

様式第1号

会 議 録

会議の名称	令和8年度第2回つくば市公共交通活性化協議会		
開催日時	令和8年(2026年)9月15日 開会 14:00 閉会 16:00		
開催場所	つくば市民センター 3階 大会議室 a・b		
事務局(担当課)	都市計画部総合交通政策課		
公開・非公開の別	☒ 公開 ☐ 非公開 ☐ 一部公開	傍聴者数	1名
非公開の場合はその理由			
議題	(1) 審議案件 ・案件1 路線バス・つくば石下線の廃止と廃止後の対応について (2) 報告案件 ・案件1 つくバス停留所の環境整備について ・案件2 8-10 交通計画点検・評価及び交通施策検討業務委託について ・案件3 つくタク乗降場所の廃止について		
会議録署名人	—	確定年月日	令和 年 月 日
会議次第	1 開会 2 会長挨拶 3 議題 (1) 審議案件 1件 (2) 報告案件 3件 ※各案件項目は「議題」のとおり 4 その他 5 閉会		
<審議内容>○：委員等 ●：事務局 ・会長挨拶 ○会長 長：バス待ち環境の改善を含む公共交通環境の整備などを進める上で、本協議会の重要性はますます高まっていると認識している。今後も、皆様からのご助言をいただきながら検討を進めてまいりたいと存じますので、引き続きご協力のほどよろしくお願い申し上げます。			

・審議案件1 路線バス・つくば石下線の廃止と廃止後の対応について

○関東鉄道：路線バス・つくば石下線の廃止について説明。

●事務局：路線バス・つくば石下線の廃止後の対応について説明。

○会長：資料 1-1 の5ページについて、新規路線の路線図を見ると、基本的には反時計回りで循環する路線と見受けられるが、運賃はどのように設定する想定か。

○関東鉄道：朝の便については、大学病院入口付近で発生する渋滞を避け、速達性を確保するため、つくばセンターへ直行するルート进行想定している。その他の便については、基本的に循環するルートでの运行を想定している。運賃については、既存路線の運賃体系を踏襲する学園の森エリアは均一とする想定であり、最大 330 円程度を見込んでいる。全区間均一運賃は想定していない。

○委員：資料 1-1 の2ページに収支率 80.9%とあるが、一般的に、収支率が何%程度になると廃線することになるのか。また、つくば石下線以外にも、同様の収支状況にあるバス路線は存在するのか。

○関東鉄道：事業者としては、収支率 100%以上、すなわち赤字が生じないことが理想であるが、実際にはすべての路線がそのような状況にはなっていない。その場合は、今回のように自治体と相談をしたうえで、重複区間を解消しながら、路線を廃止している。同様に厳しい収支状況にある路線は他にも多数存在する。高速バス等の収益によって一般路線の赤字を補填してきた面もあるが、コロナ禍以降、高速バスについても厳しい状況が続いている。

○委員：路線の収支や利用状況などの実情を住民に周知し、「利用されなければ路線の維持が難しい」と伝えることで、利用者の増加につながる可能性もあると思うが、そのような取組みは行っているのか。

○関東鉄道：利用促進に向けた周知については、これまでも様々な形で取り組んできており、今後も自治体と相談しながら対応していきたい。

○委員：過年度に路線やダイヤを変更した際にも、この協議会等で事前に協議を行っていたのか。利用者の立場からすると、路線やダイヤが突然変わったように感じることもあり、その経緯や理由が気になった。

様式第1号

○関東鉄道：バス停の廃止に伴う路線の変更等について、今回のようにつくば市内で完結する案件は本協議会で協議している。複数自治体にまたがる場合には、関係自治体等と調整し、必要な協議の場を設けている。

○委員：路線廃止の背景として運転士不足を挙げられているが、運転士の確保に向けてどのような対策を行っているのか。

○関東鉄道：運転士不足はバス業界だけでなく、トラック、タクシー等を含む運輸業界全体で深刻な課題となっている。採用活動にも力を入れているが、採用が難しいことに加え、採用後に離職するケースもあり、必要な人員を確保することが難しい状況にある。

○会長：運転士の確保・育成については、茨城県をはじめとする自治体や関係団体による支援も行われている。

●事務局：つくば市においても、市内を運行する営業所に所属するバスやタクシーの運転士を対象として、大型二種免許取得費用の半額（上限 20 万円まで）を補助している。バス運転士については、これまでに 7 名への支援実績がある。タクシー会社についても、つくば市内に本社または営業所がある会社について二種免許取得費用の半額（上限 10 万円まで）を補助している。

