

令和7年度第4回つくば市公共交通活性化協議会 次第

日時：令和8年(2026年)3月19日(木) 14時00分～

場所：つくば市民センター3階大会議室A・B

1 開会

2 会長挨拶

3 議題

(1) 審議案件

案件1 令和7年度のアンケート調査及び現行計画の点検・評価及び総合都市交通体系調査の中間評価について

案件2 第2次つくば市地域公共交通計画の策定について

案件3 つくバス運賃改正の検討について

案件4 つくばね号の令和8年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）に係る地域公共交通計画変更認定申請について

(2) 報告案件

案件1 地域カルテについて

案件2 地域連携公共ライドシェア（つくば・土浦、筑波山エリア）について

4 その他

5 閉会

■配布資料一覧

令和7年度つくば市公共交通活性化協議会 委員名簿

令和7年度第4回つくば市公共交通活性化協議会 席次表

資料1-1 令和7年度アンケート調査について

資料1-2 現行計画の点検・評価及び総合都市交通体系調査の中間評価について

資料2-1 第2次つくば市地域公共交通計画パブリックコメント意見概要及び対応について

資料2-2 第2次つくば市地域公共交通計画パブリックコメント案からの修正について

資料2-3 第2次つくば市地域公共交通計画 本編

資料2-4 第2次つくば市地域公共交通計画 参考資料

資料2-5 第2次つくば市地域公共交通計画 概要版

資料3 つくバス運賃改正の検討について

資料3別紙 つくバス運賃改正アンケート設問（案）

資料4 つくばね号の令和8年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）に係る地域公共交通計画変更認定申請について

資料5 地域カルテについて

資料5別紙1 地域カルテ作成地域一覧

資料5別紙2 地域カルテサンプル（北条）

資料5別紙3 地域カルテ図面サンプル（北条）

資料6 地域連携公共ライドシェア（つくば・土浦、筑波山エリア）について

--参考資料--

参 考 近隣自治体のバス運賃の事例について

参 考 つくば市公共交通活性化協議会規約（現行規約）

令和7年度アンケート調査について

令和8年(2026年)3月19日

総合交通政策課

目次

1. 令和7年度アンケート調査概要
 2. 一般市民アンケート調査結果
 3. つくたく利用者アンケート調査結果
 4. バス利用者アンケート調査結果
- 参考. 調査項目



1. 令和7年度アンケート調査概要



1. 令和7年度アンケート調査概要

- 地域公共交通計画の点検・評価、第2次つくば市地域公共交通計画策定に向けた現状整理、市民の移動実態・意向などを把握することを目的に、**一般市民・バス利用者・つくタク利用者を対象にそれぞれアンケートを実施。**
- 一般市民アンケートは、**1,143件(38.1%)**を回収、昨年度よりも**回収数が向上し、(Web比率)も向上。**
- つくタク利用者アンケートは、**668件**を回収(自宅登録者638件(71.1%) + 車内設置30件)。
- バス利用者アンケートについては、計画策定年であるため、より多様な意見を得ることを目的に、新たにチラシ配布を実施。昨年度より**大幅に回収数が増加(昨年度比2.8倍)。**

	対象者	物件	配布(設置)数	配布方法	回収方法	実施時期	有効回収数		有効回収率	Web比率	
							郵送	Web			
一般市民	市民 (16歳~84歳)	調査票	3,000部 (昨年度と同じ)	郵送	郵送・Web	7/2(水) ~7/22(火)	1,143 (昨年度 1,024)	456	687	38.1% (昨年度 34.1%)	60.1% (昨年度 56.9%)
つくタク利用者	自宅登録者かつ 4月または5月に 利用した予約者本人	調査票	897部	郵送	郵送・Web	7/2(水) ~7/22(火)	638	517	121	71.1%	19.0%
	調査期間中の つくタク利用者	調査票※1	300部 (15部×20台)	車内に設置し、 回答希望の乗客に 運転手から手渡し	郵送・Web	7/9(水)※2 ~7/29(火)	30※3	30※3	—	—	—
バス利用者	路線バス つくバス つくばね号 利用者	ポスター	450枚	バス車内や駅で掲示 QRコードから読取	Web	7/1(火) ~8/4(月) ※7/9(水) チラシ配布	1,469 (昨年度 527)	—	1,457	—	99.2%
		チラシ	1,929枚※4	TX4駅・土浦駅前 ・牛久駅にて配布	Web						
		調査票	250部	市役所・窓口センター 関東鉄道(株)学園サー ビスセンターに設置	郵送	12		—			

