令和２年度第２回つくば市公共交通活性化協議会
次第

日 時：令和２年(2020 年)10 月 16 日（金）　15 時 00 分～

場 所：つくば市役所 本庁舎６階 全員協議会室

１　開　会

２　挨　拶

３　議　題

審議案件１　つくば市地域公共交通計画（仮称）の策定について

報告案件１　令和２年度公共交通の利用に関するアンケートについて

報告案件２　つくタク運行事業者の変更について

報告案件３　筑波地区支線型バス一部運休について

報告案件４　令和元年度広域連携バス利用実績について

報告案件５　令和２年度利用実績（令和２年４月～８月）について

・つくバス

・つくタク

・支線型バス実証実験

・路線バス実証実験

４　その他

５　閉　会

■配布資料一覧

令和２年度つくば市公共交通活性化協議会　委員名簿
令和２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　　つくば市地域公共交通計画（仮称）の策定について
資料２　　令和２年度公共交通の利用に関するアンケートについて
資料３　　つくタク運行事業者の変更について
資料４　　筑波地区支線型バス一部運休について
資料５　　令和元年度広域連携バス利用実績について
資料６　　令和２年度利用実績（令和２年４月～８月）について
資料６別紙　ビッグデータを用いた新型コロナウイルス感染症の影響分析

--参考資料--
参考資料　　つくば市公共交通活性化協議会規約

令和２年度つくば市公共交通活性化協議会　委員名簿

令和２年(2020年)10月16日時点

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	会長
2	茨城県政策企画部交通政策課	交通政策課長	中村　浩	副会長
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）	鈴木　裕一	
4	関東運輸局　茨城運輸支局	首席運輸企画専門官（輸送担当）	牧瀬　成博	
5	茨城県つくば警察署	交通課長	佐藤　英雄	
6	茨城県土木部土浦土木事務所	道路管理課長	中嶋　克寿	
7	国土技術政策総合研究所	道路交通研究部道路研究室長	横地　和彦	副会長
8	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	関谷　浩孝	
9	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	
10	一般財団法人つくば都市交通センター	理事	大野　暢久	監事
11	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	川上　敬一	新任
12	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	服部　透	
13	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	小野　和弘	
14	関東鉄道株式会社	常務取締役	武藤　成一	
15	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店	支店長	福士　康朗	
16	株式会社　セキショウキャリアプラス	代表取締役社長	渡邊　誠	
17	つくば市商工会	事務局長	松信　利彦	
18	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	監事
19	つくば市工業団地企業連絡協議会	副会長	西岡　達也	
20	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	
21	つくば市PTA連絡協議会	副会長	小沢　恭一郎	
22	筑波学園タクシー協同組合	事務局長	鈴木　誠	
23	関東鉄道労働組合	執行委員	谷田部　正利	
24	つくば市都市計画審議会	委員	大澤　貴子	
25	つくば市区会連合会筑波地区	代表区長	鈴木　保美	
26	つくば市区会連合会大穂地区	代表区長	川根　義行	
27	つくば市区会連合会豊里地区	代表区長	坂本　義治	
28	つくば市区会連合会桜地区	代表区長	一色　喜美子	
29	つくば市区会連合会谷田部地区	代表区長	飯田　哲雄	
30	つくば市区会連合会茎崎地区	代表区長	小原　正彦	
31	つくば市	保健福祉部長	小室　伸一	
32	つくば市	建設部長	小又　利幸	
33	つくば市	都市計画部長	中根　祐一	

令和2年度第2回つくば市公共交通活性化協議会　席次表

日時： 令和２年(2020年)10月16日（木曜日）15:00～
場所： つくば市役所 本庁舎６階 全員協議会室

	つくば市／筑波大学 石田 委員	つくば市 飯野副市長	
茨城県政策企画部 交通政策課 中村 委員			つくば市 中根 委員
茨城運輸支局 鈴木 委員			つくば市 小室 委員
茨城運輸支局 牧瀬 委員			つくば市区会連合会 茎崎地区 小原 委員
茨城県 つくば警察署 佐藤 委員			つくば市区会連合会 谷田部地区 飯田 委員
国土技術政策 総合研究所 横地 委員			つくば市区会連合会 桜地区 一色 委員
つくば都市交通 センター 大野 委員			つくば市区会連合会 豊里地区 坂本 委員
茨城県ハイヤー ・タクシー協会 服部 委員			つくば市区会連合会 大穂地区 川根 委員
首都圏新都市 鉄道㈱ 小野 委員			つくば市区会連合会 筑波地区 鈴木 委員
関東鉄道㈱ 武藤 委員			筑波学園タクシー 協同組合 鈴木 委員
ジェイアールバス 関東㈱土浦支店 福士 委員			つくば市ＰＴＡ 連絡協議会 小沢 委員
㈱セキショウ キャリアプラス 渡邊 委員			つくば観光 コンベンション協会 星野 委員
つくば市商工会 松信 委員			つくば市工業団地 企業連絡協議会 西岡 委員
つくば市 社会福祉協議会 吉場 委員			

随行者席

傍聴席

事務局

スクリーン

受付

出入口

出入口

審議案件1

資料1

つくば市地域公共交通計画（仮称）の策定について

令和2年（2020年）10月16日（金）

つくば市都市計画部総合交通政策課

TSUKUBA

1. 新たな計画策定に向けて

1）計画策定の必要性
2）法改正の概要と計画策定に向けたポイント

1)計画策定の必要性

- つくば市では、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10月施行)」に沿い、以下の計画を策定してきた。
  - ・つくば市地域公共交通総合連携計画　(平成22年3月)
  - ・つくば市地域公共交通網形成計画　　(平成28年4月)　→現行計画
- 今回、現行計画(網形成計画)が策定から5年目を迎え今年度末に対象期間を満たすこと、また、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に関する法律」が令和2年6月に公布(6か月以内に施行)されたことを受けて、新たな計画として、「つくば市地域公共交通計画(仮称)」を策定する。
- 新計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の第6条で定める協議会である「つくば市公共交通活性化協議会」で協議し、つくば市が策定する。

公共交通を軸に都市機能を連携させ,
誰もが移動しやすいまち つくば
- つくば市地域公共交通網形成計画　概要版 -

第1章　策定の目的及び上位・関連計画との関係性の整理

■策定の目的

つくば市では、モータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化等、社会構造の変化に対応するため、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、つくば市では、平成 22 年3月に「つくば市地域公共交通総合連携計画」(以下、「連携計画」という。)を策定し、コミュニティバス「つくバス」及びデマンド型交通「つくタク」の運行等の取り組みを実施してきました。

今回、「つくば市未来構想」、「つくば市都市計画マスタープラン」が策定されたこと、並びに「交通政策基本法」の施行や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「活性化再生法」という。)が改正されたことに伴い、新たなつくば市のまちづくりの方針と連携し、利便性が高く、持続可能な公共交通網の実現を図るため「つくば市地域公共交通網形成計画」(以下、「公共交通網形成計画」という。)を策定するものです。

■上位・関連計画と公共交通網形成計画との関係性

公共交通網形成計画は、「つくば市未来構想」の将来都市構造や「つくば市都市計画マスタープラン」、「つくば総合都市交通体系」等の上位計画と整合を図りつつ、上位計画の実現に向けた公共交通機関の寄与・役割を明示するものとします。

また、「第2次つくば市環境基本計画」や「つくば環境スタイル"SMILe"(行動計画)」等の関連計画とも整合を図ることとします。

図　公共交通網形成計画と上位・関連計画との関係

図　ハブアンドスポーク型都市構造のイメージ

(出典)つくば市未来構想

【つくば市地域公共交通網形成計画】 ※現行計画

・対象期間：平成28年度～平成32年度(令和2年度)

・対象圏域：つくば市全域

・基本理念：公共交通を軸に都市機能を連携させ、誰もが移動しやすいまち　つくば

※平成31年4月の公共交通改編は、現行計画に基づき実施した。

2）法改正の概要と計画策定に向けたポイント

TSUKUBA

法案の概要

地域が自らデザインする地域の交通
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

○地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成　（作成経費を補助 ※予算関連）
- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応　（情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮）
- 定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施

○地域における協議の促進
- 乗合バスの新規参入等の申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体に対し通知

地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実
【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

輸送資源の総動員による移動手段の確保

①維持が困難となったバス路線等について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な旅客運送サービスを継続（地域旅客運送サービス継続事業）
②過疎地等で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施の円滑化
- バス・タクシー事業者がノウハウを活用して協力する制度を創設し、実施を円滑化
- 住民のみならず来訪者も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に

③鉄道・乗合バス等における貨客混載に係る手続の円滑化（貨客運送効率化事業）

既存の公共交通サービスの改善の徹底

①利用者目線による路線・ダイヤの改善、運賃の設定等を促進（地域公共交通利便増進事業）
②MaaSに参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設（新モビリティサービス事業）

※MaaS：Mobility as a Service

交通インフラに対する支援の充実
【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

○独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付制度の拡充
- 多様な関係者の連携による鉄道インフラや物流拠点の整備　（※予算関連）

出典：国土交通省「令和2年法律第36条　概要」

【法改正のポイント】

①地域が自らデザイン
- 地域の多様な輸送資源の洗出し
- 定量的な目標設定
- 毎年度の評価等によるPDCAの実施

②移動ニーズにきめ細かく対応
- 輸送資源の総動員による移動手段の確保
- 利用者目線による路線やダイヤの改善等の徹底

2. 新計画の構成（案）

1）新計画の全体構成（案）
2）新計画のポイント
3）新計画の内容（案）

1）新計画の全体構成（案）

- 「つくば市地域公共交通計画（仮称）」は、全体で5つの章構成を想定している。
- 今後、国交省から「計画策定に向けた手引き」が公表された際は、手引きに沿って再構成することも想定している。

1. 策定の背景と目的

→本資料2ページの内容

2. つくば市の社会経済特性と交通特性

・社会経済特性（人口、都市構造、施設配置等）
・交通特性（交通手段分担率、交通流動、昼夜率等）

3. つくば市の地域公共交通の現状

・「連携計画」「網形成計画」の評価
・サービス状況（交通体系、ネットワークと運行状況等）
・利用状況（利用者数等）
・現行計画の進捗評価
・市民や利用者の意見（アンケート結果）

4. つくば市の地域公共交通の課題

5. つくば市地域公共交通計画

・理念と基本方針
・対象区域と期間
・計画目標と評価指標
・施策（事業）と事業主体
・モニタリングと見直し体制

2）新計画のポイント

- 新計画の策定に当たり、目標や施策検討の際の6つのポイントを想定している。

【ポイント1】 まちづくりの理念や方針との整合（連携）に留意

・「つくば市未来構想（平成27年3月）」「つくば市立地適正化計画（平成30年9月）」等の計画の理念や方針と整合（連携）した計画目標や評価指標、施策（事業）を検討する。

【ポイント2】 公共交通の需給バランスに着目した公共交通サービスに留意

・公共交通マーケティングの観点から、現状の公共交通の需給バランスに着目し、客観的な（データに基づく）視点から施策やサービスの改善を検討する。

・需要については、現在の利用状況に加え、アンケート結果や人口配置（単身高齢者、学生など公共交通利用の可能性の高い層の分布等）、施設の配置状況等を踏まえて整理する。

【ポイント3】 運行効率性の向上に着目したサービスの見直し・改善に留意

・持続可能な公共交通の実現に向けて、運行効率性の向上の観点に留意する。

・つくバスは、現在の「幹線＋支線」の公共交通体系の中での役割を基本としつつ、利用状況や運行実績に基づく路線やダイヤ、バス停等の見直し（新設、廃止を含む）を検討する。

・つくタクは、現在の運行体系の見直しを含めて、運行効率性や利便性の向上を意識した抜本的な見直しを検討する。

・周辺市街地を対象に地域の多様な輸送資源との連携、活用を検討する際には、MaaSの考え方（各移動手段のシームレスな連携）や、導入による効果（自動車に過度に依存しない生活様式への行動変容を促す効果等）などに留意する。

2）新計画のポイント

- 新計画の策定に当たり、目標や施策検討の際の6つのポイントを想定している。

【ポイント4】 地域住民の地域公共交通サービスへの参画に留意

・持続可能な公共交通の実現に向けて、サービス側のみならず、地域住民の公共交通への参画意識を醸成し、地域で支える体制を構築する方策を検討する。

【ポイント5】 柔軟な運営の見直しに資する定量的な判断基準の設定に留意

・今後の運行に向けて、市民の利便性向上の観点から、現状の公共交通サービスを定量的な判断基準（利用者数、収支率等）により見直し、運営の見直し（継続／見直し／廃止等）を柔軟に行う仕組みを検討する。

・既存のバス路線やバス停の新設／廃止に関する定量的な判断基準や優先度の設定も検討する。

【ポイント6】 周辺自治体とのつながりを考慮した広域連携に留意

・市内外の移動目的を考慮した、周辺自治体とのバス等による広域連携を考慮する。

3）新計画の内容（案）

2. つくば市の社会経済特性と交通特性

▼社会経済特性

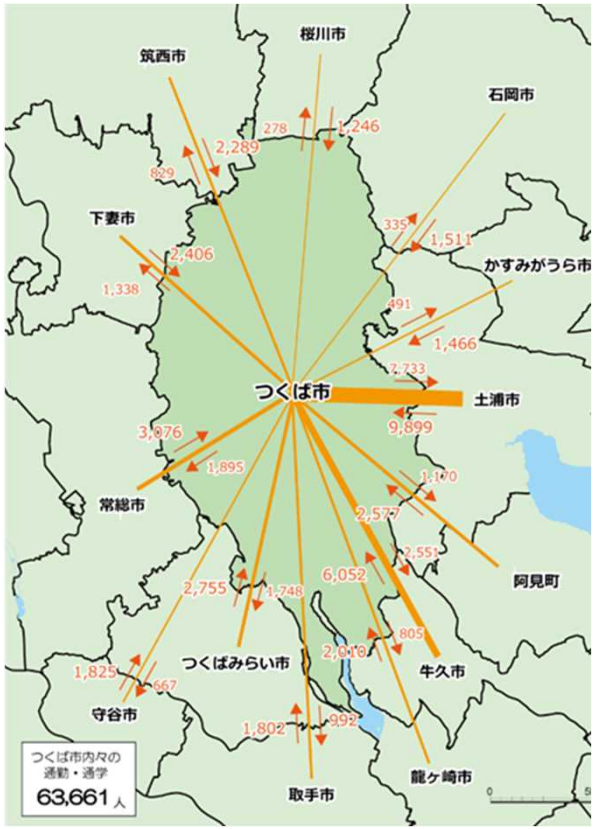
- 人口（総人口、年齢別人口、世帯構成等）
- 人口分布（総人口、単身高齢者の分布等）
- 都市構造　※立地適正化計画の区域も考慮
- 土地利用
- 施設配置

等

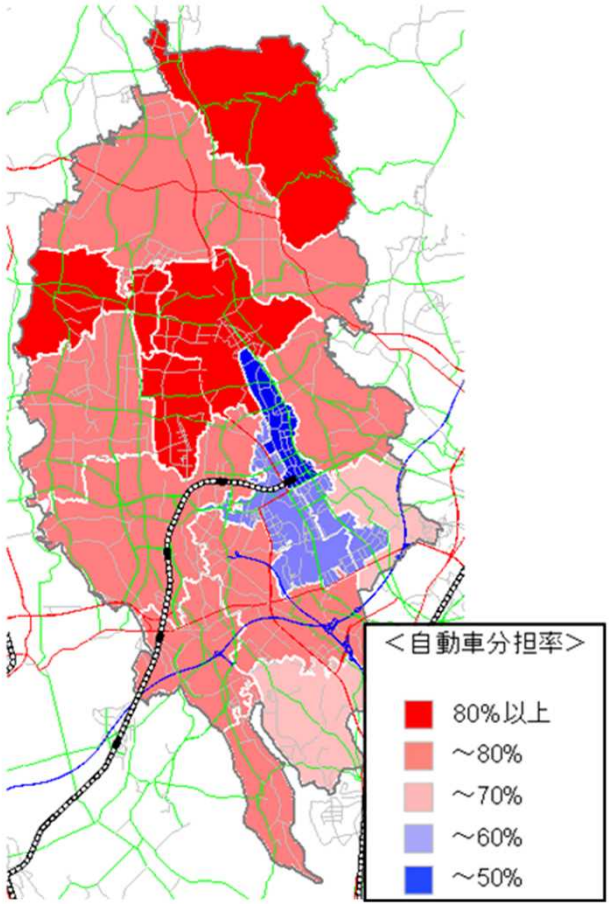
▼交通特性

- 交通手段分担率（代表、駅端末）
- 交通手段別の利用者属性
- 時間帯別トリップ数（全体、自動車、バス）
- 市内の流動状況
- 周辺市町村との通勤通学流動
- 昼夜率（夜間人口に対する日中人口の割合）

等



近隣自治体との通勤通学流動
（平成22国勢調査）



市内の地区別自動車分担率
（平成20東京PT調査）

3）新計画の内容（案）

3. つくば市の地域公共交通の現状

▼これまでの取り組み

・連携計画、網形成計画の評価

▼地域公共交通のサービス状況

・交通体系
・ネットワークと運行状況

▼地域公共交通の利用状況

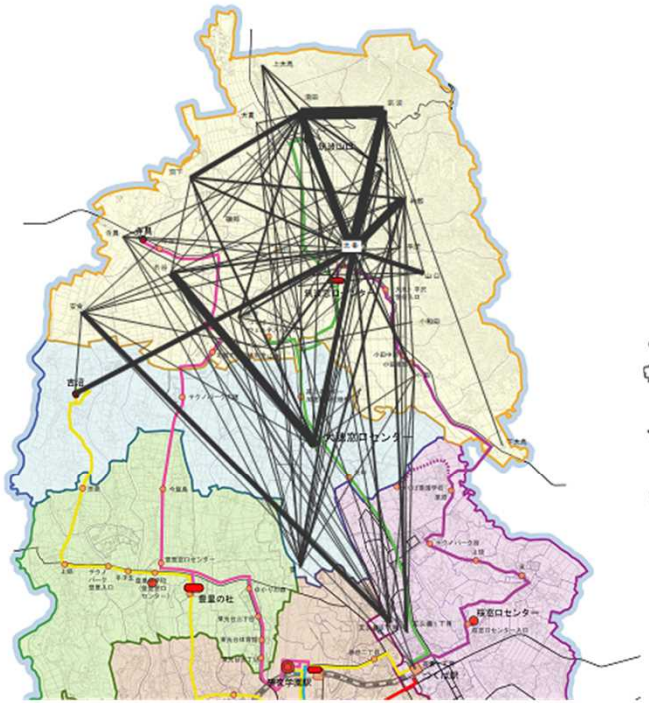
・利用者数
　※新型コロナウイルスの影響も一部記載

▼現行計画の進捗評価（達成状況）

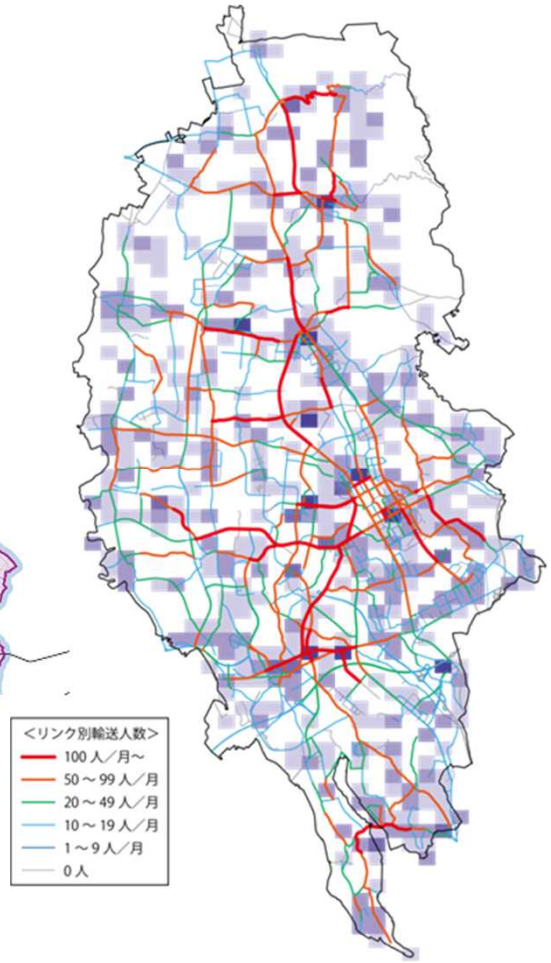
・現行計画の目標達成状況の総括

▼市民や利用者の意見

・意見（ニーズ）の整理　※アンケート結果



交通系ICカードの活用による
バス停間ODの集計と可視化
（イメージ）



つくタク利用実績とタクシーの
車両プローブを活用した
利用・稼働状況の可視化
（イメージ）

3）新計画の内容（案）

参考：今年度のアンケート実施概要

対象者	配布枚数	配布方法	実施時期
①一般市民	4,000	郵送配布	10月下旬発送
②路線バス利用者	約1,000	現地配布（つくば駅等）	10月下旬
③つくバス利用者	約1,000		
④つくタク利用者	1,000	郵送配布	10月下旬発送
⑤路線バス増便実証実験利用者	約40	現地配布（牛久駅等）	10月下旬
⑥路線バス運賃補填実証実験利用者	約150		
⑦路線バス運行実証実験利用者	約40		
⑧筑波地区支線型バス運行実証実験利用者	約60	運転手配布	
合計	約7,290		

3）新計画の内容（案）

4. つくば市の地域公共交通の課題

【課題1】まちづくりの方針との連携に向けた対応

・つくば市では、公共交通網形成計画の上位計画である「つくば市都市計画マスタープラン2015」と、その一部である「つくば市立地適正化計画（平成30年9月）」を策定しており、その中で将来都市像として、「多極ネットワーク型の持続可能でコンパクトな都市」を掲げている。また、「つくば市未来構・戦略プラン（令和2年度）」でも土地利用構想の中で「ハブアンドスポーク型都市構造の創出」が掲げられており、これらまちづくりの考えの実現に向けて、上記計画の方針と連携した公共交通施策を検討する必要がある。

【課題2】公共交通利用者の減少への対応

・平成31年4月の再編により、つくバスでは、バス停カバー人口は増加したものの、運行便数の減少などにより利用者数が105.3万人（平成30年度）から99.4万人（令和元年度）に減少した。
・今後も新型コロナウイルス感染症の影響が残る（従前の利用状況に戻らない）ことも十分考えられることから、新型コロナウイルスとの共生を前提とした対応を検討する必要がある。

【課題3】今後の持続可能な公共交通の実現に向けた対応

・平成31年4月の再編により運行経費が増加し、つくバスの収支率は47.4%（平成30年度）から38.9%（令和元年度）に低下し、市の負担額も増加した。また、今後の新型コロナウイルスとの共生社会においては、さらなる利用者の減少と運賃収入の減少が見込まれ、市負担額の増加が想定される。
・運転士の全国的な不足は本地域でも同様であり、追加支出を行っても運行が難しい状況が今後発生することが見込まれる。
・つくタクは利用者1人当たり約2,700円（令和元年度）の市負担が発生しており、運行や予約の効率化が課題となっている。
・これらの状況を踏まえ、持続可能な公共交通の実現に向け、収支率の改善に向けた検討が必要である、また、地域住民や公共交通利用者の当事者意識の醸成も必要な要素であり、これらを踏まえた対応を検討する必要がある。

【課題4】地域課題の解消に向けた対応

・市内の各地区が抱える固有の課題に対して、市における地域公共交通の全体像と個別施策を検討する必要がある。

3）新計画の内容（案）

5. つくば市地域公共交通計画

【基本理念】

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

【基本方針】

【方針1】 未来へとつながる“まちづくり”を支える地域公共交通

・「つくば市未来構想・戦略プラン」等との整合性を図り、「幹線＋支線」システムを充実させた地域公共交通
・公共交通の利用実績や市民等のニーズを踏まえ、財政負担を考慮した持続可能な地域公共交通

【方針2】 “地域”をつなぐ地域公共交通

・地域の課題、多様な地域特性に対応した地域公共交通
・地域の輸送資源、新たな交通システム（GSM※1等）、自転車等と連携した地域公共交通
・地域住民と一緒に考える地域公共交通

【方針3】 “様々なデータや新技術”を利用して相互につながる地域公共交通

・これまでの蓄積データ（利用実績、運行履歴、アンケート等）やICTをつなげて「見える化」される地域公共交通
・データを活用して需給バランスや運行効率性向上を目指す地域公共交通
・新技術の活用（MaaS※2等）により多様な移動ニーズへの対応を目指す地域公共交通

【方針4】 “人と人”がつながる地域公共交通

・鉄道、高速バス、路線バスなどによる、市内外の人の移動を支える地域公共交通

※1：GSM（グリーン・スロー・モビリティ）：時速20ｋｍ未満で公道を走る事が可能な４人乗り以上の電動パブリックモビリティ
※2：MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）：ICT を活用して多様な交通手段を１つのサービスとしてシームレスにつなぐ新たな「移動」の概念

3）新計画の内容（案）

5. つくば市地域公共交通計画

【対象区域と期間】

・つくば市全域を対象

・期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間

【計画目標と評価指標】

・基本方針を踏まえた目標値と評価指標　　**※今後、具体に検討**

（評価指標のポイント）

事業効率性（公的負担額等）、アウトカム指標、地域公共交通がもたらすクロスセクター効果、等

【施策内容と実施主体】

・計画目標を達成するための施策と実施主体　　**※今後、具体に検討（関係者にも調整）**

【モニタリングと見直し体制】

・施策の評価検証と見直しの枠組み　　**※本協議会を基本に検討の枠組みを具体に検討**

3. 今後の予定

今後の予定

	日 時	内 容
	9月24日	令和2年度第1回つくば市公共交通活性化協議会　幹事会 →計画策定のポイント・方向性とアンケート調査に関する確認
本日	10月16日	令和2年度第2回つくば市公共交通活性化協議会 →計画策定のポイント・方向性についての審議
	10月下旬	公共交通アンケートの実施
	11月中	つくば市地域公共交通計画（仮称）素案の作成
	12月23日	庁議
	12月中	庁議結果を反映したつくば市地域公共交通計画（仮称）案の作成
	12月下旬	令和2年度第2回つくば市公共交通活性化協議会幹事会 →パブコメに諮るつくば市地域公共交通計画（仮称）案の確認
	1月中	パブコメ実施
	2月中	パブコメ結果を反映したつくば市地域公共交通計画（仮称）の作成
	2月中	令和2年度第3回つくば市公共交通活性化協議会幹事会 →つくば市地域公共交通計画（仮称）の確認
	2～3月中	令和2年度第3回つくば市公共交通活性化協議会 →つくば市地域公共交通計画（仮称）の審議
	令和3年4月	つくば市地域公共交通計画（仮称）の施行

報告案件1

資料2

令和2年度公共交通の利用に関するアンケートについて

令和2年(2020年)10月16日(金)

つくば市都市計画部総合交通政策課

TSUKUBA

令和元年度アンケートからの主な変更点

(1)新型コロナウイルス感染症との共生に関する設問

・新型コロナウイルス感染症による影響を把握するため

(2)一般タクシーの利用頻度に関する設問

・新計画で地域の輸送資源の1つとして活用を想定する“タクシー”の現状を把握するため

(3)バス停への駐輪場設置に関する設問

・新計画でバス停からの端末手段の1つとして想定する“自転車”に関して、バス停への駐輪場設置効果を把握するため

(4)公共交通の財政負担に関する設問

・今後の地域公共交通の運行に向けて、市の財政負担に関する市民の意向を把握するため

(5)つくタクの改編可能性に関する設問

・今後のつくタクの運行体系に関する市民の意向を把握するため

（１）新型コロナウイルス感染症との共生に関する設問（１/２）

TSUKUBA

問 2-1-6 なぜ自動車を利用していますか。（複数回答可）

1. 自動車での移動が一番早いから
2. 公共交通が運行していないから
3. 公共交通の運行時間外に移動するから
4. 荷物を運ぶ必要があるから
5. 仕事で自動車を利用するから
6. その他［　　］

問 2-2-6 なぜ自動車を利用していますか。（複数回答可）

1. 自動車での移動が一番早いから
2. 公共交通が運行していないから
3. 公共交通の運行時間外に移動するから
4. 荷物を運ぶ必要があるから
5. 仕事で自動車を利用するから
6. その他［　　］

問 2-1-7 目的地まで、もし自動車を運転できないとしたら、どの移動手段を使いますか。（複数回答可）

1. 徒歩　2. 自転車　3. バイク
4. 鉄道［　　］駅（最初の乗車駅）
5. 路線バス　6. 路線バス（実証実験）
7. つくバス　8. つくタク　9. 支線型バス
10. タクシー　11. タクシー（利用助成券を使用）
12. 福祉有償運送　13. 自動車（送迎）
14. その他［　　］

問 2-2-7 目的地まで、もし自動車を運転できないとしたら、どの移動手段を使いますか。（複数回答可）

1. 徒歩　2. 自転車　3. バイク
4. 鉄道［　　］駅（最初の乗車駅）
5. 路線バス　6. 路線バス（実証実験）
7. つくバス　8. つくタク　9. 支線型バス
10. タクシー　11. タクシー（利用助成券を使用）
12. 福祉有償運送　13. 自動車（送迎）
14. その他［　　］

問 2-3 昨年（2019 年 10 月頃）と比べて、新型コロナウイルス感染症の影響で、現在の移動の目的ごとの外出頻度はどうなりましたか？それぞれの外出目的ごとに、お答えください。

1. 減った　2. 増えた　3. 変わらない　4. 元からほとんど外出しない　5. 新型コロナウイルス感染症以外の影響で変わった

①通勤・業務・通学での外出	1.	2.	3.	4.	5.
②買物での外出	1.	2.	3.	4.	5.
③食事・娯楽での外出	1.	2.	3.	4.	5.
④通院・診察での外出	1.	2.	3.	4.	5.

問 2-4 昨年（2019 年 10 月頃）と比べて、新型コロナウイルス感染症の影響で、現在の交通手段ごとの利用・外出頻度はどうなりましたか？それぞれの交通手段ごとに、お答えください。

1. 減った　2. 増えた　3. 変わらない　4. 元からほとんど外出しない　5. 新型コロナウイルス感染症以外の影響で変わった

①鉄道を利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
②バスを利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
③タクシーを利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
④自動車を利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
⑤自転車を利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
⑥徒歩での外出	1.	2.	3.	4.	5.

問 2-5 あなたが、新型コロナウイルス感染症対策として特に意識しているもの、注意しているものはどのようなことですか？（複数回答可）

1. ３密（密閉、密集、密接）の空間に行かない、長時間滞在しない
2. 外出時はマスクを着用する　3. こまめに手洗い・手指消毒を行う
4. こまめに換気を行う　5. 食事中などマスクをつけない際に会話を控えめにする
6. 目、鼻、口を触らない　7. その他［　　］

5

▼新型コロナウイルス感染症による行動の変化

問 2-3 昨年（2019 年 10 月頃）と比べて、新型コロナウイルス感染症の影響で、現在の移動の目的ごとの外出頻度はどうなりましたか？それぞれの外出目的ごとに、お答えください。

1. 減った　2. 増えた　3. 変わらない　4. 元からほとんど外出しない　5. 新型コロナウイルス感染症以外の影響で変わった

①通勤・業務・通学での外出	1.	2.	3.	4.	5.
②買物での外出	1.	2.	3.	4.	5.
③食事・娯楽での外出	1.	2.	3.	4.	5.
④通院・診察での外出	1.	2.	3.	4.	5.

問 2-4 昨年（2019 年 10 月頃）と比べて、新型コロナウイルス感染症の影響で、現在の交通手段ごとの利用・外出頻度はどうなりましたか？それぞれの交通手段ごとに、お答えください。

1. 減った　2. 増えた　3. 変わらない　4. 元からほとんど外出しない　5. 新型コロナウイルス感染症以外の影響で変わった

①鉄道を利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
②バスを利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
③タクシーを利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
④自動車を利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
⑤自転車を利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
⑥徒歩での外出	1.	2.	3.	4.	5.

▼新型コロナウイルス感染症対策として特に意識していること

問 2-5 あなたが、新型コロナウイルス感染症対策として特に意識しているもの、注意しているものはどのようなことですか？（複数回答可）

1. ３密（密閉、密集、密接）の空間に行かない、長時間滞在しない
2. 外出時はマスクを着用する　3. こまめに手洗い・手指消毒を行う
4. こまめに換気を行う　5. 食事中などマスクをつけない際に会話を控えめにする
6. 目、鼻、口を触らない　7. その他［　　］

（１）新型コロナウイルス感染症との共生に関する設問（2/2）

TSUKUBA

問4-7 つくば市内のバス停は、駐輪場がないものが多くあります。仮に、あなたの自宅の近隣バス停に駐輪場が設置された場合、あなたの行動（バスの利用方法）はどのようになると思いますか。

1. これまで通りバスを利用する（もともと徒歩でバス停に行き来できるため自転車は使わない）
2. これまで通りバスを利用する（もともと自転車を利用してバス停に行き来している）
3. 今まではバスを利用できなかったが、自転車でバス停へ行き来するようになる
4. バスは使わない（自宅からバス停まで遠いため、駐輪場が設置されても変わらない）
5. バスは使わない（バス停までの移動負担は関係ない）

問4-8 公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）のバス停等（乗降場所）の設置を考える際に、あなたはどのような利用目的に最も重点をおくとよいと思いますか。

1. 市役所や窓口センター等の公共施設への利用
2. 病院・クリニック等の医療機関への利用
3. 店舗・商店等の商業施設への利用
4. 通勤・通学の駅への利用
5. 通勤者の市内事業所等への利用
6. その他［　　］

問4-9 今後も公共交通サービスを継続していくためには、市民の皆様と協働で支えあうことが重要と考えます。あなたが協力できることについて、最もあてはまるものは何ですか。

1. 積極的にバス等の公共交通を利用する
2. 運行やサービスに関する意見を出す
3. 運営計画や支援方法を考える会議に参加する
4. 協賛金やクラウドファンディングで支援する
5. 協力することは考えていない
6. その他［　　］

問4-10 つくば市の交通環境がどのようになっていることが最も望ましいですか。

1. 公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまち
2. 自動車がスムーズに走行できるまち
3. 自転車を安心・便利に利用できるまち
4. 安心・便利に歩くことができるまち
5. その他［　　］

問4-11 新型コロナウイルスの感染リスクの観点で、公共交通を利用する際に不安に思うことは何ですか。（複数回答可）

1. マスクをしていない人が乗っていること
2. 大きな声で会話している人が乗っていること
3. 手で触るもの（手すりや降車ボタン等）が多いこと
4. 車内が混雑している（ソーシャルディスタンスが取れない）こと
5. 車内における感染防止対策が本当に取られているのか分からないこと
6. その他［　　］

問4-12 新型コロナウイルスの感染拡大防止策として、路線バスやつくバス等で下記の取組を実施していますが、ご存知のことを全てお答えください。（複数回答可）
また、下記の取組み以外で実施すべきことがありましたらご記入ください。

1. 乗務員の手洗い・うがい・消毒及びマスク着用
2. 座席・つり革・手すり等の定期的な消毒
3. バス案内窓口におけるアルコール消毒液の設置
4. バス車両の折返し時、乗客の降車後の換気

その他実施すべき取組［　　］
※例：車内の換気を○分に１回行う、混雑しやすい時間帯等の情報提供など

11

▼新型コロナウイルス感染症の感染リスクとして公共交通利用の際に不安に思うこと

問4-11 新型コロナウイルスの感染リスクの観点で、公共交通を利用する際に不安に思うことは何ですか。（複数回答可）

1. マスクをしていない人が乗っていること
2. 大きな声で会話している人が乗っていること
3. 手で触るもの（手すりや降車ボタン等）が多いこと
4. 車内が混雑している（ソーシャルディスタンスが取れない）こと
5. 車内における感染防止対策が本当に取られているのか分からないこと
6. その他［　　］

▼バス等の新型コロナウイルス感染症への対策の認知度

問4-12 新型コロナウイルスの感染拡大防止策として、路線バスやつくバス等で下記の取組を実施していますが、ご存知のことを全てお答えください。（複数回答可）
また、下記の取組み以外で実施すべきことがありましたらご記入ください。

1. 乗務員の手洗い・うがい・消毒及びマスク着用
2. 座席・つり革・手すり等の定期的な消毒
3. バス案内窓口におけるアルコール消毒液の設置
4. バス車両の折返し時、乗客の降車後の換気

その他実施すべき取組［　　］
※例：車内の換気を○分に１回行う、混雑しやすい時間帯等の情報提供など

（２）一般タクシーの利用頻度に関する設問

●路線バス（実証実験）の利用状況について伺います。

問 3-20 路線バス（実証実験路線）をご存知ですか。

1. 知っている　2. 知らない　⇒ 2.を選んだ方は 問 3-26へ

問 3-21 ご自宅から最寄りの「路線バス（実証実験路線）」バス停まで、徒歩で行く場合の所要時間はどの程度ですか。

1. 5 分以下　2. 10 分以下　3. 15 分以下　4. 20 分以下　5. 20 分超　6. わからない

問 3-22 路線バス（実証実験路線）の利用頻度はどの程度ですか。また、それはどの路線ですか。

利用頻度

1. ほぼ毎日　2. 平日 3～4 日程度　3. 休日を含む 3～4 日　4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日　6. 「1 か月に」1～2 日　7. ごくまれに　8. 今は利用していない
⇒8.を選んだ方は 問 3-25へ

バス路線（複数回答可）

1. 緑が丘団地線、森の里線（緑が丘団地～森の里～牛久駅）
2. 牛久・みどりの線、桜が丘団地線（みどりの駅～桜が丘団地～牛久駅）
3. 富士見台線（富士見台～城山団地～牛久駅）※実証実験新規路線
4. 野田団地線（つくばセンター～野田団地～土浦駅）※路線バス増便路線

問 3-23 その利用目的と主な目的地をお答えください。

目的

1. 通勤　2. 通学　3. 業務　4. 買物
5. 通院　6. 食事・趣味・娯楽　7. 送迎　8. その他［　　］

主な目的地（最終的な目的地）　※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です。）

問 3-24 その目的地への移動で路線バス（実証実験路線）を利用する場合の、主な曜日・時間帯をお答えください。

利用する主な曜日（複数回答可）

1. 月曜　2. 火曜　3. 水曜　4. 木曜　5. 金曜　6. 土曜　7. 日曜　8. 特に決まっていない

利用する主な時間帯（バス停の出発時刻）（複数回答可）

1. 6～8 時台　2. 9～11 時台　3. 12～16 時台　4. 17～20 時台　5. 21 時以降　6. 特に決まっていない

問 3-26へ

問 3-25 問 3-22 で「路線バス（実証実験路線）を今は利用していない」とお答えした方にお聞きします。路線バス（実証実験路線）を利用していない理由をお答えください。（複数回答可）

1. 他の交通手段を利用する　2. 停留所が遠い　3. 目的地に行くことができない
4. 利用したい時間に運行していない　5. 運行本数が少ない　6. 時間が不正確
7. 他の交通機関との乗継ぎが悪い　8. 利用方法がわからない　9. その他［　　］

●タクシー（利用助成券の使用も含む）の利用状況について伺います。

問 3-26 タクシー（利用助成券の使用も含む）の利用頻度はどの程度ですか。

1. ほぼ毎日　2. 平日 3～4 日程度　3. 休日を含む 3～4 日　4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日　6. 「1 か月に」1～2 日　7. ごくまれに　8. 今は利用していない

9

▼一般タクシーの利用頻度

●タクシー（利用助成券の使用も含む）の利用状況について伺います。

問 3-26 タクシー（利用助成券の使用も含む）の利用頻度はどの程度ですか。

1. ほぼ毎日　2. 平日 3～4 日程度　3. 休日を含む 3～4 日　4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日　6. 「1 か月に」1～2 日　7. ごくまれに　8. 今は利用していない

（３）バス停への駐輪場設置に関する設問

問 4-7 つくば市内のバス停は、駐輪場がないものが多くあります。仮に、あなたの自宅の近隣バス停に駐輪場が設置された場合、あなたの行動（バスの利用方法）はどのようになると思いますか。

1. これまで通りバスを利用する（もともと徒歩でバス停に行き来できるため自転車は使わない）
2. これまで通りバスを利用する（もともと自転車を利用してバス停に行き来している）
3. 今まではバスを利用できなかったが、自転車でバス停へ行き来するようになる
4. バスは使わない（自宅からバス停まで遠いため、駐輪場が設置されても変わらない）
5. バスは使わない（バス停までの移動負担は関係ない）

問 4-8 公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）のバス停等（乗降場所）の設置を考える際に、あなたはどのような利用目的に最も重点をおくとよいと思いますか。

1. 市役所や窓口センター等の公共施設への利用
2. 病院・クリニック等の医療機関への利用
3. 店舗・商店等の商業施設への利用
4. 通勤・通学の駅への利用
5. 通勤者の市内事業所等への利用
6. その他［　　］

問 4-9 今後も公共交通サービスを継続していくためには、市民の皆様と協働で支えあうことが重要と考えます。あなたが協力できることについて、最もあてはまるものは何ですか。

1. 積極的にバス等の公共交通を利用する
2. 運行やサービスに関する意見を出す
3. 運営計画や支援方法を考える会議に参加する
4. 協賛金やクラウドファンディングで支援する
5. 協力することは考えていない
6. その他［　　］

問 4-10 つくば市の交通環境がどのようになっていることが最も望ましいですか。

1. 公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまち
2. 自動車がスムーズに走行できるまち
3. 自転車を安心・便利に利用できるまち
4. 安心・便利に歩くことができるまち
5. その他［　　］

問 4-11 新型コロナウイルスの感染リスクの観点で、公共交通を利用する際に不安に思うことは何ですか。（複数回答可）

1. マスクをしていない人が乗っていること
2. 大きな声で会話している人が乗っていること
3. 手で触るもの（手すりや降車ボタン等）が多いこと
4. 車内が混雑している（ソーシャルディスタンスが取れない）こと
5. 車内における感染防止対策が本当に取られているのか分からないこと
6. その他［　　］

問 4-12 新型コロナウイルスの感染拡大防止策として、路線バスやつくバス等で下記の取組を実施していますが、ご存知のことを全てお答えください。（複数回答可）
また、下記の取組み以外で実施すべきことがありましたらご記入ください。

1. 乗務員の手洗い・うがい・消毒及びマスク着用
2. 座席・つり革・手すり等の定期的な消毒
3. バス案内窓口におけるアルコール消毒液の設置
4. バス車両の折返し時、乗客の降車後の換気

その他実施すべき取組［　　］
※例：車内の換気を○分に１回行う、混雑しやすい時間帯等の情報提供など

11

▼バス停への駐輪場設置による行動の変化

問 4-7 つくば市内のバス停は、駐輪場がないものが多くあります。仮に、あなたの自宅の近隣バス停に駐輪場が設置された場合、あなたの行動（バスの利用方法）はどのようになると思いますか。

1. これまで通りバスを利用する（もともと徒歩でバス停に行き来できるため自転車は使わない）
2. これまで通りバスを利用する（もともと自転車を利用してバス停に行き来している）
3. 今まではバスを利用できなかったが、自転車でバス停へ行き来するようになる
4. バスは使わない（自宅からバス停まで遠いため、駐輪場が設置されても変わらない）
5. バスは使わない（バス停までの移動負担は関係ない）

（４）公共交通の財政負担に関する設問

問 5-6 つくば市内の公共交通の運行費用は、誰がどのような割合で負担すべきだと思いますか。あなたの考えに最も近いものを選んでください。※例えば、運賃：税金＝3：7なら、一人一乗車あたり運行費用が 1,000 円だとして、運賃は 300 円で、残りの費用は市が負担することを意味します。

1. 運賃：税金＝10：0　2. 運賃：税金＝7：3　3. 運賃：税金＝5：5
4. 運賃：税金＝3：7　5. 運賃：税金＝0：10

問 5-7 運行費用に対する運賃収入が 10%程度の公共交通サービス（例えば、運賃は 200 円ですが、一人を運ぶのにかかる経費が2,000 円程度かかる乗り物）があるとします。これについて、あなたの考えに最も近いものを選んでください。

1. 利用者がいる限り現状のまま運行を継続するべきである
2. 運賃を値上げして、収支の差を縮めるべきである
3. 運行費用を減らす努力（例：運行頻度を下げる）をして、収支の差を縮めるべきである
4. 利便性を向上させて利用者を増やすべきである
5. より効率的な乗り物に切り替えるべきである
6. そのような乗り物は廃止して、タクシーを使うべきである

問 5-8 つくタクは、低運賃かつ利用者の要請、希望に応じたルートで運行されるものですが、運行時間帯が短い、数日前までに予約が埋まることが多いなどの制約があります。また、運行経費はタクシーと同程度です。つくタクについて、あなたの考えに最も近いものを選んでください。

1. 今のつくタクの仕組みが良い
2. 普通のタクシーを割引（今のつくタクよりは負担額を増加させる）で使えるようにすべきである
3. 身体障害者・要介護者等に対する福祉施策に転換すべきである
4. つくタクは廃止し、普通のタクシー（割引なし）を使ってもらうようにすべきである

つくば市では、市民の皆様の声を取り入れながら、公共交通サービスの改善を進めています。
現在の公共交通でお困りの点、今後期待することがあればご自由にお答えください。

アンケート調査はこれで終了です。ご協力ありがとうございました。

14

▼公共交通の財政負担に関する意向

問 5-6 つくば市内の公共交通の運行費用は、誰がどのような割合で負担すべきだと思いますか。あなたの考えに最も近いものを選んでください。※例えば、運賃：税金＝3：7なら、一人一乗車あたり運行費用が 1,000 円だとして、運賃は 300 円で、残りの費用は市が負担することを意味します。

1. 運賃：税金＝10：0　2. 運賃：税金＝7：3　3. 運賃：税金＝5：5
4. 運賃：税金＝3：7　5. 運賃：税金＝0：10

問 5-7 運行費用に対する運賃収入が 10%程度の公共交通サービス（例えば、運賃は 200 円ですが、一人を運ぶのにかかる経費が2,000 円程度かかる乗り物）があるとします。これについて、あなたの考えに最も近いものを選んでください。

1. 利用者がいる限り現状のまま運行を継続するべきである
2. 運賃を値上げして、収支の差を縮めるべきである
3. 運行費用を減らす努力（例：運行頻度を下げる）をして、収支の差を縮めるべきである
4. 利便性を向上させて利用者を増やすべきである
5. より効率的な乗り物に切り替えるべきである
6. そのような乗り物は廃止して、タクシーを使うべきである

（５）つくタクの改編可能性に関する設問

問 5-6 つくば市内の公共交通の運行費用は、誰がどのような割合で負担すべきだと思いますか。あなたの考えに最も近いものを選んでください。※例えば、運賃：税金＝3：7なら、一人一乗車あたり運行費用が 1,000 円だとして、運賃は 300 円で、残りの費用は市が負担することを意味します。

1. 運賃：税金＝10：0
2. 運賃：税金＝7：3
3. 運賃：税金＝5：5
4. 運賃：税金＝3：7
5. 運賃：税金＝0：10

問 5-7 運行費用に対する運賃収入が 10%程度の公共交通サービス（例えば、運賃は 200 円ですが、一人を運ぶのにかかる経費が2,000 円程度かかる乗り物）があるとします。これについて、あなたの考えに最も近いものを選んでください。

1. 利用者がいる限り現状のまま運行を継続するべきである
2. 運賃を値上げして、収支の差を縮めるべきである
3. 運行費用を減らす努力（例：運行頻度を下げる）をして、収支の差を縮めるべきである
4. 利便性を向上させて利用者を増やすべきである
5. より効率的な乗り物に切り替えるべきである
6. そのような乗り物は廃止して、タクシーを使うべきである

問 5-8 つくタクは、低運賃かつ利用者の要請、希望に応じたルートで運行されるものですが、運行時間帯が短い、数日前までに予約が埋まることが多いなどの制約があります。また、運行経費はタクシーと同程度です。つくタクについて、あなたの考えに最も近いものを選んでください。

1. 今のつくタクの仕組みが良い
2. 普通のタクシーを割引（今のつくタクよりは負担額を増加させる）で使えるようにすべきである
3. 身体障害者・要介護者等に対する福祉施策に転換すべきである
4. つくタクは廃止し、普通のタクシー（割引なし）を使ってもらうようにすべきである

つくば市では、市民の皆様の声を取り入れながら、公共交通サービスの改善を進めています。
現在の公共交通でお困りの点、今後期待することがあればご自由にお答えください。

アンケート調査はこれで終了です。ご協力ありがとうございました。

14

▼つくタクの運行に関する意向

問 5-8 つくタクは、低運賃かつ利用者の要請、希望に応じたルートで運行されるものですが、運行時間帯が短い、数日前までに予約が埋まることが多いなどの制約があります。また、運行経費はタクシーと同程度です。つくタクについて、あなたの考えに最も近いものを選んでください。

1. 今のつくタクの仕組みが良い
2. 普通のタクシーを割引（今のつくタクよりは負担額を増加させる）で使えるようにすべきである
3. 身体障害者・要介護者等に対する福祉施策に転換すべきである
4. つくタクは廃止し、普通のタクシー（割引なし）を使ってもらうようにすべきである

公共交通の利用に関する調査ご協力のお願い

つくば市内に在住の皆様へ

つくば市では、つくばエクスプレスの開業に伴い、沿線地域の市街地整備が進行し、定住や交流人口の増加が進んでいます。一方、周辺地域では少子・高齢化が急速に進行するなど、本市を取り巻く社会情勢は厳しさを増してきました。

このような状況の中、本市では、中長期的な視点で一貫したまちづくりを行うため、2015年３月に「つくば市未来構想」及び「つくば市戦略プラン」を策定し、戦略的・計画的に施策を展開しています。また、持続可能なまちづくりを念頭に置いた施策を展開するため、2018年２月に「持続可能都市ヴィジョン」を公表し、2018年９月に「つくば市ＳＤＧｓ未来都市計画」を策定、「誰もが使いやすいインフラ」を実現するため、持続可能な公共交通ネットワークの構築等の推進を掲げています。

それらを踏まえ、2019年４月につくバス、つくタクを改編するとともに、新たに３年間の実証実験として、市内でも高齢化率の高い茎崎地区において、民間路線バスを活用した運賃補てん事業や新規路線バスの運行事業、筑波地区ではワゴン車による支線型バスの運行事業、桜地区のバス路線不便地域においては民間路線バスの増便事業を開始し、市が実施している公共交通施策の総利用者数は、2018年度より約１万人増加しました。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、公共交通の利用環境に不安をお感じになられている方も多いと思われます。

