

令和2年度第3回つくば市公共交通活性化協議会 次第

日 時：令和3年(2021年)1月13日(水) 10時00分～

場 所：つくば市役所 コミュニティ棟1階 会議室1～3

1 開 会

2 挨 拶

3 議 題

審議案件1 つくタク共通ポイントの追加について

審議案件2 新高校生等に対するお試し乗車券の配布について

審議案件3 つくバス・つくタクの妊産婦割引について

審議案件4 つくば市地域公共交通計画の策定について

- ・アンケート実施結果概要について

- ・つくば市地域公共交通計画（案）について

報告案件1 つくタク運行事業者の変更について

報告案件2 令和2年度利用実績（令和2年4月～11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3回つくば市公共交通活性化協議会 席次表

- | | |
|-----|----------------------------------|
| 資料1 | つくタク共通ポイントの追加について |
| 資料2 | 新高校生に対するリーフレットの配布（令和3年度入学生）計画（案） |
| 資料3 | つくバス・つくタクの妊産婦割引について |
| 資料4 | アンケート実施結果概要 |
| 資料5 | つくば市地域公共交通計画（案）概要版 |
| 資料6 | つくば市地域公共交通計画（案） ※1/13時点版 |
| 資料7 | つくタク運行事業者の変更について |
| 資料8 | 令和2年度利用実績（令和2年4月～11月）について |

--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3年(2021年)1月13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	
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荃崎地区	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3回つくば市公共交通活性化協議会 席次表

日 時：令和3年(2021年)1月13日(水曜日) 10:00～

場 所：つくば市役所コミュニティ棟1階 会議室1～3

出入口	傍聴者		傍聴者																																
	傍聴者		傍聴者																																
出入口	随行者席	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>筑波学園タクシー 協同組合 鈴木 委員</td> <td>つくば観光 コンベンション協会 星野 委員</td> <td></td> </tr> <tr> <td>関東鉄道 労働組合 谷田部 委員</td> <td rowspan="10"></td> <td>つくば市 社会福祉協議会 吉場 委員</td> </tr> <tr> <td>つくば市区会連合会 筑波地区 鈴木 委員</td> <td>(株)セキショウ キャリアプラス 渡邊 委員</td> </tr> <tr> <td>つくば市区会連合会 大穂地区 川根 委員</td> <td>ジェイアールバス 関東栃土浦支店 福士 委員</td> </tr> <tr> <td>つくば市区会連合会 豊里地区 坂本 委員</td> <td>関東鉄道(株) 武藤 委員</td> </tr> <tr> <td>つくば市区会連合会 桜地区 一色 委員</td> <td>茨城県ハイヤー・ タクシー協会 服部 委員</td> </tr> <tr> <td>つくば市区会連合会 谷田部地区 飯田 委員</td> <td>つくば都市交通 センター 大野 委員</td> </tr> <tr> <td>つくば市区会連合会 荃崎地区 小原 委員</td> <td>茨城県土木部 土浦土木事務所 中嶋 委員</td> </tr> <tr> <td>つくば市 小室 委員</td> <td>茨城県 つくば警察署 佐藤 委員</td> </tr> <tr> <td>つくば市 小又 委員</td> <td>茨城運輸支局 牧瀬 委員</td> </tr> <tr> <td>つくば市 中根 委員</td> <td>茨城運輸支局 鈴木 委員</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">出入口</td> <td rowspan="2">事務局</td> <td colspan="2">つくば市／筑波大学 石田 委員</td> <td></td> </tr> </table>					筑波学園タクシー 協同組合 鈴木 委員	つくば観光 コンベンション協会 星野 委員		関東鉄道 労働組合 谷田部 委員		つくば市 社会福祉協議会 吉場 委員	つくば市区会連合会 筑波地区 鈴木 委員	(株)セキショウ キャリアプラス 渡邊 委員	つくば市区会連合会 大穂地区 川根 委員	ジェイアールバス 関東栃土浦支店 福士 委員	つくば市区会連合会 豊里地区 坂本 委員	関東鉄道(株) 武藤 委員	つくば市区会連合会 桜地区 一色 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 谷田部地区 飯田 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 荃崎地区 小原 委員	茨城県土木部 土浦土木事務所 中嶋 委員	つくば市 小室 委員	茨城県 つくば警察署 佐藤 委員	つくば市 小又 委員	茨城運輸支局 牧瀬 委員	つくば市 中根 委員	茨城運輸支局 鈴木 委員	出入口	事務局	つくば市／筑波大学 石田 委員		
			筑波学園タクシー 協同組合 鈴木 委員	つくば観光 コンベンション協会 星野 委員																															
		関東鉄道 労働組合 谷田部 委員		つくば市 社会福祉協議会 吉場 委員																															
		つくば市区会連合会 筑波地区 鈴木 委員		(株)セキショウ キャリアプラス 渡邊 委員																															
		つくば市区会連合会 大穂地区 川根 委員		ジェイアールバス 関東栃土浦支店 福士 委員																															
		つくば市区会連合会 豊里地区 坂本 委員		関東鉄道(株) 武藤 委員																															
		つくば市区会連合会 桜地区 一色 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 谷田部地区 飯田 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 荃崎地区 小原 委員		茨城県土木部 土浦土木事務所 中嶋 委員																															
		つくば市 小室 委員		茨城県 つくば警察署 佐藤 委員																															
つくば市 小又 委員	茨城運輸支局 牧瀬 委員																																		
つくば市 中根 委員	茨城運輸支局 鈴木 委員																																		
出入口	事務局	つくば市／筑波大学 石田 委員																																	

つくたく共通ポイントの追加について

令和3年(2021年)1月13日(水)
つくば市都市計画部総合交通政策課

つくたく共通ポイントの追加について

つくたくの共通ポイントに「つくば警察署」を追加することについて審議する

▼共通ポイント化の必要性

運転免許を自主返納しやすい環境整備のため、つくたくの共通ポイントの停留所として、「つくば警察署」を追加することについて審議する。免許返納をしたいが、車の運転に不安がある高齢者から、「つくば警察署」に行って手続きをしたいが、移動手段がない。と要望の声が寄せられている。近くにあるつくたく停留所は国土地理院前にあり、つくば警察署まで250m程度歩く必要がある。一般の停留所であるため、谷田部地区以外からは乗継や出発箇所を制限されるため、自主返納を推奨するためにも共通ポイント化する必要がある。

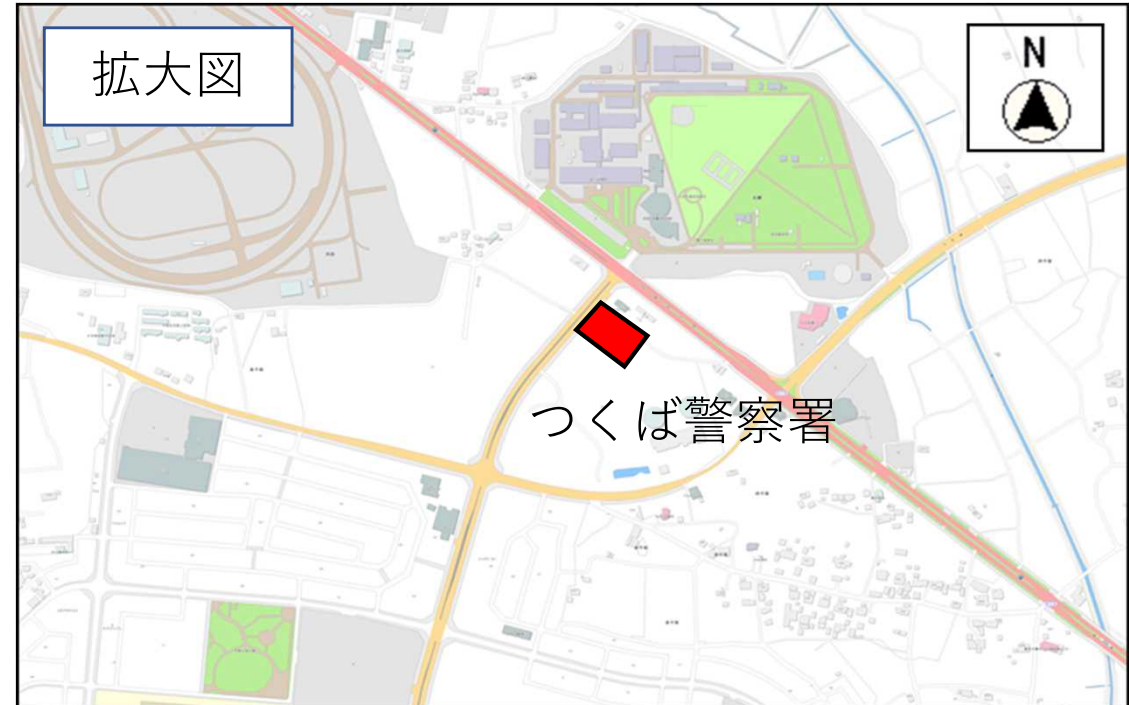
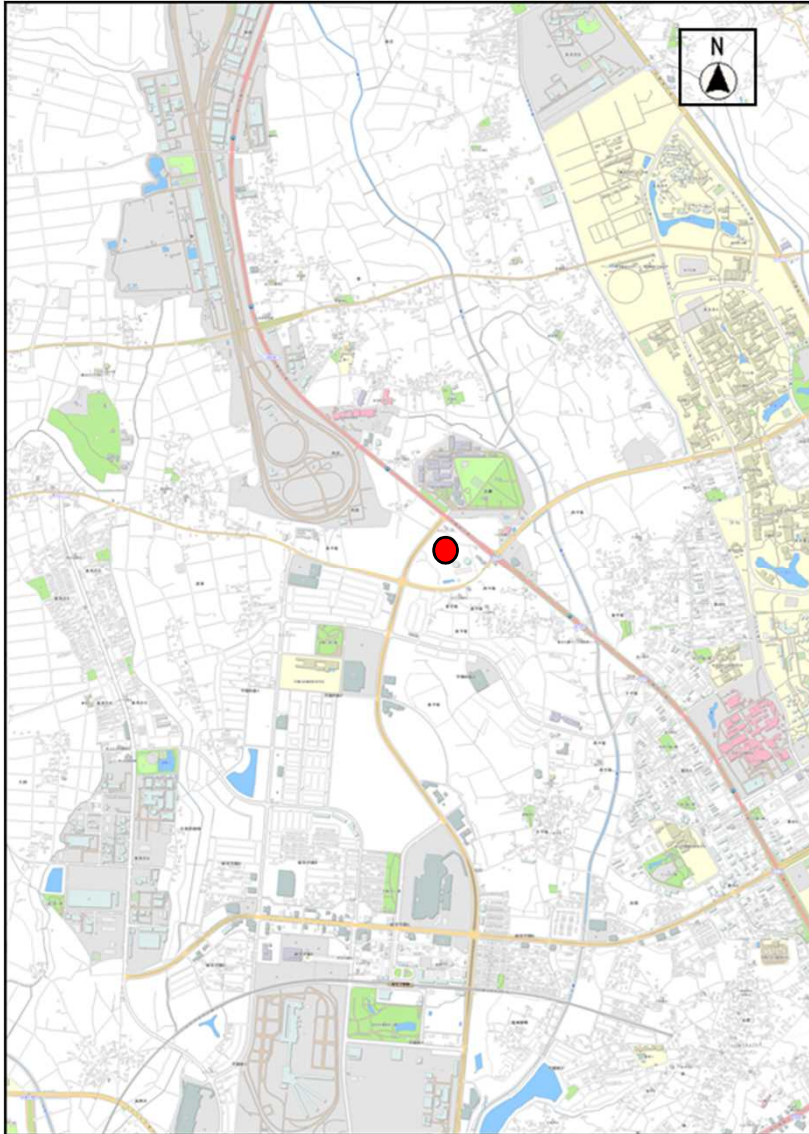
▼運行開始予定日

令和3年(2021年)4月1日(木)から

▼今後のスケジュール

令和3年(2021年)1月13日	審議
令和3年(2021年)2月	運輸支局許可
令和3年(2021年)2月～3月	つくば警察署使用許可申請等 パンフレット作製 広報
令和3年(2021年)4月1日	運行開始

つくタク共通ポイントの追加について



新高校生に対するリーフレットの配布（令和3年度入学生）計画（案）

1 趣旨・目的

新たな「習慣」を身につける好機である中学・高校入学時に、公共交通利用のメリットや重要性を紹介するリーフレットの配布及び、県バス協会の協力により県内の路線バスが1乗車につき 100円 で利用できる「バスお試し乗車券」の配布を行うことで、新入生や保護者の公共交通利用に関する意識の醸成及び利用促進を図る。

2 バスお試し乗車券の内容

- (1) 対象者：茨城県内の高等学校，高等専門学校，特別支援学校（高等部），中高一貫校への令和3年4月入学生
- (2) 有効期間：令和3年3月13日（土）～令和3年4月30日（金）※49日間
- (3) 使用方法：
- ①リーフレットからバスお試し乗車券を切り離し，入学高校名を記入
 - ②降車の際に，バスお試し乗車券をバス運転手に掲示後，整理券及び現金100円と一緒に運賃箱に投入（乗車券1枚につき，1乗車の利用が可能）
 - ③バスお試し乗車券は，下記バス会社運行路線バス（高速バス及び深夜バス除く）及び事業に協賛いただけるコミュニティバスでア～ウに該当する場合のみ利用可
- ア．茨城県内での乗降
イ．茨城県内で乗車し，茨城県外で降車
ウ．茨城県外で乗車し，茨城県内で降車

＜対象バス事業者＞

関東鉄道(株)，関鉄パープルバス(株)，関鉄グリーンバス(株)，関鉄観光バス(株)，茨城交通(株)，大利根交通自動車(株)，朝日自動車(株)，茨城急行自動車(株)，ジェイアールバス関東(株)，(株)昭和観光自動車，椎名観光バス(株)，(株)池田交通 **及び一部コミュニティバス運行事業者**

3 配布対象…次の145校の新入生（県立及び私立中高一貫校の新中学生を含む）に配布

- (1) 県立高校
全日制・専攻科（定時制併設校含む）・・・90校
定時制（全日制併設校含まず）・・・5校
- (2) 私立高校
全日制・専攻科・・・24校
- (3) 国立高専
茨城工業高等専門学校・・・1校
- (4) 特別支援学校（高等部）・・・25校

4 配布部数…約32,000部

- (1) 生徒及び保護者分…生徒1人につき1部（バスお試し乗車券2枚入り）

＜参考（令和2年度入学生）＞

	合格発表日・入学説明会開催日	入学式
県立高校	(合格発表) 3月12日（金），3月22日（月）（2次募集） (入学説明会) 3月下旬	4月7日（水）頃
私立高校	(入学説明会) 2月中旬～3月下旬	4月上旬
国立高専	(合格発表) 2月26日（金） (入学説明会) 3月上旬	4月上旬

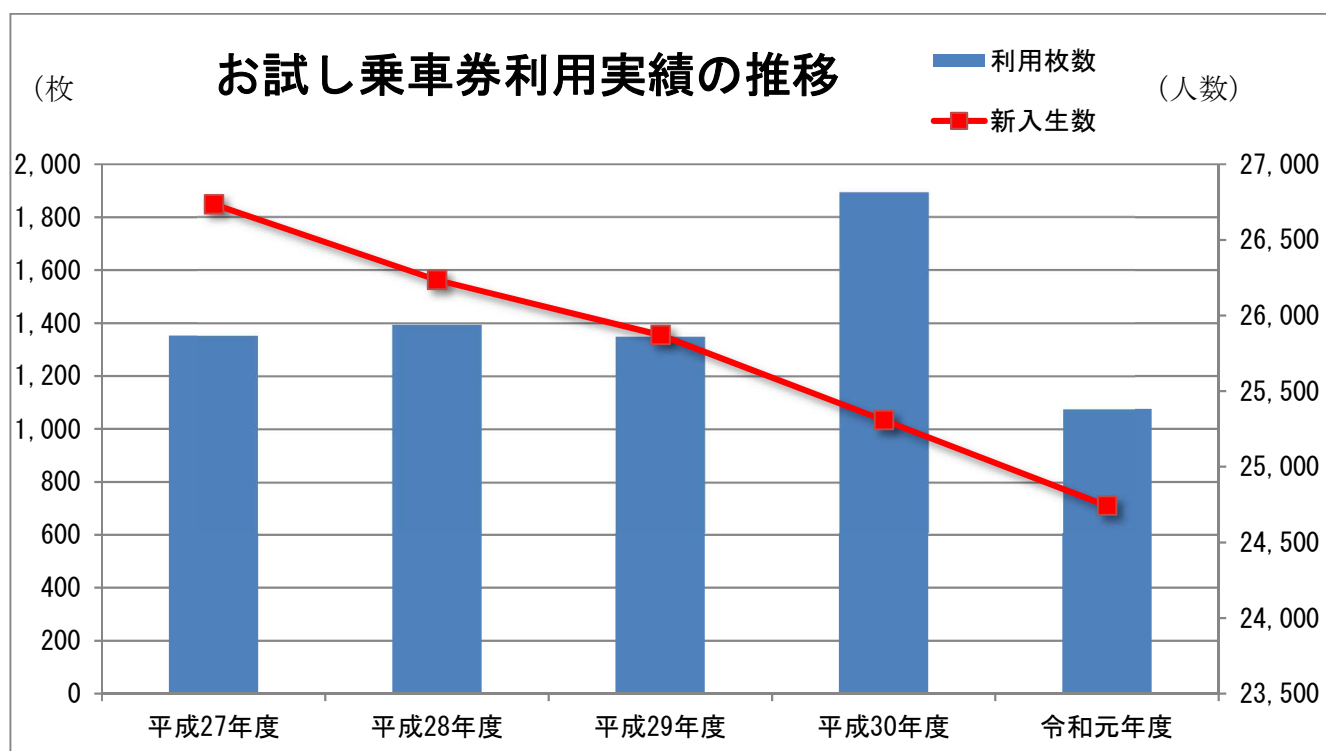
- (2) 教師分…各学校の学級数ごとに1部
(3) その他…予備分として学校ごとに5部

5 配布時期等

2月下旬以降，県交通政策課より各学校に配布。

○平成27年度（平成28年春配布）から令和元年度（令和2年春配布）までの配布状況

年度 項目	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
作成部数	30,000部	30,000部	30,000部	30,000部	30,000部
有効期間	28日間	28日間	26日間	26日間	27日間
配布高校数	123校	123校	122校	121校	120校
新入生数	26,735人	26,235人	25,870人	25,307人	24,742人
利用枚数	1,353枚	1,393枚	1,349枚	1,893枚	1,076枚



<参考>お試し乗車券を利用可能とするための手続き

事業者	割引運賃の適用について，お試し乗車券開始日の一か月前（2/12）までに茨城運輸支局あて届出
市町村	市町村の法定協議会で協議運賃としている路線がある場合には，割引運賃の適用について協議（書面協議可） ※ご賛同いただける場合には，コミュニティバスも含めてご協議お願いいたします。



空を見上げて
物思いにふけるオレ
ちょっと大人かもw

英単語を
ひたすら暗記!

いつも同じバスの
あのひと
ステキだなあ...

LINEの返事でも
しておきますか!

音楽鑑賞タイム♪
新曲をヘビロテ中

イイコトいっぱい

エコ通学の ススメ

2020



車窓を眺めると
季節の変化に
気づくんだよね♡

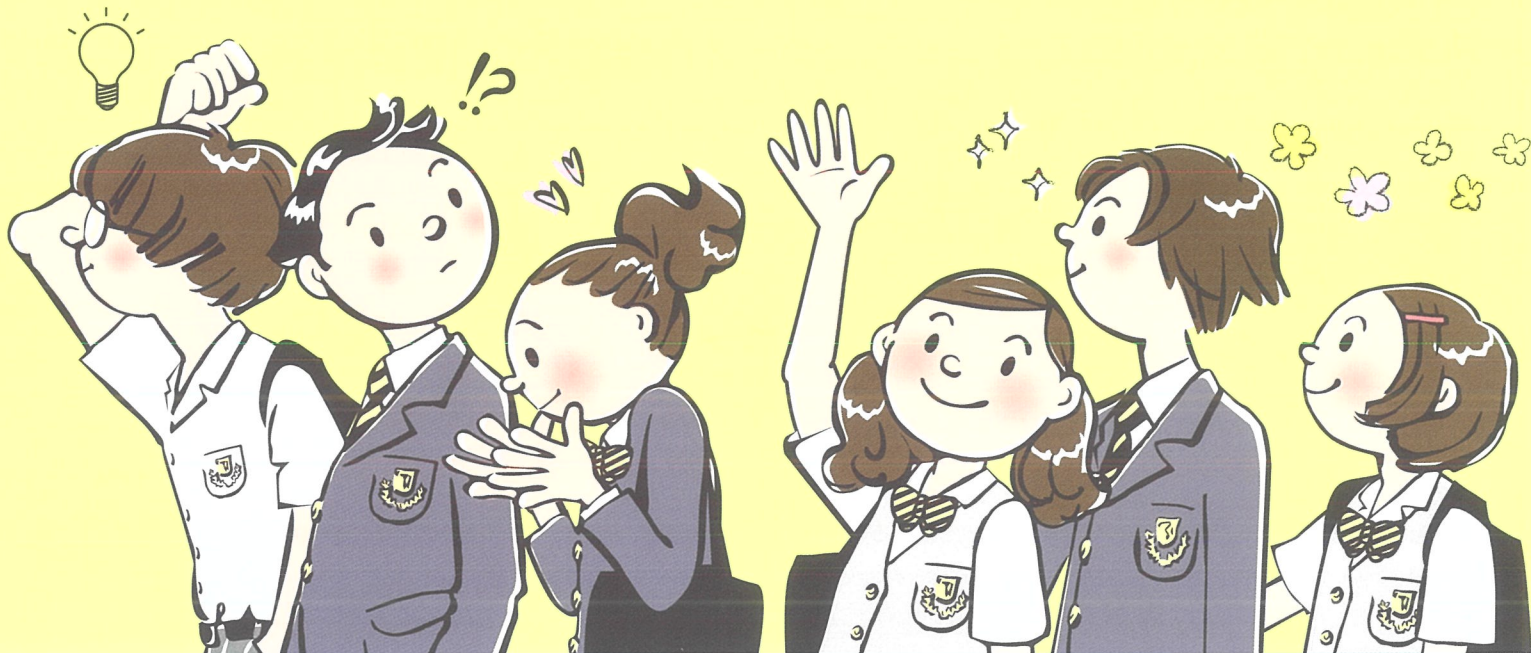
新刊を読む
チャンス☆

話題のツイート
今日もチェックしとこ!

ここは睡眠不足を
解消するべきでしょ

テスト勉強の
追い込みだ!!

新高校生の皆様、保護者の皆様
高校への通学手段はお決まりですか?



[令和2年度高校新入生限定] ご利用日: 月 日

ご利用する前に
ご記入ください

バスお試し乗車券

あなたが入学する高校名:

バスを降りる際は、この券 + 整理券 + 現金100円 を料金箱に入れてください。

有効期間▶令和2年3月18日(水)~令和2年4月13日(月)

[令和2年度高校新入生限定] ご利用日: 月 日

ご利用する前に
ご記入ください

バスお試し乗車券

あなたが入学する高校名:

バスを降りる際は、この券 + 整理券 + 現金100円 を料金箱に入れてください。

有効期間▶令和2年3月18日(水)~令和2年4月13日(月)

将来、鉄道やバスがなくなったら…

茨城県内では、路線バスや鉄道の利用者数が減少傾向にあります。

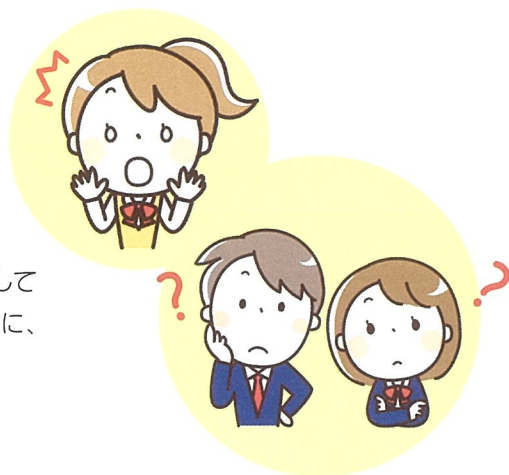
公共交通を維持するには、多くの人を利用することが必要です。

このまま利用者が減り続けると、

将来、バスや鉄道が無くなってしまいかもしれません。

子どもからお年寄りまで、幅広い年代の方々が利用できる移動手段として
通学・通勤、通院、買い物など日常生活に欠かせないものであると同時に、
いざという時の貴重な足でもあるのです。

これからの公共交通について、ぜひ一度考えてみてください。



地球環境にも、家族にも優しい!?

自家用車による送迎ではなく、公共交通を利用した場合、

交通渋滞の緩和やCO₂排出量の削減など、地球環境にも優しくエコライフに貢献できます。

過度なクルマ利用を抑えることは、これからの時代を生きていくための大切なライフスタイルです。

また、家族に送迎してもらうのは、とても便利で快適かもしれませんが、

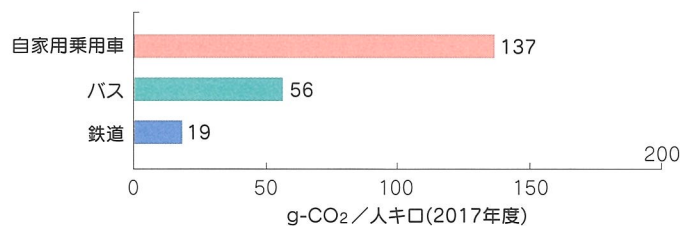
皆さん自身がバスや鉄道を利用して通学すると、

朝晩の忙しい時間帯に送迎する家族の負担も軽減されます。

そして、雨の日も雪の日も安全ですので、家族も安心して送り出してくれますよ。



1人を1km運ぶのに排出するCO₂



国土交通省ホームページ 運輸部門における二酸化炭素排出量「輸送量当たりの二酸化炭素排出量(旅客)」
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.htmlより抜粋



バスや鉄道で通学するメリットとは

バスや鉄道での移動中は、友達とのおしゃべりはもちろん、読書や音楽鑑賞、

スマホ操作など、その時間を自分のペースで有効に活用でき、

天候や季節を問わず、安全で快適に過ごすことができます。

また、毎日決まった時刻のバスや鉄道を利用することで、

自然と規則正しい生活習慣が身に付くというメリットもあります。

大学生や社会人に囲まれて通学…ちょっと大人になった気分ですね!



茨城県公共交通活性化会議 <http://www.koutsu-ibaraki.jp/>



【バスお試し乗車券の利用方法】

- 切り取り線に沿って切り離し、ご利用日、入学する高校名を記入してからご利用ください。
- この券は、令和2年3月18日(休)から4月13日(月)まで有効です。
- 乗車券1枚につき、1乗車の利用が可能です。この券は令和2年4月に茨城県内の高等学校、高等専門学校、特別支援学校高等部に入学される方のみ、ご利用いただけます。
- ご利用される場合、バスを降りる際に、この券を運転手にはっきりと見えるように提示した後、整理券及び現金100円と一緒に料金箱へ投入してください。
- この券は、右のバス会社の運行する路線バス(高速バス、深夜バス及び市町村等が運行するコミュニティバスを除く)で、次の①～③に該当する場合のみ利用できます。
 - ①茨城県内で乗降される場合。
 - ②茨城県内で乗車し、茨城県外で降車される場合。
 - ③茨城県外で乗車し、茨城県内で降車される場合。

関東鉄道㈱、関鉄パープルバス㈱
関鉄グリーンバス㈱、関鉄観光バス㈱
茨城交通㈱、大利根交通自動車㈱
朝日自動車㈱、茨城急行自動車㈱
株和観光自動車
ジェイアールバス関東㈱
椎名観光バス㈱、株池田交通

一般社団法人茨城県バス協会

【バスお試し乗車券の利用方法】

- 切り取り線に沿って切り離し、ご利用日、入学する高校名を記入してからご利用ください。
- この券は、令和2年3月18日(休)から4月13日(月)まで有効です。
- 乗車券1枚につき、1乗車の利用が可能です。この券は令和2年4月に茨城県内の高等学校、高等専門学校、特別支援学校高等部に入学される方のみ、ご利用いただけます。
- ご利用される場合、バスを降りる際に、この券を運転手にはっきりと見えるように提示した後、整理券及び現金100円と一緒に料金箱へ投入してください。
- この券は、右のバス会社の運行する路線バス(高速バス、深夜バス及び市町村等が運行するコミュニティバスを除く)で、次の①～③に該当する場合のみ利用できます。
 - ①茨城県内で乗降される場合。
 - ②茨城県内で乗車し、茨城県外で降車される場合。
 - ③茨城県外で乗車し、茨城県内で降車される場合。

関東鉄道㈱、関鉄パープルバス㈱
関鉄グリーンバス㈱、関鉄観光バス㈱
茨城交通㈱、大利根交通自動車㈱
朝日自動車㈱、茨城急行自動車㈱
株和観光自動車
ジェイアールバス関東㈱
椎名観光バス㈱、株池田交通

一般社団法人茨城県バス協会

つくバス・つくタクの妊産婦割引について

令和3年(2021年)1月13日(水)
つくば市都市計画部総合交通政策課

つくバス・つくタクの妊産婦割引について

妊産婦の支援事業として

- ①妊産婦運賃割引制度の導入
 - ②産科医療機関のつくタク共通ポイント化(妊産婦限定)
- について審議する。

▼妊産婦支援事業の必要性

少子高齢化が進む日本において、出産・子育てをしやすい環境や制度を整えることは自治体の存続に関わる問題であり、つくば市においても例外ではない。つくば市として、移動に関する支援施策として妊産婦運賃割引制度及び、市内にある出産可能な3施設を妊産婦限定のつくタク共通ポイントとすることで、妊産婦を支援する。

▼共通ポイント(妊産婦限定)

- ・筑波大学付属病院(既に共通ポイント)
- ・筑波学園病院
- ・なないろレディースクリニック

▼運賃設定

割引率50%とする。

つくバス・つくタクの妊産婦割引について

▼運用開始予定日

令和3年(2021年)4月1日(木)から

▼今後のスケジュール

令和3年(2021年)1月13日 審議

令和3年(2021年)2月 運輸支局許可

令和3年(2021年)2月～3月 パンフレット作製 広報誌掲載手続き 事務説明会
割引証の作成

令和3年(2021年)4月1日 受付、運用開始

①妊産婦運賃割引制度の導入

No ○○○○○○

つくば市妊産婦運賃割引証

(つくバス・つくタク専用)

本証のご提示で運賃が半額になります



有効期限：○○○○年3月末まで

氏名 _____ 様

- ・つくバス、つくタクをご利用の際は、この割引証を乗務員にご提示ください。（その他、一部市が実施する事業を含む。）
- ・割引証の提示がない場合は、運賃の割引はできません。
- ・この割引証を他人に貸与、譲渡した場合及び記載事項を変更した場合は無効になります。
- ・通院、健康診断などの際にご利用ください。
- ・市外への転出した際や、この割引証が不要になった場合は、ご返却ください。

連絡先：つくば市役所

電 話：029-883-1111（代表）

対象：つくば市在住の妊婦及び3歳未満のこどもがいる母親

期間：交付からこどもが満3歳になる年の3月末まで

内容：つくバス、つくタク、支線型バス等の市が運行する公共交通利用時に割引証の提示で運賃を半額とする。

交付：つくば市健康増進課、各保健センター及び筑波、荃崎、豊里窓口センターで発行

アンケート実施結果概要

令和3年(2021年)1月13日(水)
つくば市都市計画部総合交通政策課

資料構成

1. 公共交通の利用に関する調査(アンケート)実施概要

- (1) アンケートの目的等
- (2) 調査対象者と調査項目
- (3) 調査実施概要とスケジュール
- (4) 配布実績と回収率

2. 調査結果

- (1) 回答者属性
- (2) 新型コロナウイルス感染症に伴う交通特性の変化
- (3) 新型コロナウイルス感染症に対するリスク認知
- (4) 市の公共交通施策に対する意見
- (5) 市の公共交通に対する満足度（経年変化）

3. 今後の予定

- クロス集計等

1. 公共交通の利用に関する調査(アンケート)実施概要



1. 公共交通の利用に関する調査(アンケート)実施概要

(1) アンケートの目的等

- 本アンケートは、**市民の移動行動及び交通施策に対する意向(満足度及び評価等を含む)の把握**を主目的として実施
 - また、調査結果は統合し、**交通手段別、地区別等の観点から現況を整理し、市全体の動向を把握するとともに、地図上に可視化し、経年変化を分析するためのデータとして整理**
 - これらのデータ、分析結果を元に、**現計画の指標評価及び新計画の策定に向けた基礎情報**を収集
- ※各アンケートには、本市の公共交通に関する取組内容を記載することで、その周知も兼ねて実施

■アンケート票の例(一般市民用の表紙)

公共交通の利用に関する調査ご協力をお願い

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「持続可能な都市ビジョン」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基崎地区において、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感じられている方も多くと思われます。