※1 二重回答を防ぐため、車内で手渡す調査票には「自宅登録者かつ4・5月利用者」であるかを判別する設問を追加。該当が判明した場合は、当該調査票の回答を除外。

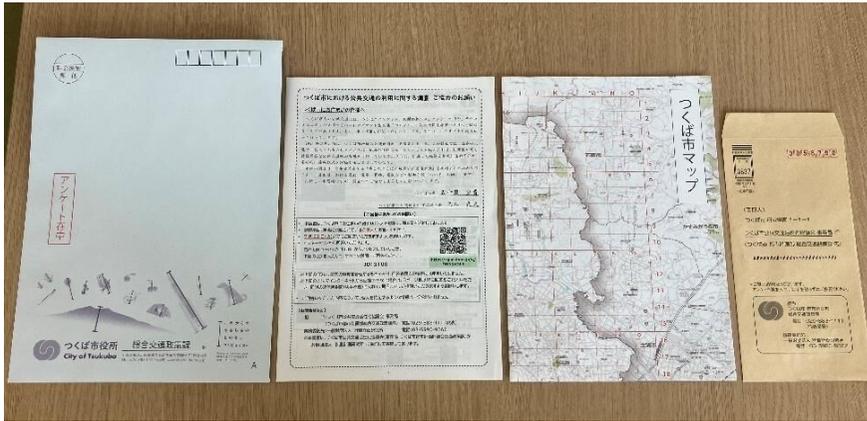
※2 二重回答が発生しないよう車内配布時期を1週間後ろ倒し

※3 二重回答者除外後の有効回答数

※4 つくばセンター1,125枚、研究学園駅88枚、万博記念公園駅12枚、みどりの駅76枚、土浦駅519枚、牛久駅109枚

1. 令和7年度アンケート調査概要

▼一般市民アンケート調査物件



配布したアンケート調査物件一式
(市の封筒に宛名シールを貼り、発送)

▼バス利用者アンケート調査

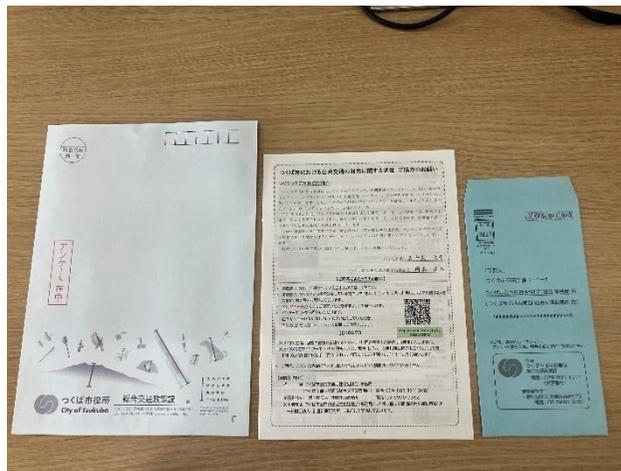


バス車内・駅へ
掲示したポスター
(配布したチラシも同様)



バス利用者アンケート
チラシ配布の様子(7/9実施)

▼つくたく利用者アンケート調査物件



配布したアンケート調査物件一式
(市の封筒に宛名シールを貼り、発送)



つくたく車内へ掲示したポスター



2. 一般市民アンケート調査結果



(1) 回収結果

- 一般市民アンケートは、調査対象者3,000人に配布し、1,143人分(38.1%)を有効回答として回収。
- 昨年度と比べ、Webで回答する人の割合(Web比率)が向上。
- 地区別に回収率・Web比率に差が見られると共に、年齢階層別にWeb比率に差が見られた。

	配布数	有効回収数		有効回収率	Web比率	
		郵送	Web			
今年度	3,000	1,143	456	687	38.1%	60.1%
【参考】昨年度	3,000	1,024	441	583	34.1%	56.9%

