

# 第2次つくば市地域公共交通計画 概要版

令和8年(2026年)3月

[対象期間]令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)まで



詳細はこちら  
(つくば市ホームページへ)

## 第1章 計画の概要

### (1) 計画策定の背景

つくば市では、社会・経済等の情勢変化に的確に対応し、諸課題を克服しながら次の世代に継承・発展させていく「持続可能都市」の実現に向け、自家用車に過度に依存した交通体系から、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、市民が安全で快適に移動できる交通体系への転換を目指しています。

今回、「つくば市地域公共交通計画(以下、「第1次計画」という。)」が策定から5年目を迎え、対象期間を満たすこと、市政やまちづくりの方針を示す上位計画の「つくば市戦略プラン」「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」やその他関連計画が改定されたこと、また、地域交通法やバス運転手の改善基準告示の改正等により、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化したことを踏まえ、「第2次つくば市地域公共交通計画」を策定します。

### (2) 本計画の位置づけ

本計画は、つくば市のまちづくりの指針である「つくば市未来構想」「第3期つくば市戦略プラン」と、都市計画に関する基本的な方針である「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」を上位計画に位置付け、それら計画との整合を図りつつ、計画の実現に向けた地域公共交通の役割や具体の施策等を明示するものです。

また、「つくば総合都市交通体系調査」「第3次つくば市環境基本計画」「つくば市地域福祉計画(第4期)」「つくば市自転車活用推進計画」といった関連計画との整合を図った上で、「ゼロカーボンで住みよいつくば市」の実現に向けて開催された「気候市民会議つくば2023」の提言内容も踏まえて、計画を策定します。

