

## 会 議 録

会議の名称		平成 30 年度第 2 回つくば市公共交通活性化協議会		
開催日時		平成 30 年 8 月 8 日 開会 9:30 閉会 11:30		
開催場所		つくば市役所 5 階 庁議室		
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：島田様）、皆川委員（代理：高見様）、上野（好）委員、瀬戸下委員、松橋委員、吉本委員、澤島委員、鬼沢委員、武藤委員、藤岡委員、松原委員、斎藤委員、吉場委員、畔柳委員、中嶋委員、沼尻委員（代理：塚本様）、木澤委員、高巢委員、坂本（義）委員、一色委員、木村委員、小原委員、水野委員、長島委員		
	その他	—		
	事務局	中澤課長、中山課長補佐、細谷係長、坂入係長、山下主査、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	4 名
非公開の場合はその理由				
議題		<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 30 年度第 1 四半期つくバス・つくタク利用実績</li> <li>・平成 29 年度広域連携バス利用実績</li> <li>・公共交通改編地区別説明会実施報告</li> <li>・公共交通改編案</li> <li>・平成 30 年 10 月改編実施内容</li> <li>・つくば市・桜川市間広域連携バスに係る割引運賃について（案）</li> </ul>		
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	議事
		報告案件1 平成30年度第1四半期つくバス・つくタク利用実績
		報告案件2 平成29年度広域連携バス利用実績
		報告案件3 公共交通改編地区別説明会実施報告
		報告案件4 公共交通改編案
		議案第1号 平成30年10月改編実施内容
		議案第2号 つくば市・桜川市間広域連携バスに係る割引運賃について(案)
	4	その他
5	閉会	

<審議内容> ○：委員 ●：事務局

1 新任委員紹介

新任委員は以下の通り。

- ・国土技術政策総合研究所 高度道路交通システム研修室長 池田 祐二 様  
(本日は所要により欠席)
- ・ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店 支店長 藤岡 孝二 様
- ・つくば市工業団地企業連絡協議会 副会長 畔柳 誠 様
- ・市民代表 桜地区代表区長 一色 喜美子 様

2 平成30年度第1四半期つくバス・つくタク利用実績

- 事務局：資料1に基づいて、平成30年度第1四半期つくバス・つくタク利用実績を報告。

○委員 : 資料1について、前年同期と比較をしているが、29年度と30年度で路線に変更等は発生しているのか。

また、北部シャトルは利用者が多くほぼ満員であるという話を聞いたことがあるが、これに対して苦情等はないか。

●事務局 : 30年度になるにあたり、バス停を3箇所ほど増設したが、運行ルートの変更はない。純粋な利用者の増加はあったと考えている。

北部シャトルについて、今年に限らず多くの乗客に利用してもらっており、混雑が発生しているということは承知している。運行事業者から、イベントがあった日にはお客様が一度に乗車しきれなかったという話を聞いたことはあるが、毎日苦情を受けているということはない認識である。

○委員 : つくタクの利用者人数に対しての実人数は把握しているか。

●事務局 : つくタクの利用者人数は延べ人数を記載しており、今回実人数は算出していない。補足すると、昨年度の延べ人数は約54,000人であり、概ね3,500人程度が実利用者であった。

○委員 : つくタクの乗合率が6月実績で62.9%であり、効率的な配車ができていていると感じるが、これは地区毎に説明会等をした結果が効果として表れているのか。

●事務局 : 説明会等を通じて周知したことによる効果もあつたかとは思いますが、予約センター内部で予約時の配車の仕方を工夫しているため、その効果が大きいと推測される。

○委員 : 資料1について、数値の説明だけが記載されており、増減の理由説明が記載されていない部分がある。例えば、資料1 P.11 谷田部

シャトルの利用者減は、みどりの学園義務教育学校が開校になりスクールバス運行が始まったことが原因であるとのことであった。所管が異なるがスクールバスもつくバスも市の税金で運行しているのだから、連携してよりよい交通システムにしていくという発想を持たないといけない。分析して終わるだけでなく、その先の対策等についても考えるべきである。

つくタクの予約お断り者数について、6月に効率的配車ができたと記載されているが、4月、5月は効率的に運行できなかったとも受け取れる。公共交通改編に向けて多忙な時期かと思うが、知恵を絞り創意工夫し効率化に取り組んでもらいたい。

●事務局：いただいた御意見、御指摘について、次回より留意し、資料を作成する。

また、谷田部シャトルの利用者減については、みどりの学園の開校によりバス通学者が徒歩通学に切り替わったことが原因である。時間が限られているため説明が不足し勘違いさせてしまったが、スクールバスが原因ではないことをこの場で補足させていただく。

○委員：資料1 P.21の予約センターへの電話着信数には、つくタク予約の電話がかからなかった件数は含まれていないという認識でよいのか。そうであるならば、電話がつながらなかったのが結果としてお断りになってしまった件数というものが潜在的にまだあるということになる。

