

会 議 録

会議の名称		平成 29 年度第 3 回つくば市公共交通活性化協議会		
開催日時		平成 30 年 1 月 18 日 開会 10:00 閉会 12:00		
開催場所		つくば市役所 6 階 全員協議会室		
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，塙委員（代理：岡崎様），勝家委員（代理：山本様），荒井委員（代理：小松様），瀬戸下委員，吉田委員，吉本委員，澤畠委員，鬼沢委員，坂本委員，武藤委員，寺門委員，松原委員，斎藤委員，星野委員，高野委員，田中委員，江戸委員，高巢委員，一色委員，宮崎委員，小原委員，小田倉委員，栗原委員，長島委員		
	その他	なし		
	事務局	上野次長，中澤課長，中山課長補佐，細谷係長，山下主査，倉持主任，渡辺主任		
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	7 名
非公開の場合はその理由				
議題		<ul style="list-style-type: none"> ・平成 29 年度第 2 四半期つくバス・つくタク実績について ・利便性向上の取り組みについて ・広域連携バスについて ・つくバス運行計画の一部変更（案）について ・交通体系の改編について 		
会議録署名人	—	確定年月日	平成	年 月 日

様式第 1 号

会 議 次 第	1	開会
	2	挨拶
	3	議案
		報告案件 1 平成 29 年度第 2 四半期つくバス・つくタク実績について
		報告案件 2 利便性向上の取り組みについて
		報告案件 3 広域連携バスについて
		議案第 1 号 つくバス運行計画の一部変更（案）について
		議案第 2 号 交通体系の改編について
	4	その他
	5	閉会

<審議内容> ○：委員 ●：事務局

1. 平成 29 年度第 2 四半期つくバス・つくタク実績について

●事務局：当日資料に基づいて、平成 29 年度第 1 四半期つくバス・つくタク
利用実績を説明。

○委員：特に意見・質問なし

2. 利便性向上の取り組みについて

●事務局：当日資料に基づいて、「つくバスの I C T の取り組み」、「つく
タク運行委託契約の変更」、「つくタク乗降場所に関するファミ
リーマートとの協定」について説明。

○委員：IC カード利用がこれだけ進んでくると、料金の支払いに要する
乗降時間が短くなって、運行ダイヤに余裕がでてくることが予想
される。

○委員：つくバス平均でICカード利用率が50%を超えているというのは、かなり高い数字だと思う。筑波大学の循環バスにおいては、ルートが短い中で、ICカード利用によって乗降がスムーズになっている。さらなる利用率の向上につなげていただければと思っている。

○委員：乗降オペレーションの効率化が進んでくると、もう少しバス停が増やせる可能性がでてくる。今回、つくタクの停留所をファミリーマートに設置したとの報告があったが、そのような形で、色々なところでつくタクもつくバスも停留所ができるということになれば、待合機能も上がり、また、若干店舗の売り上げも増えてくるのではないかということも考えられる。商工会等ともいろいろと協力して進めていただきたい。

○委員：コンビニへのバス停の設置だが、スクールバスではコンビニへのバス停設置の事例がある。特に女子生徒の安全上の問題から、父兄からの要望などもあるので、進めていただければと思う。

3. 広域連携バスについて

●事務局：当日資料に基づいて、筑西市と桜川市との広域連携バスの平成29年度上半期実績について説明。

○委員：桜川市の実績で、つくば市への乗り継ぎ人数が、平成28年度下半期より若干減っている。28年度の下半期が10,446人、29年度の上半期が8,771人となっている。季節が違いますので、なんともいえないとは思いますが、どういった原因か。