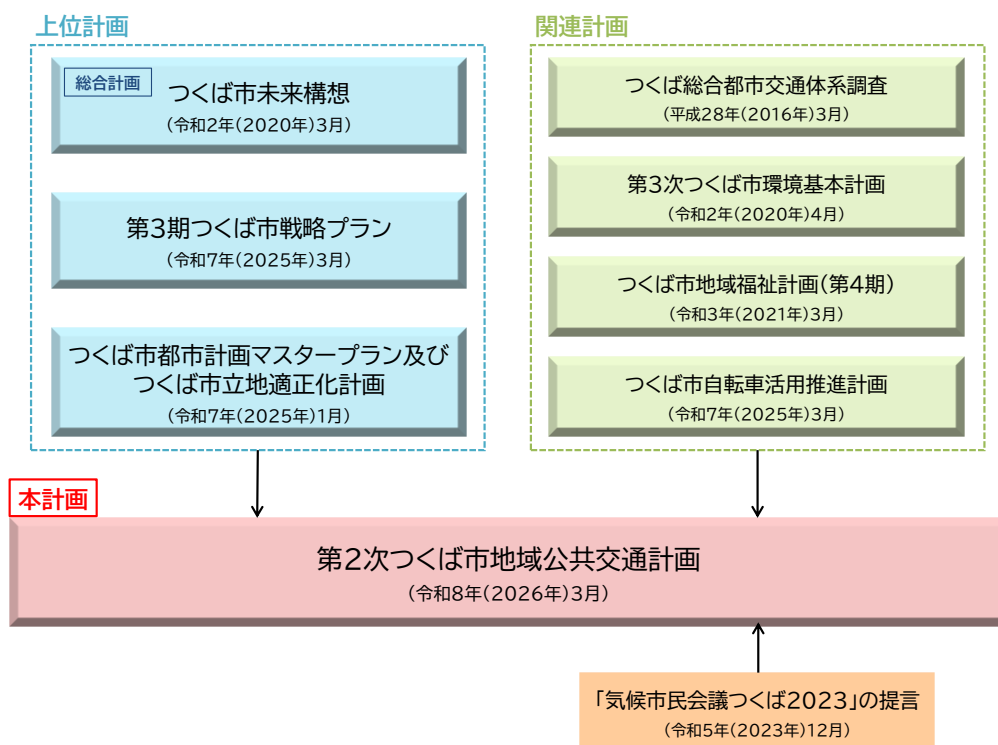


図 本計画と上位・関連計画との関係

## 第2章 基本的な方針

### (1) 地域公共交通が目指す姿：階層型システム

第1次計画では、広域な移動を幹線交通、地域内移動を支線交通でそれぞれ分担し、それらが一体のネットワークとして連携することで、利便性の向上を図る「幹線+支線システム」の考え方を基本としてきました。本計画では、新たに交通手段を4つの階層(広域幹線交通、幹線交通、支線交通、生活支援交通)に分類した「階層型システム」の考え方を地域公共交通が目指す姿として位置づけます。それぞれの階層、交通手段ごとに役割を明確化し、分担することで、移動の利便性をより高める地域公共交通を目指します。

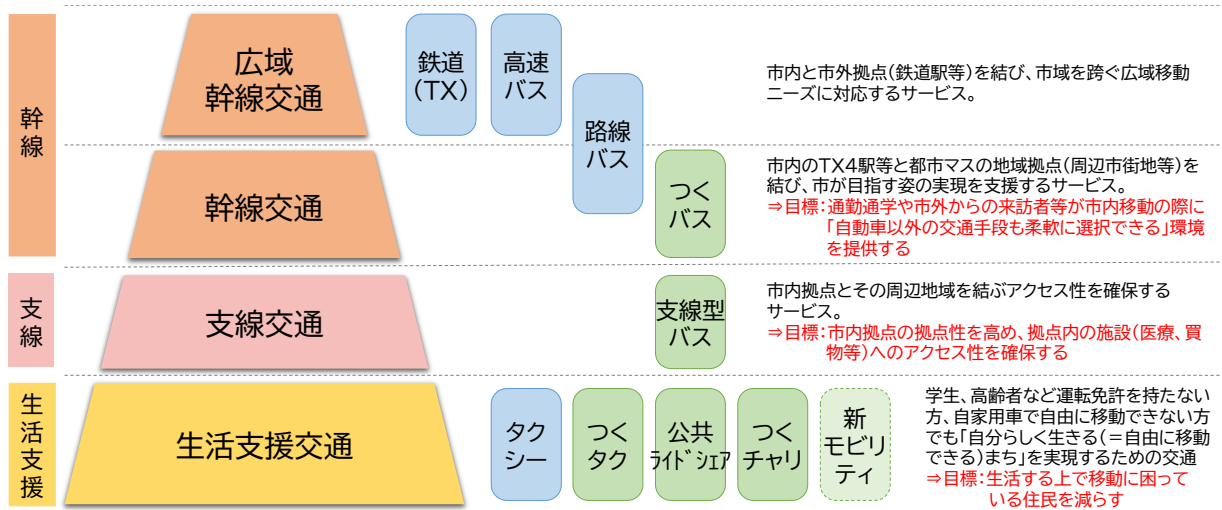


図 階層型システムの概念図

### (2) 交通結節拠点の設定

上位計画である「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」の交通結節機能を有する拠点の他、現状でも複数のバス路線が乗り入れ、乗換等の交通結節機能を有し、かつ、目指す姿においても交通結節機能の強化を図っていく拠点として、新たに「交通結節拠点」を設定します。交通結節拠点では、乗換の拠点として、バス待ち環境の改善や各交通手段間のシームレス化の推進などに優先的に取り組みます。

(交通結節拠点(本計画で定める拠点))

つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅、筑穂(大穂窓口センター)、筑波山口、谷田部車庫、荻崎窓口センター

### (3) 公共交通軸の設定

つくば市において、つくばエクスプレスは、まちづくりの骨格を担う重要な広域幹線交通であることから、つくばエクスプレス各駅へのアクセス手段となり、市内移動の中心的な役割を担うバス路線は、地域公共交通ネットワークの基幹的な軸として位置づけられます。

