

令和２年度 第１回つくば市公共交通活性化協議会
資料

目次

1 審議案件

議案第 1 号

令和元年度 つくば市公共交通活性化協議会 事業報告・・・・・・・・・・資料 1

議案第 2 号

令和元年度 つくば市公共交通活性化協議会 歳入歳出決算書・・・・・・・・・・資料 2

議案第 3 号

令和 2 年度 つくば市公共交通活性化協議会 事業計画（案）・・・・・・・・・・資料 3

議案第 4 号

令和 2 年度 つくば市公共交通活性化協議会 歳入歳出予算書（案）・・・・資料 4

2 報告案件

報告案件第 1 号

令和元年度利用実績・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・資料 5

- ・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

報告案件第 2 号

令和元年度公共交通の利用に関するアンケート調査（結果）・・・・・・・・・・資料 6

報告案件第 3 号

新型コロナウイルスによる公共交通への影響について・・・・・・・・・・資料 7

3 その他資料

令和 2 年度 つくば市公共交通活性化協議会 委員名簿
つくば市公共交通活性化協議会規約

議案第 1 号

令和元年度
つくば市公共交通活性化協議会 事業報告

1 協議会開催

項 目	期 日・場 所	内 容
第 1 回協議会	5 月 30 日（木） つくば市役所	[審議案件] (1) つくば市公共交通活性化協議会規約の一部改正について（案） (2) 平成30年度事業報告 (3) 平成30年度歳入歳出決算書 (4) 令和元年度事業計画（案） (5) 令和元年度歳入歳出予算書（案） (6) まつりつくば2019におけるつくバス 1 日乗車券の割引について（案） (7) 支線型バスに係る乗継割引の適用追加について（案） [報告案件] (1) 平成30年度つくバス・つくタク利用実績 (2) 平成31年 4 月公共交通改編 運行状況 (3) 改編に関するご意見
書面協議	8 月 28 日（水） ～ 9 月 11 日（水）	[審議案件] (1) 筑波地区支線型バス運行内容の変更について (2) 筑波地区支線型バス一部運休について
第 2 回協議会	11 月 14 日（木） つくばイノベーションプラザ	[報告案件] (1) 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） (2) 平成30年度広域連携バス利用実績 (3) つくバス・つくタク小人割引の見直し
書面協議	3 月 9 日（月） ～ 3 月 17 日（金）	[審議案件] (1) つくば市公共交通活性化協議会規約の一部改正について

2 主な協議事項

(1) つくば市公共交通活性化協議会の規約変更

ア 第13条 報酬及び費用の弁償の変更

- ・協議月：令和元年5月
- ・内 容：規約第13条第2項に、報酬と費用の弁償の額を分けて明記することについて審議し、承認を得た。

イ 第4条 組織の変更

- ・協議月：令和2年3月（書面）
- ・内 容：規約第4条第1項第5号中、「茨城県つくば中央警察署長、つくば北警察署長」を「茨城県警察つくば警察署長」に改めることについて書面協議し、承認を得た。

(2) 筑波地区支線型バスの運行見直しに関する事項

ア 乗継割引の拡大

- ・協議月：令和元年5月
- ・内 容：乗継割引を適用する交通機関に、「つくバス」のほか、新たに「つくタク」「路線バス」を追加することについて審議し、承認を得た。

イ 運行ルート及びダイヤ変更

- ・協議月：令和元年8月（書面）
- ・内 容：4コース上り便（上大島－筑波交流センター）の交通事故発生リスク低減のため、右回りで「1 上大島」→「2 井戸川」→「3 上大島北」の順に運行するルートを、左回りで「3 上大島北」→「2 井戸川」→「1 上大島」の順に運行するルートに変更することについて書面審議し、承認を得た。

ウ 3コース、4コースの一部運休

- ・協議月：令和元年8月（書面）
- ・内 容：紅葉シーズンにおける筑波山周辺の交通渋滞を考慮し、3・4コースの一部区間をゴールデンウィーク同様に運休することについて書面協議し、承認を得た。
3コース運休区間：筑波ふれあいの里入口～沼田上坪
4コース運休区間：上大島～中菅間北坪

(3) まつりつくば2019開催日における「つくバス1日乗車券」の割引

- ・協議月：令和元年5月
- ・内 容：まつりつくば来場者のつくバス利用促進のため、「つくバス1日乗車券」の販売額を開催日に限り減額して販売することについて審議し、承認を得た

このほか、報告案件としてつくバス、つくタク及び広域連携バスの平成 30 年度利用実績、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利用実績、並びに小人割引の見直し（幼児運賃の表現を実態に合わせて見直し）について報告を行った。

令和元年度 つくば市公共交通活性化協議会 歳入歳出決算書

(歳入)

(単位：円)

款	項	目	予算額	決算額	比較	備考
1	負担金		630,000	630,000	0	
	1	負担金	630,000	630,000	0	
		1 負担金	630,000	630,000	0	つくば市負担金
2	補助金		0	0	0	
	1	補助金	0	0	0	
		1 補助金	0	0	0	
3	繰越金		0	0	0	
	1	繰越金	0	0	0	
		1 繰越金	0	0	0	
4	諸収入		1,000	3	△ 997	
	1	諸収入	1,000	3	△ 997	
		1 雑入	1,000	3	△ 997	預金利息
歳 入 合 計			631,000	630,003	△ 997	

(歳出)

(単位：円)

款	項	目	予算額	決算額	比較	備考
1	運営費		55,000	30,529	24,471	
	1	会議費	40,000	9,129	30,871	
		1 会議費	40,000	9,129	30,871	会議時飲料代等
	2	事務費	15,000	21,400	△ 6,400	都市交通センター
		1 事務費	15,000	21,400	△ 6,400	駐車券購入分
2	事業費		575,000	247,500	327,500	
	1	事業費	575,000	247,500	327,500	委員報酬及び源泉徴収税
		1 事業費	575,000	247,500	327,500	
3	予備費		1,000	0	0	
	1	予備費	1,000	0	0	
		1 予備費	1,000	0	0	
歳 出 合 計			631,000	278,029	352,971	

歳入総額

630,003 円

歳出総額

278,029 円

歳入歳出差引額

351,974 円 (つくば市に戻入)

監 査 報 告

令和元年度つくば市公共交通活性化協議会の歳入歳出決算について、関係帳簿並びに証拠書類に基づき会計監査を実施したところ、決算書のとおり相違なく適正に処理されたことを認めます。

令和2年 4 月 23日

つくば市公共交通活性化協議会

監事 一般財団法人 つくば都市交通センター

奈良 欣 愚 

監事 社会福祉法人 つくば市社会福祉協議会

吉 場 勉 

議案第 3 号

令和 2 年度
つくば市公共交通活性化協議会 事業計画（案）

■協議会の設置目的

つくば市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、並びに、地域公共交通活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条第 1 項の規定に基づく協議を行うために設置する。※つくば市公共交通活性化協議会規約第 1 条抜粋

1 協議会の開催について

(1) 第 1 回協議会（書面協議：令和 2 年 6 月 8 日～6 月 22 日）

- ・令和元年度事業報告及び歳入歳出決算について
- ・令和 2 年度事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について
- ・令和元年度つくバス・つくタク等の利用実績の検証について
- ・令和元年度公共交通の利用に関するアンケート調査について 等

(2) 第 2 回協議会（令和 2 年 9 月予定）

- ・第 2 次つくば市地域公共交通網形成計画の検討状況について
- ・令和 2 年度つくバス・つくタク等の利用実績の検証について
- ・つくバス・つくタク等の運行改善について

(3) 第 3 回協議会（令和 3 年 1 月予定）

- ・第 2 次つくば市地域公共交通網形成計画の検討状況について
- ・令和 2 年度つくバス・つくタク等の利用実績の検証について
- ・つくバス・つくタク等の運行改善について
- ・令和 2 年度公共交通の利用に関するアンケート調査について 等

2 幹事会の開催について

市内公共交通における課題や今後の方針等について、有識者による専門的な調査、検討を行うため、適宜幹事会を開催する。

幹事会は、協議会規約第1条の目的を達成するための事業等について専門的な調査、検討を行い、協議会に提案する。※つくば市公共交通活性化協議会幹事会規程第2条第1項抜粋

3 主な事業内容（予定）

(1) つくバス・つくタク等の利用実績の検証について

コミュニティバスつくバス及びデマンド型交通つくタクの実証運行並びに令和元年度からの3か年の実証実験事業である支線型バス実証実験及び路線バス実証実験について、利用実績に関するデータから事業の実施効果等について検証する。

(2) つくバス・つくタク等の運行改善について

つくバス、支線型バスのダイヤ改正やルート変更、つくタクの新しい乗降場所の設置等、利便性向上の取組みについて、審議する。

(3) 公共交通の利用に関するアンケート調査について

市民の移動実態及び交通政策に対する意向を把握するため、アンケート調査を実施し、調査結果について検証する。

・時期（予定）：11月

・実施方法（予定）：「公共交通の利用に関する調査」として、無作為に抽出した市民や、つくバス・つくタク等の利用者を対象に実施する。

(4) 第2次つくば市地域公共交通網形成計画の検討状況について

平成27年度に策定したつくば市地域公共交通網形成計画について、計画策定から約5年が経過することから、市域全体の公共交通網の評価に基づき、計画を見直し、第2次つくば市地域公共交通網形成計画の策定を検討する。

令和 2 年度つくば市公共交通活性化協議会 歳入歳出予算書（案）

（歳入）

（単位:円）

款	項	目	本年度予算額	前年度予算額	比較	備考
1	負担金		840,000	630,000	210,000	
	1	負担金	840,000	630,000	210,000	
		1	負担金	840,000	630,000	つくば市負担金
2	補助金		0	0	0	
	1	補助金	0	0	0	
		1	補助金	0	0	
3	繰越金		0	0	0	
	1	繰越金	0	0	0	
		1	繰越金	0	0	
4	諸収入		1,000	1,000	0	
	1	諸収入	1,000	1,000	0	
		1	雑入	1,000	0	預金利息
歳 入 合 計			841,000	631,000	210,000	

（歳出）

（単位:円）

款	項	目	本年度予算額	前年度予算額	比較	備考
1	運営費		42,000	55,000	△ 13,000	
	1	会議費	18,000	40,000	△ 22,000	
		1	会議費	18,000	△ 22,000	会議時飲料代等
	2	事務費	24,000	15,000	9,000	
		1	事務費	24,000	9,000	駐車券購入費等
2	事業費		798,000	575,000	223,000	
	1	事業費	798,000	575,000	223,000	
		1	事業費	798,000	223,000	委員報酬及び源泉徴収税
3	予備費		1,000	1,000	0	
	1	予備費	1,000	1,000	0	
		1	予備費	1,000	0	
歳 出 合 計			841,000	631,000	210,000	

令和 2 年（2020 年） 6 月 8 日
つくば市公共交通活性化協議会
会 長 石 田 東 生

令和元年度利用実績

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

令和 2 年(2020年) 6 月 8 日(月)
つくば市都市計画部総合交通政策課

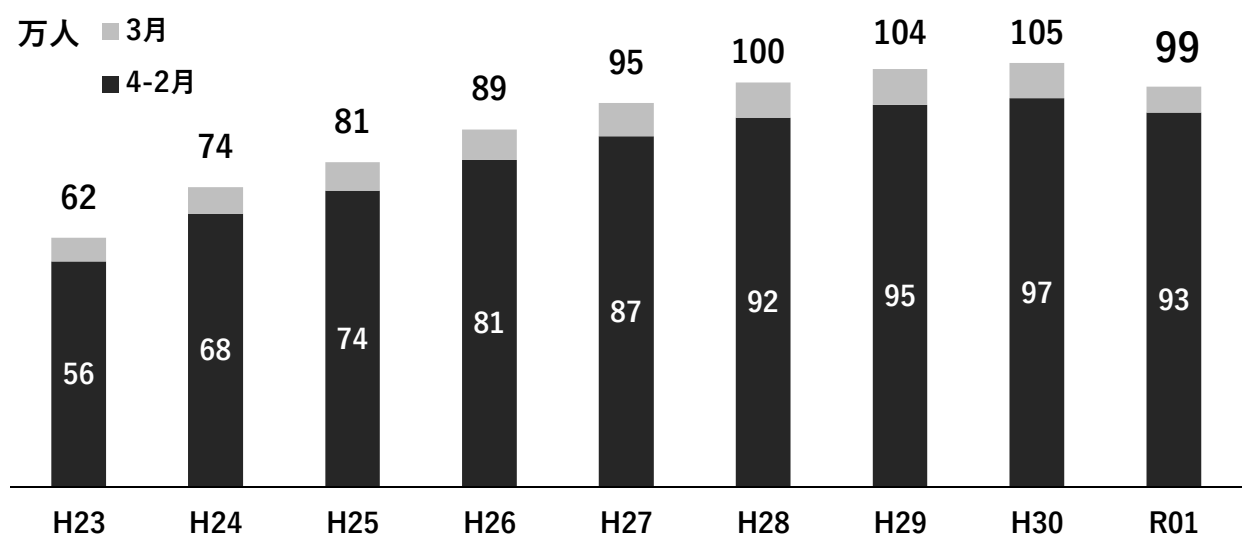
令和元年度 つくバス利用実績



つくバス利用者数

- 994,202人が利用して、前年度より58,786人減少した。
 - 平成31年4月の公共交通改編により、バス停圏域カバー人口の改善など、利便性の向上は図られたが、年間を通じて利用者数は5.6%減少した。
 - 新型コロナウイルスの感染拡大防止に伴う移動自粛等により、3月の利用者は他の月より減少率が大きく、前年同月より23,193人（26.5%）減少した。
- 4月から2月までの前年同期比：96.3%
3月の前年同月比：73.5%

▼年度別利用者数



▼年度別・月別利用者数一覧

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01		
	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	前年比増減[人]	前年同月比[%]
4月	43,909	61,284	64,537	72,833	78,099	82,774	85,331	87,370	84,745	▲ 2,625	97.0
5月	47,972	63,538	68,640	74,767	77,797	83,169	87,916	91,341	85,965	▲ 5,376	94.1
6月	50,391	62,920	67,881	74,837	83,722	87,943	90,000	93,173	87,038	▲ 6,135	93.4
7月	49,555	62,577	69,312	75,830	83,208	83,622	86,868	89,786	88,435	▲ 1,351	98.5
8月	48,441	59,775	64,553	71,800	77,103	76,183	84,187	85,996	82,431	▲ 3,565	95.9
9月	47,731	57,799	63,039	72,685	77,768	81,939	85,853	84,158	81,979	▲ 2,179	97.4
10月	54,292	65,023	70,272	77,412	83,433	87,768	90,218	93,105	87,840	▲ 5,265	94.3
11月	56,275	63,846	70,956	74,872	79,271	88,107	88,780	91,603	87,441	▲ 4,162	95.5
12月	53,625	61,111	67,036	75,254	80,066	84,288	88,797	88,491	86,234	▲ 2,257	97.4
1月	53,011	60,715	64,781	71,805	73,812	78,349	81,494	79,391	80,219	828	101.0
2月	55,053	60,304	65,003	69,833	76,588	82,737	79,119	80,961	77,455	▲ 3,506	95.7
3月	59,187	65,639	70,560	76,104	82,970	87,783	88,984	87,613	64,420	▲ 23,193	73.5
年間	619,442	744,531	806,570	888,032	953,837	1,004,662	1,037,547	1,052,988	994,202	▲ 58,786	94.4
月平均	51,620	62,044	67,214	74,003	79,486	83,722	86,462	87,749	82,850	▲ 4,899	2
日平均	1,692	2,040	2,210	2,433	2,606	2,752	2,843	2,885	2,716	▲ 168	

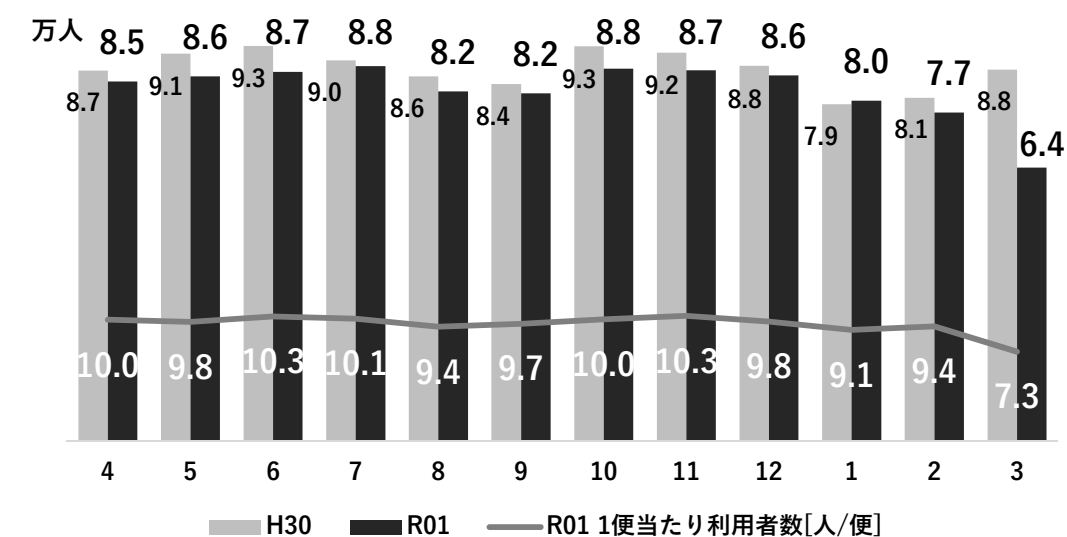
つくバス利用者数（前年度比較）

- 全ての路線において、前年度より利用者数が減少した。特に新型コロナウイルスの感染拡大防止に伴う移動自粛等により、3月の利用者数が前年同月比で2.3万人減少したことが大きく影響している。
- 月別利用者数について、1月は全路線合計で前年同月を上回った。
- 南部・谷田部シャトルの2月までの利用者は前年同期よりも増加、北部シャトルも前年同月を上回った月が4か月あった。

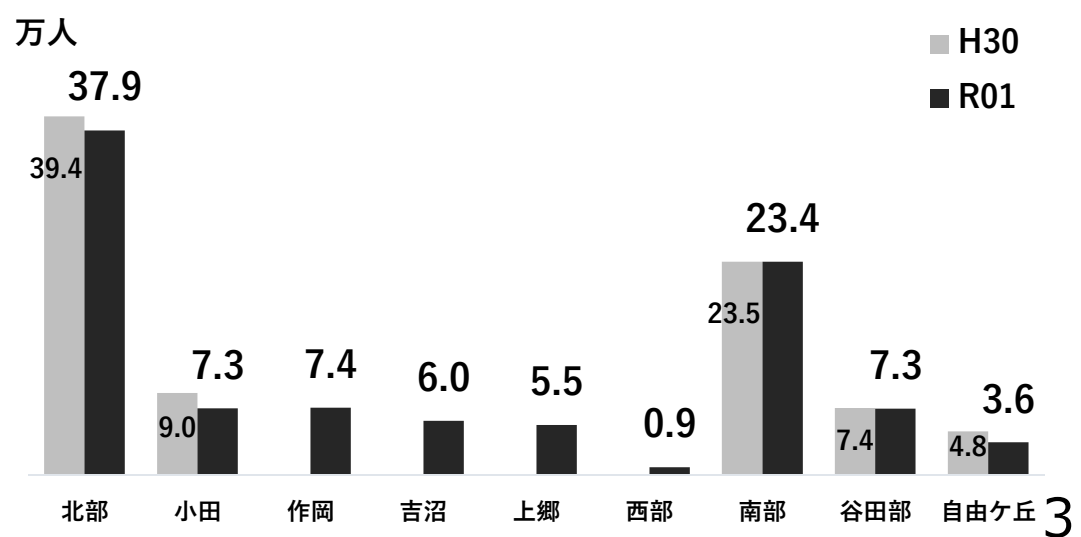
※新規路線の上郷・西部シャトル、既存から大幅なルート変更があった作岡・吉沼シャトルの比較は行わない。

▼路線別利用者数一覧 (前年度比較)	北部	小田	作岡	吉沼	上郷	西部	南部	谷田部	自由ヶ丘	9路線合計	1日当たり
H30 年度利用者数[人]	394,114	90,404	—	—	—	—	234,596	73,891	48,367	1,052,988	2,885
R01 年度利用者数[人]	378,555	73,448	74,258	59,701	55,401	9,018	234,406	73,243	36,172	994,202	2,716
比較 対H30年度増減数[人]	▲ 15,559	▲ 16,956	—	—	—	—	▲ 190	▲ 648	▲ 12,195	▲ 58,786	▲ 168
H30 1便当たり利用者数[人/便]	16.9	5.6	—	—	—	—	10.0	5.1	4.4	9.0	
R01 1便当たり利用者数[人/便]	18.8	6.7	6.0	7.4	8.4	1.4	11.0	6.7	5.5	9.6	

▼月別利用者数（前年度比較）



▼路線別利用者数（前年度比較）



つくバスシャトル別利用状況（北部）

〔月別・日別・便別利用者数〕

- 北部シャトルは年間378,555人の利用があった。1日当たり利用者数は、前年度より4.2%減少（単月では7月、9月、1月、2月は前年同月を上回っている）。1便当たり利用者数は、11.5%増加した。

〔停留所別利用者数〕

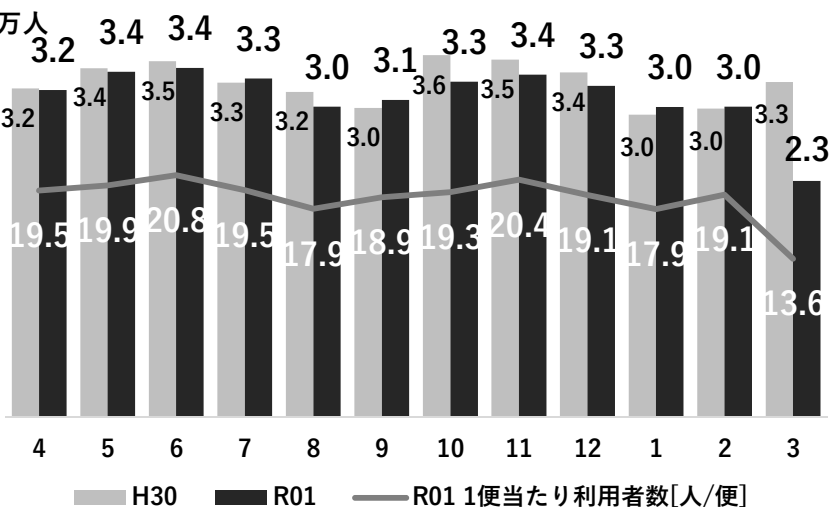
- 新設停留所では、テクノパーク桜入口が1日当たり平均22.8人と特に利用者数が多く、利用者の定着がみられた。

〔臨時便導入効果〕

- 大型バス導入の代替策として新たに導入した臨時便の利用状況について、1年で最も朝の利用者が多い6月（30日間）の利用者を比較した。以下のとおり、合計利用者数を1,369人（221人増）と増やしつつ、分散乗車により、混雑緩和を図ることができた。

H30	6:55筑波山口発	5便	1,148人
R01	6:40筑波山口発	5便	773人 （大穂窓口センターからの乗客中心）
	6:50筑波山口発	臨時便	596人 （筑波山口・花畑からの乗客中心）

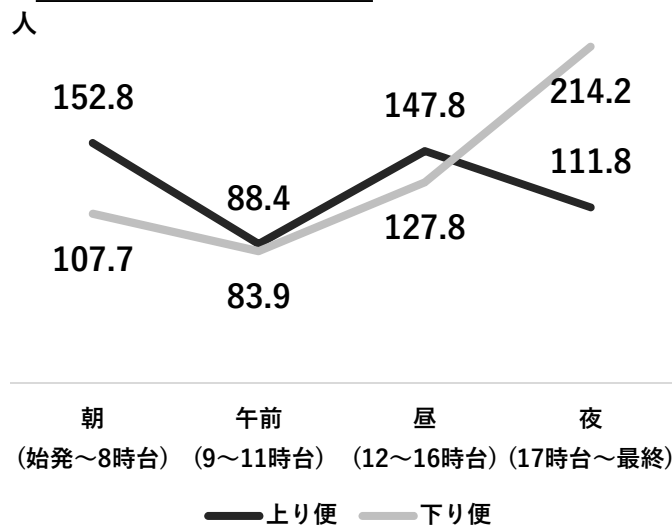
▼月別利用者数



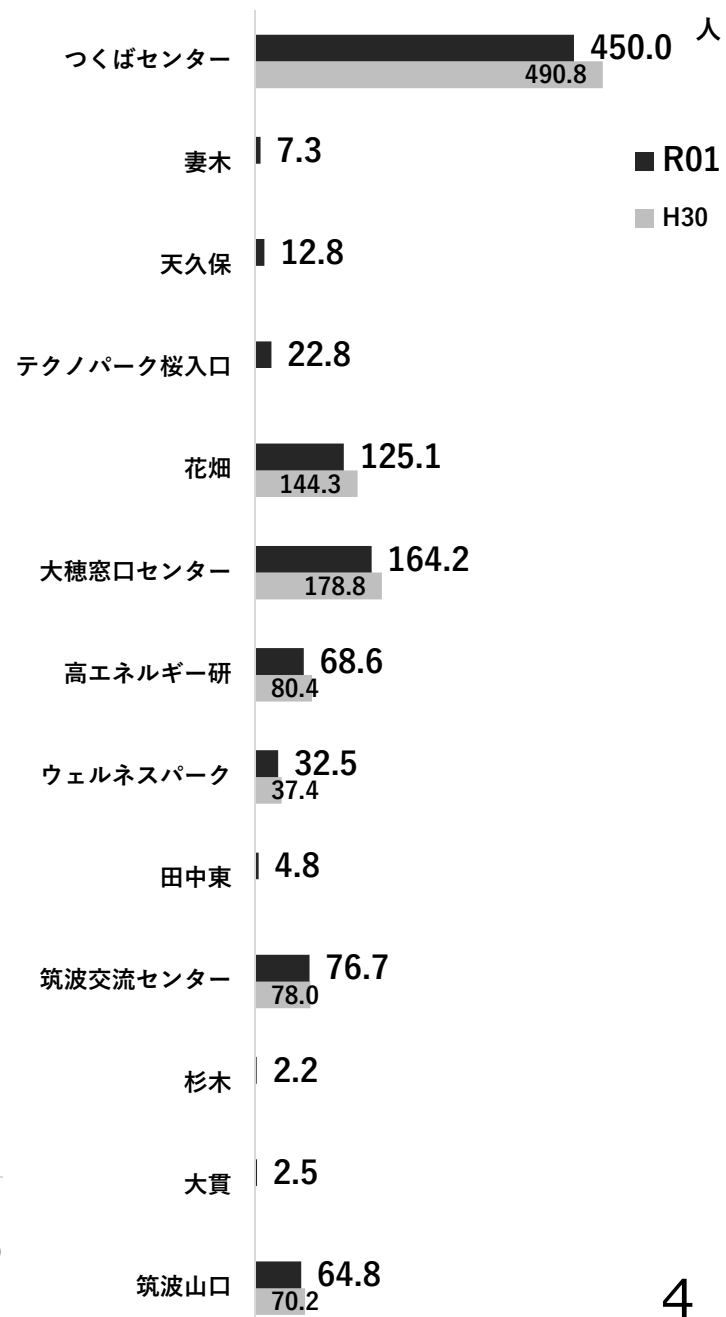
▼日別・便別利用者数

	日	便
H30	1,079.8	16.9
R01	1,034.3	18.8
増減数(R01-H30)	▲ 45.5	1.9
増減率(R01/H30)	▲ 4.2%	11.5%

▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（小田）

〔月別・日別・便別利用者数〕

- 小田シャトルは年間73,448人の利用があった。1日当たり利用者数は、前年度より、19.0%減少。1便当たり利用者数は、18.8%増加した。

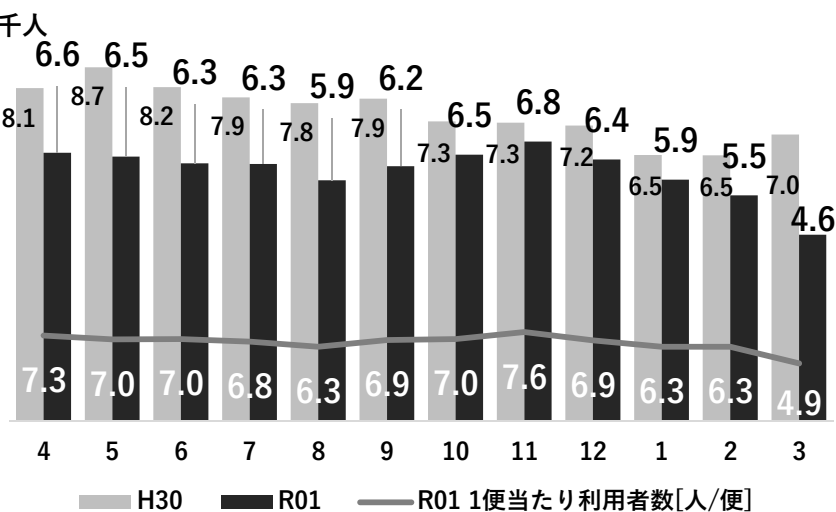
〔停留所別利用者数〕

- 新設停留所では、住宅の開発が進むさくらの森の1日当たり利用者数が平均4.1人と堅調な実績を示しており、利用者の定着がみられた。
- フィーダー路線の横町～松栄団地間は1日14便で5.2人、北太田～大穂窓口センター間は1日7便で3.0人と、限られた便数でありながら利用者の定着がみられた。
- テクノパーク桜の減少が著しいのは、北部シャトルに新設されたテクノパーク桜入口への利用の転換が図られた結果と推測される。

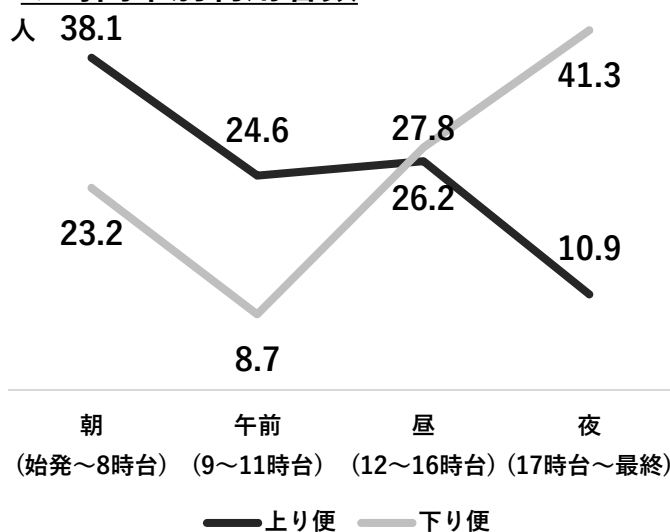
▼日別・便別 利用者数

	日	便
H30	247.7	5.6
R01	200.7	6.7
増減数(R01-H30)	▲47.0	1.1
増減率(R01/H30)	▲19.0%	18.8%

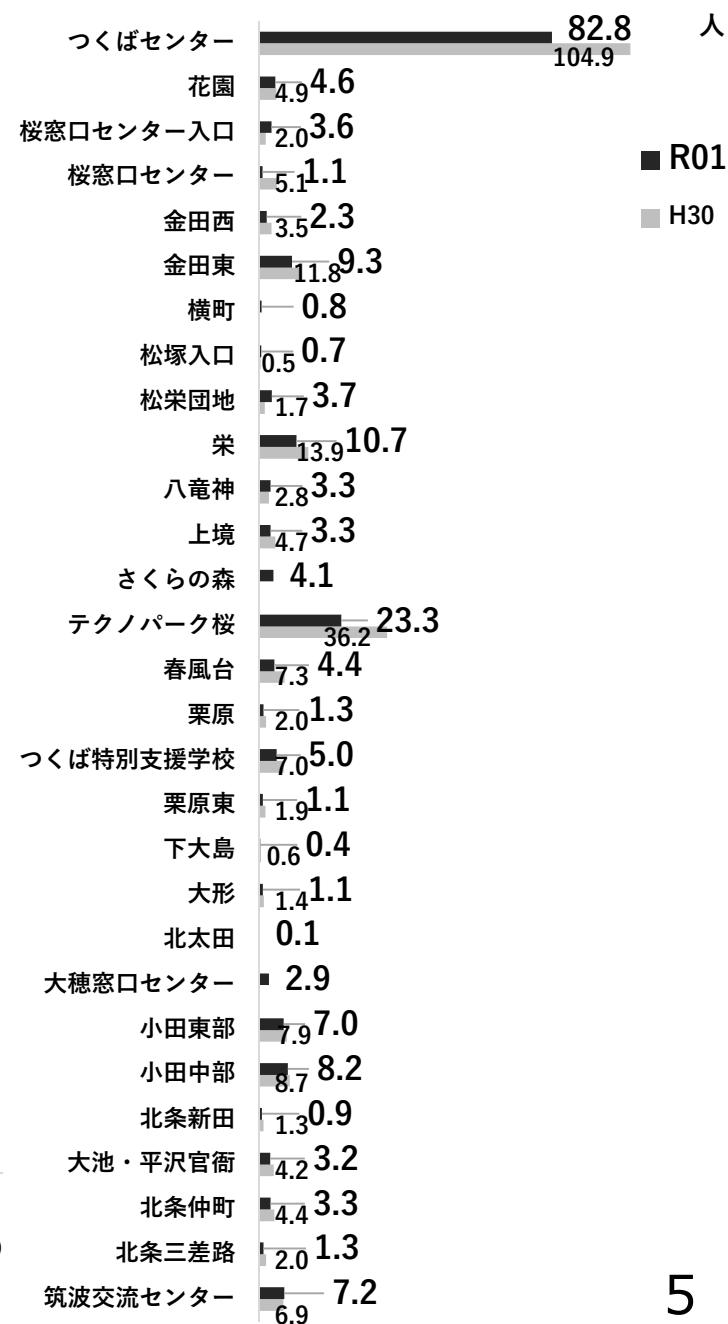
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（作岡）

〔月別・日別・便別利用者数〕

- 作岡シャトルは年間74,258人の利用があった。1日当たり利用者数は202.9人、1便当たり利用者数は6.0人で、令和元年度上半期と同等の利用水準を維持している。

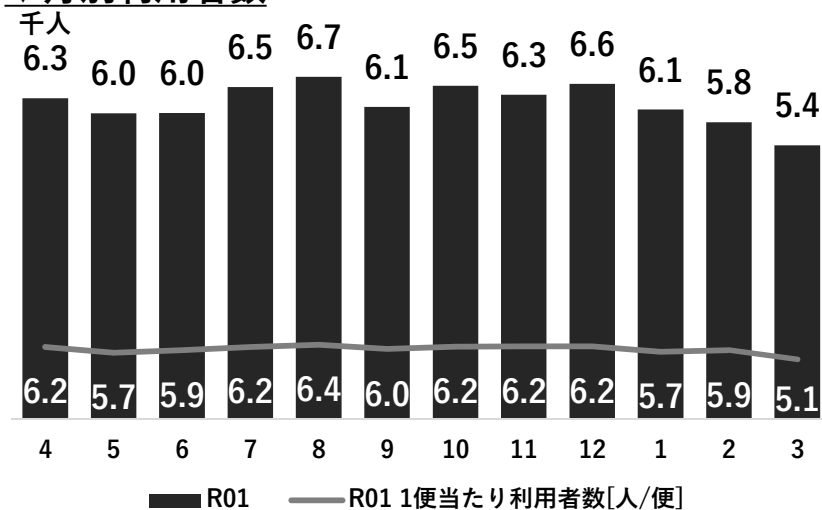
〔停留所別利用者数〕

- 東光台地区内の停留所は合計で1日当たり平均42.0人の利用があった。通勤利用者が多いと思われる北部工業団地の停留所についても、1日当たり平均13.6人の利用があり、途中のルートに変更が生じているが、前年度より1.1人利用者が増加している。
- ルート変更により新たに停車することになった酒丸～大砂ニュータウン間については、豊里の杜の利用者が最も多いが、高野、今鹿島北については利用者が少ない。

〔時間帯別利用者数〕

- 夜の下り便利用者数が40.9人と最も多いが、これは後述する上郷シャトルの最終便が早いいため、帰宅時には作岡シャトルを利用している状況があるものと推測される。

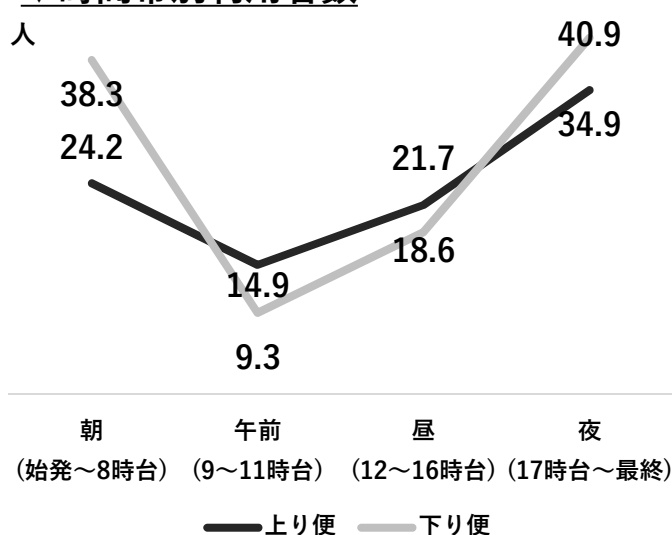
▼月別利用者数



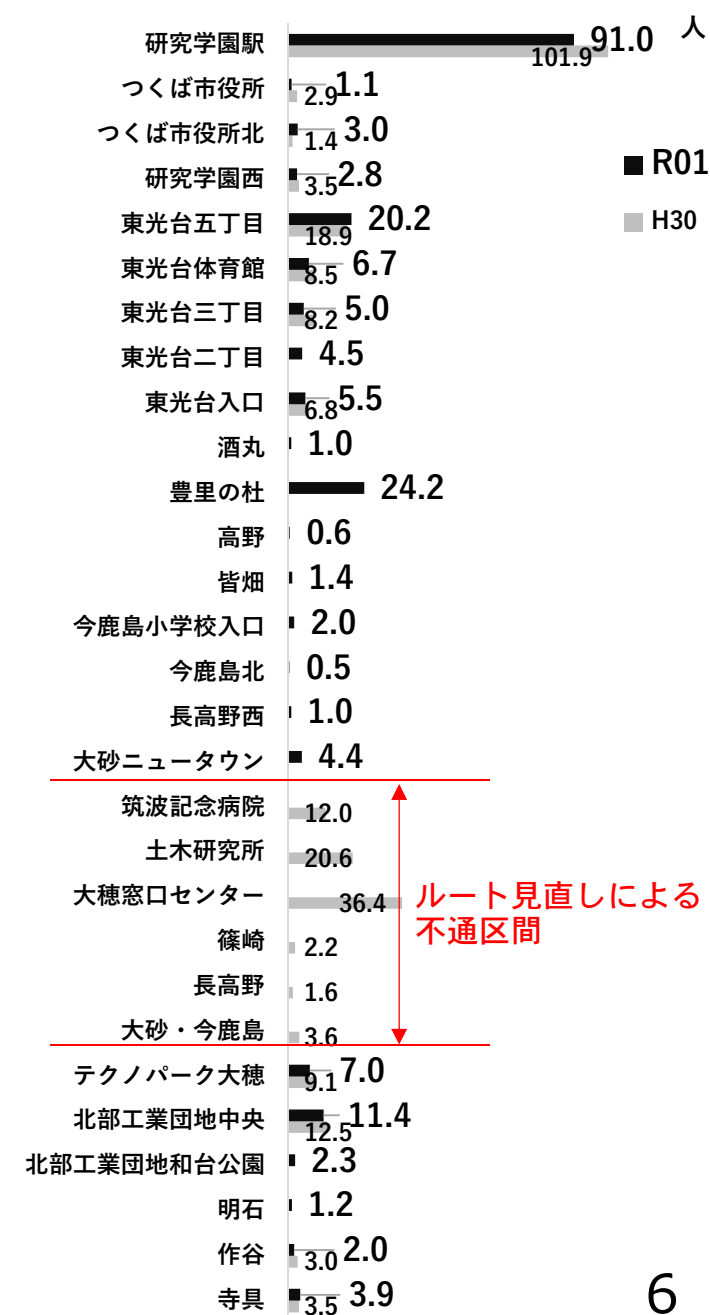
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	202.9	6.0

▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



ルート見直しによる
不通区間

つくバスシャトル別利用状況（吉沼）

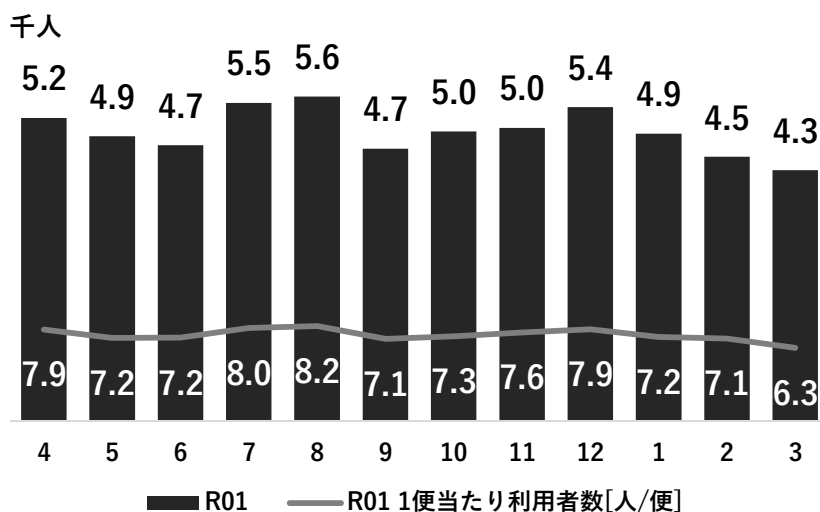
〔月別・日別・便別利用者数〕

- 吉沼シャトルは年間59,701人の利用があった。1日当たり利用者数は163.1人、1便当たり利用者数は7.4人で、令和元年度上半期と同等の利用水準を維持している。

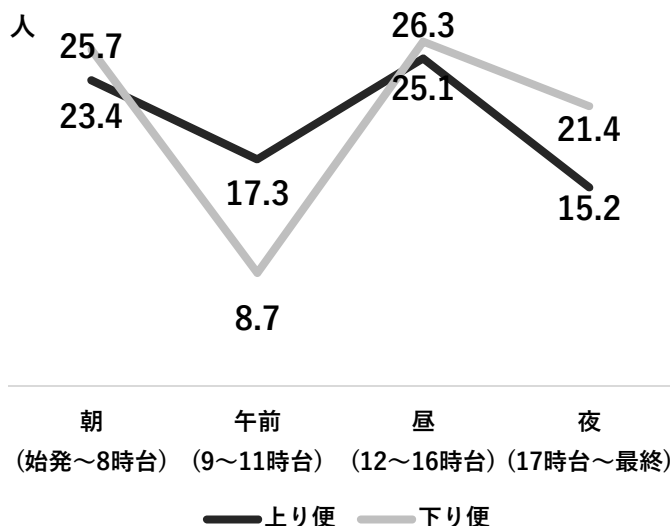
〔停留所別利用者数〕

- 新設した学園の森2丁目北、国土地理院・つくば警察署、教職員支援機構については、隣接した既存の停留所からの分散乗車がみられた。また、周辺に商業施設がある学園の森1丁目の利用者数が定着している。
- 吉沼～とよさと病院間の停留所は、1日当たり平均で9.8人の利用があり、同等の利用者数を維持している。
- 既存停留所の学園の森2丁目の利用者数が10人以上減少している。上郷シャトルの独立による全体便数の減少(46便→22便)や、ルート変更及びルート短縮が利用者数の減少に影響しているものと推測される。

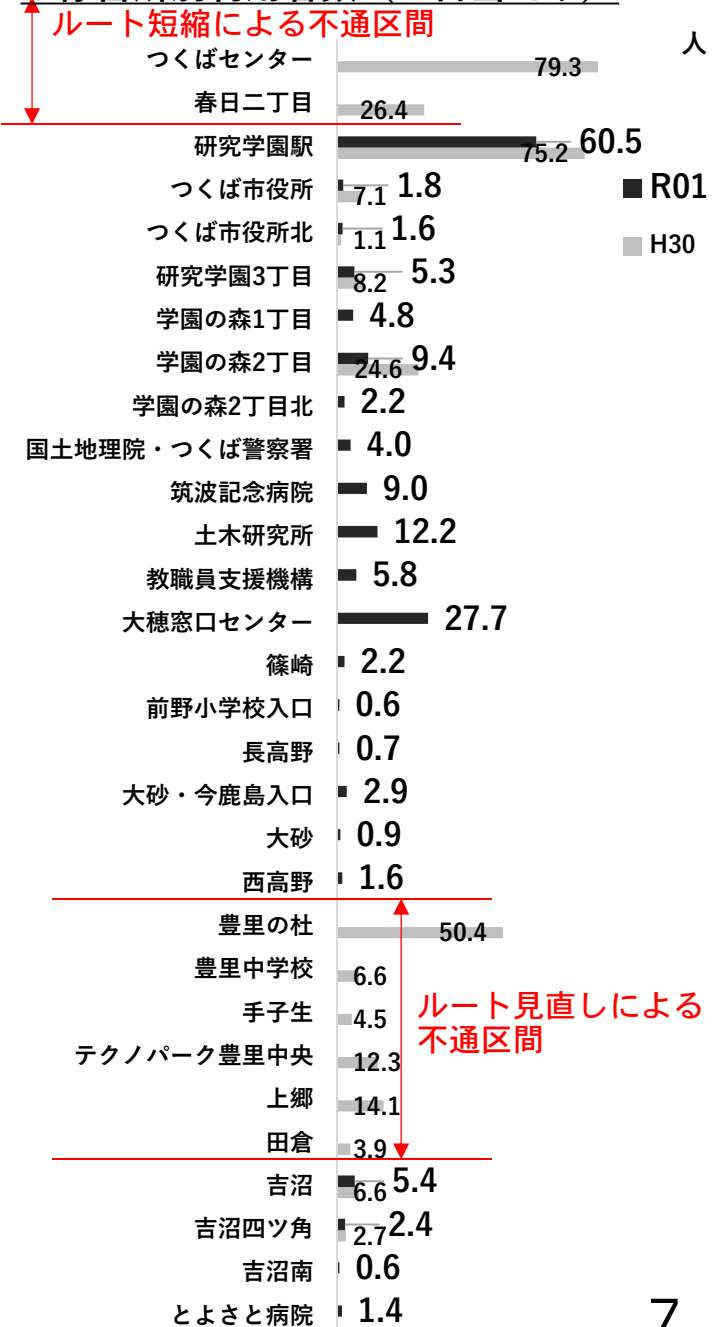
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（上郷）

