

令和6年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会 運賃協議部会（第2回）

日時：令和6年10月28日（月）
午後2時00分～午後2時10分
場所：龍ヶ崎市役所5階 第3委員会室

～ 会 議 次 第 ～

1 開 会

2 議 題

協議事項(1) 「AI オンデマンド交通」の運賃について

3 その他

4 閉 会

協議事項(1)

「AI オンデマンド交通」の運賃について

【概要】

令和7年4月に行われる地域公共交通再編に伴い、道路運送法第9条第5項の規定に基づき意見募集を実施(令和6年7月1日(月)～31日(水))。出された意見(資料2)は参考としていただくものになります。

については、運賃について協議をお願いしたい。

【資料】

・資料1

「コミュニティバス(循環・枝線)、AI オンデマンド交通」の令和7年4月以降の運賃設定について

・資料2

「コミュニティバス(循環・枝線)、AI オンデマンド交通」の令和7年4月以降の運賃設定に関する意見募集結果について

・資料3

令和6年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会 運賃協議部会(第2回)委員一覧

・参考資料1

龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例

・参考資料2

令和6年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会委員名簿

「コミュニティバス（循環・枝線）、AI オンデマンド交通」の令和 7 年 4 月以降の運賃設定について

1. 運賃改定内容

＜コミュニティバス＞

【改定前】

| 項目 | 金額 | 概要 |
|--------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| 基本運賃 | 200 円 | 小学生 100 円 手帳所有者 50 円 未就学児無料 |
| 回数券 | 2,000 円 | 11 枚つづり |
| 手帳所有者回数券 | 500 円 | 10 枚つづり |
| おたっしゅバス (コミバス限定) | 3,000 円～ 14,400 円 | 65 歳以上対象 (1・3・6 か月) |
| おたっしゅバス (コミバス・路線バス共通) | 4,000 円～ 24,000 円 | 70 歳以上対象 (1・3・6 か月) |
| 通学定期券 | 4,000 円～ 33,600 円 | 通学利用者対象 (1・3・6・12 か月) |
| 乗継券 | 無料 | 乗継移動が必要な 際に発行 |
| 乗越券 | 無料 | 循環ルートで竜ヶ崎駅を 乗り越す場合に発行 |
| 1 日乗車券 | 400 円 | |
| ランドセルチケット | 500 円 | 通学利用する小学生を 対象 |

【改定後】

| 項目 | 金額 | 概要 |
|--------------|-------|----------------------------------|
| 基本運賃 | 100 円 | 小学生 50 円 手帳所有者 50 円 未就学児無料 |
| 小学生・手帳所有者回数券 | 500 円 | 10 枚つづり |
| 乗越券 | 無料 | 循環ルートで竜ヶ崎駅を 乗り越す場合に発行 |

- ・基本運賃を 200 円から 100 円に改定
- ・一般向け回数券、各種定期券、乗継券、1 日乗車券、ランドセルチケットを廃止
- ・支払方法は変更なし（循環ルート（現金・IC カード）、枝線（現金））

＜AI オンデマンド交通＞

コミュニティバスの中でも、利用率の低い市東部区域の枝線（長戸・白羽線、大宮線、八原線）を廃止し、代替として「AI オンデマンド交通」の運行。

| 項目 | 金額 | 概要 |
|------|-------|--|
| 基本運賃 | 300 円 | 小学生 100 円 中高生 200 円（学生証提示） 手帳所有者 150 円 未就学児無料 |

- ・支払方法は現金、アプリ利用者はクレジット可

<乗合タクシー（龍タク）>※変更なし

| 項目 | 金額 | 概要 |
|------|-------|-------------|
| 基本運賃 | 500 円 | 手帳所有者 250 円 |

・支払方法は現金

<「龍ヶ崎市高齢者運転免許自主返納支援事業」の拡充>

(1)コミュニティバス無料乗車券

(2)乗合タクシー回数券(12 回分)

(3)AI オンデマンド交通回数券(40 回分)※新規追加

→上記(1)(3)のいずれかに加え、(2)を進呈。いずれも有効期間は支援決定日から1年間(申請は1人1回限り)。

2. 道路運送法第9条第5項に基づき提出された意見

りゅうほー7月前半号及び市公式ホームページにて、7月1日(月)から7月31日(水)まで意見を募集し、資料2のとおり意見がありました。

「コミュニティバス（循環・枝線）、AI オンデマンド交通」の令和7年4月以降の運賃設定に関する意見募集結果について

| | |
|--------|--|
| 募集期間 | 令和6年7月1日（月曜日）から7月31日（水曜日）まで |
| 周知方法 | 市広報紙（りゅうほ一）、市公式ホームページ |
| 提出方法 | 郵送、FAX、直接持参、電子メール |
| 提出された人 | 13人 |
| 意見提出件数 | 16件（ <u>運賃に関する意見は、意見番号2、3、4、8、9、10、13、14、15、16の10件</u> ） |

