

令和7年度第2回つくば市公共交通活性化協議会 次第

日 時：令和7年(2025年)10月27日(月) 14時00分～

場 所：つくば市役所 本庁舎2階 会議室 201

1 開 会

2 会長挨拶

3 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担当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

4 その他

5 閉 会

■配布資料一覧

令和7年度つくば市公共交通活性化協議会 委員名簿

令和7年度第2回つくば市公共交通活性化協議会 席次表

- | | |
|-----|---|
| 資料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 |
| 資料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 |
| 別紙1 | つくば市公共交通活性化協議会規約改正案 |
| 別紙2 | つくば市公共交通活性化協議会規約改正案 新旧対照表 |
| 別紙3 | つくば市公共交通活性化協議会運賃分科会規程改正案 |
| 別紙4 | つくば市公共交通活性化協議会運賃分科会規程改正案 新旧対照表 |
| 別紙5 | 道路運送法第9条第4項に基づく協議会の開催を要しない場合の目安となる考え方について |
| 資料3 | 令和7年度利用実績について |
| 資料4 | 令和7年度アンケート調査結果について |
| 資料5 | つくタク運行車両の担当エリア及び車種の変更について |
| 資料6 | 地域カルテに掲載する項目及び作成地域について |
| 資料7 | まつりつくば開催に伴う公共交通の利用促進について |
| 資料8 | 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 |

―参考資料―

参 考 つくば市公共交通活性化協議会規約（現行規約）

第2次つくば市地域公共交通計画の 策定検討について

令和7年(2025年)10月27日
総合交通政策課

目次

1. 第2次つくば市地域公共交通計画の全体構成について

- (1) 現行計画の目次構成
- (2) 地域交通法の改正等について
- (3) 第2次計画の目次構成(案)

2. 第2次つくば市地域公共交通計画(素案)

- (0) はじめに
- (1) 基本的な方針
- (2) 施策・実施主体・スケジュール
- (3) KPI・目標値
- (4) 点検・評価

3. 今後の予定



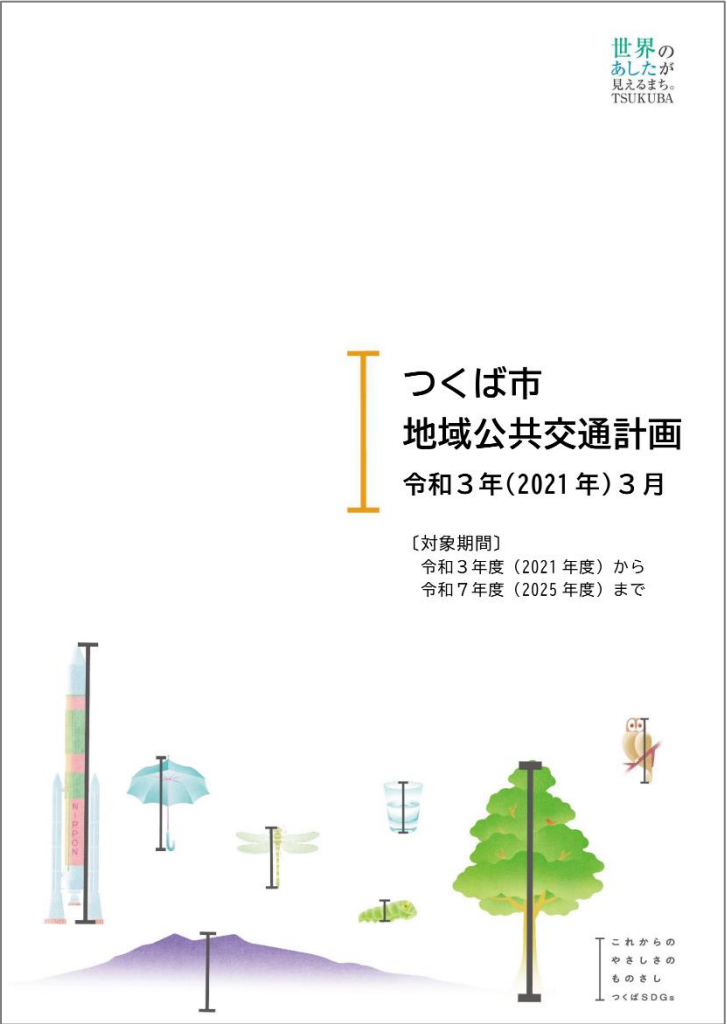
1. 第2次つくば市地域公共交通計画の 全体構成について

- (1) 現行計画の目次構成
- (2) 地域交通法の改正等について
- (3) 第2次計画の目次構成(案)



(1) 現行計画の目次構成

○現行計画は、策定当時(令和3年(2021年)3月)時点の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「**地域交通法**」という。)」及び「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き(第1版)(以下、「**手引き**」という。)」の内容を踏まえて策定している。



目次	
第1章 計画策定の背景と目的	1
1-1 計画策定の背景と目的	2
1-2 上位・関連計画との関係性	3
第2章 つくば市の社会経済特性と交通特性	5
2-1 社会経済特性	6
2-2 交通特性	19
第3章 つくば市の地域公共交通の現状	31
3-1 地域公共交通への取組	32
3-2 地域公共交通の現状	37
3-3 地域公共交通の利用状況	52
3-4 地域公共交通維持のための財政負担状況	68
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	70
3-6 地域公共交通に対する市民の意見	72
第4章 つくば市の地域公共交通の課題	81
第5章 つくば市地域公共交通計画	85
5-1 地域公共交通に関する基本的な方針	86
5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ	88
5-3 対象地域	89
5-4 対象期間	89
5-5 計画目標と評価指標	89
5-6 施策・実施主体・スケジュール	95
5-7 計画の達成状況の評価	118
参考資料	



※目次構成は、当時の手引きに沿った形で策定



(2)地域交通法の改正等について

- 現行計画の策定(令和3年(2021年)3月)後、地域交通法の改正や手引きの更新が行われ、また、データを活用した、無理なく、難しくなく、実のある地域公共交通計画のアップデートを支援することを目的にアップデートガイドンスが新たに公表されている。
- ・令和5年(2023年)4月 地域交通法の一部改正(公布)
 - ・令和5年(2023年)10月 改正地域交通法の全面施行
手引き(第4版)の改訂
 - ・令和7年(2025年)3月 地域公共交通計画のアップデートガイドンス(v1.0)の公表



(3)第2次計画の目次構成(案)

○今回策定する第2次計画の目次は、国から最新の指針として示されている「**アップデートガイダンス(v1.0)**」の**内容**を踏まえて設定する。
⇒現行計画の**背景と目的(第1章)**と**計画本体(第5章)**、**課題(第4章)**で**本編**を構成する形で策定する。

▼現行計画の目次

第1章 計画策定の背景と目的	1
1-1 計画策定の背景と目的	2
1-2 上位・関連計画との関係性	3
第2章 つくば市の社会経済特性と交通特性	5
2-1 社会経済特性	6
2-2 交通特性	19
第3章 つくば市の地域公共交通の現状	31
3-1 地域公共交通への取組	32
3-2 地域公共交通の現状	37
3-3 地域公共交通の利用状況	52
3-4 地域公共交通維持のための財政負担状況	68
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	70
3-6 地域公共交通に対する市民の意見	72
第4章 つくば市の地域公共交通の課題	81
第5章 つくば市地域公共交通計画	85
5-1 地域公共交通に関する基本的な方針	86
5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ	88
5-3 対象地域	89
5-4 対象期間	89
5-5 計画目標と評価指標	89
5-6 施策・実施主体・スケジュール	95
5-7 計画の達成状況の評価	118
参考資料	

▼第2次計画の目次(案)

本編 30 頁 程度	■はじめに
	・背景と目的（これまでの計画や取組み含む） ・本計画の位置け（上位・関連計画との関係） ・計画区域、計画期間
	第1章 基本的な方針
	・現状と課題（上位関連計画の方針等を含む） ・地域公共交通が目指す姿 ・計画目標
参考資料	第2章 施策・実施主体・スケジュール
	・施策の考え方、課題と施策の対応 ・具体の施策
	第3章 KPI・目標値
	第4章 点検・評価 ・評価体制、項目、スケジュール
	参考資料
	・上位・関連計画 ・現状分析 ・KPI指標の算出方法 ・自己診断シート

2. 第2次つくば市地域公共交通計画 (素案)

- (0)はじめに
- (1)基本的な方針
- (2)施策・実施主体・スケジュール
- (3)KPI・目標値
- (4)点検・評価



(0)はじめに

▼背景と目的

○つくば市の成り立ち(6町村が合併、研究学園都市)、これまでのつくば市の地域公共交通への取組などをまとめて記載する。

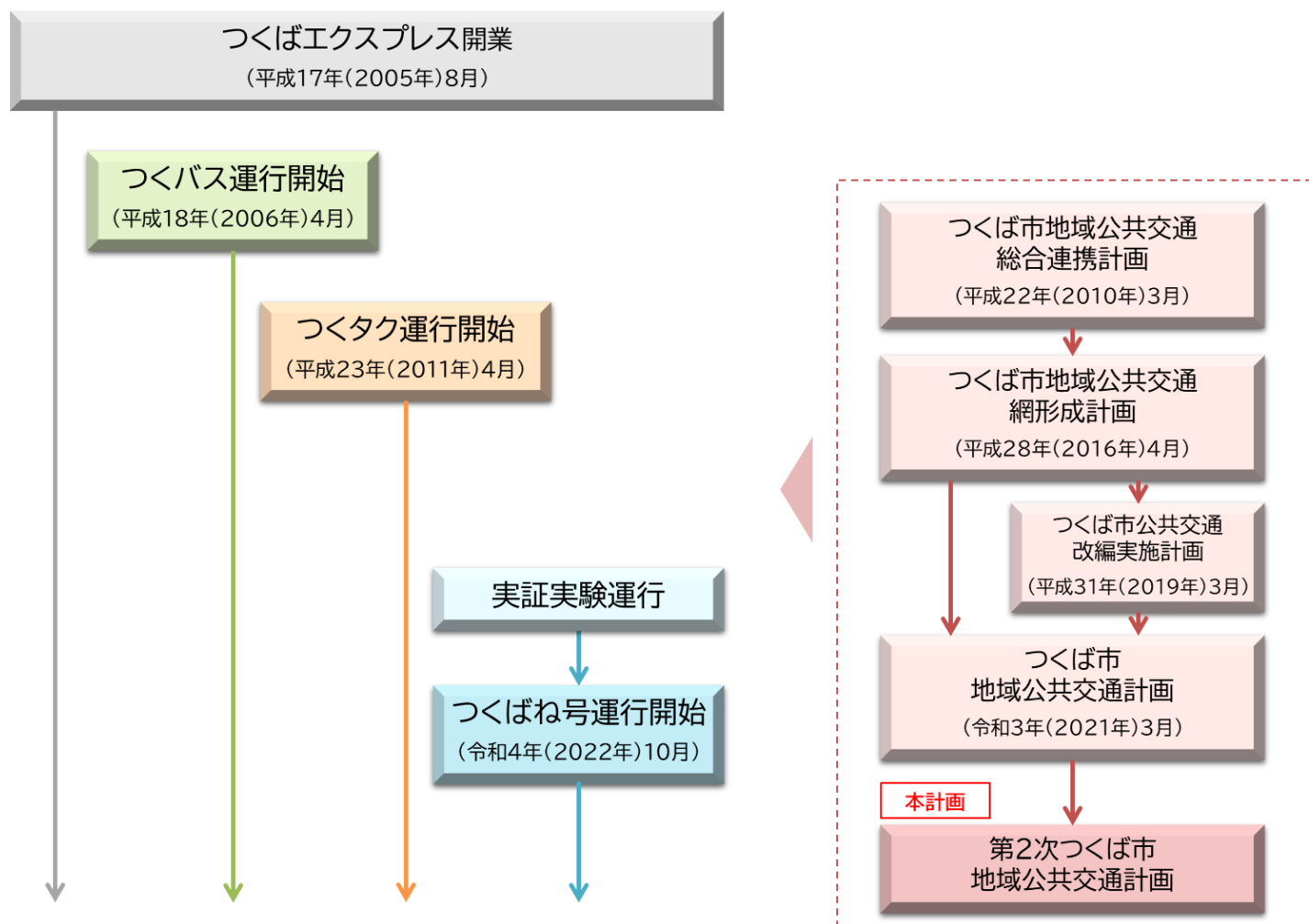


図 つくば市の公共交通に関する取組み

(0)はじめに

▼背景と目的

○以下の事項を踏まえて、新たに第2次計画を策定する。

【現行計画の期間満了】

- ・現行計画から5年を迎え対象期間を満たすこと。

【上位関連計画の改訂】

- ・市政やまちづくりの方針を示す上位計画の「戦略プラン」「都市計画マスタープラン・立地適正化計画」が改訂されたこと。
- ・また、その他関連計画が改訂されたこと。

【取り巻く環境の変化】

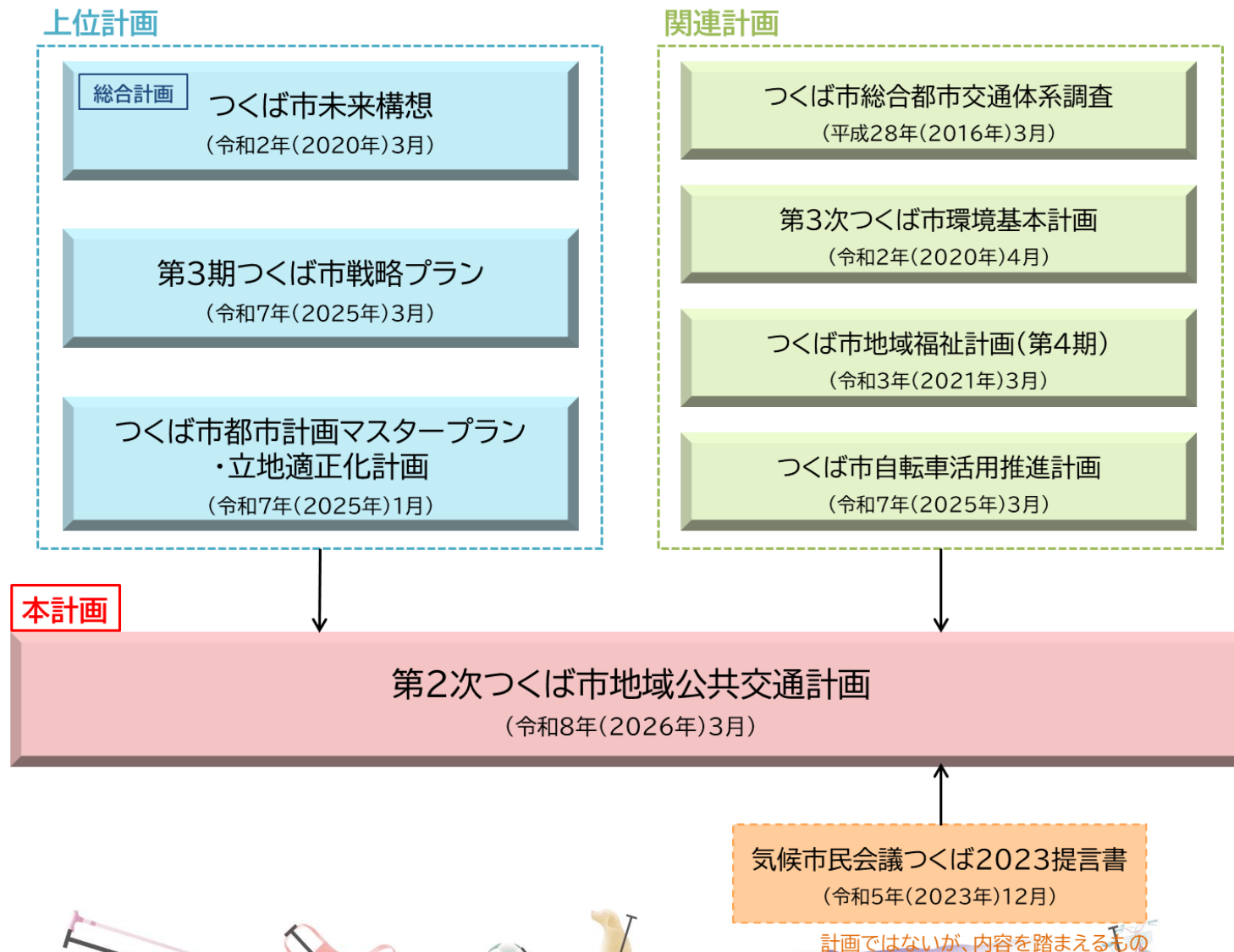
- ・地域交通法の改正、バス運転者の改善基準告示の改正等により、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化したこと。



(0)はじめに

▼本計画の位置づけ

○本計画の位置づけ、上位・関連計画は、以下のとおり。



(0)はじめに

▼計画区域

○つくば市全域

○また、通勤・通学等で密接に関係している「土浦市」や「牛久市」等の周辺市との広域連携を図る。

▼計画期間

○5年間（2026年度から2030年度まで）



(1)基本的な方針

▼つくば市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

〇つくば市の「現状」と「上位・関連計画の方針」、それらを踏まえた課題を整理した。

現状

地域特性

- ・TX沿線を中心とした人口や世帯数の更なる増加
- ・周辺部を中心に進行する人口減少と高齢化
- ・日本有数の学術研究都市（研究者、学生の多さ）
- ・筑波山をはじめとした観光地としての側面
- ・大型商業施設や医療施設等の充実

移動実態

- ・周辺市町村や東京方面との通勤通学や業務等での密接な結びつき（都心の“ベッドタウン”と周辺市町村の”勤務先・業務先”の両方の側面）
- ・自動車交通への高い依存（特に周辺部でより高い傾向）

地域公共交通

- ・TX利用者の更なる増加
- ・鉄道駅(TX、常磐線)を起点とした市内のバスネットワークと利用者の堅調な増加
- ・改善基準告示の改正等によるバスの減便と利用者の減少
- ・利用者の多い便の車内混雑の発生
- ・路線バスとコミュニティバスの路線重複
- ・利用者が少数で収支率の低い一部路線の存在
- ・朝夕の道路渋滞によるバスの定時性の低下
- ・つくタクの収支率の低さ
- ・市の路線維持のための財政負担の増加
- ・公共交通の満足度の低さ

上位・関連計画の方針

- ・拠点連携型持続可能都市やエリアプランの実現
- ・地域の移動格差の縮減
- ・持続可能性・環境配慮型まちづくり
- ・自動車依存の抑制

課題

課題①：市の上位・関連計画の目指す姿の実現に向けた対応

拠点連携型持続可能都市やエリアプランの実現、持続可能性・環境配慮型まちづくり、自動車依存の抑制、などの市の上位計画、関連計画が目指すまちづくりの姿を支援する地域公共交通のあり方を検討していく必要がある

課題②：誰もが自由に移動できるまちの実現に向けた対応

今後顕在化が想定される周辺部を中心とした運転免許返納後の移動機会に関する問題を見据え、自家用車で自由に移動が出来ない人も含め、誰もが自由に移動できるまちの実現に向けた対応を検討していく必要がある

