

様式第1号

会 議 録

会議の名称	令和8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8年(2026年)6月30日 開会 14:00 閉会 16:20		
開催場所	つくば市役所コミュニティ棟1階会議室1～3		
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	1名
非公開の場合はその理由			
議題	(1) 審議案件 ・案件1 協議会の事業、予算について ・令和7年度事業報告及び歳入歳出決算 ・令和8年度事業計画(案)及び歳入歳出予算(案) ・案件2 つくばね号に関する改正・申請について ・令和8年10月改正 ・令和9年度地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)に係る計画認定申請 (2) 報告案件 ・案件1 つくバスと路線バスの利便性に関する検討状況等について ・つくバスと路線バスの重複解消の検討状況 ・松代南循環実証実験の現状 ・つくバス運賃改正の再検討 ・中学3年生に対するバスお試し乗車券付きリーフレットの配布(県事業) ・案件2 令和7年度利用実績について(つくバス、つくタク、つくばね号等) ・案件3 つくタク乗降場所の廃止方針について ・案件4 筑波大学循環における自動運転バス定常運行について(関東鉄道より)		
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		

様式第1号

	(2) 報告案件 4件 ※各案件項目は「議題」のとおり 4 その他 5 閉会
	<審議内容>委員：○ 事務局：● ・審議案件1 <u>協議会の事業、予算について</u> ●事務局：令和7年度事業報告及び歳入歳出決算について説明。 ○監 事：令和7年度つくば市公共交通活性化協議会の歳入歳出決算について、関係帳簿証拠書類を確認し、適正に処理されていることを確認した。 ●事務局：令和8年度事業計画（案）及び歳入歳出予算（案）について説明。 ○委 員：幹事会の開催について、第二次つくば市地域公共交通計画では「年4回程度開催」となっているが、今年度予定は3回となっている。整合性は問題ないか。 ●事務局：現時点では3回を予定しているが、つくバスの改正等の重要議題が生じた場合は、追加開催する予定である。 ○委 員：計画との整合性が分かるよう資料へ注記してはどうか。 ●事務局：市HPに資料を掲載する際には、その旨を注記する。 ○会 長：本案件について承認とする。 ・審議案件2 <u>つくばね号に関する改正・申請について</u> ●事務局：令和8年10月改正及び令和9年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）に係る計画認定申請について説明。 ○委 員：フリー乗降区間を説明した図の各停留所の番号は、停留所新設後の番号か。 ●事務局：新設後の番号である。 ○会 長：停留所番号は、初めての利用者に乗降場所を案内する際に便利であるが、停留場が新設・廃止される度に番号が変更されると混乱するのではないか。ある程度の期間は番号を変えないようにする方法はないか。高速道路ICのように枝番（10-2、10Aなど）の導入を検討してはどうか。 ●事務局：今回は国への申請書類作成済みのため現行案で進めるが、今後は

枝番の活用など利用者に分かりやすい方法を検討したい。

○会 長：本案件について承認とする。

・ 報告案件1 つくバスと路線バスの利便性に関する検討状況等について

●事務局：つくバスと路線バスの利便性に関する検討状況等について説明。

○委 員：つくバスは継続的に取り組まれており、内容も先進的であるため評価している。そのうえで、つくバス全体の経営資源について、持続可能性を考えてどうしていくべきかを考える必要がある。例えば、自転車ラック予約時にラック未装備の代車が運行されたことや、一日乗車券の取扱いに関する認識の違いなど、利用者として運用面で気になる場面があった。つくバスは、特に北部シャトルを中心にサイクルラックや一日乗車券など観光施策としての役割も担っており、市外への訴求力も高いことから、サービス水準の維持が重要である。土浦市の自転車施策とも連携した広域的なサイクルツーリズムにもつながる取組であるため、広域連携をさらに推進してほしい。一方で、施策を充実させればさせるほど、運転手への周知など現場の負担は大きくなる。そのため、施策だけを増やすのではなく、それを支える経営資源や運営体制にも十分な資源配分を行わないと、持続可能性を維持することは難しいのではないかと感じている。

また、各路線の収支状況を見ると、北部シャトルは他路線とは性格がかなり異なっているように思う。そのため、個別の課題だけを見るのではなく、つくバス全体を俯瞰した中で、北部シャトルの位置付けや運賃体系も含めて検討するという視点を持っていただいた方がよいのではないかと考える。

●事務局：北部シャトルは、平日・休日問わず多くの利用がある。過去にも、学園南循環や松代循環が黒字の見通しが立った段階で、コミュニティバスから関東鉄道の民間バス路線にシフトしており、北部シャトルも同様の方針が挙げられている。自転車ラックと乗車券の件については、関東鉄道に情報共有の上、現場対応を改善していく。