●事務局：認識の通りである。予約センターは全部で6回線あるが、6回線全てつながってしまうと、それ以降の電話は通話状態となり着信しないため、カウントすることができない。

3 平成 29 年度広域連携バス利用実績

●事務局：資料 2 に基づいて、平成 29 年度広域連携バス利用実績を報告。

○委員：資料 2 P. 11 に記載の筑西市広域連携バスの乗継割引について、桜川市と同様に 100 円引きという認識でよいか。

●事務局：桜川市と同様に 100 円引きである。資料に記載しておらず申し訳ない。

○委員：資料 2 P. 10、11 について、筑波山口のバス停では 29 年度上半期に約 5,000 人の乗降者があったが、そのうち乗継割引を使用しているのは 60 人程度という見方をすればよいか。

また、年間通して筑波山口利用者が 10,000 人を超えているが、乗継割引がほとんど利用されていないとすると、利用していない人が集中するよう何かが筑波山口にはあるのか。

●事務局：資料 2 P. 10 の乗降者数の見方について、筑西市方面行については乗車人数を、つくば市方面行については降車人数をカウントし合算している。P. 11 については表最下部に合計行を入れていなかった。全便合計すると、上りで 1,063 人になる。

4 公共交通改編地区別説明会実施報告

●事務局：資料 3 に基づいて、公共交通改編地区別説明会実施結果を報告。

○委員：説明会等を通じて多数の御意見をいただいたかと思うが、市のホームページや媒体等を通じて、いただいた御意見への対応方や考えをなるべく示してほしい。また、意見を見るとバス停設置に関する要望が非常に多いのがわかる。バス停の大量設置は、

「30分に1本運行」や「定時性確保」といったコンセプトとは相反するものなので、次の報告案件4にも関わってくるが委員の皆さまの御意見を伺いたい。

## 5 公共交通改編案

- 事務局：これまで、活性化協議会での審議をはじめ、つくば市議会の議会全員協議会や、29年7月に全22回実施した地区別懇談会、本年5月に全14回実施した地区別説明会を通じ、多くの意見、要望等をいただいた。また、公共交通に関するアンケート調査や、つくたくとタクシー利用料金助成券の利用者へのアンケート調査、普段の業務の中でも多くの御意見をいただいた。運行実績やつくばエクスプレス沿線開発の進展、高齢化等の各地域の実情等を考慮しながら、これらいただいた御意見を参考とし、資料4を作成した。このような経緯を踏まえ資料4について報告案件として説明させていただく。

資料4、5に基づいて、公共交通改編案を説明。

- 委員：資料4 P.21 について1人当たり市負担額を計算する際の分母に延べ利用者数を用いているようだが、その大半がリピーターであることを考えると、実利用者数（29年度でいうと約3,500人）を分母に用いたほうがより正確なのではないか。現場の乗務員からの話になるが、特定のお客様が1週間全て予約を取っており、一般のタクシーであれば2,000円ぐらいかかるところ、高齢者割引により150円で乗車している。これが正しい税金の使い方なのか疑問に思う部分がある。

また、支線型バスについて、事業者を対象に説明会を開いても

らったが、その場で事業者側からいくつか問題提起がなされた。今回の資料4では支線型バスについては説明会当時と記載ぶりに変わりが見られないが、これは実施することは決定事項であると考えるよいか。

- 事務局：1つ目の意見についてだが、「1人当たり」というよりは「1回当たり」という表現の方がより正しい。次回以降は表記について見直しをしたい。3,500人の実利用者についてもその中で頻度が異なり、年間2回の利用でも300～400回の利用でも1人とカウントしてしまうため、「1人当たり」の金額というものは出しづらいものがある。ただ、1人の利用回数が増えるほど、個人に対しての市の負担額というものが大きくなるのは事実である。

2つ目の質問についてだが、支線型バスをこの改編案の中で、このように進めていきたいということでお示したものである。ただ、これまで支線型バスについてつくタク事業者を対象に2回意見交換会を実施しており、様々な御意見をいただいている。実際に対応可能な範囲がどこまでなのかは今後調整していく。例えば市としては改編案の中で土日も含めて運行したいと考えているが、31年4月改編当初から土日含めた運行が可能な環境が整うかについては今後関係者と調整を進め、決定していきたい。

- 委員：事業者としても、協力して進めていくために意見を伝えているが、今回の資料には事業者の意見についての記載がなかったので発言した。資料3の市民意見同様に、事業者の意見も記載し、議論してもらえればと考えている。

- 委員：北部シャトルについて、以前から田中地区、大貫地区にバス停を増設してほしいという依頼をしていた。それに対する回答が、支

線型バスであるという認識でよいか。

- 事務局：支線型バスは筑波地区に導入する予定だが、だからといって北部シャトルのバス停を増設しないというわけではない。バス停は全シャトルに対して増設する予定である。

