

平成 30 年度 第 2 回つくば市公共交通活性化協議会 次第

日時：平成 30 年 8 月 8 日（水） 9 時 30 分～

場所：つくば市役所 5 階 庁議室

1 開 会

2 挨 拶

3 議 事

報告案件 1 平成 30 年度第 1 四半期つくバス・つくタク利用実績

報告案件 2 平成 29 年度広域連携バス利用実績

報告案件 3 公共交通改編地区別説明会実施報告

報告案件 4 公共交通改編案

議案第 1 号 平成 30 年 10 月改編実施内容

・つくバス ①谷田部シャトル

②作岡・吉沼シャトル

③小田シャトル

議案第 2 号 つくば市・桜川市間広域連携バスに係る割引運賃について（案）

4 その他

5 閉 会

■配布資料一覧

平成 30 年度つくば市公共交通活性化協議会 委員名簿

平成 30 年度第 2 回つくば市公共交通活性化協議会 席次表

資料 1 平成 30 年度第 1 四半期つくバス・つくタク利用実績

資料 2 平成 29 年度広域連携バス利用実績

資料 3 公共交通改編地区別説明会実施報告書

資料 4 公共交通改編案

資料 5 公共交通改編案 バス運行ルート案

資料 6 平成 30 年 10 月改編実施内容

資料 7 つくば市・桜川市間広域連携バスに係る割引運賃について（案）

資料 8 公共交通改編スケジュール（案）

――参考資料――

参考資料 1 つくば市公共交通活性化協議会規約

平成30年度つくば市公共交通活性化協議会 委員名簿

No	所属	職名	氏名	備考
1	つくば市/筑波大学	顧問（交通政策担当）/特命教授	石田 東生	
2	茨城県政策企画部交通局交通政策課	交通政策課長	久保田 博文	
3	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官（企画調整）	富澤 雄一	
4	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送監査）	皆川 誠司	
5	茨城県つくば中央警察署	交通課長	荒井 優	
6	茨城県つくば北警察署	交通課長	櫻井 敦	
7	茨城県土木部土浦土木事務所	道路管理課長	上野 好男	
8	国土技術政策総合研究所	道路交通研究部道路研究室長	瀬戸下 伸介	
9	国土技術政策総合研究所	高度道路交通システム研究室長	池田 裕二	新任
10	国立研究開発法人国立環境研究所 社会環境システム研究センター	環境政策研究室長	松橋 啓介	
11	一般財団法人つくば都市交通センター	企画業務担当理事	吉本 祐二	
12	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	澤畠 政志	
13	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	鬼沢 秀通	
14	首都圏新都市鉄道株式会社	経営企画部推進役兼沿線事業課課長	坂本 好英	
15	関東鉄道株式会社	常務取締役自動車部長	武藤 成一	
16	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店	支店長	藤岡 孝二	新任
17	株式会社 セキショウキャリアプラス	営業部長	松原 聡	
18	つくば市商工会	事務局長	斎藤 利弥	
19	社会福祉法人つくば市社会福祉協議会	副会長兼常務理事	吉場 勉	
20	つくば市工業団地企業連絡協議会	副会長	畔柳 誠	新任
21	一般社団法人つくば観光コンベンション協会	事務局長	星野 弘	
22	つくば市PTA連絡協議会	会長	中嶋 信美	
23	筑波学園タクシー協同組合	代表理事	沼尻 博	
24	関東鉄道労働組合	執行委員	田中 正利	
25	つくば市都市計画審議会	委員	大澤 貴子	
26	市民代表	筑波地区代表区長	木澤 寛伸	
27	市民代表	大穂地区代表区長	高巢 芳久	
28	市民代表	豊里地区代表区長	坂本 義治	
29	市民代表	桜地区代表区長	一色 喜美子	新任
30	市民代表	谷田部地区代表区長	木村 眞一	
31	市民代表	荃崎地区代表区長	小原 正彦	
32	つくば市	保健福祉部長	水野 忠幸	
33	つくば市	建設部長	上野 義光	
34	つくば市	都市計画部長	長島 芳行	

※敬称略

平成30年度 第2回つくば市公共交通活性化協議会 席次表

日 時：平成30年8月8日(水曜日)
場 所：つくば市役所 5階 庁議室

出入口	傍聴席				
		つくば市社会福祉協議会 吉場委員	つくば市商工会 斎藤委員	(株)セキショウ キャリアプラス 松原委員	ジェイアールバス 関東(株)土浦支店 藤岡委員
	つくば市工業団地 企業連絡協議会 畔柳委員				関東鉄道(株) 武藤委員
	つくば市PTA 連絡協議会 中嶋委員				茨城県ハイヤー・ タクシー協会 鬼沢委員
	筑波学園タクシー 協同組合 沼尻委員				茨城県バス協会 澤島委員
	市民代表 木澤委員				つくば都市交通セ ンター 吉本委員
	市民代表 高巢委員				国立環境研究所 松橋 委員
	市民代表 坂本委員				国土技術政策総 合研究所 瀬戸下委員
	市民代表 一色委員				茨城県土木部 土浦土木事務所 上野委員
	市民代表 木村委員				茨城県 つくば北警察署 櫻井委員
	市民代表 小原委員				茨城県 つくば中央警察署 荒井委員
	つくば市 水野委員				関東運輸局 茨城運輸支局 皆川委員
	つくば市 長島委員				茨城県政策企画部 交通局交通政策課 久保田委員
			つくば市 筑波大学 石田委員		
随行者席					
事務局					
受付					
出入口					

平成30年度 第1四半期 つくバス・つくタク利用実績

平成30年 8月8日

つくば市 都市計画部 総合交通政策課

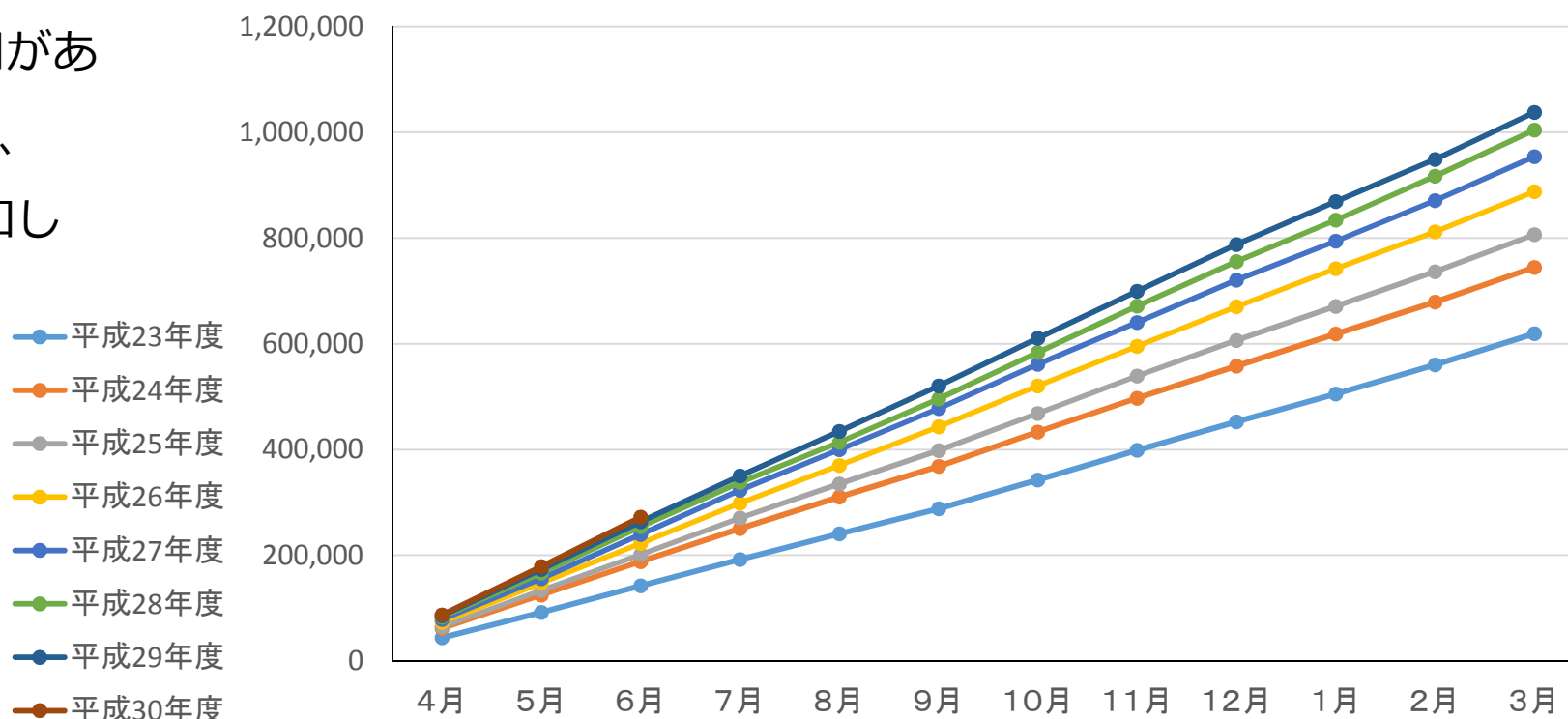


(1) 平成30年度 第1四半期つくバス利用実績

つくバス利用者

- 平成30年度第1四半期合計は、約27.2万人の利用があり、前年度同期と比べ、8,637人（3.3%）増加している。
- 伸び率は、平成29年度まで減少傾向にある。

▼グラフ01 年度別月別つくバス利用者数(各月積上)



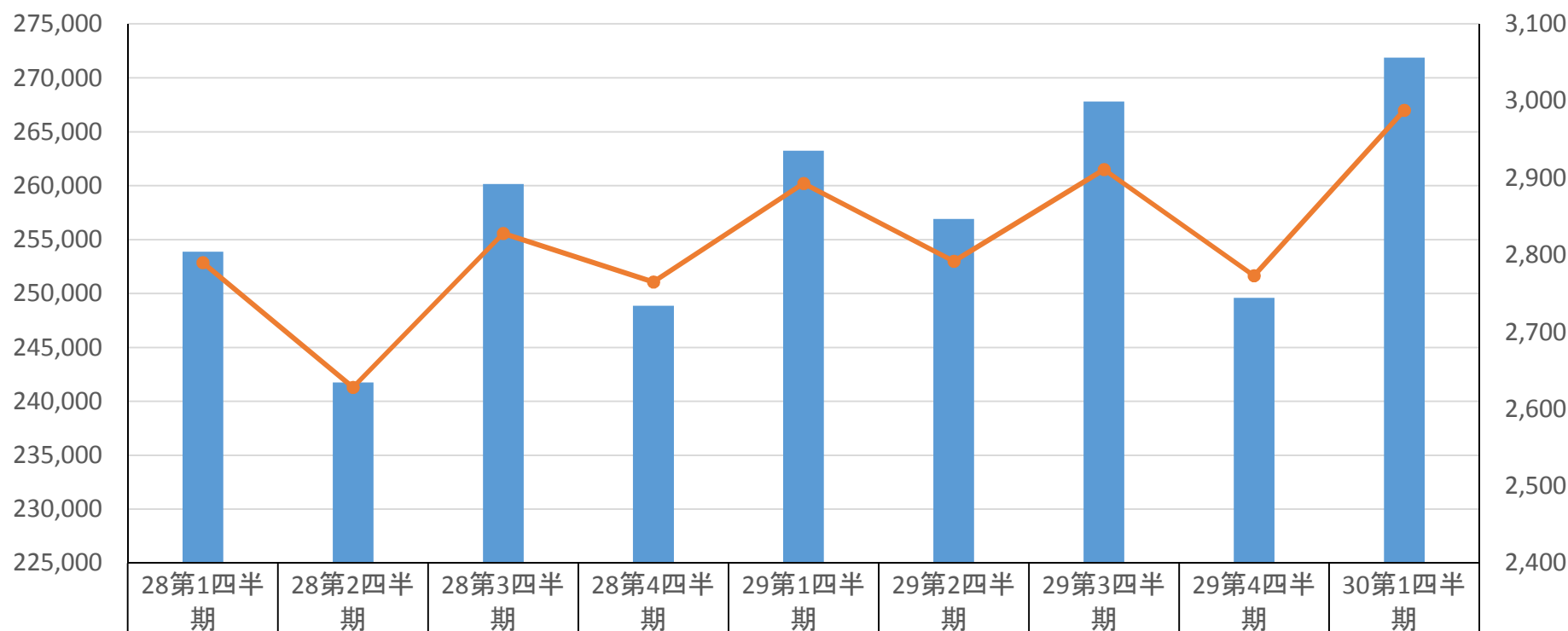
	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度			平成27年度			平成28年度			平成29年度			平成30年度		
	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比(%)	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比(%)	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比(%)	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比(%)	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比(%)
4月	43,909	61,284	64,537	72,833	8,296	112.9	78,099	5,266	107.2	82,774	4,675	106.0	85,331	2,557	103.1	87,370	2,039	102.4
5月	47,972	63,538	68,640	74,767	6,127	108.9	77,797	3,030	104.1	83,169	5,372	106.9	87,916	4,747	105.7	91,341	3,425	103.9
6月	50,391	62,920	67,881	74,837	6,956	110.2	83,722	8,885	111.9	87,943	4,221	105.0	90,000	2,057	102.3	93,173	3,173	103.5
7月	49,555	62,577	69,312	75,830	6,518	109.4	83,208	7,378	109.7	83,622	414	100.5	86,868	3,246	103.9			
8月	48,441	59,775	64,553	71,800	7,247	111.2	77,103	5,303	107.4	76,183	△ 920	98.8	84,187	8,004	110.5			
9月	47,731	57,799	63,039	72,685	9,646	115.3	77,768	5,083	107.0	81,939	4,171	105.4	85,853	3,914	104.8			
10月	54,292	65,023	70,272	77,412	7,140	110.2	83,433	6,021	107.8	87,768	4,335	105.2	90,218	2,450	102.8			
11月	56,275	63,846	70,956	74,872	3,916	105.5	79,271	4,399	105.9	88,107	8,836	111.1	88,780	673	100.8			
12月	53,625	61,111	67,036	75,254	8,218	112.3	80,066	4,812	106.4	84,288	4,222	105.3	88,797	4,509	105.3			
1月	53,011	60,715	64,781	71,805	7,024	110.8	73,812	2,007	102.8	78,349	4,537	106.1	81,494	3,145	104.0			
2月	55,053	60,304	65,003	69,833	4,830	107.4	76,588	6,755	109.7	82,737	6,149	108.0	79,119	△ 3,618	95.6			
3月	59,187	65,639	70,560	76,104	5,544	107.9	82,970	6,866	109.0	87,783	4,813	105.8	88,984	1,201	101.4			
合計	619,442	744,531	806,570	888,032	81,462	110.1	953,837	65,805	107.4	1,004,662	50,825	105.3	1,037,547	32,885	103.3	271,884	8,637	103.3
月平均	51,620	62,044	67,214	74,003	6,789		79,486	5,484		83,722	4,235		86,462	2,740		90,628	2,879	

つくバス四半期別利用者数

- 30第1四半期の1日当たりの利用者数は2,988人で、29同期の2,893人と比べて、95人増加した。

▼グラフ02 つくバス四半期別の利用者数

■ 利用者数(人) ● 1日当たりの利用者人数(人)

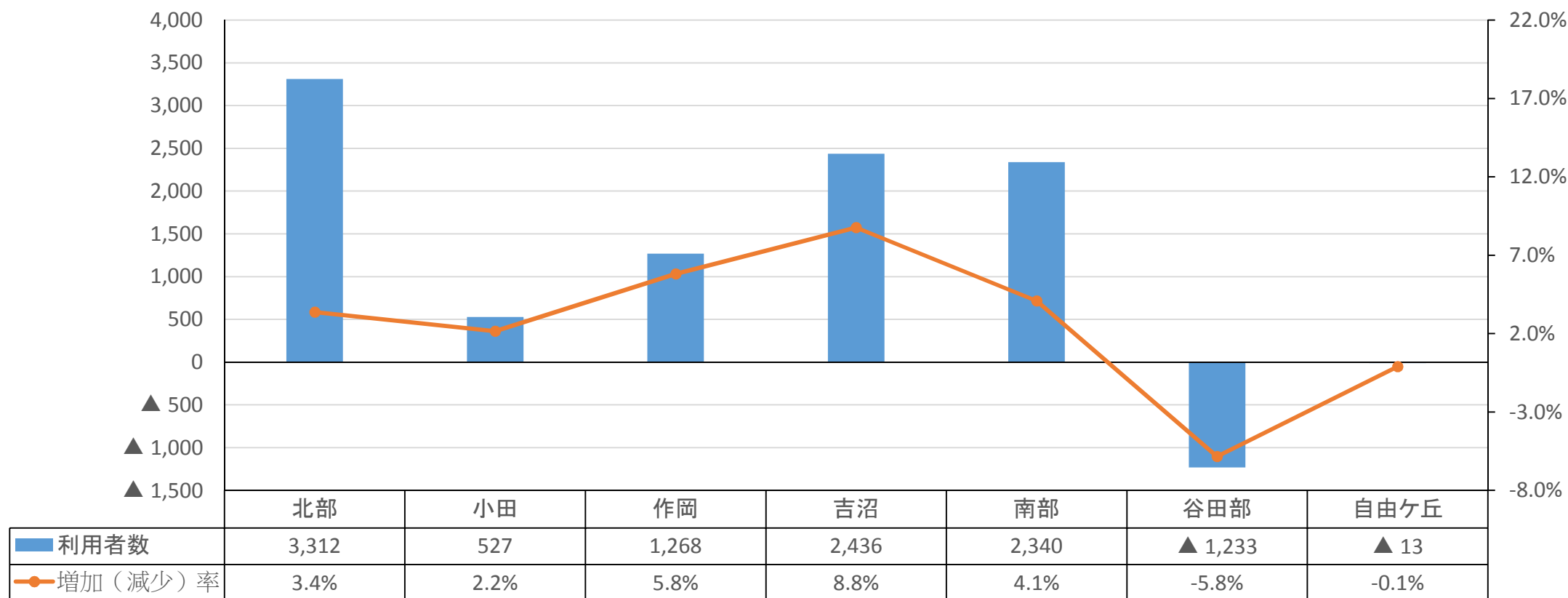


利用者数(人)	253,886	241,744	260,163	248,869	263,247	256,908	267,795	249,597	271,884
1日当たりの利用者人数(人)	2,790	2,628	2,828	2,765	2,893	2,792	2,911	2,773	2,988

つくバス路線別利用者数

- 30第1四半期の路線別利用者数は、29同期と比べ、谷田部シャトル（1,233人減）と自由ヶ丘シャトル（13人減）以外は利用者数が増加している。
- 利用者の増加数が多かったのは、北部シャトル（3,312人増）、吉沼シャトル（2,436人）である。
- 利用者の増加率が多かったのは、吉沼シャトル（8.8%増）、作岡シャトル（5.8%増）である。
（※詳細は、後述のシャトル別利用状況を参照）

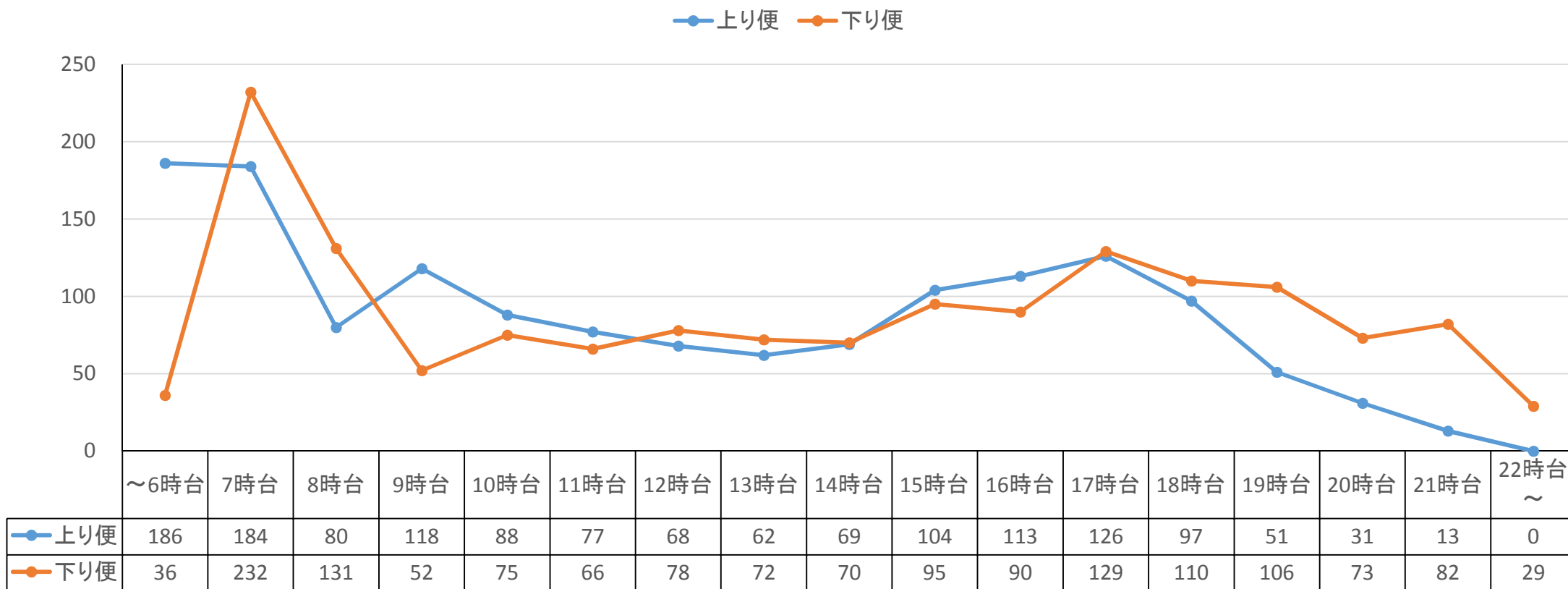
▼グラフ03 対29第1四半期 利用者数の増減等



つくバス時間帯別乗車人数

- 30第1四半期の1日当たりの乗車人数は、上り便が計1,466人、下り便が計1,527人である。
- 上り便は6時台～7時台、下り便は7時台～8時台の乗車人数が多い。
- 上り便は17時台以降、減少傾向にあり、下り便は9時台以降、21時台まで一定の需要がある。

▼グラフ04 時間帯別1日当たりの乗車人数



北部シャトル利用状況

- 29第1四半期と傾向に変化はなく、29年度と比較すると、各項目において平均利用者数は増加している。伸び率は全体（3.3%）とほぼ同一である。
- つくばセンター～ウェルネスパーク間の利用者数が増加している。筑波交流センターと筑波山口の利用者数が減少している。

【表】平均利用者数(日・便)

