

様式第1号

会 議 録

会議の名称	令和7年度第4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)3月19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	<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"> <li>・案件1 令和7年度のアンケート調査及び現行計画の点検・評価及び総合都市交通体系調査の中間評価について</li> <li>・案件2 第2次つくば市地域公共交通計画の策定について</li> <li>・案件3 つくバス運賃改正の検討について</li> <li>・案件4 つくばね号の令和8年度地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)に係る地域公共交通計画変更認定申請について</li> </ul> <p>(2) 報告案件</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・案件1 地域カルテについて</li> <li>・案件2 地域連携公共ライドシェア(つくば・土浦、筑波山エリア)について</li> </ul>		
会議録署名人	—	確定年月日	令和 年 月 日
会議次第	<p>1 開会</p> <p>2 会長挨拶</p> <p>3 議題</p> <p>(1) 審議案件 4件</p> <p>(2) 報告案件 2件</p> <p>※各案件項目は「議題」のとおり</p> <p>4 その他</p> <p>5 閉会</p>		
<p>&lt;審議内容&gt;○：委員 ●：事務局</p> <p>・審議案件1 令和7年度のアンケート調査及び現行計画の点検・評価及び総</p>			

合都市交通体系調査の中間評価について

- 事務局：令和7年度のアンケート調査及び現行計画の点検・評価及び総合都市交通体系調査の中間評価について説明。
  
- 委員：つくば市が課題として認識しているコミュニティバス利用者の満足度については、運行本数、運行時間帯、バス待ち環境の改善が挙げられている。今後、これらをどのように改善していくのか検討が必要である。その前提として、運行本数や運行時間帯の改善にあたり、どの路線・地域を対象とするのか、既に検討しているのか伺いたい。また、バス待ち環境についても、どの箇所を優先的に改善していくのかについて、他計画との関連を踏まえた今後の考え方を確認したい。
  
- 事務局：運行本数及び運行時間帯については、現時点で特定の路線や地域を対象としているわけではないが、つくバスと関東鉄道のバス路線が重複している区間（例：北部シャトルとテクノパーク大穂線など）が存在している。このような区間において、路線の統合やダイヤ調整を行うことで、運転士の効率的な再配置等により、運行本数や時間帯の拡充を図っていきたいと考える。一方で、運転士不足が課題となっていることから、つくば市では令和7年度から運転士採用補助事業を実施している。具体的には、市内を運行するバスやタクシーの運転士を採用した場合に、必要な免許取得費用の一部（半額）を補助するものである。  
バス待ち環境については、気候市民会議においても意見が寄せられており、自宅からバス停までの移動手段として自転車を活用するなど、ラストワンマイルの改善が重要と認識している。今後は、こうした観点からの取組を進めていきたい。なお、本会議で諮るつくば市地域公共交通計画においてもバス待ち環境の整備を施策として位置付けている。
  
- 委員：今後の地域公共交通計画の中で施策に反映していくとのことで、承知した。
  
- 委員：総合都市交通体系調査の中間評価は、令和7年度に実施した取組を対象としたものとの理解でよいか。
  
- 事務局：総合都市交通体系調査の中間評価は、令和7年度のみを対象としたものではなく、平成27年度の見直し以降の取組全体を対象として評価している。そのため、個別の取組については、平成27

年度以降の取組内容を通して評価を行っている。一方で、各施策レベルの評価については評価時点を設定しており、中期評価については令和7年度時点での評価として整理している。なお、指標については備考欄に記載のとおり、令和7年度のアンケート結果や最新のデータを用いて評価している。また、都市交通体系の検討視点に基づく評価についても、施策レベルの評価と同様の考え方で実施している。

○委員：総合都市交通体系調査の中間評価（第3段階）における、都市交通体系の検討視点に基づく評価のうち、徒歩・自転車分担率について確認したい。中期値として15.5%が示されているが、徒歩と自転車の内訳はどのようになっているのか。また、それぞれの推移について把握しているか。

●事務局：令和7年度の中期評価における内訳は、自転車が8.5%、徒歩が6.9%となっている。なお、平成27年度及び令和2年度については、内訳の評価は不明である。

○会長：現行計画の指標3-3である「つくば市の主要渋滞箇所数」については未達成とのことであるが、本会議で取り上げたとしても、当該指標の達成を目的として直接的に施策を講じる議論にはなりにくいと考えられる。このため、当該課題については、茨城県移動性・安全性向上委員会における検討に委ねるべきではないかと考える。