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 立香

【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

■アンケート票の例(つくば市の公共交通の取組)

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(小田チャトルを除き、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、大塚・豊里、桜、谷田部、基崎)
- ・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	寺貝、安楽、北条	1日10便
2コース	寺貝、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	上水島、中宮、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。

○運賃補てん：基崎地区～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。

○新規路線：基崎地区～牛久駅(1路線・富士見台線)

○路線バス増便：つくば駅～桜地区～土浦駅(1路線・野田田地線)

■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

(2) 調査対象者と調査項目

- ・ 一般市民を対象に、日常の移動特性や公共交通の利用状況及び満足度等を調査するとともに、**新型コロナウイルス感染症に伴う日常の移動の変化**やつくば市の**公共交通施策に対する意見**を調査
- ・ 路線バスやつくバス、つくタク利用者等には、日常の利用状況と満足度等を調査(新型コロナウイルス感染症対策に伴う**公共交通利用のリスク認知に関する設問**も追加)

■調査区分と対象者、調査項目

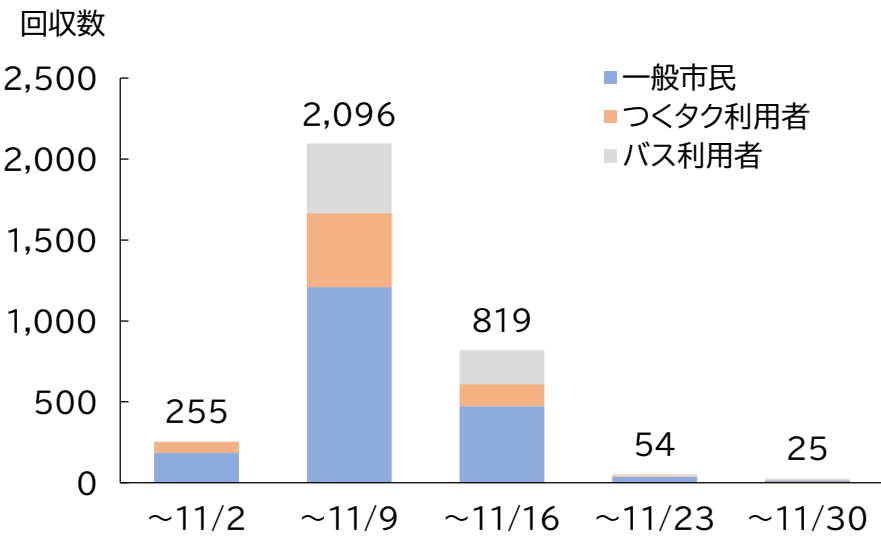
調査区分	対象者、配布方法	主な調査項目					
		個人属性	日常の移動特性	新型コロナウイルスの影響	公共交通利用状況	公共交通に対する意見	公共交通の満足度
①一般市民	20～89歳の市民を無作為に抽出	○	○	○	○	○	○
②つくタク利用者	つくタク利用実績がある自宅登録者	○		※1	○	○	※2
③路線バス利用者	つくば駅等で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
④つくバス利用者	つくば駅等で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
⑤路線バス増便実証実験利用者	つくば駅及び車内で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
⑥路線バス運賃補填実証実験利用者	牛久駅で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
⑦路線バス運行実証実験利用者	牛久駅で配布(平休計3日間)	○		※1	○	○	○
⑧筑波地区支線型バス運行実証実験利用者	支線型バス車内で運転手より配布	○		※1	○	○	※3

※1 公共交通利用のリスク認知に関する設問、 ※2 つくタクの満足度、 ※3 支線型バスの満足度

(3) 調査実施概要とスケジュール

- 一般市民及びつくタク利用者アンケートは10/26(月)に発送 (※10/25市長選・市議会議員選後)
- 各種のバス利用者アンケートは、10/28(木)～30(土)に各駅で配布
- 加えて、増便実証実験及び支線型バス実証実験の車内においても配布
- いずれも、11/9(月)までを投函期限として実施し、11月初旬以降に順次回収
※11/30までに到着した調査票を対象に集計を実施

■アンケート回収状況



※投函期限:11/9(月)

■バス利用者アンケート配布風景



■アンケート一式(例:郵送回収)



(4) 配布実績と回収率

- 当初計画していた配布数に対し、新型コロナウイルス感染症に伴う公共交通の利用者の減少を踏まえて、公共交通利用者への配布数を少なく見積もるとともに、一般市民への配布数を増やして実施
- 特に、路線バス運行実証実験や支線型バス実証実験に対する意見を収集するため、当該地区(筑波地区、荳崎地区)への配布数を相対的に増やして配布

■配布実績と回収率

調査区分	当初計画	見直し計画	配布実績	回収数	回収率	【参考】 前年回収率
①一般市民	2,500	4,000	4,000	1,917	47.9%	39.0%
②つくタク利用者	1,000	1,000	1,000	672	67.2%	64.0%
③路線バス利用者	1,500	1,000	1,168	297	28.8%	32.8%
④つくバス利用者	1,500	1,000	857	287		
⑤路線バス増便実証実験利用者	200	40	55	14		
⑥路線バス運賃補填実証実験利用者	200	150	94	37	44.0%	46.0%
⑦路線バス運行実証実験利用者	200	40	40	22		
⑧筑波地区支線型バス運行実証実験利用者	100	60	42	19	45.2%	40.0%
合計	7,200	7,290	7,256	3,265	45.0%	41.5%

※⑤～⑧の実証実験バス利用者向けアンケートは、当該地区(筑波地区、荳崎地区)への一般市民アンケート(①)の配布数を相対的に増やして配布することで対応

2. 調査結果



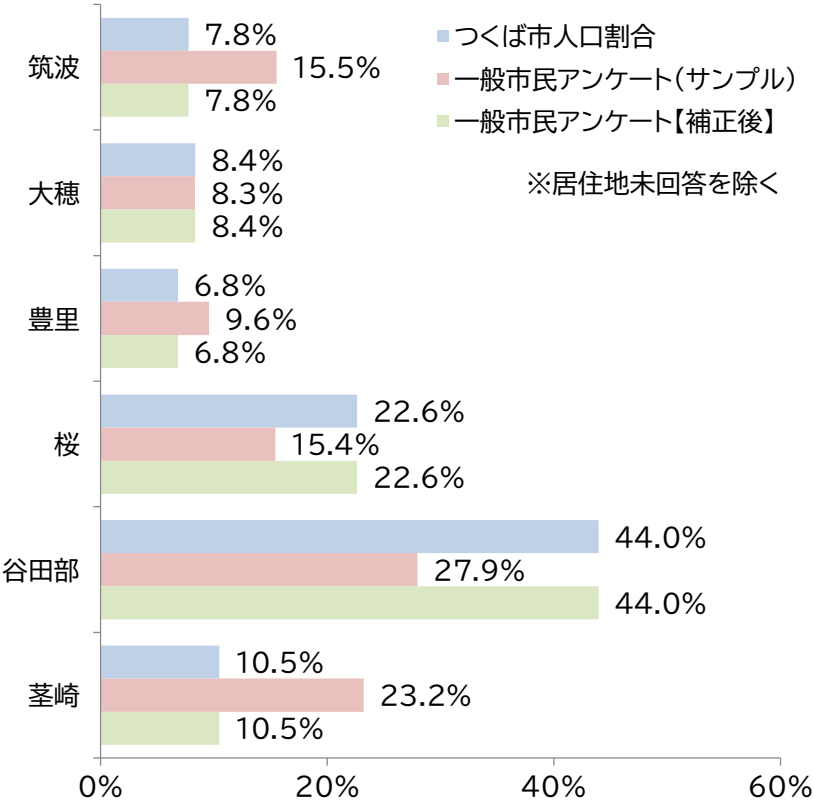
(1) 回答者属性(地区構成)

- ・ 一般市民アンケートでは、路線バス運行実証実験や支線型バス実証実験に対する意見を収集するため、**当該のバスが運行されている地区(筑波地区、荃崎地区)への配布数を相対的に増やして配布**
- ・ したがって、公共交通の満足度等は、**地区別の人口構成と回収数のバランスを考慮(ウェイト補正)して集計する**

■地区別の人口構成と回答者構成

地区	つくば市人口※1	一般市民アンケート						【参考】 R1調査 の回収率
		構成比	配布数	構成比 (配布数)	回収数※2	構成比 (回収数)	回収率	
筑波	14,585	7.8%	670	16.8%	292	15.5%	43.6%	33.8%
大穂	15,720	8.4%	380	9.5%	157	8.3%	41.3%	34.3%
豊里	12,809	6.8%	380	9.5%	180	9.6%	47.4%	32.6%
桜	42,533	22.6%	580	14.5%	290	15.4%	50.0%	37.1%
谷田部	82,653	44.0%	1,130	28.3%	526	27.9%	46.5%	40.2%
荃崎	19,691	10.5%	860	21.5%	437	23.2%	50.8%	38.7%
合計	187,991	100%	4,000	100%	1,882	100%	47.1%	39.0%

回収サンプルが地域別人口構成と
合うようにウェイト補正を実施



※1 つくば市人口は、R2.10.1時点の20歳～89歳
※2 アンケート回収数は、一般市民アンケートのうち、居住地未回答(N=35)を除く

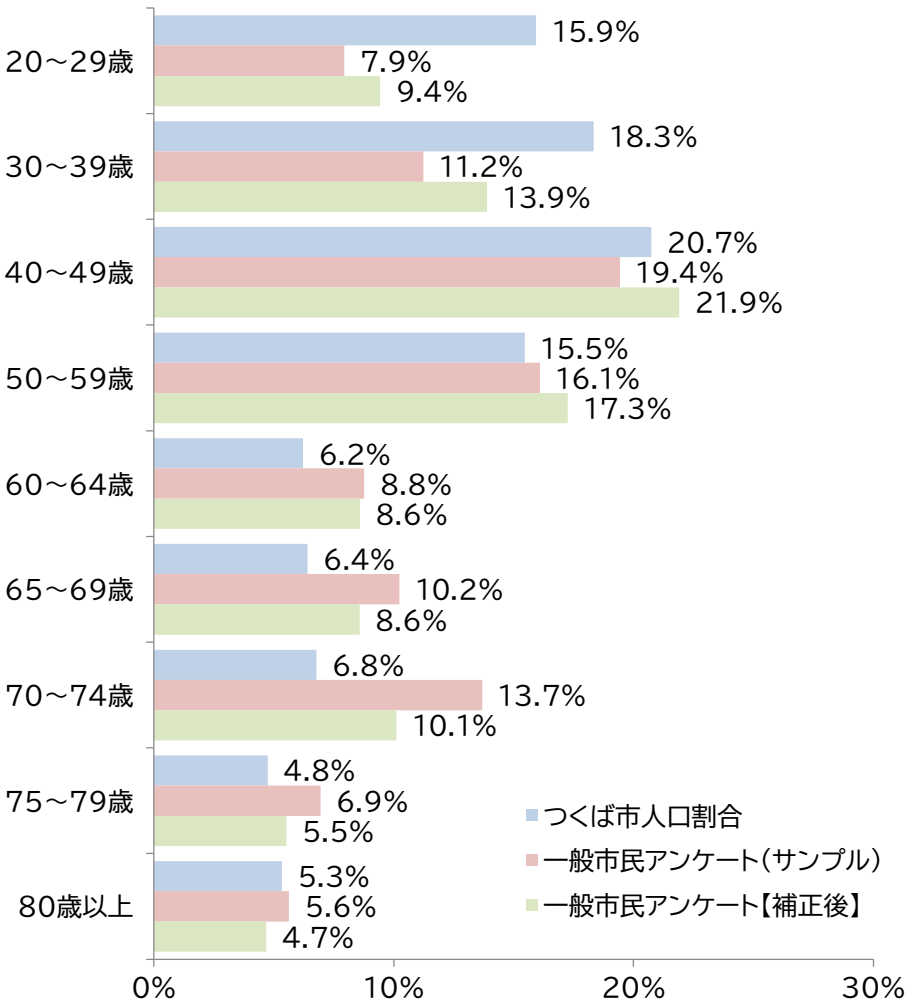
(1) 回答者属性(年齢構成)

- 一般市民アンケートでは、20歳～89歳の居住者を対象に無作為抽出して配布しているが、60歳以上の回答者が相対的に多くなっている
※多めに配布した筑波地区、荃崎地区の年齢構成を一部反映していると思われるものの、ウエイト補正によりある程度緩和されている

■年齢階層別の人口構成と回答者構成

年齢	つくば市人口 (R2.10.1)	構成比	アンケート 回収数※	構成比
20～29歳	29,972	15.9%	152	7.9%
30～39歳	34,479	18.3%	215	11.2%
40～49歳	38,988	20.7%	372	19.4%
50～59歳	29,085	15.5%	308	16.1%
60～64歳	11,688	6.2%	168	8.8%
65～69歳	12,042	6.4%	196	10.2%
70～74歳	12,754	6.8%	262	13.7%
75～79歳	8,931	4.8%	133	6.9%
80～89歳	10,052	5.3%	108	5.6%
合計	187,991	100%	1,914	100%

※アンケート回収数は、一般市民アンケートのうち、
年齢未回答(N=3)を除く



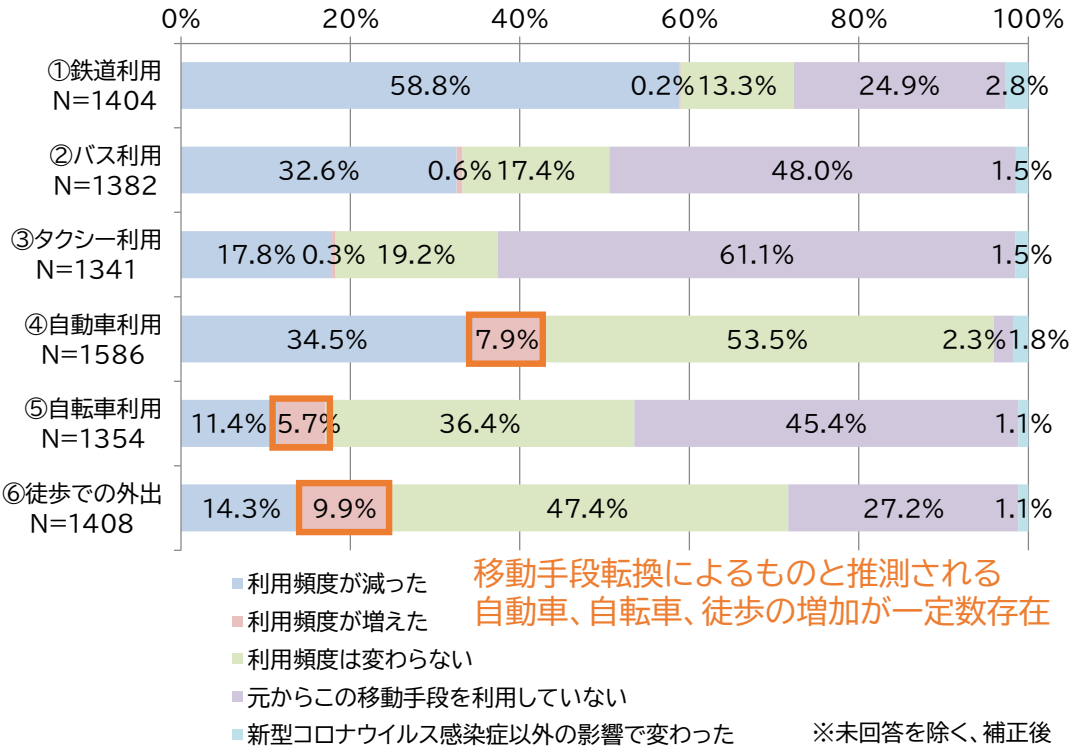
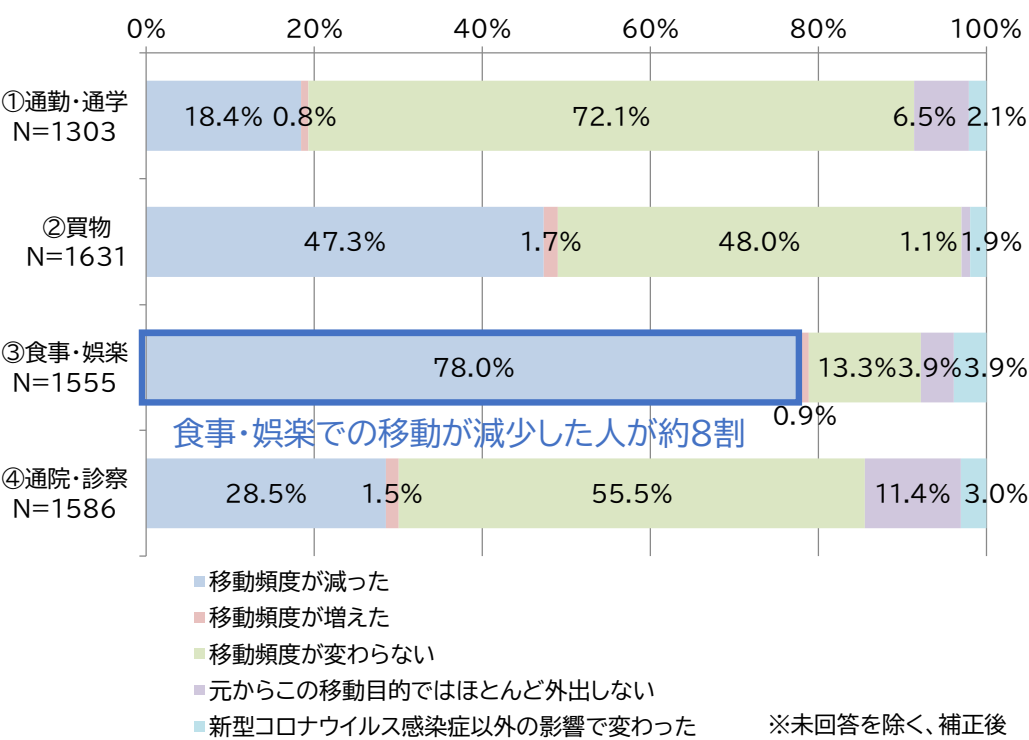
(2) 新型コロナウイルス感染症に伴う移動特性の変化

- 全般的に外出頻度が減っているが、目的別には、「食事・娯楽」目的の移動が減った人が特に多くなっている
- 移動手段別には、鉄道やバス、自動車を利用した外出が減っている一方で、バスまたは自動車からの移動手段転換によるものと推測される自動車や自転車、徒歩での外出増加が一定数存在している

■移動目的別にみた影響

■移動手段別にみた影響

【設問】 昨年(2019年10月頃)と比べて、新型コロナウイルスの影響で、現在の移動の頻度はどうなりましたか。

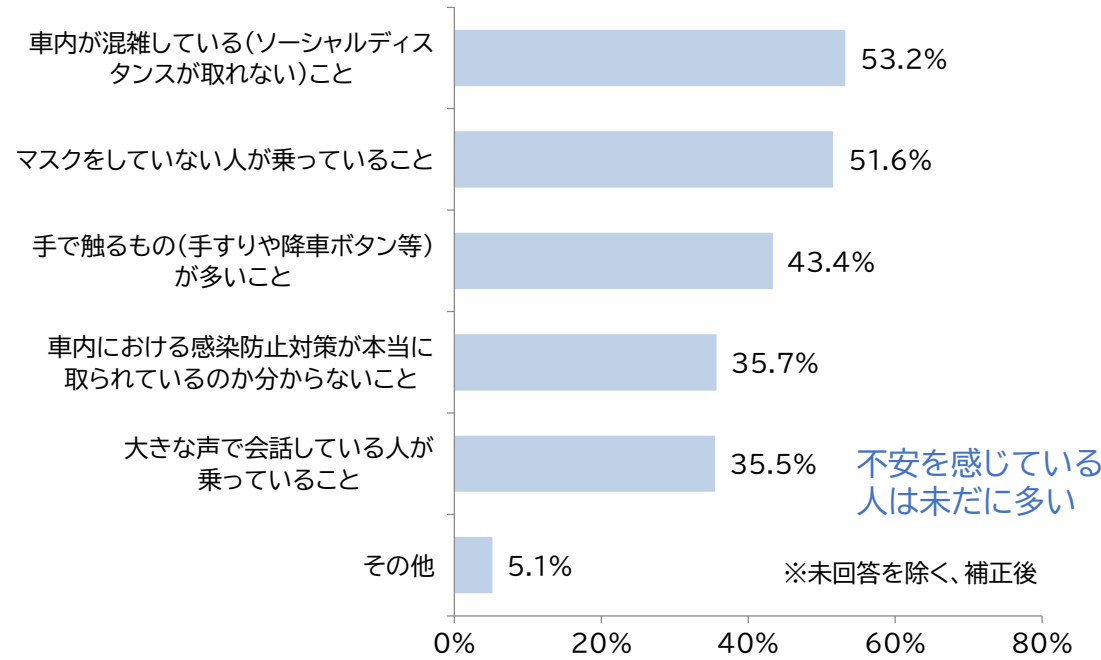


(3) 新型コロナウイルス感染症に対するリスク認知

- 公共交通を利用する際、マスクをしていない乗客や車内混雑等に対して不安を感じる人が未だに多い状況である
- 一方、公共交通機関が実施している感染拡大防止の取組は一定の認知がされているが、必ずしも十分周知されている(不安が解消されている)とはいえない

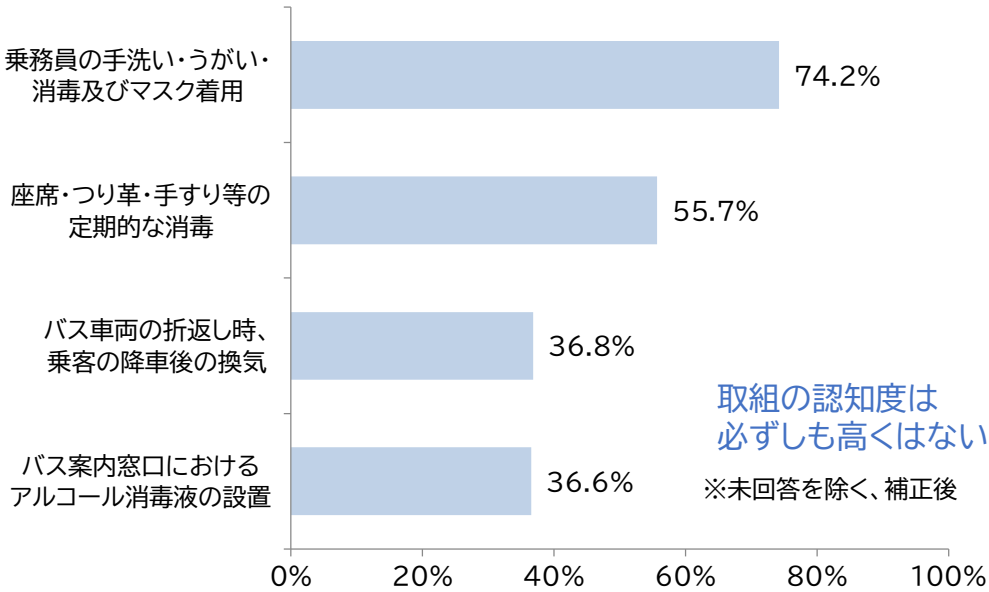
公共交通利用時の感染リスク不安への認識

【設問】 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)



路線バスやつくバス等の感染拡大防止の取組への認知

【設問】 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)

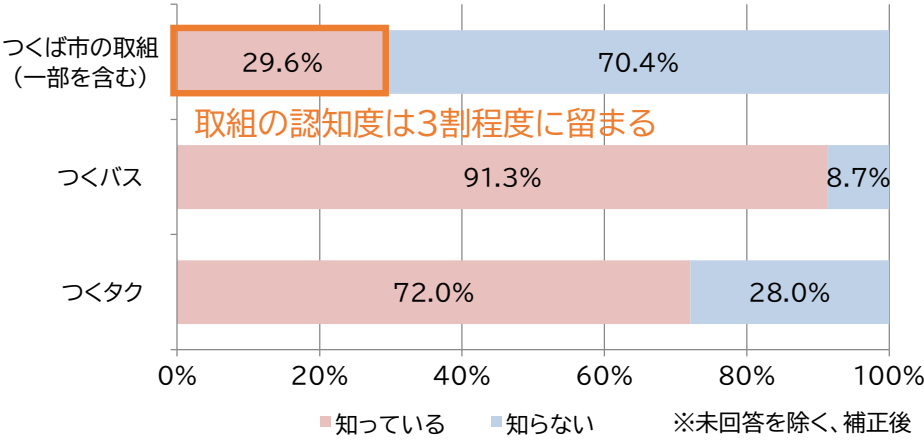


2. 調査結果

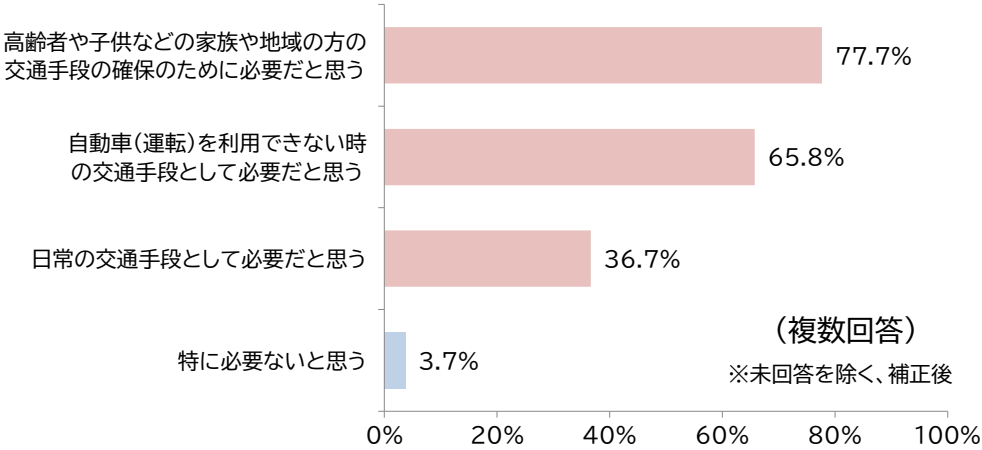
(4) 市の公共交通施策に対する意見(抜粋)

- 市が実施している公共交通の取組に対する認知度はあまり高くないが(3割程度)、つくバスやつくタクの認知度は高い
- 一方、公共交通の必要性は高く認識されており、運行本数やルートを選択肢などバスに対するニーズが高くなっている

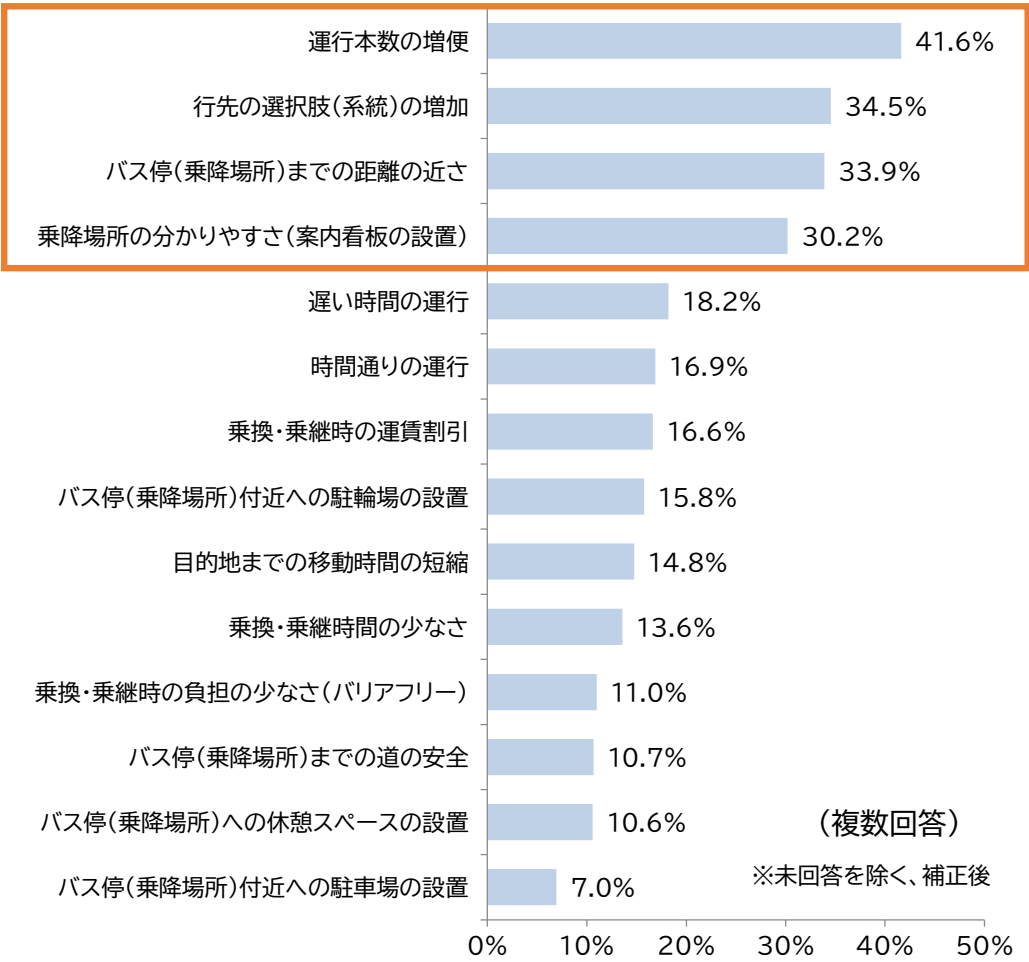
■つくば市の公共交通の取組等に対する認知度



■つくば市の公共交通の取組に対する認識



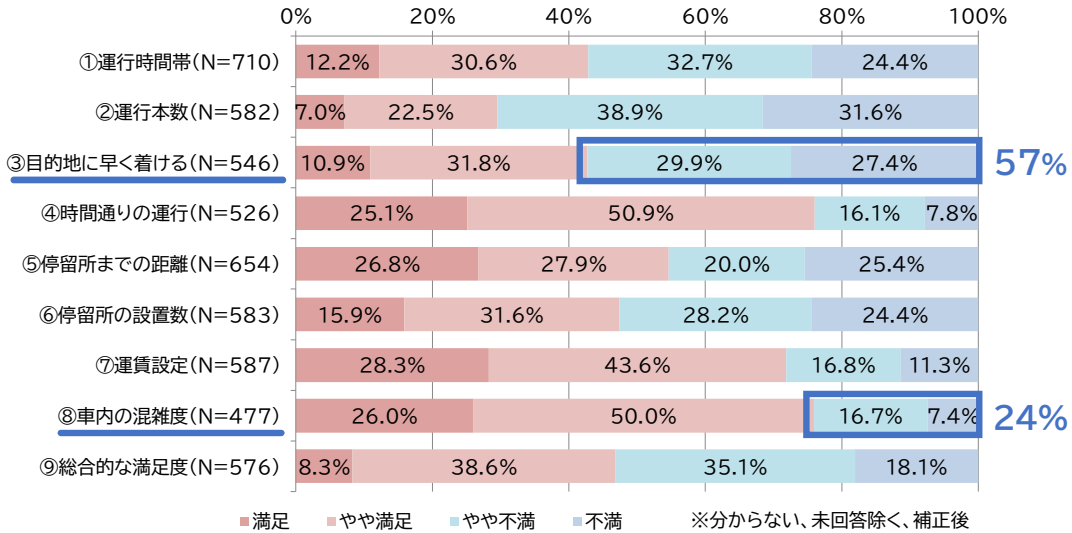
■公共交通を利用するために改善が必要なこと



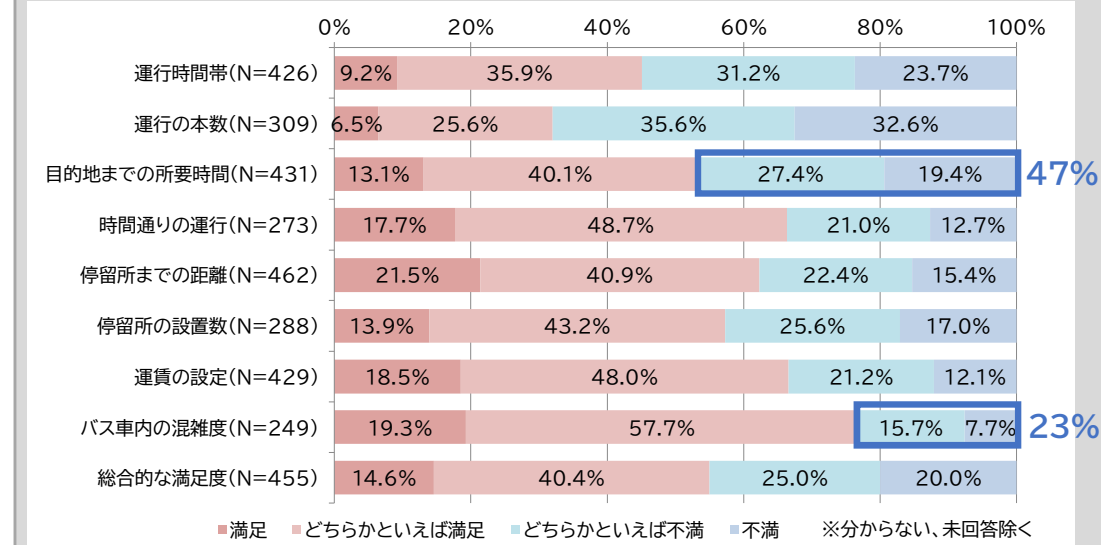
(5) 市の公共交通に対する満足度(経年変化)

