

現計画

目次

第1章 計画策定の背景と目的 ..... 1

1-1 計画策定の背景と目的 ..... 2

1-2 上位・関連計画との関係性 ..... 3

第2章 つくば市の社会経済特性と交通特性 ..... 5

2-1 社会経済特性 ..... 6

2-2 交通特性 ..... 19

第3章 つくば市の地域公共交通の現状 ..... 31

3-1 地域公共交通への取組 ..... 32

3-2 地域公共交通の現状 ..... 37

3-3 地域公共交通の利用状況 ..... 52

3-4 地域公共交通維持のための財政負担状況 ..... 68

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 ..... 70

3-6 地域公共交通に対する市民の意見 ..... 72

第4章 つくば市の地域公共交通の課題 ..... 81

第5章 つくば市地域公共交通計画 ..... 85

5-1 地域公共交通に関する基本的な方針 ..... 86

5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ ..... 88

5-3 対象地域 ..... 89

5-4 対象期間 ..... 89

5-5 計画目標と評価指標 ..... 89

5-6 施策・実施主体・スケジュール ..... 95

5-7 計画の達成状況の評価 ..... 118

参考資料

改正(案)

目次

第1章 計画策定の背景と目的 ..... 1

1-1 計画策定の背景と目的 ..... 2

1-2 上位・関連計画との関係性 ..... 3

第2章 つくば市の社会経済特性と交通特性 ..... 5

2-1 社会経済特性 ..... 6

2-2 交通特性 ..... 19

第3章 つくば市の地域公共交通の現状 ..... 31

3-1 地域公共交通への取組 ..... 32

3-2 地域公共交通の現状 ..... 37

3-3 地域公共交通の利用状況 ..... 53

3-4 地域公共交通維持のための財政負担状況 ..... 69

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 ..... 71

3-6 地域公共交通に対する市民の意見 ..... 73

第4章 つくば市の地域公共交通の課題 ..... 81

第5章 つくば市地域公共交通計画 ..... 85

5-1 地域公共交通に関する基本的な方針 ..... 86

5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ ..... 88

5-3 対象地域 ..... 89

5-4 対象期間 ..... 89

5-5 計画目標と評価指標 ..... 89

5-6 施策・実施主体・スケジュール ..... 95

5-7 計画の達成状況の評価 ..... 118

5-8 地域公共交通確保維持事業に係る内容 ..... 119

参考資料

追記

## 現計画

### 3-2 地域公共交通の現状

2005年8月のつくばエクスプレスの開業以降、鉄道が市内及び東京方面との広域移動の幹線交通として機能しています。

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。さらに、高速バスも同様の役割を果たしています。

都市内交通としては、路線バス及びコミュニティバス「つくバス」が各鉄道駅と市内の各拠点を結ぶ交通手段として機能しています。なお、つくバスは路線バスを補完する形で運行しています。また、バスで移動サービスを提供できないエリアに関しては、民間タクシーと市が運行するデマンド型交通「つくタク」の運行を実施しています。

鉄道、高速バス、路線バス、つくバス、タクシー、つくタクと需要に応じ、多層的に多様な交通サービスを提供しています。

表 3-3 つくば市の地域公共交通の現状

区分	交通手段
広域幹線交通	つくばエクスプレス
	JR常磐線
	関東鉄道常総線
	高速バス
都市内交通	路線バス
	つくバス
	民間タクシー
	つくタク

## 改正(案)

### 3-2 地域公共交通の現状

2005年8月のつくばエクスプレスの開業以降、鉄道が市内及び東京方面との広域移動の幹線交通として機能しています。

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。さらに、高速バスも同様の役割を果たしています。

都市内交通としては、路線バス及びコミュニティバス「つくバス」が各鉄道駅と市内の各拠点を結ぶ交通手段として機能しています。なお、つくバスは路線バスを補完する形で運行しています。また、バスで移動サービスを提供できないエリアに関しては、民間タクシーと市が運行するデマンド型交通「つくタク」の運行を実施しています。

