

様式第1号

会 議 録

会議の名称	令和7年度第1回つくば市公共交通活性化協議会		
開催日時	令和7年(2025年)6月20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	4名
議題	(1) 審議案件 ・案件1 令和7年度の事業計画(案)及び歳入歳出予算(案)について (2) 報告案件 ・案件1 今年度の協議会での検討事項について ・案件2 令和6年度利用実績(つくバス、つくタク等)と令和7年度利用実績(速報値)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 委員紹介 3 市長挨拶 4 役員選出 5 会長挨拶 6 議題 (1) 審議案件 1件 (2) 報告案件 2件 ※各案件項目は「議題」のとおり 7 その他 8 閉会		
<役員選出> 委員間の互選により、次のとおり役員が選出された ・会 長：岡本委員 ・副会長：伊藤委員、土肥委員 ・監 事：司委員、津野委員 <審議内容>○：委員 ●：事務局 ・審議案件1 令和7年度の事業計画(案)及び歳入歳出予算(案)について			

様式第1号

●事務局：令和7年度の事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について説明。
○委員：今年度実施する事業内容のうち、地域カルテの作成が他の事業とどのように関係するのかご説明頂きたい。

●事務局：つくば市の各地域における人口構成や公共交通の状況を整理し、地域の特徴を横断的に比較、閲覧できるものを作成する予定である。バス再編や交通計画の検討時に地域の基礎情報として活用することを見込んでいる。

○委員：協議会や幹事会といった協議の場で使用する基礎情報である、という理解をした。

○会長：本案件について承認とする。

・報告案件1 今年度の協議会での検討事項について

●事務局：今年度の協議会での検討事項について報告

○委員：地域カルテの作成について、1年間のスケジュールを組んでいるが、どのタイミングでどのような成果をアウトプットとして共有するか教えていただきたい。

●事務局：10月ごろの活性化協議会にて、一部エリアの地域カルテを作成し、報告する予定である。現時点では、303ある大字単位での作成を想定している。また、基礎情報として、地区名や小学校数、土地利用、移動の状況、公共交通の状況、最寄りのタクシー営業所などの内容を盛り込む予定である。また、徐々に全エリアの作成を進めていく予定である。

○会長：カルテを地域公共交通計画に反映させるのではなく、計画の中でカルテを作成することを記述する、という考え方か。

●事務局：そのとおりである。

○会長：今年度、プロトタイプを作成し、協議会の中で議論していきたい。

○委員代理：地域公共交通計画策定における課題②「バス運転者の改善基準告示の改正による影響への対応」について、令和6年4月の減便があったものの、乗務員の待遇改善や積極採用の実施によって、乗務員の数が増えている状況である。充足している状況ではないが、関東鉄道として今後も改善を検討していく。

○会長：課題②について、太字で「深刻な車内混雑」がことさら強調されている。しかし、改善基準告示の改正による影響はそれだけでない。例えば、終バスが早くなったことによって、生活スタイルが変わ

った、ということも今回のアンケート調査で見えてくる可能性もある。課題の書き換えも念頭に入れながら計画の策定を進めていただきたい。同様に、課題④「住民の生活支援に向けた対応」についても、免許返納者だけを優遇する必要はなく、アンケートで移動に課題があると明らかとなった属性に対して対応を行うべきである。

●事務局：令和6年度につくバス利用実績を見ると、北部シャトルでは減便にもかかわらず利用者数の大幅な減少は見られなかったため、それに伴い車内の混雑が悪化した。一方で、小田シャトルは終バス時刻の繰上げ等により利用者離れが進んだことが明らかとなった。これらの実績から得られた傾向を踏まえ、今後の運行計画や改善策の検討に活かしていきたい。

○委員：つくば市地域公共交通計画における目指す姿は、前回の活性化協議会から改善されたと感じる。一方、支線交通については、民間の交通事業者で実施している路線が全くなく、違和感がある。生活支援交通のタクシーや幹線交通の路線バスが支線交通に入り込む、ということも想定されるが、適切な公共交通体系が想像しづらい。支線交通のあり方について、交通事業者の意見も踏まえながら検討していただきたい。

