

つくば市内の公共交通の利用状況 【つくバス・つくタク】

平成29年7月

つくば市 都市計画部 総合交通政策課

1 交通体系改編の目的, 基本方針, スケジュール

目的

「車がなくてもどこにでも行けるまち」の実現を目指して、市民の皆様の移動をサポートしつつ、まちづくりを支える、「幹線+支線」のシステムによる交通ネットワークの形成に着手します。

基本方針

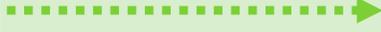
基本方針1：現行路線を継続して運行しつつ、市民ニーズに対応した公共交通網の形成

- ・現在の路線に対し、年間100万人の利用者が定着しているため、引き続き現行路線を継続して運行する必要がある。
- ・利用状況や利便性の観点から、利便性が低く、利用の伸びない路線については、一部路線の見直しを検討する。
- ・地域の移動の特性を踏まえつつ、つくタク運行事業と合わせて支線のあり方（支線として提供するサービス内容）を検証する。

基本方針2：まちづくりと連携した公共交通網の形成

- ・都市計画と連携し、地域生活拠点（地域の生活圏の拠点）と中心拠点及び鉄道駅をバス路線ネットワークで接続する。
- ・つくばエクスプレス沿線開発の進展に伴い、新たなバス路線の開設を検討する。
- ・地域生活拠点における交通体系を充実させるため、交通拠点等を設け、バス路線の集積及び乗り換え等のサービスの充実を検討する。

スケジュール

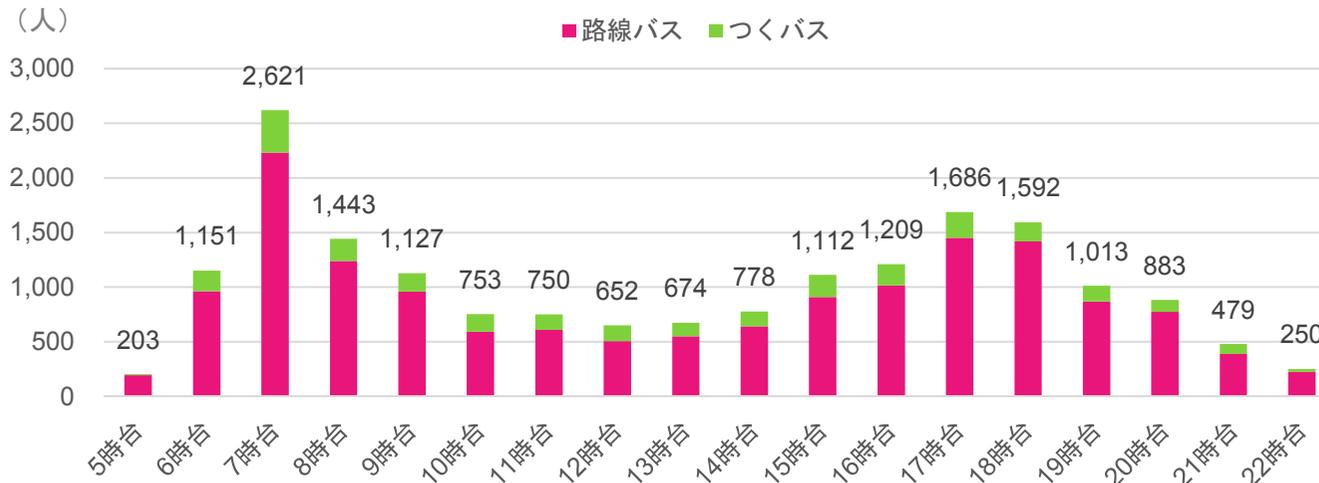
	平成29年度上期	平成29年度下期	平成30年度上期	平成30年度下期	平成31年度上期
つくバス	<ul style="list-style-type: none"> ・今までの利用実績等からの方向性の整理 ・公共交通活性化協議会で改編内容に関する協議 ・庁内の関係各課と連携しながら、まちづくり全体を見据えた改編内容に関する協議 		 改編内容の効果検証・その後の展開を精査	第1期つくバス改編	第2期つくバス改編
つくタク			つくタク事業内容一部改編		つくタク事業内容改編
その他	つくバス・つくタクに関する地区別懇談会	交通体系改編に関する説明会		新たな交通サービスに関する説明会等の実施（予定）	

※つくバス改編のスケジュールが前倒しすることもある。

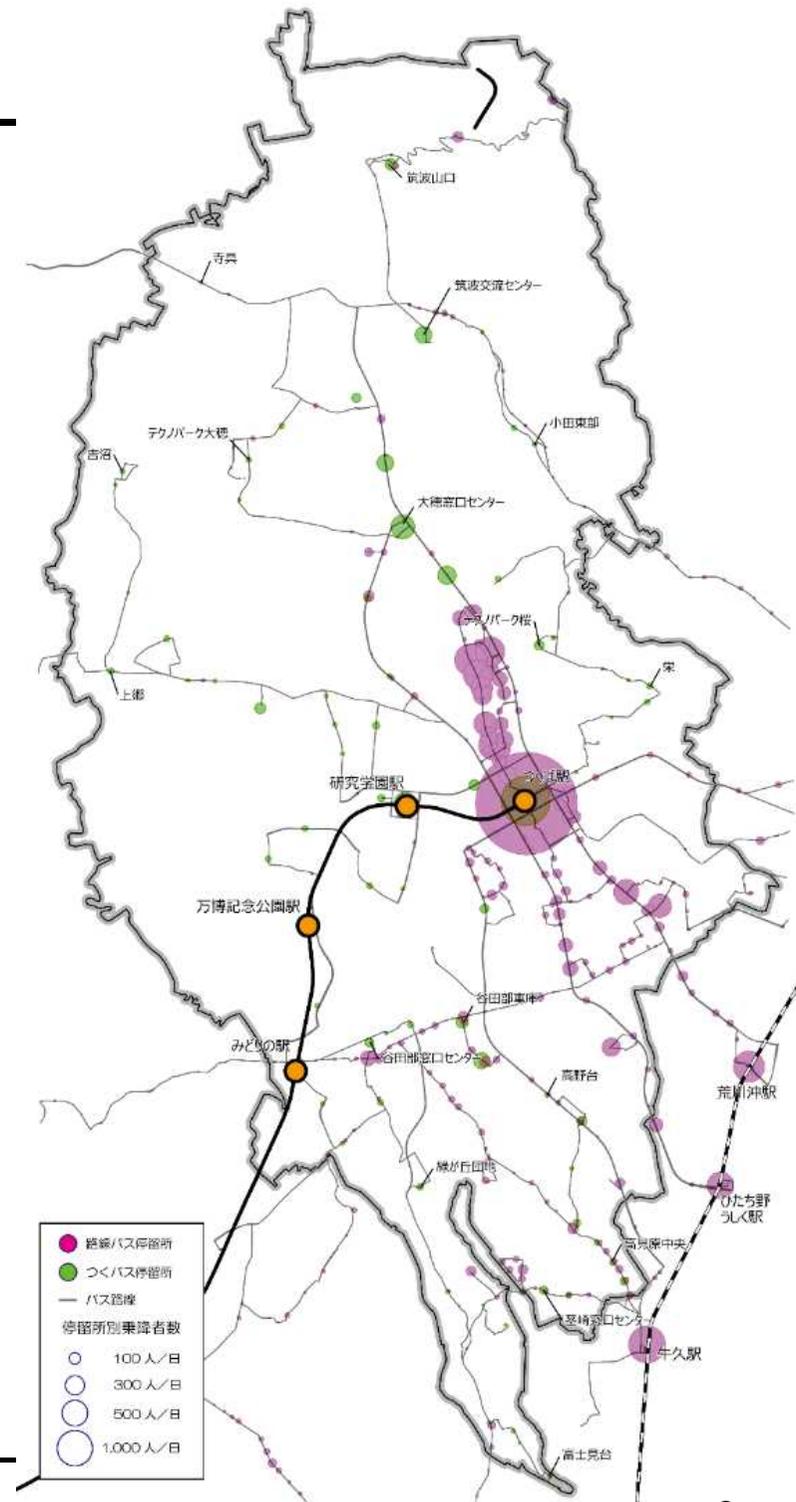
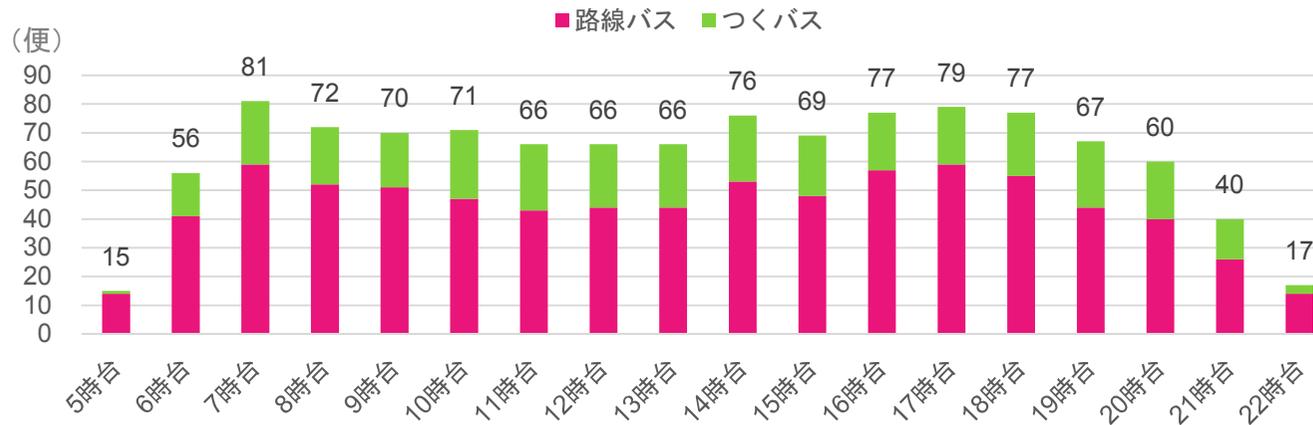
2 市内の移動状況(つくバス・路線バス)