※いただいたご意見を、原則、原文のまま掲載しています。

| 意見番号 | 意見の概要 | 運賃の意見に対する市の考え方 |
|------|---|--|
| 1 | <p>【コミュニティバスの新しい時刻表及びルートについて】</p> <p>時刻表とルートは来年のものは確定していますか？</p> <p>新しい時刻表及びルートの事前提示及び周知がかなり不十分であり、市民のことを考えられていると言えますか？</p> <p>運転手の雇用維持と利便性維持のために、現行の維持の方が良い。</p> <p>運賃改定に関する問い合わせより、時刻表及びルート策定への意見を受け付けるべき。</p> <p>また、意見募集期間があまりにも短かすぎる。</p> <p>運賃を安くしてもらいたい気持ちはもちろんあるが、それよりも利便性が失われることの方が重大。</p> <p>ルートの策定と時刻表、便数などの「運賃以外」の意見をしっかり受け付けるべき。</p> <p>もし受け付けていましたよ、というのであれば、それはいつからいつまで、どのような形で募集し、その募集の仕方や内容が適切であったかを考え、絶対に再考すべき。はっきり言って適切ではなかった。</p> <p>きっちり説明すべき。説明不足、周知不足、考え不足。計画策定の段階から、やり直しをお願いします。</p> <p>また、市民への説明会等を開き、市民との直接の対話ができる機会を準備すべき。ルートや時刻表策定へ意見できないなど、ありえない。</p> | <p>運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。</p> <p>貴重なご意見ありがとうございました。</p> |

| | | |
|----------|---|---|
| <p>2</p> | <p>【コミュニティバス、AI オンデマンド交通の運賃設定に関する意見】 是非、300円から500円での運用をお願いします。 ※距離により上限を設けると利用し易いと思います。 実証実験で利用し、とても便利だと感じました。コミュニティバスの代替え措置として期待します。</p> | <p>AI オンデマンド交通につきましては、実証実験の際の料金設定、即時性や速達性の高さ、コミュニティバスとの差別化といった観点から、1乗車300円を基本として運賃設定をしております。 いただきましたご意見につきましては、運賃協議部会における協議の際の参考とさせていただきます。</p> |
| <p>3</p> | <p>【コミュニティバス、AI オンデマンド交通の運賃設定に関する意見】 ①料金に関しては、コミュニティバス100円は良いと思う。ただし、定期がなくなるのは困る。 ②オンデマンド交通の料金300円については、バス路線がなくなったエリアにとっては高い。また、走行時間がせめて8時00分に竜ヶ崎駅に着けるような時間が望ましい。例えば、大宮線の第1便のバスは7時30分に着いていた。今回、運行がストップの路線に関して、考えてほしい。 ③コミュニティバスの利用は、日中のおつかいだけではないため、時間路線は考えてほしい。 ④車を乗れなくなった高齢者にとっては、コミュニティバスが大事。これからこのような人達が増える中、この再編は無理だと思う。 ⑤免許を返しましよと言いながら、公共交通を減らすことは考えられない。ちなみに私は定期を買って毎日大宮線に乗り、他地区へ移動しています。</p> | <p>① コミュニティバスの定期券につきましては、いわゆる交通弱者の方への負担軽減策として、65歳以上の方を対象にしている高齢者公共交通定期券（コミュニティバスのみ）、70歳以上の方を対象に販売している高齢者公共交通定期券（コミュニティバス・路線バス）、学生を対象とした通学定期券の3種類を販売していましたが、高い割引率を設定した結果、収支率の低下を招いておりました。今般の再編におきましては、定期券のほか、様々な割引制度を整理する一方、基本運賃を100円とすることで、より多くの方に身近で使いやすい地域公共交通としてまいりますので、ご理解をいただきますようお願いいたします。 ② AI オンデマンド交通の運賃につきましては、実証実験中に実施したアンケートにおいて、多くの利用者の方から妥当な金額であるとのご意見をいただいていることや、コミュニティバス循環ルート</p> |

| | | |
|---|---|--|
| | | <p>や路線バスと重複する部分においては、サービス水準にあわせて料金を段階的に設定することで、利用の分散化を図っていきたいと考えております。</p> <p>AI オンデマンド交通は、利用の少ないコミュニティバス枝線の代替として運行するものとはなりますが、即時性や速達性に優れているといった特徴がございます。こうした特性を踏まえながら、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、一定のご負担をいただくことについて、利用者の皆様にはご理解をいただきたいと考えております。</p> <p>※運賃以外のご意見(③④⑤)につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| 4 | <p>令和7年度4月からのコミュニティバスの件につきまして、お願いがございました。現在、南が丘・長沖線を仕事にて利用しております。4月から新運賃の改定を調査とのことですが、従来より定期券を利用しておりますが、定期が今後廃止の方向性があるとお伺いしたのですが、そのまま続けてほしいと思います。</p> <p>①定期券について 従来通り、継続にて発行していただきたいと存じます(他の方も同意見の考えの方がいらっしゃると思います)。</p> <p>②領収書の件について 現在の定期券を購入の際に領収書を発行していただいております。会社組織において交通費等を証明する領収書を会社へ提出する必要があります。 ※是非とも上記の件につきまして、ご多忙のところ申し訳ありませんが、ご検</p> | <p>① コミュニティバスの定期券につきましては、いわゆる交通弱者の方への負担軽減策として、65歳以上の方を対象にしている高齢者公共交通定期券(コミュニティバスのみ)、70歳以上の方を対象に販売している高齢者公共交通定期券(コミュニティバス・路線バス)、学生を対象とした通学定期券の3種類を販売していましたが、高い割引率を設定した結果、収支率の低下を招いておりました。今般の再編におきましては、定期券のほか、様々な割引制度を整理する一方、基本運賃を100円</p> |

