

第2次 つくば市地域 公共交通計画

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

はじめに

—誰もが行きたい場所へ、安心して出かけられる「当たり前の日常」を守り抜くために—

「買い物に行きたい」「病院に通いたい」「友達に会いに行きたい」。

つくばで暮らす皆さんにとって、自由に移動できることは、自分らしい生活を送るための最も大切な土台です。

令和3年(2021年)3月に策定した「つくば市地域公共交通計画」から5年が経ちました。この間、いわゆる「2024年問題」などのルール改正も影響し、全国的にバスやタクシーの運転手不足が深刻化しています。その結果、これまで当たり前だった地域の足が維持できなくなるという、かつてない危機に直面しています。今回、新たに「第2次つくば市地域公共交通計画」を策定したのは、単に第1次計画の対象期間が満了したからではありません。この厳しい現実から目を背けず、皆さんの大切な移動手段を未来へ確実につなぐための更新です。

本計画の最大のポイントは、目的地へ向かう多様で最適な移動手段の確保です。本計画では「階層型システム」という少し硬い言葉を使っていますが、要するに、たくさんの人を運ぶ「大きなバス(広域幹線・幹線)」と、地域の中を細やかに走る「小さな乗り物(支線・生活支援交通)」を、まるで体中に血を巡らせる血管のように、無駄なくスムーズにつなぎ合わせる仕組みをつくることを目指しています。それぞれの乗り物が一番得意な役割を担い、バトンパスをしていくことで、限られた運転手や車両を最大限に活かし、皆さんの移動をもっと便利にしていきます

自動運転などの最先端技術も急速に進み、私たちの足として活躍する時代が近づいています。「世界のあしたが見えるまち」の名にふさわしい、「誰一人取り残さない」スマートであたたかい交通ネットワークを、市民の皆さんとともに創り上げていきたいと考えています。

最後に、本計画の策定に多大なる御尽力をいただいた「つくば市公共交通活性化協議会」委員の皆様、そして日頃から地域公共交通を支えてくださっているすべての皆様に、心より深く感謝を申し上げます。

つくば市長 五十嵐 立青

つくば市の主たる交通手段は自家用車となっており、平成30年(2018年)に実施された第6回東京都市圏パーソントリップ調査では、市内を発着地とする移動全体の6割強を自動車が占めています。また、令和7年度(2025年度)につくば市で実施した「市民意識調査」では、つくば市の現状やまちづくりへの取組に関する満足度を測る設問において、「公共交通」に対する「不満」又は「どちらかといえば不満」との回答割合が52.1%と最も多くなっています。この結果は令和7年度(2025年度)に限った話ではありません。

本計画は、自家用車に頼らずとも自由に移動できる地域公共交通の実現を意識して、つくば市公共交通活性化協議会及び幹事会での協議を繰り返し、策定しました。今後、本計画に定めた各施策を着実に実施することで、つくば市の地域公共交通がより良いものとなり、自動車分担率の低下や地域公共交通に対する満足度の改善に寄与すると信じております。

つくば市公共交通活性化協議会 会長 岡本 直久



目次

第1章 計画の概要.....	1
1-1 計画策定の背景	2
1-2 本計画の位置づけ	3
1-3 計画区域	4
1-4 計画期間	4
第2章 基本的な方針.....	5
2-1 つくば市の地域公共交通を取り巻く現状と課題.....	6
2-2 計画目標	15
2-3 地域公共交通が目指す姿.....	16
第3章 施策・実施主体・スケジュール	19
第4章 KPI 指標と点検・評価.....	37
4-1 KPI 指標の設定.....	38
4-2 点検・評価.....	45

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景

- ・ 第1次計画の対象期間満了
- ・ 上位関連計画の改定(市政やまちづくりの方針の見直し)
- ・ 地域公共交通を取り巻く環境の変化

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。このような方針のもと、これまで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年(2007年)10月施行)(以下、「地域交通法」という。)」に基づき、平成22年(2010年)3月に「つくば市地域公共交通総合連携計画」、平成28年(2016年)4月に「つくば市地域公共交通網形成計画」、令和3年(2021年)3月に「つくば市地域公共交通計画(以下、「第1次計画」という。)」を策定し、コミュニティバス「つくバス」(以下、「つくバス」という。)やオンデマンド交通「つくタク」(以下、「つくタク」という。)、支線型バス「つくばね号」(以下、「つくばね号」という。)の運行等の取組を実施してきました。

今回、第1次計画が策定から5年目を迎え、対象期間を満了すること、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。

本計画は、地域交通法第5条に基づく計画であり、同第6条において定める協議会である「つくば市公共交通活性化協議会」における協議の上、策定する計画です。

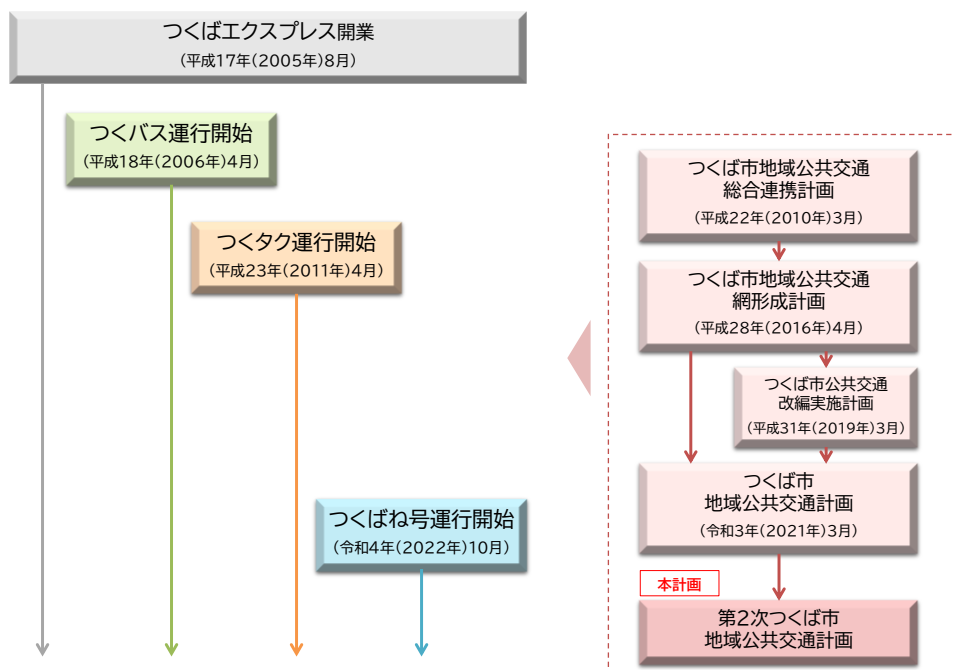


図 つくば市の公共交通に関する取組

1-2 本計画の位置づけ

- ・ 「つくば市未来構想」「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」等を上位計画、「つくば市自転車活用推進計画」等を関連計画として位置づけた計画。
- ・ 「気候市民会議つくば 2023」の提言内容も踏まえる。

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。

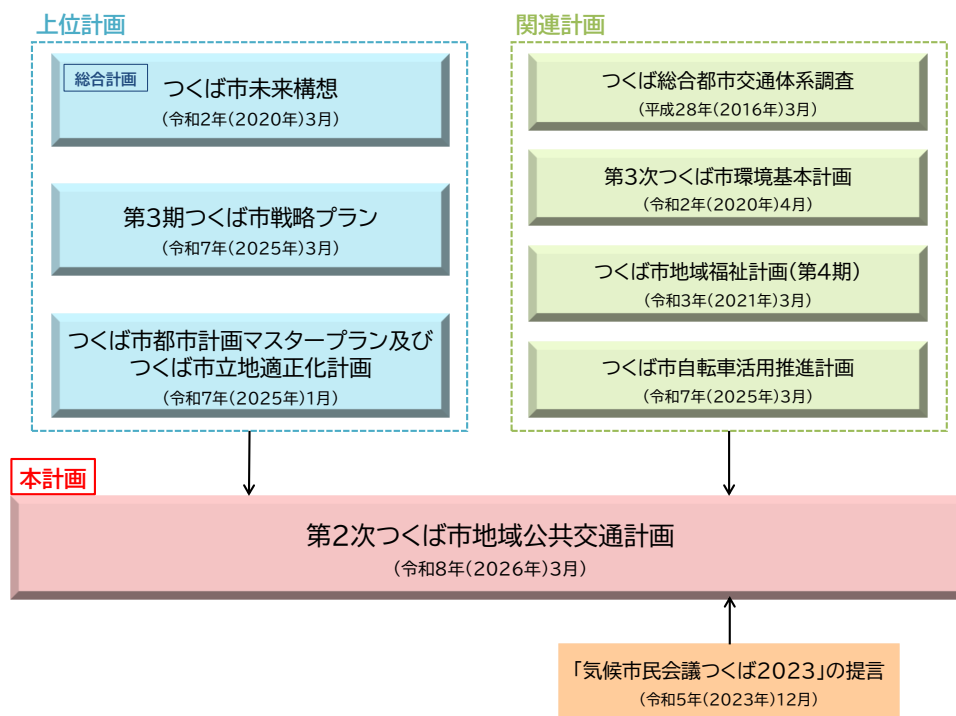


図 本計画と上位・関連計画との関係

1-3 計画区域

- つくば市全域

計画区域は、つくば市全域とします。また、広域連携の観点から、通勤・通学等で密接に関係している周辺自治体との広域連携を図ります。



図 つくば市と周辺自治体の位置図

1-4 計画期間

- 5年間(令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)まで)

計画期間は、令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)までの5年間とします。また、計画期間中にも、社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて計画内容の見直しを図ります。

