

龍ヶ崎市(茨城県): 龍・ゆうバス／龍ぐらバス

民間バス路線を補完する市のコミュニティバス導入

人口	78,950 人	モード	コミュニティバス
面積	78.19 km ²	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	1,009.72 人/km ²	運営 主体	関東鉄道・ 龍ヶ崎市



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【宅地化】【交通不便地域の存在】

- ・ 龍ヶ崎市は、昭和 29 年に 1 町 6 村の合併により誕生した。その後、首都圏の外延化に伴い昭和 52 年からニュータウン(北竜台地区、龍ヶ岡地区)開発が行われ、JR 常磐線佐貫駅周辺の佐貫地区と行政機能が集積する中心市街地の竜ヶ崎地区に加え 2 つの市街地が誕生し、これら四つの市街地が形成された。また市の外延部など既存集落地には、交通空白地域が点在している。
- ・ 地域の公共交通としては、関東鉄道の路線バスや関東鉄道竜ヶ崎線が佐貫駅から各地区間の運行を行っていたが、竜ヶ崎地区と二つのニュータウンを直接結ぶバス路線がなかったため、ニュータウンから竜ヶ崎地区へ行く場合は佐貫駅に迂回して乗り継ぐなど、市内移動の公共交通網が十分に整備されていなかった。
- ・ これらの問題に対処するため、龍ヶ崎市は市内全体の交通体系の構築を図るべく都市交通マスタープランを策定し、コミュニティバスの導入を検討することとした。

活用メニュー(制度・協議会等)

【自治体独自協議会】

- ・ 平成 12・13 年度において、市民代表、学識経験者、関係機関等で構成する協議会を設置し、都市交通マスタープランを策定するとともに、平成 14 年 7 月からコミュニティバスの運行が開始された。
- ・ 平成 17・18 年度において、バス事業者(関東鉄道)、商工会、総合福祉センター、市議会議員、市民代表等で構成する「バス利用環境促進会議」を設置し、コミュニティバス路線の見直しを検討した。(車両のバリアフリー化、遠距離通学児童の対応、A・B・C3 ルートを A・B・C・D・E ルートへ再編拡充等)

■ 実現したサービス

サービス内容

【運賃の工夫】【モビリティ・マネジメント】

平成 14 年 7 月に運行されたコミュニティバスのサービスは以下のとおり。

- ① 路線数(当初): 5 ルート(循環ルート内回り・外回り、A・B・C ルート)
(平成 19 年 4 月から): 7 ルート(循環ルート内回り・外回り、A・B・C・D・E ルート)
公共施設、商業施設、福祉サービス施設へのアクセスや総合病院への通院目的に便利なルートを設定
 - ② 運行時間・運行日: 概ね 7 時 30 分から 18 時 30 分、年始(1/1～1/3)を除く毎日運行
 - ③ 運賃: 大人・子供ともに 1 乗車 100 円
ただし未就学児は無料、身体障害手帳保有者等及びその介護者は 50 円
 - ④ 運行形態: 循環ルート…道路運送法第 4 条許可
A・B・C・D・E ルート…道路運送法第 21 条 2 号許可(平成 19 年 4 月から第 4 条許可)
- ・ 関東鉄道の路線バスの運賃については、昼間時間帯(8 時から 17 時)の市内での乗降に限り上限を 200 円に設定し、コミュニティバスの運賃(100 円)との格差を少なくした。
 - ・ モビリティ・マネジメントの手法により、居住者と転入者を対象としたコミュニティバス利用促進の取組みを平成 17 年 8 月～12 月に実施した。

■ 効果と負担

効果

- ・ 運行開始後、年々利用者数が増加している(下図)。

【利用者数増加】

負担

- ・ 運行経費のうち、運賃収入を除いた差額を市が補助している。
- ・ 平成 19 年度の補助額が 45 百万円であり前年度に比べて上昇したのは、平成 19 年度に行った車両更新の減価償却費を含んでいるためである。

