

龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画



平成29年3月

龍ヶ崎市

はじめに

本市は東京圏に近接しながら、豊かな自然環境と都市機能が調和し、地価も比較的安価でありますことから、子育て世代やシルバー世代などの定住の地にふさわしい環境が整った『まち』として発展してきております。

しかしながら、超長寿社会を迎え、少子化や人口減少が全国の地方都市で深刻な課題として顕在化し、さらにはハイブリット化や自動制御機能の登載などの性能向上もあり、ますます車社会の進展が著しい中、本市におきましても、鉄道やバスといった地域を支える公共交通を取り巻く環境は、日々厳しさを増してきております。

また、一方では、平成28年度に実施しましたまちづくり市民アンケート結果からも、優先的・重点的に取り組んでほしいものとして「鉄道やバスなど公共交通機関の利便性向上」を望む声が最も多くなっていますように〔18.6%（平成26年度実施時は17.6%）〕、多様化する市民ニーズへの対応や、通勤・通学者、そして高齢者の移動手段の確保など、地域公共交通に求められる期待や役割は、益々高まりを見せているところです。

このような状況を踏まえ、本計画では、まちづくりと一体となった利便性の高い地域公共交通網の形成に向けた基本的な方向性を示すとともに、4つに分散する市街地間の円滑な移動や、通勤・通学を中心とした広域的な移動など、利用者の視点に基づいたさまざまな施策・事業を位置付けております。

今後は、本計画に基づき、自家用車への過度の依存から脱却し、より多くの方に利用していただける地域公共交通網の形成に向けて、計画的に取り組んでまいりますので、市民、事業者、関係機関の皆様の一層のご理解、ご協力をお願い申し上げます。

最後に、本計画の策定に当たりまして、専門的なお立場などから貴重なご意見をいただきました龍ヶ崎市地域公共交通協議会の委員の皆様をはじめ、各種アンケート調査にご協力いただきました皆様に、心より感謝申し上げます。



平成29年3月

龍ヶ崎市長 中山 一生

目 次

1. 計画策定の背景及び目的	1
1-1. 地域公共交通網形成計画とは	1
1-2. 計画策定の背景及び目的	1
1-3. 計画の区域及び計画期間	2
1-4. 計画の位置づけ	3
2. 地域公共交通に関わる現況	4
2-1. 地域特性	4
2-2. 地域公共交通の現状	13
3. 上位計画・関連計画等の整理及び進行管理	26
3-1. 上位計画・関連計画	26
3-2. 龍ヶ崎市地域公共交通総合連携計画の進捗状況	37
4. 地域公共交通に関するニーズの把握	39
4-1. 地域公共交通に関するアンケート調査結果	39
4-2. 関東鉄道竜ヶ崎線利用者アンケート調査結果	51
4-3. コミュニティバス利用者アンケート調査結果	61
4-4. 乗合タクシー『龍タク』利用者アンケート調査結果	67
4-5. 地域公共交通利用に関する高齢者アンケート調査結果	69
4-6. 地域公共交通利用に関する中高生アンケート調査結果	73
5. 地域公共交通の課題の整理	79
6. 目指す将来のまちの姿と地域公共交通の方向性	80
7. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針	82
8. 計画目標と数値指標	83
9. 目標を達成するための実施プロジェクト	84
9-1. 地域公共交通ビジョン構成	84
9-2. 実施事業の概要	85
10. 計画の達成状況の評価	111
資料編	113
1. 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の策定経緯	113
2. 龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例	115
3. 諮問・答申	117
4. 龍ヶ崎市地域公共交通協議会 委員名簿	119
5. 用語解説	120

1. 計画策定の背景及び目的

1-1 地域公共交通網形成計画とは

平成19年10月1日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域公共交通の活性化・再生に関して、地域の関係者が連携して取り組むための制度が確立されました。その後、改正された同法が平成26年11月20日に新たに施行され、地方公共団体が中心となって地域公共交通網を形成する取組みを支援する制度が強化されました。

その取組を進める上で中核を成すのが、市町村を中心とした地域の関係者で構成する協議会（法定協議会）と、協議会が策定する「地域公共交通網形成計画」となります。地域公共交通網形成計画は、地域公共交通ネットワーク全体をまちづくりと連携して一体的に形づくり、持続させるために、様々な事業を定める計画です。

1-2 計画策定の背景及び目的

現在、本市の地域公共交通^{*1}は、JR常磐線、関東鉄道竜ヶ崎線、路線バス、コミュニティバス^{*2}、乗合タクシー^{*3}等が運行しており、市民の足として利用されています。

しかしながら、自家用車利用への高度依存や少子高齢化がもたらす通勤・通学利用者の減少などにより、安定的な運行を旨とする地域公共交通サービスの安定的提供が非常に厳しくなっています。

一方、社会の高齢化が進む中で自家用車の利用が出来ない方々が増えつつあることや、環境対策面からの過度な自家用車利用の抑制など、持続可能な都市経営における地域公共交通の重要性は、今後、ますます大きくなると言えます。

このような状況の下、本市においては、都市交通に関する基本的な方針や将来の都市交通のあり方について平成14年に策定した『龍ヶ崎市都市交通マスタープラン』と、既存の地域公共交通の有効利用や新たな地域公共交通体系の構築を目的に平成23年に策定した『龍ヶ崎市地域公共交通総合連携計画』に基づき、地域公共交通の維持・活性化のため、各種事業に取り組んできましたが、いずれも計画年次が平成28年度で満了となります。

国においては、平成25年12月に「交通政策基本法^{*4}」が成立し、平成26年11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上のために地方公共団体が中心となって、関係者との合意の下、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通を形成することの重要性が示されました。

こうしたことから、計画期間満了となる2つの交通計画を整理するとともに市民の移動特性やニーズを把握し、まちづくりと一体となった地域にとって望ましい地域公共交通網の実現に向け、本市の新たな交通計画として『龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（以下、本計画という）』を策定するものです。

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

*2 コミュニティバス：市町村などの自治体が、住民の移動手段を確保するために運行するバス。

*3 乗合タクシー：公共交通空白地帯の移動手段として、民間タクシー事業者の車両を活用し、自宅と目的地、目的地と目的地を送迎しコミュニティバスを補完する交通システム。

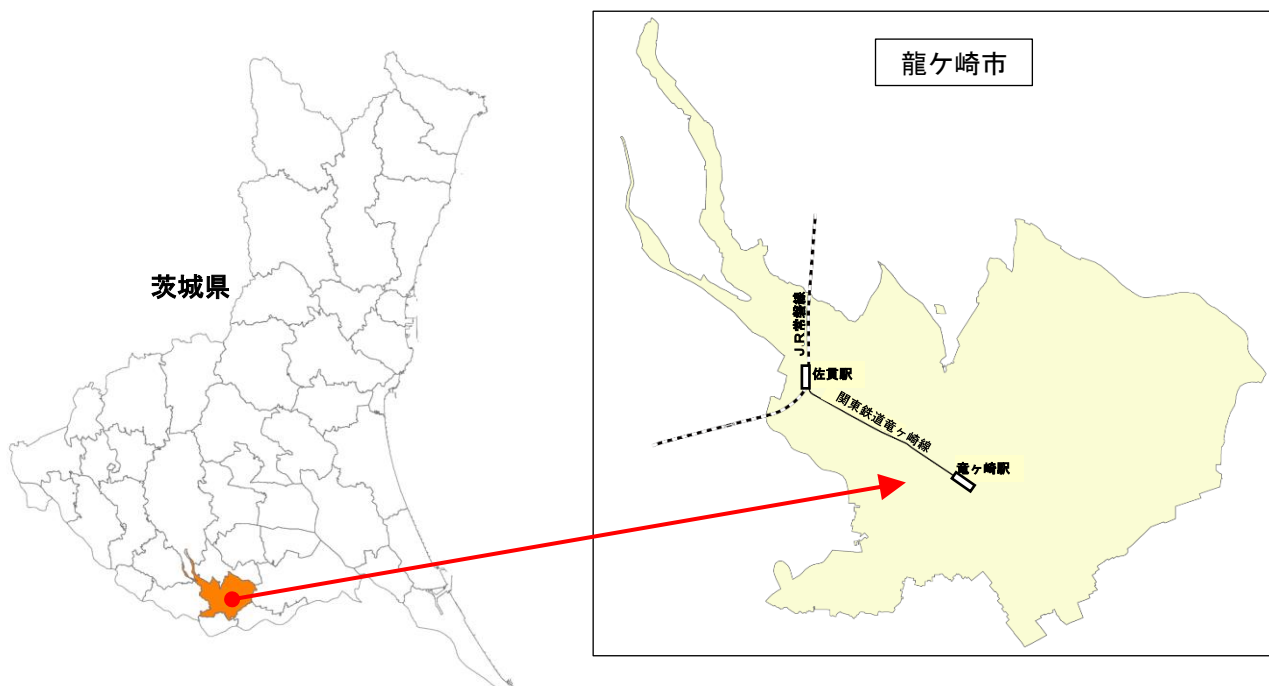
*4 交通政策基本法：交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定める基本的な法律。

1－3. 計画の区域及び計画期間

(1) 計画の区域

計画対象区域は、龍ヶ崎市全域とします。

■計画の区域



(2) 計画期間

計画期間は、上位計画（「ふるさと龍ヶ崎戦略プラン*」）の計画期間との整合性を考慮し、平成 29 年度から平成 33 年度の概ね 5 年間とします。

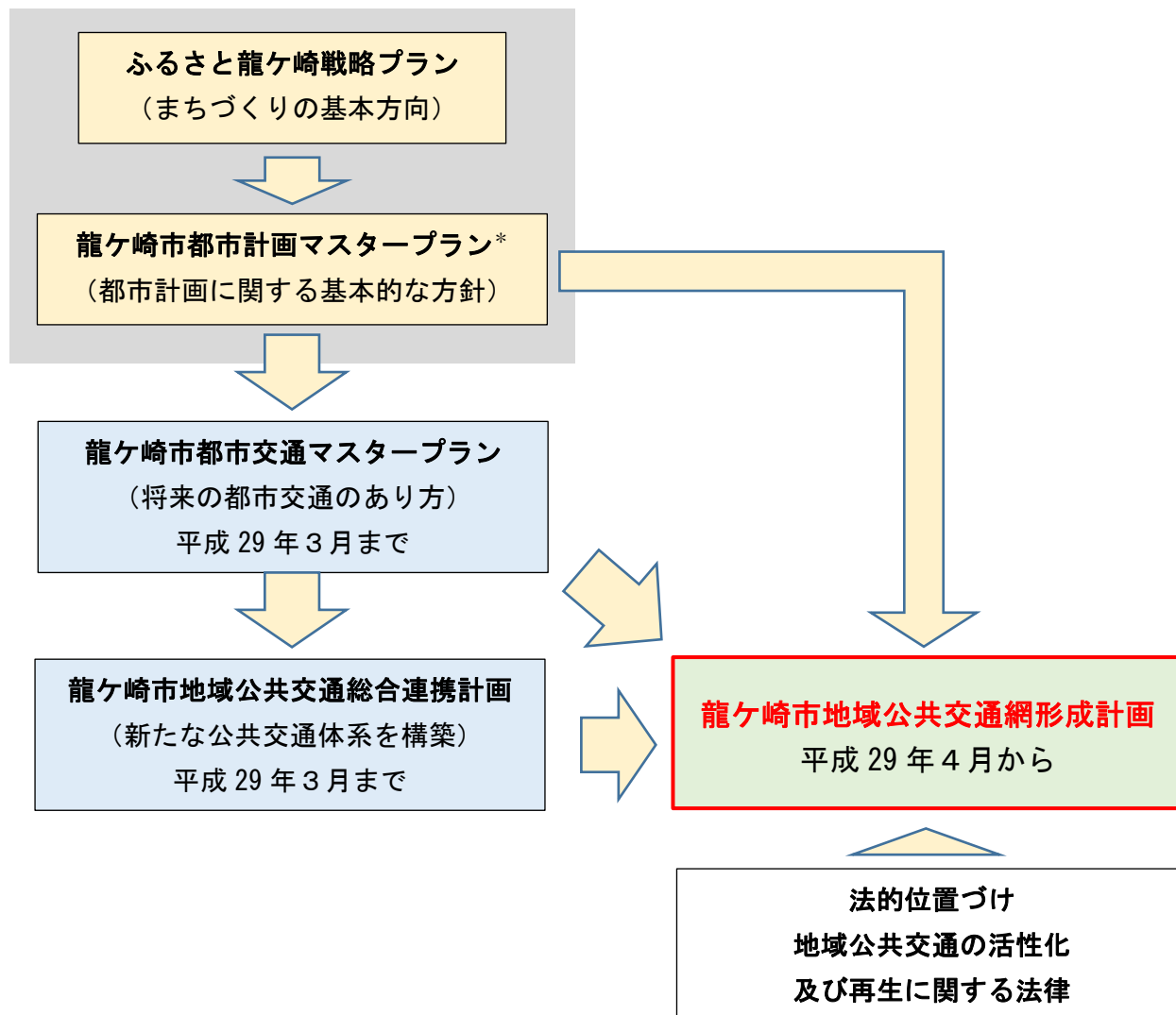
■本計画と上位計画の計画期間

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度
	ふるさと龍ヶ崎戦略プラン (H24～H28)					第 2 次ふるさと龍ヶ崎戦略プラン (H29～H33)				
	地域公共交通総合連携計画 (H23～H28)					本計画 (H29～H33)				

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

1-4. 計画の位置づけ

【上位計画】



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

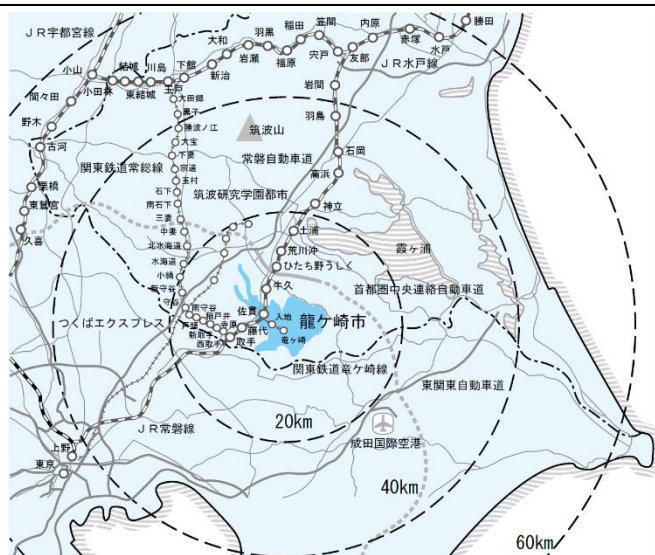
2. 地域公共交通に関わる現況

2-1. 地域特性

(1) 本市の位置及び都市構造

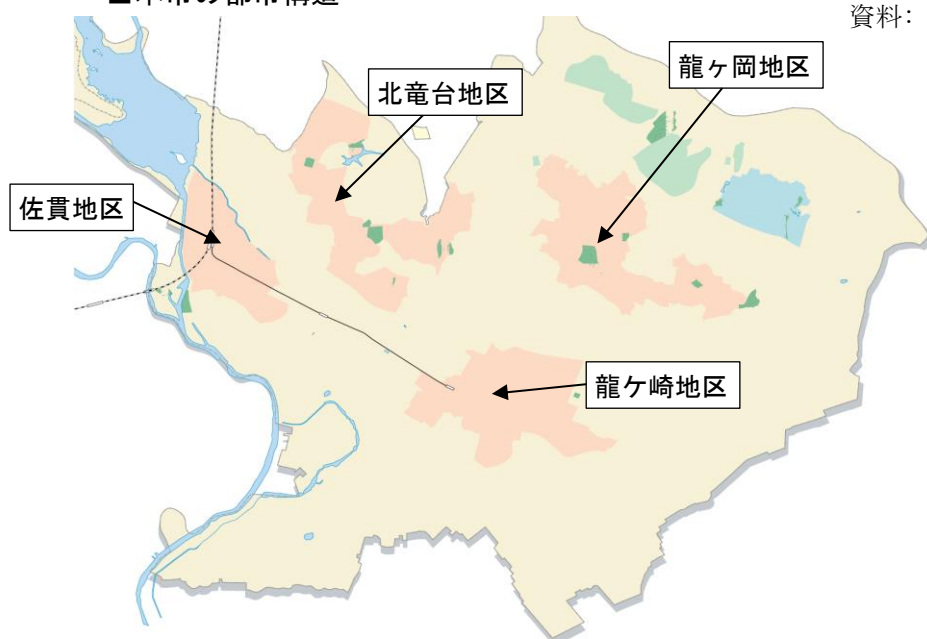
- ・本市は、都心より北東に約 50km、茨城県の南部に位置し、東は稲敷市、西は取手市、南は利根町、北は牛久市に接しているほか、筑波研究学園都市と成田国際空港の間に位置しています。
- ・本市は、以下の4つの市街地から構成されています。
 - 龍ヶ崎地区：関東鉄道竜ヶ崎駅を中心とした市街地
 - 佐貫地区：J R 常磐線佐貫駅を中心とした市街地
 - 北竜台地区：昭和 52 年からの特定土地区画整理事業*で整備され、竜ヶ崎ニュータウンの西側の地区として形成
 - 龍ヶ岡地区：昭和 52 年からの特定土地区画整理事業で整備され、竜ヶ崎ニュータウンの東側の地区として形成

■本市の位置



資料：龍ヶ崎市都市計画マスタープラン

■本市の都市構造

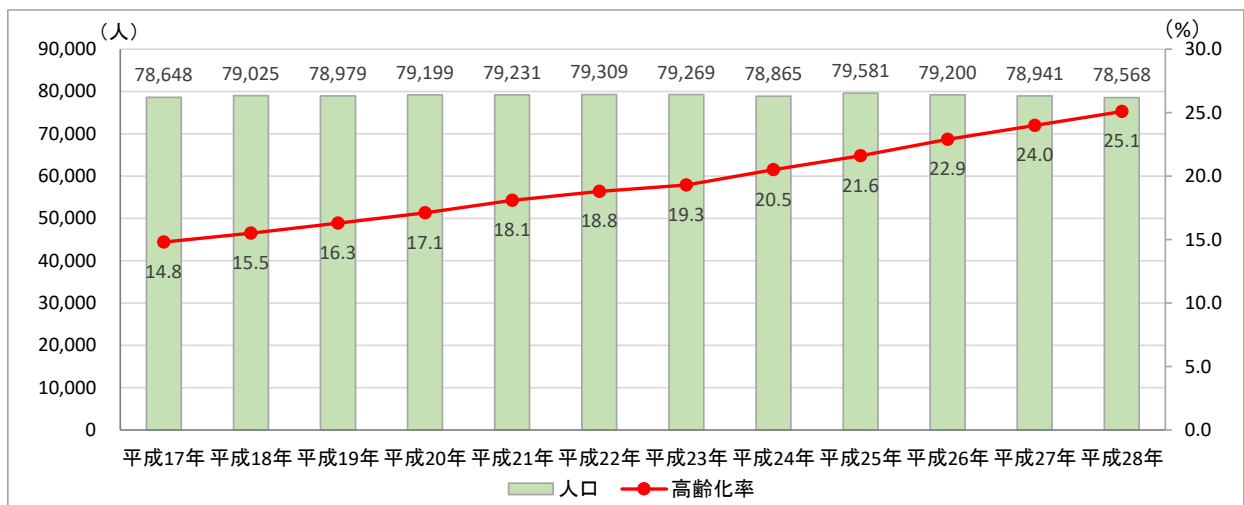


* 特定土地区画整理事業：「大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法」に基づいて土地区画整理促進区域内で行なう土地区画整理事業で、集合農地区や共同住宅区の設定、申し出換地など、一般の土地区画整理事業と比較して各種特例が設けられている。

(2) 人口動向

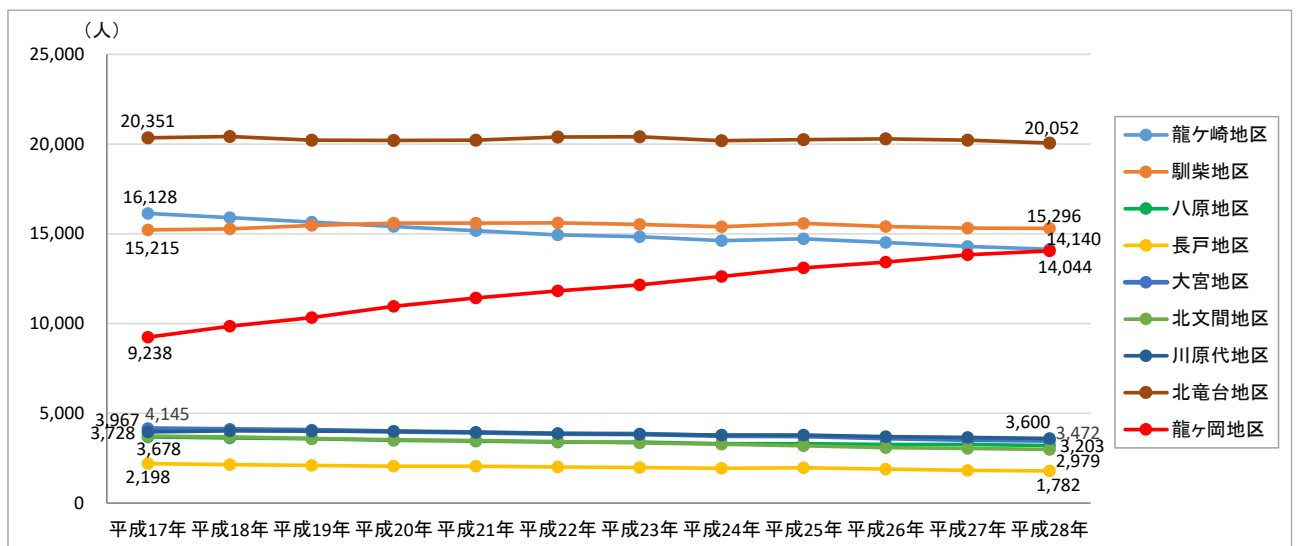
- ・本市の人口は、平成 28 年 4 月 1 日現在 78,568 人であり、平成 25 年までは微増傾向でしたが、それ以降は微減傾向となっています。
- ・高齢化は進み、平成 28 年の高齢化率は 25.1%となっています。
- ・地区別の人口推移については、龍ヶ岡地区の人口は増加していますが、他の地区においては、横ばいで推移しています。
- ・地区別に人口及び高齢化率をみると、人口が一番多い地区は北竜台地区となっています。高齢化率については、龍ヶ岡地区の高齢化率が一番低く、11.8%となっており、次いで北竜台地区、馴柴地区の順となっています。他の地区においては、いずれも高齢化率が 30%を超えており、長戸地区の高齢化率が 37.2%で一番高い状況です。

■人口・高齢化率の推移



資料：住民基本台帳*（各年 4 月 1 日現在）

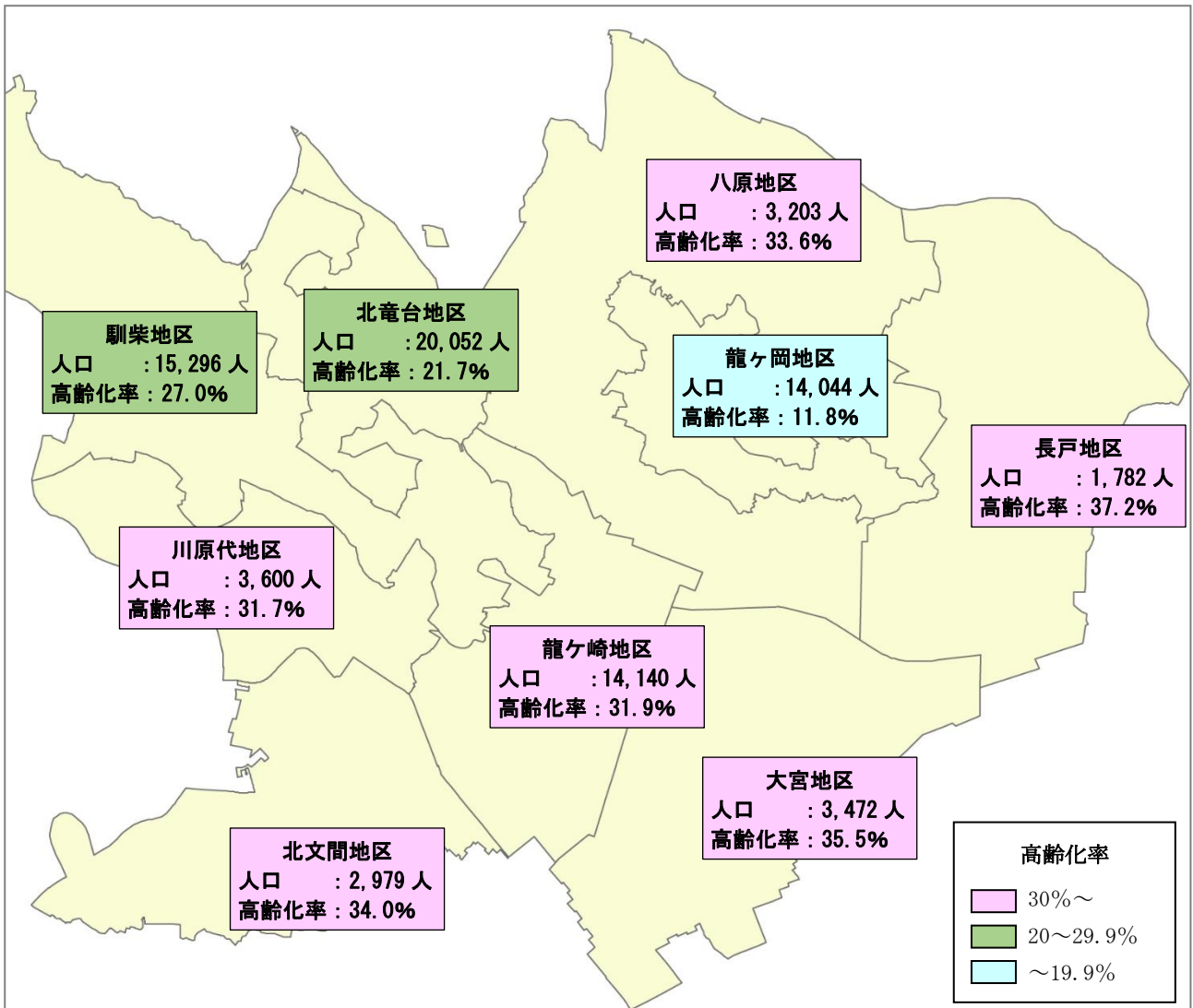
■地区別人口の推移



資料：住民基本台帳（各年 4 月 1 日現在）

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

■地区別人口及び高齢化率



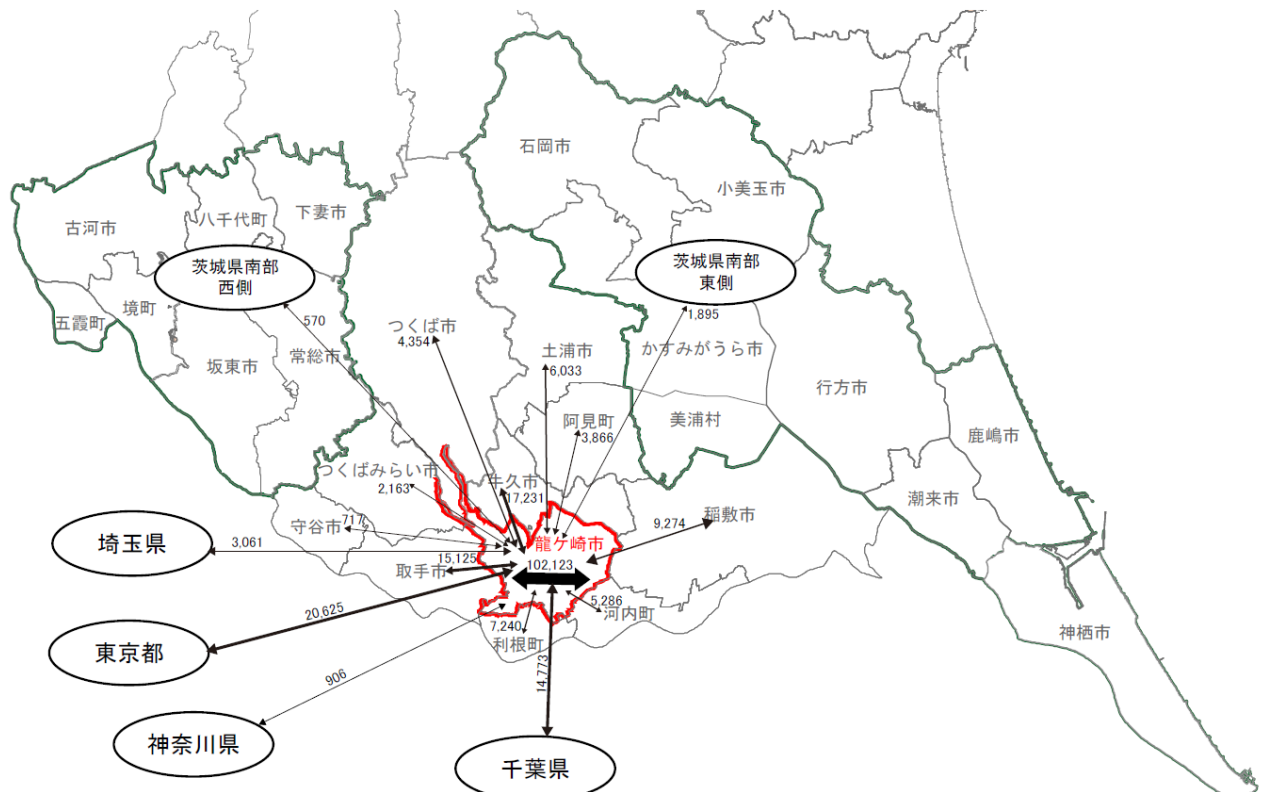
資料：住民基本台帳（平成 28 年 4 月 1 日現在）

(3) 交通流動

①全目的による流動

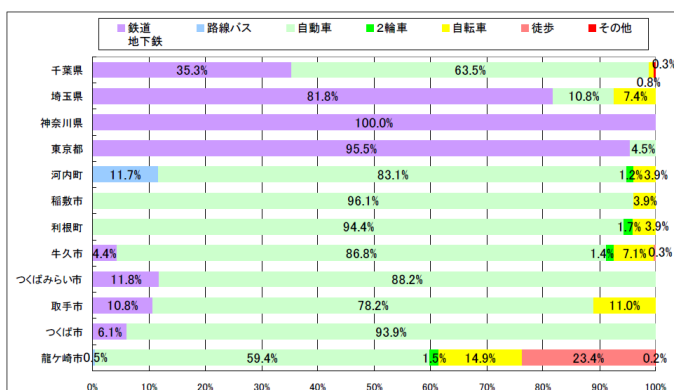
- ・市内間の流動が最も多く、隣接する市町では牛久市、取手市間、県外では東京都との流動が多くなっています。
- ・東京都へは鉄道が多く、千葉県・周辺市町及び市内への移動は自動車が主な手段となっています。
- ・市内の鉄道への端末交通手段は、関東鉄道竜ヶ崎駅へは徒歩が最も多く、次いで自動車となっています。ＪＲ常磐線佐貫駅へは自動車、徒歩の順で多くなっています。

■本市から周辺市町村との流動



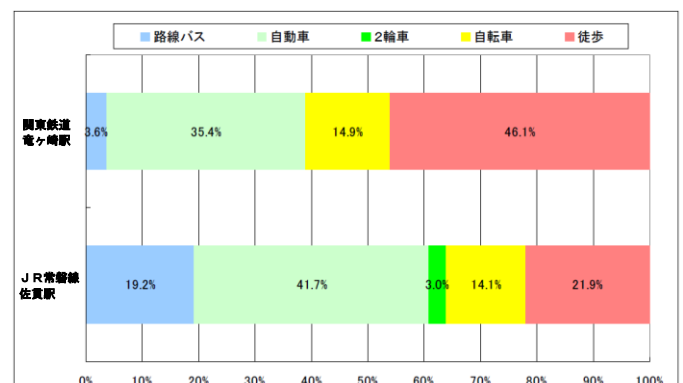
資料：第5回（平成20年度）東京都市圏パーソントリップ調査*

■本市と各方面間における代表交通手段割合



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査

■鉄道駅における端末交通手段割合



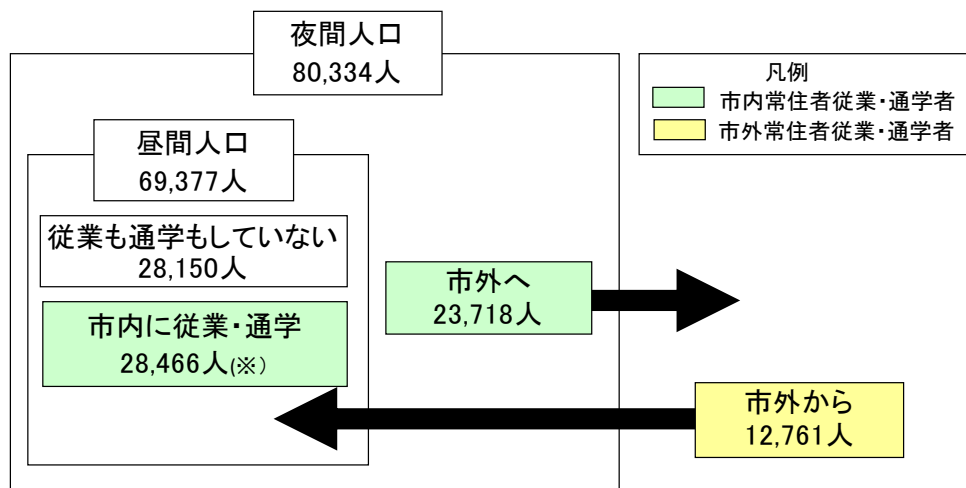
資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査

* 東京都市圏パーソントリップ調査：東京都市圏において「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを把握する調査。

②通勤・通学による流動

- ・通勤・通学による市外への流出口（23,718人）が、市外からの流入人口（12,761人）よりも多いため、昼間人口*¹は、夜間人口*²よりも少なくなっています。
- ・市外への通勤・通学先としては、近隣では取手市・牛久市・つくば市が多く、さらに東京都・千葉県が多くなっています。一方、市外からの流入は、牛久市・取手市・稲敷市が多くなっています。

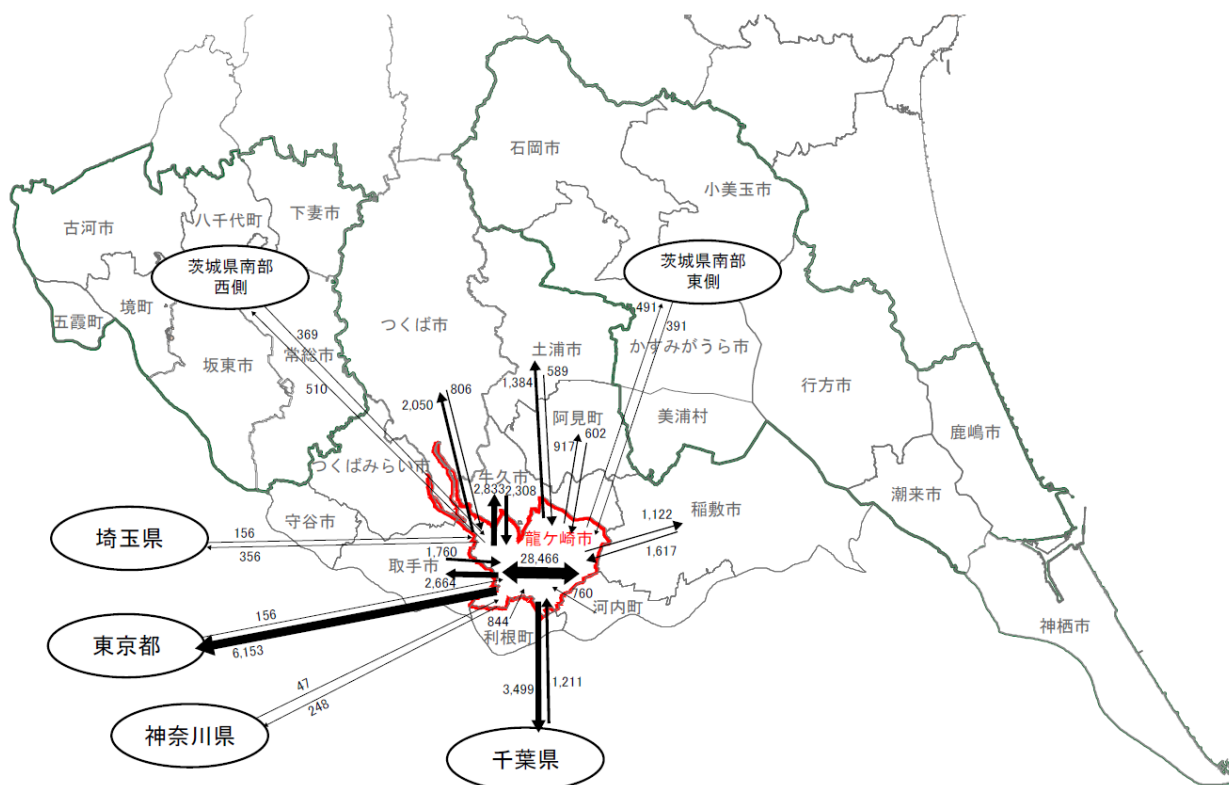
■通勤・通学流動人口



※従業地・通学地「不詳」で、当地に常住している者を含む。

資料：平成22年国勢調査

■通勤・通学流動



資料：平成22年国勢調査

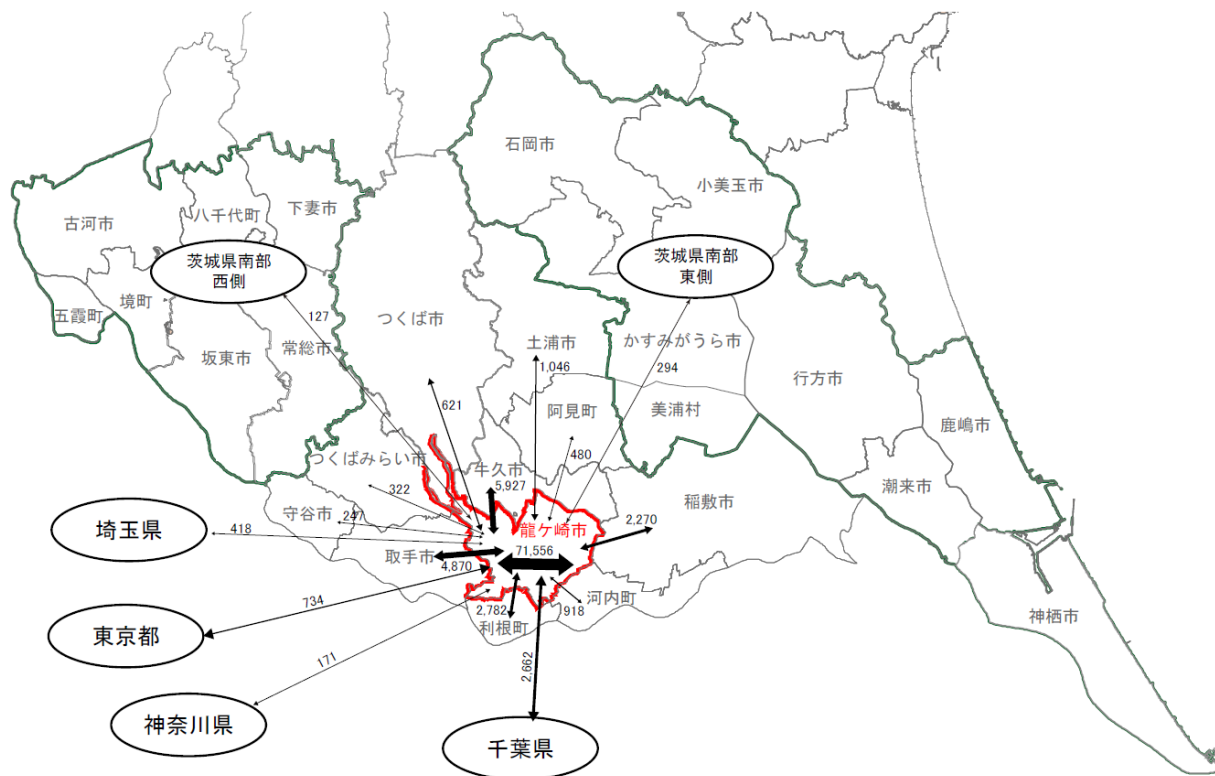
*1 昼間人口：常住人口に他の地域から通勤してくる人口（流入人口）を足し、さらに他の地域へ通勤する人口（流出口）を引いた人口。

*2 夜間人口：夜間に常住する人口。

③私事目的による流動

- ・買い物等の私事目的による流動においては、市内間の流動が最も多くなっています。
- ・市外との流動においては、隣接する牛久市、取手市間が多くなっており、県外では千葉県との流動が多くなっています。

■私事目的による流動



資料：第5回東京都市圏パーソントリップ調査

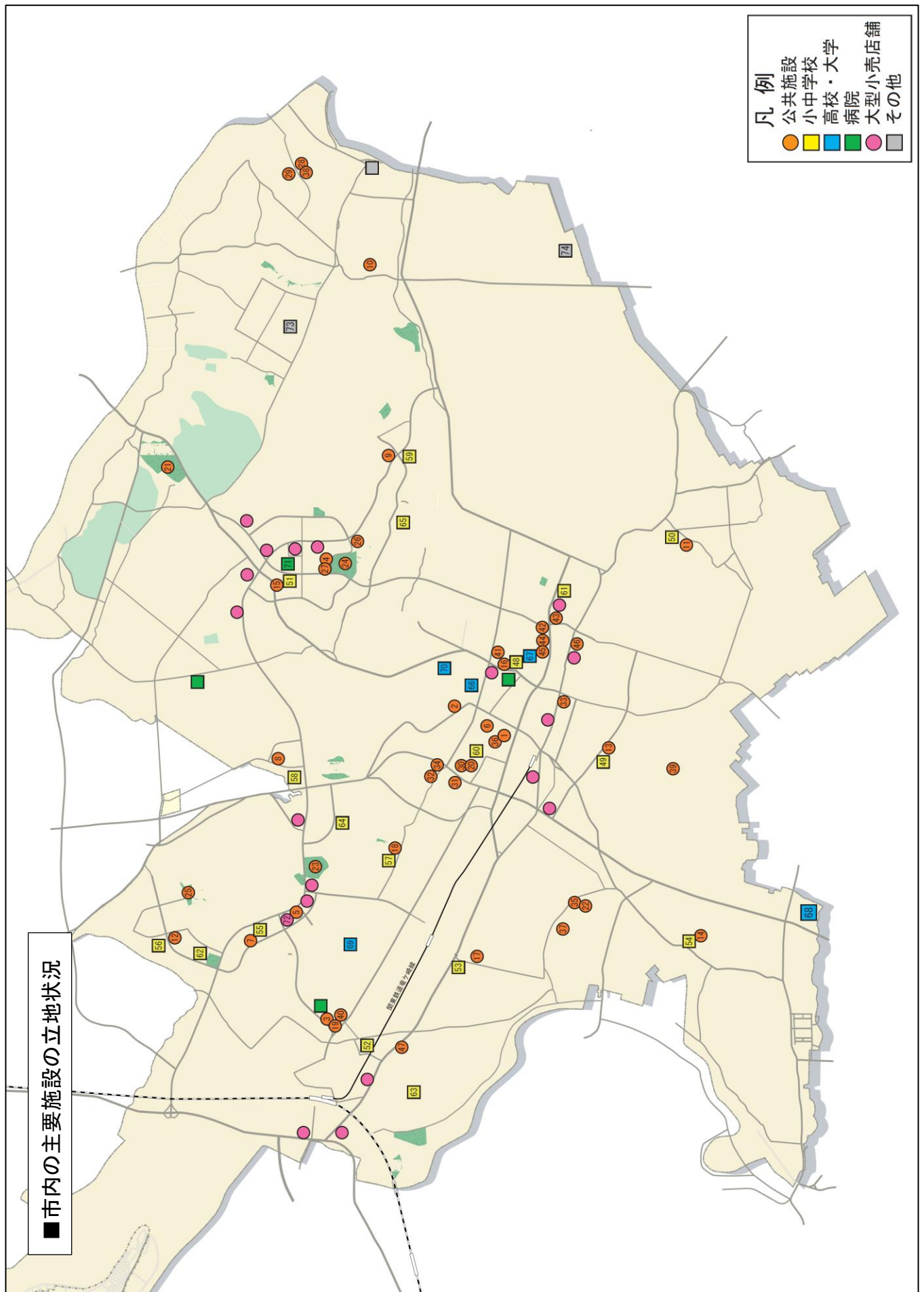
(4) 市内における公共施設等の立地状況

- ・人口が集積している龍ヶ崎地区、馴染地区、北竜台地区、龍ヶ岡地区に公共施設等の主要施設が多く立地しており、とくに、行政施設は龍ヶ崎地区に集積しています。

■市内における公共施設等

施設区分	No.	施設名	施設区分	No.	施設名
公共施設	1	龍ヶ崎市役所	小中学校	48	龍ヶ崎小学校
	2	龍ヶ崎市役所第二庁舎		49	龍ヶ崎西小学校
	3	市役所西部出張所		50	大宮小学校
	4	市役所東部出張所		51	八原小学校
	5	市民窓口ステーション		52	馴染小学校
	6	保健センター		53	川原代小学校
	7	松葉コミュニティセンター		54	北文間小学校
	8	久保台コミュニティセンター		55	松葉小学校
	9	城ノ内コミュニティセンター		56	長山小学校
	10	長戸コミュニティセンター		57	馴染台小学校
	11	大宮コミュニティセンター		58	久保台小学校
	12	長山コミュニティセンター		59	城ノ内小学校
	13	龍ヶ崎西コミュニティセンター		60	愛宕中学校
	14	北文間コミュニティセンター		61	城南中学校
	15	八原コミュニティセンター		62	長山中学校
	16	龍ヶ崎コミュニティセンター		63	城西中学校
	17	川原代コミュニティセンター		64	中根台中学校
	18	馴染台コミュニティセンター		65	城ノ内中学校
	19	馴染コミュニティセンター	高校・大学	66	龍ヶ崎第一高等学校
	20	中央図書館		67	龍ヶ崎第二高等学校
	21	森林公園		68	龍ヶ崎南高等学校
	22	ふるさとふれあい公園		69	愛国学園大学附属龍ヶ崎高等学校
	23	北竜台公園	病院	70	流通経済大学
	24	龍ヶ岡公園		71	龍ヶ崎済生会病院
	25	蛇沼公園	その他	72	北竜台ショッピングセンター
	26	総合運動公園		73	つくばの里工業団地
	27	さんさん館（子育て支援センター）		74	龍ヶ崎飛行場
	28	湯ったり館			
	29	農業公園「豊作村」			
	30	文化会館			
	31	歴史民俗資料館			
	32	市民活動センター			
	33	市街地活力センター「まいん」			
	34	教育センター			
	35	総合福祉センター			
	36	地域福祉会館			
	37	ひまわり園			
	38	くりんプラザ龍			
	39	市営斎場			
	40	龍ヶ崎工事事務所			
	41	郵便局			
	42	警察署			
	43	消防署			
	44	保健所			
	45	法務局			
	46	裁判所			
	47	税務署			