第2章 基本的な方針

2-1 つくば市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

本節の(1)(2)の詳細に関しては、参考資料の「参考2 上位・関連計画で記載のある本計画に関連する事項」及び「参考3 現状分析(詳細)」にまとめています。

(1) 上位・関連計画の方針

- ・ 多様な移動手段があるまちをつくる(第3期つくば市戦略プラン)
- ・ 「拠点連携型持続可能都市」の構築(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)
- ・ 交通システムの脱炭素化(第3次つくば市環境基本計画)

上位計画のうち、令和7年(2025年)3月に策定された「第3期つくば市戦略プラン」では、今後5年間の市の取組方針となる基本施策として「多様な移動手段のあるまちをつくる」ことを定めています。令和7年(2025年)1月に改定された「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」では、土地利用の特性によるゾーニング、都市機能に応じた拠点、それらを結ぶネットワークを設定し、これらを組み合わせた「拠点連携型持続可能都市」の構築を進めることが示されています。

関連計画のうち「第3次つくば市環境基本計画」では、目指すべき将来像である「豊かなつくばの恵みを未来につなぐ 持続可能都市」の実現に向けた施策の柱の1つとして、「交通システムの脱炭素化」を進めることが示されています。

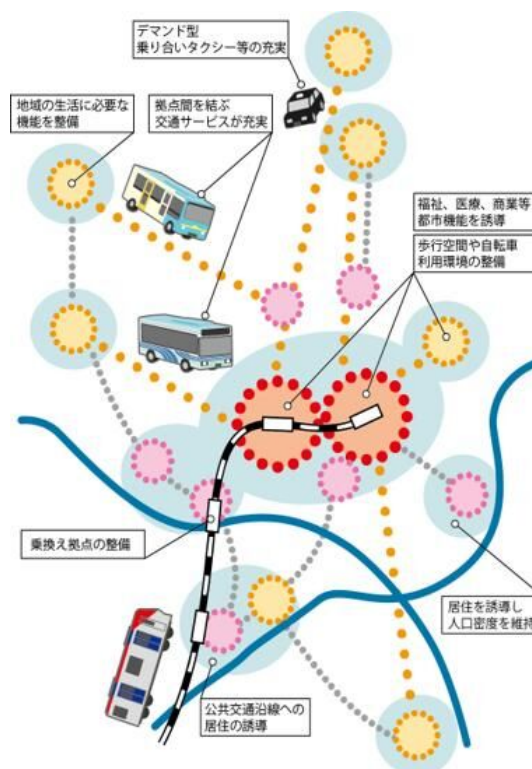


図 拠点連携型持続可能都市のイメージ

出典)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

(2) つくば市の地域公共交通を取り巻く現状

つくば市の地域公共交通を取り巻く現状を「地域特性」「移動実態」「地域公共交通」の3つの視点でまとめました。

1) 地域特性の現状

- ・ つくばエクスプレス沿線を中心とした人口や世帯数の増加
- ・ 周辺部を中心に進行する人口減少と高齢化
- ・ 日本有数の学術研究都市(研究者、学生の多さ)
- ・ 筑波山をはじめとした観光地としての側面
- ・ 大型商業施設や医療施設等の充実

つくば市は、昭和 62 年(1987 年)11 月に旧大穂町、旧豊里町、旧谷田部町、旧桜村が合併して誕生し、昭和 63 年(1988 年)1 月に旧筑波町、平成 14 年(2002 年)11 月に旧茎崎町をそれぞれ編入し、現在の市域を形成しており、南北に非常に長いという特徴があります。

平成 17 年(2005 年)8 月に開業したつくばエクスプレスの沿線を中心に現在も人口や世帯数が増加しており、令和 7 年(2025 年)10 月 1 日時点で常住人口(令和 2 年(2020 年)国勢調査基準)が 26.3 万人、世帯数が 12.7 万世帯となっています。一方で、周辺部を中心に人口減少と高齢化が進行しており、市内でも人口動態に差がみられます。

つくば市の特徴として、筑波大学や宇宙航空研究開発機構(JAXA)筑波宇宙センターなど 29 の国等の研究・教育機関をはじめ、民間を合わせて約 160 の研究機関が立地し、多くの研究者や学生が集まる日本有数の学術研究都市である点が挙げられます。また、筑波山をはじめとした観光地としての側面を有するほか、大型商業施設や医療施設などが充実し、生活利便性が高い点も特徴となっています。

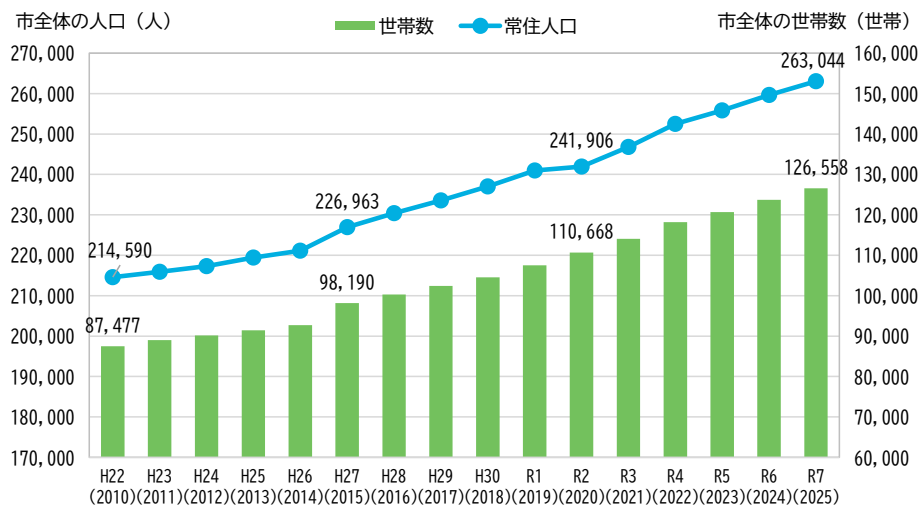


図 市全体の人口・世帯数の推移

出典)統計つくば(各年 10 月 1 日時点、令和 7 年(2025 年)のみ茨城県常住人口調査)から作成

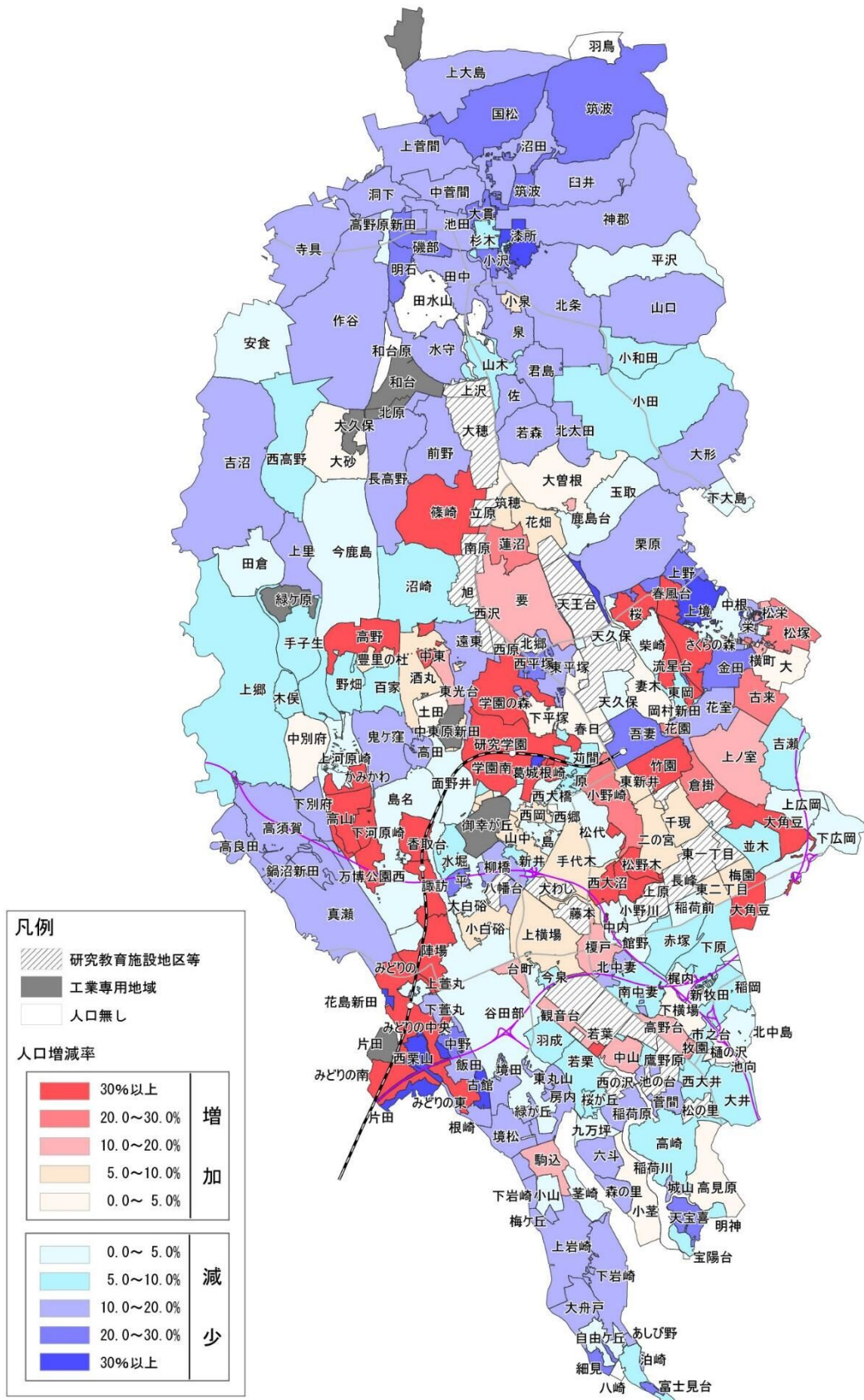


図 大字別人口増減(平成 24 年(2012 年)~令和 4 年(2022 年)実績値)

出典)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(行政区別年齢別人口統計より作成)

