

令和8年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会（第1回）

日時：令和8年4月13日（月）
午前10時～午前11時30分
場所：龍ヶ崎市役所
5階 第一委員会室

～ 会 議 次 第 ～

1 開 会

2 議 題

- (1) 龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会について
- (2) 分科会長の選出について
- (3) 関東鉄道竜ヶ崎線の現状について

3 その他

4 閉 会

(1)龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会について

【概要】

令和8年3月18日付設置の「龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会」について、規程の内容を再確認しながら目的や運用等についての意識共有を図る。

【資料】

- ・別紙1 龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会 規程
- ・参考資料1 龍ヶ崎市附属機関の会議の公開に関する条例

(2)分科会長の選出について

【概要】

龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会設置規程において、「分科会に分科会長を置き、分科会長は分科会員の互選により決定する。」となっている。

については、会長の選任について協議をお願いしたい。

【資料】

- ・参考資料2 龍ヶ崎市地域公共交通協議会委員名簿
- ・参考資料3 龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会出席者名簿
- ・参考資料4 龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例

(3) 関東鉄道竜ヶ崎線の現状について

【概要】

令和8年1月開催「令和7年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会(第5回)」において関東鉄道株式会社から提案のあった「関東鉄道竜ヶ崎線の現状について」の内容を振り返りながら、今後の在り方を検討する上で必要となり得る情報を整理する。

【資料】

- ・別紙2 関東鉄道竜ヶ崎線の現状について
- ・別紙3 竜ヶ崎線の今後のあり方の検討に関するスケジュール(案)
- ・参考資料5 新たなモビリティ(BRT)の利用環境の整備
- ・参考資料6 クロスセクター効果の算出ガイドライン
- ・参考資料7 その他調査手法(一例)
- ・参考資料8 地域公共交通再構築調査事業

龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会の設置について

龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例第9条の規定に基づき、次のとおり「龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会」を設置する。

令和8年3月18日

龍ヶ崎市長 萩原 勇

1. 設置の目的

少子高齢化や人口減少、またそれに伴うバス運転士等の不足といった社会情勢の変化のあおりを受け、地域公共交通を取り巻く環境は日々変化している。そうした状況により迅速に対応し、本市地域公共交通に関する議論を効率的に行うため、龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会（以下「分科会」という。）を設置する。

2. 協議の内容

分科会は、龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例（以下「条例」という。）第2条に掲げる事項のほか、次に掲げる事項について協議を行う。

- (1)本市地域公共交通の現状に関すること
- (2)本市地域公共交通の今後のあり方に関すること
- (3)その他、分科会の目的達成のために必要な事項

3. 協議結果の取扱い

分科会で協議した内容や結果は、龍ヶ崎市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）へ報告するものとする。

4. 分科会の運営

分科会に分科会長を置き、分科会長は分科会員の互選により決定する。

分科会長は、分科会を代表し、会務を総括し、分科会の議長となる。

分科会は、分科会長が招集するものとし、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

5. 分科会構成員

条例第3条に掲げる者に準じ、次に掲げる者により組織する。

- (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)交通事業者

(4)学識経験者

(5)公募の市民

なお、必要に応じ、上に掲げる者のほか、関係者のオブザーバーとしての参加も可とする。また、オブザーバーの発言権については、分科会長の指名又は承認により、これを認めるものとする。

6. 報酬等

分科会の活動は、協議会の活動と同等であるとみなし、龍ヶ崎市特別職の職員で非常勤のものものの報酬及び費用弁償に関する条例第1条中別表第一に掲げる協議会会長及び委員に対する報酬と同額を構成員に支払うものとし、費用弁償についても協議会の運用に準ずるものとする。なお、オブザーバーに対してはこの限りではない。

また、協議会と分科会を同日に開催した場合には、分科会の活動に対する報酬は支給しないものとする。

7. 庶務

分科会の庶務は都市整備部都市計画課において処理する。

関東鉄道竜ヶ崎線の 現状について

2026年1月29日

関東鉄道株式会社

1. はじめに

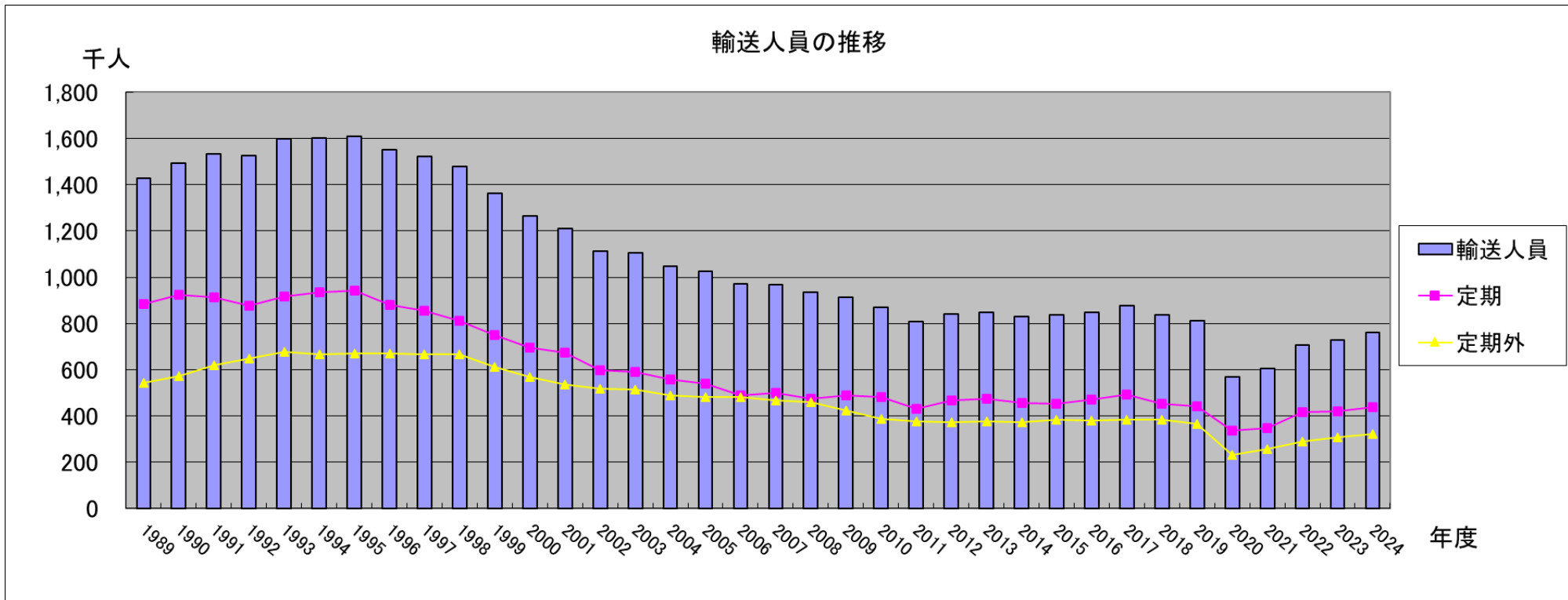
関東鉄道竜ヶ崎線は1900年に竜ヶ崎駅～佐貫駅で開業し、本年度で開業125周年を迎えました。これまで「竜鉄」の愛称で親しまれながら、通勤・通学利用を中心とした地域の足として沿線の皆様に支えられてまいりました。これまで、国・茨城県・龍ヶ崎市からご支援をいただきながら運行を続けております。

1. はじめに

しかし、全国の地域鉄道と同様に、その経営状況は厳しく、今後も民間企業としての経営努力で維持していくことが困難な見通しにあります。

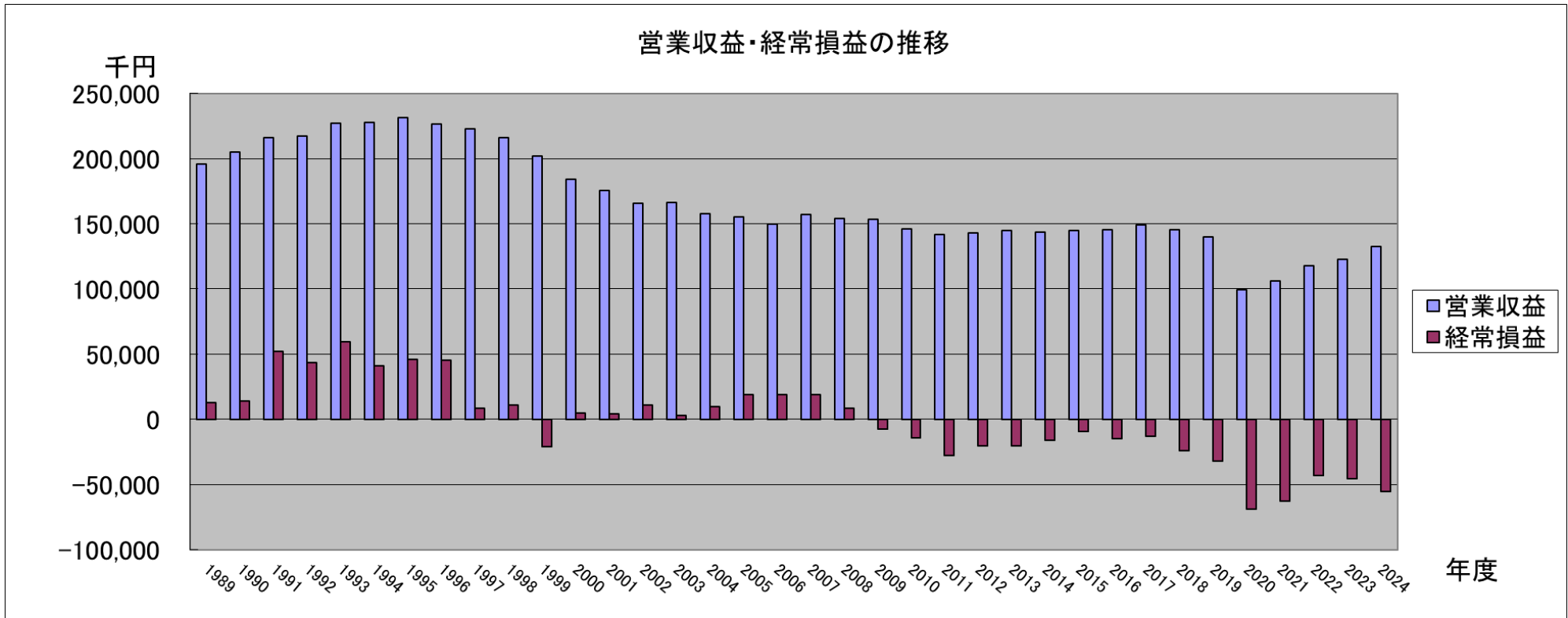
本資料では、これまでの経営状況の推移および今後の見通しについてご説明させていただきます。

2. 関東鉄道竜ヶ崎線の輸送人員の推移



- 1995年をピークに減少傾向。
- コロナ禍の2020年度に輸送人員が急激に減少し、その後回復傾向にあるも2019年度水準までは戻っていない。
- 2025年度においては、回復傾向が鈍化し、ほぼ昨年横ばいの利用状況。

3. 関東鉄道竜ヶ崎線の経営成績



- 2009年リーマンショックによる通勤利用減少をきっかけに経営が赤字に転落。
- 2019年度以降コロナの影響で、赤字額が拡大し現在も赤字の規模が大きいまま。
- 2024年10月に運賃改定を行うも、運賃改定の増収分でも増加費用を賄うことができず、2024年度は1.3億円の収入に対し運行費用が1.8億円、赤字額5千万円。
- 今後も、物価高騰や人件費・施設老朽修繕等の運行費用の増加が見込まれ、赤字額は継続的に拡大する見込み。

4. これまでの収支改善努力

①利用促進・増収の取り組み



応援団体・行政との協力により「竜ヶ崎探検隊」や「龍ヶ崎まちみん」「開業125周年記念」等の駅前活性化イベントを開催



2020～2022年竜ヶ崎ビールまつり開催
2021～2025年竜鉄ビール列車運行



2015年コロッケクラブ龍ヶ崎と連携したコロッケフリーきっぷを発売
これまで約6千人の方がご利用



JR常磐線との便利な乗換のため
2008年 IC乗車券PASMO導入

4. これまでの収支改善努力

②運営の効率化

竜ヶ崎線は1971年に全国初のワンマン運転を開始し早期に車掌を廃止するなど、これまでの長い歴史の中でも、利用実態にあったコンパクトな列車運行により費用抑制を図ってきました。近年も、駅の終日無人化など合理化に努めています。