関連して、同委員会で扱われている交通事故多発地点の一つとして、吾妻一丁目南交差点が挙げられる。当該交差点では、左折可レーンを高速度で通過する車両や、西大通の右折レーンにおける滞留車両の影響により、車線ごとの交通流に乱れが生じている。また、西大通側からの右折車と直進車の衝突事故が多いとの指摘がある。これらを踏まえ、つくばセンター周辺における交通流全体の見直しが必要であるとの認識が示された。今後、総合都市交通体系に関する議論の中で検討していくことが望ましい。

○会長：点検結果を承認する。

・審議案件2 第2次つくば市地域公共交通計画の策定について

●事務局：第2次つくば市地域公共交通計画の策定について説明。

## 様式第1号

- 委員：資料 2-2 のパブリックコメント案からの修正内容のうち、つくばエクスプレスの公共交通軸の定義について確認したい。つくばエクスプレスを対象としないこと自体は理解できるが、その理由が明確に示されていない。可能であれば、「〇〇のため」といった形で理由を記載しておくことで、問い合わせ対応の観点からも望ましいのではないか。
- 事務局：理由を記載した方が納得感が得られるとの指摘はもっともであり、会長と相談のうえ、理由の追記を検討する。
- 委員：資料 2-3 「第2次つくば市地域公共交通計画」本編 41 ページに示されている指標④及び指標⑤については、第1次計画の指標とは定義が異なる。新たな指標の定義は記載されているが、第1次計画における指標の定義についても簡潔に説明を補足すると良いのではないか。記載箇所としては、資料 2-4 の参考資料における補足でも差し支えないと考える。
- 会長：現行計画の指標 1-5 は、居住誘導区域及び都市機能誘導区域を合わせたバス停カバー圏域人口を対象としているが、新たな指標ではそれぞれのカバー率で示されている。新指標は居住誘導区域のみを対象としており、その点に差異がある。
- 委員：承知した。駅から 800m 圏域の扱いなども影響している可能性があると考ええる。
- 事務局：現行計画の指標 1-5 は、バス停から 500m 圏域で算出している。一方、指標 5 についてはバス停からの圏域を 300m としており、その点が影響している。
- 委員：距離が短くなることでカバー率は低下すると思われるが、承知した。
- 会長：つくば市は地形が平坦であるため、バス停圏域を 300m とする設定は一定程度妥当と考えられる。一方で、横浜市都筑区や金沢区のように起伏のある地域では、300m であってもアクセスが困難な場合があり、圏域をさらに狭めることも考えられる。ただし、圏域を狭めた場合にはバス停数の増加が必要となり、カバー率の向上と走行効率性とのトレードオフが生じる。
- 事務局：現行の圏域設定（300m）については参考資料（67 ページ）に記載があるが、第1次交通計画における設定との違いについても補足的に記載できないか検討したい。

## 様式第1号

- 委員：概要版6ページ及び資料2-3「第2次つくば市地域公共交通計画」本編18ページに掲載されている中心部の図について、公共交通軸の線が細く見える。
- 事務局：電子データに誤りはないが、印刷資料では線が細く表示されている。改めて確認する。
- 会長：谷田部上部における市街化区域の灰色の着色について、投影資料と印刷資料で表示が異なっているため、併せて確認してほしい。非常に大事な図であることから、間違えないようにしていただきたい。
  
- 委員：資料2-5「第2次つくば市地域公共交通計画概要版」について、2～3ページと4～5ページの構成に違和感がある。2～3ページでは基本方針を説明しているように見えるが、実際には現状の記載となっており、4～5ページに方針が示されている。このため、どちらが基本方針なのか説明時に分かりづらいのではないかと。例えば、第2章の基本方針を4ページ冒頭に配置するなど、構成を工夫することで使いやすくなるを考える。
- 会長：概要版を用いてPRすることを踏まえると、振り返りは後段に配置するなど、構成について戦略的に検討してはどうか。
  
- 委員：概要版6ページの図について、市街化区域、都市機能誘導区域、居住誘導区域がべた塗りで重ねて表示されているが、実際には市街化区域の上に都市機能誘導区域や居住誘導区域が重なる関係にある。このため、透過表示とするなど、重なり関係が分かるような表現を検討してはどうか。
- 事務局：市街化区域の表現も含め、どのような形で分かりやすく表現できるか確認し、検討を進める。
- 会長：冊子の印刷は令和7年度予算で実施するのか。
- 事務局：そのとおりである。
  