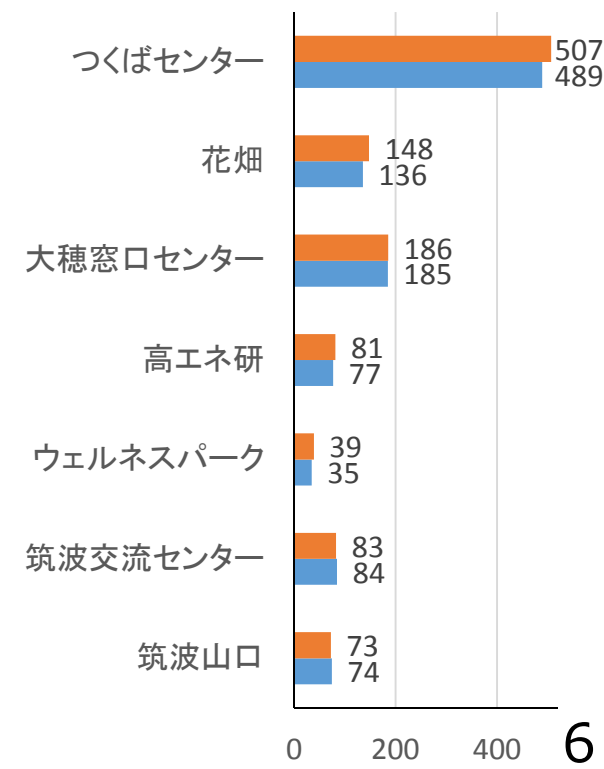
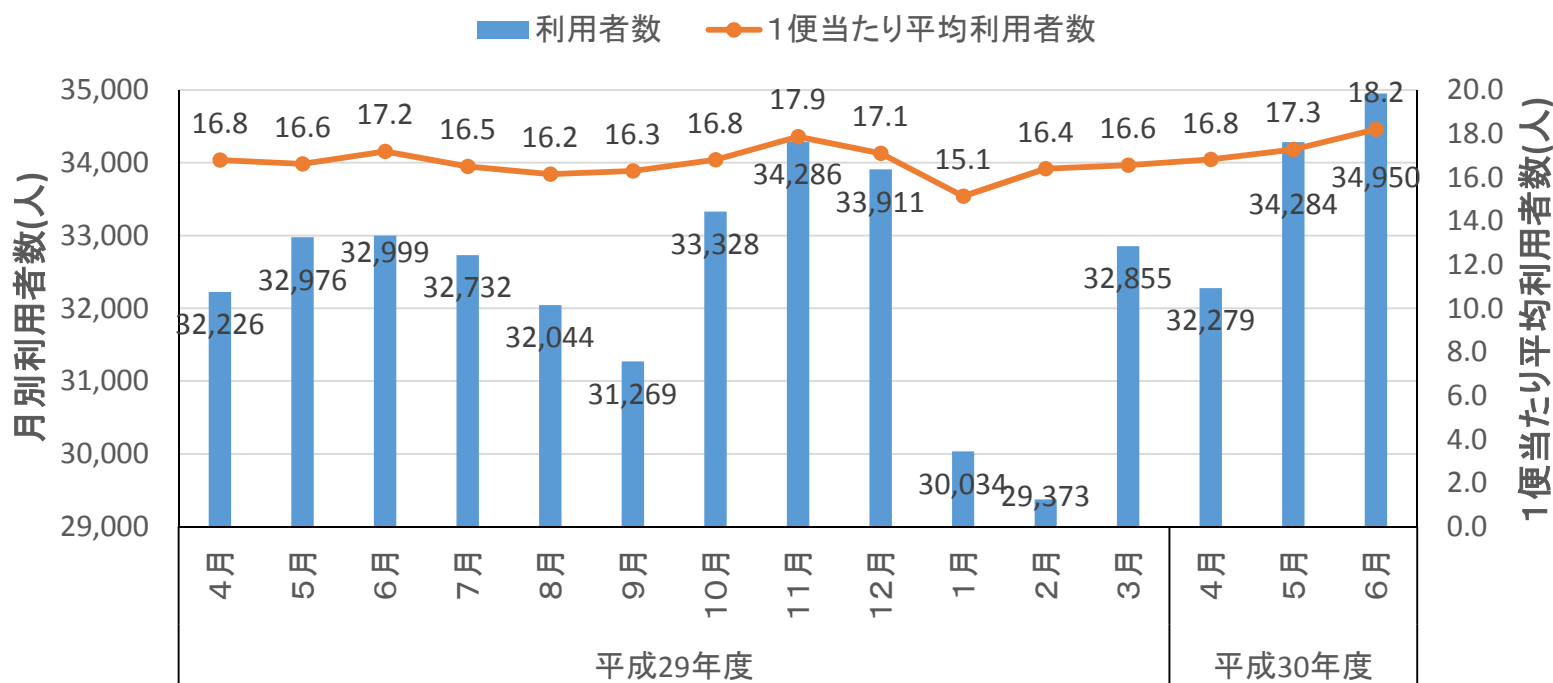
	1日	1便
平成29年度	1,079	16.9
平成30年度	1,116	17.4
差	37	0.5
伸び率	3.4%	3.0%

▼グラフ06

北部S停留所別 利用者数(1日当たり)

■ H30 ■ H29

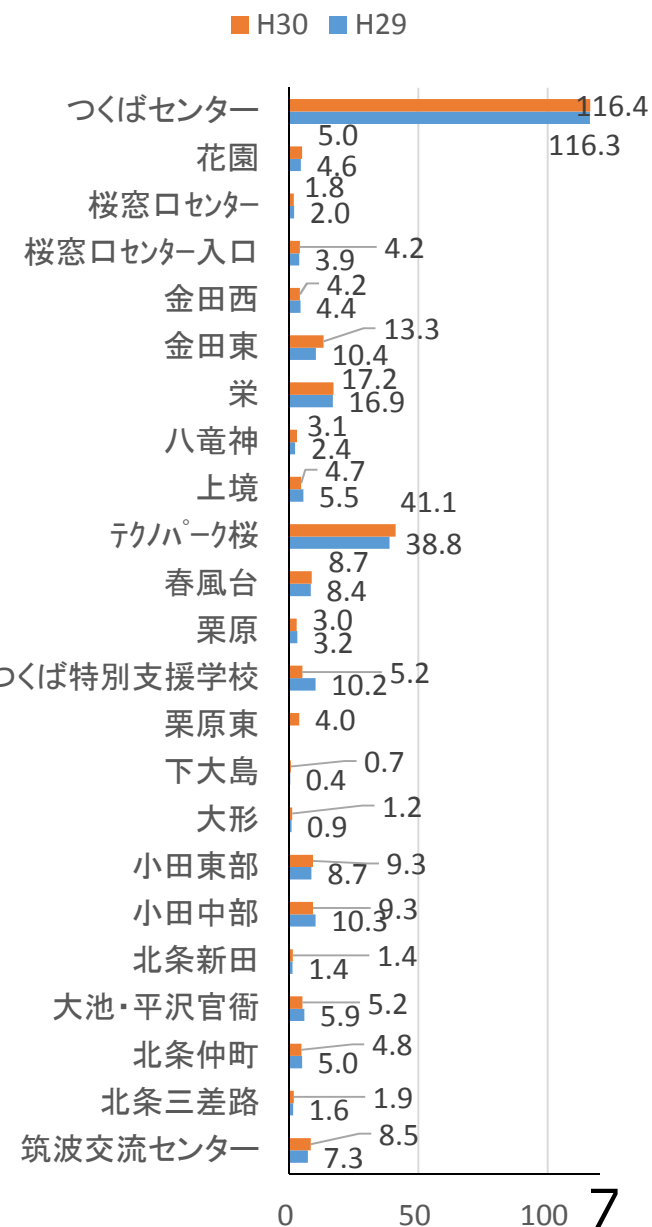
▼グラフ05 月別北部シャトル利用者数



小田シャトル利用状況

- 29年度と比較すると、平均利用者数は増加しているが、伸び率は全体（3.3%）より低い。
- 停留所別では、つくば特別支援学校の利用者数が半減している。
- 新設した「栗原東」停留所は、一定の利用がされている。

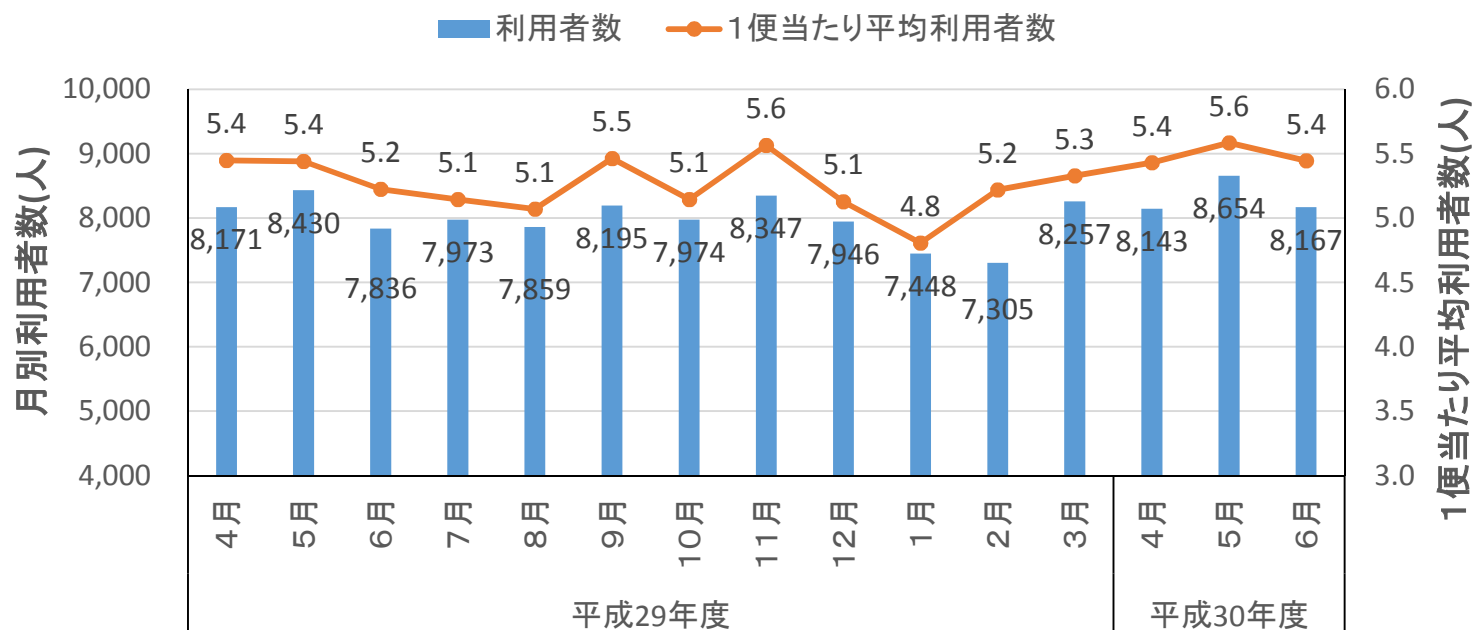
▼グラフ08 小田S停留所別
利用者数(1日当たり)



【表】平均利用者数(日・便)

	1日	1便
平成29年度	269	5.4
平成30年度	274	5.5
差	5	0.1
伸び率	1.9%	1.9%

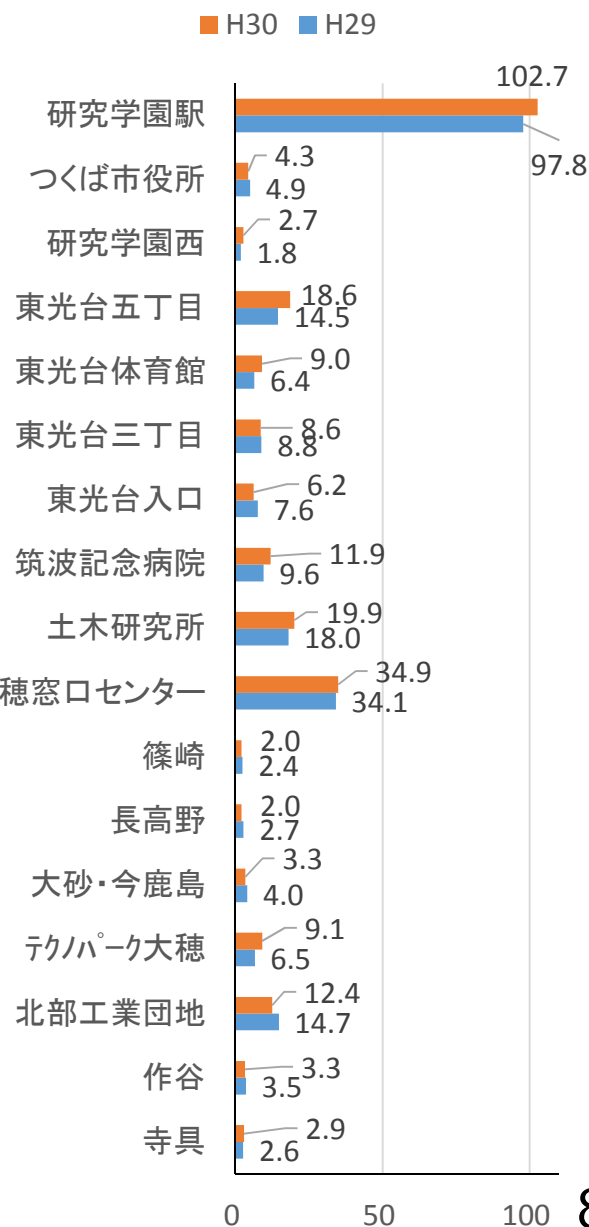
▼グラフ07 月別小田シャトル利用者数



作岡シャトル利用状況

- 29年度と比較すると、平均利用者数は増加しており、伸び率は全体（3.3%）より高く、7路線中二番目である。
- 停留所別では、17停留所のうち9か所で増加、8か所で減少している。研究学園駅、東光台五丁目、東光台体育館の利用者が伸びている。

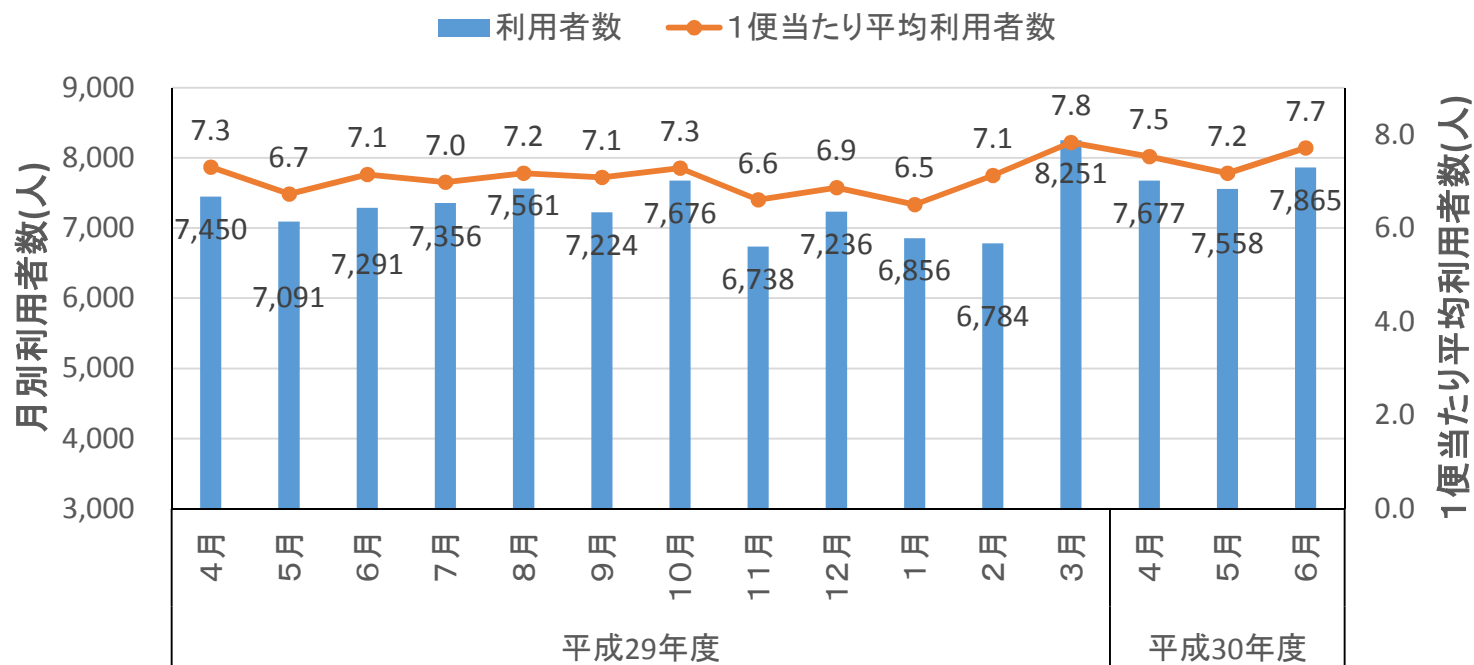
▼グラフ10 作岡S停留所別利用者数(1日当たり)



【表】平均利用者数(日・便)

	1日	1便
平成29年度	240	7.1
平成30年度	254	7.5
差	14	0.4
伸び率	5.8%	5.6%

▼グラフ09 月別作岡シャトル利用者数

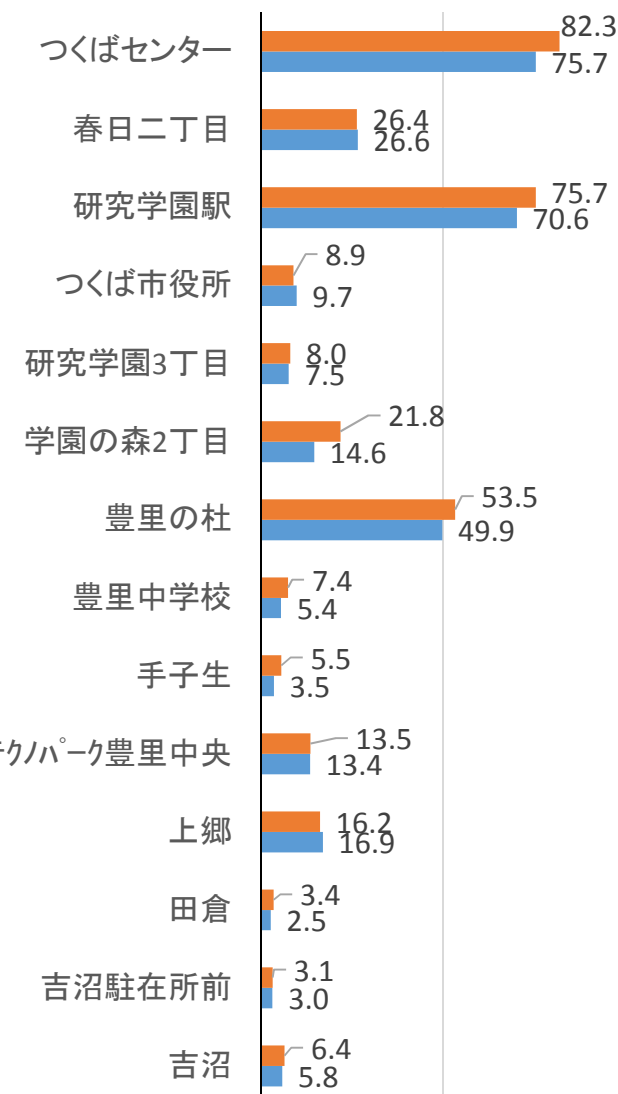


吉沼シャトル利用状況

- 29第1四半期と傾向に変化はなく、29年度と比較すると、平均利用者数は増加しており、伸び率は全体（3.3%）より高く、7路線中一番高い。
- 停留所別では、従来から利用者の多いつくばセンター～豊里の杜間において、更に利用者が増加している。

▼グラフ12 吉沼S停留所別
利用者数(1日当たり)

■ H30 ■ H29

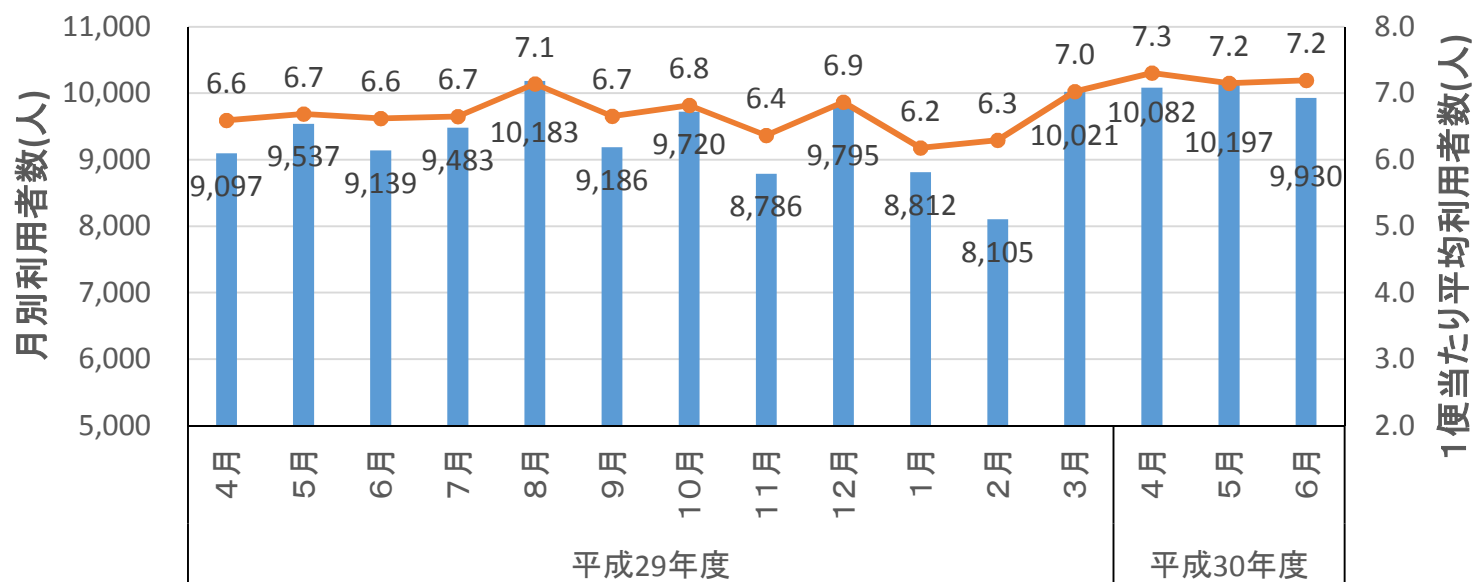


【表】平均利用者数(日・便)