○運営人員の推移

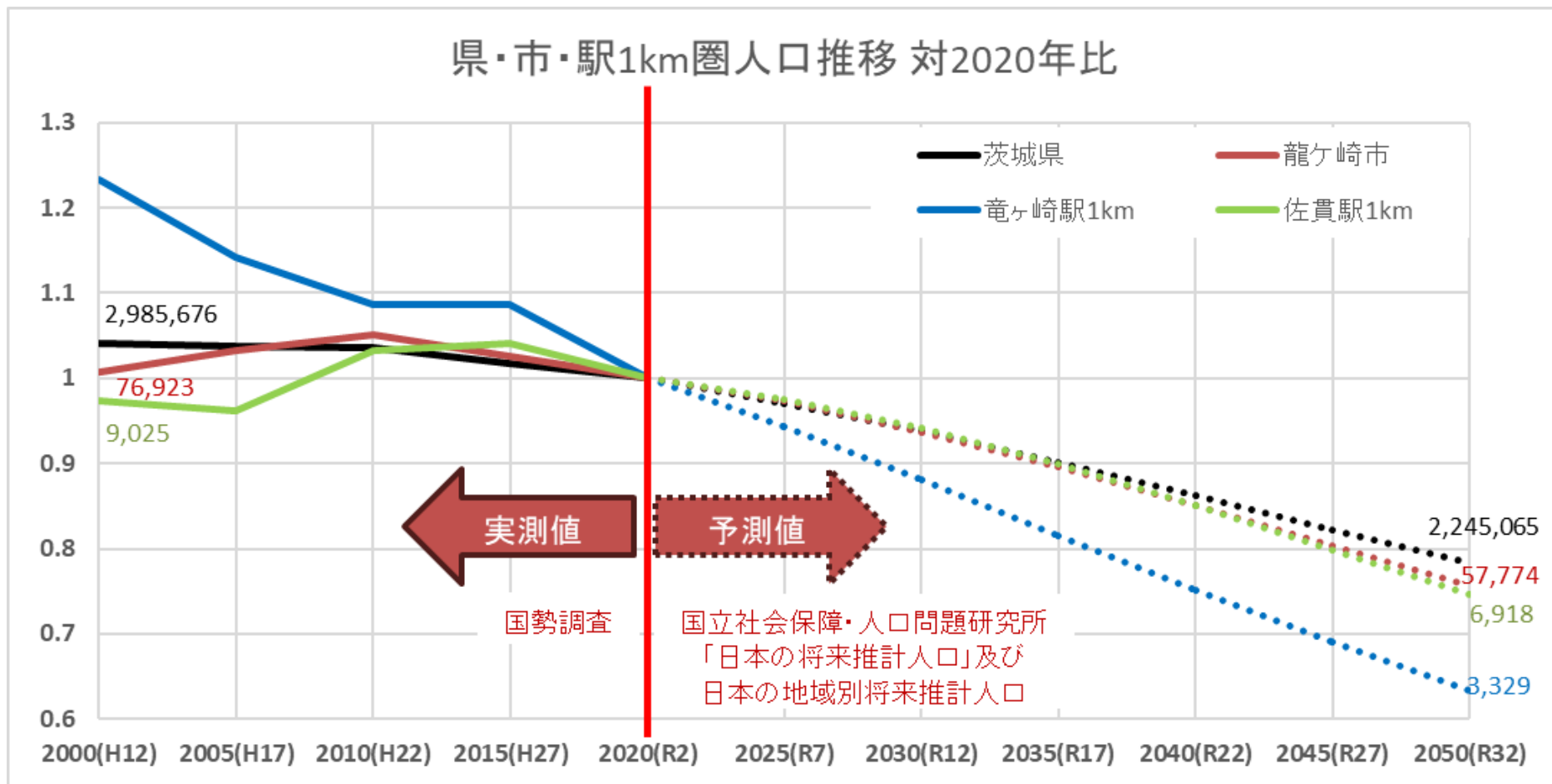
職種	1995年	2005年	2015年	2025年	過去30年間の増減
駅係員	9	9	9	7	△2
運転士	4	4	4	4	±0
技術員	3	3	1	1	△2
合計	16	16	14	12	△4

近年の主な効率化施策

- 2010年 保線担当削減 (技術員△1名)
- 2014年 車両担当削減 (技術員△1名)
- 2012年 佐貫駅一部時間帯無人化(勤務時間短縮)
- 2021年 佐貫駅終日無人化 (駅員△2名)

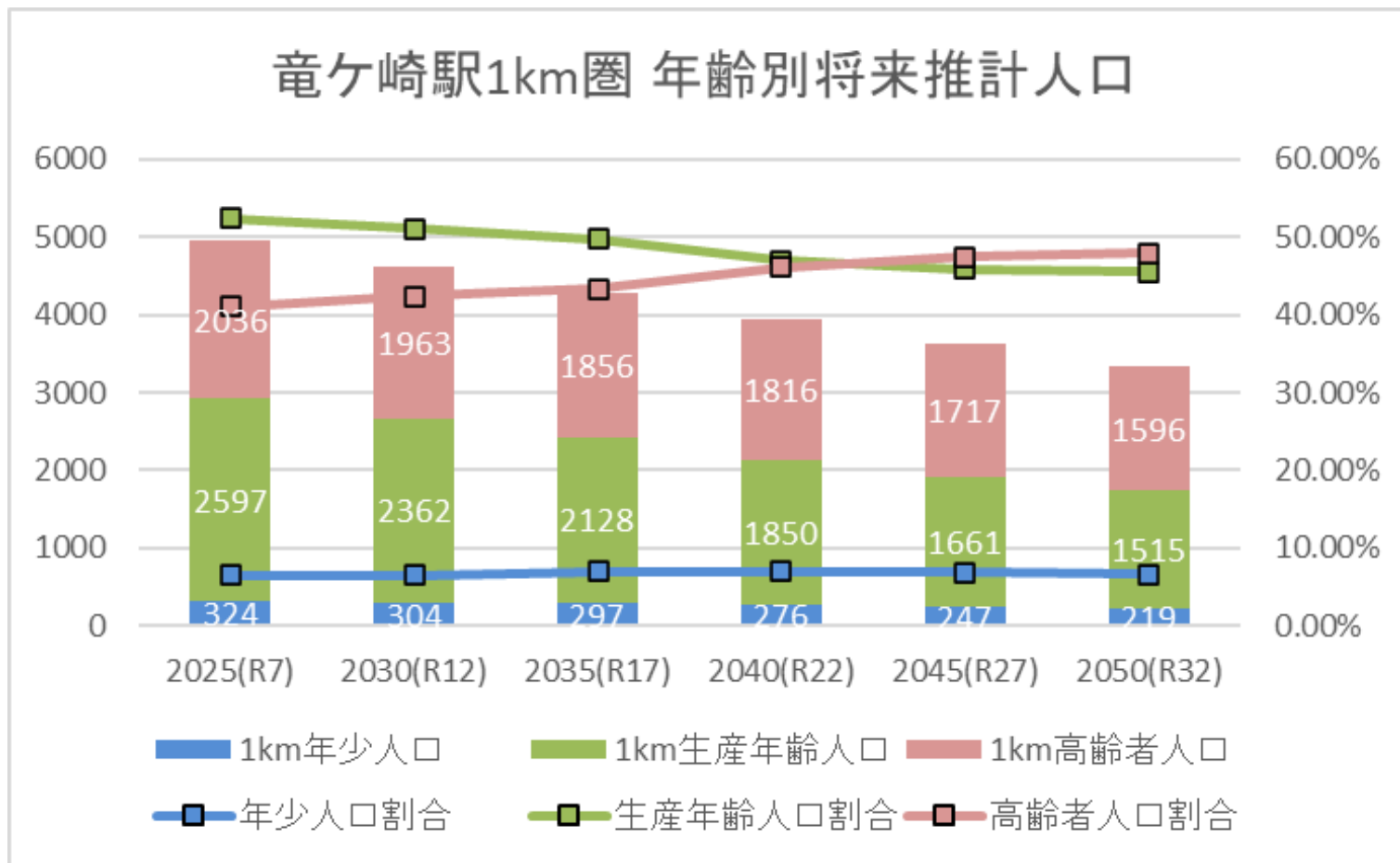
※有人駅は竜ヶ崎駅のみ

5. 沿線を取り巻く状況（茨城県、沿線）



- 茨城県、龍ヶ崎市、竜ヶ崎線の佐貫駅および竜ヶ崎駅周辺1km圏内のこれまでの人口実績、将来の人口予測を示す
- 2020年の各々の人口を1として、実績値、予測を示す
- 茨城県の今後の人口推移と龍ヶ崎市全体の人口、常磐線との乗換駅である佐貫駅周辺の人口の推移は類似
- 竜ヶ崎駅周辺の人口推移は、他と比べ減少スピードが早い

5. 沿線を取り巻く状況（竜ヶ崎駅周辺）



- 竜ヶ崎駅周辺の将来人口の推計
- 人口減少傾向
- 生産年齢人口割合が下がり、高齢者人口割合が上がる予測となっている

6. 今後の見通し

①利用者数の減少(収入の減少)

沿線を取り巻く環境を見ても少子高齢化が進み、竜ヶ崎線の沿線人口は減少の一途をたどることが想定される中、沿線開発等による大きな需要喚起も見当たらないことから、今後も利用者の減少に歯止めはかからない状況です。これまでもイベント等の利用促進策を進めてきましたが、今後の通勤・通学利用者の減少を補える増客は、今後、見込めない状況です。



②修繕費用・設備投資の必要性(費用の増加)

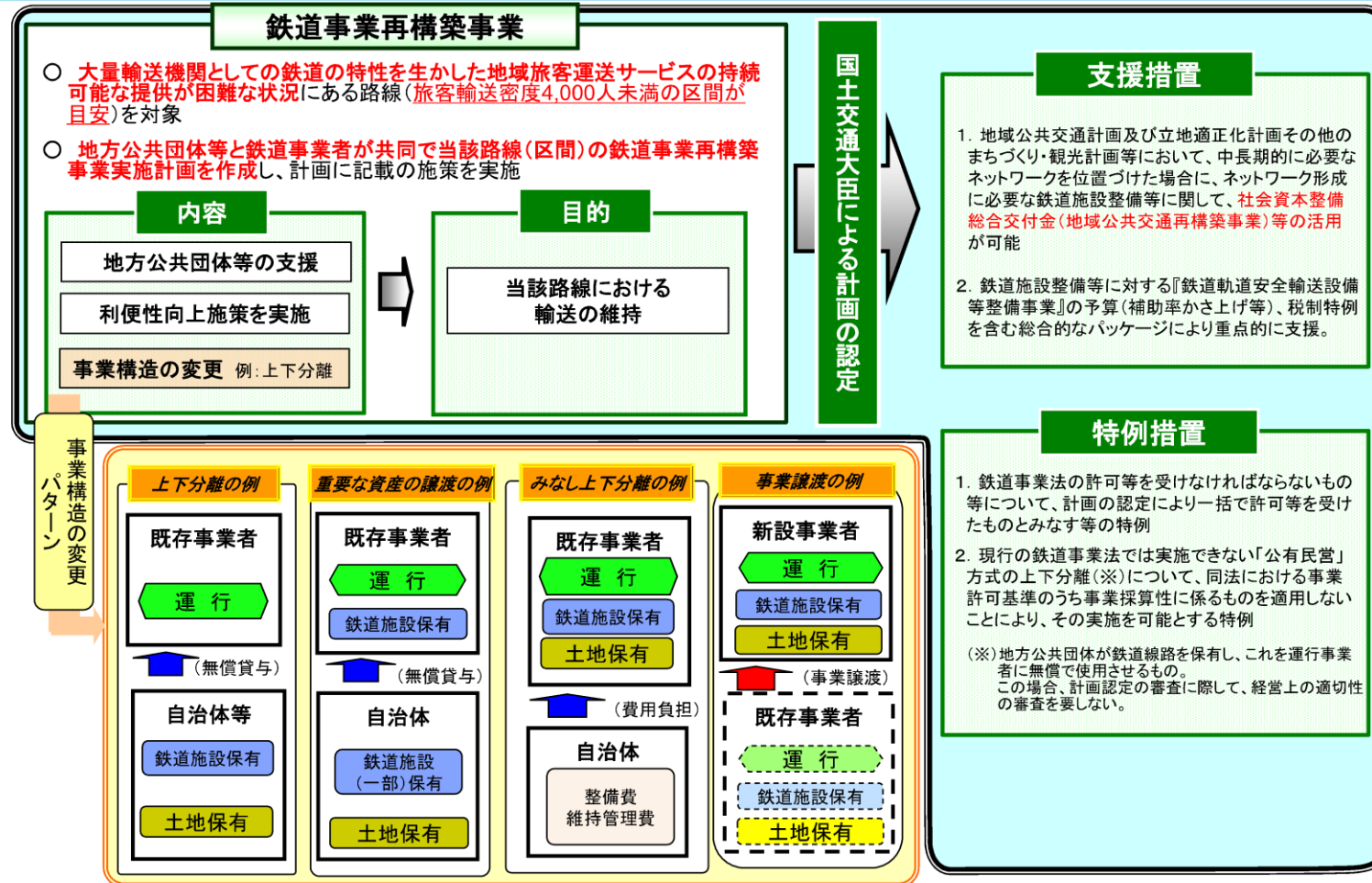
竜ヶ崎線の車両3両は、経年が29～45年と老朽化が著しく、今後、修繕費用が増加します。また近い将来、延命が困難となり3両とも新車への更新が必要となります。

物価高騰の影響から、新車導入には現時点でも1両あたり4～5億円必要と言われており、今後の収入予測からは、この減価償却費を賄える状況になく、このままでは、現在の運行レベルの維持が困難となります。



7. 全国の地域鉄道に対する自治体等の支援事例

鉄道事業再構築事業の概要(令和5年法改正後)



- 鉄道事業再構築事業→支援措置として社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業等)の活用
- 上記により車両や線路等の設備投資への国の支援が受けられます(ランニングコスト除く)
- 現時点で、全国で20数例

7. 全国の地域鉄道に対する自治体等の支援事例

上毛電気鉄道、上信電鉄（群馬型上下分離）

公的支援の負担割合について

1 沿線市と県の負担割合

区 分		県	市	備 考
(1)設備投資への補助金				
国庫補助対象	安全輸送設備整備事業	1/3	1/3	国 1/3
	要望どおりに補助が認められない事業	1/2	1/2	
	国庫補助対象外の設備整備	1/2	1/2	
(2)維持管理費への補助金		3/5	2/5	

2 沿線市間の負担割合

市名	前橋市	桐生市	みどり市	計
負担割合	59.1%	29.1%	11.8%	100.0%

注：負担割合は、人口等割を 65/100、均等割を 15/100、標準財政規模割を 20/100 の割合で算定したもの。人口等とは、人口・路線キロ・駅数・駅利用人員・定期券購入者数

