

様式第1号

会 議 録

会議の名称	令和7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7年(2025年)10月27日 開会 14:00 閉会 16:00		
開催場所	つくば市役所本庁舎2階 会議室 201		
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	3名
非公開の場合はその理由			
議題	(1) 審議案件 ・案件1 第2次つくば市地域公共交通計画の策定検討について ・案件2 つくば市公共交通活性化協議会規約及び運賃分科会規程の改正について (2) 報告案件 ・案件1 令和7年度利用実績(つくタク・つくばね号・地域連携公共ライドシェア等)について ・案件2 令和7年度アンケート調査結果について ・案件3 つくタク運行車両のエリア及び車種の変更について ・案件4 地域カルテに掲載する項目及び作成地域について ・案件5 まつりつくば開催に伴う公共交通の利用促進について ・案件6 ハンズフリーチケットング及び自動運転バスの実証実験について		
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 2件 (2) 報告案件 6件 ※各案件項目は「議題」のとおり 4 その他 5 閉会		

様式第1号

<審議内容>○：委員 ●：事務局 ◎：オブザーバー

・審議案件1 第2次つくば市地域公共交通計画の策定検討について

●事務局：第2次つくば市地域公共交通計画の策定検討について説明。

○委員：資料5頁に示されている第2次計画の目次（案）について、現状と課題の部分に「つくば市の」という記載がない。最終的には「つくば市の」という記載を追加すべきではないか。

●事務局：今後、資料へ反映する。

○委員：資料13頁の目指す公共交通ネットワーク図（概念図）について、基本的には良いと考えるが、産業集積拠点の筑波北部工業団地/つくばテクノパーク大穂について、ネットワークで接続されている先が東光台研究団地のみであり、産業集積拠点だけで繋がりが生じているように見え、異質に感じる。

○委員：資料13頁の公共交通ネットワーク図（実路線）で図化されている並木⇄谷田部車庫間の線について、目指す公共交通ネットワーク図（概念図）では路線が消えているが、何か意図があるものなのか。

●事務局：目指す公共交通ネットワーク図（概念図）は、実際の繋がりを反映しているわけではない。違和感がある部分については、改めて拠点がどこへ繋がっていることが重要かを確認し、修正する。

○委員：資料15頁の施策で示されている高速バスの新規施策について教えてほしい。

●事務局：広域幹線交通として位置付けられているにもかかわらず施策に組み込まれていない、ということを踏まえて高速バスの施策を検討している。つくばエクスプレスに関しても同様であり、利便性向上の要望などを行っている。

○委員：資料17頁で示されるKPIについて、KPIと施策の対応関係を整理すべきなのではないか。つくば市は人口増加している地域と、人口減少している地域があり、対象地域を分けるなどしてKPIを設定していく必要があると考える。

●事務局：資料17頁のKPIについても、施策1つで1つのKPIをカバーしているわけではなく、複数の施策をカバーしていることもある。計画策定の際に対応を示すようにする。また、KPIと施策の対応関

係は施策①～⑤の枠組みで示すことを検討しており、具体的に想定する施策（案）については明確に評価指標を設定しない予定である。具体的に想定する施策（案）については、現状把握・進捗管理をマネジメントモニタリングチームで改めて実施したいと考えている。

○委員：資料15頁で示される施策のうち、支線交通の見直しについて。つくば市は以前の計画を策定した時から高齢化が進んでおり、地域によっては高齢化が著しい箇所もある。高齢化が進んでいる地域については住民から意見を聞く必要がある。また、バスが減って困っているような地域もあり、そうした地域に対して支線型バスが必要なのか、それ以外の公共交通サービスが必要なのか検討してほしい。

●事務局：庁内での連携が重要と考える。福祉部との連携方法も検討して、計画の策定を進める。

○委員：施策③「移動に困っている住民を減らす生活支線交通の提供」について、つくば市では高齢化が進んでおり、免許返納者も今後益々増えることが想定される。公共交通で考えるべきところ、福祉部で考えるべきところがあり、福祉部との連携も必要ではないか。

また、前回の公共交通活性化協議会でも提案したが、つくタクの今後のあり方検討について、値上げをすれば利用控えも考えられる。どの部署が実施するかは検討が必要だが、タクシーへの直接運賃補助などを検討することも計画の中に位置づけてはどうか。

