

交通体系の改編について

平成30年 3月29日

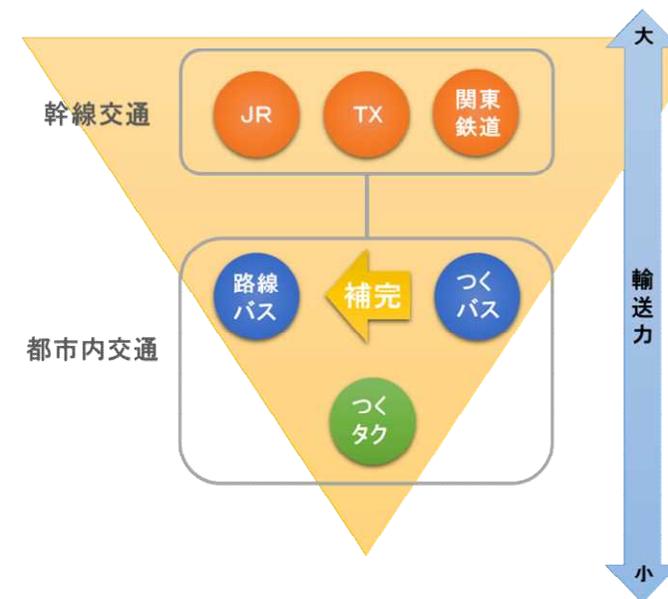
つくば市 都市計画部 総合交通政策課



(1) 交通体系改編の検討状況

■ 地域公共交通の現状

役割	手段
市内及び東京方面との 広域移動の幹線交通	鉄道（つくばエクスプレス, JR常磐線, 関東鉄道常総線）
鉄道の各駅と市内の各拠点を結ぶ 都市内交通	路線バス, つくバス（路線バスを補完）
上記で対応できない移動需要	デマンド型交通（つくタク）



■ 幹線 + 支線システム

利用目的や需要に応じた適切なサービス提供を行うため、輸送手段毎の**役割分担**を図り、公共交通を一体のネットワークとしてより効果的なものにし、利便性向上を図る。

● 幹線が担う役割

- つくば市内外を結ぶ**骨格的な交通機能**
- 市内中心拠点等と**近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能**
- 市内中心拠点等と**地域生活拠点等を結ぶ交通機能**

● 支線が担う役割

- 地域生活拠点等と**集落地域等を結ぶ交通機能**
- 地域内の**日常生活**に必要な交通機能

幹線と支線の概念は継続し、提供するサービス内容を検討し、充実を図る。

幹線 + 支線システムの概要と改編案

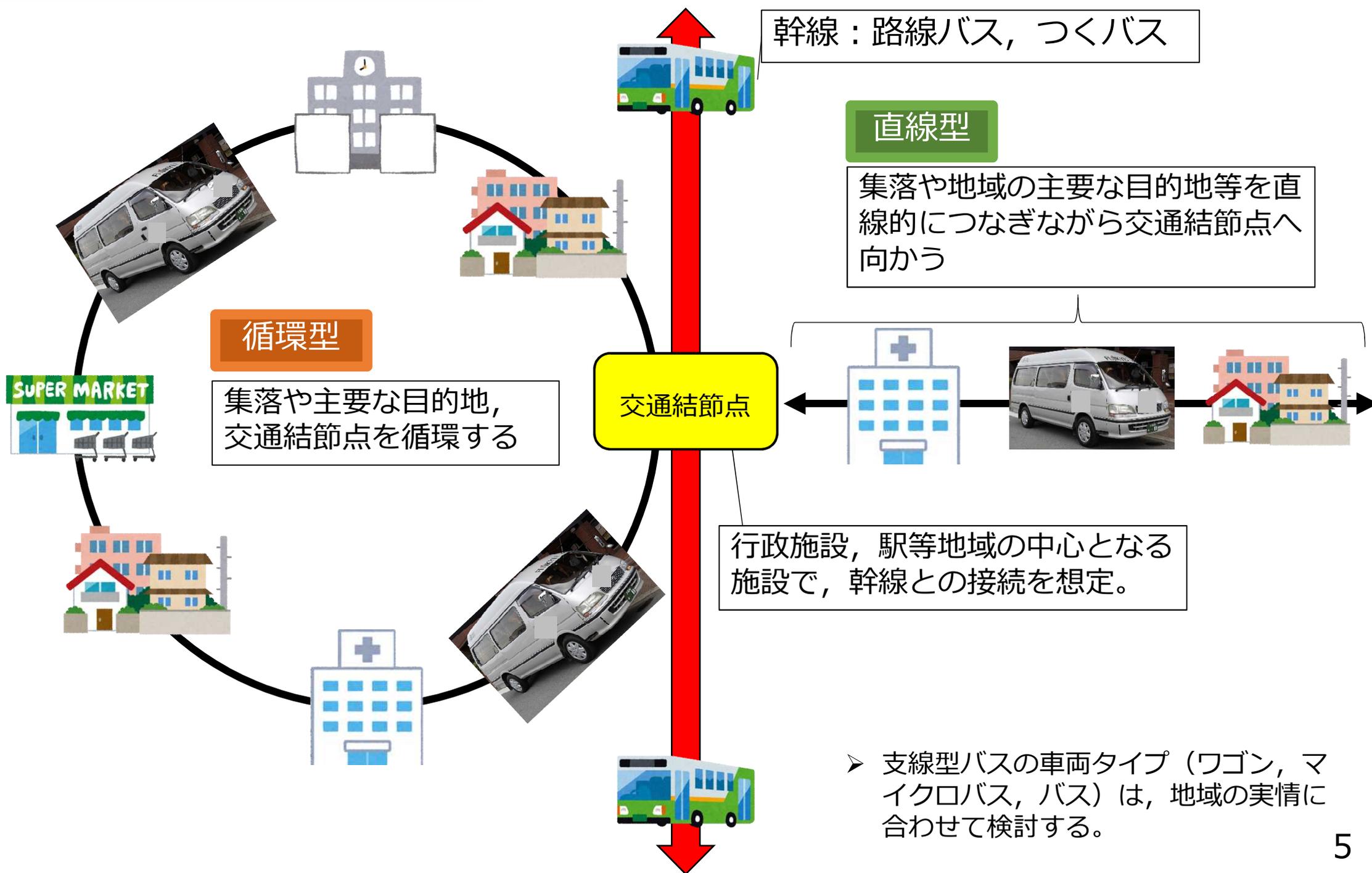
	運行区間	主な対象地域	サービスの提供方針	現行	改編案
幹線	市内交通拠点 (TX各駅) ~ 県内・首都圏 (TX各駅)	高密度 需要地域	【都市骨格幹線 (鉄道)】 • つくば市内及び市外を連絡する鉄道交通 (TX)	• TX • 高速バス	• TX • 高速バス
	市内交通拠点 (TX各駅) ~ 市内各拠点や近隣市交通拠点等	高密度 需要地域	【広域幹線バスネットワーク】 • つくば市内外を連絡する路線バス • つくば市と県内外を連絡する高速バス • つくば市と市外拠点等を連絡する広域連携コミュニティバス	• 路線バス • 高速バス • 広域連携バス (筑西市・桜川市)	• 路線バス (継続) • <u>路線バス (運賃補助)</u> • <u>新規路線バス (牛久駅方面)</u> • 高速バス (継続) • 広域連携バス (継続)
	市内交通拠点 (TX各駅) ~ 市内各拠点等	高・中密度 需要地域	【都市内幹線バスネットワーク】 • 地域生活拠点等からTX各駅への速達性、直行性を確保し、運行頻度を高めたバスネットワーク (路線バス, コミュニティバス) • TX各駅と近接する高密度住宅市街地, 大学・研究機関, 工業団地等を連絡するバスネットワーク (路線バス, コミュニティバス)	• 路線バス • つくバス	• 路線バス (継続) • <u>つくバス (現行+a)</u> ※「+a」 1. 新規路線 (つくバス) 2. 折り返し便 3. 路線延伸 4. フィーダー路線 5. ルート変更等 • <u>新規路線バス</u>
支線	集落地域等 ~ 地域生活拠点, 行政・医療・商業施設等	低密度 需要地域	【デマンド型交通, その他多様な交通手段】 • 低密度の需要に対応した柔軟な交通サービス • 高齢者, 交通弱者等の利用に対応した昼間の交通サービス	• つくタク • タクシー利用料金助成事業 • 福祉有償運送 • 民間タクシー	• <u>支線型バス (地域循環型を含む)</u>
					• 病院送迎バス • 企業送迎バス • <u>つくタク (運用の工夫)</u> • タクシー利用料金助成事業 • 福祉有償運送 • 民間タクシー • 地域主体の交通 • <u>その他の交通手段 (スクールバス等)</u>

改編案の課題・検討状況

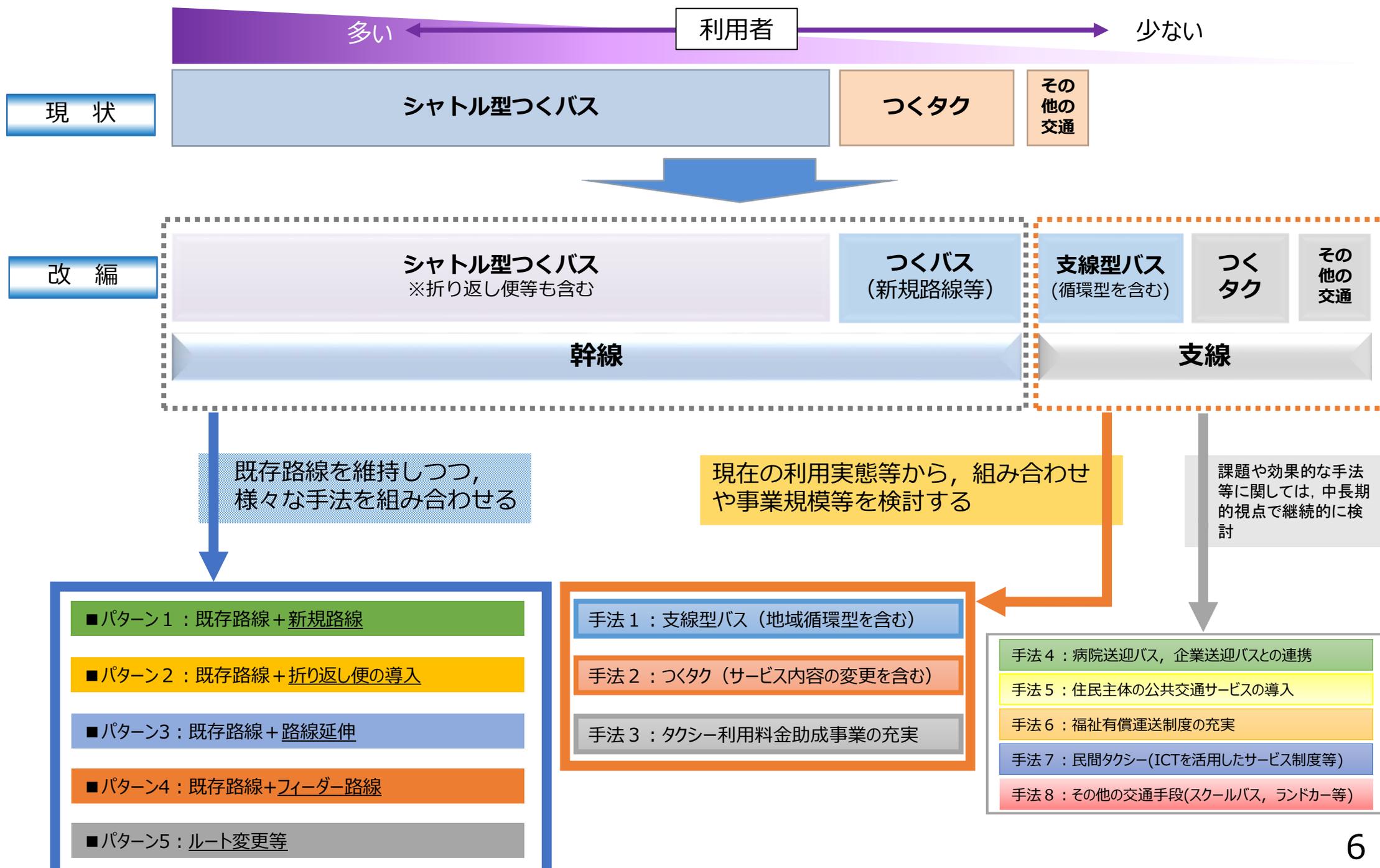
	サービスの提供方針	改編案	課題・検討状況	改編時期(予定)※	
				H30.10	H31.4
幹線	【広域幹線バスネットワーク】	・ <u>路線バス(運賃補助)</u>	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス利用者への運賃補助適用路線の選定等を検討中 主に荃崎地域から牛久方面への交通需要への対応 補助の対象者や区間, 補助金額等を精査中 	○	
		・ <u>新規路線バス(牛久駅方面)</u>	<ul style="list-style-type: none"> 荃崎地域における生活圏を考慮し, 牛久方面への新たなバス路線について運行事業者と検討中 ルートや運行時間, 運賃等を精査中 		○
	【都市内幹線バスネットワーク】	・ <u>つくバス(現行+a)</u> ※「+a」 1. 新規路線(つくバス) 2. 折り返し便 3. 路線延伸 4. フィーダー路線 5. ルート変更等	<ul style="list-style-type: none"> 既存路線を維持しつつ, 運行実態や利用者実態(アンケート), 要望等を考慮し, 路線ごとに折り返し便等の導入を検討中 バス路線空白地域(上郷南部~上河原崎・中西地区~真瀬)における新規路線 	○	○
		・ <u>新規路線バス</u>	<ul style="list-style-type: none"> 研究学園駅周辺の人口定着に伴う交通需要への対応 需要予測やルート案について, 運行事業者や区会等と検討中 		○
支線	【デマンド型交通, その他多様な交通手段】	・ <u>支線型バス(地域循環型を含む)</u>	<ul style="list-style-type: none"> 需要見込みについて, つくタク事業や過去のつくバス(循環型)のデータ等により, ルート等を検討 		○
		<ul style="list-style-type: none"> 病院送迎バス 企業送迎バス 	<ul style="list-style-type: none"> 運行に関しては, ルート, 運行時間, 頻度, 費用負担, 主体, 免許等の課題がある。 	△ (中長期的な視点での検討が必要)	
		<ul style="list-style-type: none"> つくタク(運用の工夫) タクシー利用料金助成事業 	<ul style="list-style-type: none"> つくタクの福祉的利用の強い実態を鑑み, タクシー利用料金助成事業との棲み分けを明確にするため, 福祉部門と共同で, アンケート事業を進めている。 		○
		<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送 地域主体の交通 	<ul style="list-style-type: none"> 福祉有償運送は, 対象者等に制限がある。 運行に関しては, 主体(担い手)の確保や育成, 費用負担, 輸送力等の課題がある。 	△ (中長期的な視点での検討が必要)	
		・ <u>その他の交通手段(スクールバス等)</u>	<ul style="list-style-type: none"> スクールバスについては, 運行時間, 認可条件等の課題がある。 	△ (中長期的な視点での検討が必要)	

※ 改編の時期については予定であり, 一部については検討を要するものを含みます。

支線型バスのイメージ

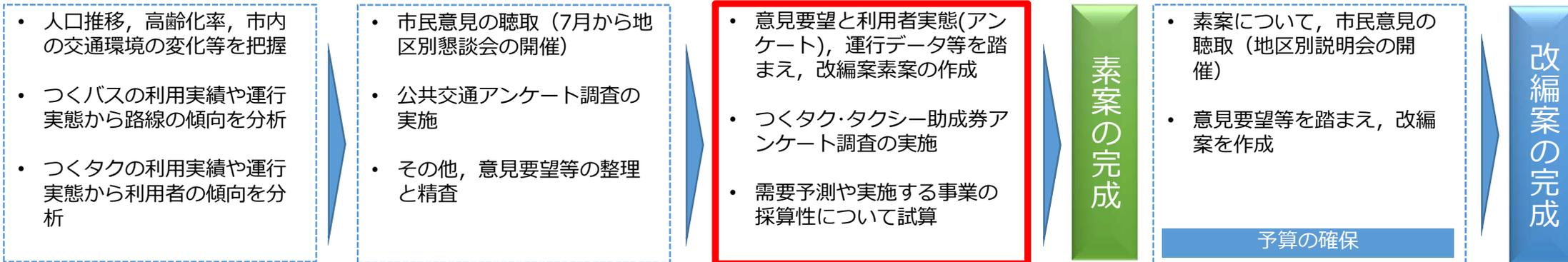


幹線 + 支線システムの体系図 (案)

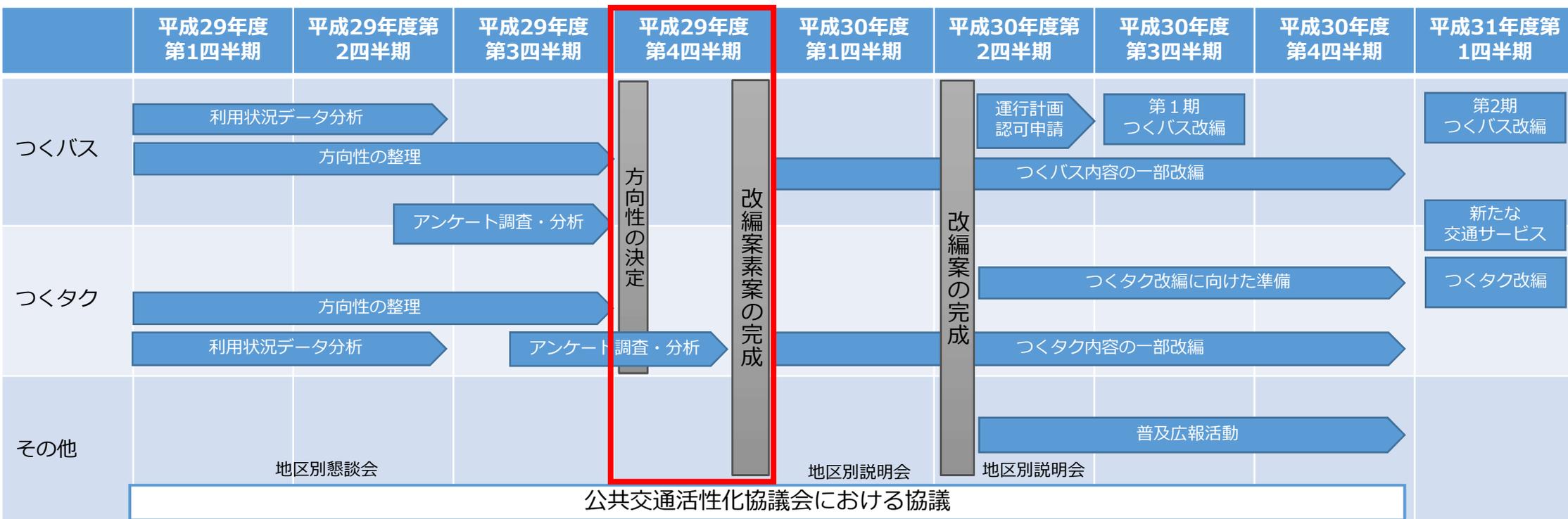


つくバス・つくタク改編スケジュール

■作業工程



■スケジュール

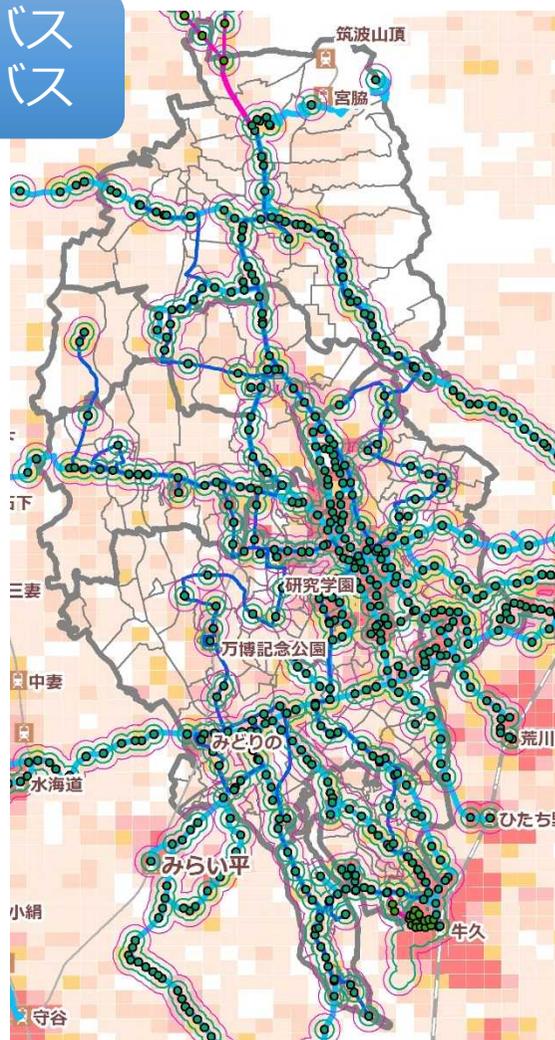


(2) つくば市の概況

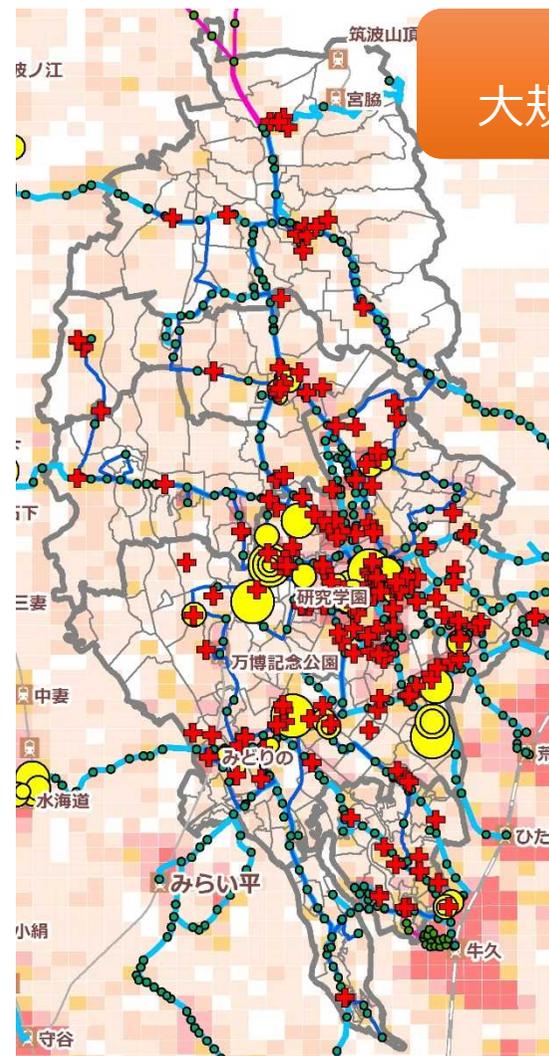
市内バス路線と医療施設・商業施設分布

- 路線バスは、関東鉄道株式会社、関鉄パープルバス、JRバス関東の3社で合計36路線（H27）が運行している。つくバスは、路線バスを補完するものとして、7路線が運行している。
- 医療施設（歯医者除く）は198か所、大規模商業施設（床面積1,000㎡以上）は55か所あり、谷田部地区や桜地区を中心に立地している。