ただし、沿線市の構成が変化するなど、重要な変更が生じた場合には、この負担割合を見直すこととする。

- ・群馬県を走る、上毛電気鉄道、上信電鉄、わたらせ渓谷鉄道に対して適用（各々整理）
- ・上毛電気鉄道、上信電鉄は民鉄であるが、施設（線路等、車両、用地）は鉄道事業者所有の上、上記の支援を実施

7. 全国の地域鉄道に対する自治体等の支援事例

一畑電車（みなし上下分離→インフラ所有権を移転しない上下分離方式）

一畑電車の概要

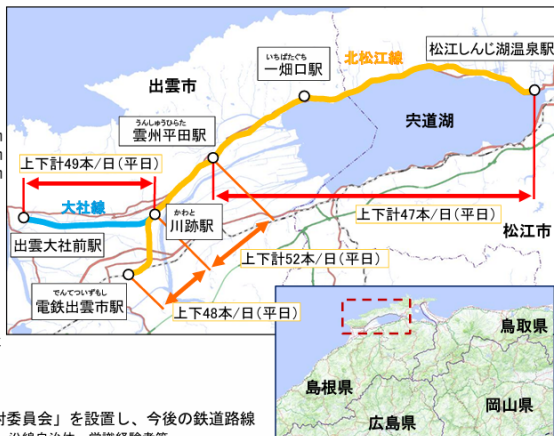


- 社名 一畑電車株式会社
代表取締役社長 足達 明彦
- 本社 鳥根県出雲市平田町2226番地
- 資本金 1.0億円
- 株主 一畑電気鉄道(株) (100.0%)
- 区間 北松江線：電鉄出雲市～松江しんじ湖温泉 22駅、33.9km
大社線：川跡～出雲大社前 4駅 8.3km
計42.2km

- 沿革
 - ・明治45年 4月 一畑軽便鉄道(株)設立
 - ・昭和3年 4月 小境灘～北松江間開業 ※現在の「一畑口」～松江しんじ湖温泉により北松江線全線開業
 - ・昭和5年 2月 川跡～大社神門間開業 ※現在の川跡～出雲大社前により大社線全線開業
 - ・平成18年 4月 一畑電気鉄道(株)の鉄道部門を分社化し、同社の100%出資子会社である一畑電車(株)を新設(鉄道事業を継承)

●これまでの動きと現在の状況

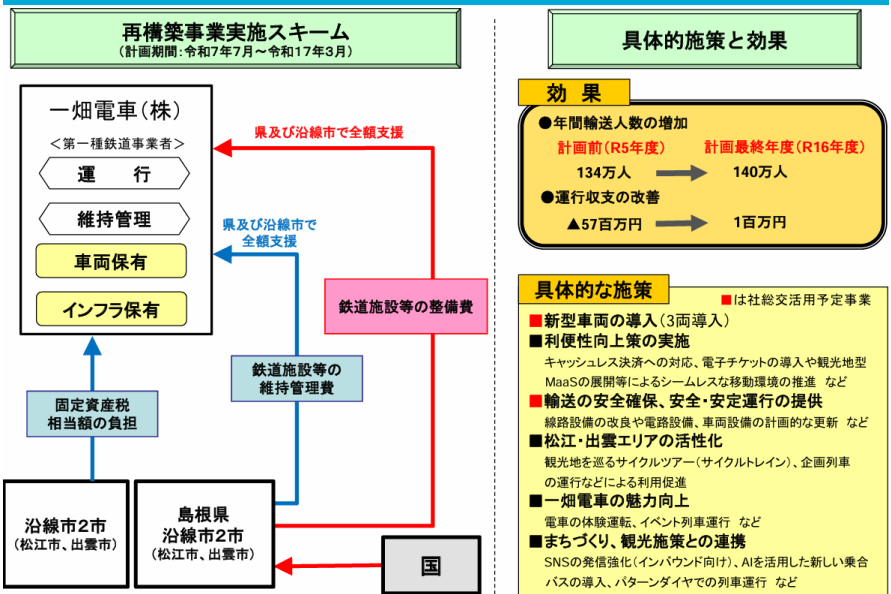
- ・平成14年度 「一畑電車及び沿線公共交通確保のあり方に関する検討委員会」を設置し、今後の鉄道路線のあり方について検討 ※ 構成員：一畑電気鉄道、鳥根県、沿線自治体、学識経験者等
- ・平成15年度 「地域の社会基盤として鉄道を存続させるべき」と結論付け、具体的な方法として、「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」（＝みなし上下分離）が最も実効性が高いと提言
- ・平成18年度 県と沿線自治体（松江市・出雲市）による「インフラ所有権を移転しない上下分離方式」の支援を開始。（線路・電路・車両の整備費・維持管理費について、国負担分を除いた事業費を支援。また、線路・電路・車両の修繕に伴う人件費、固定資産税相当額も支援）
※支援対象期間：H18～22年度
- ・平成23年度 「一畑電車支援計画」（前期）策定。※支援対象期間：H23～27年度
- ・平成28年度 「一畑電車支援計画」（後期）策定。※支援対象期間：H28～32年度
- ・令和2年度 令和3年度から令和7年度までの支援計画を策定（令和5年1月、資材高騰等の影響を踏まえ、計画の一部を見直し）
- ・令和6年度 令和7年度から令和16年度までの支援計画を策定
- ・令和7年6月 鉄道事業再構築実施計画の認定



●利用状況（輸送密度）（単位：人/日）

区間	R元年度	R5年度
北松江線	1,746	1,579
大社線	994	1,104

一畑電車の鉄道事業再構築事業の概要



- 鳥根県、松江市、出雲市が支援
- 設備投資、維持管理費について、県と2市で全額支援。固定資産税相当額を2市が全額支援

8. 最後に

これまで竜ヶ崎線では、行政・応援団体をはじめとした関係者との連携により「利用促進による増収」と「効率化による費用抑制」に努めてまいりましたが、現状でも赤字が拡大している中、今後、更なる損益の悪化が見込まれます。

現在の事業形態では、近い将来、事業継続が困難となることから、今後の竜ヶ崎線の公共交通機関としての役割・在り方について、皆様との協議・検討のうえ2年後を目途に方針を決定したく提起するものです。

竜ヶ崎線の今後のあり方に関するスケジュール

年度	月	関東鉄道	龍ヶ崎市	茨城県	国交省（運輸局）	
2025	9	竜ヶ崎線の基本方針整理				
	10					
	11					
	12					
2026	1	第5回龍ヶ崎市公共交通会議 竜ヶ崎線問題提起				
	2					
	3	竜ヶ崎線検討部会立ち上げ・あり方検討方向性を確認				
	4					
	5	クロスセクター等調査・分析項目整理				
	6					
	7					
	8		クロスセクター分析等実施予算策定			
	9					
	10					
	11					
	12					
2027	1		地域公共交通再構築調査事業補助要望	→	要望受領	
	2					
	3		クロスセクター調査・分析開始	←	内示	
	4					
	5					
	6					
	7					
	8					
	9					
	10					
	11					
	12					
2028	1					
	2		クロスセクター・調査分析完了			
	3	クロスセクター効果分析の結果により事業構造変更の方針決定 公共交通会議において分析結果の報告・方針の審議				
	4					
	5					
	6					
	7					
	8					
	9					
	10					
	11					
	12					
2029	1					
	2					
	3					

○龍ヶ崎市附属機関の会議の公開に関する条例

平成14年3月27日

条例第4号

(目的)

第1条 この条例は、附属機関の会議を公開することにより、透明かつ公正な会議の運営を図り、市民の市政に対する理解を深め、もって市民参加による開かれた市政の実現を一層推進することを目的とする。

(定義)

第2条 この条例において「附属機関」とは、地方自治法（昭和22年法律第67号）第138条の4第3項に規定する附属機関をいう。

(会議の公開の原則)

第3条 附属機関の会議は、これを公開する。

(審査請求に係る会議の非公開)

第4条 前条の規定にかかわらず、審査請求に係る会議は、非公開とする。ただし、当該会議における口頭審理等（附属機関が審査請求人等から意見等を聴取する審理等をいう。）について当該審査請求人から公開の申立てがある場合においては、附属機関は、会議に諮り、当該口頭審理等を公開することができる。

(非公開とすることができる会議)

第5条 第3条及び前条ただし書の規定にかかわらず、附属機関は、会議に諮り、審議等の内容が次の各号に掲げる事項のいずれかに該当するおそれがあると認めるときは、その会議の全部又は一部を非公開とすることができる。

- (1) 法令の規定により明らかに公開することができないとされている事項
- (2) 個人に関する事項（事業を営む個人の当該事業に関する事項を除く。）であって、特定の個人が識別され、又は他の情報と照合することにより識別され得るもの。ただし、次に掲げる事項を除く。
 - ア 法令の規定により何人でも閲覧することができるとされているもの
 - イ 公表することを目的として市長その他の執行機関が作成し、又は取得したもの

ウ 公務員の職務の遂行に係る事項に含まれる当該公務員の職及び氏名に関する事項であって、公開することが公益上必要であると認められるもの

エ 法令の規定に基づく許可、免許、届出その他これらに類する行為に際して市長その他の執行機関が作成し、又は取得した事項であって、公開することが公益上必要であると認められるもの

(3) 法人その他の団体（国及び地方公共団体を除く。以下この号において「法人等」という。）に関する事項又は事業を営む個人の当該事業に関する事項であって、公開することにより当該法人等又は当該個人に不利益を与えることが明らかであると認められるもの。ただし、当該法人等又は当該個人の事業活動によって生ずる人の生命、身体若しくは健康への危害又は財産若しくは生活の侵害から保護するため、公開することが必要であると認められるものを除く。

(4) 国又は他の地方公共団体（以下「国等」という。）との協議、依頼等に基づいて市長その他の執行機関が作成し、又は取得した事項であって、公開することにより国等との協力関係を著しく損なうおそれのあるもの

(5) 市長その他の執行機関の内部若しくは相互間又は市長その他の執行機関と国等の機関との間における審議、調査、検討等の意思決定過程の事項であって、公開することにより公正又は適正な意思決定に著しい支障を及ぼすおそれのあるもの

(6) 監査、検査、契約、試験、人事管理、交渉若しくは争訟等市長その他の執行機関又は国等の機関が行う事務又は事業に関する事項であって、当該事務又は事業の性質上、公開することにより当該事務又は事業の公正又は適正な執行に著しい支障を及ぼすおそれのあるもの

(7) 公開することにより、人の生命、身体及び財産の保護並びに犯罪の予防その他公共の安全と秩序の維持に支障を及ぼすおそれのある事項であって、市長その他の執行機関が公開しないことが適当であると認めたもの

（会議開催の事前公表）

第6条 実施機関（附属機関が設置されている市長その他の執行機関を

いう。以下同じ。)は、附属機関の会議の日時、場所等をあらかじめ公表しなければならない。ただし、緊急に附属機関の会議が開催されるときは、この限りでない。

(会議の傍聴)

第7条 会議の傍聴を希望する者は、第4条又は第5条の規定により附属機関の会議が非公開とされたときを除き、実施機関の定めるところにより、附属機関の会議を傍聴することができる。

(会議資料の提供)

第8条 附属機関の会議が公開されるときは、実施機関の定めるところにより、傍聴する者に会議資料(龍ヶ崎市情報公開条例(平成9年龍ヶ崎市条例第33号)第9条各号のいずれかに該当する情報が記録されている部分を除く。)を提供しなければならない。

(会議録の作成)

第9条 実施機関は、附属機関の会議について会議録を作成しなければならない。

(会議録の写しの閲覧)

第10条 実施機関は、その定めるところにより、公開された附属機関の会議に係る会議録の写しを閲覧に供しなければならない。

(運営上の重要事項に関する諮問)

第11条 実施機関は、この条例による附属機関の会議の公開制度の適正かつ円滑な運営を推進するため、その運営に関する重要な事項について意見を聴くことが特に必要であると認めるときは、龍ヶ崎市情報公開・個人情報保護審査会条例(令和5年龍ヶ崎市条例第2号)に定める龍ヶ崎市情報公開・個人情報保護審査会に諮問することができる。

(運用状況の公表)

第12条 実施機関は、毎年1回、この条例の運用状況について一般に公表しなければならない。

(特別の定めがある場合の取扱い)

第13条 附属機関の会議の公開等について法令に特別の定めがあるときは、その定めるところによるものとする。

(委任)

第14条 この条例の施行に関し必要な事項は、実施機関が定める。

付 則

この条例は、平成14年7月1日から施行し、同日以後に第6条の規定に基づき公表する審議会等の会議から適用する。

付 則（平成15年3月26日条例第13号）

（施行期日）

1 この条例は、平成15年4月1日から施行する。

（経過措置）

2 この条例の施行の際、現に改正前の龍ヶ崎市情報公開条例、龍ヶ崎市個人情報保護条例及び龍ヶ崎市審議会等の会議の公開に関する条例（以下「改正前の条例」という。）に基づく龍ヶ崎市情報公開審査会、龍ヶ崎市個人情報保護審査会及び龍ヶ崎市会議公開運営審議会（以下「それぞれの審査会等」という。）の委員である者は、この条例に基づく龍ヶ崎市情報公開・個人情報保護審査会の委員として引き続き存在するものとし、その任期は、改正前の条例に基づく委嘱の日から平成16年6月30日までとする。

