

## 会 議 録

会議の名称		令和元年度第 2 回つくば市公共交通活性化協議会		
開催日時		令和元年 11 月 14 日 開会 10:00 閉会 11:30		
開催場所		つくばイノベーションプラザ 3 階 大会議室		
事務局（担当課）		都市計画部総合交通政策課		
出席者	委員	石田委員、久保田委員（代理：寺門様）、山下委員、皆川委員（代理：高見様）、佐藤委員、櫻井委員、中嶋委員、横地委員、松橋委員、奈良委員、澤島委員、小野委員、武藤委員、藤岡委員（代理：秋山様）、渡邊委員、斎藤委員、吉場委員、笹倉委員（代理：村岡様）、星野委員（代理：後藤様）、二宮委員、鈴木委員、谷田部委員、大澤委員、木澤委員、坂本委員、飯田委員、小原委員、水野委員、上野委員、中根委員		
	その他	—		
	事務局	中澤次長、伊藤課長、細谷課長補佐、坂入係長、田村係長、上田主任		
公開・非公開の別		<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部公開	傍聴者数	2 名
非公開の場合はその理由				
議題		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和元年度上半期利用実績（つくバス、つくタク、支線型バス実証実験、路線バス実証実験）</li> <li>・ 平成 30 年度広域連携バス利用実績</li> <li>・ つくバス・つくタク小人割引の見直し</li> </ul>		
会議録署名人		—	確定年月日	平成   年   月   日
会	1	開 会		
	2	挨 拶		

様式第1号

議 次 第	<p>3 議 題</p> <p>報告案件1 令和元年度上半期利用実績</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・つくバス</li><li>・つくタク</li><li>・支線型バス実証実験</li><li>・路線バス実証実験</li></ul> <p>報告案件2 平成30年度広域連携バス利用実績</p> <p>報告案件3 つくバス・つくタク小人割引の見直し</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉 会</p>
<p>&lt;審議内容&gt; ○：委員 ●：事務局</p> <p>1 報告案件1 令和元年度上半期利用実績</p> <p>●事務局：資料1に基づいて、つくバス、つくタク、支線型バス実証実験及び路線バス実証実験の令和元年度上半期利用実績を報告。</p> <p>支線型バスについては、利用促進のため、今冬に体験乗車会の開催を検討していることを併せて報告。</p> <p>(1) つくバス</p> <p>○委員：西部シャトルについて実績をみると、みどりの駅から万博記念公園駅までなどの利用が多い。地域特性があると思うが、この路線は農村地帯が多くて庭が広く、車を2～3台所有している家庭が多いので、自家用車の比率が高くてバスを使う人が少ないと思われる。全体最適から考えると、このままでは廃止等を考えなければならぬ可能性もある。この路線の中で比較的利用の高いみどりの駅、富士見ヶ丘団地、別府学園台、万博記念公園駅などをター</p>	

ゲットにした特別なルートへの検討も課題としてあるのではないかと懸念している。また、西部シャトルには、真瀬小学校や高山中学校がルート上にある。雨が降った際は父兄が子供の送迎をしているので、そこを取り込むという切り口もあるのではないかと懸念している。西部シャトル沿線の人たちの生の声を聞かないと具体的な対応策が見えてこないのではないかと懸念している。

○委員：つくバスの乗車人数は減るのではないかと懸念していたが、不安が的中した。昨年度まではバス停数を少なくする代わりに、速達性を高め主要拠点への到着時間を短くし、便数を確保していた。

しかしながら、それでは地域間の不公平が生じるということで、本年4月の公共交通改編でバス停を増やした。終点までの到着時間が長くなるなど速達性が損なわれ、一方でつくバスの台数は一定のため、全体の運行便数を減らさざるを得なかった。

バス停の早発は認められていないため、バス停が増えると所要時間が増えてしまうが、一定のキロ程内のバス停をグルーピングし、グループとしての時刻設定を行う、利用促進を働きかけても実績がないバス停は撤去する、ルートを変更して運行キロ自体を短くするといった方法により、運行便数を増やす工夫をしないと行けない。

○委員：グループとしての時刻を設定することが制度上可能かは確認する必要がある。

○委員：関東鉄道の路線バスとつくバスがほぼ同時に到着する時間帯と、どちらのバスも全く来ない時間帯がある。また、つくバスは所要時間に余裕があり場合によっては時間調整をしているのに対し、

路線バスは遅延気味に到着する傾向がみられる。ダイヤを見直す際など、運行会社である関東鉄道と上記に留意して効率のよい時刻設定をしてもらいたい。

○委員：西部シャトルの利用者人数を見るとつくタクの状況と似ていると思う。利用者から見たときに、どういう理由でつくタクではなく、西部シャトルを使うのか整理した上でサービスを提供していく必要があるのではないか。ただどうしても朝の通勤時間帯は人気があつてその時間帯はバスの運転手が少ない。限られた資源を有効活用することも全体として考えて取り組んでほしい。

