

# 令和6年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会（第1回）

日時：令和6年4月12日（金）

午後2時～午後3時30分

場所：龍ヶ崎市役所5階 全員協議会室

## ～ 会 議 次 第 ～

1 開 会

2 議 題

協議事項(1) 地域公共交通の再編案について（令和7年4月）

3 その他

4 閉 会



協議事項(1)

地域公共交通の再編について（案）

### 【概要】

前回の協議会（令和6年3月実施）で協議をいただいた地域公共交通の再編案（令和7年4月）について、本協議会でいただいたご意見の振り返りや、龍ヶ崎市議会全員協議会等からいただいたご意見についての共有を図らせていただく。

また、それらを踏まえた市の検討状況を別紙の通り取りまとめたので、改めて委員のご意見を伺いたい。

### 【資料】

・別紙

地域公共交通の再編について（令和7年4月）

その他

# 地域公共交通の再編案について (令和7年4月)

令和6年4月12日

都市整備部都市計画課 公共交通対策室

# 1 交通協議会・市議会全員協議会で挙げられた意見・要望等

種類	AIオンデマンド交通に関すること	コミュニティバスに関すること	全体に関すること
これまでの意見・要望等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃の低廉化</li> <li>・ 秋本脳神経外科、竜ヶ崎医院の乗降ポイントの追加</li> <li>・ 市西部地域への乗り入れ</li> <li>・ 乗りこぼしの懸念への対応</li> <li>・ 運行終了時間の延長</li> <li>・ 待ち時間、乗車時間が長くなることへの対応</li> <li>・ 通学利用者への配慮</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 定期券の運用継続</li> <li>・ 佐貫町地区(J R 龍ヶ崎市駅西口北側)へのコミュニティバス乗り入れ</li> <li>・ 便数減少、運行時間短縮等の影響を受ける利用者への対応</li> <li>・ 南が丘地区の利便性確保</li> <li>・ 循環ルート内回りのダイヤ修正</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民活動センターへの乗り入れ</li> <li>・ 川原代地区(潮来街道北側沿線)への公共交通の乗り入れ</li> <li>・ 民間路線バスを含めた、時間帯による公共交通の役割分担</li> <li>・ 市全域での運賃政策の考え方</li> <li>・ 利用者側も現在の利便性に理解を示すこと</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

## 2 再編に向けた課題の整理（令和5年度第2回協議会より）

### ■財源の限られる中、公共交通の適正な運行規模の設定

- ・コミュニティバス、乗合タクシーの運行に係る市補償額の削減
- ・ニーズや利用実績を踏まえた運行計画の設定
- ・地域公共交通全体の効率性の向上（A I オンデマンド交通本格運行時）