〔月別・日別・便別利用者数〕

- 上郷シャトルは年間55,401人の利用があった。1日当たり利用者数は151.4人、1便当たり利用者数は8.4人で、令和元年度上半期と同等の利用水準を維持している。

〔停留所別利用者数〕

- 東光台地区内の停留所では1日当たり平均13.6人の利用があった。作岡シャトルの東光台地区内利用者と合わせると、前年度の吉沼シャトルでの同地区利用者数から13.3人増加したことになる。
- 1便当たりの利用者数は、北部・南部シャトルに続いて高い数値であり、利用者の定着がみられた。

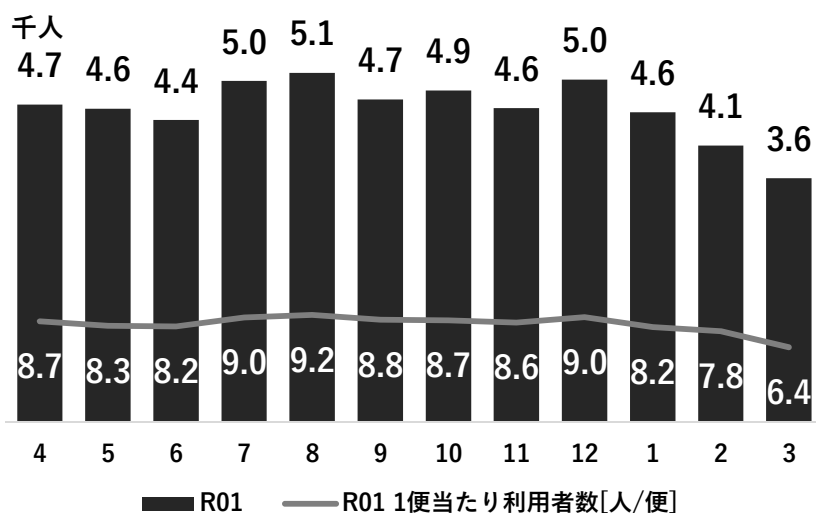
〔時間帯別利用者数〕

- 下り最終便がつくばセンター18:45発であることから、利用者の帰宅需要を十分に満たせていない。

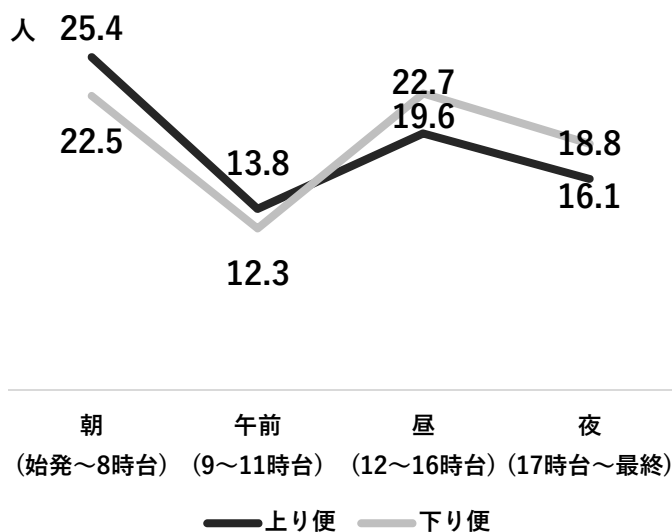
▼日別・便別

利用者数	日	便
R01	151.4	8.4

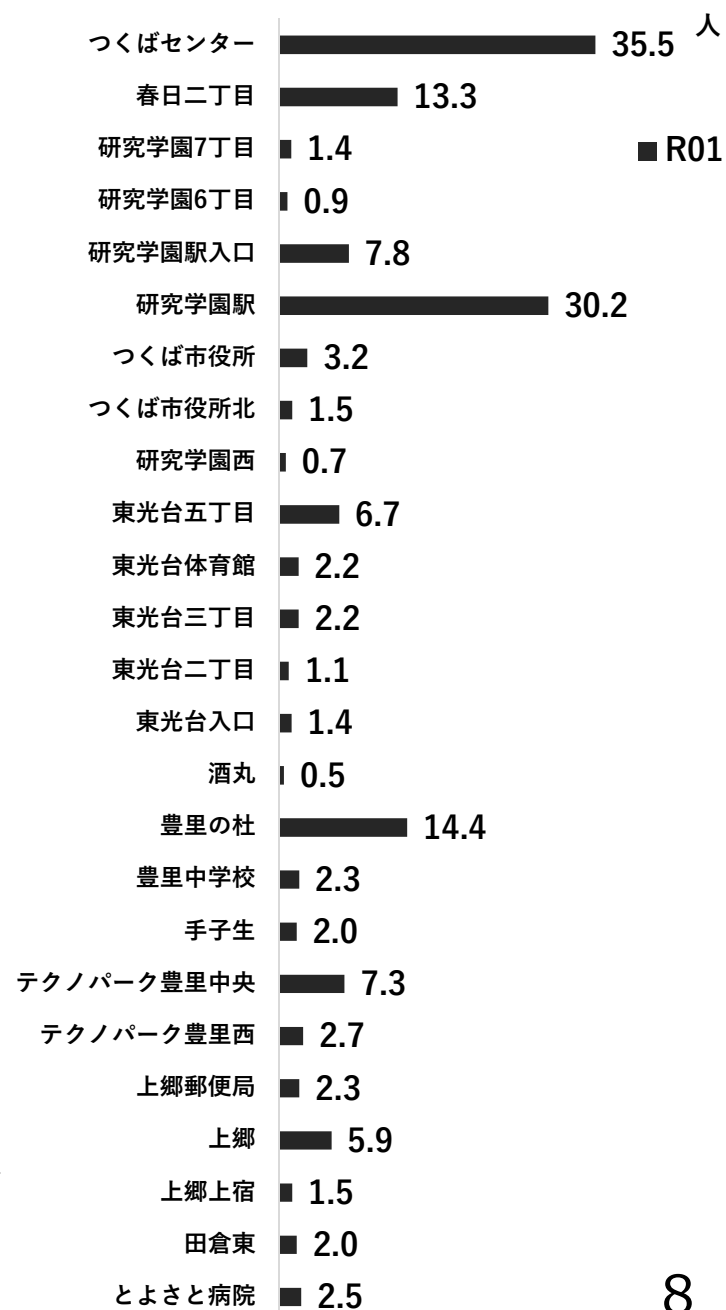
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（西部）

〔月別・日別・便別利用者数〕

- 西部シャトルは年間9,018人の利用があった。1日当たり利用者数は24.6人、1便当たり利用者数は1.4人で、他シャトルと比較して低い。

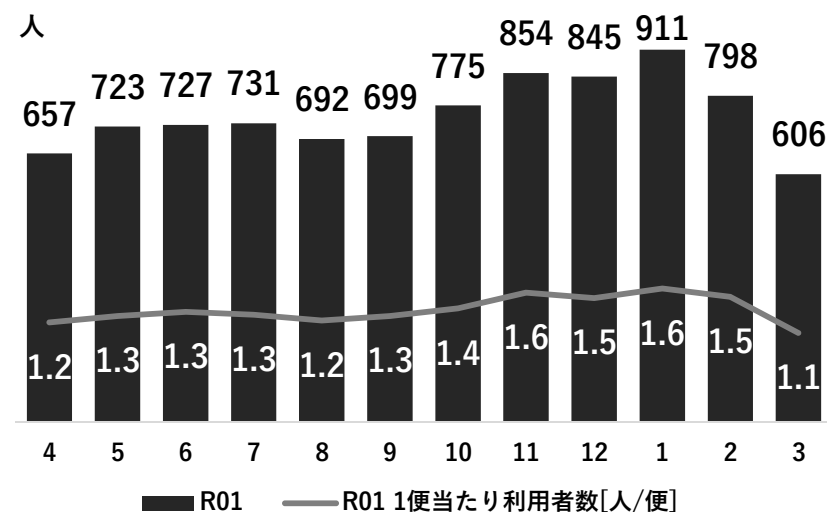
〔停留所別利用者数〕

- 上り・下り共に、各停留所と駅間（万博記念公園駅及びみどりの駅）の移動がみられた。万博記念公園駅をまたいだ利用者数は多くはみられなかった。また、下半期になり真瀬小学校への利用者増加がみられた。
- フィーダー路線の富士見ヶ丘団地は、1日11便で1.2人利用があり、みどりの駅、万博記念公園駅に次ぐ利用であることから、利用者の定着がみられた。

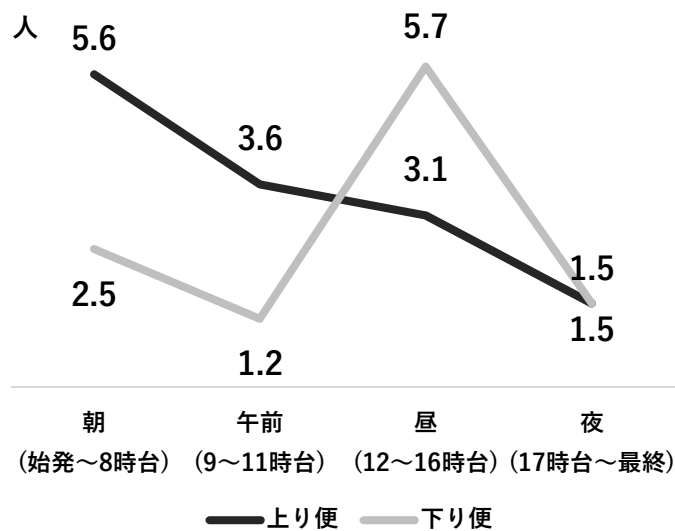
▼日別・便別

利用者数	日	便
R01	24.6	1.4

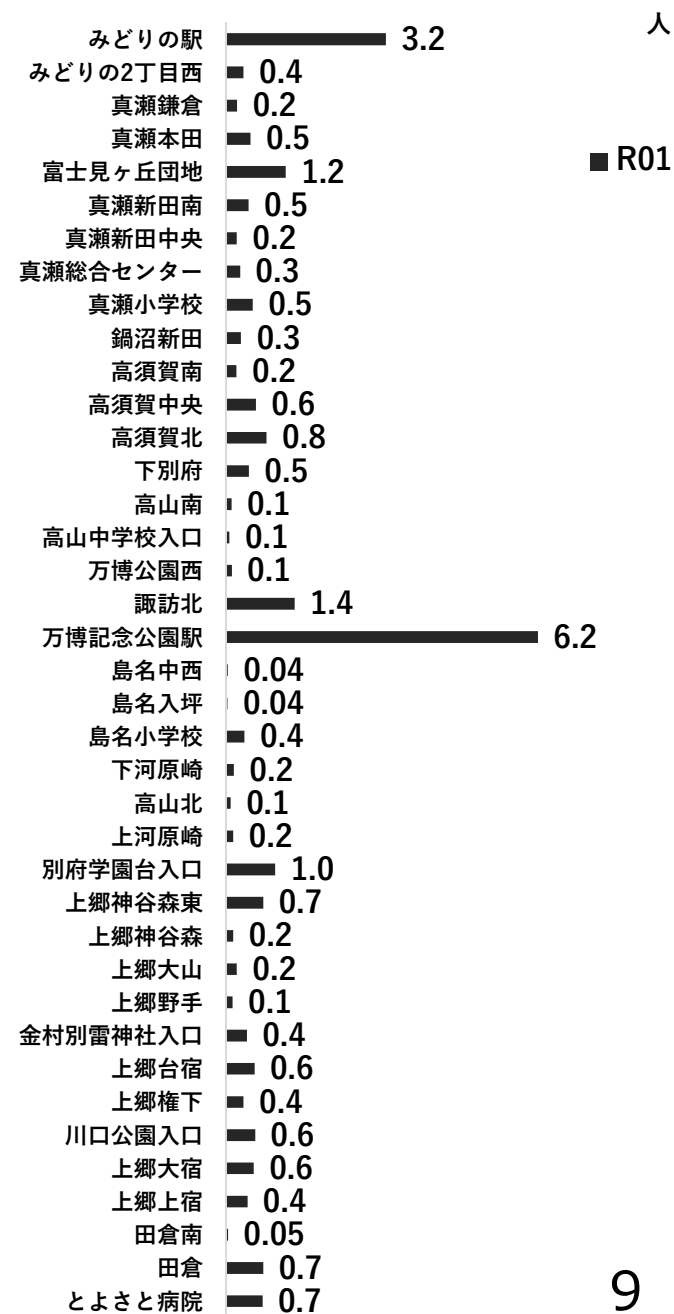
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（南部）

〔月別・日別・便別利用者数〕

- 南部シャトルは年間234,406人の利用があった。1日当たり利用者数は、前年度より、0.4%減少(2月までの実績は前年度を上回っている)。1便当たり利用者数は、10.0%増加した。

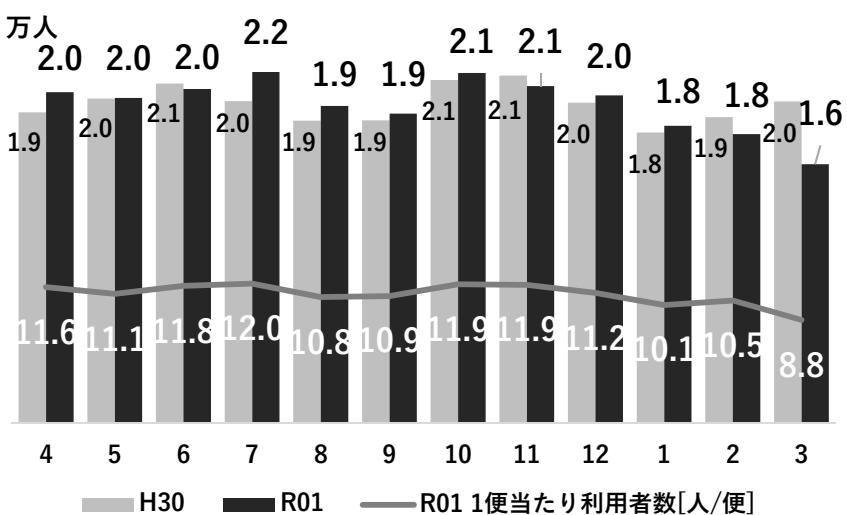
〔停留所別利用者数〕

- 朝に各停留所からつくばセンターに向かう移動が多くみられた。また、つくばセンターと農林団地中央（農研機構）・理化学研究所等の研究施設間、牧園中央と高崎中央（荃崎第一小）間の移動も顕著にみられた。
- 果樹研究所入口、榎戸、田宮町などの新設停留所について上半期と同様に1日当たり平均5.0人以上の利用者があり、定着がみられた。
- つくばセンター、松代、高見原南の利用者は、それぞれ新設された小池、松代一丁目、新山の停留所に分散されたものと推測される。

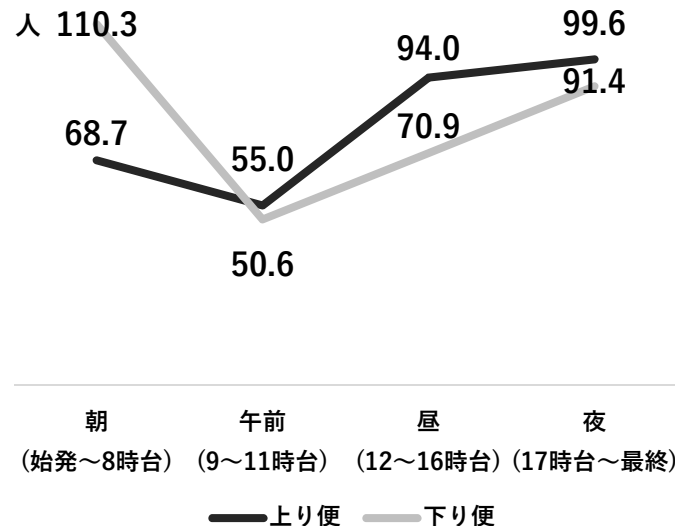
▼日別・便別利用者数

	日	便
H30	642.7	10.0
R01	640.5	11.0
増減数(R01-H30)	▲2.3	1.0
増減率(R01/H30)	▲0.4%	10.0%

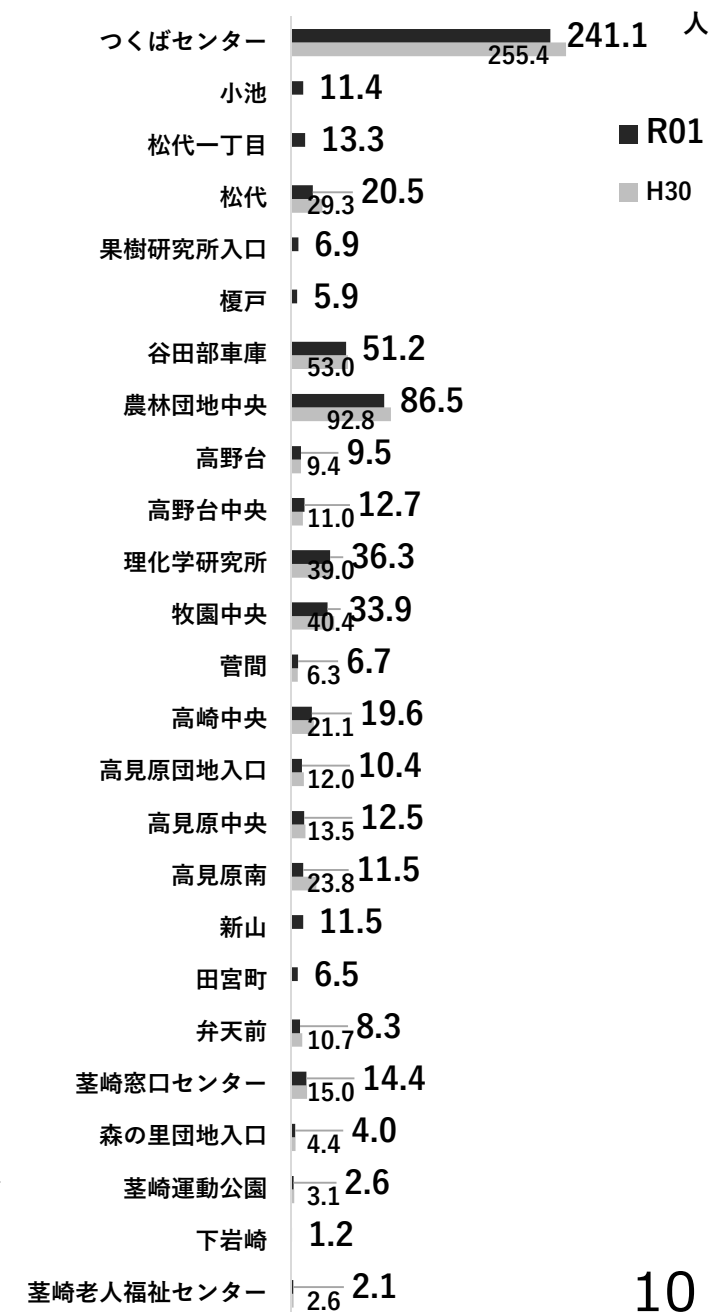
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（谷田部）

〔月別・日別・便別利用者数〕

- 谷田部シャトルは年間73,243人の利用があった。1日当たり利用者数は、前年度より、1.1%減少(2月までの実績は前年度を上回っている)。1便当たり利用者数は、31.8%増加した。

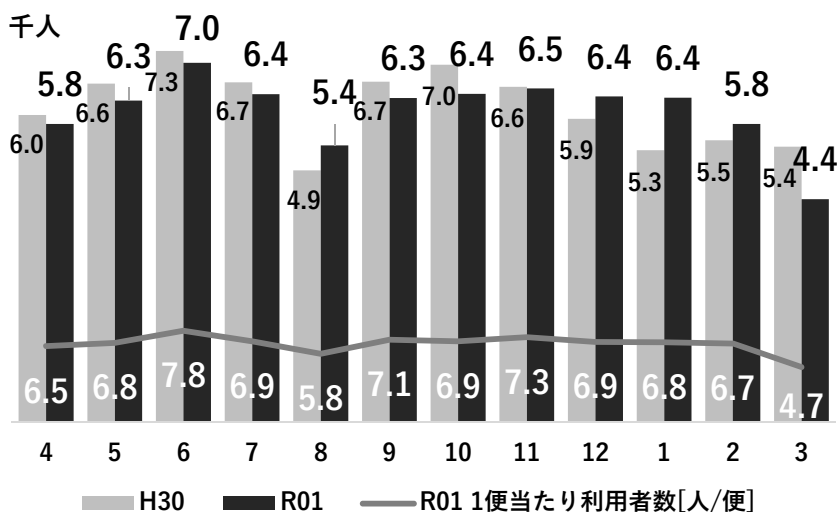
〔停留所別利用者数〕

- 各住宅地や学校と研究学園駅・万博記念公園駅・みどりの駅間の移動が多くみられた。とりわけ、万博記念公園駅と島名十字路北（島名小）間は通学利用が多くみられた。
- 平成30年10月の改編で新設したみどりの東、谷田部南小学校及び後述する自由ヶ丘シャトルからの利用転換がみられる緑が丘団地入口は、利用者の定着がみられた。

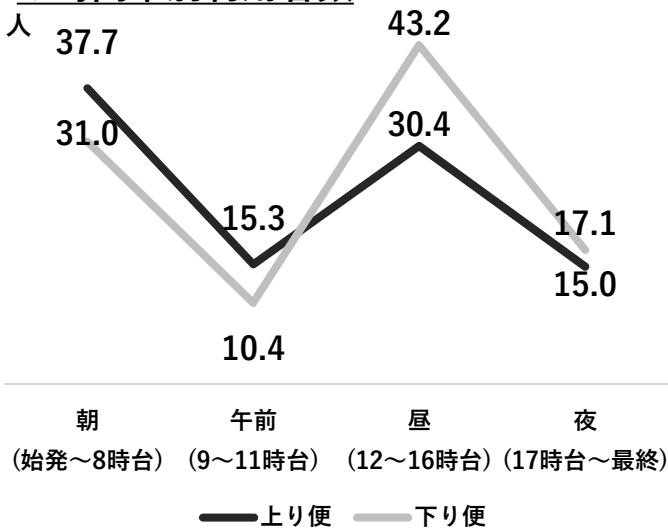
▼日別・便別利用者数

	日	便
H30	202.4	5.1
R01	200.1	6.7
増減数(R01-H30)	▲2.3	1.6
増減率(R01/H30)	▲1.1%	31.8%

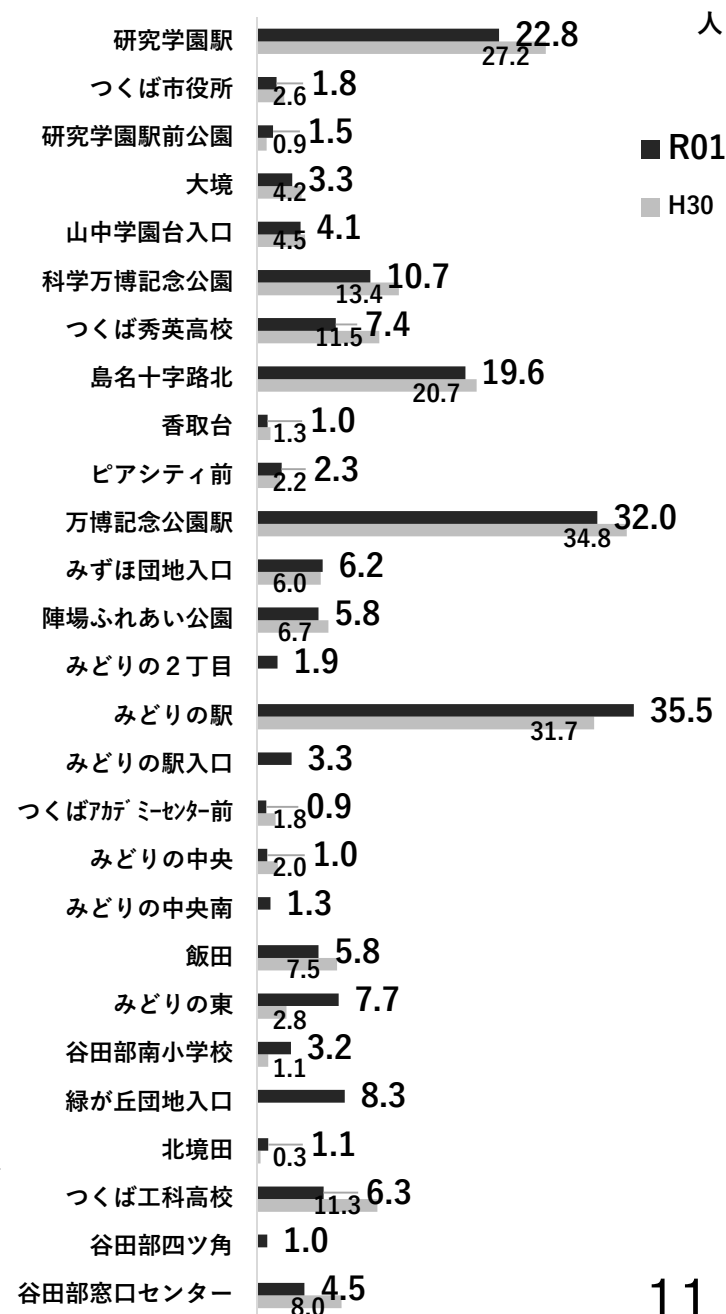
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（自由ヶ丘）

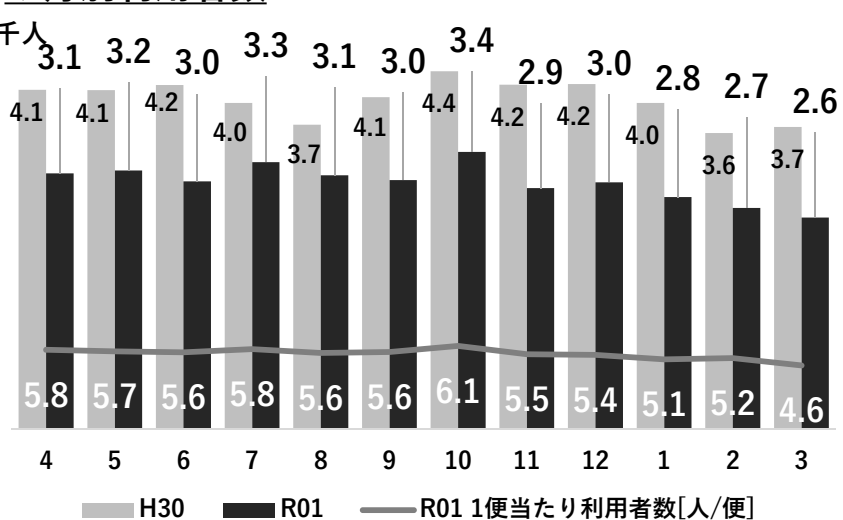
〔月別・日別・便別利用者数〕

- 自由ヶ丘シャトルは年間36,172人の利用があった。1日当たり利用者数は、前年度より、25.4%減少。1便当たり利用者数は24.3%増加した。

〔停留所別利用者数〕

- アッセ入口、緑が丘団地は、商業施設閉鎖及び谷田部シャトル緑が丘団地入口停留所への利用転換により利用者数の減少がみられた。
- 新設した羽成公園、観音台一丁目は1日当たり平均2.5人以上の利用者がおり、定着がみられた。
- ルート変更により新たに停車することになった谷田部車庫(筑波学園病院最寄り)、農林団地中央も南部シャトルでの同停留所利用者と合わせた利用者数が前年度より増加しており、定着がみられた。
- 荃崎窓口センター～富士見台間の停留所は全般的に減少がみられるが、これは荃崎地区実証実験バスへの転換によるものと推測される。

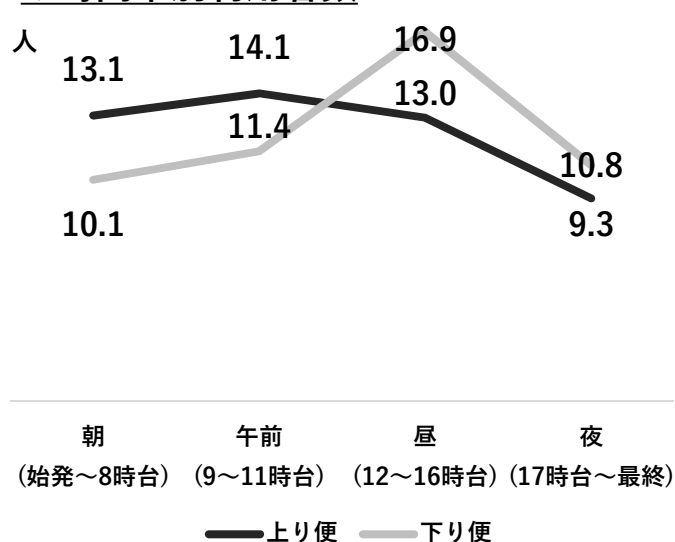
▼月別利用者数



▼日別・便別利用者数

	日	便
H30	132.5	4.4
R01	98.8	5.5
増減数(R01-H30)	▲ 33.7	1.1
増減率(R01/H30)	▲ 25.4%	24.3%

▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



ルートの見直しによる
不通区間

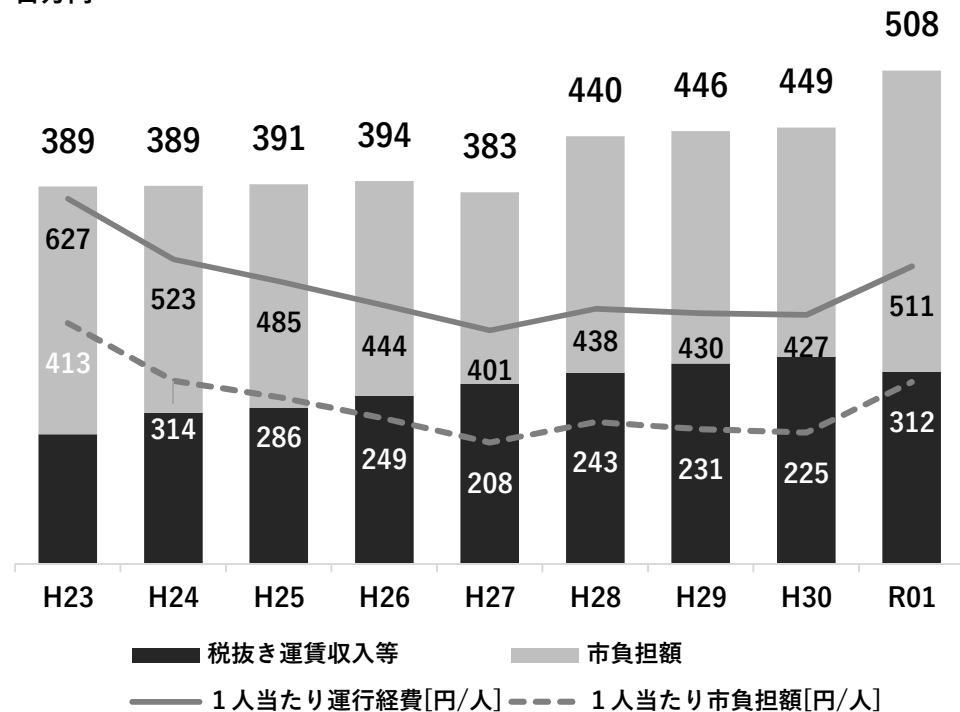
つくバス全体収支

- 運行経費について、平成28年度から順次車両の入替え(償却期間：5年)を行っているため、増加している。
- 令和元年度は上郷・西部シャトルの新設に伴う新規ルート分の運行経費の計上により、前年度から58,849千円の増額となっている。
- 運賃収入(税抜き)等について、利用者数の減少や消費税率改定等の影響により、15,364千円減少した。
- 収支率について、上記の結果、38.9%に減少した(前年度比8.5%減)。

[参考]平成30年度県内コミュニティバス(26自治体)
平均収支率：18.1%

▼年度別収支推移

百万円

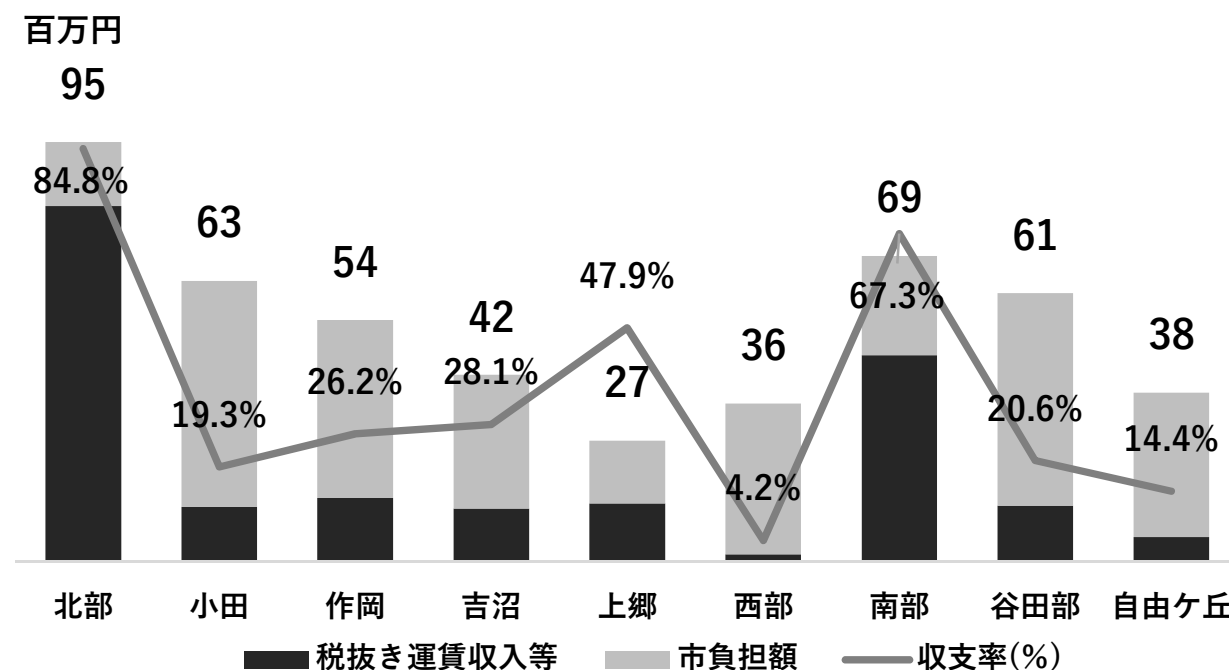


▼年度別収支一覧

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01
(A)運行経費[円]	388,673,000	389,453,000	391,054,000	394,393,000	382,940,000	440,463,000	446,018,000	449,496,000	508,345,000
(B)税抜き運賃収入等[円]	133,075,743	155,366,382	160,579,809	172,991,731	184,936,148	196,528,389	206,281,445	213,038,713	197,674,803
(C)市負担額(A-B)[円]	255,596,000	234,086,000	230,472,000	221,400,000	198,001,000	243,933,000	239,734,000	236,455,000	310,668,000
(D)利用者数[人]	619,442	744,531	806,570	888,032	953,837	1,004,662	1,037,547	1,052,988	994,202
1人当たり運行経費(A/D)[円/人]	627	523	485	444	401	438	430	427	511
1人当たり市負担額(C/D)[円/人]	413	314	286	249	208	243	231	225	312
収支率(B/A)	34.2%	39.9%	41.1%	43.9%	48.3%	44.6%	46.2%	47.4%	38.9%

つくバスシャトル別収支

▼シャトル別収支率



- 利用者の減少に伴い、全シャトルの税抜き運賃収入等及び収支率が減少したが、北部シャトルは約8割、南部シャトルは約7割と高水準の収支率を維持している。
- 西部シャトルは収支率が4.2%と特に低く、1人当たり市負担額が3,787円と最も高い状況である。

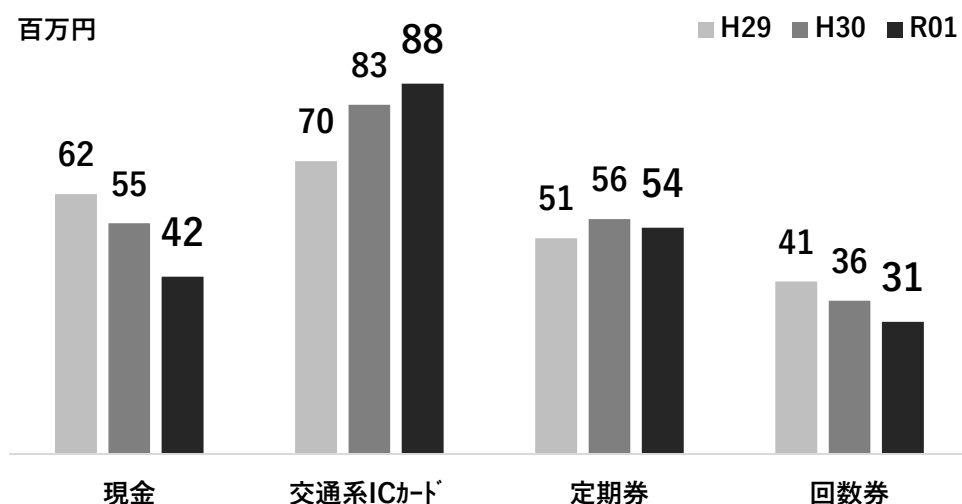
▼シャトル別収支一覧

	北部	小田	作岡	吉沼	上郷	西部	南部	谷田部	自由ヶ丘	合計
(A)運行経費(バス料等除く)[円]	94,742,000	63,375,000	54,490,000	42,141,000	27,212,000	35,665,000	69,032,000	60,591,000	38,090,000	485,338,000
(A')運行経費(A-車両関係費)[円]	74,410,000	50,059,000	49,375,000	33,262,000	27,179,000	26,818,000	68,968,000	50,408,000	33,650,000	414,129,000
(B)税抜き運賃収入等[円]	80,322,473	12,245,015	14,266,792	11,821,892	13,046,047	1,511,395	46,483,114	12,511,917	5,466,159	197,674,803
(C)市負担額(A-B)[円]	14,419,527	51,129,985	40,223,208	30,319,108	14,165,953	34,153,605	22,548,886	48,079,083	32,623,841	287,663,197
(D)利用者数[人]	378,555	73,448	74,258	59,701	55,401	9,018	234,406	73,243	36,172	994,202
1人当たり支払運賃(B/D)[円/人]	212	167	192	198	235	168	198	171	151	199
1人当たり市負担額(C/D)[円/人]	38	696	542	508	256	3,787	96	656	902	289
収支率(B/A)	84.8%	19.3%	26.2%	28.1%	47.9%	4.2%	67.3%	20.6%	14.4%	40.7%
収支率(H30)	94.6%	23.9%	34.7%	41.1%	—	—	68.1%	21.3%	21.5%	48.4%

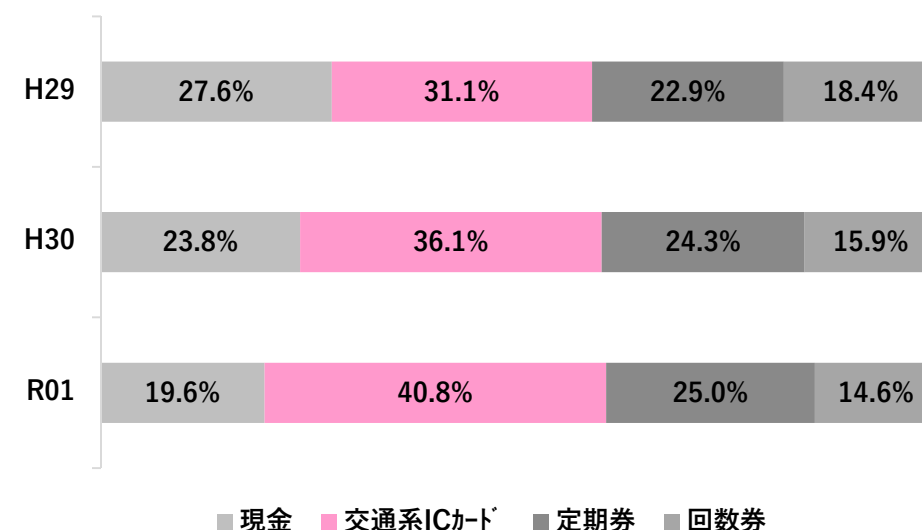
つくバス運賃支払い形態

- 交通系ICカードの利用割合は、平成28年10月の導入以降毎年上がっており、令和元年度は40.8%（前年度比13%増）と最も高い。
- 前年度比較で、定期券利用は微増、現金と回数券の利用は減少している。

▼運賃支払い形態別推移



▼運賃支払い形態別割合



▼運賃支払い形態一覧

[円]

	現金	交通系ICカード	定期券	回数券	合計
H29	61,681,200	69,511,300	51,251,540	41,003,450	223,447,490
H30	54,766,960	82,858,360	55,766,390	36,447,600	229,839,310
R01	42,122,550	87,886,920	53,752,930	31,460,090	215,222,490

令和元年度 つくたく利用実績



つくたく利用者数

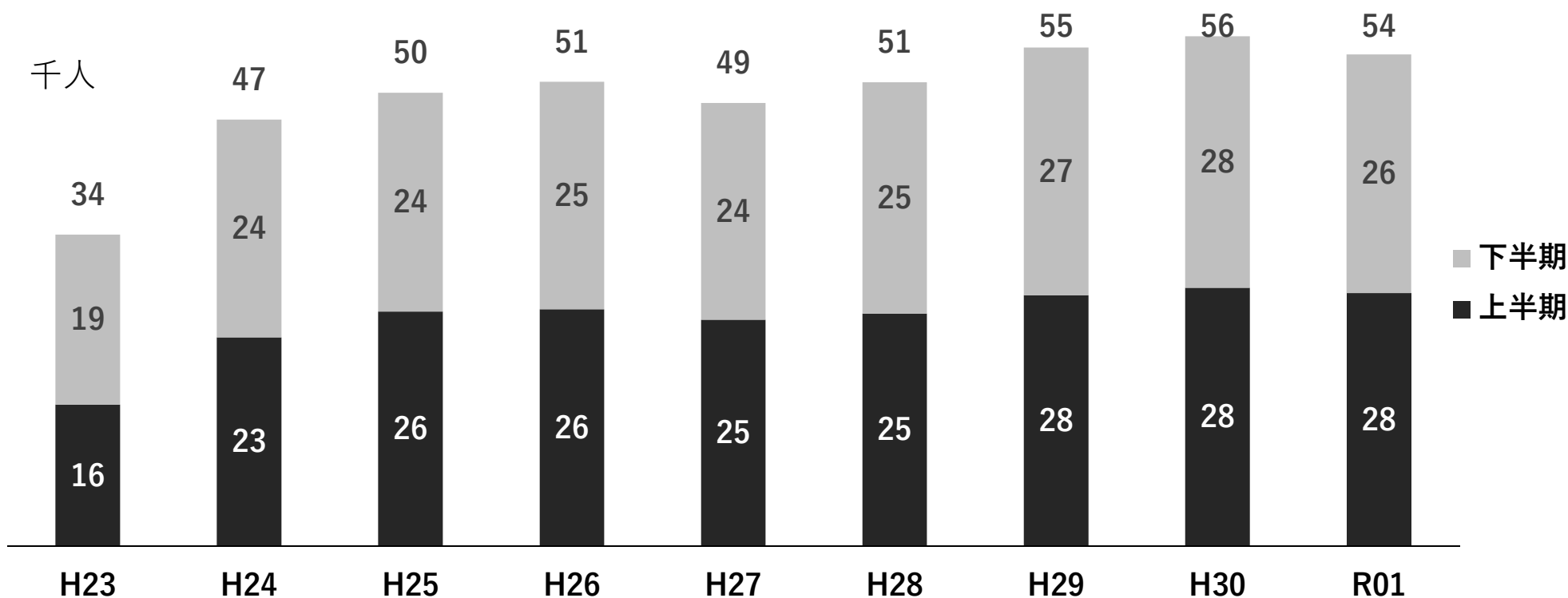
- 令和元年度の利用者数は53,887人で、前年度比1,971人(3.5%)減少。
- 共通ポイント・特例ポイント増設のプラス要因がある一方、実証実験バス（筑波地区支線型バス、荃崎地区路線バス）への利用転換と、新型コロナウイルスの感染拡大防止に伴う移動自粛等のマイナス要因の影響での減少と推測される。

▼年度別利用者数

1台増車
オペレーター増
▼

配車方法変更
電話回線増
▼

共通ポイント・
特例ポイント増設
▼



(人)	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01
通期	34,120	46,720	49,683	50,865	48,544	50,811	54,636	55,858	53,887