○委員：つくば石下線の廃止後、現在の利用者はどのような代替交通を想定しているのか。

○関東鉄道：現在、つくば石下線を利用している方については、上郷シャトル等を利用していただくことを想定している。

○委員：現在の利用者の中には、継続的に利用している方もいると考えられる。廃止後に利用者が困ることのないよう、代替となる移動手段や乗換え方法について十分に周知していただきたい。

○会長：現在、上郷シャトル平日 20 便とつくば石下線平日 6 便で運行しているエリアに、新たに循環路線が追加されるため、結果として当該エリアの公共交通のサービスレベルは向上するという理解でよいか。

●事務局：ご認識のとおりである。既存の上郷シャトルは便数を極力変えずに、石下駅までの延伸を調整している。

○会長：路線バス・つくば石下線の廃止と廃止後の対応について承認する。

・報告案件1 つくバス停留所の環境整備について

●事務局：つくバス停留所の環境整備について説明。

○委員：ベンチを設置せず、上屋のみを設置する場合、どの程度の歩道幅員が必要となるのか。

●事務局：上屋の大きさにもよるが、おおむね3m程度の幅員があれば設置可能と考えている。

○委員：上屋を小さくすると広告スペースも小さくなり、広告収入が減少することが考えられるが、その点は問題ないのか。

●事務局：上屋としてどのようなものが設置できるか、広告をどのような向きで設置するかなどについては、まだ広告事業者と調整できていない。広告の向きによって必要となる幅員も変わる可能性があるため、今後、広告事業者と調整していきたい。

○委員：暑さや雨などへの対策として待合環境を改善していくことは非常に重要だと思う。一方、新設する上屋だけでなく、既に設置されている上屋についても老朽化が進んでいるものがあると思う。そうした既存上屋の老朽化や更新について、今回の整備の中でどのように考えているのか。

●事務局：今回の取組みについては、まずはつくバスを対象として進めたい。市内で既に上屋が設置されている停留所は、主に関東鉄道が運行する路線バスの停留所であり、つくバス停留所には上屋がほとんどない状況である。既存上屋の老朽化については、関東鉄道とも確認していきたい。

○関東鉄道：一度にすべて対応することは難しいが、修繕が必要な箇所については順次対応していきたい。

○委員：資料6ページのラストワンマイルの充実について、「駅周辺では駐輪場の需要が低い」という説明があったが、その意味が分かりづらかった。駅周辺では利用者そのものが少ないという意味なのか、それとも既に駐輪場があるため新たに整備する必要がないという意味なのか。

●事務局：駅周辺には既に駐輪場が設置されている。今回想定しているのは、自転車でバス停付近まで来て、そこからバスに乗り換える利用である。駅の近くであれば、自転車利用者はそのまま駅まで行くと考えられるため、新たにバス停付近へ駐輪場を設置しても

需要は少ないと想定している。

○委員：駐輪場について、公有地だけでなく、例えば商業施設等の既存駐輪場を利用させてもらうなど、民間事業者にとってもメリットのある形で連携することは検討できないか。

●事務局：民間との連携については、違法駐輪があった場合、市がどこまで介入できるかという課題があり、手続きについても民間側で進めてもらう必要がある。ただし、その点も含めて了承いただけるのであれば、民地への設置等についても検討できると考えている。

○委員：資料6ページの駐輪場について、今回整備を検討している駐輪場は無料という理解でよいか。

●事務局：現在想定しているものは無料である。それほど多くの台数を置ける駐輪場ではなく、バスへの乗換え利用を想定し、6～7台程度を置ける規模を考えている。駐輪場の形状等については、現在検討を進めている。

○会長：上屋付きのバス停で、上屋の下に自転車を駐輪している例を見たことがある。自転車からバスへの乗換えに利用されているという意味ではよい一方、待合スペースに自転車が置かれることには課題もある。こうした実態も踏まえ、駐輪場の整備を検討していただきたい。

・報告案件2 8-10 交通計画点検・評価及び交通施策検討業務委託について

●事務局：交通計画点検・評価及び交通施策検討業務委託について説明。

○委員：今回、3,000人を無作為に抽出してアンケートを実施するとのことだが、75歳以上の方の移動手段等についても調査項目に含まれている。毎年3,000人を抽出する場合、75歳以上の方の割合が年度によって変わると、アンケート結果の比較・信頼性に影響するのではないか。年齢階層ごとに一定数の対象者数を確保して調査を実施するという理解でよいか。

●事務局：3,000人を無作為に抽出するが、地区別・年齢階層別の人口構成を踏まえて対象者を選定している。そのため、75歳以上の割合もある程度一定になる。実際の人口分布に比例するため毎年全く同じ人数にはならないが、3年間で人口構成が大きく変化するとは考えにくく、おおむね年齢階層別の対象者数は同程度に