| | | |
|---|---|---|
| | <p>討の上、何卒よろしくお願い申し上げます。</p> <p>追伸：バスの発車時刻としては、長沖線始発8時頃、最終竜ヶ崎駅発（長沖方面）18時30分頃を希望します（通勤及び通学の方がいるため）。</p> | <p>とすることで、より多くの方に身近で使いやすい地域公共交通としてまいりますので、ご理解をいただきますようお願いいたします。</p> <p>※運賃以外のご意見（②）につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。 貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| 5 | <p>一般人に意見募集が無理な話ですね。</p> <p>アプリケーション開発だから？鉄道・バス・飛行機・船などの公共交通と、シェアサイクル・デマンド交通、タクシーなどを組み合わせたマルチモーダルな経路を検索公共交通やシェアサイクル、デマンド交通など、移動手段ごとの料金体系を考慮した経路の運賃・料金計算通常の定期券はもちろん、1日乗り降り自由なフリーパス・周遊券・特別企画乗車券など、期間限定のきっぷ遅延や運休といった運行情報や混雑情報が発生している駅間を指定して、その区間を避けた経路を案内公共交通に加えてシェアサイクルやデマンド交通などのポートの緯度経度、外観写真、シェアサイクルの返却・貸出可能か？バリアフリーが不足している駅や混雑が予想される駅など、指定した駅での乗り換えを回避した経路検索</p> | <p>運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。 貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| 6 | <p>【コミュニティバス、AI オンデマンド交通の運賃設定に関する意見】</p> <p>料金については、何とも言えないかな？資料見てみないと、経緯がわからないから？資料をおくってください。政策作るのに、メールだけじゃ、無理だよ？携帯アプリで管理する内容だけど？どこが、開発するの？デジタル課？</p> <p>ただ、料金の徴収方法はペイペイがいいのでは？バーコードで引き落とし、ポイントもたまる。自分用のQRコード方式 割引クーポンあるといいかな？</p> | <p>資料については、市公式ホームページにて掲載しており、インターネット環境がない方に対しては、意見募集期間中に閲覧場所を設けておりました。</p> <p>※運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。 貴重なご意見ありがとうございました。</p> |

| | | |
|----------|---|---|
| <p>7</p> | <p>AI オンデマンド交通仕組み自体、分かってないと思うけど？ つくば市みたいに、アプリがあればべつだけど？ 料金だけ決めても、意味ないと思うけど？ 仕組みがないのに料金の募集で、これいかに？ 要するに8人乗りのタクシーをアプリでシェアすることだから？ 東京じゃ、今は当たり前の事業ですね。どの場所でお客が何人いるかの、情報がなきゃ意味ないでしょ。 それを予想して処理、つまり配置することがAI機能。 つくばスマートシティアプリ「つくスマ」 行政情報をいつでもどこでも誰でも使いやすく つくば市からのさまざまなお知らせをタイムリーに受け取れるシンプルで使いやすいアプリです。 今後、市民によるレポート機能や各種申請システムとの連携等、機能の充実を図ります。 (注意)本アプリの利用料は無料ですが、ダウンロードやご利用時にかかる通信料はご利用者様の負担となります。</p> | <p>運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。 貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| <p>8</p> | <p>【運賃意見】 資料を閲覧した率直な意見しました。 よろしく願いいたします。</p> <p>地域公共交通の再編 P4 コミュニティバス</p> <p>コミバス運賃は本当に100円で問題ないか？先行き考慮し、150円にして公共交通の運営確保はするべきでは？</p> <p>乗務員手間削減の目的で、IC化は必須であること。 ※IC利用のキャンペーン化することも一種である。某遊園施設の割引などつくるとか。○社は催事などで乗ってくださいと言っているが見返りのCPがあってもいい！ 利用促進化運営安定化の為に</p> | <p>コミュニティバスの運賃につきましては、今回の再編に当たり、コミュニティバス全体として運行経費の圧縮が見込まれることのほか、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を作っていくこと、さらにはAIオンデマンド交通や乗合タクシーとの差別化といった観点から、基本運賃を100円に改定するものです。</p> <p>引き続き、一人でも多くの方にご利用いただけるような環境づくりを進めながら、持続可能性の確保に努めてまいりたいと考えております。</p> |

| | | |
|----------|--|--|
| | <p>P3 再編の方向性 ・定時制高校の登校時間にダイヤは適しているか？</p> <p>P3 再編の方向性 ・学校には自律通学させるようにとアナウンスさせるようにしないとダメ！！利用促進するにはCP化。某遊園施設の割引などつくるとか。</p> <p>P8 役割再編後 南が丘・長沖線の買い物客の時間帯カバーは問題ないか？</p> <p>P4 龍タク 指定場所が少なすぎて500円は疑問！また、途中相乗りもしてもいいのではないか？AI オンデマンドの方が定時性は少ないが3～10分の程度遅延でかつ運賃ならやむ得ない確認</p> <p>パンフレット作成において</p> <p>bessi2 竜ヶ崎線の接続考慮は評価。龍ヶ崎市駅など停留所被りとの接続時刻もいれることで利用客の計画性ができるようにした方がいい。</p> <p>bessi3 地図名称 ～町(東西南北)、～地区XX番 は地区名称改称するのか？</p> | <p>※乗合タクシーの料金設定及びその他の運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。</p> <p>貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| <p>9</p> | <p>【運賃意見】</p> <p>AI オンデマンド交通 ちょっと高いから安くしてほしい。200円。手帳所有者100円</p> | <p>AI オンデマンド交通の運賃につきましては、実証実験中に実施したアンケートにおいて、多くの利用者の方から妥当な金額であるのご意見をいただいていることや、コミュニティバス循環ルートや路線バスと重複する部分においては、サービス水準にあわせて料金を段階的に設定することで、利用の分散化を図っていきたいと考えております。</p> <p>AI オンデマンド交通は、利用の少ないコミュニティバス枝線の代替として運行するものとはなりますが、即時性や速達性に優れているといった特徴がございます。こうした特性を踏まえながら、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、一定のご負担をいただくことについて、利用者の皆様にはご理解をいただきたいと考えております。</p> |