課題③：バス運転者の改善基準告示の改正による影響への対応

令和6年4月の改正によるバス減便の影響で、路線や時間帯により利用者の減少や車内混雑などが発生しており、その対応を検討する必要がある

課題④：今後の持続可能な地域公共交通の実現に向けた対応

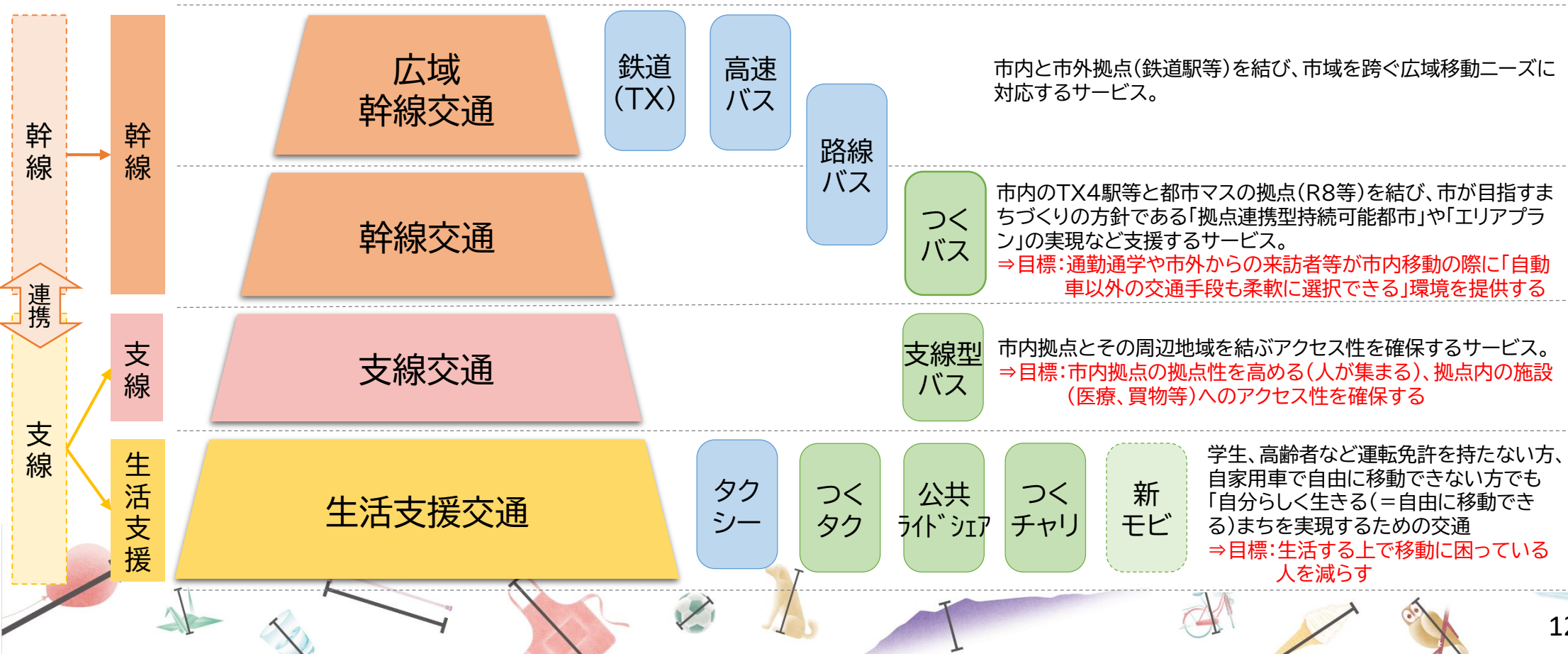
運行や運賃体系のあり方、地域住民の当事者意識の醸成などを通じて、今後の持続可能な地域公共交通のあり方を検討していく必要がある

(1)基本的な方針

▼地域公共交通が目指す姿(＝階層型システム)

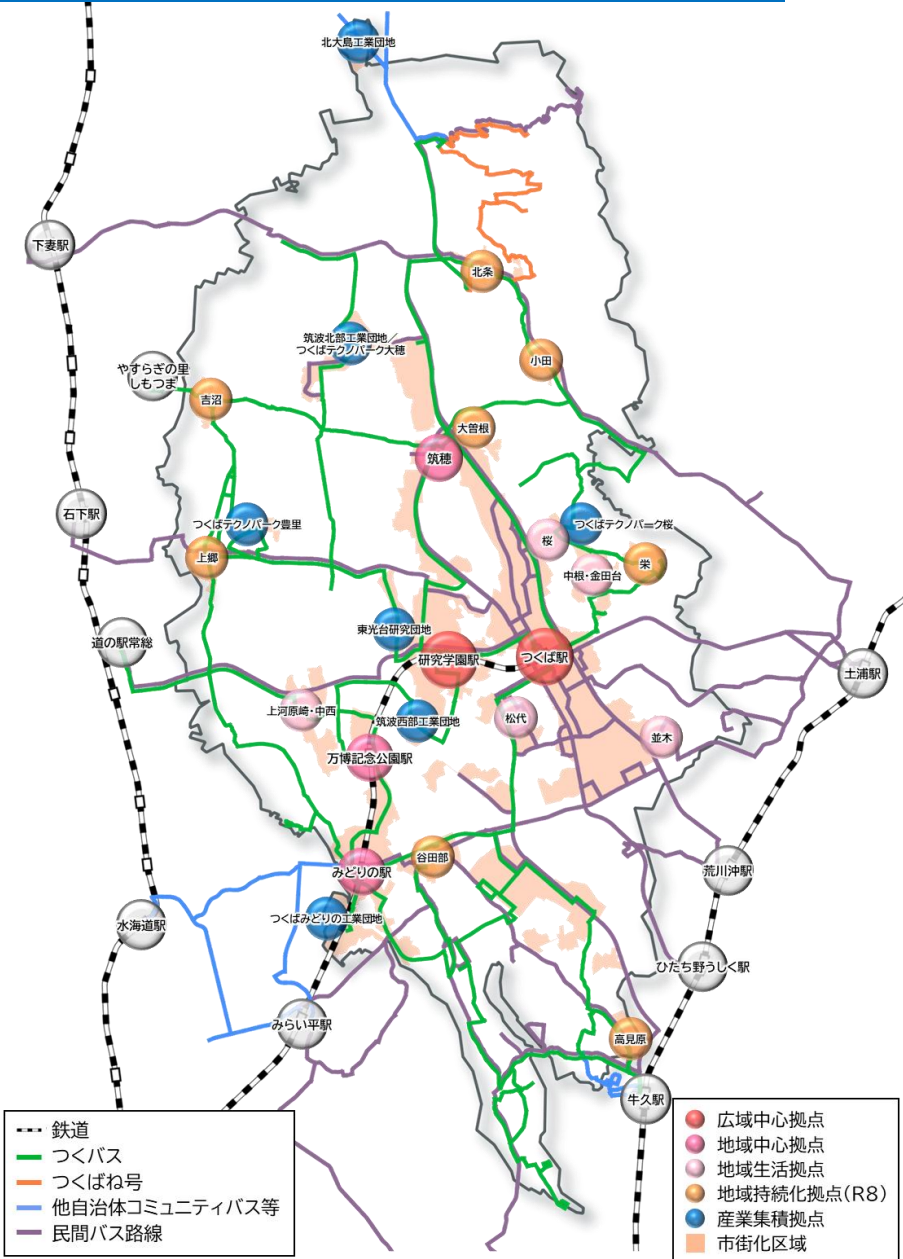
- これまでの「幹線＋支線システム(連携)」から「**階層型システム**」へ。
- つくバスの役割をこれまでの「路線バスの補完」から「まちづくりとの連携」へ(つくバスの役割を明確化)
- 路線バスやつくバスで対応できない場合は、地域内を運行する支線交通で対応(つくバスの補完)
- 幹線、支線で対応できない場合は、生活支援交通(新設)で移動に困っている住民を減らす

■階層型システム (目指す姿)

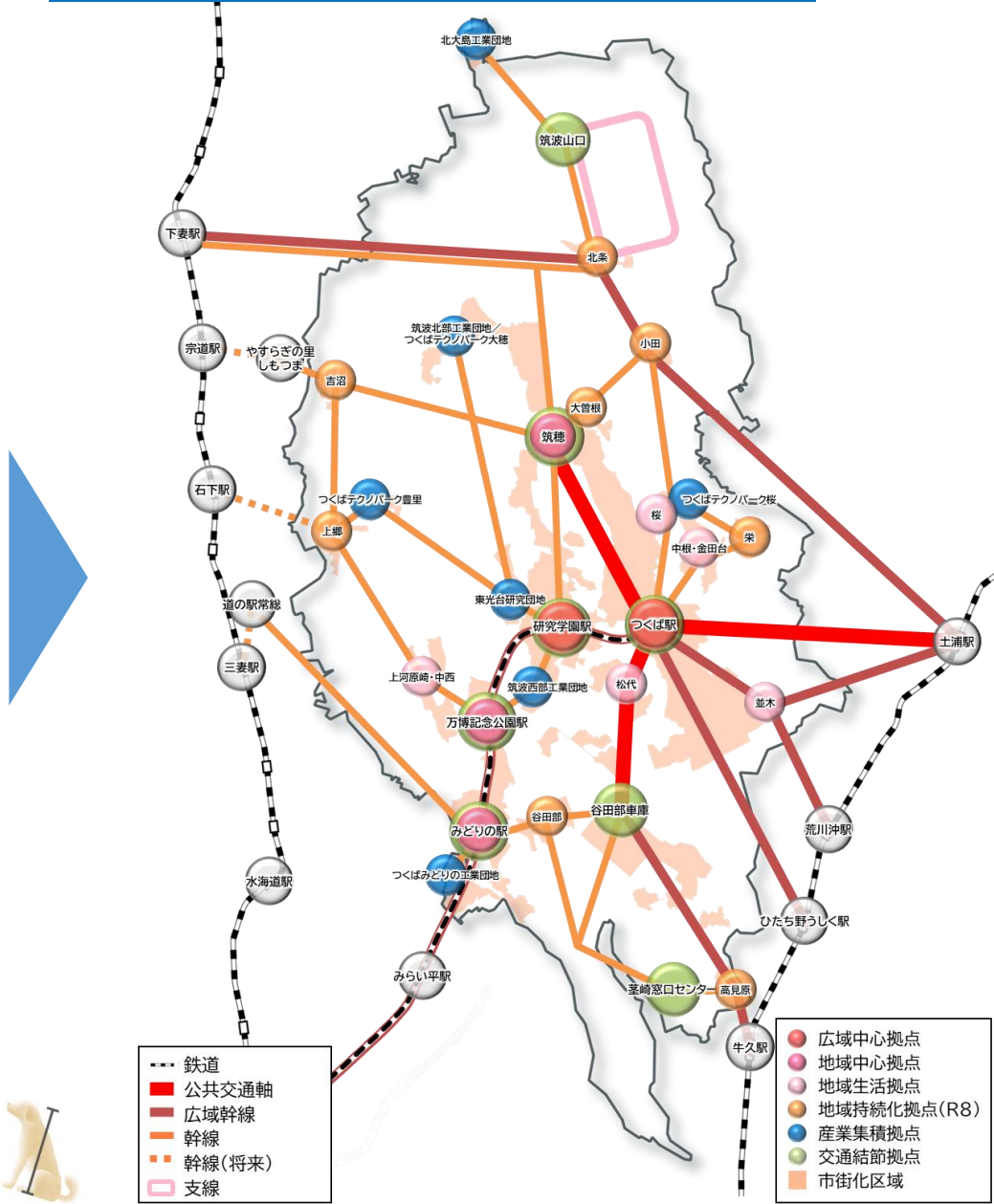


(1)基本的な方針

都市マスタープランの「将来都市構造図」と公共交通ネットワーク図(実路線)



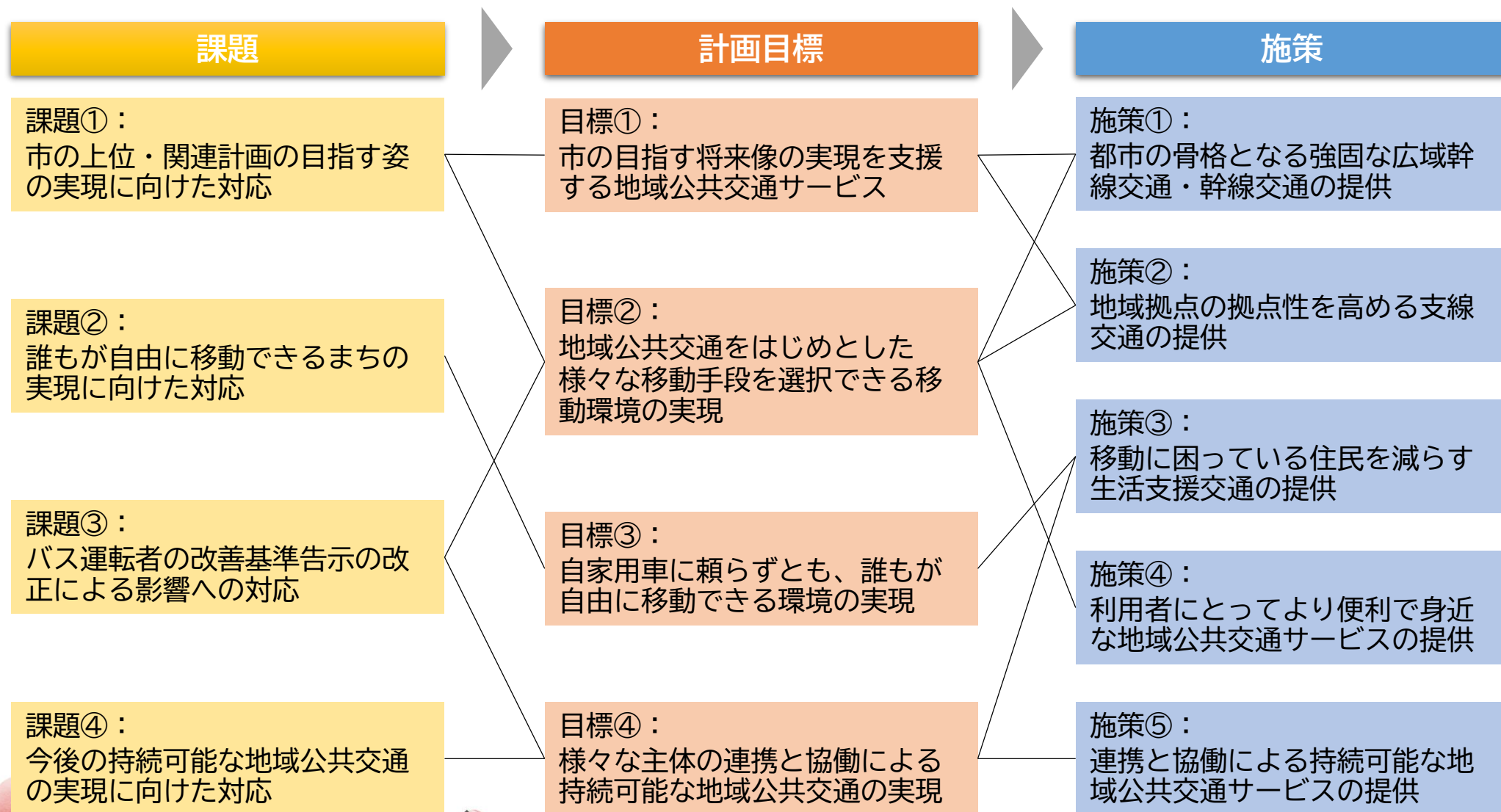
目指す公共交通ネットワーク図(概念図)



(2)施策・実施主体・スケジュール

▼計画目標と施策の設定

○課題から、計画目標として4つの目標を設定した上で、その実現に向けた施策として、5つの施策を設定した。



(2)施策・実施主体・スケジュール

▼ 具体の施策

○5つの下に、具体的な施策をそれぞれ設定した。

施策(案)	具体的に想定する施策(案)
施策①: 都市の骨格となる強固な <u>広域幹線交通・幹線交通</u> の提供	■既存の路線バス・つくバスの改善等を想定 ①:まちづくりの進展を踏まえた<u>バス路線</u>や<u>バス停</u>の見直し【現行施策1】 ②:利用状況やバスプローブデータ等のデータを踏まえた<u>時刻表等</u>の見直し【現行施策2、14】 ③:市独自の新設・廃止基準に基づく<u>つくバス停</u>の見直し【現行施策4】 ④:交通事業者と連携した<u>バス路線の再編等</u>【新規】 ⑤:交通事業者と連携した<u>高速バス</u>の利便性の向上【新規】 ⑥:近隣自治体と連携したバスによる<u>広域連携</u>の拡充【現行施策21】 ⑦:沿線自治体と連携した<u>つくばエクスプレス</u>の利便性の向上【新規】 連携
施策②: 地域拠点の拠点性を高める <u>支線交通</u> の提供	■「つくばね号」の改善等のほか、他地域への支線交通の展開を想定 ①:利用状況や地元住民の意見を踏まえた<u>支線交通</u>の見直し【現行施策3、9】 ②:地域の課題(地域カルテ作成)を踏まえたR8等の市内拠点の<u>拠点性を高める支線交通</u>の検討【新規】
施策③: 移動に困っている住民を減らす <u>生活支援交通</u> の提供	■生活支援交通の体制、役割などを含め、今後のあり方を検討することを想定 ①:<u>生活支援交通内</u>の役割や位置づけ、連携方法等の検討【新規】 ②:<u>つくタクの今後のあり方</u>の検討(運賃検討含む)【現行施策6】 ③:<u>移動困難の解消</u>に向けた生活支援交通の検討(公共ライドシェア等)【新規】

(2)施策・実施主体・スケジュール

▼具体の施策

○5つの下に、具体的な施策をそれぞれ設定した。

施策(案)	具体的に想定する施策(案)
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	■公共交通利用者の利便性向上策を想定 ①: <u>バス待ち環境</u>の改善と充実(バリアフリー化、上屋ベンチ、拠点等の整備)【現行施策10、17】 ②: 収集データ(<u>GTFS</u>等)のオープンデータ化の推進【現行施策15、16】 ③: バス利用に関する<u>情報提供</u>の充実及び<u>視認性</u>の向上(バスマップ、案内掲示、<u>路線名・愛称・番号</u>の付与【新規】等)【現行施策18】 ④: 交通手段間の<u>シームレス化</u>の推進(バスロケ等)【現行施策13】 ⑤: <u>ラストワンマイル</u>の充実(つくチャリ、新モビ等)【現行施策8、11】
施策⑤: 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供	■様々な主体と連携・協働した公共交通の維持、改善を想定 ①: 市域を跨ぐ<u>路線バスの幹線系統路線</u>の維持、改善【現行施策20】 ②: 持続性の観点を踏まえた<u>実証実験</u>運行の検討(路線バス、自動運転バス等)【現行施策5】 ③: 持続性の観点を踏まえた<u>運賃のあり方</u>の検討【新規】【現行施策7】 ④: 利用者の裾野を広げる<u>モビリティ・マネジメント</u>の実施【現行施策19】 ⑤: 必要な<u>供給量の確保</u>に向けた<u>支援策</u>(運転士確保支援等)【新規】 ⑥: 環境やバリアフリーに配慮した<u>車両等の導入支援</u>【新規】【現行施策10】 ⑦: <u>病院・企業バス等</u>の地域の多様な輸送資源との連携【現行施策12】

(3)KPI・目標値

▼KPIの設定(案)

- 施策の進捗・効果を説明する**KPI(現行計画の点検・評価指標に相当)**を設定する。
- 項目ごとに設定する目標値は、現況値を踏まえ、次回活性協にて案を報告する。

分類	KPI (案)	計測方法	
		実績	アンケート
アップデートガイダンスの10のKPI	公共交通軸と定める路線(区間)の運行回数	●	
	公共交通軸と定める路線(区間)の利用者総数	●	
	公共交通サービスによる人口カバー率	●	
	公共交通の収支・公的資金投入額	●	
	公共交通の利用者総数	●	
	公共交通に従事する運転者数	●	
	住民等の公共交通に対する満足度・認知度		●
現行計画の点検評価指標	居住・都市機能誘導区域内の駅およびバス停カバー圏域人口	●	
	公共交通の維持・運営に対する市民の参加意向		●
その他	バスの定期券発行数	●	
	75歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合		●