- 全体的な傾向は過年度とあまり変化はないが、「目的地に早く着ける」という視点では、不満を感じている人の割合が多くなっている。
- また、「車内の混雑度」に対する不満割合が若干増えており、新型コロナウイルス感染症の影響により、密を避けたいニーズが反映されている可能性がある。

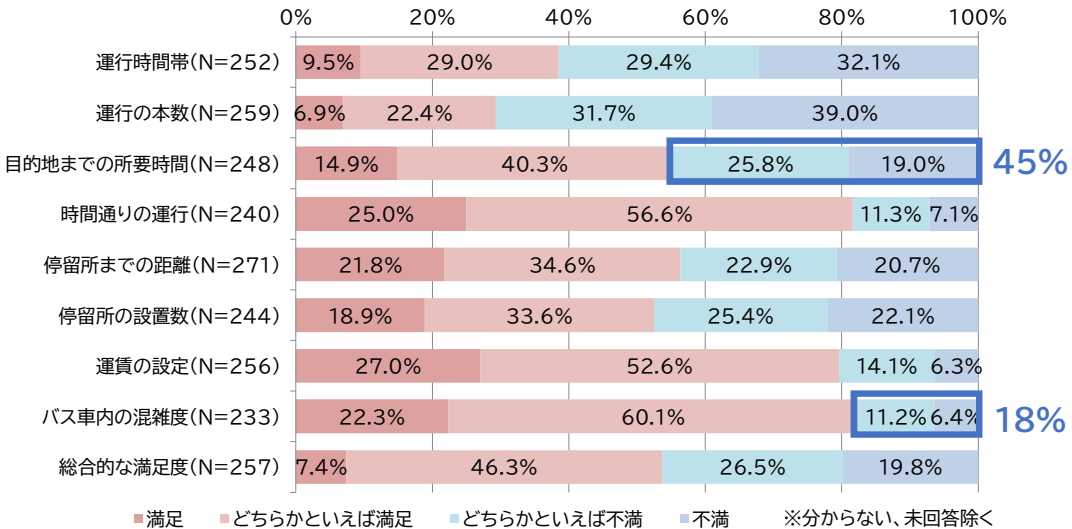
■今年度調査 つくバスの満足度



(H29調査時 路線バス・つくバスの満足度) <参考値>



(R1調査時 つくバスの満足度)



3. 今後の予定



3. 今後の予定

○つくバス、路線バス(実証実験)、支線型バス実証実験、つくタク利用に着眼したクロス集計

- 地区別や地域別(例:駅周辺と周辺地区等)、年齢階層別の回答者に着眼して、満足度やニーズを比較
- 実証実験路線に対する認識やニーズとして、利用者及び非利用者の違いに着眼して比較
- つくタクを含む市の運行費用や財政負担に関する市民の認識を把握し、今後のあり方を考察

○新型コロナウイルス感染症との共生を踏まえた公共交通の利用環境に関するクロス集計

➡ アンケート結果は、市民の移動ニーズの把握等つくば市の交通課題の整理や地域公共交通計画の施策検討に活用

例)利用者ニーズや満足度 →つくバス等のサービス内容や目標水準の検討に活用
感染拡大防止の取組への認知 →施策の「安全・安心の向上の取り組み」

つくば市地域公共交通計画(案)

概要版

令和3年(2021年)1月13日(水)
つくば市都市計画部総合交通政策課

全体スケジュール

○10/16 第2回公共交通活性化協議会の開催

- ・地域公共交通計画策定のポイント・方向性についての審議 → 地域公共交通計画（素案）の作成

○12/16 第2回幹事会の開催

- ・第2回協議会における意見の反映等の確認
- ・地域公共交通計画（素案）に関する意見・提案等

⇒12/中旬 地域公共交通計画（素案）の修正作業（第1回）

- ・第2回幹事会の意見・提案等を地域公共交通計画（素案）に反映
- ※市長報告

⇒12/下旬 地域公共交通計画（素案）の修正作業（第2回） = 地域公共交通計画（案）の作成

○1/13 第3回公共交通活性化協議会の開催

- ・地域公共交通計画（案）の審議

⇒1/中旬 地域公共交通計画（案）の修正作業（第1回）

- ・第3回協議会の意見等を地域公共交通計画（案）に反映
- ※市長報告

○1/27 庁議開催

- ・パブリックコメントの実施及び計画案自体の内容の審議

○2/5～3/7 パブリックコメントの実施

⇒3/月上旬 パブリックコメント結果を反映した地域公共交通計画（案）の修正（第2回）

※市長報告

○3/中旬 第3回幹事会の開催

- ・パブリックコメント後の地域公共交通計画（案）の討議
- ※市長報告（最終確認）

○3/下旬 第4回公共交通活性化協議会の開催

- ・計画の最終確定 = 地域公共交通計画の策定

○3/末 茨城運輸支局への地域公共交通計画の提出

10/16開催第2回つくば市公共交通活性化協議会の振り返り

項目	意見	計画書(素案)での対応
全体構成(案)	もう少し、つくば市らしさを記載してはどうか。例えば、これまでつくば市が実施してきたことを、基本方針のところに思い切って書いてもらうことが重要。計画書の骨格はこのままでもよいが、表現等は工夫してほしい。	「つくばらしさ」を意識し、計画目標や評価指標、施策内容を検討しました。
計画策定に向けたポイント	「市民の参画意識」とあるが、具体的に始められる予定の取組はあるのか。	【目標2 地域の状況に応じた地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス】及び【施策09 地域住民との連携】に設定済みの内容です。
	要請に応じてバス停を設置したが、実際に市民が使わないと撤去もありうる。市民の方々がサービスを使っただけだとありがたいし、そのことを通じて各地区の住民の皆様と、つくバスの運行主体とのコミュニケーションをとり、より良いサービスができあがれば良い。	【目標2 地域の状況に応じた地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス】、【施策04 柔軟な運行形態の見直しに向けた定量的な判断基準の設定】、【施策09 地域住民との連携】及び【施策14 ビッグデータ等を活用した運行・利用状況のモニタリングと柔軟な運行の見直し】に設定済みの内容です。
	今回の計画では、将来のあるべき姿やビジョンを見据えた中での5年間を想定しているのか。	【上位・関連計画との関係性】として、つくば市未来構想や都市計画マスタープラン、立地適正化計画との整合を図りつつ、将来を見据えて検討することを記載済みです。
	計画の中に周辺自治体の話はどこに入れ込むのか、すなわち、課題と施策との対応はどのように考えているのか。もう少し立体的に見えるような工夫をしてほしい。	【目標4 市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービス】及び【施策20 隣接自治体とのバスによる広域連携の拡充】に設定済みの内容です。
	運転免許返納の影響もあり、これからバスよりも自動車(タクシー)を充実しなければいけない可能性もある。新計画の内容を見直す際、その観点も考慮してほしい。	【目標2 地域の状況に応じた地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス】及び【施策12 地域の多様な輸送資源との連携】にニュアンスとして内包している認識です。
基本理念、基本方針等	(特に意見なし)	

計画書の目次構成(案)

※章構成は、第2回公共交通活性化協議会(10/16)の審議案件1にて審議済み

第1章 計画策定の背景と目的

- 1-1 計画策定の背景と目的
- 1-2 上位・関連計画との関係性

背景と目的

第2章 つくば市の社会経済特性と交通特性

- 2-1 社会経済特性
- 2-2 交通特性

第3章 つくば市の地域公共交通の現状

- 3-1 地域公共交通への取り組み
- 3-2 地域公共交通の現状
- 3-3 地域公共交通の利用状況
- 3-4 地域公共交通維持のための財政負担状況
- 3-5 地域公共交通網形成計画（現行計画）の評価
- 3-6 地域公共交通に対する市民の意見

現況分析

第4章 つくば市の地域公共交通の課題

課題

第5章 つくば市地域公共交通計画

- 5-1 地域公共交通に関する基本的な方針
- 5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ
- 5-3 対象地域
- 5-4 対象期間
- 5-5 計画目標と評価指標
- 5-6 施策・実施主体・スケジュール
- 5-7 計画の達成状況の評価

計画本体

・計画書（1/13時点）は
資料6にて本日配布

第1章 計画策定の背景と目的

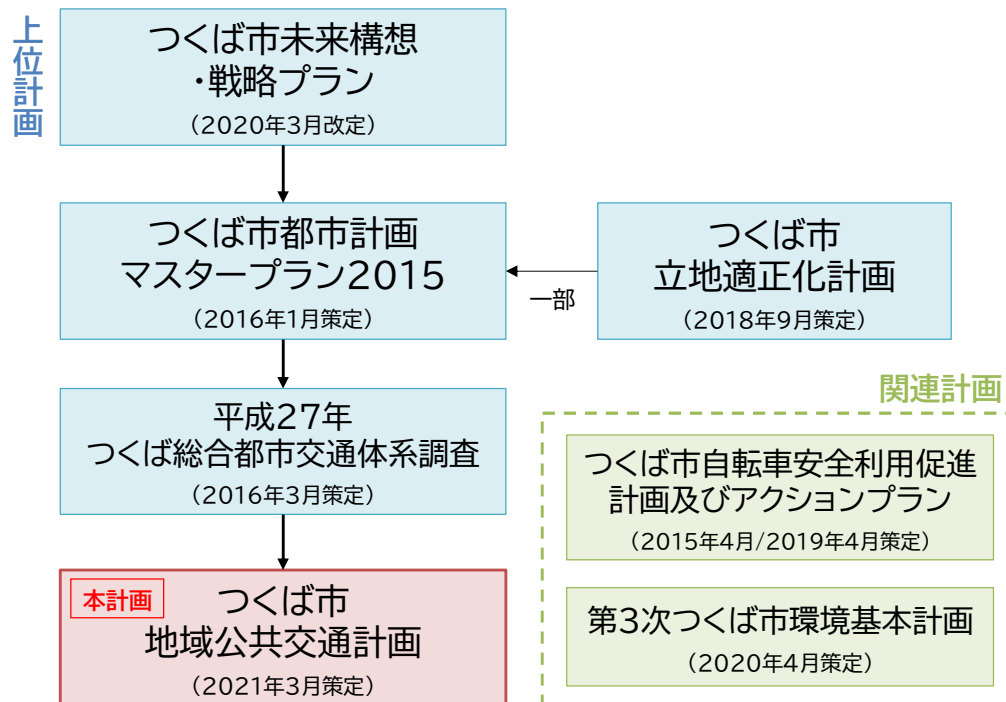


第1章 計画策定の背景と目的

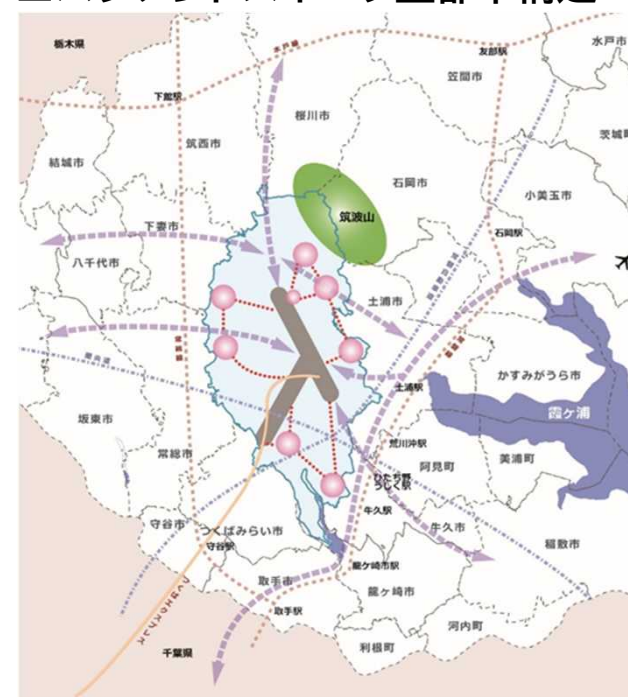
【背景・目的】

- つくば市地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以降、「活性化再生法」という)第5条に基づく計画であり、同第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」における協議の上、つくば市が策定する計画。
- 現行計画(つくば市地域公共交通網形成計画)が策定から5年目を迎え、今年度(令和2年度)末に対象期間を満たすこと、また、活性化再生法の法改正が2020年6月に公布、11月に施行されたことを受けて、新たな計画として、本計画(つくば市地域公共交通計画)を策定する。
- 計画の策定に当たっては、上位関連計画との整合を図りつつ、市が目指すまちの姿である「ハブアンドスポーク型都市構造」の構築に寄与する、市民が使いやすく、持続可能な公共交通の実現を目指す。

【上位・関連計画との関連性】



■ハブアンドスポーク型都市構造



(出典) つくば市未来構想

第2章 つくば市の社会経済特性と交通特性



第2章 つくば市の社会経済特性と交通特性

【都市構造】

- ・多極ネットワーク型コンパクトシティの構築を図りつつ、ハブアンドスポーク型の都市構造を目指す

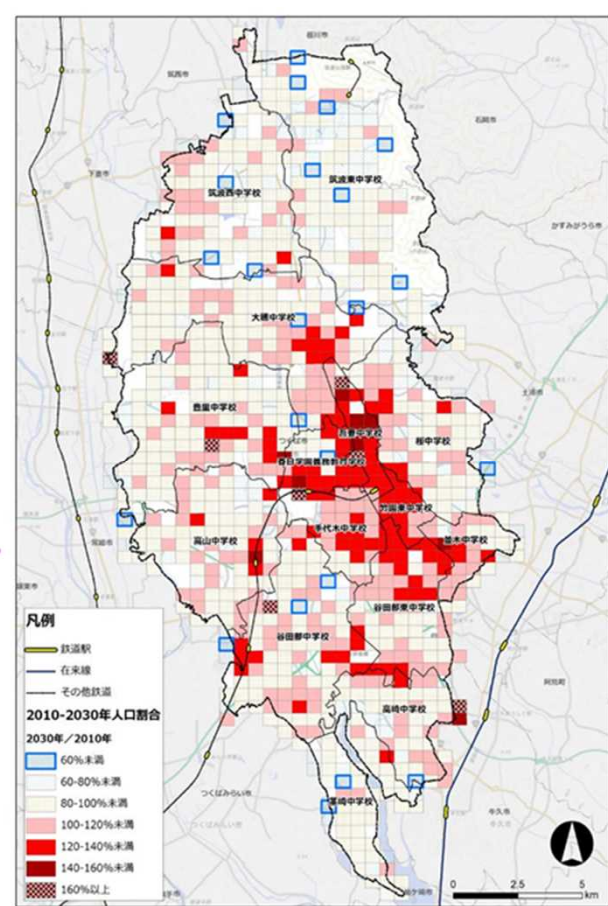
■つくば市の将来都市構造図



【社会経済特性】

- ・将来人口は市全体で増加傾向も、減少する地域があるなど二極化が進む

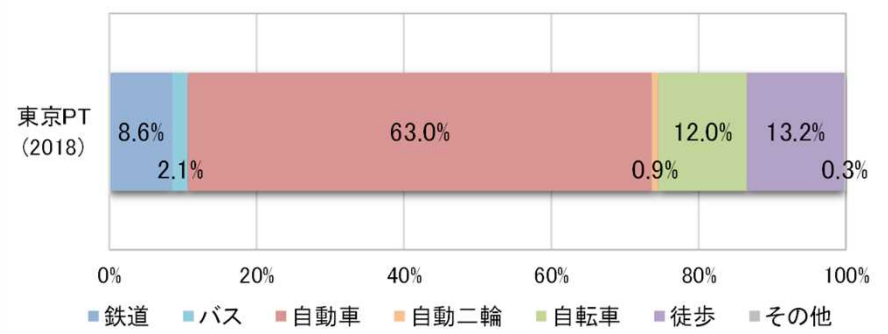
■2010～2030年地域別人口増減数



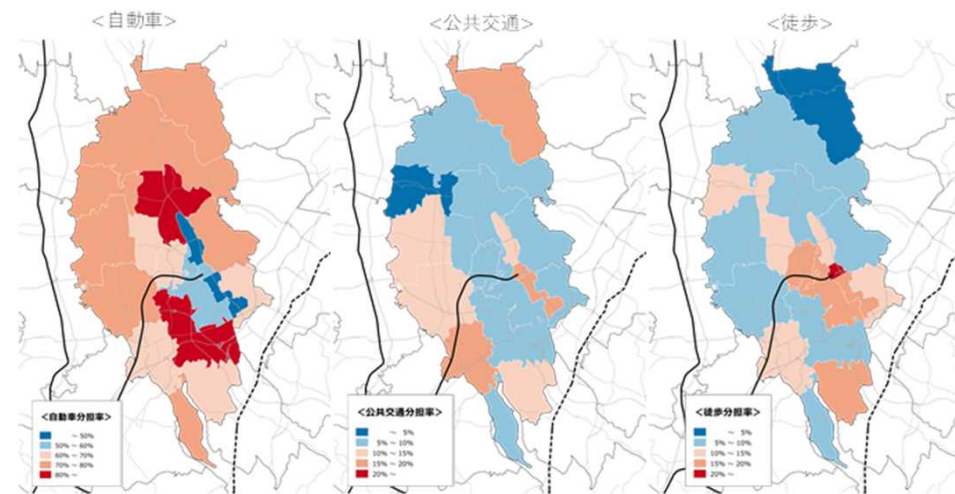
【交通特性】

- ・自動車の利用が全体の6割以上
- ・周辺市街地を中心に自動車利用が多い

■市内発着トリップの代表交通手段分担率



■市内ゾーン別の交通手段分担率



(出典)つくば市都市計画マスタープラン2015

(出典)つくば市未来構想(社人研推計値)

(データ)第6回東京都市圏パーソントリップ調査(2018年)

第3章 つくば市の地域公共交通の現状

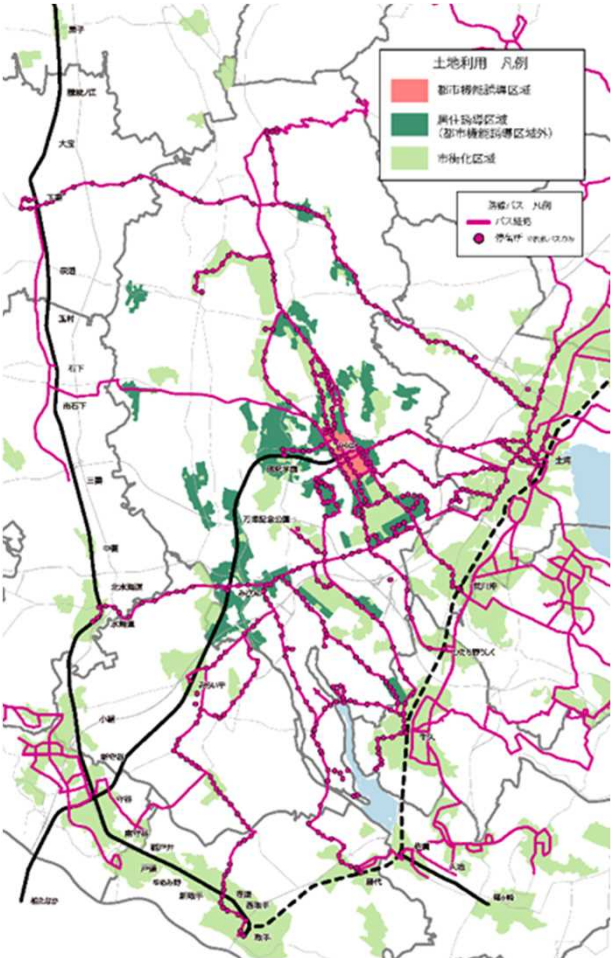


第3章 つくば市の地域公共交通の現状

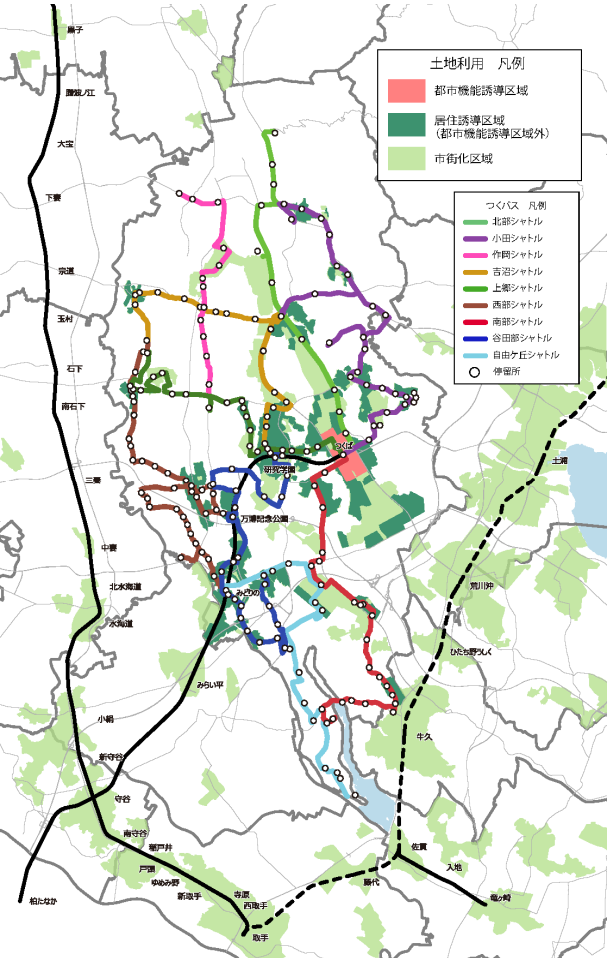
【地域公共交通の現状】

- ・ 路線バス及びコミュニティバス「つくバス」が広域幹線交通である各鉄道駅と市内の各拠点を結んでおり、都市内交通手段として機能しているとともに、バスネットワークで移動サービスを提供できていないエリアの移動サービスとして、デマンド型交通「つくタク」の運行を実施し、需要に応じた、多層的に多様な交通サービスを提供。

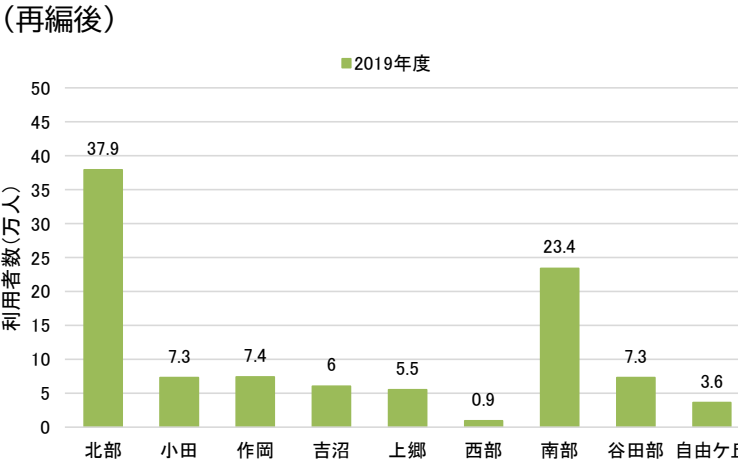
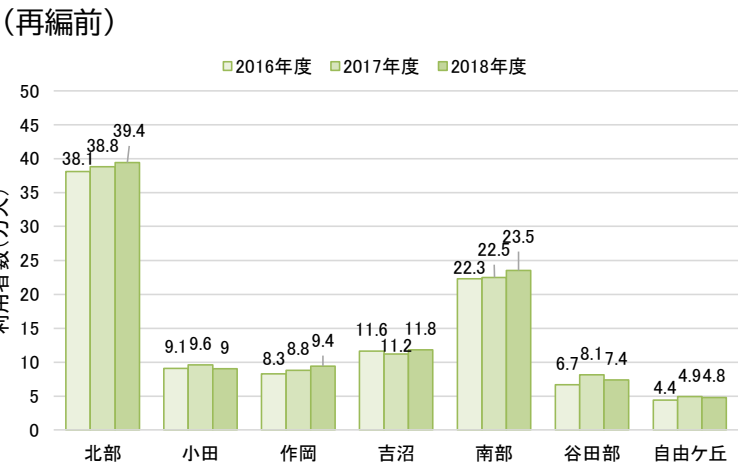
■路線バスの路線図



■つくバスの路線図



■つくバスの利用者数の推移



第4章 つくば市の地域公共交通の課題



第4章 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、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(2018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(2020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

- ・2019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(2018年度)から99.4万人(2019年度)に減少している。
- ・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

- ・2019年4月の再編により、バス停圏域人口カバー率の改善を図るなど利便性を向上させたが、一方で運行経費が増加し、つくバスの収支率は47.4%(2018年度)から38.9%(2019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(2019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。

第5章 つくば市地域公共交通計画



5-1 地域公共交通に関する基本的な方針

【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
- ・つくば市が目指す都市構造の実現に向けて、中心市街地と日常生活圏との効率的な連絡を図る地域公共交通
- ・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
- ・SDGs未来都市として、低炭素なスマートシティ※¹の実現に資する地域公共交通

【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、新モビリティサービス(GSM※²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
- ・スマートシティなどの取組とも連携し、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※³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”が繋がる地域公共交通

- ・鉄道、高速バス、路線バスなどによる、市内外の人々の移動を支える地域公共交通

※1:スマートシティ:行政サービス、交通、医療・介護、インフラといった、地域が抱える幅広い分野の課題を、ICT等の先端技術やデータを活用することで解決し、誰もが安全、便利で快適に暮らせる、持続可能な市民中心のまち。

※2: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

※3: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

5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ

【「幹線＋支線システム」の考え方】

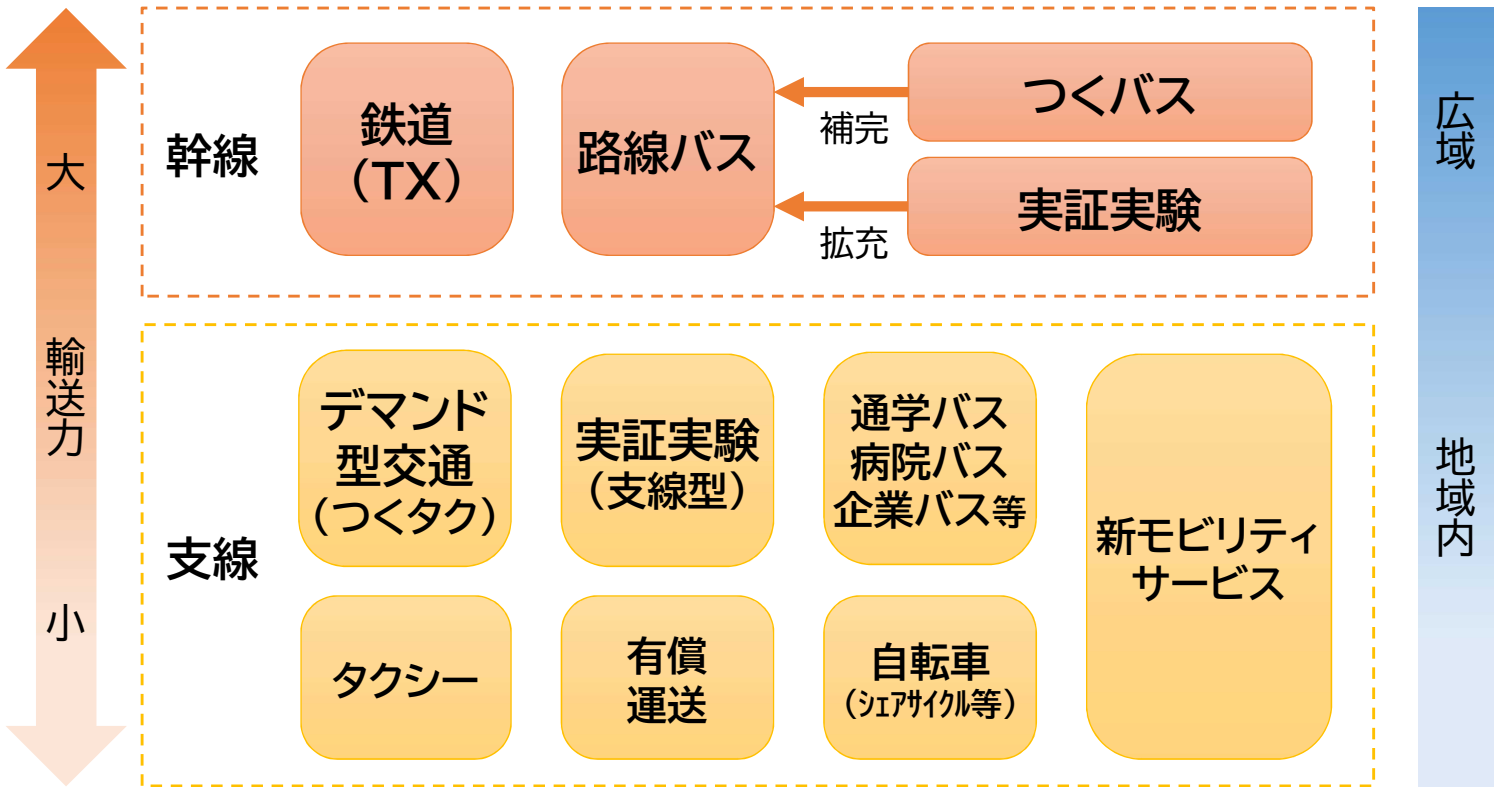
- 移動目的や需要に応じた適切な供給サービスを行うため、交通手段の役割分担を図り、一体のネットワークとして利便性の向上を図る