2)移動実態の現状

- ・ 周辺自治体や東京方面との密接な結びつき(都心の「ベッドタウン」と周辺市町村の「通勤・通学先」両方の側面)
- ・ 自動車への高い依存(特に周辺部でより高い傾向)

つくば市は、周辺の土浦市、牛久市、常総市、つくばみらい市などと、通勤・通学者の移動で密接な結びつきがあります。また、周辺市町村への通勤・通学(流出)に比べ、周辺市町村からの通勤・通学(流入)が多い点が特徴となっています。さらに、つくばエクスプレスで接続する東京都には9,300人がつくば市から通勤・通学している一方、東京都からもつくば市に2,600人が通勤・通学しているなど、都心の「ベッドタウン」と周辺市町村の「通勤・通学先」の両方の側面がある点も特徴です。

また、交通手段分担率は、市内発着トリップの代表交通手段でみると、自動車分担率が63.0%となっており、自動車が主たる移動手段となっています(その他、鉄道が8.6%、バスが2.1%、第6回東京都市圏パーソントリップ調査より)。また、交通手段分担率を市内の地域別に見ると、郊外部を中心に自動車の割合が高い一方で、つくば駅周辺等の中心部では徒歩の割合が比較的高い傾向にあります。さらに、筑波地区や荊崎地区などは、公共交通の割合が他地域に比べると、高くなっています。

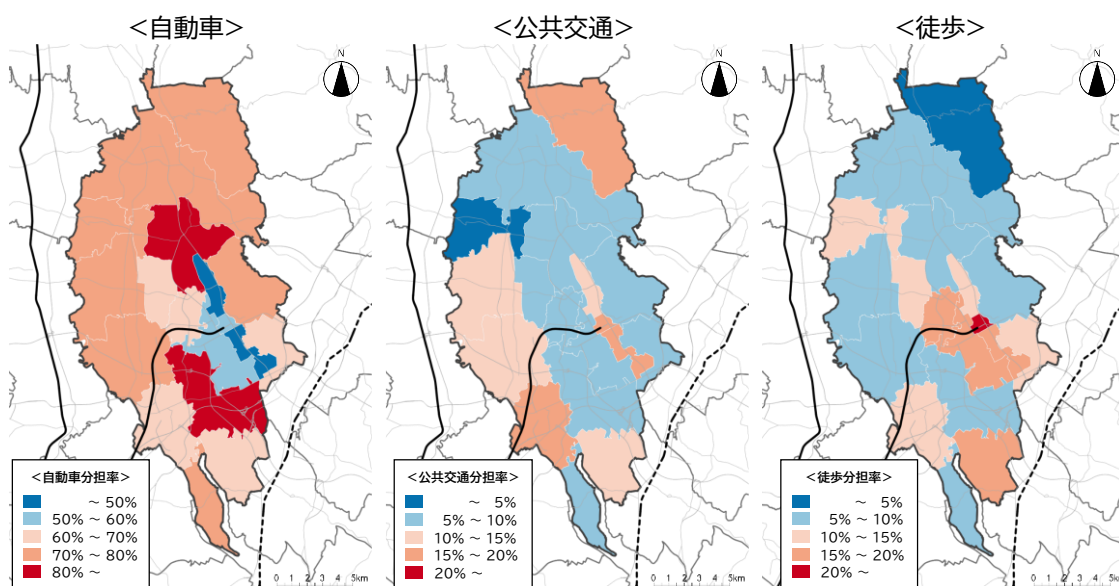


図 市内ゾーン別の交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

出典)第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果(平成30年(2018年))より作成

3)地域公共交通の現状

- ・ 鉄道駅(つくばエクスプレス、JR 常磐線)を起点として形成されたバスネットワーク
- ・ つくばエクスプレス利用者の増加
- ・ バス運転手の改善基準告示の改正等によるバスの減便に伴う利用者の減少
- ・ 特定の路線や時間帯における車内混雑の発生
- ・ 路線バスとつくバスの路線重複
- ・ 収支率の低い路線バスの運行
- ・ 朝夕の道路渋滞による路線バスの定時性の低下
- ・ つくタクの収支率の低さ
- ・ 地域公共交通維持に係る市の財政負担
- ・ 公共交通の満足度の低さ

つくば市の地域公共交通は、つくばエクスプレス及び隣接する土浦市、牛久市を通る JR 常磐線、高速バスが市内及び東京方面等との広域交通手段として機能しています。また、市内交通手段として、路線バス及びつくバスが各鉄道駅と市内の各拠点とを結んでいます。さらに、路線バスやつくバスで移動サービスを提供できないエリアのうち、筑波地区ではつくばね号が運行しており、市内全域でも、タクシーと市が運行するつくタクがそれぞれ運行しており、需要に応じて、多層的に多様な交通サービスを提供しています。

表 つくば市の地域公共交通の現状

区分	交通手段
広域交通手段	つくばエクスプレス
	JR 常磐線
	高速バス
市内交通手段	路線バス
	つくバス
	つくばね号
	タクシー
	つくタク

※このほか、近隣3市(土浦市、牛久市、下妻市)と連携して、交通空白地における住民や来訪者の移動手段の確保を目的とした自家用有償旅客運送サービスである「地域連携公共ライドシェア」(以下、「公共ライドシェア」という。)を運行しています。