### ■コミュニティバス利用者の少ない地域の移動手段の確保

- ・A I オンデマンド交通 利用実績等を踏まえた本格運行の検討
- ・ニーズや利用実績を踏まえた運行計画の設定（再掲）

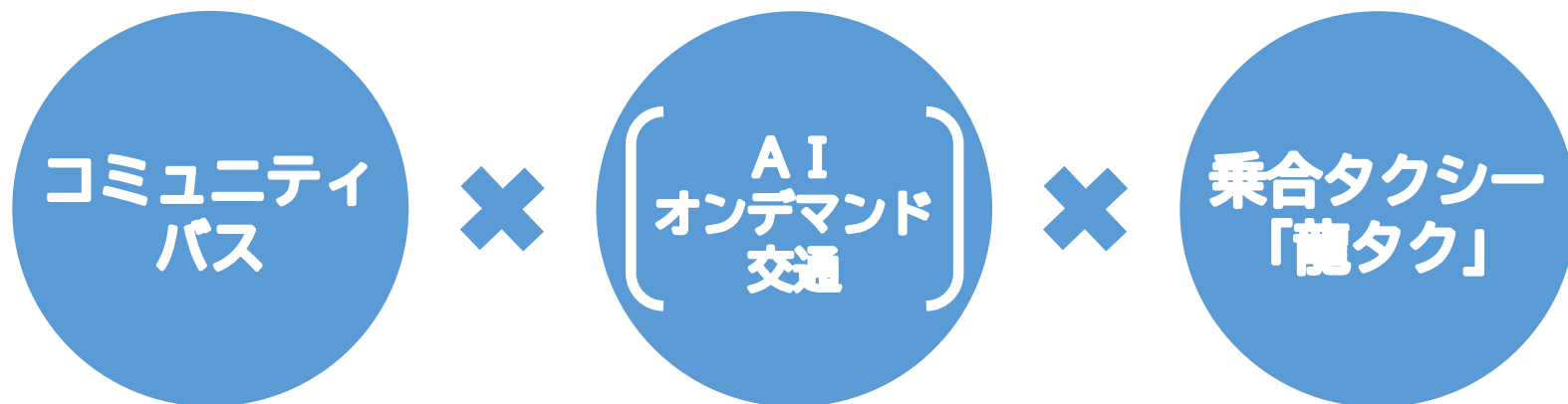
### ■2024年問題や新たな移動ニーズへの対応

- ・運転士不足の状況や改善基準告示の改正内容を考慮した運行計画の設定



### 3 再編の方向性（令和5年度第3回協議会より）

- 1 路線バスや鉄道の利用が難しい地域への交通サービスの提供
- 2 日中時間帯の買い物通院需要への対応
- 3 市内の小・中学校及び高等学校への通学帰宅需要への対応



# 4 市が運行する各地域公共交通の整理（令和5年度第4回協議会）

	コミュニティバス			AI オンデマンド交通			乗合タクシー「龍タク」		
役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間交通サービスの運行していない地域を補完</li> <li>・地域間相互の連携強化、交流促進</li> <li>・移動制約者の交通手段</li> <li>・人口集積地や主要施設を中心に運行</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス枝線(東部地域)の代替手段として、同等の役割を担う</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・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移動手段</li> <li>・公共交通空白地域の解消</li> </ul>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日中時間帯の買い物・通院需要への対応</li> <li>・市内の小・中学校及び高等学校への通学・帰宅需要への対応</li> </ul>						<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停までのご移動が難しい方へのセーフティネットとしての移動手段</li> </ul>		
性質	即時性▲	定時性◎	輸送量◎	即時性◎	定時性▲	輸送量▲	即時性▲	定時性○	輸送量▲
	料金◎	停留所数○	乗降▲	料金◎	停留所数◎	乗降○	料金○	停留所数▲	乗降◎
料金等利用	1乗車100円(手帳所有者等半額) 小学生半額・未就学児無料			1乗車300円(手帳所有者等半額) 小学生半額・未就学児無料			1乗車500円(手帳所有者等半額) 未就学児無料		

※利用料金等については、パブリックコメント等を経て、運賃協議会において審議

# 5 運賃設定の考え方

	コミュニティバス			AI オンデマンド交通			乗合タクシー「龍タク」		
性質	即時性▲	定時性◎	輸送量◎	即時性◎	定時性▲	輸送量▲	即時性▲	定時性○	輸送量▲
	料金◎	停留所数○	乗降▲	料金◎	停留所数◎	乗降○	料金○	停留所数▲	乗降◎
料金等 利用	1乗車100円(手帳所有者等半額) 小学生半額・未就学児無料			1乗車300円(手帳所有者等半額) 中高生200円・小学生100円 未就学児無料			1乗車500円(手帳所有者等半額) 未就学児無料		
運賃設定の考え方	(1)運行経費の圧縮(見込み) (2)一部路線の廃止や便数減少、 運行時間短縮等の実施 (3)軸となる公共交通として、 親しみやすく利用しやすい 環境づくり  →1乗車100円			(1)実証実験と同様の運賃設定 (2)即時性、速達性が高い (3)コミバスとの差別化を図ることで、 混雑時等の利用の分散化を促進  →1乗車300円			(1)自宅までの送迎 (2)市全域を運行 (3)他の公共交通との差別化を 図ることで、利用の分散化を促進  →1乗車500円		

