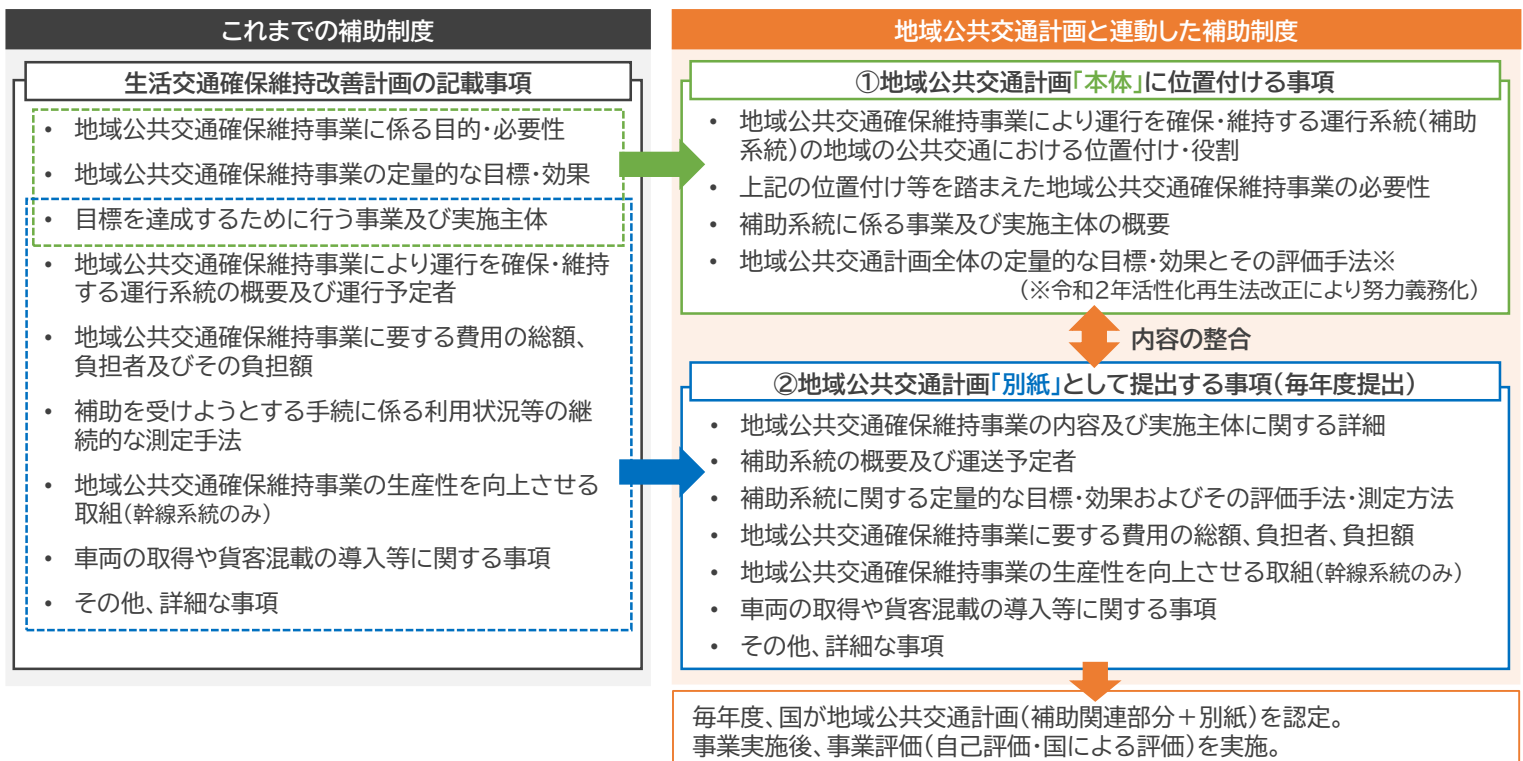
※なお、本制度の経過措置期間は**令和6年事業年度(令和5年10月1日～令和6年9月30日)**までであり、経過措置期間終了後に、補助対象系統等を位置付けた地域公共交通計画がない場合には、**補助対象外**となります。ただし、乗用タクシーによる運行に対する補助については、経過措置はありません(地域公共交通計画の作成が必須です)。

本パンフレットは、地方公共団体職員の皆様や交通事業者の皆様が、今後、計画と連動化した補助事業の活用を検討する上で参考になる情報を取りまとめたものであり、補助系統等の計画への位置付け等、具体的実務に少しでもお役に立てると幸いです。