3 この条例の施行の際、現に改正前の条例の規定に基づきそれぞれの審査会等になされている諮問は、この条例の規定に基づきなされた諮問とみなす。

付 則（平成26年3月28日条例第27号）

この条例は、平成26年4月1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。

付 則（平成28年3月24日条例第11号抄）

（施行期日）

1 この条例は、平成28年4月1日から施行する。

付 則（令和5年3月14日条例第2号抄）

（施行期日）

1 この条例は、令和5年4月1日から施行する。

（経過措置）

4 この条例の施行の際、現に付則第2項の規定による改正前の情報公開条例（以下「旧情報公開条例」という。）第13条第1項、個人情報

報保護法施行条例付則第2項の規定による廃止前の龍ヶ崎市個人情報保護条例（平成11年龍ヶ崎市条例第33号。以下「旧個人情報保護条例」という。）第25条第1項及び前項の規定による改正前の会議公開条例第11条第1項の規定により設置された龍ヶ崎市情報公開・個人情報保護審査会（以下「旧審査会」という。）の委員である者は、この条例の施行の日（以下「施行日」という。）に、第5条第1項の規定による委嘱を受けたものとみなし、その任期は、同条第2項の規定にかかわらず、旧審査会の委員としての任期の残任期間とする。

- 5 この条例の施行の前に、旧情報公開条例又は旧個人情報保護条例の規定により旧審査会になされていた審査請求に関する諮問であつて、この条例の施行の際答申がなされていないものに係る調査審議は、この条例に定める審査会が行う。

令和8年度 龍ヶ崎市地域公共交通協議会委員名簿

任期：令和6年6月1日～令和8年5月31日

第3条第2項		所 属	現委員の役職	氏 名
1	茨城県運輸支局長 又はその指名する者	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	羽生 真人
2		国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送担当)	柿本 憲治
3	茨城県の職員	茨城県政策企画部交通政策課	課長	伊藤 豪人
4		茨城県竜ヶ崎工事事務所	所長	見澤 正勝
5		茨城県竜ヶ崎警察署	署長	星 健二
6	一般社団法人茨城県バス協会の 代表者又はその指名する者	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	古賀 重徳
7	一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転手が 組織する団体の代表者 又はその指名する者	関東鉄道労働組合	執行委員長	池田 正人
8	交通事業者の代表者 又はその指名する者	関東鉄道株式会社	取締役	室田 英之
9		関東鉄道株式会社	常務取締役	廣瀬 貢司
10		平成観光自動車株式会社	営業部長	中島 憲幸
11		有限会社佐貫タクシー	所長	野澤 達也
12		布川交通株式会社	所長	小菅 信夫
13		東日本旅客鉄道株式会社 水戸支社	ユニットリーダー	藤澤 充哲
14	学識経験者	流通経済大学	経済学部教授	板谷 和也
15	公募の市民	公募市民		上野 義則
16		公募市民		磯貝 京子
17		公募市民		福田 瑛怜菜
18	市の職員	龍ヶ崎市	都市整備部長	橘原 剛
19	その他市長が必要と認める者	龍ヶ崎市商工会	事務局長	佐藤 昌一
20		特定非営利活動法人 ユーアンドアイ	代表	赤津 猛

(敬称略)

令和 8 年度龍ヶ崎市地域公共交通協議会分科会（第 1 回）

出席者名簿

		所属等	氏名	備考
1	茨城運輸支局長 又はその指名する者	茨城運輸支局企画調整担当 首席運輸企画専門官	羽生 真人	
		茨城運輸支局輸送担当 首席運輸企画専門官	柿本 憲治	
2	茨城県の職員	茨城県政策企画部交通政策課	伊藤 豪人	【随行】 中泉 梢 菊地 貴大
3	交通事業者	関東鉄道株式会社 取締役	室田 英之	【随行】 渡邊 敬史 富田 椋
		関東鉄道株式会社 常務取締役	廣瀬 貢司	
4	学識経験者	流通経済大学経済学部教授	板谷 和也	
5	公募の市民		上野 義則	
			磯貝 京子	
			福田 瑛怜菜	
オブザーバー		関東運輸局交通政策部 交通企画課長	市野 将英	【随行】 田中 正利
		関東運輸局鉄道部 地方鉄道再構築推進専門官	谷口 信夫	【随行】 犬伏 達也

○龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例

平成26年3月28日

条例第19号

(設置)

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

(所掌事項)

第2条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

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

(組織)

第3条 協議会は、委員20人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 茨城運輸支局長又はその指名する者
- (2) 茨城県の職員
- (3) 一般社団法人茨城県バス協会の代表者又はその指名する者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (5) 交通事業者の代表者又はその指名する者
- (6) 学識経験者
- (7) 公募の市民（龍ヶ崎市まちづくり基本条例（平成26年龍ヶ崎

市条例第58号)第3条第1号に規定する市民(法人その他の団体を除く。)をいう。)

(8) 市の職員

(9) その他市長が必要と認める者

(任期)

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

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

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理し、会議の議長となる。

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

(会議)

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

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

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

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

(運賃協議部会)

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

2 運賃協議部会は、道路運送法第9条第4項の協議会とする。

3 運賃協議部会に属する委員は、第3条第2項第1号、第5号(当該運賃等を定めようとする一般旅客自動車運送事業者に係るものに限る。)、第7号及び第8号に掲げる委員のうちから、会長が指名する。

4 運賃協議部会に部会長を置き、第3条第2項第8号に掲げる委員を

もって充てる。

- 5 第5条第2項及び第6条の規定は、運賃協議部会について準用する。

(庶務)

- 第8条 協議会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(委任)

- 第9条 この条例に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

付 則

この条例は、平成26年4月1日から施行する。

付 則 (平成26年9月30日条例第56号)

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

付 則 (平成27年6月30日条例第27号抄)

(施行期日)

- 1 この条例は、平成27年9月1日から施行する。

(龍ヶ崎市地域公共交通協議会条例の一部改正に伴う経過措置)

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

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

付 則 (令和2年3月23日条例第2号)

この条例は、令和2年4月1日から施行する。

付 則 (令和2年12月21日条例第34号)

この条例は、公布の日から施行する。

付 則（令和 5 年 3 月 1 4 日条例第 1 8 号）

この条例は、令和 5 年 4 月 1 日から施行する。

付 則（令和 6 年 6 月 2 4 日条例第 3 2 号）

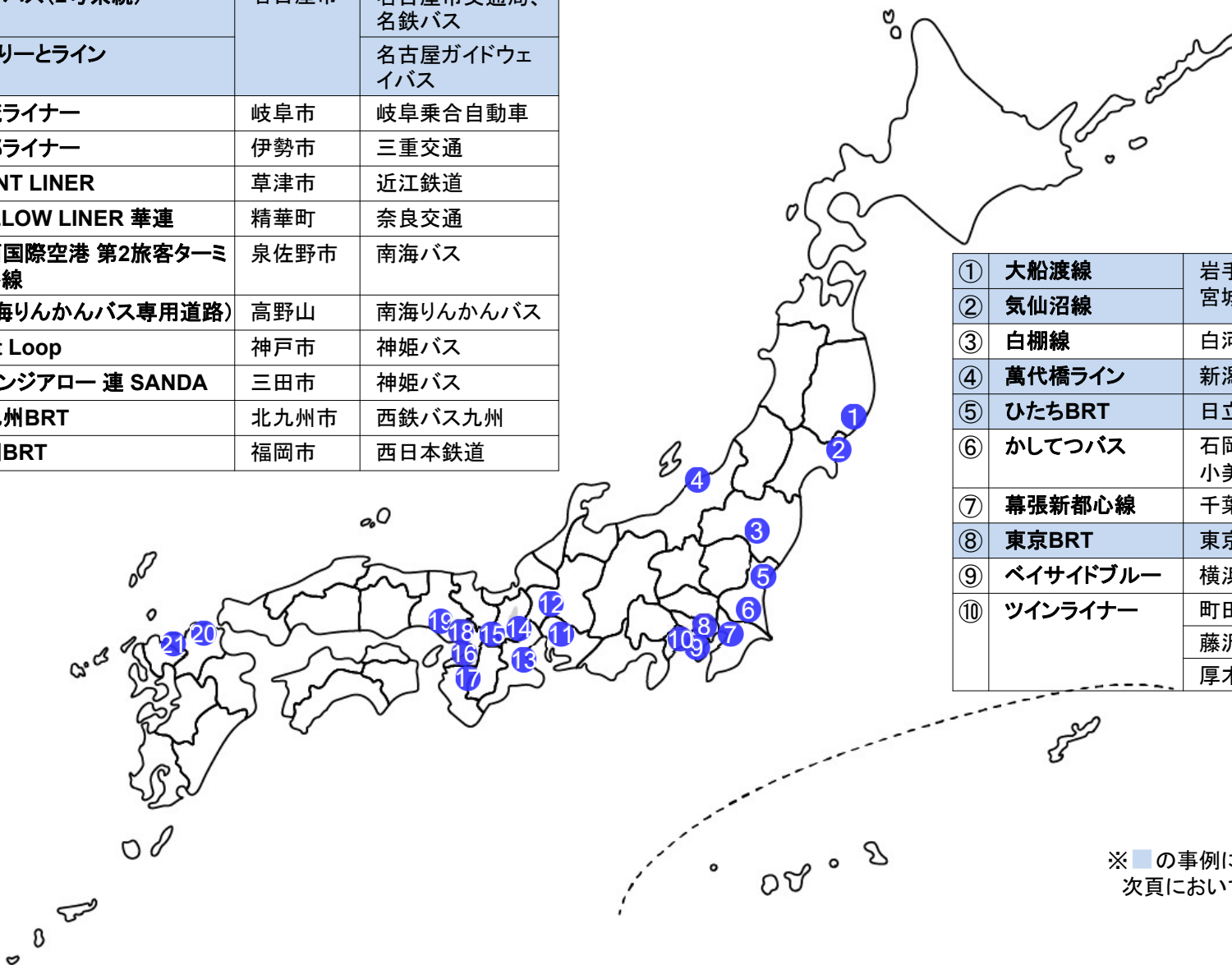
この条例は、公布の日から施行する。

新たなモビリティ(BRT)の利用環境の整備

国内におけるBRT導入の先行事例

● 全国各地において、専用道や連節バス等により速達性や輸送能力を高めたBRTを導入。(令和3年4月1日時点)

⑪	基幹バス(2号系統)	名古屋市	名古屋市交通局、 名鉄バス
	ゆとりーとライン		名古屋ガイドウェイバス
⑫	清流ライナー	岐阜市	岐阜乗合自動車
⑬	神都ライナー	伊勢市	三重交通
⑭	JOINT LINER	草津市	近江鉄道
⑮	YELLOW LINER 華連	精華町	奈良交通
⑯	関西国際空港 第2旅客ターミナル線	泉佐野市	南海バス
⑰	(南海りんかんバス専用道路)	高野山	南海りんかんバス
⑱	Port Loop	神戸市	神姫バス
⑲	オレンジアロー 連 SANDA	三田市	神姫バス
⑳	北九州BRT	北九州市	西鉄バス九州
㉑	福岡BRT	福岡市	西日本鉄道



①	大船渡線	岩手県・ 宮城県	JR東日本
②	気仙沼線		
③	白柵線	白河市	JRバス関東
④	萬代橋ライン	新潟市	新潟交通
⑤	ひたちBRT	日立市	日立電鉄交通サービス
⑥	かしてつバス	石岡市・ 小美玉市	関鉄グリーンバス
⑦	幕張新都心線	千葉市	京成バス
⑧	東京BRT	東京都	京成バス
⑨	ベイサイドブルー	横浜市	横浜交通
⑩	ツインライナー	町田市	神奈川中央交通
		藤沢市	
		厚木市	

※ ■ の事例については、代表的な事例として、次頁において概要を整理

国内におけるBRT導入の主な先行事例の概要

- BRTの代表的な事例を横並びで比較したところ、導入の背景や走行空間の整備形態等、様々なパターンがあることを確認。
⇒ BRTをパターン分類した検討が必要。

		1	2	3	4	5	6	
基本情報	路線名	ゆとりーとライン	気仙沼線・大船渡線BRT	ひたちBRT	基幹バス(2号系統)	萬代橋ライン	東京BRT	
	運行主体	名古屋市	JR東日本	茨城交通(株)	名古屋市	新潟市・新潟交通(株)	京成バス(株)・東京BRT(株)	
	延長	専用空間	6.8km	65.3km	6.1km	9.2km	—	—
		一般車と混在	12.2km	51.2km	2.5km	1.0km	約7km	6.1km
	計	19.0km	116.5km	8.6km	10.2km	約7km	6.1km	
地域特性		都市	地方	都市	都市	都市	都市	
導入の背景		路線の再編等	鉄道からモード転換	鉄道からモード転換	路線の再編等	路線の再編等	路線の再編等	
走行空間		 出典)国土交通省HP (https://www.mlit.go.jp/common/001259140.pdf)	 出典)国土交通省HP (https://www.mlit.go.jp/common/001092119.pdf)	 出典)産総研HP (https://www.aist.go.jp/aist1/news/au20180827.html)	 出典)国土交通省HP (https://www.mlit.go.jp/common/001250440.pdf)	 出典)新潟市HP (https://www.city.niigata.lg.jp/smph/curashi/doro/kotsu/newsystem/hard/syaryounado.html)	 (国土交通省撮影)	
	整備形態	専用道(高架)	専用道(鉄道敷)	専用道(鉄道敷)	専用レーン	優先レーン(一部)	一般道	
インフラ等	拠点(停留所等)	 出典)名古屋ガイドウェイバス(株)HP (https://www.guideway.co.jp/summary/index.html)	 出典)東北運輸局 (https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000181629.pdf)	 出典)日立市HP (https://www.city.hitachi.lg.jp/shimin/014/001/003/p075012.html)	 出典)国土交通省HP (https://www.mlit.go.jp/sojoseisaku/transport/pdf/057_nagoya.pdf)	 出典)新潟市HP (https://www.city.niigata.lg.jp/smph/curashi/doro/kotsu/newsystem/hard/syaryounado.html)	 (国土交通省撮影)	
	整備形態	高架: 道路上の高架駅 一般: 路側のバス停	駅・路側のバス停道の駅等と連携	駅・路側のバス停	道路中央のバス停	路側のバス停等	路側のバス停	
	料金收受の方法	車内で支払 (一般道は均一運賃)	車内で支払	車内で支払	車内で支払 (均一運賃)	車内で支払	車内で支払 (均一運賃)	
車両	タイプ	単車	単車	単車	単車	連節バス 単車	連節バス 単車	
	動力源	ハイブリッド	ハイブリッド 電気	ハイブリッド ディーゼル	ディーゼル	ディーゼル	連節: ハイブリッド 単車: 燃料電池 ディーゼル	

