

様式第5号（第10条関係）

パブリックコメント実施結果報告書
【案件名：つくば市地域公共交通計画（案）】

令和3年（2021年）3月
つくば市都市計画部総合交通政策課

■ 意見集計結果

令和3年(2021年)2月5日から3月7日までの間、つくば市地域公共交通計画(案)について、意見募集を行った結果、7人(団体を含む。)から85件の意見の提出がありました。これらの意見について、適宜要約した上、項目ごとに整理し、それに対する市の考え方をまとめましたので、公表します。

提出方法別の人数は、以下のとおりです。

提出方法	人数(団体を含む。)
直接持参	0人
郵便	1人
電子メール	0人
ファクシミリ	0人
電子申請	6人
合計	7人

※電子申請

「いばらき電子申請・届出サービス」を使用して、市ホームページの入力フォームから意見を提出する方法

■ 意見の概要及び意見に対する市の考え方

○ フォント について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	フォントがユニバーサルではない。「だれ一人取り残さない」まちの公的な報告書であればユニバーサルデザインにもっと配慮があるべきではないか。	1件	本文及び図表番号については、UD(ユニバーサルデザイン)フォントを用いていましたが、表紙タイトル、見出し等についてはUDフォントにしていませんでした。原則、UDフォントで統一するように修正します。

○ 地図の表現 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	地図について、つくば市の市境と他市町の市境に明確な違いをつけ、つくば市がはっきりとわかるようにするべきではないか。	1件	新たに作成した地図情報については、つくば市の市境を、他市の市境よりも太い線で表現するように修正します。 また、鉄道路線と混在しないように、線の色も変更します。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
2	地図について、縮尺標記がないので距離感・スケール感がわからない。	1件	新たに作成した地図情報については、スケール及び方位を追加するようにします。
3	地図について、土地利用の色が強すぎて本来の主題が見にくくなっているものがある。他の主題があるものについては土地利用の色を淡色とし、本来の主題を強調してみえるようにするべきではないか。	1件	新たに作成した地図情報については、土地利用の色を淡色に修正します。

○ 新型コロナウイルス感染症の影響 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	地域公共交通の現況について、途中途中で新型コロナウイルス感染症の影響を入れるのではなく、影響を一つにまとめた方が読みやすい。思考が分断される。	1件	3-3節について交通手段別に整理していることから、新型コロナウイルス感染症の影響についても交通手段ごとに記載しています。 このことから、現状の表現とします。

○ 2-1 社会経済特性 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p.12 図 2-10 のメッシュ図は「増減率」だがタイトルは「増減数」になっている。正しいのはどちらか。 一世帯 3 人として、5 世帯 15 人から 2 世帯 6 人減少すれば減少数 6 人で残存率は 60%になる。 100 世帯 300 人から 10 世帯減少すれば 30 人もの現象だが残存率は 90%である。小地域の人口増減の問題を率で評価把握することは間違った施策につながりかねない。	1件	出典元のつくば市未来構想作成担当部署に凡例とタイトルの不一致について確認しました。 凡例に合わせて図のタイトルを「増減割合」に修正します。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
2	p. 13 図 2-11 のタイトルは「世帯」だが凡例は「人」になっている。この図は世帯分布か、それとも人数分布か。	1件	世帯分布になります。凡例及び本文を「世帯」に修正します。
3	p. 15 図 2-14 について、「つくば市の商業施設」と言いながら周辺自治体の商業施設も表示されており、つくば市の状況がわからない。	1件	市域外の商業施設については広域連携の視点から、現状の表現とします。
4	p. 16 図 2-15 つくば市の医療施設に関して、複数診療科を持つ基幹病院のみ示されているが、日常的な医療はかかりつけ医を基本とした体制になっており、かかりつけ医となり得る医療施設へのアクセス性の方が重要である。日常医療の分布状況も示されるべきではないか。	1件	公共交通による移動手段を重点的に確保すべき、複数診療科を有する病院に絞って表示しています。市内の全病院・クリニック等を網羅すると 200 を超え、視認性が下がることなどから、現状の表現とします。
5	p. 17 本文に、300 の研究期間・企業が立地とされているとあるが、図 2-16 立地状況図にはどう見ても 300 の機関がプロットされていない。この図の意味するところは何か。	1件	官民合わせて約 300 の研究機関・企業が立地していますが、図の出典は市HPの公的研究機関を示したものであることから、タイトルを「5) 公的研究機関」に変更し、本文を修正します。なお、例示している代表的な研究機関を一部変更します。