	1日	1便
平成29年度	305	6.6
平成30年度	332	7.2
差	27	0.6
伸び率	8.9%	9.1%

▼グラフ11 月別吉沼シャトル利用者数

■ 利用者数 ■ 1便当たり平均利用者数

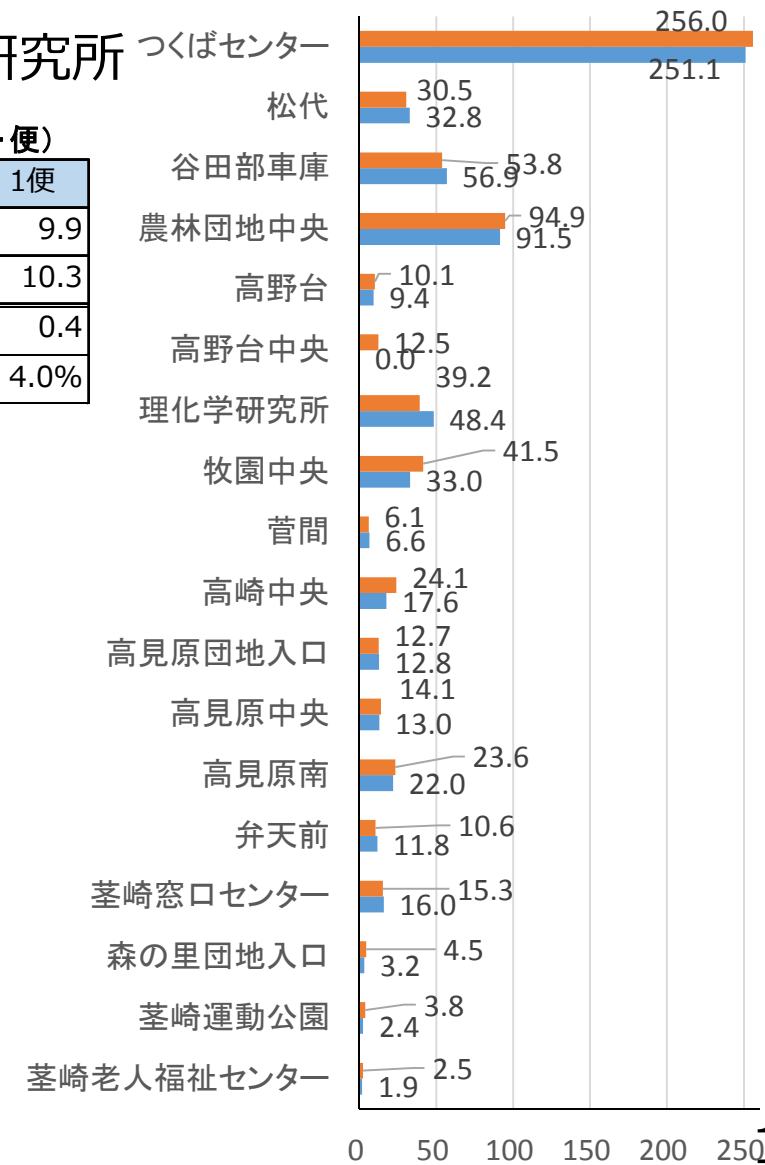


南部シャトル利用状況

- 29第1四半期と傾向に変化はなく、29年度と比較すると、平均利用者数は増加しており、伸び率は全体（3.3%）より高く、7路線中三番目である。
- 停留所別では、牧園中央や高崎中央が増加し、理化学研究所の利用者数が減少している。
- 新設した高野台中央は、主に荃崎第一小学校への通学利用に使われている。

▼グラフ14 南部S停留所別利用者数(1日当たり)

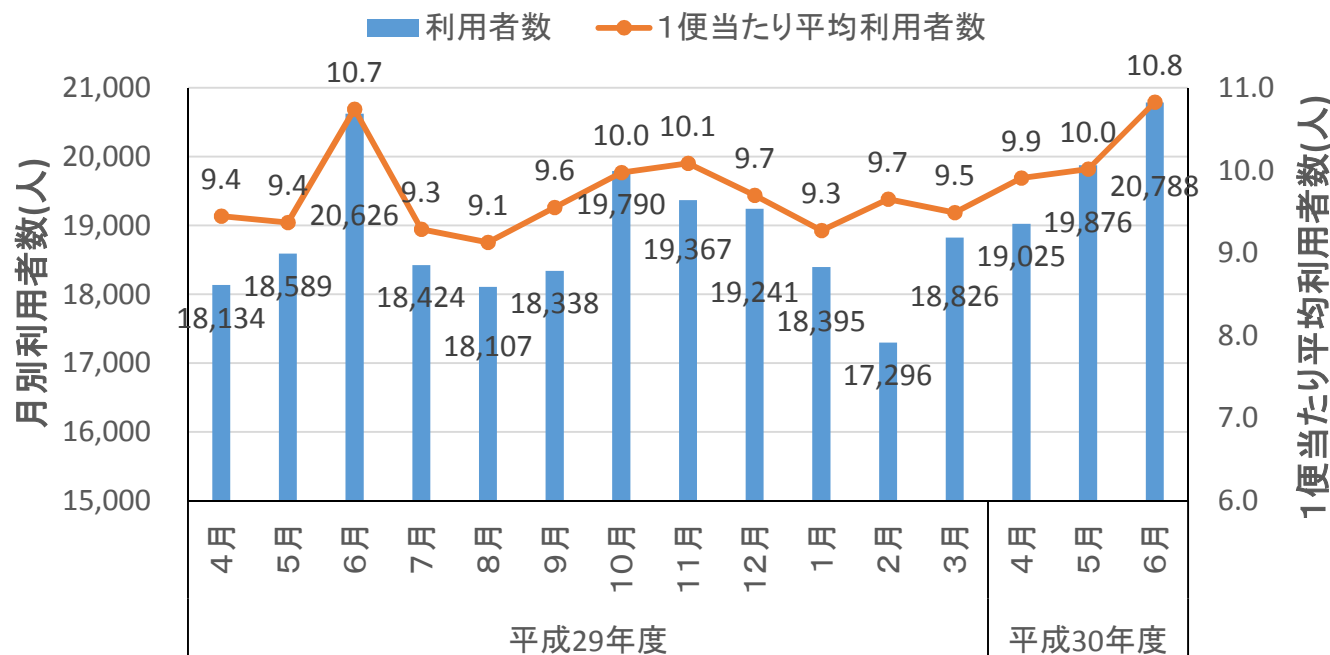
■ H30 ■ H29



【表】平均利用者数(日・便)

	1日	1便
平成29年度	630	9.9
平成30年度	656	10.3
差	26	0.4
伸び率	4.1%	4.0%

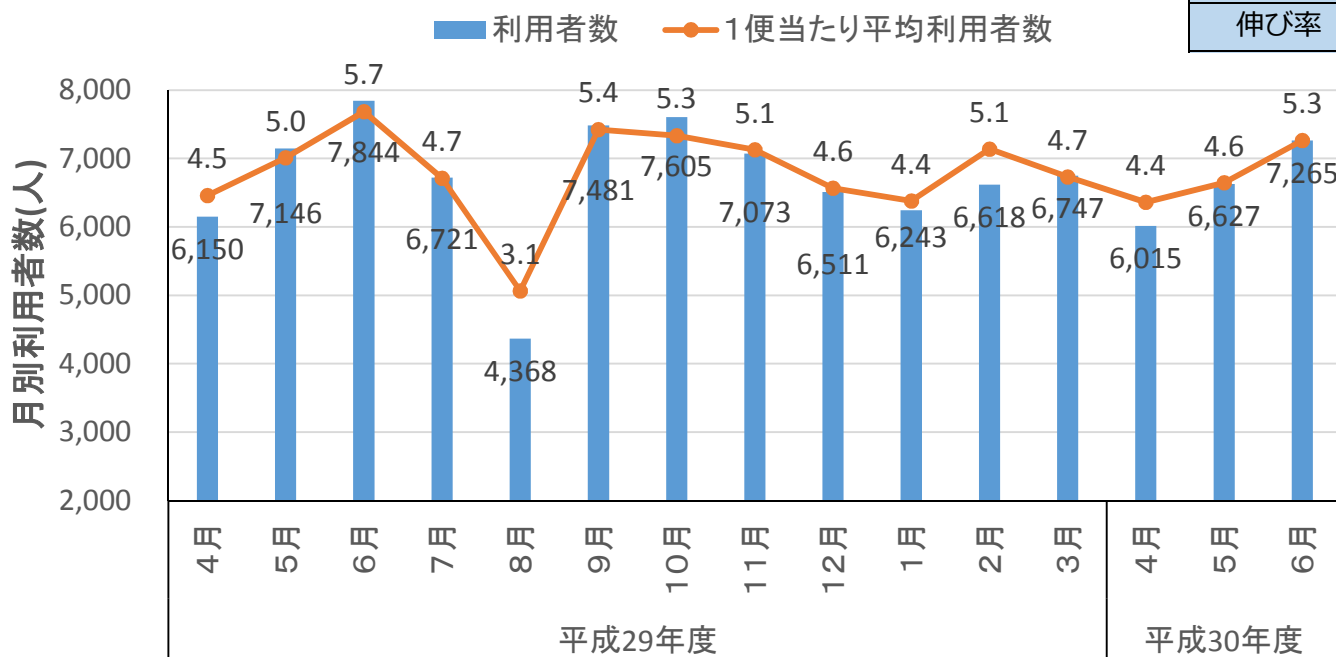
▼グラフ13 月別南部シャトル利用者数



谷田部シャトル利用状況

- 29第1四半期と比較し各月とも利用者数が減少している。原因は、30年4月のみどりの学園義務教育学校開校に伴う、谷田部小学校への需要減少によるもの。減少した路線は、7路線中、谷田部と自由ヶ丘である。
- 停留所別では、島名十字路北は、島名小学校への通学利用により増加し、万博記念公園駅やみどりの駅の利用者も増加している。
- 谷田部小学校への通学に利用されていた、谷田部窓口センターやつくばアカデミーセンター前の利用が大幅に減少している。
- 新設した陣場ふれあい公園に一定の利用者がみられるが、近くにあるみずほ団地入口の利用者が若干減少している。

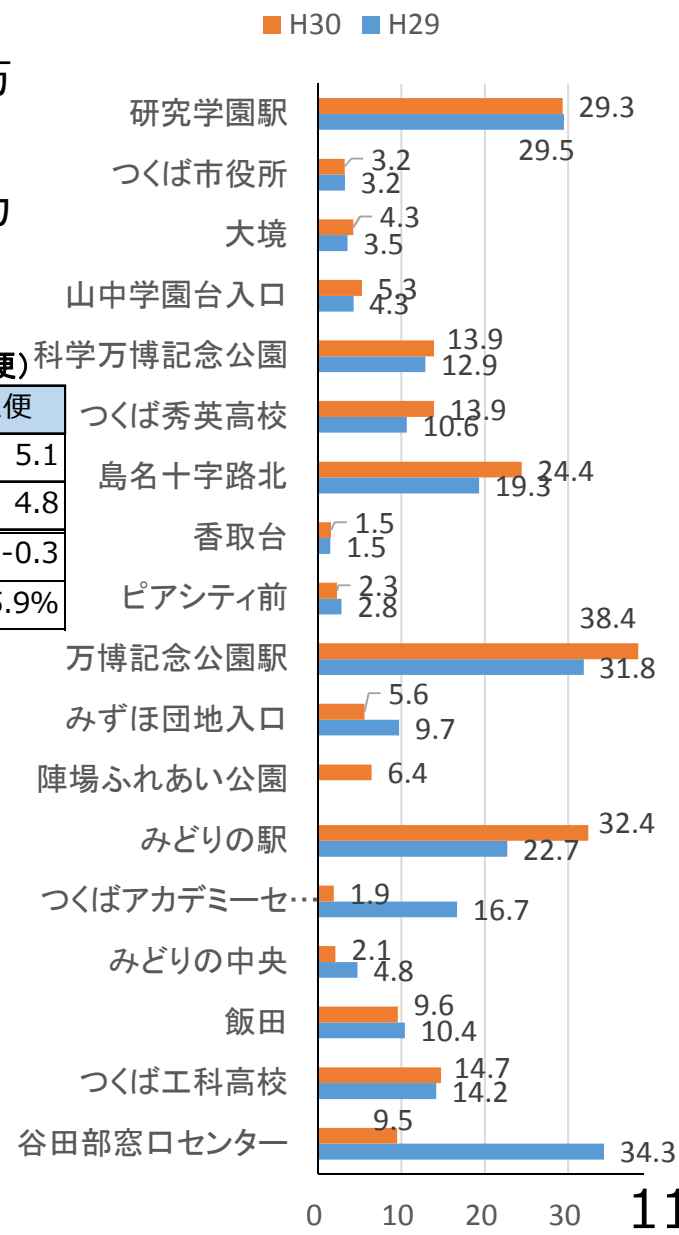
▼グラフ15 月別谷田部シャトル利用者数



【表】平均利用者数(日・便)

	1日	1便
平成29年度	232	5.1
平成30年度	219	4.8
差	-13	-0.3
伸び率	-5.6%	-5.9%

▼グラフ16 谷田部S停留所別利用者数(1日当たり)

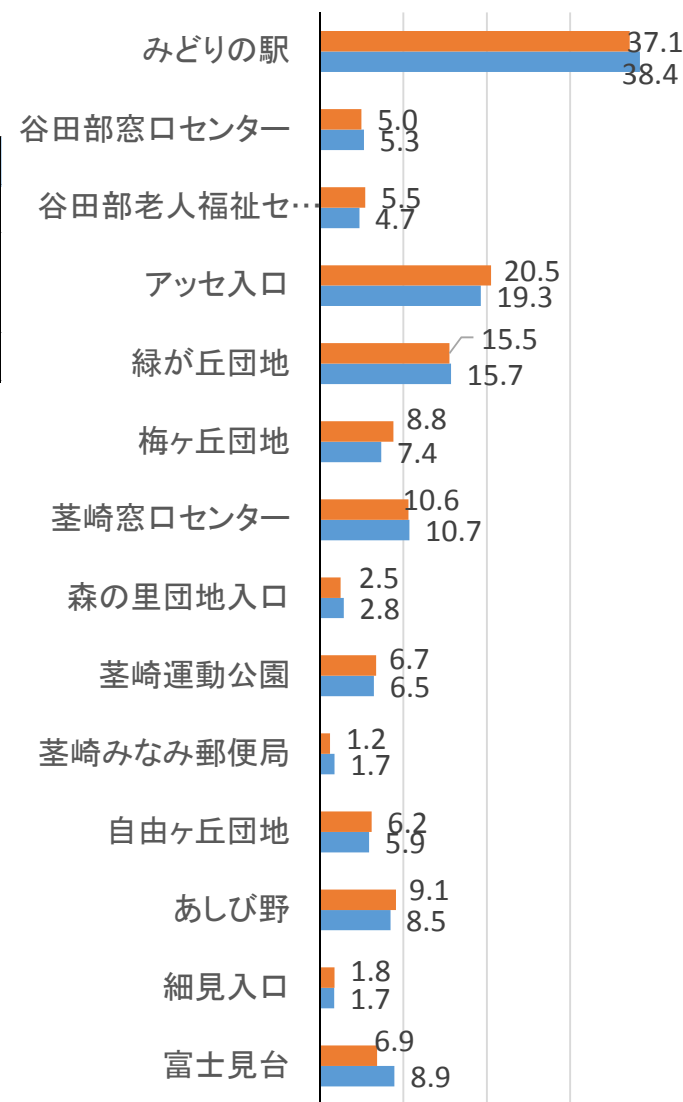


自由ヶ丘シャトル利用状況

- 29年度と比較すると、平均利用者数は横ばいとなっている。利用者数が減少した路線は、7路線中、谷田部と自由ヶ丘である。
- 停留所別では、1日当たりの利用者数が1人以上変化したのは、みどりの駅（1.3人増）と富士見台（2.0人減）である。

▼グラフ18 自由ヶ丘S停留所別利用者数(1日当たり)

■ H30 ■ H29

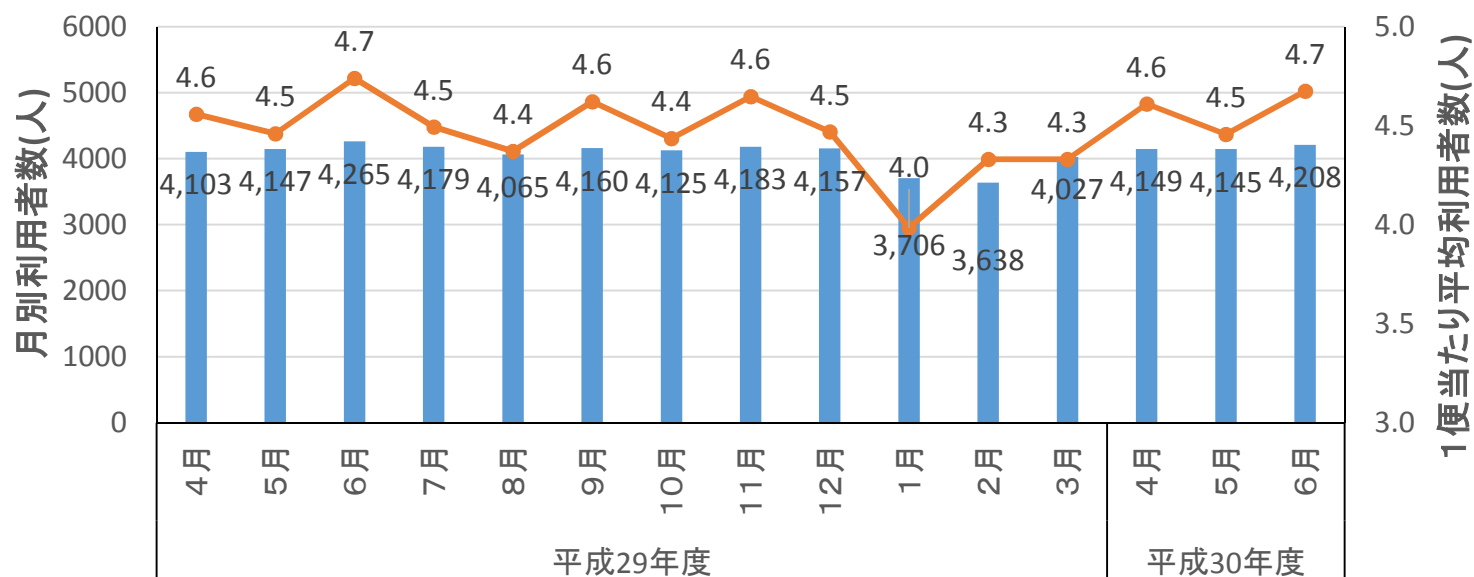


【表】平均利用者数(日・便)

	1日	1便
平成29年度	138	4.6
平成30年度	137	4.6
差	-1	0.0
伸び率	-0.7%	0.0%

▼グラフ17 月別自由ヶ丘シャトル利用者数

■ 利用者数 ■ 1便当たり平均利用者数

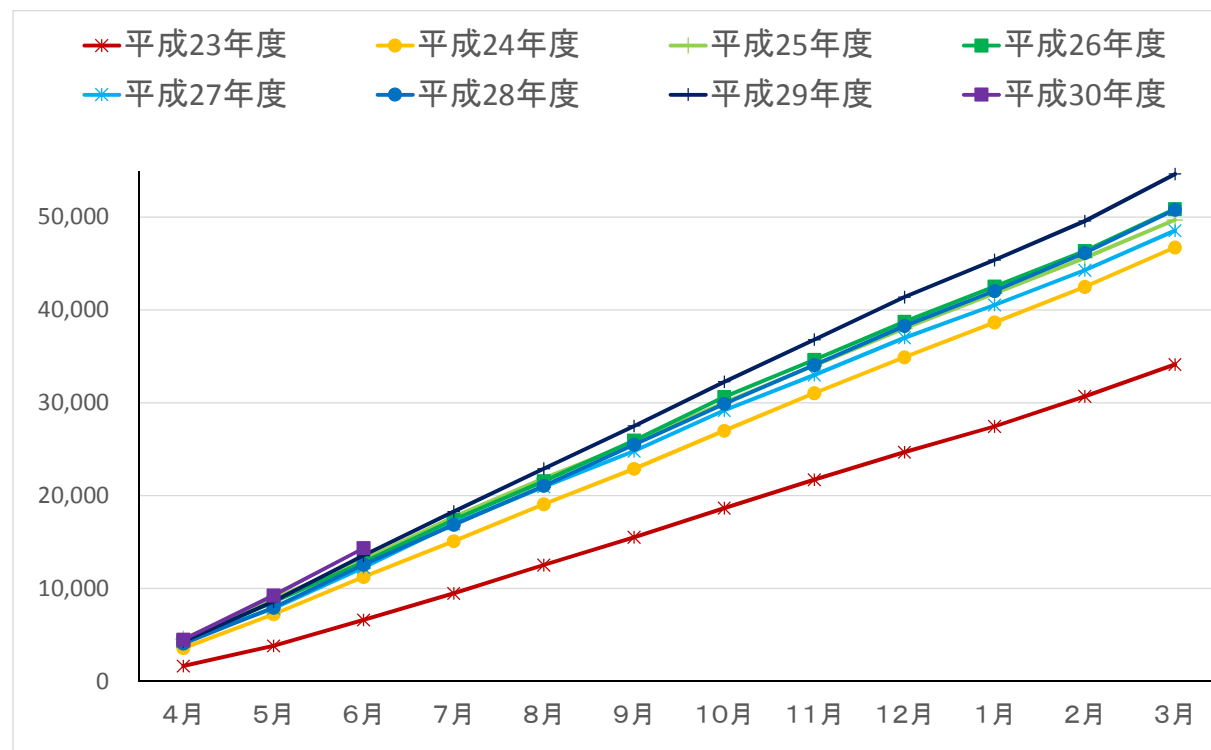


(2) 平成30年度 第1四半期つくたく利用実績

つくタク利用者数

- 平成30年度第1四半期は、
14,335人の利用があり、
前年度同期と比べ、
775人（5.7%）増加している。

▼グラフ01 つくタク年度別利用者数（各月積上）



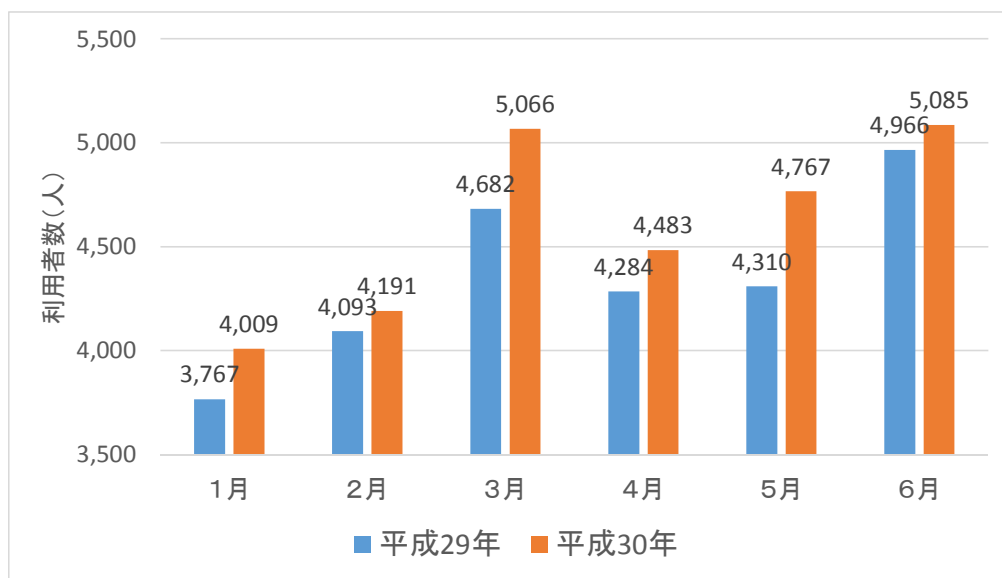
	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度			平成27年度			平成28年度			平成29年度			平成30年度		
	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比	利用者(人)	前年比増減(人)	前年同月比
4月	1,643	3,567	4,559	4,347	-212	95.3%	4,351	4	100.1%	4,079	-272	93.7%	4,284	205	105.0%	4,483	199	104.6%
5月	2,171	3,668	4,305	4,181	-124	97.1%	3,504	-677	83.8%	3,845	341	109.7%	4,310	465	112.1%	4,767	457	110.6%
6月	2,795	4,016	4,251	4,298	47	101.1%	4,402	104	102.4%	4,635	233	105.3%	4,966	331	107.1%	5,085	119	102.4%
7月	2,843	3,846	4,558	4,558	0	100.0%	4,711	153	103.4%	4,289	-422	91.0%	4,745	456	110.6%			
8月	3,062	3,979	4,174	4,174	0	100.0%	4,000	-174	95.8%	4,211	211	105.3%	4,615	404	109.6%			
9月	2,994	3,805	3,862	4,401	539	114.0%	3,839	-562	87.2%	4,430	591	115.4%	4,584	154	103.5%			
10月	3,148	4,101	4,284	4,660	376	108.8%	4,369	-291	93.8%	4,389	20	100.5%	4,764	395	109.0%			
11月	3,047	4,064	4,021	4,007	-14	99.7%	3,828	-179	95.5%	4,209	381	110.0%	4,534	706	118.4%			
12月	2,985	3,862	3,990	4,095	105	102.6%	3,986	-109	97.3%	4,182	196	104.9%	4,568	582	114.6%			
1月	2,772	3,733	3,776	3,777	1	100.0%	3,541	-236	93.8%	3,767	226	106.4%	4,009	468	113.2%			
2月	3,231	3,841	3,835	3,839	4	100.1%	3,737	-102	97.3%	4,093	356	109.5%	4,191	454	112.1%			
3月	3,429	4,238	4,068	4,528	460	111.3%	4,276	-252	94.4%	4,682	406	109.5%	5,066	790	118.5%			
合計	34,120	46,720	49,683	50,865	1,182	102.4%	48,544	-2,321	95.4%	50,811	2,267	104.7%	54,636	5,410	112.5%	14,335	775	105.7%
月平均	2,843	3,893	4,140	4,239	99	102.4%	4,045	-193	95.4%	4,234	189	104.7%	4,553	451	112.5%	4,778		