関係主体の分類

- BRT・バスの関係主体について、鉄道を比較参照しつつ、土地・施設所有、運行の観点から大きく3つに分類。
- BRT・バスでは、走行空間(道路)等は自治体が保有・管理している場合がほとんどで、既に上下分離の形態。

	上下分離		鉄道事業者が運営 (東北BRT)
	公営バス	民営バス	
BRT・バス	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>自治体(交通)</p> <p style="background-color: #f96; display: inline-block; padding: 2px;">運行</p> <p style="background-color: #add8e6; display: inline-block; padding: 2px;">バス施設保有</p> </div> <p style="text-align: center;">↑ (無料公開)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>道路管理者</p> <p style="background-color: #add8e6; display: inline-block; padding: 2px;">バス施設保有</p> <p style="background-color: #9370db; display: inline-block; padding: 2px;">土地保有</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>事業者</p> <p style="background-color: #f96; display: inline-block; padding: 2px;">運行</p> <p style="background-color: #add8e6; display: inline-block; padding: 2px;">バス施設保有</p> </div> <p style="text-align: center;">↑ (無料公開)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>道路管理者</p> <p style="background-color: #add8e6; display: inline-block; padding: 2px;">バス施設保有</p> <p style="background-color: #9370db; display: inline-block; padding: 2px;">土地保有</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>事業者</p> <p style="background-color: #f96; display: inline-block; padding: 2px;">運行</p> <p style="background-color: #add8e6; display: inline-block; padding: 2px;">バス施設保有</p> <p style="background-color: #9370db; display: inline-block; padding: 2px;">土地保有</p> </div>
(参考) 鉄道	公有民営	民有民営	通常の鉄道事業
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>事業者</p> <p style="background-color: #f96; display: inline-block; padding: 2px;">運行</p> </div> <p style="text-align: center;">↑ (無償貸与)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>自治体</p> <p style="background-color: #add8e6; display: inline-block; padding: 2px;">施設保有</p> <p style="background-color: #9370db; display: inline-block; padding: 2px;">土地保有</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> <p>事業者B</p> <p style="background-color: #f96; display: inline-block; padding: 2px;">運行</p> </div> <p style="text-align: center;">↑ (賃貸)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>事業者A</p> <p style="background-color: #add8e6; display: inline-block; padding: 2px;">施設保有</p> <p style="background-color: #9370db; display: inline-block; padding: 2px;">土地保有</p> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>事業者</p> <p style="background-color: #f96; display: inline-block; padding: 2px;">運行</p> <p style="background-color: #add8e6; display: inline-block; padding: 2px;">施設保有</p> <p style="background-color: #9370db; display: inline-block; padding: 2px;">土地保有</p> </div>

(参考)クロスセクター効果の算出ガイドライン

参考資料 6

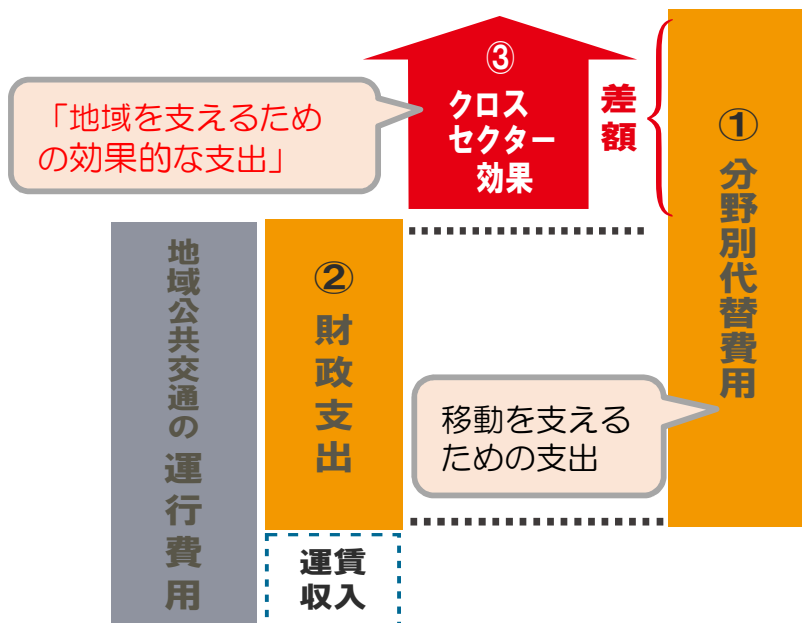
地域公共交通のクロスセクター効果とは

地域公共交通を代替するのに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる**地域公共交通の多面的な効果**。

クロスセクター効果を算出する意義

- ・地域公共交通のクロスセクター効果として定量的に提示することで、財政支出・支援の必要性をより可視化することが可能。
- ・地域公共交通への支援の意義を行政内で共有でき、より利用者にとって使いやすい**地域公共交通計画の実現が可能**。

地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ・事例



近江鉄道線を維持存続する方が、近江鉄道線を廃止して代替施策を実施するよりも効果的

近江鉄道線の代わりに医療・教育・建設等の多様な分野で代替施策を実施した場合の費用は19.1億円/年以上となり、近江鉄道線の国・県・市町の財政支出と事業損失額の合計である6.7億円/年を大きく上回ることが確認された。

その他調査手法（一例）

○仮想的市場評価法

調査を用いて人々に支払意思額（WTP）等を尋ねることで、市場で取り引きされていない財（効果）の価値を計測する手法。 （平成21年 国土交通省資料）

○利用者ニーズ・意向調査

鉄道廃止時の影響（移動困難、資産価値の低下等）や、代替手段に求めるサービスレベルなどをアンケート調査により把握する。

○費用便益分析（CBA）

鉄道を維持するための「費用（維持更新費など）」と、それによって得られる「便益（移動時間の短縮、交通事故の減少など）」を比較し、社会全体の効率性を評価する。

- 危機的状況にあるローカル鉄道について、国も主体的に関与しながら、鉄道事業者と沿線自治体の共創を促し、単なる現状維持ではなく、持続可能性と利便性の高い地域公共交通への再構築を促進していくため、関係者の合意形成に向けた支援を行う。

地域公共交通再構築調査事業

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた鉄道事業者、沿線自治体等の関係者が参画する協議の場において、廃止ありき、存続ありきといった前提を置かず、ファクトとデータに基づく議論を重ね、必要な場合には対策案の実効性を検証するため実証事業を実施し、効果的な方針を決定するという合意形成のプロセスを支援。

【補助対象事業者】 協議会又は自治体

【補助率】 1 / 2

【支援対象】

○ **協議会の運営**

- ・ 協議会の開催に係る費用

○ **線区評価のための調査事業の支援**

- ・ パーソントリップ調査の活用
- ・ ビックデータ分析
- ・ クロスセクター分析
- 等

○ **実証事業の支援**

- ・ 対策案の実効性を検証するための、期間を限定して行う以下の取組

鉄道輸送の高度化に向けた検証

(事業例)

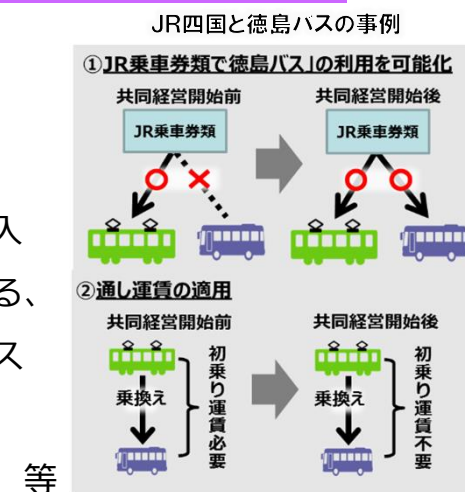
- ・ 増便、接続改善、ダイヤ変更
- ・ 現行の技術・安全規制の検証
- ・ サイクルトレインの実施
- ・ 駅、駅前広場等の新たな利活用
- ・ 季節運賃・旅行者向け運賃の導入
- ・ 観光列車等の借り入れ、持ち込み
- ・ チケットレスシステムの導入 等



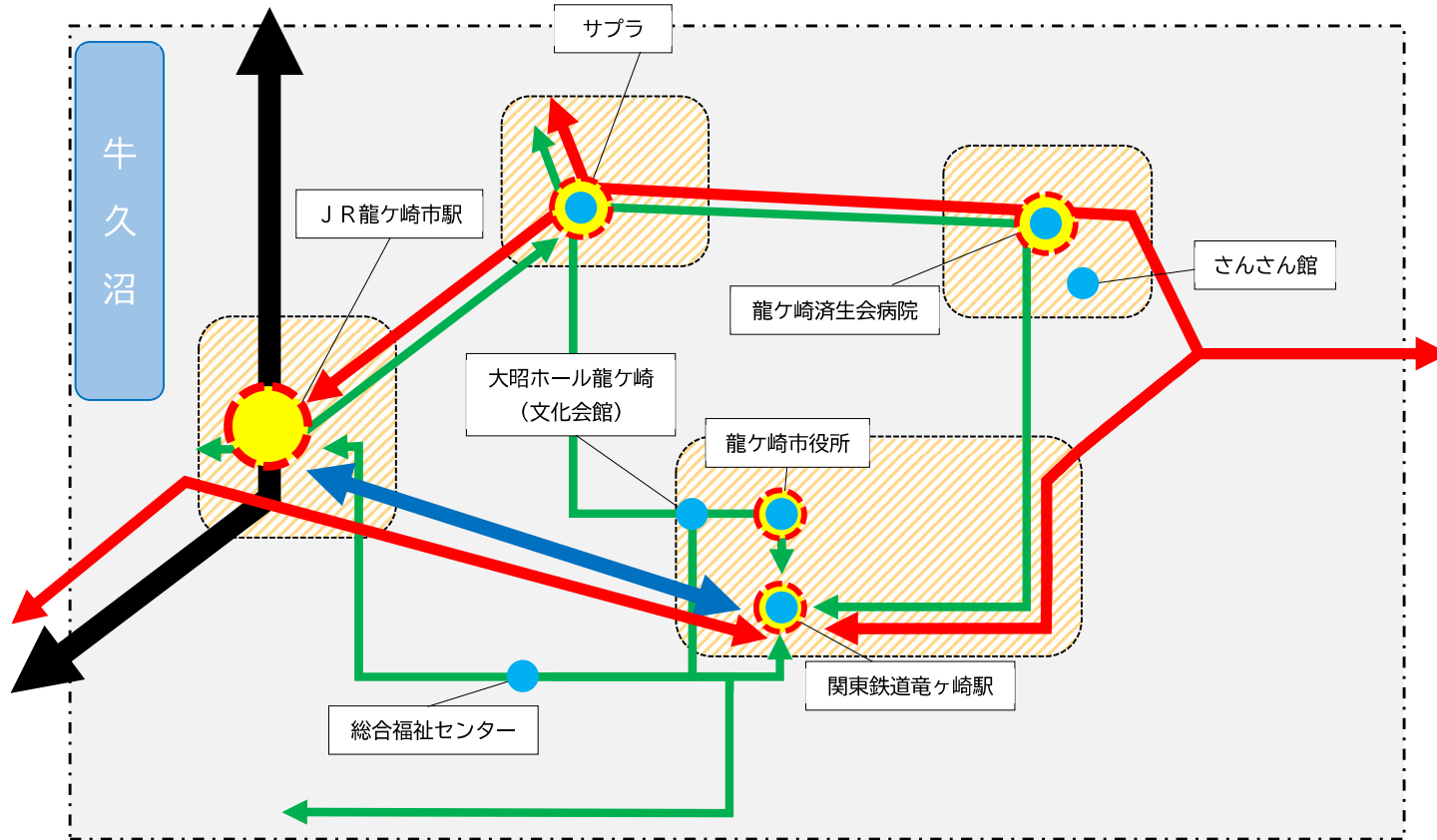
バスとの共同運行やバス転換の検証

(事業例)

- ・ 並行路線バスとの共同運行
- ・ 鉄道とバスの乗り換え時に
おける共通・通し運賃の導入
- ・ 一部又は全部の区間における、
バス等の新たな輸送サービスの導入



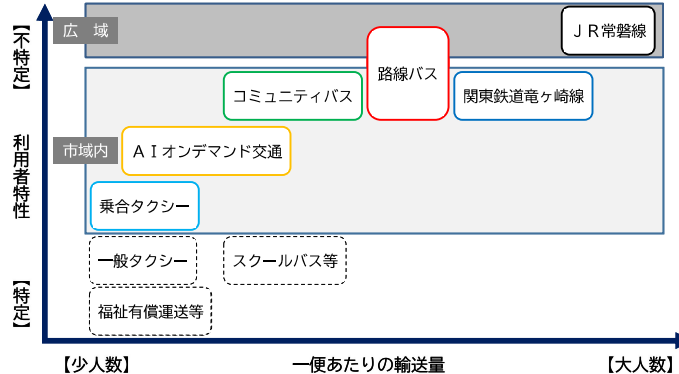
■目指す地域公共交通ネットワークイメージ



■凡例

- ↔ 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
- ⬜ 乗合タクシー運行エリア・A I オンデマンド交通導入検討エリア
- 交通結節点
- ⬜ 4つの市街地