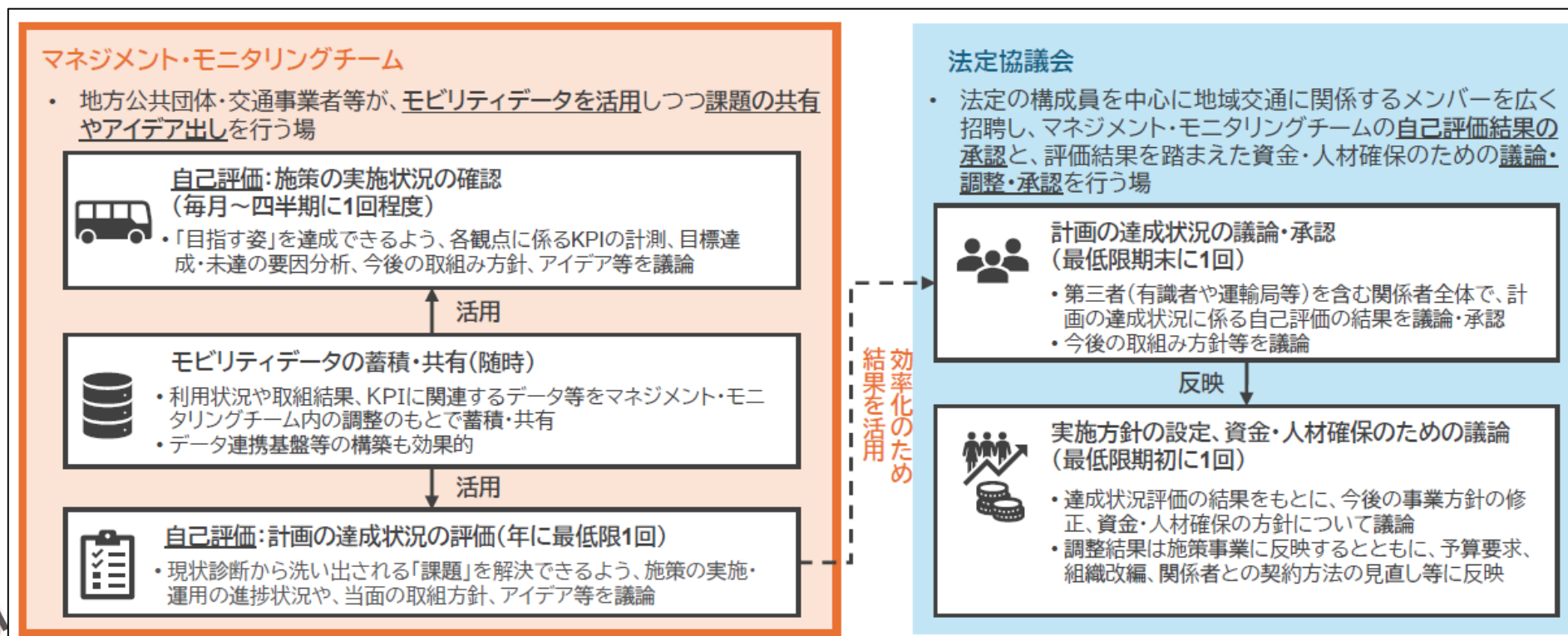
(4)点検・評価

○アップデートガイダンスでは、「5. 評価」で、法定協議会(=活性協)と合わせて「**マネジメント・モニタリングチーム**」を活用することが示されている。

○マネジメント・モニタリングチームは、**自治体と交通事業者、学識者等から構成し**、法定協議会で深く議論する時間が限られる**特定の課題**などに対して、データを活用しながら**課題の共有やアイデア出しを行う**、とされている。

⇒つくば市の場合、現状の**幹事会**をマネジメント・モニタリングチームとして位置づける

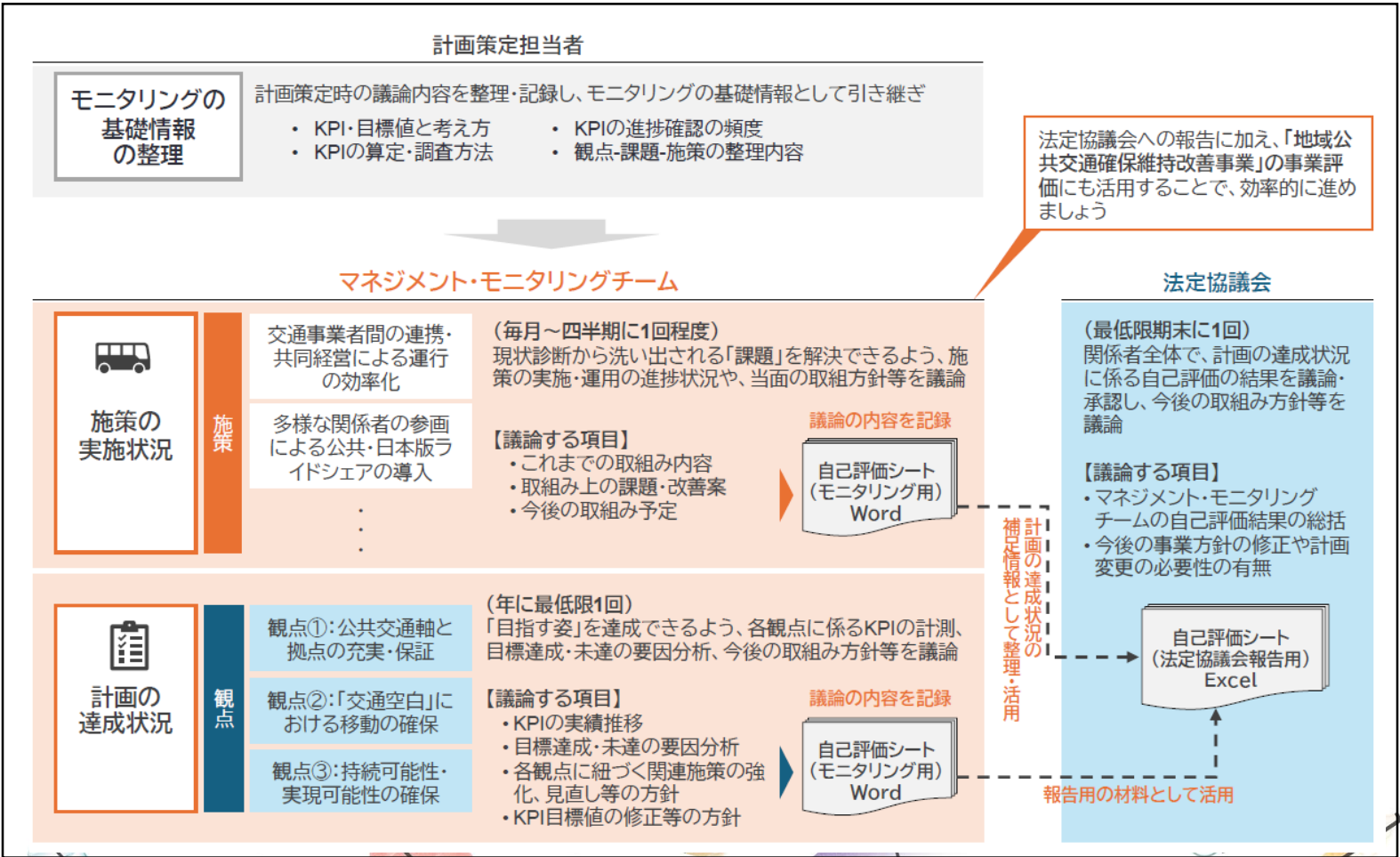
地域公共交通計画の「アップデートガイダンスver1.0」手順書から抜粋



(4)点検・評価

- マネジメント・モニタリングチーム(幹事会)を年数回開催し、以下の内容について議論する。
 - ・第2次計画で掲げた“施策”の実施状況の確認(施策の具体化、モニタリング指標の設定及び計測等)
 - ・第2次計画の達成状況(KPIのモニタリング)の確認
- マネジメント・モニタリングチーム(幹事会)の議論内容は、整理した上で、法定協議会(活性協)へ報告し、法定協議会(活性協)で最終的に計画や施策の変更等を議論する。

地域公共交通計画の「アップデートガイダンスver1.0」手順書から抜粋



3. 今後の予定



今後の予定

○10/27(月)14:00～16:00 第2回活性化協議会 ※本日

- ・第2次計画(素案)を提示、ご意見を頂く

○11/21(金)9:30～11:30 第3回幹事会

- ・第2次計画(案)を提示、ご意見を頂く

○12/18(木)9:30～12:00 第3回活性化協議会 ※予定

- ・パブコメ(案)として、第2次計画(案)を提示、審議

○1/5(月)～2/4(水)

- ・パブリックコメント実施

○2月 第4回幹事会 ※予定

- ・パブリックコメント結果とその内容を踏まえた修正(案)を提示、ご意見を頂く

○3月 第4回活性化協議会 ※予定

- ・第2次計画の承認



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

1 つくば市公共交通活性化協議会規約の改正

(1) 必要性

平成 28 年度に改訂した「つくば総合都市交通体系調査」では、中間（令和 7 年度）及び最終（令和 12 年度）評価の実施を定めているが、評価の実施主体が明確になっていないため、つくば市公共交通活性化協議会の規約を一部改正し、つくば市公共交通活性化協議会で評価を実施する。

(2) 改正内容

つくば市公共交通活性化協議会で、つくば総合都市交通体系調査の評価を実施できるように規約を改正する。

(3) 改正箇所

第 3 条（協議事項及び事業）※別紙参照

(4) 施行日

令和 7 年 10 月 27 日

(5) 新旧対照表

資料 2 別紙 2 のとおり

2 つくば市公共交通活性化協議会運賃分科会規程の改正

(1) 必要性

令和 7 年 6 月 30 日付けで国土交通省から通達された「道路運送法第 9 条第 4 項に基づく協議会の開催を要しない場合の目安となる考え方（資料 2 別紙 5 参照）」において、関係者の負担軽減及び生産性向上の観点から軽微な事案については運賃協議会の開催は必ずしも要しないことが示されたため、つくば市公共交通活性化協議会運賃分科会規程を改正し、開催を要しない軽微な事案を定める。

(2) 改正内容

運賃の軽微な変更は、つくば市公共交通活性化協議会運賃分科会の協議を経ずに届出できることを規程に明記する。

(3) 改正箇所

第 2 条（協議事項）※別紙参照

(4) 施行日

令和 7 年 10 月 27 日

(5) 新旧対照表

資料 2 別紙 4 のとおり

つくば市公共交通活性化協議会規約 改正案

（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）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 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に設置する。

（事務所）

第 2 条 協議会の事務所は、つくば市役所内（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運送の様態等に関すること。
- (2) 交通空白地有償運送及び福祉有償運送の必要性並びに旅客から収受する対価に関すること。
- (3) 地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定、進捗管理及び変更の協議に関すること。
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (5) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (6) 総合都市交通体系調査に関すること。
- (7) 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) 地区代表区長又はその指名する者
 - (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) 一般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、当該選任の日から当該会計年度の翌年度の 3 月末日までの期間とし、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ができる。なお、追加された委員の任期は、現任者の残任期間とする。
- 4 委員は、任期満了後においても後任者が就任するまでは、その職務を行う。

(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。

(役員の職務)

第 6 条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

- 2 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は

会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

3 監事は、協議会の出納監査を行い、その状況を会長に報告する。

(会議)

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

2 会議は委員の過半数の出席をもって成立とする。なお、会長が認めた場合は、オンラインでの参加も出席とみなす。ただし、この場合においては、委員の自宅の一室又は勤務先の会議室等、委員以外の第三者が存在しない場所で出席するものとする。

3 委員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に申し出ることにより、その属する団体から代理の者を出席させることができる。ただし、この場合において、委員は当該代理の者に対し、欠席する委員の権限について委任状により委任を行うものとする。

4 会議の議決は、出席委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

5 緊急の議決を要する場合、又は非常事態等、委員が一同に参集できない場合は、書面による審議の上、書面表決にて決議する。

6 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。

7 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。

8 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。

(運賃分科会)

第 10 条 運賃及び料金の設定又は変更に関する事項については、必要に応じ協議会に運賃分科会を置くことができる。

2 運賃分科会の組織、運営その他必要な事項は、道路運送法第 9 条第 4 項に基づき、会長が別に定める。

(選定委員会)

第 11 条 協議会が実施する事業について、事業者選定をする際は、必要に応じ協議会に選定委員会を置くことができる。

2 選定委員会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第 12 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 13 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 14 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 15 条 会議に出席した委員及び第 7 条第 7 項の規定により会議に出席した者、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、運賃分科会に出席した委員並びに選定委員会に出席した委員は、会議開催場所である会議室に参集しての参加の場合に、各会議及び選定委員会への出席に係る報酬並びに費用の弁償を受けることができる。また、同会議にオンラインで参加した場合、もしくは書面による表決をした場合は、同会議への出席に係る報酬のみを受けることができる。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合には、この限りではない。

(1) これに代わる対価を別に得ている場合

(2) 代理の者が会議に出席した場合

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 前項の支給方法は、原則として現金による手渡しとし、オンラインによる参加、もしくは書面による表決の場合は、会議翌日以降の銀行振り込みも可能とする。

(協議会が解散した場合の措置)

第 16 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 17 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。

附則

この規約は、令和 3 年 6 月 3 日から施行する。

附則

この規約は、令和 4 年 6 月 28 日から施行する。

附則

この規約は、令和 5 年 6 月 19 日から施行する。

附則

この規約は、令和 6 年 1 月 18 日から施行する。

附則

この規約は、令和 7 年 10 月 27 日から施行する。

つくば市公共交通活性化協議会規約新旧対照表

改正後	改正前
第 1 条－第 2 条 （略） （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）－（5） （略） （6）<u>総合都市交通体系調査に関すること。</u> <u>（7）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。</u> 第 4 条 （以下略） <u>附則</u> <u>この規約は、令和 7 年10月27日から施行する。</u>	第 1 条－第 2 条 （略） （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）－（5） （略） （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。 第 4 条 （以下略）

つくば市公共交通活性化協議会運賃分科会規程 改正案

(趣旨)

第1条 この規程は、つくば市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）規約第10条の規定に基づき、つくば市公共交通活性化協議会運賃分科会（以下「分科会」という。）に関し、必要な事項を定めるものとする。

(協議事項)

第2条 分科会は、道路運送法第9条の一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金について協議する。

(組織)

第3条 分科会は道路運送法第9条第4項に基づき、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) つくば市
- (2) 当該運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者（以下「事業者」という。）
- (3) 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長またはその指名する者（以下「茨城運輸支局」という。）
- (4) つくば市長が関係住民の意見を代表する者として指名する者
- (5) 前各号に掲げる者のほか、協議会が特に必要と認める者

(役員)

第4条 分科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1人

2 役員は、前条第1項に基づき、つくば市を会長とし、副会長を茨城運輸支局とする。

(会議)

第5条 分科会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 分科会の協議をするときは、道路運送法第9条第5項に基づき、あらかじめ公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

- 3 会議は構成員の過半数の出席をもって成立とする。なお、会長が認めた場合は、オンラインでの参加も出席とみなす。ただし、この場合においては、構成員の自宅の一室又は会議室等、構成員以外の第三者が存在しない場所で出席するものとする。
- 4 構成員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に申し出るにより、その属する団体から代理の者を出席させることができる。ただし、この場合において、構成員は当該代理者の者に対し、欠席する構成員の権限について委任状により委任を行うものとする。
- 5 緊急の議決を要する場合、非常事態等、構成員が一同に参集できない場合、または、各構成員から了承が得られている場合は書面による審議の上、書面表決にて決議する。
- 6 会議の議事は、原則として全会一致で決するものとする。ただし、成立しない場合においては多数決とし、可否同数の時は、会長の決するところによる。
- 7 会議は原則として非公開とし、独占禁止法に抵触しないように構成員を限定し一事業者毎に協議する。
- 8 会議での決定事項については、協議会に報告する。
- 9 次に掲げる場合は、会議を省略することができる。
 - (1) 均一制運賃を適用する路線（系統）において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替え又は一部延伸やフリー乗降区間の設定があった場合（競合する路線がある場合、路線延長により当該路線が初めて他の市町村に乗り入れする場合を除く。）でも、運賃額に変更がない場合
 - (2) 毎年イベント行事等に係る営業割引を実施する場合
 - (3) 工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線等を変更する場合
 - (4) 新たな決済手段を追加する場合
- 10 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。

（委任）

第6条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

附則

この規程は、令和6年1月18日から施行する。

附則

この規約は、令和6年6月7日から施行する。

附則

この規約は、令和 7 年 10 月 27 日から施行する。

つくば市公共交通活性化協議会運賃分科会規程新旧対照表

改正後	改正前
第 1 条－第 4 条 （略） （会議） 第 5 条 1－8 （略） 9 <u>次に掲げる場合は、会議を省略することができる。</u> <u>(1) 均一制運賃を適用する路線（系統）において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替え又は一部延伸やフリー乗降区間の設定があった場合（競合する路線がある場合、路線延長により当該路線が初めて他の市町村に乗り入れる場合を除く。）でも、運賃額に変更がない場合</u> <u>(2) 毎年のイベント行事等に係る営業割引を実施する場合</u> <u>(3) 工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線等を変更する場合</u> <u>(4) 新たな決済手段を追加する場合</u> 10 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。 第 6 条 （以下略） <u>附則</u> <u>この規約は、令和 7 年10月27日から施行する。</u>	第 1 条－第 4 条 （略） （会議） 第 5 条 1－8 （略） 9 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。 第 6 条 （以下略）

事務連絡

令和7年6月30日

各地方運輸局 自動車交通部長 殿

沖縄総合事務局 運輸部長 殿

物流・自動車局 旅客課長

道路運送法第9条第4項に基づく協議会の
開催を要しない場合の目安となる考え方について

令和5年10月に道路運送法（以下「法」という。）が改正され、道路運送法第9条第4項の規定により、運賃等については地域公共交通会議（道路運送法施行規則第4条第2項）とは別の協議会（以下「運賃協議会」という。）を開催しなければならないこととしたところ。

今般、運賃協議会の開催にあたり、関係者の負担軽減を図り、生産性向上を図る観点から、その開催を要しない場合の目安となる考え方を下記のとおり定めたので、運賃協議会の関係者に周知を図る等により、運賃協議会の開催の合理化に努められたい。

記

1. 開催を要しない場合の目安となる考え方

運賃協議会においては、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある路線又は営業区域に係る運賃等について協議を行うものであるが、地域公共交通会議とは別の協議会であり、会議開催にあたっては関係者の事務手続きの負担が発生しているとの意見があることから、その負担を軽減し、生産性向上を図る観点も考慮する必要がある。

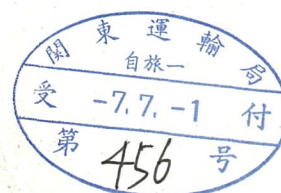
運賃協議会で付議される案件については、必ずしも全ての事案について開催されるべきものではなく、軽微な事案については、運賃協議会の開催は必ずしも要しないと考える。

なお、2. により軽微な事案の例を示すが、これらは運賃協議会にて協議の上判断されるべきものであり、あらかじめ設置要綱等に記載することが望ましい。

2. 軽微な事案の例

- ・均一制運賃を適用する路線（系統）において、系統変更を伴う停留所の新設や変更、路線の付け替えや一部延伸があった場合（競合する路線がある場合、路線延長により当該路線が初めて他の市町村に乗り入れする場合を除く。）でも、運賃額に変更がない場合。
- ・毎年のイベント行事等に係る営業割引を実施する場合
- ・工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線等を変更する場合
- ・新たな決済手段を追加する場合