【市町村負担】

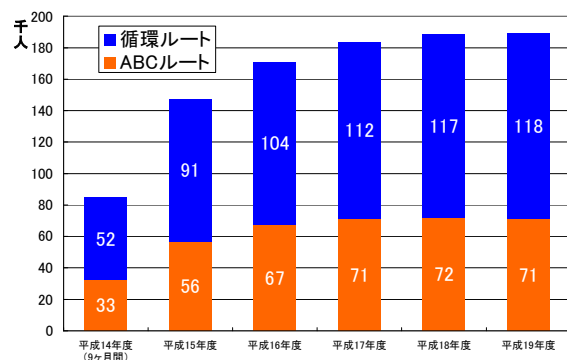


図. 利用者数

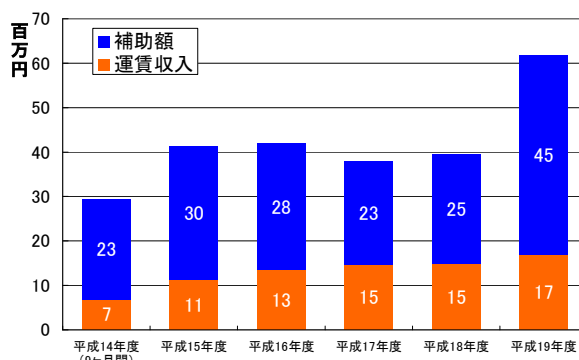


図. 運賃収入と補助額の推移

出典：龍ヶ崎市資料

■ プロセスと調整

都市交通マスタープランによる現状把握

【プロセス:現状把握】

- ・ 龍ヶ崎市では横浜国立大学中村文彦助教授(当時。現在は教授)の協力も得ながら、平成 14 年 3 月に「都市交通マスタープラン」を策定した。この中で市民アンケートによる行動調査を実施したり、地域団体や市民代表の意見を聞いたりすることにより、龍ヶ崎市における交通に関するニーズ・課題を整理した。

■ 創意工夫・知見・教訓

既存のバス路線を活かした路線設定

【創意工夫:サービスの工夫】

- ・ 佐貫駅から中心市街地と 2 つのニュータウンへのアクセスは、既存の関東バス路線が担う一方、市のコミュニティバスはニュータウンと中心市街地を結ぶ循環ルートを基軸とし、A・B・C・D・E ルートで交通空白地域への運行も行うという役割分担をすることで、市全体として利用しやすいバスネットワークが実現した。
- ・ 市のコミュニティバスの運賃を 100 円均一に設定したため、既存の民間バス路線のキロ運賃制(最高 480 円)との格差が問題となった。この運賃格差を是正するため、社会実験の位置付けで民間バス路線(関東鉄道路線バス)の運賃を昼間の市内利用に限り上限 200 円とすることとし、その差額分を市が負担することで、コミュニティバスだけでなく路線バスの利用促進を図っている。

モビリティ・マネジメントによる利用促進

【創意工夫:運営の工夫】

- ・ 龍ヶ崎市のモビリティ・マネジメントの取組みは、東京工業大学藤井聡教授、筑波大学谷口綾子講師の援助を受け、市役所窓口に入居届を提出しに来た人に対して、市のガイドブック等従来の配布物に加え、公共交通情報を提供することが行われた。
- ・ 提供された情報は、コミュニティバスの路線図兼時刻表、コミュニティバスの乗り方について記したシート、転入者への挨拶文が記載されたバスのペーパークラフトで、これらを封筒に入れて渡している。
- ・ 転居というライフステージの変化の機会を活用し、過度な自動車利用の習慣が形成されてしまう前に、適切な情報提供により公共交通の利用を促進しようとする取組みとして注目されている。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：龍ヶ崎市総務部交通防災課交通政策グループ 電話 0297-64-1111

参考 URL：龍ヶ崎市コミュニティバス

http://www.city.ryugasaki.ibaraki.jp/cgi-bin/odb-get.exe?WIT_template=AC020000&WIT_oid=icityv2::Contents::1072