■地域公共交通の位置づけ（イメージ図）



■地域公共交通の位置づけ（一覧）

J R常磐線	東京方面及び土浦・水戸方面への通勤・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づけます。										
関東鉄道竜ヶ崎線	佐貫市街地と龍ヶ崎市街地を結ぶ基幹的な交通手段として位置づけます。										
路線バス	①自家用車等を利用できない人の主要な交通手段で、中距離の移動に対応する交通手段 ②北竜台市街地及び龍ヶ岡市街地からJ R龍ヶ崎市駅までの区間は、通学・通勤等、日常的に移動するための交通手段 ③地域間幹線系統である江戸崎線（龍ヶ崎市駅～済生会病院～江戸崎）と取手線（竜ヶ崎駅～光風台団地入口～取手駅東口）は、市内外への広域的・幹線的な交通手段として位置づけます。										
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民間交通サービスが運行していない地域を補完する交通手段 ④移動制約者の交通手段として位置づけます。										
乗合タクシー	①他の公共交通が運行していない地域にお住まいの方や、バス停留所までの移動が困難な方の交通手段 ②他の公共交通を補完し、市内の公共交通空白地域を解消するための交通手段 ③地域間幹線系統バスと接続するフィーダー系統（支線）としての交通手段として位置づけます。										
A I オンデマンド交通	コミュニティバスのうち、利用の少ない枝線の代替として、コミュニティバスと同等の役割を担う交通手段として位置づけます。										
交通結節点	<table border="1"> <tr> <td>J R龍ヶ崎市駅</td> <td>市の玄関口として、市内外の交流の核として位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>関東鉄道竜ヶ崎駅</td> <td>市内での移動における拠点として位置づけます。また、商店街の玄関口として交流の核として位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>サブラ</td> <td>身近な商業施設であり、市内での移動における拠点として位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>龍ヶ崎済生会病院</td> <td>市内にある総合病院であり、市内での移動における拠点として位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>龍ヶ崎市役所</td> <td>行政サービスを提供する施設であり、市内での移動における拠点として位置づけます。</td> </tr> </table>	J R龍ヶ崎市駅	市の玄関口として、市内外の交流の核として位置づけます。	関東鉄道竜ヶ崎駅	市内での移動における拠点として位置づけます。また、商店街の玄関口として交流の核として位置づけます。	サブラ	身近な商業施設であり、市内での移動における拠点として位置づけます。	龍ヶ崎済生会病院	市内にある総合病院であり、市内での移動における拠点として位置づけます。	龍ヶ崎市役所	行政サービスを提供する施設であり、市内での移動における拠点として位置づけます。
J R龍ヶ崎市駅	市の玄関口として、市内外の交流の核として位置づけます。										
関東鉄道竜ヶ崎駅	市内での移動における拠点として位置づけます。また、商店街の玄関口として交流の核として位置づけます。										
サブラ	身近な商業施設であり、市内での移動における拠点として位置づけます。										
龍ヶ崎済生会病院	市内にある総合病院であり、市内での移動における拠点として位置づけます。										
龍ヶ崎市役所	行政サービスを提供する施設であり、市内での移動における拠点として位置づけます。										

※ 福祉有償運送*に関しては「龍ヶ崎市第3期地域福祉計画」において位置づけを行う。

* 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。

②拠点と軸

本市が目指す都市の骨格を、拠点・軸の2つの要素で示します。

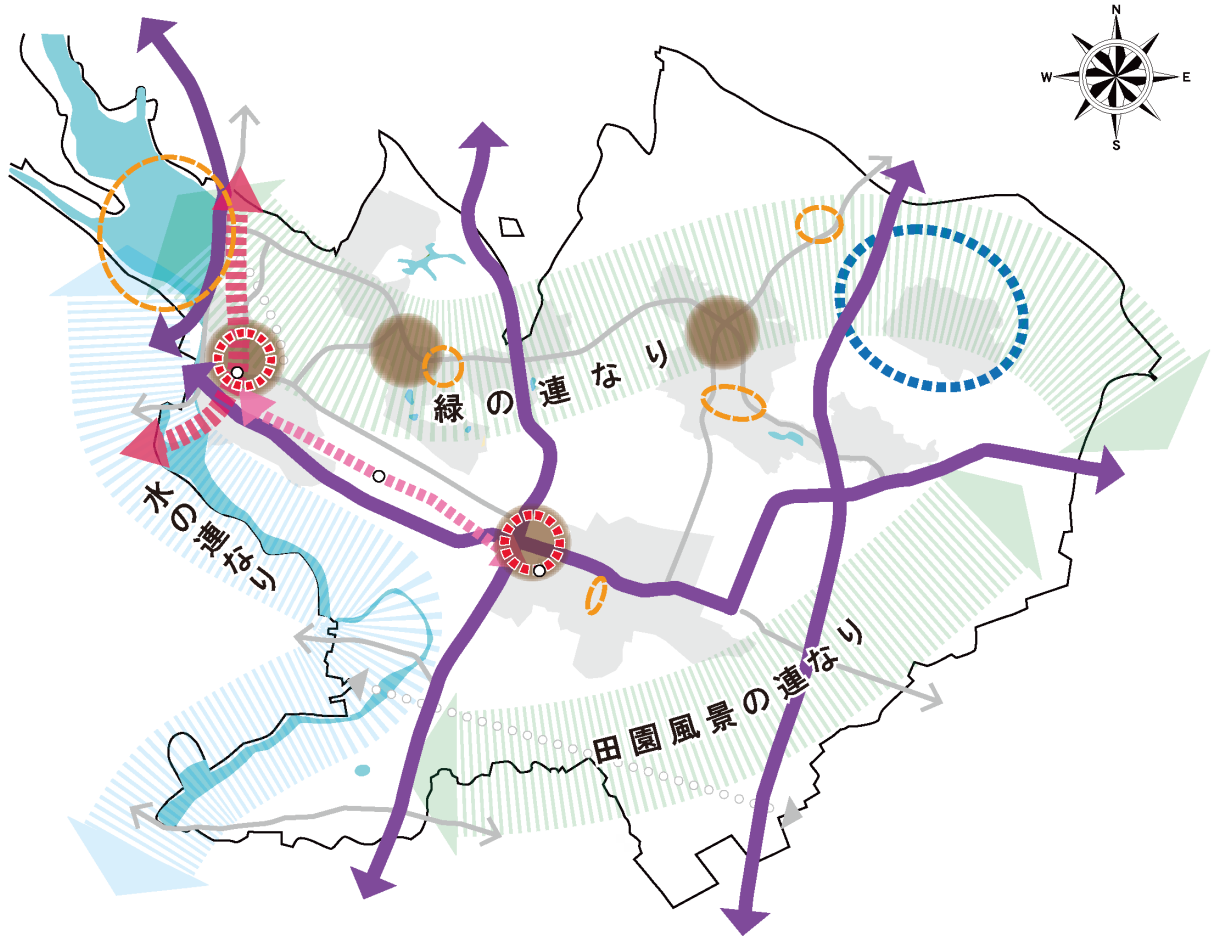
a. 拠点

□地域生活拠点	日常生活に必要な商業・サービス・コミュニティ等の機能の集積を進めるとともに、周辺地域からのアクセス性の向上を図り、一体性を確保することで地域生活拠点を中心とした生活圏の形成を目指します。
□都市拠点	○龍ヶ崎市街地 市全体を対象とした都市機能の充実を図るとともに、交通結節点*としての利便性向上に努めます。また、集積する文化施設を活かし、交流機能の活性化を図ります。 ○佐貫市街地 市の玄関口として、交通結節点の機能強化を進めるとともに、商業・サービス施設等の集積を高め、駅前空間にふさわしい土地利用を促進します。
□交流拠点	豊かな水辺環境や魅力ある大規模な公園の特色を活かし、関係人口や交流人口の増加・創出を目的とした交流機能や観光機能の活性化を図ります。
□産業拠点	既存工場の操業環境の向上を図るとともに、圏央道の4車線化や県道美浦栄線バイパスの整備を契機とした区域の拡張等を検討し、地域経済を牽引する企業の立地を推進します。

b. 軸

□広域鉄道軸	本市と東京都心や沿線都市を繋ぐ、JR常磐線を広域鉄道軸と位置付け、利便性の確保に努めます。
□鉄道軸	龍ヶ崎市街地と佐貫市街地の都市拠点間を結ぶ、関東鉄道竜ヶ崎線を鉄道軸と位置付け、持続可能な公共交通の維持・活性化に努めます。
□広域幹線道路軸	自動車による広域的な移動や交流、物資の運搬などを支える広域幹線道路を広域幹線道路軸と位置付け、道路ネットワーク環境の整備促進に努めます。
□幹線道路軸	広域幹線道路に接続するとともに、市内の各拠点間を結び付ける主要な道路を幹線道路軸と位置付け、道路ネットワーク環境の整備促進に努めます。
□水の連なり	牛久沼や小貝川等、本市特有の水辺空間を水の連なりとし、自然と触れ合える憩いの場や交流の場としての利用を図ります。
□緑の連なり	本市特有の台地部と平野部を分け、東西に延びる斜面林や台地上の林地を緑の連なりとし、緑の保全に努めます。
□田園風景の連なり	本市の平野部に広がる穀倉地帯を田園風景の連なりとし、未来に引き継ぐ貴重な資源として保全を図ります。

□都市構造図



凡例

- 地域生活拠点
- ⊙ 都市拠点
- 交流拠点
- ⊙ 産業拠点
- ◀▶ 広域鉄道軸
- ◀▶ 鉄道軸
- ◀▶ 広域幹線道路軸
- ◀▶ 幹線道路軸
- ◀▶ 構想路線
- ◀▶ 水の連なり
- ◀▶ 緑・田園風景の連なり

序

1

2

3

4

5

資料編

全体構想

4. 地域公共交通に関するニーズ把握

4-1. 公共交通に関するアンケート調査

アンケート調査の内容・結果の詳細については、「令和3年度龍ヶ崎市地域公共交通計画策定に係る調査業務委託報告書」をご覧ください。

(1) 調査の実施概要

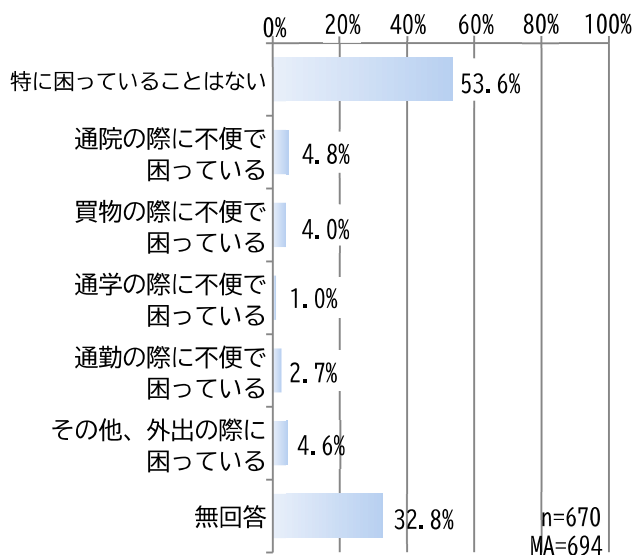
項目	内容
調査対象	龍ヶ崎市に在住の方（18歳以上）
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収 併せて、WEB 回答フォームを作成する。
配布数	2,000 票
配布時期	2022 年 2 月
回収結果	回収数：670 票（うち Web 回収 117 票） 回収率：34.0%

