

令和7年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会（第2回）

日時：令和7年6月30日（月）

10時00分～12時00分

場所：龍ヶ崎市役所附属棟1階

第1会議室

～ 会 議 次 第 ～

1 開 会

2 議 題

協議事項

- (1)龍ヶ崎市地域公共交通計画の一部見直しについて
- (2)龍ヶ崎市地域公共交通計画の事業評価について
- (3)龍ヶ崎市乗合タクシー「龍タク」の運行計画について
(龍ヶ崎市地域公共交通計画別紙について)

報告事項

- (1)コミュニティバス・A I オンデマンド交通等の利用実績について
- (2)地域の多様な輸送資源の活用の可能性に関する調査について
- (3)地域公共交通利用促進計画の策定について

3 その他

4 閉 会

協議事項(1)

龍ヶ崎市地域公共交通計画の一部見直しについて

【概要】

龍ヶ崎市地域公共交通計画（以下、本計画。）は、2023 年(令和 5 年)3 月に策定し、2023 年度(令和 5 年度)～2030 年度(令和 12 年度)の 8 年間を計画期間とし、必要に応じ 2026 年度(令和 8 年度)に中間見直しを行うこととしている。

そうした中、本年 4 月より開始している AI オンデマンド交通「龍ヶ崎のるーと」の本格運行をはじめ、再編後のコミュニティバスの動向、また地域間幹線系統路線バスや関東鉄道竜ヶ崎線といった基幹的地域公共交通の動向など、地域公共交通を取り巻く環境は日々変化していることから、時勢を踏まえて中間見直しを行い、より実情に即した地域公共交通計画としていく必要がある。

一方で、現在、本計画の計画期間の終期は、本市の最上位計画である「龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030」と同時期となっているほか、本計画の中間見直し後の計画期間の始期は、後期最上位計画と同時期となっているため、整合性を考慮するものとしている最上位計画の内容を反映することが難しい状況である。また、本計画及び最上位計画の次期計画を策定するとした場合に、計画期間の開始時期が重複してしまい、こちらも内容の反映が困難となることが想定される。

こうしたことを踏まえ、本計画における中間見直し実施時期を 2027 年度(令和 9 年度)に、計画期間を 2031 年度(令和 13 年度)までに、それぞれ 1 年間先送りすることについて、協議をお願いしたい。

※なお、A I オンデマンド交通の本格運行の実施に伴う事業の位置づけや、コミュニティバス運行計画の再編に伴う割引制度等の事業の位置づけなどは、中間見直しの時期に合わせてあり方を整理する。

【資料】

・別紙 1

龍ヶ崎市地域公共交通計画 新旧対照表

協議事項(2)

龍ヶ崎市地域公共交通計画の事業評価について

【概要】

令和5年3月策定の「龍ヶ崎市地域公共交通計画」において、令和6年度における実施事業及び事業成果等を踏まえ、取組及び進捗状況に対する評価案を作成したことから、同案について協議をお願いしたい。

【資料】

- ・別紙2

龍ヶ崎市地域公共交通計画における計画目標の達成状況

- ・別紙3

龍ヶ崎市地域公共交通計画に位置付けた事業の実施状況

協議事項(3)

龍ヶ崎市乗合タクシー「龍タク」の運行計画について (龍ヶ崎市地域公共交通計画別紙について)

【概要】

龍ヶ崎市乗合タクシー「龍タク」は、国の「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）を活用し運行している。

補助金の交付を受けるには、「地域公共交通計画」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を記載する必要があるほか、補助系統等に関する詳細な事項を交通協議会において協議した上、「地域公共交通計画 別紙」を作成する必要がある。

については、「龍ヶ崎市地域公共交通計画 別紙」について、案のとおりとしてよろしいか、協議をお願いしたい。

【資料】

・別紙4

龍ヶ崎市地域公共交通計画 別紙（案）

報告事項(1)

コミュニティバス・A I オンデマンド交通等の利用実績について

【概要】

本市内を運行する地域公共交通について、令和6年度実績及び令和7年度4～5月実績を報告するもの。

【資料】

- ・別紙5－1
令和6年度龍ヶ崎市コミュニティバス利用実績
- ・別紙5－2
令和7年度龍ヶ崎市コミュニティバス利用実績（4～5月）

- ・別紙6
令和6年度龍ヶ崎市乗合タクシー「龍タク」利用実績
（令和7年度龍ヶ崎市乗合タクシー「龍タク」利用実績（4～5月）含む）

- ・別紙7
令和7年度龍ヶ崎市A I オンデマンド交通「龍ヶ崎のるーと」利用実績
（4～5月）

報告事項(2)

地域の多様な輸送資源の活用の可能性に関する調査 について

【概要】

本市地域公共交通計画「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」に基づき、市内事業者等を対象にアンケート調査を行ったことから、その結果を報告するもの。

【資料】

・別紙８

地域の多様な輸送資源の活用の可能性に関する調査報告書

報告事項(3)

地域公共交通利用促進計画の策定について

【概要】

少子高齢化や人口減少の影響により、地域公共交通利用者は減少傾向にあり、さらにコロナ禍による社会構造の変化を一つの要因として、その利用者は大きく減少。回復基調にはあるものの、未だコロナ禍前の利用者数には至っていないところである。

本市地域公共交通も例外ではなく、コミュニティバスや乗合タクシー、また民間が運行する路線バスや関東鉄道竜ヶ崎線で利用者数の減少が見られ、将来に向けた移動手段の維持・確保にあたっての大きな課題となっている。

そうした中、地域住民の日常生活の支えとなる地域公共交通を将来に向けて残していくという意識を市民とともに共有し、具体的な取組を展開していくため、「龍ヶ崎市地域公共交通利用促進計画」を策定するもの。

なお、策定に当たっては、本協議会委員の皆様にも進捗状況を適宜報告し、併せてご意見やご指摘をいただきながら、年度末での策定を目標とする。

【資料】

・別紙 9

龍ヶ崎市地域公共交通利用促進計画（素案）

龍ヶ崎市地域公共交通計画 新旧対照表

旧

1－2. 計画区域及び計画期間

(2) 計画期間

計画期間は、「龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030」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（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）							

9. 計画の達成状況の評価

(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	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎

新

1-2. 計画区域及び計画期間

(2) 計画期間

計画期間は、「龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030」の計画期間との整合性を考慮し、2023 年度から 2031 年度までの概ね 9 年間とします。

なお、中間年度となる2027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	2031 年度
第2次ふるさと龍ヶ崎 戦略プラン（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）				次期 計画	
地域公共交通網形成計画 （2017～2022）			本計画（2023～2031）									

9. 計画の達成状況の評価

（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（2030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

[illegible]

龍ヶ崎市地域公共交通計画における計画目標の達成状況

別紙2

基本方針	評価指標	現況値	令和6年度(2024年度)末の実績	分析
		目標値		
①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	【2021年度実績】 929,628人	1,127,311人 コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス ：217,933人 乗 合 タ ク シ ー ： 4,864人 路線バス(昼間割引時間帯)：144,286人 関東鉄道竜ヶ崎線(乗降客数)：760,228人	コミュニティバスは、昨年度同様、コロナ禍以降の回復傾向が強く、シャトルバスの運行廃止があったものの、循環ルート、長山・松葉線、佐貫・川原代線、若柴線で利用増が見られ、全体で約4,000人の増加。 乗合タクシーは、昨年度から約900人の増加。AIオンデマンド交通実証実験の終了が利用者増加の一つの要因と考えられる。 路線バスは、昨年度から約6,000人の減少。 関東鉄道竜ヶ崎線は、定期利用者・定期外利用者ともに増加し、コロナ禍前である2019年度実績の約9割まで回復。
		【2030年度目標】1,186,000人		
	【①－２】 地域公共交通に対する市民満足度	【2021年度実績】 ・市内の移動に関する満足度 28.0% ・市外の移動に関する満足度 35.4%	市内の移動に対する満足度：19.4% 市外の移動に対する満足度：32.9%	市内・市外の移動いずれにおいても低下しており、そのうち市内の移動に関しては、約9%の低下が見られる。 要因の一つとして、6年度実施の市民アンケートは6月1日～21日にかけて行われたが、令和5年12月に行われた市内路線バスの減便に加え、全国でも同様の動きが続いたことで、満足度の低下につながったと考えられる。
		【2030年度目標】 ・市内の移動に関する満足度 33.6% ・市外の移動に関する満足度 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】 ・コミュニティバス 1,003円 ・乗合タクシー 1,096円	コミュニティバス 792円 (利用者数 217,933人 市補償額 172,601,331 円) 乗合タクシー 1,161円 (利用者数 4,864人 市補償額 5,649,700円) ※国庫補助金の受入先が事業者から市に変更になったことで、市歳出8,016,700円 市歳入2,367,000円となっており、歳出と歳入の差引である5,649,700円を市補償額として記載	コミュニティバスには、令和3年度と比較して利用者が約39,000人増加し、市補償額も約900万円の削減が図られたことにより、一人当たり市負担額も改善。 一方、乗合タクシーは、令和3年度と比較して利用者が約500人増加、乗合率も若干改善されたものの、一人当たり市負担額は増加。令和5年9月に実施されたタクシー運賃の改定による経費の増加が要因の一つと考えられる。
		【2030年度目標】 ・2021年度実績から改善		
	【②－２】 公共交通空白地域の割合	【2021年度実績】 ・市内の公共交通空白地域 0%	市内の公共交通空白地域 0%	市内全域を運行区域としている乗合タクシーを継続的に運行しているため、0%を維持している。
		【2030年度目標】 ・市内の公共交通空白地域 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	【2021年度実績】 89.1%	89.1% 市内高等学校・大学・病院・診療所・商店街の 周辺300m以内への停留所の設置率	令和6年度中に、新たな停留所の設置等を行わなかったものの、令和7年4月以降、A I オンデマンド交通の本格運行開始に伴い改善の見込み。
		【2030年度目標】 97.8%		
	【③－２】 ノンステップバス導入率	【2021年度実績】 95.3%	97.9%(全47台中46台) 関東鉄道株式会社竜ヶ崎営業所における保有バスの内、 ノンステップバスの割合	令和6年度中の市ノンステップバス導入事業費補助金の活用はなし。
		【2030年度目標】 100.0%		
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	【2021年度実績】 9回/年	14回 モビリティ・マネジメント：7件 ふれ愛広場、敬老会、全国コロッセフェスティバル、 松葉小、馴染小、八原小、馴染台小 龍ヶ崎市地域公共交通利用促進活動補助事業：7件	ふれあい広場におけるコミュニティバス車両の展示のほか、市内4つの小学校を訪問し、公共交通の概要や利用方法等の説明を兼ねた乗り物教室を開催。 また、公共交通利用促進活動補助事業として、7事業を支援。
		【2030年度目標】 12回/年 (2023～2030年度の間に96回開催)		
	【④－２】 高齢者運転免許自主返納支援事業申請件数	【2021年度実績】 197件/年	107件	全国では減少傾向が続いていた運転免許の申請取消件数が、令和6年には増加に転じている一方、当支援事業申請者は引き続き減少傾向にあり、昨年度と比較して36件の減少。 この点については、今回の再編に合わせ、当事業の支援内容の充実を見込んでいたことから、令和6年度後半以降の来庁者に対し、令和7年4月以降の申請を促していたことが要因の一つとして考えられる。
		【2030年度目標】 200件/年 (2023～2030年度の間に1,600件)		