○委 員：複数人で移動する場合、北部シャトルの路線バス化に伴い運賃が上がることで、タクシーの方が割安となり、利用がタクシーへ転

換するケースも考えられる。ただし、今回の取組は利用者の利便性向上を目的としたものであるため、タクシー業界としても協力していきたいと考えている。また、筑波高校へ通学する生徒が、つくば駅から始業時間に間に合うように北部シャトルのダイヤが設定されていることは非常に重要であるため、路線統合後も現在のダイヤを維持していただきたい。加えて、筑波高校へは公共交通で通学できることがあまり知られていないため、時間や運賃は一定程度かかるものの、バスを利用して通学できることについて、この機会に広く周知していただきたい。

○会 長：路線バス化に伴う運賃改定は、通勤利用者は企業・研究所等から通勤手当が支給されるため個人の負担は増えないが、通学利用者については家庭への影響が懸念されるため、負担が過度に増加しないような支援制度について、市として検討してほしい。また、運賃以外にも、北部シャトルの統合によって急激な変化が無いような運用にしていきたい。

・報告案件2 令和7年度利用実績について（つくバス、つくタク、つくばね号等）

●事務局：つくバス、つくタク、つくばね号等の令和7年度利用実績について説明。

○委 員：つくタクについては、政策目的がやや曖昧になってきているのではないかという懸念を持っている。1人当たり約3,000円の公費を投入し、収支率も5%を下回る事業であることから、本来は福祉的な役割が強い制度であると認識している。その前提のもとで、サービス向上を目的としてWeb予約を導入したものと思うが、その結果として若年層の利用が増え、本来支援すべき高齢者の通院利用が阻害される方向になっていないか懸念している。制度の利便性向上は重要である一方で、「誰のための制度なのか」という政策目的を改めて整理する必要があるのではないか。

○会 長：このタイプの乗合タクシーは県内でも成功事例がなく、運営の難しさを感じている。つくタクにはぜひ成功事例となってほしいという思いがあるが、10年近くこのような状態が続いている。制度のあり方については、抜本的な見直しも視野に入れながら、引き続き本協議会で議論していきたい。

○委員：つくたく予約のお断り件数が非常に多い一方で、乗合率はそれほど高くないように見受けられる。乗合率をさらに高めることで、お断り件数を減らせる可能性があるのではないかと。電話や Web で予約が入った際、どのような基準で予約を断っているのか伺いたい。また、お断り件数を減らすためには車両を増やす必要があるように思うが、運行経費の増加なども踏まえ、今後どのような対応を考えているのか伺いたい。

●事務局：お断り件数は電話予約のみを対象としており、Web 予約については件数を把握できないため集計対象外としている。また、一度予約が成立しなくても、時間を変更するなどして最終的に予約が成立した場合は、お断り件数には含めていない。複数回調整を行った結果、最終的に利用を断念した場合のみ、お断り件数として計上している。供給不足がお断り件数の一因であることは認識しているが、予算上の制約もある。1人当たり約3,400円の市負担となっている現状を踏まえると、一般タクシーへの助成の方が効率的ではないかという意見もある。つくたつの契約は令和9年度末までとなっていることから、その後の制度のあり方や車両数を含め検討していきたい。

○委員：制度の見直しに当たっては、地元タクシー事業者の意見も十分に聞きながら進めていただきたい。

○委員：お断り件数について、翌日に予約が変更された場合もお断り件数として計上しているのか確認したい。また、今後の制度検討に当たっては、月間走行距離だけでなく、1回当たり又は1人当たりの平均走行距離を把握し、一般タクシーとの比較も行うことで、制度の役割分担を検討しやすくなるのではないかと。

●事務局：翌日に予約が変更された場合であっても、最終的に予約が成立した場合は、お断り件数として計上していない。令和7年度上半期における1回当たりの平均走行距離は約5.2kmである。

○委員：地域によっては通常タクシーでは運賃負担が大きくなるため福祉的役割が必要な地域もある一方、短距離利用については通常タクシーとの役割分担も考えられる。今後の検討では、そのような視点も持って進めていただきたい。

○委員：AI オンデマンドシステム導入により利用が増えたことは評価できる一方、他自治体ではドライバーの走行距離や拘束時間が増加し、

負担が大きくなったとの意見もある。導入前後でドライバーの走行距離や稼働時間がどの程度変化したのかについても分析すると、より制度評価につながるのではないかな。

○会 長：AI 導入によって休憩が取れなくなるようであれば、システム側の設計にも課題があると考ええる。運転手が適切に休憩を確保できることを前提としたシステム運用が重要である。

○委 員：Web 予約については、70 代・80 代にも利用が広がっており、これまでの周知や利用促進の成果が現れているものと評価している。一方で、利用者が増加した反面、依然として市の負担額が大きく、課題が残っているように感じる。以前の協議会では、乗合率を高めすぎた結果、事業者の運行に支障が生じたとの説明もあったことから、現在は利便性と効率性のバランスを調整しながら運用しているものと理解している。その上で、令和7年度の運用結果をどのように評価しているのか、また、今後、利便性と運行効率のバランスをどのように考えていくのか伺いたい。さらに、利用が9時台に集中している状況について、利用時間の平準化を促すような施策は検討されているのか。