移動困難者の生活支援交通の検討については、公共ライドシェアも選択肢としてあり得るが、関東鉄道で実施している既存の「関鉄ふれ愛パス」も十分に便利である。学園地域では、つくバスが運行されていない地域もあるため、そうした地域の方へ購入補助を実施することも移動困難者への支援になるのではないか。

○委員：資料16頁で示されている病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携について、企業バスが朝夕しか活用されていないことが非常に勿体ない。全国的に運転手不足が謳われているこ

とから、つくば市でも公共交通の1つとして企業バスを活用することを検討してほしい。

前回の公共交通活性化協議会でも提案したが、つくば市内では未だに自転車で通学している小学生がいる地域がある。こうした地域では、ぜひ公共交通サービスを実施してほしいという意見を聞いている。採算を取ることは難しいため、支線型バスやつくバスだけでなく、幼稚園のバスなども含めて、市で保有している資源を活用しながら、他部署と連携し、検討を行っていただきたい。

○委員：資料17頁のKPIで示されるバスの定期券発行数について、どのような目的でKPIを設定したのか。また、75歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合はどのように調査を行うのか。その他、KPIについて、病院や企業バスの活用や、フリーパスに関する意見なども調査項目に入れてはどうか。

●事務局：バスの定期券発行数は、公共交通利用者の増加を把握するものである。一方、つくバス定期券は区間式だが、関東鉄道の定期券は金額式である。どの路線を使っているかまでは把握できないため、こういった達成すべき目標値があるか今後検討する。75歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合についてはアンケートを実施することでしか把握できない。毎年度、市民アンケートを実施していく中で、75歳以上の方に調査する予定である。なお、困っているという指標は定性的であるため、アンケートの聞き方については今後精緻に検討していく予定である。

○委員：細かい部分については、今後教えていただきたい。地域の資源である企業バスや幼稚園バスの活用、タクシー運賃への直接補助などの検討をぜひ進めていただきたい。

○委員：資料13頁の目指す公共交通ネットワーク図（概念図）について、生活支援交通を読み取れるようにしていただきたい。図の中に生活支援交通を書き込むことは難しいことが予想されるため、例えば図の右側に「生活支援交通を入れる」といった言葉を追記するなど、工夫していただきたい。

●事務局：生活支援交通について、どのように記載できるか検討して次回までに修正したい。

○委員：資料16頁の施策⑤で示される利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施について、モビリティ・マネジメントの定義は利用者中心が望ましい交通行動となるように実施するソフト施策であるが、あらゆる施策が視野に入っている。つくば市ではこんな施策を実施していく、という部分をもう少し具体的に例示も含めてイメージできるようにしていただきたい。

●事務局：モビリティ・マネジメントの実施について、現行計画の施策では21の施策を1頁ずつ詳細に説明している。同様に、次期計画では大きな施策の枠組み毎に2～3頁程度を用いて、具体的に施策がイメージできるよう、説明する予定である。

○委員：モビリティ・マネジメントについてはタイトルのところに具体的に施策が記載できれば良いと考えている。

○会長：次回の協議会では本編の内容を見せていただくことになる。モビリティ・マネジメントについては、全国で様々な事例があり、1年目から実践ということも考えられる。施策のスケジュール感も踏まえながら、次回の協議会で施策の詳細な説明をしていただけるということで良いか。

○会長：施策③移動に困っている住民を減らす生活支援交通について、いろんな方を助けていく方策は重要である。つくタクの値上げという議論があるが、一般利用者に対しては良いかもしれないが、移動が困難な方に対しては値上げしないという考え方もある。どのような人に支援を実施していくか施策③の中で明確に示されるべきである。つくばエクスプレスでは、通学の学生に対する支援を厚くしていくが、つくタク・つくバス・市内の民間バスについて通学定期を割引していくという議論があるかと思う。そうしたことも踏まえて、移動不便の地域なども対象としてどんなサービスがあるか整理して示していく必要がある。福祉の分野と競合して取り組む必要があり、他部署との連携を明確に示しながら整理していただきたい。

○会長：施策④利用者にとってより便利で身近な地域公共交通サービスの提供について、バス待ち環境の整備についてお願いしているところ。アクションプランや目標値を示すことは簡単だが、実行

は非常に大変である。まずは、バス待ち環境を見直すところから始めてはどうか。狭隘な歩道の上にバス停が整備されていて、雨に濡れながらバスを待っている人たちを無くしていく試みを明記していただきたい。