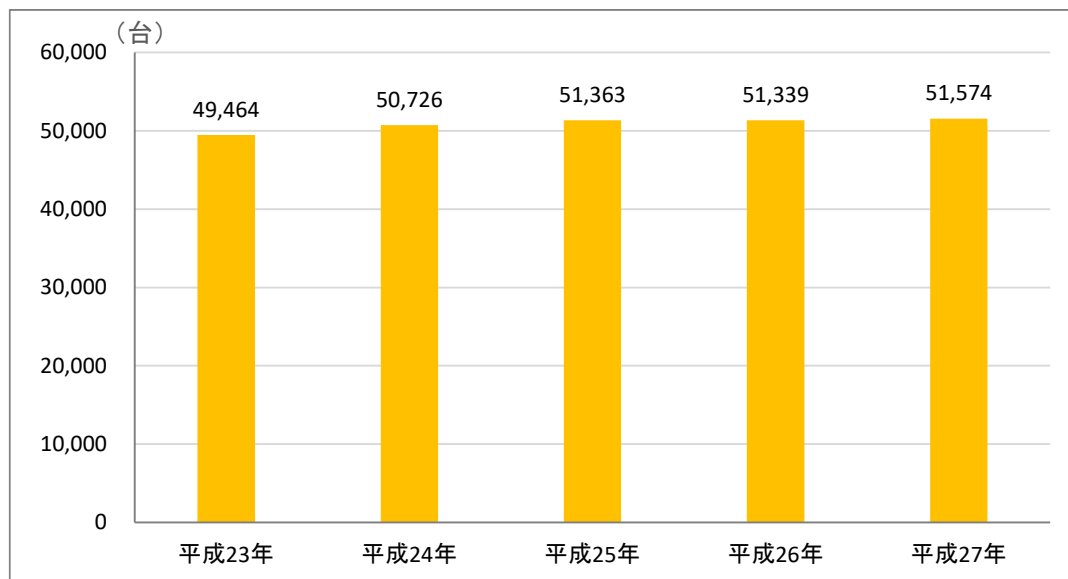
資料：龍ヶ崎市 HP



(5) 自動車保有状況

- 本市における乗用車（軽自動車含む）の保有台数は、近年は横ばい傾向となっています。

■乗用車（軽自動車含む）の保有台数の推移



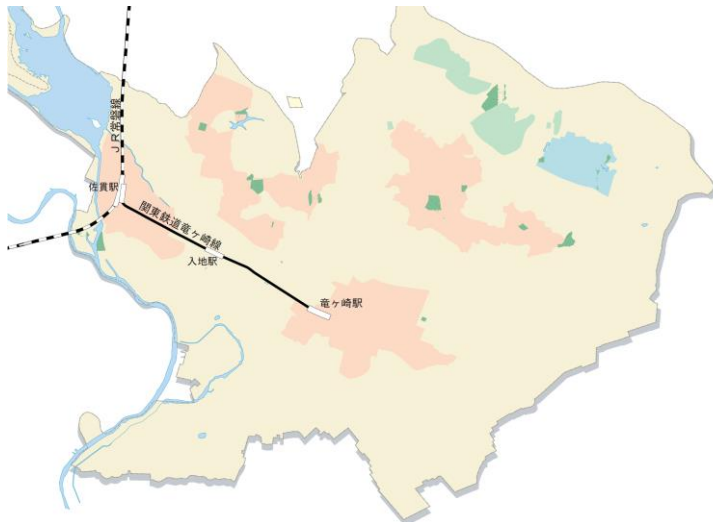
資料：茨城運輸支局・税務課

2-2. 地域公共交通の現状

(1) 鉄道

- ・市内をＪＲ常磐線と関東鉄道竜ヶ崎線の２路線が運行しており、ＪＲ常磐線佐貫駅で連絡しています。
- ・運行本数においては、ＪＲ常磐線では上下 157 本/日（平日）運行しており、朝夕の通勤・通学時間帯は特急も停車しています。関東鉄道竜ヶ崎線では上下 82 本/日が運行しています。
- ・ＪＲ常磐線佐貫駅における乗車人員は減少を続けています。一方、関東鉄道竜ヶ崎線の年間利用者数は、平成 23 年までは減少していますが、それ以降は概ね横ばいとなっています。

■鉄道ネットワーク



■市内を運行する鉄道の運行サービス

路線名	運行本数	
	平日	土休日
ＪＲ常磐線	○上野方面（上り） 76 本/日 ○土浦・水戸方面（下り） 81 本/日	○上野方面（上り） 74 本/日 ○土浦・水戸方面（下り） 71 本/日
関東鉄道 竜ヶ崎線	○佐貫駅方面（上り） 41 本/日 ○竜ヶ崎駅方面（下り） 41 本/日	○佐貫駅方面（上り） 41 本/日 ○竜ヶ崎駅方面（下り） 41 本/日

■各鉄道の時刻表

【ＪＲ常磐線佐貫駅：平日上り】

時	上り									
5	38									
6	03	22 特と	28	36 特と	46 特と	48	57 特と	59		
7	06	14 特と	17	23	28	35	41	46	52 特と	55
8	02	14 品	32 特と	36 品	56 品					
9	06	32 品	47 品							
10	07	16 特快品	30	47 品						
11	07	16 特快品	30	47 品						
12	07	16 特快品	30	47 品						
13	07	16 特快品	30	47 品						
14	07	16 特快品	31	48 品						
15	07	16 特快品	40	47 品						
16	15	26	47	59						
17	18	37	46							
18	06	17	36	47						
19	09	17	29	52						
20	10	37	53							
21	15	42								
22	01	17	36	55						
23	42 我									
0										

列車種別・列車名：無印＝普通 特快＝特別快速 特＝特急 と＝ときわ
行き先・経由：無印＝上野 品＝品川 我＝我孫子

【ＪＲ常磐線佐貫駅：平日下り】

時	下り									
5	57 勝									
6	41 高	51 水								
7	18 勝	41 勝	49 水							
8	20 勝	42	51 勝	57						
9	09	18 勝	23	40 勝	46					
10	00 勝	22	43 水	51 特快						
11	10 勝	22	41 勝	51 特快						
12	06	22	42 勝	50 特快						
13	06 勝	22	42 勝	50 特快						
14	06	22	42 水	50 特快						
15	06 水	22 勝	42 水	50 特快						
16	07 勝	31 勝	43							
17	02 勝	22	41 高	59 勝						
18	03 特と勝	22 勝	40 高	49 特と						
19	02 特と高	05 水	15	30 勝	43 勝	51 特と				
20	02 特と勝	05 日	14	23	37 高	51 特と勝	58			
21	04 特とい	14 勝	33 勝	45	51 特と	57				
22	03 特と高	11 高	22	42 勝	54 特と勝					
23	06	06 特と勝	17 勝	35 特と勝	41					
0	01 勝	30								

列車種別・列車名：無印＝普通 特快＝特別快速 特＝特急 と＝ときわ
行き先・経由：無印＝土浦 勝＝勝田 水＝水戸 日＝日立 い＝いわき

資料：JR 東日本旅客鉄道株式会社 HP、H28. 3. 26 改正

【関東鉄道佐貫駅（下り）】

下り				時
			42	5
		46	23	01 6
		53	31	09 7
			31	13 8
		55	34	02 9
			55	25 10
			55	25 11
			55	25 12
			55	25 13
			55	25 14
			30	15
		50	30	00 16
			37	11 17
		45	27	06 18
			31	05 19
			28	04 20
			34	06 21
		46	26	05 22
			19	23
				0

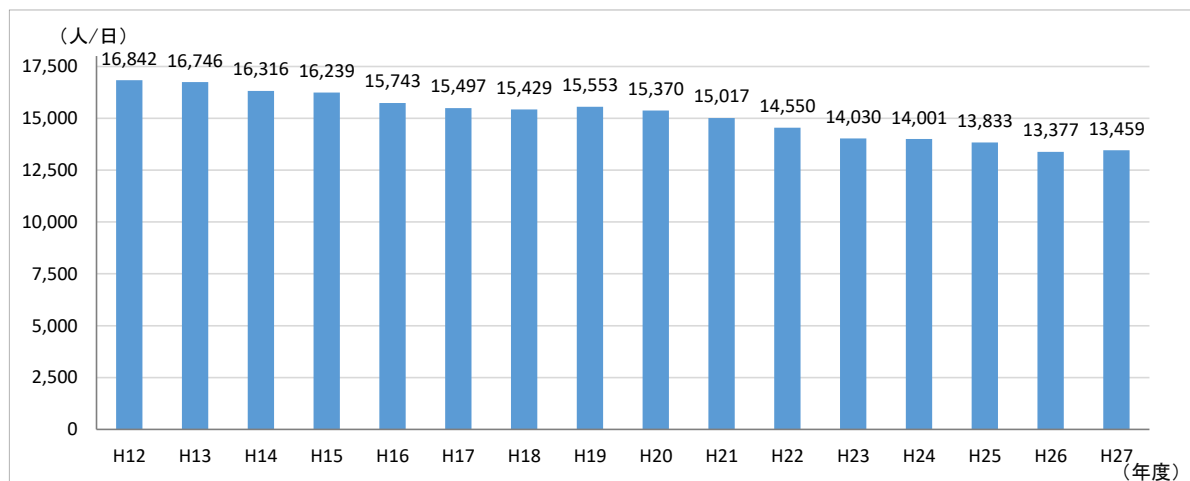
【関東鉄道竜ヶ崎駅（上り）】

時	上り			
5	25	51		
6	12	34	55	
7	18	40		
8	3	22	43	
9	19	45		
10	04	35		
11	04	35		
12	04	35		
13	04	35		
14	04	35		
15	15	50		
16	15	40		
17	02	25	47	
18	18	36	55	
19	15	40		
20	13	55		
21	16	44		
22	16	36		
23	07			
0				

資料：関東鉄道株式会社 HP
H27. 3. 14 改正

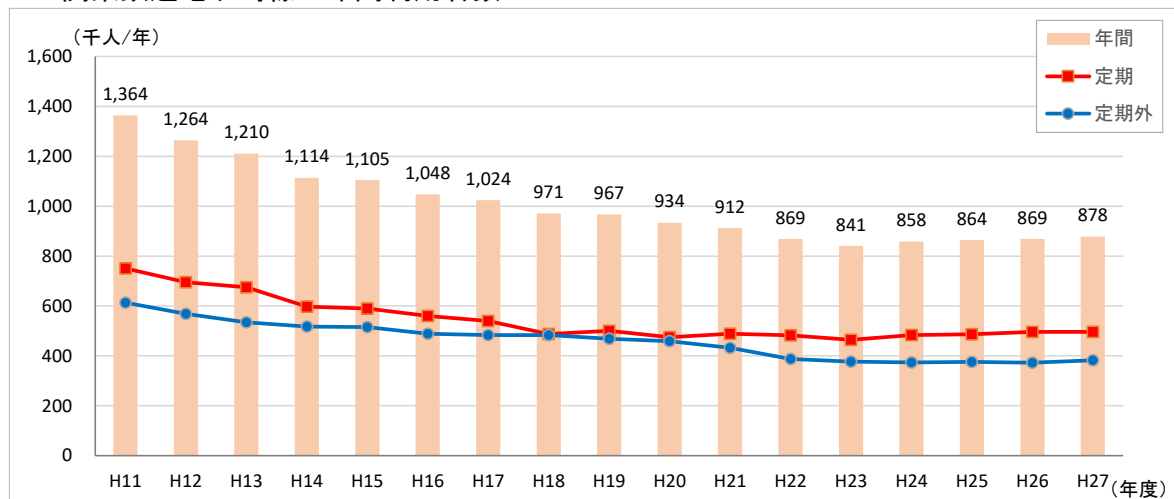
■鉄道利用者数の推移

○JR常磐線佐貫駅における1日平均乗車人員



資料：JR 東日本旅客鉄道株式会社 HP

○関東鉄道竜ヶ崎線の年間利用者数



資料：関東鉄道株式会社

(2) 路線バス

- ・市内の路線バスは、関東鉄道株式会社と大利根交通自動車株式会社の2社で運行されています。
- ・関東鉄道株式会社は8系統を運行し、市内完結型4系統、周辺市町を連絡する4系統により、J R常磐線佐貫駅及び関東鉄道竜ヶ崎駅を中心としたネットワークを形成しています。
- ・大利根交通自動車株式会社は、市南部の県道立崎羽根野線を通り、J R常磐線取手駅～利根町立崎（北方車庫）間を結ぶ路線を運行しています。
- ・深夜の帰宅に対応するため、J R常磐線佐貫駅から竜ヶ崎ニュータウンへ2路線の深夜バスが運行されています。
- ・J R常磐線と関東鉄道竜ヶ崎線の最終列車の時刻に大きな差があるため、平成28年4月1日より、J R常磐線佐貫駅から関東鉄道竜ヶ崎駅までの深夜バスの実証運行が行われています。
- ・市内の主要な路線を運行する関東鉄道株式会社における路線バスの利用者数は、ここ数年は増減しながら、1日当り約7,100人で推移しています。

■市内を運行する路線バスの概要

事業者	系統	運行回数	
		平日	土日祝日
関東鉄道株式会社	① ニュータウン長山～J R常磐線佐貫駅	52.5回	28.5回
	② ニュータウン久保台～J R常磐線佐貫駅	33回	15回
	③ 白羽～済生会～J R常磐線佐貫駅	49回	26回
	④ 総合運動公園～J R常磐線佐貫駅	10回	8回
	⑤ 関東鉄道竜ヶ崎駅～J R常磐線取手駅	14.5回	6回
	⑥ 江戸崎～関東鉄道竜ヶ崎駅	6回	5回
	⑦ ニュータウン長山～みどり野～J R常磐線牛久駅東口	1.5回	—
	⑧ 運転免許センター直行バス「わかば号」	1.5回	—
大利根交通自動車株式会社	⑨ J R常磐線取手駅～北方車庫	52回	39回
	⑩ J R常磐線取手駅～もえぎ野台	7.5回	7回
	⑪ J R常磐線取手駅～羽黒～もえぎ野台 (もえぎ野台行きのみ)	2本	1本
	⑫ J R常磐線取手駅～立崎	5回	2回
	⑬ J R常磐線取手駅～羽黒(もえぎ野台通過)～立崎 (J R常磐線取手駅行のみ)	2本	1本
	⑭ J R常磐線取手駅～利根ニュータウン東	7回	6回

■深夜バス等の概要

事業者	系統	運行本数	
		平日	土日祝日
関東鉄道株式会社	⑮ 深夜バス土浦リレー号 (J R常磐線取手駅西口～竜ヶ崎ニュータウン ～J R常磐線土浦駅東口)	2本	—
	⑯ 深夜バス(J R常磐線佐貫駅～若柴公園～白羽)	3本	1本
	⑰ 深夜バス(J R常磐線佐貫駅～関東鉄道竜ヶ崎駅) ※実証運行	2本	—

(3) コミュニティバス

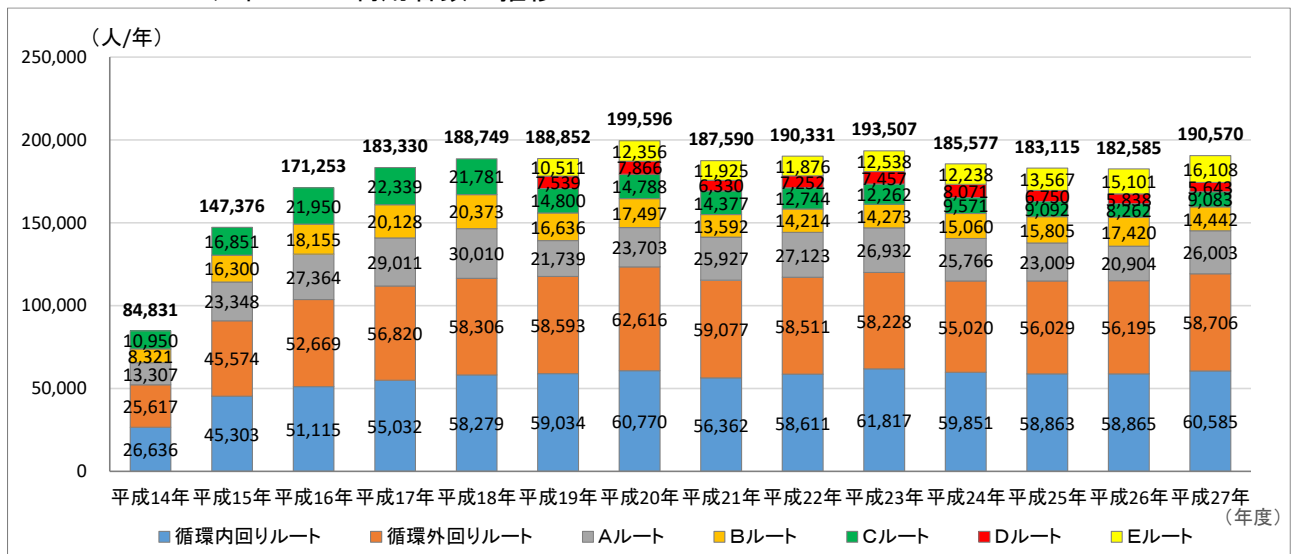
- ・本市が運行するコミュニティバスは、主要な公共施設等を経由し、北竜台地区・龍ヶ岡地区・龍ヶ崎地区を結ぶ循環ルート内回り・外回りの2ルート、各地区間を往復運行するA～Eルートの5ルートが運行されています。
- ・コミュニティバスは、市が運行に係る損失（運行経費から運賃収入を差し引いた額）を補填しており、年間約4,500～5,000万円を負担しています。
- ・取手市、牛久市（NP0*）、稲敷市、河内町、利根町から、各自治体等が運行するコミュニティバス、乗合タクシーが市内に乗り入れています。

■コミュニティバスの運行概要

	循環ルート (内回り・外回り)	Aルート	Bルート	Cルート	Dルート	Eルート
運行本数	各 11 便	6 便	6 便	6 便	4 便	7 便
所要時間	内:56分 外:56分	99 分	92 分	61 分	58 分	85 分
運行日	年始（1月1日～1月3日）を除き毎日運行					
運賃	大人・子どもともに100円。ただし、未就学児については無料。 手帳（身体障害者手帳、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳）所有者と、 第1種身体障害者及び第1種知的障害者の介護者は50円。					

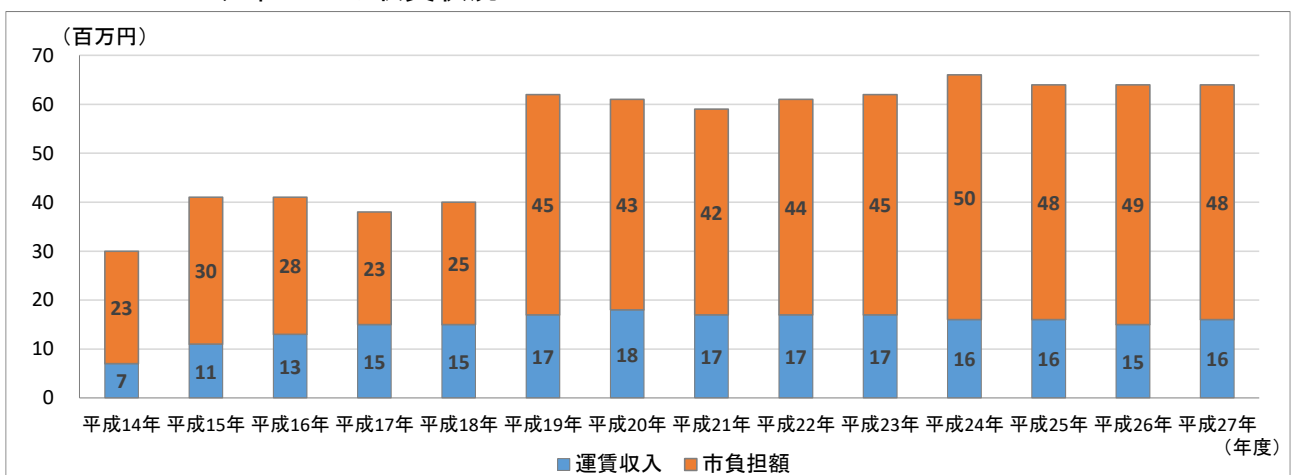
資料：龍ヶ崎市 HP

■コミュニティバスの利用者数の推移



資料：龍ヶ崎市 HP

■コミュニティバスの収支状況



資料：龍ヶ崎市 HP

* NP0：非営利団体や非営利での社会貢献活動や慈善活動を行う市民団体。

龍ヶ崎市コミュニティバス路線図

- 凡 例
- 循環ルート 内回り/外回り
 - A ルート 南が丘・長山線
 - B ルート 湯ったり館線
 - C ルート 大宮線
 - D ルート 泉線
 - E ルート 佐貫線
 - フリー路線区間
- 取手市コミュニティバス
 - 稲敷市コミュニティバス
 - 河内町コミュニティバス
 - 利根町乗合タクシー
 - 牛久市NPO (通達者便運送)



資料：龍ヶ崎市、取手市、稲敷市、河内町、利根町、牛久市HP

<行政が運行するコミュニティバス等>

■取手市のコミュニティバス（本市へ乗り入れている路線）

ルート	東北部ルートの双葉ルート (J R 常磐線藤代駅北口～J R 常磐線佐貫駅～藤代庁舎)
市内バス停留所	J R 常磐線佐貫駅、ヤオコー佐貫店前
運行日	毎日（年末年始を除く）
運行時間	7:45（J R 藤代駅北口発）～18:46（J R 藤代駅北口着）
運行本数	1日6便（双葉ルート）
運賃	1乗車100円（小人50円）

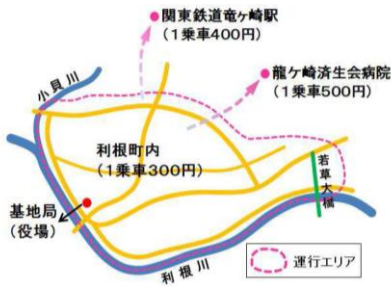
■稲敷市のコミュニティバス（本市へ乗り入れている路線）

ルート	上君山ルート（江戸崎～湯ったり館～松山上）
市内バス停留所	湯ったり館
運行日	毎日（年末年始を除く）
運行時間	6:50（江戸崎発）～17:18（江戸崎着）
運行本数	1日4便（内回り2便、外回り2便）
運賃	1乗車200円（小人100円）

■河内町のコミュニティバス

ルート	十三間戸～関東鉄道竜ヶ崎駅間（一部愛戸まで延長）
市内バス停留所	愛戸、関東鉄道竜ヶ崎駅、竜ヶ崎二入口、秋山医院前（上宮渕）、宮渕
運行日	月曜日～土曜日（祝日・年末年始を除く）
運行時間	6:08（十三間戸発）～18:44（十三間戸着）
運行本数	1日4往復
運賃	1乗車100円

■利根町の乗合タクシー「ふれ愛タクシー」

利用者	利根に居住し、利用登録した町民 特例地域として、本市の一部と河内町の一部の人にも利用可
運行日	平日のみ（祝日・年末年始を除く）
運行時間	8:00～16:00
運行本数	1日10便
運行範囲	基本的には、利根町内での運行 特例として、『関東鉄道竜ヶ崎駅』『龍ヶ崎済生会病院』に直接乗り入れ (ただし、途中乗降は不可)
運賃	利根町内 : 1乗車300円 関東鉄道竜ヶ崎駅 : 1乗車400円 龍ヶ崎済生会病院 : 1乗車500円 
利用予約	運行時間30分前までに電話予約 第1便（8:00）、第2便（9:00）は、前日の17:00までに電話予約

<NPOが運行する過疎地有償運送*>

事業主体	NPO法人サンライズ
利用方法	事前登録制（年会費3,600円）※65歳以上の方は年会費無料 利用ごとに予約制
運行範囲と運賃	①牛久市奥野地区内での移動（片道300円、往復500円） ②牛久市奥野地区内と牛久市内の目的地の間の移動（片道500円） ③牛久市奥野地区内と龍ヶ崎済生会病院、霞ヶ浦医療センター（阿見町）との間の移動（片道500円） ※高校生の割引有（300円→200円、500円→300円）

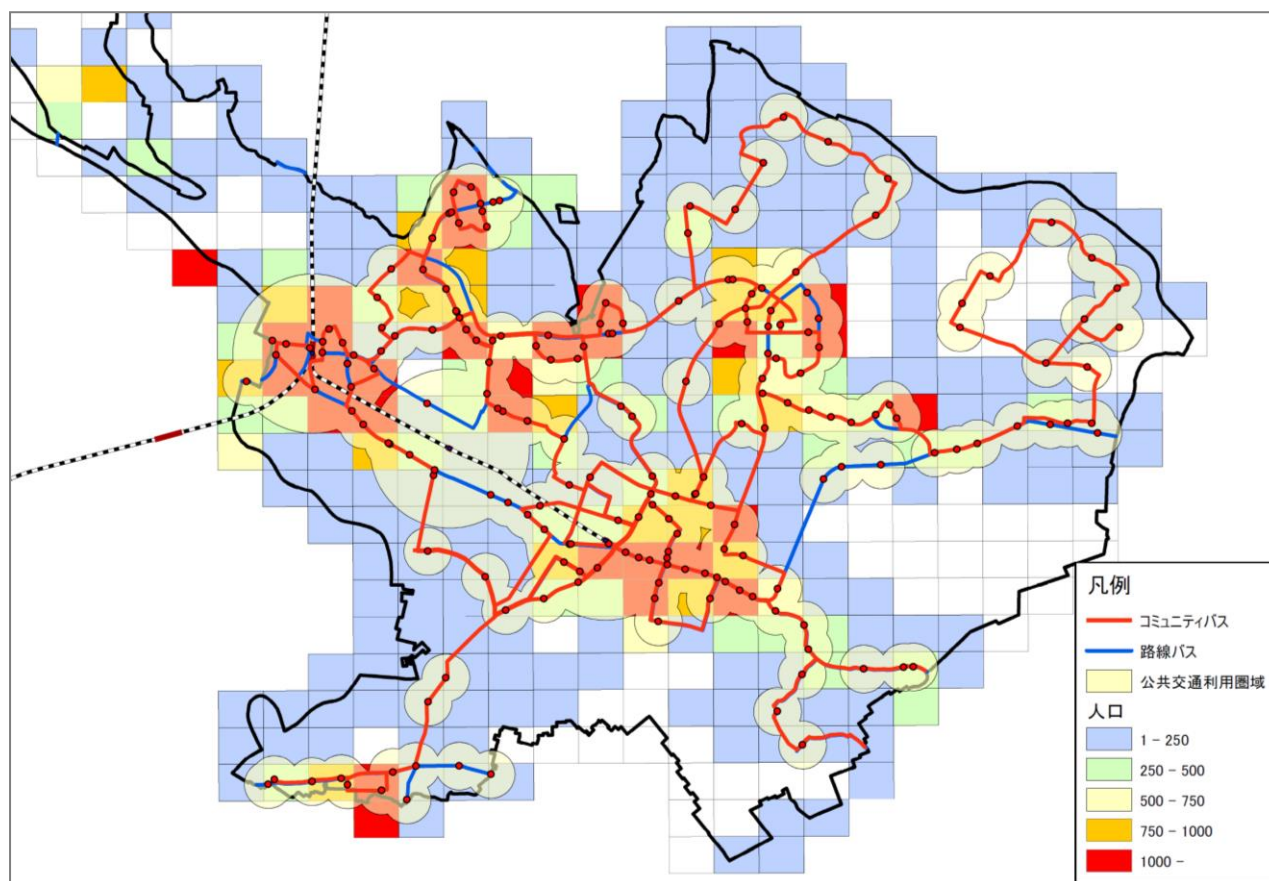
* 過疎地有償運送：人口の集積が少ないことからバスなどの公共交通機関による輸送サービスが十分に満たされていない地域において、NPOなどの非営利団体が有償にて行なう輸送サービス。

(4) 地域公共交通カバー圏域^{*1}

- ・鉄道及び路線バス・コミュニティバスによる利用圏域は、下図のとおりです。
- ・鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約 69,000 人であり、全人口の約 85%となっています。

※総務省統計局の平成 22 年国勢調査地域メッシュデータ^{*2}を利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩 1 km 内、バスについてはバス停留所から徒歩 300m 以内としました。

■地域公共交通カバー圏域



*1 カバー圏域：路線バスやコミュニティバス等の利用可能な範囲。一般的にはバス停留所から半径 300m 程度。

*2 メッシュデータ：地域を格子状に区切った単位で、その範囲における情報を格納したデータ。

(5) 乗合タクシー

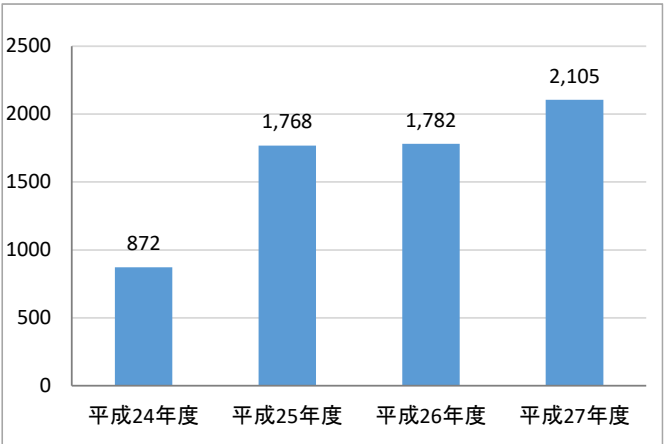
- ・市内の地域公共交通空白地域の解消のため、平成 24 年 7 月より、市内全域を対象に運行しています。
- ・平成 27 年度末現在、利用登録者は 1,276 人であり、市人口の約 1.6%にとどまっています。また、延べ利用者数は 6,527 人となっています。

■乗合タクシーの運行概要

利用対象者	事前に利用登録をした龍ヶ崎市民																
発着地	自宅⇨目的地、目的地⇨目的地間を運行 目的地……①龍ヶ崎市役所 ②関東鉄道竜ヶ崎駅 ③龍ヶ崎済生会病院 ④総合福祉センター ⑤龍ヶ崎市文化会館 ⑥市民窓口ステーション*																
運行日	毎日運行（1月1日～3日は除く）																
運行ダイヤ	1日8便 【運行ダイヤ】 <table><tr><td>1便</td><td>2便</td><td>3便</td><td>4便</td><td>5便</td><td>6便</td><td>7便</td><td>8便</td></tr><tr><td>8:00</td><td>9:30</td><td>11:00</td><td>12:30</td><td>14:00</td><td>15:30</td><td>17:00</td><td>18:30</td></tr></table> ※タクシー事業者の車庫を出発する時間	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	8:00	9:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00	18:30
1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便										
8:00	9:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00	18:30										
利用運賃	小学生以上 500円 身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳の所有者及びその介護人 250円																
予約受付の期間、時間	予約受付期間 ・利用希望日の2日前から受付。 ・1便目（8時）は、前日までに受付。当日の2便目以降は運行時間の30分前までの受付。 受付時間 ・午前8時から午後8時まで																

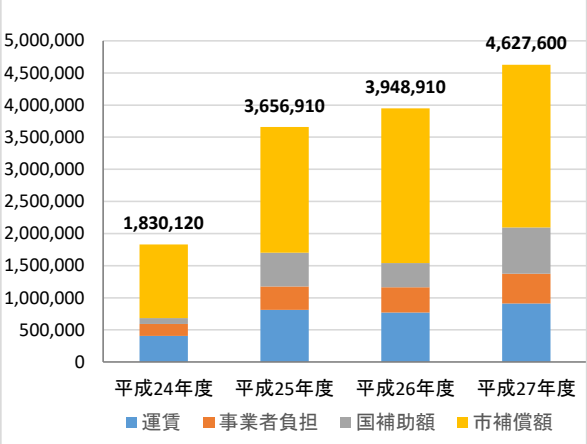
資料：龍ヶ崎市 HP

■乗合タクシーの利用者数の推移



資料：龍ヶ崎市 HP

■運行経費の推移



資料：龍ヶ崎市 HP

* 市民窓口ステーション：北竜台ショッピングセンター内に設置された本市の出張所。

(6) スクールバス*1

- ・市内の小中学校のうち、長戸小学校・城ノ内小学校統合に伴い、平成 27 年度より城ノ内小学校においてスクールバスが運行され、登下校合わせ 91 名の児童が利用しています。
- ・愛国学園大学附属龍ヶ崎高等学校において、全 4 コースのスクールバスを運行しており、市内では J R 常磐線佐貫駅～学校間（所要時間 3 分）のスクールバスが運行しています。
- ・J R 常磐線佐貫駅と流通経済大学を結ぶシャトルバス*2が運行されており、流通経済大学生・職員以外の利用も可能となっています。
- ・学校による運行以外に、高等学校保護者会がバス事業者に委託して、「牛久・龍ヶ崎方面高等学校通学バス（通称パンダバス）」を運行し、高校への通学支援を行っています。

■城ノ内小学校スクールバスの概要

ルート	2 ルート（東ルート、西ルート）
利用者数	登校：53 名、下校：38 名、合計：91 名（H27）
運行経費	約 1,043 万円（H27）
国からの補助金額	約 194 万円（H27）

■愛国学園大学附属龍ヶ崎高等学校スクールバスの概要

A コース	J R 常磐線佐貫駅～愛国学園
B コース	稲敷市（旧東町～旧新利根町）～愛国学園
C コース	稲敷市（旧江戸崎町）～美浦村～阿見町～牛久市～愛国学園
D コース	守谷市～つくばみらい市～取手市～愛国学園

■流通経済大学シャトルバスの時刻表

流通経済大学 シャトルバス時刻表

2016/4/25 改正

J R 佐貫駅（東口）発					8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20	大学発				
月～金		土		日・祝日		月～金		土		日・祝日
学生	教職員	学生	教職員	学生		学生	教職員	学生	教職員	学生
25 39 42	25	25 39	25	39	8	00	05	00	05	25
00 30 50	30	30	30	30	9	10 55	10	10 55	10	55
05 20 25 30 55	20	05 55	20		10	30 55	00 55	25 55	00 55	55
15 45	30	25	30	30	11	10 55	—	25	—	55
10 30 45	40	00 30	40	30	12	10 25 55	20 58	25 45	20	55
10 45	30	10			13	10 55	—	10	10	
10 30 55	30	10			14	30 45 55	00 55	10		55
10 45	25	30		30	15	20 30 55	—	20		
15 50	45				16	05 15 25 40 55	25	25		25
05 45	35				17	15 25 45 57	15	15		
05 45					18	15 27 50	15			
					19	10 50				
					20	15				

変更箇所



*1 スクールバス：学生・生徒の通学を目的として運行されるバス。

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

■牛久・龍ヶ崎方面高等学校通学バス（通称パンダバス）の概要

- ・ 竜ヶ崎第一高等学校、竜ヶ崎第二高等学校、竜ヶ崎南高等学校、牛久高等学校、東洋大学附属牛久高等学校、牛久栄進高等学校方面の通学バス

ルート	4ルートを運行、このうち1コースと2コースが市内の3高校を経由しています。 ● 1 コース 美浦→阿見→牛久→竜ヶ崎 ● 2 コース 美浦→江戸崎→竜ヶ崎 ● 3 コース 江戸崎→牛久 ● 4 コース 江戸崎→新利根→牛久
運行本数	通常運行は、朝1便、帰り3便を運行



※写真は、竜ヶ崎南高校 HP より

（7）タクシー

- ・ 市内においては、7社のタクシー事業者が運行しています。

■市内を運行するタクシー事業者

会社名	タクシー台数
有限会社佐貫タクシー	10
長峰タクシー有限会社	6
有限会社富士タクシー	6
龍ヶ崎合同タクシー株式会社	7
布川交通有限会社	15
関鉄県南タクシー竜ヶ崎営業所	2
豊島運輸有限会社	5

H28.6.15 現在

（８）地域公共交通利用促進への取組み

- ・路線バス及びコミュニティバス等の地域公共交通の利用促進を図るため、以下の取組みを行っています。

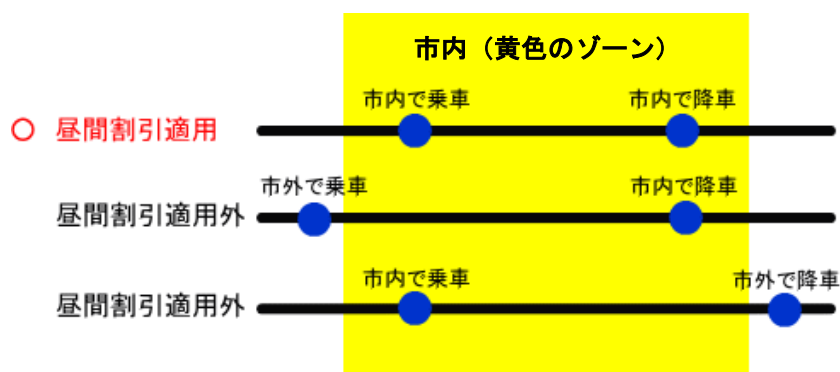
①路線バスの昼間割引*（H14. 7. 1 から開始）

- ・過度な自家用車利用からバス（地域公共交通）利用へ転換を促すことで、環境負荷の軽減や交通事故の減少を図ることを目的に、関東鉄道株式会社の協力により実施しています。
- ・市内での乗車、降車であれば市民に限らず、市民以外の人でも利用できます。
- ・昼間割引の適用利用者数は、制度導入前の平成 13 年度と比べると、平成 22 年度まで利用者が増加していましたが、平成 23 年度、平成 24 年度は利用者が減少しました。平成 25 年度以降は再び増加しています。路線別にみると、平成 23 年度を境に、久保台線の利用者数は減少し、白羽線の利用者数は増えています。

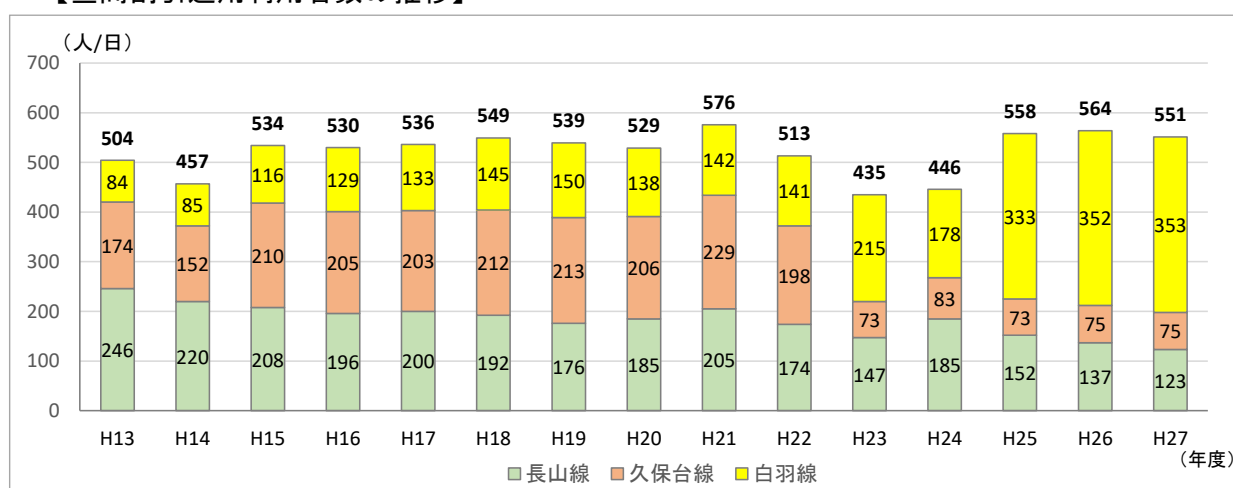
【昼間割引の具体的な対象条件】

- 関東鉄道株式会社が運行する路線バス全線
- 始発地の発車時刻が午前 8 時から午後 5 時まで
- 運賃は初乗り 170 円、市内移動であればどこまで利用しても運賃上限 210 円

【昼間割引の考え方】



【昼間割引適用利用者数の推移】



* 昼間割引：市内のバス交通を一体的なシステムと捉えるため、運賃に関しても整合を図ることを目的に、コミュニティバスが運行する 8 時から 17 時までの昼間時間帯に限り、関東鉄道株式会社が運行する路線バスの運賃を一定額を上限として割り引くサービス。

②高齢者公共交通共通定期券「おたっしゅパス」*1

a. コミュニティバスのみに利用できる共通定期券

対象者	満 70 歳以上の方
適用地域公共交通	○コミュニティバス ※循環ルート及びA B C D E ルートの乗り換えが自由
販売額	〔1 か月〕 3,000円 〔3 か月〕 8,100円 〔6 か月〕 14,400 円

b. コミュニティバス及び路線バスが利用できる共通定期券

対象者	満 70 歳以上の方
適用地域公共交通	○コミュニティバス ○関東鉄道路線バス ……長山線、久保台線、白羽線、総合運動公園線、取手線、江戸崎線 ※取手線・江戸崎線は本市域内のみ対象とし、超過乗車分については車内で精算。 深夜バスは対象外
販売額	〔1 か月〕 4,000円

③高齢者運転免許自主返納支援事業*2

- ・高齢者による交通事故防止対策として実施。

対象者	満 70 歳以上の市民で、平成 23 年 11 月 1 日以降に運転免許の全部を返納した方
支援内容	コミュニティバスの無料乗車券（支援決定日から 1 年間有効）を進呈 ※支援は、1 人 1 回限り

④ランドセルチケット*3

対象者	通学にコミュニティバスを利用する小学生
対象路線	コミュニティバス （循環ルート（内外回り）及びA B C D E ルート）
販売額	500 円（10 枚 1 組）回数券乗車（片道）50 円 ※通常料金：一乗車 100 円

⑤関鉄ふれ愛パス*4（関鉄グループ共通高齢者全線フリー定期券）

- ・バス事業者独自による利用促進策として実施

対象者	満 70 歳以上の方
適用区間	関鉄グループの一般乗合バス路線
販売額	〔3 か月〕 9,000円 〔6 か月〕 16,000円 〔12 か月〕 30,000 円

*1 高齢者公共交通共通定期券「おたっしゅパス」：70 歳以上の方を対象に発行する市独自の定期券。

*2 高齢者運転免許自主返納支援事業：70 歳以上の高齢者が自主的に運転免許の全部を返納した場合に、1 年間有効のコミュニティバス無料乗車券を発行する市独自の事業。

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

*4 関鉄ふれ愛パス：70 歳以上の方を対象に販売される関鉄グループの一般乗合バス共通全線フリー定期券。

3. 上位計画・関連計画等の整理及び進捗管理

3-1 上位計画・関連計画

(1) 第2次ふるさと龍ヶ崎戦略プラン（平成28年12月）

■計画期間

平成29年度～平成33年度までの5年間

■目指していくまちの姿（将来都市像）

人が元気 まちも元気 自慢したくなるふるさと 龍ヶ崎

■実行プラン（戦略、目標、施策）

<戦略>

戦略4
地域力の向上「安全・安心で
住みよい環境づくり」

<目標>

目標11
地域がつながる、安全・
安心なまちづくり

<施策>

●市内公共交通網の充実

■目標11「地域がつながる、安全・安心なまちづくり」 基本的方向性

人口減少や少子高齢化が一定程度進行することが避けられない状況においては、地域の住民が互いに支え合い、安全・安心に住み続けられるよう、地域の力を維持・向上させなければなりません。

また、居住する地域内で日常の全ての機能を賄うことは難しいため、市内各地域間の移動の利便性を高めて、地域間で補完し合う必要があります。

さらに、地域間の市民交流を促進することや、人と人とのつながりを活かした地域づくりを進めることなどにより、市民がいつまでも住み続けたいと感じるような安全・安心なまちづくりを進めます。

■地域公共交通に関わる事業の位置づけ

●市内公共交通網の充実

①取組内容

高齢者や子どもにも利用しやすく、市内各地域へ移動しやすい公共交通網の充実を図るとともに、公共交通の利用促進を図ります。

②重要業績評価指標（KPI*）

☆：H33年度単年度での目標値設定

指標名	ベース値 (H27年度)	目標値 (H33年度)	主な事業の例
☆コミュニティバスの年間利用者数	190,570人	205,000人	・コミュニティバスの充実
☆高齢者向け市内公共交通共通定期券の延べ売上月数	261月	342月	・高齢者向け市内公共交通定期券の発行

* KPI：Key Performance Indicatorsの略（重要業績評価指標）。組織や事業、事務の目標の達成度合いを計る定量的な指標。

(2) 龍ヶ崎市都市計画マスタープラン（平成 29 年 3 月）

■目標年次

平成 38 年度

■将来都市像（目指すべきまちの姿）

『人が元気 まちも元気 自慢したくなるふるさと 龍ヶ崎』

■都市づくりの目標

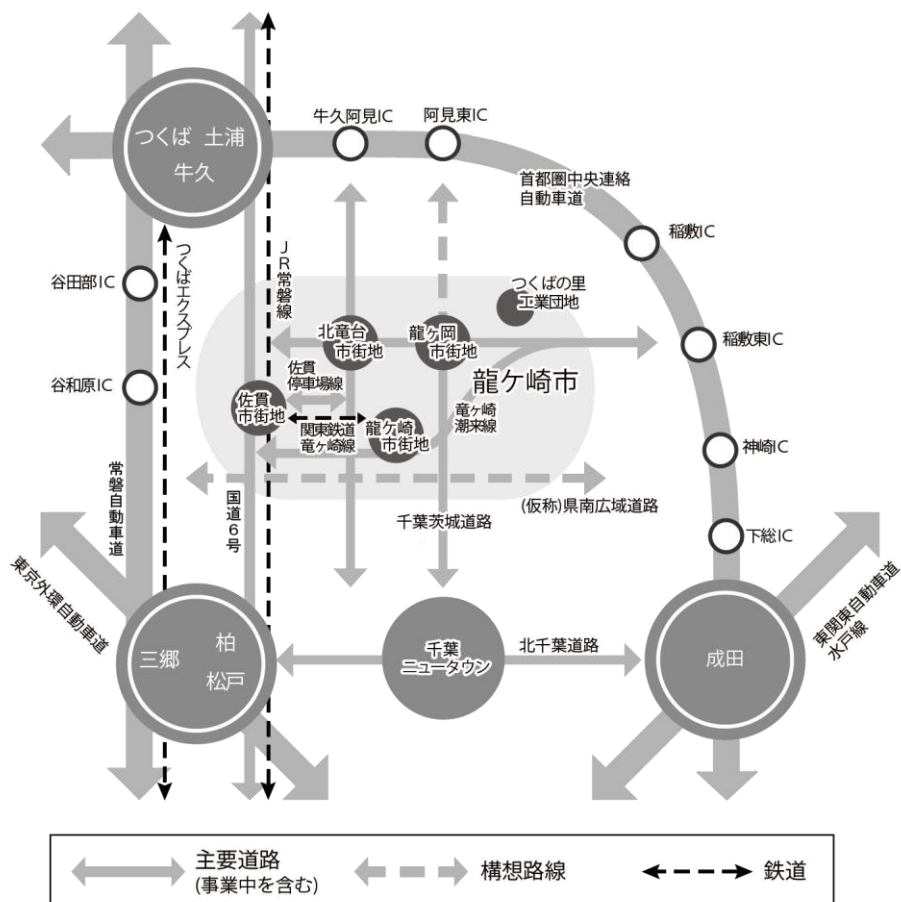
- ①次代に誇れる快適で魅力ある都市づくり
- ②地域資源を活かしたにぎわいや活力ある都市づくり
- ③健康で、安全・安心に暮らせる都市づくり
- ④若者世代に支持される 住んでみたいと感じる都市づくり
- ⑤将来を見据えたコンパクトで持続可能な都市づくり

■将来都市構造

●広域構造

つくばエクスプレス^{*1}の開通等により、県南地域の都市構造が大きく変化しています。J R 常磐線沿線都市の多くは、人口減少が顕著化していることに加えて、中心市街地の衰退が深刻な問題となっており、定住促進や交流人口の増加に向けて、地域の活気や活力を創出するための取組が求められています。

このような中、本市は、首都東京や成田国際空港、筑波研究学園都市と近接しているという位置的な強みや本市周辺に位置する首都圏中央連絡自動車道（圏央道）^{*2}の整備効果を十分に活かして、周辺自治体との連携を図りながら、本市自体の魅力を向上させ、稲敷地域における拠点都市として、持続可能な都市圏の形成を目指します。



*1 つくばエクスプレス：東京都千代田区の秋葉原駅と茨城県つくば市のつくば駅を結ぶ首都圏新都市鉄道の鉄道路線。

*2 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）：正式な道路名は首都圏中央連絡自動車道といい、圏央道はその略称。都心から半径およそ 40km～60km の位置に計画された延長約 300km の高規格幹線道路。

●骨格構造 ～各種拠点と生活圏の形成

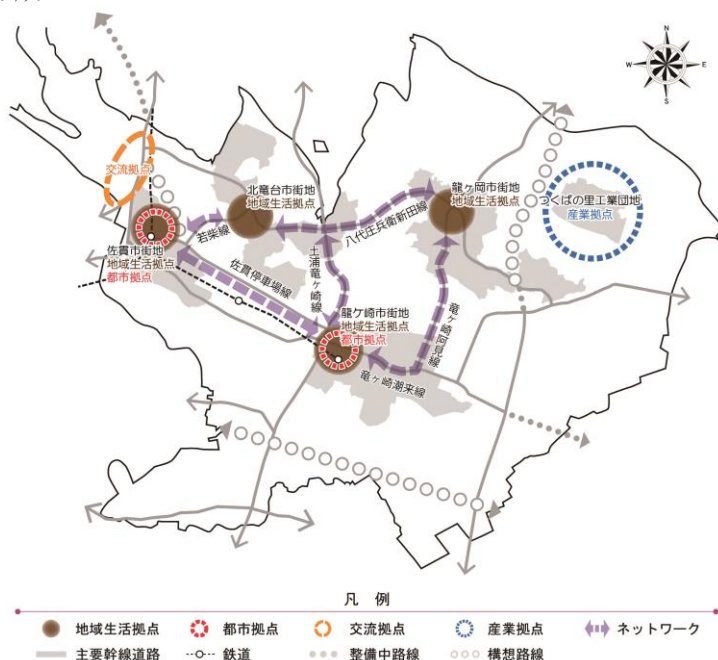
○基本的な考え方

それぞれの住宅系市街地の中心地区を地域生活拠点、つくばの里工業団地とその周辺を産業拠点、牛久沼周辺を交流拠点と位置づけ、地域の特性に応じた必要な機能の集積や各拠点間の連携を図りながら、地域生活拠点を中心としたそれぞれの生活圏を形成することで、多極ネットワーク型のバランスの良い都市づくりを推進します。