- 各属性の構成割合に大きな変化は見られない。
- 市内高齢化率の上昇に伴い、つくタクの高齢者利用率が上昇している。

▼属性別利用割合

	一般利用	高齢者	障害者	小人
H30通期	6.7%	78.7%	10.5%	4.0%
R01通期	5.7%	79.1%	11.3%	3.9%

▼（参考）市内65歳人口

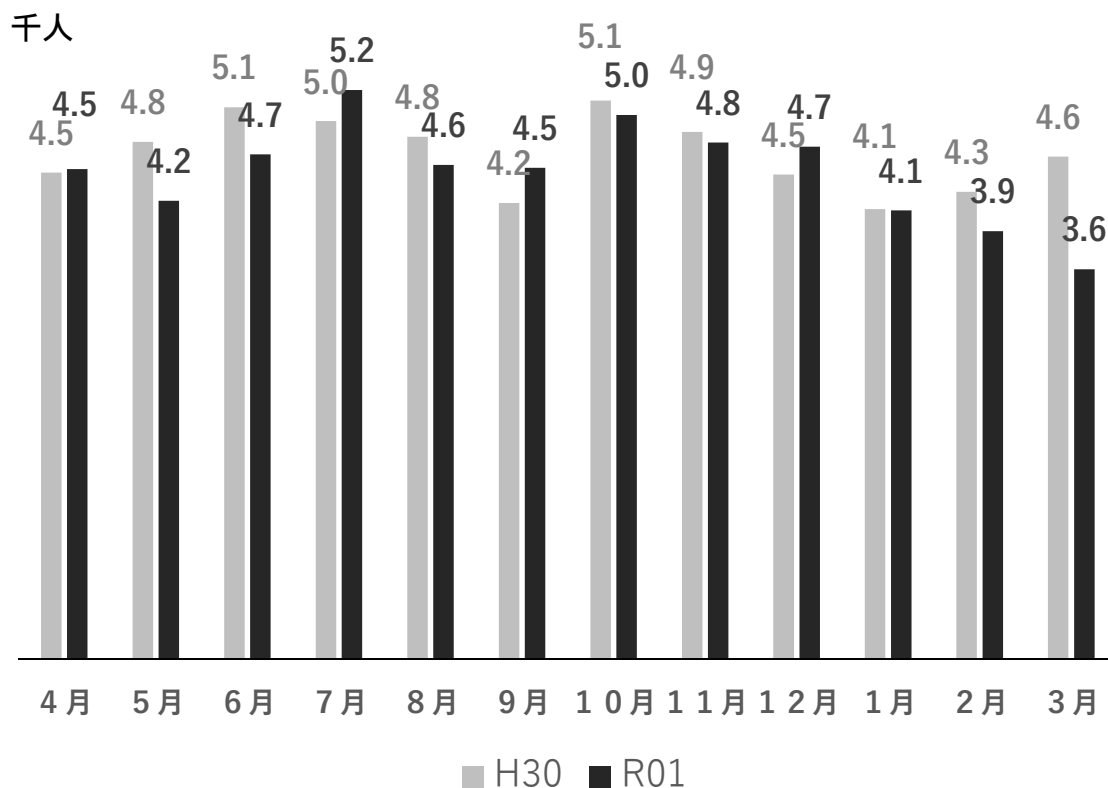
	総人口	65歳以上人口	65歳以上人口 の割合
平成30年4月1日	230,310	44,194	19.2%
平成31年4月1日	233,868	45,092	19.3%
令和2年4月1日	238,014	46,102	19.4%

（出典 つくば市年齢別人口統計）

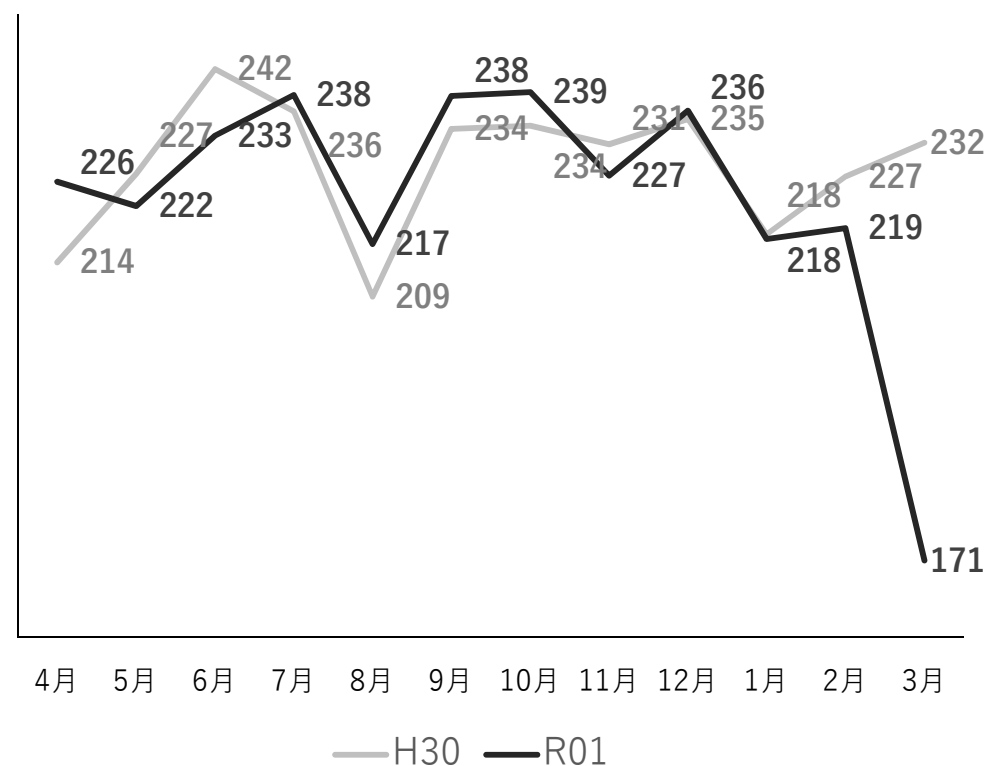
月別利用者数

- 前年度と比較して、「月別利用者数」、「1日当たり利用者数」共に、3月が大幅に減少している。新型コロナウイルスの感染拡大防止に伴う移動自粛等の影響と推測される。

▼月別利用者数

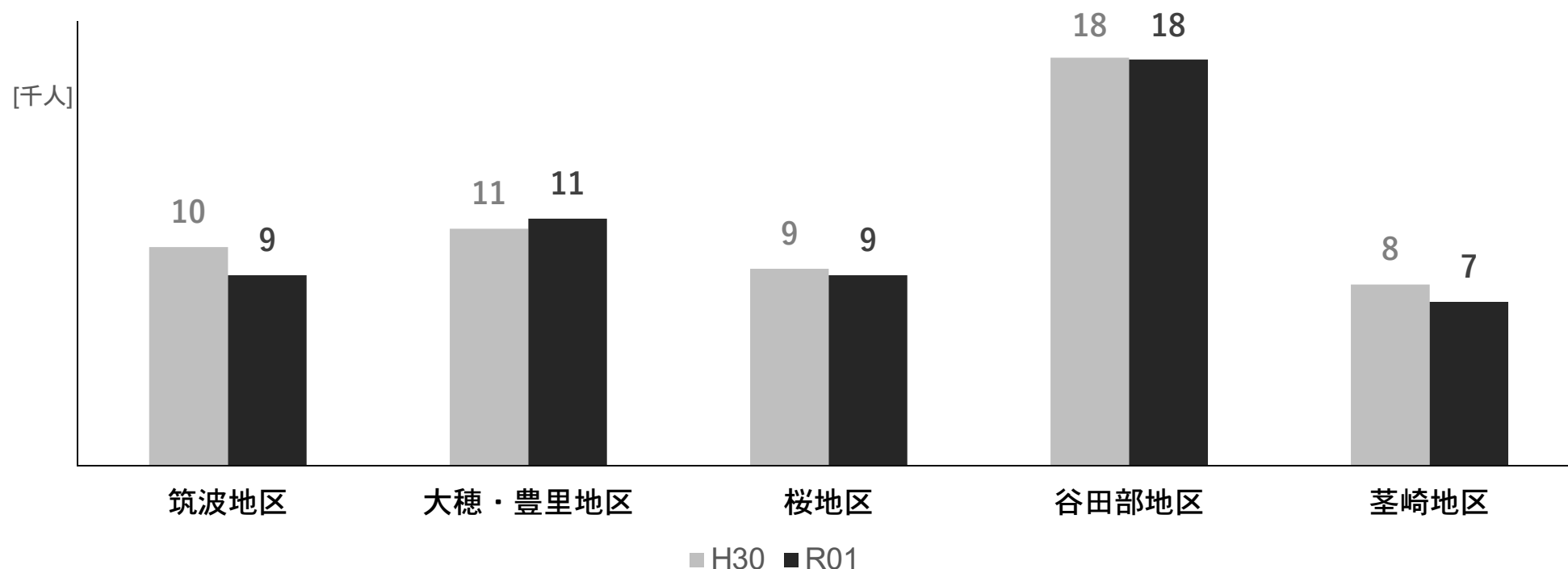


▼1日当たり利用者数



- 前年度と比較して、筑波、荳崎地区で利用者数が減少している。実証実験バス（筑波地区支線型バス、荳崎地区路線バス）が運行開始したことで、利用転換したと推測される。

▼地区別利用者数



(人)	筑波	大穂・豊里	桜	谷田部	荳崎
H30	9,837	10,655	8,857	18,353	8,156
R01	8,574	11,108	8,569	18,265	7,371
増減率	87.2%	104.3%	96.7%	99.5%	90.4%

地区別・時間帯別利用者数

- 筑波、荃崎地区は、全時間帯で利用者数が減少している。
- 大穂・豊里地区では、全体的に利用者数が増加している。
特に、帰宅時間帯の16時台の利用者数が増加している。
- 時間帯別では、全地区で9～10時台の利用者数が多い。

▼地区別・時間帯別 利用者数

[人]

H30通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	1,661	1,586	1,096	826	1,021	1,209	975	1,462	9,836
大穂・豊里	1,849	2,000	804	1,792	1,159	1,016	1,005	1,073	10,698
桜	1,311	1,415	1,123	919	965	778	1,150	1,126	8,787
谷田部	2,886	2,929	1,732	1,732	1,849	2,301	2,235	2,569	18,233
荃崎	1,178	1,225	956	800	870	1,156	912	1,008	8,105
全地区	8,885	9,155	5,711	6,069	5,864	6,460	6,277	7,238	55,659



R01通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	1,586	1,374	986	761	991	886	838	1,152	8,574
大穂・豊里	1,889	1,959	874	1,827	1,205	1,038	1,028	1,288	11,108
桜	1,320	1,348	1,102	865	907	769	1,107	1,151	8,569
谷田部	2,803	2,896	1,773	1,827	1,835	2,380	2,164	2,587	18,265
荃崎	1,142	1,179	832	762	765	1,059	693	939	7,371
全地区	8,740	8,756	5,567	6,042	5,703	6,132	5,830	7,117	53,887

前年同期比 100人以上増加

前年同期比 100人以上減少

1 台当たり利用者数

▼地区別・時間帯別 1 台当たり利用者数

[人/台]

- 1 台当たりの利用者数は、9～13時台が多く、14～16時台は少ない。
- 利用者数が減少している筑波、荃崎地区は、1 台当たりの利用者数も大幅に減少している。

H30通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	415	397	365	413	340	302	244	366	355
大穂・豊里	462	500	402	597	386	254	251	268	390
桜	437	472	374	460	483	389	383	375	422
谷田部	481	488	433	433	462	384	373	428	435
荃崎	393	408	478	400	435	385	304	336	392
全地区	444	458	408	467	419	340	314	362	401



R01通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	397	344	329	381	330	222	210	288	312
大穂・豊里	472	490	437	609	402	260	257	322	406
桜	440	449	367	433	454	385	369	384	410
谷田部	467	483	443	457	459	397	361	431	437
荃崎	381	393	416	381	383	353	231	313	356
全地区	437	438	398	465	407	323	292	356	389

(参考) 車両台数

筑波 : 4 台
大穂・豊里 : 4 台
桜 : 3 台
谷田部 : 6 台
荃崎 : 3 台

前年同期比 20人/台以上増加

前年同期比 20人/台以上減少

乗合率

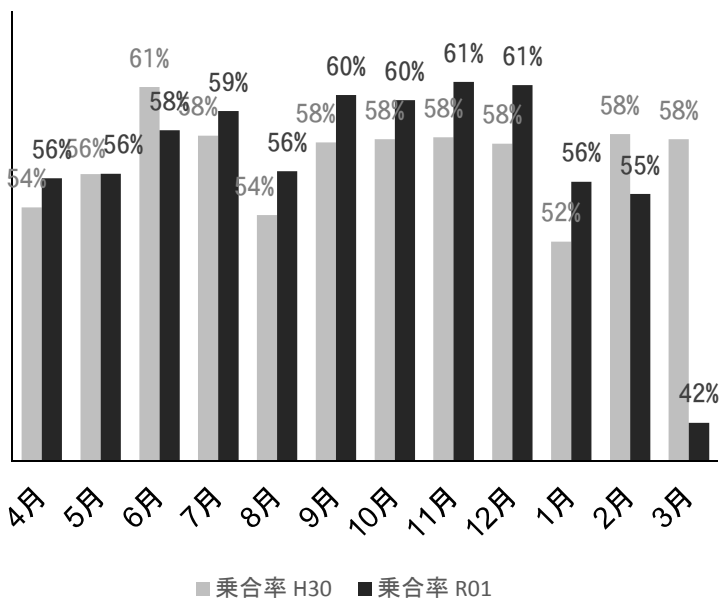
- 前年度と比較して、月別乗合率が高い傾向にあるが、3月は利用者数が大幅に減少したことに伴い、乗合率も減少した。
- 大穂・豊里地区では、利用者が増加したことにより、乗合率が改善傾向にある。

▼地区別・時間帯別 乗合率

H30通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	63%	59%	52%	58%	45%	40%	33%	56%	51%
大穂・豊里	67%	58%	57%	71%	51%	31%	33%	35%	51%
桜	66%	71%	53%	64%	70%	57%	54%	54%	61%
谷田部	72%	72%	60%	64%	68%	53%	51%	62%	63%
荃崎	56%	55%	68%	52%	60%	57%	46%	50%	55%
全地区	66%	64%	58%	63%	59%	47%	45%	53%	57%



▼月別乗合率



R01通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	56%	50%	41%	50%	40%	31%	27%	47%	44%
大穂・豊里	69%	65%	67%	75%	60%	39%	35%	45%	57%
桜	63%	67%	53%	62%	65%	55%	53%	54%	59%
谷田部	68%	74%	65%	69%	72%	56%	51%	61%	64%
荃崎	60%	61%	62%	52%	57%	57%	41%	51%	56%
全地区	64%	65%	57%	64%	60%	48%	43%	53%	57%

 前年同期比 5ポイント以上増加
 前年同期比 5ポイント以上減少

- 前年度と比較して、筑波、荃崎地区の車両稼働率は大幅に減少している。
- 月別では3月、時間帯別では14～16時の車両稼働率が低い。

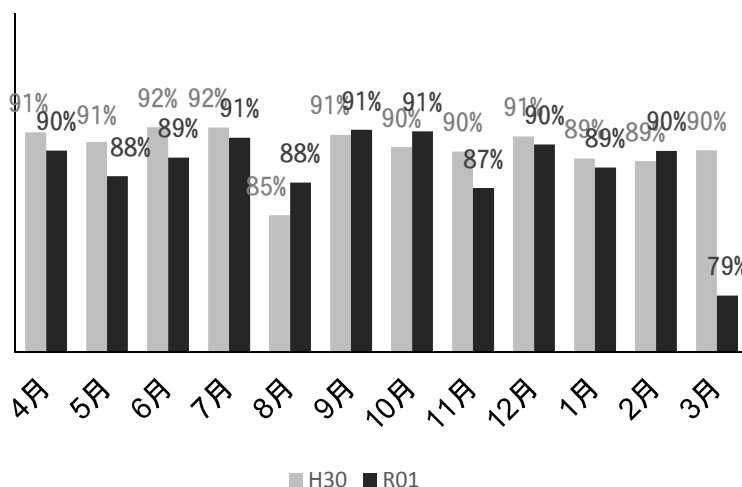
▼地区別・時間帯別 車両稼働率

H30通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	94%	91%	90%	95%	88%	85%	69%	88%	87%
大穂・豊里	93%	92%	92%	95%	92%	75%	68%	77%	85%
桜	89%	95%	90%	95%	95%	90%	87%	90%	91%
谷田部	98%	99%	98%	97%	98%	93%	90%	95%	96%
荃崎	93%	93%	97%	93%	93%	87%	76%	83%	89%
全地区	94%	94%	93%	96%	93%	86%	79%	88%	90%



R01通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	94%	87%	89%	95%	91%	67%	66%	77%	82%
大穂・豊里	95%	92%	95%	96%	92%	75%	71%	87%	87%
桜	94%	95%	90%	95%	96%	92%	89%	92%	93%
谷田部	97%	97%	97%	98%	97%	94%	88%	94%	95%
荃崎	88%	86%	94%	93%	88%	83%	61%	77%	83%
全地区	94%	92%	93%	96%	93%	82%	76%	86%	89%

▼月別 稼働率

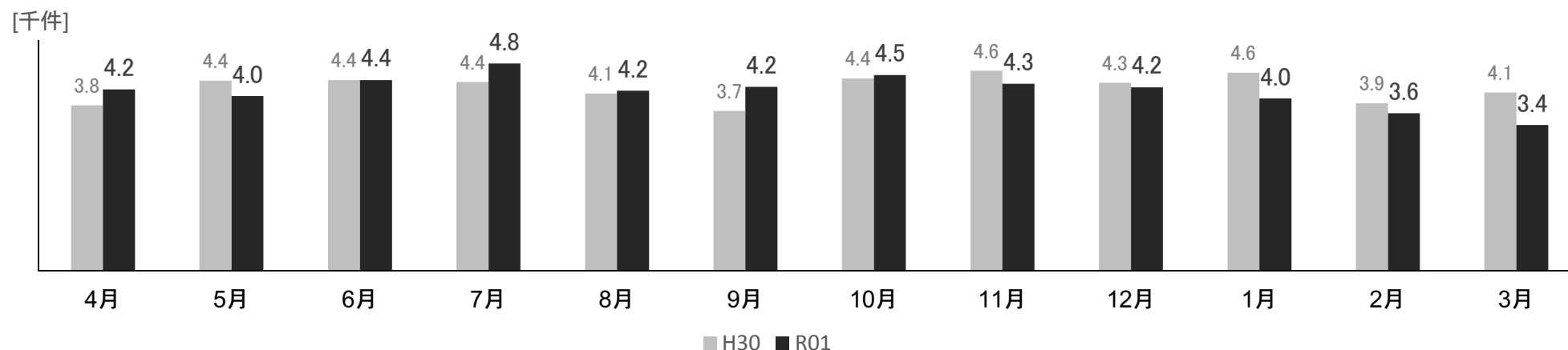


前年同期比 5ポイント以上増加
前年同期比 5ポイント以上減少

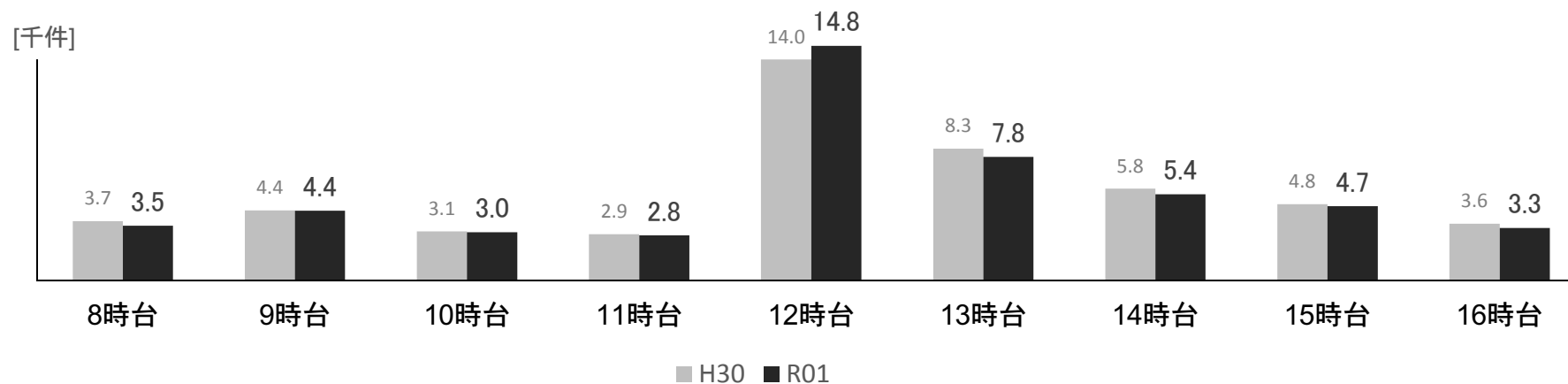
予約センターへの電話着信数

- ・ 前年度と比較して、上半期は電話着信数が増加傾向にあったが、下半期は減少傾向にある。
- ・ 時間別応答数では、繁忙時間帯の12時台で増加している。電話回線数を平成30年10月に2台(6台→8台)増設した効果と推測される。

▼月別応答数



▼時間別応答数



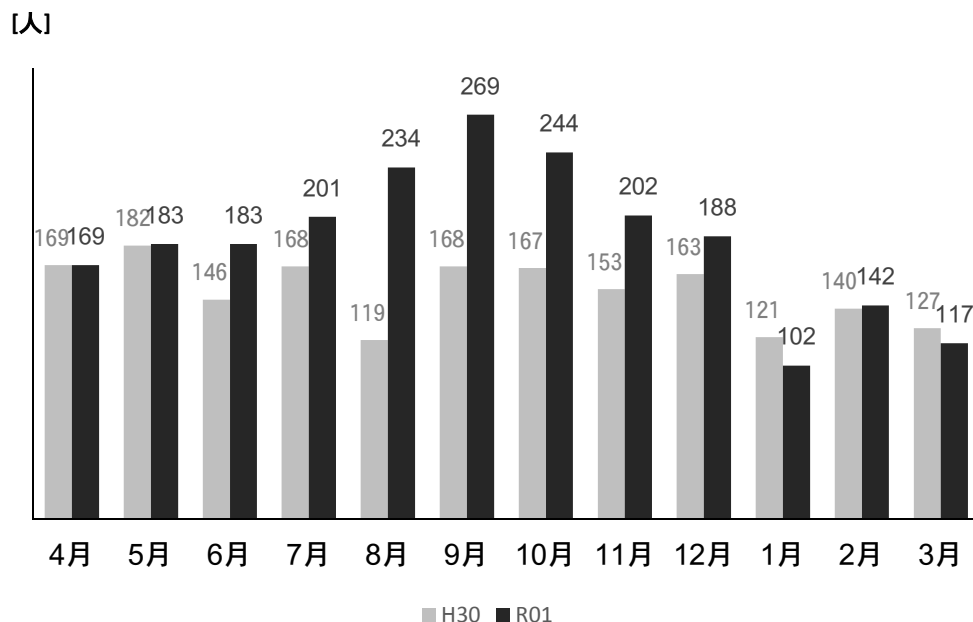
予約お断り

- 前年度と比較して、大穂・豊里、桜地区でお断り数が大幅に増加している。車両稼働率、乗合率を上げているものの、利用希望者数の増加に対応できていない状況である。
- 全地区にて、12時台の予約お断り数が多い。

▼地区別・時間帯別 お断り数

H30通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	38	58	42	50	30	19	14	31	282
大穂・豊里	38	24	15	27	28	5	4	17	158
桜	37	32	21	50	49	40	32	40	301
谷田部	138	159	139	112	104	63	43	132	890
荃崎	7	41	49	25	32	22	10	6	192
全地区	258	314	266	264	243	149	103	226	1823

▼月別お断り数



R01通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	41	29	38	65	33	10	19	14	249
大穂・豊里	55	49	32	58	46	28	20	28	316
桜	100	129	73	87	119	62	50	86	706
谷田部	104	118	111	142	121	60	64	121	841
荃崎	8	20	21	25	20	15	2	11	122
全地区	308	345	275	377	339	175	155	260	2234

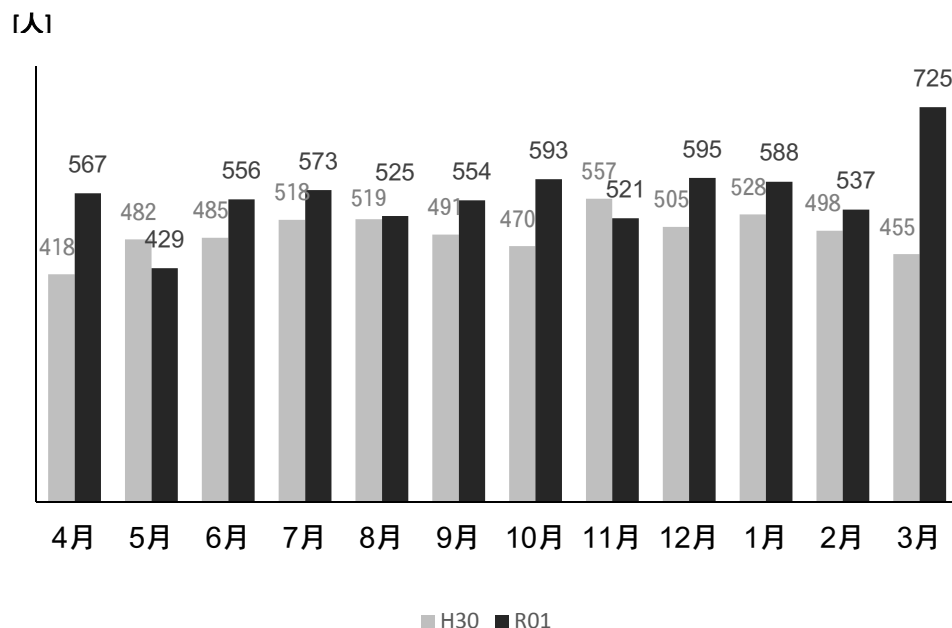
前年同期比 20人以上減少

前年同期比 20人以上増加

予約キャンセル

- 前年度と比較して、キャンセル数が増加している。特に3月のキャンセル数が大幅に増加している。
- 14～16時台のキャンセル数が、前年度に引き続き多い。

▼月別キャンセル数



▼地区別・時間帯別 キャンセル数

【人】

H30通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	69	95	97	61	117	110	111	138	798
大穂・豊里	81	108	70	112	105	113	113	145	847
桜	123	138	138	133	134	135	166	200	1167
谷田部	271	298	192	273	238	326	348	544	2490
荃崎	50	95	83	82	92	83	61	78	624
全地区	594	734	580	661	686	767	799	1105	5926

R01通期	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	88	125	113	74	119	106	127	144	896
大穂・豊里	121	140	70	186	116	117	150	161	1061
桜	131	179	177	118	177	149	164	213	1308
谷田部	300	350	203	261	297	368	402	551	2732
荃崎	83	106	95	99	98	97	91	97	766
全地区	723	900	658	738	807	837	934	1166	6763

前年同期比 20人以上減少
 前年同期比 20人以上増加

4 月新設の共通・特例ポイント利用状況

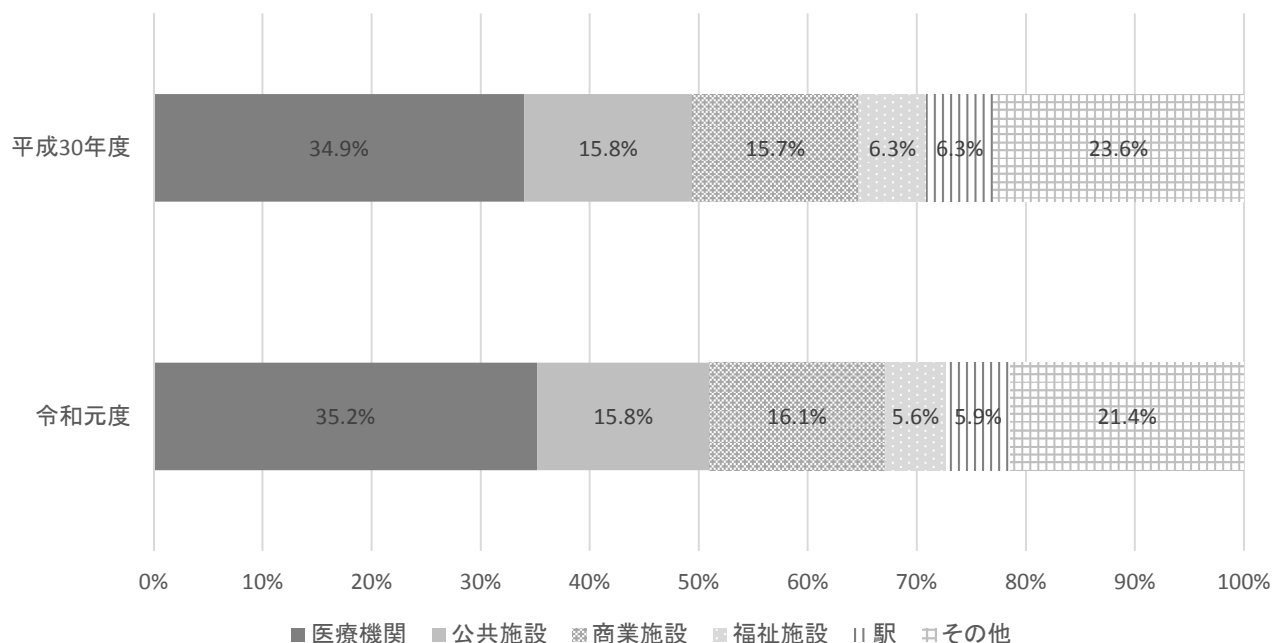
- 平成31年 4 月改編で新設した共通・特例ポイントは、特に桜地区で利用が多く、739人が利用している。
- 前年度と比較して、大穂・豊里地区の利用者数は410人増加しているので、特例ポイントの利用が増えた結果と推測される。

乗降場所	筑波	大穂・豊里	桜	谷田部	荃崎	総計
LALAガーデンつくば	0	0	10	83	2	95
つくばウェルネスパーク	75	23	30	－	－	128
大穂窓口センター	358	72	26	2	－	458
いちはら病院	287	560	37	17	－	901
筑波記念病院	378	395	105	257	－	1,135
筑波総合クリニック	1,163	1,155	169	429	－	2,916
とよさと病院	99	69	6	4	－	178
筑波病院	1	102	55	0	－	158
栗原(高田整形外科)	0	37	32	6	－	75
栗原(倉田内科クリニック前)	0	1	99	0	－	100
筑波学園病院	－	92	302	2,094	954	3,442
イオンモールつくば	－	14	54	237	247	552
五十塚	－	6	187	47	12	252
つくば双愛病院	－	－	－	292	398	690
新設ポイントの利用者総数	100	252	739	321	14	
(参考)前年同期比 地区別利用者数	－1,262	410	－218	32	－734	

(新たに設定した共通ポイント・特例ポイント)

つくタク乗降場所 1 / 2

- 乗降場所について、令和元年度に、学園の森義務教育学校やみどりの学園義務教育学校等 8 か所を新設し、島名十字路と天宝喜の 2 か所を廃止した。
- 令和元年度末時点で、乗降場所は 769 か所である。
- 乗降場所の区分別利用割合を見ると、利用傾向に大きな変化はない。



区分	令和元年度			平成30年度			増減	
	乗降場所数	利用回数	割合	乗降場所数	利用回数	割合	乗降場所数	利用回数
医療機関	82	23,621	35.2%	81	23,409	34.9%	1	212
公共施設	94	10,606	15.8%	90	10,599	15.8%	4	7
商業施設	26	10,840	16.1%	26	10,513	15.7%	0	327
福祉施設	26	3,756	5.6%	26	4,256	6.3%	0	-500
駅	4	3,966	5.9%	4	4,235	6.3%	0	-269
その他	539	14,374	21.4%	538	15,830	23.6%	1	-1456
合計	771	67,163		765	68,842		6	-1679

つくタク乗降場所 2 / 2

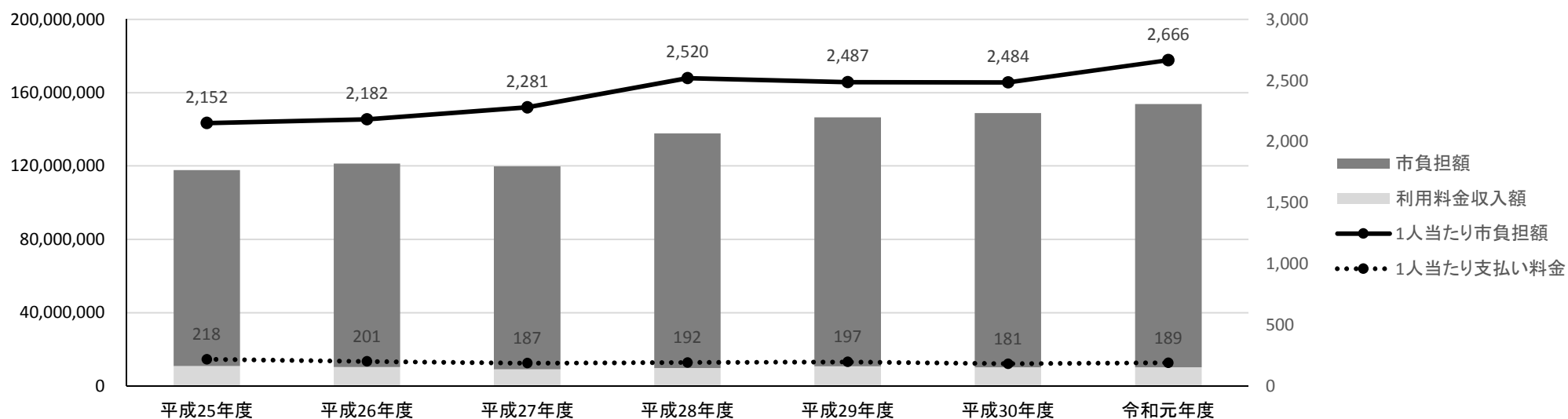
- ・ 利用人数の上位20乗降場所のうち、13か所を特例ポイント、共通ポイントが占めており、利用者の主要な移動希望先として機能していると考えられる。
- ・ 上位20乗降場所で、33,457回（全体の49.8%）利用されている。

順位	利用場所名	区分	備考	令和元年度	平成30年度	増減
1	筑波学園病院	医療機関	特例	3,588	2,940	648
2	筑波総合クリニック	医療機関	特例	3,350	3,169	181
3	筑波大学病院前	医療機関	共通	2,813	3,304	-491
4	つくばセンター	駅	共通	2,710	2,975	-265
5	イオンモールつくば	商業施設	特例	2,639	2,015	624
6	イーアスつくば	商業施設	共通	2,426	2,262	164
7	筑波メディカルセンター前	医療機関	共通	1,937	1,913	24
8	大穂窓口センター	公共施設	特例	1,878	1,774	104
9	前野（中川医院前）	クリニック		1,632	1,677	-45
10	筑波記念病院	医療機関	特例	1,295	1,140	155
11	カスミ大穂店	商業施設		1,267	998	269
12	いちほら病院	医療機関	特例	1,036	738	298
13	北条（広瀬医院前）	クリニック		1,032	1,489	-457
14	しみず整形外科リハビリクリニック	クリニック		930	1,346	-416
15	つくば市役所	公共施設	共通	922	902	20
16	谷田部老人福祉センター	福祉施設		921	922	-1
17	つくばライフサポートセンターみどりの	福祉施設		820	659	161
18	研究学園駅	駅	共通	804	753	51
19	高見原一丁目（マスダ）	商業施設		760	864	-104
20	つくば双愛病院	医療機関	特例	697	346	351

収支状況

- ・ 運行経費は、消費税率改定等の影響により、年間497万円増加している。
- ・ 収入は、前年度とほぼ同じ。
- ・ 1人当たり市負担額は、運行経費の増加と利用者数の減少に伴い、182円増加し、2,666円である。
- ・ 収入割合は、0.2%減少し、6.6%である。
- ・ 市負担額が増え続けていることから、料金改定等を含めて、受益者負担のあり方について、継続して検討していく必要があると考える。

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	対前年度比較
(A)運行経費(円)	117,761,809	121,234,126	119,843,113	137,779,750	146,635,535	148,890,683	153,862,589	4,971,906
(B)利用料金収入額等(円)	10,832,592	10,248,544	9,092,313	9,734,950	10,760,050	10,128,350	10,206,475	78,125
(C)市負担額(円) (A-B)	106,929,217	110,985,582	110,750,800	128,044,800	135,875,485	138,762,333	143,656,114	4,893,781
(D)利用者数(人)	49,683	50,865	48,544	50,811	54,636	55,858	53,887	-1,971
1人当たり支払い運賃(円/人) (B/D)	218	201	187	192	197	181	189	8
1人当たり市負担額(円/人) (C/D)	2,152	2,182	2,281	2,520	2,487	2,484	2,666	182
収入割合 (B/A)	9.2%	8.5%	7.6%	7.1%	7.3%	6.8%	6.6%	-0.2%



令和元年度

【筑波地区】支線型バス利用実績

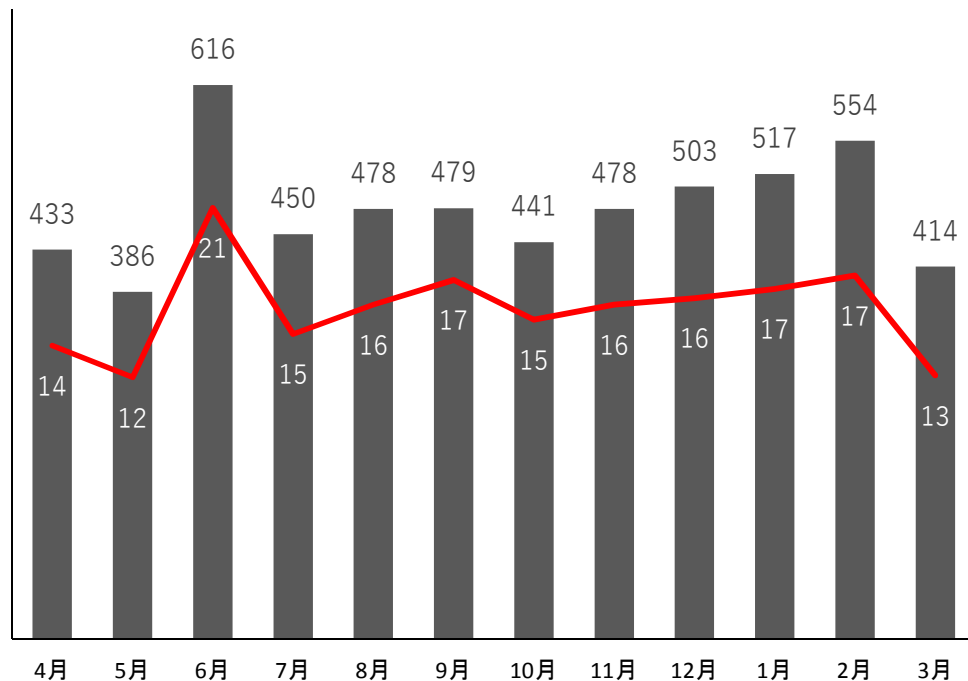


支線型バス利用者数

- ・ 運行開始後 1 年間の利用者数は5,749人で、1 日当たり約15名である。
- ・ 3 コース（筑波ふれあいの里入口～筑波交流センター）の平日 1 便当たり利用者数は約1.1人で、それ以外のコースでは約0.2人である。
- ・ 3 コースは土日祝日よりも平日の利用が多いことから、生活の足として利用されていると推測される。

▼月別利用者数

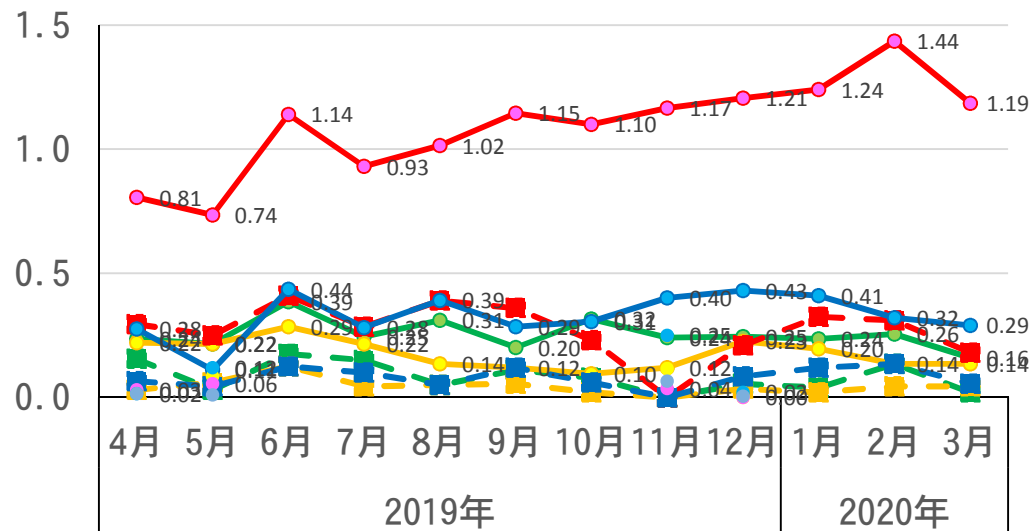
[人]



■ 利用者数 〓 1日当たり人数

▼1 便当たり利用者数

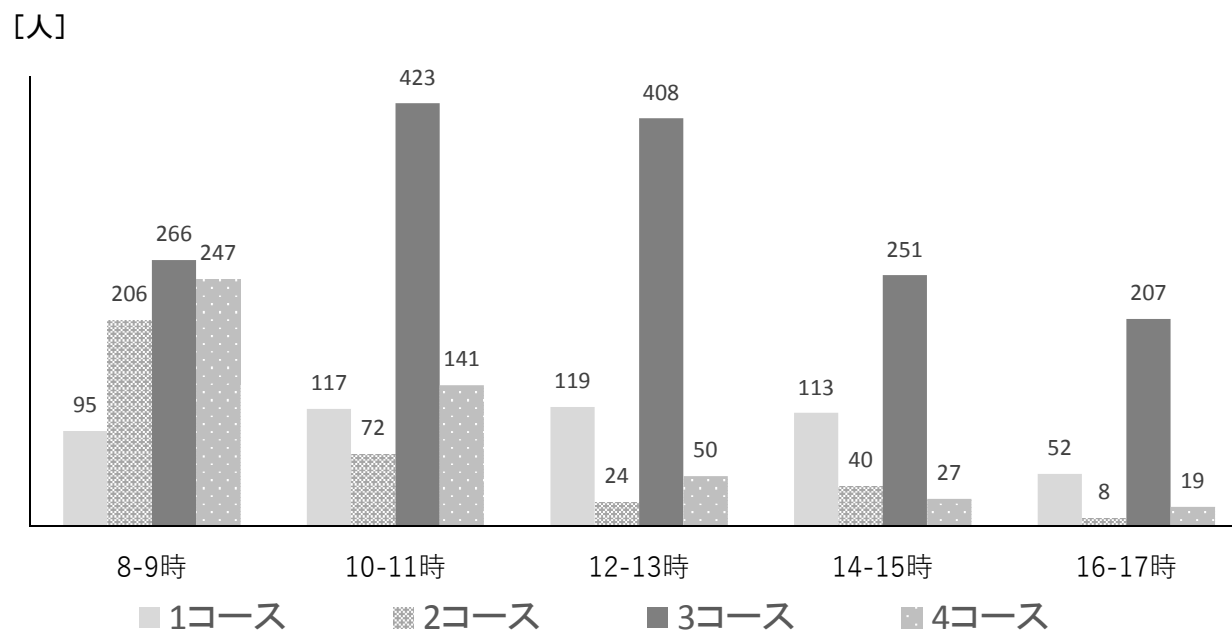
[人/便]



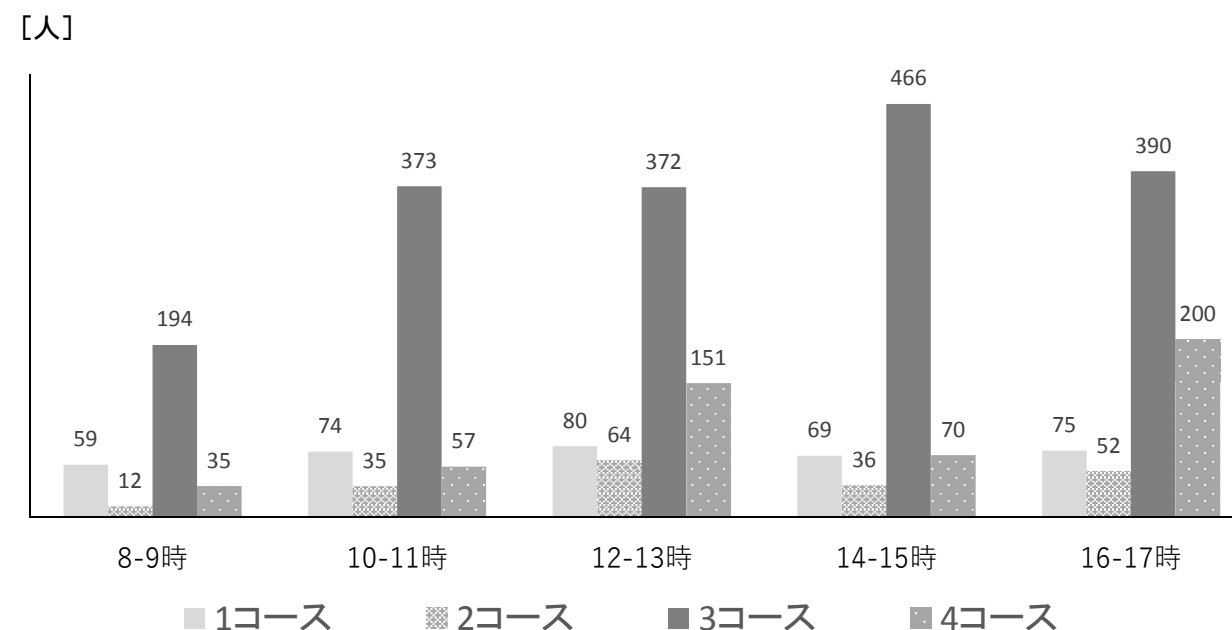
- 1コース 平日
- 1コース 土日祝
- 1コース GW・紅葉
- 2コース 平日
- 2コース 土日祝
- 2コース GW・紅葉
- 3コース 平日
- 3コース 土日祝
- 3コース GW・紅葉
- 4コース 平日
- 4コース 土日祝
- 4コース GW・紅葉

- 1 コースは、上り便の利用が多い。行きは支線型バスを利用し、帰りはその他の交通手段を利用していると考えられる。
- 2 コースは、朝の上り便の利用が多く、その他の便はほとんど利用されていない。
- 3 コースは、全時間帯で利用されている。
- 4 コースは、朝の上り便と夕方の下り便の利用が多い。