鉄道、高速バス、路線バス、つくバス、タクシー、つくタクと需要に応じ、多層的に多様な交通サービスを提供しています。

表 3-3 つくば市の地域公共交通の現状

区分	交通手段
広域幹線交通	つくばエクスプレス
	JR常磐線
	関東鉄道常総線
	高速バス
都市内交通	路線バス
	つくバス
	つくばね号
	民間タクシー
	つくタク

追記

(該当ページなし)

追記

(5) つくばね号

つくばね号は、平成 31 年 4 月から令和 4 年 3 月まで実施した「筑波地区支線型バス実証実験」の結果等を踏まえ、本格運行を開始した筑波地区の支線型バスです。筑波地区内を走行する、ワゴン車サイズ（乗員 8 名）の定時定路線バスで、コースは実証実験で利用者の多かった第 3 コースを基本に、沿線の区長や民生委員との意見交換会を行った上で決定しました。

概ね 8 時から 18 時までの毎日運行（12 月 29 日から 1 月 3 日を除く）で、運賃は 200 円均一（乗車時に先払い）となっています。



図 3-11 つくばね号路線図（2023 年）

## 現計画

### 5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ

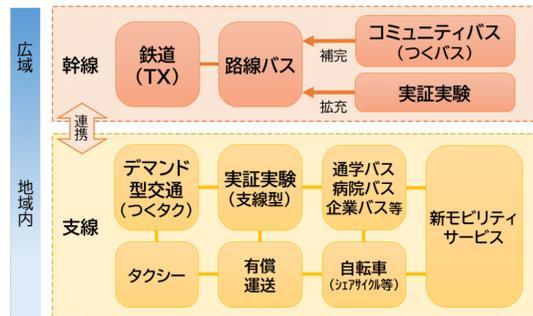
基本理念である「様々なデータや新技術で、人と人、まちとまちが“つながり”、未来へと“つながる”地域公共交通を目指して」を実現するため、「幹線+支線」システムの考え方に基づく地域公共交通ごとの役割、位置づけを明確化します。

#### 【幹線+支線システムの考え方】

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、路線や系統間での役割分担）を図り、一体のネットワークとして利便性の向上を図ります。

表 5-1 幹線と支線のそれぞれが担う役割

“幹線”が担う役割	“支線”が担う役割
<ul style="list-style-type: none"> <li>つくば市内外を結ぶ骨格的な交通機能</li> <li>市内中心拠点等と近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能</li> <li>市内中心拠点等と地域生活拠点等を結ぶ交通機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(幹線サービスのみでは担えない地域の)</li> <li>・地域内の日常生活に必要な交通機能</li> <li>・地域生活拠点等と集落地域等を結ぶ交通機能</li> </ul>



※「幹線」と「支線」の各交通手段は、各自の役割（交通機能）を果たしつつ、ほかの交通手段とも相互に連携し、一体のネットワークとして利便性の向上を図ります。

図 5-1 つくば市地域公共交通計画における地域公共交通ごとの役割・位置づけ

※新モビリティサービス：  
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人～2人乗り程度の車両）などの新たな交通手段。

## 改正(案)

### 5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ

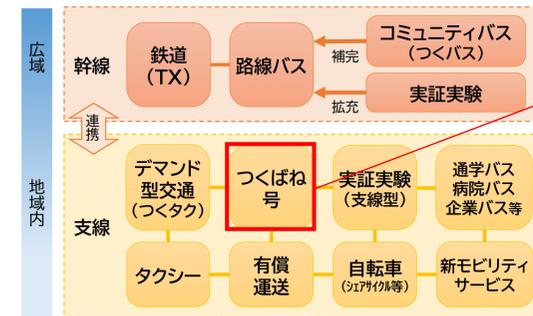
基本理念である「様々なデータや新技術で、人と人、まちとまちが“つながり”、未来へと“つながる”地域公共交通を目指して」を実現するため、「幹線+支線」システムの考え方に基づく地域公共交通ごとの役割、位置づけを明確化します。

#### 【幹線+支線システムの考え方】

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、路線や系統間での役割分担）を図り、一体のネットワークとして利便性の向上を図ります。