さらに、龍ヶ崎市街地及び佐貫市街地の地域生活拠点を市全体の都市拠点と位置づけ、魅力的で機能性の高い拠点地区の形成を推進します。

○形成方針

- ①地域生活拠点の機能強化を図るとともに地域生活拠点を中心とした生活圏の形成
- ②魅力的で機能性の高い都市拠点の形成
- ③産業拠点及び交流拠点の形成
- ④人口減少社会に対応した多極ネットワーク型のまちづくり



■公共交通網形成の方針

●基本的な考え方

多極ネットワーク型コンパクトシティや通えるまちづくりの実現に向け、地域公共交通網形成計画に基づき、交通結節点^{*1}へのアクセス性と各市街地間のネットワーク性の向上等を図り、市民の利便性と快適性の向上のため、公共交通体系の確立と質の高い公共交通サービスを提供します。

●都市づくりの方針

1) 公共交通機関の充実

①鉄道

- ・JR常磐線のさらなる輸送力の増強や利便性の向上に向けた要請を行っていくとともに、関東鉄道竜ヶ崎線の活性化に取り組みます。

②バス交通等

- ・コミュニティバスの充実とともに、民間の路線バスとの連携強化を図ることで、利用者の利便性の向上等、バス交通サービスの充実を図ります。
- ・通勤・通学や日常生活の移動ニーズに対応するため、近隣自治体と連携した広域的なバス交通体系の確立を目指します。
- ・バス路線から離れた地域の方や高齢者等の交通弱者のための移動手段として、乗合タクシーの利便性の向上を図ります。

2) 公共交通の利用環境の向上

- ・交通結節点となるJR常磐線佐貫駅や関東鉄道竜ヶ崎駅の駅前広場を整備し、市民や他市町村から訪れる人々の交流の場を創出するとともに、バス交通等への乗換えのための歩行・滞在空間の快適化を図ることで、駅前広場としての機能の拡充を進めます。
- ・公共交通のバリアフリー化を推進し、利便性と安全性の向上を図ります。
- ・円滑に公共交通が利用できるよう、バス事業者に対してICカード^{*2}導入に向けた要請を行います。

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

*2 ICカード：キャッシュカード大のプラスチック製カードに極めて薄い半導体集積回路(ICチップ)を埋め込み、情報を記録できるようにしたカード。

(3) 龍ヶ崎市都市交通マスタープラン（平成14年3月）

■目標年次

平成28年

■交通体系の基本方針

1. 「安全性・快適性」：安全で、快適な交通体系の構築
2. 「利便性」：便利な交通体系の構築
3. 「環境」：環境負荷^{*1}の少ない交通体系の構築
4. 「交流」：市民の交流を促進させる交通体系の構築

■地域公共交通の役割

- ・計画の中で、地域公共交通の役割及び交通体系の方向性として以下のように位置付けられています。

●広域的な交通

【鉄道交通：JR常磐線】

役割	市外の通勤・通学交通における主要な交通手段
方向性	将来的にもその増強を要望する。

●都市内の交通（公共交通について）

役割	○路線バス ・自家用車を利用できない人の主要な交通手段 ・中距離トリップに対応し、自家用車からの転換を図る交通手段 ○シャトルバス・スクールバス ・利用形態の拡大（利用対象者・利用地域）及び路線バスの系統増加による利用者の転換等、将来的な取り扱いについて、TMA^{*2}の設置も踏まえながら検討する。 ○ふれあいバス^{*3} ・市内移動をサポートする交通手段（新たな交通に再編） ○鉄道（関東鉄道竜ヶ崎線） ・佐貫地区と龍ヶ崎地区を結ぶ基幹的な交通手段
方向性	【具体的な考え方】 ■自家用車を利用しないで済むように、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。 ＜公共交通の具体イメージ＞

*1 環境負荷：人の活動が、人を取巻く環境に対し各種の干渉を生じ、自然に負荷を生じさせること。

*2 TMA：Transportation Management Associationsの略。通勤交通の自主管理を目的として、複数企業が形成する組合。

*3 ふれあいバス：主に総合福祉センターを利用する方を対象として運行されていたバス。

【バス交通の整備の方向性】

＜市全体＞

- 既存の路線バスは、輸送力の増強（運行本数の増便、系統の増加等）、バス停の増設、路線の延長等を関係機関に要望する。また、運賃については、市内における昼間割引（8:00～17:00間、市内で乗降する場合は最大200円）を導入する。
- 公共交通不便地域や移動制約者に対して、ふれあいバスの再編を踏まえて、コミュニティバスを導入する。
- 将来的に、公共交通の一体的なシステムを目指し、市内均一のゾーン運賃*制、共通券・乗り継ぎ券発行の運賃システム等を検討する。
- 企業のシャトルバスは、運行する関係機関が議論できるような仕掛け（TMAの設置）を検討する。
- 流通経済大学のスクールバスは、利用形態の拡大（利用対象者・利用地域）を検討し、関係機関と調整を図る。
- タクシーは、公共交通手段の一つとして考え、コミュニティバスでも対応しきれない地域の人々や移動制約者の交通手段として、その活用方法（乗合タクシー等）を検討する。

＜路線・地区＞

- 佐貫駅～ニュータウン地区間の路線バスは、ニュータウン地区の基幹的な交通手段として、輸送力の増強（運行本数の増便、系統の増加等）やバス停の増設、つくばの里工業団地への路線延長等を関係機関に要望する。
- 佐貫駅～竜ヶ崎駅間の路線バスは、関東鉄道竜ヶ崎線との運行時間の調整を関係機関に要望する。また、深夜便の運行についても社会実験を検討する。
- コミュニティバスの導入によってもカバーしきれない地域（若柴町、泉町等）に対して、コミュニティバスのルートへの再編やバス交通のシステムの見直しを検討する。

【鉄道交通の整備の方向性】

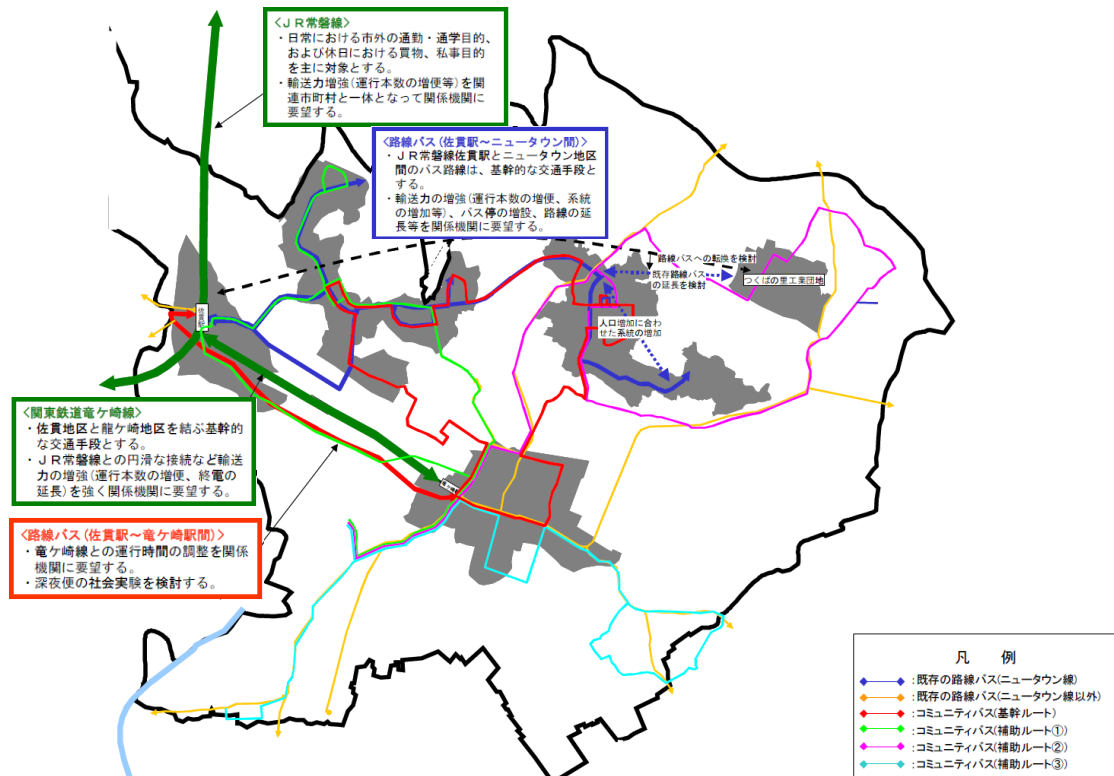
＜J R常磐線＞

- 日常における市外の通勤・通学目的および休日における買物、私事目的を主に対象とし、輸送力増強（運行本数の増便等）を関連市町村と一体となって関係機関に要望する。

＜関東鉄道竜ヶ崎線＞

- 佐貫地区と龍ヶ崎地区を結ぶ基幹的な交通手段として、J R常磐線との円滑な接続など輸送力の増強（運行本数の増便、終電の延長）を強く関係機関に要望する。

＜公共交通の基本計画図＞



* ゾーン運賃：同一ゾーン内は均一料金として運賃をゾーンでまとめることで区間制運賃のわずらわしさを解消し、シームレス性（乗り継ぎのしやすさ）を高め、地域公共交通の利便性を高める施策。

●交通結節点整備

【具体的な考え方】

- 駅前広場は、ＪＲ常磐線佐貫駅と関東鉄道竜ヶ崎線竜ヶ崎駅の特性や位置づけを考慮して、検討する。
- 駅施設は、日常的に利用する市民と外来者の二つの観点から検討する。
- バス停は、利用者の利便性、快適性を考慮して、検討する。
- 駐車場(自動車及び自転車)は、将来の駅及び中心市街地へのアクセス動向や施策の方針を見据えて、整備の方向性を検討する。

【交通接結点としての鉄道駅の整備】

駅別の将来の位置づけ	■ＪＲ常磐線佐貫駅は、市の玄関口として、市内外の交流の核となる溜まり機能や公共的な機能等を確保する。 ■関東鉄道竜ヶ崎線竜ヶ崎駅は、商店街の玄関口として、市内の交流の核となる溜まり機能や市のシンボル空間的な機能を確保する。
駅前広場の整備の方向性	■駅前広場内の交通施設に関して、将来の計画目標と需要動向を考慮しながら、空間の再検討を行う。 例) 乗り継ぎがしやすいバスの乗降施設、Ｋ＆Ｒ^{*1}スペースやタクシー乗り場の再配置 ■ＪＲ常磐線佐貫駅前広場は、市の玄関口にふさわしい緑豊かで質の高い環境を創出するため、駅舎及び商業施設等と一体となった修景整備を図る。 ■関東鉄道竜ヶ崎線竜ヶ崎駅前広場は、商店街の玄関口としてふさわしい質の高い景観形成を図る。
駅施設の整備の方向性	■ＪＲ常磐線佐貫駅構内において、高齢者や障がい者のための昇降施設(エレベーター、エスカレーター)を整備する。 ■関東鉄道竜ヶ崎線竜ヶ崎駅は、現在の同一平面での移動を確保し、鉄道とバスとの乗り継ぎの質を高める。 ■市内への来街者に対して、乗換案内や主要施設までの行き方、所要時間等の情報を提供する施設の整備を検討する。 ■市に関心の薄い通勤・通学者に対して、市内生活情報の提供、ＰＲするような仕掛けづくりを行う。また、市民の利便性向上を図るため、市の窓口等の設置も検討する。 ■ＪＲ常磐線と関東鉄道竜ヶ崎線及び路線バスとの乗換時間の抵抗を解消するため、待合い空間の整備を検討する。

【交通接結点としてのバス停の整備】

- 誰もが利用しやすい環境を整備する。(上屋・ベンチの設置、見やすいバス時刻表の設置等)
- バス停に近接した商業施設や公共施設をバス待ち空間として活用することを検討する。
(コンビニエンスストア、公民館等)
- バス待ち利用者が、歩行者・自転車の通行の妨げにならないように、バス待ちの溜まり空間を確保する。
- 幹線道路等の交通量が多い道路に設置されたバス停は、バスの停車によって、一般車両の円滑な通行を妨げないように、道路構造を工夫する。
(広幅員の路肩の確保、バスベイ^{*2}の整備等)
- バス交通の快適性向上を図るために、将来的に、情報技術(マルチメディア)の導入を検討する。

*1 Ｋ＆Ｒ: Kiss and Ride (キスアンドライドの略)。自宅から地域公共交通機関の乗降所(駅やバス停留所など)まで自動車等で家族(主に配偶者)に送り迎えをしてもらう通勤・通学形態。

*2 バスベイ: バス専用の停車スペース。

(4) 龍ヶ崎市地域公共交通総合連携計画（平成23年3月）

■計画期間

平成23年度～平成28年度

■基本方針

●方針1＝持続可能な公共交通体系の確立

方向性①：利便性・安全性に資する施設整備等により、関東鉄道竜ヶ崎線の維持存続を図る。

方向性②：定時定路線型バス交通（路線バスやコミュニティバス）の充実を図る。

●方針2＝質の高い公共交通サービスの提供

方向性③：分散した市街地間、ニーズの高い行き先へのアクセス改善を図る。

方向性④：高齢化の進展を踏まえ、特に高齢者が過度な自家用車利用に頼らずに済む公共交通サービスの提供を図る。

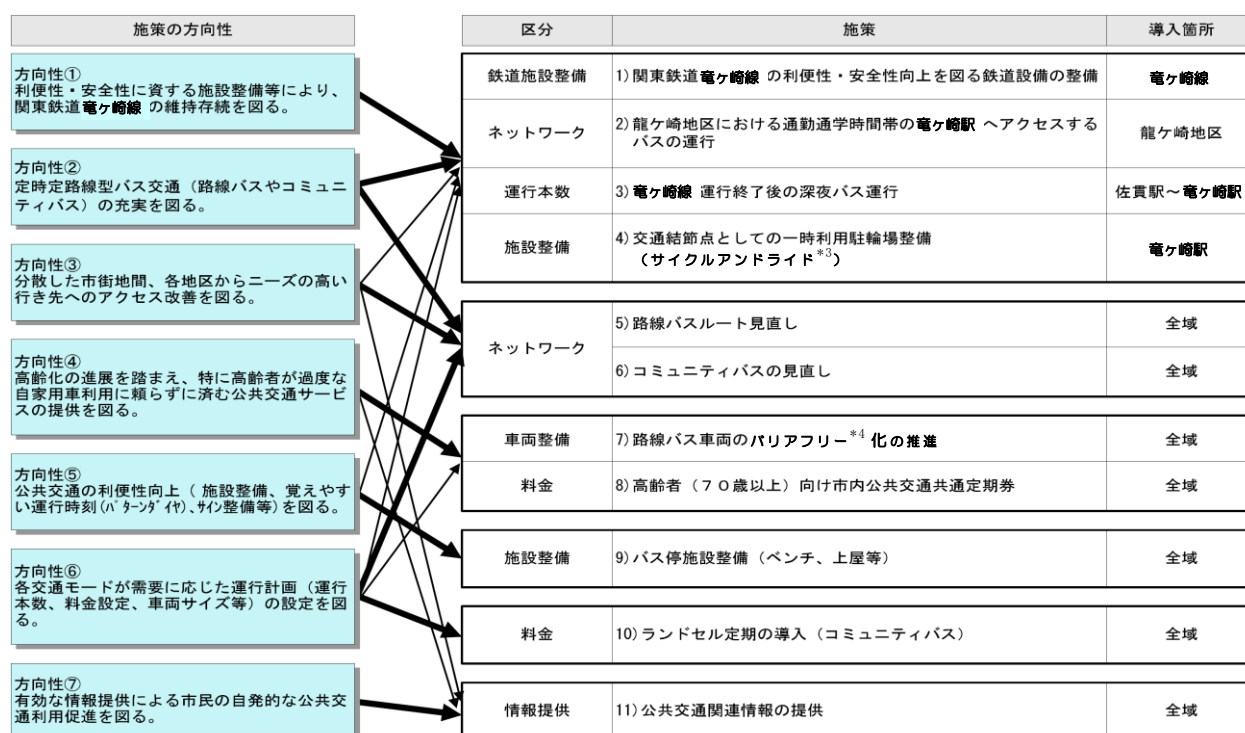
方向性⑤：公共交通の利便性向上（施設整備、覚えやすい運行時刻（パターンダイヤ*¹）、サイン整備等）を図る。

●方針3＝各交通手段の連携向上

方向性⑥：各交通モード*²が需要に応じた運行計画（運行本数、料金設定、乗り継ぎ時間調整等）の設定を図る。

●方針4＝公共交通利用に対する意識の醸成

方向性⑦：有効な情報提供による市民の自発的な公共交通利用促進を図る。



*1 パターンダイヤ：列車やバスなどの地域公共交通機関が、一定の間隔で周期的に運行されること。

*2 交通モード：交通機関又はその手段。

*3 サイクルアンドライド：まちなかへの自動車の流入を抑制して、バス・電車の利用を促進するために、自転車でもバス停留所・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステム。

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

(5) 龍ヶ崎市高齢者福祉計画（高齢者福祉計画・介護保険事業計画）（平成27年3月）

■計画期間

平成27年度～平成29年度までの3か年

■計画の理念及び基本目標

●計画の理念

その人らしく生き抜くことができるまちへ ～地域はあなたの家族です～

●基本目標

- その人らしい自立した生活の支援
- 地域で支え合う仕組みづくり
- 介護サービスの適正化
- 総合的な高齢者対策の推進

■地域公共交通に関わる位置づけ

- ・「高齢者自身の生活力を高める」ための自立生活支援として、「公共交通の充実」が位置付けられています。

○公共交通の充実

今後、進展が予想される少子・高齢化社会に伴い、公共交通が果たす役割はより一層重要となることから、高齢者等が気軽に社会参加できるような、移動手段の充実や利便性の向上を図ります。

(6) 龍ヶ崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年12月）

■計画期間

平成27年度～平成31年度までの5年間

■基本目標

- 基本目標A：子育て環境日本一を目指したまちづくり
- 基本目標B：住んでみたいと感じるまちづくり
- 基本目標C：地域の潜在力を活かしたしごとづくり
- 基本目標D：地域がつながる、安全・安心なまちづくり

■地域公共交通の位置づけ

- ・基本目標達成のための施策として、以下の地域公共交通に関わる施策や数値目標・KPI（重要業績評価指標）が位置付けられています。

【基本目標B：住んでみたいと感じるまちづくり】

快適な住環境を整備しつつ、市内から都心へのアクセス性の向上により、都心への通勤圏であることの優位性などを生かした「通えるまちづくり」を進め、転入促進・転出抑制を図る。

施策② 「通えるまちづくり」による移住・定住化の促進

(1) KPI（重要業績評価指標）

対象項目	ベース値 (平成26年度実績)	5年後の目標 (平成31年度)
公共交通利用者数（バス全種類）	344,938人	355,000人
市内公共交通について満足している市民の割合	24.3% [市民アンケート]	35.0%

(2) 主な事業

事業	内容
市内交通網の充実	関東鉄道竜ヶ崎線や路線バスをはじめ、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー等の運行の充実を図るなど、市内交通網を拡充する。
「通えるまちづくり」の推進	交通結節点としての機能強化などにより、首都圏への時間距離の短縮を図るとともに、佐貫駅前ロータリー改修などによる玄関口にふさわしい環境整備を推進する。

【基本目標D：地域がつながる、安全・安心なまちづくり】

「ひと」と「ひと」のつながりを活かした地域づくりにより、地域力の向上を図ることが重要であるため、地域で支えあい、安心・安全に住み続けられる地域社会の実現を目指す。

(1) 数値目標

対象項目	ベース値 (平成 26 年度実績)	5年後の目標 (平成 31 年度)
コミュニティバス利用者数 (年間延べ人数)	182,585 人	200,000 人

(2) 公共交通に関わる施策

施策③ 既存ストックのマネジメント^{*1}強化

○主な事業

事業	内容
多極ネットワーク型 ^{*2} コンパクトシティ ^{*3} の推進	4市街地を核として、周辺地域を含む市内交通ネットワークの充実による時間距離の短縮を図り、生活に必要な公共施設等の都市機能について集約化・最適化を推進する。

*1 ストックのマネジメント：既存の建築物等の資源や資産を有効に管理・活用し、長寿命化を図る体系的な手法。

*2 多極ネットワーク型：数か所の拠点（生活拠点や都市機能拠点）を設け、それを中心市街地などと高頻度の公共交通網（鉄道やバス等）で結ぶもの。

*3 コンパクトシティ：都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策。

(7) 常磐線佐貫駅周辺地域整備基本構想（平成 28 年 11 月）

■まちづくりのコンセプト^{*1}、目標及び基本戦略

【コンセプト】市民の誇るまち龍ヶ崎の顔づくり
～にぎわい、自然、暮らしで創造する交流の玄関口～

【まちづくりの目標】

I. 市の玄関口に
ふさわしいにぎわ
いの創出

II. 水辺を中心と
した豊かな自然・
景観資源を活用し
た交流空間の創造

III. 広域交通を活か
した土地利用の高
度化と子育て環境
の充実した豊かな
暮らしの実現

【基本戦略Ⅰ～にぎわい～】

- にぎわい拠点としての商
業・公共機能の強化
- 駅前シンボル空間整備に
よる地域のブランディ
ング^{*2}
- 利用者活動を促すまちの
回遊性^{*3}機能の向上

【基本戦略Ⅱ～自然～】

- 自然環境を活かした住民
の憩い空間の創出
- 広域交通と自然資源によ
る観光拠点機能の強化と
交流人口の増加

【基本戦略Ⅲ～暮らし～】

- 交通結節点機能の強化
- 子育て環境日本一をス
ローガン^{*4}とした、安
全安心の住環境の実現

【対象地域】



*1 コンセプト：概念。基本的な観点・考え方。

*2 ブランディング：ブランドを構築するための組織的かつ長期的な取り組み。

*3 回遊性：買い物客などが、店舗内や商店街を歩き回ること。

*4 スローガン：主義・主張。

(8) 龍ヶ崎市道の駅基本構想（平成 29 年 2 月）

■整備コンセプト及び基本方針

整備コンセプト
心に爽やかな風が吹き渡る龍ヶ崎での安らぎと賑わいの場づくり ～龍ヶ崎の認知度アップを図り、地域の元気と交流を創る～
基本方針
基本方針 1. 多くの人が集う安らぎの場 基本方針 2. 認知度アップ・地域情報の発信の場 基本方針 3. 地域資源の活用と交流により地域の元気を創る場



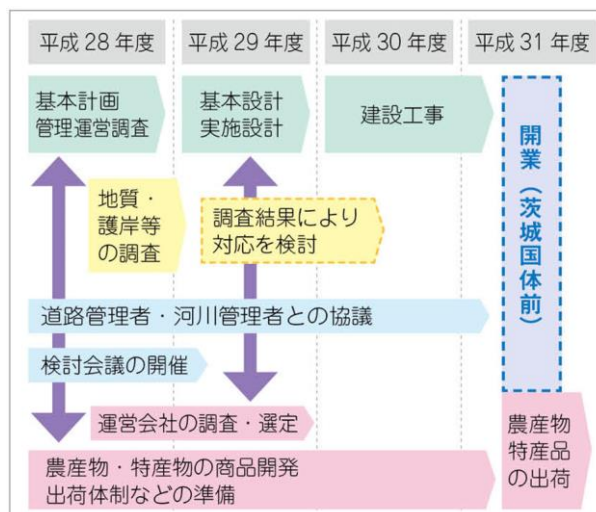
心に爽やかな風が吹き渡る龍ヶ崎での
安らぎと賑わいの場づくり
～龍ヶ崎の認知度アップを図り、
地域の元気と交流を創る～

※災害時は、本市の立地特性を
活かした防災機能を発現

■整備候補地位置図



■今後のスケジュールイメージ



3-2. 龍ヶ崎市地域公共交通総合連携計画の進捗状況

平成23年に策定された「龍ヶ崎市地域公共交通総合連携計画」で位置付けられた計画事業の進捗状況は以下のとおりです。

- ・計画では、位置付けられた11の計画事業について、関係機関と調整を図りながら、9つの事業については実施することが出来ています。
- ・以下の計画事業については、需要や関係者との協議などにより、実施するには至りませんでした。
 - 計画事業2：龍ヶ崎地区における通勤・通学時間帯に竜ヶ崎駅へアクセスするバスの運行
 - 計画事業9：バス停施設整備（ベンチ、上屋等）

■地域公共交通総合連携計画で位置付けられた計画事業及び進捗状況

→ 計画予定

→ 事業の実施時期

計画事業	計画スケジュール						事業の進捗状況
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	
① 関東鉄道竜ヶ崎線の利便性・安全性向上を図る鉄道設備の整備	整備 →						安全設備の整備に対し、補助金を交付 ・ 継電連動装置の設置(H23)、竜ヶ崎駅自動列車停止装置(ATS)の設置(H25)等
② 龍ヶ崎地区における通勤・通学時間帯に竜ヶ崎駅へアクセスするバスの運行	検討・協議	実証運行	実験結果を踏まえ対応				アンケート調査により、需要が見込めないと判断 ・ 【竜ヶ崎線の活性化に関するアンケート調査】(H25.5実施)
③ 竜ヶ崎線運行終了後の深夜バス運行	検討・協議	実証運行	実験結果を踏まえ対応				H28.4 実証運行開始 ・ JR常磐線佐貫駅～関東鉄道竜ヶ崎駅、2便運行(1便目 23:45 2便目 0:20)
④ 交通結節点としての一時利用駐輪場整備(サイクルアンドライド)	手法の検討	検討結果を踏まえ対応					H27 関東鉄道竜ヶ崎駅において、レンタサイクル*1を開始
⑤ 路線バスルート見直し	検討・協議	検討・協議結果を踏まえ対応					H24 江戸崎線について、目的地としてニーズの多い龍ヶ崎済生会病院経由のルートに変更
⑥ コミュニティバスの見直し	検討・協議	実施	実施結果を踏まえ対応				H24.7 コミュニティバスのルートの一部変更と時刻改正 H24.7 コミュニティバスや路線バスを補完するシステムとして乗合タクシーの運行開始
⑦ 路線バスのバリアフリーの推進							随時ノンステップバス*2を導入 関東鉄道竜ヶ崎営業所の導入率 30.4%(H27)
⑧ 高齢者(70歳以上)向け市内公共交通共通定期券	検討・協議	検討・協議結果を踏まえ対応					H24.4 ・ コミュニティバスの共通定期券『おたっしやパス』販売開始 ・ 高齢者運転免許自主返納支援事業開始 H27.4 ・ コミュニティバスと路線バスの共通定期券『おたっしやパス』販売開始
⑨ バス停施設整備(ベンチ、上屋等)	検討・協議		整備				バス停施設整備場所の候補地の抽出
⑩ ランドセル定期の導入(コミュニティバス)	検討・協議	検討・協議結果を踏まえ対応					H23.11 ランドセルチケット(割引回数券)導入
⑪ 公共交通関連情報の提供			継続実施				○小学生・幼稚園生を対象としたモビリティ・マネジメント*3の実施 ○コミュニティバスPR活動…ふれ愛広場*4(コミュニティバスの展示)全車両にまいりゅうのラッピング

*1 レンタサイクル：自転車を出し出す事業。

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

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

*4 ふれ愛広場：市社会福祉協議会とボランティア連絡協議会が、障がいのある人もない人も平等に生きていける社会を目指して開催するイベント。

■位置付けられた計画事業の実施状況

○計画事業1：関東鉄道竜ヶ崎線の利便性・安全性向上を図る鉄道設備の整備

【自動列車停止装置の整備（H25年度）】 【車輪のハメ替え（H27年度）】 【空気バネの交換（H27年度）】



○計画事業3：竜ヶ崎線運行終了後の深夜バス運行

○計画事業4：交通結節点としての一時利用駐輪場整備（サイクルアンドライド）



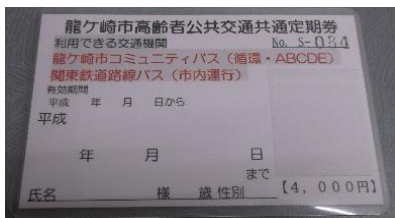
○計画事業6：コミュニティバスの見直し（乗合タクシーの導入）

○計画事業7：路線バスのバリアフリーの推進



○計画事業8：高齢者（70歳以上）向け市内公共交通共通定期券

○計画事業10：ランドセル定期の導入



- 販売金額
500円（10枚1組）回数券1乗車（片道）50円
- 対象者
通学に龍ヶ崎市コミュニティバスを利用する小学生
- 対象となる路線
循環ルート（内外周り）及びABCDEルート

○計画事業11：公共交通関連情報の提供

出典：龍ヶ崎市 HP

【小学生を対象としたモビリティ・マネジメント】

【関東鉄道株式会社社員が講師として実施したモビリティ・マネジメント】



4. 地域公共交通に関するニーズの把握

4-1. 地域公共交通に関するアンケート調査結果

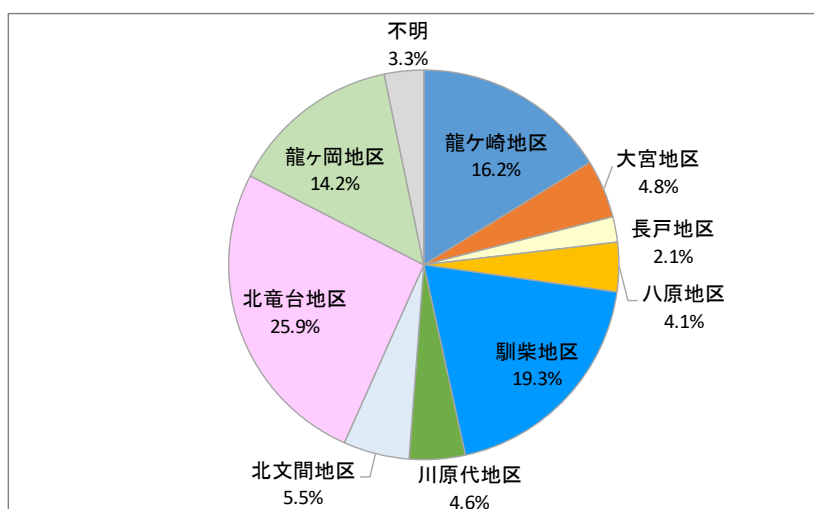
4-1-1. 調査概要

実施方法	18歳以上の市民から無作為抽出 ^{*1} し、郵送配布、回収
調査内容	○個人属性 ^{*2} ○日常の外出について ○地域公共交通の利用状況について ○地域公共交通に求める運行サービスについて ○地域公共交通の維持について ○広域（県南地域）における地域公共交通について
実施期間	平成28年5月20日（金）～6月2日（木）
配布数	2,000通
回答数	951通（953通を回収したが、2通白紙）
回収率	47.6%

※集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示しています。
集計結果によっては、個々の比率の合計が100.0%にならないケースもあります。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためです。

■地区別回答者数

龍ヶ崎地区	154
大宮地区	46
長戸地区	20
八原地区	39
駒柴地区	184
川原代地区	44
北文間地区	52
北竜台地区	246
龍ヶ岡地区	135
不明	31
総計	951



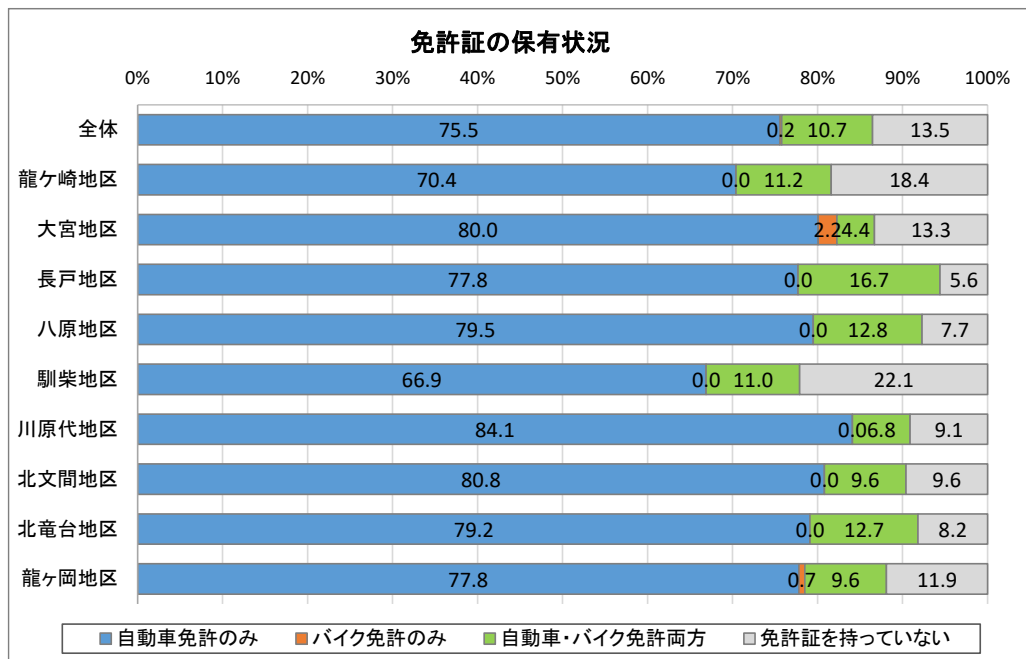
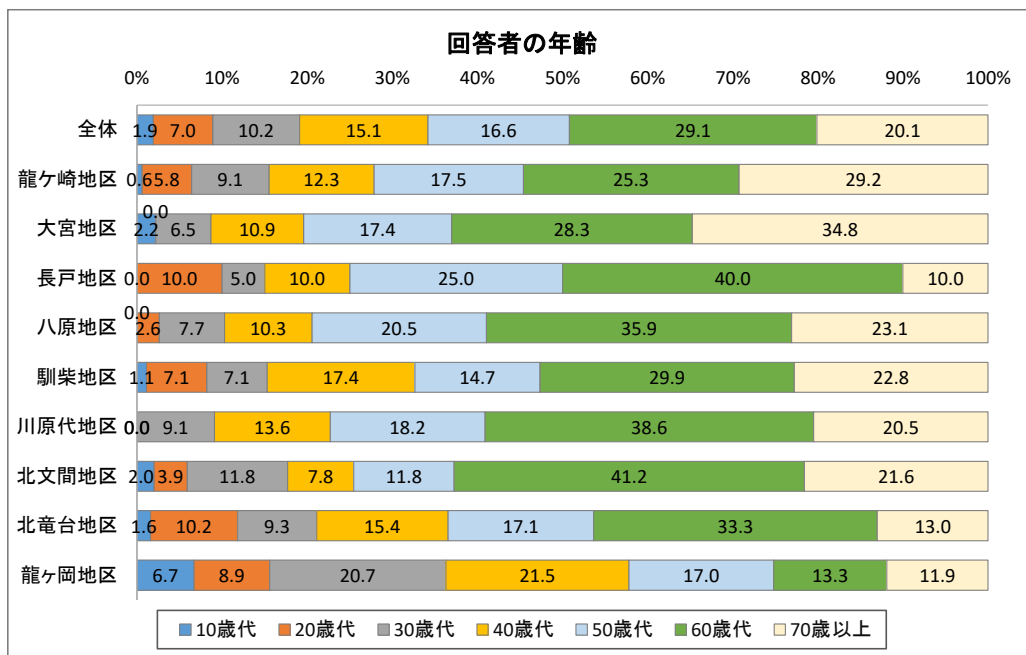
*1 無作為抽出：調査対象をある母集団（調査対象の全体）からランダム（無作為）に標本抽出（サンプリング）する行為。

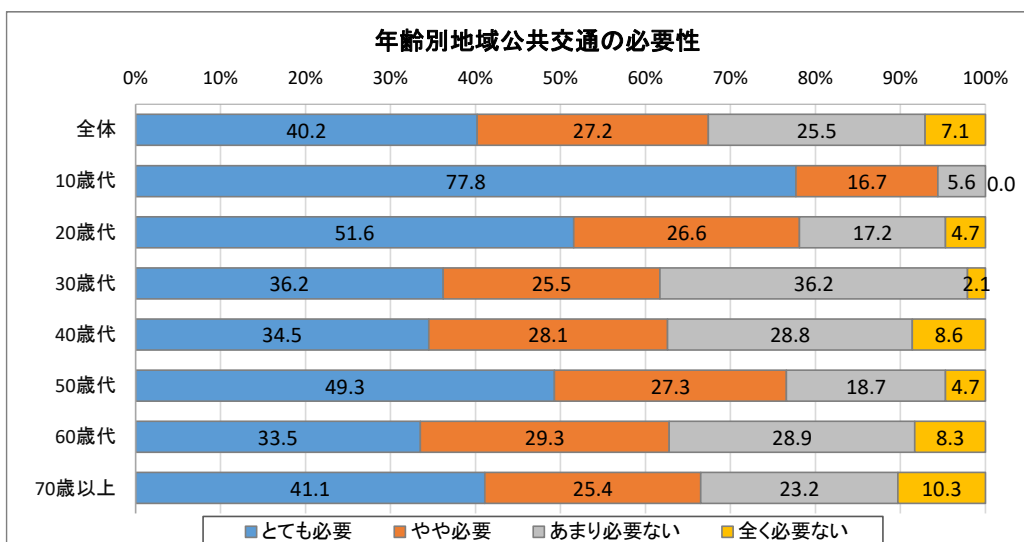
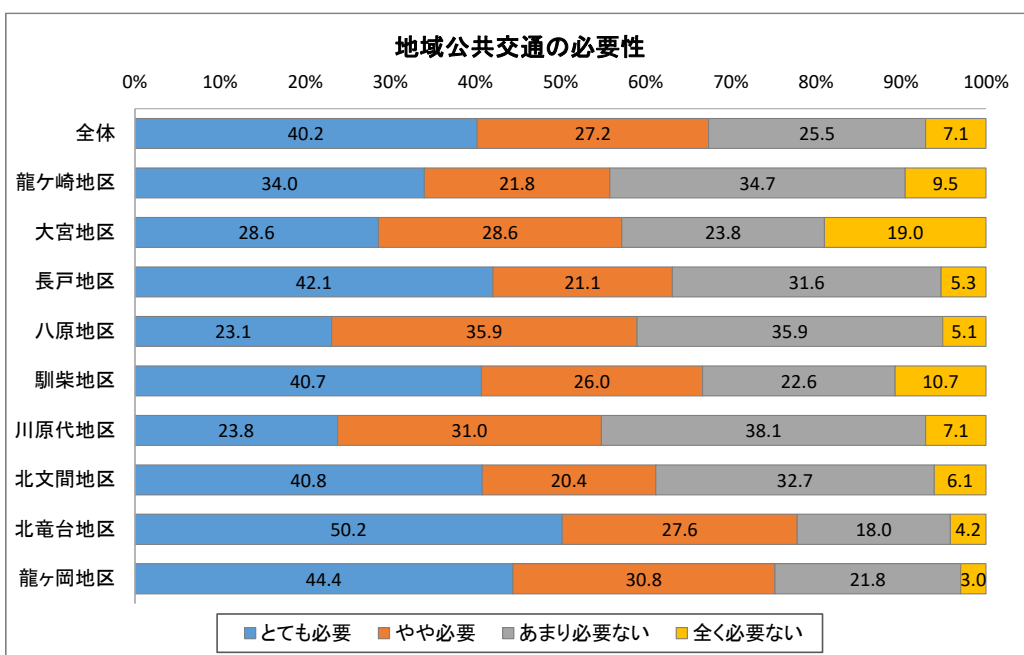
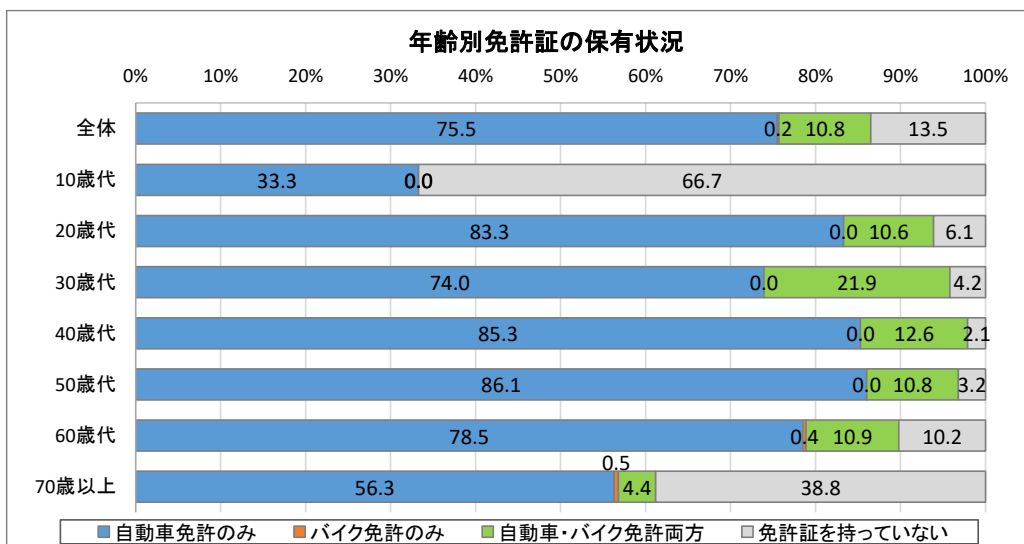
*2 個人属性：年齢や性別などの個人の情報。

4-1-2. 調査結果

(1) 回答者の属性

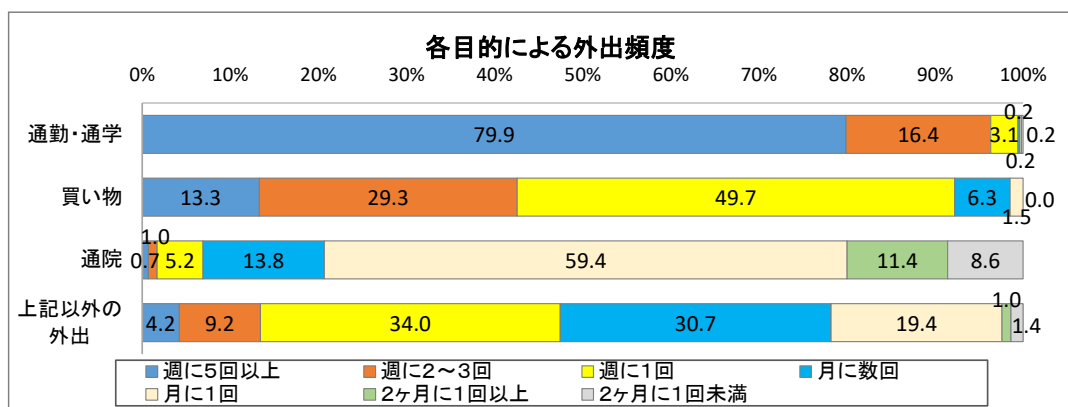
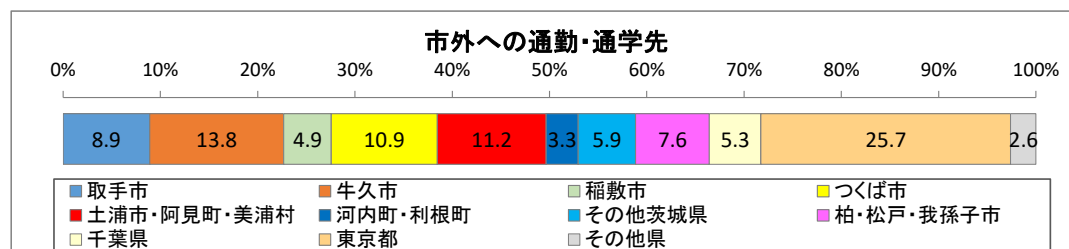
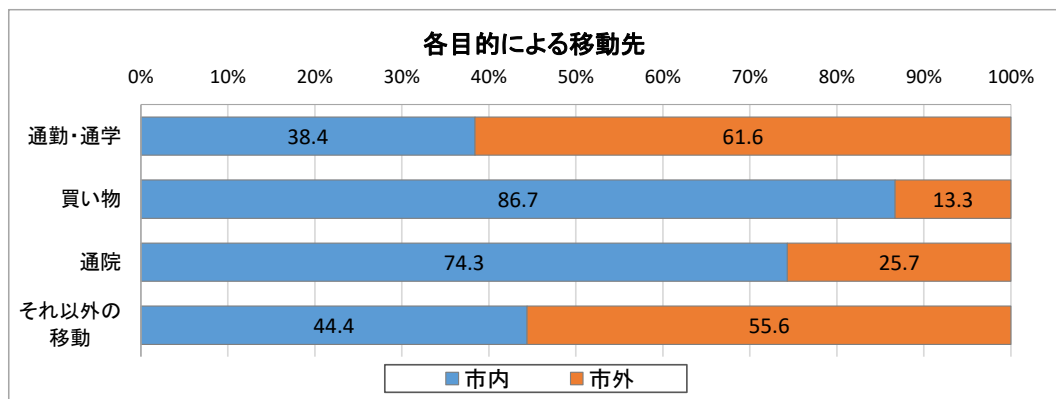
- 回答者は全体の約半数が高齢者となっており、とくに「大宮地区」、「北文間地区」においては高齢者の占める割合が高くなっています。一方、「龍ヶ岡地区」では30～40歳代が占める割合が地区よりも高くなっています。
- 全体の86.4%が自動車あるいはオートバイの免許を有しています。年齢別にみた場合、10歳代と70歳以上において、免許を所有していない割合が高くなっています。
- 地域公共交通の必要性については、回答者の67.4%は必要と考えています。特に、10歳代において、地域公共交通が必要と考えている人が多くなっています。

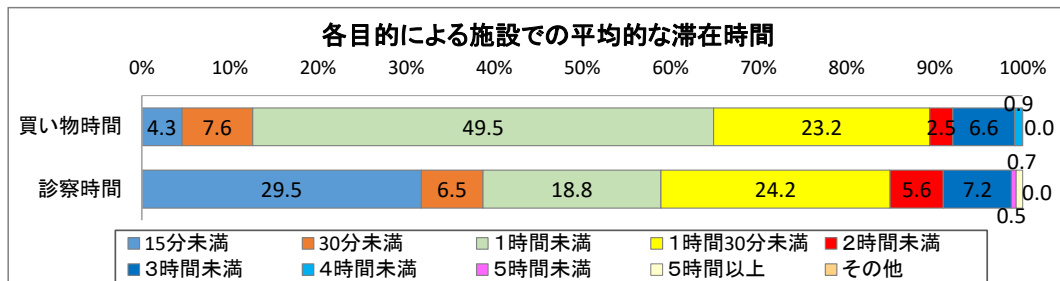
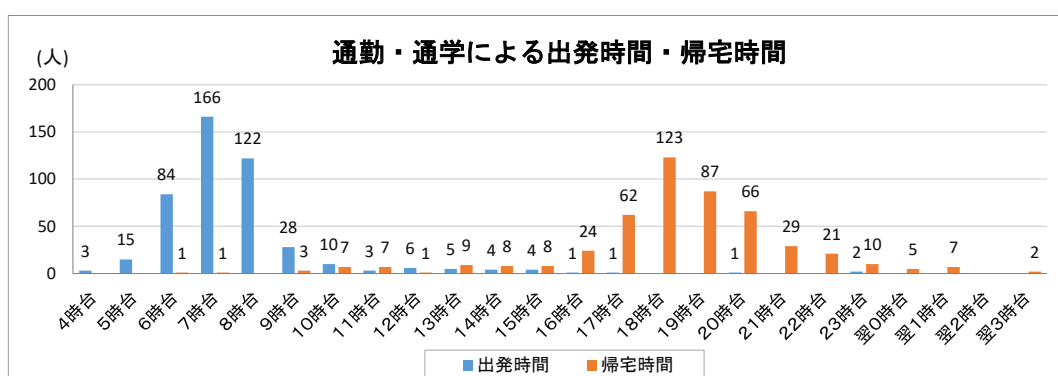
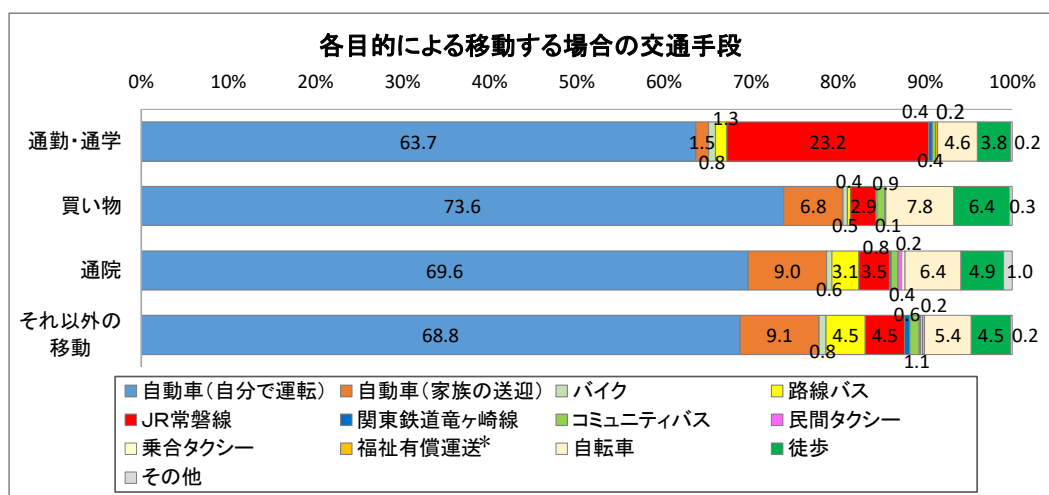