本調査は、今後のより良い公共交通体系を検討するために、皆様の通勤・通学や普段の生活における移動手段などについてお伺いいたします。

お忙しいところ恐縮ではございますが、調査へのご協力をよろしくお願いいたします。

つくば市長　五十嵐　立青

【ご回答にあたってのお願い】

- つくば市の住民基本台帳から 4,000 人を無作為に抽出し、調査票を送付しておりますので、調査票は、ご本人様がお答えください。
- アンケートは 15 分程度で回答できます。
- アンケート調査にご回答の上、同封の返信用封筒に入れて、11 月 9 日（月）までにご投函いただきますよう、お願いいたします。
- ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理いたしますので、個人を特定するような情報は一切公開されません。

※本調査は、つくば市が、（一財）計量計画研究所に委託して実施しております。

【お問合せなど】

担　　当：つくば市都市計画部総合交通政策課　　電話：029-883-1111（代表）
業務委託先：一般財団法人　計量計画研究所　　電話：03-3268-9950

つくバス とは

市ではコミュニティバス「つくバス」を運行しております。つくバスは、つくばエクスプレス各駅と市内の地域生活拠点等を結ぶ運行となっております。

■運行日
- 年中無休（小田シャトルを除き、全日同じダイヤで運行）

■運賃
- 200 円、300 円、400 円（乗車区間による運賃が変わります）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 99 万人（全 9 路線）
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 511 円（運賃収入 199 円/人回、市負担額 312 円/人回）

つくタク とは

つくタクは予約制の乗合タクシーで、希望の時間帯を予約することで、自宅近くから目的地の乗降場所まで利用できます。通常のタクシーとは違い、他の方との乗り合わせになることもあります。

■運行日、時間
- 平日の９時台～16 時台（12/29～1/3 は運休）

■利用できる範囲
- 市内 5 地区（筑波、大穂・豊里、桜、谷田部、茎崎）
- 特例ポイント／共通ポイント（他地区へ行き来できる場所）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 5.4 万人
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 2,855 円（運賃収入 189 円/人回、市負担額 2,666 円/人回）

支線型バス実証実験 とは

2019 年４月から３年間の実証実験として、筑波地区の各地域と北条地域を結ぶ４路線を運行しています。

■運行日
- 毎日（12/29～1/3 は運休）

■運賃
- 200 円

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 0.57 万人
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 11,100 円（運賃収入 139 円/人回、市負担額 10,961 円/人回）

コース	コース概要	便数
１コース	寺具、安食、北条	１日10便
２コース	寺具、洞下、北条	１日12便
３コース	筑波、平沢、北条	１日10便
４コース	上大島、中菅間、北条	１日12便

路線バス実証実験 とは

2019 年４月から３年間の実証実験として、路線バスを活用して運行しています。

〇運賃補てん　：　茎崎地区～牛久駅（４路線）
※概ね８時～18 時に交通系 IC カードを利用して乗車した場合、運賃が 200 円になります。
〇新規路線　　：　茎崎地区～牛久駅（１路線：富士見台線）
〇路線バス増便：　つくば駅～桜地区～土浦駅（１路線：野田団地線）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 12 万人（運賃補てん：約 7.9 万人、新規路線：約 2.7 万人、増便：約 1.2 万人）
- 運行経費：【新規路線】利用者 1 人 1 回あたり 1,310 円（運賃収入 108 円/人回、市負担額 1,202 円/人回）
  【増　　便】利用者 1 人 1 回あたり　888 円（運賃収入 465 円/人回、市負担額 423 円/人回）
  【運賃補てん】IC カード利用時の通常運賃と割引運賃の差額を市負担：市負担額 98 円/人回

公共交通の利用に関する調査　調査票

調査票では、特に指定がない限り、あてはまるもの１つに○をつけてください。

問１　「あなた自身のこと」について伺います。

問１-1 あなたの性別をお答えください。

1. 男性　2. 女性　3. 無回答

問１-2 あなたの年齢をお答えください。

1. 20 歳未満　2. 20～29 歳　3. 30～39 歳　4. 40～49 歳　5. 50～59 歳
6. 60～64 歳　7. 65～69 歳　8. 70～74 歳　9. 75～79 歳　10. 80 歳以上

問１-3 あなたの住まいをお答えください。

茨城県つくば市［　　］（町名までで結構です。）

※記入例）茨城県つくば市 研究学園

問１-4 あなたの職業をお答えください。

1. 会社員・公務員　2. 専業主婦（主夫）　3. 学生　4. 自営業
5. パート・アルバイト　6. 無職　7. その他［　　］

問１-5 あなたの勤務先、通学先をお答えください。

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です。）

問１-6 あなたの世帯構成をお答えください。

1. 単身　2. 夫婦　3. 親子　4. ３世代で同居　5. その他

問１-7 あなたは、運転免許（自動車や自動二輪など）を持っていますか。

1. 自動車　2. 自動車と自動二輪　3. 自動二輪のみ
4. 原動機付自転車のみ　5. 持っていない

問１-8 あなたは、いつでも自由に使える自動車を持っていますか。
また、世帯で何台の自動車を保有していますか。

1. 自分専用の自動車がある　2. 家族共用の自動車がある　3. ない

世帯の自動車保有台数［　　］台

⇒次頁の 問２へ

問２ 「あなたの日常の移動」について伺います。

問 2-1 と問 2-2 では、あなたの普段の外出について、頻度の多いもの（月に１～２回以上）を２つお答えください。あてはまる移動がない場合は、空欄のままで構いません。

1 番目に頻度の多い外出

問 2-1-1 外出目的は何ですか。

1. 通勤　2. 通学　3. 業務
4. 買物　5. 通院　6. 食事・娯楽
7. 送迎　8. その他［　　］

問 2-1-2 外出頻度はどのくらいですか。

1. 月に 1～2 回程度　2. 週に 1～2 回程度
3. ほぼ毎日

問 2-1-3 出発時刻はいつですか。

1. 午前・午後　［　　］時頃
2. 特に決まっていない

問 2-1-4 目的地はどこですか。

1. 勤務先・通学先（※問 1-5 と同じ場所）
2. つくば市内［　　］（←町名まで）
3. その他茨城県内　4. 県外

問 2-1-5 移動手段は何ですか。利用する全ての移動手段をお答えください。また、鉄道を主に利用される方は、自宅を出発してから最初に乗車する駅もお答えください。（複数回答可）

1. 徒歩　2. 自転車　3. バイク
4. 鉄道［　　］駅（最初の乗車駅）
5. 路線バス　6. 路線バス（実証実験）
7. つくバス　8. つくタク　9. 支線型バス
10. タクシー　11. タクシー（利用助成券を使用）
12. 福祉有償運送　13. 自動車（運転）
14. 自動車（送迎）
15. その他［　　］

ここからは、13. 自動車（運転）を選択した方にお聞きします（問 2-1-6 に続きます）。
※自動車（運転）を利用していない方は、問３へ

2 番目に頻度の多い外出

問 2-2-1 外出目的は何ですか。

1. 通勤　2. 通学　3. 業務
4. 買物　5. 通院　6. 食事・娯楽
7. 送迎　8. その他［　　］

問 2-2-2 外出頻度はどのくらいですか。

1. 月に 1～2 回程度　2. 週に 1～2 回程度
3. ほぼ毎日

問 2-2-3 出発時刻はいつですか。

1. 午前・午後　［　　］時頃
2. 特に決まっていない

問 2-2-4 目的地はどこですか。

1. 勤務先・通学先（※問 1-5 と同じ場所）
2. つくば市内［　　］（←町名まで）
3. その他茨城県内　4. 県外

問 2-2-5 移動手段は何ですか。利用する全ての移動手段をお答えください。また、鉄道を主に利用される方は、自宅を出発してから最初に乗車する駅もお答えください。（複数回答可）

1. 徒歩　2. 自転車　3. バイク
4. 鉄道［　　］駅（最初の乗車駅）
5. 路線バス　6. 路線バス（実証実験）
7. つくバス　8. つくタク　9. 支線型バス
10. タクシー　11. タクシー（利用助成券を使用）
12. 福祉有償運送　13. 自動車（運転）
14. 自動車（送迎）
15. その他［　　］

ここからは、13. 自動車（運転）を選択した方にお聞きします。（問 2-2-6 に続きます）。
※自動車（運転）を利用していない方は、問３へ

問 2-1-6 なぜ自動車を利用していますか。（複数回答可）

1. 自動車での移動が一番早いから
2. 公共交通が運行していないから
3. 公共交通の運行時間外に移動するから
4. 荷物を運ぶ必要があるから
5. 仕事で自動車を利用するから
6. その他［　　］

問 2-1-7 目的地まで、もし自動車を運転できないとしたら、どの移動手段を使いますか。（複数回答可）

1. 徒歩　2. 自転車　3. バイク
4. 鉄道［　　］駅（最初の乗車駅）
5. 路線バス　6. 路線バス（実証実験）
7. つくバス　8. つくタク　9. 支線型バス
10. タクシー　11. タクシー（利用助成券を使用）
12. 福祉有償運送　13. 自動車（送迎）
14. その他［　　］

問 2-2-6 なぜ自動車を利用していますか。（複数回答可）

1. 自動車での移動が一番早いから
2. 公共交通が運行していないから
3. 公共交通の運行時間外に移動するから
4. 荷物を運ぶ必要があるから
5. 仕事で自動車を利用するから
6. その他［　　］

問 2-2-7 目的地まで、もし自動車を運転できないとしたら、どの移動手段を使いますか。（複数回答可）

1. 徒歩　2. 自転車　3. バイク
4. 鉄道［　　］駅（最初の乗車駅）
5. 路線バス　6. 路線バス（実証実験）
7. つくバス　8. つくタク　9. 支線型バス
10. タクシー　11. タクシー（利用助成券を使用）
12. 福祉有償運送　13. 自動車（送迎）
14. その他［　　］

問 2-3 昨年（2019 年 10 月頃）と比べて、新型コロナウイルス感染症の影響で、現在の移動の目的ごとの外出頻度はどうなりましたか？それぞれの外出目的ごとに、お答えください。

1. 減った　2. 増えた　3. 変わらない　4. 元からほとんど外出しない　5. 新型コロナウイルス感染症以外の影響で変わった

①通勤・業務・通学での外出	1.	2.	3.	4.	5.
②買物での外出	1.	2.	3.	4.	5.
③食事・娯楽での外出	1.	2.	3.	4.	5.
④通院・診察での外出	1.	2.	3.	4.	5.

問 2-4 昨年（2019 年 10 月頃）と比べて、新型コロナウイルス感染症の影響で、現在の交通手段ごとの利用・外出頻度はどうなりましたか？それぞれの交通手段ごとに、お答えください。

1. 減った　2. 増えた　3. 変わらない　4. 元からほとんど外出しない　5. 新型コロナウイルス感染症以外の影響で変わった

①鉄道を利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
②バスを利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
③タクシーを利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
④自動車を利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
⑤自転車を利用した外出	1.	2.	3.	4.	5.
⑥徒歩での外出	1.	2.	3.	4.	5.

問 2-5 あなたが、新型コロナウイルス感染症対策として特に意識しているもの、注意しているものはどのようなことですか？（複数回答可）

1. ３密（密閉、密集、密接）の空間に行かない、長時間滞在しない
2. 外出時はマスクを着用する　3. こまめに手洗い・手指消毒を行う
4. こまめに換気を行う　5. 食事中などマスクをつけない際に会話を控えめにする
6. 目、鼻、口を触らない　7. その他［　　］

問３「あなたの、路線バス、つくバス、つくタク、各種実証実験の利用状況」について伺います。

●路線バスの利用状況について伺います。

問 3-1 路線バスの利用頻度をお答えください。

1. ほぼ毎日	2. 平日 3～4 日程度	3. 休日を含む 3～4 日	4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日	6. 「1 か月に」1～2 日	7. ごくまれに	8. 今は利用していない

⇒8.を選んだ方は 問 3-4 へ

問 3-2 路線バスの利用目的と主な目的地をお答えください。

利用目的

1. 通勤	2. 通学	3. 業務	4. 買物
5. 通院	6. 食事・趣味・娯楽	7. 送迎	8. その他［　　］

主な目的地（最終的な目的地）　※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です。）

問 3-3 その目的地への移動の主な曜日・時間帯をお答えください。

利用する主な曜日（複数回答可）

1. 月曜　2. 火曜　3. 水曜　4. 木曜　5. 金曜　6. 土曜　7. 日曜　8. 特に決まっていない

利用する主な時間帯（バス停の出発時刻）（複数回答可）

1. 6～8 時台　2. 9～11 時台　3. 12～16 時台　4. 17～20 時台　5. 21 時以降　6. 特に決まっていない

●つくバスの利用状況について伺います。

問 3-4 つくバスをご存知ですか。また、ご自宅最寄りの「つくバス」バス停をご存知ですか。

「つくバス」を知っている	1. 知っている　2. 知らない　⇒ 2.を選んだ方は 問 3-10 へ
ご自宅最寄りの「つくバス」バス停を知っている	1. 知っている（バス停名：　　） 2. 知らない　⇒ 2.を選んだ方は 問 3-6 へ

問 3-5 ご自宅から最寄りの「つくバス」バス停まで、徒歩で行く場合の所要時間はどの程度ですか。

1. 5 分以下	2. 10 分以下	3. 15 分以下	4. 20 分以下	5. 20 分超	6. わからない

問 3-6 つくバスの利用頻度は 1 週間あたりどの程度ですか。また、それはどの路線ですか。

利用頻度

1. ほぼ毎日	2. 平日 3～4 日程度	3. 休日を含む 3～4 日	4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日	6. 「1 か月に」1～2 日	7. ごくまれに	8. 今は利用していない

⇒8.を選んだ方は 問 3-9 へ

バス路線（複数回答可）

1. 北部シャトル	2. 小田シャトル	3. 作岡シャトル	4. 吉沼シャトル	5. 上郷シャトル
6. 西部シャトル	7. 南部シャトル	8. 谷田部シャトル	9. 自由ケ丘シャトル	

問 3-7 問 3-6 の利用の目的と主な目的地をお答えください。

目的			
1. 通勤	2. 通学	3. 業務	4. 買物
5. 通院	6. 食事・趣味・娯楽	7. 送迎	8. その他［　　］

主な目的地（最終的な目的地）　※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です。）

問 3-8 問 3-7 の目的地へのつくバスを利用する場合の主な曜日・時間帯をお答えください。

利用する主な曜日（複数回答可）							
1. 月曜	2. 火曜	3. 水曜	4. 木曜	5. 金曜	6. 土曜	7. 日曜	8. 特に決まっていない

利用する主な時間帯（バス停の出発時刻）（複数回答可）					
1. 6～8 時台	2. 9～11 時台	3. 12～16 時台	4. 17～20 時台	5. 21 時以降	6. 特に決まっていない

問 3-10 へ

問 3-9 問 3-6 で「つくバスを今は利用していない」とお答えした方にお聞きします。つくバスを利用していない理由をお答えください。（複数回答可）

1. 他の交通手段を利用する	2. 停留所が遠い	3. 目的地に行くことができない
4. 利用したい時間に運行していない	5. 運行本数が少ない	6. 時間が不正確
7. 他の交通機関との乗継ぎが悪い	8. 利用方法がわからない	9. その他［　　］

●つくタクの利用状況について伺います。

問 3-10 「つくタク」をご存知ですか。

1. 知っている　2. 知らない　⇒　2.を選んだ方は 問 3-14 へ

問 3-11 ご自宅から登録している自宅以外の最寄りのつくタク乗降場所まで、徒歩で行く場合の所要時間はどの程度ですか。

1. 5 分以下	2. 10 分以下	3. 15 分以下	4. 20 分以下	5. 20 分超	6. わからない

問 3-12 つくタクの乗降場所として、ご自宅を登録していますか。また、「つくタク」を利用したことはありますか。

自宅の登録	1. はい	2. いいえ	
利用	1. ある	2. ない	⇒　1.を選んだ方は 問 3-14 へ

問 3-13 つくタクの利用が「2. ない」と答えた方に伺います。つくタクを利用しない理由は何ですか。

1. 利用方法がよくわからないから
2. 予約するのが面倒だから
3. 利用する必要がないから（今後も利用しない）
4. 今まで利用する機会がなかったから（今後機会があれば利用する）
5. その他［　　］

●支線型バス（実証実験）の利用状況について伺います。

問 3-14 「支線型バス」をご存知ですか。

1. 知っている　2. 知らない　⇒　2.を選んだ方は問 3-20へ

問 3-15 ご自宅から最寄りの「支線型バス」バス停まで、徒歩で行く場合の所要時間はどの程度ですか。

1. 5 分以下　2. 10 分以下　3. 15 分以下　4. 20 分以下　5. 20 分超　6. わからない

問 3-16 支線型バスの利用頻度はどの程度ですか。また、それはどの路線ですか。

利用頻度

1. ほぼ毎日　2. 平日 3～4 日程度　3. 休日を含む 3～4 日　4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日　6. 「1 か月に」1～2 日　7. ごくまれに　8. 今は利用していない

⇒8.を選んだ方は　問 3-19へ

バス路線（複数回答可）

1. １コース（寺具～安食～北条）　2. ２コース（寺具～洞下～北条）
3. ３コース（筑波～平沢～北条）　4. ４コース（上大島～中菅間～北条）

問 3-17 支線型バスの利用目的と主な目的地をお答えください。

利用目的

1. 通勤　2. 通学　3. 業務　4. 買物
5. 通院　6. 食事・趣味・娯楽　7. 送迎　8. その他［　　］

主な目的地（最終的な目的地）　※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です。）

問 3-18 その目的地への移動で、支線型バスを利用する場合の主な曜日・時間帯をお答えください。

利用する主な曜日（複数回答可）

1. 月曜　2. 火曜　3. 水曜　4. 木曜　5. 金曜　6. 土曜　7. 日曜　8. 特に決まっていない

利用する主な時間帯（バス停の出発時刻）（複数回答可）

1. 6～8 時台　2. 9～11 時台　3. 12～16 時台　4. 17～20 時台　5. 21 時以降　6. 特に決まっていない

問 3-20へ

問 3-19 問 3-16 で「支線型バスを今は利用していない」とお答えした方にお聞きします。支線型バスを利用していない理由をお答えください。（複数回答可）

1. 他の交通手段を利用する　2. 停留所が遠い　3. 目的地に行くことができない
4. 利用したい時間に運行していない　5. 運行本数が少ない　6. 時間が不正確
7. 他の交通機関との乗継ぎが悪い　8. 利用方法がわからない　9. その他［　　］

●路線バス（実証実験）の利用状況について伺います。

問 3-20 路線バス（実証実験路線）をご存知ですか。

1. 知っている　2. 知らない　⇒ 2.を選んだ方は 問 3-26 へ

問 3-21 ご自宅から最寄りの「路線バス（実証実験路線）」バス停まで、徒歩で行く場合の所要時間はどの程度ですか。

1. 5 分以下　2. 10 分以下　3. 15 分以下　4. 20 分以下　5. 20 分超　6. わからない

問 3-22 路線バス（実証実験路線）の利用頻度はどの程度ですか。また、それはどの路線ですか。

利用頻度

1. ほぼ毎日　2. 平日 3～4 日程度　3. 休日を含む 3～4 日　4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日　6. 「1 か月に」1～2 日　7. ごくまれに　8. 今は利用していない

⇒8.を選んだ方は 問 3-25 へ

バス路線（複数回答可）

1. 緑が丘団地線、森の里線（緑が丘団地～森の里～牛久駅）
2. 牛久・みどりの線、桜が丘団地線（みどりの駅～桜が丘団地～牛久駅）
3. 富士見台線（富士見台～城山団地～牛久駅）※実証実験新規路線
4. 野田団地線（つくばセンター～野田団地～土浦駅）※路線バス増便路線

問 3-23 その利用目的と主な目的地をお答えください。

目的

1. 通勤　2. 通学　3. 業務　4. 買物
5. 通院　6. 食事・趣味・娯楽　7. 送迎　8. その他［　　］

主な目的地（最終的な目的地）　※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です。）

問 3-24 その目的地への移動で路線バス（実証実験路線）を利用する場合の、主な曜日・時間帯をお答えください。

利用する主な曜日（複数回答可）

1. 月曜　2. 火曜　3. 水曜　4. 木曜　5. 金曜　6. 土曜　7. 日曜　8. 特に決まっていない

利用する主な時間帯（バス停の出発時刻）（複数回答可）

1. 6～8 時台　2. 9～11 時台　3. 12～16 時台　4. 17～20 時台　5. 21 時以降　6. 特に決まっていない

問 3-26 へ

問 3-25 問 3-22 で「路線バス（実証実験路線）を今は利用していない」とお答えした方にお聞きします。路線バス（実証実験路線）を利用していない理由をお答えください。（複数回答可）

1. 他の交通手段を利用する　2. 停留所が遠い　3. 目的地に行くことができない
4. 利用したい時間に運行していない　5. 運行本数が少ない　6. 時間が不正確
7. 他の交通機関との乗継ぎが悪い　8. 利用方法がわからない　9. その他［　　］

●タクシー（利用助成券の使用も含む）の利用状況について伺います。

問 3-26 タクシー（利用助成券の使用も含む）の利用頻度はどの程度ですか。

1. ほぼ毎日　2. 平日 3～4 日程度　3. 休日を含む 3～4 日　4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日　6. 「1 か月に」1～2 日　7. ごくまれに　8. 今は利用していない

問４ 「つくば市の公共交通に対するあなたの意見」について伺います。

つくば市では、2016年４月に「つくば市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能な公共交通体系の確立を目指して、地域における公共交通のネットワーク化を図っています。2019年４月には、公共交通の改編（つくバス路線やバス停新設及びルートの見直し、各種実証実験の実施等）を行い、バス路線空白地域の解消を図るなど、利便性の向上に取り組んでいます。

※実証実験の概要は、２ページまたは、つくば市ウェブサイトをご覧ください。

問 4-1 つくば市が、上記のような**取組を行っていること**をご存じでしたか。

1. 知っている（「一部知っている」を含む。）　2. 知らない

問 4-2 **つくば市が、上記の取組や事業を実施していること**についてどう思いますか。

1. 良いことだと思う　2. 民間企業に任せればよい　3. わからない

問 4-3 **公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）が運行されていること**に対して、どう思いますか。あてはまるもの**全て**を選んでください。**（複数回答可）**

1. 日常の交通手段として必要だと思う
2. 自動車（運転）を利用できない時の交通手段として必要だと思う
3. 高齢者や子供などの家族や地域の方の交通手段の確保のために必要だと思う
4. 特に必要ないと思う

問 4-4 路線の維持（採算の確保）が難しいため、民間企業では運行していない地域に対し、つくば市がつくバス、つくタクを運行していますが、このような取組は、**今後も必要**だと思いますか。

1. 必要だと思う　2. 必要ないと思う　3. わからない

問 4-5 公共交通の維持には、地域の皆様のご理解・ご利用が不可欠です。あなたは、公共交通の維持のため、**今後、路線バス、つくバス、つくタク等の利用について**どう考えますか。

1. 利用しても良い
2. 普段は利用しないが、自動車（運転）が利用できない時には利用したい
3. 自分自身は利用しないが、高齢者や子供など地域のためには必要なので運行を続けて欲しい
4. 利用者が少ないのであればサービスは廃止すべき（自治体がバス等の運行を行う必要はない）

問 4-6 **これまでと同様、またはこれまで以上に**、市内の公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）を**利用するためには、何が必要**ですか。あてはまるもの**全て**を選んでください。**（複数回答可）**

1. 運行本数の増便
2. 時間通りの運行
3. バス停（乗降場所）までの道の安全
4. バス停（乗降場所）までの距離の近さ
5. バス停（乗降場所）付近への駐輪場の設置
6. バス停（乗降場所）付近への駐車場の設置
7. バス停（乗降場所）への休憩スペースの設置
8. 目的地までの移動時間の短縮
9. 行先の選択肢（系統）の増加
10. 遅い時間の運行
11. 乗降場所の分かりやすさ（案内看板の設置）
12. 乗換・乗継時間の少なさ
13. 乗換・乗継時の負担の少なさ（バリアフリー）
14. 乗換・乗継時の運賃割引
15. その他［　　］

16. どのような条件であってもこれ以上利用は増えない（利用しない）

問 4-7 つくば市内のバス停は、駐輪場がないものが多くあります。仮に、あなたの**自宅の近隣バス停に駐輪場が設置された場合、あなたの行動（バスの利用方法）**はどのようになると思いますか。

1. これまで通りバスを利用する（もともと徒歩でバス停に行き来できるため自転車は使わない）
2. これまで通りバスを利用する（もともと自転車を利用してバス停に行き来している）
3. 今まではバスを利用できなかったが、自転車でバス停へ行き来するようになる
4. バスは使わない（自宅からバス停まで遠いため、駐輪場が設置されても変わらない）
5. バスは使わない（バス停までの移動負担は関係ない）

問 4-8 公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）のバス停等（乗降場所）の設置を考える際に、あなたは**どのような利用目的に最も重点をおくとよい**と思いますか。

1. 市役所や窓口センター等の公共施設への利用
2. 病院・クリニック等の医療機関への利用
3. 店舗・商店等の商業施設への利用
4. 通勤・通学の駅への利用
5. 通勤者の市内事業所等への利用
6. その他［　　］

問 4-9 今後も公共交通サービスを継続していくためには、市民の皆様と協働で支えあうことが重要と考えます。**あなたが協力できることについて、最もあてはまるものは**何ですか。

1. 積極的にバス等の公共交通を利用する
2. 運行やサービスに関する意見を出す
3. 運営計画や支援方法を考える会議に参加する
4. 協賛金やクラウドファンディングで支援する
5. 協力することは考えていない
6. その他［　　］

問4-10 つくば市の**交通環境がどのようになっていることが最も望ましい**ですか。

1. 公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまち
2. 自動車がスムーズに走行できるまち
3. 自転車を安心・便利に利用できるまち
4. 安心・便利に歩くことができるまち
5. その他［　　］

問4-11 **新型コロナウイルスの感染リスクの観点**で、公共交通を利用する際に**不安に思うこと**は何ですか。（複数回答可）

1. マスクをしていない人が乗っていること
2. 大きな声で会話している人が乗っていること
3. 手で触るもの（手すりや降車ボタン等）が多いこと
4. 車内が混雑している（ソーシャルディスタンスが取れない）こと
5. 車内における感染防止対策が本当に取られているのか分からないこと
6. その他［　　］

問4-12 **新型コロナウイルスの感染拡大防止策**として、路線バスやつくバス等で**下記の取組を実施**していますが、**ご存知のことを全て**お答えください。（複数回答可）
また、下記の取組み以外で実施すべきことがありましたらご記入ください。

1. 乗務員の手洗い・うがい・消毒及びマスク着用
2. 座席・つり革・手すり等の定期的な消毒
3. バス案内窓口におけるアルコール消毒液の設置
4. バス車両の折返し時、乗客の降車後の換気

その他実施すべき取組［　　］

※例：車内の換気を○分に１回行う、混雑しやすい時間帯等の情報提供など

問５ 「つくば市の公共交通に対するあなたの満足度」について伺います。

問 5-1 「つくバス」には「バスロケーションシステム」と「交通系 IC カード」が導入されています。
以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

バスロケーションシステムの導入	1.	2.	3.	4.	5.
交通系 IC カード（Suica、PASMO 等）の導入	1.	2.	3.	4.	5.

問 5-2 路線バス、つくバスには満足していますか。
以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

項目	路線バス					つくバス				
①運行時間帯	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
②運行本数	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
③目的地に早く着けること	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
④時間通りの運行	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑤停留所までの距離	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑥停留所の設置数	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑦運賃設定	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑧バス車内の混雑度	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑨総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.

問 5-3 つくタクには満足していますか。
以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

①運行時間帯	1.	2.	3.	4.	5.
②目的地に早く着けること	1.	2.	3.	4.	5.
③停留所までの距離	1.	2.	3.	4.	5.
④停留所の設置数	1.	2.	3.	4.	5.
⑤料金の設定	1.	2.	3.	4.	5.
⑥予約の取りやすさ	1.	2.	3.	4.	5.
⑦予約方法	1.	2.	3.	4.	5.
⑧決済方法（利用券のみであること）	1.	2.	3.	4.	5.
⑨総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

問 5-4 支線型バス実証実験には満足していますか。

以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）					
①バス停留所の設置場所・設置数	1.	2.	3.	4.	5.
②バスのルート	1.	2.	3.	4.	5.
③運行本数	1.	2.	3.	4.	5.
④運行時間帯	1.	2.	3.	4.	5.
⑤運賃の設定	1.	2.	3.	4.	5.
⑥総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

問 5-5 路線バス実証実験（運賃補てん：茎崎地区）には満足していますか。

以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）					
①IC カードによる運賃支払	1.	2.	3.	4.	5.
②運賃割引の対象時間帯	1.	2.	3.	4.	5.
③割引後の運賃設定	1.	2.	3.	4.	5.
④総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

路線バス実証実験（新規路線：茎崎地区 ※富士見台線）には満足していますか。

以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）					
①バス停留所の設置場所・設置数	1.	2.	3.	4.	5.
②バスのルート	1.	2.	3.	4.	5.
③運行本数	1.	2.	3.	4.	5.
④運行時間帯	1.	2.	3.	4.	5.
⑤運賃設定	1.	2.	3.	4.	5.
⑥総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

路線バス実証実験（増便：桜地区 ※野田団地線）には満足していますか。

以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）					
①便数	1.	2.	3.	4.	5.
②運賃設定	1.	2.	3.	4.	5.
③総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

問 5-6 つくば市内の**公共交通の運行費用は、誰がどのような割合で負担すべき**だと思いますか。**あなたの考えに最も近いもの**を選んでください。※例えば、運賃：税金＝3：7 なら、一人一乗車あたり運行費用が 1,000 円だとして、運賃は 300 円で、残りの費用は市が負担することを意味します。

1. 運賃：税金＝10：0	2. 運賃：税金＝7：3	3. 運賃：税金＝5：5
4. 運賃：税金＝3：7	5. 運賃：税金＝0：10	

問 5-7 運行費用に対する運賃収入が 10%程度の公共交通サービス（例えば、運賃は 200 円ですが、一人を運ぶのにかかる経費が2,000 円程度かかる乗り物）があるとします。これについて、**あなたの考えに最も近いもの**を選んでください。

1. 利用者がいる限り現状のまま運行を継続するべきである
2. 運賃を値上げして、収支の差を縮めるべきである
3. 運行費用を減らす努力（例：運行頻度を下げる）をして、収支の差を縮めるべきである
4. 利便性を向上させて利用者を増やすべきである
5. より効率的な乗り物に切り替えるべきである
6. そのような乗り物は廃止して、タクシーを使うべきである

問 5-8 つくタクは、低運賃かつ利用者の要請、希望に応じたルートで運行されるものですが、運行時間帯が短い、数日前までに予約が埋まることが多いなどの制約があります。また、運行経費はタクシーと同程度です。**つくタクについて、あなたの考えに最も近いもの**を選んでください。

1. 今のつくタクの仕組みが良い
2. 普通のタクシーを割引（今のつくタクよりは負担額を増加させる）で使えるようにすべきである
3. 身体障害者・要介護者等に対する福祉施策に転換すべきである
4. つくタクは廃止し、普通のタクシー（割引なし）を使ってもらうようにすべきである

つくば市では、市民の皆様の声を取り入れながら、公共交通サービスの改善を進めています。
現在の公共交通でお困りの点、今後期待することがあればご自由にお答えください。

アンケート調査はこれで終了です。ご協力ありがとうございました。

公共交通の利用に関する調査ご協力のお願い

路線バス、つくバスをご利用の皆様へ

つくば市では、つくばエクスプレスの開業に伴い、沿線地域の市街地整備が進行し、定住や交流人口の増加が進んでいます。一方、周辺地域では少子・高齢化が急速に進行するなど、本市を取り巻く社会情勢は厳しさを増してきました。

このような状況の中、本市では、中長期的な視点で一貫したまちづくりを行うため、2015年３月に「つくば市未来構想」及び「つくば市戦略プラン」を策定し、戦略的・計画的に施策を展開しています。また、持続可能なまちづくりを念頭に置いた施策を展開するため、2018年２月に「持続可能都市ヴィジョン」を公表し、2018年９月に「つくば市ＳＤＧｓ未来都市計画」を策定、「誰もが使いやすいインフラ」を実現するため、持続可能な公共交通ネットワークの構築等の推進を掲げています。

それらを踏まえ、2019年４月につくバス、つくタクを改編するとともに、新たに３年間の実証実験として、市内でも高齢化率の高い茎崎地区において、民間路線バスを活用した運賃補てん事業や新規路線バスの運行事業、筑波地区ではワゴン車による支線型バスの運行事業、桜地区のバス路線不便地域においては民間路線バスの増便事業を開始し、市が実施している公共交通施策の総利用者数は、2018年度より約１万人増加しました。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、公共交通の利用環境に不安をお感じになられている方も多いと思われます。

本調査は、今後のより良い公共交通体系を検討するために、皆様の通勤・通学や普段の生活における移動手段などについてお伺いいたします。

お忙しいところ恐縮ではございますが、調査へのご協力をよろしくお願いいたします。

つくば市長　五十嵐　立青

【ご回答にあたってのお願い】

- アンケートは**10分程度**で回答できます。
- 調査票は、返信用封筒に入れて**11月9日（月）**までにご投函いただきますよう、お願いいたします。
- ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理いたしますので、個人を特定するような情報は一切公開されません。

※本調査は、つくば市が、（一財）計量計画研究所に委託して実施しております。

【お問合せなど】

担　　当：つくば市都市計画部総合交通政策課　　電話：029-883-1111（代表）

業務委託先：一般財団法人　計量計画研究所　　電話：03-3268-9950

つくバス とは

市ではコミュニティバス「つくバス」を運行しております。つくバスは、つくばエクスプレス各駅と市内の地域生活拠点等を結ぶ運行となっております。

■運行日
- 年中無休（小田シャトルを除き、全日同じダイヤで運行）

■運賃
- 200 円、300 円、400 円（乗車区間による運賃が変わります）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 99 万人（全 9 路線）
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 511 円（運賃収入 199 円/人回、市負担額 312 円/人回）

つくタク とは

つくタクは予約制の乗合タクシーで、希望の時間帯を予約することで、自宅近くから目的地の乗降場所まで利用できます。通常のタクシーとは違い、他の方との乗り合わせになることもあります。

■運行日、時間
- 平日の９時台～16 時台（12/29～1/3 は運休）

■利用できる範囲
- 市内 5 地区（筑波、大穂・豊里、桜、谷田部、茎崎）
- 特例ポイント／共通ポイント（他地区へ行き来できる場所）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 5.4 万人
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 2,855 円（運賃収入 189 円/人回、市負担額 2,666 円/人回）

支線型バス実証実験 とは

2019 年４月から３年間の実証実験として、筑波地区の各地域と北条地域を結ぶ４路線を運行しています。

コース	コース概要	便数
１コース	寺具、安食、北条	１日10便
２コース	寺具、洞下、北条	１日12便
３コース	筑波、平沢、北条	１日10便
４コース	上大島、中菅間、北条	１日12便

■運行日
- 毎日（12/29～1/3 は運休）

■運賃
- 200 円

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 0.57 万人
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 11,100 円（運賃収入 139 円/人回、市負担額 10,961 円/人回）

路線バス実証実験 とは

2019 年４月から３年間の実証実験として、路線バスを活用して運行しています。

〇運賃補てん　：　茎崎地区～牛久駅（４路線）
※概ね８時～18 時に交通系 IC カードを利用して乗車した場合、運賃が 200 円になります。
〇新規路線　　：　茎崎地区～牛久駅（１路線：富士見台線）
〇路線バス増便：　つくば駅～桜地区～土浦駅（１路線：野田団地線）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 12 万人（運賃補てん：約 7.9 万人、新規路線：約 2.7 万人、増便：約 1.2 万人）
- 運行経費：【新規路線】利用者 1 人 1 回あたり 1,310 円（運賃収入 108 円/人回、市負担額 1,202 円/人回）
  【増　　便】利用者 1 人 1 回あたり　888 円（運賃収入 465 円/人回、市負担額 423 円/人回）
  【運賃補てん】IC カード利用時の通常運賃と割引運賃の差額を市負担：市負担額 98 円/人回

公共交通の利用に関する調査　調査票

調査票では、特に指定がない限り、あてはまるもの１つに○をつけてください。

問１　「あなた自身のこと」について伺います。

問1-1 あなたの性別をお答えください。

1. 男性	2. 女性	3. 無回答

問1-2 あなたの年齢をお答えください。

1. 20 歳未満	2. 20～29 歳	3. 30～39 歳	4. 40～49 歳	5. 50～59 歳
6. 60～64 歳	7. 65～69 歳	8. 70～74 歳	9. 75～79 歳	10. 80 歳以上

問1-3 あなたの住まいをお答えください。

つくば市在住の方：　茨城県つくば市［　　］（町名までで結構です）

つくば市在住以外の方：　［　　］都道府県［　　］市区町村（市区町村までで結構です）

問1-4 あなたの職業をお答えください。

1. 会社員・公務員	2. 専業主婦（主夫）	3. 学生	4. 自営業
5. パート・アルバイト	6. 無職	7. その他［　　］	

問1-5 あなたの勤務先、通学先をお答えください。

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です）

問1-6 あなたの世帯構成をお答えください。

1. 単身	2. 夫婦	3. 親子	4. ３世代で同居	5. その他

問1-7 あなたは、運転免許（自動車や自動二輪など）を持っていますか。

1. 自動車	2. 自動車と自動二輪	3. 自動二輪のみ
4. 原動機付自転車のみ	5. 持っていない	

問1-8 あなたは、いつでも自由に使える自動車を持っていますか。
また、世帯で何台の自動車を保有していますか。

1. 自分専用の自動車がある	2. 家族共用の自動車がある	3. ない
世帯の自動車保有台数［　　］台		

⇒次頁の 問２へ

問２ 「あなたの路線バス、つくバス、各種実証実験の利用状況」について伺います。

●路線バスの利用状況について伺います。

問 2-1 路線バスの利用頻度をお答えください。

1. ほぼ毎日　2. 平日 3～4 日程度　3. 休日を含む 3～4 日　4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日　6. 「1 か月に」1～2 日　7. ごくまれに　8. 今は利用していない

⇒8.を選んだ方は 問 2-4 へ

問 2-2 路線バスの利用目的と主な目的地をお答えください。

利用目的

1. 通勤　2. 通学　3. 業務　4. 買物
5. 通院　6. 食事・趣味・娯楽　7. 送迎　8. その他［　　］

主な目的地（最終的な目的地）　※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です。）

問 2-3 その目的地への移動の主な曜日・時間帯をお答えください。

利用する主な曜日（複数回答可）

1. 月曜　2. 火曜　3. 水曜　4. 木曜　5. 金曜　6. 土曜　7. 日曜　8. 特に決まっていない

利用する主な時間帯（バス停の出発時刻）（複数回答可）

1. 6～8 時台　2. 9～11 時台　3. 12～16 時台　4. 17～20 時台　5. 21 時以降　6. 特に決まっていない

●つくバスの利用状況について伺います。

問 2-4 つくバスをご存知ですか。

1. 知っている　2. 知らない　⇒ 2.を選んだ方は 問 2-11 へ

問 2-5 ご自宅最寄りの「つくバス」バス停までは、徒歩で行く場合の所要時間はどの程度ですか。

1. 5 分以下　2. 10 分以下　3. 15 分以下　4. 20 分以下　5. 20 分超　6. わからない

問 2-6 つくバスの利用頻度をお答えください。

1. ほぼ毎日　2. 平日 3～4 日程度　3. 休日を含む 3～4 日　4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日　6. 「1 か月に」1～2 日　7. ごくまれに　8. 今は利用していない

⇒8.を選んだ方は 問 2-10 へ

問 2-7 よく利用するつくバス路線をお答えください。

バス路線（複数回答可）

1. 北部シャトル　2. 小田シャトル　3. 作岡シャトル　4. 吉沼シャトル　5. 上郷シャトル
6. 西部シャトル　7. 南部シャトル　8. 谷田部シャトル　9. 自由ケ丘シャトル

問 2-8 つくバスの利用目的と主な目的地をお答えください。

目的

1. 通勤　2. 通学　3. 業務　4. 買物
5. 通院　6. 食事・趣味・娯楽　7. 送迎　8. その他［　　］

主な目的地（最終的な目的地）　※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です。）

問 2-9 問 2-7 の目的地へのつくバスを利用する場合の**主な曜日・時間帯**をお答えください。

利用する主な曜日（複数回答可）							
1. 月曜	2. 火曜	3. 水曜	4. 木曜	5. 金曜	6. 土曜	7. 日曜	8. 特に決まっていない

利用する主な時間帯（バス停の出発時刻）（複数回答可）					
1. 6～8 時台	2. 9～11 時台	3. 12～16 時台	4. 17～20 時台	5. 21 時以降	6. 特に決まっていない

⇒問 2-11 へ

問 2-10 問 2-6 で「つくバスを今は利用していない」とお答えした方に伺います。つくバスを**利用していない理由**をお答えください。（複数回答可）

1. 他の交通手段を利用する	2. 停留所が遠い	3. 目的地に行くことができない
4. 利用したい時間に運行していない	5. 運行本数が少ない	6. 時間が不正確
7. 他の交通機関との乗継ぎが悪い	8. 利用方法がわからない	9. その他［　　］

●路線バス（実証実験）の利用状況について伺います。

問 2-11 **路線バス実証実験のことをご存知**ですか。

1. 知っている	2. 知らない　⇒	2.を選んだ方は 問３へ

問 2-12 ご自宅から最寄りの「路線バス（実証実験路線）」バス停まで、**徒歩で行く場合の所要時間**はどの程度ですか。

1. 5 分以下	2. 10 分以下	3. 15 分以下	4. 20 分以下	5. 20 分超	6. わからない

問 2-13 路線バス（実証実験路線）の**利用頻度**はどの程度ですか。また、それは**どの路線**ですか。

利用頻度			
1. ほぼ毎日	2. 平日 3～4 日程度	3. 休日を含む 3～4 日	4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日	6. 「1 か月に」1～2 日	7. ごくまれに	8. 今は利用していない
			⇒8.を選んだ方は 問３へ

バス路線（複数回答可）

1. 緑が丘団地線、森の里線（緑が丘団地～森の里～牛久駅）
2. 牛久・みどりの線、桜が丘団地線（みどりの駅～桜が丘団地～牛久駅）
3. 富士見台線（富士見台～城山団地～牛久駅）※実証実験新規路線
4. 野田団地線（つくばセンター～野田団地～土浦駅）※路線バス増便路線

問 2-14 その**利用目的**と**主な目的地**をお答えください。

目的			
1. 通勤	2. 通学	3. 業務	4. 買物
5. 通院	6. 食事・趣味・娯楽	7. 送迎	8. その他［　　］

主な目的地（最終的な目的地）　※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です。）

問 2-15 その移動で路線バス（実証実験路線）を利用する場合の、**主な曜日・時間帯**をお答えください。

利用する主な曜日（複数回答可）							
1. 月曜	2. 火曜	3. 水曜	4. 木曜	5. 金曜	6. 土曜	7. 日曜	8. 特に決まっていない

利用する主な時間帯（バス停の出発時刻）（複数回答可）					
1. 6～8 時台	2. 9～11 時台	3. 12～16 時台	4. 17～20 時台	5. 21 時以降	6. 特に決まっていない

問３ 「つくば市の公共交通に対するあなたの意見」を伺います。

つくば市では、2016年４月に「つくば市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能な公共交通体系の確立を目指して、地域における公共交通のネットワーク化を図っています。2019年４月には、公共交通の改編（つくバス路線やバス停新設及びルートの見直し、各種実証実験の実施等）を行い、バス路線空白地域の解消を図るなど、利便性の向上に取り組んでいます。

※実証実験の概要は、２ページまたは、つくば市ウェブサイトをご覧ください。

問3-1 つくば市が、上記のような**取組を行っていること**をご存じでしたか。

1. 知っている（「一部知っている」を含む。）　2. 知らない

問3-2 つくば市が、**上記の取組や事業を実施していること**についてどう思いますか。

1. 良いことだと思う　2. 民間企業に任せればよい　3. わからない

問 3-3 **公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）が運行されていること**に対して、どう思いますか。あてはまるもの**全て**を選んでください。**（複数回答可）**

1. 日常の交通手段として必要だと思う
2. 自動車（運転）を利用できない時の交通手段として必要だと思う
3. 高齢者や子供などの家族や地域の方の交通手段の確保のために必要だと思う
4. 特に必要ないと思う

問3-4 路線の維持（採算の確保）が難しいため、民間企業では運行していない地域に対し、つくば市がつくバス、つくタクを運行していますが、このような取組は、**今後も必要**だと思いますか。

1. 必要だと思う　2. 必要ないと思う　3. わからない

問 3-5 公共交通の維持には、地域の皆様のご理解・ご利用が不可欠です。あなたは、公共交通の維持のため、**今後、路線バス、つくバス、つくタク等の利用について**どう考えますか。

1. 利用しても良い
2. 普段は利用しないが、自動車（運転）が利用できない時には利用したい
3. 自分自身は利用しないが、高齢者や子供など地域のためには必要なので運行を続けて欲しい
4. 利用者が少ないのであればサービスは廃止すべき（自治体がバス等の運行を行う必要はない）

問3-6 **これまでと同様、またはこれまで以上に**、市内の公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）を**利用するためには、何が必要**ですか。あてはまるもの**全て**を選んでください。**（複数回答可）**

1. 運行本数の増便
2. 時間通りの運行
3. バス停（乗降場所）までの道の安全
4. バス停（乗降場所）までの距離の近さ
5. バス停（乗降場所）付近への駐輪場の設置
6. バス停（乗降場所）付近への駐車場の設置
7. バス停（乗降場所）への休憩スペースの設置
8. 目的地までの移動時間の短縮
9. 行先の選択肢（系統）の増加
10. 遅い時間の運行
11. 乗降場所の分かりやすさ（案内看板の設置）
12. 乗換・乗継時間の少なさ
13. 乗換・乗継時の負担の少なさ（バリアフリー）
14. 乗換・乗継時の運賃割引
15. その他［　　］

16. どのような条件であってもこれ以上利用は増えない（利用しない）

問 3-7 公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）のバス停等（乗降場所）の設置を考える際に、あなたは**どのような利用目的に最も重点をおくとよい**と思いますか。

1. 市役所や窓口センター等の公共施設への利用	2. 病院・クリニック等の医療機関への利用
3. 店舗・商店等の商業施設への利用	4. 通勤・通学の駅への利用
5. 通勤者の市内事業所等への利用	6. その他［　　］

問 3-8 今後も公共交通サービスを継続していくためには、市民の皆様と協働で支えあうことが重要と考えます。**あなたが協力できることについて、最もあてはまるものは**何ですか。

1. 積極的にバス等の公共交通を利用する	2. 運行やサービスに関する意見を出す
3. 運営計画や支援方法を考える会議に参加する	4. 協賛金やクラウドファンディングで支援する
5. 協力することは考えていない	6. その他［　　］

問 3-9 つくば市の**交通環境がどのようになっていることが最も望ましい**ですか。

1. 公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまち	2. 自動車がスムーズに走行できるまち
3. 自転車を安心・便利に利用できるまち	4. 安心・便利に歩くことができるまち
5. その他［　　］	

問 3-10 **新型コロナウイルスの感染リスクの観点**で、公共交通を利用する際に**不安に思うこと**は何ですか。（複数回答可）

1. マスクをしていない人が乗っていること
2. 大きな声で会話している人が乗っていること
3. 手で触るもの（手すりや降車ボタン等）が多いこと
4. 車内が混雑している（ソーシャルディスタンスが取れない）こと
5. 車内における感染防止対策が本当に取られているのか分からないこと
6. その他［　　］

問 3-11 **新型コロナウイルスの感染拡大防止策**として、路線バスやつくバス等で**下記の取組を実施**していますが、**ご存知のことを全て**お答えください。（複数回答可）
また、下記の取組み以外で実施すべきことがありましたらご記入ください。

1. 乗務員の手洗い・うがい・消毒及びマスク着用	2. 座席・つり革・手すり等の定期的な消毒
3. バス案内窓口におけるアルコール消毒液の設置	4. バス車両の折返し時、乗客の降車後の換気

その他実施すべき取組［　　］
※例：車内の換気を○分に１回行う、混雑しやすい時間帯等の情報提供など

問４ 「つくば市の公共交通に対するあなたの満足度」について伺います。

問 4-1 「つくバス」には**「バスロケーションシステム」**と「**交通系 IC カード」が導入**されています。
以下の満足度を例にそれぞれの項目について、**４段階で**お答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

バスロケーションシステムの導入	1.	2.	3.	4.	5.
交通系 IC カード（Suica、PASMO 等）の導入	1.	2.	3.	4.	5.

問 4-2 路線バス、つくバスには満足していますか。

以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

項目	路線バス					つくバス				
①運行時間帯	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
②運行本数	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
③目的地に早く着けること	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
④時間通りの運行	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑤停留所までの距離	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑥停留所の設置数	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑦運賃設定	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑧バス車内の混雑度	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.
⑨総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.	1.	2.	3.	4.	5.