表 5-1 幹線と支線のそれぞれが担う役割

“幹線”が担う役割	“支線”が担う役割
<ul style="list-style-type: none"> <li>つくば市内外を結ぶ骨格的な交通機能</li> <li>市内中心拠点等と近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能</li> <li>市内中心拠点等と地域生活拠点等を結ぶ交通機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(幹線サービスのみでは担えない地域の)</li> <li>・地域内の日常生活に必要な交通機能</li> <li>・地域生活拠点等と集落地域等を結ぶ交通機能</li> </ul>



※「幹線」と「支線」の各交通手段は、各自の役割（交通機能）を果たしつつ、ほかの交通手段とも相互に連携し、一体のネットワークとして利便性の向上を図ります。

図 5-1 つくば市地域公共交通計画における地域公共交通ごとの役割・位置づけ

※新モビリティサービス：  
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人～2人乗り程度の車両）などの新たな交通手段。

## 現計画

各評価指標の現況値と目標値は以下のとおりです。  
 なお、各指標の具体的な算定方法(条件)は、【参考資料3】にまとめています。

### 【目標1】まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

#### 【指標1-1】市が実施する公共交通施策の年間利用者数

- 基本的なモニタリング指標として、評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。
- 目標値は、2020年からの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の公共交通改編前の2018年度実績値とします。  
 (実証実験バスに関しても期間中は、利用者数の増減を別途モニタリングする)

現況(2019年度)		目標(2024年度)	
つくバス	99.4 万人/年	つくバス	105.3 万人/年
つくタク	5.4 万人/年	つくタク	5.6 万人/年

※評価年の前年度の年間利用者数を指標とする(年度中に年間利用者数が確定しないため)

#### 【指標1-2】市が実施する公共交通施策の年間収支率

- 施策の事業効率性の観点から、評価年の前年度の年間収支率(=運賃収入/運行経費)を指標とします。
- 目標値は、今年に入ってからの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の公共交通改編前の2018年度実績値とします。

現況(2019年度)		目標(2024年度)	
つくバス	38.9 %	つくバス	42.0 %
つくタク	6.6 %	つくタク	7.0 %

※評価年の前年度の年間収支率を指標とする(年度中に運賃収入や運行経費が確定しないため)

#### 【指標1-3】市の公共交通への公的資金投入額(市負担額)

- 持続可能な地域公共交通サービスの展開の観点から、評価年の前年度の公的資金投入額(=運行経費-運賃収入)を指標とします。
- 目標値は、今年に入ってからの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の公共交通改編前の2018年度実績値とします。

現況(2019年度)		目標(2024年度)	
つくバス	3.11 億円/年	つくバス	2.90 億円/年
つくタク	1.48 億円/年	つくタク	1.40 億円/年

※評価年の前年度の公的資金投入額を指標とする(年度中に運行経費や運賃収入が確定しないため)

## 改正(案)

各評価指標の現況値と目標値は以下のとおりです。  
 なお、各指標の具体的な算定方法(条件)は、【参考資料3】にまとめています。

### 【目標1】まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

#### 【指標1-1】市が実施する公共交通施策の年間利用者数

- 基本的なモニタリング指標として、評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。
- 目標値は、2020年からの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の公共交通改編前の2018年度実績値とします。つくばね号は、生活交通確保維持改善計画の目標値である1.0人/便とします。  
 (実証実験バスに関しても期間中は、利用者数の増減を別途モニタリングする)

現況(2019年度)		目標(2024年度)	
つくバス	99.4 万人/年	つくバス	105.3 万人/年
つくタク	5.4 万人/年	つくタク	5.6 万人/年
		つくばね号	0.6 万人/年

※評価年の前年度の年間利用者数を指標とする(年度中に年間利用者数が確定しないため)

#### 【指標1-2】市が実施する公共交通施策の年間収支率

- 施策の事業効率性の観点から、評価年の前年度の年間収支率(=運賃収入/運行経費)を指標とします。
- 目標値は、今年に入ってからの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の公共交通改編前の2018年度実績値とします。つくばね号は、生活交通確保維持改善計画の目標値である1.0人/便の場合の運賃収入とします。