■地区別回収状況

地区別の回収率に差

	配布数	有効回収数		有効回収率	Web比率	
		郵送	Web			
筑波	199	73	51	22	36.7%	30.1%
大穂	245	64	25	39	26.1%	60.9%
豊里	198	100	44	56	50.5%	56.0%
桜	703	264	88	176	37.6%	66.7%
谷田部	1,370	516	167	349	37.7%	67.6%
荃崎	285	103	58	45	36.1%	43.7%
不明		23	0	0		0.0%
計	3,000	1,143	433	687	38.1%	60.1%

■年齢階層別回収状況

高齢層ほどWeb比率が低い傾向

	配布数	有効回収数		Web比率	
		郵送	Web		
16~19歳		57	12	45	78.9%
20~29歳		93	16	77	82.8%
30~39歳		172	19	153	89.0%
40~49歳		187	36	151	80.7%
50~59歳		226	78	148	65.5%
60~64歳		82	46	36	43.9%
65~69歳		90	58	32	35.6%
70~74歳		92	66	26	28.3%
75~79歳		84	71	13	15.5%
80~84歳		59	53	6	10.2%
不明		1	1	0	0.0%
計	0	1,143	456	687	60.1%

(2)集計分析に向けた補正処理

- 前頁の回収結果において、**地区や年齢階層による回収率に違い**がみられたことから、属性間の偏りに対する**補正処理**を実施。
- 具体的には、地区×年齢階層の区分ごとに**補正係数**(=住民基本台帳人口/有効回収数。抽出率の逆数)を設定し、**補正係数を乗じた単位で集計分析**を実施。
(前述の点検・評価の指標2-1～2-3も補正係数を加味して算出したもの)

■補正係数※1,2

	16～19歳	20～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	不明
筑波	313	204	204	268	147	139	166	126	129	201	181
大穂	188	288	288	263	268	206	249	220	145	201	253
豊里	313	204	204	130	150	127	86	99	91	201	130
桜	160	276	207	195	162	150	102	137	146	152	176
谷田部	168	292	187	204	134	146	143	136	195	105	175
荃崎	191	243	298	293	214	225	127	131	133	130	183
不明	178	302	191	203	153	152	127	127	137	130	173

