

# 令和2年度第4回つくば市公共交通活性化協議会 次第

日時：令和3年(2021年)3月26日(金) 10時00分～

場所：つくば市役所 本庁舎2階 会議室201

1 開 会

2 挨拶

3 議 題

審議案件1 つくば市地域公共交通計画の策定について

- ・パブリックコメントの概要について
- ・パブリックコメントで提出された意見について
- ・パブリックコメント対応一覧について
- ・つくば市地域公共交通計画(案)について

報告案件1 公共交通の利用に関するアンケート調査の集計結果について

4 その他

5 閉 会

## ■配布資料一覧

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年度第4回つくば市公共交通活性化協議会 席次表

資料1 パブリックコメントの概要

資料2 パブリックコメントで提出された意見

資料3-1 パブリックコメント対応一覧

資料3-2 パブリックコメント対応一覧（抜粋版）

資料3-3 パブリックコメント実施結果報告書（案）

資料4 つくば市地域公共交通計画（案）

資料5 公共交通の利用に関するアンケート調査の集計結果

### --参考資料--

参考資料 つくば市公共交通活性化協議会規約

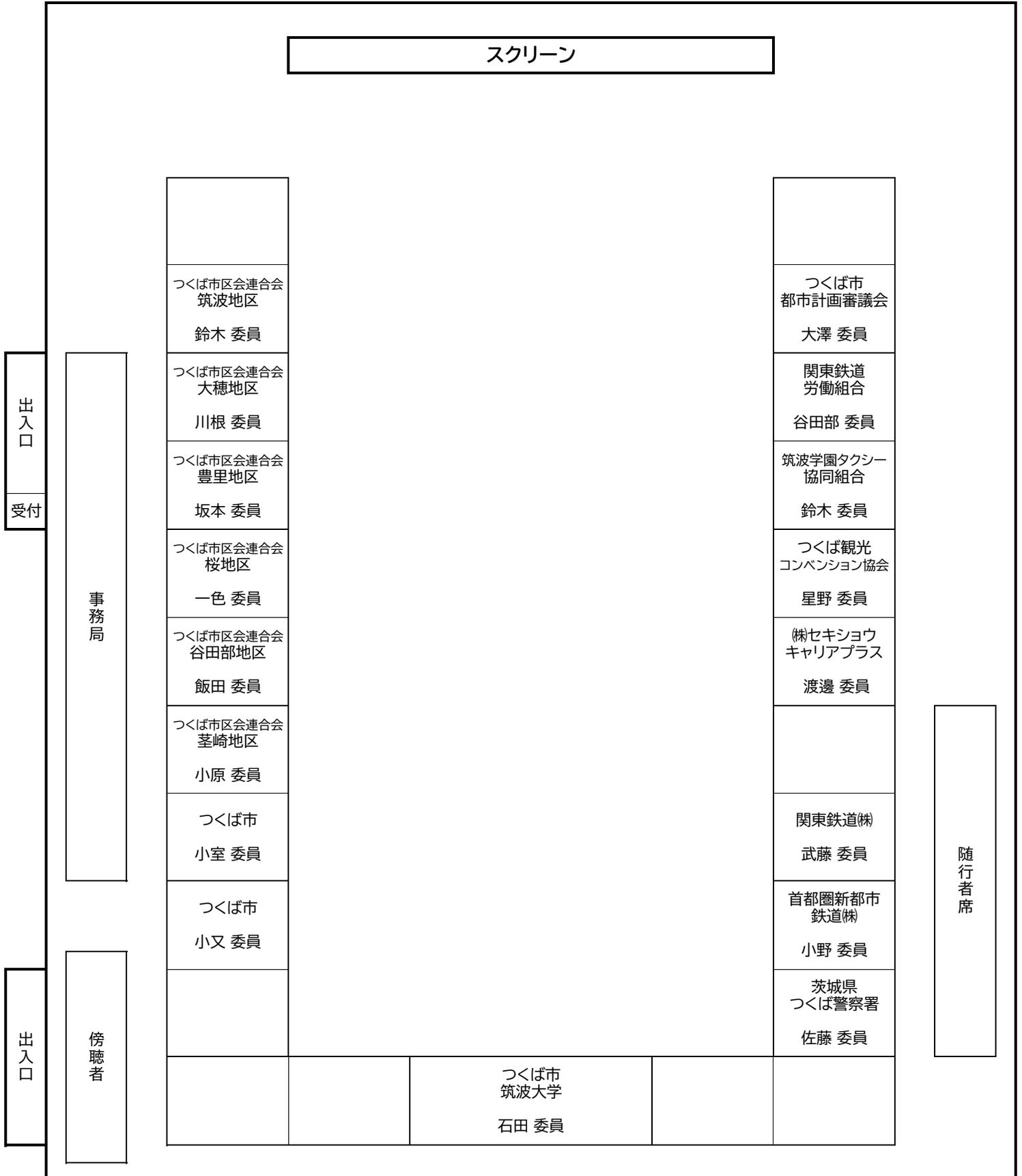
令和2年度つくば市公共交通活性化協議会 委員名簿

令和3年(2021年)3月26日時点

No	所 属	職 名	氏 名	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	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	
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	
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	監事
11	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	川上 敬一	
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	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	
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	
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	
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	
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	
32	つくば市	建設部長	小又 利幸	
33	つくば市	都市計画部長	中根 祐一	

# 令和2年度第4回つくば市公共交通活性化協議会 席次表

日時：令和3年(2021年)3月26日(金曜日)  
 場所：つくば市役所 本庁舎2階 会議室201



# つくば市地域公共交通計画(案) パブリックコメントの概要

令和3年(2021年)3月26日(金)  
つくば市都市計画部総合交通政策課

# パブリックコメントの概要

## ▼パブリックコメント期間

2月5日(金)～3月7日(日) 31日間

## ▼パブリックコメント意見者数

7名

## ▼パブリックコメント意見数

64件

## ▼パブリックコメント意見原文

資料2「パブリックコメントで提出された意見」参照(HP公表済み)

## ▼パブリックコメントの意見細分化

- ・パブリックコメントについて、1つに複数意見が混在しているものを細分化
  - ・別の人からの同様の意見については1つに統合し、意見件数をカウントアップ
- 64件(原文意見数) → 85件(細分化後)

# パブリックコメントの整理

## ▼意見に対する市の考え方及び計画書の修正案

資料3-1「パブリックコメント対応一覧」参照

※ソート順序:計画書修正が必要な意見 → 計画書修正が不要な意見 → パブリックコメントによらない修正

→説明は資料3-2「パブリックコメント対応一覧(抜粋版)」をベースに行います

3月18日開催の第3回幹事会にて、全意見の確認を実施済みのため、本日は、今後の事業に係る指摘や修正量の大きい指摘を中心にピックアップして説明します

・HPには、資料3-3「パブリックコメント実施結果報告書」の様式で公表予定

※「対応可否」について

◎：意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの

△：意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの

## ▼パブリックコメントによらない修正

事務局が自主的に誤字等の軽微な修正を行った項目について、資料3-1～3に記載

※「対応可否」について

○：パブリックコメントによらない修正

## ▼パブリックコメントを踏まえて修正した計画書

資料4「つくば市地域公共交通計画(案)」参照

# パブリックコメント後のスケジュール

## ○2/5～3/7 パブリックコメントの実施

- ⇒事務局:～3/15 パブリックコメントを受けた対応案の作成
- ※3/16市長報告済み

## ○3/18 第3回幹事会の開催

- ・パブリックコメント対応案及び地域公共交通計画(修正案)の討議

## ○3/19 パブリックコメントで提出された意見のHP公表

## ○3/26 第4回公共交通活性化協議会の開催

- ・計画の最終確定 = 地域公共交通計画の策定
- ※指摘があった場合には、即日修正し、3月中に持ち回り協議を開催し確定

## ○3/下旬 パブリックコメント実施結果報告書及び地域公共交通計画の市長説明・決裁

## ○3/末 国土交通省・総務省への地域公共交通計画の提出

## ○4/月上旬 パブリックコメント実施結果報告書のHP公表

## ○4/28 庁議(地域公共交通計画策定及びパブリックコメント実施結果について報告)

## ○5/7 記者会見

審議案件1 パブリックコメント対応一覧

資料3-1

意見者数:7人 意見数:85件 ソート順序:計画書修正が必要な意見 → 計画書修正はしない意見 → パブコメによらない修正

意見No	区分	意見概要(意見の内容ごとに分割)	市の考え方	修正前		修正後		対応可否	意見件数	
				対応頁	文書内容	対応頁	文書内容			
2	1	フォントについて	フォントがユニバーサルではない。「だれ一人取り残さない」まちの公的な報告書であればユニバーサルデザインにもっと配慮があるべきではないか。	本文及び図表番号については、UD(ユニバーサルデザイン)フォントを用いていましたが、表紙タイトル、見出し等についてはUDフォントにしています。原則、UDフォントで統一するように修正します。	全体	本文 ・フォント種類:UDフォント  表紙、見出し、ページ番号、課題、基本方針、奥付 ・フォント種類:非UDフォント	全体	表紙、見出し、ページ番号、課題、基本方針、奥付、本文 ・フォント種類:UDフォント	◎	1
3	1	地図の表現について	地図について、つくば市の市境と他市町の市境に明確な違いをつけ、つくば市がはっきりとわかるようにするべきではないか。	新たに作成した地図情報については、つくば市の市境を、他市の市境よりも太い線で表現するように修正します。 また、鉄道路線と混在しないように、線の色も変更します。	p.15~17、38、40、41、51、54、61	図2-14~-16 図3-4、-6、-7、-15、-18、-25 ・つくば市の市境:細線 ・市境の色:灰色	p.15~17、38、40、42、52、55、62	図2-14~-16 図3-4、-6、-7、-15、-18、-25 ・つくば市の市境:太線 ・市境の色:紫色	◎	1
10	2	地図の表現について	地図について、縮尺標記がないので距離感・スケール感がわからない。  ※市境の強調の件は意見No3-1に統合(同一人物の意見なので+1件にはしない)	新たに作成した地図情報については、スケール及び方位を追加するようにします。	p.13、15~17、20、23、24、26、38、40、41、43、45~47、49~51、54、61、66、95、96、100	図2-11、-14~-16、-21、-25、-26、-27 図3-4、-6~-15、-18、-25、-31 施策01内図、02内図、06内図 ・スケール・方位:なし	p.13、15~17、20、23、24、26、38、40、42、44、46~48、50~52、55、62、67、96、97、101	図2-11、-14~-16、-21、-25、-26、-27 図3-4、-6~-15、-18、-25、-31 施策01内図、02内図、06内図 ・スケール・方位:あり	◎	1
4	1	地図の表現について	地図について、土地利用の色が強すぎて本来の主題が見にくくなっているものがある。他の主題があるものについては土地利用の色を淡色とし、本来の主題を強調してみえるようにするべきではないか。	新たに作成した地図情報については、土地利用の色を淡色に修正します。	p.15~17、38、40、41、51、54、61	図2-14~-16 図3-4、-6、-7、-15、-18、-25 ・土地利用の色:濃色	p.15~17、38、40、42、52、55、62	図2-14~-16 図3-4、-6、-7、-15、-18、-25 ・土地利用の色:淡色	◎	1
8	1	2-1 社会経済特性について	p.12図2-10のメッシュ図は「増減率」だがタイトルは「増減数」になっている。正しいのはどちらか。 一世帯3人として、5世帯15人から2世帯6人減少すれば減少数6人で残存率は60%になる。100世帯300人から10世帯減少すれば30人も現象だが残存率は90%である。小地域の人口増減の問題を率で評価把握することは間違った施策につながりかねない。	出典元のつくば市未来構想作成担当部署に凡例とタイトルの不一致について確認しました。凡例に合わせて図のタイトルを「増減割合」に修正します。	p.12	図2-10 ・タイトル:2010~2030年地域別人口増減数	p.12	図2-10 ・タイトル:2010~2030年地域別人口増減割合	◎	1
9	1	2-1 社会経済特性について	p.13図2-11のタイトルは「世帯」だが凡例は「人」になっている。この図は世帯分布か、それとも人数分布か。	世帯分布になります。凡例及び本文を「世帯」に修正します。	p.13	本文 65歳以上の単身高齢者と高齢者のみ世帯の分布をみると、市内各地に点在しています。特に、森の里団地や自由ヶ丘団地などの聖崎地区の団地内や、桜ニュータウンに該当世帯の高齢者が多く居住しています。  図2-11 ・凡例:【高齢者数分布】 ・単位:人	p.13	本文 65歳以上の単身高齢者と高齢者のみ世帯は、市内各地に点在しています。特に、森の里団地や自由ヶ丘団地などの聖崎地区の団地内や、桜ニュータウンに多く分布しています。  図2-11 ・凡例:【高齢者世帯分布】 ・単位:世帯	◎	1
12	1	2-1 社会経済特性について	p.17本文に、300の研究機関・企業が立地とされているとあるが、図2-16立地状況図にはどう見ても300の機関がプロットされていない。この図の意味するところは何か。	官民合わせて約300の研究機関・企業が立地していますが、図の凡例は市HPの公的研究機関を示したものであることから、タイトルを「5)公的研究機関」に変更し、本文を修正します。なお、例示している代表的な研究機関の一部変更します。	p.17	本文 5)研究施設 つくば市内には、筑波研究学園都市としてまちづくりが進んできた経緯から、多くの公的研究機関が存在しています。高エネルギー加速器研究機構(文部科学省)や産業技術総合研究所(経済産業省)、国土地理院(国土交通省)等、国が所管する研究機関を中心に官民合わせて約300の研究機関・企業が立地しています。	p.17	本文 5)公的研究機関 つくば市内には、筑波研究学園都市としてまちづくりが進んできた経緯から、官民合わせて約300の研究機関・企業が立地しています。このうち、高エネルギー加速器研究機構(文部科学省)や産業技術総合研究所(経済産業省)、国土技術政策総合研究所(国土交通省)、国立環境研究所(環境省)等の公的研究機関が29機関31施設立地しています。	◎	1
13	1	2-2 交通特性について	p.19本文に、いきなり「東京PT調査」と出てくる。まず正式名称を記述してから略称表記とするのが一般的である。また「東京都市圏パーソントリップ調査」とは何か、用語解説が必要。	本文を「東京都市圏パーソントリップ調査」に修正します。用語解説については、「パーソントリップ調査」が存在するため、その中で、「東京都市圏」の範囲を追加説明するように修正します。	p.19 参考-p.27	本文 つくば市内の交通手段は、自動車の主たる交通手段となっており、2018年の第6回東京PT調査では約6割が自動車を使った移動となっています。  図2-18、-19 ・東京PT(2018)  用語解説(パーソントリップ調査) ・東京都市圏についての記載なし	p.19 参考-p.27	本文 つくば市内の交通手段は、自動車の主たる交通手段となっており、2018年の第6回東京都市圏パーソントリップ調査では、約6割が自動車を使った移動となっています。  図2-18、-19 ・記載削除  用語解説(パーソントリップ調査) つくば市近隣では、直近で2018年に「東京都市圏パーソントリップ調査」が、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県とつくば市を含む茨城県南部を対象に実施されている。	◎	1
15	1	2-2 交通特性について	p.22本文について、「方」という表現は、比較する「方(ほう)」か、属性を示す「方(かた)」か。	属性を示す「方(かた)」です。ただし、除いても文意的には問題ないため、削除します。	p.22	本文 また、年齢階層に着目すると、鉄道に比べ、バスの利用者は高齢層の方が比較的多くっており、特にバスの場合、全体の約1割が75歳以上の高齢者が占めています。職業別では、バスは勤務者が約半数を占めますが、鉄道に比べると、勤務者の割合が少なく、学生やその他の方の利用も多い傾向となっています。	p.22	本文 また、年齢階層に着目すると、鉄道に比べバスは高齢層の利用者が比較的多く、全体の約1割を75歳以上の高齢者が占めています。職業別では、バスは勤務者が約半数を占めますが、鉄道に比べると、勤務者の割合が少なく、学生やその他の利用も多い傾向となっています。	◎	1
16	1	2-2 交通特性について	p.23本文について、谷田部・桜地区は「地区内の移動のサービス状況が高い」とあるが、ここまでの記述でそのファクトは示されていない。	「地区内の移動のサービス状況が高い」の記載は、根拠となるデータが示されていないため削除します。	p.23	本文 つくば市内の移動は、各地区の中での移動が4~6割となっており、特に、谷田部地区や桜地区では、地区内の移動のサービス状況が高いため、同地区内の移動が多い傾向にあります。	p.23	本文 つくば市内の移動は、各地区の中での移動が4~6割となっており、特に、谷田部地区や桜地区では、同地区内の移動が多い傾向にあります。	◎	1
17	1	2-2 交通特性について	p.24本文について、「市南東部」というのは市内を示す表現ではないか。	「市南東部」の記載は削除します。また、土浦市以外にも流動の多い自治体を例示として追加します。	p.24	本文 つくば市と近隣自治体間の通勤・通学者の移動は、市南東部の自治体、特に土浦市との結びつきが強くなっています。	p.24	本文 つくば市と近隣自治体間の通勤・通学者の移動は、土浦市や生久市、常総市、つくばみらい市などの結びつきが強くなっています。	◎	1
17	2	2-2 交通特性について	p.24図2-26について、線と数字が重なって、どの数字がどれを指しているのかわからない。内外総流動、内外、内外を判るようにしてほしい。	内外、内外の数字について、どの矢印に紐づいているのかわかりやすくするように、位置・大きさ調整をするように修正します。	p.24	図2-26 ・内外・内外の数字:流動量に応じて数値のフォントサイズが異なり、他の線に数値が重なる。	p.24	図2-26 ・内外・内外の数字:数値のフォントサイズを小さく統一し、他の線との重なりを排除。	◎	1

【対応可否の説明】◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの

○:パブリックコメントによらない修正

△:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの

審議案件1 パブリックコメント対応一覧

資料3-1

意見者数:7人 意見数:85件 ソート順序:計画書修正が必要な意見 → 計画書修正はしない意見 → パブコメによらない修正

意見No	区分	意見概要(意見の内容ごとに分割)	市の考え方	修正前		修正後		対応可否	意見件数	
				対応頁	文書内容	対応頁	文書内容			
18	1	2-2 交通特性について	p.25本文について、「周辺市からの流入」とあるが阿見町の記載があるので適切な表現ではない。	表現を「近隣自治体」に修正します。また、流入・流出ともに、上位3自治体を例示として追加します。	p.25	本文 つくば市と周辺自治体との通勤・通学依存度(通勤・通学の行先として各自自治体が占める割合)をみると、つくば市からの通勤・通学は土浦市の割合が最も高く(6.3%)、つくば市への通勤・通学は牛久市が最も高くなっています(13.2%)。また、各自自治体とも、つくば市からの通勤・通学より、つくば市への通勤・通学依存度が高く、周辺市からの流入が多い点の特徴となっています。	p.25	本文 つくば市と近隣自治体との通勤・通学依存度(通勤・通学の行先として各自自治体が占める割合)をみると、つくば市からの通勤・通学依存度(つくば市居住者の通勤・通学先の構成比)は、土浦市の割合が最も高く(6.3%)、次いで、牛久市(2.1%)、常総市(1.8%)の順となっています。また、近隣自治体のつくば市への通勤・通学依存度(近隣自治体居住者の通勤・通学先に占めるつくば市の構成比)は、牛久市が最も高く(13.2%)、次いで、土浦市(12.1%)、つくばみらい市(11.1%)の順となっています。	◎	1
18	2	2-2 交通特性について	p.25表2-2について、率だけでは、数がわからない。	表に、通勤・通学人口を追加するように修正します。	p.25	表2-2 依存度:割合のみ表示	p.25	表2-2 依存度:通勤・通学人口及び割合を表示	◎	1
19	1	2-2 交通特性について	p.26本文について、県外との広域移動手段を3つ挙げているが、自動車と比較してもこの3つの合計が卓越するのかが、交通機関分担率を考慮すると自動車の主たる流動にならないのか(特に北関東方面)。	東京都市圏パーソントリップ調査では、茨城県はつくば市を含む県南の一部地域しか対象にしておらず、北関東方面において自動車の主たる流動になるか判断するデータはありません。一方で、3手段のみが県外との広域移動手段として機能していることを示すデータもありません。このことから、1行目「つくばエクスプレス、JR常磐線、高速バスの3つが県外との都市間移動手段として機能しています。地域別では、」を削除します。	p.26	本文 茨城県外との広域の移動は、つくばエクスプレス、JR常磐線、高速バスの3つが県外との都市間移動手段として機能しています。地域別では、東京都との通勤・通学の移動が最も多く、約1.1万人となっています。	p.26	本文 茨城県外との広域の移動は、東京都との通勤・通学の移動が最も多く、約1.1万人となっています。	◎	1
21	1	2-2 交通特性について	p.28本文及び図表について、都市交通センター以外の民営駐車場、各施設に附置された駐車場もカウントするべきではないか。	つくば都市交通センター以外の駐車場も整備されているため、本文に市営及び民営駐車場があることを追記します。図表にはつくば駅周辺の市営駐車場も追記します。また、つくば駅以外の3駅についても駐車場及び駐輪場の情報を追記します。民営駐車場及び各施設に附置された駐車場については、収容台数等、市では管理していない情報もあることから、カウントしません。	p.28、29	本文 (4)駐車場の整備状況 駐車場は、つくば駅周辺につくば都市交通センターが運営する7か所(計3,896台)が整備されています。 (5)駐輪場の整備状況 駐輪場は、つくば駅周辺に市営の13か所(計3,291台)が整備されています。  表2-5、図2-29 ・表示駐車場:つくば駅周辺のつくば都市交通センター運営駐車場  表2-6、図2-30 ・表示駐輪場:つくば駅周辺の市営駐輪場	p.28~30	本文 (4)駐車場の整備状況 駐車場は、市営駐車場がつくば駅、研究学園駅、みどりの駅周辺に計7か所、一般財団法人つくば都市交通センターが運営する駐車場がつくば駅周辺に7か所整備されています。このほか、民間が運営する駐車場も多く設置されています。 (5)駐輪場の整備状況 駐輪場は、つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅周辺に市営駐輪場が20か所整備されています。このほか、つくば駅周辺には民間が運営する駐輪場も設置されています。  表2-5 ・表示駐車場:つくば市内4駅周辺の市営及びつくば都市交通センター運営駐車場  図2-29 ・表示駐車場:つくば駅周辺の市営及びつくば都市交通センター運営駐車場  表2-6 ・表示駐輪場:つくば市内4駅周辺の市営駐輪場  図2-30 ・表示駐輪場:つくば駅周辺の市営駐輪場 ※つくばさくら大橋南追加、つくば駅西(一時区画)削除	◎	1
22	1	3-1 地域公共交通への取組について	p.32本文と、図解が一致していない。つくばエクスプレス開業をつくば市の取組というのは違和感がある。図解でつくバスの運行に関する解説が、つくバスの四角と離れた位置にあり、この図では取組の経緯や体系がわからない。	つくばエクスプレス開業は、つくば市の取組ではないため、ボックスを分けるように修正します。また、連携計画、網形成計画、改編実施計画を策定し、その計画に基づき交通施策を実施(交通事業を開始)してきたことがわかるように、図を修正します。	p.32	図3-1 ・表現内容:つくばエクスプレス開業、つくバス運行開始、各計画策定が直列に接続されている。	p.32	図3-1 ・表現内容:つくばエクスプレス開業、各交通事業の開始、各計画策定の流れを別のボックスで表示。	◎	1
23	1	3-2 地域公共交通の現状について	p.37本文第3段落について、都市間交通の話で始まっているのに「都市内交通手段として機能しています。」と結ばれるのはつながりがおかしい。	3段落目を降を、「都市内交通としては…」でまとめる形に修正します。	p.37	本文 つくば市内と近隣自治体との移動については、路線バス及びコミュニティバス「つくバス」が広域幹線交通である各鉄道駅と市内の各拠点とを結んでおり、都市内交通手段として機能しています。	p.37	本文 都市内交通としては、路線バス及びコミュニティバス「つくバス」が各鉄道駅と市内の各拠点を結ぶ交通手段として機能しています。	◎	1
26	1	3-2 地域公共交通の現状について	p.42本文及び図表の内容について、路線バスでも同様の整理が必要ではないか。なぜ、つくバスだけなのか。	つくバスについて、施策07に運賃に関する記載などがあるため、現状整理として時刻及び運賃を示しています。路線バスについては、系統が多く整理しきれないことから、現状の記載とします。なお、つくバスの時刻及び運賃に関する表現は、新型コロナウイルス感染症の影響のように、点線枠で囲うなどトピックとしての表現に修正します。	p.42	つくバスのTX駅との接続、つくバスの運賃 ・記載方法:本文として記載	p.43	つくバスのTX駅との接続、つくバスの運賃 ・記載方法:トピックとして記載(点線枠囲み)	◎	1
30	1	3-3 地域公共交通の利用状況について	p.51本文について、つくばエクスプレスの利用者は年々増加とあるが、つくば駅・研究学園駅は横ばいまたは微減である。利用者数と駅の乗車人数をきちんとわけて評価すべきではないか。	万博記念公園駅とみどりの駅は年々乗車人数が増加しているという表現に修正します。また、JR常磐線の分析表現もつくばエクスプレスに合わせて修正します。	p.51	本文 つくばエクスプレスの利用者数は、年々増加しており、市内4駅の乗車人数は、つくば駅、研究学園駅、みどりの駅、万博記念公園駅の順となっています。このうち、最も乗車人数の多いつくば駅は2019年時点で1日当たり約1.87万人が乗車しています。JR常磐線は、土浦駅と牛久駅の利用が多く、乗車人数は年々横ばいで推移しています。	p.52	本文 つくばエクスプレスは、市内4駅のうち「つくば駅」の乗車人数が最も多く、2019年時点で1日当たり約1.87万人が乗車しています。また、「万博記念公園駅」と「みどりの駅」は、年々乗車人数が増加しています。JR常磐線は、つくば市と路線バス等で接続する4駅の中では、「土浦駅」の乗車人数が最も多く、2019年時点で1日当たり約1.60万人が乗車しています。また、各駅とも乗車人数は年々横ばいで推移しています。	◎	1
31	1	3-3 地域公共交通の利用状況について	p.53本文について、平日・日曜とありますが、土曜は日曜に含まれているのか。休日はピーク時間帯がないとなっているが、休日は日曜とは異なるのではないか。	土曜は日曜には含まれません。2019年は天候不順により土曜のバス利用調査は中止したと関東鉄道から伺っているため、現状の表現になっています。本文の「休日」は、「日曜」に修正します。また、日曜の利用者数が平日の5割程度であることも特徴として追記します。	p.53	本文 平日は、朝夕の通勤通学時間帯で利用が多く、休日はピーク時間帯がない点の特徴です。	p.54	本文 平日は、朝夕の通勤通学時間帯の利用が多くなっていますが、日曜はピーク時間帯がなく、利用者は平日の5割程度に留まっています。	◎	1
36	1	3-4 地域公共交通維持のための財政負担状況について	p.67図3-32の推移グラフに実証実験分を含めないのはミスリードである。車両入れ替えて負担額が増加しているのであれば、文章だけでは実態が判らないので、内訳としてグラフに表現すべきではないか。	つくバス、つくタク、実証実験の積み上げ棒グラフにして内訳を表現するように修正します。	p.67	図3-32 ・市の年間財政負担額:全交通モード合算で表示	p.68	図3-32 ・市の年間財政負担額:つくバス・つくタク:実証実験事業の内訳を表示	◎	1

