

パブリックコメントで提出された意見

お寄せいただいた意見のみを公表するものです。

※意見に対する市の考え方並びに計画等の案を修正した際の修正の内容及び理由は、まとまり次第公表します。

計画等の名称： 第2次つくば市地域公共交通計画(案)

No.	パブリックコメントで提出された意見(原文)
1	<p>参考-65の表のうち、最下行の経由地欄 「明野中学校東」→「明野五葉学園東」 (令和6年度、明野中学校跡地に義務教育学校「明野五葉学園」が設立されたため)</p>
2	<p>1、松代南循環の松の木西停留所をファミリーマート側に出来るだけ近づけて欲しい。 手代木中学の東に古くからある住宅の住民にとって田んぼを回り込むので遠い。 ループの起点となる松代5丁目東から離れすぎている。 2、松代南循環ループを逆回りする案。 3、洞峰公園通りの一本裏、手代木公園の南を通る案。 以上、既存ルートを利用アレンジした案。</p> <p>別の提案</p> <p>4、松代南循環と松代循環を連結させる案。 手代木中学前、千上児童公園を北上しつくばセンターへいく案。 逆につくばセンター、千上児童公園、手代木中学前へ南下し松の木東、宮下児童公園へ。</p> <p>5、つくタクの利便性向上にとり組む。</p> <p>6、自動運転の小型バス。</p> <p>バスが便利になればマイカーのCO2、朝の渋滞が減ります。 人にとって移動が便利な町になればいいですね。</p>
3	<p>1. 総論:計画の方向性への賛同と、最大リスクの明確化</p> <p>本計画が、「幹線・支線・生活支援交通」の階層型システムとして役割分担を明確化し、交通結節拠点や公共交通軸を設定した点、またKPIにより点検・評価を行う枠組みを設けた点を評価します。</p>

一方で、計画期間(2026～2030年度)の実行可能性を左右する最大のボトルネックは、計画案にも記載がある通り、**バス・タクシー運転手不足(改善基準告示対応を含む)**です。運転手不足は一時的な現象ではなく、過去の公営交通における賃金抑制や、物価上昇局面での実質賃金低下、労働環境の相対的悪化が長期に積み重なった結果として、構造的に生じていると理解しています。

したがって「採用支援(施策5-5)」だけでなく、定着(離職抑制)まで含めた“人材政策”として設計しないと、路線再編・データ活用・自動運転実証など他施策の前提が崩れる懸念があります。

2. 施策5-5(運転手確保支援)への具体提案:採用だけでなく定着・育成までKPI化を

施策5-5は重要ですが、「採用に対する補助」だけでは効果が限定的になり得ます。以下のように、採用→育成→定着まで一体で設計することを提案します。

(1) 補助の設計を“賃金・待遇改善と連動”させる

採用補助を出す場合、**一定期間の定着(例:12か月/24か月)**や、待遇改善(賃上げ・手当・休日改善等)の実施と連動させ、単年度で消える採用競争にならない制度にしてください。

市が直接賃金を決められない場合でも、補助設計・委託契約条件・評価指標で誘導できます。

(2) 二種免許取得支援＋研修の標準化(市内共通の育成パス)

二種免許取得費用、研修期間の収入補填、訓練費等を支援し、未経験者の入口を広げる。

つくば市・事業者・関係機関(大学、職業訓練、シニア人材等)と連携し、市内共通の研修・安全教育の標準モデルを整備する。

(3) 生活コスト上昇への対応(住宅・通勤支援等)

物価高で人材確保が難しい中、運転手向けの住宅支援、通勤支援、子育て支援等を、自治体施策として組み合わせることを検討してください(単なる採用広告よ

り実効性が高い)。

(4) KPIの追加・改善: 人数だけでなく“離職率・充足率・定着率”を追う
計画案のKPI【指標8】は「運転手数」ですが、政策評価としては不足です。少なくとも次の補助指標を追加することを提案します。

運転手の充足率(必要数に対する割合)

離職率／定着率(12か月・24か月)

欠便・減便の発生回数(人員不足起因)

人数が増えても離職が増えれば実態は改善しません。行政評価の精度を上げてください。

3. 施策5-3(運賃のあり方)への提案: 持続性と公平性の両立、説明責任の強化

物価高・燃料費・人件費の上昇下で、運賃・負担の議論は避けられません。しかし公共交通は生活インフラであり、値上げだけでは利用減→収支悪化の悪循環も起こります。そこで次を提案します。

