

# 関東鉄道竜ヶ崎線活性化検討調査

## 報告書



平成18年3月

茨城県 龍ヶ崎市

# 目 次

序 本調査の概要.....	1
第1章 社会情勢・既定計画の整理.....	3
1.1 社会情勢等の整理.....	4
1.2 既定計画の整理.....	7
第2章 竜ヶ崎線の現状の把握.....	9
2.1 竜ヶ崎線の特性の把握.....	10
2.2 輸送人員の推移や経営収支の把握.....	16
第3章 市民・利用者ニーズの把握.....	19
3.1 アンケート調査の概要.....	20
3.2 アンケート調査の結果.....	21
第4章 竜ヶ崎線の課題の整理.....	50
第5章 地方鉄道の課題と再生モデルの事例研究.....	51
第6章 まちづくりと公共交通のあり方.....	55
6.1 まちづくりにおける公共交通の位置づけ.....	56
6.2 竜ヶ崎線の将来像，目指すべき姿と対応方針.....	58
第7章 振興方策の検討.....	61
7.1 各まちづくり主体の役割の整理.....	61
7.2 実現化方策（アクションプラン）の検討.....	63
7.3 整備プログラムの策定.....	66
第8章 今後の取り組み.....	70
参考資料.....	83
参考1 関東鉄道竜ヶ崎線ルネサンス会議設置要綱.....	83
参考2 関東鉄道竜ヶ崎線ルネサンス会議委員名簿.....	84

## 序 本調査の概要

### (1) 背景と目的

全国において、輸送需要が少ない地方鉄道は、通勤・通学をはじめとする日常生活を支える輸送機関としての役割を担っているが、モータリゼーションの進展や少子高齢化等により、鉄道の維持・存続自体が課題となっている路線も少なくない。

関東鉄道竜ヶ崎線(以降、竜ヶ崎線と略)は、明治33年8月の開業以来、平成11年で100周年を迎え、長年、地域住民の足として活躍してきた。また、この鉄道は、広域市町村を結ぶ鉄道ではなく、龍ヶ崎市内完結型の鉄道で、運行距離が4.5キロと短く、全国的にも珍しい鉄道である。しかし、全国の地方鉄道と同様に、輸送人員が平成7年度をピークに、年々減少傾向が続いており、今後の竜ヶ崎線の活性化やそのあり方について考えていくことが求められている。

そのため、本調査は、関東鉄道竜ヶ崎線が抱える課題や地域での役割を整理するとともに、鉄道を活用したまちづくりのあり方など、「活力ある都市活動の確保」につながる活性化策について検討することを目的としている。

### (2) 調査の対象

本調査の対象は、下図に示した関東鉄道竜ヶ崎線と龍ヶ崎市内全域である。

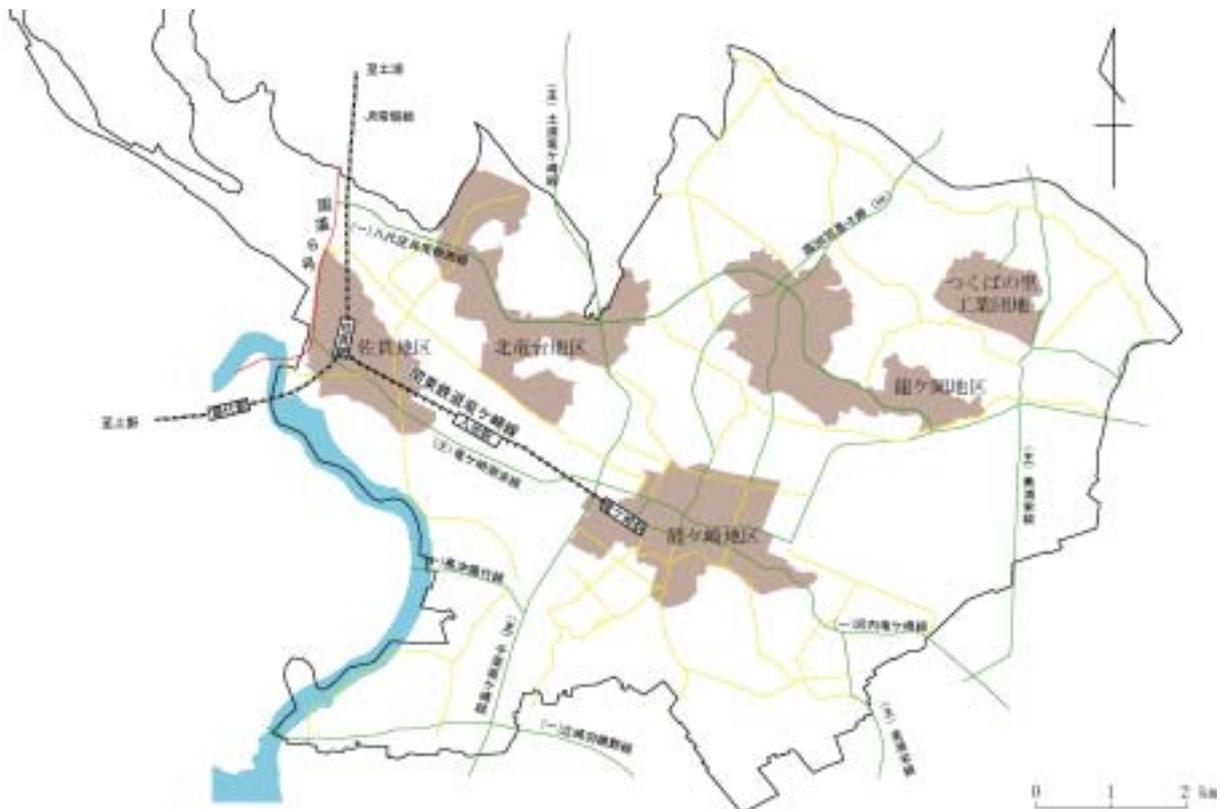


図 - 1 調査の対象

(3) 検討手順と検討体制

検討手順は下図に示したとおり，社会情勢や竜ヶ崎線の現状等から竜ヶ崎線の課題を整理し，その課題を受けてまちづくりと公共交通のあり方，振興方策の検討を行った。

また，検討内容については，学識経験者や市民代表等からなる「関東鉄道竜ヶ崎線ルネサンス会議」において審議を行った。なお，会議の設置要綱及び委員名簿は巻末に添付した。

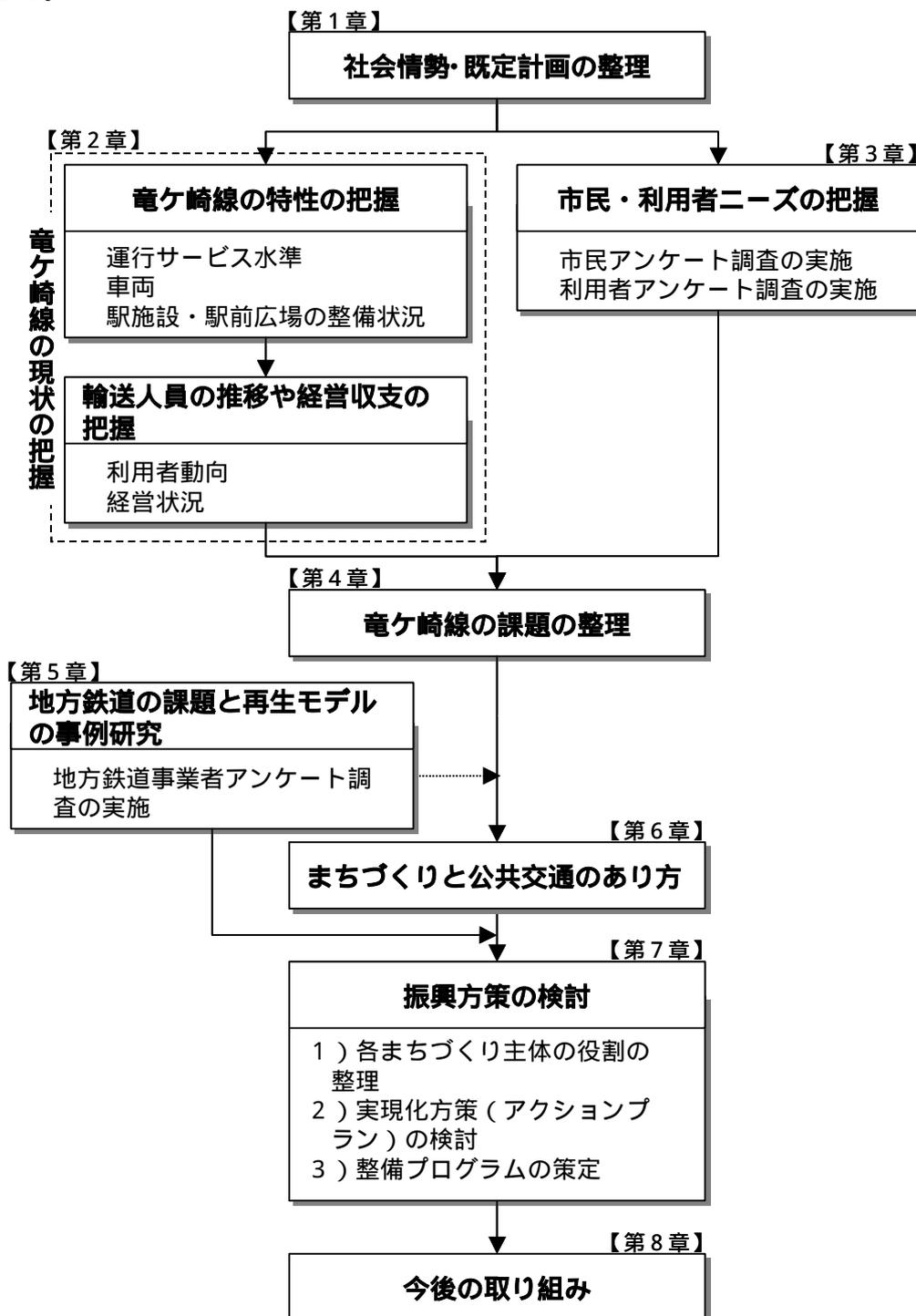


図 - 2 調査のフロー

## 第1章 社会情勢・既定計画の整理

### **社会情勢**

全国的な傾向として、自動車利用の増大、少子化の進展に伴う高校生人口の減少などで地方鉄道の利用者が減少しており、また近年の経済状況の低迷と相俟って、地方鉄道の経営は非常に厳しくなっている。それはJR常磐線沿線の民間鉄道においても同様であり、鹿島鉄道のように廃止問題が現れて存続している鉄道がある一方、日立電鉄線のように地元からの訴え等があったものの、廃止となった鉄道もある。

### **既定計画**

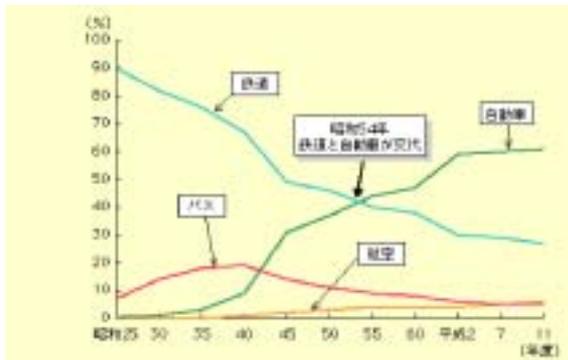
国や県は地方鉄道に対して、「地域に密着した交通機関として利用させることが基本」として、「地域が中心となって鉄道を支える」等を方針として、近代化補助等の支援策を実施している。

龍ヶ崎市では、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画や中心市街地活性化基本計画により、竜ヶ崎線の位置づけ、役割、方針を定めている。

1.1 社会情勢等の整理

(1) 社会情勢

- ・全国的にみて、国内旅客輸送の輸送分担率は輸送人キロ<sup>注)</sup>ベースで自動車が増加し、鉄道が減少している。特に、地方都市圏においては、公共交通機関の利用に比べて自動車利用が圧倒的に高い。
- ・通学定期の比率の高い地方鉄道にとって、少子化の進展に伴う高校生人口の減少は大きな課題となっている。
- ・ここ数年の低金利かつデフレ経済により、以前は可能であった運賃値上げを前提として、所要の増収を確保するという事業経営が困難な状況である。また、バブル崩壊以降、国も地方も大幅な財政赤字と巨額な債務残高を抱えており、地方鉄道に対する財政支援も、より効果的かつ適切な財政支出をすることが求められている。



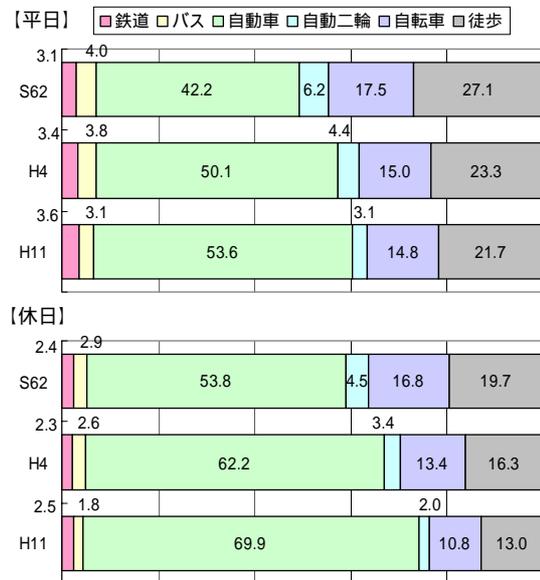
出典：平成13年度国土交通白書

図-3 国内旅客輸送機関分担率推移(人キロ)



出典：平成13年度年次経済財政報告

図-5 国・地方別の財政支出



注) 地方都市圏は全国77都市を対象  
資料：H11全国都市PT調査結果を基に作成  
図-4 地方都市圏の代表交通手段構成(平日)

注) 輸送人キロ：運んだ旅客数(人)にそれぞれの乗車した距離(キロ)を乗じたものの累積値で、交通機関の輸送の規模を示す。

(2) JR常磐線沿線の民間鉄道の現状

・ JR常磐線沿線の民間鉄道では、平成元年以降、輸送人員及び輸送密度<sup>注</sup>が、平成2～7年をピークに、ここ10年は一貫して減少している。また、JR常磐線の佐貫駅、取手駅、牛久駅、土浦駅の利用者も減少しており、全般的に、茨城県内の鉄道利用者が減少している。

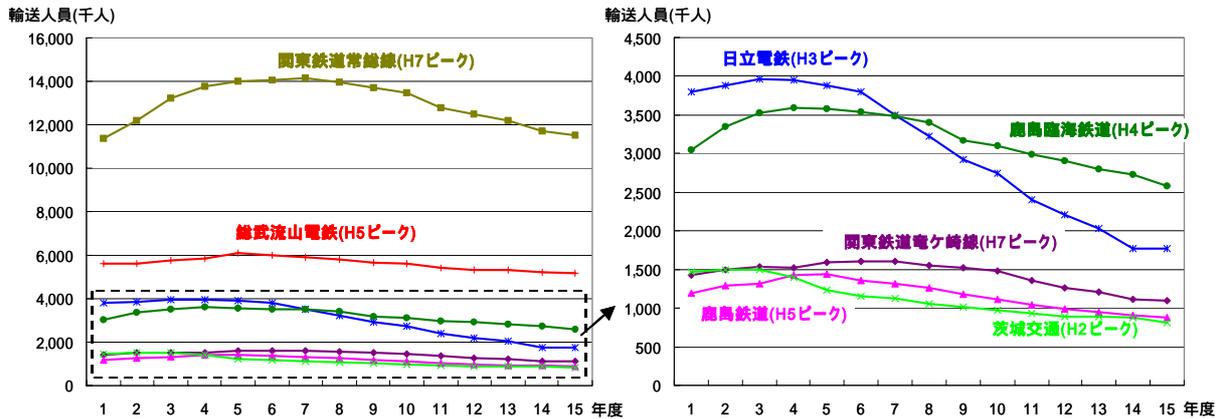


図 - 6 民間鉄道の輸送人員の推移

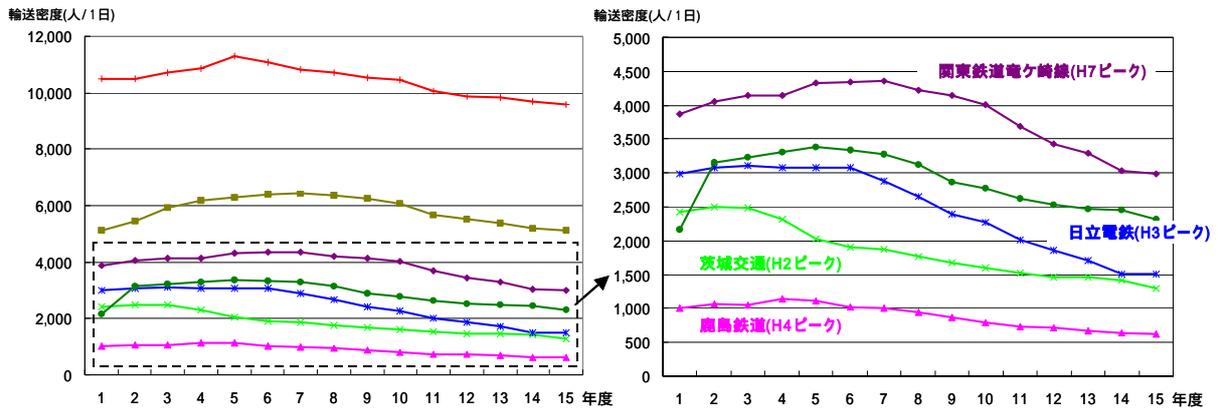


図 - 7 民間鉄道の輸送密度の推移



図 - 8 常磐線とその沿線の主な民間鉄道路線

注) 輸送密度：1日1kmあたり、何人の乗客を運んだかを示す。

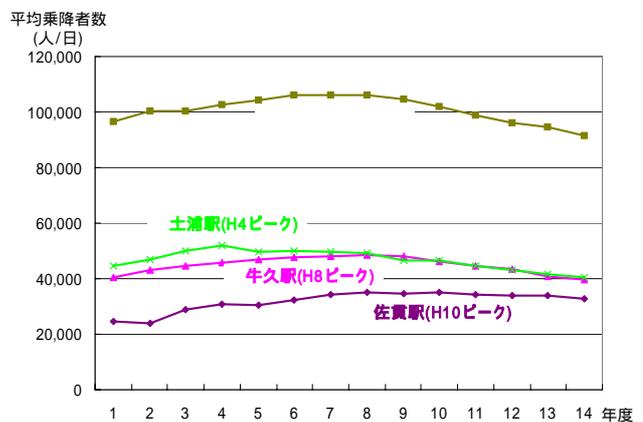
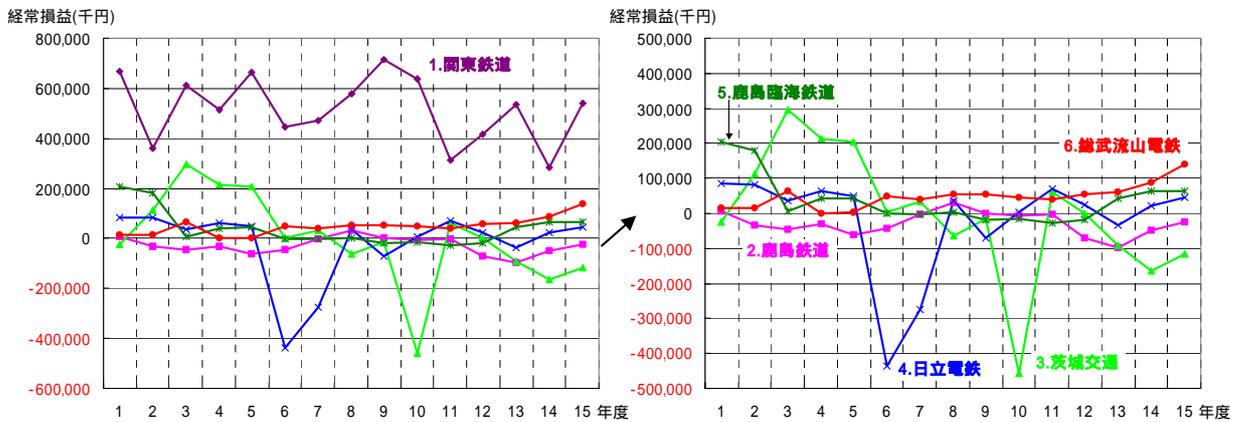


図 - 9 常磐線とその沿線の主な民間鉄道路線

資料：各年における「数字で見る鉄道」, 「駅別乗降者数総覧」

・ 経常損益の推移を見ると、関東鉄道及び総武流山電鉄はプラスとなっているが、その他はプラスマイナスゼロを境に増収と減収の間で変動している。



資料：各年における「数字で見る鉄道」

図 - 10 民間鉄道の輸送密度の推移

・ 鹿島鉄道は、地元の中・高校生への訴えから存続が決まり、5年間(H14年度～H18年度)の県と沿線自治体による支援を受け、存続している状態である。

・ 一方、日立電鉄線は、地元からの訴え等があったものの、平成17年3月31日に廃止された。

【日立電鉄の廃止までの経緯】

- 2003.10 日立電鉄が2005.3末廃止検討を発表  
今後5年間の安全運行維持の設備投資が、県などの負担金を除いても、年間1.8億円必要と予測。安全運行の設備投資の工面さえ難しい経営状況。
- 2004. 1 3つの生徒会により「日立電鉄線の維持存続をもとめる高校生徒会連絡会」が結成
- 2004. 3 日立市では「日立電鉄の存続意見書」を否決、一方、常陸太田市では可決  
日立電鉄が廃止届出を提出
- 2004. 4 日立市内沿線8学区のコミュニティ推進会が「日立電鉄線を存続させる市民フォーラム」を結成
- 2004. 8 常陸太田市が鉄道事業者を募集する広報文を掲載
- 2004. 9 岡山電気軌道から照会があり、協議に入る。また、市民フォーラムが「市民鉄道会社」立ち上げを提案
- 2004.10 岡山電気軌道の試算(行政機関に10年間で約21～36億円の支援が必要)を受けて、常陸太田市が存続を断念  
「市民鉄道会社」設立も当面見送りとして、事実上、存続を断念
- 2005.3.31 日立電鉄鉄道廃止、代替バスの運行がスタート

資料：日立電鉄線ファンホームページ

1.2 既定計画の整理

(1) 国・県の地方鉄道に対する方針

- ・地域的な生活交通の一部を担うことから、地域に密着した交通機関として利用させることが基本である。また、地域が中心となって鉄道を支え、鉄道の魅力を高めるための取り組みが一層求められる。
- ・地方鉄道の支援策として、近代化補助等がある。

**【基本的な方針】**

- ・地域的な生活交通の一部を担うことから、地域に密着した交通機関として利用させることが基本である。このため、鉄道輸送サービスの向上に努めるとともに、鉄道施設の近代化の推進等を通じて安全性の向上、合理化、サービス改善等を図り、自立的な経営を目指していく必要がある。
- ・また、地域の鉄道輸送サービスを維持し、利用しやすい運賃の実現などにより鉄道輸送サービスを一層魅力あるものとするためには、鉄道事業者と地元地方公共団体、地元住民、地元企業等の地域とが連携しつつ、地域の交通機関として地域が一丸となって支えるという視点が極めて重要となっている。現に、多くの地域においては、このような観点から、鉄道事業者と連携したさまざまな懸命の取り組みが行われているところである。引き続き地域の重要な交通機関として位置づける場合には、必要に応じ、地域が中心となって鉄道を支え、鉄道の魅力を高めるための取り組みが一層求められるところである。

出典：運輸政策審議会答申第19号(平成12年8月1日)

**【近代化補助】**

- ・近代化を推進させることにより、経営改善、保安度の向上又はサービスの改善効果が著しい鉄道事業者（軌道経営者を含む。）に対し、近代化設備整備費を国と地方公共団体で1/5又は1/3ずつ補助する。また、16年度より緊急保全整備事業については5年間に限り、国と地方公共団体で2/5ずつ、安全対策教育指導費については3年間に限り、国と地方公共団体で1/3ずつ補助する。

その他、「公共交通移動円滑化補助(路面電車事業者のみ)」、「運営費補助(日本鉄道建設公団が建設した地方鉄道新線を経営する鉄道事業者のみ)」、「踏切補助」、「災害補助」がある

表-1 地方鉄道近代化設備整備促進事業(茨城県)

対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤、通学又は貨物輸送を主として行う路線(JR、大手民鉄等の経営路線を除く)</li> <li>・前年度に経営損失を生じている路線</li> </ul>
対象事業者	前年度の全事業において経営損失を生じている事業者又は経営利益が前年度末の全事業用固定資産価額の5%以下の事業者
対象事業	列車集中制御化、自動列車停止装置の整備、ATS化代替車両の整備、閉そく装置の改良、運動装置の改良、変電所の改良、通信設備の改良、重軌条交換、コンクリート枕木化、ワンマンカー化、防除雪設備の整備、制御装置の改良、サービス改善設備の整備、橋梁の改修、トンネルの改修等
補助率	国1/5、県1/5 ただし、前年度に鉄道事業で経常損失を生じており、かつ、利益の配当をしていない者が安全対策設備を整備する場合 国1/3、県1/3
H13年度補助実績	77,037千円

注) 青文字設備 = 補助率 1/3 対象設備 (安全対策設備)

出典：茨城県ホームページ



## 第2章 竜ヶ崎線の現状の把握

### **竜ヶ崎線の特徴**

竜ヶ崎線は明治33年8月に開業し、平成11年で100周年を迎えた歴史ある鉄道であり、開業以来、様々な改善を行っている。

駅は3箇所(竜ヶ崎、入地、佐貫)、単線で運行し、運行本数は片道41本、所要時間は片道7分、運行間隔は20～30分、運賃は佐貫駅～竜ヶ崎駅間で190円である。また、佐貫駅でJR常磐線と接続し、JR常磐線の乗換待ち時間は平均7～14分である。乗車定員は141人、自転車の搭載も可能であるが、車両出入口とホームに段差がある。竜ヶ崎駅はホームと改札がフラットであり、駅前広場にはバス停、駐車スペース等が設置されている。佐貫駅もホームと改札がフラットであり、JR佐貫駅と併設されているため駅前広場の機能は充実している。入地駅は竜ヶ崎駅と佐貫駅のほぼ中間に位置した無人駅であり、利用者は少ない(竜ヶ崎線利用者の約3%)。

### **輸送人員の推移や経営収支**

輸送人員は平成7年の1,611千人をピークに年々減少しており(平成16年度：35%減)、定期券を使わない利用者よりも定期券利用者の減少が大きくなっている。

混雑率はピークで約50～60%であり、利用者の25%が高校生である。

営業収益も輸送人員と同様に平成7年をピークに年々減少している(平成16年度：32%減)。

2.1 竜ヶ崎線の特性の把握

(1) 竜ヶ崎線の歴史的経緯

- ・開業は明治33年8月であり、平成11年で100周年を迎えた歴史ある鉄道であり、関東鉄道株式会社が運行している。
- ・開業以来、明治、大正時代に、軌道の幅員変更、軌間拡幅を経て、昭和32年に2駅(門倉駅、南中島駅)を廃止し、現在の姿(3駅、区間4.5キロ)となる。
- ・昭和60年に全列車ワンマン運転となり、運行本数の増発、最終列車繰り下げ、スピードアップ等の改善を行っている。

表-2 竜ヶ崎線の経緯

年	(西暦)	月 日	内容
明治32年	(1899)	4月5日	鉄道施設免許の交付，社名・定款変更の許可
明治33年	(1900)	8月14日	竜ヶ崎駅，JR佐貫駅の開業日，竜ヶ崎線開業時の駅は5駅(竜ヶ崎駅，門倉駅，入地駅，南中島駅，佐貫駅)
大正4年	(1915)		軌道幅員(JRの軌間と同じ)竣工，軌間拡幅工事に伴い各駅間の距離が変化
昭和32年	(1957)		門倉駅，南中島駅廃止
昭和60年	(1985)	3月14日	全列車ワンマン運転
昭和61年	(1986)	3月3日	1往復増発 【列車本数52本】
		11月1日	10分繰り下げ
昭和63年	(1988)	3月13日	7往復増発 【列車本数66本】 最終列車繰り下げ (佐貫駅発 22:17 22:37)
平成3年	(1991)	3月16日	1往復増発 【列車本数68本】 最終列車繰り下げ (佐貫駅発 22:37 22:56)
平成5年	(1993)	3月18日	1往復増発 【列車本数70本】
平成9年	(1997)	3月22日	1往復増発 【列車本数72本】
平成13年	(2001)	12月1日	1往復増発 【列車本数74本】 最終列車繰り下げ (佐貫駅発 22:56 23:14)
平成14年	(2002)	3月22日	4往復増発 【列車本数82本】 スピードアップによる運転時間短縮(上り1分15秒，下り1分)

(2) 運行サービス水準

- ・運行本数は片道41本、始発は竜ヶ崎駅で5:25、佐貫駅で5:42、終発は竜ヶ崎駅で23:05、佐貫駅23:14、運行間隔は約20～30分である。
- ・単線で運行しており、5:25～8:53までの18本は2両編成であり、残りは全て1両編成である。
- ・佐貫駅～竜ヶ崎駅間の所要時間は7分であり、並行するバス路線の約半分である。(竜ヶ崎駅～佐貫駅西口間のバスの所要時間は約15分前後)
- ・運賃は、佐貫駅～竜ヶ崎駅間で190円(入地までは130円)である。(並行するバス路線は260円【昼間割引は200円】)
- ・竜ヶ崎線 JR常磐線の乗換のための待ち時間は、平均約7～14分である。

表-3 竜ヶ崎線 JR常磐線の乗換のための待ち時間 (平成17年12月現在)

竜ヶ崎駅 上野、水戸方面			上野、水戸方面 竜ヶ崎駅			
上野方面への接続時間(分)	時間帯	水戸方面への接続時間(分)	上野方面からの接続時間(分)	時間帯	水戸方面からの接続時間(分)	
6, 4	5時台	25, 43		8	5時台	5
6, 2	6時台	20, 10		26	6時台	3, 6, 50, 41, 34, 24, 19
6, 5, 3	7時台	4, 4, 27	24, 5, 11	7時台	11, 22, 18, 12, 3, 14, 5	
3, 5	8時台	6, 13	4, 16, 23	8時台	6, 21, 4	
5, 11, 6	9時台	7, 9, 13	17, 5, 14, 6, 11, 4	9時台	9, 16, 8, 10	
4, 10	10時台	8, 5	20, 4, 10, 3	10時台	23, 8, 23, 4	
5, 9	11時台	2, 5	6, 33, 13, 3	11時台	16, 4, 26, 8	
4, 6	12時台	1, 9	6, 32, 9, 4	12時台	19, 4, 26, 12	
4, 8	13時台	12, 6	8, 33, 12, 4	13時台	16, 4, 26, 10	
4, 4	14時台	20, 3	8, 16, 6, 27	14時台	13, 4, 4, 23	
7, 6	15時台	3, 6	7, 25, 3, 28	15時台	4, 22, 4, 24	
11, 4	16時台	5, 9	8, 26, 4	16時台	3, 9, 18	
5, 18	17時台	2, 2	11, 5, 32	17時台	4, 12, 28	
3, 5	18時台	16, 10	14, 10, 25, 3, 8	18時台	5, 21, 8, 16	
7, 3, 12	19時台	1, 7, 4	18, 6, 23, 14	19時台	22, 5, 23, 14	
17, 9	20時台	12, 2	3, 17, 10, 19, 5, 22	20時台	16, 3, 10, 24	
4, 7, 4	21時台	5, 3, 9	10, 3, 11, 23, 15	21時台	5, 3, 9	
12, 8	22時台	3, 4	4, 20, 3, 19, 8, 3	22時台	14, 27, 3	
	23時台	24	8, 3, 接続なし2本	23時台	接続なし	
6.5	平均	9.3	接続なし2本	0時台		
18(17時台)	最大	43(5時台)		12.6	平均	13.8
			33(13時台)	最大	50(6時台)	

