

視察・研修報告書

研修者	原田真光
日時	令和6年10月9日（水）10時30分～12時
場所	茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1 つくば市役所
テーマ	つくバス・つくタク・つくばね号・路線バス実証実験について
対応者 (講師)	都市計画部 総合交通政策課 課長補佐 上田洋輔 都市計画部 総合交通政策課 政策係 主任 井崎 俊祐
<p>概要</p> <p>1. つくば市について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大穂町、豊里町、谷田部町、桜村が合併して誕生。その後、筑波町、荃崎町を編入して現在に至る ・つくばエクスプレス(TX)開通に伴い、秋葉原まで最速 45 分で結ばれており都心のベッドタウンとして成長 ・合併前の旧村町の既成市街地と、TX 沿線沿いに開発された中心市街地が混在 ・筑波山周辺を除き、平坦な地形であり可住地面積が広い ・2005 年に 20 万人突破、現在総人口 254,949 人、2048 年に約 29 万人のピークを想定 ・人口転入超過数は全国 7 位(特別区、政令指定都市を除く一般市で全国 1 位) <p>2. つくば市の公共交通</p> <p>民間事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 つくばエクスプレス(秋葉原駅～つくば駅) ・路線バス 関東鉄道(株) ジェイアールバス関東(株) ・高速バス 関東鉄道(株)(東京駅行、成田空港行、羽田空港行など) ジェイアールバス関東(株)(東京駅行) ・タクシー 20 社 <p>3. つくば市事業</p> <p>(1)コミュニティバス「つくバス」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・11 路線を運行、民間バスを補完する形で運行 <p>(2)デマンド交通「つくタク」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内全域を運行する乗合タクシー <p>(3)筑波地区支線型バス「つくばね号」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化が進む筑波地区において、民間路線バスやつくバスに接続する支線交通として運行するワゴン車型のコミュニティバス <p>4. つくば市の公共交通の考え方</p> <p>幹線+支線システム</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動目的や需要に応じた適切な供給サービスを行うため、地域公共交通の役割分担(異なる地域公共交通機関間、路線や系統での役割分担を図り、一体のネットワークとしての利便性の向上を図る) <p>幹線が担う役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・つくば市内外を結ぶ骨格的な交通機能 ・市内中心拠点等と近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通 ・市内中心拠点等と地域生活拠点等を結ぶ交通機能 	

支線が担う役割

- ・地域内の日常生活に必要な交通機能
- ・地域生活拠点等と集落地域等を結ぶ交通機能

5. コミュニティバス「つくバス」

概要と目的

・民間路線バスを補完し、鉄道駅等と旧市街地や地区の拠点を結ぶ地域公共交通として運行

- ・運行日 365 日平日と土日祝で異なるダイヤ
- ・始バスの TX 各駅バス停着が概ね 7 時台
- ・終バスの TX 各駅バス停着が 18～22 時台

運賃

- ・利用距離に応じて、200 円、300 円、400 円
- ・高齢者割引 65 歳以上のつくば市民は半額
- ・障害者割引半額
- ・小人割引半額
- ・出産支援割引

その他

- ・バス停留所の情報を Google マップに掲載
- ・車内にデジタルサイネージ(広告)
- ・バスロケーションシステム対応(Bus GO!)

課題

・まちの進展などに伴い、つくバスの 2023 年度の利用者 113 万人と過去最高だったが、2024 年 4 月のバス運転士の改善基準告知改正に伴い、バス運転士不足が深刻なことから全 11 シャトルで減便を実施

対策として

・市内を運行する路線バスとつくバスの重複箇所の見直し
・路線バス事業者に対するバス運転士の採用支援を検討(採用時に補助金を出し、事業者にはなるべくつくば市内での勤務を)

6. デマンド型交通「つくタク」

利用できる範囲と運行状況

- ・つくば市を旧村町単位で 5 つのエリアで分けし、同一地区内運行

隣接する地区間の移動が可能な特例ポイントや市内全域からの移動が可能な共通ポイント(機関病院やつくば市役所など)