▼「幹線」が担う役割

- 市内外を結ぶ骨格的な交通機能
- 市内中心拠点等と近隣自治体の交通拠点を結ぶ交通機能
- 市内中心拠点等と地域生活拠点等を結ぶ交通機能

▼「支線」が担う役割

- (幹線サービスのみでは担えない地域の)
- 地域内の日常生活に必要な交通機能
 - 地域生活拠点等と集落地域等を結ぶ交通機能



5-3 対象地域 5-4 対象期間

※対象地域と対象期間は、第2回公共交通活性化協議会(10/16)の審議案件1にて審議済み



【対象地域】

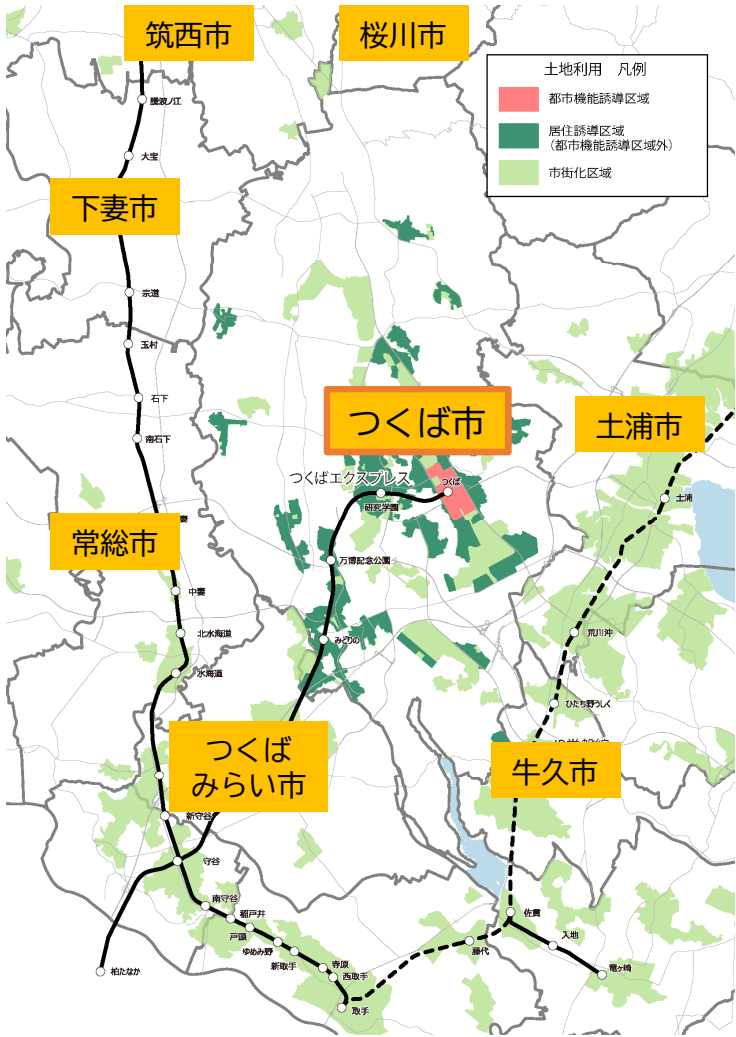
つくば市全域

・広域連携の観点から、現在でも通勤・通学等で密接に関係している「土浦市」や「牛久市」等との周辺市との広域連携も図る

【対象期間】

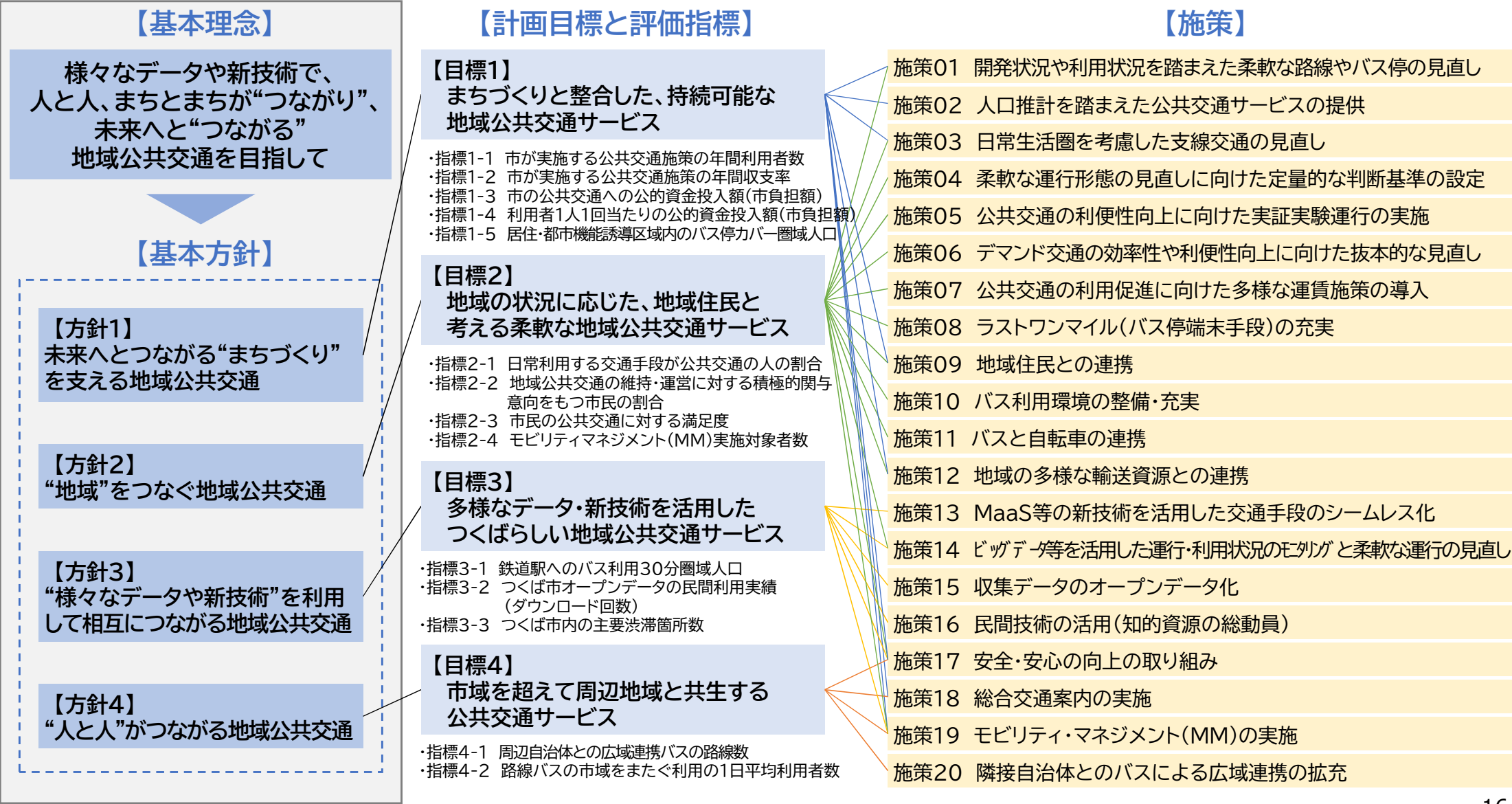
5年間(2021年度～2025年度)

・計画期間中に協議会において評価指標の状況や各施策の実施状況を協議し、社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて施策の見直しを図ることとする



計画の全体構成

※基本理念と基本方針は、第2回公共交通活性化協議会(10/16)の審議案件1にて審議済み



5-5 計画目標と評価指標

- 基本理念と基本方針に基づき、計画目標と評価指標を設定
- 評価指標ごとに目標値を設定し、毎年の指標値のモニタリングを通じて、計画の達成状況を評価

【基本理念】

※基本理念と基本方針は、第2回活性協にて審議済

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

【方針2】
“地域”をつなぐ地域公共交通

【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

【方針4】
“人と人”がつながる地域公共交通

【計画目標と評価指標】

【目標1】
まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

- ・指標1-1 市が実施する公共交通施策の年間利用者数
- ・指標1-2 市が実施する公共交通施策の年間収支率
- ・指標1-3 市の公共交通への公的資金投入額(市負担額)
- ・指標1-4 利用者1人1回当たりの公的資金投入額(市負担額)
- ・指標1-5 居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口

【目標2】
地域の状況に応じた、地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス

- ・指標2-1 日常利用する交通手段が公共交通の人の割合
- ・指標2-2 地域公共交通の維持・運営に対する積極的関与意向をもつ市民の割合
- ・指標2-3 市民の公共交通に対する満足度
- ・指標2-4 モビリティマネジメント(MM)実施対象者数

【目標3】
多様なデータ・新技術を活用したつくばらしい地域公共交通サービス

- ・指標3-1 鉄道駅へのバス利用30分圏域人口
- ・指標3-2 つくば市オープンデータの民間利用実績(ダウンロード回数)
- ・指標3-3 つくば市内の主要渋滞箇所数

【目標4】
市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービス

- ・指標4-1 周辺自治体との広域連携バスの路線数
- ・指標4-2 路線バスの市域をまたぐ利用の1日平均利用者数

5-5 計画目標と評価指標

【目標1】 まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

【指標1-1】 市が実施する公共交通施策の年間利用者数

- 基本的なモニタリング指標として、評価年の前年度の年間利用者数を指標に設定
 - 目標値は、今年に入ってから新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の路線再編前の2018年度実績値(つくバス:105.3万人/年、つくタク:5.6万人/年)とする
- ※路線バスなども実証実験期間中は、利用者数の増減をモニタリングする想定

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

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

【指標1-2】 市が実施する公共交通施策の年間収支率

- 施策の事業効率性の観点から、評価年の前年度の年間収支率(=運賃収入／運行経費)を指標に設定
- 目標値は、今年に入ってから新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の路線再編前の2018年度実績値から算定した収支率(=運賃収入(2018年度)／運行経費(2019年度))とする

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

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

5-5 計画目標と評価指標

【目標1】 まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

【指標1-3】 市の公共交通への公的資金投入額(市負担額)

- 持続可能な地域公共交通サービスの展開の観点から、評価年の前年度の公的資金投入額(＝運行経費－運賃収入)を指標に設定
- 目標値は、今年に入ってから新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の路線再編前の2018年度実績値から算定した市負担額(＝運行経費(2019年度)－運賃収入(2018年度))とする

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

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

【指標1-4】 利用者1人1回当たりの公的資金投入額(市負担額)

- 施策の事業効率性の観点から、評価年の前年度の利用者1人1回当たりの公的資金投入額(市負担額)(＝(運行経費－運賃収入)／利用者数)を指標に設定
- 目標値は、今年に入ってから新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、2019年4月の路線再編前の2018年度実績値から算定した市負担額(＝(運行経費(2019年度)－運賃収入(2018年度))／利用者数(2018年度))とする

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

※評価年の前年度の1人1回当たりの公的資金投入額を指標とする
(年度中に運行経費や運賃収入、利用者数が確定しないため)

5-5 計画目標と評価指標

【目標1】 まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

【指標1-5】 居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口

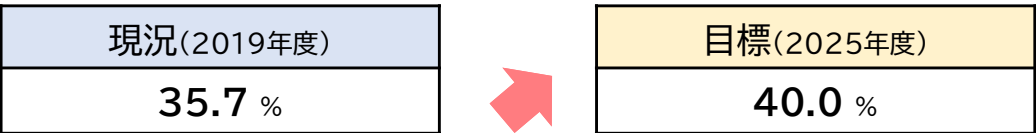
- ・まちづくりとの整合性の観点から、立地適正化計画の居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口を指標に設定（居住・都市機能誘導区域外の地域に関しても、地域の多様な輸送資源と連携しながら、公共交通サービスを展開していく）
- ・指標は、毎年10月1日時点の住民基本台帳データによる町字別人口に対して、バス停500m圏内のカバー人口とする。
- ・目標値は、居住誘導区域内の人口比率の増加とバス停カバー状況の向上を想定し、46.0%とする。



【目標2】 地域の状況に応じた、地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス

【指標2-1】 日常利用する交通手段が公共交通の人の割合

- ・市民の日常の移動実態の視点から、日常利用する交通手段が公共交通の人の割合を指標に設定
- ・市が隔年で実施している「市民意識調査」内で把握した指標を対象とする(直近は2019年実施。次回2021年を予定)
- ・目標値は、直近3回(2015年:31.5%、2017年:34.7%、2019年:35.7%)の状況を踏まえ、40.0%とする

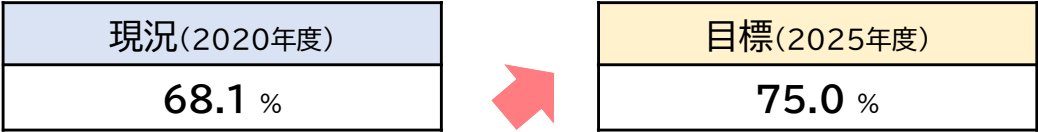


5-5 計画目標と評価指標

【目標2】 地域の状況に応じた、地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス

【指標2-2】 地域公共交通の維持・運営に対する積極的関与意向をもつ市民の割合

- ・ 住民と考える観点から、公共交通の維持運営に対する意向を指標に設定
- ・ 市が隔年で実施している「市民意識調査」内で把握した指標を対象とする
- ・ 目標値は、昨年と今年の一般市民向けアンケート結果(2019年:57.1%、2020年68.1%)を踏まえて、75.0%とする



【指標2-3】 市民の公共交通に対する満足度

- ・ 住民と考える観点から、市民の公共交通に対する満足度を指標に設定
- ・ 市が隔年で実施している「市民意識調査」内で把握した指標を対象とする
- ・ 目標値は、直近3回(2015年:33.1%、2017年:33.0%、2019年:36.1%)の状況を踏まえ、40.0%とする



【指標2-4】 モビリティ・マネジメント(MM)実施対象者数

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



※評価年の前年度の対象者数を指標とする
(年度中に対象者数が確定しないため)

5-5 計画目標と評価指標

【目標3】 多様なデータ・新技術を活用したつくばらしい地域公共交通サービス

【指標3-1】 鉄道駅へのバス利用30分圏域人口

- 様々なデータの利用・活用の観点から、バスロケーションシステムのプローブデータを活用した指標として設定
- 市内の交通拠点であるつくばエクスプレス4駅(つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅)へのアクセス時間として、日常生活の快適な移動の目安の1つとされる30分での圏域人口を指標に設定する
- 目標値は、現況の非圏域人口の分布を考慮し、68.0%とする

現況(2020年度)	目標(2025年度)
61.6 %	68.0 %

※各年10月の運行実績データより算定

【指標3-2】 つくば市オープンデータの民間利用実績(ダウンロード件数)

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

現況(2019年度)	目標(2024年度)
50 件/年	200 件/年

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

【指標3-3】 つくば市内の主要渋滞箇所数

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

現況(2020年度)	目標(2025年度)
30 箇所	27 箇所

5-5 計画目標と評価指標

【目標4】 市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービス

【指標4-1】 周辺自治体との広域連携バスの路線数

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

現況(2020年度)		目標(2025年度)
2 路線	➡	3 路線

【指標4-2】 路線バスの市域をまたぐ利用の1日平均利用者数

- 広域の公共交通サービスの観点から、路線バスの市域をまたぐ利用の1日平均利用者数(定期券+ICカード利用の合計)を指標として設定
- 目標値は、今年に入ってから新型コロナウイルス感染症による利用者減少の状況を踏まえ、前年の2019年10月実績値(4,200人/日)とする

現況(2020年10月)		目標(2025年10月)
3,539 人/日	➡	4,200 人/日

※各年10月平均の利用者数

5-6 施策・実施主体・スケジュール

・ 前述の計画目標を実現するための施策と実施主体、5年間のスケジュールを記載

【計画目標】

- 【目標1】
まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス
- 【目標2】
地域の状況に応じた、地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス
- 【目標3】
多様なデータ・新技術を活用したつくばらしい地域公共交通サービス
- 【目標4】
市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービス

- 施策01 開発状況や利用状況を踏まえた柔軟な路線やバス停の見直し
- 施策02 人口推計を踏まえた公共交通サービスの提供
- 施策03 日常生活圏を考慮した支線交通の見直し
- 施策04 柔軟な運行形態の見直しに向けた定量的な判断基準の設定
- 施策05 公共交通の利便性向上に向けた実証実験運行の実施
- 施策06 デマンド交通の効率性や利便性向上に向けた抜本的な見直し
- 施策07 公共交通の利用促進に向けた多様な運賃施策の導入
- 施策08 ラストワンマイル(バス停端末手段)の充実
- 施策09 地域住民との連携
- 施策10 バス利用環境の整備・充実
- 施策11 バスと自転車の連携
- 施策12 地域の多様な輸送資源との連携
- 施策13 MaaS等の新技術を活用した交通手段のシームレス化
- 施策14 ビッグデータ等を活用した運行・利用状況のモニタリングと柔軟な運行の見直し
- 施策15 収集データのオープンデータ化
- 施策16 民間技術の活用(知的資源の総動員)
- 施策17 安全・安心の向上の取り組み
- 施策18 総合交通案内の実施
- 施策19 モビリティ・マネジメント(MM)の実施
- 施策20 隣接自治体とのバスによる広域連携の拡充

5-6 施策・実施主体・スケジュール

施策01 開発状況や利用状況を踏まえた柔軟な路線やバス停の見直し

- ・ 実施主体は、つくば市
- ・ 地域の開発状況や、利用状況を踏まえて、定期的に路線やバス停、経路を柔軟に見直す。
- ・ 例えば、①沿線人口の増加に伴う経路変更、②利用状況を考慮した折り返し便の導入、③利用状況を踏まえた(朝時間帯など需要の多い時間帯を中心とした)快速シャトル便の導入など。

施策02 人口推計を踏まえた公共交通サービスの提供

- ・ 実施主体は、つくば市
- ・ 住基台帳データや国土数値情報の将来メッシュ別人口などのデータを活用し、5年、10年後の地域別年齢別人口の状況から、今後の公共交通サービスの体系を定期的に検討し、運行ルートの見直しに活用する。
- ・ 大学等との連携も検討する。

施策03 日常生活圏を考慮した支線交通の見直し

- ・ 実施主体は、つくば市。地域住民とも連携。
- ・ 人口減少などにより近隣の生活圏が主目的となっている事例が多いことを踏まえ、地域の実情に合わせて、支線の運行範囲を検討する。

施策04 柔軟な運行形態の見直しに向けた定量的な判断基準の設定

- ・ 実施主体は、つくば市。
- ・ 路線やバス停の継続／見直し／廃止等の判断基準値を設定し、年1回、各年度の第1回つくば市公共交通活性化協議会にて、前年の年間利用者数で路線やバス停の利用状況をモニタリングし、判断する。
- ・ 例えば、基準を2年連続で下回った場合は、周辺状況も踏まえて見直しを実施し、さらに翌年、3年連続で下回った場合は廃止を検討する、など、基準＋検討の基本フローを設定する(実際の廃止に際しては、現地の状況等を踏まえて、最終的につくば市公共交通活性化協議会にて審議)。
- ・ 廃止だけでなく、バス停や路線の新設、移設の基準も設定する。

5-6 施策・実施主体・スケジュール

施策05 公共交通の利便性向上に向けた実証実験運行の実施

- ・ 実施主体は、つくば市と関東鉄道(株)
- ・ 公共交通の利便性向上に向けて、需要を把握するための実証実験を実施する。
- ・ 例えば、①フリー乗降車方式の導入検討(団地内でのフリー降車等)、②路線バスのルート変更実証実験(市からの要請により路線バスのルートの一部を変更し、乗客が定着するまでに一時的に下がった収益について、市が補填する事業)、③路線バスの増便実証実験(②の派生で、ルート変更しようにも運行便数が少なく実現できない場合などに、変更後のルートを増便運行し、運行経費と収益の差額を市が補填する事業。)などを想定する。

施策06 デマンド交通の効率性や利便性向上に向けた抜本的な見直し

- ・ 実施主体は、つくば市、タクシー事業者など。
- ・ 現在のつくタク事業の見直しを検討する。
- ・ 例えば、自宅登録の1年ごとの更新、運賃体系の見直し、つくタク停の利用状況を踏まえた見直し、予約条件の見直し等。
- ・ 最終的には、つくタクの利用実績を踏まえた新たなデマンド交通の検討も視野に入れた見直しを行う。

施策07 公共交通の利用促進に向けた多様な運賃施策の導入

- ・ 実施主体は、つくば市、関東鉄道(株)、タクシー事業者。
- ・ 更なる利用促進に向けて、全国の他都市の事例を参考にしながら、多様な運賃施策の導入を検討する。
- ・ 例えば、ゾーン定額制、学生フリーパス、初乗り運賃割引、乗継割引(通算運賃)、上限運賃制、定期券利用者の同行者割引、金額式定期券など。また、交通系ICカード利用に限定した割引なども検討する。

施策08 ラストワンマイル(バス停端末手段)の充実

- ・ 実施主体は、つくば市。各関係主体とも連携。
- ・ バス停端末の利便性向上を目指し、シェアサイクル、GSM(グリーンスローモビリティ)等の新モビリティサービスの活用を検討し、導入を図る。

5-6 施策・実施主体・スケジュール

施策09 地域住民との連携

- ・ 実施主体は、つくば市。地域の区会と連携。
- ・ 各区長、または区会と市との意見交換の場を設け、地域の交通問題、課題を収集し、対策の検討、運行内容の見直しを図る。

施策10 バス利用環境の整備・充実

- ・ 実施主体は、つくば市と関東鉄道(株)。また、近隣住民や企業とも連携。
- ・ バスの利便性向上に向けて、バス停のバリアフリー化や上屋、ベンチ等の整備・充実を図る。整備、充実を図るバス停は、周辺の高齢者数や利用状況等を踏まえて検討する(判断基準の設定も検討する)。
- ・ また、バス車両の更新時には、SDGsやバリアフリーの観点から、ノンステップバスやハイブリッドバス、電動バスなどの導入を検討する。

施策11 バスと自転車の連携

- ・ 実施主体は、つくば市と関東鉄道(株)。
- ・ バス利用と自転車利用の総合的な利便性向上を目指し、駐輪場等の整備・充実を図る。
- ・ 例えば、雨天時など自転車が使いづらい状況の際にバスを選択肢に含めてもらうような、「定額制課金方式(サブスク)」の連携施策などを検討する。

施策12 地域の多様な輸送資源との連携

- ・ 実施主体は、つくば市。各交通手段の運行主体とも連携。
- ・ 福祉有償運送、通学バス、病院バス、企業バス等との連携を検討し、交通手段の拡充を図る。

施策13 MaaS等の新技術を活用した交通手段のシームレス化

- ・ 実施主体は、つくば市と関東鉄道(株)。各交通手段の運行主体とも連携。
- ・ 他地域の事例を参考に、つくば市に合ったMaaSの形を検討する。
- ・ また、アプリ、ウェブなどのソフトだけでなく、その前に素地となる各交通手段のシームレスな連携も重視する。
- ・ その他、社会動向に合わせた新技術等の活用を積極的に行う。

5-6 施策・実施主体・スケジュール

施策14 ビッグデータ等を活用した運行・利用状況のモニタリングと柔軟な運行の見直し

- ・ 実施主体は、つくば市。
- ・ 利用実績、交通系ICカード、バスロケデータ、その他データを活用したモニタリングを実施する。
- ・ モニタリング結果に応じた定期的な運行の見直しを関係者と協議しながら実施する(例えば、時刻表からの遅れ時間による運行ダイヤの見直し、利用実績を踏まえてバス停の移設や廃止等を行う、増便、減便するなど)。

施策15 収集データのオープンデータ化

- ・ 実施主体は、つくば市。
- ・ 市HP上で、バス等に関するデータを公表する(現在は、GTFSデータを公開中)。
- ・ まず、つくバスに関する利用実績データを公表し、DL状況をモニタリング、つくば市公共交通活性化協議会に報告しつつ、最終的には、路線バスやタクシーも含めた市全体の交通データのオープン化を目指して、関係者と調整する。

施策16 民間技術の活用(知的資源の総動員)

- ・ 実施主体は、つくば市。
- ・ 市主催のオープンデータの活用コンテストの開催を検討する(審査員に学識者、専門家を配し、優秀な作品とは連携も視野にして開催する)。
- ・ 産学とのGTFSデータ等の活用に関する勉強会や、連携を見据えた意見交換会なども検討する。

施策17 安全・安心の向上の取り組み

- ・ 実施主体は、つくば市、関東鉄道(株)、タクシー会社。
- ・ バス待ち環境やバス車両等のバリアフリー化を促進する。
- ・ 路線バス、つくバス、つくタク、タクシー等、市内の各交通手段の運営主体による新型コロナウイルス感染症等への共通、一貫した対策の実施する。
- ・ 上記の取り組みの広報活動による周知も合わせて実施する(ポスター、市報等を通じて)。

5-6 施策・実施主体・スケジュール

施策18 総合交通案内の実施

- ・ 実施主体は、つくば市。各運行主体とも連携。
- ・ 自動車以外の交通手段の利用方法等を総合的に案内するHPの構築や冊子等の発行を行う。
- ・ 使い方や時刻表など、現在、各主体ごとになっている情報を一元的に提供することがポイントであり、施策19のモビリティ・マネジメントへつながることを想定して施策を検討する。

施策19 モビリティ・マネジメント(MM)の実施

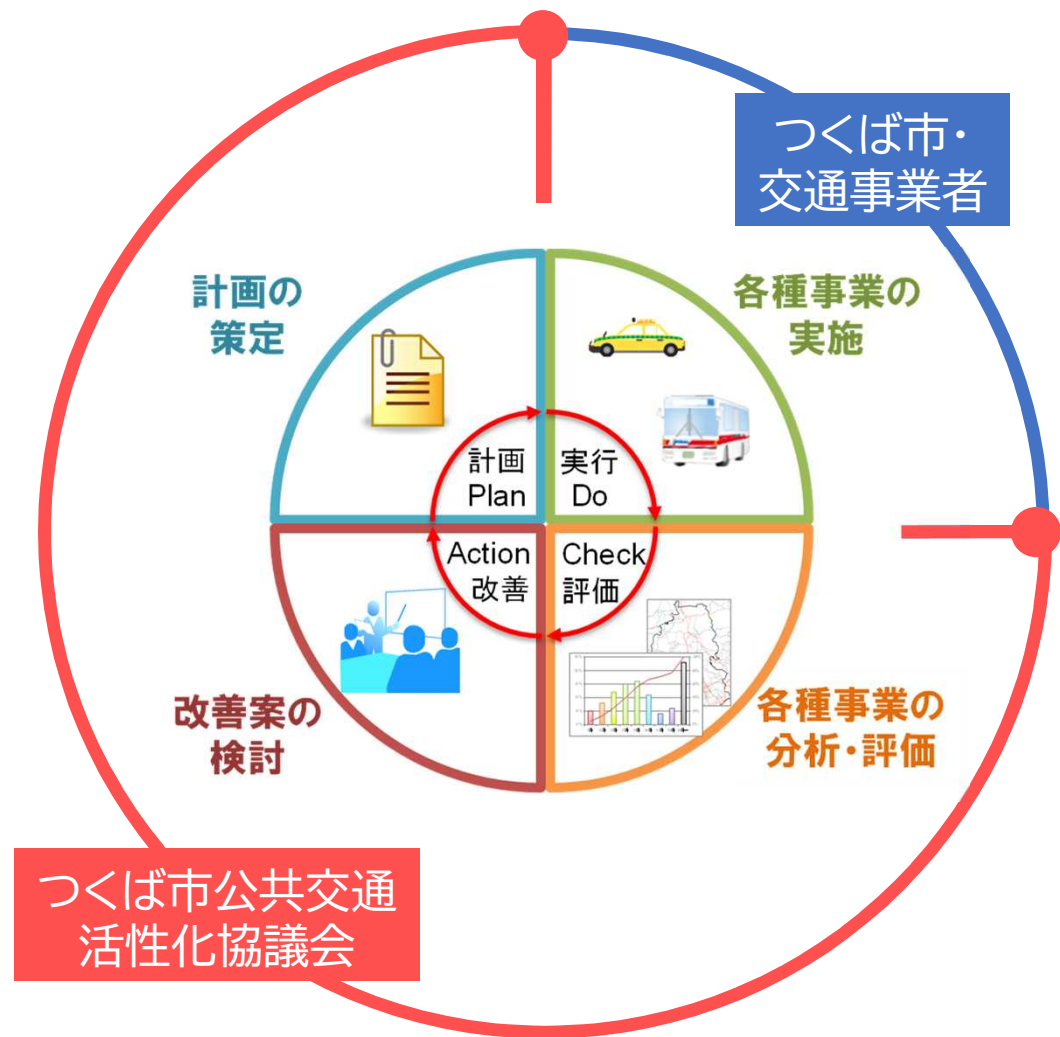
- ・ 実施主体は、つくば市。大学等との連携も想定。
- ・ 学校教育MM(市内の小学校を対象)、転入者MM、地域住民MM(出前講座等)などを実施する。
- ・ 特に転入者MMは、不動産会社や大学生協等に協力を依頼し、「転居先を探している人」に対して、住居地選択の段階からモビリティ・マネジメントを行うことなども検討する。

施策20 隣接自治体とのバスによる広域連携の拡充

- ・ 実施主体は、つくば市。近隣自治体、関東鉄道(株)とも連携。
- ・ 近隣自治体からつくば市内に乗り入れているコミュニティバス(広域連携バス)及び路線バス(複数市を跨る幹線)の充実を図り、公共交通による隣接自治体との広域ネットワークを形成、強化する。

5-7 計画の達成状況の評価

- 本計画を着実に実行していくため、評価指標の他、利用実績、運行実績、その他必要なデータなどを用いて、定期的に**目標の達成状況**を評価し、**運行等の見直し**を柔軟に行う。
- 達成状況の評価と見直しは、法定協議会である「**つくば市公共交通活性化協議会**」を中心に行う。



【1年間の流れ(イメージ)】

	協議会	討議・報告事項
6月頃	第1回協議会	・前年度の利用状況 ・見直し後の運行状況(速報) Che
11月頃	第2回協議会	・利用状況と運行状況(4-10月) Che ・評価指標の達成状況 Act ・見直し方針案の審議
2月頃	第3回協議会	・見直し案の審議、決定 Pla

4月:運行見直しの実行

Do

参考資料

参考資料 1 : 法定協議会（つくば市公共交通活性化協議会）の構成員と開催状況
→ 構成員名及び役職と計画策定までの開催状況を記載

参考資料 2 : つくバスの路線別の利用状況と運行状況
→ 路線別のバス停間乗車人数と、時刻表からの遅れ時間を整理

参考資料 3 : 評価指標の算定方法
→ 具体の算定方法を記載（毎年のモニタリングに向けて）

つくたく運行事業者の変更について

令和3年(2021年)1月13日(水)
つくば市都市計画部総合交通政策課

1 合併に伴う事業者変更

つくタクの運行を行っている関鉄土浦タクシー株式会社が合併することになったため、報告する。
 なお、合併によるつくタク運行への影響はない。

事業者	所在地		合併後名称
関鉄土浦タクシー株式会社	つくば市梅園2-1-9	➡	関鉄タクシー株式会社
関鉄県南タクシー株式会社	守谷市本町383		所在地 つくば市梅園2-1-9

▼合併予定日

令和3年(2021年)2月1日(予定)

▼理由

県南交通圏をメインの営業エリアとする両社が合併することにより、財務基盤の強化、事業規模の拡大による収益力の強化及び事業の効率化を図ります(合併に関する報告書より抜粋)。

2 事業撤退に伴う事業者変更

荒川沖ハイヤーのつくば市内事業撤退に伴い、荃崎地区の運行事業者の台数変更について報告する。

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	荃 崎 地 区	1台	0台
つくばタクシー株式会社	荃 崎 地 区	1台	2台

▼運行開始日

令和3年(2021年)1月4日(月)から

▼理由

荒川沖ハイヤーがつくば市内の事業を撤退するため、運行していた1台分について、1月4日から荃崎地区の区域運行が可能につくばタクシーが、運行を行うものである。

(参考)令和3年2月1日以降つくたく運行事業者一覧

つくたく運行区域(認可取得区域)

事業者	筑波	大穂・豊里	桜	谷田部	茎崎
旭タクシー		○	応	応	
天川タクシー				○	
植松タクシー	○				
大曾根タクシー	○	○	応		
上郷タクシー		旧		○	
関鉄タクシー			○	○	
佐藤タクシー				○	○
新栄タクシー	○	○	応		
新興タクシー			○		
つくばタクシー				応	○
土浦タクシー			○		
登坂タクシー	○				
フジ急	応	○	応		

※ 敬称略、五十音順

※ ○印:主たる運行区域 応:応援運行区域 旧:過去に担当していた区域で認可有

令和2年度利用実績(令和2年4月～11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3年(2021年)1月13日(水)
つくば市都市計画部総合交通政策課

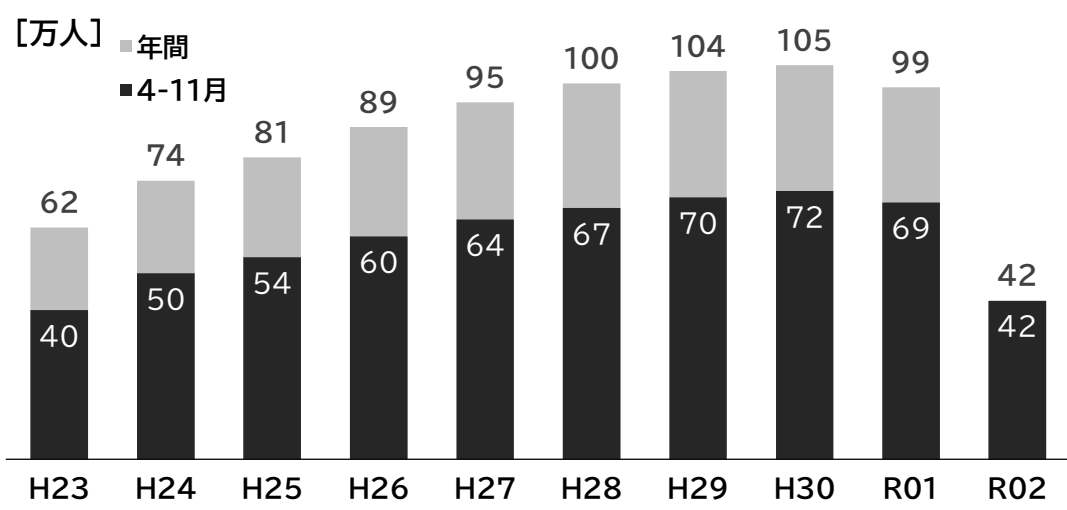
令和2年度 つくバス利用実績 (4月1日～11月30日)



つくバス利用者数

- 令和2年度(4月-11月)の利用者数は423,808人で、1日当たり1,737人の利用があった。
- 前年同期と比較し、延べ利用者数は262,066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が、11月では増加した。
- 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	60,832	▲ 21,147	74.2
10月	54,292	65,023	70,272	77,412	83,433	87,768	90,218	93,105	87,840	67,934	▲ 19,906	77.3
11月	56,275	63,846	70,956	74,872	79,271	88,107	88,780	91,603	87,441	62,342	▲ 25,099	71.3
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			
4-11月	398,566	496,762	539,190	595,036	640,401	671,505	699,153	716,532	685,874	423,808	▲ 262,066	61.8
年間	619,442	744,531	806,570	888,032	953,837	1,004,662	1,037,547	1,052,988	994,202	423,808	▲ 262,066	61.8
月平均	51,620	62,044	67,214	74,003	79,486	83,722	86,462	87,749	82,850	52,976	▲ 29,874	
日平均	1,692	2,040	2,210	2,433	2,606	2,752	2,843	2,885	2,716	1,737	▲ 979	