問 4-3 路線バス実証実験（運賃補てん：茎崎地区）には満足していますか。

以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

①IC カードによる運賃支払	1.	2.	3.	4.	5.
②運賃割引の対象時間帯	1.	2.	3.	4.	5.
③割引後の運賃設定	1.	2.	3.	4.	5.
④総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

問 4-4 路線バス実証実験（新規路線：茎崎地区 ※富士見台線）には満足していますか。

以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

①バス停留所の設置場所・設置数	1.	2.	3.	4.	5.
②バスのルート	1.	2.	3.	4.	5.
③運行本数	1.	2.	3.	4.	5.
④運行時間帯	1.	2.	3.	4.	5.
⑤運賃設定	1.	2.	3.	4.	5.
⑥総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

問 4-5 路線バス実証実験（増便：桜地区 ※野田団地線）には満足していますか。

以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

①便数	1.	2.	3.	4.	5.
②運賃設定	1.	2.	3.	4.	5.
③総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

つくば市では、市民の皆様の声を取り入れながら、公共交通サービスの改善を進めています。

現在の公共交通でお困りの点、今後期待することがあればご自由にお答えください。

アンケート調査はこれで終了です。ご協力ありがとうございました。

公共交通の利用に関する調査ご協力のお願い

つくタクをご利用の皆様へ

つくば市では、つくばエクスプレスの開業に伴い、沿線地域の市街地整備が進行し、定住や交流人口の増加が進んでいます。一方、周辺地域では少子・高齢化が急速に進行するなど、本市を取り巻く社会情勢は厳しさを増してきました。

このような状況の中、本市では、中長期的な視点で一貫したまちづくりを行うため、2015年３月に「つくば市未来構想」及び「つくば市戦略プラン」を策定し、戦略的・計画的に施策を展開しています。また、持続可能なまちづくりを念頭に置いた施策を展開するため、2018年２月に「持続可能都市ヴィジョン」を公表し、2018 年９月に「つくば市ＳＤＧｓ未来都市計画」を策定、「誰もが使いやすいインフラ」を実現するため、持続可能な公共交通ネットワークの構築等の推進を掲げています。

それらを踏まえ、2019 年４月につくバス、つくタクを改編するとともに、新たに３年間の実証実験として、市内でも高齢化率の高い茎崎地区において、民間路線バスを活用した運賃補てん事業や新規路線バスの運行事業、筑波地区ではワゴン車による支線型バスの運行事業、桜地区のバス路線不便地域においては民間路線バスの増便事業を開始し、市が実施している公共交通施策の総利用者数は、2018 年度より約１万人増加しました。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、公共交通の利用環境に不安をお感じになられている方も多いと思われます。

本調査は、今後のより良い公共交通体系を検討するために、皆様の通勤・通学や普段の生活における移動手段などについてお伺いいたします。

お忙しいところ恐縮ではございますが、調査へのご協力をよろしくお願いいたします。

つくば市長　五十嵐　立青

【ご回答にあたってのお願い】

- **つくタク自宅登録者から 1,000 人を無作為に抽出し、アンケート票をお配りしておりますので、アンケート票を受け取ったご本人様がお答えください。**
- **アンケートは 10 分程度で回答できます。**
- **アンケート調査にご回答の上、同封の返信用封筒に入れて、11 月 9 日（月）までに、ご投函いただきますよう、お願いいたします。**
- **ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理いたしますので、個人を特定するような情報は一切公開されません。**

※本調査は、つくば市が、（一財）計量計画研究所に委託して実施しております。

【お問合せなど】

担　　当：つくば市都市計画部総合交通政策課　　電話：029-883-1111（代表）
業務委託先：一般財団法人　計量計画研究所　　電話：03-3268-9950

つくバス とは

市ではコミュニティバス「つくバス」を運行しております。つくバスは、つくばエクスプレス各駅と市内の地域生活拠点等を結ぶ運行となっております。

■運行日
- 年中無休（小田シャトルを除き、全日同じダイヤで運行）

■運賃
- 200 円、300 円、400 円（乗車区間による運賃が変わります）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 99 万人（全 9 路線）
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 511 円（運賃収入 199 円/人回、市負担額 312 円/人回）

つくタク とは

つくタクは予約制の乗合タクシーで、希望の時間帯を予約することで、自宅近くから目的地の乗降場所まで利用できます。通常のタクシーとは違い、他の方との乗り合わせになることもあります。

■運行日、時間
- 平日の９時台～16 時台（12/29～1/3 は運休）

■利用できる範囲
- 市内 5 地区（筑波、大穂・豊里、桜、谷田部、茎崎）
- 特例ポイント／共通ポイント（他地区へ行き来できる場所）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 5.4 万人
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 2,855 円（運賃収入 189 円/人回、市負担額 2,666 円/人回）

支線型バス実証実験 とは

2019 年４月から３年間の実証実験として、筑波地区の各地域と北条地域を結ぶ４路線を運行しています。

■運行日
- 毎日（12/29～1/3 は運休）

■運賃
- 200 円

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 0.57 万人
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 11,100 円（運賃収入 139 円/人回、市負担額 10,961 円/人回）

コース	コース概要	便数
１コース	寺具、安食、北条	１日10便
２コース	寺具、洞下、北条	１日12便
３コース	筑波、平沢、北条	１日10便
４コース	上大島、中菅間、北条	１日12便

路線バス実証実験 とは

2019 年４月から３年間の実証実験として、路線バスを活用して運行しています。

〇運賃補てん　：　茎崎地区～牛久駅（４路線）
※概ね８時～18 時に交通系 IC カードを利用して乗車した場合、運賃が 200 円になります。
〇新規路線　　：　茎崎地区～牛久駅（１路線：富士見台線）
〇路線バス増便：　つくば駅～桜地区～土浦駅（１路線：野田団地線）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 12 万人（運賃補てん：約 7.9 万人、新規路線：約 2.7 万人、増便：約 1.2 万人）
- 運行経費：【新規路線】利用者 1 人 1 回あたり 1,310 円（運賃収入 108 円/人回、市負担額 1,202 円/人回）
  【増　　便】利用者 1 人 1 回あたり　888 円（運賃収入 465 円/人回、市負担額 423 円/人回）
  【運賃補てん】IC カード利用時の通常運賃と割引運賃の差額を市負担：市負担額 98 円/人回

公共交通の利用に関する調査　調査票

この調査票では、特に指定がない限り、あてはまるもの１つに○をつけてください。

問１「あなた自身のこと」について伺います。

問１-1 あなたの性別をお答えください。

1. 男性	2. 女性	3. 無回答

問１-2 あなたの年齢をお答えください。

1. 20 歳未満	2. 20～29 歳	3. 30～39 歳	4. 40～49 歳	5. 50～59 歳	6. 60～64 歳
7. 65～69 歳	8. 70～74 歳	9. 75～79 歳	10. 80～84 歳	11. 85～89 歳	12. 90 歳以上

問１-3 あなたの住まいをお答えください。　　記入例）茨城県つくば市研究学園

茨城県つくば市［　　］（町名までで結構です）

問１-4 あなたの職業をお答えください。

1. 会社員・公務員	2. 専業主婦（主夫）	3. 学生	4. 自営業
5. パート・アルバイト	6. 無職	7. その他［　　］	

問１-5 あなたの勤務先、通学先をお答えください。

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です）

問１-6 あなたの世帯構成をお答えください。

1. 単身	2. 夫婦	3. 親子	4. ３世代で同居	5. その他

問１-7 あなたは、運転免許（自動車や自動二輪など）を持っていますか。

1. 自動車	2. 自動車と自動二輪	3. 自動二輪のみ
4. 原動機付自転車のみ	5. 持っていない	

問１-8 あなたは、いつでも自由に使える自動車を持っていますか。また、世帯で何台の自動車を保有していますか。

1. 自分専用の自動車がある	2. 家族共用の自動車がある	3. ない
世帯の自動車保有台数　［　　］台		

問１-9 日常的な移動で、最も利用の多いものを３つまでお選びください。

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. 鉄道［　　］駅（最初の乗車駅）	
5. 路線バス	6. 路線バス（実証実験）		7. つくバス	8. つくタク
9. 支線型バス	10. タクシー	11. タクシー（利用助成券を使用）		12. 福祉有償運送
13. 自動車（運転）	14. 自動車（送迎）		15. その他［　　］	

問２ 「あなたのつくタクの利用状況」を伺います。

問 2-1 つくタクの運行内容、利用方法、料金体系などをご存知ですか。

1. 詳しく知っている	2. だいたい知っている	3. 知らない	⇒ 3.を選んだ方は問３へ

問 2-2 ご自宅から、登録している自宅以外の最寄りのつくタク乗降場所まで、徒歩で行く場合の所要時間はどの程度ですか。

1. 5 分以下	2. 10 分以下	3. 15 分以下	4. 20 分以下	5. 20 分超	6. わからない

問 2-3 普段つくタクを利用する頻度はどの程度ですか。

1. 週 4～5 日	2. 週 3 日程度	3. 週 1～2 日程度	4. 月 1～2 日程度	5. ごくまれに

問 2-4 お住まいの地域から最もよく利用するのは、どちらへお出かけの時ですか。

1. 筑波地区	2. 大穂・豊里地区	3. 桜地区	4. 谷田部地区	5. 茎崎地区
6. つくば市役所	7. つくばセンター	8. 研究学園駅	9. イーアスつくば	10. クレオ前
11. 筑波大学病院前	12. 筑波メディカルセンター前	13. 春日プラザ	14. LALA ガーデンつくば	

問 2-5 その利用目的と主な目的地をお答えください。

目的			
1. 通勤	2. 通学	3. 業務	4. 買物
5. 通院	6. 食事・趣味・娯楽	7. 送迎	8. その他［　　］
主な目的地（最終的な目的地） ※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答			
具体的な施設名［　　］			

問 2-6 問 2-5 の目的地への移動する主な曜日・時間帯を教えてください。

利用する主な曜日（複数回答可）								
1. 毎日	2. 月曜日	3. 火曜日	4. 水曜日	5. 木曜日	6. 金曜日	7. 特に決まっていない		
利用する主な時間帯（つくタク乗降場所の出発時刻）（複数回答可）								
1. 9 時台	2. 10 時台	3. 11 時台	4. 12 時台	5. 13 時台	6. 14 時台	7. 15 時台	8. 16 時台	

問 2-7 もし、つくタクがなかった場合、問 2-5 の目的地にはどのような手段で移動しますか。

1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. 路線バス	5. 路線バス（実証実験）	6. つくバス
7. 支線型バス	8. タクシー（利用助成券の使用を含む）	9. 福祉有償運送	10. 自動車（送迎）		
11. その他［　　］	12. その場合は外出をしない（できない）				

問 2-8 予約を希望するつくタクの乗車時間は何時台が最も多いですか。
また、希望した時間について、予約が取れなかったことはありますか。

予約希望時間	1. 9 時台	2. 10 時台	3. 11 時台	4. 12 時台
	5. 13 時台	6. 14 時台	7. 15 時台	8. 16 時台
予約が取れなかったこと	1. ある	2. ない		

問2-9 つくタクで、**共通ポイントを利用する頻度**はどの程度ですか。

1. 週 4～5 日	2. 週 3 日程度	3. 週 1～2 日程度	4. 月 1～2 日程度
5. ごくまれに	6. 共通ポイントに行ったことがない ⇒ 6.を選んだ方は 問2-13へ		

問2-10 つくタクで、**最も多く利用する共通ポイントはどちら**ですか。

1. つくば市役所	2. つくばセンター（つくば駅）	3. 研究学園駅
4. イーアスつくば	5. クレオ前	6. 筑波大学病院前
7. 筑波メディカルセンター前	8. 春日プラザ	9. LALA ガーデンつくば

問2-11 つくタクで、**共通ポイントを利用する場合、おおむね何時台の利用が多い**ですか。

1. 9 時台	2. 10 時台	3. 11 時台	4. 12 時台	5. 13 時台	6. 14 時台	7. 15 時台	8. 16 時台

問2-12 **共通ポイントへ出かける場合に、つくタクを利用する理由**は何ですか。

1. 行きたい日につくタクが運行しているから	2. 行きたい時間帯につくタクが運行しているから
3. 行きたい場所につくタクが停車するから	4. つくタクを利用すると所要時間が短いから
5. つくタクを利用すると料金が安いから	6. 自宅から直接利用できるから
7. その他［　　］	

問2-13 現在のつくタク**運行地区（共通ポイント）以外で、つくタクで行きたいと思う場所**はありますか。

1. ある	2. ない

「1. ある」を選択した方は、**具体的な地区名**および**その施設名称**をお答えください。

1. 筑波地区	2. 大穂地区	3. 豊里地区	4. 桜地区	5. 谷田部地区	6. 茎崎地区
目的施設名［　　］					

問2-14 つくタクはご利用された方からの料金収入（地区内 300 円、共通ポイント 300 円または 1,300 円）以外に、市の負担（2019 年度実績約 2,700 円/回）によって運行が維持されています。**今後、つくタクの運行を継続するために料金を値上げすることも考えられます。**このような料金の値上げについて、あなたのお考えをお聞かせください。

1. 料金の値上げをし、現在のサービス水準を維持する	2. 市の負担を増やした中で運行すべき
3. 現在の料金を維持し、かつ市の負担を増やさないためには、運行のサービスを変更してもかまわない	
4. その他［　　］	5. わからない・判断できない

問2-15 つくタクは、低運賃かつ利用者のリクエストに応じたルートで運行されるものですが、運行時間帯が短い、数日前までに予約が埋まることが多いなどの制約があります。また、運行経費はタクシーと同程度です。**つくタクについて、あなたの考えに最も近いもの**を選んでください。

1. 今のつくタクの仕組みが良い
2. 普通のタクシーを割引（今のつくタクよりは負担額を増加させる）で使えるようにすべきである
3. 身体障害者・要介護者等に向けて、ドア to ドアサービスを提供する福祉施策に転換すべきである
4. つくタクは廃止し、普通のタクシー（割引なし）を使ってもらうようにすべきである

問2-16 地区内の現在の料金 300 円（料金割引で 150 円）を値上げした場合、つくタクの利用頻度はどのように変わりますか。

1. 値上げしても、つくタクを利用すると思う
2. 値上げしたら、つくタクの利用回数を減らすと思う
3. 値上げしたら、つくタクは使わなくなると思う

「1. 値上げしても、つくタクを利用すると思う」と回答された方に伺います。1 回当たりの料金がいくらまでなら、このサービスを利用すると思いますか。

1. 1 回 500 円（割引 250 円）までなら利用する
2. 1 回 800 円（割引 400 円）までなら利用する
3. 1 回 1,000 円（割引 500 円）までなら利用する
4. 1 回 1,500 円（割引 750 円）までなら利用する

問2-17 つくタクには満足していますか。
以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

①運行時間帯	1.	2.	3.	4.	5.
②目的地に早く着けること	1.	2.	3.	4.	5.
③停留所までの距離	1.	2.	3.	4.	5.
④停留所の設置数	1.	2.	3.	4.	5.
⑤料金の設定	1.	2.	3.	4.	5.
⑥予約の取りやすさ	1.	2.	3.	4.	5.
⑦予約方法	1.	2.	3.	4.	5.
⑧決済方法（利用券のみであること）	1.	2.	3.	4.	5.
⑨総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

問2-18 新型コロナウイルスの感染リスクの観点で、公共交通を利用する際に不安に思うことは何ですか。
（複数回答可）

1. マスクをしていない人が乗っていること
2. 大きな声で会話している人が乗っていること
3. 手で触るもの（手すりや降車ボタン等）が多いこと
4. 車内が混雑している（ソーシャルディスタンスが取れない）こと
5. 車内における感染防止対策が本当に取られているのか分からないこと
6. その他［　　］

問2-19 新型コロナウイルスの感染拡大防止策として、つくタクでは下記の取組を実施していますが、ご存知のことを全てお答えください。（複数回答可）
また、下記の取組み以外で実施すべきことがありましたらご記入ください。

1. 乗務員の手洗い・うがい・消毒及びマスク着用　2. 座席等の定期的な消毒
3. 乗客の降車後の換気

その他実施すべき取組［　　］
※例：乗務員の会話は必要最小限に留める、など

問３ 一般のタクシー（利用助成券の使用も含む）の利用状況について伺います。

つくタク以外の一般のタクシー（利用助成券の使用も含む）の利用頻度はどの程度ですか。

1. ほぼ毎日	2. 平日 3～4 日程度	3. 休日を含む 3～4 日	4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日	6. 「1 か月に」1～2 日	7. ごくまれに	8. 利用したことがない

問４ 「つくば市の公共交通に対するあなたの意見」について伺います。

つくば市では、2016 年４月に「つくば市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能な公共交通体系の確立を目指して、地域における公共交通のネットワーク化を図っています。2019 年４月には、公共交通の改編（つくバス路線やバス停新設及びルートの見直し、各種実証実験の実施等）を行い、バス路線空白地域の解消を図るなど、利便性の向上に取り組んでいます。

※実証実験の概要は、２ページまたは、つくば市ウェブサイトをご覧ください。

問 4-1 つくば市が、上記のような取組を行っていることをご存じでしたか。

1. 知っている（「一部知っている」を含む。）　2. 知らない

問 4-2 つくば市が、上記の取組や事業を実施していることについてどう思いますか。

1. 良いことだと思う　2. 民間企業に任せればよい　3. わからない

問 4-3 公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）が運行されていることに対して、どう思いますか。あてはまるもの全てを選んでください。（複数回答可）

1. 日常の交通手段として必要
2. 自動車（運転）を利用できない時の交通手段として必要
3. 高齢者や子供などの家族や地域の方の交通手段の確保のために必要
4. 特に必要ないと思う

問 4-4 筑波地区以外にお住いの方へお伺いします。　⇒　筑波地区にお住いの方は 問 4-5 へ

筑波地区内では、定時定路線の支線型バス（ワゴン車）運行事業（３年間の実証実験）を行っています。あなたのお住いの地区にも支線型バスが運行していたら利用しようと思いますか。

1. 利用すると思う　2. 利用しないと思う　3. わからない

問 4-5 筑波地区にお住いの方へお伺いします。　⇒　筑波地区以外にお住いの方は 問 4-6 へ

お住いの筑波地区で、地区内を定時定路線の支線型バス（ワゴン車）運行事業（３年間の実証実験）を昨年度より実施中です。この支線型バスを利用したことはありますか。

1. ある　2. ない　3. 知らない

「2. ない」と回答された方に伺います。支線型バスを利用しない理由をお答えください。

1. 他の交通手段を利用するから　2. 停留所が遠いから　3. 目的地に行けないから
4. 運行本数が少ないから　5. 利用したい時間に運行していないから
6. 時間が不正確だから　7. 他の交通機関との乗継ぎが悪いから
8. 利用方法がわからないから　9. その他［　　］

問 4-6 路線の維持（採算の確保）が難しいため、民間企業では運行していない地域に対し、つくば市がつくバス、つくタクを運行していますが、このような取り組みは、今後も必要だと思いますか。

1. 必要だと思う　2. 必要ないと思う　3. わからない

問 4-7 公共交通の維持には、地域の皆様のご理解・ご利用が不可欠です。あなたは、公共交通の維持のため、**今後、路線バス、つくバス、つくタク等の利用について**どう考えますか。

1. 利用しても良い
2. 普段は利用しないが、自動車（運転）が利用できない時には利用したい
3. 自分自身は利用しないが、高齢者や子供など地域のためには必要なので運行を続けて欲しい
4. 利用者が少ないのであればサービスは廃止すべき（自治体がバス等の運行を行う必要はない）

問 4-8 **これまでと同様、またはこれまで以上に**、市内の公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）を**利用するためには、何が必要ですか**。あてはまるもの**全て**を選んでください。**（複数回答可）**

1. 運行本数の増便
2. 時間通りの運行
3. バス停（乗降場所）までの道の安全
4. バス停（乗降場所）までの距離の近さ
5. バス停（乗降場所）付近への駐輪場の設置
6. バス停（乗降場所）付近への駐車場の設置
7. バス停（乗降場所）への休憩スペースの設置
8. 目的地までの移動時間の短縮
9. 行先の選択肢（系統）の増加
10. 遅い時間の運行
11. 乗降場所の分かりやすさ（案内看板の設置）
12. 乗換・乗継時間の少なさ
13. 乗換・乗継時の負担の少なさ（バリアフリー）
14. 乗換・乗継時の運賃割引
15. その他［　　］

16. どのような条件であってもこれ以上利用は増えない（利用しない）

問 4-9 公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）のバス停等（乗降場所）の設置を考える際に、あなたは**どのような利用目的に最も重点をおくとよい**と思いますか。

1. 市役所や窓口センター等の公共施設への利用
2. 病院・クリニック等の医療機関への利用
3. 店舗・商店等の商業施設への利用
4. 通勤・通学の駅への利用
5. 通勤者の市内事業所等への利用
6. その他［　　］

問 4-10 今後も公共交通サービスを継続していくためには、市民の皆様と協働で支えあうことが重要と考えます。**あなたが協力できることについて、最もあてはまるものは**何ですか。

1. 積極的にバス等の公共交通を利用する
2. 運行やサービスに関する意見を出す
3. 運営計画や支援方法を考える会議に参加する
4. 協賛金やクラウドファンディングで支援する
5. 協力することは考えていない
6. その他［　　］

問 4-11 **つくば市の交通環境がどのようになっていることが最も望ましい**ですか。

1. 公共交通が便利で、自動車がなくても生活できるまち
2. 自動車がスムーズに走行できるまち
3. 自転車を安心・便利に利用できるまち
4. 安心・便利に歩くことができるまち
5. その他［　　］

つくば市では、市民の皆様の声を取り入れながら、公共交通サービスの改善を進めています。
現在の公共交通でお困りの点、今後期待することがあればご自由にお答えください。

アンケート調査はこれで終了です。ご協力ありがとうございました。

公共交通の利用に関する調査ご協力のお願い

支線型バスをご利用の皆様へ

つくば市では、つくばエクスプレスの開業に伴い、沿線地域の市街地整備が進行し、定住や交流人口の増加が進んでいます。一方、周辺地域では少子・高齢化が急速に進行するなど、本市を取り巻く社会情勢は厳しさを増してきました。

このような状況の中、本市では、中長期的な視点で一貫したまちづくりを行うため、2015年３月に「つくば市未来構想」及び「つくば市戦略プラン」を策定し、戦略的・計画的に施策を展開しています。また、持続可能なまちづくりを念頭に置いた施策を展開するため、2018年２月に「持続可能都市ヴィジョン」を公表し、2018年９月に「つくば市ＳＤＧｓ未来都市計画」を策定、「誰もが使いやすいインフラ」を実現するため、持続可能な公共交通ネットワークの構築等の推進を掲げています。

それらを踏まえ、2019年４月につくバス、つくタクを改編するとともに、新たに３年間の実証実験として、市内でも高齢化率の高い茎崎地区において、民間路線バスを活用した運賃補てん事業や新規路線バスの運行事業、筑波地区ではワゴン車による支線型バスの運行事業、桜地区のバス路線不便地域においては民間路線バスの増便事業を開始し、市が実施している公共交通施策の総利用者数は、2018年度より約１万人増加しました。

一方で、新型コロナウイルス感染拡大を受けて、公共交通の利用環境に不安をお感じになられている方も多いと思われます。

本調査は、今後のより良い公共交通体系を検討するために、皆様の通勤・通学や普段の生活における移動手段などについてお伺いいたします。

お忙しいところ恐縮ではございますが、調査へのご協力をよろしくお願いいたします。

つくば市長　五十嵐　立青

【ご回答にあたってのお願い】

- アンケートは**10分程度**で回答できます。
- 調査票は、返信用封筒に入れて**11月9日（月）**までにご投函いただきますよう、お願いいたします。
- ご回答いただいた内容は、すべて統計的に処理いたしますので、個人を特定するような情報は一切公開されません。

※本調査は、つくば市が、（一財）計量計画研究所に委託して実施しております。

【お問合せなど】

担　　当：つくば市都市計画部総合交通政策課　　電話：029-883-1111（代表）
業務委託先：一般財団法人　計量計画研究所　　電話：03-3268-9950

つくバス とは

市ではコミュニティバス「つくバス」を運行しております。つくバスは、つくばエクスプレス各駅と市内の地域生活拠点等を結ぶ運行となっております。

■運行日
- 年中無休（小田シャトルを除き、全日同じダイヤで運行）

■運賃
- 200 円、300 円、400 円（乗車区間による運賃が変わります）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 99 万人（全 9 路線）
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 511 円（運賃収入 199 円/人回、市負担額 312 円/人回）

つくタク とは

つくタクは予約制の乗合タクシーで、希望の時間帯を予約することで、自宅近くから目的地の乗降場所まで利用できます。通常のタクシーとは違い、他の方との乗り合わせになることもあります。

■運行日、時間
- 平日の９時台～16 時台（12/29～1/3 は運休）

■利用できる範囲
- 市内 5 地区（筑波、大穂・豊里、桜、谷田部、茎崎）
- 特例ポイント／共通ポイント（他地区へ行き来できる場所）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 5.4 万人
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 2,855 円（運賃収入 189 円/人回、市負担額 2,666 円/人回）

支線型バス実証実験 とは

2019 年４月から３年間の実証実験として、筑波地区の各地域と北条地域を結ぶ４路線を運行しています。

■運行日
- 毎日（12/29～1/3 は運休）

■運賃
- 200 円

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 0.57 万人
- 運行経費：利用者 1 人 1 回あたり 11,100 円（運賃収入 139 円/人回、市負担額 10,961 円/人回）

コース	コース概要	便数
１コース	寺具、安食、北条	１日10便
２コース	寺具、洞下、北条	１日12便
３コース	筑波、平沢、北条	１日10便
４コース	上大島、中菅間、北条	１日12便

路線バス実証実験 とは

2019 年４月から３年間の実証実験として、路線バスを活用して運行しています。

〇運賃補てん　：　茎崎地区～牛久駅（４路線）
※概ね８時～18 時に交通系 IC カードを利用して乗車した場合、運賃が 200 円になります。
〇新規路線　　：　茎崎地区～牛久駅（１路線：富士見台線）
〇路線バス増便：　つくば駅～桜地区～土浦駅（１路線：野田団地線）

■運行状況（2019 年度）
- 利用者数：年間約 12 万人（運賃補てん：約 7.9 万人、新規路線：約 2.7 万人、増便：約 1.2 万人）
- 運行経費：【新規路線】利用者 1 人 1 回あたり 1,310 円（運賃収入 108 円/人回、市負担額 1,202 円/人回）
  【増　　便】利用者 1 人 1 回あたり　888 円（運賃収入 465 円/人回、市負担額 423 円/人回）
  【運賃補てん】IC カード利用時の通常運賃と割引運賃の差額を市負担：市負担額 98 円/人回

公共交通の利用に関する調査　調査票

調査票では、特に指定がない限り、あてはまるもの１つに○をつけてください。

問１　「あなた自身のこと」について伺います。

問１-1 あなたの性別をお答えください。

1. 男性　2. 女性　3. 無回答

問１-2 あなたの年齢をお答えください。

1. 20 歳未満　2. 20～29 歳　3. 30～39 歳　4. 40～49 歳　5. 50～59 歳
6. 60～64 歳　7. 65～69 歳　8. 70～74 歳　9. 75～79 歳　10. 80 歳以上

問１-3 あなたの住まいをお答えください。

茨城県つくば市［　　］（町名までで結構です）

問１-4 あなたの職業をお答えください。

1. 会社員・公務員　2. 専業主婦（主夫）　3. 学生　4. 自営業
5. パート・アルバイト　6. 無職　7. その他［　　］

問１-5 あなたの勤務先、通学先をお答えください。

［　　］都道府県［　　］市区町村［　　］（町名までで結構です）

問１-6 あなたの世帯構成をお答えください。

1. 単身　2. 夫婦　3. 親子　4. ３世代で同居　5. その他

問１-7 あなたは、運転免許（自動車や自動二輪など）を持っていますか。

1. 自動車　2. 自動車と自動二輪　3. 自動二輪のみ
4. 原動機付自転車のみ　5. 持っていない

問１-8 あなたは、いつでも自由に使える自動車を持っていますか。
また、世帯で何台の自動車を保有していますか。

1. 自分専用の自動車がある　2. 家族共用の自動車がある　3. ない

世帯の自動車保有台数［　　］台

問１-9 日常的な移動で、最も利用の多いものを３つまでお選びください。

1. 徒歩　2. 自転車　3. バイク　4. 鉄道［　　］駅（最初の乗車駅）
5. 路線バス　6. 路線バス（実証実験）　7. つくバス　8. つくタク
9. 支線型バス　10. タクシー　11. タクシー（利用助成券を使用）　12. 福祉有償運送
13. 自動車（運転）　14. 自動車（送迎）　15. その他［　　］

問２ 「あなたの支線型バスの利用状況」を伺います。

問 2-1 ご自宅最寄りの「支線型バス」バス停まで、徒歩で行く場合の所要時間はどのくらいですか。

1. 5 分以下　2. 10 分以下　3. 15 分以下　4. 20 分以下　5. 20 分超　6. わからない

問 2-2 利用している支線型バスのコースと利用頻度をお答えください。

バス路線（複数回答可）

1. １コース（寺具～安食～北条）　2. ２コース（寺具～洞下～北条）
3. ３コース（筑波～平沢～北条）　4. ４コース（上大島～中菅間～北条）

利用頻度

1. ほぼ毎日　2. 平日 3～4 日程度　3. 休日を含む 3～4 日　4. 平日 1～2 日程度
5. 休日のみ 1～2 日　6. 「1 か月に」1～2 日　7. ごくまれに

問 2-3 利用した支線型バスから他の公共交通に乗り継いで移動したことや、他の公共交通から支線型バスに乗り継いで移動したことがある場合は、乗り継いだ公共交通をお答えください。（複数回答可）

1. つくバス（北部シャトル）　2. つくバス（小田シャトル）　3. つくバス（作岡シャトル）
4. 路線バス　5. つくタク　6. 利用したコース以外の支線型バス
7. 乗り継いで移動したことはない　8. その他［　　］

問 2-4 支線型バスを利用する目的と主な目的地（施設名等）をお答えください。

目的

1. 通勤　2. 通学　3. 業務　4. 買物
5. 通院　6. 食事・趣味・娯楽　7. 送迎　8. その他［　　］

主な目的地（最終的な目的地） ※帰宅のみ利用の際は、外出先（出発地）を回答	具体的な施設名［　　］

問 2-5 問 2-4 の主な目的地への移動で、支線型バスを利用する際の主な曜日・時間帯をお答えください。また、支線型バスの利用は主な目的地への行き、帰りのどちらですか。

利用する主な曜日（複数回答可）

1. 月曜　2. 火曜　3. 水曜　4. 木曜　5. 金曜　6. 土曜　7. 日曜　8. 特に決まっていない

利用する主な時間帯（バス停の出発時刻）（複数回答可）

1. 8 時台　2. 9～11 時台　3. 12～14 時台　4. 15～17 時台　5. 特に決まっていない

主な目的地への支線型バスの利用

1. 行きのみ　2. 帰りのみ　3. 行きと帰りの両方　4. 特に決まっていない

問 2-6 もし支線型バスがなかった場合、問 2-4 の主な目的地にはどのような手段で移動しますか。

1. 徒歩　2. 自転車　3. バイク　4. 路線バス　5. つくバス　6. つくタク
7. タクシー（利用助成券の使用を含む）　8. 福祉有償運送　9. 自動車（運転）　10. 自動車（送迎）
11. その他［　　］　12. その場合は外出をしない（できない）

問 2-7 支線型バスが運行するようになって、外出する機会は増えましたか。

1. 増えた　2. 減った　3. 変わらない

問 2-8 支線型バスが運行する以前に、つくタクを利用したことはありますか。

1. ある　2. ない　⇒2. を選んだ方は問 2-10 へ

問 2-9 問 2-8 で「1. ある」とお答えした方に伺います。
支線型バスを利用するようになってからつくタクを利用する機会は減りましたか。

1. 減った　2. 減っていない

「1. 減った」とお答えした方に伺います。
支線型バスを利用するようになった理由は何ですか。（複数回答可）

1. つくタクは予約を取るのが面倒だから
2. 時間通りの運行だから
3. つくタクの予約が取れないから
4. 自宅の近くにバス停があるから
5. 運賃が安いから
6. 友人と一緒に乗れるから
7. 今後もバスを維持してほしいから
8. その他［　　］

「2. 減っていない」とお答えした方に伺います。
つくタクを利用する機会が減らない理由は何ですか。（複数回答可）

1. 支線型バスでは行けない目的地があるから
2. 運行本数が少ないから
3. 路線バスやつくバスなど、他の公共交通との乗り継ぎが悪いから
4. つくタクの方が便利だから
5. その他［　　］

問 2-10 支線型バス実証実験には満足していますか。
以下の満足度を例にそれぞれの項目について、４段階でお答えください。

（満足度の例：1. 満足　2. やや満足　3. やや不満　4. 不満　5. わからない）

①バス停留所の設置場所・設置数	1.	2.	3.	4.	5.
②バスのルート	1.	2.	3.	4.	5.
③運行本数	1.	2.	3.	4.	5.
④運行時間帯	1.	2.	3.	4.	5.
⑤運賃の設定	1.	2.	3.	4.	5.
⑥総合的な満足度	1.	2.	3.	4.	5.

問 2-11 支線型バスの利用人数はまだ少ない状況です。支線型バスの利用を増やすためには、何が必要だと思いますか。（複数回答可）

1. 支線型バスの宣伝　2. 利用説明会の実施　3. 体験乗車会の実施　4. 運行本数の増加
5. 早い時間帯の運行　6. 遅い時間帯の運行　7. 所要時間の短縮　8. 運賃の値下げ
9. バス停の追加・変更　→具体的な場所をご記入ください［　　］
10. その他［　　］　11. わからない

問３ 「つくば市の公共交通に対するあなたの意見」を伺います。

つくば市では、2016年４月に「つくば市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能な公共交通体系の確立を目指して、地域における公共交通のネットワーク化を図っています。2019年４月には、公共交通の改編（つくバス路線やバス停新設及びルートの見直し、各種実証実験の実施等）を行い、バス路線空白地域の解消を図るなど、利便性の向上に取り組んでいます。

※実証実験の概要は、２ページまたは、つくば市ウェブサイトをご覧ください。

問３-1 つくば市が、上記のような**取組を行っていること**をご存じでしたか。

1. 知っている（「一部知っている」を含む。）　2. 知らない

問３-2 つくば市が、**上記の取組や事業を実施していること**についてどう思いますか。

1. 良いことだと思う　2. 民間企業に任せればよい　3. わからない

問 3-3 **公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）が運行されていること**に対して、どう思いますか。あてはまるもの**全て**を選んでください。**（複数回答可）**

1. 日常の交通手段として必要だと思う
2. 自動車（運転）を利用できない時の交通手段として必要だと思う
3. 高齢者や子供などの家族や地域の方の交通手段の確保のために必要だと思う
4. 特に必要ないと思う

問３-4 路線の維持（採算の確保）が難しいため、民間企業では運行していない地域に対し、つくば市がつくバス、つくタクを運行していますが、このような取組は、**今後も必要**だと思いますか。

1. 必要だと思う　2. 必要ないと思う　3. わからない

問３-5 公共交通の維持には、地域の皆様のご理解・ご利用が不可欠です。あなたは、公共交通の維持のため、**今後、路線バス、つくバス、つくタク等の利用について**どう考えますか。

1. 利用しても良い
2. 普段は利用しないが、自動車（運転）が利用できない時には利用したい
3. 自分自身は利用しないが、高齢者や子供など地域のためには必要なので運行を続けて欲しい
4. 利用者が少ないのであればサービスは廃止すべき（自治体がバス等の運行を行う必要はない）

問３-6 **これまでと同様、またはこれまで以上に**、市内の公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）を**利用するためには、何が必要**ですか。あてはまるもの**全て**を選んでください。**（複数回答可）**

1. 運行本数の増便
2. 時間通りの運行
3. バス停（乗降場所）までの道の安全
4. バス停（乗降場所）までの距離の近さ
5. バス停（乗降場所）付近への駐輪場の設置
6. バス停（乗降場所）付近への駐車場の設置
7. バス停（乗降場所）への休憩スペースの設置
8. 目的地までの移動時間の短縮
9. 行先の選択肢（系統）の増加
10. 遅い時間の運行
11. 乗降場所の分かりやすさ（案内看板の設置）
12. 乗換・乗継時間の少なさ
13. 乗換・乗継時の負担の少なさ（バリアフリー）
14. 乗換・乗継時の運賃割引
15. その他［　　］

16. どのような条件であってもこれ以上利用は増えない（利用しない）

問 3-7 公共交通（路線バス、つくバス、つくタク等）のバス停等（乗降場所）の設置を考える際に、あなたは**どのような利用目的に最も重点をおくとよい**と思いますか。

1. 市役所や窓口センター等の公共施設への利用	2. 病院・クリニック等の医療機関への利用
3. 店舗・商店等の商業施設への利用	4. 通勤・通学の駅への利用
5. 通勤者の市内事業所等への利用	6. その他［　　］

問3-8 今後も公共交通サービスを継続していくためには、市民の皆様と協働で支えあうことが重要と考えます。**あなたが協力できることについて、最もあてはまるものは**何ですか。

1. 積極的にバス等の公共交通を利用する	2. 運行やサービスに関する意見を出す
3. 運営計画や支援方法を考える会議に参加する	4. 協賛金やクラウドファンディングで支援する
5. 協力することは考えていない	6. その他［　　］

問 3-9 つくば市の**交通環境がどのようになっていることが最も望ましい**ですか。

1. 公共交通が便利で自動車がなくても生活できるまち	2. 自動車がスムーズに走行できるまち
3. 自転車を安心・便利に利用できるまち	4. 安心・便利に歩くことができるまち
5. その他［　　］	

問 3-10 **新型コロナウイルスの感染リスクの観点**で、公共交通を利用する際に**不安に思うこと**は何ですか。（複数回答可）

1. マスクをしていない人が乗っていること
2. 大きな声で会話している人が乗っていること
3. 手で触るもの（手すりや降車ボタン等）が多いこと
4. 車内が混雑している（ソーシャルディスタンスが取れない）こと
5. 車内における感染防止対策が本当に取られているのか分からないこと
6. その他［　　］

問 3-11 **新型コロナウイルスの感染拡大防止策**として、支線型バス等で**下記の取組を実施**していますが、**ご存知のことを全て**お答えください。（複数回答可）
また、下記の取組み以外で実施すべきことがありましたらご記入ください。

1. 乗務員の手洗い・うがい・消毒及びマスク着用	2. 座席等の定期的な消毒
3. バス車両の折返し時、乗客の降車後の換気	

その他実施すべき取組［　　］
※例：車内の換気を○分に１回行う、混雑しやすい時間帯等の情報提供など

つくば市では、市民の皆様の声を取り入れながら、公共交通サービスの改善を進めています。
現在の公共交通でお困りの点、今後期待することがあればご自由にお答えください。

アンケート調査はこれで終了です。ご協力ありがとうございました。

報告案件2

資料3

つくタク運行事業者の変更について

令和2年(2020年)10月16日(金)

つくば市都市計画部総合交通政策課

TSUKUBA

つくタク運行事業者の変更

つくタクの運行を行っている下記の事業者の運行内容を変更することになったため、報告する。

事業者	運行区域	変更前台数	変更後台数
荒川沖ハイヤー株式会社	茎 崎 地 区	2台	1台
有限会社佐藤タクシー	谷田部地区	2台	2台
	茎 崎 地 区	0台 （認可あり）	1台

▼運行開始日

令和2年（2020年）10月12日（月）から

▼理由

業務縮小により、荒川沖ハイヤーが運行している2台の車両のうち1台について、10月12日から運行することができなくなった。

このため、茎崎地区の区域運行が可能な佐藤タクシーが、運行を行うものである。

資料4

報告案件3

筑波地区支線型バス一部運休について

1　運休の考え方

11 月の紅葉シーズンにおいて、筑波山周辺で交通渋滞が例年発生する。その影響を大きく受けるコースについては、一部区間で終日運休とする。

2　対象コース

コース３及びコース４

3　期間

令和２年 10 月 31 日（土）～11 月 29 日（日）の土日祝日　（計 12 日）

4　コース３運休時運行計画

（1）運休区間

筑波ふれあいの里入口～沼田上坪

（2）運行ルート

筑波山口～筑波交流センター

（3）停留所

24 か所

①筑波山口	②沼田中坪	③沼田東
④飯名神社入口	⑤臼井	⑥臼井入口
⑦立野入口	⑧六所入口	⑨館入口
⑩田井小学校入口	⑪神郡南	⑫北条横町北
⑬北条中台	⑭平沢中央	⑮平沢東
⑯山口入口	⑰つくば市民研修センター	⑱大池入口
⑲平沢入口	⑳北条駅入口	㉑北条仲町
㉒北条駅入口	㉓カスミ筑波店	㉔筑波交流センター

（4）運行距離

11.5km

（5）所要時間

32 分

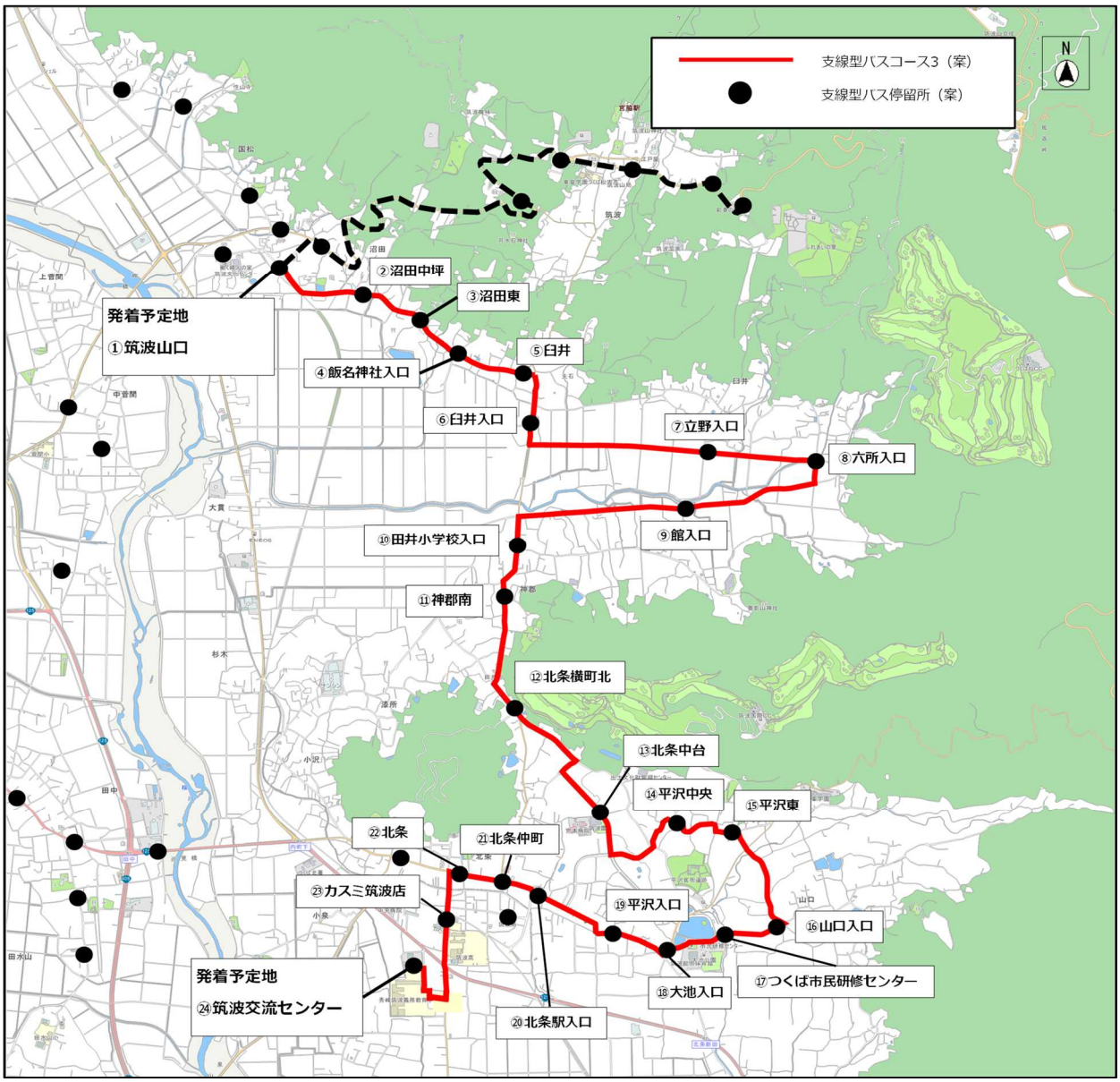
（6）運行時間

8:10～17:52

（7）便数

１日 10 便

（8）運休時路線図



（9）運休時ダイヤ

（上り）

No	停留所名	１便	３便	５便	７便	９便
1	筑波山口	8:10	10:00	11:55	14:40	16:35
2	沼田中坪	8:11	10:01	11:56	14:41	16:36
3	沼田東	8:11	10:01	11:56	14:41	16:36
4	飯名神社入口	8:12	10:02	11:57	14:42	16:37
5	臼井	8:13	10:03	11:58	14:43	16:38
6	臼井入口	8:13	10:03	11:58	14:43	16:38
7	立野入口	8:15	10:05	12:00	14:45	16:40
8	六所入口	8:16	10:06	12:01	14:46	16:41
9	館入口	8:17	10:07	12:02	14:47	16:42
10	田井小学校入口	8:19	10:09	12:04	14:49	16:44
11	神郡南	8:19	10:09	12:04	14:49	16:44
12	横町北	8:20	10:10	12:05	14:50	16:45
13	北条中台	8:22	10:12	12:07	14:52	16:47
14	平沢中央	8:23	10:13	12:08	14:53	16:48
15	平沢東	8:24	10:14	12:09	14:54	16:49
16	山口入口	8:25	10:15	12:10	14:55	16:50
17	つくば市民研修センター	8:25	10:15	12:10	14:55	16:50
18	大池入口	8:26	10:16	12:11	14:56	16:51
19	平沢入口	8:27	10:17	12:12	14:57	16:52
20	北条八坂神社	8:28	10:18	12:13	14:58	16:53
21	北条仲町	8:28	10:18	12:13	14:58	16:53
22	北条	8:29	10:19	12:14	14:59	16:54
23	カスミ筑波店	8:30	10:20	12:15	15:00	16:55
24	筑波交流センター	8:42	10:32	12:27	15:12	17:07

（下り）

No	停留所名	２便	４便	６便	８便	１０便
1	筑波交流センター	8:55	10:50	13:35	15:30	17:20
2	カスミ筑波店	8:56	10:51	13:36	15:31	17:21
3	北条	8:57	10:52	13:37	15:32	17:22
4	北条仲町	8:58	10:53	13:38	15:33	17:23
5	北条八坂神社	8:58	10:53	13:38	15:33	17:23
6	平沢入口	8:59	10:54	13:39	15:34	17:24
7	大池入口	9:00	10:55	13:40	15:35	17:25
8	つくば市民研修センター	9:01	10:56	13:41	15:36	17:26
9	山口入口	9:01	10:56	13:41	15:36	17:26
10	平沢東	9:02	10:57	13:42	15:37	17:27
11	平沢中央	9:03	10:58	13:43	15:38	17:28
12	北条中台	9:04	10:59	13:44	15:39	17:29
13	横町北	9:06	11:01	13:46	15:41	17:31
14	神郡南	9:07	11:02	13:47	15:42	17:32
15	田井小学校入口	9:07	11:02	13:47	15:42	17:32
16	館入口	9:09	11:04	13:49	15:44	17:34
17	六所入口	9:10	11:05	13:50	15:45	17:35
18	立野入口	9:11	11:06	13:51	15:46	17:36
19	臼井入口	9:13	11:08	13:53	15:48	17:38
20	臼井	9:14	11:09	13:54	15:49	17:39
21	飯名神社入口	9:15	11:10	13:55	15:50	17:40
22	沼田東	9:15	11:10	13:55	15:50	17:40
23	沼田中坪	9:16	11:11	13:56	15:51	17:41
24	筑波山口	9:27	11:22	14:07	16:02	17:52

５　コース４運休時運行計画

（1）運休区間

上大島～中菅間北坪

（2）運行ルート

中菅間南～筑波交流センター

（3）停留所

14 か所

①中菅間南	②池田	③磯部
④磯部南	⑤西田中	⑥田中
⑦田中東	⑧泉入口（筑波中央病院）	⑨北条内町
⑩北条	⑪北条仲町	⑫北条栄町（筑波郵便局）
⑬カスミ筑波店	⑭筑波交流センター	

（4）運行距離

7.3ｋｍ

（5）所要時間

22 分

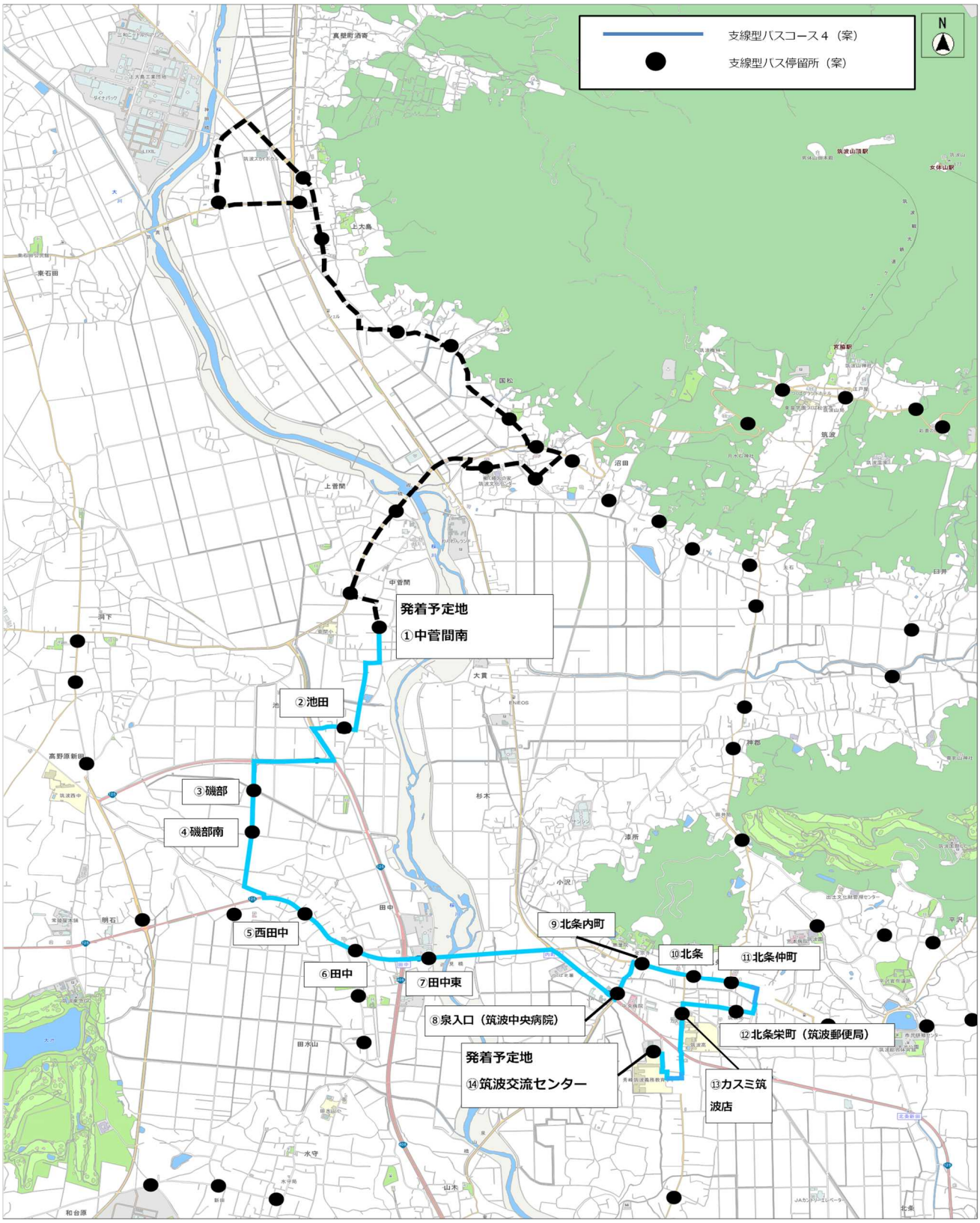
（6）運行時間

8:05～17:47

（7）便数

１日 12 便

（8）運休時路線図


支線型バスコース４（案）
支線型バス停留所（案）
N
発着予定地
①中菅間南
②池田
③磯部
④磯部南
⑤西田中
⑥田中
⑦田中東
⑧泉入口（筑波中央病院）
⑨北条内町
⑩北条
⑪北条仲町
⑫北条栄町（筑波郵便局）
⑬カスミ筑波店
発着予定地
⑭筑波交流センター