| | | |
|----|---|---|
| 10 | <p>【免許返納事業について】 免許返納の特典を有効期限1年でなく永久的にして欲しい。</p> | <p>高齢者運転免許自主返納支援事業につきましては、高齢者による交通事故の減少を図るため、高齢者の運転免許の自主返納を支援することを目的に行っているものであり、当事業により進呈するコミュニティバス無料乗車券等につきましては、自家用車から地域公共交通への利用の転換を促すきっかけづくりとして行っているものです。</p> <p>継続的に地域公共交通を運行していくためには、持続可能性の確保の観点から、市が運行経費を補償するだけでなく、利用者の方々にも応分の受益者負担をいただくことが必要となりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。</p> |
| 11 | <p>【コミュニティバスについて】 来年から、最終20時になると聞きましたが、湯舞音利用者として、21時まで運行してほしい。</p> | <p>運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。 貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| 12 | <p>【コミュバス再編】 龍ヶ崎市駅に停まる路線は電車との接続を考えてほしい。 雨の日に普段より混むなどで遅れることを考えて少しゆとりを持った運行にしてほしい。</p> | <p>運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。 貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| 13 | <p>【コミュニティバス、AI オンデマンド交通の運賃設定に関する意見】 「06」の路線を利用するものです。(佐貫・川原代線) 一人暮らしで買い物に不自由しています。 路線内の「スーパー近く」に「停留所を設けてもらえれば買い物ができるようになり助かります(例としてスーパータイヨー等) 停留所の設置場所の見直しをしてほしいです。 「回数券」も「竜ヶ崎駅の窓口のみ」での販売にして継続してほしいです。</p> | <p>今回の再編におきましては、回数券のほか、様々な割引制度を整理し、基本運賃を100円とさせていただきますが、配慮が必要な小学生や手帳所有者の方に対しましては回数券を用意しています。基本運賃を100円にすることにより、身近で使いやすい地域公共交通としてまいりますので、ご理解をいただ</p> |