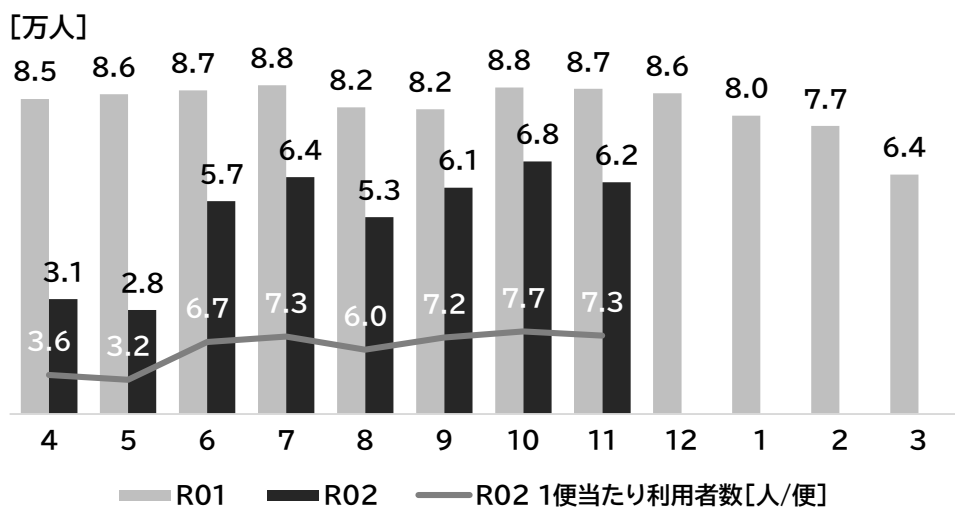
つくバス利用者数(前年度比較)

- 全ての路線において、前年度より利用者数が減少した。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と考えられる。
- 4月から11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、前年度の水準には届いていない。

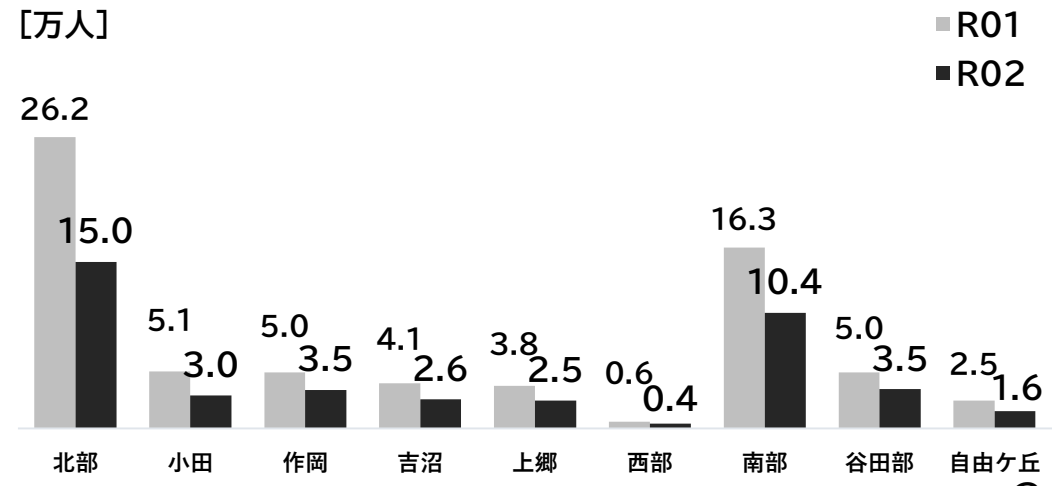
▼路線別利用者数一覧
(4-11月)

	北部	小田	作岡	吉沼	上郷	西部	南部	谷田部	自由ヶ丘	9路線合計	1日当たり
R01 年度利用者数[人]	261,857	51,081	50,458	40,541	38,142	5,858	162,586	50,309	25,042	685,874	2,811
R02 年度利用者数[人]	149,598	29,776	34,670	26,099	24,952	4,095	103,732	35,349	15,537	423,808	1,737
比較 増減数(R02-R01)[人]	▲ 112,259	▲ 21,305	▲ 15,788	▲ 14,442	▲ 13,190	▲ 1,763	▲ 58,854	▲ 14,960	▲ 9,505	▲ 262,066	▲ 1,074
R01 1日当たり便数[便/日]	55	30	34	22	18	18	58	30	18	283	
R01 1便当たり利用者数[人/便]	19.5	7.0	6.1	7.6	8.7	1.3	11.5	6.9	5.7	9.9	
R02 1日当たり便数[便/日]	55	30	34	22	18	18	58	30	18	283	
R02 1便当たり利用者数[人/便]	11.1	4.1	4.2	4.9	5.7	0.9	7.3	4.8	3.5	6.1	

▼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)

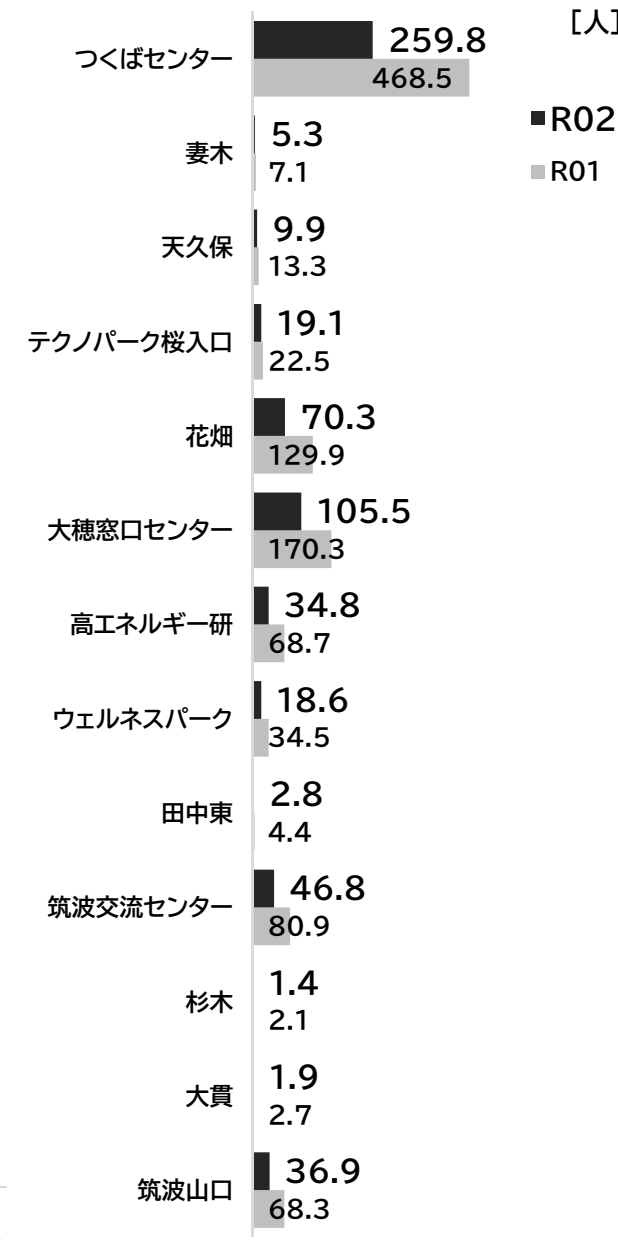
[月別・日別・便別利用者数]

- 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4割減となっている。

[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。

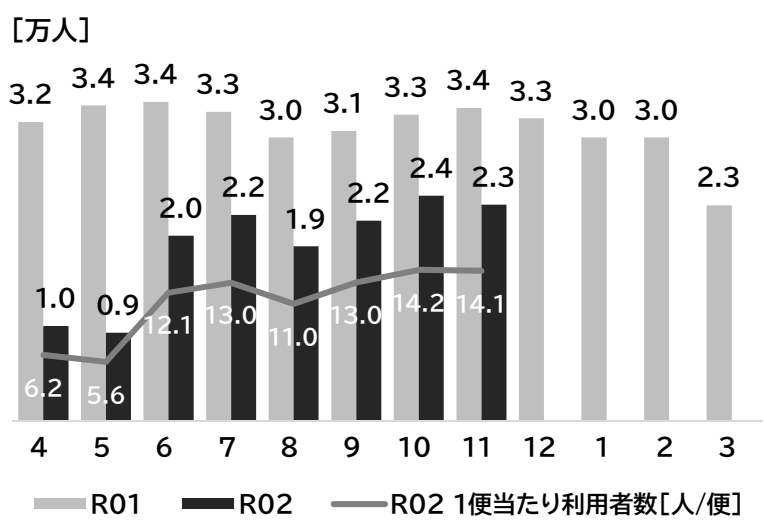
▼停留所別利用者数(1日当たり)



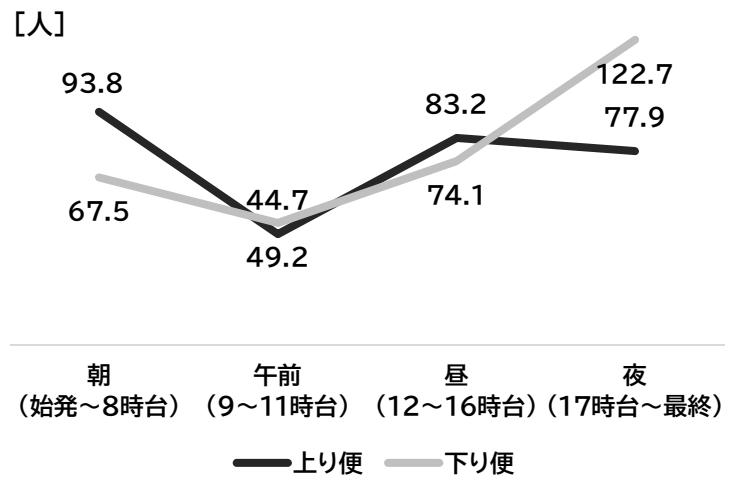
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	1,073.2	19.5
R02	613.1	11.1
増減数(R02-R01)	▲ 460.1	▲ 8.4
増減率(R02/R01)	▲42.9%	▲42.9%

▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



つくバスシャトル別利用状況(小田)

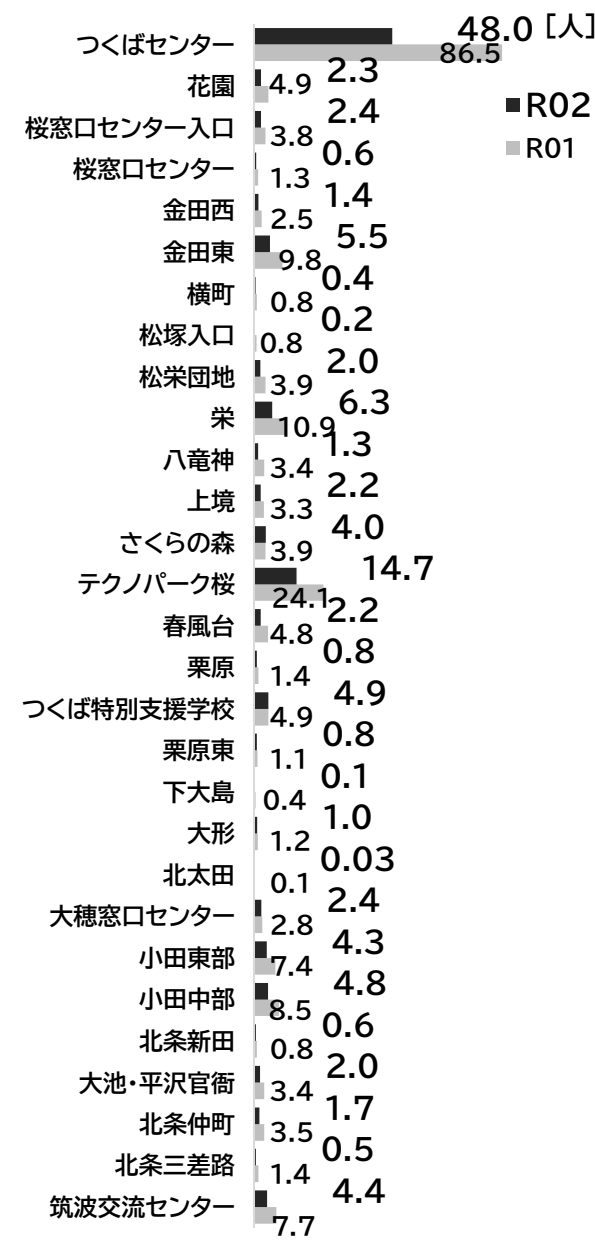
[月別・日別・便別利用者数]

- 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4割減となっている。

[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。

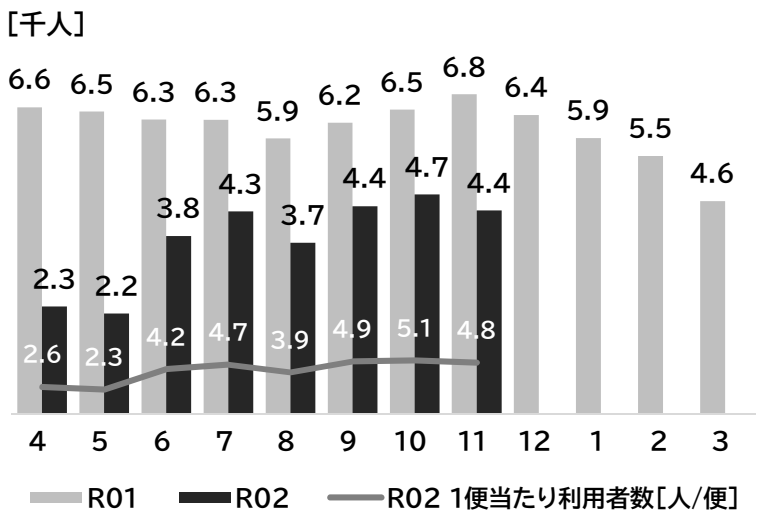
▼停留所別利用者数(1日当たり)



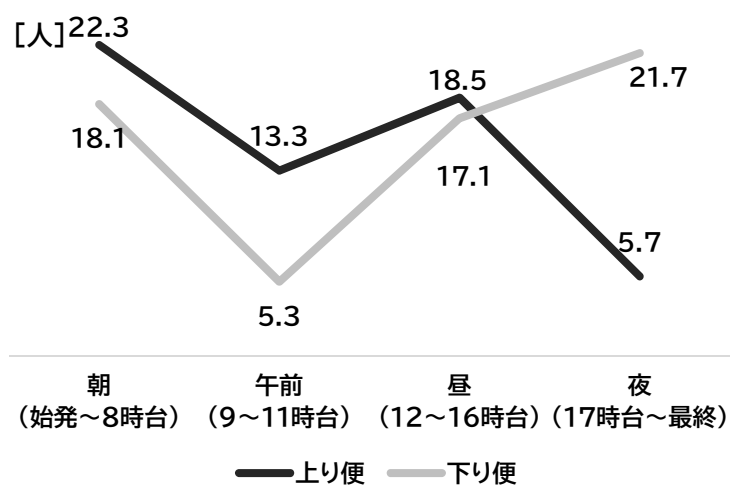
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	209.3	7.0
R02	122.0	4.1
増減数(R02-R01)	▲ 87.3	▲ 2.9
増減率(R02/R01)	▲ 41.7%	▲ 41.7%

▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



つくバスシャトル別利用状況(作岡)

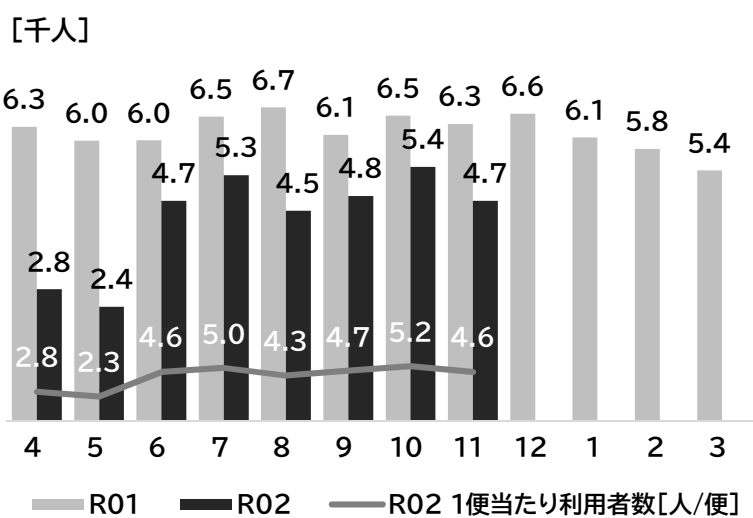
[月別・日別・便別利用者数]

- 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3割減となっている。

[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。

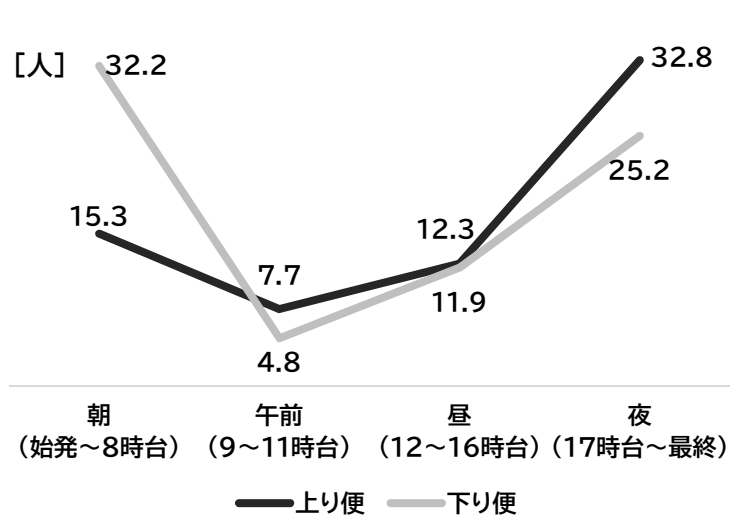
▼月別利用者数



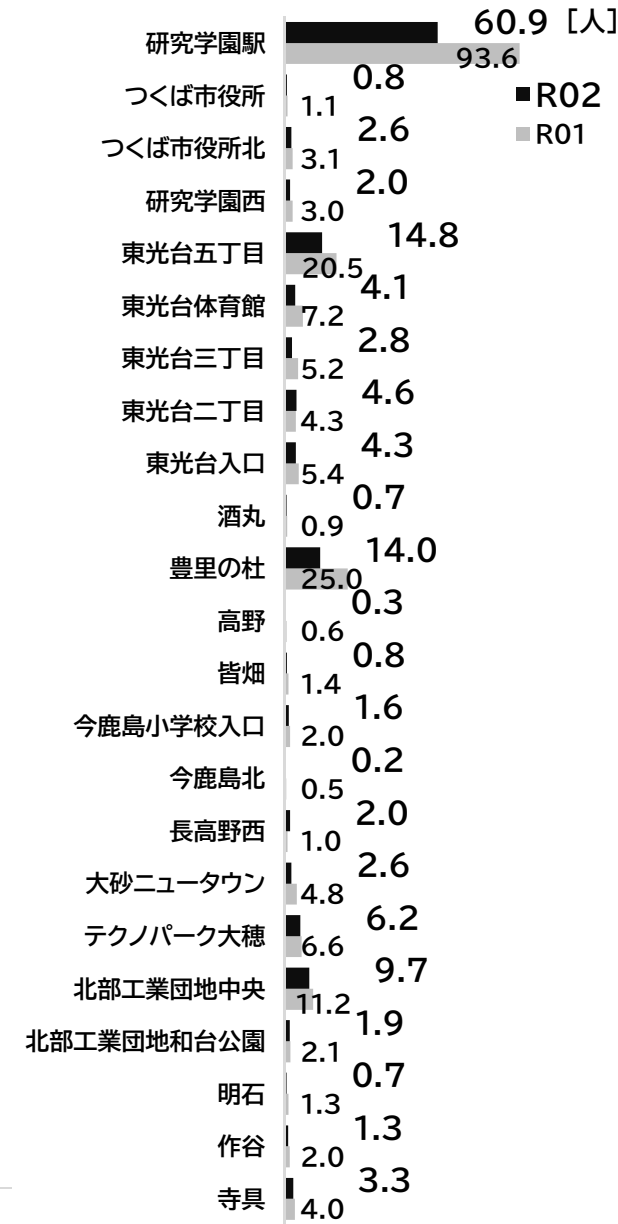
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	206.8	6.1
R02	142.1	4.2
増減数(R02-R01)	▲ 64.7	▲ 1.9
増減率(R02/R01)	▲ 31.3%	▲ 31.3%

▼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。

[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。

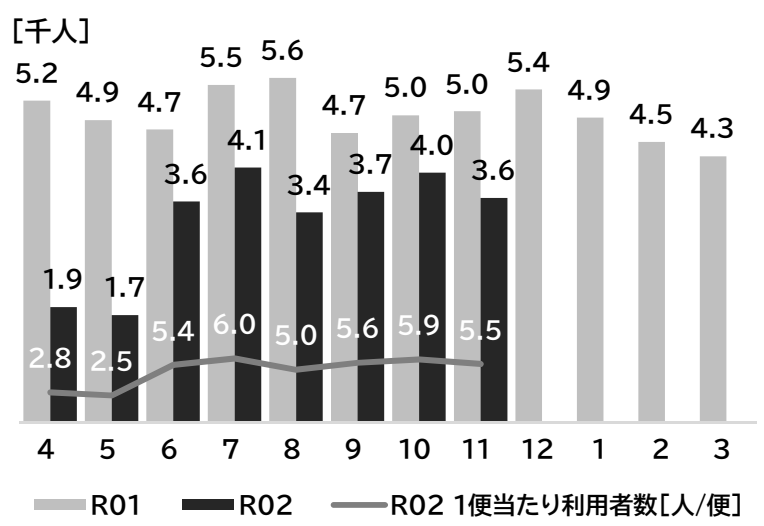
▼停留所別利用者数(1日当たり)



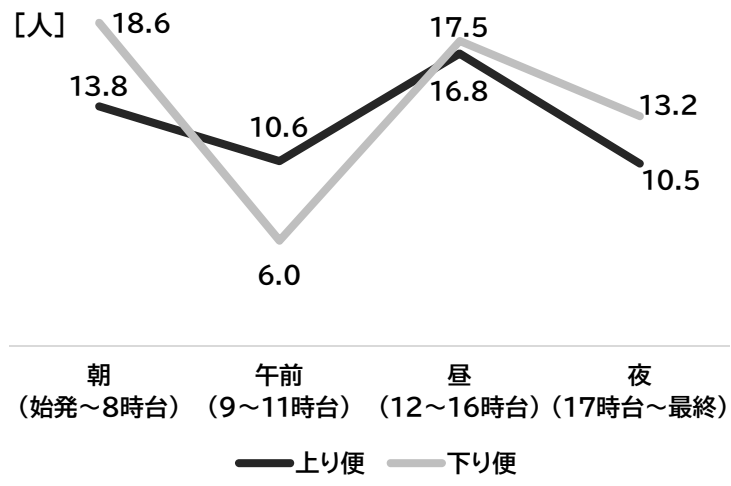
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	166.2	7.6
R02	107.0	4.9
増減数(R02-R01)	▲ 59.2	▲ 2.7
増減率(R02/R01)	▲ 35.6%	▲ 35.6%

▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



つくバスシャトル別利用状況(上郷)

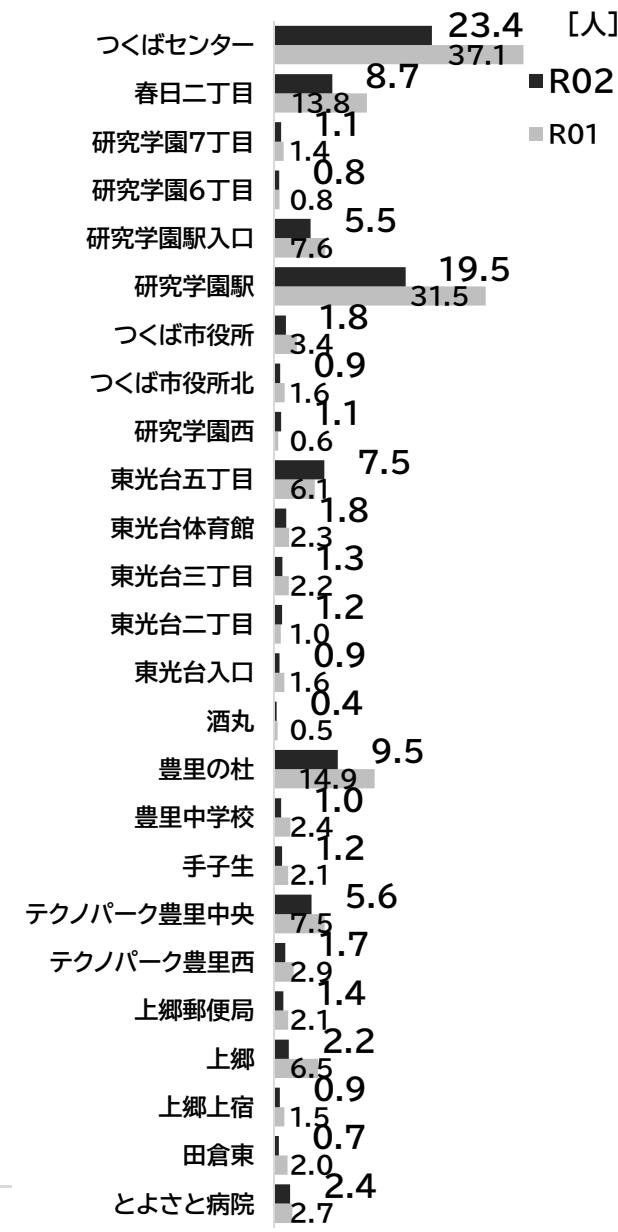
[月別・日別・便別利用者数]

- 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3割減となっている。

[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。

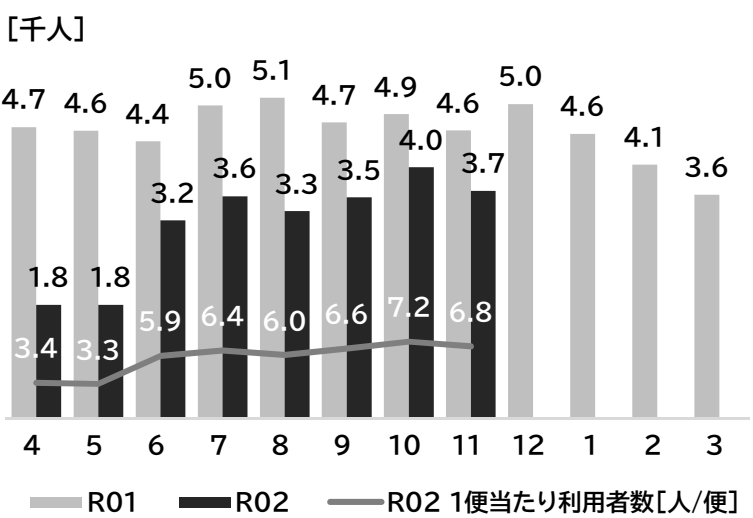
▼停留所別利用者数(1日当たり)



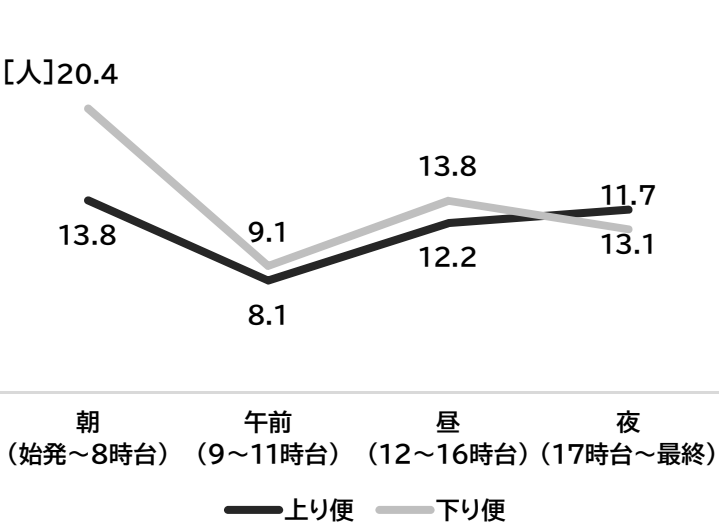
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	156.3	8.7
R02	102.3	5.7
増減数(R02-R01)	▲ 54.1	▲ 3.0
増減率(R02/R01)	▲34.6%	▲34.6%

▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



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3割減となっている。

[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

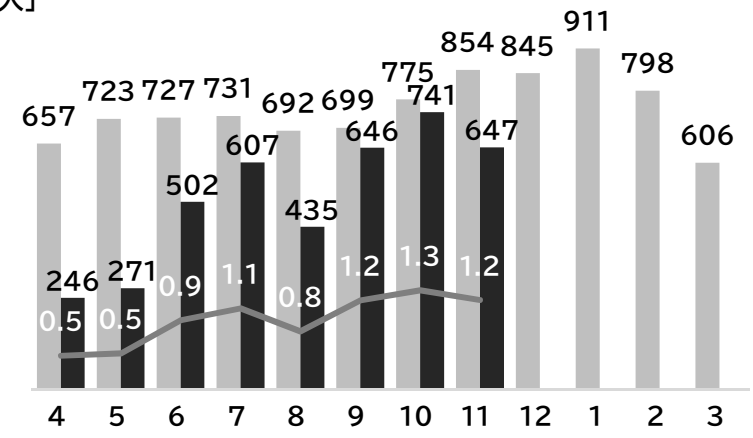
	日	便
R01	24.0	1.3
R02	16.8	0.9
増減数(R02-R01)	▲ 7.2	▲ 0.4
増減率(R02/R01)	▲30.1%	▲30.1%

▼停留所別利用者数(1日当たり)



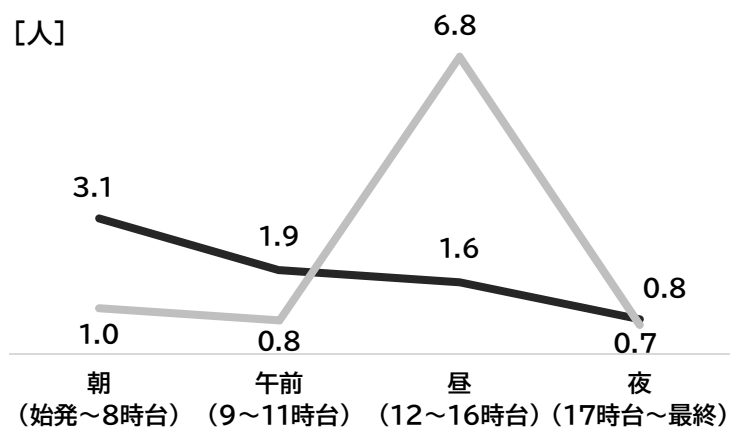
▼月別利用者数

[人]



▼時間帯別利用者数

[人]



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。

[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。

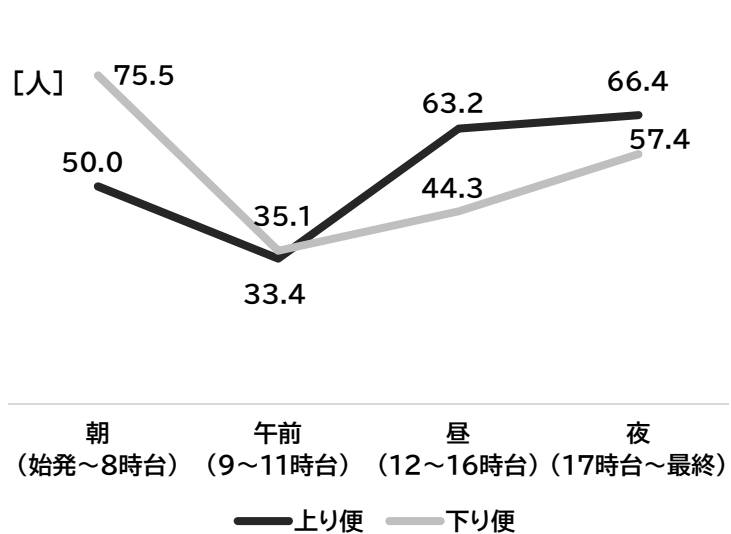
▼停留所別利用者数(1日当たり)



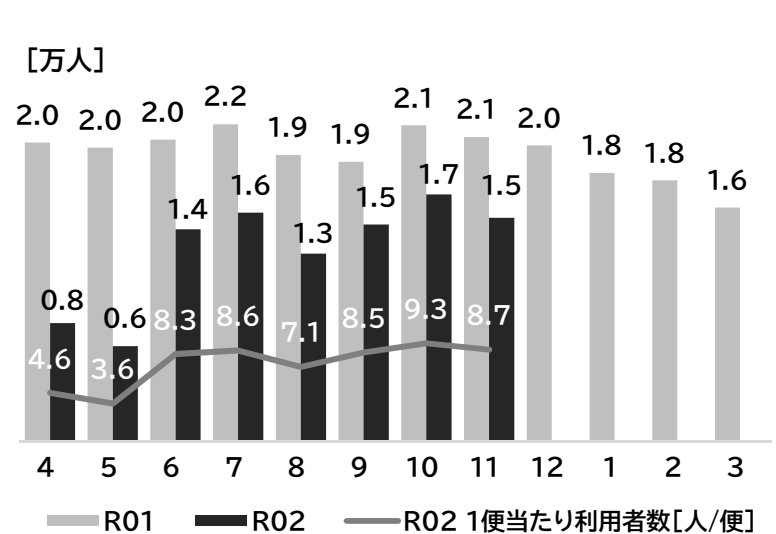
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	666.3	11.5
R02	425.1	7.3
増減数(R02-R01)	▲ 241.2	▲ 4.2
増減率(R02/R01)	▲36.2%	▲36.2%