○会 長：作成を進めている次期計画の本編について、なるべく早く委員が読めるようにしていただきたい。

・ 審議案件2 つくば市公共交通活性化協議会規約及び運賃分科会規程の改正について

●事 務 局：つくば市公共交通活性化協議会規約及び運賃分科会規程の改正について説明。

○委 員：運賃分科会規定改正案の第5条第9項(4)に新たな決済手段を追加する場合とあるが、新たな決済手段とはどのようなものを想定しているか。

●事 務 局：つくバスでは現金、回数券、定期券、ICカードが利用できるが、例えば新たにクレジットカードの決済を追加する場合に、運賃の変更を伴わないのであれば運賃分科会の会議については省略できるということになる。

○委 員：つくタクで現金を扱うことについて、現場の調整が大変だったこともある。いきなり決定されると現場が混乱することもあるので、決済手段の追加についても事前に相談していただきたい。

●事 務 局：つくタクやつくバスで新たな決済手段を追加する場合は、事前に交通事業者を実施可能か確認した上で審議することになる。

○会 長：本案件について承認とする。

・ 報告案件1 令和7年度利用実績（つくタク・つくばね号・地域連携公共ライドシェア等）について

●事 務 局：令和7年度利用実績（つくタク・つくばね号・地域連携公共ライドシェア、路線バス運行実証実験（松代南循環））について報告。

○委 員：地域連携公共ライドシェアについて、筑波山エリア以外の3エリアでリピート率が上がっているという説明があったが、つくば・土浦エリアでは同じ人が毎日使っているという話を聞いた

ことがある。実態はどのようなものであるか。

- 事務局：どのエリアも共通して、特定の1名ではなく3～9名が3ヶ月にわたって複数回利用していることが確認されている。御指摘の通り、少数のユーザー（ユニークユーザーと呼んでいる）が毎月数回利用していることが運行実績として積み重なっている印象である。中でもつくば・土浦エリアは、ユニークユーザーによる運行件数が他のエリアと比較して多い印象である。

○委員：筑波山エリアについては、来客のピークが7月～8月であると思うため、今後どのようにしていくかを考え始めても良いのではないか。

○会長：これからのシーズンについて筑波山の駐車場利用台数を見ると、11月と1月が多い。11月の反省は1月に活かすというようにして、事業期間である令和8年度まで反省しながら次に進むと良いのではないか。

- 事務局：今後どのような形で地域連携公共ライドシェアを進めていくか、あるいは別の方法に変えるか、今後しっかりと検討した上で協議会にて報告する。

○委員代理：地域連携公共ライドシェアの利用率について、もっと多くの人に利用してもらいたいと思うが、新しいユーザー獲得のために検討している取組はあるか。

- 事務局：地域連携公共ライドシェアの利用促進施策について、4エリアそれぞれで取り組みを進めている。つくば・土浦エリアのつくば市側では、つくたくとライドシェアを切り替えながら利用することが可能であることを受け、ウェブ予約に関する説明会を地域住民に対して実施予定である。また、潜在的な利用者を把握するために、運行エリアの地域住民にアンケートを実施する予定である。下妻エリア及び牛久エリアについては、無料キャンペーンを特定のエリアで実施していると聞いている。つくば・土浦エリアにおいても同様のキャンペーンを検討中であり、年度内に実施できるように調整している状況である。キャンペーンを実施する場合は、改めて協議会にて報告する。筑波山エリアについては、ライドシェアを実施していることがわかりやすいように、筑波山観光案内所の前にバーチャルではない実物の停留所の類を設置することを検討しており、バスの最終便が終わった後の

利用等を想定している。また、大型連休のある5月に SNS 広告を実施したが、その結果を踏まえ11月以降も継続すべきかを検討している。

○委員：牛久工エリアと下妻工エリアで無料キャンペーンを実施しており、つくば・土浦工エリアでも検討中とのことだが、筑波山工エリアでも予定しているのか。

●事務局：あくまで検討中の内容だが、つくば・土浦工エリアについては、初めて利用する人に対して運賃を無料にすることを検討している。筑波山工エリアでは現在無料キャンペーンは検討していない。もし検討するならば、筑波山工エリアについては観光客による利用が多く繰り返し利用が望めないため、つくば・土浦工エリアとは異なった形になる。