- 委員：つくば市の公共交通を考えるにあたり、「市民協同で作り上げる」という理念があったはずである。バス停の増設が市民の切実な要望だということは理解できるが、現在のバス運行は余裕がないぎりぎりの状況であり、今の頻度や時間でどれだけバス停を増設できるかというのは、現在の技術では難しい話であるということを考えてもらう必要がある。市民協同で作り上げるという話の裏には、バス停を増設したのに乗降客が増えたらどうするのかという議論もあった。資料4 P.1 にぜひ追記してもらいたい。改編によりサービスが維持できるかは綱渡りの状況である。これを解決するにはバス車両を大幅に増やす、または頻度を減らすといった対応が必要であり、いずれ遠くない将来、対応方について問われる時が来ると思ったほうがよい。

また、P.21 の利用者数を実利用者である 3,500 人で計算した場合、1人当たりの負担額は約 40 万円になるので慎重に考えなければならない。つくタクを 1 回利用する人と 100 回以上利用する人の不公平感の問題や、市民生活をする上で基本的なサービスであるモビリティの在り方について、どう考えていくのかしっかり議論すべきである。資料1 P.19 に記載の予約お断り数減少等はサービス改善の一例だが、サービスの改善は人とお金を投入しているから達成できるのであって、サービス改善のための投資には終わりが無い。これも厳しい現状を物語っている数値である。



支線型バスについて、関連するかもしれない話題として、自動運転の話がある。自動運転が実用化し始めており、社会実験等も行われている。バス・タクシーいずれも運転手の確保が切実な問題になってきており、資料4 P.25 に記載の条件で事業者が引き受けてくれるとも限らない。将来的に自動運転も有力な方策の1つであると考え、そこにスムーズに移行できるような有人システムを構築していくというのも案としてある。

6 平成30年10月改編実施内容

- 事務局：資料6に基づいて、平成30年10月改編実施内容を説明。
  
- 委員：新設したバス停についてどの程度利用されるのかチェックしたいと考えている。資料1の実績等を勘案すると1日あたり3～4人程度の利用があったほうが望ましいと考えるが、市として各バス停利用者数の目安は持っているか。
  
- 事務局：現状、各バス停について見込んでいる乗降者数はない。ただ、以前運行していた循環バスの利用実績を含め、利用者数がどのように推移するのか注視していきたい。あとは、新規利用者や団地に住んでいる方へのバス停増設の周知方についても検討が必要と考えている。
  
- 委員：了解した。決まった数値はないとのことだが、各地区の方には資料1のバス利用実績を参考に、新規バス停の乗降者数が周辺のバス停乗降者数よりも著しく低いようであれば見直しの対象になる可能性があるということを受け止めておいてもらいたい。

- 委員 : 松栄団地への乗り入れについて、1日何人乗降するかは定かではないが、団地住民が兼ねて要望していた内容であるため、10月から運行することについて、周知をお願いしたい。
- 委員 : 今回の10月改編ではバス停増設というサービス改善をしたら、シャトルの便数が減るというサービス低下が発生したということが数値で示された。公平性と効率性のバランスをどのように取っていくかという極めて難しい問題である。何か改善したいことがあるならば、その理由をよく考え、前につなげることが大切である。政府が提唱しているようなP D C Aの実践がこれから問われると思われる。
- 委員 : 8月7日につくば市の立地適正化計画委員会があった。立地適正化計画では、便利な生活を送れるように大中小の拠点を定め、拠点を公共交通ネットワークで接続するという考えである。資料5で色のついている部分が、人が多数住んでいたり、活動が盛んであったりと、密度が高い部分である。密度の高い部分を公共交通でつなげば効率性の向上につながる。一方で密度の低い部分の取り扱いについてどうするのかは議論になると思われる。一方で立地適正化計画の視点では、旧庁舎等の拠点に向けて、幹線が直線的に向かい、旧庁舎から支線で周辺にサービスする、またはつくたくでサービスしていくようなことが全体的に目指す方向であると考えている。まちづくりの視点からも運行ルートを検討してもらえるとよいと思われる。

○委員：異論がないため、本議案について承認とする。10月改編を行うにあたり、モニタリングをしっかりと行うことをお願いしたい。

7 つくば市・桜川市間広域連携バスに係る割引運賃について（案）

●事務局：資料7に基づいて、つくば市・桜川市間広域連携バスに係る割引運賃について説明。

「さくらがわ地域医療センター」開院に伴い広域連携バス運行内容を一部見直すことになったが、つくバスとの乗継割引について継続して行うことについての審議である。

○委員：異論がないため、本議案について承認とする。

8 その他

●事務局：資料8に基づいて、今後の公共交通改編スケジュールを説明。

○委員：今年度は公共交通改編があるため、あと3回活性化協議会を予定している。委員の皆さまにおいては多忙かと思うが出席への協力を願う。

●事務局：本日、10月からの改編の実施内容について承認いただいた。前段で議論いただいた公共交通改編案そのものについては、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、充実を図っていく。30年4月の改編に向けては、交通事業者との協議を進め、実施内容を明確にし、次回以降の活性化協議会で御審議いただきたい。

以上