- 路線バス, つくバスとも, **7時台, 17時, 18時台**の乗車人員が多い。
- 市の中心的な交通拠点である**つくばセンター**での乗降者数が最も多い。
- 市南部は路線バスの利用が多く, 市北部はつくバスの利用が多い傾向にある。

▼グラフ01 時間帯別バス乗車人員



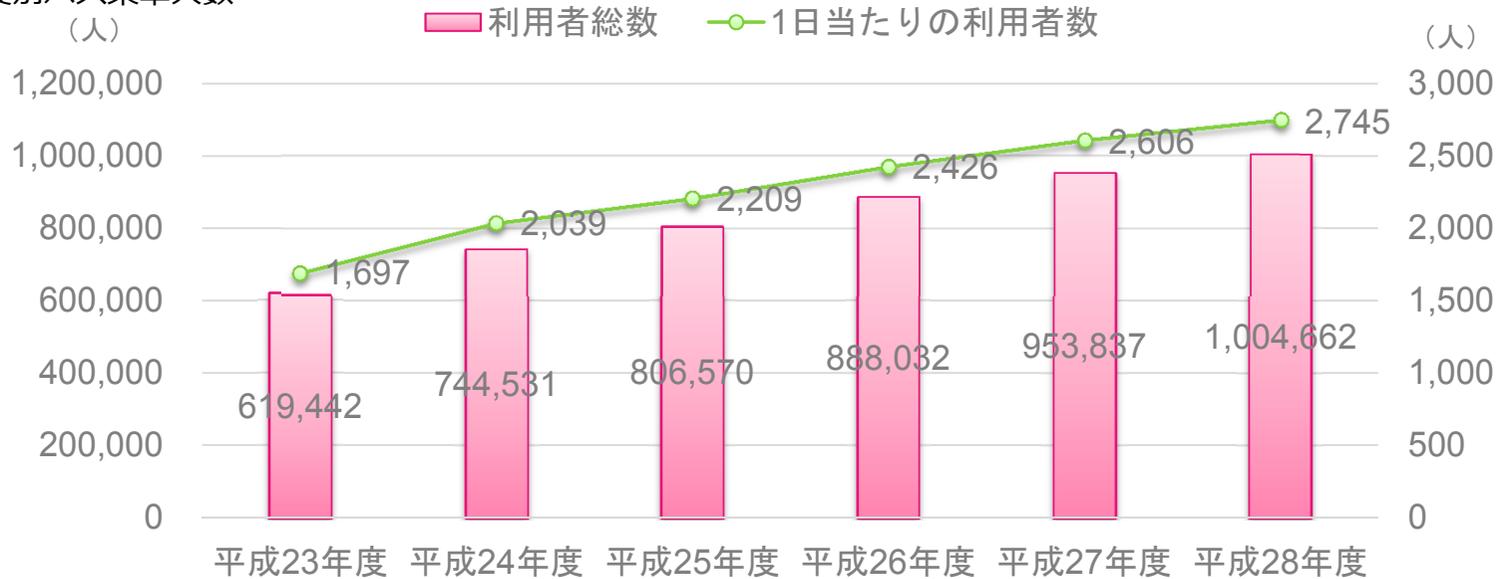
▼グラフ02 時間帯別バス運行便数



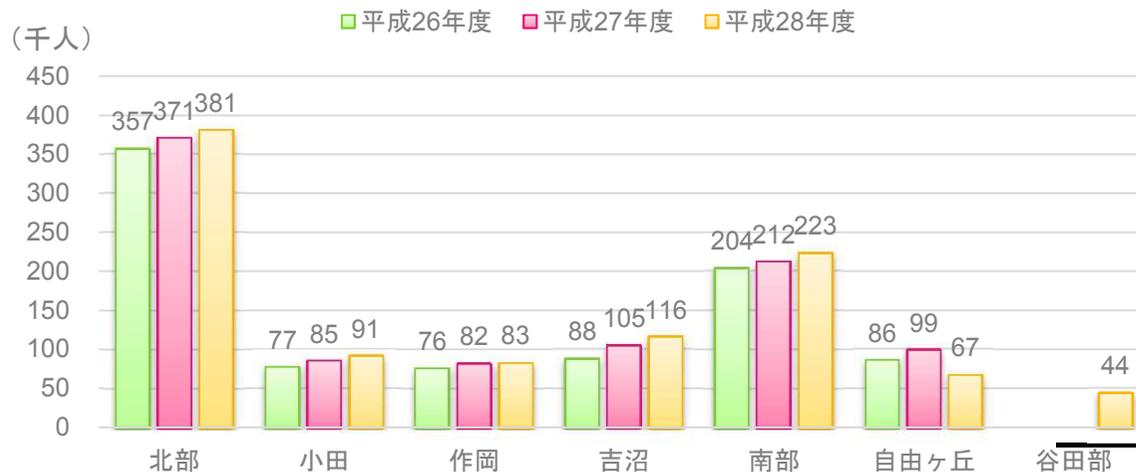
3 つくバス利用状況(1/4)

- つくバスの乗車人数は毎年増加し、平成28年度は、約100万人の利用があった。
- 全路線とも、毎年利用者が増加している。特に北部シャトルの利用者が多く、平成28年度は約38万人の利用があった。
- つくバスの利用者のうち、約38%が北部シャトル、約22%が南部シャトルとなっている。