例)豊里地区居住者の中でも

20～29歳と70～74歳では人口に対して、約2倍のサンプルの差があることから、20～29歳の回答が70～74歳の約2倍の回答の重みとなるよう調整

※1 一般市民アンケートのみ適用

※2 居住地や年齢不明のサンプルは、市全体の平均値を付与

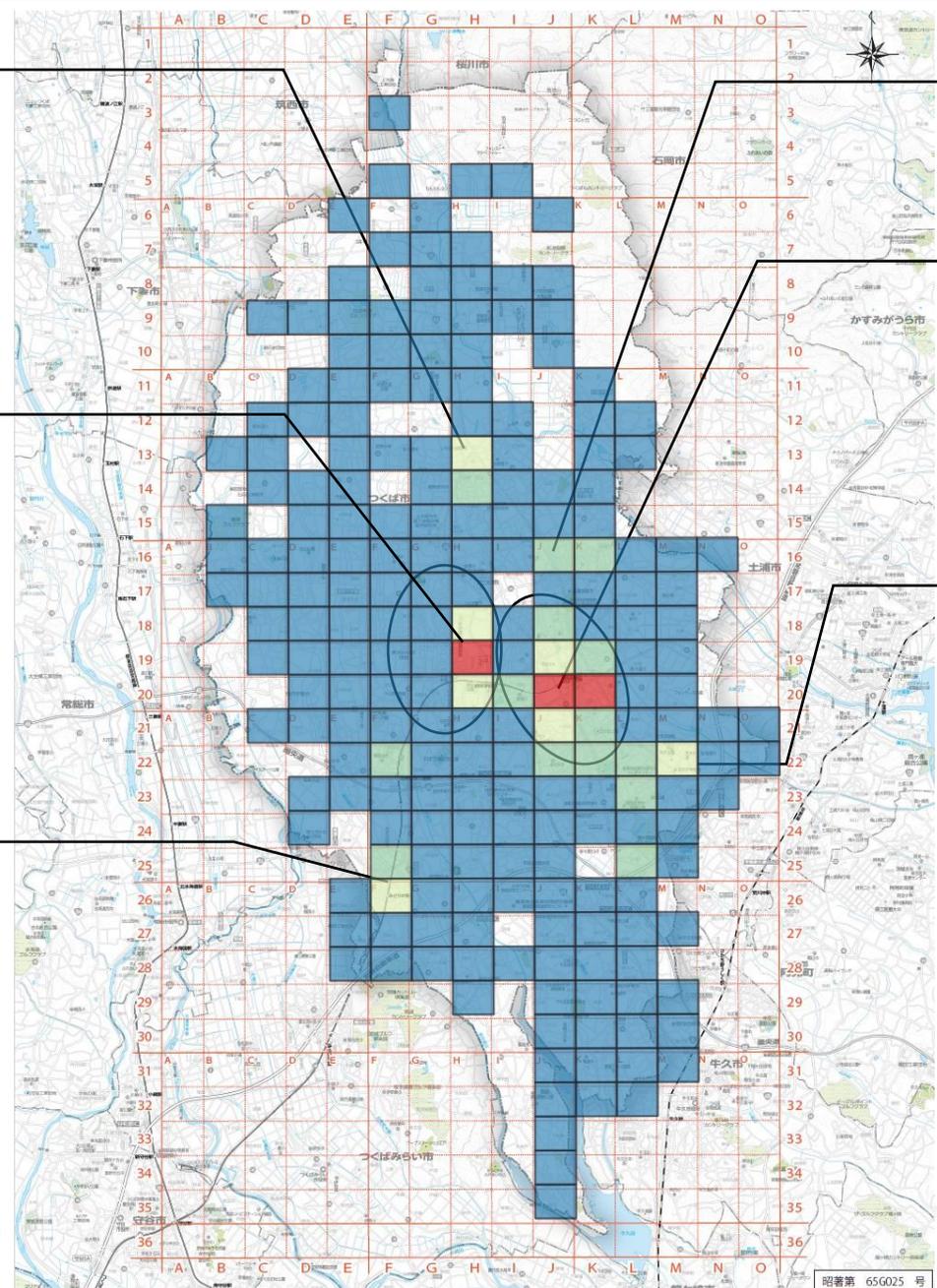
(3) 市民の移動の目的地

○直近で外出した平日における1日の移動を調査

○筑穂エリア(大穂窓口センター、カスミ大穂店など)

○研究学園駅周辺(市役所、イーアスつくばなど)

○みどりの駅(カスミみどりの店など)



○筑波大学

○つくば駅周辺(筑波大学病院など)
○南東の並木地区方面まで広がりが見られる

○並木ショッピングセンター

市内での移動の目的地割合 [のべ]

- 0-1%
- 1-2%
- 2-3%
- 3-4%
- 4-5%
- 5%以上

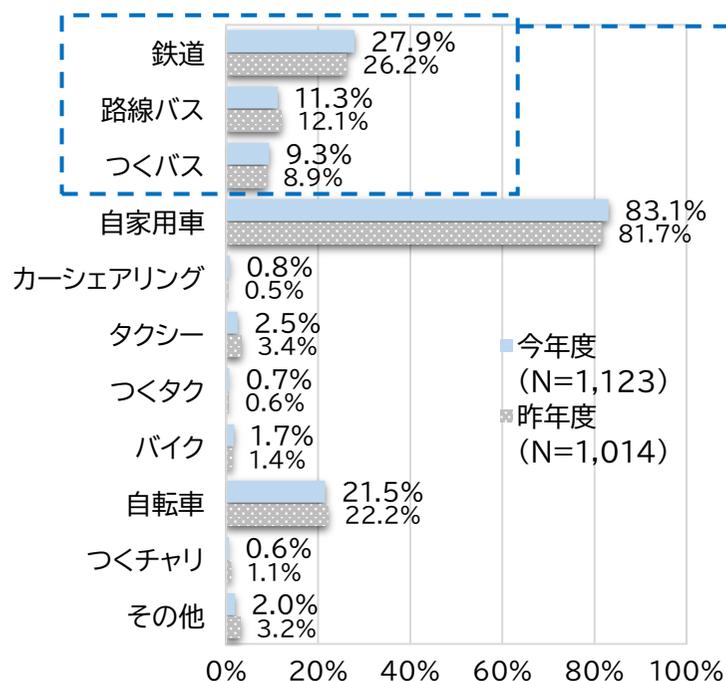
※補正後
※帰宅目的の移動を除く



(4) 日常的に利用する交通手段(評価指標2-1の詳細分析)