○ 2-2 交通特性 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 19 本文に、いきなり「東京 PT 調査」と出てくる。まず正式名称を記述してから略称表記とするのが一般的である。また「東京都市圏パーソントリップ調査」とは何か、用語解説が必要。	1件	本文を「東京都市圏パーソントリップ調査」に修正します。用語解説については、「パーソントリップ調査」が存在するため、その中で、「東京都市圏」の範囲を追加説明するように修正します。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
2	p. 19 図タイトルについて、「トリップ」という用語は一般の方には馴染みのないものなので「トリップ」を解説する必要がある。	1件	用語解説内で「トリップ」を説明しています。
3	p. 19 本文について、交通手段分担率は、変化しているのか。変わっていないのか。このページ以降からは傾向が読み取れない。現在だけでなく、傾向を示す必要があるのではないか。	1件	2-2節について、ここでは交通特性の現状整理をしていますので、現状の表現とします。
4	p. 22 本文について、「方」という表現は、比較する「方(ほう)」か、属性を示す「方(かた)」か。	1件	属性を示す「方(かた)」です。ただし、除いても文章的には問題ないため、削除します。
5	p. 23 本文について、谷田部・桜地区は「地区内の移動のサービス状況が高い」とあるが、ここまでの記述でそのファクトは示されていない。	1件	「地区内の移動のサービス状況が高い」の記載は、根拠となるデータが示されていないため削除します。
6	p. 23 本文について、流動を特記したのが65歳以上だけなのは、意図的な誘導を感じさせる。他の年代のデータも示すべきではないか。	1件	高齢者は自動車運転免許の返納を検討するなど、公共交通手段の必要性が高まることから、「65歳以上」についての流動状況を特記しています。
7	p. 24 本文について、「市南東部」というのは市内を示す表現ではないか。	1件	「市南東部」の記載は削除します。また、土浦市以外にも流動の多い自治体を例示として追加します。
8	p. 24 図 2-26 について、線と数字が重なって、どの数字がどれを指しているのかわからない。内外総流動、内外、外内を判るようにしてほしい。	1件	内外、外内の数字について、どの矢印に紐づいているのかわかりやすくなるように、位置・大きさ調整をするように修正します。
9	p. 25 本文について、「周辺市からの流入」とあるが阿見町の記載があるので適切な表現ではない。	1件	表現を「近隣自治体」に修正します。また、流入・流出ともに、上位3自治体を例示として追加します。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
10	p. 25 表 2-2 について、率だけでは、数がわからない。	1件	表に、通勤・通学人口を追加するように修正します。
11	p. 26 本文について、県外との広域移動手段を3つ挙げているが、自動車と比較してもこの3つの合計が卓越するのか。交通機関分担率を考慮すると自動車が主たる流動にならないのか（特に北関東方面）。	1件	<p>東京都市圏パーソントリップ調査では、茨城県はつくば市を含む県南の一部地域しか対象にしておらず、北関東方面において自動車が主たる流動になるか判断するデータはありません。</p> <p>一方で、3手段のみが県外との広域移動手段として機能していることを示すデータもありません。このことから、1行目「つくばエクスプレス、JR 常磐線、高速バスの3つが県外との都市間移動手段として機能しています。地域別では、」を削除します。</p>
12	p. 28 本文及び図表について、都市交通センター以外の民営駐車場、各施設に附置された駐車場もカウントするべきではないか。	1件	<p>つくば都市交通センター以外の駐車場も整備されているため、本文に市営及び民営駐車場があることを追記します。</p> <p>図表にはつくば駅周辺の市営駐車場も追記します。</p> <p>また、つくば駅以外の3駅についても駐車場及び駐輪場の情報を追記します。</p> <p>民営駐車場及び各施設に附置された駐車場については、収容台数等、市では管理していない情報もあることから、カウントしません。</p>

○ 3-1 地域公共交通への取り組み について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 32 本文と、図解が一致していない。つくばエクスプレス開業をつくば市の取組というのは違和感がある。図解でつくバスの運行に関する解説が、つくバスの四角と離れた位置にあり、この図では取組の経緯や体系がわからない。	1件	つくばエクスプレス開業は、つくば市の取組ではないため、ボックスを分けるように修正します。 また、連携計画、網形成計画、改編実施計画を策定し、その計画に基づき交通施策を実施（交通事業を開始）してきたことがわかるように、図を修正します。