現況(2019年度)		目標(2024年度)	
つくバス	38.9 %	つくバス	42.0 %
つくタク	6.6 %	つくタク	7.0 %
		つくばね号	3.1 %

※評価年の前年度の年間収支率を指標とする(年度中に運賃収入や運行経費が確定しないため)

追記

## 現計画

### 【指標1-4】利用者1人1回当たりの公的資金投入額（市負担額）

- ・施策の事業効率性の観点から、評価年の前年度の利用者1人1回当たりの公的資金投入額（市負担額）（＝（運行経費－運賃収入）／利用者数）を指標とします。
- ・目標値は、今年に入ってからの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の公共交通改編前の2018年度実績値とします。

現況(2019年度)		目標(2024年度)	
つくバス	312 円/人・回	つくバス	280 円/人・回
つくタク	2,753 円/人・回	つくタク	2,650 円/人・回

※評価年の前年度の1人1回当たりの公的資金投入額を指標とする（年度中に運行経費等が確定しないため）

### 【指標1-5】居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口

- ・まちづくりとの整合性の観点から、立地適正化計画の居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口を指標とします（居住・都市機能誘導区域外の地域に関しても、地域の多様な輸送資源と連携しながら、公共交通サービスを展開していきます）。
- ・指標は、毎年10月1日時点の住民基本台帳データによる町字別人口に対して、バス停500m圏内のカバー人口とします。
- ・目標値は、居住誘導区域内の人口比率の増加とバス停カバー状況の向上を想定し、46.0%とします。

現況(2020年度)	目標(2025年度)
43.5%	46.0%

※10/1時点の人口に対するカバー率とする

### 【目標2】地域の状況に応じた、地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス

#### 【指標2-1】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合

- ・市民の日常の移動実態の観点から、日常利用する交通手段が公共交通の人の割合を指標とします。
- ・目標値は、市が隔年で実施している「市民意識調査」内で把握した指標を対象とし、直近3回の結果（2015年：31.5%、2017年：34.7%、2019年：35.7%）を踏まえて、40.0%とします。

現況(2019年度)	目標(2025年度)
35.7%	40.0%

91

## 改正(案)

### 【指標1-3】市の公共交通への公的資金投入額(市負担額)

- ・持続可能な地域公共交通サービスの展開の観点から、評価年の前年度の公的資金投入額（＝運行経費－運賃収入）を指標とします。
- ・目標値は、今年に入ってからの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の公共交通改編前の2018年度実績値とします。つくばね号は、生活交通確保維持改善計画の目標値である1.0人/便の場合の市負担額とします。

現況(2019年度)		目標(2024年度)	
つくバス	3.11 億円/年	つくバス	2.90 億円/年
つくタク	1.48 億円/年	つくタク	1.40 億円/年
		つくばね号	0.30 億円/年

※評価年の前年度の公的資金投入額を指標とする（年度中に運行経費や運賃収入が確定しないため）

追記

### 【指標1-4】利用者1人1回当たりの公的資金投入額（市負担額）

- ・施策の事業効率性の観点から、評価年の前年度の利用者1人1回当たりの公的資金投入額（市負担額）（＝（運行経費－運賃収入）／利用者数）を指標とします。
- ・目標値は、今年に入ってからの新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の公共交通改編前の2018年度実績値とします。つくばね号は、生活交通確保維持改善計画の目標値である1.0人/便の場合の市負担額とします。

現況(2019年度)		目標(2024年度)	
つくバス	312 円/人・回	つくバス	280 円/人・回
つくタク	2,753 円/人・回	つくタク	2,650 円/人・回
		つくばね号	4,908 円/人・回

※評価年の前年度の1人1回当たりの公的資金投入額を指標とする（年度中に運行経費等が確定しないため）

### 【指標1-5】居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口

- ・まちづくりとの整合性の観点から、立地適正化計画の居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口を指標とします（居住・都市機能誘導区域外の地域に関しても、地域の多様な輸送資源と連携しながら、公共交通サービスを展開していきます）。
- ・指標は、毎年10月1日時点の住民基本台帳データによる町字別人口に対して、バス停500m圏内のカバー人口とします。
- ・目標値は、居住誘導区域内の人口比率の増加とバス停カバー状況の向上を想定し、46.0%とします。