補助制度の概要については、以下の国土交通省WEBページ内で紹介していますので、併せてご確認ください。

URL: [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000041.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000041.html)



## 2 地域公共交通計画(本体)の記載イメージ

補助事業の認定申請については、地域公共交通計画(本体)において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等について設定する必要があります。これまでの補助計画のように補助事業についてのみ記載するのではなく、**地域公共交通計画の各記載事項の中に溶け込ませた形で記載**する必要があります。

ここでは、地域公共交通計画(本体)での記載イメージを紹介します。**チェックポイント**  に留意して作成してみましょう。

### ～ 記載イメージ：「××市地域公共交通計画」において補助系統を位置付ける場合 ～

#### 法定の記載事項における補助関連の記載事項


地域公共交通計画における法定の記載事項	補助関連の記載事項
①基本的な方針 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統について、公共交通の将来像や取組の方向性の中で位置付けるべき事項があれば記載(幹線・支線の将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載することを想定)
②区域 ・住民の通勤、通学、買い物といった日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定	補助系統を含めるよう区域を設定。その際、幹線とフィーダーの位置付けや役割を明示
③目標 ・定量的な目標(利用者数、収支、行政負担額等)を設定し、データに基づくPDCAを強化	地域公共交通全体の定量的な目標・数値指標・目標値を設定(個別の補助系統に関する目標は別紙に記載)
④目標を達成するために行う事業及びその実施主体 ・地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、取組の方向性を記載	補助系統を明示するとともに、それぞれの事業内容や実施主体について記載。あわせて、車両の更新などの事業の方向性を記載
⑤計画の達成状況の評価 ・事業実施後、設定した具体的な目標に基づき、適切にPDCAを運用するための評価方法等について記載	地域公共交通計画全体の定量的な目標に関する評価手法等について記載(個別の補助系統の目標に関する評価手法等は別紙に記載)


※上記はあくまでも例示です。

#### 補助系統を計画本体に位置付ける際のイメージ

##### Step 1 補助系統の地域公共交通における位置付け・役割について整理しましょう

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統(補助系統)の地域の公共交通における位置付け・役割について、表・地図を使って分かりやすく整理しましょう。


**Check!**  **系統の記載**  
表内の系統名は図と整合させて記載してください。


**Check!**  **取組の方向性の記載**  
幹線・フィーダーの将来像や、コミュニティバス・デマンド交通等に係る取組の方向性などを記載してください。

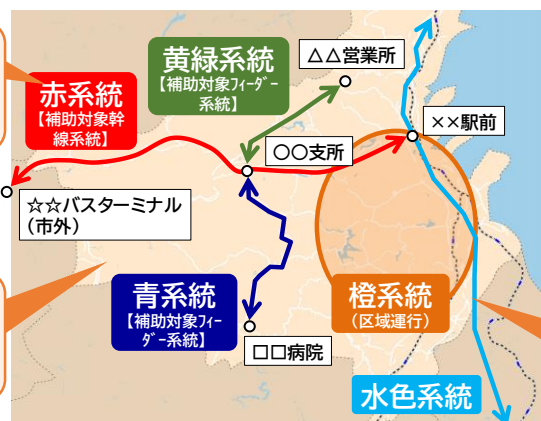
##### <表での整理イメージ>


位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	各鉄道路線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保
地域内幹線	乗合バス <b>水色系統</b>	××駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	<b>地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行</b>
	乗合バス <b>赤系統</b>		
支線	乗合タクシー(区域運行) <b>橙系統</b>	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	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 <b>地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す</b>
	乗合バス <b>青系統、黄緑系統</b>		