○会長：ぜひ、交通事業者の中でも支線交通のあり方について議論していただきたい。

○会長：例年、つくば市のアンケートは、回収率が40%程度と高い傾向にある。貴重なデータとして活用していただきたい。

報告案件2 令和6年度利用実績（つくバス、つくタク等）と令和7年度利用実績（速報値）について

●事務局：令和6年度利用実績（つくバス、つくタク等）と令和7年度利用実績（速報値）について報告。

○委員：つくタクの利用者数の速報値について、高齢者以外の利用割合が増加したとのことだが、実数での変化は昨年と同時期と比較してどのようなものであるか。

●事務局：つくタクの利用者数について、明確な数字はお示しできないが、高

齢者の利用者数はわずかに減少したと確認している。

○委員：つくたくにおいて「予定時間に到着しない」といった利用者の声が上がっている原因として、AI オンデマンドシステムの導入による乗合率の上昇が挙げられているが、AI オンデマンドの導入は乗合率を上げ輸送を効率化することが目的だったと認識している。今後の対応として「過剰な乗合を防ぐため、システムでの制御を検討」とあるが、過剰な乗合とは具体的にどのようなものか。制御の指針はあるのであれば教えていただきたい。

●事務局：御指摘のとおり、どこでAI オンデマンドシステムのバランスをとるかが課題である。利用者が真っ直ぐ目的地に向かえる利便性と乗合による利用者数向上のバランスを考慮しながら、システムの制御を検討したい。過剰な乗合に関しては、降りる場所を素通りされてしまった例、乗車後に次の利用者のためにその場所で待機させられてしまった例など、利用者にとって了承し難い事例がいくつか報告されている。それぞれの事象の原因を検証し、対策を検討したい。

○会長：そもそも乗合は、本来迂回が発生するものである。それを利用者に理解いただくことも含めてバランスが重要である。データを活用し、どこまで迂回を許容するかというアルゴリズムを変えて事後的に検証することで様々なことが見えてくるのではないかと。

○委員：つくバスについて、真瀬小や島名小の利用者数が多いが、運行ダイヤを通学時間帯に合わせているか。また同様に、荃崎高校、つくばサイエンス高校についても運行ダイヤを通学時間帯に合わせているか。

●事務局：真瀬小や島名小について、小学校に確認したうえで運行ダイヤを調整している。特に西部シャトルは西部シャトル（新）とみどりのシャトルに分割したが、その際にも通学時間帯に運行ダイヤを合わせている。高校も同様に、情報を収集したうえでなるべく登下校時間に合うような形でダイヤを調整している。

○委員：通学で使えるようになり助かるという声を聞いている。

○委員：松代南循環の実証実験について、損益分岐点をクリアできていないとのことだが、新しい公務員宿舎があるなど一定程度の住民がいることや、この地域にバスが通っていないことから、松代南循環が

様式第1号

なくなると不便になると思われる。今後改善の検討などは行うか。

- 事務局：実績を踏まえて関東鉄道とも協議しつつ、対応を検討する。ある程度案がまとまれば、新しい路線案をお示ししたい。

○委員：地域連携公共ライドシェアについて、リピーターが多いとのことだが、同じドライバーとマッチングするのか。また、今後どのように継続していくのか。

- 事務局：予約引き受けの仕組みは、ドライバーによる早い者勝ちとなっているため、同じドライバーになる場合も別のドライバーになる場合もある。また、事業については、国の補助金を活用している関係で、令和8年度までは実施する。同様にライドシェア事業を行っている土浦市、下妻市、牛久市の実績も踏まえた上で、令和9年度以降も継続するかを検討する。

○委員：つくタクについて、8割以上が運賃割引の適用対象者である。つくタクの利用者1人1回当たり市負担額が3,306円なのに対し、資料2別紙1のアンケートでは、つくタクの同一地区内移動の平均乗車距離を一般タクシーの運賃に換算すると2,300円相当になると記載されている。これを踏まえると、一般タクシーの利用を直接補助する方が市の負担額が小さいのではないかと。予約の必要がなく自分の都合で乗れるというメリットも想定される。

- 事務局：AI オンデマンドシステム導入による利用者数の増加により、利用者1人1回当たり市負担額が下がるか等も踏まえて、今後の対応を検討する。一般タクシーに助成する場合、高齢者や障害者に限定してよいのかも検討が必要である。