▼時間帯別利用者数



▼月別利用者数



つくバスシャトル別利用状況(谷田部)

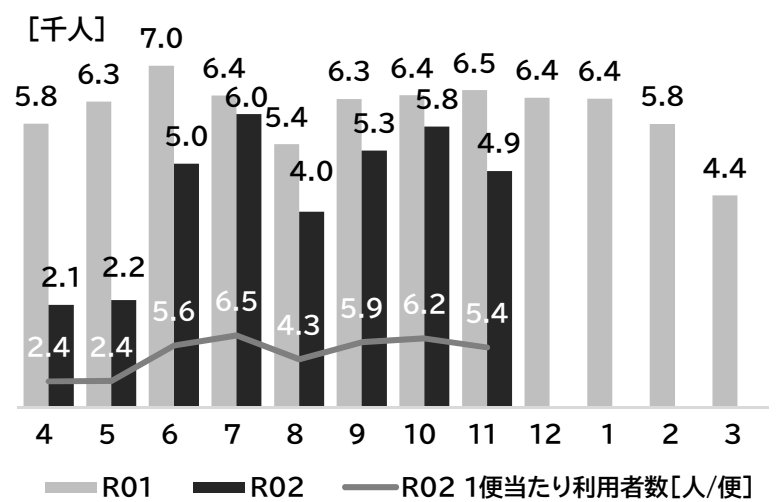
[月別・日別・便別利用者数]

- 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3割減となっている。

[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。

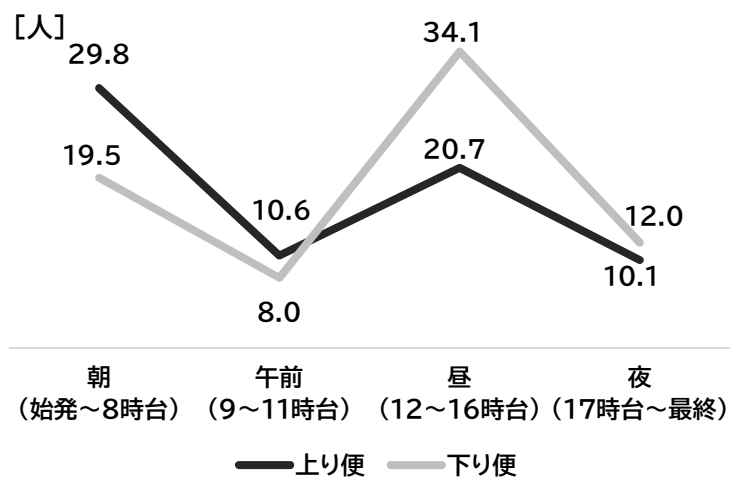
▼月別利用者数



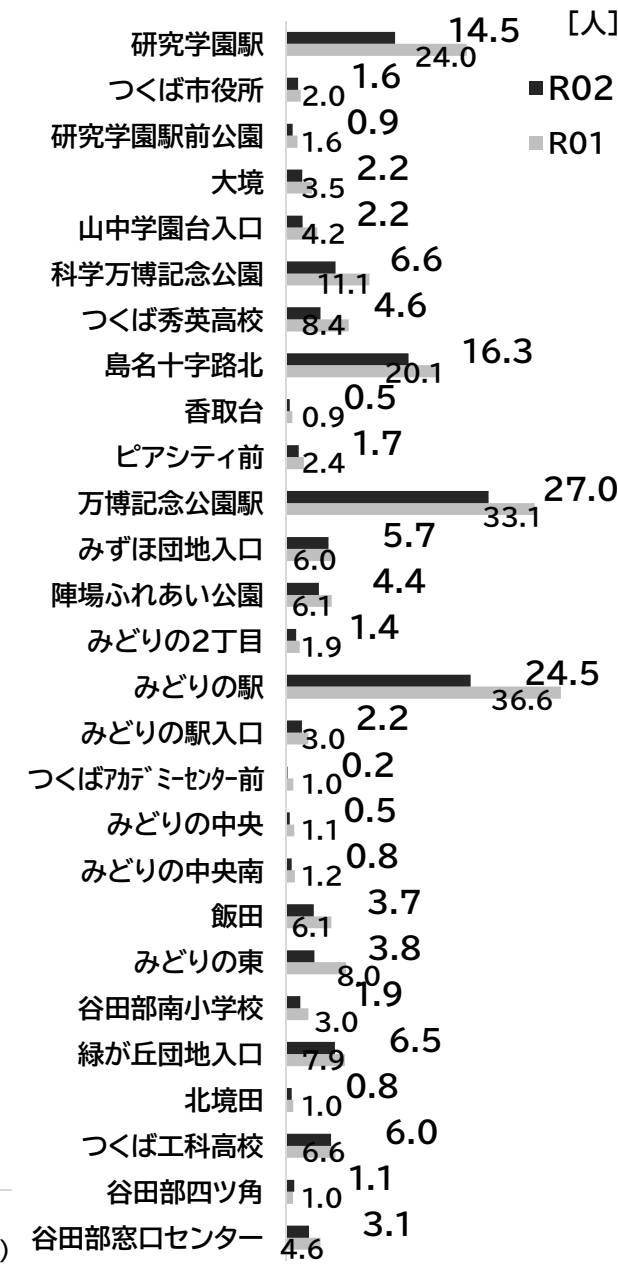
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	206.2	6.9
R02	144.9	4.8
増減数(R02-R01)	▲ 61.3	▲ 2.0
増減率(R02/R01)	▲ 29.7%	▲ 29.7%

▼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(自由ヶ丘)

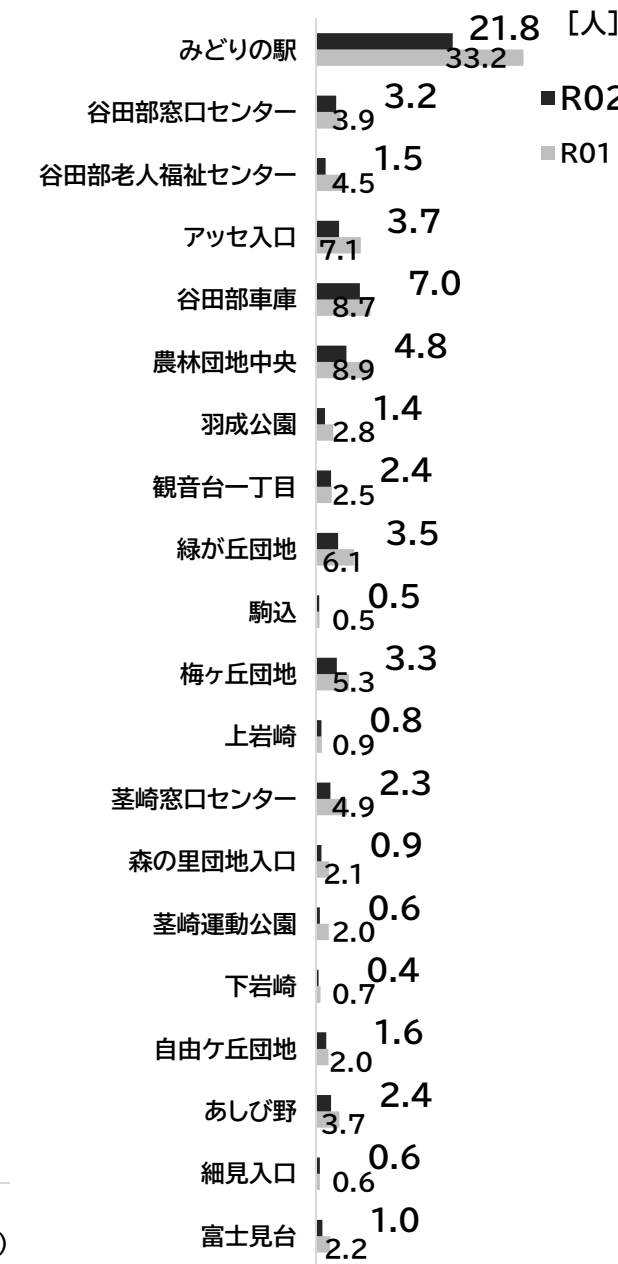
[月別・日別・便別利用者数]

- 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。

[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。

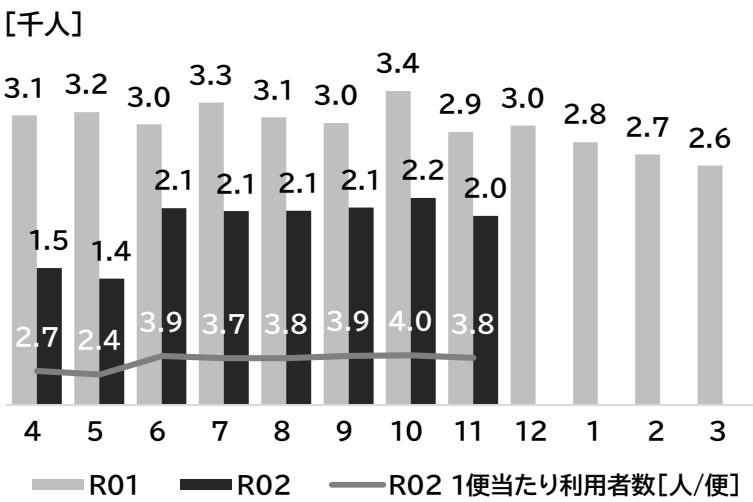
▼停留所別利用者数(1日当たり)



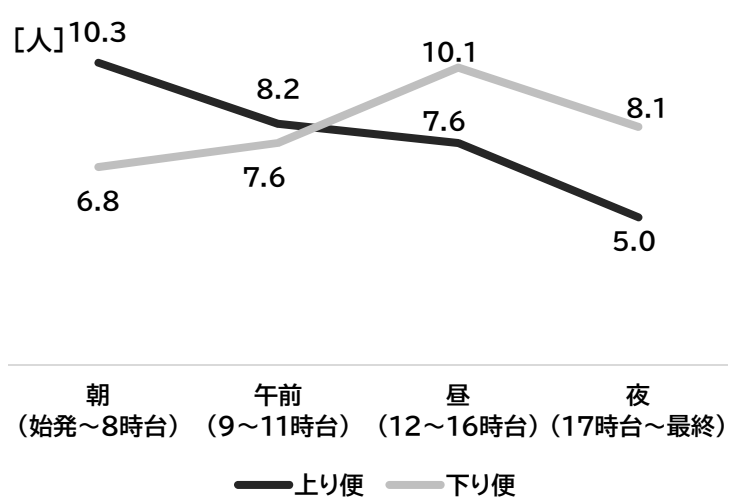
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	102.6	5.7
R02	63.7	3.5
増減数(R02-R01)	▲ 39.0	▲ 2.2
増減率(R02/R01)	▲38.0%	▲38.0%

▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



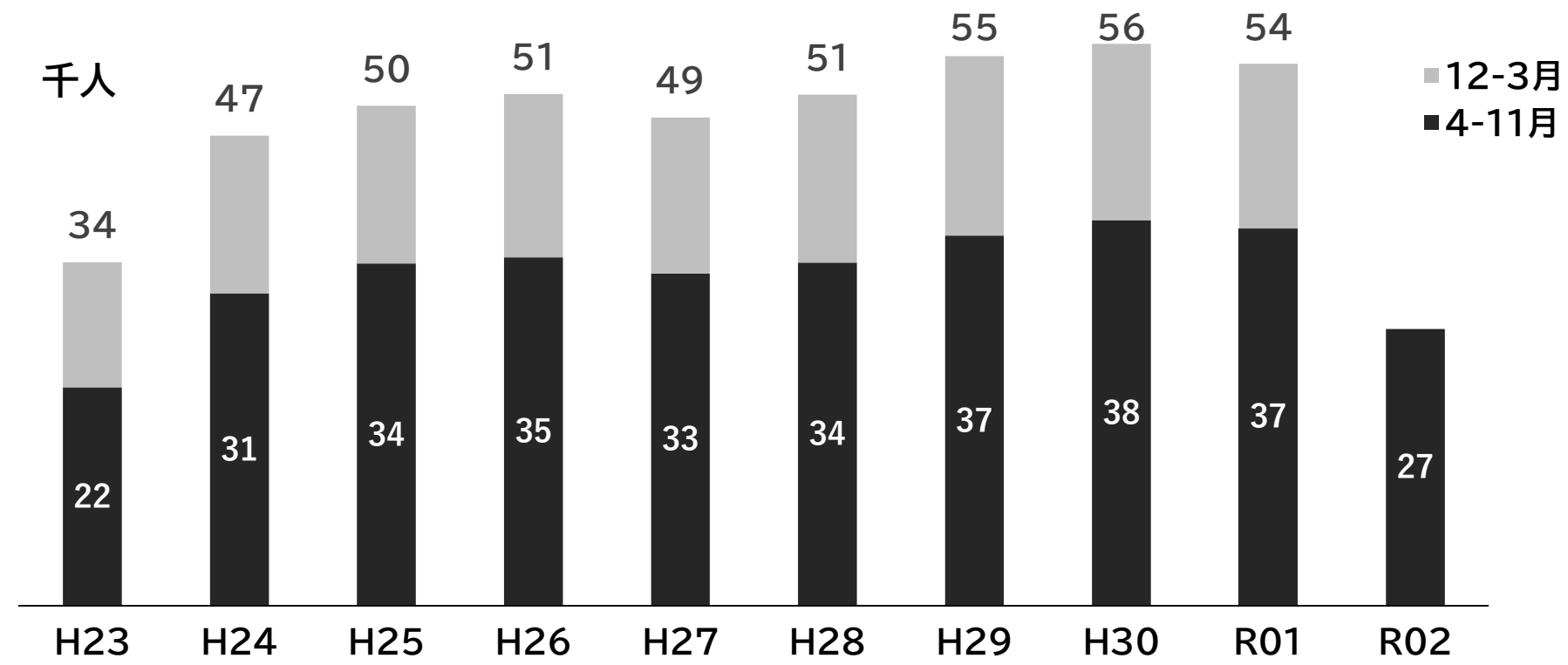
令和2年度 つくたく利用実績 (4月1日~11月30日)



つくタク利用者数

- 令和2年度4月-11月の利用者数は27,491人で、前年度比10,001人(26.7%)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

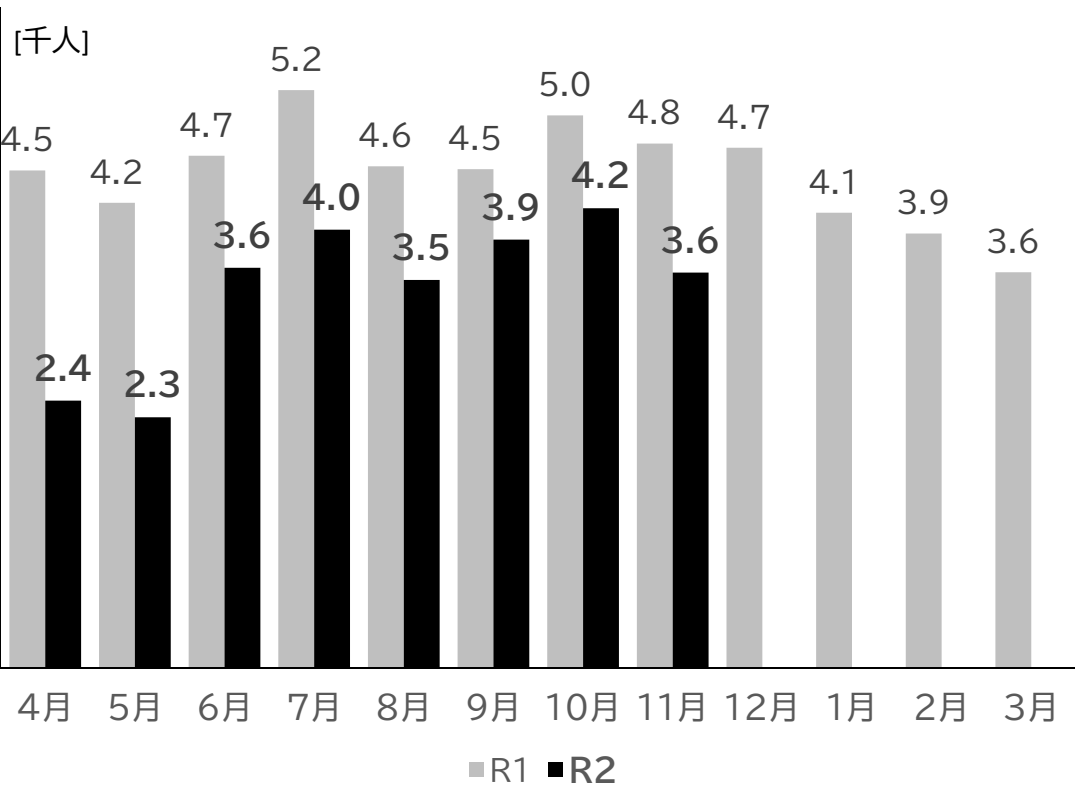


(人)	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R01	R02
4-11月	21,703	31,046	34,014	34,626	33,004	34,087	36,802	38,312	37,492	27,491
通期	34,120	46,720	49,683	50,865	48,544	50,811	54,636	55,858	53,887	

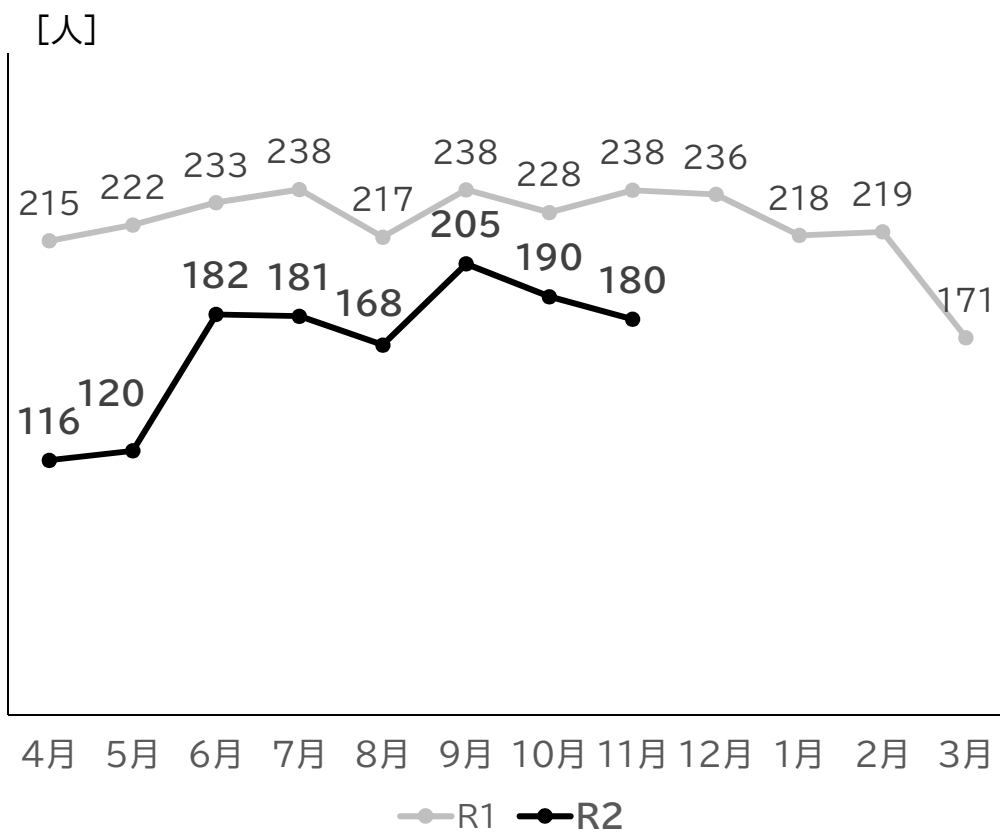
つくたく月別利用者数

- 前年同期と比較し、利用者数は4月-11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



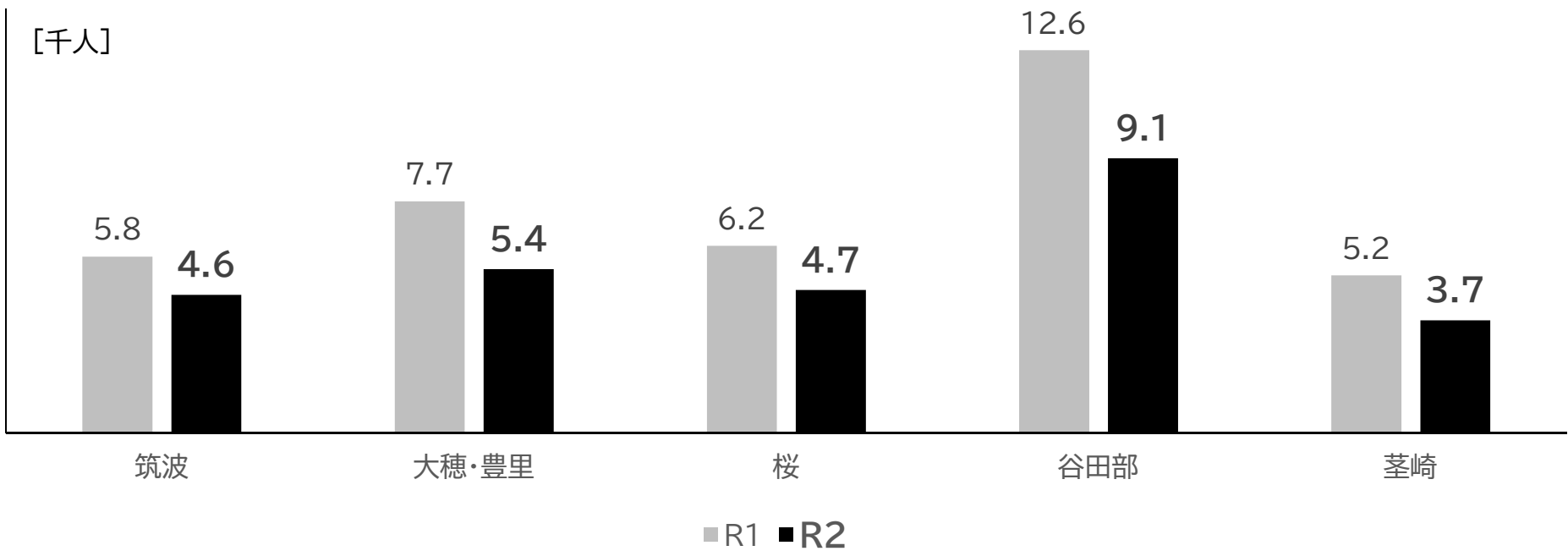
▼1日当たり利用者数



つくたく地区別利用者数

- 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(4-11月比較)



(人)	筑波	大穂・豊里	桜	谷田部	茎崎
R01(4月-11月)	5,820	7,650	6,181	12,635	5,206
R02(4月-11月)	4,563	5,412	4,720	9,070	3,726
増減率	75.7%	68.4%	67.2%	66.4%	66.0%

つくたく地区別・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]

R01,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	1,059	930	674	510	681	619	567	780	5,820
大穂・豊里	1,322	1,334	605	1,243	815	704	728	899	7,650
桜	976	958	771	627	654	543	804	848	6,181
谷田部	1,928	2,003	1,224	1,261	1,272	1,667	1,505	1,775	12,635
茎崎	835	832	572	539	528	760	475	665	5,206
全地区	6,120	6,057	3,846	4,180	3,950	4,293	4,079	4,967	37,492



R02,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	919	660	544	510	502	459	389	580	4,563
大穂・豊里	976	875	585	799	590	555	493	539	5,412
桜	702	760	653	480	489	440	550	646	4,720
谷田部	1,399	1,455	968	1,003	1,034	1,109	946	1,156	9,070
茎崎	515	612	523	415	425	510	284	442	3,726
全地区	4,511	4,362	3,273	3,207	3,040	3,073	2,662	3,363	27,491

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。

▼地区別・時間帯別 1台当たり利用者数 [人/台]

R01,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	265	233	225	255	227	155	142	195	208
大穂・豊里	331	334	303	414	272	176	182	225	273
桜	325	319	257	314	327	272	268	283	294
谷田部	321	334	306	315	318	278	251	296	301
茎崎	278	277	286	270	264	253	158	222	248
全地区	306	303	275	322	282	226	204	248	268



R02,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	230	165	136	128	126	115	97	145	163
大穂・豊里	244	219	146	200	148	139	123	135	193
桜	234	253	218	160	163	147	183	215	225
谷田部	233	243	161	167	172	185	158	193	216
茎崎	172	204	174	138	142	170	95	147	177
全地区	226	218	234	247	217	162	133	168	196

(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

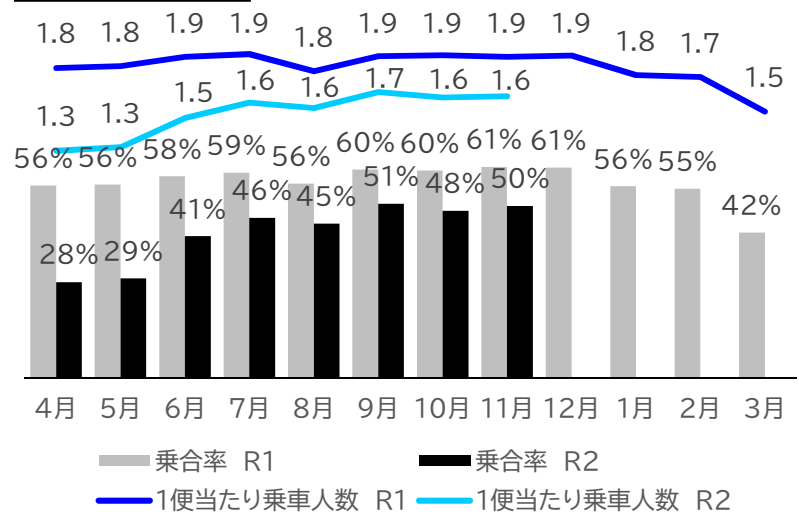
前年同期比 20人/台以上増加

前年同期比 20人/台以上減少

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が、前年の水準に届いていない。

▼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

R01,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	58%	51%	42%	51%	40%	32%	26%	47%	44%
大穂・豊里	72%	64%	68%	74%	59%	37%	37%	46%	57%
桜	69%	72%	55%	67%	70%	57%	58%	62%	64%
谷田部	69%	75%	67%	71%	74%	58%	51%	63%	66%
茎崎	66%	62%	61%	56%	59%	57%	40%	53%	57%
全地区	67%	66%	58%	66%	61%	49%	44%	55%	58%

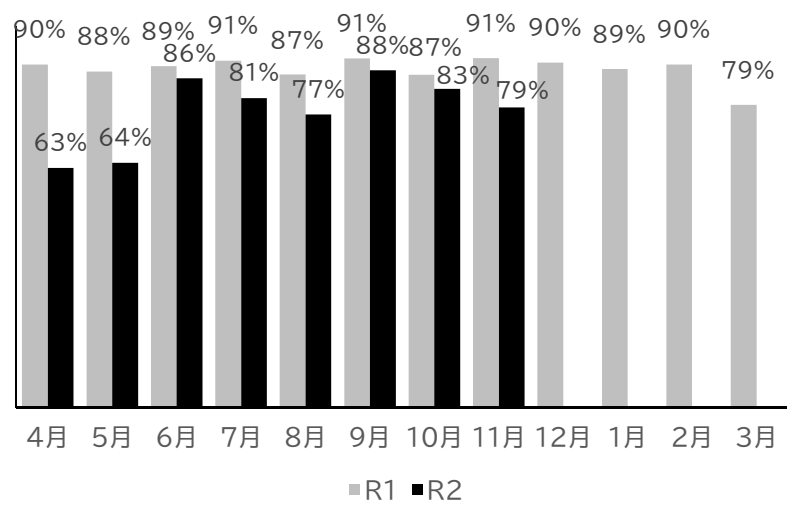


R02,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	44%	33%	34%	51%	32%	22%	17%	38%	34%
大穂・豊里	55%	46%	65%	59%	42%	32%	23%	23%	44%
桜	48%	59%	49%	51%	53%	44%	41%	49%	49%
谷田部	46%	49%	50%	50%	56%	39%	32%	38%	45%
茎崎	36%	46%	58%	45%	44%	44%	26%	39%	43%
全地区	46%	47%	50%	52%	47%	36%	29%	37%	43%

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が、前年の水準に届いていない。

▼月別 稼働率



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 車両稼働率

R01,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	93%	87%	90%	94%	92%	70%	65%	77%	82%
大穂・豊里	95%	92%	97%	95%	93%	76%	73%	89%	88%
桜	96%	95%	91%	96%	97%	94%	90%	94%	94%
谷田部	97%	98%	97%	98%	97%	95%	89%	95%	96%
荃崎	88%	89%	94%	93%	88%	87%	63%	78%	84%
全地区	94%	93%	94%	96%	94%	84%	77%	87%	89%



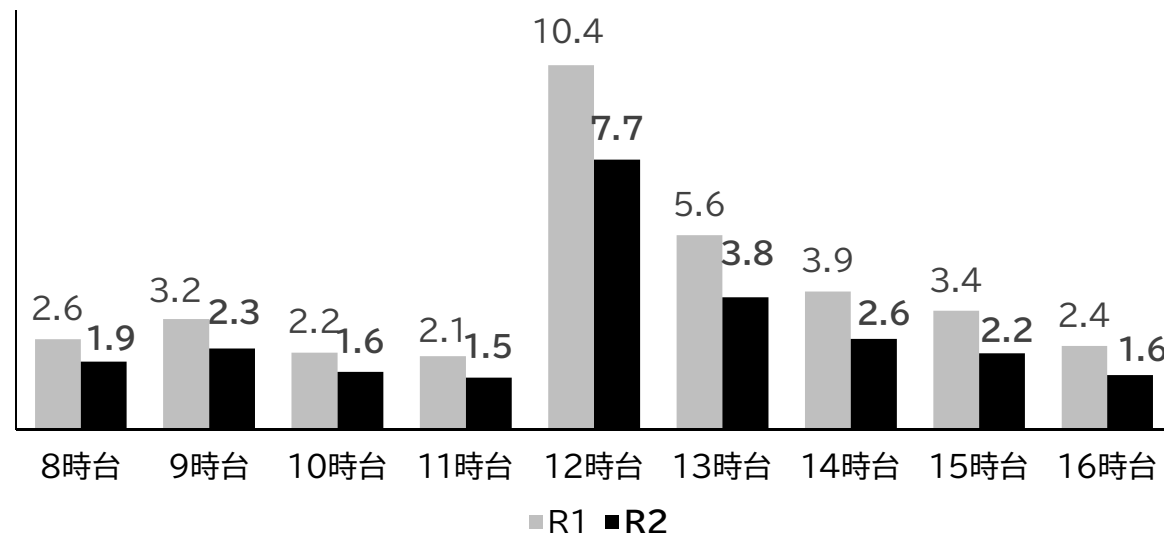
R02,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	平均
筑波	91%	72%	80%	92%	74%	57%	50%	63%	71%
大穂・豊里	88%	83%	95%	89%	78%	63%	57%	65%	75%
桜	87%	87%	83%	88%	89%	87%	75%	80%	84%
谷田部	90%	92%	90%	92%	91%	76%	68%	80%	84%
荃崎	73%	79%	90%	83%	82%	67%	44%	60%	70%
全地区	87%	83%	87%	89%	83%	69%	60%	71%	78%

つくたく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。

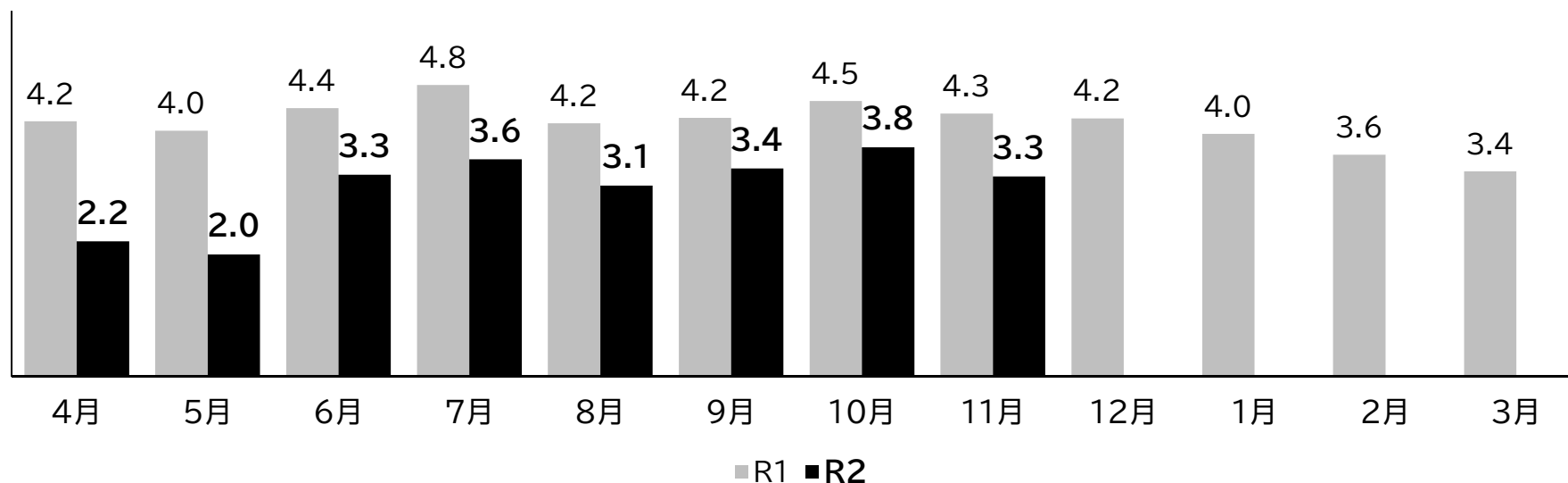
▼時間別応答数(R1,R2共に4-11月合計)