| | | |
|-----------|--|--|
| | <p>運賃が下がるのはありがたいです。</p> | <p>きますようお願いいたします。</p> <p>※運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。</p> <p>貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| <p>14</p> | <p>【コミュニティバス、AI オンデマンド交通の運賃設定に関する意見】</p> <p>1. コミュニティバスの運賃改定について</p> <p>1 乗車の基本料金を現行の200円から100円に変更する、というものが、これには反対です。</p> <p>その理由は、せっかく200円に改訂して、市内どこでも一律の公共交通料金体系に近づいたものを、壊してしまうことになることです。</p> <p>当市では、コミュニティバスは導入時に100円か200円かで相当の議論があったものの、100円=ワンコインの分かりやすさなどから一律100円で始まった。</p> <p>しかし、同時に、これとは別の料金体系をもつ路線バス（当初、170円から570円）との差異を近づける目的も含めて「昼間割引制度」の社会実験を国交省に認めさせて、全国でも初めての昼間時間帯だけではあるものの200円上限で路線バスの乗車ができるようにする制度を導入し、定着させてきた。</p> <p>その根底には、税の投入でいくらでも低額の料金設定が可能なコミュニティバスと、基本的に自立経営を行っている路線バスとの分断を将来的に乗り越え、かつ、市内一律の料金とすることによって住んでいる場所による条件を均等化していこうとする志向があった。これには、市内完結型の鉄道路線である関東鉄道龍ヶ崎線の佐貫一竜ヶ崎間で210円も含めて、200円程度の均一料金となって、公共交通の利用が円滑になることも、考え方としては含まれていた。</p> <p>現実には、路線バスも龍ヶ崎線も消費税分の上乗せもあり、それぞれ微妙に違う料金となってきたが、コミュニティバスと路線バスの両方を利用できる高齢者用定期券の導入実現もあり、これらのコミュニティバスを含めた公共交通を一体的に考えていく志向性は、貫かれてきたと考えている。</p> <p>コミュニティバスの200円化は、確かに「値上げ」と受け止められ、一定</p> | <p>コミュニティバスの運賃につきましては、今回の再編に当たり、コミュニティバス全体として運行経費の圧縮が見込まれることのほか、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を作っていくこと、さらにはAI オンデマンド交通や乗合タクシーとの差別化といった観点から、基本運賃を100円に改定するものです。</p> <p>コミュニティバスにつきましては、元来、路線バスなどの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としての役割を担っており、さらにこの度の再編においては、若柴線の一部ルートを見直すことにより、JR龍ヶ崎市への輸送を一つの軸としている関東鉄道路線バスとコミュニティバスとの役割分担をより明確にしたところです。</p> <p>民間交通事業者にあっては、人件費や物価などの高騰、また運転士の処遇改善といった状況を踏まえた運賃改定が全国的に行われていること、また本市においても例外でないことは認識しておりますが、役割分担を明確にしながら、親しみやすく利用しやすい公共交通機関となるような政策的判断を踏まえ、</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| | <p>の利用減も現象はした。しかし、路線設定から不可避な乗り換えを、2路線乗車しても1乗車とする「乗り継ぎ券」導入を通して、乗り継ぎというハードルを下げる努力も成されたところだ。</p> <p>それが、今回の安直な100円への「値下げ」によって、断ち切られることになると思われる。</p> <p>新たに「東部地域限定で導入される(AI) オンデマンド交通」の300円とのバランス感、さらに導入されずに従来型のコミュニティバスのみとされる西部地域住民への値下げによるバランス感から採用されたのが、今回のコミュニティバス100円への値下げ政策ではないかとみられるのだ。</p> <p>2024年問題もある中で減便、そして値上げに踏み切らざるを得ない路線バスとの、今後の共存、すみわけ、そして今後問われるだろう「バス路線型公共交通」の一体的運用時代について、いったいどのように考えているのか、ほとんど考えていないのではないかとすら思う、政策だ。</p> <p>路線の競争を避ければいいのかではなく、財政の投入を含めて必要な「バス路線型公共交通」を既存業者に持ちこたえてもらうようにすることだ。</p> <p>さらに、100円への値下げで許されるとの判断かと思われるが、循環路線の減便は最悪の変更だ。長山、城ノ内への路線延長には一定の理解ができるとしても、30分毎ダイヤに向け努力していただきたいものだ。時間を気にせず乗りやすい運行で、市内の基幹路線とし、関東鉄道の路線バス運行(200円程度の均一料金で)に委ねることを検討されたい。</p> | <p>コミュニティバスの基本運賃を100円としております。引き続き、民間交通事業者との意見交換を行いながら、本市にふさわしい地域公共交通ネットワークの構築に努めてまいりますので、ご理解くださいますようお願いいたします。</p> <p>※運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。</p> <p>貴重なご意見ありがとうございました。</p> |
| <p>15</p> | <p>2.AI オンデマンド交通の運賃設定について</p> <p>この新たな交通システムを基本1乗車300円とするというのだが、「バス路線型公共交通」であるコミュニティバスの1乗車200円、「ドアトゥドア型の乗り合いタクシー」の1乗車500円との間で、1乗車300円というのは理解できる設定ではある。</p> <p>しかし、需要予測とそれを受け止める車両対応の面、さらに「AI と銘打たれているもののシステムを提供し配車マッチングを引き受ける事業者の費用の高さ」などから利用者負担額と財政投入とのバランスが、今後とも適正なのかについて不安がある。</p> | <p>AI オンデマンド交通につきましては、利用者の少ないコミュニティバスとの代替可能性を検証することを目的に、市東部地域において令和5年度に実証実験を実施したところであり、利用実績や収支率、利用者満足度や運行の効率性など、様々な観点を総合的に勘案し、本格運行の実施に至った経緯がございます。</p> <p>その結果から、市東部地域を運行する現在</p> |

| | | |
|-----------|---|---|
| | | <p>のコミュニティバスと比較しましても、一定の収支率の改善が図られるものと考えておりますが、より多くの皆様にご利用いただき、収支率の一層の改善が図られるよう、利用促進に努めてまいりたいと考えております。</p> |
| <p>16</p> | <p>【コミュニティバスの意見】 一般向けの回数券や乗り継ぎ券が廃止されるのは困る。長山や南が丘の路線本数が少なくなるのは困る。 自分含め車の運転が出来る家族がおらず、市内の移動は、コミュニティバスと関東鉄道バスが頼り。これ以上、運転本数が減ると通勤や通院に困ります。それだけでなく龍ヶ崎市は田舎過ぎて公共の交通機関に力を入れているように余り思えない。車を持ってない人のことをもう少し考えて下さい。宜しくお願い致します。 平成観光や佐貫タクシー等の運転している、コミュニティバスのタイプ…ステップ台が、お年寄りや足の悪い方が乗り降りする際、不便過ぎる。健全者が手を貸さないと乗り降り出来ない方を多々見かけます。</p> | <p>今回の再編におきましては、回数券のほか、様々な割引制度を整理する一方、基本運賃を100円とすることで、より多くの方に身近で使いやすい地域公共交通としてまいりますので、ご理解をいただきますようお願いいたします。</p> <p>※運賃以外のご意見につきましては、別葉に市の考え方を掲載しています。 貴重なご意見ありがとうございました。</p> |