## 5 運賃設定の考え方（コミュニティバス）

コミュニティバス	
性質	即時性▲ 定時性◎ 輸送量◎
	料金◎ 停留所数○ 乗降▲
料金等	1乗車100円(手帳所有者等半額) 小学生半額・未就学児無料
運賃設定の考え方	(1)運行経費の圧縮(見込み) (2)一部路線の廃止や便数減少、 運行時間短縮等の実施 (3)軸となる公共交通として、 親しみやすく利用しやすい 環境づくり  →1乗車100円

AIオンデマンド交通	乗合タクシー「龍タク」
即時性◎ 定時性▲ 輸送量▲	即時性▲ 定時性○ 輸送量▲
○基本運賃 100円 (小学生・手帳所有者等50円、未就学児無料)	○基本運賃 100円 (小学生・手帳所有者等50円、未就学児無料)
○回数券 1000円 (11枚つづり)	○回数券 1000円 (11枚つづり)
○手帳等所有者回数券 500円 (10枚つづり)	○手帳等所有者回数券 500円 (10枚つづり)
○乗越券 無料 (循環ルートでの竜ヶ崎駅乗越の際に発行)	○乗越券 無料 (循環ルートでの竜ヶ崎駅乗越の際に発行)
→1乗車300円	→1乗車500円

# 5 運賃設定の考え方（A I オンデマンド交通）

A I オンデマンド交通			
性質	即時性◎	定時性▲	輸送量▲
	料金◎	停留所数◎	乗降◎
料金等	1乗車300円(手帳所有者等半額) 小学生100円・中高生200円 未就学児無料		
運賃設定の考え方	(1)実証実験の運賃設定 (2)即時性、速達性が高い (3)コミバスとの差別化を図ることで、 混雑時等の利用の分散化を促進  → 1乗車300円		

コミュニティバス			乗合タクシー「龍タク」		
即時性▲	定時性◎	輸送量◎	即時性▲	定時性○	輸送量▲
料金◎	停留所数○	乗降▲	料金○	停留所数▲	乗降◎
1乗車100円(手帳所有者等半額) ○基本運賃 300円 未就学児無料			1乗車500円(手帳所有者等半額) 未就学児無料		
(1)運行経費の圧縮 (2)一部路線の廃止や便数減少、 運行時間短縮等の実施 (3)軸となる公共交通として、 親しみやすく利用しやすい 環境づくり  → 1乗車100円			(1)市全域を運行 (2)他の公共交通との差別化を 図ることで、利用の分散化を促進		

小学生100円、中高生200円、  
手帳所有者等150円、未就学児無料

# 5 運賃設定の考え方（乗合タクシー「龍タク」）

	乗合タクシー「龍タク」		
性質	即時性▲	定時性○	輸送量▲
	料金○	停留所数▲	乗降◎
料金等 利用	1乗車500円(手帳所有者等半額) 未就学児無料		
運賃設定の考え方	(1)自宅までの送迎 (2)市全域を運行 (3)他の公共交通との差別化を図ることで、利用の分散化を促進		
	→ 1乗車500円		

	AIオンデマンド交通			コミュニティバス		
性質	即時性◎	定時性▲	輸送量▲	即時性▲	定時性◎	輸送量◎
	料金◎	停留所数◎	乗降○	料金◎	停留所数○	乗降▲
料金等 利用	1乗車300円(手帳所有者等半額) 小学生半額・未就学児無料			1乗車100円(手帳所有者等半額) 小学生半額・未就学児無料		
運賃設定の考え方	○基本運賃 500円（手帳所有者等250円、未就学児無料） (1)実証実験の運賃設定 (2)即時性、速達性で高い利便性 (3)コミバスとの差別化を図ることで、混雑時等の利用の分散化を促進			(1)運行経費の圧縮(充てん) (2)一部路線の廃止や便数減少、運行時間短縮等の実施 (3)軸となる公共交通として、親しみやすく利用しやすい環境づくり		
	→ 1乗車300円			→ 1乗車100円		