以上



令和7年度利用実績について

つくたく・つくばね号

地域連携公共ライドシェア・松代南循環

令和7年(2025年)10月27日(月)
総合交通政策課

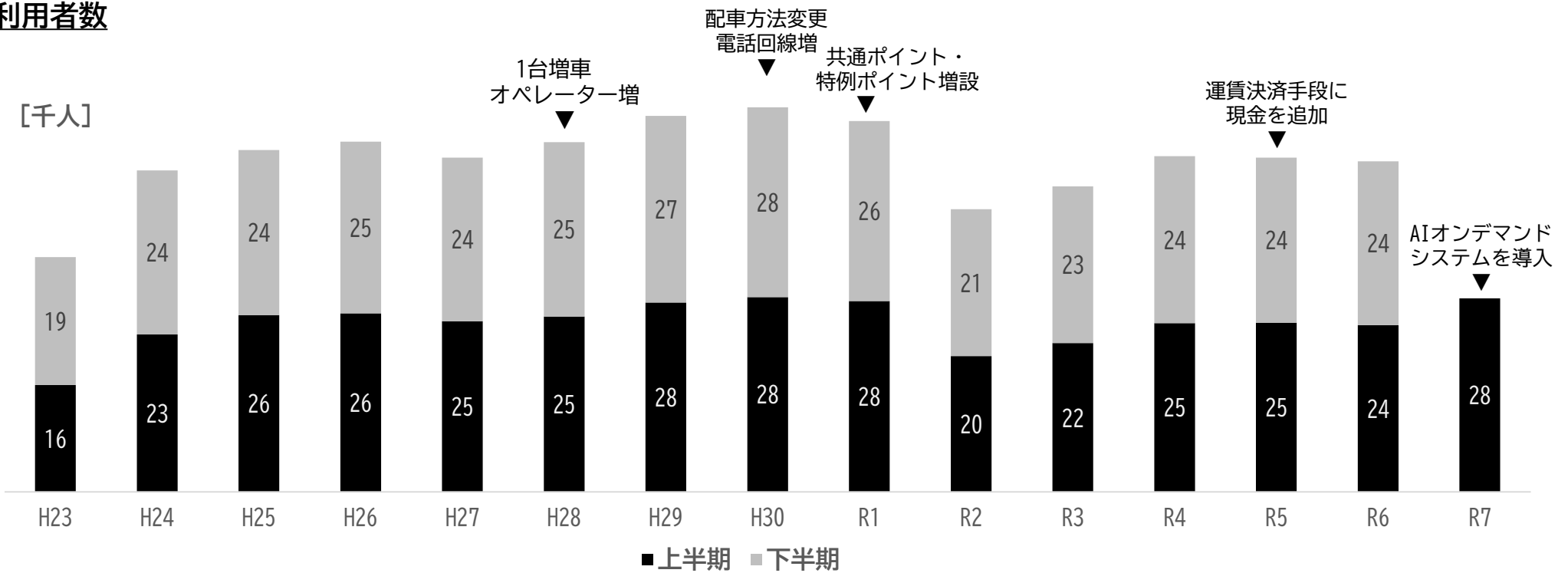
令和7年度上半期 つくたく利用実績 (4月1日～9月30日)



つくタク利用者数

令和7年度上半期の利用者数(28, 124人)は、前年度同期と比較して3,879人増加した。

▼年度利用者数



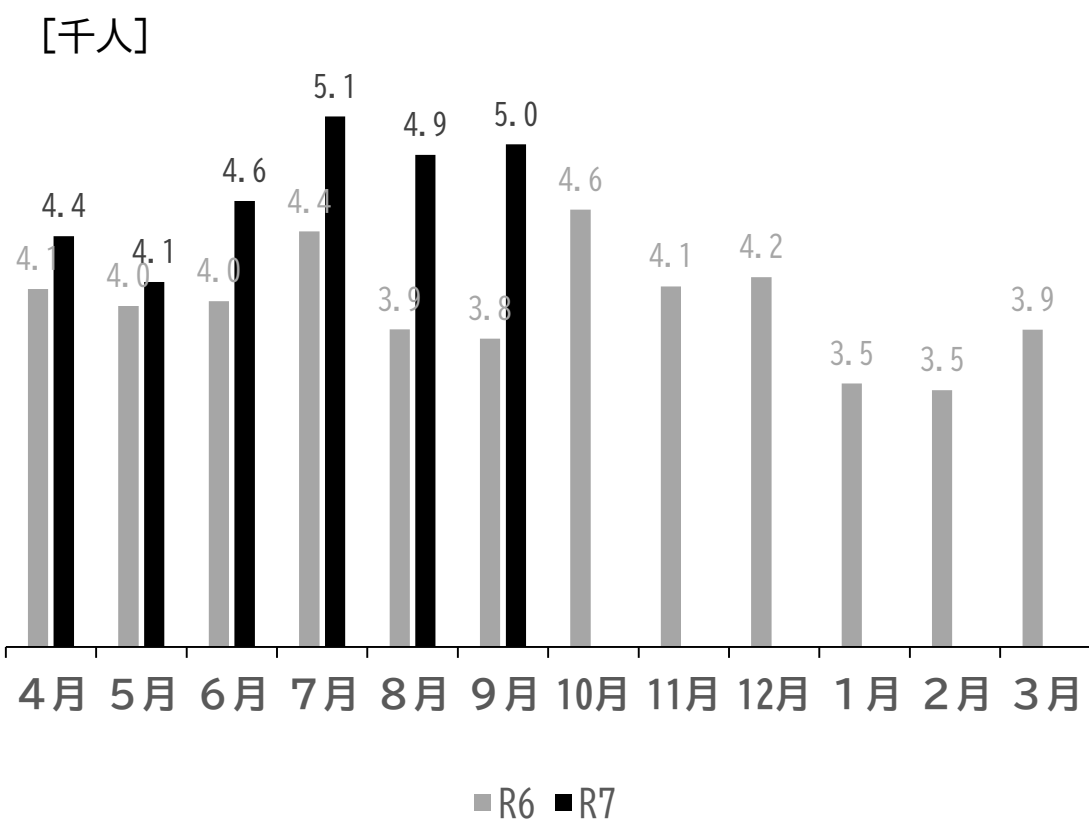
▼年度別・月別利用者数一覧

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	前年比増減(人)	前年同月比
	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)		
4月	1,643	3,567	4,559	4,347	4,351	4,079	4,284	4,483	4,517	2,426	3,819	4,001	4,173	4,102	4,411	309	107.5%
5月	2,171	3,668	4,305	4,181	3,504	3,845	4,310	4,767	4,224	2,276	3,126	3,912	3,977	4,001	4,142	141	103.5%
6月	2,795	4,016	4,251	4,298	4,402	4,635	4,966	5,085	4,650	3,634	4,096	4,420	4,431	4,029	4,619	590	114.6%
7月	2,843	3,846	4,558	4,558	4,711	4,289	4,745	4,957	5,245	3,979	3,772	4,046	3,980	4,439	5,114	675	115.2%
8月	3,062	3,979	4,174	4,174	4,000	4,211	4,615	4,813	4,553	3,523	3,420	4,053	4,029	3,864	4,888	1,024	126.5%
9月	2,994	3,805	3,862	4,401	3,839	4,430	4,584	4,203	4,527	3,888	3,377	4,090	3,994	3,810	4,950	1,140	129.9%
上期	15,508	22,881	25,709	25,959	24,807	25,489	27,504	28,308	27,716	19,726	21,610	24,522	24,584	24,245	28,124	3,879	116.0%
月平均	2,585	3,814	4,285	4,327	4,135	4,248	4,584	4,718	4,619	3,288	3,602	4,087	4,097	4,041	4,687		

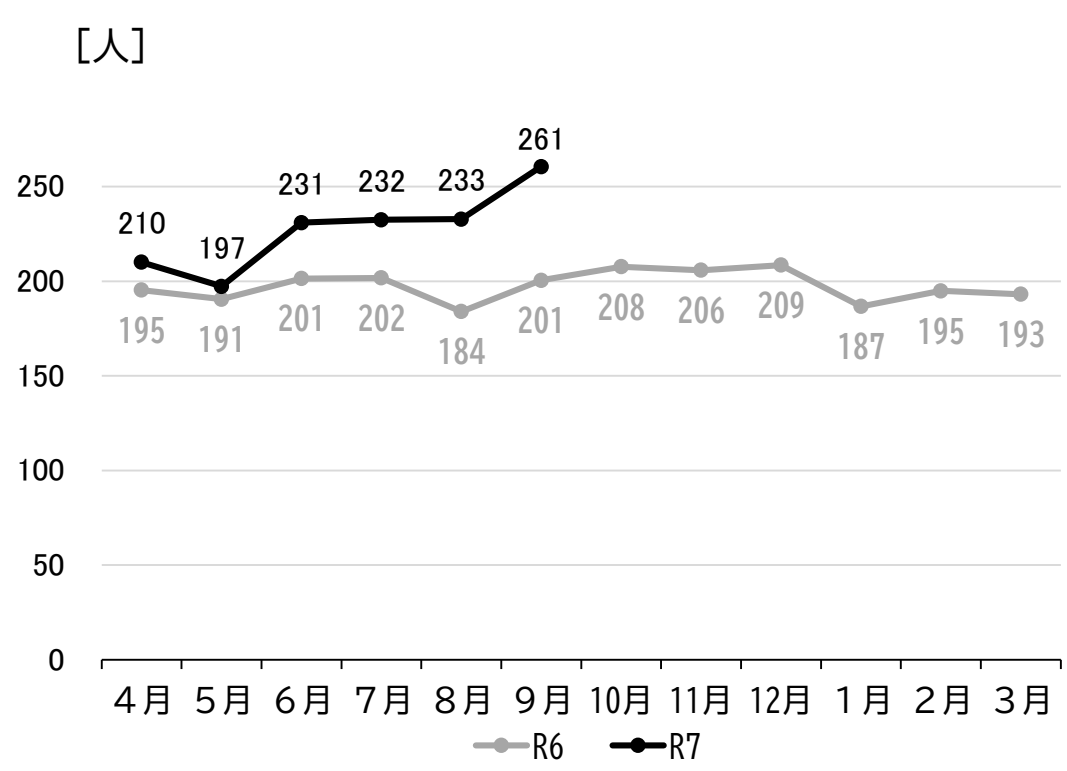
つくたく月別利用者数

- 月別の利用者数及び1日当たりの利用者数は、前年度同月比で増加した。

▼月別利用者数



▼1日当たり利用者数



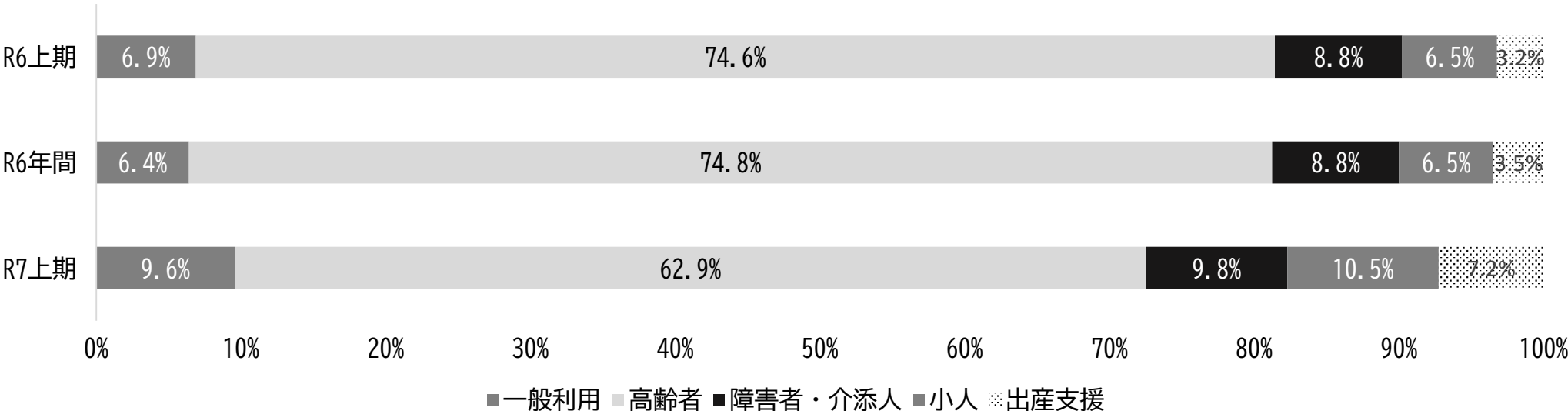
利用者属性

- 前年度同期と比較し、高齢者の利用人数及び割合が減少した。
- 前年度同期と比較し、一般利用、障害者・介添人、小人、出産支援の利用人数及び割合が増加した。

▼属性別利用割合

	R6上期	R6年間	R7上期
一般利用	1,666	3,075	2,695
高齢者	18,078	35,940	17,701
障害者・介添人	2,134	4,211	2,752
小人	1,588	3,128	2,939
出産支援	779	1,665	2,037
合計	24,245	48,019	28,124

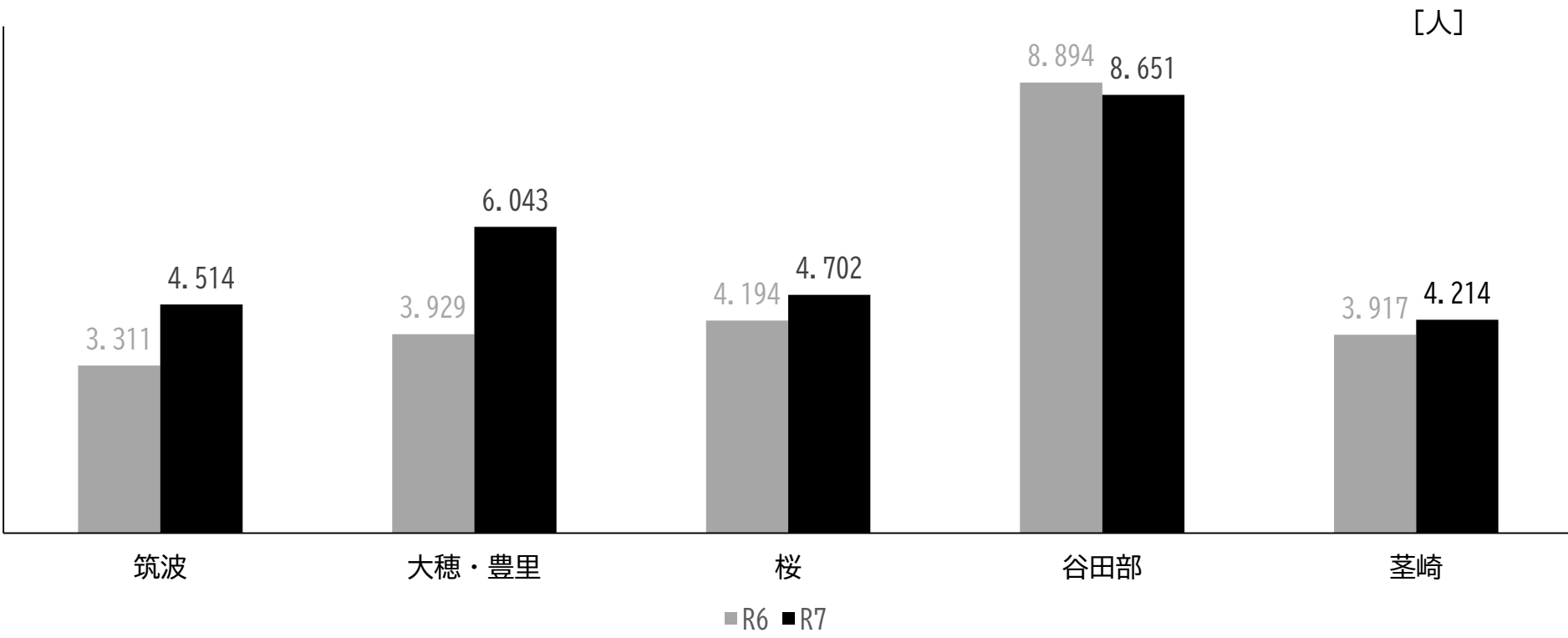
※一般利用には乗継も含む



つくたく地区別利用者数

- 利用者が最も多い谷田部地区は、前年度同期比で利用者がわずかに減少した。
- 前年度同期比で谷田部地区以外は増加傾向にあり、大穂・豊里地区では2,000人以上増加した。

▼上半期地区別利用者数(前年度同期比較)



つくたく予約方法別件数

- 令和7年度上半期平均では、web予約が39.3%、電話予約が60.7%見られた。
- web予約割合に上昇傾向が見られるものの、7月以降伸び率は鈍化している。

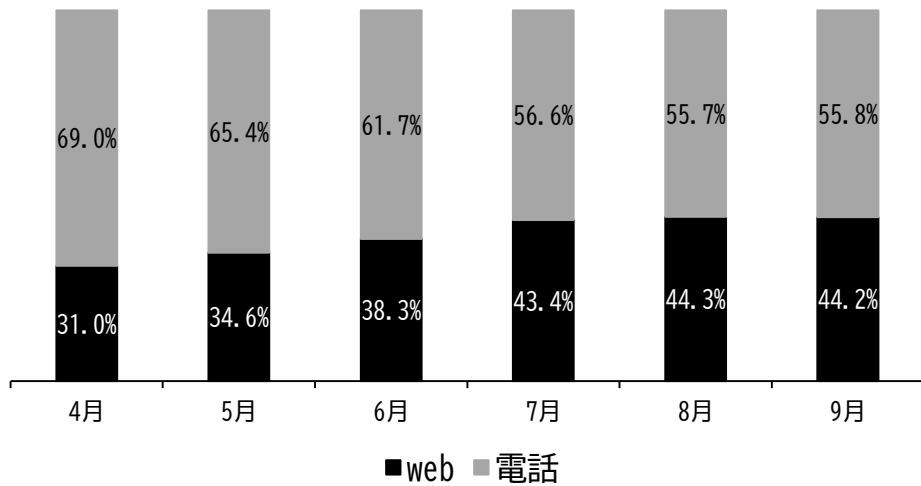
▼予約方法別予約件数

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
web	1,167	1,225	1,499	1,838	1,736	1,840
電話	2,594	2,319	2,411	2,400	2,185	2,322
合計	3,761	3,544	3,910	4,238	3,921	4,162

▼予約方法別予約割合

	4月	5月	6月	7月	8月	9月
web	31.0%	34.6%	38.3%	43.4%	44.3%	44.2%
電話	69.0%	65.4%	61.7%	56.6%	55.7%	55.8%

▼予約方法別割合推移



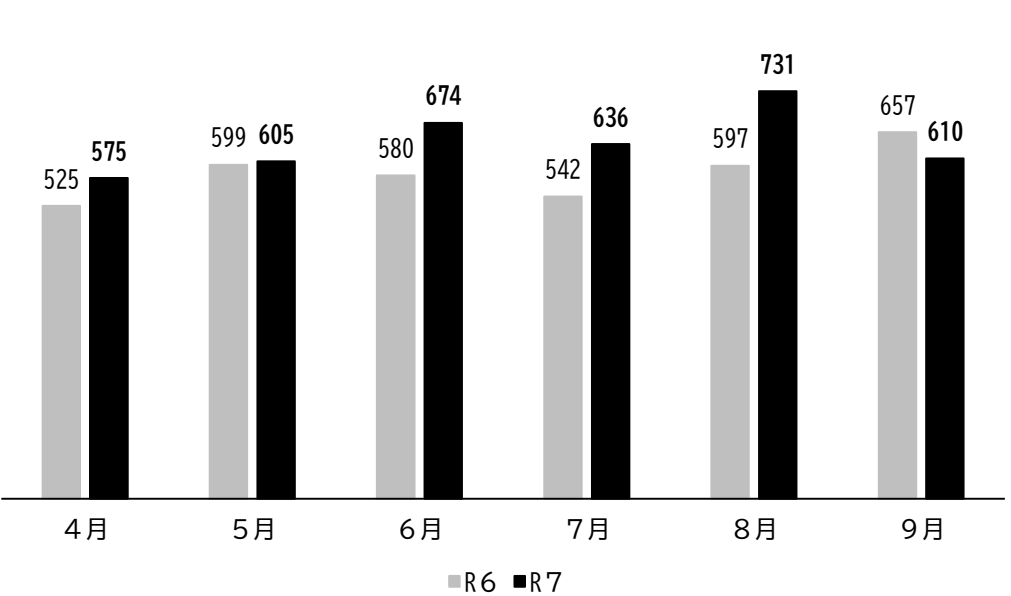
令和7年度上半期 つくばね号利用実績 (4月1日～9月30日)



利用者数(全体、月別、停留所別)

- 令和7年4月～9月の利用者数は3,831人で、前年度同期より331人増加した。1日当たりの利用者数は20.9人であった。
- 1便当たりの利用者数は1.23人であり、目標の「1便当たりの利用者数が1.0人以上」を上回っている。
- フリー乗降(※)の利用は6人見られた。
※つくばね号の「神郡東」～「館」の区間のみ、バス停のほか、路線上で乗降が可能にしている。

▼月別利用者数(人)



▼利用者属性割合

	一般	高齢者	障害者	出産支援	小人	未就学児
4月	9.1%	5.4%	0.4%	0%	0.2%	0.03%
5月	9.9%	5.3%	0.5%	0%	0%	0.03%
6月	11.7%	5.3%	0.4%	0%	0.1%	0.13%
7月	9.7%	5.9%	0.5%	0%	0.5%	0.03%
8月	12.1%	6.2%	0.4%	0%	0.4%	0.03%
9月	10.1%	5.3%	0.4%	0%	0.1%	0%