- 会長：修正箇所については、会長と事務局で調整することとし、その修正を前提として承認する。

### ・審議案件3 つくバス運賃改正の検討について

- 事務局：つくバス運賃改正の検討について説明。

- 委員：アンケートを実施する上で、これまで収支率向上のためにどのような取り組みをしてきたか、なぜ路線バスとの運賃差を縮小しなければならないかについて、丁寧な説明が必要ではないか。市内には高齢者が多く、運賃値上げに対する心理的負担は大きいのではないか。運賃値上げにより利用者が減少し、かえって収支率が下がるリスクも考えられるのではないか。アンケートにて収支率の望ましい水準を市民に問うのは、専門性が高く回答のハードルが高いのではないか。
- 事務局：収支率向上の取り組み、なぜ路線バスとの運賃差を縮小しなければならないかについては、御指摘のとおりアンケート案に記載していない状況であるため、適宜追記するなどして、市民に対し丁寧に説明できるようにする。資料3における令和8年度の収支率の推計にあたっては、運賃改正による利用者の変動（値上げに伴う利用者離れ）は未考慮となっているため、利用者の減少によりかえって収支率が想定ほど改善されないリスクについては御指摘のとおりである。通勤利用者は会社等から通勤手当が出るため値上げ後も変わらずつくバスを利用するのではないかと考えているが、一方で通学利用者については家計の負担が増加するため、関東鉄道と負担軽減策を議論する必要があると考える。収支率の望ましい水準を問うアンケート設問は、幹事会での議論を反映しており、一般市民の感覚として収支率をどのようにとらえているかを把握しようとするものであったが、削除も含めて精査する。
- 委員：特に通学利用者の保護者の負担が大きくなる。アンケートでは通学の定期券代がどれほど値上げになるのか例を示す必要があるのではないか。
- 事務局：定期券代の値上げに関する説明をアンケートに追加する。併せて、高齢者には高齢者運賃割引証で運賃が半額になる制度があるので、半額の場合の値上げ料金も示すようにする。
- 委員：他の自治体はコミュニティバスをどれほどの運賃水準で運行しているのか。
- 事務局：つくバスは区間制だが、近隣自治体では均一料金が多い。
- 委員：つくば市と同程度あるいは安い自治体が多い印象である。龍ヶ崎市では「昼間割引」の上限運賃が改定されるとのことだが、どのよ

うな流れで進めているのか。わかるようであれば教えていただきたい。

- 事務局：龍ヶ崎市に確認する。なお、龍ヶ崎市の「昼間割引」制度は、コミュニティバスではなく路線バスが対象である。
- 委員：龍ヶ崎市における「昼間割引」の上限運賃の改定については、市や関東鉄道の収支を勘案し、改定を実施することとなった。
  
- 委員：高齢者割引について、アンケートの中で値上げ料金を説明する際には、割引前の料金なのか割引後の料金なのか、誤解のないように御注意いただきたい。資料3の5ページにて、値上げにより運賃収入が現行の1.4倍になると推計されていることから、利用者が支払う運賃も1.4倍前後になると理解した。一方で、4ページの例示ではつくバスの運賃が200円から350円に値上がりすることとなっており、これは現行の1.5倍を超える。改正案では値上げの上限は150円となっているが、現行の1.5倍を上限にするという考え方もあるのではないか。
- 事務局：アンケート中の説明については表現に注意する。値上げの上限については今後もシミュレーションを重ね、検討する。
  
- 委員：茨城運輸支局の立場より参考として申し上げさせていただきたい。感覚論ではあるが、つくバスの運賃水準は高くも安くもなく妥当であるにとらえている。また、収支率はコミュニティバスの中では好調なほうであるにとらえている。ゆえに、運賃値上げの必要性を疑問視する声も当然あると認識している。一方で、バス会社やタクシー会社の運転士不足が深刻な状況である。運転士が足りずに路線を維持できず、運行事業者が撤退している地域もある。運転士不足の背景には運転士の給与体系をなかなかボトムアップできていない実態がある。加えて、原油価格も高騰している。また、路線バスとの運賃差を小さくすることは、利便性向上につながるのではないかと考える。これらを踏まえ、住民の理解を得ながら運賃改正を進めていく必要があるのではないかと考えている。
  