○ 3-2 地域公共交通の現状 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 37 本文第3段落について、都市間交通の話で始まっているのに「都市内交通手段として機能しています。」と結ばれるのはつながりがおかしい。	1件	3段落目以降を、「都市内交通としては・・・」でまとめる形に修正します。
2	p. 40 図 3-6、p. 41 図 3-7 のバス路線はすべて同じ太さで、表にある運行頻度の高い路線がどこを走っているのかわからない。路線頻度で表現の強弱が必要ではないか。	1件	複数系統が重なって表示されている路線もあるため、強弱の表現は難しい状況です。 このため、運行本数を表で示していることから、図については現状の表現とします。
3	p. 42 本文及び図表の内容について、路線バスでも同様の整理が必要ではないか。なぜ、つくバスだけなのか。	1件	つくバスについて、施策 07 に運賃に関する記載などがあるため、現状整理として時刻及び運賃を示しています。 路線バスについては、系統が多く整理しきれないことから、現状の記載とします。 なお、つくバスの時刻及び運賃に関する表現は、新型コロナウイルス感染症の影響のように、点線枠で囲うなどトピックとしての表現に修正します。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
4	p. 47 図 3-12 のプローブデータについて、何秒ごとの位置情報なのか。走行時のみのカウントなのか。	1件	20 秒ごとに取得されている情報で、エンジンがかかっている間、取得されている情報です。
5	p. 48 表 3-11 について、タクシー会社の数だけではサービス水準が判らないので地区別の保有台数の計も必要ではないか。	1件	茨城県ハイヤー・タクシー協会に掲載されている会員（企業）情報には車両台数がないため、現状の表現とします。
6	p. 50 図 3-14 に記載のアクセス時間について、バス停待ち（運行頻度）を考慮した実アクセス時間ではないので、実際のアクセス時間はもっと大きくなることから「バス停からの移動時間」と明確に表現すべきではないか。	1件	バス停での待ち時間として5分を考慮しており、図内に注記していることから、現状の表現とします。

○ 3-3 地域公共交通の利用状況 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 51 本文について、つくばエクスプレスの利用者は年々増加とあるが、つくば駅・研究学園駅は横ばいまたは微減である。利用者数と駅の乗車人数をきちんとわけて評価すべきではないか。	1件	万博記念公園駅とみどりの駅は年々乗車人数が増加しているという表現に修正します。 また、JR 常磐線の分析表現もつくばエクスプレスに合わせて修正します。
2	p. 53 本文について、平日・日曜とありますが、土曜は日曜に含まれているのか。休日はピーク時間帯がないとなっているが、休日は日曜とは異なるのではないか。	1件	土曜は日曜には含まれません。 2019 年は天候不順により土曜のバス利用調査は中止したと関東鉄道(株)から伺っているため、現状の表現になっています。 本文の「休日」は、「日曜」に修正します。 また、日曜の利用者数が平日の5割程度であることも特徴として追記します。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
3	p. 53 表 3-13 について、筑波大学 ループ道路のバス停を除いたラ ンキングもないと、正しい評価分 析にならないのではないかと。	1件	路線バスの利用状況についての ランキングであることから、筑波 大学ループ道路のバス停を除外 する必要はないと考えており、現 状の表現とします。
4	p. 56 本文及び表について、ここに p. 53 のバス停別利用者数上位が 現れてこない分析はないのか。	1件	全体の4割を占める「つくばセン ター」の相手バス停を整理して います。
5	p. 58 本文について、「2019 年度 では減少しています」とするなら 図 3-22 の経年データ内に 2019 年 度を表示させるべきではないかと。 路線が違うからというのは、補足 説明を入れれば良いだけなので 同一グラフにいれない理由には ならない。	1件	作岡、吉沼シャトルなどについて は、路線名称は同じですが、大幅 なルート変更をしており単純に 経年比較できないことから、グラ フを分けています。 本表現については、つくば市公共 交通活性化協議会の利用実績報 告を踏襲していることから、現状 の表現とします。
6	p. 59 図 3-24 について、路線によ って上り下り別の利用者数に偏 りがある（下りの方が多い）よう に見えるが、分析はあるのか。	1件	基本的に上下で全時間帯を合計 するとほぼ同数です。 北部シャトルなど目立ちますが、 数を合計するとオーダーとして はほぼ一致しています。
7	p. 60 本文及び表 3-17 について、 駅は複数路線が集結するので乗 降者数が増えるのは当然のため、 評価考察はつくばエクスプレス 各駅を除いて行うべきではない か。また路線名がないと地域的な 利用傾向がわからない。	1件	駅が利用の面からも拠点になっ ていることを示す意図の分析を しています。 このため、路線は統合して整理し ており、現状の表現とします。 地域的な利用状況（路線別の利用 状況）は図 3-23 の路線別利用者 数や参考資料 2 に掲載していま す。

○ 3-4 地域公共交通維持のための財政負担状況 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 67 図 3-32 の推移グラフに実証実験分を含めないのはミスリードである。車両入れ替えで負担額が増加しているのであれば、文章だけでは実態が判らないので、内訳としてグラフに表現すべきではないか。	1件	つくバス、つくタク、実証実験の積み上げ棒グラフにして内訳を表現するように修正します。

○ 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 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 69 指標 1-1 交通結節点の整備(新設)が3箇所となっていますが、どこに新設されたのか。ここまでの現況整理で、どこにも言及されていない。	1件	筑波山口、とよさと病院及び谷田部車庫の3か所です。注記で記載するように修正します。
2	旧計画の内容に関する評価がどこにも掲載されていない。新しい計画を策定するにあたって、旧計画の内容をどのように評価しているのか。	1件	現行計画の評価は、3-5節で評価指標による達成状況評価をしています。
3	新しい計画の前に、旧計画に記載された施策の実施状況や施策の実績・効果、実施していない施策についてはその理由の説明が必要ではないか。旧計画の施策と新計画の施策の継続性・関連性などの整理はなされないのか。	1件	現行計画の評価は、個別の施策の実施状況ではなく、計画目標と関連した指標の達成状況評価により評価しています。 このことから、計画目標3-5節の文末に、現行計画の達成状況を踏まえた総括を追加し、新計画の基本理念、基本方針、計画目標、評価指標、施策等の設定につなげます。