[対応可否の説明]◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの  
○:パブリックコメントによらない修正  
△:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの

審議案件1 パブリックコメント対応一覧

資料3-1

意見者数:7人 意見数:85件 ソート順序:計画書修正が必要な意見 → 計画書修正はしない意見 → パブコメによらない修正

意見No	区分	意見概要(意見の内容ごとに分割)	市の考え方	修正前		修正後		対応可否	意見件数	
				対応頁	文書内容	対応頁	文書内容			
37	1	3-5 地域公共交通網形成計画(現行計画)の事業進捗状況評価について	p.69指標1-1交通結節点の整備(新設)が3箇所となっていますが、どこに新設されたのか。ここまでの現況整理で、どこにも言及されていない。	筑波山口、とよさと病院及び谷田部車庫の3か所です。 注記で記載するように修正します。	p.69	指標1-1注釈 ★:2019年度値	p.70	指標1-1注釈 ★:筑波山口、とよさと病院、谷田部車庫の3か所。	◎	1
7	1	3-5 地域公共交通網形成計画(現行計画)の事業進捗状況評価について	新しい計画の前に、旧計画に記載された施策の実施状況や施策の実績・効果、実施していない施策についてはその理由の説明が必要ではないか。旧計画の施策と新計画の施策の継続性・関連性などの整理はなされないのか。	現行計画の評価は、個別の施策の実施状況ではなく、計画目標と関連した指標の達成状況評価により評価しています。 このことから、計画目標3-5節の文末に、現行計画の達成状況を踏まえた総括を追加し、新計画の基本理念、基本方針、計画目標、評価指標、施策等の設定につなげます。	p.70	本文 ・記載なし	p.71	本文 ■つくば市地域公共交通網形成計画(現行計画)のまとめ つくば市では、2016年4月の計画策定以降、基本理念に掲げる「公共交通を軸に都市機能を連携させ、誰もが移動しやすいまち つくば」の実現に向け、各種施策を実施してきました。また、2019年3月には、現行計画に基づき、 <b>地域全体の利便性を向上させることを目的に、つくば市公共交通改編実施計画を策定し、2019年4月に市内の公共交通の改編を実施してきました。</b> 現行計画では、掲げた4つの目標に紐づく9つの評価指標のうち、4つの指標で目標を達成しました(「指標1-1 交通結節点の整備(新設)」「指標1-3 鉄道駅へのバス利用30分圏域人口」「指標2-1 バス停カバリー圏域人口」「指標4-1 地域公共交通の維持・管理に対する積極的関与意向を持つ市民の割合」)。一方で、5つの指標に関しては、計画策定時に設定した目標値に対して、未達成となっています(「指標1-2 鉄道駅へのバス路線の接続数」「指標2-2 つくばバス1便当たりの平均利用者数」「指標2-3 地域公共交通の運行本数に関する満足度(つくばバス)」「指標2-4 市の公共交通維持に係る年間負担額」「指標3-1 つくば駅からアクセス可能な近隣自治体の市役所、鉄道駅数」)。 本計画(つくば市地域公共交通計画)では、これら現行計画の評価指標の達成状況を踏まえた上で、基本理念、基本方針や計画目標、評価指標、施策等を設定していきます。	◎	1
39	1	5-1 地域公共交通に関する基本的な方針について	p.85基本方針1について、スマートシティ達成が結果低炭素になるのであり、低炭素なスマートシティというのは因果が逆転していないか。	御指摘及び施策10などスマートシティ以外の対応でも低炭素を目指すことを踏まえ、「スマートシティの実現に資する低炭素な地域公共交通」に記載を修正します。	p.85	基本方針1 SDGs未来都市として、低炭素なスマートシティ※1の実現に資する地域公共交通	p.87	基本方針1 SDGs未来都市として、スマートシティ※1の実現に資する <b>低炭素な</b> 地域公共交通	◎	1
39	2	5-1 地域公共交通に関する基本的な方針について	p.85基本方針2について、手段の目的化につながるもので実現していないGSMと、既往の輸送資源を混ぜて考えるべきではない。	輸送資源、自転車、新たな交通システム等の順に修正します。 GSMは本文から除き、注記内で新たな交通システムの説明の一例として、GSMを記載するように修正します。	p.85	基本方針2 地域の輸送資源、新たな交通システム(GSM※2等)、自転車等と連携した地域公共交通 ※2:GSM(グリーン・スロー・モビリティ):時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ	p.87	基本方針2 地域の輸送資源、 <b>自転車、新たな交通システム※2</b> 等と連携した地域公共交通 ※2: <b>新たな交通システム</b> :GSM(グリーン・スロー・モビリティ。時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ)などを想定。	◎	1
39	3	5-1 地域公共交通に関する基本的な方針について	p.85基本方針3について、IoTではなく今頃ICTなのか。ICTを使うのは当たり前なので今さら感がある。「見える化」という言葉の主語はだれか。誰に対して「見える化」なのか。MaaSは仕組みであって、技術ではないのではないか。	IoTにすると、自動運転やMaaS等が連想されますが、利用実績などGTFSデータ以外のデータのオープン化等も含むため、現状のICTの表現とします。 「見える化」は住民だけでなく、行政や事業者等も該当することから、主体を限定していません。「様々な新技術やMaaS等の活用により、多様な移動ニーズへの対応を目指す地域公共交通」に修正します。	p.85	基本方針3 新技術の活用(MaaS※3等)により多様な移動ニーズへの対応を目指す地域公共交通	p.87	基本方針3 <b>様々な新技術やMaaS※3等の活用</b> により、多様な移動ニーズへの対応を目指す地域公共交通	◎	1
39	4	5-1 地域公共交通に関する基本的な方針について	p.85基本方針について、「地域公共交通」が、移動手段ばかりにみえる。方針のどこにも「結節点」という実空間であるまちとのインターフェースとなる拠点としての「場」に言及がない。内容に書いてあるではなく、方針のなかに明確に「空間」「場」を明記するべき。	結節点に関する記述は、施策10に「つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。」と追記するように修正します。	p.85、104	本文 ・結節点に関する記載なし  施策10 ・施策内容:結節点に関する記載なし	p.87、105	本文 修正なし ※現状の表現  施策10 ・施策内容: <b>つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。</b>	◎	1
40	1	5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけについて	p.86図5-1は、縦軸に輸送力が取られているのに、鉄道よりも上の位置につくバスがある。通学バスやデマンド交通が同じ高さにあるのはいかかなものか。明らかにおかしな図。また新モビリティサービスが既往の手段より大きく描かれているのは強い違和感がある。	「幹線」、「支線」で輸送力について把握可能であることから、輸送力の上下矢印を取り除き、右の棒グラフ(広域/地域内)を左端に移動するように修正します。	p.86	図5-1 ・輸送力:矢印による大小表現あり	p.88	図5-1 ・輸送力: <b>矢印による大小表現削除(幹線/支線の区分で輸送力を把握)</b>	◎	1
41	1	5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけについて	p.87について、前ページ(p.86)図5-1の概念から突然具体的な路線が出てくるのは唐突でありかつ強い違和感がある。これはp.94以降の施策に含まれるべき内容ではないか。	p.87の内容(地域公共交通の確保維持路線)について、3-2節「(3)路線バス」に移動し、新たに施策20として「路線バスの維持・改善」を追加し、維持確保への取組を明文化するように修正します(現施策20は21にスライドさせます)。	p.87、114	本文 ・登場箇所:5-2節(地域公共交通ごとの役割・位置づけ)  施策20 ・タイトル:隣接自治体とのバスによる広域連携の拡充	p.41、115、116	本文 ・登場箇所: <b>3-2節(地域公共交通の現状)「(3)路線バス」</b>  施策20 ・タイトル: <b>路線バスの維持・改善</b>  施策21 ・タイトル:隣接自治体とのバスによる広域連携の拡充	◎	1
60	2	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.96施策02の人口増加量メッシュについて、TX沿線の研究学園〜みどりので、人口減少の青色が目立つのは不自然なので確認が必要。	御指摘の図は、「2015年国調人口」と「2010年国調ベースの2025年推計人口」の差分図となっていました。現在、「2015年国調ベースの2025年推計人口」が公表されているため、図の内容を修正します。	p.96	施策02 ・施策内図:「2015年国調人口」と「2010年国調ベースの2025年推計人口」の差分図	p.97	施策02 ・施策内図:「2015年国調人口」と「 <b>2015</b> 年国調ベースの2025年推計人口」の差分図	◎	1
60	3	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.98施策04のフロー図中の利用増加に向けた見直しは、利用者としては、利用増加への利便性向上すなわち増便を期待してしまう表現になっている。基準に満たない路線やバス停は、簡単に増便できないと思われるため、例えば、基準を下回っていることの公表→利用増加策の検討→利用増加策の実施→基準値以下→廃止の順、表現の方が良いと思われる。利用増加策は、実質、広報と意識向上が主体となるのではないか。	施策04の本文やフロー図について御提案いただいた内容に修正します。 なお、基準を3年連続で下回った場合でも、廃止が前提ではないため、「廃止も含めた見直し」に表現を修正します。 類似見直しで施策14の例示についても「移設や廃止」→「見直し」に修正します。	p.98、108	施策04 ・施策内容・施策内図:例えば、基準を2年連続で下回った場合は、周辺状況も踏まえて見直しを実施し、さらに翌年、3年連続で下回った場合は廃止を検討する、など、基準+検討の基本フローを設定します(実際の廃止に際しては、現地の状況等を踏まえて、最終的につくば市公共交通活性化協議会にて審議)。 ・廃止だけでなく、バス停や路線の新設等の基準も設定します。  施策14 ・施策内容:利用実績や交通系ICカードからバスの利用状況(利用の多い時間帯やバス停、区間)などをモニタリングし、バスの増便や減便のほか、バス停の移設や廃止などを行う など。	p.99、109	施策04 ・施策内容・施策内図:例えば、基準を2年連続で下回った場合は、 <b>基準を下回っていることを公表し、利用促進策を検討、実施します。その上で、さらに、3年目も利用が基準を下回った場合は廃止も含めた見直し</b> を検討するなど、基準+検討の基本フローを設定します(実際の <b>見直し</b> に際しては、現地の状況等を踏まえて、最終的につくば市公共交通活性化協議会にて審議)。 ・ <b>見直し</b> だけでなく、バス停や路線の新設等の基準も設定します。  施策14 ・施策内容:利用実績や交通系ICカードからバスの利用状況(利用の多い時間帯やバス停、区間)などをモニタリングし、バスの増便や減便のほか、バス停の <b>見直し</b> などを行う など。	◎	1

[対応可否の説明]◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの

○:パブリックコメントによらない修正

△:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの

審議案件1 パブリックコメント対応一覧

資料3-1

意見者数:7人 意見数:85件 ソート順序:計画書修正が必要な意見 → 計画書修正はしない意見 → パブコメによらない修正

意見No	区分	意見概要(意見の内容ごとに分割)	市の考え方	修正前		修正後		対応可否	意見件数	
				対応頁	文書内容	対応頁	文書内容			
47	1	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.104施策10について、バス停の改善はあるが、立地適正化を推進するような地域の拠点となり、地域の賑わいを生み出すことのできる「交通結節点整備」の記載がなくなったのはなぜか。	施策10に「つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。」と追記するように修正します。	p.104	施策10 ・施策内容:結節点に関する記載なし	p.105	施策10 ・施策内容:つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。	◎	1
50	1	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.107施策13について、MaaSは新技術ではなく、「交通手段のシームレス化」がMaaSの示すところであり、その構成要素に新技術がある。よって「MaaS等の新技術を活用した交通手段のシームレス化」ではなく「新技術を活用したつくば市版MaaSの構築」とすべきである。	施策13の名称を「MaaS等を活用した交通手段のシームレス化」に修正します。	p.107	施策13 ・タイトル:MaaS等の新技術を活用した交通手段のシームレス化 ・施策内図:MaaS等の新技術を活用した交通手段のシームレス化を図ります	p.108	施策13 ・タイトル:MaaS等を活用した交通手段のシームレス化 ・施策内図:MaaS等を活用した交通手段のシームレス化を図ります	◎	1
52	1	参考資料 用語解説について	参考-p.25について、「SDGs未来都市」の用語解説をしているが、そもそもSDGsの解説は不要なのか。解説不要なくらい一般に認識されているという認識なのか。	「SDGs」について用語解説に追加するように修正します。	参考-p.25	用語解説(SDGs) ・記載なし	参考-p.25	用語解説(SDGs) Sustainable Development Goalsの略称で、「持続可能な開発目標」のこと。2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成されている。	◎	1
55	1	参考資料 用語解説について	参考-p.25「コミュニティバス」について、この定義であると北部シャトルは中型バスなので、コミュニティバスに該当しなくなるのではないか。	用語解説の「コミュニティバス」の定義を、「地域住民等の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバスシステム」に修正します。	参考-p.25	用語解説(コミュニティバス) 高齢者、身障者等にも利用しやすい公共交通として、低運賃、短いバス停間隔、小回りの効く小型車両、わかりやすいダイヤ等の特徴とする地域密着型のバスシステム。	参考-p.25	用語解説(コミュニティバス) 地域住民等の移動手段を確保するために地方自治体等が運行する地域密着型のバスシステム。	◎	1
56	1	参考資料 用語解説について	参考-p.26「端末手段」について、の解説がおかしいか。「ある交通手段を利用する場合、その手段にアクセスするまでの手段」ではないのか。出発地からの交通手段とは異なるのではないのか。	用語解説の「端末手段」の定義を、「出発地から目的地まで複数の手段を利用する場合、代表的な手段の端末として利用する手段のこと。例えば、鉄道駅までバスを利用した場合、鉄道端末手段はバスとなる。」に修正します。	参考-p.26	用語解説(端末手段) 出発地から鉄道駅やバス停まで(または鉄道駅やバス停から目的地まで)の交通手段のこと。例えば、鉄道駅までバスを利用した場合、鉄道端末手段はバスとなる。	参考-p.26	用語解説(端末手段) 出発地から目的地まで複数の手段を利用する場合、代表的な手段の端末として利用する手段のこと。例えば、鉄道駅までバスを利用した場合、鉄道端末手段はバスとなる。	◎	1
56	2	参考資料 用語解説について	参考-p.26「つくば市立地適正化計画」について、計画の背景・内容と説明が違っていないか。	用語解説の「つくば市立地適正化計画」の定義を、つくば市立地適正化計画の序章の文章を引用し、「コンパクトなまちづくりの形成を促進し、生活サービス機能を計画的に誘導していくために、おおむね20年後の都市の姿を展望して策定する計画。方向性として「多極ネットワーク型の持続可能でコンパクトな都市」を掲げている。」に修正します。	参考-p.26	用語解説(つくば市立地適正化計画) 増加する高齢者率に伴う、税収減・社会保障費の増加が予想される中で、インフラの老朽化への対応が困難になることが想定される。これに対し、都市計画マスタープランで定めた都市構造の実現に向けた取り組みを推進する計画。	参考-p.26	用語解説(つくば市立地適正化計画) コンパクトなまちづくりの形成を促進し、生活サービス機能を計画的に誘導していくために、おおむね20年後の都市の姿を展望して策定する計画。方向性として「多極ネットワーク型の持続可能でコンパクトな都市」を掲げている。	◎	1
57	1	参考資料 用語解説について	参考-p.26「デマンド型交通」について、タクシーとは異なるのではないのか。他地域の事例で住民が運転する有償運送のデマンドもあるのではないのか。	用語解説の「デマンド型交通」の定義を、「路線バス等の定時定路線型交通に対して、利用者の予約に応じて運行経路や運行スケジュールを合わせて運行する公共交通。」に修正します。	参考-p.26	用語解説(デマンド型交通) 外出したいときに電話等で事前予約し、相乗り方式で送迎するタクシー(バス)。一般的にタクシーより安価で、バスより自由度が高いのが特徴。	参考-p.26	用語解説(デマンド型交通) 路線バス等の定時定路線型交通に対して、利用者の予約に応じて運行経路や運行スケジュールを合わせて運行する公共交通。	◎	1
58	1	参考資料 用語解説について	参考-p.27「MaaS」について、用語解説と、本文中の言葉の使われ方に乖離が生じている。	施策13の内容と一致するように、「スマートフォン等で目的地までの経路(ルート)や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する仕組み。」に記載を修正します。また、5-1節におけるMaaSの注釈説明も、用語の統一を図るため修正します。	p.85 参考-p.27	※3:MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス):ICTを活用して多様な交通手段を1つのサービスとしてシームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。  用語解説(MaaS) 通信技術を利用して、公共交通か否かや運行主体にかかわらずマイカー以外のすべての交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ移動の概念。スマートフォンアプリを利用して交通手段やルート検索・利用し、運賃決済を行う例が多い。	p.87 参考-p.27	※3:MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス):スマートフォン等で目的地までの経路(ルート)や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する仕組み。  用語解説(MaaS) スマートフォン等で目的地までの経路(ルート)や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する仕組み。	◎	1
5	1	新型コロナウイルス感染症の影響について	地域公共交通の現況について、途中途中で新型コロナウイルス感染症の影響を入れるのではなく、影響を一つにまとめた方が読みやすい。思考が分断される。	3-3節について交通手段別に整理していることから、新型コロナウイルス感染症の影響についても交通手段ごとに記載しています。このことから、現状の表現とします。	p.27、52、57、59、65	■新型コロナウイルス感染症の影響	p.27、53、58、60、66	修正なし ※現状の表現	△	1
10	1	2-1 社会経済特性について	p.15図2-14について、「つくば市の商業施設」と言いながら周辺自治体の商業施設も表示されており、つくば市の状況がわからない。	市域外の商業施設については広域連携の視点から、現状の表現とします。	p.15	図2-14 ・表示施設:つくば市及び周辺自治体の商業施設	p.15	修正なし ※現状の表現	△	1
11	1	2-1 社会経済特性について	p.16図2-15つくば市の医療施設に関して、複数診療科を持つ基幹病院のみ示されているが、日常的な医療はかかりつけ医を基本とした体制になっており、かかりつけ医となり得る医療施設へのアクセス性の方が重要である。日常医療の分布状況も示されるべきではないか。	公共交通による移動手段を重点的に確保すべき、複数診療科を有する病院に絞って表示しています。市内の全病院・クリニック等を網羅すると200を超え、視認性が下がることなどから、現状の表現とします。	p.16	図2-15 ・表示施設:つくば市及び周辺自治体の複数診療科のある病院	p.16	修正なし ※現状の表現	△	1
54	1	2-2 交通特性について	p.19図タイトルについて、「トリップ」という用語は一般の方には馴染みのないものなので「トリップ」を解説する必要がある。	用語解説内で「トリップ」を説明しています。	参考-p.26	用語解説(トリップ) 「移動」を示す言葉。トリップ数とは移動量のこと。	参考-p.27	修正なし ※現状の表現	△	1
14	1	2-2 交通特性について	p.19本文について、交通手段分担率は、変化しているのか。変わっていないのか。このページ以降からは傾向が読み取れない。現在だけでなく、傾向を示す必要があるのではないのか。	2-2節について、ここでは交通特性の現状整理をしていますので、現状の表現とします。	p.19	本文、図2-18、-19 ・交通手段分担率の分析範囲:第6回東京都市圏パーソントリップ調査のみ	p.19	修正なし ※現状の表現	△	1
16	2	2-2 交通特性について	p.23本文について、流動を特記したのが65歳以上だけなのは、意図的な誘導を感じさせる。他の年代のデータも示すべきではないか。	高齢者は自動車運転免許の返納を検討するなど、公共交通手段の必要性が高まることから、「65歳以上」についての流動状況を特記しています。	p.23	本文 また、65歳以上に絞ると、どの地区も地区内の移動が高くなっており、年齢層が高いほど、地区内での移動が主となっています。	p.23	修正なし ※現状の表現	△	1
24	1	3-2 地域公共交通の現状について	p.40図3-6、p.41図3-7のバス路線はすべて同じ太さで、表にある運行頻度の高い路線がどこを走っているかわからない。路線頻度で表現の強弱が必要ではないか。	複数系統が重なって表示されている路線もあるため、強弱の表現は難しい状況です。このため、運行本数を表で示していることから、図については現状の表現とします。	p.40、41	図3-6、-7 ・バス路線の太さ:同一	p.40、42	修正なし ※現状の表現	△	1
27	1	3-2 地域公共交通の現状について	p.47図3-12のプロープデータについて、何秒ごとの位置情報なのか。走行時のみのカウントなのか。	20秒ごとに取得されている情報で、エンジンがかかっている間、取得されている情報です。	p.47	図3-12 ・プロープデータ:20秒ごと・エンジンがかかっている間取得されている情報	p.48	修正なし ※現状の表現	△	1

[対応可否の説明]◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの  
○:パブリックコメントによらない修正  
△:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの

審議案件1 パブリックコメント対応一覧

資料3-1

意見者数:7人 意見数:85件 ソート順序:計画書修正が必要な意見 → 計画書修正はしない意見 → パブコメによらない修正

意見No	区分	意見概要(意見の内容ごとに分割)	市の考え方	修正前		修正後		対応可否	意見件数	
				対応頁	文書内容	対応頁	文書内容			
28	1	3-2 地域公共交通の現状について	p.48表3-11について、タクシー会社の数だけではサービス水準が判らないので地区別の保有台数の計も必要ではないか。	茨城県ハイヤー・タクシー協会に掲載されている会員(企業)情報には車両台数がないため、現状の表現とします。	p.48	表3-11 ・車両台数:記載なし	p.49	修正なし ※現状の表現	△	1
29	1	3-2 地域公共交通の現状について	p.50図3-14に記載のアクセス時間について、バス待ち(運行頻度)を考慮した実アクセス時間ではないので、実際のアクセス時間はもっと大きくなることから「バス停からの移動時間」と明確に表現すべきではないか。	バス停での待ち時間として5分を考慮しており、図内に注記していることから、現状の表現とします。	p.50	図3-14 ・注釈:(バス停での待ち時間として5分を考慮)	p.51	修正なし ※現状の表現	△	1
31	2	3-3 地域公共交通の利用状況について	p.53表3-13について、筑波大学ループ道路のバス停を除いたランキングもないと、正しい評価分析にならないのではないか。	路線バスの利用状況についてのランキングであることから、筑波大学ループ道路のバス停を除外する必要はないと考えており、現状の表現とします。	p.53	表3-13 ・ランキング:筑波大学内のバス停が複数登場	p.54	修正なし ※現状の表現	△	1
32	1	3-3 地域公共交通の利用状況について	p.56本文及び表について、ここにp.53のバス停別利用者数上位が現れてこない分析はないのか。	全体の4割を占める「つくばセンター」の相手バス停を整理しています。	p.56	表3-14、-15 ・分析内容:表3-13ランキング1位の「つくばセンター」を対象にした分析	p.57	修正なし ※現状の表現	△	1
33	1	3-3 地域公共交通の利用状況について	p.58本文について、「2019年度では減少しています」とするなら図3-22の経年データ内に2019年度を表示させるべきではないか。路線が違うからというのは、補足説明を入れれば良いだけなので同一グラフにいれない理由にはならない。	作岡、吉沼シャトルなどについては、路線名称は同じですが、大幅なルート変更をしており単純に経年比較できないことから、グラフを分けています。本表現については、つくば市公共交通活性化協議会の利用実績報告を踏襲していることから、現状の表現とします。	p.58	図3-22、-23 経年比較:2019年度の改編前後でグラフを分けている	p.59	修正なし ※現状の表現	△	1
34	1	3-3 地域公共交通の利用状況について	p.59図3-24について、路線によって上り下り別の利用者数に偏りがある(下りの方が多い)ように見えるが、分析はあるのか。	基本的に上下で全時間帯を合計するとほぼ同数です。北部シャトルなど目立ちますが、数を合計するとオーダーとしてはほぼ一致しています。	p.59	本文 ・分析:路線別の上下の偏りについて分析はしていない(全時間帯を合計するとほぼ同数のため)	p.60	修正なし ※現状の表現	△	1
35	1	3-3 地域公共交通の利用状況について	p.60本文及び表3-17について、駅は複数路線が集結するので乗降者数が増えるのは当然のため、評価考察はつくばエクスプレス各駅を除いて行うべきではないか。また路線名がないと地域的な利用傾向がわからない。	駅が利用の面からも拠点になっていることを示す意図の分析をしています。このため、路線は統合して整理しており、現状の表現とします。地域的な利用状況(路線別の利用状況)は図3-23の路線別利用者数や参考資料2に掲載しています。	p.60	本文 ・考察:TX駅を入れた評価考察  表3-17 ・路線名:記載なし	p.61	修正なし ※現状の表現	△	1
6	1	3-5 地域公共交通網形成計画(現行計画)の事業進捗状況評価について	旧計画の内容に関する評価がどこにも掲載されていない。新しい計画を策定するにあたって、旧計画の内容をどのように評価しているのか。	現行計画の評価は、3-5節で評価指標による達成状況評価をしています。	p.69、70	指標1-1~4-1 ・達成状況:達成/未達成及び【指標値】を記載	p.70、71	修正なし ※現状の表現	△	1
38	1	4 つくば市の地域公共交通の課題について	p.80本文について、目標達成:問題解決に支障となるものが課題になるので、いきなり課題を設定するのではなく、論理のステップとして、目指す姿をしっかりと描き、目指す姿と現況のギャップである問題点まずを明確にすべきではないか。	つくば市の目指す姿として、上位関連計画を最初に掲げ、それに対して現状を踏まえた課題として整理しているため、現状の表現とします。	p.80	課題 ・つくば市の現状と市が目指すまちづくりの方針を踏まえ設定	p.82	修正なし ※現状の表現	△	1
43	1	5-5 計画目標と評価指標について	p.90指標1-5「バス停カバー圏人口」は、バス停を設置すれば操作可能な指標である。実施すべき施策は公共交通利用可能エリアへの居住誘導であり、本来とるべき施策を行わず数値だけ改善したように見せることができるので、アウトカムではない直接操作可能な指標は採用すべきでない。	誘導したいエリアの交通サービスを上げていく方針に対してのモニタリング指標として設定しました。評価指標は、全てアウトカム指標としては設定していない(アウトプット指標もある)ため、現状の表現とします。	p.90	指標1-5 ・タイトル:居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏人口	p.91	修正なし ※現状の表現	△	1
44	1	5-5 計画目標と評価指標について	p.91指標2-4「MM実施対象者」は、結果が出なくてもやっただけで数字上の達成ができるものである。実績として、「行動変容した数」など、アウトカム指標に変更すべきである。	評価指標は、全てアウトカム指標としては設定していないため、現状の表現とします。	p.91	指標2-4 ・タイトル:モビリティ・マネジメント(MM)実施対象者数	p.92	修正なし ※現状の表現	△	1
45	1	5-5 計画目標と評価指標について	p.92指標3-2について、オープンデータという総論的な名称ではなく、「GTFDSデータ」と具体的に表記すべきである。	GTFDSデータは既にオープンデータ化しており、それ以外の利用実績データ等を施策15でオープンデータ化することを検討するため、現状の表現とします。	p.92	指標3-2 ・タイトル:つくば市オープンデータの民間利用実績(ダウンロード件数)	p.93	修正なし ※現状の表現	△	1
46	1	5-5 計画目標と評価指標について	p.92指標3-3について、道路施策によるアウトカムであり、公共交通施策で達成されるものではないので、公共交通計画の政策指標としては不適切である。	公共交通の利便性向上による自動車からの転換によって、市の重要課題である渋滞解消に寄与するという思想の下、設定していることから、現状の表現とします。	p.92	指標3-3 ・タイトル:つくば市内の主要渋滞箇所数	p.93	修正なし ※現状の表現	△	1
60	1	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.94表5-3の施策一覧にて、開発状況や利用状況を踏まえた柔軟な路線やバス停の見直しはトップ施策として示された点は評価できる。	評価いただきありがとうございます。施策01について、参考資料2に示したバス停間平均乗車人数のデータなどを基に、今後見直しを検討していきます。	-	-	-	修正なし ※現状の表現	△	1
46	2	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.94表5-3について、施策にPTPSの導入やバスレーン等、これまでも必要とされている施策の記載がないのはなぜか。	過去にBRTの導入について検討する中で、御意見いただいた方策について調査しました。PTPSについては交差点においてバスが直進する車線は移動がスムーズになる一方で、直行する車線の渋滞長時間増加が懸念されること、既存の一般車線のバスレーン化は一般車線の減少により道路混雑の悪化が懸念されること、バスレーンの新設には用地確保など多額の費用が掛かることなどから、導入は難しいと判断しており、今回の施策には記載していません。	p.94	表5-3 ・PTPSの導入やバスレーン設置施策:記載なし	p.95	修正なし ※現状の表現	△	1