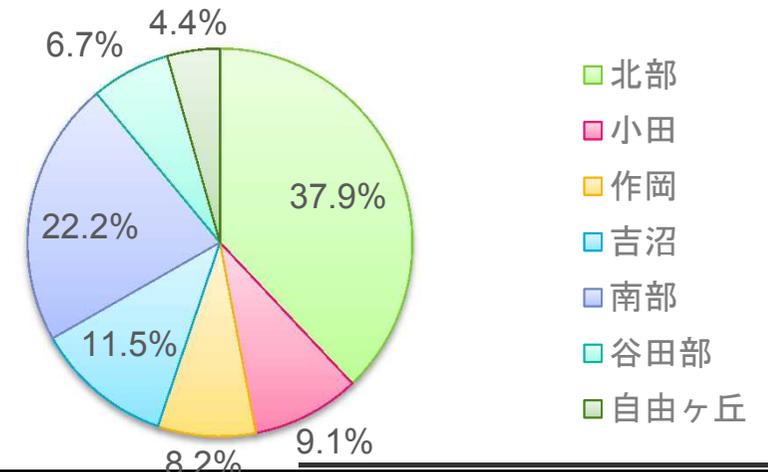
▼グラフ03 年度別バス乗車人数
(人)



▼グラフ04 路線別バス乗車人数



▼グラフ05 路線別乗車人数の占める割合



3 つくバス利用状況(2/4)

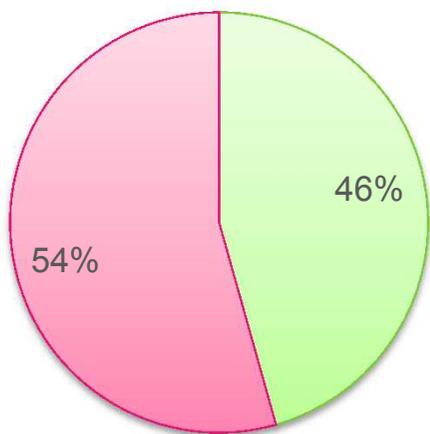
- 平成28年度のつくバスの運行に要する経費のうち、約46%が運賃収入でまかなわれ、54%が市の負担となっている。
- 全路線とも、市の負担金が入って運行されている。
- 利用者の少ない谷田部シャトル、自由が丘シャトルは、運賃収入が少ないため、市の負担割合が多い。

▼グラフ06 平成28年度運行に要した経費

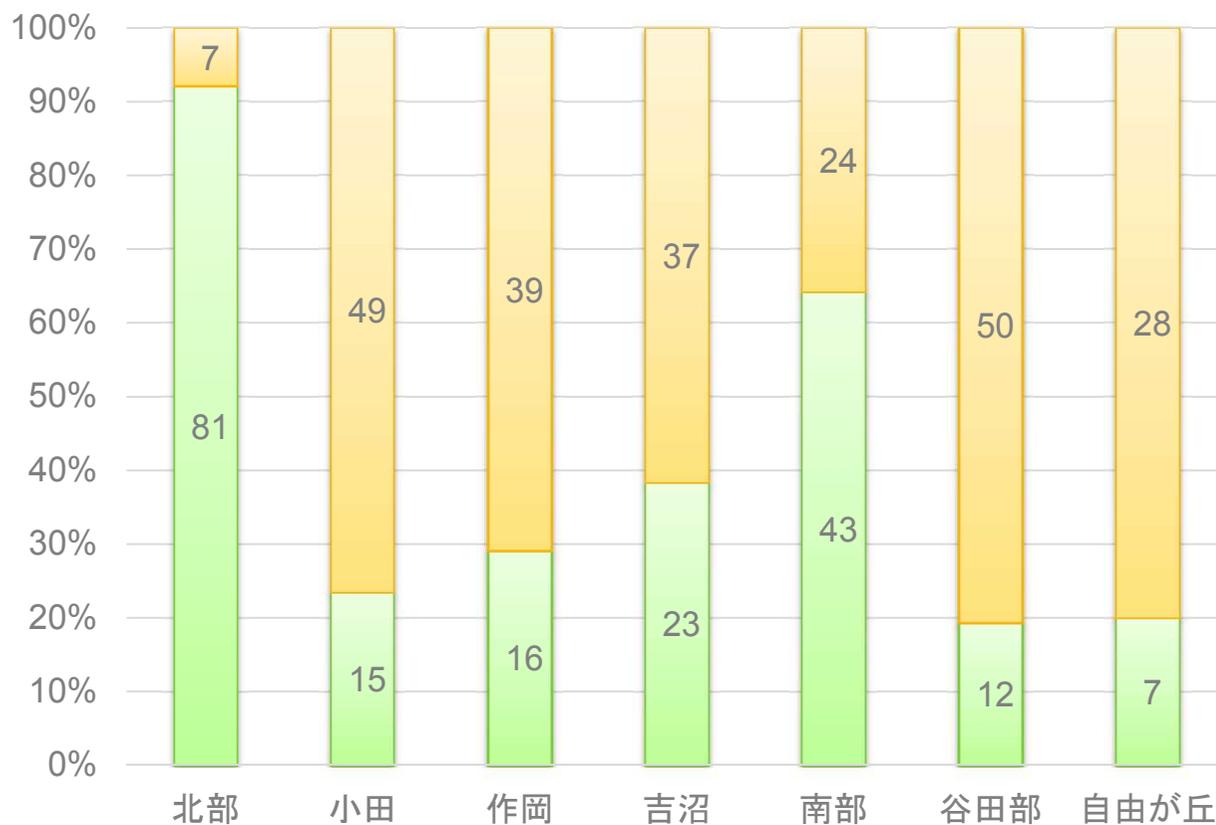
	年間合計	1人当たり
運賃収入	196,528,389 円	196円
市負担額	234,352,611 円	233円
合計	430,881,000 円	429円

▼グラフ07 路線別収支状況

■ 運賃収入 ■ 市負担金額



■ 運賃収入(百万円) ■ 市負担金額(百万円)



3 つくバス利用状況(3/4)

1 日当たりの停留所別利用者数

北部シャトル		小田シャトル		作岡シャトル		吉沼シャトル	
つくばセンター	474.8	つくばセンター	107.3	研究学園駅	95.2	つくばセンター	75.9
花畑	126.9	花園	4.8	つくば市役所	4.4	春日二丁目	38.1
大穂窓口センター	177.6	桜窓口センター	2.0	研究学園西	2.1	研究学園駅	64.0
高エネ研	82.9	桜窓口センター入口	4.0	東光台五丁目	14.7	つくば市役所	12.8
ウェルネスパーク	34.1	金田西	2.8	東光台体育館	6.2	研究学園3丁目	10.4
筑波交流センター	83.8	金田東	10.4	東光台三丁目	8.3	学園の森2丁目	19.1
筑波山口	64.2	栄	14.9	東光台入口	7.7	豊里の杜	46.0
		八竜神	2.6	筑波記念病院	8.8	豊里中学校	5.1
		上境	3.5	土木研究所	18.0	手子生	4.7
		テクノパーク桜	37.4	大穂窓口センター	28.8	テクノパーク豊里中央	12.0
		春風台	7.8	篠崎	2.0	上郷	15.8
		栗原	2.9	長高野	0.6	田倉	2.5
		つくば特別支援学校	9.7	大砂・今鹿島	3.3	吉沼駐在所前	3.7
		下大島	0.5	テクノパーク大穂	8.1	吉沼	7.7
		大形	1.3	北部工業団地	12.6		
		小田東部	7.1	作谷	2.1		
		小田中部	9.8	寺具	3.4		
		北条新田	1.8				
		大池・平沢官衙	4.7				
		北条仲町	5.3				
		北条三差路	1.8				
		筑波交流センター	7.1				
合計	1044.3	合計	249.5	合計	226.2	合計	317.9

3 つくバス利用状況(4/4)

南部シャトル	
つくばセンター	245.8
松代	28.2
谷田部車庫	51.8
農林団地中央	93.8
高野台	7.6
理化学研究所	43.8
牧園中央	30.6
菅間	6.6
高崎中央	18.6
高見原団地入口	11.0
高見原中央	14.5
高見原南	23.0
弁天前	10.6
荃崎窓口センター	15.2
森の里団地入口	3.7
荃崎運動公園	2.2
荃崎老人福祉センター	2.6
合計	609.7