▶上り



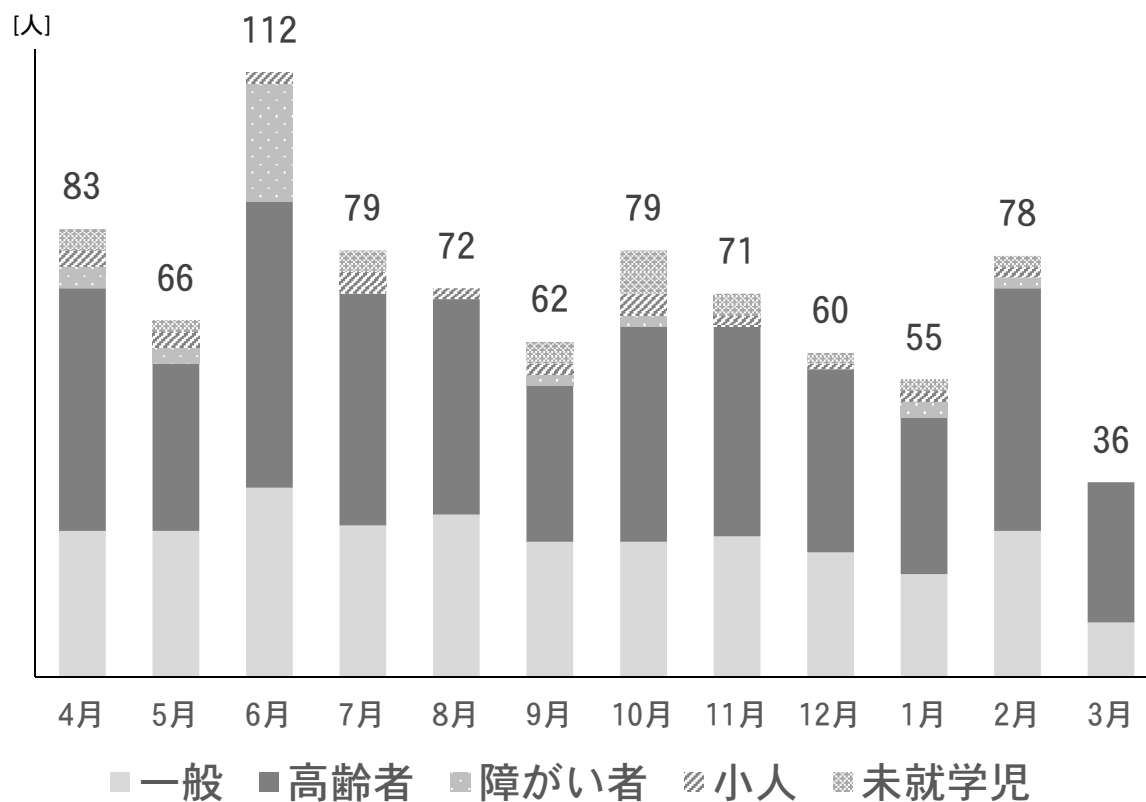
▶下り



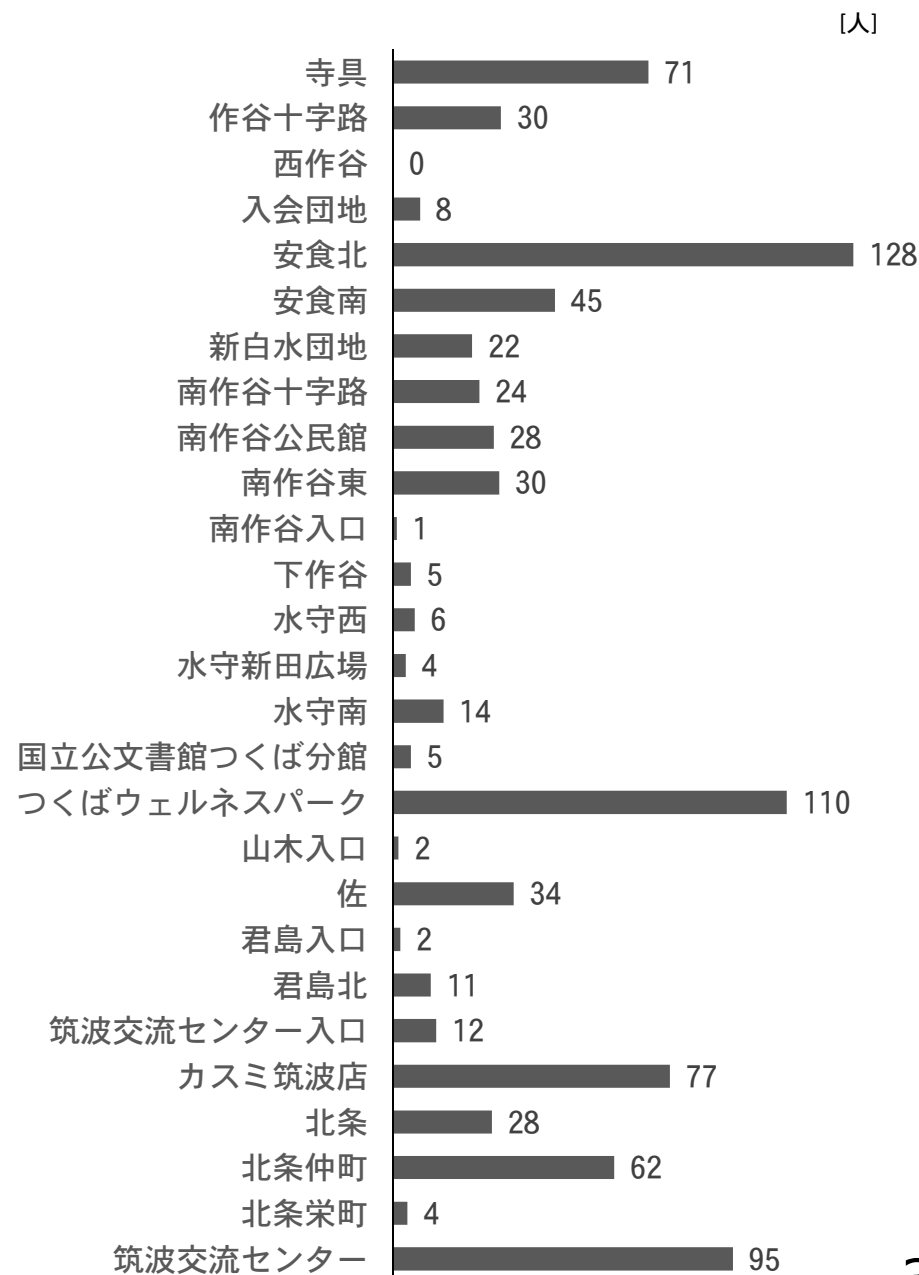
1 コース利用状況

- 1日当たり約2.4人が利用している。
- つくばウェルネスパーク、筑波交流センターの公共施設への利用が多い。
- 寺具、安食北の利用が多い。
- 利用人数が10人未満のバス停が37%と多い。

▼月別利用者数



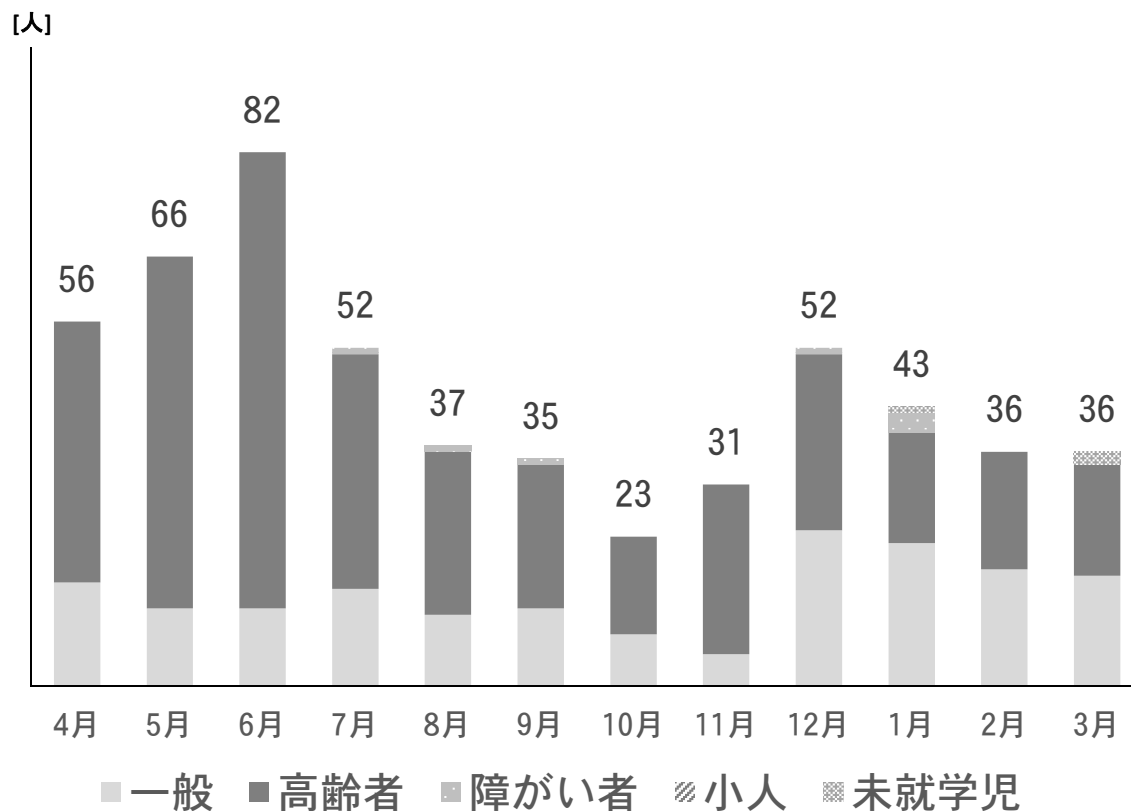
▼停留所別利用者数



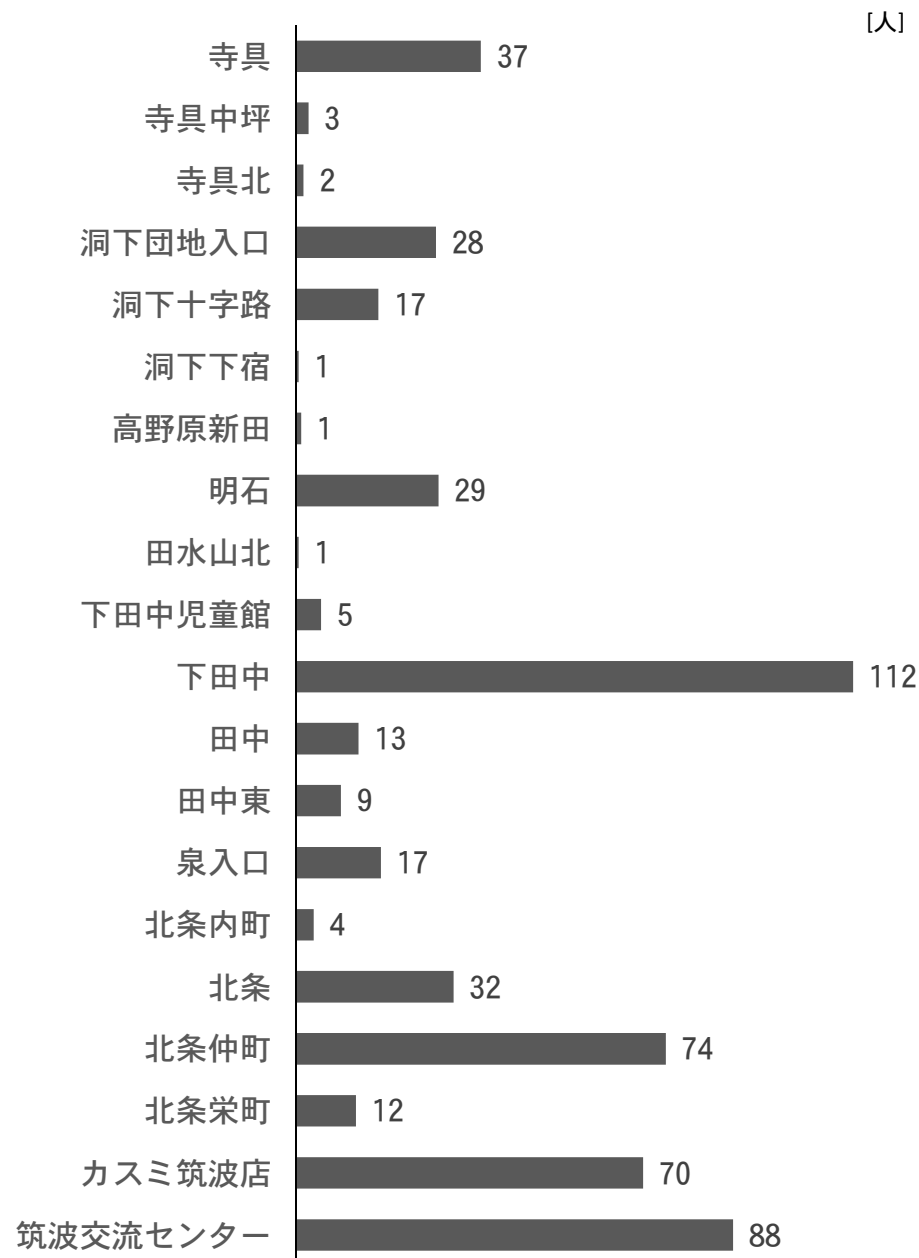
2 コース利用状況

- 1日当たり約1.5人が利用している。
- 北条仲町、カスミ筑波店の商業施設の利用が多い。
- 下田中、筑波交流センターの利用が多い。
- 利用人数が10人未満のバス停が40%と多い。

▼月別利用者数



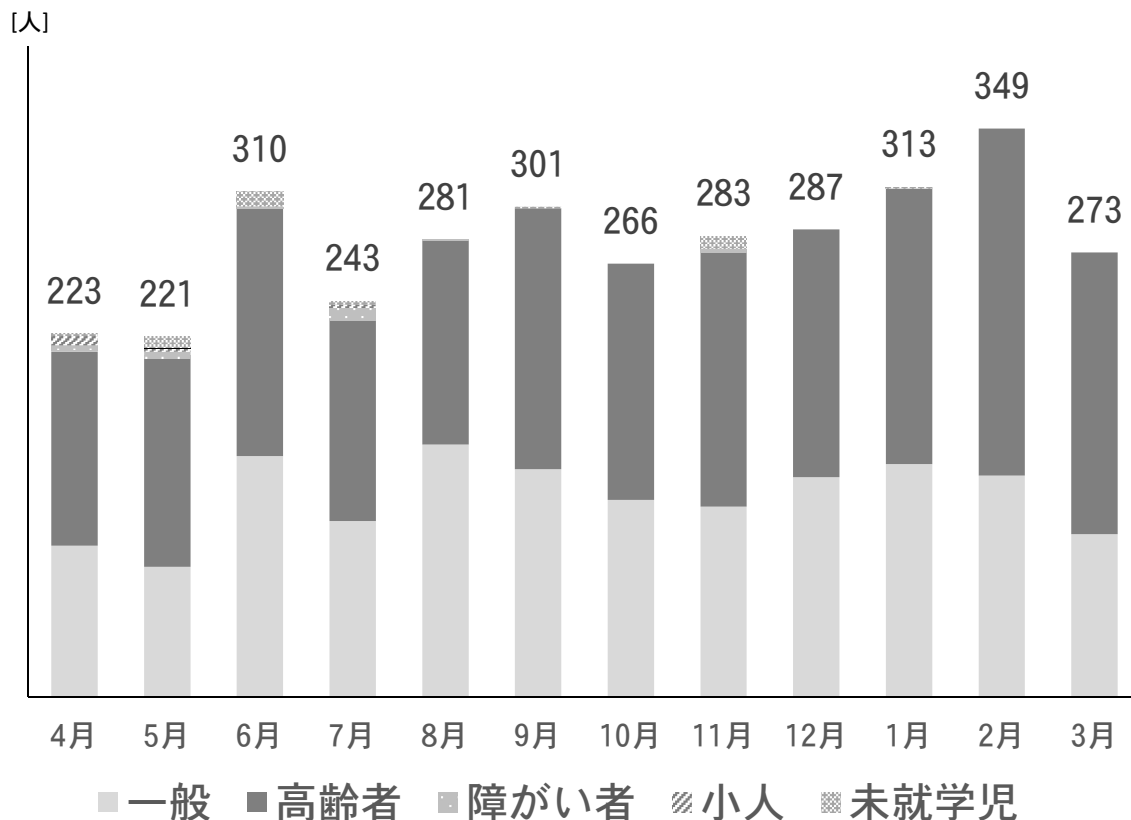
▼停留所別利用者数



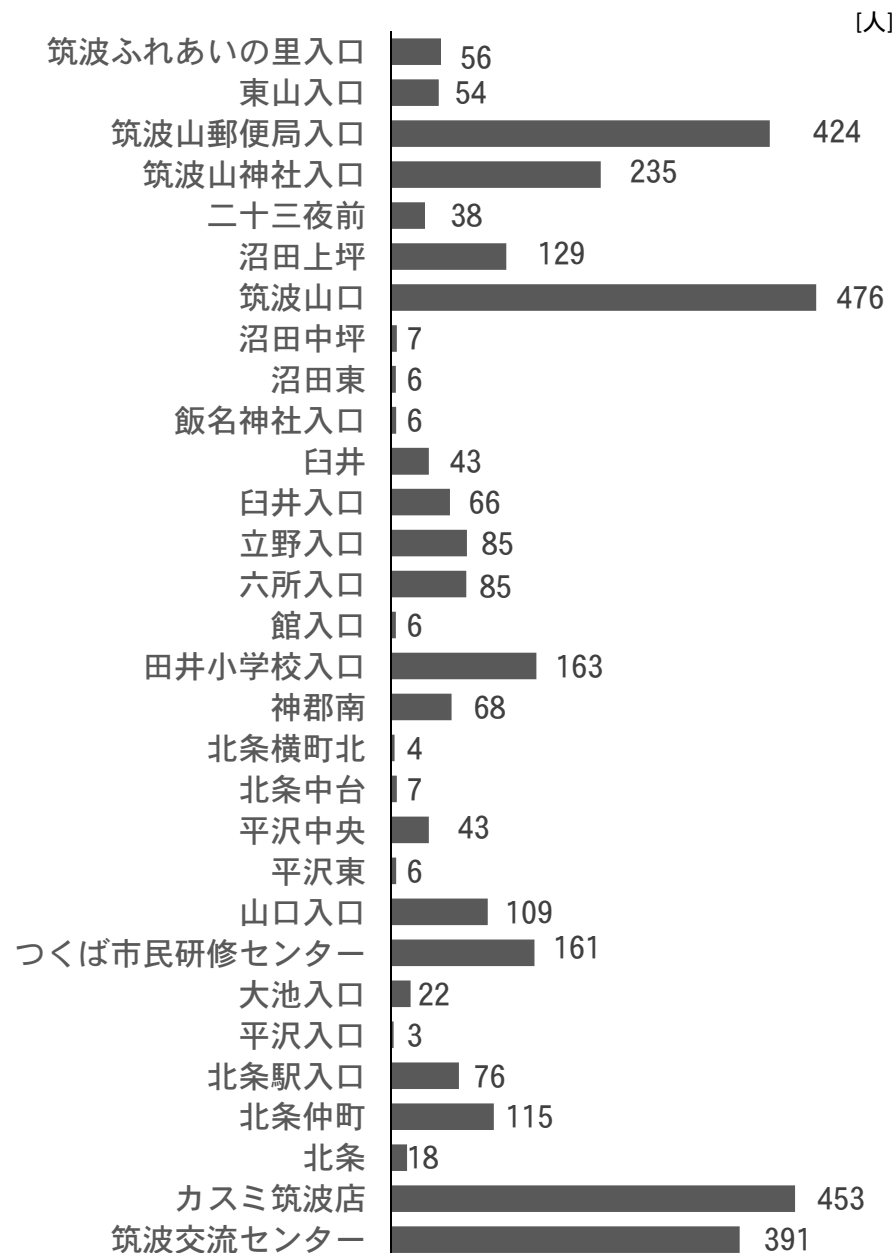
3 コース利用状況

- 1 日当たり約9.2人が利用している。
- 交通結節点である筑波山口、筑波交流センター、商業施設であるカスミ筑波店の利用が多い。また、つくば市民研修センターの利用も多少見られる。
- 地域住民から公共交通機関導入の要望が多かった筑波山口から筑波ふれあいの里入口間では、他のバス停留所と比較すると利用が多く見られた。

▼月別利用者数



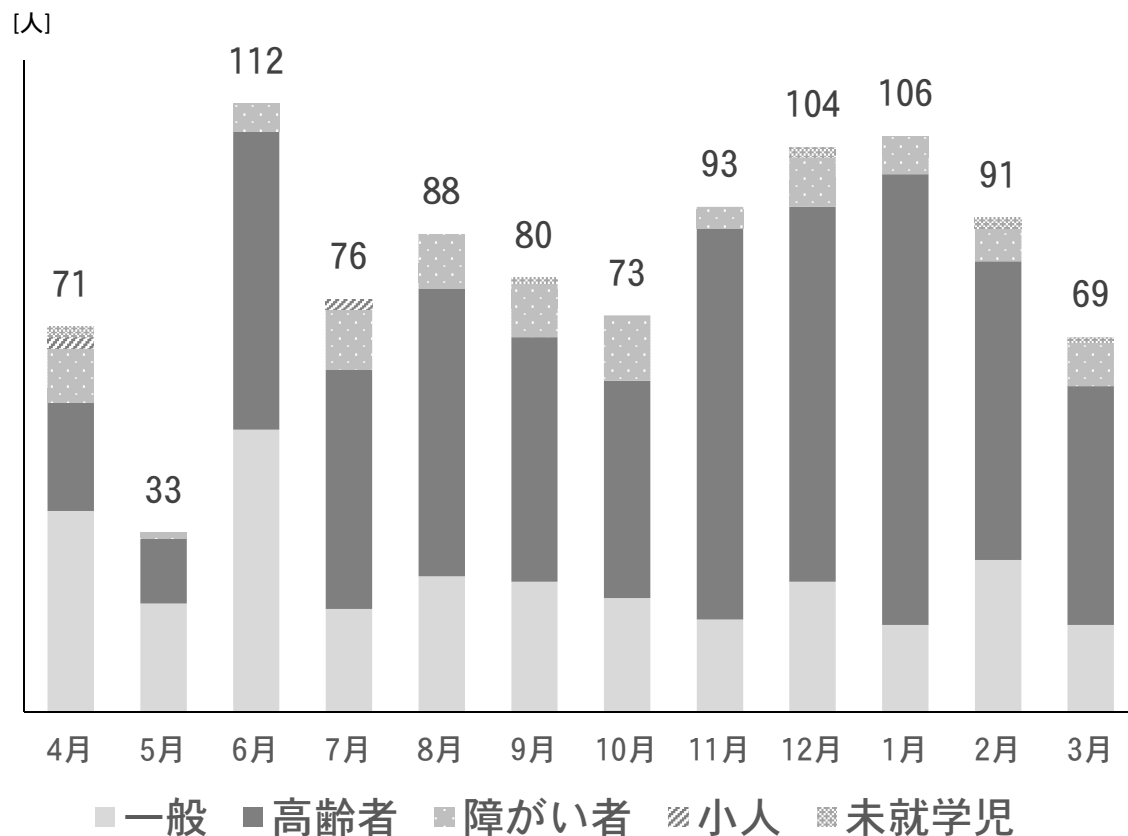
▼停留所別利用者数



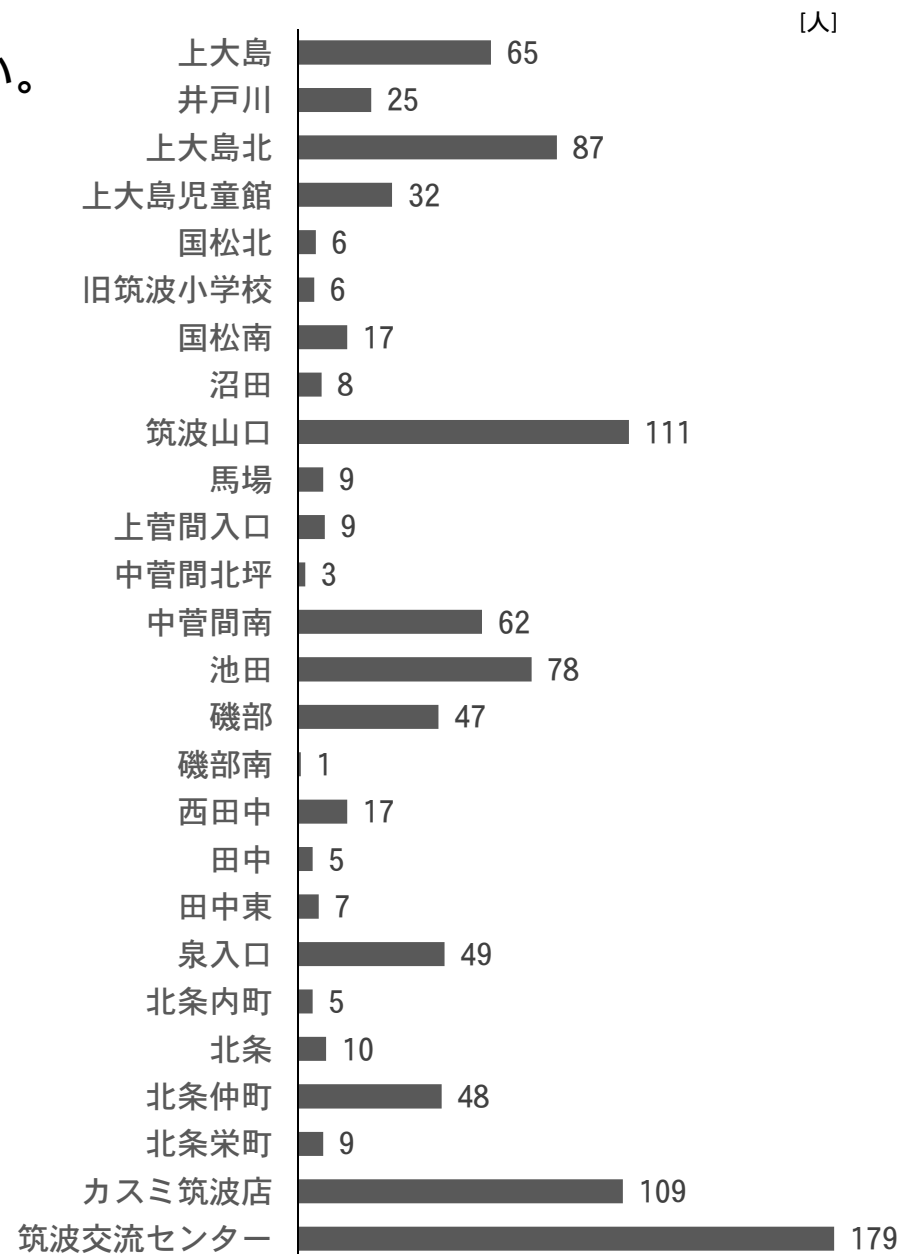
4 コース利用状況

- 1日当たり約2.7人が利用している。
- 筑波山口、筑波交流センターの交通結節点の利用が多い。
- 上大島、上大島北、中菅間南、池田の利用が多い。
- 学生が塾通いのために利用しているケースがあった。

▼月別利用者数



▼停留所別利用者数



つくタクからの利用転換 1 / 2

- 支線型バス利用者5,749人に対し、筑波地区のつくタク利用者は、前年度と比較して1,263人の減少。
- 北条地区のクリニックやウェルネスパークでつくタク利用が減少している。このことから、利用者が見込まれる目的施設を通るよう、支線型バスのルートを工夫することで、利用促進が図れると考えられる。

▼支線型バス沿線のつくタク利用実績

(乗降場所別 平成30年度比較 利用者数が21人以上減少した乗降場所、自宅場所)

つくタク 乗降場所	最寄りの 支線型バス停留所	つくタク 利用実績		
		H30	R01	差
A85-1 北条（広瀬医院前）	全コース	745	509	-236
A50 中央病院	2,4コース	318	94	-224
A52 つくばウェルネスパーク	1コース	245	149	-96
A101-2 水守（つくば総合福祉センター）	1コース	84	4	-80
A127 広瀬クリニック	3コース	154	78	-76
A56 筑波山郵便局	3コース	137	98	-39
A85-3 北条（なかよしの家）	1,2,4コース	92	53	-39
A51 長久寺	小田シャトル	57	20	-37
A119 吉原接骨院	4コース	43	11	-32
A33 小泉入口	4コース	81	50	-31
A112-4 沼田（大越歯科医院前）	3,4コース	34	5	-29
A111 ふれあいの里	3コース	76	48	-28
A38 市民研修センター	3コース	115	88	-27
A112-2 沼田（飯田医院）	3,4コース	41	16	-25
A79 馬場	3,4コース	50	25	-25
A53 筑波高校	全コース	230	207	-23

自宅場所	最寄りの 支線型バス停留所	つくタク 利用実績		
		H30	R01	差
筑波	3コース	633	421	-212
明石	2コース	220	41	-179
泉	全コース	160	54	-106
上大島	4コース	142	86	-56
沼田	3コース	115	66	-49
大貫	北部シャトル	47	7	-40
中菅間	4コース	112	73	-39
臼井	3コース	155	120	-35
北太田	小田シャトル	51	20	-31
漆所	3コース	33	6	-27
上菅間	4コース	33	8	-25
小和田	3コース	25	4	-21

つくたくからの利用転換 2 / 2

(個人別 平成30年度比較 利用回数が41回以上減少した利用者)

利用者 居住地区	最寄りの支線型バス停留所		つくたく 利用実績		
	路線名	停留所名	H30	R01	差
明石	2コース	明石	422	81	-341
水守	1コース	水守西（つくば総合福祉センター）	141	22	-119
作谷	1コース	下作谷	295	196	-99
筑波	3コース	筑波山郵便局入口	90	9	-81
筑波	3コース	筑波山神社入口	109	31	-78
泉	全コース	筑波交流センター	107	35	-72
上大島	4コース	上大島児童館	76	9	-67
泉	全コース	筑波交流センター	68	4	-64
大貫	北部シャトル	大貫(※1)	72	11	-61
小田	小田シャトル	小田中部(※2)	96	35	-61
小田	小田シャトル	小田中部(※2)	62	7	-55
筑波	3コース	二十三夜前	117	66	-51
北太田	小田シャトル	北太田(※2)	76	25	-51
筑波	3コース	筑波山郵便局入口	116	66	-50
筑波	3,4コース	筑波山口	118	70	-48
田中	2コース	田中	75	29	-46
上大島	4コース	上大島	117	72	-45
北条	3コース	大池入口	47	2	-45
大貫	北部シャトル	大貫(※1)	117	72	-45
山口	3コース	山口入口	309	265	-44
筑波	3コース	筑波山郵便局入口	64	21	-43
池田	4コース	池田	166	123	-43

※1 北部シャトル 大貫バス停留所：新設

※2 中部シャトル 大穂窓口センター経由便の新設、北太田バス停留所：新設

- 運行経費について、4コース各2台（計8台）の3年減価償却費用が含まれている。
- 利用者人数が少なく、高齢者割引対象の利用者が多いため、収入が少なくなっている。
- 1人当たり市負担額は、10,961円と非常に高い。
- 収入割合は、1.3%と非常に低い。
- 収益を改善するためには、利用者数の大幅な増加が必要である。そのために、筑波地区向けの広報活動やルート見直し等を検討する必要があると考える。

	令和元年度
(A) 運行経費(円)	63,811,382
(B) 利用料金収入額等(円)	798,900
(C) 市負担額(円) (A-B)	63,012,482
(D) 利用者数(人)	5,749
1人当たり支払運賃(円/人) (B/D)	139
1人当たり市負担額(円/人) (C/D)	10,961
収入割合 (B/A)	1.3%

【利用者数】

- 1 便当たり乗車人数 2 人を目標とする。（年間31,680人）
⇒ 令和元年度実績 1 便当たり0.36人（年間5,749人） 目標比：18.1%

【1 人当たり市負担額】

- つくタクの運行経費より効率的な公共交通となっているかを確認する。
⇒ 令和元年度実績 10,789円 つくタク比：4倍（令和元年度つくタク：2,684円）

【市民満足度】

- 公共交通に対する満足度の変化を、アンケート調査等を実施し、確認する。
⇒ 令和元年度公共交通の利用に関するアンケート調査の結果、運行本数に課題があり、つくタクからの転換も十分に図られていない。

○支線型バスに対する満足度（％）

	支線型バス
総合的な満足度	83.3
運行時間帯	52.6
運行本数	27.8
目的地までの所要時間	94.4
時間通りの運行（定時制）	100.0
停留所までの距離	70.0
停留所の設置数	55.5
運賃の設定	89.5

○つくタク利用からの転換（％）

	つくタクを利用していた		つくタクは利用していない
	つくタク利用が減った	つくタク利用は減っていない	
支線型バス	17.6	22.2	60.0

- ⇒ つくタク利用が減った理由：予約が面倒、バスは時間通りに運行するから
- ⇒ つくタクも利用する理由：バスで行けない場所があるから

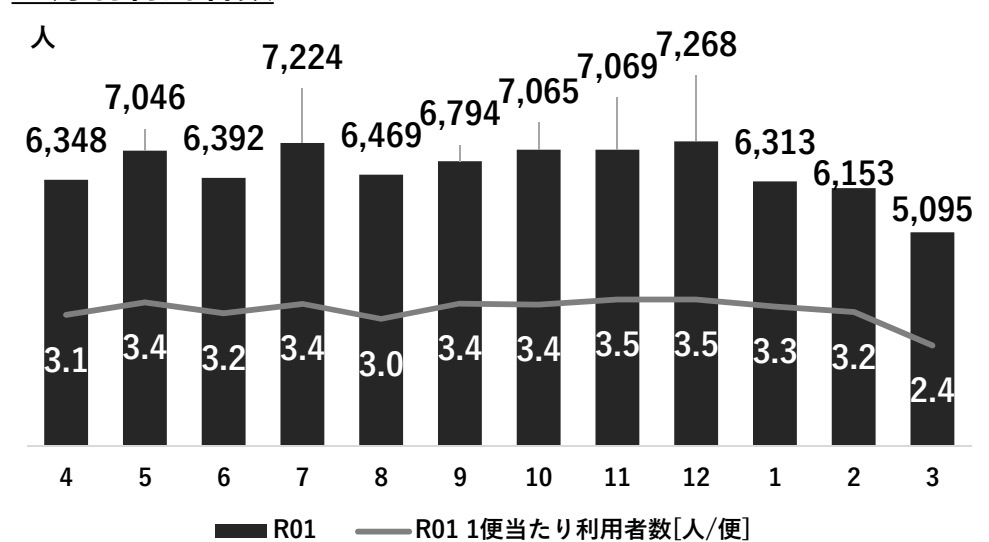
令和元年度 路線バス実証実験利用実績



路線バス運賃補填実証実験事業 利用者数

- 本事業は交通系ICカード利用者のみが運賃割引の対象になる。
- 路線バス運賃補填実証実験事業 4 路線は年間 79,236人の利用があった。
- 1 日当たり利用者数は218.3人、1便当たり利用者数は3.2人で、令和元年度上半期実績と同等の利用水準を維持している。
- 1日当たり利用者数は、当初の事業計画（148人）を上回っている。

▼月別利用者数



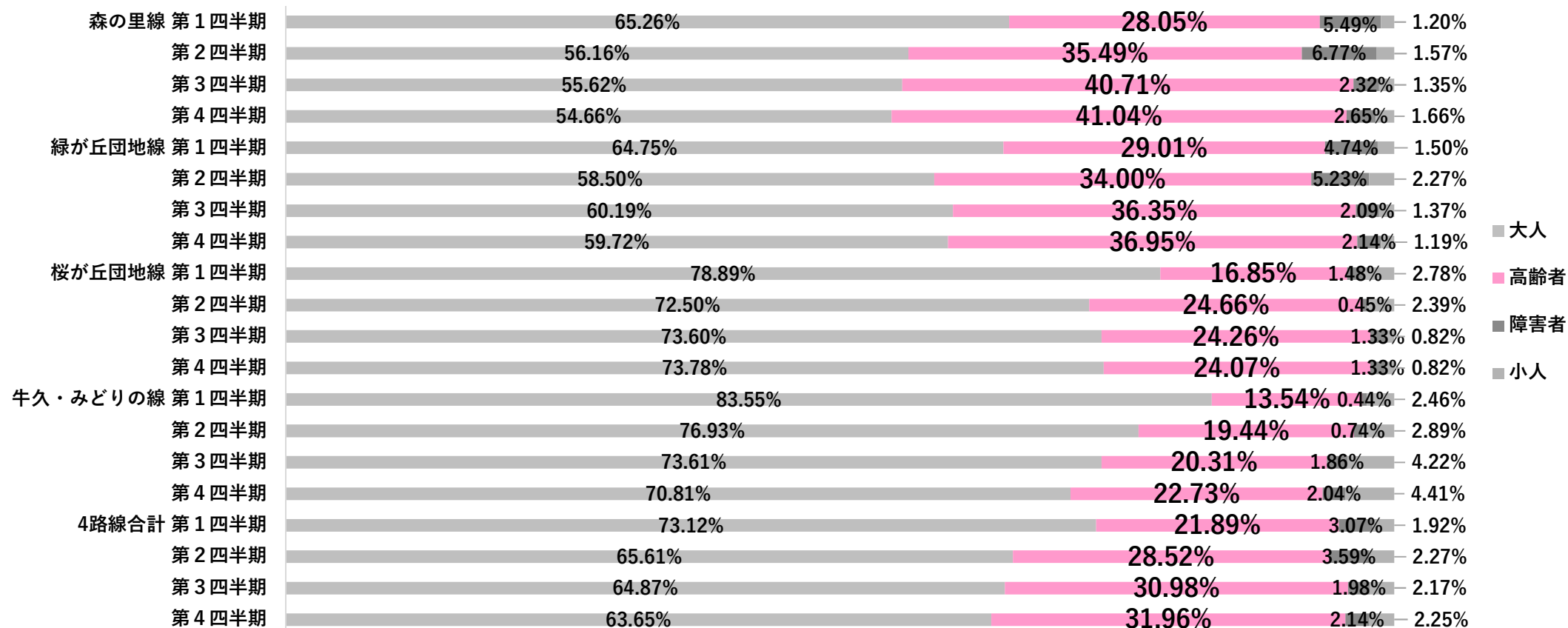
▼利用者数一覧

	森の里線	緑が丘団地線	桜が丘団地線	牛久・みどりの線	4路線合計	1日当たり
R01 4月	1,893	1,539	990	1,926	6,348	212
5月	1,888	1,616	891	2,651	7,046	227
6月	1,869	1,637	890	1,996	6,392	213
7月	2,204	1,833	1,089	2,098	7,224	233
8月	1,806	1,582	859	2,222	6,469	209
9月	2,042	1,653	943	2,156	6,794	226
10月	2,094	1,803	1,015	2,153	7,065	228
11月	1,998	1,981	918	2,172	7,069	236
12月	2,059	1,911	1,010	2,288	7,268	234
1月	1,761	1,685	964	1,903	6,313	225
2月	1,832	1,660	812	1,849	6,153	212
3月	1,541	1,196	779	1,579	5,095	164
R01 年度利用者数[人]	22,987	20,096	11,160	24,993	79,236	218.3
1便当たり利用者数[人/便]	3.0	3.9	2.7	3.3	3.2	44

利用者内訳

- 令和元年度利用者数は79,236人で、前年同期の同条件での利用者数は53,358人であることから、本事業開始後、交通系ICカード利用者が約1.5倍に増加したことになる。
- 路線別利用者内訳は、第2四半期以降は利用割合が安定しており、高齢者(高齢者運賃割引証利用者)の利用割合は4路線合計で約3割、森の里線については約4割という高い利用結果を得ることができた(荃崎地区の令和2年4月時点の65歳以上割合は約37.7%)。高齢者に本事業が認知されており、交通系ICカードの利用方法がスムーズに受け入れられたものと推測される。

▼運賃補填路線別利用者内訳



森の里線、緑が丘団地線 利用状況

※ 森の里線、緑が丘団地線は森の里までルートが同一であることから、併せて分析を行った。

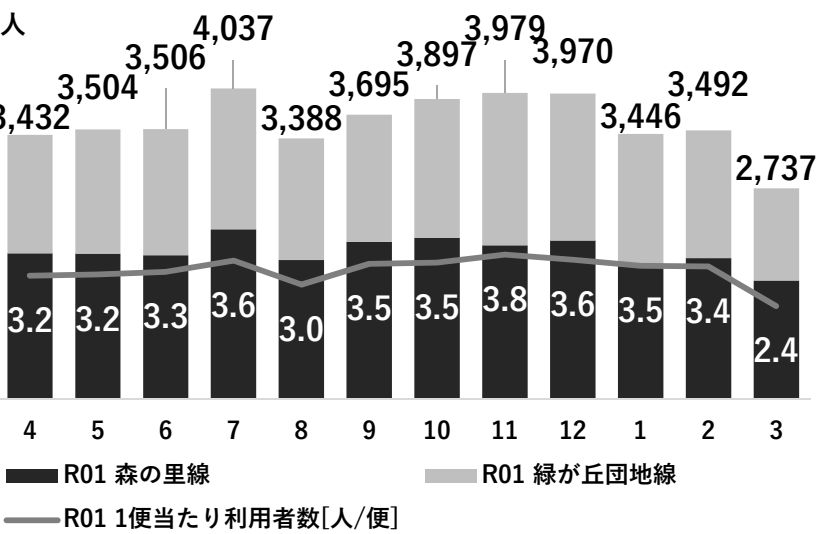
[停留所別利用者数]

- 森の里地区内の停留所(6箇所)と牛久駅西口間の移動が顕著にみられた(森の里地区からの利用者：約7割)。
- つくバスとの結節点でもある荃崎窓口センターについて、1日当たり平均4.7人の利用がみられた。

[時間帯別利用者数]

- 上り便(牛久方面)の利用者ピークが下り便(つくば方面)の利用者ピークより早い時間に来ていることから、地域住民の日中の牛久駅への移動手段として定着しているものと推測される。

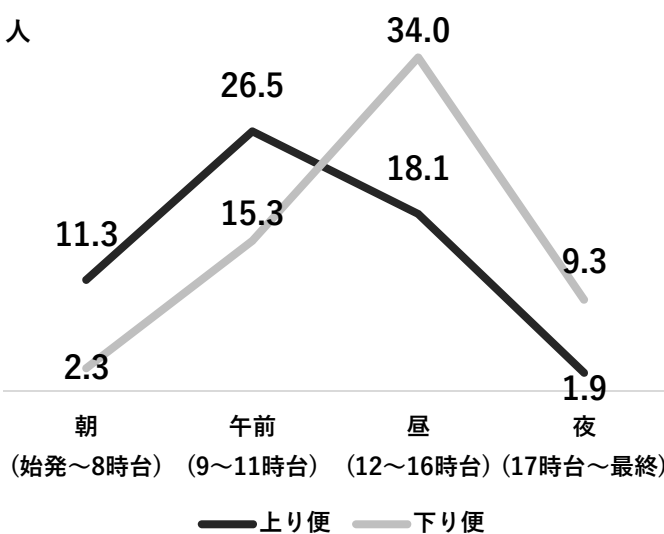
▼月別利用者数



▼日別・便別利用者数

項目	日	便
R01	118.7	3.3

▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数(1日当たり)



桜が丘団地線、牛久・みどりの線 利用状況

※ 桜が丘団地線、牛久・みどりの線は桜が丘団地までルートが同一であることから、併せて分析を行った。

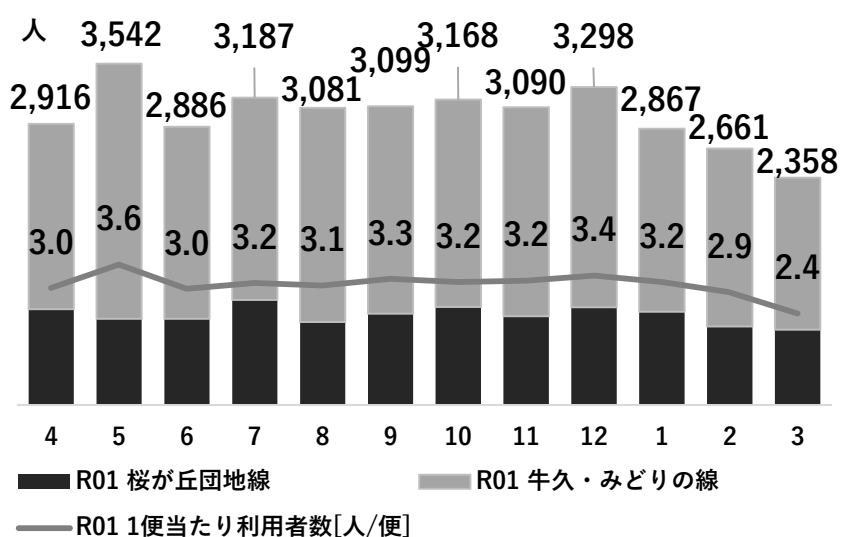
[停留所別利用者数]

- 桜が丘団地、明神前及び高見原地区の各停留所と牛久駅西口間の移動が顕著にみられた(高見原地区からの利用者：約4割)。
- つくば双愛病院や周辺に商業施設がある新山へも、利用者の一定の移動がみられた。

[時間帯別利用者数]

- 上り便(牛久方面)の利用者ピークが下り便(つくば方面)の利用者ピークより早い時間に来ていることから、地域住民の日中の牛久駅への移動手段として定着しているものと推測される。