##### <地図での整理イメージ>

**Check!**  **補助系統の位置**  
計画区域内での補助系統(幹線・フィーダー)の位置を地図内で明示してください。

**Check!**  **計画区域の設定**  
補助系統を含めるよう区域が設定されていることを確認してください。



**Check!**  **確保・維持策の記載**  
補助系統以外も含めた地域公共交通全体のあらましが分かるように記載した上で、補助系統をわかりやすく明示してください。

**Check!**  **ネットワークの全体像**  
補助系統以外も含めて、地域公共交通ネットワークが分かるような概要図を掲載してください。

## Step 2 地域公共交通確保維持事業の必要性を記載しましょう

Step 1 で整理した位置付け等を踏まえ、対象地域における補助事業の必要性について記載しましょう。

### <説明イメージ>

- ・ **赤系統**は、**XX市内外の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけではなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。**起終点の××駅前並びに☆☆バスターミナル、経由地である〇〇支所では、**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る。**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・維持する必要がある。**
- ・ **青系統**は、地域拠点である〇〇支所から周辺部の居住地や、□□病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、**地域の移動手段としての役割を担っており、また、〇〇支所では赤系統への接続により広域への移動も可能とするなど、赤系統を補完する欠かせない路線である。**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・維持する必要がある。**
- ・ **黄緑系統**は、地域拠点である〇〇支所から…(以下略)

#### Check! 補助事業の必要性

地域の公共交通ネットワークにおける各補助系統の機能や役割を文章で具体的に記載してください。

## Step 3 補助系統に係る事業及び実施主体の概要を整理しましょう

補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要について、表などを使って整理しましょう。

**Check!** **整理対象の事業**  
補助系統以外も含め、全体の事業内容や事業区分等を記載してください。

**Check!** **実施主体の記載**  
主体が行政なのか交通事業者なのかは必ず明記してください。

**Check!** **補助系統の記載**  
補助系統を明示してください。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
赤系統	××駅前	〇〇支所	☆☆BT	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	幹線補助
青系統	〇〇支所		□□病院	4条乗合	路線定期運行	交通事業者	フィーダー補助
橙系統	◇◇地区内			4条乗合	区域運行	XX市(運行は交通事業者に委託)	なし
…							

**Check!** **車両購入費補助に関する記載**  
車両購入費補助の活用を見込む場合は、その旨、記載してください。

## Step 4 地域公共交通全体の定量的な目標・効果とその評価手法を整理しましょう

地域が自らの目指す方向性に合わせて、具体的な数値指標・目標値を設定します。加えて、各数値指標の評価方法についても記載してください。なお、「標準指標」である地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通に投じられる公的負担額などの目標・効果は、特に補助事業を活用する場合には、**必ず全ての計画において設定**してください。

目標	数値指標	データ取得方法	現況値(R元年度)	目標値(R6年度)
交通事業者との連携強化による路線の維持・改善	市内路線バスの年間利用者数	バス事業者保有の乗降データにより毎年計測	50,000千人/年	55,000千人/年
	青系統の年間利用者数		2,000千人/年	2,100千人/年
市民の外出機会の創出	市民における路線バスの利用率	市民意識調査により毎年計測	40%	45%
地域全体で支える持続可能な公共交通	公共交通に係る市の財政負担額	普通会計決算より毎年整理	3,700万円/年	3,800万円/年
	市内路線バスの収支差	事業者報告書、決算報告書等の資料から毎年計測	▲4,500万円/年	▲4,000万円/年
…				

**Check!** **数値指標・目標値**  
地域公共交通計画全体の定量的な目標を設定してください。

**Check!** **個別系統の目標**  
基本的に、個別の補助系統に関する目標・評価手法等は別紙に記載してください。ただし、特に重要な系統については、個別の補助系統に関する目標を本体に記載しても構いません。

**Check!** **単位について**  
利用者1人当たり又は住民1人当たりでも差し支えありません。

**Check!** **収支について**  
収支については、収支率でも差し支えありません。

**Check!** **データ取得手法**  
具体的なデータ取得方法について記載してください。

# 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標の設定について

## Step 1 「計画全体の目標」と「運行系統ごとの目標」の違いを理解しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と、別紙に記載する「運行系統ごとの目標」の違いについて理解しましょう。

<例：年間利用者数を設定する場合>



Check!



計画本体の目標設定においては、必ずしも圏域内全ての交通機関や系統を網羅しなくても構いませんが、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、なるべく広い視点から目標設定を行うようにしてください。

Check!