(2) 日常の外出について

- 通勤・通学先については、「市外」が多くなっていますが、買い物と通院については「市内」が多くなっています。
- 移動頻度については、通勤・通学では約80%の人が「週5回以上」となっています。買い物では「週1回」、通院では「月1回」が多くなっています。
- 各目的による移動手段についてみると、いずれの目的においても「自動車(自分で運転)」が多くなっていますが、市外への移動が多い通勤・通学では「JR常磐線」の割合が、他の目的に比べ高くなっています。
- 通勤・通学においては、7時台に通勤・通学する人が最も多く、18時台に帰宅してくる人が最も多くなっています。
- 買い物や通院による施設での滞在時間についてみると、平均的な買い物時間としては、「1時間未満」と回答している人が約半数を占めています。また、平均的な診察時間としては、「15分未満」及び「1時間30分未満」が多くなっています。

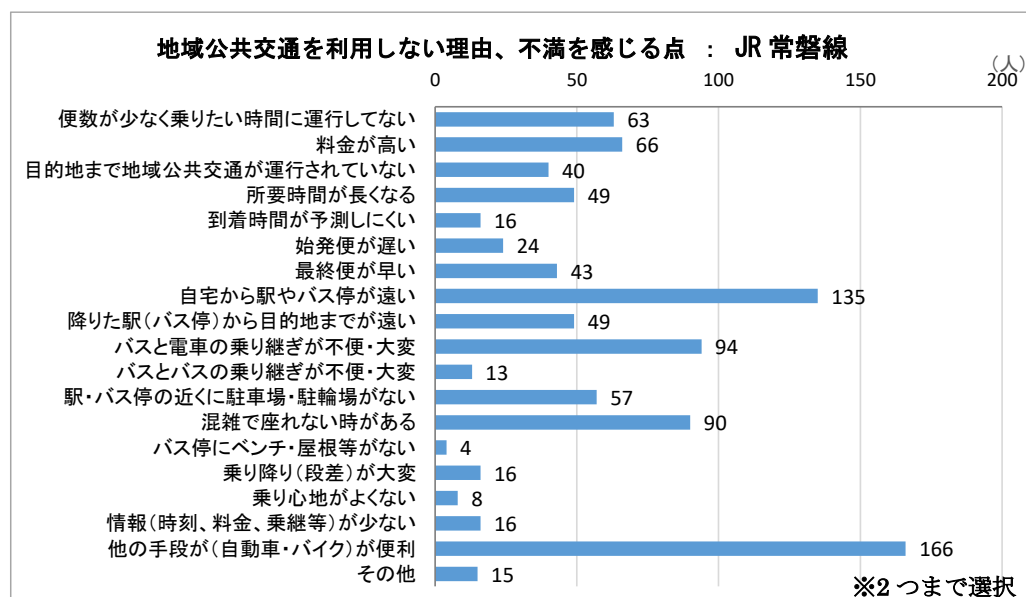
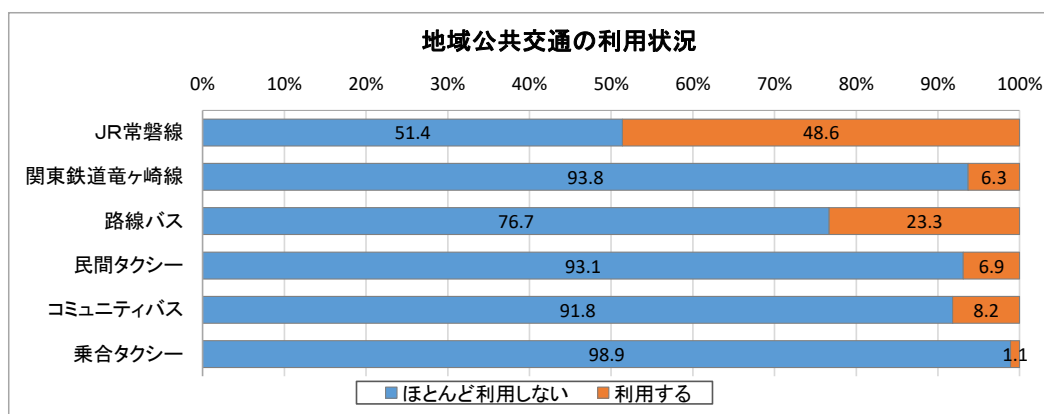


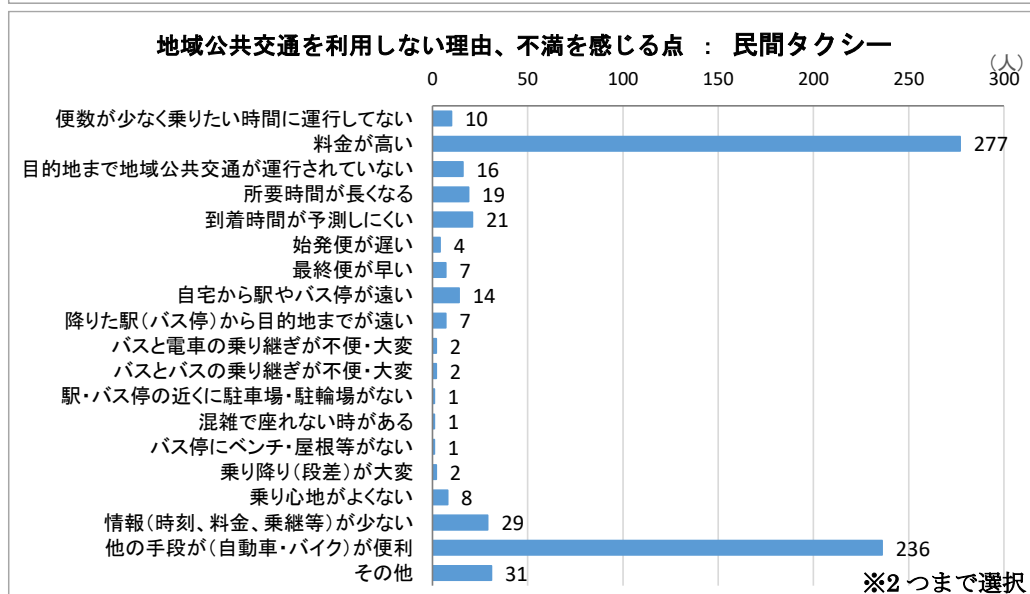
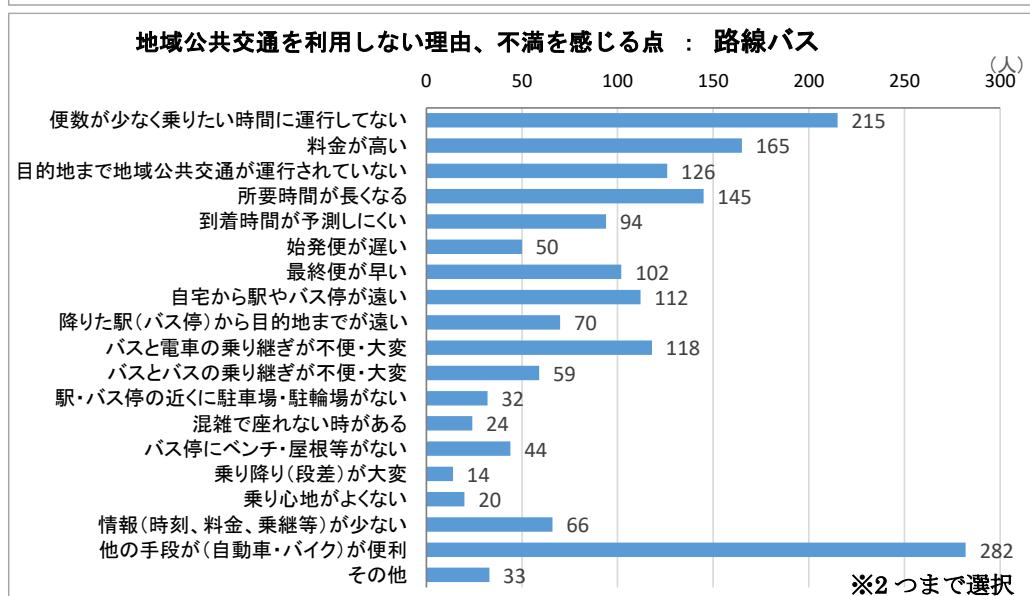
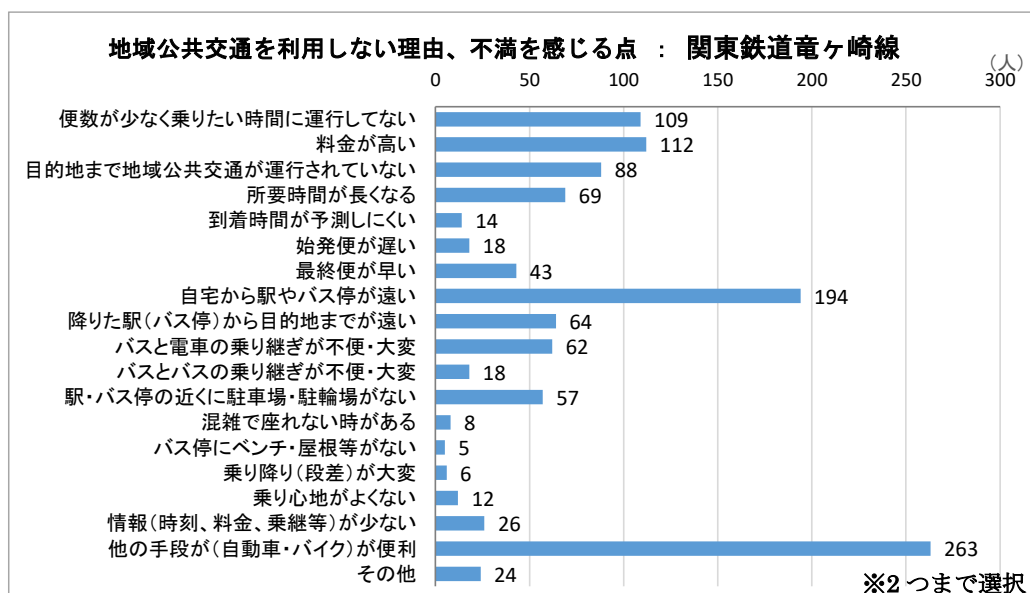


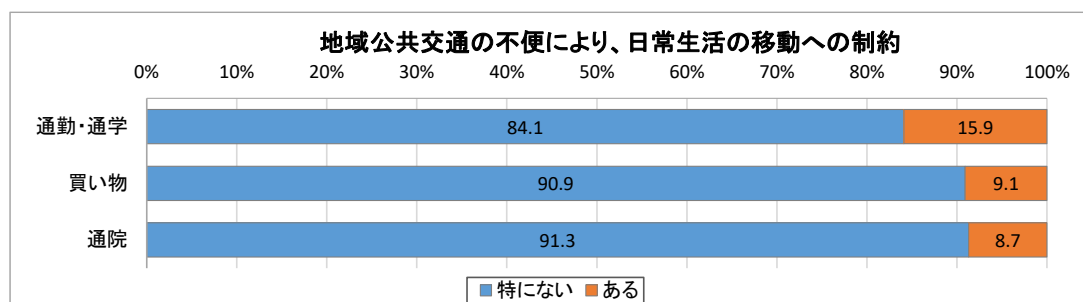
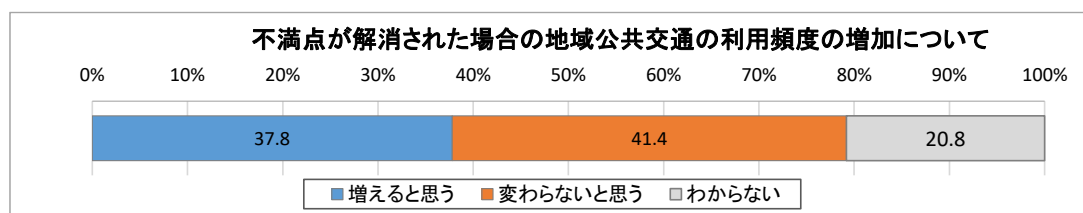
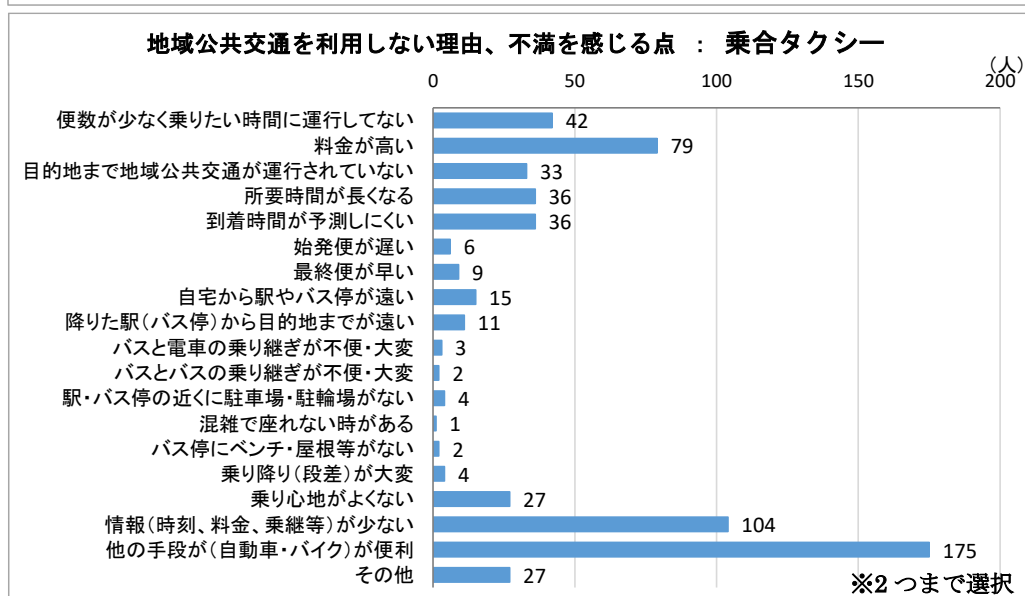
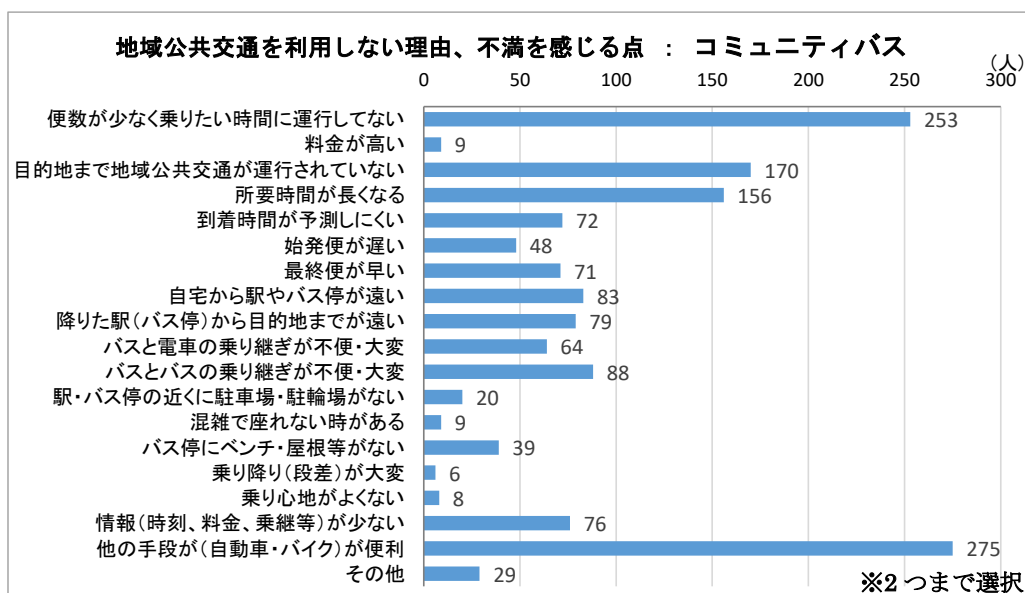
* 福祉有償運送：社会福祉法人や NPO 法人等が一人では地域公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者や要介護者等に運送を行うもの。

(3) 地域公共交通の利用状況について

- 地域公共交通の利用状況をみると、J R 常磐線は回答者の半数弱、路線バスは約 20%が利用していますが、他の地域公共交通は、10%未満の利用となっています。
- 各地域公共交通を利用しない理由は、どの手段も「他の手段が便利」が多く、その他は、以下の理由となっています。
- ・ J R 常磐線……「自宅から駅やバス停が遠い」、「バスと電車の乗り継ぎが不便・大変」
 - ・ 関東鉄道竜ヶ崎線……「自宅から駅やバス停が遠い」、「料金が高い」、「便数が少なく乗りたい時間に運行していない」
 - ・ 路線バス……「便数が少なく乗りたい時間に運行していない」、「料金が高い」
 - ・ 民間タクシー……「料金が高い」
 - ・ コミュニティバス……「便数が少なく乗りたい時間に運行していない」、「目的地まで地域公共交通が運行されていない」、「所要時間が長い」
 - ・ 乗合タクシー……「情報（時刻、料金、乗継等）が少ない」、「料金が高い」
- 地域公共交通の不満点が解消されたら地域公共交通の利用頻度は「増える」と回答した人は、全体の約 40%となっています。
- 地域公共交通が不便なことにより、日常生活における移動の制約についてみると、通勤・通学では回答者の約 15%の人が「制約がある」と回答していますが、買い物や通院では制約があると回答した人は 10%未満となっています。

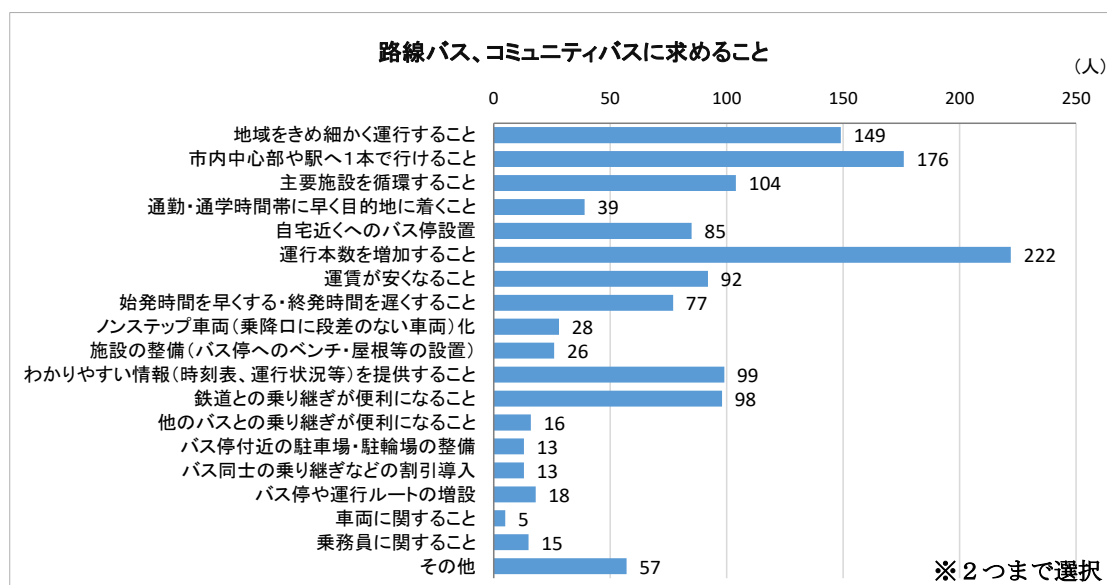
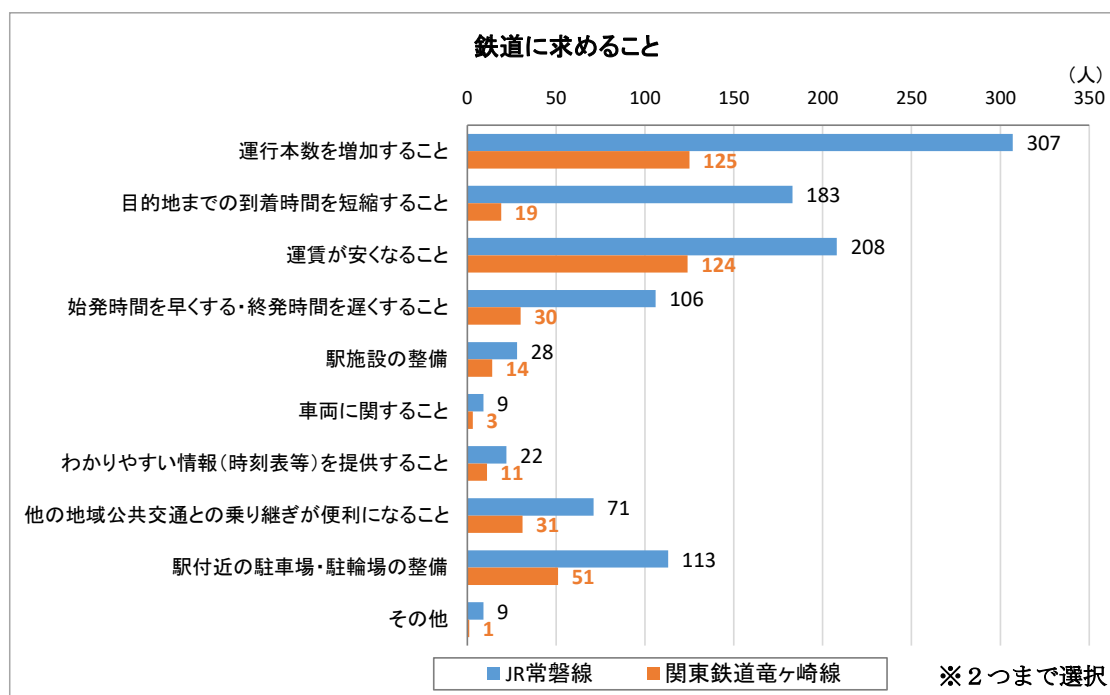


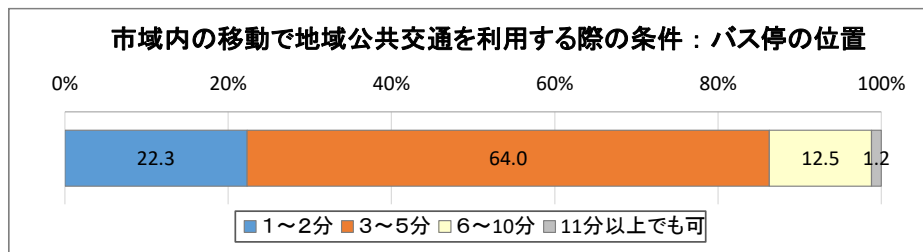
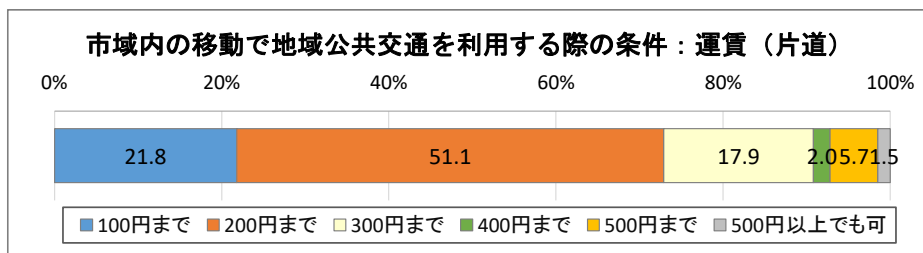
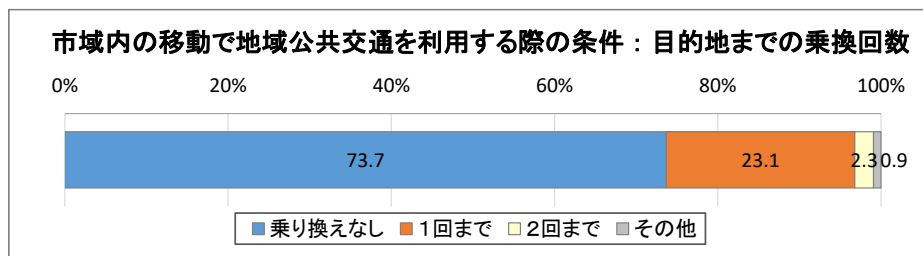
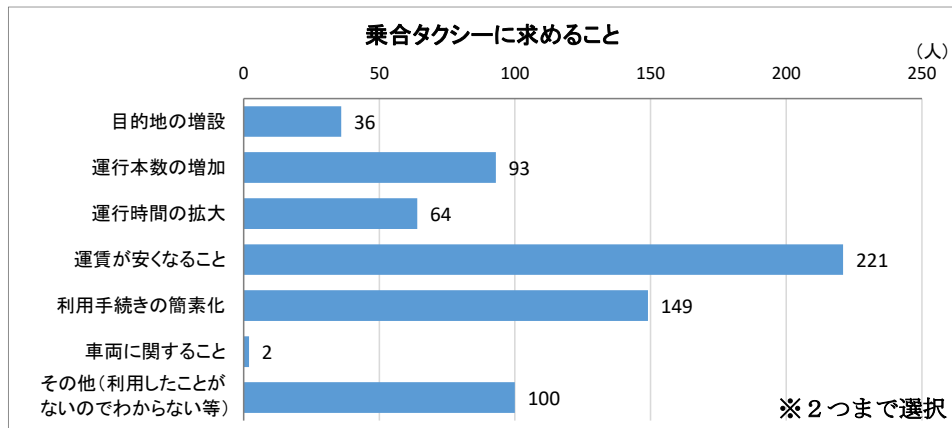




(4) 地域公共交通に求める運行サービスについて

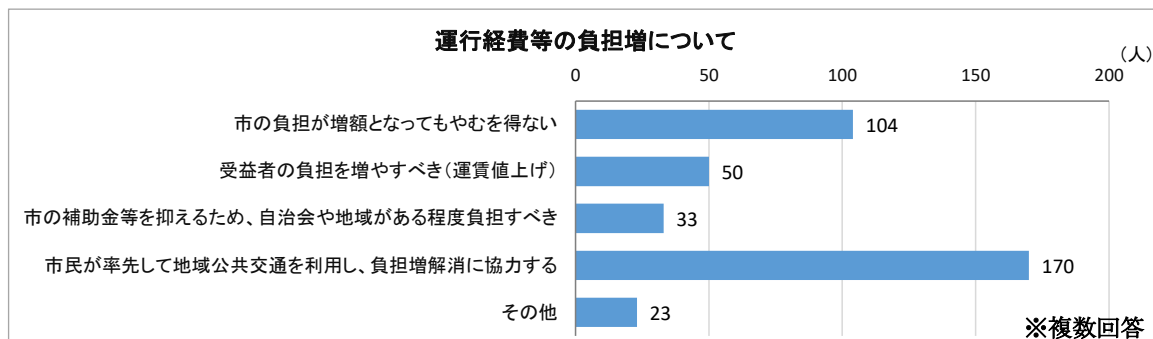
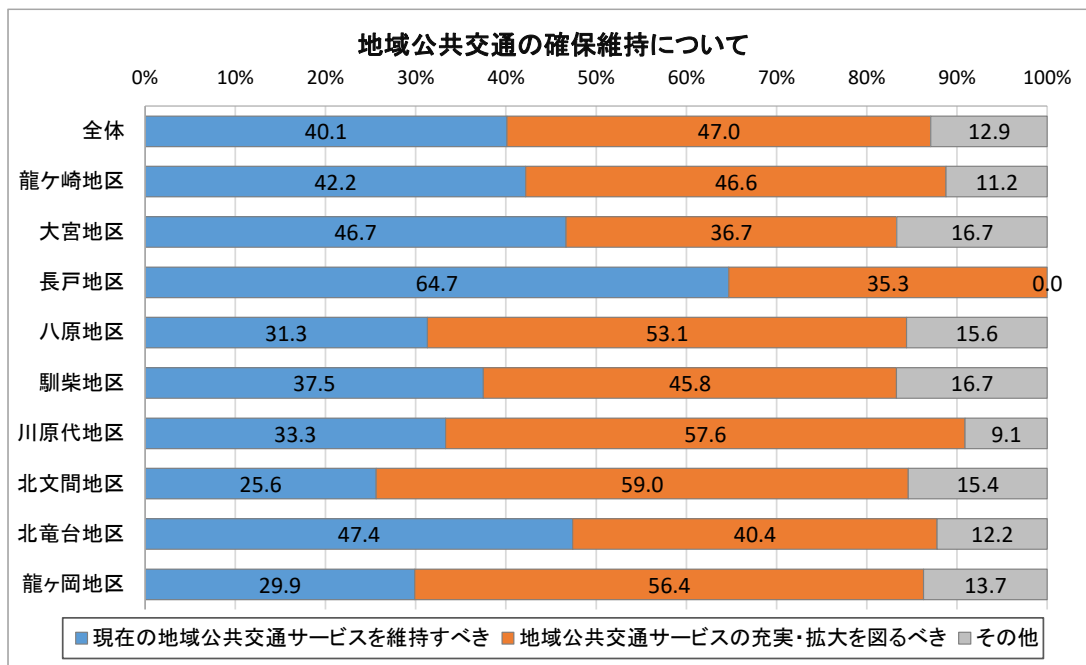
- 鉄道の求める運行サービスとして、「運行本数を増加すること」、「運賃が安くなること」と回答した人が多くなっています。また、ＪＲ常磐線については、「目的地までの到着時間を短縮すること」と回答した人も多くなっています。
- 路線バス・コミュニティバスに求める運行サービスとして、「運行本数を増加すること」、「市内中心部や駅へ１本で行けること」、「地域をきめ細かく運行すること」と回答した人が多くなっています。
- 乗合タクシーに求める運行サービスとして、「運賃が安くなること」、「利用手続きの簡素化」と回答した人が多くなっています。
- 地域公共交通を利用する際の条件として、乗り換え回数においては「乗り換えなし」、運賃においては「200 円まで」、バス停留所の位置においては「3～5 分」と回答する人が多くなっています。





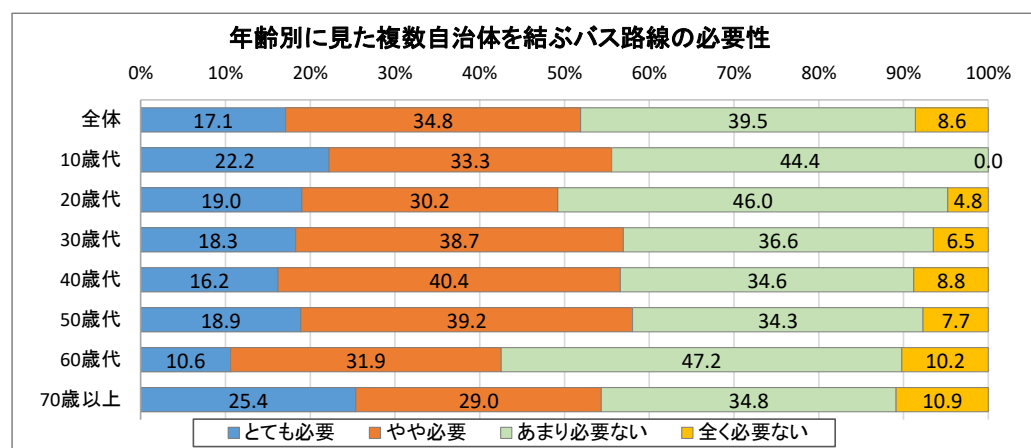
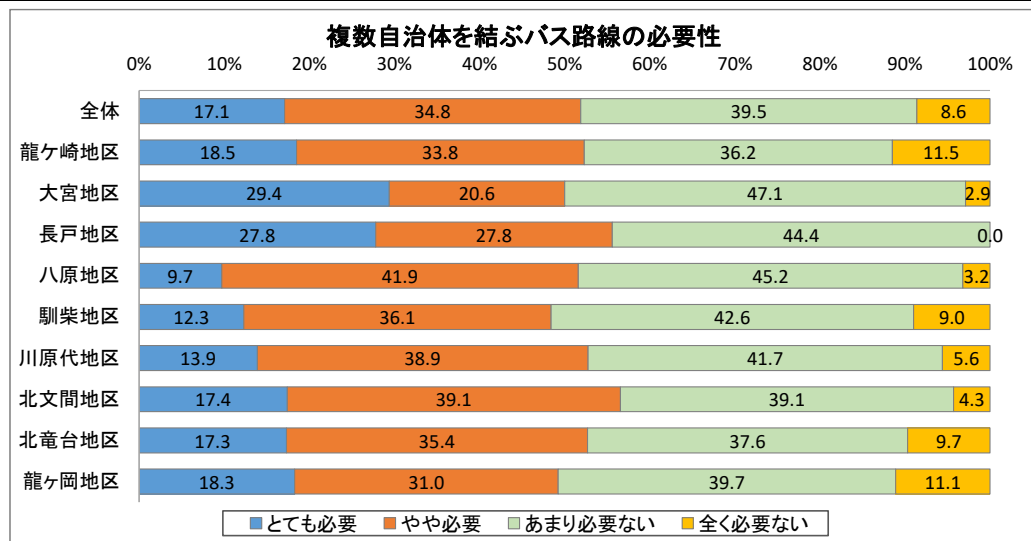
(5) 地域公共交通の維持について

- 地域公共交通の確保維持について、「地域公共交通サービスの充実・拡大を図るべき」と回答している人が多く、全体の約 50%を占めています。
- サービスの充実・拡大による運行経費等の費用負担については、「市民が率先して地域公共交通を利用し、負担増解消に協力する」が最も多くなっています。



(6) 広域（県南地域）における地域公共交通について

- 周辺の複数自治体を結ぶようなバス路線の必要性について、「とても必要」、「やや必要」をあわせると、約半数の人が広域的なバス路線を必要と回答しています。
- 運行して欲しい地域として、「牛久市」、「つくば市」、「取手市」を要望する人が多くなっています。



複数自治体を結ぶバス路線が「とても必要」「やや必要」と回答した人の運行して欲しい地域



※ 2つまで選択
図中値単位：人

4-2. 関東鉄道竜ヶ崎線利用者アンケート調査結果

4-2-1. 調査概要

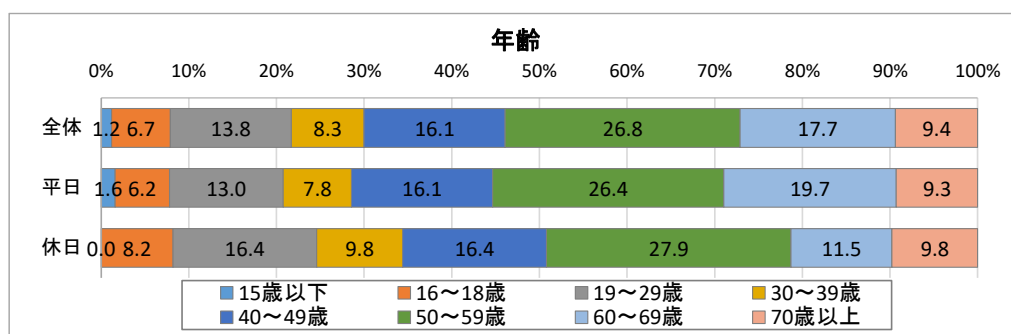
実施方法	配布：関東鉄道竜ヶ崎線利用者に、改札及び車内にて手渡し 回収：関東鉄道竜ヶ崎駅構内に回収箱を設置し、調査票を回収																
調査内容	○個人属性 ○関東鉄道竜ヶ崎線の利用状況について ○関東鉄道竜ヶ崎線の運行サービスについて ○関東鉄道竜ヶ崎線運行終了後の深夜バスについて ○今後の関東鉄道竜ヶ崎線について ○地域公共交通の利用について																
実施期間	配布日　：平成 28 年 5 月 17 日（火）、22 日（日） 回収期間：平成 28 年 5 月 17 日（火）～6 月 14 日（火）																
配布及び回収結果	<table><tr><td></td><td>配布票数</td><td>回収票数</td><td>回収率</td></tr><tr><td>平日</td><td>800 票</td><td>195 票</td><td>24.4%</td></tr><tr><td>休日</td><td>400 票</td><td>62 票</td><td>15.5%</td></tr><tr><td>合計</td><td>1,200 票</td><td>257 票</td><td>21.4%</td></tr></table>		配布票数	回収票数	回収率	平日	800 票	195 票	24.4%	休日	400 票	62 票	15.5%	合計	1,200 票	257 票	21.4%
	配布票数	回収票数	回収率														
平日	800 票	195 票	24.4%														
休日	400 票	62 票	15.5%														
合計	1,200 票	257 票	21.4%														

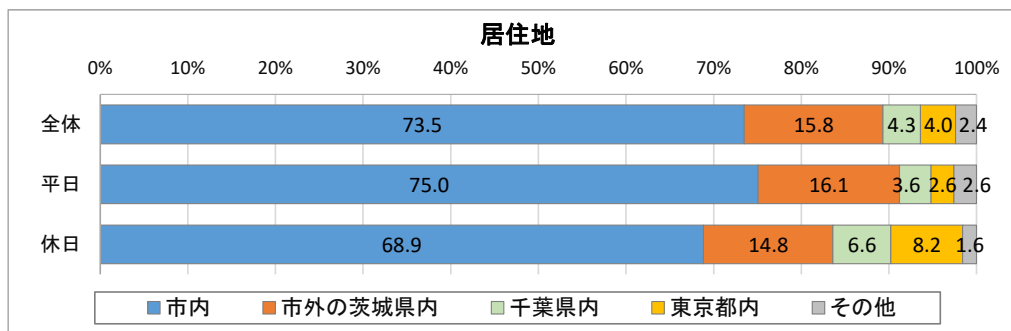
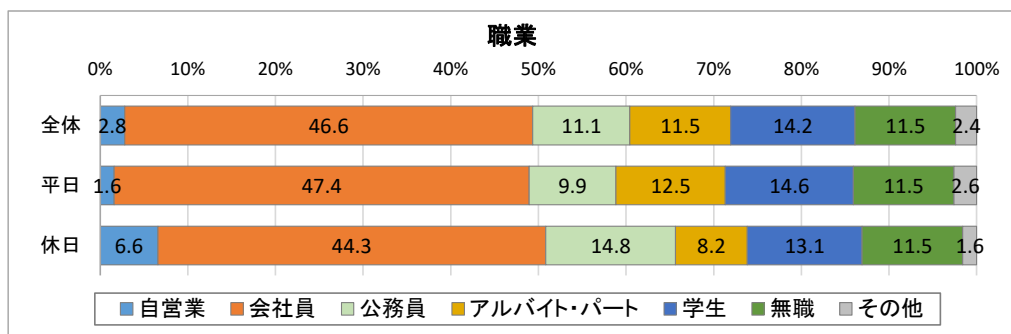
※集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示しています。
集計結果によっては、個々の比率の合計が100.0%にならないケースもあります。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためです。

4-2-2. 調査結果

(1) 利用者の属性

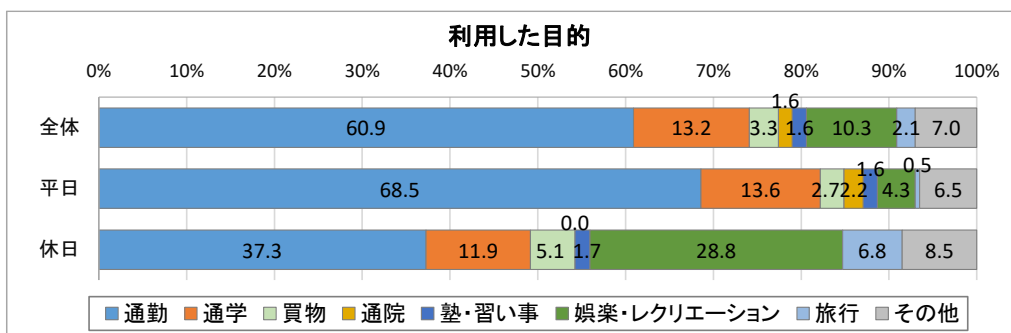
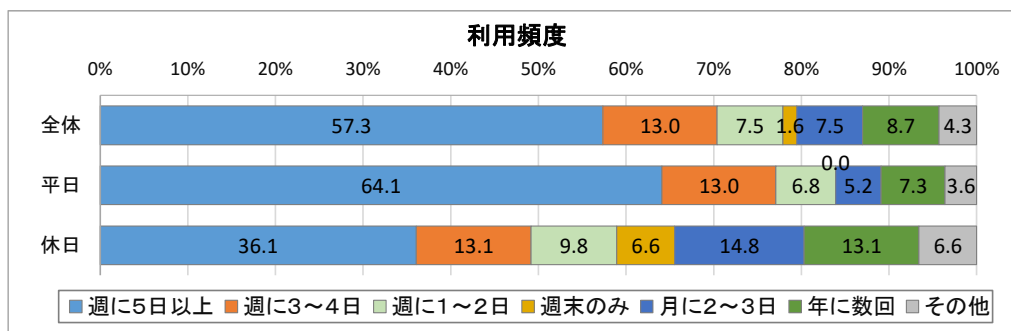
- 回答者の年齢は、50歳代が最も多く、次いで60歳代、40歳代の順に多くなっています。
- 回答者の職業は、会社員が一番多く、全体の約半数弱を占めています。次いで学生が多くなっています。
- 回答者の居住地については、平日・休日ともに龍ヶ崎市内が多くなっていますが、休日においては「東京都内」の割合が平日に比べ高くなっています。

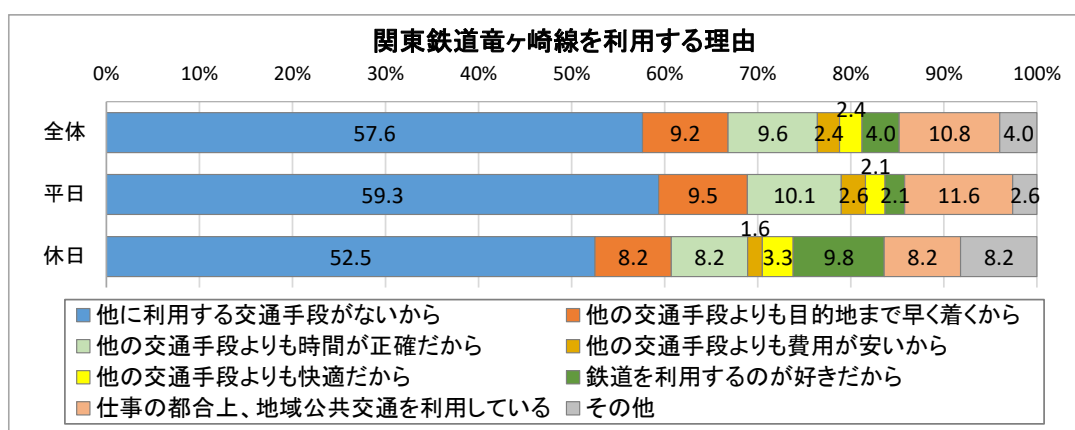
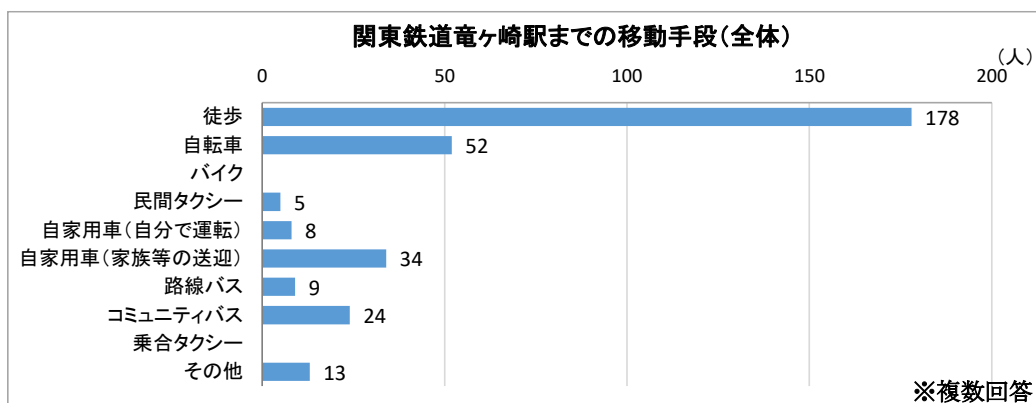
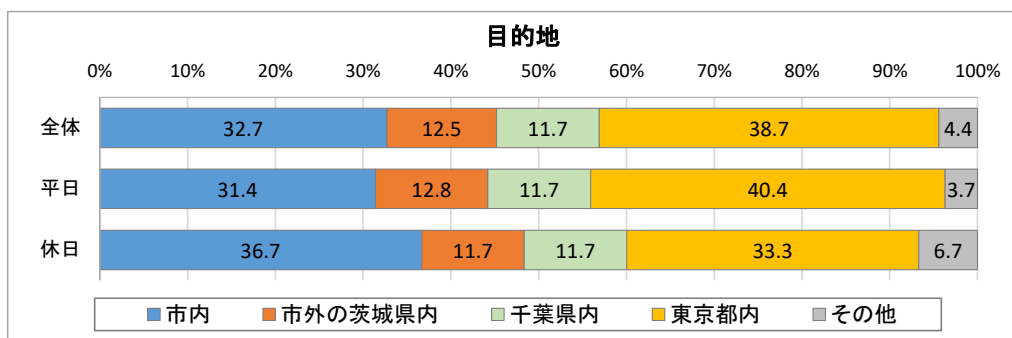




(2) 関東鉄道竜ヶ崎線の利用特性

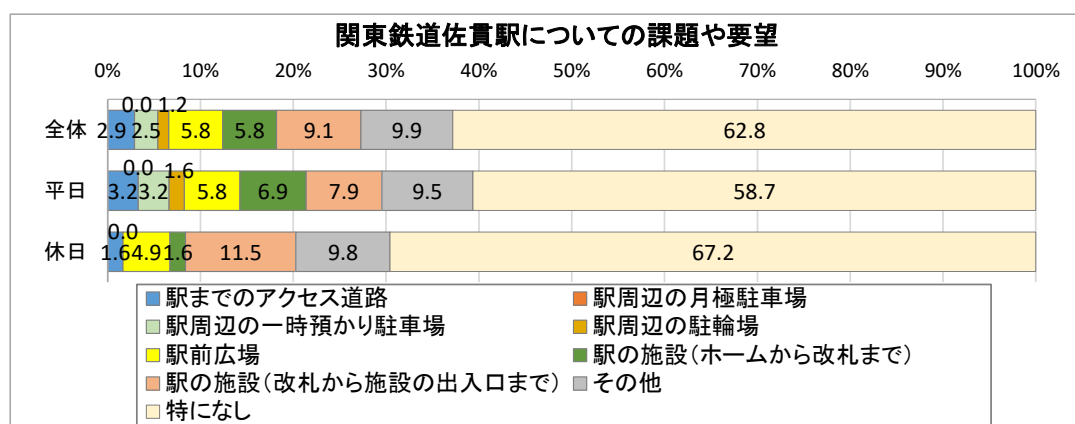
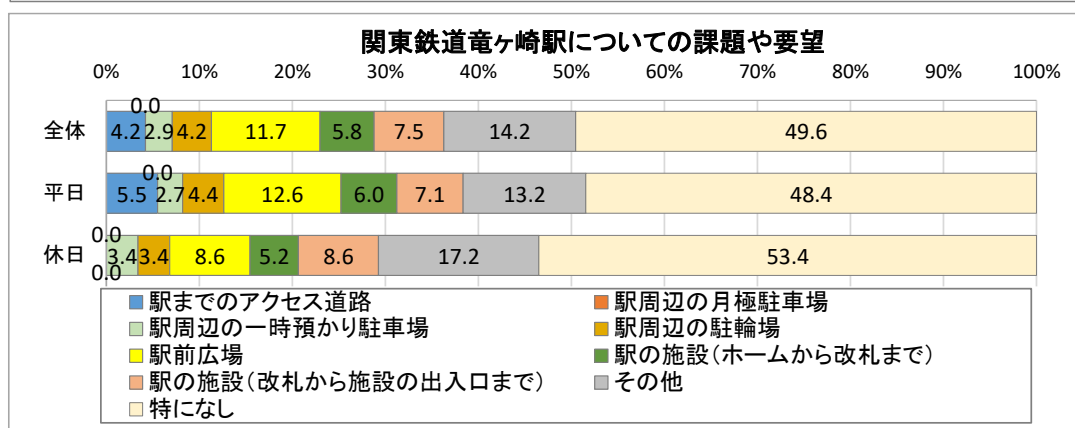
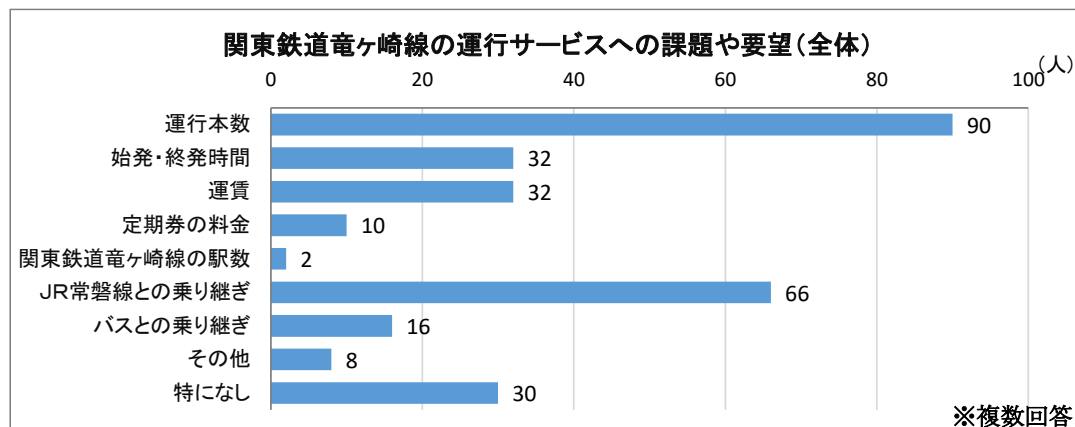
- 利用頻度については、「週5日以上」の人が多く、利用目的は「通勤」、「通学」の比率が高いことから日常的な利用者が多くなっています。休日の利用目的においては、「娯楽・レクリエーション」の割合が高くなっています。
- 目的地としては、「東京都内」、「市内」が多くなっています。
- 関東鉄道竜ヶ崎駅までの移動手段としては、「徒歩」が最も多く、次いで、「自転車」、「自家用車（家族等の送迎）」の順が多くなっています。
- 関東鉄道竜ヶ崎線を利用する理由として、「他に利用する交通手段がないから」が最も多く、約60%を占めています。