谷田部シャトル	
研究学園駅	26.4
つくば市役所	2.9
大境	3.0
山中学園台入口	4.3
科学万博記念公園	13.5
つくば秀英高校	8.5
島名十字路北	11.5
香取台	1.5
ピアシティ前	2.2
万博記念公園駅	21.9
みずほ団地入口	8.0
みどりの駅	22.5
つくばアカデミーセンター	9.0
みどりの中央	6.4
飯田	7.7
つくば工科高校	11.3
谷田部窓口センター	22.6
合計	183.3

自由が丘シャトル	
みどりの駅	35.3
谷田部窓口センター	5.4
谷田部老人福祉センター	4.2
アッセ入口	16.4
緑が丘団地	16.1
梅ヶ丘団地	6.4
荃崎窓口センター	8.6
森の里団地入口	3.3
荃崎運動公園	4.9
荃崎みなみ郵便局	1.5
自由ヶ丘団地	4.8
あしび野	7.1
細見入口	1.7
富士見台	6.0
合計	121.6

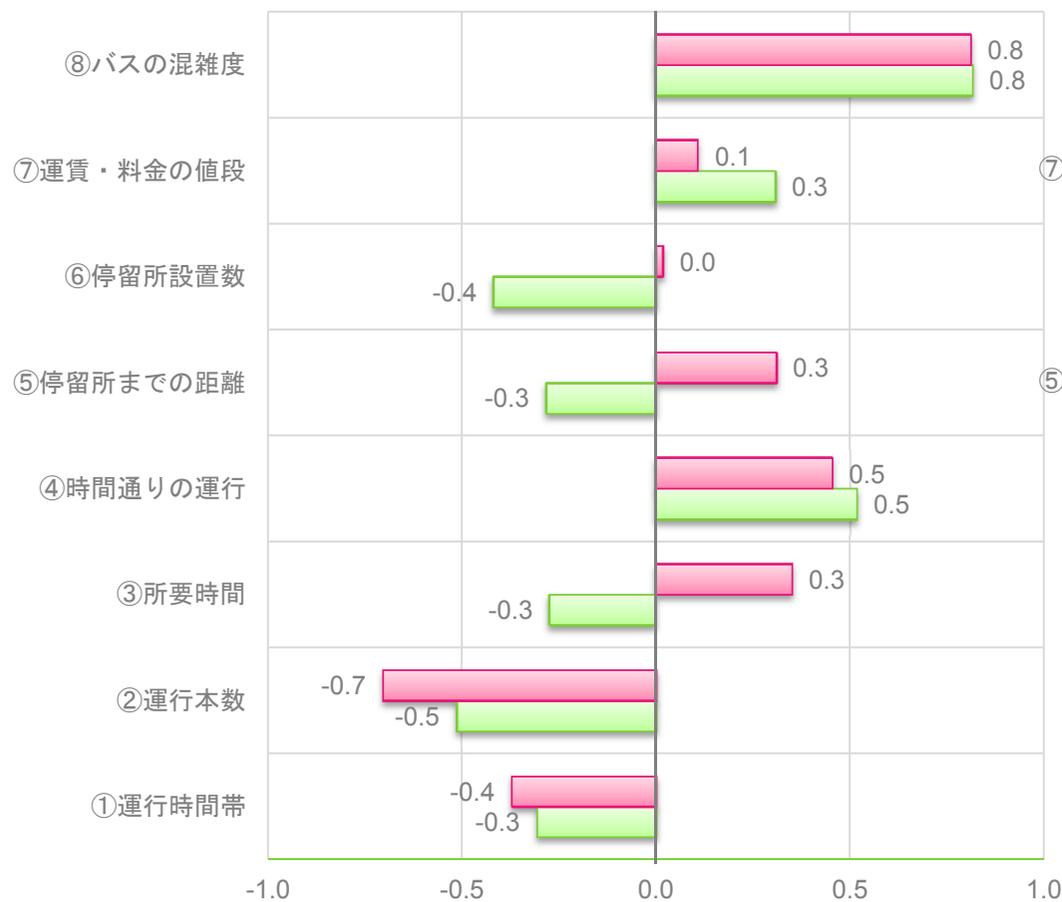
4 つくバス満足度(1/3)