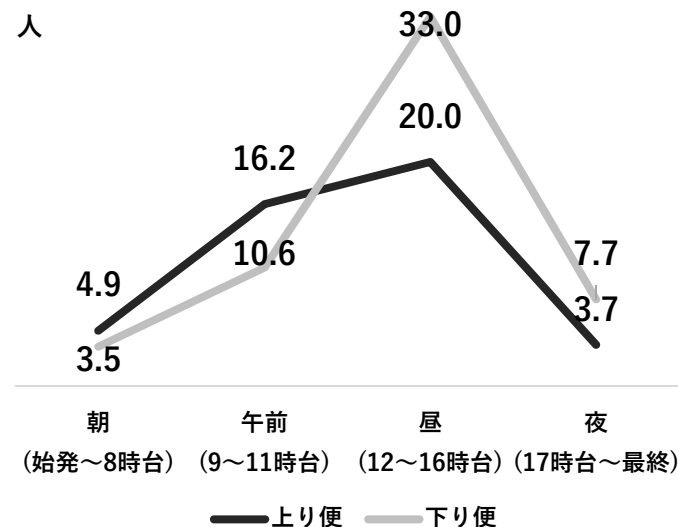
▼月別利用者数



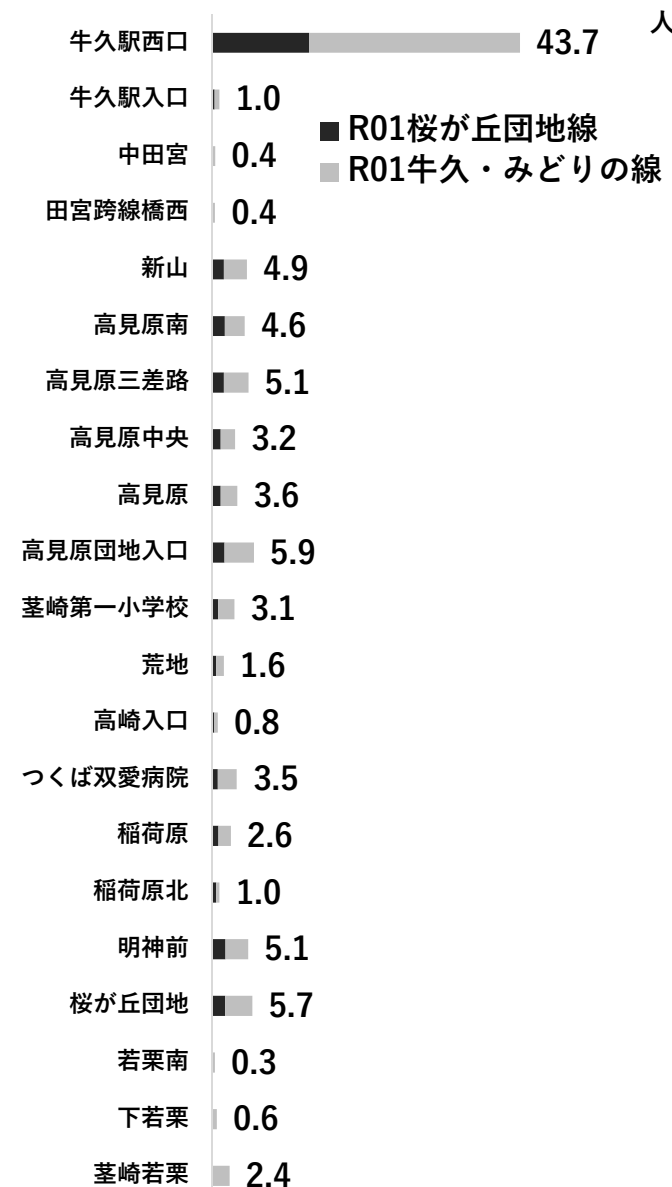
▼日別・便別利用者数

項目	日	便
R01	99.6	3.1

▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数 (1日当たり)



路線バス運行実証実験事業 利用状況

[月別・日別・便別利用者数]

- 令和元年度は27,075人の利用があった。1日当たり平均74.0人、1便当たり平均4.6人の利用であり、当初の事業計画(1便当たり2.8人)を上回る結果を得ることができた。

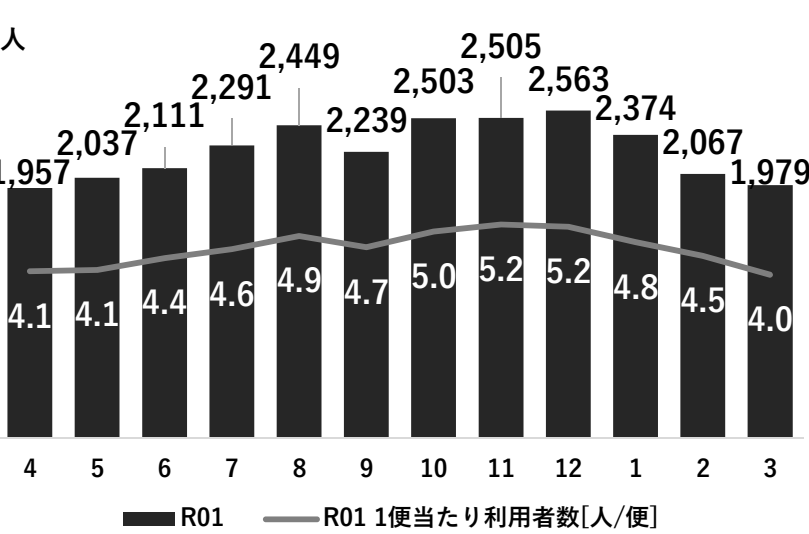
[停留所別利用者数]

- 富士見台～高見原地区までの各団地の停留所と牛久駅西口間の移動が顕著にみられた。また、つくバスとの結節点でもある茎崎窓口センター、周辺に商業施設がある新山についても一定の利用が見られた。

[時間帯別利用者数]

- 通勤・通学時間帯を外した運行時刻になっているが、利用者が多いことから、地域住民の日中の生活路線として定着しているものと推測される。

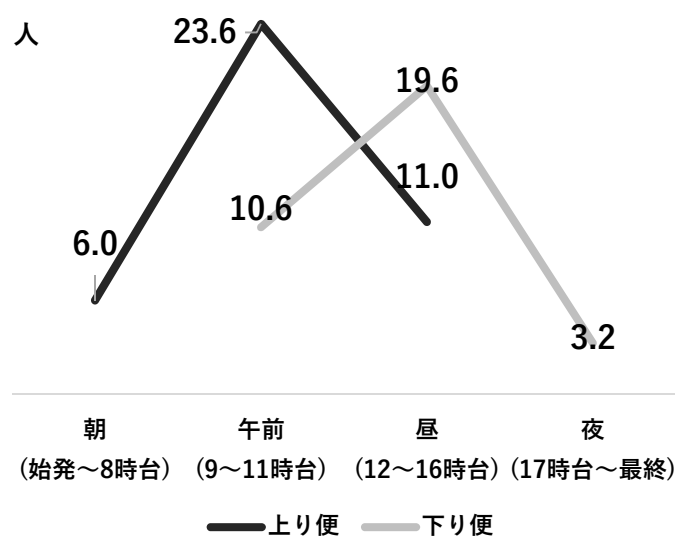
▼月別利用者数



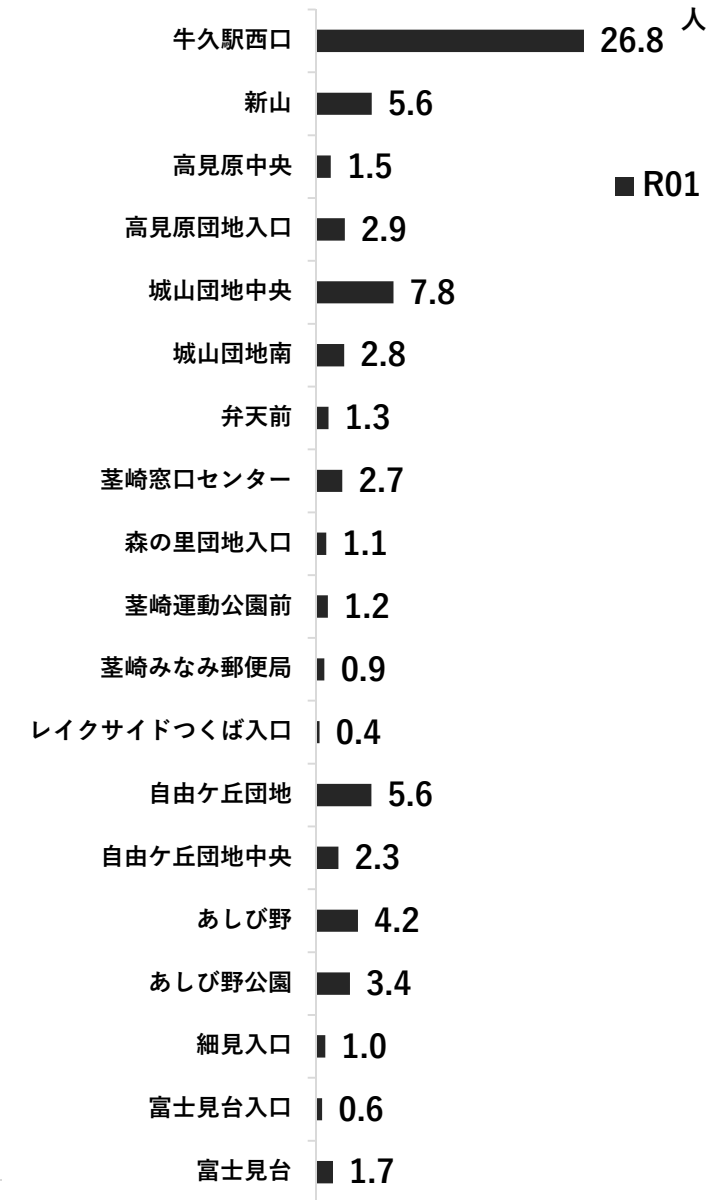
▼日別・便別利用者数

項目	日	便
R01	74.0	4.6

▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数 (1日当たり)



路線バス増便実証実験事業 利用状況

[月別・日別・便別利用者数]

- 令和元年度は11,960人の利用があった。1日当たり平均32.9人、1便当たり平均4.5人の利用であり、当初の事業計画(1便当たり4.5人)を達成することができた。

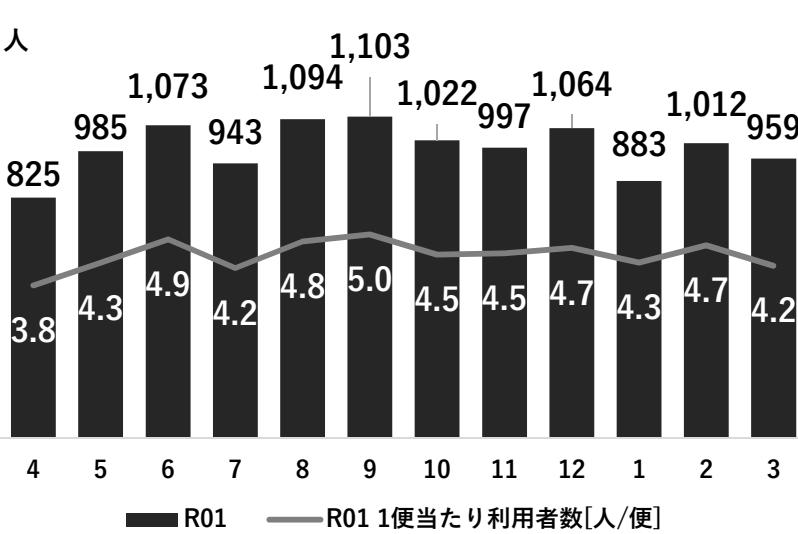
[停留所別利用者数]

- つくばセンターと土浦駅西口間の駅間移動が顕著であり、またイオンモール土浦最寄りの下高津小学校下の利用者也一定数みられた。
- 一方で、当初想定していた上の室地区の停留所の利用者数が伸びていないことから、つくば市内の利用を促す必要がある。

[時間帯別利用者数]

- 午前は上り便(土浦方面)利用者が、昼は下り便(つくば方面)利用者が多くみられた。

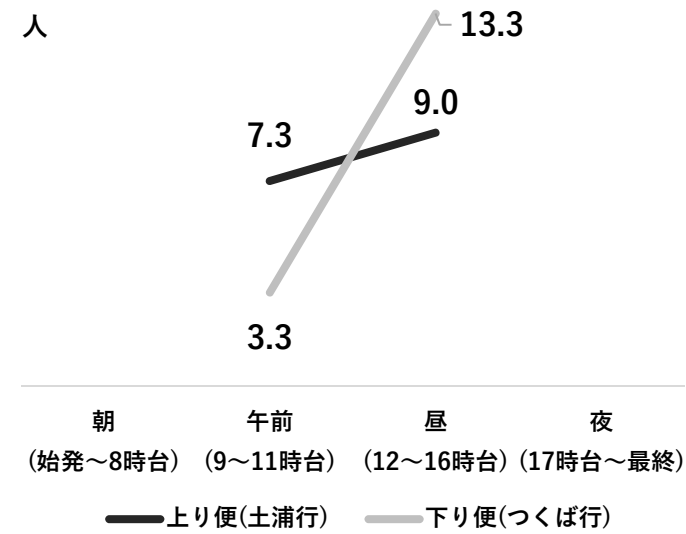
▼月別利用者数



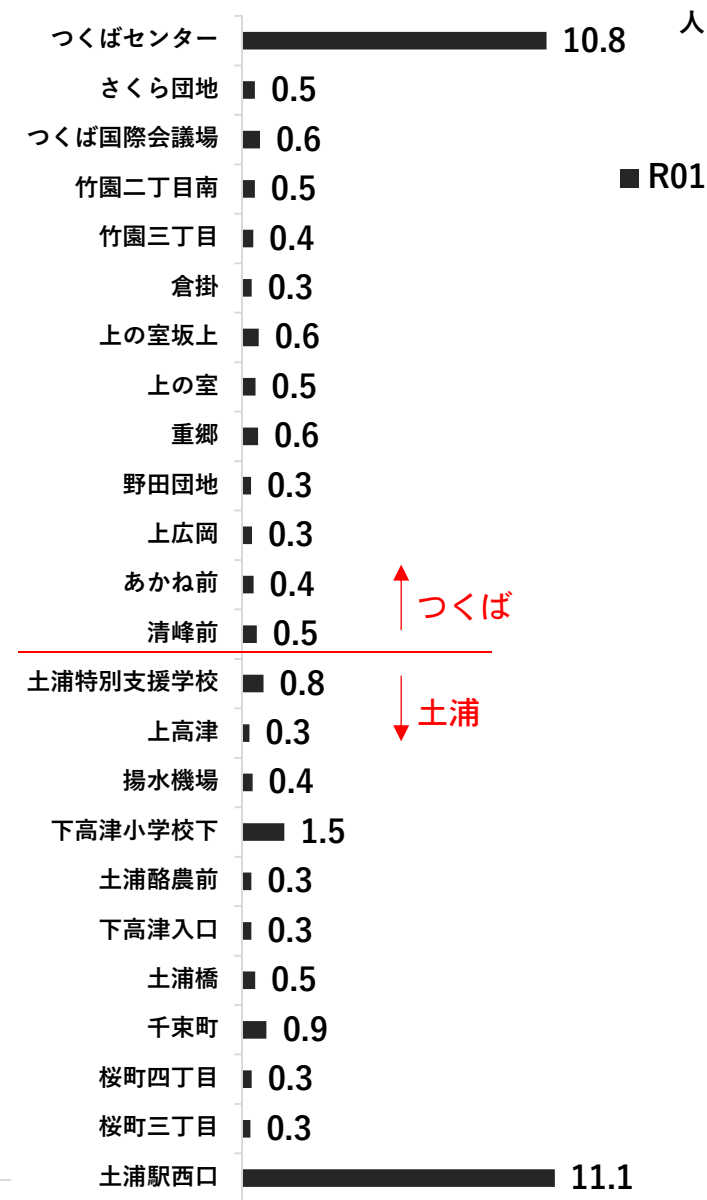
▼日別・便別利用者数

項目	日	便
R01	32.9	4.5

▼時間帯別利用者数



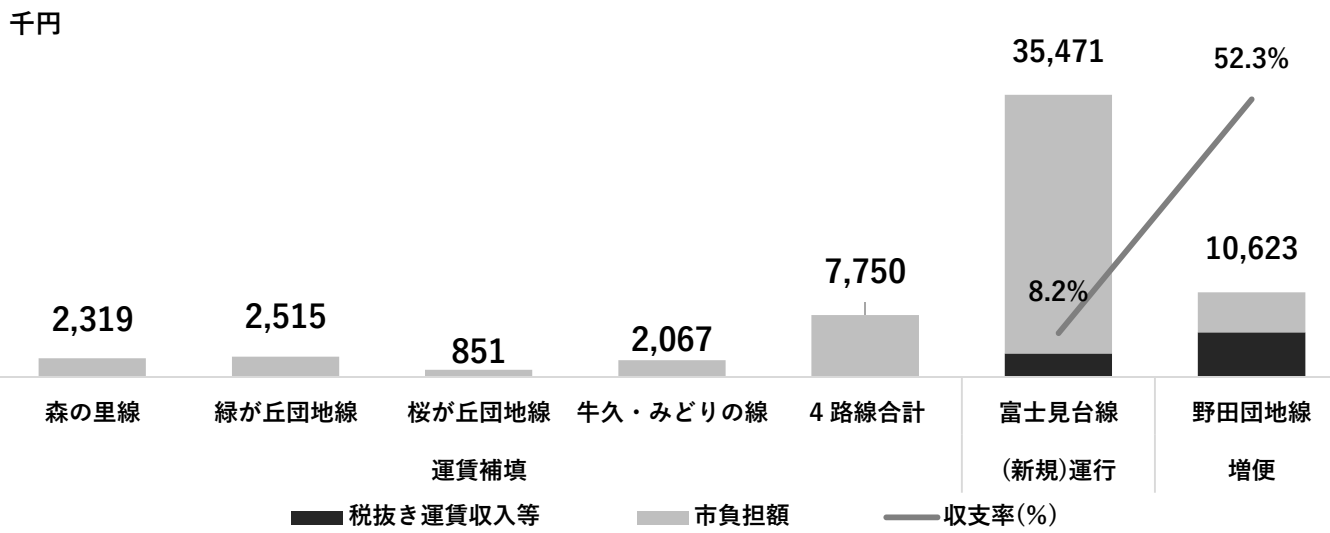
▼停留所別利用者数 (1日当たり)



路線バス実証実験収支

- 路線バス運賃補填実証実験は、通常運賃(IC)と割引運賃(IC)の差額を市が負担するため、負担額のみを記載している(運行経費、運賃収入及び収支率については記載していない)。なお、本事業は利用が増えるほど市の負担額が増大する。
- 路線バス運賃補填実証実験について、4路線合計で当初の事業計画の約1.5倍の利用があったが、高齢者運賃割引証提示による半額適用の割合は約3割程度に留まっており、1人当たりの差額を低く抑えられたため、市負担額の総額は計画時予算と同程度である。
- 路線バス運行実証実験について、収支率が8.2%と低いが、これは新たに購入した小型バス車両2台分の3年減価償却費用及びバス停留所設置費用16,473千円が含まれているためである。
- 路線バス増便実証実験について、税抜き運賃収入等は、9月、10月に実施したOD調査結果から算定した平日・休日の平均運賃単価に日数を乗じて算定した。
つくばセンターと土浦駅西口間の駅間移動の割合が多く運賃単価が高かったため、収支率は52.3%と高い結果になった。

▼路線別収支



▼路線別収支一覧

	森の里線	緑が丘団地線	桜が丘団地線	牛久・みどりの線	4路線合計	(新規)運行 富士見台線	増便 野田団地線
(A)運行経費[円]	-	-	-	-	-	35,471,000	10,623,000
(A')運行経費(A-車両関係費・バス停購入費)[円]	-	-	-	-	-	18,998,000	10,623,000
(B)税抜き運賃収入等[円]	-	-	-	-	-	2,922,946	5,561,044
(C)市負担額(A-B)[円]	2,318,518	2,514,589	850,854	2,066,524	7,750,485	32,546,000	5,060,000
(D)利用者数[人]	22,987	20,096	11,160	24,993	79,236	27,075	11,960
1人当たり支払運賃(B/D)[円/人]	-	-	-	-	-	108	465
1人当たり市負担額(C/D)[円/人]	101	125	76	83	98	1,202	423
収支率(B/A)	-	-	-	-	-	8.2%	52.3%

公共交通改編後の利用実績

■市が実施している公共交通施策に関する比較

施策	つくバス	つくタク	支線型バス	路線バス 運賃補填	路線バス 新規運行	路線バス 増便運行	合計
H30年度利用者数[人]	1,052,988	55,858	—	※53,358	—	—	1,162,204
R01年度利用者数[人]	994,202	53,887	5,749	79,236	27,075	11,960	1,172,109
対H30年度増減数[人]	▲58,786	▲1,971	+ 5,749	+ 25,878	+ 27,075	+ 11,960	+ 9,905

※ 路線バス運賃補填について、H30は運賃補填実証実験事業を実施していないが、利用者数比較のため、R01と同様の条件(割引対象時間帯に交通系ICカードを用いて正規運賃を支払った乗客)の利用者数を算出している。

平成31年4月に実施した公共交通改編により、新たなルートやバス停留所を増やし、バス停圏域カバー人口が増加するなど、公共交通の利便性が向上した。また、移動手段の選択肢が増えたことで、総利用者数は増加した。令和元年度に実施した市民意識調査においても、公共交通に対する満足度は、前回平成29年度調査時よりも増加している。

▼施策別評価

- つくバスは、バス停圏域カバー人口が増加するなど利便性向上が図られた。令和元年度に実施したバス利用者に対するアンケートにおいても、総合的な満足度は改編前よりも増加している。
- つくタクは、実証実験バス（筑波地区支線型バス、荃崎地区路線バス）への利用転換の結果が出始めている。共通ポイントや特例ポイントの追加に伴い利便性向上も図られた。令和元年度に実施したつくタク利用者に対するアンケートにおいても、総合的な満足度は改編前よりも増加している。
- 支線型バスは、筑波地区で利用に関する需要があり、実証運行したが、利用者が伸びていない。
- 荃崎地区路線バス実証実験（運賃補填、新規運行）は、牛久駅への移動に関する需要があり、実証運行したところ、牛久駅への利用者が当初想定以上にいることを確認できた。
- 桜地区路線バス実証実験（増便運行）は、上ノ室地区からつくばセンターへの移動に関する需要があり、実証運行したところ、当初想定していた利用者数の実績はあったものの、その大半がつくばセンター⇄土浦駅西口間の駅間移動であった。
- 全公共交通機関について、新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う移動自粛等の影響により、3月実績の減少がみられた。

報告案件 2

資料 6

令和元年度 公共交通の利用に関するアンケート調査（結果）

令和 2 年(2020年) 6 月 8 日(月)

つくば市 都市計画部 総合交通政策課



1. アンケート実施概要

- ・令和元年12月から令和2年1月にかけて、「公共交通の利用に関する調査」として、一般市民、路線バス・つくバス利用者、茎崎地区路線バス実証実験利用者、つくタク利用者、支線型バス利用者を対象に、アンケート調査を実施した。

【調査概要】

対象者	調査期間	配布票数	回収票数
(1) 一般市民（無作為抽出）	令和元年12月19日～令和2年1月20日	2,000票 郵送配布 郵送回収	780票 (39.0%)
(2) 路線バス・つくバス利用者	令和元年12月18日～12月23日	1,847票 街頭配布 郵送回収	606票 (32.8%)
(3) 茎崎地区路線バス実証実験利用者	令和元年12月18日～12月21日	200票 街頭配布 郵送回収	92票 (46.0%)
(4) つくタク利用者（利用実績がある自宅利用登録者リストより抽出）	令和元年12月19日～令和2年1月20日	900票 郵送配布 郵送回収	576票 (64.0%)
(5) 支線型バス利用者	令和元年12月19日～令和2年1月20日	65票 車内配布 車内・郵送回収	26票 (40.0%)

【主な調査項目】

- ・公共交通の利用状況
- ・公共交通に対する満足度
- ・公共交通に対する意見、公共交通維持への協力

令和元年度アンケート集計

※集計したグラフ等については、以下の表記とした。

一般市民アンケート → 市民

路線バス・つくバス利用者アンケート → 路線バス・つくバス

荳崎地区路線バス実証実験利用者アンケート → 荳崎地区実証実験バス

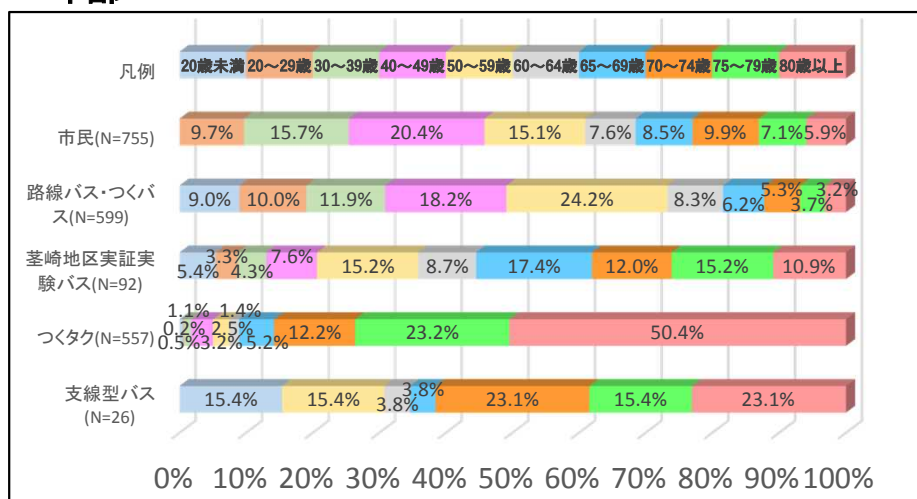
つくタク利用者アンケート → つくタク

支線型バス利用者アンケート → 支線型バス

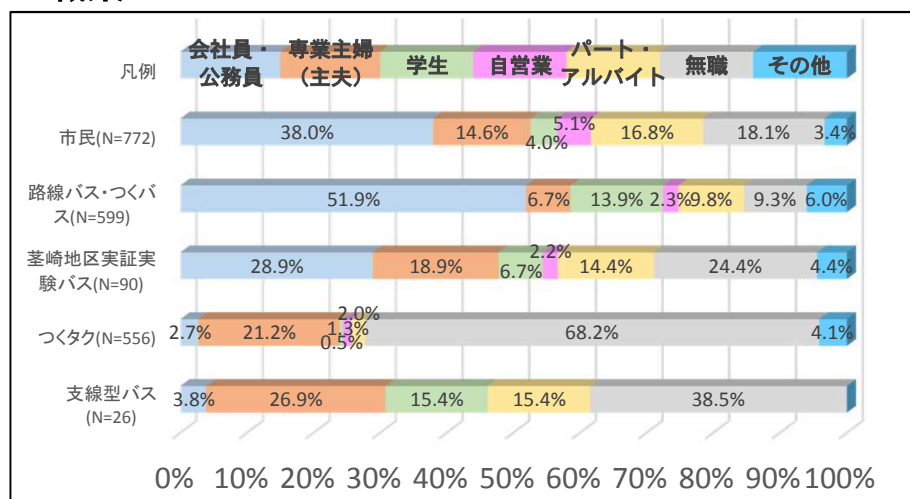
2. 調査概要（①個人属性：年齢、職業、利用目的）

- ・ 路線バス・つくバスでは、「会社員・公務員」「学生」が「通勤」「通学」にて使用する割合が高い。
- ・ つくタクでは、「80歳以上」、「無職」、「通院」が過半数を占める。
- ・ 荃崎地区路線バス実証実験では、買い物の利用が最も多い。

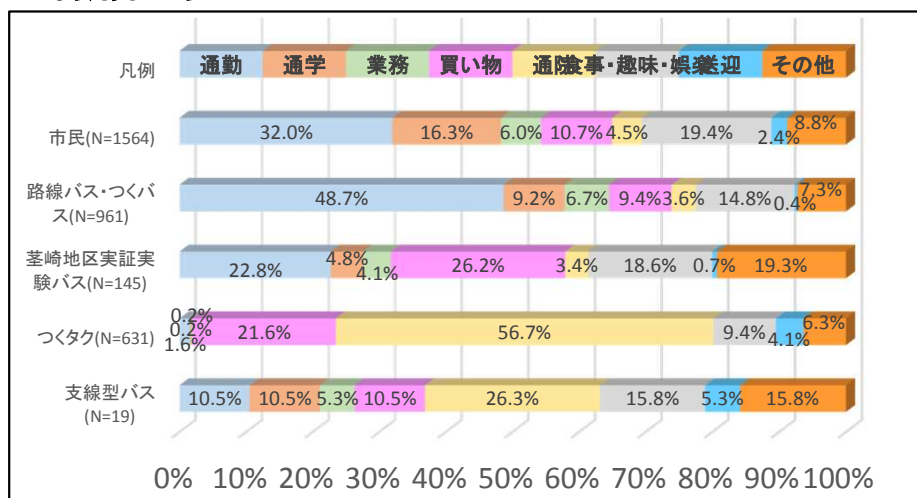
・ 年齢



・ 職業



・ 利用目的



※アンケート該当箇所

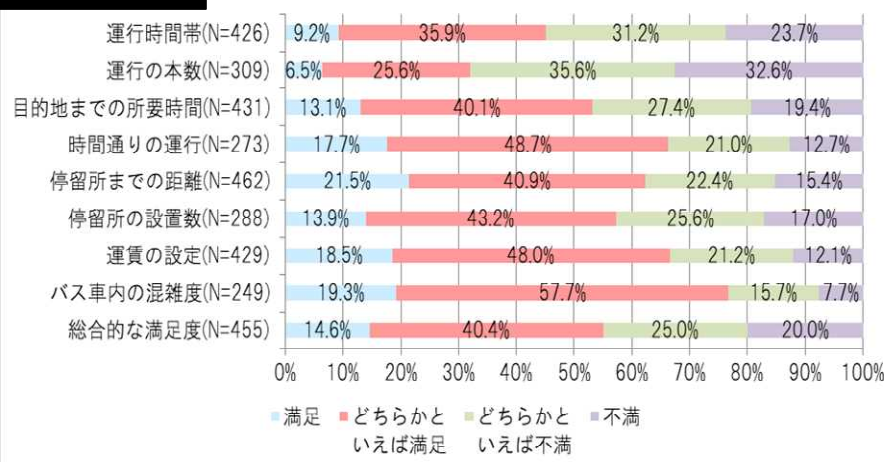
- ・ 年齢 共通【問1-2】
- ・ 職業 共通【問1-4】
- ・ 利用目的 市民【問2-1、問3-2、問3-7、問3-17、問3-22】
つくバス・路線バス、荃崎地区実証実験バス【問2-2、問2-7、問2-13】
つくタク【問2-5】
支線型バス【問2-4】

2. 調査概要（②満足度の変化：市民）

- 路線バス、つくバス共に、「総合的な満足度」は「満足」、「どちらかといえば満足」で過半数を占め、「運行時間帯」、「運行の本数」は、「どちらかといえば不満」、「不満」の割合が高い。

・路線バス・つくバスの満足度

平成29年度

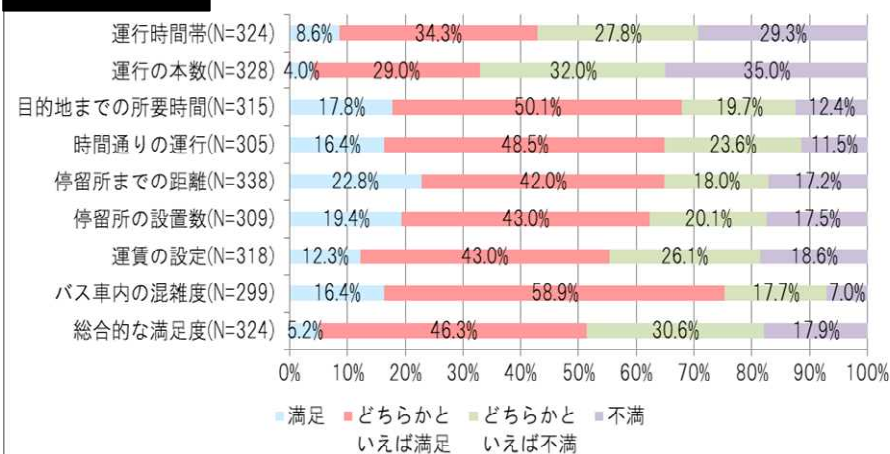


※平成29年度は路線バスとつくバスの内訳がないため令和元年度との単純比較は困難

・路線バスの満足度

市民【問5-2】

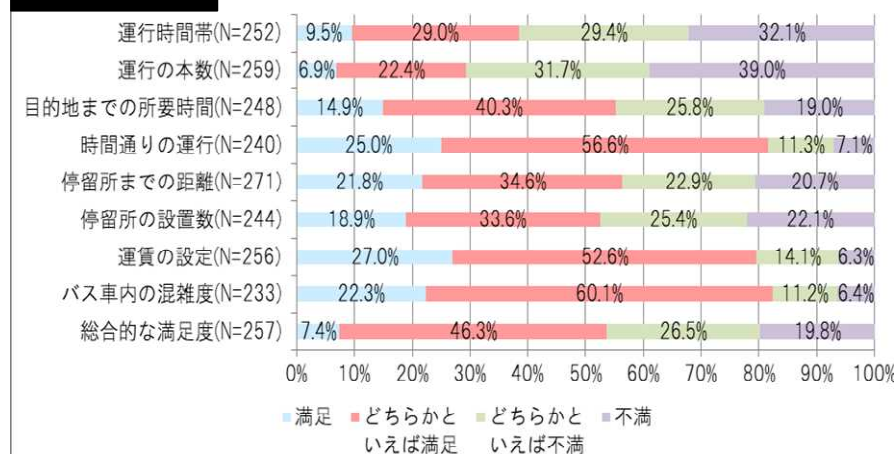
令和元年度



・つくバスの満足度

市民【問5-2】

令和元年度

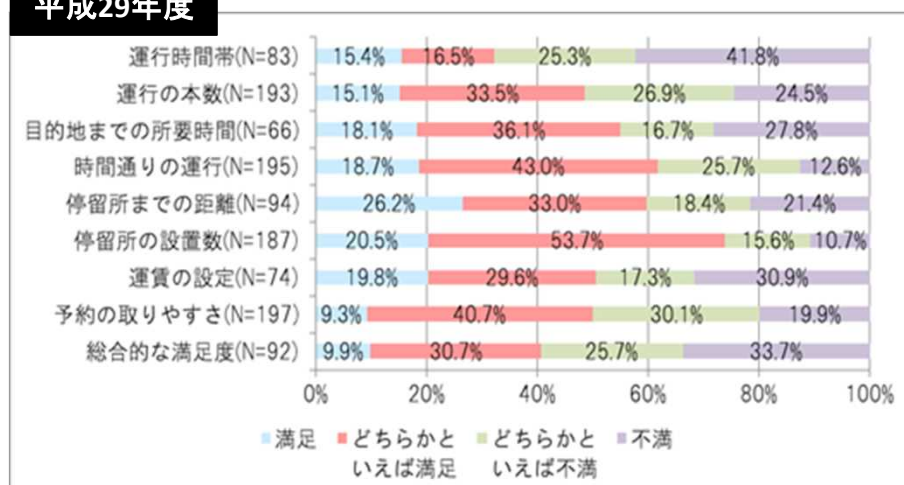


2. 調査概要（②満足度の変化：市民）

- 市民アンケート回答者でつくタク利用経験が有る人が占める割合が減少したことで、満足度も全体的に減少した。

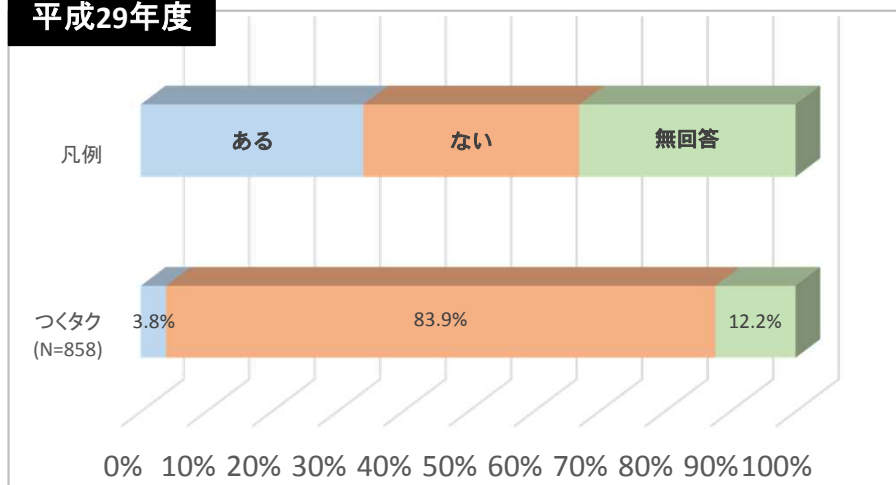
・つくタクの満足度

平成29年度



・つくタクの利用の有無

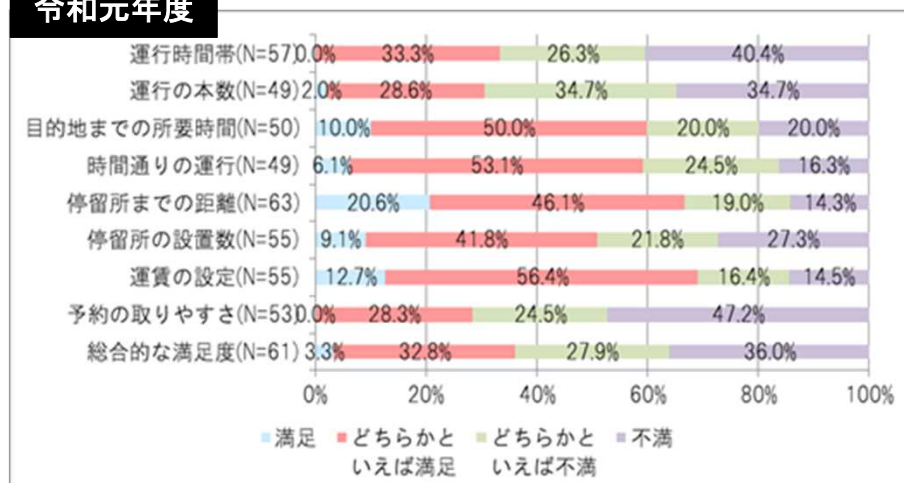
平成29年度



・つくタクの満足度

市民【問5-3】

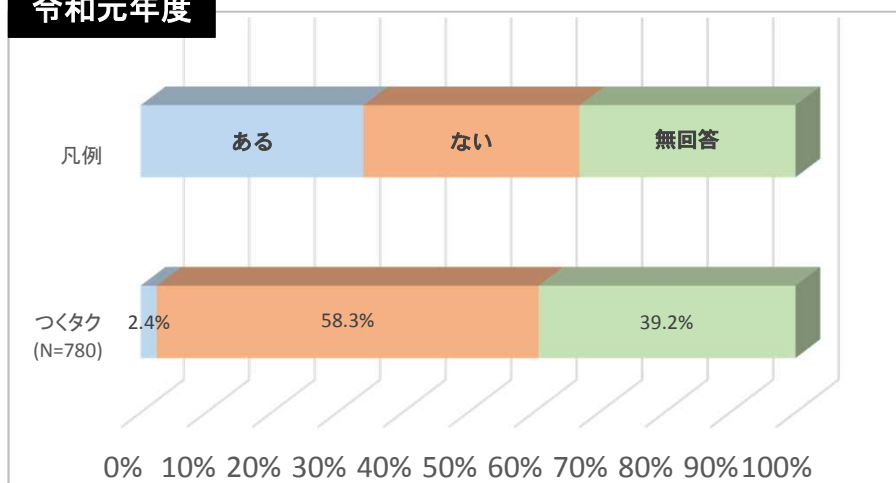
令和元年度



・つくタクの利用の有無

市民【問3-12】

令和元年度



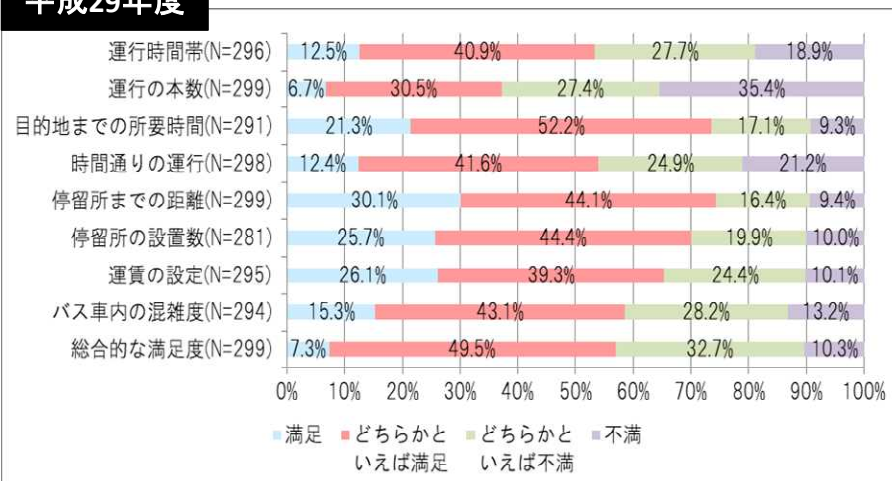
2. 調査概要（②満足度の変化：路線バス、つくバス）



- 「時間通りの運行」、「運賃の設定」は路線バスよりつくバスの方が満足度が高い。

・路線バス・つくバスの満足度

平成29年度

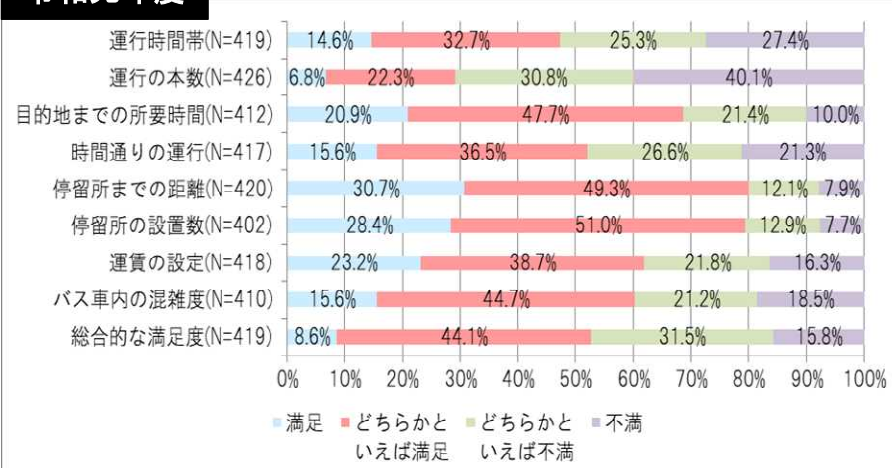


※平成29年度は路線バスとつくバスの内訳がないため
令和元年度との単純比較は困難

・路線バスの満足度

路線バス、つくバス【問4-3】

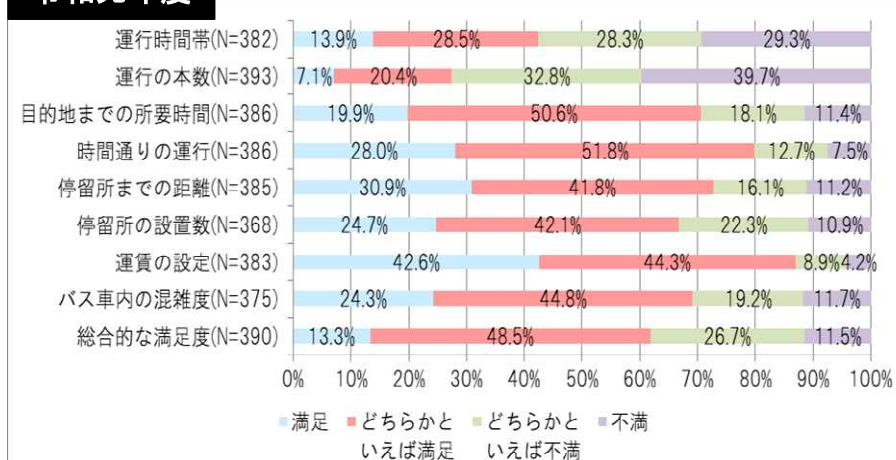
令和元年度



・つくバスの満足度

路線バス、つくバス【問4-3】

令和元年度

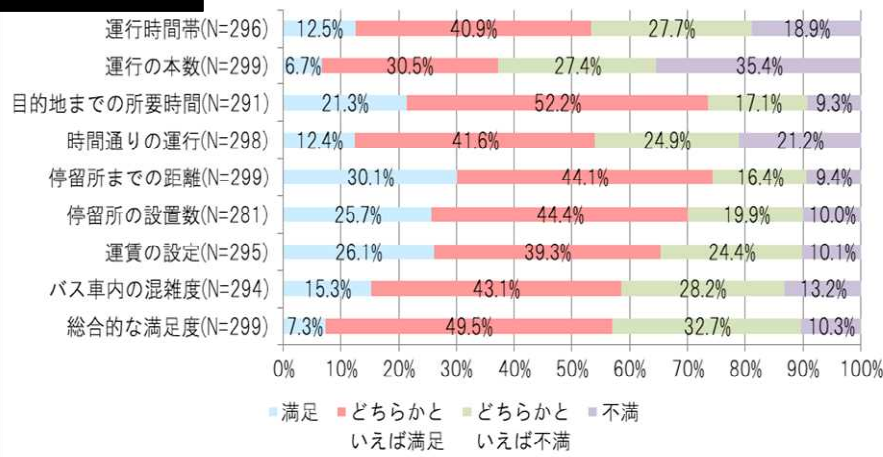


2. 調査概要（②満足度の変化：荃崎地区実証実験バス）

- ・路線バス、つくバス共に、「バス車内の混雑度」は満足度が高く、「運行本数」は満足度が低い。

・路線バス・つくバスの満足度

平成29年度

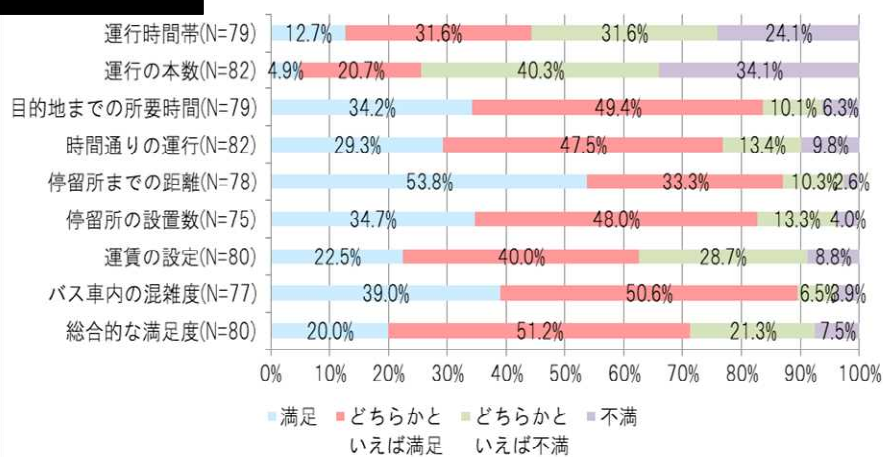


※荃崎地区実証実験バスは、令和元年度より運行開始だが参考として平成29年度の路線バス・つくバス（内訳なし）との比較

・路線バスの満足度

荃崎地区実証実験バス【問4-3】

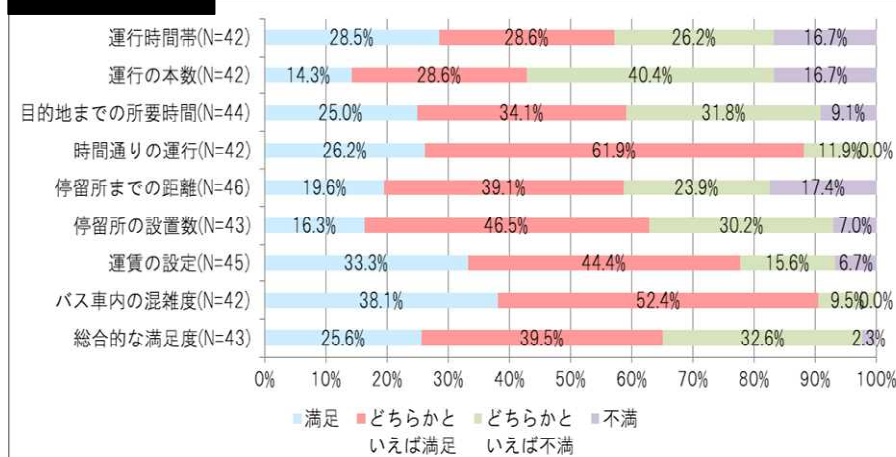
令和元年度



・つくバスの満足度

荃崎地区実証実験バス【問4-3】

令和元年度

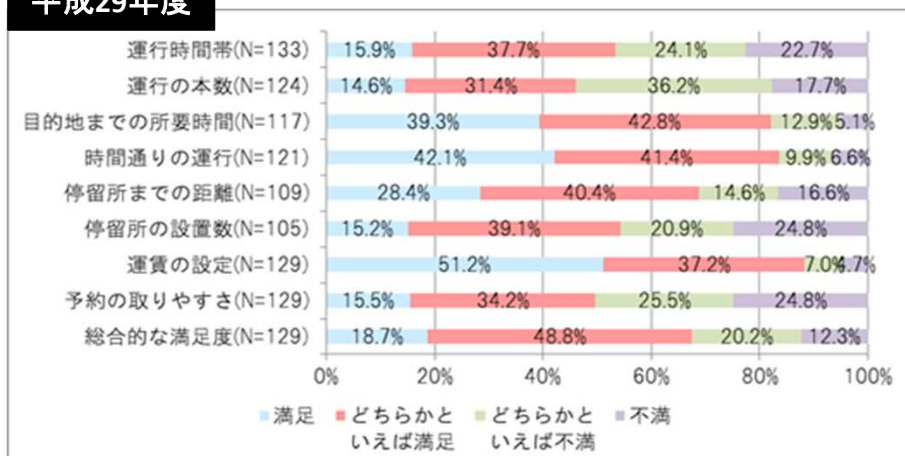


2. 調査概要（②満足度の変化：つくタク）

- 「総合的な満足度」で満足度が増加しているが、「予約の取りやすさ」は満足度が減少している。
- 「目的地までの所要時間」の満足度が増加している。共通ポイント、特例ポイントの増設により目的地までの所要時間が短縮されたものと推測される。