[対応可否の説明]◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの  
○:パブリックコメントによらない修正  
△:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの

審議案件1 パブリックコメント対応一覧

資料3-1

意見者数:7人 意見数:85件 ソート順序:計画書修正が必要な意見 → 計画書修正はしない意見 → パブコメによらない修正

意見No	区分	意見概要(意見の内容ごとに分割)	市の考え方	修正前		修正後		対応可否	意見件数	
				対応頁	文書内容	対応頁	文書内容			
48	1	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.94表5-3について、バス停廃止の判断基準の設定を示した施策4と、バス停環境をハード的に整備する施策10との関係はどのようなものか。施策10の実施優先度は施策4の基準から設定されるのでしょうか。	施策10は個別で施策4とは直接関連しません。利用状況に応じた基準を設定することも検討する、という想定です。	p.94	表5-3 ・施策04:路線・バス停の見直し、廃止等の判断基準の設定を検討 ・施策10:バス待ち環境整備の判断基準の設定を検討	p.95	修正なし ※現状の表現	△	1
49	1	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.94表5-3について、バスの定時性向上につながる、混雑解消のための道路施策(都市計画道路の整備、交差点改良や歩車分離信号の導入など)は、この施策一覧には入らないのか。政策評価指標に「つくば市内の主要渋滞箇所数」があがるのなら、これに対応する施策が記載されていないのはおかしい。	公共交通に関する計画のため、道路施策は本計画には含みません。指標3-3は、公共交通の利便性向上による自動車からの転換によって、市の重要課題である渋滞解消に寄与するという思想の下、設定しています。	p.94	表5-3 ・道路施策:記載なし	p.95	修正なし ※現状の表現	△	1
51	1	5-7 計画の達成状況の評価について	p.116図5-4について、推進のためのフレームワークはOODAではなくPDCAなのか。	前年度に予算を立てて、決定した事業を実施するという行政のスキームを勘案し、OODAではなくPDCAサイクルを採用したため、現状の表現とします。	p.116	図5-4 ・フレームワーク:PDCAサイクル	p.118	修正なし ※現状の表現	△	1
60	4	参考資料2 つくばスの路線別の利用状況と運行状況について	参考-p.13からの「(2) 運行状況(時刻表に対する遅れ時間)」について、図が載っていることで、つくばはよく遅れるという印象を受ける。実際は、関東鉄道の路線バスと比べ、遅れは少なく、途中時間調整が多く、最終目的地には早着している。最終目的地での早着の負の棒グラフを表示しないと、実運行時間に合わせた運行効率化の意思なしと読みとれる。先の改編での減便は、運行時間が延びたことも一因である。	状況として、最終バス停は平均して10分程度早着しているため、早着(負)をグラフ化すると、遅延(正)の状況が目立たなくなります。ここでは、遅れ状況を把握することを目的としているため、早着の場合は、数値のみで記載する、現状の表現とします。ゆりのありすぎる運行ダイヤが過剰な早着を発生させている現状は、市としても課題と考えており、運行状況(時刻表に対する遅れ時間)のデータなどを基に、施策14の中で運行の見直しを検討していきます。	参考-p.13	運行状況(時刻表に対する遅れ時間) ・負(早着)の表示方法:正方向にマイナス表記	参考-p.13	修正なし ※現状の表現	△	1
53	1	参考資料 用語解説について	参考-p.25「オープンデータ」について、「機械判読に適したデータ形式」と解説しているが、つくば市のオープンデータサイトはPDFのチラシも掲載されている。つくば市のオープンデータの認識とはどのようなものか。	コンピュータでの読み込みに適したデータにすることを、「機械判読に適している」と定義しています。利用者が加工しやすい、コンピュータプログラムが処理しやすいCSV形式が最も汎用性が高いと認識していますが、図形や画像等が混在している情報についてはPDFとして提供することもあります。	参考-p.25	用語解説(オープンデータ) 機械判読に適したデータ形式で、誰でも許可されたルールの範囲内で自由に複製・加工や頒布などができるデータ。「人口統計」や「公共施設の場所」などをはじめとした様々な公共データを、ユーザ(市民、民間企業など)が有効活用し、社会経済全体の発展に寄与することを目的とする。	参考-p.25	修正なし ※現状の表現	△	1
59	1	参考資料 用語解説について	参考-p.27「ラストワンマイル」について、「最終降車地点からの移動の道のり」ではなく、主要交通手段にアクセスする最後の端末手段のことを指しているのではないのでしょうか。	御指摘の内容は「ファーストワンマイル」に該当するため、「ラストワンマイル」については、現状の表現とします。	参考-p.27	用語解説(ラストワンマイル) 元々は通信分野で使用されてきた用語であり、交通分野では交通結節点、特に鉄道のバス停から目的地までの移動の道のりを指す用語として用いられる。	参考-p.27	修正なし ※現状の表現	△	1
1	1	その他(要望)について	学園の森二丁目から、並木中等教育学校や竹園高校に7:30から8:00に到着するバスを走らせてほしい。乗り換えなしで一本のバスで行くことが望ましい。少なくとも吉沼シャトルをつくばセンターまで行ける路線に戻してほしい。今のつくばのままでと、通学に全く使えず、親の自家用車での送迎が多くなり、道路渋滞につながる。  ※市内の中学生・高校生が乗りたいバス路線をつくってほしいという意見については、意見No64-3に統合(+1件)	御要望の路線については、つくばセンターから民間路線バスが運行しています。このため、つくばバスが民間路線バスを補充するという位置づけから、つくばバスの運行は難しいと考えています。一方で、市域全体を見つづつくバスの改編において、つくばセンターへの乗り入れができなくなった地域からの要望があることは認識しており、本計画では、バス路線の空白地域等の改善と市域の公共交通網構築に向け、施策05に掲げたように民間路線バスを活用した、サービスの提供を検討していきます。	-	-	-	修正なし	△	1
64	3	その他(要望)について	市内の中学生・高校生が乗りたいバス路線をつくってほしい。	市内の中学校・高校については、スクールバスを運行している学校や、既存の民間路線バスが入口近くまで運行している学校もあることから、施策05や施策12を検討する中で、既存の民間路線バスやスクールバスの活用も視野に入れながら、当該学校への公共交通アクセス向上に向けて、バス事業者と協議を進めていきます。また、施策19の中で、学校教育MMを実施することで、公共交通を利用した通学に興味を持つ生徒を増やしていきたいと考えています。	-	-	-	修正なし	△	2
61	1	その他(要望)について	車両やバス停での広告(ラッピング含む)の導入を検討してほしい。	つくバス車内への広告については既に対応しています。ラッピングについては、つくば市ではSDGs未来都市としてSDGsの達成に率先して取り組んでおり、つくば市のSDGsコンセプトをデザインをしたラッピングを既にしていることから導入は難しい状況です。バス停への広告導入については、施策10の中で検討していきます。	-	-	-	修正なし	△	2
61	2	その他(要望)について	外国語対応可について検討してほしい。	外国語対応については、時刻表・運賃表のほか、車内の液晶ディスプレイ等でも対応しています。施策18の中でも検討していきます。	-	-	-	修正なし	△	1
61	3	その他(要望)について	自動運転について検討してほしい。	自動運転については、スマートシティ協議会等とも連携し、施策13の中で検討していきます。	-	-	-	修正なし	△	2

[対応可否の説明]◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの  
○:パブリックコメントによらない修正  
△:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの

審議案件1 パブリックコメント対応一覧

資料3-1

意見者数:7人 意見数:85件 ソート順序:計画書修正が必要な意見 → 計画書修正はしない意見 → パブコメによらない修正

意見No	区分	意見概要(意見の内容ごとに分割)	市の考え方	修正前		修正後		対応可否	意見件数
				対応頁	文書内容	対応頁	文書内容		
61	4	その他(要望)について 入試、学会、スポーツ大会、祭りなどイベント時や天候などでもフレキシブル(柔軟性のある)な増便を検討してほしい。	つくバスの運行を変更する際には、つくば市公共交通活性化協議会で審議の上、茨城運輸支局に1か月以上前に申請する必要があるため、フレキシブルな増便への対応は困難です。 現在、入試や催事等に伴う臨時増発については、関東鉄道など民間の路線バス会社にフレキシブルに対応してもらっています。	-	-	-	修正なし	△	1
61	5	その他(要望)について 周辺施設割引など特典クーポンのある回数券、一日券などの導入を検討してほしい。	特典クーポンのある回数券、一日券などの導入については、施策13の中などで検討していきます。	-	-	-	修正なし	△	1
61	6	その他(要望)について 隣接自治体との連携、乗り入れ、乗り継ぎがほしい。 ・荻崎～牛久駅 ・並木～イオンモール土浦 ・梅園～荒川沖 ・高野台、イオンモールつくば、乙戸、荒川沖など	他の市町村のコミュニティバスとの連携、乗り入れ、乗り継ぎについては、施策20(別意見の対応により施策21にスライド予定)の中で検討していきます。	-	-	-	修正なし	△	2
62	1	その他(要望)について つくバス、つくタクへの「貨客混載」や「荷物だけの輸送」の導入を検討してほしい。 規制でできないなら何らかの形で認可、両方の認可取得、を得られるように補助金を検討してほしい。 つくバス、つくタクを含めた運行事業者、物流会社と食品スーパー、レストラン等が提携できれば、移動商店やフードデリバリー、食堂車、キッチンカー、貨物配送など、異業種参入のビジネスチャンスが生まれるかもしれない。つくタクなども台数が増やせれば変わると思う。 つくばは一般タクシーが利用が余っていることも多く、何らかの対応が必要。	貨客混載については、つくば市と水戸市を結ぶ高速バス「水戸～土浦・つくば線」(TMライナー)で、今月(3月)から実施しています。 施策12の中などで物流企業とも情報連携し、市内における実現性についても検討していきます。 なお、御提案いただいた意見のうち、一般タクシーによる飲食物宅配については、つくば市ではタクシー買物代行業として既に取り組みんでいます。	-	-	-	修正なし	△	1
63	1	その他(要望)について 高齢者限定で、必要最小限の場所に割安料金でタクシーに乗れる制度として、行先を大病院、駅(鉄道)、大きなショッピングモールに限定した「定期でタクシーに乗る制度」の創設を提案したい。 「つくタク制度」が既にあるではないかと言う意見もあるが、つくタクは前日に予約する必要がある、帰りの時間が予想しにくい病院への通院などに利用することは難しいと考えている。ただし、「つくタク」を引き続き利用したい人はいると思うので廃止はしなくてもよい。	「定期でタクシーに乗る制度」については、行先がつくタクの共通ポイントと重複する可能性があることから、つくタク事業を廃止しないにしても、つくタクの見直しも含めて検討する必要があると考えています。 このことから、施策06を検討する際に、新たなサービス案として検討していきます。 また、「定期でタクシーに乗る制度」以外についても、公共交通の利用促進に向けて、施策07で多様な運賃施策を事業者と共に検討していきます。 なお、つくタクは利用希望日の7日前から当日利用希望時間帯30分前までに予約いただければ御利用可能です。	-	-	-	修正なし	△	1
64	1	その他(要望)について 市内の公共交通機関もスポンサーを獲得してほしい。  ※自動運転、広告ラッピングバス、隣接自治体との連携は意見No61-1、61-3、61-6に統合(+1件)	スポンサーについては、バス停へのネーミングライツなどでの獲得が考えられますので、施策10の中で検討していきます。	-	-	-	修正なし	△	1
64	2	その他(要望)について つくば市と関係あるコンテンツ作品などの記念乗車券などを出すことで広く市街の作品ファンからもお金を集めてはどうか。北海道の沿岸バスなどではやっている。	記念乗車券の発行については、運賃施策の一環と考えられますので、施策07の中で検討していきます。	-	-	-	修正なし	△	1
20	1	2-2 交通特性について p.27本文について、新型コロナの影響が突然出てくるが、他の事項と合わせてまとめて影響を考察すべきではないか。  ※意見No5-1に統合(同一人物の意見なので+1件にはしない)	意見No5-1で示した考えと同様に、「2) 広域の人の流動状況」の中で、交通手段を問わない人の流動に関する新型コロナウィルス感染症の影響を示しています。 このことから、現状の表現とします。	-	-	-	-	-	0
25	1	3-2 地域公共交通の現状について  ※意見No24-1に統合(+1件にはしない)	複数系統が重なって表示されている路線もあるため、強弱の表現は難しい状況です。 このため、運行本数を表で示していることから、図については現状の表現とします。	-	-	-	-	-	0
42	1	5-5 計画目標と評価指標について 計画指標に、実空間であるまちとのインターフェースとなる拠点としての「場」がないのはなぜか。旧計画にあった「結節点」に関する指標がなくなったのはどのような理由によるものか。  ※意見No39-4に統合(同一人物の意見なので+1件にはしない)	意見No39-4で回答したとおり、施策10に「つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。」と追記するように修正します。	-	-	-	-	-	0

[対応可否の説明]◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの  
○:パブリックコメントによらない修正  
△:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの

審議案件1 パブリックコメント対応一覧

資料3-1

意見者数:7人 意見数:85件 ソート順序:計画書修正が必要な意見 → 計画書修正はしない意見 → パブコメによらない修正

意見No	区分	意見概要(意見の内容ごとに分割)	市の考え方	修正前		修正後		対応可否	意見件数	
				対応頁	文書内容	対応頁	文書内容			
自主修正	1	表現の統一について	計画書全体について、表記ゆれを統一します。	計画書全体について、表記ゆれを確認し、見直します。	全体	・他 ・取り組み、取組み ・毎 ・合わせて ・ICカード、ICカード乗車券 ・(2019年4月の)路線再編、再編 ・(以降、～という。)	全体	・ほか ・取組 ・ごと ・あわせて ・交通系ICカード ・(2019年4月の)公共交通改編、改編 ・(以下、～という。)  ※このほか、単純誤記の修正も実施しています。	○	-
自主修正	2	3-2 地域公共交通の現状について	p.37本文について、接続詞「また、」が繰り返して登場している。	文章の読みやすさの点から、接続詞の見直しを行います。	p.37	また、広域幹線交通としては、隣接する土浦市、牛久市を通るJR常磐線や、常総市、つくばみらい市を通る関東鉄道常総線が機能しています。	p.37	広域幹線交通としては、隣接する土浦市、牛久市を通るJR常磐線や、常総市、つくばみらい市を通る関東鉄道常総線が機能しています。	○	-
自主修正	3	3-2 地域公共交通の現状について	p.38本文及び図3-5について、現在は新型コロナウイルス感染症の影響により臨時ダイヤで減便をしているが、ここに記載するのはつくば市の移動のポテンシャルがわかるように、本来のダイヤでの運行本数の方がよい。また、東京レポート、国際展示場行き路線は、東京ディズニーリゾート行の延長にあるため、同一系統にまとめた方がよい。	東京駅行を上下ともに44本に修正し、東京ディズニーリゾート行を1系統にまとめ、本文及び図を修正します。	p.38	本文 つくばセンターから乗降できる高速バスは、東京駅、羽田空港、東京レポート駅、国際展示場、東京ディズニーリゾート、名古屋、大阪・京都、成田空港、茨城空港、水戸、免許センターの11線(計134本)が運行しています。  図3-5 東京駅行:上り27本、下り29本 東京ディズニーリゾート行:上り1本、下り2本 東京レポート行:上下ともに1本 国際展示場行き:上りのみ1本	p.39	本文 つくばセンターから乗降できる高速バスは、東京駅、羽田空港、東京ディズニーリゾート(東京レポート駅、国際展示場)、名古屋、大阪・京都、成田空港、茨城空港、水戸、免許センターの9路線(計166本)が運行しています。  図3-5 東京駅行:上下ともに44本 東京ディズニーリゾート(東京レポート・国際展示場)行:上下ともに3本	○	-
自主修正	4	3-5 地域公共交通網形成計画(現行計画)の事業進捗状況評価について	p.69達成状況(2020年)について、2019年度の進捗状況評価が混在している。	最新の進捗状況評価を確認し、計画書に反映します。	p.69	達成状況(2020年) ・指標1-3:達成【77.3%】 ・指標2-1:達成【86.8%】 ・指標2-2:達成【7.7人/本】★ ・指標2-3:未達成 路線バス:35.7% つくバス:31.9% つくタク:30.6%	p.69	達成状況(2020年) ・指標1-3:達成【66.6%】★★ ★★:現行計画の指標のため、バス停での待ち時間5分を考慮していない。このため、バス停での待ち時間5分を考慮している3-2節(8)の数値(61.6%)とは一致しない。 ・指標2-1:達成【80.0%】 ・指標2-2:未達成【7.7人/本】★ ・指標2-3:未達成【32.0%】	○	-
自主修正	5	5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけについて	関東運輸局から、「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」等の補助金名称を、地域公共交通計画に明記するようとの指導があった。	「市域を跨いで運行する幹線バス交通ネットワークの維持確保への取り組み」について、補助金名称を明記するように修正します。	p.87	・市域を跨いで運行する幹線バス交通ネットワークの維持確保への取り組み ・地域公共交通確保維持事業	p.41	・市域を跨いで運行する「地域間幹線系統」の確保維持への取組 ・地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)	○	-
自主修正	6	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.95からの各施策について、吹き出しの色の明度が高く、文字(白)が読みづらい。	吹き出しの色を青系に変更し、明度を落とすことで、文字を読みやすくします。	p.95~114	施策01~20 ・吹き出しの色:黄系	p.96~116	施策01~21 ・吹き出しの色:青系	○	-
自主修正	7	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.98施策04について、見直しの対象範囲が明確ではない。	対象は「つくバス」であることを明記するように修正します。	p.98	施策04 ・施策内容:路線やバス停の継続/見直し/廃止等の判断基準値を設定し、年1回、各年度の第1回つくば市公共交通活性化協議会にて、前年の年間利用者数で路線やバス停の利用状況をモニタリングし、判断します。	p.99	施策04 ・施策内容:つくバスを対象に路線やバス停の継続/見直し/廃止等の判断基準値を設定し、年1回、各年度の第1回つくば市公共交通活性化協議会にて、前年の年間利用者数で路線やバス停の利用状況をモニタリングし、判断します。	○	-
自主修正	8	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	p.113施策19について、学校教育MMには、中高生や大学生も含まれているため、「市内の小中学校を対象」という表現は対象を正しく表していない。	小学校に限定しない表現に修正します。また、施策内例図「エコ通学のススメ」について、最新の2021年春の電子データを受領したため、差替えを行います。	p.113	・学校教育MM(市内の小中学校を対象) ・例図 エコ通学のススメ2019	p.114	・学校教育MM(市内の学校を対象) ・例図 エコ通学のススメ2021	○	-

[対応可否の説明]◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの

○:パブリックコメントによらない修正

△:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの

# つくば市地域公共交通計画(案) パブリックコメント対応一覧(抜粋版)

令和3年(2021年)3月26日(金)  
つくば市都市計画部総合交通政策課

# パブリックコメント対応一覧

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの



◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 1

意見No	2-1	区分	フォントについて	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
フォントがユニバーサルではない。「だれ一人取り残さない」まちの公的な報告書であればユニバーサルデザインにもっと配慮があるべきではないか。			本文及び図表番号については、UD(ユニバーサルデザイン)フォントを用いていましたが、表紙タイトル、見出し等についてはUDフォントにできていませんでした。原則、UDフォントで統一するように修正します。		
修正前			修正後		新頁
本文 ・フォント種類:UDフォント  表紙、見出し、ページ番号、課題、基本方針、奥付 ・フォント種類:非UDフォント			表紙、見出し、ページ番号、課題、基本方針、奥付、本文 ・フォント種類: <u>UDフォント</u>		全体

意見No	3-1	区分	地図の表現について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
地図について、つくば市の市境と他市町の市境に明確な違いをつけ、つくば市がはっきりとわかるようにするべきではないか。			新たに作成した地図情報については、つくば市の市境を、他市の市境よりも太い線で表現するように修正します。また、鉄道路線と混在しないように、線の色も変更します。		
修正前			修正後		新頁
図2-14~-16 図3-4、-6、-7、-15、-18、-25 ・つくば市の市境:細線 ・市境の色:灰色			図2-14~-16 図3-4、-6、-7、-15、-18、-25 ・つくば市の市境: <u>太線</u> ・市境の色: <u>紫色</u>		15~17、 38、40、 42、52、 55、62

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 2

意見No	10-2	区分	地図の表現について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
地図について、縮尺標記がないので距離感・スケール感がわからない。			新たに作成した地図情報については、つくば市の市境を、他市の市境よりも太い線で表現するように修正します。 また、鉄道路線と混在しないように、線の色も変更します。		
修正前			修正後	新頁	
図2-11、-14~-16、-21、-25、-26、-27 図3-4、-6~-15、-18、-25、-31 施策01内図、02内図、06内図 ・スケール・方位:なし			図2-11、-14~-16、-21、-25、-26、-27 図3-4、-6~-15、-18、-25、-31 施策01内図、02内図、06内図 ・スケール・方位: <u>あり</u>	13、15~17、20、23、 24、26、38、40、42、 44、46~48、50~ 52、55、62、67、96、 97、101	

意見No	4-1	区分	地図の表現について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
地図について、土地利用の色が強すぎて本来の主題が見にくくなっているものがある。他の主題があるものについては土地利用の色を淡色とし、本来の主題を強調してみえるようにすべきではないか。			新たに作成した地図情報については、土地利用の色を淡色に修正します。		
修正前			修正後	新頁	
図2-14~-16 図3-4、-6、-7、-15、-18、-25 ・土地利用の色:濃色			図2-14~-16 図3-4、-6、-7、-15、-18、-25 ・土地利用の色: <u>淡色</u>	p.15~17、 38、40、 42、52、 55、62	

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 3

意見No	8-1	区分	2-1 社会経済特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
<p>p.12図2-10のメッシュ図は「増減率」だがタイトルは「増減数」になっている。正しいのはどちらか。                  一世帯3人として、5世帯15人から2世帯6人減少すれば減少数6人で残存率は60%になる。100世帯300人から10世帯減少すれば30人もの現象だが残存率は90%である。小地域の人口増減の問題を率で評価把握することは間違った施策につながりかねない。</p>			<p>出典元のつくば市未来構想作成担当部署に凡例とタイトルの不一致について確認しました。                  凡例に合わせて図のタイトルを「増減割合」に修正します。</p>		
修正前		修正後		新頁	
<p>図2-10                  ・タイトル:2010~2030年地域別人口増減数</p>		<p>図2-10                  ・タイトル:2010~2030年地域別人口増減割合</p>		12	

意見No	9-1	区分	2-1 社会経済特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
<p>p.13図2-11のタイトルは「世帯」だが凡例は「人」になっている。この図は世帯分布か、それとも人数分布か。</p>			<p>世帯分布になります。                  凡例及び本文を「世帯」に修正します。</p>		
修正前		修正後		新頁	
<p>本文                  65歳以上の単身高齢者と高齢者のみ世帯の分布をみると、市内各地に点在しています。特に、森の里団地や自由ヶ丘団地などの荃崎地区の団地内や、桜ニュータウンに該当世帯の高齢者が多く居住しています。</p> <p>図2-11                  ・凡例:【高齢者数分布】                  ・単位:人</p>		<p>本文                  65歳以上の単身高齢者と高齢者のみ世帯は、市内各地に点在しています。特に、森の里団地や自由ヶ丘団地などの荃崎地区の団地内や、桜ニュータウンに多く分布しています。</p> <p>図2-11                  ・凡例:【高齢者世帯分布】                  ・単位:世帯</p>		13	

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 4

意見No	12-1	区分	2-1 社会経済特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
<p>p.17本文に、300の研究期間・企業が立地とされているとあるが、図2-16立地状況図にはどう見ても300の機関がプロットされていない。この図の意味するところは何か。</p>			<p>官民合わせて約300の研究機関・企業が立地していますが、図の出典は市HPの公的研究機関を示したものであることから、タイトルを「5) 公的研究機関」に変更し、本文を修正します。                  なお、例示している代表的な研究機関を一部変更します。</p>		
修正前			修正後		新頁
<p>本文                  5)研究施設                  つくば市内には、筑波研究学園都市としてまちづくりが進んできた経緯から、多くの公的研究機関が存在しています。高エネルギー加速器研究機構(文部科学省)や産業技術総合研究所(経済産業省)、国土地理院(国土交通省)等、国が所管する研究機関を中心に官民合わせて約300の研究機関・企業が立地しています。</p>			<p>本文                  5)<u>公的研究機関</u>                  つくば市内には、筑波研究学園都市としてまちづくりが進んできた経緯から、<u>官民合わせて約300の研究機関・企業が立地しています。</u>このうち、高エネルギー加速器研究機構(文部科学省)や産業技術総合研究所(経済産業省)、<u>国土技術政策総合研究所(国土交通省)、国立環境研究所(環境省)等の公的研究機関が29機関31施設立地しています。</u></p>		17