## 6 市内公共交通の運賃設定（イメージ図）

### ■市全域の移動

乗合タクシー「龍タク」 (500円)

### ■東西・JRへの移動

関東鉄道路線バス (210円)

### ※昼間割引適用時上限

関東鉄道竜ヶ崎線 (230円)

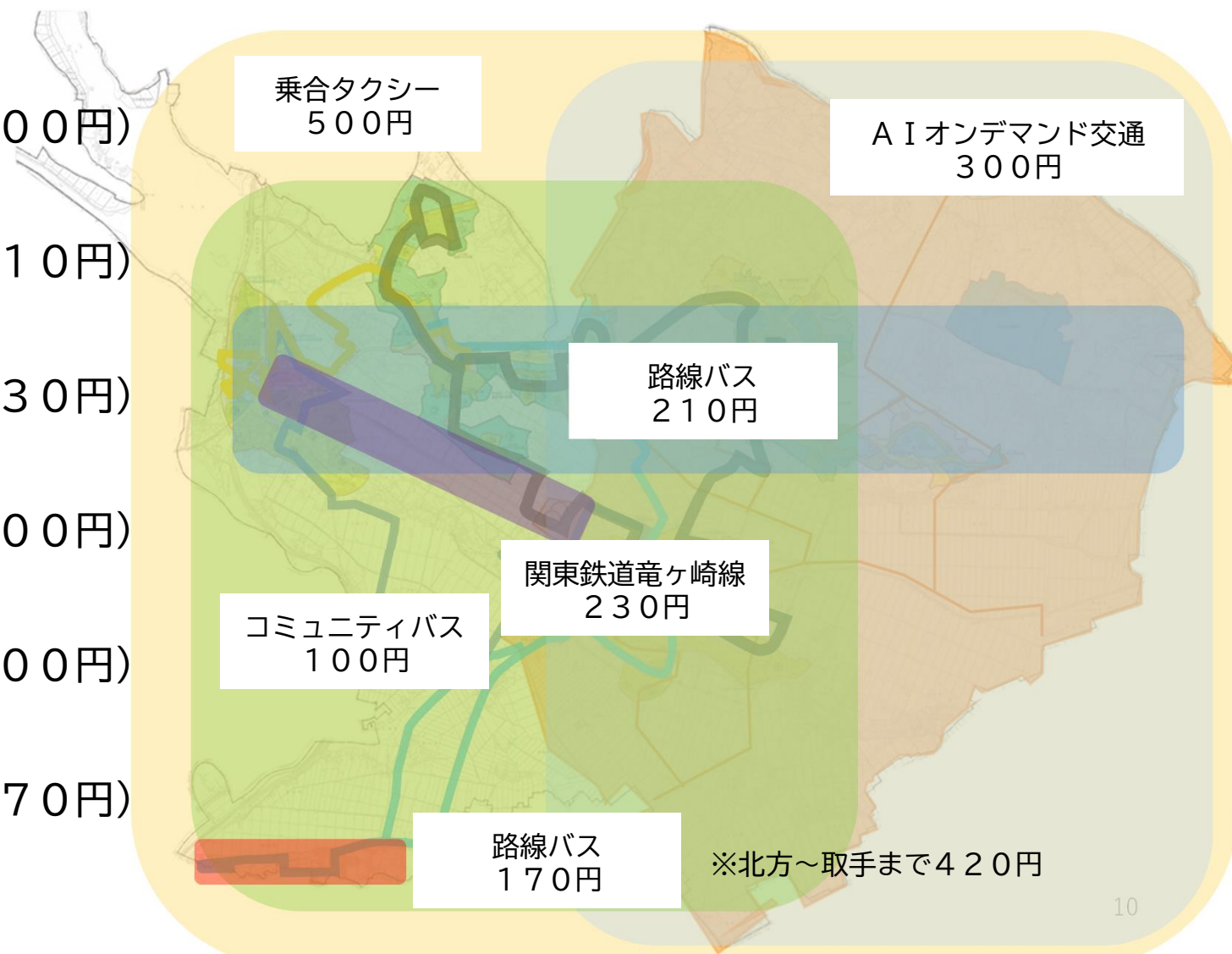
### ■東部地域

AI オンデマンド交通 (300円)