・つくタクの満足度

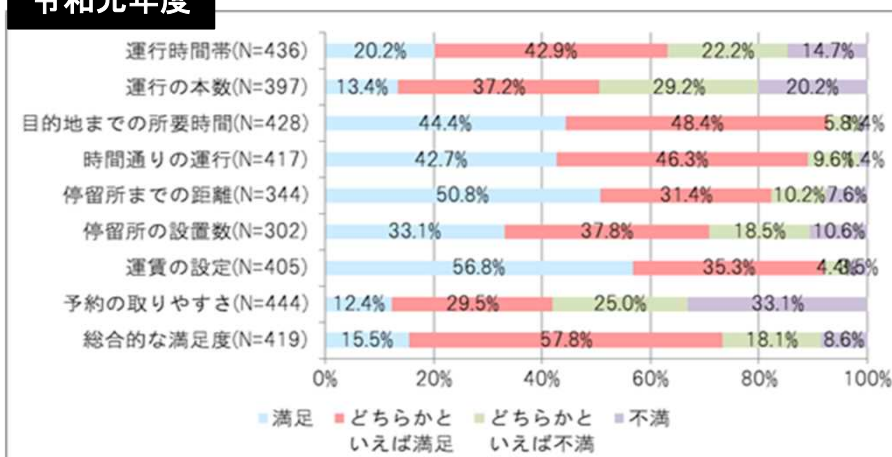
平成29年度



・つくタクの満足度

つくタク【問2-16】

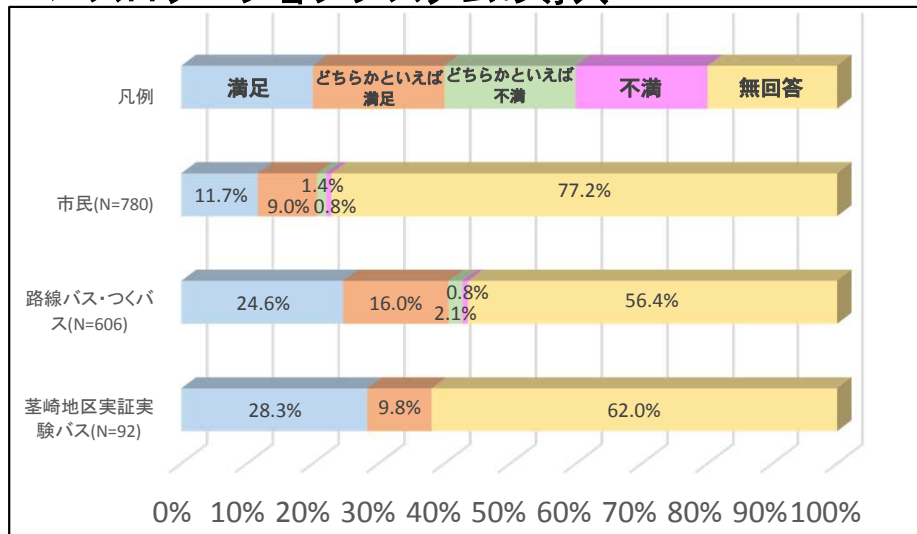
令和元年度



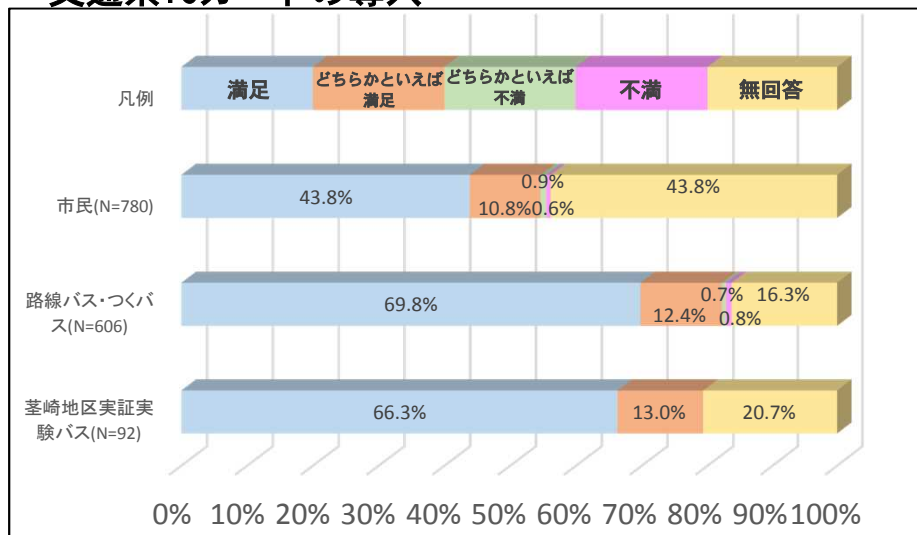
2. 調査概要（②満足度の変化：バスロケ、交通系ICカード）

- バスロケーションシステム及び交通系ICカードは、無回答が多いが、回答者からの満足度は高い。

・バスロケーションシステムの導入



・交通系ICカードの導入



※アンケート該当箇所

・バスロケーションシステムの導入

市民【問5-1】

つくバス・路線バス、荳崎地区実証実験バス【問4-2】

・交通系ICカードの導入

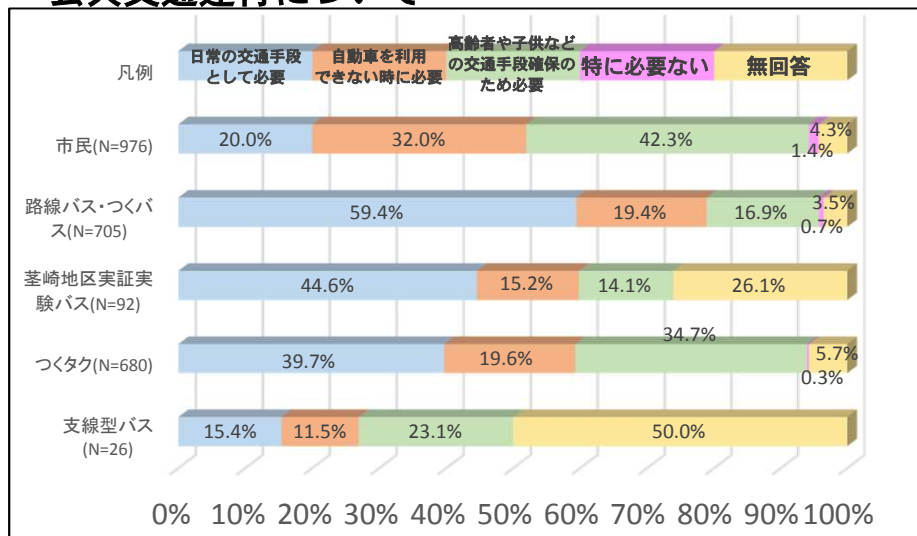
市民【問5-1】

つくバス・路線バス、荳崎地区実証実験バス【問4-2】

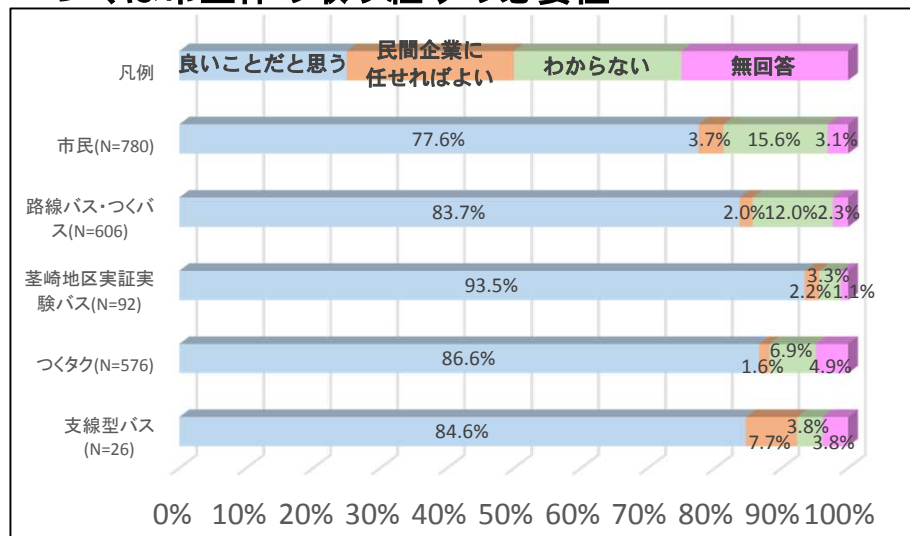
2. 調査概要（③公共交通への協力）

- 公共交通運行について、路線バス・つくバスは「日常の交通手段」として、市民、つくタクは「高齢者や子供のための交通手段」としての役割を期待されている。

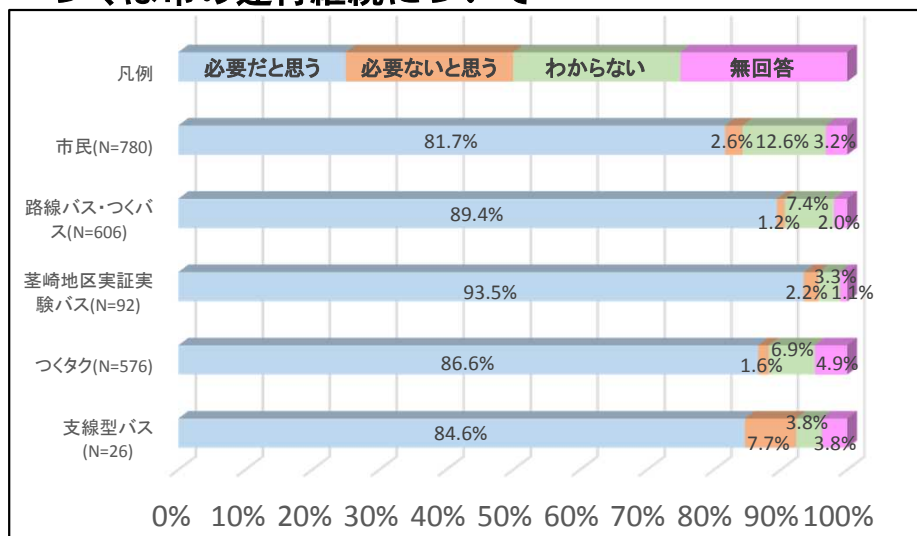
・公共交通運行について



・つくば市主体の取り組みの必要性



・つくば市の運行継続について



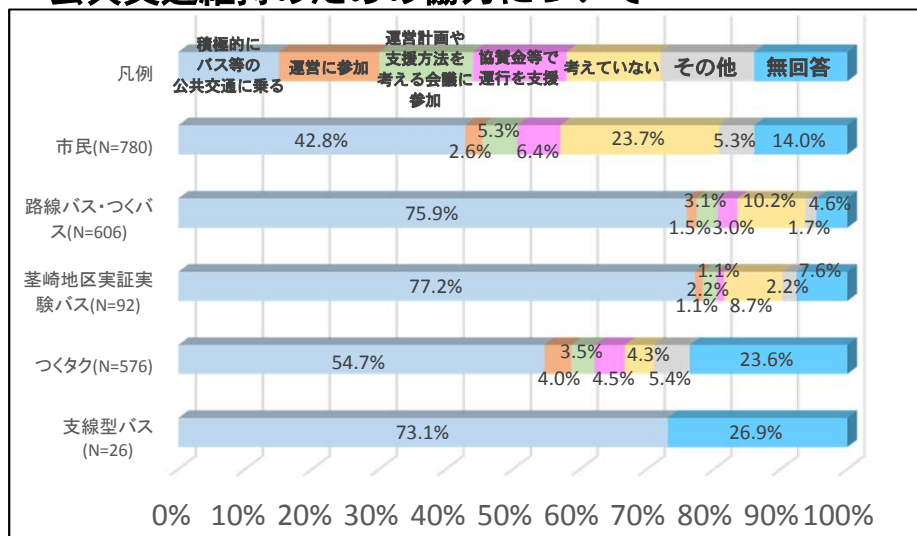
※アンケート該当箇所

- 公共交通運行について
 - 市民【問4-5】
 - つくバス・路線バス、荏崎地区実証実験バス【問3-1】
 - つくタク、支線型バス【問3-2】
- つくば市主体の取り組みの必要性
 - 市民【問4-2】
 - つくバス・路線バス、荏崎地区実証実験バス【問3-2】
 - つくタク、支線型バス【問3-3】
- つくば市の運行継続について
 - 市民【問4-6】
 - つくバス・路線バス、荏崎地区実証実験バス【問3-3】
 - つくタク、支線型バス【問3-3】

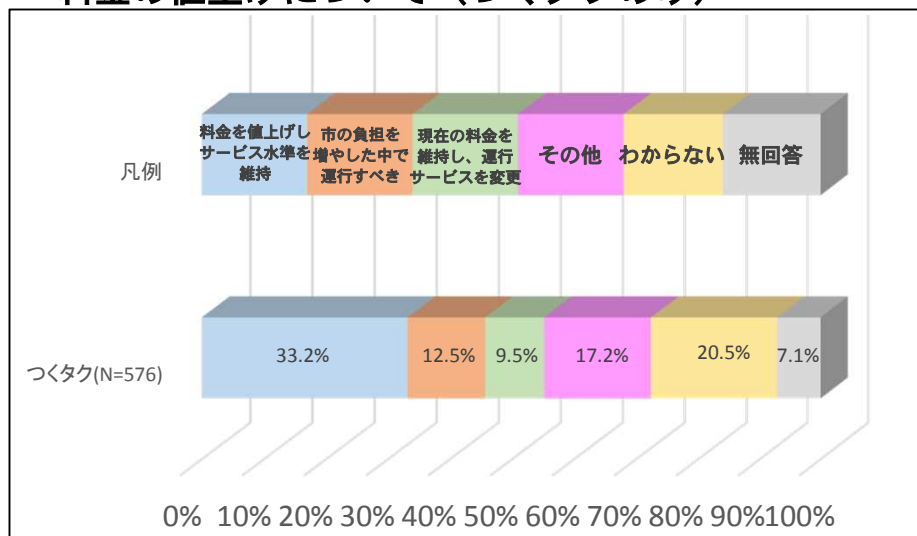
2. 調査概要（③公共交通への協力）

- 公共交通維持のための協力について、公共交通利用者からは協力回答が多いが、市民アンケートは半数程度となっている。また、つくタクは1回500円までの値上げであれば利用するという回答が過半数を占める。

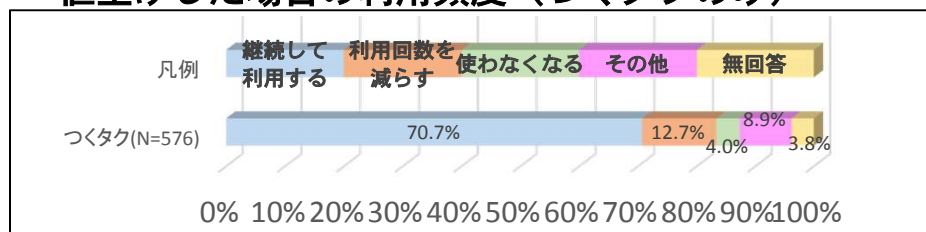
・公共交通維持のための協力について



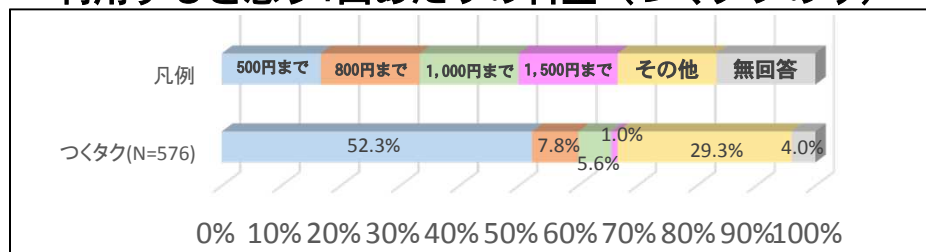
・料金の値上げについて（つくタクのみ）



・値上げした場合の利用頻度（つくタクのみ）



・利用すると思う1回あたりの料金（つくタクのみ）



※アンケート該当箇所

- 公共交通維持のための協力について
 - 市民【問4-10】
 - つくバス・路線バス、荃崎地区実証実験バス【問3-7】
 - つくタク【問3-10】
 - 支線型バス【問3-8】
- 料金の値上げについて（つくタクのみ）
 - つくタク【問2-14】
- 値上げした場合の利用頻度（つくタクのみ）
 - つくタク【問2-15】
- 利用すると思う1回あたりの料金（つくタクのみ）
 - つくタク【問2-15】

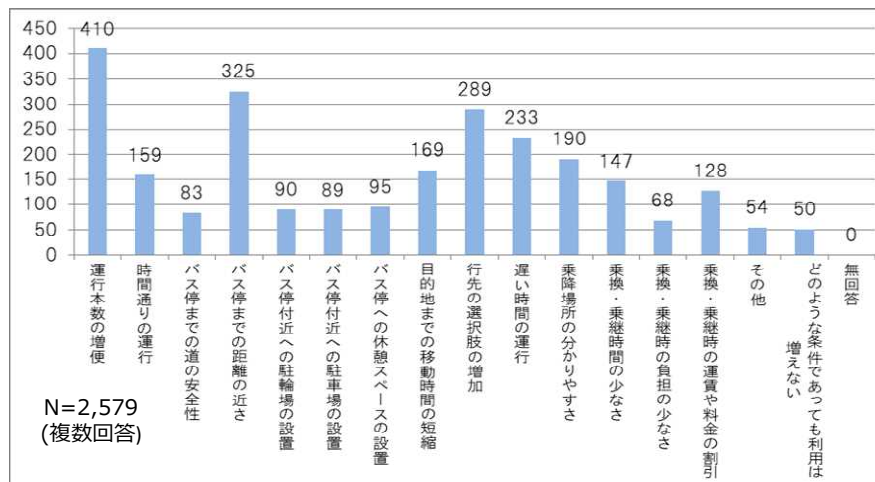
2. 調査概要（④公共交通への意識・要望）

市内の公共交通を利用するために必要な条件

- ・市民アンケート、路線バス・つくバスアンケート共に、要望の傾向に変化はなかった。

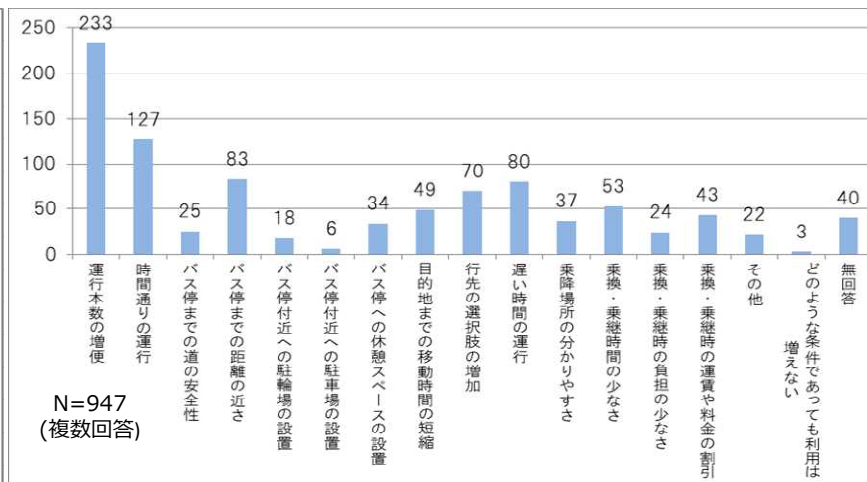
・市民

平成29年度



・路線バス・つくバス

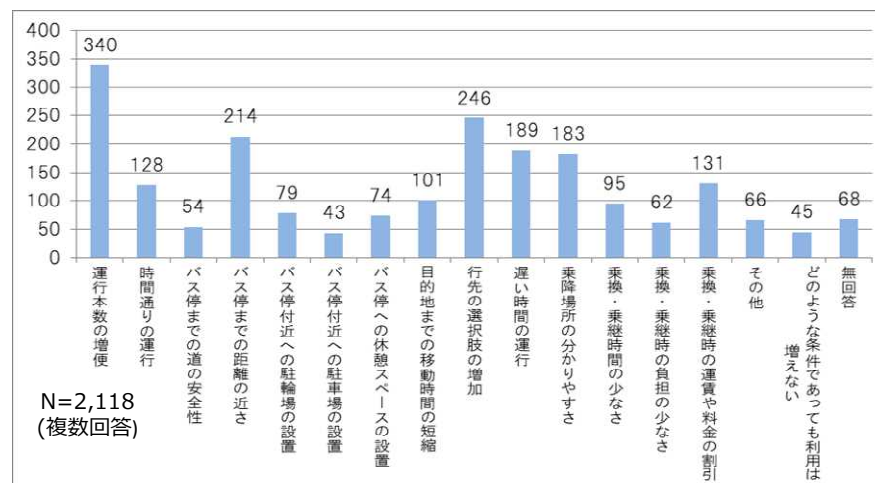
平成29年度



・市民

市民【問4-8】

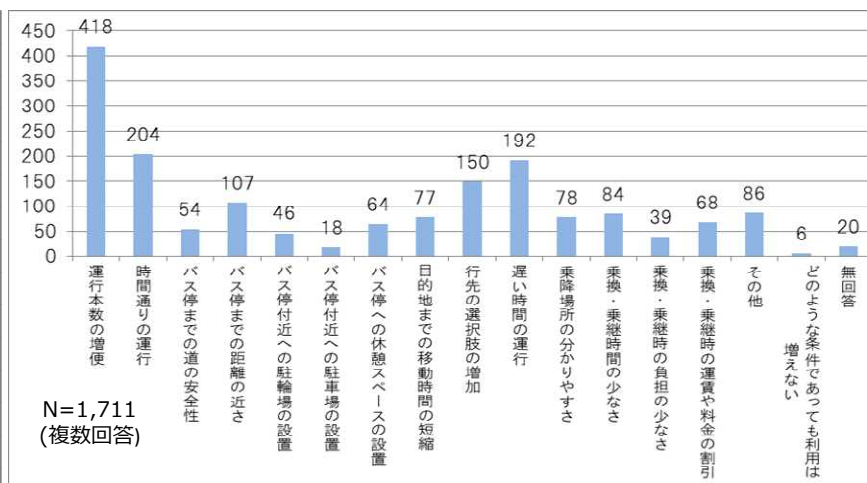
令和元年度



・路線バス・つくバス

路線バス・つくバス【問3-5】

令和元年度



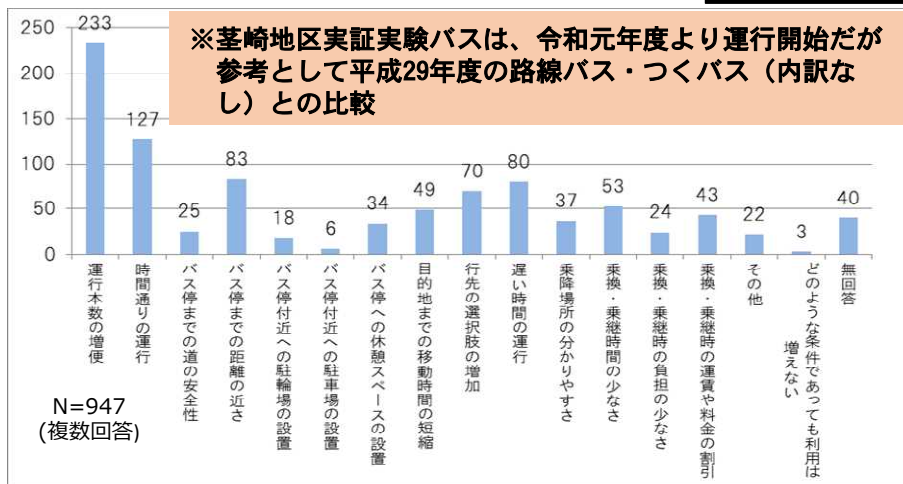
2. 調査概要（④公共交通への意識・要望）

市内の公共交通を利用するために必要な条件

- ・ 荻崎地区実証実験バスアンケート、つくタクアンケート共に、要望の傾向に変化はなかった。

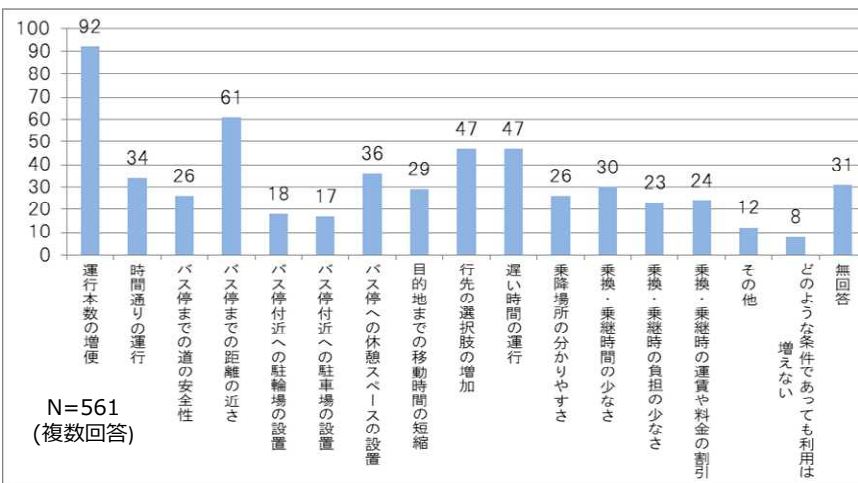
・荻崎地区実証実験バス

平成29年度
路線バス・つくバス



・つくタク

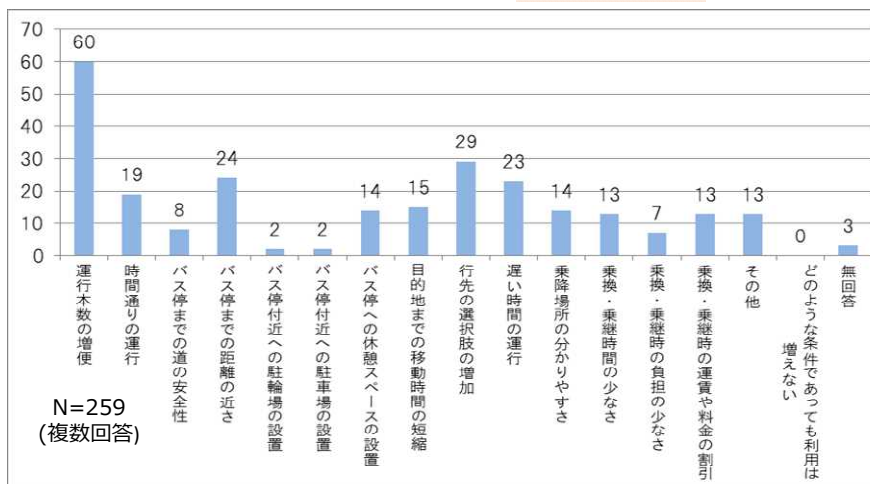
平成29年度



・荻崎地区実証実験バス

荻崎地区実証実験
バス【問3-5】

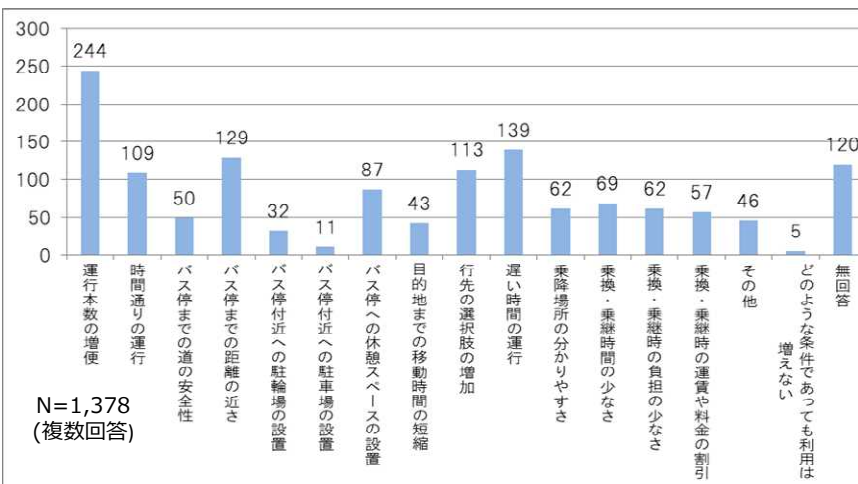
令和元年度



・つくタク

つくタク【問3-8】

令和元年度



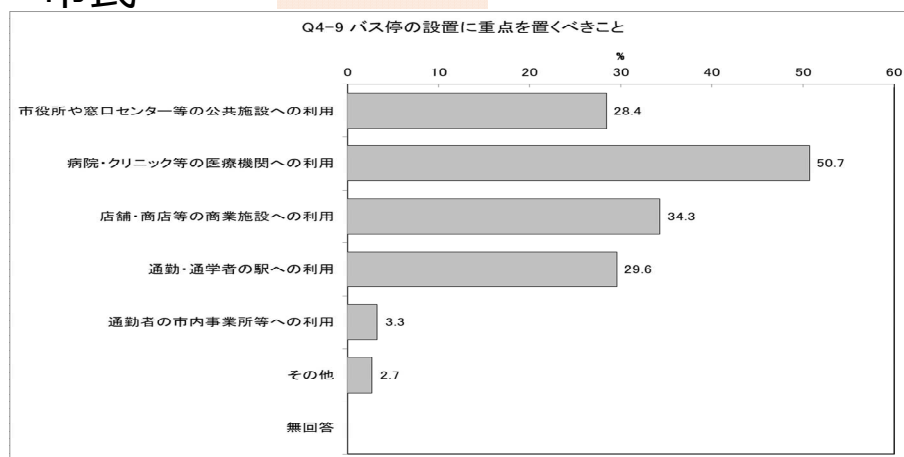
2. 調査概要（④公共交通への意識・要望）

バス停の設置に重点を置くべきこと

- ・市民及びつくタクでは、「病院・クリニック等」への設置ニーズが高いが、つくバス・路線バス及び茎崎地区実証実験バスでは、「駅」への設置ニーズが高い。

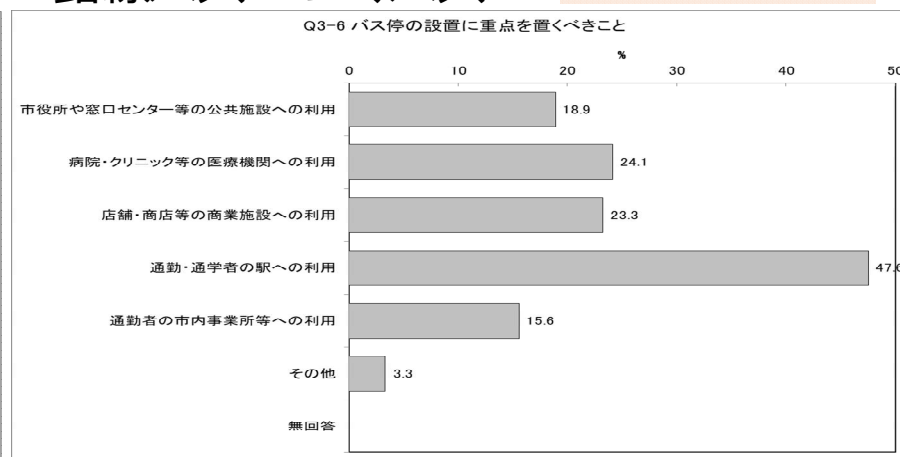
・市民

市民【問4-9】



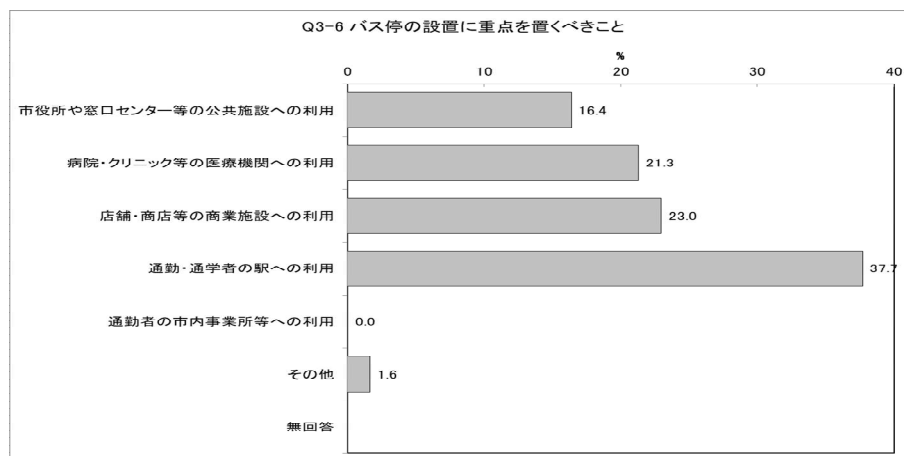
・路線バス・つくバス

路線バス・つくバス【問3-6】



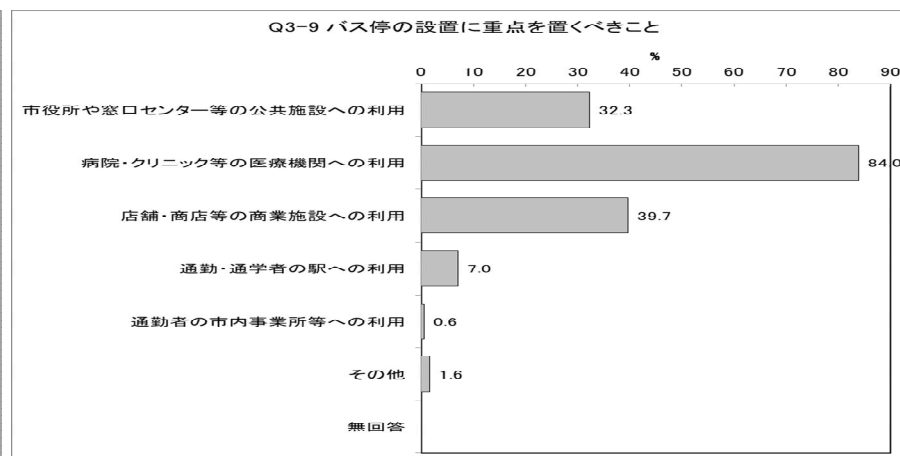
・茎崎地区実証実験バス

茎崎地区実証実験バス【問3-6】



・つくタク

つくタク【問3-9】

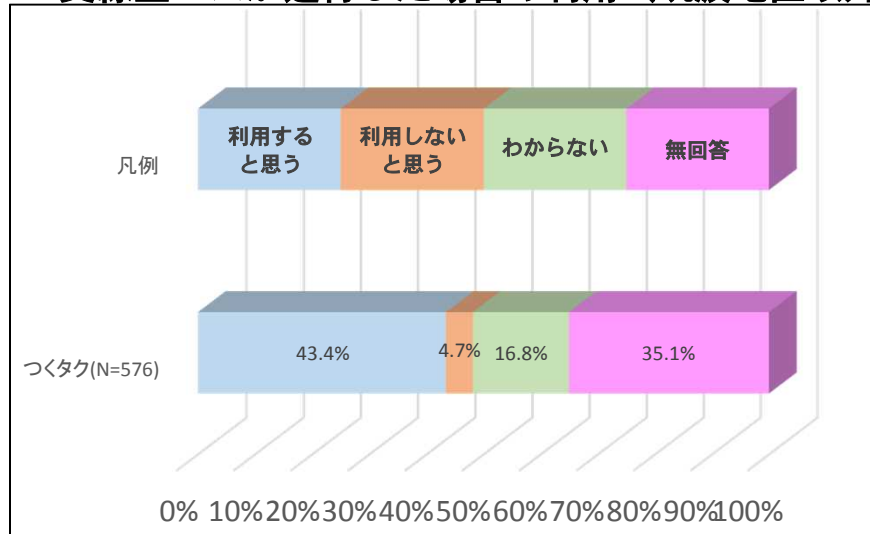


支線型バスは、無回答が多数のため掲載なし

2. 調査概要（④公共交通への意識・要望）

- ・ 筑波地区の支線型バス利用経験が「ある」の割合が低く、利用しない理由は多岐にわたる。

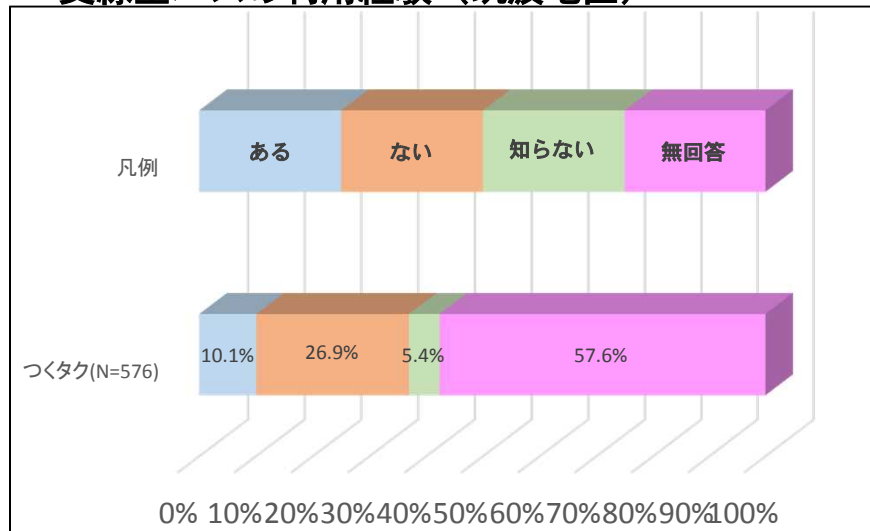
・ 支線型バスが運行した場合の利用（筑波地区以外）



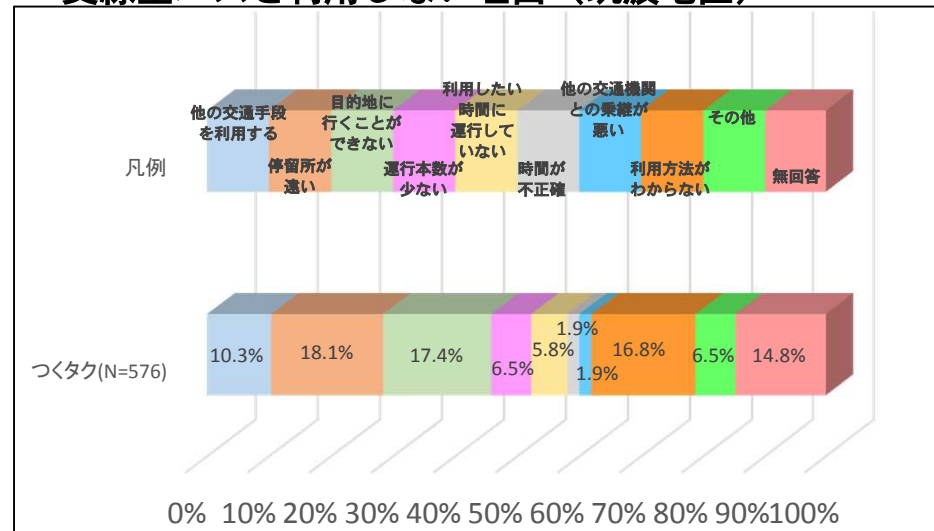
※アンケート該当箇所

- ・ 支線型バスが運行した場合の利用（筑波地区以外）
つくたく【問3-4】
- ・ 支線型バスの利用経験（筑波地区）
つくたく【問3-5】
- ・ 支線型バスを利用しない理由（筑波地区）
つくたく【問3-5】