第1四半期の全体的な利用状況

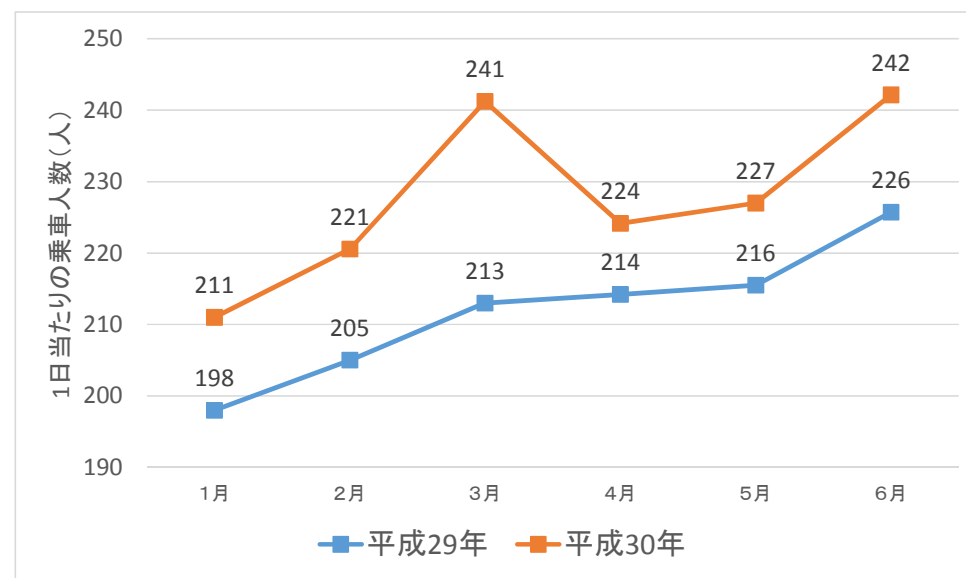
- 利用者数関係の指標（利用者総数、1日当たりの利用者、1日1台当たり利用者）は、4月を除き、前年度1か月当たり平均よりも増加している。

	利用者総数	1日当たりの利用者	1日1台当たり利用者	キャンセル数	予約お断り数
平成30年4月	4,483	224	11.2	418	169
平成30年5月	4,767	227	11.4	482	182
平成30年6月	5,085	242	12.1	485	146
(参考)前年度1か月当たり平均	4,553	224	11.2	489	150

▼グラフ02 つくタク月間利用者数



▼グラフ03 つくタク1日当たり利用者月間平均



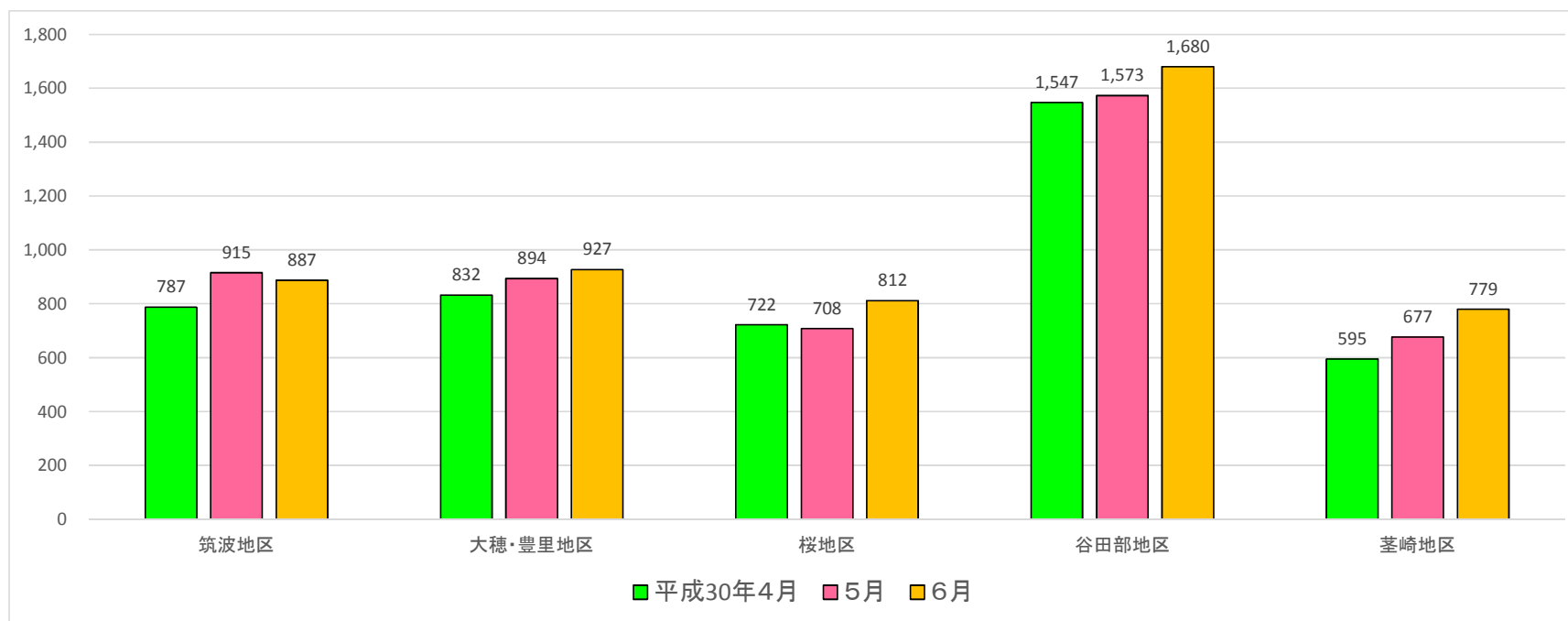
地区別の利用者状況

- ・ 筑波・桜・谷田部・荃崎地区の利用者数は、四半期平均で29同期より増加している。
- ・ 大穂・豊里地区は、四半期平均で29同期より減少している（－7人）。

	4月			5月			6月		
	平成29年	平成30年	増減	平成29年	平成30年	増減	平成29年	平成30年	増減
筑波地区	786	787	1	803	915	112	945	887	-58
大穂・豊里地区	875	832	-43	815	894	79	970	927	-43
桜地区	652	722	70	651	708	57	763	812	49
谷田部地区	1,427	1,547	120	1,428	1,573	145	1,616	1,680	64
荃崎地区	544	595	51	613	677	64	672	779	107
利用者数合計	4,284	4,483	199	4,310	4,767	457	4,966	5,085	119

1日当たり乗車人数	214	224	10	216	227	11	226	242	16
1か月1台当たりの乗車人数	214	224	10	216	238	22	248	254	6
1日1台当たりの乗車人数	11	11	0	11	11	0	12	12	0

▼グラフ04 つくタク地区別利用者数

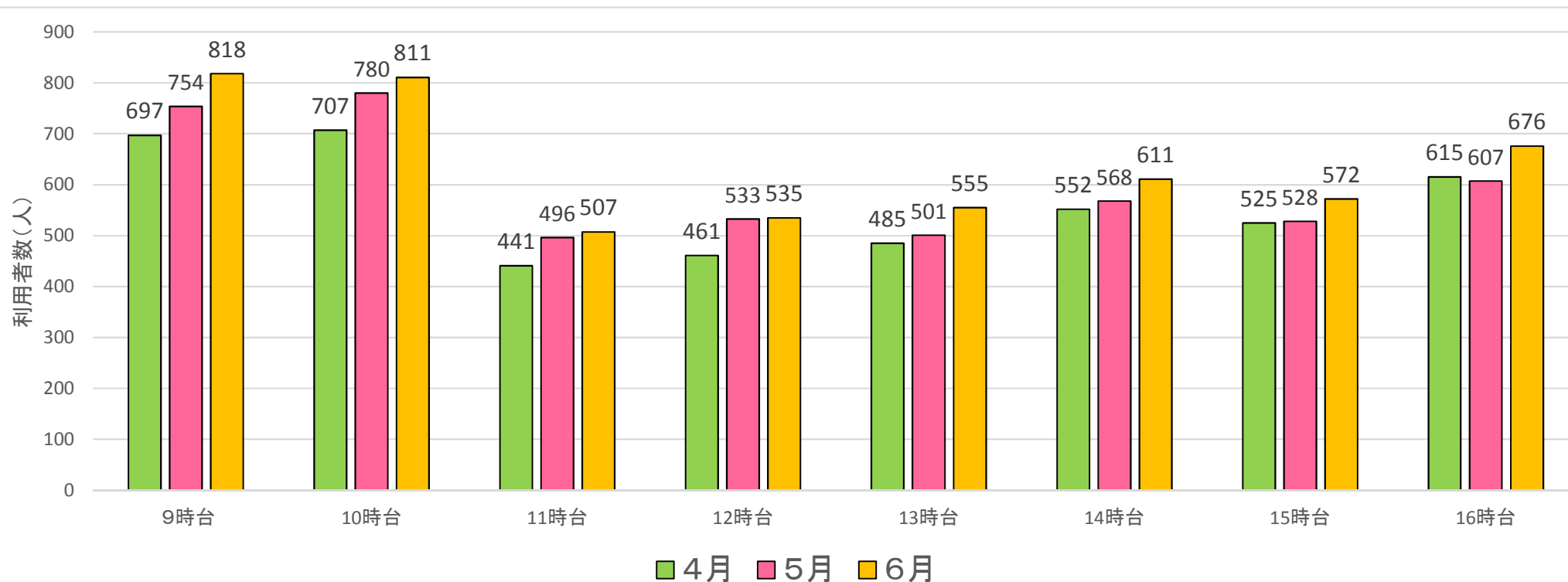


時間帯別利用状況

- ・ 9 時台、10 時台の利用が多く全体の30%を占めている。
- ・ 30第 1 四半期の各月の時間帯別利用傾向に、大きな差は見られない。

	4月	5月	6月
9時台	697	754	818
10時台	707	780	811
11時台	441	496	507
12時台	461	533	535
13時台	485	501	555
14時台	552	568	611
15時台	525	528	572
16時台	615	607	676
合計	4,483	4,767	5,085

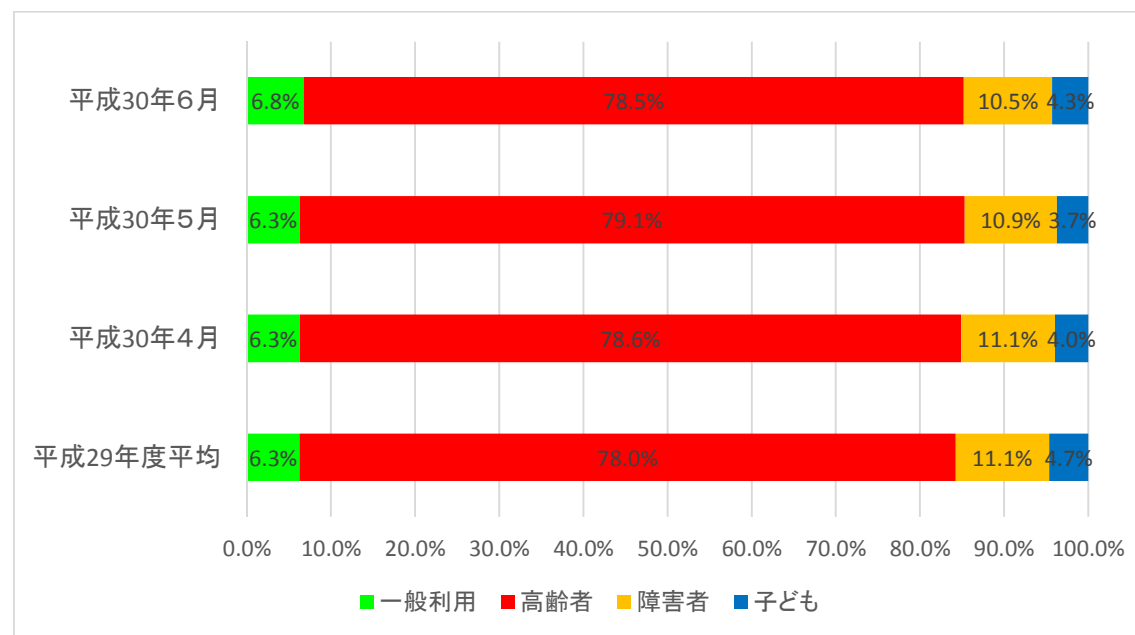
▼グラフ05 つくたく時間帯別利用状況



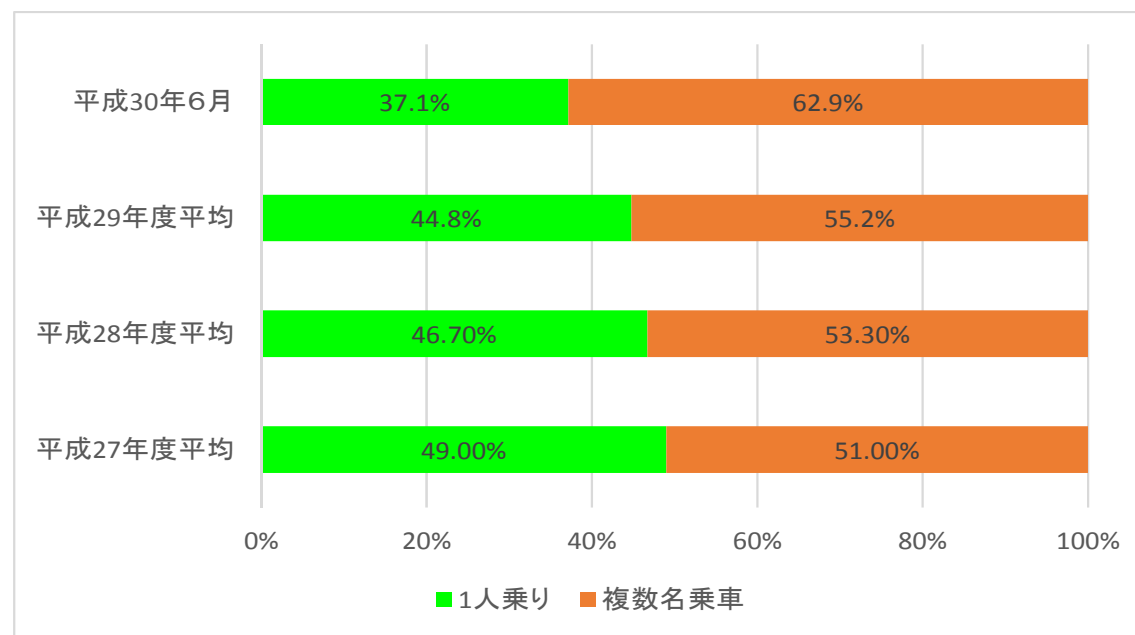
■ 利用者属性

- ・ 高齢者の割合が、29年度より更に増加傾向にある。

▼グラフ06 つくたく利用者属性割合



▼グラフ07 つくたく乗り合い率



■ 乗り合い状況

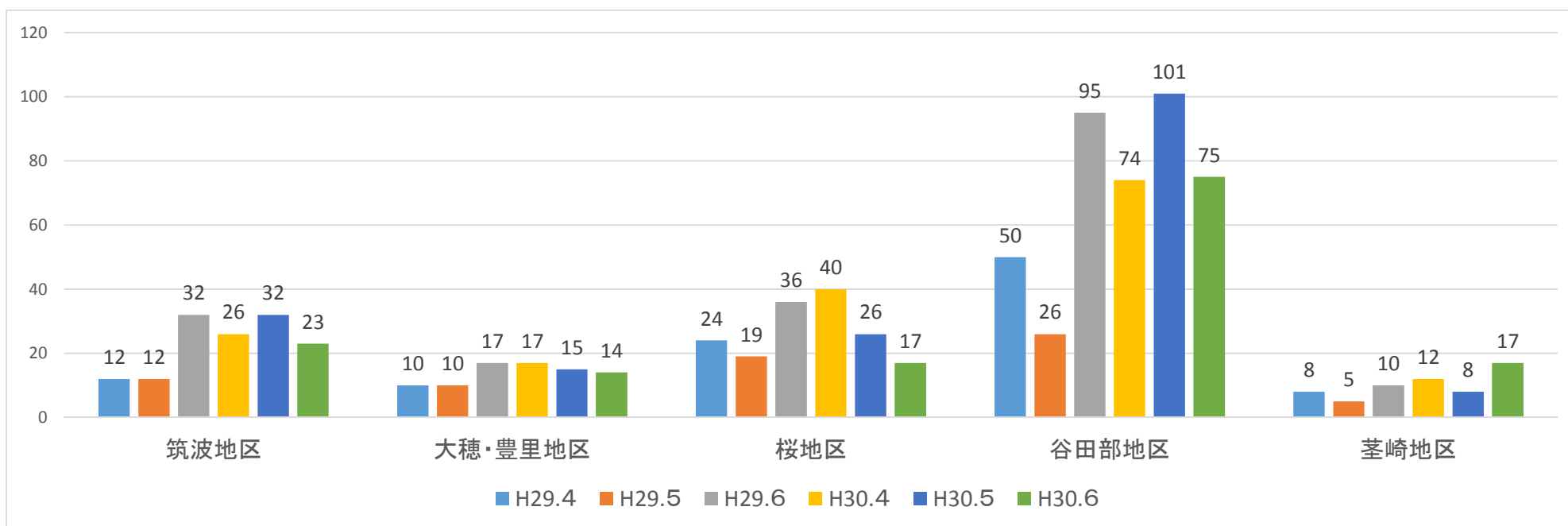
- ・ 乗り合い率は年々上昇傾向にあり、平成30年6月には初めて60%を超えた。

増加する利用者にあわせ、効率的な配車ができているものと推測される。

- 29第1四半期と比較し、4月と5月は増加している。
- 6月は29第1四半期と比較すると減少している。効率的配車を行うことができたものと推測される。

	4月			5月			6月		
	平成29年度	平成30年度	増減	平成29年度	平成30年度	増減	平成29年度	平成30年度	増減
筑波地区	12	26	14	12	32	20	32	23	-9
大穂・豊里地区	10	17	7	10	15	5	17	14	-3
桜地区	24	40	16	19	26	7	36	17	-19
谷田部地区	50	74	24	26	101	75	95	75	-20
荃崎地区	8	12	4	5	8	3	10	17	7
月合計	104	169	65	72	182	110	190	146	-44

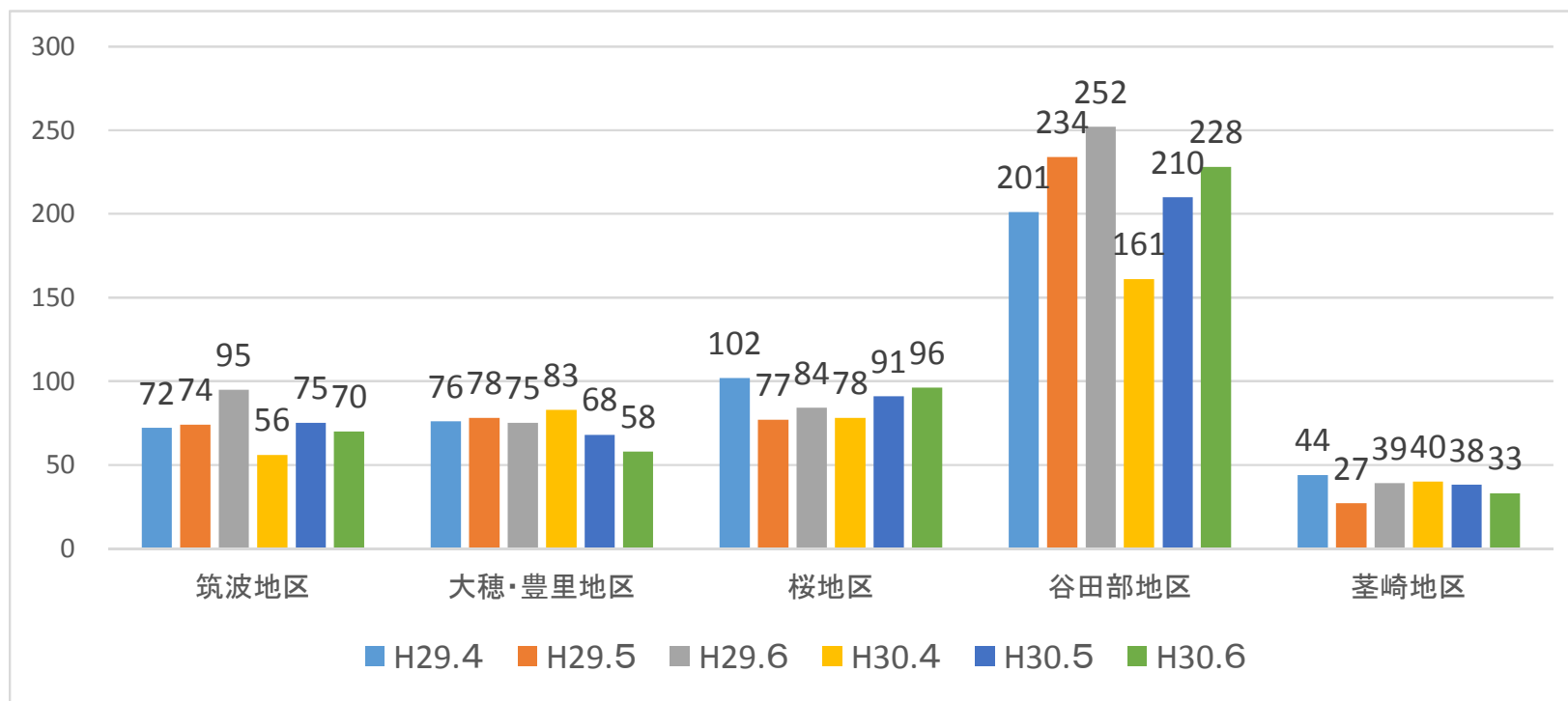
▼グラフ08 地区別お断り件数



- 29第1四半期と比較すると減少傾向にある。
- 地区別予約キャンセル数の割合について、月ごとの増減傾向にばらつきが見られる。

	4月			5月			6月		
	平成29年度	平成30年度	増減	平成29年度	平成30年度	増減	平成29年度	平成30年度	増減
筑波地区	72	56	-16	74	75	1	95	70	-25
大穂・豊里地区	76	83	7	78	68	-10	75	58	-17
桜地区	102	78	-24	77	91	14	84	96	12
谷田部地区	201	161	-40	234	210	-24	252	228	-24
茎崎地区	44	40	-4	27	38	11	39	33	-6
月合計	495	418	-77	490	482	-8	545	485	-60