現況(2020年度)	目標(2025年度)
43.5%	46.0%

※10/1時点の人口に対するカバー率とする

91

## 現計画

### 【指標2-2】公共交通の維持・運営に対する市民の参加意向

- ・住民と考える観点から、公共交通の維持運営に対する意向を指標とします。
- ・目標値は、昨年と今年の一般市民向けアンケート結果（2019年：57.1%、2020年 68.1%）を踏まえて、75.0%とします。

現況(2019年度)	目標(2025年度)
68.1%	75.0%

### 【指標2-3】市民の公共交通に対する満足度

- ・住民と考える観点から、市民の公共交通に対する満足度を指標とします。
- ・目標値は、市が隔年で実施している「市民意識調査」の直近3回の結果（2015年：33.1%、2017年：33.0%、2019年：36.1%）を踏まえて、2025年度時点の目標値としては、40.0%とします。
- ・また、中長期的には、50.0%を超えることを目指します。

現況(2019年度)	目標(2025年度)
36.1%	40.0%

### 【指標2-4】モビリティ・マネジメント（MM）実施対象者数

- ・ソフト施策に関する指標の1つとして、各年度に行うモビリティ・マネジメント実施対象者数を指標とします。
- ・目標値は、高校の新入生数（約1,500人程度）を目安に、2,000人/年とします。

現況(2019年度)	目標(2024年度)
0人/年	2,000人/年

※評価年の前年度の対象者数を指標とする（年度中に対象者数が確定しないため）

## 改正(案)

### 前頁までの追記による記載内容の移動(内容に変更なし)

### 【目標2】地域の状況に応じた、地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス

#### 【指標2-1】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合

- ・市民の日常の移動実態の視点から、日常利用する交通手段が公共交通の人の割合を指標とします。
- ・目標値は、市が隔年で実施している「市民意識調査」内で把握した指標を対象とし、直近3回の結果（2015年：31.5%、2017年：34.7%、2019年：35.7%）を踏まえて、40.0%とします。

現況(2019年度)	目標(2025年度)
35.7%	40.0%

#### 【指標2-2】公共交通の維持・運営に対する市民の参加意向

- ・住民と考える観点から、公共交通の維持運営に対する意向を指標とします。
- ・目標値は、昨年と今年の一般市民向けアンケート結果（2019年：57.1%、2020年 68.1%）を踏まえて、75.0%とします。

現況(2019年度)	目標(2025年度)
68.1%	75.0%

#### 【指標2-3】市民の公共交通に対する満足度

- ・住民と考える観点から、市民の公共交通に対する満足度を指標とします。
- ・目標値は、市が隔年で実施している「市民意識調査」の直近3回の結果（2015年：33.1%、2017年：33.0%、2019年：36.1%）を踏まえて、2025年度時点の目標値としては、40.0%とします。
- ・また、中長期的には、50.0%を超えることを目指します。

現況(2019年度)	目標(2025年度)
36.1%	40.0%

## 現計画

### 【目標3】多様なデータ・新技術を活用したつばらしい地域公共交通サービス

#### 【指標3-1】鉄道駅へのバス利用 30分圏域人口

- 様々なデータの利用・活用の観点から、バスロケーションシステムのプローブデータを活用して、つくばエクスプレス4駅へバスを利用して30分以内にアクセス可能な圏域の人口（バス利用30分圏域人口）を指標とします。
- 目標値は、現況の非圏域人口の分布を考慮し、68.0%とします。

現況(2020年度)	目標(2025年度)
61.6%	68.0%

※各年10月の運行実績データより算定

#### 【指標3-2】つくば市オープンデータの民間利用実績（ダウンロード件数）

- 様々なデータの利用・活用の観点から、後述する施策の1つであるオープンデータのダウンロード件数を指標とします。
- 目標値は、GTFSデータの2019年度実績を参考に、200件/年とします。