本計画では、バス路線の中でも「市内外の拠点を結び、需要の多い区間」である以下の5区間を「公共交通軸」として定義し、運行本数の充実などサービスの維持及び改善に優先的に取り組みます。

(公共交通軸(本計画で定める区間))

つくば駅-土浦駅、つくば駅-荒川沖駅、つくば駅-ひたち野うしく駅、つくば駅-谷田部車庫、つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)

#### (4) 将来都市構造の拠点と地域公共交通の関係

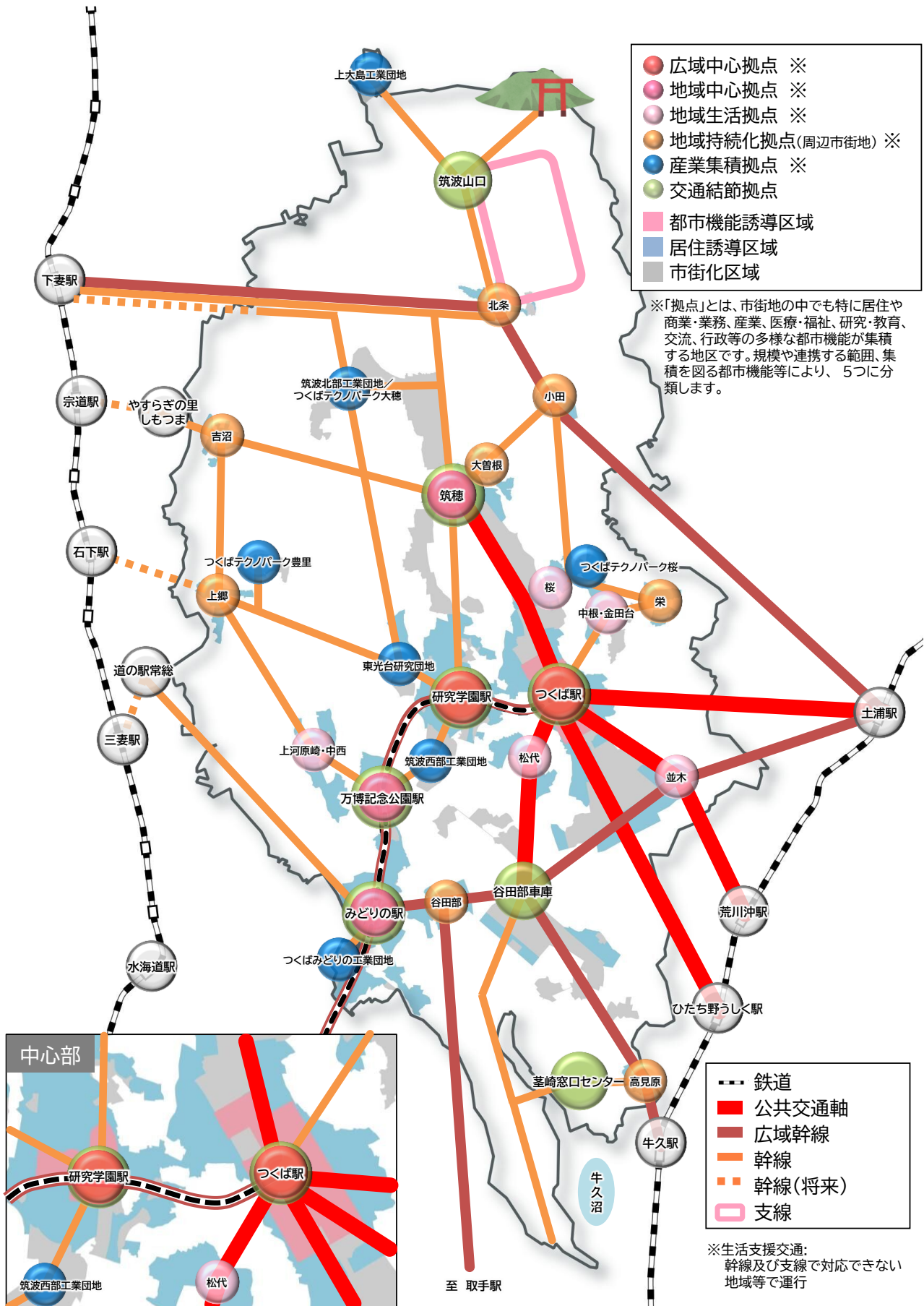


図 将来都市構造の拠点と地域公共交通の目指す姿(概念図)