龍ヶ崎市地域公共交通計画に位置付けた事業の実施状況

別紙3

事業の実施状況についての評価		◎・・・順調 ○・・・概ね順調 △・・・見直しの余地あり、遅れている ×・・・見直しが必要		
	実施事業	実施状況	評価	今後の業務、事業の改善点、課題等
1－1 J R常磐線の利便性向上				
	市加盟団体による要望活動等	茨城県常磐線整備促進期成同盟会を通じ、J R水戸支社に要望活動を実施した。 ※要望内容：輸送力改善・利用者に配慮した環境整備等・ダイヤ改正等	○	令和7年度以降も引き続き市加盟団体を通じた要望活動を実施し、利便性向上に向けて取り組んでいく。
1－2 地域幹線路線バスの維持				
	生産性向上の取組の実施	広域路線の維持に向けた意識共有を目的として、運行事業者である関東鉄道株式会社のほか、隣接自治体である稲敷市と意見交換を行った。一方で、効率性の向上や利用促進といった、生産性の向上に結びつく具体的な取組の実施には至らなかった。	△	取手線は、県主催の地域間幹線系統の見直し協議の対象路線となっており、県・取手市・関東鉄道と連携しながら生産性の向上に努めていく。 一方で、江戸崎線については、継続的に稲敷市との意見交換を行いながら、路線のあり方を協議していく。
	広域的な地域公共交通の確保・維持補助事業	補助対象路線である関東鉄道路線バス取手線に対し、経常収支の嵩上げ分補助及び運行経費の協調補助(※)を行った。 ※国・県・取手市と協調補助	○	引き続き、県や沿線自治体、運行事業者との情報交換を行いながら、上記同様、生産性の向上に努めるとともに、対象路線への支援を行っていく。
2－1 コミュニティバスの運行				
	コミュニティバスの運行	民間公共交通の補完として、コミュニティバスの運行を継続し、地域住民の移動手段の確保を図った。 ※運行路線：循環ルート、長山・松葉線、南が丘・長沖線、長戸・白羽線、大宮線、八原線、佐貫・川原代線、若柴線、シャトルバス ※シャトルバスは令和6年8月末をもって廃止	◎	令和6年度はこれまでで利用者が最も多く、コロナ禍以降の回復と市民への浸透が要因と考えられる。 また地域住民からの要望のほか、これまでの利用実績、効率性の向上や持続可能性の確保などを踏まえながら、令和7年4月からの運行計画再編を実施したところ。今後の動向を注視していく。
	コミュニティバスの再編(2025年4月再編)	地域公共交通協議会において、コミュニティバス運行計画の見直し及びA I オンデマンド交通の本格運行のあり方を中心に、地域公共交通の再編に関する協議を行い、令和7年4月に再編を実施。 ※主な変更案 ：(1)利用の少ないコミュニティバス路線の代替として、A I オンデマンド交通の本格運行を検討 (2)一部路線の変更により、路線バスとの重複を回避 (3)全体的なダイヤの見直し及び運賃の改定 ※協議会開催日：4/12、5/13、6/25、10/28	○	当初、令和6年9月と予定していた再編の実施時期の見直しを行いながら、一部路線の廃止、運行時間の集約化、運行路線の見直し等を含めた運行計画の再編を行ったところ。A I オンデマンド交通、乗合タクシーと併せ、再編後の今後の動向を注視していく。

事業の実施状況についての評価		◎・・・順調　○・・・概ね順調　△・・・見直しの余地あり、遅れている　×・・・見直しが必要		
	実施事業	実施状況	評価	今後の業務、事業の改善点、課題等
2－2　乗合タクシーの運行				
	乗合タクシーの運行	民間公共交通及びコミュニティバスの補完として、乗合タクシーの運行を継続した。 また国補助金である地域内フィーダー系統補助金を活用し、市財政負担の軽減を図った。	○	利用者、乗合率ともに増加傾向。一方で、利用者一人あたりに係る市負担額が増加しており、一層の効率化が課題。運行事業者とも協議を重ねながら、乗合率の向上を図っていく。
	乗合タクシーの利用促進	市広報紙及び市公式ホームページにおいて運行内容等を掲載し、制度の周知ＰＲを実施したほか、敬老会参加者に対し利用案内を配布した。	○	引き続き、市広報紙及び市公式ホームページにおいて制度の周知ＰＲを実施する。一方で、窓口や電話での問い合わせの中で、認知度に課題を感じることも多いことから、より訴求力のある周知方法を検討する。
2－3　ＡＩオンデマンド交通の導入の検討				
	ＡＩオンデマンド交通実証実験の実施	令和５年度中に実証実験を実施。 ※令和６年度　評価済	○	当初予定から１か月の遅れが生じたものの、概ね予定どおりに実証実験を実施。市東部地域の各コミュニティセンターを中心に、運行概要や利用方法に関する説明会を60回以上開催するなど、地道な周知活動が成果の一つとして、利用者の継続的な増加に寄与したと思われる。
	ＡＩオンデマンド交通本格運行の検討・実施	上記実証実験の結果を踏まえ、地域公共交通協議会においてＡＩオンデマンド交通の有用性及び本格運行のあり方を協議し、令和７年４月より本格運行を開始することとした。	◎	市東部地域を運行していたコミュニティバスの代替手段としての役割を担うものであり、市民の生活の足としての役割が期待される。コミュニティバス同様、今後の動向を注視していく。
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				
	市内で運行されている輸送資源の把握	市道路公園課実施の交通量調査結果を基に、市の玄関口であるＪＲ龍ヶ崎市駅を利用するスクールバス、企業バス等を把握した。	○	交通量の多いＪＲ龍ヶ崎市駅を基点とした状況把握ができたことは一定の収穫である一方、ＪＲ龍ヶ崎市駅への乗り入れがない企業バス等の把握が課題である。
	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	上記調査結果を基に、送迎を行っている企業等に対しアンケート調査を実施。地域住民等の移動手段としての可能性を検討するための材料とした。	○	対象企業等の意向が把握できた一方で、従業員と一般市民等との混乗に積極的な企業等はおらず、今後の輸送資源の活用に向けた情報提供や機運の醸成が課題である。
3－1　交通結節点環境の充実				
	ＪＲ龍ヶ崎市駅東口への案内表示等の設置	令和６年度中の具体的な取組はなし。 ※現在も関東鉄道竜ヶ崎線・コミュニティバス・路線バスの乗り場案内は掲示中	－	今後のＪＲ龍ヶ崎市駅東口ロータリー整備に向けた協議の進捗状況に応じ、より分かりやすい案内表示の設置を検討する。
	関東鉄道竜ヶ崎駅待合室「りゅう舎」の運用継続	様々な地域公共交通が乗り入れている関東鉄道竜ヶ崎駅において、待合室「りゅう舎」の運用を継続した。	○	令和７年度も運用を継続させるとともに、室内の掲示板やデジタルサイネージを有効活用し、利用者への効果的な情報発信に努めていく。

事業の実施状況についての評価		◎・・・順調　○・・・概ね順調　△・・・見直しの余地あり、遅れている　×・・・見直しが必要		
	実施事業	実施状況	評価	今後の業務、事業の改善点、課題等
3－2　既存公共交通機関の利便性向上施策の検討・実施				
	路線バス昼間割引運賃制度の継続	関東鉄道株式会社の協力の下、路線バス昼間割引制度を継続した。	○	令和7年度も運用を継続させる。一方で、制度の運用には運行事業者である関東鉄道株式会社による負担も小さくないことから、関東鉄道株式会社と協議しながら、より良い形での運用の形を検討していく。
	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	令和6年度中の具体的な取組はなし。	△	利用促進への寄与が期待できる一方で、一層の財政負担の増加も発生することから、限られた財源の中、持続可能性の確保といった観点からも、慎重な検討が必要。
3－3　コミュニティバスの各種運賃割引制度の運用等				
	各種運賃割引制度の継続及び周知PR	令和6年度も各種割引制度を継続して運用した。 ※運用中の割引メニュー 乗継券・回数乗車券・1日乗車券・ランドセルチケット・通学定期券 高齢者公共交通共通定期券「おたっしゅパス」・手帳所有者用回数券	○	令和7年4月の再編において、割引制度のあり方を見直し、障がい者・小学生共通回数券、乗越券以外のメニューは廃止としたところ。基本運賃の見直しを行ったことを軸に、利用の手軽さを周知していく。
	新たな運賃割引制度の検討	令和6年度中の具体的な取組はなし。	△	上記同様、令和7年4月の再編において割引制度の見直しを行ったところ。まずは基本運賃100円による運用を軸に、利用者の動向を注視していく。
3－4　わかりやすいコミュニティバス運行情報の提供				
	バスロケーションシステムの運用及び利用促進	令和6年度もバスロケーションシステムを継続して運用したほか、コミュニティバス停留所にはバスロケーションシステムにアクセスできる二次元コードを掲示し、利用促進に努めた。また、工事や交通事故等による迂回が発生した場合には、リアルタイムでお知らせを更新し、利用者の不安解消に努めた。	◎	令和7年度も運用を継続させ、コミュニティバスの利便性向上を図るとともに、周知PRに努めていく。
	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	市役所のほか、関東鉄道竜ヶ崎駅、済生会病院、サプラスクエアサブラにおいてデジタルサイネージの設置を継続した。	◎	令和7年度も各施設での設置を継続させ、コミュニティバスの利便性向上を図っていく。
	コミュニティバスリーフレットの作成・配布	市役所都市計画課窓口のほか、各公共施設及びコミュニティバス車内等にリーフレットの設置を継続した。 また、地域公共交通の再編に合わせ、新たな路線図や時刻表を記載したリーフレットを自治会等を通じ市内全戸に配布した。	◎	令和7年度も引き続き各公共施設やコミュニティバス車内など、多くの市民が手に取れるような場所に設置し、周知PRに努めていく。
3－5　バリアフリーの推進				
	ノンステップバス導入事業費補助	令和6年度は同補助金の活用なし。	△	引き続き運行事業者と情報交換を行いながら、ノンステップバスの導入に合わせた同補助金の活用を進めていく。