【別葉】 運賃以外の意見に対する市の考え方

| 意見番号 | 意見の概要（※運賃に関する部分は除いています。） | 意見に対する市の考え方 |
|------|---|---|
| 1 | <p>時刻表とルートは来年のものは確定していますか？</p> <p>新しい時刻表及びルートの事前提示及び周知がかなり不十分であり、市民のことを考えられていると言えますか？</p> <p>運転手の雇用維持と利便性維持のために、現行の維持の方が良い。</p> <p>運賃改定に関する問い合わせより、時刻表及びルート策定への意見を受け付けるべき。</p> <p>また、意見募集期間があまりにも短かすぎる。</p> <p>運賃を安くしてもらいたい気持ちはもちろんあるが、それよりも利便性が失われることの方が重大。</p> <p>ルートの策定と時刻表、便数などの「運賃以外」の意見をしっかり受け付けるべき。</p> <p>もし受け付けていましたよ、というのであれば、それはいつからいつまで、どのような形で募集し、その募集の仕方や内容が適切であったかを考え、絶対に再考すべき。はっきり言って適切ではなかった。</p> <p>きっちり説明すべき。説明不足、周知不足、考え不足。計画策定の段階から、やり直しをお願いします。</p> <p>また、市民への説明会等を開き、市民との直接の対話ができる機会を準備すべき。ルートや時刻表策定へ意見できないなど、ありえない。</p> | <p>・新しい時刻表とルートについては、関係機関及び運行予定事業者と詳細な協議を行っております。確定次第、リーフレットや SNS 等で周知してまいります。</p> <p>・利用状況や運行経費などを総合的に勘案して、市として対応できる再編案としております。</p> <p>・意見募集期間につきましては、龍ヶ崎市パブリックコメント手続要綱に定めのある意見提出期間 30 日と同様としております。</p> <p>・市西部地域及び龍ヶ崎市街地ではコミュニティバスを引き続き運行します。その中で、循環ルートの長山地区乗り入れ、南ヶ丘地区から北竜台地区への乗り継ぎなし運行、若柴線の JR 龍ヶ崎市駅西口佐貫町地区への乗り入れを拡充します。また、これまでコミュニティバスの利用が極めて少ない東部地域ではデマンド型の新しい交通システムを導入することで利便性の向上を図ります。</p> <p>・公共交通再編にあたりましては、市民アンケートや公共交通利用者アンケートなどを通して、市民のご意見・ご要望を参考とすることはもちろんのこと、利用実績や人の流れなどを総合的に勘案しながら検討しております。</p> |
| 3 | <p>③コミュニティバスの利用は、日中のおつかいだけではないため、時間路線は考えてほしい。</p> | <p>・③当市のコミュニティバスは、自家用車等での移動が困難な方を対象として、主に昼間</p> |

| | | |
|---|---|--|
| | <p>④車を乗れなくなった高齢者にとっては、コミュニティバスが大事。これからこのような人達が増える中、この再編は無理だと思う。</p> <p>⑤免許を返しましょうと言いながら、公共交通を減らすことは考えられない。ちなみに私は定期を買って毎日大宮線に乗り、他地区へ移動しています。</p> | <p>の買い物と通院、そして一般的な行政サービス手続きのための移動手段としております。</p> <p>・④⑤市西部地域と龍ヶ崎市街地では引き続きコミュニティバスを運行いたします。また、これまでのコミュニティバスの利用が極めて少なかった東部地域では、お住まいに近いところで乗り降りができるポイントを要しますデマンド型の新しい交通システムが運行しますので、引き続き公共交通のご利用をお願いいたします。</p> |
| 4 | <p>②領収書の件について</p> <p>現在の定期券を購入の際に領収書を発行していただいております。会社組織において交通費等を証明する領収書を会社へ提出する必要があります。</p> <p>※是非とも上記の件につきまして、ご多忙のところ申し訳ありませんが、ご検討の上、何卒よろしく願い申し上げます。</p> <p>追伸：バスの発車時刻としては、長沖線始発8時頃、最終竜ヶ崎駅発（長沖方面）18時30分頃を希望します（通勤及び通学の方がいるため）。</p> | <p>・定期券の販売の廃止に伴い、乗車に伴います領収書の発行は考えておりません。</p> <p>※個別の案件になりますので、お勤め先に提出するものがどのような書類で足りるのかをご確認の上、改めて市都市計画課にご相談ください。</p> <p>当市のコミュニティバスは、自家用車等での移動が困難な方を対象として、主に昼間の買い物と通院、そして一般的な行政サービス手続きのための移動手段としております。</p> |
| 5 | <p>一般人に意見募集が無理な話ですね。</p> <p>アプリケーション開発だから？鉄道・バス・飛行機・船などの公共交通と、シェアサイクル・デマンド交通、タクシーなどを組み合わせたマルチモーダルな経路を検索公共交通やシェアサイクル、デマンド交通など、移動手段ごとの料金体系を考慮した経路の運賃・料金計算通常の定期券はもちろん、1日乗り降り自由なフリーパス・周遊券・特別企画乗車券など、期間限定のきっぷ遅延や運休といった運行情報や混雑情報が発生している駅間を指定して、その区間を避けた経路を案内公共交通に加えてシェアサイクルやデマンド交通などのポートの緯度経度、外観写真、シェアサイクルの返却・貸出可能か？バリアフリ</p> | <p>今後も、様々な可能性を視野に入れながら、市として対応が可能な地域公共交通ネットワークの確保に努めてまいります。</p> |