注)竜ヶ崎線の本数に合致

注)常磐線の本数に合致

【参考：JR常磐線佐貫駅及び竜ヶ崎線佐貫駅における時刻表(平成17年12月現在)】

竜ヶ崎駅 上野、水戸方面				上野、水戸方面 竜ヶ崎駅			
竜ヶ崎線佐貫駅への到着時間(分)	時間帯	JR常磐線佐貫駅における上野方面への出発時間(分)	JR常磐線佐貫駅における水戸方面への出発時間(分)	JR常磐線佐貫駅における上野方面からの到着時間(分)	JR常磐線佐貫駅における水戸方面からの到着時間(分)	時間帯	竜ヶ崎線佐貫駅の出発時間(分)
32, 59	5時台		38		57	5時台	42
22, 42	6時台	03, 21, 28, 37, 44, 54, 59		51	02, 20, 27, 36, 43, 53, 58	6時台	05, 26
14, 34, 58	7時台	06, 20, 25, 30, 39, 47		18, 37, 50	06, 20, 24, 30, 39, 47, 56	7時台	17, 42
19, 45	8時台		01, 22, 32, 50	24, 37, 57		8時台	01, 28, 53
18, 36, 54	9時台		11, 23, 30, 47	03, 15, 24, 32, 45, 52	11, 22, 30, 46	9時台	20, 38, 56
12, 39	10時台		00, 16, 34, 49	03, 19, 43, 50	00, 15, 30, 49	10時台	23, 53
09, 37	11時台		06, 14, 33, 46	11, 21, 41, 51	01, 13, 28, 46	11時台	17, 54
10, 37	12時台		07, 14, 33, 43	11, 22, 45, 50	01, 13, 28, 42	12時台	17, 54
10, 37	13時台		06, 14, 33, 45	09, 21, 42, 50	01, 13, 28, 44	13時台	17, 54
10, 34	14時台		08, 14, 38, 54	09, 26, 36, 50	04, 13, 38, 54	14時台	17, 42
07, 37	15時台		14, 25, 43, 54	10, 21, 43, 50	13, 24, 42, 54	15時台	17, 46
05, 35	16時台		16, 39, 56	10, 21, 43	15, 38, 55	16時台	18, 47
04, 29	17時台		09, 20, 47	02, 27, 42	09, 20, 46	17時台	13, 32
06, 33	18時台		09, 25, 38, 51	00, 04, 21, 43, 59	09, 25, 38, 51	18時台	14, 46
03, 24, 58	19時台		10, 27, 42, 51	14, 26, 42, 51	10, 27, 42, 51	19時台	07, 32
22, 41	20時台		10, 22, 39, 50	02, 08, 15, 29, 43, 51	09, 22, 38, 49	20時台	05, 25, 48
05, 30, 55	21時台		09, 37, 59	03, 10, 28, 44, 52	08, 36, 58	21時台	13, 39
22, 45	22時台		15, 34, 53	03, 08, 25, 37, 48, 53	14, 29, 53	22時台	07, 28, 56
12	23時台			06, 11, 34, 36	43	23時台	14
	0時台			01, 30		0時台	

(3) 車両

- ・竜ヶ崎線では、2種類の車両が使用されており、乗車定員は141人である。
- ・自転車の搭載が可能であるが、利用者は少ない。
- ・車椅子の乗車も可能であるが、車両出入口とホームの間に段差があり乗降しづらい。

【使用車両】

キハ532形



日本初のワンマン運転を導入した竜ヶ崎線の車両で、デッドマン装置注1)などの運転保安装置を装備している。竜ヶ崎駅側の運転台を右側に配置した、珍しい車両構造になっており、1両が在籍している。

キハ2000形



キハ2100形をベースとして平成9年に新造した両運転台の車両である。ワンマン運転に対応し、EB装置注2)、戸閉保安装置注3)等の運転保安装置を装備している。また、在来車と同様に竜ヶ崎駅側の運転台を右側に配置し、独自仕様になっており、2両が在籍している。

出典：関東鉄道株式会社ホームページ(平成16年12月23日現在)

【各駅における車両とホームの段差の状況】

佐貫駅



入地駅



竜ヶ崎駅



図 - 13 車両の状況

注1)デッドマン装置：列車の運行中に、運転士が急病などで失神状態になった場合、ベルまたはブザーで警告を与え、一定時間以上これが確認されないときは非常ブレーキがかかる装置

注2)EB装置：運転士が何らかの異常によって運転できなくなったことを検知する装置。主幹制御器、ブレーキ、汽笛吹鳴《きてきすいめい》などの運転操作が1分間行われないことで異常を検知し、警報ブザーを鳴らす。その後5秒以内に運転操作をするかEBリセットボタンを押すかが行われなければ、列車を非常停止させる。

注3)戸閉保安装置：列車が一定速度以上で走っているときは、車掌が誤って客室ドアの開閉スイッチを入れてもドアが開かぬようにしてある装置。多くは時速5km以上になったら、開閉スイッチは作動しないようになっている。

(4) 駅施設・駅前広場の整備状況

竜ヶ崎駅

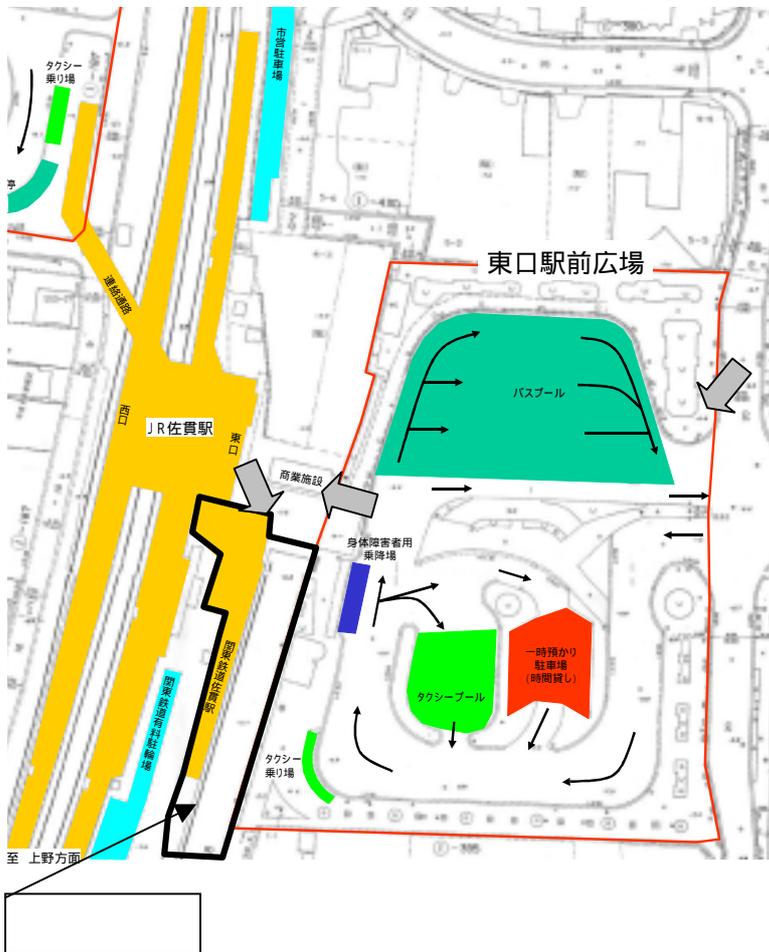
- ・ホームと改札がフラットであり、移動しやすくなっている。
- ・駅前広場は、バス停、駐車スペース、タクシー乗り場、駐輪場が設置されている。
- ・駅舎内には、伝言板や広告スペース等が設置されている。



図 - 14 竜ヶ崎線竜ヶ崎駅の整備状況

佐貫駅

- ・ホームと改札がフラットであり、移動しやすくなっている。
- ・JR佐貫駅と併設されているため、駅前広場は充実している。



東口駅前広場全体



改札とホームがフラット



竜ヶ崎線佐貫駅入口



竜ヶ崎線佐貫駅の案内  
(東口正面)



図 - 15 竜ヶ崎線佐貫駅の整備状況

竜ヶ崎線 JR常磐線の乗換(佐貫駅)

- ・ JR常磐線との乗換には上下移動が必要であり，エレベーター等の昇降施設が設置されている。
- ・ JR常磐線からの案内看板が設置されている。
- ・ 商業施設が併設されており，待ち時間を過ごすのに活用できる。



JR常磐線からの乗換案内



図 - 16 竜ヶ崎線 JR常磐線の乗換(佐貫駅)

入地駅

- ・ 竜ヶ崎駅から2.3km，佐貫駅から2.2kmとほぼ中間に位置しており，無人駅である。
- ・ 駅利用者数は，竜ヶ崎線利用者の約3%である。



入地駅の利用者数:上り線の乗降者数46人(乗降者数1,394人の3%),下り線の乗降者数50人(乗降者数1,469人の3%)

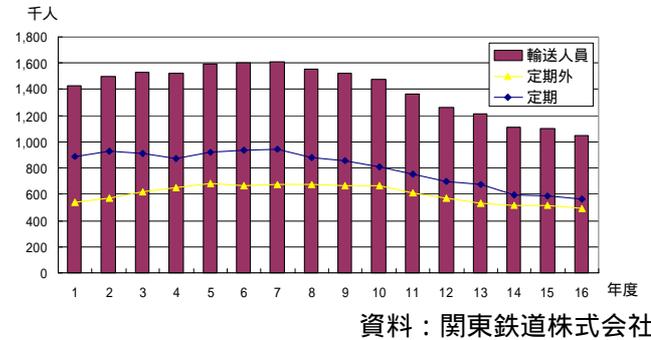
図 - 17 竜ヶ崎線入地駅の整備状況

2.2 輸送人員の推移や経営収支の把握

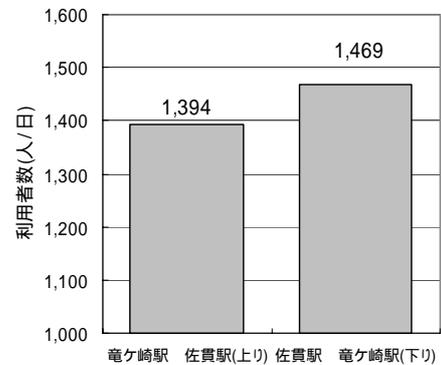
(1) 利用者動向

- ・ 竜ヶ崎線の輸送人員は、平成7年の1,611千人をピークに年々減少し、平成16年度にはピーク時よりも35%減、1,048千人となっている。
- ・ 混雑率は上下線7時台、上り線16時台、下り線19時台が高く、約50~60%である。
- ・ 定期券を使わない利用者よりも、定期券利用者の減少が大きくなっている。(定期券を使わない利用者27%減、定期券利用者40%減)
- ・ 1日の利用者は、竜ヶ崎駅 佐貫駅(上り)よりも佐貫駅 竜ヶ崎駅(下り)の方が多く、また利用者の属性は約25%が高校生で占められている。

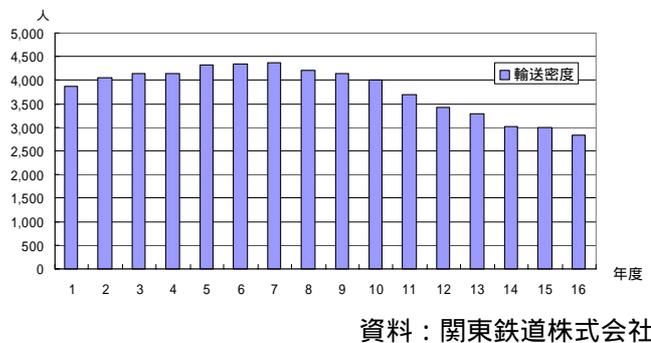
【輸送人員の推移】



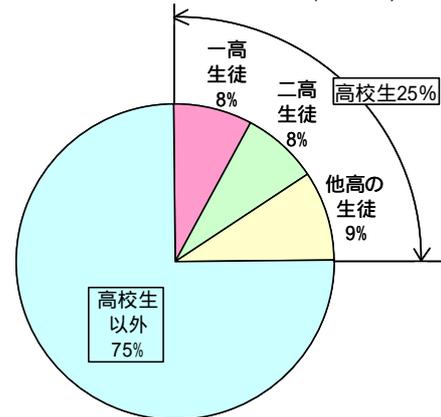
【平日の上下線別利用者数】



【輸送人員の推移】



【平日利用者属性の構成比(H17.4)】



【混雑率上位5位(H17.4.15調査結果)】

- 1位：下り 19:07 佐貫駅 発 61.2% (85人)
- 2位：上り 07:34 竜ヶ崎駅発 57.9% (161人)
- 3位：上り 16:32 竜ヶ崎駅発 53.2% (74人)
- 4位：下り 07:40 佐貫駅 発 52.5% (146人)
- 5位：下り 20:05 佐貫駅 発 51.8% (72人)

( )内は乗車人数

図 - 18 竜ヶ崎線の利用者動向

(2) 経営状況

- ・営業収益は、輸送人員と同様に平成7年をピークに年々減少しており、平成16年度にはピーク時よりも32%減となっている。
- ・経常損益をみると、平成3年～平成8年の間は5千万円弱で推移しているが、その後1千万円未満で推移し、特に平成11年には経常損益がマイナスとなっている。

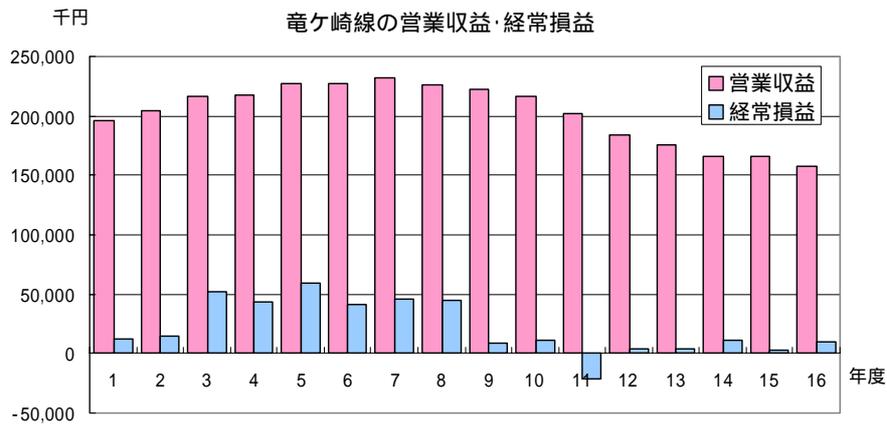


図 - 19 竜ヶ崎線の営業収益と経常損益

(3) 利用者増加対策

・利用者の減少が大きな原因であり、そのために様々な利用者増加対策を講じている。

年度	輸送力増強対策	安全確保 向上施策	旅客サービス 向上施策	その他	合理化努力
H1		入地乗降場改修 重軌条化(注1)	佐貫駅券売機増設		佐貫駅囁託化
H2		南中嶋踏切保安装置 改良, 入地踏切道拡 幅・格上	佐貫駅駐車場整備		
H3		馴馬踏切保安装置改 良			
H4		無警報対策工事			
H5		側引戸(注2)改良, 竜 ヶ崎他踏切保安装置 改良			
H6		重軌条化	佐貫駅構内駐輪場新 設, 自動券売機増設	貫通路ホ口新設, 暖 房予熱器改良	
H7		重軌条化(100%), 軌 道敷柵垣新設, 江川 橋梁改修	自動券売機代替(竜ヶ 崎駅)	佐貫駅事務室空調機 新設	
H8	新型車両2両(代 替)(ワンマン車)	踏切道構造更新, 軌 道敷柵垣新設			
H9		軌道敷柵垣新設			駅窓口業務の見直し (窓口営業時間短縮 等)
H10		踏切道構造更新, 軌 道敷柵垣新設			
H11		踏切道の拡幅・格上, 軌道敷柵垣新設	自動券売機の代替	竜ヶ崎線運行開始 100周年記念乗車券 の発売	
H12		踏切保安設備改良, 軌道敷柵垣新設		佐貫駅硬貨計算機	駅の配置人員の適正 化 駅1名減
H13		踏切道の拡幅・格上, 軌道敷柵垣新設	竜ヶ崎駅ホーム舗 装, 竜ヶ崎駅誘導ブ ロック		
H14			内燃動車(注3)冷房化 1両, 竜ヶ崎駅公共下 水道接続工事	最大10キロのスピード アップを行い, 表定時 分の短縮を図る	
H15			竜ヶ崎駅トイレ改修, サイクルトレインの実 施	駅からハイキングの参 加協力	

(注1) 重軌条化【じゅうきじょうか】: 従来使用していたレールをさらに重いものに交換すること。  
重いレールの方が機械的強度が大きく、軌道の狂いや振動も  
少なくなるほか、レール自身の寿命も伸びる。

(注2) 側引戸 【がわひきど】 : 引戸になっている側戸。側戸とは、旅客用車両において乗客  
が乗り降りするために設けられた戸

(注3) 内燃動車【うちねんどうしゃ】: ディーゼル動車(ディーゼルカー)のこと

## 第3章 市民・利用者ニーズの把握

**竜ヶ崎線の利用特性**

市民全体(市民アンケート調査結果)からみると、約70%が竜ヶ崎線の利用経験があるものの、現在、利用する人は少なく、頻度は年に数日、私用目的で利用する程度である。その中で、竜ヶ崎線の利用者(利用者アンケート調査結果)は約60%がほぼ毎日、約80%が通勤・通学目的で利用している。

竜ヶ崎線は市外へ移動するため、JR常磐線を利用するためのアクセス手段として利用されており、駅までの交通手段は徒歩が多い。

利用理由は「他に交通手段がない」が最も多く、鉄道の「速達性」や「定時性」も理由として挙げられている。利用しなくなった理由は「車の利便性」や「必要性がない」が最も多く、自家用車が日常的な交通手段であることや竜ヶ崎線を利用する目的や目的地がないことが伺える。

**竜ヶ崎線及び駅の問題点**

竜ヶ崎線のサービスについて、市民全体及び利用者のどちらも「佐貫駅のJR常磐線の乗り継ぎ待ち時間」を挙げている。また、それ以外に、市民全体は「運賃」、利用者は「運行本数」、「運行間隔」を問題点で挙げており、利用する人と利用しない人の意識の差が現れている。

佐貫駅及び竜ヶ崎駅について、市民全体は「駅周辺のこと」、利用者は「駅の施設内のこと」を問題点で挙げている。入地駅は市民全体及び利用者のどちらも「駅までのアクセス道路」、「駅の施設(ホームから改札まで)」を挙げている。

**竜ヶ崎線の良いところ**

市民全体では「歴史・伝統面」が最も多いが、利用者では「駅員のサービス」が最も多く、利用経験の差が意見にあらわれている。

**今後の竜ヶ崎線について**

市民全体では、今後、「利用しない」と回答した人が約半数を占めることから、これらの人に竜ヶ崎線に関心を持ってもらい、利用してもらえるような施策の実施が必要である。一方、利用者は、平日であれば、「ほぼ毎日」と回答した人が約70%を占めることから、これら利用者をそのまま維持できるような施策の実施が必要である。

今後の竜ヶ崎線については、市民全体及び利用者のどちらも「市民、行政、鉄道事業者の三者の協働で竜ヶ崎線を維持すべきである」と考えている。

廃止問題が発生した場合、市民全体は「バス等の交通手段への代替」と回答した人が最も多いが、利用者は「行政の金銭的な支援」が最も多く、よく利用する人とあまり利用しない人の意識の差が出ている。

3.1 アンケート調査の概要

市民アンケート調査と利用者アンケート調査の概要を下表に整理した。

表 - 4 アンケート調査の概要

	市民アンケート調査	利用者アンケート調査
目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 竜ヶ崎線の利用特性，サービスに対する意向，竜ヶ崎線活性化のアイデア取得のため</li> <li>・ 市民に対する竜ヶ崎線のPRのため</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日常的に竜ヶ崎線を利用している人の視点から，竜ヶ崎線の利用特性，サービスに対する意向，また竜ヶ崎線活性化のアイデア取得のため</li> </ul>
対象	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 龍ヶ崎市内の居住者</li> <li>・ 対象エリアは龍ヶ崎市全域とし，小学校区が配布エリアの最小単位</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 竜ヶ崎線の利用者</li> </ul>
調査日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成 18 年 1 月 4 日(水)～16 日(月)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日：平成 18 年 1 月 11 日(水)</li> <li>・ 休日：平成 18 年 1 月 15 日(日)</li> <li>調査時間は竜ヶ崎線の運行時間内</li> </ul>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 郵送配布，郵送回収</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 竜ヶ崎駅の改札及び車内で配布</li> <li>・ 対面手渡しの直接配布，郵送回収</li> </ul>
配布枚数	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市全体で 1,300 世帯，各地区 100 世帯ずつ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日は 1,000 人，休日は 650 人に配布</li> </ul>
質問事項	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 属性 年齢，勤務先，日常の交通手段等</li> <li>2. 竜ヶ崎線の認知度 歴史性，自転車搭載等</li> <li>3. 現在の利用について 利用経験，頻度，目的，利用理由，利用しない理由等</li> <li>4. 運行サービスについて 運行本数，運行時間帯，運賃，車両，駅施設，駅前広場等</li> <li>5. 今後の竜ヶ崎線について 竜ヶ崎線のよいところ，将来の意向，活性化のアイデア等</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 属性 年齢，居住地，勤務先等</li> <li>2. 1 日の移動特性 目的，OD，交通手段等</li> <li>3. 現在の利用について 頻度，目的，利用理由等</li> <li>4. 運行サービスについて 運行本数，運行時間帯，運賃，車両，駅施設，駅前広場等</li> <li>5. 今後の竜ヶ崎線について 竜ヶ崎線のよいところ，将来の意向，活性化のアイデア等</li> </ol>
回収率	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 約 34%(440 世帯，885 人)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日 25.6%(256 人)</li> <li>・ 休日 15.4%(100 人)</li> </ul>

3.2 アンケート調査の結果

(1) 回答者の特性

1) 居住地

【市民アンケート調査】

・地区別に回答比率を見ると、龍ヶ崎西小学校区が 10.1% で最も高い。また、市北部地域と市南部地域で見ると、前者は 44.3%、後者は 55.7% であり、中心市街地を中心とした市南部地域の回答の方が多く、竜ヶ崎線への関心度が高い。

注) 下図の赤点線は、竜ヶ崎線の利用頻度の多少による意見の相違を見るために、集計上、二地区に区分した境界線である。以降、二地区の名称は以下のとおりとする。

「市北部地域」: ニュータウンを中心として竜ヶ崎線の利用が少ないと想定される地区

「市南部地域」: 中心市街地を中心として、竜ヶ崎線の利用が多いと想定される地区

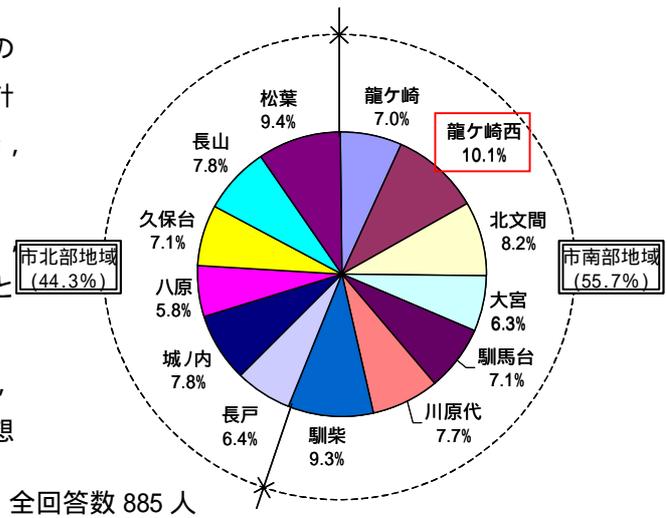


図 - 20 市民アンケート調査の回答者の居住地

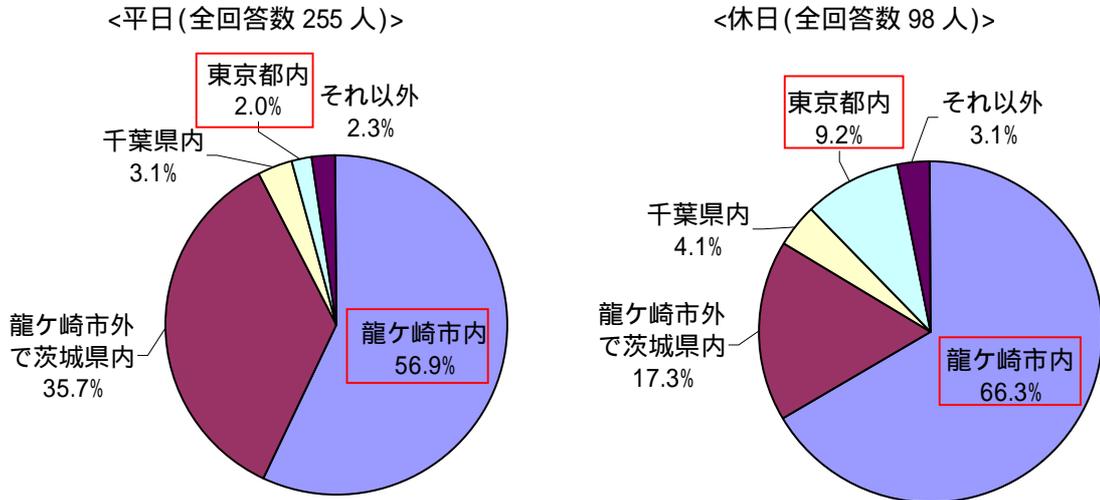


図 - 21 地区区分図

【利用者アンケート調査】

・回答者の居住地の約6割が龍ヶ崎市内である。また、東京都内を居住地とする回答者の比率が平日よりも休日の方が高いのが特徴的である。

【利用者アンケート調査】



<p>&lt;龍ヶ崎市内(回答者 145 人のうち 102 人が回答)&gt;</p> <p>龍ヶ崎小学校区 : 40 人                  龍ヶ崎西小学校区 : 36 人                  大宮小学校区 : 10 人                  馴柴小学校区 : 10 人                  川原代小学校区 : 4 人                  久保台小学校区 : 1 人                  松葉小学校区 : 1 人</p> <p>&lt;龍ヶ崎市外で茨城県内(回答者 91 人のうち 69 人が回答)&gt;</p> <p>土浦市 : 13 人    取手市 : 10 人                  牛久市 : 9 人    水戸市 : 7 人                  阿見町 : 6 人    稲敷市 : 5 人                  つくば市 : 4 人    石岡市 : 4 人                  その他 : 11 人</p>	<p>&lt;龍ヶ崎市内(回答者 65 人のうち 48 人が回答)&gt;</p> <p>龍ヶ崎西小学校区 : 19 人                  龍ヶ崎小学校区 : 14 人                  川原代小学校区 : 6 人                  大宮小学校区 : 4 人                  長戸小学校区 : 2 人                  馴馬台小学校区 : 1 人                  馴柴小学校区 : 1 人                  長山小学校区 : 1 人</p> <p>&lt;龍ヶ崎市外で茨城県内(回答者 17 人のうち 12 人が回答)&gt;</p> <p>牛久市 : 3 人    取手市 : 3 人                  土浦市 : 3 人    その他 : 3 人</p>
--	---

注) 平日, 休日ともに, 「それ以外」と回答した人の居住地のほとんどが埼玉県内である。

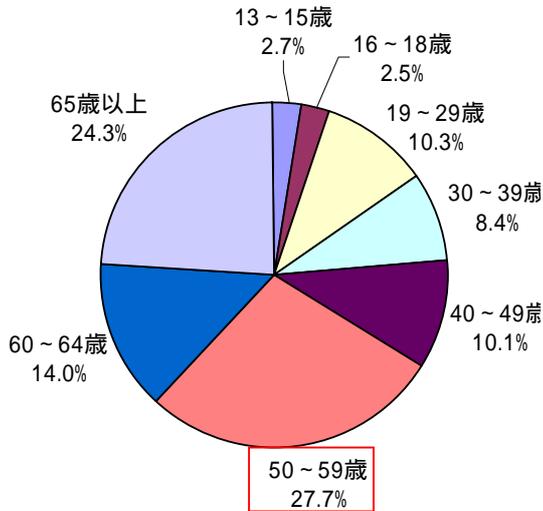
図 - 22 利用者アンケート調査の回答者の居住地

2) 年齢等

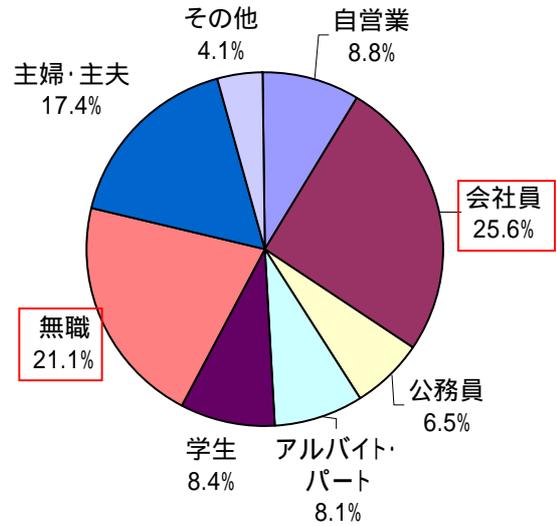
【市民アンケート調査】

- ・年齢は、50歳代が27.7%と最も多く、50歳以上で66.0%を占める。これは市の年齢構成とは異なる傾向であり、年配者の方が竜ヶ崎線に対する意識が強いと想定される。
- ・回答者の性別は、男性53.4%、女性46.6%である。
- ・職業は、会社員が25.6%と最も多く、次いで無職の21.1%である。
- ・居住年数は、97%が10年以上であり、その内30年以上の居住者が半数を占めている。

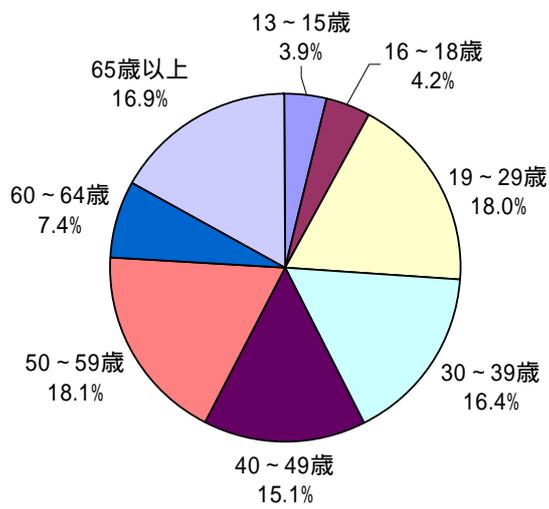
年齢(全回答数 882人)



職業(全回答数 881人)



【参考：龍ヶ崎市の年齢別人口構成(H17.7)】



居住年数(全回答数 880人)

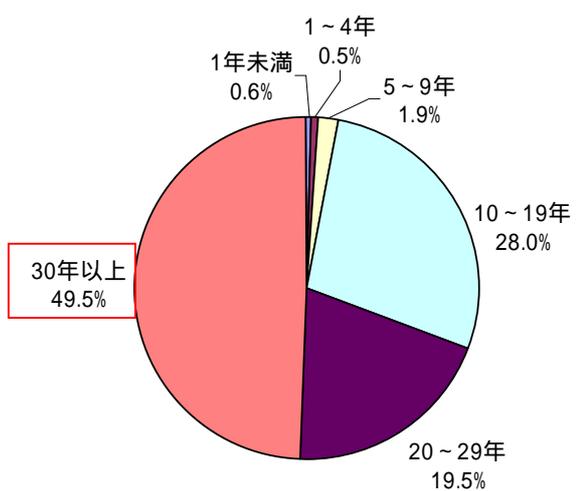


図 - 23 市民アンケート回答者の属性

【利用者アンケート調査】

- ・年齢は、平・休日とも50歳代が最も多いが、平日は休日よりも16～18歳の比率が高く、高校生の利用が多かったためと考えられる。一方、休日は平日よりも19～29歳代の比率が高いが、明確な理由はわからない。
- ・回答者の性別は、平日で男性54.9%、女性45.1%、休日で男性54.5%、女性45.5%と殆ど変わらない。
- ・職業は、平・休日とも会社員が多く、平日は休日よりも会社員及び学生の比率が高くなっている。