（9）運休時ダイヤ

（上り）

No	停留所名	１便	3便	５便	７便	９便	11便
1	中菅間南	8:05	9:40	11:15	13:42	15:17	16:52
2	池田	8:06	9:41	11:16	13:43	15:18	16:53
3	磯部	8:08	9:43	11:18	13:45	15:20	16:55
4	磯部南	8:09	9:44	11:19	13:46	15:21	16:56
5	西田中	8:10	9:45	11:20	13:47	15:22	16:57
6	田中	8:11	9:46	11:21	13:48	15:23	16:58
7	東田中	8:12	9:47	11:22	13:49	15:24	16:59
8	泉入口（筑波中央病院）	8:14	9:49	11:24	13:51	15:26	17:01
9	北条内町	8:15	9:50	11:25	13:52	15:27	17:02
10	北条	8:16	9:51	11:26	13:53	15:28	17:03
11	北条仲町	8:17	9:52	11:27	13:54	15:29	17:04
12	北条栄町（筑波郵便局）	8:18	9:53	11:28	13:55	15:30	17:05
13	カスミ筑波店	8:19	9:54	11:29	13:56	15:31	17:06
14	筑波交流センター	8:27	10:02	11:37	14:04	15:39	17:14

（下り）

No	停留所名	２便	4便	6便	８便	10便	12便
1	筑波交流センター	8:37	10:12	12:40	14:15	15:50	17:25
2	カスミ筑波店	8:39	10:14	12:42	14:17	15:52	17:27
3	北条栄町（筑波郵便局）	8:40	10:15	12:43	14:18	15:53	17:28
4	北条仲町	8:41	10:16	12:44	14:19	15:54	17:29
5	北条	8:41	10:16	12:44	14:19	15:54	17:29
6	北条内町	8:42	10:17	12:45	14:20	15:55	17:30
7	泉入口（筑波中央病院）	8:42	10:17	12:45	14:20	15:55	17:30
8	東田中	8:45	10:20	12:48	14:23	15:58	17:33
9	田中	8:46	10:21	12:49	14:24	15:59	17:34
10	西田中	8:47	10:22	12:50	14:25	16:00	17:35
11	磯部南	8:48	10:23	12:51	14:26	16:01	17:36
12	磯部	8:48	10:23	12:51	14:26	16:01	17:36
13	池田	8:50	10:25	12:53	14:28	16:03	17:38
14	中菅間南	8:59	10:34	13:02	14:37	16:12	17:47

報告案件4

資料5

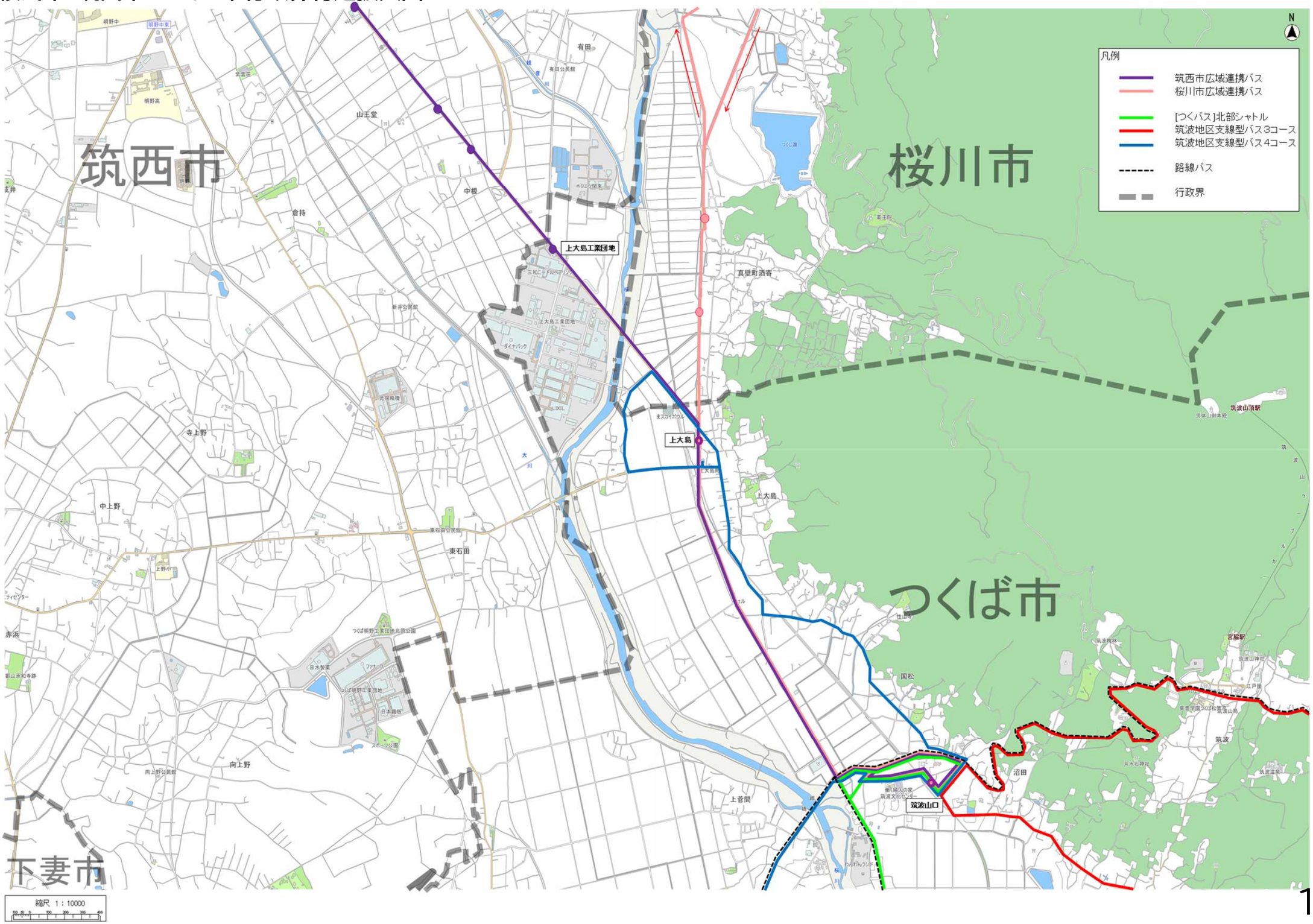
令和元年度広域連携バス利用実績について

令和2年(2020年)10月16日(金)

つくば市都市計画部総合交通政策課

TSUKUBA

桜川市・筑西市・つくば市行政界付近拡大図



桜川市広域連携バス利用実績

1　利用実績

▼表　路線全体利用者数

［単位：人］

年度	H30年度			R01年度			
運行月	月合計	１日平均	１便平均	月合計	１日平均	１便平均	前年度比
4	5,325	177.5	6.7	6,183	206.1	7.9	116%
5	6,107	197.0	7.5	6,873	221.7	8.6	113%
6	6,082	202.7	7.7	7,190	239.7	9.2	118%
7	4,676	150.8	5.7	6,462	208.5	7.9	138%
8	2,776	89.5	3.4	3,273	105.6	4.2	118%
9	5,238	174.6	6.7	7,028	234.3	9.1	134%
10	6,133	197.8	7.5	7,033	226.9	8.7	115%
11	6,133	204.4	7.7	7,112	237.1	9.1	116%
12	5,359	172.9	6.6	6,730	217.1	8.4	126%
1	5,245	169.2	6.8	6,099	196.7	7.9	116%
2	5,858	209.2	8.0	6,581	226.9	8.8	112%
3	5,247	169.3	6.5	2,568	82.8	3.2	49%
計	64,179	－	－	73,132	－	－	114%
平均	5,348	176.2	6.7	6,094	200.3	7.8	114%

- 令和元年度の、桜川市広域連携バス（ヤマザクラGO）の路線全体利用者数は、73,132人（前年度比14％増）。
- 各月の実績は、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を受けた3月を除き、前年同月を上回っている。
- 増加要因としては

  ①高校生の利用が増加した
  ②通院など学生以外の利用も増加した

  の2つがあり、特に①が大きな要因になっている。

2　つくば市内停留所利用者数

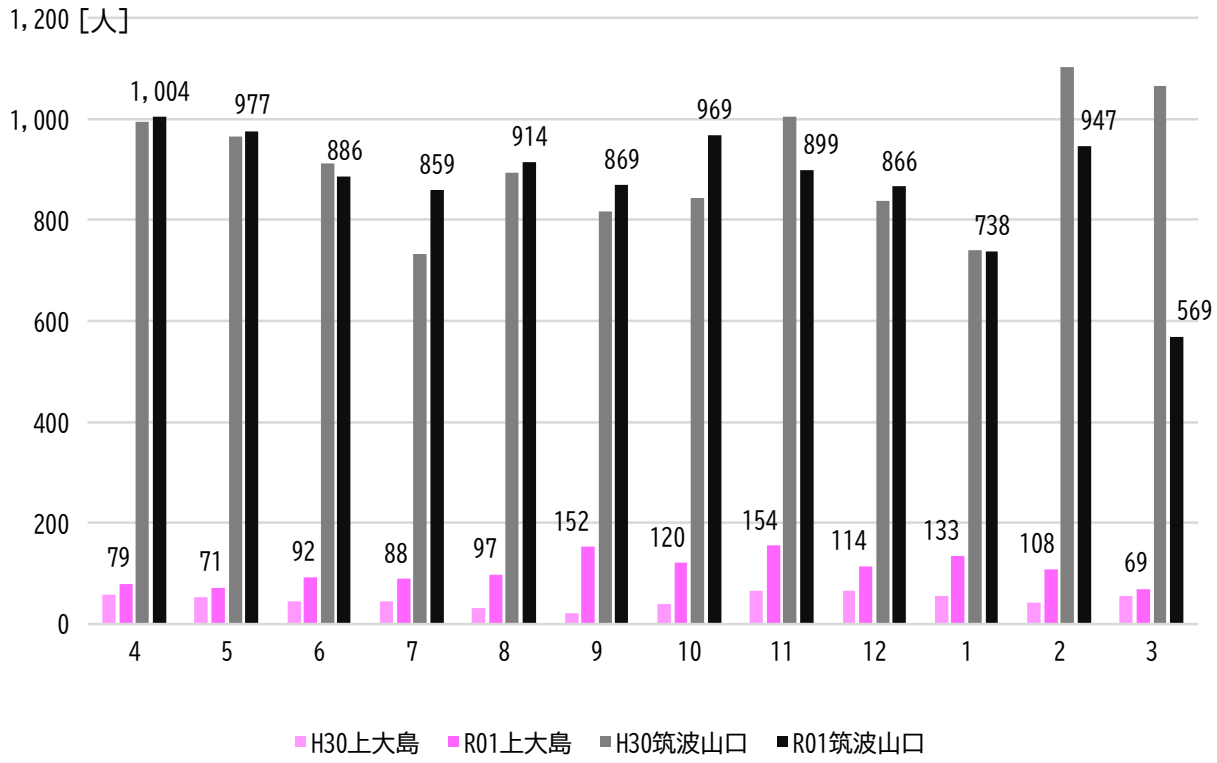
- 桜川市広域連携バスは、つくば市内に「上大島」、「筑波山口」停留所を設置している。
- 「上大島」停留所利用者数は1,277人で、前年度より711人増加した（前年度比226%）。
- 「筑波山口」停留所利用者数は10,497人で413人減少した（前年度比96%）。
- どちらの停留所も3月実績は新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を受けており、他の月よりも利用率が低い。

▼表　市内各停留所利用者数

［単位：人］

バス停	上大島			筑波山口		
運行月	H30年度	R01年度	増減	H30年度	R01年度	増減
4	57	79	22	995	1,004	9
5	51	71	20	966	977	11
6	45	92	47	913	886	▲ 27
7	44	88	44	732	859	127
8	32	97	65	895	914	19
9	20	152	132	816	869	53
10	38	120	82	843	969	126
11	64	154	90	1,005	899	▲ 106
12	65	114	49	837	866	29
1	54	133	79	739	738	▲ 1
2	42	108	66	1,102	947	▲ 155
3	54	69	15	1,067	569	▲ 498
計	566	1,277	711	10,910	10,497	▲ 413
平均	47	106	59	909	875	▲ 34

▼グラフ　つくば市内各停留所利用者数の推移



3　時間帯別乗継状況（H31.4～R01.8）

- 桜川市広域連携バスでは、次に乗車するバスが100円引きに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）。
- 平日・休日ともに、概ね午前の上り便、午後の下り便において乗継者が多い傾向にあった。

▼表　H31.4～R01.8までの乗継実績

上り（桜川市→つくば市）　［単位：人］

広域連携バス	つくバス	乗継者数	
筑波山口着	筑波山口発	平日	休日
7:05	7:10	89	49
7:40	8:15	66	
8:45	9:00	80	
9:05	9:40		40
9:35	9:40	94	
10:15	10:35		80
10:45	11:05	118	
12:05	13:00	50	17
13:10	13:30		18
14:10	14:30	73	65
15:30	16:00	17	
16:10	16:30		23
16:15	16:30	32	
16:45	17:00	9	
17:10	17:45		18
17:35	17:45	12	18
18:50	19:00	15	14
19:20	20:10	5	
20:30	20:40	14	13

AM計
616人

PM計
413人

下り（つくば市→桜川市）　［単位：人］

つくバス	広域連携バス	乗継者数	
筑波山口着	筑波山口発	平日	休日
－	7:50	0	
9:20	9:25	29	58
10:25	10:30		28
11:20	11:25	33	28
13:20	13:25	59	63
14:20	14:25	43	19
14:20	15:00		17
15:10	15:15	61	
16:20	16:25	73	50
16:50	17:05	27	
18:10	18:20	88	31
18:50	19:05	61	55
20:30	20:35	29	

AM計
176人

PM計
676人

※網掛けは、平日・休日どちらかしか運行しておらず、存在しない乗継ダイヤ

3　時間帯別乗継状況（R01.9～R02.3）

- 桜川市広域連携バスは、令和元年9月にダイヤ改正を実施し、上り・下りともに休日の乗継便数が増加している。
- ダイヤ改正前と同様、平日・休日ともに、概ね午前の上り便、午後の下り便において乗継者が多い傾向にあった。
- 乗継者数はダイヤ改正前より減少した（345人減）。

▼表　R01.9～R02.3までの乗継実績

上り（桜川市→つくば市）　［単位：人］

広域連携バス	つくバス	乗継者数	
筑波山口着	筑波山口発	平日	休日
7:05	7:10	54	19
7:40	8:15	33	
8:45	9:00	77	4
9:05	－		29
9:35	9:40	112	
10:15	10:35		80
10:45	11:05	90	
11:50	12:00		1
12:05	13:00	26	13
13:10	13:30		17
13:55	14:00		2
14:10	14:30	72	28
15:30	16:00	25	
15:55	16:00		0
16:10	16:30		41
16:15	16:30	35	
16:45	17:00	30	
17:10	17:45		14
17:35	17:45	15	26
18:50	19:00	16	5
19:20	20:10	2	
20:30	20:40	8	6

AM計 499人

PM計 381人

下り（つくば市→桜川市）　［単位：人］

つくバス	広域連携バス	乗継者数	
筑波山口着	筑波山口発	平日	休日
－	7:50	1	
9:20	9:25	26	50
10:25	10:30		22
11:20	11:25	56	30
13:20	13:25	77	28
14:20	14:25	33	27
14:20	15:00		16
15:10	15:15	50	3
16:20	16:25	63	30
16:50	17:05	30	
18:10	18:20	44	18
18:50	19:05	27	6
20:30	20:35	19	

AM計 185人

PM計 471人

※網掛けは、平日・休日どちらかしか運行しておらず、存在しない乗継ダイヤ

筑西市広域連携バス利用実績

1　利用実績

▼表　路線全体利用者数

［単位：人］

年度	H30年度			R01年度			
運行月	月合計	１日平均	１便平均	月合計	１日平均	１便平均	前年度比
4	3,236	107.8	6.7	3,883	129.4	8.6	120%
5	3,478	112.1	7.0	4,441	143.3	9.5	128%
6	3,327	110.9	6.9	4,147	138.2	9.2	125%
7	3,282	105.8	6.6	4,257	137.3	9.2	130%
8	2,930	94.5	5.9	3,296	106.3	7.1	112%
9	2,970	99.0	6.2	3,898	129.9	8.7	131%
10	3,692	119.0	7.4	3,669	118.4	7.9	99%
11	3,799	126.6	7.9	3,893	129.8	8.7	102%
12	3,450	111.3	7.0	3,972	128.1	8.5	115%
1	3,283	105.9	6.6	3,710	119.7	8.0	113%
2	2,871	102.5	6.4	3,315	114.3	7.6	115%
3	3,199	103.1	6.4	2,254	72.7	4.8	70%
計	39,517	－	－	44,735	－	－	113%
平均	3,293	108.2	6.8	3,728	122.3	8.2	113%

- 令和元年度の、筑西市広域連携バスの路線全体利用者数は、44,735人（前年度比13%増）。
- 各月の実績は、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を受けた3月を除き、概ね前年同月を上回っている。
- 増加要因としては

  ①路線が定着し、高校生の定期利用が増加した
  ②地域内運行バスのルート追加（西部メディカルセンター経由）により、下館駅と西部メディカルを結ぶ便の利便性が向上した
  ③道の駅循環バスの追加により、下館二高の通学利用者が筑波山口から学校の正門前までバスを利用できるようになるなど、利便性が向上した

  などが挙げられる。

2　つくば市内停留所利用者数

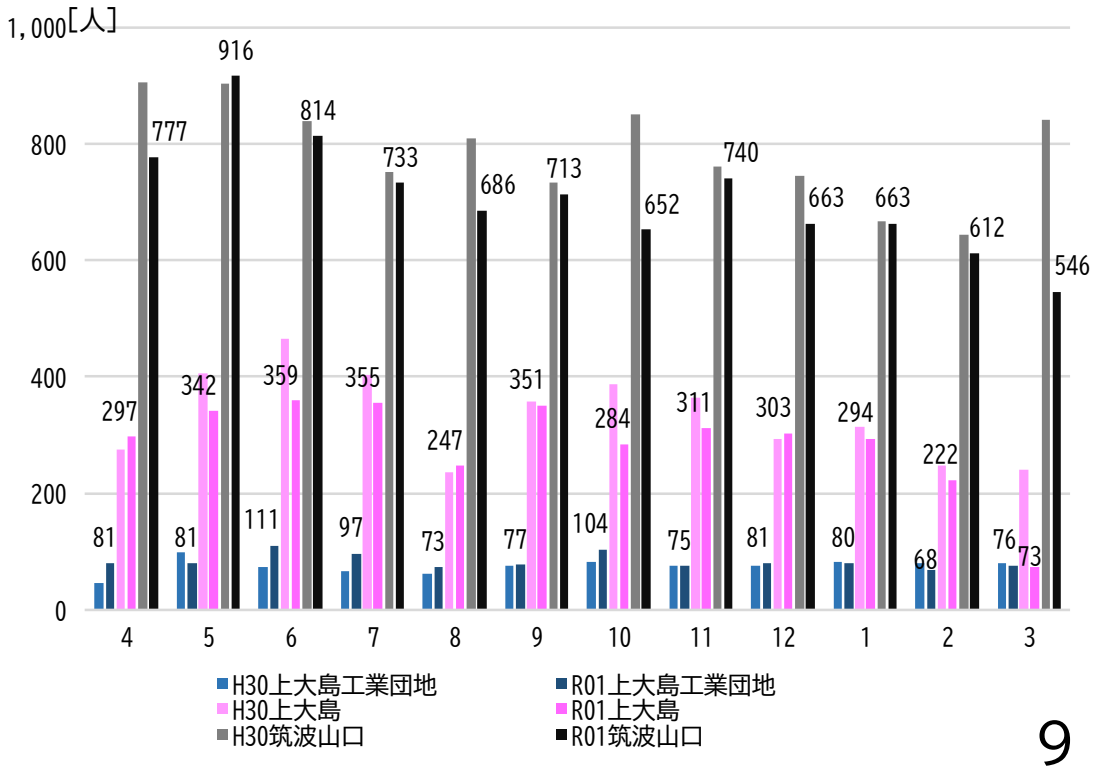
- 筑西市広域連携バスは、つくば市内に「上大島工業団地」、「上大島」、「筑波山口」停留所を設置している。
- 「上大島工業団地」停留所利用者数は1,004人で、前年度より109人増加した（前年度比112%）。
- 「上大島」停留所利用者数は3,438人で、前年度より555人減少した（前年度比86%）。
- 「筑波山口」停留所利用者数は8,515人で932人減少した（前年度比90%）。
- 「上大島」、「筑波山口」停留所は3月実績は新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、他の月よりも利用率が低い。

▼表　市内各停留所利用者数

［単位：人］

バス停	上大島工業団地			上大島			筑波山口		
運行月	H30年度	R01年度	増減	H30年度	R01年度	増減	H30年度	R01年度	増減
4	45	81	36	276	297	21	906	777	▲ 129
5	98	81	▲ 17	406	342	▲ 64	902	916	14
6	73	111	38	465	359	▲ 106	838	814	▲ 24
7	67	97	30	404	355	▲ 49	751	733	▲ 18
8	61	73	12	237	247	10	810	686	▲ 124
9	75	77	2	358	351	▲ 7	734	713	▲ 21
10	82	104	22	388	284	▲ 104	850	652	▲ 198
11	76	75	▲ 1	364	311	▲ 53	760	740	▲ 20
12	75	81	6	293	303	10	744	663	▲ 81
1	82	80	▲ 2	314	294	▲ 20	666	663	▲ 3
2	81	68	▲ 13	248	222	▲ 26	644	612	▲ 32
3	80	76	▲ 4	240	73	▲ 167	842	546	▲ 296
計	895	1,004	109	3,993	3,438	▲ 555	9,447	8,515	▲ 932
平均	75	84	9	333	287	▲ 46	787	710	▲ 78

▼グラフ　つくば市内各停留所利用者数の推移



3　時間帯別乗継状況（H31.4～R01.9）

- 筑西市広域連携バスでも、桜川市広域連携バスと同様に、次に乗車するバスが100円引きに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）。
- 全日同一ダイヤのため、平日と土日祝日の乗継者数を分けていない。
- 午前の上り便、午後の下り便において乗継者が多い傾向にあった。

▼表　H31.4～R01.9までの乗継実績

上り（筑西市→つくば市）　［単位：人］

広域連携バス	つくバス	乗継者数
筑波山口着	筑波山口発	平・休合算
7:00	7:10	87
8:55	9:00	219
11:30	11:35	143
13:55	14:00	81
14:55	15:20	56
17:25	17:45	63
19:30	20:10	24
21:25	－	4

AM計
449人

PM計
228人

下り（つくば市→筑西市）　［単位：人］

つくバス	広域連携バス	乗継者数
筑波山口着	筑波山口発	平・休合算
－	7:10	2
9:20	9:30	56
11:50	12:00	57
12:50	13:00	70
15:10	15:30	129
17:30	17:35	137
19:55	20:00	82

AM計
115人

PM計
418人

3　時間帯別乗継状況（R01.10～R02.3）

- 筑西市広域連携バスの下半期乗継者実績は、上半期と同様に、午前の上り便、午後の下り便において乗継者が多い傾向にあった。
- 乗継者数が上半期より減少（286人減）しており、新型コロナウイルス感染症の影響によるものと推測される。

▼表　R01.10～R02.3までの乗継実績

上り（筑西市→つくば市）　［単位：人］

広域連携バス	つくバス	乗継者数
筑波山口着	筑波山口発	平・休合算
7:00	7:10	10
8:55	9:00	181
11:30	11:35	143
13:55	14:00	75
14:55	15:20	42
17:25	17:45	39
19:30	20:10	15
21:25	－	1

AM計
334人

PM計
172人

下り（つくば市→筑西市）　［単位：人］

つくバス	広域連携バス	乗継者数
筑波山口着	筑波山口発	平・休合算
－	7:10	0
9:20	9:30	41
11:50	12:00	37
12:50	13:00	41
15:10	15:30	109
17:30	17:35	119
19:55	20:00	71

AM計
78人

PM計
340人

報告案件5

資料6

令和2年度利用実績（令和2年4月～8月）について

つくバス・つくタク・

支線型バス実証実験・路線バス実証実験

令和2年（2020年）10月16日（金）

つくば市都市計画部総合交通政策課

TSUKUBA

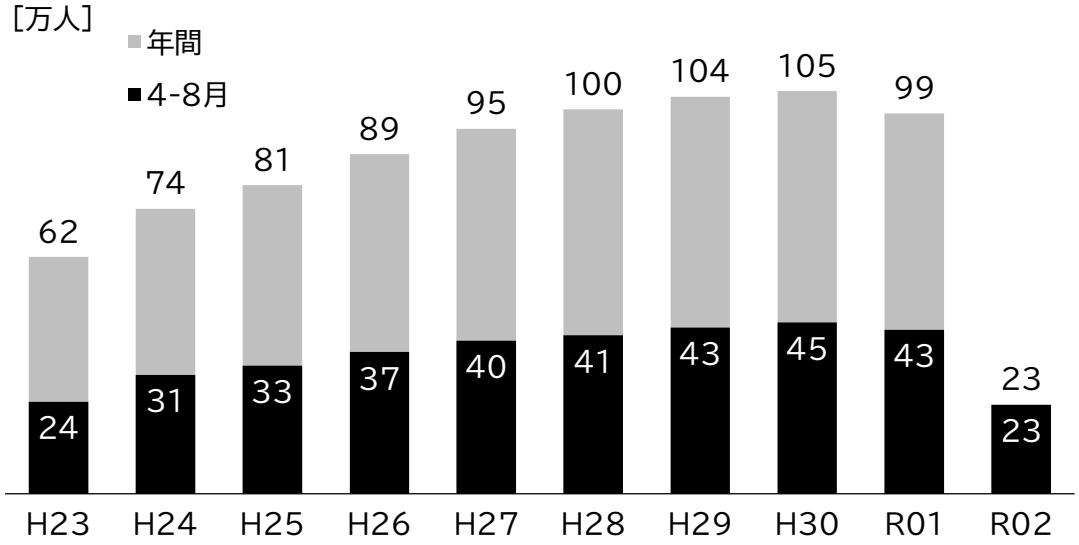
令和2年度 つくバス利用実績

（4月1日～8月31日）

つくバス利用者数

- 令和2年度上半期(4月-8月)の利用者数は232,700人で、1日当たり1,521人の利用があった。
- 前年同期と比較し、延べ利用者数は195,914人減少した。新型コロナウイルス感染症の流行による緊急事態宣言発令の影響であると考えられ、解除後の6月以降は減少幅は小さくなった。
- 6月以降も約3割減少したままだが、テレワークやオンライン授業の普及による移動需要自体の減少も考えられる。

▼年度別利用者数



▼年度別・月別利用者数一覧

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02		
	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	前年比増減[人]	前年同月比[%]
4月	43,909	61,284	64,537	72,833	78,099	82,774	85,331	87,370	84,745	30,895	▲ 53,850	36.5
5月	47,972	63,538	68,640	74,767	77,797	83,169	87,916	91,341	85,965	27,962	▲ 58,003	32.5
6月	50,391	62,920	67,881	74,837	83,722	87,943	90,000	93,173	87,038	57,221	▲ 29,817	65.7
7月	49,555	62,577	69,312	75,830	83,208	83,622	86,868	89,786	88,435	63,678	▲ 24,757	72.0
8月	48,441	59,775	64,553	71,800	77,103	76,183	84,187	85,996	82,431	52,944	▲ 29,487	64.2
9月	47,731	57,799	63,039	72,685	77,768	81,939	85,853	84,158	81,979			
10月	54,292	65,023	70,272	77,412	83,433	87,768	90,218	93,105	87,840			
11月	56,275	63,846	70,956	74,872	79,271	88,107	88,780	91,603	87,441			
12月	53,625	61,111	67,036	75,254	80,066	84,288	88,797	88,491	86,234			
1月	53,011	60,715	64,781	71,805	73,812	78,349	81,494	79,391	80,219			
2月	55,053	60,304	65,003	69,833	76,588	82,737	79,119	80,961	77,455			
3月	59,187	65,639	70,560	76,104	82,970	87,783	88,984	87,613	64,420			
4-8月	**240,268**	**310,094**	**334,923**	**370,067**	**399,929**	**413,691**	**434,302**	**447,666**	**428,614**	**232,700**	**▲ 195,914**	**54.3**
年間	**619,442**	**744,531**	**806,570**	**888,032**	**953,837**	**1,004,662**	**1,037,547**	**1,052,988**	**994,202**	**232,700**	**▲ 195,914**	**54.3**
月平均	**51,620**	**62,044**	**67,214**	**74,003**	**79,486**	**83,722**	**86,462**	**87,749**	**82,850**	**46,540**	**▲ 36,310**	
日平均	**1,692**	**2,040**	**2,210**	**2,433**	**2,606**	**2,752**	**2,843**	**2,885**	**2,716**	**1,521**	**▲ 1,195**	

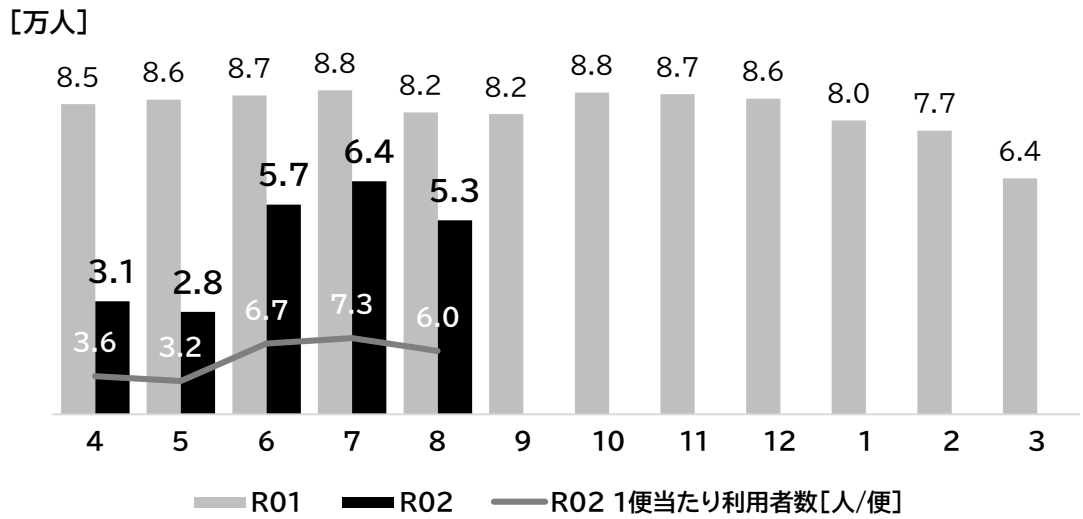
つくバス利用者数（前年度比較）

- 全ての路線において、前年度より利用者数が減少した。特に新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う移動自粛等による影響であると考えられる。
- 4月から8月ではいずれの月においても前年同月と比較して減少している。
- 緊急事態宣言解除後の6月以降は利用者数が回復しているものの、前年の水準には届いていない。

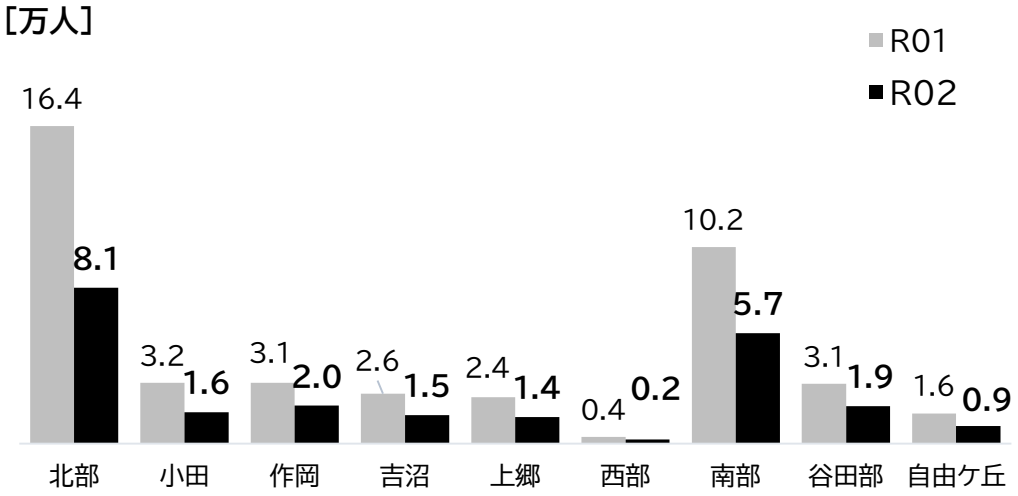
▼路線別利用者数一覧（4-8月）

	北部	小田	作岡	吉沼	上郷	西部	南部	谷田部	自由ケ丘	9路線合計	1日当たり
R01 年度利用者数[人]	164,112	31,507	31,470	25,862	23,891	3,530	101,569	31,004	15,669	428,614	2,801
R02 年度利用者数[人]	80,561	16,272	19,722	14,699	13,723	2,061	57,112	19,410	9,140	232,700	1,521
比較 増減数(R02-R01)[人]	▲ 83,551	▲ 15,235	▲ 11,748	▲ 11,163	▲ 10,168	▲ 1,469	▲ 44,457	▲ 11,594	▲ 6,529	▲ 195,914	▲ 1,280
R01 1便当たり利用者数[人/便]	19.5	6.9	6.0	7.7	8.7	1.3	11.4	6.8	5.7	9.9	
R02 1便当たり利用者数[人/便]	9.6	3.5	3.8	4.4	5.0	0.7	6.4	4.2	3.3	5.4	

▼月別利用者数（前年度比較）



▼路線別利用者数（前年度比較）



つくバスシャトル別利用状況（北部）

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ半減となっている。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるものの、前年同月の水準には及ばない状況が続いている。
- 新型コロナウイルス感染症の流行及び緊急事態宣言の発令により、人々が移動を控えるようになった結果が表れている。

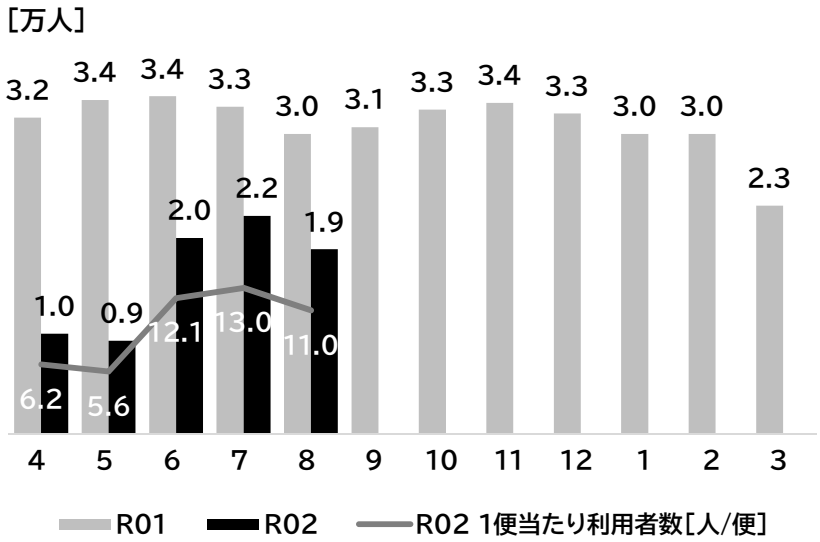
［停留所別利用者数］

- 停留所別の利用者数では、利用者の比較的多いつくばセンターや大穂窓口センター、花畑で前年同期と比較しておよそ半減であり、バス停による影響の違いは見られない。
- シャトルの沿線全体で移動を控えていることによる影響であると考えられる。

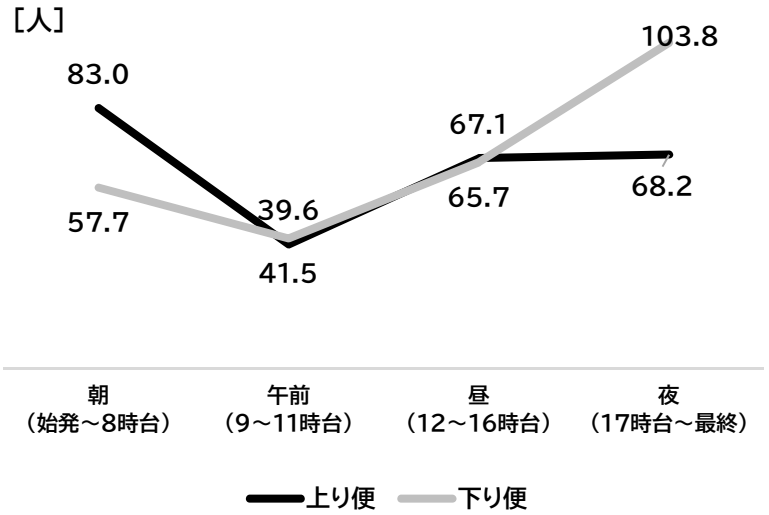
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	1072.6	19.5
R02	526.5	9.6
増減数（R02-R01）	▲ 546.1	▲ 9.9
増減率（R02/R01）	▲50.9%	▲50.9%

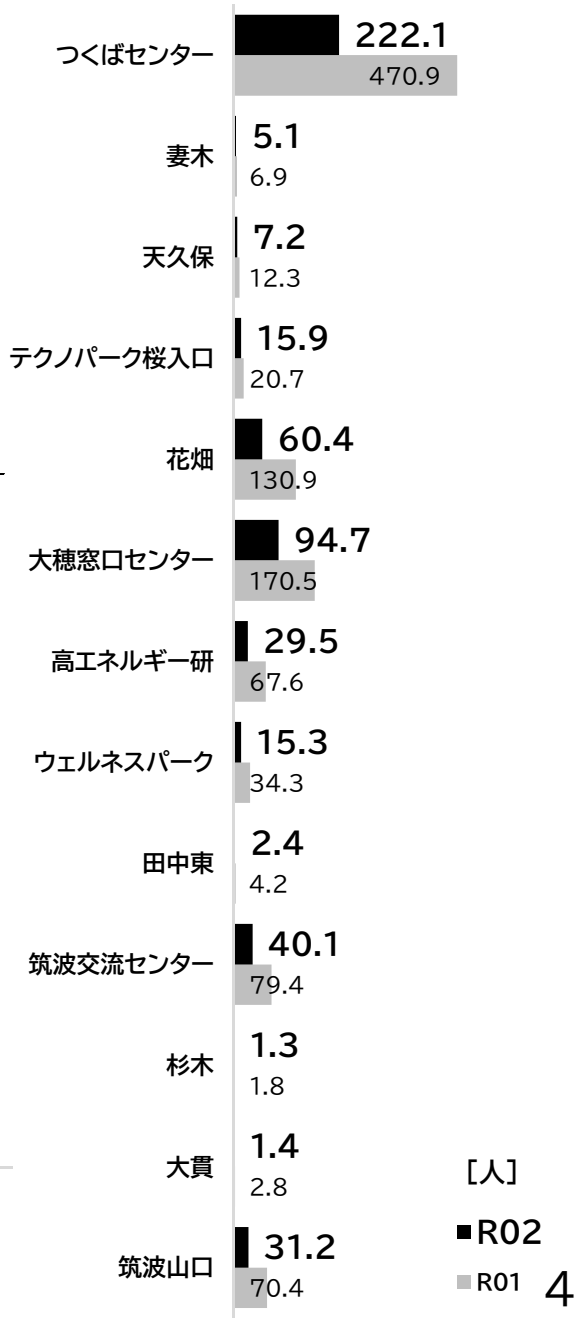
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況(小田)

[月別・日別・便別利用者数]

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ半減となっている。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるものの、前年同月の水準には及ばない状況が続いている。
- 新型コロナウイルス感染症の流行及び緊急事態宣言の発令により、人々が移動を控えるようになった結果が表れている。

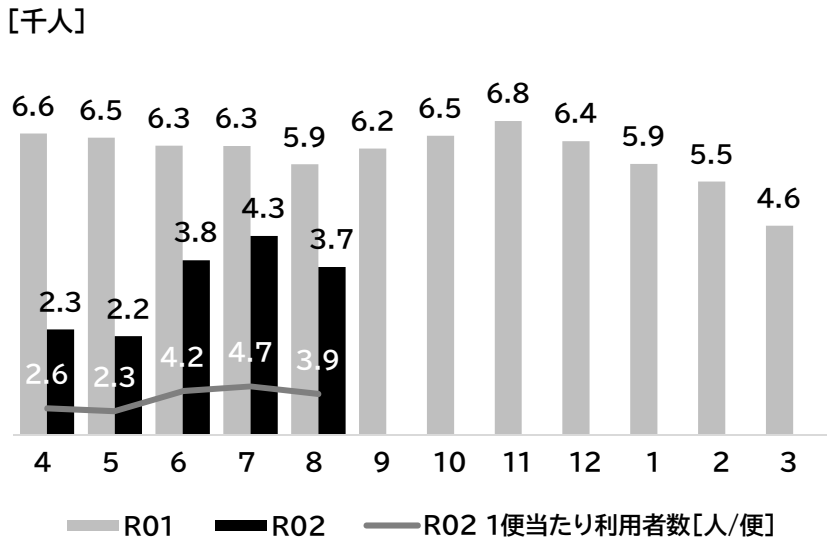
[停留所別利用者数]

- 停留所別の利用者数では、利用者の比較的多いつくばセンターやテクノパーク桜、金田東で前年同期と比較しておよそ半減であり、バス停による影響の違いは見られない。
- シャトルの沿線全体で移動を控えていることによる影響であると考えられる。

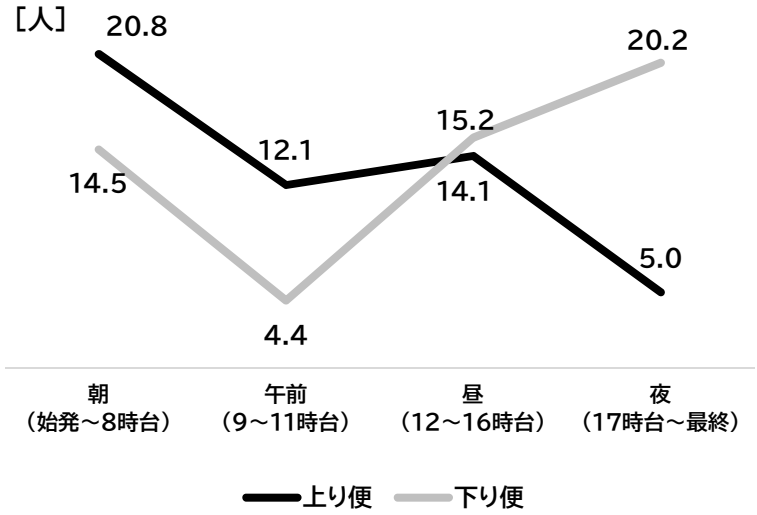
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	205.9	6.9
R02	106.4	3.5
増減数(R02-R01)	▲ 99.6	▲ 3.3
増減率(R02/R01)	▲48.4%	▲48.4%

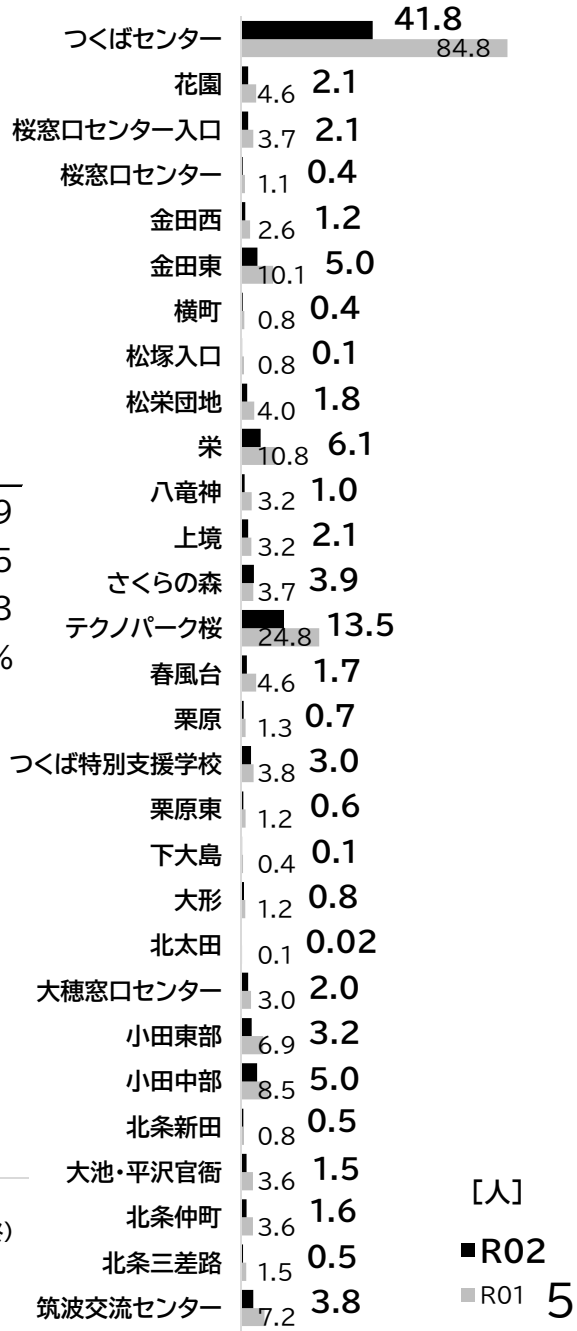
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数(1日当たり)



つくバスシャトル別利用状況（作岡）

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ4割減となっている。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるものの、前年同月の水準には及ばない状況が続いている。
- 新型コロナウイルス感染症の流行及び緊急事態宣言の発令により、人々が移動を控えるようになった結果が表れている。

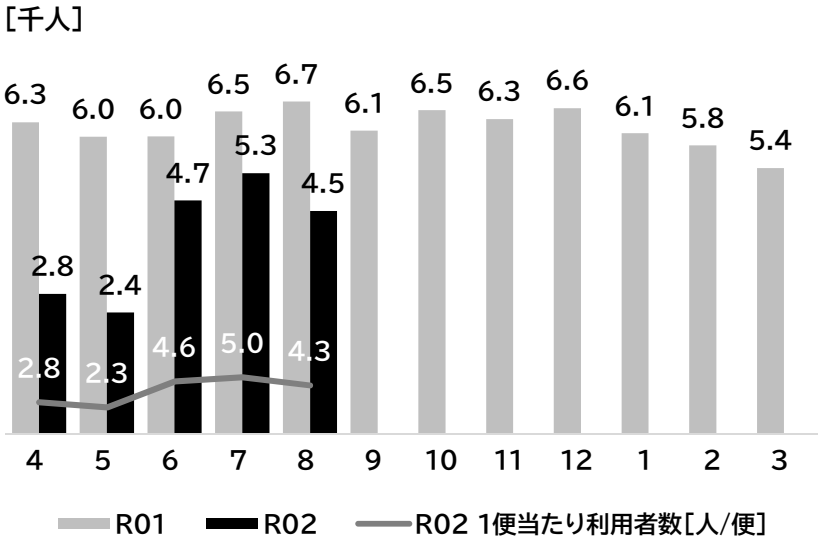
［停留所別利用者数］

- 停留所別の利用者数では、利用者の比較的多い研究学園駅や豊里の杜では前年同期と比較して減少幅が大きいのに対し、テクノパーク大穂や北部工業団地中央では減少があまり見られない。
- シャトルの沿線全体で移動を控えている傾向はあるが、工業団地利用者はその性質上テレワークが難しいため、緊急事態宣言前と同様に出勤していたことが理由として考えられる。

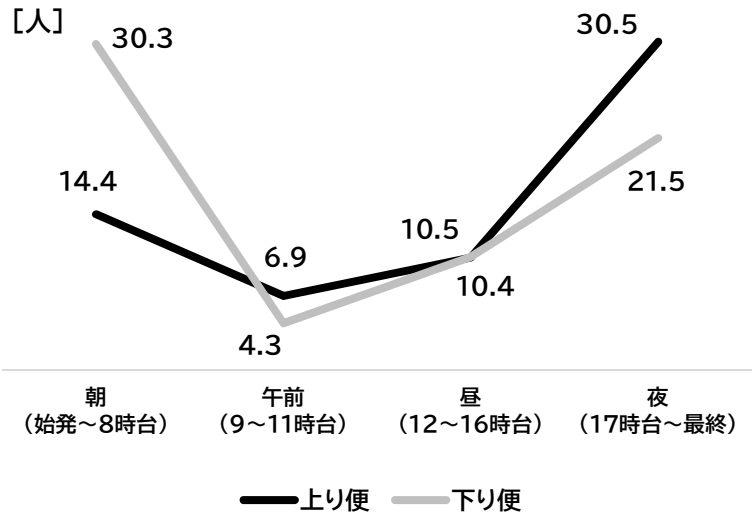
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	205.7	6.0
R02	128.9	3.8
増減数（R02-R01）	▲ 76.8	▲ 2.3
増減率（R02/R01）	▲37.3%	▲37.3%

▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）

つくバスシャトル別利用状況（吉沼）

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ4割減となっている。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるものの、前年同月の水準には及ばない状況が続いている。
- 新型コロナウイルス感染症の流行及び緊急事態宣言の発令により、人々が移動を控えるようになった結果が表れている。