- ・出産支援運賃割引証所持者は産科病院 2 箇所と子育て総合支援センターを共通ポイントとして利用可能
- ・1 時間に 1 本のペースで運行

市の負担

- ・1 日あたりセダントップ 1 台で 23,000 円
- ・ワゴントップ 1 台で 25,000 円

課題

- ・運行効率の向上
- ・予約できない

対策として

- ・AI オンデマンドシステムの導入検討

- ・ 1 時間に 1 本ではなく、予約の都度運行する運用を検討

7. 筑波地区支線型バス「つくばね号」

ワゴン車型のコミュニティバス

・ 支線交通として筑波地区の既成市街地や各地区を結び、高齢者の買い物や通院への需要に対応

- ・ 道路の幅員が狭い箇所が多いので路線バスの運行には不向きな地域で有効
- ・ つくバスや民間路線バスに接続し、乗換を行うことで広域的な移動も可能

運行主体

- ・ 新栄タクシー
- ・ 年末年始を除き毎日運行
- ・ 概ね 8 時～18 時
- ・ 平日土日祝とも同じダイヤ

8. 運営費

3 事業合計の財政負担

2023 年度は 4.95 億円(同年一般会計の約 0.44%)

所感

つくば市は、つくばエクスプレス (TX) 開業以前、鉄道路線が存在しなかったため、一家あたりの自動車保有台数が 1.6～1.7 台にのぼる典型的な車社会であった。それまで市内を網の目のように走っていたバス路線は、採算性の問題から停留所の削減が進み、大幅に縮小された。しかし、市が積極的に公共交通施策を推進し、実証実験を繰り返した結果、つくば市全体をカバーする公共交通網が整備されている。

その一方で、市民の公共交通に対する満足度は低く、課題として残っていることが印象的であった。また、配車アプリの普及や公共交通と民間交通事業の境界が曖昧になってきている現状は、運営上の難しさを増していると感じた。公共交通は地方自治体のみで運営するのが難しく、民間企業の協力が不可欠である。つくば市が採用する、民間企業と連携しながら実証実験を重ねる手法は、他の自治体でも参考になると考える。

さらに、公共交通のあり方について再考する必要がある。民間事業者による交通事業は営利を目的とするため、赤字路線の存続が困難な状況が生まれる。鉄道と異なり、バス路線は減便や廃止が容易であるため、つくば市同様に本市でもバス路線の見直しが進んでいる。公共交通は、採算性が低い部分や公平性の観点から民間企業が担うべきでない領域を自治体が補完する役割を果たさなければならない。市民の生活基盤である公共交通の維持には、一定の赤字が許容される場面もある。

ただし、利用者が極端に少ない路線や、赤字が許容範囲を超える事業については見直しが必要である。既存の民間路線が赤字の場合、その存続を望む市民の声が大きければ補助を検討すべきである。代替事業を自治体が行うか、あるいは存続を断念するかについては、個別の事案ごとに慎重に判断する必要がある。

本市の状況を鑑みると、私鉄や JR の駅はあるものの、鉄道駅へのアクセスを担う路線バスに課題が見られる。一部地区では私鉄駅への路線がある一方で、JR 駅へのアクセスが整備されていないなど、市内全域で交通が十分機能しているとは言い難い。また、買い物や通院、通学に関する不便を訴える声も、市のアンケート結果から明らかである。

このような状況を踏まえ、公共交通は民間を補完する形で実施することが肝要である。特に、バス運転士不足を念頭に置き、自治体と民間が一体となってバス路線の効率

化を図ることが求められる。さらに、赤字が見込まれるものの住民のニーズが高い地域にはコミュニティバス、生活圏内の移動にはデマンド交通を活用するなど、包括的な計画に基づく公共交通の再編が重要である。

大野城市においても、デマンド交通の導入が具体的に検討されている。これは、公共交通の効率化と住民の移動ニーズに対応するための重要な施策であり、つくば市の事例を参考にしながら、住民参加型の実証実験を通じて課題と解決策を検討することが求められる。本市のような地域においては、デマンド交通は特に高齢者や車を持たない市民の移動手段として重要であり、将来的には公共交通網全体を再構築する一助となることが期待される。

－作成者 原田真光－