一方、筑西市では、筑西市は利用者が平成28年度下半期より平成29年度に1.5倍へ増えているが、乗り継ぎが若干減っている

状況である。

乗り継ぎの環境について、改善できたらいいのではと思うが、運営に関する協議は、両市とおこなっているのか。

- 事務局：特段協議はしていない。桜川市は、真壁のひなまつりの影響がなければ、それほど平成 28 年度下半期と平成 29 年度上半期に変化はない。

全体的にどちらも利用者数が伸びているが、運行して時間がたってくることで、それぞれの市内での利用が増えているようであり、今後も状況を注視したい。

4. つくバス運行計画の一部変更（案）について

- 事務局：当日資料に基づいて、谷田部シャトルの停留所新設及びルートの一部変更、小田シャトルの停留所新設、南部シャトルの停留所の新設について説明。

- 委員：谷田部シャトルのルート変更について、距離が少しだけ増えて、運行所要時間に影響はないということであれば、基本的に住宅地の中に入っていくことは、お客さんからするといい方向であると思う。ただし、実走した上でダイヤを組んでいるとは思いますが、大通りから一本裏の通りに入ると、そこから再度大通りに出るところで、信号待ちに時間がかかったり、時間帯によってはすこし渋滞してすぐにでられなかったりすることがあり得るので、少し様子を見ながら、時刻表を見直す必要があるかもしれない。

- 委員：谷田部シャトルのルートの変更時期は、いつ頃を予定しているか。

- 事務局：今回の 3 件についてはすべて 4 月の変更を予定している。

○委員：3件とも、強い要望があるということで、変更はいいと思う。

ただし、実際に変更してから、なるべく早い段階で、実績報告を要望をした地区にして、もしあまり乗っていただけないようなら、ご協力をお願いをしてほしい。

つくば市の公共交通の基本的理念のひとつには、市民も公共交通利用に協力するということがある。今までもしてきたことだが、今回もフォローアップをよろしくお願いしたい。

○委員：時刻表を見ると、すべての時間の所要時間が、ピーク時、その他の時間と同じになっている。これは現実もこうなっているのか。ルートには渋滞するところもあるようである。

●事務局：今回の変更に関する時刻表は、運行を委託している関東鉄道と、実際に現地を見て、時刻を調整している。

ピーク時、そうでない時間帯で同じダイヤを組んでいることについては、つくバスは市内路線バスと同じダイヤの組み方をしていいる。今後、大きく遅れる箇所があれば、委員会に相談させていただきたいと考えている。

○委員：実績としてはどうか。おおむねダイヤ通りに運行されているか。

●事務局：交通ピーク時に、つくバスが遅れている事例が見られる。特に北部シャトル、吉沼シャトルに関しては、路線の交通量が朝夕非常に増えており、ここで遅延が発生している。
全体的にダイヤを調整するための時間をいただいて、協議いただくことを考えている。

○委員：人間は、たまたまのったバスが非常に遅れると、とても遅れる、というイメージを形成する。ただし、実際に運行時間の統計をとってみると常に遅れているわけではない。個人的な体験とデー

タのギャップがある。

個人的な体験が市民に広がってしまわないよう、今後は定時制等、サービスレベルがどの程度安定的に提供されているのかということも、実績報告に織り込んでいきたい。

●事務局：次回以降報告する。

●事務局：遅延の状況は、路線によってだいぶ違うという現状がある。

交差点での渋滞の緩和施策でいえば、例えば信号のシステム等を、協議会に関わる皆さんの協力をいただきながら、改善ができればスムーズな運行につながると思う。

※議案1号については、協議会によって承認された。

5. 交通体系の改編について

●事務局：当日資料に基づいて、「つくバス・つくタク改編の検討状況」、 「つくバス改編検討案」、 「つくタク改編の方向性の整理」について説明。

○委員：つくバスの改編について、市内で次の4月から3つの新しい義務教育学校ができる予定になっている。

かなり広い範囲から通学するような形になっていて、通学ルートに、つくバスや路線バスが走っておらず、通学に不安があるという、保護者からの声がある。交通量が多いところもあるので、路線を見直しの際には、教育局との調整や、学校及びPTAに意見を聞いてもらいたい。

また、地域の保護者からは、特に谷田部シャトルと自由が丘シャトルが、少し通学に利用するには利便性が悪いという声がある。ある程度学区を視点に入れて見直していただきたい。

●事務局：つくバスに関しては、実質教育局との調整はない。通学が、各集落から学校へという経路になる一方で、つくバスは、集落から基本的に駅を目指す経路であるため、その利用目的の違いから、なかなか2つを一緒にした機能にすることは難しい。