○ 4 つくば市の地域公共交通の課題 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 80 本文について、目標達成・問題解決に支障となるものが課題になるので、いきなり課題を設定するのではなく、論理のステップとして、目指す姿をしっかりと描き、目指す姿と現況のギャップである問題点まずを明確にすべきではないか。	1件	つくば市の目指す姿として、上位関連計画を最初に掲げ、それに対して現状を踏まえた課題として整理しているため、現状の表現とします。

○ 5-1 地域公共交通に関する基本的な方針 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 85 基本方針1について、スマートシティ達成が結果低炭素になるのであり、低炭素なスマートシティというのは因果が逆転していないか。	1件	御指摘及び施策 10 などスマートシティ以外の対応でも低炭素を目指すことを踏まえ、「スマートシティの実現に資する低炭素な地域公共交通」に記載を修正します。
2	p. 85 基本方針2について、手段の目的化につながるので実現していないGSMと、既往の輸送資源を混ぜて考えるべきではない。	1件	輸送資源、自転車、新たな交通システム等の順に修正します。 GSMは本文から除き、注記内で新たな交通システムの説明の一例として、GSMを記載するように修正します。
3	p. 85 基本方針3について、IoTではなく今頃ICTなのか。ICTを使うのは当たり前なので今さら感がある。「見える化」という言葉の主語はだれか。誰に対して「見える化」なのか。MaaSは仕組みであって、技術ではないのではないか。	1件	IoTにすると、自動運転やMaaS等が連想されますが、利用実績などGTFSデータ以外のデータのオープン化等も含むため、現状のICTの表現とします。 「見える化」は住民だけでなく、行政や事業者等も該当することから、主体を限定していません。 「様々な新技術やMaaS等の活用により、多様な移動ニーズへの対応を目指す地域公共交通」に修正します。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
4	p. 85 基本方針について、「地域公共交通」が、移動手段ばかりにみえる。方針のどこにも「結節点」という実空間であるまちとのインターフェースとなる拠点としての「場」に言及がない。 内容に書いてあるではなく、方針のなかに明確に「空間」「場」を明記すべき。	1件	結節点に関する記述は、施策 10 に「つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。」と追記するように修正します。

○ 5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 86 図 5-1 は、縦軸に輸送力が取られているのに、鉄道よりも上の位置につくバスがある。通学バスやデマンド交通が同じ高さにあるのはいかがなものか。明らかにおかしい。また新モビリティサービスが既往の手段より大きく描かれているのは強い違和感がある。	1件	「幹線」、「支線」で輸送力について把握可能であることから、輸送力の上下矢印を取り除き、右の棒グラフ（広域／地域内）を左端に移動するように修正します。
2	p. 87 について、前ページ（p. 86）図 5-1 の概念から突然具体的な路線が出てくるのは唐突でありかつ強い違和感がある。これは p. 94 以降の施策に含まれるべき内容ではないか。	1件	p. 87 の内容（地域公共交通の確保維持路線）について、3-2 節「(3) 路線バス」に移動し、新たに施策 20 として「路線バスの維持・改善」を追加し、維持確保への取組を明文化するように修正します（現施策 20 は 21 にスライドさせます）。

○ 5-5 計画目標と評価指標 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 90 指標 1-5「バス停カバー圏人口」は、バス停を設置すれば操作可能な指標である。 実施すべき施策は公共交通利用可能エリアへの居住誘導であり、本来とるべき施策を行わず数値だけ改善したように見せることができるので、アウトカムではない直接操作可能な指標は採用すべきでない。	1件	誘導したいエリアの交通サービスを上げていく方針に対してのモニタリング指標として設定しました。 評価指標は、全てアウトカム指標としては設定していない（アウトプット指標もある）ため、現状の表現とします。
2	p. 91 指標 2-4「MM 実施対象者」は、結果が出なくてもやっただけで数字上の達成ができるものである。実績として、「行動変容した数」など、アウトカム指標に変更すべきである。	1件	評価指標は、全てアウトカム指標としては設定していないため、現状の表現とします。
3	p. 92 指標 3-2 について、オープンデータという総論的な名称ではなく、「GTFS データ」と具体的に表記すべきである。	1件	GTFS データは既にオープンデータ化しており、それ以外の利用実績データ等を施策 15 でオープンデータ化することを検討するため、現状の表現とします。
4	p. 92 指標 3-3 について、道路施策によるアウトカムであり、公共交通施策で達成されるものではないので、公共交通計画の政策指標としては不適切である。	1件	公共交通の利便性向上による自動車からの転換によって、市の重要課題である渋滞解消に寄与するという思想の下、設定していることから、現状の表現とします。