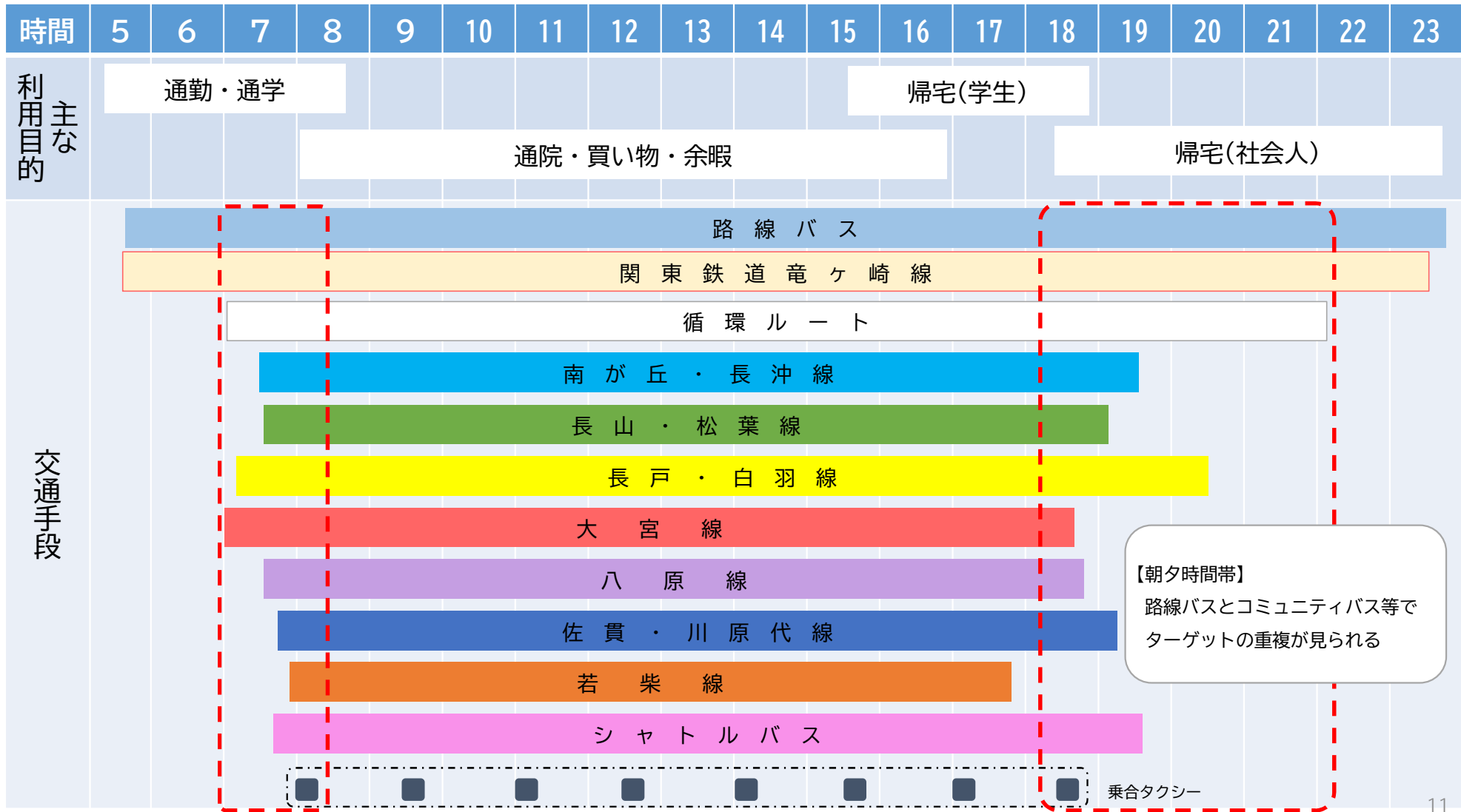
### ■市中心部・西部地域

コミュニティバス (100円)

大利根交通自動車路線バス (170円)