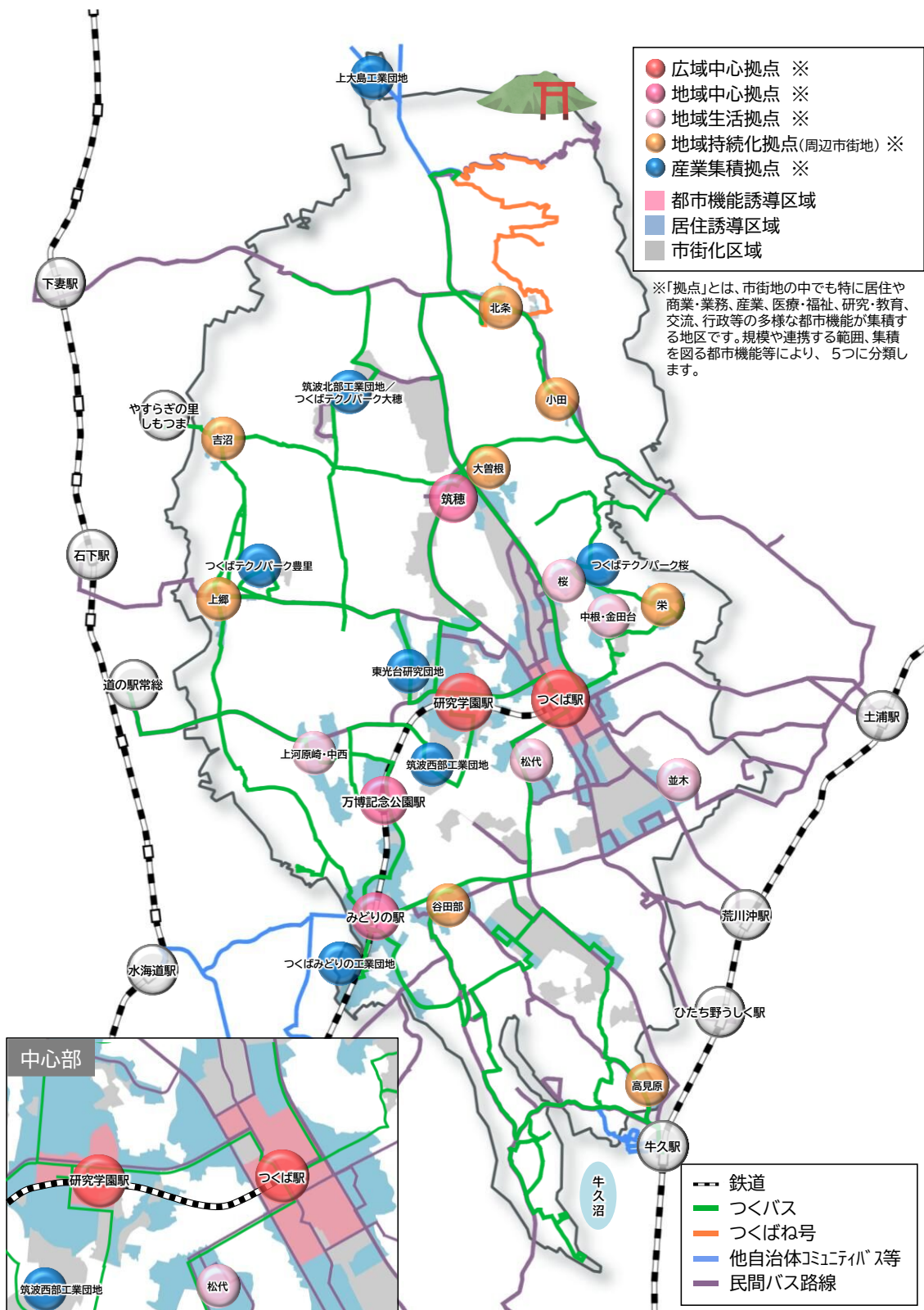


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点とつくば市の地域公共交通の現状

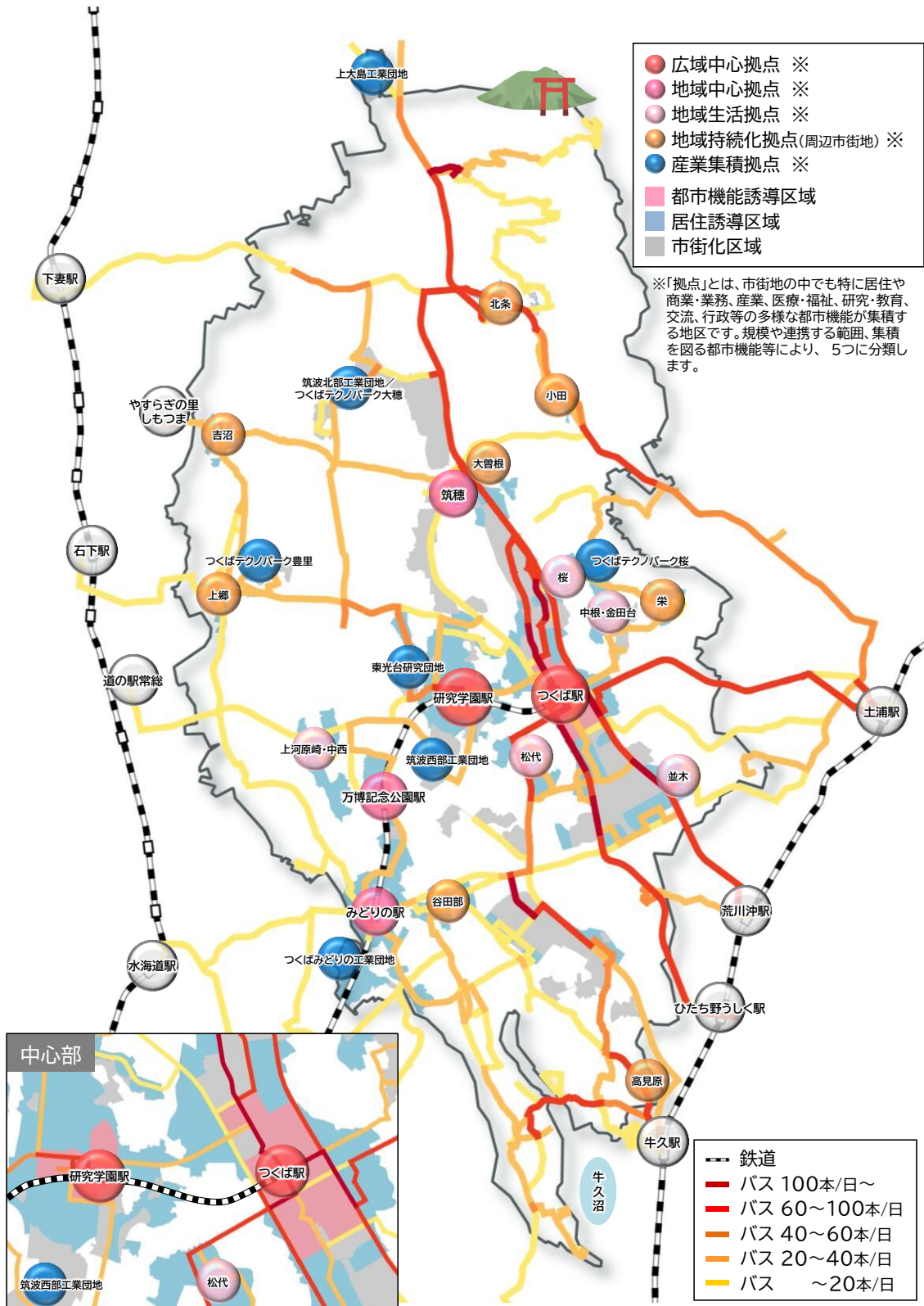


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点とつくば市の地域公共交通の現状(バス運行本数)

地域公共交通の利用状況では、つくばエクスプレス利用者は引き続き増加している一方、つくバスに関しては、令和6年(2024年)4月から適用されたバス運転手の改善基準告示の改正などに伴う減便によって利用者が減少している路線も見られます。また、減便の影響で発生している特定の路線や時間帯における車内混雑、路線バスとの間で一部生じている路線重複、収支率の低い路線の存在、朝夕の道路渋滞による定時性の低下などが課題となっています。さらに、地域公共交通全体に対する市の財政負担も高い水準にあり、中でもつくタクの収支率の低さが課題となっています。

このような状況の中、地域公共交通全体に対する市民の満足度は高いとは言えず、利便性やサービス水準の向上が求められています。

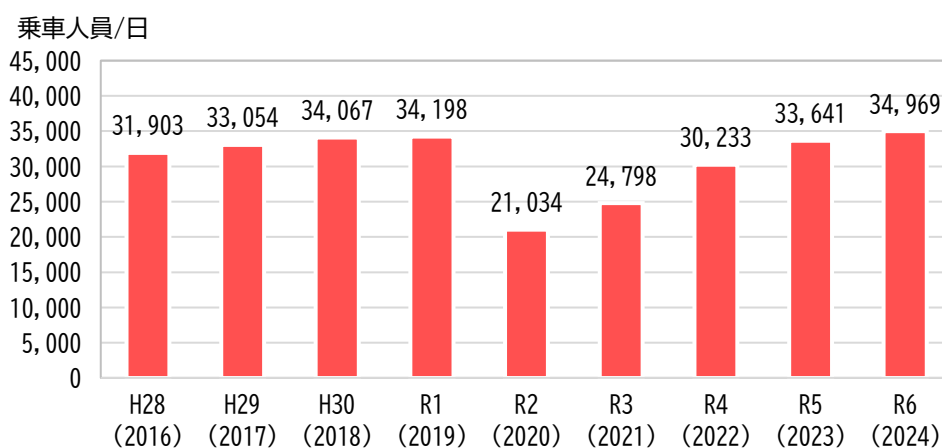


図 つくばエクスプレス市内4駅合計の日平均乗車人員の推移

出典)首都圏新都市鉄道株式会社 HP(1日平均乗車人員(年度別))より作成

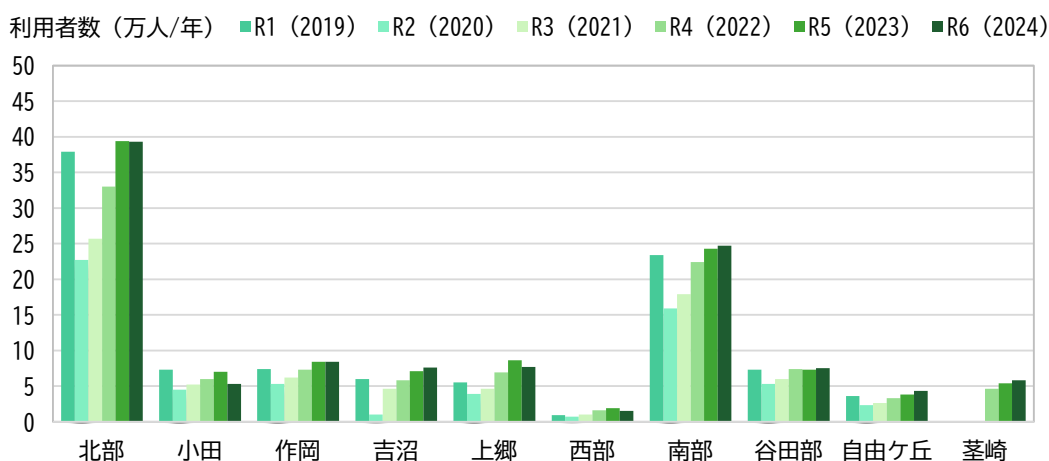


図 つくバス路線別利用者数の推移

出典)つくバス利用実績(令和元年度(2019年度)~令和6年度(2024年度))より作成

(3) つくば市の地域公共交通の課題

- ・ 課題①:市の上位・関連計画の目指す姿の実現に向けた対応
- ・ 課題②:誰もが自由に移動できるまちの実現に向けた対応
- ・ 課題③:バス運転手の改善基準告示の改正による影響への対応
- ・ 課題④:今後の持続可能な地域公共交通の実現に向けた対応

前述の「上位・関連計画の方針」と「つくば市の地域公共交通を取り巻く現状」を踏まえ、つくば市の地域公共交通の課題として、4つの課題を整理しました。

【課題①】市の上位・関連計画の目指す姿の実現に向けた対応

「多様な移動手段があるまちをつくる」「拠点連携型持続可能都市」「交通システムの脱炭素化」などの市の上位・関連計画が目指す姿の実現を支援する地域公共交通のあり方を検討していく必要があります。

【課題②】誰もが自由に移動できるまちの実現に向けた対応

今後顕在化が想定される高齢者の運転免許返納等を中心とした移動機会に関する問題を見据え、自家用車で自由に移動が出来ない人も含め、誰もが自由に移動できるまちの実現に向けた対応を検討していく必要があります。

【課題③】バス運転手の改善基準告示の改正による影響への対応

バス減便の影響で、特定の路線や時間帯において利用者の減少や車内混雑などが発生しており、その対応を検討していく必要があります。

【課題④】今後の持続可能な地域公共交通の実現に向けた対応

今後の持続可能な地域公共交通を実現するために、地域公共交通維持に係る財政負担や公共交通の満足度の低さなどへの対応を検討していく必要があります。

2-2 計画目標

- ・ 目標①:市が目指す姿の実現を支援する地域公共交通サービスの提供
- ・ 目標②:地域公共交通をはじめとした様々な移動手段を選択できる環境の構築
- ・ 目標③:自家用車に頼らずとも、誰もが自由に移動できる環境の実現
- ・ 目標④:様々な主体の連携と協働による持続可能な地域公共交通の実現

前述の「つくば市の地域公共交通の課題」を踏まえ、4つの計画目標を整理しました。

【目標①】 市が目指す姿の実現を支援する地域公共交通サービスの提供

上位・関連計画の方針を踏まえ、都市構造や地域特性、市民ニーズ等を反映した地域公共交通サービスの提供を進めます。また、地域公共交通ネットワークの最適化により、移動サービスの改善に継続的に取り組めます。

【目標②】 地域公共交通をはじめとした様々な移動手段を選択できる環境の構築

既存の地域公共交通サービスの利便性や快適性を向上させるとともに、新しい移動手段を構築し、目的や状況に応じた「多様な移動手段を選択できるまち」の実現を目指します。

【目標③】 自家用車に頼らずとも、誰もが自由に移動できる環境の実現

高齢者や児童、生徒、運転免許を持たない人、運転に不安のある人なども含め、多様な立場の人が移動手段に困らないまちの実現に向け、自家用車以外の交通手段でも移動の自由を確保できる環境づくりを進めます。