(1) 運賃改定の“説明可能なルール化”

収支率や市負担額だけでなく、**地域ごとの代替手段の有無(交通弱者の密度)
**を踏まえ、値上げ・割引の方針を事前にルール化し、住民に説明できる形にしてください。

(2) 値上げだけに寄らない収入設計(次項の多角化とセット)

運賃だけで不足を埋めるのではなく、広告・連携収入等と組み合わせ、“運賃に反映しきれないコスト増”を吸収する構造を設計すべきです。

(3) 割引制度は“目的(免許返納、通学、通院等)”に紐づけて効果検証

既存の割引・補助の効果を、利用実績とセットで検証し、費用対効果が高いものに再配分してください。

4	<p>4. 持続性の現実策:事業者の多角化収入(広告・連携・観光・不動産等)を計画の中で位置づける</p> <p>運転手不足とコスト増の環境下では、交通事業者が運賃収入だけで維持するのは難しく、広告、ネーミングライツ、ロケ利用、グッズ販売、データ連携、周辺開発等の収入多角化が必要になります。</p> <p>本計画の「施策5(連携と協働)」の中に、次のような観点を明記してほしいです。</p> <p>交通結節拠点・待合環境整備(施策4-1)を、単なる支出ではなく、**広告・出店・連携の“稼ぐ拠点化”**として設計する(例:サイネージ、地域店舗との連携、観光動線づくり)。</p> <p>筑波研究学園都市という特性を活かし、大学・研究機関・企業と連携した実証×スポンサー×PRのパッケージを作る(“実証だけ”で終わらせない)。</p> <p>公共性を損なわない範囲で、資産活用や周辺開発(交通結節拠点の価値向上)を進め、長期財源につなげる。</p> <p>5. 施策5-2(自動運転等の実証)への提案:過度な期待で“足元の人材対策”を薄めない</p> <p>自動運転バス等は有望ですが、2030年までに全面的に人手不足を代替する前提で計画を組むのは危険です。</p> <p>自動運転は段階導入(限定区間・低速・安全要件)となる可能性が高く、当面は運行監視・保守・対応要員も必要です。</p> <p>よって、自動運転は「人材不足の特効薬」ではなく、サービス維持の一部手段として位置づけ、まずは5-5(人材確保・定着)を優先する構造が必要です。</p> <p>実証を行うなら、運行コスト・安全・住民受容・既存路線との整合をKPI化し、「実証→実装→定着」の出口を明確にしてください。</p> <p>6. 施策3(生活支援交通)への提案:移動困難の解消は“地域ごとの最適解”を早期に実装</p>
---	--

	<p>周辺部の高齢化・免許返納を見据え、生活支援交通は重要です。</p> <p>つくタクの今後(施策3-2)を検討する際、収支率だけでなく、医療・買物・通学等の生活維持効果を明確に評価してほしいです。</p> <p>地域連携公共ライドシェア等も含め、地域ごとに「最小コストで最大の移動機会」を作る設計(時間帯・目的別の最適化)を進めてください。</p> <p>その際、安全・保険・苦情対応など運用品質を確保し、“安からう悪からう”的な生活支援交通にならないようにしてください。</p> <p>7. 施策4(データ・案内・シームレス化)への提案:使われる公共交通にするための“体験設計”</p> <p>利用者増(指標1、9、10、12)を実現するには、路線や本数だけでなく「使いやすさ」が重要です。</p> <p>GTFS等のオープンデータ(施策4-2)は継続しつつ、利用者目線で「どこで何を見ればよいか」を統一してください(ロケーション情報の一元化、乗継のわかりやすさ)。</p> <p>交通結節拠点の待合環境整備(施策4-1)は、高齢者・子連れ・雨天・暑熱対策の観点で優先順位を明確化してほしいです。</p>
5	<p>1) 要旨(冒頭に置ける短文)</p> <p>第2次つくば市地域公共交通計画(案)に賛同します。特に、人口構造の変化、移動困難者の増加、運転手不足、災害対応、脱炭素の観点から、公共交通の「維持」だけでなく「使える交通への再設計」が重要です。以下、実効性を高めるための具体提案を述べます。</p> <p>2) 個別意見(テーマ別)</p> <p>(A) “移動できない人”を起点にした設計(福祉・医療・買い物)</p> <p>計画の中で「高齢者・障害者・子育て世帯・免許返納者」等を挙げている場合、対象を“属性”ではなく“移動目的”で再整理すると実装が進みます。</p> <p>例: 通院(総合病院・専門外来)／買い物(食品・日用品)／就労・就学／役所手</p>