(2) 調査結果

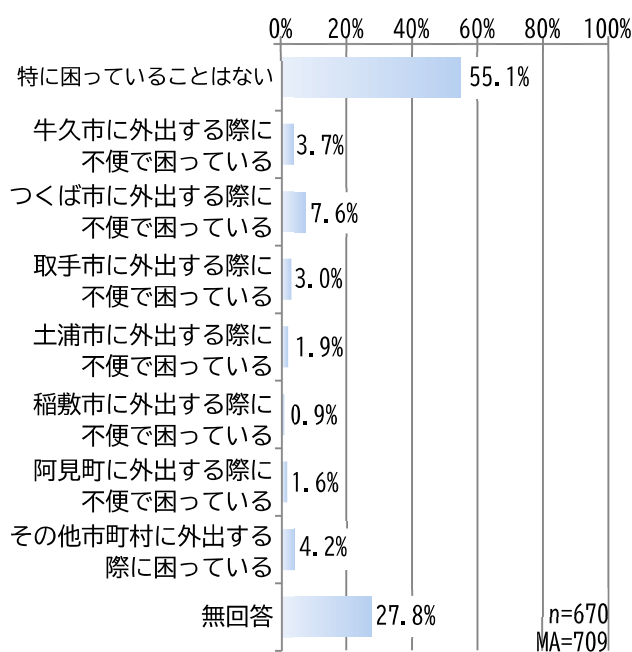
① 移動の不便さ

・市内での移動及び市外への移動に困っていない人は半数を超えています。

■市内での移動についての不便さ



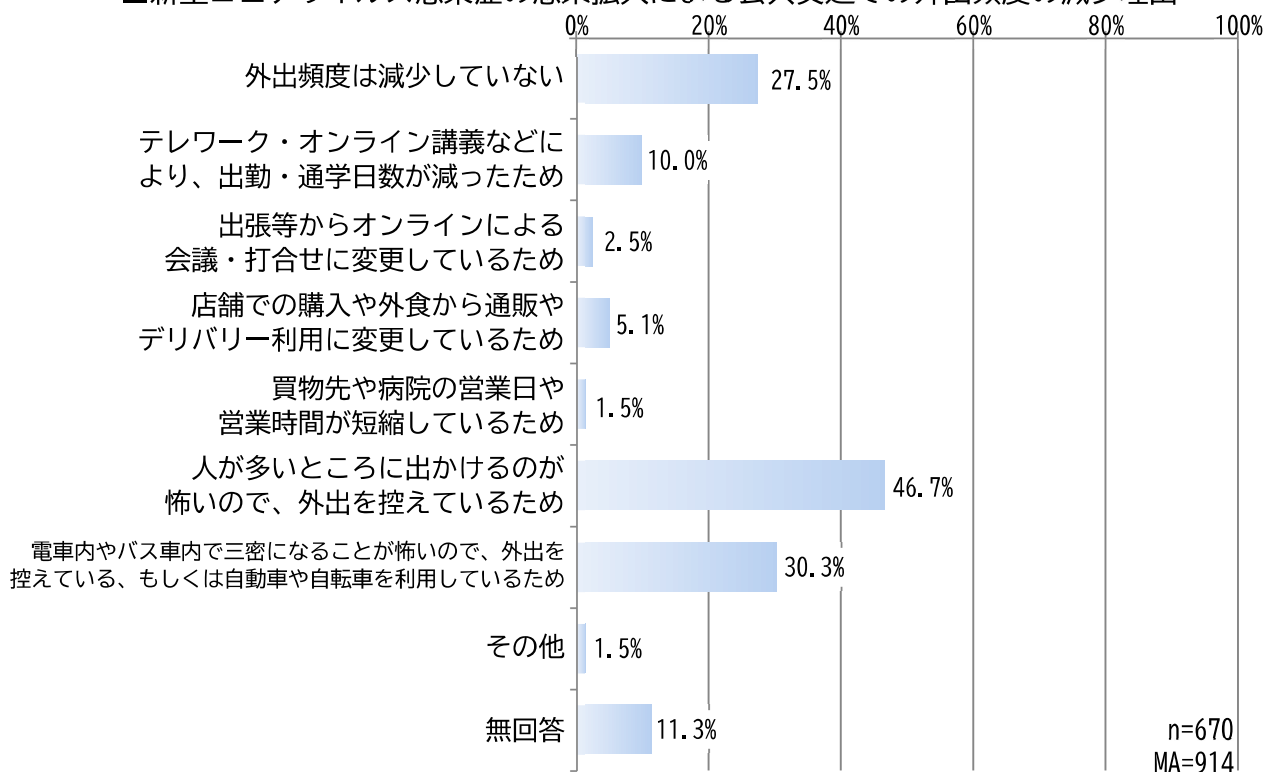
■市外への移動についての不便さ



②新型コロナウイルス感染症の感染拡大による公共交通での外出頻度の減少理由

- ・「人が多いところに出かけるのが怖いので、外出を控えているため」が最も多くなっています。次いで、「三密になるのが怖く、外出を控える、もしくは自動車や自転車を利用しているため」が多くなっています。
- ・「外出頻度は変化していない」が20%を超えています。

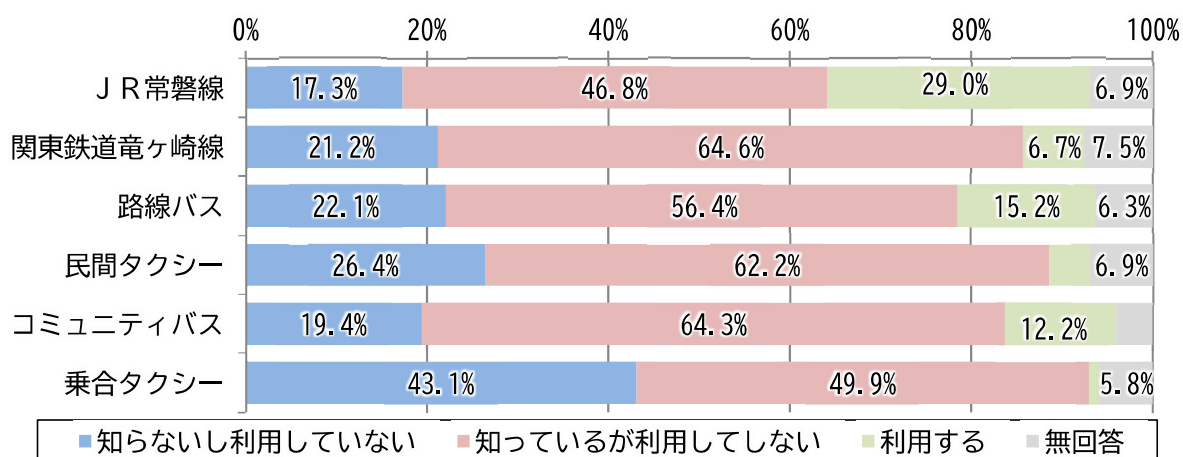
■新型コロナウイルス感染症の感染拡大による公共交通での外出頻度の減少理由



③公共交通の利用状況

- ・市内を運行している公共交通の利用状況について、JR常磐線が29.0%、路線バスが15.2%、コミュニティバスが12.2%の順に多くなっています。
- ・乗合タクシーにおいては、「知らないし利用していない」が、回答者の43.1%となっています。

■公共交通の利用状況

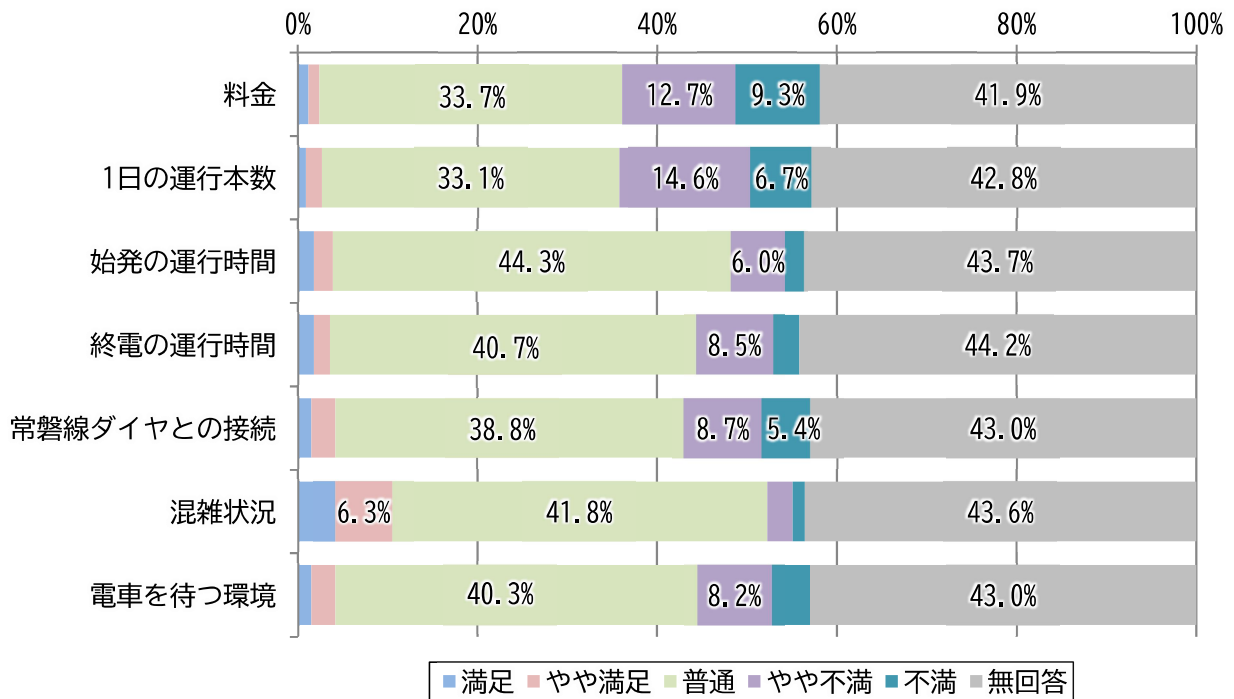


⑤関東鉄道竜ヶ崎線に対する評価及び求める運行サービス

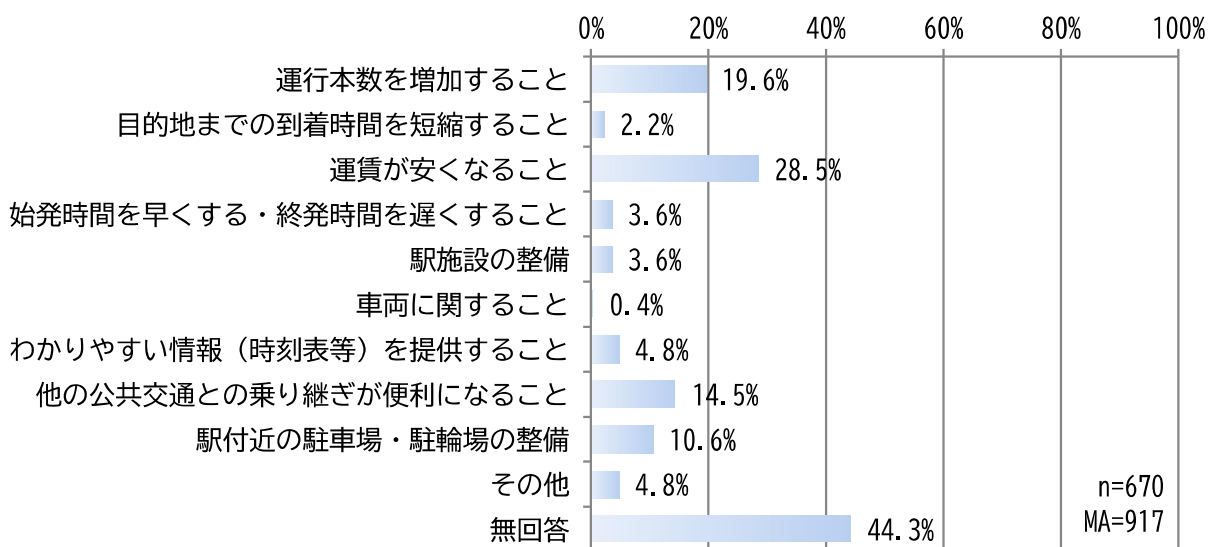
・現状の運行に対する評価として、「始発の運行時間」「混雑状況」については「満足」「やや満足」の回答が多くなっていますが、「1日の運行本数」「料金」については「やや不満」「不満」の回答が多くなっています。

・求める運行サービスとして、「運賃が安くなること」が最も多く、次いで「運行本数を増加すること」が多くなっています。

■関東鉄道竜ヶ崎線の現状の運行サービスに対する評価



■関東鉄道竜ヶ崎線に求める運行サービス



4-2. 公共交通利用者アンケート調査

アンケート調査の内容・結果の詳細については、「令和3年度龍ヶ崎市地域公共交通計画策定に係る調査業務委託報告書」をご覧ください。

4-2-1. 関東鉄道竜ヶ崎線利用者アンケート

(1) 調査概要

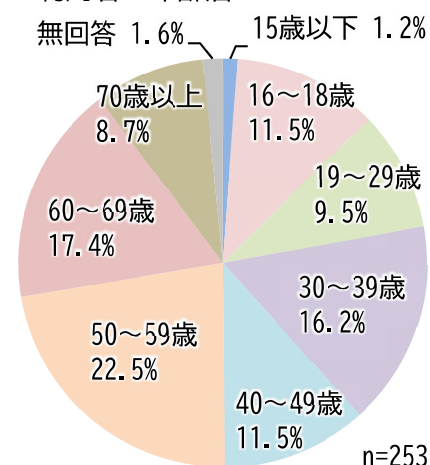
項目	内容
調査対象	関東鉄道竜ヶ崎駅の利用者
調査方法	配布：関東鉄道竜ヶ崎駅改札前にてアンケート用紙を配布 回収：関東鉄道竜ヶ崎駅構内に回収箱を設置し調査票を回収 または、Web ページから回収
調査期間	配布日：2021年11月5日（金）及び2021年11月6日（土） 回収期間：2021年11月5日（金）～2021年11月15日（月）
配布数	872 票
回収結果	回収数：249 票（うち Web 回収 112 票） 回収率：28.6%