○ 5-6 施策・実施主体・スケジュール について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 94 表 5-3 の施策一覧にて、開発状況や利用状況を踏まえた柔軟な路線やバス停の見直しがトップ施策として示された点は評価できる。	1件	評価いただきありがとうございます。 施策 01 について、参考資料 2 に示したバス停間平均乗車人数のデータなどを基に、今後見直しを検討していきます。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
2	p. 94 表 5-3 について、施策に PTPS の導入やバスレーン等、これまでも必要とされている施策の記載がないのはなぜか。	1件	過去に BRT の導入について検討する中で、御意見いただいた方策について調査しました。 PTPS については交差点においてバスが直進する車線は移動がスムーズになる一方で、直行する車線の渋滞長時間増加が懸念されること、既存の一般車線のバスレーン化は一般車線の減少により道路混雑の悪化が懸念されること、バスレーンの新設には用地確保など多額の費用が掛かることなどから、導入は難しいと判断しており、今回の施策には記載していません。
3	p. 94 表 5-3 について、バス停廃止の判断基準の設定を示した施策 4 と、バス停環境をハード的に整備する施策 10 との関係はどのようなものか。施策 10 の実施優先度は施策 4 の基準から設定されるのでしょうか。	1件	施策 10 は個別で施策 4 とは直接関連しません。 利用状況に応じた基準を設定することも検討する、という想定です。
4	p. 94 表 5-3 について、バスの定時性向上につながる、混雑解消のための道路施策（都市計画道路の整備、交差点改良や歩車分離信号の導入など）は、この施策一覧には入らないのか。政策評価指標に「つくば市内の主要渋滞箇所数」があがるのなら、これに対応する施策が記載されていないのはおかしい。	1件	公共交通に関する計画のため、道路施策は本計画には含みません。 指標 3-3 は、公共交通の利便性向上による自動車からの転換によって、市の重要課題である渋滞解消に寄与するという思想の下、設定しています。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
5	p. 96 施策 02 の人口増加量メッシュについて、TX沿線の研究学園～みどりので、人口減少の青色が目立つのは不自然なので確認が必要。	1件	御指摘の図は、「2015 年国調人口」と「2010 年国調ベースの 2025 年推計人口」の差分図となっていました。 現在、「2015 年国調ベースの 2025 年推計人口」が公表されているため、図の内容を修正します。
6	p. 98 施策 04 のフロー図中の利用増加に向けた見直しは、利用者としては、利用増加への利便性向上すなわち増便を期待してしまう表現になっている。基準に満たない路線やバス停は、簡単に増便できないと思われるため、例えば、基準を下回っていることの公表→利用増加策の検討→利用増加策の実施→基準値以下→廃止の順、表現の方が良いと思われる。利用増加策は、実質、広報と意識向上が主体となるのではないか。	1件	施策 04 の本文やフロー図について御提案いただいた内容に修正します。 なお、基準を3年連続で下回った場合でも、廃止が前提ではないため、「廃止も含めた見直し」に表現を修正します。 類似見直しで施策 14 の例示についても「移設や廃止」→「見直し」に修正します。
7	p. 104 施策 10 について、バス停の改善はあるが、立地適正化を推進するような地域の拠点となり、地域の賑わいを生み出すことのできる「交通結節点整備」の記載がなくなったのはなぜか。	1件	施策 10 に「つくばエクスプレス各駅などの交通結節点における機能性の維持や向上を図ります。」と追記するように修正します。
8	p. 107 施策 13 について、MaaS は新技術ではなく、「交通手段のシームレス化」が MaaS の示すところであり、その構成要素に新技術がある。よって「MaaS 等の新技術を活用した交通手段のシームレス化」ではなく「新技術を活用したつくば市版 MaaS の構築」とすべきである。	1件	施策 13 の名称を「MaaS 等を活用した交通手段のシームレス化」に修正します。

○ 5-7 計画の達成状況の評価 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	p. 116 図 5-4 について、推進のためのフレームワークは OODA ではなく PDCA なのか。	1件	前年度に予算を立てて、決定した事業を実施するという行政のスキームを勘案し、OODA ではなく PDCA サイクルを採用したため、現状の表現とします。

○ 参考資料2 つくバスの路線別の利用状況と運行状況 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	参考-p. 13 からの「(2) 運行状況（時刻表に対する遅れ時間）」について、図が載っていることで、つくバスはよく遅れるという印象を受ける。実際は、関東鉄道の路線バスと比べ、遅れは少なく、途中時間調整が多く、最終目的地には早着している。最終目的地での早着の負の棒グラフを表示しないと、実運行時間に合わせた運行効率化の意思なしと読みとれる。先の改編での減便は、運行時間が延びたことも一因である。	1件	状況として、最終バス停は平均して 10 分程度早着しているため、早着（負）をグラフ化すると、遅延（正）の状況が目立たなくなります。 ここでは、遅れ状況を把握することを目的としているため、早着の場合は、数値のみで記載する、現状の表現とします。 ゆとりのありすぎる運行ダイヤが過剰な早着を発生させている現状は、市としても課題と考えており、運行状況（時刻表に対する遅れ時間）のデータなどを基に、施策 14 の中で運行の見直しを検討していきます。