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 5

意見No	13-1	区分	2-2 交通特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.19本文に、いきなり「東京PT調査」と出てくる。まず正式名称を記述してから略称表記とするのが一般的である。また「東京都市圏パーソントリップ調査」とは何か、用語解説が必要。			本文を「東京都市圏パーソントリップ調査」に修正します。用語解説については、「パーソントリップ調査」が存在するため、その中で、「東京都市圏」の範囲を追加説明するように修正します。		
修正前			修正後		新頁
<p>本文 つくば市内の交通手段は、自動車の主たる交通手段となっており、2018年の第6回東京PT調査では約6割が自動車を使った移動となっています。</p> <p>図2-18、-19 ・東京PT(2018)</p> <p>用語解説(パーソントリップ調査) ・東京都市圏についての記載なし</p>			<p>本文 つくば市内の交通手段は、自動車の主たる交通手段となっており、2018年の第6回東京都市圏パーソントリップ調査では、約6割が自動車を使った移動となっています。</p> <p>図2-18、-19 ・<u>記載削除</u></p> <p>用語解説(パーソントリップ調査) <u>つくば市近隣では、直近で2018年に「東京都市圏パーソントリップ調査」が、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県とつくば市を含む茨城県南部を対象に実施されている。</u></p>		19 参27

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 6

意見No	15-1	区分	2-2 交通特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.22本文について、「方」という表現は、比較する「方(ほう)」か、属性を示す「方(かた)」か。			属性を示す「方(かた)」です。 ただし、除いても文章的には問題ないため、削除します。		
修正前			修正後		新頁
<p>本文 また、年齢階層に着目すると、鉄道に比べ、バスの利用者は高齢層の方が比較的多くなっており、特にバスの場合、全体の約1割が75歳以上の高齢者が占めています。職業別では、バスは勤務者が約半数を占めますが、鉄道に比べると、勤務者の割合が少なく、学生やその他の方の利用も多い傾向となっています。</p>			<p>本文 また、年齢階層に着目すると、鉄道に比べ<b>バスは高齢層の利用者が比較的多く</b>、全体の約1割を75歳以上の高齢者が占めています。職業別では、バスは勤務者が約半数を占めますが、鉄道に比べると、勤務者の割合が少なく、学生やその他の利用も多い傾向となっています。</p>		22

意見No	16-1	区分	2-2 交通特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.23本文について、谷田部・桜地区は「地区内の移動のサービス状況が高い」とあるが、ここまでの記述でそのファクトは示されていない。			「地区内の移動のサービス状況が高い」の記載は、根拠となるデータが示されていないため削除します。		
修正前			修正後		新頁
<p>本文 つくば市内の移動は、各地区の中での移動が4～6割となっており、特に、谷田部地区や桜地区では、<b>地区内の移動のサービス状況が高いため</b>、同地区内の移動が多い傾向にあります。</p>			<p>本文 つくば市内の移動は、各地区の中での移動が4～6割となっており、特に、谷田部地区や桜地区では、<b>同地区内の移動が多い傾向</b>にあります。</p>		23

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 7

意見No	17-1	区分	2-2 交通特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.24本文について、「市南東部」というのは市内を示す表現ではないか。			「市南東部」の記載は削除します。 また、土浦市以外にも流動の多い自治体を例示として追加します。		
修正前			修正後		新頁
本文 つくば市と近隣自治体間の通勤・通学者の移動は、市南東部の自治体、特に土浦市との結びつきが強くなっています。			本文 つくば市と近隣自治体間の通勤・通学者の移動は、 <u>土浦市や牛久市、常総市、つくばみらい市など</u> との結びつきが強くなっています。		24

意見No	17-2	区分	2-2 交通特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.24図2-26について、線と数字が重なって、どの数字がどれを指しているのかわからない。内外総流動、内外、外内を判るようにしてほしい。			内外、外内の数字について、どの矢印に紐づいているのかわかりやすくなるように、位置・大きさ調整をするように修正します。		
修正前			修正後		新頁
図2-26 ・内外・外内の数字:流動量に応じて数値のフォントサイズが異なり、他の線に数値が重なる。			図2-26 ・内外・外内の数字: <u>数値のフォントサイズを小さく統一し、他の線との重なりを排除。</u>		24

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 8

意見No	18-1	区分	2-2 交通特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.25本文について、「周辺市からの流入」とあるが阿見町の記載があるので適切な表現ではない。			表現を「近隣自治体」に修正します。 また、流入・流出ともに、上位3自治体を例示として追加します。		
修正前			修正後		新頁
本文 つくば市と周辺自治体との通勤・通学依存度(通勤・通学の行先として各自治体が占める割合)をみると、つくば市からの通勤・通学は土浦市の割合が最も高く(6.3%)、つくば市への通勤・通学は牛久市が最も高くなっています(13.2%)。また、各自治体とも、つくば市からの通勤・通学より、つくば市への通勤・通学依存度が高く、周辺市からの流入が多い点 が特徴となっています。			本文 つくば市と近隣自治体との通勤・通学依存度(通勤・通学の行先として各自治体が占める割合)をみると、つくば市からの通勤・通学依存度(つくば市居住者の通勤・通学先の構成比)は、土浦市の割合が最も高く(6.3%)、次いで、牛久市(2.1%)、常総市(1.8%)の順となっています。また、近隣自治体のつくば市への通勤・通学依存度(近隣自治体居住者の通勤・通学先に占めるつくば市の構成比)は、牛久市が最も高く(13.2%)、次いで、土浦市(12.1%)、つくばみらい市(11.1%)の順となっています。		25

意見No	18-2	区分	2-2 交通特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.25表2-2について、率だけでは、数がわからない。			表に、通勤・通学人口を追加するように修正します。		
修正前			修正後		新頁
表2-2 依存度:割合のみ表示			表2-2 依存度:通勤・通学人口及び割合を表示		25

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 9

意見No	19-1	区分	2-2 交通特性について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
<p>p.26本文について、県外との広域移動手段を3つ挙げているが、自動車と比較してもこの3つの合計が卓越するのか。交通機関分担率を考慮すると自動車が主たる流動にならないのか(特に北関東方面)。</p>			<p>東京都市圏パーソントリップ調査では、茨城県はつくば市を含む県南の一部地域しか対象にしておらず、北関東方面において自動車が主たる流動になるか判断するデータはありません。</p> <p>一方で、3手段のみが県外との広域移動手段として機能していることを示すデータもありません。</p> <p>このことから、1行目「つくばエクスプレス、JR 常磐線、高速バスの3つが県外との都市間移動手段として機能しています。地域別では、」を削除します。</p>		
修正前			修正後		新頁
<p>本文 茨城県外との広域の移動は、<u>つくばエクスプレス、JR常磐線、高速バスの3つが県外との都市間移動手段として機能しています。地域別では、東京都との通勤・通学の移動が最も多く、約1.1万人となっています。</u></p>			<p>本文 茨城県外との広域の移動は、東京都との通勤・通学の移動が最も多く、約1.1万人となっています。</p>		26

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 10

意見No	21-1	区分	2-2 交通特性について	意見件数	1
------	------	----	--------------	------	---

意見概要	市の考え方
------	-------

意見概要: p.28本文及び図表について、都市交通センター以外の民営駐車場、各施設に附置された駐車場もカウントするべきではないか。

市の考え方: つくば都市交通センター以外の駐車場も整備されているため、本文に市営及び民営駐車場があることを追記します。図表にはつくば駅周辺の市営駐車場も追記します。また、つくば駅以外の3駅についても駐車場及び駐輪場の情報を追記します。民営駐車場及び各施設に附置された駐車場については、収容台数等、市では管理していない情報もあることから、カウントしません。

修正前	修正後	新頁
-----	-----	----

<p>本文                  (4)駐車場の整備状況                  駐車場は、つくば駅周辺につくば都市交通センターが運営する7か所(計3,896台)が整備されています。                  (5)駐輪場の整備状況                  駐輪場は、つくば駅周辺に市営の13か所(計3,291台)が整備されています。</p> <p>表2-5、図2-29                  ・表示駐車場:つくば駅周辺のつくば都市交通センター運営駐車場</p> <p>表2-6、図2-30                  ・表示駐輪場:つくば駅周辺の市営駐輪場</p>	<p>本文                  (4)駐車場の整備状況                  駐車場は、<u>市営駐車場がつくば駅、研究学園駅、みどりの駅周辺に計7か所、一般財団法人つくば都市交通センターが運営する駐車場がつくば駅周辺に7か所整備されています。このほか、民間が運営する駐車場も多く設置されています。</u>                  (5)駐輪場の整備状況                  駐輪場は、<u>つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅周辺に市営駐輪場が20か所整備されています。このほか、つくば駅周辺には民間が運営する駐輪場も設置されています。</u></p> <p>表2-5                  ・表示駐車場:<u>つくば市内4駅周辺の市営及びつくば都市交通センター運営駐車場</u>                  図2-29                  ・表示駐車場:<u>つくば駅周辺の市営及びつくば都市交通センター運営駐車場</u></p> <p>表2-6                  ・表示駐輪場:<u>つくば市内4駅周辺の市営駐輪場</u>                  図2-30                  ・表示駐輪場:<u>つくば駅周辺の市営駐輪場</u>                  ※つくばさくら大橋南追加、つくば駅西(一時区画)削除</p>	<p>28                  ~                  30</p>
--	--	--

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 11

意見No	22-1	区分	3-1 地域公共交通への取組について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.32本文と、図解が一致していない。つくばエクスプレス開業をつくば市の取組というのは違和感がある。図解でつくバスの運行に関する解説が、つくバスの四角と離れた位置にあり、この図では取組の経緯や体系がわからない。			つくばエクスプレス開業は、つくば市の取組ではないため、ボックスを分けるように修正します。 また、連携計画、網形成計画、改編実施計画を策定し、その計画に基づき交通施策を実施(交通事業を開始)してきたことがわかるように、図を修正します。		
修正前			修正後		新頁
図3-1 ・表現内容:つくばエクスプレス開業、つくバス運行開始、各計画策定が直列に接続されている。			図3-1 ・表現内容:つくばエクスプレス開業、 <u>各交通事業の開始、各計画策定の流れ</u> を別のボックスで表示。		32

意見No	23-1	区分	3-2 地域公共交通の現状について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.37本文第3段落について、都市間交通の話で始まっているのに「都市内交通手段として機能しています。」と結ばれるのはつながりがおかしい。			3段落目以降を、「都市内交通としては・・・」でまとめる形に修正します。		
修正前			修正後		新頁
本文 つくば市内と近隣自治体との移動については、路線バス及びコミュニティバス「つくバス」が広域幹線交通である各鉄道駅と市内の各拠点とを結んでおり、都市内交通手段として機能しています。			本文 <u>都市内交通としては、路線バス及びコミュニティバス「つくバス」が各鉄道駅と市内の各拠点を結ぶ交通手段として機能しています。</u>		37

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 12

意見No	26-1	区分	3-2 地域公共交通の現状について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
<p>p.42本文及び図表の内容について、路線バスでも同様の整理が必要ではないか。なぜ、つくバスだけなのか。</p>			<p>つくバスについて、施策07に運賃に関する記載などがあるため、現状整理として時刻及び運賃を示しています。路線バスについては、系統が多く整理しきれないことから、現状の記載とします。なお、つくバスの時刻及び運賃に関する表現は、新型コロナウイルス感染症の影響のように、点線枠で囲うなどトピックとしての表現に修正します。</p>		
修正前			修正後		新頁
<p>つくバスのTX駅との接続、つくバスの運賃 ・記載方法:本文として記載</p>			<p>つくバスのTX駅との接続、つくバスの運賃 ・記載方法:<u>トピックとして記載(点線枠囲み)</u></p>		43

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 13

意見No	30-1	区分	3-3 地域公共交通の利用状況について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
<p>p.51本文について、つくばエクスプレスの利用者は年々増加とあるが、つくば駅・研究学園駅は横ばいまたは微減である。利用者数と駅の乗車人数をきちんとわけて評価すべきではないか。</p>			<p>万博記念公園駅とみどりの駅は年々乗車人数が増加しているという表現に修正します。 また、JR常磐線の分析表現もつくばエクスプレスに合わせて修正します。</p>		
修正前			修正後		新頁
<p>本文 つくばエクスプレスの利用者数は、年々増加しており、市内4駅の乗車人数は、つくば駅、研究学園駅、みどりの駅、万博記念公園駅の順となっています。このうち、最も乗車人数の多いつくば駅は2019年時点で1日当たり約1.87万人が乗車しています。 JR常磐線は、土浦駅と牛久駅の利用が多く、乗車人数は年々横ばいで推移しています。</p>			<p>本文 つくばエクスプレスは、<u>市内4駅のうち「つくば駅」の乗車人数が最も多く、2019年時点で1日当たり約1.87万人が乗車しています。また、「万博記念公園駅」と「みどりの駅」は、年々乗車人数が増加しています。</u> JR常磐線は、<u>つくば市と路線バス等で接続する4駅の中では、「土浦駅」の乗車人数が最も多く、2019年時点で1日当たり約1.60万人が乗車しています。また、各駅とも乗車人数は年々横ばいで推移しています。</u></p>		52

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 14

意見No	31-1	区分	3-3 地域公共交通の利用状況について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.53本文について、平日・日曜とありますが、土曜は日曜に含まれているのか。休日はピーク時間帯がないとなっているが、休日は日曜とは異なるのではないか。			土曜は日曜には含まれません。2019年は天候不順により土曜のバス利用調査は中止したと関東鉄道(株)から伺っているため、現状の表現になっています。本文の「休日」は、「日曜」に修正します。また、日曜の利用者数が平日の5割程度であることも特徴として追記します。		
修正前			修正後		新頁
本文 平日は、朝夕の通勤通学時間帯で利用が多く、休日はピーク時間帯がない点が特徴です。			本文 平日は、朝夕の通勤通学時間帯の利用が多くなっていますが、 <u>日曜はピーク時間帯がなく、利用者は平日の5割程度に留まっています。</u>		54

意見No	36-1	区分	3-4 地域公共交通維持のための財政負担状況について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.67図3-32の推移グラフに実証実験分を含めないのはミスリードである。車両入れ替えで負担額が増加しているのであれば、文章だけでは実態が判らないので、内訳としてグラフに表現すべきではないか。			つくバス、つくタク、実証実験の積み上げ棒グラフにして内訳を表現するように修正します。		
修正前			修正後		新頁
図3-32 ・市の年間財政負担額:全交通モード合算で表示			図3-32 ・市の年間財政負担額: <u>つくバス・つくタク・実証実験事業の内訳を表示</u>		68

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 15

意見No	37-1	区分	3-5 地域公共交通網形成計画(現行計画)の事業進捗状況評価について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.69指標1-1交通結節点の整備(新設)が3箇所となっておりますが、どこに新設されたのか。 ここまでの現況整理で、どこにも言及されていない。			筑波山口、とよさと病院及び谷田部車庫の3か所です。 注記で記載するように修正します。		
修正前			修正後		新頁
指標1-1注釈 ・★:2019年度値			指標1-1注釈 ・★:筑波山口、とよさと病院、谷田部車庫の3か所。		70

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 16

意見No	7-1	区分	3-5 地域公共交通網形成計画(現行計画)の事業進捗状況評価について	意見件数	1
------	-----	----	------------------------------------	------	---

意見概要	市の考え方
新しい計画の前に、旧計画に記載された施策の実施状況や施策の実績・効果、実施していない施策についてはその理由の説明が必要ではないか。旧計画の施策と新計画の施策の継続性・関連性などの整理はなされないのか。	現行計画の評価は、個別の施策の実施状況ではなく、計画目標と関連した指標の達成状況評価により評価しています。このことから、計画目標3-5節の文末に、現行計画の達成状況を踏まえた総括を追加し、新計画の基本理念、基本方針、計画目標、評価指標、施策等の設定につなげます。

修正前	修正後	新頁
-----	-----	----

本文 ・記載なし	<p>本文</p> <p><b>■つくば市地域公共交通網形成計画(現行計画)のまとめ</b></p> <p>つくば市では、2016年4月の計画策定以降、基本理念に掲げる「公共交通を軸に都市機能を連携させ、誰もが移動しやすいまち つくば」の実現に向け、各種施策を実施してきました。また、2019年3月には、現行計画に基づき、市域全体の利便性を向上させることを目的に、つくば市公共交通改編実施計画を策定し、2019年4月に市内の公共交通の改編を実施してきました。</p> <p>現行計画では、掲げた4つの目標に紐づく9つの評価指標のうち、4つの指標で目標を達成しました(「指標1-1 交通結節点の整備(新設)」「指標1-3 鉄道駅へのバス利用30分圏域人口」「指標2-1 バス停カバー圏域人口」「指標4-1 地域公共交通の維持・管理に対する積極的関与意向を持つ市民の割合」)。一方で、5つの指標に関しては、計画策定時に設定した目標値に対して、未達成となっています(「指標1-2 鉄道駅へのバス路線の接続数」「指標2-2 つくバス1便当たりの平均利用者数」「指標2-3 地域公共交通の運行本数に関する満足度(つくバス)」「指標2-4 市の公共交通維持に係る年間負担額」「指標3-1 つくば駅からアクセス可能な近隣自治体の市役所、鉄道駅数」)。</p> <p>本計画(つくば市地域公共交通計画)では、これら現行計画の評価指標の達成状況を踏まえた上で、基本理念、基本方針や計画目標、評価指標、施策等を設定していきます。</p>	71
-------------	--	----

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 17

意見No	39-1	区分	5-1 地域公共交通に関する基本的な方針について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.85基本方針1について、スマートシティ達成が結果低炭素になるのであり、低炭素なスマートシティというのは因果が逆転していないか。			御指摘及び施策10などスマートシティ以外の対応でも低炭素を目指すことを踏まえ、「スマートシティの実現に資する低炭素な地域公共交通」に記載を修正します。		
修正前			修正後		新頁
基本方針1 SDGs未来都市として、低炭素なスマートシティ※1の実現に資する地域公共交通			基本方針1 SDGs未来都市として、スマートシティ※1の実現に資する低炭素な地域公共交通		87

意見No	39-2	区分	5-1 地域公共交通に関する基本的な方針について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.85基本方針2について、手段の目的化につながるので実現していないGSMと、既往の輸送資源を混ぜて考えるべきではない。			輸送資源、自転車、新たな交通システム等の順に修正します。GSMは本文から除き、注記内で新たな交通システムの説明の一例として、GSMを記載するように修正します。		
修正前			修正後		新頁
基本方針2 地域の輸送資源、新たな交通システム(GSM※2等)、自転車等と連携した地域公共交通			基本方針2 地域の輸送資源、 <u>自転車、新たな交通システム※2</u> 等と連携した地域公共交通		87
※2:GSM(グリーン・スロー・モビリティ):時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ			※2: <u>新たな交通システム</u> :GSM(グリーン・スロー・モビリティ。時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ)などを想定。		

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 18

意見No	39-3	区分	5-1 地域公共交通に関する基本的な方針について	意見件数	1
------	------	----	--------------------------	------	---

意見概要		市の考え方		
<p>p.85基本方針3について、IoTではなく今頃ICTなのか。ICTを使うのは当たり前なので今さら感がある。「見える化」という言葉の主語はだれか。誰に対して「見える化」なのか。MaaSは仕組みであって、技術ではないのではないか。</p>		<p>IoTにすると、自動運転やMaaS等が連想されますが、利用実績などGTFSデータ以外のデータのオープン化等も含むため、現状のICTの表現とします。「見える化」は住民だけでなく、行政や事業者等も該当することから、主体を限定していません。 「様々な新技術やMaaS等の活用により、多様な移動ニーズへの対応を目指す地域公共交通」に修正します。</p>		
修正前		修正後		新頁
<p>基本方針3 新技術の活用(MaaS※3等)により多様な移動ニーズへの対応を目指す地域公共交通</p>		<p>基本方針3 <b>様々な新技術やMaaS※3等の活用</b>により、多様な移動ニーズへの対応を目指す地域公共交通</p>		87

意見No	39-4	区分	5-1 地域公共交通に関する基本的な方針について	意見件数	1
------	------	----	--------------------------	------	---

意見概要		市の考え方		
<p>p.85基本方針について、「地域公共交通」が、移動手段ばかりにみえる。方針のどこにも「結節点」という実空間であるまちとのインターフェースとなる拠点としての「場」に言及がない。 内容に書いてあるではなく、方針のなかに明確に「空間」「場」を明記するべき。</p>		<p>結節点に関する記述は、施策10に「つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。」と追記するように修正します。</p>		
修正前		修正後		新頁
<p>本文 ・結節点に関する記載なし 施策10 ・施策内容:結節点に関する記載なし</p>		<p>本文 修正なし ※現状の表現 施策10 ・施策内容:<b>つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。</b></p>		87 105

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 19

意見No	40-1	区分	5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけについて	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.86図5-1は、縦軸に輸送力が取られているのに、鉄道よりも上の位置につくバスがある。通学バスやデマンド交通が同じ高さにあるのはいかなものか。明らかにおかしな図。また新モビリティサービスが既往の手段より大きく描かれているのは強い違和感がある。			「幹線」、「支線」で輸送力について把握可能であることから、輸送力の上下矢印を取り除き、右の棒グラフ(広域/地域内)を左端に移動するように修正します。		
修正前			修正後		新頁
図5-1 ・輸送力:矢印による大小表現あり			図5-1 ・輸送力:矢印による大小表現削除(幹線/支線の区分で輸送力を把握)		88

意見No	41-1	区分	5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけについて	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.87について、前ページ(p.86)図5-1の概念から突然具体的な路線が出てくるのは唐突でありかつ強い違和感がある。これはp.94以降の施策に含まれるべき内容ではないか。			p.87の内容(地域公共交通の確保維持路線)について、3-2節「(3)路線バス」に移動し、新たに施策20として「路線バスの維持・改善」を追加し、維持確保への取組を明文化するように修正します(現施策20は21にスライドさせます)。		
修正前			修正後		新頁
本文 ・登場箇所:5-2節(地域公共交通ごとの役割・位置づけ) 施策20 ・タイトル:隣接自治体とのバスによる広域連携の拡充			本文 ・登場箇所: <u>3-2節(地域公共交通の現状)「(3)路線バス」</u> 施策20 ・タイトル: <u>路線バスの維持・改善</u> 施策21 ・タイトル:隣接自治体とのバスによる広域連携の 拡充		41 115 116

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 20

意見No	60-2	区分	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.96施策02の人口増加量メッシュについて、TX沿線の研究学園～みどりので、人口減少の青色が目立つのは不自然なので確認が必要。			御指摘の図は、「2015年国調人口」と「2010年国調ベースの2025年推計人口」の差分図となっていました。現在、「2015年国調ベースの2025年推計人口」が公表されているため、図の内容を修正します。		
修正前			修正後		新頁
施策02 ・施策内図:「2015年国調人口」と「2010年国調ベースの2025年推計人口」の差分図			施策02 ・施策内図:「2015年国調人口」と「 <b>2015</b> 年国調ベースの2025年推計人口」の差分図		97

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 21

意見No	60-3	区分	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	意見件数	1
------	------	----	------------------------	------	---

意見概要	市の考え方
------	-------

<p>p.98施策04のフロー図中の利用増加に向けた見直しは、利用者としては、利用増加への利便性向上すなわち増便を期待してしまう表現になっている。基準に満たない路線やバス停は、簡単に増便できないと思われるため、例えば、基準を下回っていることの公表→利用増加策の検討→利用増加策の実施→基準値以下→廃止の順、表現の方が良いと思われる。利用増加策は、実質、広報と意識向上が主体となるのではないか。</p>	<p>施策04の本文やフロー図について御提案いただいた内容に修正します。          なお、基準を3年連続で下回った場合でも、廃止が前提ではないため、「廃止も含めた見直し」に表現を修正します。          類似見直しで施策14の例示についても「移設や廃止」→「見直し」に修正します。</p>
--	---

修正前	修正後	新頁
-----	-----	----

<p>施策04          ・施策内容・施策内図:例えば、基準を2年連続で下回った場合は、周辺状況も踏まえて見直しを実施し、さらに翌年、3年連続で下回った場合は廃止を検討する、など、基準+検討の基本フローを設定します(実際の廃止に際しては、現地の状況等を踏まえて、最終的につくば市公共交通活性化協議会にて審議)。          ・廃止だけでなく、バス停や路線の新設等の基準も設定します。</p> <p>施策14          ・施策内容:利用実績や交通系ICカードからバスの利用状況(利用の多い時間帯やバス停、区間)などをモニタリングし、バスの増便や減便のほか、バス停の移設や廃止などを行うなど。</p>	<p>施策04          ・施策内容・施策内図:例えば、基準を2年連続で下回った場合は、<u>基準を下回っていることを公表し、利用促進策を検討、実施します。その上で、さらに、3年目も利用が基準を下回った場合は廃止も含めた見直し</u>を検討するなど、基準+検討の基本フローを設定します(実際の<u>見直し</u>に際しては、現地の状況等を踏まえて、最終的につくば市公共交通活性化協議会にて審議)。          ・<u>見直し</u>だけでなく、バス停や路線の新設等の基準も設定します。</p> <p>施策14          ・施策内容:利用実績や交通系ICカードからバスの利用状況(利用の多い時間帯やバス停、区間)などをモニタリングし、バスの増便や減便のほか、バス停の<u>見直し</u>などを行う など。</p>	<p>99 109</p>
---	--	-------------------

## ◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 22

意見No	47-1	区分	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.104施策10について、バス停の改善はあるが、立地適正化を推進するような地域の拠点となり、地域の賑わいを生み出すことのできる「交通結節点整備」の記載がなくなったのはなぜか。			施策10に「つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。」と追記するように修正します。		
修正前			修正後		新頁
施策10 ・施策内容:結節点に関する記載なし			施策10 ・施策内容:つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。		105

意見No	50-1	区分	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
p.107施策13について、MaaSは新技術ではなく、「交通手段のシームレス化」がMaaSの示すところであり、その構成要素に新技術がある。よって「MaaS等の新技術を活用した交通手段のシームレス化」ではなく「新技術を活用したつくば市版MaaSの構築」とすべきである。			施策13の名称を「MaaS等を活用した交通手段のシームレス化」に修正します。		
修正前			修正後		新頁
施策13 ・タイトル:MaaS等の <b>新技術</b> を活用した交通手段のシームレス化 ・施策内図:MaaS等の <b>新技術</b> を活用した交通手段のシームレス化を図ります			施策13 ・タイトル:MaaS等を活用した交通手段のシームレス化 ・施策内図:MaaS等を活用した交通手段のシームレス化を図ります		108