●事務局：令和7年度は、事業者ごとの配車エリアを見直すなど、運行改善を図ってきた結果、一定の改善は見られたものの、依然として課題は残っているため、引き続き改善を進めていきたい。乗合率を高めすぎると遠回りが増え、病院の予約時間に間に合わないなど利用者サービスが低下するおそれがある。このため、予約成立時点の所要時間から20分以上遅延するケースを抑えることを目標としてシステムを運用しており、現在では20分を超える遅延はほとんど発生していない。また、9時台への利用集中については、通院利用が多いことが要因と考えている。予約が取りづらいというお問合せに対して時間変更の案内なども行っているが、医療機関側の事情もあり集中が生じているため、今後も利用状況を見ながら周知方法等を工夫していきたい。

○委 員：9時台への集中については、ピーク時間帯以外の利用者にインセンティブを付与するなどの仕組みも検討できるのではないかな。

○委 員：地域連携公共ライドシェアについて、約5,000万円の事業費をかけながら収支率が1.6%という状況であり、公共交通計画では将来の交通手段として位置付けられているものの、このまま事業を継

続していくのか、どのように考えているのか伺いたい。

●事務局：地域連携公共ライドシェアの収支率は大きな課題であると認識している。今年度末で現在の事業期間が一区切りとなることから、来年度以降もライドシェアを継続するのか、あるいは廃止するのか、別の手法へ見直すのかについて、土浦市、下妻市、牛久市など関係自治体とも協議を進めている。一定の方向性がまとまり次第、本協議会に報告したい。

○委員：5,000万円近い予算を投入しながら、筑波山エリアでは5か月程度利用実績がゼロという状況もある。このような状況で、さらにもう1年間継続することの意味や重みについては、真剣に考える必要があると思う。

○委員：松代南循環について、本格運行へ移行するための利用者数などの基準は設定されているのか。また、沿線地域では十分に周知されていないように感じる。

●事務局：年間利用者数91,014人、1便当たりおおむね12人程度の利用が黒字化の目安と考えている。一方で、利用者数が一定数に達した時点で直ちに路線バス化するという明確な基準は設けていない。

○委員：回覧板等で松代南循環の案内を見かけなかったが、地域住民に対する広報はどのように行っているのか。

●事務局：バス路線の沿線小学校の保護者・児童に対して、スクリレ等で情報共有を行っている。

○委員：地域連携公共ライドシェアについて、登録ドライバー76名のうち実際に運行実績があるのは24名で、約50名は実績がない状況となっている。利用者とドライバーのマッチングがうまく機能していないことも要因ではないかと思われるため、その点を分析することで今後の制度改善につながるのではないかと。

●事務局：一部のドライバーに運行が偏っていることは以前から課題として認識している。予約の成立率自体は高いものの、一部のドライバーに予約が集中し、運行機会の少ないドライバーの意欲が低下し、最終的には登録解除につながるという悪循環も生じている。この点については改善策を検討していきたい。

○会長：成約回数が多いドライバーは、予約情報が配信されるタイミングに合わせて待機し、配信直後に予約を受けているのではないかと考えている。その結果、予約が早い者勝ちのような状態となり、一

部のドライバーに予約が集中している可能性がある。例えば、これまで運行実績の少ないドライバーへ優先的に予約情報を配信するなど、システム側の対応を工夫する余地もあるのではないかな。

○会 長：つくタクの利用実績を見ると、イオンモールなど商業施設への利用も多くなっている。しかし、本来つくタクは、つくバスや路線バスでは対応できない移動を補完するために導入された制度であり、安価に買い物へ行くことを主目的とした制度ではないはずである。そのため、特例ポイントや共通ポイントのあり方も含め、制度全体について改めて議論する必要がある。一方で、制度を急激に変更すると利用者の混乱を招くため、段階的に議論を進めながら整理していきたい。

・ 報告案件3 つくタク乗降場所の廃止方針について

●事務局：つくタク乗降場所の廃止方針について説明。

・ 報告案件4 筑波大学循環における自動運転バス定常運行について

○関東鉄道：筑波大学循環における自動運転バス定常運行について説明。

○委 員：レベル4による実装後は運賃を徴収することになると思われるが、車内に乗務員がいない場合、運賃の収受はどのような方法を想定しているのか。

○関東鉄道：定常運行開始時はレベル2で運行するため、乗務員が乗車して対応する予定である。一方、レベル4での社会実装時については、運賃収受の方法を含め、市や関係機関と協議しながら今後検討していく。

○会 長：自動運転バスは車椅子で乗車可能なのか。また、車椅子利用者への対応はどのように考えているのか。

○関東鉄道：車椅子での乗車には対応可能であるが、介助のあり方についても、検討課題として整理していく。

○会 長：10月から定常運行が開始されるため、第3回協議会までには委員の皆様にも一度乗車いただき、実際に体験した上で議論に参加していただきたい。私自身も乗車したいと考えている。

様式第1号

- 事務局：次回の定例協議会は、9月15日（火）14時から、つくば市民センターコリドイオ会議室で開催予定である。

以上