○委員：つくバスがニーズに合っていない可能性がある。減便の影響は大きいと思われる。

○委員：高見原地区の一部区会では安価に時間どおりに移動できるので、バスツアーを企画している。ほかにも今まで自家用車で移動していた人たちから懇親会等でバスを使ったら、定刻どおりに到着できて大変好評だったという話も聞いている。

○委員：裏を返すとバスを知らない人が多いということである。北海道の十勝バスの事例だが、かつて利用者数が減っていたため、各バス停300m以内の家庭を戸別訪問し、利用しない理由を確認したところ、よくわからず不安だから乗車しないという意見が多かったとのことである。これを受けて、バスについての周知活動を行ったところ、利用者が増加しV字回復したとのことであった。周知及び広報の大切さがわかる事例である。

(2) つくタク

○委員：筑波地区の利用者数は減少しているとのことだが、地区別の車両

台数について見直しは行わないのか。

●事務局：現在でも谷田部地区内など繁忙時間については他地区から応援車両を回す運用をしている。これが定常的に続くようであれば、車両台数の見直しも必要になるかもしれない。

●事務局：つくタクにはセダン型とワゴン型があり、乗車定員がそれぞれ異なる。筑波地区は支線型バスの運行でつくタクの利用者数が減っていることもあるので、利用者の状況も踏まえて各地区に配備する車両タイプも見直す必要があると考えている。

○委員：1台入れ替えるだけでも影響が大きい可能性がある。慎重に検討してもらいたい。

○委員：つくタクは高齢者の通院利用が多いとのことだが、病院の診療時間を考えると、9時台より早い7時、8時台のほうが、需要があるのではないか。8時から15時台までなど、つくタク営業時間の前倒しを検討してはどうか。また、次に見直しを行う時期をあらかじめ教えていただけると、そのスパンに合せた見直し方法などの議論を深めやすいと思われる。

●事務局：貴重な御意見として検討させていただく。次の見直しタイミングとしては、つくバスの話になるが、25本化事業に伴い今年度末に実施されると思われるつくばエクスプレスのダイヤ改正後を計画している。

### (3) 支線型バス実証実験

○委員：1、2コースを定期的にご利用しているが、つくばスローマーケット開催時は、支線型バスに4～5人乗車していた。運転士とも話をしているが、普段は1便当たり1人程度とのことであった。

集落の住民から、幼稚園バスは入ってこられるのに、支線型バスはなぜ集落の中まで入ってきてくれないのかという意見があった。ルートを見直す際に検討をお願いしたい。

○委員：つくタクよりも利用者数が厳しい。つくタクからの利用の転換を図ることができればと始めた実証実験だが、救世主にはなれない状況である。

#### (4) 路線バス実証実験

○委員：新規路線バスについて1便当たり4.5人の乗車と伺っている。環境的な側面からいうと、大～中型バスには10人程度、小型バスには5人程度乗車してほしい。実績がそこまで満たない場合については、運行しているバスをダウンサイジングするなど、実態に合わせた適正なサイズで運行してほしい。

○委員：支線型バス、路線バスの各実証実験は今後存続するのか。

●事務局：令和2年度後半には存続有無について方向性を打ち出したいと考えている。新規路線バス実証実験については、成果が出ているため、存続させる方向になると思われる。

○委員：各実証実験の存続有無は本協議会で協議して決める。

#### (5) 全体

○委員：つくバスは平成23年度にシャトル型として運行を開始した。当時は先進的な試みであり、利用者が増えたが9年も経つと制度が古くなってくる。現在は交通に関するスマホアプリが増え、アプリに追いつくため、制度の規制緩和が進められており、道路運送法も令和2年度に改正予定である。企業バス、スクールバス、病院バ

スなど様々なバスを取り込んで、よりよい交通を作り上げていきたい。

つくば市は国土交通省のスマートシティモデル事業と新モビリティサービス推進事業の両方に採択された数少ない自治体である。大井川知事も積極的に進めているが、つくばスマートシティ協議会を通じて、新たなモビリティを創造してもらいたい。

## 2 報告案件2 平成30年度広域連携バス利用実績

●事務局：資料2に基づいて、桜川市及び筑西市から筑波山口に乗り入れている2市それぞれの広域連携バスの平成30年度利用実績を報告。

○委員：桜川市、筑西市から受領した情報を報告したとのことだが、筑波山口を実際に利用している、利用者の声も聞くようにしてほしい。

○委員：筑波山口で乗り継いでいるとのことだが、つくばセンターまで直通で行くようなバスを、相互乗り入れで運行することはできないのか。

●事務局：TX開業当時に、行政がつくばセンターまで直通のバスを運行したことがあるが、利用者が伸びず廃止した経緯がある。

## 3 報告案件3 つくバス・つくタク小人割引の見直し

●事務局：資料3に基づいて、保護者の定義を同伴者に改める旨を報告。なお、実運用に即した名称の変更であり、運用自体は変わらない。

以上