▼グラフ09 地区別予約キャンセル件数



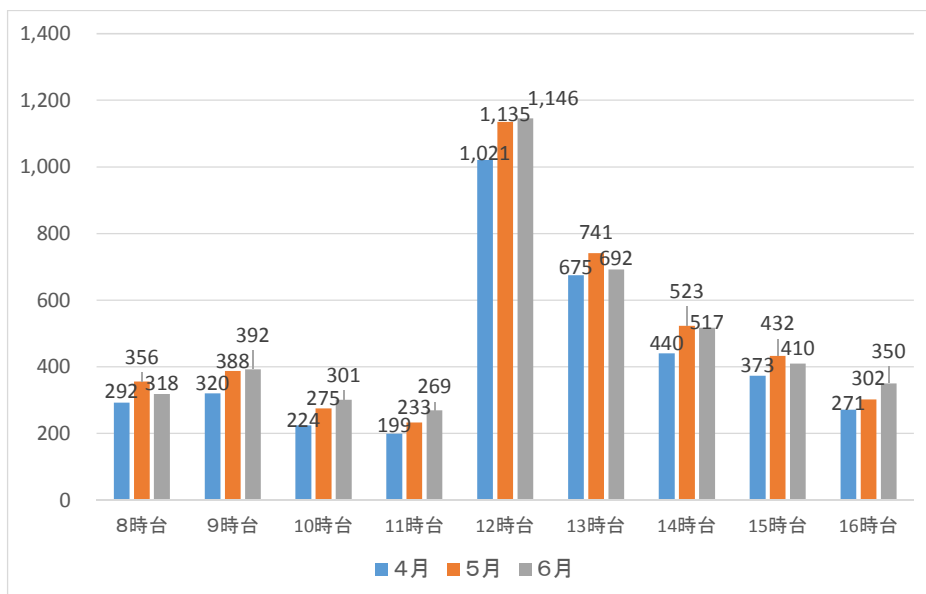
予約センターへの電話着信数

- 入電件数について、4月以降増加傾向にある。
- 12時台～13時台の入電件数の割合が、全体の40%を占めている。
- 当日予約開始直後の8時台、翌日以降の予約が可能になる12時台、13時台が、繁忙時間である。

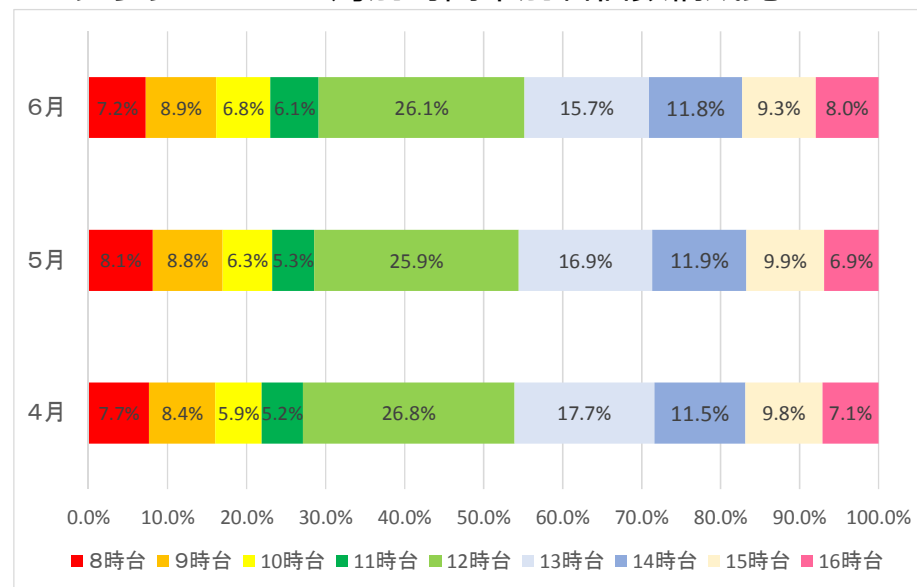
月	着信数	月	着信数
1月	3,838	4月	3,815
2月	3,676	5月	4,385
3月	4,195	6月	4,395

30年度	4月		5月		6月	
	着信数	構成比	着信数	構成比	着信数	構成比
8時台	292	7.7%	356	8.1%	318	7.2%
9時台	320	8.4%	388	8.8%	392	8.9%
10時台	224	5.9%	275	6.3%	301	6.8%
11時台	199	5.2%	233	5.3%	269	6.1%
12時台	1,021	26.8%	1,135	25.9%	1,146	26.1%
13時台	675	17.7%	741	16.9%	692	15.7%
14時台	440	11.5%	523	11.9%	517	11.8%
15時台	373	9.8%	432	9.9%	410	9.3%
16時台	271	7.1%	302	6.9%	350	8.0%
合計	3,815		4,385		4,395	

▼グラフ 1 0 時間帯別着信数



▼グラフ 1 1 月別時間帯別着信数構成比



平成29年度広域連携バス利用実績

平成30年8月8日

つくば市 都市計画部 総合交通政策課



(1) 桜川市広域連携バス利用実績

1 利用実績（平成29年度上半期）

■平成29年度上半期（4月～9月利用実績）

- ・8,771人の利用者がいた。
- ・事業が平成28年10月1日開始のため、前年度比較はできない。

	平成28年度	平成29年度	前年度比
4月		1,480	
5月		1,608	
6月		1,635	
7月		1,330	
8月		1,244	
9月		1,474	
合計		8,771	

▼平成29年4月～9月バスルート



1 利用実績（平成29年度下半期）

■平成29年度下半期（10月～3月利用実績）

- ・桜川市真壁庁舎～桜川市役所岩瀬庁舎間が延伸された。
- ・下半期合計で22,501人の利用者がいた。延伸とそれに伴うバスの増台の効果により、利用者数が大幅に増加している。

	平成28年度	平成29年度	前年度比
10月	1,479	3,297	222.9%
11月	1,728	3,819	221.0%
12月	1,464	3,463	236.5%
1月	1,552	3,667	236.3%
2月	2,371	4,365	184.1%
3月	1,852	3,890	210.0%
合計	10,446	22,501	215.4%

▼平成29年10月～3月バスルート



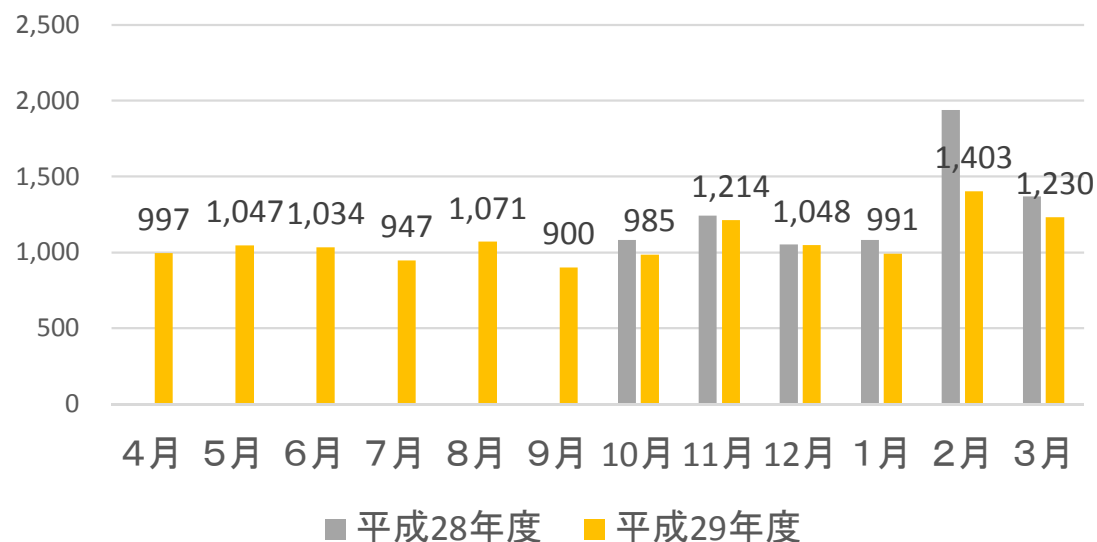
2 市内停留所乗降者数

- ・桜川市広域連携バスにおいて、つくば市内には、「上大島」、「筑波山口」停留所が設置されている。
- ・「上大島」停留所は、平成29年10月に追加。
- ・今後も継続してモニタリングを実施し、経年比較をしていく。

市内各停留所乗降者数

	上大島		筑波山口	
	平成28年度	平成29年度	平成28年度	平成29年度
4月				997
5月				1,047
6月				1,034
7月				947
8月				1,071
9月				900
10月		33	1,083	985
11月		51	1,243	1,214
12月		44	1,053	1,048
1月		51	1,082	991
2月		60	1,939	1,403
3月		61	1,370	1,230
合計		300	7,770	12,867

筑波山口停留所乗降者数の推移



3 時間帯別乗り継ぎ状況（平成29年度上半期）

- ・ 広域連携バスにおいては、「桜川市広域連携バス⇔つくバス」間の乗継については、次に乗るバスが100円引きとなる乗継券を発行している。（乗継者数は、乗継券の発行数・回収数の数値）
- ・ 大きく目立って乗継券が利用されている時間帯はないが、傾向として、上り便（つくば方面）は午前中、下り便（桜川市方面）は夕方～夜間にかけて多い。

【上り便】 桜川市方面→つくば市方面への乗継

広域連携バス	つくバス	平日		休日	
筑波山口着	筑波山口発	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)
6:23	6:30	39	0.3	17	0.3
6:48	6:55	40	0.3	23	0.4
7:38	7:50	76	0.6	51	0.9
8:48	9:00	112	0.9	68	1.2
9:18	9:25	93	0.8	33	0.6
10:18	10:25	101	0.8	47	0.8
11:18	11:25	74	0.6	51	0.9
12:18	12:25	60	0.5	42	0.7
13:18	13:25	69	0.6	37	0.6
14:18	14:25	59	0.5	43	0.7
15:38	15:50	59	0.5	47	0.8
16:38	16:50	93	0.8	21	0.4
18:08	18:25	89	0.7	30	0.5
19:38	19:50	56	0.5	10	0.2
21:08	21:20	16	0.1	9	0.2

【下り便】 つくば方面→桜川市方面への乗継

つくバス	広域連携バス	平日		休日	
筑波山口着	筑波山口発	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)
7:41	7:50	64	0.5	17	0.3
8:41	9:00	36	0.3	28	0.5
10:11	10:15	66	0.5	24	0.4
10:46	10:55	42	0.3	47	0.8
11:41	11:50	58	0.5	22	0.4
12:41	12:50	54	0.4	18	0.3
14:11	14:20	54	0.4	37	0.6
15:11	15:20	73	0.6	20	0.3
15:41	15:50	34	0.3	21	0.4
16:41	17:00	87	0.7	44	0.7
18:11	18:20	109	0.9	58	1.0
19:41	19:50	74	0.6	28	0.5
21:11	21:20	43	0.3	47	0.8
22:41	22:45	29	0.2	33	0.6

3 時間帯別乗り継ぎ状況（平成29年度下半期）

- ・平成29年10月より土休日は、平日と別ダイヤとなった。
- ・利用者数は、延伸により下半期に大きく伸びているが（P 3 参照）、乗継者数は、上半期と比較して大きな影響はない。

【上り便】桜川市方面→つくば市方面への乗継

広域連携バス	つくバス	平日		休日	
筑波山口着	筑波山口発	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)
7:15	7:25	34	0.3	33	0.5
7:40	7:50	57	0.5		
8:20	8:25	119	1.0	73	1.2
9:15	9:25	134	1.1		
10:50	10:55	119	1.0	77	1.2
11:45	11:55	94	0.8		
12:00	12:25			44	0.7
12:45	12:55	72	0.6	30	0.5
13:45	13:55	120	1.0		
14:00	14:25			46	0.7
15:45	15:50	190	1.6		
16:00	16:20	48	0.4	90	1.5
17:15	17:20	84	0.7		
17:30	17:55			36	0.6
18:45	18:55	78	0.7	12	0.2
19:20	19:25	44	0.4	12	0.2
20:30	20:50	44	0.4	41	0.7

【下り便】つくば方面→桜川市方面への乗継

つくバス	広域連携バス	平日		休日	
筑波山口着	筑波山口発	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)
7:41	7:45	92	0.7		
9:16	9:25	122	1.0	66	1.1
10:46	10:50	120	1.0	37	0.6
11:11	11:25	70	0.6	31	0.5
13:11	13:25	84	0.7	40	0.6
14:11	14:30	30	0.2		
14:41	15:00	59	0.5	44	0.7
16:11	16:20	109	0.9	46	0.7
17:11	17:20	81	0.7	37	0.6
18:11	18:15	88	0.7	19	0.3
18:41	19:00	23	0.2	16	0.3
20:41	20:50	41	0.3	15	0.2

(2) 筑西市広域連携バス利用実績

1 利用実績（平成29年度上半期）

■平成29年度上半期（4月～9月利用実績）

- ・ 15,601人の利用者がいた。
- ・ 桜川市と同様、平成28年10月1日からの運行のため、前年度比較はできない。

	平成28年度	平成29年度	前年度比
4月		2,480	
5月		2,760	
6月		2,520	
7月		2,587	
8月		2,703	
9月		2,551	
合計		15,601	

▼平成29年4月以降バスルート



1 利用実績（平成29年度下半期）

■平成29年度下半期（10月～3月利用実績）

- ・ 停留所の増設（明野中学校東）及びあけの元気館経由便を増やした。
- ・ 対前年度比較で、下半期全体で約1.7倍の利用者数となっている。
- ・ 要因としては、高校生の通学利用が増加していること、定期券を所持している高校生等の土日利用などが考えられる。

	平成28年度	平成29年度	前年度比
10月	1,934	2,848	147.3%
11月	1,919	3,125	162.8%
12月	1,694	3,007	177.5%
1月	1,585	3,138	198.0%
2月	1,495	2,729	182.5%
3月	1,823	2,956	162.2%
合計	10,450	17,803	170.4%

▼平成29年10月以降バスルート

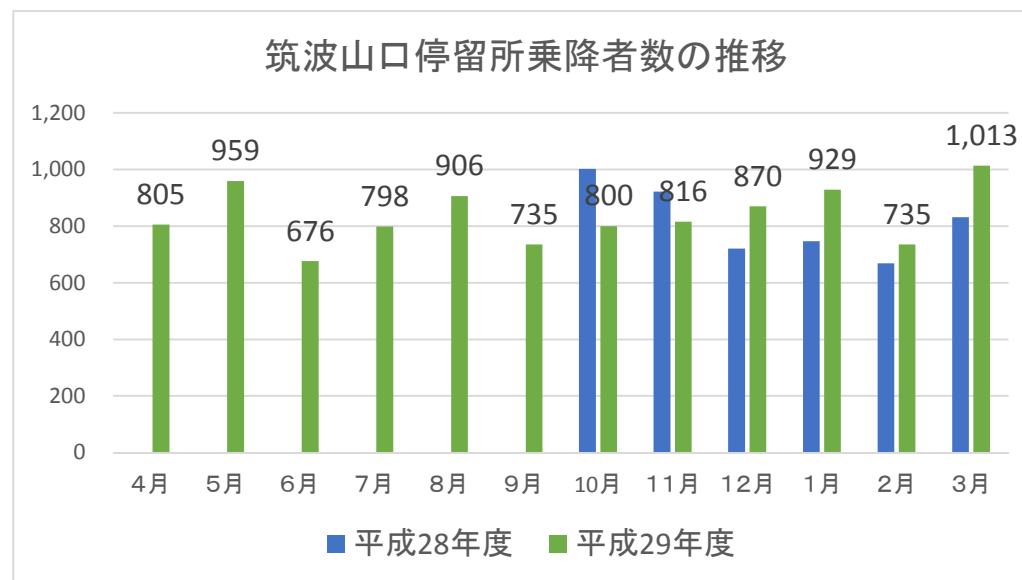


2 市内停留所乗降者数

- ・筑西市広域連携バスにおいて、つくば市内には、「上大島工業団地」、「上大島」、「筑波山口」停留所が設置されている。
- ・「上大島工業団地」、「上大島」停留所は、平成29年4月から新設。
- ・今後も継続してモニタリングを実施し、経年比較をしていく。

市内各停留所乗降者数

	上大島工業団地		上大島		筑波山口	
	平成28年度	平成29年度	平成28年度	平成29年度	平成28年度	平成29年度
4月		35		174		805
5月		22		209		959
6月		43		247		676
7月		56		241		798
8月		74		184		906
9月		70		219		735
10月		59		205	1,002	800
11月		52		220	922	816
12月		56		219	720	870
1月		59		204	746	929
2月		64		187	669	735
3月		75		213	831	1,013
合計		665		2,522	4,890	10,042



3 時間帯別乗り継ぎ状況（平成29年度上半期）

- ・筑西市広域連携バスにおいても、桜川市と同様の形態で乗継券を発行している。（乗継者数は、乗継券の発行・回収数の数値）
- ・全日同一ダイヤのため、平日と土休日を分けていない。
- ・大きく目立って乗継券が利用されている時間帯はないが、傾向として、上り便（つくば方面）は午前中、下り便（筑西市方面）夕方～夜間にかけて多い。

【上り便】筑西市方面→つくば市方面への乗継

広域連携バス	つくバス	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)
筑波山口着	筑波山口発		
6:50	6:55	132	0.7
8:45	9:00	237	1.3
11:20	11:25	207	1.1
13:14	13:25	101	0.6
14:50	14:55	91	0.5
16:40	16:50	140	0.8
18:45	18:55	95	0.5
20:40	20:50	60	0.3

【下り便】つくば方面→筑西市方面への乗継

つくバス	広域連携バス	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)
筑波山口着	筑波山口発		
9:41	9:45	73	0.4
11:11	11:30	66	0.4
13:11	13:20	88	0.5
14:41	15:00	134	0.7
17:11	17:15	208	1.1
19:11	19:20	125	0.7
20:41	20:45	61	0.3

3 時間帯別乗り継ぎ状況（平成29年度下半期）

- ・ 上半期と比較して、乗継者数や乗り継ぎが行われている時間帯に大きな変化は見られない。
- ・ 引き続き状況をモニタリングしていく。

【上り便】 筑西市方面→つくば市方面への乗継

広域連携バス	つくバス	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)
筑波山口着	筑波山口発		
6:50	6:55	134	0.7
8:47	9:00	262	1.4
11:20	11:25	271	1.5
13:14	13:25	100	0.5
14:50	14:55	89	0.5
16:40	16:50	105	0.6
18:45	18:55	128	0.7
20:40	20:50	53	0.3

【下り便】 つくば方面→筑西市方面への乗継

つくバス	広域連携バス	乗継者数 (全体)	乗継者数 (1日当)
筑波山口着	筑波山口発		
9:16	9:30	28	0.2
11:11	11:30	54	0.3
13:11	13:20	86	0.5
14:41	15:00	126	0.7
16:41	17:00	191	1.0
19:11	19:20	143	0.8
20:41	20:45	117	0.6

公共交通改編 地区別説明会
実施報告書
平成30年7月

都市計画部 総合交通政策課

公共交通改編地区別説明会の概要

■説明会の目的

公共交通改編に関しては、現在、「誰もが移動しやすいまち」を目指し、平成30年10月及び平成31年4月の実施に向けて改編案の策定を進めています。

改編案の策定にあたっては、市民のご意見、ご要望等を可能な限り取り入れるため、平成30年5月に、改編案(素案)の説明会を実施しました。

説明会では、質疑応答やワークショップ、アンケート(※参考資料1)を実施し、様々なご意見、ご要望を頂きました。また、会場に来られない方には、ホームページや市内各施設(地域交流センターなど26か所)に素案とアンケート用紙を設置しました。

■開催概要

期 間：平成30年5月12日～22日(計14回) ※参考資料2

場 所：筑波地区、大穂地区、豊里地区、桜地区、谷田部地区、荃崎地区、市役所
※各地区2回開催

参加者：

開催日	時間	対象地区	参加者総数		
				男性	女性
5月12日	午前	筑波	22	20	2
	午後	大穂	21	14	7
5月13日	午前	谷田部	33	16	17
	午後	荃崎	51	36	15
5月14日	午前	荃崎	28	17	11
5月15日	午前	谷田部	29	20	9
5月16日	午前	豊里	22	16	6
5月17日	午前	大穂	11	7	4
5月18日	午前	市全体	20	8	12
5月19日	午前	豊里	11	6	5
	午後	桜	19	8	11
5月20日	午前	市全体	27	21	6
5月21日	午前	筑波	20	14	6
5月22日	午前	桜	23	14	9
計			337	217	120

対象地区	参加者総数		
		男性	女性
筑波	42	34	8
大穂	32	21	11
豊里	33	22	11
桜	42	22	20
谷田部	62	36	26
荃崎	79	53	26
市全体	47	29	18
計	337	217	120

各地区に関するご意見・ご要望等の概要

■主な内容

つくバス：バス停設置(増設)、ルート

つくタク：予約・配車方法、乗降場所(新設等)

路線バス：(改編案のほか)運賃、高齢者等の割引制度、ルート

支線型バス：バス停、ルート、運行日時

■意見等数

全 地 区 合 計	つくバス				つくタク				路線 バス	支線型バス		その 他
	バス 停	ル-ト	時刻 関係	左記 以外	予約・ 配車	電話 回線	乗降場 所関係	左記 以外		バス停 ・ル-ト	左記 以外	
	129	50	37	38	28	3	30	46	38	28	32	14
	254				107				38	74		
	473											

筑波地区	つくバス				つくタク				路線バス	支線型バス		その他		
	バス停	ルート	時刻関係	左記以外	予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外		バス停・ルート	左記以外			
	13	9	6	8	5	2	3	3		3	13		9	1
	36				13					3	23			
	75													

大穂地区	つくバス				つくタク				路線バス	支線型バス		その他		
	バス停	ルート	時刻関係	左記以外	予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外		バス停・ルート	左記以外			
	19	4	2	7	3	0	3	7		3	2		8	0
	32				13					3	10			
	58													

豊 里 地 区	つくバス				つくタク				路線 バス	支線型バス		その 他		
	バス 停	ル-ト	時刻 関係	左記 以外	予約・ 配車	電話 回線	乗降場 所関係	左記 以外		バス停 ・ル-ト	左記 以外			
	23	5	13	5	2	0	6	11		1	1		3	0
	46				19					1	4			
	70													

桜地区	つくバス				つくタク				路線バス	支線型バス		その他		
	バス停	ルート	時刻関係	左記以外	予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外		バス停・ルート	左記以外			
	22	8	4	4	1	0	8	6		8	4		3	3
	38				15					8	10			
	71													

谷田部地区	つくバス				つくタク				路線バス	支線型バス		その他		
	バス停	ルート	時刻関係	左記以外	予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外		バス停・ルート	左記以外			
	37	14	9	10	13	1	3	11		13	6		7	3
	70				28					13	16			
	127													

葦崎地区	つくバス				つくタク				路線バス	支線型バス		その他
	バス停	ルート	時刻関係	左記以外	予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外		バス停・ルート	左記以外	
	15	10	3	4	4	0	7	8	10	2	2	7
	32				19				10	11		
	72											

