

様式第1号

会議録

会議の名称	令和7年度第3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)12月18日 開会 9:30 閉会 11:30		
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	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部公開	傍聴者数	3名
非公開の場合は その理由			
議題	<p>(1) 審議案件</p> <ul style="list-style-type: none"> 案件1 つくタクの令和8年4月改正について 案件2 つくばね号の令和7年度地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)に係る事業評価について 案件3 第2次つくば市地域公共交通計画(案)について <p>(2) 報告案件</p> <ul style="list-style-type: none"> 案件1 令和7年度上半期つくバス利用実績及び令和6年度近隣自治体コミュニティバスの利用実績について 		
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 3件 (2) 報告案件 1件 ※各案件項目は「議題」のとおり 4 その他 5 閉会		
<p><審議内容> ○:委員 ●:事務局</p> <ul style="list-style-type: none"> 審議案件1 つくタクの令和8年4月改正について ●事務局:つくタクの令和8年4月改正について説明。 <p>○会長:つくタク乗降場所の新設に当たり周知が必要になるが、なにか検討しているか。</p>			

様式第1号

●事務局：つくタクの利用者に対して車内、市ホームページ、谷田部保健センター内での周知を考えている。

○会長：本案件について承認とする。

・審議案件2 つくばね号の令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）に係る事業評価について

●事務局：つくばね号の令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）に係る事業評価について説明。

○会長：系統2はフィーダー補助条件を満たさなかつたが、その原因についてどのように考えているか。

●事務局：系統2は行楽シーズンにおける筑波山口までの部分運行便であることから、観光客を十分に集客できなかつたことが原因と考えている。

○会長：令和6年12月から令和7年3月と、令和7年6月から9月は、系統2は運行していないため、表記を「0」から「—」とすべきである。

○委員：資料2別紙2の2頁で示される乗車人数は、3系統ともフィーダー補助要件の2名を下回っているように見えるが、資料2において3系統中2系統で補助要件を満たしたとする理由をご教示いただきたい。

●事務局：資料2別紙2には1便あたりの乗車人数を示しているが、補助要件は往復（2便分）当たりの乗車人数で定められている。例えば、系統1では1便当たり乗車人数が1.19人だが、往復当たりでは2.38人となり2名以上であるため、条件を満たすとしている。

○委員：承知した。

○会長：本案件について承認とする。

・審議案件3 第2次つくば市地域公共交通計画（案）について

●事務局：第2次つくば市地域公共交通計画（案）について説明。

○委員：地域公共交通が目指す姿における階層型システムにおいて、タクシーの位置づけが生活支援交通で良いのか疑問である。また、貸切

様式第1号

バスも盛り込まれていない。貸切バスやタクシーはつくば市の経済活動を支えている事業であり、幹線交通から支線交通を幅広くカバーしているものと考えている。

●事務局：生活支援交通に関しては、生活する上で移動に困っている方や運転免許を持たない方でも自由に移動ができる手段を記載しているため、タクシーを表記している。市の経済活動を支える貸切バスやタクシーの位置付けについては検討する。

○委 員：つくチャリについて、他の交通モードと比較すると公共交通というまとまりではないように感じる。また、新モビリティがどのようなサービスのことを指すのか明確にしていただき、改めて夢を持てるような明るい計画にしていただきたい。

●事務局：新モビリティは、計画本編16頁にグリーンスローモビリティやパーソナルモビリティといった例を挙げている。新モビリティは、今後新たに普及するサービスを含めたサービスの総称であり、生活における移動の課題を解決できる手段として本計画では生活支援交通に位置付けている。

○委 員：気候市民会議つくば2023の提言内容・ロードマップの実施内容・施策の表について、最新の遅延情報を確認することができるバスロケーションシステムの提供が実施内容として記載されているが、既につくバスではバスロケーションシステムが提供されている。市としてどのような整備を検討しているか。

●事務局：つくバスは既にBusGO！というバスロケーションシステムを導入し、関東鉄道は独自のバスロケーションシステムを導入している。市民の皆様で使い分けていると思うが、統合することでどちらか1つを見ればわかる、といった利便性の向上が考えられる。

○委 員：同じく気候市民会議つくば2023の表について、利用者が多いバス停に駐輪場を整備するとの記載がある。実際、中高生の保護者からは、バス停の駐輪スペースが無く、雨ざらしでの駐輪や放置自転車に近い形での駐輪が発生している、という声を聞いている。バス停における駐輪場の整備は大変助かるが、今後のスケジュールはどのように検討しているか。

●事務局：気候市民会議つくば2023の提言内容に対応する形で、次期計画では【施策④-5】「ラストワンマイルの充実」を掲げ、駐輪場の整

様式第1号

備等も施策として記載している。具体的なスケジュールは令和9年から10年にかけて検討・協議を行い、令和11年度からの実施を予定している。あくまで駐輪場の整備は事例であり、他の施策を実施する可能性もある。