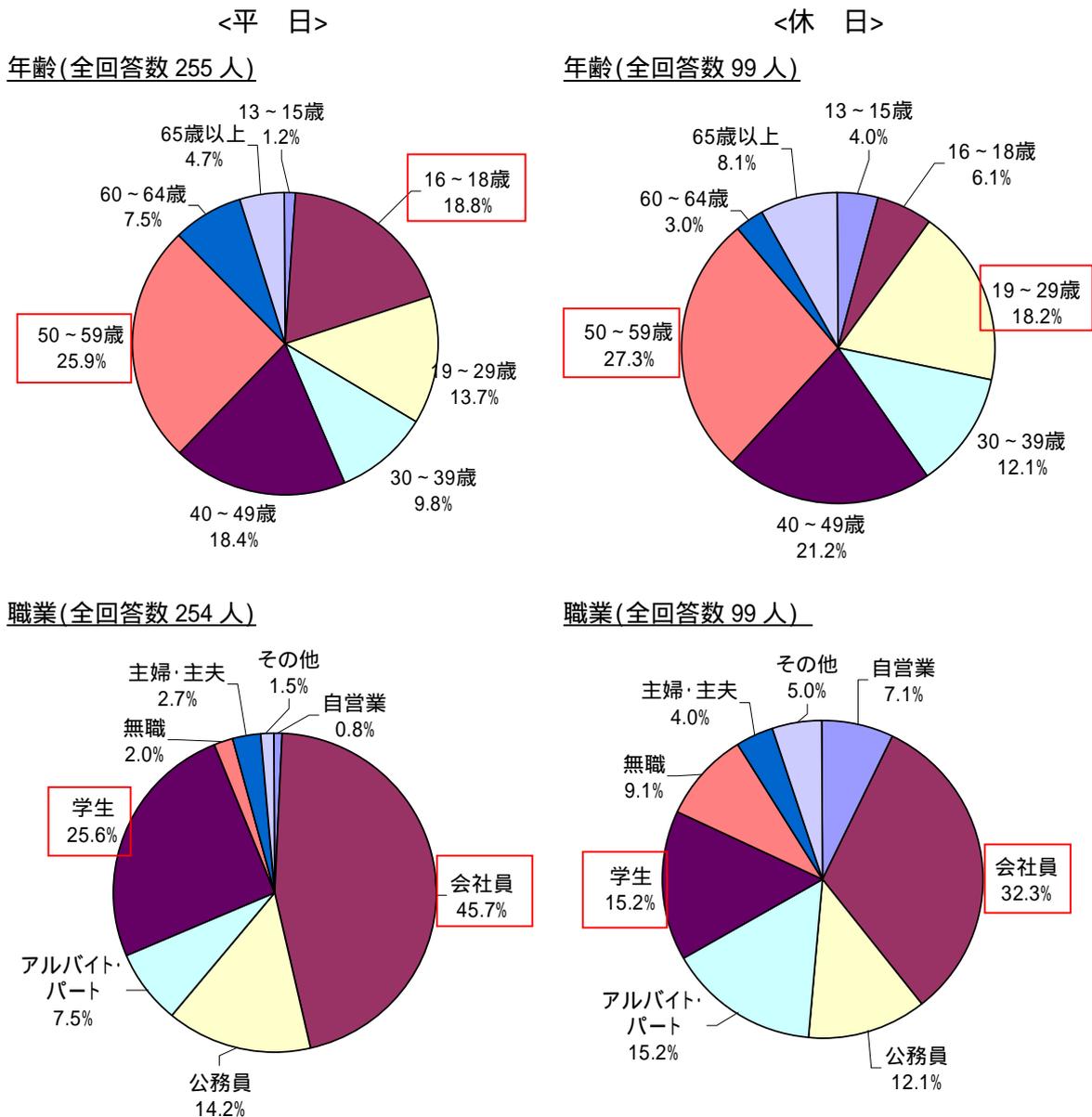


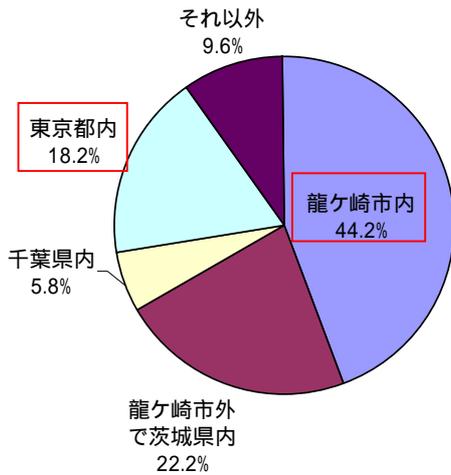
図 - 24 利用者アンケート回答者の属性

3) 勤務先・通学先

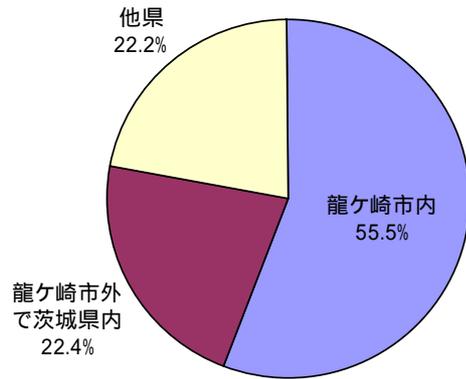
- ・勤務先・通学先では，市民アンケート及び利用者アンケートのどちらも，龍ヶ崎市内が約4割であり，市外の方が多い。また，利用者アンケートでは，市民アンケートよりも，東京都内の比率が高くなっている
- ・国勢調査結果と比較すると，龍ヶ崎市内に勤務先・通学先がある人の比率が低い。

【市民アンケート調査】

勤務先・通学先(全回答数 626 人)



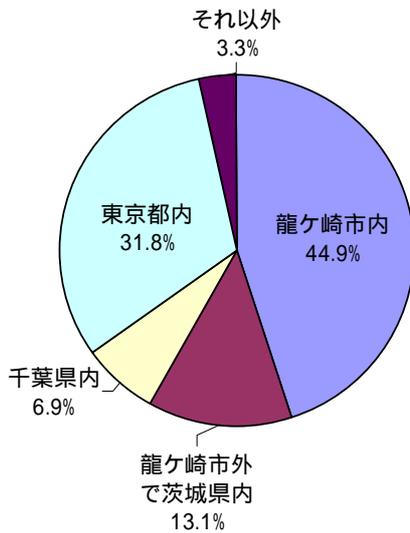
【参考：龍ヶ崎市民の勤務地・通学先構成比】



資料：平成12年度国勢調査結果

【利用者アンケート調査】

<平日(全回答数 245 人)>



<休日(全回答数 89 人)>

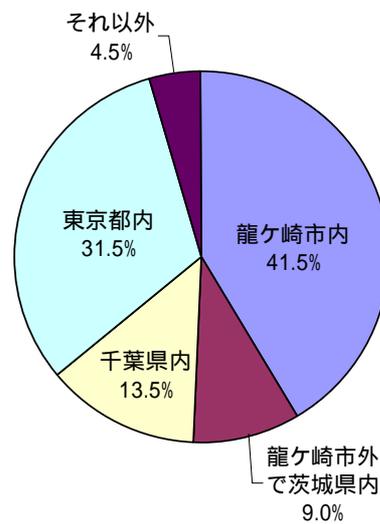


図 - 25 回答者の勤務先及び通学先

4) 竜ヶ崎線の認知度(市民アンケート調査結果)

・竜ヶ崎線の歴史性や特性については、回答者の約30%が「知っていた」と回答し、また、竜ヶ崎線の利用者が年々減少していることは半数以上が「知っていた」と回答している。

・市北部地域と市南部地域で比較すると、歴史性や特性については市南部地域の方の認知度が高くなっている。

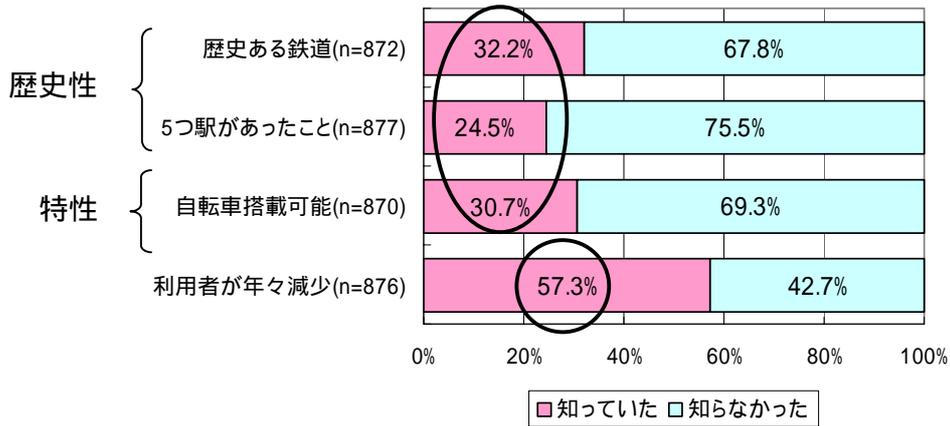
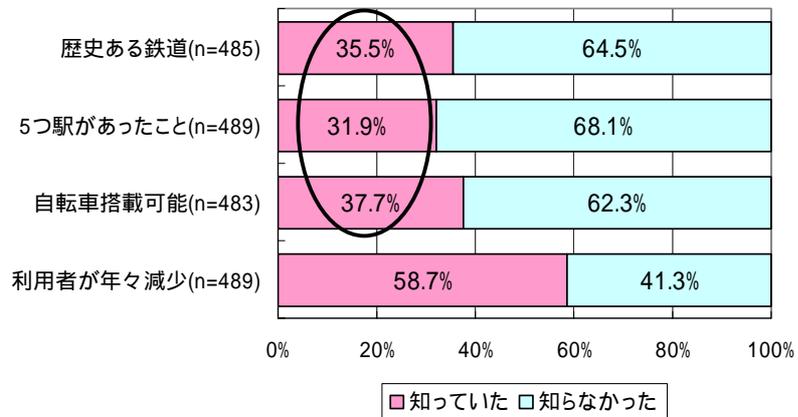


図 - 26 竜ヶ崎線の認知度(回答者全体)

<市南部地域>



<市北部地域>

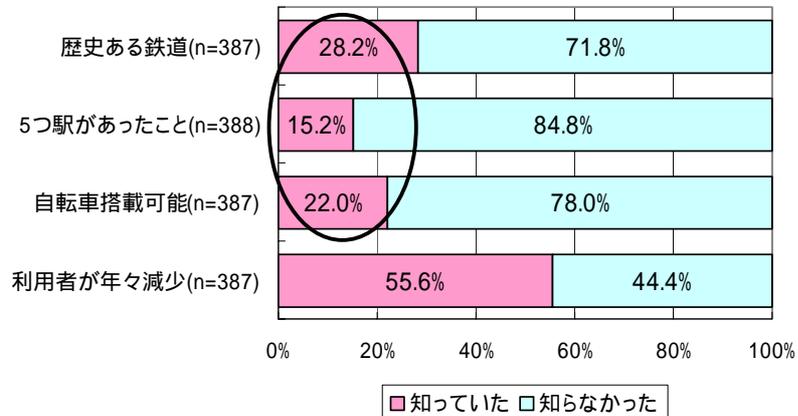


図 - 27 地区別の竜ヶ崎線の認知度

(2) 竜ヶ崎線の利用特性

1) 日常の交通手段と竜ヶ崎線の利用経験【市民アンケート調査のみ】

- ・ 竜ヶ崎線は、他の交通手段と比較すると日常的には余り利用されていない(2.2%)。
- ・ 市北部地域と市南部地域で比較すると、自家用車の比率はほぼ同様であり、自家用車が日常的な交通手段として利用されている。
- ・ また、自家用車以外では、市南部地域は自転車の比率が高く、市北部地域では路線バス等の公共交通手段の比率が高い。

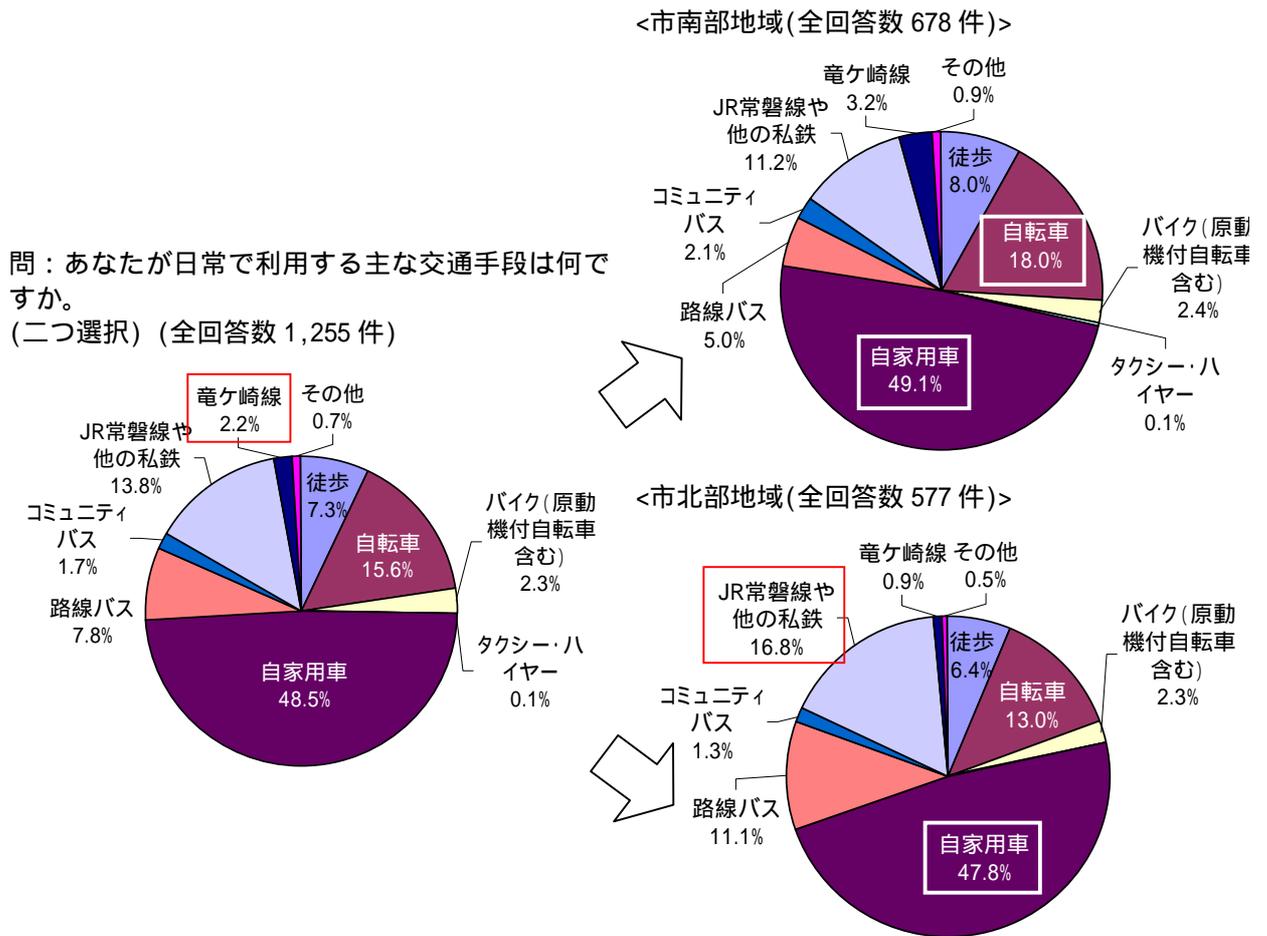
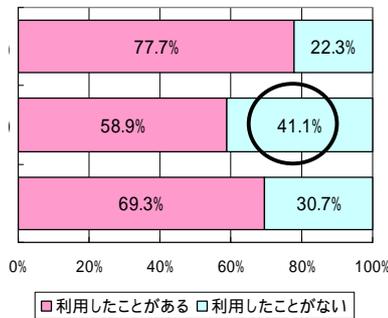


図 - 28 日常の利用交通手段

- ・市北部地域の方が、竜ヶ崎線を「利用したことがない」と回答した人の比率が高い。また、居住年数で見ると、年数が長くなるほど「利用したことがある」の回答比率が高くなる。
- ・地区別に見ると、龍ヶ崎地区、龍ヶ崎西地区、駒馬台地区は90%以上が「利用したことがある」と回答しており、竜ヶ崎線沿線地区での利用経験は高い。
- ・北文間地区は市北部地域ではないが、利用したことがある比率が最も低くなっている。これは同地区が他の地区よりも竜ヶ崎駅から離れていることと、最寄り駅が取手駅や布佐駅であることが要因と考えられる。

問：これまでに竜ヶ崎線を利用したことがありますか

<地区別にみた利用経験(全回答数 861人)>



<居住年数別に見た利用経験(全回答数 859人)>

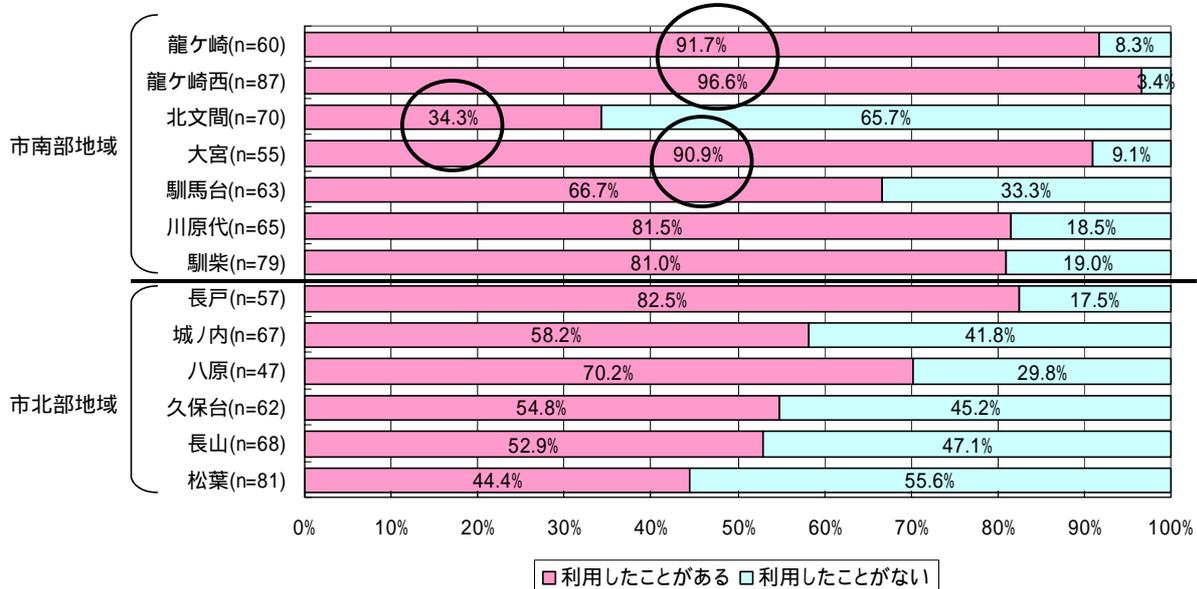
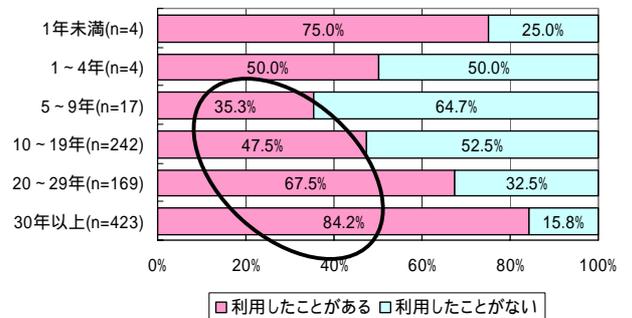


図 - 29 地区別の竜ヶ崎線の利用経験

2) 竜ヶ崎線の現在の利用状況

- ・これまでに竜ヶ崎線を利用したことがあると回答した人のうち、現在も利用していると回答した人は24.9%であった。
- ・地区別に見た場合も、竜ヶ崎駅周辺の龍ヶ崎地区及び龍ヶ崎西地区での利用頻度が高い結果が得られた。

竜ヶ崎線を利用したことがあると回答した 597 人のうち 591 人が回答

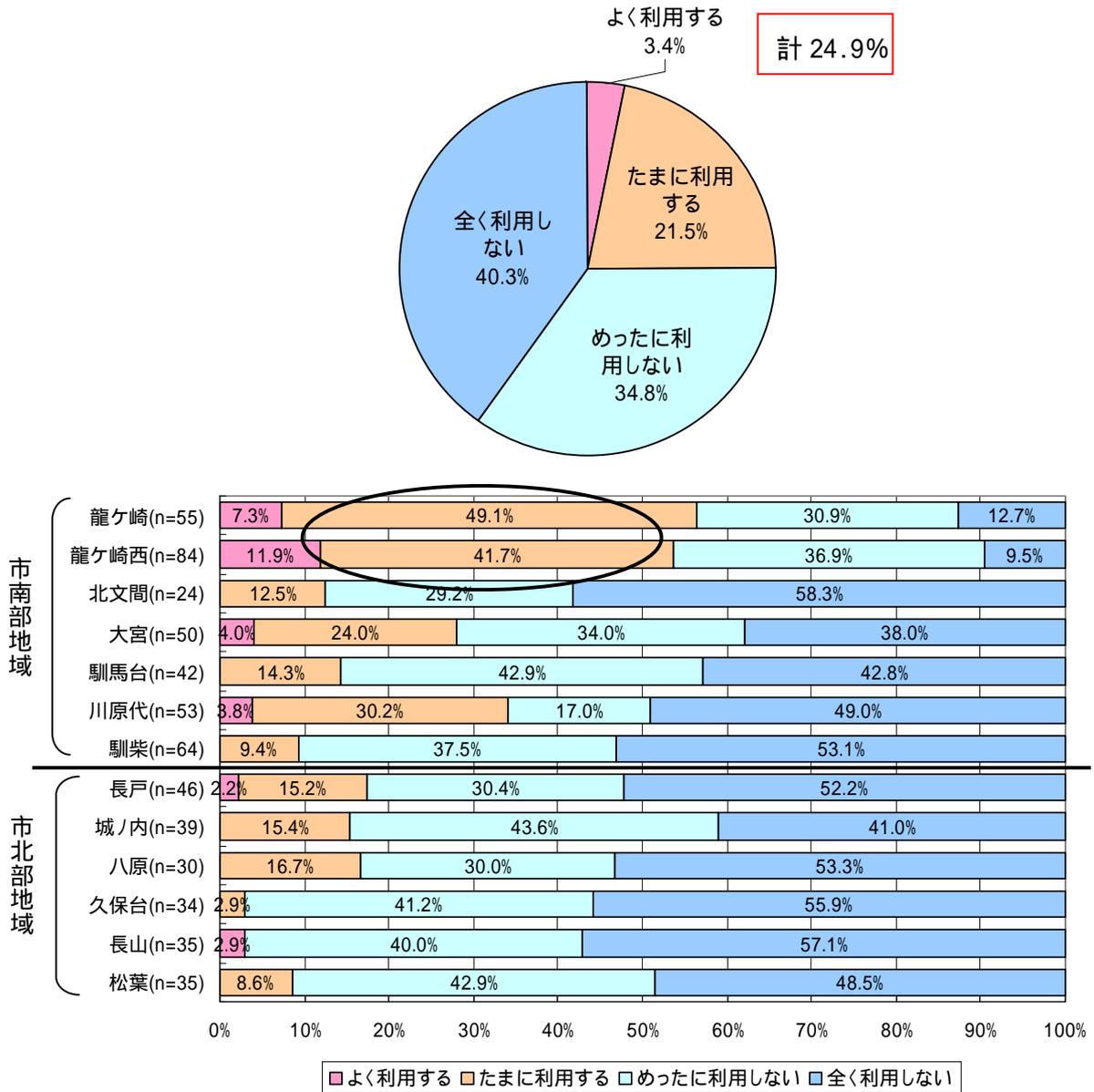
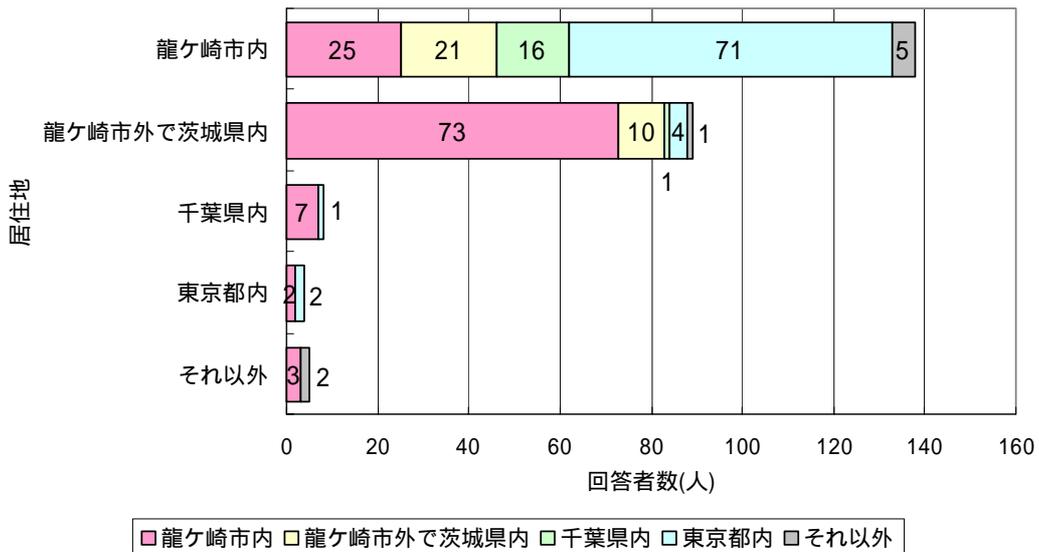


図 - 30 竜ヶ崎線の利用頻度

3) 竜ヶ崎線利用者の居住地と勤務先・通学先【利用者アンケート調査のみ】

・竜ヶ崎線利用者の居住地と勤務先・通学先の間接を見ると、居住地が「竜ヶ崎市内」の場合は、「東京都」が勤務先・通学先である人が多く、居住地が「竜ヶ崎市外で茨城県内」の場合は、「竜ヶ崎市内」が勤務先・通学先である人が多い。そのため、竜ヶ崎線は竜ヶ崎市内における移動よりも、竜ヶ崎市と竜ヶ崎市外の移動に利用されることが多いと言える。

【平日】居住地別の勤務先・通学先 回答者数 244 人



【休日】居住地別の勤務先・通学先 回答者数 88 人

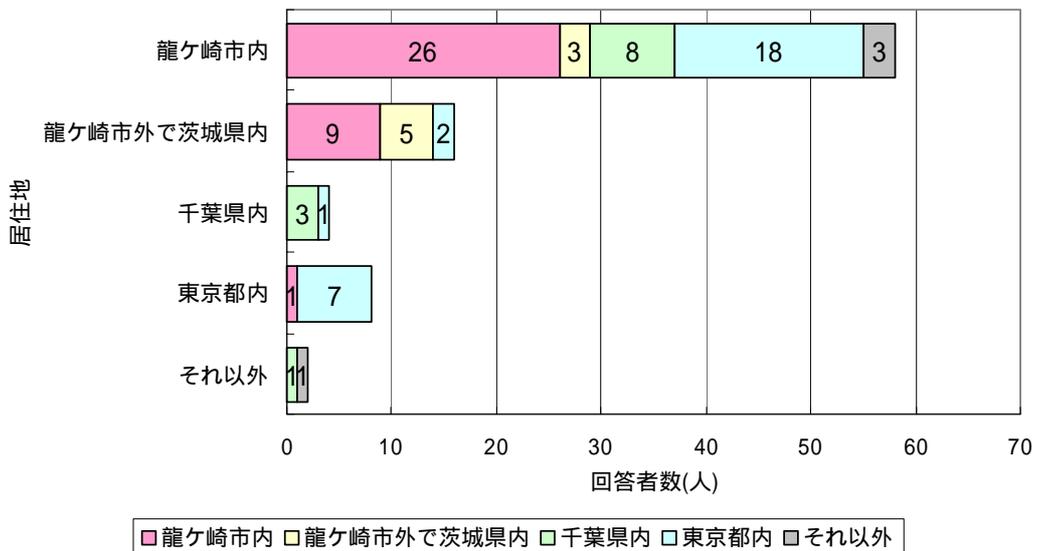


図 - 31 竜ヶ崎線利用者の居住地と勤務先・通学先

4) 竜ヶ崎線の利用頻度と利用目的

- ・市民アンケートにおいて、利用頻度は「年に数回」、利用目的は「その他の私用」の比率が最も高く、市全体でみると、よく利用する人が少ないため、非日常的な利用の傾向が強い結果となった。また、5年前に実施した市民アンケート調査と比較してもその傾向はあまり変わらない。
- ・利用者アンケートにおいて、利用頻度は「ほぼ毎日」、利用目的は「通勤」の比率が最も高く、日常的な利用者が多い結果となった。

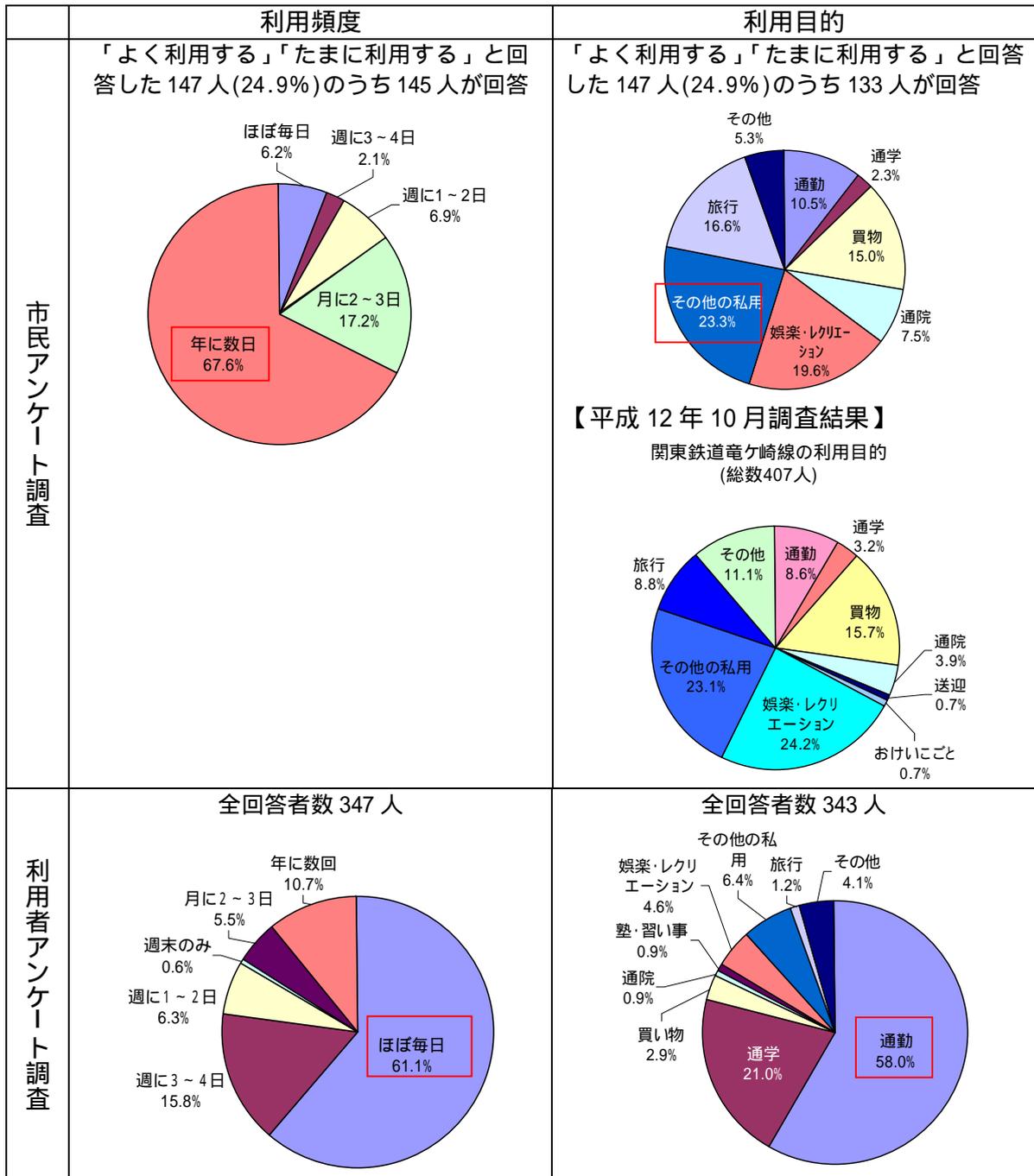


図 - 32 竜ヶ崎線の利用頻度と利用目的

5) 竜ヶ崎線利用者のトリップ特性

竜ヶ崎線利用者のトリップ特性を見ると、平日は「龍ヶ崎市内」と「龍ヶ崎市外で茨城県内」、「東京都内」とのODが多い。休日も「龍ヶ崎市内」と「龍ヶ崎市外で茨城県内」、「東京都内」とのODが多いが、「龍ヶ崎市内」のODも多くなっている。竜ヶ崎線の利用者にとって、竜ヶ崎線とは市外に移動するための交通手段、JR常磐線を利用するためのアクセス手段として認識されていると考えられる。