# 第3章 施策・実施主体・スケジュール

地域公共交通が目指す姿の実現に向け、5つの地域公共交通施策を検討し、実施します。

表 施策一覧

施策①：都市の骨格となる強固な広域幹線交通・幹線交通の提供			施策④：利用者にとってより便利で身近な地域公共交通サービスの提供		
施策番号	施策名	第1次計画	施策番号	施策名	第1次計画
施策①-1	まちづくりの進展を踏まえたバス路線や停留所の見直し	施策1	施策④-1	バス待ち環境の整備	施策10,17
施策①-2	利用状況やバスローデータ等のデータを踏まえた時刻表等の見直し	施策14	施策④-2	GTFS等の収集データのオープンデータ化の推進	施策15,16
施策①-3	新設・廃止基準に基づくつくばの停留所の見直し	施策4	施策④-3	視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実	施策18
施策①-4	交通事業者と連携したバス路線の再編等	新規	施策④-4	各交通手段間のシームレス化の推進	施策13
施策①-5	交通事業者と連携した高速バスの利便性の向上	新規	施策④-5	ラストワンマイルの充実	施策8,11
施策①-6	近隣自治体と連携したバスによる広域連携の拡充	施策21	施策⑤：連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供		
施策①-7	沿線自治体と連携したつくばエクスプレスの利便性の向上	新規	施策番号	施策名	第1次計画
施策②：地域拠点の拠点性を高める支線交通の提供			施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策20
施策番号	施策名	第1次計画	施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策5
施策②-1	利用状況や地元住民の意見を踏まえた支線交通の見直し	施策3,9	施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策7
施策②-2	地域の課題を踏まえた地域拠点の拠点性を高める支線交通の検討	新規	施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策19
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⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	新規
施策番号	施策名	第1次計画	施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策10
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、連携方法等の検討	新規	施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策12
施策③-2	つくタクの今後のあり方の検討	施策6	施策⑤-8	企業や団体等と連携した新たな収入の検討	新規
施策③-3	移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討	新規			

# 第4章 KPI 指標と点検・評価

## (1) KPI 指標の設定

地域公共交通施策の進捗状況を客観的に把握するための「KPI 指標」を設定します。

表 14 の KPI 指標と施策の関係

KPI指標	施策					KPI指標	施策				
	施策① 幹線	施策② 支線	施策③ 生活支援	施策④ 便利身近	施策⑤ 持続可能		施策① 幹線	施策② 支線	施策③ 生活支援	施策④ 便利身近	施策⑤ 持続可能
【指標①】公共交通の利用者数	●	●	●	●	●	【指標⑥】公共交通に従事する運転手数					●
【指標②】公共交通の運行回数	●					【指標⑨】定期券の発行数	●			●	
【指標③】公共交通の利用者数	●			●		【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合	●			●	
【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率	●	●	●			【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度	●	●	●	●	●
【指標⑤】公共交通サービスによる居住誘導区域内の人口カバー率	●	●				【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度	●	●	●	●	●
【指標⑥】公共交通の収支率	●	●	●	●	●	【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向	●	●	●	●	●
【指標⑦】公共交通の公的資金投入額	●	●	●	●	●	【指標⑭】75歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合			●		

## (2) 点検・評価

計画を着実に実行していくために、法定協議会の「つくば市公共交通活性化協議会」とマネジメント・モニタリングチームの「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」を組合せて、計画の評価や施策の検討等を行います。