続き／介護サービス／地域交流。

“移動困難”の定義を、距離・高低差・歩行時間・乗継回数・待ち時間などで見える化し、重点エリアを明示して下さい(例：徒歩10分圏で停留所がない、乗継が2回以上必要等)。

予約型(デマンド)や乗合タクシー等を位置付けるなら、医療機関の予約時間帯に合わせた運行設計(午前の集中、午後の戻り)や、付き添い・介助者同乗など、現場で効く条件を明記してほしいです。

(B) “幹線＋支線＋ラストワンマイル”の骨格を、利用者目線の言葉で

バス路線再編を行う場合、計画の文章が「事業者都合の系統整理」に見えやすいので、市民にとっての分かりやすい骨格を提示してほしいです。

例：

幹線：つくばセンター／研究学園／主要駅・病院・大学などを結ぶ高頻度

支線：住宅地から幹線へ集める

ラストワンマイル：徒歩負担の大きい区域をデマンド等で補完

「乗継が前提」の設計にするなら、**乗継拠点の快適性(屋根・ベンチ・照明・風雨・暑さ寒さ対策)**と、**遅延時の救済(接続保証・代替案内)**がないと定着しません。ハード整備と運行設計をセットで書いてください。

(C) 運転手不足を前提に、“維持する路線”と“別手段に置き換える区域”を明確に

今後の最大制約は運転手不足なので、「路線を増やす／改善する」だけでは実現困難です。

そこで、(1)維持すべき幹線(頻度確保)、(2)縮小しても代替を用意する区域(デマンド等)、**(3)輸送密度が低いが社会的必要度が高い区間(福祉輸送連携)**のように、優先順位を明記してほしいです。

実務上は、小型車両化・時間帯別運行・曜日別運行などの“現実解”が必要で

	<p>す。計画に「理想」だけでなく、**運行資源が減った場合の代替シナリオ(縮退設計)**を入れてください。</p> <p>(D) 運賃・乗継割引・定期の設計(“使うほど損しない”仕組み)</p> <p>バス+鉄道(TX等)+デマンドが組み合わさると、利用者は「結局高い」「運賃体系が難しい」と感じやすいです。</p> <p>乗継割引・上限運賃(キャップ)・共通定期の導入方針(できる／難しい／段階的に検討)を、計画に明確に書いてください。</p> <p>高齢者・障害者割引を記載する場合、“申請が難しい人”ほど取り残されるので、周知と申請支援(窓口、同伴支援、オンライン以外の手段)まで含めて下さい。</p> <p>(E) データ公開と評価指標: KPIを「達成した/してない」で終わらせない</p> <p>KPIは、利用者数だけだと人口減少で不利です。**“生活に必要な移動が成立しているか”**の指標も必要です。</p> <p>例:</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要目的地(病院・スーパー・駅・市役所等)への到達可能性 乗継回数・総所要時間・待ち時間 朝夕だけでなく日中のサービス水準 利用者満足度(特に移動困難者) <p>「毎年評価」と書くなら、評価結果→改善内容→次年度の変更点が市民に分かる形で公開されることが重要です(PDFを置くだけでなく要点版も)。</p>
6	<p>(F) 観光・来訪者の交通: つくばは“研究学園都市+観光”が両立し得る</p> <p>つくばは来訪目的が多様(研究・大学・イベント・観光・登山等)なので、休日やイベント時の交通が弱いと機会損失になります。</p> <p>計画に「観光(周遊)」があるなら、繁忙期限定の増便／臨時便／パーク&ライド／情報提供など、運用面の手当てを明記してほしいです。</p>