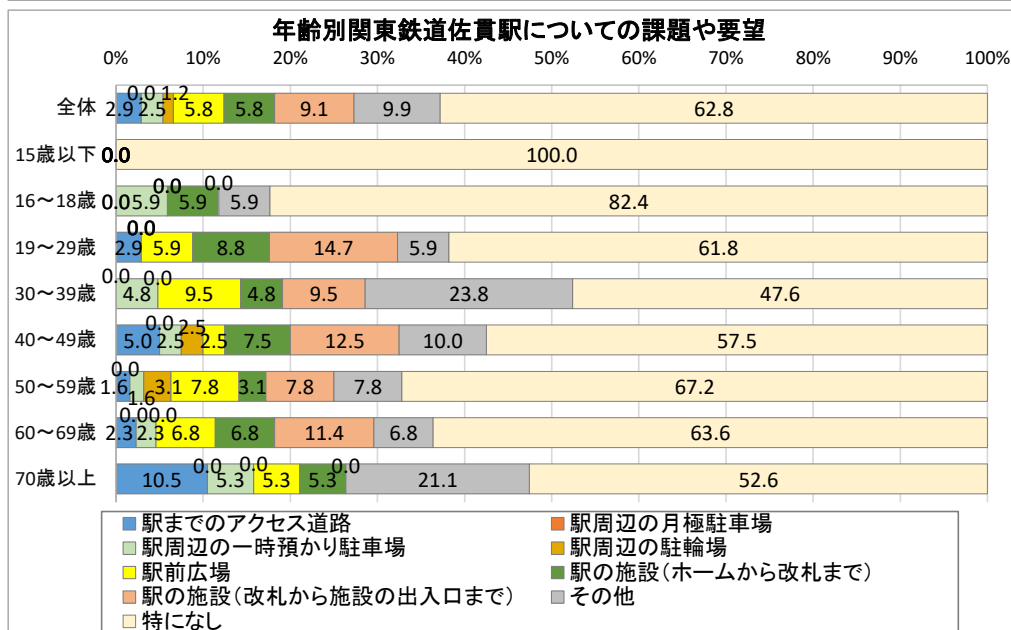
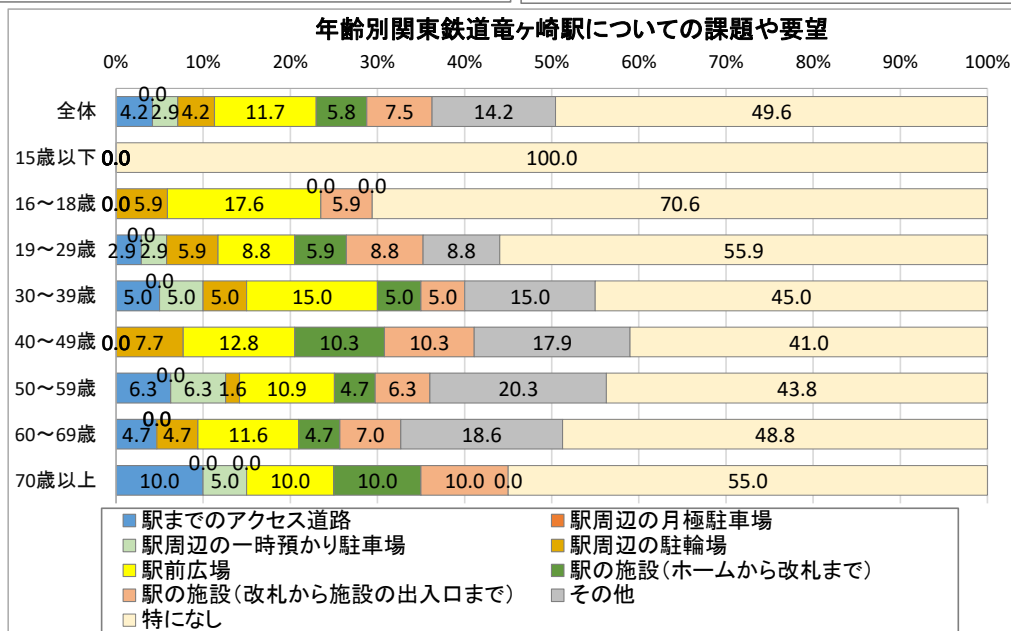
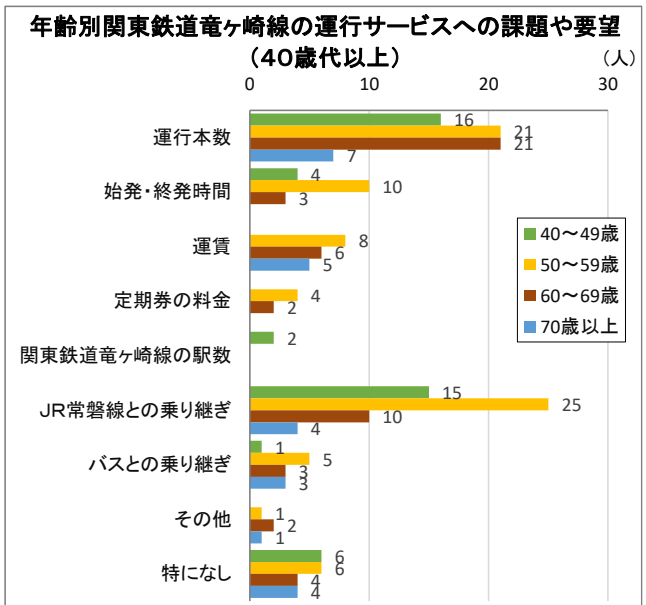
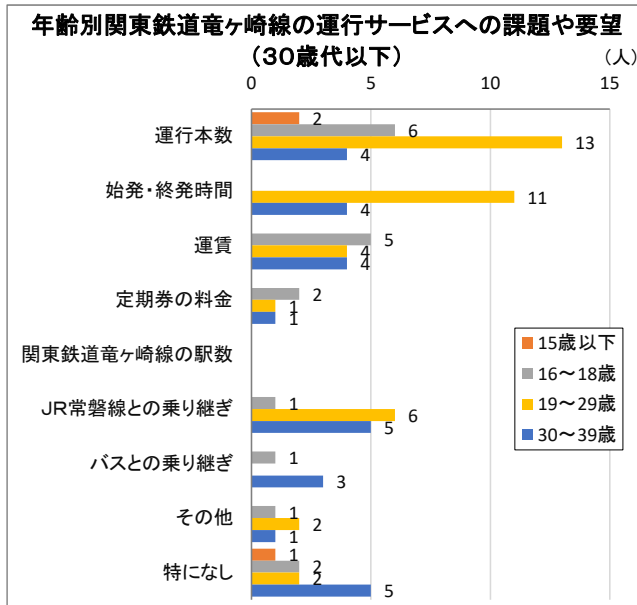


(3) 関東鉄道竜ヶ崎線の運行サービスや駅施設について

- 運行サービスについての改善要望が多いものとして、「運行本数」が最も多く、次いで「JR常磐線との乗り継ぎ」が多くなっています。
- 関東鉄道竜ヶ崎線の竜ヶ崎駅及び佐貫駅についての改善要望としての回答は、両駅とも「特になし」が最も多くなっています。改善要望として回答された項目では、関東鉄道竜ヶ崎駅では「駅前広場」、関東鉄道佐貫駅では「駅の施設（改札から施設の出入り口まで）」が多くなっています。

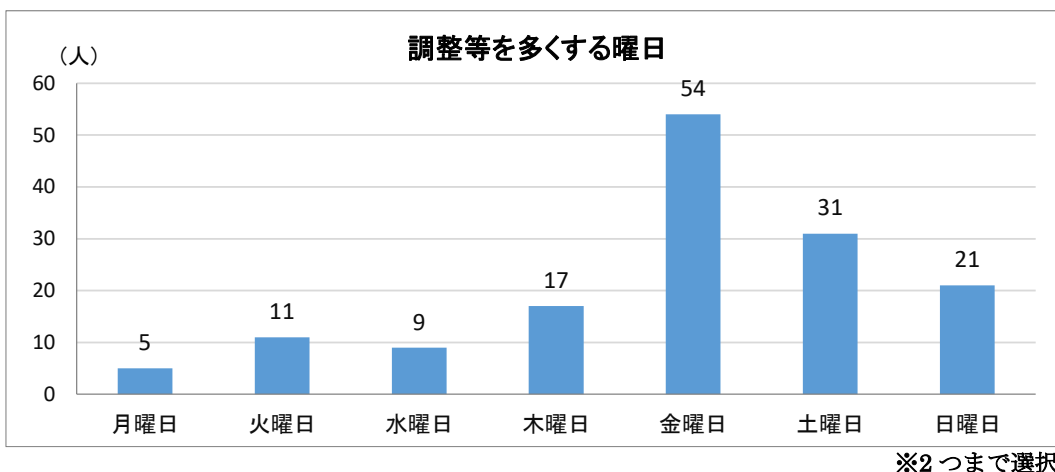
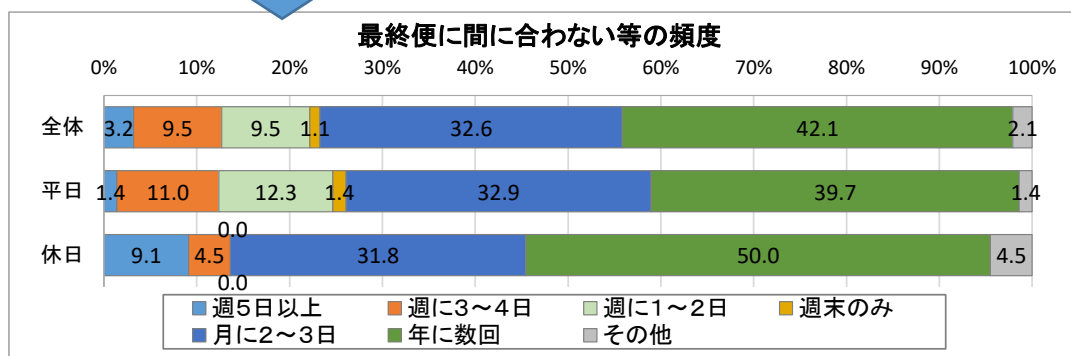
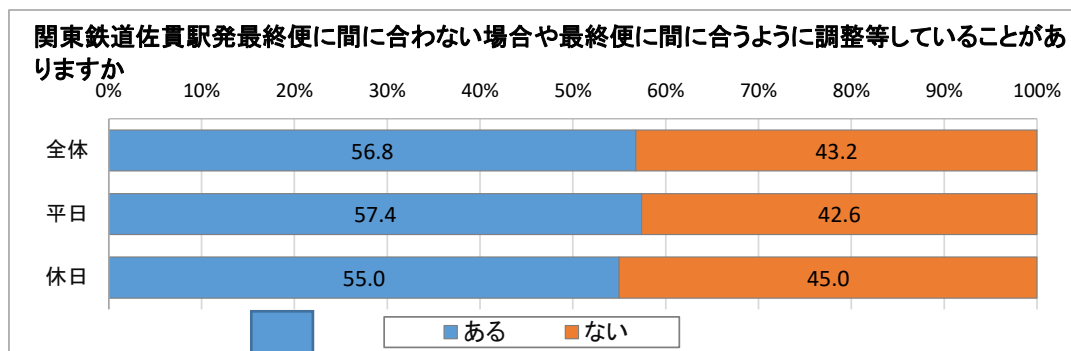


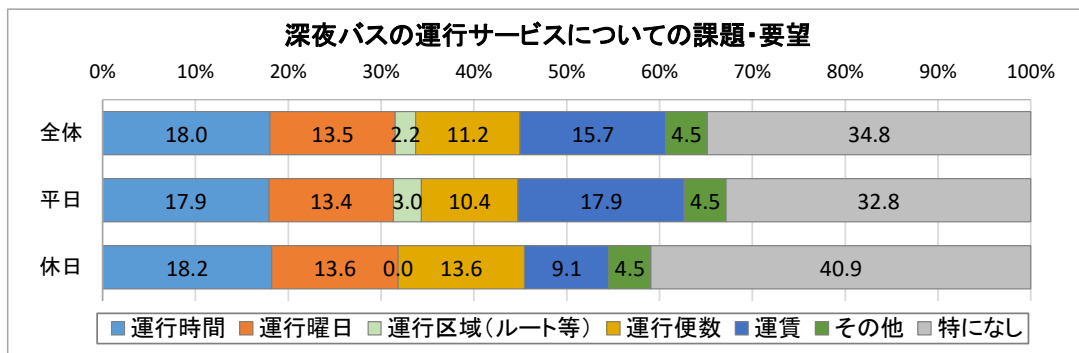
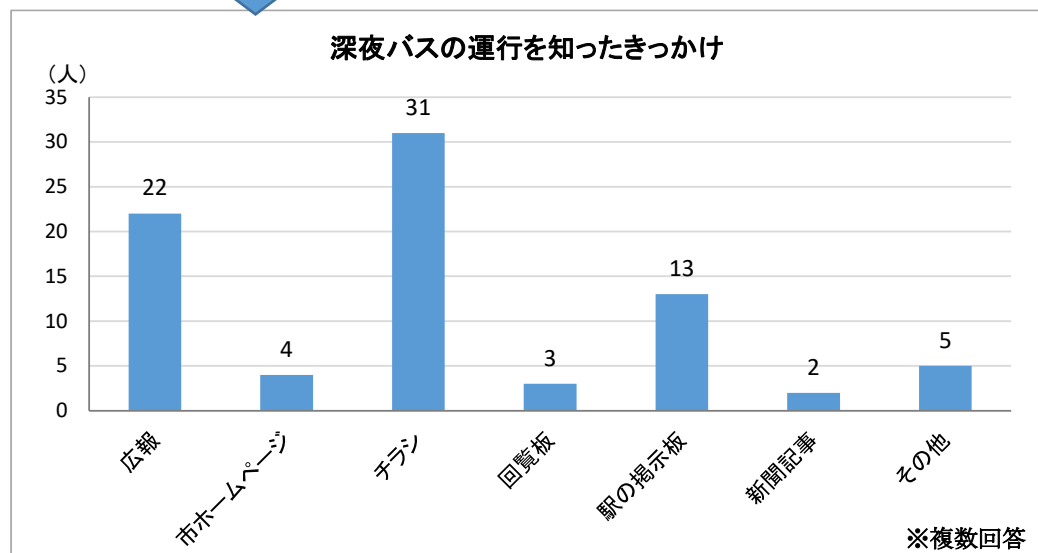
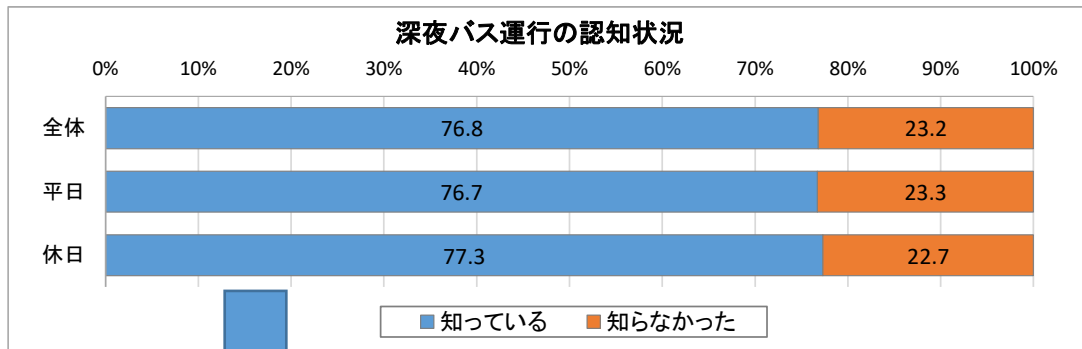
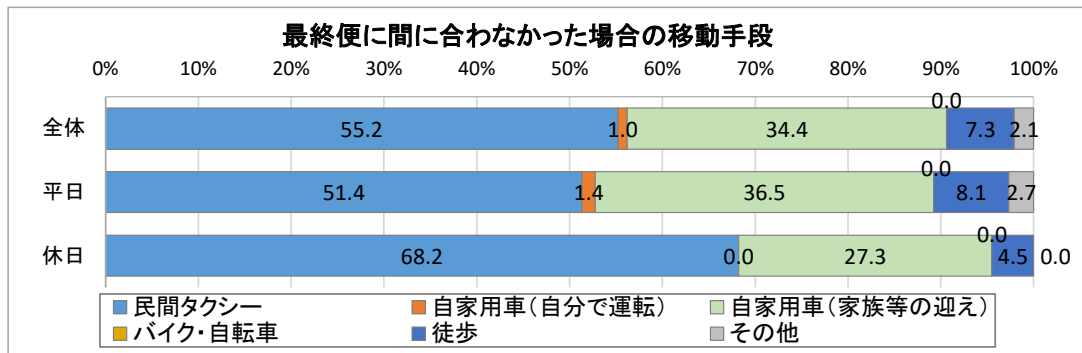
(参考) 年齢から見た関東鉄道竜ヶ崎線の運行サービスや駅施設についての改善要望



(4) 関東鉄道竜ヶ崎線運行終了後の深夜バスについて

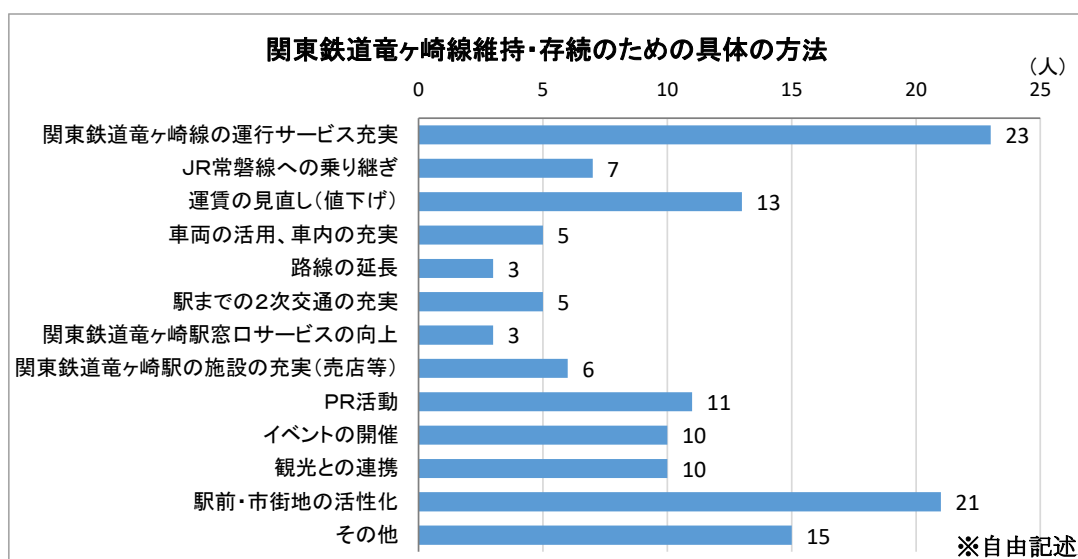
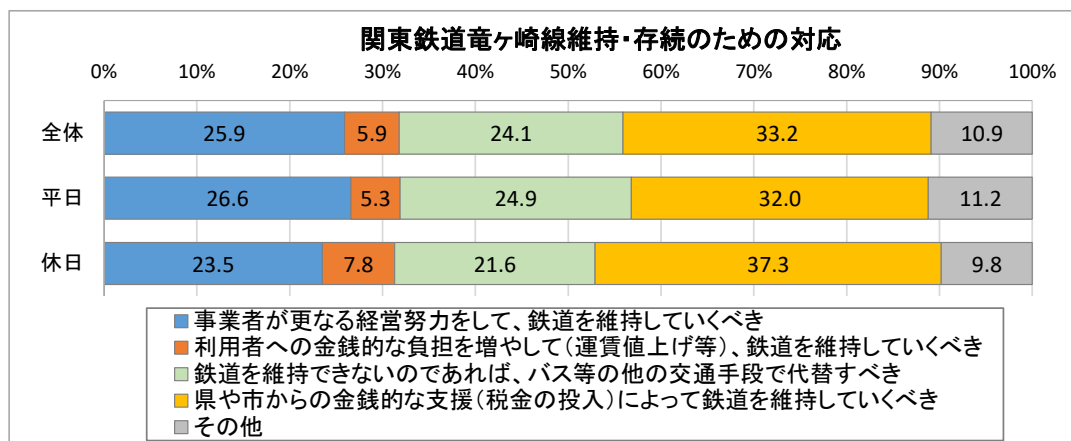
- 回答者の約 60%の人は、関東鉄道竜ヶ崎線最終便に間に合わない場合や最終便に間に合うように調整等しています。最終便に間に合わない等の頻度をみると、週 1 日以上最終便に間に合わない人（「週 1～2 日」、「週に 3～4 日」、「週 5 日以上」と回答している人）が約 20%となっています。特に金曜日に調整等を多くしている人が一番多くなっています。
- 関東鉄道竜ヶ崎線最終便に間に合わなかった場合の移動手段として、「民間タクシー」、「自家用車（家族等の迎え）」が多くなっています。
- 平成 28 年 4 月から運行を開始した深夜バスについては、回答者のうち約 75%が認知していると回答しており、「関東鉄道竜ヶ崎駅で配布したチラシ」、「広報」によって運行を知った人が多くなっています。
- 深夜バスに対する要望は、「特になし」が最も多くなっています。要望を求めている人の回答では、「運行時間」、「運賃」、「運行曜日」についての改善を要望する人が多くなっています。





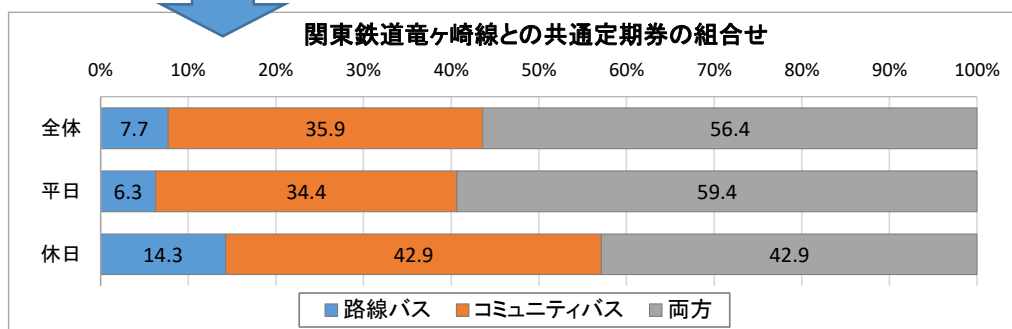
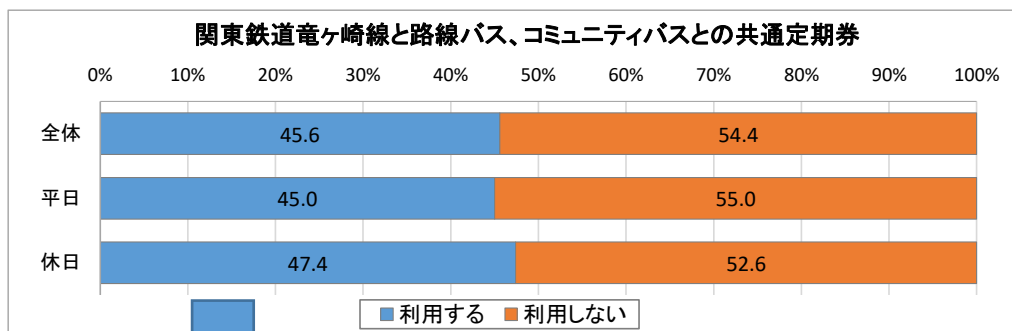
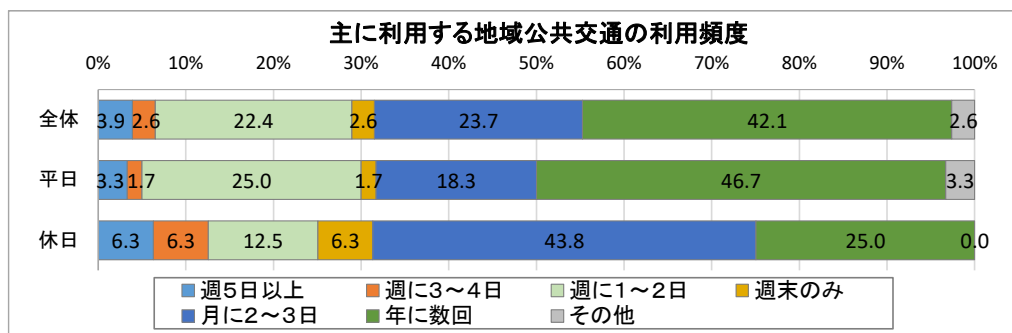
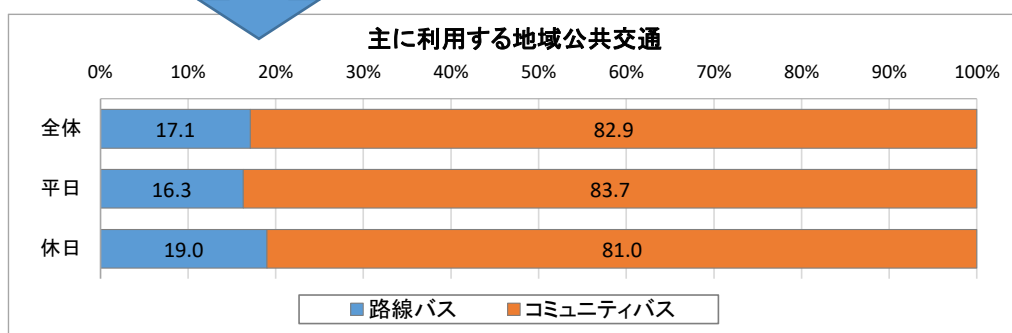
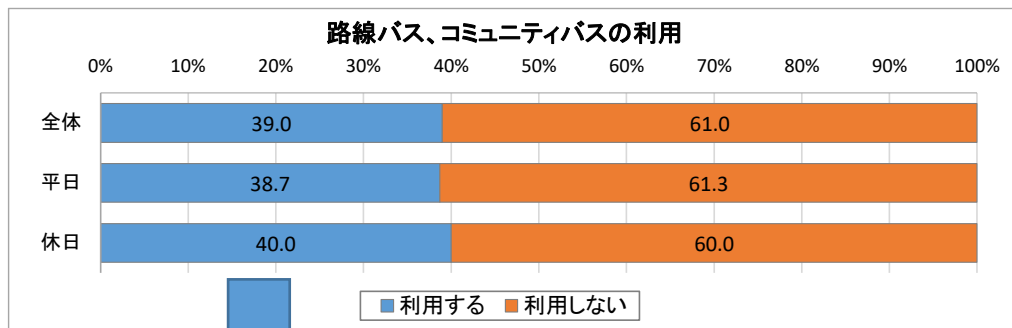
(5) 関東鉄道竜ヶ崎線の維持・存続について

- 関東鉄道竜ヶ崎線を維持・存続させるための対応として、「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」と回答した人が一番多くなっています。また、「鉄道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」と「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」がそれぞれ約 25%と同程度の割合となっています。
- 関東鉄道竜ヶ崎線を維持・存続させるために、関東鉄道竜ヶ崎線に関心を持ってもらうための方法として、関東鉄道竜ヶ崎線の運行サービスの充実（運行本数の増便）・J R 常磐線との乗り継ぎ・運賃値下げ等の運行サービスに関するものや駅前や市街地の活性化、観光との連携などの意見が出されています。



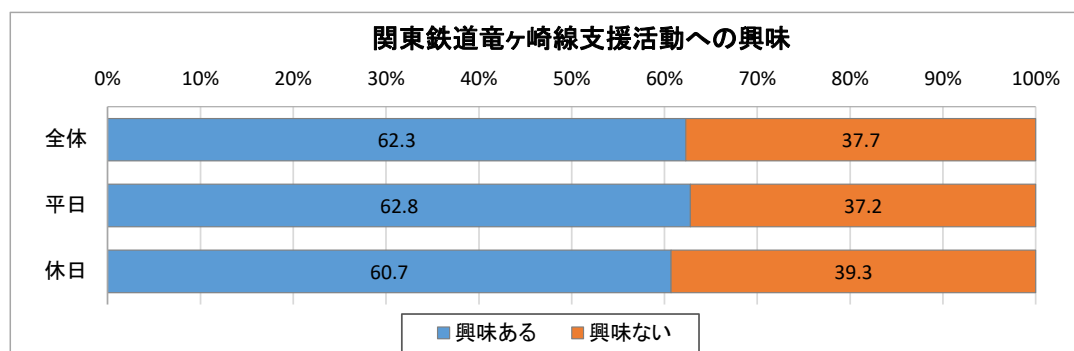
(6) 地域公共交通について

- 関東鉄道竜ヶ崎線利用者の約40%が、路線バス・コミュニティバスを利用することがあると回答しており、そのうち約80%がコミュニティバスの利用となっています。
- 関東鉄道竜ヶ崎線と路線バスやコミュニティバスとの共通定期券があれば、「利用する」と回答している人が約45%となっており、その組み合わせとして、「路線バス・コミュニティバスの両方」を望む人が多くなっています。



(7) その他

○関東鉄道竜ヶ崎線を支えるための活動（ボランティア）への関心度は、約 60%となっています。



4-3. コミュニティバス利用者アンケート調査結果

4-3-1. 調査概要

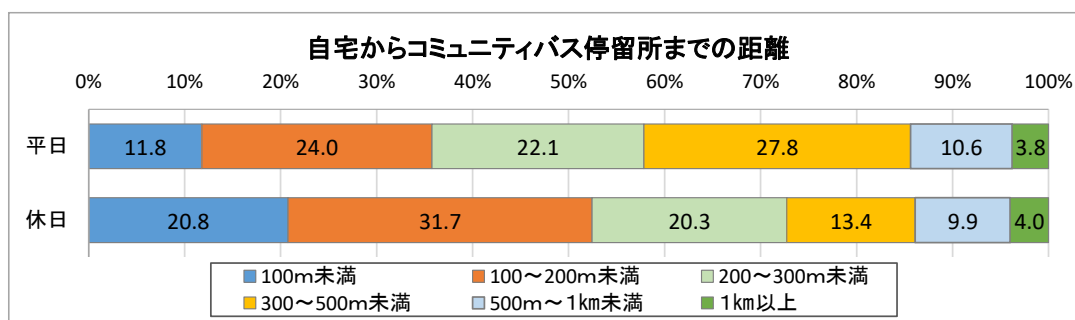
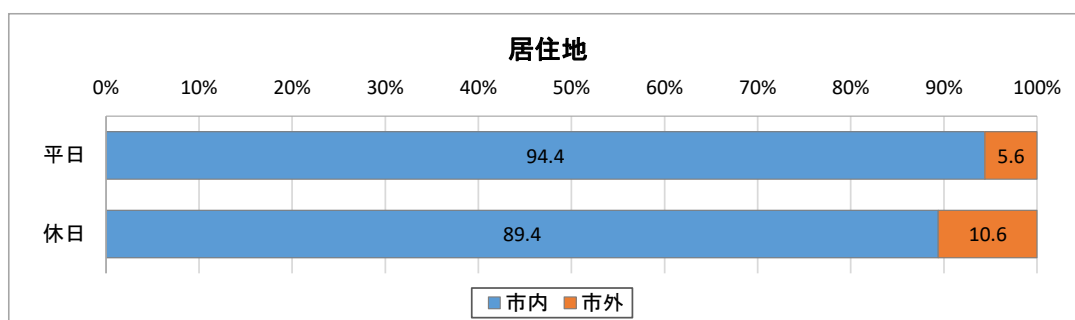
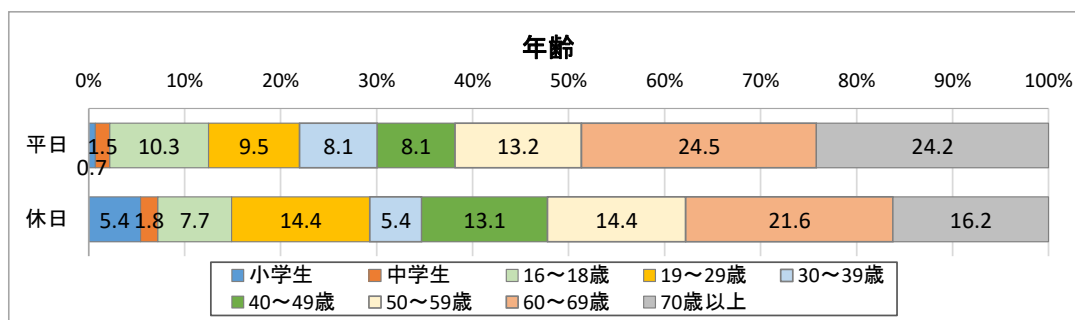
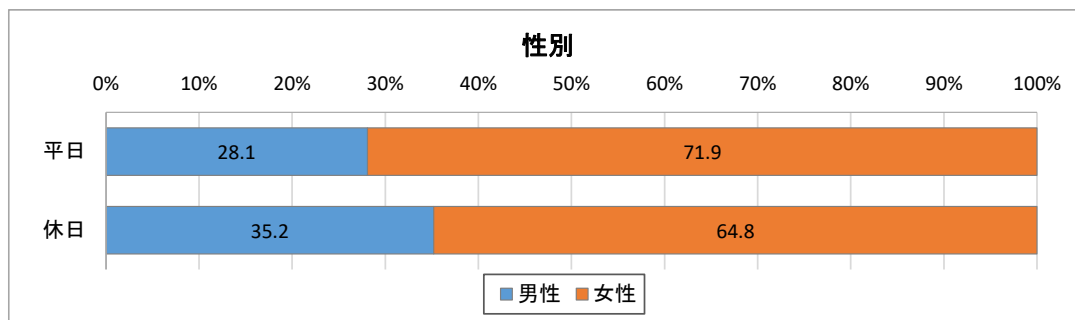
調査対象	コミュニティバス利用者																																						
調査方法	調査員がバスに乗車し、乗車してきた利用者にヒアリングを実施																																						
調査日時	○平日：平成 28 年 5 月 19 日（木） 始発から終発 ○休日：平成 28 年 5 月 22 日（日） 始発から終発 【コース別調査時間（運行開始時間～運行終了時間）】 ・循環ルート（内回り） 7:20～18:31 ・循環ルート（外回り） 8:03～19:04 ・Aルート 7:45～18:19 ・Bルート 7:35～18:37 ・Cルート 7:30～18:23 ・Dルート 7:30～17:08 ・Eルート 8:30～18:11																																						
調査項目	○回答者属性 ○利用状況 ○運行サービスについての改善要望 等																																						
回収票数	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>19日(木)</th><th>22日(日)</th><th>計</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>循環ルート(内回り)</td><td>81</td><td>74</td><td>155</td></tr> <tr> <td>循環ルート(外回り)</td><td>68</td><td>78</td><td>146</td></tr> <tr> <td>Aルート</td><td>54</td><td>32</td><td>86</td></tr> <tr> <td>Bルート</td><td>23</td><td>13</td><td>36</td></tr> <tr> <td>Cルート</td><td>14</td><td>8</td><td>22</td></tr> <tr> <td>Dルート</td><td>10</td><td>2</td><td>12</td></tr> <tr> <td>Eルート</td><td>38</td><td>22</td><td>60</td></tr> <tr> <td>合計</td><td>288</td><td>229</td><td>517</td></tr> </tbody> </table>				19日(木)	22日(日)	計	循環ルート(内回り)	81	74	155	循環ルート(外回り)	68	78	146	Aルート	54	32	86	Bルート	23	13	36	Cルート	14	8	22	Dルート	10	2	12	Eルート	38	22	60	合計	288	229	517
	19日(木)	22日(日)	計																																				
循環ルート(内回り)	81	74	155																																				
循環ルート(外回り)	68	78	146																																				
Aルート	54	32	86																																				
Bルート	23	13	36																																				
Cルート	14	8	22																																				
Dルート	10	2	12																																				
Eルート	38	22	60																																				
合計	288	229	517																																				

※集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第2位を四捨五入し、百分率で表示しています。
集計結果によっては、個々の比率の合計が 100.0%にならないケースもあります。これは、例えば、
回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を 100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」
「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためです。

4-3-2. 調査結果

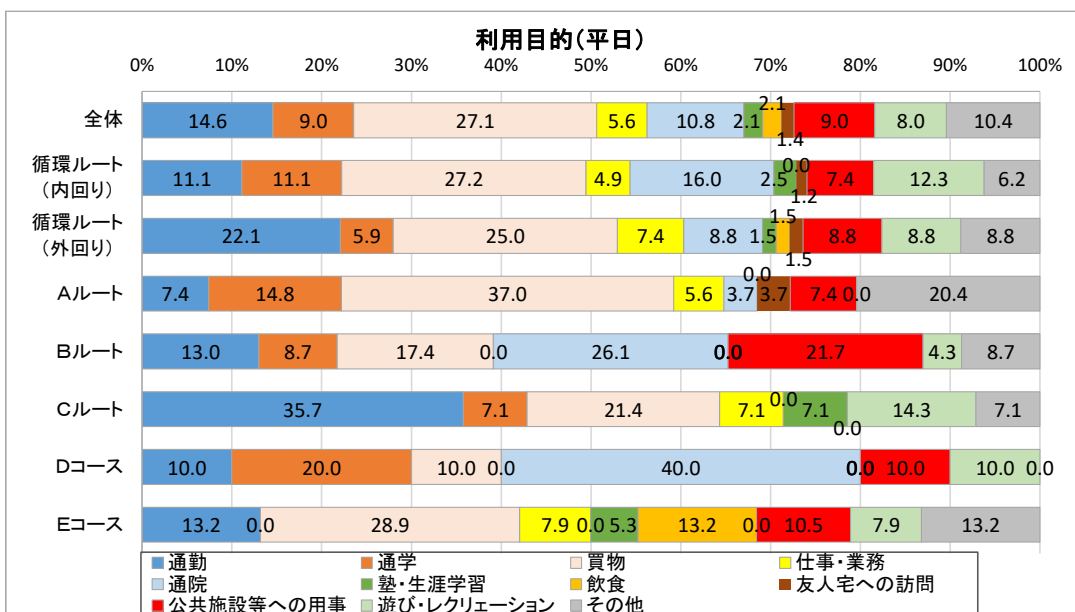
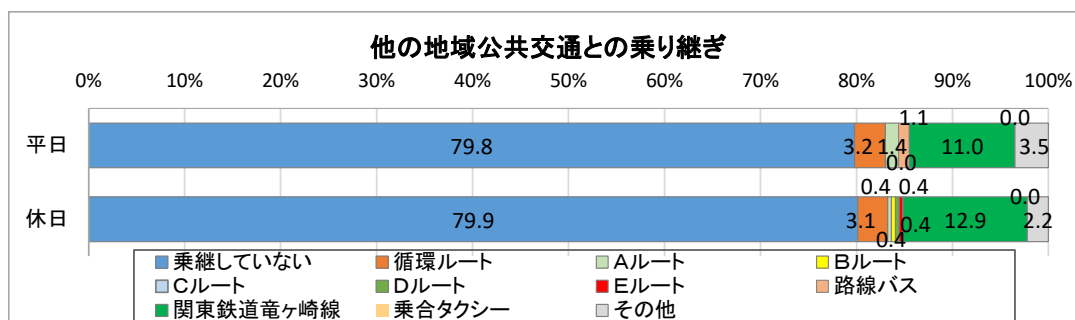
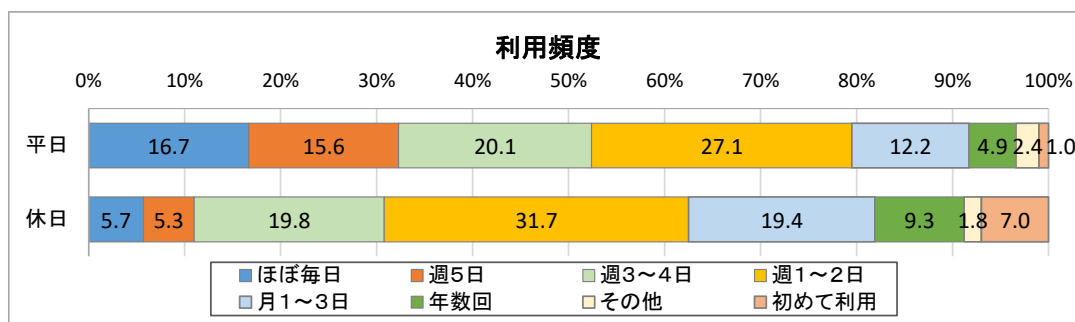
(1) 回答者の属性

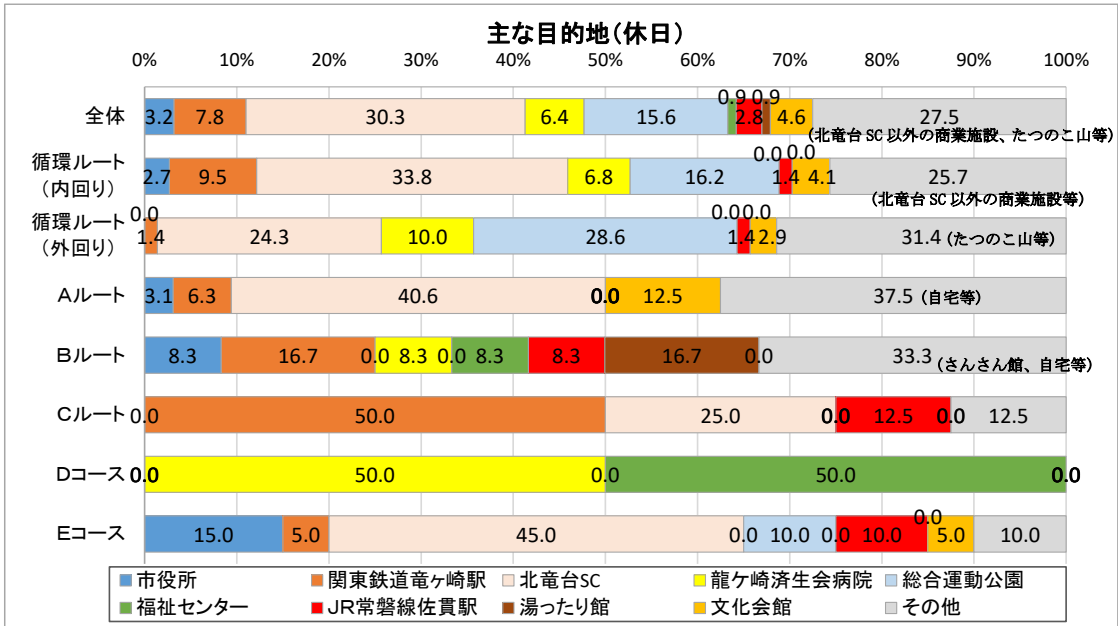
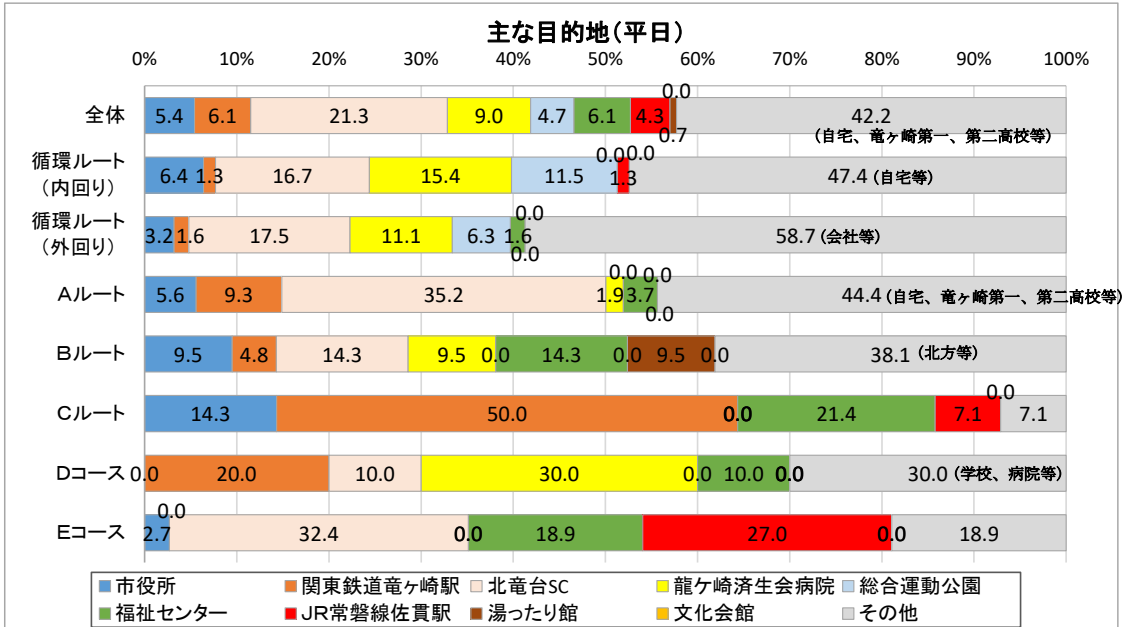
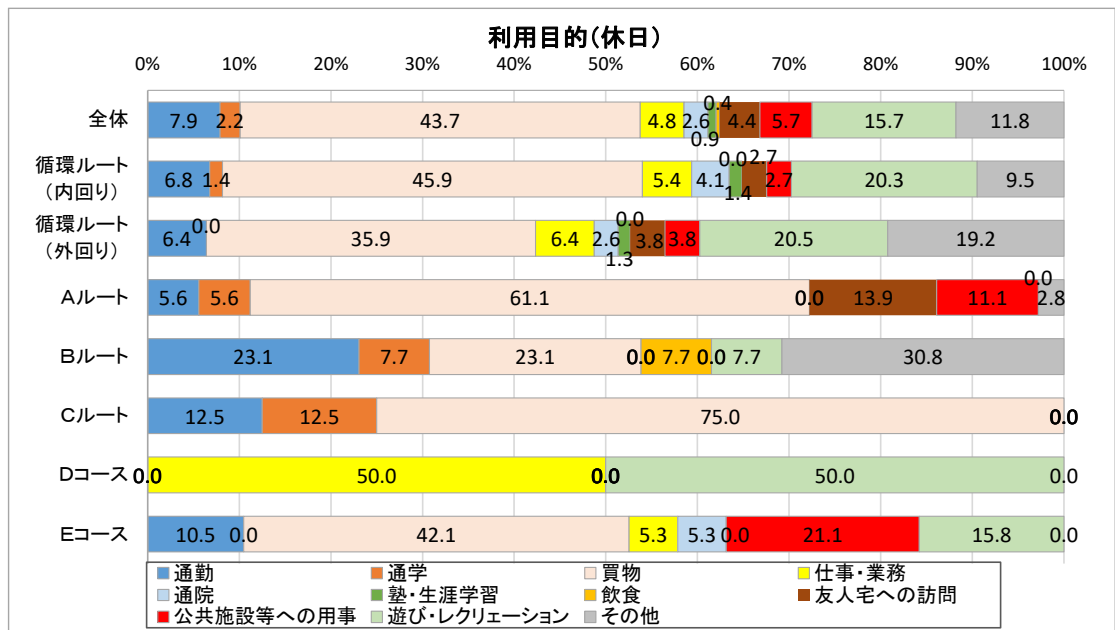
- 回答者の性別、年齢については、平日・休日いずれも、女性の利用が多く、50歳以上の方が半数以上を占めています。なお、休日では、「19～29歳」、「40～49歳」の割合が平日に比べ高くなっています。
- 回答者の居住地については、平日・休日いずれも市内の方の利用がほとんどですが、休日は市外の方の利用の割合が、平日の約2倍になっています。
- 自宅からコミュニティバス停留所までの距離については、自宅から300m未満の距離にコミュニティバス停留所がある人は、回答者の約半数となっており、さらに500m未満で見た場合には、回答者の約85%となっています。