【平日】竜ヶ崎線利用者のOD 回答者数 477トリップ

到着地 出発地	龍ヶ崎市内	龍ヶ崎市外 で茨城県内	千葉県内	東京都内	それ以外	計
龍ヶ崎市内	9.6%	19.1%	5.0%	16.8%	1.7%	52.2%
龍ヶ崎市外 で茨城県内	19.1%	2.5%	0.4%	0.9%	0.0%	22.9%
千葉県内	5.5%	0.4%	0.4%	0.0%	0.0%	6.3%
東京都内	16.1%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%
それ以外	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.9%
計	52.2%	22.6%	5.8%	17.7%	1.7%	100.0%

【休日】竜ヶ崎線利用者のOD 回答者数 177トリップ

到着地 出発地	龍ヶ崎市内	龍ヶ崎市外 で茨城県内	千葉県内	東京都内	それ以外	計
龍ヶ崎市内	12.9%	10.2%	8.5%	19.2%	1.7%	52.5%
龍ヶ崎市外 で茨城県内	10.7%	1.1%	0.6%	1.1%	0.6%	14.1%
千葉県内	9.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	9.6%
東京都内	19.2%	1.7%	0.0%	0.6%	0.0%	21.5%
それ以外	1.1%	0.6%	0.0%	0.0%	0.6%	2.3%
計	52.9%	14.2%	9.1%	20.9%	2.9%	100.0%

図 - 33 竜ヶ崎線利用者のODの内訳

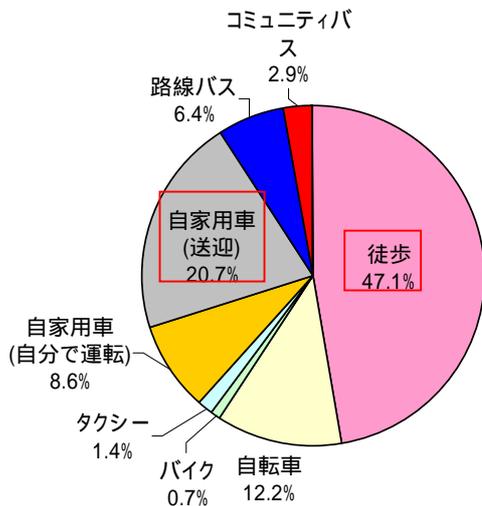
6) 駅までの交通手段

【市民アンケート調査】

・駅までの交通手段は「徒歩」の比率が最も高く、次いで「自家用車(送迎)」である。  
 ・5年前に実施した市民アンケート調査と比較すると、現在の方が、「自家用車(送迎)」の比率が高く、「自転車」の比率が小さくなっている。母集団の数の違いもあるため、この変化の要因はわからない。また、「路線バス」の比率は減少しており、竜ヶ崎駅にアクセスする路線バスの減少や減便の影響が伺える。ただし、その後、新たに「コミュニティバス」が運行されたため、「路線バス」と「コミュニティバス」をあわせるとほとんど変わらない。  
 ・地区別に見ると、竜ヶ崎地区や竜ヶ崎西地区などの竜ヶ崎線沿線地区では、徒歩の比率が高い結果が得られた。

【市民アンケート調査】

「よく利用する」「たまに利用する」と回答した147人(24.9%)のうち140人が回答



【平成12年10月調査結果】

関東鉄道竜ヶ崎線竜ヶ崎駅までのアクセス手段 (総数419人)

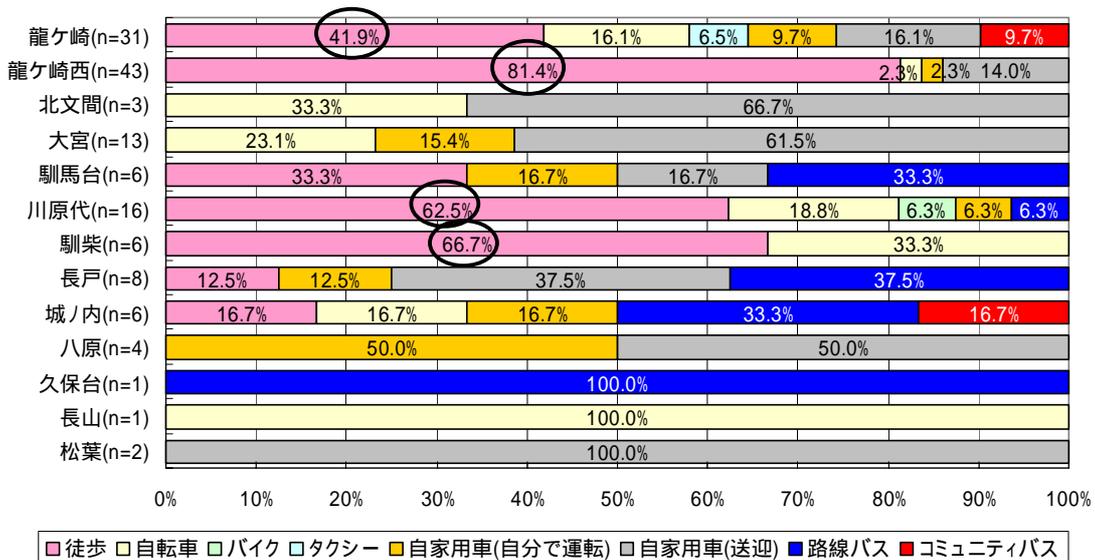
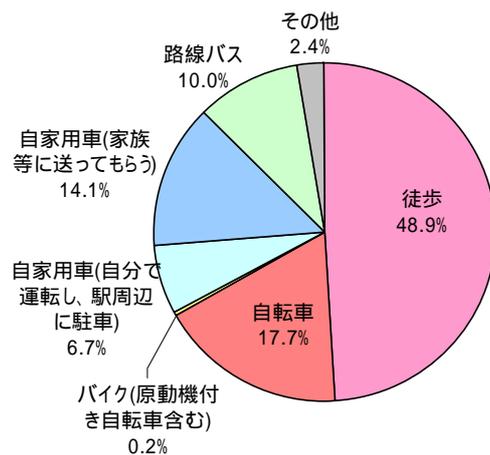


図 - 34 竜ヶ崎線の駅までの交通手段(市民アンケート調査)

【利用者アンケート調査】

・利用者アンケートにおいても駅までの交通手段は、平・休日とも同様の傾向であり、「徒歩」の比率が最も多い。

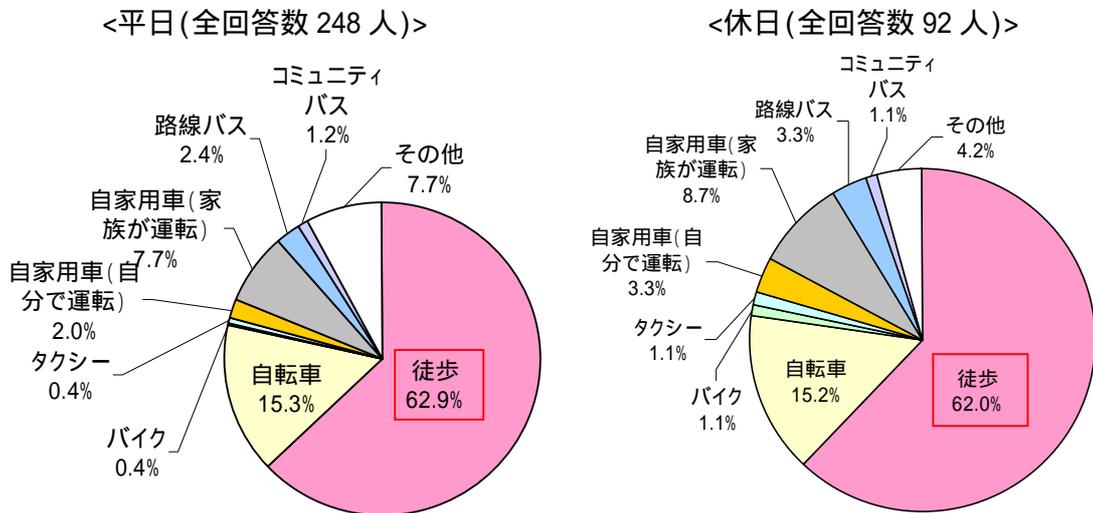


図 - 35 竜ヶ崎線の駅までの交通手段(利用者アンケート調査)

7) 竜ヶ崎線を利用する理由と利用していない理由

・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」が最も多く、次いで、鉄道の速達性や定時性の回答が多くなっている。

・竜ヶ崎線を利用しなくなった理由として、車の利便性と利用する必要性がないことを挙げている人が多く、自家用車が日常的な交通手段であること、また竜ヶ崎線を利用する目的や目的地がないことが伺える。

【市民アンケート調査(全回答数 251 件)】

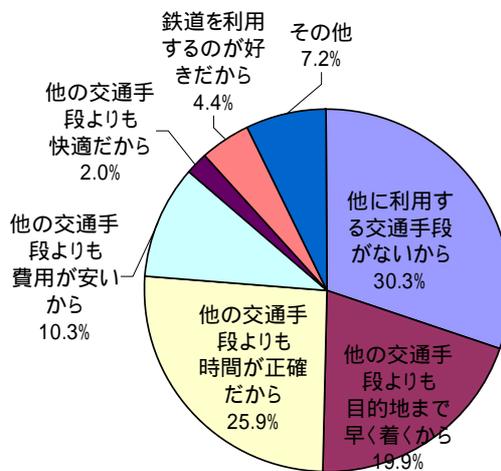


図 - 36 竜ヶ崎線を利用する理由(市民アンケート調査)

【市民アンケート調査】(「めったに利用しない」「全く利用しない」と回答した 444 人のうち 392 人が回答)

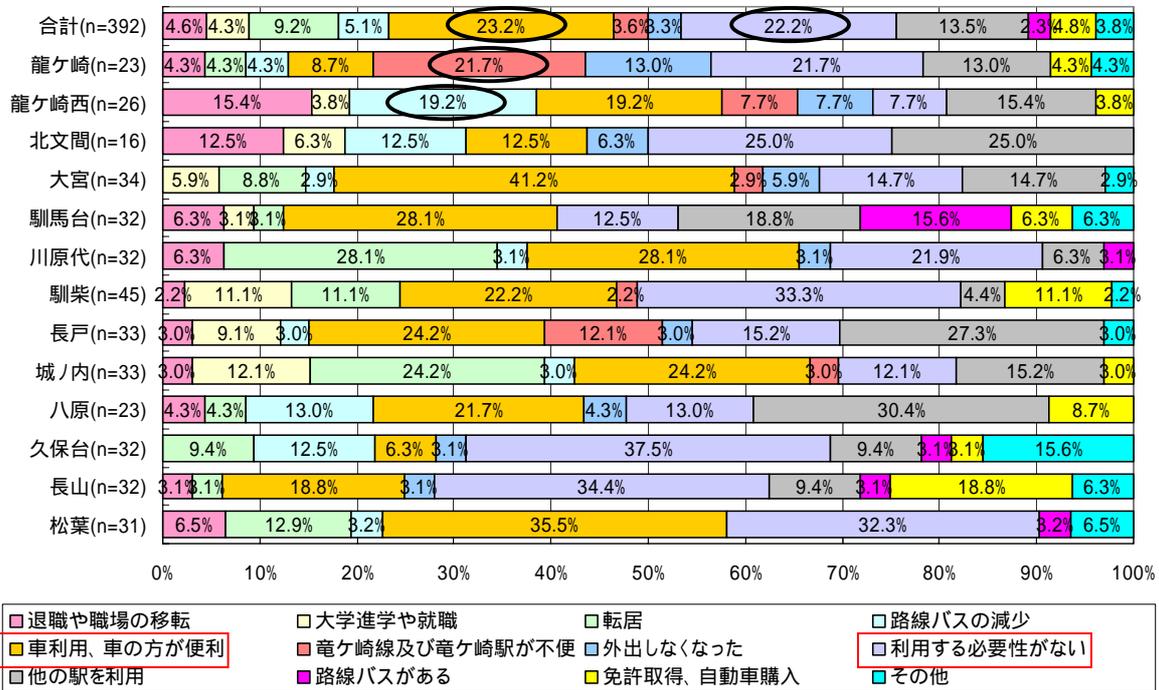


図 - 37 現在、竜ヶ崎線を利用していない理由

【利用者アンケート調査】

< 平日(全回答数 311 件) >

< 休日(全回答数 116 件) >

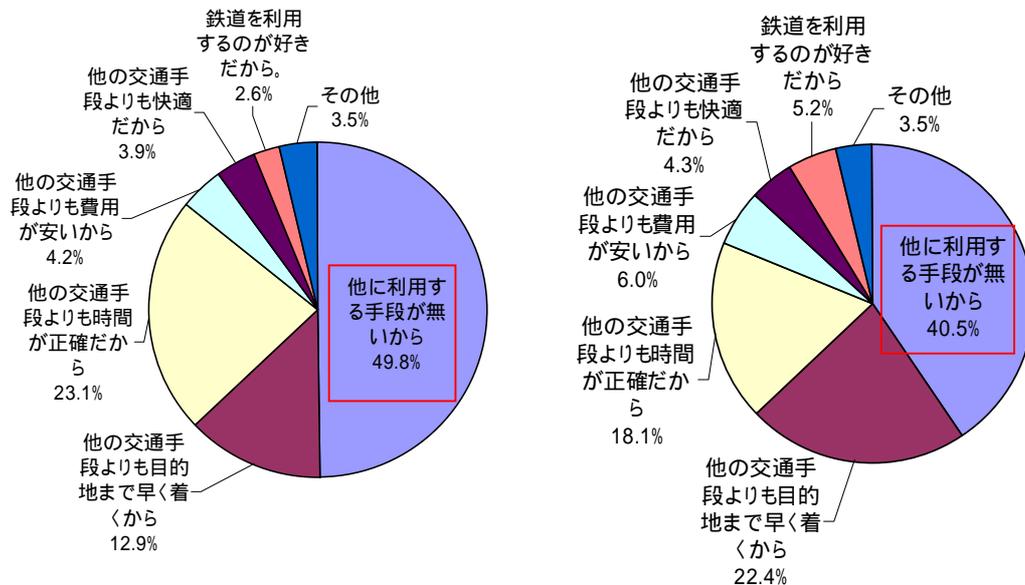


図 - 38 竜ヶ崎線を利用する理由(利用者アンケート調査)

【利用者アンケート(平日)】

・竜ヶ崎線を利用する理由のうち「定時性」を挙げている回答者のODは、「龍ヶ崎市内」と「東京都内」、「速達性」では「龍ヶ崎市内」と「龍ヶ崎市外で茨城県内」である。

1) 竜ヶ崎線を利用する理由に定時性を挙げている回答者のOD (136 トリップ)

到着地	龍ヶ崎市内	龍ヶ崎市外で茨城県内	千葉県内	東京都内	それ以外	計
龍ヶ崎市内	8.1%	13.3%	5.9%	23.5%	2.2%	53.0%
龍ヶ崎市外で茨城県内	11.8%	2.2%	0.7%	0.7%	0.0%	15.4%
千葉県内	5.9%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	6.6%
東京都内	22.1%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	22.8%
それ以外	2.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.2%
計	50.1%	16.9%	6.6%	24.2%	2.2%	100.0%

2) 竜ヶ崎線を利用する理由に速達性を挙げている回答者のOD (72 トリップ)

到着地	龍ヶ崎市内	龍ヶ崎市外で茨城県内	千葉県内	東京都内	それ以外	計
龍ヶ崎市内	9.6%	18.1%	6.9%	15.3%	1.4%	51.3%
龍ヶ崎市外で茨城県内	18.1%	5.6%	0.0%	1.4%	0.0%	25.1%
千葉県内	6.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.9%
東京都内	15.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	15.3%
それ以外	1.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.4%
計	51.3%	23.7%	6.9%	16.7%	1.4%	100.0%

図 - 39 竜ヶ崎線を利用する理由に定時性及び速達性を挙げた回答者のOD内訳

(3) 竜ヶ崎線の問題点

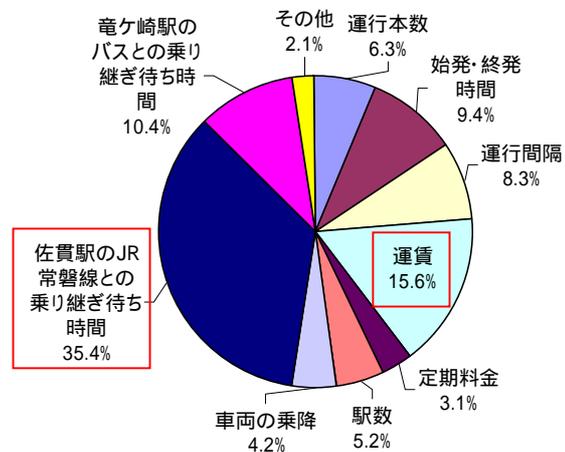
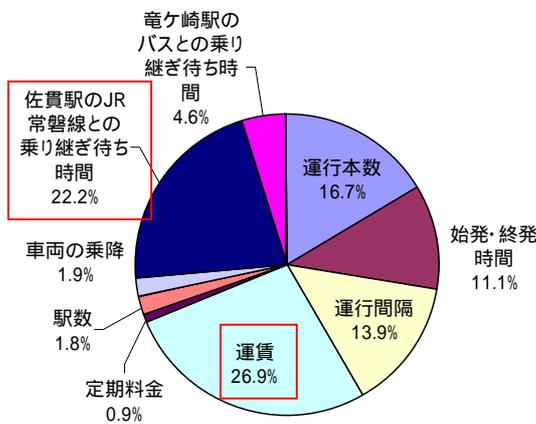
【市民アンケート調査】

- ・竜ヶ崎線の運行サービスで問題と感ずることは、「運賃」と「佐貫駅のJR常磐線との乗り継ぎ待ち時間」である。
- ・運行サービスの課題が解消された場合、日常的に利用する1回あたりの運賃は、「現状と同額」が66.0%、「その他(現状よりも安い運賃と回答)」26.8%である。(定期額も同様の傾向)
- ・1回あたりの運賃を「現状と同額」と回答した人のうち、「佐貫駅のJR常磐線との乗り継ぎ待ち時間」と「運行本数」の課題を挙げている人が多い。

「よく利用する」「たまに利用する」と回答した人147人が対象

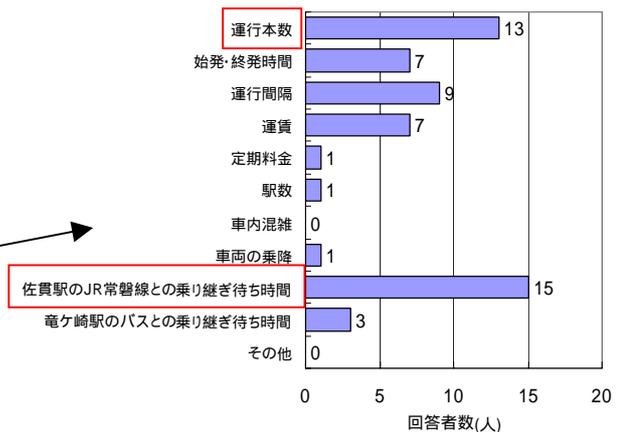
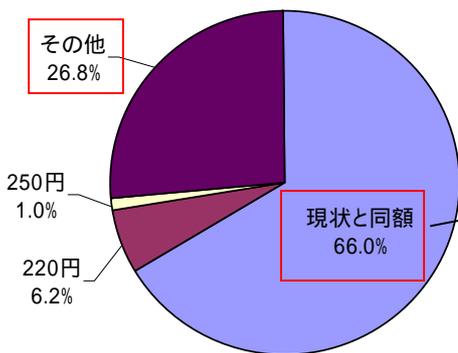
竜ヶ崎線の運行サービスについて一番目に問題と感ずること(全回答数108人)

竜ヶ崎線の運行サービスについて二番目に問題と感ずること(全回答数96人)



運行サービスの課題が解消された場合、1回あたりの運賃がいくらになれば、日常的に利用しますか。(全回答数97人)

「現状と同額」と回答した人が挙げた運行サービスの課題(回答者数57人)



【その他の意見】

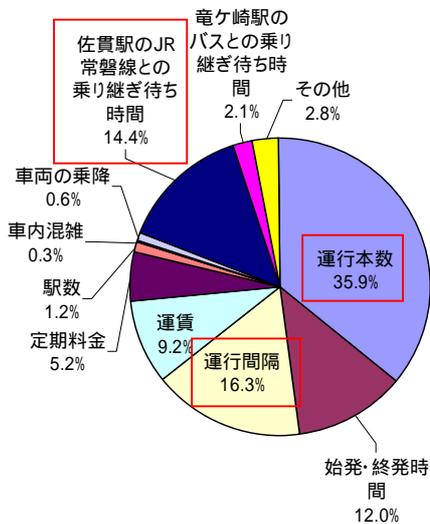
- ・現状よりも安い金額を回答した方は35人、うち100円が19人、150円が12人

図 - 40 竜ヶ崎線の問題点(市民アンケート調査)

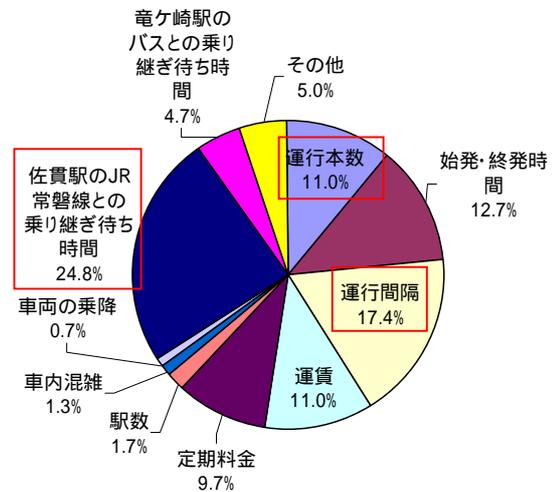
【利用者アンケート調査(平・休日合計)】

- ・竜ヶ崎線の運行サービスで問題と感ずることは、「運行本数」、「運行間隔」、「佐貫駅のJR常磐線との乗り継ぎ待ち時間」である。
- ・運行サービスの課題が解消された場合、日常的に利用する1回あたりの運賃は、「現状と同額」が67.3%、「その他(現状よりも安い運賃と回答)」24.1%である。(定期額も同様の傾向)
- ・1回あたりの運賃を「現状と同額」と回答した人のうち、「運行本数」の課題を挙げている人が最も多い。

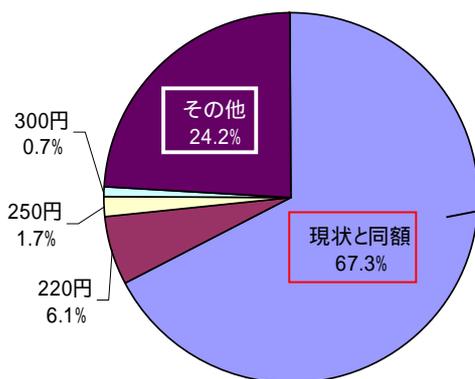
竜ヶ崎線の運行サービスについて一番目に問題と感ずること(全回答数 326人)



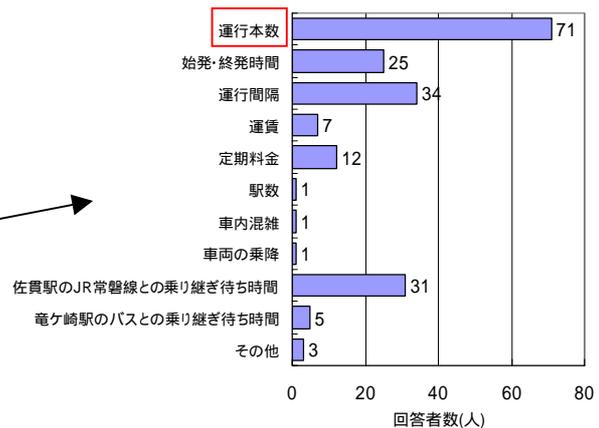
竜ヶ崎線の運行サービスについて二番目に問題と感ずること(全回答数 299人)



運行サービスの課題が解消された場合、1回あたりの運賃がいくらになれば、日常的に利用しますか。(全回答数 294人)



「現状と同額」と回答した人が挙げた運行サービスの課題(回答者数 191人)



【その他の意見】

- ・現状よりも安い金額を回答した方は55人、うち100円が11人、150円が20人

図 - 41 竜ヶ崎線の問題点(利用者アンケート調査)

(4) 竜ヶ崎線の駅の問題点

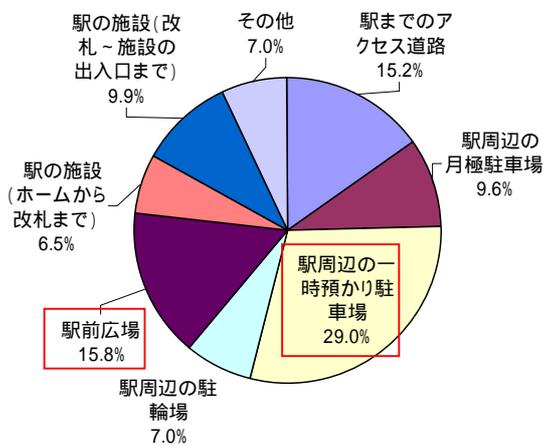
1) 佐貫駅

【市民アンケート調査】

- ・佐貫駅で問題と感じることは、「駅周辺の一時預かり駐車場」と「駅前広場」である。
- ・「駅周辺の一時預かり駐車場」の改善点として、「駐車場を近くに欲しい」、「料金を安くして欲しい」ことが挙げられている。
- ・「駅前広場」の改善点として、「停車及び駐車するスペースを整備して欲しい」ことが圧倒的に多く挙げられている。

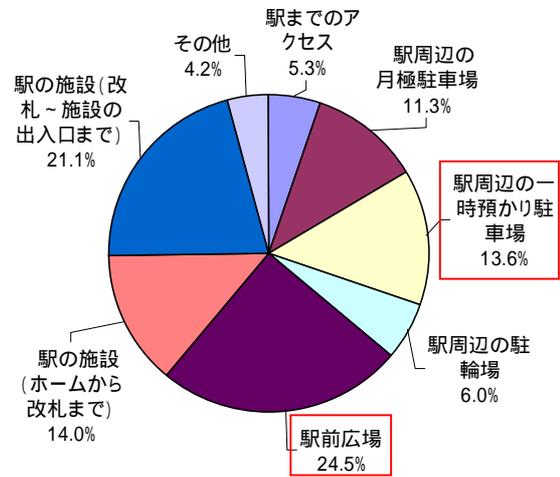
佐貫駅で一番目に問題と感じる事

(全回答数 355 人)



佐貫駅で二番目に問題と感じる事

(全回答数 265 人)



【駅までのアクセス道路の改善点】

- ・車道を広げて欲しい : 22 人
- ・増やして欲しい : 21 人
- ・歩道を設置, 増やして欲しい : 7 人
- ・歩道を広げて欲しい : 5 人

【駅周辺の月極駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 26 人
- ・料金を安くして欲しい : 26 人
- ・整備して欲しい : 7 人

【駅周辺の一時預かり駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 57 人
- ・料金を安くして欲しい : 48 人
- ・整備して欲しい : 29 人

【駅周辺の駐輪場の改善点】

- ・料金を安くして欲しい : 16 人
- ・整備して欲しい : 13 人
- ・駐輪場を近くに欲しい : 10 人

【駅前広場の改善点】

- ・停車及び駐車するスペースを整備して欲しい : 96 人
- ・広場内の歩行スペースを広く, あるいは整備して欲しい : 9 人
- ・広場内の道路を広くして欲しい : 7 人
- ・バス乗り場を近く, 整備して欲しい : 5 人

【駅の施設(ホームから改札まで)の改善点】

- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 22 人
- ・乗換の案内・誘導を整備して欲しい : 14 人
- ・改札を広くして欲しい : 9 人
- ・ホームを広くして欲しい : 4 人

【駅の施設(改札～施設の出入口まで)の改善点】

- ・常磐線の改札～竜ヶ崎線の改札の距離を近くして欲しい : 26 人
- ・売店等の商業施設を整備して欲しい : 24 人
- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 18 人
- ・周辺施設の案内・誘導を整備して欲しい : 7 人
- ・改札前を広くして欲しい : 5 人

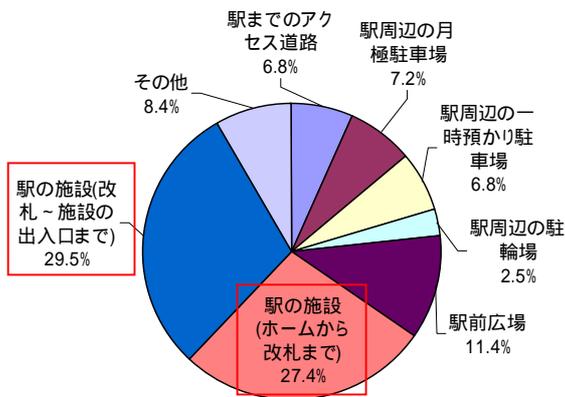
図 - 42 佐貫駅の問題点(市民アンケート調査)

【利用者アンケート調査】

- ・佐貫駅で問題と感じることは、「駅の施設(改札～施設の出入口まで)」と「駅の施設(ホームから改札まで)」である。
- ・「駅の施設(改札～施設の出入口まで)」の改善点として、「常磐線の改札～竜ヶ崎線の改札の距離を近くして欲しい」ことが最も多い。
- ・「駅の施設(ホームから改札まで)」の改善点として、「待合室やベンチを整備して欲しい」ことが最も多い。

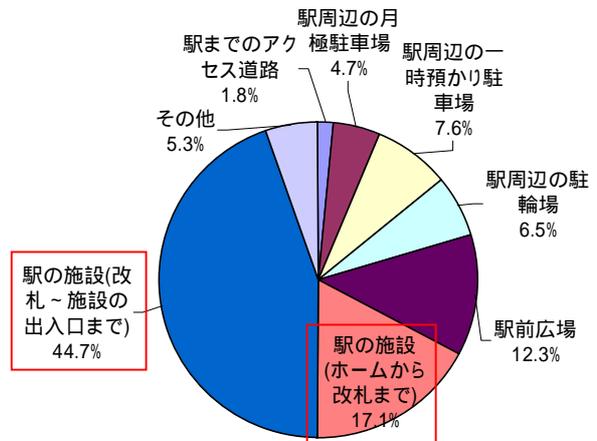
佐貫駅で一番目に問題と感じる事

(全回答数 237 人)



佐貫駅で二番目に問題と感じる事

(全回答数 170 人)



【駅までのアクセス道路の改善点】

- ・車道を広げて欲しい : 0 人
- ・増やして欲しい : 4 人
- ・歩道を設置, 増やして欲しい : 3 人
- ・歩道を広げて欲しい : 4 人

【駅周辺の月極駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 5 人
- ・料金を安くして欲しい : 8 人
- ・整備して欲しい : 1 人

【駅周辺の一時預かり駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 3 人
- ・料金を安くして欲しい : 6 人
- ・整備して欲しい : 7 人

【駅周辺の駐輪場の改善点】

- ・料金を安くして欲しい : 2 人
- ・整備して欲しい : 2 人
- ・駐輪場を近くに欲しい : 2 人

【駅前広場の改善点】

- ・停車及び駐車するスペースを整備して欲しい : 15 人
- ・広場内の歩行スペースを広く, あるいは整備して欲しい : 3 人
- ・バス乗り場を近く, 整備して欲しい : 2 人
- ・タクシー乗り場を近く, あるいは整備して欲しい : 3 人

【駅の施設(ホーム～改札まで)の改善点】

- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 32 人
- ・乗換の案内・誘導を整備して欲しい : 3 人
- ・改札を広くして欲しい : 10 人
- ・ホームを広くして欲しい : 4 人