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 23

意見No	52-1	区分	参考資料 用語解説について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
参考-p.25について、「SDGs未来都市」の用語解説をしているが、そもそもSDGsの解説は不要なのか。解説不要なくらい一般に認識されているという認識なのか。			「SDGs」について用語解説に追加するように修正します。		
修正前		修正後			新頁
用語解説(SDGs) ・記載なし		<b>用語解説(SDGs)</b> Sustainable Development Goalsの略称で、「持続可能な開発目標」のこと。 2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成されている。			参25

意見No	55-1	区分	参考資料 用語解説について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
参考-p.25「コミュニティバス」について、この定義であると北部シャトルは中型バスなので、コミュニティバスに該当しなくなるのではないか。			用語解説の「コミュニティバス」の定義を、「地域住民等の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバスシステム」に修正します。		
修正前		修正後			新頁
用語解説(コミュニティバス) 高齢者、身障者等にも利用しやすい公共交通として、低運賃、短いバス停間隔、小回りの効く小型車両、わかりやすいダイヤ等の特徴とする地域密着型のバスシステム。		用語解説(コミュニティバス) <b>地域住民等の移動手段を確保するために地方自治体等が運行する地域密着型のバスシステム。</b>			参25

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 24

意見No	56-1	区分	参考資料 用語解説について	意見件数	1
------	------	----	---------------	------	---

意見概要		市の考え方		
参考-p.26「端末手段」について、の解説がおかしくないか。「ある交通手段を利用する場合、その手段にアクセスするまでの手段」ではないのか。出発地からの交通手段とは異なるのではないか。		用語解説の「端末手段」の定義を、「出発地から目的地まで複数の手段を利用する場合、代表的な手段の端末として利用する手段のこと。例えば、鉄道駅までバスを利用した場合、鉄道端末手段はバスとなる。」に修正します。		
修正前		修正後		新頁
用語解説(端末手段) 出発地から鉄道駅やバス停まで(または鉄道駅やバス停から目的地まで)の交通手段のこと。例えば、鉄道駅までバスを利用した場合、鉄道端末手段はバスとなる。		用語解説(端末手段) 出発地から目的地まで複数の手段を利用する場合、 <u>代表的な手段の端末として利用する手段のこと</u> 。例えば、鉄道駅までバスを利用した場合、鉄道端末手段はバスとなる。		参26

意見No	56-2	区分	参考資料 用語解説について	意見件数	1
------	------	----	---------------	------	---

意見概要		市の考え方		
参考-p.26「つくば市立地適正化計画」について、計画の背景・内容と説明が違っていないか。		用語解説の「つくば市立地適正化計画」の定義を、つくば市立地適正化計画の序章の文章を引用し、「コンパクトなまちづくりの形成を促進し、生活サービス機能を計画的に誘導していくために、おおむね20年後の都市の姿を展望して策定する計画。方向性として「多極ネットワーク型の持続可能でコンパクトな都市」を掲げている。」に修正します。		
修正前		修正後		新頁
用語解説(つくば市立地適正化計画) 増加する高齢者率に伴う、税収減・社会保障費の増加が予想される中で、インフラの老朽化への対応が困難になることが想定される。これに対し、都市計画マスタープランで定めた都市構造の実現に向けた取り組みを推進する計画。		用語解説(つくば市立地適正化計画) <u>コンパクトなまちづくりの形成を促進し、生活サービス機能を計画的に誘導していくために、おおむね20年後の都市の姿を展望して策定する計画。方向性として「多極ネットワーク型の持続可能でコンパクトな都市」を掲げている。</u>		参26

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 25

意見No	57-1	区分	参考資料 用語解説について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
参考-p.26「デマンド型交通」について、タクシーとは異なるのではないかと。他地域の事例で住民が運転する有償運送のデマンドもあるのではないかと。			用語解説の「デマンド型交通」の定義を、「路線バス等の定時定路線型交通に対して、利用者の予約に応じて運行経路や運行スケジュールを合わせて運行する公共交通。」に修正します。		
修正前			修正後		新頁
用語解説(デマンド型交通) 外出したいときに電話等で事前予約し、相乗り方式で送迎するタクシー(バス)。一般的にタクシーより安価で、バスより自由度が高いのが特徴。			用語解説(デマンド型交通) <u>路線バス等の定時定路線型交通に対して、利用者の予約に応じて運行経路や運行スケジュールを合わせて運行する公共交通。</u>		参26

◎:意見への回答の結果、計画書の修正が必要なもの 26

意見No	58-1	区分	参考資料 用語解説について	意見件数	1
意見概要			市の考え方		
<p>参考-p.27「MaaS」について、用語解説と、本文中の言葉の使われ方に乖離が生じている。</p>			<p>施策13の内容と一致するように、「スマートフォン等で目的地までの経路(ルート)や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する仕組み。」に記載を修正します。 また、5-1節におけるMaaSの注釈説明も、用語の統一を図るため修正します。</p>		
修正前			修正後	新頁	
<p>※3:MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス):ICTを活用して多様な交通手段を1つのサービスとしてシームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。</p> <p>用語解説(MaaS) 通信技術を利用して、公共交通か否かや運行主体にかかわらずマイカー以外のすべての交通手段による移動を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ移動の概念。スマートフォンアプリを利用して交通手段やルート検索・利用し、運賃決済を行う例が多い。</p>			<p>※3:MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス):<u>スマートフォン等で目的地までの経路(ルート)や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する仕組み。</u></p> <p>用語解説(MaaS) <u>スマートフォン等で目的地までの経路(ルート)や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する仕組み。</u></p>	<p>87 参27</p>	

# パブリックコメント対応一覧

△:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの



# △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 1

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
5-1	<p>【新型コロナウイルス感染症の影響について】            地域公共交通の現況について、途中途中で新型コロナウイルス感染症の影響を入れるのではなく、影響を一つにまとめた方が読みやすい。思考が分断される。</p>	<p>3-3節について交通手段別に整理していることから、新型コロナウイルス感染症の影響についても交通手段ごとに記載しています。            このことから、現状の表現とします。</p>	27 53 58 60 66
10-1	<p>【2-1 社会経済特性について】            p.15図2-14について、「つくば市の商業施設」と言いながら周辺自治体の商業施設も表示されており、つくば市の状況がわからない。</p>	<p>市域外の商業施設については広域連携の視点から、現状の表現とします。</p>	15
11-1	<p>【2-1 社会経済特性について】            p.16図2-15つくば市の医療施設に関して、複数診療科を持つ基幹病院のみ示されているが、日常的な医療はかかりつけ医を基本とした体制になっており、かかりつけ医となり得る医療施設へのアクセス性の方が重要である。日常医療の分布状況も示されるべきではないか。</p>	<p>公共交通による移動手段を重点的に確保すべき、複数診療科を有する病院に絞って表示しています。市内の全病院・クリニック等を網羅すると200を超え、視認性が下がることなどから、現状の表現とします。</p>	16
54-1	<p>【2-2 交通特性について】            p.19図タイトルについて、「トリップ」という用語は一般の方には馴染みのないものなので「トリップ」を解説する必要がある。</p>	<p>用語解説内で「トリップ」を説明しています。</p>	参27

## △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 2

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
14-1	【2-2 交通特性について】 p.19本文について、交通手段分担率は、変化しているのか。変わっていないのか。このページ以降からは傾向が読み取れない。現在だけでなく、傾向を示す必要があるのではないか。	2-2節について、ここでは交通特性の現状整理をしていますので、現状の表現とします。	19
16-2	【2-2 交通特性について】 p.23本文について、流動を特記したのが65歳以上だけなのは、意図的な誘導を感じさせる。他の年代のデータも示すべきではないか。	高齢者は自動車運転免許の返納を検討するなど、公共交通手段の必要性が高まることから、「65歳以上」についての流動状況を特記しています。	23
24-1	【3-2 地域公共交通の現状について】 p.40図3-6、p.41図3-7のバス路線はすべて同じ太さで、表にある運行頻度の高い路線がどこを走っているのかわからない。路線頻度で表現の強弱が必要ではないか。	複数系統が重なって表示されている路線もあるため、強弱の表現は難しい状況です。このため、運行本数を表で示していることから、図については現状の表現とします。	40 42
27-1	【3-2 地域公共交通の現状について】 p.47図3-12のプローブデータについて、何秒ごとの位置情報なのか。走行時のみのカウントなのか。	20秒ごとに取得されている情報で、エンジンがかかっている間、取得されている情報です。	48

## △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 3

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
28-1	【3-2 地域公共交通の現状について】 p.48表3-11について、タクシー会社の数だけではサービス水準が判らないので地区別の保有台数の計も必要ではないか。	茨城県ハイヤー・タクシー協会に掲載されている会員(企業)情報には車両台数がないため、現状の表現とします。	49
29-1	【3-2 地域公共交通の現状について】 p.50図3-14に記載のアクセス時間について、バス停待ち(運行頻度)を考慮した実アクセス時間ではないので、実際のアクセス時間はもっと大きくなることから「バス停からの移動時間」と明確に表現すべきではないか。	バス停での待ち時間として5分を考慮しており、図内に注記していることから、現状の表現とします。	51
31-2	【3-3 地域公共交通の利用状況について】 p.53表3-13について、筑波大学ループ道路のバス停を除いたランキングもないと、正しい評価分析にならないのではないか。	路線バスの利用状況についてのランキングであることから、筑波大学ループ道路のバス停を除外する必要はないと考えており、現状の表現とします。	54
32-1	【3-3 地域公共交通の利用状況について】 p.56本文及び表について、ここにp.53のバス停別利用者数上位が現れてこない分析はないのか。	全体の4割を占める「つくばセンター」の相手バス停を整理しています。	57

## △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 4

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
33-1	<p>【3-3 地域公共交通の利用状況について】 p.58本文について、「2019年度では減少しています」とするなら図3-22の経年データ内に2019年度を表示させるべきではないか。路線が違うからというのは、補足説明を入れれば良いだけなので同一グラフにいれない理由にはならない。</p>	<p>作岡、吉沼シャトルなどについては、路線名称は同じですが、大幅なルート変更をしており単純に経年比較できないことから、グラフを分けています。本表現については、つくば市公共交通活性化協議会の利用実績報告を踏襲していることから、現状の表現とします。</p>	59
34-1	<p>【3-3 地域公共交通の利用状況について】 p.59図3-24について、路線によって上り下り別の利用者数に偏りがある(下りの方が多)ように見えるが、分析はあるのか。</p>	<p>基本的に上下で全時間帯を合計するとほぼ同数です。北部シャトルなど目立ちますが、数を合計するとオーダーとしてはほぼ一致しています。</p>	60
35-1	<p>【3-3 地域公共交通の利用状況について】 p.60本文及び表3-17について、駅は複数路線が集結するので乗降者数が増えるのは当然のため、評価考察はつくばエクスプレス各駅を除いて行うべきではないか。また路線名がないと地域的な利用傾向がわからない。</p>	<p>駅が利用の面からも拠点になっていることを示す意図の分析をしています。このため、路線は統合して整理しており、現状の表現とします。地域的な利用状況(路線別の利用状況)は図3-23の路線別利用者数や参考資料2に掲載しています。</p>	61
6-1	<p>【3-5 地域公共交通網形成計画(現行計画)の事業進捗状況評価について】 旧計画の内容に関する評価がどこにも掲載されていない。新しい計画を策定するにあたって、旧計画の内容をどのように評価しているのか。</p>	<p>現行計画の評価は、3-5節で評価指標による達成状況評価をしています。</p>	70 71

# △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 5

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
38-1	【4 つくば市の地域公共交通の課題について】 p.80本文について、目標達成・問題解決に支障となるものが課題になるので、いきなり課題を設定するのではなく、論理のステップとして、目指す姿をしっかりと描き、目指す姿と現況のギャップである問題点まずを明確にすべきではないか。	つくば市の目指す姿として、上位関連計画を最初に掲げ、それに対して現状を踏まえた課題として整理しているため、現状の表現とします。	82
43-1	【5-5 計画目標と評価指標について】 p.90指標1-5「バス停カバー圏人口」は、バス停を設置すれば操作可能な指標である。 実施すべき施策は公共交通利用可能エリアへの居住誘導であり、本来とるべき施策を行わず数値だけ改善したように見せることができるので、アウトカムではない直接操作可能な指標は採用すべきでない。	誘導したいエリアの交通サービスを上げていく方針に対してのモニタリング指標として設定しました。評価指標は、全てアウトカム指標としては設定していない(アウトプット指標もある)ため、現状の表現とします。	91
44-1	【5-5 計画目標と評価指標について】 p.91指標2-4「MM実施対象者」は、結果が出なくてもやっただけで数字上の達成ができるものである。実績として、「行動変容した数」など、アウトカム指標に変更すべきである。	評価指標は、全てアウトカム指標としては設定していないため、現状の表現とします。	92
45-1	【5-5 計画目標と評価指標について】 p.92指標3-2について、オープンデータという総論的な名称ではなく、「GTFSSデータ」と具体的に表記すべきである。	GTFSSデータは既にオープンデータ化しており、それ以外の利用実績データ等を施策15でオープンデータ化することを検討するため、現状の表現とします。	93

# △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 6

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
46-1	【5-5 計画目標と評価指標について】 p.92指標3-3について、道路施策によるアウトカムであり、公共交通施策で達成されるものではないので、公共交通計画の政策指標としては不適切である。	公共交通の利便性向上による自動車からの転換によって、市の重要課題である渋滞解消に寄与するという思想の下、設定していることから、現状の表現とします。	93
60-1	【5-6 施策・実施主体・スケジュールについて】 p.94表5-3の施策一覧にて、開発状況や利用状況を踏まえた柔軟な路線やバス停の見直しがトップ施策として示された点は評価できる。	評価いただきありがとうございます。 施策01について、参考資料2に示したバス停間平均乗車人数のデータなどを基に、今後見直しを検討していきます。	95
46-2	【5-6 施策・実施主体・スケジュールについて】 p.94表5-3について、施策にPTPSの導入やバスレーン等、これまでも必要とされている施策の記載がないのはなぜか。	過去にBRTの導入について検討する中で、御意見いただいた方策について調査しました。 PTPSについては交差点においてバスが直進する車線は移動がスムーズになる一方で、直行する車線の渋滞長時間増加が懸念されること、既存の一般車線のバスレーン化は一般車線の減少により道路混雑の悪化が懸念されること、バスレーンの新設には用地確保など多額の費用が掛かることなどから、導入は難しいと判断しており、今回の施策には記載していません。	95
48-1	【5-6 施策・実施主体・スケジュールについて】 p.94表5-3について、バス停廃止の判断基準の設定を示した施策4と、バス停環境をハード的に整備する施策10との関係はどのようなものか。施策10の実施優先度は施策4の基準から設定されるのでしょうか。	施策10は個別で施策4とは直接関連しません。 利用状況に応じた基準を設定することも検討する、という想定です。	95

## △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 7

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
49-1	<p>【5-6 施策・実施主体・スケジュールについて】 p.94表5-3について、バスの定時性向上につながる、混雑解消のための道路施策(都市計画道路の整備、交差点改良や歩車分離信号の導入など)は、この施策一覧には入らないのか。政策評価指標に「つくば市内の主要渋滞箇所数」があがるのなら、これに対応する施策が記載されていないのはおかしい。</p>	<p>公共交通に関する計画のため、道路施策は本計画には含みません。 指標3-3は、公共交通の利便性向上による自動車からの転換によって、市の重要課題である渋滞解消に寄与するという思想の下、設定しています。</p>	95
51-1	<p>【5-7 計画の達成状況の評価について】 p.116図5-4について、推進のためのフレームワークはOODAではなくPDCAなのか。</p>	<p>前年度に予算を立てて、決定した事業を実施するという行政のスキームを勘案し、OODAではなくPDCAサイクルを採用したため、現状の表現とします。</p>	118
60-4	<p>【参考資料2 つくバスの路線別の利用状況と運行状況について】 参考-p.13からの「(2) 運行状況(時刻表に対する遅れ時間)」について、図が載っていることで、つくバスはよく遅れるという印象を受ける。実際は、関東鉄道の路線バスと比べ、遅れは少なく、途中時間調整が多く、最終目的地には早着している。最終目的地での早着の負の棒グラフを表示しないと、実運行時間に合わせた運行効率化の意思なしと読みとれる。先の改編での減便は、運行時間が延びたことも一因である。</p>	<p>状況として、最終バス停は平均して10分程度早着しているため、早着(負)をグラフ化すると、遅延(正)の状況が目立たなくなります。 ここでは、遅れ状況を把握することを目的としているため、早着の場合は、数値のみで記載する、現状の表現とします。 ゆとりのありすぎる運行ダイヤが過剰な早着を発生させている現状は、市としても課題と考えており、運行状況(時刻表に対する遅れ時間)のデータなどを基に、施策14の中で運行の見直しを検討していきます。</p>	参13

# △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 8

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
53-1	<p>【参考資料 用語解説について】            参考-p.25「オープンデータ」について、「機械判読に適したデータ形式」と解説しているが、つくば市のオープンデータサイトはPDFのチラシも掲載されている。つくば市のオープンデータの認識とはどのようなものか。</p>	<p>コンピュータでの読み込みに適したデータにすることを、「機械判読に適している」と定義しています。利用者が加工しやすく、コンピュータプログラムが処理しやすいCSV形式が最も汎用性が高いと認識していますが、図形や画像等が混在している情報についてはPDFとして提供することもあります。</p>	参25
59-1	<p>【参考資料 用語解説について】            参考-p.27「ラストワンマイル」について、「最終降車地点からの移動の道のり」ではなく、主要交通手段にアクセスする最後の端末手段のことを指しているのではないのでしょうか。</p>	<p>御指摘の内容は「ファーストワンマイル」に該当するため、「ラストワンマイル」については、現状の表現とします。</p>	参27
1-1	<p>【その他(要望)について】            学園の森二丁目から、並木中等教育学校や竹園高校に7:30から8:00に到着するバスを走らせてほしい。乗り換えなしで一本のバスで行くことが望ましい。少なくとも吉沼シャトルをつくばセンターまで行ける路線に戻してほしい。            今のつくバスのままだと、通学に全く使えず、親の自家用車での送迎が多くなり、道路渋滞につながる。</p>	<p>御要望の路線については、つくばセンターから民間路線バスが運行しています。            このため、つくバスが民間路線バスを補完するという位置づけから、つくバスの運行は難しいと考えています。            一方で、市域全体を見たつくバスの改編において、つくばセンターへの乗り入れができなくなった地域からの要望があることは認識しており、本計画では、バス路線の空白地域等の改善と市域の公共交通網構築に向け、施策05に掲げたように民間路線バスを活用した、サービスの提供を検討していきます。</p>	-

# △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 9

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
64-3	<p>【その他(要望)について】 市内の中学生・高校生が乗りたいバス路線をつくってほしい。</p>	<p>市内の中学校・高校については、スクールバスを運行している学校や、既存の民間路線バスが入口近くまで運行している学校もあることから、施策05や施策12を検討する中で、既存の民間路線バスやスクールバスの活用も視野に入れながら、当該学校への公共交通アクセス向上に向けて、バス事業者と協議を進めていきます。 また、施策19の中で、学校教育MMを実施することで、公共交通を利用した通学に興味を持つ生徒を増やしていきたいと考えています。</p>	-
61-1	<p>【その他(要望)について】 車両やバス停での広告(ラッピング含む)の導入を検討してほしい。</p>	<p>つくバス車内への広告については既に対応しています。 ラッピングについては、つくば市ではSDGs未来都市としてSDGsの達成に率先して取り組んでおり、つくば市のSDGsコンセプトをデザインをしたラッピングを既に行っていることから導入は難しい状況です。 バス停への広告導入については、施策10の中で検討していきます。</p>	-
61-2	<p>【その他(要望)について】 外国語対応可について検討してほしい。</p>	<p>外国語対応については、時刻表・運賃表のほか、車内の液晶ディスプレイ等でも対応しています。 施策18の中でも検討していきます。</p>	-

# △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 10

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
61-3	【その他(要望)について】 自動運転について検討してほしい。	自動運転については、スマートシティ協議会等とも連携し、施策13の中で検討していきます。	-
61-4	【その他(要望)について】 入試、学会、スポーツ大会、祭りなどイベント時や天候などでもフレキシブル(柔軟性のある)な増便を検討してほしい。	つくばスの運行を変更する際については、つくば市公共交通活性化協議会で審議の上、茨城運輸支局に1か月以上前に申請する必要があるため、フレキシブルな増便への対応は困難です。 現在、入試や催事等に伴う臨時増発については、関東鉄道など民間の路線バス会社にフレキシブルに対応してもらっています。	-
61-5	【その他(要望)について】 周辺施設割引など特典クーポンのある回数券、一日券などの導入を検討してほしい。	特典クーポンのある回数券、一日券などの導入については、施策13の中などで検討していきます。	-
61-6	【その他(要望)について】 隣接自治体との連携、乗り入れ、乗り継ぎがほしい。 ・荃崎～牛久駅 ・並木～イオンモール土浦 ・梅園～荒川沖 ・高野台、イオンモールつくば、乙戸、荒川沖など	他の市町村のコミュニティバスとの連携、乗り入れ、乗り継ぎについては、施策20(別意見の対応により施策21にスライド予定)の中で検討していきます。	-

## △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 11

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
62-1	<p>【その他(要望)について】            つくバス、つくタクへの「貨客混載」や「荷物だけの輸送」の導入を検討してほしい。            規制でできないなら何らかの形で認可、両方の認可取得、を得られるように補助金を検討してほしい。            つくバス、つくタクを含めた運行事業者、物流会社と食品スーパー、レストラン等が提携できれば、移動商店やフードデリバリー、食堂車、キッチンカー、貨物配送など、異業種参入のビジネスチャンスが生まれるかもしれない。つくタクなども台数が増やせれば変わると思う。            つくばは一般タクシーが利用が余っていることも多く、何らかの対応が必要。</p>	<p>貨客混載については、つくば市と水戸市を結ぶ高速バス「水戸～土浦・つくば線」(TMライナー)で、今月(3月)から実施しています。            施策12の中などで物流企業とも情報連携し、市内における実現性についても検討していきます。            なお、御提案いただいた意見のうち、一般タクシーによる飲食物宅配については、つくば市ではタクシー買物代行業業として既に取り組んでいます。</p>	-
63-1	<p>【その他(要望)について】            高齢者限定で、必要最小限の場所に割安料金でタクシーに乗れる制度として、行先を大病院、駅(鉄道)、大きなショッピングモールに限定した「定期でタクシーに乗る制度」の創設を提案したい。            「つくタク制度」が既にあるではないかという意見もあるが、つくタクは前日に予約する必要があり、帰りの時間が予想しにくい病院への通院などに利用することは難しいと考えている。ただし、「つくタク」を引き続き利用したい人はいると思うので廃止はしなくてもよい。</p>	<p>「定期でタクシーに乗る制度」については、行先がつくタクの共通ポイントと重複する可能性があることから、つくタク事業を廃止しないにしても、つくタクの見直しも含めて検討する必要があると考えています。            このことから、施策06を検討する際に、新たなサービス案として検討していきます。            また、「定期でタクシーに乗る制度」以外についても、公共交通の利用促進に向けて、施策07で多様な運賃施策を事業者と共に検討していきます。            なお、つくタクは利用希望日の7日前から当日利用希望時間帯30分前までに予約いただければ御利用可能です。</p>	-

## △:意見に回答はするが、計画書の修正はしないもの 12

意見No	意見概要	市の考え方	新頁
64-1	【その他(要望)について】 市内の公共交通機関もスポンサーを獲得してほしい。	スポンサーについては、バス停へのネーミングライツなどでの獲得が考えられますので、施策10の中で検討していきます。	-
64-2	【その他(要望)について】 つくば市と関係あるコンテンツ作品などの記念乗車券などを出すことで広く市街の作品ファンからもお金を集めてはどうか。北海道の沿岸バスなどではやっている。	記念乗車券の発行については、運賃施策の一環と考えられますので、施策07の中で検討していきます。	-

# パブリックコメント対応一覧

## ○:パブリックコメントによらない修正

事務局が自主的に誤字等の軽微な修正を行った項目



# ○:パブリックコメントによらない修正 1

意見No	自主-1	区分	表現の統一について	情報元	事務局	
			意見概要	市の考え方		
			計画書全体について、表記ゆれを統一します。	計画書全体について、表記ゆれを確認し、見直します。		
			修正前	修正後	新頁	
			表現の統一 ・他 ・取り組み、取組み ・毎 ・合わせて ・ICカード、ICカード乗車券 ・(2019年4月の)路線再編、再編 ・(以降、~という。)	表現の統一 ・ほか ・ <u>取組</u> ・ <u>ごと</u> ・ <u>あわせて</u> ・ <u>交通系ICカード</u> ・(2019年4月の) <u>公共交通改編、改編</u> ・(以下、~という。)	全体	

意見No	自主-2	区分	3-2 地域公共交通の現状について	情報元	事務局	
			意見概要	市の考え方		
			p.37本文について、接続詞「また、」が繰り返し登場している。	文章の読みやすさの点から、接続詞の見直しを行います。		
			修正前	修正後	新頁	
			また、広域幹線交通としては、隣接する土浦市、牛久市を通るJR常磐線や、常総市、つくばみらい市を通る関東鉄道常総線が機能しています。	広域幹線交通としては、隣接する土浦市、牛久市を通るJR常磐線や、常総市、つくばみらい市を通る関東鉄道常総線が機能しています。	37	

# ○:パブリックコメントによらない修正 2

意見No	自主-3	区分	3-2 地域公共交通の現状について	情報元	幹事会
------	------	----	-------------------	-----	-----

意見概要	市の考え方
<p>p.38本文及び図3-5について、現在は新型コロナウイルス感染症の影響により臨時ダイヤで減便をしているが、ここに記載するのはつくば市の移動のポテンシャルがわかるように、本来のダイヤでの運行本数の方がよい。</p> <p>また、東京テレポート、国際展示場行きの路線は、東京ディズニーリゾート行の延長にあるため、同一系統にまとめた方がよい。</p>	<p>東京駅行を上下ともに44本に修正し、東京ディズニーリゾート行を1系統にまとめ、本文及び図を修正します。</p>

修正前	修正後	新頁
<p>本文 つくばセンターから乗降できる高速バスは、東京駅、羽田空港、東京テレポート駅、国際展示場、東京ディズニーリゾート、名古屋、大阪・京都、成田空港、茨城空港、水戸、免許センターの11線(計134本)が運行しています。</p> <p>図3-5 東京駅行:上り27本、下り29本 東京ディズニーリゾート行:上り1本、下り2本 東京テレポート行:上下ともに1本 国際展示場行き:上りのみ1本</p>	<p>本文 つくばセンターから乗降できる高速バスは、東京駅、羽田空港、東京ディズニーリゾート(<u>東京テレポート駅、国際展示場</u>)、名古屋、大阪・京都、成田空港、茨城空港、水戸、免許センターの<u>9路線(計166本)</u>が運行しています。</p> <p>図3-5 東京駅行:上下ともに<b>44本</b> <u>東京ディズニーリゾート(東京テレポート・国際展示場)行:上下ともに3本</u></p>	<p>39</p>