(2) 利用状況

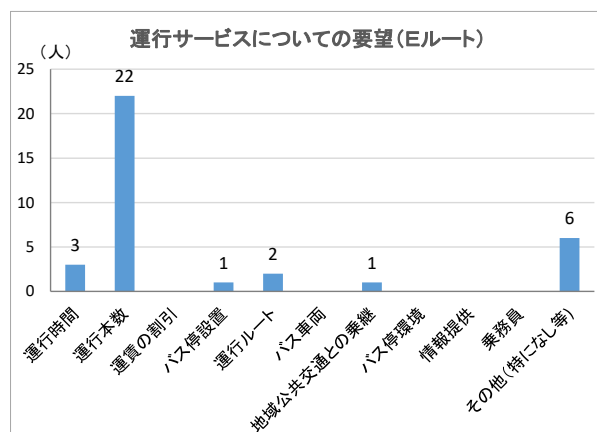
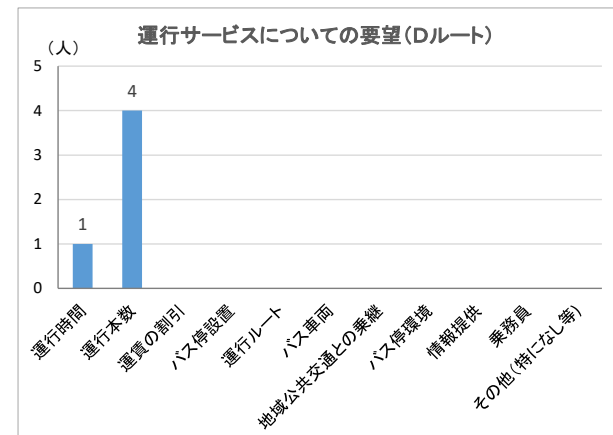
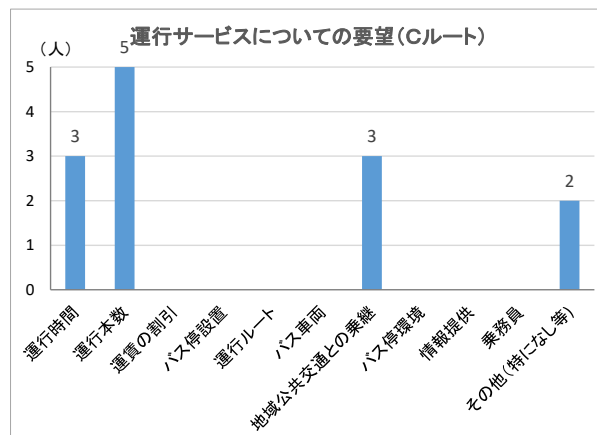
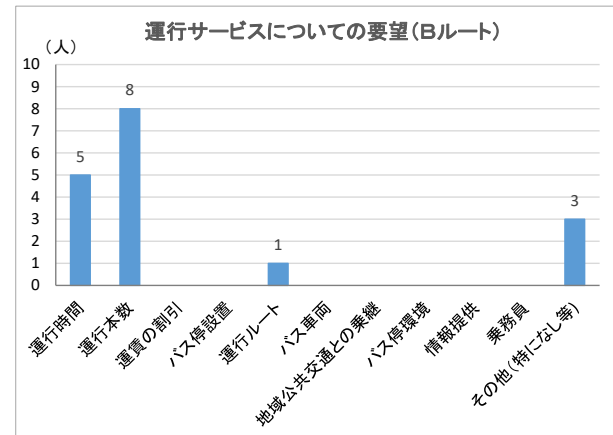
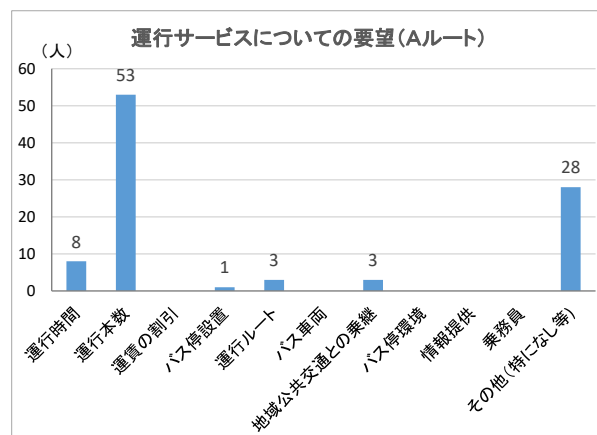
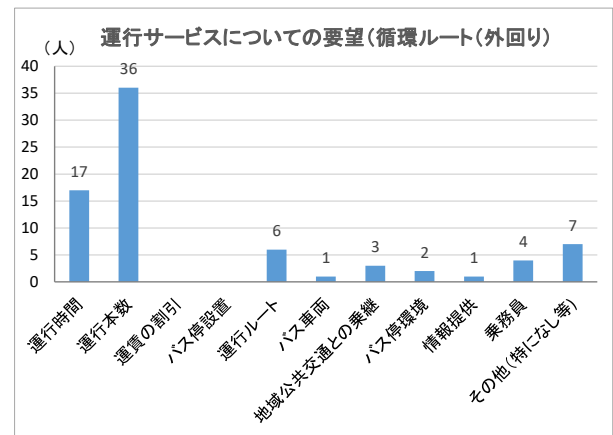
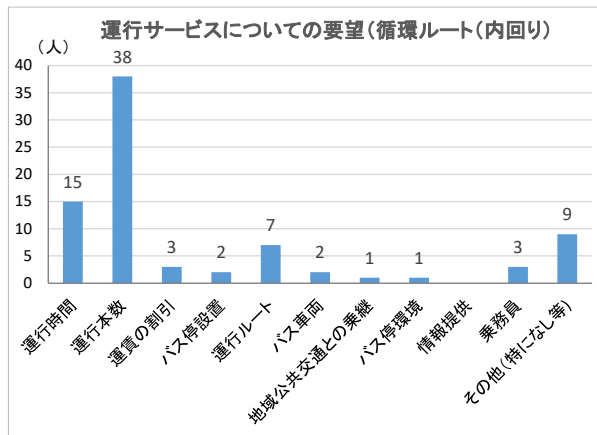
- 利用頻度をみると、平日・休日ともに、「週1～2日」が最も多いが、平日では「ほぼ毎日」「週5日」「週3～4日」も多く、比較的日常的に利用している人が多いと思われます。
- 他の路線への乗り継ぎをみると、「乗継利用していない」が約80%と最も多くなっていますが、一部関東鉄道竜ヶ崎線との乗継利用をしている人もいます。
- 利用目的と目的地をみると、平日・休日ともに、「買い物」目的により「北竜台ショッピングセンター」へ行く人が多くなっています。なお、休日の調査日において、総合運動公園でイベントが開催されていたため、循環ルートにおいては、「遊び・レクリエーション」目的により「総合運動公園」へ行く人が他の路線よりも多くなっています。





(3) コミュニティバスの運行サービスについての要望

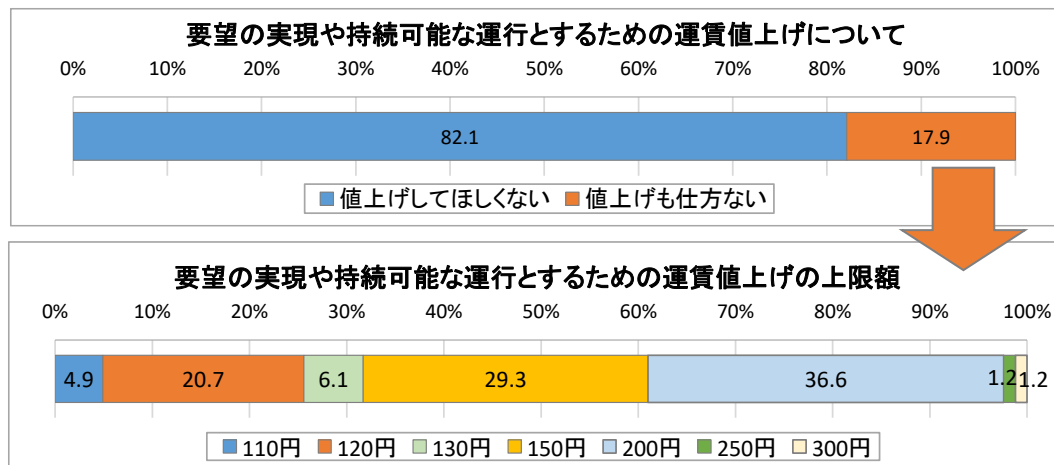
○コミュニティバスの運行サービスについての要望として、どのルートも「運行本数」に対する要望が最も多く、次いで「運行時間」となっています。



※2つまで選択
平日・休日合計

(4) 運行サービスについての要望の実現や持続可能な運行とするための運賃値上げについて

- コミュニティバスの運行サービスについての要望の実現や持続可能な運行とするための運賃値上げについては、「値上げしてほしくない」と回答した人が約 80%となっています。
- 一方、「値上げも仕方ない」と回答した人について運賃値上げの上限額として、「200 円」と回答した人が最も多くなっています。



※平日・休日合計

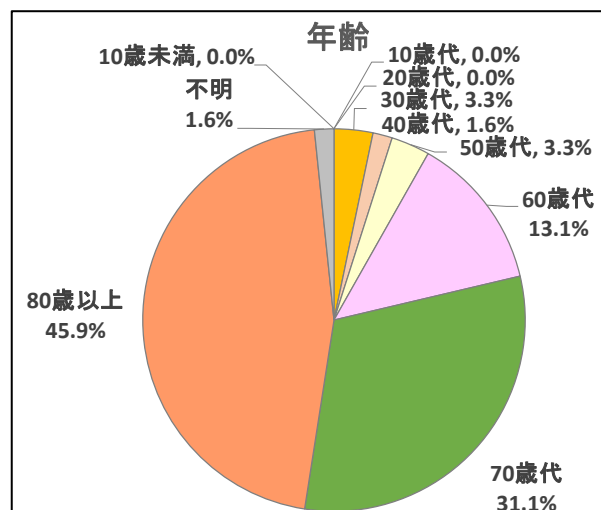
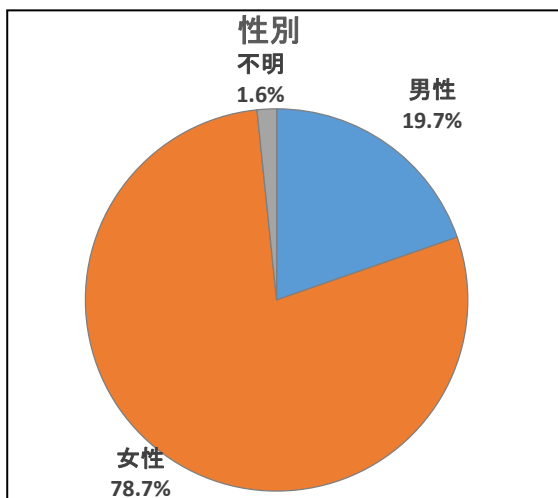
4-4. 乗合タクシー『龍タク』利用者アンケート調査結果

- 乗合タクシー利用者は女性が多く、年齢は70歳代以上の高齢者が多くなっています。
- 乗合タクシーが利用できない場合、通常のタクシーを利用するケースとして、「龍タクの目的地以外に行くとき」、「急ぎの用事があるとき」、「龍タクが運行していない時間に利用したいとき」をあげる人が多くなっています。
- 乗合タクシーの新たな乗降施設として、「北竜台ショッピングセンター」、「JR常磐線佐貫駅」を望む意見が多くなっています。
- 運行時間についての要望として、運行便数の増便を望む意見が多くなっています。

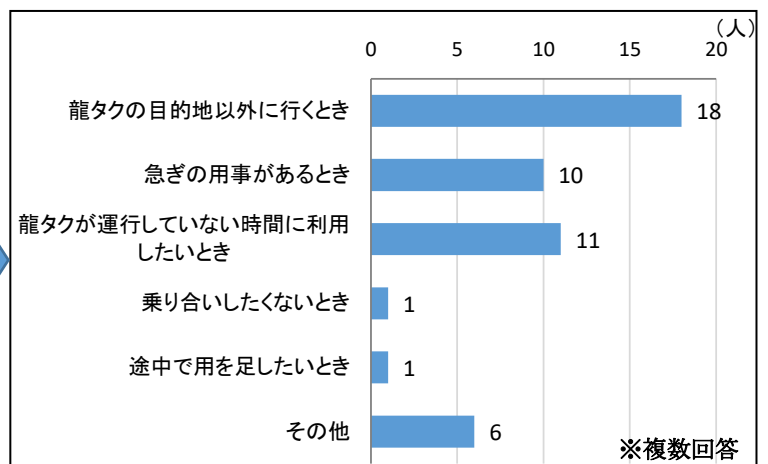
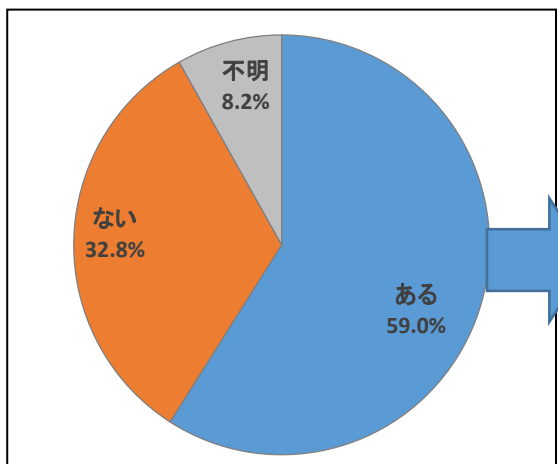
■アンケート調査概要

配布票数	回収票数	回収率
61	61	100.0%

■利用者の属性

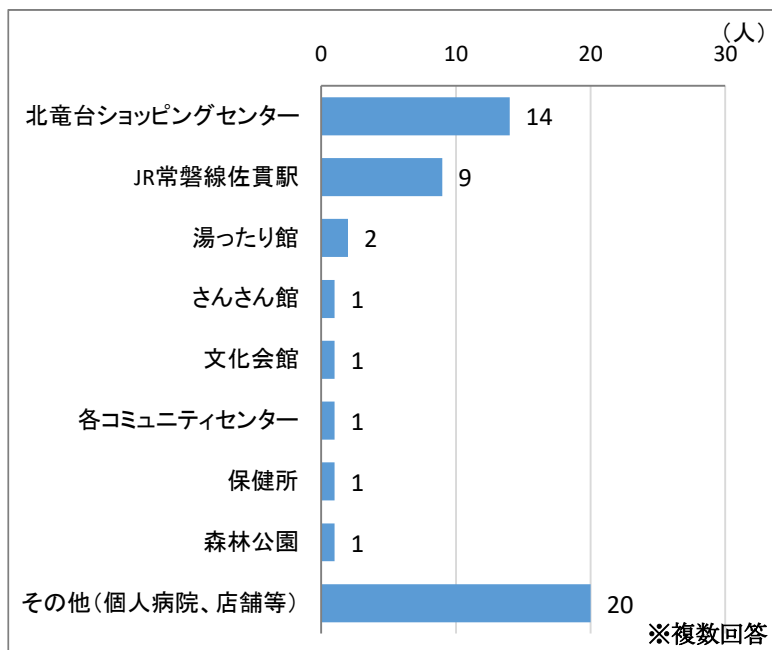


■通常のタクシーを利用について

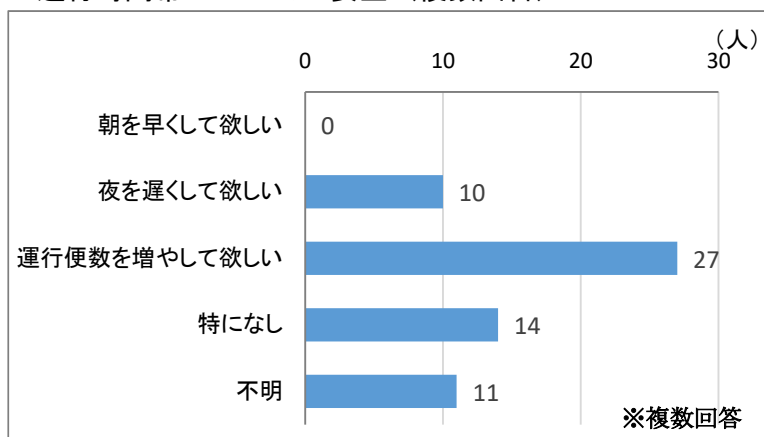


※「通常タクシーを利用することがある」と回答した人の通常タクシーを利用する理由

■目的地として増やして欲しい施設



■運行時間帯についての要望（複数回答）



4-5. 地域公共交通利用に関する高齢者アンケート調査結果

4-5-1. 調査概要

実施方法	長寿会連合会に協力を依頼し、各団体で配布・回収																																														
調査内容	○個人属性 ○日常の外出について ○地域公共交通に対する要望について																																														
実施期間	平成 28 年 1 月 21 日（木）～ 2 月 29 日（月）																																														
配布及び回収結果	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th><th>配布票数</th><th>回収票数</th><th>回収率</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>龍ヶ崎地区</td><td>200</td><td>150</td><td>75.0%</td></tr> <tr> <td>大宮地区</td><td>95</td><td>57</td><td>60.0%</td></tr> <tr> <td>長戸地区</td><td>60</td><td>58</td><td>96.7%</td></tr> <tr> <td>八原地区</td><td>55</td><td>44</td><td>80.0%</td></tr> <tr> <td>駒柴地区</td><td>200</td><td>154</td><td>77.0%</td></tr> <tr> <td>北竜台地区</td><td>55</td><td>49</td><td>89.1%</td></tr> <tr> <td>龍ヶ岡地区</td><td>65</td><td>36</td><td>55.4%</td></tr> <tr> <td>川原代地区</td><td>70</td><td>41</td><td>58.6%</td></tr> <tr> <td>北文間地区</td><td>50</td><td>42</td><td>84.0%</td></tr> <tr> <td>全体</td><td>850</td><td>631</td><td>74.2%</td></tr> </tbody> </table>			地区	配布票数	回収票数	回収率	龍ヶ崎地区	200	150	75.0%	大宮地区	95	57	60.0%	長戸地区	60	58	96.7%	八原地区	55	44	80.0%	駒柴地区	200	154	77.0%	北竜台地区	55	49	89.1%	龍ヶ岡地区	65	36	55.4%	川原代地区	70	41	58.6%	北文間地区	50	42	84.0%	全体	850	631	74.2%
地区	配布票数	回収票数	回収率																																												
龍ヶ崎地区	200	150	75.0%																																												
大宮地区	95	57	60.0%																																												
長戸地区	60	58	96.7%																																												
八原地区	55	44	80.0%																																												
駒柴地区	200	154	77.0%																																												
北竜台地区	55	49	89.1%																																												
龍ヶ岡地区	65	36	55.4%																																												
川原代地区	70	41	58.6%																																												
北文間地区	50	42	84.0%																																												
全体	850	631	74.2%																																												

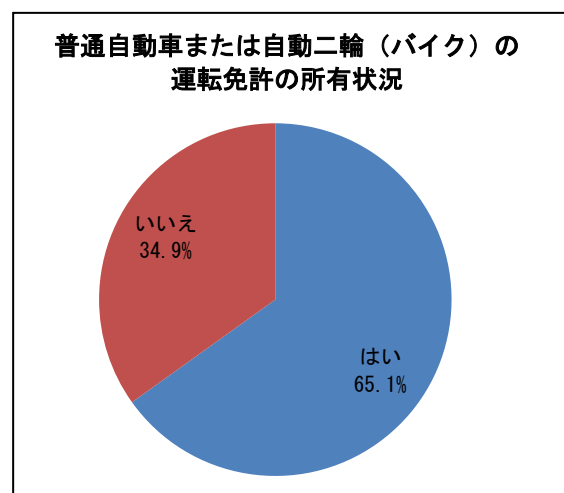
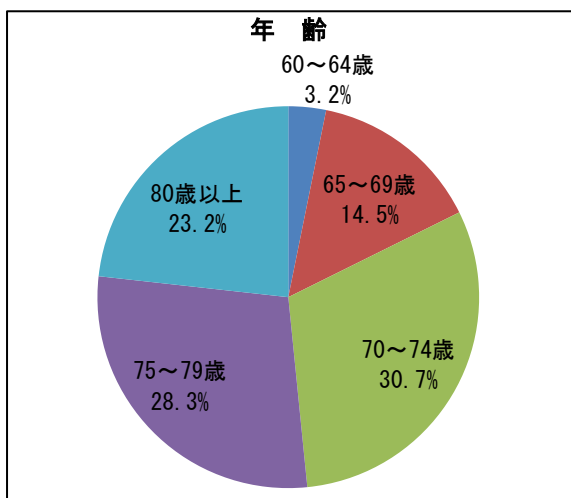
※集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第 2 位を四捨五入し、百分率で表示しています。
集計結果によっては、個々の比率の合計が 100.0%にならないケースもあります。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を 100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためです。

4-5-2. 調査結果

（1）回答者の属性

- 回答者の属性として、75 歳以上の後期高齢者が約半数と多くなっています。
- 運転免許の保有状況については、回答者の約 65%の人は、普通自動車もしくは自動二輪運転免許を所有しています。

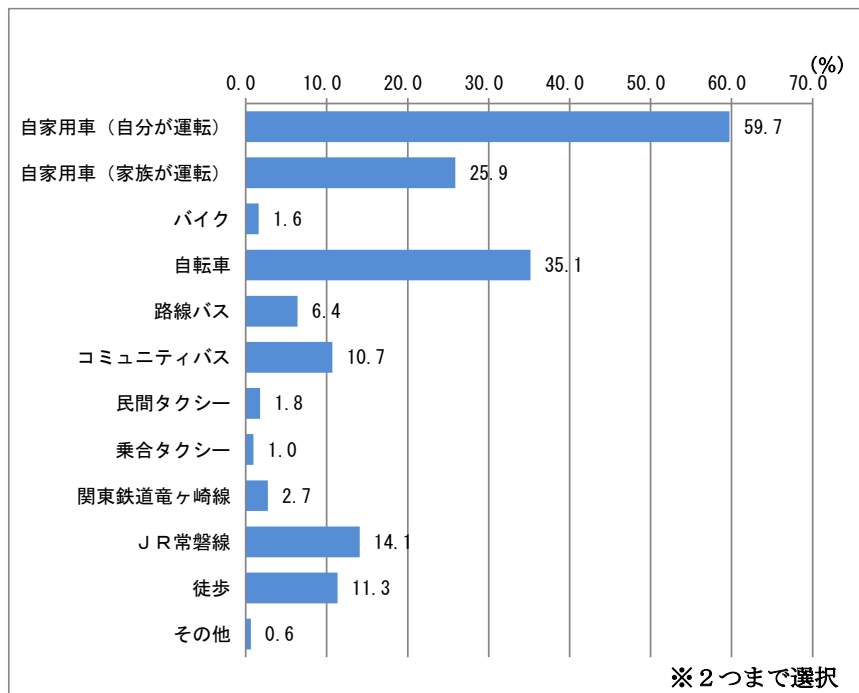
■利用者の属性



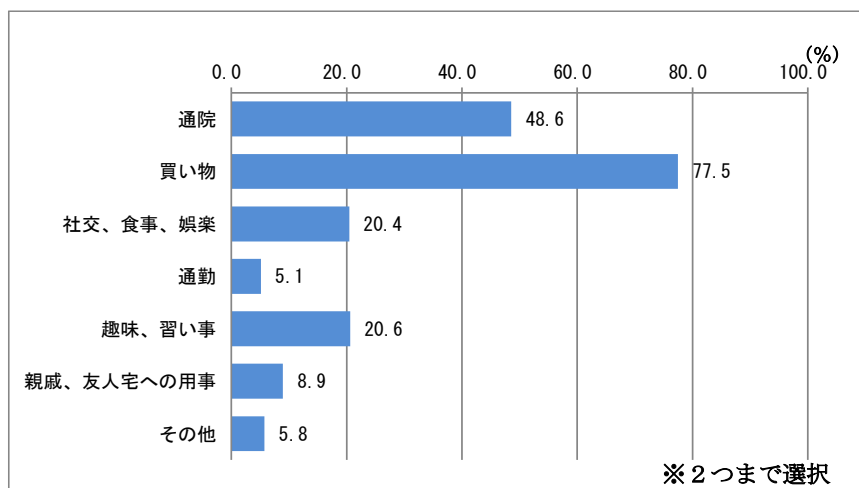
(2) 日常の外出について

- 外出時の移動手段としては、「自家用車（自分が運転）」が最も多く、次いで「自転車」、「自家用車（家族が運転）」が多くなっています。
- 外出の移動目的は、「買い物」が最も多く、次いで「通院」が多くなっています。
- 外出先としては、「市内」が最も多くなっており、具体的施設としては、「龍ヶ崎済生会病院」等の病院や「北竜台ショッピングセンター」等の商業施設が多くなっています。
- 都内に移動する場合の移動手段については、「ＪＲ常磐線」が最も多く、次いで「自家用車（自分が運転）」、「自家用車（家族が運転）」が多くなっています。

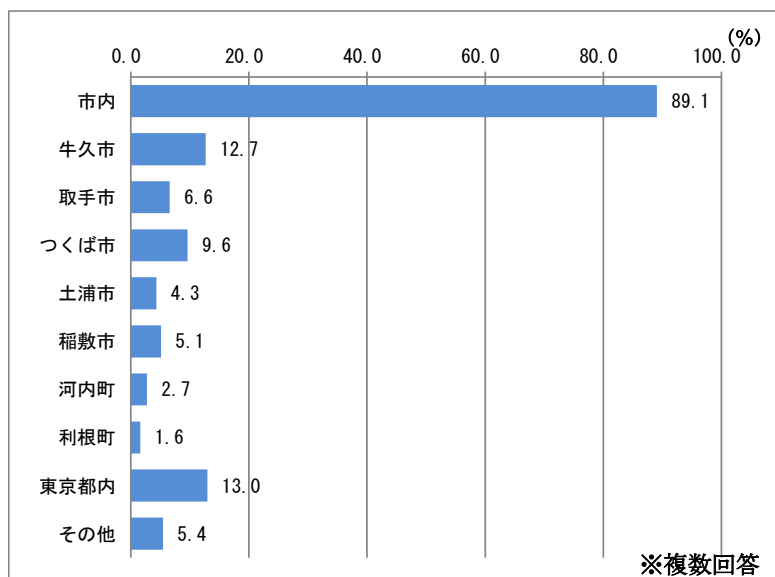
■外出時によく利用する移動手段



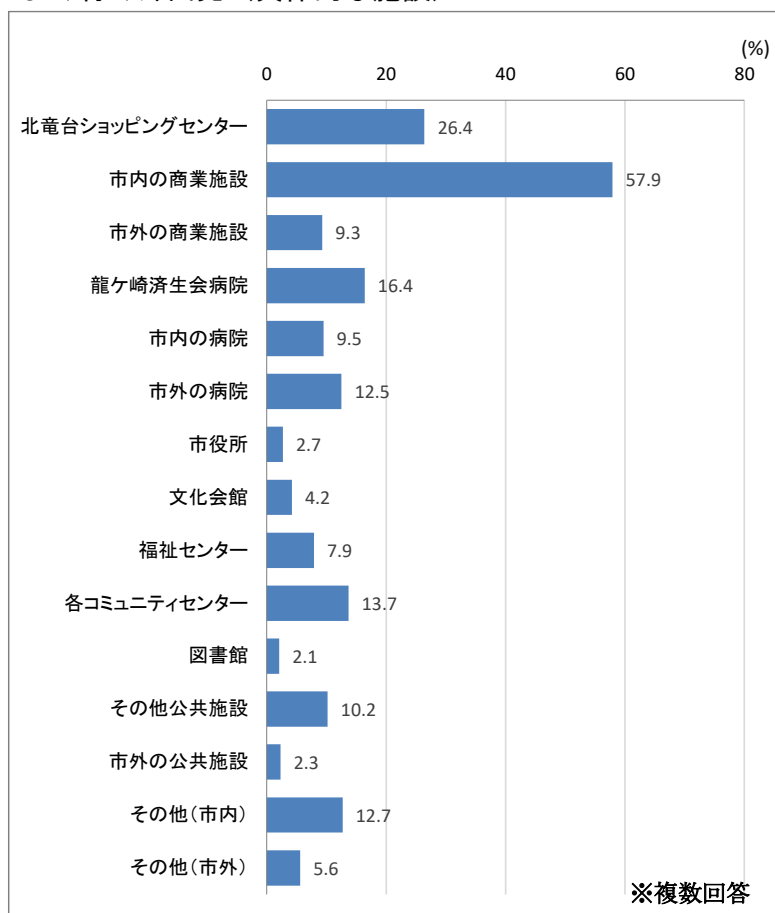
■外出する目的



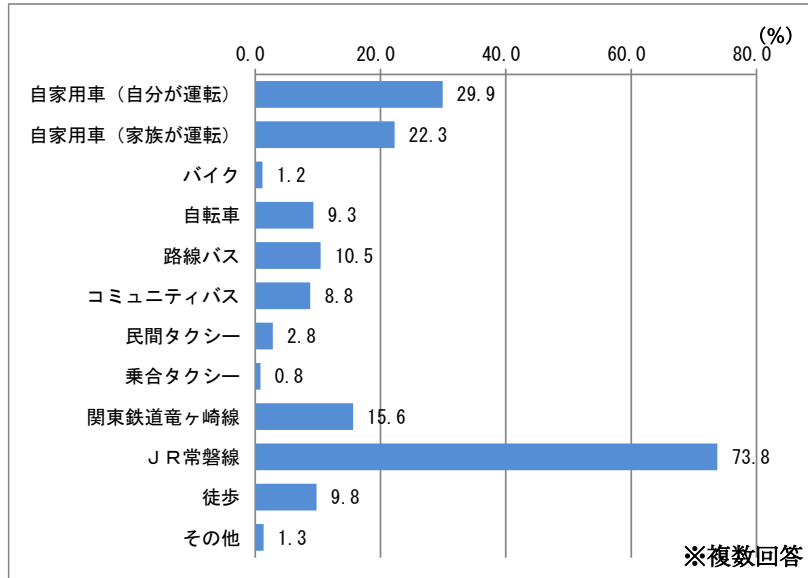
■よく行く外出先



■よく行く外出先（具体的な施設）



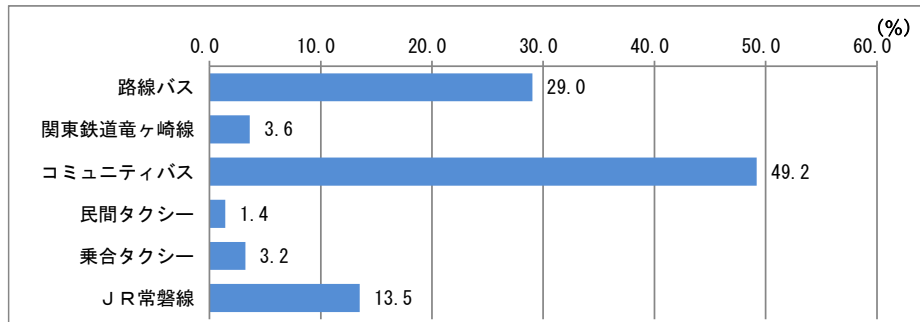
■都内に移動するとした場合の移動手段



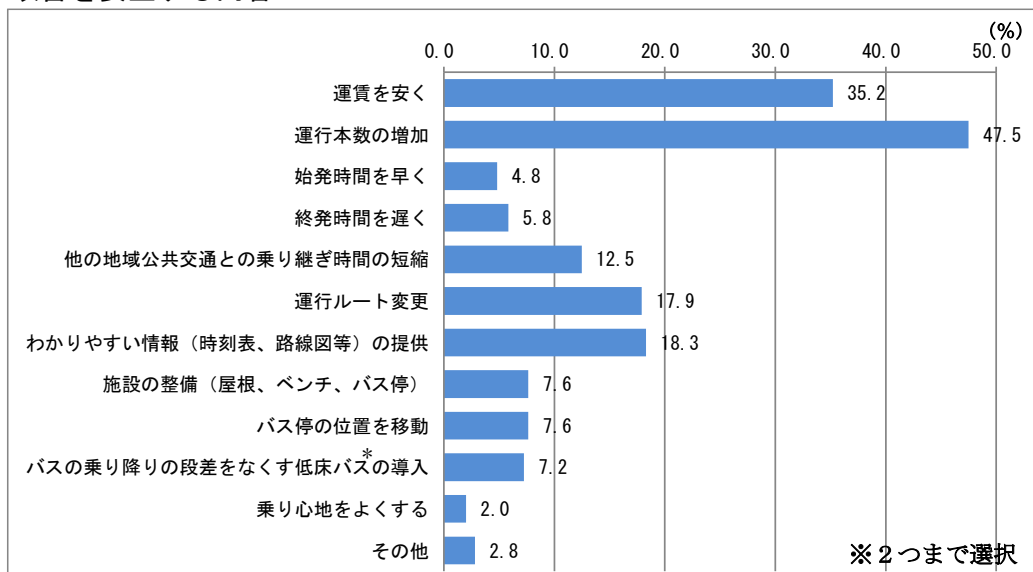
（３）地域公共交通に関する要望について

- 市内を運行する地域公共交通のうち、「コミュニティバス」の改善を要望する回答者が約半数と多くなっています。
- 要望内容としては、「運行本数の増加」が最も多く、次いで「運賃を安く」が多くなっています。また、「他の地域公共交通との乗継時間の短縮」、「運行ルート変更」、「わかりやすい情報（時刻表、路線図等）」も多くなっています。

■改善を要望する地域公共交通



■改善を要望する内容



*低床バス：床面を低く作り、入り口の段差を小さくして乗降しやすくしたバス。

4－6．地域公共交通利用に関する中高生アンケート調査結果

4－6－1．調査概要

実施方法	学校を通じて、配布・回収																																																																
調査内容	○個人属性 ○日常の外出について ○市内の地域公共交通に対する要望について																																																																
実施期間	平成 28 年 1 月 6 日（水）～1 月 29 日（金）																																																																
配布及び回収結果	<table><tr><th></th><th>学校</th><th>配布票数</th><th>回収票数</th><th>回収率</th></tr><tr><td rowspan="7">中学校 2学年 1クラス</td><td>愛宕</td><td>36</td><td>36</td><td>100.0%</td></tr><tr><td>城南</td><td>36</td><td>36</td><td>100.0%</td></tr><tr><td>長山</td><td>28</td><td>27</td><td>96.4%</td></tr><tr><td>城西</td><td>38</td><td>37</td><td>97.4%</td></tr><tr><td>中根台</td><td>37</td><td>37</td><td>100.0%</td></tr><tr><td>城ノ内</td><td>39</td><td>38</td><td>97.4%</td></tr><tr><td>中学校 計</td><td>214</td><td>211</td><td>98.6%</td></tr><tr><td rowspan="5">高等学校 2学年</td><td>竜ヶ崎第一</td><td>282</td><td>261</td><td>92.6%</td></tr><tr><td>竜ヶ崎第二</td><td>149</td><td>146</td><td>98.0%</td></tr><tr><td>竜ヶ崎南</td><td>95</td><td>88</td><td>92.6%</td></tr><tr><td>愛国学園</td><td>37</td><td>36</td><td>97.3%</td></tr><tr><td>高等学校 計</td><td>563</td><td>531</td><td>94.3%</td></tr><tr><td colspan="2">全体</td><td>777</td><td>742</td><td>95.5%</td></tr></table>						学校	配布票数	回収票数	回収率	中学校 2学年 1クラス	愛宕	36	36	100.0%	城南	36	36	100.0%	長山	28	27	96.4%	城西	38	37	97.4%	中根台	37	37	100.0%	城ノ内	39	38	97.4%	中学校 計	214	211	98.6%	高等学校 2学年	竜ヶ崎第一	282	261	92.6%	竜ヶ崎第二	149	146	98.0%	竜ヶ崎南	95	88	92.6%	愛国学園	37	36	97.3%	高等学校 計	563	531	94.3%	全体		777	742	95.5%
	学校	配布票数	回収票数	回収率																																																													
中学校 2学年 1クラス	愛宕	36	36	100.0%																																																													
	城南	36	36	100.0%																																																													
	長山	28	27	96.4%																																																													
	城西	38	37	97.4%																																																													
	中根台	37	37	100.0%																																																													
	城ノ内	39	38	97.4%																																																													
	中学校 計	214	211	98.6%																																																													
高等学校 2学年	竜ヶ崎第一	282	261	92.6%																																																													
	竜ヶ崎第二	149	146	98.0%																																																													
	竜ヶ崎南	95	88	92.6%																																																													
	愛国学園	37	36	97.3%																																																													
	高等学校 計	563	531	94.3%																																																													
全体		777	742	95.5%																																																													

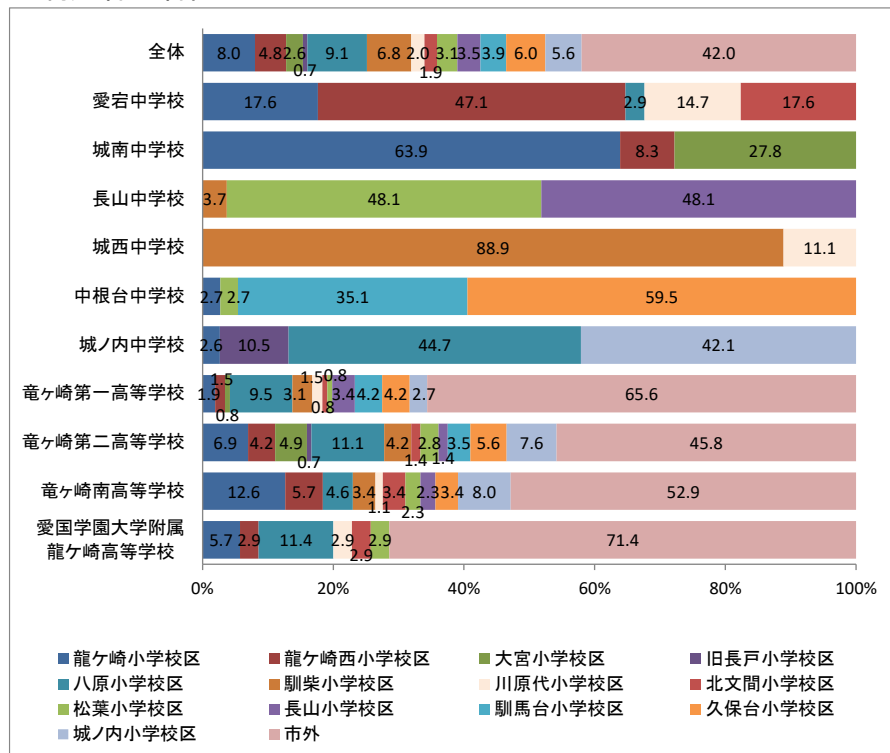
※集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数第 2 位を四捨五入し、百分率で表示しています。
 集計結果によっては、個々の比率の合計が 100.0%にならないケースもあります。これは、例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を 100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためです。

4-6-2. 調査結果

(1) 回答者の属性

○回答者の居住地は、全体では市内の居住者の割合が約 60%と多くなっていますが、高等学校では市外からの通学が半数以上となっています。

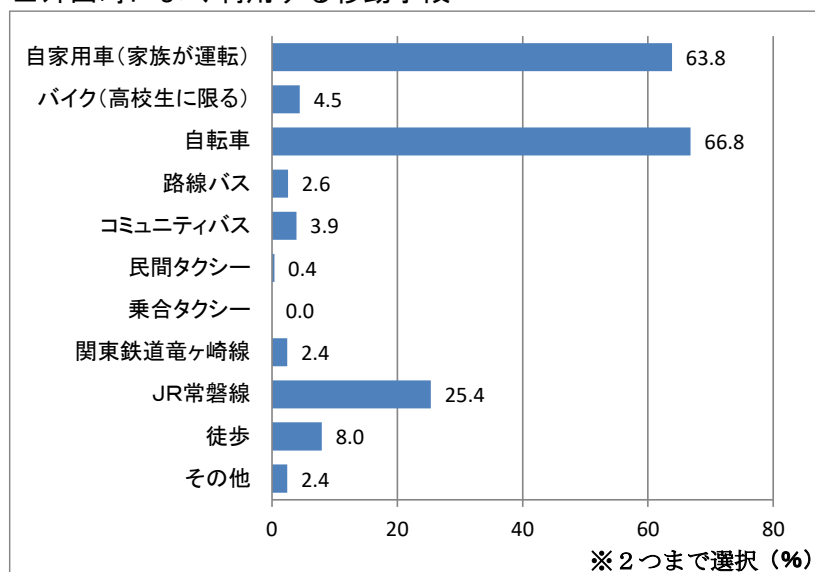
■利用者の居住地



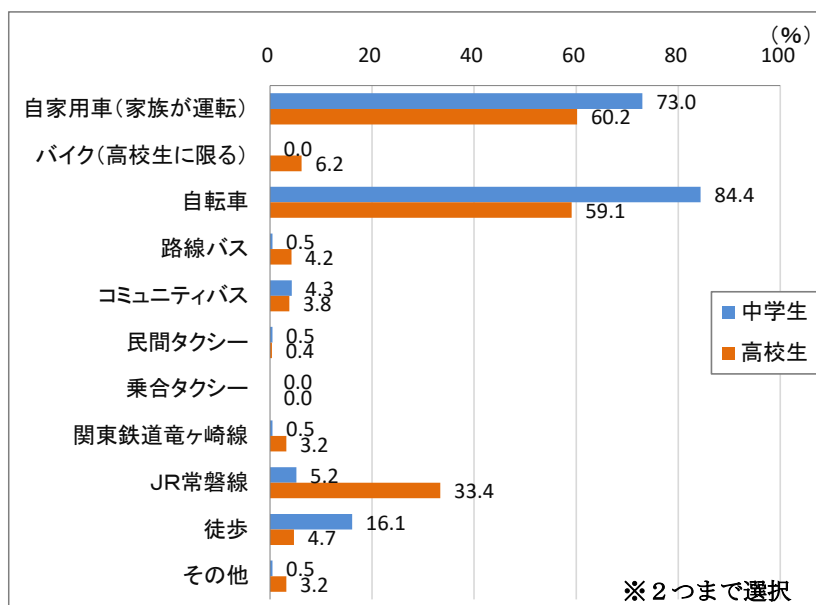
(2) 日常の外出について

○外出時の移動手段としては、「自家用車（家族が運転）」と「自転車」が多くなっています。
 ○外出の移動目的は、「通学」が最も多く、次いで「買い物、食事」、「趣味・娯楽、習い事」の順に多くなっています。
 ○外出先としては、「市内」が最も多くなっています。
 ○乗り物で外出する際の不便感については、回答者の約 80%が「不便と思わない」と回答しています。

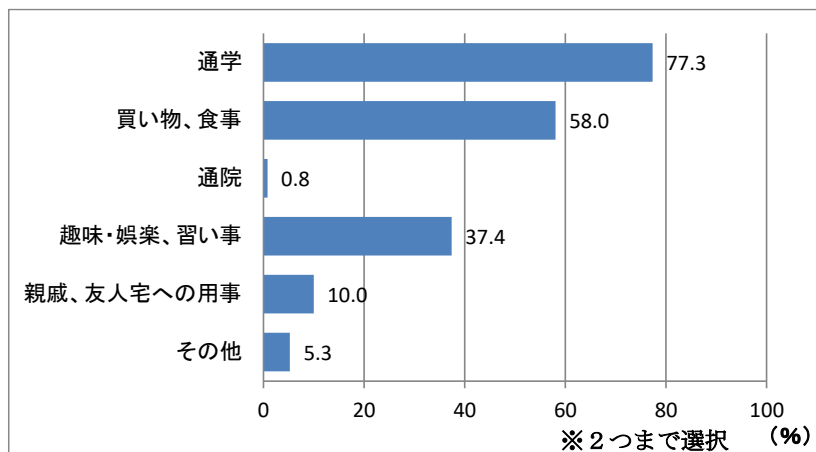
■外出時によく利用する移動手段



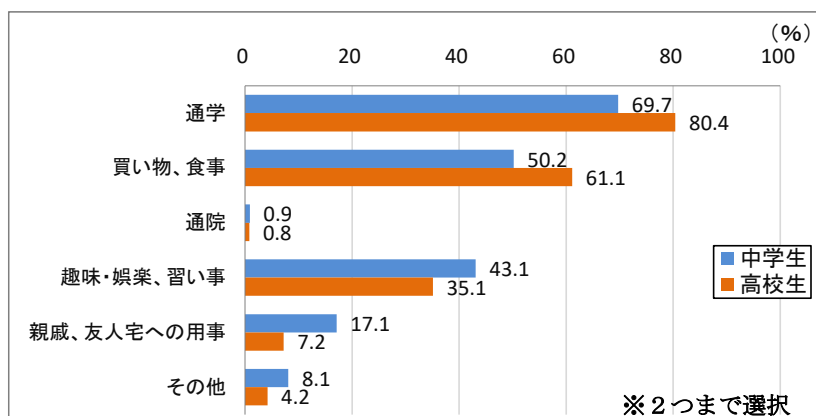
(参考) 中学生・高校生別にみた外出時によく利用する移動手段



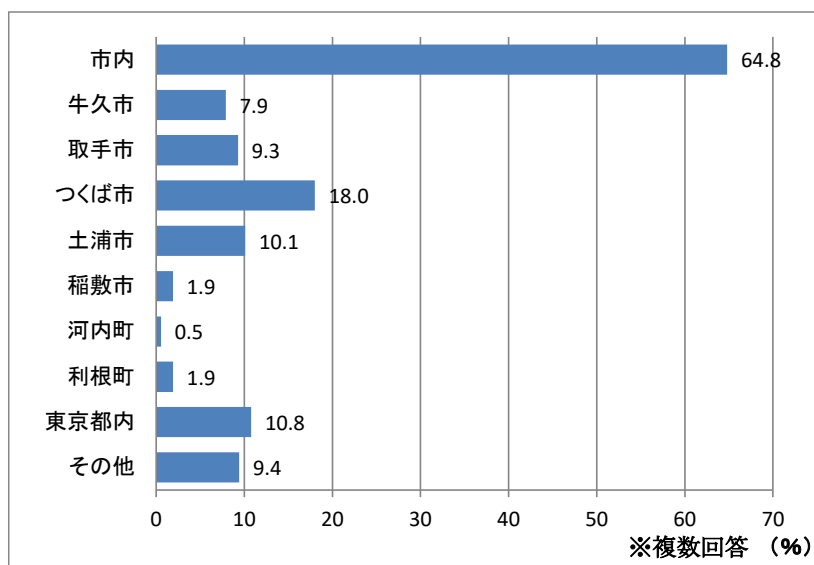
■ 外出する目的



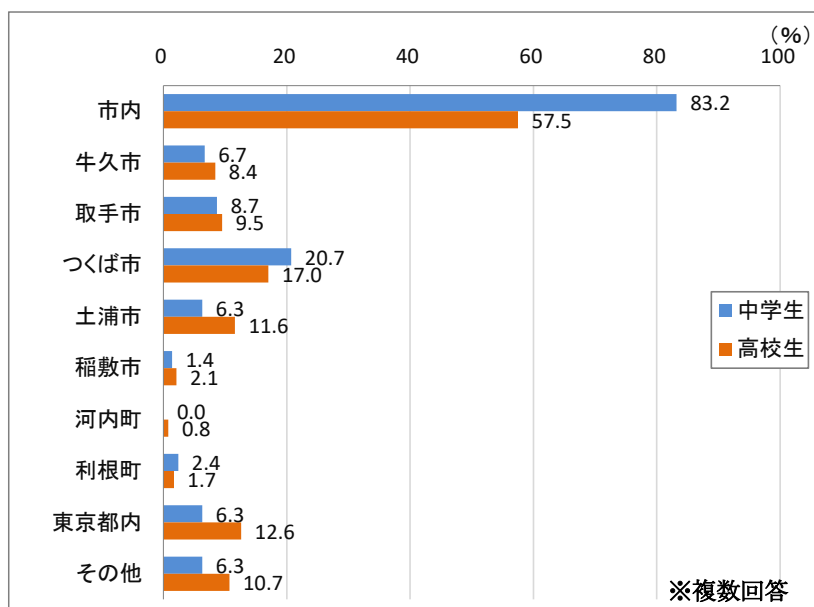
(参考) 中学生・高校生別にみた外出する目的



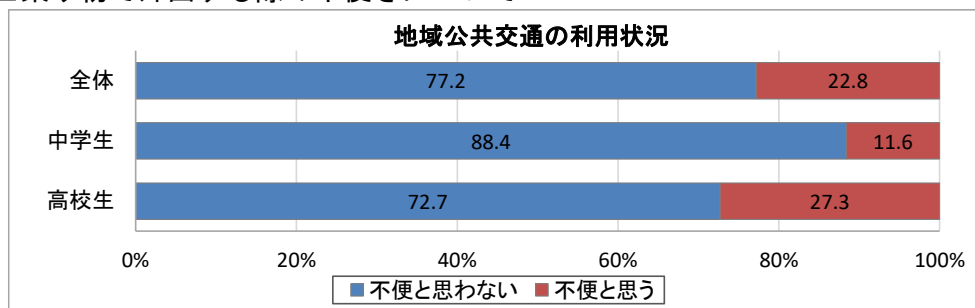
■よく行く外出先



(参考) 中学生・高校生別にみたよく行く外出先



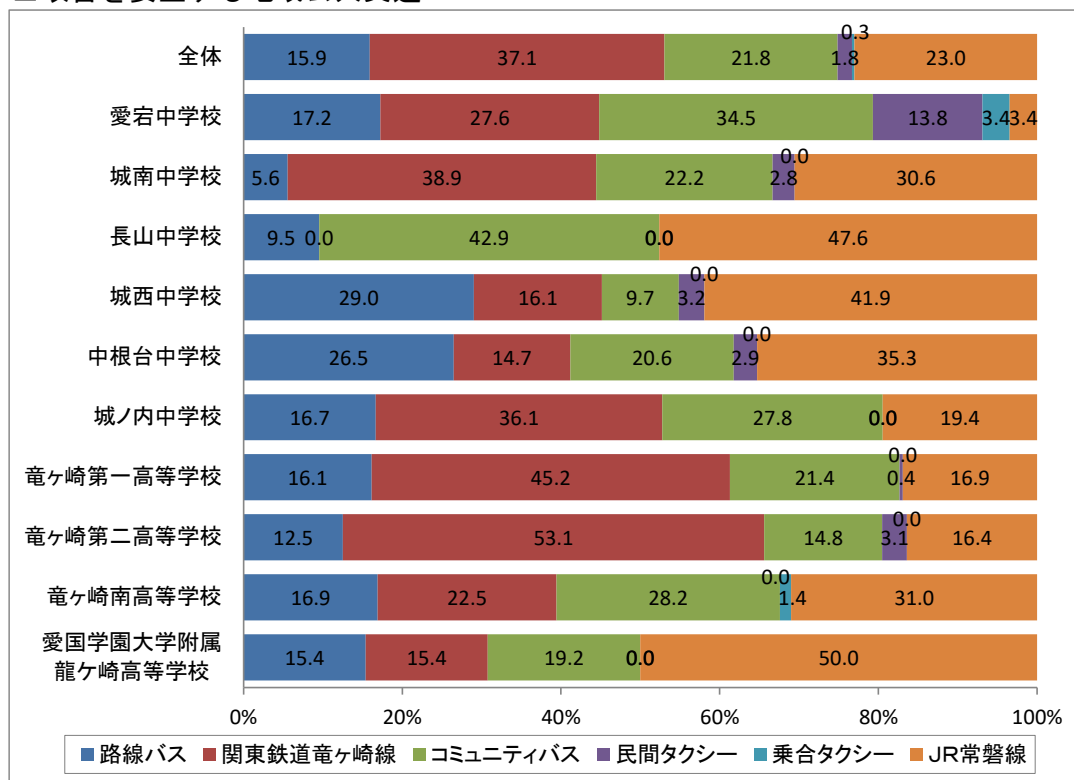
■乗り物で外出する際の不便さについて



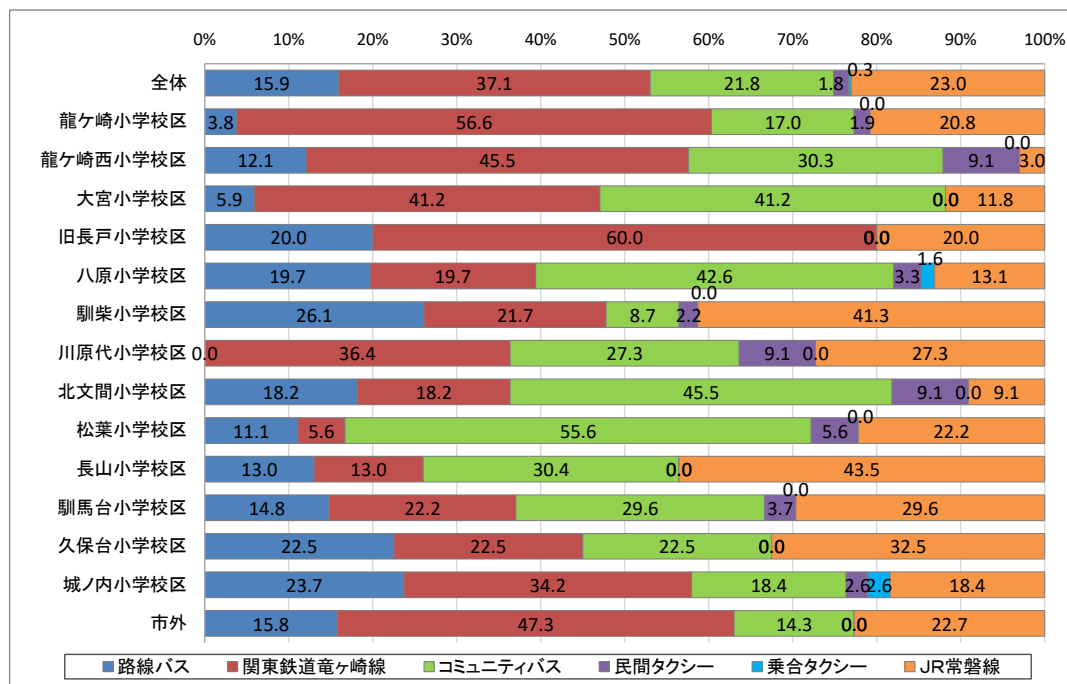
(3) 市内の地域公共交通に対する要望について

- 市内を運行する地域公共交通に対する要望として、「関東鉄道竜ヶ崎線」の改善を要望する回答者が多く、次いで「ＪＲ常磐線」の改善を要望する人が多くなっています。
- 要望内容として、「運賃を安く」「運行本数の増加」の改善を要望する回答者が多くなっています。