■筑波地区

- バスの混雑度については満足度が高い。
- 停留所設置数, 停留所までの距離, 所要時間については, 市全体より満足度が低い。

▼グラフ08 筑波地区路線バス・つくバス満足度

■市全体 ■筑波地区



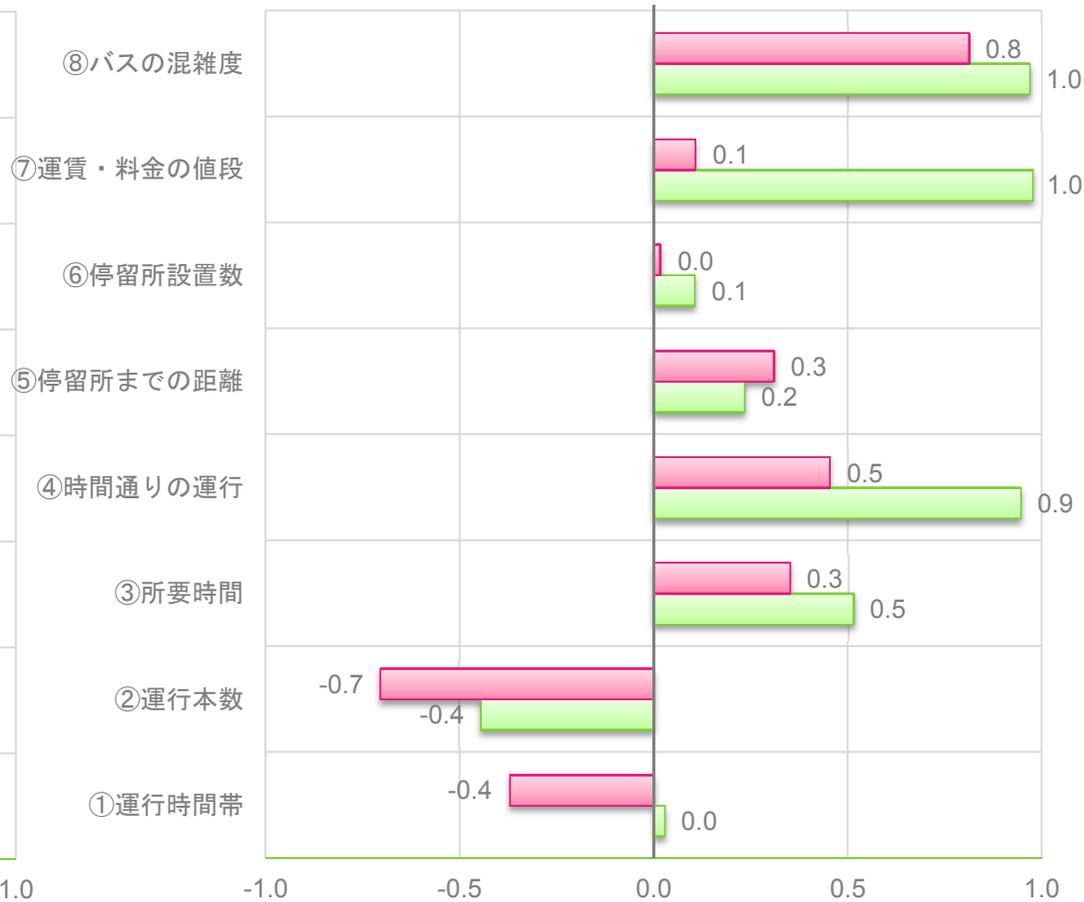
不満 ← 満足度 → 満足

■大穂地区

- 全体的に市全体より満足度が高い傾向にある。
- 運行本数については, 満足度が低い。

▼グラフ09 大穂地区路線バス・つくバス満足度

■市全体 ■大穂地区



不満 ← 満足度 → 満足

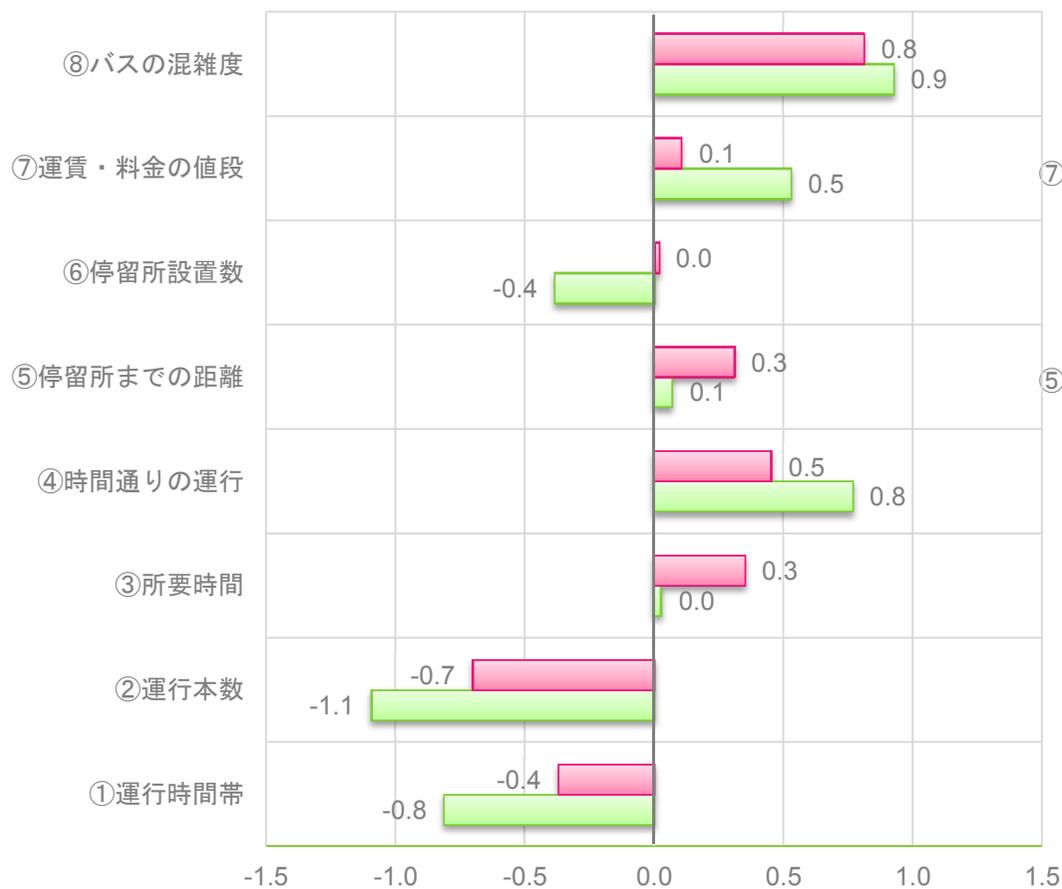
4 つくバス満足度(2/3)