全体意見	240
------	-----

※自由記述等に記載されたもので、地区別に分類できないもの。

筑波地区に関するご意見・ご要望等

つくバス			
バス停	ルート	時刻関係	左記以外
バス停増設(全体)	北条ルート(市街地内)	遅延解消	低運賃化
沼田	小田ルート(北部シャトル)	適切なダイヤ編成	乗換えの円滑化
田中	安食ルート	小田シャトルの運行時間短縮	作岡シャトルと北部シャトルの乗換え
大貫	山口ルート	つくばセンター発最終便の繰り下げ	
北条	現行ルート維持(北部シャトル)		作岡シャトルと吉沼シャトルの乗換え
明石	小田⇄筑穂ルート	小田⇄大穂窓口センターフィーダー路線(枝線)の9～10時、12～13時運行	小田シャトル分割(筑波地区と桜地区)
筑波山口⇄筑波交流センター間	明石バイパス回避(作岡シャトル)		
南田中⇄東田中間	筑波交流センタールート(作岡シャトル)	増便	小田シャトルの筑波山口までの延伸
下大島(つくバス)⇄下大島(関鉄)間			
筑波記念病院	筑波山神社ルート(朝、夕)		
つくばメモリアルホール			小田シャトルが大型化不可能なら、団地内循環と別にする
入会団地			
ウェルネスパーク(廃止)			桜川市との接続性向上

つくタク			
予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外
高齢者が予約しやすい方法	電話がつながらない	運行エリア拡大	高齢者への周知不足
予約方法の簡素化	電話回線数の増加	つくばメモリアルホール(共通ポイント)	ワゴン型車両の導入
AIでのルート最適化			ユニバーサルデザイン車両の導入
インターネット予約		加納医院(停留所)	
免許返納者へのタブレット端末の貸与			

路線バス	支線型バス		その他
	バス停・ルート	左記以外	
運賃より利便性の向上	洞下	北条への直行性	フリー乗降
C8系統と北部シャトルの利便性に 差がある	沼田	フリー乗降(集落内)	
	菅間	運賃200円～300円	
筑波山シャトルバスの有効活用	臼井	ワゴン型車両の導入	
	六所	マイクロバスの導入	
	国松	3年程度で効果検証	
	上大島	午前、午後各3便の運行	
	北条(市街地内)	区長、民生委員への理解と協力	
	明石	事業の周知徹底	
	筑波山神社		
	つくば総合福祉センター		
	入会団地		
	稲葉工務店前		

大穂地区に関するご意見・ご要望等

つくバス			
バス停	ルート	時刻関係	左記以外
バス停増設(細かく)	ワゴン型によるきめ細やかなルート設定	市役所内に閉庁時間帯に乗り入れしない	ワゴン型車両の導入
北部シャトル以外停留所間隔を短くする		急行、準急設定(北部シャトル)	車両大型化(北部シャトル)
速達性も重要であるため、停留所は増やさない方がよい	土浦行きルート(小田シャトル)		外国語対応強化
	東西大通り循環バス		まつりつくば臨時バス運行
大砂	ウェルネスパーク折り返し便		高利用が期待できる事業者、研究所の協力(協賛金、支援金)
前野			大穂窓口センターの駐車場がバス利用者と混雑する
桜			
天久保			大穂窓口センターの有料化(P&R)
要(土浦藤沢線)			
吉沼⇄大砂間			
長高野⇄篠崎間			
大穂窓口センター			
一の矢神社(玉取)			
吉沼中学の通学などの安全を考慮したバス停設置			
中川クリニック			
教育会館前			
大穂中学校前			
アズマコーヒー前			
みずの床屋前			
木島材木前			

つくタク			
予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外
緊急(病気等)の予約対応		エリアの見直し(地区を跨ぐ運行)	運賃の見直し
メール等(電話以外)による予約		エリア隣接地域への移動	運賃を距離制にして平準化
Uberのようなシステム導入		自宅利用登録は公共交通ではない	共通ポイントの運賃減額
			キャンセル料の徴収
			時間が読めない、到着時間の提示
			運行時間帯の延長
			つくタクをやめて、ワゴン型で細かく運行(定時定路線型)

路線バス	支線型バス		その他
	バス停・ルート	左記以外	
土浦地区への路線バス	要を東西(土浦藤沢線)に走るバス	ワゴン型車両で運行	
土浦→前野→石下ルート	西高野⇄大砂⇄長高野⇄篠崎⇄庁舎ルート	小型車両で短く、頻度の高い支線	
パープルバスの本数増		大穂循環バス	
		イーアス発の買い物バス	
		料金の均一化(乗換え料金を含む)	
		1時間に1便	
		土日祝日運行	
		コンビニ等に広告募集	

豊里地区に関するご意見・ご要望等

つくバス			
バス停	ルート	時刻関係	左記以外
徒歩15分位にバス停設置	明野線バイパスルート	6時～8時 15分間隔、その他時間帯30分間隔	吉沼⇄駅間の時間短縮
東光台一丁目	複数ルートの導入		つくバス民間路線バスの共同運行
酒丸	吉沼⇄大穂窓口センタールート	最終便 22時30分頃	閑散時間帯でのワゴン型運行
今鹿島	吉沼⇄大穂窓口センター折り返し	朝、夕は30分以内での運行	定期券のサイズが大きい
遠東	高野、島名ルート(作岡シャトル)	15分間隔で運行	豊里の杜のバス待ち環境整備
田倉中央		早朝、夜間2本増便	
田倉バス停廃止は反対		通勤時間帯に増便	
とよさと病院		豊里の杜の増便	
上郷郵便局		通年同じダイヤで運行	
うおまつ		6時30分までに各駅へ	
大山		早朝、夜間の市役所に乗り入れない	
上郷館			
川口公園		豊里の杜→研究学園駅 6時20分までに1便	
上郷保健堂前			
上郷小学校		研究学園駅→豊里の杜 22時20分以降に1便	
八坂神社			
セブンイレブン(上郷)		上郷シャトル分割による運行便数減少の懸念	
ゆかりの森			
カワチ前			
山新			
イーアス前			
ケースデンキ前			
あいた呉服店前			

つくタク			
予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外
予約しにくい		地域別は利用しづらい	料金値下げ(豊里の杜⇄つくばセンター200円)
緊急時の利用への対応		運行エリアの撤廃	
		隣接エリアへの移動	距離制料金
		(豊里地区から)谷田部地区への運行	つくバスと同じ料金
		つくばインターナショナルスクールを豊里地区から谷田部地区に変更	地区外への料金が高い
			市の負担の改善
			夏冬時間の設定(夏は18時まで等)
		豊里から筑波学園病院への移動	土日祝日の運行
			運行時間の延長
			高齢者向けシルバーカード発行
			一般タクシー券への切り替え
			利用者第一

路線バス	支線型バス		その他
	バス停・ルート	左記以外	
県道200号を通るルート	寺具⇄安食⇄吉沼⇄田倉⇄上郷ルート	支線を増やし、北西部の空白地区解消	
		ワゴン車両の導入	
		土日運行	

桜地区に関するご意見・ご要望等

つくバス			
バス停	ルート	時刻関係	左記以外
200～300m間隔の停留所	梅園ルート	30分に1便	小田シャトル分割(筑波地区と桜地区)
妻木(西大通り)	妻木⇄つくばセンタールート	運行時間の延長	
天久保	花室から桜窓口センタールート	フィーダー路線による利便性低下 (運行便数減少等)の懸念	運賃値下げ
天久保二丁目	つくば駅⇄筑波大学病院⇄春日交		吉沼シャトルと小田シャトルの連結強化
天久保四丁目	流センター⇄研究学園ルート	松栄団地乗り入れ 10時～16時	
栄	並木⇄上ノ室⇄桜庁舎⇄北条ルート		つくばセンターに近い地域の利便性向上
柴崎			
上ノ室	松栄から南へのルート		
松塚	春風台、テクノパーク桜から市役所、研究学園駅ルート		
大貫			
田土部	中根・金田台の中央道路に沿った新規路線を希望		
東大通り沿いの充実			
東大通りと平塚線交差点			
桜中学校			
実験植物園			
吾妻小学校前			
つくばメモリアルホール			
桜老人福祉センター			
テクノパーク桜内			
筑波大学病院			
イーアス			
ゆかりの森			

つくタク			
予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外
配車枠の拡大(2、3日前の予約を可能にする)		エリア拡大	自由度を上げて欲しい(負担増可)
		梅園とイオンモールつくば、筑波学園病院を同一地区にして欲しい	周知方法の改善 土日利用
		東小学校地区内なのに利用できない	6時からの運行 福祉タクシーとの連携
		筑波記念病院	タクシー定期券の検討
		筑波学園病院	
		いきいきプラザ	
		清峰前	
		花室川上地区	

路線バス	支線型バス		その他
	バス停・ルート	左記以外	
高齢者割引の導入(市内全般)	大⇄古来⇄吉瀬⇄上広岡⇄上ノ室⇄倉掛⇄つくばセンター	料金は需要予測や高齢者以外の意見も重要	桜地区は広いので分割して議論したほうがよい
高齢者割引の導入(南循環)			
半額補助の導入	桜ニュータウン⇄広岡⇄大角豆⇄倉掛⇄つくばセンター	料金はもう少し(つくバスより)徴収してよい	桜が丘は市のサービスを受けていない 不公平である
荒川沖⇄つくばセンター(上ノ室経由)ルート	広岡⇄上ノ室⇄倉掛⇄つくばセンター(桜シャトル)	目的地バスの運行	桜ニュータウンの利便性が上がると思ったが期待外れだった
野田団地経由路線バス(1時間に1本)	つくばセンター中心ルート		
桜ニュータウン(1時間に1本)			
つくば駅⇄倉掛⇄上広岡⇄中高津⇄土浦線の充実			
並木小学校経由から並木ショッピングセンター経由に変更			

谷田部地区に関するご意見・ご要望等

つくバス			
バス停	ルート	時刻関係	左記以外
松代二丁目(南部シャトル)	団地内乗り入れ	アントラース前に7時55分～8時に到着	フリー乗降
松代信号付近(南部シャトル)	小野川ルート(南部シャトル)		フィーダー路線の充実
ララガーデン(南部シャトル)	つくばセンター⇄谷田部車庫⇄農林団地中央⇄学園病院入口⇄アッセ入口⇄山崎⇄羽成公園⇄農林団地中央⇄荃崎窓口センター(南部シャトル)	TXとつくバスの接続性が悪い	フィーダー路線(南中妻)
あさひ自転車前(南部シャトル)		松代循環との時刻調整(時刻をずらして欲しい)	つくバスと路線バスの統一
榎戸(南部シャトル)			バス待ち環境の改善
果樹研究所入口(南部シャトル)		折り返し便実施による便数確保(南部シャトル)	谷田部福祉センターにベンチ
ヨークベニマル(南部シャトル)			貨客輸送として活用
岡野整形外科	松代ショッピングセンター、手代木中に迂回(南部シャトル)	みどりの駅最終便 21時台	つくば駅延伸(作岡シャトル)
みどりの学園前(谷田部シャトル)		荃崎窓口センターでの最終便の接続が悪い(南部シャトル、自由ヶ丘シャトル)	シルバーパス導入
根崎入口(谷田部シャトル)	バスによる振動が課題		
谷田部(谷田部シャトル)			
四つ角(谷田部シャトル)	南中妻ルート(南部シャトル)	30分間隔運行(新吉沼シャトル)	
内町(谷田部シャトル)	小野川ルート	1時間に2本(東光台)	
みどりの駅⇄陣馬ふれあい公園間(谷田部シャトル)	上原・小野川ルート	富士見ヶ丘団地の通勤通学時間帯利用の考慮	
	サイエンス大通り⇄グリーンハイツルート(自由ヶ丘シャトル)		
駒形団地			
通横場	みどりの駅⇄谷田部窓口センター⇄アッセ入口⇄谷田部車庫⇄羽成公園⇄緑が丘(自由ヶ丘シャトル)		
羽成公園(自由ヶ丘シャトル)			
観音台児童公園(自由ヶ丘シャトル)			
観音台第一自治会(自由ヶ丘シャトル)	全便富士見ヶ丘団地乗り入れ(西部シャトル)		
グリーンハイツ(自由ヶ丘シャトル)	稲荷前⇄つくばセンタールート		

つくバス（続き）			
バス停	ルート	時刻関係	左記以外
サイエンス大通り(自由ヶ丘シャトル)	観光ルートの作成 真瀬⇄谷田部保健センター⇄福祉センタールート		
上横場(自由ヶ丘シャトル)			
ヨークベニマル(南部シャトル)			
春日二丁目⇄研究学園駅			
バス停増設(新吉沼シャトル)			
タイヨー(新吉沼シャトル)			
カスミ(学園の森、新吉沼シャトル)			
イーアスつくば			
真瀬郵便局(西部シャトル)			
富士見ヶ丘(西部シャトル)			
別府学園大(西部シャトル)			
筑波大学			
小野川児童公園			
小野川交流センター			
葛城小学校前			
谷田部中学校前			
イオンモールつくば			

つくタク			
予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外
1週間分を一度に予約	12時からの予約が取りづらい	つくば市全域を移動可能にする	利便性向上
予約が課題		市外への運行	料金はもう少し高くても可
ネット予約		ウェルネスパークの共通ポイント化	距離制運賃の導入
予約方法のコンピュータ化			運行距離の短縮
LINE等のソーシャルネットワーキングサービスの活用			(制度が)分かりづらい
			女性専用車の導入
予約を運転手としたい			土日運行
キャンセル発生時は30分前以外でも柔軟に対応して欲しい			市民意見をフィードバックする工夫
配車が遅れる場合は連絡が欲しい			利用イメージの改善
30分待ちは長い			ワゴン型車両の導入
運行時間の延長			電話対応が悪い
8時台の新設			
30分間隔での運行			
混雑時間帯の増車			

路線バス	支線型バス		その他
	バス停・ルート	左記以外	
南部シャトルとの時刻調整(時刻をずらして欲しい)	団地内乗り入れ	小型バスの導入	研究学園地区の渋滞対策
松代循環のルート変更	緑が丘団地⇄みどりの駅直行ルート	車イス対応車両	小野川地域の道路拡幅
松代循環の高齢者半額制度	研究学園直行ルート	路線バスの時刻表と同じにならないようにする	松代出張所の業務拡張
高齢者割引制度	グリーンハイツルート	午前、午後各2便運行	
精神障害者割引制度	松代ショッピングセンター⇄ハナマサ⇄小野川児童公園⇄小野川交流センター⇄筑波学園病院ルート	土日運行	
R354を通るバスの増便		最終便は午後8時頃	
つくば駅⇄研究学園駅間ルート		支線型バス導入によりつくタクが不要になれば良い	
研究学園駅、筑波大学、つくば駅を含むルート	市役所⇄松代⇄小野川交流センター		
谷田部地区⇄つくばセンター間ルート			
小野川児童公園			
南循環にバスロケが欲しい			
利用券(バウチャー)による利用促進			
コストパフォーマンスのみで判断して欲しくない			

荃崎地区に関するご意見・ご要望等

つくバス			
バス停	ルート	時刻関係	左記以外
バス停増設	牛久駅ルート	適切なダイヤ編成	バス待ち環境改善
筑波学園病院	森の里団地乗り入れ	自由ヶ丘シャトルのルート変更に伴う所要時間の増加が心配	名称変更
筑波大学付属病院	桜が丘団地乗り入れ		万博記念公園駅への延伸(自由ヶ丘シャトル)
筑波メディカルセンター病院	宝陽台団地乗り入れ	R354の混雑により自由ヶ丘シャトルの定時制低下を懸念。みどりの駅以南の谷田部シャトルとルート入れ替えを提案	ふれあいプラザ前延伸
うらガーデン	城山団地乗り入れ		
牧園地区(高野台中央の移設)	大井・樋の沢・池向ルート		
高崎十字路	イオンつくばルート		
高見原中央⇄高見原南間	自由ヶ丘⇄老人福祉センタールート		
マスダ荃崎店			
たいらや(牛久)	市役所ルート(直通)		
宝陽台公民館	イーアスルート(直通)		
宝陽台内(かっぱ号)			
荃崎野菜村			
大舟戸			
憩いの家			

つくタク			
予約・配車	電話回線	乗降場所関係	左記以外
9時前の予約		運行エリア拡大	土日祝日の運行希望
予約が取れなくて困る		牛久方面への移動	現行時間以上の運行
帰りの予約を検討して欲しい		牛久愛和病院	廃止すべき(代わりに循環バスの復活)
月1回での予約		牛久セントラル病院	
		イオンモールつくば	Suica導入
		牛久市内クリニック(中野クリニック、奥村クリニック、中央E)	運賃値下げ(300円→200円)
			運転手、オペレータのマナー改善
		牛久市内商業施設(ヒーロー、ロイヤルホームセンター)	通常のタクシーの割引制度を希望
			児童、生徒、障害者などの福祉用つくタクの運行

路線バス	支線型バス		その他
	バス停・ルート	左記以外	
路線バスの充実	宝陽台乗り入れ	城山フリー乗降	牛久市との協議をしてほしい
市内運賃上限200円	城山⇄弁天⇄宝陽台北⇄つつじヶ丘⇄牛久駅⇄宝陽台ミッキー前⇄コスモ石油⇄高見原五丁目⇄ミニストップ⇄望月整骨院⇄城山ルート	10時～15時に小型バスで運行	カッパ号の通勤時間帯の確保について協議
牧園⇄牛久間に運賃補助			
午後10時以降の運行			牛久市との共同運行を
牛久駅へのルート			牛久愛和病院がバスを出すようにする
森の里⇄城山⇄宝陽台⇄牛久駅ルート			牛久ばかり見ないこと
宝陽台⇄城山⇄牛久駅ルート			自由ヶ丘から短時間でつくばセンターに行きたい
藤代駅⇄みどりの駅ルート			
藤代駅⇄牛久駅ルート			不便な荃崎庁舎跡地が楽しければ行く機会が増えるのでは
佐貫駅⇄牛久駅ルート			

全体に関するご意見、ご要望等

改編案全体	1	温暖化対策としての公共交通への税金投入は大賛成である
	2	高齢化対策、CO2削減などの視点で思い切った改編をしてほしい
	3	予算増額してよいので、ニーズに応える運行を
	4	税金の公平化を求む
	5	改編案通りの実施を
	6	市域に公平に恩恵を受けられるように配慮してほしい
	7	時代の要請を見ながら柔軟に対応してほしい
	8	一度決めたことがいつまでも最良ではない
	9	市は収支としての基準はあるのか
	10	一部の意見に流されずにしてほしい
	11	高齢者、年金生活者にやさしい制度
	12	旧集落は高齢者が多く、商店も少ないので公共交通は必要である
	13	高校生の通学難民等への施策が足りない
	14	荃崎地区のみ優遇した不公平で改悪な公共交通改編案である
つくバス	バス停	15 全体的にバス停増設を希望
		16 バス停を細かく置いて欲しい
		17 バス停圏域200m
		18 300mに1か所設置
		19 地形や立地条件などを考慮
		20 高齢者はバス停まで30分歩けない
		21 高齢者は1km間隔のバス停は利用できない
	ルート等	22 全てのシャトルをつくば駅に
		23 つくばセンターへ延伸
		24 各地域交流センターへのルート
		25 東西の路線の充実
		26 病院、買い物施設に行きたい
	ダイヤ	27 便数は最低30分に1本
		28 TXの30分間隔(快速)に合わせて、つくバスも30分間隔に
		29 5時から23時台の運行希望
		30 改編により減便しないように
		31 系統を切り替えてダイヤを組む
		32 通勤、通学、日中の快速(止まらない停留所もあり)
		33 市役所停留所は夜間通過
		34 閉庁時間帯に市役所を運行をしない
		35 小学生の下校に対応した時間設定
	運賃	36 一律運賃でないのは不公平
		37 近距離区間の運賃引き下げ
	車両	38 バス車両はもっと小型でよい
		39 全路線小型車両の導入
	結節点 乗り継ぎ	40 つくバスで近隣他市への移動
		41 つくバスを知らない
		42 バス利用者への駐車場割引

つくバス (続き)	利用促進	43	日中利用を増やすため、つくバスを使ったミニ旅行を提案
		44	市役所職員によるバス通勤の実施
		45	高齢者を意識したPRの強化
	案内	46	市、民間の主な施設への行き方をわかりやすく表示
		47	行く先が異なる場合はわかりやすく表示
	その他	48	バス待ち環境の向上
		49	バス停にベンチや屋根の設置
		50	公共交通手段の少ないところを手厚く本数や路線を増やして欲しい
		51	民間路線バスがあれば、つくバス本数は少なくてもよい
		52	つくタクよりつくバスが充実している
		53	つくバスと民間バスの役割分担が不明確
		54	朝夕は速達性、日中は高齢者移動
		55	現状の路線ありきでの検討となっている
		56	朝夕は速達性、日中は高齢者移動
		57	現状の路線ありきでの検討となっている
		58	便数と利用人数との経済性を考慮した運行
		59	利用者が多い路線の民営化
		60	TXに向かう人だけではない
		61	バススポンサーを募集
		62	KEKから協賛金
		63	地域からバス用地の提供を受けたらどうか
		64	R354の渋滞緩和
		65	定期の大きさをPASMO等に合わせて欲しい
		66	PASMO等との連携や提携カード
		67	つくバスの運転が荒い
つくタク	予約・配車	68	事前予約性の改善
		69	ネット等での予約
		70	予約時間帯の変更
	乗降場所	71	共通ポイントを増やす
		72	住宅地などを乗降場所に
	自宅利用登録	73	自宅利用登録制度の緩和(家族であれば乗車させて欲しい)
		74	自宅利用登録を家族単位や三親等までなど幅広くしてほしい
	運行時間	75	8時から18時まで運行
	車両	76	台数を増やす
		77	予約者全員が乗れるぐらいの車両の確保
	運賃	78	距離制料金の導入
		79	値上げも仕方ないが、地区による不均衡を是正して欲しい
		80	個人負担 500円
	エリア	81	エリア撤廃
		82	谷田部地区、大穂・豊里地区の共通ゾーンを設けてほしい
	その他	83	現在のつくタク収支の改善
		84	もっとPRしてつくタクの使い方を周知して欲しい
		85	意見がどう反映されるのか分かるように広報して欲しい
		86	つくタクをなくさないで欲しい