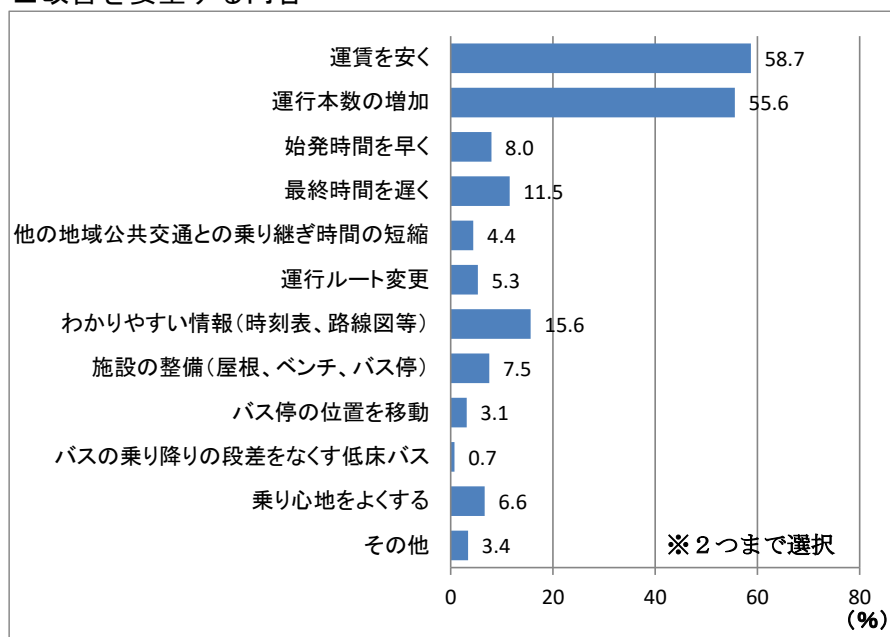
■改善を要望する地域公共交通



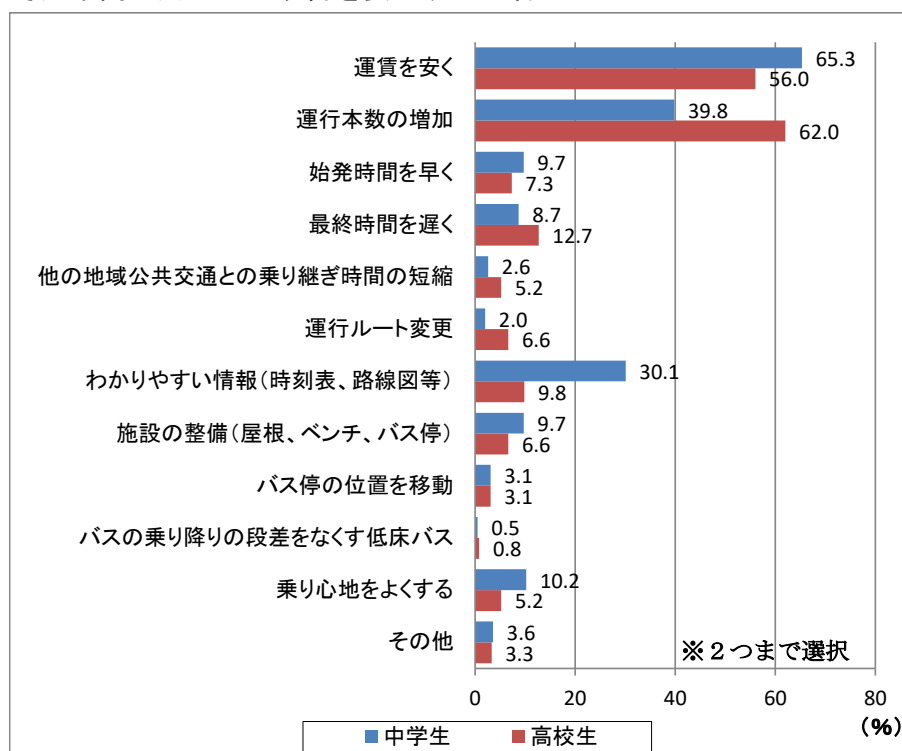
(参考) 居住地別にみた場合の改善を要望する地域公共交通



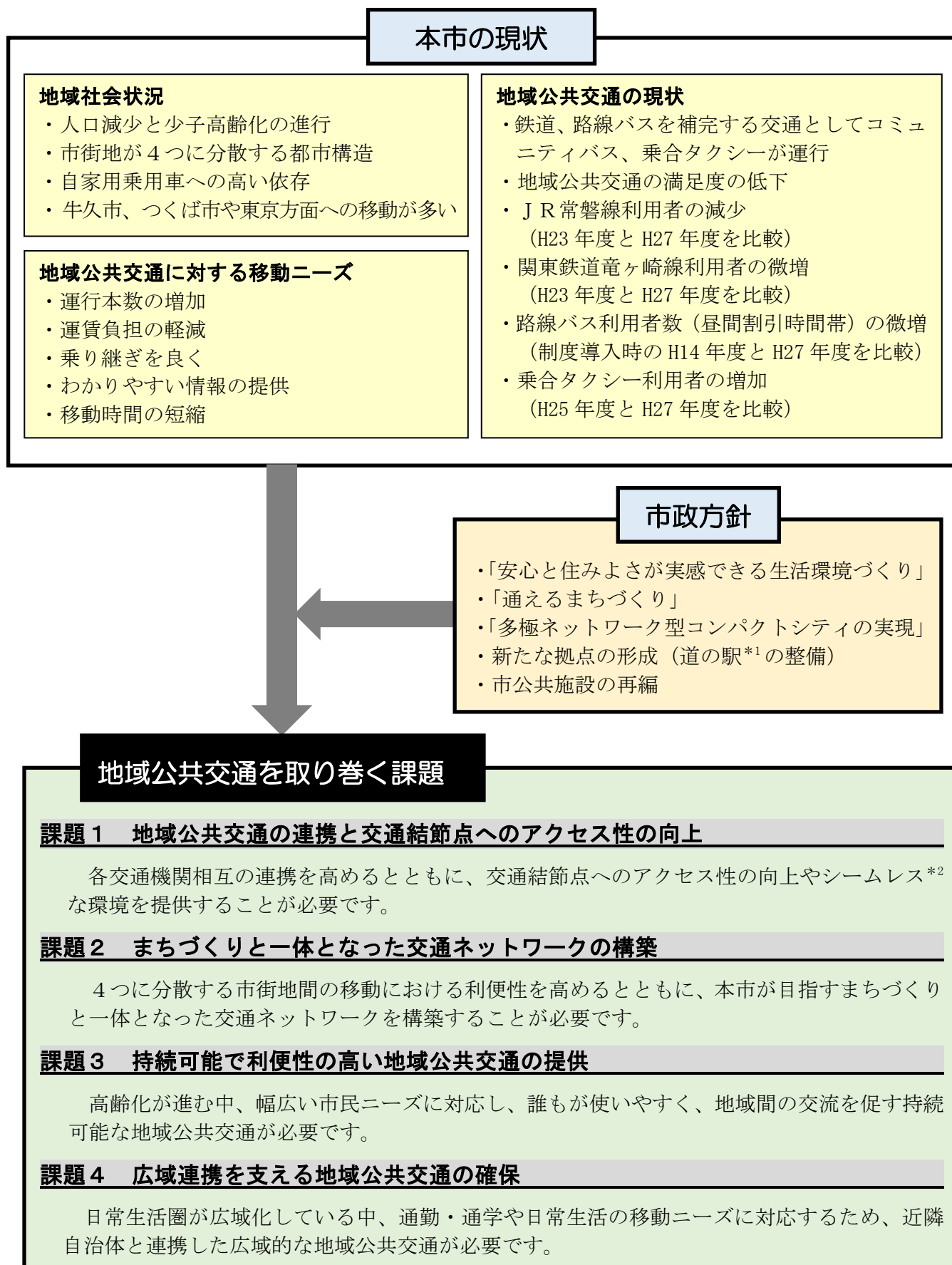
■改善を要望する内容



(参考) 中高生別にみた改善を要望する内容



5. 地域公共交通の課題の整理



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

*2 シームレス：複数の交通手段の接続性を改良すること。

6. 目指す将来のまちの姿と地域公共交通の方向性

本市のまちづくりの基本方向を示す最上位計画「ふるさと龍ヶ崎戦略プラン」では、『人が元気 まちも元気 自慢したくなるふるさと 龍ヶ崎』を目指すべきまちの姿としています。

人の元気がまちの元気につながり、愛着と誇りが生まれ、自慢したくなる。本市はこのようなまちの姿を目標に掲げ、「いつまでも住み続けたい」「いつかは住んでみたい」と思ってもらえるような、誇れる、そして自慢したくなる「ふるさと龍ヶ崎」を目指しています。

ふるさと龍ヶ崎戦略プランにおいて地域公共交通が果たすべき役割は・・・

① 定住促進策として

都心への通勤圏であることの優位性を生かした通えるまちづくりを進めるため、市内から都心へのアクセス性を向上させること

② コンパクトシティの形成として

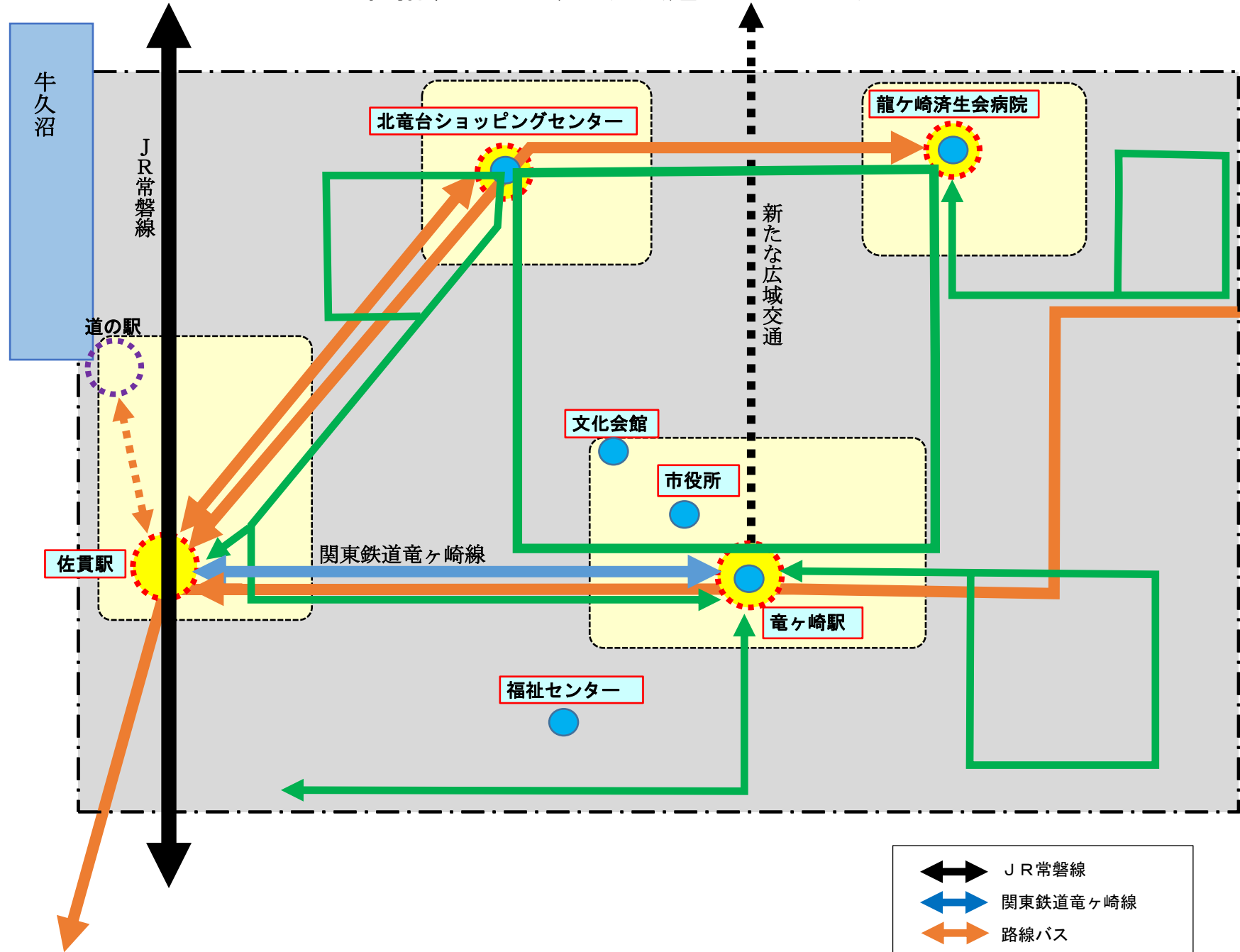
交通ネットワークの充実により、市内に分散している4つの市街地間の時間距離を短縮すること

③ 地域力の向上として

地域間での日常機能の補完や人と人のつながりを活かした地域づくりを進めるため、市内各地域間の移動の利便性を高めること

このようなことから、本市の地域公共交通ネットワークにおいては、JR常磐線や関東鉄道竜ヶ崎線、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどにより、駅や公共施設、各地域の生活拠点を有機的に結ぶことで、広域な通勤・通学等の可能性を高めるとともに、買い物や通院等、日常生活における移動が円滑となる地域公共交通サービスの提供によって、多様な世代に選ばれるまちを目指します。

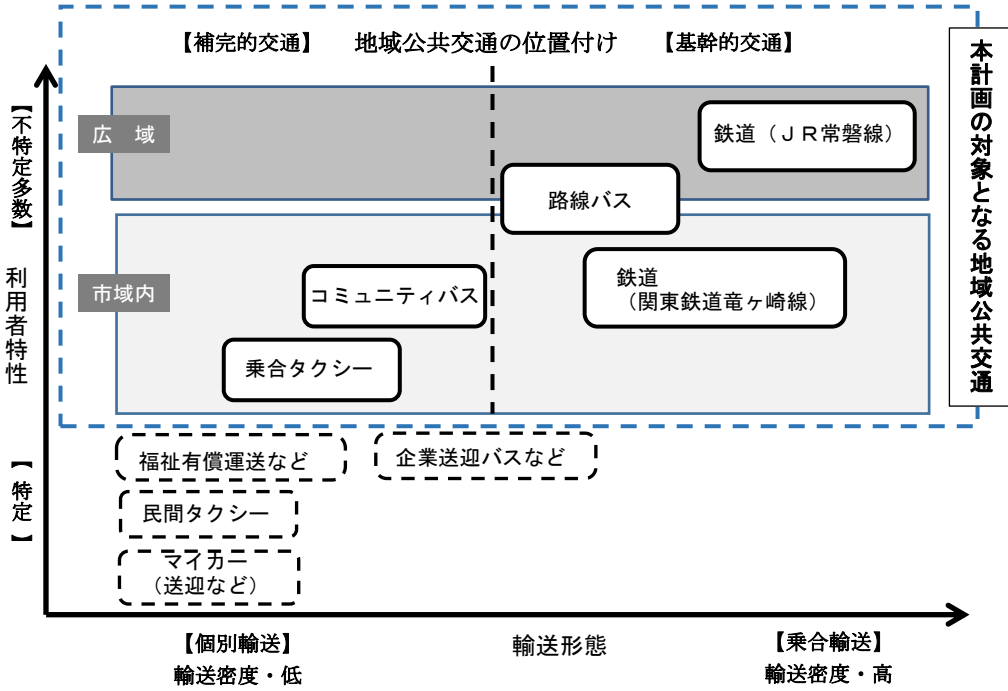
■目指すべき地域公共交通ネットワークイメージ



- JR常磐線
- 関東鉄道竜ヶ崎線
- 路線バス
- コミュニティバス
- 乗合タクシー目的地
- 乗合タクシー適用範囲
- 交通結節点
- 想定される新たな路線

■地域公共交通の位置付け

鉄 道	JR常磐線	東京方面及び周辺地域への通勤・通学及び買い物や私事・業務等における主要な交通手段として位置付けます。
	関東鉄道竜ヶ崎線	佐貫地区と龍ヶ崎地区を結ぶ基幹的な交通手段として位置付けます。
バ ス	路線バス	自家用車等を利用できない人の主要な交通手段で、中距離トリップに対応し、自家用車からの転換を図る交通手段として位置付けます。 また、北竜台地区及び龍ヶ崎地区からJR佐貫駅までの区間は、通勤・通学等、日常的に移動するための交通手段として位置付けます。
	コミュニティバス	①分散する地域間相互の連携強化、交流促進を図る交通手段 ②公共施設へアクセスする交通手段 ③民間交通サービスのない地域に対する交通手段 ④移動制約者の交通手段として位置付けます。
交 通 結 節 点	乗合タクシー	公共交通空白地域にお住まいの方やバス停留所まで移動が困難な高齢者の移動手段として、鉄道、バスを補完する交通手段として位置付けます。
	JR佐貫駅	市の玄関口として、市内外の交流の核として位置付けます。
	関東鉄道竜ヶ崎駅	市域内の移動における拠点と位置付けます。また、商店街の玄関口として交流の核として位置付けます。
	北竜台ショッピングセンター 龍ヶ崎済生会病院	商業・医療といった身近な施設であり、市域内における日常生活の移動に伴うバスの乗り継ぎポイントとして位置付けます。



7. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

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

～ 基本理念 ～

人とまちを元気にする 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

市域内や広域的な市民の移動を支えることで、積極的な社会参加や交流を促進し、活気あふれるまちを創造するため、多くの市民が利用できる、利用してみたいといった地域公共交通ネットワークを構築します。

基本方針 1 市域内外の連携を支える地域公共交通

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

基本方針 2 まちづくりと一体となった地域公共交通

新たに整備される道の駅、市街地の拠点性や商業環境向上の取組み、公共施設の再配置など、まちづくりの変遷に対応した地域公共交通ネットワークを構築していきます。

基本方針 3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

市民ニーズに沿った利便性の高い地域公共交通を形成し、地域間の交流促進や多様な市民が利用することができる安全・安心な交通サービスの提供を目指します。

基本方針 4 市民と協働で支える持続可能な地域公共交通

持続可能な交通体系を実現するため、市民が積極的に地域公共交通を「支え、守り、育てる」といった意識を育んでいきます。また、地域公共交通運行事業者をはじめとする様々な主体との協働・連携により、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークを形成します。

8. 計画目標と数値指標

計画の基本理念と基本方針に基づき、本計画の計画目標及び計画の達成状況を評価するための数値指標を次のように定めます。

■計画目標と数値指標

基本方針	計画目標	評価指標	単位	現況値	目標値算出方法	実施主体	評価スケジュール				
				目標値			H 2 9	H 3 0	H 3 1	H 3 2	H 3 3
基本方針 1 市域内外の連携を支える地域公共交通	目標 1 暮らしを支える地域公共交通網の構築	①地域公共交通利用者数 鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーの利用者数	人/年	平成 27 年度の実績 合計 1,228,425 人 (※)	関東鉄道竜ヶ崎線、コミュニティバス各々、年間 3,000 人増を見込む 路線バス 最高利用者数 (H21 168,192 人) を基本として目標とする (H27 実績の約 9 %増) 乗合タクシー 現況値 (H27 2,105 人) の約 14% 増を見込む	地域公共交通運行事業者	●	●	●	●	●
				平成 33 年度の目標値 合計 1,272,400 人 (※)							
		②地域公共交通に対する市民の満足度 まちづくり市民アンケート*1 調査による地域公共交通に満足している人の割合	%	平成 26 年度の実績 24.3%	まちづくり市民アンケート調査」における「満足」+「やや満足」の合計ポイント ふるさと龍ヶ崎戦略プランによる	市					●
				平成 33 年度の目標値 38%							
基本方針 2 まちづくりと一体となった地域公共交通	目標 2 地域公共交通の充実及び接続性強化による円滑な移動の実現	③コミュニティバスのカバー圏域 市域内におけるコミュニティバスのカバー圏域	%	平成 28 年度の実績 36.1%	コミュニティバスのバス停留所から徒歩 300m以内をカバー圏域とする	地域公共交通運行事業者、市					●
				平成 33 年度の目標値 現状よりも拡大							
		④道の駅への地域公共交通の整備 道の駅への地域公共交通の整備状況	系統	平成 28 年度の実績 0 系統	新たな施設への運行路線の開設を見込む 道の駅線：J R 常磐線佐貫駅西口～道の駅	地域公共交通運行事業者、市					●
				平成 33 年度の目標値 1 系統							
基本方針 3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通	目標 3 ニーズを踏まえた地域公共交通ネットワークの構築	⑤バスのバリアフリー化率 市域内を運行する路線バスのノンステップバス導入率	%	平成 28 年 10 月の実績 47.5% (40 台中 19 台)	毎年 1 台ノンステップバスに切り替えを見込む (H28 年度については、3 台新規導入予定)	地域公共交通運行事業者、市	●	●	●	●	●
				平成 33 年度の目標値 67.5% (40 台中 27 台)							
		⑥高齢者公共交通共通定期券（おたっしゃパス）の販売件数	件/年	平成 27 年度の実績 201 件	5 年で現況値の約 50%増を見込む	地域公共交通運行事業者、市	●	●	●	●	●
				平成 33 年度の目標値 300 件							
基本方針 4 市民と協働で支える持続可能な地域公共交通	目標 4 地域公共交通への市民の理解や関心を高める取組みの推進	⑦地域公共交通利用促進事業実施回数 地域公共交通のPRや活性化イベント、モビリティ・マネジメントの実施回数	回	平成 27 年度の実績 6 回	地域公共交通利用促進に関するイベント年間 8 回の開催を目標とする	関係団体、市	●	●	●	●	●
				平成 29～33 年度までの合計目標 40 回							
		⑧地域公共交通利用の来訪者数 イベント開催日における地域公共交通利用による来訪者数	人/年	平成 26 年度の実績 (3 日間の合計) 6,972 人	関東鉄道竜ヶ崎線の利用者数 (八坂神社祇園祭*2 開催期間) 毎年現況値の約 15%増を見込む	地域公共交通運行事業者、関係団体、市	●	●	●	●	●
				平成 29～33 年度までの合計目標 40,000 人							

※地域公共交通利用者数の現況値及び目標値の内訳

(現況) 関東鉄道竜ヶ崎線 878,450 人、路線バス (昼間割引利用者数) 157,300 人、コミュニティバス 190,570 人、乗合タクシー 2,105 人



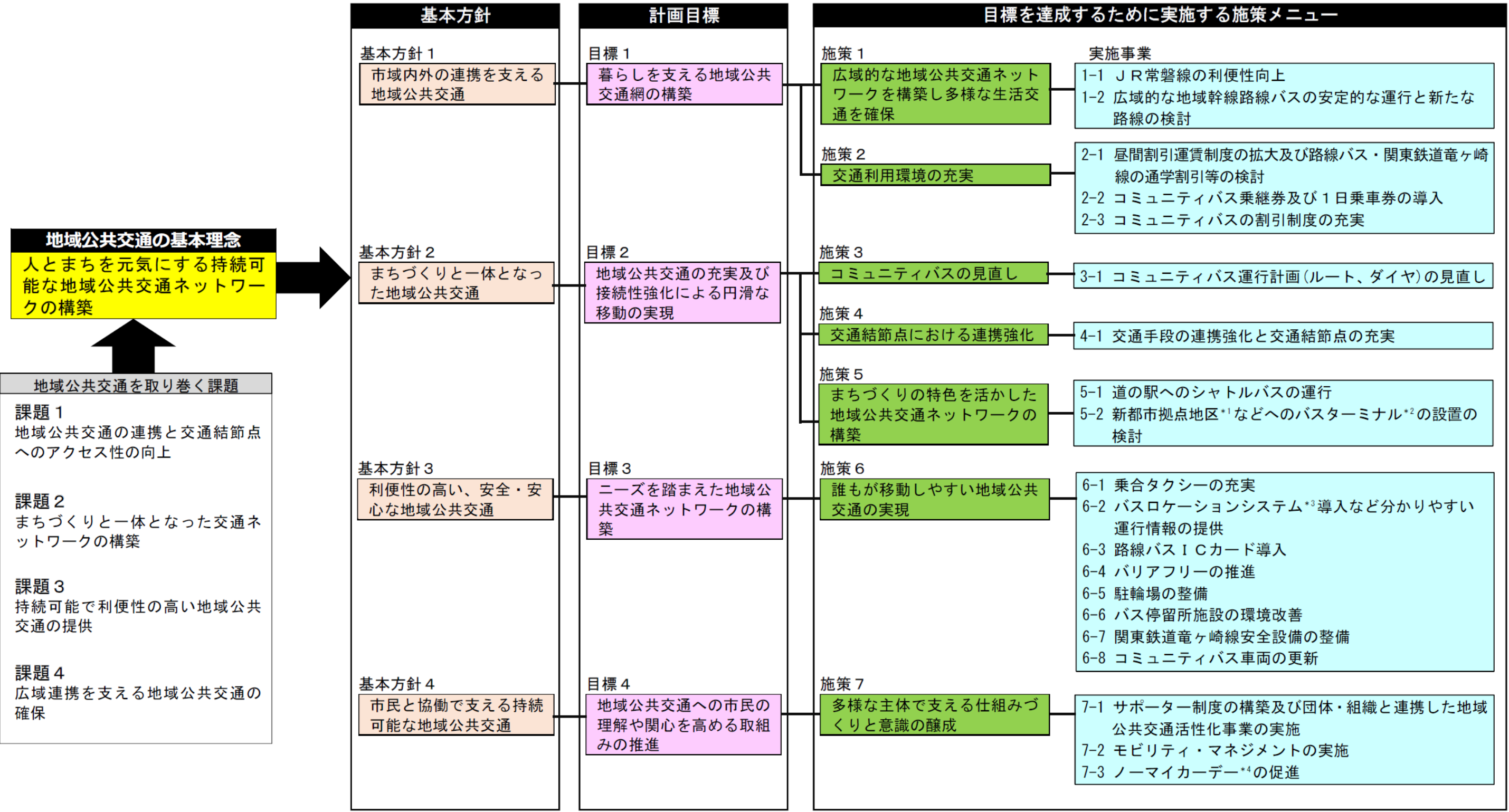
(目標) 関東鉄道竜ヶ崎線 893,000 人、路線バス (昼間割引利用者数) 172,000 人、コミュニティバス 205,000 人、乗合タクシー 2,400 人

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

*2 八坂神社祇園祭：八坂神社の夏の祭礼。

9. 目標を達成するための実施プロジェクト

9-1. 地域公共交通ビジョン構成



*1 新都市拠点地区：商業・サービス機能や交流機能などを誘導することで都市全体の魅力を高めるための土地利用を検討している関東鉄道竜ヶ崎駅の北側の地区（エリア）
*2 バスターミナル：バス停留所の内、複数のバス路線の発着点（バス停留所）として設置されている施設。
*3 バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。
*4 ノーマイカーデー：慢性交通渋滞緩和、排出ガス減少を目指し、期日を決めてマイカーの使用自粛を求めるキャンペーン。

9-2. 実施事業の概要

本計画で掲げた基本方針と目標を達成するための実施事業の概要を以下に示します。

実施事業については、必要に応じ「地域公共交通再編実施計画^{*1}」策定を検討し、関係機関及び市民の連携・協働のもと、実現していくものとします。

施策1 広域的な地域公共交通ネットワークを構築し多様な生活交通を確保

実施事業	1-1	J R常磐線の利便性向上
------	-----	--------------

目 的	都心への通勤・通学等をはじめ、広域的な移動の中心的な役割を担う J R 常磐線の利便性向上及び利用促進を図ります。					
事業の概要	●龍ヶ崎市単独による要望活動の実施 J R 東日本水戸支社に対し、J R 常磐線の「J R 東京駅・J R 品川駅乗り入れ本数の増発」や「運行時間拡大」「特別快速列車の増発」等といった利便性向上についての要望活動を実施します。 ●市加盟団体による要望活動等 【加盟団体】 「茨城県常磐線整備促進期成同盟会^{*2}」 「茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会^{*3}」 「常磐線東海道線乗り入れ推進協議会^{*4}」 【活動内容】 ・ J R 東日本本社及び水戸支社への要望活動 (鉄道施設の整備促進、運行ダイヤ及び車両の改善等) ・ 利用促進街頭キャンペーンの実施 等 ●鉄道利用安全性向上の支援 ・ 駅舎及び駅ホーム等の安全施設の整備 等					
事業エリア	J R 常磐線佐貫駅					
実施のポイント	J R 常磐線利用者数の増加					
実施主体	J R 東日本株式会社 茨城県常磐線整備促進期成同盟会 茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会 常磐線東海道線乗り入れ推進協議会、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	要望活動					
	街頭キャンペーン					
	安全施設の整備					



*1 地域公共交通再編実施計画：路線網の再編、デマンド交通への転換等を組み合わせつつ、地域公共交通ネットワークの再構築を図るための事業（地域公共交通再編事業）を具体的に実施するための任意の計画

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

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

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

施策１ 広域的な地域公共交通ネットワークを構築し多様な生活交通を確保

実施事業	1－2	広域的な地域幹線路線バスの安定的な運行と新たな路線の検討
------	-----	------------------------------

目 的	広域的・幹線的なバス路線の確保・維持に取組み、都市外的生活サービスや地域活動を一体的に連携することで、観光や交流など地域の活性化を図ります。					
事業の概要	●広域的な地域公共交通の確保・維持補助事業 地域幹線系統として地域に必要なバス路線のうち広域的・幹線的なバス路線の運行を確保・維持するため、茨城県と協調し路線バス運行事業者に補助金を交付します。 広域的・幹線的なバス路線：取手線、江戸崎線（関東鉄道株式会社） ●広域路線バスの検討及び実証運行 茨城県や稲敷地方広域市町村圏事務組合加盟自治体、交通事業者等で構成する県南地域公共交通確保対策協議会において、広域連携を支える地域公共交通の確保について検討します。通学や買い物といった地域の実情に応じた運行形態を構築し、広域移動のニーズに対応します。 ・市民ニーズを踏まえた広域路線バスの検討 ・協議会で合意された広域路線バスの実証運行 ・利用促進の取組み					
事業エリア	茨城県南地区					
実施のポイント	関係市町村との調整及び費用負担					
実施主体	茨城県、県南地域公共交通確保対策協議会、関係市町村 路線バス運行事業者、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	確保・維持補助事業					
	広域路線バスの検討・実証運行					

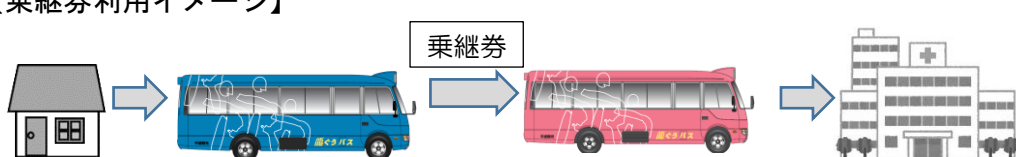
施策2 交通利用環境の充実

実施事業	2-1	昼間割引運賃制度の拡大及び路線バス・関東鉄道竜ヶ崎線の通学割引等の検討
------	-----	-------------------------------------

目的	J R 常磐線佐貫駅まで運行する地域公共交通の利便性を高めることにより、市内から都心へのアクセス性を向上させます。					
事業の概要	●路線バス昼間割引運賃制度の拡大 外出機会の創出や利用者の増大を図るため、昼間割引の対象時間の拡大を検討します。 【現行の昼間割引の概要】 ○ 関東鉄道株式会社が運行する路線バス全線 ○ 始発地の発車時刻が午前8時から午後5時まで ○ 運賃は初乗り 170 円、市内移動であればどこまで利用しても運賃上限 210 円 【昼間割引の考え方】 ●路線バス及び関東鉄道竜ヶ崎線での通学者支援 路線バス及び関東鉄道竜ヶ崎線について、通学に利用する学生に対し、市独自の負担軽減に向けた取組みを検討します。					
事業エリア	全域					
実施のポイント	利用者数の増加、費用負担					
実施主体	路線バス運行事業者、関東鉄道株式会社、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	昼間割引拡大の検討					
	通学者支援の検討					

施策2 交通利用環境の充実

実施事業	2-2	コミュニティバス乗継券及び1日乗車券の導入
------	-----	-----------------------

目的	コミュニティバスを乗り継ぎ利用する方に対して乗継券の発行や、1日に複数回利用する際の費用負担を軽減するための1日乗車券を導入し利用促進を図ります。					
事業の概要	●コミュニティバス乗継券の発行 コミュニティバスからコミュニティバスへ乗り継ぎ移動するケースについて、利用者に乗継券を発行し、利便性を向上させ利用促進を図ります。 【コミュニティバス乗継券運用（案）】 ・利用方法 ①降車する前に、運転手に申し出て乗継券を発行してもらう ②乗り継ぐ際に、乗継券を運賃箱に入れる ・利用範囲 - コミュニティバスの全バス停留所 ・乗継券料金 - 乗継券の発行は無料。乗り継いだコミュニティバスの運賃も無料 ・利用条件 - 同じルートでの利用は禁止、発効日に限り有効 - 乗り継ぎは1回まで 【乗継券利用イメージ】  ●コミュニティバス1日乗車券の導入 【1日乗車券（案）】 ・対象路線 コミュニティバス全線・全便 ・利用方法 乗車時に乗務員に提示。当日限り有効 1日に何回乗車しても追加料金はなし ・販売方法 コミュニティバス車内で販売 ・料金 - 区分：大人用、小児用、手帳等所有者用 等 - 金額：1日に3回以上乗車する場合は通常料金より安価となるような運賃設定 ・払戻し 払戻し不可					
事業エリア	全域					
実施のポイント	運行事業者との調整、運賃設定、費用負担					
実施主体	コミュニティバス運行事業者、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	乗継券・1日乗車券の発行検討	→				
	乗継券・1日乗車券の運用開始			→		

施策2 交通利用環境の充実

実施事業	2-3	コミュニティバスの割引制度の充実
------	-----	------------------

目 的	コミュニティバスの利用環境を整備し、利用促進を図ります。						
事業の概要	●コミュニティバス通学定期券の導入 【学生定期券（運用案）】 ・利用対象者 中学生、高校生、大学生等 ・対象地域公共交通 コミュニティバス全線 ・有効期間 1カ月、3ヶ月、6ヶ月、12ヶ月 ・販売先 コミュニティバス運行事業者営業所窓口 ・料金 通常料金の3～4割程度の割引 ●高齢者向け市内公共交通共通定期券（おたっしゅパス） おたっしゅパスの適用範囲を拡大し、利便性の向上とあわせ、通学定期券のPR活動を実施し、地域公共交通の利用促進を図ります。 ①関東鉄道竜ヶ崎線とコミュニティバスの共通定期券の検討 ②共通定期券のチラシ等を作成し、高齢者が集まる機会を利用して周知活動を実施 ●運転免許自主返納支援事業 運転免許自主返納支援事業の対象となる範囲を拡大し、運転免許の自主返納を促すとともに、地域公共交通利用への転換を図ります。 【対象範囲拡大（案）】 ・病気や身体の不都合等により運転免許を自主返納した方等 現行対象条件：70歳以上の方で有効期間内において自主的に免許を返納した方 ●ランドセルチケット 継続的に利用状況や利用者ニーズを検証します。					【通学定期券イメージ】 コミュニティバス通学定期券 龍ヶ崎市コミュニティバス (循環ルート・ABCDEルート) 有効期限 平成 年 日から 平成 年 月 日まで 氏名 様 歳 性別 	
	事業エリア	全域					
	実施のポイント	販売方法の簡素化、高齢者向け市内公共交通共通定期券の運賃設定					
	実施主体	地域公共交通運行事業者、龍ヶ崎市					
	実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
学生定期券の検討・準備							
学生定期券運用開始							
各制度の検討・準備							
順次実施							

【通学定期券イメージ】

コミュニティバス通学定期券
龍ヶ崎市コミュニティバス
(循環ルート・ABCDEルート) No. ●●●●

有効期限
平成 年 月 日から 年 月 日まで

氏名 様 歳 性別



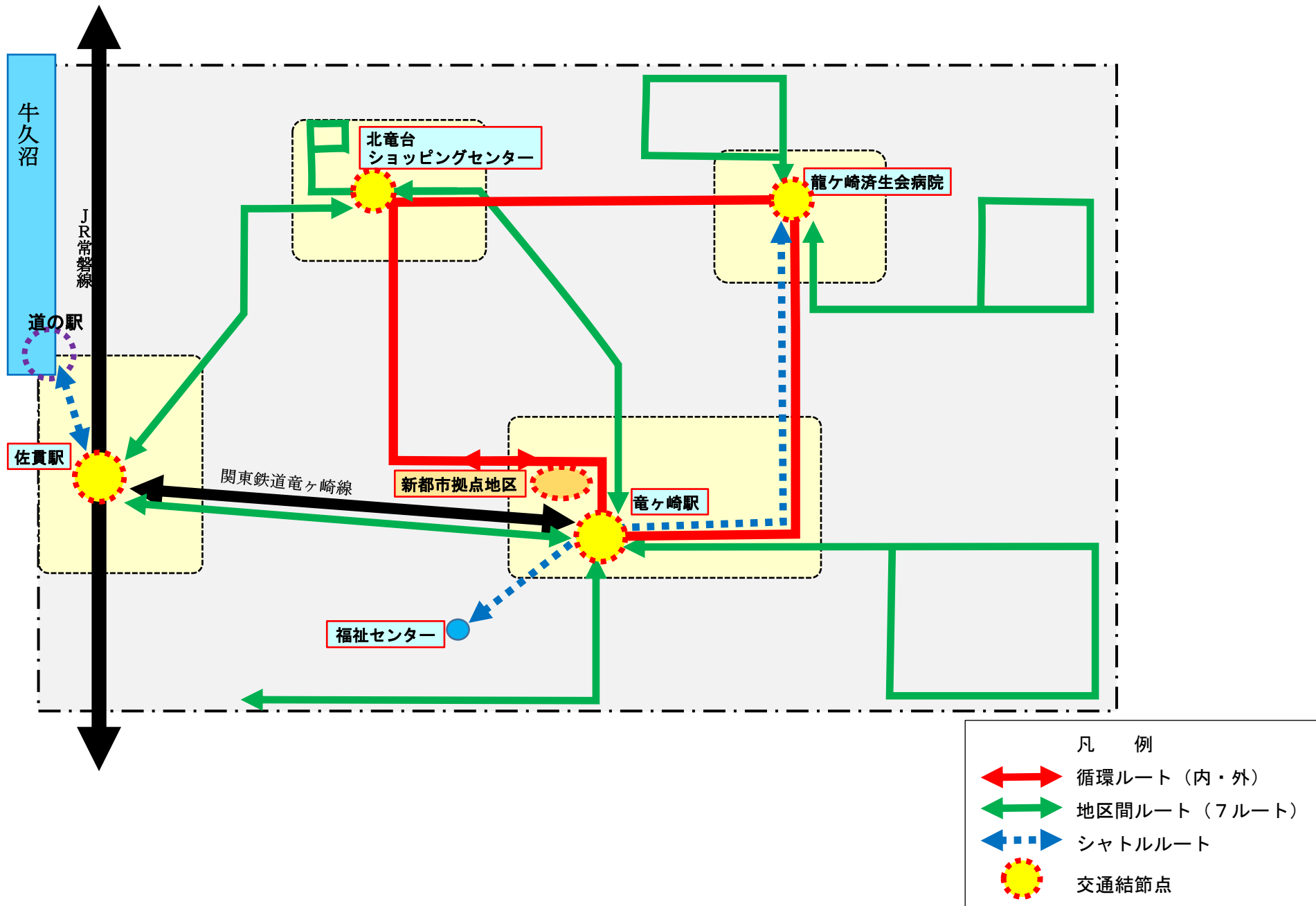
施策3 コミュニティバスの見直し

実施事業	3-1	コミュニティバス運行計画（ルート、ダイヤ）の見直し
------	-----	---------------------------

目的	コミュニティバスの運行頻度を高めるとともに、交通結節点でのシームレスな環境を構築し、地域間の移動性を向上させます。					
事業の概要	●コミュニティバスの運行計画見直し 【見直しに当たっての基本的な方向】 運行頻度を高め、地域間の移動性を高めます。また、持続可能なコミュニティバスの運行を目指します。 【見直しに当たっての視点】 コミュニティバスの運行計画の見直しは、次の視点に基づいて行います。 ・ 市政方針、本計画を踏まえた再編 「コンパクトシティ」「安心安全なまちづくり」等 ・ 既存の地域公共交通との共存共栄 ・ 運行課題、市民ニーズへの対応 「運行本数の増加」「乗り継ぎ環境の向上」「希望地域への運行」等 ・ 運行経費（市財政負担） 【主な見直し内容（案）】 ・ 運行本数の増加 ・ 運行時間の拡大 ⇒通勤・通学時間帯の運行 ・ ルートの変更、新設 ・ 交通結節点での接続強化 ・ 運賃の見直し					
事業エリア	全域					
実施のポイント	持続可能な運行の実現、費用負担					
実施主体	コミュニティバス運行事業者、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	運行計画の策定	→				
	新計画での運行開始			→		



■コミュニティバス路線再編イメージ



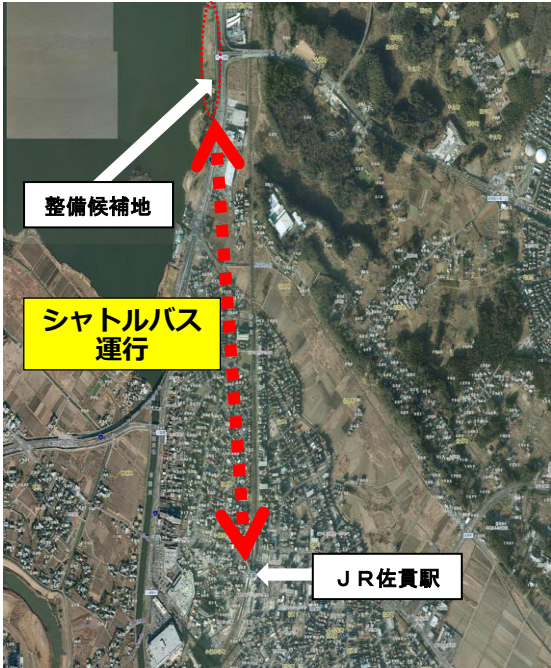
施策4 交通結節点における連携強化

実施事業	4-1	交通手段の連携強化と交通結節点の充実
------	-----	--------------------

目的	交通機関相互の連携を高め、駅や各地域の生活拠点を有機的に結ぶことで円滑な移動を確保するとともに、交通結節点の機能を充実し、地域公共交通利用の利便性を向上させます。					
事業の概要	●交通手段の連携 交通結節点を結ぶ移動手段を強化し、地域公共交通相互の乗り換えが円滑にできる環境を整備します。 【交通結節点】 ・ 関東鉄道竜ヶ崎駅 ・ J R 常磐線佐貫駅 ・ 龍ヶ崎済生会病院 ・ 北竜台ショッピングセンター ●深夜バス（J R 常磐線佐貫駅～関東鉄道竜ヶ崎駅）の実証運行及び検証 深夜バスの利用状況やニーズを調査し、必要性を検証します。 ●関東鉄道竜ヶ崎駅の待合機能の充実 鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等が接続している関東鉄道竜ヶ崎駅について、トイレ設備や待合機能を充実させ、利便性の向上を図ります。 					
事業エリア	関東鉄道竜ヶ崎駅					
実施のポイント	駅前広場全体の整備					
実施主体	地域公共交通運行事業者、関東鉄道株式会社、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	交通手段の連携					
	深夜バスの検証					
	待合機能検討・準備					
	待合機能運用開始					