路線バス
つくバス



医療施設
大規模商業施設

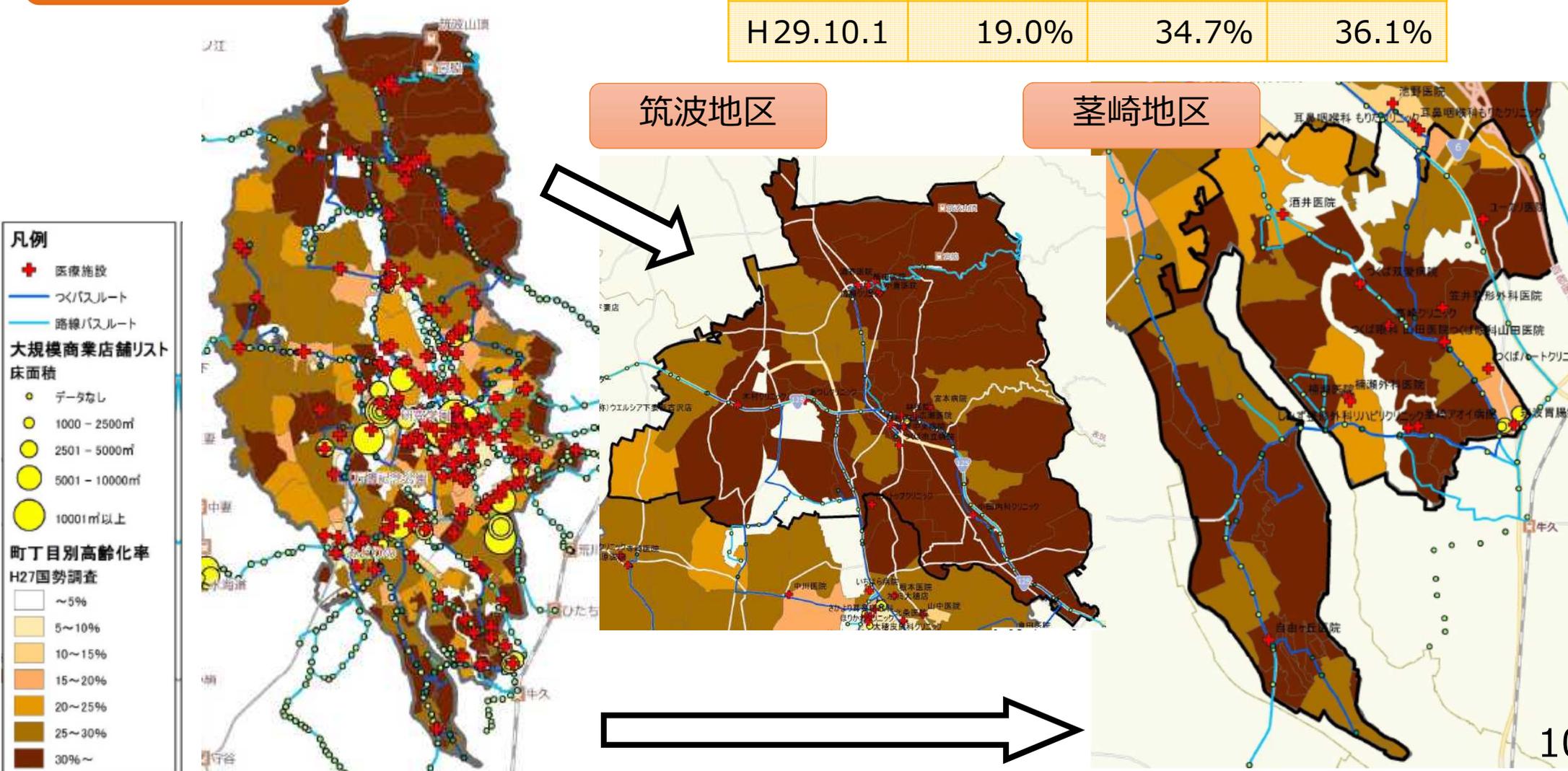


高齢化率（筑波及び荊崎地区）

➤ 市全体の高齢化率は19.0%だが、筑波地区は34.7%、荊崎地区は36.1%となっており、他地区に比べて高くなっている。（住基データ）

年度	市全体	筑波地区	荊崎地区
H23.4.1	16.2%	28.0%	25.5%
H27.4.1	18.8%	32.4%	33.2%
H29.10.1	19.0%	34.7%	36.1%

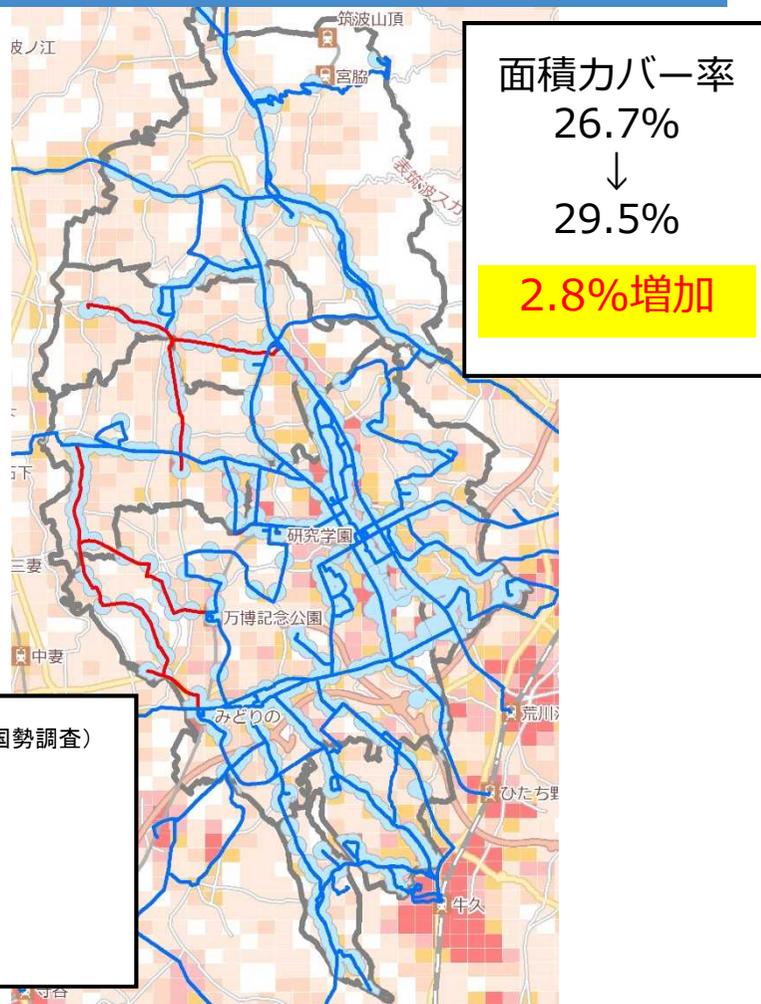
地区別高齢化率



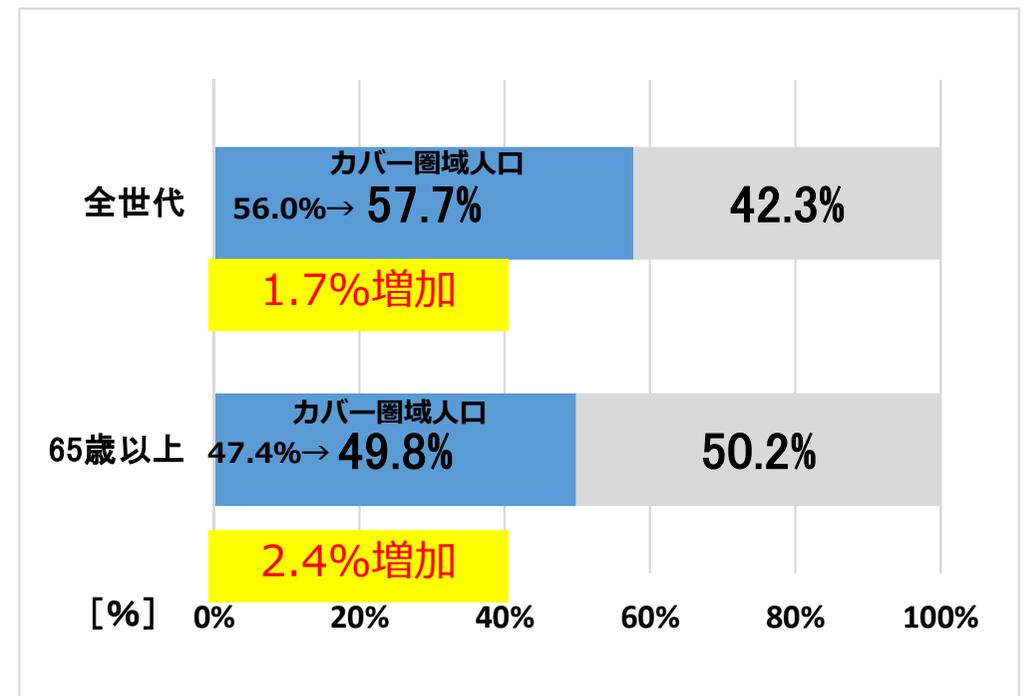
バス利用可能面積と人口

- 路線バスとつくバスのどちらか一方でも利用可能な面積は、300m圏域の場合26.7%である。
- バスを利用可能な地域の市民は、300m圏域で56.0%（65歳以上では47.4%）である。
- 図の赤いラインの路線（新規のつくバス路線やルート変更）により、カバー面積は29.5%（2.8%増）、カバー人口は57.7%（1.7%増）となる。

300mバス停圏域 カバー面積



300mバス停圏域 カバー人口



(3) 幹線改編案 (素案) ～ 路線バス ～

必要性

「路線バス」の役割の一つは、市域を超えて市内と近隣市の交通拠点を結ぶ幹線交通であり、「つくバス」は、その路線バスを補完し、市内における幹線交通の役割を担っている。

市域を超えて荃崎地区等から牛久駅方面へと向かう交通需要に関しては、バス路線の維持という観点からも、既存の路線バスによる対応が望ましいと考えられる。

そこで、「路線バス」に対して、利用者への運賃補助と、牛久方面への路線バスがない地区（自由ヶ丘等）には新規路線バスの設定を検討する。

なお、いずれも実証実験として期間を定めて実施し、効果を検証するとともに市内他地域への適用の可能性等を探るものとする。

■運賃補助

牛久駅方面へ向かう下記の路線バスにおいて、検討するものとする。

対象路線	利用者数/年	通常運賃
牛久駅⇔みどりの駅	156,267	170～590円
牛久駅⇔桜ヶ丘団地	40,459	170～350円
牛久駅⇔森の里	58,462	170～280円
牛久駅⇔緑が丘団地	55,401	170～480円
合計	310,589	

【主な検討事項】

- 対象者：利用者全員，交通弱者 等
- 運行日：365日，平日 等
- 時間帯：終日，日中 等
- 区 間：乗車区間，市内のみ 等
- 運 賃：つくバス並，その他
- 一人当たり年間経費（試算）
運賃補助：66円 つくバス：約248円
- 各種割引制度，定期代との整合性 等 13

■新規路線バス

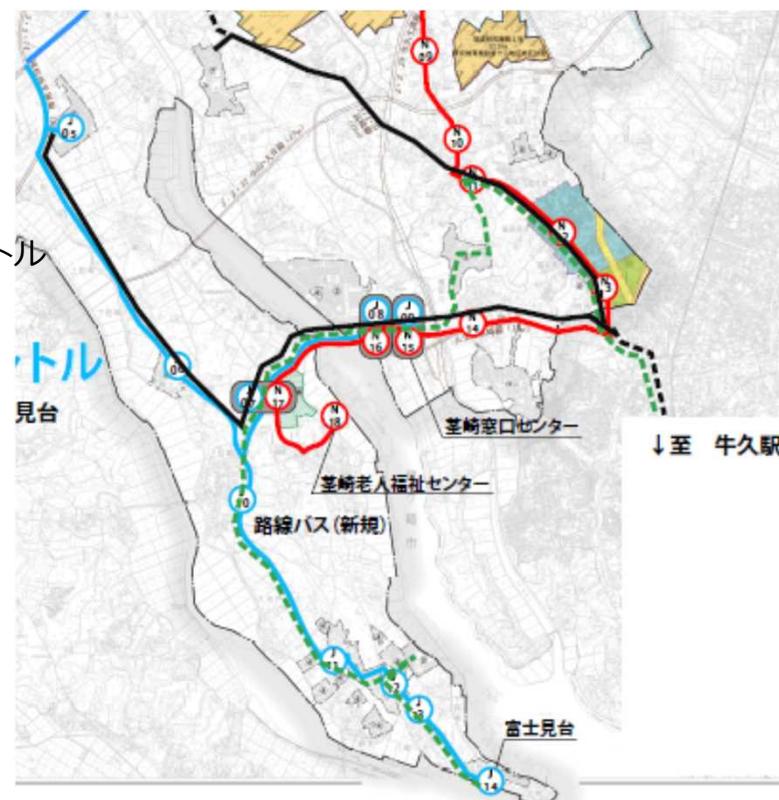
荃崎地区の中の富士見台や自由ヶ丘等は，牛久駅方面へのバス路線（直通）が存在しないため，新規路線バスによりその交通需要への対応策を検討する。

今回の改編にあたっては実証実験による運行を予定しているため，既存のバス路線との競合は考慮していないが，効果が認められ本格導入する場合は，他路線との整理が必要と考えられる。

【主な検討事項】

- ルート：右図参照
- 車両数：2台，1台 等
- 運行日：365日，平日 等
- 時間帯：終日，日中 等
- 運賃：つくバス並，その他
- 採算性：下表参照

- 新規路線バス
- 運賃補助路線
- 南部シャトル
- 自由ヶ丘シャトル



H28つくバス実績	事業費	収入	収入比率
7シャトル平均	430,881,000	196,528,389	45.6%
5シャトル平均 (北部，南部を除く)	275,610,000	72,915,753	26.5%
谷田部シャトル	61,775,000	11,508,647	18.6%
自由ヶ丘シャトル	35,218,000	7,420,475	21.1%

(4) 幹線改編案 (素案) ～つくバス～

各路線の要望・運行課題からみた検討案

要望・課題	検討案
-------	-----

北部シャトル	<ul style="list-style-type: none"> ■ 混雑緩和・定時性の確保 ■ バス停の新設 ■ 輸送力の増強 ■ 筑波山口以北の利便性向上 など 	<ul style="list-style-type: none"> ■ つくばセンター⇔大穂窓口センター等の折り返し便導入 ■ バス停の新設（新設条件の整理を含む） ■ 大型車両の導入 ■ ダイヤの見直し ■ 広域連携バスとの連携 ■ 筑波山口以北エリアへの路線延伸 など 	<p>北部地区の交通ネットワーク再編</p> <p>大穂窓口センターを交通結節点として路線を集約させ、北部シャトルへの乗継利用を促進</p>
小田シャトル	<ul style="list-style-type: none"> ■ 大穂窓口センター方面への利便性向上 ■ 観光利用（宝篋山）の促進 ■ 宅地開発に進展に伴う輸送力増強 など（テクノパーク桜,中根・金田台地区） 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 大穂窓口センター⇔筑波交流センター（小田経由）のフィーダー路線導入 ■ 小田における結節点の新設 ■ 路線の一部変更及び増便 など 	
作岡シャトル	<ul style="list-style-type: none"> ■ 運行の効率化 ■ つくば駅方面への利便性向上 ■ 輸送力の増強 など 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 一部吉沼シャトルとの路線入れ替え ■ つくば駅への路線延伸 ■ 研究学園駅⇔大穂窓口センターの折り返し便導入 など 	
吉沼シャトル	<ul style="list-style-type: none"> ■ 混雑緩和・定時性の確保 ■ 運行の効率化 ■ 大穂窓口センター方面への利便性向上 など 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 研究学園駅⇔豊里の杜の折り返し便導入 ■ ダイヤの見直し ■ 一部作岡シャトルとの路線入れ替え ■ 大穂窓口センター⇔吉沼の路線導入 など 	
南部シャトル	<ul style="list-style-type: none"> ■ 混雑緩和・定時性の確保 ■ 牛久駅方面への移動 ■ 一部団地内への乗り入れ など（森の里団地ターミナルの有効活用） 	<ul style="list-style-type: none"> ■ つくばセンター⇔理化学研究所等の折り返し便導入 ■ ダイヤの見直し ■ 路線の一部変更 など 	<p>荳崎地区等の交通ネットワーク再編</p>
自由ヶ丘シャトル	<ul style="list-style-type: none"> ■ みどりの駅方面への利便性向上 ■ 牛久駅方面への利便性向上 ■ 一部団地内への乗り入れ など 	<ul style="list-style-type: none"> ■ みどりの駅⇔緑ヶ丘団地の折り返し便導入 ■ 路線の一部変更 など 	
谷田部シャトル	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新規利用者の確保 ■ 沿線開発エリアの交通需要の整理 など 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 谷田部地区（西側）新規路線等との一体的な路線の再構築 	<p>市西部地区～谷田部地区(西側)・研究学園駅周辺の交通ネットワーク再編</p>
新規路線	<ul style="list-style-type: none"> ■ 上郷・谷田部地区（西側）の利便性向上 ■ 研究学園駅周辺エリアの利便性向上 など 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 上郷～谷田部（西側）⇔TX駅の路線導入 ■ 路線の新設 	

つくバス路線の改編は、既存路線を基本としながら、運行実態や利用者の利便性、地域特性等を考慮しつつ、持続可能な公共交通網の形成を進めるものである。

パターン1～5は、その方法の素案である。

パターン1：既存路線＋新規路線

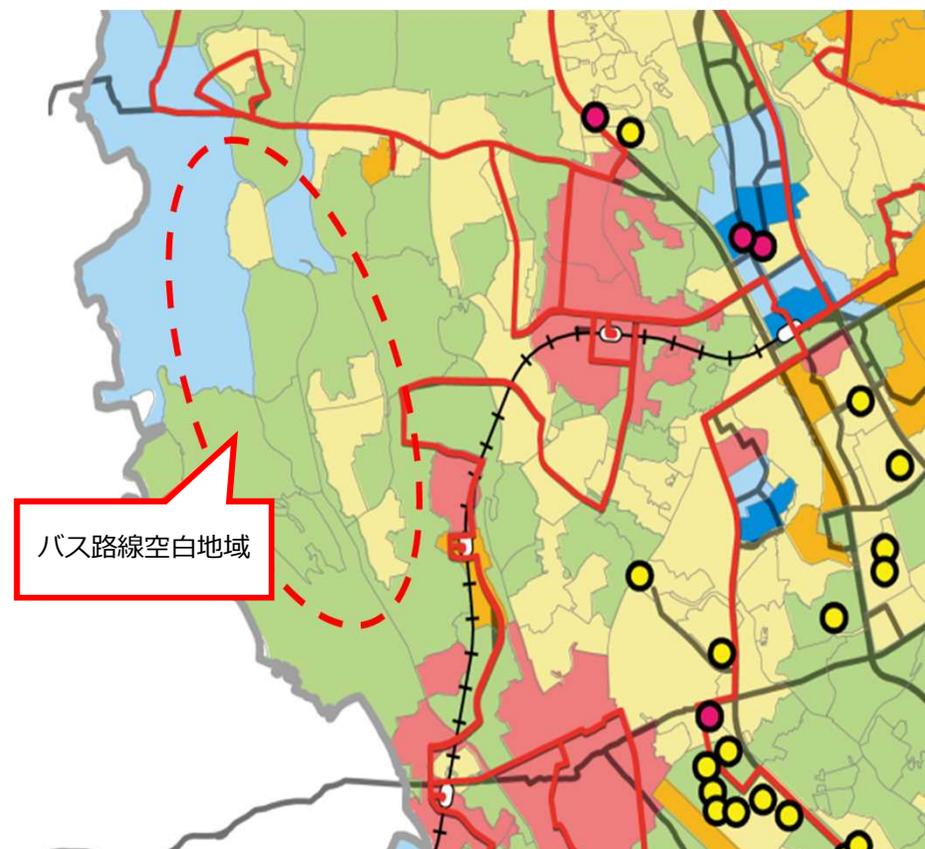
バス路線空白地域やまちづくりの進展を踏まえ、新規路線を設定する。

■主な利点

- バス路線の空白地域が減少し、当該地域の利便性が向上する。
- 宅地開発エリアにおける人口定着を促し、まちの成熟化が進む。

■主な留意点

- バス路線空白地域における新規路線であることから、需要や収支の予測を行うことが難しい。



新規路線の候補エリアの例

パターン2：既存路線+折り返し便

通勤通学時間帯における混雑状況や定時性等を踏まえ、折り返し便を導入する。

現在運行されている例では、吉沼シャトルの「つくばセンター⇔上郷」便などである。

■主な利点

- 折り返し区間の便数が増加することで輸送力が向上し、混雑緩和や定時性の向上につながる。
- 既存のバス路線を変える必要がない。

■主な留意点

- 折り返し区間より先の地域へのサービス低下（便数の減少等）への対応が必要となる。

（例：吉沼シャトルの上郷便導入時のバス停の新設）

パターン3：既存路線+路線延伸

交通需要等を踏まえ、既存路線を延伸する。

- 主な利点 ・延伸区域において、利便性が向上する。

■主な留意点

- 路線の延長距離が長くなることから、運行便数の減便や定時性の低下など、既存利用者にとって利便性が低下することが想定される。



パターン4：既存路線＋フィーダー路線

集落や施設の配置状況，生活圏，要望等を踏まえ，日中時間帯等において，既存路線からフィーダー路線（枝線による経由地）を設定する。

イメージは，現在運行されている小田シャトルの特別支援学校経由の路線である。（右図）

■主な利点

- 比較的用户の少ない日中時間帯等に運行することで，利便性の向上につながる。

■主な留意点

- 運行時間帯の路線全体の運行便数が減少する。



パターン5：ルート変更等

交通需要や現在の運行実態，利用状況，バス路線空白地域等を踏まえ，既存バスルートを見直すとともに，バス停の増設を行う。

■主な利点

- 運行の効率化や，ルート変更後の区間における利便性が向上する。

■主な留意点

- ルート変更前の区間における利便性が低下する。



つくバス シャトル別改編案（素案）

各シャトルについて、運行実態や要望等を考慮しながら、前述の検討パターン1～5を当てはめ、シャトル別の改編案（素案）を検討する。

北部シャトル改編案（素案）

- 北部シャトルは、つくばセンター～大穂窓口センター間の朝夕の混雑緩和が最大の課題である。
- 混雑区間において、折り返し便を導入するとともに、ダイヤの見直しを検討する。
- 利便性向上や要望等を考慮し、可能な範囲でバス停を増設する。