路線バス	運賃等	87	路線バスの運賃が高い
		88	運賃補助の全路線対応
		89	高齢者への路線バス補助
		90	民間とつくバスに運賃差があるので、民間の高すぎる場所に補助
		91	乗り継ぎ割引など
		92	高齢者割引の路線バス拡大
		93	運行事業者への補助ではなく、利用者への補助を
	その他	94	圏央道を利用した埼玉、千葉高速バス
		95	R125沿いバス停へのベンチ、雨よけ設置
支線型バス	ルート	96	小さく回るバスを何コースかつくる
		97	路線検討のポイントに地区交流センターを入れる
		98	一日置きに運行(ルート)を変える
		99	直線型か循環型かを住民にアンケート
		100	商業施設を循環するルート
		101	支線型は乗り換えが必要であるので、拠点への地域循環型が望ましい
		102	支線型ではなく、乗り継ぎなしのラケット型路線にしてほしい
	その他	103	つくタク、つくバスで不便な所を埋める交通手段を研究してほしい
		104	何案かを提示し、区会や集落に入り議論する
		105	ワゴン車はステップが狭く乗り降りが大変である
		106	車いすユーザーが利用できる車両を
		107	本数が少なく時間がかかると、また乗らなくなる
		108	高齢者対策として、支線型バスに期待
		109	支線型バスを導入して、つくタクを減らさないでほしい
その他	運賃・割引等	110	市内上限300円の導入
		111	民間バスが高い 他の町は200円ぐらいだ
		112	乗り継ぎ割の全日・全時間帯の導入
		113	路線バス・つくバスの共通チケット
		114	乗り継ぎ料金を値引きして設定する
		115	乗り換え割引を全時間帯にしてほしい
		116	関鉄やTXに対しても、障害者割引の適用の働きかけをしてほしい
		117	つくバス・つくタクの団体割引制度
		118	つくバス、つくタクの年間パスポート
		119	障害者の初乗り運賃助成用の年間パスがあるとよい
		120	色々な交通手段へ補助（免許返納も含め）
		121	高齢者に定期バス
		122	65歳以上の割引が知られていないので広報を
		123	タクシー定期券導入
		124	税金が高くなってもよいので、バス運賃の無料化
		125	学割の充実（路線バス、TXの中学生まで無料、高校生の半額）
		126	学生にも使いやすい料金と時間の設定を
		127	利用者負担を増やすこと
		128	市内タクシーは迎車料金が発生し、利用しにくい
		129	通常タクシーへの補助を増やす
		130	民間のバスやタクシーを利用する人に補助する方がコストが減る
		131	QR決済への対応

その他（続き）		132	バス利用特典、サービスの提供を
		133	タクシー助成券に名前を入れるのはおかしい
		134	回数券などに、商店割引券などをスポンサーつけてできないか
		135	公共交通利用インセンティブ（商業施設利用との連携）
		136	観光客向けに1日バスやホテル、買い物割引サービスを構築する
		137	インセンティブ、ICカード連携などの導入
		138	ICカードを利用しても特典がもらえるシステム導入
		139	JTBがタクシー用定期券を発行したので検討してほしい
	ルート等	140	公共施設にはバスで行けるように
		141	主要な研究機関へのアクセス向上
		142	神社仏閣などの歴史遺産に行くバスがほしい
		143	観光客などを増やすため観光地を通すルート設定
		144	常磐線に効率的に行くことができるルートがほしい
		145	病院や商業施設からの送迎バスに補助金を出してほしい
		146	病院送迎バスの運行
		147	将来的なデマンド型バスの運行検討
		148	将来的に道路を拡張し、大型バスも通れる環境整備を考えてほしい
		149	学校と連携してバスルートを決定
		150	小学生のバス利用対応強化
	広域連携	151	自動運転専用やバス専用のレーンの整備
		152	土浦、牛久、つくばみらい市などへの公共交通でのアクセス向上
		153	土浦方面へのアクセス向上
		154	土浦にでるのが不便である
		155	下妻市・土浦市との広域連携希望
		156	つくばみらい市、取手市とのコミュニティバス連携を
		157	近隣市町との広域連携強化
		158	常総(石下)、筑西、桜川への移動
		159	広域連携バスは、料金を含め非常に便利
	便数	160	便数を多くしてほしい
		161	人口集中している地域の本数増加
		162	つくバス減便分を路線バス本数増でカバーしてほしい
	バス停等	163	路線バスとつくバスのバス停を抱き合わせる
		164	銀行、カスミ、買い物場所にバス停がほしい
		165	各集落に1～2個のバス停を
		166	バス停に自転車置き場を設置
		167	バス停に自転車等のP&R設置
		168	バス停を楽しい場所にしてほしい
		169	ファミリーマート以外にも協定を
		170	商業施設とのタイアップでバス待ち環境整備

その他 (続き)	乗り継ぎ バス待ち環境	171	商業施設利用 自転車置き場の設置
		172	乗り継ぎ方法がわからない
		173	乗り継ぎの不便さをなくす
		174	乗り換え可能な結節点がほしい
		175	市役所に行くのに乗り継ぎ券でいけるようにしてほしい
		176	どこかを經由すれば、全地区にいけるように
		177	キラウちゃんバスにも乗り継げるポイントを
		178	他市町村との乗り継ぎポイントがほしい(土浦ゆらの里、牛久方面等)
		179	常総市のコミュニティバスとの結節点がほしい
		180	拠点で待機できる場所があるとよい
	案内等	181	目的地に対応したバス停の表記改善
		182	つくバス・つくタク独自マップ(施設入り)
		183	市外の人をつくばセンター=つくば駅だと分からないのでガイドに表記
		184	外国人にもわかりやすい表示を(外国人高齢者、外国人障害者に配慮)
		185	外国人や観光客にも考慮した表示を
		186	高齢者にもわかりやすい表記
		187	つくバス・つくタクの停留所を目立つようにしてほしい
		188	桜川、筑西広域連携バスの宣伝をバス停に設置する
		189	目的地を的確に教えてくれる案内係がいるとよい
		190	交通ボランティアの構築
	説明会等	191	カタカナ語はやめてほしい
		192	説明やは初めて聞く人に向かって話す姿勢がなっていない
		193	早口で庁内で当たり前使う言葉は理解できない
		194	意見を吸い上げる場所がほしい
		195	もっと住民の参加があるとよい
		196	自治会ごとの具体的な意見を聞くことも検討してほしい
		197	地区別等に情報を切り分けて周知してほしい
		198	資料が見にくい
		199	説明に地図が少なくわかりにくかった
		200	グループワークは、関係地域に分けてほしかった
		201	説明会の結果は公開されるのか
		202	説明会に参加していない高齢者などの声をひろい反映する方策
		203	このような会合を多くしてほしい

その他 (続き)	その他	204	通勤利用であれば、つくバスでなくてもよいのでは
		205	住民は、つくバスか関鉄かの区別はしていない
		206	フリー乗降を可能にしてほしい
		207	荷物が多いとバスが利用できない
		208	格差是正
		209	福祉有償運送きずな 運転手不足 補助金を増やしてほしい
		210	公共交通を補足する手段をまとめてほしい
		211	ライドアンドパーク方式の乗り物を補足する
		212	路線バスとつくバスの時刻を一緒に改善
		213	TXの延伸
		214	バスで乗り切れない所にLRTやモノレール
		215	関鉄以外のNPO等まで含めた配送サービスとの連携
		216	成り手が少ない中、現在のドライバーをさらに活用してはどうか
		217	福祉タクシー12枚は少ない
		218	福祉タクシー券を24枚に戻してほしい
		219	収支検討する際、地域の経済効果も考慮してほしい
		220	運転手の意見を聞く機会もほしい
		221	各地区の発展になるように、人がいけるようにするべき
		222	これからのつくばは、研究学園を中心に考えるべき
		223	ライドシェア導入
		224	観光客などを増やすためアニメタイアップやスタンプラリー
		225	スクールバスの活用
		226	関鉄とつくば市の協議内容を公開してほしい
		227	運転士の態度が悪い
		228	BRT導入
		229	福祉部のバスを利用
		230	駅前のレンタサイクルも公共交通と捉えて可能性を見つけてほしい
		231	車内に絵を描く（アートバス）などの運行
		232	赤ちゃん連れも交通弱者
		233	TX研究学園駅に快速電車を停車させてほしい
		234	空港バス・高速バスへのUSB充電器設置
		235	ゆかりの森を利用しやすい施設になるようにしてほしい
		236	市民ボランティアを活用（地域内交通）
		237	自動運転バス導入の検討
		238	つくばの特性に合ったコストの掛からない運行システムを支援
		239	つくばセンターに行政機能
		240	ばらまきのようなことはしないでほしい

※参考資料1 公共交通改編案（素案）に関するアンケート

※会場来場者用

公共交通改編案(素案)に関するアンケート

担当課記入欄

公共交通改編案策定のため、下記アンケートにご協力ください。よろしくお願いいたします。

あなたのことについて、記入（チェック）してください。

住所	お住いの町丁目（大字）を記入してください。 つくば市（ ）
性別	☐ 男性 ☐ 女性
年齢	☐ 20歳未満 ☐ 20歳代 ☐ 30歳代 ☐ 40歳代 ☐ 50歳代 ☐ 60歳代 ☐ 70歳以上

本日、説明会に来場するために利用した交通手段を教えてください。（1つのみチェック）

- ☐鉄道 ☐路線バス（つくバス以外） ☐つくバス ☐つくタク
☐自動車(自分で運転) ☐自動車(送迎) ☐自動車（同乗） ☐バイク・原付
☐自転車 ☐徒歩のみ ☐その他（ ）

問1 つくバス改編案(素案)について

該当するシャトル名にチェックをして、ご意見・ご要望を記入してください。（複数可）

- ☐北部シャトル ☐小田シャトル ☐作岡シャトル ☐吉沼シャトル ☐上郷シャトル
☐南部シャトル ☐谷田部シャトル ☐自由ヶ丘シャトル ☐西部シャトル ☐全シャトル

記入欄（運行ルートやバス停・その他について）

問2 つくタク改編案(素案)について

該当する内容にチェックして、ご意見・ご要望を記入ください。（複数可）

- ☐予約・配車方法について ☐車両について ☐料金について
☐共通ポイント、特例ポイントについて ☐運行エリアについて ☐その他

記入欄

 裏面へ続きます。

問3 路線バス改編案(素案)について

該当する内容にチェックして、ご意見・ご要望を記入ください。(複数可)

- ☐運賃補助について ☐新規路線について ☐新規路線バスについて ☐その他

記入欄

問4 支線型バス改編案(素案)について

該当する内容にチェックをして、ご意見・ご要望を記入してください。(複数可)

- ☐路線の形態について ☐車両タイプ・台数について ☐運行日について
☐運行時間について ☐料金について ☐その他

記入欄

問5 その他

その他、ご意見がございましたら、ご自由に記入してください。

記入欄

※アンケートへのご協力、ありがとうございました。

※参考資料2 地区別説明会 日程チラシ（お知らせ）



公共交通改編



地区別説明会

現在、つくば市では、「誰もが移動しやすいまち」を目指して、「つくバス・つくタク」を中心にした公共交通の改編案の作成を進めています。

今回、改編案の作成に向けた素案を作成しましたので、市民の皆さんのご意見をいただき、今後の参考とさせていただきたく、下記のとおり地区別説明会を開催します。



ぜひお気軽にご参加ください、フクッ！

※対象地区に関することが説明内容の中心になりますが、お住いの地区に限らず、いずれの会場にもご来場いただけます。

対象地区	開催日	時間	会場	住所 電話番号
筑波地区	5月12日（土）	10:00～11:30	筑波交流センター 2階多目的室	北条5060 029-867-3135
	5月21日（月）	10:00～11:30		
大穂地区	5月12日（土）	14:00～15:30	大穂交流センター 2階研修室	筑穂1-10-4 029-864-3111
	5月17日（木）	10:00～11:30		
豊里地区	5月16日（水）	10:00～11:30	豊里交流センター 2階研修室	高野1197-20 029-847-8444
	5月19日（土）	10:00～11:30		
桜地区	5月19日（土）	14:00～15:30	桜総合体育館 1階会議室	金田1608 029-857-4021
	5月22日（火）	10:00～11:30		
谷田部地区	5月13日（日）	10:00～11:30	市民ホールやたべ 2階大会議室	谷田部4711 029-837-1131
	5月15日（火）	10:00～11:30		
荃崎地区	5月13日（日）	14:00～15:30	荃崎交流センター 2階大会議室	小荃318 029-876-3311
	5月14日（月）	10:00～11:30		
市全体	5月18日（金）	10:00～11:30	つくば市役所 2階防災会議室	研究学園1-1-1 029-883-1111
	5月20日（日）	10:00～11:30	つくば市役所 2階203会議室	

お問い合わせ先：つくば市都市計画部総合交通政策課 （電話）029-883-1111

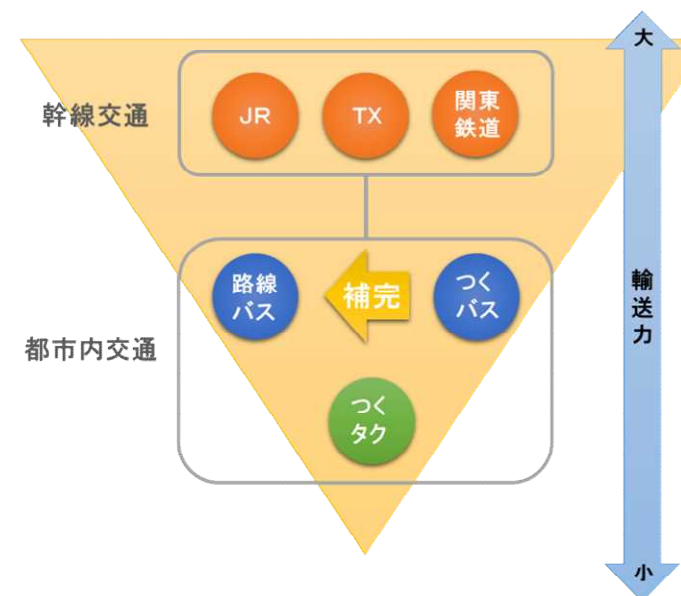
公共交通改編案

平成30年 8 月 8 日(水)

つくば市 都市計画部 総合交通政策課

■ 地域公共交通の現状

役割	手段
市内及び東京方面との 広域移動の幹線交通	鉄道（つくばエクスプレス、JR常磐線 等）
鉄道の各駅と市内の各拠点を結ぶ 都市内交通	路線バス、つくバス（路線バスを補完）
上記で対応できない移動需要	デマンド型交通（つくタク）



■ 幹線＋支線システム

利用目的や需要に応じた適切なサービス提供を行うため、運行手段毎の**役割分担**を図り、公共交通を一体のネットワークとしてより効果的なものにし、利便性向上を図る。

● 幹線が担う役割

- 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機能**
- 市内中心拠点等と**地域生活拠点等を結ぶ交通機能**

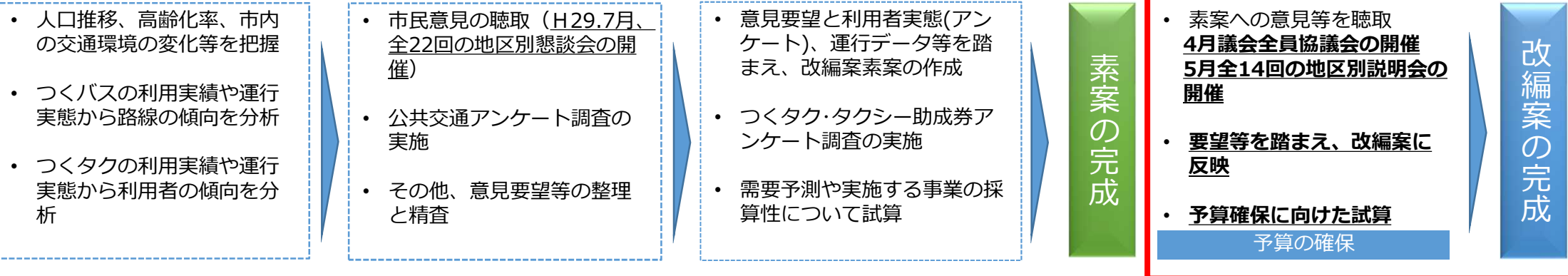
● 支線が担う役割

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

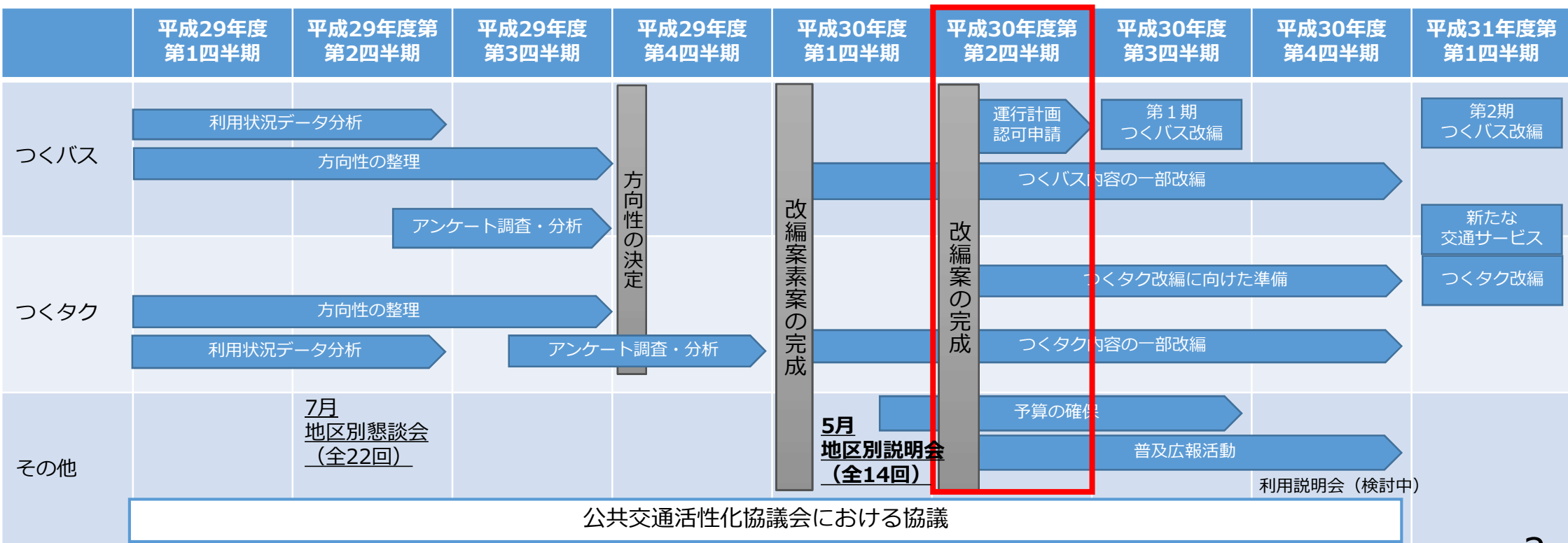
幹線と支線の概念は継続し、提供するサービス内容を検討し、充実を図る。

改編案策定までの流れとスケジュール

■ 改編案策定までの流れ



■ スケジュール



つくば市公共交通の現状と改編案

	運行区間	主な対象地域	サービスの提供方針	現状	改編案
幹線	市内交通拠点（TX各駅）～県内・首都圏（TX各駅）	高密度 需要地域	【都市骨格幹線（鉄道）】 ・ つくば市内及び市外を連絡する鉄道交通（TX）	・ TX ・ 高速バス	・ TX ・ 高速バス
	市内交通拠点（TX各駅）～市内各拠点や近隣市交通拠点等	高密度 需要地域	【広域幹線バスネットワーク】 ・ つくば市内外を連絡する路線バス ・ つくば市と県内外を連絡する高速バス ・ つくば市と市外拠点等を連絡する広域連携コミュニティバス	・ 路線バス ・ 高速バス ・ 広域連携バス（筑西市・桜川市）	・ 路線バス（継続） ・ <u>路線バス（運賃補助）</u> ・ <u>新規路線バス（牛久駅方面）</u> ・ 高速バス（継続） ・ 広域連携バス（継続）
	市内交通拠点（TX各駅）～市内各拠点等	高・中密度 需要地域	【都市内幹線バスネットワーク】 ・ 地域生活拠点等からTX各駅への速達性、直行性を確保し、運行頻度を高めたバスネットワーク（路線バス、コミュニティバス） ・ TX各駅と近接する高密度住宅市街地、大学・研究機関、工業団地等を連絡するバスネットワーク（路線バス、コミュニティバス）	・ 路線バス ・ つくバス	・ 路線バス（継続） ・ <u>つくバス（現行+α）</u> ※「+α」 1.新規路線（つくバス） 2.折り返し便 3.路線延伸 4.フィーダー路線(枝線) 5.ルート変更等 ・ 新規路線バス
支線	集落地域等～地域生活拠点、行政・医療・商業施設等	低密度 需要地域	【デマンド型交通、その他多様な交通手段】 ・ 低密度の需要に対応した柔軟な交通サービス ・ 高齢者、交通弱者等の利用に対応した昼間の交通サービス	・ つくタク ・ タクシー利用料金助成事業 ・ 福祉有償運送 ・ 民間タクシー	・ <u>支線型バス（地域循環型を含む）</u>
					・ 病院送迎バス ・ 企業送迎バス ・ <u>つくタク（運用の工夫）</u> ・ タクシー利用料金助成事業 ・ 福祉有償運送 ・ 民間タクシー ・ 地域主体の交通 ・ その他の交通手段（スクールバス等）

改編案の実施時期 1/3

	サービスの提供方針	改編案	内容	実施時期(予定)※	
				H30.10	H31.4
幹線	【広域幹線バスネットワーク】	・ <u>路線バス（運賃補助）</u>	・ 主に茎崎地区から牛久方面への交通需要への対応 ・ 運賃補助適用路線の選定等 ・ 補助の対象者や区間、補助金額等の決定		○
		・ <u>新規路線バス（牛久駅方面）</u>	・ 茎崎地域における生活圏を考慮し、牛久方面への新たなバス路線を設定 ・ 運行事業者と協議し、ルートや運行時間、運賃等を決定		○
	【都市内幹線バスネットワーク】	・ <u>つくバス（現行+a）</u> ※「+a」 1.新規路線（つくバス） 2.折り返し便 3.路線延伸 4.フィーダー路線(枝線) 5.ルート変更等 ・ <u>新規路線バス</u>	・ 既存路線を維持しつつ、運行実態や利用者実態（アンケート）、要望等を考慮し、路線ごとに折り返し便、路線延伸、枝線、ルート変更等を行う ・ バス路線空白地域（上郷～上河原崎・中西地区、島名・福田坪地区～真瀬）等に新規路線を導入 ・ 研究学園駅周辺の人口定着に伴う交通需要への対応 ・ 需要予測やルート案について、運行事業者や区会等と引き続き検討	○	○
支線	【デマンド型交通, その他多様な交通手段】	・ <u>支線型バス（地域循環型を含む）</u>	・ 市内での高齢化率が高い地域における定時定路線型交通手段の有効性検証 ・ つくタク利用者の支線型バスへの利用転換の検証		○
		・ 病院送迎バス ・ 企業送迎バス	・ 運行に関しては、ルート、運行時間、頻度、費用負担、主体、免許等の課題について中長期的に検討	△ (中長期的な検討)	
		・ <u>つくタク（運用の工夫）</u>	・ 予約のとりやすさ、行ける場所について、運用の工夫による利便性向上 ・ 運行時間帯や運行日については、支線型バスと組み合わせによる利便性向上	○	○
		・ <u>タクシー利用料金助成事業</u>	・ タクシー利用料金助成事業については、現在の利用状況を踏まえて、そのあり方について引き続き検討	△ (引き続き検討)	
		・ 福祉有償運送 ・ 地域主体の交通	・ 福祉有償運送は対象者等の制限の課題について中長期的に検討 ・ 運行に関して、主体（担い手）の確保や育成、費用負担、輸送力等の課題について中長期的に検討	△ (中長期的な検討)	
		・ <u>その他の交通手段（スクールバス等）</u>	・ スクールバスについては、運行時間、認可条件等の課題について中長期的に検討		