# ○:パブリックコメントによらない修正 3

意見No	自主-4	区分	3-5 地域公共交通網形成計画(現行計画)の事業進捗状況評価について	情報元	事務局
------	------	----	------------------------------------	-----	-----

意見概要		市の考え方	
p.69達成状況(2020年)について、2019年度の進捗状況評価が混在している。		最新の進捗状況評価を確認し、計画書に反映します。	
修正前	修正後	新頁	
達成状況(2020年) ・指標1-3:達成【77.3%】 ・指標2-1:達成【86.8%】 ・指標2-2:達成【7.7人/本】★ ・指標2-3:未達成 路線バス:35.7% つくバス:31.9% つくタク:30.6%	達成状況(2020年) ・指標1-3:達成【66.6%】★★ ★★:現行計画の指標のため、バス停での待ち時間5分を考慮していない。このため、バス停での待ち時間5分を考慮している3-2節(8)の数値(61.6%)とは一致しない。 ・指標2-1:達成【80.0%】 ・指標2-2:未達成【7.7人/本】★ ・指標2-3:未達成【32.0%】	70	

意見No	自主-5	区分	5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけについて	情報元	茨城運輸支局
------	------	----	--------------------------	-----	--------

意見概要		市の考え方	
関東運輸局から、「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」、「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」等の補助金名称を、地域公共交通計画に明記するようにとの指導があった。		「市域を跨いで運行する幹線バス交通ネットワークの維持確保への取り組み」について、補助金名称を明記するように修正します。	
修正前	修正後	新頁	
・市域を跨いで運行する幹線バス交通ネットワークの維持確保への取り組み ・地域公共交通確保維持事業	・市域を跨いで運行する「 <u>地域間幹線系統</u> 」の確保維持への取組 ・地域公共交通確保維持事業( <u>地域間幹線系統確保維持費国庫補助金</u> )	41	

## ○:パブリックコメントによらない修正 4

意見No	自主-6	区分	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	情報元	協議会
意見概要			市の考え方		
p.95からの各施策について、吹き出しの色の明度が高く、文字(白)が読みづらい。			吹き出しの色を青系に変更し、明度を落とすことで、文字を読みやすくします。		
修正前			修正後		新頁
施策01~20 ・吹き出しの色:黄系			施策01~21 ・吹き出しの色:青系		96~ 116

意見No	自主-7	区分	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	情報元	幹事会
意見概要			市の考え方		
p.98施策04について、見直しの対象範囲が明確ではない。			対象は「つくバス」であることを明記するように修正します。		
修正前			修正後		新頁
施策04 ・施策内容:路線やバス停の継続/見直し/廃止等の判断基準値を設定し、年1回、各年度の第1回つくば市公共交通活性化協議会にて、前年の年間利用者数で路線やバス停の利用状況をモニタリングし、判断します。			施策04 ・施策内容: <u>つくバスを対象に</u> 路線やバス停の継続/見直し/廃止等の判断基準値を設定し、年1回、各年度の第1回つくば市公共交通活性化協議会にて、前年の年間利用者数で路線やバス停の利用状況をモニタリングし、判断します。		99

## ○:パブリックコメントによらない修正 5

意見No	自主-8	区分	5-6 施策・実施主体・スケジュールについて	情報元	事務局・県
意見概要			市の考え方		
p.113施策19について、学校教育MMには、中高生や大学生も含まれているため、「市内の小学校を対象」という表現は対象を正しく表していない。			小学校に限定しない表現に修正します。 また、施策内例図「エコ通学のススメ」について、最新の2021年春の電子データを受領したため、差替えを行います。		
修正前			修正後		新頁
<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校教育MM(市内の小学校を対象)</li> <li>・例図 エコ通学のススメ2019</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校教育MM(市内の学校を対象)</li> <li>・例図 エコ通学のススメ<b>2021</b></li> </ul>		114

このほか、単純な誤記修正も実施済み

# 公共交通の利用に関するアンケート調査の 集計結果

令和3年(2021年)3月26日(金)  
つくば市都市計画部総合交通政策課

## 1. 公共交通の利用に関する調査(アンケート)実施概要

- (1)アンケートの目的等
- (2)調査対象者と調査項目
- (3)調査実施概要とスケジュール
- (4)配布実績と回収率

## 2. 調査結果

- (1)回答者属性
- (2)新型コロナウイルス感染症に伴う交通特性の変化
- (3)新型コロナウイルス感染症に対するリスク認知
- (4)市の公共交通に対する満足度等
- (5)市の公共交通施策に対する意見
- (6)アンケート結果のまとめ

第3回協議会（1/13）の審議案件4から  
属性等とクロスした集計結果を追加

今回追加

# 1. 公共交通の利用に関する調査(アンケート)実施概要



# (1) アンケートの目的等

※第3回協議会(1/13)の審議案件4にて報告

- 本アンケートは、**市民の移動行動及び交通施策に対する意向(満足度及び評価等を含む)の把握**を主目的として実施
- また、調査結果は**統合し、交通手段別、地区別等の観点から現況を整理し、市全体の動向を把握するとともに、地図上に可視化し、経年変化を分析するためのデータとして整理**
- これらのデータ、分析結果を元に、**現計画の指標評価及び新計画の策定に向けた基礎情報を収集**

※各アンケートには、本市の公共交通に関する取組内容を記載することで、その周知も兼ねて実施

## ■アンケート票の例(一般市民用の表紙)

**公共交通の利用に関する調査ご協力をお願い**

**つくば市内に在住の皆様へ**

つくば市では、つくばエクスプレスの開業に伴い、沿線地域の市街地整備が進行し、定住や交流人口の増加が進んでいます。一方、周辺地域では少子・高齢化が急速に進行するなど、本市を取り巻く社会情勢は厳しさを増してきました。

このような状況の中、本市では、中長期的な視点で一貫したまちづくりを行うため、2015年3月に「つくば市未来構想」及び「つくば市戦略プラン」を策定し、戦略的・計画的に施策を展開しています。また、持続可能なまちづくりを念頭に置いた施策を展開するため、2018年2月に「持続可能都市ビジョン」を公表し、2018年9月に「つくば市SDGs未来都市計画」を策定、「誰もが使いやすいインフラ」を実現するため、持続可能な公共交通ネットワークの構築等の推進を掲げています。

それらを踏まえ、2019年4月につくバス、つくタクを改編するとともに、新たに3年間の実証実験として、市内でも高齢化率の高い基崎地区において、民間路線バスを活用した運賃補助事業や新規路線バスの運行事業、筑波地区ではワゴン車による支線型バスの運行事業、桜地区のバス路線不便地域においては民間路線バスの増便事業を開始し、市が実施している公共交通施策の総利用者数は、2018年度より約1万人増加しました。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、公共交通の利用環境に不安が感じられている方も多いためです。

本調査は、今後のより良い公共交通体系を検討するために、皆様の通勤・通学や普段の生活における移動手段などについてお伺いいたします。

お忙しいところ恐縮ではございますが、調査へのご協力をよろしくお願いいたします。

つくば市長 五十嵐 立音

**【ご回答にあたってのお願い】**

- つくば市の住民基本台帳から**4,000人**を無作為に抽出し、調査票を送付しておりますので、調査票は、ご本人様がお答えください。
- アンケートは**15分程度**で回答できます。
- アンケート調査にご回答の上、同封の返信用封筒に入れて、**11月9日(月)**までに  
ご投函いただきますよう、お願いいたします。
- ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理いたしますので、個人を特定するような情報は一切公開されません。

※本調査は、つくば市が、(一財)計量計画研究所に委託して実施しております。

**【お問合せなど】**

担 当：つくば市都市計画部総合交通政策課 電話：029-883-1111 (代表)  
業務委託先：一般財団法人 計量計画研究所 電話：03-3268-9950

## ■アンケート票の例(つくば市の公共交通の取組)

**つくバス とは**

市ではコミュニティバス「つくバス」を運行しております。つくバスは、つくばエクスプレス各駅と市内の地域生活拠点等を結ぶ運行となっております。



■運行日  
・年中無休(小田シャトルを除き、全日同じダイヤで運行)

■運賃  
・200円、300円、400円(乗車区間による運賃が変わります)

■運行状況(2019年度)  
・利用者数：年間約99万人(全9路線)  
・運行経費：利用者1人1回あたり511円(運賃収入199円/人回、市負担額312円/人回)

---

**つくタク とは**

つくタクは予約制の乗合タクシーで、希望の時間帯を予約することで、自宅近くから目的地的乗降場所まで利用できます。通常のタクシーとは違い、他の方との乗り合わせになることもあります。



■運行日、時間  
・平日の9時台～16時台(12/29～1/3は運休)

■利用できる範囲  
・市内5地区(筑波、大塚・豊里、桜、谷田部、基崎)  
・特別ポイント/共通ポイント(他地区へ行き来できる場所)

■運行状況(2019年度)  
・利用者数：年間約5.4万人  
・運行経費：利用者1人1回あたり2,855円(運賃収入189円/人回、市負担額2,666円/人回)

---

**支線型バス実証実験 とは**

2019年4月から3年間の実証実験として、筑波地区の各地域と北条地域を結ぶ4路線を運行しています。

コース	コース概要	便数
1コース	寺貝、安家、北条	1日10便
2コース	寺貝、真下、北条	1日12便
3コース	筑波、平沢、北条	1日10便
4コース	上大島、中宮原、北条	1日12便



■運行日  
・毎日(12/29～1/3は運休)

■運賃  
・200円

■運行状況(2019年度)  
・利用者数：年間約0.57万人  
・運行経費：利用者1人1回あたり11,100円(運賃収入139円/人回、市負担額10,961円/人回)

---

**路線バス実証実験 とは**

2019年4月から3年間の実証実験として、路線バスを活用して運行しています。

○運賃補てん：基崎地区～牛久駅(4路線)  
※概ね8時～18時に交通系ICカードを利用して乗車した場合、運賃が200円になります。

○新規路線：基崎地区～牛久駅(1路線、富士見台線)

○路線バス増便：つくば駅～桜地区～土浦駅(1路線、野田田地線)

■運行状況(2019年度)  
・利用者数：年間約12万人(運賃補てん：約7.9万人、新規路線：約2.7万人、増便：約1.2万人)  
・運行経費：【新規路線】利用者1人1回あたり1,310円(運賃収入108円/人回、市負担額1,202円/人回)  
【増便】利用者1人1回あたり888円(運賃収入465円/人回、市負担額423円/人回)  
【運賃補てん】ICカード利用時の通常運賃と割引運賃の差額を市負担：市負担額98円/人回

## (2) 調査対象者と調査項目

※第3回協議会(1/13)の審議案件4にて報告

- ・ 一般市民を対象に、日常の移動特性や公共交通の利用状況及び満足度等を調査するとともに、**新型コロナウイルス感染症に伴う日常の移動の変化**やつくば市の**公共交通施策に対する意見**を調査
- ・ 路線バスやつくバス、つくタク利用者等には、日常の利用状況と満足度等を調査(新型コロナウイルス感染症対策に伴う**公共交通利用のリスク認知に関する設問**も追加)

### ■調査区分と対象者、調査項目

調査区分	対象者、配布方法	主な調査項目					
		個人属性	日常の移動特性	新型コロナウイルスの影響	公共交通利用状況	公共交通に対する意見	公共交通の満足度
①一般市民	20～89歳の市民を無作為に抽出	○	○	○	○	○	○
②つくタク利用者	つくタク利用実績がある自宅登録者	○		※1	○	○	※2
③路線バス利用者	つくば駅等で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
④つくバス利用者	つくば駅等で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
⑤路線バス増便実証実験利用者	つくば駅及び車内で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
⑥路線バス運賃補填実証実験利用者	牛久駅で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
⑦路線バス運行実証実験利用者	牛久駅で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
⑧筑波地区支線型バス運行実証実験利用者	支線型バス車内で運転手より配布	○		※1	○	○	※3

※1 公共交通利用のリスク認知に関する設問、 ※2 つくタクの満足度、 ※3 支線型バスの満足度

# (3) 調査実施概要とスケジュール

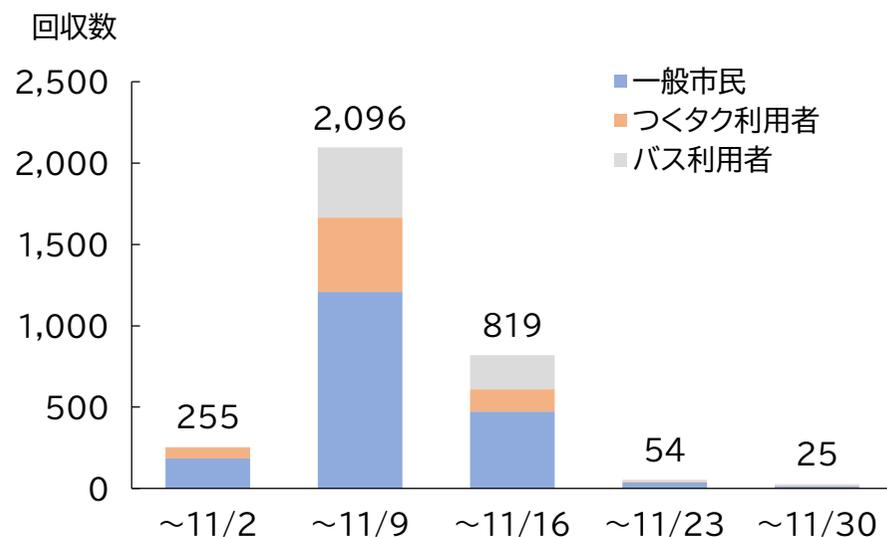
※第3回協議会(1/13)の審議案件4にて報告

- 一般市民及びつくたく利用者アンケートは**10/26(月)に発送** (※10/25市長選・市議会議員選後)
- 各種のバス利用者アンケートは、**10/28(木)~30(土)に各駅で配布**
- 加えて、増便実証実験及び支線型バス実証実験の車内においても配布
- いずれも、11/9(月)までを投函期限として実施し、11月初旬以降に順次回収  
※11/30までに到着した調査票を対象に集計を実施

## ■バス利用者アンケート配布風景

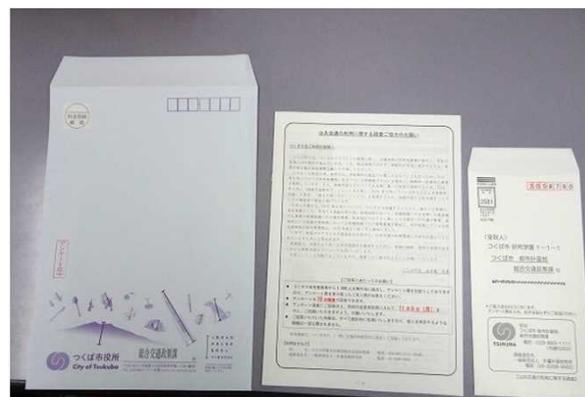


## ■アンケート回収状況



※投函期限:11/9(月)

## ■アンケート一式(例:郵送回収)



## (4) 配布実績と回収率

※第3回協議会(1/13)の審議案件4にて報告

- 当初計画していた配布数に対し、新型コロナウイルス感染症に伴う公共交通の利用者の減少を踏まえて、公共交通利用者への配布数を少なく見積もるとともに、一般市民への配布数を増やして実施
- 特に、路線バス運行実証実験や支線型バス実証実験に対する意見を収集するため、当該地区(筑波地区、荃崎地区)への配布数を相対的に増やして配布

### ■配布実績と回収率

調査区分	当初計画	見直し計画	配布実績	回収数	回収率	【参考】 前年回収率
①一般市民	2,500	4,000	4,000	1,917	47.9%	39.0%
②つくタク利用者	1,000	1,000	1,000	672	67.2%	64.0%
③路線バス利用者	1,500	1,000	1,168	297	28.8%	32.8%
④つくバス利用者	1,500	1,000	857	287		
⑤路線バス増便実証実験利用者	200	40	55	14		
⑥路線バス運賃補填実証実験利用者	200	150	94	37	44.0%	46.0%
⑦路線バス運行実証実験利用者	200	40	40	22		
⑧筑波地区支線型バス運行実証実験利用者	100	60	42	19	45.2%	40.0%
合計	7,200	7,290	7,256	3,265	45.0%	41.5%

※⑤～⑧の実証実験バス利用者向けアンケートは、当該地区(筑波地区、荃崎地区)への一般市民アンケート(①)の配布数を相対的に増やして配布することで対応

## 2. 調査結果

---



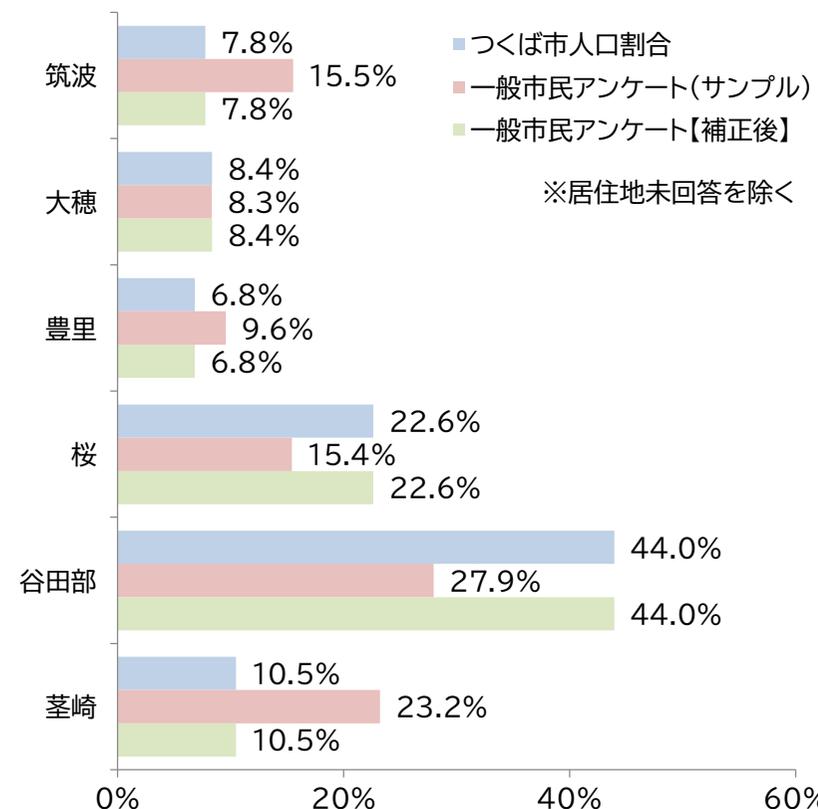
# (1) 回答者属性(地区構成)

- 一般市民アンケートでは、路線バス運行実証実験や支線型バス実証実験に対する意見を収集するため、**当該のバスが運行されている地区(筑波地区、荃崎地区)への配布数を相対的に増やして配布**
- したがって、公共交通の満足度等は、**地区別の人口構成と回収数のバランスを考慮(ウエイト補正)して集計する**

## ■地区別の人口構成と回答者構成

地区	つくば市人口※1	一般市民アンケート						【参考】 R1調査 の回収率
		構成比	配布数	構成比 (配布数)	回収数※2	構成比 (回収数)	回収率	
筑波	14,585	7.8%	670	16.8%	292	15.5%	43.6%	33.8%
大穂	15,720	8.4%	380	9.5%	157	8.3%	41.3%	34.3%
豊里	12,809	6.8%	380	9.5%	180	9.6%	47.4%	32.6%
桜	42,533	22.6%	580	14.5%	290	15.4%	50.0%	37.1%
谷田部	82,653	44.0%	1,130	28.3%	526	27.9%	46.5%	40.2%
荃崎	19,691	10.5%	860	21.5%	437	23.2%	50.8%	38.7%
合計	187,991	100%	4,000	100%	1,882	100%	47.1%	39.0%

回収サンプルが地域別人口構成と  
合うようにウエイト補正を実施



※1 つくば市人口は、R2.10.1時点の20歳～89歳

※2 アンケート回収数は、一般市民アンケートのうち、居住地未回答(N=35)を除く

# (1) 回答者属性(年齢構成)

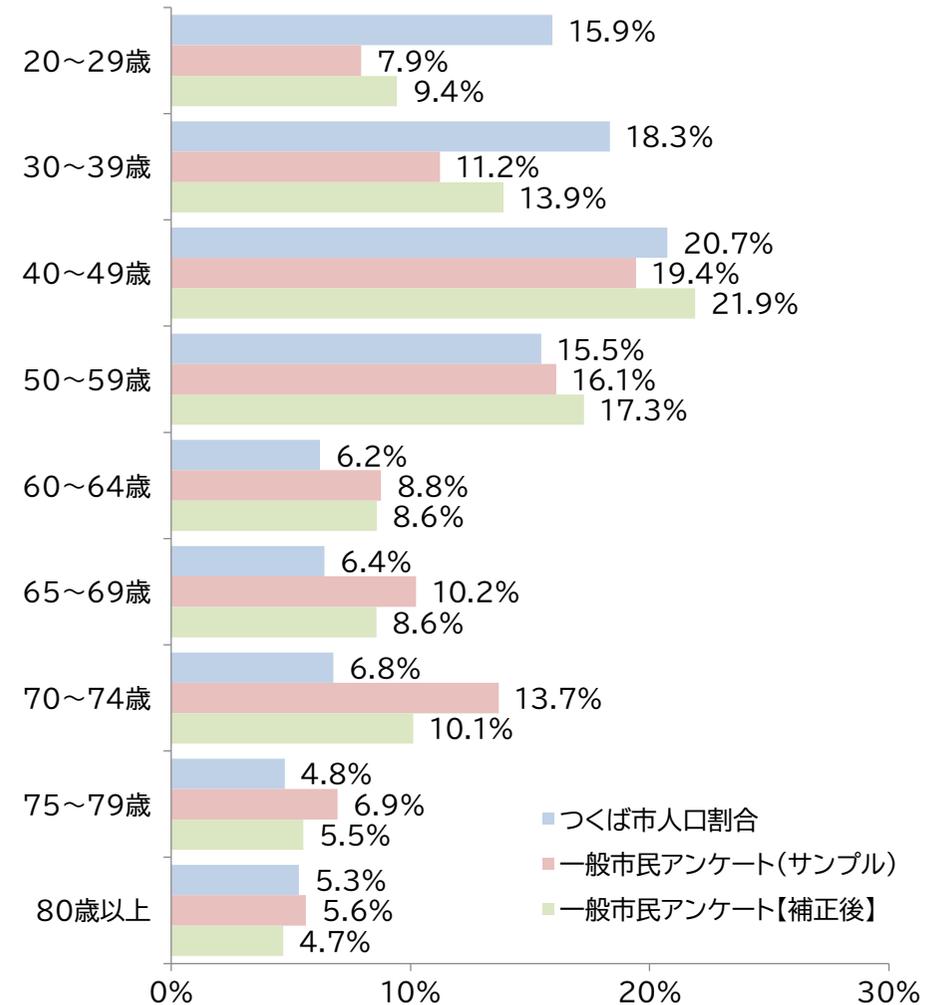
※第3回協議会(1/13)の審議案件4にて報告

- 一般市民アンケートでは、20歳～89歳の居住者を対象に無作為抽出して配布しているが、**60歳以上の回答者が相対的に多くなっている**  
 ※多めに配布した筑波地区、荃崎地区の年齢構成を一部反映していると思われるものの、ウエイト補正によりある程度緩和されている

## ■年齢階層別の人口構成と回答者構成

年齢	つくば市人口 (R2.10.1)	構成比	アンケート 回収数※	構成比
20～29歳	29,972	15.9%	152	7.9%
30～39歳	34,479	18.3%	215	11.2%
40～49歳	38,988	20.7%	372	19.4%
50～59歳	29,085	15.5%	308	16.1%
60～64歳	11,688	6.2%	168	8.8%
65～69歳	12,042	6.4%	196	10.2%
70～74歳	12,754	6.8%	262	13.7%
75～79歳	8,931	4.8%	133	6.9%
80～89歳	10,052	5.3%	108	5.6%
合計	187,991	100%	1,914	100%

※アンケート回収数は、一般市民アンケートのうち、  
年齢未回答(N=3)を除く



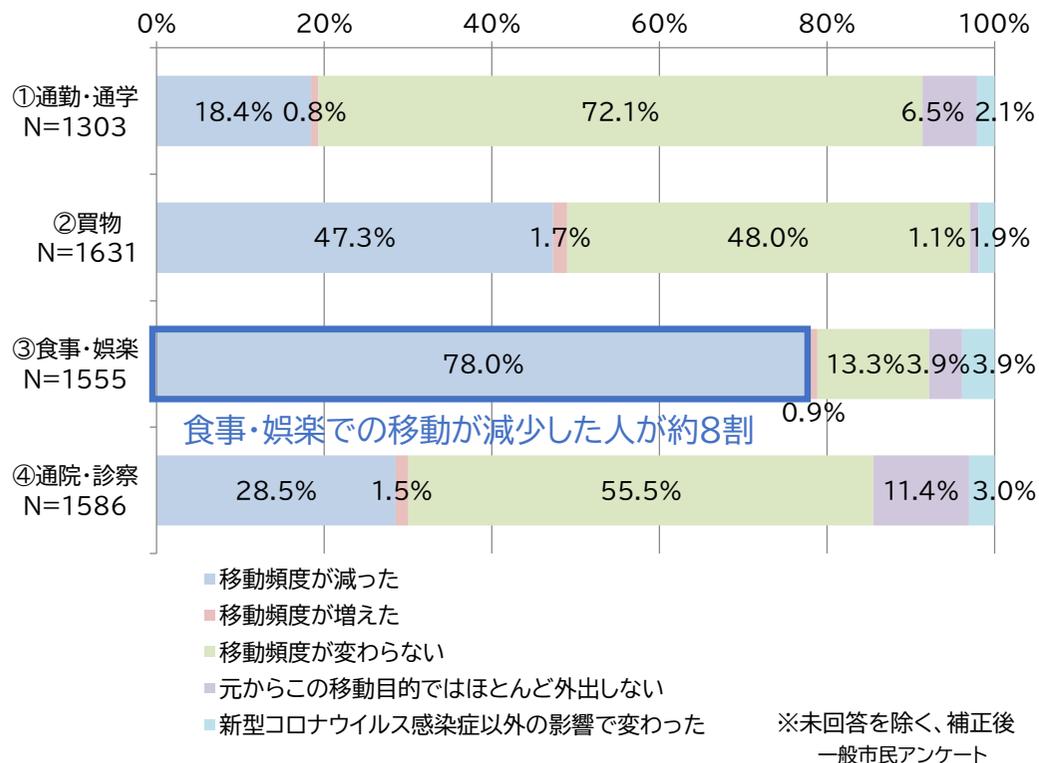
## (2) 新型コロナウイルス感染症に伴う移動特性の変化

※第3回協議会(1/13)の審議案件4にて報告

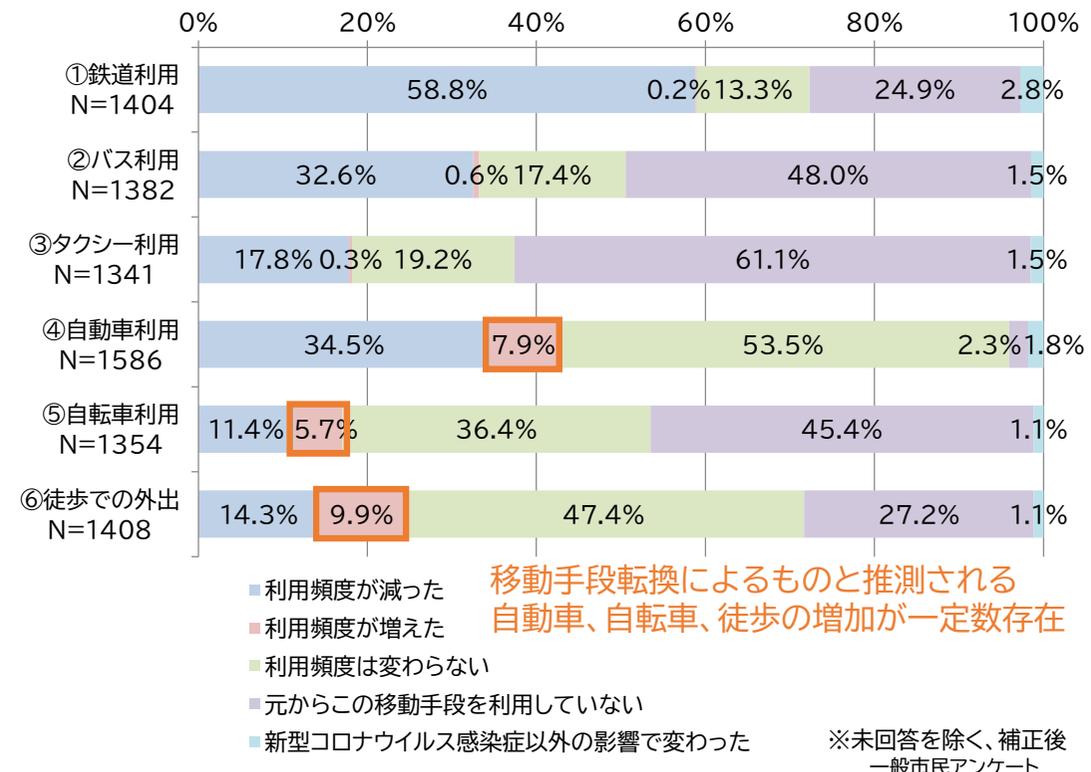
- 全般的に外出頻度が減っているが、目的別には、「食事・娯楽」目的の移動が減った人が特に多くなっている
- 移動手段別には、鉄道やバス、自動車を利用した外出が減っている一方で、バスまたは自動車からの移動手段転換によるものと推測される自動車や自転車、徒歩での外出増加が一定数存在している