(2) 調査結果

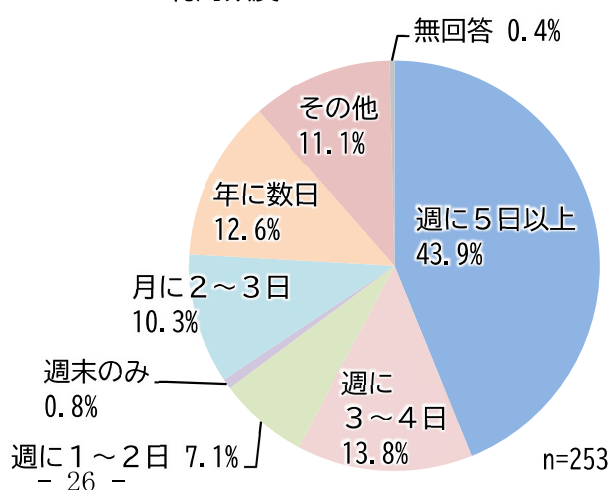
①利用状況

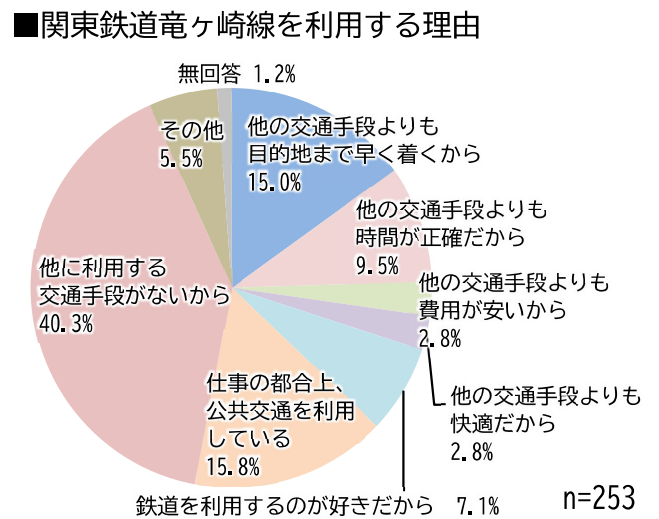
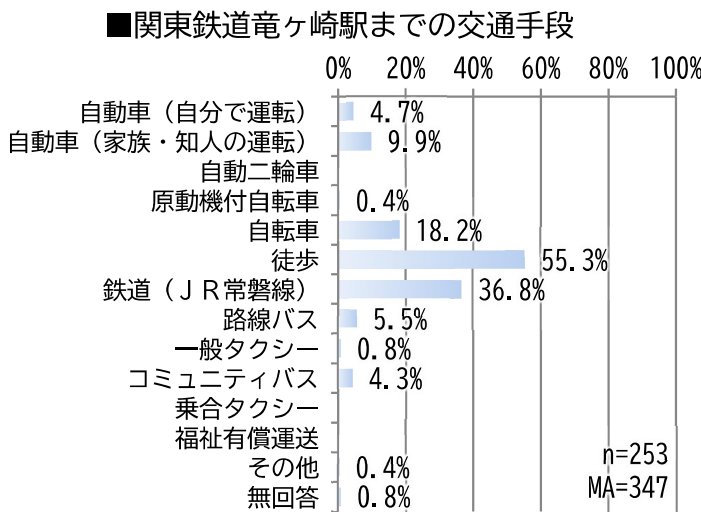
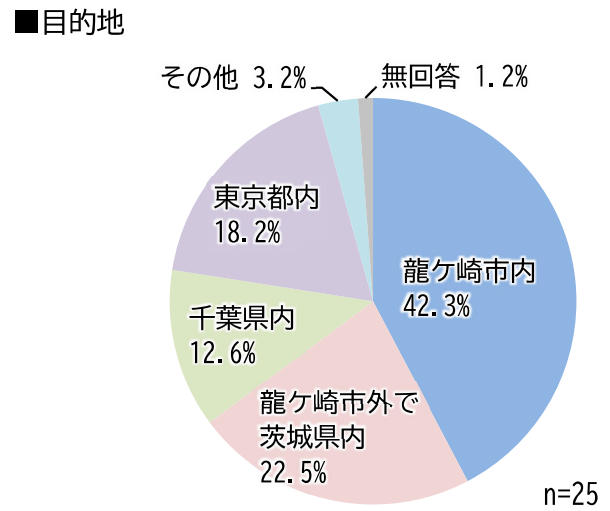
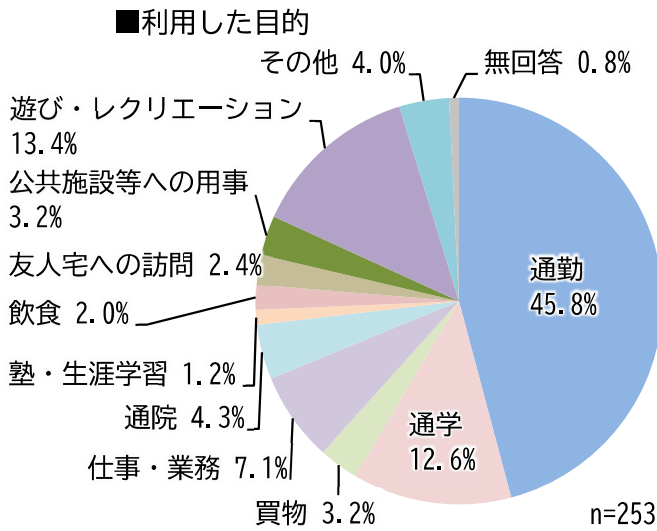
- ・利用者の年齢層は、50歳代が最も多く、次いで60歳代、30歳代の順に多くなっています。
- ・利用頻度については、「週5日以上」の回答が多く、利用目的は「通勤」、「通学」の比率が高いことから日常的な利用者が多くなっています。
- ・目的地としては、「龍ヶ崎市内」の回答が最も多く、次いで「龍ヶ崎市外で茨城県内」が多くなっています。
- ・関東鉄道竜ヶ崎駅までの移動手段としては、「徒歩」の回答が最も多く、次いで「鉄道（JR常磐線）」が多くなっています。
- ・関東鉄道竜ヶ崎線を利用する理由として、「他に利用する交通手段がないから」の回答が最も多く、約40%を占めています。

■利用者の年齢層



■利用頻度

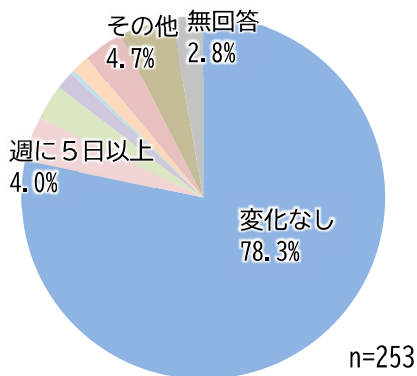




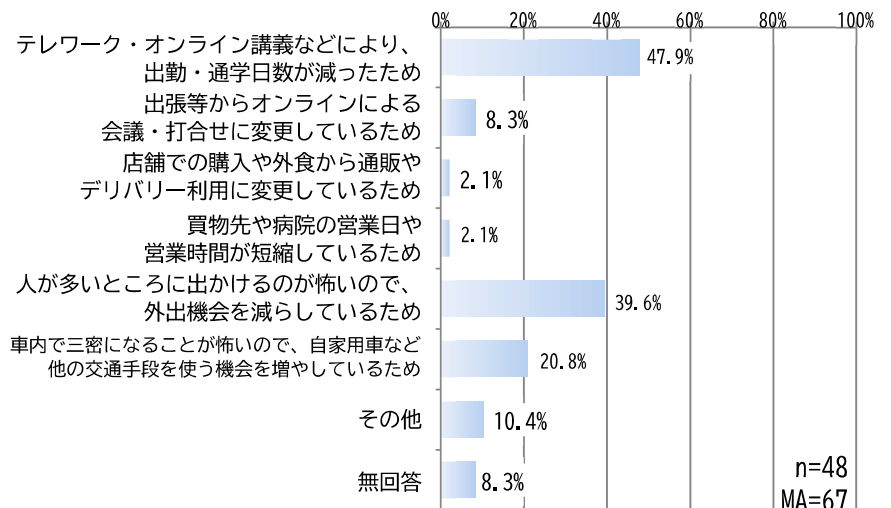
②新型コロナウイルス感染症の感染拡大による利用の変化

- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、竜ヶ崎線の利用に変化があったのは、全体の約20%となっています。
- ・利用が減少した理由として、「テレワーク・オンライン講義などにより、出勤・通学日数が減ったため」との回答が最も多く、次いで「人が多いところに出かけるのが怖いので、外出機会を減らしているため」が多くなっています。

■新型コロナウイルス感染症の感染拡大による利用の変化



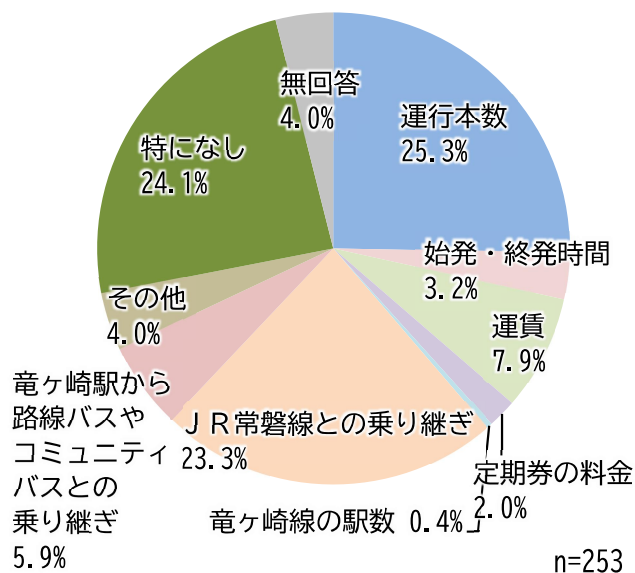
■利用が減少した理由



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については、「運行本数」との回答が最も多く、次いで「JR常磐線との乗り継ぎ」が多くなっています。

■ 関東鉄道竜ヶ崎線に対する改善要望



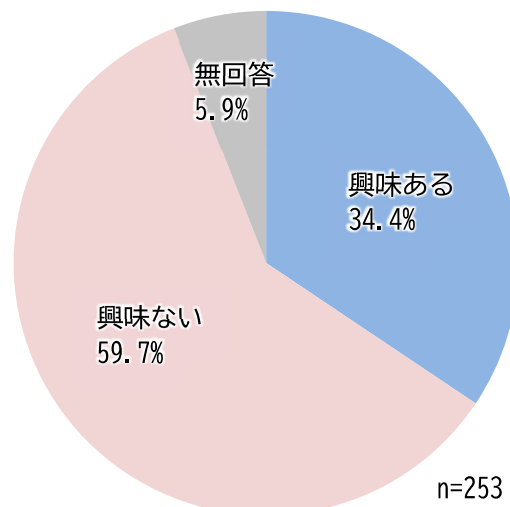
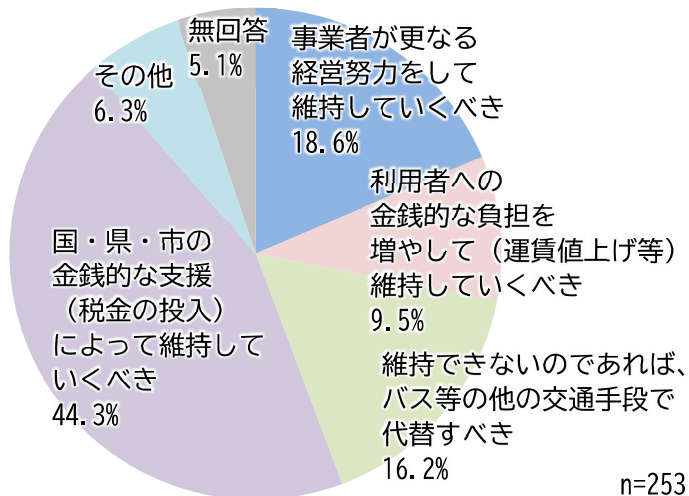
④ 今後の関東鉄道竜ヶ崎線の維持・存続

・維持・存続のための対応として、「国・県・市の金銭的な支援(税金の投入)によって維持していくべき」の回答が最も多く、次いで「事業者が更なる経営努力をして維持していくべき」が多くなっています。

・関東鉄道竜ヶ崎線を支えるための活動(ボランティア)への興味については、「興味ある」の回答が34.4%となっており、約60%の人は「興味ない」と回答しています。

■ 関東鉄道竜ヶ崎線維持・存続のための方法

■ 関東鉄道竜ヶ崎線を支えるための活動(ボランティア)への興味



2024年年間竜ヶ崎線利用者数及び割合

輸 送 人 数	定 期	人	438,420
	通 勤	人	243,300
	通 学	人	195,120
	定 期 外	人	321,808
	計	人	760,228
	(定期割合)	%	57.7

竜ヶ崎駅時間帯別利用数(2025年4月17日) ※集計方法:駅改札でのカウント調査

佐貫行列車			竜ヶ崎着列車		
列車 番号	乗 車 人 員		列車 番号	乗 車 人 員	
	乗車人員	発車時間		降車人員	到着時間
2	13	5:26	1	2	5:49
4	19	5:52	3	3	6:08
6	22	6:11	5	5	6:28
8	48	6:31	7	20	6:54
10	55	6:59	9	27	7:16
12	37	7:19	11	121	7:36
14	58	7:39	13	139	8:00
16	24	8:04	15	34	8:24
18	26	8:26	17	13	8:47
20	22	9:00	19	14	9:22
22	10	9:28	21	11	9:57
24	22	10:00	23	10	10:32
26	18	10:35	25	12	10:57
28	20	11:00	27	6	11:32
30	36	11:35	29	16	11:57
32	16	12:00	31	19	12:32
34	17	12:35	33	9	12:57
36	18	13:00	35	17	13:32
38	9	13:35	37	14	13:57
40	9	14:00	39	26	14:32
44	19	14:35	41	14	14:57
46	25	15:12	43	19	15:32
48	25	15:35	45	25	16:07
50	83	16:11	47	36	16:37
52	28	16:40	49	22	16:57
54	9	17:00	51	17	17:17
56	13	17:25	53	25	17:42
58	38	17:45	55	40	18:22
60	42	18:25	57	39	18:42
62	41	18:45	59	22	19:02
64	38	19:05	61	38	19:32
66	44	19:35	63	17	19:52
68	6	19:55	65	36	20:12
70	12	20:15	67	25	20:49
72	22	20:58	69	17	21:15
74	6	21:18	71	18	21:42
76	17	21:45	73	12	22:07
78	5	22:10	75	36	22:37
80	1	22:40	77	19	23:02
82	2	23:05	79	23	23:32
合計	975		合計	1018	