■豊里地区

- バスの混雑度, 運賃・料金の値段, 時間通りの運行については満足度が高い。
- 運行本数, 停留所設置数, 運行時間帯については, 満足度が低い。

▼グラフ10 豊里地区路線バス・つくバス満足度

■市全体 ■豊里地区



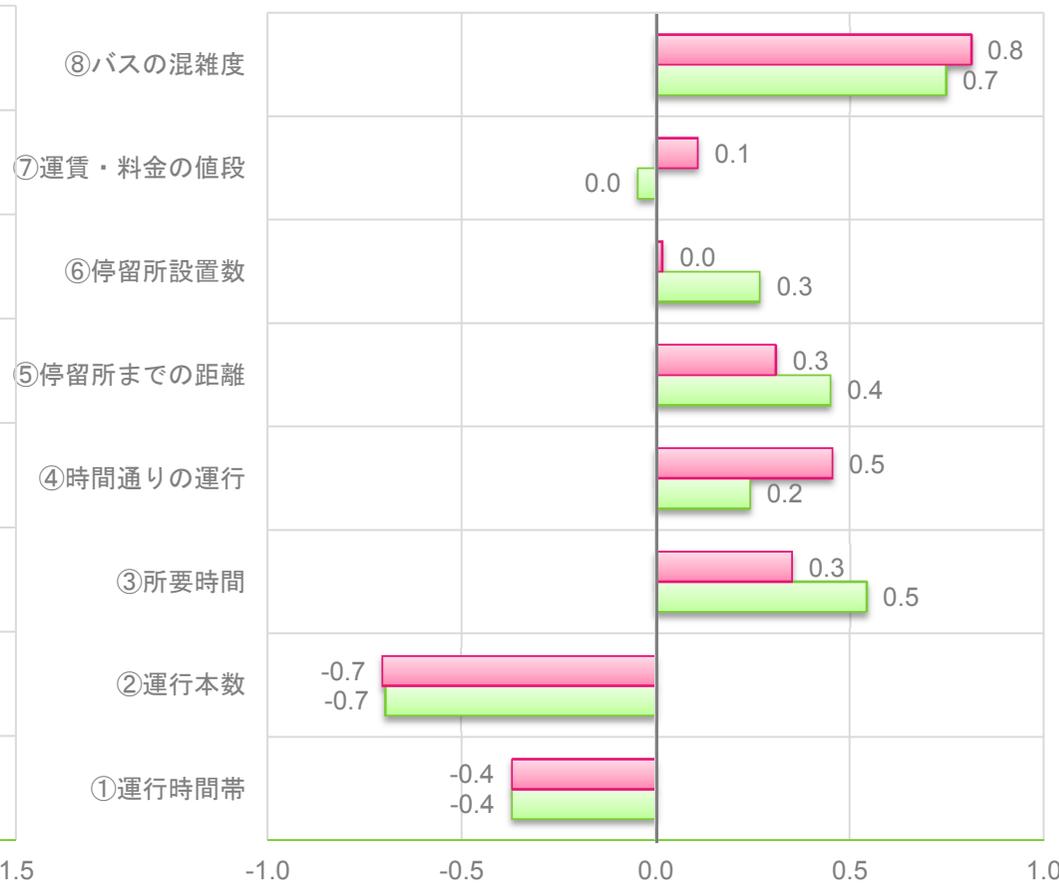
不満足 ← 満足度 → 満足

■桜地区

- 全体的に市全体とほぼ同じ傾向にある。

▼グラフ11 桜地区路線バス・つくバス満足度

■市全体 ■桜地区



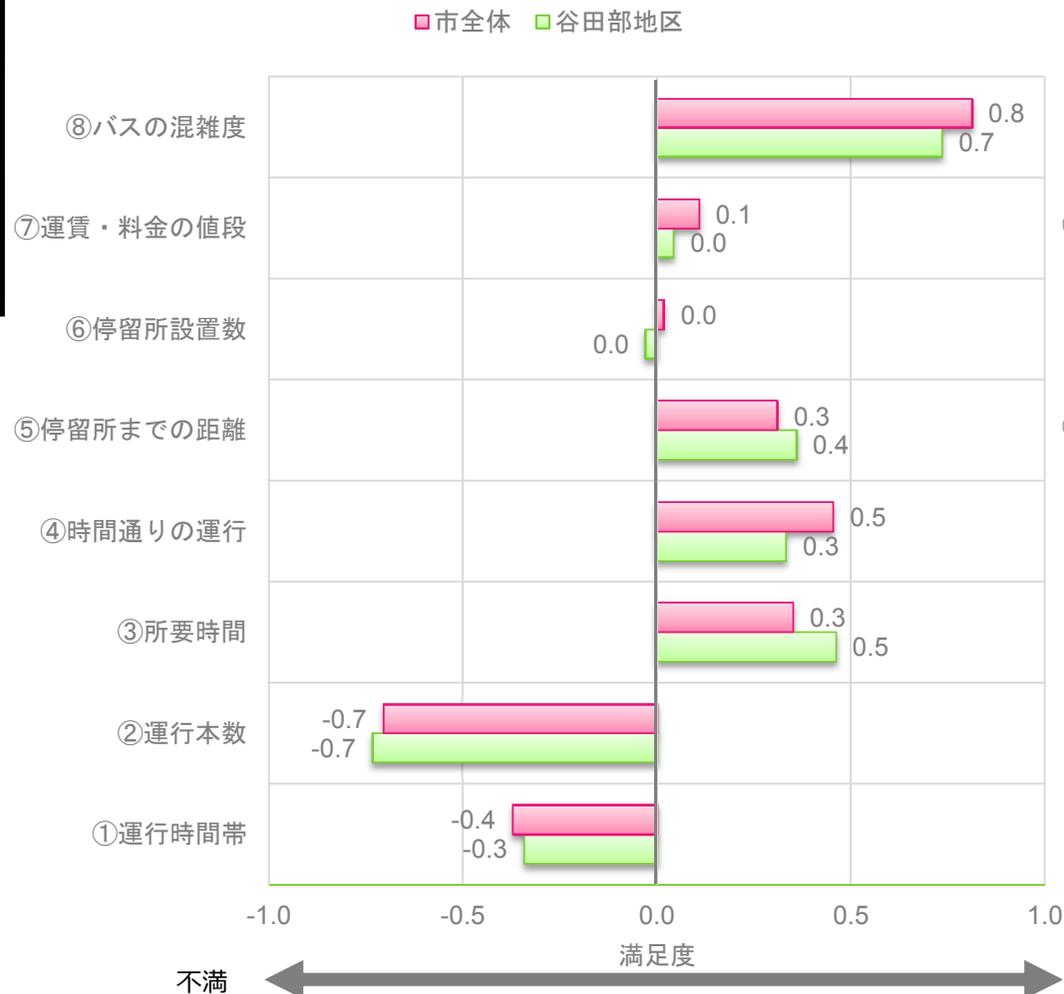
不満足 ← 満足度 → 満足

4 つくバス満足度(3/3)