- 日常的に利用する交通手段が**自家用車**の市民の割合は、全体の**83.1%**を占める。
 - 日常的に利用する交通手段が鉄道、路線バス、つくバスの市民の年齢構成は、**50歳未満**が半数以上を占める。
 - 路線バスやつくバスは65歳以上の割合が鉄道よりも比較的高い。
- ⇒公共交通は**通勤・通学**に利用されている。

■日常的に利用する交通手段の割合※1※2



■交通手段ごとの年齢構成比※3



※1 未回答を除く、補正後

※2 該当する手段全てを回答する設問であり、各手段の割合は回答者のうち該当手段を選択した人の割合である

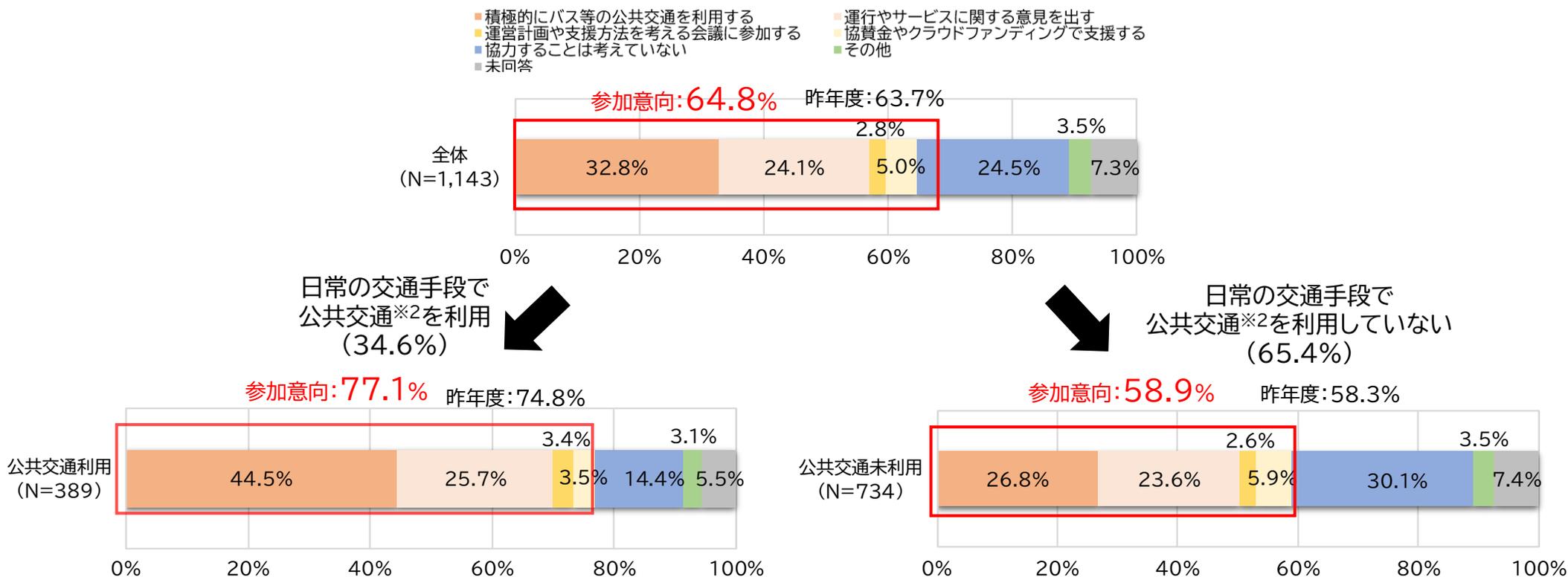
(いわゆる「交通手段分担率」ではない)

※3 構成比は小数点以下第1位で表示しているため、構成比の表示上の数値を合計した値と参加意向が一致しない場合がある

(5) 公共交通の維持・運営に対する参加意向(評価指標2-2の詳細分析)

- 参加意向の内容として最も多いのは、積極的に公共交通を利用することであり、次に運行やサービスに関する意見を出すことが続く。
- 日常の交通手段で公共交通を利用する人の方が、公共交通の維持・運営に対する参加意向、特に積極的に公共交通を利用する意向が高い。
⇒公共交通の利用頻度が低い人にも参加してもらう方策が重要。