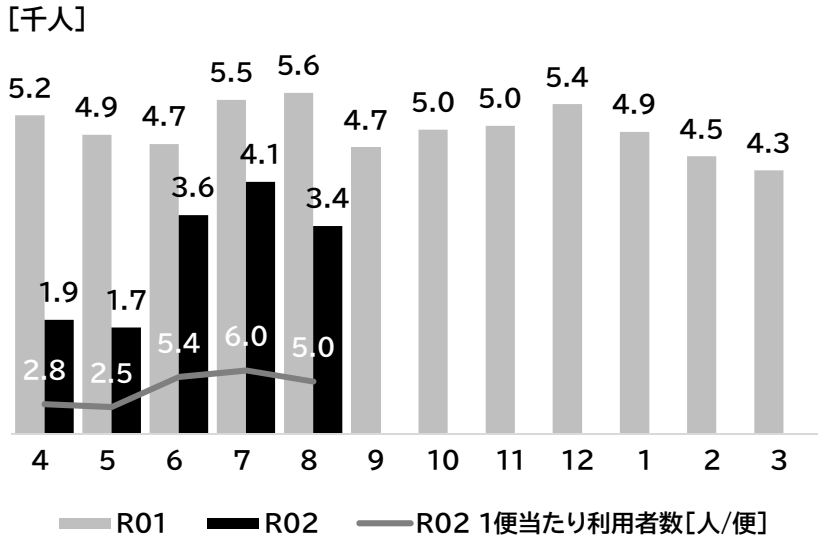
［停留所別利用者数］

- 停留所別の利用者数では、利用者の比較的多い研究学園駅や大穂窓口センターで、前年同期と比較しておよそ半減であり、バス停による影響の違いは見られない。
- シャトルの沿線全体で移動を控えていることによる影響であると考えられる。

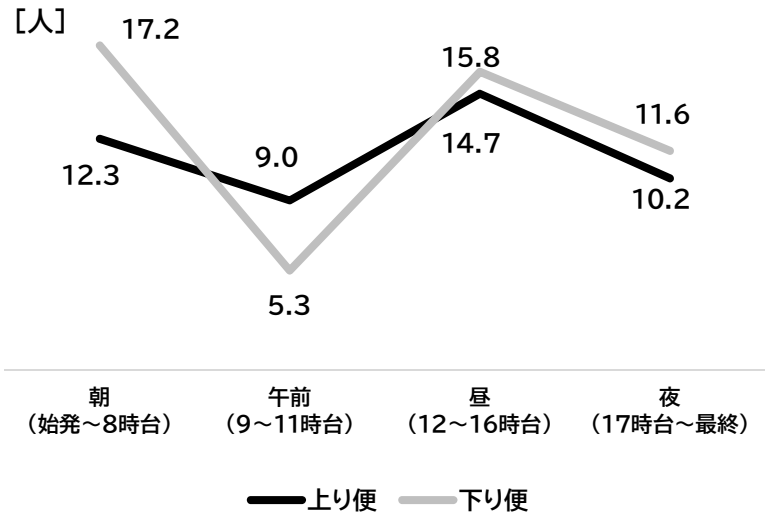
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	169.0	7.7
R02	96.1	4.4
増減数（R02-R01）	▲ 73.0	▲ 3.3
増減率（R02/R01）	▲43.2%	▲43.2%

▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）

つくバスシャトル別利用状況（上郷）

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ4割減となっている。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるものの、前年同月の水準には及ばない状況が続いている。
- 新型コロナウイルス感染症の流行及び緊急事態宣言の発令により、人々が移動を控えるようになった結果が表れている。

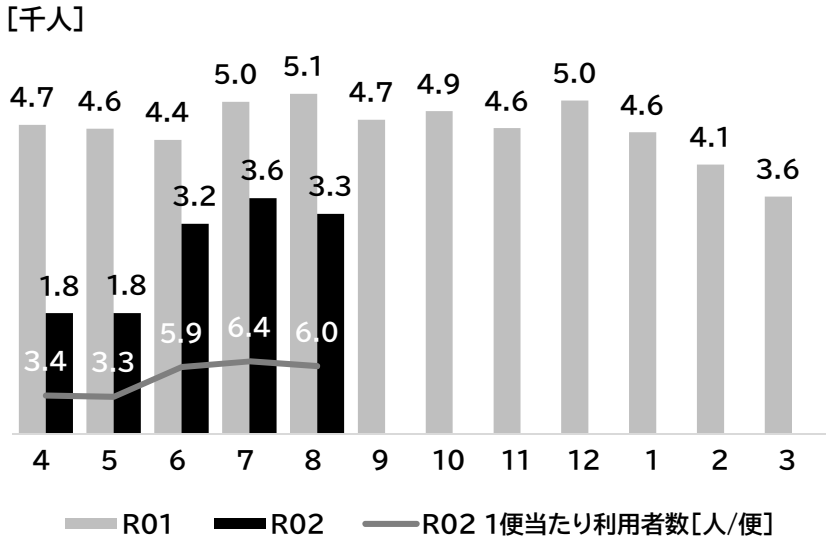
［停留所別利用者数］

- 停留所別の利用者数では、利用者の比較的多いつくばセンターや研究学園駅、豊里の杜で前年同期と比較しておよそ半減であった。一方で、東光台五丁目バス停は前年比で増加している。
- 東光台五丁目周辺には物流施設があり、その性質上テレワークが難しいため、緊急事態宣言前と同様に出勤していたことが理由として考えられる。

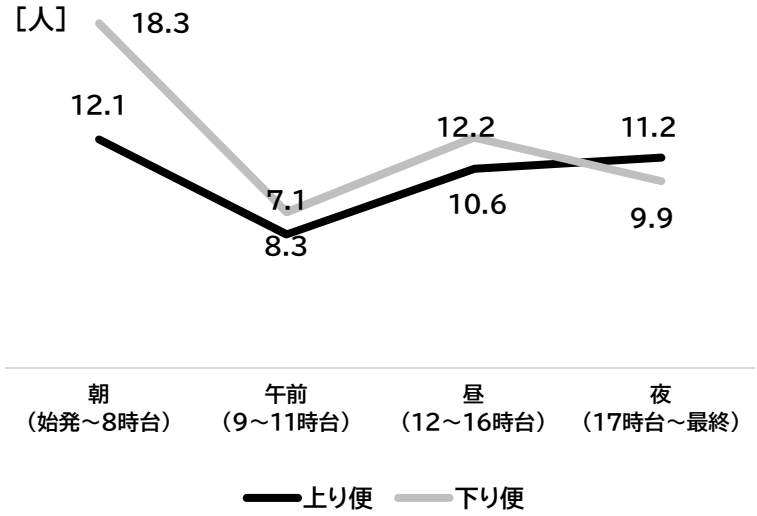
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	156.2	8.7
R02	89.7	5.0
増減数（R02-R01）	▲ 66.5	▲ 3.7
増減率（R02/R01）	▲42.6%	▲42.6%

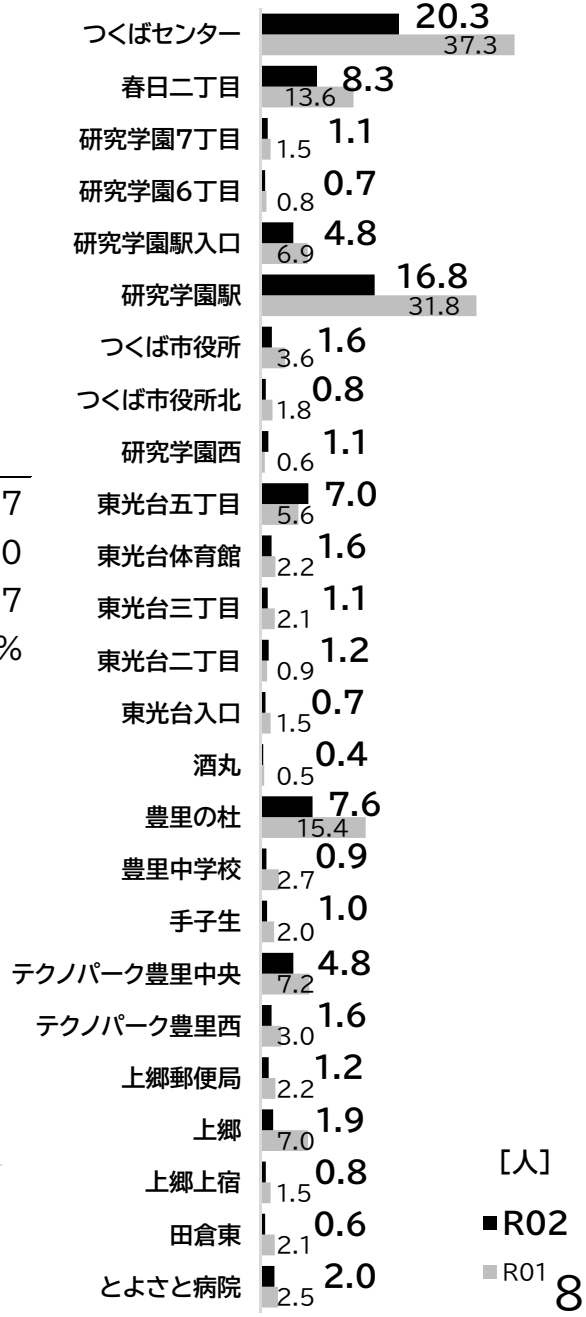
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（西部）

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ4割減となっている。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるものの、前年同月の水準には及ばない状況が続いている。
- 新型コロナウイルス感染症の流行及び緊急事態宣言の発令により、人々が移動を控えるようになった結果が表れている。

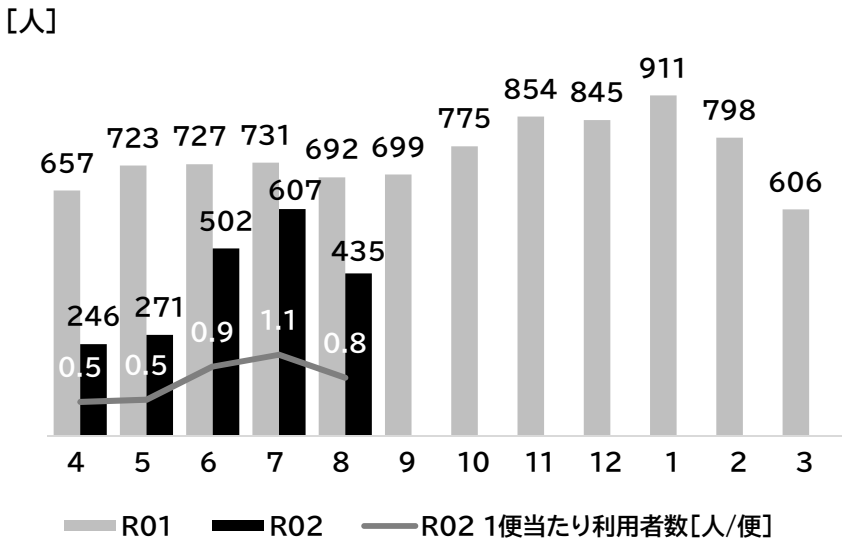
［停留所別利用者数］

- 停留所別の利用者数では、利用者の比較的多いみどり野駅や万博記念公園駅で前年同期と比較しておよそ半減している。一方で、真瀬小学校や高須賀北では前年と比較して増加している。

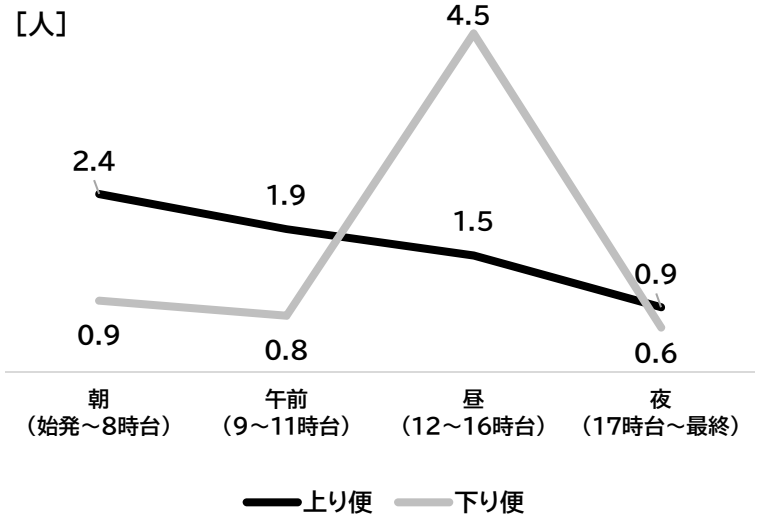
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	23.1	1.3
R02	13.5	0.7
増減数（R02-R01）	▲ 9.6	▲ 0.5
増減率（R02/R01）	▲41.6%	▲41.6%

▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）

つくバスシャトル別利用状況（南部）

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ4割減となっている。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるものの、前年同月の水準には及ばない状況が続いている。
- 新型コロナウイルス感染症の流行及び緊急事態宣言の発令により、人々が移動を控えるようになった結果が表れている。

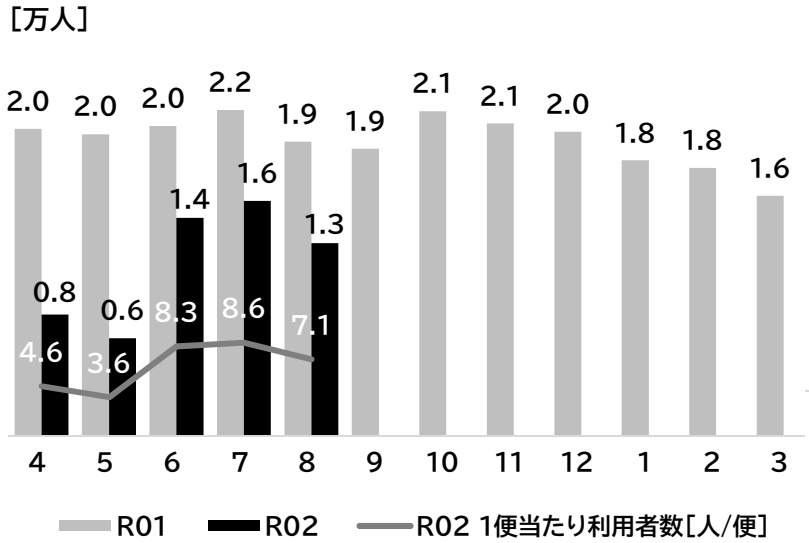
［停留所別利用者数］

- 停留所別の利用者数では、利用者の比較的多いつくばセンターや農林団地中央、谷田部車庫で前年同期と比較しておよそ半減であり、バス停による影響の違いは見られない。
- シャトルの沿線全体で移動を控えていることによる影響であると考えられる。

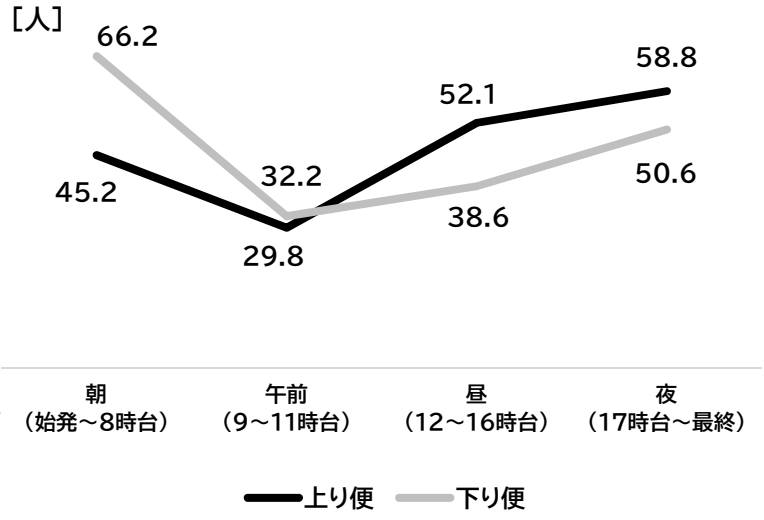
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	663.8	11.4
R02	373.3	6.4
増減数（R02-R01）	▲ 290.6	▲ 5.0
増減率（R02/R01）	▲43.8%	▲43.8%

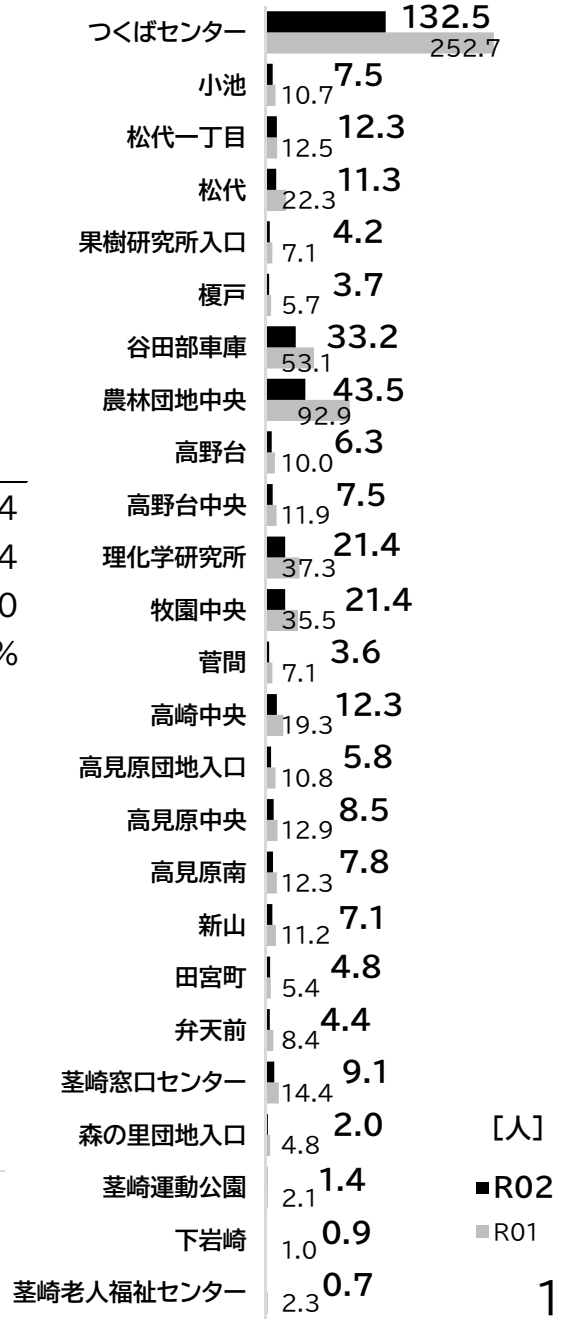
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（谷田部）

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ4割減となっている。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるものの、前年同月の水準には及ばない状況が続いている。
- 新型コロナウイルス感染症の流行及び緊急事態宣言の発令により、人々が移動を控えるようになった結果が表れている。

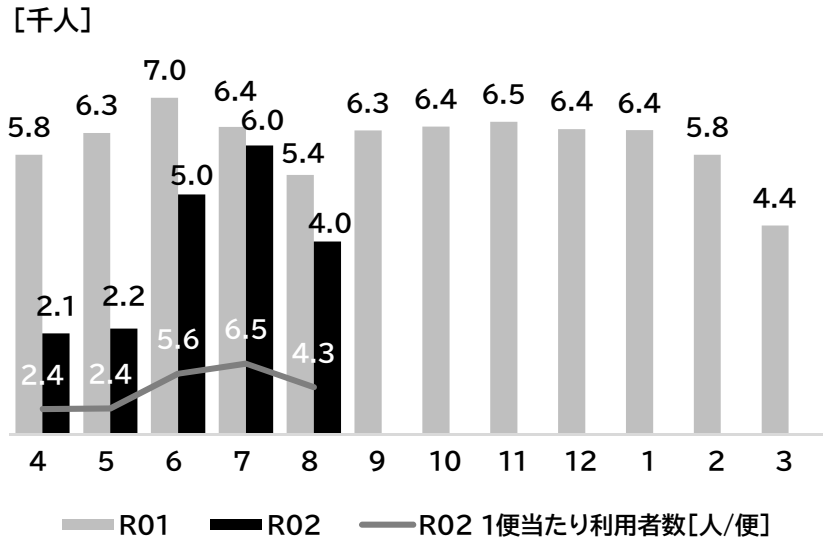
［停留所別利用者数］

- 停留所別の利用者数では、利用者の比較的多い研究学園駅と比較し、万博記念公園駅やみどりの駅では前年同期と比較して減少幅は小さい。
- 万博記念公園駅や島名十字路北（島名小）では通学利用による需要もあり、減少率が低いと考えられる。

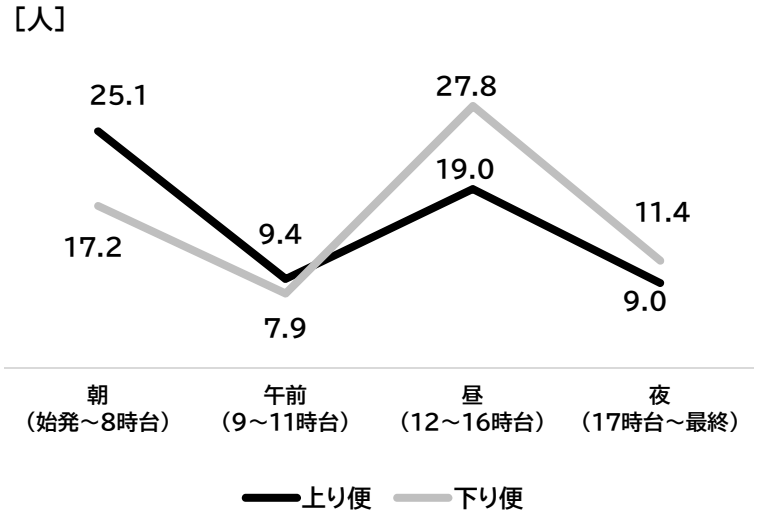
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	202.6	6.8
R02	126.9	4.2
増減数（R02-R01）	▲ 75.8	▲ 2.5
増減率（R02/R01）	▲37.4%	▲37.4%

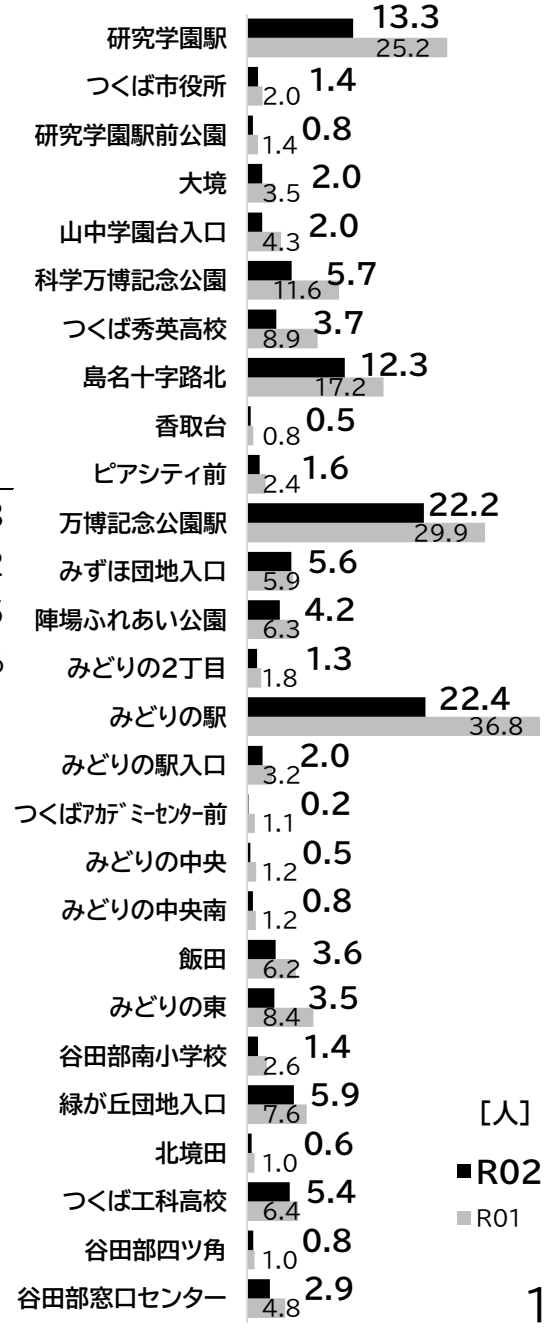
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



つくバスシャトル別利用状況（自由ケ丘）

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ4割減となっている。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるものの、前年同月の水準には及ばない状況が続いている。
- 新型コロナウイルス感染症の流行及び緊急事態宣言の発令により、人々が移動を控えるようになった結果が表れている。

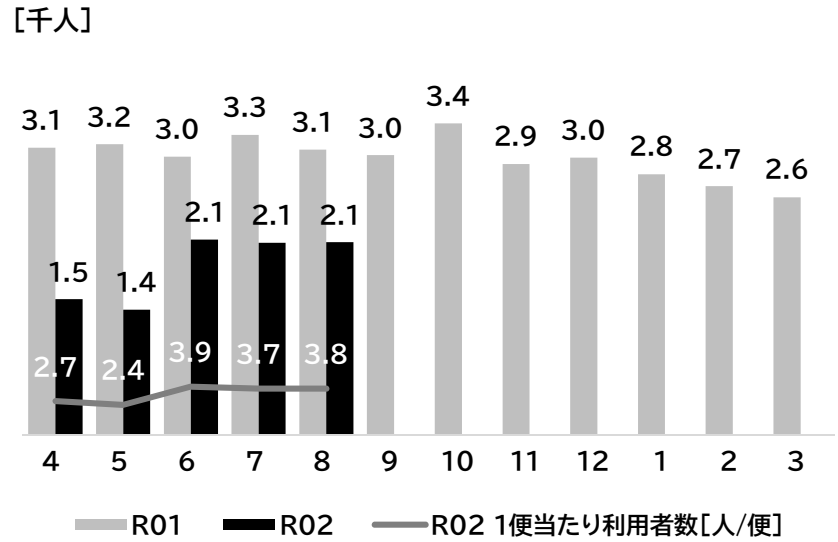
［停留所別利用者数］

- 停留所別の利用者数では、利用者の比較的多いみどりの駅や農林団地中央、谷田部車庫で前年同期と比較して減少しており、バス停による影響の違いは見られない。
- シャトルの沿線全体で移動を控えていることによる影響であると考えられる。

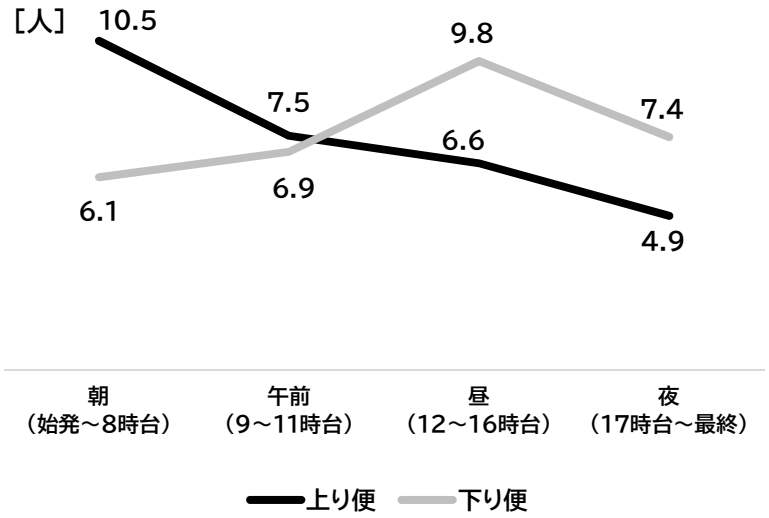
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	102.4	5.7
R02	59.7	3.3
増減数（R02-R01）	▲ 42.7	▲ 2.4
増減率（R02/R01）	▲41.7%	▲41.7%

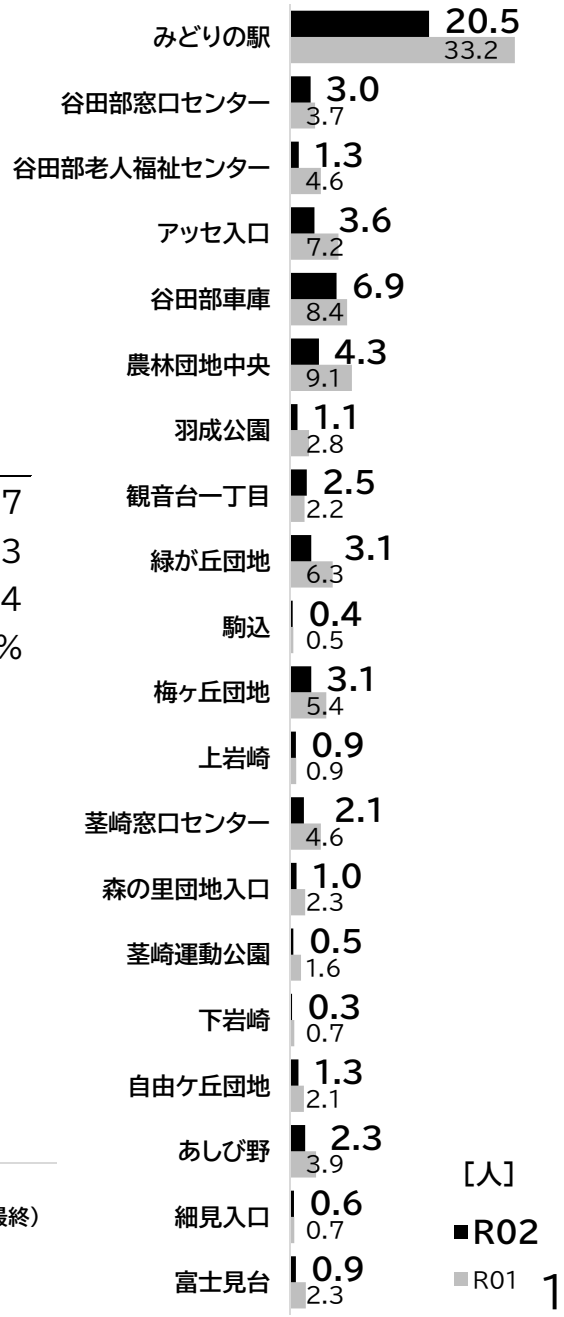
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）



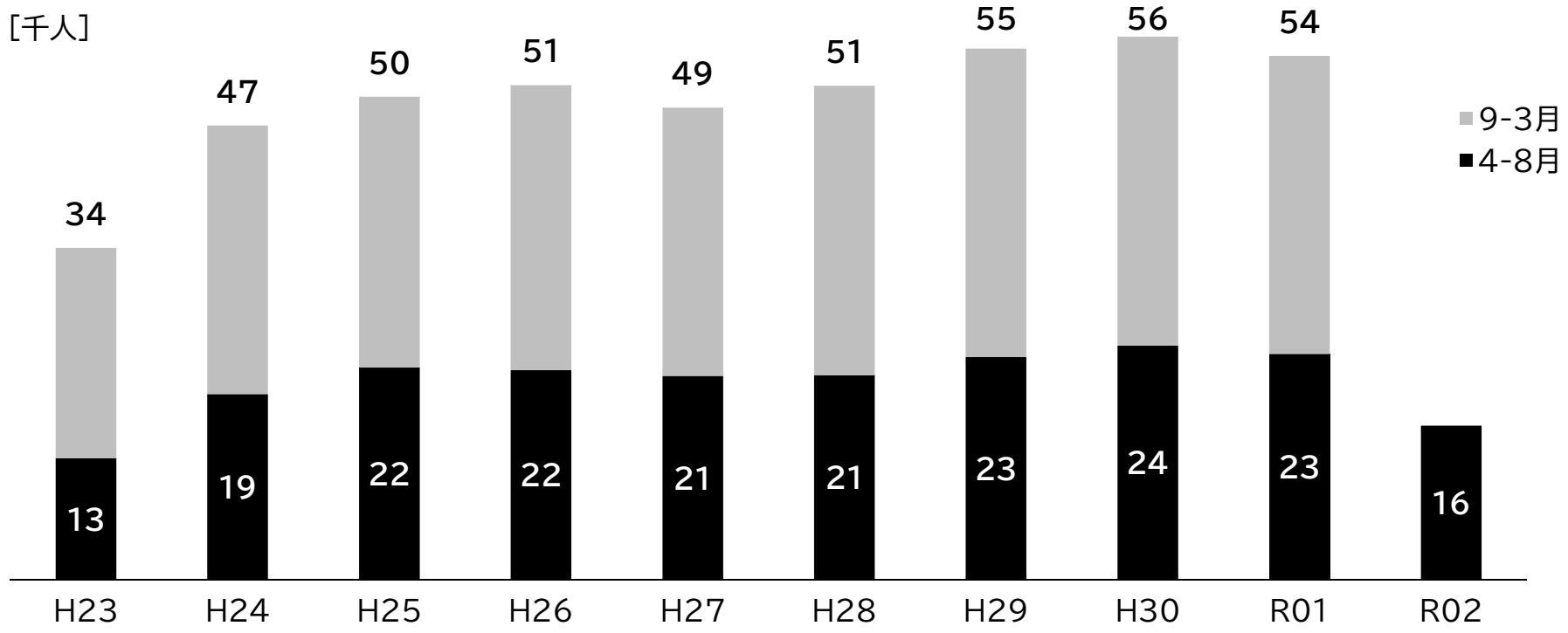
令和2年度 つくタク利用実績

（4月1日～8月31日）

つくタク利用者数

- 令和2年度4月-8月の利用者数は15,838人で、前年度比7,351人(31.7%)減少。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う移動自粛等のマイナス要因の影響での減少と推測される。

▼年度利用者数

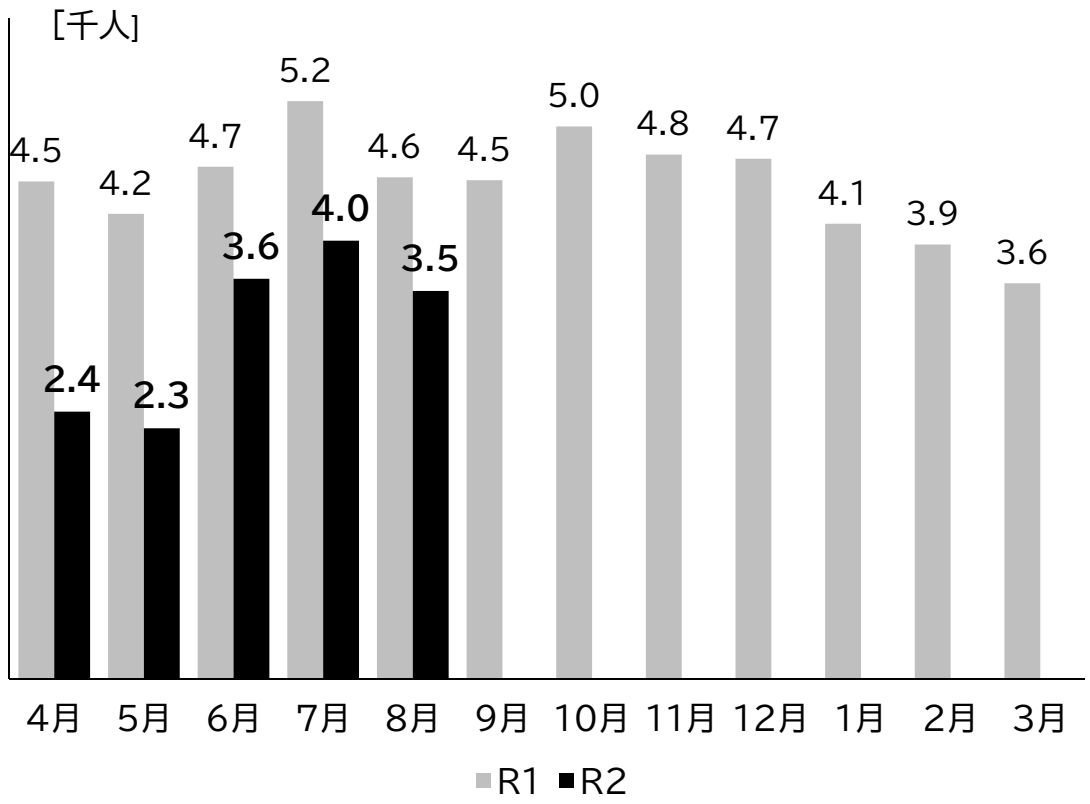


(人)	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02
4-8月	12,514	19,076	21,847	21,558	20,968	21,059	22,920	24,105	23,189	15,838
通期	34,120	46,720	49,683	50,865	48,544	50,811	54,636	55,858	53,887	

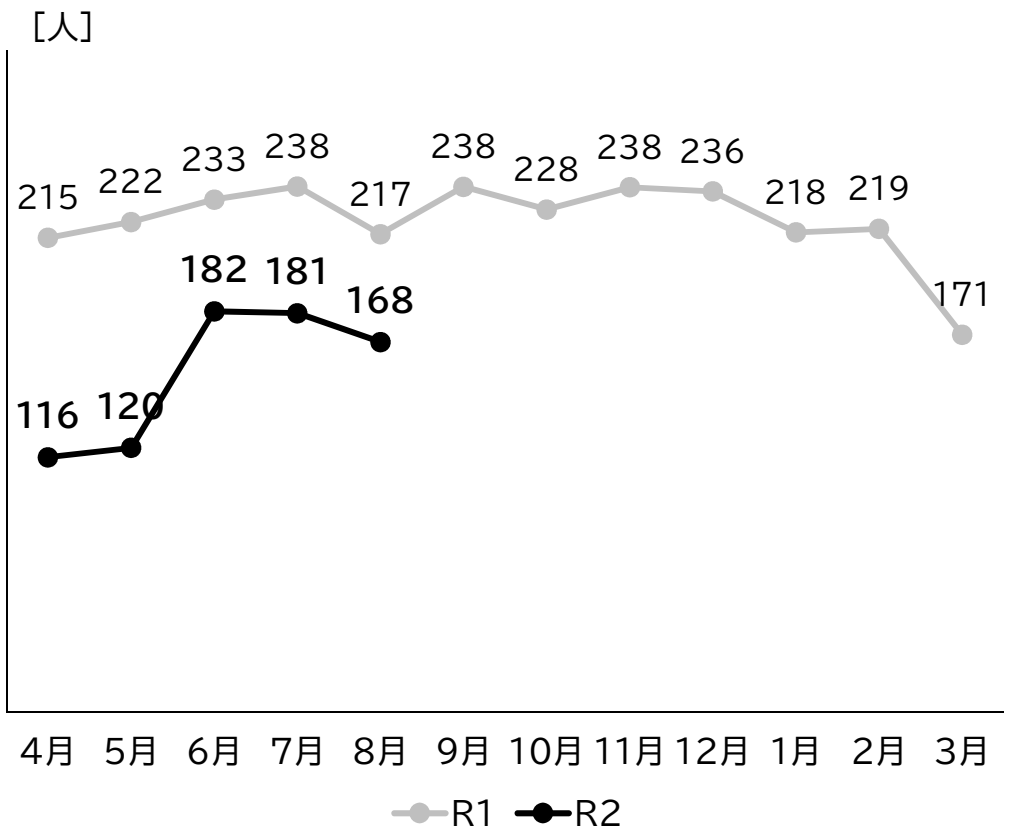
つくタク月別利用者数

- 前年同期と比較し、利用者数は4月-8月のすべての月で減少となっていた。
- 新型コロナウイルスの感染拡大防止に伴う移動自粛等の影響と推測される。緊急事態宣言解除後の6月以降は利用者数が回復しているが、以前の水準には届いていない。

▼月別利用者数



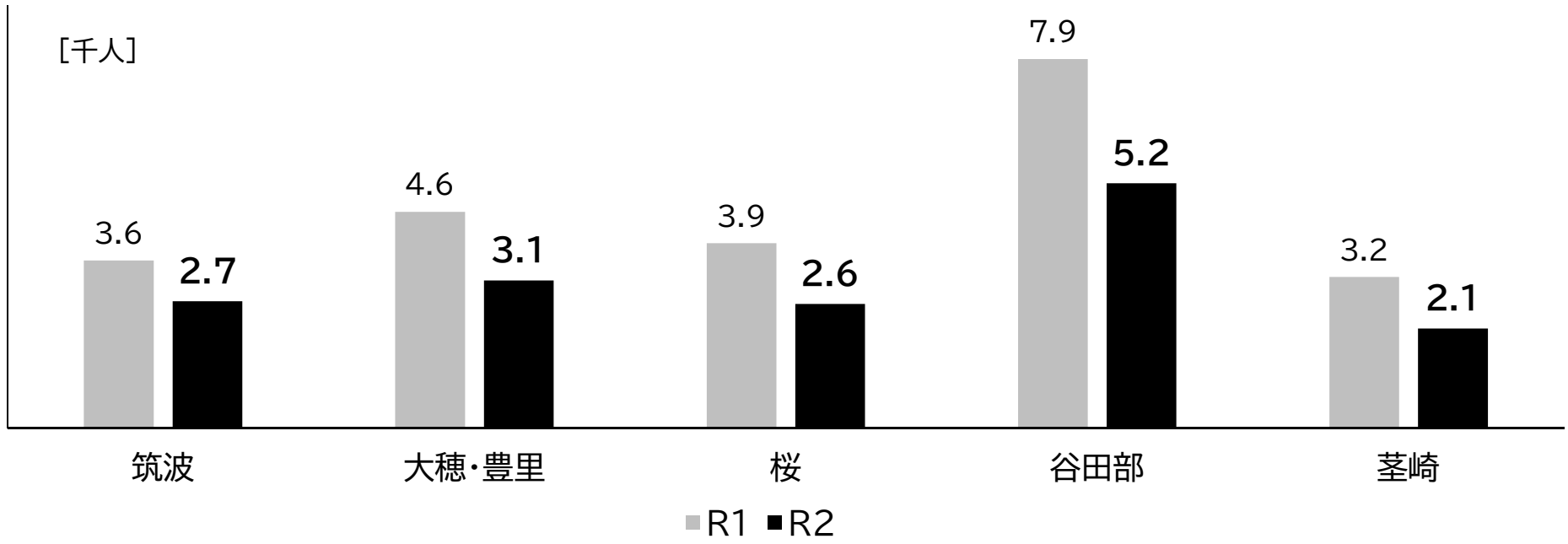
▼1日当たり利用者数



つくタク地区別利用者数

- 前年度と比較して、全路線において利用者数が減少している結果となった。
- 新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛による影響と考えられる。

▼地区別利用者数（4-8月比較）



（人）	筑波	大穂・豊里	桜	谷田部	茎崎
R01（4月-8月）	3,573	4,604	3,936	7,858	3,218
R02（4月-8月）	2,705	3,148	2,645	5,216	2,124
増減率	75.7%	68.4%	67.2%	66.4%	66.0%

つくタク地区別・時間帯別利用者数

- 地区・時間帯に関わらず利用者数が減少した。
- ほとんどの地区・時間帯では前年同期比100人以上の大幅な減少がみられた。
- 新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛による影響と考えられる。

▼地区別・時間帯別 利用者数

［人］

R01,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	642	555	414	318	409	389	369	477	3,573
大穂・豊里	800	813	355	759	489	422	423	543	4,604
桜	637	615	506	390	418	349	493	528	3,936
谷田部	1,176	1,249	779	796	807	1,026	930	1,095	7,858
茎崎	548	521	358	339	317	460	274	401	3,218
全地区	3,803	3,753	2,412	2,602	2,440	2,646	2,489	3,044	23,189

▼

R02,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	549	398	336	299	292	262	223	346	2,705
大穂・豊里	577	524	345	457	350	305	270	320	3,148
桜	406	435	364	274	275	260	292	339	2,645
谷田部	804	866	566	574	607	632	542	625	5,216
茎崎	315	354	307	256	236	287	150	219	2,124
全地区	2,651	2,577	1,918	1,860	1,760	1,746	1,477	1,849	15,838

前年同期比 100人以上増加

前年同期比 100人以上減少

つくタク1台当たり利用者数

- 1台当たりの利用者数は、9～13時台が多く、14～16時台は少ない。
- 前年同期と比較して地区・時間帯によらず減少しており、新型コロナウイルス感染症の流行による　外出自粛の影響と考えられる。

(参考)時間帯別稼働台数

稼働台数	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
筑波	4	4	3	2	3	4	4	4
大穂・豊里	4	4	2	3	3	4	4	4
桜	3	3	3	2	2	2	3	3
谷田部	6	6	4	4	4	6	6	6
茎崎	3	3	2	2	2	3	3	3

※正午前後は昼休憩により稼働台数が減少する

前年同期比　20人/台以上増加

前年同期比　20人/台以上減少

▼地区別・時間帯別 1台当たり利用者数

［人／台］

R01,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	161	139	138	159	136	97	92	119	128
大穂・豊里	200	203	178	253	163	106	106	136	164
桜	212	205	169	195	209	175	164	176	187
谷田部	196	208	195	199	202	171	155	183	187
茎崎	183	174	179	170	159	153	91	134	153
全地区	190	188	172	200	174	139	124	152	166

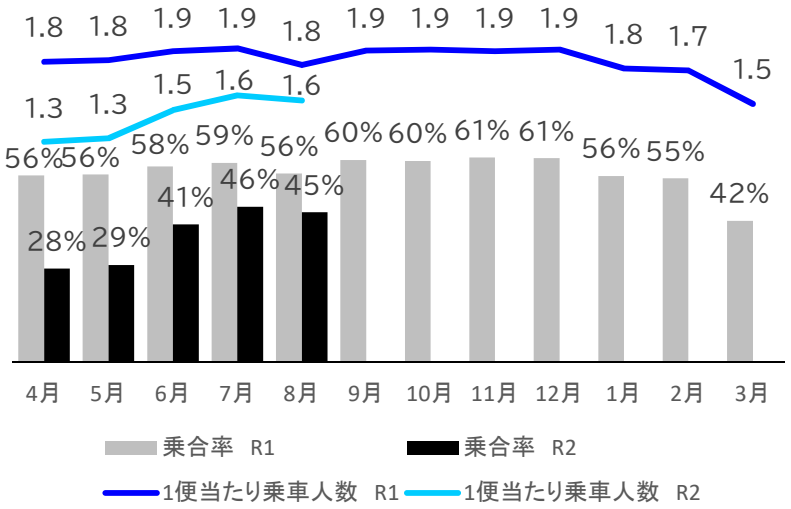
▼

R02,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	137	100	84	75	73	66	56	87	97
大穂・豊里	144	131	86	114	88	76	68	80	112
桜	135	145	121	91	92	87	97	113	126
谷田部	134	144	94	96	101	105	90	104	124
茎崎	105	118	102	85	79	96	50	73	101
全地区	133	129	137	143	126	92	74	92	113

つくタク乗合率

- 前年同期と比較して地区・時間帯によらず減少しており、新型コロナウイルス感染症の流行による外出自粛の影響と考えられる。
- 月別では、緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にある。

▼月別 乗合率



※乗合率は稼働した台数のうち、2人以上利用のあった台数の割合を示す

前年同期比 5ポイント以上増加

前年同期比 5ポイント以上減少

▼地区別・時間帯別 乗合率

R01,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	57%	48%	39%	51%	39%	33%	28%	45%	43%
大穂・豊里	67%	60%	63%	73%	55%	33%	34%	42%	53%
桜	73%	73%	61%	64%	70%	58%	57%	63%	65%
谷田部	66%	73%	68%	70%	73%	55%	50%	63%	64%
茎崎	69%	61%	59%	59%	56%	56%	36%	49%	56%
全地区	66%	64%	59%	65%	59%	48%	43%	54%	57%

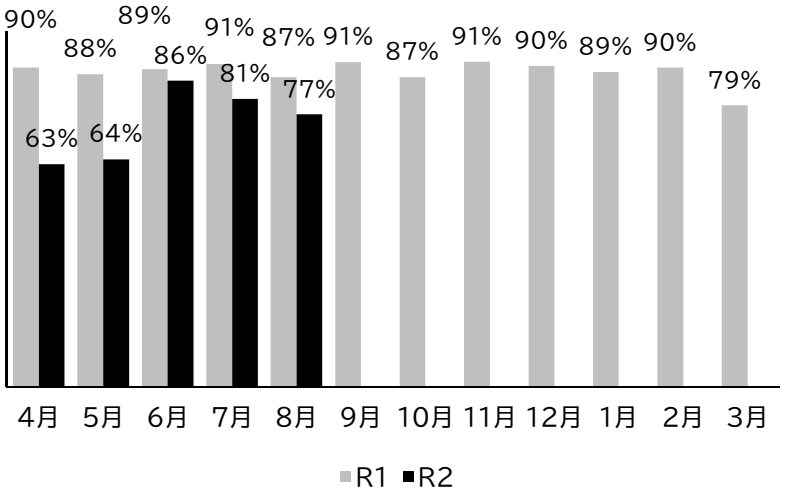
▼

R02,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	40%	31%	33%	48%	28%	22%	14%	43%	33%
大穂・豊里	51%	45%	59%	55%	41%	29%	21%	19%	40%
桜	43%	52%	42%	43%	43%	41%	32%	41%	42%
谷田部	41%	45%	43%	42%	49%	35%	27%	30%	39%
茎崎	34%	40%	54%	45%	39%	43%	22%	37%	40%
全地区	42%	43%	45%	46%	41%	34%	24%	33%	39%

つくタク車両稼働率

- 前年同期と比較して地区・時間帯によらず減少しており、新型コロナウイルス感染症の流行による外出自粛の影響と考えられる。
- 月別では、緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にある。

▼月別 稼働率



▼地区別・時間帯別 車両稼働率

R01,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	91%	86%	90%	94%	91%	69%	67%	75%	82%
大穂・豊里	95%	92%	96%	95%	93%	76%	69%	89%	87%
桜	97%	95%	90%	96%	98%	95%	89%	94%	94%
谷田部	97%	99%	97%	99%	97%	96%	89%	95%	96%
茎崎	89%	89%	97%	92%	88%	85%	60%	77%	84%
全地区	94%	93%	94%	96%	94%	84%	76%	87%	89%

▼

R02,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	90%	70%	79%	90%	71%	52%	47%	58%	68%
大穂・豊里	86%	80%	95%	86%	76%	57%	52%	64%	72%
桜	86%	83%	79%	85%	85%	83%	68%	73%	80%
谷田部	87%	90%	88%	91%	89%	72%	66%	75%	81%
茎崎	72%	78%	87%	82%	77%	61%	39%	50%	66%
全地区	85%	81%	85%	87%	80%	64%	55%	65%	74%