検討案		主な効果	主な留意点	必要性等
折り返し便	つくばC～大穂窓口C	混雑緩和 利用者の増加(折り返し 区間)	折り返し区間以外の運行便 数の減少, 乗り換えの発生	上り, 下りともに, 朝夕の 通勤通学時間帯で非常に混 雑している
路線延伸	筑波山口～上大島間 (+3.8km)	上大島地区等の利便性 向上	路線の長大化による運行便 数の減少, 運行時間の増加	桜川・筑西市の広域連携バ スが運行しており必要性は 低い
フィーダー路線	—			
ルート変更	—			
バス停増設 (間隔1/2の場合)	14か所程度 (現7か所)	利用者の増加	運行便数の減少, 運行時間 の増加による速達性の低下	現在, バス停間隔が平均 2.8kmと他シャトルと比べ 長い
ダイヤ見直し	混雑時間帯に設定	定時性の確保 TXとの接続性の向上		利用者の多さや東大通りの 交通渋滞等により遅れが発 生
その他	大型車両の導入	1便当たりの輸送力の増 加	現在の大穂窓口Cは, 大型 車両の進入不可	折り返し便導入の場合, 必 要性は低い

小田シャトル改編案（素案）

- 小田シャトルは、比較的定時性が高く、大きな混雑は見られない。
- 小田地区や松栄団地からの要望に基づき、フィーダー路線の設定を検討する。

検討案		主な効果	主な留意点	必要性等
折り返し便	つくばC～栗原	利用者の増加(折り返し区間)	折り返し区間以外の運行便数の減少, 乗り換えの発生	利用実績から、混雑は見られないため必要性は低い
	桜便(現行)の減便・廃止	現行折り返し区間以外の運行便数の増加	既存折り返し区間の運行便数の減少	フィーダー路線を設定する場合に必要
路線延伸	—			
フィーダー路線	小田東部～大穂窓口C～大形	小田地区等の利便性向上	+8.4km (20分)	日中時間帯の小田地区から大穂地区への交通需要
	金田東～松栄団地～栄	松栄団地等の利便性向上	+1.2km (5分)	日中時間帯の松栄の交通需要
ルート変更	—			
バス停増設 (間隔1/2の場合)	42か所程度 (現21-22か所)	利用者の増加	運行便数の減少, 運行時間の増加	バス停間隔平均1.2km
ダイヤ見直し	—			運行実態から、定時性が高いため、必要性は低い
その他	小田地区内に結節点を新設	観光需要による利用者の増加	ハード整備費用の増加	利用実績から、必要性は低い

作岡シャトル改編案（素案）

- 作岡シャトルは、一部ルートを見直し、現行吉沼シャトルとの重複ルート（交差）を解消する。
- ルート変更や利便性向上等に伴い、可能な範囲でバス停を増設する。

検討案		主な効果	主な留意点	必要性等
折り返し便	研究学園駅～北部工業団地	混雑緩和 利用者の増加(折り返し区間)	折り返し区間以外の運行便数の減少, 乗り換えの発生	ルート変更により需要予測が難しいため, 今後の利用状況を注視する
	研究学園駅～大穂窓口C			ルート変更により大穂窓口Cは経由しない
路線延伸	研究学園駅～つくば駅間 (+3.5km)	TXつくば駅等が利用可能になる	路線の長大化 鉄道(TX)との路線重複	運行時間の増加等を考慮すると必要性は低い
フィーダー路線	—			
ルート変更	大砂～今鹿島～豊里の杜～東光台～研究学園駅	現行吉沼シャトルとの重複ルートの解消 利用者の分散（豊里の杜～東光台～研究学園駅） 今鹿島（バス路線空白地域）の利便性向上	旧ルート利用者の利便性低下(例:東光台～土木研究所利用者)	現行作岡シャトルは、現行吉沼シャトルとルートが交差しており非効率
バス停増設 (間隔1/2の場合)	29か所程度 (現17か所)	利用者の増加	運行便数の減少, 運行時間の増加	現バス停間隔平均1.4km
ダイヤ見直し	運行実態に基づく見直し	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少, 運行時間の増加	ルート変更による運行実態の再検証が必要

吉沼シャトル改編案（素案）

- 吉沼シャトルは、一部ルートを見直し、現行作岡シャトルとの重複ルート（交差）を解消する。
- 現行吉沼シャトルの上郷便（折り返し便）を、上郷シャトルとして分割して運行する。
- ルート変更や利便性向上等に伴い、可能な範囲でバス停を増設する。

検討案		主な効果	主な留意点	必要性等
新規路線	上郷便を上郷シャトルとして運行			(詳細は次頁)
路線延伸	研究学園駅～つくば駅間 (+3.5km)	TXつくば駅等が利用可能になる	路線の長大化 鉄道(TX)との路線重複	運行時間の増加等を考慮すると必要性は低い
フィーダー路線	吉沼～大穂窓口C			ルート変更により大穂窓口C経由となる
ルート変更	吉沼～篠崎～大穂窓口C～土木研～学園の森～研究学園駅	現行作岡シャトルとの重複ルートの解消 吉沼地区の大穂地区への交通需要 西高野、大砂地区等の利便性向上	旧ルート利用者の利便性低下(例:つくば駅や吉沼～テクノパーク豊里利用者)	現行吉沼シャトルは、現行作岡シャトルとルートが交差しており非効率
バス停増設 (間隔1/2の場合)	20か所程度 (現14か所)	利用者の増加	運行便数の減少, 運行時間の増加	現バス停間隔平均1.6km
ダイヤ見直し	運行実態に基づく見直し	定時性の確保 TXとの接続性の向上	新ルートにおける西大通りの交通渋滞	ルート変更による運行実態の再検証が必要

上郷シャトル改編案（素案）

- 現行吉沼シャトルの上郷便（折り返し便）を，上郷シャトルとして運行する。
- 運行実態等に応じて，ダイヤを見直しを検討する。

検討案		主な効果	主な留意点	必要性等
新規路線	上郷便を上郷シャトルとして運行	上郷便の運行区間の利便性向上		需要の多い上郷便の運行区間への対応
路線延伸	—			
フィーダー路線	—			
ルート変更	豊里の杜～東光台～研究学園駅～つくば駅 （経由地を学園の森から東光台に変更）	現行作岡シャトルとの重複ルートの解消	旧ルート利用者の利便性低下(例:学園の森～テクノパーク豊里利用者)	現行吉沼シャトルは，現行作岡シャトルとルートが交差しており非効率
バス停増設 (間隔1/2の場合)	22か所程度 (現11か所)	利用者の増加	運行便数の減少，運行時間の増加	現バス停間隔平均1.6km
ダイヤ見直し	運行実態に基づく見直し	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少，運行時間の増加	上郷便は恒常的な遅延が発生（沿線開発地区や研究学園駅～つくば駅間の交通渋滞の影響）

南部シャトル改編案（素案）

- 南部シャトルは，朝夕の混雑緩和が課題である。
- 混雑区間において，折り返し便を導入するとともに，ダイヤの見直しを検討する。
- 利便性向上や要望等を考慮し，可能な範囲でバス停を増設する。

検討案		主な効果	主な留意点	必要性等
折り返し便	つくばC～理化学研究所	混雑緩和 利用者の増加(折り返し区間)	折り返し区間以外の運行便数の減少，乗り換えの発生	上りの朝夕と下りの朝の数便で混雑している
路線延伸	—			
フィーダー路線	—			
ルート変更	—			
バス停増設 (間隔1/2の場合)	41か所程度 (現28か所)	利用者の増加	運行便数の減少，運行時間の増加による速達性の低下	現バス停間隔平均1.1km
ダイヤ見直し	混雑時間帯に設定	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少，運行時間の増加	平日の朝等，恒常的な遅延が発生している
その他	大型車両の導入	1便当たりの輸送力の増加	費用対効果（必要となる便は1，2便程度）	折り返し便導入の場合，必要性は低い

谷田部シャトル改編案（素案）

- 谷田部シャトルは、ルートを変更し沿線開発地区の利便性を向上させる。
- ルート変更や利便性向上等に伴い、可能な範囲でバス停を増設する。

検討案		主な効果	主な留意点	必要性等
折り返し便	みどりの駅～谷田部窓口C	混雑緩和 利用者の増加(折り返し区間)	折り返し区間以外の運行便数の減少, 乗り換えの発生	混雑の主な原因は小学生の通学需要だが, みどりの学園開校により, 移動の予測が難しいため, 今後の利用状況を注視する
路線延伸	谷田部窓口C～小白碓等～北部工業団地～研究学園駅	利用者の増加	変更前ルート区間の運行便数の減少 ルートが循環型になる	小白碓等の利便性向上
フィーダー路線	—			
ルート変更	飯田～谷田部南小～工科高校～谷田部窓口C	沿線開発地区の利便性向上	+1.5km (4分) ルート変更によるバス停移動が発生	沿線開発地区(みどりの東)の定住促進
バス停増設 (間隔1/2の場合)	38か所程度 (現17か所)	利用者の増加	運行便数の減少, 運行時間の増加	現バス停間隔平均1.3km
ダイヤ見直し	運行実態に基づく見直し	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少, 運行時間の増加	運行実態と合わないダイヤについて精査が必要

自由ヶ丘シャトル改編案（素案）

- 自由ヶ丘シャトルは、ルートを変更し利便性を向上させる。
- ルート変更や利便性向上等に伴い、可能な範囲でバス停を増設する。

検討案		主な効果	主な留意点	必要性等
折り返し便	みどりの駅～緑が丘団地	利用者の増加(折り返し区間)		利用状況から、混雑は見られないため必要性は低い
路線延伸	—			
フィーダー路線	—			
ルート変更	緑が丘団地～観音台～谷田部車庫～みどりの駅	観音台地区等の利便性向上	+7.1km（18分） 路線長大化による運行便数の減少，運行時間の増加	観音台地区の交通需要
バス停増設 (間隔1/2の場合)	36か所程度 (現14か所)	利用者の増加	運行便数の減少，運行時間の増加	現バス停間隔平均1.4km
ダイヤ見直し	運行実態に基づく見直し	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少，運行時間の増加	運行実態と合わないダイヤについて精査が必要
その他	小型車両の導入	振動等生活環境の改善	需要増加時の輸送力不足 小型車両の不足	終日，混雑は見られず， 小型車両での対応が可能

新規路線：西部シャトル改編案（素案）

- 西部シャトルは、バス路線空白地域である市の西部に新規路線を導入するもの。
- 沿線開発地区である上河原崎・中西地区の定住を促進させる。

■ 必要性

上記の地域の多くは、バス路線空白地域である。循環型につくバスが廃止となった後、高齢化等の地域の社会的状況は変化しており、要望等もあることから、新規路線を設定するものである。

■ 留意点

循環型につくバス運行時に利用者が伸びなかったこともあり、ルート設定にあたっては、運行時間や運行便数とのバランスを考慮し、利用者を確保する必要がある。



新規路線：研究学園駅周辺バス

□ 研究学園駅周辺バスは、定住が進む研究学園駅周辺エリアを運行するバスを検討するもの。

■ 必要性

TXの研究学園駅を中心に、「研究学園」や「学園の森」等は沿線開発が進んでおり、今後、公共交通との一体的なまちづくりが必要なエリアである。また、区会等からも循環バス等の要望がある。

■ 留意点

エリア内においても、駅に近い地区では必要性は低く、使われない可能性もあるため、要望内容を検証するとともに、需要予測が必要である。

また、運行にあたっては、作岡シャトルや吉沼シャトル、上郷シャトルとの整理も必要である。



主な検討対象地域（案）

研究学園、学園の森、東光台等と、研究学園駅とを結ぶ

(5) 支線改編案 (素案) の方向性

つくたく 等

■ 支線再編の方向性

支線を、つくたくのシステム変更及びつくたく以外の手段と組み合わせることで改編する。

■ 改編の主な狙い

- ・ 支線全体での利用者数及び実利用者の増加
- ・ 高齢者の移動ニーズを最も満たすことができる支線の提供
- ・ 高齢者でない年齢層のニーズを満たす支線の提供
- ・ 予約不要で利用できる支線の提供
- ・ 支線全体の経費に関する考え方の検討

■ 改編における留意点

市内一様の組み合わせ方ではなく、各地域の地理的（道路状況、地域拠点との距離等）、社会的（高齢化率等）特性を考慮して検討していく。

■ 支線改編の候補となる交通手段

- ・ つくたく（システム変更を含む）
- ・ 支線型バス
- ・ 福祉タクシー券助成制度
- ・ 福祉有償運送制度
- ・ 住民主体の公共交通サービス

つくたくとタクシー利用料金助成に関するアンケート調査（速報）

調査概要及びアンケート回収状況

- 平成30年2月に、つくたくと福祉タクシー利用助成制度との使い分けの状況を把握するために、「つくたくとタクシー利用料金助成事業に関する調査」として、つくたく登録者、つくたく利用者、タクシー利用料金助成事業（高齢者対象、障害者対象）を対象に、アンケート調査を実施した。

【調査概要】

・調査対象者

平成28年度実績における「つくたく自宅利用登録者」、「つくたく利用者」、「高齢者タクシー利用料金助成制度利用者」、「障害者福祉タクシー利用料金助成制度利用者」を対象として実施

・対象者に関する留意点

平成28年度に各制度を利用しているか、いないかで対象者のカテゴリーを上記の4つに分けている。
平成27年度以前及び平成29年度は、各対象者の状況が平成28年度と異なる人もいる。

・調査方法 郵送配布、郵送回収

・調査票

各カテゴリーとも基本的に調査票は同じ。各制度の利用経験や、満足度、改善要望等について質問。

・調査期間 平成30年2月8日（木）配布、2月19日（月）締切

・配布・回収状況

カテゴリー	A	B	C	D	合計
	つくたくのみ	福祉券のみ	両制度	自宅利用登録	
配布数	628	1,242	323	500	2,693
回収数	306	511	198	176	1,191
回収率	48.7%	41.1%	61.3%	35.2%	44.2%

タクシー利用料金助成事業の概要（参考）

● 「高齢者タクシー利用料金助成制度」 概要

内容	申請条件	助成方法	交付枚数	助成額
外出する時に利用するタクシーの初乗運賃を、つくば市が助成する。	<p>以下いずれかに該当する方</p> <p>①同一敷地内に親族その他の人が居住していない人であり、かつ、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上のひとり暮らし ・70歳以上の高齢者だけで暮らしている <p>のどちらかに該当する方</p> <p>②70歳以上で市民税非課税世帯の方</p> <p>※入院・入所中の方、自家用車を所有かつ運転できる方は対象になりません。</p>	助成券(チケット)の交付。タクシーに乗った時に、そのチケットを渡すと、初乗り運賃分が値引きになる。 ※1回につき1枚しか使えない。	年間12枚	会社によって初乗り運賃は異なるが、730円のところが多い。

● 「障害者福祉タクシー利用料金助成制度」 概要

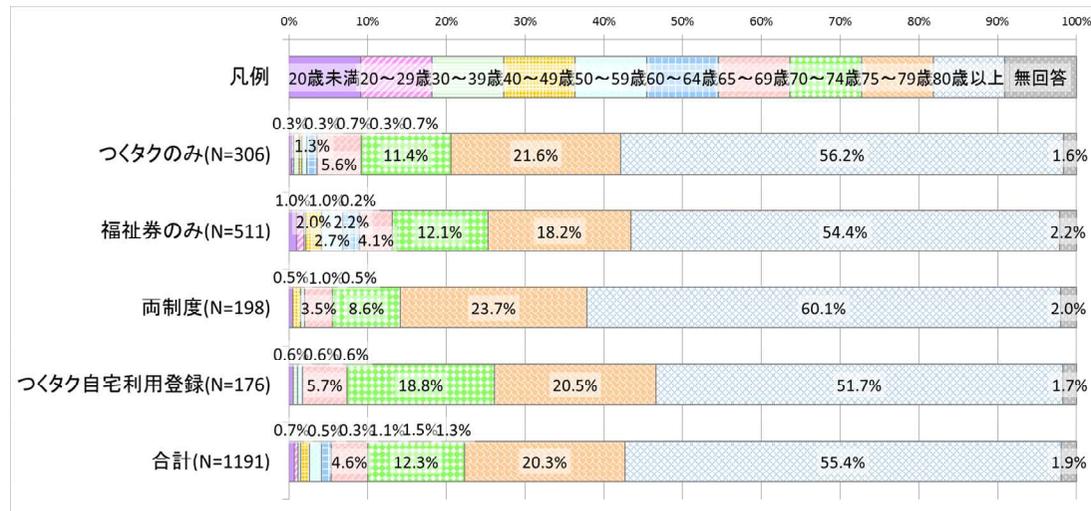
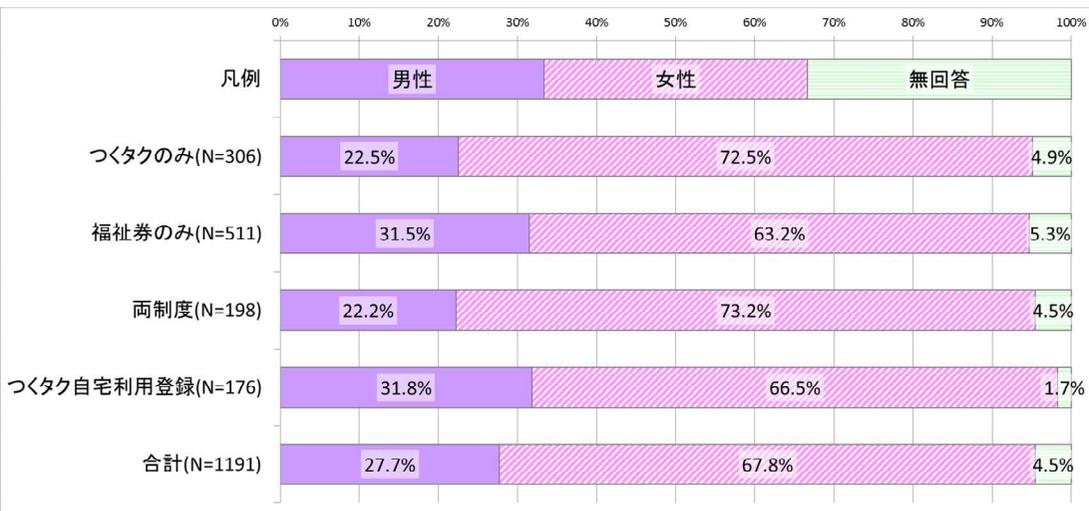
内容	申請条件	助成方法	交付枚数	助成額
医療機関、福祉施設、公共施設への移動に利用するタクシーの初乗り運賃を、つくば市が助成する。	<p>以下いずれかを所持している人</p> <ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者手帳 1,2,3,4級 ・療育手帳 マルA, A, B ・精神障害者保健福祉手帳 1,2級 <p>※以下の方は助成を受けられません。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車税や軽自動車税の減免を受けている方 ・医療機関に入院中の方 ・福祉施設、老人福祉施設等に入所又は入居している方 	利用券(チケット)の交付。タクシーに乗った時に、そのチケットを渡すと、初乗り運賃分が値引きになる。 ※1回につき1枚しか使えない。	年間24枚 ※人工透析者で週3回程度以上通院している人 年間72枚	会社によって初乗り運賃は異なるが、730円のところが多い。

回答者属性

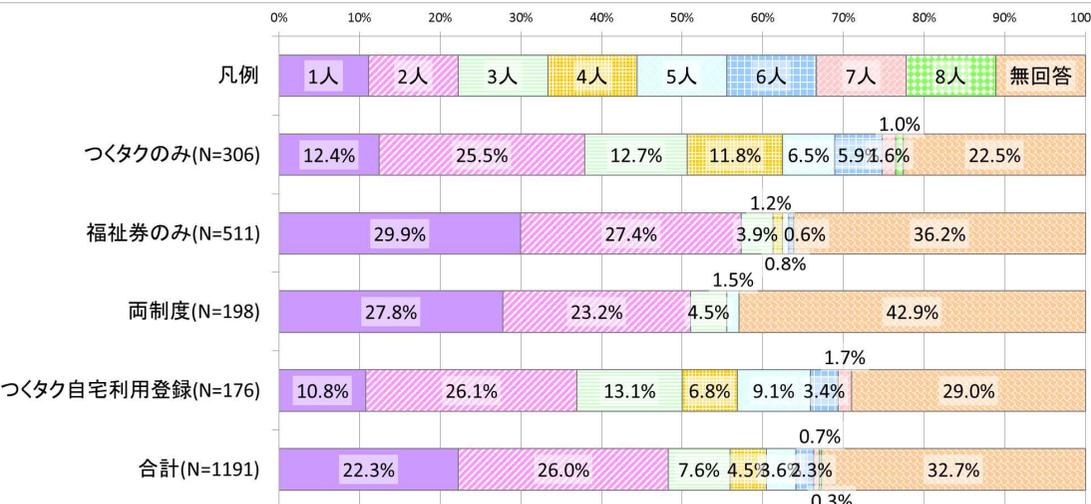
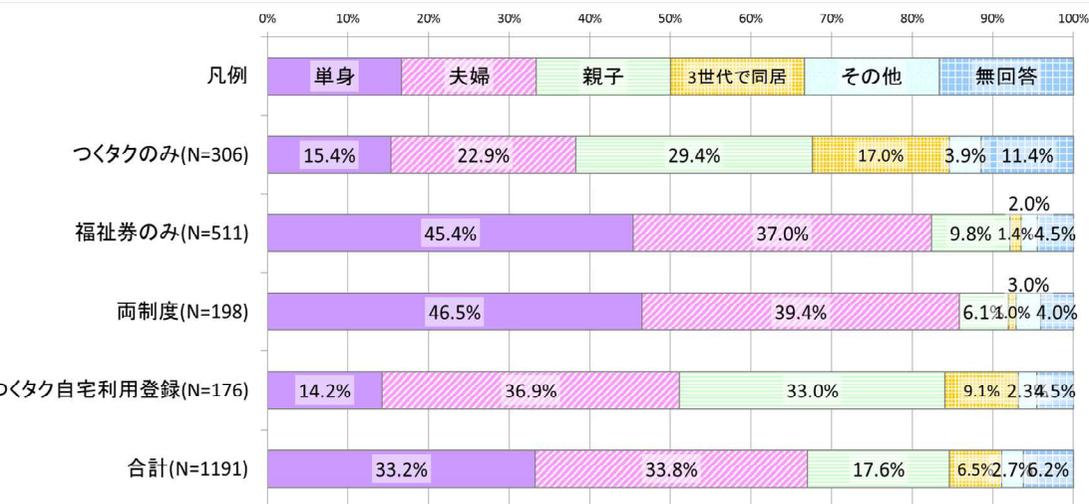
- 全体として利用者層は類似している。（女性利用者，80歳以上が多い）
- 世帯構成，世帯人数について，タクシー利用料金助成は制度で縛っている部分があるので偏っている。