事業の実施状況についての評価		◎・・・順調　○・・・概ね順調　△・・・見直しの余地あり、遅れている　×・・・見直しが必要		
	実施事業	実施状況	評価	今後の業務、事業の改善点、課題等
3－6　関東鉄道竜ヶ崎線の安全・安心な運行に向けた取組				
	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業の実施	国及び茨城県と協調し、関東鉄道竜ヶ崎線の施設整備に対して補助金を交付した。 ※補助対象経費　2,846,150円　補助額：　474,358円 補助事業：重要部検査（1両）	◎	令和7年度以降も制度を継続し、関東鉄道竜ヶ崎線の安全性の向上に資する設備の整備を支援していく。
	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	利用者数や収支状況等の確認、整備事業の進捗状況の把握のため、適宜関東鉄道株式会社と協議を実施した。	○	令和7年度以降も定期的に協議を開催していく。その中でも、関東鉄道竜ヶ崎線の今後のあり方については、具体的な利用促進策の検討も含めて長期的な課題として取り扱っていく。
3－7　バス停留所施設の環境維持				
	バス待ち処「まてまて」の継続	バス待ち環境の向上のため、バス待ち処「まてまて」の運用を継続した。 また、地域公共交通の再編に合わせ、A I オンデマンド交通の乗降ポイントに代わる停留所等については、近隣商業施設等に趣旨を説明し、制度の継続に対する理解を得た。	○	令和7年度も運用を継続し、バス待ち環境の向上を図っていくほか、当制度の周知P Rも併せて行い、コミュニティバス等利用者の増加を図る。
	既存のバス停留所の修繕及び更新	コミュニティバス運行計画の再編に合わせ、停留所の路線番号表示を見直したほか、一部停留所の名称修正を行った。	○	令和6年度は再編に伴う更新作業が主であったが、今後も修繕・更新を要する停留所の把握に努め、必要に応じ対応を進めていく。
3－8　自転車との連携事業				
	市営駐輪場の環境整備	指定管理者制度に基づき、(公社)龍ヶ崎市シルバー人材センターを指定管理者とし、連携しながら環境整備に努めた。 ※業務内容：駐輪場利用の対応、施設及び附帯設備の維持管理、日常的なラックの点検及び修繕、空気入れの貸出、雨天時のタオル無料貸出、施設内及び周辺の清掃　等	○	令和7年度も引き続き指定管理者と連携し、環境整備に努めていく。その中でも、より一層の利用者満足度の向上に向けた取組を進めていく。
	サイクルトレインの実施	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た。 ※令和6年度利用件数　586　件	○	令和7年度も運用を継続し、利便性の向上及び利用促進を図っていく。
	レンタサイクルの実施	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た。 ※令和6年度利用件数　290　件	○	令和7年度も運用を継続し、利便性の向上及び利用促進を図っていく。

事業の実施状況についての評価		◎・・・順調　○・・・概ね順調　△・・・見直しの余地あり、遅れている　×・・・見直しが必要		
	実施事業	実施状況	評価	今後の業務、事業の改善点、課題等
3－9　自動運転等先進技術の導入に向けた研究				
	自動運転等先進技術の調査・研究	新聞記事やニュースなどのほか、国土交通省からの情報提供等を受け、様々な先進事例の情報収集を行った。	○	引き続き、様々な媒体を通じて情報収集を行っていくほか、先進自治体への視察等も行いながら、本市における導入可能性を調査・研究していく。
	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運行情報をまとめたGTFSデータを作成し、市公式ホームページ及び専用サイトを通じて一般公開した。	○	引き続き、市公式ホームページ等での公開を行っていく。 また、民間検索サイトへのGTFSデータの提供など、より広く活用されるような取組を進めていく。
	M a a Sに関する調査・研究	新聞記事やニュースなどのほか、国土交通省からの情報提供等を受け、様々な先進事例の情報収集を行った。 一方で、本市が所属する「龍ヶ崎MaaS推進協議会」としての活動には至らなかった。	△	具体的な導入までは至っていないものの、引き続き情報収集を行いながら、本市における導入可能性を調査していく。
4－1　地域公共交通活性化事業の継続				
	利用促進活動の実施	地域公共交通活性化協議会において、関東鉄道竜ヶ崎線の利用促進事業を展開した。 実施事業：入地駅リニューアル、竜鉄うまいもの列車の運行、 コロッケマップ作成、竜ヶ崎一高探究活動 その他　多数の事業を展開	○	同協議会所属団体が積極的に事業を展開し、利用促進に努めている。 団体間の連携促進や事業のより一層の周知PRに注力しながら、引き続き様々な利用促進を展開していく。
4－2　関東鉄道竜ヶ崎駅での利用促進イベントの実施				
	関東鉄道竜ヶ崎駅でのイベントの実施	関東鉄道株式会社のほか、市商工会等によりイベントを開催し、関東鉄道竜ヶ崎線の利用促進及びマイレール意識の醸成を図った。 ※実施事業：駅コンin竜ヶ崎、たつのこわくわくワーク、 洗車体験、コロッケ販売　等	○	様々な団体がイベントを開催したことで、一時的な利用者の増加には寄与したものと考えられる。継続的な利用につながる取組の実施が課題。
	関東鉄道竜ヶ崎駅待合室の活用	関東鉄道竜ヶ崎駅待合室を活用したイベントを開催し、スペースの有効活用を図った。 ※実施事業：コロッケ販売、竜ヶ崎一高卒業記念券販売、 テーブル・椅子等の設置　他	○	一部イベントにおいて活用されたものの、年間を通じてより一層の活用の余地はあると思われることから、有効活用の方策について関東鉄道株式会社と協議を行っていく。

事業の実施状況についての評価		◎・・・順調　○・・・概ね順調　△・・・見直しの余地あり、遅れている　×・・・見直しが必要		
	実施事業	実施状況	評価	今後の業務、事業の改善点、課題等
4－3　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	市内小学校4校を対象に、コミュニティバスを中心とした公共交通の乗り方教室を開催し、興味関心の向上を図った。	○	昨年度より開催校を増加させ、より多くの児童にモビリティマネジメントを実施した。 引き続き、開催校の拡大を視野に入れながら、当事業を実施していく。
	バス乗り方教室の実施	上記取組のほか、乗り方教室の開催には至らなかった。	△	引き続き、交通事業者に支援いただくことも視野に入れながら、広く利用方法等の周知を図る手法を模索していく。
	高齢者運転免許自主返納支援事業の継続及び周知PR	高齢者運転免許自主返納支援事業の実施を継続した。また市広報紙及び市公式ホームページにおいて制度概要を掲載し、周知PRを実施した（りゅうほー2月号で特集記事を掲載）ほか、敬老会参加者に対し制度案内を配布した。 また、令和7年4月の地域公共交通再編に伴う当制度の支援メニューの充実を踏まえ、竜ヶ崎警察署を通じて免許返納者に対し周知文の配布を行った。	○	全国的に免許返納者は増加に転じたものの、当支援制度申請件数は減少傾向が続いている。令和6年度後半以降の来庁者に対し、令和7年4月以降の申請を促していたことが要因の一つとして考えられるところではあるが、引き続き、高齢者の交通事故防止に向けた訴求を含め、様々な媒体を活用して当制度の周知を行っていく。
	各種媒体を活用した公共交通に関する情報発信	市広報紙及び市公式ホームページにおいて地域公共交通に関する情報を発信し、利用促進を図った。	○	広く市民に周知できる媒体の活用は図れた一方で、SNSは活用の余地あり。関東鉄道株式会社のほか、地域公共交通活性化協議会等によるイベント等の情報を積極的に発信し、地域公共交通全体の利用促進を図っていく。
4－4　環境にやさしい公共交通の実現				
	市職員による「ノーマイカーデー」の取組	毎週水曜日をノーマイカーデーと位置づけ、職員向け掲示板においてノーマイカーでの通勤を呼びかけた。	△	長年、同様の取組が継続されていることもあり、仕組みの形骸化が課題。令和7年度以降、公共交通の利用促進、環境負荷の低減といった観点から、担当課との協議を踏まえながら、より訴求力のある仕組みを検討していく。
	路線バスへのEVバス（電動バス）の導入検討	現行の車両の更新時期を見て、導入を検討。	○	現在、本市コミュニティバスの運行に使用している車両は令和元年度に導入したものであり、まだ更新の段階にないものと思われる。一方で、他自治体の事例や車両に関する情報の収集を継続的に行い、本市での導入に向けた調査研究を進めていく。
	エコ通学のススメ	茨城県公共交通活性化協議会主導の下、中学3年生向けに「バスお試し乗車券」を交付。地域公共交通を利用するきっかけを提供した。 ※市内配布枚数　627　枚　うち利用枚数　9枚	○	本市内の中学三年生(茨城県立竜ヶ崎第一高等学校附属中学校を除く)に行き渡るよう配布されており、バス利用の意識づけには寄与している一方で、利用実績に結びついていないのが現状である。

龍ヶ崎市地域公共交通計画 別紙（案）

(名称) 龍ヶ崎市地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

龍ヶ崎市は、分散する4つの市街地とその周辺の集落部分からなる都市構造を有しており、それぞれの市街地が特徴を持つようなまちづくりを進めている。そのため、市民の移動における目的地が、ひとつの市街地に集中しないことが大きな特徴であり、市街地間や市街地とその周辺集落とを結ぶ地域公共交通の充実が必要となる。

当市の地域公共交通は、全国的にも珍しい市内完結型路線の関東鉄道竜ヶ崎線に加え、路線バス及びコミュニティバスのネットワークが市の大部分をカバーして市民の足となっている。しかしながら、路線バスとコミュニティバスのネットワークにおいてもすべての地域をカバーできていないこと、目的地までの移動に乗り継ぎが必要な場合があること、バス停留所までの移動が困難な高齢者等の移動手段の確保が必要であること等の課題を抱えている。

これらの背景を踏まえ、地域の真のニーズに対応した地域公共交通サービスを目指すため、当事業により既存の地域公共交通を補完するシステムである乗合タクシーを運行する必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

- ・乗合タクシーの年間利用者数を4,842人以上(令和6年度実績4,864人)とする
- ・利用者1人1回当たりの公的資金投入額(市負担額)を1,096円以下(令和6年度実績1,161円)とする。
- ・乗合率(一便当たりの利用者数が2人以上の割合)を30.0%(令和6年度実績25.6%)とする。

(地域公共交通計画P40、42、53参照)

乗合タクシーの年間利用者数については、目標値を達成しているが、令和7年4月からAI オンデマンド交通が本格運行し、利用者減が見込まれるため計画に定めた数値を設定した。