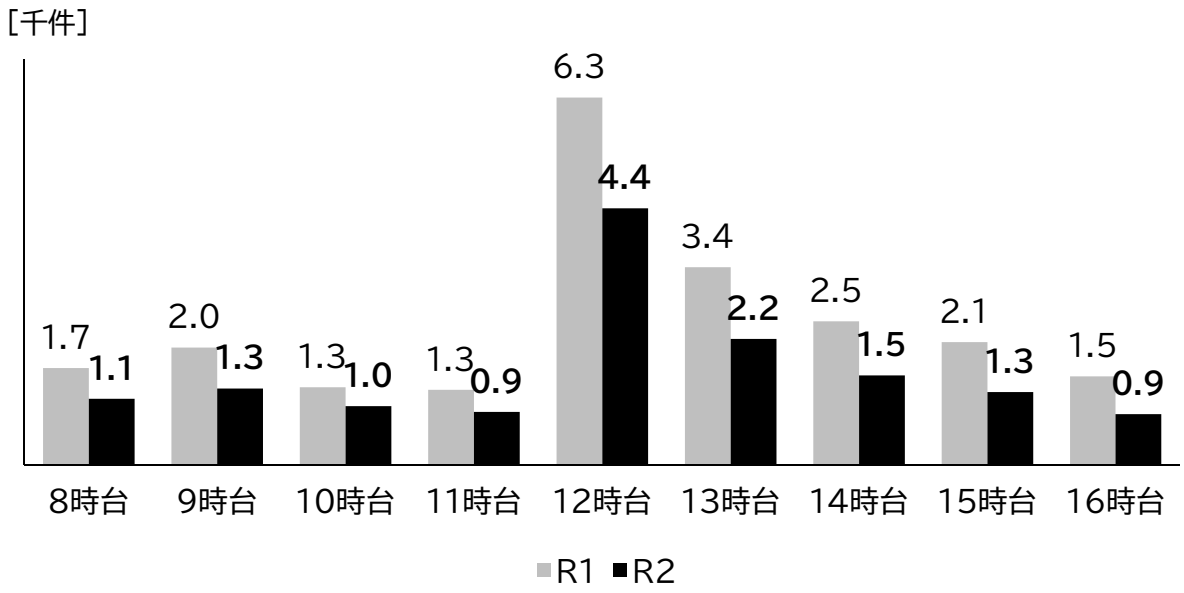
前年同期比　5ポイント以上増加

前年同期比　5ポイント以上減少

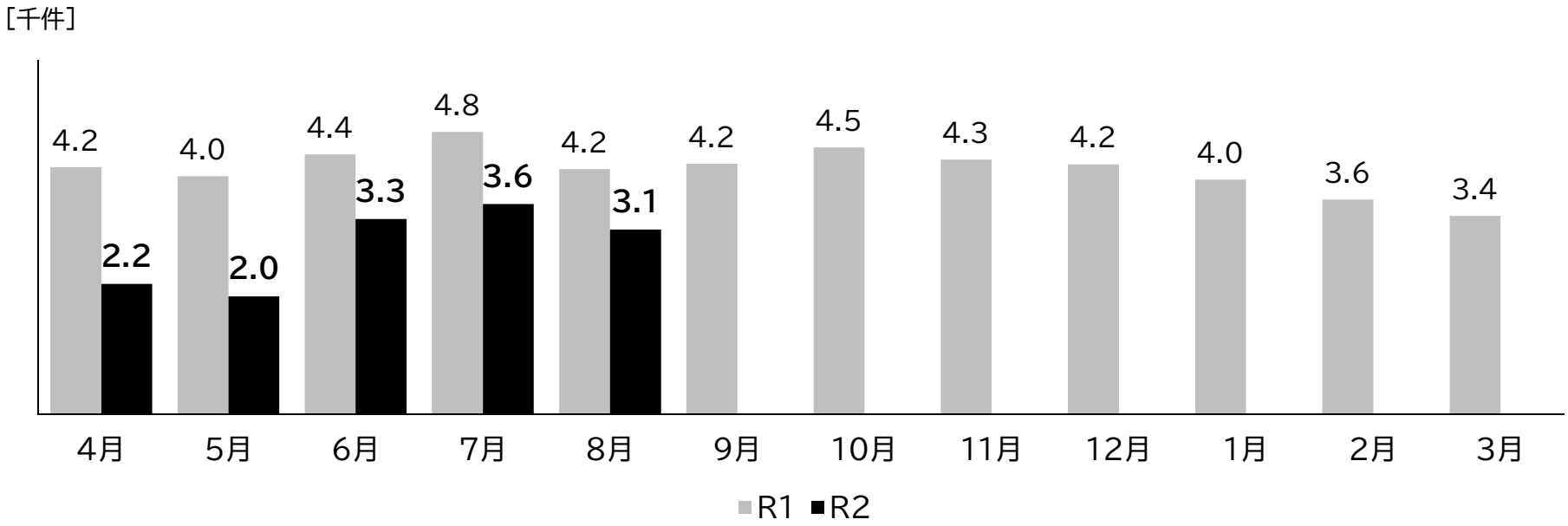
つくタクの予約センターへの電話着信数

- 前年度と比較して、いずれの月においても電話着信数が減少している。
- 新型コロナウイルス感染症の流行と緊急事態宣言発令による外出自粛の影響であると考えられる。
- 緊急事態宣言解除後の6月以降は回復傾向にあるが、以前の水準には戻っていない。

▼時間別応答数（R1,R2共に4-8月合計）



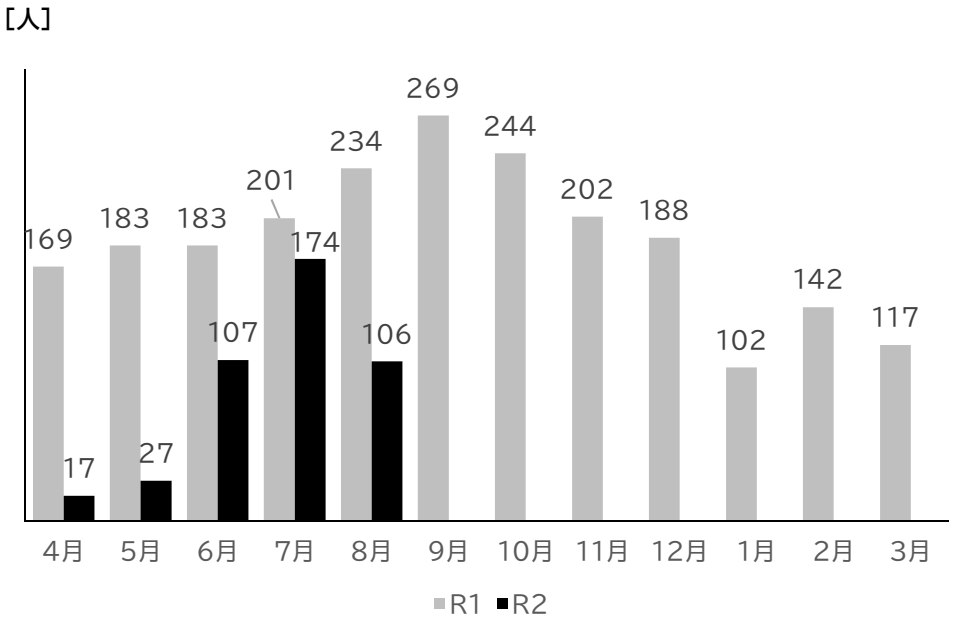
▼月別応答数



つくタクの予約お断り数

- 前年度と比較して、全地区においてお断り件数が減少した。緊急事態宣言後の6月以降は増加している。
- 全地区にて、12時台、13時台の予約お断り数が多い。

▼月別お断り数



▼地区別・時間帯別 お断り数

[人]

R01,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	19	15	24	28	13	6	9	6	120
大穂・豊里	26	22	16	22	15	10	9	9	129
桜	59	60	29	38	44	23	15	30	298
谷田部	39	54	50	67	59	26	19	42	356
茎崎	4	12	12	17	11	5	2	4	67
全地区	147	163	131	172	142	70	54	91	970

▼

R02,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	10	5	7	15	3	6	0	1	47
大穂・豊里	2	6	11	3	3	3	1	3	32
桜	8	23	21	25	19	12	15	12	135
谷田部	9	33	36	24	33	14	14	21	184
茎崎	0	2	7	10	4	5	2	1	31
全地区	29	69	82	77	62	40	32	38	429

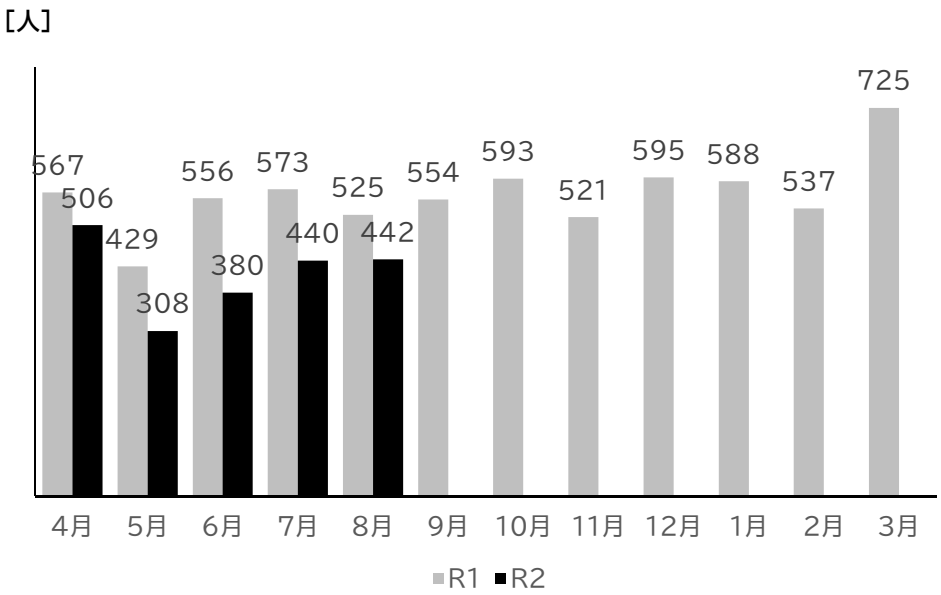
前年同期比　20人以上減少

前年同期比　20人以上増加

つくタクの予約キャンセル数

- 前年度と比較して、キャンセル数が減少している。緊急事態宣言後の6月以降は増加している。
- 14～16時台のキャンセル数が、前年度に引き続き多い。
- 谷田部の11時台では大きな増加がみられる。

▼月別キャンセル数



▼地区別・時間帯別 キャンセル数

[人]

R01,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	27	43	47	23	37	42	57	56	332
大穂・豊里	47	72	27	75	45	45	49	63	423
桜	42	74	61	45	70	60	45	72	469
谷田部	128	155	61	118	112	134	180	210	1,098
茎崎	40	49	35	50	37	47	36	34	328
全地区	284	393	231	311	301	328	367	435	2,650

▼

R02,4-8月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	26	31	34	26	32	37	28	47	261
大穂・豊里	37	38	32	49	27	45	31	53	312
桜	51	38	56	58	55	45	53	69	425
谷田部	127	109	102	134	79	91	97	163	902
茎崎	20	23	26	24	18	32	13	20	176
全地区	261	239	250	291	211	250	222	352	2,076

前年同期比　20人以上減少

前年同期比　20人以上増加

令和2年度

【筑波地区】支線型バス利用実績

（4月1日～8月31日）

支線型バス利用者数

- 4月から8月の利用者数は1,745人で、前年度比618人(26.2%)減少。1日当たりでは4名減少して約11名である。
- 3コース(筑波ふれあいの里入口～筑波交流センター)の平日1便当たり利用者数は約0.8人で前年度と比較して0.1人減少したが、それ以外のコースと比較して多い。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大防止に伴う移動自粛等の影響による減少と推測される。

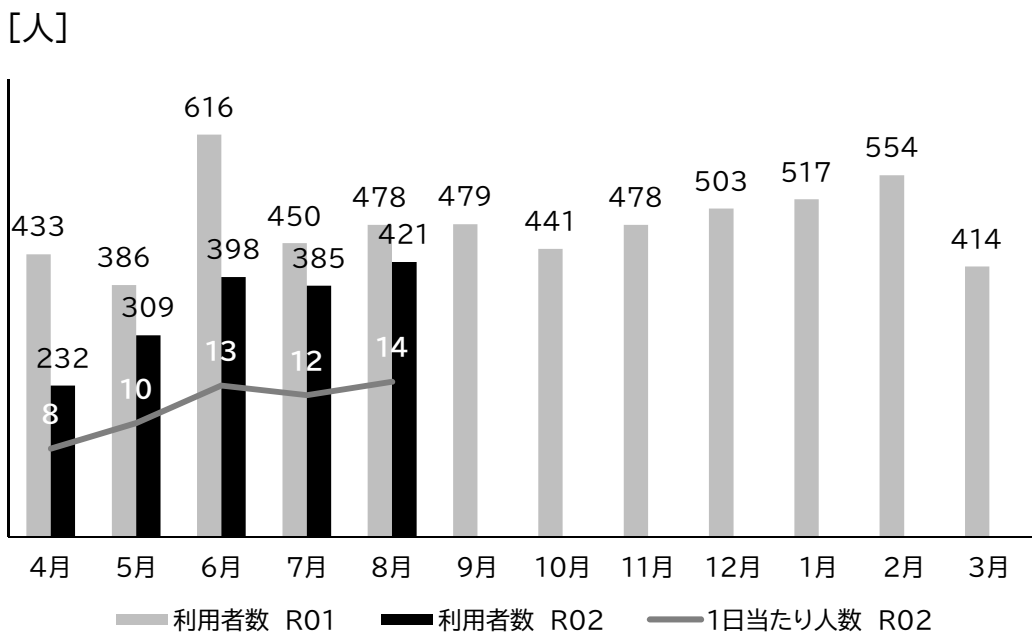
▼利用者数(4-8月合計)

	合計利用者数	1日当たり利用者数
R01	2,363	15.4
R02	1,745	11.4
増減数(R02-R01)	▲ 618	▲ 4.0
増減率(R02/R01)	▲ 26.2%	▲ 26.2%

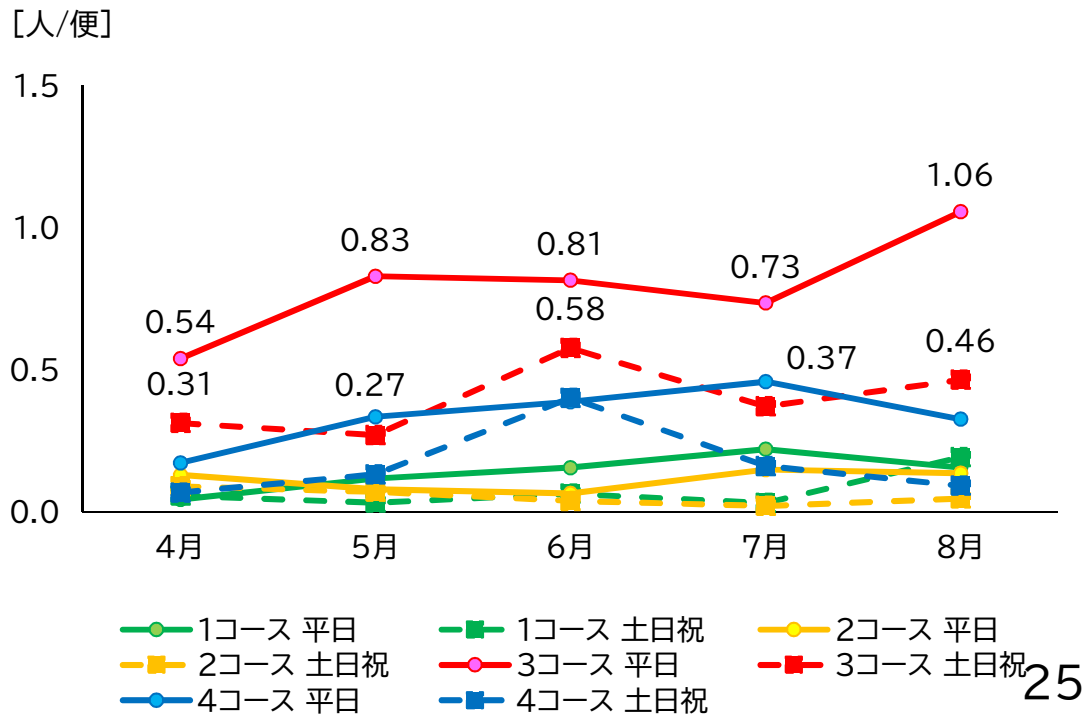
▼1便当たり利用者数(4-8月)

	1コース		2コース		3コース		4コース	
	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝
R01	0.27	0.26	0.21	0.15	0.91	0.69	0.29	0.16
R02	0.14	0.07	0.11	0.05	0.79	0.39	0.34	0.16
増減数(R02-R01)	-0.13	-0.19	-0.10	-0.10	-0.12	-0.31	0.04	0.00
増減率(R02/R01)	▲ 49.3%	▲ 71.6%	▲ 47.2%	▲ 65.8%	▲ 12.9%	▲ 44.2%	14.8%	▲ 1.2%

▼月別利用者数



▼月別1便当たり利用者数

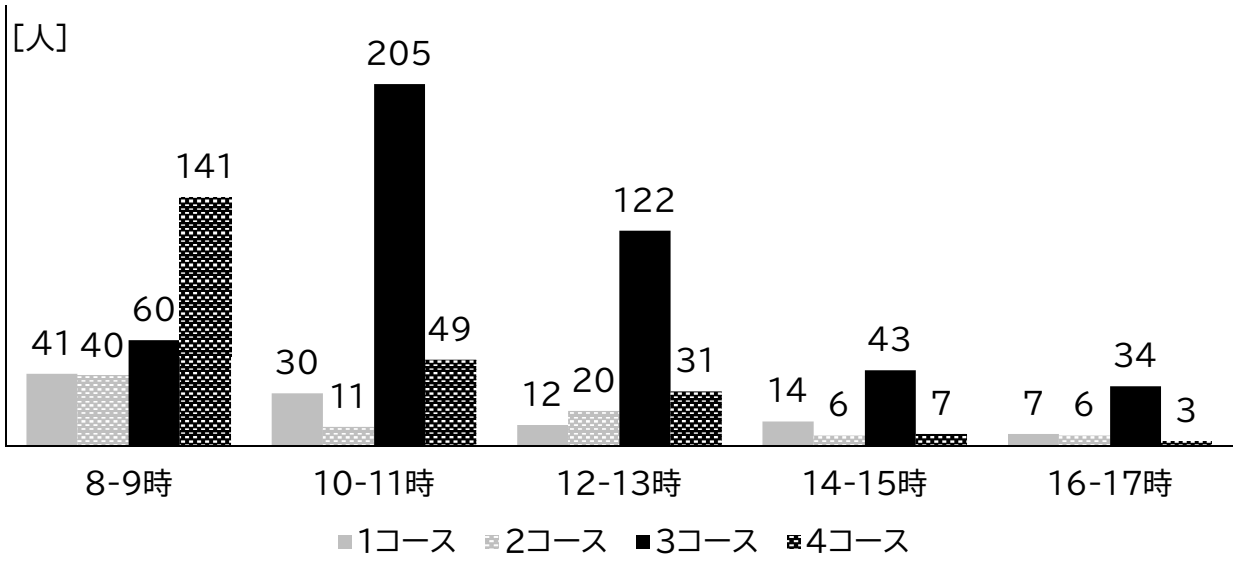


支線型バス時間帯別利用者数

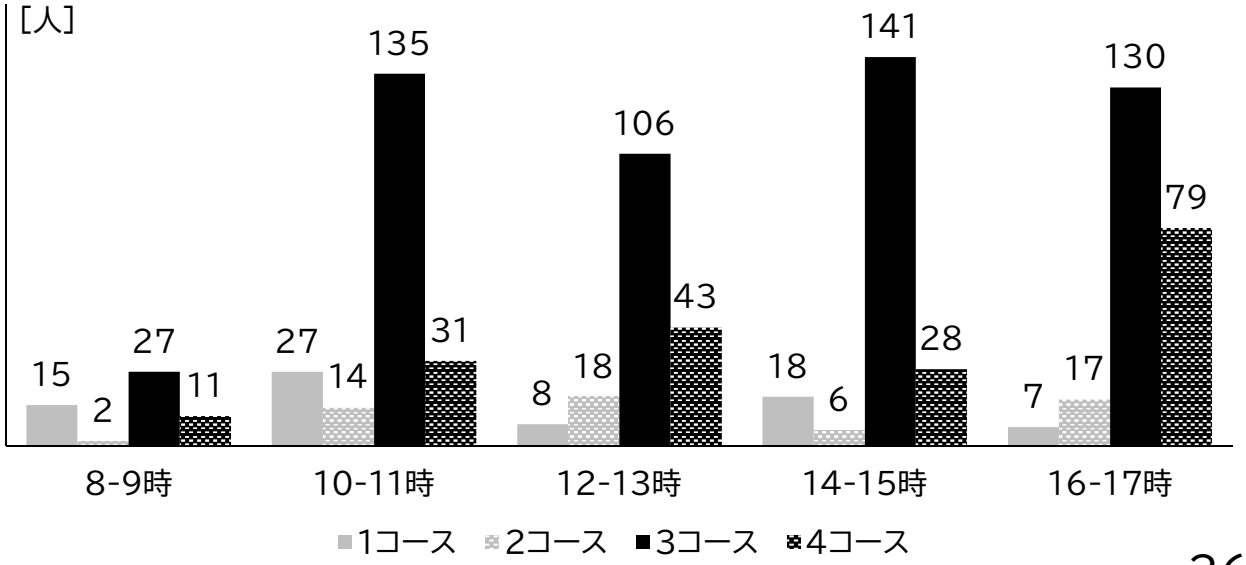
- 1コースは、上り便の利用が多い。行きは支線型バスを利用し、帰りはその他の交通手段を利用していると考えられる。
- 2コースは、朝の上り便の利用が多く、日中や夕方の下り便でも使われている。
- 3コースは、全時間帯で利用されている。
- 4コースは、朝の上り便と夕方の下り便の利用が多い。

▼4-8月の合計利用者数

▸上り



▸下り



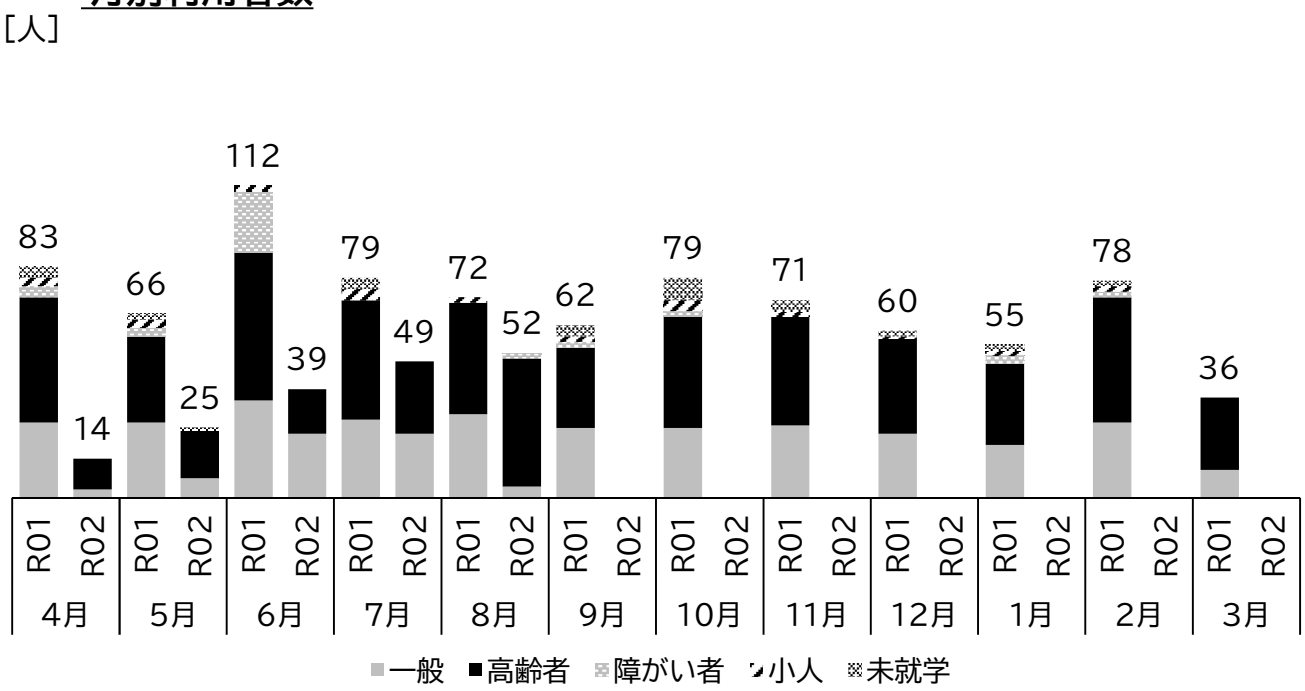
1コース利用状況

- 1日当たり利用者数は約1.2人であり、前年と比較して半数以下となっている。
- 安食北、カスミ筑波店の利用が多い。
- 前年と比較すると減少傾向にあるが、カスミ筑波店は増加している。

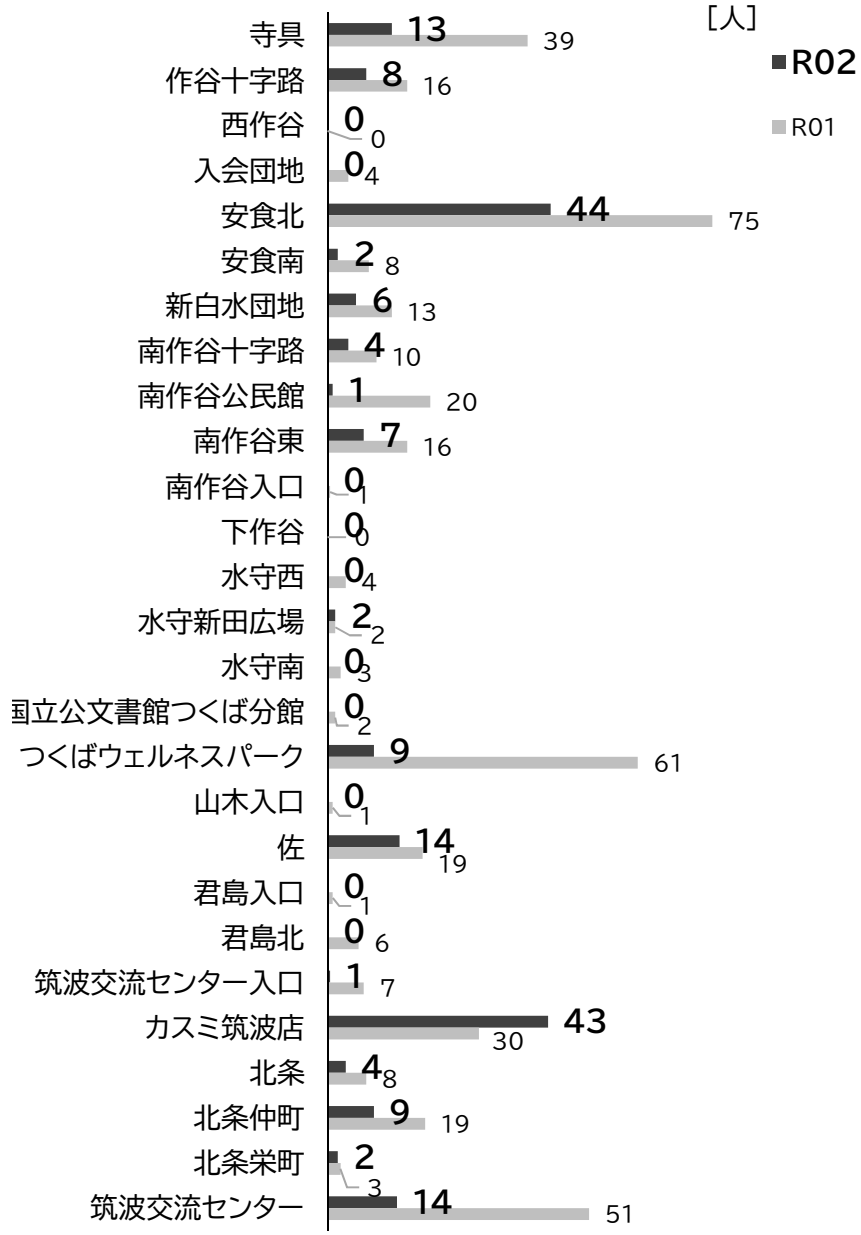
▼利用者数(4-8月合計)

	4-8月合計	日
R01	412	2.7
R02	179	1.2
増減数(R02-R01)	▲ 233	▲ 1.5
増減率(R02/R01)	▲ 56.6%	▲ 56.6%

▼月別利用者数



▼停留所別利用者数(4-8月合計)



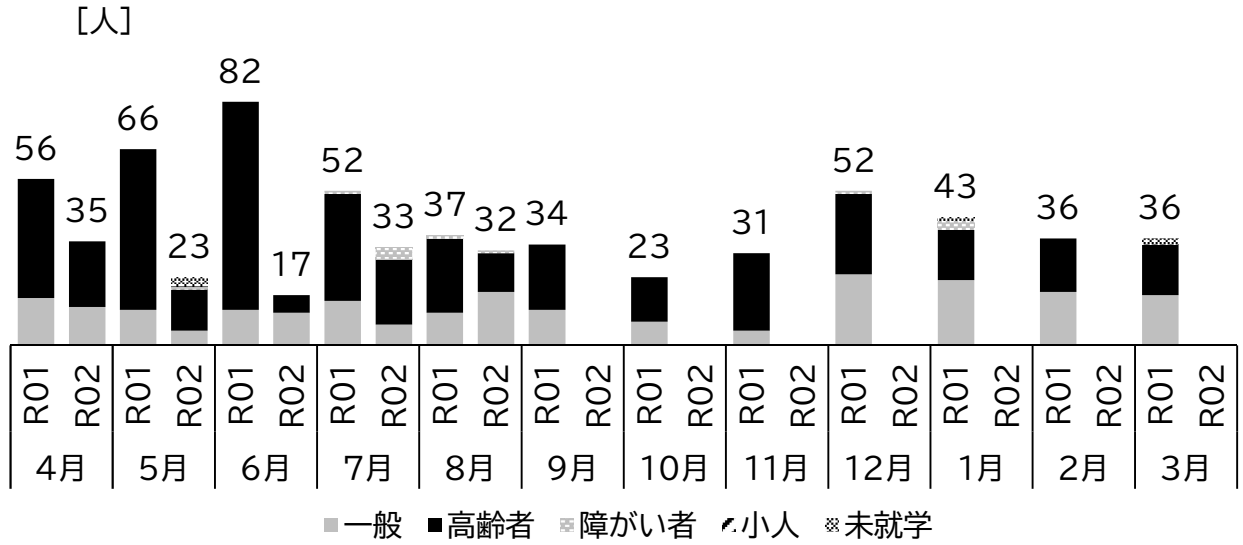
2コース利用状況

- 1日当たり利用者数は約0.9人であり、前年と比較して半数以下となっている。
- 下田中、カスミ筑波店の利用が多い。
- 前年と比較すると減少傾向にあるが、高齢者の利用が特に減少している。
- 洞下下宿や泉入口など、増加しているバス停も見られる。

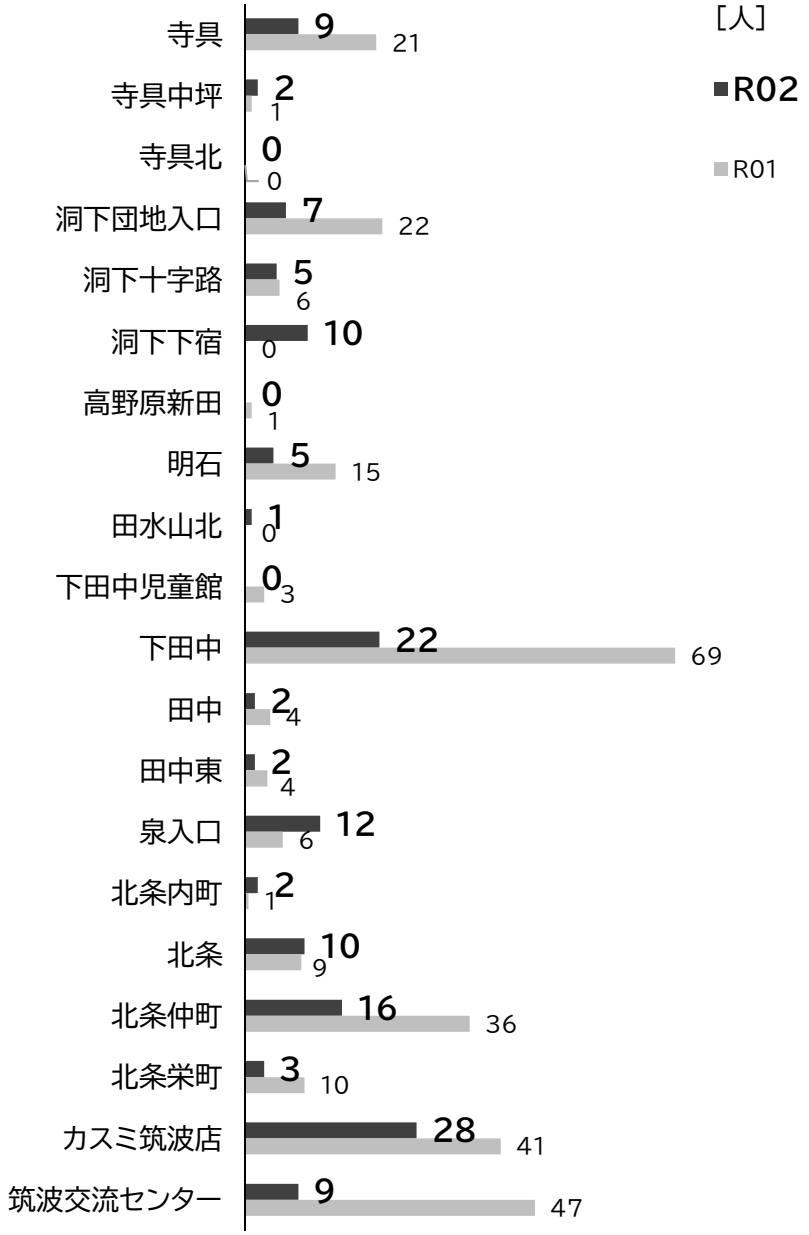
▼利用者数(4-8月合計)

	4-8月合計	日
R01	293	1.9
R02	140	0.9
増減数(R02-R01)	▲ 153	▲ 1.0
増減率(R02/R01)	▲ 52.2%	▲ 52.2%

▼月別利用者数



▼停留所別利用者数(4-8月合計)



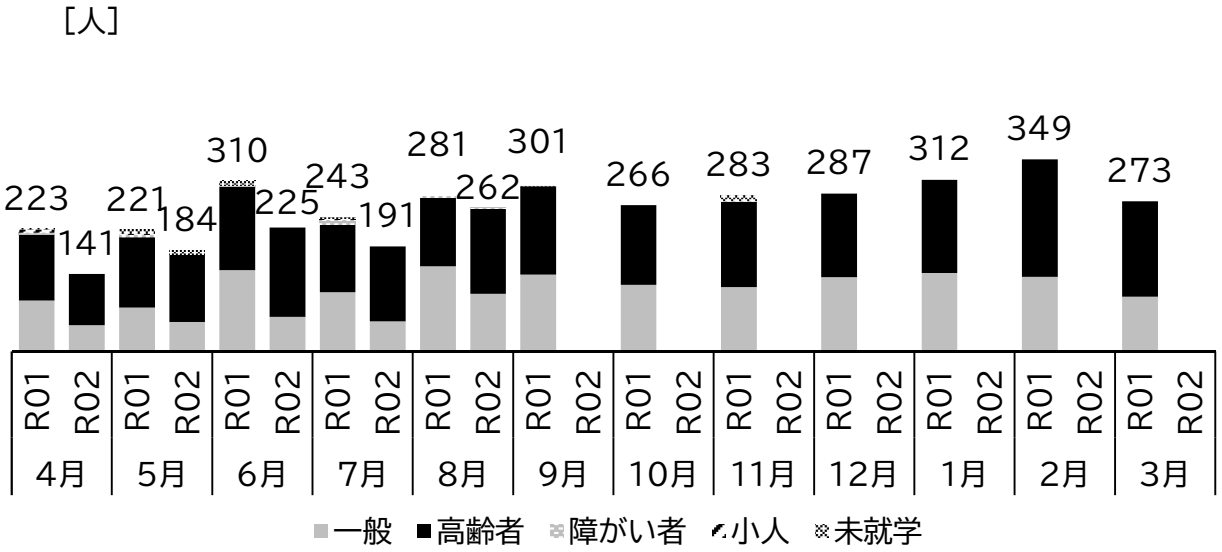
3コース利用状況

- 1日当たり利用者数は約6.6人であり、前年と比較すると2割ほど減少している。
- 筑波山口、筑波山郵便局入口、商業施設であるカスミ筑波店の利用が多い。また、筑波交流センターの利用も見られる。
- 前年と比較すると減少傾向にあるが、利用者の多いバス停では減少幅が小さい。

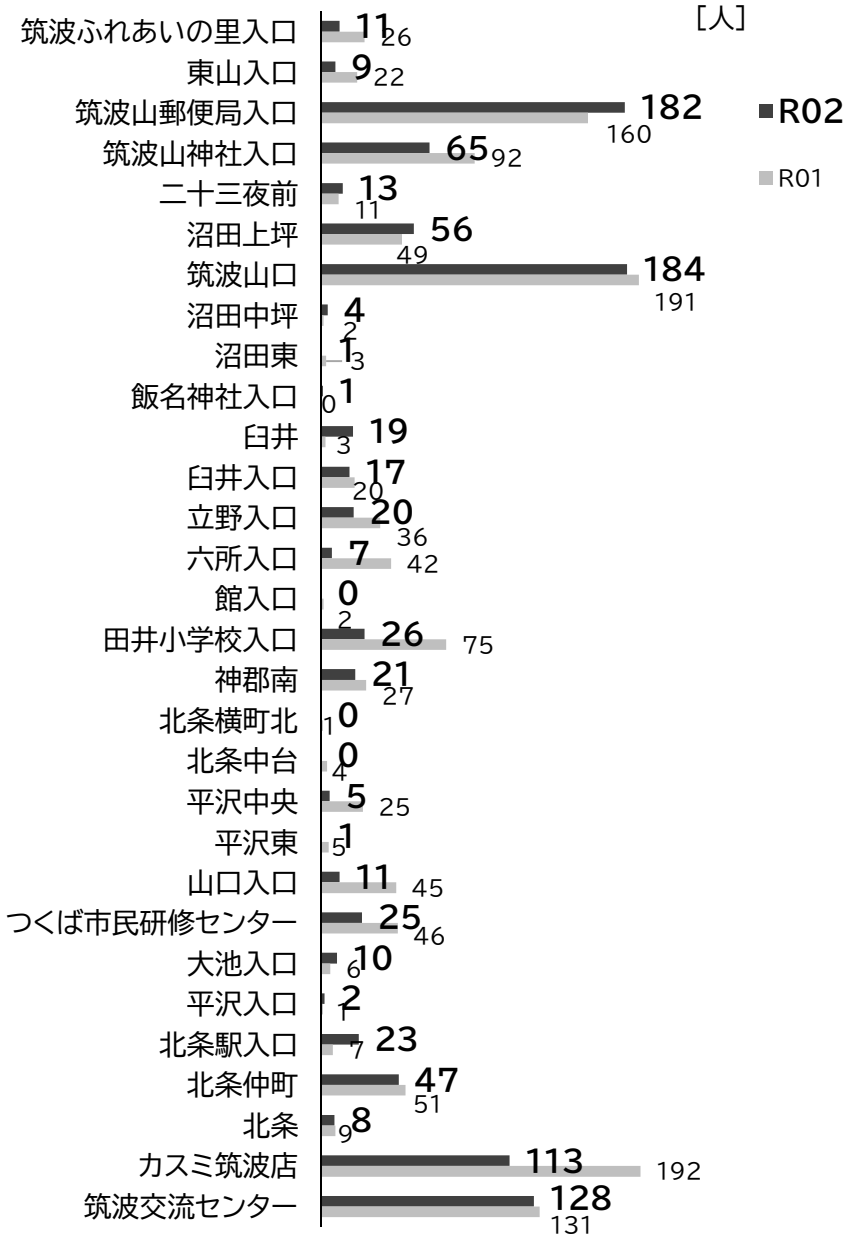
▼利用者数(4-8月合計)

	4-8月合計	日
R01	1,278	8.4
R02	1,003	6.6
増減数(R02-R01)	▲ 275	▲ 1.8
増減率(R02/R01)	▲ 21.5%	▲ 21.5%

▼月別利用者数



▼停留所別利用者数(4-8月合計)



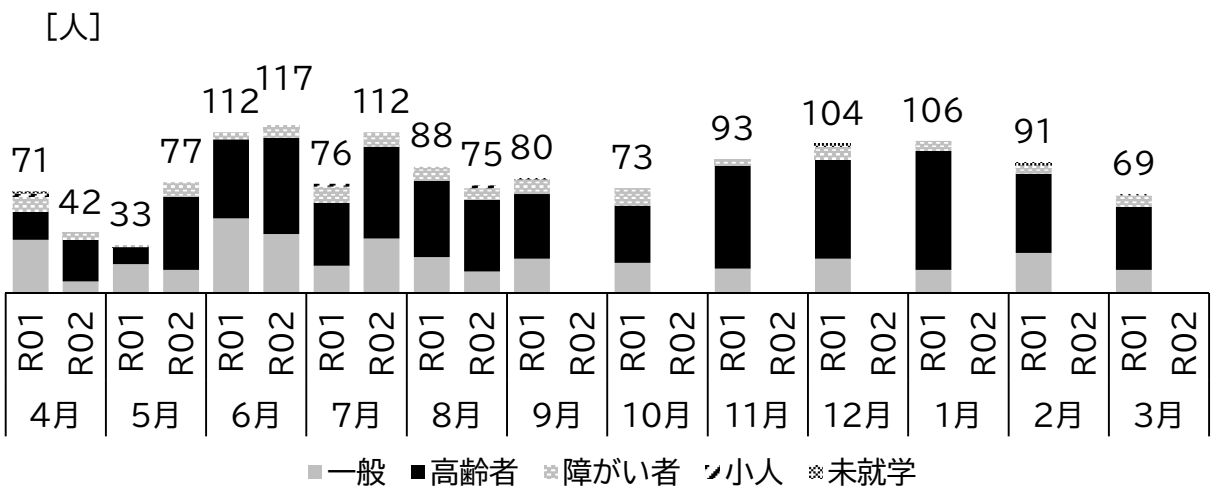
4コース利用状況

- 1日当たり利用者数は約2.8人であり、前年度比較して増加している。
- 筑波山口、カスミ筑波店、上大島、上大島北の利用が多く、いずれも前年度を上回る利用者数となっている。
- 他のコースとは異なり、5月以降は前年と同水準に利用者数が回復している。

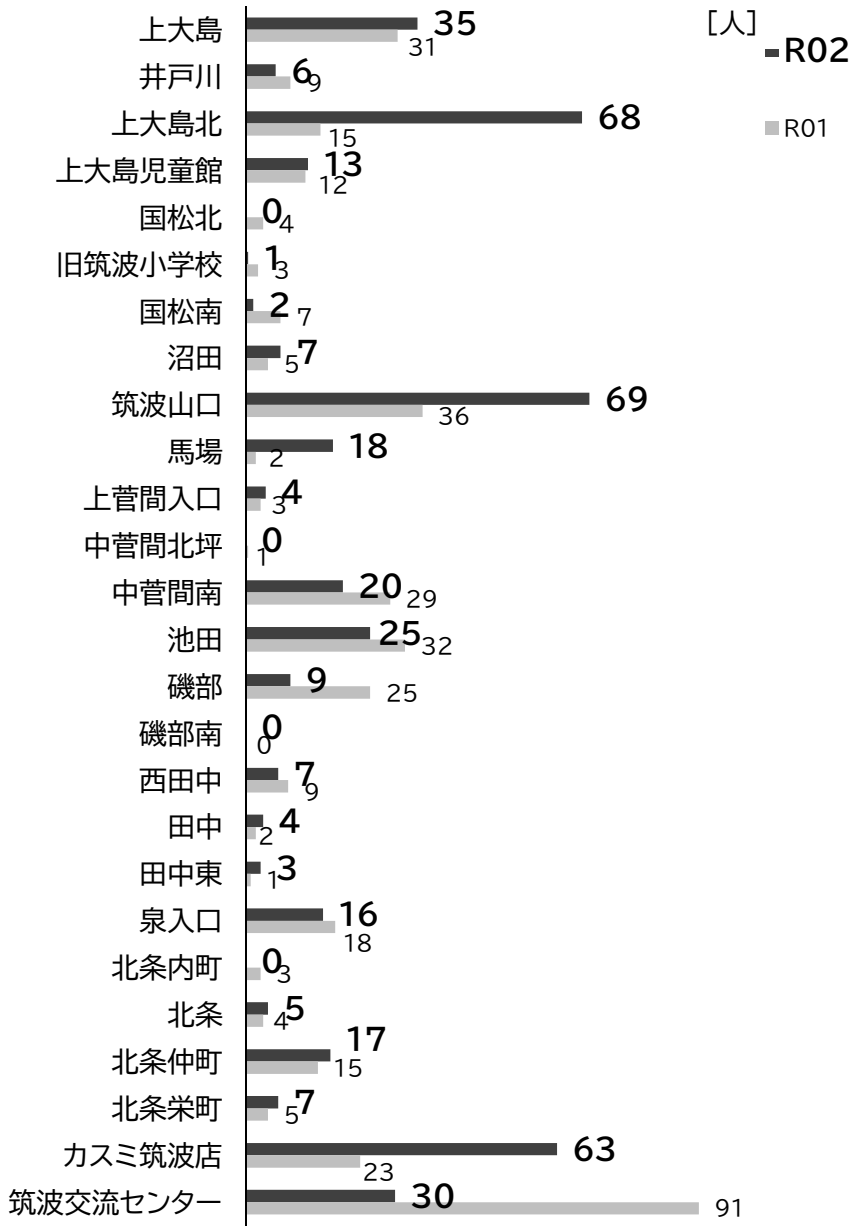
▼利用者数(4-8月合計)

	4-8月合計	日
R01	380	2.5
R02	423	2.8
増減数(R02-R01)	43	0.3
増減率(R02/R01)	11.3%	11.3%

▼月別利用者数



▼停留所別利用者数(4-8月合計)



令和2年度 路線バス実証実験利用実績

（4月1日～8月31日）

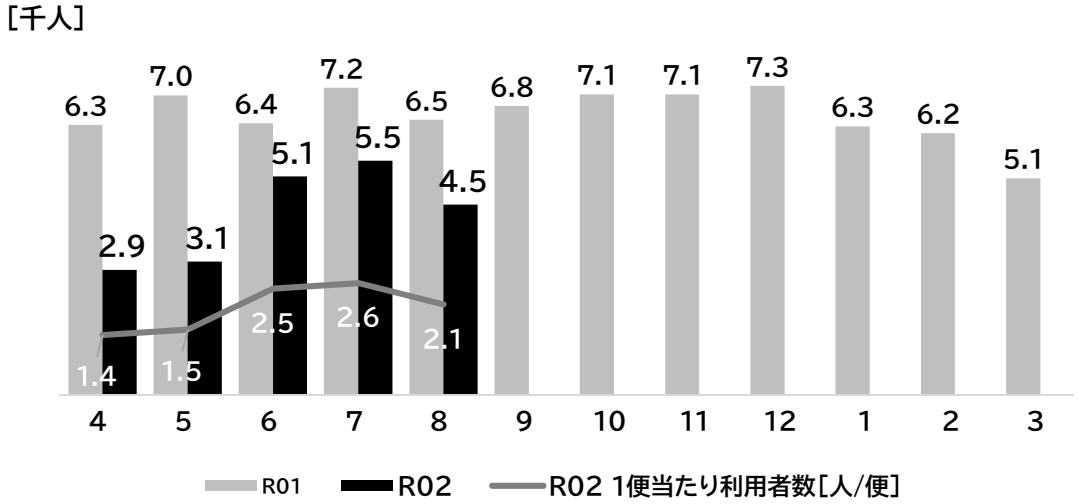
路線バス運賃補填実証実験事業 利用者数

- 本事業は交通系ICカード利用者のみが運賃割引の対象になる。
- 路線バス運賃補填実証実験事業4路線は、前年同時期と比較すると12,264人減少しており、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う緊急事態宣言発令によるものであると考えられる。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は利用者数が回復傾向にあるものの、前年の水準には届いていない。

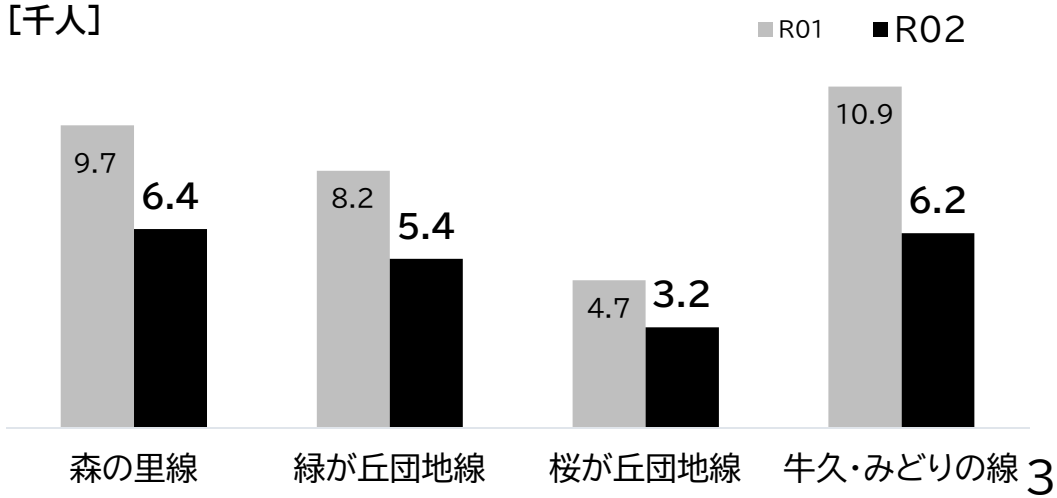
▼利用者数一覧(4-8月)

	森の里線	緑が丘団地線	桜が丘団地線	牛久・みどりの線	4路線合計	1日当たり
R01 年度利用者数[人]	9,660	8,207	4,719	10,893	33,479	218.8
R02 年度利用者数[人]	6,356	5,408	3,228	6,223	21,215	138.7
比較 増減数(R02-R01)[人]	▲ 3,304	▲ 2,799	▲ 1,491	▲ 4,670	▲ 12,264	▲ 80
R01 1便当たり利用者数[人/便]	2.9	3.7	2.7	3.4	3.2	
R02 1便当たり利用者数[人/便]	1.9	2.5	1.9	2.0	2.0	