• あなたの性別をお答えください。 対象：全員

• あなたの年齢を教えてください。 対象：全員



• あなたの世帯構成はどれに当てはまりますか。 また，あなたを含めた世帯人数は何人ですか。 対象：全員



各制度利用経験とその理由

- ・利用をしない理由として、つくタクについては、「予約が面倒である」、タクシー利用料金助成は、「条件に該当しない」という理由が多い。
- ・「サービスに魅力感じない」と答えている人の割合について、つくタク未経験者で若干高い数値となっている。

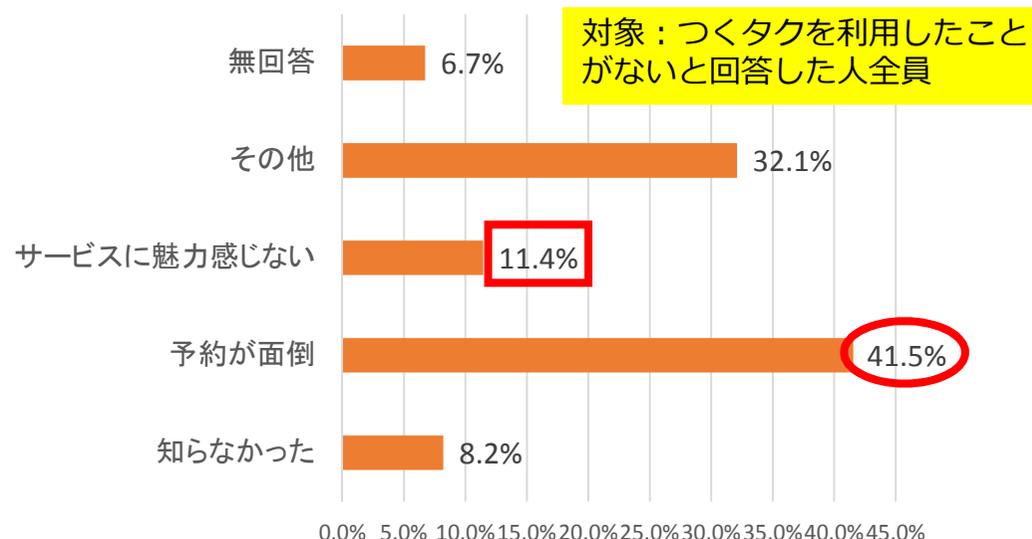
利用経験者 (単位：回答者数)

つくタク	高齢タクシー券	障害タクシー券
699	539	112

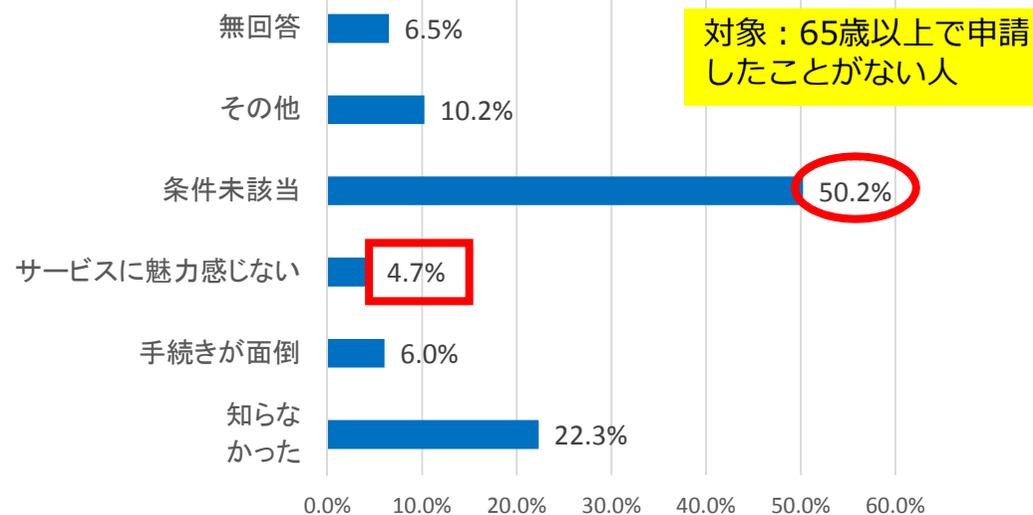
未経験者 (単位：回答者数)

つくタク	高齢タクシー券	障害タクシー券
402	215	48

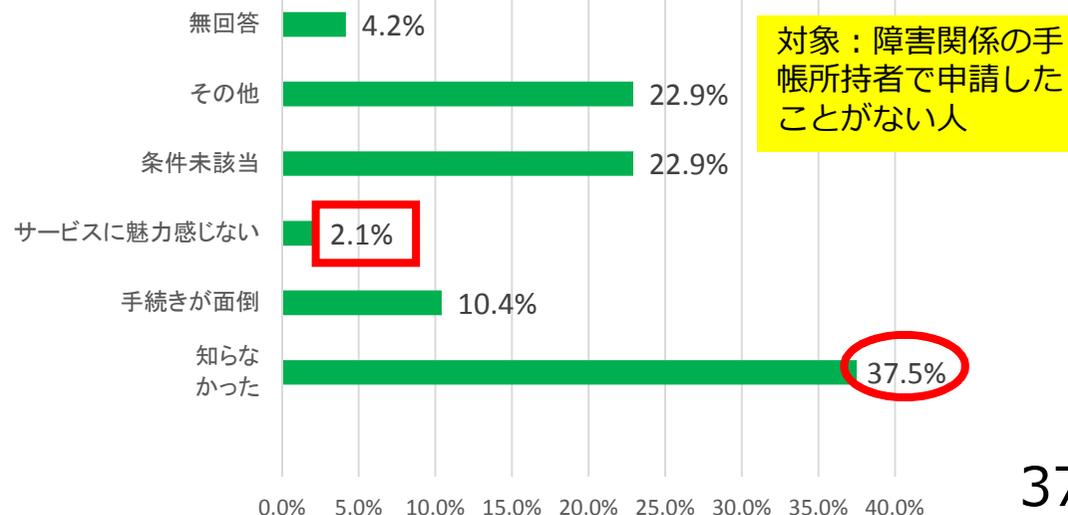
▼つくタクを使わない理由 (N = 402)



▼高齢タクシー券を使わない理由 (N = 215)



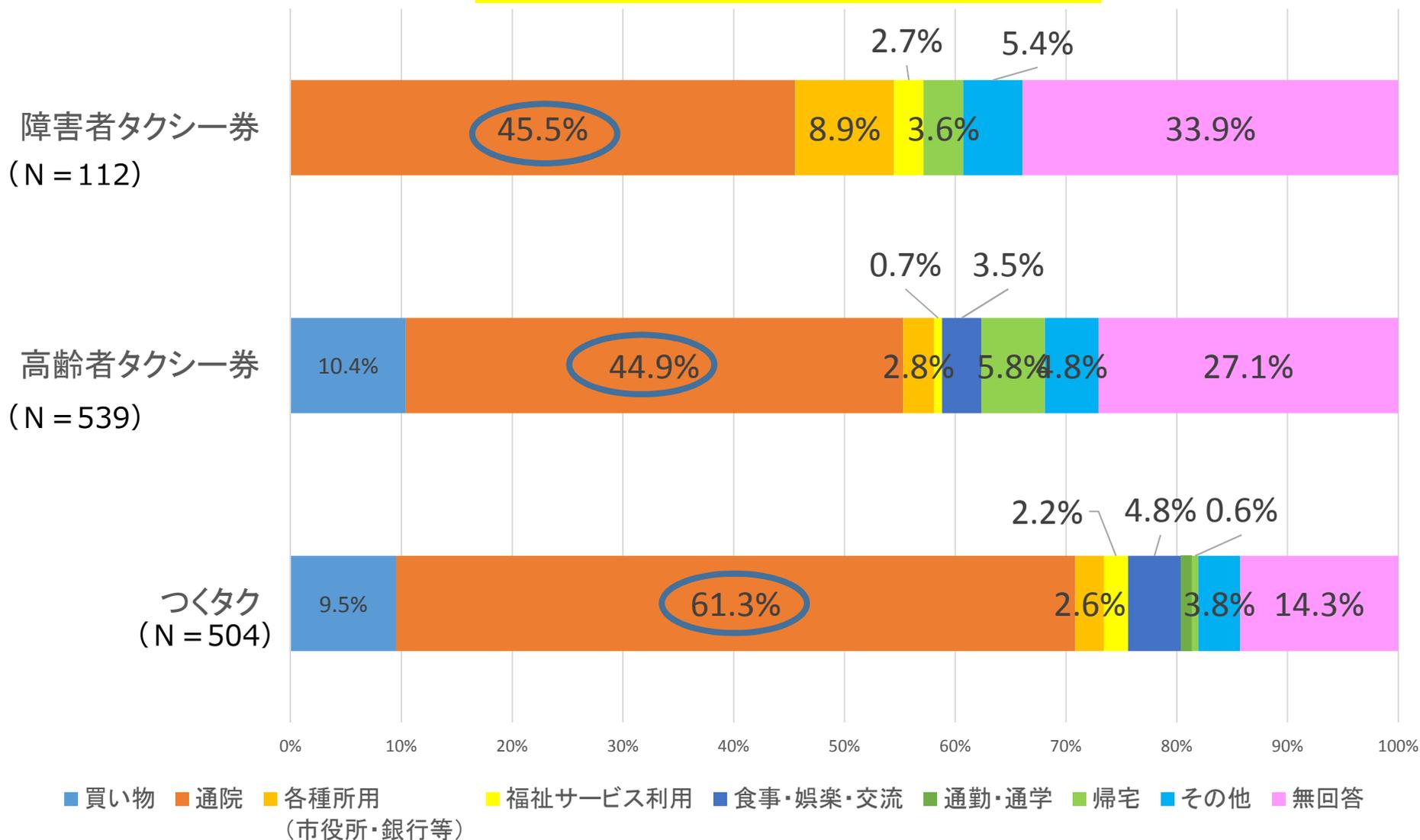
▼障害タクシー券を使わない理由 (N = 48)



各制度の利用目的について（利用経験者）

- ・利用目的の全体的な構成について、つくたくと高齢者タクシー券は類似している。
- ・最も多い利用目的は、全ての制度において通院である。

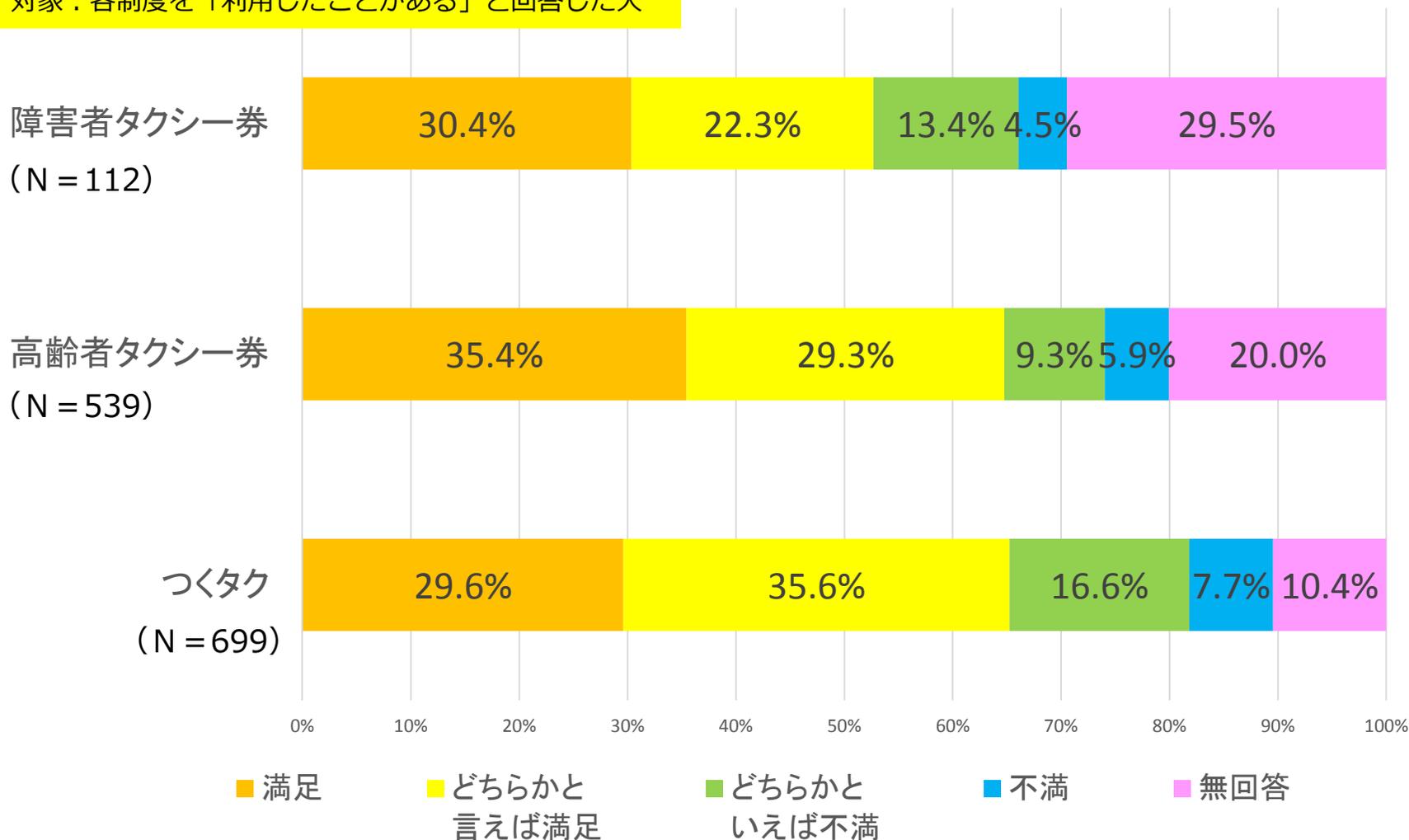
▼最も多く行う移動の目的 対象：各制度を「利用したことがある」と回答した人



制度利用経験者の事業満足度について

- ・つくたくと高齢者タクシー券は、「満足」「どちらかといえば満足」の割合が65%程度で高い数字がでている。
- ・障害者タクシー券は、ほかの2つに比べて、やや満足度が低い。
- ・つくたくの不満の数値が若干高い。（どちらかといえば不満、不満で24.3%）

対象：各制度を「利用したことがある」と回答した人

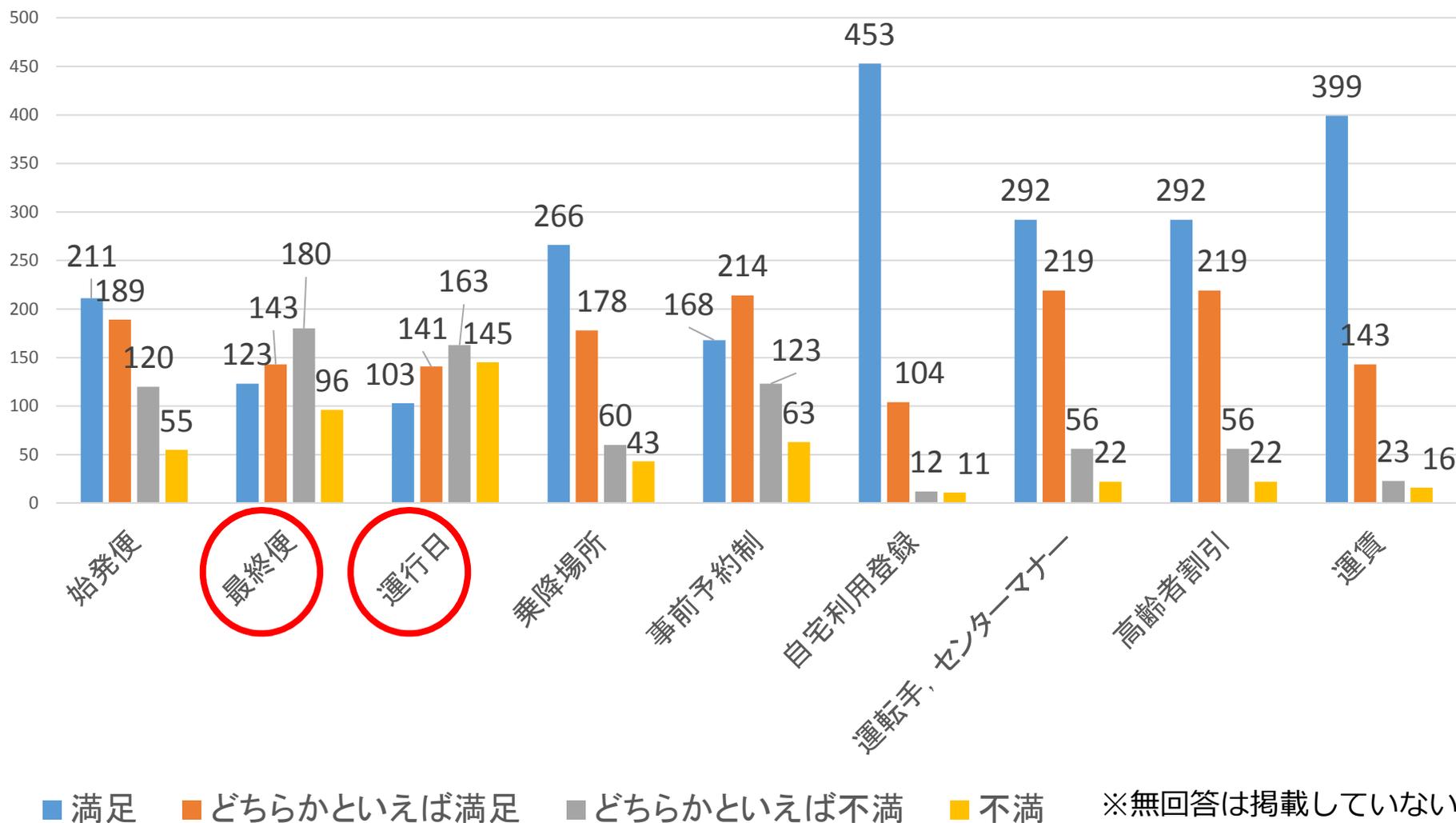


制度利用経験者の項目別満足度について（つくタク）

- ・満足度が高い項目として「自宅利用登録制度」や「運賃」等があげられる。
- ・逆に、最終便（16:00）や運行日（平日のみ）について不満の数値が高い。

▼つくタク利用経験者の項目別満足度

対象：つくタクを「利用したことがある」と回答した人

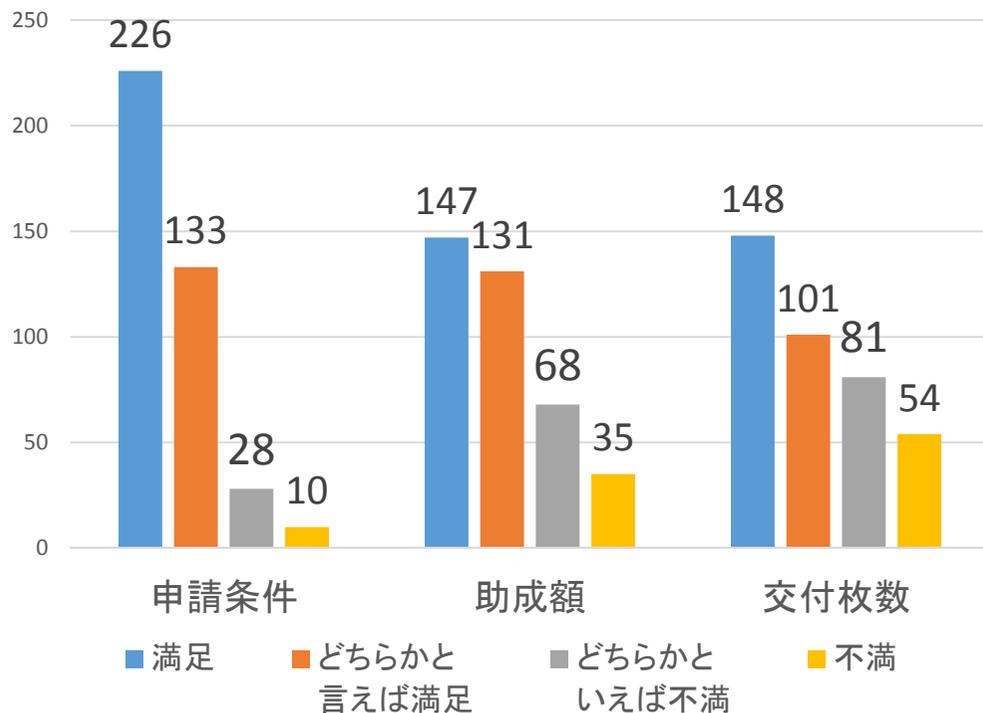


制度利用経験者の項目別満足度について（タクシー券）

- ・両制度とも、基本的に項目ごとに見て、満足している比率が不満を感じている比率に比べて高い。
- ・高齢者タクシー券利用者においては、交付枚数に関する不満の数が多い。