■ 谷田部地区

- 全体的に市全体とほぼ同じ傾向にある。

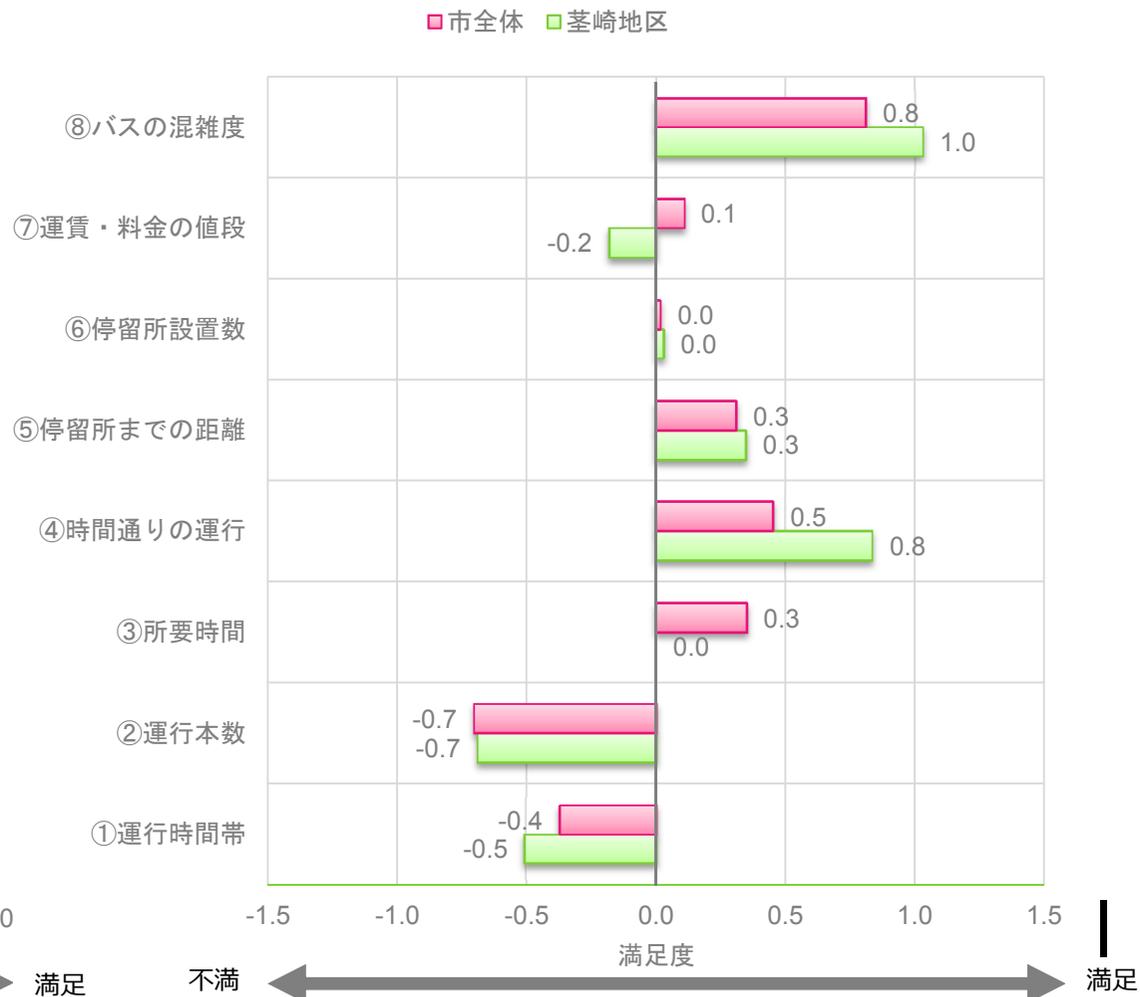
▼グラフ12 谷田部地区路線バス・つくバス満足度



■ 荃崎地区

- バスの混雑度，時間通りの運行については，満足度が高い。
- 運行本数，運賃・料金の値段，運行時間帯については，満足度が低い。

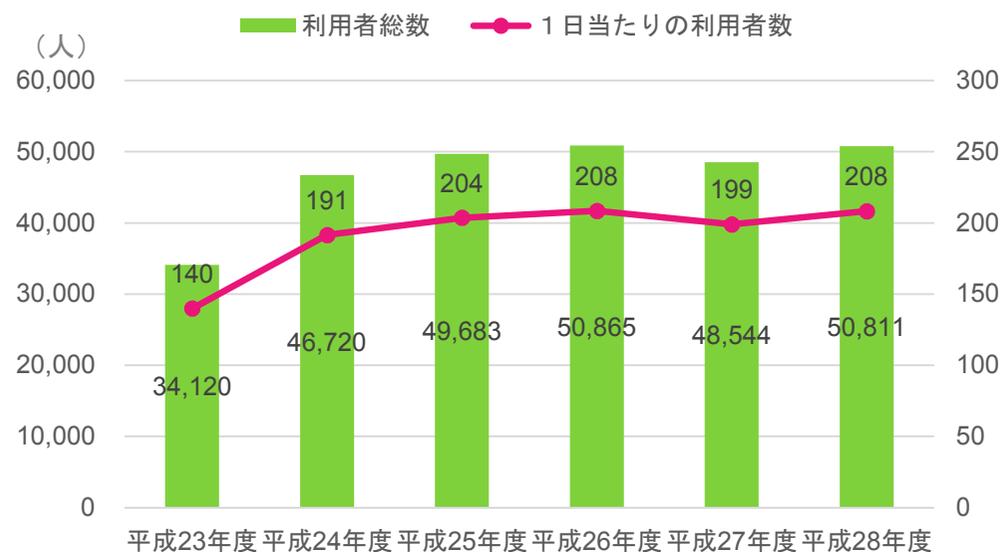
▼グラフ13 荃崎地区路線バス・つくバス満足度



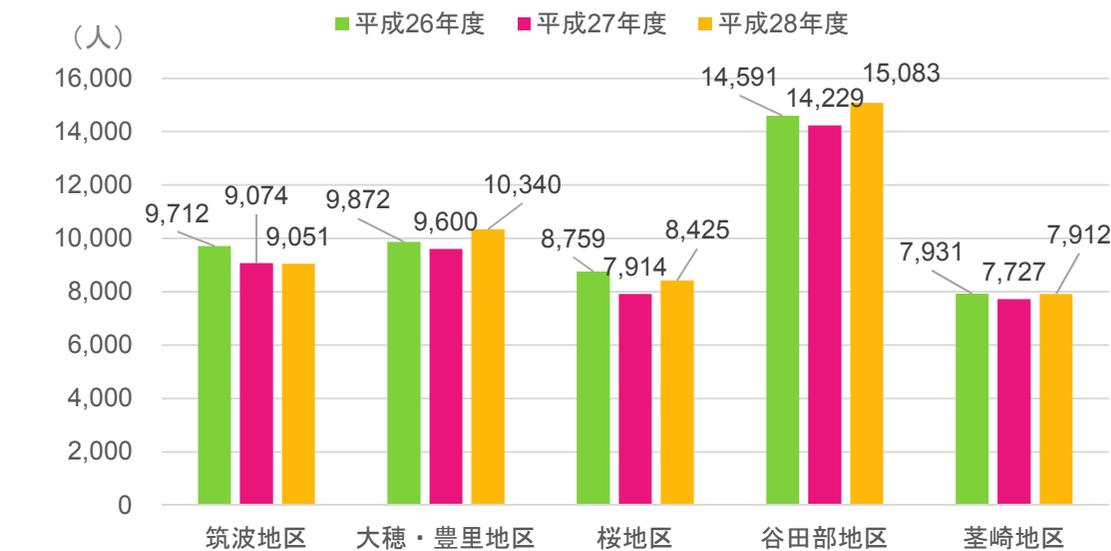
5 つくタク利用状況(1/4)

- つくタクの乗車人数は横ばい状態で、平成28年度は約5万人の利用があった。
- 全地区とも、利用者は横ばい状態であり、谷田部地区の利用者が最も多い。
- 利用者の属性は、高齢者が約8割、障害者が約1割、一般と小人で約1割となる。
- 平成28年度は、全運行のうち約53%が複数人乗車(相乗り)であった。

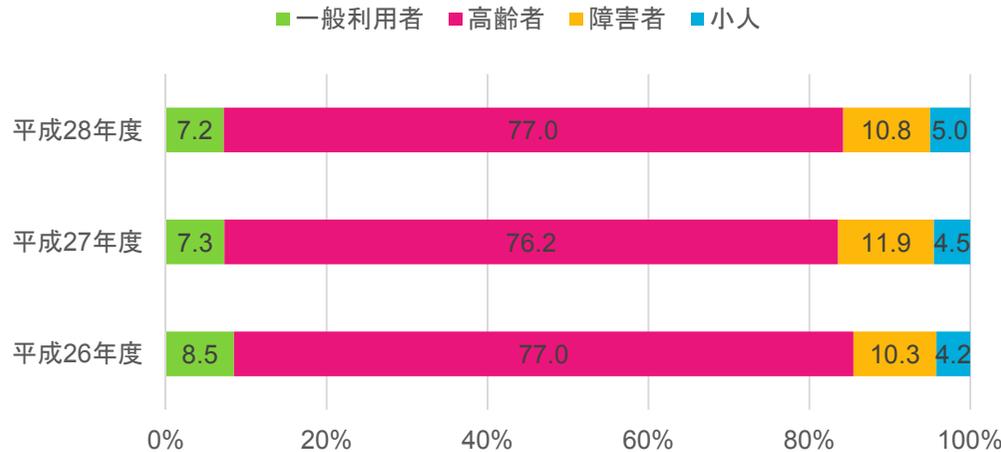
▼グラフ14 年度別つくタク利用者数



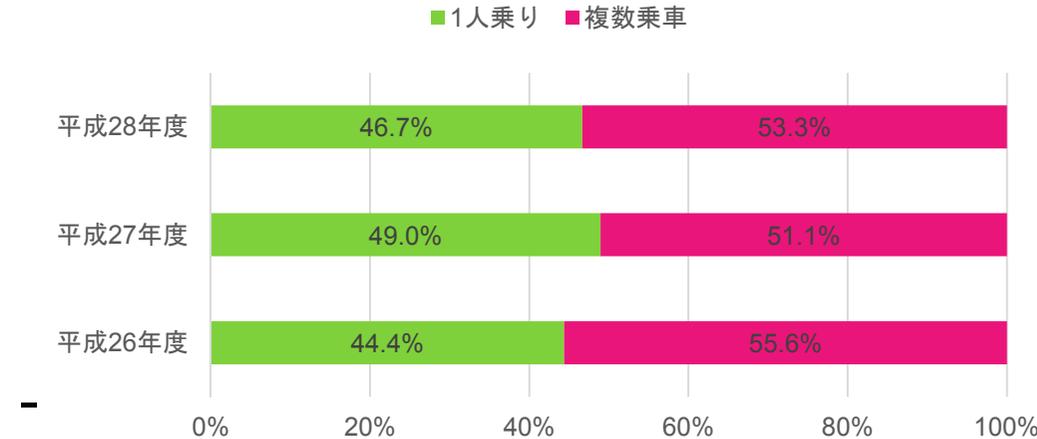
▼グラフ15 地区別利用者状況



▼グラフ16 つくタク利用者属性



▼グラフ17 相乗り状況



5 つくタク利用状況(2/4)

■ 自宅利用登録者数

- 平成28年度末の自宅利用登録者数は、3,978人であり、このうち約9割が60歳以上となっている。
- 平成27年度と比較すると、327人登録者が増加している。

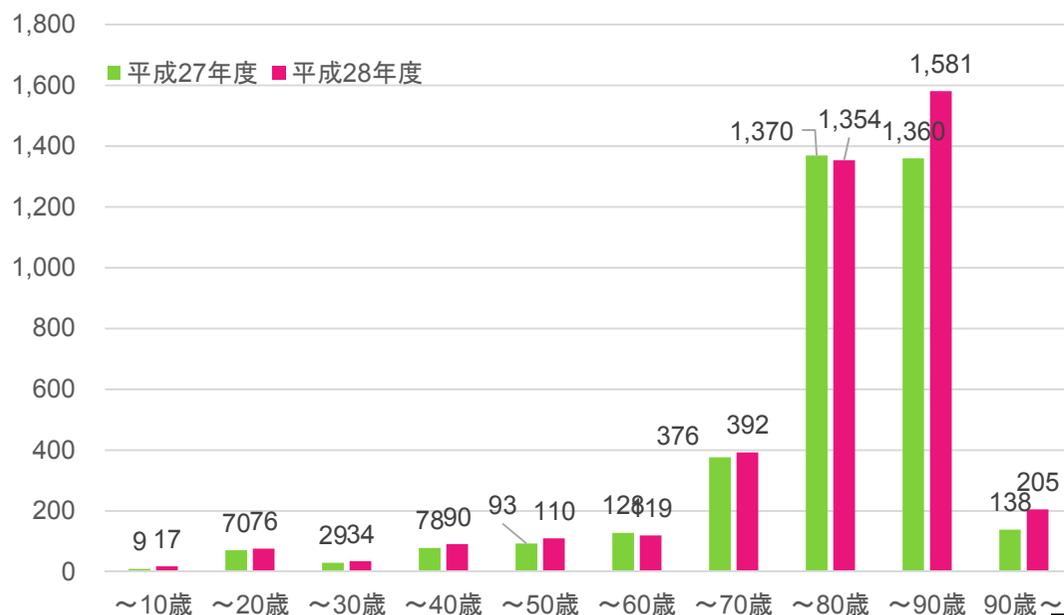


■ つくタク収支状況

- 平成28年度のつくタクの運行に要する経費のうち、約7%が運賃収入でまかなわれ、約93%が市の負担となっている。市の負担が大きく占めている。

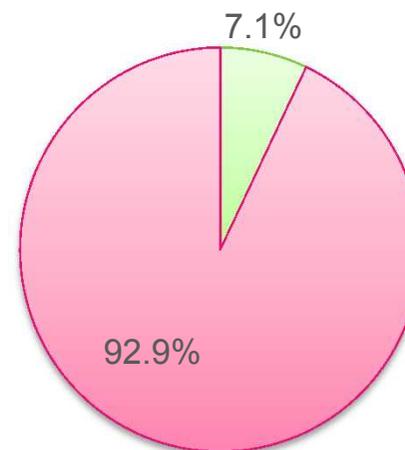
	年間合計	1人当たり
運賃収入	9,734,950円	192円
市負担額	128,044,800円	2,520円
合計	137,779,750円	2,712円