【駅の施設(改札～施設の出入口まで)の改善点】

- ・常磐線の改札～竜ヶ崎線の改札の距離を近くして欲しい : 26 人
- ・売店等の商業施設を整備して欲しい : 17 人
- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 15 人
- ・周辺施設の案内・誘導を整備して欲しい : 3 人

図 - 43 佐貫駅の問題点(利用者アンケート調査)

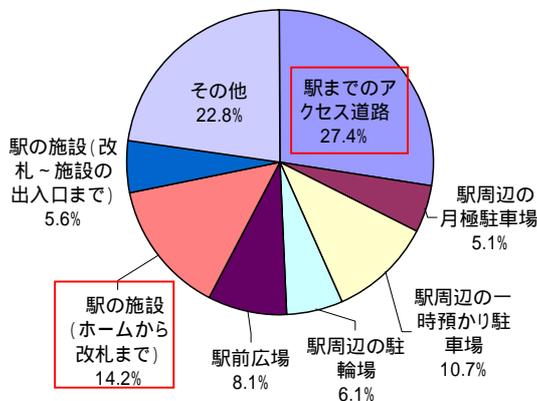
2) 入地駅

【市民アンケート調査】

- ・入地駅で問題と感じることは、「駅までのアクセス道路」と「駅の施設(ホームから改札前)」である。
- ・「駅までのアクセス道路」の改善点として、「車道を広げて欲しい」、「アクセス道路を増やして欲しい」ことが挙げられている。
- ・「駅の施設(ホームから改札まで)」の改善点として、「待合室やベンチを整備して欲しい」ことが最も多く挙げられている。

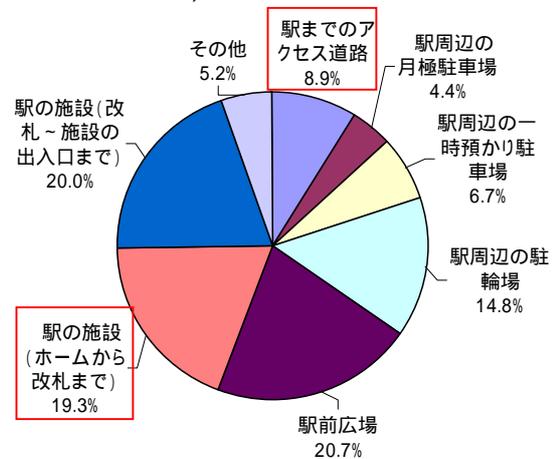
**入地駅で一番目に問題と感じる事**

(全回答数 197 人)



**入地駅で二番目に問題と感じる事**

(全回答数 135 人)



【駅までのアクセス道路の改善点】

- ・車道を広げて欲しい : 36 人
- ・増やして欲しい : 11 人
- ・歩道を設置, 増やして欲しい : 6 人
- ・歩道を広げて欲しい : 4 人

【駅周辺の月極駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 13 人
- ・整備して欲しい : 2 人

【駅周辺の一時預かり駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 14 人
- ・整備して欲しい : 13 人

【駅周辺の駐輪場の改善点】

- ・整備して欲しい : 23 人
- ・駐輪場を近くに欲しい : 8 人

【駅前広場の改善点】

- ・停車及び駐車するスペースを整備して欲しい : 27 人
- ・広場内の道路を広くして欲しい : 7 人
- ・バス乗り場を近く, 整備して欲しい : 4 人
- ・広場内の歩行スペースを広く, あるいは整備して欲しい : 3 人

【駅の施設(ホームから改札まで)の改善点】

- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 33 人
- ・ホームを広くして欲しい : 9 人
- ・乗換の案内・誘導を整備して欲しい : 4 人

【駅の施設(改札～施設の出入口まで)の改善点】

- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 15 人
- ・売店等の商業施設を整備して欲しい : 11 人
- ・周辺施設の案内・誘導を整備して欲しい : 6 人
- ・改札前を広くして欲しい : 5 人

【その他】

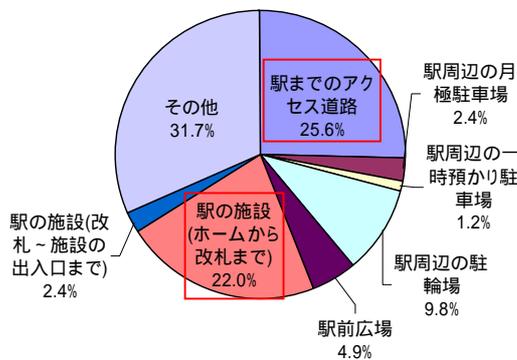
- ・利用したことがないのでわからない : 20 人
- ・必要性を感じない : 6 人

図 - 44 入地駅の問題点(市民アンケート調査)

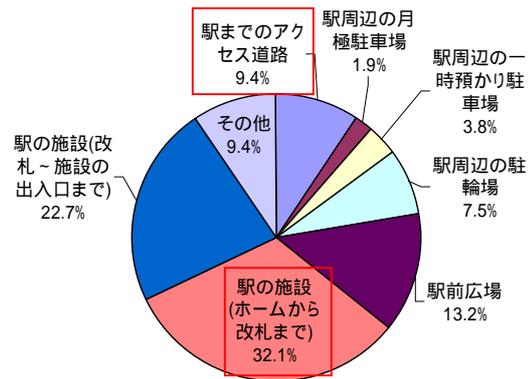
【利用者アンケート調査】

- ・入地駅で問題と感じることは、「駅までのアクセス道路」と「駅の施設(ホーム～改札まで)」である。
- ・「駅までのアクセス道路」の改善点として、「車道を広げて欲しい」ことが最も多い。
- ・「駅の施設(ホームから改札まで)」の改善点として、「待合室やベンチを整備して欲しい」ことが最も多い。

**入地駅で一番目に問題と感じる事**  
(全回答数 82 人)



**入地駅で二番目に問題と感じる事**  
(全回答数 53 人)



【駅までのアクセス道路の改善点】

- ・車道を広げて欲しい : 10 人
- ・増やして欲しい : 4 人
- ・歩道を設置, 増やして欲しい : 1 人
- ・歩道を広げて欲しい : 4 人

【駅周辺の月極駐車場の改善点】

- ・整備して欲しい : 1 人

【駅周辺の一時預かり駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 1 人

【駅周辺の駐輪場の改善点】

- ・整備して欲しい : 3 人
- ・駐輪場を近くに欲しい : 3 人

【駅前広場の改善点】

- ・停車及び駐車するスペースを整備して欲しい : 1 人
- ・広場内の道路を広くして欲しい : 1 人

【駅の施設(ホームから改札まで)の改善点】

- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 15 人
- ・改札を広くして欲しい : 1 人
- ・ホームを広くして欲しい : 1 人

【駅の施設(改札～施設の出入口まで)の改善点】

- ・意見なし

図 - 45 入地駅の問題点(利用者アンケート調査)

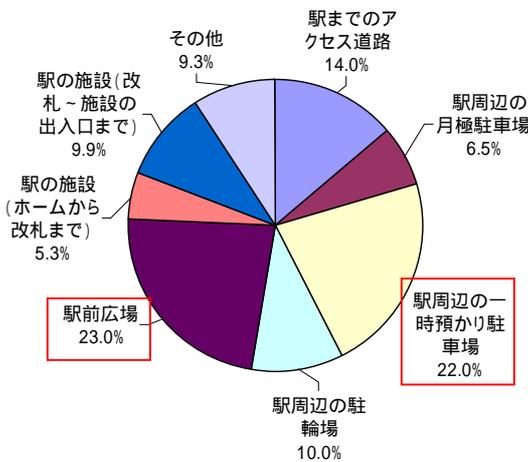
3) 竜ヶ崎駅

【市民アンケート調査】

- ・竜ヶ崎駅で問題と感ずることは、「駅前広場」と「駅周辺の一時預かり駐車場」である。
- ・「駅前広場」の改善点として、「停車及び駐車するスペースを整備して欲しい」ことが最も多く挙げられている。
- ・「駅周辺の一時預かり駐車場」の改善点として、「駐車場を近くに欲しい」、「整備して欲しい」ことが挙げられている。

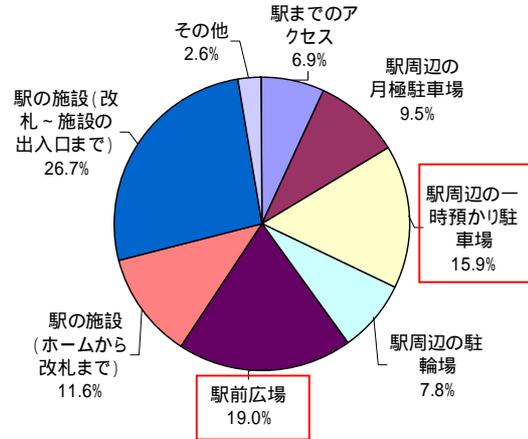
竜ヶ崎駅で一番目に問題と感ずる事

(全回答数 322 人)



竜ヶ崎駅で二番目に問題と感ずる事

(全回答数 232 人)



【駅までのアクセス道路の改善点】

- ・車道を広げて欲しい : 21 人
- ・増やして欲しい : 16 人
- ・歩道を設置, 増やして欲しい : 11 人
- ・歩道を広げて欲しい : 1 人

【駅周辺の月極駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 25 人
- ・整備して欲しい : 11 人
- ・料金を安くして欲しい : 3 人

【駅周辺の一時預かり駐車場の改善点】

- ・**駐車場を近くに欲しい : 58 人**
- ・整備して欲しい : 31 人
- ・料金を安くして欲しい : 15 人

【駅周辺の駐輪場の改善点】

- ・整備して欲しい : 28 人
- ・料金を安くして欲しい : 12 人
- ・駐輪場を近くに欲しい : 8 人

【駅前広場の改善点】

- ・**停車及び駐車するスペースを整備して欲しい : 74 人**
- ・広場内の歩行スペースを広く, あるいは整備して欲しい : 17 人
- ・バス乗り場を近く, 整備して欲しい : 9 人
- ・広場内の道路を広くして欲しい : 8 人

【駅の施設(ホームから改札まで)の改善点】

- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 17 人
- ・乗換の案内・誘導を整備して欲しい : 11 人
- ・ホームを広くして欲しい : 6 人
- ・改札を広くして欲しい : 5 人

【駅の施設(改札～施設の出入口まで)の改善点】

- ・**売店等の商業施設を整備して欲しい : 41 人**
- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 14 人
- ・乗換の案内・誘導を整備して欲しい : 9 人
- ・周辺施設の案内・誘導を整備して欲しい : 8 人
- ・改札前を広くして欲しい : 7 人

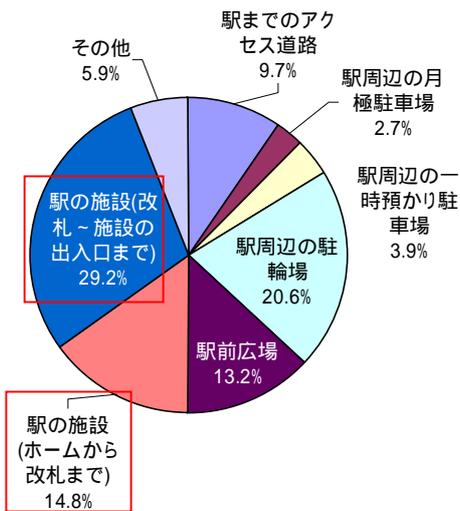
図 - 46 竜ヶ崎駅の問題点(市民アンケート調査)

【利用者アンケート調査】

- ・竜ヶ崎駅で問題と感じることは、「駅の施設(改札～施設の出入口まで)」と「駅周辺の駐輪場」である。
- ・「駅の施設(改札～施設の出入口まで)」の改善点として、「待合室やベンチを整備して欲しい」ことが最も多い。
- ・「駅周辺の駐輪場」の改善点として、「料金を安くして欲しい」ことが最も多い。

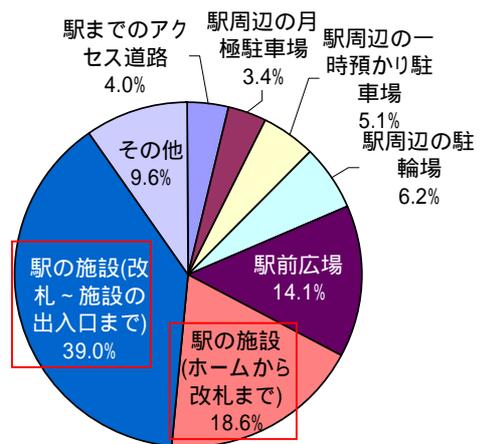
竜ヶ崎駅で一番目に問題と感じる事

(全回答数 257 人)



竜ヶ崎駅で二番目に問題と感じる事

(全回答数 177 人)



【駅までのアクセス道路の改善点】

- ・車道を広げて欲しい : 1人
- ・増やして欲しい : 6人
- ・歩道を設置, 増やして欲しい : 5人
- ・歩道を広げて欲しい : 5人

【駅周辺の月極駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 1人
- ・料金を安くして欲しい : 2人
- ・整備して欲しい : 3人

【駅周辺の一時預かり駐車場の改善点】

- ・駐車場を近くに欲しい : 3人
- ・料金を安くして欲しい : 2人
- ・整備して欲しい : 4人

【駅周辺の駐輪場の改善点】

- ・**料金を安くして欲しい : 25人**
- ・整備して欲しい : 10人
- ・駐輪場を近くに欲しい : 3人

【駅前広場の改善点】

- ・停車及び駐車するスペースを整備して欲しい : 9人
- ・広場内の歩行スペースを広く, あるいは整備して欲しい : 8人
- ・広場内の道路を広くして欲しい : 2人
- ・バス乗り場を近く, 整備して欲しい : 2人

【駅の施設(ホームから改札まで)の改善点】

- ・待合室やベンチを整備して欲しい : 26人
- ・乗換の案内・誘導を整備して欲しい : 1人
- ・改札を広くして欲しい : 4人
- ・ホームを広くして欲しい : 3人

【駅の施設(改札～施設の出入口まで)の改善点】

- ・**待合室やベンチを整備して欲しい : 31人**
- ・売店等の商業施設を整備して欲しい : 10人
- ・周辺施設の案内・誘導を整備して欲しい : 4人
- ・改札前を広くして欲しい : 4人
- ・切符売り場の自販機の位置を低くして欲しい : 10人

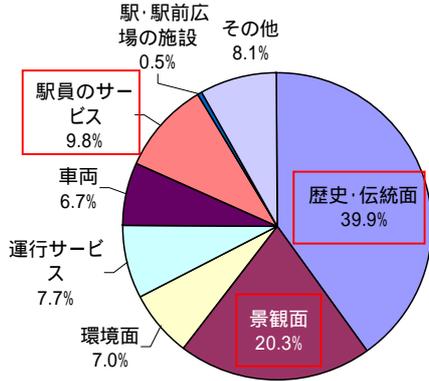
図 - 47 竜ヶ崎駅の問題点(利用者アンケート調査)

(5) 竜ヶ崎線の良いところ

・竜ヶ崎線の良いところは、市民アンケート調査結果では「歴史・伝統面」、利用者アンケート調査結果では「駅員のサービス」が多く、利用経験の差が意見に出ている。

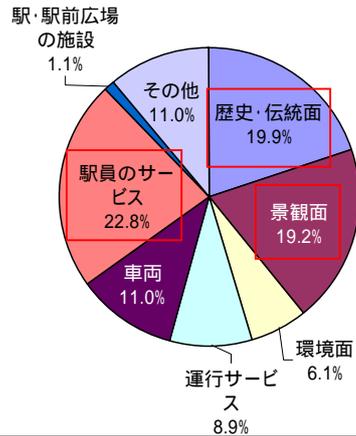
【市民アンケート調査】

全回答数 429 人



【利用者アンケート調査】

平・休日(全回答数 281 人)



具体的な意見

【歴史・伝統面】

- ・古きよき時代を感じられる
- ・100年の歴史・伝統は尊重に値する。
- ・歴史的伝統はいつまでも守り続けて欲しい
- ・市の発展を支えた功績をたたえる象徴的なもの
- ・ローカル色が豊かで、ホッとする
- ・牧歌的なローカル鉄道の雰囲気

【景観面】

- ・スピードが緩やかで景観が楽しめる
- ・のどかな田園風景が眺めてよい
- ・周辺の景色に調和しており、景観的に良い
- ・畑、田の中を走って季節感が大いに感じられる
- ・龍ヶ崎へ帰ってきたという安心感がある
- ・自然の中を走る鉄道に趣を感じる

【環境面】

- ・自動車よりも環境にやさしい、大気汚染が少ない
- ・車1台に1人ずつよりはるかに環境を汚さない

【運行サービス】

- ・発車時間が来ても、乗る人がいれば待ってくれる
- ・自転車に乗せられること(意見多数)、時間が正確

【車両】

- ・いつもきれいである、掃除が行き届いている
- ・デザインがよい、見た目のほのぼの感がよい
- ・車両がかわいい
- ・田舎らしさが残っていて車両が少なくレトロ

【駅員のサービス】

- ・対応が親切である(意見多数)
- ・出発のベルが鳴っても待ってくれる(意見多数)
- ・駅員さんの挨拶と笑顔

【駅・駅前広場の施設】

- ・以前、利用したとき、駅の花壇が楽しみだった

具体的な意見

【歴史・伝統面】

- ・唯一竜ヶ崎市が誇れるものなので存続すべき
- ・JRにはないのどかさがある
- ・昔ながらって感じの風景や改札。
- ・駅舎に心の安らぎを感じます。
- ・龍ヶ崎市内の歴史、伝統面を紹介している事
- ・他にはめったに無いところが良い。

【景観面】

- ・のどかさ(都会の殺伐とした景観と比較した時)
- ・街と田園が共に見られる
- ・周りの景色と調和しており静か
- ・途中の田園風景で心がなごませられる
- ・朝は四季が楽しめる。また、仕事が終わって佐貴で降り、竜鉄に乗るとホッとする。

【環境面】

- ・100万人の足として環境にやさしい乗り物である
- ・環境にやさしく早い。

【運行サービス】

- ・遅れ、休止等のトラブルが少ない
- ・ほとんど座れるところ、自転車運べる

【車両】

- ・冷暖房が完備されていて乗り心地も悪くない
- ・ディーゼルで電車線がないのは見通しが良くていい
- ・車内が清潔で温度設定が良い。
- ・車内がきれいである。(意見多数)

【駅員のサービス】

- ・人柄がいい、対応が丁寧
- ・気持ちの良い挨拶(意見多数)
- ・出発のベルが鳴っても待ってくれる(意見多数)

【駅・駅前広場の施設】

- ・バリアフリー(階段の昇降なしで利用できる)

図 - 48 竜ヶ崎線の良いところ

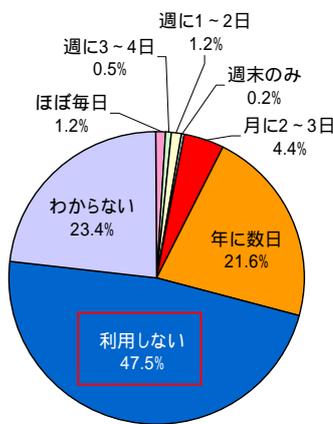
(6) 今後の竜ヶ崎線について

1) 将来の利用頻度

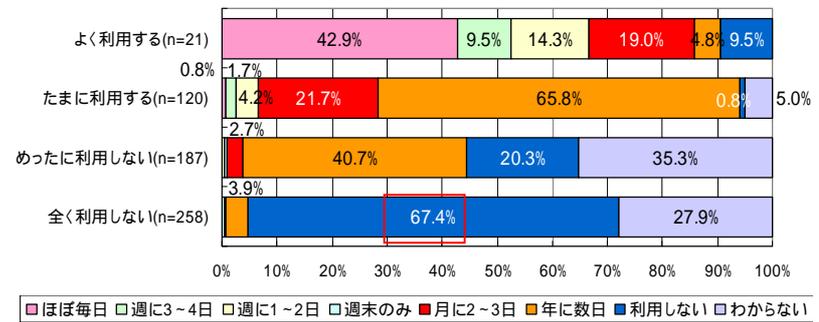
【市民アンケート調査】

・今後の利用頻度は、「利用しない」が約半数を占める。  
 ・現在、全く利用しない人の7割が将来も利用しないと回答している。  
 ・地区別に見ると、市北部地域の全ての地区で、「利用しない」と回答した人が半数以上である。

今後の竜ヶ崎線の利用頻度  
(全回答数 813 人)



現在の利用状況に対する将来の利用頻度(全回答数 586 人)



地区別の竜ヶ崎線の利用頻度(全回答数 813 人)

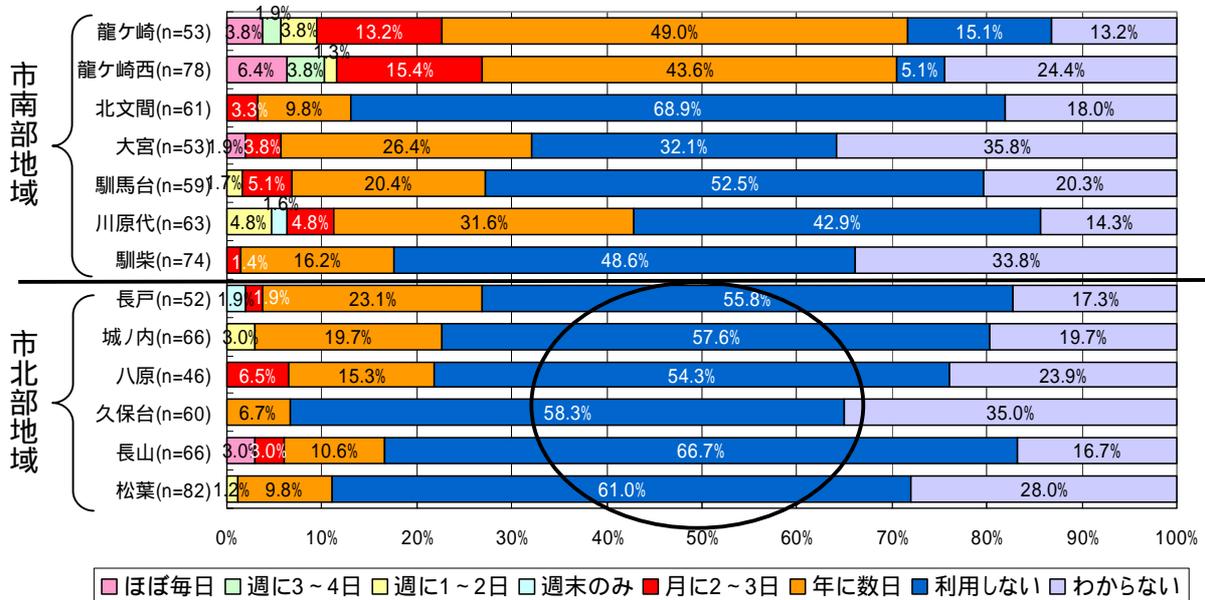


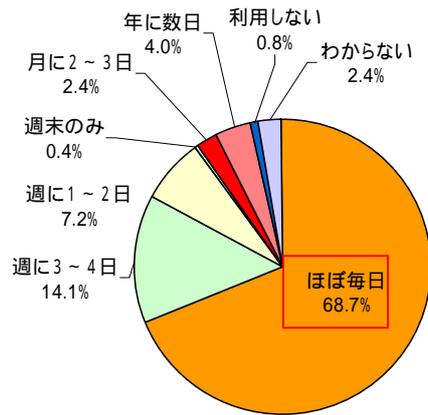
図 - 49 竜ヶ崎線の将来の利用頻度(市民アンケート調査)

【利用者アンケート調査】

- ・今後の利用頻度について、平日の場合は「ほぼ毎日」が68.7%、休日の場合は「ほぼ毎日」が26.6%となっている。
- ・通勤・通学利用の会社員や学生の7割以上が、将来もほぼ毎日利用すると回答している。

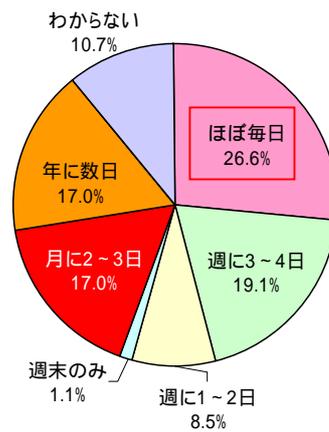
今後の竜ヶ崎線の利用頻度(平日)

(全回答数 249 人)

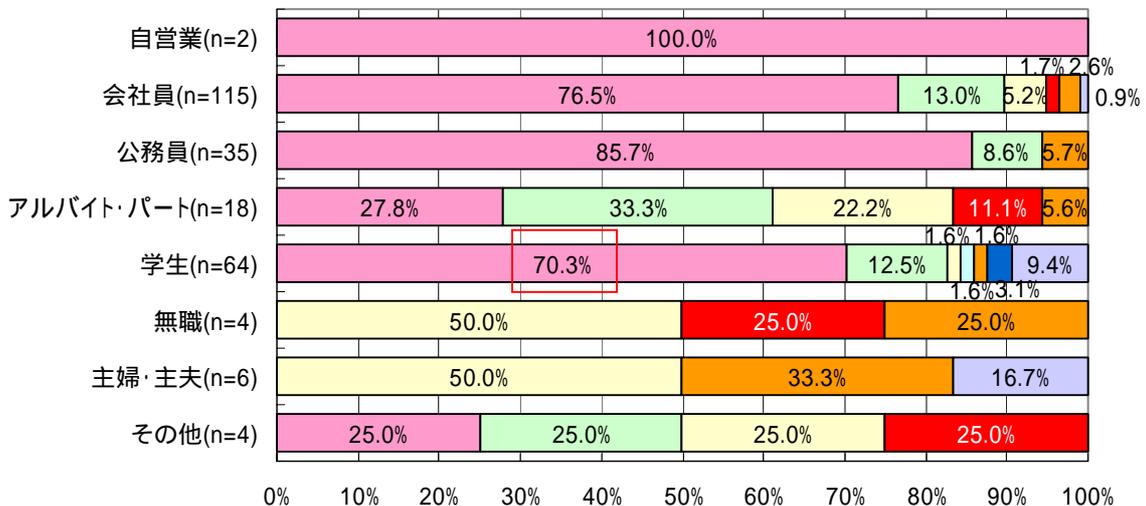


今後の竜ヶ崎線の利用頻度(休日)

(全回答数 94 人)



職業別将来の利用頻度(平日) (全回答数 248 人)



■ ほぼ毎日 
 ■ 週に3～4日 
 ■ 週に1～2日 
 ■ 週末のみ 
 ■ 月に2～3日 
 ■ 年に数日 
 ■ 利用しない 
 ■ わからない

図 - 50 竜ヶ崎線の将来の利用頻度(利用者アンケート調査 平日)

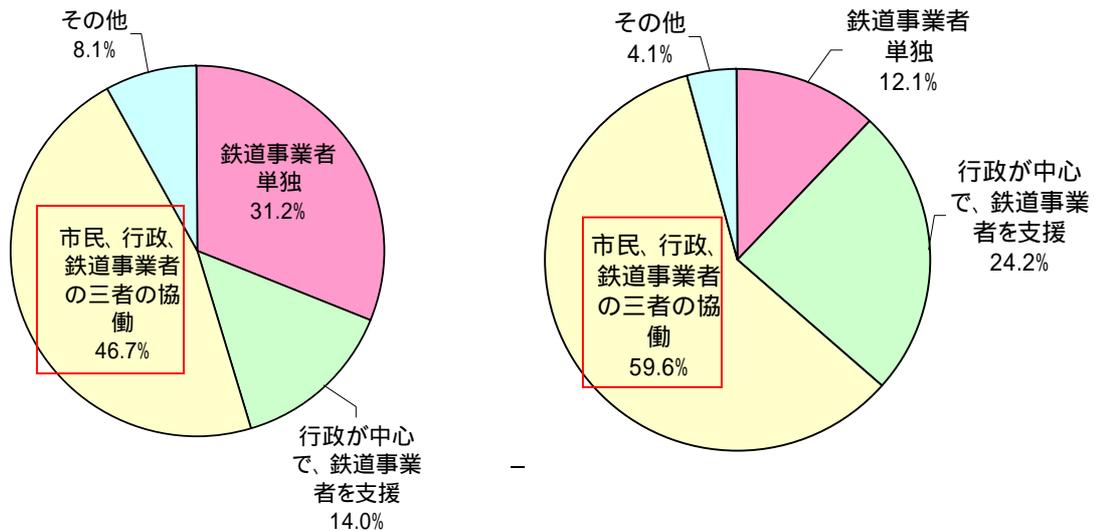
2) 今後の竜ヶ崎線について

- ・市民アンケート調査，利用者アンケート調査共々，「市民，行政，鉄道事業者の三者の協働で竜ヶ崎線を維持すべき」との回答が最も多い。
- ・地区別に見ても，どの地区も三者の協働で竜ヶ崎線を維持すべきが最も多くなっている。

**今後の竜ヶ崎線は誰が支えていくべきだと思いますか**

【市民アンケート調査】  
(全回答数 779 人)

【利用者アンケート調査(平・休日計)】  
(全回答数 339 人)



【市民アンケート調査(地区別)】(全回答数 779 人)

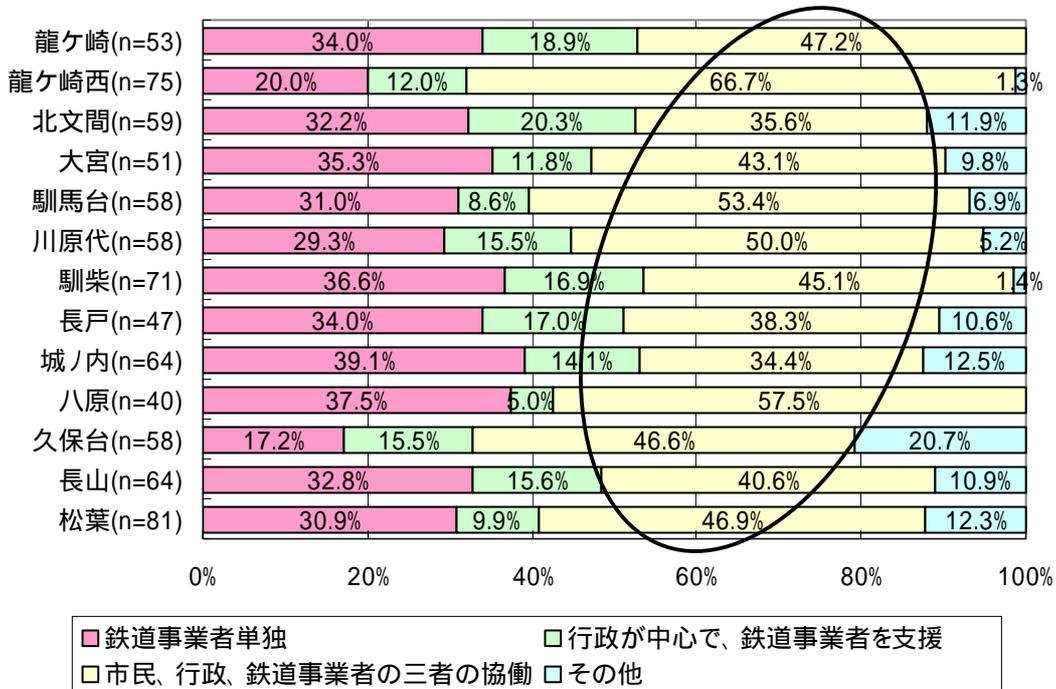


図 - 51 竜ヶ崎線は誰が維持していくべきか

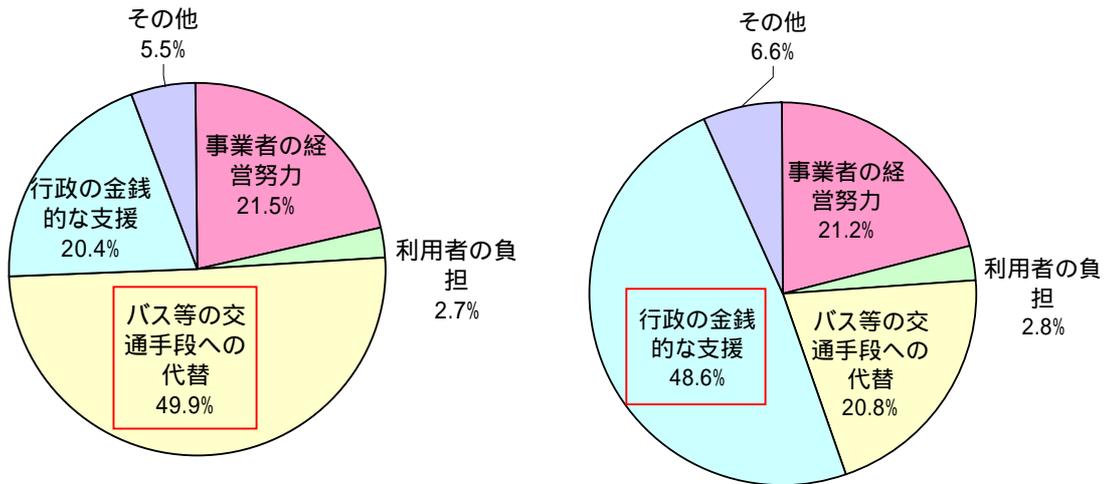
・廃止問題が発生した場合、市民アンケート調査では、「バス等の交通手段への代替」が最も多いが、利用者アンケート調査では、「行政の金銭的な支援」が最も多い。  
 ・竜ヶ崎駅周辺地区の龍ヶ崎地区や龍ヶ崎西地区は、他の地区よりも「行政の金銭的な支援」の比率が高くなっている。