みどりのエリアに関しては、一部沿線開発エリアの中をつくバスが走っている、そういったものを見直すことは可能かと考えている。

そのほか、TX沿線開発エリア外においても、つくば市内において登校が厳しい状況にある地区がいくつかあると考えるが、なるべくバス停の数を増やすことで、つくバスが対応できることがあるのであれば、改編に向けて対応をしたい。

○委員：筑波地区で、小中一貫校が4月に開校になる。地域として、大きい出来事である。

支線のシステムを改編する中で、北条を中心にした循環バスをお願いしたい。スクールバスも利用できるが、少し具合が悪くて乗れなかった児童や、その他に高齢者も使いたいと考える。

北条を中心にするれば、窓口センターがあり、高校があり、今度は小中一貫校ができるわけで、便利である。

○委員：折り返し運行を検討するということだが、その場合乗り継ぎが重要になると考える。

乗り継ぎによって、従来よりトータルの料金が上がる、乗り継ぎに待ち時間が生じる。ICカードが普及しているので、それを活用したり、今までの実績をベースにうまくシステムを構築しないと、うまくいきませんので、よく考えていただきたい。

●事務局：折り返しをした先が、不便にならないような方策を考えていきたい。乗り継ぎにすることで料金が変わってしまうということについては、料金は一律でやっていきたい。輸送力増強のため、いただいた意見を踏まえながら、市内全域で実施していきたい。

○委員：折り返しや乗り継ぎは頭で考えると、うまくいくように感じるが、実際にやってみるとなかなか難しい。そもそも、つくバスとつくタク間も乗り継いでもらおうと設計したが、現実には乗り継いでいる人はほとんどいない。

あとバス同士の乗り換えでは、全国の自治体色々なところで苦勞をしている。比較的うまくいっているのが、盛岡・新潟・福岡くらいしかなく、いずれも相当一生懸命お金を入れて、それでも苦勞している。

どのような取り組みをすれば、乗り継ぎで若干不便になるが、その不便を補って余りあるような便利さを提供できるのかということ相当考えないといけない。なんとなく進めていくと、バス全体の乗車数が少なくなってしまうということも十分考えられる。慎重に進めてほしい

○委員：今回は、つくバスのことに絞っての話であったが、併せて、つくバスと路線バスをどのように分担していくかということを見せていただきたい。

また、もう少し周辺市町村とのつながりについて示していただきたかった。土浦や牛久に直結する路線バスがあるとは思いますが、つくば市から牛久市へ乗り入れたいというニーズがあることは、いつも聞いている。

やはり今後の人口の推移の予測を見ていくと、つくば市の南側が

手堅く増えていく傾向である。現在人口が多い、利用者が多いところの利便性を確保していく、少ないところは少し組み替えを考るという方針では、つくば市北側のバスの本数が少なくなってしまう、と受け止めた。

折り返し運行の考え方で、北部シャトルをウェルネスパークで折り返しという例が記載されています。ただし、小中一貫校が、筑波交流センターのところにできる。そういう地域の拠点になるようなところまでは、一定の本数を確保するという考え方ももっていただきたい。

たとえ、今利用者が少なくても、そこは頑張って走らせるから、地域の皆さんにそこを利用してもらえよう願うというコミュニケーションをとって、地域の方々が、安心して地域で暮らしていけるようにしていただきたい。

また、都市計画や地区計画、将来ここが開発される予定という話と、将来的なバス路線の検討が一緒にあったらよい。空白地域があるから、そこにバスを走らせますだけでは、今後のその地域の人口の推移を考えると不安になります。

将来的なまちづくりと、現在の空白地域両方併せて考えているという資料の形式にすれば、市民の皆さんが納得しやすいのではないか。

- 事務局：今回資料は、つくバスに関しては、資料に記載されている手法を組み合わせ、改編を進めていくという考え方をお示ししたく、このような作りになっているが、次回はそこをさらに精査して、もう少し具体的なものをだしたいと思います。その際には、路線バスとつくバスを図面上で重ねたものをお示しし、全体的に検討していただきたい。

