

4.3 地域及び地域公共交通を取り巻く現状と課題の整理

<p>現状：人口動態</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和3年時点の人口は約7.7万人となっており、令和27年には推計で約5.6万人に減少する見込みとなっている。 1世帯あたりの人口は、令和3年時点で2.2人となっている。 高齢化率について、令和2年から令和27年にかけて、65歳以上の老年人口割合は16.1%から18.0%に増加、75歳以上の人口割合は13.5%から26.3%に上昇し超高齢社会となる見込みで、公共交通による移動手段の確保が必要となる交通弱者は今後も増加していくことが見込まれる。
<p>現状：人口と主要施設の分布</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口は、龍ヶ崎市駅周辺や龍ヶ岡地区周辺などに多く居住しているものの、全体的に広く薄く分布しているため、公共交通において幅広くカバーすることが必要となる。 商業施設、医療施設などは、龍ヶ岡地区周辺に多く立地しているものの、公共施設や教育施設などの施設は、各地区に立地している。 東西軸に沿った生活拠点を接続する市内全域を通じた公共交通の軸の形成が必要となる。
<p>現状：人の動き</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤、通学、買物、通院の各目的で若干の違いは見られるものの、龍ヶ崎市内の移動だけでなく、龍ヶ崎市外への移動も見られる。千葉県、東京都などへの広域移動も見られ、こうした広域的な移動手段の確保についても留意していく必要がある。
<p>現状：交通弱者等への利用促進の取組</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの昼間割引、高齢者公共交通共通定期券（コミュニティバス・路線バス）、高齢者運転免許自主返納支援事業、ランドセルチケット、コミュニティバス通学定期券、手帳所有者用コミュニティバス回数券など、高齢者や学生などの交通弱者を中心に公共交通の利用促進に関する取組を行っており、引き続き、外出しやすい環境整備が必要となる。
<p>現状：地域公共交通網</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市において提供されている地域公共交通サービスは、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー（デマンド交通）、スクールバス、タクシーなどとなっている。 龍ヶ崎市都市計画マスタープランにおけるコンパクトシティ形成の方針に寄与することが必要となる。
<p>現状：地域公共交通の利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスは、市内の拠点間や市外を接続する重要な路線となっている。今後もバス利用の促進を図るとともに、運行の維持・確保に向けた取組が必要となる。 コミュニティバスは、鉄道駅、市内の商業施設や医療施設への移動手段の確保を図る目的で運行している。 乗合タクシー（デマンド交通）は、公共交通空白地域の移動手段やバス停留所までの移動が困難な市民の移動手段として機能している。 その他、スクールバスが市内各所から小中学校及び高校までの移動手段として機能している。 今後は、需要の掘り起こし、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー（デマンド交通）との役割分担の明確化を図り、市民ニーズに対応した広域的な取組が必要となる。
<p>現状：地域公共交通の運営状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通を維持するため、市では、教育施策や福祉施策を含めて、多くの経費を支出しており、持続可能な公共交通を構築するためには効率化や各公共交通機関の役割分担等を行うことが必要となる。

課題1：人口減少・少子高齢化に対応した持続可能な地域公共交通網の形成

- 人口減少の進展に伴い、公共交通利用者の減少が予想され、公共交通サービスの低下、市民一人あたりの負担割合の増加により、結果として公共交通網の維持が困難な状況となる可能性がある。
- 限られた財源の中で利便性や効率性を追求し、人の移動を支えて、まちづくりと連携した交通ネットワークの形成が必要となる。また、高齢者等の交通弱者の生活交通の維持・確保へ向けた継続的な取組が必要となる。

課題2：地域の特性に応じた有機的かつ効率的な地域公共交通網の形成

- 龍ヶ崎市駅周辺や龍ヶ岡地区周辺は人口や主要施設が集中しており、将来的にも都市拠点となる可能性が高いと想定される。こういった都市拠点については公共交通のサービス水準を維持・向上して、まちづくりを支援することが必要となる。
- 居住人口が少なく、今後も人口が減少していくと見込まれているエリアについては、公共交通サービスは確保する必要があるものの、地域の実情に応じた運行形態や運行方法を検討して、効率化を図ることが必要となる。

課題3：超高齢社会に対応した安全・安心な外出環境の確保

- 自動車を保有していなくても、高齢者等が安心して外出して生活できる環境を整備するため、ハード・ソフト両面から公共交通の充実が必要となる。

課題4：各公共交通機関間や周辺自治体との連携による利便性向上

- 通勤・通学など外出目的に応じて、日常生活圏が市外・県外まで及んでいる。一方で市外・県外からの流入も多い。路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー（デマンド交通）などの各公共交通の特性に応じて、役割分担及び交通結節点の整備を行い、市内全域を通じた最適な公共交通網を形成していく必要がある。
- 周辺自治体と連携し市内だけでなく、市外との連携も含めた総合的な地域公共交通のネットワークの構築を目指すことも必要となる。

課題5：多様な世代が利用しやすい地域公共交通の実現

- 公共交通を利用しやすい環境を整備するためには、公共交通の再編を図るだけでなく、公共交通を知ってもらうこと、興味を持ってもらうこと、使ってみようと思ってもらうことが重要となる。
- 公共交通に関する情報の提供を行うとともに、バスの乗り方教室、バスを利用した買物などのバスツアー、施設とのタイアップ企画などの企画乗車券による利用促進につながる施策の展開などにより、市民にとってわかりやすく、使いやすい公共交通となるような施策を検討していくことが必要となる。

課題6：関連施策（福祉、自転車、観光等）との連携

- 法改正（都市再生特別措置法や地域公共交通活性化再生法など）に伴い、まちづくりと連携した施策や自転車・福祉施策を通じた移動手段の確保などを含めて、輸送資源の総動員による地域公共交通を検討することが求められている。