**もし、廃止問題が発生した場合、どのように対応したらよいと思いますか。**

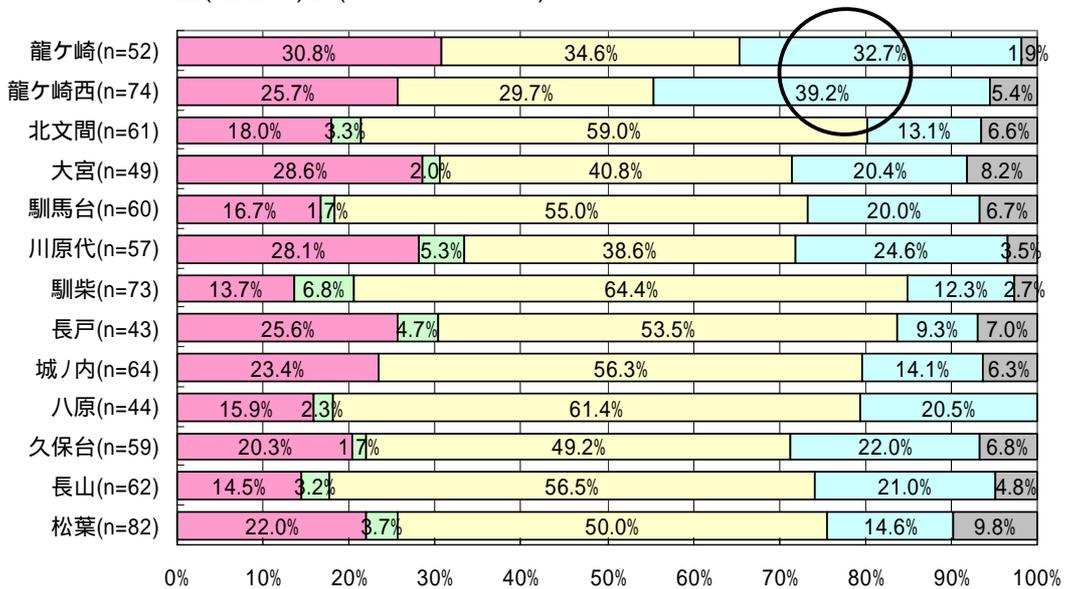
【市民アンケート調査】(全回答数 780 人)

【利用者アンケート調査(平・休日計)】

(全回答数 331 人)



【市民アンケート調査(地区別)】(全回答数 780 人)



■ 事業者が更なる経営努力をして、鉄道を維持していくべきである  
 ■ 利用者への金銭的な負担を増やして(運賃値上げ等)、鉄道を維持していくべきである  
 ■ 鉄道を維持できないのであれば、バス等の他の交通手段で代替すべきである  
 ■ 県や市からの金銭的な支援(税金の投入)によって、鉄道を維持していくべきである  
 ■ その他

図 - 52 廃止問題が発生した場合の対応

## 第4章 竜ヶ崎線の課題の整理

第1章～第3章を受けて、竜ヶ崎線の課題を以下に整理した。

### 竜ヶ崎線の現状・ニーズ

#### <竜ヶ崎線の特徴>

- 平成11年で100周年を迎えた歴史ある鉄道である。
- 竜ヶ崎線の良いところとして「歴史・伝統面」の意見が多い。
- 運行本数は片道41本であり、始発は竜ヶ崎駅で5:25、佐貫駅で5:42、終発は竜ヶ崎駅で23:05、佐貫駅で23:14である。
- 運行間隔は約20～30分である。
- 利用者意見(日常的な利用者)では、一番目に「運行本数」、二番目に「運行間隔」を課題として挙げている。
- 単線で運行しており、5:25～8:53までの18本は2両編成、残りは全て1両編成である。
- 2種類の車両を使用、乗車定員は141人である。
- 混雑率は、上り下り線7時台、上り線16時台、下り線19時台が高く、約50～60%である。
- 車内の混雑を課題に挙げている人は少ない。

- 竜ヶ崎線 JR常磐線の乗換のための待ち時間は、平均で約7～14分である。
- 市民意見(日常的に利用しない人が多い)と利用者意見(日常的な利用者)共々、「常磐線への乗り継ぎ待ち時間」が課題の上位に挙げられている。

- 佐貫駅～竜ヶ崎駅間の所要時間は7分、並行のバス路線の約半分
- 運賃は、佐貫駅～竜ヶ崎駅間で190円、並行のバス路線は通常で260円【昼間割引は200円】
- 市民意見(日常的に利用しない人が多い)では、課題の一番目に「運賃」を挙げている。
- 運行サービスの課題が解消されたとしても、現状と同額の運賃を望む人が多い。

- 自転車の搭載が可能であるが、利用が少ない。
- 市民意見(日常的に利用しない人が多い)において、自転車の搭載が可能であることの認知度は30.7%である。
- 竜ヶ崎線の良いところとして、自転車搭載が可能であることを評価している人が多い。

- 車椅子の乗車も可能であるが、車両出入口とホームの間に段差があり乗降しづらい。
- 車両の乗降を課題に挙げている人は比較的少ない。

#### <竜ヶ崎駅の特徴>

- ホームと改札がフラットであり、移動しやすい。
- 駅前広場は、バス停、駐車スペース、タクシー乗り場などがある。
- 駅舎内には、伝言板や広告スペース等がある。
- 市民意見では、一番目に「駅前広場」、二番目に「駅周辺の一時的預かり駐車場」が課題として挙げられている。
- 利用者意見では、一番目に「駅の施設(改札～施設の出入口まで)」、二番目に「駅の施設(ホームから改札まで)」が課題として挙げられている。
- 「駐車場がないため佐貫駅に行った方が便利」、「路線バスの減少により竜ヶ崎線を利用しなくなった」という意見もある。

### 竜ヶ崎線の課題

- 歴史的資産としてのポテンシャルの有効活用
- 龍ヶ崎市は歴史や伝統のあるまちであり、竜ヶ崎線は市の発展を支えた象徴的なものであることから、観光資源や対外的な市のPRに活用する。

- 利用者ニーズを踏まえた運行サービスの向上
- 運行サービス面の具体的なニーズは、「運行本数の増便」「運行間隔を短くする」「終発を遅くする」が多い。
- 運行本数や運行間隔は、単線での運行が制約条件となるため、向上するためには運行形態の変更が必要である。また、終発を遅くすることは、経営コストや沿線環境への影響を考慮する必要がある。

- 利用者増加方策の検討(定員面に余裕あり)
- 混雑による不快感が少ないことは、竜ヶ崎線の利用者にとっては良いことであるが、一方で、需給がアンバランスであるとも言える。そのため、混雑による不快感を与えない程度の利用者を確保する必要がある。

- JR常磐線との乗り継ぎ時間を短縮させるための施策の検討(ダイヤの見直し等)
- 乗り継ぎで待つことが苦にならないような施設の整備
- 市民意見では上野方面との乗り継ぎ時間を課題に挙げている人が多いが、利用者意見では水戸方面が課題と挙げている人が多い。
- 運行本数など物理的な制約によって、全ての時間を短縮することは困難であるため、乗り継ぎの待ち時間を快適に過ごせるような施設や仕掛けをつくる必要がある。

- 運賃サービスの工夫の検討
- 路線バス及びコミュニティバスとの運賃面での連携(乗り継ぎ割引や共通定期等の検討)
- 初乗り運賃は他の私鉄と比較しても高くないが、JRと比較すると、竜ヶ崎駅～佐貫駅間の運賃190円/4.5kmに割高感を感じる。また定期券の割引率も他と比べると高い。
- JR常磐線、路線バス、コミュニティバスとの乗り継ぎ割引を求める声が多く、運賃面における公共交通機関のシームレス化が必要である。

- PRや周知の対象、方法の検討
- 竜ヶ崎線の利用を促進するための自転車交通との連携
- 市や事業者のホームページや駅での広報では、それを知る対象者が限定される。竜ヶ崎線を地域に近づけたものにするためにも、幅広い対象者に対するPRや周知の方法、内容を検討する必要がある。
- 自転車搭載以外にも、駅までのアクセス交通手段として徒歩に次いで利用が多く、竜ヶ崎線の利用を促進するために、運賃と駐輪料金とのセット販売など自転車交通との連携を考慮する必要がある。

- 車両とホームの段差の解消
- 高齢者の外出支援も含めて、今後の高齢者の増加(特に竜ヶ崎駅周辺の市街地は高齢化が顕著)への対応を図る必要がある。

- 駅施設の充実(商業施設、待合室やベンチの整備等)
- 駅前広場の整備(空間の再配置、自動車交通やバス交通との連携、乗換のシームレス化等)
- 中心市街地(龍ヶ崎商店街)のまちづくりとの連携(共同による駐車場確保、イベントの実施、運賃とのタイアップ等)

- 竜ヶ崎駅は、交通結節点として、また交流拠点として、安心・安全で、快適に、利用しやすい機能を充実させる必要がある。
- また、中心市街地(龍ヶ崎商店街)の玄関口であり、中心市街地の活性化への寄与を含めたまちづくりとの連携、付加価値のある施策の検討を考慮する必要がある。

### 竜ヶ崎線の現状・ニーズ

#### <入地駅の特徴>

- 竜ヶ崎駅と佐貫駅のほぼ中間の無人駅である。
- 駅利用者数は、竜ヶ崎線利用者の約3%である。
- 市民意見及び利用者意見共々、一番目に「駅前のアクセス道路」、二番目に「駅の施設(ホーム～改札前)」が課題として挙げられている。

#### <佐貫駅の特徴>

- ホームと改札がフラットであり、移動しやすい。
- JR佐貫駅と併設されているため、駅前広場は充実している。
- JR常磐線との乗換には上下移動が必要であり、エレベーター等の昇降施設がある。
- JR常磐線からの案内看板がある。
- 商業施設が併設され、待ち時間を過ごすのに活用可能である。
- 市民意見では、一番目に「駅周辺の一時的預かり駐車場」、二番目に「駅前広場」が課題として挙げられている。
- 利用者意見では、一番目に「駅の施設(ホーム～改札まで)」、二番目に「駅の施設(改札～施設の出入口まで)」が課題として挙げられている。
- 「停車及び駐車スペースの整備」の意見が多い

#### <利用者特性>

- 竜ヶ崎線の輸送人員は、平成7年をピークに年々減少している。
- 定期券を使わない利用者よりも、定期券利用者の減少が大きい。
- 1日の利用者は、竜ヶ崎駅 佐貫駅(上り)よりも佐貫駅 竜ヶ崎駅(下り)の方が多い。
- 利用者の属性は約25%が高校生である。
- 利用者意見の回答者の属性を見ると、高校生と50歳以上の年配の人で約57%を占める。利用目的は通勤・通学が約80%であり、定期的な利用者が多い。
- 【市民アンケート調査結果より】
- 竜ヶ崎線を一度も利用したことがない人が30.7%、竜ヶ崎線を利用したことがある人でも、75.2%が現在ほとんど利用していない。
- さらに、利用する及びたまに利用すると回答した人でも利用頻度は非常に少なく、目的は私用が多い。
- 利用しなくなった人の理由として、車の利便性と利用する必要性がないことを挙げている人が多い。
- 【利用者アンケート調査結果より】
- 利用目的は「通勤・通学」が約80%である。
- 駅までの交通手段は、平・休日とも「徒歩」が62～63%
- 利用理由は、「他の交通手段がないから」が最も多く、次いで定時性や速達性を挙げている。

#### <竜ヶ崎線の良いところ>

- 「歴史・伝統面」、「景観面」、「駅員のサービス」が上位に挙げられている。

#### <経営状況>

- 営業収益は平成7年をピークに年々減少している。
- 経常損益をみると、平成3年～平成8年の間は5千万円弱で推移、その後1千万円未満で推移している。
- 利用者の減少が大きな原因であり、様々な利用者増加対策を講じている。

#### <今後の竜ヶ崎線に対する意見>

- 市民意見において、今後の利用頻度は「利用しない」が約半数、利用者意見では平日の回答者で「ほぼ毎日」が7割である。
- 市民意見及び利用者意見共々、「市民、行政、鉄道事業者の三者の協働で竜ヶ崎線を維持すべき」の意見が多い。
- 廃止問題の対応について、市民意見では「鉄道を維持できないのであれば、バス等の他の交通手段で代替すべきである」が多く、利用者意見では「県や市からの金銭的な支援(税金の投入)によって、鉄道を維持していくべきである」が多い

### 竜ヶ崎線の課題

- 入地駅の利用促進策の検討
- 交通結節点としての機能が不十分であり、利用者も極めて少ない状況である。そのため、アクセス道路の整備や駐輪場の整備などの必要な交通結節点の機能の充実が必要である。

- 竜ヶ崎線 JR常磐線の乗換による上下移動の更なる軽減(ホームからホームへの乗り継ぎ等)
- 商業施設との連携

- 竜ヶ崎線の佐貫駅はJR常磐線の佐貫駅と隣接していることから、駅前広場は充実しているが、朝夕の駅前広場の混雑による停車及び駐車スペースの不足や一時的預かり駐車場に対する不満が挙げられている。
- 利用者の面からは、竜ヶ崎線 JR常磐線の物理的な乗換抵抗の軽減、また、乗り継ぎの待ち時間を快適に過ごせるような施設の整備、既存の商業施設との連携を図る必要がある。

- 定期的な利用者を維持・確保するための施策の検討
- 今後、少子高齢化の進展により、高校生の減少、通勤利用の退職者の増加が進み、更なる定期券利用者の減少が懸念される。そのため、定期的な利用者を維持・確保するために、運行サービスを向上させる施策の検討が必要である。

- 他の目的での利用、利用圏域の拡大、他の交通手段からの転換を促進させる施策の検討

- 現在の竜ヶ崎線は、ある程度限定された利用特性(利用目的は通勤・通学、利用圏域は竜ヶ崎線沿線地域が多い)となっているため、それらを拡大させる施策の検討が必要である。

- 良い面のPRやそれを活かした施策の検討
- 地域に近づいた鉄道となるように、現在の竜ヶ崎線の良い面を維持しながら、市民に対するPRを充実させ、利用者を増加させるために、良い面を活かした施策を検討する。

- 利用者維持、増加対策の実施
- 市民、行政、鉄道事業者の三者の役割分担、協働体制の検討
- 年々減少する利用者に歯止めをかけるための施策、さらには増加させるための施策を実施する必要がある。
- 行政からの金銭的な支援や市民の協力も含めて、利用者の維持、増加対策の実施においては、市民、行政、鉄道事業者三者の役割分担や協働体制を検討する必要がある。

## 第5章 地方鉄道の課題と再生モデルの事例研究

全国の地方鉄道を対象として、現状での課題や実施された活性化方策が、都市の活性化にどのように寄与したのか、また、どのような効果が得られたのかを把握するため、鉄道事業者にアンケート調査を実施した。

### (1) アンケート調査の概要

竜ヶ崎線と類似点のある路線(営業キロが短い路線：10km 未満，JR常磐線沿線あるいは茨城県内の地方鉄道)や先進的な取り組みを行っている路線を対象とし、以下の35の鉄道事業者にアンケート票を配布し(郵送配布 郵送回収) 21の鉄道事業者から回答を得た。



赤字は協力の得られた鉄道事業者

図 - 53 配布した鉄道事業者の位置

### (2) アンケート項目

(1) で抽出した鉄道事業者に対して、以下に示した現状での課題や活性化方策などについてアンケート票を作成し、配布した。

#### 1) 現状の課題

- ・鉄道の廃止問題の発生有無
- ・保安度の向上や近代化の遅れ
- ・人材確保と技術力維持

#### 2) 活性化方策

- ・運行本数やダイヤに関する施策・工夫
- ・駅、駅前広場及び駅周辺地区に関する施策・工夫
- ・運賃に関する施策・工夫
- ・車両に関する施策・工夫
- ・鉄道を利用したイベント

(3) アンケート調査結果のまとめ

1) 現状の課題

廃止問題の発生有無

- ・21の鉄道事業者のうち、廃止問題が発生している路線は、一畑電気鉄道大社線と茨城交通湊線の2路線である。

保安度の向上や近代化の遅れ

- ・アンケートを回答した多くの鉄道事業者が、保安度向上を必須の課題にあげており、橋梁、トンネル、線路、信号装置等において修繕、改修しなければならず、国の補助制度（鉄道軌道近代化設備整備資金）の拡充が必要となっている。

【回答例】

- ・当社は国鉄からの転換鉄道であり、経年劣化が激しく保安度向上は必須の課題であり、橋梁、トンネル、線路、信号装置等において修繕、改修しなければならない。このため、国の補助制度（鉄道軌道近代化設備整備資金）の拡充が必要である。また、自治体への協力が必要であり、財政状況が厳しい中で大きな課題である。（長良川鉄道株式会社）
- ・当社は単独工事は困難であり、近代化補助事業に組入れなければなりません。しかし、補助事業者負担金の捻出も困難な状況であることと、千葉県においても補助金の交付は出来ないとしているため沿線自治体の銚子市においても当社鉄道事業の継続性が確認できなければ補助には応じられないとして、現在、協議会を設け問題の洗い出しを行い審議を行う段階にあります。（銚子電気鉄道株式会社）

人材確保と技術力維持

- ・施設、車両の保守管理に伴う技術等については長年の経験と知識が必要であるが、多くの鉄道事業者は少ない社員で運営しているため、技術の維持、継承に苦慮している。
- ・保守部門で外注化が進んでいるため、新人社員が自分で技能を取得しにくい状況となっている。

【回答例】

- ・合理化による人員削減と新規採用が見送られているため後継者が育たず技術力の低下が懸念されている。従って修繕工事を外注させているため、その費用が高額となっている。また、外注先も鉄道業という特殊性から施工業者が少なく、工事・運搬費用が高額となる事が多い。（津軽鉄道株式会社）
- ・現在も必要最小限の社員で、全社員が協力して業務に取り組んでいますが、大規模な修繕、作業等の場合は外注に出さざるをえないのが現状である。現在の経営状況ではこれ以上人員を増やすのは困難であり、1人当たりの負担が大きくなっていく。（阿佐海岸鉄道株式会社）

2) 活性化方策の特徴

回収したアンケート調査結果から、地方鉄道の活性化方策の特徴を整理した。

表 - 5 地方鉄道の活性化方策の特徴

項目	特徴
1. 運行本数, ダイヤに関する施策・工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>増便とダイヤ編成</b>を実施している事業者が多い。</li> <li>・ 増便については、三岐鉄道の倍増以外は<b>数本の増便</b>である。ダイヤ編成は、竜ヶ崎線と同様に<b>J Rとの接続</b>を考慮している。</li> <li>・ 利用者の利便性は向上するが、増収につながっている事業者は少ない。</li> </ul>
2. 駅, 駅前広場及び駅周辺に関する施策・工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>駐車場整備及び駐輪場整備</b>を実施している事業者が多い。</li> <li>・ 駐車場整備については、<b>無料, パークアンドライド用</b>としている場合が多く、<b>ほとんどが行政からの補助</b>を受けている。</li> <li>・ 駐輪場整備についてもほとんどが行政からの補助を受けている。</li> <li>・ 他の施策として、万葉線では<b>コミュニティバスのバス停と万葉線ホームとの共有化</b>を行い、シームレス化を図っている。また、一畑電気鉄道では<b>足湯を設置して、待ち時間に利用</b>されている。</li> </ul>
3. 運賃に関する施策・工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一日フリー乗車券など<b>各種割引切符, バスとのセット乗車券</b>などを販売している事業者が多い。</li> <li>・ 茨城交通湊線では、<b>縁起のいい切符(勝って(勝田)金上げ商売繁盛!)</b>を販売している。</li> </ul>
4. 車両に関する施策・工夫	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>車両のデザインの変更</b>や<b>車両を使ったイベント</b>を実施している事業者が多い。</li> <li>・ 上田電鉄では今も根強い人気のある丸窓電車を再現して運行させ、地元・観光客に好評である。</li> <li>・ 万葉線では超低床車両の導入により、市の観光パンフ等にも必ず車両写真がのるなど「<b>街の顔</b>」として定着した。</li> </ul>
5. 鉄道を利用したイベント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>車両を使ったイベント</b>と<b>ハイキングやウォーキング大会</b>を実施している事業者が多い。</li> <li>・ 松浦鉄道では、毎年<b>フォトコンテスト</b>を実施(現在まで16回)し、PR効果が見られる。</li> <li>・ 遠州鉄道では、<b>電車教室</b>を開催し、地元学校との連携を図っている。</li> </ul>
6. その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>サポーターズクラブ</b>を組織していると回答した事業者が多い。</li> <li>・ えちぜん鉄道では、平成17年度に3,500名以上の賛同者を得ている。</li> <li>・ 平成筑豊鉄道では、<b>名誉駅長制度</b>を設け、美化活動、利用者に対する案内、鉄道に対する助言・意見を頂いている。</li> <li>・ 一畑電気鉄道では、住民主導による一畑電車活性化の組織が誕生し、沿線の休耕田などに菜の花を咲かせ、電車利用客の集客、地域の活性化を図り、「<b>住民だからできる</b>」活動を行っている。</li> </ul>

【参考：地方鉄道の活性化方策の事例】

1) 駅、駅前広場及び駅周辺地区に関する施策・工夫

ホームとバス乗り場の共有化【万葉線/高岡駅】



出典：路面電車と都市の未来を考える会・高岡 HP

新設バス路線と一体となった整備【伊予鉄道/梅本駅】

「交通結節点の機能強化」推進を目的に、鉄道・バスの乗換拠点駅として、駅機能の強化や駅前整備を実施。



出展：伊予鉄道ホームページ

足湯【いちばた電気鉄道/松江しんじ湖温泉駅】



出典：駅名標の旅ホームページ

2) 運賃に関する施策・工夫

縁起のいい切符【茨城交通湊線】



出典：茨城交通 HP

3) 車両に関する施策・工夫

デザインの変更【上田電鉄】



新型車両【万葉線(アイトラム)】



出展：各社ホームページ

4) 鉄道を利用したイベントに関する施策・工夫

フォトコンテスト

【松浦鉄道】

- ・毎年開催し、今までに16回開催
- ・一般の部とジュニアの部に別けて実施
- ・最優秀賞、優秀賞、長崎県知事賞、松浦鉄道賞、入選
- ・16回目の応募総数は94点

電車教室の運行

【遠州鉄道】

- ・2両を電車教室専用として、マナーやクイズを行い、車両工場で働いている人達の説明及び運転席に乗車させる。
- ・H16年度の参加校は43校あり、4,300人が参加した。



出典：各社ホームページ

5) その他(クラブ等)

【えちぜん鉄道】

- ・個人会員とファミリー会員の2種類
- ・年会費は個人会員が1,000円、ファミリー会員が500円
- ・特典は、普通乗車券(片道乗車券、往復乗車券)の運賃を1割引とするほか、フリーきっぷを10回利用するごとに記念品の進呈、会報誌などの送付、クラブ加盟店での買い物、飲食時に割引などの特典あり

【いちばた電気鉄道】

- ・NPO法人「菜の花鉄道をつくる会」が2005.5.20に発足
- ・路線沿いの休耕田と一部の沿線に菜の花を咲かせ、電車利用客の集客、地域の活性化を図り、「住民だからできる」活動を行う。

## 第6章 まちづくりと公共交通のあり方

### まちづくりと公共交通の連携のあり方

今後、高齢者人口が増加することも踏まえ、市民が、安心して、活動的な生活を送るために、鉄道やバスといった公共交通を徒歩や自転車と組み合わせた形で利用することにより、不自由なく移動できるまちを実現する。

### 都市の装置としての位置づけ

市民が豊かな都市活動を営むための機材として、公共交通の機能が市民ニーズを満たすように作動することで、人々を、安全で、円滑に移動させる効果を発揮する。

公共交通機関そのものに魅力を持たせ、まちの顔となるようなアイデアを取り入れ、まちの活性化へ寄与する効果を発揮する。

### 竜ヶ崎線の将来像

市民に愛され、市民が誇れる、市民の財産となるような地域にねづいた鉄道

### 目指すべき姿

1. 龍ヶ崎市民や市外の人々が、日常生活の足として、または中心市街地を訪れる交通手段として、竜ヶ崎線を使って行き来している。
2. 「竜ヶ崎線に乗る」、「沿線を花で飾る」、「竜ヶ崎線のイベントに参加する」など、市民が竜ヶ崎線に関わりを持って生活している。
3. 市民(市民団体や関係機関を含む)、行政、鉄道事業者の三者が、自分の役割を自覚しながら、竜ヶ崎線の活性化方策の企画やアイデアなどを一緒に考え、話し合い、一体的に取り組みながら実行している。
4. 竜ヶ崎駅と龍ヶ崎商店街が連続した空間となって、一体的な雰囲気醸成し、賑わっている。
5. 竜ヶ崎線の利用者が車両 ホームの乗降をスムーズに行い、さらには竜ヶ崎線と他の交通手段との乗り換えがスムーズになっている。

## 6.1 まちづくりにおける公共交通の位置づけ

### (1) まちづくりと公共交通の連携のあり方

・今後、高齢者人口が増加することも踏まえ、市民が、安心して、活動的な生活を送るために、鉄道やバスといった公共交通を徒歩や自転車と組み合わせた形で利用することにより、不自由なく移動できるまちを実現する。

- 交通はまちづくりの中のインフラである。まち全体を住みやすい、暮らしやすい、機能的なものにしていくためには、そこで生活する様々な人が支障なく移動できる交通環境が必要である。交通は、都市活動の中の移動という部分でまちづくりを支え、また、まちづくりは、需要の面で交通を支えている。
- 龍ヶ崎市の交通特性は、自家用車が市民の便利な交通手段として深くねづいており、地区間の交流も自家用車中心の利用となっている。一方、公共交通機関は、通勤・通学目的以外の利用率が非常に低く、自家用車を利用できない移動制約者に対して、非常に不便な状況になっている。
- しかし、全国的な傾向と同様に、龍ヶ崎市においても、今後、高齢者人口が増加することが予測されており、公共交通の必要性は高まっている。
- 一方、「龍ヶ崎市都市交通マスタープラン」では、自家用車利用の扱いについて、「自家用車に過度に依存しないまちをつくる」ことを提唱しており、「自家用車を利用しにくいすむように、できる限り市内全体を公共交通で移動できる公共交通網の構築を図る」ことを公共交通体系の方針の一つとしている。
- そのためには、公共交通だけでなく、徒歩や自転車との組合せも考えて、不自由なく移動できるまちを実現することが重要である。
- 以上から、まちづくりと公共交通の連携のあり方を『今後、高齢者人口が増加することも踏まえ、市民が、安心して、活動的な生活を送るために、鉄道やバスといった公共交通を徒歩や自転車と組み合わせた形で利用することにより、不自由なく移動できるまちを実現する』と考える。

(2) 都市の装置としての位置づけ

- ・市民が豊かな都市活動を営むための機材として、公共交通の機能が市民ニーズを満たすように作動することで、人々を、安全で、円滑に移動させる効果を発揮する。
- ・公共交通機関そのものに魅力を持たせ、まちの顔となるようなアイデアを取り入れ、まちの活性化へ寄与する効果を発揮する。

- 公共交通は、安全に、円滑に移動させることが必要である。現在、龍ヶ崎市の公共交通は、拠点間の移動は安全に、円滑に移動できていると言えるが、各種のアンケート調査結果からもわかるように、結節点における乗り換え移動の円滑性に課題がある。
- そのため、都市の装置としての位置づけとして、「市民が豊かな都市活動を営むための機材として、公共交通の機能が市民ニーズを満たすように作動することで、人々を、安全で、円滑に移動させる効果を発揮する」と考える。
- また、(1)に示したように、市民の公共交通の利用率が非常に低い。今後、高齢者が増加する中で、公共交通に対する必要性が高まっていることを受けて、市民に公共交通に対する関心を持ってもらうために、公共交通機関そのものを魅力的にする努力が必要である。
- そのため、都市の装置としての位置づけとして、「公共交通機関そのものに魅力を持たせ、まちの顔となるようなアイデアを取り入れ、まちの活性化へ寄与する効果を発揮する。」と考える。

【参考：市の上位計画における公共交通の方針】

【龍ヶ崎市第4次総合計画(平成8年4月)】

鉄道、バスなどの公共交通機関については、人口の増加や市街地の拡大に伴い今後ますます利用者が増加することが予想されることから運行体系の整備、充実を促進する。

【龍ヶ崎市都市計画マスタープラン(平成11年3月)】

利用者やその目的に応じた多様な交通手段を提供し、都市の活力と市民生活の利便性の向上を図るために、環境負荷の軽減や交通弱者への対応に配慮しながら、便利な公共交通体系の確立に努める

【龍ヶ崎市都市交通マスタープラン(平成14年3月)】

- ・自家用車を利用しないですむように、できる限り市内全体をカバーする公共交通網の構築を図る。
- ・既存の公共交通を有効に活用し、新たな交通を導入する場合は、既存と一体的なシステムとなるように検討する。

6.2 竜ヶ崎線の将来像，目指すべき姿と対応方針

**竜ヶ崎線の将来像**

**市民に愛され，市民が誇れる，市民の財産となるような地域にねづいた鉄道**

**目指すべき姿1**

龍ヶ崎市民や市外の人々が，日常生活の足として，または中心市街地を訪れる交通手段として，竜ヶ崎線を使って行き来している。

**対応方針1【運行サービスの向上】**

移動手段としての機能を強化し，利便性の高いサービスの提供を図る。

- 市内外の交流の軸となるために，安全性，快適性を確保しながら，ニーズに応じた輸送力の増強方策(運行時間の延長，新駅の設置など)により，移動手段として，利便性の高いサービスの提供を図る。

**目指すべき姿2**

「竜ヶ崎線に乗る」，「沿線を花で飾る」，「竜ヶ崎線のイベントに参加する」など，市民が竜ヶ崎線に関わりを持って生活している。

**対応方針2【マイレール意識の醸成】**

竜ヶ崎線の特性を活用したマイレール意識の醸成を図る。

- 市民が竜ヶ崎線に愛着を持ち，市民が守り育てていくような鉄道を目指す第一歩として，少しでも市民が竜ヶ崎線に関心を持ってもらうようにすることが必要である。そのために，市民が気軽に参加できるような施策や仕掛け(竜ヶ崎線をサポートする制度や組織の設立，鉄道沿線を花で飾る等のボランティア活動への呼びかけ，竜ヶ崎線の愛称やキャラクターの募集，竜ヶ崎線のPRなど)を行い，マイレール意識の醸成を図る。

### 目指すべき姿3

市民(市民団体や関係機関を含む)、行政、鉄道事業者の三者が、自分の役割を自覚しながら、竜ヶ崎線の活性化方策の企画やアイデアなどを一緒に考え、話し合い、一体的に取り組みながら実行している。

#### 対応方針3【協働体制の構築】

地域が中心となって竜ヶ崎線を支え、まちづくりを行うために、一般市民、市民団体や関係機関(NPO、商店街、学校など)、行政、事業者の適切な役割分担を図る。

- 今後、竜ヶ崎線を維持・活性化させながら、まちづくりを行っていくためには、事業者や行政だけではなく、市民や地域の協力が重要であり、関係者で協議する場の設置が必要である。
- また、活性化方策やまちづくり施策を円滑に、効果的に実施していくために、一般市民、市民団体や関係機関(NPO、商店街、学校など)、行政、事業者の各々が、仕掛けづくり、活動内容、費用などについての役割を分担し、協働で進めていくことが必要である。