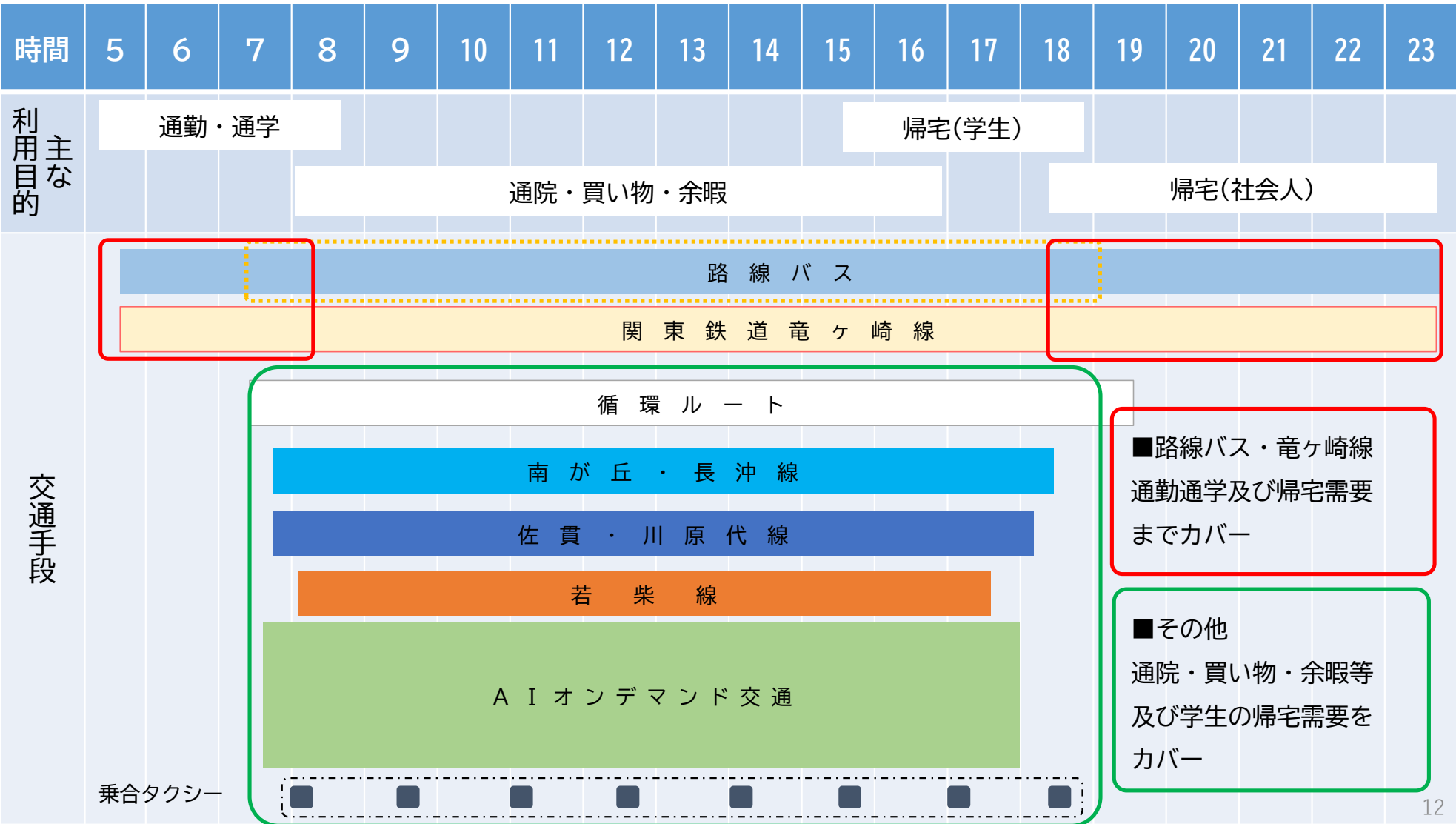


# 7 時間帯による役割の比較 (再編前)





# 7 時間帯による役割の比較 (再編後)



## 8 意見・要望等を踏まえた再編案の変更点（案）

### ■AIオンデマンド交通に関すること

- ・ 市民活動センター・歴史民俗資料館の追加
- ・ 小中高生向け利用料金の導入
- ・ セダン型以外の車両の導入及び増台検討
- ・ 利用の分散化・事前予約を推奨

### ■コミュニティバスに関すること

- ・ 循環ルート内回り1便目のダイヤ修正（通学対応）

※運行事業者との調整により、運行ダイヤに微修正が入る可能性あり

### ■全体に関すること

- ・ 十分な周知期間を確保したうえでの再編への理解促進
- ・ コミュニティバス運行時間の短縮による民間交通事業者との役割分担

## 9 意見・要望等に対する考え方

意見・要望等		考え方
AIオンデマンド交通	西部地域への乗り入れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間交通事業者の撤退を早めるような動きは市としても得策ではない</li> <li>・そうした中でも、本格運行後の東部地域の動向、長期的な西部地域のコミュニティバス利用の変化、乗務員不足への配慮などの状況を注視しながら、今後の課題として継続的に検討</li> </ul>
	需要の集中する時間帯の乗りこぼしへの対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内タクシー事業者等との意見交換を踏まえながら、増台を検討</li> <li>・事前予約期間の延長を検討</li> </ul>
	待ち時間・乗車時間の増加への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内タクシー事業者等との意見交換を踏まえながら、増台を検討</li> <li>・事前予約期間の延長を検討</li> </ul>
コミバス	定期券の運用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本運賃の改定も踏まえ、利用者の負担軽減が見込まれる</li> <li>・定期券は廃止とし、収支率の向上、持続可能性の確保に取り組んでいく</li> </ul>
	コミュニティバス運行時間の短縮等の影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・限られる予算の中で、持続可能性の確保、運行の効率性、利用実績等を踏まえてルート・ダイヤを設定</li> <li>・約5年間の運行の実績として、運行時間を短縮</li> </ul>
	佐貫町地区へのコミュニティバス乗り入れ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシーの運行により移動手段を確保</li> <li>・道路幅員が狭いことが課題。運行事業者及び警察署による現地確認が必要</li> </ul>
全体	時間帯による公共交通の役割分担	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日中時間帯の輸送に検討の余地がある一方で、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量(令和4年度路線バス昼間時間帯 約12万人の利用)や運行エリア</li> <li>・市及び民間事業者双方のメリット・デメリットの整理</li> </ul> </li> <li>といった課題があることから、今後継続的に事業者と情報交換を行い、適切な形を模索していく</li> </ul>
	運賃政策の考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、提供している公共交通やそのサービスレベルも差があるほか、民間事業者でも運賃改定の動きがあることなども踏まえ、今後の検討課題とする</li> </ul>