補助系統が地域公共交通計画の中で特に重要な位置付けを占める場合等、個別の補助系統に限定した数値指標を計画本体で設定しても構いませんが、なるべく地域全体を俯瞰した数値指標も設定するようにしてください。

## Step 2 運行系統ごとの目標と結びついた計画全体の目標を設定しましょう

地域公共交通計画本体に記載する「計画全体の目標」と別紙に記載する「運行系統ごとの目標」が矛盾なく結びつくように、以下の3つのポイントに留意して目標・数値指標・目標値を設定しましょう。

### 本体と別紙の目標設定における整合を図るための3つのポイント

#### ①数値指標を揃えましょう

本体と別紙で数値指標は整合していますか？集計単位も含めて確認しましょう。

##### ×整合していない例

- ✓ 本体では「収支差」を設定しているが、別紙では「収支率」を設定している。
- ✓ 本体では「住民1人当たりの公的資金投入額」を設定しているが、別紙では「利用者1人当たりの公的資金投入額」を設定している。

#### ②データ・評価手法を揃えましょう

数値指標を算出するためのデータや評価手法は両者で整合していますか？

##### ×整合していない例

- ✓ 本体では「ICカードデータ」を使って、別紙では「交通事業者による輸送実績データ」から年間利用者数を計測している。
- ✓ 本体と別紙で収支算出時の収入・支出の費目が整合していない。

#### ③目標設定のコンセプトを揃えましょう

全体の目標値と個別の補助系統の目標値の設定のコンセプトは整合していますか？

##### ×整合していない例

- ✓ 本体では「利用者数を現状維持」と設定しているが、補助系統を含む個別系統の将来予測値の積み上げが「10%減」になっている。
- ✓ 本体では公的資金投入額を大きく縮減の方針を掲げているが、別紙では全く意識されていない。

### ? 評価に当たってのデータの「集計期間」について

別紙(補助事業)の年度区切り(10月～9月)と計画本体の年度区切りが異なる場合(例えば、計画本体について4月～3月で年度を区切っている場合)は、本体と別紙で評価時の数値指標の集計期間が異なるケースもあります。

両者で集計期間が異なることで、補助事業と計画運用の自己評価結果(数値)が変わることについては問題ありませんが、両者の集計期間の違いについては、評価に関係する方々同士で認識を共有するようにしましょう。

### ? 目標設定の「コンセプト」とは??

例えば、補助系統については公的資金を重点的に投入する一方で、補助系統以外で効率化を図り、地域全体では公的資金を現状維持することを目標に掲げるケースでは、「補助系統単体で見たとき(別紙):公的資金が増加する」と「地域の公共交通全体で見たとき(本体):公的資金を現状維持する」のように、両者で目標値の考え方が異なって見える場合もあります。

ここで重要なのは、「目標設定のコンセプト」が本体と別紙で整合しているかどうかを確認することです。上記のケースでは、「採算路線の効率性を高め、不採算路線の維持確保を図る」というコンセプトが両者で共通しているため、問題ありません。

## Step 3 評価においても、「全体」を見ながら「個別系統」を議論しましょう

評価に当たっては、補助系統だけに着目するのではなく、地域公共交通全体を対象として議論しましょう。補助事業を活用することが、地域公共交通計画に基づくその他全ての事業の効率的な実施や、地域公共交通ネットワークをより良いものとすることに役立っているかどうかという観点から評価を行うことが重要です。

また、「目標を達成したか否か」だけに着目するのではなく、現在の結果に至る経緯を明らかにすることにより、今後改善すべき点についてより具体的に評価を行うことが重要です。自治体・協議会の取組すべてを対象として、広い視野のもとで議論しましょう。

計画別紙の評価結果については、毎年度国に報告する必要があります。なお、自己評価結果は協議会の取組を広く様々な関係者に紹介するために活用できるものですので、記載内容は分かりやすく簡潔に整理しましょう。

### ③ 計画の作成主体について

幹線補助は、幹線沿線の市町村(単独・複数)が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する広域的な地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。フィーダー補助は、主に市町村単位で作成される地域公共交通計画に位置付けることを想定しています。

#### 幹線 作成主体:都道府県又は市町村

- 地域公共交通計画に幹線補助を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
  - ① 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成  
※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり
  - ② 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
  - ③ 都道府県による広域(都道府県全域又はブロックごと)での計画作成
- 地域の公共交通における幹線の位置付け等を地域公共交通計画に記載。

#### フィーダー 作成主体:市町村

- 地域公共交通計画にフィーダー補助を位置付ける場合、基本的には市町村が計画作成することを想定。
- 地域の公共交通におけるフィーダーの位置付け等を地域公共交通計画に記載。

### ④ 補助系統が複数市町村に跨がる場合の計画作成主体について

複数市町村に跨がる幹線補助又はフィーダー補助を地域公共交通計画に位置付ける場合の地域公共交通計画の作成主体と補助計画認定申請の基本的な考え方は以下のとおりです。いずれのケースにおいても、関係する市町村同士での密な連携のもとで進めるようにしましょう。また、都道府県によるリーダーシップや連携支援も重要なポイントです。