■公共交通の維持・運営に対する参加意向※1



※1 構成比は小数点以下第1位で表示しているため、構成比の表示上の数値を合計した値と参加意向が一致しない場合がある

※2 日常的に利用する交通手段について鉄道・路線バス・つくバス・タクシー・つくタクのいずれか1つでも選択した人を公共交通利用者と定義(評価指標2-1に準拠)

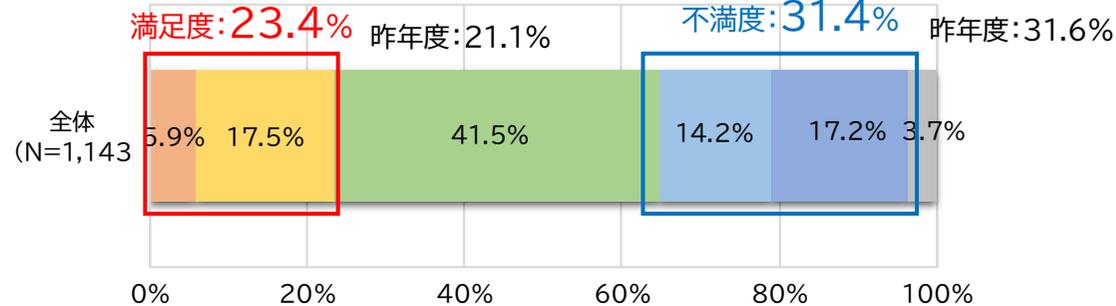
(6) 公共交通に対する満足度(評価指標2-3の詳細分析)

- 日常の交通手段で公共交通を利用する人の方が、公共交通に対する満足度が高い。
- 一方で、公共交通利用者は公共交通に対する不満度も高い。
- 日常の交通手段で公共交通を利用しない人の半数がどちらともいえないと回答しており、関心の薄さが表れている。

⇒利用者の意見を踏まえつつ、市民全体の関心を高めることが重要。

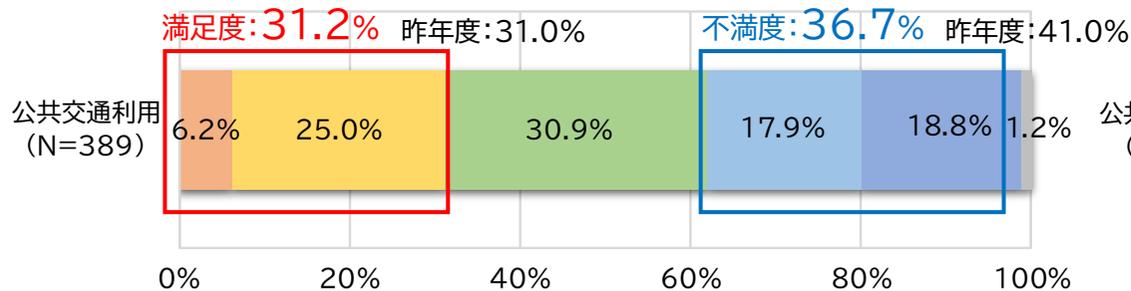
■公共交通に対する満足度(全体)※1

■満足 ■やや満足 ■どちらともいえない ■やや満足していない ■満足していない ■未回答



日常の交通手段で
公共交通を利用
(34.6%)

日常の交通手段で
公共交通を利用していない
(65.4%)



※1 構成比は小数点以下第1位で表示しているため、構成比の表示上の数値を合計した値と満足度、不満度が一致しない場合がある

3. つくたく利用者アンケート調査結果



(1)回収結果

○つくタク利用者アンケートは、**668件**を有効回答として回収。
 ○年齢別回答数は、75歳から89歳までの回答が多く、64.6%を占める。
 ○つくタク利用者の26.4%が運転免許を保有、そのうち94.0%が自動車の運転免許を保有。