○ 参考資料 用語解説 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	参考-p. 25 について、「SDGs 未来都市」の用語解説をしているが、そもそも SDGs の解説は不要なのか。解説不要なくらい一般に認識されているという認識なのか。	1件	「SDGs」について用語解説に追加するように修正します。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
2	参考-p. 25「オープンデータ」について、「機械判読に適したデータ形式」と解説しているが、つくば市のオープンデータサイトはPDF のチラシも掲載されている。つくば市のオープンデータの認識とはどのようなものか。	1件	コンピュータでの読み込みに適したデータにすることを、「機械判読に適している」と定義しています。利用者が加工しやすく、コンピュータプログラムが処理しやすいCSV形式が最も汎用性が高いと認識していますが、図形や画像等が混在している情報についてはPDFとして提供することもあります。
3	参考-p. 25「コミュニティバス」について、この定義であると北部シャトルは中型バスなので、コミュニティバスに該当しなくなるか。	1件	用語解説の「コミュニティバス」の定義を、「地域住民等の移動手段を確保するために地方自治体等が運行するバスシステム」に修正します。
4	参考-p. 26「端末手段」について、の解説がおかしくないか。「ある交通手段を利用する場合、その手段にアクセスするまでの手段」ではないのか。出発地からの交通手段とは異なるのではないか。	1件	用語解説の「端末手段」の定義を、「出発地から目的地まで複数の手段を利用する場合、代表的な手段の端末として利用する手段のこと。例えば、鉄道駅までバスを利用した場合、鉄道端末手段はバスとなる。」に修正します。
5	参考-p. 26「つくば市立地適正化計画」について、計画の背景・内容と説明が違ってないか。	1件	用語解説の「つくば市立地適正化計画」の定義を、つくば市立地適正化計画の序章の文章を引用し、「コンパクトなまちづくりの形成を促進し、生活サービス機能を計画的に誘導していくために、おおむね 20 年後の都市の姿を展望して策定する計画。方向性として「多極ネットワーク型の持続可能でコンパクトな都市」を掲げている。」に修正します。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
6	参考-p. 26 「デマンド型交通」について、タクシーとは異なるのではないか。他地域の事例で住民が運転する有償運送のデマンドもあるのではないか。	1件	用語解説の「デマンド型交通」の定義を、「路線バス等の定時定路線型交通に対して、利用者の予約に応じて運行経路や運行スケジュールを合わせて運行する公共交通。」に修正します。
7	参考-p. 27 「MaaS」について、用語解説と、本文中の言葉の使われ方に乖離が生じている。	1件	施策 13 の内容と一致するように、「スマートフォン等で目的地までの経路（ルート）や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせて「1つの移動サービス」として提供する仕組み。」に記載を修正します。 また、5-1節における MaaS の注釈説明も、用語の統一を図るため修正します。
8	参考-p. 27 「ラストワンマイル」について、「最終降車地点からの移動の道のり」ではなく、主要交通手段にアクセスする最後の端末手段のことを指しているのではないのでしょうか。	1件	御指摘の内容は「ファーストワンマイル」に該当するため、「ラストワンマイル」については、現状の表現とします。

○ その他(要望) について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	<p>学園の森二丁目から、並木中等教育学校や竹園高校に 7:30 から 8:00 に到着するバスを走らせてほしい。乗り換えなしで一本のバスで行くことが望ましい。少なくとも吉沼シャトルをつくばセンターまで行ける路線に戻してほしい。</p> <p>今のつくバスのままだと、通学に全く使えず、親の自家用車での送迎が多くなり、道路渋滞につながる。</p>	1件	<p>御要望の路線については、つくばセンターから民間路線バスが運行しています。</p> <p>このため、つくバスが民間路線バスを補完するという位置づけから、つくバスの運行は難しいと考えています。</p> <p>一方で、市域全体を見たつくバスの改編において、つくばセンターへの乗り入れができなくなった地域からの要望があることは認識しており、本計画では、バス路線の空白地域等の改善と市域の公共交通網構築に向け、施策 05 に掲げたように民間路線バスを活用した、サービスの提供を検討していきます。</p>
2	<p>市内の中学生・高校生が乗りたいバス路線をつくってほしい。</p>	2件	<p>市内の中学校・高校については、スクールバスを運行している学校や、既存の民間路線バスが入口近くまで運行している学校もあることから、施策 05 や施策 12 を検討する中で、既存の民間路線バスやスクールバスの活用も視野に入れながら、当該学校への公共交通アクセス向上に向けて、バス事業者と協議を進めていきます。</p> <p>また、施策 19 の中で、学校教育 MM を実施することで、公共交通を利用した通学に興味を持つ生徒を増やしていきたいと考えています。</p>