#### 幹線

現状

- D県が生活交通確保維持改善計画(幹線)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

#### 今後

##### 方法①

- D県が地域公共交通計画を作成し、引き続き幹線補助の計画認定を受ける。

##### 方法②

- D県が地域公共交通計画を作成しない場合、A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
- 地域公共交通計画を作成した上で、毎年の幹線補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

#### フィーダー

現状

- A市・B町・C村が共同して運行委託している系統であり、A市・B町・C村がそれぞれ生活交通確保維持改善計画(フィーダー)を作成し、認定を受けている。
- A市・B町は地域公共交通計画作成済み。
- C村は地域公共交通計画未作成。

#### 今後

##### 方法

- A市・B町・C村が共同して地域公共交通計画を作成するか、各市町村それぞれが作成する(後者については、C村が地域公共交通計画を作成しない場合、全区間が補助対象外となる)。
- 地域公共交通計画を作成した上で、毎年のフィーダー補助計画認定申請も各市町村の法定協議会で行う(複数市町村が共同して作成した場合は作成した法定協議会が申請を行う)。

【参考】都道府県の役割について ～「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針 七1(2)」より～

市町村から広域的な地域公共交通計画の作成に係る要請があったときは、都道府県は、当該地域公共交通計画の取組が当該都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村に跨がる移動の確保に資すると判断した場合などには、積極的に計画作成参画することが望ましい。

## 5 複数市町村に跨がる場合の例外について

補助系統の一部沿線市町村において、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない(又は地域公共交通計画を未作成の)場合であっても、**当該市町村の区間が補助対象外となっている場合、当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合、当該市町村の住民の利用実態がない場合等、当該市町村の計画に補助系統を位置付ける必要がない合理的な理由を補助を受けようとする地方公共団体の計画(本体・別紙いずれか)において示す必要があります。**

## 6 補助金執行について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (~令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度~)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

※補助系統を位置付けるべき地域公共交通計画の作成主体等について、悩まれる場合はお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。

### ● 新制度での申請に当たり準備が必要なもの

今後は、原則として**法定協議会(幹線補助については乗合バス事業者又は法定協議会)に対して補助を行うこととなりますので、**これまでに説明した地域公共交通計画への記載のほか、以下の確認・変更が必要です。なお、準備に当たっては、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【詳細編】」も併せてご参照ください。

- ・協議会財務規程の制定
- ・協議会口座の準備
- ・協議会規約の見直し
- ・協議会の構成要員が要件を満たしているかの確認※ 等

※活性化再生法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱いずれの要件も満たす必要があります

### ● 経過措置について

令和6年事業年度までは、経過措置により従前の生活交通確保維持改善計画による認定を受けることが可能ですが、**令和7年事業年度以降は、補助事業の活用においては地域公共交通計画の作成が必須となる点に注意しましょう。**

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成していない**地方公共団体

- ・ **令和7年事業年度(令和6年10月1日~令和7年9月30日事業分)の認定申請の提出期限は令和6年6月**であることを踏まえ、地域公共交通計画は、余裕を持って作成しましょう。

地域公共交通計画(旧:網形成計画)を**作成している**地方公共団体

- ・ 改正前の生活交通確保維持改善計画を適用できるのは、**令和6年事業年度まで**です。

Q & A

よくある質問について

**Q:** 地域公共交通計画本体の目標設定において、地域公共交通確保維持事業とは関係ない路線バスや鉄道も含めて「利用者数、収支、公的資金投入額」に関する目標値の記載が必要でしょうか？

**A:** 地域公共交通計画本体には、補助系統のみならず、他の路線や交通手段も位置付けることが望ましいです

計画本体の目標設定においては、地域全体の公共交通のマスタープランという性格に鑑み、地域公共交通サービスに係る路線・交通手段全てを含めて記載することが望ましいです。なお、別紙については補助系統についてのみ記載されていればよいです。

**Q:** 地域公共交通計画作成後に補助系統が増えた場合は、その都度、計画本体についても改正しなければならないのでしょうか？

**A:** 都度改正が必要です

地域公共交通計画に基づいて補助が行われますので、計画内容に変更があった場合は、都度、計画本体についても改正してください。

**Q:** これまでは補助要綱に基づく協議会を設置し、生活交通確保維持改善計画の申請を行ってきましたが、同協議会は活性化再生法に基づく法定協議会のメンバー構成の条件を満たしていません。今後の申請に当たってはどのようにすればよいのでしょうか？