利用者1人1回当たりの公的資金投入額については、当市の乗合タクシーは運行回数が増加すると、比例して運行経費も増加するため、令和6年度実績では上回った結果となった。こちらもAI オンデマンド交通が本格運行し、利用者減が見込まれるため計画に定めた数値を引き続き目標値とする。

また、上記の理由により公的資金投入額を減少させるためには、乗合率(一便当たりの利用者数が2人以上の割合)を上昇させる必要があるため、前年度の計画同様に乗合率も目標値として設定する。

(2) 事業の効果
・乗合タクシーは自宅まで送迎することができるため、路線バスおよびコミュニティバスではカバーできず、地域公共交通が空白となっていた地域を補完することができる。 ・高齢者等、交通弱者といわれる方々の移動手段が確保できる。 ・既存のバス交通が利用可能な地域ではあるが、日中の運行便数が少なく、生活交通として利用することが困難だった地域の住民にとっても、利便性を格段に向上させることができる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・乗合タクシーの利用促進（龍ヶ崎市） （龍ヶ崎市地域公共交通計画P51参照）
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
別添の表1のとおり。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
・龍ヶ崎市から運行事業者への補償額については、運賃収入、事業者負担（運行経費の1割）、運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。 ＜令和6年度実績＞(有)佐貫タクシー⇒佐、布川交通⇒布 運行経費：11,188,000円（佐：5,942,600円＋布：5,245,400円） 運賃：2,052,500円（佐：1,151,500円＋布：901,000円） 事業者負担：1,118,800円（佐：594,260円＋布：524,540円） 市補償額：8,016,700円（佐：4,196,840円＋布：3,819,860円）
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用者数や利用者1人1回あたりの市負担額等、数値目標によるモニタリング・評価を実施
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
別添の表5のとおり。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

- 平成23年11月1日（平成23年度第3回）龍ヶ崎市地域公共交通会議
- ・乗合タクシーについての協議
- 平成24年1月31日（平成23年度第4回）龍ヶ崎市地域公共交通会議
- ・計画全体について合意
- 平成24年4月24日（平成24年度第1回）龍ヶ崎市地域公共交通会議
- ・乗合タクシー運行方針や考え方等、運行に直接的な影響がないような見直しの場合、事務局により修正し、その後会議において報告することで合意
- 令和2年7月27日（令和2年度第1回）龍ヶ崎市地域公共交通協議会
- ・令和2年10月から運行事業者に布川交通株式会社の加入について承認
- 令和7年6月30日（令和7年度第2回）龍ヶ崎市地域公共交通協議会
- ・龍ヶ崎市地域公共交通計画別紙について承認

19. 利用者等の意見の反映状況

住民又は利用者の代表として、市民公募により選出された市民代表委員3名と龍ヶ崎市商工会の代表者が参画する龍ヶ崎市地域公共交通協議会（法定協議会）による議論を経て本計画を作成した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所） 茨城県龍ヶ崎市3710番地

（所 属） 龍ヶ崎市都市整備部都市計画課

（氏 名） 小山 友吾

（電 話） 0297-64-1111

（e-mail） toshikei@city.ryugasaki.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和7年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
龍ヶ崎市	有限会社佐貫タ クシー	(1) 龍ヶ崎市乗合タクシー		市内 全域		往 km 復 km	362日	1,810			区域運行	①	地域間幹線系統である関東鉄道バスの竜ヶ崎駅・取手駅発着系統(竜ヶ崎駅～光風台団地入口～取手駅東口)と竜ヶ崎駅で接続	③
	布川交通株式会 社	(2) 龍ヶ崎市乗合タクシー		市内 全域		往 km 復 km	362日	1,448回			区域運行	①	地域間幹線系統である関東鉄道バスの竜ヶ崎駅・取手駅発着系統(竜ヶ崎駅～光風台団地入口～取手駅東口)と竜ヶ崎駅で接続	③

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	龍ヶ崎市
-------	------

(単位:人)

	人 口
人口集中地区以外	26,225
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人 口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定
年月日及び
特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
龍ヶ崎市地域公共交通計画	令和5年3月	

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2.（1）①））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7（リ）に基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

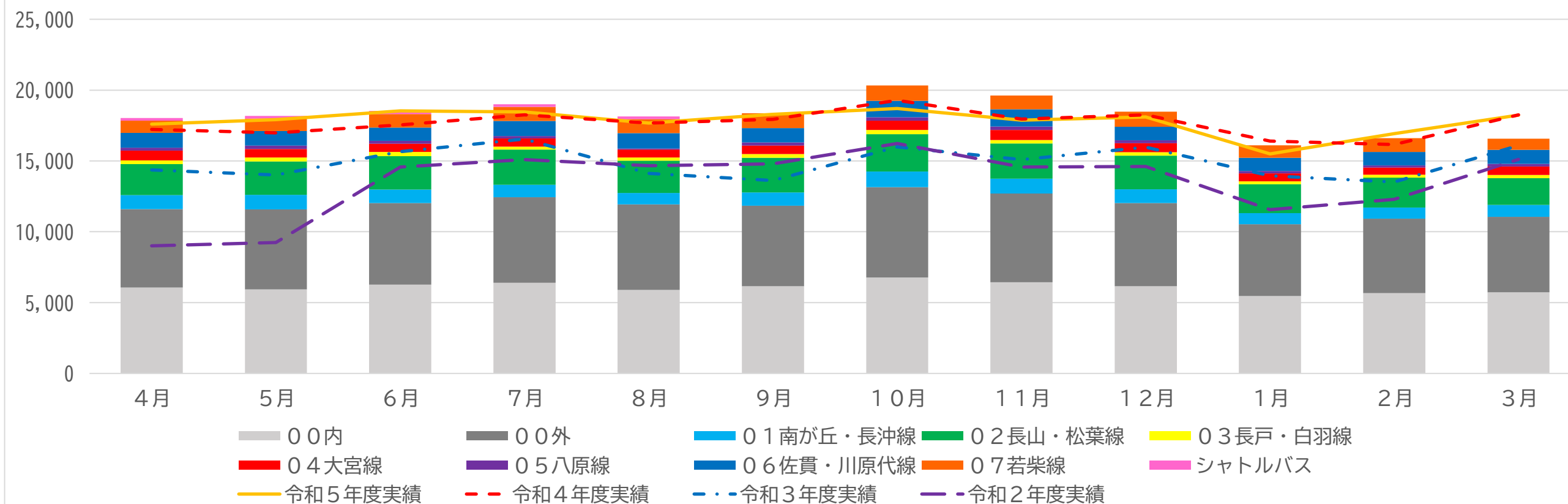
1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

単位：人

○令和6年度龍ヶ崎市コミュニティバス乗車人数推移（ルート別）

路線	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	1日あたり	1便あたり
00内	6,068	5,925	6,275	6,402	5,891	6,166	6,767	6,429	6,160	5,473	5,674	5,735	72,965	201.6	10.1
00外	5,538	5,660	5,760	6,033	6,045	5,675	6,387	6,262	5,861	5,052	5,255	5,318	68,846	190.2	9.5
01南が丘・長沖線	974	1,018	939	873	807	925	1,106	1,061	985	799	779	838	11,104	30.7	3.4
02長山・松葉線	2,193	2,360	2,361	2,492	2,274	2,460	2,629	2,473	2,372	2,036	2,116	1,893	27,659	76.4	9.6
03長戸・白羽線	270	286	305	213	223	267	294	254	237	209	210	234	3,002	8.3	1.0
04大宮線	677	598	579	573	566	598	666	713	634	555	494	584	7,237	20.0	2.2
05八原線	208	246	201	170	75	220	239	231	215	172	163	183	2,323	6.4	0.6
06佐貫・川原代線	1,046	1,018	933	1,065	1,081	1,006	1,160	1,230	944	920	951	1,000	12,354	34.1	4.9
07若柴線	865	884	963	1,000	995	1,050	1,082	973	1,060	879	958	776	11,485	31.7	4.5
シャトルバス	194	177	225	178	184								958	6.3	0.7
合計	18,033	18,172	18,541	18,999	18,141	18,367	20,330	19,626	18,468	16,095	16,600	16,561	217,933	605.6	5.7
実運行日数	30	31	30	31	31	30	31	30	31	28	28	31	362		
1日あたり（月毎）	601	586	618	613	585	612	656	654	596	575	593	534			

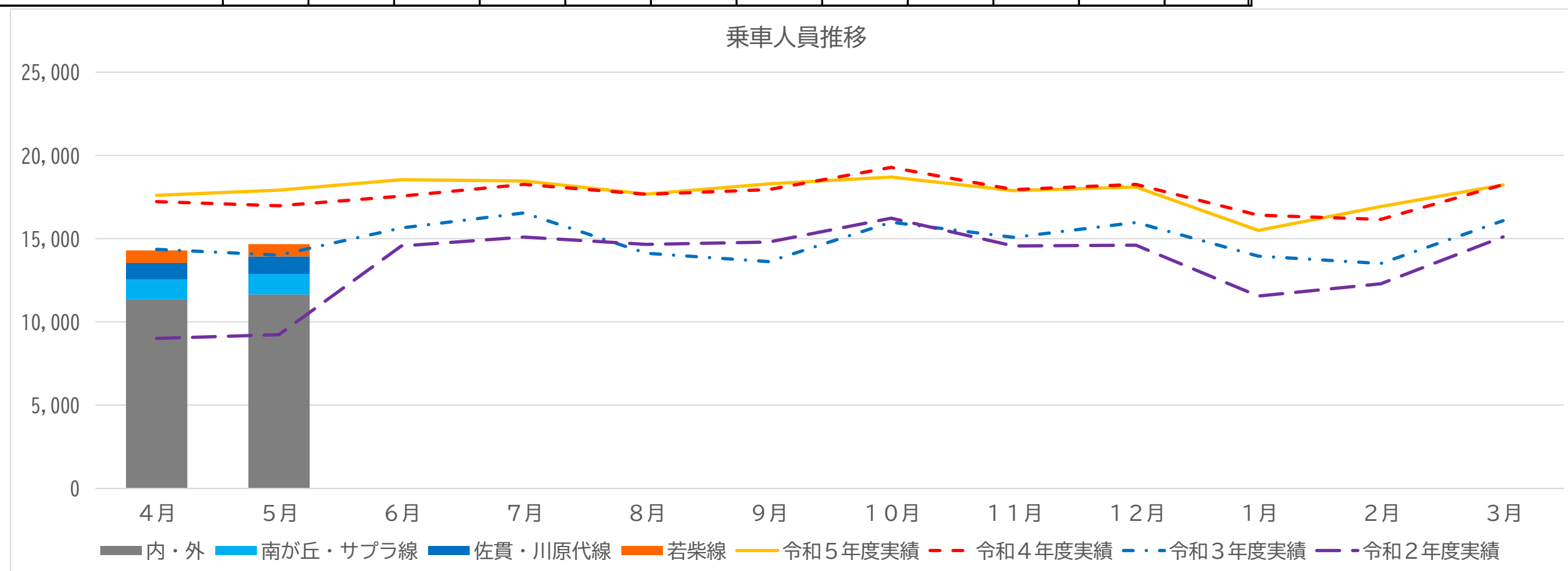
乗車人員推移



○令和7年度龍ヶ崎市コミュニティバス乗車人数推移（ルート別）

単位：人

路線	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	1日あたり	1便あたり
内・外	11,355	11,643											22,998	377.0	14.5
南が丘・サプラ線	1,179	1,242											2,421	39.7	6.6
佐貫・川原代線	1,014	1,058											2,072	34.0	5.7
若柴線	750	723											1,473	24.1	4.0
合計	14,298	14,666											28,964	474.8	10.8
実運行日数	30	31	30	31	31	30	31	30	31	28	28	31	362		
1日あたり（月毎）	477	473	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			