○委員：つくタクの利用者数が増えてきていることは望ましいが、運行経費の状況はどのようになっているか。また、松代南循環バスは実証実験の継続可否についても検討するとのことだが、どのような基準で判断するのか。

●事務局：つくタクの運行経費は上昇している。具体的には、車両借り上げ料を増額したことと、今年度4月よりAI オンデマンドシステムを導入したことで、令和6年度と比較して上昇している。

●事務局：松代南循環バスの実証実験の継続可否について、明確な基準は設けていない。資料3には令和6年度と令和7年度の利用実績を掲載しているが、令和5年度からは大きく利用者数が増加している。更に利用者数の動向を確認したい。

●事務局：資料3では松代南循環バスの損益分岐点となる利用者数を約14人と記載している。ただし、これは実証実験を開始した時点での数値であり、最新の数値については関東鉄道と協議する必要があるが、利用者数が損益分岐点を上回れば市の補助がなくとも運営できる路線になるのではないかと考えている。令和6年度から令和7年度にかけて利用者数は伸びており、このまま堅調に伸びれば黒字路線化する可能性もあるため、もう少し推移を見た方が良いのではないかと考えている。

○委員：つくタクの利用者数が増えた一方で運行経費も上がっているとのことだが、つくタクの利用者一人あたりの運行経費は上がっているのか。

●事務局：車両借り上げ料の増額とAI オンデマンドシステムの導入を実施

したばかりということもあり、4～5月は昨年度比の利用者数が大して変わらないが、8～9月に1,000人ほど増えているなど、利用者数の推移が安定していない。下期の利用者の推移を見た上で利用者一人当たりの運行経費や収支率が前年度より増えるのか減るのかを確認したい。

○委員：つくたくは今年度からウェブ予約ができるようになったと理解しているが、それをどのように周知しているか。また、つくば市としてはウェブ予約を伸ばしていきたいと考えているか。

●事務局：つくたくのウェブ予約の周知には、基本的に市の広報誌等を用いている。ただし、効果が大きかったのは車内掲示であると考えている。車内掲示ではウェブ予約ができるようになったことに加え、説明会の開催を周知した。その結果、つくたく利用者向けの説明会には合計100人以上に参加していただいた。つくば市としては、ウェブ予約により電話回線の混雑を解消できるため、ウェブ予約を増やしていきたいと考えている。

○委員：ウェブ予約の比率が60%になっている市町村もあると聞いている。上手くいっている事例を見ながら、県からも情報共有できればと考えている。

・報告案件2 令和7年度アンケート調査結果について

●事務局：令和7年度アンケート調査結果について報告。

○会長：つくたくの許容運賃についても触れられているが、現時点では単純集計の段階であるため、結論を出すためには、利用目的とクロスする等更なる分析が必要である。

・報告案件3 つくたく運行車両のエリア及び車種の変更について

●事務局：つくたく運行車両のエリア及び車種の変更について報告。

○委員：2地区を担当する車両の表記が0.5台ずつになっているが、実際には時間帯により偏りがあるのではないか。運行車両の担当エリアの変更に伴い、配車台数が減る地域もあるが、そのことによる支障はないか。時間帯によっては利用できない人が出てくるのではないか。

●事務局：0.5台という表記は便宜的なものであり、実際には2地区を担当する車両は予約状況に応じて配車されるため、必ずしも2地区

半々には配分されない。そのため、御指摘の通り時間帯に分けてエリア毎の配車台数を割り振ることが理想的だが、現状のシステムでは時間帯によって車両の担当エリアを変更したり、どちらかのエリアの予約を優先させたりという制御ができない。ただし、月間対応件数に合わせて運行車両の構成比を制御しているため、需要に合った配車になると考えている。今後もモニタリングを続け、需要に合った担当エリアを検討していきたい。