○委 員：駐輪場が整備されていないバス停が多く、バスを通学の足として使っている家庭も多いことから、今後の整備に期待している。

○委 員：計画書にバスやタクシーの運賃補助施策が記載されており、大変良いと考える。その上で、【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」について、施策実施時の効果の計測方法は、運賃割引制度等の充実により移動機会が増加したことが実績として把握できるような調査を行うことが有効ではないか。施策の有無（with／without）によって移動機会がどのように変化したかを調査していただきたい。

●事務局：今後どのような運賃補助施策を実施するかは検討の余地があるが、施策実施の際には、一般市民アンケートやつくバス・つくタク等の利用者へのアンケートを通じて移動機会の変化を確認していく予定である。

○委 員：【施策⑤-5】「運転手の確保に向けた支援策」について、運転手の確保は大きな課題と考えている。施策には公共交通事業者の運転手採用に対する支援の実施が記載されているが、具体的な内容について教えていただきたい。

●事務局：つくば市では、新たに運転手採用に関する補助事業を立ち上げている。大型二種免許を取得してつくば市内の路線を運行するバス営業所に配属される場合、または、普通二種免許を取得してつくば市内のタクシー事業者に就職する場合、教習に掛かる費用について補助金を交付する事業を実施している。この他にも、有効な施策があれば、隨時実施していく予定である。

○会 長：【指標⑧】「公共交通に従事する運転手数」における運転手数目標値は、路線バスだけでなく、つくバス・支線型バス・つくタクの目標値も示してある。しかし、つくバスやつくタクは路線バスやタクシーの運転手を事業者から借り上げているため、運転手数を指標として明記する必要が無いのではないか。

●事務局：つくバス・支線型バス・つくタクの運転手数の目標値は削除する方

向で検討する。

- 委 員：地域公共交通が目指す姿における「交通結節拠点の設定」と「公共交通軸の設定」について、両者の設定順として現行の整理でよいのか疑問がある。どちらを先に設定すべきかについて明確な結論を持ち合わせているわけではないが、検討してほしい。
- また、交通結節拠点の筑波山口や谷田部車庫といった名称は、現状ではつくば市民にとって馴染みのある呼称である一方、将来的には利便性向上の取組を積み重ねた結果として、筑波山口ターミナル・谷田部車庫ターミナルと呼べるような拠点となることを目指し、施策を進めていただきたい。
- 一方、公共交通軸の設定については、なぜつくば駅と土浦駅のみが位置付けられているのか疑問である。つくば駅～荒川沖駅やつくば駅～ひたち野うしく駅についても多くのバスが運行されている中で、土浦駅だけを選定した理由を教えてほしい。
- 事務局：つくば駅～土浦駅のみを公共交通軸としていることについて、対応を検討する。
- 委 員：水戸方面へのアクセスを意識すると土浦駅が重要であり、東京方面へのアクセスを意識するとつくばエクスプレスに絞られる、という考え方もあるのではないか。
- 委 員：本計画は地域公共交通計画であり、基本的にはバスやタクシーを中心とした議論であると理解しているが、つくばエクスプレスの駅が多数位置付けられているにもかかわらず、公共交通軸につくばエクスプレスが含まれていない点についても疑問がある。つくばエクスプレスを公共交通軸に含めるのか、含めないのかについて整理していただきたい。
- 事務局：本計画は国土交通省が発行する「地域公共交通計画のアップデートガイダンス」に従って作成を進めており、アップデートガイダンスでは公共交通軸に対して指標を設定することとなっている。そのため、つくばエクスプレスを公共交通軸として設定すると、つくばエクスプレスの路線に運行本数等の指標を設定する必要がある。注釈を入れる等、対応を検討したい
- 委 員：計画書のタクシーの表記に関して、10頁のみタクシーを「民間タクシー」と敢えて記載している。何か意図があれば教えていただき

様式第1号

たい。

●事務局：民間タクシーの表記揺れについて改めて確認を行う。

○委 員：【指標①】「公共交通の利用者数」について、路線バスのみ目標値を+0%としており、違和感が残る。

○委 員：路線バスの目標値を現状維持としているが、最近は新型コロナウイルスによる影響も小さくなり、利用者が若干の増加傾向にある。計画では目標値数を前向きに検討していただきたい。

●事務局：交通事業者と改めて検討を行う。

○委 員：【指標⑦】「公共交通の公的資金投入額」について、つくタクの減少率のみ大きく設定しているが、理由を教えていただきたい。

●事務局：目標値自体を【指標⑥】「公共交通の収支率」に合わせて設定している。つくタクはこれまでの協議会で収支率10%程度を目指したほうがよいとの議論があったことから設定した結果、公的資金投入額の減額幅が大きくなっている状況である。

○委 員：【指標⑧】「公共交通に従事する運転手数」について、運転手数の小数点表記に違和感があり、整数にする、もしくは、補足説明が必要と考える。

また、目標値の増減では、民間路線バス、タクシーのみプラス目標であるが、つくバス・支線型バス・つくタクは+0%となっており、違和感が残る。

●事務局：運転者数の目標値については削除の方針である。

○委 員：計画参考資料に協議会の構成員が掲載されているが、公表されるのであれば、個人情報的な観点から懸念がある。また、構成員が変わることから所属・職名のみで良いのではないか。