令和6年度乗合タクシー実績（2社合計）

別紙6

○利用者数（人）

	R2	R3	R4	R5	R6	R7
4月	226	325	388	301	427	296
5月	216	320	337	287	411	329
6月	338	454	393	328	423	
7月	352	418	409	331	447	
8月	392	323	457	364	452	
9月	303	361	420	391	467	
10月	361	417	400	430	433	
11月	298	343	438	291	381	
12月	313	365	481	319	407	
1月	265	297	323	239	298	
2月	321	342	322	317	342	
3月	355	397	348	337	376	
計	3,740	4,362	4,716	3,935	4,864	625

○乗合率（％）

	乗車人数				
	1人	2人	3人	4人以上	2人以上
R2	75.5%	21.9%	2.4%	0.2%	24.5%
R3	75.8%	22.2%	2.0%	0.1%	24.2%
R4	72.7%	24.4%	2.7%	0.2%	27.3%
R5	77.6%	20.1%	2.2%	0.1%	22.4%
R6	74.4%	22.2%	3.2%	0.2%	25.6%

●登録数（人）

	男	女	計
H24.6～R 2.3	847	1,473	2,320
R 2.4～R 3.3	84	124	208
R 3.4～R 4.3	68	108	176
R 4.4～R 5.3	110	171	281
R 5.4～R 6.3	91	160	251
R 6.4～R 7.3	104	175	279
計	1,304	2,211	3,515

●年齢別利用者（人）

年齢構成	R2		R3		R4		R5		R6	
0～19	64	1.7%	110	2.5%	111	2.4%	62	1.6%	64	1.3%
20～29	4	0.1%	5	0.1%	2	0.0%	8	0.2%	3	0.1%
30～39	81	2.2%	277	6.4%	329	7.0%	324	8.3%	348	7.2%
40～49	79	2.1%	49	1.1%	141	3.0%	99	2.5%	83	1.7%
50～59	91	2.4%	113	2.6%	53	1.1%	52	1.3%	18	0.4%
60～69	482	12.9%	496	11.4%	504	10.7%	325	8.3%	489	10.1%
70～79	1,616	43.3%	1,178	27.1%	1,243	26.5%	1,099	28.1%	1,422	29.3%
80～89	1,237	33.2%	1,848	42.4%	1,953	41.6%	1,585	40.5%	2,006	41.3%
90～	74	2.0%	278	6.4%	358	7.6%	359	9.2%	421	8.7%
計	3,728		4,354		4,694		3,913		4,854	

●目的地別利用者（人）

降車場所	R2	(自宅を除く)	R3	(自宅を除く)	R4	(自宅を除く)	R5	(自宅を除く)	R6	(自宅を除く)
済生会病院	1,199	55.8%	1,317	53.1%	1,408	51.3%	1,054	49.6%	1,213	46.0%
竜ヶ崎駅	136	6.3%	177	7.1%	276	10.1%	226	10.6%	219	8.3%
文化会館	97	4.5%	84	3.4%	67	2.4%	40	1.9%	38	1.4%
市役所	191	8.9%	183	7.4%	194	7.1%	197	9.3%	281	10.7%
福祉センター	8	0.4%	12	0.5%	2	0.1%	8	0.4%	13	0.5%
窓口ステーション	518	24.1%	683	27.6%	738	26.9%	572	26.9%	834	31.6%
さんさん館			22	0.9%	57	2.1%	30	1.4%	39	1.5%
自宅	1,568		1,884		1,974		1,808		2,227	
計	3,717		4,362		4,716		3,935		4,864	

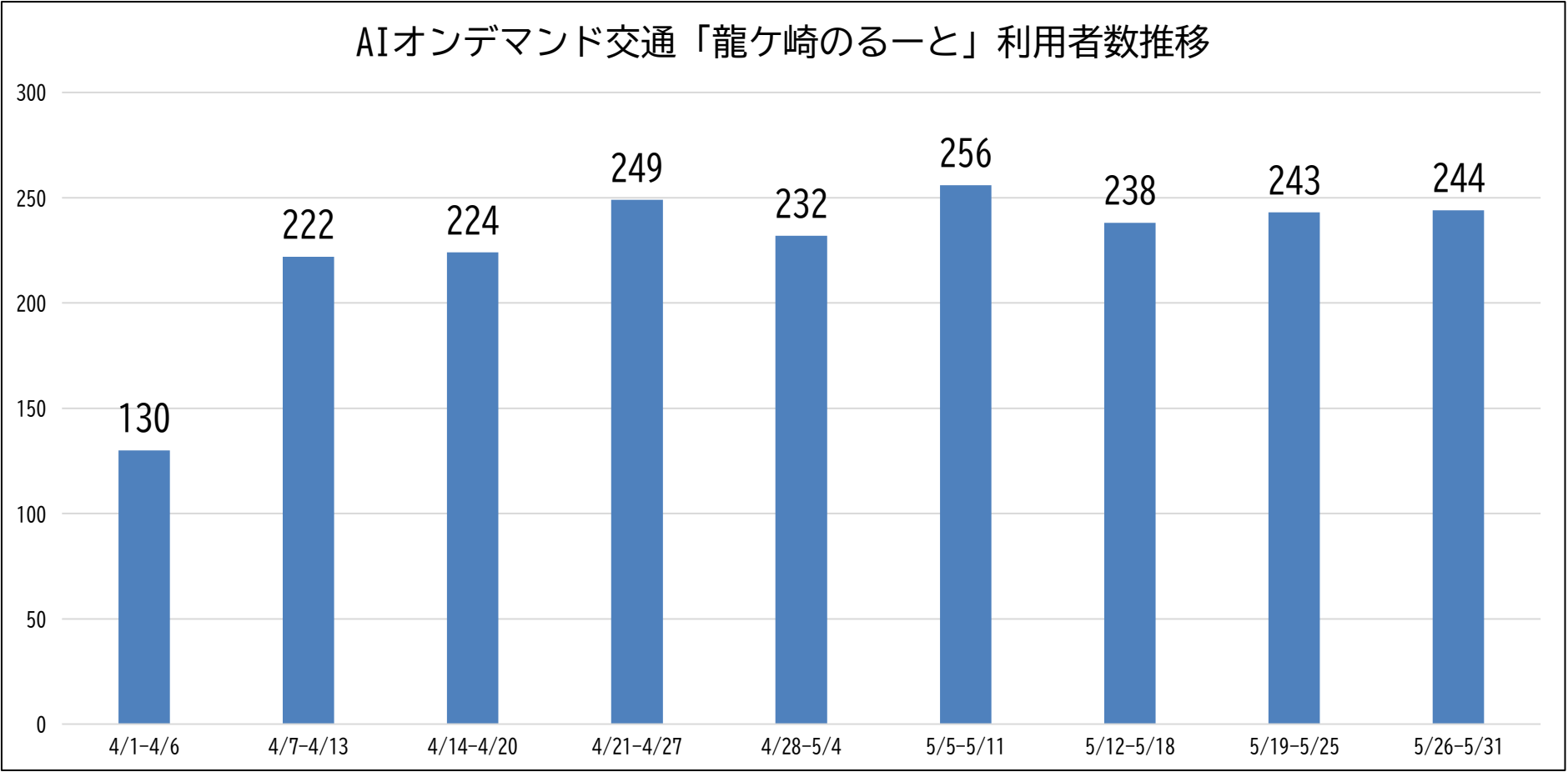
●乗車便別利用者（人）

乗車便	R2		R3		R4		R5		R6	
1	449	9.8%	432	10.3%	549	9.4%	416	8.6%	442	9.1%
2	817	22.4%	880	20.3%	897	20.2%	764	15.7%	980	20.1%
3	734	18.3%	790	17.4%	909	19.0%	633	13.0%	781	16.1%
4	601	15.6%	701	17.8%	823	17.7%	716	14.7%	865	17.8%
5	609	14.8%	661	14.6%	671	16.0%	583	12.0%	693	14.2%
6	293	10.0%	450	11.2%	365	10.1%	291	6.0%	482	9.9%
7	198	6.9%	179	6.3%	173	5.9%	193	4.0%	272	5.6%
8	39	2.2%	269	2.2%	329	1.8%	339	7.0%	349	7.2%
計	3,740		4,362		4,716		3,935		4,864	

龍ヶ崎市A I オンデマンド交通「龍ヶ崎のるーと」 利用実績（4～5月）

総乗客数 （人）	1時間（運営時間中）の 平均乗客数	平均乗車時間 （分）	平均待ち時間 （分）
2038	3.18	13.72	12.4

電話からの 予約率（％）	乗客アプリからの 予約率（％）	インターネットからの 予約率（％）
43.72	55.25	1.03



龍ヶ崎市A I オンデマンド交通「龍ヶ崎のるーと」 利用実績（実証実験後半2ヵ月分）

総乗客数 （人）	1時間（運営時間中）の 平均乗客数	平均乗車時間 （分）	平均待ち時間 （分）
1112	1.77	10.09	8.74

電話からの 予約率（％）	乗客アプリからの 予約率（％）	インターネットからの 予約率（％）
50.45	49.46	0.09

地域の多様な輸送資源の活用 の可能性に関する調査報告書

令和7年2月

龍ヶ崎市 都市整備部 都市計画課 公共交通対策室

1. 調査の目的

国は令和2年6月に「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための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」を公布し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正。

➡既存の地域公共交通網では地域の移動手段が確保できない場合に、地域の多様な輸送資源を検討の対象として加え、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るものとされた。