	<p>外国人・県外客は「乗り方が分からない」が壁です。多言語の乗車案内、主要停留所のサイン、キャッシュレス対応などは“観光政策”ではなく“公共交通政策”として位置付けてください。</p> <p>(G) 災害・停電・燃料不足への強さ(レジリエンス)</p> <p>計画に災害対応があるなら、単なる理念ではなく、代替輸送の手順(避難所・病院への臨時輸送、情報発信、協定、燃料確保、運休判断基準)まで書いてください。</p> <p>鉄道・幹線道路が止まった場合に備え、**地域内の最小限の移動を守る“ミニマム運行”**の設計(優先ルート、優先対象)を入れてほしいです。</p> <p>3) 結び(短い締め)</p> <p>以上の点を計画に反映することで、「あるが使われない交通」ではなく、「必要な人が必要な時に使える交通」に近づき、持続可能性も高まると考えます。市民の生活の足と地域の魅力向上の双方の観点から、実装を前提とした具体化をお願いします。</p>
7	<p>4) 外国人運転士(特定技能等)をどう位置づけるべきか</p> <p>「低コスト目的というより座席が空く“物理欠員”への暫定解」は、現場感としてはかなり現実的です。</p> <p>ただ、社会的受容と安全のために、最低限ここは外せません：</p> <p>賃金は日本人と同等以上(同一労働同一賃金)：安い労働力化すると業界全体が崩れます。</p> <p>日本語・接遇を“過剰品質”にしそうない設計：完璧な接客を要求すると定着しません。</p> <p>教育と責任の線引き：同乗指導・評価・独り立ちの基準を可視化。</p> <p>事故時の責任・保険・支援：個人に押し付けない。</p> <p>利用者側の受け入れ(差別・カスハラ抑止)：現場にしわ寄せしない。</p> <p>要するに、外国人導入は「魔法の解」ではなく、崩壊を遅らせる時間を買う手段です。時間を作ったら、その間に下の“本丸”をやらないと、結局また詰みます。</p> <p>5) 自動運転バスは「決め手」になりにくいが、“効く場所”はある</p> <p>自動運転は、万能薬ではなく「地形適性・インフラ適性が高い場所から効く」タイプです。</p>

	<p>近い将来に効きやすいのは 専用レーン／BRT的な区間 ルートが単純、速度が低い、交差点が少ない 発着が限定(病院シャトル、大学・工業団地、空港・港湾など) 遠隔監視＋車上安全員(完全無人でなくとも“省人化”できる) 逆に難しいのは 混雑市街地の一般路線(イレギュラーが多い) 悪天候・複雑交差点・狭隘道路 乗客対応を含む運用(事故以外の“揉め事”) なので戦略としては、 いきなり「レベル4が全部解決」ではなく 運行の一部を自動化して“1人が回せる運行量”を増やす(省人化) が現実的です。</p> <p>6) いま必要なのは「負担と品質の再設計」(現実的パッケージ) これらが示す“詰まり”を抜くなら、私はこの順番が現実的だと思います。 カスハラ対策の標準化(録画・公開・対応指針・乗車拒否基準) 勤務設計の改善(拘束の削減、分割勤務の扱い、休息確保、パート導入など) 賃金の底上げ(ただし“総支給”が下がらない設計) 規制で残業が減るなら、基本給や手当設計を組み替える必要がある 運行の生産性投資(定時性:バス優先信号・レーン・停留所設計) 運賃・補助の再設計(一律運賃の見直し、目的別補助、生活路線の公費負担の透明化) 育成パイプライン(免許取得支援、AT限定大型二種の検討、リスクリング) 外国人受入れは“同等待遇＋教育標準化”を条件に 自動運転は適地から“省人化”として導入</p>
8	<p>一般的な他の市町村でも起きている課題などからも意見します</p> <p>1) 運転士不足の「原因」を分解すると(重なって効いている順) A. 需給ギャップの本体は「労働供給」だけでなく「運行設計の硬直」</p> <p>需要が減って採算が悪化している地域ほど、本来は路線・ダイヤを柔軟に組み替えたい。</p> <p>でも実務では、生活インフラとして“減らしにくい”／認可や合意形成が重い／政治コストが高い。</p>

→ “残す義務”が強いのに、“稼ぐ自由度”が低い構造が、慢性赤字と投資不足を固定化します。

B. 賃金は「低い」だけでなく「見合いにくい」

運転士は

乗客対応(クレームやカスハラ)