[千件]



▼月別応答数

[千件]



つくたく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が、以前の水準に届いていない。
- 14～16時台のキャンセル数が、前年度に引き続き多い。

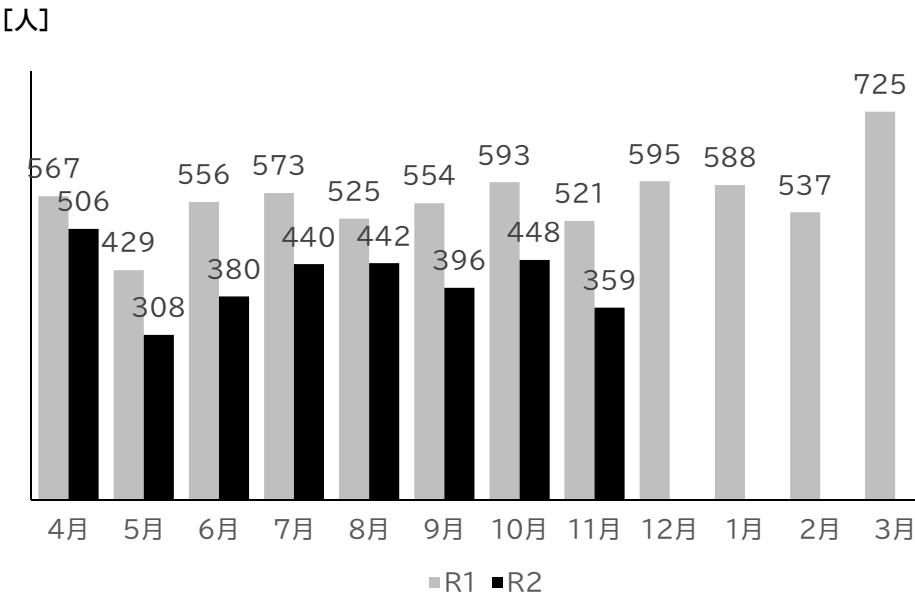
▼地区別・時間帯別 キャンセル数

[人]

R01,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	39	58	63	40	56	62	67	81	466
大穂・豊里	59	100	40	100	71	74	74	103	621
桜	72	106	108	71	98	82	83	108	728
谷田部	169	203	98	159	158	209	239	298	1,533
茎崎	56	65	45	66	51	61	52	52	448
全地区	395	532	354	436	434	488	515	642	3,796



▼月別キャンセル数



R02,4-11月	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	合計
筑波	40	51	59	40	60	51	47	60	408
大穂・豊里	50	54	44	73	43	60	48	72	444
桜	74	77	103	85	89	79	95	109	711
谷田部	163	181	145	204	129	161	153	273	1,409
茎崎	30	38	42	48	29	55	20	43	305
全地区	357	401	393	450	350	406	363	557	3,277

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～11月30日)



支線型バス利用者数

- 4月から11月の利用者数は3,114人で、前年度比647人(17.2%)減少。1日あたりでは3名減少して約11名である。
- 月別利用者数では、7月以降は回復しており、10月、11月は前年と同水準となっている。
- 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り減少したが、緊急事態宣言解除以後、時間の経過とともに沿線の人出が回復したと推測される。

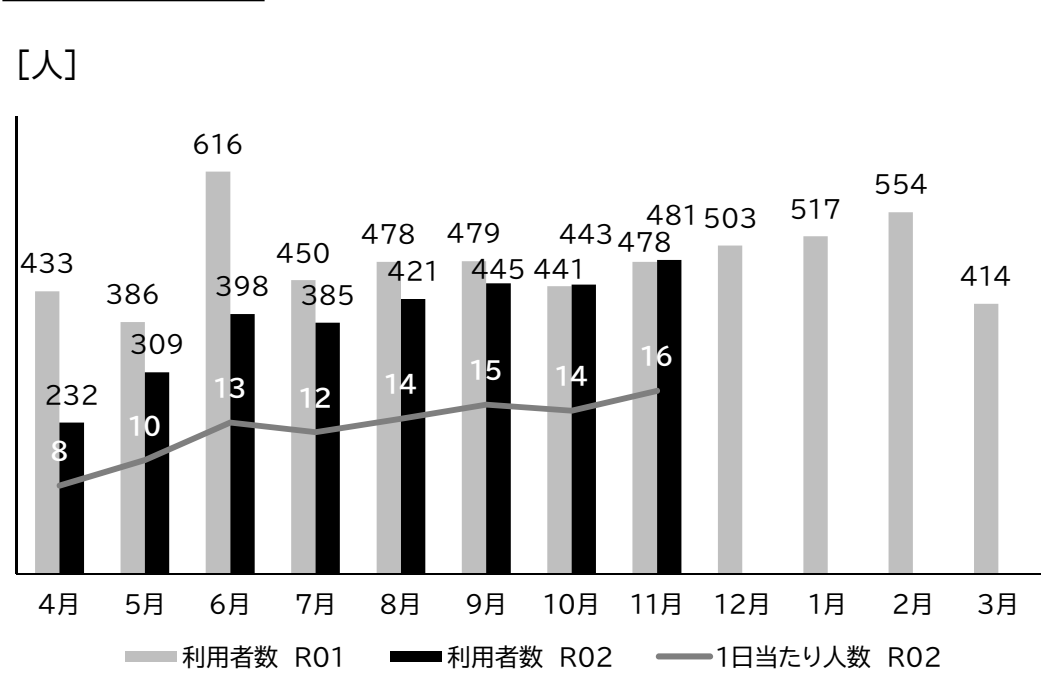
▼利用者数(4-11月合計)

	合計利用者数	1日当たり利用者数
R01	3,761	15.4
R02	3,114	12.8
増減数(R02-R01)	▲ 647	▲ 2.7
増減率(R02/R01)	▲ 17.2%	▲ 17.2%

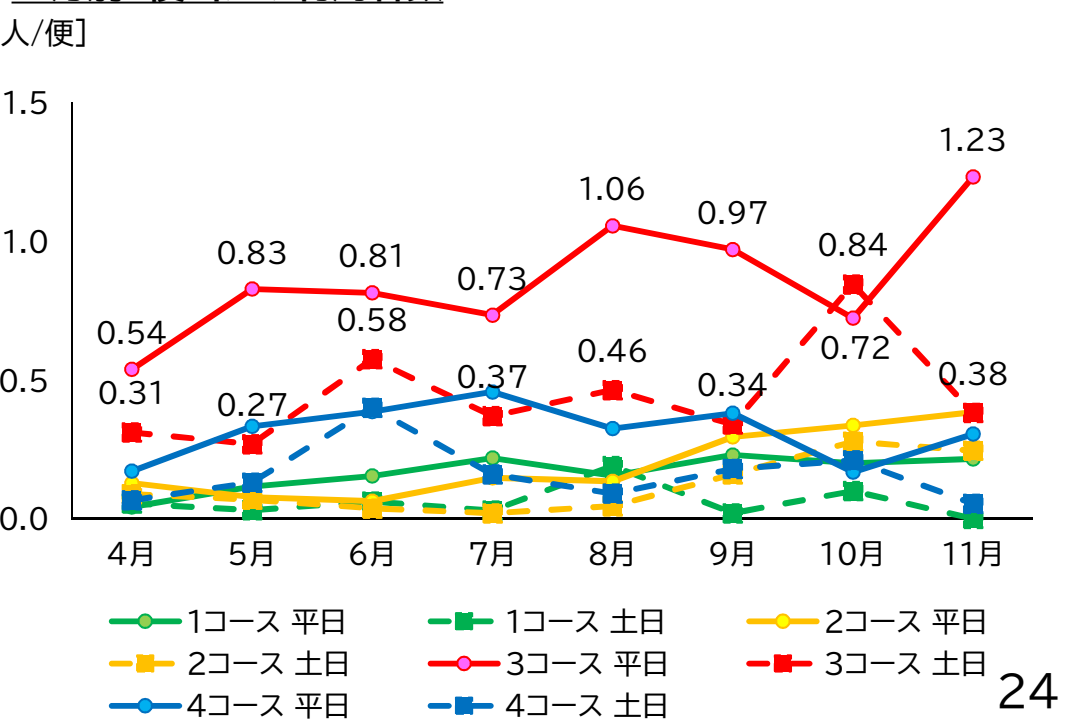
▼1便当たり利用者数(4-11月)

	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	0.42	0.38	0.28	0.20	1.58	1.02	0.49	0.26
R02	0.27	0.10	0.31	0.19	1.37	0.68	0.50	0.24
増減数(R02-R01)	-0.15	-0.29	0.04	-0.01	-0.21	-0.34	0.02	-0.01
増減率(R02/R01)	▲ 36.6%	▲ 74.9%	13.5%	▲ 5.9%	▲ 13.3%	▲ 33.0%	3.4%	▲ 5.3%

▼月別利用者数



▼月別1便当たり利用者数

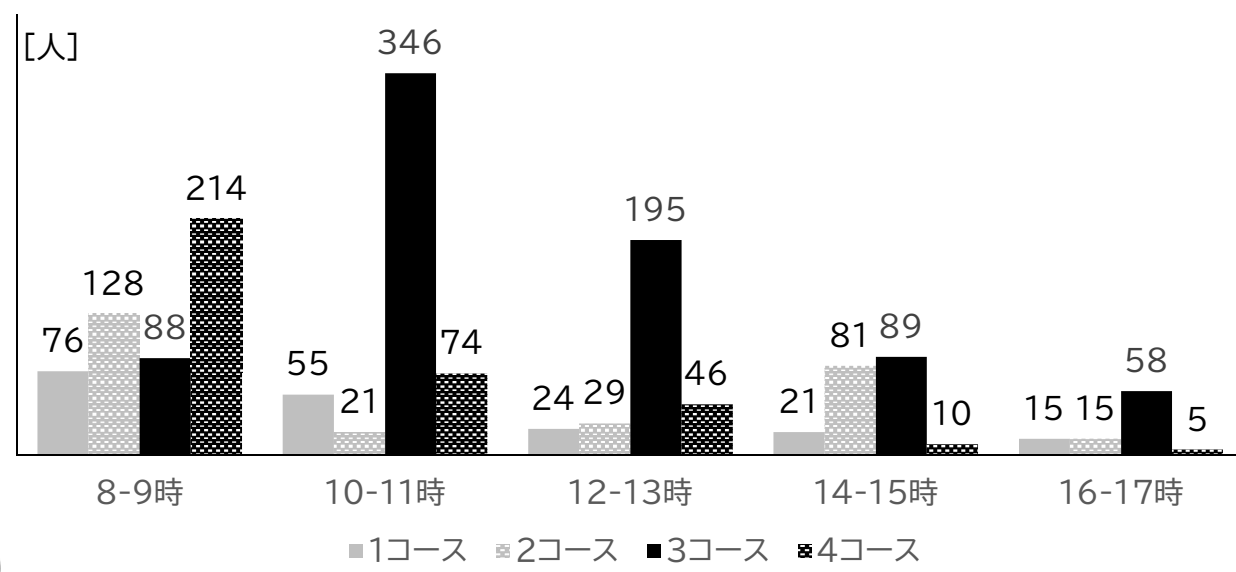


支線型バス時間帯別利用者数

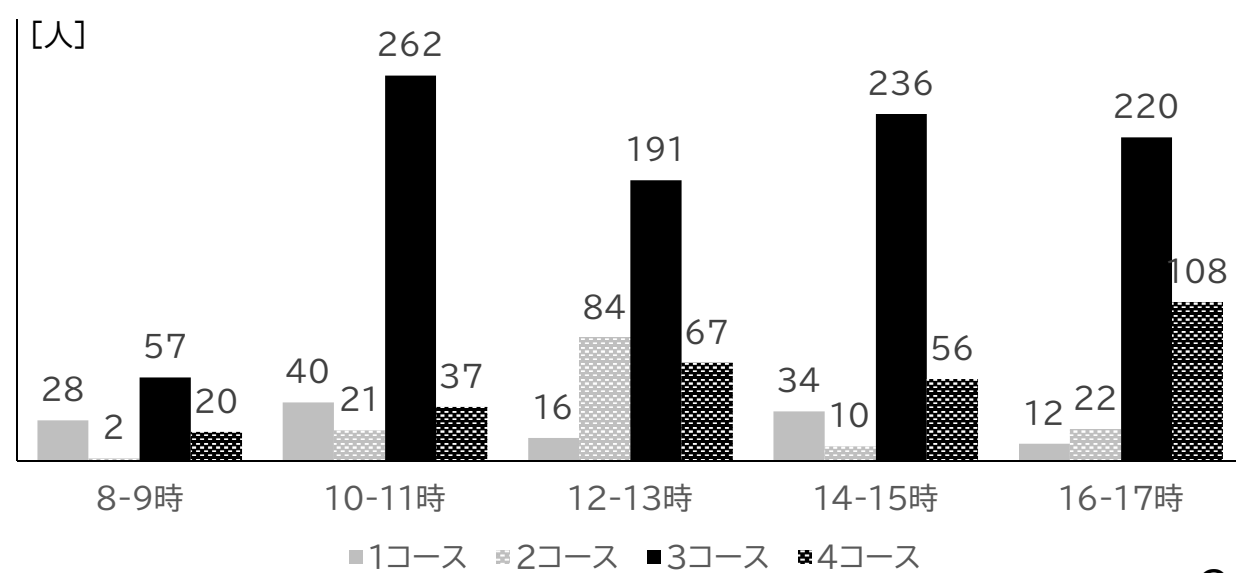
- 1コースは、上り便の利用が多い。
行きは支線型バスを利用し、帰りはその他の交通手段を利用していると考えられる。
- 2コースは、朝の上り便の利用が多く、日中の下り便でも使われている。
- 3コースは、全時間帯で利用されている。
- 4コースは、朝の上り便と夕方の下り便の利用が多い。

▼4-11月の合計利用者数

▶上り



▶下り



1コース利用状況

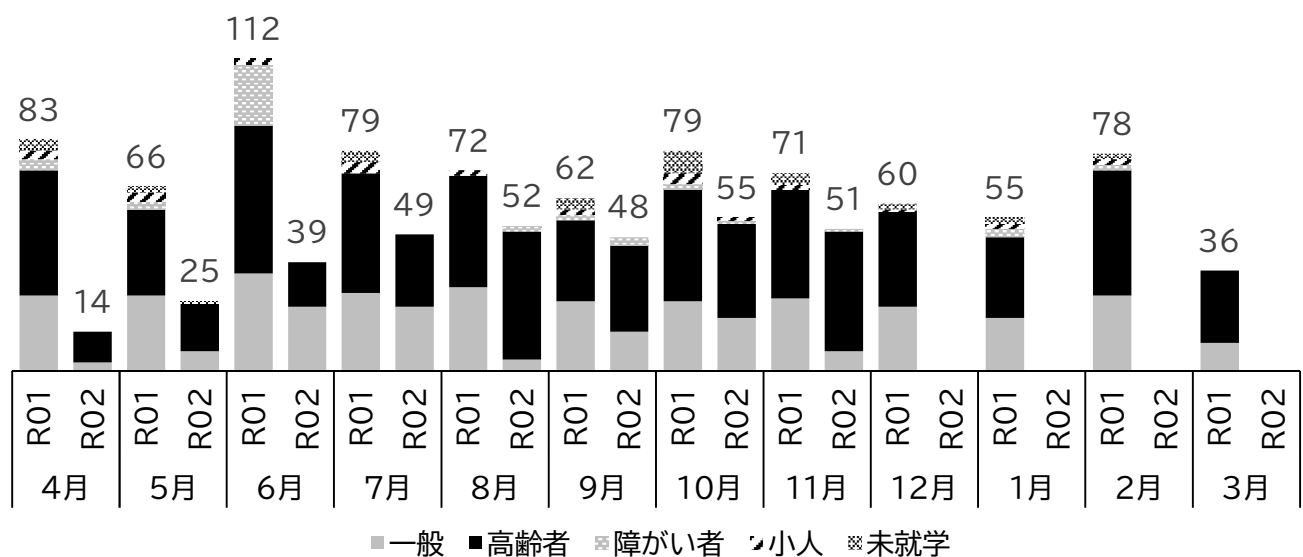
- 1日当たり利用者数は約1.4人であり、前年と比較して半数程度となっている。
- 安食北、カスミ筑波店の利用が多い。
- 前年と比較すると減少傾向にあるが、カスミ筑波店は増加している。

▼利用者数(4-11月合計)

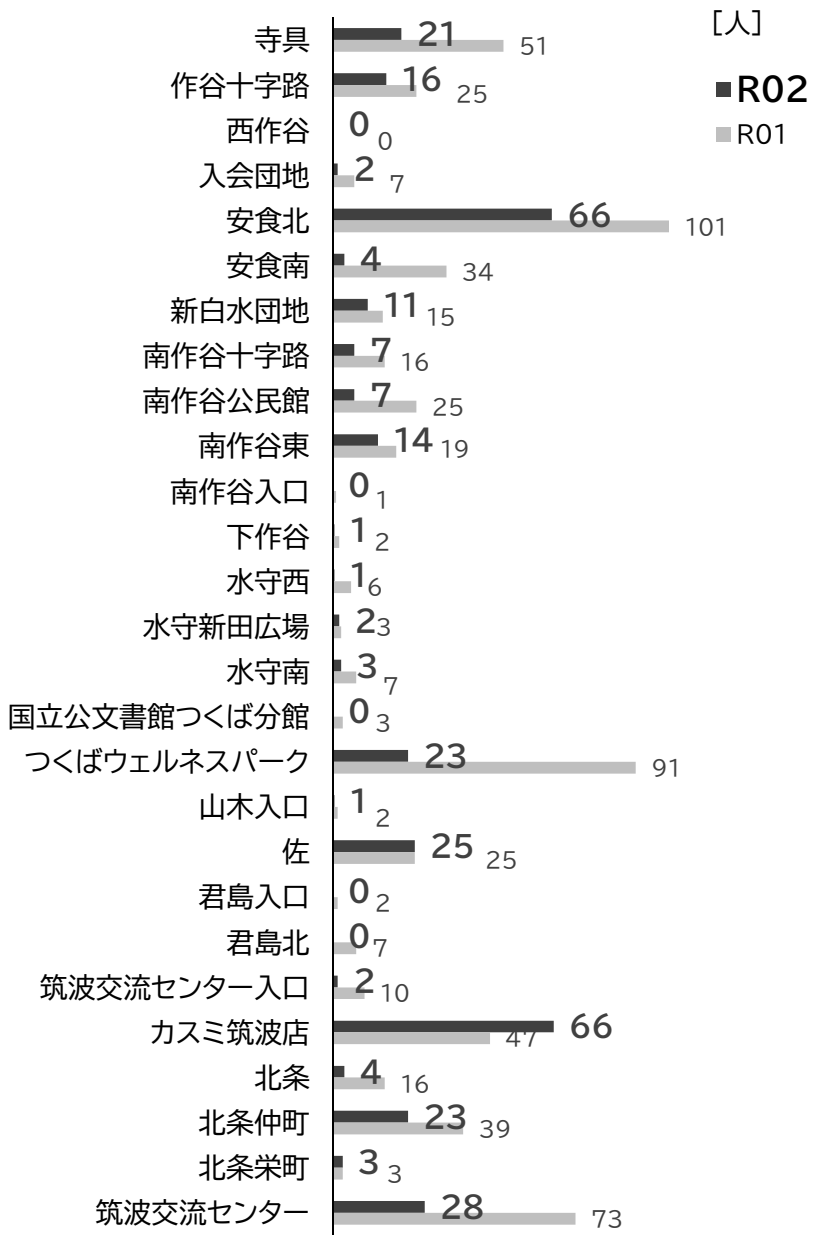
	4-11月合計	日
R01	624	2.6
R02	333	1.4
増減数(R02-R01)	▲ 291	▲ 1.2
増減率(R02/R01)	▲ 46.6%	▲ 46.6%

▼月別利用者数

[人]



▼停留所別利用者数(4-11月合計)



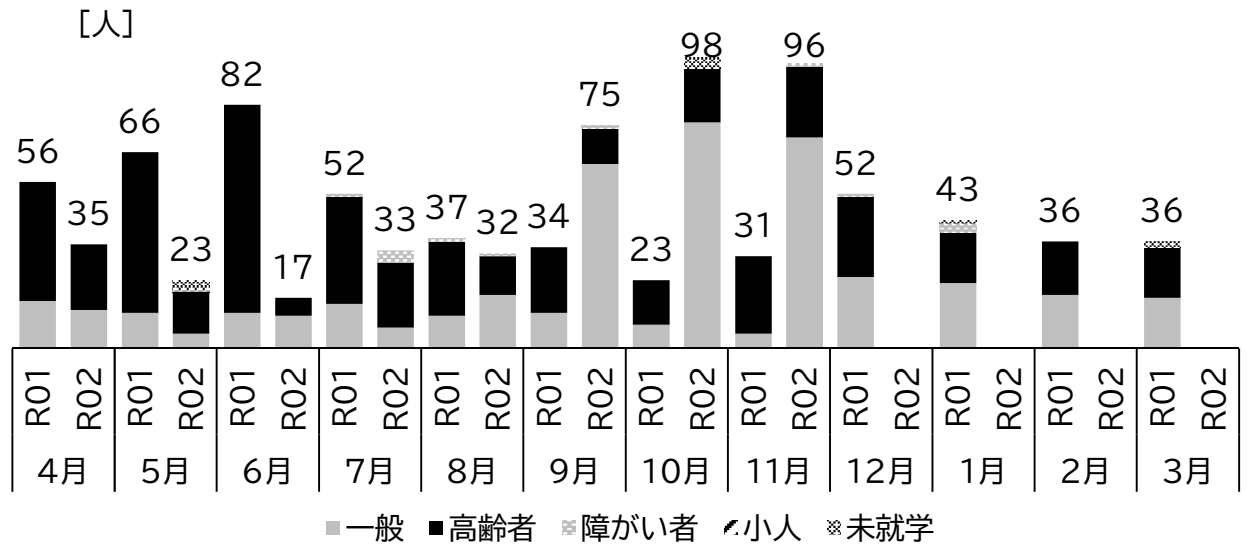
2コース利用状況

- 1日当たり利用者数は約1.7人であり、前年と比較して同水準となっている。
- 洞下下宿、カスミ筑波店の利用が多い。
- 前年と比較すると9月以降が増加傾向にあり、一般の方の利用が増加している。

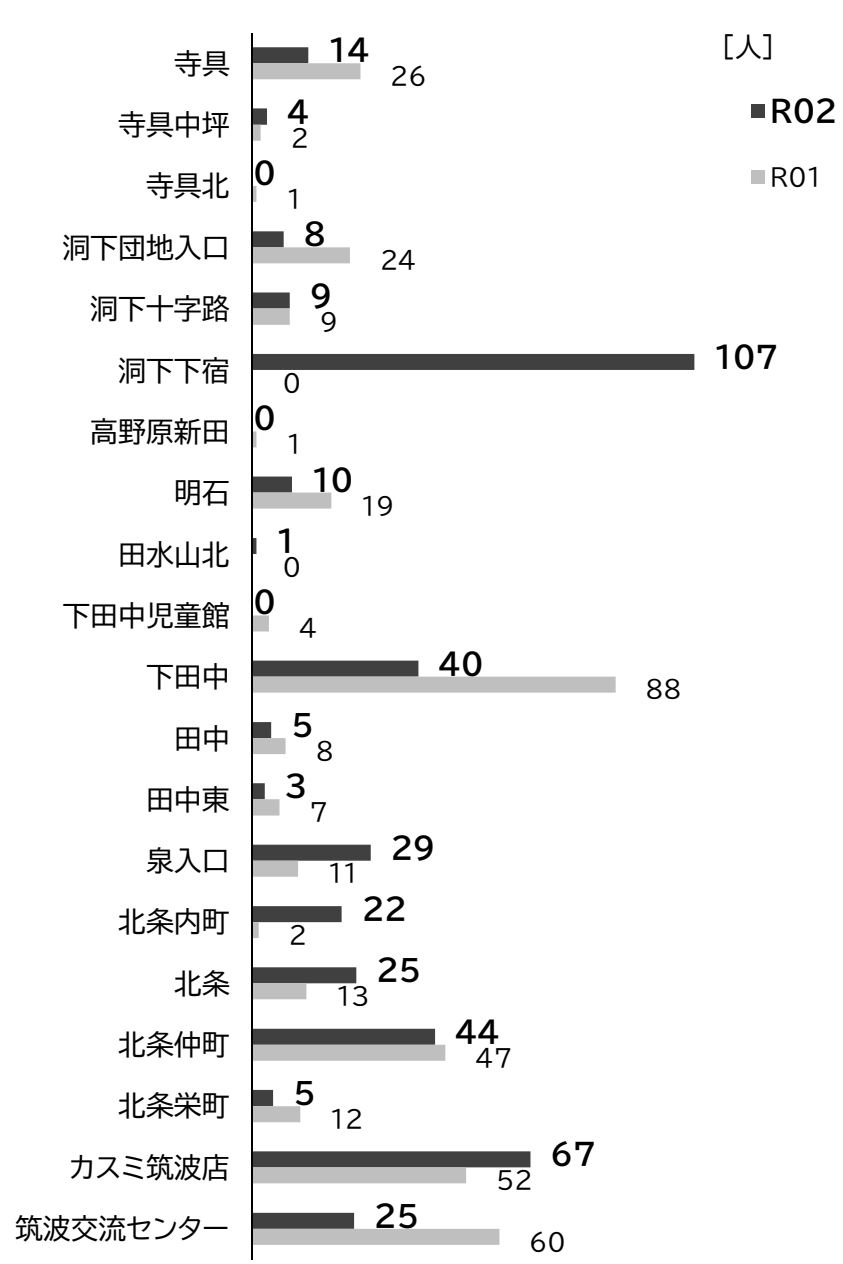
▼利用者数(4-11月合計)

	4-11月合計	日
R01	381	1.6
R02	409	1.7
増減数(R02-R01)	28	0.1
増減率(R02/R01)	7.3%	7.3%

▼月別利用者数



▼停留所別利用者数(4-11月合計)



3コース利用状況

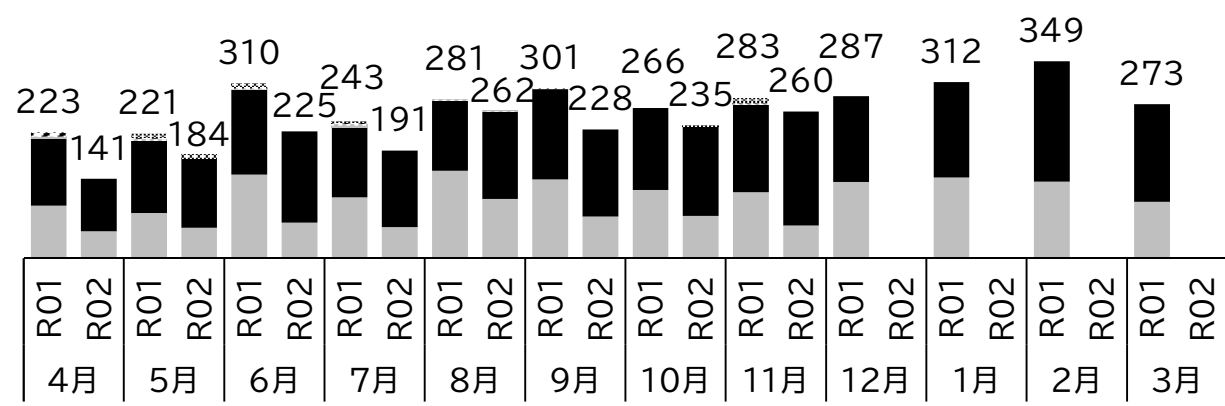
- 1日当たり利用者数は約7.1人であり、前年と比較すると2割ほど減少している。
- 筑波山口、筑波山郵便局入口、商業施設であるカスミ筑波店の利用が多い。また、筑波交流センターの利用も見られる。
- 前年と比較すると減少傾向にあるが、利用者の多いバス停では減少幅が小さい。

▼利用者数(4-11月合計)

	4-11月合計	日
R01	2,128	8.7
R02	1,726	7.1
増減数(R02-R01)	▲ 402	▲ 1.6
増減率(R02/R01)	▲ 18.9%	▲ 18.9%

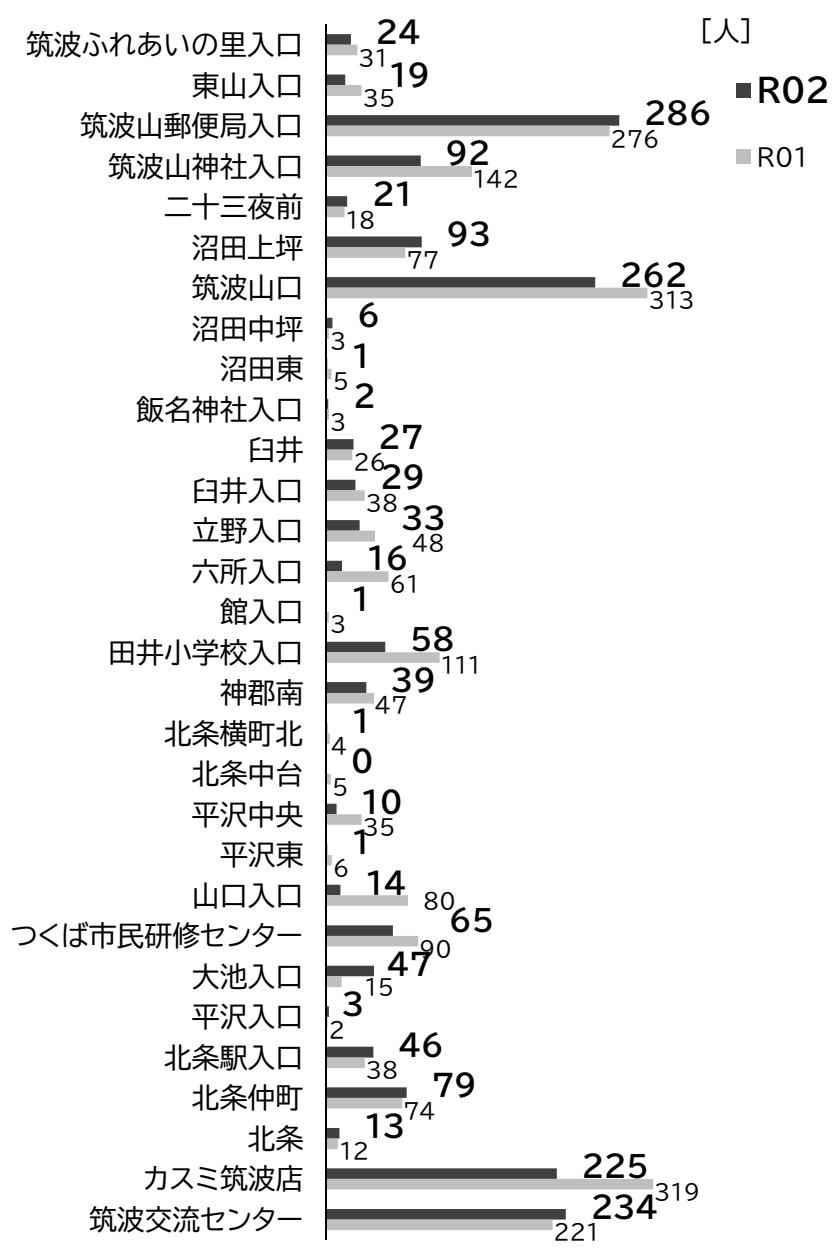
▼月別利用者数

[人]



■一般 ■高齢者 ■障がい者 ♪小人 ※未就学

▼停留所別利用者数(4-11月合計)