施策5 まちづくりの特色を活かした地域公共交通ネットワークの構築

実施事業	5 - 1	道の駅へのシャトルバスの運行
------	-------	----------------

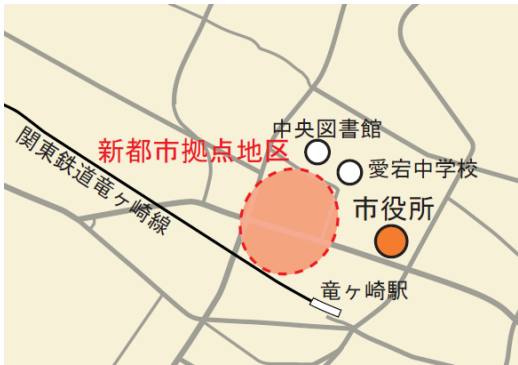
目 的	『道の駅』までの移動手段を確保し、牛久沼の景観や地域の特産品などの地域資源を再発見しながら、交流や賑わいを創出します。					
事業の概要	●『道の駅』までのシャトルバスの運行 新たに整備される『道の駅』について、J R 常磐線佐貫駅西口から整備候補地として予定されている国道 6 号線牛久沼沿いまでの区間についてシャトルバスを運行し、移動手段を確保します。 ■道の駅へのシャトルバス運行イメージ  ■整備候補地の現在の状況  【『道の駅』開業目標時期】 平成 31 年茨城国体前					
事業エリア	J R 常磐線佐貫駅から道の駅整備地					
実施のポイント	J R 常磐線佐貫駅西地区住民の移動手段との併用					
実施主体	地域公共交通運行事業者、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	シャトルバス検討・準備			(道の駅開設)		
	シャトルバス運行開始					

施策5 まちづくりの特色を活かした地域公共交通ネットワークの構築

実施事業

5-2

新都市拠点地区などへのバスターミナルの設置の検討

目 的	新都市拠点開発エリアにおいて、バスターミナルを整備し、エリアの拠点性を高め、都市内外の交流を促します。					
事業の概要	●新都市拠点開発エリアへのバスターミナル設置 新都市拠点開発エリアにおいて、多様な交通機関が施設に乗入れるに当り、安全性や快適性、そして円滑な地域公共交通利用の実現を目指し、エリア内へのバスターミナルの設置を検討します。 ■バスターミナルのイメージ  ■新都市拠点地区の位置 					
事業エリア	関東鉄道竜ヶ崎駅北地区（馴馬、馴柴）					
実施のポイント	路線バスやコミュニティバスのルート編成、関東鉄道竜ヶ崎駅までの導線					
実施主体	地域公共交通運行事業者、開発事業者、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	バスターミナルの検討					

施策6 誰もが移動しやすい地域公共交通の実現

実施事業	6 - 1	乗合タクシーの充実
------	-------	-----------

目 的	乗合タクシーの周知活動を強化し、利用促進を図ります。また、運行内容の充実を検討し利便性の向上を図ります。					
事業の概要	●乗合タクシーのPR活動 ・高齢者が集まるイベント等において周知活動を実施 ・市報及び公式ホームページにおいて、運行サービスを継続的に掲載 ・チラシの全戸回覧や公共施設への設置 ・高齢者宅等への訪問PR活動の実施 ●運行内容の充実 ①乗合タクシーの利便性向上に向け、乗合タクシーの運行事業者や路線バス事業者、民間タクシー事業者等、市域内を運行する地域公共交通事業者と協議・調整を進めます。 ②利用者や市民ニーズに対応した運行計画を検討します。 ・運行時間 ・目的地 等					
事業エリア	全域					
実施のポイント	地域公共交通運行事業者との調整					
実施主体	乗合タクシー運行事業者、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	PR活動の実施					
	運行内容の検討					



施策6 誰もが移動しやすい地域公共交通の実現

実施事業	6-2	バスロケーションシステム導入など分かりやすい運行情報の提供
------	-----	-------------------------------

目的	地域公共交通に関する情報提供の充実及び案内誘導の強化を図り、円滑な移動をサポートします。					
事業の概要	●バスロケーションシステム(*)の導入 コミュニティバスのリアルタイムでの運行状況が確認できるバスロケーションシステムの導入を検討します。 *バスロケーションシステムとは バス車両に搭載された専用車載端末のGPS機能を利用して、バスの運行状況を管理案内するサービスです。利用者はPCやスマートフォンなどからバスの現在地を確認することができます。 ●地域公共交通ガイドの作成・配布 地域公共交通に関する情報を分かりやすく提供するため、各種ガイド等を継続的に作成（更新）配布し利用促進を図ります。 ・地域公共交通ガイド 市域内を運行する鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の地域公共交通を紹介 ・地域公共交通リーフレット 各地域公共交通の路線図や時刻表等を掲載 ・上手な地域公共交通利用方法の紹介 各交通モードの上手な乗り継ぎや目的地までの移動時間、移動のモデルケース、お得な割引制度の活用 等 【活用媒体】 市広報紙、市公式ホームページ、ガイドブック、チラシ等 ●案内誘導サインの整備 交通結節点等に分かりやすい案内サインや誘導サインを整備します。 ■バスロケーションシステムイメージ 					
事業エリア	全域					
実施のポイント	ガイドやリーフレットについて、年に1回程度改正される鉄道ダイヤ等への対応					
実施主体	地域公共交通運行事業者、関係機関、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	バスロケーションシステム導入の検討					
	ガイド等の検討・準備					
	ガイドの作成・配布					
	案内誘導サインの整備・検討					

【携帯電話によるバスロケーションシステムの使い方イメージ】



【他都市における携帯電話によるバスロケーションシステムの表示例】



【分かりやすい情報提供と案内誘導の取組事例】

●稲敷市：稲敷市公共交通ガイドマップ

路線図及び時刻表以外にバスの乗り方等も紹介しています。



施策6 誰もが移動しやすい地域公共交通の実現

実施事業	6-3	路線バス I C カード導入
------	-----	----------------

目 的	路線バスに交通系 I C カードを導入し、運賃支払の手続きを簡素化します。					
事業の概要	●関東鉄道路線バスへの交通系 I C カードの導入 市域内を運行する関東鉄道株式会社の路線バス全車両に、交通系 I C カードを導入します。 【交通系 I C カード導入のメリット】 ・乗車の際、I C カードをタッチするだけで乗降が可能となり、現金を用意する手間が省けます。 ・乗降時間が短縮され定時性が確保できます。 ・係員による運賃・定期券等の確認作業が解消され、乗務員の人的負荷が軽減されます。 ・正確かつ確実な運賃が収受できます。 ・鉄道や他のバスでの利用の他、電子マネー機能も備えているため、買い物も可能となります。 【交通系 I C カードの種類】 PASMO、Suica など約 10 種類の交通系 I C カードを予定 ■全国の交通系 I C カード 					
事業エリア	全域					
実施のポイント	コミュニティバスへの交通系 I C カード導入					
実施主体	関東鉄道株式会社					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	I C カード導入準備	→				
	I C カード運用開始		→	→	→	→

【ICカードの利用イメージ】



【ICカードの利用方法】

●乗車時

乗車口ドア付近にあるICカード読み取り部に、お手持ちのICカードをタッチし、乗車停留所を記録させます。



●降車時

降車時に運賃箱上の IC カード読み取り部に、お手持ちの IC カードをタッチして、自動的に運賃を引き去ります。



(関東鉄道株式会社 HP)

施策6 誰もが移動しやすい地域公共交通の実現

実施事業	6-4	バリアフリーの推進
------	-----	-----------

目的	乗降しやすい車両を導入しバリアフリー化を推進することで、子どもや妊婦、高齢者等のバス利用における利便性及び安全性の向上を図ります。					
事業の概要	●ノンステップバス導入事業費補助 ノンステップバスを導入する路線バス事業者等に対し、国、茨城県と協調して補助金を交付し、導入を促します。 【補助額】 補助対象経費に8分の1を乗じて得た額又は補助対象経費から通常車両価格を差し引いた額に4分の1を乗じて得た額のいずれか少ない額以内の額。ただし、当該額が市補助額の限度額（70万円）を超える場合は、限度額までとする。 （龍ケ崎市ノンステップバス導入事業費補助金交付要綱） ■ ノンステップバス車両  ■ ノンステップバス車内  ●コミュニティバスへのノンステップバス導入 コミュニティバスについて、ノンステップバスの導入を検討します。 【現状】 7台中、3台がノンステップバスとして導入（循環ルート、Aルート）					
事業エリア	全域					
実施のポイント	市域内を運行するすべての地域公共交通のバリアフリー化、車両の確保					
実施主体	バス運行事業者、国、茨城県、龍ケ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	導入補助実施					
	コミュニティバスへの導入検討					

施策6 誰もが移動しやすい地域公共交通の実現

実施事業	6 - 5	駐輪場の整備
------	-------	--------

目 的	交通結節点の駐輪場環境を整え、サイクルアンドライドを促進します。					
事業の概要	●駐輪場の環境整備 交通結節点となる関東鉄道竜ヶ崎駅の駐輪場について、屋根の設置など、駐輪場施設の充実に努めます。 ■関東鉄道竜ヶ崎駅駐輪場  ●新たな駐輪場の整備 既存の駐輪場の利用状況や駅周辺の放置自転車の状況を調査し、新たな駐輪場の整備を検討します。 ●サイクルトレイン*の実施 継続的にサイクルトレインを実施し、サイクルアンドライドを促進します。					
事業エリア	関東鉄道竜ヶ崎駅、関東鉄道竜ヶ崎線					
実施のポイント	既存駐輪場との調整					
実施主体	関東鉄道株式会社、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	整備手法の検討				→	
	検討結果を踏まえ実施					→
	サイクルトレインの実施	→	→	→	→	→

* サイクルトレイン：車内に自転車を持ち込むことができるサービス。

施策6 誰もが移動しやすい地域公共交通の実現

実施事業	6-6	バス停留所施設の環境改善
------	-----	--------------

目的	バス停留所に上屋及びベンチを整備し、誰もが快適にバスを待ち、安全に乗降できる交通環境を構築します。					
事業の概要	●バス停留所の上屋及びベンチの設置 主要なコミュニティバス停留所に、日よけとなる上屋や身体を休めることができるベンチを設置し、快適に利用できる交通環境を構築します。 また、バス停留所周辺の施設と連携しながら、待合空間の環境整備を促進します。 【設置候補のバス停留所】 藤ヶ丘5丁目、小柴4丁目 等 設置条件：①上屋やベンチの設置スペースの確保が可能 ②バス停留所の利用者数が多い ■バス停留所のイメージ  ●既存のバス停留所の修繕 老朽化しているベンチ等を修繕します。					
事業エリア	全域					
実施のポイント	バス停留所の上屋及びベンチの設置スペース確保					
実施主体	龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	上屋ベンチ設置の検討・準備					
	順次実施					
	既存のバス停留所の修繕					

【他都市におけるバス待合空間整備の取組み事例】

●埼玉県・「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度

埼玉県では公共交通を利用しやすくすることで誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業に取り組んでいます。

対象施設は商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等。

○バスまちスポット：バス停留所近くで、バスを気軽に待てる施設（概ね 50m 圏内）

※バスの時刻表を掲示または配布

○まち愛スポット：バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（概ね 500m 圏内）

※ベンチや椅子を設置



●横浜市：コンビニエンスストアと連携した待合スペース

コンビニエンスストアのイートインコーナーをバスの待合スペースとして開放しており、タブレット型バス接近表示機を設置し、バスの運行状況を提供しています。



●八戸市：店舗の風除室を活用した待合環境

バス停留所前の店舗（百貨店・パチンコ屋）の風除室にベンチを設置し、バス利用者が休憩できる環境が整備されています。



施策6 誰もが移動しやすい地域公共交通の実現

実施事業	6 - 7	関東鉄道竜ヶ崎線安全設備の整備
------	-------	-----------------

目 的	老朽化が進む関東鉄道竜ヶ崎線について、車両設備等の整備及び更新を行い、輸送の安全を確保します。					
事業の概要	●鉄道軌道安全輸送設備等整備事業の実施 鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の整備に要する経費に対し、国及び茨城県と協調し鉄道事業者に補助金を交付します。 【補助事業内容】 ・補助対象事業者：関東鉄道株式会社 ・補助対象事業：補助対象事業者が関東鉄道竜ヶ崎線において行う設備の整備 ・補助額：茨城県が補助する額以内で、補助対象経費に6分の1を乗じて得た額以内の額 (龍ヶ崎市鉄道軌道安全輸送設備等整備事業費補助金交付要綱) 【設備整備予定事業】 平成29年度：車輪の代替、車両の修繕、重要部検査 等 平成30年度：電気転てつ機*の更新、動力伝達装置の改良 等 平成31年度：踏切器具箱の更新、全般検査 等					
事業エリア	関東鉄道竜ヶ崎線					
実施のポイント	車両や施設の老朽化対策、踏切施設の整備					
実施主体	関東鉄道株式会社、茨城県、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	補助金交付					



* 電気転てつ機：列車を1つのレールから他のレールへ移動させるときに使われる分岐器。

施策6 誰もが移動しやすい地域公共交通の実現

実施事業	6－8	コミュニティバス車両の更新
------	-----	---------------

目 的	コミュニティバス車両を更新し、安全・安心で快適に利用できる交通環境を整備します。					
事業の概要	●コミュニティバス車両の更新 【更新事由】 現行のコミュニティバス車両は、平成19年から走行しており、検査や故障等による代替車の運行が増えていることから、車両を更新し、安全・安心な運行の確保及び快適に移動できる空間を提供することにより、利用の促進を図ります。 【車両の選考の基準（案）】 ・交通バリアフリー法適合 ・乗車定員 ・環境面への対応 ・ノンステップ床面の広さ ・コミュニティバスへの導入実績 【車両デザイン】 ・車両のデザインやカラーリングを統一し、他のバス路線との差別化を図ることでシンボル性を高めます。					
事業エリア	全域					
実施のポイント	車両の確保、費用負担					
実施主体	コミュニティバス運行事業者、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	車両の検討・準備	→				
	運行開始			→		



施策7 多様な主体で支える仕組みづくりと意識の醸成

実施事業	7-1	サポーター制度の構築及び団体・組織と連携した地域公共交通活性化事業の実施
------	-----	--------------------------------------

目 的	「交流」を通じて、地域公共交通とまちの魅力を高め、地域公共交通の安定的な運営とまちの活性化をサポートします。また、地域公共交通等に関する事業や活動を行う団体・組織と連携協力し、地域公共交通の活性化を図ります。					
事業の概要	●地域公共交通のサポーター組織設立に向けた準備・支援 【組織設立に向けた準備】 ・サポーターをまとめるリーダーの確保 ・組織立ち上げに必要な人材の発掘 ・組織のルールづくり ・団体等への協力呼び掛け 【活動内容の検討】 ・地域と一体になったイベント ・利用者の利便性を高める事業 ・様々な媒体を利用した情報の発信 ・関係機関や団体との連携 【サポーター組織支援制度の構築】 ・サポーター組織を支援する制度の構築 ●地域公共交通活性化事業の実施 【連携・協力を進める事業等】 ・地域公共交通の利用促進や地域の活性化につながる事業 ・市民や地域への波及効果が期待できる事業 ・協働による相乗効果が期待できる事業 ・多くの市民が関わりを持つ事業 等					
事業エリア	全域					
実施のポイント	核となる人材の確保、活動支援制度の構築					
実施主体	関係機関、団体等、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	組織設立の検討・準備及び活動実施					
	活性化事業の実施					

【他都市におけるサポーター制度の事例】

【栃木県佐野市】



佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ 入会案内



クラブの目的
佐野市バス・エコ・サポーターズクラブは、佐野市営バス「さーのって号」の愛護や応援をしながら、多くの会員の皆さんで「さーのって号」を支え合うことを目的に設立しました。さらに、会員の皆さんが会員特典を活用して多く「さーのって号」を利用し、「さーのって号」を身近に感じて「マイバス路線」を育むことや、自家用自動車をお持ちの会員の皆さんが会員特典を活用しながら、自家用自動車と「さーのって号」の双方を上手に利用して「クルマとさーのって号」を進出し、環境負荷の低減に貢献することも目的としています。

個人会員
年会費①： 5,000円（学生の方は4,000円）
年会費②： 運転免許を全部返納した方、または運転免許の更新を行わなかった方は、初年度のみ年会費無料（継続入会の場合： 年会費 3,000円）
※即通、重件や必要書類等がありますので、詳しくはお問い合わせください。
会員特典： 市営バスに関するもの
・平日 車窓通票 無料、1日乗車券 100円引き
・土・日・祝日 全路線の運賃 無料！
・どちらかをプレゼント { ① 金輪乗車券（150円券1枚限り）1組
② 1日乗車券引換券3枚
施設に関するもの
・あさやま温泉 宿泊料 10%割引、「レストランあさやま」でのソフトドリンク1杯サービス
・磯山ロクビレッジ 施設利用（レストラン・フィッシングセンターを除く）10%割引
・観音堂温泉 施設利用（レストランを除く）10%割引
※①か②の選択制となります。

法人会員
年会費： 10 10,000円（何社でも可）
会員特典：
・佐野市HPバスのページや時刻表等に協力企業として、各号等を掲載
・10につき、① 市営バス車内へ法人会員のポスター（B3サイズ横）を3か月間無料掲載
または② 回数乗車券（300円券11枚限り）1組を配布
※①か②の選択制となります。

☆会員登録の有効期限：入会した日から起算して1年間



会員の更新手続きは毎年行ってください。
皆さまの入会を心よりお待ちしております。

【岐阜市】

地元住民のボランティアがヘルパーとしてバス車内に乗り込み、チケットの受け渡し、乗り降りの手伝い、手荷物の手伝い等、利用者の援助を実施しています。



【現在、本市で実施している地域公共交通活性事業】

■龍ヶ崎機関車推進協議会による ダンボールSLアート制作



■関鉄レールファンCLUB と共催した竜ヶ崎線探検隊



■関鉄レールファンCLUB所属 レールメイトによるPR活動



■コロッケクラブ龍ヶ崎と 連携した竜鉄コロッケ☆ フリーきっぷ



施策7 多様な主体で支える仕組みづくりと意識の醸成

実施事業	7-2	モビリティ・マネジメントの実施
------	-----	-----------------

目的	モビリティ・マネジメントを実施し、地域公共交通利用に対する意識の醸成を図ります。					
事業の概要	●学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施 子どもの主体性を尊重した参加型学習プログラムを実施します。身近な地域公共交通機関を実際に利用し、自分たちにもできる環境に配慮した生活の工夫について学習します。 ■モビリティ・マネジメントの実施状況 【小学生を対象とした モビリティ・マネジメント】  【関東鉄道株式会社社員が講師として 実施したモビリティ・マネジメント】  ※モビリティ・マネジメントとは 過度な自動車利用に起因する様々な社会問題を緩和するため、地域公共交通や自転車への自発的転換を促す交通施策					
事業エリア	全域					
実施のポイント	児童数が多い学校での実施、学校のカリキュラムとの調整					
実施主体	地域公共交通運行事業者、小学校等、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	モビリティ・マネジメントの実施					

施策7 多様な主体で支える仕組みづくりと意識の醸成

実施事業	7-3	ノーマイカーデーの促進
------	-----	-------------

目 的	ノーマイカーデー等を促進し、過度のマイカー依存から地域公共交通利用への意識の転換を図ります。					
事業の概要	●「ノーマイカーデー龍ヶ崎」の実施 ノーマイカーデーについて、市内の企業や団体等に広く参加を呼び掛け、通勤時におけるマイカー利用から地域公共交通機関利用や自転車、徒歩への転換を促進します。 ●市職員による「エコ通勤」の取組み 市職員の通勤方法について、鉄道やバス、自転車・徒歩など、環境にやさしい交通手段での通勤を推進します。 【取組み方法（案）】 Step1 実施体制の検討 Step2 取組みの基本的な方向の検討 Step3 通勤実態の把握及び交通情報の提供 Step4 具体的な取組みの検討 Step5 取組みの実施					
事業エリア	全域					
実施のポイント	全市的な取組みへの拡大					
実施主体	市内の企業・団体等、龍ヶ崎市					
実施時期	実施項目	H29	H30	H31	H32	H33
	事業の検討・準備			→		
	順次実施				→	



■実施事業及び実施スケジュール

施策	実施事業	実施主体	実施年次					
			平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	
【施策 1】 広域的な地域公共交通ネットワークを構築し多様な生活交通を確保	1-1 J R常磐線の利便性向上 ●龍ヶ崎市単独による要望活動の実施 ●市加盟団体による要望活動等	J R東日本株式会社 茨城県常磐線整備促進期成同盟会 茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会 常磐線東海道線乗り入れ推進協議会 龍ヶ崎市		要望活動・街頭キャンペーンの実施				
	●鉄道利用安全性向上の支援		安全施設の整備					
	1-2 広域的な地域幹線路線バスの安定的な運行と新たな路線の検討 ●広域的な地域公共交通の確保・維持補助事業	茨城県 県南地域公共交通確保対策協議会 関係市町村 路線バス運行事業者 龍ヶ崎市		確保・維持補助事業				
	●広域路線バスの検討及び実証運行		広域路線バスの検討・実証運行					
【施策 2】 交通利用環境の充実	2-1 昼間割引運賃制度の拡大及び路線バス・関東鉄道竜ヶ崎線の通学割引等の検討 ●路線バス昼間割引運賃制度の拡大	路線バス運行事業者 関東鉄道株式会社 龍ヶ崎市			昼間割引拡大の検討			
	●路線バス及び関東鉄道竜ヶ崎線での通学者支援				通学者支援の検討			
	2-2 コミュニティバス乗継券及び 1 日乗車券の導入 ●コミュニティバス乗継券の発行 ●コミュニティバス 1 日乗車券の導入	コミュニティバス運行事業者 龍ヶ崎市	乗継券・1 日乗車券の発行検討		乗継券・1 日乗車券の運用開始			
	2-3 コミュニティバスの割引制度の充実 ●コミュニティバス通学定期券の導入 ●高齢者向け市内公共交通共通定期券（おたっしゅバス） ●運転免許自主返納支援事業 ●ランドセルチケット	地域公共交通運行事業者 龍ヶ崎市	学生定期券の検討・準備		学生定期券運用開始			
			各制度の検討・準備					
					順次実施			
	【施策 3】 コミュニティバスの見直し	3-1 コミュニティバス運行計画（ルート、ダイヤ）の見直し	コミュニティバス運行事業者 龍ヶ崎市	運行計画の策定		新計画での運行開始		
	【施策 4】 交通結節点における連携強化	4-1 交通手段の連携強化と交通結節点の充実 ●交通手段の連携	地域公共交通運行事業者 関東鉄道株式会社 龍ヶ崎市			交通手段の連携		
		●深夜バス（J R 常磐線佐貫駅～関東鉄道竜ヶ崎駅線）の実証運行及び検証				深夜バスの検証		
		●関東鉄道竜ヶ崎駅の待合機能の充実		待合機能検討・準備		待合機能運用開始		
【施策 5】 まちづくりの特色を活かした地域公共交通ネットワークの構築	5-1 道の駅へのシャトルバスの運行	地域公共交通運行事業者 龍ヶ崎市	シャトルバス検討・準備		シャトルバス運行開始			
	5-2 新都市拠点地区などへのバスターミナルの設置の検討	地域公共交通運行事業者 開発事業者 龍ヶ崎市			バスターミナルの検討			
【施策 6】 誰もが移動しやすい地域公共交通の実現	6-1 乗合タクシーの充実 ●乗合タクシーの P R 活動 ●運行内容の充実	乗合タクシー運行事業者 龍ヶ崎市			P R 活動の実施、運行内容の検討			
	6-2 バスロケーションシステム導入など分かりやすい運行情報の提供 ●バスロケーションシステムの導入	地域公共交通運行事業者 関係機関 龍ヶ崎市			バスロケーションシステム導入の検討			
	●地域公共交通ガイドの作成・配布		ガイド等の検討・準備		ガイドの作成・配布			
	●案内誘導サインの整備				案内誘導サインの整備・検討			
	6-3 路線バス I C カード導入	関東鉄道株式会社	I C カード導入準備		I C カード運用開始			
	6-4 バリアフリーの推進 ●ノンステップバス導入事業費補助 ●コミュニティバスへのノンステップバス導入	バス運行事業者 国、茨城県 龍ヶ崎市			導入補助実施、コミュニティバスへの導入検討			
	6-5 駐輪場の整備 ●駐輪場の環境整備 ●新たな駐輪場の整備	関東鉄道株式会社 龍ヶ崎市				整備手法の検討	検討を踏まえ実施	
	●サイクルトレインの実施				サイクルトレインの実施			
	6-6 バス停留所施設の環境改善 ●バス停留所の上屋及びベンチの設置	龍ヶ崎市	上屋ベンチ設置の検討・準備					
	●既存のバス停留所の修繕				順次実施			
					既存のバス停留所の修繕			
	6-7 関東鉄道竜ヶ崎線安全設備の整備	関東鉄道株式会社 茨城県 龍ヶ崎市			補助金交付			
	6-8 コミュニティバス車両の更新	コミュニティバス運行事業者 龍ヶ崎市	車両の検討・準備			運行開始		
【施策 7】 多様な主体で支える仕組みづくりと意識の醸成	7-1 サポーター制度の構築及び団体・組織と連携した地域公共交通活性化事業の実施 ●地域公共交通のサポーター組織設立に向けた準備・支援 ●地域公共交通活性化事業の実施	関係機関 団体等 龍ヶ崎市			組織設立の検討・準備及び活動実施、活性化事業の実施			
	7-2 モビリティ・マネジメントの実施	地域公共交通運行事業者 小学校等 龍ヶ崎市			モビリティ・マネジメントの実施			
	7-3 ノーマイカーデーの促進 ●「ノーマイカーデー龍ヶ崎」の実施 ●市職員による「エコ通勤」の取組み	市内の企業・団体等 龍ヶ崎市			事業の検討・準備		順次実施	

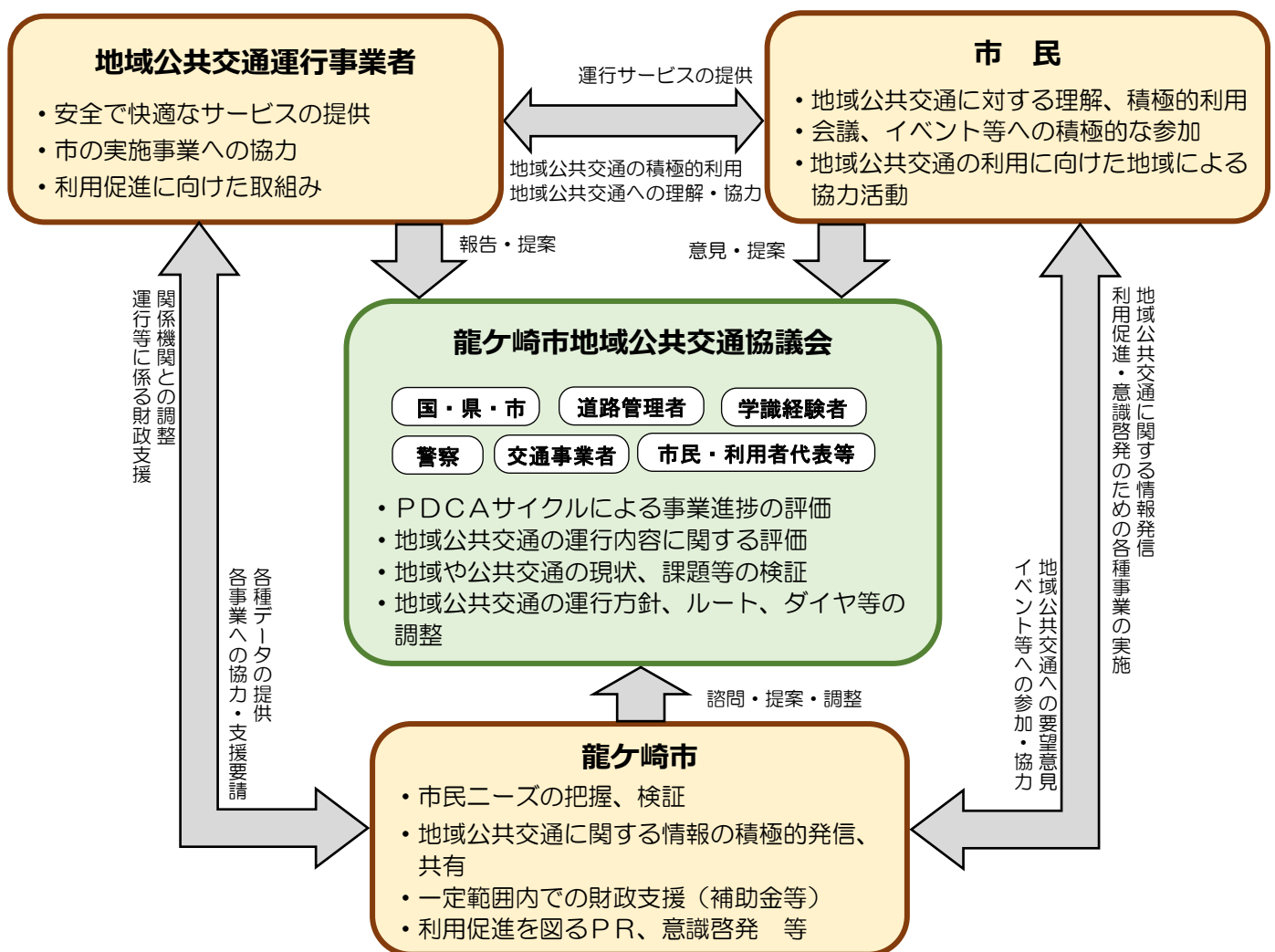
10. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の実施体制

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

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

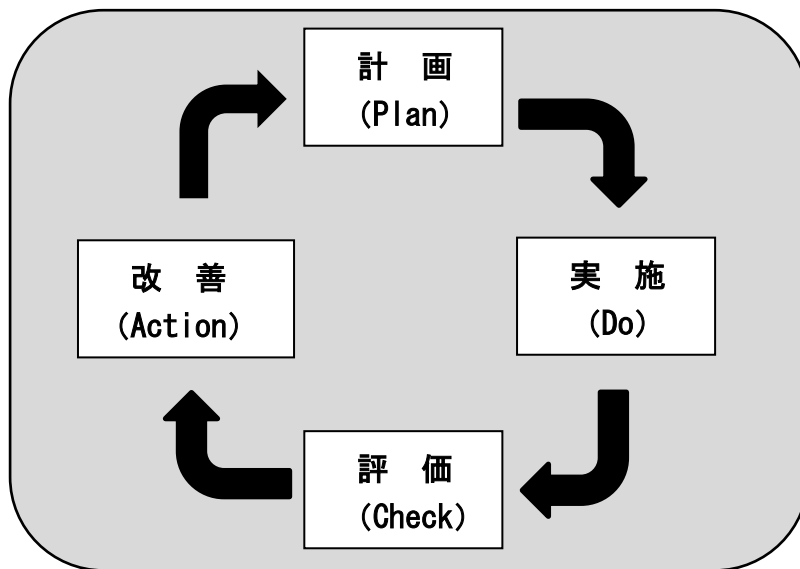
■計画推進のための市民・地域公共交通運行事業者・行政による協働体制



(2) P D C Aサイクルの実行

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

■P D C Aサイクルによる継続的な改善



(3) 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度（平成 33 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	H29	H30	H31	H32	H33
利用者アンケート、市民アンケート					◎
施策メニュー（実施事業）の評価	○	○	○	○	◎
計画の評価					◎
計画・目標値の見直し	○	○	○	○	★
地域公共交通協議会の開催	◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ★：次期計画の検討

参 考 資 料

1. 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の策定経緯

実施年月日	会議名等	議事内容等
平成28年1月6日 ～1月29日	地域公共交通利用に関する中高生アンケート調査	・市内中学校 2 学年各 1 クラス214人対象 ・市内高等学校 2 学年563人対象
平成28年1月21日 ～2月29日	地域公共交通利用に関する高齢者アンケート調査	・長寿会連合会850人対象
平成28年1月25日	平成27年度第 2 回 地域公共交通協議会	・龍ヶ崎市都市交通マスタープランの計画期間の延長 ・都市交通マスタープラン及び地域公共交通総合連携計画、地域公共交通網形成計画について
平成28年5月	政策情報誌掲載	・龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の策定の周知
平成28年5月1日 ～5月31日	乗合タクシー『龍タク』 利用者アンケート調査	・『龍タク』利用者61人対象
平成28年5月17日 ～6月14日	関東鉄道竜ヶ崎線 利用者アンケート調査	・関東鉄道竜ヶ崎線利用者1,200人対象
平成28年5月19日 5月22日	コミュニティバス 利用者アンケート調査	・コミュニティバス利用者517人対象
平成28年5月20日 ～6月2日	地域公共交通に関する アンケート調査	・18歳以上の市民2,000人対象
平成28年6月27日	平成28年度第 1 回 地域公共交通協議会	・龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の策定について（諮問） ・龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画策定スケジュールについて ・本市の公共交通の現状について（龍ヶ崎市都市交通マスタープラン及び龍ヶ崎市地域公共交通総合連携計画の総括）
平成28年8月10日	平成28年度第 1 回 地域公共交通協議会 研究会	・地域公共交通に関するアンケート調査結果について ・龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画骨子案について
平成28年8月22日	平成28年度第 2 回 地域公共交通協議会	・地域公共交通に関するアンケート調査結果について ・龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画骨子案について
平成28年9月	りゅうほ一掲載	・地域公共交通に関する各種アンケート調査結果報告
平成28年10月12日	平成28年度第 2 回 地域公共交通協議会 研究会	・龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（案）について
平成28年10月24日	平成28年度第 3 回 地域公共交通協議会	・龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（案）について

実施年月日	会議名等	議事内容等
平成28年11月7日	庁議	・ 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（案）について
平成28年12月7日	市議会全員協議会	・ 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（案）について
平成28年12月18日	地域公共交通シンポジウム	・ 基調講演 「地域公共交通とまちづくり～かしこいクルマの使い方～」 ・ 報告 「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（案）について」 ・ パネルディスカッション 「地域公共交通の活性化のために何ができるか」
平成28年12月20日 ～平成29年1月19日	パブリックコメント	・ 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（案）について
平成29年2月6日	庁議	・ 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（案）のパブリックコメントの結果について（提出意見なし）
平成29年2月13日	平成28年度第4回 地域公共交通協議会	・ 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（案）のパブリックコメントの結果について（提出意見なし） ・ 「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の策定について（諮問）」に対する答申（案）について
平成29年2月13日	答申	・ 地域公共交通協議会長から市長に龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の策定についての答申書の提出
平成29年2月	りゅうほ一掲載	・ 龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画（案）のパブリックコメントの結果について（提出意見なし）

※地域公共交通協議会研究会

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

2. 龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例

平成 26 年 3 月 28 日
条例第 19 号

(設置)

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

(所掌事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

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

(組織)

第 3 条 協議会は、委員 18 人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 茨城運輸支局長又はその指名する者
- (2) 茨城県の職員
- (3) 一般社団法人茨城県バス協会の代表者又はその指名する者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (5) 交通事業者の代表者又はその指名する者
- (6) 学識経験者
- (7) 公募の市民(龍ヶ崎市まちづくり基本条例(平成 26 年龍ヶ崎市条例第 58 号)第 3 条第 1 号に規定する市民(法人その他の団体を除く。))をいう。)
- (8) 市の職員
- (9) その他市長が必要と認める者

(任期)

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

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

(会長及び副会長)

第 5 条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理し、会議の議長となる。

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

(会議)

第 6 条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長が招集する。ただし、会長及び副会長が選出されていないときは、市長が行う。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

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

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

(庶務)

第 7 条 協議会の庶務は、市民生活部交通防犯課において処理する。

(委任)

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

付 則

この条例は、平成 26 年 4 月 1 日から施行する。

付 則(平成 26 年 9 月 30 日条例第 56 号)

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

付 則(平成 27 年 6 月 30 日条例第 27 号抄)

(施行期日)

1 この条例は、平成 27 年 9 月 1 日から施行する。

(龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例の一部改正に伴う経過措置)

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

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

3. 諮問・答申

■龍ヶ崎市地域公共交通協議会への諮問

【諮問書（写）】

龍交防第 74 号
平成28年6月27日

龍ヶ崎市地域公共交通協議会会長 殿

龍ヶ崎市長 中山 一生 印

龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画の策定について(諮問)

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年5月25日法律第59号)第5条第1項に規定するみだしのことについて、意見を求めます。

諮問の趣旨

本市の公共交通施策では、これまで、市街地が4つに分散する特異な都市構造の中にあつて、市の主要な施設や地域間交流の移動手段となるコミュニティバスや、高齢者やバス停留所までの移動が困難な方の対策として、自宅から目的地までドア・ツー・ドアで移動できる乗合タクシー「龍タク」を運行するなど、各交通機関を有機的に組み合わせることにより、きめ細やかな交通システムの構築を進めてまいりました。

そのような中で、人口減少や高齢化への対応、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通の果たす役割はますます増大するといったことを背景として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が平成26年5月21日に改正され、まちづくりと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークを形成することの重要性がより明確に位置づけられたところです。

本市におきましても、高齢化の進行や人口減少、市民のライフスタイルの多様化などにより、公共交通に求められる期待や役割はますます高まってくることから、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにし、「マスタープラン」としての役割を果たす「龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画」を策定してまいります。

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

■龍ヶ崎市地域公共交通協議会からの答申

【答申書（写）】

平成29年2月13日

龍ヶ崎市長 中山 一生 殿

龍ヶ崎市地域公共交通協議会
会長 川村 光男 印

龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画について(答申)

平成28年6月27日付龍交防第74号で諮問のあったみだしのことについては、慎重審議の結果、妥当なものと認める。

なお、龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画(以下「本計画」という。)の推進にあたっては、下記の付帯意見に留意のうえ、多くの市民が利用できる、利用したいと感じる地域公共交通環境の充実に努めることで、過度な自家用車利用からの転換が図られるとともに、まちに活気をもたらす積極的な市民の社会参加や交流機会が創出されるよう取り組まれない。

記

- 1 高齢化が著しく進行することが想定される中であって、市民のコミュニティバスをはじめとする地域公共交通の充実に望む期待に応えられるよう、さまざまな視点から柔軟に検討されたい。
- 2 限られた財源の中で、地域公共交通を安定的、持続的に維持するためには、市民や事業者の協力、理解が必要であるという意識の醸成に努められたい。
- 3 地域公共交通の利用を促進するため、上手な地域公共交通の使い方などの情報を市民に積極的に発信されたい。
- 4 地域特性やまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの構築に努められたい。
- 5 市民の生活圏や移動の状況から、市域内に留まらず、茨城県や近隣の自治体と連携を図りながら広域的な視点での地域公共交通ネットワークの構築に努められたい。

(順不同)

4. 龍ヶ崎市地域公共交通協議会 委員名簿

龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例 第3条第2項	所 属	役 職	氏 名
1	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送監査)	勝家 省司
2	茨城県企画部企画課	交通対策室長	塙 伸一
	茨城県竜ヶ崎工事事務所	技佐兼次長兼 道路整備第一課長	大石 直人
	竜ヶ崎警察署	交通課長	石川 季之
3	一般社団法人 茨城県バス協会	専務理事	澤畠 政志
4	関東鉄道労働組合	執行委員長	池田 正人
5	関東鉄道株式会社	取締役兼鉄道部長	高橋 眞一
	関東鉄道株式会社	常務取締役兼自動車部長	武藤 成一
	平成観光自動車株式会社	営業部長	中島 憲幸
	龍ヶ崎地区タクシー運営協議会	支部長	野澤 達也
6	筑波大学大学院	システム情報系准教授	谷口 綾子
7	市民代表		宮本 敏夫
	市民代表		爲廣 和子
	市民代表		豊崎 拓也
	市民代表		根岸 安里子
8	龍ヶ崎市	副市長	川村 光男
9	龍ヶ崎市商工会	理事	内藤 明夫
	NPO法人ユーアンドアイ	代表	佐藤 真智子

5. 用語解説

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

か行	
回遊性	買い物客などが、店舗内や商店街を歩き回ること。
過疎地有償運送	人口の集積が少ないことからバスなどの公共交通機関による輸送サービスが十分に満たされていない地域において、ＮＰＯなどの非営利団体が有償にて行なう輸送サービス。
カバー圏域	路線バスやコミュニティバス等の利用可能な範囲。一般的にはバス停留所から半径 300m 程度。
環境負荷	人の活動が、人を取巻く環境に対し各種の干渉を生じ、自然に負荷を生じさせること。
関鉄ふれ愛パス	70 歳以上の方を対象に販売される関鉄グループの一般乗合バス共通全線フリー定期券。
交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段の接続（「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」）が行われる場所。
交通政策基本法	交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定める基本的な法律。平成 25（2013）年 12 月公布。
交通モード	交通機関又はその手段。
高齢者運転免許自主返納支援事業	70歳以上の高齢者が自主的に運転免許の全部を返納した場合に、1 年間有効のコミュニティバス無料乗車券を発行する市独自の事業。平成 24（2012）年 4 月事業開始。
高齢者公共交通共通定期券「おたっしゅパス」	70 歳以上の方を対象に発行する市独自の定期券。平成 24（2012）年 4 月から販売開始。
個人属性	年齢や性別などの個人の情報。
コミュニティバス	市町村などの自治体が、住民の移動手段を確保するために運行するバスで、公共施設や商業施設など住民生活に密着した施設にアクセスしている。本市のコミュニティバスの愛称は「龍ゆうバス（循環ルート）龍ぐうバス（Ａ～Ｅルート）」。 平成 14（2002）年 7 月から運行。
コンセプト	概念。基本的な観点・考え方。
コンパクトシティ	都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策。

さ行	
サイクルアンドライド	まちなかへの自動車の流入を抑制して、バス・電車の利用を促進するために、自転車バス停留所・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステム。
サイクルトレイン	車内に自転車を持ち込むことができるサービス。

さ行	
市民窓口ステーション	北竜台ショッピングセンター内に設置された本市の出張所。
シャトルバス	イベントや空港・観光地など特定の目的地を利用する客を効率的に輸送するため短い間隔で運行するバス。
住民基本台帳	市町村長又は特別区区長が、住民全体の住民票を世帯ごとに編成し作成する公簿。
首都圏中央連絡自動車道（圏央道）	正式な道路名は首都圏中央連絡自動車道といい、圏央道はその略称。都心から半径およそ 40km～60km の位置に計画された延長約 300km の高規格幹線道路。
常磐線東海道線乗り入れ推進協議会	J R 常磐線沿線の県南地区の自治体、商工会及び青年会議所等で構成され、J R 常磐線の東海道線への乗り入れや輸送力増強等の促進を図ることを目的とした団体。
シームレス	複数の交通手段の接続性を改良すること。
新都市拠点地区	商業・サービス機能や交流機能などを誘導することで都市全体の魅力を高めるための土地利用を検討している関東鉄道竜ヶ崎駅の北側の地区（エリア）。
スクールバス	学生・生徒の通学を目的として運行されるバス。
ストックのマネジメント	既存の建築物等の資源や資産を有効に管理・活用し、長寿命化を図る体系的な手法。
スローガン	主義・主張。
ゾーン運賃	同一ゾーン内は均一料金として運賃をゾーンでまとめることで区間制運賃のわずらわしさを解消し、シームレス性（乗り継ぎのしやすさ）を高め、地域公共交通の利便性を高める施策。

た行	
多極ネットワーク型	数か所の拠点（生活拠点や都市機能拠点）を設け、それを中心市街地などと高頻度の公共交通網（鉄道やバス等）で結ぶもの。
地域公共交通	鉄道やバスなど、不特定多数の人の利用が可能で、人の移動を支える交通機関又は交通手段。
地域公共交通再編実施計画	路線網の再編、デマンド交通への転換等を組み合わせつつ、地域公共交通ネットワークの再構築を図るための事業（地域公共交通再編事業）を具体的に実施するための任意の計画。
昼間人口	常住人口に他の地域から通勤してくる人口（流入人口）を足し、さらに他の地域へ通勤する人口（流出人口）を引いた人口。
昼間割引	市内のバス交通を一体的なシステムと捉えるため、運賃に関しても整合を図ることを目的に、コミュニティバスが運行する 8 時から 17 時までの昼間時間帯に限り、関東鉄道株式会社が運行する路線バスの運賃を一定額を上限として割引く本市独自のサービス。平成 14（2002）年 7 月のコミュニティバスの運行開始に合わせ導入。
つくばエクスプレス	東京都千代田区の秋葉原駅と茨城県つくば市のつくば駅を結ぶ首都圏新都市鉄道の鉄道路線。
低床バス	床面を低く作り、入り口の段差を小さくして乗降しやすくしたバス。
電気転てつ機	列車を 1 つのレールから他のレールへ移動させるときに使われる分岐器。

た行	
東京都市圏パーソン トリップ調査	東京都市圏において「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを把握する調査。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。10年に1度実施される。
特定土地区画整理事業	「大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法」に基づいて土地区画整理促進区域内で行なう土地区画整理事業で、集合農地区や共同住宅区の設定、申し出換地など、一般の土地区画整理事業と比較して各種特例が設けられている。

な行	
ノーマイカーデー	慢性交通渋滞緩和、排出ガス減少を目指し、期日を決めてマイカーの使用自粛を求めるキャンペーン。
乗合タクシー	公共交通空白地帯の移動手段として、民間タクシー事業者の車両を活用し、自宅と目的地、目的地と目的地を送迎しコミュニティバスを補完する交通システム。本市の乗合タクシーの愛称は「龍タク」。平成24(2012)年7月から運行。
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバス。

は行	
バスターミナル	バス停留所の内、複数のバス路線の発着点（バス停留所）として設置されている施設。
バスベイ	バス専用の停車スペース。
バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停留所の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。
パターンダイヤ	列車やバスなどの地域公共交通機関が、一定の間隔で周期的に運行されること。
バリアフリー	日常生活や社会生活における物理的、心理的な障がいや、情報に関わる障壁などを取り除いていくこと。
福祉有償運送	社会福祉法人やNPO法人等が一人では地域公共交通機関を利用することが困難な身体障がい者や要介護者等に運送を行うもの。
ブランディング	ブランドを構築するための組織的かつ長期的な取り組み。
ふるさと龍ヶ崎戦略プラン	本市におけるまちづくりの基本方向を示す最上位計画。
ふれあいバス	主に総合福祉センターを利用する方を対象として運行されていたバス。コミュニティバスの運行開始に伴って廃止。
ふれ愛広場	市社会福祉協議会とボランティア連絡協議会が、障がいのある人もない人も平等に生きていける社会を目指して開催するイベント。

ま行	
まちづくり市民アンケート	市民のまちづくりに関する満足度や市が実施している施策・サービスに対する評価を把握するためのアンケート調査。
道の駅	各自治体と道路管理者が連携して設置し、国土交通省により登録された、駐車場・休憩施設・地域振興施設が一体となった道路施設。

ま行	
無作為抽出	調査対象をある母集団（調査対象の全体）からランダム（無作為）に標本抽出（サンプリング）する行為。
メッシュデータ	地域を格子状に区切った単位で、その範囲における情報を格納したデータ。
モビリティ・マネジメント	多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

や行	
夜間人口	夜間に常住する人口。
八坂神社祇園祭	八坂神社の夏の祭礼。毎年7月下旬に3日間行われ、最終日には国選択・県指定無形民俗文化財の「撞舞」が行われる。

ら行	
ランドセルチケット	市独自の通学のためにコミュニティバスを利用する小学生用乗車回数券。10枚1組500円で販売。平成23（2011）年11月販売開始。
龍ヶ崎市都市計画マスタープラン	都市計画法第18条の2に位置付けられている本市の都市計画に関する基本的な方針を明らかにするための計画。
レンタサイクル	自転車を貸し出す事業。

I	
I C カード	キャッシュカード大のプラスチック製カードに極めて薄い半導体集積回路（I C チップ）を埋め込み、情報を記録できるようにしたカード。電子マネーやテレホンカードなどに応用されている。 公共交通に関わる I C カードとして、首都圏では「パスモ」や「スイカ」等があり、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用する際の運賃支払いの手段として利用できる。

K	
K P I	Key Performance Indicators の略（重要業績評価指標） 組織や事業、事務の目標の達成度合いを計る定量的な指標。
K & R	Kiss and Ride（キスアンドライドの略） 自宅から地域公共交通機関の乗降所（駅やバス停留所など）まで自動車等で家族（主に配偶者）に送り迎えをしてもらう通勤・通学形態。

N	
N P O	非営利団体や非営利での社会貢献活動や慈善活動を行う市民団体。

T	
TMA	Transportation Management Associations の略 通勤交通の自主管理を目的として、複数企業が形成する組合。

龍ヶ崎市地域公共交通網形成計画

発 行 ／ 茨城県龍ヶ崎市

発行日 ／ 平成 2 9 年 3 月

編 集 ／ 市民生活部 交通防犯課

住 所 〒301-8611 茨城県龍ヶ崎市 3710

T E L 0297-64-1111（代表）



龍ヶ崎市

Ryugasaki City