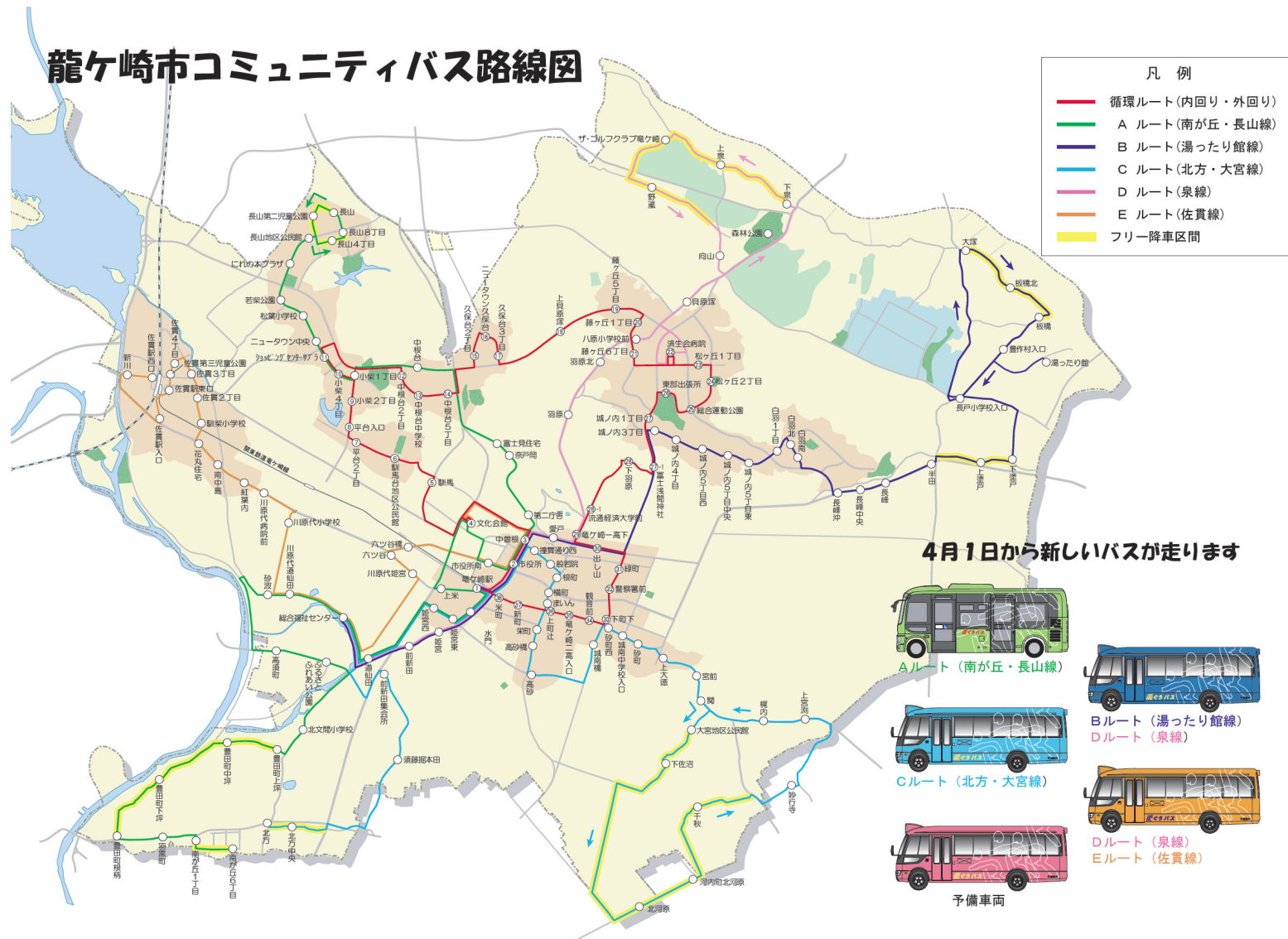


図. 龍ヶ崎市コミュニティバス路線図

出典：龍ヶ崎市資料

■ 資料編