▼グラフ18 自宅利用登録者数の推移 (人)



▼グラフ19 平成28年度運行に要する経費

- 利用料金収入額 (割合)
- 運行経費に対し市の負担額 (割合)



5 つくたく利用状況(3/4)

▼表01 つくたく乗降場所の傾向

区分	平成27年度			平成28年度			比較増減	
	乗降場所数	利用者数	割合	乗降場所数	利用者数	割合	乗降場所数	利用者数
公共施設	84	10,678	17.8%	90	11,149	17.6%	6	471
クリニック	50	5,873	9.8%	58	6,263	9.9%	8	390
医療機関	8	15,630	26.0%	9	15,256	24.1%	1	-374
商業施設	14	8,191	13.6%	13	9,232	14.6%	-1	1,041
福祉施設	20	3,210	5.3%	23	3,350	5.3%	3	140
駅	4	3,301	5.5%	4	3,288	5.2%	0	-13
その他	553	13,198	22.0%	548	14,635	23.2%	-5	1,437
総計	733	60,081	100.0%	745	63,173	100.0%	12	3,092

▼表02 筑波地区つくたく乗降場所利用状況

乗降場所名	1日当たりの利用者数
A85-1北条(広瀬医院)	4.4
A52 つくばウェルネスパーク	3.0
A53 筑波高校	1.9
A56 筑波山郵便局	1.7
A50 中央病院	1.4
A79 馬場	1.3
A62 筑波交流センター	1.1
A38 市民研修センター	1.0
A30 君島入口	0.8
A127 広瀬クリニック	0.7

▼表03 大穂・豊里地区つくたく乗降場所利用状況

乗降場所名	1日当たりの利用者数
B35 筑波記念病院	21.4
B14 大穂窓口センター	9.9
B62 前野(中川医院前)	4.7
B3 いちはら病院	2.8
C46 東光台体育館	1.7
C49 豊里の杜(ベニマル・てらしま前)	1.3
B2 いきいきプラザ	1.1
B61 玉取	1.1
C66 ライフサポートセンター豊里入口	1.0
C31 田倉北	0.8

5 つくたく利用状況(4/4)

▼表04 桜地区つくたく乗降場所利用状況

乗降場所名	1日当たりの利用者数
D69 筑波大学病院前	15
D67 つくばセンター	12
D71 筑波メディカルセンター前	11
D33 クレオ前	10
D70 筑波病院	3
D40-1 桜三丁目(飯岡医院前)	3
D21 上境保育所入口	2
D18 学園竹園	2
D19 学園並木	2
D5 アルス前	1

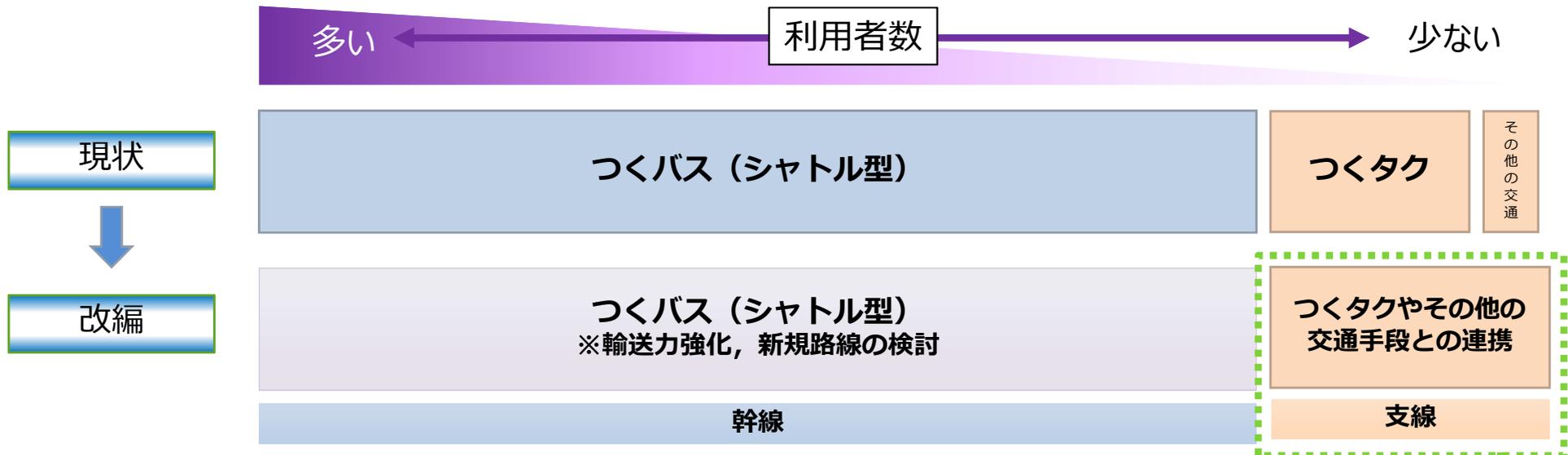
▼表05 谷田部地区つくたく乗降場所利用状況

乗降場所名	1日当たりの利用者数
E107-1 筑波学園病院	14
E4 アッセ入口	6
E6 イーアスつくば	5
E223 イオンモールつくば	5
E207谷田部老人福祉センター	4
E112 つくば市役所	3
E214 ライフサポートセンター入口	3
E65 研究学園駅	3
E191 みどりの駅	2
E224水堀北	2

▼表06 荃崎地区つくたく乗降場所利用状況

乗降場所名	1日当たりの利用者数
F22 荃崎老人福祉センター	3.5
F80 高見原一丁目(マスダ)	2.6
F50 つくば双愛病院	1.8
F59 ふれあいプラザ	1.2
F48 高見原南	0.7
F2 天寶喜	0.7
F29 自由ヶ丘団地	0.6
F20 荃崎窓口センター	0.6
F18 荃崎交流センター	0.5
F45 高見原三丁目	0.5

6 つくバス・つくタクの見直しの進め方



様々な手法を組合せて、今後のサービス内容を検討していく。

行政主体で運営すると、地域住民の負担がなくサービスを提供できるが、地域住民の全ての意見を取り入れることは難しい。地域住民主体で運営をすると、地域の意見を取り入れやすくなるが、事業に対する責任と負担が大きくなる。

- | | |
|--------------------------------|---------------|
| 案の1：現在のつくタクの継続運行 | 行政主体 |
| 案の2：支線となるバスの運行 | 行政主体 |
| 案の3：福祉サービスに特化したつくタク | 行政主体 |
| 案の4：タクシー利用料金助成事業の充実 | 行政主体 |
| 案の5：福祉有償運送制度の充実 | 民間+地域住民+行政の協働 |
| 案の6：ICTを活用したタクシーサービス制度 | 民間+行政の協働 |
| 案の7：病院送迎バス, 企業送迎バス, スクールバスとの連携 | 行政+民間+地域住民の協働 |
| 案の8：住民主体の公共交通サービスの導入 | 地域住民主体 |
| 案の9：その他の交通手段 (ランドカーなど) | 行政主体 他 |