### 目指すべき姿4

竜ヶ崎駅と龍ヶ崎商店街が連続した空間となって、一体的な雰囲気醸成し、賑わっている。

#### 対応方針4【まちづくりとの連携】

中心市街地(龍ヶ崎商店街)の活性化やまちづくりとの連携強化を図る。

- 中心市街地の玄関口となる竜ヶ崎駅について、市内の魅力を付加させる場所として、生活拠点や交流拠点の機能(商業施設や待合い空間の整備、観光スポットとなる施設の整備など)を充実させ、人の往来を増やすことで、中心市街地の活性化を図る。また、購買行動を活用した運賃サービス、駅前広場を活用したイベントの実施など、竜ヶ崎線と龍ヶ崎商店街との連携を図る。

### 目指すべき姿5

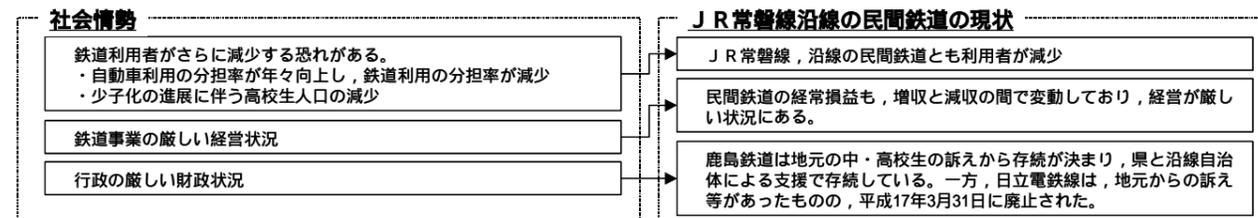
竜ヶ崎線の利用者が車両 ホームの乗降をスムーズに行い、さらには竜ヶ崎線と他の交通手段との乗り換えがスムーズになっている。

#### 対応方針5【結節機能の向上】

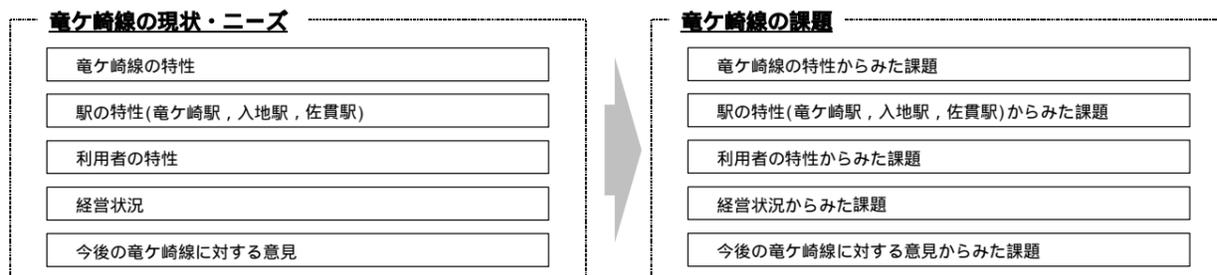
JR常磐線やコミュニティバス等、他の交通手段との連携強化を図る。

- バリアフリーな交通環境を構築するために、竜ヶ崎線の各駅における交通結節機能の強化(駅前広場の改善、JR常磐線やバスとの乗り継ぎの改善など)を図る。

これまでの検討結果を整理すると、以下のとおりである。



上記の現状を踏まえて



**既定計画等**

<国・県の方針>

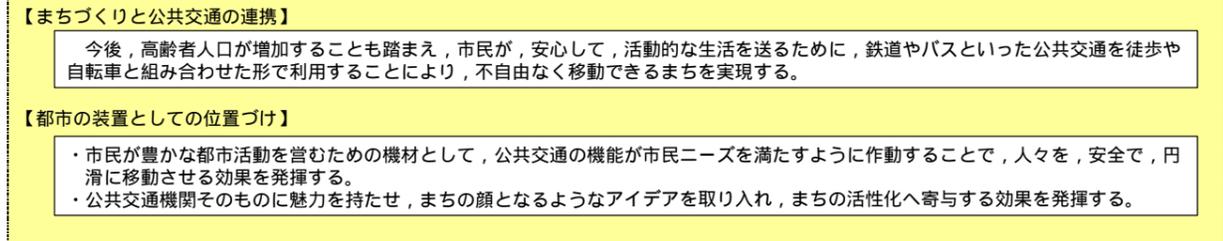
- ・地域的な生活交通の一部を担うことから、地域に密着した交通機関として利用させることが基本
- ・地域が中心となって鉄道を支え、鉄道の魅力を高めるための取り組みが一層求められる。
- ・地方鉄道の支援策として、近代化補助等がある

<市の上位計画における竜ヶ崎線の方針>

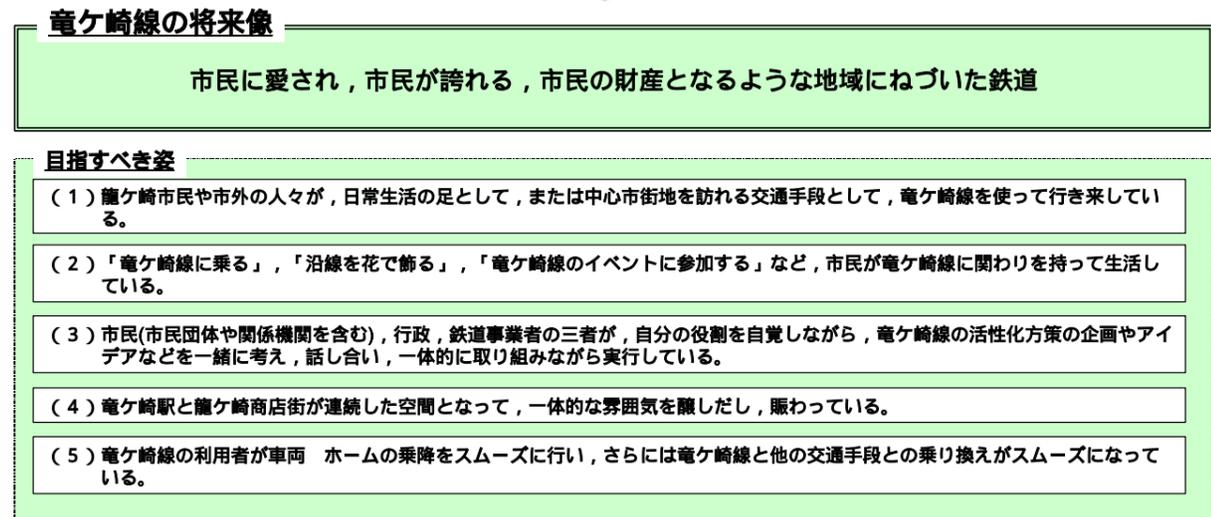
- ・佐貫地区と龍ヶ崎地区とを結ぶ基幹的な交通手段として位置づける。
- ・利用目的や利用地域の拡大を図るため、快適で、利用しやすい結節施設の空間整備を図り、利用を促進していく。
- ・交通弱者(高齢者や未成年者等)への対応に配慮した広域圏や周辺諸都市とのつながりを強める交通軸とする。

上記の計画を踏まえて

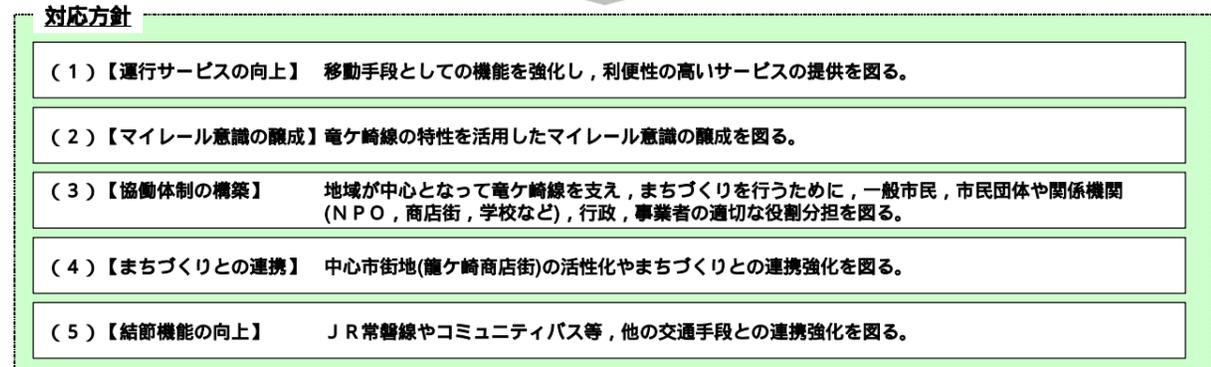
**まちづくりと公共交通のあり方**



上記のあり方を踏まえて



目指すべき姿を踏まえて



対応方針を踏まえて

**課題に対する具体的な活性化方策へ**

第7章 振興方策の検討

7.1 各まちづくり主体の役割の整理

(1) 基本方針

竜ヶ崎線を維持・活性化させながら、まちづくりを行っていくために、一般市民，市民団体(NPO，龍ヶ崎商店街)，行政，事業者の各々が、役割を分担しながら，連携・協力し，協働関係を構築する。

竜ヶ崎線を維持・活性化させながら、まちづくりを行っていくためには、超えなければならない多くのハードルとそれに関係する様々な対象者が存在する。主たる対象者としては、『一般市民』、『市民団体(NPO，龍ヶ崎商店街)』、『事業者』、『市』の四つが考えられ，加えて『国，県』、『交通管理者(警察)』、『学校』、『企業』などの関係機関が関連する。そして，竜ヶ崎線の維持・活性化策を円滑に，効果的に実施していくためには，これら四つの対象者の役割分担を明確にし，各々がその役割を担いながら，連携・協力して，活性化の取り組みを行うことが必要である。

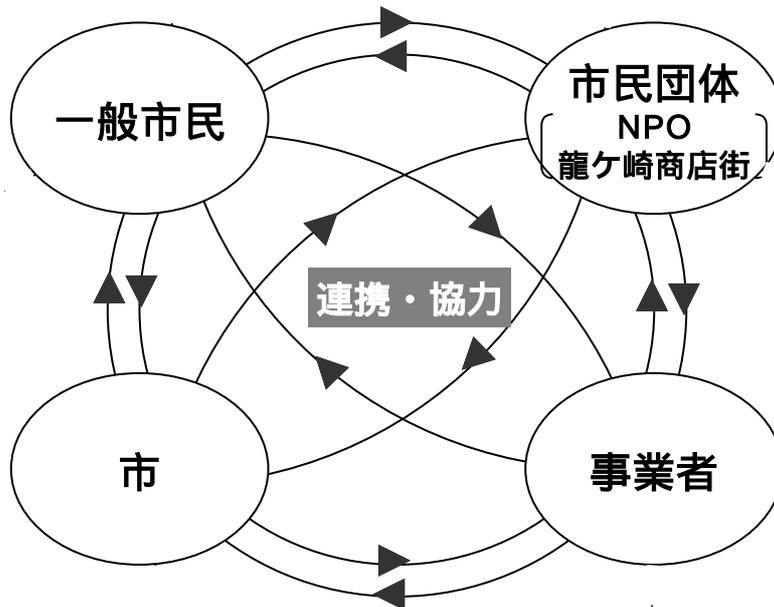


図 - 54 役割分担のイメージ

(2) まちづくり主体別の役割の整理

**一般市民**

市民自らが竜ヶ崎線に対する理解を深めるとともに、市全体の活性化の観点で、日常生活の中で竜ヶ崎線の利用を考える。

竜ヶ崎線や中心市街地のイベントなどに積極的に参加することを心がける。

市民の立場から、竜ヶ崎線の改善について積極的に提案することを心がける。

場合によっては、竜ヶ崎線を維持・活性化するための金銭的な負担(公的資金の投入)も考える。

**市民団体**

NPOなどを始めとした市民団体は、これまでの活動における協働の取り組み経験を活かして、積極的に竜ヶ崎線の維持・活性化施策の企画や提案を行う。また、将来的には、主体となって、竜ヶ崎線の維持・活性化に取り組む。

商店街は、積極的に竜ヶ崎線とタイアップした施策を提案し、中心市街地の活性化を図る。

**事業者**

安全第一と快適なサービス提供をモットーとして、地域にねづいた鉄道の実現に取り組んでいく。

今までと同様に、地域貢献や利用者ニーズを考えた事業を推進し、公共交通としての役割を担っていることを認識しながら、鉄道の運営を行う。

**市**

竜ヶ崎線の維持・活性化に取り組むための仕組みづくりや活動しやすい環境づくりに努める。

総合計画などの上位計画との調整を図り、関係各課と相互に連携し、融合した施策として取り組んでいく。

施策の実施に際して、関係する様々な組織や機関の橋渡しや調整を行う。

全国の事例を参考にしながら、鉄道の活性化方策や活用可能な補助制度についての情報収集を行う。また、場合によっては金銭的な支援も検討する。

7.2 実現化方策（アクションプラン）の検討

(1) 市民及び利用者アンケート調査の結果

**駅、駅前広場及び駅周辺地区の工夫**

駅や駅周辺の整備のアイデアが最も多く、次いで駅前店舗、商店街、駅ビルなどの商業施設の設置が挙げられている。

**運賃の工夫**

運賃の工夫でのアイデアでは、「乗り継ぎ割引」が最も多く、次いで「運賃の値下げ」が挙げられている。

**車両の工夫**

車両の工夫でのアイデアでは、「デザイン車両」が最も多く、次いで「広告車両」が挙げられている。

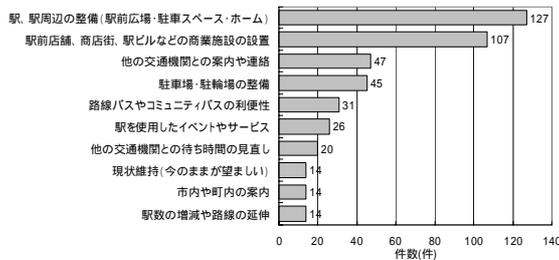
**竜ヶ崎線を利用したイベント**

竜ヶ崎線を利用したイベントのアイデアでは、「写真や絵のコンテストまたは展示」が最も多く、次いで「車両をイベント会場として活用する」が挙げられている。

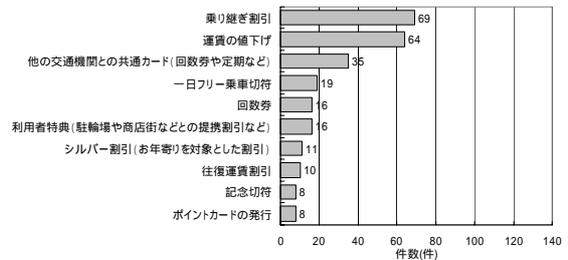
**その他**

その他のアイデアでは、「路線の延伸」や「運行本数の増加、待ち時間の短縮化」の意見が挙げられている。

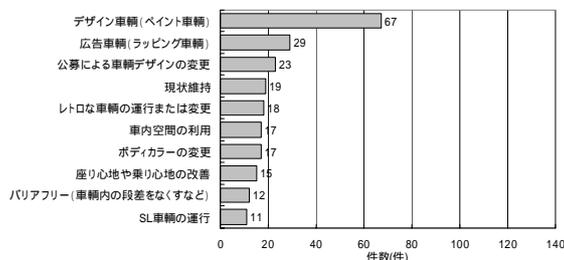
**駅、駅前広場及び駅周辺地区の工夫**



**運賃の工夫**



**車両の工夫**



**竜ヶ崎線を利用したイベント**

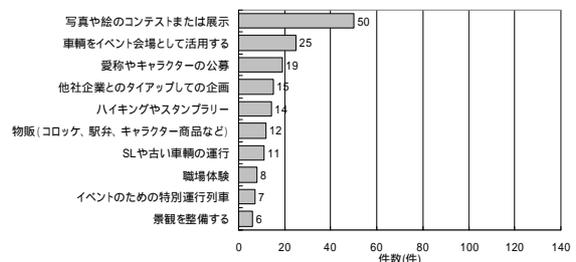


図 - 55 竜ヶ崎線活性化方策のアイデア(上位10位まで)

(2) 竜ヶ崎線における活性化方策のメニュー

第5章の事例研究を参考にしながら、(1)の市民アンケート調査及び利用者アンケート調査で挙げられた活性化方策のアイデアを基に、竜ヶ崎線で検討する活性化方策のメニューを以下に整理した。

活性化方策は、より多くの人に日常的に乗ってもらうことを目的として、現在の利用者の維持と市民を対象とした新規需要の開拓に繋がる施策を基本として考える。また、場合によっては、市外の方を対象とした新規需要の開拓として、観光面まで視野を広げて施策を考えることとする。

表 - 6 竜ヶ崎線における活性化方策のメニュー(その1)

項目		活性化メニュー	施策の概要	備考(対応方針)	
1. 運行本数, ダイヤに関する施策・工夫		1) 運行本数の増便	・入地駅でのすれ違い箇所を設けて、二つの車両の運行により、運行間隔を短くして、運行本数の増便を検討する。	対応方針1 【運行サービスの向上】	
		2) 運行時間の拡大	・現在、竜ヶ崎駅発 23:05、佐貫駅発 23:14 の終発時間の延長について、深夜バスの運行の代替案などとあわせて検討する。		
2. 駅, 駅前広場及び駅周辺に関する施策・工夫	(1) 駅施設	竜ヶ崎駅	3) 駅舎の改築	対応方針4 【まちづくりとの連携】	
			4) 待合空間の整備		・夏の暑さ、冬の寒さを凌げる待合室をホームや改札に入る前のスペースに設置する。 【実施済み 下の写真を参照】
			5) 案内・誘導の情報提供		・鉄道からコミュニティバスや路線バスの乗換方法や駅周辺の案内等に関する情報提供、さらに観光客を対象とした案内所の整備等を検討する。
		入地駅	6) 待合い空間の整備		・現在、ホームにある待合室の改築を検討する。
		佐貫駅	7) 待合い空間の整備		・ベンチや待合室をホームに設置することを検討する。
		8) 案内・誘導の情報提供	・鉄道から路線バスの乗換方法や駅周辺の案内等に関する情報提供、さらに観光客を対象とした案内所の整備等を検討する。	対応方針5 【結節機能の向上】	
		9) JR常磐線との乗り継ぎ	・竜ヶ崎線佐貫駅のホームとJR常磐線上り側のホームとの直結を検討する。		
	(2) 駅前広場及び駅周辺	竜ヶ崎駅	10) 駅前広場の改修	対応方針4 【まちづくりとの連携】 ・ 対応方針5 【結節機能の向上】	
			11) 駐車場・駐輪場の整備		・交通空間の再配置(竜ヶ崎線のホームとバス乗り場の共有化、改札の廃止など)、イベント広場の整備、モニュメント設置などの景観整備など、駅前広場の改修を検討する。
			12) 駐輪場料金の値下げ		・一時預かり駐車場の整備(時間貸し、一日貸し)や駐輪場の整備を検討する。
入地駅		13) 駐輪場の整備	・市全体の自転車交通の施策との連携を図りながら、既存駐輪場料金の値下げや運賃とのセット割引などを検討する。		
		14) アクセス道路の整備	・簡易な駐輪場の整備を検討する。		
佐貫駅		15) 駅前広場における交通空間の再配置	・駅へのアクセス道路の拡幅を検討する。		
	16) 駐車場・駐輪場料金の値下げ	・停車及び駐車スペースの確保を基本とした交通空間の再配置を検討する。 ・佐貫駅周辺の駐車場整備の施策や市全体の自転車交通の施策との連携を図りながら、既存駐車場や駐輪場料金の値下げや運賃とのセット割引などを検討する			

【竜ヶ崎駅における待合い空間の整備】

<整備前>



<整備後：待合室>



<整備後：室内の様子>



<整備後：室内の情報板>



表 - 7 竜ヶ崎線における活性化方策のメニュー（その2）

項目		活性化メニュー	施策の概要	備考(対応方針)
3. 運賃に関する施策・工夫	(1)現状改善	17)既存の運賃の値下げ	・運賃の値下げを検討する。	対応方針1 【運行サービスの向上】 ・ 対応方針4 【まちづくりとの連携】 ・ 対応方針5 【結節機能の向上】
		18)定期券及び回数券の値下げ	・定期券や回数券の割引率のアップを検討する。(現在の定期券割引率：通勤33.5%，通学：48%，普通回数券/11枚一組(乗車区間運賃の10倍))	
	(2)新規導入	19)割引運賃の実施	・往復運賃割引，フリーパスポート，JR・路線バス・コミュニティバスなどと共通に利用できる定期券など，各種の運賃割引を検討する。	
		20)その他	・竜ヶ崎線の利用回数の多い人に対する特典を検討する(例えば龍ヶ崎商店街限定の買物割引券など)	
4. 車両に関する施策・工夫		21)車両デザインの変更	・車両のデザインについての公募を検討する。	対応方針2 【マイルール意識の醸成】
		22)広告車両の導入	・広告の募集を検討する。	
		23)ボディカラーの変更	・季節毎に車両の色を変更したり，色についての公募を検討する。	
5. 鉄道を利用したイベント		24)愛称・キャラクターの公募	・竜ヶ崎線や車両の愛称，キャラクターの公募を検討する。	対応方針2 【マイルール意識の醸成】 ・ 対応方針4 【まちづくりとの連携】
		25)写真や絵のコンテストの実施	・竜ヶ崎線の車窓から，市の風景を撮影した写真コンテストや竜ヶ崎線の車両をモチーフにした絵のコンテストの実施を検討する	
		26)駅前広場や車両におけるイベントの実施	・フリーマーケットの開催，車両を展覧会場やギャラリーとして活用するなど，市民及び観光客を対象として，各種イベントの実施を検討する。	
		27)体験学習	・運転体験や小，中学生による職場体験など，社会教育の場としての活用を検討する。	
		28)その他	・スタンプラリー，ウォーキング大会など，市民及び観光客を対象として，龍ヶ崎商店街と連携したイベントを検討する。	
6. その他	(1)路線の延伸・新駅の追加	29)路線の延伸	・現在の竜ヶ崎線の延伸や路面電車化による延伸，さらにはDMV(デュアルモードビークル)の導入について検討する。	対応方針1 【運行サービスの向上】
		30)中間駅の増設	・佐貫駅～入地駅～竜ヶ崎駅間において，社会実験を踏まえた新駅の設置を検討する。	
	(2)鉄道の振興	31)竜ヶ崎線をサポートする組織や制度の設立	・枕木オーナー制度，回数券と会報の送付，会員証発行など全国の地方鉄道で実施されている制度を参考にする。 ・竜ヶ崎線をサポートする制度や組織の設立，協力してくれる団体・機関の検討(高校との連携など)，竜ヶ崎線のサポートの内容(例えば，鉄道沿線を花で飾る等のボランティア活動への呼びかけなど)を検討する。	対応方針2 【マイルール意識の醸成】
		32)竜ヶ崎線についての協議の場の設置	・他の活動や施策との整合も図ることを踏まえて，市民，事業者，行政が協議する場の設置，体制づくりを検討する。	対応方針3 【協働体制の構築】
		33)竜ヶ崎線の広報・PR	・広報紙への掲載や市のホームページでの時刻表の提供は引き続き行う。また，専用ホームページの立ち上げなどを検討する。	対応方針2 【マイルール意識の醸成】

### 7.3 整備プログラムの策定

#### (1) 整備プログラムの考え方

##### 1) 施策の実施期間

今後の少子高齢化の進展によって、高校生の減少、通勤利用の退職者の増加が予測され、楽観視できないこと、また将来の鉄道の状況も変化していると予想されることから、平成18年度を準備期間として、実現可能性の高い施策の実施期間を平成19年度からの10年間(平成19年度～平成28年度)で考え、それ以外は平成29年度以降の長期的な課題として整理した。さらに、10年間を前期と後期の5年間ずつに分類して、施策の実施期間を検討した。なお、各施策については、実施期間に配慮しながらも、実現性の高いものから順次、検討を進める。

##### <施策の実施期間>

- ・前期 : 平成19年度～平成23年度の5年間  で記した項目
- ・後期 : 平成24年度～平成28年度の5年間
- ・長期的な課題 : 平成29年度～

##### 2) 実現に向けた課題と実施主体の検討

個々の活性化方策に対する実現化に向けた課題と実施主体となる対象者、支援する対象者を検討・設定した。

##### 3) 施策実施について

竜ヶ崎線の活性化方策は、基本的により多くの人に日常的に乗ってもらうことを目的とし、個別に施策を実施することだけでなく、総合的に実施することも考える。

前期(1~5年), 後期(6~10年), 長期(長期的な課題(11年~))

: 実施主体 : 支援

表 - 8 竜ヶ崎線の整備プログラム(その1)

項目	活性化メニュー	実施期間	実現化に向けた課題・ハードル	実施主体及び協力機関						備考 (対応方針)	
				市民	鉄道事業者	バス事業者	市	龍ヶ崎商店街	NPO		その他
1. 運行本数, ダイヤに関する施策・工夫	1) 運行本数の増便	長期	・事業者の協力(実現化を促すような環境づくりが必要) ・ホーム等の改築費用(場合によっては新規車両費)の負担 ・用地の確保, 保安設備の整備	間接的費用負担			費用支援			対応方針1 (運行サービスの向上)	
		長期	・事業者の協力(実現化を促すような環境づくりが必要) ・終発延長は夜間騒音が懸念, 沿線住民の理解が必要								
		前期	・深夜バスの運行実験を検討する。	積極利用		運行	費用負担				
2. 駅, 駅前広場及び駅周辺に関する施策・工夫	(1) 駅施設	竜ヶ崎駅	3) 駅舎の改築	後期	・事業者の協力(実現化を促すような環境づくりが必要) ・駅舎の改築費用の負担, 用地確保, 店舗の誘致	間接的費用負担			費用支援	中心市街地の意見	対応方針4 (まちづくりとの連携)
			4) 待合空間の整備	後期	・既に, 待合い空間の整備は実施された。今後は利用者の意見を伺いながら見直したり, 駅舎の改築とともに大規模な改築を行う。				費用支援	企画提案	
			5) 案内・誘導の情報提供	前期	・事業者の協力(実現化を促すような環境づくりが必要) ・簡易的な方法を検討する。		間接的費用負担			費用支援	
		入地駅	6) 待合い空間の整備	長期	・将来の利用状況によって判断する。	間接的費用負担			費用支援	企画提案	
			佐貫駅	7) 待合い空間の整備	後期	・事業者の協力(実現化を促す環境づくり) ・整備費用の負担	間接的費用負担			費用支援	企画提案
		8) 案内・誘導の情報提供		前期	・事業者の協力(実現化を促すような環境づくりが必要) ・簡易的な方法を検討する。	間接的費用負担			費用支援		
		9) JR常磐線との乗り継ぎ	長期	・JRとの調整, 整備費用の負担, スタッフの配置 ・JR常磐線佐貫駅との一体的な駅ビル化	間接的費用負担			費用支援		(JR)	対応方針5 (結節機能の向上)

前期(1~5年), 後期(6~10年), 長期(長期的な課題(11年~))

: 実施主体 : 支援

表 - 9 竜ヶ崎線の整備プログラム(その2)

項目	活性化メニュー	実施期間	実現化に向けた課題・ハードル	実施主体及び協力機関							備考 (対応方針)			
				市民	鉄道事業者	バス事業者	市	龍ヶ崎商店街	NPO	その他				
2. 駅, 駅前広場及び駅周辺に関する施策・工夫	(2) 駅前広場及び駅周辺	竜ヶ崎駅	10) 駅前広場の改修	前期 ~ 後期	・事業者の協力( 実現化を促すような環境づくりが必要) ・整備費用の負担	間接的 費用負担		乗降場等 の意見		中心市街 地の意見	企画提案		対応方針4 (まちづくり との連携) ・ 対応方針5 (結節機能の 向上)	
			11) 駐車場・駐輪場の整備	前期 ~ 後期	・駅前広場で整備する場合は, 事業者の協力( 実現化を促すような環境づくりが必要) ・整備費用の負担									
			12) 駐輪場料金の値下げ	長期	・駐輪場の値下げについては, 今までも試みているが, 民間事業者との調整が極めて難しい。							(民間)		
		入地駅	13) 駐輪場の整備	後期	・用地の確保, 整備費用の負担			敷地内						民地
			14) アクセス道路の整備	後期	・用地の取得									
		佐貫駅	15) 駅前広場における交通空間の再配置	長期	・駅前広場内の交通空間の全体的な見直しが必要で, 整備費用の問題も含めて, 関係機関との調整に時間を要す。	意見要望	意見要望	意見要望				企画提案		
16) 駐車場・駐輪場料金の値下げ	長期	・駐輪場の値下げについては, 今までも試みているが, 民間事業者との調整が極めて難しい									(民間)			
3. 運賃に関する施策・工夫	(1) 現状改善		17) 既存の運賃の値下げ	長期	・事業者の協力( 実現化を促すような環境づくりが必要) ・現段階では実現の見通しがたたないが, 将来的に鉄道を取り巻く状況が変化した場合に検討する。								対応方針1 (運行サービスの向上) ・ 対応方針4 (まちづくりとの連携) ・ 対応方針5 (結節機能の向上)	
			18) 定期券及び回数券の値下げ											
	(2) 新規導入		19) 割引運賃の実施	長期	・事業者の協力( 実現化を促すような環境づくりが必要) ・常磐線との連携は, JRとの調整が必要				調整役			(JR)		
			前期	・鉄道定期券でコミュニティバスに乗車可能など共通定期券の実証実験から始める	積極利用				PR活動	PR活動				
	20) その他(利用回数が多い人への特典)	前期	・事業者や商店街の協力					調整役						
4. 車両に関する施策・工夫			21) 車両デザインの変更	後期	・事業者の協力( 実現化を促すような環境づくりが必要) ・現在のデザインの人気も高く, また変更の要望もあり意見が二分されているため, 抜本的な変更は長期的な見通しが必要。ただし, ポイントの付与などは実施を検討する。	積極参加				イハント協力	イハント協力	企画提案	対応方針2 (マイルール意識の醸成)	
			22) 広告車両の導入											
			23) ボディカラーの変更											

前期(1~5年), 後期(6~10年), 長期(長期的な課題(11年~))

: 実施主体 : 支援

表 - 10 竜ヶ崎線の整備プログラム(その3)

	活性化メニュー	実施期間		実施主体及び協力機関						(対応方針)		
				市民	鉄道事業者	バス事業者	市	龍ヶ崎商店街	NPO		その他	
5. 鉄道を利用したイベント	24) 愛称・キャラクターの公募	前期	-	積極参加				協賛	企画提案	市外参加	対応方針2 (マイルール意識の醸成) ・ 対応方針4 (まちづくりとの連携)】	
	25) 写真や絵のコンテストの実施	前期	-	積極参加	協賛			協賛	スタッフ協力	市外参加		
	26) 駅前広場や車両におけるイベントの実施	前期~後期	・現在の駅前広場のスペースで実施可能な施策を検討するが、大規模なイベント等の実施については、駅前広場の改修を待つ必要がある。 ・車両については、事業者の協力が必要	積極参加	協賛				スタッフ協力	市外参加		
	27) 体験学習	実施(前期)	・駅員の体験などは既に実施されており、今後、他の内容を検討する。							(学校)		
	など)	実施(前期)	・JRの駅からハイキングは毎年行われている。その他、商店街主催のイベントなども検討する。	積極参加	協賛			協賛	スタッフ協力	(JR)		
6. その他	(1) 路線の延伸・新駅の追加	29) 路線の延伸	長期	・事業者の協力(実現化を促すような環境づくりが必要) 【現在の路線の延長や路面電車化】 ・電路及び線路の基盤の整備費用、道路の改築費用、新規車両費の負担 【DMV(デュアルモードビークル)】 ・車両費、ホーム改築費の負担 ・車両の乗車定員が少なく、運行する時間帯が限定され、導入効果の確認が必要 ・乗車定員が多い車両の開発					費用支援		対応方針1 (運行サービスの向上)	
		30) 中間駅の増設	前期	・事業者の判断(実現化を促すような環境づくりが必要) ・社会実験で中間駅設置の効果を確認する必要がある。ただし、社会実験についてもニーズ調査や現在の利用者の意向把握で実施有無を検討する必要がある。 ・新駅設置の整備費用の負担	積極利用	用地提供			費用負担			
	(2) 鉄道の振興	31) 竜ヶ崎線をサポートする組織や制度の設立	前期	・サポーターが集まるか否か ・組織化するために、どこが主体となるか。	積極参加	協賛			協賛	企画提案	(市外)	対応方針2 (マイルール意識の醸成)
		32) 竜ヶ崎線についての協議の場の設置	前期	-	積極参加		場合によって参加		積極参加	積極参加	(市外)	対応方針3 (協働体制の構築)
		33) 竜ヶ崎線の広報・PR	実施(前期)	-	口こみ				広報紙, HP等	ポスター, フォン等	HP等	対応方針2 (マイルール意識の醸成)