※高齢者は、つくば市高齢者運賃割引証を提示した者
※障害者には介助人も含む

▼全体利用者数

運行月	利用者数				平日	土日祝
		昨年度比増減	1日当たり	1便当たり	1便当たり	1便当たり
	人	人	人/日	人/便	人/便	人/便
令和7年4月	575	50	19.2	1.13	1.19	0.97
令和7年5月	605	6	19.5	1.15	1.26	0.95
令和7年6月	674	94	22.5	1.32	1.14	1.75
令和7年7月	636	94	20.5	1.21	1.18	1.29
令和7年8月	731	134	23.6	1.39	1.43	1.31
令和7年9月	610	-47	20.3	1.20	1.25	1.07
合計	3,831	331	-	-	-	-
平均	639	-	20.9	1.23	1.24	1.22

地域連携公共ライドシェア利用実績 (1月27日～9月30日)



運行実績(月別、エリア別)

4エリア別運行件数(1/27~9/30)

単位:件

エリア	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
つくば・土浦	8	21	29	13	33	22	29	30	19	204
下妻	2	44	37	36	29	31	35	20	31	265
牛久	5	3	9	6	13	7	10	6	21	80
筑波山	0	2	0	1	2	1	1	1	2	10
4エリア合計	15	70	75	56	77	61	75	57	73	559

4エリア別利用人数(1/27~9/30)

単位:人

エリア	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
つくば・土浦	9	23	37	14	33	22	29	36	19	222
下妻	2	48	54	48	30	33	37	31	31	314
牛久	6	4	12	6	14	10	11	13	29	105
筑波山	0	2	0	1	3	1	1	1	3	12
4エリア合計	17	77	103	69	80	66	78	81	82	653

下妻エリア(定時定路線)利用人数(1/27~9/30)

単位:人

エリア	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
下妻(定時定路線)	1	10	10	12	15	17	3	10	18	96



令和7年度上半期 路線バス運行実証実験 (松代南循環)利用実績 (4月1日～9月30日)



路線バス運行実証実験事業(松代南循環) 利用状況

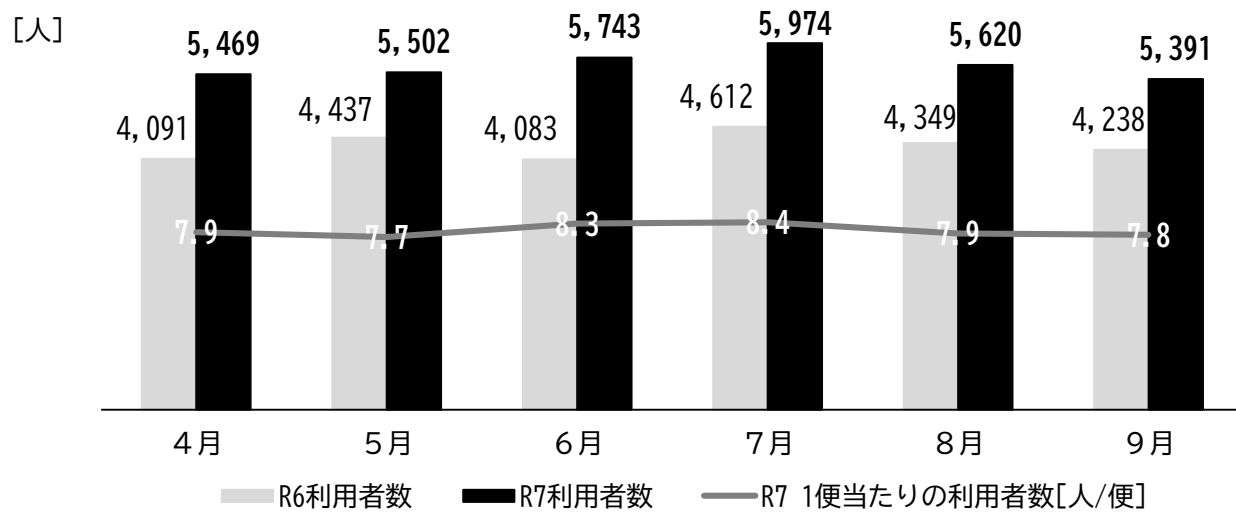
〔月別利用者数〕

- 令和7年度上半期の利用者数は33,699人で、前年度同期より7,889人増加した。
- 1便当たりの平均利用人数は8人で、前年度同期より1.9人増加した。
しかし、損益分岐点となる利用者数(約14人)を下回る結果となった。

〔停留所別利用者数〕

- 停留所別では、起終点であるつくばセンターの利用が多い。次に利用が多いのは、宮下児童公園南である。
- 実証実験を開始してから依然として利用が多い、松代循環と同一の停留所である「手代木団地」と「つくばセンター」での乗降も引き続き多く見られた。
- そのほか、ほかの停留所と比較して、手代木中学校前や松代五丁目で前年度同期より、利用者の増加が見られた。

▼月別利用者数



▼停留所別利用者数(1日当たり)

R6 上半期

R6 上半期			[人]
1 つくばセンター	乗車	62.7	
	降車	75.3	
2 宮下児童公園南	乗車	18.0	
	降車	15.0	
3 松野木東	乗車	12.9	
	降車	10.4	
4 松野木西	乗車	5.2	
	降車	4.4	
5 松代五丁目東	乗車	4.3	
	降車	6.3	
6 手代木中学校前	乗車	8.8	
	降車	8.2	
7 手代木団地	乗車	14.3	
	降車	13.9	
8 松代	乗車	2.4	
	降車	1.9	
9 松代五丁目	乗車	7.0	
	降車	4.0	
10 松代南	乗車	5.6	
	降車	1.7	

R7 上半期

R7 上半期			[人]
1 つくばセンター	乗車	79.0	
	降車	101.5	
2 宮下児童公園南	乗車	25.9	
	降車	19.3	
3 松野木東	乗車	15.4	
	降車	10.2	
4 松野木西	乗車	6.6	
	降車	5.5	
5 松代五丁目東	乗車	4.3	
	降車	6.9	
6 手代木中学校前	乗車	12.8	
	降車	11.8	
7 手代木団地	乗車	21.1	
	降車	19.1	
8 松代	乗車	3.4	
	降車	1.7	
9 松代五丁目	乗車	9.9	
	降車	6.0	
10 松代南	乗車	5.7	
	降車	2.0	

令和7年度アンケート調査結果について

令和7年(2025年)10月27日
総合交通政策課

目次

1. 令和7年度アンケート調査について

2. つくたく利用者アンケート調査結果

(1) 新たな配車システム導入後のつくたく利用満足度

(2) つくたクの許容運賃について

参考. 調査項目



1. 令和7年度アンケート調査について

○地域公共交通計画の点検・評価、第2次つくば市地域公共交通計画策定に向けた現状整理、市民の移動実態・意向などを把握することを目的に、**一般市民・バス利用者・つくタク利用者を対象にそれぞれアンケートを実施した。**

○一般市民アンケートは、**1,143件(38.1%)**を回収、昨年度よりも**回収数が向上し、(Web比率)も向上。**

○バス利用者アンケートについては、計画策定年であるため、より多様な意見を得ることを目的に、新たにチラシ配布を実施。昨年度より**大幅に回収数が増加(昨年度比2.8倍)。**

○つくタク利用者アンケートは、自宅登録者897人のうち**638件(71.1%)**を回収、車内設置からも30件回収。

	対象者	物件	配布（設置）数	配布方法	回収方法	実施時期	有効回収数		有効回収率	Web比率	
							郵送	web			
一般市民	市民 （16歳～84歳）	調査票	3,000部 （昨年度と同じ）	郵送	郵送・web	7/2(水) ～7/22(火)	1,143 （昨年度1,024）	456	687	38.1% （昨年度34.1%）	60.1% （昨年度56.9%）
バス利用者	路線バス つくバス つくばね号 利用者	ポスター	450枚	バス車内や駅で掲示 QRコードから読取	Web	7/1(火) ～8/4(月)	1,469 （昨年度527）	—	1,457	—	99.2%
		チラシ	1,929枚※1	TX4駅・土浦駅前 ・牛久駅にて配布	Web						
		調査票	250部	市役所・窓口センター 関東鉄道(株)学園サ ビスセンターに設置	郵送	※7/9(水) チラシ配布		12	—		
つくタク利用者	自宅登録者かつ 4月または5月に 利用した予約者本人	調査票	897部	郵送	郵送・Web	7/2(水) ～7/22(火)	638	517	121	71.1%	19.0%
	調査期間中の つくタク利用者	調査票※2	300部 （15部×20台）	車内に設置し、 回答希望の乗客に 運転手から手渡し	郵送・web	7/9(水)※3 ～7/29(火)	30※4	30※4	—	—	—

※1 つくばセンター1,125枚、研究学園駅88枚、万博記念公園駅12枚、みどりの駅76枚、土浦駅519枚、牛久駅109枚

※2 二重回答を防ぐため、車内で手渡す調査票には「自宅登録者かつ4・5月利用者」であるかを判別する設問を追加。該当が判明した場合は、当該調査票の回答を除外。

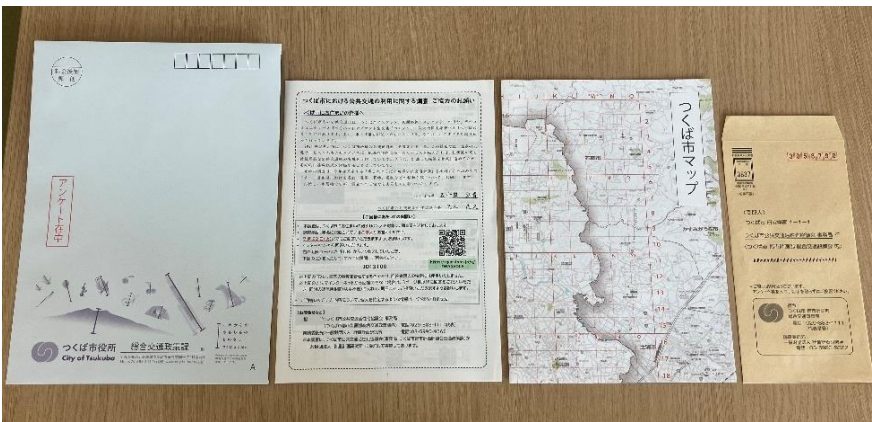
※3 二重回答が発生しないよう車内配布時期を1週間後ろ倒し

※4 二重回答者除外後の有効回答数



1. 令和7年度アンケート調査について

▼一般市民アンケート調査物件

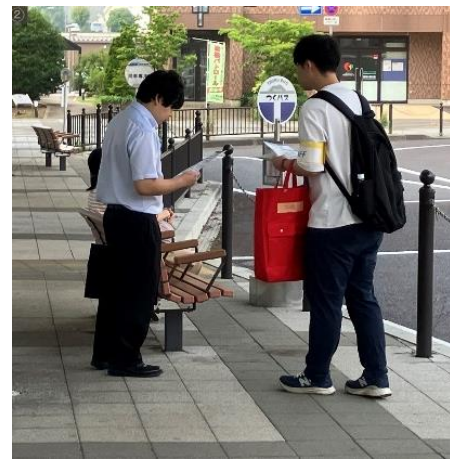


配布したアンケート調査物件一式
(市の封筒に宛名シールを貼り、発送)

▼バス利用者アンケート調査

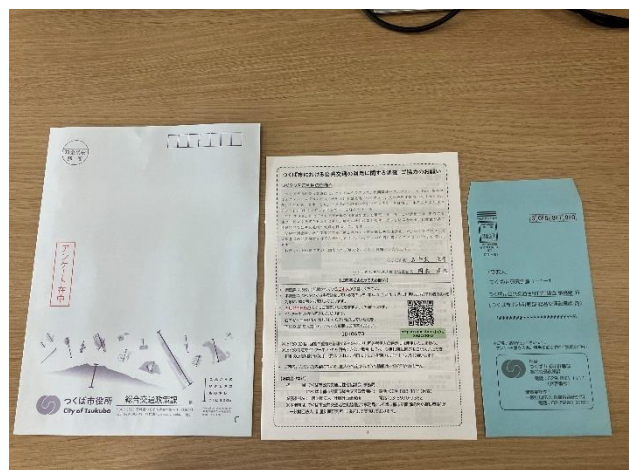


バス車内・駅へ
掲示したポスター
(配布したチラシも同様)



バス利用者アンケート
チラシ配布の様子(7/9実施)

▼つくタク利用者アンケート調査物件



配布したアンケート調査物件一式
(市の封筒に宛名シールを貼り、発送)



つくタク車内へ掲示したポスター



2. つくたく利用者アンケート調査結果

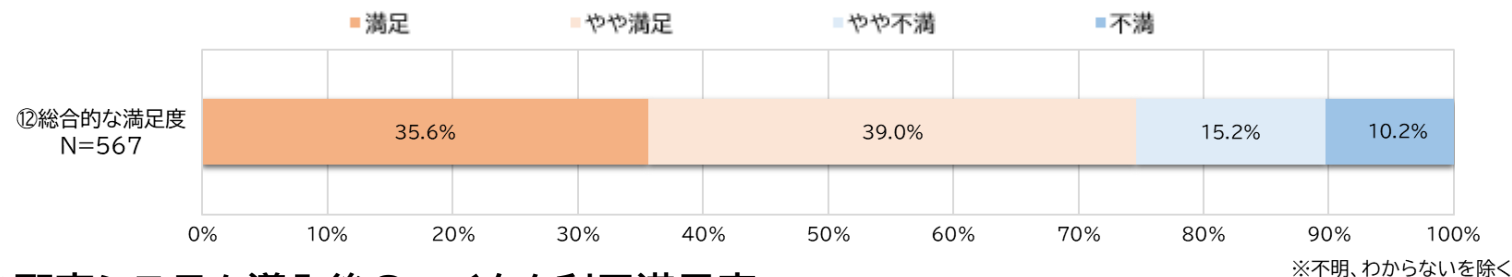
- (1) 新たな配車システム導入後のつくたく利用満足度
- (2) つくたくの許容運賃について



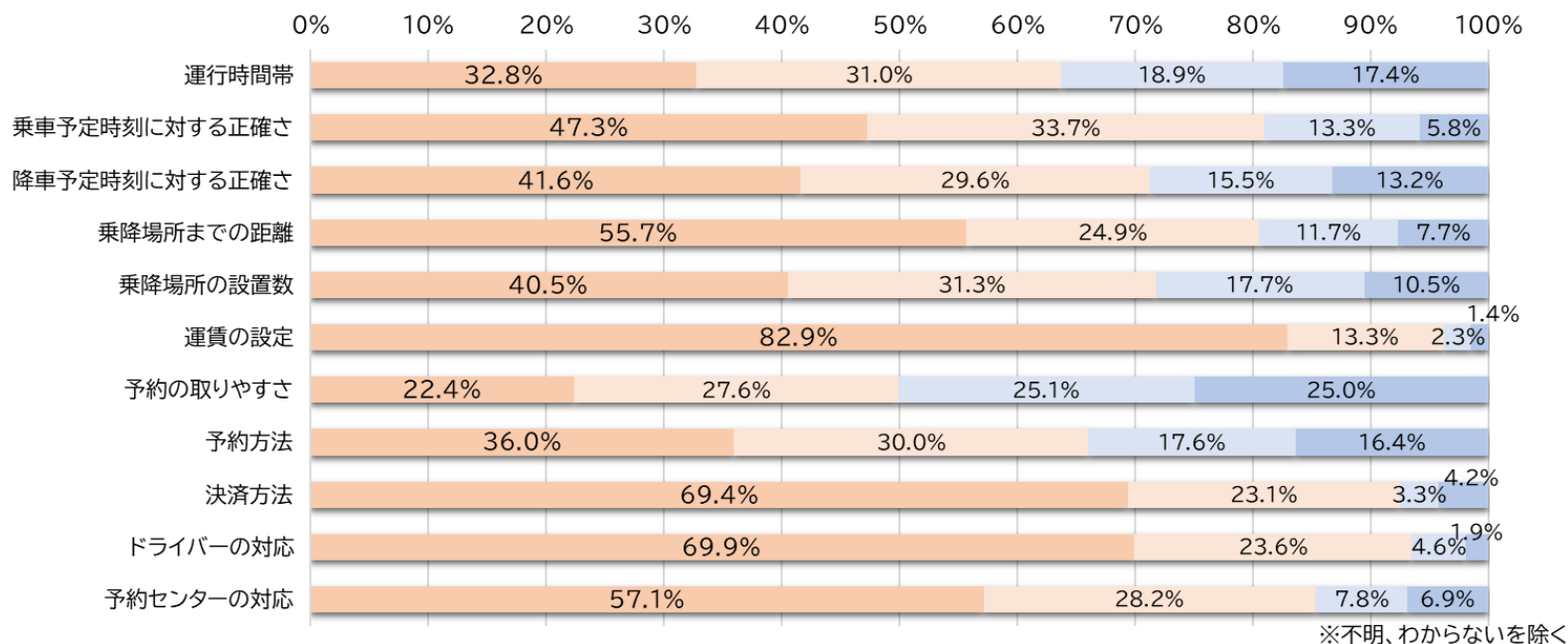
(1)新たな配車システム導入後のつくタク利用満足度

- 新たな配車システム導入後(本年4月以降)のつくタクについてサービス全体の満足度を見ると、**全体の約75%が満足・やや満足と回答**。
- 項目別では、**運賃の設定**に関して、**約96%が満足・やや満足と回答**し、満足度が非常に高い。
- 一方、**予約の取りやすさ**に関して、**全体の50%が不満・やや不満と回答**し、課題が残る状況。

■新たな配車システム導入後のつくタク利用満足度



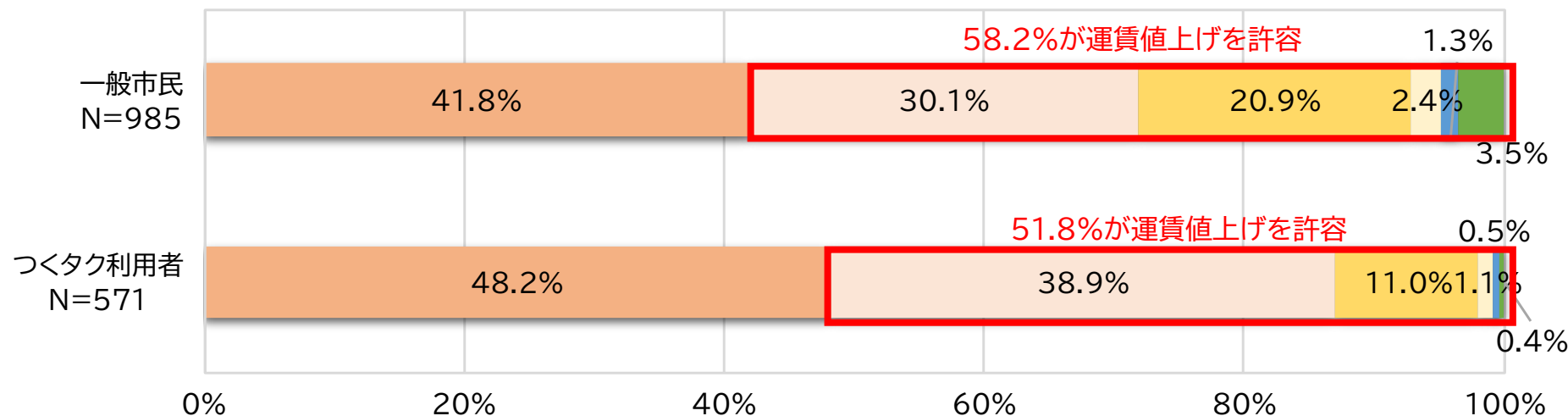
■項目別 新たな配車システム導入後のつくタク利用満足度



(2)つくタクの許容運賃について

- つくタクの許容運賃について、一般市民アンケート・つくタク利用者アンケートの回答を集計。
- 同一地区内で600円以上を許容できると回答した割合は、一般市民58.2%、つくタク利用者51.8%。
- 一般市民・利用者ともに運賃維持を望む声も多く、特につくタク利用者では値上げ許容と運賃維持が拮抗(運賃維持48.2%、許容51.8%)。