| | | |
|---|---|--|
| | ーが不足している駅や混雑が予想される駅など、指定した駅での乗り換えを回避した経路検索 | |
| 6 | <p>料金については、何とも言えないかな？資料見てみないと、経緯がわからないから？資料をおくってください。政策作るのに、メールだけじゃ、無理だよ？携帯アプリで管理する内容だけど？どこが、開発するの？デジタル課？</p> <p>ただ、料金の徴収方法はペイペイがいいのでは？バーコードで引き落とし、ポイントもたまる。自分用のQRコード方式 割引クーポンあるといいかな？</p> | <p>コミュニティバス循環ルートでは交通系ICカード、新たに運行するデマンド型の交通システムではクレジットカードでのお支払いが可能となっておりますが、その他は現金もしくは回数券（小学生・手帳等所有者）をお買い求めいただいております。</p> |
| 7 | <p>AI オンデマンド交通仕組み自体、分かってないと思うけど？</p> <p>つくば市みたいに、アプリがあればべつだけど？</p> <p>料金だけ決めても、意味ないと思うけど？</p> <p>仕組みがないのに料金の募集で、これいかに？</p> <p>要するに8人乗りのタクシーをアプリでシェアすることだから？</p> <p>東京じゃ、今は当たり前の事業ですね。どの場所でお客が何人いるかの、情報がなきゃ意味ないでしょ。</p> <p>それを予想して処理、つまり配置することがAI機能。</p> <p>つくばスマートシティアプリ「つくスマ」</p> <p>行政情報をいつでもどこでも誰でも使いやすく</p> <p>つくば市からのさまざまなお知らせをタイムリーに受け取れるシンプルで使いやすいアプリです。</p> <p>今後、市民によるレポート機能や各種申請システムとの連携等、機能の充実を図ります。</p> <p>(注意)本アプリの利用料は無料ですが、ダウンロードやご利用時にかかる通信料はご利用者様の負担となります。</p> | <p>当市で新たに導入するデマンド型の交通システムは、指定のアプリをダウンロードしていただければ、ご指摘にありますようなものと同様の仕様となっております。</p> |
| 8 | <p>乗務員手間削減の目的で、IC化は必須であること。</p> <p>※IC 利用のキャンペーン化することも一種である。某遊園施設の割引などつくるとか。○社は催事などで乗ってくださいと言っているが見返りのCPがあってもいい！</p> | <p>・当市のコミュニティバスは、自家用車等での移動が困難な方を対象として、主に昼間の買い物と通院、そして一般的な行政サービス手続きのための移動手段としており、南ヶ</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| | <p>利用促進化運営安定化の為に</p> <p>P3 再編の方向性 ・定時制高校の登校時間にダイヤは適しているか？</p> <p>P3 再編の方向性 ・学校には自律通学させるようにとアナウンスさせるようにしないとダメ！！利用促進するにはCP化。某遊園施設の割引などつくるとか。</p> <p>P8 役割再編後 南が丘・長沖線の買い物客の時間帯カバーは問題ないか？</p> <p>P4 龍タク 指定場所が少なすぎて500円は疑問！また、途中相乗りもしてもいいのではないか？AI オンデマンドの方が定時性は少ないが3～10分の程度遅延でかつ運賃ならやむ得ない確認</p> <p>パンフレット作成において</p> <p>bessi2 竜ヶ崎線の接続考慮は評価。龍ヶ崎市駅など停留所被りとの接続時刻もいれることで利用客の計画性ができるようにした方がいい。</p> <p>bessi3 地図名称 ～町（東西南北）、～地区XX番は地区名称改称するのか？</p> | <p>丘・サプラ線も同様の考え方で時刻表を検討しています。</p> <p>・パンフレット作成時に「～地区XX番」は改称いたします。</p> |
| 1 1 | <p>【コミュニティバスについて】</p> <p>来年から、最終20時になると聞きましたが、湯舞音利用者として、21時まで運行してほしい。</p> | <p>当市のコミュニティバスは、自家用車等での移動が困難な方を対象として、主に昼間の買い物と通院、そして一般的な行政サービス手続きのための移動手段としております。</p> |
| 1 2 | <p>龍ヶ崎市駅に停まる路線は電車との接続を考えてほしい。</p> <p>雨の日に普段より混むなどで遅れることを考えて少しゆとりを持った運行にしてほしい。</p> | <p>コミュニティバスにつきましては、他の公共交通機関との接続に関して、可能な限りシームレスな接続を基本として時刻表を組んでおります。</p> <p>今後も、関係公共交通機関の運行状況を注視してまいります。</p> |
| 1 3 | <p>「06」の路線を利用するものです。（佐貫・川原代線）</p> <p>一人暮らしで買い物に不自由しています。</p> <p>路線内の「スーパー近く」に「停留所を設けてもらえれば買い物ができるようになり助かります（例としてスーパータイヨー等）停留所の設置場所の見直し</p> | <p>乗合タクシーやコミュニティバスの乗り継ぎでの対応をお願いします。</p> <p>ご要望につきましては、今後のルート編成の参考とさせていただきます。</p> |

| | | |
|----|---|---|
| | をしてほしいです。 | |
| 14 | <p>2024年問題もある中で減便、そして値上げに踏み切らざるを得ない路線バスとの、今後の共存、すみわけ、そして今後問われるだろう「バス路線型公共交通」の一体的運用時代について、いったいどのように考えているのか、ほとんど考えていないのではないかとすら思う、政策だ。</p> <p>路線の競合を避ければいいのではなく、財政の投入を含めて必要な「バス路線型公共交通」を既存業者に持ちこたえてもらうようにすることだ。</p> <p>さらに、100円への値下げで許されるとの判断かと思われるが、循環路線の減便は最悪の変更だ。長山、城ノ内への路線延長には一定の理解ができるとしても、30分毎ダイヤに向け努力していただきたいものだ。時間を気にせずに乗やすい運行で、市内の基幹路線とし、関東鉄道の路線バス運行（200円程度の均一料金で）に委ねることを検討されたい。</p> | <p>民間の公共交通機関とのすみわけ、連携による利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築に努めてまいります。</p> |
| 16 | <p>長山や南が丘の路線本数が少なくなるのは困る。</p> <p>自分含め車の運転が出来る家族がおらず、市内の移動は、コミュニティバスと関東鉄道バスが頼り。これ以上、運転本数が減ると通勤や通院に困ります。それだけでなく龍ヶ崎市は田舎過ぎて公共の交通機関に力を入れているように余り思えない。車を持ってない人のことをもう少し考えて下さい。宜しくお願い致します。</p> <p>平成観光や佐貫タクシー等の運転している、コミュニティバスのタイプ…ステップ台が、お年寄りや足の悪い方が乗り降りする際、不便過ぎる。健全者が手を貸さないと乗り降り出来ない方を多々見かけます。</p> | <p>当市のコミュニティバスは、自家用車等での移動が困難な方を対象として、主に昼間の買い物と通院、そして一般的な行政サービス手続きのための移動手段としております。</p> <p>利用実績や運行経費などを総合的に勘案しながら、市として対応可能な運行体系を設定しております。</p> <p>この他、乗合タクシーも運行しておりますので、ご利用いただけますようお願いいたします。</p> |