このような背景のもと、地域公共交通以外に市内で運行されている地域の多様な輸送資源の実態の把握をするほか、活用の可能性や有効性について検討を行うことを目的とする。

2. 龍ヶ崎市地域公共交通の現状（令和6年12月時点）

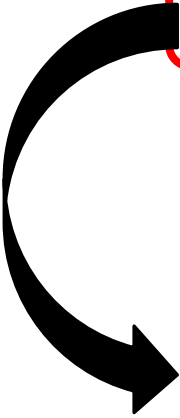
- ①鉄道（東日本旅客鉄道(株)、関東鉄道(株)）
- ②路線バス（関東鉄道(株)、大利根交通(株)）
- ③一般タクシー（龍ヶ崎合同タクシー(株)、関鉄タクシー(株)、布川交通(株)、(有)佐貫タクシー）
- ④コミュニティバス（循環：2ルート、枝線：7ルート）
- ⑤乗合タクシー（市内全域）

3. 地域の輸送資源の課題整理

<課題点>

- 現在、当市は民間の鉄道・路線バス・一般タクシーに加え、市がコミュニティバス・乗合タクシーを運行して、地域の輸送手段を確保している。一方で、コロナ禍による長期的な利用者の減少や運転士不足の状況により、今後の安定的な地域公共交通サービスの提供に課題あり。
 - バス・タクシーの乗務員の賃金水準は全産業に比べ低い傾向にあり、人手不足が深刻化、他にも運転士の高齢化や改正基準告示などの影響があり、それを要因とする路線バスの休廃止などの動きが全国的に拡大している。
- ➡バス・タクシーによるサービスの提供が困難となってくる可能性がある。

4. 輸送資源の活用の可能性の検討

- 
- ・ スクールバス、企業バス等の混乗化、統合
 - ・ 日本版ライドシェア
 - ・ 公共ライドシェア

路線バスの代替えとなり得る大量輸送が可能。
統合することで、龍ヶ崎市駅ロータリー・工業団地の渋滞が改善される可能性あり。

5. 調査対象

①龍ヶ崎市駅を起点とした運行状況の把握

龍ヶ崎市駅へ乗入れしている企業バスの交通量調査

調査日：令和6年10月16日（道路公園課実施）

調査場所：龍ヶ崎市駅東口、西口

	【朝：6時～9時】	【夜：16時～20時】
市駅東口	54台	67台
市駅西口	5台	8台

5. 調査対象

②運行主体を対象とした調査の実施

→交通量調査から事業所に

「地域に多様な輸送資源に係るアンケート調査」を実施

調査期間：令和7年1月10日（金）～22日（水）

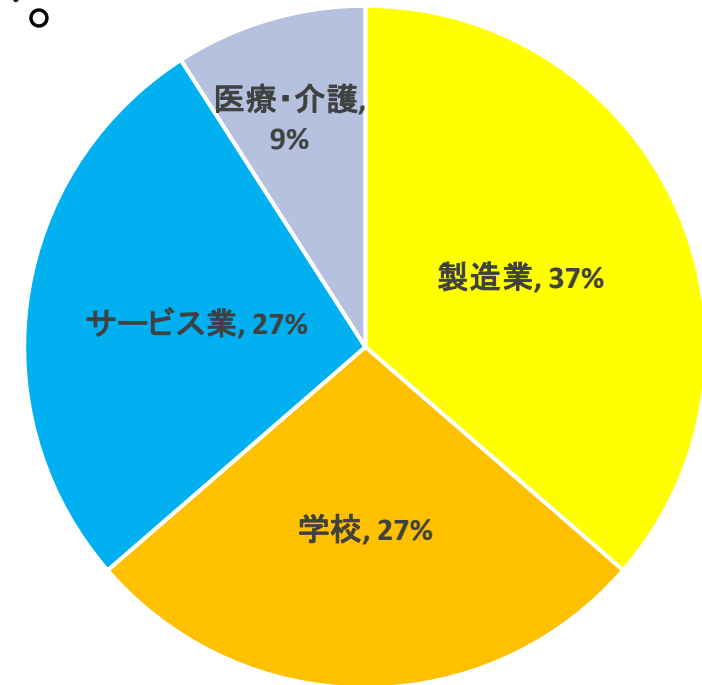
調査方法：Web申請（いばらき電子申請）

対象事業者数	23
回答数	11
回答率	47. 8%

6. アンケート調査結果

問1. 貴社の業務内容を教えてください。

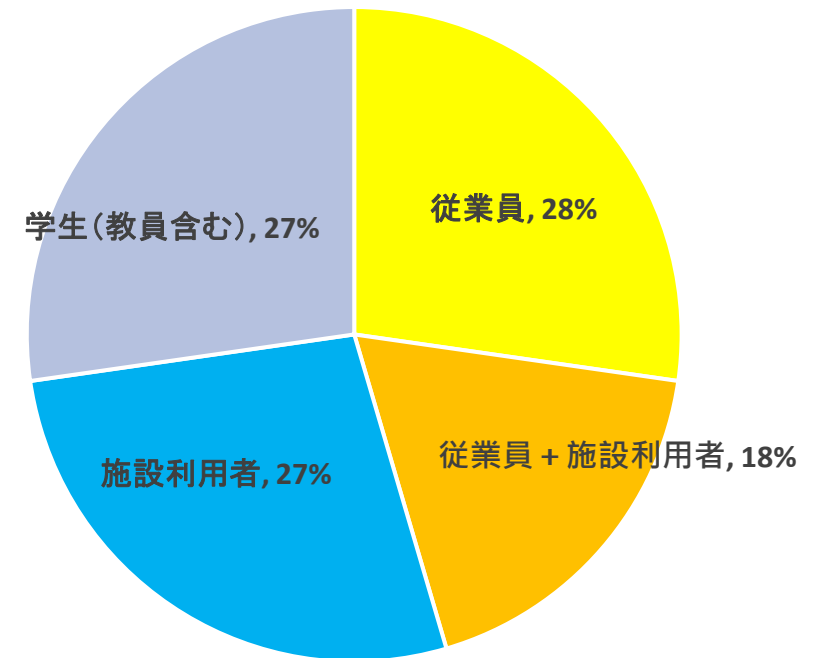
製造業	3
学校等	4
サービス業	3
医療・介護	1



6. アンケート調査結果

問2. JR龍ヶ崎市駅への送迎は誰を対象に実施していますか。

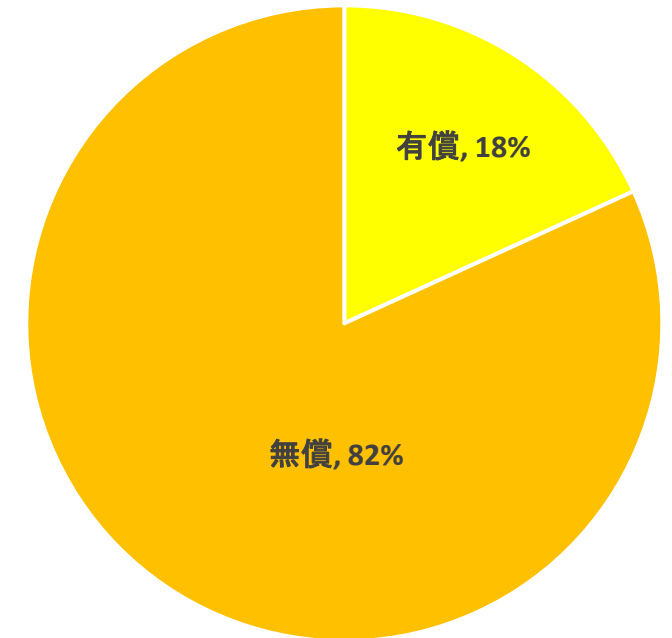
従業員	3
従業員＋施設利用者	2
施設利用者	3
学生（教職員含む）	3



6. アンケート調査結果

問3. 利用者の運賃について

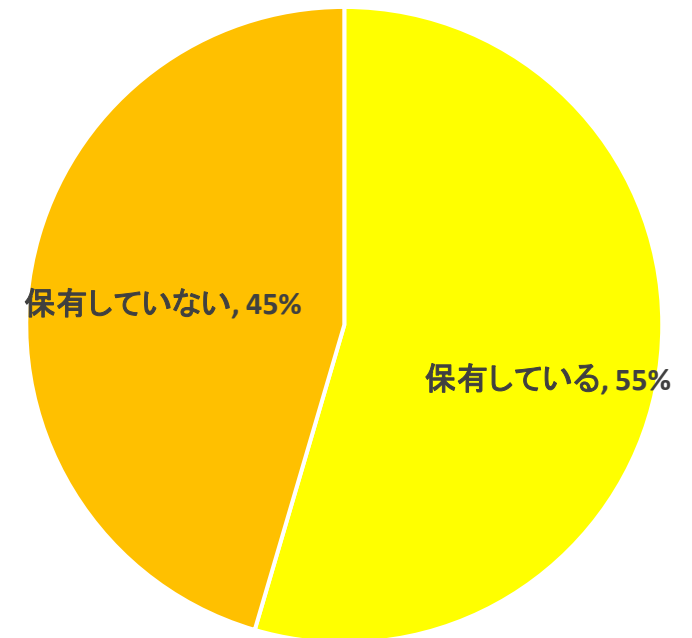
有償	2
●5,670円/月 ●1乗車380円 定期券3,400円（1か月）※学生のみ有償	
無償	9