【目標④】 様々な主体の連携と協働による持続可能な地域公共交通の実現

将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現を目指すため、行政、交通事業者、市民など様々な主体が連携・協働し、新たな交通サービスの実証実験や地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃施策の検討などの取組を進めます。

2-3 地域公共交通が目指す姿

(1) 目指す姿:階層型システム

- ・ これまでの「幹線+支線システム(連携)」から「階層型システム(役割分担)」に変更
- ・ つくバスの役割を明確化し、「路線バスの補完」より「まちづくりとの連携」を重視
- ・ 路線バスやつくバスで対応できない場合は、支線交通で対応(つくバスの補完)
- ・ 幹線及び支線で対応できない移動は、生活支援交通(新設)で下支え

計画目標①～④の実現に向けて、地域公共交通が目指す姿を整理しました。

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。

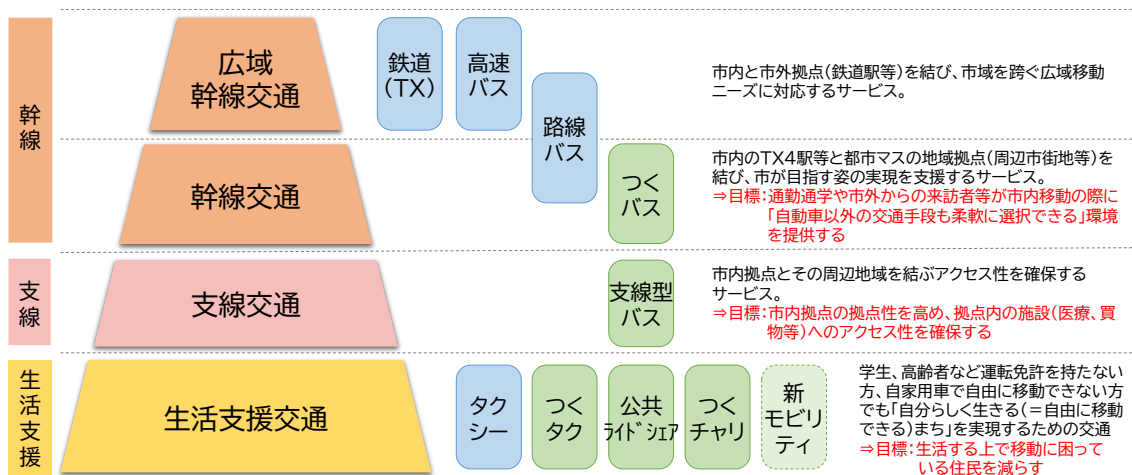


図 階層型システムの概念図

※新モビリティ：GSM(グリーン・スロー・モビリティ)や、超小型モビリティ(自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1~2人乗り程度の車両)、パーソナルモビリティをはじめ、今後新たに普及するサービスまでを含めた新たな交通手段を指します。



図 GSM(グリーン・スロー・モビリティ)



図 パーソナルモビリティ

(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」では、交通結節機能を有する拠点として、「つくばエクスプレス 4 駅(つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅)周辺」と「筑穂地区」が挙げられています。

本計画では、この他に、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
- ・ 荃崎窓口センター

(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

「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」で都市機能に応じて定める拠点と階層型システムの関係を示す概念図を、目指す姿として概念図にまとめました。

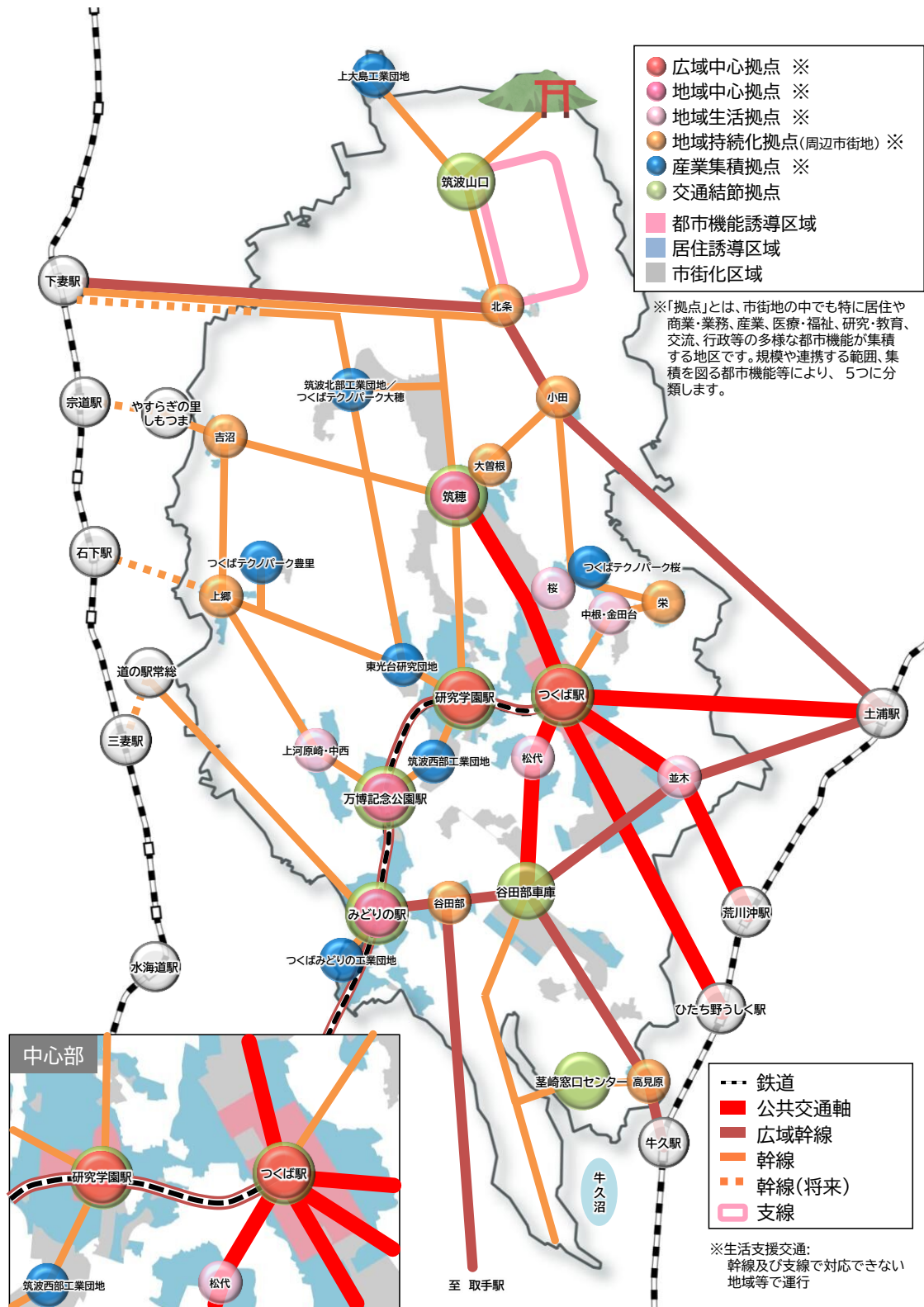


図 将来都市構造の拠点と地域公共交通の目指す姿(概念図)

第3章 施策・実施主体・スケジュール

第1次計画で設定した 21 の施策を踏まえて、第2章で設定した地域公共交通が目指す姿を実現するために、計画目標に対応した5つの地域公共交通施策を検討し、実施します。

施策の検討は、地域交通法第6条において定める協議会である「つくば市公共交通活性化協議会」全体で進めるものとし、検討に当たっては「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」がマネジメント・モニタリングチームとして施策の実施状況をモニタリングしていきます。

また、施策の検討の際には、参考資料の「参考7 地域カルテ」を活用し、市内の各地域(町丁目大字単位)における人口構成、土地利用、施設立地状況(医療施設、福祉施設、大型小売店等)、地域公共交通の状況などを踏まえます。

【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

広域幹線交通(鉄道(つくばエクスプレス)、高速バス、路線バス)と幹線交通(路線バス、つくバス)の更なる改善を通じて、都市の骨格となる強固な交通の実現に向けた施策を検討し、実施します。

【施策②】 地域拠点の拠点性を高める支線交通の提供

つくばね号の改善のほか、他地域への支線型バスの展開を通じて、地域拠点の拠点性を高めるための施策を検討し、実施します。

【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

運転免許を持たない方、自家用車で自由に移動できない方でも「自分らしく生きる(=自由に移動できる)まち」を実現するための生活支援交通のあり方を検討し、施策を実施します。