■つくタクの許容運賃について



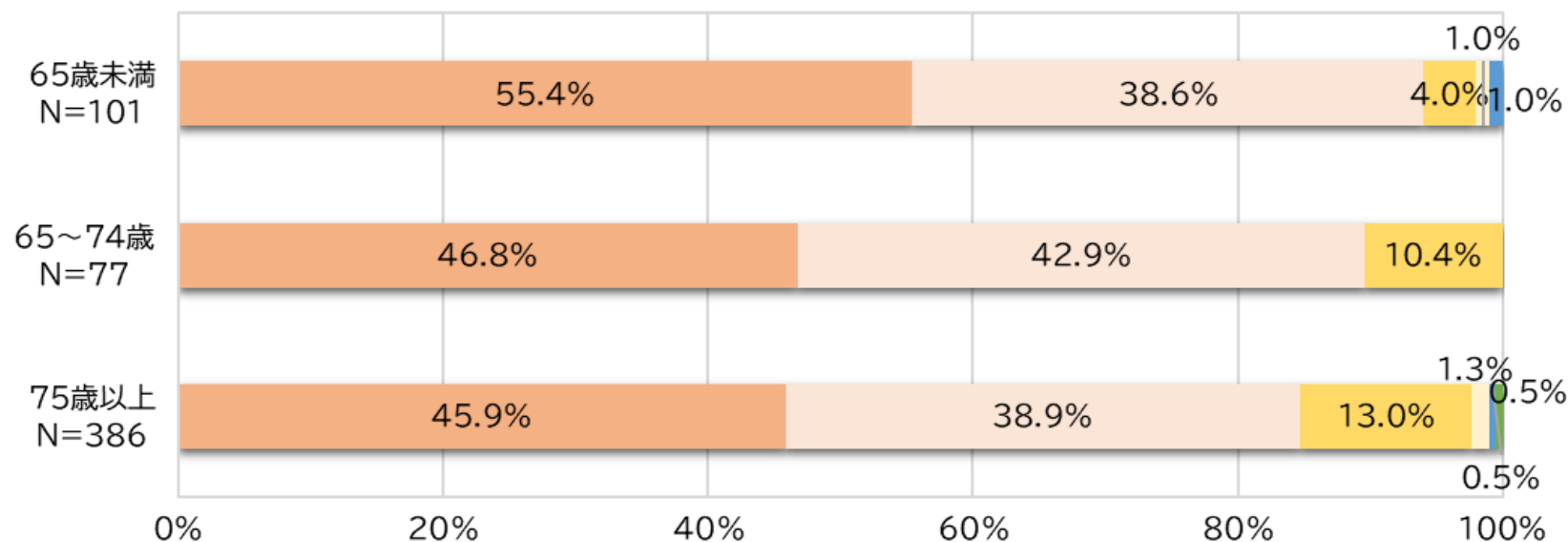
- 同一地区内: 300円(割引制度適用: 150円)※現在の運賃体系と同じ
- 同一地区内: 600円(割引制度適用: 300円)※現在の2倍: 想定収支率9.5%
- 同一地区内: 1,000円(割引制度適用: 500円)※現在の約3倍: 想定収支率15.4%
- 同一地区内: 1,500円(割引制度適用: 750円)※現在の5倍: 想定収支率22.7%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)※現在の約7倍: 想定収支率30.1%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)以上でも構わない

※その他・不明を除く
※一般市民はサンプル集計

(2)つくタクの許容運賃について

○つくタクの許容運賃について、つくタク利用者アンケートを対象に年齢別で集計。
 ○「65歳未満」、運賃半額対象となる「65歳～74歳」、後期高齢者となる「75歳以上」で分類すると、**現状維持を望む回答は65歳未満が最も多い。**
 ⇒65歳未満は高齢者割引の対象外であり、負担増となることが影響した可能性。

■つくタクの許容運賃について(つくタク利用者・年齢別)



- 同一地区内:300円(割引制度適用:150円)※現在の運賃体系と同じ
- 同一地区内:600円(割引制度適用:300円)※現在の2倍:想定収支率9.5%
- 同一地区内:1,000円(割引制度適用:500円)※現在の約3倍:想定収支率15.4%
- 同一地区内:1,500円(割引制度適用:750円)※現在の5倍:想定収支率22.7%
- 同一地区内:2,000円(割引制度適用:1,000円)※現在の約7倍:想定収支率30.1%
- 同一地区内:2,000円(割引制度適用:1,000円)以上でも構わない

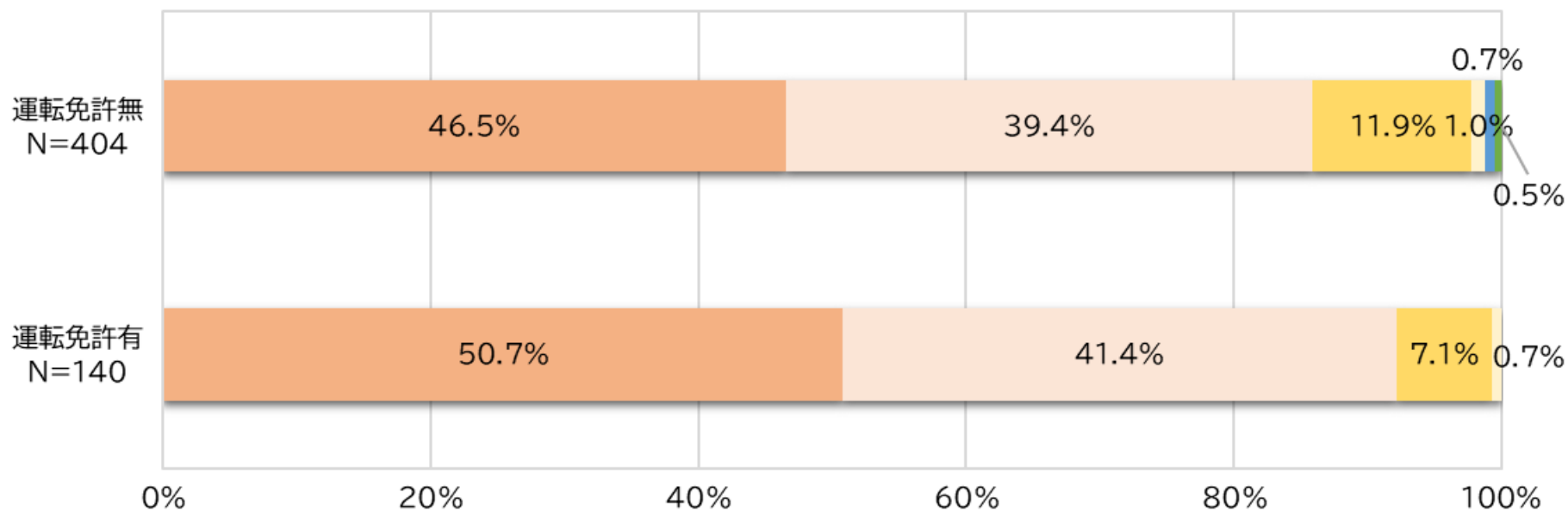
※その他・不明を除く
 ※0%は非表示



(2)つくタクの許容運賃について

○つくタクの許容運賃について、つくタク利用者アンケートを対象に自動車の運転免許保有有無別で集計。
○自動車の運転免許保有している利用者の方が、現状維持を望む割合がやや高い傾向。

■つくタクの許容運賃について(つくタク利用者・自動車の運転免許保有有無別)



- 同一地区内: 300円(割引制度適用: 150円)※現在の運賃体系と同じ
- 同一地区内: 600円(割引制度適用: 300円)※現在の2倍: 想定収支率9.5%
- 同一地区内: 1,000円(割引制度適用: 500円)※現在の約3倍: 想定収支率15.4%
- 同一地区内: 1,500円(割引制度適用: 750円)※現在の5倍: 想定収支率22.7%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)※現在の約7倍: 想定収支率30.1%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)以上でも構わない

※その他・不明を除く
※0%は非表示

調査項目

○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、直近で外出した平日における1日の移動やつくば市の公共交通に対する考え、つくタクの運賃を調査。

▼一般市民アンケート調査項目

項目	内容
調査対象者自身について	・性別、年齢階層、居住地、職業、勤務先・通学先、テレワーク等の実施状況、世帯構成、運転免許の保有状況、自由に使える自動車の有無、免許返納したことによる行動変化、日常的に利用する交通手段(点検評価:【指標2-1】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合)、外出に関する移動の困難の程度
日常生活における外出について	・直近で外出した平日(土日祝日を除く)における1日の移動状況(目的地、移動目的、移動手段、出発時間帯) ・日常生活における送迎に関すること(送迎する、送迎してもらう)
公共交通の利用について	・公共交通全体に対する満足度 (点検評価:【指標2-3】市民の公共交通に対する満足度) ・路線バスの利用頻度、改善点または利用しない理由、現状の満足度 ・つくバスの利用頻度、改善点または利用しない理由、現状の満足度 ・つくタクの利用頻度、改善点または利用しない理由、現状の満足度 ・地域連携公共ライドシェアの認知度・利用状況
公共交通に対する考えについて	・公共交通の継続に向けて協力できること (点検評価:【指標2-2】公共交通の維持・運営に対する市民意向) ・つくば市が今後実施すべきバスサービスの改善について
つくタクの運賃について	・つくタクの許容運賃
自転車走行環境	・日常の自転車の利用頻度(つくば市自転車活用推進計画に活用) ・自転車の走行環境や駐輪場所の満足度

調査項目

○つくタクの利用状況について調査するとともに、**新システムの予約方法の利用状況、つくタクの満足度、つくタクの運賃、許容できる迂回時間**を調査。

▼つくタク利用者アンケート調査項目

項目	内容
調査対象者自身について	・性別、年齢階層、居住地、職業、勤務先・通学先、世帯構成、運転免許の保有状況、自由に使える自動車の有無、日常的に利用する交通手段
つくタクの利用について	・利用頻度、利用目的、主な目的地、利用する曜日と時間帯 ・つくタクがない場合の移動手段 ・R7.4以降の利用の変化(外出頻度)
新システムの予約方法について	・予約手段(電話 or Web) ・決済方法 ・(Web予約者のみ)利用のしやすさ
満足度	・運行時間帯、乗車予定時刻/降車予定時刻の正確さ、乗降場所までの距離、乗降場所の設置数、料金の設定、予約の取りやすさ、予約方法、決済方法、ドライバーの対応、予約センターの対応 ・総合的な満足度
一般タクシーの利用状況	・利用頻度
つくタクの運賃について	※一般市民と同じ
つくタクの迂回時間について	・許容可能な最低限の迂回時間
自宅登録の状況について (車内調査票のみ)	・自宅登録の有無 ・4、5月のつくタク利用の有無

調査項目

○日常的に利用する路線の利用状況を調査するとともに、**利用する路線の満足度、つくば市が今後改善すべきバスサービス**について調査。

▼バス利用者アンケート調査項目

項目	内容
調査回答者自身について	・性別、年齢階層、バス利用者アンケートを知った媒体
最も利用する路線と利用状況について	・よく利用するバス(つくバス、路線バス、つくばね号) ・利用頻度 ・利用目的
よく利用する路線の満足度	・運行時間帯、運行本数、目的地に早く着けること、時間通りの運行、停留所までの距離、停留所の設置数、バス待ち環境、運賃設定、バス車内の混雑度、バス同士の乗継のしやすさ ・総合的な満足度
バスサービスの改善	・つくば市が今後実施すべきバスサービスの改善について



つくたく運行車両の担当エリア及び車種の変更について

令和7年(2025年)10月27日(月)

総合交通政策課

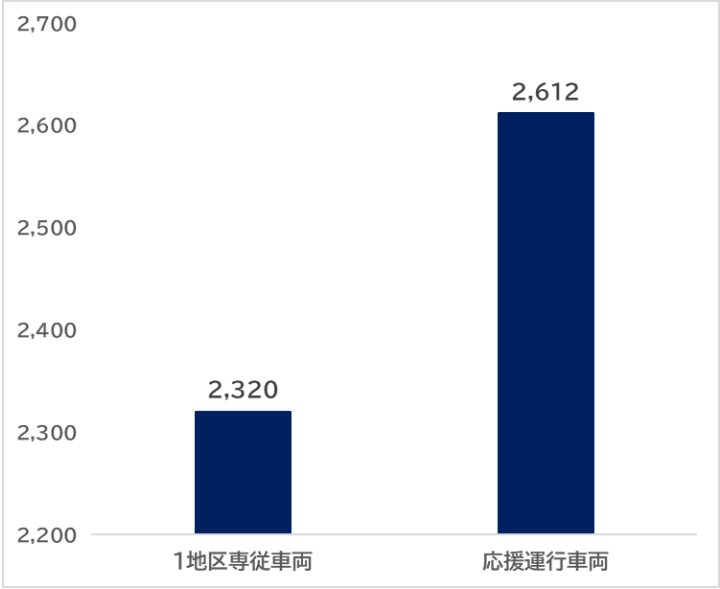
運行車両の担当エリア変更経緯

- ・ 令和7年3月以前に実施していた「応援運行」に対応するため、令和7年4月以降は一部車両が2地区を担当して運行していたが、**2地区を行き来する非効率な運行が課題**となっている。
- ・ 共通ポイントから市内全域への運行を担う**桜及び谷田部地区を担当する車両に負荷が偏っている。**

▼車両ごとの担当地区・月間対応件数(4-9月平均)

番号	事業者	車両 タイプ	配車対応件数(件)					走行距離 (km)
			筑波	大穂 豊里	桜	谷田部	荃崎	
1	植松タクシー有限会社	セダン	166					2,206
2	登坂タクシー有限会社	セダン	144					2,311
3	大曽根タクシー株式会社	セダン	22	183				2,621
4		セダン		186				2,406
5	新栄タクシー有限会社	セダン	43	138				2,685
6		セダン		18		181		2,695
7	株式会社フジ急	ワゴン					163	2,019
8		ワゴン		38	188			2,517
9	有限会社旭タクシー	ワゴン				205	12	2,524
10		セダン		21		195		2,992
11	株式会社上郷タクシー	ワゴン				208		2,440
12	新興タクシー有限会社	セダン			207			2,228
13	土浦タクシー株式会社	セダン			215			2,192
14	京成タクシー茨城株式会社	セダン			200			2,206
15		ワゴン				201		2,585
16	有限会社天川タクシー	セダン				197		2,429
17		セダン				192		2,497
18	有限会社佐藤タクシー	セダン				131	68	2,482
19		セダン				125	80	2,448
20		ワゴン				149	47	2,540
合計			375	585	809	1,785	369	49,022
構成比			9.6%	14.9%	20.6%	45.5%	9.4%	100.0%

▼1台あたりの月間走行距離(4-9月平均)



単位:キロ

件数 : 応援運行件数



運行車両の担当エリア変更内容

- ・ 2地区を担当する車両を1地区へ変更し、運行を効率化する。
- ・ 各地区の需要に応じて必要な車両数を見直し、配車負担を平準化する。

変更前

番号	事業者名	車両 タイプ	筑波	大穂 豊里	桜	谷田部	荃崎	合計
1	植松タクシー有限会社	セダン	1					1
2	登坂タクシー有限会社	セダン	1					1
3	大曽根タクシー株式会社	セダン	0.5	0.5				1
4		セダン		1				1
5	新栄タクシー有限会社	セダン	0.5	0.5				1
6		セダン		0.5		0.5		1
7		ワゴン					1	1
8	株式会社フジ急	ワゴン		0.5	0.5			1
9		ワゴン				0.5	0.5	1
10	有限会社旭タクシー	セダン		0.5		0.5		1
11	株式会社上郷タクシー	ワゴン				1		1
12	新興タクシー有限会社	セダン			1			1
13	土浦タクシー株式会社	セダン			1			1
14	京成タクシー茨城株式会社	セダン			1			1
15		ワゴン				1		1
16		セダン				1		1
17	有限会社天川タクシー	セダン				1		1
18	有限会社佐藤タクシー	セダン				0.5	0.5	1
19		セダン				0.5	0.5	1
20		ワゴン				0.5	0.5	1
車両数			3	4	4	7	3	20
車両構成比			15.0%	17.5%	17.5%	35.0%	15.0%	100.0%
月間対応件数(4-9月平均)			375	585	809	1,785	369	3,923
月間対応件数(4-9月平均)構成比			9.6%	14.9%	20.6%	45.5%	9.4%	100.0%

変更後

番号	事業者名	車両 タイプ	筑波	大穂 豊里	桜	谷田部	荃崎	合計
1	植松タクシー有限会社	セダン	1					1
2	登坂タクシー有限会社	セダン	1					1
3	大曽根タクシー株式会社	セダン	×	×	1			1
4		セダン		1				1
5	新栄タクシー有限会社	セダン	×	×		1		1
6		セダン		1				1
7		ワゴン				1		1
8	株式会社フジ急	セダン		×	×	1		1
9		ワゴン				×	1	1
10	有限会社旭タクシー	セダン		1		×		1
11	株式会社上郷タクシー	ワゴン				1		1
12	新興タクシー有限会社	セダン			1			1
13	土浦タクシー株式会社	セダン			1			1
14	京成タクシー茨城株式会社	セダン			1			1
15		ワゴン				1		1
16		セダン				1		1
17	有限会社天川タクシー	セダン				1		1
18	有限会社佐藤タクシー	セダン				1	×	1
19		セダン				1	×	1
20		ワゴン				×	1	1
車両数			2	3	4	9	2	20
車両構成比			10.0%	15.0%	20.0%	45.0%	10.0%	100.0%
月間対応件数(4-9月平均)			375	585	809	1,785	369	3,923
月間対応件数(4-9月平均)構成比			9.6%	14.9%	20.6%	45.5%	9.4%	100.0%

車種の変更

- ・担当地区の見直しに伴い、運行事業者から車種の変更(ワゴン→セダン)の要望があったため対応する。
- ・車種の変更(ワゴン→セダン)による運行への影響や利便性の低下は限定的であり、燃費・小回りの点でセダンに優位性があること、ワゴンで行くことができない一部の乗降ポイント(自宅)があることから、今後も運行事業者から要望があった場合は車種の変更を実施していく。

▼乗り合い対応件数の比較

	(A) 相乗対応件数 (月平均)	(B) 車両数	(A)/(B) 1台あたり 相乗対応件数	構成比
セダン	1,263	14	90.2	48.4%
ワゴン	577	6	96.1	51.6%
総計	1,839	20	186.3	100.0%

▼乗車人数別対応件数の比較

乗車人数別対応件数(1ヶ月/1台あたり)

	1人	2人	3人	4人	5人	6人
セダン	163	28	3	0	0	0
ワゴン	162	33	4	2	1	0

→ 11月4日の運行からつくタク運行車両の担当地区及び車種の変更を実施

地域カルテに掲載する項目及び作成地域について

令和7年(2025年)10月27日(月)

総合交通政策課

概要

▼地域カルテの作成目的

- つくば市の各地域(=大字単位)における**人口構成、土地利用、公共交通等**の状況を整理し、各地域を横断的に閲覧できるようにする。

→**市内バス路線の再編**に向けた検討の基礎資料とする。

▼項目

- 基本情報（人口、年齢構成 など）
- 施設立地（医療施設、福祉施設、大型小売店 など）
- 公共交通（バスルート、バス停位置 など）

▼作成地域

- 基本情報及び施設立地：つくば市全域（町丁目単位）で作成（313個程度）
- 公共交通等：地域を絞って作成（以下の20個程度）
 - ①R8（北条、小田、大曾根、吉沼、上郷、栄、谷田部、高見原）とその周辺地域
 - ※R8（周辺市街地）は、旧町村時代に生活の拠点として発展してきた市街地を中心とした地域を指す。
 - ②市街化区域でバスが運行していない地域

作成イメージ(基礎情報、施設立地)

- つくば市内全域(町丁目単位)分作成

町丁目別に整理して表示

基礎情報

- 旧町村地区
- 人口、年齢構成、世帯数
- 要支援、要介護認定の人数など

地域カルテ (北条)