※ 改編の実施時期については予定であり、一部については検討を要するものを含みます。

改編案の実施時期 2/3

■つくバス

平成30年10月：現在の利用者への影響が少ないと考えられるものについて、実施する。

平成31年4月：現在の利用者への影響が大きいと考えられる折り返し便、大きなルート変更等や、バスの購入が必要となる新規路線等について実施する。

		平成30年10月	平成31年4月
全シャトル共通		バス停増設（下記に関するもの）	バス停増設
		ダイヤ見直し（下記に関するもの）	ダイヤ見直し
路線別	北部		折り返し便
	小田	枝線（松栄団地）	枝線（大穂窓口センター）
	作岡	ルート変更（市役所閉庁時間帯）	ルート変更（今鹿島等）
	吉沼	ルート変更（市役所閉庁時間帯）	上郷便の分割 ルート変更（大穂窓口センター等） 結節点の新設（とよさと病院）
	上郷		新設（現在の吉沼シャトルから分割） 結節点の新設（とよさと病院）
	西部		新設 結節点の新設（とよさと病院）
	南部		折り返し便
	谷田部	ルート変更（みどりの東） ルート変更（市役所閉庁時間帯）	
	自由ヶ丘		ルート変更（観音台等）

- 作岡、吉沼及び谷田部シャトルは、市役所閉庁時間帯に「つくば市役所」を通らないルートに変更することで速達性を向上させる。代替として、それぞれ別途バス停を増設する。

改編案の実施時期 3/3

■路線バス改編

	平成30年10月	平成31年4月
運賃補助		○
新規路線（茎崎地区）		○

※研究学園駅周辺エリアの新規路線バスについては、中長期的に検討する。

■つくタク

	平成30年10月	平成31年4月
予約・配車方法	○	
電話回線数	○	
共通ポイント、特例ポイント増		○

■支線型バス

	平成30年10月	平成31年4月
筑波地区		○

※その他の地区への展開については、引き続き検討する。

改編案

（１）幹線改編案 ～つくバス～

路線別改編案 1/5

■北部シャトル

改編案		主な効果	主な留意点	必要性等
折り返し便	つくばC～大穂窓口C	混雑緩和 利用者の増加(折り返し 区間)	折り返し区間以外の運行便 数の減少、乗り換えの発生	上り、下りともに、朝夕の 通勤通学時間帯で非常に混 雑している
バス停増設	バス停設置の考え方に 基づき設置	利用者の増加	運行便数の減少、運行時間 の増加による速達性の低下	現在、バス停間隔が平均 2.8kmと他シャトルと比べ 長い
ダイヤ見直し	混雑時間帯等を考慮し て設定	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少	利用者の多さや東大通りの 交通渋滞等により遅れが発 生

■小田シャトル

改編案		主な効果	主な留意点	必要性等
折り返し便	桜便（折り返し便）を 通常ルートに変更	現行折り返し区間以外の 運行便数の増加	既存折り返し区間の運 行便数の減少	枝線を設定する場合に必要
フィーダー路線 (枝線)	小田東部～大穂窓口C ～大形	小田地区等の利便性向上	+8.4km（+20分） 運行便数の減少	日中時間帯の小田地区から 大穂地区への交通需要
	金田東～松栄団地～栄	松栄団地等の利便性向上	+1.2km（+5分） 運行便数の減少	日中時間帯の松栄の交通需 要
バス停増設	バス停設置の考え方に 基づき設置	利用者の増加	運行便数の減少、運行 時間の増加	現在のバス停間隔平均 1.1km
ダイヤ見直し	枝線設定等に伴うダイ ヤの見直し	定時性の確保	—	現行の定時制は高いが、枝 線設定による再考が必要

路線別改編案 2/5

■作岡シャトル

改編案		主な効果	主な留意点	必要性等
ルート変更	大砂～今鹿島～豊里の杜～東光台～研究学園駅	現行吉沼シャトルとの重複ルートの解消 利用者の分散（豊里の杜～東光台～研究学園駅） 今鹿島（バス路線空白地域）の利便性向上	旧ルート利用者の利便性低下(例:東光台～土木研究所利用者)	現行作岡シャトルは、現行吉沼シャトルとルートが交差しており非効率
バス停増設	バス停設置の考え方に基づき設置	利用者の増加	運行便数の減少、運行時間の増加	現バス停間隔平均1.4km
ダイヤ見直し	ルート変更等に伴う設定	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少	ルート変更による運行実態の再検証が必要

■吉沼シャトル

改編案		主な効果	主な留意点	必要性等
ルート変更	吉沼～篠崎～大穂窓口C～土木研～学園の森～研究学園駅	現行作岡シャトルとの重複ルートの解消 吉沼地区の大穂地区への交通需要 西高野、大砂地区等の利便性向上	旧ルート利用者の利便性低下(例:つくば駅や吉沼～テクノパーク豊里利用者)	現行吉沼シャトルは、現行作岡シャトルとルートが交差しており非効率
バス停増設	バス停設置の考え方に基づき設置	利用者の増加	運行便数の減少、運行時間の増加	現バス停間隔平均1.6km
ダイヤ見直し	ルート変更等に伴う設定	定時性の確保 TXとの接続性の向上	新ルートにおける西大通りの交通渋滞	ルート変更による運行実態の再検証が必要
その他	結節点の新設(とよさと病院)	乗り継ぎ利便性の向上 定時性の確保	運行便数の減少、運行時間の増加	路線の長大化(循環化)を防ぐことが可能

路線別改編案 3/5

■ 上郷シャトル

改編案		主な効果	主な留意点	必要性等
新規路線	上郷便を上郷シャトルとして運行	上郷便の運行区間の利便性向上	—	需要の多い上郷便の運行区間への対応
ルート変更	豊里の杜～東光台～研究学園駅～つくば駅 (経由地を学園の森から東光台に変更)	現行作岡シャトルとの重複ルートの解消	旧ルート利用者の利便性低下(例:学園の森～テクノパーク豊里利用者)	現行吉沼シャトル(上郷便含む)は、現行作岡シャトルとルートが交差しており非効率
バス停増設	バス停設置の考え方にに基づき設置	利用者の増加	運行便数の減少、運行時間の増加	現バス停間隔平均1.6km(現行吉沼シャトル)
ダイヤ見直し	運行実態等を考慮し設定	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少	上郷便は恒常的な遅延が発生(沿線開発地区や研究学園駅～つくば駅間の交通渋滞の影響)
その他	結節点の新設(とよさと病院)	乗り継ぎ利便性の向上 定時性の確保	運行便数の減少、運行時間の増加	路線の長大化(循環化)を防ぐことが可能

■ 西部シャトル

改編案		主な効果	主な留意点	必要性等
新規路線	市の西部等(上郷、島名・福田坪地区、真瀬、富士見ヶ丘等)と、TXの万博記念公園駅やみどりの駅とを接続する新規路線	バス路線空白地域の解消 TX沿線開発地区の定住促進	循環型つくバス運行時の利用者の伸び悩み	バス路線空白地域の問題や循環型つくバスの廃止以降、当該地域において、高齢化等の社会的状況も変化しており、また要望等もあることから新規路線を設定。
その他	結節点の新設(とよさと病院)	乗り継ぎ利便性の向上 定時性の確保	運行便数の減少、運行時間の増加	路線の長大化(循環化)を防ぐことが可能

■ 南部シャトル

改編案		主な効果	主な留意点	必要性等
折り返し便	つくばC～理化学研究所	混雑緩和 利用者の増加(折り返し区間)	折り返し区間以外の運行便数の減少、乗り換えの発生	上りの朝夕と下りの朝の数便で混雑している
バス停増設	バス停設置の考え方にに基づき設置	利用者の増加	運行便数の減少、運行時間の増加による速達性の低下	現バス停間隔平均1.2km
ダイヤ見直し	混雑時間帯等を考慮して設定	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少	平日の朝等、恒常的な遅延が発生している

■ 谷田部シャトル

改編案		主な効果	主な留意点	必要性等
ルート変更	飯田～谷田部南小～工科高校～谷田部窓口C	沿線開発地区の利便性向上	+1.5km（4分） ルート変更によるバス停移動が発生	沿線開発地区（みどりの東）の定住促進
バス停増設	バス停設置の考え方にに基づき設置	利用者の増加	運行便数の減少、運行時間の増加	現バス停間隔平均1.2km
ダイヤ見直し	ルート変更等に伴う設定	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少	運行実態と合わないダイヤについて精査が必要

■自由ヶ丘シャトル

改編案		主な効果	主な留意点	必要性等
ルート変更	緑が丘団地～観音台～谷田部車庫～みどりの駅	観音台地区等の利便性向上	+7.1km（18分） 路線長大化による運行便数の減少、運行時間の増加	観音台地区の交通需要
バス停増設	バス停設置の考え方に基づき設置	利用者の増加	運行便数の減少、運行時間の増加	現バス停間隔平均1.5km
ダイヤ見直し	ルート変更等に伴う設定	定時性の確保 TXとの接続性の向上	運行便数の減少	運行実態と合わないダイヤについて精査が必要
その他	小型車両の導入	振動等生活環境の改善	需要増加時の輸送力不足 小型車両の不足	終日、混雑は見られず、 小型車両での対応が可能

(2) 幹線改編案 ～ 路線バス ～

路線バス改編案（運賃補助、新規路線）

■ 運賃補助

項目	内容
対象路線	1. 牛久駅⇔みどりの駅（荃崎区間に限る） 2. 牛久駅⇔桜ヶ丘団地 3. 牛久駅⇔森の里 4. 牛久駅⇔緑が丘団地
対象者	条件1 8時～18時の路線バス利用者 条件2 交通系ICカードの利用
運行日	路線バス運行日
運行時間帯	8時～18時 ※新規路線バスと同一
区間	荃崎地区の停留所（対象路線4.の「緑が丘団地」から「南境松」停留所を含む）と牛久駅との間で乗降した区間
運賃	10km未満：200円、10km以上：300円 ※km数は目安
各種割引制度	つくバス同等（高齢者、小人、障害者は半額）

■ 新規路線バス

項目	内容
車両タイプ・台数	小型バス2台
運行距離	12.9 km
ルート (主な経由地)	富士見台 泊崎 あしび野 自由ヶ丘
	大舟戸 上岩崎 森の里（入口） 荃崎窓口センター
	城山 高崎 高見原 牛久駅
バス停数	20か所
運行日	運賃補助の対象となる路線バス運行日
運行時間帯	8時～18時 ※運賃補助と同一
運賃	10km未満：200円、10km以上：300円 ※km数は目安
各種割引制度	つくバス同等（高齢者、小人、障害者は半額）

(3) 支線改編案 ～つくたく～

- つくタク改編案の検討点の精査を実施し、以下をつくタク改編案とする。

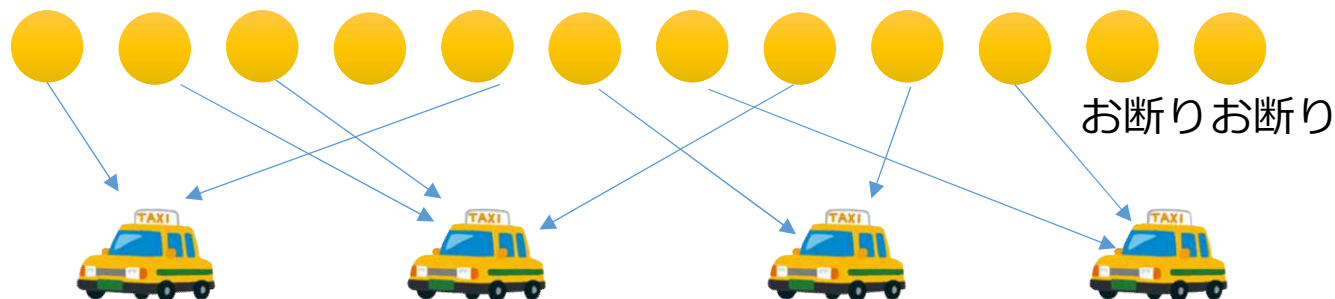
検討点	改編案
予約、配車方法	現行20台の輸送力に改善の余地があることから、運用の工夫として配車枠方式による予約、配車方法を本格導入する。
電話回線数	「電話が繋がらない」という声に対応するため、回線数を増やす。
車両数	現行台数を維持する。
共通ポイント数、 特例ポイント数	市民からの要望を踏まえて、エリア外からでも利用できるポイントを増やす。
エリア設定	現行のエリアを維持する。
料金	現行の料金体系を維持する。 ※ただし、料金改定等、受益者負担のあり方については、 継続して検討していく。

予約・配車方法の改善

平成30年2月19日（月）より、予約・配車の新方式を試験的に実施している。この効果を検証し、さらなる改善をした上で、本格導入する。

【従前】

先の予約 → 後の予約



予約の都度、オペレーターがルートを作成。

【新方式】

先の予約 → 後の予約



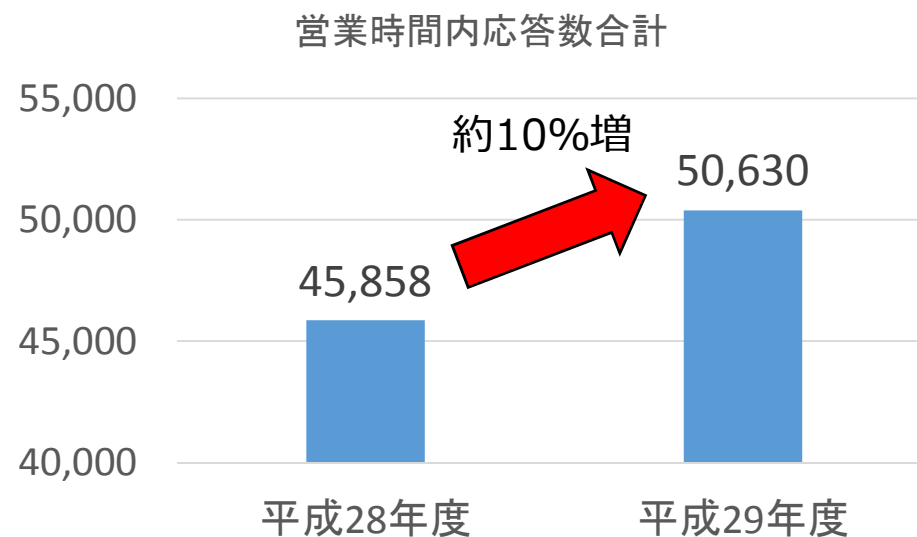
地区毎に配車枠を設け、上限まで予約をそのまま受け付ける ← 運行前日にルート作成。



●電話回線数

- ・電話の応答数は増加している。
↓
- ・電話対応時間の短縮対策を実施しているが、現在も、電話の混み合う時間帯（12時～13時台）に、「電話が繋がらない」という声がある。
↓
- ・オペレーターの配置を再検討し、電話回線数を増やす。

年度	応答総数	1ヶ月当平均値
平成28年度	45,858	3,822
平成29年度	50,630	4,219



●車両数

- ・つくタク運用の工夫や電話回線数の増加を今回の改編で実施し、車両数は現行台数を維持する。

●共通ポイント、特例ポイント数

- ・利用実績、公共性、市民意見等を考慮し、設定する。
- ・つくタクODや共通ポイントを増やした場合の運行への影響等を精査する。

市民のつくタクエリア外移動希望先の主な施設

医療機関	公共施設	福祉施設	大型商業施設
------	------	------	--------

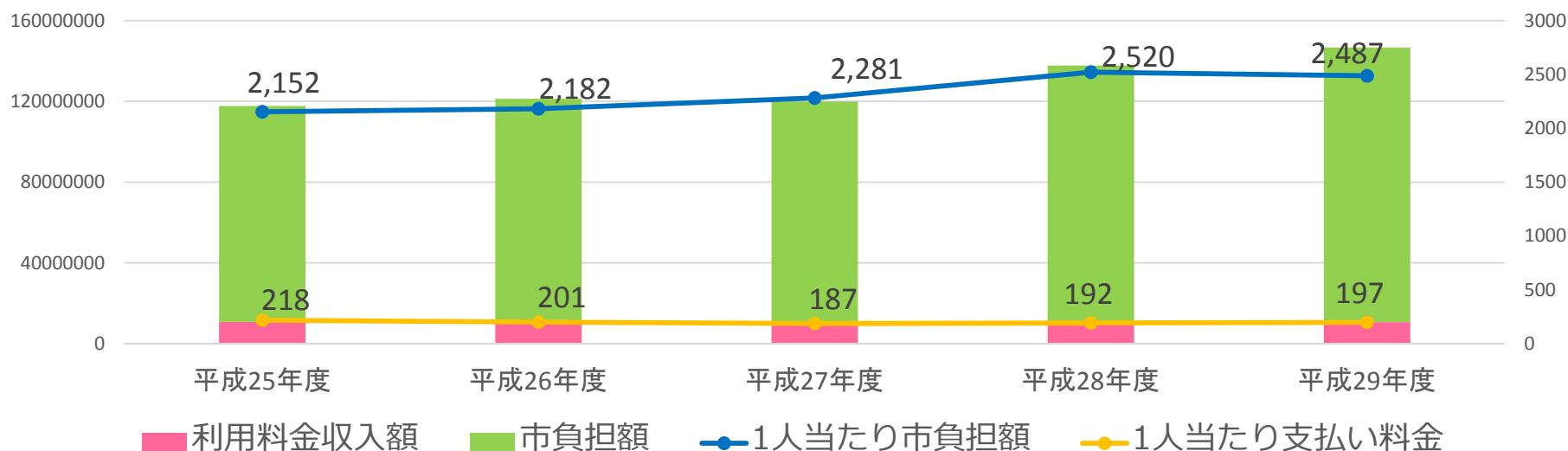
※OD=Origin and Destination（起点と終点の意）

●エリア設定

共通ポイント・特例ポイントの増設を実施し、現行エリア設定を維持する。

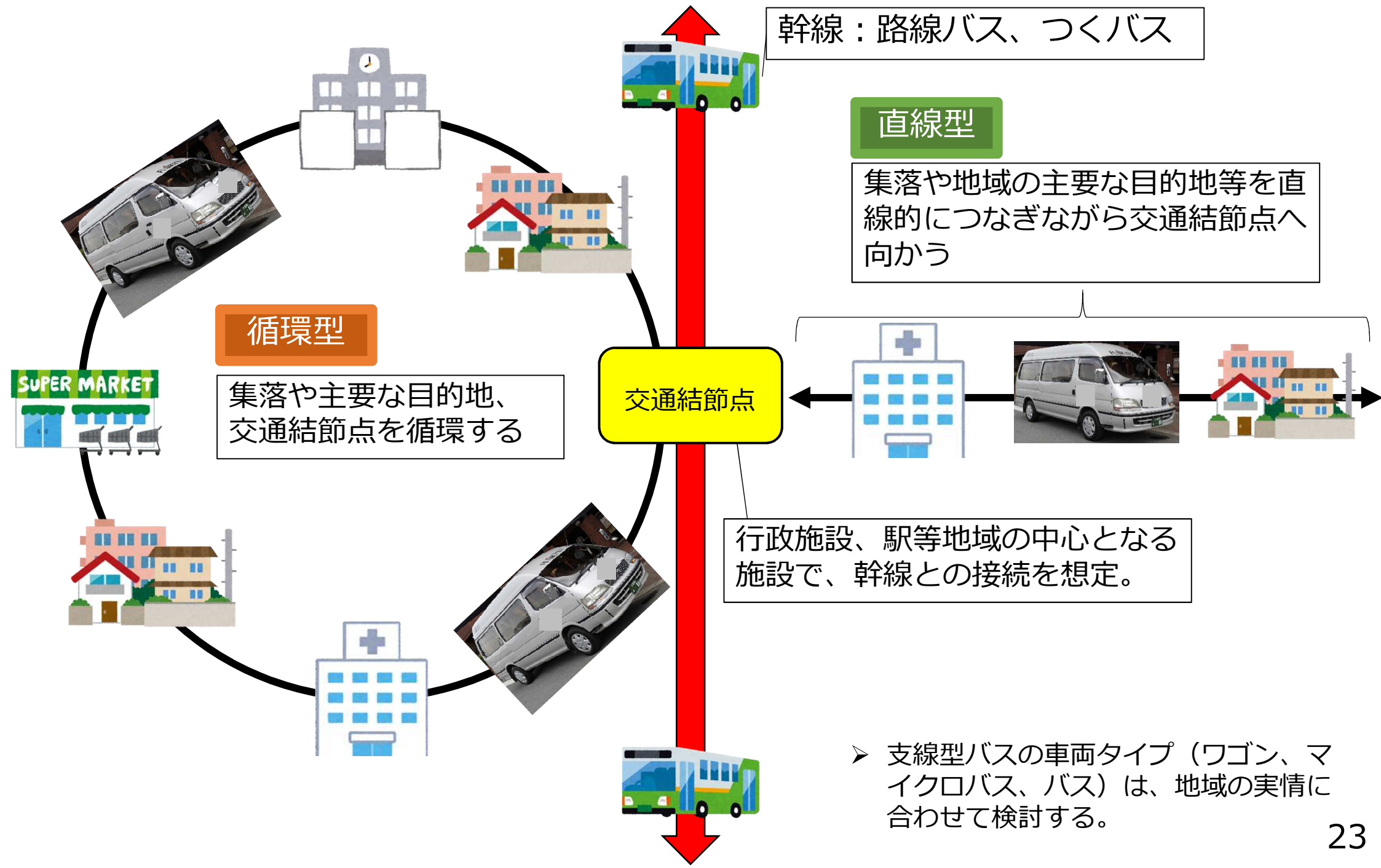
- ・ 今回の改編においては、現行の料金体系を維持する。
- ・ つくタク事業の収益率は、経年で10%を切っており、低い状況が続いている。
料金改定等、受益者負担のあり方については、継続して検討していく必要がある。

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
利用者数	49,683	50,865	48,544	50,811	54,636
運行経費 (A)	117,761,809	121,234,126	119,843,113	137,779,750	146,635,535
利用料金収入額等 (B)	10,832,592	10,248,544	9,092,313	9,734,950	10,760,050
市負担額	106,929,217	110,985,582	110,750,800	128,044,800	135,875,485
1人当たり市負担額	2,152	2,182	2,281	2,520	2,487
1人当たり支払い料金	218	201	187	192	197
収入割合 (B/A)	9.2%	8.5%	7.6%	7.1%	7.3%



（４）支線改編案 ～支線型バス～

支線型バスのイメージ



● 支線型バス導入の考え方

- 市内において高齢化率が高い地域で、定時定路線の支線型バスの有効性を検証する。
- デマンド型（つくたく）とは異なる定時定路線の支線型バスを導入することで、市民の公共交通利用を促進させる。
- つくたく利用者の支線型バスへの利用の転換が図られるかを検証する。
- 幹線の交通結節点に接続し、支線として利便性の向上を図る。
- つくたクのサービス外の運行（運行時間、運行日）をカバーする。

● 実証運行の考え方

- 実証運行として実験的に期間を定めて実施する。
- 高齢化率、バス停圏域カバー率（人口・面積）等から、実証運行は、筑波地区で検討する。
- その他の地区においても、つくたクの利用実績が多い地域、バス路線空白地域等への適用を検討する。
- 支線型バスの効果を検証し、今後のつくたクのあり方について検討する。

筑波地区支線型バス改編案

No.	項目	改編案
1	事業開始時期	平成31年4月1日
2	実証期間	3年（利用促進、運行改善、効果検証・本格導入準備）
3	車両タイプ及び台数	ワゴン型車両 4台
4	運行日	土日祝日を含めた毎日（年末年始を除く）
5	運行時間	8時台～18時台
6	料金	運賃200円均一（高齢者運賃割引、乗継割引も適用） ※つくバスの筑波地区内における料金が200円であり、一部地区においては、つくバスに地区内移動を担わせるため。
7	運行ルート	4コース 北条と主要なつくタクODを直線的に結ぶルートを設定する。
8	契約形態	委託契約

支線型バス運行ルートの方

●運行ルートの検討は、つくタクODをベースに検討する。