▼高齢者タクシー券の項目別満足度

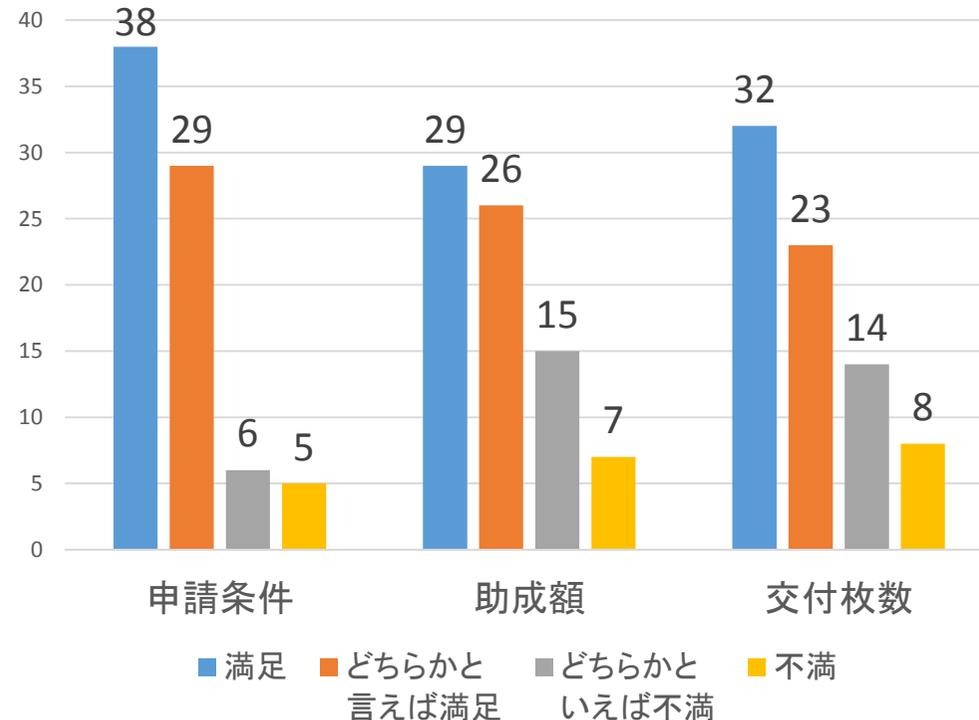
対象：高齢者タクシー券を「申請したことがある」と回答した人



※無回答は掲載していない

▼障害者タクシー券の項目別満足度

対象：障害者タクシー券を「利用したことがある」と回答した人



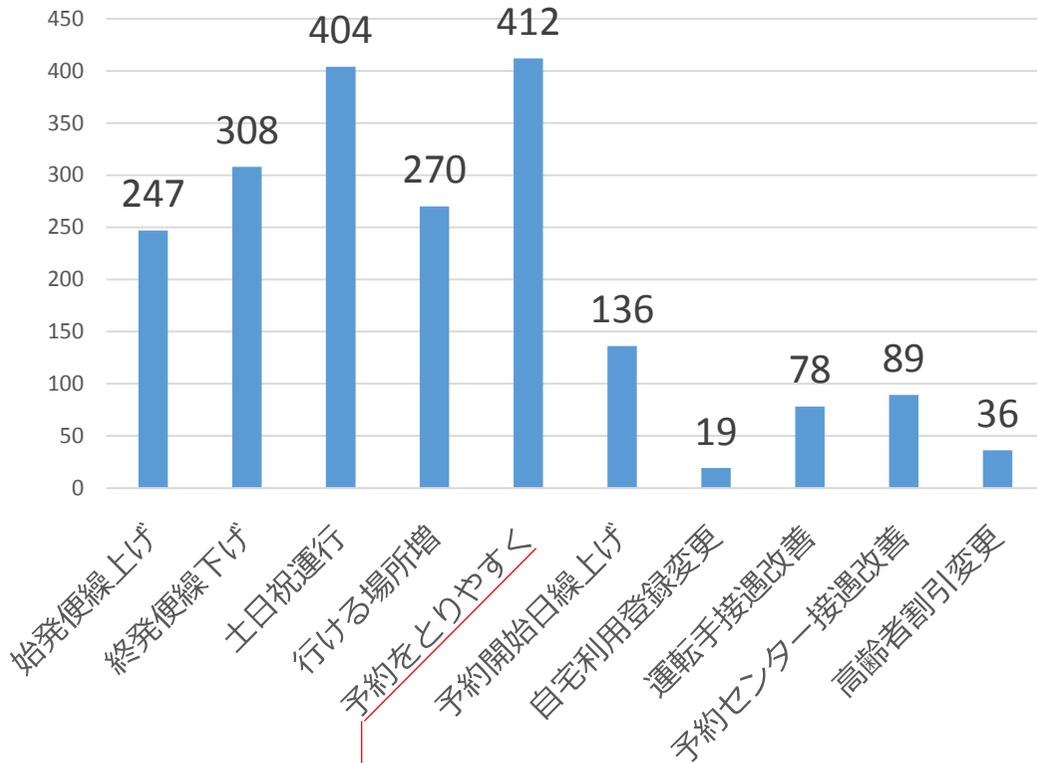
※無回答は掲載していない

サービス内容の改善要望（利用経験者，つくタク）

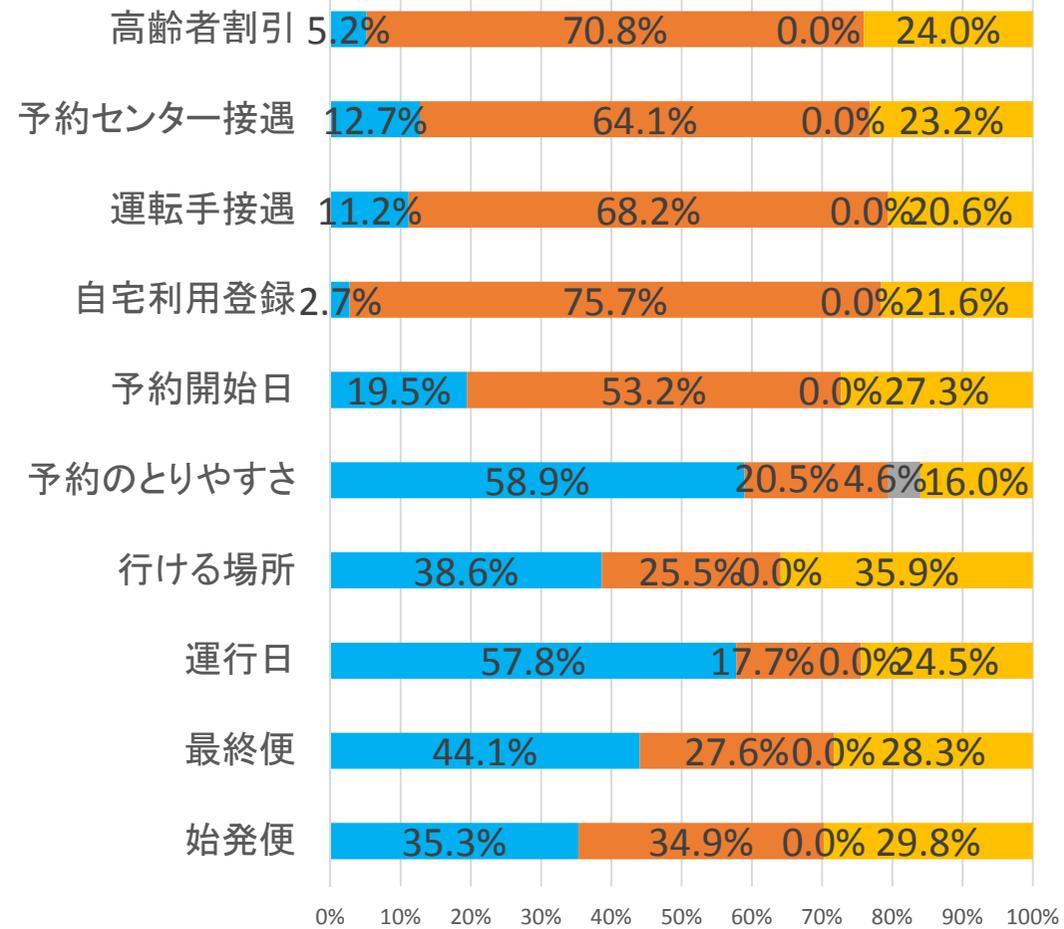
- ・予約のとりやすさが最も改善してほしいポイントとなっている。
- ・その他，土日祝日運行や，始発・終発便の時間変更，行ける場所の増も希望者が多い。

対象：つくタクを「利用したことがある」と回答した人

サービス改善希望者数(利用経験者)



N=699



お断りを減らす

159

電話をつながりやすく

253

■ 改善してほしい ■ 変更する必要がない ■ その他 ■ 無回答

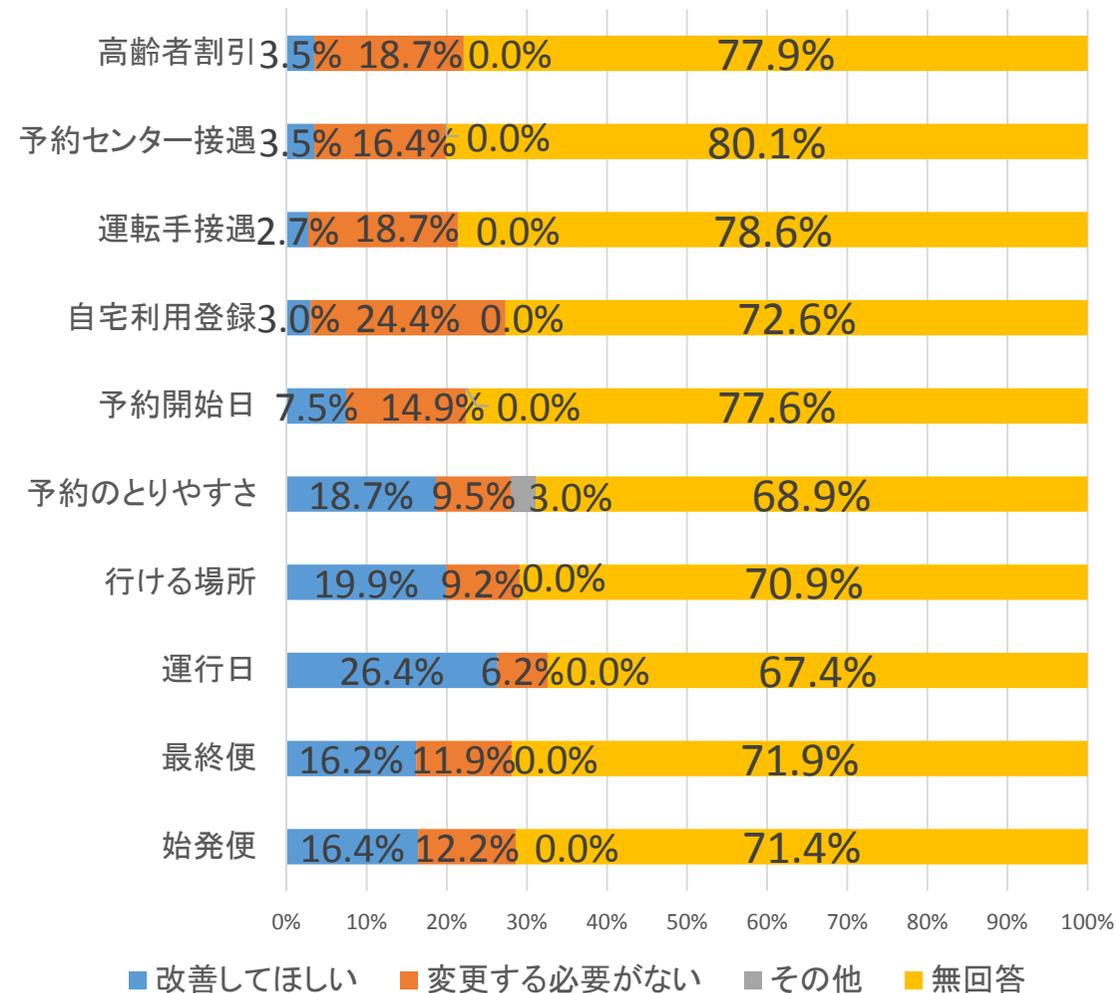
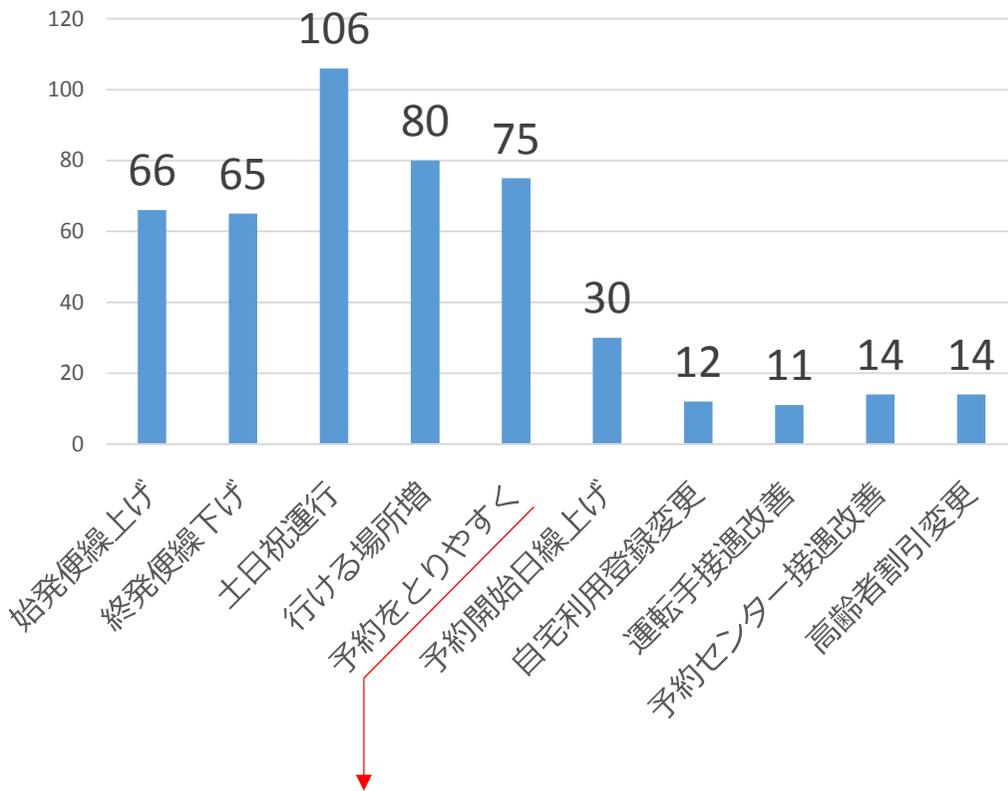
サービス内容の改善要望（未経験者，つくタク）

- ・つくタクを利用したことがない人にとって，利用してみたいと思うための条件を整理。
- ・運行日に関する改善要望が最も高い。
- ・つくタク利用経験者と比較して，改善を希望する項目は似通っている。

対象：つくタクを「利用したことがない」と回答した人

N=402

サービス改善希望者数(利用未経験者)



お断りを減らす

33

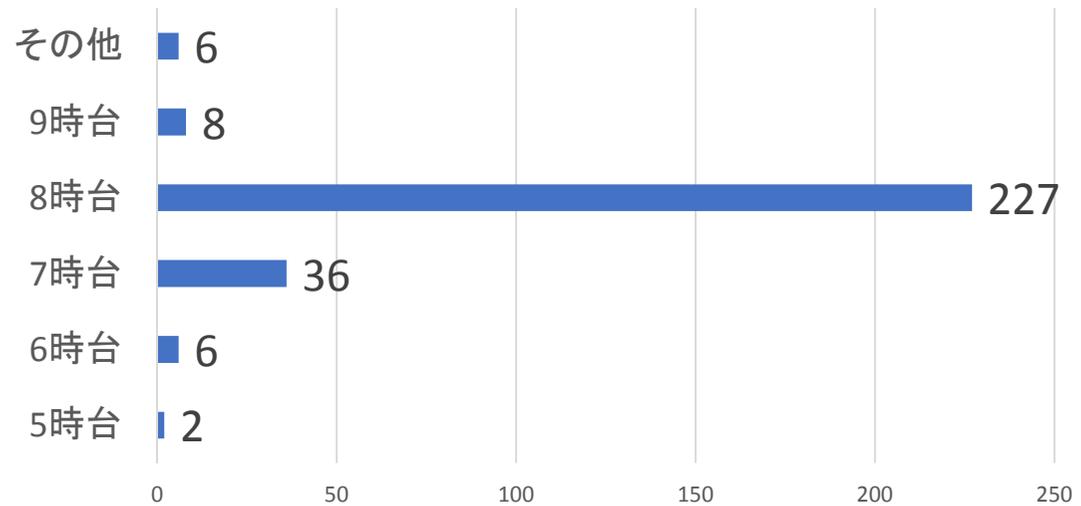
電話をつながりやすく

42

サービス内容の改善要望（自由記述欄，つくタク）

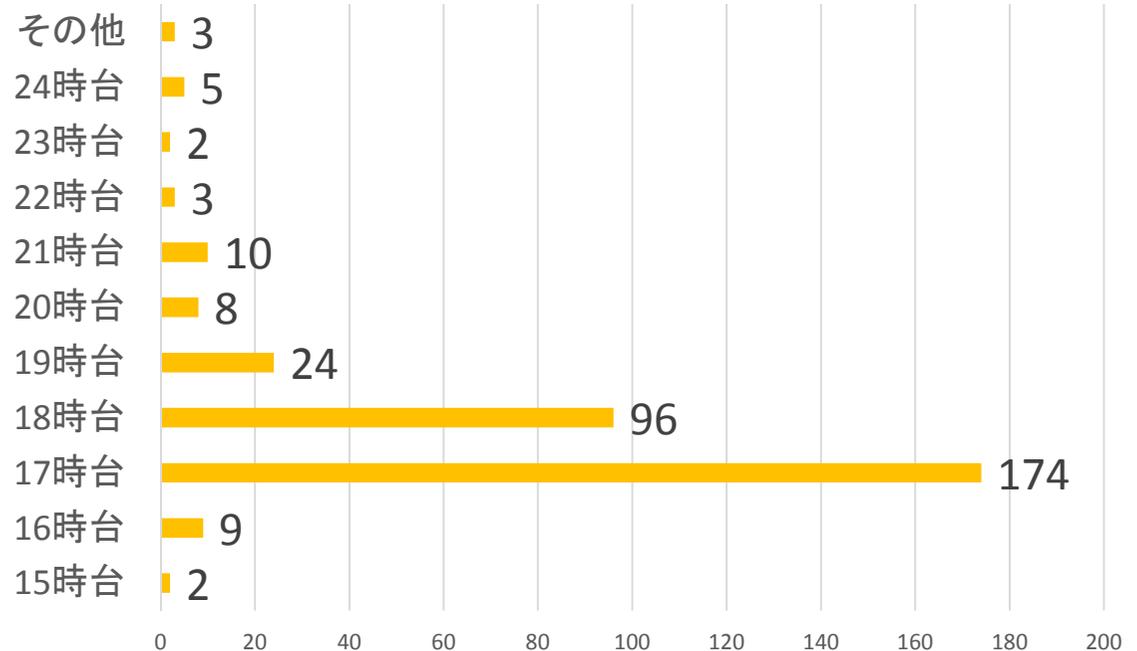
①運行時間帯（始発）

	合計
5時台	2
6時台	6
7時台	36
8時台	227
9時台	8
その他	6
合計	285



②運行時間帯（最終）

	合計
15時台	2
16時台	9
17時台	174
18時台	96
19時台	24
20時台	8
21時台	10
22時台	3
23時台	2
24時台	5
その他	3
合計	336



値上げに対する意向（つくタク）

対象：平成28年度つくタク利用者（A, Cのみ）

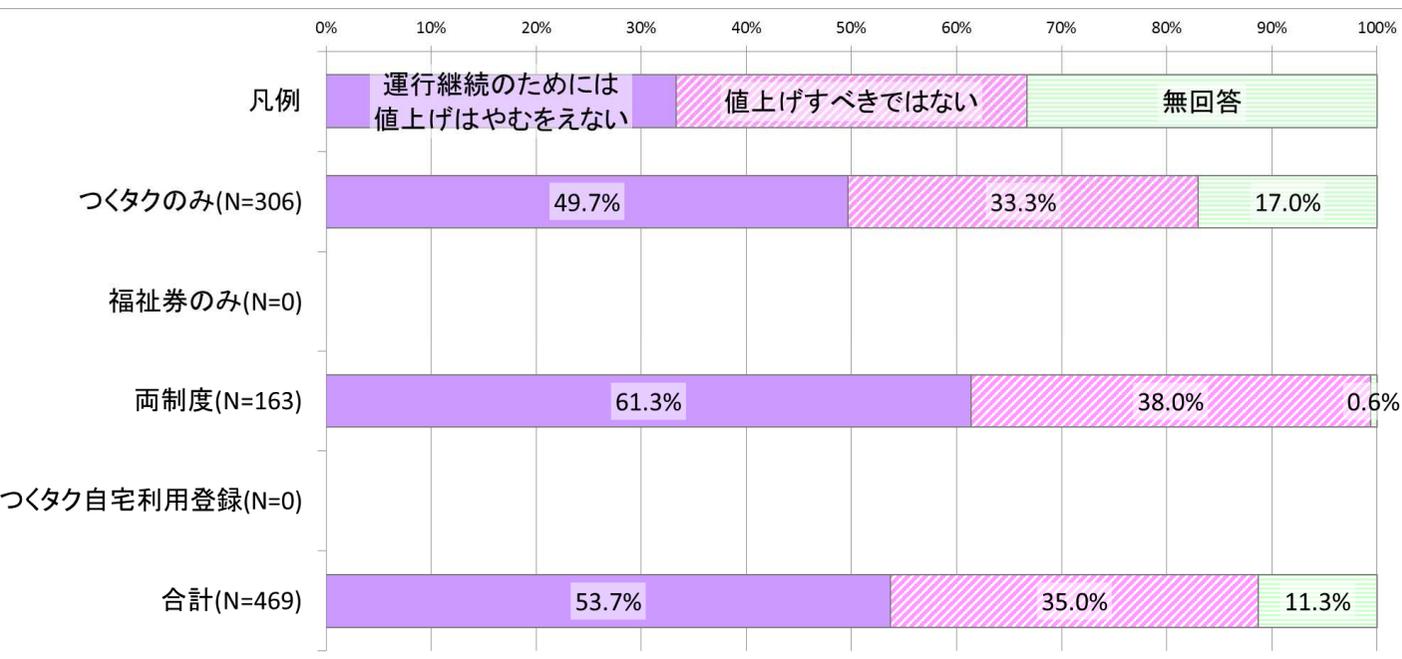


- 約50%強の回答者が、運行継続のためには値上げもやむを得ないと考えている。
- 値上げ後の基本運賃については、500円と答えた人の数が多い。

つくタクは皆様からの運賃収入以外に、つくば市の負担によって運行が維持されています。運行継続のためには、値上げをすることも考えられます。このことについて、お考えを伺います。

運行継続のための値上げについて、どう考えるか。

いくらまでなら利用したいですか。
地区内移動1回〇円まで。



	合計
50円	2
100円	8
150円	7
200円	43
300円	24
350円	3
400円	52
500円	78
600円	4
700円	1
1000円	2
その他	3
合計	227