現況(2019年度)	目標(2024年度)
50件/年	200件/年

※評価年の前年度のダウンロード回数を指標とする（年度中にダウンロード件数が確定しないため）

#### 【指標3-3】つくば市内の主要渋滞箇所数

- 様々なデータの利用・活用と、クロスセクター効果の把握、また市全体の課題の観点から、市内の主要渋滞箇所数（茨城県移動性・安全性向上委員会にて指定されたもの）を指標とします。
- 目標値は、現在から1割減の27箇所とします。

現況(2020年度)	目標(2025年度)
30箇所	27箇所

## 改正(案)

### 前頁までの追記による記載内容の移動(内容に変更なし)

#### 【指標2-4】モビリティ・マネジメント（MM）実施対象者数

- ソフト施策に関する指標の1つとして、各年度に行うモビリティ・マネジメント実施対象者数を指標とします。
- 目標値は、高校の新入生数（約1,500人程度）を目安に、2,000人/年とします。

現況(2019年度)	目標(2024年度)
0人/年	2,000人/年

※評価年の前年度の対象者数を指標とする（年度中に対象者数が確定しないため）

### 【目標3】多様なデータ・新技術を活用したつばらしい地域公共交通サービス

#### 【指標3-1】鉄道駅へのバス利用 30分圏域人口

- 様々なデータの利用・活用の観点から、バスロケーションシステムのプローブデータを活用して、つくばエクスプレス4駅へバスを利用して30分以内にアクセス可能な圏域の人口（バス利用30分圏域人口）を指標とします。
- 目標値は、現況の非圏域人口の分布を考慮し、68.0%とします。

現況(2020年度)	目標(2025年度)
61.6%	68.0%

※各年10月の運行実績データより算定

#### 【指標3-2】つくば市オープンデータの民間利用実績（ダウンロード件数）

- 様々なデータの利用・活用の観点から、後述する施策の1つであるオープンデータのダウンロード件数を指標とします。
- 目標値は、GTFSデータの2019年度実績を参考に、200件/年とします。

現況(2019年度)	目標(2024年度)
50件/年	200件/年

※評価年の前年度のダウンロード回数を指標とする（年度中にダウンロード件数が確定しないため）

## 現計画

### 【目標4】 市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービス

#### 【指標4-1】 周辺自治体との広域連携バスの路線数

- ・広域の公共交通サービスの観点から、周辺自治体との広域連携バスの運行路線数を指標とします。
- ・目標値は、周辺自治体との広域連携バスの現行路線数の状況を踏まえ、3路線とします。

現況(2020年度)	目標(2025年度)
2 路線	3 路線

#### 【指標4-2】 路線バスの市域をまたぐ利用の1日平均利用者数

- ・広域の公共交通サービスの観点から、路線バスの市域をまたぐ利用の1日平均利用者数(定期券+交通系ICカード利用の合計)を指標とします。
- ・目標値は、今年に入ってから新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、前年の2019年10月実績値(3,700人/日)とします。

現況(2020年10月)	目標(2025年10月)
3,210 人/日	3,700 人/日

※各年10月平均の利用者数

## 改正(案)

### 前頁までの追記による記載内容の移動(内容に変更なし)

#### 【指標3-3】 つくば市内の主要渋滞箇所数

- ・様々なデータの利用・活用と、クロスセクター効果の把握、また市全体の課題の観点から、市内の主要渋滞箇所数(茨城県移動性・安全性向上委員会にて指定されたもの)を指標とします。
- ・目標値は、現在から1割減の27箇所とします。

現況(2020年度)	目標(2025年度)
30 箇所	27 箇所

### 【目標4】 市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービス

#### 【指標4-1】 周辺自治体との広域連携バスの路線数

- ・広域の公共交通サービスの観点から、周辺自治体との広域連携バスの運行路線数を指標とします。
- ・目標値は、周辺自治体との広域連携バスの現行路線数の状況を踏まえ、3路線とします。