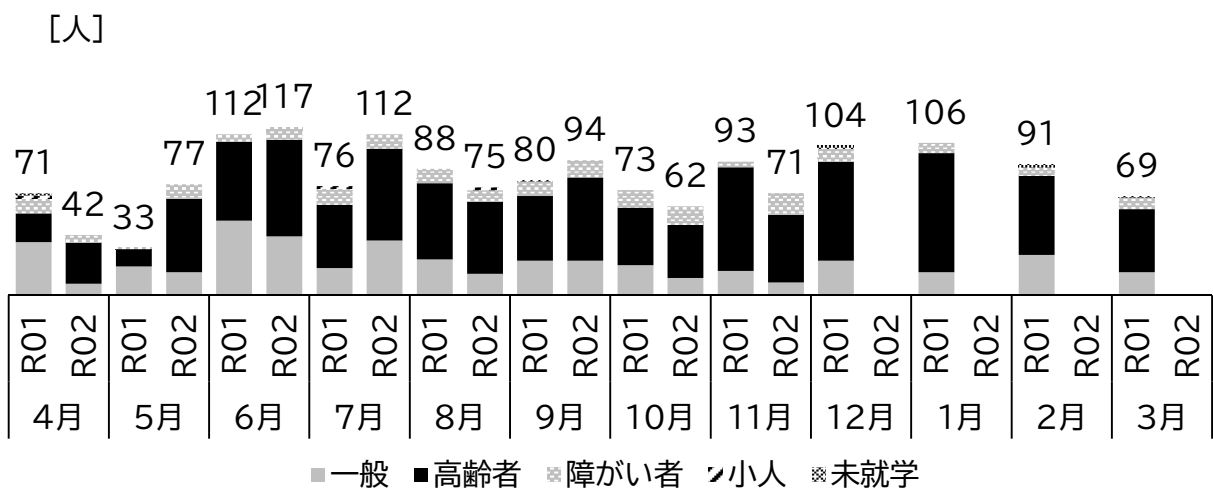
4コース利用状況

- 1日当たり利用者数は約2.7人であり、前年と比較して同水準である。
- 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。
- 5月以降は前年と同水準に利用者数が回復していたが、11月では前年の水準と比較して落ちている。

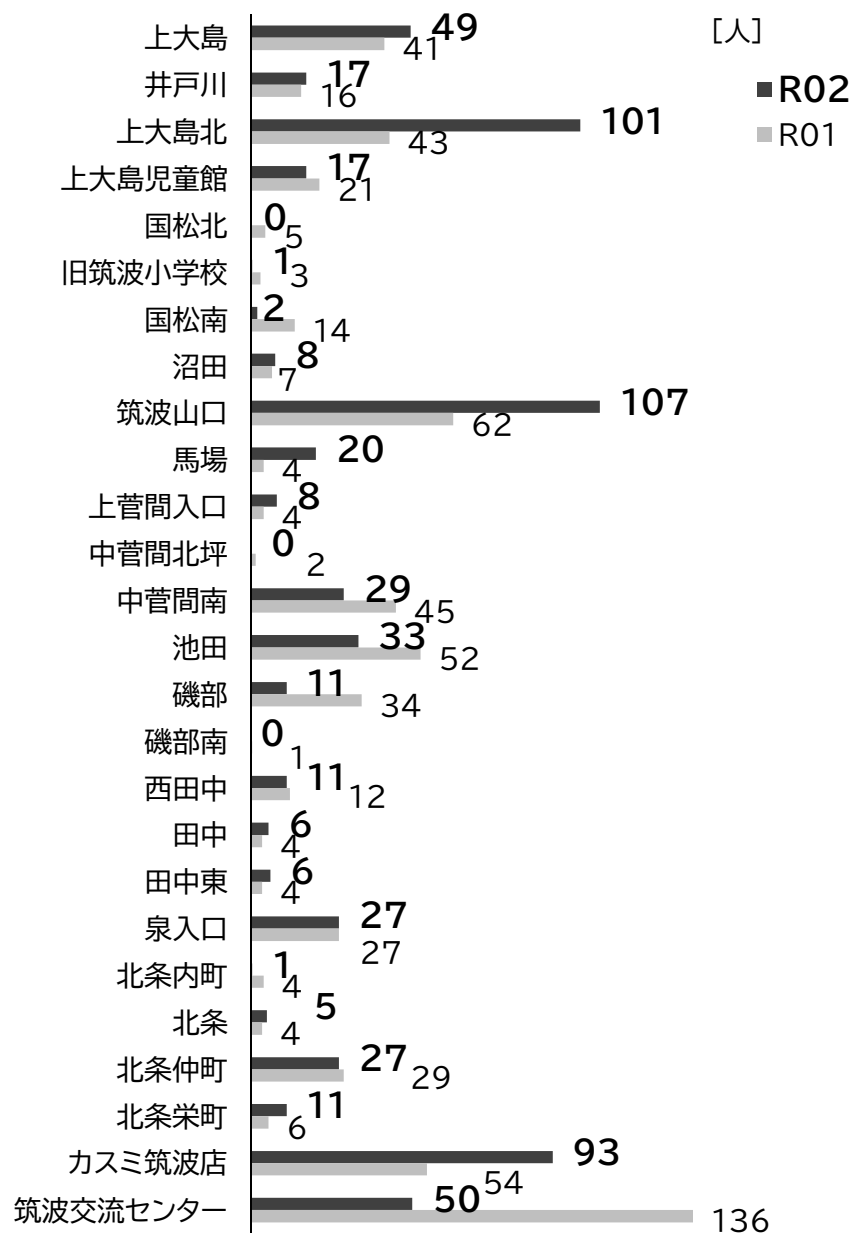
▼利用者数(4-11月合計)

	4-11月合計	日
R01	626	2.6
R02	650	2.7
増減数(R02-R01)	24	0.1
増減率(R02/R01)	3.8%	3.8%

▼月別利用者数



▼停留所別利用者数(4-11月合計)



令和2年度 路線バス実証実験利用実績 (4月1日～11月30日)

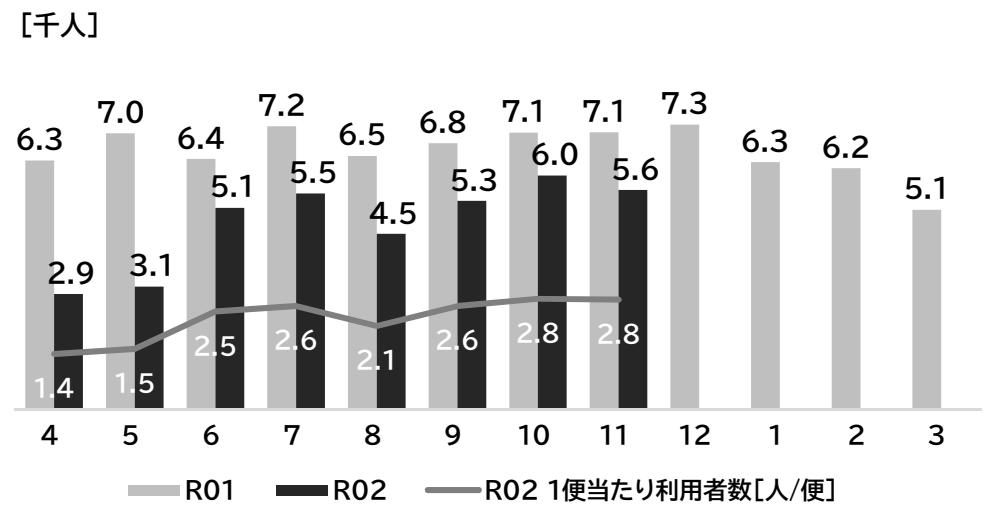


路線バス運賃補填実証実験事業 利用者数

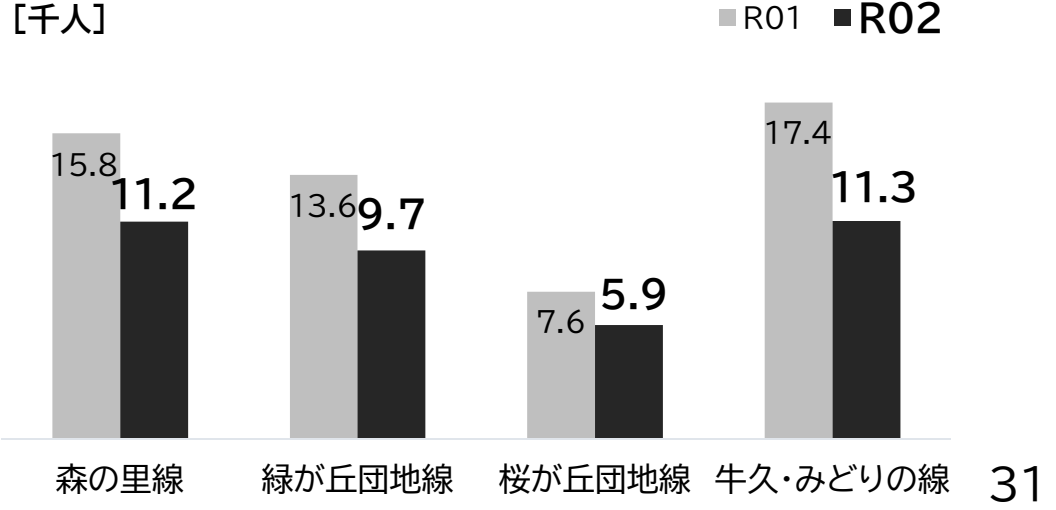
- 本事業は交通系ICカード利用者のみが運賃割引の対象になる。
- 路線バス運賃補填実証実験事業4路線は、前年同時期と比較すると16,307人減少しており、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う緊急事態宣言発令によるものであると考えられる。
- 月別では緊急事態宣言解除後の6月以降は利用者数が回復傾向にあるものの、前年の水準には届いていない。

▼利用者数一覧(4-11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]	15,794	13,644	7,595	17,374	54,407	223.0
R02 年度利用者数[人]	11,216	9,738	5,886	11,260	38,100	156.1
比較 増減数(R02-R01)[人]	▲ 4,578	▲ 3,906	▲ 1,709	▲ 6,114	▲ 16,307	▲ 67
R01 1日当たり便数[便/日]	21.3	14.3	11.3	20.7	67.6	
R01 1便当たり利用者数[人/便]	3.0	3.9	2.8	3.4	3.3	
R02 1日当たり便数[便/日]	21.3	14.3	11.4	20.7	67.7	
R02 1便当たり利用者数[人/便]	2.2	2.8	2.1	2.2	2.3	

▼月別利用者数



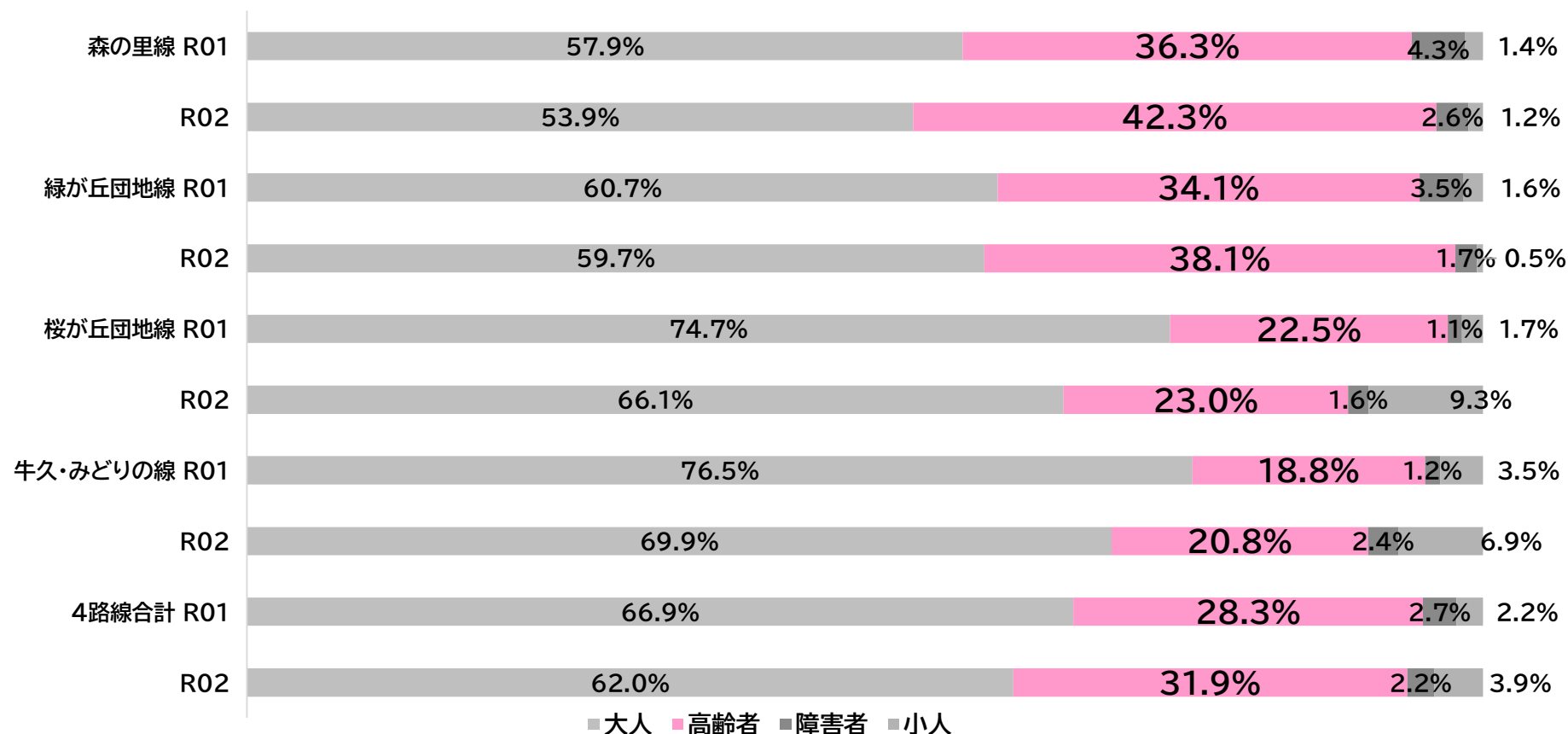
▼路線別利用者数



利用者内訳

- 令和2年度4-11月の利用者数は38,100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(荃崎地区の令和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。

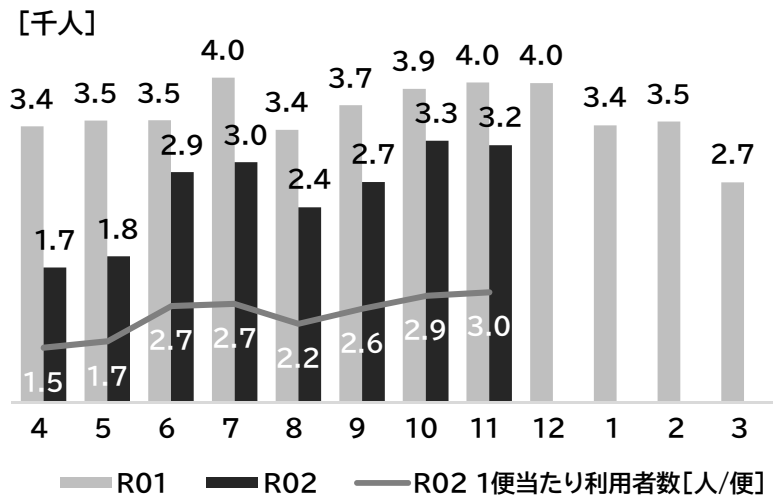
[停留所別利用者数]

- 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。

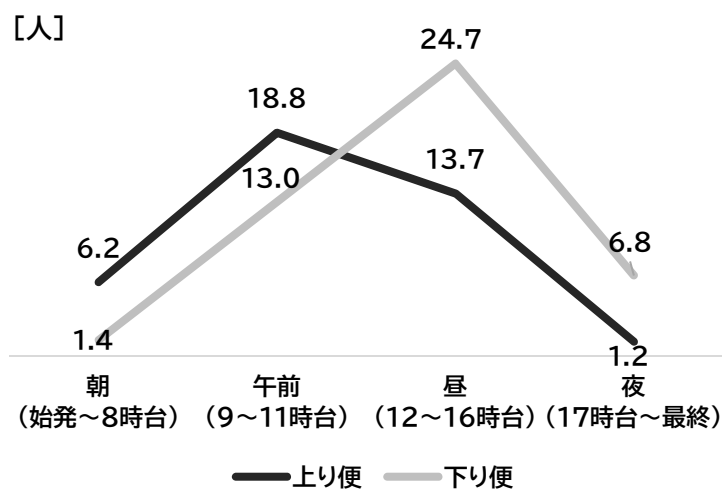
▼月別利用者数



▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	120.6	3.4
R02	85.9	2.4
増減数(R02-R01)	▲ 34.8	▲ 1.0
増減率(R02/R01)	▲ 28.8%	▲ 28.9%

▼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。

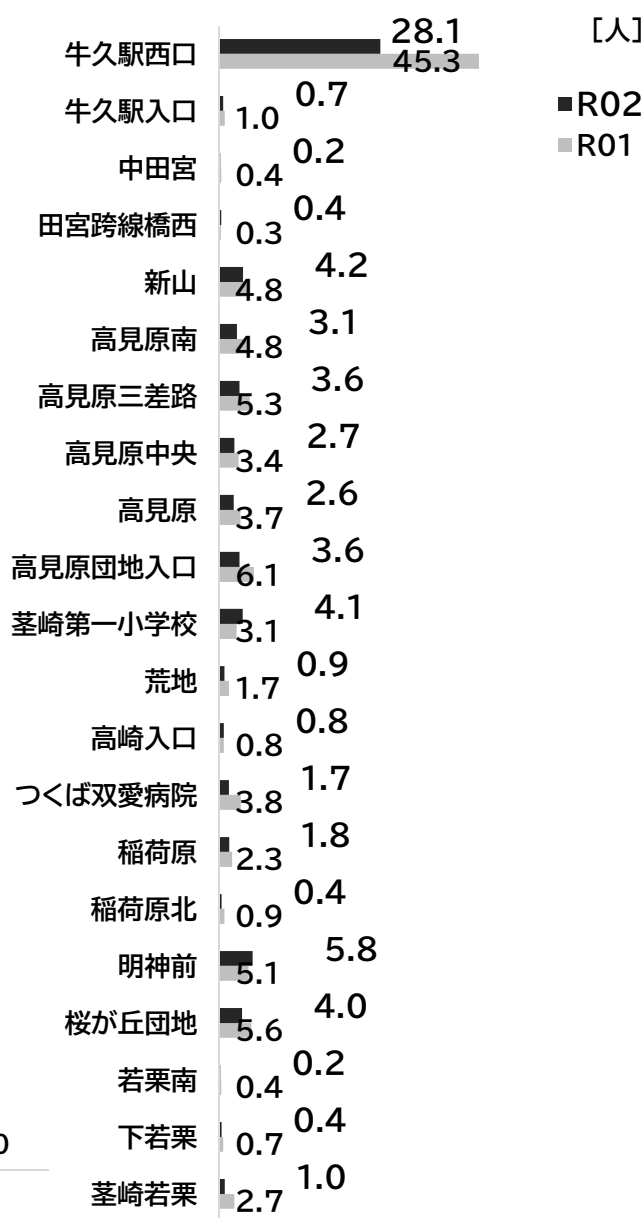
[停留所別利用者数]

- 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。

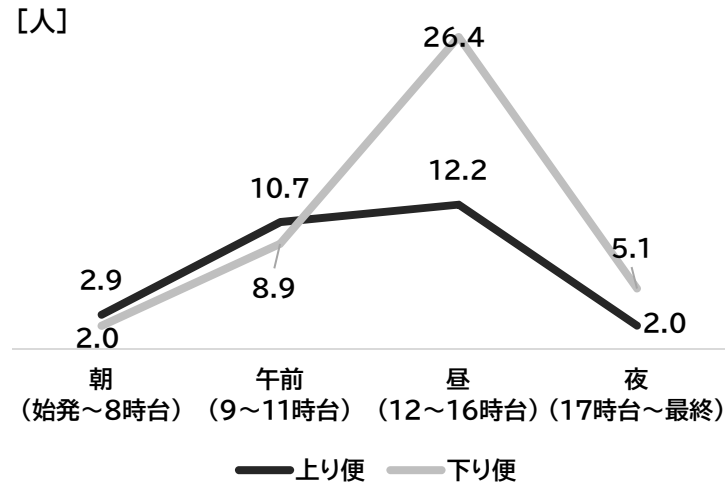
▼停留所別利用者数(1日当たり)



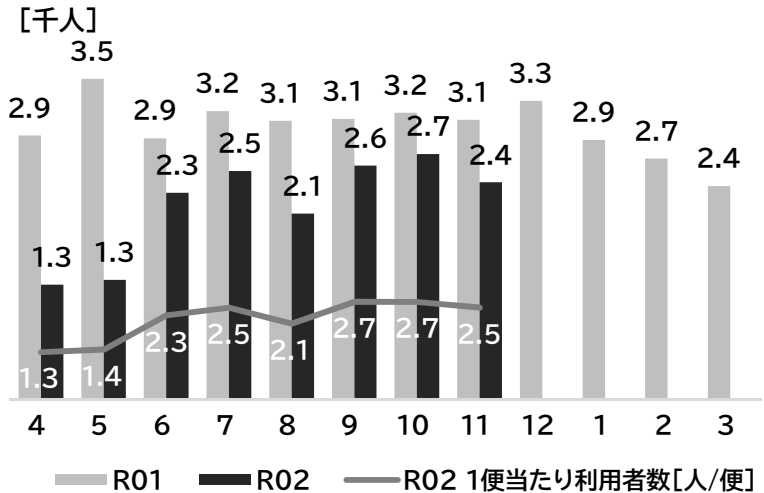
▼日別・便別利用者数

	日	便
R01	102.3	3.2
R02	70.3	2.2
増減数(R02-R01)	▲ 32.1	▲ 1.0
増減率(R02/R01)	▲ 31.3%	▲ 31.4%

▼時間帯別利用者数



▼月別利用者数



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。

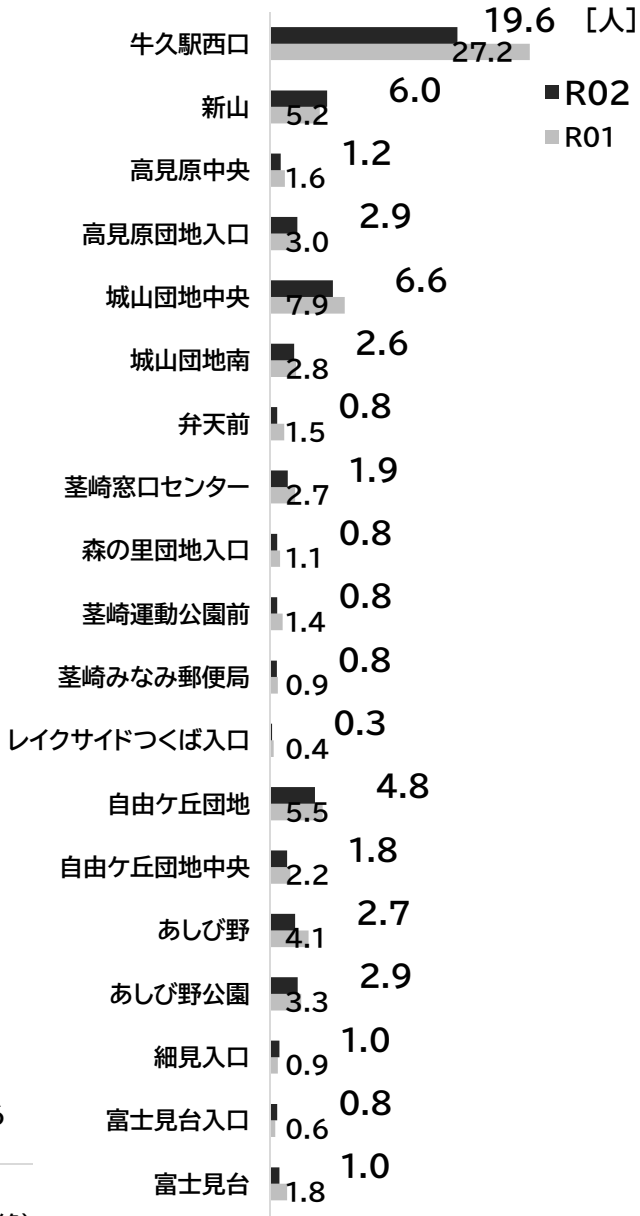
[停留所別利用者数]

- 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。

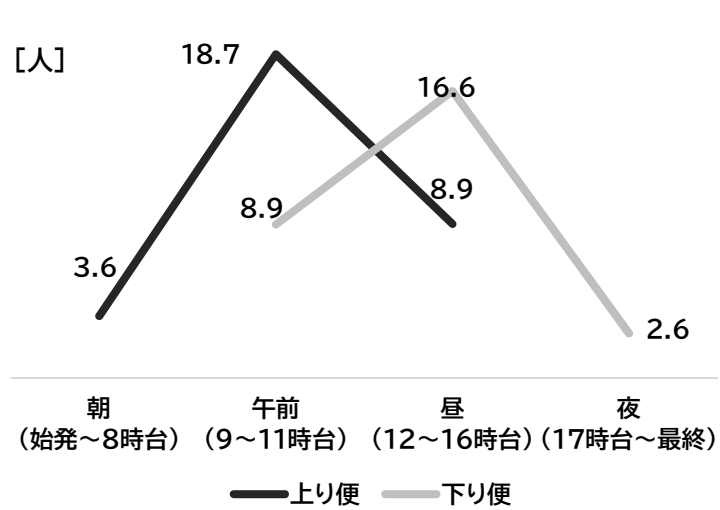
▼停留所別利用者数(1日当たり)



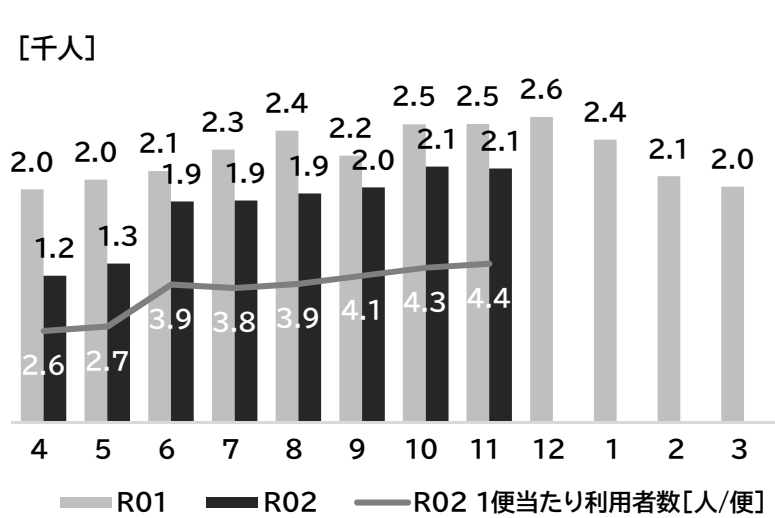
▼合計・日別・便別利用者数(4-11月)

	合計	日	便
R01	15,587	74.1	4.6
R02	14,465	59.3	3.7
増減数(R02-R01)	▲ 1,122	▲ 14.9	▲ 0.9
増減率(R02/R01)	▲ 7.2%	▲ 20.0%	▲ 20.0%

▼時間帯別利用者数



▼月別利用者数



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月以降は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。

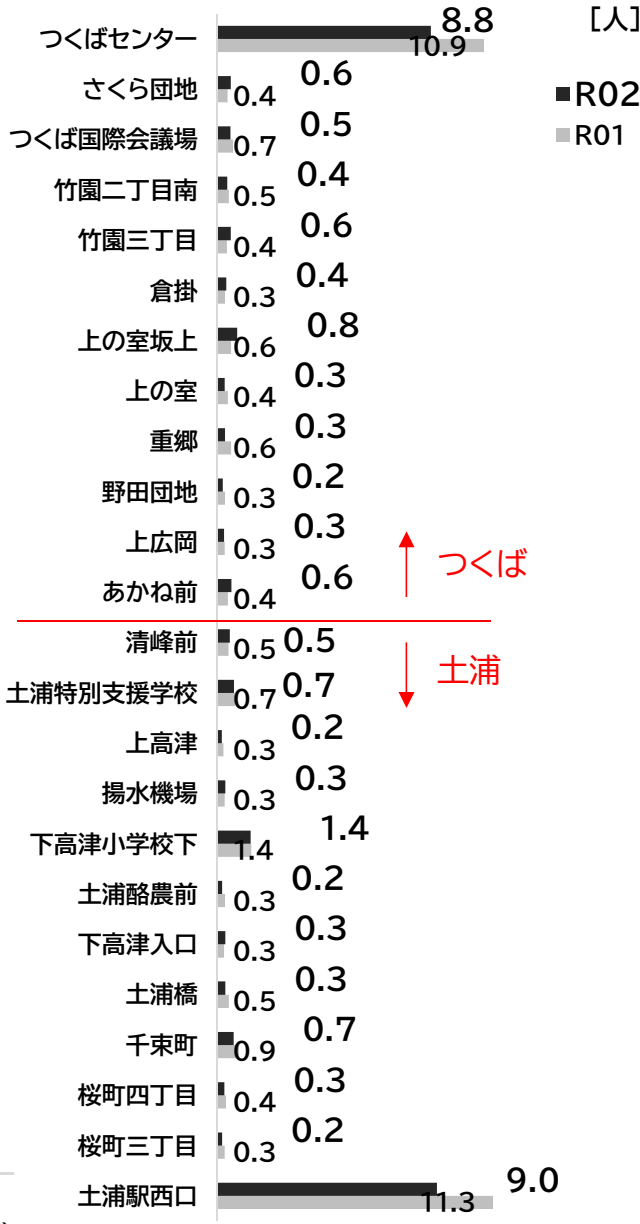
[時間帯別利用者数]

- 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。

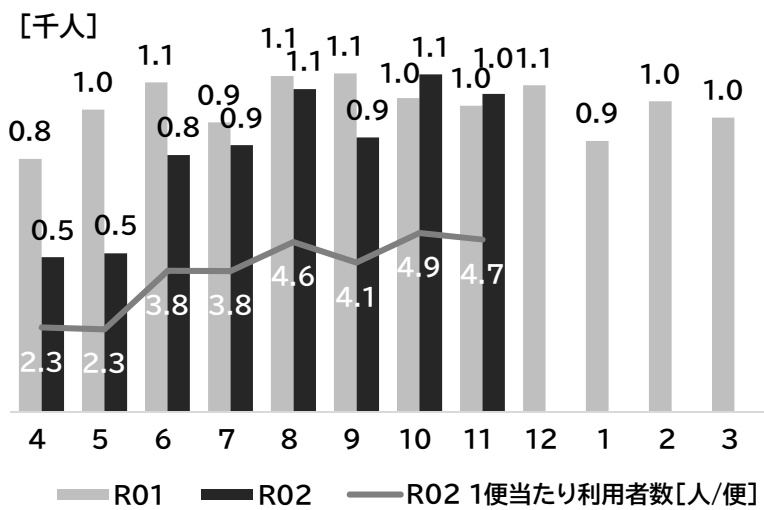
▼合計・日別・便別利用者数(4-11月)

	合計	日	便
R01	8,042	33.0	4.5
R02	6,810	27.9	3.8
増減数(R02-R01)	▲ 1,232	▲ 5.0	▲ 0.7
増減率(R02/R01)	▲15.3%	▲15.3%	▲15.3%

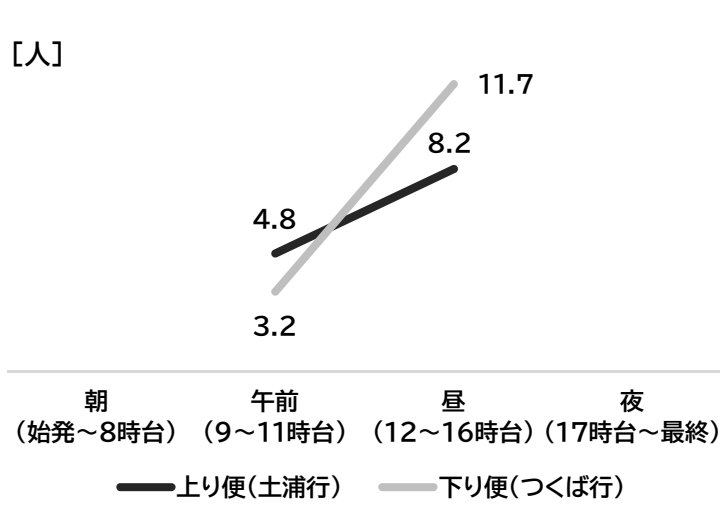
▼停留所別利用者数(1日当たり)



▼月別利用者数



▼時間帯別利用者数



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4-11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
R01.4-11利用者数[人]	685,874	37,492	3,761	54,407	15,587	8,042	805,163
R02.4-11利用者数[人]	423,808	27,491	3,114	38,100	14,465	6,810	513,788
対R01年度増減数[人]	▲262,066	▲10,001	▲647	▲16,307	▲1,122	▲1,232	▲291,375

[4月-11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-11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、ほぼ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、外出を控える傾向に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。