事故リスクと責任

不規則勤務・拘束時間

を背負います。

この負荷に対して、他の運転職(トラック、観光、タクシー等)へ移れるなら移る、が合理的になります。

C. 2024年問題は「善い規制」だが、短期的に供給を削るあなたの引用にもある通り、残業上限や休息確保が入り、

“ベテランが走って埋める”が効かなくなり

同じダイヤを維持するなら人員が増える

→ 規制そのものは安全・健康に必要でも、準備不足(採用・設計・投資が間に合わない)だと、現場は「減便」しか打てない。

D. 公営給与の引き下げは「業界ベンチマーク」として波及しやすい

横浜市・大阪市の給与引き下げが長期的な人材流出を招いたことは、筋としては理解できます。

公営は民間より注目されやすく、「公営が下げた=この仕事はその程度」という相場観を作り、民間も“上げにくい空気”が生まれやすい。

ここが後で効いてきて、いざ不足になった時に上げても追いつかない、という形になります。

E. 免許・育成がボトルネック(大型二種／教育コスト)

免許保有者の年齢偏り、若年層の少なさ、育成コスト、という話が引用にも出ています。

ここは「給与を上げれば即解決」になりにくい“時間のかかる壁”です。

F. カスハラの“離職圧”が、思っている以上に強い

会社が守ってくれないと感じた瞬間に離職動機になります。

賃金を少し上げても、日々の心理的負担が大きい職場は人が残りません。

	<p>2) 「横浜市営バスの給与引き下げ」は正しかったのか？</p> <p>結論を二段階に分けると整理しやすいです。</p> <p>短期(財政・世論対応)では“合理性”はあった</p> <p>当時の世論(公務員給与バッシング)</p> <p>退職手当負担や収支改善</p> <p>を考えると、政治・財政の意思決定としては理解可能です。</p> <p>ただし長期(供給能力・人材維持)では“高くついた可能性”がある</p> <p>路線バスは、あとから急に増便できません。</p> <p>人材は育成に時間がかかり、経験が価値で、安全も経験に依存します。</p> <p>そのため、</p> <p>賃下げで流出 → 供給能力が落ちる</p> <p>供給能力が落ちる → 減便 → 利用が減る → 収支が悪化</p> <p>という負のループに入りやすい。</p> <p>ここで重要なのは、バスの価値が「運賃収入」だけではなく、</p> <p>通院・通学・買い物・外出</p> <p>鉄道への接続価値</p> <p>地域の資産価値・健康寿命</p> <p>に波及する点です。</p> <p>つまり給与カットは、会計上の支出削減でも、社会全体では**“見えない損失”**を増やしうる。</p> <p>これがつくば市にも響いてきています。</p> <p>3) 「運賃を上げて給料を上げろ」は半分正解、半分不足</p> <p>よく出る处方箋ですが、追加条件が必要です。</p> <p>正解の部分：原資が要る。運賃・公費・税(交通税等)・補助設計は避けて通れない。</p> <p>不足の部分：運賃を上げても</p> <p>働き方(拘束・休息・勤務設計)</p> <p>カスハラ対策(会社が守る)</p> <p>運行の生産性(定時性・優先レーン等)</p> <p>がセットで変わらないと、離職は止まりにくいです。</p>
9	つくバス停の各所に炎天下や極寒を凌ぐ待合室を作って欲しいです
10	<ul style="list-style-type: none"> ・開発区域のサステナ <p>中心部から離れていて公共交通機関が乏しい開発区域は、住民がほぼ同世代なので街の循環を考えていないと高齢化とともに区域ごと消滅状態になり、若い人</p>