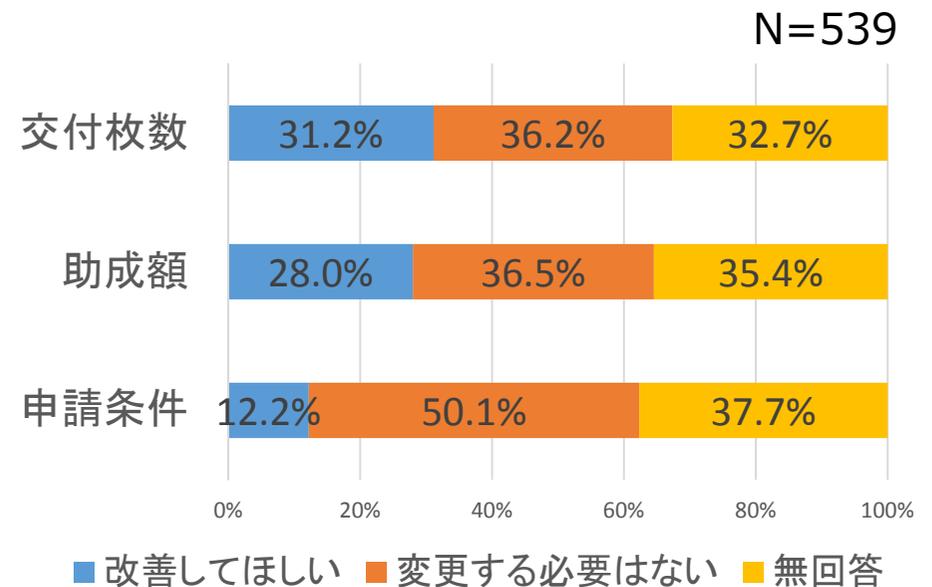
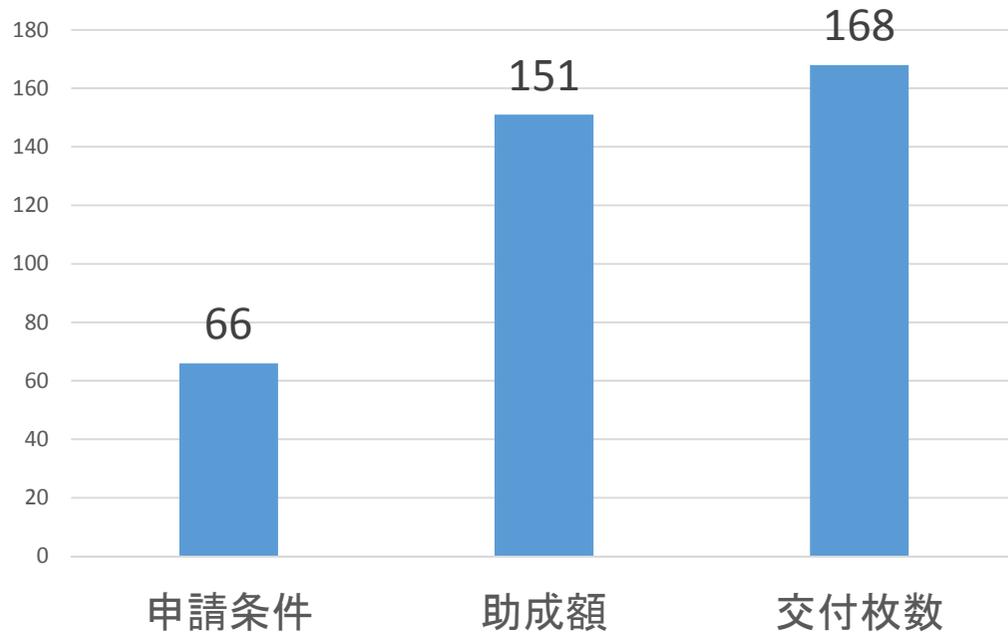
注：回答者の間で、値上げ分金額だけ書いた人、値上げ後の総額を書いた人が混ざっている可能性がある。

サービス内容の改善要望（利用経験者，高齢者タクシー券）

- ・利用経験者にとって，助成額と交付枚数の改善を希望する回答者の数は均衡している。
- ・サービス改善希望者と変更の必要はないと考える人の割合は，交付枚数と助成額で均衡している。

対象：高齢者タクシー券を「利用したことがある」と回答した人

サービス改善希望者数

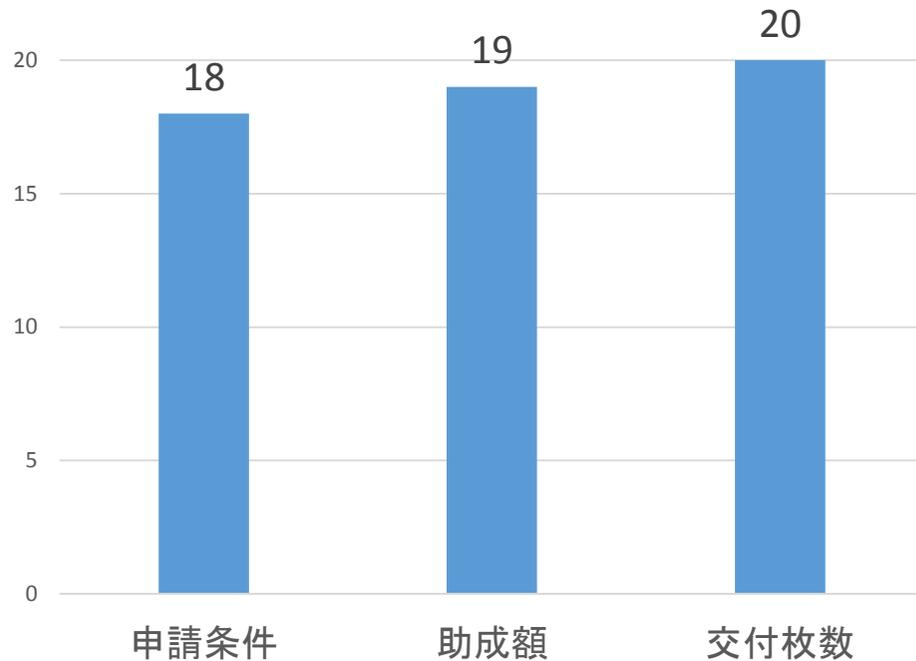


改善要望（条件にあてはまるが申請をしたことがない，高齢者タクシー券）

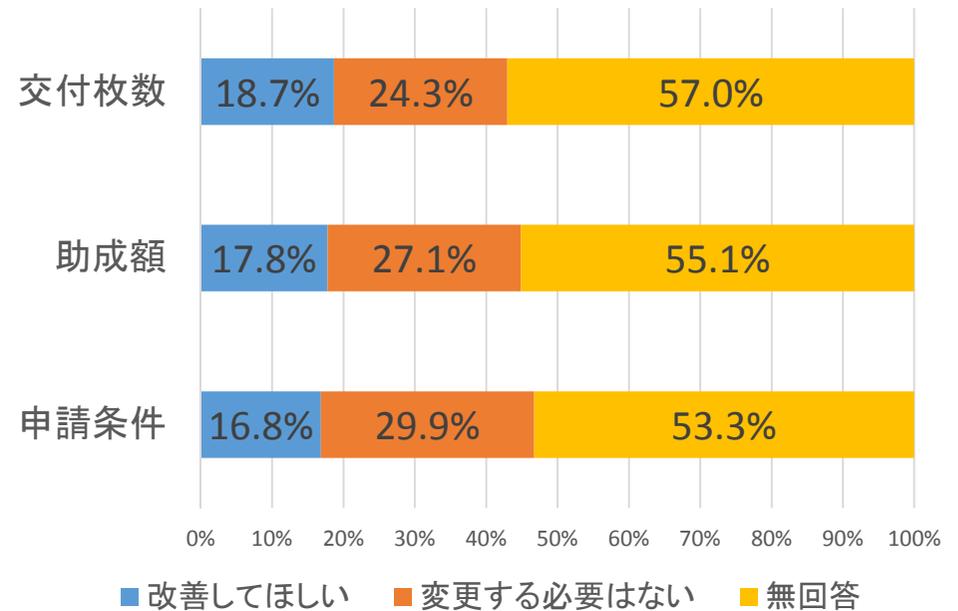
- ・ 現行制度の申請条件にあてはまるが申請をしたことがない人が，利用してみたいと思うための条件を整理。
- ・ 改善してほしい項目は，サービス全般にわたる。（項目ごとに強弱がない。）

対象：高齢者タクシー券を「申請条件を満たしているが申請したことがない」と回答した人

サービス改善希望者数



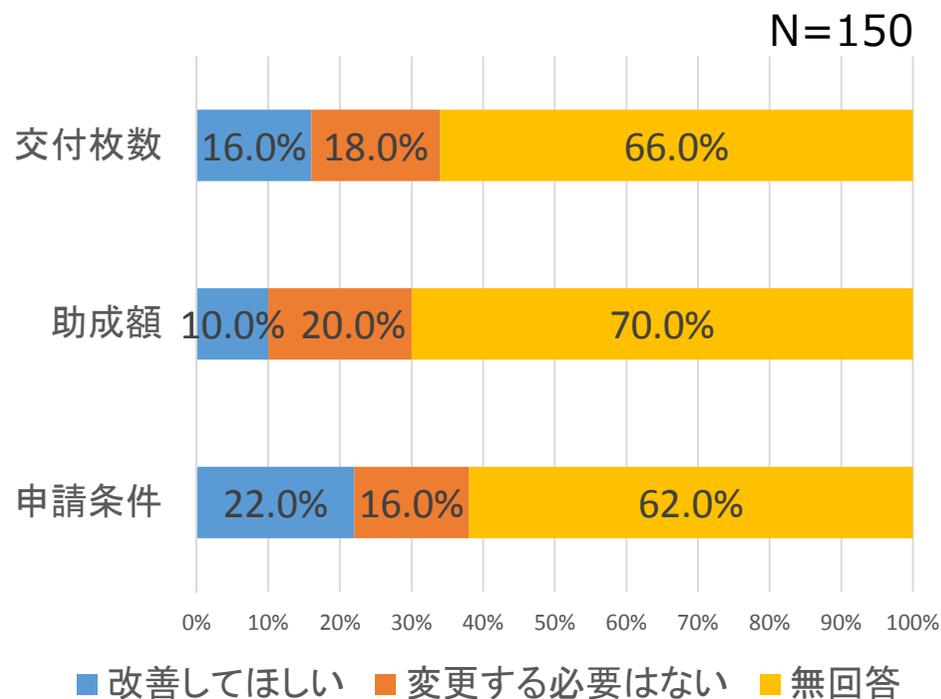
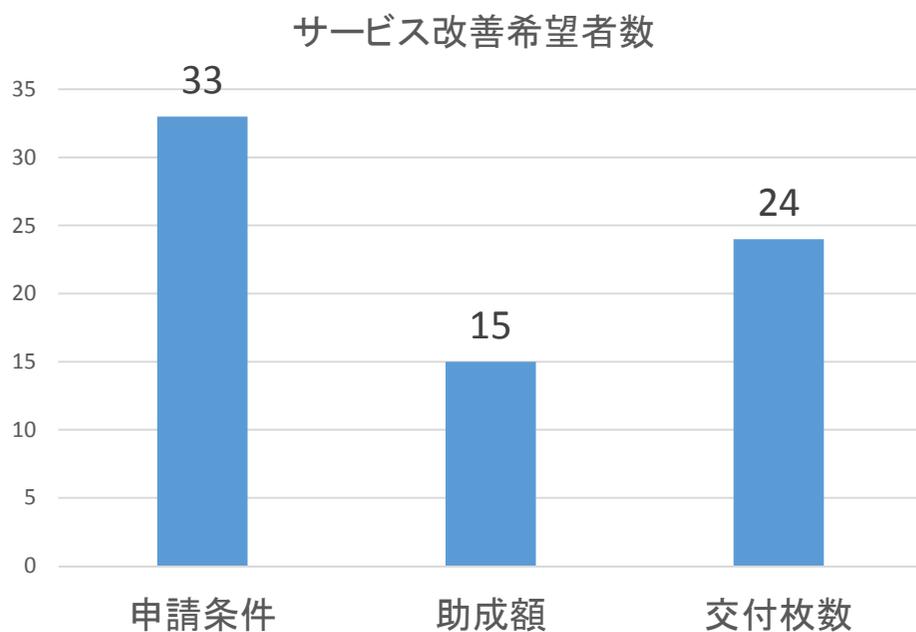
N=107



改善要望（条件にあてはまらない，高齢者タクシー券）

- ・ 現行制度の申請条件にあてはまらない65歳以上の高齢者が，利用してみたいと思うための条件を整理。
- ・ 申請条件を緩めることによって利用してみたいと思うという意見が比較的強い。

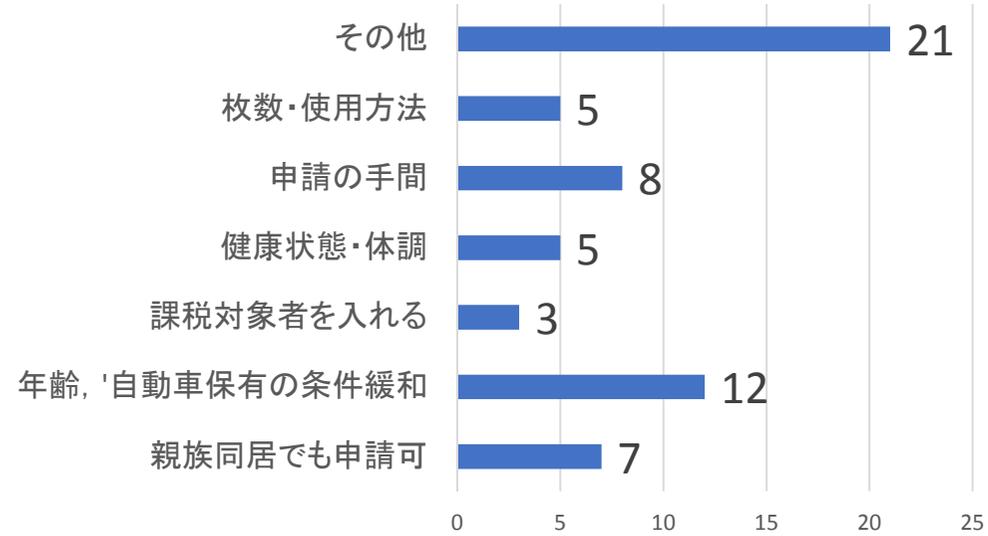
対象：高齢者タクシー券を「申請条件を満たしていない」と回答した65歳以上の人（その他申請条件により申請できない人）



サービス内容の改善要望（自由記述欄，高齢者タクシー券）

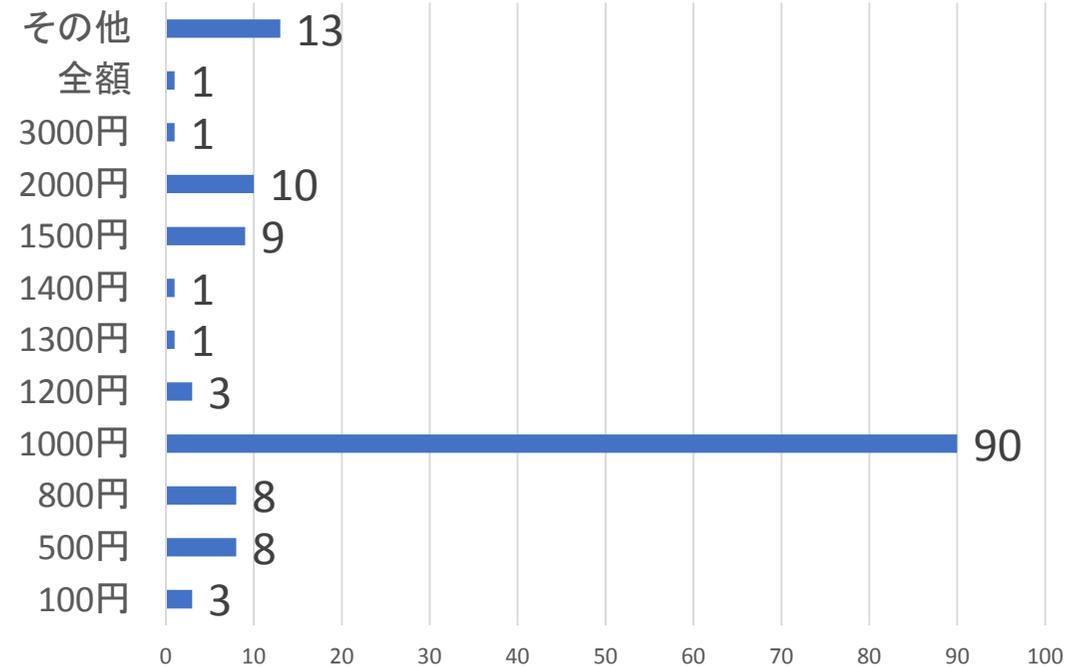
<①申請条件>

	回答者数
親族同居でも申請可	7
年齢，'自動車保有の条件緩和	12
課税対象者を入れる	3
健康状態・体調	5
申請の手間	8
枚数・使用方法	5
その他	21



<②助成額>

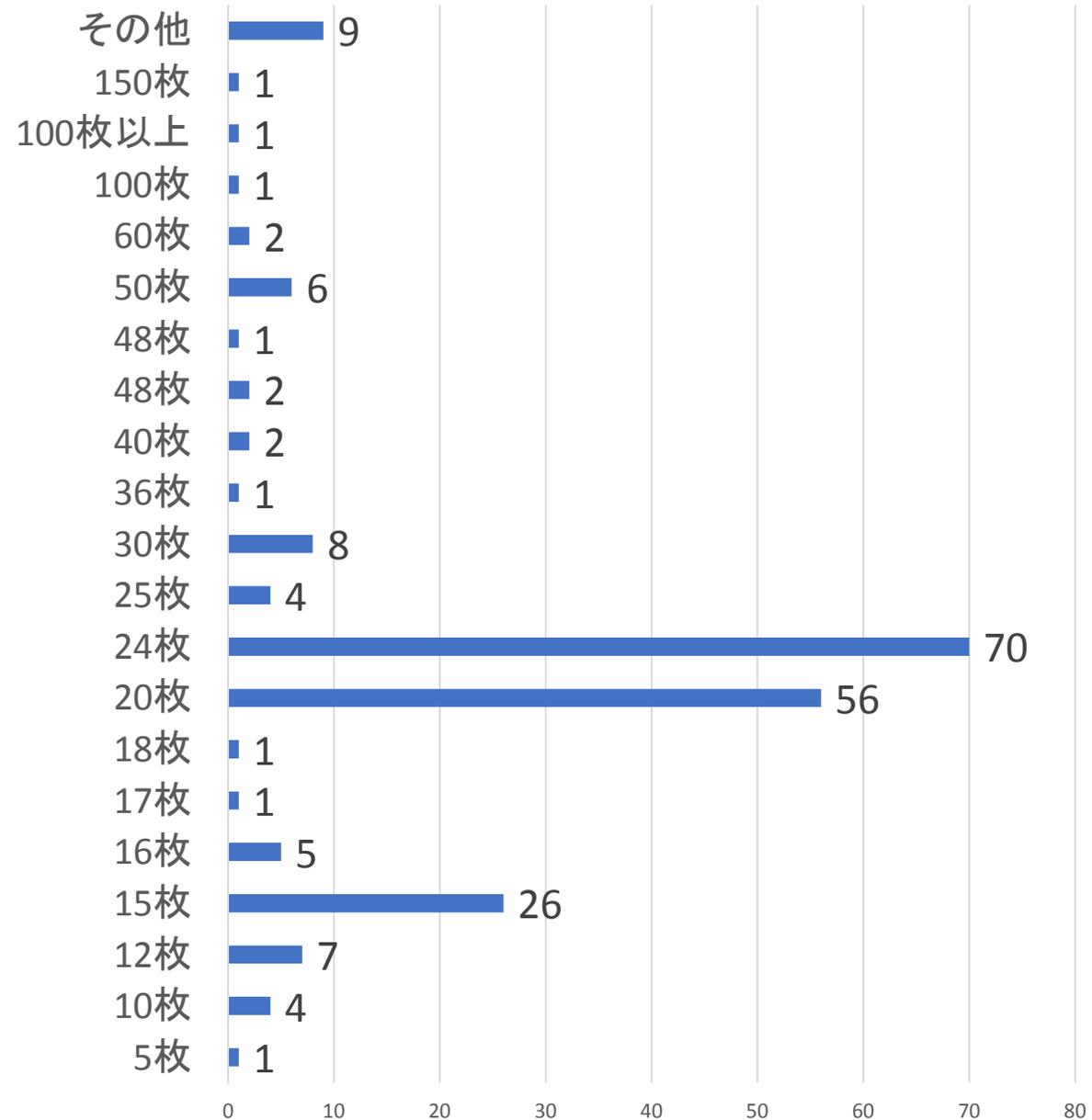
	合計
100円	3
500円	8
800円	8
1000円	90
1200円	3
1300円	1
1400円	1
1500円	9
2000円	10
3000円	1
全額	1
その他	13