【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

地域公共交通がより便利で身近なものになるように、利用者の利便性向上につながる施策を検討し、実施します。

【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

様々な主体と連携・協働し、持続可能な地域公共交通の実現に向けた公共交通の維持、改善を検討し、実施します。

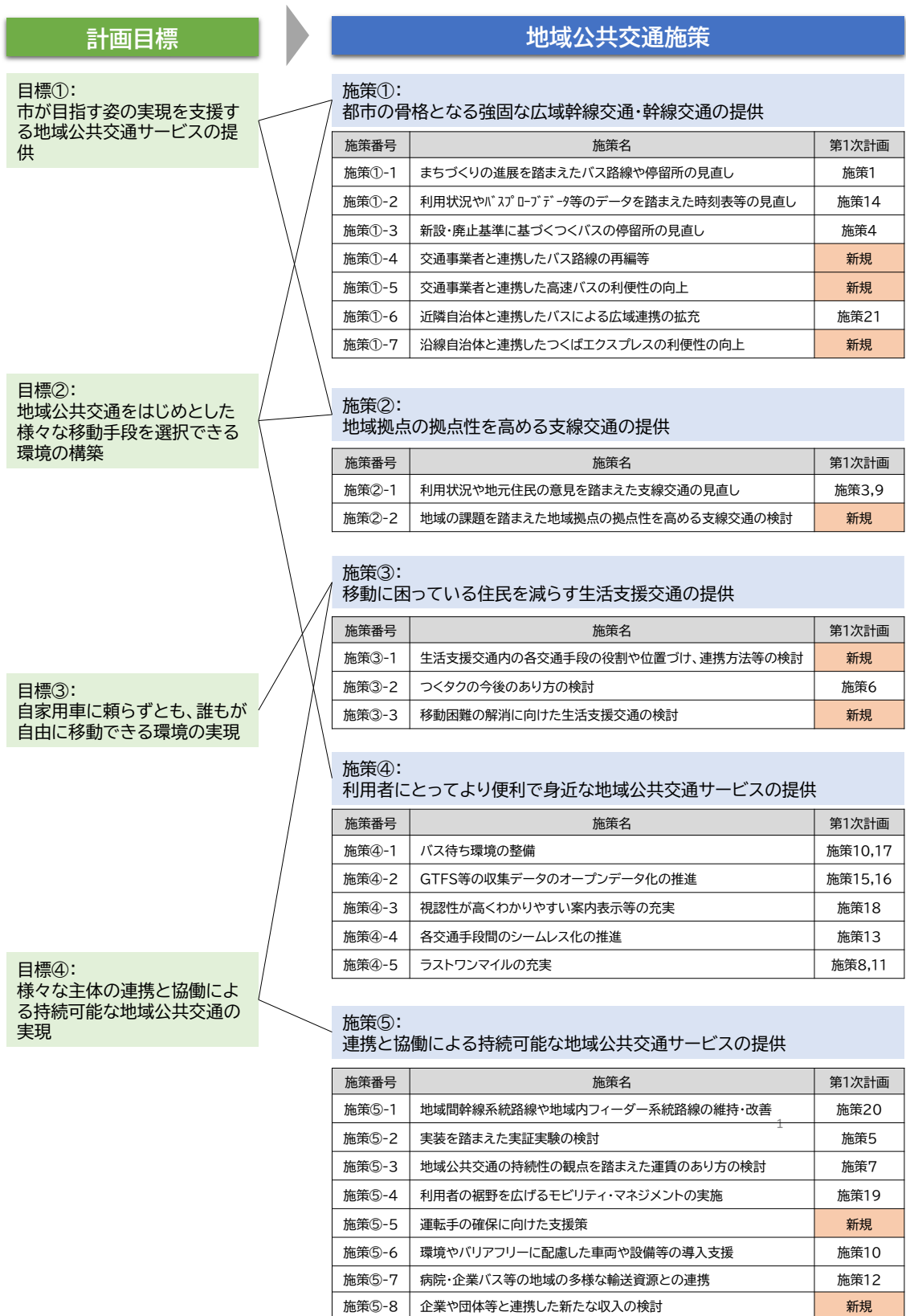


図 計画目標と地域公共交通施策

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

広域幹線交通(鉄道(つくばエクスプレス)、高速バス、路線バス)と幹線交通(路線バス、つくバス)の更なる改善を通じて、都市の骨格となる強固な交通の実現に向けた施策を検討し、実施します。

【対象の地域公共交通】

鉄道(つくばエクスプレス)、高速バス、路線バス、つくバス

【実施主体】

つくば市、鉄道事業者、バス事業者 等

【施策内容】

- 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①-2 利用状況やバスプローブデータ等のデータを踏まえた時刻表等の見直し
- 施策①-3 新設・廃止基準に基づくつくバスの停留所の見直し
- 施策①-4 交通事業者と連携したバス路線の再編等
- 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
- 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

【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

- ・ 開発状況や将来人口の見通しなどを踏まえ、バス路線や停留所、経由地などを柔軟に見直します。
- ・ 公共交通軸とした路線に関しては、運行本数の充実を図ります。
例)沿線人口の増加に伴う経路変更、利用状況を考慮した折り返し便の導入、公共交通軸の運行本数の充実 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
実施	実施	実施	実施	実施

【施策①-2】 利用状況やバスプローブデータ等のデータを踏まえた時刻表等の見直し

- ・ バスの利用状況や運行状況を、データを用いて定期的にモニタリングし、運行本数の増減や時刻表等を柔軟に見直します。

例)利用者数や混雑状況を踏まえた便数の調整、遅れ時間の状況を踏まえた時刻表の見直し、沿線施設の通勤通学時間帯を考慮した時刻表の見直し 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
→ 実施 →	→ 実施 →	→ 実施 →	→ 実施 →	→ 実施 →

【施策①-3】 新設・廃止基準に基づくつくバスの停留所の見直し

- ・ 市独自の停留所見直し基準に基づき、つくバスの停留所の見直しを定期的に行います。
- ・ まちづくりの進展に伴い、新設・廃止基準の見直しを行います。

例)利用状況を踏まえたつくバスの停留所の廃止、開発や人口動向を踏まえたつくバスの停留所の新設 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
→ 検討 →	→ 実施 →	→ 検討 →	→ 実施 →	→ 検討 →

【施策①-4】 交通事業者と連携したバス路線の再編等

- ・ 路線バスとつくバスの路線が重複している区間などを対象にバス路線の再編を交通事業者と連携して行い、運行の効率化を図ります。

例)路線バスとつくバスの路線が重複している区間の再編 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
→ 検討 →				
	→ 実施 →			

【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

- ・ 高速バスの利便性向上を交通事業者と連携して行い、広域幹線交通の充実を図ります。
例) 利用促進に向けた広報、接続を想定した幹線交通のダイヤ調整 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
協議・実施				

【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

- ・ 近隣自治体とつくば市を跨いで運行するコミュニティバス(つくバス、広域連携バス)や路線バス(複数市を跨る広域幹線)の充実を図り、公共交通による隣接自治体との広域ネットワークの強化を図ります。
例) 広域連携バスの利用促進に向けた乗継割引や広報 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
実施	実施	実施	実施	実施

【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

- ・ 沿線自治体と連携し、つくばエクスプレスの利便性向上を図ります。
例) 首都圏新都市鉄道株式会社、国土交通省、つくばエクスプレス利用・建設促進議員連盟 等への要望 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
実施	実施	実施	実施	実施

施策② 地域拠点の拠点性を高める支線交通の提供

つくばね号の改善のほか、他地域への支線型バスの展開を通じて、地域拠点の拠点性を高めるための施策を検討し、実施します。

【対象の地域公共交通】

支線型バス

【実施主体】

つくば市、バス事業者、タクシー事業者 等

【施策内容】

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

【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

- ・ 既存の地域公共交通の利用状況、地域ごとの生活圈や地域拠点との関係性を踏まえつつ、地元住民の意見を踏まえた支線交通の見直しを図ります。

例) 支線交通の経路変更、バス停留所の新設と廃止、車両の見直し 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
実施	実施	実施	実施	実施

【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

- ・ 地域の課題や「施策①-4:交通事業者と連携したバス路線の再編等」の結果を踏まえ、周辺市街地等の地域拠点の拠点性を高める新たな支線交通の導入を検討します。

例) 支線交通の新設 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
検討	検討	実施	実施	実施

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

運転免許を持たない方、自家用車で自由に移動できない方でも「自分らしく生きる(=自由に移動できる)まち」を実現するための生活支援交通のあり方を検討し、施策を実施します。

【対象の地域公共交通】

タクシー、つくたく、公共ライドシェア、つくチャリ、新モビリティ

【実施主体】

つくば市、タクシー事業者 等

【施策内容】

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

施策③-2 つくたつの今後のあり方の検討

施策③-3 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討

【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

- 生活支援交通に位置付ける各交通手段に関するそれぞれの位置づけや連携方法について、全国の他自治体の先行事例などを踏まえて検討します。

例) 利用者の属性や目的、時間帯などに応じたタクシーと他交通手段との役割分担 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
検討・協議				

【施策③-2】 つくたつの今後のあり方の検討

- 現在のつくたく事業が令和9年度(2027年度)末までである点を踏まえ、今後のあり方に関して検討します。

例) 制度の見直し、運賃の見直し、利用条件の見直し 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
検討・協議		実施		

【施策③-3】 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討

- ・ 市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。

例)市内の関係部局や運行事業者と連携した生活支援交通の運行に向けた調整 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
検討・協議		実施		

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

地域公共交通がより便利で身近なものになるように、利用者の利便性向上につながる施策を検討し、実施します。

【対象の地域公共交通】

路線バス、つくバス、支線型バス、つくチャリ、新モビリティ

【実施主体】

つくば市、鉄道事業者、バス事業者 等

【施策内容】

- 施策④-1 バス待ち環境の整備
- 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④-3 視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実
- 施策④-4 各交通手段間のシームレス化の推進
- 施策④-5 ラストワンマイルの充実

【施策④-1】 バス待ち環境の整備

- ・ バス停留所の利用状況や設置場所の利用条件等を調査し、実施方法を検討します。
- ・ バスの利用状況や周辺の高齢者数、設置場所の安全性などを考慮し、バス停留所のバリアフリー化や、上屋、ベンチ等の整備・充実を図ります。
- ・ 安全性の観点からバス停留所の見直しを適宜行います。
- ・ 交通結節拠点(つくばエクスプレス 4 駅、筑穂、谷田部車庫、筑波山口、荃崎窓口センター)は、乗換を想定した待合スペースの整備、充実を図ります。

例)交通結節拠点の待合スペースの整備・充実、バス停留所のバリアフリー化、上屋やベンチの整備 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
検討	実施			

【施策④-2】 GTFS 等の収集データのオープンデータ化の推進

- ・ 国が策定した「世界最先端IT国家創造宣言」「電子行政オープンデータ戦略」「官民データ活用推進基本法」等を踏まえ、つくバスの GTFS データに関してオープンデータの公開を継続します。
- ・ 市内の交通事業者におけるオープンデータ化の取組を進めます。
例)GTFS データの整備、公開 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)