No.	意見概要	意見数	市の考え方
3	車両やバス停での広告（ラッピング含む）の導入を検討してほしい。	2件	つくバス車内への広告については既に対応しています。 ラッピングについては、つくば市ではSDGs未来都市としてSDGsの達成に率先して取り組んでおり、つくば市のSDGsコンセプトをデザインをしたラッピングを既に行っていることから導入は難しい状況です。 バス停への広告導入については、施策10の中で検討していきます。
4	外国語対応可について検討してほしい。	1件	外国語対応については、時刻表・運賃表のほか、車内の液晶ディスプレイ等でも対応しています。 施策18の中でも検討していきます。
5	自動運転について検討してほしい。	2件	自動運転については、スマートシティ協議会等とも連携し、施策13の中で検討していきます。
6	入試、学会、スポーツ大会、祭りなどイベント時や天候などでもフレキシブル（柔軟性のある）な増便を検討してほしい。	1件	つくバスの運行を変更する際には、つくば市公共交通活性化協議会で審議の上、茨城運輸支局に1か月以上前に申請する必要があるため、フレキシブルな増便への対応は困難です。 現在、入試や催事等に伴う臨時増発については、関東鉄道など民間の路線バス会社にフレキシブルに対応してもらっています。
7	周辺施設割引など特典クーポンのある回数券、一日券などの導入を検討してほしい。	1件	特典クーポンのある回数券、一日券などの導入については、施策13の中などで検討していきます。

No.	意見概要	意見数	市の考え方
8	<p>隣接自治体との連携、乗り入れ、乗り継ぎがほしい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 荃崎～牛久駅 ・ 並木～イオンモール土浦 ・ 梅園～荒川沖 ・ 高野台、イオンモールつくば、乙戸、荒川沖など 	2件	<p>他の市町村のコミュニティバスとの連携、乗り入れ、乗り継ぎについては、施策 20（別意見の対応により施策 21 にスライド予定）の中で検討していきます。</p>
9	<p>つくバス、つくタクへの「貨客混載」や「荷物だけの輸送」の導入を検討してほしい。</p> <p>規制でできないなら何らかの形で認可、両方の認可取得、を得られるように補助金を検討してほしい。</p> <p>つくバス、つくタクを含めた運行事業者、物流会社と食品スーパー、レストラン等が提携できれば、移動商店やフードデリバリー、食堂車、キッチンカー、貨物配送など、異業種参入のビジネスチャンスが生まれるかもしれない。つくタクなども台数が増やせば変わると思う。</p> <p>つくばは一般タクシーが利用が余っていることも多く、何らかの対応が必要。</p>	1件	<p>貨客混載については、つくば市と水戸市を結ぶ高速バス「水戸～土浦・つくば線」（TM ライナー）で、今月（3月）から実施しています。施策 12 の中などで物流企業とも情報連携し、市内における実現性についても検討していきます。</p> <p>なお、御提案いただいた意見のうち、一般タクシーによる飲食物宅配については、つくば市ではタクシー買物代行事業として既に取り組んでいます。</p>

No.	意見概要	意見数	市の考え方
10	<p>高齢者限定で、必要最小限の場所に割安料金でタクシーに乗れる制度として、行先を大病院、駅（鉄道）、大きなショッピングモールに限定した「定期でタクシーに乗る制度」の創設を提案したい。</p> <p>「つくタク制度」が既にあるではないかという意見もあるが、つくタクは前日に予約する必要がある、帰りの時間が予想しにくい病院への通院などに利用することは難しいと考えている。ただし、「つくタク」を引き続き利用したい人はいると思うので廃止はしなくてもよい。</p>	1件	<p>「定期でタクシーに乗る制度」については、行先がつくタクの共通ポイントと重複する可能性があることから、つくタク事業を廃止しないにしても、つくタクの見直しも含めて検討する必要があると考えています。</p> <p>このことから、施策 06 を検討する際に、新たなサービス案として検討していきます。</p> <p>また、「定期でタクシーに乗る制度」以外についても、公共交通の利用促進に向けて、施策 07 で多様な運賃施策を事業者と共に検討していきます。</p> <p>なお、つくタクは利用希望日の7日前から当日利用希望時間帯 30分前までに予約いただければ御利用可能です。</p>
11	<p>市内の公共交通機関もスポンサーを獲得してほしい。</p>	1件	<p>スポンサーについては、バス停へのネーミングライツなどでの獲得が考えられますので、施策 10 の中で検討していきます。</p>
12	<p>つくば市と関係あるコンテンツ作品などの記念乗車券などを出すことで広く市街の作品ファンからもお金を集めてはどうか。北海道の沿岸バスなどではやっている。</p>	1件	<p>記念乗車券の発行については、運賃施策の一環と考えられますので、施策 07 の中で検討していきます。</p>