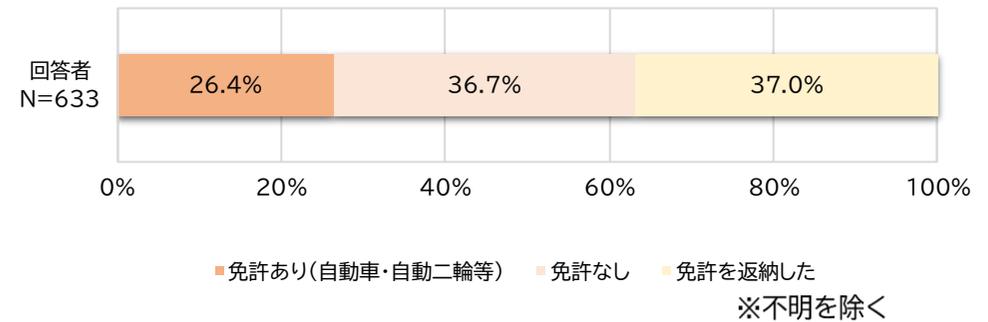
■年齢階層別回収状況

	有効回収数	回答者比率
18歳以下	7	1.1%
19～29歳	3	0.5%
30～39歳	40	6.1%
40～49歳	22	3.3%
50～59歳	18	2.7%
60～64歳	15	2.3%
65～69歳	25	3.8%
70～74歳	62	9.4%
75～79歳	127	19.3%
80～84歳	170	25.8%
85～89歳	128	19.5%
90歳以上	41	6.2%
計	658	100.0%