現況(2020年度)	目標(2025年度)
2 路線	3 路線

#### 【指標4-2】 路線バスの市域をまたぐ利用の1日平均利用者数

- ・広域の公共交通サービスの観点から、路線バスの市域をまたぐ利用の1日平均利用者数(定期券+交通系ICカード利用の合計)を指標とします。
- ・目標値は、今年に入ってから新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、前年の2019年10月実績値(3,700人/日)とします。

現況(2020年10月)	目標(2025年10月)
3,210 人/日	3,700 人/日

※各年10月平均の利用者数

(該当ページなし)

追記

5-8 地域公共交通確保維持事業に係る内容

(1) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割

(要綱第17条1項1号関係)

つくば市の公共交通ネットワークにおける各種サービスの位置づけと役割は、「第5章の5-2節(地域公共交通ごとの役割・位置づけ)」に記載の通りです。

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割は次の通りです。

表 5-3 路線ごとの位置づけと役割

路線名等	位置付け・役割
筑波地区支線型バス 「つくばね号」	・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
桜川市コミュニティバス 「ヤマザクラ GO」	・市内交通結節点等と近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能
筑西市コミュニティバス 「筑西市広域連携バス」	・市内交通結節点等と近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能

(2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

(要綱第17条1項2号関係)

いずれの路線も利用者負担のみでは事業費を賄えず、公的負担が必要です。市の負担軽減のために、補助金受給対象となる路線については、地域公共交通確保維持事業により国庫補助を受ける必要があります。各路線の運行の必要性については、つくば市地域公共交通計画で示している通りです。

(3) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要

(要綱第17条1項3号関係)

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要を以下の通り示します。

現計画

(該当ページなし)

改正(案)

追記

表 5-4 路線ごとの事業及び実施主体の概要

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行様態	補助支給自治体	運行事業者	実施主体(サービス設計をしている者)	国庫補助事業の活用
筑波地区支線型バス「つくばね号」	筑波ふれあいの里入口(つくば備)	筑波交流センター	筑波中央病院	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	つくば市	新栄タクシー有限会社	つくば市	フィーダー補助
筑波地区支線型バス「つくばね号」	筑波山口	筑波交流センター	筑波中央病院	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	つくば市	新栄タクシー有限会社	つくば市	フィーダー補助
筑波地区支線型バス「つくばね号」	筑波ふれあいの里入口(つくば備)	筑波山神社入口	筑波山口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	つくば市	新栄タクシー有限会社	つくば市	フィーダー補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラ60」	筑波山口	真壁城跡	岩瀬庁舎	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	桜川市	関東パルバス株式会社	桜川市	フィーダー補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラ60」	筑波山口	地域医療センター	岩瀬庁舎	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	桜川市	関東パルバス株式会社	桜川市	フィーダー補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラ60」	筑波山口	椎尾北	真壁城跡	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	桜川市	関東パルバス株式会社	桜川市	フィーダー補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラ60」	筑波山口	雨引観音	岩瀬庁舎	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	桜川市	関東パルバス株式会社	桜川市	フィーダー補助
筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	下館駅北口	明野支所	筑波山口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	筑西市	関東パルバス株式会社	筑西市	フィーダー補助
筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	下館駅北口	明野中学校東	筑波山口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	筑西市	関東パルバス株式会社	筑西市	フィーダー補助

(4) 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

(要綱第17条1項4号関係)

本計画の目標と評価指標は、「第5章の5-25節(計画目標と評価指標)」にて整理しています。また、桜川市と筑西市のコミュニティバスに関しては、各市の評価指標にて整理しています。

現計画

世界の  
あしたが見えるまち。  
TSUKUBA

つくば地域公共交通計画

令和3年(2021年)3月  
つくば市 都市計画部 総合交通政策課  
〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1  
Tel: 029-883-1111 (代表)

改正(案)

世界の  
あしたが見えるまち。  
TSUKUBA

つくば地域公共交通計画

令和3年(2021年)3月 策定  
令和6年(2024年)3月 改正

つくば市 都市計画部 総合交通政策課  
〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1  
Tel: 029-883-1111 (代表)

修正・追記