■ 修正の内容

○ 表現の統一 について

修正前	修正後
計画書全体 ・ 他 ・ 取り組み、取組み ・ 毎 ・ 合わせて ・ ICカード、ICカード乗車券 ・ (2019年4月の) 路線再編、再編 ・ (以降、～という。)	計画書全体 ・ <u>ほか</u> ・ <u>取組</u> ・ <u>ごと</u> ・ <u>あわせて</u> ・ <u>交通系 IC カード</u> ・ (2019年4月の) <u>公共交通改編、改編</u> ・ (以下、～という。)

※パブリックコメントによるものではありませんが、語句を修正しました。

※このほか、単純誤記の修正もしました。

○ 3-2 地域公共交通の現状 について

修正前	修正後
p. 37 <u>また</u> 、広域幹線交通としては、隣接する土浦市、牛久市を通るJR常磐線や、常総市、つくばみらい市を通る関東鉄道常総線が機能しています。	p. 37 広域幹線交通としては、隣接する土浦市、牛久市を通るJR常磐線や、常総市、つくばみらい市を通る関東鉄道常総線が機能しています。
p. 38 つくばセンターから乗降できる高速バスは、東京駅、羽田空港、東京テレポート駅、国際展示場、東京ディズニーリゾート、名古屋、大阪・京都、成田空港、茨城空港、水戸、免許センターの11線(計134本)が運行しています。	p. 39 つくばセンターから乗降できる高速バスは、東京駅、羽田空港、東京ディズニーリゾート(東京テレポート駅、国際展示場)、名古屋、大阪・京都、成田空港、茨城空港、水戸、免許センターの9路線(計166本)が運行しています。
図3-5 東京駅行：上り27本、下り29本 東京ディズニーリゾート行：上り1本、下り2本 東京テレポート行：上下ともに1本 国際展示場行き：上りのみ1本	図3-5 東京駅行：上下ともに44本 東京ディズニーリゾート(東京テレポート・国際展示場)行：上下ともに3本

※パブリックコメントによるものではありませんが、文章の読みやすさの点からの語句修正及び数値や表記の修正を行いました。

○ 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 について

修正前	修正後
<p>p. 69 達成状況 (2020 年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標 1-3 : 達成 【77.3%】 ・ 指標 2-1 : 達成 【86.8%】 ・ 指標 2-2 : 達成 【7.7 人/本】 ★ ・ 指標 2-3 : 未達成 路線バス : 35.7% つくバス : 31.9% つくタク : 30.6% 	<p>p. 70 達成状況 (2020 年)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指標 1-3 : 達成 【66.6%】 ★★ ★★ : 現行計画の指標のため、バス停での待ち時間 5 分を考慮していない。 <u>このため、バス停での待ち時間 5 分を考慮している 3-2 節 (8) の数値 (61.6%) とは一致しない。</u> ・ 指標 2-1 : 達成 【80.0%】 ・ 指標 2-2 : 未達成 【7.7 人/本】 ★ ・ 指標 2-3 : 未達成 【32.0%】

※パブリックコメントによるものではありませんが、数値や表記を修正しました。

○ 5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ について

修正前	修正後
<p>p. 87</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市域を跨いで運行する幹線バス交通ネットワークの維持確保への取り組み ・ 地域公共交通確保維持事業 	<p>p. 41</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市域を跨いで運行する「<u>地域間幹線系統</u>」の確保維持への取組 ・ 地域公共交通確保維持事業 (<u>地域間幹線系統確保維持費国庫補助金</u>)

※パブリックコメントによるものではありませんが、より正確な表現となるよう語句を修正しました。

○ 5-6 施策・実施主体・スケジュール について

修正前	修正後
<p>p. 95~114 施策 01~20 ・ 吹き出しの色 : 黄系</p>	<p>p. 96~116 施策 01~21 ・ 吹き出しの色 : 青系</p>

修正前	修正後
<p>p. 98 施策 04</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策内容：路線やバス停の継続／見直し／廃止等の判断基準値を設定し、年1回、各年度の第1回つくば市公共交通活性化協議会にて、前年の年間利用者数で路線やバス停の利用状況をモニタリングし、判断します。 	<p>p. 99 施策 04</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策内容：<u>つくバス</u>を対象に路線やバス停の継続／見直し／廃止等の判断基準値を設定し、年1回、各年度の第1回つくば市公共交通活性化協議会にて、前年の年間利用者数で路線やバス停の利用状況をモニタリングし、判断します。
<p>p. 113</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 学校教育 MM（市内の<u>小学校</u>を対象） ・ 例図 エコ通学のススメ 2019 	<p>p. 114</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 学校教育 MM（市内の<u>学校</u>を対象） ・ 例図 エコ通学のススメ <u>2021</u>

※パブリックコメントによるものではありませんが、より正確な表現となるよう語句の修正及び図の最新情報への更新を行いました。また、見やすさの点から、図の色味を変更しました。