	<p>も住もうとしない。なので、つくば市の特徴を出すには、駅から離れた開発区域でも駅までの交通機関があり、駅近くに働く場所が増加(例えば、都内企業のバックオフィス)のが理想的。できれば、スーパーや保育園、児童館なども。関西は鉄道会社が路線の増強と宅地開発が連携しているが、つくば市などは宅地開発会社が独自に進めているので、条例で継続性の考えを許認可段階で審査する様にする。</p> <p>既に兆候のある開発区域: 桜ニュータウン、富士見台、あしひの、豊里、観音台、谷田部</p> <p>可能性のある開発区域: 並木、大穂、松代、上横場、東光台</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関東鉄道バスが高額で便数が少ない <p>会社から定期代をもらっていない人(例えば、リタイアした人、学生、こども、会社勤めしていない人)は、駅近くへ出るのに自動車を利用する。なぜなら、費用はバス代>駐車場代+ガソリン代で、自由度がバス<自動車のため。特に、駐車場代は買い物で無料になる。リタイア増→会社からの定期利用者減→バス利用者減→バス代アップ+便数ダウン→自動車利用→バス利用者減→…→免許返納→バス利用者減→…と負のスパイラルになる。</p> <p>バス利用者への補助金支給</p> <p>日中はバスの小型化と便数確保</p> <p>幹線までのつくバス／タクの利便性向上</p> <p>乗降時の安全性を確保したバス停(特に中高生)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東西大通りのバージョンアップ <p>土浦市、牛久市と連携して東西大通りのバスの無人化を検討し、人手をつくバス／タクに投入する。小型のモノレールも長期償却で可能と思う。</p>
11	<p>交通弱者(障害者、高齢者)も安心して利用できるような計画を作成してください。つくタクに、車椅子のままで乗車できる(座席に移乗しなくても乗れる)車両を導入してください、完全に取り残されています。</p> <p>委員に障害者や高齢者など一般の利用者を入れてください。</p>
12	<p>第2次つくば市地域公共交通計画(案)全体への意見</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 第2次つくば市地域公共交通計画(案)の作成にあたっては、現行の「つくば市地域公共交通計画」の評価・総括が前提となります。現行の「つくば市地域公共交通計画」では、「様々なデータや新技術で、人と人、まちとまちが“つながり”、未来へと“つながる”地域公共交通を目指して」の基本理念のもと、4つの基本方針、4つの計画目標、21の施策がスケジュールとともに掲げられていますが、第2次つくば市地域公共交通計画(案)にはそれらの評価と総括の記載が欠如しています。第1章 計画の概要 の冒頭に、現行「つくば市地域公共交通計画」の進捗評価・総括の項を追加していただきたい。

2. 点検・評価は「つくば市公共交通活性化協議会」と「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」を組み合わせた体制で行うとされています。両者でPDCAを回し、実績評価の検討がなされているはずなので、そこでの結果概要が第2次つくば市地域公共交通計画(案)策定の根拠となるので、本計画(案)の中に記載されるべきである。現行の「つくば市地域公共交通計画」に対して何が出来て、何が出来なかつたかを示していただきたい。

該当ページへの意見

Page 26: 施策③ 移動に困っている住民を減らす生活支援交通の提供

[施策③-1] 生活支援交通内の各交通手段の役割や位置づけ、連携方法の検討

・現在実証実験が行われている公共ライドシェアを利用し、その利便性と有用性を実感している一人です(利用できる時間の見直し等、要望事項は多いですが)。実証実験後に地域公共交通の1つとして、つくば市内で必要とされる地域に実装していただくことを願っております。

今回、生活支援交通という階層が新設され、公共ライドシェアが固有名詞としては記載され、対象の地域公共交通の一つに挙げられてはいますが、公共ライドシェアを2030年度までにどうしていくのかの計画は全く記載されておりません。2027年度まで検討・協議とあるだけで、2028年度以降は空白になっています。

公共ライドシェアについての今後の方針の一端は第2次つくば市地域公共交通計画(案)の中に記載していただきたい。

Page 26: 施策③-2 つくタクの今後のあり方の検討

・つくタクは市民(特に高齢者)の生活支援交通として定着しており、既になくてはならない交通手段になっています。本事業が2027年度末までになっていることを把握していませんでしたが、今後のあり方に關して検討します、と書くのではなく、つくタクを維持することを前提に検討します、と修正していただきたい。

Page 27: 施策③-3 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討

・府内の関係部局や運行事業者と連携し、障害者や高齢者などの交通弱者の移動手段に関する新たな生活支援交通のあり方を検討します。と記載されています。

検討にあたっては、部門間の連携を強化し府内横断的な推進体制により、交通弱者の要望に応える生活支援交通のプラン作りに取り組んでいただくことを強く願っております。どのような形で連携するのかについて具体的な記述を加えていただきたい。

例えば、生活支援交通の重要な課題に対しては、関連する職制、民間で関わりのある企業、NPO・ボランティア団体、個人等でプロジェクトチームを組織して取り組む等、具体的な方法・手段を示す必要がある。

また、現在の「つくば市公共交通活性化協議会」「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」の構成、運営方法を庁内の連携という観点から分析を行っていただきたい。さらに、「つくば市公共交通活性化協議会」の構成メンバーに、各地区代表区長6名に加えて、地域の課題に通じた市民委員を追加していただきたい。

・「道路運送法における許可又は登録を要しない運送」の範囲内で実施される地域のボランティア運送についても、生活支援交通として、その役割を明確化し、市として支援していくことを本計画の中に盛り込んでいただきたい。