【施策④-3】 視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実

- ・ 観光やビジネス等を目的とする市外からの来訪者や普段バスに乗り慣れていない市民などを想定し、駅や地域拠点を中心に、視認性が高くわかりやすい案内表示の充実を図ります。
- ・ 路線バスを対象に、路線名や愛称、路線番号の付与等を検討します。
例)案内表示板の充実、路線バスの路線名等の付与 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)

【施策④-4】 各交通手段間のシームレス化の推進

- ・ 交通結節拠点を中心に、各交通手段間でのシームレスな乗継に向けた検討を行います。
例)バスロケーションデータ提供サイトの一元化、時刻表の調整 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)

【施策④-5】ラストワンマイルの充実

- ・ バス停留所端末におけるラストワンマイル(最寄りのバス停留所から自宅などの目的地までの道のり)の利便性向上を目指し、つくチャリや新モビリティの活用を検討します。
例) 駐輪場の整備、新モビリティ等の新交通手段の導入検討 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
	検討・協議		実施	

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

様々な主体と連携・協働し、持続可能な地域公共交通の実現に向けた公共交通の維持、改善を検討し、実施します。

【対象の地域公共交通】

路線バス、つくバス、支線型バス、タクシー、つくタク

【実施主体】

つくば市、バス事業者、タクシー事業者 等

【施策内容】

- 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⑤-2 実装を踏まえた実証実験の検討
- 施策⑤-3 地域公共交通の持続性の観点から踏まえた運賃のあり方の検討
- 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⑤-5 運転手の確保に向けた支援策
- 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⑤-8 企業や団体等と連携した新たな収入の検討

【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

- ・ 近隣自治体とも連携し、「地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)」等の国の補助制度等も活用して、状況に応じた路線の維持・改善を図ります。

例) 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 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
実施	実施	実施	実施	実施

※地域公共交通確保維持事業の対象路線等に関しては、参考資料の「参考6 地域公共交通確保維持事業に係る事項」にまとめています。

【施策⑤-2】 実装を踏まえた実証実験の検討

- ・ 地域の実情を踏まえたバス路線の新設や自動運転バスの導入等の実証実験を検討、実施します。

例)バス路線の新設、自動運転バスの導入、新たな決済手段の導入検討 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
検討	実証・実装			

【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

- ・ 地域公共交通の持続性の観点から、収支率や1人1回当たりの市負担額などの指標を用いて、運賃のあり方を検討します。
- ・ 現状の各種割引に加え、新たな割引の検討なども行います。

例)つくバス、つくばね号、つくタク等の運賃の見直し、学生運賃割引施策等の検討 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
検討・協議		実施		

【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

- ・ 自家用車を日常的に利用している住民に、公共交通を利用してもらうきっかけとなる広報等を実施します。
- ・ 茨城県公共交通活性化会議が実施している学生を対象とした「エコ通学のススメ」などのモビリティ・マネジメントの充実を図ります。

例)つくば市公共交通マップの充実、エコ通学のススメの充実 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
実施	実施	実施	実施	実施

【施策⑤-5】 運転手の確保に向けた支援策

- ・ バス及びタクシー運転手の確保に向けて、公共交通事業者の運転手採用等に対する支援を実施します。

例) 運転手採用に対する支援 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
→ 実施	→ 実施	→ 実施	→ 実施	→ 実施

【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

- ・ バス車両の更新時には、地球温暖化防止やバリアフリーの観点から、バリアフリー型の電気バス等の車両や設備等の導入を支援します。

例) 車両の導入支援、視覚障害者向けナビゲーションシステム導入 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
→ 実施	→ 実施	→ 実施	→ 実施	→ 実施

【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

- ・ 病院バス、企業バス、スクールバス等を活用した交通手段を検討します。

例) 病院バス、企業バス、スクールバス等の活用検討 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
→ 検討				

【施策⑤-8】 企業や団体等と連携した新たな収入の検討

- ・ 運賃や現在実施中の車内広告に加え、企業や団体と連携した新たな収入源を検討します。
例)バス停ネーミングライツ、車内放送、グッズの物販 等

(スケジュール)

令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
実施	実施	実施	実施	実施

【気候市民会議つくば 2023 の提言内容と施策の対応】

「気候市民会議つくば 2023」は、「ゼロカーボンで住みよいつくば市」の実現に向けて、人口構成を反映するよう無作為に選ばれた市民が参加し、複数回の熟議を重ねながら将来像や課題、必要な施策について議論した市民参加型の対話プロセスです。最終的に、議論を通じて整理された 74 の提言が取りまとめられました。

つくば市では、この提言内容を令和 12 年度(2030 年度)までに実現することを目的として、いつまでに・どのような目標を持って・どのように取り組むのかを取りまとめた「ゼロカーボンで住みよいつくば市へのロードマップ～気候市民会議つくばの提言実現を目指して～」(以下、「ロードマップ」という。)を策定しました。このロードマップと本計画の施策との対応関係は以下のとおりです。

なお、以下のロードマップの実施内容には、本計画に定める施策のみで対応するものではなく、複数の関係部局で対応するものも含まれています。

表 気候市民会議つくば 2023 の提言内容・ロードマップの実施内容・施策の対応(1/2)

提言内容	実施内容	対応する施策
<p>バスの利便性を高くするために、事業者は、GPS を導入しバスの経路と遅延などがわかるアプリを作成する。</p> <p>《積極的にバス移動をするために、》市民は、アプリを使ってバスの動きを把握できるようにする。</p> <p>バスを利用しやすくするために、市や事業者は、バスの経路・遅延・位置情報などを分かりやすくするしくみ(交通アプリやバス停に表示)を入れる。</p>	<p>市は、公共交通の利便性を高めるため、バスの走行位置や最新の遅延情報などを確認することができるバスロケーションシステムを提供する。</p>	<p>施策④-2 GTFS 等の収集データのオープンデータ化の推進</p> <p>施策④-4 各交通手段間のシームレス化の推進</p>
<p>多くの市民が公共交通機関を利用しやすくなるように、公共交通やバス停へアクセスしやすいまちづくりをする。</p>	<p>市は、バスの利用促進のため、利用者が多いバス停留所付近に駐輪場を整備する。</p>	<p>施策④-5 ラストワンマイルの充実</p>
<p>バスの本数と停留所を増やし値段を安くするために、市(県・国)は、助成金を出す。</p>	<p>市は、全国的にバス運転士不足が深刻な中で持続可能な公共交通とするため、バス運転士の採用に対して補助を実施する。</p> <p>また、バスを利用しやすくするため、補助や割引の既存事業を継続するとともに、運賃の検討を行う。</p>	<p>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</p> <p>施策⑤-5 運転手の確保に向けた支援策</p>

表 気候市民会議つくば 2023 の提言内容・ロードマップの実施内容・施策の対応(2/2)

提言内容	実施内容	対応する施策
<p>免許返納とバスとタクシーの利用を促すために、高齢者・未就学児・土日祝日限定利用者にバスとタクシーの無料券を渡す。</p>	<p>市は、既存の制度(妊産婦タクシー割引、未就学児の運賃割引、出産支援運賃割引、高齢者タクシー運賃補助、高齢者運転免許自主返納支援事業等)の継続・周知広報を行うとともに、利便性の向上策の検討・実施を図る。</p>	<p>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</p>
<p>《市民が必要な時にバスに乗れるようにするために、》市は、自動運転(AI 搭載)循環バスを導入する。</p>	<p>市は、自動運転を実現し、つくば駅から筑波大学を循環する自動運転バスの実装を目指す。 また、今後のバス運転士確保が不透明な中、効率的なバス運転士配置のため、民間路線バスとつくバスの重複路線の見直しなどを行い、持続可能なバスネットワークを構築する。</p>	<p>施策①-4 交通事業者と連携したバス路線の再編等 施策⑤-2 実装を踏まえた実証実験の検討</p>
<p>道路混雑緩和のために、事業者は、土日休みだけでなく多様な働き方を進める。</p>	<p>市は、道路混雑を緩和するため、就労者向けにマイカー通勤の抑制につながる通勤方法等について、事業者を通じて周知啓発を行う。 あわせて、1種免許ドライバーによる自家用有償旅客運送サービスを実施するためのシステムを構築し、実証実験を行うことで、地域交通の課題解決を図る。</p>	<p>施策③-3 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討</p>
<p>消費者による車の移動を減らすために、事業者は、注文できたり他の荷物(宅配便等)も載せられ《たりす》る環境に配慮した移動販売車を市内に走らせる。</p>	<p>市は、移動販売を含む多様化する商品購入方法について調査し、消費者に対し、環境にやさしい方法を提示する等の普及啓発を実施する。 また、消費者の自家用車移動を減らすため、買い物の利便性向上の視点も入れた民間路線バスとつくバスの重複路線の見直しを行う。</p>	<p>施策①-4 交通事業者と連携したバス路線の再編等</p>

第4章 KPI 指標と点検・評価

4-1 KPI 指標の設定

地域公共交通が目指す姿を実現するために、第3章で設定した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。KPI 指標を毎年点検・評価(モニタリング)することで、施策の効果を継続的に検証し、必要に応じて指標や目標値の見直しを含めた改善を図ります。なお、点検・評価の体制等に関しては、次節でまとめます。

第1次計画では 22 の点検評価指標を設定し、この内 12 の点検評価指標を達成したものの、つくたくの年間利用者数・収支率や公共交通に対する満足度等の指標が未達成となっています。第1次計画における点検評価指標の達成状況や第3章の施策内容を踏まえ、以下の「14 の KPI 指標」を設定しました。