**A:** 法定協議会の設置・協議が必要です

活性化再生法に基づく法定協議会を設置し、法定協議会での協議のもとで申請する必要があります。なお、現行の協議会を法定協議会の下部組織（部会等）に位置付け、現行協議会のメンバーで議論した上で法定協議会に報告する形式でも構いません。

**Q:** 補助系統が複数市町村に跨っており、一部補助対象外の区間も含まれるのですが、補助系統の全体を沿線全ての市町村の地域公共交通計画に位置付ける必要があるのでしょうか？

**A:** 基本的には全ての市町村で地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、例外もあります

今般の法改正・要綱改正の趣旨に鑑みると、補助系統の全体を地域公共交通計画に位置付けることが望ましいですが、補助系統のうち、現在補助対象外となっている区間が存在する場合については、補助対象外となっている区間を当該地方公共団体の計画に位置付けない合理的な理由が示せる場合は、例外を認める場合もあります。判断に迷う場合は、お近くの地方運輸局・運輸支局に相談してください。

**Q:** 複数市町村を跨ぐ補助系統に関して、複数市町村がそれぞれ個別に地域公共交通計画で位置付ける場合、目標の設定はどのように行うべきでしょうか？

**A:** 市町村間で連携の上、数値指標や目標値の整合を図るようにしてください

数値指標・目標値の設定に当たっては、市町村間で連携し、標準指標に関してはそれぞれ共通して設置し、コンセプトの整合を図ったうえで目標値の設定を行ってください。その上で、各市町村の地域課題に鑑み、独自の数値指標を標準指標に追加して評価することについては問題ありません。

**i** 国土交通省では、地域公共交通計画等の作成に当たり、計画の作成手順、考え方を示した「**地域公共交通計画等の作成と運用の手引き**」を作成しています。

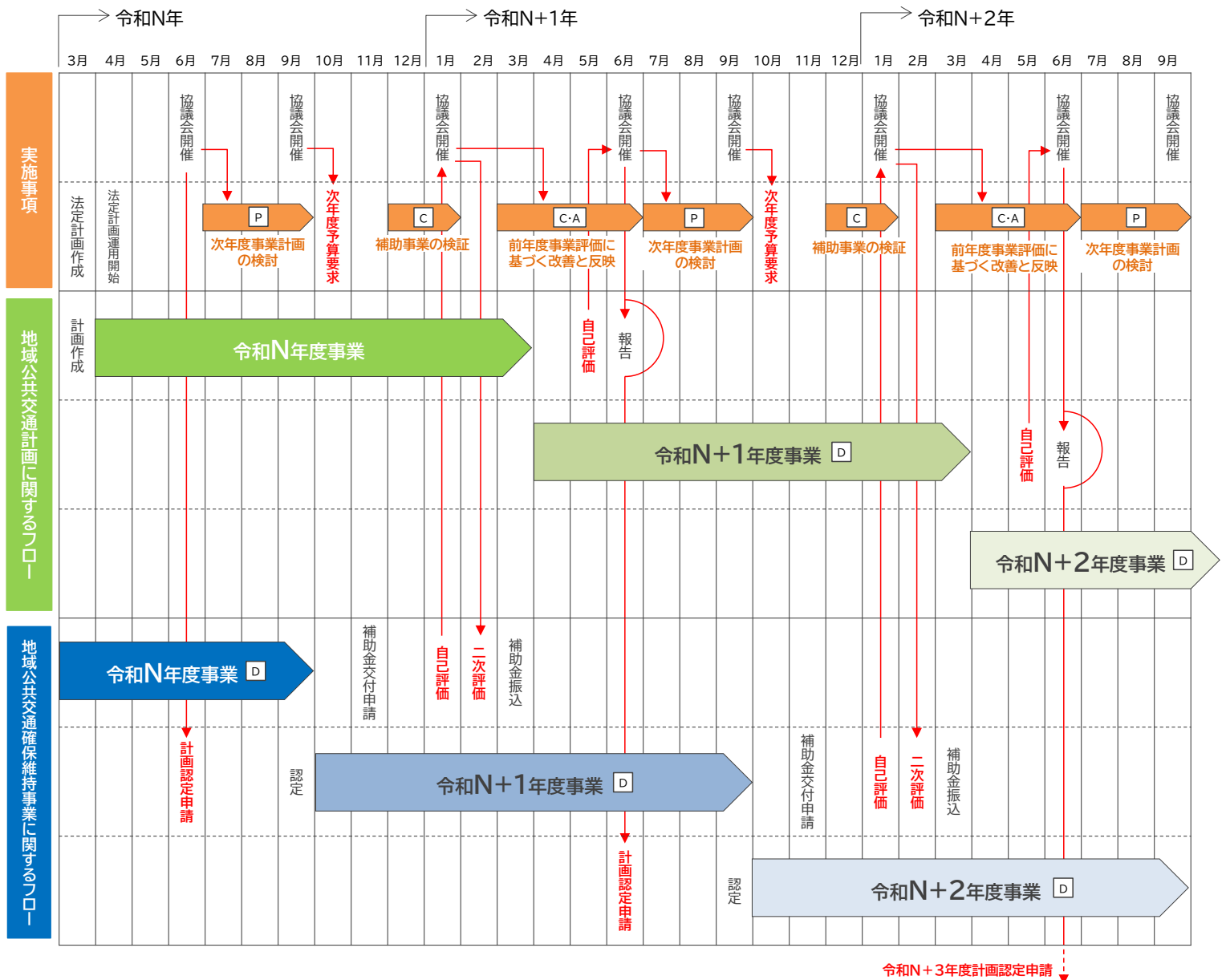
特に、初めての地域公共交通計画で何から手を付けてよいか分からない方や、公共交通専任の担当者が少数又は担当者不在の地方公共団体の職員にとって、地域公共交通計画を作成する上で踏まえるべきポイントを明確にし、真に検討すべき事項を明らかとなるよう、手引きがまとめられています。