なると考えている。

○会 長：市民全体を対象としたアンケートでは、自家用車利用者の割合が高くなるため、公共交通に対する満足度が低く表れる可能性がある。公共交通利用者に絞った満足度についても集計してほしい。また、予算上の制約もあると思うが、つくバス等、交通機関別に利用者を対象とした調査についても今後検討してほしい。

・報告案件3 つくタク乗降場所の廃止について

●事務局：つくタク乗降場所の廃止について説明。

○委員：今回、廃止・移設となる乗降場所がかなり多いが、ドライバー側では、どの乗降場所が廃止・移設されたのかをシステム上で把握できるようになっているのか。

●事務局：ドライバーには乗降場所を廃止する旨を連絡する。また、現在はシステム上で乗降場所を管理し、その情報をもとに運行ルートが算出されている。10月1日以降は、廃止された乗降場所を発着地とする予約自体が成立しなくなり、ドライバー側に提示される運行ルートにも表示されないため、誤って廃止された乗降場所へ向かうことはない。

○委員：国でも以前から、バス停車時に横断歩道にかかる場所や横断歩道から5m以内にある場所など、危険なバス停を減らす取組みを進めている。県内にも該当するバス停が残っているが、関東鉄道でも今年度にくくつか改善していただいている。つくば市内ではメディカルセンター付近のバス停を移設するなどの対応を行っている。乗降場所は実際に危険な箇所もあるため、今回のように安全性の観点から改善を進めることは重要である。つくタクについても、今後、安全性に留意しながら乗降場所を検討してほしい。

○会 長：資料3ページの表を見ると、「交差点内にある」ことを理由として廃止対象となっている乗降場所が多くある。今回示されている箇所以外にも交差点内に設置されている乗降場所があるのであれば、安全性の観点から速やかに廃止・移設してほしい。また、

資料2ページのフロー図では、乗降場所として危険性がある場合でも、「施設との紐付けや政策上の必要性がある」場合には廃止ではなく移設を検討するとされている。施設と紐付けられているにもかかわらず、危険な場所に乗降場所が設置されているとは、具体的にどのような状況なのか。

- 事務局：施設そのものが乗降場所として設定されているものだけでなく、施設の近くにある道路沿いに、バス停のような形で乗降場所が設置されている箇所が多数ある。その中から、乗降場所の近くに対象となる施設があり、かつ、施設の敷地内に安全に乗降できる十分なスペースを確保できる可能性があるものを、移設検討の対象として抽出している。今後、施設管理者に対して、施設内へ乗降場所を移設できないか調整していく予定である。また、「政策上の必要性がある」ものとしては、そのエリアに乗降場所が1～2か所しかなく、当該乗降場所を廃止すると、そのエリアから乗降場所自体がなくなってしまうようなケースを想定している。現時点で利用実績がなくても、将来的に利用したい人が利用できなくなることから、直ちに廃止するのではなく、まずはより安全な場所への移設を検討する。

- 委員：資料2ページのフロー図では、廃止対象について「利用実績がない、もしくは少ない」とされている。この「少ない」とは、具体的にどの程度の利用回数を指しているのか。

- 事務局：「少ない」に該当する乗降場所は、全部で5か所ある。令和7年度の利用回数は、1回の乗降場所が2か所、2回が2か所、6回が1か所となっている。いずれも利用実績自体はあるものの、乗降場所として危険性があると判断された箇所である。そのため、こうした利用回数の少ない箇所については、利用実績よりも乗降時の安全性を重視し、今回、廃止対象として選定した。

- 委員：「利用実績が少ない」という記載だけでは、具体的にどの程度の利用があるのかが分かりにくい。資料を一般に公開するのであれば、廃止対象となる乗降場所についても利用回数を記載した方が、廃止の判断理由が分かりやすいのではないか。

- 事務局：今後ホームページで公開する資料については、利用回数を追記する。

- 会長：廃止対象となる乗降場所の利用回数を見ると、例えば頻度とし

ては少なくとも、2か月に1回程度など、定期的に利用している人がいることも考えられる。そうした利用者に対しては、既存の乗降場所が廃止された後も、自宅を乗降場所として登録する方法があることを、もう少し強調して周知してほしい。

・閉会

- 事 務 局：今年度の次回の定例協議会については、当初1月頃の開催と案内していたが、上半期の実績をもとに、松代南循環の今後についてご審議いただく必要があることから、臨時で11月頃に第3回活性化協議会を開催する。具体的な開催日が決まり次第、改めて案内する。

以上