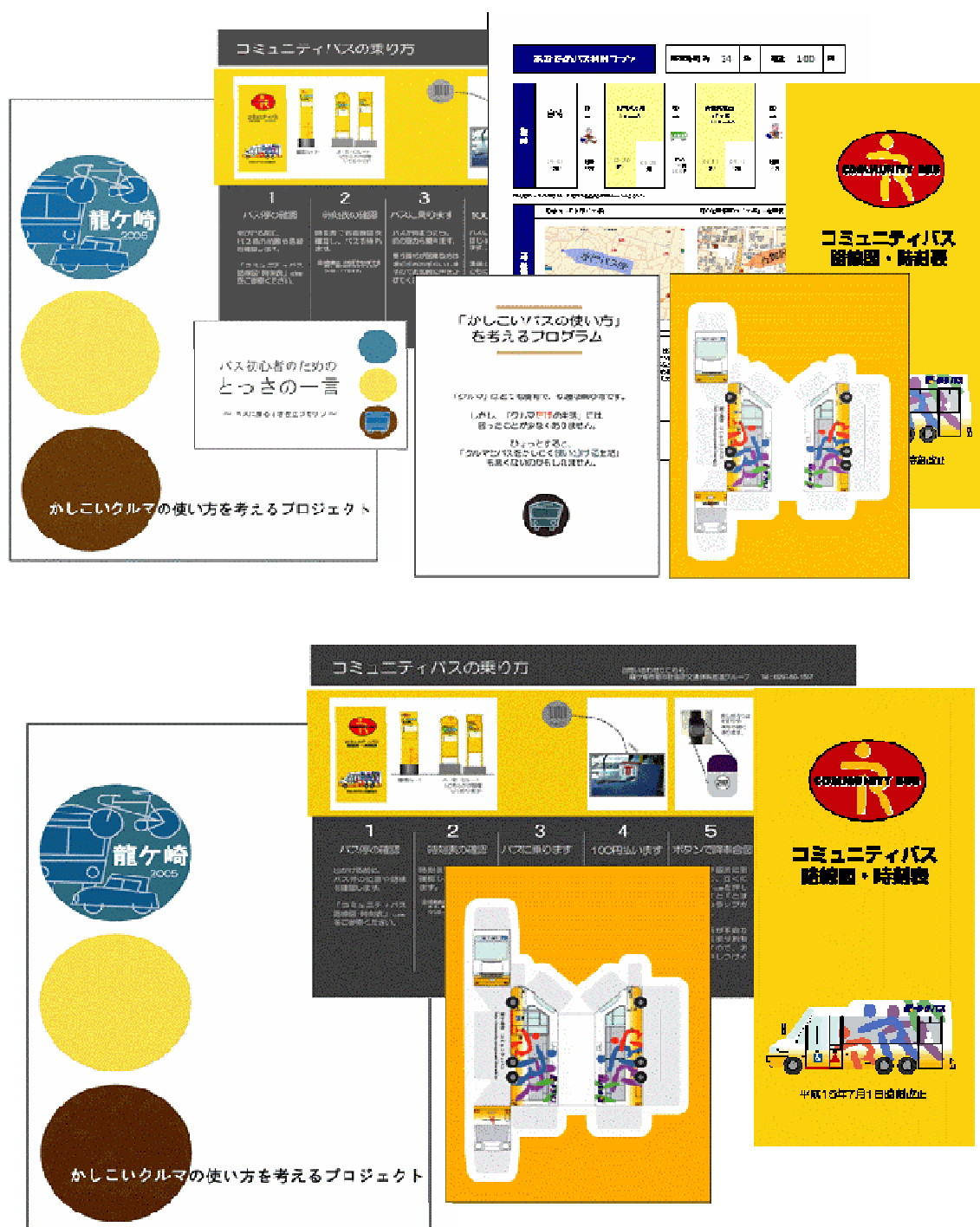


図. モビリティ・マネジメントのパamフレット (上: 居住者対象、下: 転入者対象)

出典: 龍ヶ崎市ホームページ