サービス内容の改善要望（自由記述欄，高齢者タクシー券）

<③枚数>

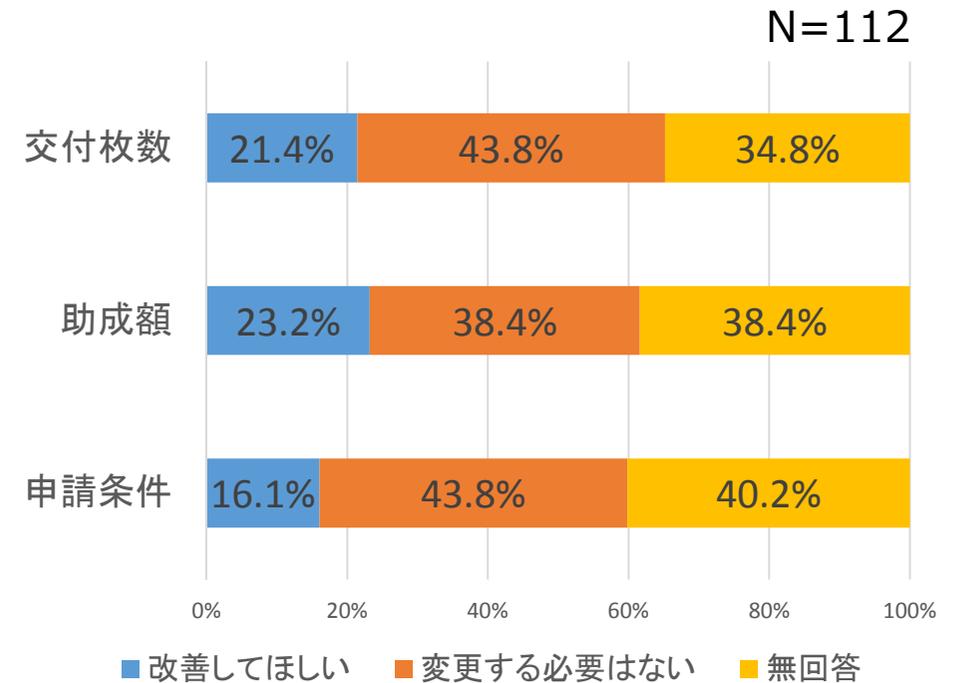
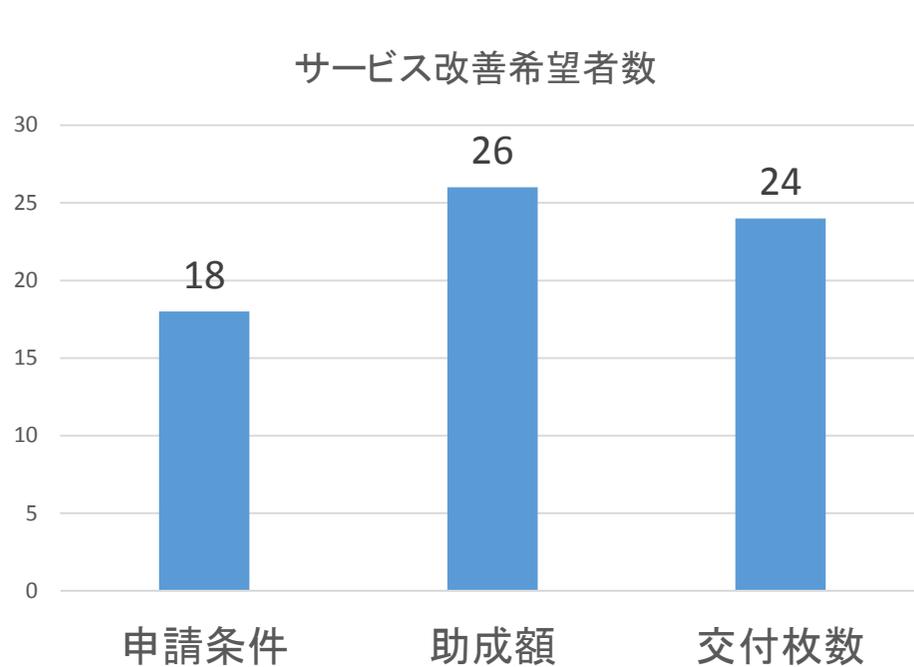
5枚	1
10枚	4
12枚	7
15枚	26
16枚	5
17枚	1
18枚	1
20枚	56
24枚	70
25枚	4
30枚	8
36枚	1
40枚	2
48枚	2
48枚	1
50枚	6
60枚	2
100枚	1
100枚以上	1
150枚	1
その他	9



サービス内容の改善要望（利用経験者，障害者タクシー券）

- ・利用経験者にとって，助成額と交付枚数の改善を希望する数は均衡している。
- ・交付枚数について，高齢者タクシー券よりも改善希望者の割合が少ない。（高齢者タクシー券利用者：31.2%）

対象：障害者タクシー券を「利用したことがある」と回答した人

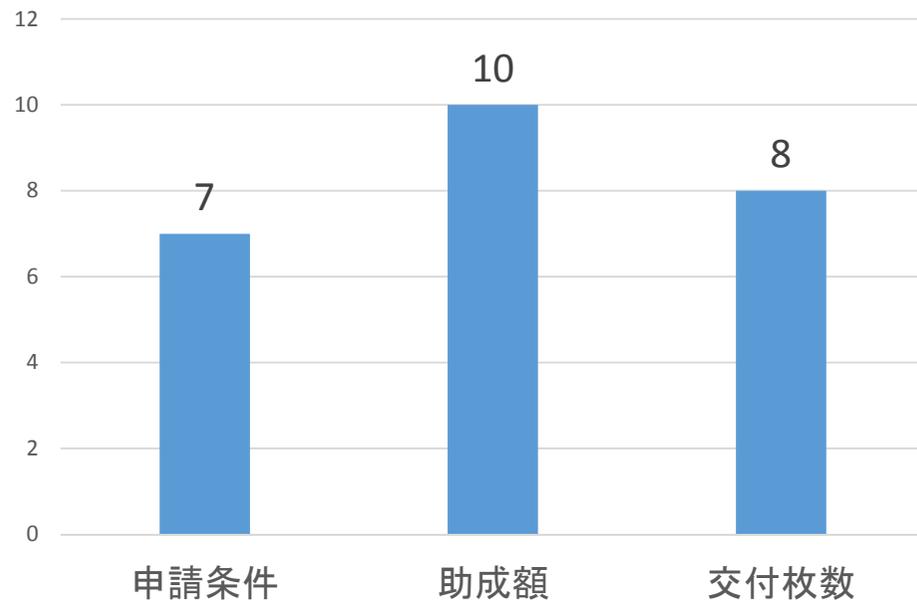


改善要望（条件にあてはまるが申請をしたことがない，障害者タクシー券）

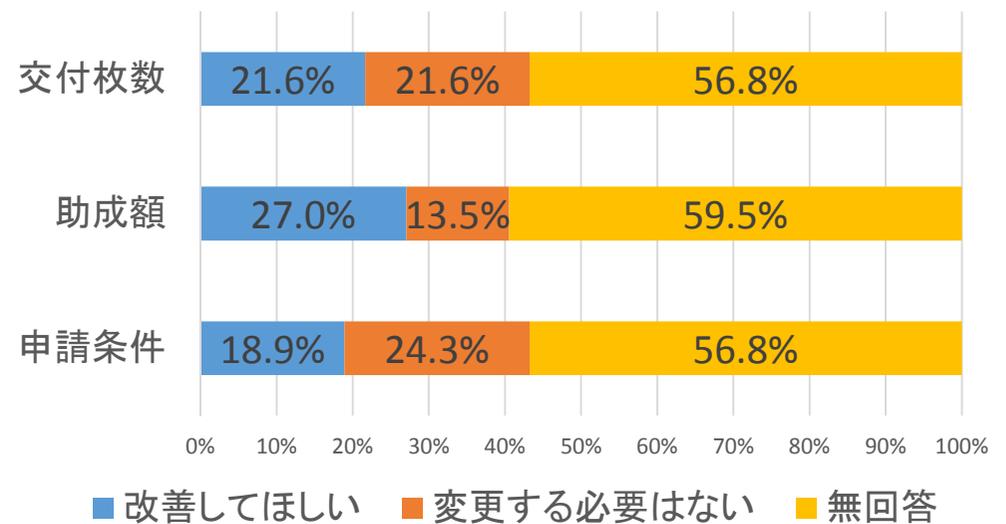
- ・ 現行制度の申請条件にあてはまるが申請をしたことがない人が，利用してみたいと思うための条件を整理。
- ・ 改善してほしい項目の傾向は，利用経験者と類似している。
- ・ 改善してほしいと回答している人の割合は多い。

対象：障害者タクシー券を「申請条件を満たしているが申請したことがない」と回答した人

サービス改善希望者数



N=37

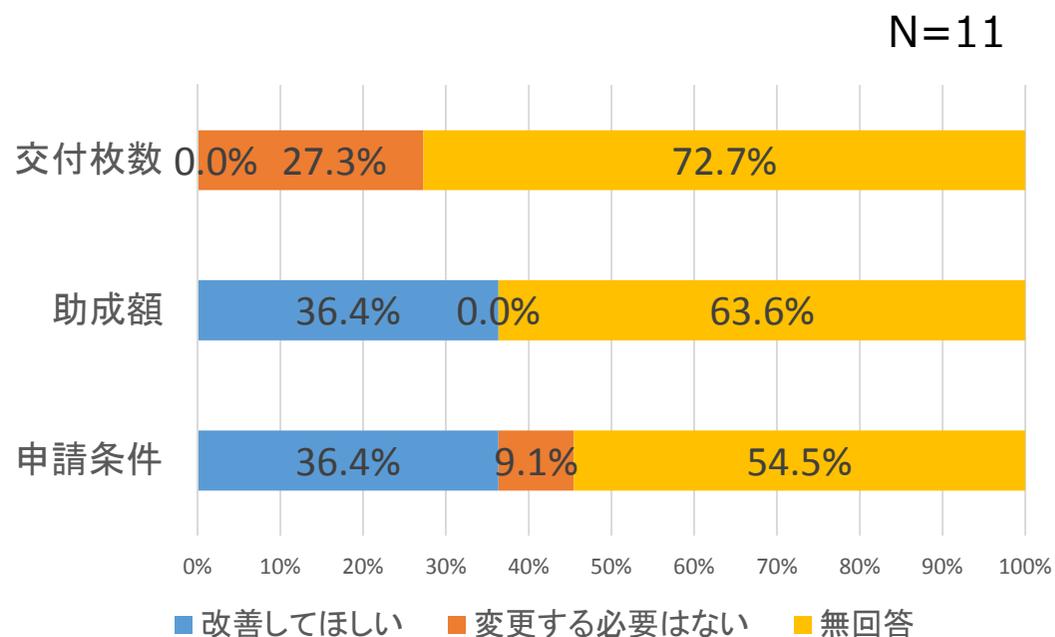
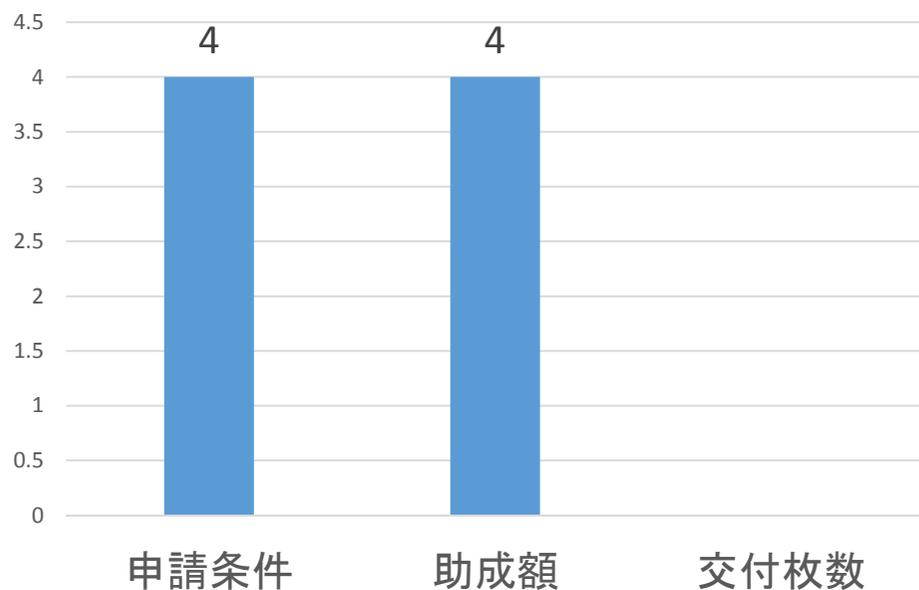


改善要望（条件にあてはまらない，障害者タクシー券）

- ・ 現行制度の申請条件にあてはまらない障害関係手帳保持者（号級が低い人）が，利用してみたいと思うための条件を整理。
- ・ サンプル数が少なく，有効な分析となっていない。

対象：障害者タクシー券を「申請条件を満たしていない」と回答した障害関係の手帳所持者（級号の関係で申請できない人）

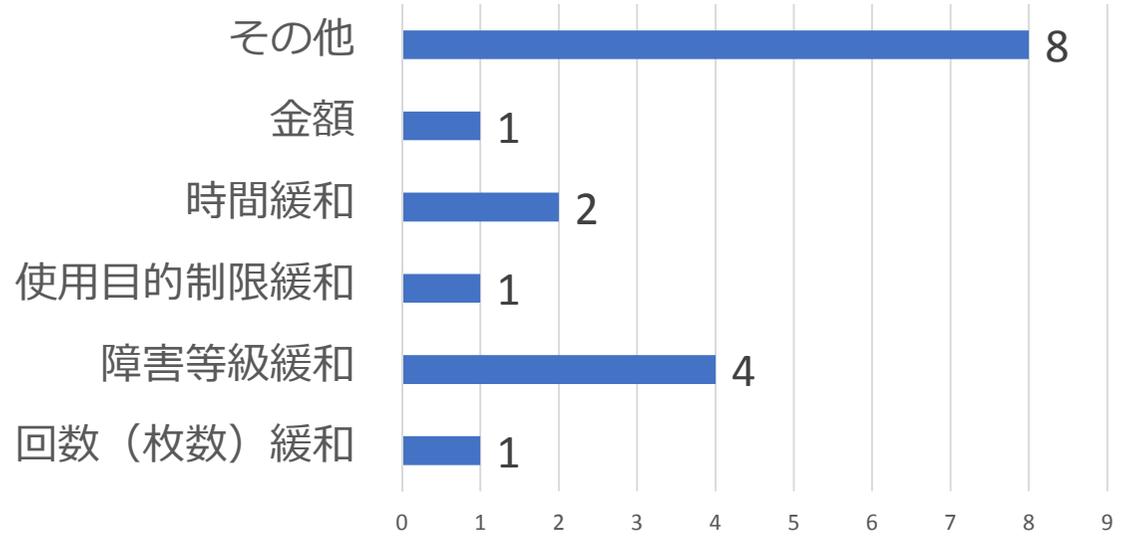
サービス改善希望者数



サービス内容の改善要望（自由記述欄，障害者タクシー券）

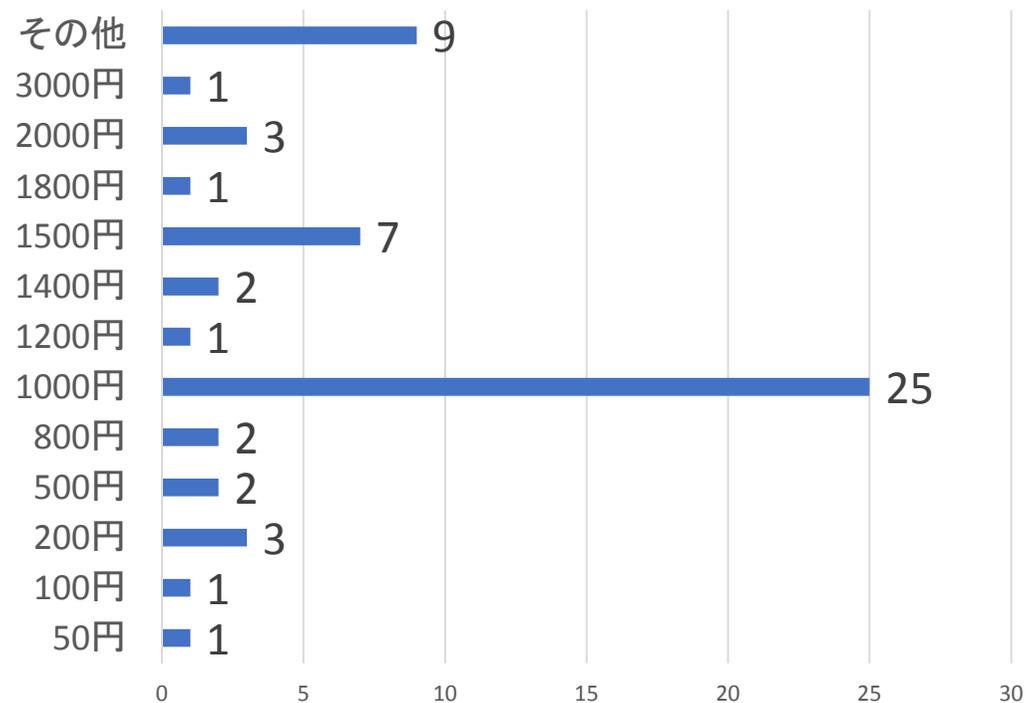
<①申請条件>

	人数
回数(枚数)緩和	1
障害等級緩和	4
使用目的制限緩和	1
時間緩和	2
金額	1
その他	8
合計	17



<②助成額>

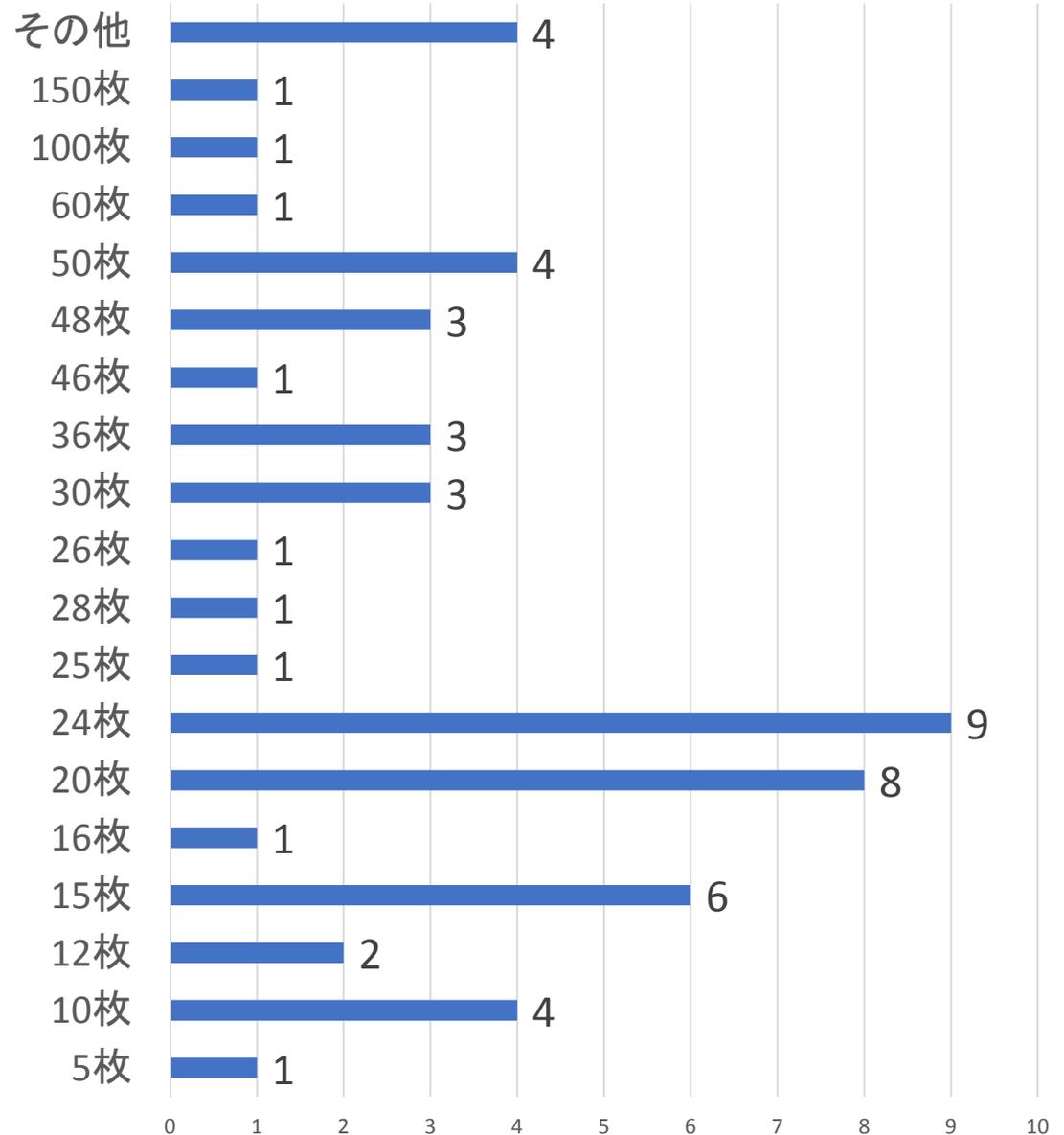
	人数
50円	1
100円	1
200円	3
500円	2
800円	2
1000円	25
1200円	1
1400円	2
1500円	7
1800円	1
2000円	3
3000円	1
その他	9
合計	58



サービス内容の改善要望（自由記述欄，障害者タクシー券）

<③助成枚数>

	人数
5枚	1
10枚	4
12枚	2
15枚	6
16枚	1
20枚	8
24枚	9
25枚	1
28枚	1
26枚	1
30枚	3
36枚	3
46枚	1
48枚	3
50枚	4
60枚	1
100枚	1
150枚	1
その他	4
合計	55



つくたく・タクシー券併用者の使い分け状況

- ・平成28年度につくたく・タクシー券を併用していた人に、使い分けの方法を質問した。
- ・つくたくエリア外に、使用するという回答が多い。
- ・その他の数が多いため、今後内容を精査する。

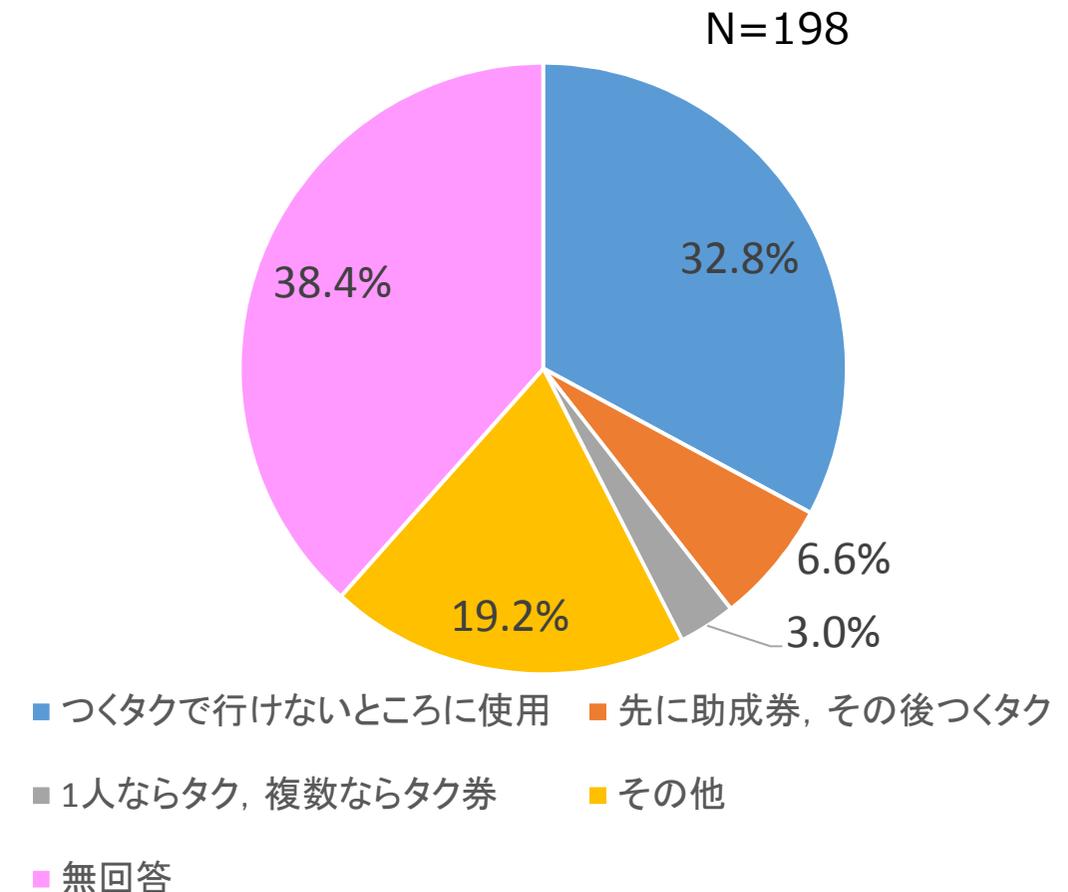
対象：平成28年度つくたく・タクシー利用料金助成併用者

項目	回答者数
つくたくでいけないところへタクシー券使用	65
先に助成券を使用し、なくなったらつくたくを使う	13
1人ででかけるときはつくたく、複数人であればタクシー券	6
その他	38