表 14の KPI 指標

KPI 指標	ねらい	計測方法		第1次計画との対応
		実績データ	アンケート等	
【指標①】公共交通の利用者数	公共交通の利用状況、定着状況を確認します	●		指標 1-1 (対象増)
【指標②】公共交通軸の運行回数	設定した3つの公共交通軸のサービス状況を確認します	●		(新規指標)
【指標③】公共交通軸の利用者数	設定した3つの公共交通軸の利用状況を確認します	●		(新規指標)
【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率	公共交通が存在するエリアの人口カバー率を確認します	●		指標 1-5 (定義・対象変更)
【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	立地適正化計画で定める居住誘導区域内での公共交通の人口カバー率を確認します	●		指標 1-5 (定義・対象変更)
【指標⑥】公共交通の収支率	公共交通の持続性を確認します	●		指標 1-2
【指標⑦】公共交通の公的資金投入額	公共交通の持続性を確認します	●		指標 1-3
【指標⑧】公共交通に従事する運転手数	公共交通の持続性を確認します	●		(新規指標)
【指標⑨】定期券の発行数	公共交通を日常的に利用する人(=定期利用者)を確認します	●		(新規指標)
【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合	公共交通を日常的に利用する人を確認します		●	指標 2-1
【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度	市民の公共交通の認知度を確認します		●	(新規指標)
【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度	市民の公共交通の満足度を確認します		●	指標 2-3
【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向	市民の公共交通継続のための協力意向を確認します		●	指標 2-2
【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	自動車を利用しにくくなる 75 歳以上を対象に、外出時に困っている状況かを確認します		●	(新規指標)

14 の KPI 指標と第 3 章の施策との関係は、以下のとおりです。

表 14 の KPI 指標と施策の関係

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
【指標①】公共交通の利用者数	●	●	●	●	●
【指標②】公共交通軸の運行回数	●				
【指標③】公共交通軸の利用者数	●			●	
【指標④】公共交通サービスによる人口カバ―率	●	●	●		
【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―率	●	●			
【指標⑥】公共交通の収支率	●	●	●	●	●
【指標⑦】公共交通の公的資金投入額	●	●	●	●	●
【指標⑧】公共交通に従事する運転手数					●
【指標⑨】定期券の発行数	●			●	
【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⑪】市民の公共交通に対する認知度	●	●	●	●	●
【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度	●	●	●	●	●
【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向	●	●	●	●	●
【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			●		

14 の KPI 指標の現況値と目標値を次頁からまとめます。なお、各指標の具体的な算定方法(条件)及び目標値の設定理由に関しては、参考資料の「参考 5 KPI指標の算出方法」にまとめています。

【指標①】公共交通の利用者数

- ・ 公共交通の利用状況、定着状況を確認します(第1次計画の指標 1-1 に該当)。
- ・ 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。

	参考値 (2019年)	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
つくばエクスプレス	—	1,279.9 万人/年	1,300.0 万人/年	+1.6%
高速バス	—	59.4 万人/年	61.0 万人/年	+2.7%
路線バス	—	682.4 万人/年	685.0 万人/年	+0.4%
つくバス	99.4 万人/年	112.6 万人/年	115.0 万人/年	+2.1%
支線型バス(つくばね号)	—	0.7 万人/年	1.0 万人/年	+42.9%
つくタク	5.4 万人/年	4.8 万人/年	5.9 万人/年	+22.9%
計	—	2,139.8 万人/年	2,167.9 万人/年	+1.3%

※第1次計画策定時は、評価対象がつくバスとつくタクのみ

【指標②】公共交通軸の運行回数

- ・ 設定した 5 つの公共交通軸のサービス状況を確認します(新規指標)。
- ・ 評価年の前年度の運行回数(往復回数)を指標とします。

	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
つくば駅－土浦駅	36.3 回	37.0 回	+1.9%
つくば駅－荒川沖駅	31.7 回	32.4 回	+2.2%
つくば駅－ ひたち野うしく駅	41.6 回	42.3 回	+1.7%
つくば駅－谷田部車庫	25.6 回	26.3 回	+2.7%
つくば駅－ 筑穂(大穂窓口センター)	30.0 回	30.7 回	+2.3%
計	165.2 回	168.7 回	+2.1%

【指標③】公共交通軸の利用者数

- ・ 設定した 5 つの公共交通軸の利用状況を確認します(新規指標)。
- ・ 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。

	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
つくば駅－土浦駅	73.6 万人/年	75.0 万人/年	+1.9%
つくば駅－荒川沖駅	103.1 万人/年	105.3 万人/年	+2.1%
つくば駅－ ひたち野うしく駅	103.7 万人/年	105.4 万人/年	+1.6%
つくば駅－谷田部車庫	24.7 万人/年	25.3 万人/年	+2.4%
つくば駅－ 筑穂(大穂窓口センター)	50.8 万人/年	51.9 万人/年	+2.2%
計	355.9 万人/年	362.9 万人/年	+2.0%

【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率

- ・ 公共交通が存在するエリアの人口カバー率を確認します(第1次計画の指標 1-5 に該当しますが、定義や対象を見直しました)。
- ・ 評価年の 10 月1日時点の住民基本台帳人口に対する公共交通の人口カバー率(駅から 800m、バス停留所から 300m 圏域の人口割合)を指標とします。

	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
人口カバー率	52.5%	55.0%	+2.5pt

※第1次計画の指標 1-5 は、住民基本台帳人口に対する立地適正化計画の居住・都市機能誘導区域内でかつバス停留所から 500m 圏域の人口割合であり、定義や対象が異なる

【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

- ・ 立地適正化計画で定める居住誘導区域内の公共交通が存在するエリアの人口カバー率を確認します(第1次計画の指標 1-5 に該当しますが、定義や対象を見直しました)。
- ・ 評価年の 10 月1日時点の住民基本台帳人口から算出する居住誘導区域内人口に対する居住誘導区域内の公共交通の人口カバー率(駅から 800m、バス停留所から 300m 圏域の人口割合)を指標とします。

	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
人口カバー率	78.0%	82.0%	+4.0pt

※第1次計画の指標 1-5 は、住民基本台帳人口に対する立地適正化計画の居住・都市機能誘導区域内でかつバス停留所から 500m 圏域の人口割合であり、定義や対象が異なる

【指標⑥】公共交通の収支率

- ・公共交通の持続性を確認します(第1次計画の指標 1-2 に該当)。
- ・評価年の前年度の年間収支率を評価指標とします。

	参考値 (2019年)	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
つくバス	38.9%	46.7%	47.7%	+1.0pt
支線型バス(つくばね号)	—	3.9%	5.6%	+1.7pt
つくタク	6.6%	5.0%	10.0%	+5.0pt

※第1次計画策定時は、評価対象がつくバスとつくタクのみ

【指標⑦】公共交通の公的資金投入額

- ・公共交通の持続性を確認します(第1次計画の指標 1-3に該当)。
- ・評価年の前年度の公的資金投入額を評価指標とします。

	参考値 (2019年)	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
つくバス	3.11 億円/年	2.54 億円/年	2.49 億円/年	-1.8%
支線型バス(つくばね号)	—	0.26 億円/年	0.26 億円/年	-1.5%
つくタク	1.48 億円/年	1.63 億円/年	1.51 億円/年	-7.6%

※第1次計画策定時は、評価対象がつくバスとつくタクのみ

【指標⑧】公共交通に従事する運転手数

- ・公共交通の持続性を確認します(新規指標)。
- ・評価年の9月末時点の運転手数を指標とします。

	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
路線バス	375人	400人	+6.7%
タクシー	252人	262人	+4.0%

【指標⑨】定期券の発行数

- ・ 公共交通を日常的に利用する人(=定期利用者)を確認します(新規指標)。
- ・ 評価年の前年度のつくバス定期券の年間販売数を評価指標とします。

	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
定期券の発行数	2,984枚	3,300枚	+10.6%

【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合

- ・ 公共交通を日常的に利用する人を確認します(第1次計画の指標 2-1 に該当)。
- ・ 評価年の一般市民アンケート等の日常が公共交通利用の人の割合を評価指標とします。

	参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
公共交通の人の割合	35.7%	35.3%	40.0%	+4.7pt

【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度

- ・ 市民の公共交通の認知度を確認します(新規指標)。
- ・ 評価年の一般市民アンケート等の公共交通に対する認知度を評価指標とします。

	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
公共交通の認知度	40.0%	50.0%	+10.0pt

※現況値がない指標であり、仮の値。目標値を含め、計画の中で必要に応じて見直す。

【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度

- ・ 市民の公共交通の満足度を確認します(第1次計画の指標 2-3 に該当)。
- ・ 評価年の一般市民アンケート等の公共交通に対する満足度を評価指標とします。

	参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
公共交通の満足度	36.1%	23.4%	35.0%	+11.6pt

【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向

- ・市民の公共交通継続のための協力意向を確認します(第1次計画の指標 2-2に該当)。
- ・評価年の一般市民アンケート等の公共交通に対する協力意向を評価指標とします。

	参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
協力意向	68.1%	64.8%	70.0%	+5.2pt

【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

- ・自動車を利用しにくくなる75歳以上を対象に、外出時に困っている状況かを確認します(新規指標)。
- ・評価年の一般市民アンケート等の75歳以上の外出時の手段で困っている人の割合を評価指標とします。

	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
困っている人の割合	37.5%	25.0%	-12.5pt

※現況値がない指標であり、仮の値。目標値を含め、計画の中で必要に応じて見直す。

4-2 点検・評価

計画を着実に実行していくために、法定協議会である「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(自治体や交通事業者等がモビリティデータを活用しつつ課題の共有やアイデア出しを行う場)である「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。

表 点検・評価の体制

会議体	役割	開催頻度
つくば市公共交通活性化協議会(法定協議会)	<ul style="list-style-type: none">・ 幹事会の自己評価結果の総括(施策、KPI)・ 計画や施策の修正等の審議・ その他公共交通に関する事業等に関する事項	年2～3回程度
つくば市公共交通活性化協議会 幹事会(マネジメント・モニタリングチーム)	<ul style="list-style-type: none">・ モビリティデータの蓄積と共有・ 施策の進捗状況と取組・改善方針の確認・ 計画の達成状況(KPI 指標)の点検・評価・ 自己評価シート(議論の内容)の作成	年4回程度