- 委員：アンケートのリード文に、なぜ運賃を改定しなければならないのかについての説明をもう少し記載するべきではないか。収支率や路線バスとの運賃差だけでなく、地域全体で公共交通を維持する

ことが必要な社会情勢などを踏まえて記載できるとよいのではないか。

●事務局：いただいた意見を踏まえ、アンケート冒頭の説明文を検討する。

○委員：現状を市民にきちんと理解していただくことが重要である。アンケート案におけるつくバス運行経費の変化を示すグラフについて、これまで様々な経緯で運行経費が推移してきたことや、令和8年度に大きく運行経費が増加してしまう理由を理解していただくには情報が足りず、グラフの意図が伝わらないのではないか。アンケート案では、現行運賃に対して改正後運賃（案）に幅があり、市民は理解しづらいのではないか。資料3の4ページのような図を添える必要があるのではないか。つくバスをよく利用する人とほとんど利用しない人で回答が大きく変わると考えられるため、利用頻度を把握する必要があるのではないか。

●事務局：つくバス運行経費の変化や、改正後運賃（案）について、わかりやすくするように説明を見直す。

○会長：通学定期の値上げを抑えるなど、様々な負担軽減策のオプションがないと、市民の理解は得られにくいのではないか。運賃改正の時期を考慮すると、アンケートは実施する前提で準備しなければならない。ただし、アンケートの内容については必要に応じて幹事会あるいは書面協議を開催し、再度議論する。以上のことを前提に、本案件について承認とする。

・審議案件4 つくばね号の令和8年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）に係る地域公共交通計画変更認定申請について

●事務局：つくばね号の令和8年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）に係る地域公共交通計画変更認定申請について説明。なお、本提出の際、関東運輸局から軽微な修正指示が入った場合、事務局の方で対応させていただく。

○委員：計画別紙の18番に本日の協議会の内容を追記する必要がある。

●事務局：御指摘のとおり対応する。

○委員：目標1における指標について、つくばね号の目標値のハードルが

## 様式第1号

つくたくより低い印象だが、何か意図があるのか。

●事務局：これまでの実績を加味し実現可能と考えられる目標値を設定している。つくばね号はエリアが限られているため、自ずと利用者も限られることで、利用者数に関してはつくたくとの数値の差が生じていると理解している。

○委員：つくばね号については、利用者が少ないことを前提にしているゆえに赤字が大きくても仕方なしという理解になるか。

●事務局：つくばね号は生活支援交通に位置付けており、生活の足の確保を目標とするものである。収支率が低いことは認識しているがそれでも必要性があると考えている。収支率の指標についても少しでも改善するために、実現可能な目標値を設定している。

○会長：本案件について承認とする。

### ・報告案件1 地域カルテについて

●事務局：地域カルテについて報告。

○会長：地域カルテは、例えば研究や調査に使うなど、我々もハンドリングできるのか。あるいはつくば市役所内部向けのデータベースなのか。

●事務局：市役所内部向けのデータベースとし、活性化協議会や幹事会などでの議論に活用することを基本に考えている。

○会長：紙面に印刷するだけでなく、会場の画面上でハンドリングしながら議論に活用できるとよい。

### ・報告案件2 地域連携公共ライドシェア（つくば・土浦、筑波山エリア）について

●事務局：地域連携公共ライドシェア（つくば・土浦、筑波山エリア）について報告。

○会長：電話予約も認めているのか。

●事務局：牛久・下妻エリアに関しては当初予定より電話予約を盛り込んでいる。

・その他

- 委員：企業バスやスクールバスもあり、つくば駅や研究学園駅の周辺が危険な状況になっている。誰かが主体的に対応する必要があり、ぜひ総合交通政策課にお願いしたい。また、研究学園駅近くにイオンが新設されるため、周辺道路が渋滞するのではないかという声がある。公共交通でまかなったり、道路を改善したりといったコーディネートについてもぜひ総合交通政策課にお願いしたい。
- 会長：つくば駅前の中央通りの渋滞については、筑波大学の演習授業でも研究教材として用いており、昨日、研究結果をつくば市長にお話しした。そこで市長から県と調整が必要とコメントをいただいたので、今後茨城県と調整したい。
- 事務局：今年度の協議会は本日で終了となる。次年度第1回の協議会は6月ごろを予定している。

以上