URL: [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000058.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html)





# 地域公共交通計画と補助制度の連動化に伴うPDCAサイクルのイメージ



## お問い合わせ窓口

ご不明な点は、気軽にお近くの地方運輸局・運輸支局にご相談ください。活用可能な国の補助制度や必要となる法律上の手続、技術支援など、総合的にアドバイスします。

○国土交通省総合政策局地域交通課

TEL: 03-5253-8987

○北海道運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 011-290-2721

○近畿運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 06-6949-6409

○東北運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 022-791-7507

○中国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 082-228-3495

○関東運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 045-211-7209

○四国運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 087-802-6725

○北陸信越運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 025-285-9151

○九州運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 092-472-2315

○中部運輸局交通政策部交通企画課

TEL: 052-952-8006

○沖縄総合事務局運輸部企画室

TEL: 098-866-1812



※各運輸支局については企画調整担当又は輸送・監査担当までお問い合わせください

龍都計第 40 号  
令和 4 年 4 月 7 日

龍ヶ崎市地域公共交通協議会  
会長 板谷 和也 殿

龍ヶ崎市長 萩原 勇

龍ヶ崎市地域公共交通計画の策定について（諮問）

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 25 日法律第 59 号）第 5 条第 1 項に規定するみだしのことについて、意見を求めます。

## 記

### 1. 諮問の趣旨

本市の公共交通施策は、「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」に基づき、市の主要な施設や地域間交流の移動手段となるコミュニティバスや、自宅から目的地までドア・ツー・ドアで移動できる乗合タクシー「龍タク」の運行など、きめ細やかな交通システムの構築を模索してまいりました。

そのような中で、社会情勢の変化により、移動手段の確保がますます重要な課題となっていることを背景として、令和 2 年 6 月 3 日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、新たにマスタープランとしての「地域公共交通計画」が規程されるとともに、従来の網形成計画の内容に加えて、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができるようになるなど、地域交通に関する取り組みを更に促進していく内容となりました。

本市におきましても、「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」の計画期間が令和 4 年 12 月で終了となりますが、公共交通に求められる期待や役割はますます大きくなることから、現計画に引き続き「龍ヶ崎市地域公共交通計画」を策定してまいります。

つきましては、計画策定にあたり、持続可能な地域公共交通網の形成に関する施策や取組が総合的かつ計画的に推進できますよう、利用者、事業者、国・県・学識経験者などの様々な専門的な視点からご審議いただきたく、龍ヶ崎市地域公共交通協議会に意見を求めるものです。