基礎情報

- 地区：筑波地区
- 人口：2712人 (16位/313位)、人口密度：653.3人/km² (140位/313位)、世帯数：1240世帯 (22位/313位)、従業員数：1433人 (28位/313位)
- 年齢構成：年少人口9.0%、生産年齢人口54.0%、老年人口36.9%
0～9歳 5.0%、10～19歳 8.8%、20～29歳 8.4%、30～39歳 8.9%、40～49歳 12.3%
50～59歳 13.1%、60～69歳 14.7%、70～79歳 16.2%、80歳以上 12.8%
- 平均世帯人員：2.38人/世帯 (167位/313位)、単独世帯割合：32.5% (107位/313位)
- 高齢単身世帯数：240世帯、高齢者のみ複数人世帯：145世帯
- 要支援レベル1～2：45人 (地域人口に対する割合：1.66%、1km²あたり：10.8人/km²)
- 要介護レベル1～5：260人 (地域人口に対する割合：9.59%、1km²あたり：62.6人/km²)
- 高齢者運転免許自主返納支援事業の申請者数 (平成28年度～令和7年7月25日ののべ人数)：67人

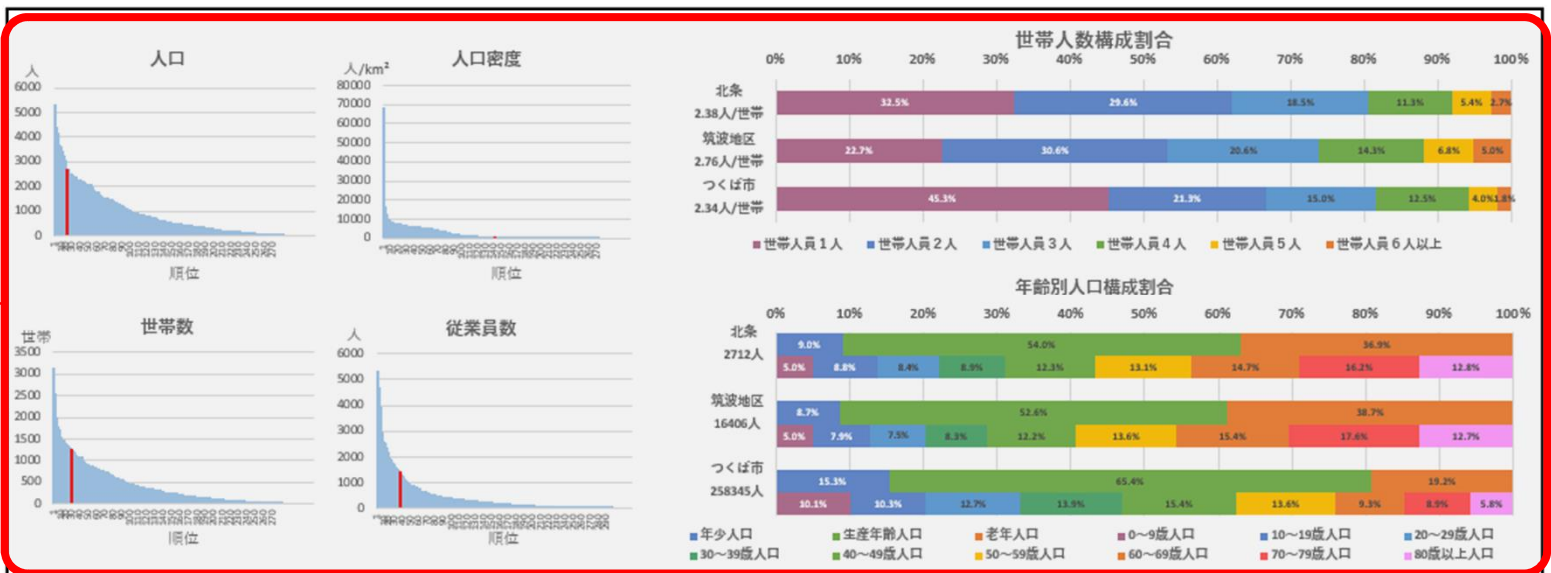
令和7年9月

施設立地

- 医療施設：8か所 (病床数：(病床数：96床)
病院：1か所 (病床数：96床)、一般診療所：4か所 (病床数：0床)、
歯科診療所：3か所 (病床数：データなし)
- 福祉施設：11か所
保護施設：0か所、老人福祉施設：0か所、
障害者支援施設：0か所、身体障害者社会参加支援施設：0か所、
児童福祉施設等：1か所、母子・父子福祉施設：0か所、
その他の社会福祉施設等：10か所
- 大型小売店 (1000m²以上)：1か所 (合計面積：1141m²)
ショッピングセンター：0か所 (0m²)、ホームセンター：0か所 (0m²)、
食品スーパー：1か所 (1141m²)、密着百貨店：0か所 (0m²)、
総合スーパー：0か所 (0m²)、専門店：0か所 (0m²)

施設立地

- 医療施設
- 福祉施設
- 大型小売店の町丁目内における立地数

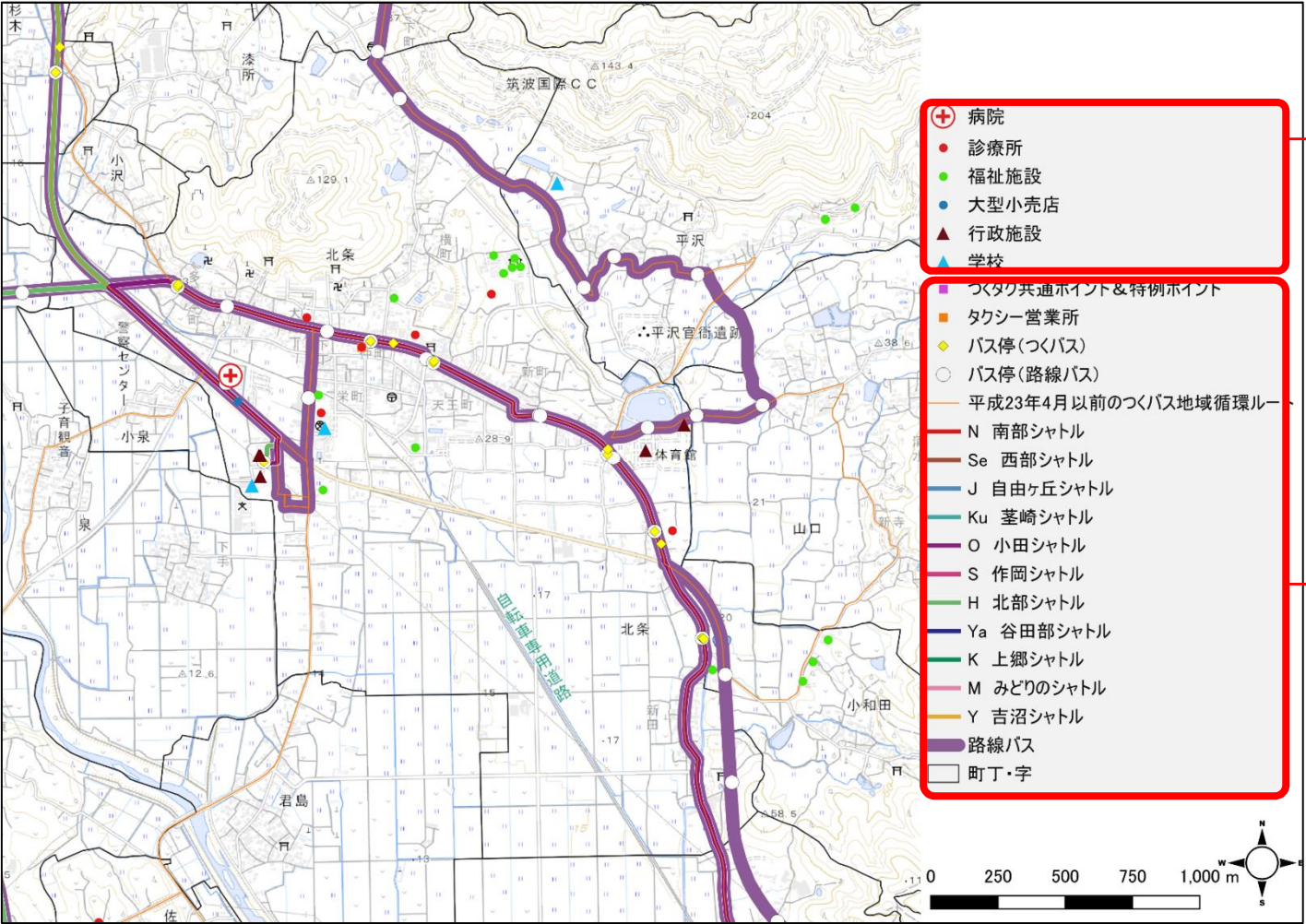


基礎情報(人口など)をグラフで可視化

作成イメージ(公共交通、施設立地)

- 地域を絞って作成(作成地域は、スライド1「▼作成地域」2ポツ目参照)
- 人流データ(OD)もこちらに反映予定

▼図面イメージ



施設立地

- 医療施設
- 福祉施設
- 大型小売店
- など

公共交通

- バス停
- バスルート
- など

まつりつくば開催に伴う 公共交通の利用促進について

令和7年(2025年)10月27日(月)
つくば市都市計画部総合交通政策課

つくバス1日乗車券割引販売

概要

- まつりつくば2025開催日限定(令和7年8月23日・24日)で「つくバス1日乗車券(まつりつくば専用)」の割引販売を行い、つくバスの利用促進を図った。
- 大人1人通常500円を300円、小人1人通常250円を150円で販売した。

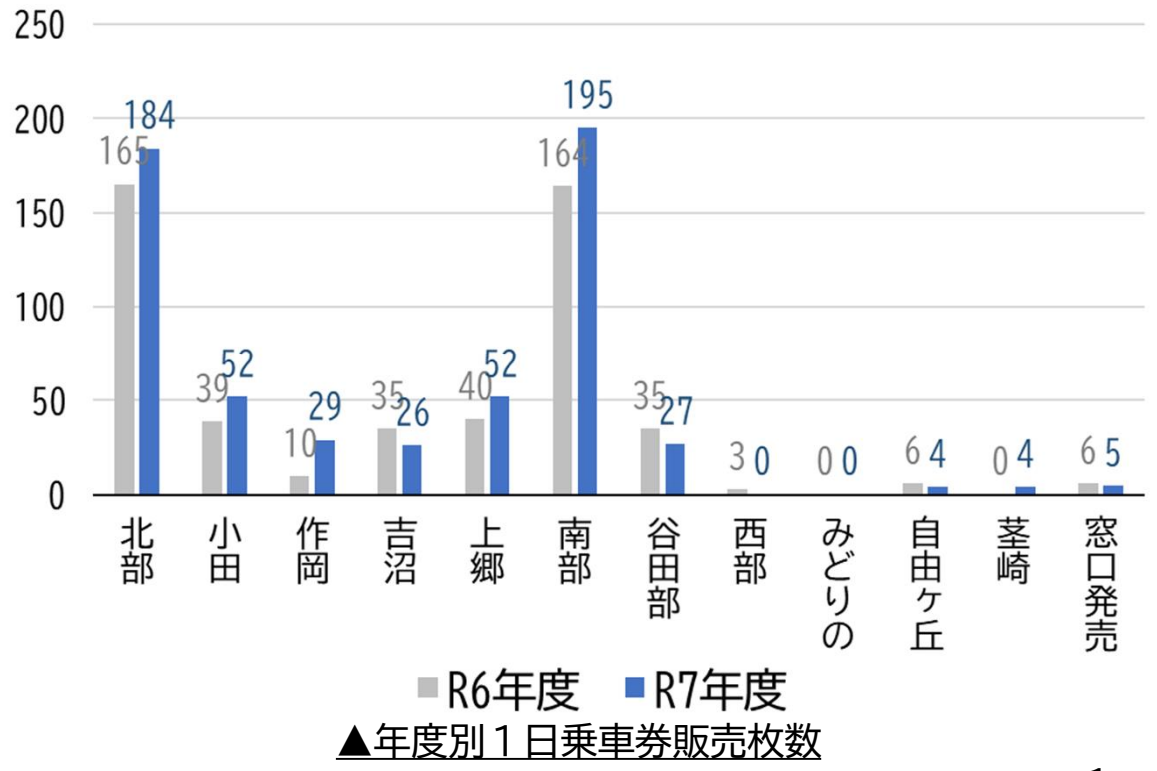


実施結果

- 販売枚数は、2日間で578枚であり、前年の令和6年度(503枚)と比較して75枚増加した。
- 販売枚数は、北部シャトル、南部シャトルで多い傾向にあった。

▼令和7年度日別販売数内訳

令和7年8月23日				令和7年8月24日			
	大人300円	小人150円	計		大人300円	小人150円	計
北部	77	13	90	北部	75	19	94
小田	10	3	13	小田	35	4	39
作岡	14	1	15	作岡	13	1	14
吉沼	7	0	7	吉沼	18	1	19
上郷	17	6	23	上郷	28	1	29
南部	132	17	149	南部	44	2	46
谷田部	4	0	4	谷田部	15	8	23
西部	0	0	0	西部	0	0	0
みどりの	0	0	0	みどりの	0	0	0
自由ヶ丘	3	0	3	自由ヶ丘	1	0	1
茎崎	2	0	2	茎崎	2	0	2
窓口発売	3	0	3	窓口発売	2	0	2
枚数計	269	40	309	枚数計	233	36	269
金額計	¥80,700	¥6,000	¥86,700	金額計	¥69,900	¥5,400	¥75,300



[参考1]令和6年度の1か月平均販売枚数:336枚

[参考2]まつりつくば2024、まつりつくば2025ともに来場者数は、約48万人¹

つくバスの混雑対策

概要

まつりつくば2025開催期間(令和7年8月23日・24日)の北部シャトル上り21便～29便、下り30便～38便において、続行便※1を運行し、乗客の積み残し防止及び車内混雑緩和を図った。

※1 基本、大穂窓口センター～つくばセンター間の運行だが、下表青枠中の36便(20:55)、38便(21:40)のみつくばセンター～筑波山口間を運行

結果

- 令和7年8月23日・24日、当該便において、2日間で合計1,357人の利用があった。
- 令和7年8月23日・24日、北部シャトルで乗客の積み残しは発生しなかった。
- 令和6年、令和7年は、続行便の運行前の令和5年と比べ、バスの乗車定員(58人)を超過する便が減少した。



続行便の運行により、積み残し防止及び混雑緩和に繋がったことが推察される。

▼まつりつくば開催時の北部シャトル利用実績※2

※2 続行便を運行した14時頃～22時頃の利用実績を抜粋

令和5年(2023年) ※3 [人]				令和6年(2024年) [人]				令和7年(2025年) [人]			
		26日	27日			24日	25日			23日	24日
上り	14:05	53	50	上り	13:45①	15	21	上り	13:45①	38	37
	14:40	40	37		13:45②	46	50		13:45②	15	35
	15:05	67	53		14:30①	23	26		14:30①	32	23
	15:40	45	59		14:30②	39	25		14:30②	31	36
	16:20	69	51		15:40①	32	33		15:40①	50	30
	16:50	68	44		15:40②	39	38		15:40②	41	27
	17:30	44	33		16:20①	44	29		16:20①	37	28
	18:00	44	16		16:20②	45	32		16:20②	41	33
下り	19:20	60	64	下り	17:05①	24	25	下り	17:05①	37	19
	20:00	58	72		17:05②	45	28		17:05②	37	33
	20:30	70	49		18:00①	15	10		18:20①	17	16
	21:10	45	58		18:00②	9	20		18:20②	22	19
	21:50	41	54		19:15①	46	60		19:15①	42	33
合計		704	640	合計		655	644	合計		738	619

※3 令和5年は続行便未実施

[参考]下り最終便(22:20)は、
24日で25人、25日で21人が利用

[参考]下り最終便(22:20)は、
23日で26人、24日で25人が利用

ハンズフリーチケットについて

令和7年（2025年）10月27日

科学技術戦略課

ハンズフリーチケットングとは

ハンズフリーチケットングについて



ハンズフリーチケットング

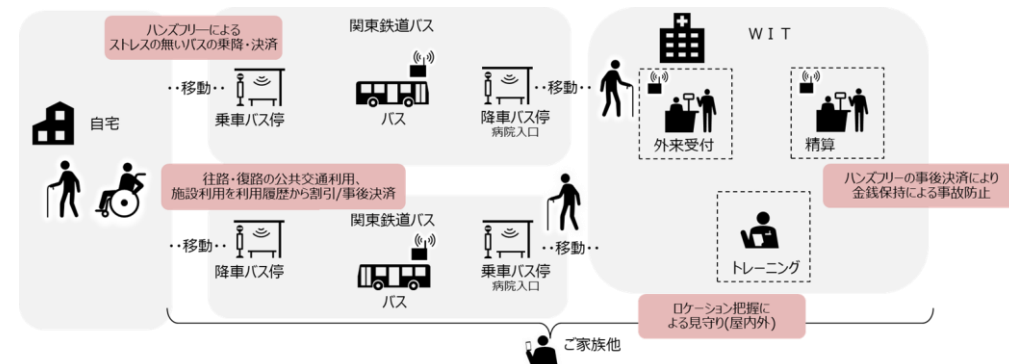
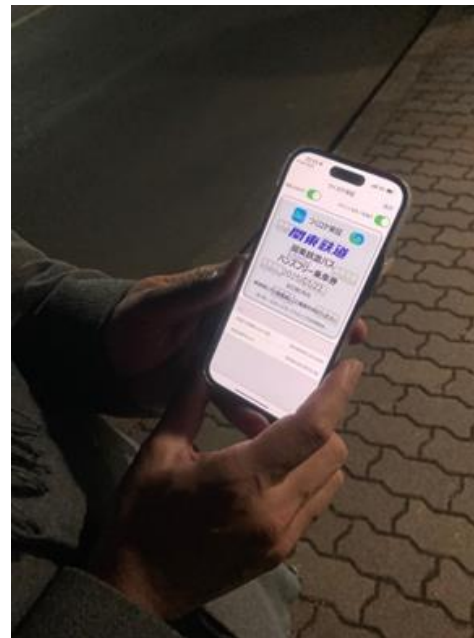
位置情報を検知するビーコンをバス車内・バス停・利用施設等に設置し、専用のスマートフォンアプリと連携させることで、利用者の滞在場所・利用サービス等を特定し、移動履歴データの生成、乗降判定や運賃決済等を行うことができるデジタルチケットングシステム

目指す社会

市内のあらゆる交通サービスをシームレスに接続する「ハンズフリーチケットングサービス」を実装し、高齢者、障がい者等の移動制約者を含むすべての市民が不自由なく快適に移動できる社会を目指す。

R6実証結果

概要	- バス移動におけるハンズフリーチケットングの活用に向けた実証（バス運賃の決済含む） - 移動時における保護者等による見守りサービスの有用性の検証
日程	R7年1月22日、25日、29日、2月12日
実施者	つくばハンズフリーチケットング共同事業体（つくば市、筑波大学、日立製作所、関東鉄道、今川商事）
対象	筑波大学澤江准教授が主催する障がい者の健康支援イベントに参加する障がい者（知的障がい、発達障がい等）
実証結果	- ビーコン検知データからチケットングシステムによる決済情報を問題なく生成することができた。 - バス降車時はアプリ画面を運転手に提示する必要がある運用で実証は実施したが、実装時にはハンズフリーでスマホを取り出すことなく降車できるような技術面又は運用面での改善が必要



利用者の声



- ✓ 公共交通を利用した外出機会は以前よりも増えると思う。
- ✓ 遅延や乗換の際の対応には課題があり、慣れないと1人での利用には不安がある。

⇒公共交通を利用した外出意欲の向上には一定の効果が見られたが、利用者に寄り添ったサービスの向上は継続していく必要がある。

実証目的

国土交通省の「令和7年度日本版MaaS推進・支援事業」を活用し、公共交通の利用促進を目的として、交通に加えて、移動目的となる観光・小売・飲食等を一体的に利用できる決済方法、利用実績に応じた割引サービスを付与した周遊企画券を提供することでMaaSサービスを実現し、その効果検証を行う。また、昨年度に引き続き、障がい者の医療・健康施設への移動支援に関する実証も行い、移動制約者の公共交通利用促進に関する効果検証も実施する。