### ■移動目的別にみた影響

【設問】昨年(2019年10月頃)と比べて、新型コロナウイルスの影響で、現在の移動の頻度はどうなりましたか。



### ■移動手段別にみた影響



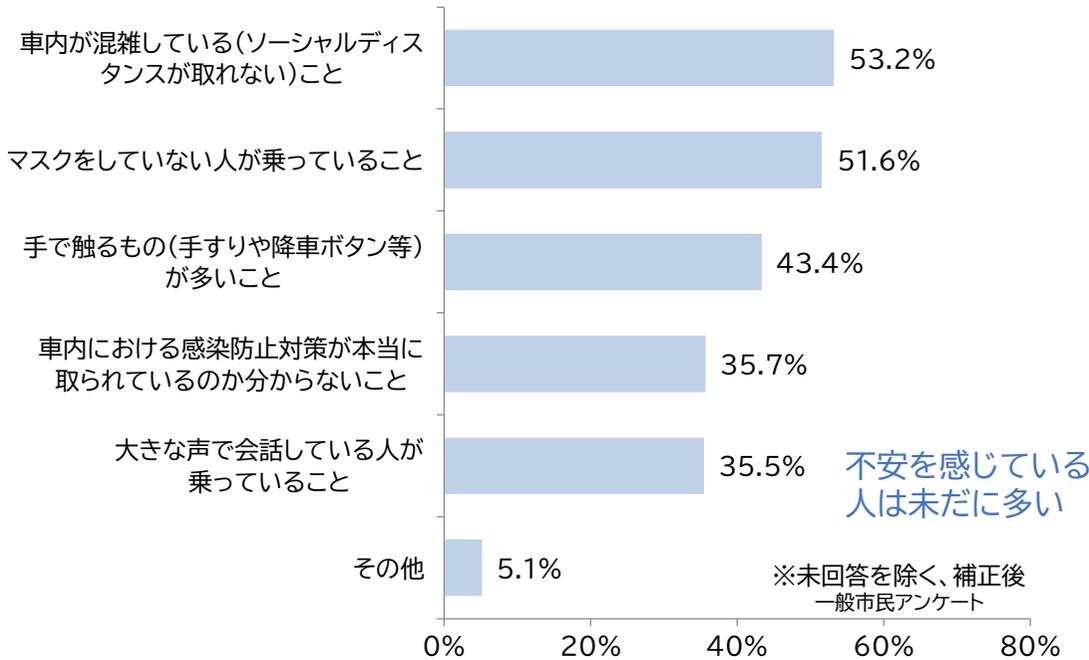
# (3) 新型コロナウイルス感染症に対するリスク認知

※第3回協議会(1/13)の審議案件4にて報告

- 公共交通を利用する際、マスクをしていない乗客や車内混雑等に対して不安を感じる人が未だに多い状況である
- 一方、公共交通機関が実施している感染拡大防止の取組は一定の認知がされているが、必ずしも十分周知されている(不安が解消されている)とはいえない

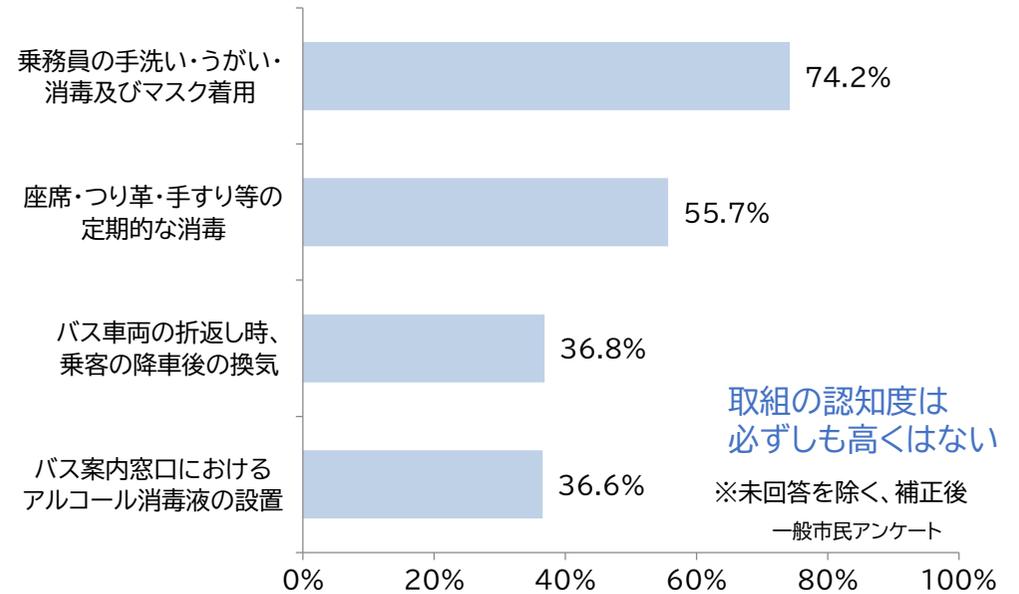
## ■公共交通利用時の感染リスク不安への認識

【設問】公共交通を利用する際に不安に思うことは何ですか。(複数回答)



## ■路線バスやつくバス等の感染拡大防止の取組への認知

【設問】路線バスやつくバス等で下記の取組を実施していますが、ご存知のことを全てお答えください(複数回答)



## (3) 新型コロナウイルス感染症に対するリスク認知(年齢階層別)

※今回追加した分析結果

- 年齢階層別に見ると、若年層ほど「車内が混雑している(ソーシャルディスタンスが取れないこと)」に対する不安感が増す傾向となっている
- 一方、高齢者になるほど「車内における感染防止対策が本当に取られているのか分からないこと」への不安感が増す傾向となっている

### ■公共交通利用時の感染リスク不安への認識

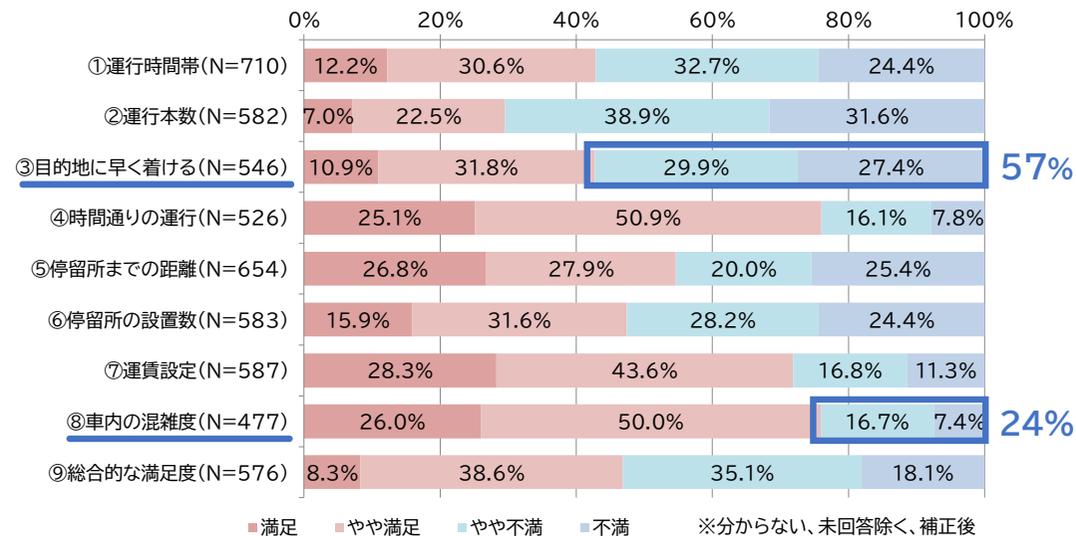
【設問】公共交通を利用する際に不安に思うことは何ですか。(複数回答)

	全年齢	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上
車内が混雑している (ソーシャルディスタンスが取れない) こと	53.2%	64.0%	67.8%	66.1%	62.1%	47.3%	43.1%	29.1%	17.1%	19.4%
マスクをしていない人が 乗っていること	51.6%	45.5%	54.9%	53.6%	54.9%	53.1%	49.1%	51.7%	42.2%	44.7%
手で触るもの(手すりや 降車ボタン等)が多いこと	43.4%	52.9%	44.5%	45.8%	45.4%	47.3%	44.4%	36.6%	28.1%	25.4%
車内における感染防止対策が 本当に取られているのか分からないこと	35.7%	27.0%	36.6%	31.8%	34.2%	40.1%	48.2%	37.0%	32.1%	44.4%
大きな声で会話している 人が乗っていること	35.5%	23.2%	33.9%	36.1%	40.2%	46.7%	37.3%	37.1%	25.1%	29.0%
その他	5.1%	4.0%	4.2%	6.1%	5.8%	5.1%	5.0%	4.9%	6.7%	2.7%

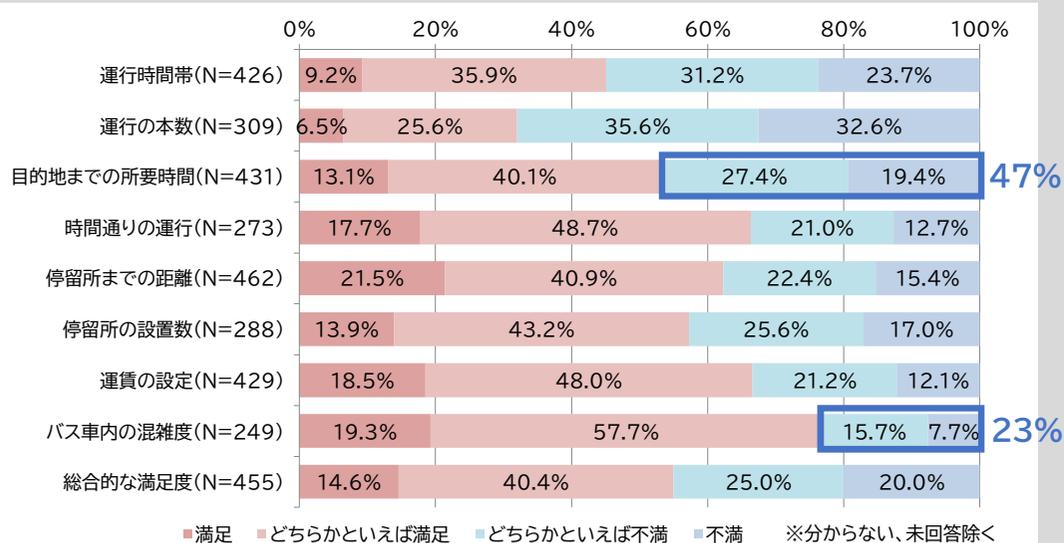
# (4) 市の公共交通に対する満足度等(経年変化)

- 全体的な傾向は過年度とあまり変化はないが、「目的地に早く着ける」という視点では、不満を感じている人の割合が多くなっている。
- また、「車内の混雑度」に対する不満割合が若干増えており、新型コロナウイルス感染症の影響により、密を避けたいニーズが反映されている可能性がある。

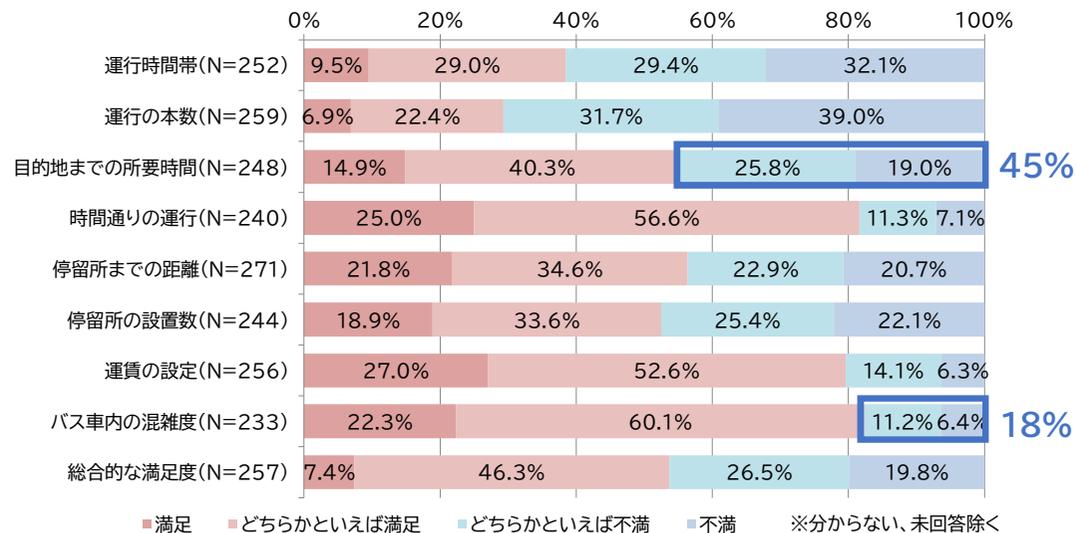
## ■今年度調査 つくバスの満足度



## (H29調査時 路線バス・つくバスの満足度) <参考値>



## (R1調査時 つくバスの満足度)

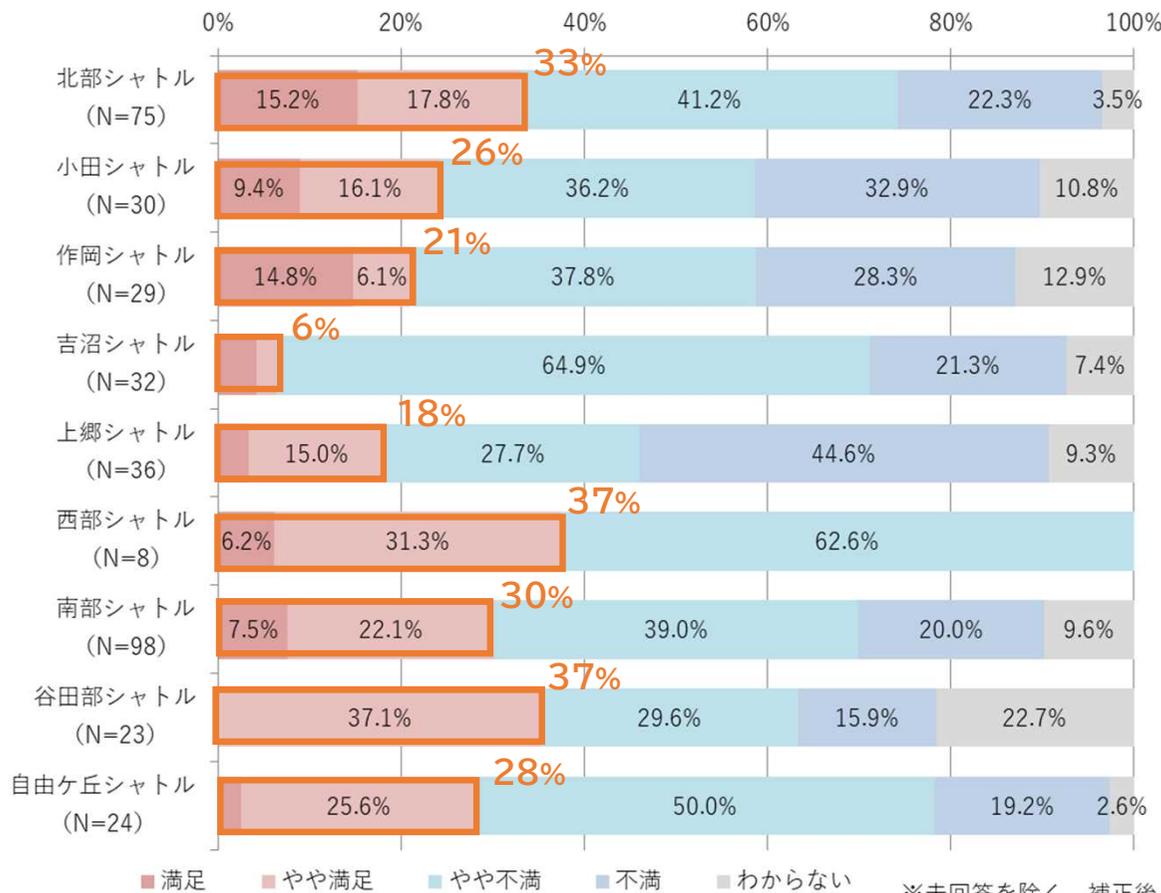


# (4) 市の公共交通に対する満足度等(つくバス、利用路線別)

※第3回協議会(1/13)にて委員より頂いた御意見に対する分析

- つくバスの路線別に運行本数に関する満足度を確認すると、比較的本数の少ない吉沼シャトル(22便/日)や上郷シャトル(18便/日)の満足度(満足・やや満足の合計)が低い結果となっている。
- 2019年4月の公共交通改編で新設した西部シャトルに関しては、サンプル数が少ない(8サンプル)ものの満足度は37%となっている。

■つくバスの満足度——運行本数



つくバス路線	運行本数 (便/日)
北部シャトル	55
小田シャトル	30
作岡シャトル	34
吉沼シャトル	22
上郷シャトル	18
西部シャトル	18
南部シャトル	58
谷田部シャトル	30
自由ヶ丘シャトル	18

※上り下りの合計本数 (2021年3月現在)

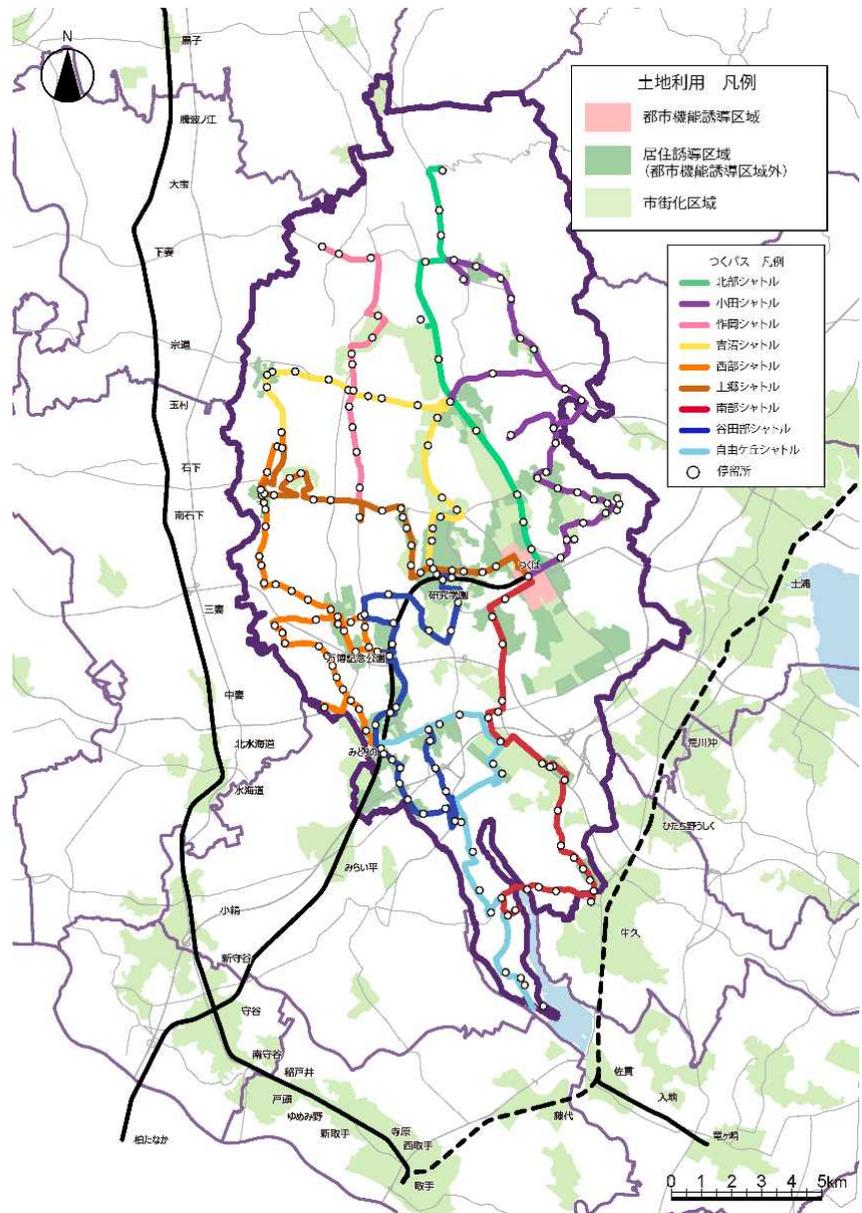
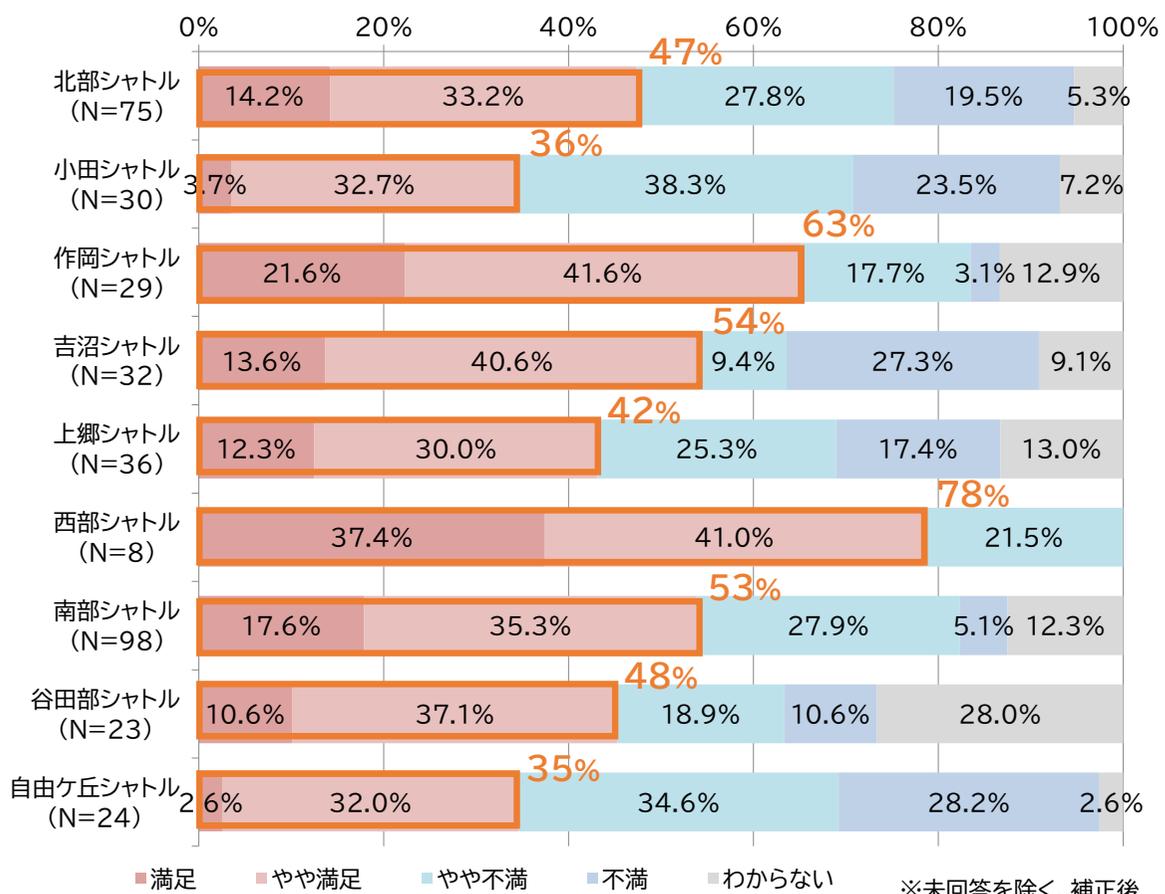
※未回答を除く、補正後  
一般市民アンケート

# (4) 市の公共交通に対する満足度等(つくバス、利用路線別)

※第3回協議会(1/13)にて委員より頂いた御意見に対する分析

- TX駅への直行性が比較的高い作岡シャトル、南部シャトル、北部シャトルなどは満足度(満足・やや満足の合計)が比較的高い結果となった。
- 一方で、複数の地域を経由する小田シャトル、谷田部シャトル、自由ヶ丘シャトルなどは、満足度が低い結果となった。