・ 支線型バスの利用経験（筑波地区）



・ 支線型バスを利用しない理由（筑波地区）



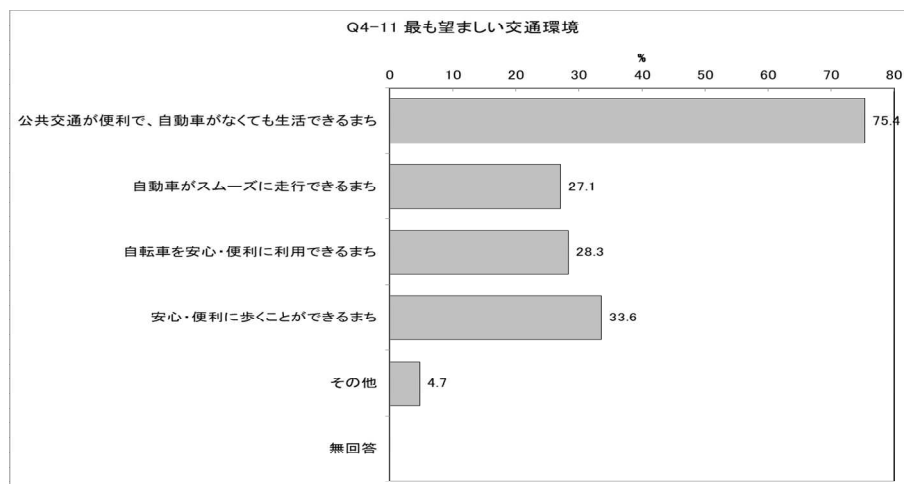
2. 調査概要（④公共交通への意識・要望）

最も望ましい交通環境

- ・ 全体的に「自動車がなくても生活できるまち」を望んでいる。

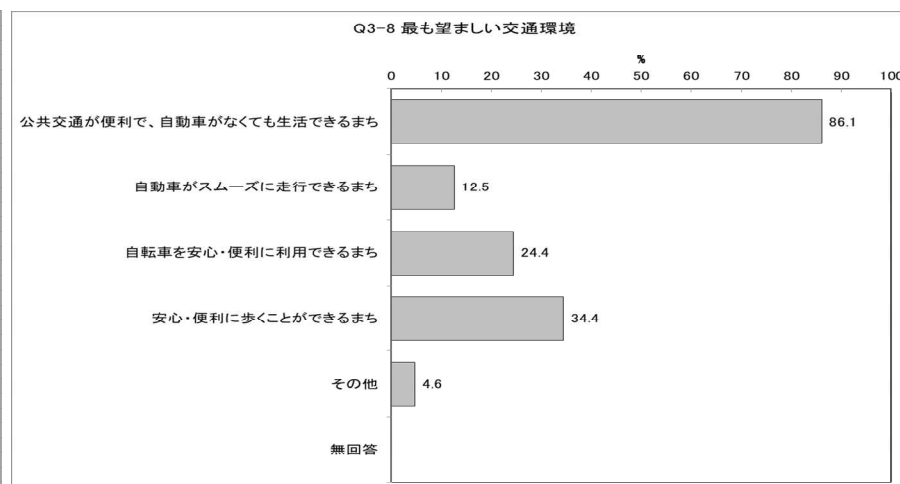
・市民

市民【問4-11】



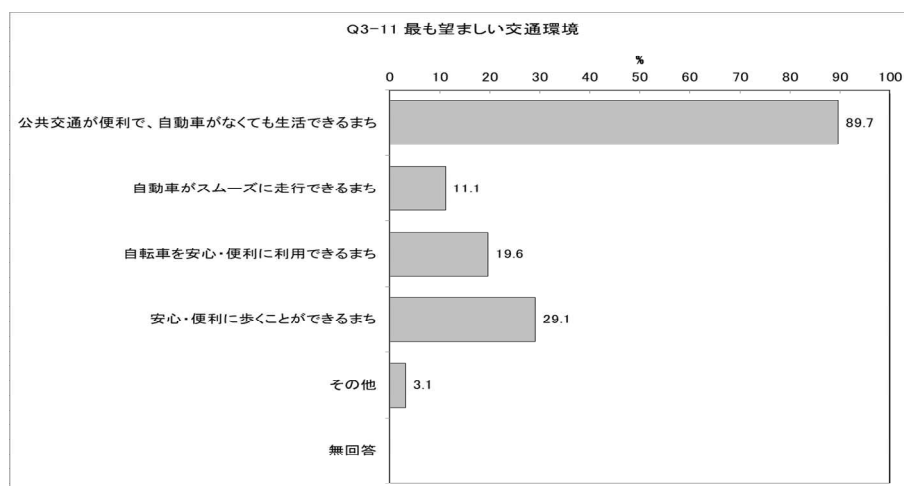
・路線バス・つくバス

路線バス・つくバス
【問3-8】



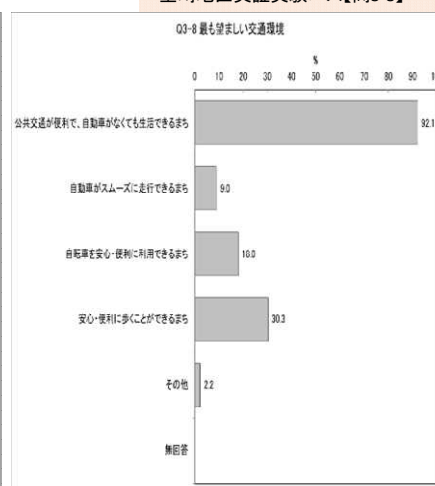
・つくタク

つくタク【問3-11】



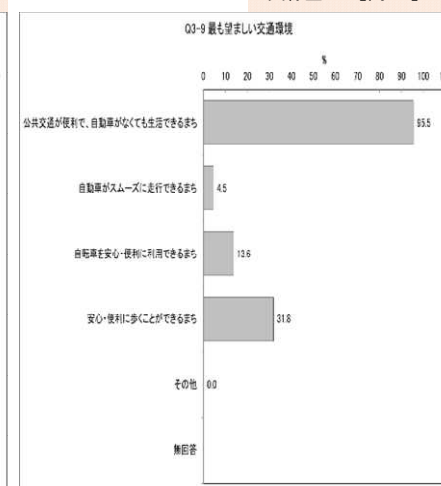
・荃崎地区実証実験バス

荃崎地区実証実験バス【問3-8】



・支線型バス

支線型バス【問3-9】



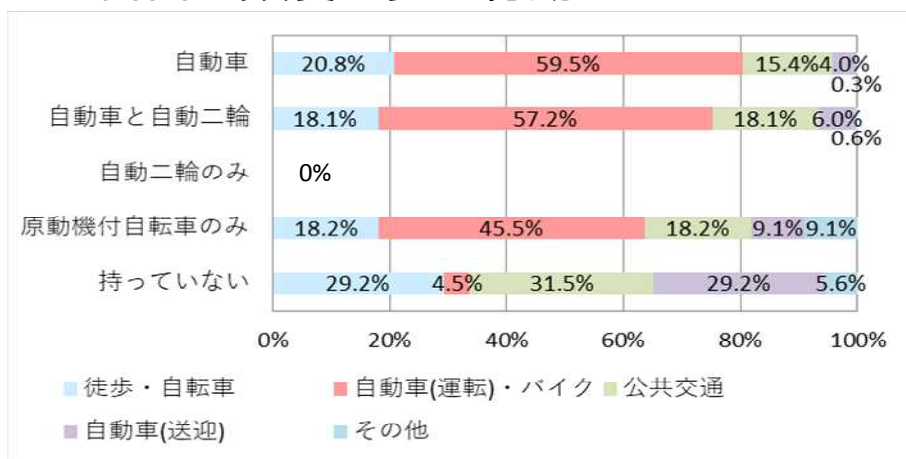
令和元年度アンケート クロス集計

2. 調査概要（⑤クロス集計：保有免許別）

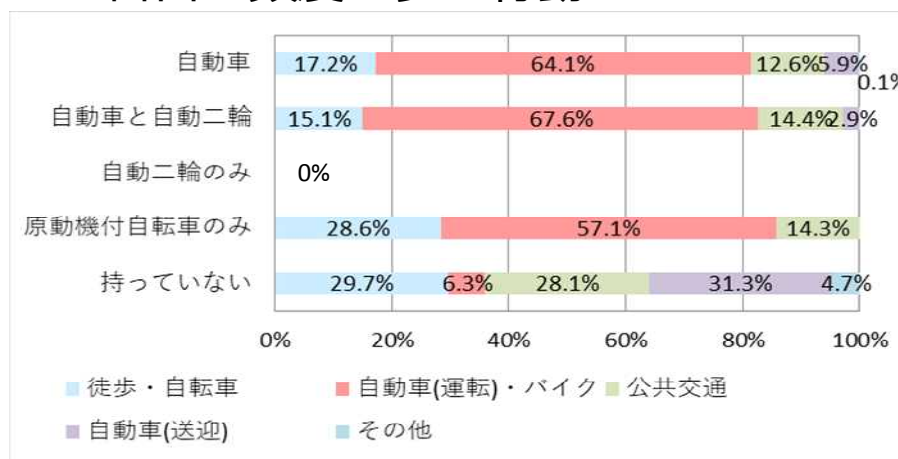
保有免許別

- 自動車免許保有者の約6割が「自動車・バイク」を利用し、免許非保有者の約3割が「公共交通」を利用している。
- つくタクの認知は、免許非保有者の認知度が75%程度であり、つくバスの認知と比べて低い。

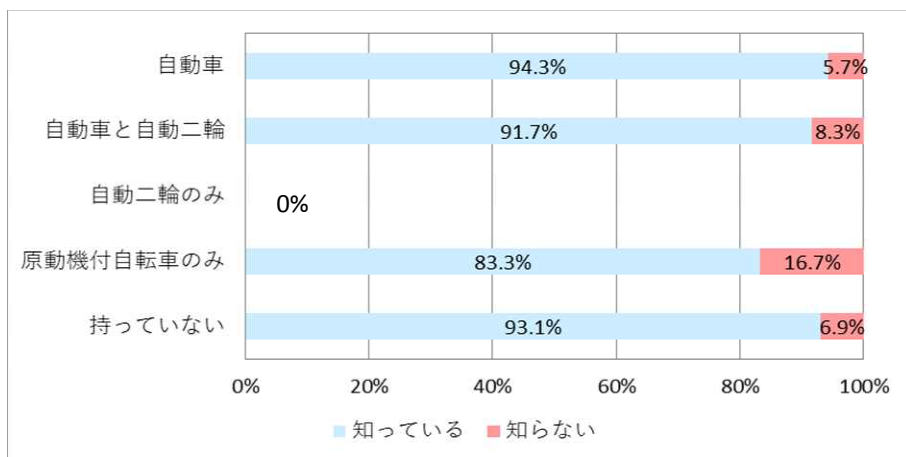
・1番目に頻度の多い行動



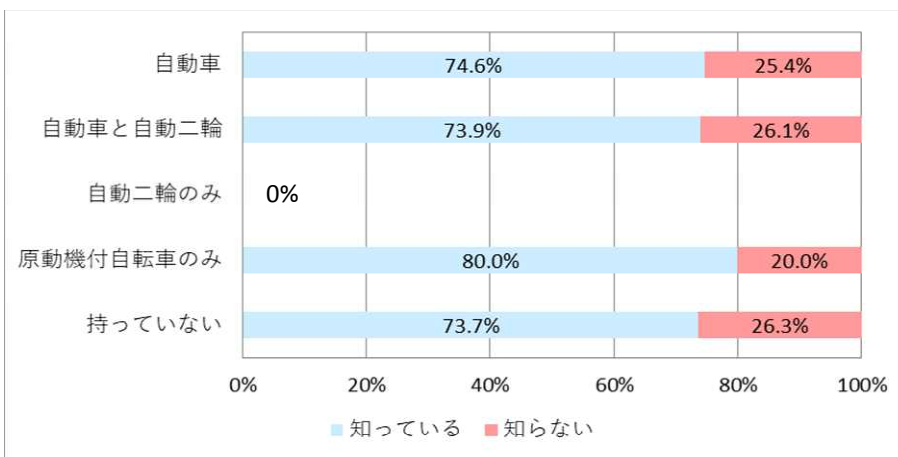
・2番目に頻度の多い行動



・つくバスの認知



・つくタクの認知

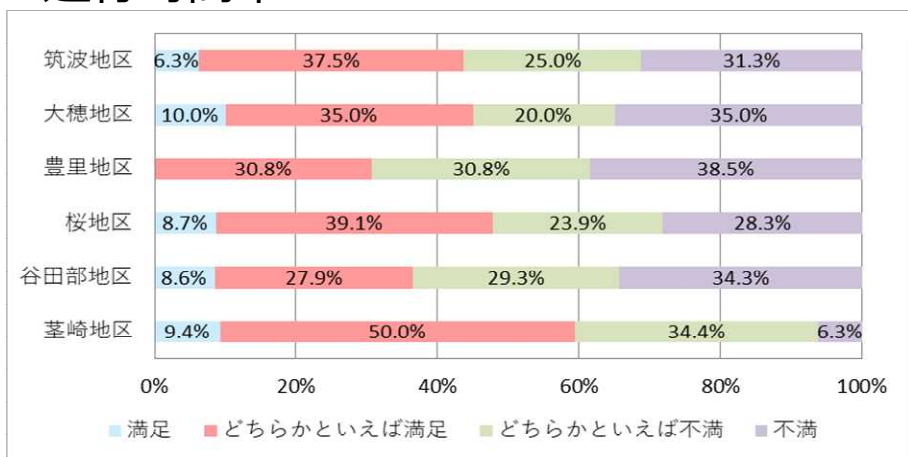


2. 調査概要（⑤クロス集計：居住地別）

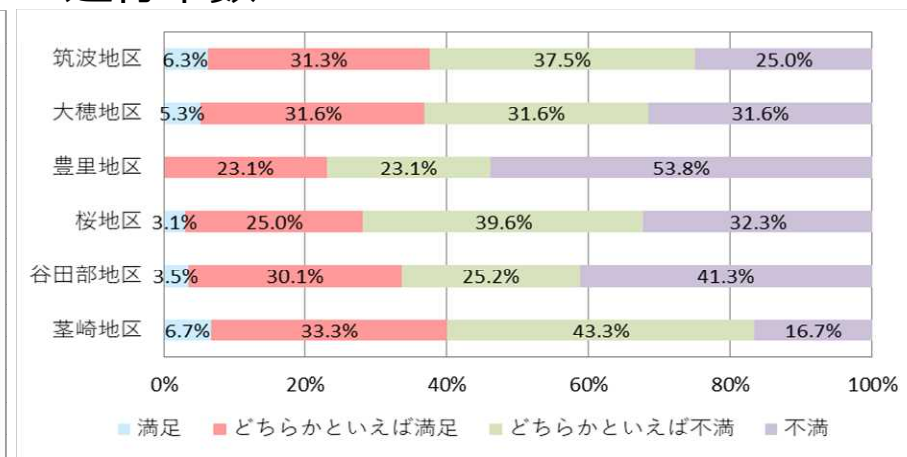
居住地別路線バス満足度

- 概ね全地区で、「運行時間帯」及び「運行本数」に不満があり、「目的地までの所要時間」及び「時間通りの運行」には満足している。特に、豊里地区では、路線バスが運行していないため、不満が占める割合が高い。

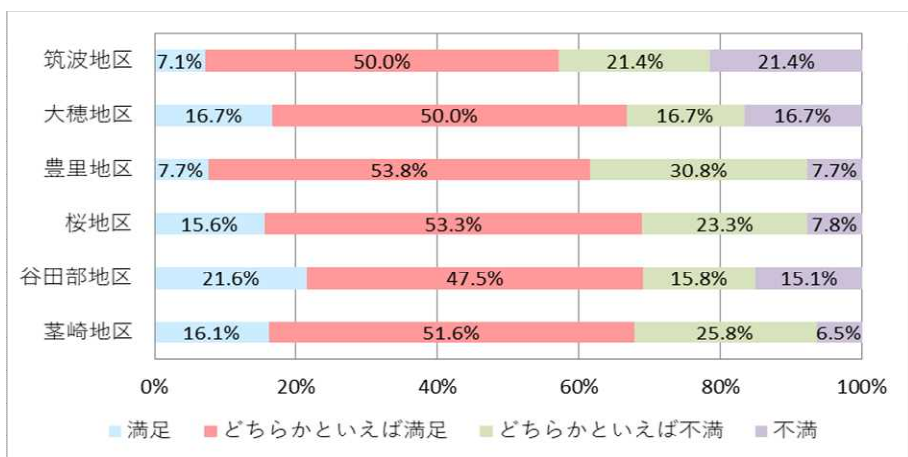
・運行時間帯



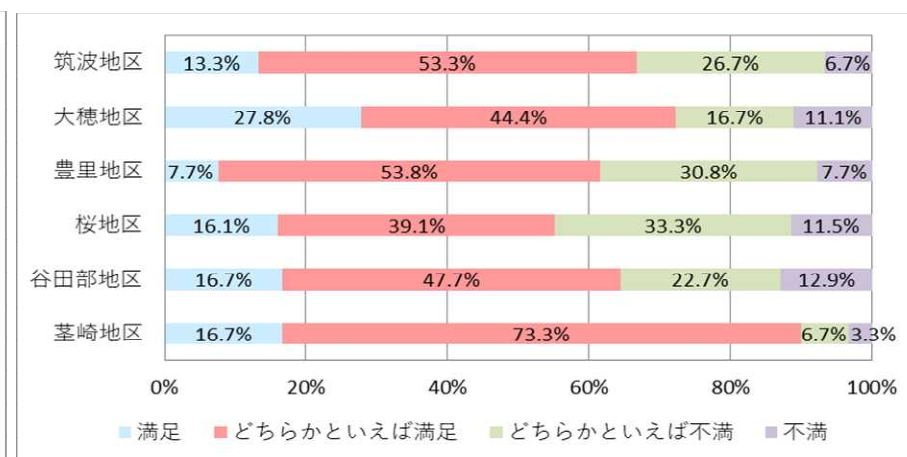
・運行本数



・目的地までの所要時間



・時間通りの運行

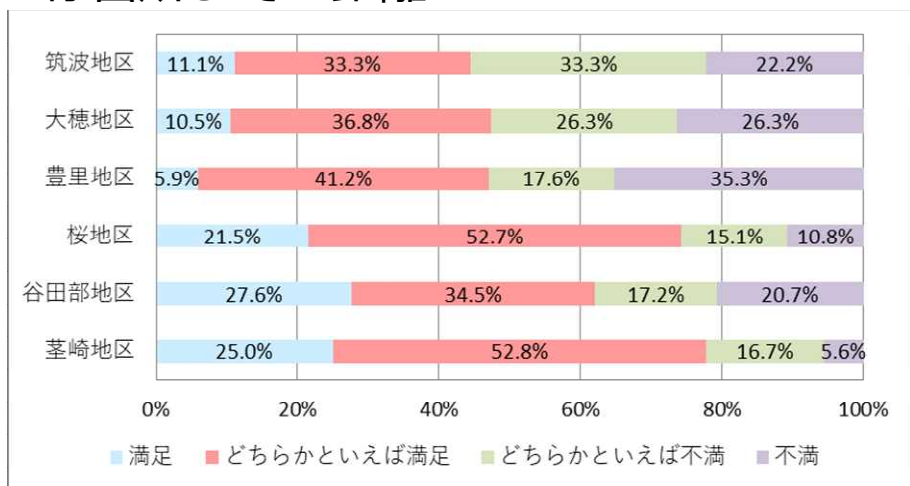


2. 調査概要（⑤クロス集計：居住地別）

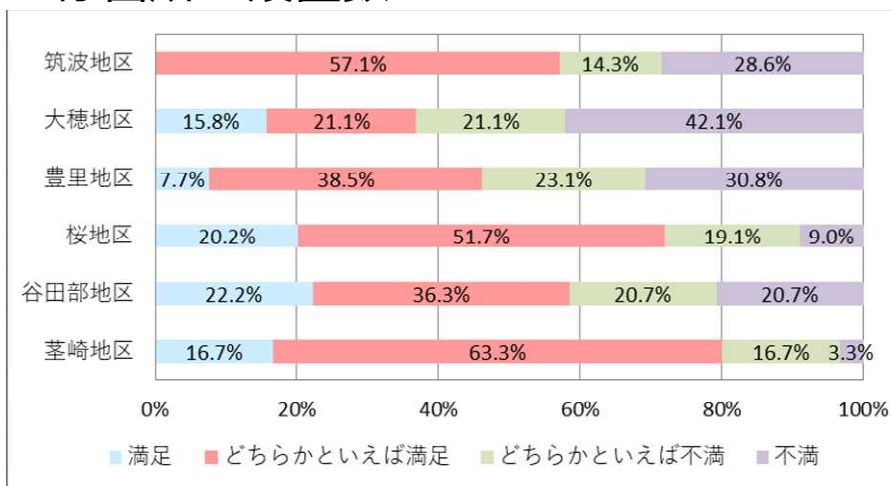
居住地別路線バス満足度

- 「桜地区」、「谷田部地区」の停留所への満足度は比較的高く、「荃崎地区」の満足度は全体的に高い。
- 「豊里地区」の「運賃の設定」に対する満足度は低い。

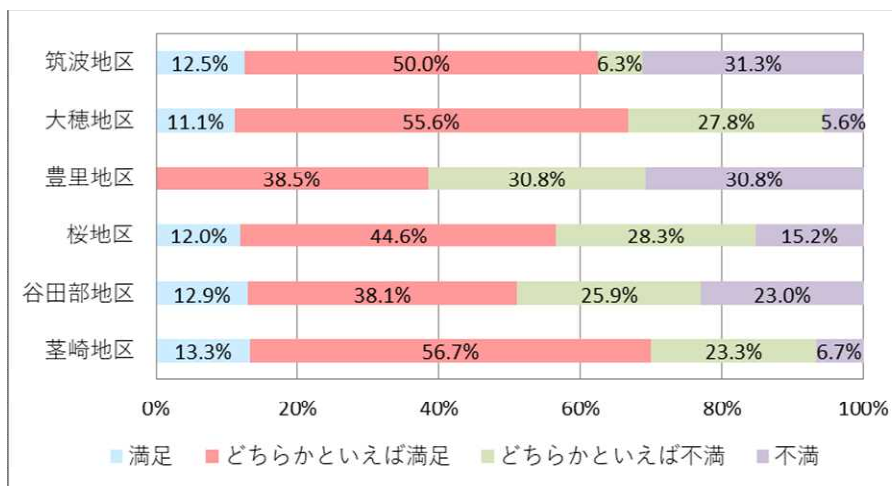
・停留所までの距離



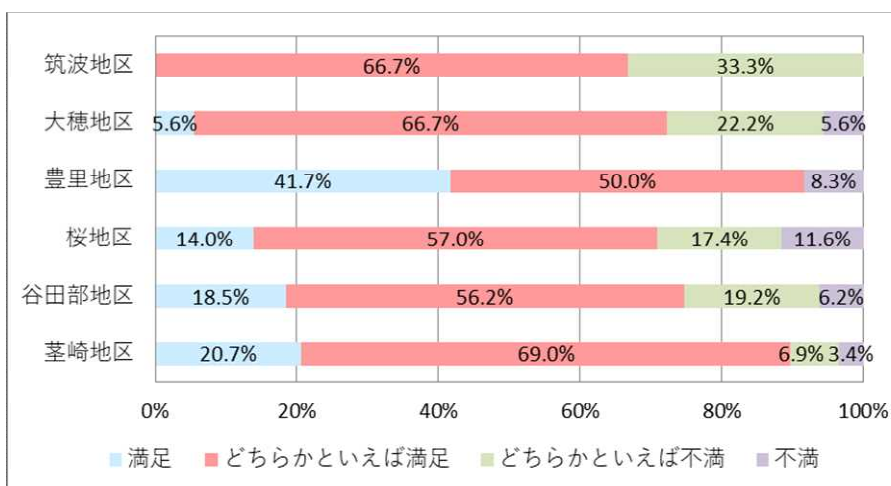
・停留所の設置数



・運賃の設定



・バス車内の混雑度

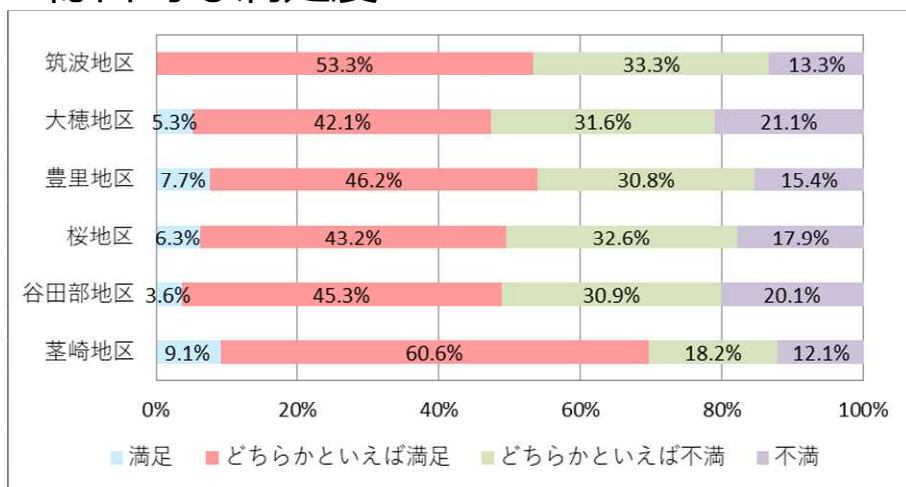


2. 調査概要（⑤クロス集計：居住地別）

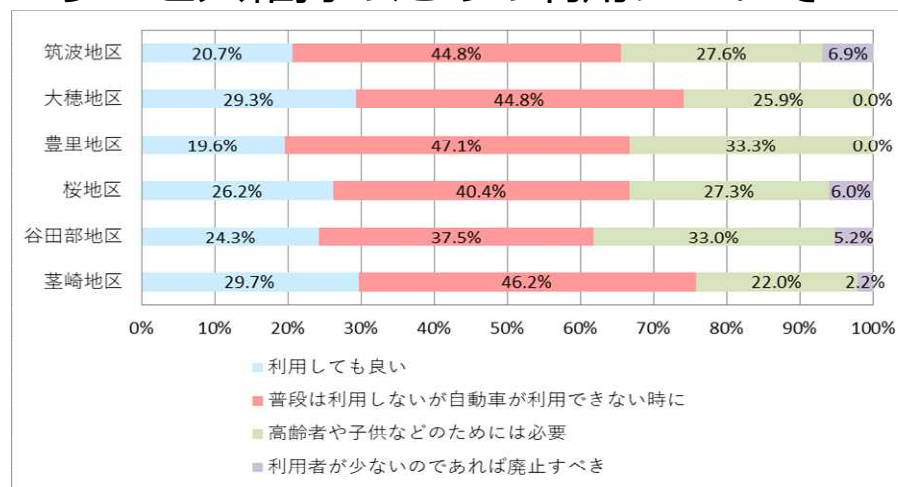
居住地別路線バス満足度、公共交通への協力

- 「荳崎地区」の「総合的な満足度」は比較的高い。
- 公共交通の必要性は、全地区で理解されていることが分かる。

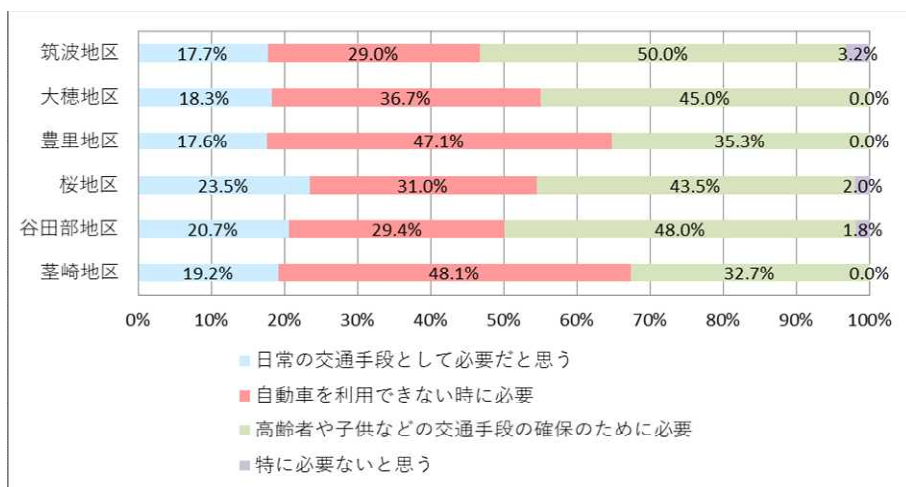
・総合的な満足度



・サービス維持のための利用について



・公共交通運行について



令和元年度アンケート 調査結果まとめ

3. 調査結果まとめ（①総括）

・アンケート回答者特性

I 一般市民アンケート	
配布対象者	20~89歳までの市民を無作為に抽出
回答者の特性	・配布枚数2,000通に対して、780通の返信（回収率39.0%） ・男女比は、ほぼ同数で、年齢比率も幅広く回答 ・自家用車を自由に使えない交通弱者は約10%
II 路線バス・つくバス利用者アンケート	
配布対象者	路線バス・つくバスの利用者（乗車時配布）
回答者の特性	・配布枚数1,847通に対して、606通の返信（回収率32.8%） ・男女比は、ほぼ同数で、学生（高校生）も含めて年齢比率も幅広く回答 ・自家用車を自由に使えない交通弱者は約50%
III 茎崎地区路線バス実証実験利用者アンケート	
配布対象者	牛久駅での路線バス実証実験バス利用者（乗車時配布）
回答者の特性	・配布枚数200通に対して、92通の返信（回収率46.0%） ・男性約40%、女性が約60%で、比較的高齢者が多い ・65歳以上が約5割超 ・自家用車を自由に使えない交通弱者は約50%
IV つくタク利用者アンケート	
配布対象者	つくタクの利用実績がある自宅利用登録者
回答者の特性	・配布枚数900通に対して、576通の返信（回収率64.0%） ・男性約20%、女性が約80%で、高齢者が多い ・65歳以上が約9割超 ・自家用車を自由に使えない交通弱者は約90%
V 支線型バス利用者アンケート	
配布対象者	支線型バス利用者（全路線車内配布）
回答者の特性	・配布枚数65通に対して、26通の返信（回収率40.0%） ・男性約15%、女性が約85%で、高齢者が多い ・65歳以上が65% ・自家用車を自由に使えない交通弱者は65%

3. 調査結果まとめ（①総括）

・アンケート調査結果のポイント

（1）日常生活について（市民アンケートより）

- ・最も多い外出目的は、通勤、買い物でほぼ毎日の外出であり、外出先は茨城県内が約8割、つくば市内が約6割である。
- ・目的地への移動手段は、送迎も含めて自動車が8割強、路線バスとつくバスを合わせたバス利用は約1割である。
- ・自動車を使えない時の交通手段としては、バス、つくタクがそれぞれ約2割とされている。

（2）公共交通への要望と満足度

- ・市民アンケートよりも実際に利用している利用者へのアンケートのほうが満足度は高い傾向にあるが、特に運賃補填に対する満足度が高い。
- ・運行本数（運行頻度）と運行時間帯（遅い時間までの運行）に対する要望が高く、これらに対しては満足度が低いのが現状である。また、つくタクについては、予約が取りにくいという不満がある（実際に予約が取れなかったことがある人は約8割）。
- ・バス停設置については、通勤・通学者にとってはアクセスできる鉄道駅、高齢者にとっては医療機関、商業施設への要望が高くなっている。
- ・運賃に対しては、比較的満足度が高い傾向にあり、つくタクの料金値上げに対しても¥500/回までであれば許容範囲といえる結果となっている。
- ・バスロケ、ICカード利用に関しても高い満足度が得られている。

（3）市の公共交通施策について

- ・公共交通の必要性は多くの人感じており、市が主体となって事業を進めていることに対しても良い印象を持っている。
- ・公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまちが望まれており、公共交通維持のために積極的なバス利用を考えている人も多い。

3. 調査結果まとめ (②市民)

・一般市民アンケート調査結果のポイント

問1 回答者の属性について

- 男女比は、ほぼ同数で、年齢比率も幅広く回答。65歳以上が約3割。
- 会社員・公務員が約4割、専業主婦・無職が約3割。
- 自動車の運転免許は9割以上が保有、実際に使える自動車も約9割が保有。
⇒回答者のうち、自家用車を自由に使えない交通弱者は約1割となっている。

問2 日常生活と移動手段について

- 1番目に多い外出は通勤、買い物でほぼ毎日の外出。
目的地は、茨城県内が約8割、つくば市内が約6割。東京都内は約1割。
移動手段は、送迎も含めて自動車が約8割。バス・つくタクは1割強。
- 2番目に多い外出は買い物、食事・娯楽で週に1～2日の外出。
目的地は、ほとんどがつくば市内。
移動手段は、送迎も含めて自動車が8割強。バス・つくタクは1割弱。
- 自動車を使えない時の交通手段は、バス・つくタクがそれぞれ2割を超える。

問3 路線バス・つくバス・つくタク・各種実証実験の利用について

- 認知度
つくバス93.7% つくタク74.6% 支線型バス12.2% 路線バス実験18.4%
- 利用頻度 (%)

	週に1日以上	月に1～2回	ごくまれ	利用なし
路線バス	6.3	8.2	37.3	48.2
つくバス	4.2	4.7	32.1	59.0
つくタク	4.0			96.0
支線型バス	6.6	1.1	6.6	85.7
路線バス 実証実験	4.3	4.4	20.4	70.9

- 利用目的 (%)

路線バス	食事・趣味・娯楽35.5	買い物16.3	通勤14.2
つくバス	食事・趣味・娯楽43.5	買い物13.9	通勤14.6
つくタク	-		
支線型バス	食事・趣味・娯楽40.0	買い物50.0	業務10.0
路線バス 実証実験	食事・趣味・娯楽38.2	買い物26.5	通勤5.9

3. 調査結果まとめ（②市民）

・一般市民アンケート調査結果のポイント

問4 市の公共交通に対する意見について

- 取り組みに対する認知度は約4割だが、良いことだと思う人は約8割。
- 2019年4月以降の公共交通による外出が増えた5.8%、減った5.2%。
- 自動車利用による外出が増えたのは買い物9.1%、減ったのも買い物3.1%。
- 公共交通利用による外出が増えたのは食事・娯楽7.5%、減ったのは通勤6.8%。
- 公共交通の必要性を感じている人は多く、今後は利用しても良いと感じている人は約3割、自動車を利用できない時に公共交通利用を考えている人は約5割。
- 公共交通に求められるものは、運行本数の増便47.8%、行先選択の増加34.6%、バス停までの距離30.1%。
- バス停設置に求められる場所は、医療機関50.7%、商業施設34.3%、駅、公共施設はそれぞれ約30%。通勤先の事業所は求められていない。
- 公共交通維持のために協力できることは、積極的なバス利用が約5割。一方、考えていない人が約3割。
- 望ましい交通環境としては、自動車、自転車、徒歩による交通環境の向上よりも公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまちが望まれている。（4人に3人が望んでいる）

問5 市の公共交通に対する満足度

- つくバスのバスロケ満足度は90.4%、ICカード満足度は97.3%。
（満足度＝満足+どちらかといえば満足）
- 満足度（%） ※満足度70%以上と満足度50%未満の項目を網掛け

	路線バス	つくバス	つくタク	支線バス	運賃補填	新規路線	増便
総合的な満足度	51.5	53.7	36.1	42.8	75.4	59.3	46.3
運行時間帯	42.9	38.5	33.3	44.1	—	51.8	—
運行本数	33.0	29.3	30.6	33.3	—	43.8	43.4
目的地までの所要時間	67.9	55.2	60.0	—	—	—	—
時間通りの運行（定時制）	64.9	81.6	59.2	—	—	—	—
停留所までの距離	64.8	56.4	66.7	—	—	—	—
停留所の設置数	62.4	52.5	50.9	50.0	—	65.0	—
運賃の設定	55.3	79.6	69.1	69.7	77.3	69.1	62.0
車内の混雑	75.3	82.5	—	—	—	—	—
予約の取りやすさ	—	—	28.3	—	—	—	—
バスのルート	—	—	—	44.7	—	60.0	—
ICカードによる支払い	—	—	—	—	89.4	—	—
割引時間帯	—	—	—	—	63.1	—	—

- ・公共交通に求められている“運行本数”に対しての満足度が全体的に低い。一方、運賃については、高い評価となっている。
- ・茎崎地区の運賃補填については、高い評価となっている。また、路線バス、つくバス、新規路線の評価も比較的高い。
- ・つくタクの評価が相対的に低く、特に、予約の取りやすさ、運行時間帯の評価に起因している。

3. 調査結果まとめ（③路線バス・つくバス）

・路線バス・つくバス利用者アンケート調査結果のポイント

問1 回答者の属性について

- 男女比は、ほぼ同数で、20歳未満の学生も含めて年齢比率も幅広く回答。65歳以上が約2割。
- 会社員・公務員が約5割、学生が約15%。
- 自動車の運転免許保有率は約7割、実際に使える自動車は約5割が保有。
 - ⇒回答者のうち、自家用車を自由に使えない交通弱者は約5割となっている。
 - ⇒学生が含まれること、実際にバスを利用している人への配布であることから、市民アンケートよりも交通弱者が多い。

問2 路線バス・つくバス・つくタク・各種実証実験の利用について

○認知度

つくバス89.1% 路線バス実験18.4% ※ほぼ市民アンケートと同等

○利用頻度 (%)

	週に1日以上	月に1～2回	ごくまれ	利用なし
路線バス	61.4	11.6	15.0	12.0
つくバス	50.3	12.6	15.2	21.9
実証実験	16.3	7.3	8.2	68.2

○利用目的 (%)

路線バス	通勤・通学 61.1	食事・趣味・娯楽 12.0	買い物 9.5
つくバス	通勤・通学 55.3	食事・趣味・娯楽 17.3	買い物 7.9
実証実験	通勤・通学 38.8	食事・趣味・娯楽 27.8	通院 22.2

○バス停までの所要時間 (%)

	10分以下	20分以下	20分超	分からない
つくバス	48.4	16.6	15.5	19.5
実証実験	38.8	13.3	20.4	27.5

○利用する主な曜日 (%)

	毎日	主に平日	主に休日	特に多い曜日
路線バス	6.1	54.2	4.6	水曜日
つくバス	8.7	48.9	6.1	日曜日
実証実験	6.3	43.8	6.3	水曜日・日曜日

○利用する時間帯 (%)

	最も利用される時間帯
路線バス	6時～9時：60.6
つくバス	6時～9時：50.1
実証実験	9時～11時：45.5

○利用路線 (%)

	1位	2位	3位	ワースト1
つくバス	北部32.3	南部29.6	吉沼12.8	西部1.2
実証実験	みどりの34.4	緑が丘31.2	野田28.1	富士見6.3

○利用しない理由 (%)

	他の交通手段利用	目的地に行けない
つくバス	51.6	37.9

3. 調査結果まとめ（③路線バス・つくバス）

・路線バス・つくバス利用者アンケート調査結果のポイント

問3 市の公共交通に対する意見について

○公共交通の必要性を感じている人は多く、約7割が必要性を感じている。
 ○つくば市が事業を実施していることに対しても85%が良いと感じている。一方、民間企業に任せるべきと感じている人は2%。
 ○公共交通に求められるものは、市民アンケートと同様、運行本数の増便71.3%、行先選択の増加25.6%が比較的高いが、市民アンケートで高くなかった時間通りの運行34.8%、遅い時間の運行32.8%も高くなっている。
 ○バス停設置に求められる場所は、駅が47.6%と最も高く、医療機関24.1%、商業施設23.3%となっている。
 ○公共交通維持のために協力できることは、積極的なバス利用が約8割、考えていない人が約1割であり、市民アンケートよりも協力的である。
 ○望ましい交通環境としては、自動車、自転車、徒歩による交通環境の向上よりも公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまちが望まれている。（市民アンケートよりも高い約9割が望んでいる）

問4 市の公共交通に対する満足度

○つくバスのバスロケ満足度は93.2%、ICカード満足度は98.2%。
 （満足度＝満足＋どちらかといえば満足）
 ○満足度（%） ※満足度70%以上と満足度50%未満の項目を網掛け

	路線バス	つくバス	運賃補填	新規路線	増便
総合的な満足度	52.7	61.8	80.0	57.1	56.1
運行時間帯	47.3	42.4	—	54.1	—
運行本数	29.1	27.5	—	47.0	40.0
目的地までの所要時間	68.6	70.5	—	—	—
時間通りの運行（定時制）	52.1	79.8	—	—	—
停留所までの距離	80.0	72.7	—	—	—
停留所の設置数	79.4	66.8	—	74.7	—
運賃の設定	61.9	86.9	83.0	68.7	72.9
車内の混雑	60.3	69.1	—	—	—
予約の取りやすさ	—	—	—	—	—
バスのルート	—	—	—	65.9	—
ICカードによる支払い	—	—	95.9	—	—
割引時間帯	—	—	77.1	—	—

- ・公共交通に求められている“運行本数”に対しての満足度が全体的に低い。
- ・市民アンケートで満足度が高くなかった停留所までの距離、設置数が高くなっている。バス停までの距離が短いほうがバスを利用する傾向にあると言える。
- ・荻崎地区の運賃補填については、高い評価となっている。また、全体的に市民アンケートよりも相対的に高い評価となっている。

3. 調査結果まとめ（④荃崎地区実証実験バス）

・荃崎地区路線バス実証実験利用者アンケート調査結果のポイント

問1 回答者の属性について

- 男性約4割、女性が約6割で、比較的高齢者が多く、65歳以上が約5割超。
- 専業主婦（主夫）と無職で約5割、会社員・公務員が約3割。
- 自動車の運転免許保有率は約5割、実際に使える自動車は約5割が保有。
⇒回答者のうち、自家用車を自由に使えない交通弱者は約5割となっている。
- ⇒高齢者が多く含まれること、実際にバスを利用している人への配布であることから、市民アンケートよりも交通弱者が多い。

問2 路線バス・つくバス・つくタク・各種実証実験の利用について

○認知度

つくバス91.2% 路線バス実験72.5% ※つくバス認知度は市民アンケートと同等

○利用頻度 (%)

	週に1日以上	月に1～2回	ごくまれ	利用なし
路線バス	67.4	14.1	10.9	7.6
つくバス	20.4	19.3	28.9	31.4
実証実験	56.1	16.7	6.1	21.1

○利用目的 (%)

	通勤・通学	食事・趣味・娯楽	買い物
路線バス	39.4	10.6	18.2
つくバス	11.4	34.1	36.4
実証実験	25.7	14.3	28.5

○バス停までの所要時間 (%)

	10分以下	20分以下	20分超	分からない
つくバス	58.6	21.4	10.7	9.3
実証実験	83.6	6.5	3.3	6.6

○利用する主な曜日 (%)

	毎日	主に平日	主に休日	特に多い曜日
路線バス	4.6	41.4	9.2	土曜日
つくバス	0.0	24.1	5.2	土曜日
実証実験	3.7	33.3	11.1	土曜日

○利用する時間帯 (%)

	最も利用される時間帯
路線バス	9時～12時：56.6
つくバス	9時～12時：57.1
実証実験	9時～11時：64.2

○利用路線 (%)

	1位	2位	3位	ワースト1
つくバス	南部68.4	自由21.1	北部14.0	作岡・上郷・西部0.0
実証実験	緑が丘46.3	富士見29.6	みどりの22.2	野田1.9

○利用しない理由 (%)

	他の交通手段利用	目的地に行けない
つくバス	66.7	23.8

3. 調査結果まとめ（④荃崎地区実証実験バス）

・荃崎地区路線バス実証実験利用者アンケート調査結果のポイント

問3 市の公共交通に対する意見について

○公共交通の必要性を感じている人は多く、約6割が必要性を感じている。
○つくば市が事業を実施していることに対しても97%が良いと感じている。一方、民間企業に任せるべきと感じている人は0%。
○公共交通に求められるものは、市民アンケートと同様、運行本数の増便67.4%、行先選択の増加32.6%が比較的高いが、市民アンケートで高くなかった時間通りの運行21.3%、遅い時間の運行25.8%も高くなっている。
○バス停設置に求められる場所は、駅が37.7%と最も高く、商業施設23.0%、医療機関21.3%、となっている。
○公共交通維持のために協力できることは、積極的なバス利用が約8割、考えていない人が約1割であり、市民アンケートよりも協力的である。
○望ましい交通環境としては、自動車、自転車、徒歩による交通環境の向上よりも公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまちが望まれている。（市民アンケートよりも高い約9割が望んでいる）

問4 市の公共交通に対する満足度

○つくばスのバスロケ満足度は100.0%、ICカード満足度は100.0%。
（満足度＝満足＋どちらかといえば満足）
○満足度（%） ※満足度70%以上と満足度50%未満の項目を網掛け

	路線バス	つくバス	運賃補填	新規路線	増便
総合的な満足度	71.2	65.1	88.1	69.9	82.1
運行時間帯	44.3	57.1	—	46.0	—
運行本数	25.6	42.9	—	35.5	53.5
目的地までの所要時間	83.6	59.1	—	—	—
時間通りの運行（定時制）	76.8	88.1	—	—	—
停留所までの距離	87.1	58.7	—	—	—
停留所の設置数	82.7	62.8	—	85.2	—
運賃の設定	62.5	77.7	88.9	75.4	85.7
車内の混雑	89.6	90.5	—	—	—
予約の取りやすさ	—	—	—	—	—
バスのルート	—	—	—	83.9	—
ICカードによる支払い	—	—	98.5	—	—
割引時間帯	—	—	62.9	—	—

・全体的に満足度は高いものの、公共交通に求められている“運行本数”に対しての満足度が全体的に低い。

3. 調査結果まとめ (⑤つくタク)

・つくタク利用者アンケート調査結果のポイント

問1 回答者の属性について

- 男性約2割、女性が約8割で、高齢者が多く、65歳以上が9割超。
- そのほとんどが専業主婦（主夫）と無職。
- 自動車の運転免許保有率は約2割、自分専用で使える自動車は約1割が保有。
⇒回答者のうち、自動車免許を保有しない交通弱者は約9割となっている。
- 日常の移動の際の交通手段は、つくタクが約7割、つくバスが3割と多く、公共交通の利用に頼っている。

問2 つくタクの利用状況について

○つくタクのシステムの認知度

利用頻度は高いものの、詳しく知っていると思っている人は約25%に留まっており、だいたい知っていると思っている人が約70%である。

○乗降場所までの所要時間 (%)

	5分以下	10分以下	10分超	分からない
つくタク	61.7	20.6	13.6	4.1

○利用頻度 (%)

	週に1日以上	月に1～2回	ごくまれ
つくタク	30.4	41.9	27.7

○利用目的 (%)

つくタク	通院72.5
------	--------

○お出かけ先 (%)

つくタク	大穂・豊里地区19.9 筑波大学病院前19.3
------	-------------------------

○利用する主な曜日 (%)

	特に決まっていない	特に多い曜日
つくタク	43.7	突出した曜日はない

○利用する時間帯 (%)

	最も利用される時間帯
つくタク	9時～10時：44.8

○つくタクがなかった場合の移動手段 (%)

つくタク	タクシー31.2 タクシー（助成券）21.1 つくバス24.4
------	---------------------------------

○予約の可否 (%)

つくタク	予約がとれなかったことがある人 81.6
------	----------------------

○共通ポイントの利用頻度 (%)

	週に1日以上	月に1～2回	ごくまれ	使ったことなし
つくタク	14.0	24.0	21.5	24.5

○共通ポイントを利用する理由 (%)

つくタク	自宅から直接利用できるから78.5
------	-------------------

○利用する共通ポイント (%)

つくタク	筑波大学病院前22.3 つくばセンター21.7 筑波メディカルセンター前 19.3 イーアスつくば15.5
------	--

○運行地区以外で行きたい場所の有無 (%)

つくタク	行きたい場所がある人 46.8
------	-----------------

○料金の値上げの可否 (%)

つくタク	料金を値上げしてサービス水準を維持 39.4 市の負担を増やす14.9 料金を据えおいてサービスを低下11.4 わからない・判断できない24.4
------	--

○料金の値上げ時の対応 (%)

つくタク	料金を値上げしても利用する 80.9 利用を減らす14.5 利用しない4.6
------	---

○許容できる料金 (%)

つくタク	¥500/回 78.4 ¥800/回 11.7 ¥1,000/回 8.3
------	--------------------------------------