○会 長：車両数のみではなく、提供座席数にも基づいて検討するべきではないか。

・ 報告案件4 地域カルテに掲載する項目及び作成地域について

●事務局：地域カルテに掲載する項目及び作成地域について報告。

○会 長：市内バス路線再編に向けた検討の基礎資料とすることを目的にしているとのことだが、完成はいつごろを目標にしているか。

●事務局：今年度中の完成を目標としており、3月の協議会にて報告する予定である。

○会 長：網羅するエリアはどのくらいになるか。

●事務局：基礎情報として数値やグラフで作成する部分は、町丁目単位で市全域を網羅する予定である。

○会 長：人口が急速に変化した場合等に対応できるように、データベースを作ったあともメンテナンスをしやすいよう工夫していただきたい。

・ 報告案件5 まつりつくば開催に伴う公共交通の利用促進について

●事務局：まつりつくば開催に伴う公共交通の利用促進について報告。

○会 長：まつり当日の車内混雑等の苦情はあったか。

●事務局：そのような苦情は確認されていない。

・ 報告案件6 ハンズフリーチケット及び自動運転バスの実証実験について

◎オブザーバー：ハンズフリーチケットについて報告。ハンズフリーチケット実証実験において、利用者に対する運賃の割引が適用されるが、交通事業者に対しては正規運賃が支払われる。今年度の自動運転実証実験は予約制で乗車可能であり、運賃は無料

である。

○委員：自動運転の実証実験は2019年、2020年ごろから様々な自治体で進められており、データが蓄積されている。その中で、つくば市で実証実験を行っていく意味付けについて教えていただきたい。また、毎年1～2億円の支出が見込まれているが、資金はどこから拠出されるのか。

●オブザーバー：自動運転レベル4の認可事例は全国にあり、茨城県内では日立市の事例がある。しかし、日立市のモデルでは比較的安全性を確保しやすいBRT専用区間が使われている。他の事例では、自動運転区間が500メートルしかなく距離が短い。一方でつくば市では、筑波大学循環の実際のバス路線をレベル4の導入先としている。ルートとしてはつくばセンターを出て筑波大学附属病院から時計回りに筑波大学春日キャンパスを回って戻ってくるもので、交差点も多くレベル4の実証実験としては難易度の高いものになっている。また、運転手不足も顕在化しているため、その意味でも自動運転を入れる意義は十分にあると考えている。特に、つくば市は住民の科学技術に対する理解が深い。そのような土壌も生かしつつ新しい技術を取り入れていきたい。支出について、自動運転は高額であり、これをいかに収益化していくかが課題である。路線バスの運賃以外にも、例えばスクールバス等による法人利用料、協賛金、貨客混載、視察の受け入れによる収入、広告収入等も含めてマネタイズできればと考えている。簡単ではないが、様々な意見をいただきながら進めていきたい。

○委員：収益の中に補助金に入るか。

●オブザーバー：国土交通省や内閣官房の補助金も積極的に活用しながら実装できるようにしていきたい。

○会長：自動運転バスは通常のバスよりスピードが遅いため乗りたくないという人もいるのではないか。

●委員代理：使用車両は最高時速35キロメートルで走行できる。大学構内の制限速度が時速30キロメートルであることから、問題なく走行できると考えている。

○会長：無人運転は目指さないのか。

●委員代理：最終的には無人運転を目指したい。

様式第1号

○会 長：しかし、車椅子の人の利用も考えられる。

●委員代理：大型二種免許保有者がいなくても運転できるという意味では、無人運転を目指している。ただし、介助が必要な利用者のためのオペレーション等についても検討する必要がある。

○会 長：いずれにせよコストがかかることになる。どこかで見極めが必要になるかもしれない。

○会 長：ハンズフリーチケットの利用の流れについて、降車時に見せ券を提示するとあるが、これでハンズフリーといえるのか。以前関東鉄道の実証実験で顔認証を導入していたことがあり、それに近いものを想像していた。見せ券提示ではICカードのタッチとあまり変わらないのではないか。

●オブザーバー：将来的に全員がハンズフリーチケットサービスを使えば、スマートフォンを見せずに降りられるようになるが、現状は他の決済手段と併用しているため、運転士がハンズフリーチケットと無賃乗車を区別できない。そのため、運用上の理由で見せ券提示となっている。過渡期に関してはこのようなオペレーションになってしまう。

○会 長：理解した。ただし、将来的にも100%の人がハンズフリーチケットを利用するということではなく、多くて80%~90%といったところになると思う。

○委 員：先ほど国の補助金を活用していきたいという話があったが、国の補助金が得られない可能性もある。その場合には市の税金を投入するのか。

●オブザーバー：国の補助金は申請制であるため、不採択となる可能性もある。国の補助金は事業費の半分であることが多いが、不採択となった場合は市の持ち出し額が大きく変わらないように事業計画を見直す必要がある。

・その他

●事務局：次回の協議会は12月18日（木）9時30分から、つくば市役所本庁舎2階会議室201での開催を予定。

以上