令和6年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会 運賃協議部会（第2回）委員一覧

コミュニティバス（循環ルート）

| 所属 | 名前 |
|-------------------|--------|
| 国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局 | 小菅 達也 |
| 関東鉄道株式会社 | 廣瀬 貢司 |
| 公募市民 | 上野 義則 |
| 公募市民 | 磯貝 京子 |
| 公募市民 | 福田 瑛怜菜 |
| 龍ヶ崎市 ※部会長 | 落合 勝弘 |

コミュニティバス（南が丘・サプラ線、佐貫・川原代線、若柴線）

| 所属 | 名前 |
|-------------------|--------|
| 国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局 | 小菅 達也 |
| 平成観光自動車株式会社 | 中島 憲幸 |
| 公募市民 | 上野 義則 |
| 公募市民 | 磯貝 京子 |
| 公募市民 | 福田 瑛怜菜 |
| 龍ヶ崎市 ※部会長 | 落合 勝弘 |

AI オンデマンド交通（ワゴン車両）

| 所属 | 名前 |
|-------------------|--------|
| 国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局 | 小菅 達也 |
| 有限会社佐貫タクシー | 野澤 達也 |
| 公募市民 | 上野 義則 |
| 公募市民 | 磯貝 京子 |
| 公募市民 | 福田 瑛怜菜 |
| 龍ヶ崎市 ※部会長 | 落合 勝弘 |

AI オンデマンド交通（セダン車両）

| 所属 | 名前 |
|-------------------|--------|
| 国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局 | 小菅 達也 |
| 布川交通株式会社 | 小菅 信夫 |
| 公募市民 | 上野 義則 |
| 公募市民 | 磯貝 京子 |
| 公募市民 | 福田 瑛怜菜 |
| 龍ヶ崎市 ※部会長 | 落合 勝弘 |

○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

(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に関する事。
- (2) 前号の旅客運送に係る運賃及び料金の協議に関する事。
- (3) 公共交通の利用促進の協議に関する事。
- (4) 交通計画の作成及び変更の協議に関する事。
- (5) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事。
- (6) 交通計画に定められた事業の実施に関する事。
- (7) その他協議会が必要と認める事。

(組織)

第 3 条 協議会は、委員 20 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。

(運賃協議部会)

第7条 協議会は、第2条第2号に規定する協議を行わせるため、運賃協議部会を置く。

2 運賃協議部会は、道路運送法第9条第4項の協議会とする。

3 運賃協議部会に属する委員は、第3条第2項第1号、第4号(当該運賃等を定めようとする一般旅客自動車運送事業者に係るものに限る。)、第7号及び第8号に掲げる委員のうちから、会長が指名する。

4 運賃協議部会に部会長を置き、第3条第2項第8号に掲げる委員をもって充てる。

5 第5条第2項及び第6条の規定は、運賃協議部会について準用する。
(庶務)

第8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9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。

付 則 (令和5年3月14日条例第18号)

この条例は、令和5年4月1日から施行する。

付 則（令和 6 年 6 月 2 4 日条例第 3 2 号）
この条例は、公布の日から施行する。

参考資料2

令和6年度 龍ヶ崎市地域公共交通協議会委員名簿

任期：令和6年6月1日～令和8年5月31日

| 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) | 橋本 弘行 |
| | | 国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局 | 首席運輸企画専門官 (輸送担当) | 小菅 達也 |
| 2 | 茨城県の職員 | 茨城県政策企画部交通政策課 | 課長 | 鹿内 秀樹 |
| | | 茨城県竜ヶ崎工事事務所 | 圏央道沿線整備推進監 兼所長 | 井上 和則 |
| | | 茨城県竜ヶ崎警察署 | 交通課長 | 高草木 祐也 |
| 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 | 古賀 重徳 |
| 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 | 常務取締役鉄道部長 | 北村 恵喜 |
| | | 関東鉄道株式会社 | 常務取締役 | 廣瀬 貢司 |
| | | 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 |
| | | 布川交通株式会社 | 所長 | 小菅 信夫 |
| | | 東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社 | ユニットリーダー | 石川 健一 |
| 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 | | 磯貝 京子 |
| | | 公募市民 | | 福田 瑛怜菜 |
| 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 |
| | | 特定非営利活動法人 ユーアンドアイ | 代表 | 赤津 猛 |

(敬称略)