地域循環型のバスは、地域の実情が異なるので、実情に応じた交通手段の組み合わせをしていきたいと考えております。つくたくと併せて考えていきたいと考えておりますので、もう少しお時間をいただきたい。

○委員：つくたくについて、相乗り率向上の取り組みを進めているということだが、具体的には何をしているのか。

●事務局：相乗りについては、ルートを最適化することに取り組んでいる。予約システムを入れ替えたにより、システム的に向上できないか取り組んでいるが、なかなか効果が出ない。今後は、試験的に予約の取り方を変えてやってみることを、事業者と協議して行く方向である。

○委員：相乗りすると少し料金が安くなるなど、インセンティブがあつてよいのではないか。また、ひとつひとつの予約を取る際に、目的や希望する人によっては、ピンポイントの何時便の予約ではなく、例えば1時から4時までだったらいつでもいいという形式で、登録しておいて、後で調整するということが考えられるのではないか。実験のようになるが、もしシステム上可能ならやってみてはどうか。

●事務局：システム自体は昨年10月に入れ替えて、機械的に最適なルートを作ってもらえる機能が入っているが、現在は、オペレーターの長年の技術でルートを組んでいる。また、予約の度に、その場でルートを組んでいるので、早く予約を入れた人が一番有利になる動き方をしてしまう。そこを一定までルートを組まずに予約をいれていって、そこからルートをつくるようなやり方を含めて改編をしていきたいと考えております。

料金に関しましては、高齢者割引を使うと非常に安い料金であり、そこから割り引くとほぼ無料のような状態になってしまう。

○委員 : つくタクでは、実利用者が、平成29年度上半期で2400人ということで、市民の1%から1.5%くらいということである。もう少し裾野が広がるようなサービスになればいい。

新規利用者にお試しでもいいのでまず使ってもらえような機会を増やすこともよいと思った。

一方で、高齢者割引は非常に安い値段で、域内であれば150円である。言い方によっては、市民の1%から1.5%位の人が、安価に、繰り返し使っているとも言える。そういった意味では、料金体系を見直す、例えば高齢者割引をなくすということも考えられる。値上げの話は、受け入れられがたいが、そうすることで、本当に使いたい人が使えるようになる。

その中で、私も相乗り割引は興味がある。同じ近所の方と同じところに行って、仲良く移動するのであれば半額でいいですよ、という感じもよいのではないか。予約の時点で、夫婦でも友達でもよいが、2人で利用すると半額とすれば、今まで一時間ずらして別々の移動だったものが、まとまったスロットで移動する事例も生まれ、効率的になる。

待ち時間に一緒に話をしていれば少しまってもいいとか、お出かけ自体が楽しくなるという副次的な効果も考えられ、やってみたらおもしろいかなと前から思っていた。

○委員 : 2点ある。幹線と支線を分けて考えているようだが、空白地域へのサービスの仕方、折り返し便のサービスの仕方やつくタクのサービスの仕方もあり、幹線と支線が重なり合う部分がでてこな

いといけないのではないか。

その際に、現在のデマンド型タクシーと地域循環型バスのフュージョンのようなものの研究もしていかない。若干不便になるが、それを補って余りあるやり方がどういう形なのか。例えば、割引や、コンビニ等との連携による待ち合わせ環境の向上、あるいは小中学校方との連携等がある。もう少しおもしろいアイデア、ちょっと挑戦的なアイデアをお願いしたい。

2番目は、費用の問題がある。つくタクを1台増車すると、それなりの効果はあるけれども、500万円かかりますと資料に書いてある。一方で、月1台あたり利用者は、平成29年は250人でした。高齢者割引がありますから、収入は平均すると200円くらいいただいていることになる。そうすると、利用者数の増に効果はあるけれども、5万円しか儲からない。

公共交通に要する費用については、この協議会だけで議論しているわけにはいかない。議会などで、本当のあり方や方向性とかを議論していただき、費用に関する大きな仕切りを考えていただいたほうがいい。その上で、我々は最善のことを議論しますということにしていただけないと、安心して議論ができない。