3. 調査結果まとめ（⑤つくタク）

・つくタク利用者アンケート調査結果のポイント

問3 市の公共交通に対する意見について

- 公共交通の必要性を感じている人は、ほぼ全員である。
- つくば市が事業を実施していることに対しても91%が良いと感じている。一方、民間企業に任せるべきと感じている人は1.6%。
- 公共交通に求められるものは、市民アンケートと同様、運行本数の増便53.5%、遅い時間の運行30.5%、バス停までの距離の近さ28.3%が高い。
- バス停設置に求められる場所は、医療機関が84.0%と高い。
- 公共交通維持のために協力できることは、積極的な公共交通が約7割、考えていない人は5.7%である。
- 望ましい交通環境としては、自動車、自転車、徒歩による交通環境の向上よりも公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまちが望まれている。（市民アンケートよりも高い約9割が望んでいる）
- 支線型バスの利用は、利用すると思っている人が6割を超えているが、利用したことがない人も6割を占め、停留所が遠い、目的地に行くことができないという理由が挙げられている。

問4 つくタクに対する満足度

○満足度（%） ※満足度70%以上と満足度50%未満の項目を網掛け

	つく タク
総合的な満足度	73.3
運行時間帯	63.1
運行本数	50.6
目的地までの所要時間	92.8
時間通りの運行（定時制）	89.0
停留所までの距離	82.2
停留所の設置数	70.9
運賃の設定	92.1
予約の取りやすさ	41.9

- ・市民アンケートより高い満足度である。

3. 調査結果まとめ（⑥支線型バス）

・支線型バス利用者アンケート調査結果のポイント

問1 回答者の属性について

- 男性約15%、女性が約85%で、比較的高齢者が多く、65歳以上が約65%。
- 専業主婦（主夫）と無職で約65%、学生も約15%。
- 自動車の運転免許保有率は約35%、実際に使える自動車も約35%が保有。
⇒回答者のうち、自家用車を自由に使えない交通弱者は約65%となっている。
- 日常の移動の際の交通手段は、支線型バスが約5割、つくバスが4割と多く、公共交通の利用に頼っている。

問2 支線型バスの利用状況について

○バス停までの所要時間 (%)

	5分以下	10分以下	10分超	分からない
支線型バス	50.1	30.8	15.3	3.8

○利用頻度 (%)

	週に1日以上	月に1～2回	ごくまれ	利用なし
支線型バス	73.1	7.7	11.5	7.7

○利用目的 (%)

支線型バス	通院26.3 食事・趣味・娯楽15.8
-------	---------------------

○利用する主な曜日 (%)

	特に決まっていない	特に多い曜日
支線型バス	36.0	金曜日 28.0

○利用する時間帯 (%)

	最も利用される時間帯
支線型バス	9～12時、12～15時、15～18時：31.8

○支線型バスがなかった場合の移動手段 (%)

支線型バス	自分で運転24.2 つくバス20.0 つくタク20.0
-------	-----------------------------

○利用する路線 (%)

	最も利用される路線
支線型バス	3コース（筑波）：44.0

○乗り継いだ路線 (%)

	つくバス（北部シャトル）	乗り継いでいない
支線型バス	28.0	38.9

○目的地への利用 (%)

	行きのみ	帰りのみ	往復	決まっていない
支線型バス	24.0	16.0	56.0	4.0

○外出機会の増減 (%)

	増えた	減った	変わらない
支線型バス	61.9	0.0	38.1

○つくタク利用からの転換 (%)

	つくタクを利用していた		つくタクは利用していない
	つくタク利用が減った	つくタク利用は減っていない	
支線型バス	17.6	22.2	60.0

⇒ つくタク利用が減った理由：予約が面倒、バスは時間通りに運行するから

⇒ つくタクも利用する理由：バスで行けない場所があるから

○支線型バスの利用を増やすために必要なこと (%)

支線型バス	運行本数の増加52.4%
-------	--------------

3. 調査結果まとめ（⑥支線型バス）

・支線型バス利用者アンケート調査結果のポイント

問3 市の公共交通に対する意見について

- 公共交通の必要性を感じている人は、ほぼ全員である。
- つくば市が事業を実施していることに対しても96%が良いと感じている。
- 公共交通に求められるものは、市民アンケートと同様、運行本数の増便53.5%、遅い時間の運行28.0%、バス停までの距離の近さ48.0%が高い。
- バス停設置に求められる場所は、医療機関が50.0%と高い。
- 公共交通維持のために協力できることは、積極的な公共交通が10割である。
- 望ましい交通環境としては、自動車、自転車、徒歩による交通環境の向上よりも公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまちが望まれている。（市民アンケートよりも高い9割超が望んでいる）

問4 支線型バスに対する満足度

○満足度（%） ※満足度70%以上と満足度50%未満の項目を網掛け

	支線型 バス
総合的な満足度	83.3
運行時間帯	52.6
運行本数	27.8
目的地までの所要時間	94.4
時間通りの運行（定時制）	100.0
停留所までの距離	70.0
停留所の設置数	55.5
運賃の設定	89.5

- ・市民アンケートより高い満足度である。

新型コロナウイルスによる 公共交通への影響について

令和 2 年(2020年) 6 月 8 日(月)
つくば市都市計画部総合交通政策課

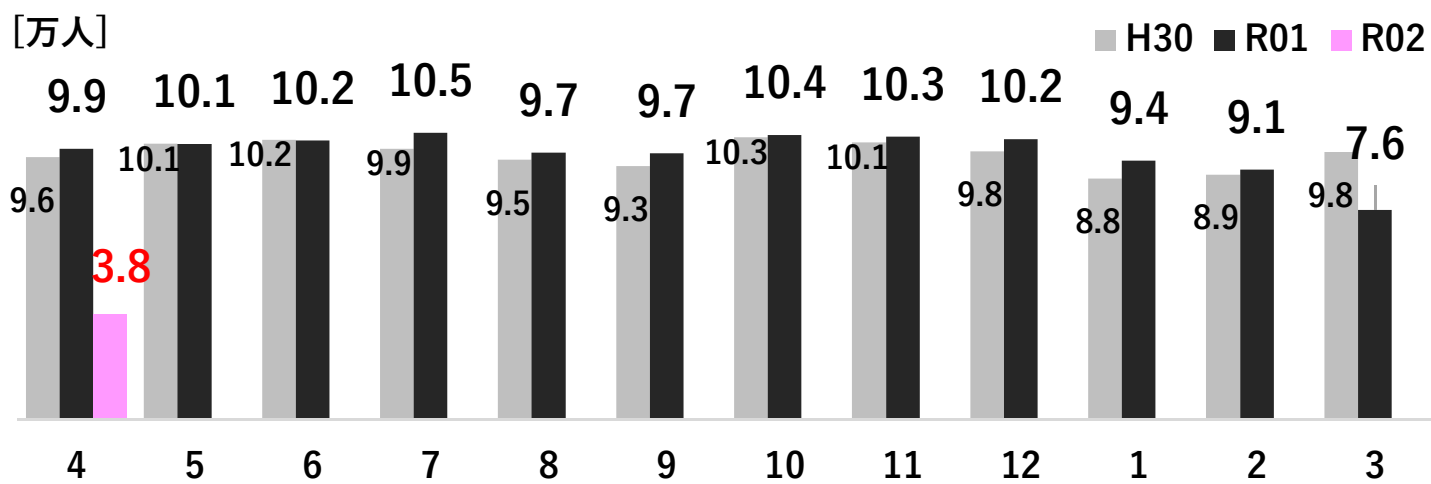
市が実施する公共交通施策(全体)

市が実施する公共交通施策について、4月末までの利用者数調査を行った。

[利用者数について]

- 令和2年2月までは利用者数の変化はほとんどみられない。
- 令和2年3月は、前年同月比が78%になり減少に転じるなど、移動自粛の傾向がみられた。この月から市内の学校の臨時休校も始まっている。
- 令和2年4月は、緊急事態宣言が発令され、外出自粛要請、休業要請等があり、移動自粛が徹底されるようになった。結果として、前年同月比は39%まで減少した。

▼グラフ 1か月当たり利用者数の月別推移



▼表 1か月当たり利用者数の前年同月比較

	4月	5-12月	1月	2月	3月
H30年度	95,811	98,892	88,040	89,456	97,559
R01年度	98,825	101,400	94,440	91,186	76,460
R02年度	38,234	-	-	-	-
R01年度/H30年度	103%	103%	107%	102%	78%
R02年度/R01年度	39%	-	-	-	-

▼ 市が実施する公共交通施策

- つくバス
- つくタク
- 筑波地区支線型バス実証実験事業
- 路線バス運賃補填実証実験事業
- 路線バス運行実証実験事業
- 路線バス増便実証実験事業

市が実施する公共交通施策(全体)

[全体傾向]

- 令和2年3月に市内の学校の臨時休校が始まる。→通学需要の減少
- 令和2年3月以降、テレワークによる在宅勤務を導入する企業が増加する。→通勤需要の減少
- 令和2年4月7日（緊急事態宣言発令）以降、不要不急の外出が減少する。
→昼間時間帯の移動減少、休日の移動減少

[全公共交通施策]

- 令和2年3月以降、移動自粛による利用者の減少がみられた。
- 平日よりも休日のほうが移動自粛による減少率が大きくみられた。

[つくバス]

- 朝晩の通勤・通学需要の減少により、他の公共交通施策よりも令和2年3月以降の減少が顕著にみられた。

[つくタク]

- 通学需要の減少により、学校から習い事（塾等）への移動が減少した。

[つくバス以外の公共交通施策]

- 通勤・通学時間帯の運行はもともととしていないため、つくバスほどの減少率には至っていない。 2

つくバスの利用者数

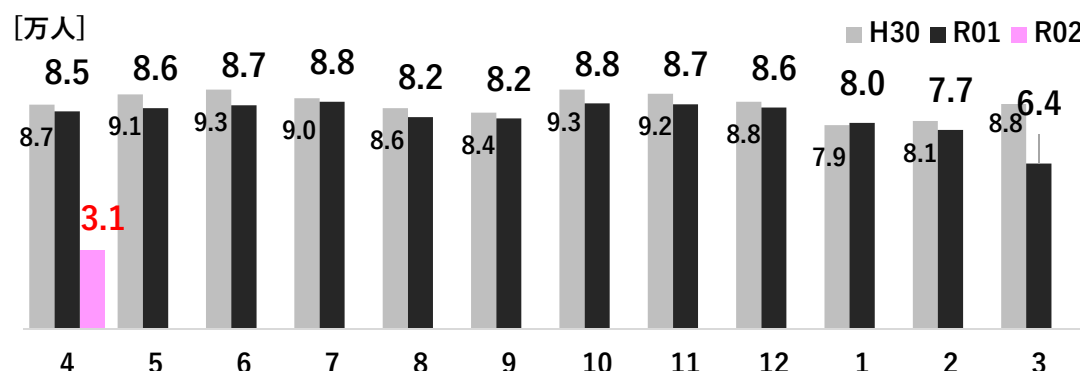
[月別]

- 令和2年2月までは、利用者数の前年同月比はほとんど変化がみられない。
- 令和2年3月は、前年同月比が74%になり明確な減少傾向がみられた。
- 令和2年4月は、前年同月比が36%まで減少した。

[日別]

- 令和2年3月から移動自粛による利用者の減少がみられた。
- 緊急事態宣言発令以降は移動自粛がさらに顕著になり、利用者数は令和元年4月-12月平均の30%まで減少した。
- 平日よりも休日の移動自粛傾向が顕著にみられた。

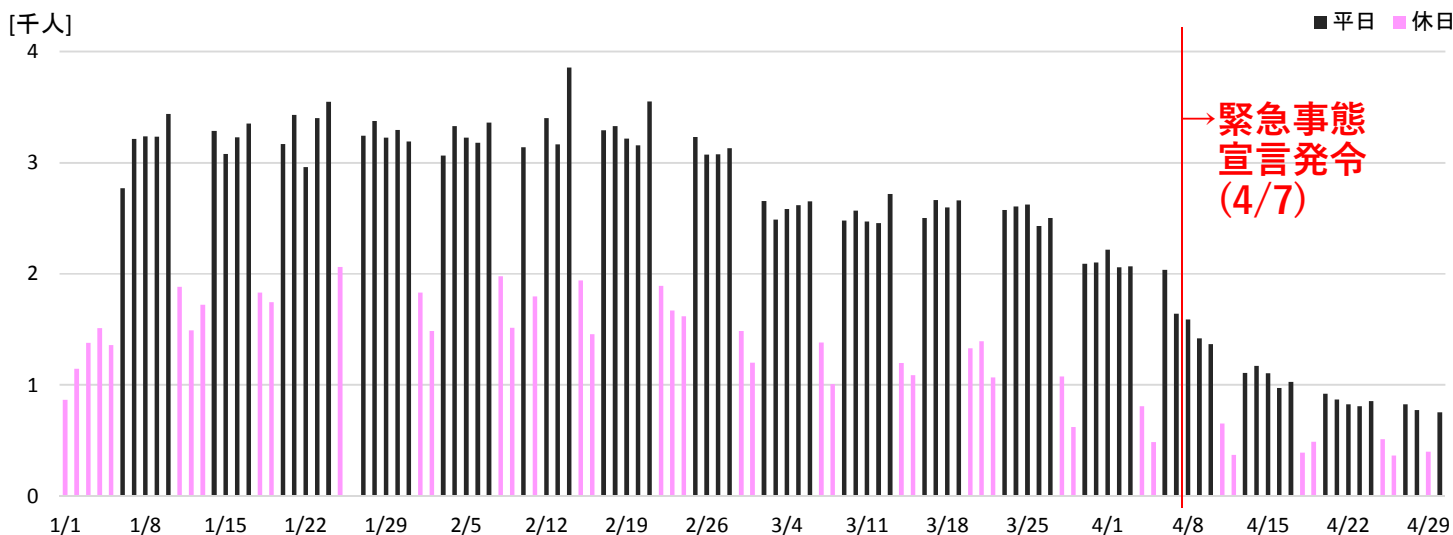
▼グラフ 1か月当たり利用者数の月別推移



▼表 1か月当たり利用者数の前年同月比較

	4月	5-12月	1月	2月	3月
H30年度	87,370	89,707	79,391	80,961	87,613
R01年度	84,745	85,920	80,219	77,455	64,420
R02年度	30,895	-	-	-	-
R01年度/H30年度	97%	96%	101%	96%	74%
R02年度/R01年度	36%	-	-	-	-

▼グラフ 令和2年1月以降の日別利用者数



▼表 1日当たり利用者数の令和元年4月-12月平均との比較

	4-12月	1月	2月	3月	4/1-7	4/8-30
平日	3,279	3,247	3,266	2,526	2,004	1,025
(4-12月比較)	100%	99%	100%	77%	61%	31%
休日	1,885	1,544	1,697	1,137	649	454
(4-12月比較)	100%	82%	90%	60%	34%	24%
合計	2,808	2,588	2,671	2,078	1,617	851
(4-12月比較)	100%	92%	95%	74%	58%	30%

つくタクの利用者数

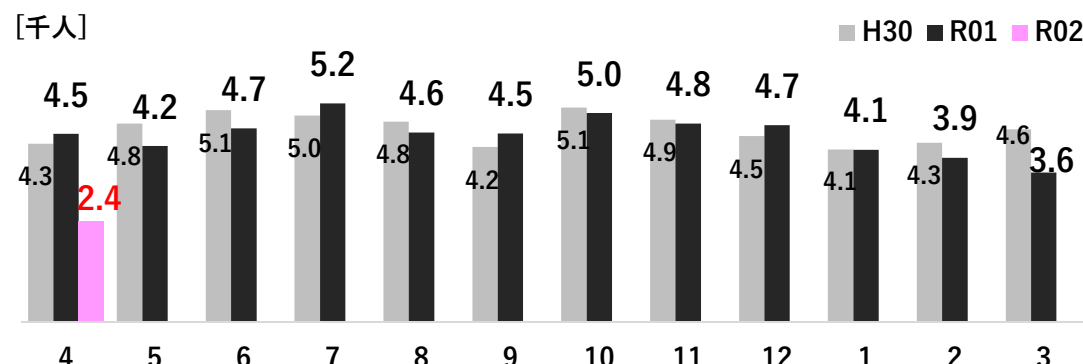
[月別]

- 令和2年2月までは、利用者数の前年同月比はほとんど変化がみられない。
- 令和2年3月は、前年同月比が78%になり明確な減少傾向がみられた。
- 令和2年4月は、前年同月比が54%まで減少した。

[日別]

- 令和2年3月から移動自粛による利用者の減少がみられた。
- 緊急事態宣言発令以降は移動自粛がさらに顕著になり、利用者数は令和元年4月-12月平均の47%まで減少した。
- 通勤・通学時間帯の運行はしていないためか、つくバスほどの減少率には至っていない。

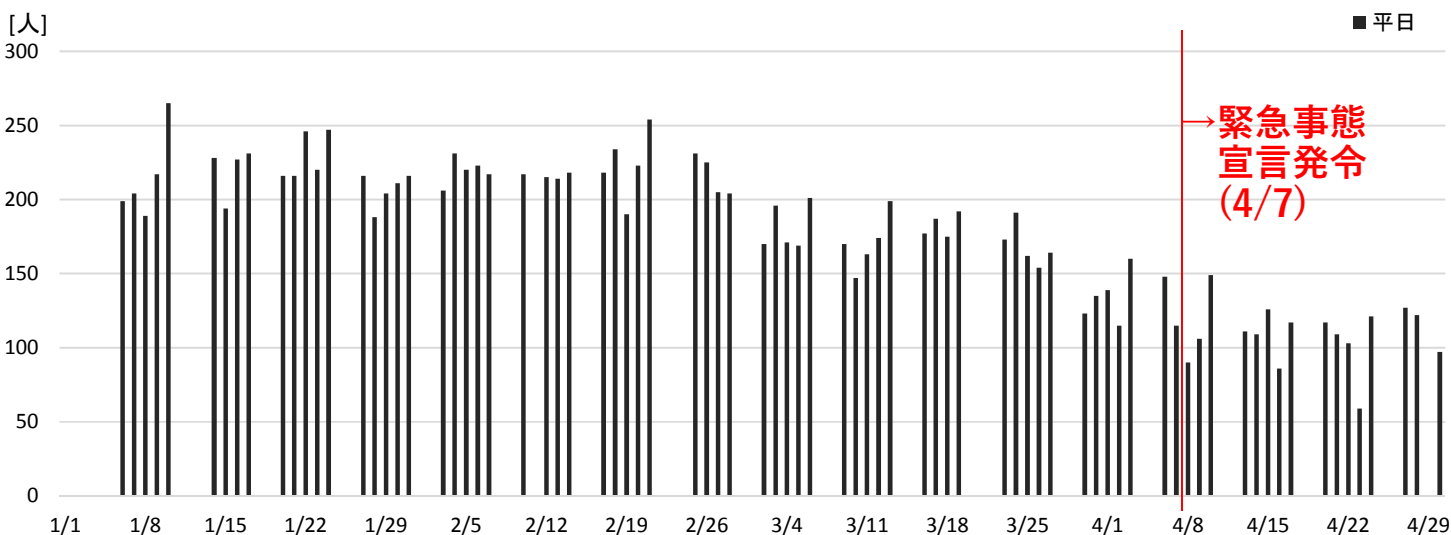
▼グラフ 1か月当たり利用者数の月別推移



▼表 1か月当たり利用者数の前年同月比較

	4月	5-12月	1月	2月	3月
H30年度	4,284	4,787	4,147	4,305	4,630
R01年度	4,517	4,712	4,134	3,945	3,593
R02年度	2,426	-	-	-	-
R01年度/H30年度	105%	98%	100%	92%	78%
R02年度/R01年度	54%	-	-	-	-

▼グラフ 令和2年1月以降の日別利用者数



▼表 1日当たり利用者数の令和元年4月-12月平均との比較

	4-12月	1月	2月	3月	4/1-7	4/8-30
平日	231	218	219	171	135	109
(4-12月比較)	100%	94%	95%	74%	59%	47%

筑波地区支線型バス実証実験事業の利用者数

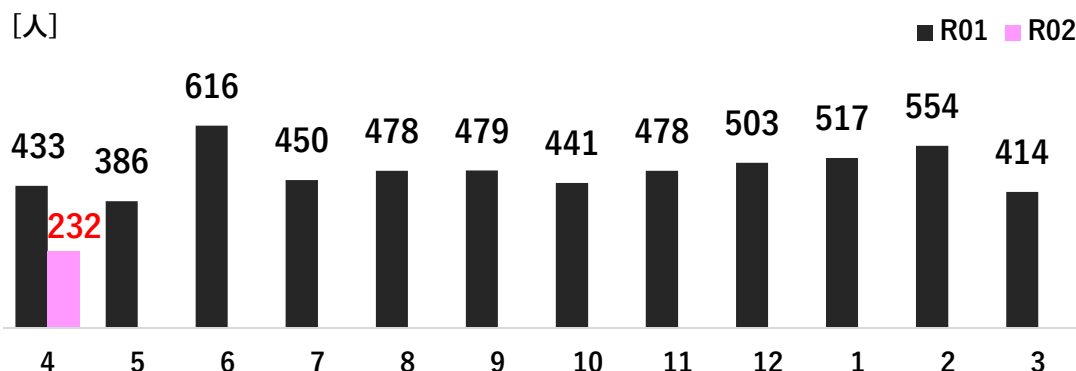
[月別]

- 令和2年4月は、前年同月比が54%まで減少した。

[日別]

- 令和2年3月から休日を中心に移動自粛による利用者の減少がみられた。
- 緊急事態宣言発令前後の利用者数の増減に、大きな変化はみられなかった。
- 休日の利用者数は、4月以降大きな減少を見せていない。

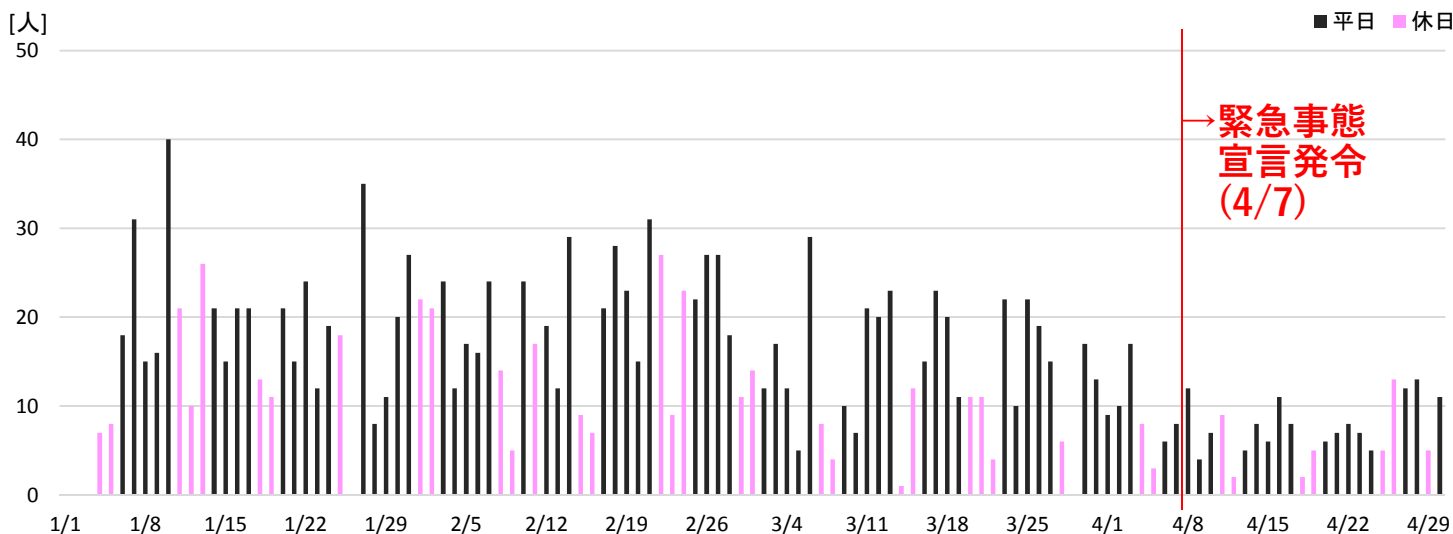
▼グラフ 1か月当たり利用者数の月別推移



▼表 1か月当たり利用者数の前年同月比較

	4月	5-12月	1月	2月	3月
R01年度	433	479	517	554	414
R02年度	232	-	-	-	-
R02年度/R01年度	54%	-	-	-	-

▼グラフ 令和2年1月以降の日別利用者数



▼表 1日当たり利用者数の令和元年4月-12月平均との比較

	4-12月	1月	2月	3月	4/1-7	4/8-30
平日	18	21	22	16	10	8
(4-12月比較)	100%	114%	120%	91%	56%	45%
休日	12	11	15	7	6	6
(4-12月比較)	100%	88%	125%	59%	46%	49%
合計	16	17	19	13	9	7
(4-12月比較)	100%	104%	119%	83%	54%	46%

路線バス運賃補填実証実験事業の利用者数

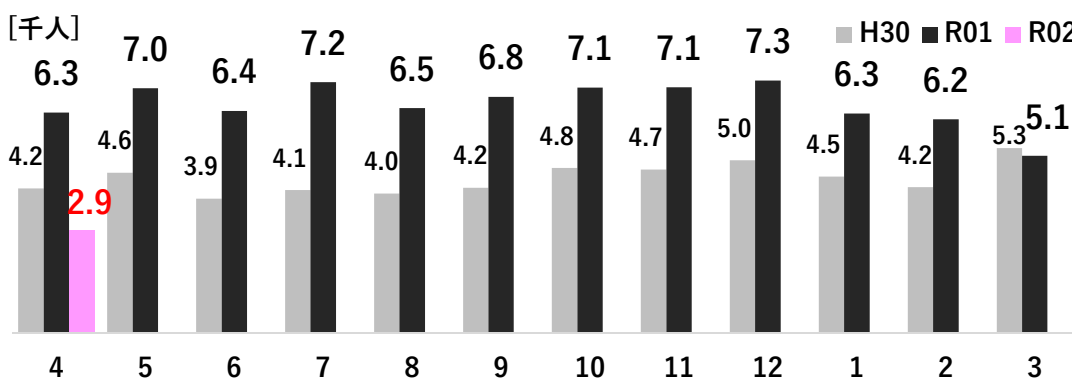
[月別]

- 平成31年4月から運賃補填をするようになったため、令和2年2月までは、前年同月よりも40%以上増を維持していた。
- 令和2年3月は、前年同月比が96%になり明確な減少傾向がみられた。
- 令和2年4月は、前年同月比が46%まで減少した。

[日別]

- 令和2年3月から移動自粛による利用者の減少がみられた。
- 緊急事態宣言発令以降は平日を中心に移動自粛がさらに顕著になり、利用者数は令和元年4月-12月平均の40%まで減少した。
- 通勤・通学時間帯の運賃補填はしていないためか、つくバスほどの減少率には至っていない。

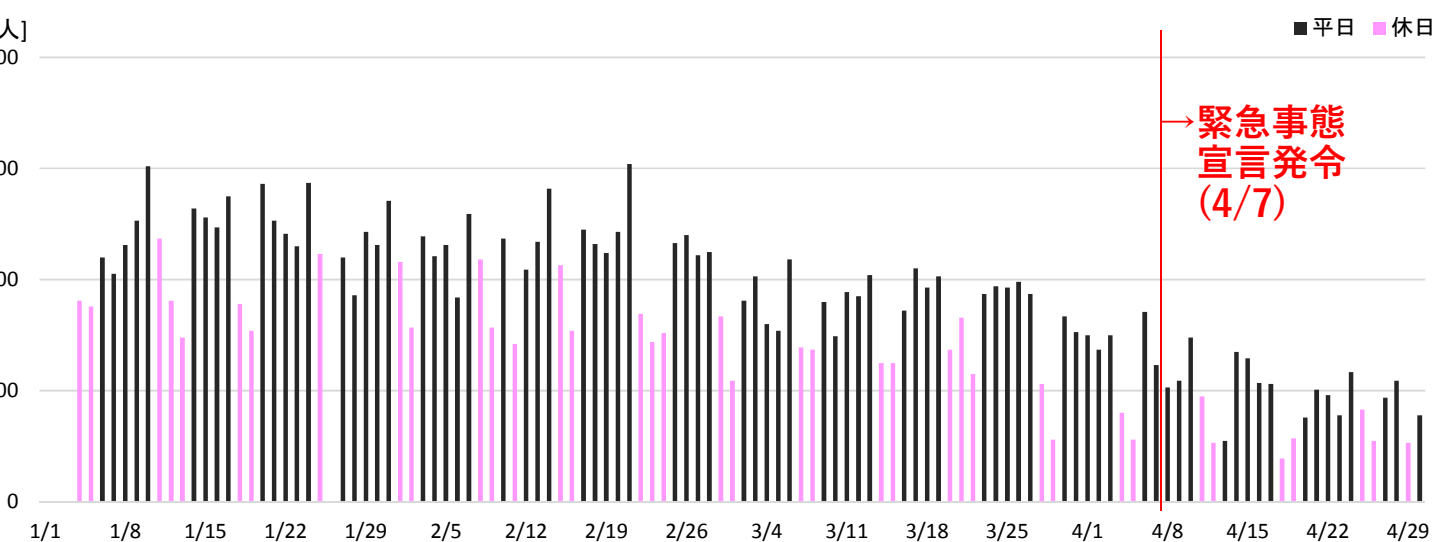
▼グラフ 1か月当たり利用者数の月別推移



▼表 1か月当たり利用者数の前年同月比較

	4月	5-12月	1月	2月	3月
H30年度	4,157	4,399	4,502	4,190	5,316
R01年度	6,348	6,916	6,313	6,153	5,095
R02年度	2,943	-	-	-	-
R01年度/H30年度	153%	157%	140%	147%	96%
R02年度/R01年度	46%	-	-	-	-

▼グラフ 令和2年1月以降の日別利用者数



▼表 1日当たり利用者数の令和元年4月-12月平均との比較

	4-12月	1月	2月	3月	4/1-7	4/8-30
平日	246	247	237	185	146	103
(4-12月比較)	100%	101%	96%	75%	59%	42%
休日	181	179	172	122	68	62
(4-12月比較)	100%	99%	95%	67%	38%	34%
合計	224	225	212	164	124	90
(4-12月比較)	100%	101%	95%	73%	55%	40%

路線バス運行実証実験事業の利用者数

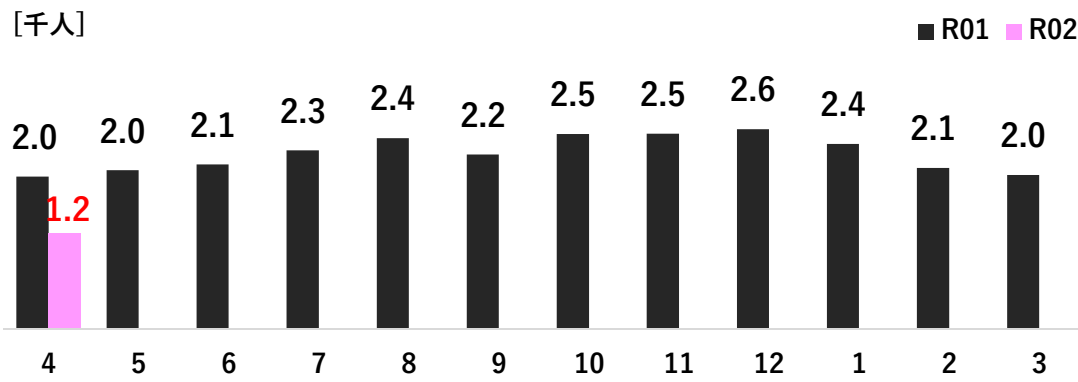
[月別]

- 令和2年4月は、前年同月比が63%まで減少した。

[日別]

- 令和2年3月から休日を中心に移動自粛による利用者の減少がみられた。
- 緊急事態宣言発令以降は移動自粛がさらに顕著になり、利用者数は令和元年4月-12月平均の52%まで減少した。
- 通勤・通学時間帯の路線運行はしていないためか、つくバスほどの減少率には至っていない。

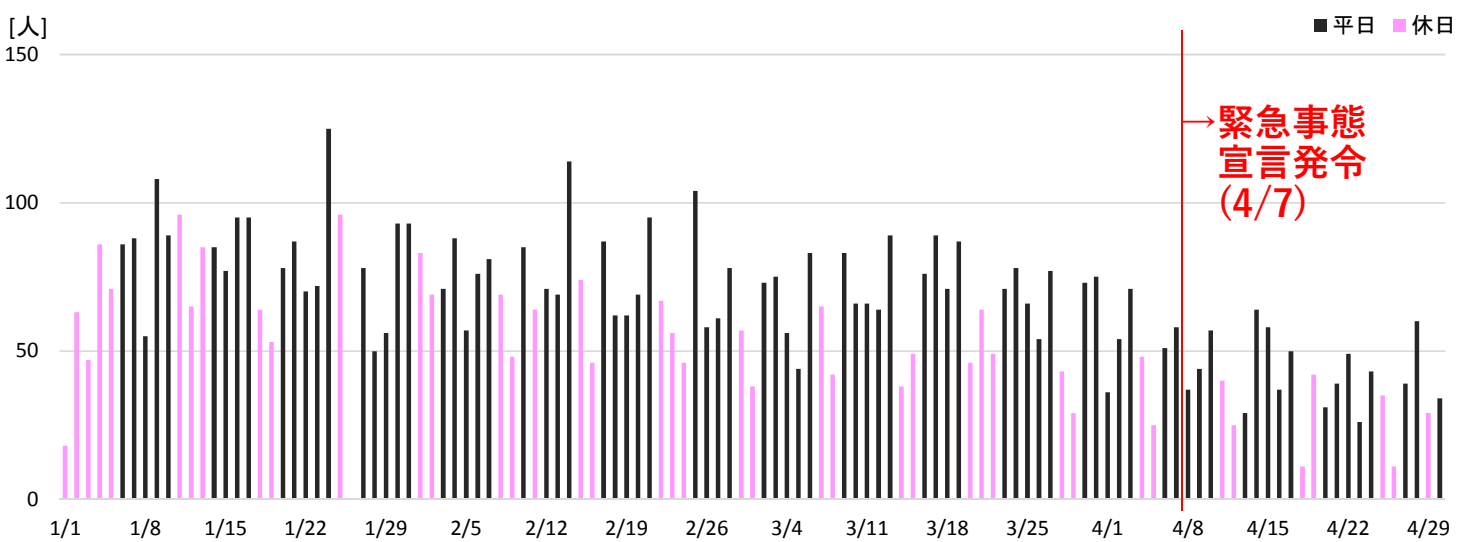
▼グラフ 1か月当たり利用者数の月別推移



▼表 1か月当たり利用者数の前年同月比較

	4月	5-12月	1月	2月	3月
R01年度	1,957	2,337	2,374	2,067	1,979
R02年度	1,233	-	-	-	-
R02年度/R01年度	63%	-	-	-	-

▼グラフ 令和2年1月以降の日別利用者数



▼表 1日当たり利用者数の令和元年4月-12月平均との比較

	4-12月	1月	2月	3月	4/1-7	4/8-30
平日	80	83	77	72	54	44
(4-12月比較)	100%	104%	96%	90%	68%	54%
休日	66	66	62	46	37	28
(4-12月比較)	100%	100%	94%	70%	55%	42%
合計	75	77	71	64	49	39
(4-12月比較)	100%	102%	95%	85%	65%	52%

路線バス増便実証実験事業の利用者数

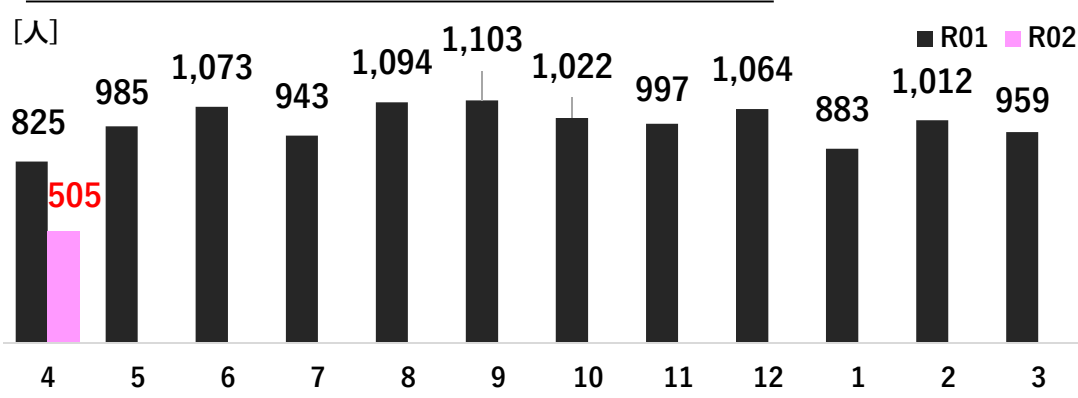
[月別]

- 令和2年4月は、前年同月比が61%まで減少した。

[日別]

- 令和2年3月から休日を中心に移動自粛による利用者の減少がみられた。
- 緊急事態宣言発令以降は移動自粛がさらに顕著になり、利用者数は令和元年4月-12月平均の45%まで減少した。
- 通勤・通学時間帯の増便はしていないためか、つくバスほどの減少率には至っていない。

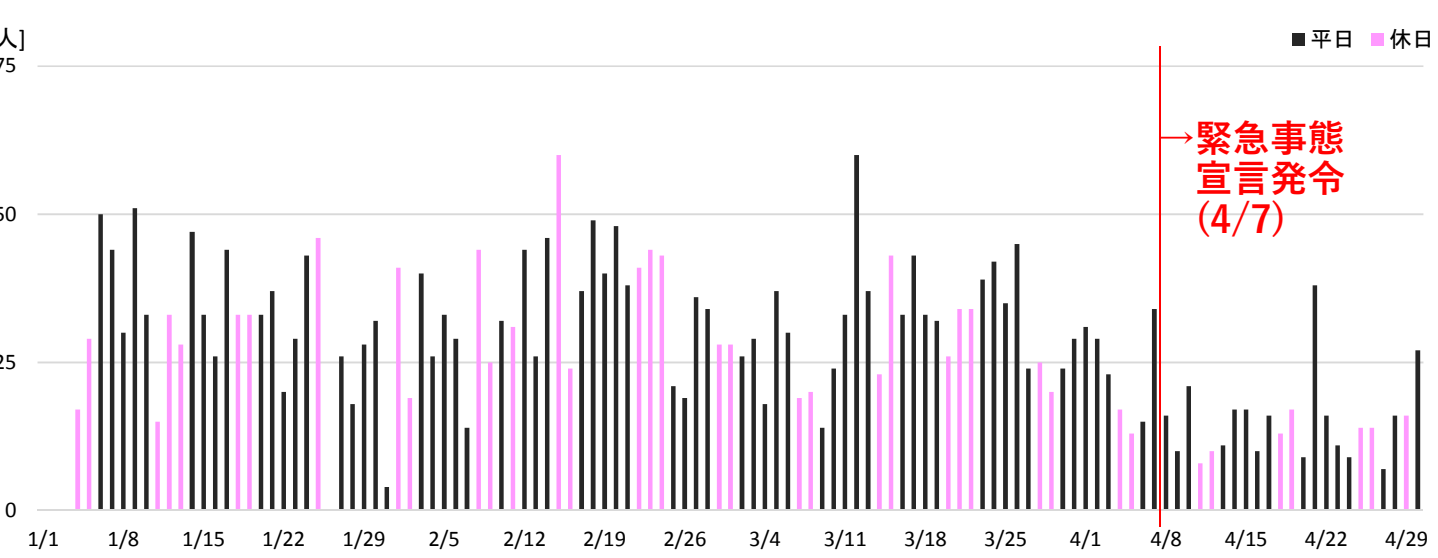
▼グラフ 1か月当たり利用者数の月別推移



▼表 1か月当たり利用者数の前年同月比較

	4月	5-12月	1月	2月	3月
R01年度	825	1,035	883	1,012	959
R02年度	505	-	-	-	-
R02年度/R01年度	61%	-	-	-	-

▼グラフ 令和2年1月以降の日別利用者数



▼表 1日当たり利用者数の令和元年4月-12月平均との比較

	4-12月	1月	2月	3月	4/1-7	4/8-30
平日	31	33	34	33	26	16
(4-12月比較)	100%	107%	110%	106%	85%	51%
休日	38	28	36	27	15	13
(4-12月比較)	100%	75%	96%	72%	39%	35%
合計	33	32	35	31	23	15
(4-12月比較)	100%	96%	106%	94%	70%	45%

令和2年度つくば市公共交通活性化協議会 委員名簿

令和2年6月8日現在

No	所 属	職 名	氏 名	備考	備 考
1	つくば市/筑波大学	顧問（交通政策担当）/特命教授	石田 東生		会長
2	茨城県政策企画部交通政策課	交通政策課長	中村 浩	新任	副会長
3	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整）	鈴木 裕一	新任	
4	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送担当）	牧瀬 成博	新任	
5	茨城県つくば警察署	交通課長	佐藤 英雄		
6	茨城県土木部土浦土木事務所	道路管理課長	中嶋 克寿		
7	国土技術政策総合研究所	道路交通研究部道路研究室長	横地 和彦		副会長
8	国土技術政策総合研究所	高度道路交通システム研究室長	関谷 浩孝		
9	国立研究開発法人国立環境研究所 社会環境システム研究センター	環境政策研究室長	松橋 啓介		
10	一般財団法人つくば都市交通センター	理事	大野 暢久	新任	監事
11	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	澤畠 政志		
12	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部 透		
13	首都圏新都市鉄道株式会社	経営企画部推進役兼沿線事業課課長	小野 和弘		
14	関東鉄道株式会社	常務取締役自動車部長	武藤 成一		
15	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店	支店長	福士 康朗		
16	株式会社 セキショウキャリアプラス	代表取締役社長	渡邊 誠		
17	つくば市商工会	事務局長	松信 利彦	新任	
18	社会福祉法人つくば市社会福祉協議会	副会長兼常務理事	吉場 勉		監事
19	つくば市工業団地企業連絡協議会	副会長	西岡 達也	新任	
20	一般社団法人つくば観光コンベンション協会	事務局長	星野 弘		
21	つくば市PTA連絡協議会	副会長	小沢 恭一郎	新任	
22	筑波学園タクシー協同組合	事務局長	鈴木 誠		
23	関東鉄道労働組合	執行委員	谷田部 正利		
24	つくば市都市計画審議会	委員	大澤 貴子		
25	つくば市区会連合会筑波地区	代表区長	鈴木 保美	新任	
26	つくば市区会連合会大穂地区	代表区長	川根 義行		
27	つくば市区会連合会豊里地区	代表区長	坂本 義治		
28	つくば市区会連合会桜地区	代表区長	一色 喜美子		
29	つくば市区会連合会谷田部地区	代表区長	飯田 哲雄		
30	つくば市区会連合会荃崎地区	代表区長	小原 正彦		
31	つくば市	保健福祉部長	小室 伸一	新任	
32	つくば市	建設部長	小又 利幸	新任	
33	つくば市	都市計画部長	中根 祐一		

つくば市公共交通活性化協議会規約

（目的）

第1条 つくば市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、並びに、地域公共交通活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づく協議を行うために設置する。

（事務所）

第2条 協議会は、事務所を茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1に置く。

（協議事項及び事業）

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の協議及び業務を行う。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の様態及び運賃・料金等に関すること。
- (2) 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (3) 地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の策定及び変更の協議に関すること。
- (4) 形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (5) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、第1条の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第4条 協議会は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する委員をもって組織する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (3) 鉄道事業者

- (4) 茨城県知事の指名する者
 - (5) 茨城県警察つくば警察署長又はその指名する者
 - (6) 住民又は利用者の代表者
 - (7) 学識経験者
 - (8) 市長又はその指名する者
 - (9) 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者
 - (10) 社団法人茨城県バス協会及び茨城県ハイヤー・タクシー協会
 - (11) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
 - (12) 前各号に掲げる者のほか、協議会が特に必要と認める者
- 2 委員の任期は原則 2 年とし、再任されることを妨げない。ただし、補欠により委嘱し、又は任命された委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 必要に応じ、委員の追加を行うこととする。

(役員)

第 5 条 協議会に次の各号に掲げる役員を置き、その定数は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 会長 1 人
 - (2) 副会長 2 人
 - (3) 監事 2 人
- 2 役員は、前条第 1 項の規定に基づき、委員となるべき者の中から、互選によりこれを選任する。
- 3 会長、副会長及び監事は、これを相互に兼ねることはできない。
- 4 役員の任期は原則 2 年とする。ただし、補欠又は増員による任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。

(役員の職務)

第 6 条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

- 2 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。
- 3 監事は、協議会の出納監査を行い、その状況を会長に報告する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議の議決方法は多数決とする。

3 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

4 協議会は、必要があると認められるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について調査、検討、協議をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第10条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、つくば市都市計画部総合交通政策課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第11条 協議会の運営に要する経費は、負担金及び補助金をもって充てる。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用の弁償)

第13条 会議に出席した委員及び第7条第4項の規定により会議に出席した者並びに幹事会に出席した委員及び幹事会規程第5条第4項の規定により幹事会の会議に出席した者は、会議及び幹事会の会議への出席に係る報酬及び費用の弁償を受けることができる。ただし、これに代わる対価を別に得ている者については、この限りではない。

2 前項の報酬の額は、1回につき8,500円とし、費用の弁償の額は、1回につき2,000円とする。

3 前項の報酬及び費用の弁償の支給方法は、現金による手渡しとする。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第15条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附則

この規約は、平成21年2月24日から施行する。

附則

この規約は、平成21年7月1日から施行し、改正後の規定は平成21年4月1日から適用する。

附則

この規約は、平成22年5月27日から施行し、改正後の規定は、平成22年5月6日から適用する。

附則

この規約は、平成 23 年 5 月 25 日から施行し、改正後の規定は、平成 23 年 4 月 1 日から適用する。

附則

この規約は、平成 26 年 5 月 27 日から施行し、改正後の規定は、平成 26 年 4 月 1 日から適用する。

附則

この規約は、平成 26 年 8 月 21 日から施行し、改正後の規定は、平成 26 年 6 月 28 日から適用する。

附則

この規約は、平成 27 年 5 月 29 日から施行する。

附則

この規約は、平成 28 年 5 月 30 日から施行する。

附則

この規約は、平成 29 年 5 月 30 日から施行する。

附則

この規約は、令和元年 5 月 30 日から施行する。

附則

この規約は、令和 2 年 3 月 18 日から施行する。