○会長：乗合型のタクシーについては、収支率が県内で最も高い土浦市においても40%である。いくつかの自治体では、ある年齢以上の人へのタクシー運賃の助成を行っているが、つくば市において同様の方向に今すぐ舵を切るのは難しい。まずは、AI オンデマンドシステムにより状況が改善するか、様子を見ていきたい。

○委員：小田シャトルの利用者減少分は、他の系統に転換したのか、あるいは他の交通手段に転換したのか。このような分析が必要なのではないか。

- 事務局：アンケート調査にて居住地を大字単位で把握できることから、小田シャトルの転換先については、アンケートである程度推測でき

様式第1号

る可能性もあり、その結果は改めて報告する。

○委員：今まで公共交通を利用していた人に、また利用してもらえるようなフォローがあるとよい。

○委員：つくタクのお断り数が減少した理由は何か。そもそもどのような場合にお断りが発生しているのか。

●事務局：つくタクのお断り数が減った理由としては、令和5年度の途中から1人当たりの予約のストックを4件に制限し、1人がまとめて予約することを抑制したこと等が考えられる。1人当たりの予約件数の制限は、現在のAI オンデマンドシステムにおいても適用している。さらに、令和6年度までは、1時間に1便の運行だったこともあり、既に入っている予約の目的地に対し、逆方面に向かう予約の連絡を受けた際に、オペレーターの判断で乗合を断っていたが、新しいAI オンデマンドシステムでは、迂回時間が一定以内であれば先に入っている予約の目的地から逆方向の予約でも乗合が成立する場合も発生しており、乗合率が高まっている。ただし、乗合率が高まると利用者の利便性が下がり苦情につながるという課題もあるため、最適なバランスを探っていきたい。

○委員：上郷シャトルの利用者数が減少したことについて、分析結果をより詳細に記載してほしい。また、資料2の9～11ページについて、西部シャトルを西部シャトル(新)とみどりのシャトルに分割した旨の注釈を付けていただくと誤解がないのではないか。

●事務局：御指摘いただいた点についての説明を追記したうえで、資料をホームページに公開する。

○委員：吉沼シャトルと西部シャトルは下妻市にも停留所を設置しているが、市内でどのように周知しているか。また、下妻市とはどのように連携しているか。

●事務局：吉沼シャトルと西部シャトルについて、つくば市内では広報誌等で周知しており、下妻市でも周知を実施している。また、つくバスの延伸にあわせ、下妻市では、やすらぎの里しもつまから下妻駅へ向かうバス路線の実証運行を開始する等実施したことも相まって、途切れることなく、つくバスの利用者の動線が確保できている。

○会長：やすらぎの里しもつまは、下妻市のライドシェアの運行エリアに

もなっており、さらに、下妻駅へ向かう無料バスの実証実験を実施している。

○委員：地域連携公共ライドシェアはリピーターが多いとのことだが、リピーターの割合はどれほどか。また、土浦市も同じような傾向があるのか、わかるようであれば教えていただきたい。

●事務局：ライドシェアのリピーターが多いのは、つくば・土浦エリアに限らず、下妻エリアにおいても買い物等によるリピート利用が多いと聞いている。4つのエリアの合計値で、令和7年1月27日～3月31日のリピート率は37%であり、利用者の4割近くがリピートしている。

○会長：つくタクの利用者数は、AI オンデマンドの導入によってもう少し利用者数が伸びてほしかった。また、地域連携公共ライドシェアについては、筑波山エリアの利用者数が極端に少なく、伸び悩みを感じる。紅葉シーズンに向けて観光部局とも連携し、戦略を検討していただきたい。こうしたことを踏まえると、筑波山に限らず、様々な交通機関の内、何を使えば利用者にとって便利か、安いかが分かるようなツールが必要と考える。つくバスガイドは立派だがつくバスのことしかわからない。シームレスな情報提供を検討すべきである。

・その他

○委員：地域公共交通経営改善支援事業について説明。

○委員：支援事業の申請期限は決まっているか。

○委員：バス事業者については、申請期限は9月末としている。タクシーと地域鉄道に関しては申請期限を設けていないが、2月28日までに事業完了し報告書を提出する必要があるため、それに間に合うよう、進めていただきたい。

●事務局：次回の協議会は10月を予定。第1回幹事会は7月25日14時からを予定。

以上