## ■つくバスの満足度——目的地に早く着けること



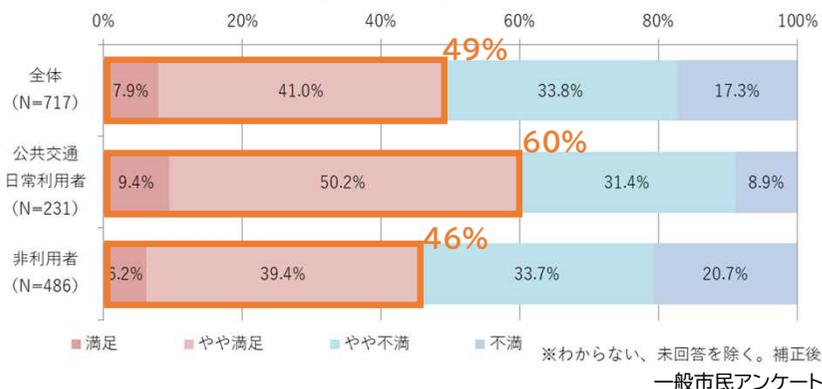
※未回答を除く、補正後一般市民アンケート

# (4) 市の公共交通に対する満足度等(公共交通利用状況別)

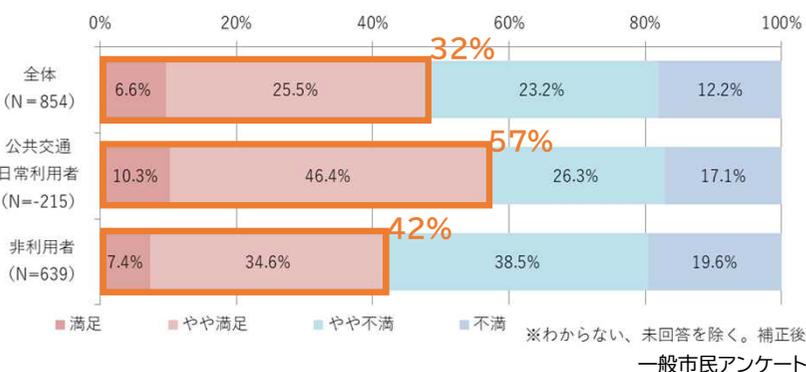
※今回追加した分析結果

- 公共交通利用状況別に総合的な満足度を見ると、公共交通日常利用者の方が、非利用者に比べて満足度が高い。
- 一方で、市内の公共交通を利用するための必要な条件項目では、「運行本数の増便」で公共交通日常利用者の要望が非利用者より高い結果となっている。

## ■路線バスの総合的な満足度



## ■つくバスの総合的な満足度



**「公共交通日常利用者」「非利用者」の定義**  
「問2 あなたの日常の移動」で、1番目に頻度の多い外出または2番目に頻度の多い外出の移動手段として公共交通を選択している回答者を「公共交通日常利用者」、それ以外の回答者を「非利用者」と定義した。

## ■市内の公共交通を利用するための必要な条件項目

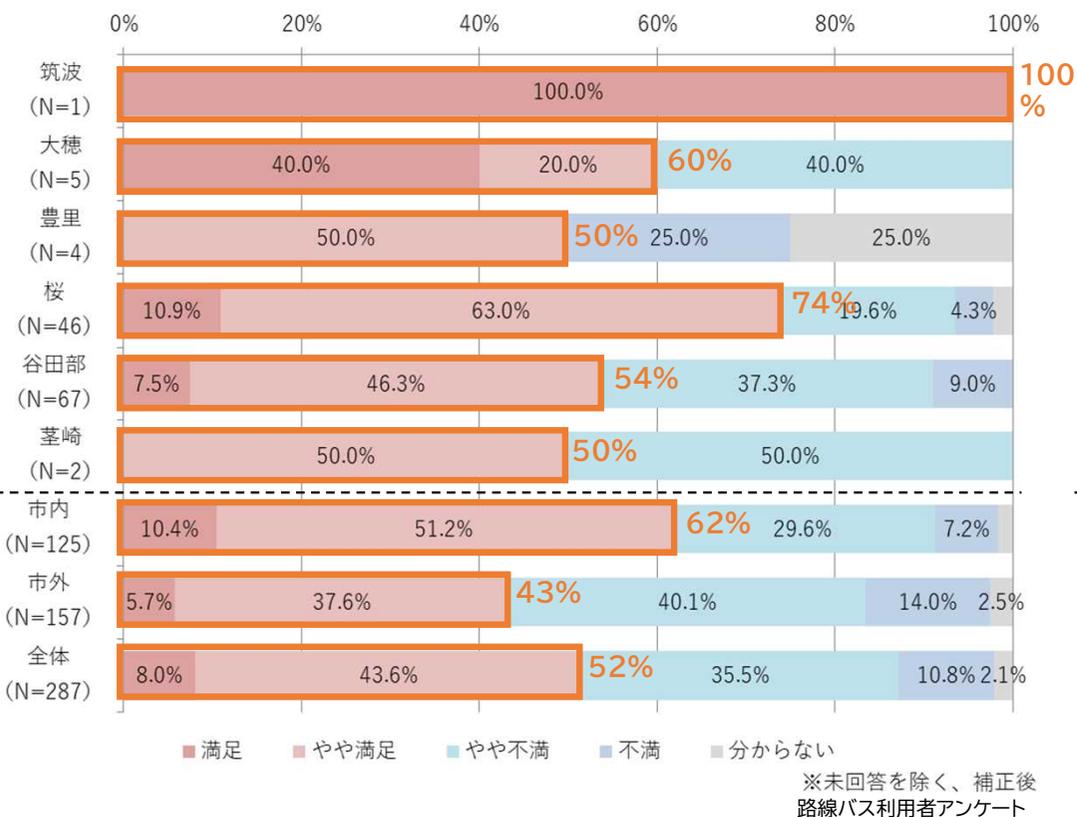
	公共交通 日常利用者	非利用者
運行本数の増便	47.0%	37.7%
時間通りの運行	19.1%	15.3%
バス停（乗降場所）までの道の安全	8.8%	10.6%
バス停（乗降場所）までの距離の近さ	32.5%	32.4%
バス停（乗降場所）付近への駐輪場の設置	14.5%	15.2%
バス停（乗降場所）付近への駐車場の設置	6.3%	6.7%
バス停（乗降場所）への休憩スペースの設置	12.6%	9.4%
目的地までの移動時間の短縮	12.6%	14.5%
行先の選択肢（系統）の増加	36.3%	32.1%
遅い時間の運行	23.3%	15.7%
乗降場所の分かりやすさ（案内看板の設置）	30.9%	28.3%
乗換・乗継時間の少なさ	13.7%	12.8%
乗換・乗継時の負担の少なさ（バリアフリー）	12.5%	9.9%
乗換・乗継時の運賃割引	18.9%	15.0%
その他	13.2%	10.6%
どのような条件であってもこれ以上利用は増えない（利用しない）	6.0%	9.6%

# (4) 市の公共交通に対する満足度等(利用者の居住地別)

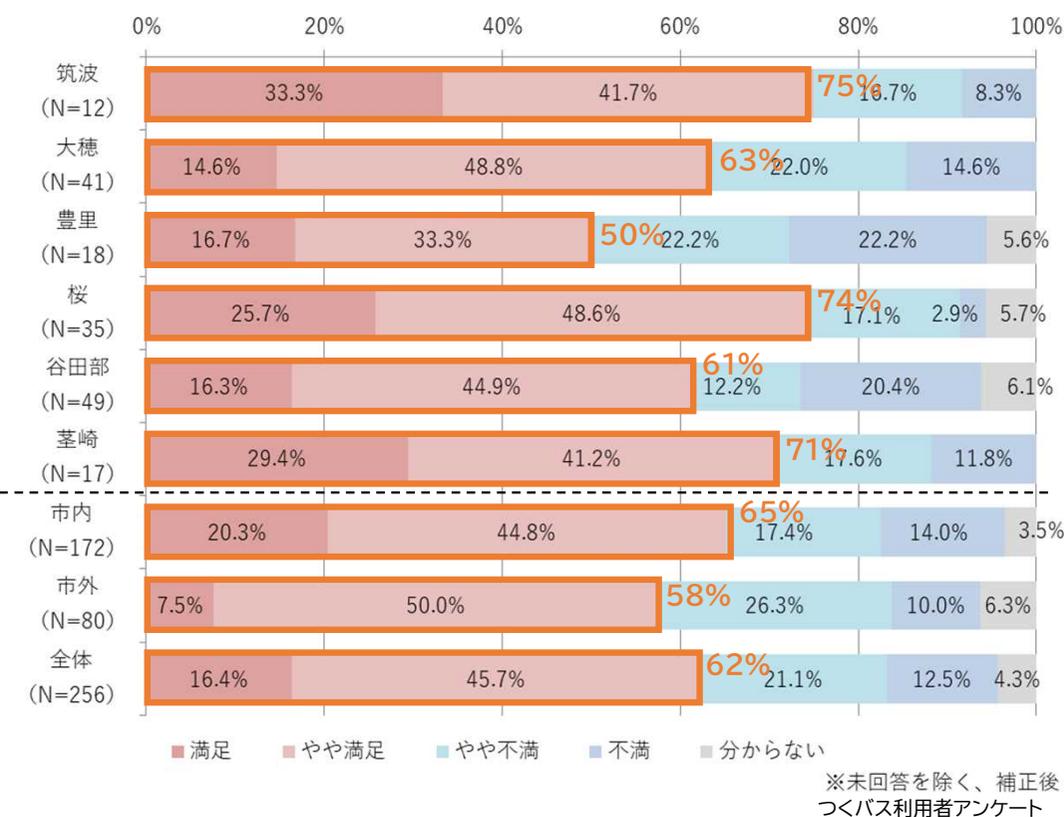
※今回追加した分析結果

- バス利用者の、市の公共交通に対する満足度を居住地別にみると、市内居住者に比べて市外居住者の満足度が低い傾向がある。

## ■路線バスの総合的な満足度 (路線バス利用者アンケート)



## ■つくバスの総合的な満足度 (つくバス利用者アンケート)



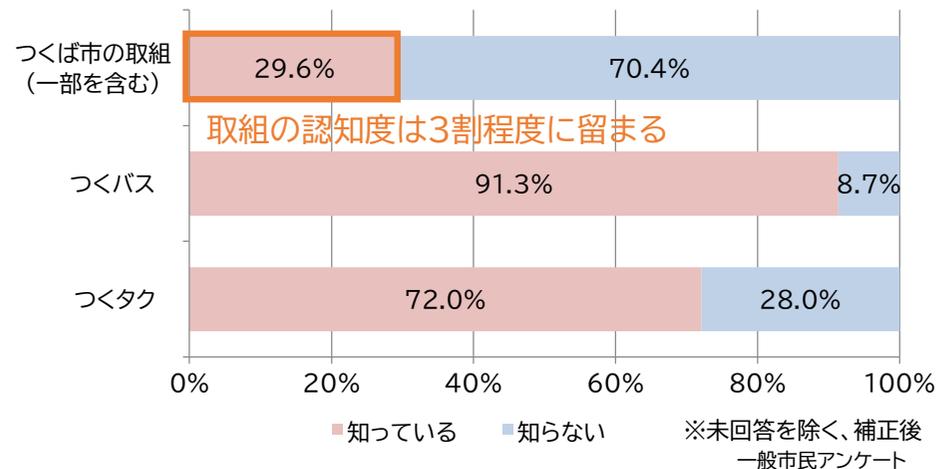
「市内」はつくば市民で、6地区居住者の合計と等しい。「市外」はつくば市民以外。「全体」は居住地不明者を含むので、「市内」「市外」の合計と一致しない場合がある。

# (5) 市の公共交通施策に対する意見(抜粋)

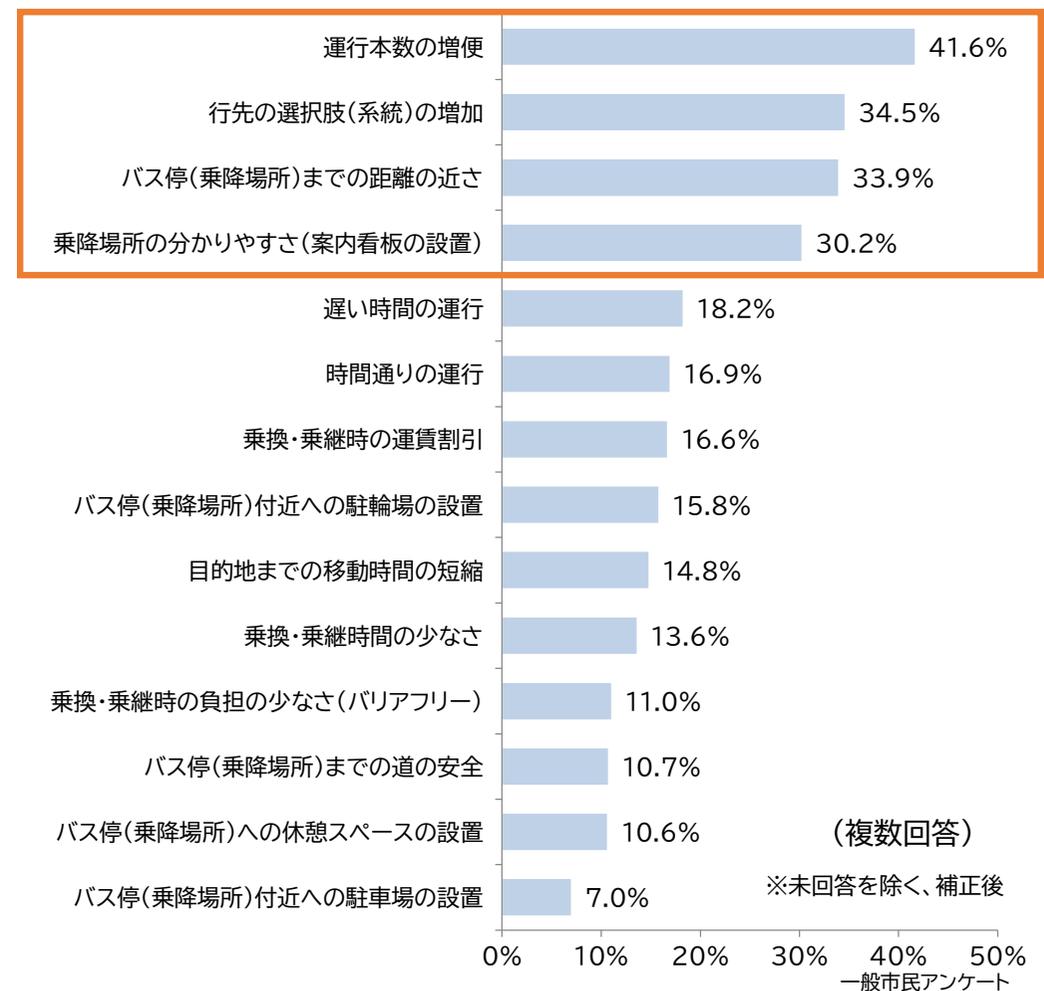
※第3回協議会(1/13)の審議案件4にて報告

- 市が実施している公共交通の取組に対する認知度はあまり高くないが(3割程度)、つくバスやつくタクの認知度は高い
- 一方、公共交通の必要性は高く認識されており、運行本数やルートを選択肢などバスに対するニーズが高くなっている

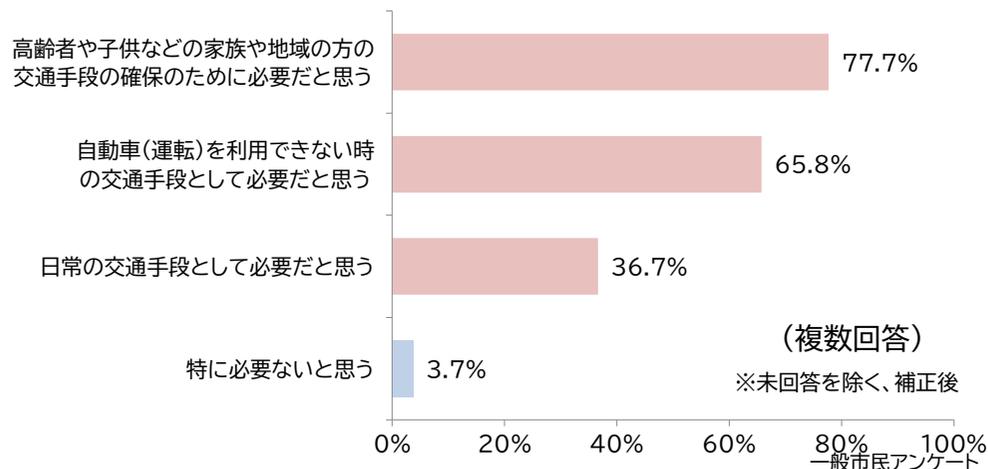
## ■つくば市の公共交通の取組等に対する認知度



## ■公共交通を利用するために改善が必要なこと



## ■つくば市の公共交通の取組に対する認識



# (5) 市の公共交通施策に対する意見(公共交通利用状況別)

※今回追加した分析結果

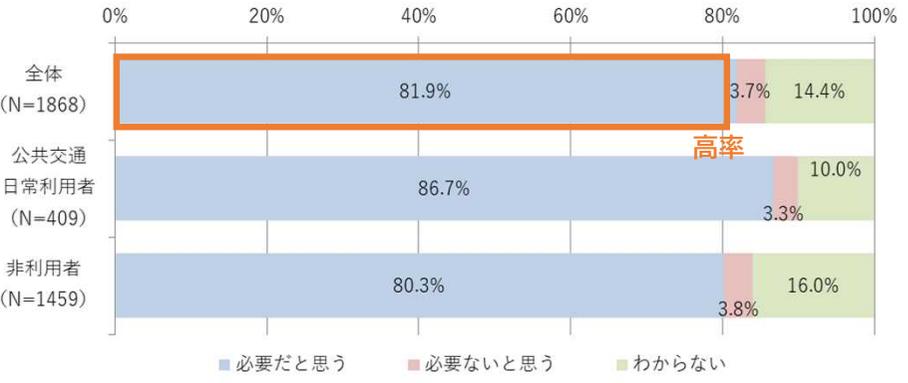
- 公共交通日常利用者／非利用者別にみると、「つくば市の公共交通の取組に対する認識」「公共交通の必要性」については大きな相違は見られないほか、望ましい交通環境についても公共交通非利用者の58.4%が「公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまち」と回答している。
- 一方で、協力できることとして「積極的にバス等の公共交通を利用する」と回答した割合をみると、公共交通日常利用者の55.9%に対して、非利用者は32.0%にとどまっており、意識の差が大きい。

## ■つくば市の公共交通の取組に対する認識

	公共交通 日常利用者	非利用者
高齢者や子供などの家族や地域の方の交通手段の確保のために必要だと思う	76%	76%
自動車（運転）を利用できない時の交通手段として必要だと思う	65%	64%
日常の交通手段として必要だと思う	50%	32%
特に必要ないと思う	3%	4%

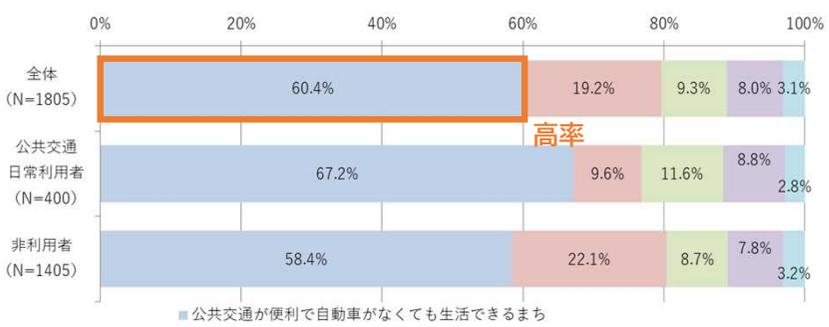
差異小さい 一般市民アンケート

## ■公共交通の必要性



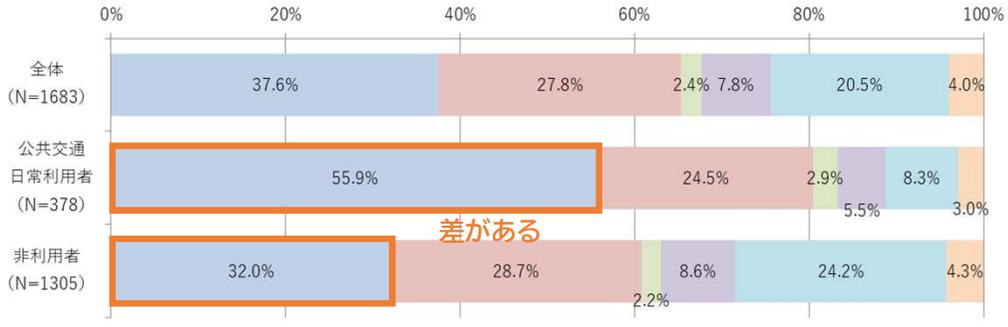
※未回答を除く、補正後 一般市民アンケート

## ■望ましい交通環境



※未回答を除く、補正後 一般市民アンケート

## ■協力できること



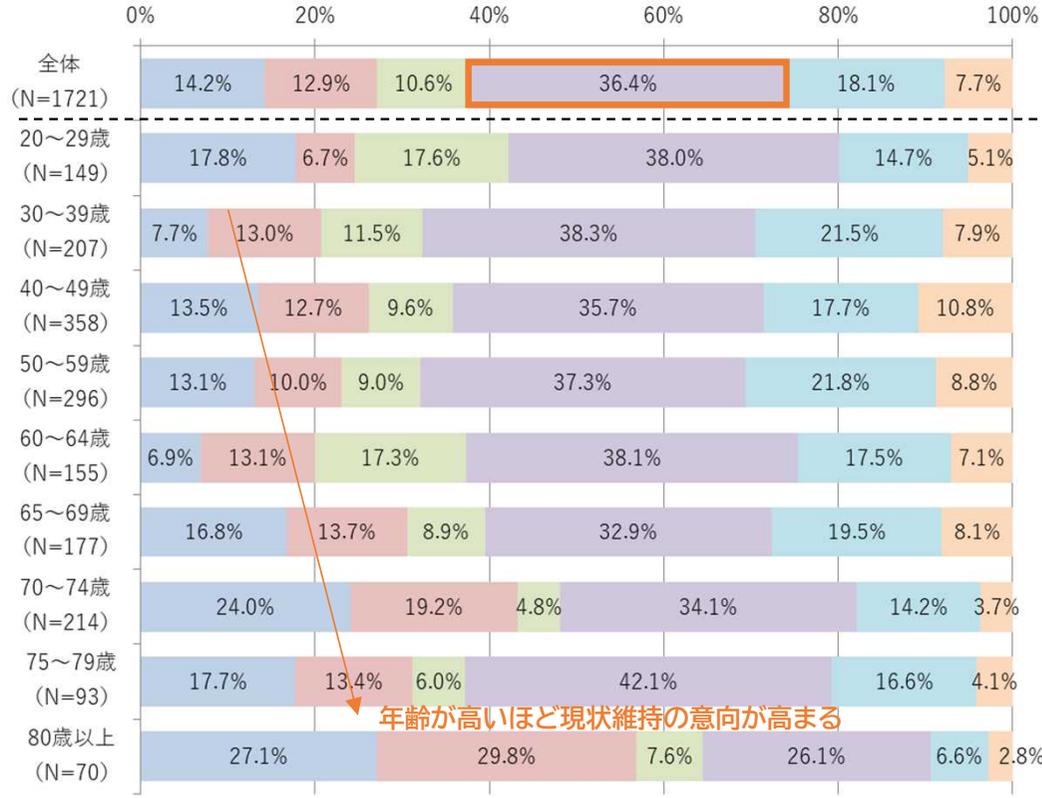
※未回答を除く、補正後 一般市民アンケート

# (5) 市の公共交通施策に対する意見(乗り物の効率化等、**年齢等別**)

※今回追加した分析結果

- 運行費用に対する運賃収入が10%程度の公共交通サービスに対する考えは、「**利便性を向上させて利用者をふやすべきである**」の回答が**36.4%**と最も高い。
- 年齢階層別では、**年齢が高いほど現状維持を求める割合が高くなる傾向**がみられる。

### ■運行費用に対する運賃収入が10%程度の公共交通サービスに対する考え



年齢が高いほど現状維持の意向が高まる

- 利用者がある限り現状のまま運行を継続するべきである
- 運賃を値上げして、収支の差を縮めるべきである
- 運行費用を減らす努力 (例：運行頻度を下げる) をして、収支の差を縮めるべきである
- 利便性を向上させて利用者を増やすべきである
- より効率的な乗り物に切り替えるべきである
- そのような乗り物は廃止して、タクシーを使うべきである

※未回答を除く、補正後

## (6) アンケート結果のまとめ

※今回追加

### 新型コロナウイルス感染症流行の影響 ～ 公共交通の利用への影響が鮮明

- 新型コロナウイルス感染症の流行による外出への影響は幅広く出ている。
- 特に、**食事・娯楽目的、買物目的の移動頻度は大きく減少**している。
- 交通手段別には、鉄道・バスなど**公共交通機関の利用頻度の減少が目立つ**。一方で、自動車、自転車、徒歩による移動頻度の減少は比較的少なく、利用頻度が増加した回答も一定数存在した。
- 公共交通に対しては、**若年層ほど「車内が混雑している(ソーシャルディスタンスが取れない)こと」に対する不安感が増すのに対して、高齢層ほど「車内における感染防止対策が本当に取られているのか分からないこと」への不安感が増す傾向がある。**

### 公共交通への満足度・ニーズ ～ 運行本数に対するニーズが強い

#### ●満足度は約50%、運行本数の重要性が明らかに

- 路線バス、つくバスともに、総合的な満足度は約50%となっている
- 複数の満足度に関する設問のうち、「運行本数に関する満足度」が最も満足度が低い(H29、R01、R02とも)。また、「公共交通を利用するために改善が必要なこと」も1位が「運行本数の増便」(41.6%)となっており、**運行本数に関する不満やニーズが高い**結果となっている。

## (6) アンケート結果のまとめ

※今回追加

### 交通政策に対する市民の意向 ～ 公共交通の確保・強化に前向きな意見が多い

#### ●公共交通の確保・利便性向上への高い支持

- 市の公共交通に対する取組は「良いことだと思う」が76.3%と高い支持を得た。
- 市による公共交通サービス提供の必要性は「必要だと思う」が81.9%となっている。
- 望ましい交通環境は「公共交通が便利で自動車が無くても生活できるまち」との回答が60.4%で最多だった。

#### ●収支率の低い公共交通サービスに対しては縮小よりも利便性向上

- 収支率が10%程度の公共交通サービスに対しては、「利便性を向上させて利用者を増やすべきである」との回答が最も多く(36.4%)、サービスの縮小を求める意向は少ない。

## 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。