▼月別利用者数



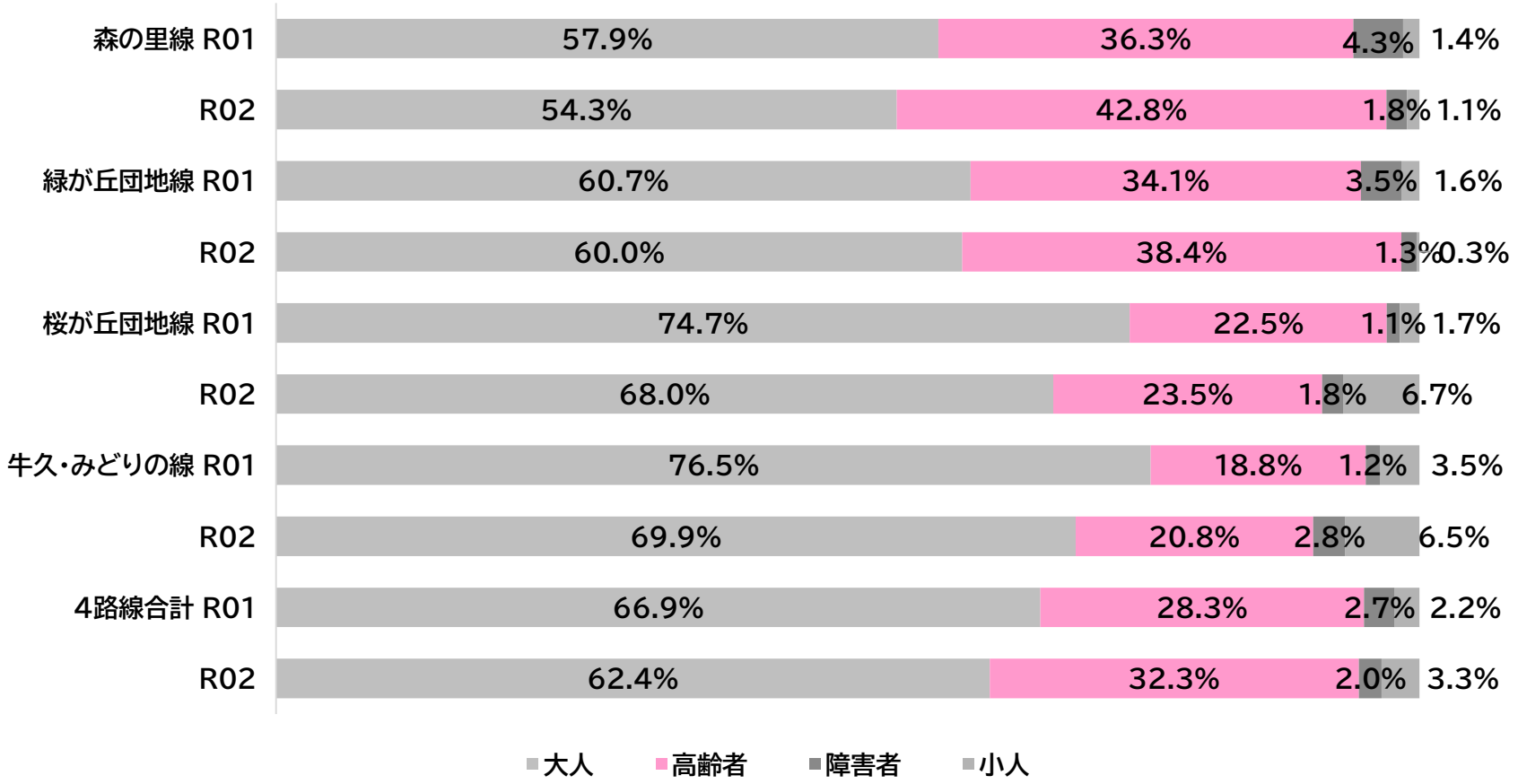
▼路線別利用者数



利用者内訳

- 令和2年度4-8月の利用者数は21,215人であった。
- 路線別利用者内訳は、高齢者（高齢者運賃割引証利用者）の利用割合は4路線合計で約3割、森の里線については約4割という高い利用結果を得ることができた（茎崎地区の令和2年4月時点の65歳以上割合は約37.7%）。高齢者に本事業が認知されており、交通系ICカードの利用方法がスムーズに受け入れられたものと推測される。

▼運賃補填路線別利用者内訳



森の里線、緑が丘団地線 利用状況

※ 森の里線、緑が丘団地線は森の里までルートが同一であることから、
併せて分析を行った。

[月別・日別・便別利用者数]
- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ4割減となっており、緊急事態宣言解除後の6月以降も以前の水準に戻っていない。

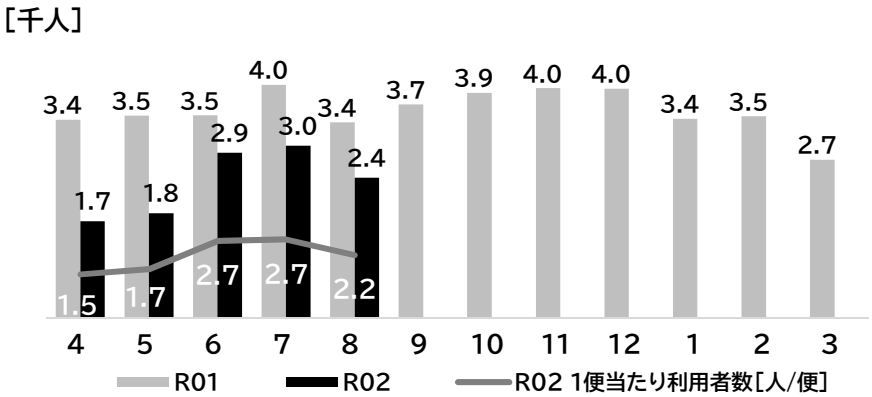
[停留所別利用者数]
- いずれのバス停においても減少しており、バス停による影響の違いは見られない。

[時間帯別利用者数]
- 上り便(牛久方面)の利用者ピークが下り便(つくば方面)の利用者ピークより早い時間に来ていることから、地域住民の日中の牛久駅への移動手段として定着しているものと推測される。

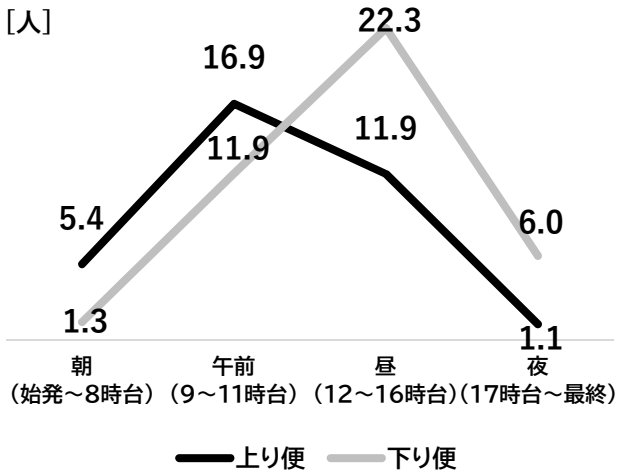
▼日別・便別利用者数

項目	日	便
R01	116.8	3.3
R02	76.9	2.1
増減数(R02-R01)	▲ 39.9	▲ 1.1
増減率(R02/R01)	▲34.2%	▲34.2%

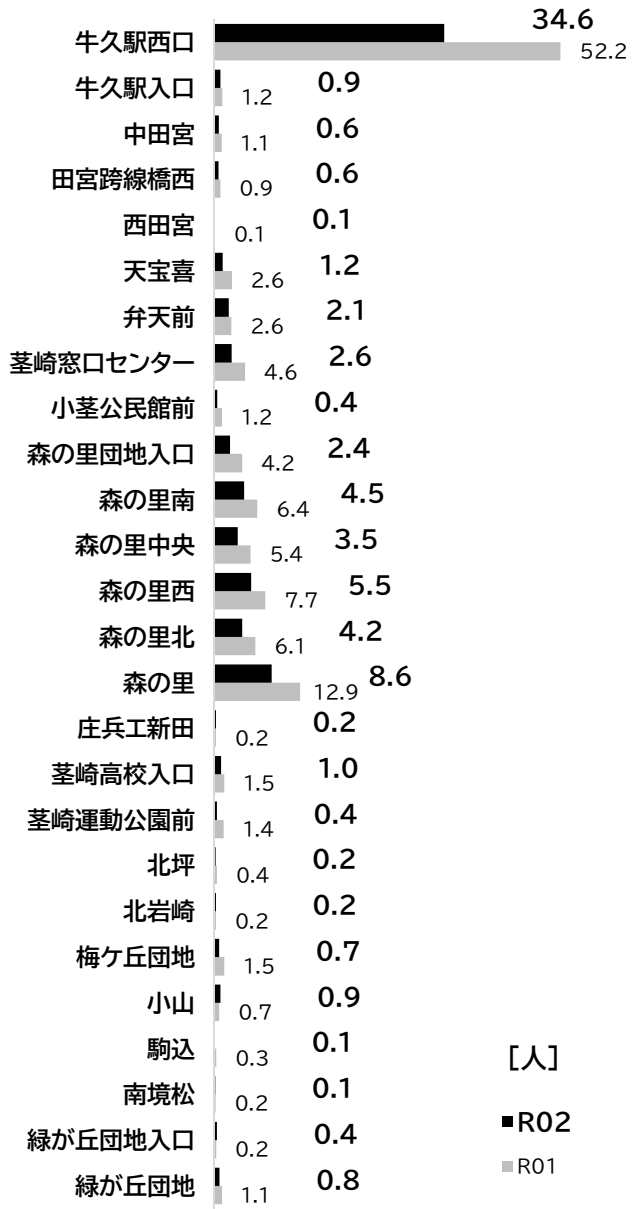
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数(1日当たり)



桜が丘団地線、牛久・みどりの線 利用状況

※ 桜が丘団地線、牛久・みどりの線は桜が丘団地までルートが同一であることから、 併せて分析を行った。

[月別・日別・便別利用者数]
- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ4割減となっており、緊急事態宣言解除後の6月以降も以前の水準に戻っていない。

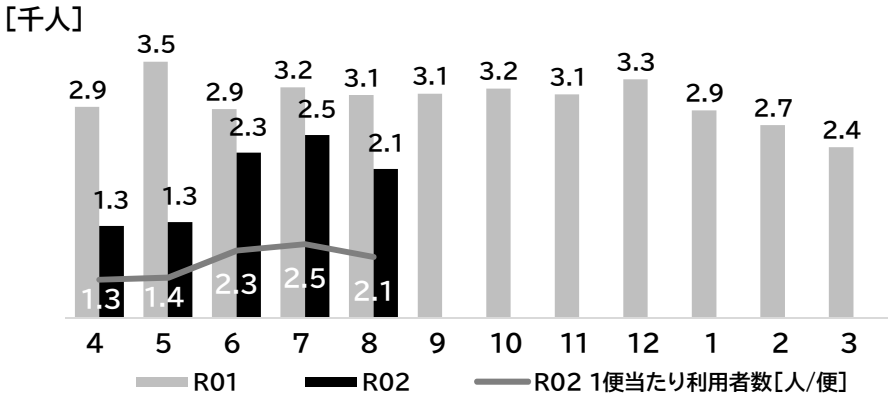
[停留所別利用者数]
- いずれのバス停においても減少しており、バス停による影響の違いは見られない。

[時間帯別利用者数]
- 通勤・通学時間帯と比較して日中の利用者が多いことから、地域住民の日中の生活路線として定着しているものと推測される。

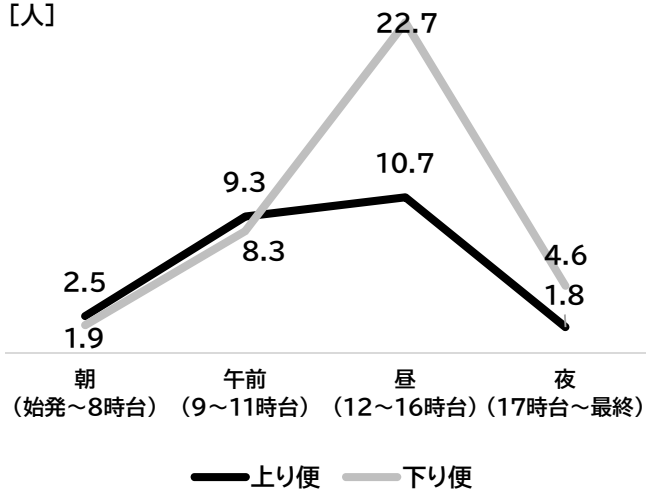
▼日別・便別利用者数

項目	日	便
R01	102.0	3.2
R02	61.8	1.9
増減数(R02-R01)	▲ 40.3	▲ 1.3
増減率(R02/R01)	▲39.5%	▲39.5%

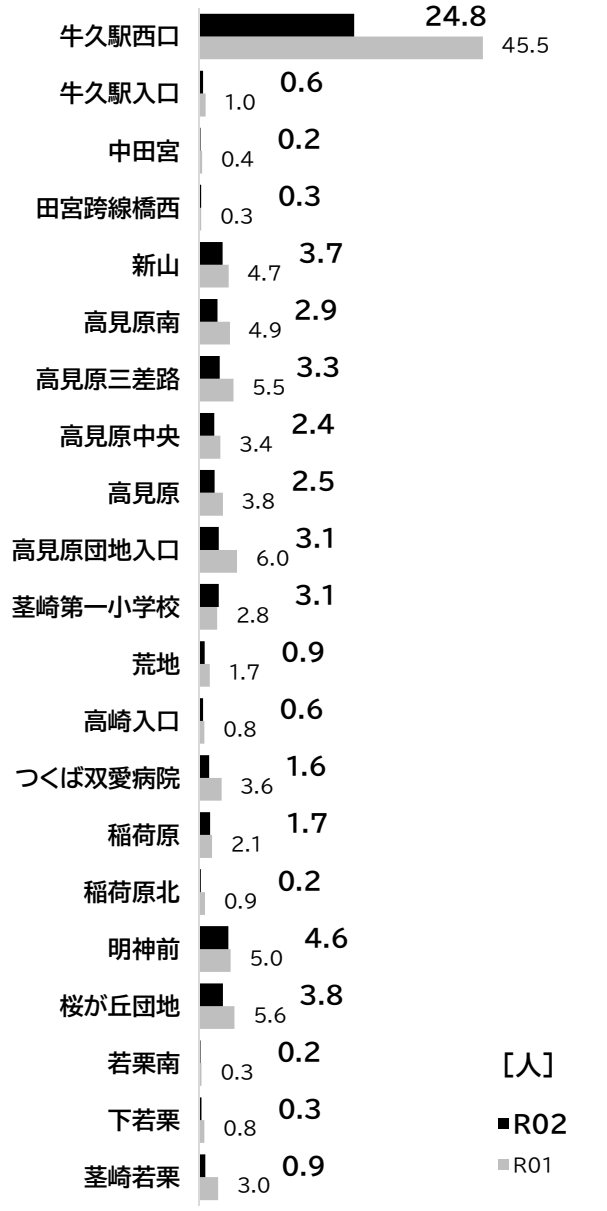
▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数(1日当たり)



路線バス運行実証実験事業 利用状況

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ2割減となっており、緊急事態宣言解除後の6月以降も以前の水準に戻っていない。

［停留所別利用者数］

- いずれのバス停においても減少しており、バス停による影響の違いは見られない。

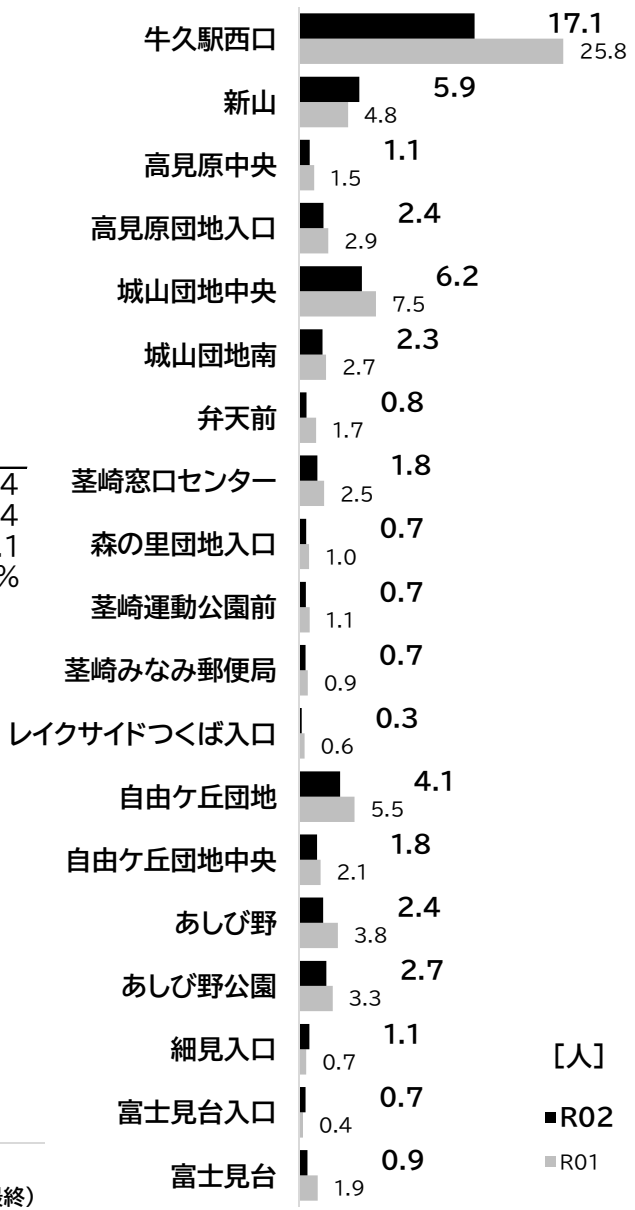
［時間帯別利用者数］

- 通勤・通学時間帯を外した運行時刻になっているが、利用者が多いことから、地域住民の日中の生活路線として定着しているものと推測される。

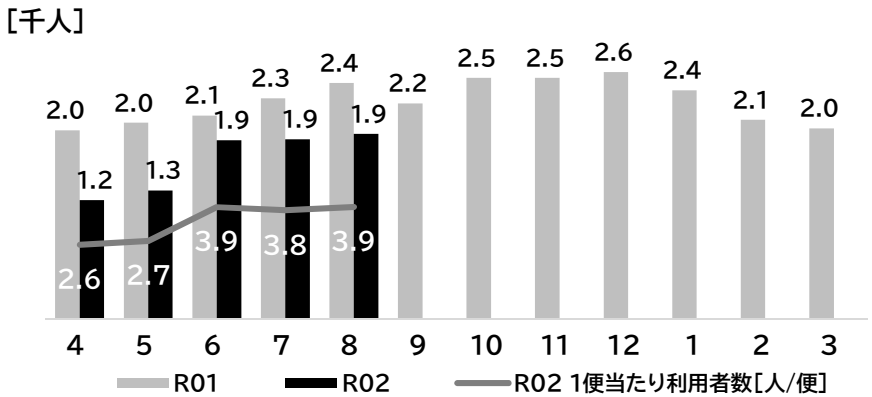
▼合計・日別・便別利用者数（4-8月）

項目	合計	日	便
R01	10,845	70.9	4.4
R02	8,209	53.7	3.4
増減数（R02-R01）	▲ 2,636	▲ 17.2	▲ 1.1
増減率（R02/R01）	▲24.3%	▲24.3%	▲24.3%

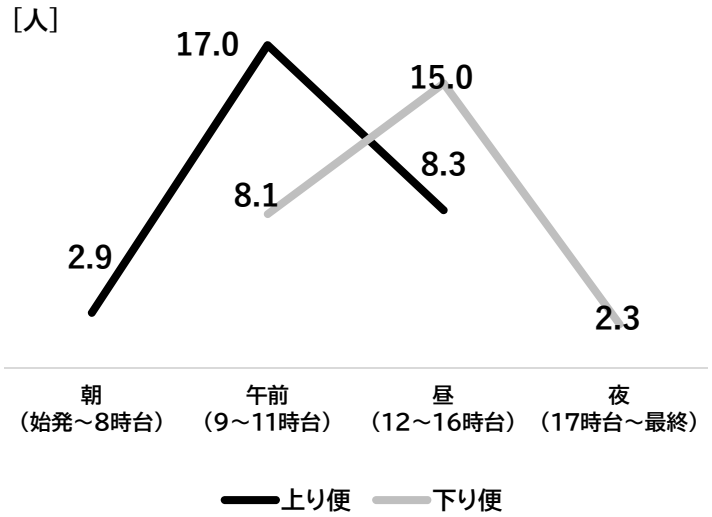
▼停留所別利用者数（1日当たり）



▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



路線バス増便実証実験事業 利用状況

［月別・日別・便別利用者数］

- 1日及び1便当たりの利用者数は、前年同期と比較しておよそ2割減となっているが、緊急事態宣言解除後の6月以降は徐々に利用者数が回復し、7月以降以前の水準に戻っている。

［停留所別利用者数］

- いずれのバス停においても減少しており、バス停による影響の違いは見られない。

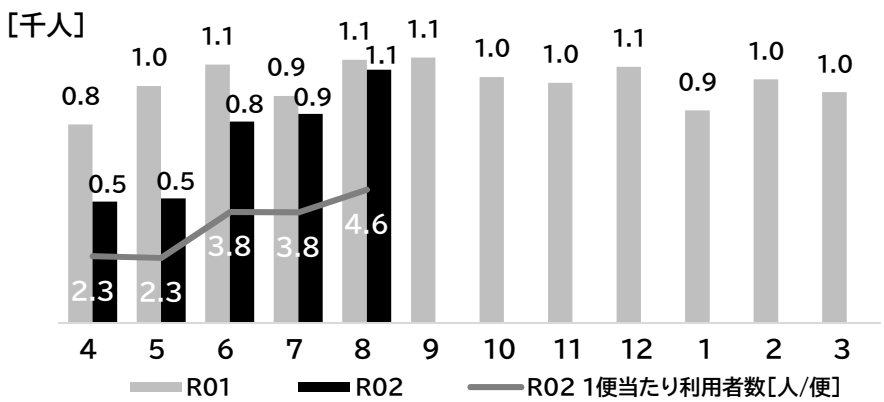
［時間帯別利用者数］

- 午前は上り便（土浦方面）利用者が、昼は下り便（つくば方面）利用者が多くみられた。

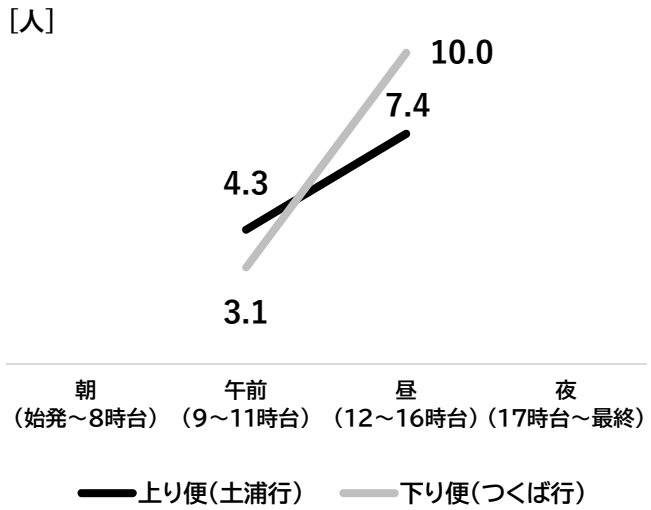
▼合計・日別・便別利用者数（4-8月）

項目	合計	日	便
R01	4,920	32.2	4.4
R02	3,781	24.7	3.4
増減数（R02-R01）	▲ 1,139	▲ 7.4	▲ 1.0
増減率（R02/R01）	▲23.2%	▲23.2%	▲23.1%

▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



▼停留所別利用者数（1日当たり）

利用実績まとめ

■市が実施している公共交通施策に関する4-8月期の比較

施策	つくバス	つくタク	支線型バス	路線バス運賃補填	路線バス新規運行	路線バス増便運行	合計
R01.4-8利用者数[人]	428,614	23,189	2,363	33,479	10,845	4,920	503,410
R02.4-8利用者数[人]	232,700	15,838	1,745	21,215	8,209	3,781	283,488
対R01年度増減数[人]	▲195,914	▲7,351	▲618	▲12,264	▲2,636	▲1,139	▲219,922

[4月-8月利用者数]

- つくバス・つくタク・支線型バス・路線バス実証実験の全てにおいて、前年同時期と比較して4月-8月の合計利用者数は減少しており、新型コロナウイルス感染症流行による外出自粛の影響である可能性が高い。

[地区・コース別利用者数]

- 路線別では、全ての路線の利用者が減少しており、新型コロナウイルス感染症流行による公共交通への影響は、地域によらずつくば市内全域に対して及んでいたと考えられる。

[月別利用者数]

- 緊急事態宣言の発令された4月5月は前年同時期と比較して減少幅は大きかったが、解除後の6月以降は利用者数が回復し、減少幅は小さくなっていた。
- しかし多くの路線では6月以降も以前の水準まで回復はしていない。テレワークや遠隔授業が導入され、人々の移動回数が前年と比較して減少した影響であると考えられる。

[停留所別利用者数]

- 多くのバス停は前年と比較して利用者は減少したが、公共施設、大規模商業施設、物流施設、小学校等の最寄バス停の利用者数は前年と比較して減少幅が小さい傾向にあり、自粛中であっても必要な機能に関連する移動の足として利用されていたと考えられる。

報告案件5

資料6別紙

ビッグデータを用いた新型コロナウイルス感染症の影響分析

TSUKUBA

1)分析に用いるビッグデータ

- 「DS.INSIGHT」と「KDDI Location Analyzer」の2種類のデータを用いて、分析を行った。

名称	DS.INSIGHT	KDDI Location Analyzer
事業者	Yahoo! JAPAN	KDDI
HP	https://ds.yahoo.co.jp/insight/	https://k-locationanalyzer.com/
概要	・Yahoo! JAPANが提供する100を超えるサービス(月間利用者5,000万人)のデータを用いたビッグデータ ・メディア事業のデータなどを元に、生活者の興味関心を可視化する“People”と、位置情報データを元に、特定エリアにおける生活者の実態や動きをまとめて可視化する“Place”の2種類が存在	・auスマートフォンの位置情報を用いたビッグデータ。 ・性・年代(推計ではない正解データ)や居住、勤務、来街に関する属性データを活用し、商圏や来訪者、時間帯別傾向などを分析することが可能。

※各社HP上の情報より作成

2)分析項目

- 「つくば市全体の分析」「地点を絞った狭域の分析」「キーワード分析」の**3種類の分析**を行った。

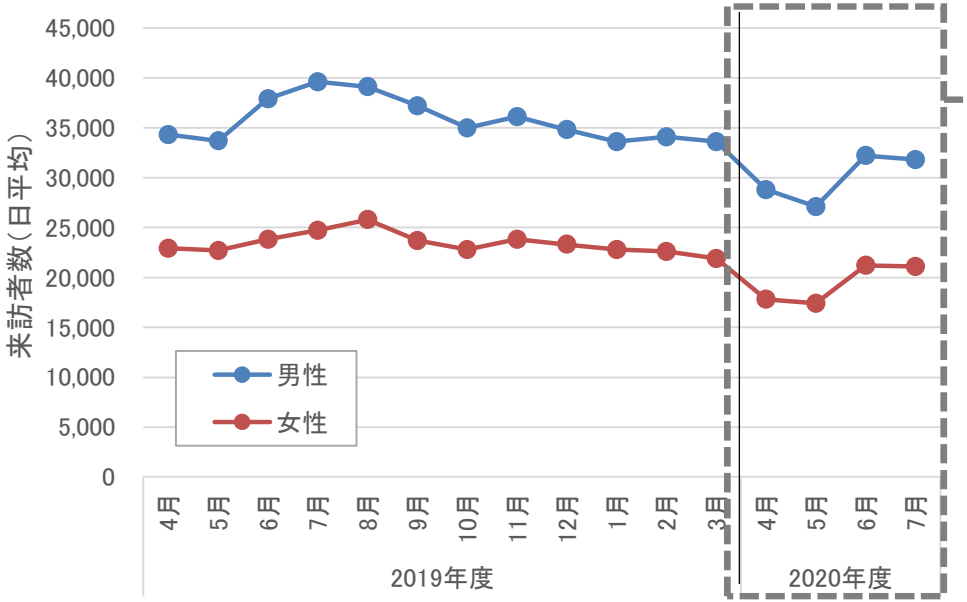
▼分析内容整理表

分析項目	分析内容	使用データ
広域の分析	①つくば市への来訪者数の推移	DS.INSIGHT
	②つくば市への来訪元ランキング	DS.INSIGHT
	③メッシュ別人口の変化	DS.INSIGHT
狭域の分析	④中心部における人口集積の変化	KDDI Location Analyzer
キーワード分析	⑤検索ワード数の推移	DS.INSIGHT

3)分析　①つくば市への来訪者数の推移

- 市外からつくば市への来訪者数は、男女とも前年同月比で**5月が減少率が最も大きい**。その後、6月に前年同月に近い来訪者数に近づくも、7月で再び前年同月比の割合が減少している。
- 男女別では、**特に女性**の方が緊急事態宣言解除前後での**変動が大きい**。

▼日平均来訪者数(男女別)



▼前年同月比(男女別)

	2020年			
	4月	5月	6月	7月
男性	84.0%	80.4%	85.0%	80.3%
女性	77.7%	76.7%	89.1%	85.4%

前年同月比で大きく減少

7月に前年同月比の割合が再び減少

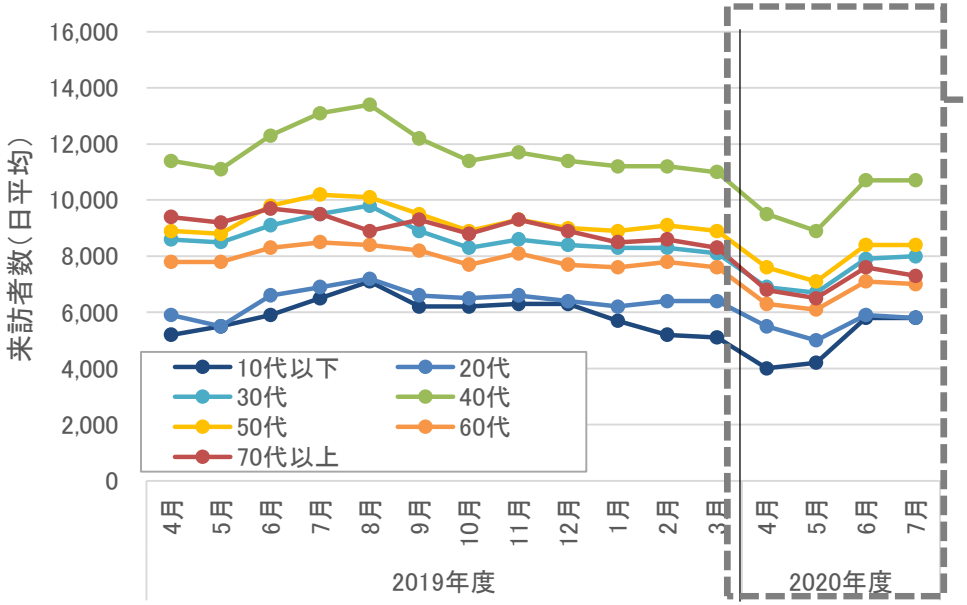
※緊急事態宣言(茨城県):2020.04.16～2020.05.14

出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

3)分析　①つくば市への来訪者数の推移

- 年齢階層別では、**各年齢階層とも5月**に前年同月比の割合が**最も減少**している。
- 特に、**年齢階層が高い層ほど影響が大きい**。

▼日平均来訪者数(年齢階層別)



※緊急事態宣言(茨城県):2020.04.16～2020.05.14

▼前年同月比(年齢階層別)

	2020年			
	4月	5月	6月	7月
10代以下	76.9%	76.4%	98.3%	89.2%
20代	93.2%	90.9%	89.4%	84.1%
30代	80.2%	78.8%	86.8%	84.2%
40代	83.3%	80.2%	87.0%	81.7%
50代	85.4%	80.7%	85.7%	82.4%
60代	80.8%	78.2%	85.5%	82.4%
70代以上	72.3%	70.7%	78.4%	76.8%

年齢階層が高い層ほど影響が大きい

出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

3)分析　②つくば市への来訪元ランキング

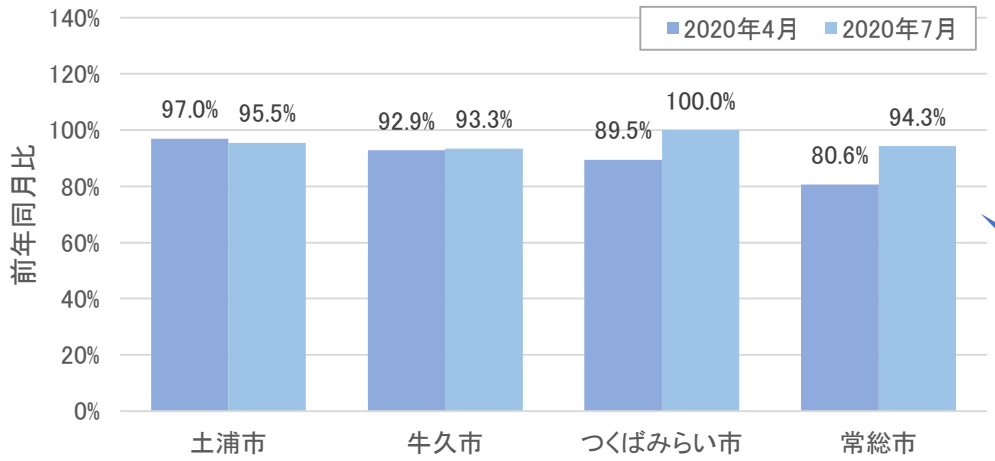
- つくば市への来訪元の市町村は、平日の上位5市町村は近隣の市町村となっている。
- 前年同月比でみると、土浦市、牛久市は4月7月とも大きな変化は見られないが、つくばみらい市や常総市は7月は前年同月比に近い水準に戻りつつある。

▼来訪元ランキング(平日)

	2019年4月	2019年7月	2020年4月	2020年7月
1	茨城県土浦市	茨城県土浦市	茨城県土浦市	茨城県土浦市
2	茨城県牛久市	茨城県牛久市	茨城県牛久市	茨城県牛久市
3	茨城県つくばみらい市	茨城県つくばみらい市	茨城県つくばみらい市	茨城県つくばみらい市
4	茨城県常総市	茨城県常総市	茨城県常総市	茨城県常総市
5	茨城県稲敷郡阿見町	茨城県稲敷郡阿見町	茨城県稲敷郡阿見町	茨城県下妻市

※緊急事態宣言(茨城県):2020.04.16～2020.05.14

▼前年同月比(平日)



つくばみらい市、常総市は前年同月に近い水準に戻りつつある。

出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

3)分析　②つくば市への来訪元ランキング

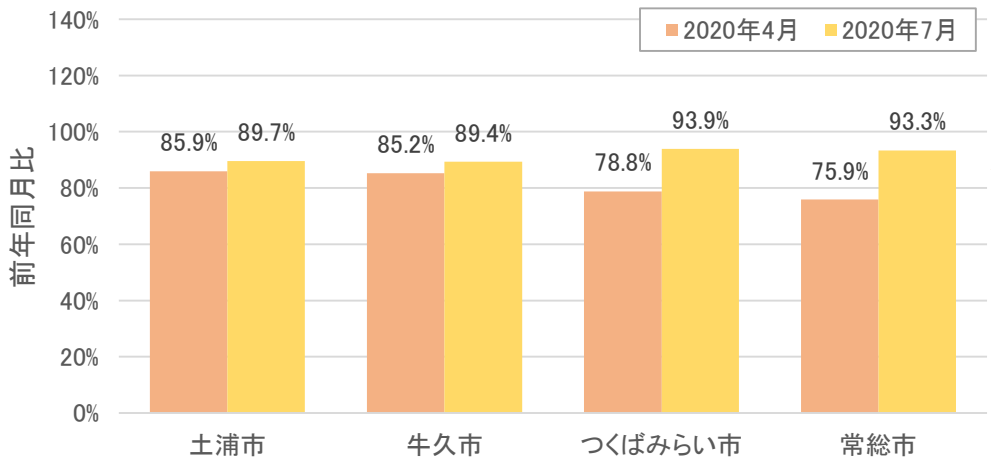
- つくば市への来訪元の市町村は、休日の上位5市町村は近隣の市町村となっている。
- 前年同月比でみると、各市町村とも4月には前年同月比で平日よりも減少率が大きいが、7月には前年同月比に近い水準に戻りつつある。

▼来訪元ランキング(休日)

	2019年4月	2019年7月	2020年4月	2020年7月
1	茨城県土浦市	茨城県土浦市	茨城県土浦市	茨城県土浦市
2	茨城県牛久市	茨城県牛久市	茨城県牛久市	茨城県牛久市
3	茨城県つくばみらい市	茨城県つくばみらい市	茨城県つくばみらい市	茨城県つくばみらい市
4	茨城県常総市	茨城県常総市	茨城県常総市	茨城県常総市
5	茨城県稲敷郡阿見町	茨城県稲敷郡阿見町	茨城県下妻市	茨城県下妻市

※緊急事態宣言(茨城県):2020.04.16～2020.05.14

▼前年同月比(休日)



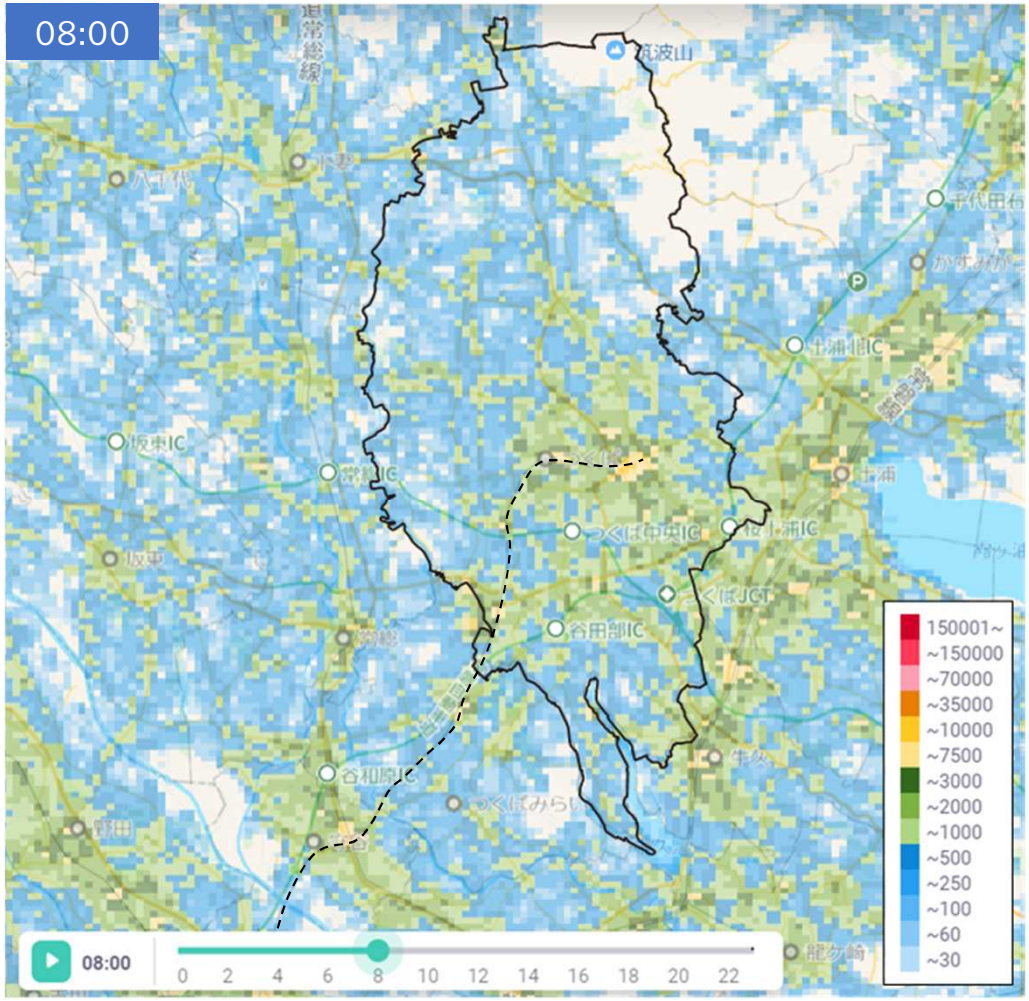
平日に比べ、各市とも影響は大きいが、7月には前年同月に近い水準に戻りつつある。

出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

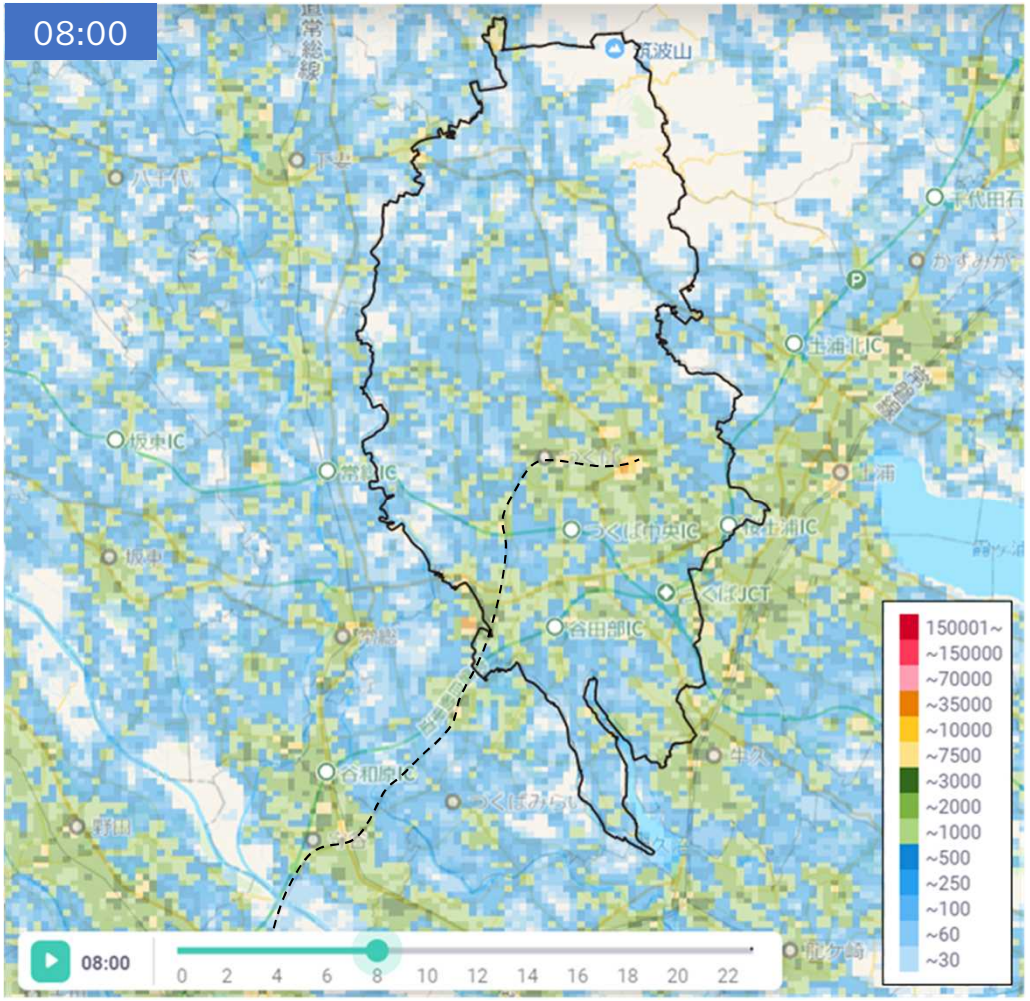
3)分析　③メッシュ別人口の変化

- 2019年と2020年4月のメッシュ別人口を比較すると、平日8時時点では大きな違いは見られない。

▼2019年4月(平日)



▼2020年4月(平日)



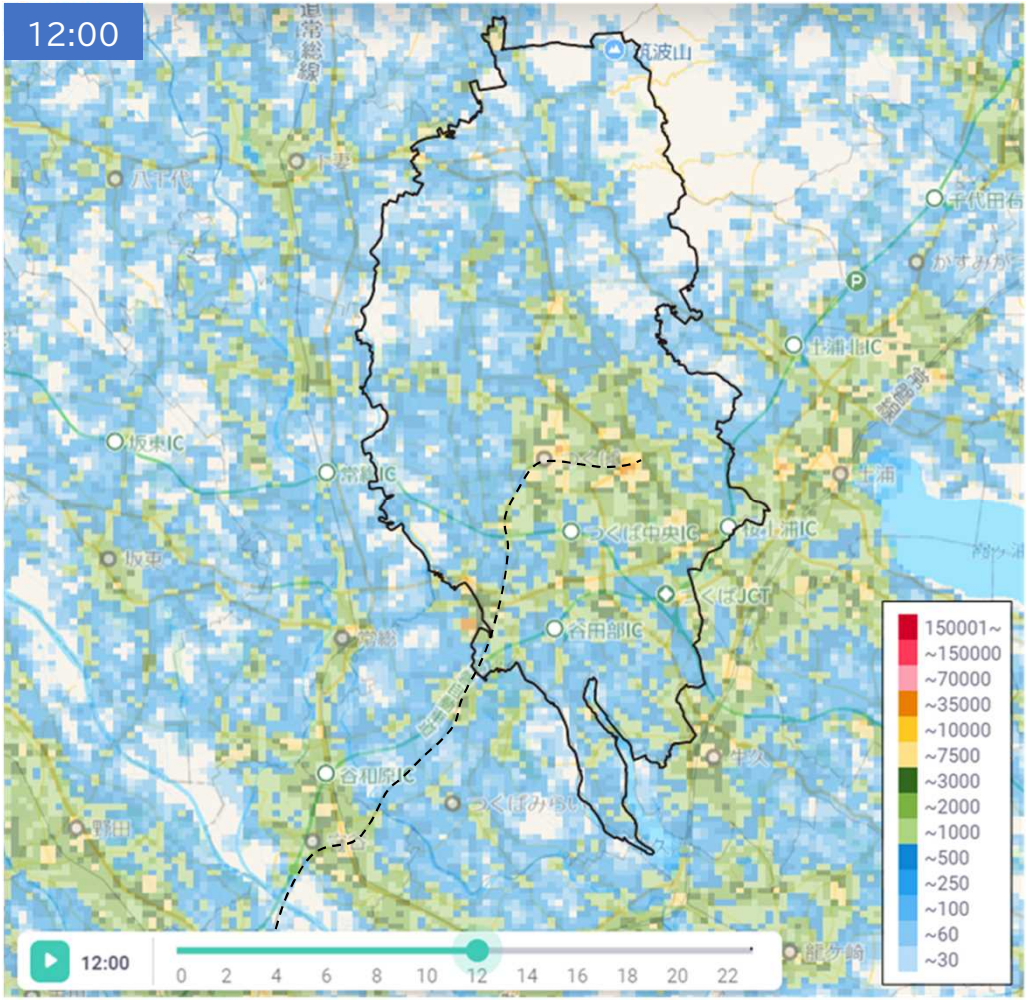
出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

© Mapbox © OpenStreetMap © 2020 ZENRIN CO.LTD.(Z19LE 第 1533 号) © Yahoo Japan

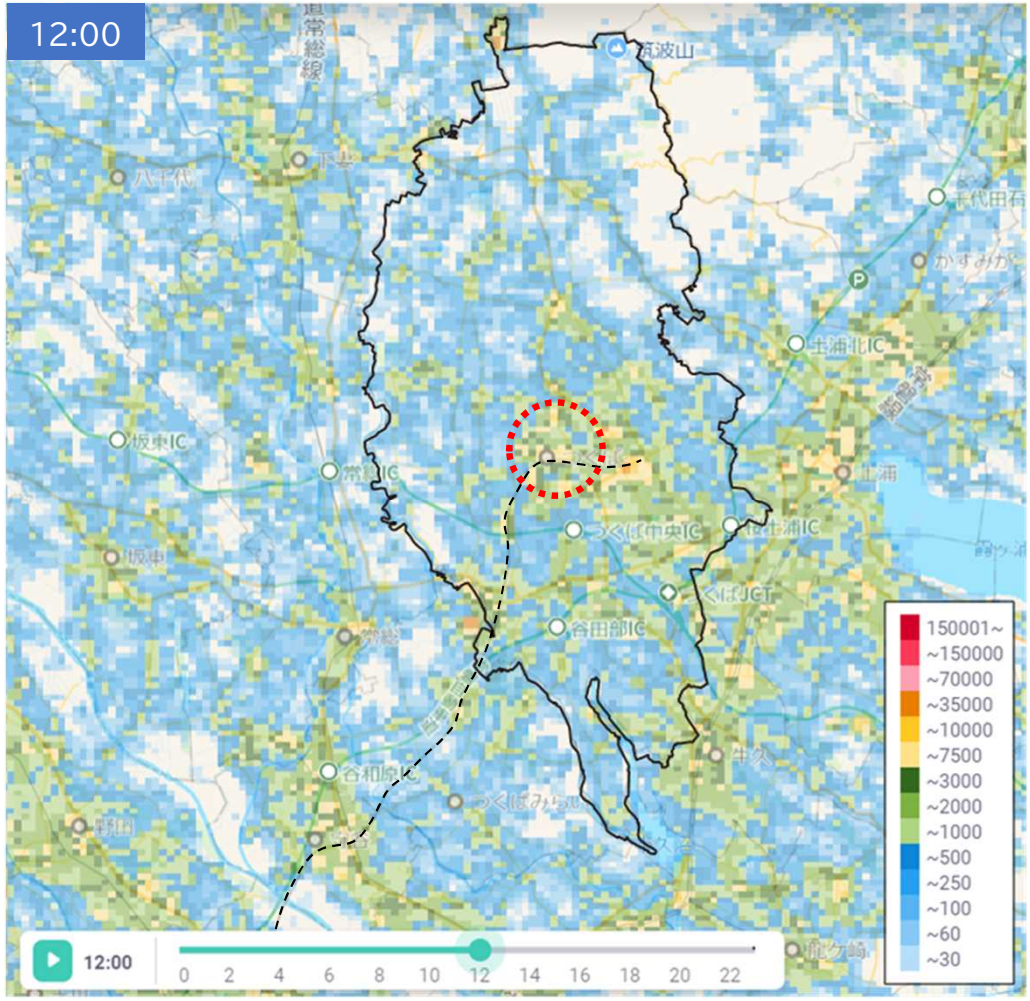
3)分析　③メッシュ別人口の変化

- 2019年と2020年4月のメッシュ別人口を比較すると、平日12時時点では**研究学園駅周辺で人口がやや減少**している。

▼2019年4月(平日)