## 第8章 今後の取り組み

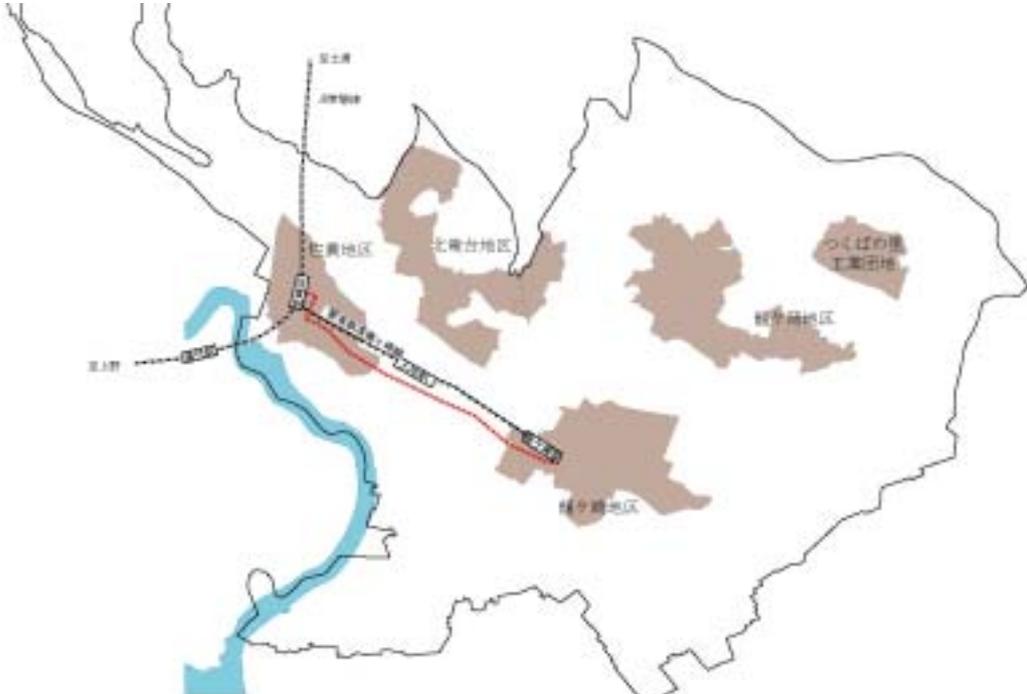
第7章で整理した整備プログラムを受けて、実施期間を前期とした施策において、その取り組み内容や方法、具体的なイメージを整理した。

なお、施策の実施計画やまちづくり主体毎の役割分担などについては、今後設置される竜ヶ崎線についての協議の場において検討、協議する。

### 【取り組みの緊急性や重要度が高いと考えられる施策】

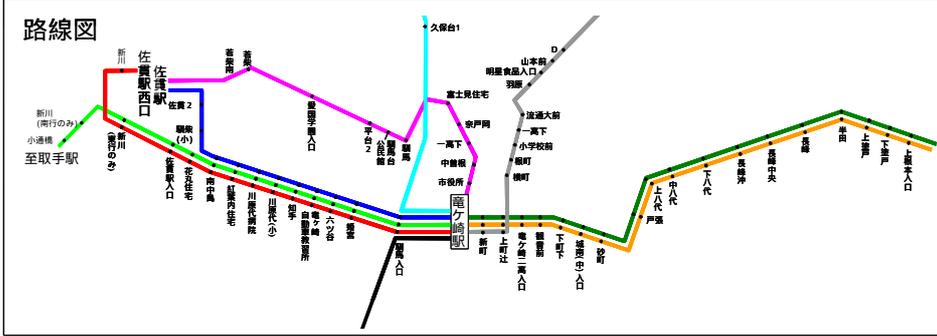
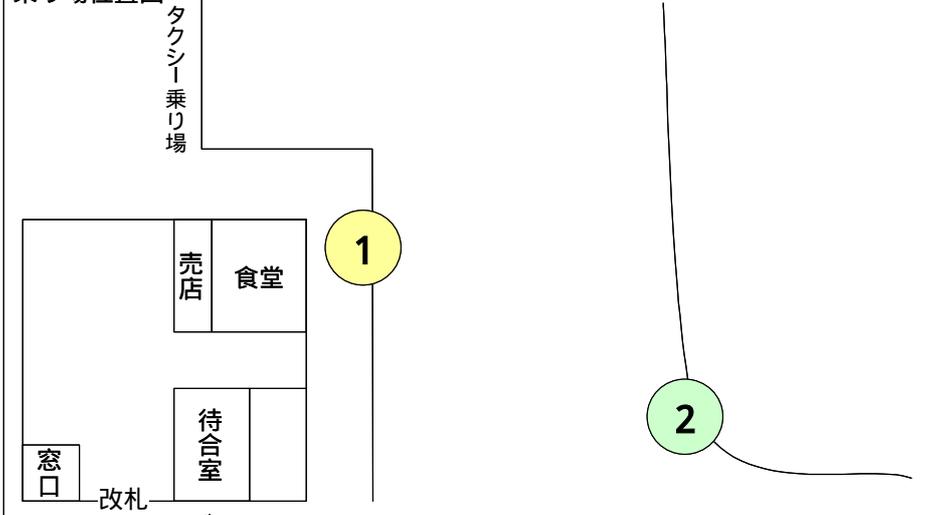
- (1) 運行本数・ダイヤの工夫 : 深夜バスの社会実験
- (2) 駅前広場及び駅周辺の工夫 : 1) 竜ヶ崎駅及び佐貫駅における案内・誘導の情報提供  
2) 竜ヶ崎駅前広場の改修と駐車場・駐輪場整備
- (3) 運賃の工夫 : 割引運賃
- (4) 鉄道を利用したイベント : 1) キャラクターの愛称の公募  
2) 写真や絵のコンテストの実施
- (5) 新駅の追加 : 中間駅の増設の社会実験
- (6) 鉄道の振興 : 1) 竜ヶ崎線をサポートする組織や制度の設立  
2) 竜ヶ崎線についての協議の場の設置

(1) 運行本数・ダイヤの工夫(深夜バスの社会実験)

<p>目的</p>	<p>J R 常磐線の終電にあわせて、佐貫駅東口から竜ヶ崎駅までの深夜バスの運行実験を実施する。</p>
<p>実施主体</p>	<p>龍ヶ崎市</p>
<p>実施方法 (案)</p>	<p>&lt;基本的な考え方&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 深夜バスの運行実験は竜ヶ崎線の終発の延長における代替案であることから、ルートの起点は佐貫駅東口駅前広場、終点は竜ヶ崎駅前広場を基本とする。</li> <li>・ ダイヤは、J R 常磐線からの接続を考慮して設定する。</li> <li>・ 運賃は、現在の竜ヶ崎線の運賃(190 円)、路線バスの運賃(260 円)、ニュータウン方面の深夜バスの運賃(通常運賃の1.5 倍)などを考慮して設定する。ただし、竜ヶ崎線の終発の延長における代替案であることから、竜ヶ崎線の定期券を利用可能とする。</li> <li>・ なお、ルート、ダイヤ、運行本数、運賃、停車箇所等のサービス条件は、利用者ニーズを踏まえ、バス会社と協議を行い設定する。利用者ニーズによっては、常磐線の終電まで対応することを考える。</li> </ul> <p>&lt;ルートイメージ&gt;</p> 

(2) 駅前広場及び駅周辺の工夫

1) 竜ヶ崎駅及び佐貫駅における案内・誘導の情報提供

目的	竜ヶ崎線から路線バスやコミュニティバスに乗り換える利用者を対象に、乗り換えの案内・誘導を実施する。											
実施主体	関東鉄道株式会社											
実施方法 (案)	<p>&lt;基本的な考え方&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス及びコミュニティバスのバス停についての案内・誘導を行う。</li> <li>・利用者の動線上で、どこにどのような情報を出すかを既存の研究結果などを参考に検討する。</li> <li>・その他、路線バスやコミュニティバスの時刻表を鉄道の車両内に掲示するなど、駅の乗場の情報だけでなく、他の情報提供についても検討する。</li> <li>・簡易的な実施方法として、紙ベースで案内・誘導板を作成し、設置する。</li> <li>・場合によっては、観光客を対象とした案内所の整備についても検討する。</li> </ul> <p>【バス乗り場の案内の例】</p>  <p>① のバス停</p> <table border="0"> <tr> <td>方面行き</td> <td>方面行き</td> <td>方面行き</td> <td>方面行き</td> </tr> <tr> <td>方面行き</td> <td>方面行き</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>② のバス停</p> <table border="0"> <tr> <td>方面行き</td> <td>方面行き</td> <td>方面行き</td> </tr> </table> <p>乗り場位置図</p> 	方面行き	方面行き	方面行き	方面行き	方面行き	方面行き			方面行き	方面行き	方面行き
方面行き	方面行き	方面行き	方面行き									
方面行き	方面行き											
方面行き	方面行き	方面行き										

- ・路線図で自分の行きたいバス停を確認
- ・そのバス停を通過している路線の色を確認
- ・路線の色と同じ色の文字(「 方面行き」)を確認
- ・その文字が書かれている乗り場の番号を確認

2) 竜ヶ崎駅前広場の改修と駐車場・駐輪場整備

竜ヶ崎駅前広場の改修と駐車場・駐輪場整備については、「都市交通マスタープラン」で検討した結果を以下に示す。

交通結節点の基本方針

**「安全性・快適性」：安全で、快適な交通結節点の整備を図る。**

- スムーズな乗換が可能となる空間を整備する。
- 乗換の移動時に、雨天の影響を受けない空間を整備する。
- 車椅子利用等の障害者へ配慮された空間を整備する。
- 待ち時間が苦にならない快適な待合い空間を整備する。

**「利便性」の高い交通結節点の整備を図る。**

- スムーズな乗換が可能となる案内・誘導の情報提供を行う。
- 日常生活の利便性を高めるために、地域の生活情報の提供を行う。

**「環境」にやさしい交通結節点の整備を図る。**

- 自家用車から公共交通機関への転換を促進することで、環境負荷の軽減を図るため、乗換の利便性を高める空間を整備する
- 交通結節点内において、駐停車する車両のアイドリングストップを推進する。
- 施設整備に用いる材料の素材は、リサイクル材料の活用を検討する。

**「交流」を促進する交通結節点の整備を図る。**

- 地区間交流を促進する「交流の核」としての形成を図るため、人と人の交流が行える空間を整備する。

竜ヶ崎駅前広場の具体的なコンセプト

【基本方針】

- 龍ヶ崎商店街の玄関口として、質の高い景観形成を図る。
  - 駅前広場内へのアクセス道路が2箇所あり、駅前広場内の交通動線の輻輳を避けるため、路線バス・コミュニティバスとその他の交通の流出入動線を分離する。
  - 関東鉄道竜ヶ崎線と路線バス・コミュニティバスの乗り継ぎのシームレス化を図るため、ホームとバス乗り場の共同化を図る。
  - 駐輪場は、利用者特性及びその意向を把握し、周辺駐輪場の整備位置・規模、自転車の動線、料金等を考慮して、整備位置、規模、料金等を検討する。
  - 駐車場は、利用特性及び意向を把握し、整備位置、運用形態、規模、料金等を考慮して、整備位置や規模等を検討する。
  - ・JR常磐線佐貫駅におけるP&R需要分散のための受け皿としての機能
  - ・商店街駐車場としての機能
- 等
- 交流拠点として、交通機能だけでなく、商業機能も確保する。
- 現広場面積内に各種必要な機能を確保できない場合は、広場の範囲拡大を検討する。

駅前広場のエリアの考え方

駅前広場のエリアについては、竜ヶ崎駅の利用者の移動特性にあわせてサイズを検討する。ここでは、開発の熟度や用地の取得可能性などにより、3つのレベルで考えた。

レベル1：短期的に活用可能なエリア(A)

現段階で活用可能な空間として、現在の駅前広場と関東鉄道所有の敷地で考える。

レベル2：将来的に、活用可能性の高いエリア(A + B)

関東鉄道の営業所が移転した場合に活用可能となるエリア(B)

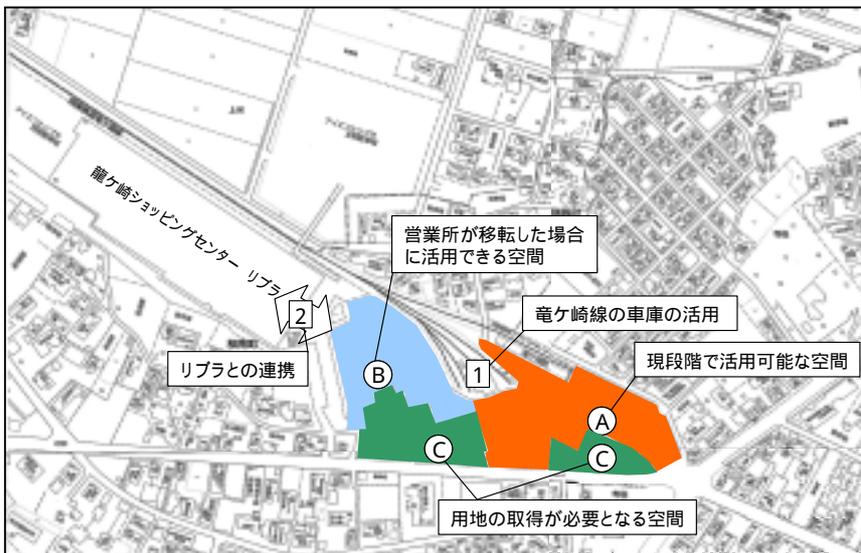
レベル3：将来的に、活用可能なエリア(C)

民間の用地を取得した活用が可能となるエリア(A + B + C)

長期的に活用を考えるエリア(D)

竜ヶ崎駅北地区の整備との連携を考える。

その他、竜ヶ崎線の車庫となっている箇所 [1] を、見学場として活用すること(車両の活動を見学する場所として考える)やリブラとの連携 [2] を考える。



- (レベル1)
- ・現駅前広場と関東鉄道所有の敷地であることから整備できる可能性は高い。
  - ・ただし、必要とされる機能全てを配置できない可能性がある。
- (レベル2)
- ・関東鉄道の営業所の移転が必要であるが、活用の可能性が高い。
  - ・営業所の空間が活用できる場合はリブラとの連携が考えられる。
- (レベル3)
- ・民間用地の取得が必要であり、実現するには時間を要する可能性がある。
- (長期的に活用を考えるエリア)
- ・竜ヶ崎駅周辺の開発とともに駅前広場を整備する。
  - ・竜ヶ崎駅北地区は、開発検討エリアの位置づけであるため、現段階は長期的なものとして考える。

図 - 56 竜ヶ崎駅前広場のエリアの考え方

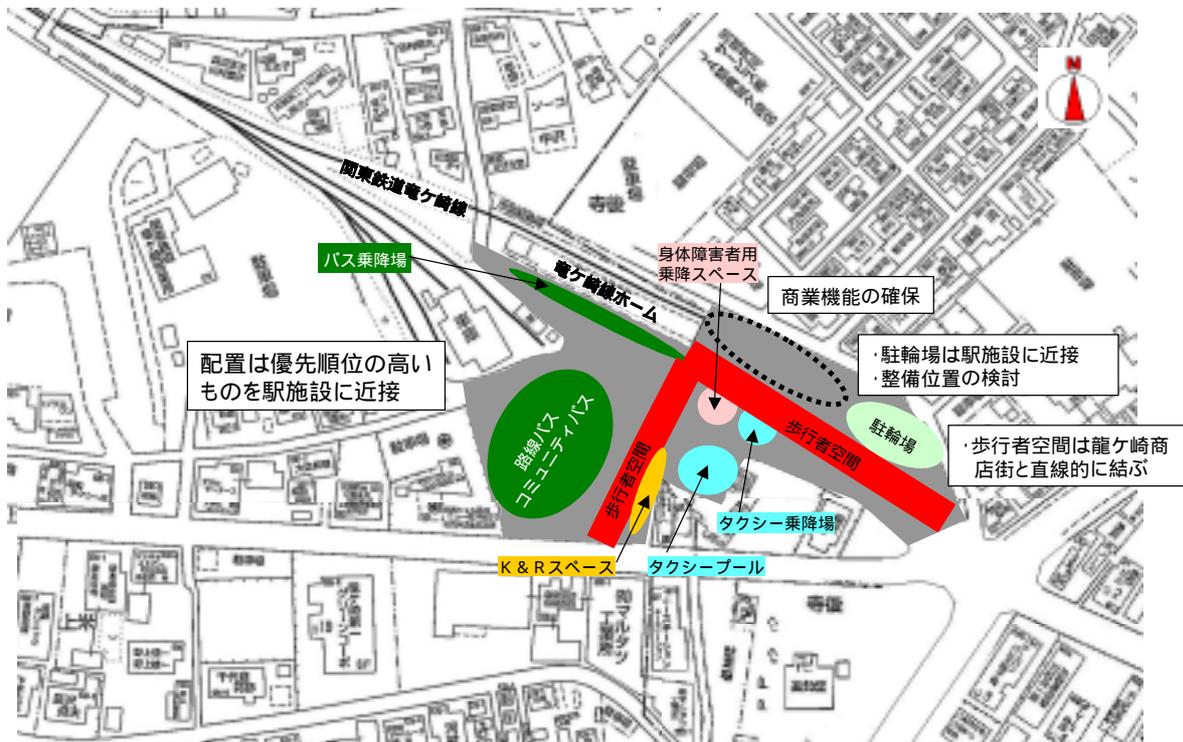
ゾーニング(イメージ)

のエリアの考え方のうち、ここではレベル1の短期的に活用可能なエリアにおけるゾーニングを検討した。

交通機能のゾーニングは、下表に示した優先順位で交通手段を確保する。また、交通結節点の基本方針と竜ヶ崎駅前広場の具体的なコンセプトを反映して、商業施設等についても確保を考えてゾーニング(イメージ)した。

表 - 11 利用交通手段の優先順位

No	利用交通手段
1	車椅子・シルバーカー
2	タクシー，身体障害者・高齢者が乗車した自家用車
3	徒歩，自転車
4	路線バス・コミュニティバス
5	K & R利用の自家用車
6	一時預かり駐車場，P & R駐車場，バイク



注1) 上記のゾーニング図は、竜ヶ崎駅前広場の利用可能な範囲が平成12年度当時と状況が変わったため、平成12年度のゾーニング図と異なっている。

注2) 上記はイメージ図であるため施設規模を考慮していないが、イメージ的に一時預かり駐車場を確保することは困難と考えた。

図 - 57 ゾーニング図(イメージ)

竜ヶ崎駅前広場(イメージ図)



注) 上記のイメージ図は、交通機能面を中心に描いたものであり、建物の外観や景観は一般的なイメージである。“龍ヶ崎らしさ”などの地域の特性は考慮していない。

(3) 運賃の工夫

1) 割引運賃

目的	竜ヶ崎線と路線バス・コミュニティバスの乗り継ぎ抵抗を緩和し、公共交通の利用者を増やすために、竜ヶ崎線と路線バス・コミュニティバスの乗り継ぎ割引を行う。
実施主体	関東鉄道株式会社，龍ヶ崎市
実施方法 (案)	<p>&lt;基本的な考え方&gt;</p> <p>案：実施にあたり、竜ヶ崎線と路線バス・コミュニティバスの乗り継ぎ利用者数や特性を調査・分析し、その分析結果を受けて、乗り継ぎ割引の実施有無を決める。</p> <p>案：期間を設けて実験的に行い、効果・影響を検討する。その検討結果を受けて、乗り継ぎ割引の本格実施の有無を決める。</p> <p>&lt;乗り継ぎ割引の方法案&gt;</p> <p><u>方法1：竜ヶ崎線の定期券利用者だけの乗り継ぎ割引</u>          竜ヶ崎線の定期券を見せれば、例えば、路線バス・コミュニティバスを半額で乗車できる。          (課題)・竜ヶ崎線定期利用者のみなので、バス利用者からの不平          ・路線バス、コミュニティバスが赤字の場合の費用負担</p> <p><u>方法2：竜ヶ崎線及び路線バスの定期券利用者の乗り継ぎ割引</u>          定期券を見せれば、竜ヶ崎線利用者は、路線バス・コミュニティバスを半額で乗車、一方、路線バス利用者は竜ヶ崎線を半額で乗車できる。          (課題)・路線バスからコミュニティバスについての扱いをどうするか。          ・竜ヶ崎線では窓口対応となるため、利用状況により人員不足となる。          また、自販機で行う場合は機械の更新が必要である。          ・各交通手段が赤字の場合の費用負担</p> <p><u>方法3：竜ヶ崎線，路線バス，コミュニティバスの共通定期券を発行する。</u>          利用者の交通特性を考慮しながら、時間や曜日の限定等を検討する。例えば、日中のみ、土日のみ、イベント時のみなど          (課題)・新たな設備投資や各交通手段が赤字の場合の費用負担</p> <p><u>(その他：高齢者に対する割引)</u>          乗り継ぎ利用者の大多数が高齢者であれば、高齢者を対象とした乗り継ぎ割引を実施する。例えば、乗り継ぎ券と年齢を証明できるものを提示すれば、乗り継いだ交通手段を半額で利用できる。          (課題)・新たな設備投資や各交通手段が赤字の場合の費用負担          ・高齢者に対する利用方法の周知</p>

(4) 鉄道を利用したイベント

1) キャラクターの愛称の公募

<p>目的</p>	<p>市民が竜ヶ崎線に関心を持ち、さらに竜ヶ崎線に愛着を持つように、キャラクターを決定し、愛称の公募を行う。</p>
<p>実施主体</p>	<p>関東鉄道株式会社，龍ヶ崎市，新たに設置する協議会</p>
<p>実施方法 (案)</p>	<p>方法1：キャラクターを決めておき，そのキャラクターの愛称を公募する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 募集方法は，事業者及び市のホームページ，市の広報に募集を掲載する。</li> <li>・ 選考方法は，市民投票など</li> <li>・ 採用された応募者には，竜ヶ崎線の回数券などの賞品を出す。</li> </ul>
<p>イメージ (案)</p>	<p>&lt;キャラクター案(芳川委員作成)&gt;</p>  <p>キャラクターの基のイラストイメージ(芳川委員作成)</p> 

## 2) 写真や絵のコンテストの実施

目的	市民が竜ヶ崎線に関心を持ち、さらに竜ヶ崎線に愛着を持つように、竜ヶ崎線を対象にした写真や絵のコンテストを実施する。
実施主体	関東鉄道株式会社，龍ヶ崎市，新たに設置する協議会，市民団体
実施方法 (案)	<p>方法1：竜ヶ崎線をモチーフにした写真及び絵のコンテスト 方法2：竜ヶ崎線の車窓から撮影した絵のコンテスト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・募集方法は、事業者及び市のホームページ，市の広報に募集を掲載する。また、カメラ付き携帯で撮影して、そのまま事業者や市のホームページに送付できることも一案</li> <li>・最優秀賞，優秀賞，関東鉄道竜ヶ崎線賞，市長賞などを設け，選考方法は，市民投票など</li> <li>・選ばれた作品は，竜ヶ崎線の車両や駅，または市役所の1Fホールやチャレンジ工房“どらすて”のギャラリー“あ・ら・がーる”で展示</li> <li>・賞品は，竜ヶ崎線の回数券などの賞品を出す。授賞式などのイベントを実施する。</li> </ul>

(5) 新駅の追加(中間駅の増設の社会実験)

<p>目的</p>	<p>鉄道利用者の増加を図る施策の有効性を検証するため，中間駅を設置した社会実験を実施する。</p>	
<p>実施主体</p>	<p>龍ヶ崎市</p>	
<p>実施箇所 (案)</p>	<p>佐貫駅～入地駅間の南中島駅付近 (以前，駅が設置されていた付近)</p> <p>&lt;位置図&gt;</p> <p>【現在の状況】</p>	
<p>実施方法 (案)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会実験を実施する前に，ニーズ，需要があるかどうかを調査する。</li> <li>・具体的な実施方法，役割分担，広報・周知方法，効果分析・調査方法，スケジュールなどを検討し，実施計画を作成する。</li> <li>・実施期間，運行ダイヤについては要検討事項であり，他の駅からの利用者に大きな影響を及ぼさないように配慮する。</li> </ul>	

(6) 鉄道の振興

1) 竜ヶ崎線をサポートする組織や制度の設立

<p>目的</p>	<p>市民が竜ヶ崎線に関心を持ち、さらに竜ヶ崎線に愛着を持つように、気軽に参加できる竜ヶ崎線をサポートする制度や組織を設立する。</p>	
<p>実施主体</p>	<p>当初は龍ヶ崎市が主体になるが、将来的には独立支援組織とする。また、関鉄レールファンクラブなどに協力を依頼する。</p>	
<p>取組み手順(案)</p>	<p style="text-align: center;"><b>組織主体</b></p> <p>平成 18 年度：組織立ち上げの準備(龍ヶ崎市)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 組織の概要の検討</li> <li>・ 参加の募集(市の広報，ホームページ)</li> </ul> <p>平成 19 年度：組織立ち上げ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会の名称，メンバー・役員選出</li> <li>・ 会則作成(目的，役割，事務所，任期など)</li> <li>・ 活動内容，スケジュール，運営資金など</li> <li>・ ホームページの作成，会員の募集など</li> </ul> <p>平成 20 年度：・・・・・・・・・・・・・・・・</p> <p>～ ・・・・・・・・・・・・・・・・</p> <p>～ ・・・・・・・・・・・・・・・・</p>	
<p>事例</p>	<p>【万葉線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「万葉線を愛する会」と呼ばれるもので、年会費 1000 円</li> <li>・ 770 円分の万葉線回数券と会報の送付、会員証の発行を実施。</li> </ul> 	<p>【しなの鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レールサポーターとトレインサポーターの2種類</li> <li>・ レールサポーターは、ホームから見える枕木にお客様のお名前が入ったプレートを掲示</li> <li>・ トレインサポーターは、車両の中にお客様のお名前が入ったプレートを掲示</li> <li>・ 会員証の発行、沿線情報誌や観光案内を年4回程度郵送、トレインサポーターは、車両の中にお客様のお名前が入ったプレートを掲示</li> <li>・ 会費は新規1年会員 13,000 円、新規3年会員 30,000 円、1年更新 10,000 円</li> </ul> 

2) 竜ヶ崎線についての協議の場の設置

<p>目的</p>	<p>竜ヶ崎線の活性化施策，さらにはまちづくり施策を円滑に，効果的に実施していくために，一般市民，市民団体，市，関係機関，事業者などが一堂に会して協議ができる場を設置する。</p>
<p>実施主体</p>	<p>龍ヶ崎市</p>
<p>取り組み 手順・内容 (案)</p>	<p><u>平成 18 年度：協議の場の設置(以下，仮称で協議会とする)の準備</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・協議会の目的：竜ヶ崎線の活性化施策，それに伴う中心市街地の活性化について協議する。</li> <li>・協議の内容：前期の施策の内容，実施に向けての手順，進め方</li> <li>・メンバー：一般市民(公募)，市民団体(NPO法人，商工会など) サポーター，市(事務局)，鉄道・バス事業者 学識経験者</li> </ul> <p><u>平成 19 年度：協議会の立ち上げ，運営</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・会の名称，役員選出，会則作成(目的，役割，事務所，任期など)</li> <li>・会議回数は年 2 回程度</li> <li>・部門別のワーキングを立ち上げて，協議会で調整する。</li> <li>・第 1 回会議：協議会の進め方，スケジュール，協議内容(前期活性化施策の確認) など</li> <li>・第 2 回会議：活性化施策の検討結果や実施結果の報告</li> </ul> <p><u>平成 20 年度以降は，活性化施策についての進捗状況や結果などを協議</u></p> <p>当初は，中心市街地活性化との連携にも配慮しながら，竜ヶ崎線の活性化策を協議する場として設置・運営するが，将来的には，市の都市交通とまちづくりを協議する場に拡大していく。</p> <p><b>【竜ヶ崎線に関する協議会のイメージ(当初から将来へ)】</b></p>

## 参考資料

## 参考1 関東鉄道竜ヶ崎線ルネサンス会議設置要綱

## (設置)

第1条 龍ヶ崎市都市交通マスタープランを踏まえ、市民の身近な公共交通機関である関東鉄道竜ヶ崎線の活性化を図るため、関東鉄道竜ヶ崎線ルネサンス会議（以下「会議」という。）を設置する。

## (所掌事項)

第2条 会議は、関東鉄道竜ヶ崎線の活性化に繋がる振興方策に関し、調査、研究その他必要な事項を行う。

## (組織)

第3条 会議は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する18人以内の委員をもって組織する。

- |             |      |
|-------------|------|
| (1) 学識経験者   | 2人以内 |
| (2) 国及び県の職員 | 3人以内 |
| (3) 交通事業者   | 2人以内 |
| (4) 教育機関    | 1人以内 |
| (5) 各種団体等   | 4人以内 |
| (6) 市議会議員   | 2人以内 |
| (7) 知識経験者   | 1人以内 |
| (8) 市民代表    | 3人以内 |

2 委員の任期は、平成18年3月31日までとする。

3 前項の規定にかかわらず、第1項第2号から第6号までに規定する委員は、当該の職を退いたときは、委員の身分を失う。

## (会長及び副会長)

第4条 会議に会長及び副会長をそれぞれ1人を置く。

2 会長及び副会長は、第3条第1項第1号に規定する者をもって充てる。

3 会長は、会務を総理し、会議を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。

## (会議)

第5条 会議は、会長が招集する。

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、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長が決する。

4 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明を求め、又は意見を述べさせることができる。

## (事務局)

第6条 会議の事務局は、都市計画課に置く。

第7条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に必要な事項は、別に定める。

## 付 則

1 この告示は、公布の日から施行する。

2 この告示は、平成18年3月31日限り、その効力を失う。

## 参考2 関東鉄道竜ヶ崎線ルネサンス会議委員名簿

## 【委員】

区分	氏名	所属	役職
学識経験者	中村文彦	横浜国立大学大学院環境情報研究院	教授
	岡本直久	筑波大学システム情報工学研究科	助教授
国土交通省	井端直行	国土交通省関東運輸局鉄道部計画課	課長補佐
	福地邦美	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	企画調整官
茨城県	福田敬士	茨城県企画部企画課	課長
交通事業者	佐藤昇一	関東鉄道株式会社鉄道部	次長
	荒川安男	関東鉄道株式会社自動車部	次長
教育機関	赤石 守	流通経済大学総務課	課長
各種団体等	川北嗣夫	龍ヶ崎市商工会	会長
	川上 洋	龍ヶ崎市青年会議所	理事長
	菊池 啓	米町商友会	会長
	平田恭子	NPO 法人まちづくりネットワーク TOM ネット	アドバイザー
市議会	大野喜助	龍ヶ崎市議会	副議長
	山形金也	龍ヶ崎市議会都市環境委員会	副委員長
知識経験者	芳川映美		
市民代表	青山しげ子	市民公募	
	石嶋博志	市民公募	
	披田信一郎	市民公募	

## 【事務局】

区分	氏名	所属	役職
龍ヶ崎市	菅谷正義	都市整備部	部長
	植田 宏	都市整備部都市計画課	課長
	加藤 勉	都市整備部都市計画課交通体系推進グループ	リーダー
	坪井龍夫	都市整備部都市計画課交通体系推進グループ	主査
	中嶋真史	都市整備部都市計画課交通体系推進グループ	主事

## 【作業協力】

区分	氏名	所属	役職
作業協力	後藤忠博	(株)オエンタルコンサルタンツ東京事業本部交通グループ	交通リーダー
	坂田慎二	(株)オエンタルコンサルタンツ東京事業本部交通グループ	技師
	伊藤哲郎	(株)オエンタルコンサルタンツ東京事業本部交通グループ	技師