6. アンケート調査結果

問4. 龍ヶ崎市駅を利用している車両は貴社で保有していますか

保有している → 問5へ	6
保有していない → 問6へ	5



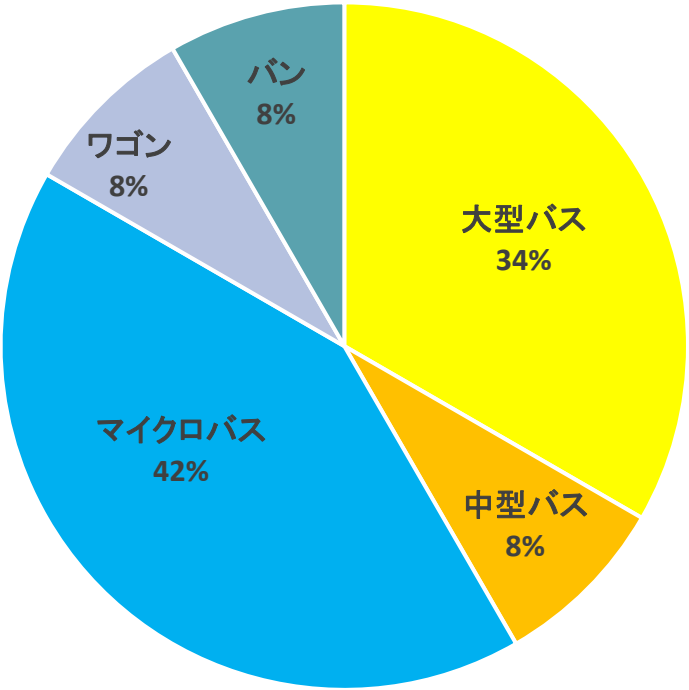
6. アンケート調査結果

問5. 問4で保有していると回答した事業者様にお伺いします。

※複数回答可 保有車両等の概要を教えてください。

6社
保有

車種	台数	二種免許取得状況
大型バス	4	有 3、無 1
中型バス	1	有 1
マイクロバス	5	有 2、無 3
ワゴン	1	有 1
バン	1	無 1



6. アンケート調査結果

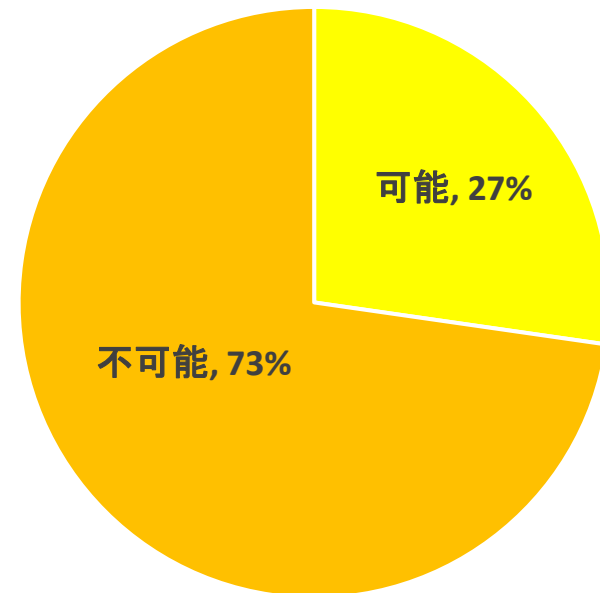
問6. 問4で保有していないと回答した事業者様にお伺いします。
保有していない場合、どのような形で龍ヶ崎市駅まで運行をされていますか。

➡業者に委託している。

6. アンケート調査結果

問7. 地域公共交通によるサービスの提供が困難になった場合に、一般の方々を乗り合わせで運ぶ、いわゆる混乗することは可能ですか。

可能 → 問8へ	3
不可能 → 問9へ	8



6. アンケート調査結果

問 8. 問 7 で可能と回答した事業者様にお伺いします。今後、地域公共交通を補完する交通手段が必要となる状況になった場合、運行ルートや目的地の近い他社と統合してバス等を運行させることについてどう思いますか。

やりたい	0
条件が合えばやりたい	1
やりたくない	2



・すでに一般の方々の乗車も可能であるため、現状の直通運転を維持できるようであれば可能と考える。

・公共交通バスが運行できない災害時に混乗を認めるもので公共交通バスを補完する考えはありません。
・自らやりたいと思う程ではない。

6. アンケート調査結果

問9. 問7で不可能と回答した事業者様にお伺いします。地域公共交通を補完する交通手段の対象とすることを可能とするための条件等は何ですか。

※複数回答可

地域住民の理解	0
既存バス事業者等の理解	1
行政のバックアップ (手続き等)	0
行政のバックアップ (補助金等)	0
事業所内の内部規定等の整理	2

事業所職員の理解	2
施設利用者の理解	2
同業他社 近隣他社等との協調	0
その他	4



- ・会社専用バスのため（途中乗車・下車なし）
- ・発車時刻、到着時刻が決まっているので、遅延出来ない為。
- また、乗車人数についても満員になる頻度が高い為。
- ・席が空いていない為、出来ない。

7. 取りまとめ

<実態把握の結果>

地域の多様な輸送資源に係るアンケート調査結果

➡「地域公共交通によるサービスの提供が困難になった場合、混乗が可能」と回答した事業所はわずか3事業所。可能でも条件は「龍ヶ崎市駅から直通なら可能」「公共交通バスが運行できない災害時に混乗を認めるもので公共交通バスを補完する考えはない」という意見等で、不可能が8件という結果を踏まえると、活用の可能性は現時点では見込めないという結果になった。

7. 取りまとめ

<今後について>

今後の路線バスの維持困難を想定していくと、既存の公共交通の最適化や利用促進を行っていく必要がある。また、この調査を継続的に行うことで、輸送資源の活用可能性や有効性の意識付けを行い、本来の用途による制約を検証した上で、事業所と調整・最大限に活用できる仕組みを構築していきたい。

龍ヶ崎市地域公共交通 利用促進計画 (素案)

令和7年 月
龍ヶ崎市

はじめに

本市では、玄関口であるＪＲ龍ヶ崎市駅を有する佐貫市街地と、市役所をはじめとした公共施設や本町商店街などを有する龍ヶ崎市街地を結ぶ基幹的な地域公共交通機関である、「関東鉄道竜ヶ崎線」が運行しているほか、龍が岡市街地・北竜台市街地～佐貫市街地間の移動を主に支える民間路線バス、またきめ細やかな移動ニーズに対応する一般タクシーなど、多様な地域公共交通が運行し、市民生活を支えています。

一方で、民間事業者が展開する地域公共交通では、どうしても拾うことが難しい地域や住民がいることもまた事実です。

本市では、こうした民間交通サービスでは拾い切れない地域や住民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といった地域公共交通を運行し、また令和７年４月からは利用の少ないコミュニティバスの代替手段として、ＡＩオンデマンド交通の運行を開始しています。

地域公共交通は、民間・行政の主体を問わず、移動手段を確保することで、買い物や通院・通学といった日常生活の支えとなることはもちろんのこと、にぎわいの創出や地域間交流の促進、さらには過度なマイカー利用の抑制による環境負荷の低減や健康増進といった側面もあり、より多くの方にご利用いただき、将来に向けて残していくことが重要です。

しかしながら、昨今の少子高齢化の進行による人口減少、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を大きな契機とした生活様式の変容、さらには働き方改革の推進や世界的なＤＸの促進といった社会構造の変化により、地域公共交通の利用者は年々減少しています。

こうした動きは本市に限ったものではなく、全国的に同様の動きが見られ、これまで慢性的に生じていた運転士不足の加速化も相まって、路線の減便や廃止につながっています。

こうした状況を踏まえ、より多くの方々にご利用いただき、将来に向けて地域公共交通を残していくための足掛かりとするため、ここに龍ヶ崎市地域公共交通利用推進計画を策定します。

令和７年 月 日

龍ヶ崎市都市整備部都市計画課

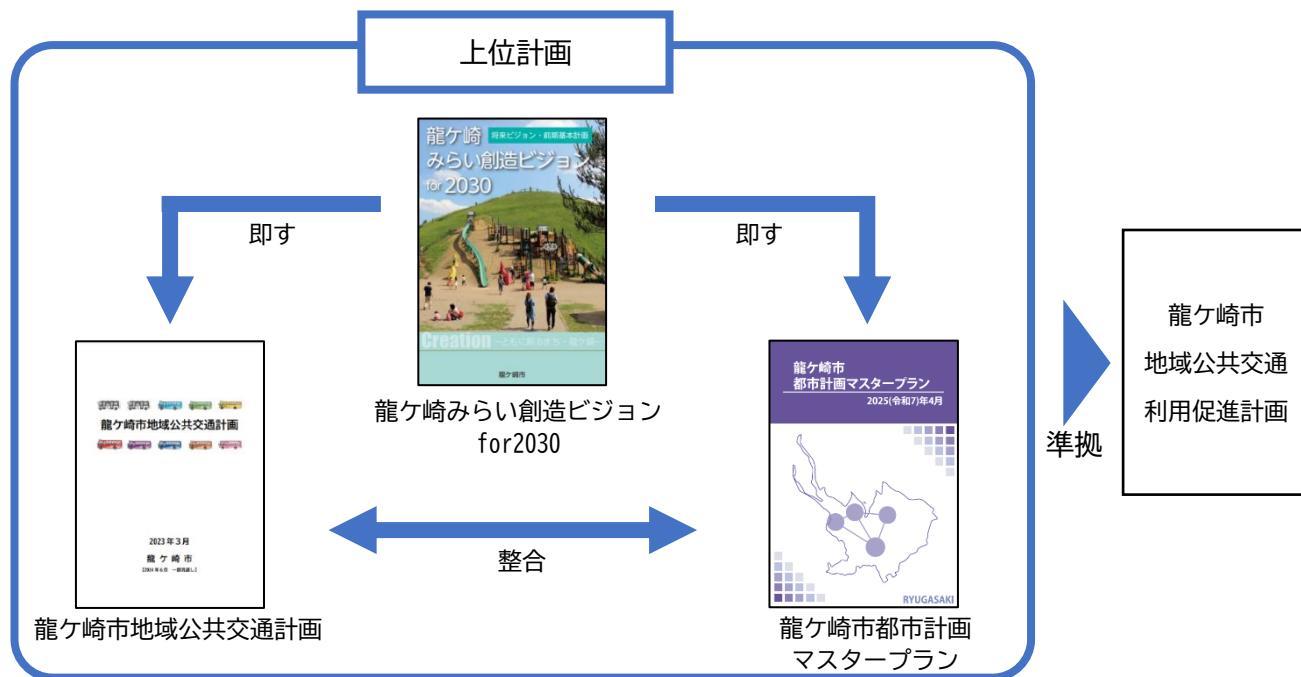
目次

1. 計画の位置づけ・計画期間	.....
2. 市内地域公共交通の現状	.....
(1) J R 常磐線	.....
(2) 関東鉄道竜ヶ崎線	.....
(3) 路線バス	.....
(4) コミュニティバス	.....
(5) 乗合タクシー	.....
(6) A I オンデマンド交通「龍ヶ崎のるーと」	.....
3. 市内地域公共交通に関するアンケート調査	.....
(1) 関東鉄道竜ヶ崎線	.....
(2) 路線バス	.....
(3) コミュニティバス	.....
(4) 乗合タクシー	.....
(5) A I オンデマンド交通「龍ヶ崎のるーと」	.....
4. 市内地域公共交通における課題	.....
5. 地域公共交通がなくなると	.....
6. 龍ヶ崎市の地域公共交通が目指す姿	.....
7. 目指す姿を実現させるための取組	.....
8. 先進事例	.....
(1) 〇〇県〇〇市	.....
(2) 〇〇県〇〇市	.....
(3) 〇〇県〇〇市	.....
9. 用語集・参考資料等	.....