その他の主な意見

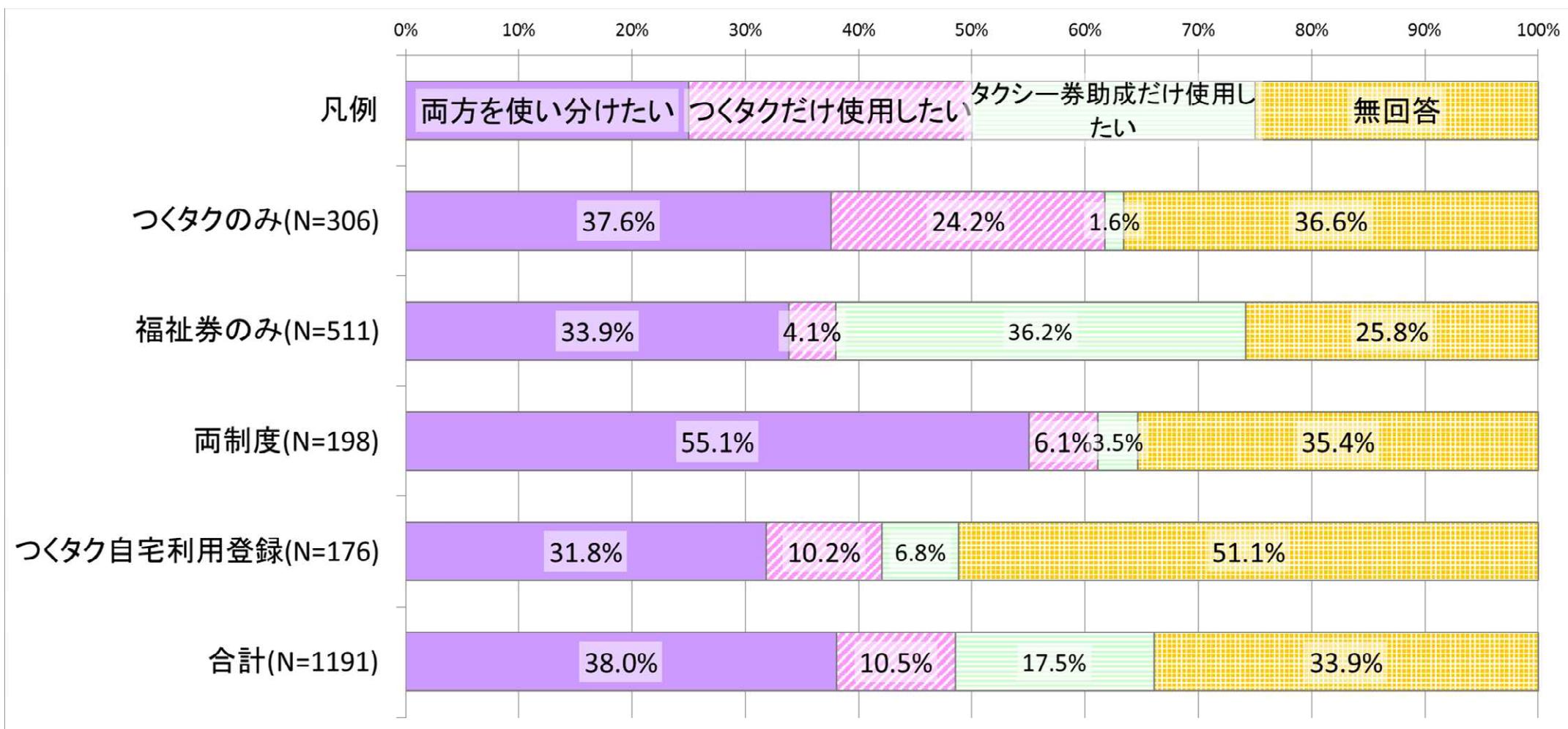
- ・つくたくの時間外、曜日外にタクシー券使用
- ・つくたくの予約が取れないとき
- ・病院の予約時間で使い分け



サービス改善後の制度使い分けに関する意向

- 「両方を使い分けたい」と回答する人の割合が大きい。
- 一方で、つくタクを利用している人はつくタクだけ、タクシー券を利用している人はタクシー券だけ利用したいと回答する人の割合もある程度存在する。

対象：全員



交通手段別検討点（利用者目線）と今後の方向性

交通手段	検討点	詳細	方向性	備考
つくたく	予約の取りやすさ	予約, 配車方法	つくたく運用の工夫の一環として改善する。	2月26日より新しい配車方法のトライアルを開始。効果を検証していく。
		電話回線数	つくたく運用の工夫の一環として増加を検討する。	つくたく実績データをもとに、費用面への影響も含めて、実施の検討をしていく。
		車両数	配車方法変更による効果を検証の上、増台の必要性を検討する。	各地区での必要性を、費用対効果も併せて検討する。
	行ける場所	特例ポイント数, 共通ポイント数	つくたく運用の工夫の一環として増やす。	つくたくODやアンケートでとれたODをもとに実施する。
		エリア設定	つくたく運用の工夫の一環として、エリアの見直しを検討する。	乗降ポイント数の増加と整合性を図りながら、検討を進めていく。
	運行時間帯	運行時間	他の交通手段との組み合わせにより検討する。	支線型バス, タクシー利用料金助成事業との組み合わせを検討する。
	運行日	休日運行	他の交通手段との組み合わせにより検討する。	支線型バス, タクシー利用料金助成事業との組み合わせを検討する。



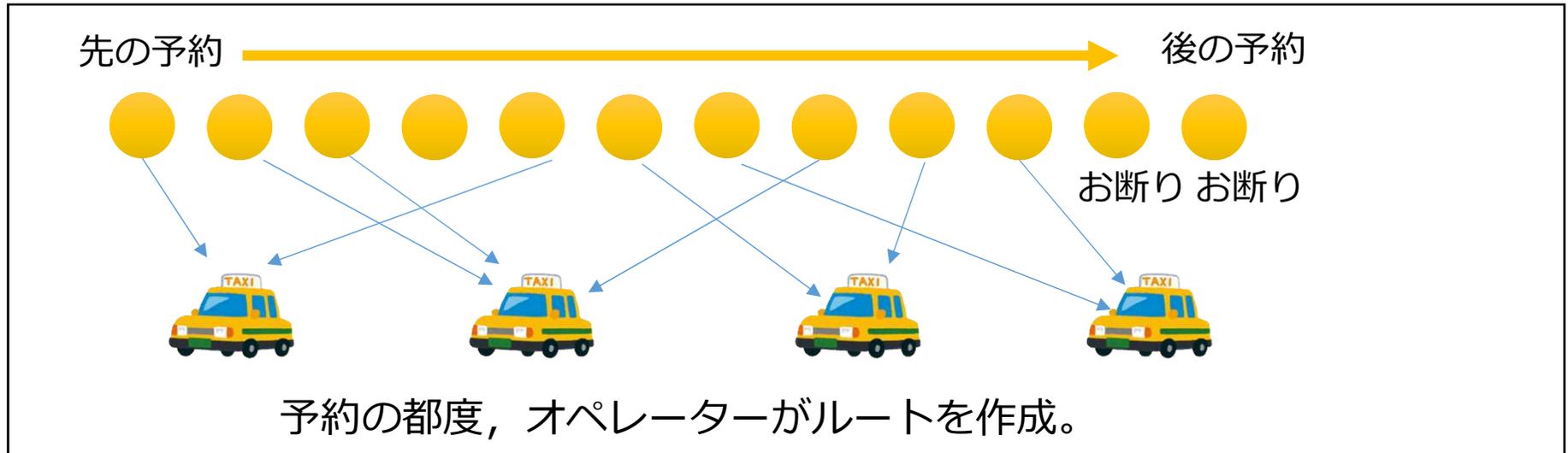
検討案

支線型バス	運行地区		つくたくの利用者層とは、別個の交通ニーズを満たす手段として、筑波地区で実験的に実施する。	H18～H22年度に実施していた地域循環型つくバスが、シャトル型へ変更となった経緯を踏まえ、慎重に検討していく
	運行方法(循環, 直線)			
	運行日			
	運行時間			
	料金			
タクシー利用料金助成	申請条件		支線における交通手段の候補として、引き続き検討をおこなっていく。	アンケート結果の分析をすすめる。
	助成枚数			
	助成額			

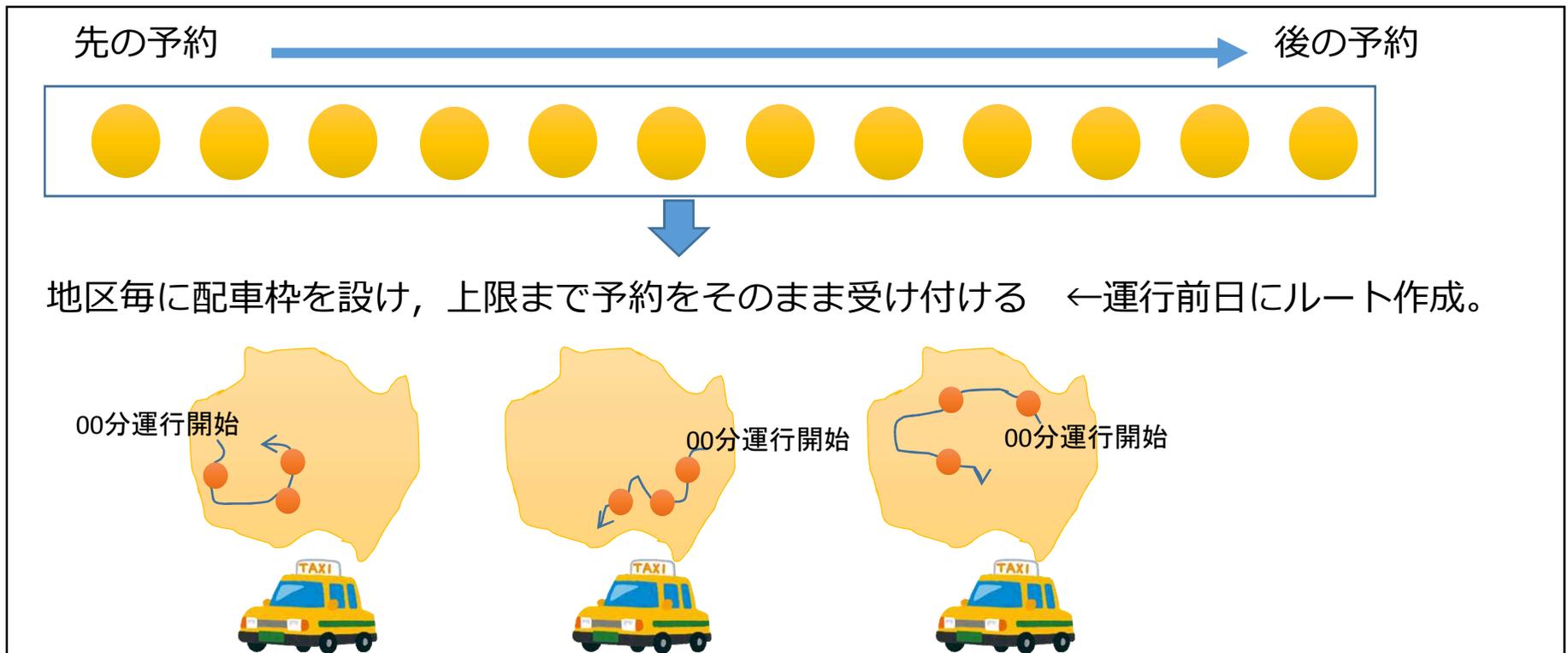
つくたく新配車方式のトライアル結果速報（1 / 3）

平成30年2月19日（月）より，運用の工夫の一環でつくたく配車新方式をトライアル実施。

【従前】



【新方式】



つくたく新配車方式のトライアル結果速報（2 / 3）

【変更の狙い】

- ・電話ごとにルートのご検討をおこなわないことによる、オペレーター対応時間の短縮
- ・従前方式での先に予約をした人のルートが優先されることを解消 → お断り件数の減

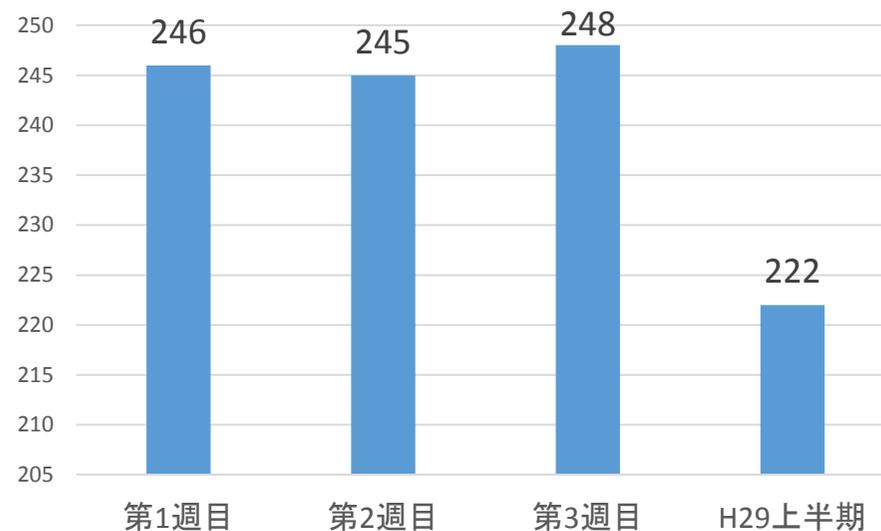
【トライアル概要・速報値】

スケジュール	H30.2.19～ 新方式での予約受付 H30.2.26～ 新方式での運行開始
配車枠	事前に仮想シミュレーションを行い、お断りが生まれない右記の枠を設定。
速報値	H30.2.26～H30.3.16の結果を、下記に掲載

配車枠設定数

地区	利用者数
筑波地区	45
大穂・豊里地区	60
桜地区	60
谷田部地区	110
茎崎地区	45
合計	320

日付	第1週 2.26-3.2	第2週 3.5-3.9	第3週 3.12-3.16	29年度 上半期
人/日	246	245	248	222



→ 3週間平均で246件、24件利用者が増加した。
(对本年度上半期平均)

【お断りの実態の変化の可能性】

- 従前方式による予約を断られた日
(H29.10-H29.12間実績を15営業日
あたりに換算)

お断り日

当日	45	42.1%
1日前	15	14.2%
2日前	11	10.3%
3日前	7	6.6%
4日前	8	7.3%
5日前	3	3.0%
6日前	5	5.0%
7日前	12	11.4%

3週間平均お断り数 107件

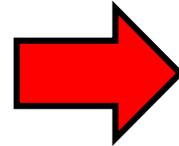
※右表と同じ期間

- 新方式による予約を断られた日
(H30.2.26-H30.3.16 15営業日)

お断り日

当日	84	65.6%
1日前	22	17.2%
2日前	2	1.6%
3日前	8	6.3%
4日前	9	7.0%
5日前	2	1.6%
6日前	0	0.0%
7日前	1	0.8%

3週間合計 128件

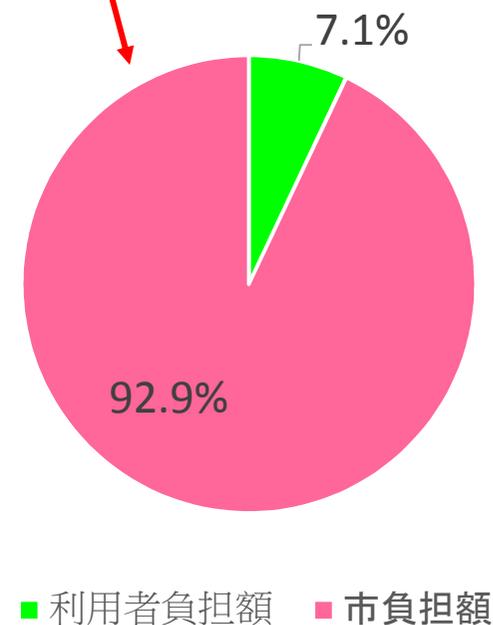
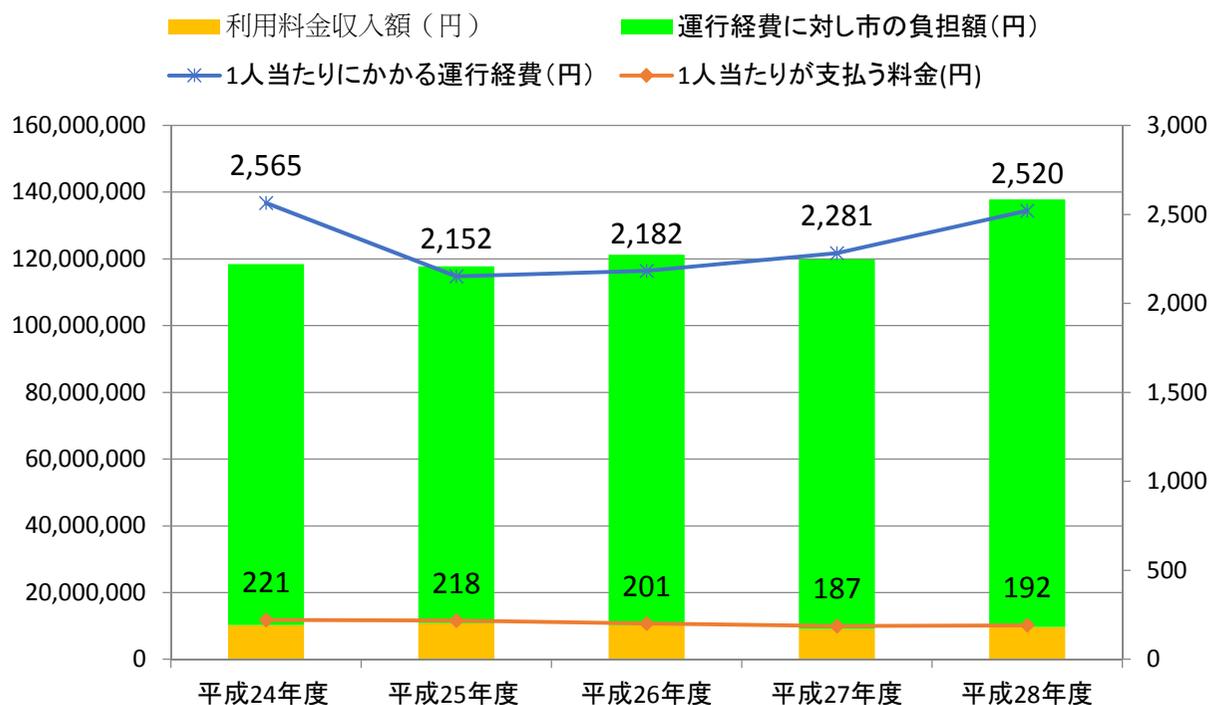


-
- ・「早期に予約しようとしているのに断られる」という不満を解消できている可能性。
 - ・お断り数が増えているが、利用者数も伸びている様子がある。今後も状況を確認していく。

● つくタクの収支について

利用実績の報告でもおこなっているとおり、つくタクは運行経費に対する市負担額が非常に高額となっており、受益者負担の増等の検討が必要であると考えます。

	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	前年度比較
運行に要する経費(円)	118,399,921	117,761,809	121,234,126	119,843,113	137,779,750	17,936,637
利用料金収入額(円)	10,303,041	10,832,592	10,248,544	9,092,313	9,734,950	642,637
運行経費に対し市の負担額(円)	108,096,880	106,929,217	110,985,582	110,750,800	128,044,800	17,294,000
1人当たりにかかる運行経費(円)	2,565	2,152	2,182	2,281	2,520	239
1人当たりが支払う料金(円)	221	218	201	187	192	4



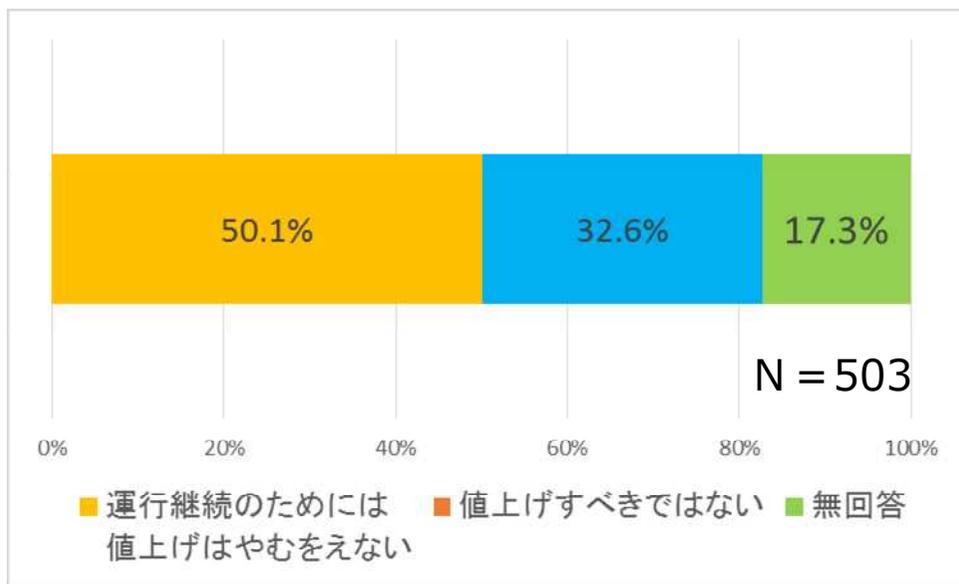
● つくタク料金改定に関する検討案

項目	現状
基本料金の見直し	地区内300円，共通ポイント1300円（谷田部，桜は300円）
高齢者割引の見直し（廃止を含む）	65歳以上のつくば市民は，割引証提示により半額
自宅送迎による加算料金導入	現在無料で自宅利用登録者には自宅送迎

※値上げと同時に別途新割引制度の導入も考えられる。（例：乗り合い割引）

（参考）現在の値上げに関するアンケートでの意向

▼つくタク/タクシー助成券に関するアンケート



▼公共交通利用に関するアンケート（H29年度）