実施方法

- ①先端的技術である「ハンズフリーチケット」を活用した、事後決済型の精算システムを提供
- ②ハンズフリーチケットによる利用実績に基づいた割引を行い、交通×観光を起点とした公共交通の利用促進を図る
- ③ハンズフリーチケットを活用して、障がい者の公共交通を利用した医療・健康施設への移動支援及び見守りサービスの検証

実証期間

2025年12月1日から2026年1月31日まで（年末年始除く）

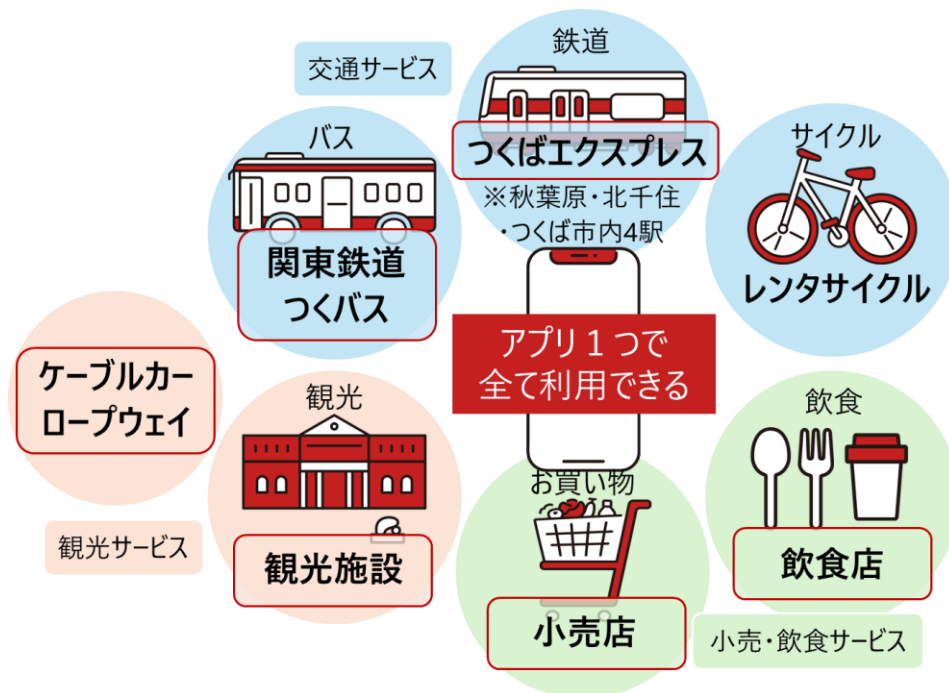
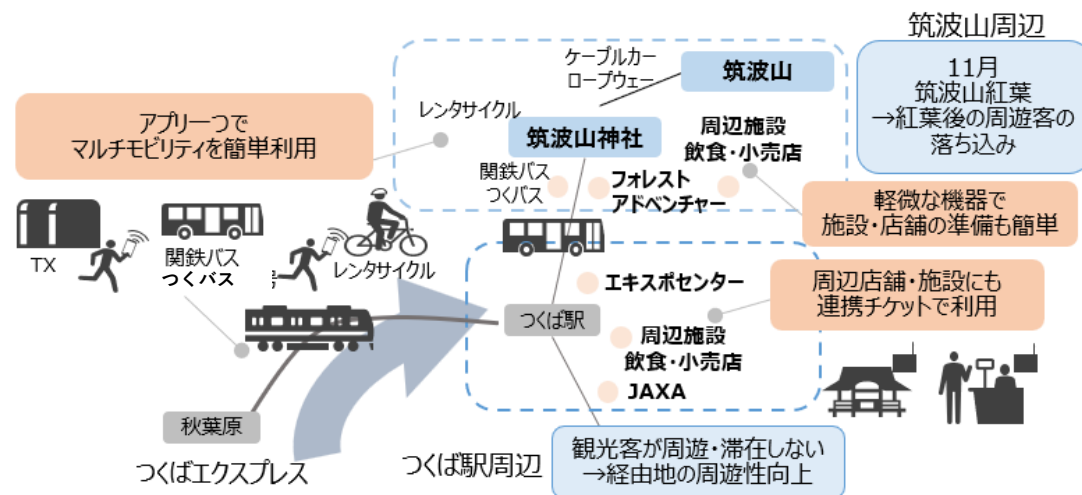
実証対象

交通

鉄道（つくばエクスプレス）、バス（関東鉄道バス、つくバス）、レンタサイクル

観光・小売・飲食

つくば駅周辺及び筑波山周辺の観光施設（ケーブルカー、ロープウェイ含む）、小売店・飲食店



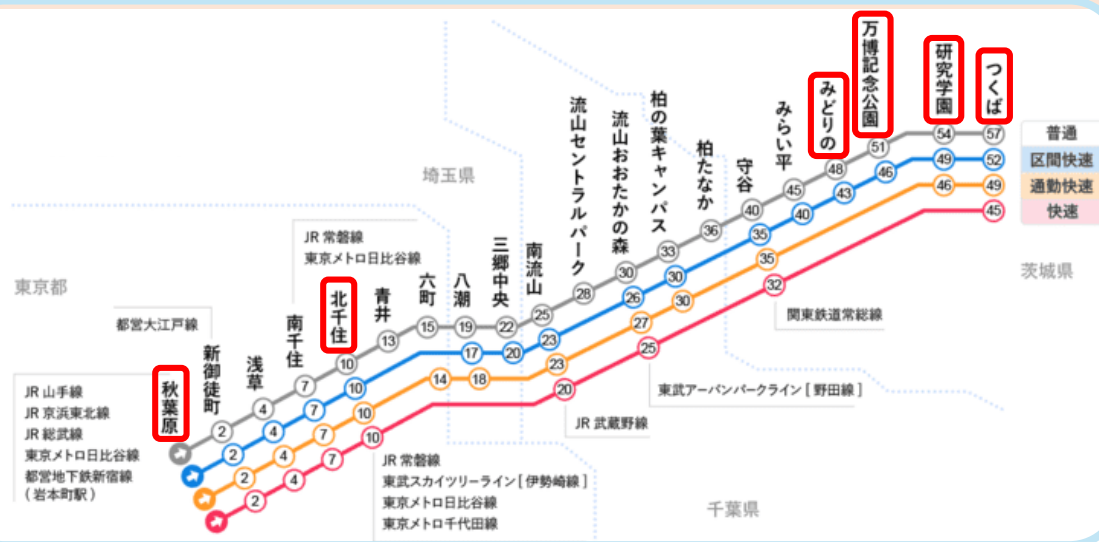
対象の公共交通について

ハンズフリーチケットについて

●つくばエクスプレス

対象駅

- 秋葉原駅
- 北千住駅
- みどりの駅
- 万博記念公園駅
- 研究学園駅
- つくば駅



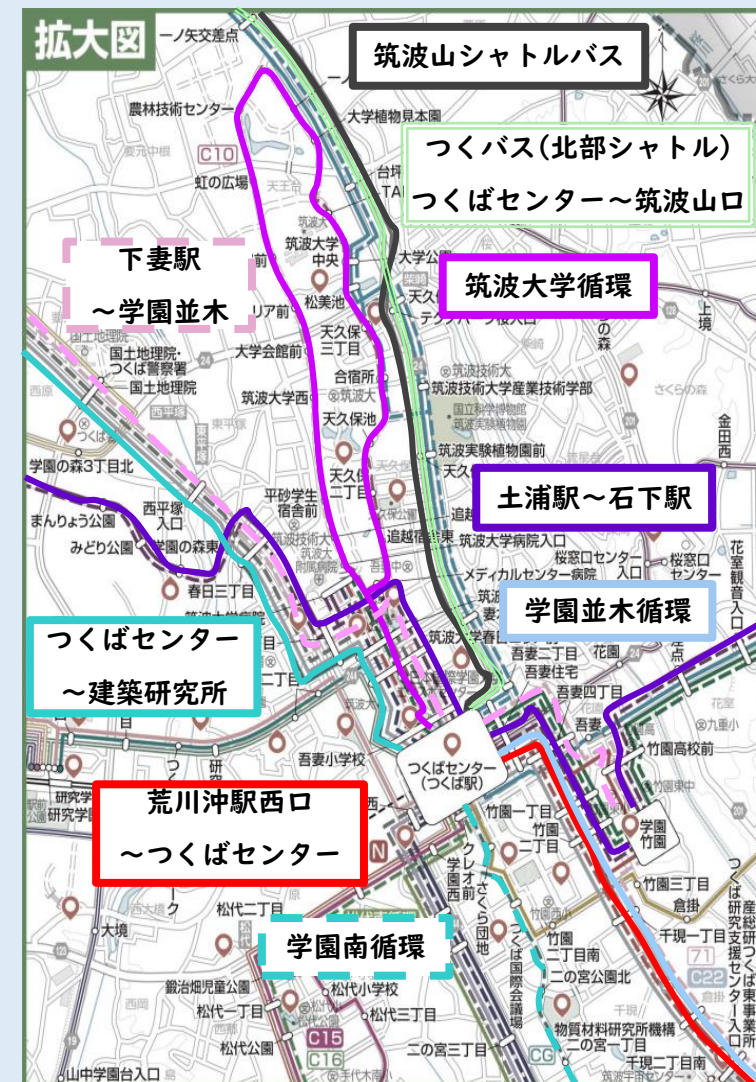
●路線バス

関東鉄道バス

- 筑波山シャトルバス
- つくばセンター～建築研究所
- 筑波大学循環
- 学園並木循環
- 学園南循環
- 荒川沖駅西口～つくばセンター
- 土浦駅～石下駅
- 下妻駅～学園並木

つくバス

- 北部シャトル



【利用決済の流れ】

①規約に同意して会員登録



- 専用アプリをDLし、利用者規約に同意した上で会員登録を完了させる

②サービスメニュー表示



- 専用アプリで周遊企画サービス対象となっているサービスを確認する

③サービス利用



- サービスを利用する

④利用実績確認



- 専用アプリで利用実績を確認する

⑤クレジットカード決済

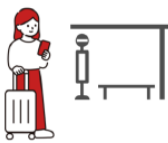


- 周遊企画券の割引適用後の金額が支払代行業者からメールで通知される
- クレジットカードにて決済を行う(自動)

事前に専用アプリにクレジットカード情報等を登録し、サービス利用後請求にしたがってクレジットカードにて支払いを行う。
※決済方法はクレジットカードのみ

【バス利用の流れ】

①バス停へ移動



- アプリを起動した状態でバス停へ向かう
- バス停に設置されたビーコンをスマートフォンが受信するまでは見せ券は表示されない

②バス停ビーコン受信



- バス停に近づくバス停に設置したビーコンをスマートフォンが受信する
- スマートフォンに見せ券が表示される

③バスへ乗車



- 見せ券はバス降車時に提示するため、乗車時は何も見せずにバスへ乗り込む
- ただし降車時までアプリ起動(バックグラウンド可)状態である必要がある

④バス車内ビーコン受信



- バス内に設置されたビーコンをスマートフォンが受信する

⑤降車時に見せ券提示



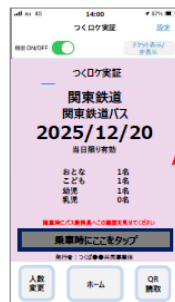
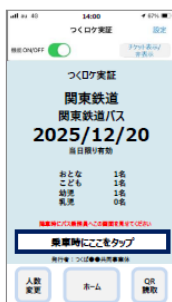
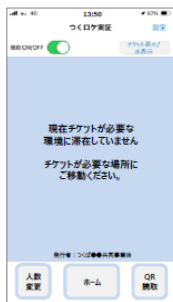
- 【ユーザ】降車時にスマートフォンに表示された見せ券を運転手に見せる
- 【運転手】見せ券を確認、降車許可
- 【ユーザ】バスを降りる

⑥バス停を離れて移動

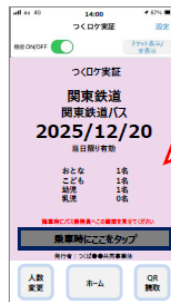
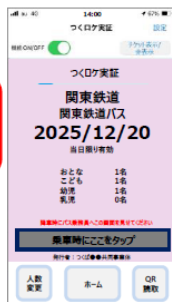


- バス停から離れビーコンが受信できない範囲まで移動すると見せ券は自動的に非表示になる
- 小売店のビーコンなど他のビーコンを受信した場合は別途見せ券が表示される

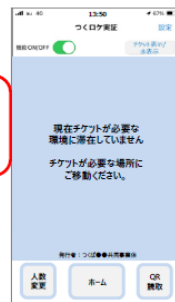
バス停及びバス車内に利用者の位置情報を捕捉する「ビーコン」を設置し、上記アプリと連携することで事後決済型の精算を行うことができる。



タップにより
見せ券の
背景色が
変わる



人数に誤り
がある場合
→15頁参照



割引の概要

- 既存の「筑波山きっぷ」「筑波山あるきっぷ」を参考し、同等の割引率が適用されることを考慮
- 登録ユーザ1,000アカウントを想定し、上限額を算出

	市外観光客向け	市内住民向け
割引率	最大40%	最大40%
割引上限	3,000円／1アカウント	3,000円／1アカウント
適用期間	サービス利用開始から 1週間	サービス利用開始から 1か月間
対象者	つくば市外に在住の方	つくば市内に在住の方

※予算の上限に達した場合、早期に割引の適用を終了する場合があります。
※サービスご利用前にアプリよりアカウント登録を行っていただく必要があります。



筑波大学循環線における自動運転バス実証運行について

2025年10月27日
関東鉄道株式会社

実証概要

運転手不足によるバスの路線廃止や減便等の課題解決のため、レベル4自動運転バスを導入し、地域公共交通の維持を目指している。

2027年度の自動運転レベル4実装に向けて、関係団体とコンソーシアムを組成し、実証実験を通してつくば市が目指す「つくばスマートモビリティ」の実現に向け、既存公共交通や各種先端モビリティとの統合につなげる。

今年度はレベル2での実証走行を行い、事業性、収益性、安全性、社会受容性、他の先端サービスとの連携などの実現可能性について検証を行う。自動運転レベル4運行は2027年10月開始予定。

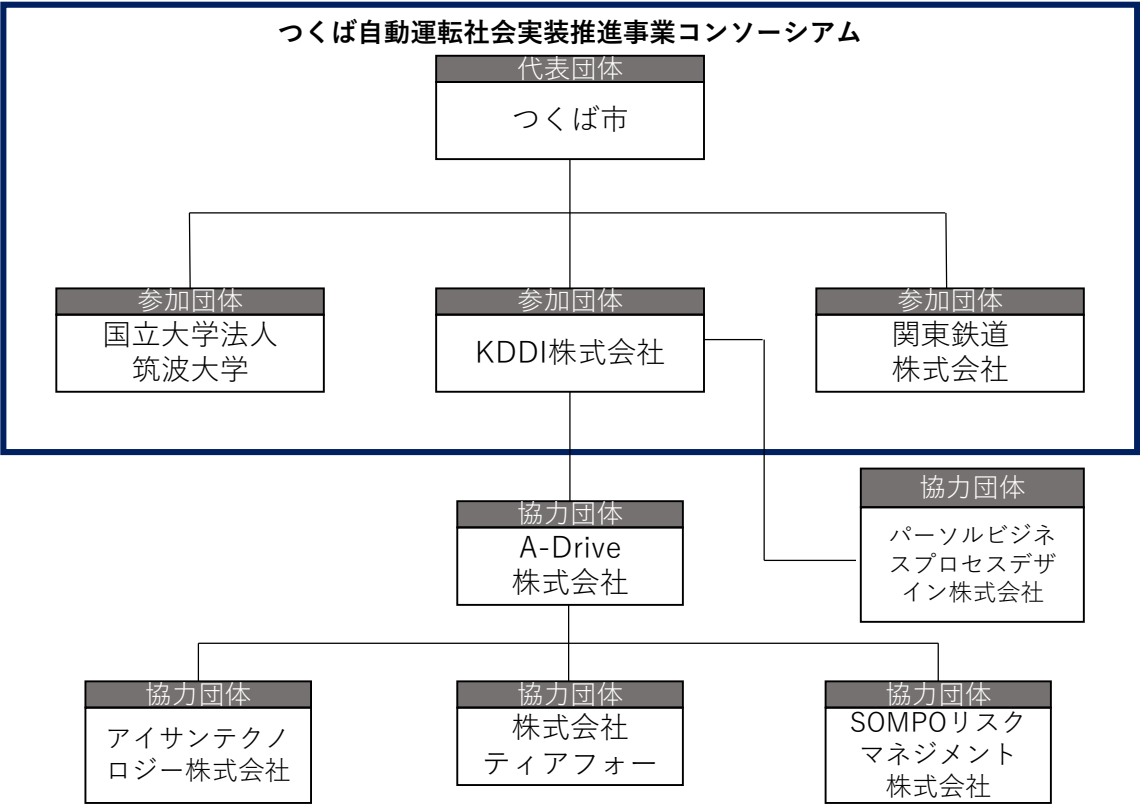
令和7年度 国土交通省 自動運転社会実装推進事業

運行ルート	既存バス路線筑波大学循環ルート 距離：約10km
運行ダイヤ	所要時間：40分/周 4便/日（予定） 運行曜日：月～金曜日 ※土日祝除く
運行期間	準備運行：11月4日～11月20日 13日間 一般運行：11月21日～1月23日 38日間
運行事業者	関東鉄道株式会社



関東鉄道バス路線 筑波大学循環

つくば自動運転社会実装推進事業コンソーシアム



レベル4実装までのスケジュール



項目	2025 年度	2026 年度	2027 年度	2028 年度	2029 年度
レベル 4 運行	—	—	◎	◎	◎
運行台数	1	1	2	2	3
運行ルート	既存バス路線 筑波大学循環	既存バス路線 筑波大学循環	既存バス路線 筑波大学循環	既存バス路線 筑波大学循環	路線再編に伴い新規系統追加予定
運行方式	不定期	定期	定期	定期	定期
運賃	無償	有償	有償	有償	有償
運転者	有	有	無（2台目のみ有）	無	無（3台目のみ有）
特定自動運行保安員	無	無	同乗/遠隔	同乗/遠隔	同乗/遠隔
遠隔監視体制	1:1	1:1	1:2	1:2	1:3
支出予定額	144 百万円	102 百万円	190 百万円	76 百万円	206 百万円

年度	取組内容
2025 年度	自動運転バス車両を購入し、2026 年度自動運転バスの定常運行（レベル 2）、2027 年度レベル 4 運行を前提とした実証・調査を実施する。また、2026 年度レベル 4 許認可申請の準備を実施。
2026 年度	自動運転バスの定常運行（レベル 2）を 10 月から開始するとともに、運賃を有償化し技術・経済検証を中心とした社会実装実験を実施する。また、2027 年度レベル 4 運行に向けた許認可申請も並行して実施する。
2027 年度	1 系統内の全区間でレベル 4 運行を実施するとともに、運行台数を 2 台に増やし複数台の遠隔監視体制を構築する。
2028 年度	1 系統内の全区間でレベル 4 運行を継続し、バス増台や増便などに係る検証を行い、自動運転バス事業の拡大を図る。
2029 年度	自動運転バスの安全な走行に適した路線再編により新規系統を追加し、また運行台数を 3 台に増台させ運賃収入を高める。中心部での輸送力拡大を目指し大型の自動運転バスを導入し、周辺地域や利用が少ない時間帯では Minibus、中心部や混雑時間帯では大型バスを走行させることで、運行コストの効率化を図る。

(参考) 自動運転バス車両

自動運転小型EVバス「Minibus」

日本政府が定める自動運転レベル4の基準に準拠し、電子制御ユニットや車両制御ユニットによってサポートされている車両。路線バスの自動運転化を実現するEVバス。



車両提供

ティアフォー

※BYD社製バス車両を自動運転化

車両サイズ（ベース車両）

車長×車幅×車高

7,190×2,320×3,050mm

車両定員

28名（自動運転時乗車：16名）

センシングデバイス

LiDAR、カメラ、Radar、GNSS、IMU

自動運転ソフトウェア

Autoware

車両速度

70km/h（自動運転時：35km/h）

充電時間

約2時間