▼2020年4月(平日)



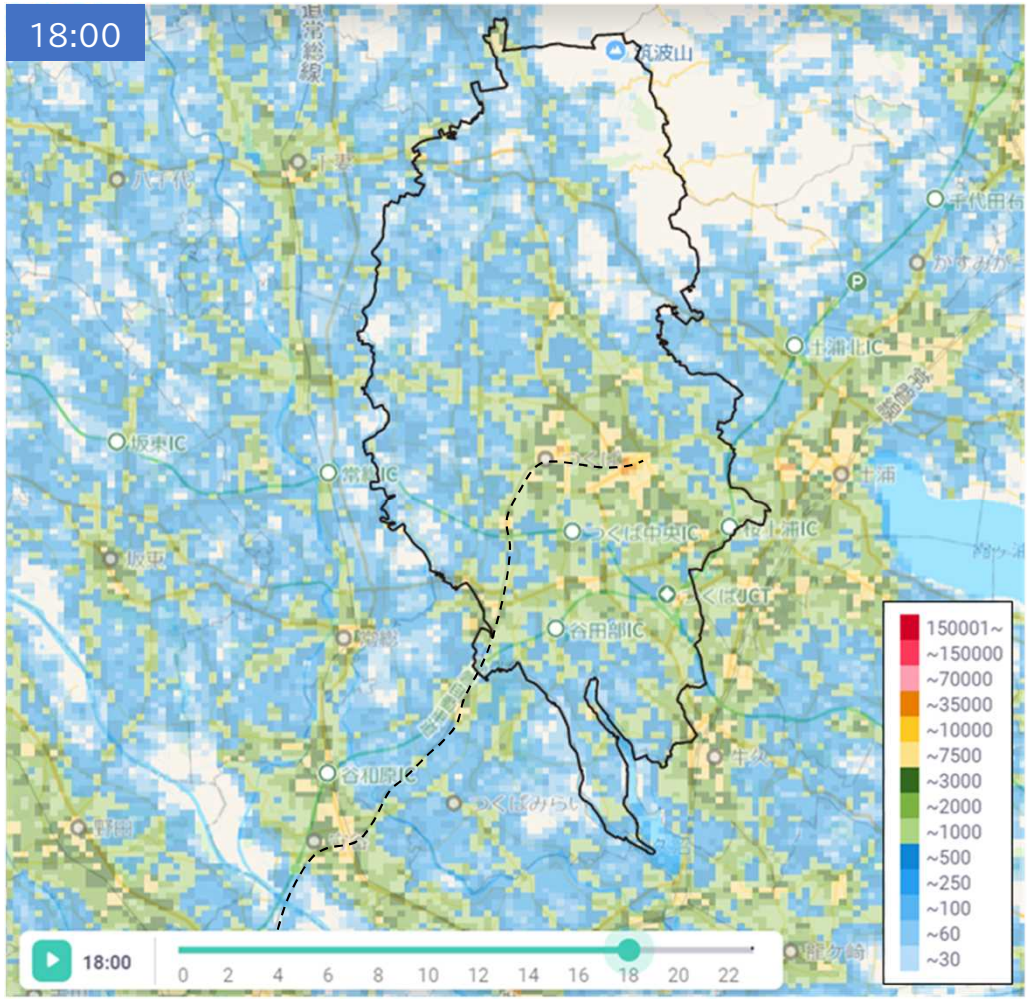
出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

© Mapbox © OpenStreetMap © 2020 ZENRIN CO.LTD.(Z19LE 第 1533 号) © Yahoo Japan

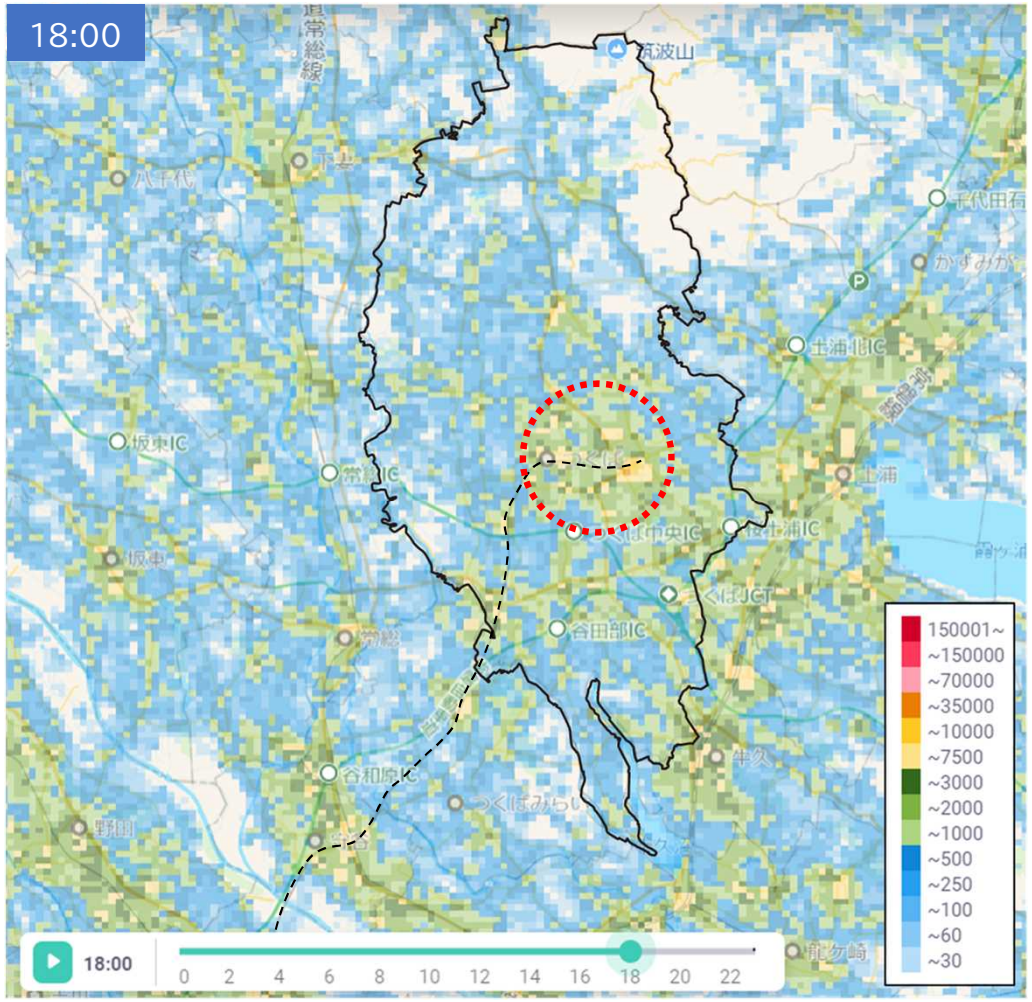
3)分析　③メッシュ別人口の変化

- 2019年と2020年4月のメッシュ別人口を比較すると、平日18時時点では**研究学園駅、つくば駅周辺の市中心部で人口がやや減少**している。

▼2019年4月(平日)



▼2020年4月(平日)



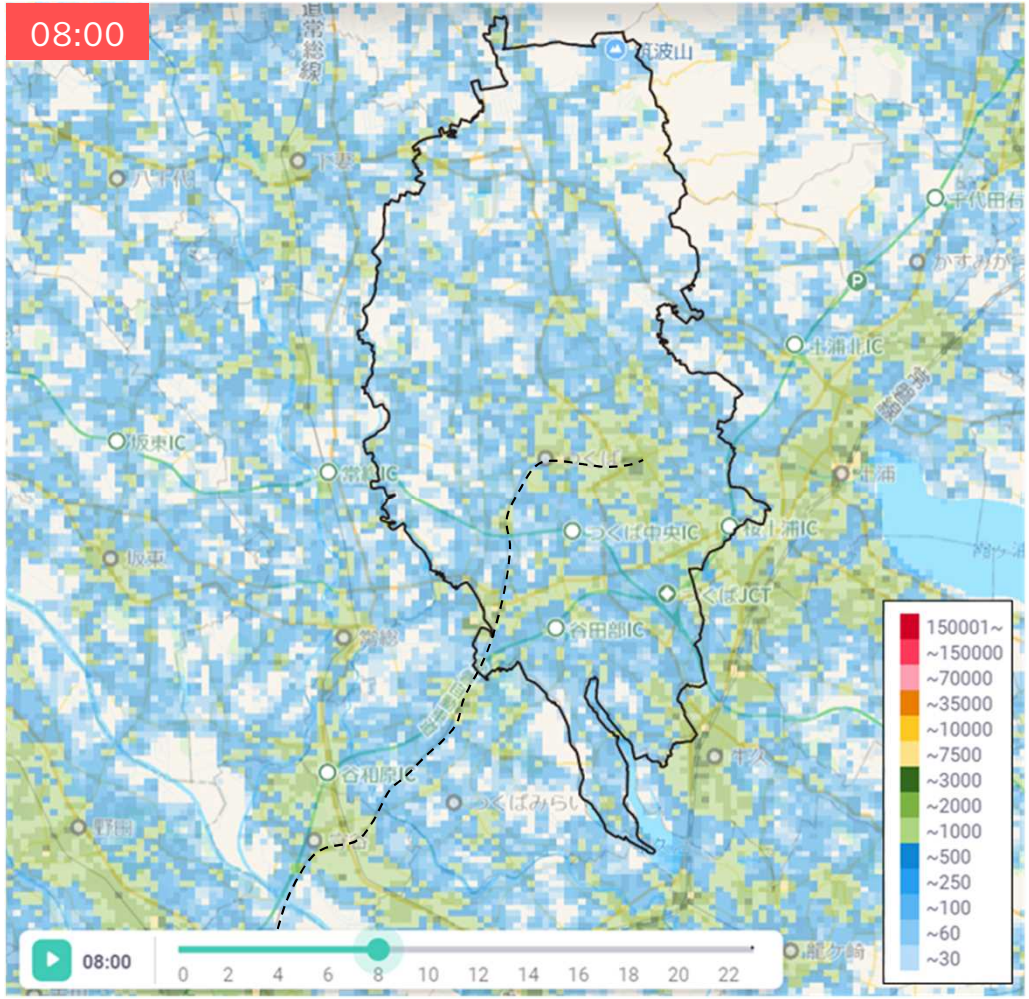
出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

© Mapbox © OpenStreetMap © 2020 ZENRIN CO.LTD.(Z19LE 第 1533 号) © Yahoo Japan

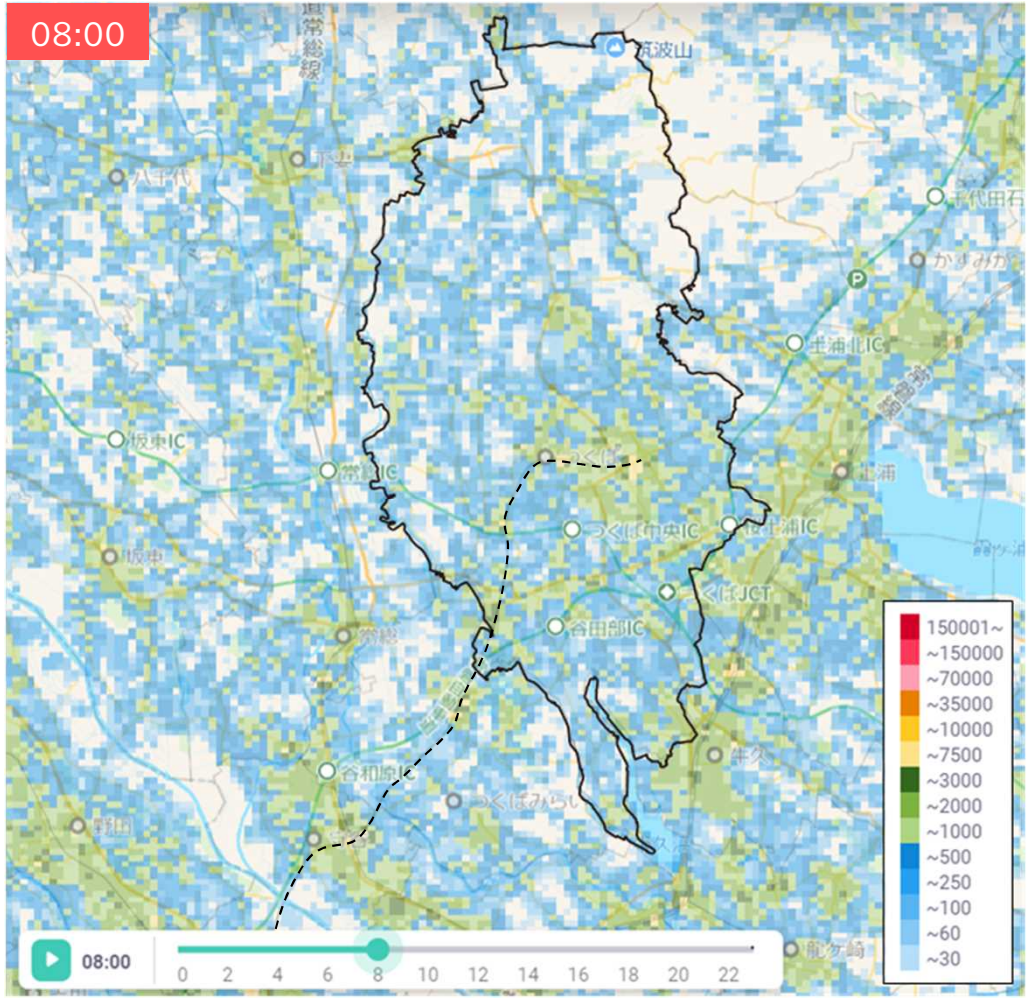
3)分析　③メッシュ別人口の変化

- 2019年と2020年4月のメッシュ別人口を比較すると、休日8時時点では大きな違いは見られない。

▼2019年4月(休日)



▼2020年4月(休日)



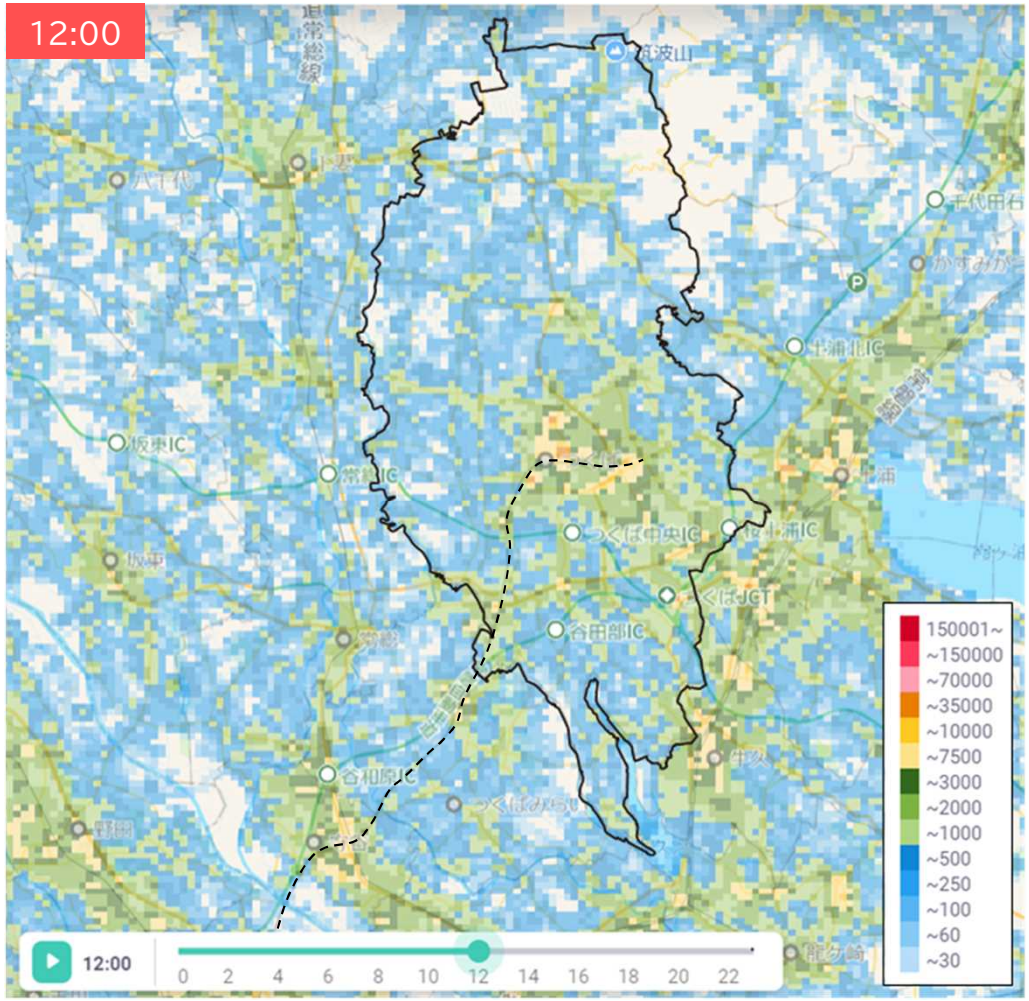
出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

© Mapbox © OpenStreetMap © 2020 ZENRIN CO.LTD.(Z19LE 第 1533 号) © Yahoo Japan

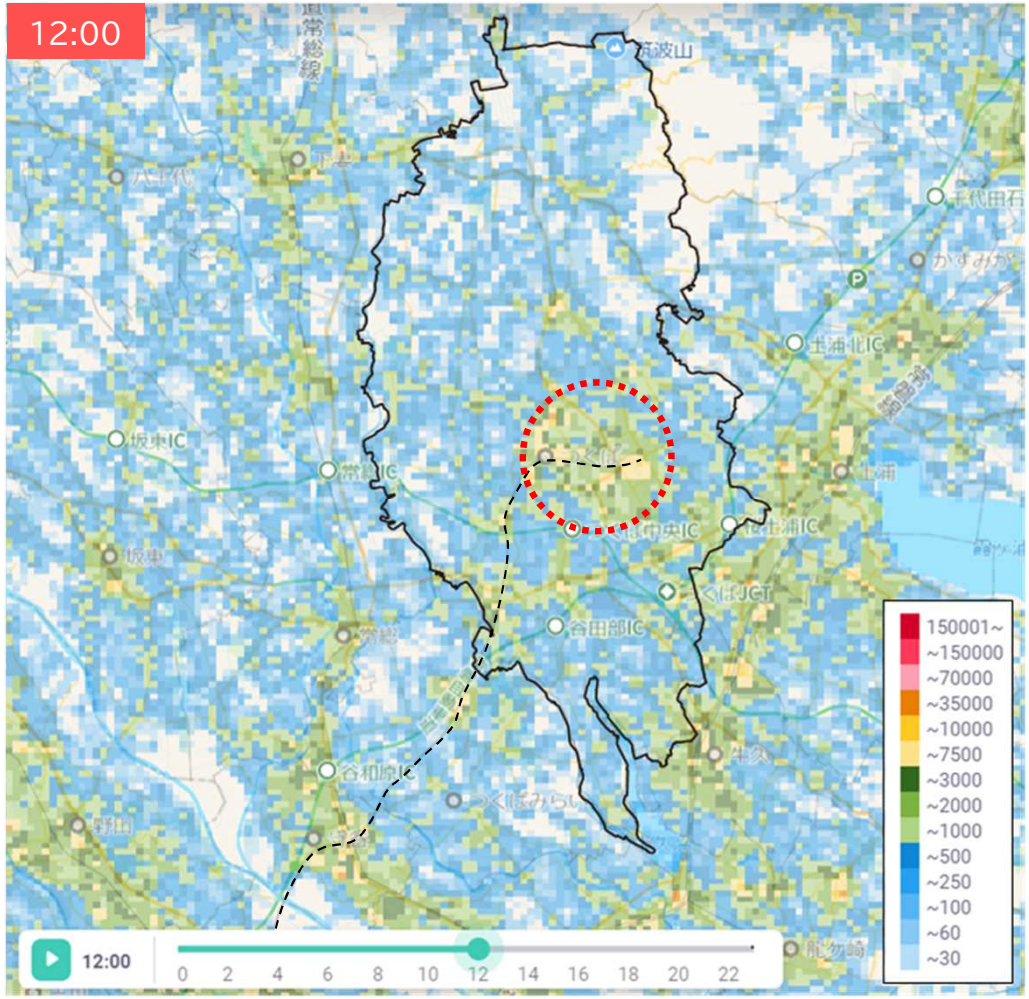
3)分析　③メッシュ別人口の変化

- 2019年と2020年4月のメッシュ別人口を比較すると、休日12時時点では**研究学園駅、つくば駅周辺の市中心部で人口がやや減少**している。

▼2019年4月(休日)



▼2020年4月(休日)



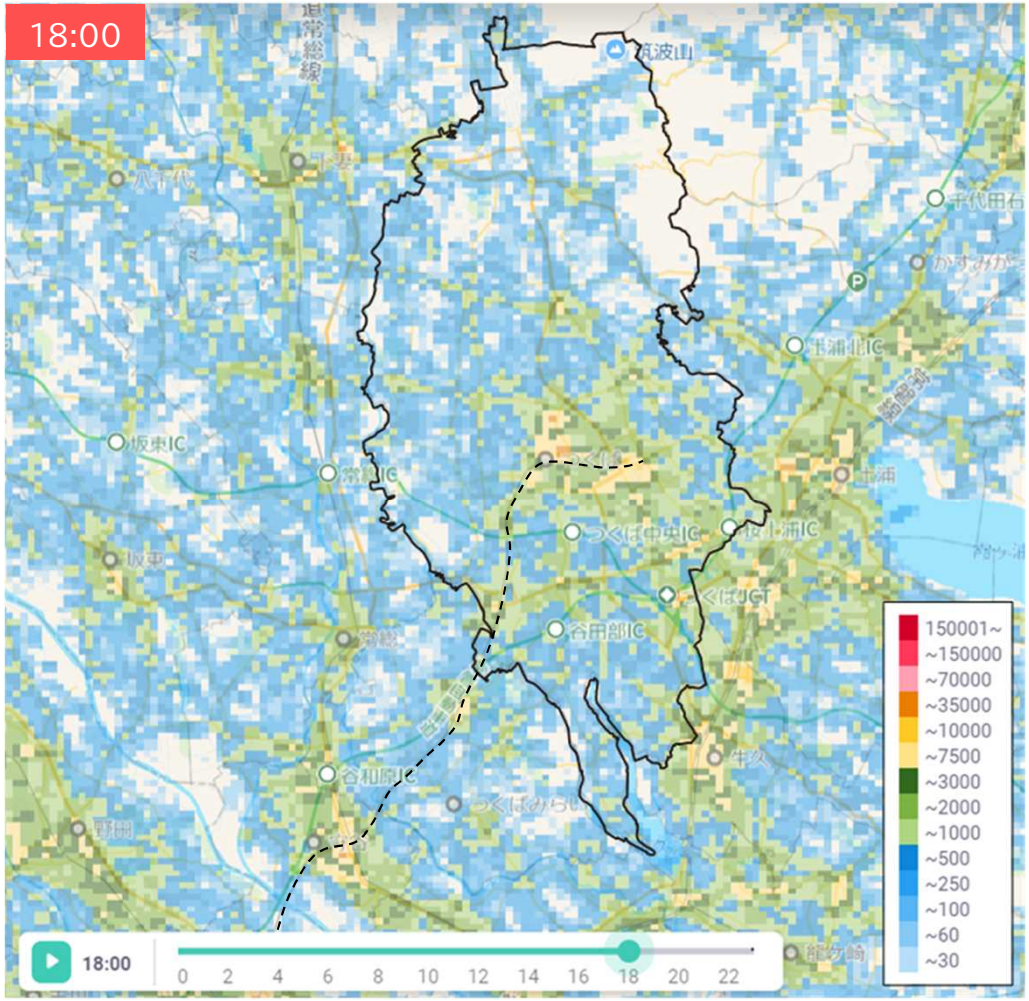
出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

© Mapbox © OpenStreetMap © 2020 ZENRIN CO.LTD.(Z19LE 第 1533 号) © Yahoo Japan

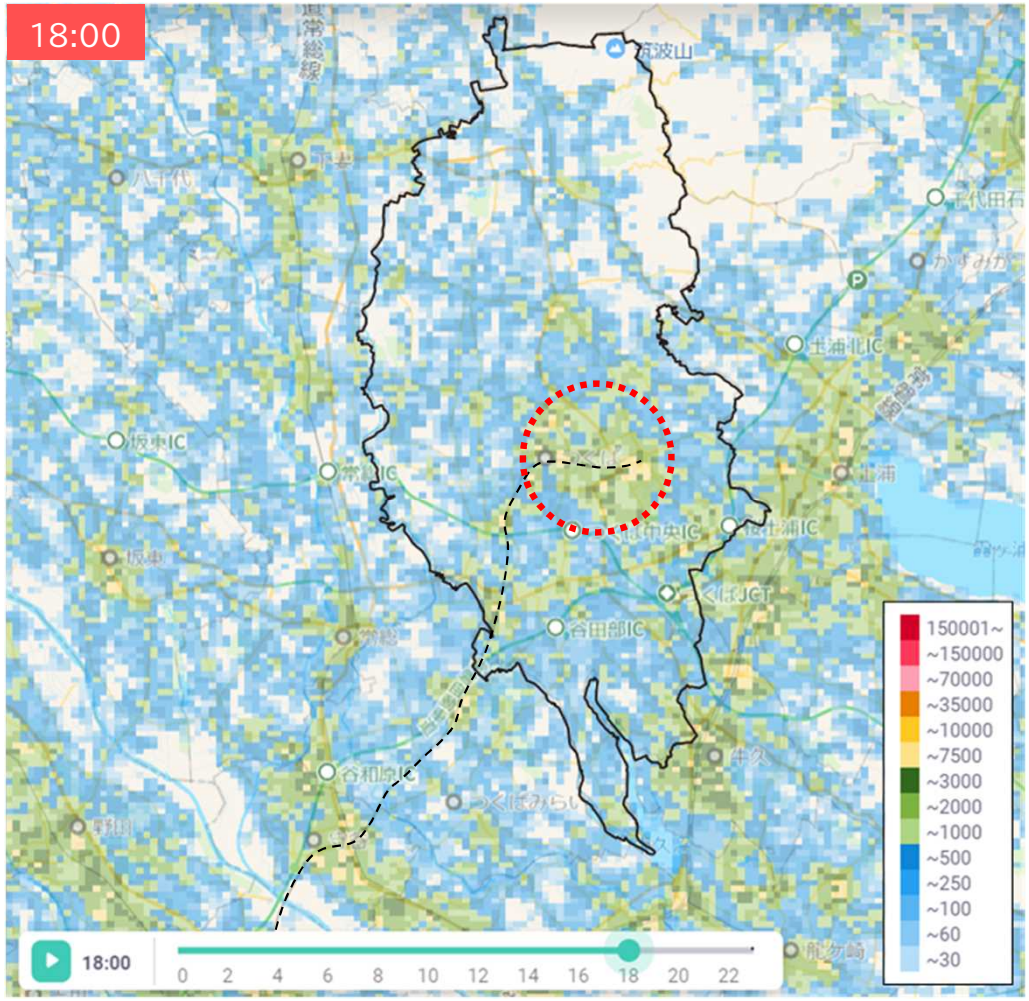
3)分析　③メッシュ別人口の変化

- 2019年と2020年4月のメッシュ別人口を比較すると、休日18時時点でも**研究学園駅、つくば駅周辺の市中心部で人口がやや減少**している。

▼2019年4月(休日)



▼2020年4月(休日)



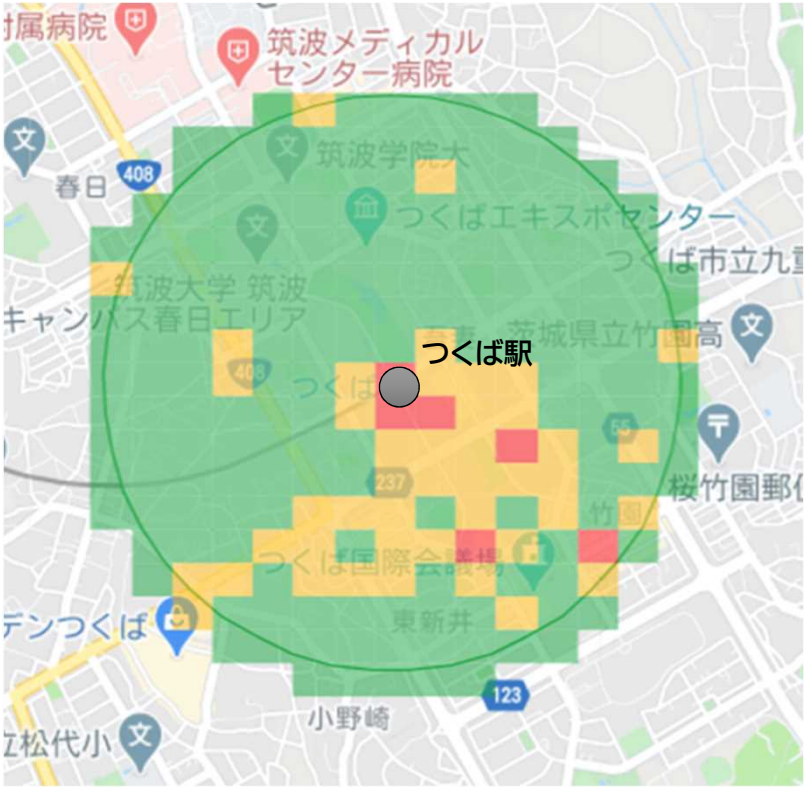
出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

© Mapbox © OpenStreetMap © 2020 ZENRIN CO.LTD.(Z19LE 第 1533 号) © Yahoo Japan

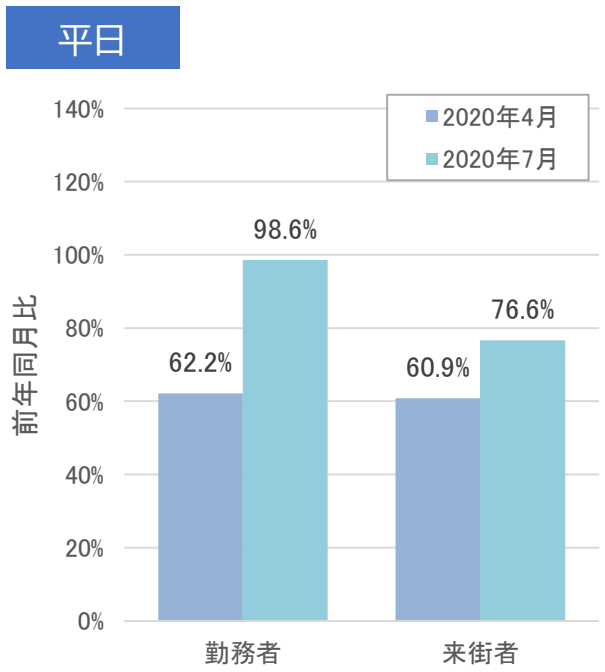
3)分析　④中心部における人口集積の変化

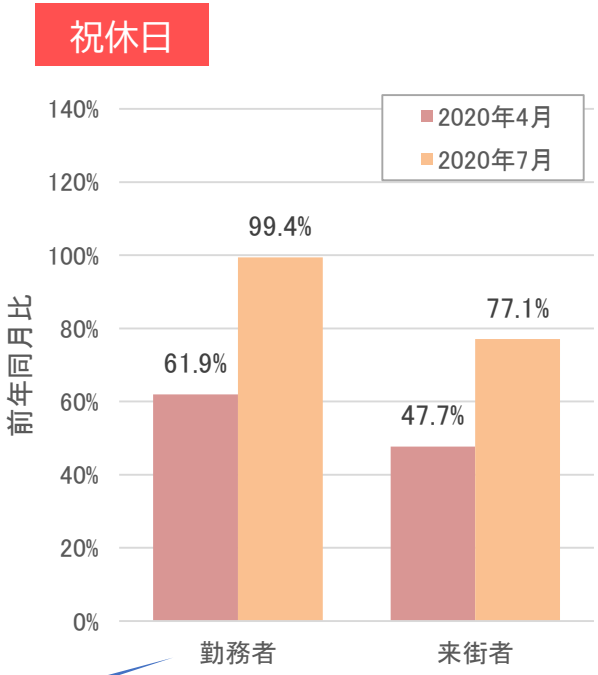
- つくば駅周辺に着目すると、平日は、勤務者・来街者とも、2020年4月は前年同月比で6割程度となっているが、**7月になると通勤者はほぼ前年同月と同水準**まで戻ってきている。
- 休日も平日と同様の傾向にあるが、4月時点では来街者は前年同月比で5割を下回っていた。

▼対象範囲(つくば駅周辺)



※円は半径1km





勤務者は前年とほぼ同水準に戻りつつある

来街者は4月は前年同月比5割を下回っていた

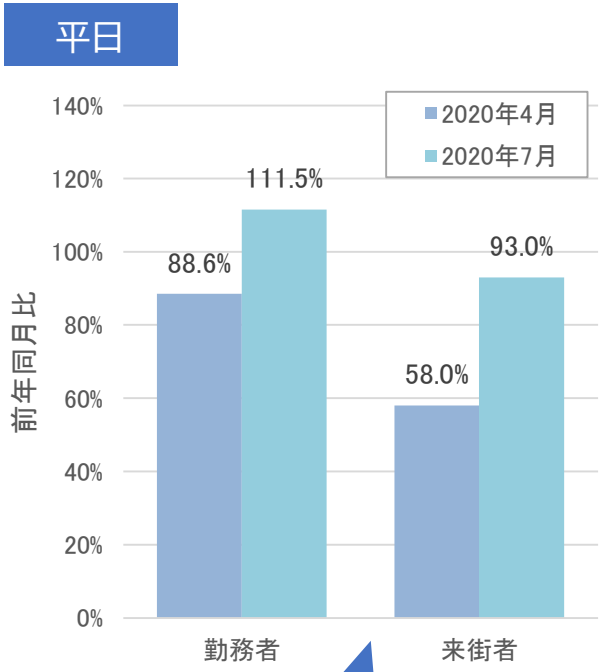
データ提供:KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
※auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計しております。

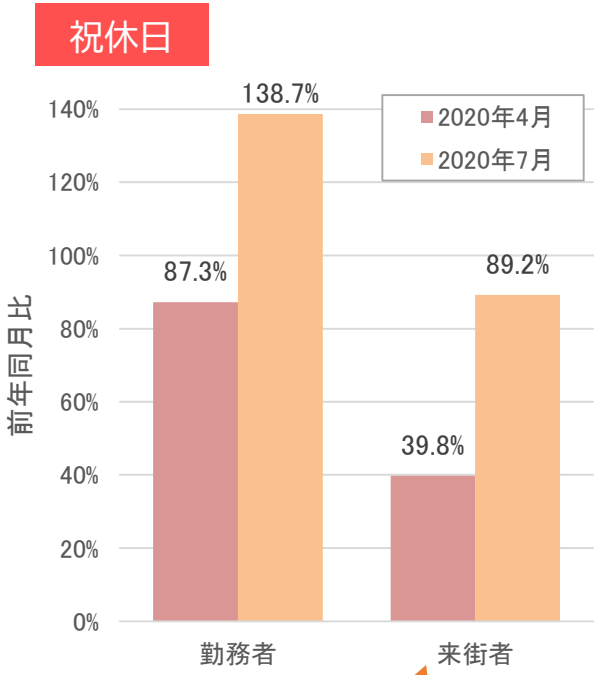
3)分析　④中心部における人口集積の変化

- 研究学園駅周辺に着目すると、平日は、来街者の方が前年同月との差が大きいが、**7月時点では前年同月とほぼ同水準**に戻りつつある。
- 休日も来街者は4月時点で前年同月比4割まで減少しているが、**7月には9割程度まで戻っている**。

▼対象範囲(研究学園駅周辺)

※円は半径1km





平日は勤務者、来街者とも7月には前年同月とほぼ同水準に戻りつつある

休日の来街者も7月には前年同月とほぼ同水準に戻りつつある

データ提供:KDDI・技研商事インターナショナル「KDDI Location Analyzer」
※auスマートフォンユーザーのうち個別同意を得たユーザーを対象に、個人を特定できない処理を行って集計しております。

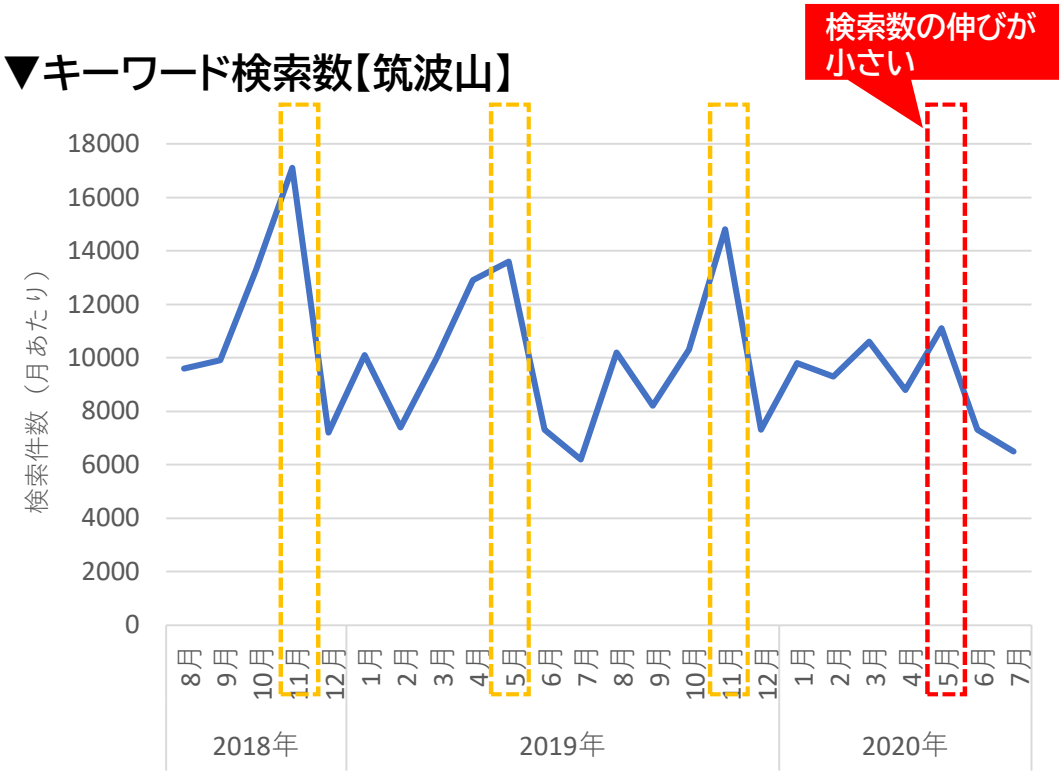
3)分析　⑤キーワード検索数の変化　1/2

- Yahoo! JAPANの検索キーワードのうち、「つくば市」の検索数は、緊急事態宣言が発令された4月に大きく増加している。
- 「筑波山」は、毎年5月と11月に検索数が特に増加するが、2020年5月は例年ほどの検索数の伸びは見られない。

▼キーワード検索数【つくば市】

※緊急事態宣言(茨城県):2020.04.16～2020.05.14

▼キーワード検索数【筑波山】



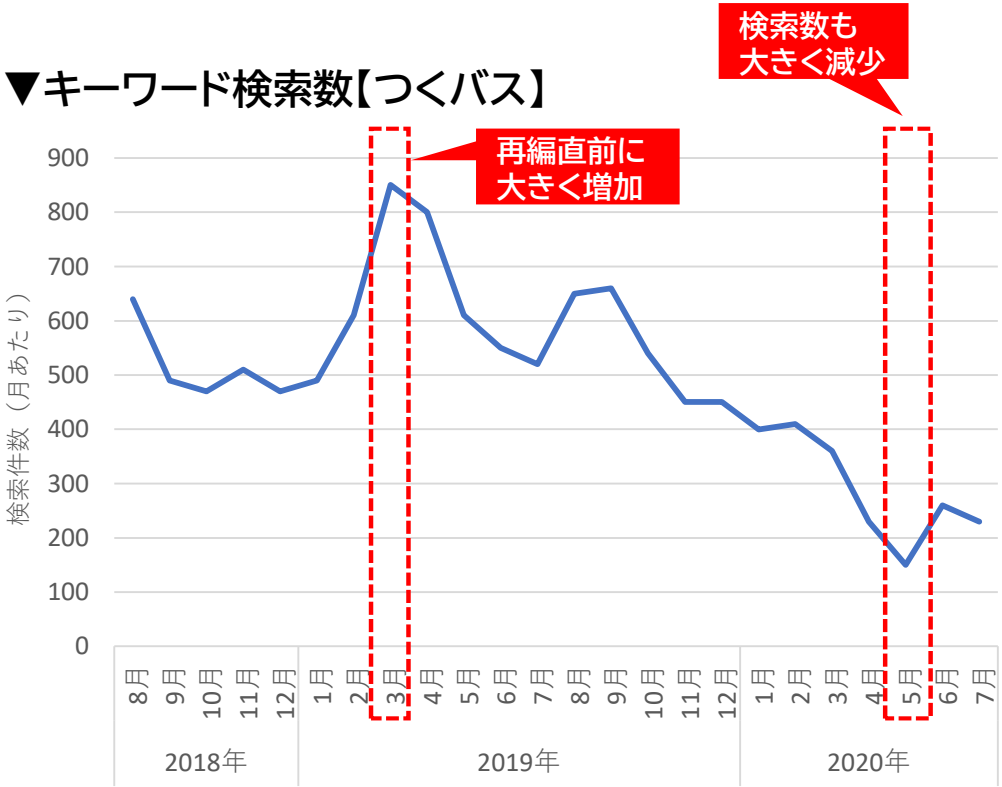
※緊急事態宣言(茨城県):2020.04.16～2020.05.14

出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

3)分析　⑤キーワード検索数の変化　2/2

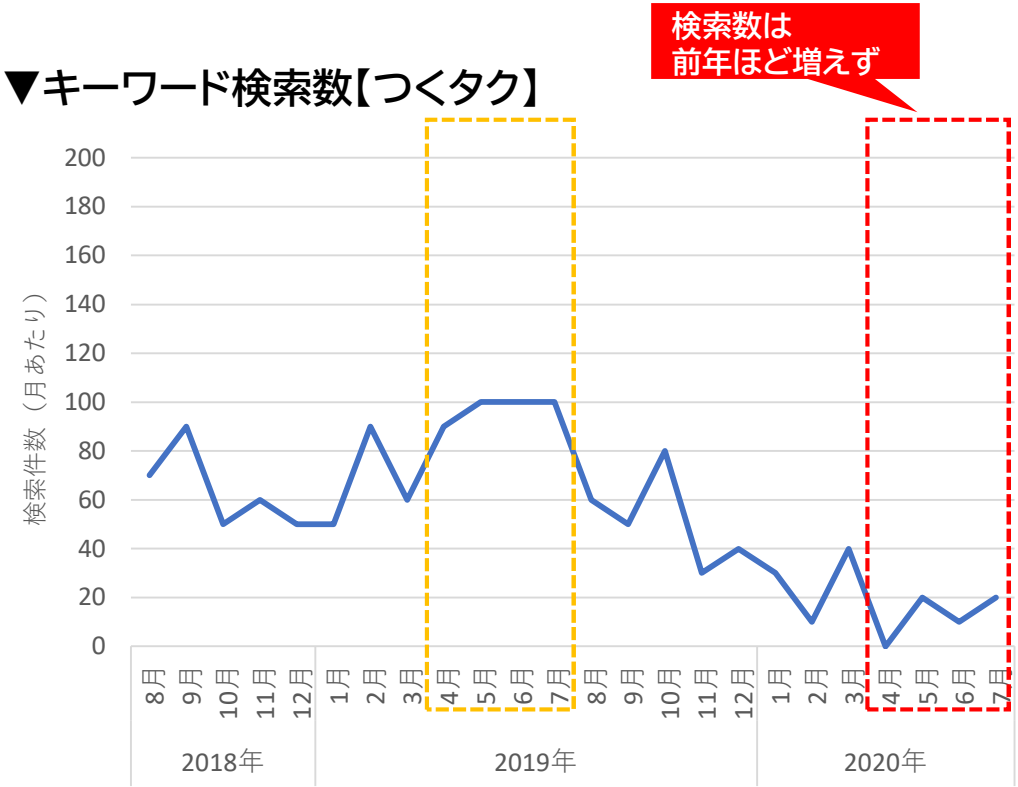
- 「つくバス」の検索数は、路線再編が行われた2019年4月の直前に検索数が大きく増加している。また、利用者が大きく減少した2020年5月は検索数も減少している。
- 「つくタク」は、2019年は4月から7月にかけて検索数が年間でも多い時期だったが、2020年は低い水準のままとなっている。

▼キーワード検索数【つくバス】



※緊急事態宣言(茨城県):2020.04.16～2020.05.14

▼キーワード検索数【つくタク】



※緊急事態宣言(茨城県):2020.04.16～2020.05.14

出典:ヤフー・データソリューション DS.INSIGHT

まとめ

- つくば市への来訪者数は、6月に前年同月に近い来訪者数に近づくも、7月で再び前年同月比の割合が減少している。属性では、女性と高齢者ほど減少率が大きい傾向にあった。
- 来訪元の市町村は、近隣自治体が多い。また土浦市や牛久市と比較し、常総市やつくばみらい市の方が、減少率が大きい傾向にあった。
- メッシュ別人口でみると、つくば市中心部の平日夜と休日の昼夜で緊急事態宣言中の滞在人口が減少している。
- 研究学園駅やつくば駅周辺では、勤務者は7月時点で前年と同程度の水準に戻りつつある。来街者は、7月時点でつくば駅周辺で8割弱、研究学園駅周辺で9割程度まで戻りつつある。
- キーワード検索数は、いずれも4月以降は前年同月に比べると少ない状況となっている。

つくば市公共交通活性化協議会規約

（目的）

第１条　つくば市公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、並びに、地域公共交通活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づく協議を行うために設置する。

（事務所）

第２条　協議会は、事務所を茨城県つくば市研究学園一丁目１番地１に置く。

（協議事項及び事業）

第３条　協議会は、第１条の目的を達成するため、次の協議及び業務を行う。

(1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の様態及び運賃・料金等に関すること。

(2) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。

(3) 地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の策定及び変更の協議に関すること。

(4) 形成計画の実施に係る連絡調整に関すること。

(5) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関すること。

(6) 前各号に掲げるもののほか、第１条の目的を達成するために必要なこと。

（組織）

第４条　協議会は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する委員をもって組織する。

(1) 一般乗合旅客自動車運送事業者

(2) 一般乗用旅客自動車運送事業者

(3) 鉄道事業者

(4) 茨城県知事の指名する者
(5) 茨城県警察つくば警察署長又はその指名する者
(6) 住民又は利用者の代表者
(7) 学識経験者
(8) 市長又はその指名する者
(9) 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者
(10) 社団法人茨城県バス協会及び茨城県ハイヤー・タクシー協会
(11) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
(12) 前各号に掲げる者のほか、協議会が特に必要と認める者

２　委員の任期は原則２年とし、再任されることを妨げない。ただし、補欠により委嘱し、又は任命された委員の任期は、前任者の残任期間とする。

３　必要に応じ、委員の追加を行うこととする。

（役員）

第５条　協議会に次の各号に掲げる役員を置き、その定数は、当該各号に定めるところによる。

(1) 会長１人
(2) 副会長２人
(3) 監事２人

２　役員は、前条第１項の規定に基づき、委員となるべき者の中から、互選によりこれを選任する。

３　会長、副会長及び監事は、これを相互に兼ねることはできない。

４　役員の任期は原則２年とする。ただし、補欠又は増員による任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。

（役員の職務）

第６条　会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

２　副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

３　監事は、協議会の出納監査を行い、その状況を会長に報告する。

（会議）

第７条　協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

２　会議の議決方法は多数決とする。

３　会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

４　協議会は、必要があると認められるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

５　前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（会議結果の尊重義務）

第８条　協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

（幹事会）

第９条　協議会に提案する事項について調査、検討、協議をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

２　幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

（事務局）

第１０条　協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

２　事務局は、つくば市都市計画部総合交通政策課に置く。

３　事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

４　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（経費の負担）

第１１条　協議会の運営に要する経費は、負担金及び補助金をもって充てる。

（財務に関する事項）

第１２条　協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（報酬及び費用の弁償）

第１３条　会議に出席した委員及び第７条第４項の規定により会議に出席した者並びに幹事会に出席した委員及び幹事会規程第５条第４項の規定により幹事会の会議に出席した者は、会議及び幹事会の会議への出席に係る報酬及び費用の弁償を受けることができる。ただし、これに代わる対価を別に得ている者については、この限りではない。

２　前項の報酬の額は、１回につき 8,500 円とし、費用の弁償の額は、１回につき 2,000 円とする。

３　前項の報酬及び費用の弁償の支給方法は、現金による手渡しとする。

（協議会が解散した場合の措置）

第１４条　協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（委任）

第１５条　この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附則

この規約は、平成 21 年２月 24 日から施行する。

附則

この規約は、平成 21 年７月１日から施行し、改正後の規定は平成 21 年４月１日から適用する。

附則

この規約は、平成 22 年５月 27 日から施行し、改正後の規定は、平成 22 年５月６日から適用する。

附則

この規約は、平成 23 年５月 25 日から施行し、改正後の規定は、平成 23 年４月１日から適用する。

附則

この規約は、平成 26 年５月 27 日から施行し、改正後の規定は、平成 26 年４月１日から適用する。

附則

この規約は、平成 26 年８月 21 日から施行し、改正後の規定は、平成 26 年６月 28 日から適用する。

附則

この規約は、平成 27 年５月 29 日から施行する。

附則

この規約は、平成 28 年５月 30 日から施行する。

附則

この規約は、平成 29 年５月 30 日から施行する。

附則

この規約は、令和元年５月 30 日から施行する。

附則

この規約は、令和２年３月 18 日から施行する。