○委 員：【指標①】「公共交通の利用者数」における路線バス利用者数の目標値は現状維持となっているが、【指標②】「公共交通軸の運行回数」や【指標③】「公共交通軸の利用者数」は増加となっており、矛盾が生じているのではないか。

また、目標値として高い値を示すことが重要であるが、昨今の減便、乗務員不足を踏まえると、維持が目標でも良いのではないか。

●事務局：【指標①】から【指標③】について矛盾が生じないよう、改めて検

討する。

- 委 員：乗務員の確保に苦慮しているのも事実だが、大型車の整備士の確保にも苦慮している。整備したくても整備ができない状況がある。計画への反映は難しいかもしれないが、整備士の拡充についても検討頂きたい。
- 事務局：計画への反映だけでなく、計画以外でも何かしら補助ができるよう検討していきたい。
- 委 員：計画書の中で示されている地域カルテはどの程度の粒度で作成をしているのか。それなりにまとまった資料であれば、参考資料に組み込むことを検討してはどうか。市民へ地域カルテを示すことで公共交通の認知度が上がるものと考える。公表の可否について教えていただきたい。
- 事務局：地域カルテは活性化協議会や幹事会でのモニタリングとして活用する予定。公表できる箇所がどこまでなのか検討する。
- 委 員：【指標⑪】から【指標⑭】は、一般市民アンケートの結果を活用しているが、そもそもアンケートの回答者自体にバイアスが生じるものと考える。例えば【指標⑭】「75歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合」は、認知機能が低下している人はアンケート自体に回答できないものと考える。本当に支援を必要としている人に対して意見を問うような調査方法を検討していただきたい。
- 事務局：地域公共交通計画では、健康であるものの移動手段がなく外出しにくい人をターゲットとしている。外出自体が困難である人については福祉的な支援が必要となる。
- 委 員：概要版4頁で示される、【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」について、運行や運賃体系の在り方の文章が読み取りにくく、文章の修正を行っていただきたい。
- また、「地域住民の当事者意識の醸成」という表現は、どういった背景から述べているのか、現在の住民意識がどのような状況にあるのか、など前述の方針や現状の説明から読み取りにくい。極端な解釈にならないよう丁寧な説明が必要である。
- 事務局：記載の内容を確認する。

- 委 員：概要版5頁で示される公共交通軸の設定について、階層型システムの4階層から選定を行ったと記載があるが、どのような経緯で設定したのかが読み取りづらい。
- 事務局：表記の内容を見直す。
- 委 員：参考資料の26頁、28頁で示されるデータの出典について、平日・休日などが読み取れないため記載を工夫していただきたい。
- 事務局：データの出典について精査する。
- 会 長：データの出典は国勢調査の通勤・通学者の人数であることから1日当たり通勤・通学者数ではない。
- 会 長：概要版の6頁で示される図について、都市機能誘導区域と居住誘導区域が見分けづらい。
同様に、概要版7頁の表題について、「現行計画」との記載があるが、仮に3年後に見直すと現行計画が何かわからなくなる。第1次計画という表記に修正すべき。
- 会 長：KPI指標について、市民の公共交通に対する満足度は目標値を35%と低い値に甘んじて良いのか疑問がある。また、KPIは、達成した場合には5年間の中で次の目標を掲げても良いのではないか。指標自体も変えていくことを議論すると宣言しておけば、状況に応じてKPIを変えていくことができる。
- 会 長：各委員からいただいた指摘については、事務局で修正を行ったのち、会長が確認し、パブリックコメントへ進むこととする。今後の予定について教えてほしい。
- 事務局：パブリックコメントは1月5日から2月4日の間で実施し、その後、幹事会と活性化協議会を経て3月策定となる予定である。
- ・報告案件1 令和7年度上半期つくバス利用実績及び令和6年度近隣自治体
コミュニティバスの利用実績について
- 事務局：令和7年度上半期つくバス利用実績及び令和6年度近隣自治体コミュニティバスの利用実績について報告。
- 会 長：ヤマザクラGOについて、桜川市でどのようなプロモーションをし

様式第1号

ているか、機会があればぜひ桜川市に聞いてほしい。

- 委 員：ヤマザクラ G0 利用者減少の理由をどのように分析しているか。
 - 事務局：運行主体である桜川市によると、ヤマザ克拉 G0 の主な利用は通学目的であるが、その利用が減少していると推測しているとのことである。
 - 会 長：ヤマザ克拉 G0 は桜川市から筑波山へのアクセスというイメージを持っていたが、桜川市にとって通学の交通手段という位置付けであると理解した。
 - 事務局：桜川市はヤマザ克拉 G0 からつくバス北部シャトルへの乗り継ぎを重視しており、つくバス北部シャトルの筑波山口停留所発着時刻をヤマザ克拉 G0 の時刻表に記載するなど、乗り継ぎに便利なダイヤの周知を行っている。
-
- ・その他
- 事務局：次回の協議会は令和8年3月上旬の開催を予定している。また、つくバスみどりのシャトルのバス停新設及び松代南循環バス実証実験の期間延長等について令和8年2月中に書面協議の開催を予定している。

以上