1. 本計画の位置づけ・計画期間

1-1. 位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「龍ヶ崎みらい創造ビジョン for2030」、また本市の地域公共交通に関するマスタープランである「龍ヶ崎市地域公共交通計画(以下、交通計画)」、さらには本市のまちづくりの基本的な方針である「龍ヶ崎市都市計画マスタープラン」との整合を図りながら、それらの上位計画に準拠するものとして、地域公共交通の利用の推進に関する取組を中心に位置づけていきます。



1-2. 計画期間

本計画は、上位計画のうち、より関連性のある交通計画との将来的な統合を見据え、〇〇年度までの〇年間とします。

その後、交通計画の中間見直しを行う際、本計画を交通計画の一部として組み込み、一元的に評価・進行管理を行っていくことを検討します。

2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度	2032年度	2033年度
				中間見直し					
龍ヶ崎市地域公共交通計画					龍ヶ崎市地域公共交通計画				次期計画
龍ヶ崎市地域公共交通利用促進計画									

2. 市内地域公共交通の現状

(1) J R常磐線

常磐線は明治 28 年に土浦～友部間、同 29 年に土浦～田端間での開通以来、茨城県南地域のみなさんの生活路線として、また首都東京や県都水戸等を結ぶ茨城県の大動脈として活躍してきました。

近年では、平成 24 年に新型車両の E 657 系の導入、また東京駅・品川駅への直通運転が開始される等、便利で快適な常磐線づくりが進められています。

環境にやさしい地域づくり、交通体系づくりを進めていく上でも常磐線の果たす役割は大きく、これからも茨城県南地域における未来に向けての活躍が期待されます。

【参考・引用：いばらき県南常磐線WEB（茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会）】

・ J R 常磐線龍ヶ崎市駅の利用状況（1 日当り乗車人員推移）

利用実績のグラフと併せてコメントを記載

（２）関東鉄道竜ヶ崎線

龍ヶ崎の中心市街地と日本鉄道土浦線（現・ＪＲ常磐線）とを結ぶ“茨城県内最古の私鉄路線”として、明治 33（1900）年 8 月に開業した鉄道です。

当初は、龍ヶ崎と相馬町（現・取手市）藤代駅との間を馬車鉄道で結ぶ予定でしたが、小貝川への架橋工事の負担が大きいことや輸送力などを踏まえて計画が見直され、常磐線までの最短距離（＝佐貫まで）を直線的に結ぶルートとし、さらに小型蒸気機関車による軽便鉄道へと業態を変更しての開業となりました。

現在では旅客のみを輸送していますが、かつては肥料や米、繭、石炭などの貨物も運搬し、龍ヶ崎の産業発展に大きな役割を果たしてきました。

また、開業当時は「龍ヶ崎」「門倉」「入地」「南中島」「佐貫」という 5 駅が存在していましたが、昭和 32（1957）年に門倉駅と南中島駅が廃駅となり、以降、現行の 3 駅体制となっています。

【参考・引用：龍ヶ崎市民遺産一覧（龍ヶ崎市公式ＨＰ）】

・ 関東鉄道竜ヶ崎線各駅の利用状況（1 日当り輸送人員推移）

利用実績のグラフと併せてコメントを記載

(3) 路線バス

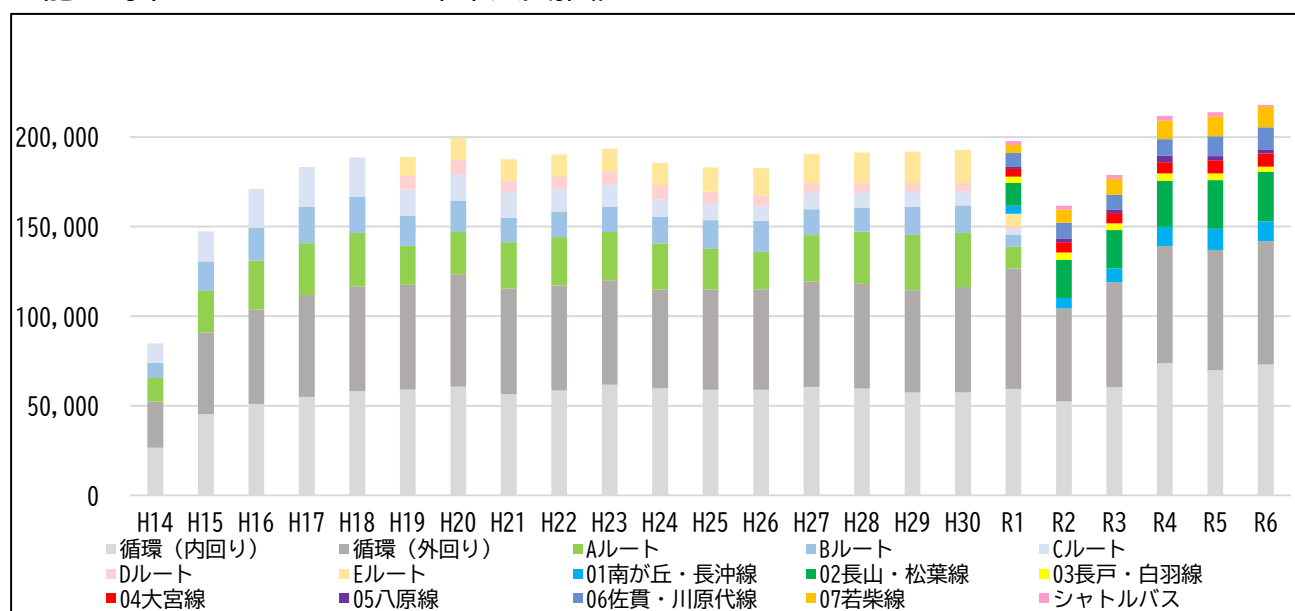
これまでの経緯と利用実績のグラフに併せて
コメントを記載

（４）コミュニティバス

コミュニティバスは、日中の市民の移動性を高めること、病院・福祉施設・その他公共施設へアクセスする交通手段を確保すること、各種移動制約者の交通手段を確保することなどを目的として、鉄道や路線バスなど、他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、平成 14 年 7 月に運行を開始して以来、市民の移動を支える親しみある交通手段として、20 年以上走り続けています。

定期的に運行ルートやダイヤの見直しを行いながら、日中の買い物や通院、また通勤通学、余暇活動など、幅広いニーズに対応しながら、高齢者を中心として幅広い年代の方々にご利用いただいています。

・龍ヶ崎市コミュニティバス乗車人員推移



令和元年 9 月にコミュニティバス運行計画の再編を行い、運行本数の増加や運行時間の拡大、また運賃体系の見直しなどにより、利便性の向上を図りましたが、コロナ禍の影響により利用者は大きく減少しました（令和元年度：197,776 人→令和 2 年度：161,703 人）。

その後、徐々に社会経済活動がコロナ禍前の状況に近づいてきたことを受け、利用者は増加傾向に転じ、令和 4 年度から令和 6 年度までの 3 年間は、毎年過去最高の利用者数を更新し続けています。

また、令和 7 年 4 月には、それまでの利用実績や要望などを踏まえながら、課題であった運行経費の削減や 2024 年問題を一つの契機とする運転士不足などへの対応を目的として、コミュニティバス運行計画の見直しを軸とした地域公共交通の再編を行いました。この再編では、コミュニティバスはそれまで 200 円としていた基本運賃を 100 円に改定したほか、一部ルートや運行ダイヤの見直しを行っています。

(5) 乗合タクシー

これまで紹介した地域公共交通へのアクセスが難しい方の移動手段を確保することを目的として、平成 24 年 7 月から運行を開始しています。運行時間や目的地を限定していますが、ご自宅までの送迎が可能であること、また 1 乗車 500 円という比較的安価な料金でご利用いただけることなど、乗合タクシー特有の魅力があり、高齢者を中心にご利用いただいています。

利用実績のグラフと併せてコメントを記載

（６）ＡＩオンデマンド交通「龍ヶ崎のるーと」

令和７年３月末をもって運行終了となったコミュニティバス長戸・白羽線、大宮線、八原線の代替手段として本格運行を開始した、事前予約・乗合型の公共交通です。予約に応じてＡＩが効率的な配車や運行ルートを決するため、「今すぐ使いたい」という即時予約にも対応できるのが特徴です。本格運行の可能性を検証するため、令和５年度に５ヵ月間の実証実験を行い、即時性や乗降ポイントの多さなど、利用者から高い評価を得ることができたことも、本格運行の実施に至った要因の一つです。

利用実績のグラフと併せてコメントを記載

3. 市内地域公共交通に関するアンケート調査

市内地域公共交通利用者を主な対象者とした
アンケート調査の内容・結果を記載
(利用状況の把握や利用促進に対する意見等)

4. 市内地域公共交通における課題

これまで記載の現状やアンケート結果を踏まえ、
本市における地域公共交通の課題を整理

5. 地域公共交通がなくなると・・・

地域公共交通がなくなること
で発生することが想定される影響を様々な視点から列挙

交通弱者の移動手段
環境負荷の増加
日常生活の負担 等

6. 龍ヶ崎市の地域公共交通が目指す姿

現状や課題を踏まえ、
本市地域公共交通が目指す姿を記載

7. 目指す姿を実現させるための取組

目指す姿を実現させるために必要な
取組を位置付け

8. 先進事例

鉄道や公共交通全般に関する利用促進の取組を
紹介（3～5事業程度）

鉄道や公共交通全般に関する利用促進の取組を
紹介（３～５事業程度）

9. 用語集・参考資料等

地域公共交通に馴染みのない方でも
本計画の内容が分かりやすくなるような
用語解説のほか、参考として使用した資料等を記載



地域公共交通経営改善支援事業（新規）

【R7当初予算額 388百万円】

政策企画部交通政策課地域交通G（029-301-2604）

鉄道G（029-301-2606）

物価高騰や運転士不足の影響を受ける中で経営改善に取り組む交通事業者に対し、DX・GXの活用による経営改善やバス運転士確保の更なる取組を支援します。

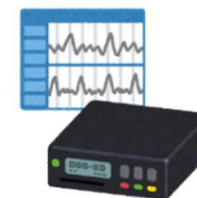
1 公共交通DX・GXによる経営改善支援事業（370百万円）

＜補助対象＞ 県内に営業所を有する乗合バス事業者及びタクシー事業者、県内地域鉄道事業者のうち経営改善計画書※を提出する事業者

＜対象経費＞ DXによる業務効率化やGXによる省エネ化に係る経費

＜補助率＞ 1/2

＜補助上限＞ 乗合バス：15百万円/事業者 タクシー：6万円/台 鉄道：25百万円/事業者



2 バス運転士緊急確保事業（18百万円）

＜補助対象＞ 県内に営業所を有する乗合・貸切バス事業者のうち経営改善計画書※を提出する事業者

＜対象経費＞ バス運転士の採用広報に係る経費

＜補助率＞ 1/2

＜補助上限＞ 10万円/事業者



※経営改善計画書：賃上げ、業務効率化、運賃改定などの実施計画や内容を盛り込んだ計画書