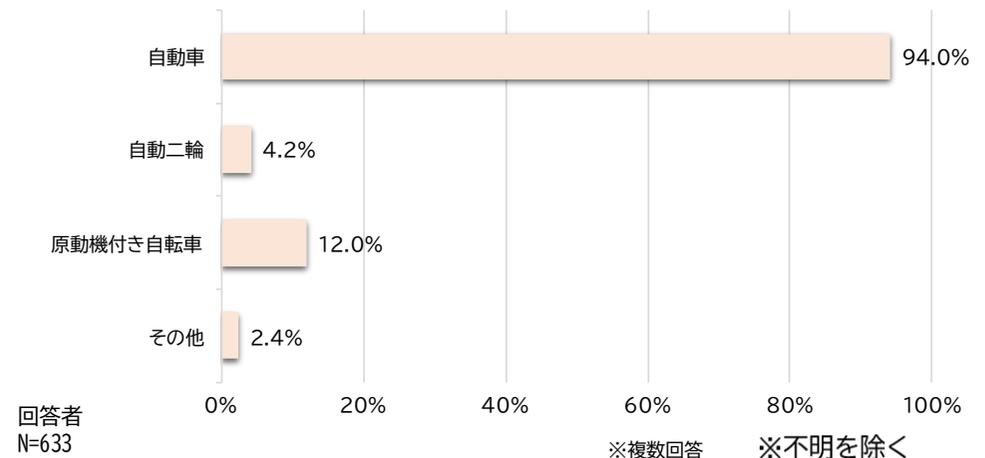
回答者の
64.6%

年齢不明	10	
総計	668	

■運転免許の保有状況



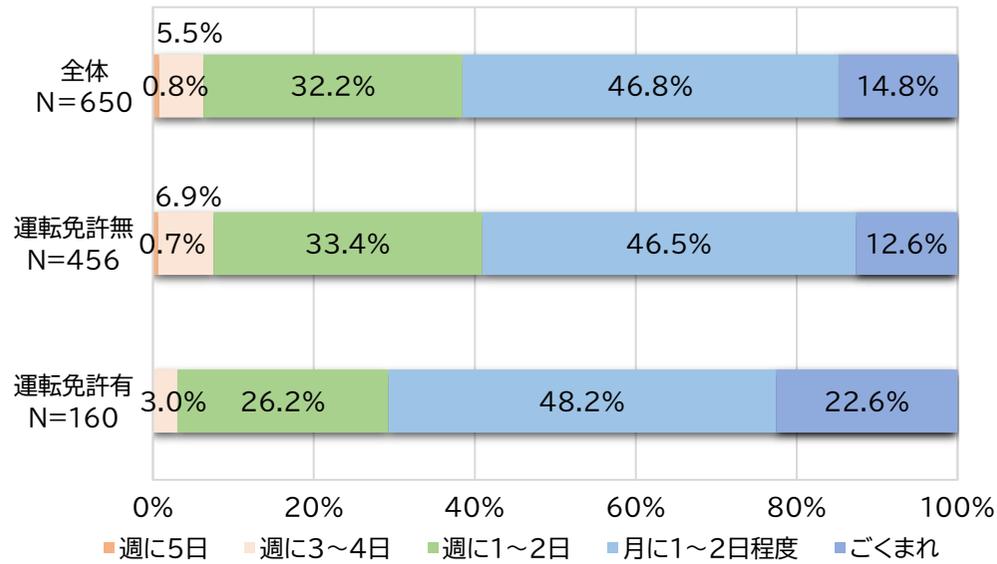
■保有免許の種類



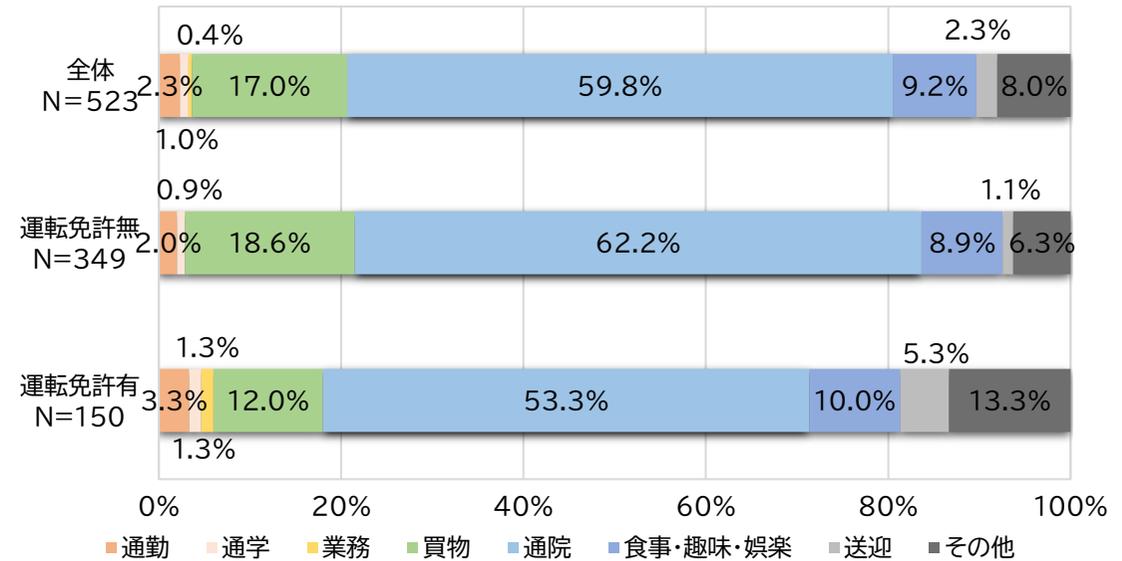
(2) つくたくの利用頻度・目的

○つくたくは週に1~2日、月に1~2日利用する人が多く、運転免許保有者よりも**運転免許非保有者は利用頻度が多い傾向**にある。
 ○利用目的は**買物・通院**が多く、特に運転免許非保有者でその傾向が強い。
 ⇒つくたくは、日常生活の移動の足として、買物・通院等に利用。

■つくたくの利用頻度



■利用目的



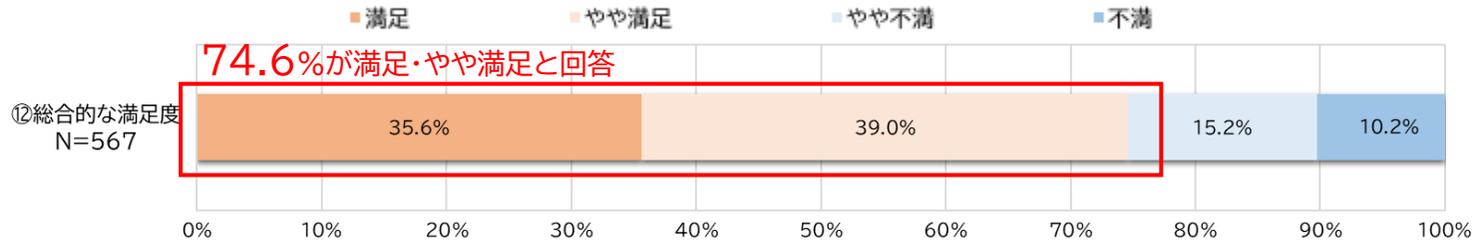
※不明を除く
 ※全体は運転免許保有有無が不明の回答も含まれる
 ※0%は非表示



(3) 新たな配車システム導入後のつくたく利用満足度

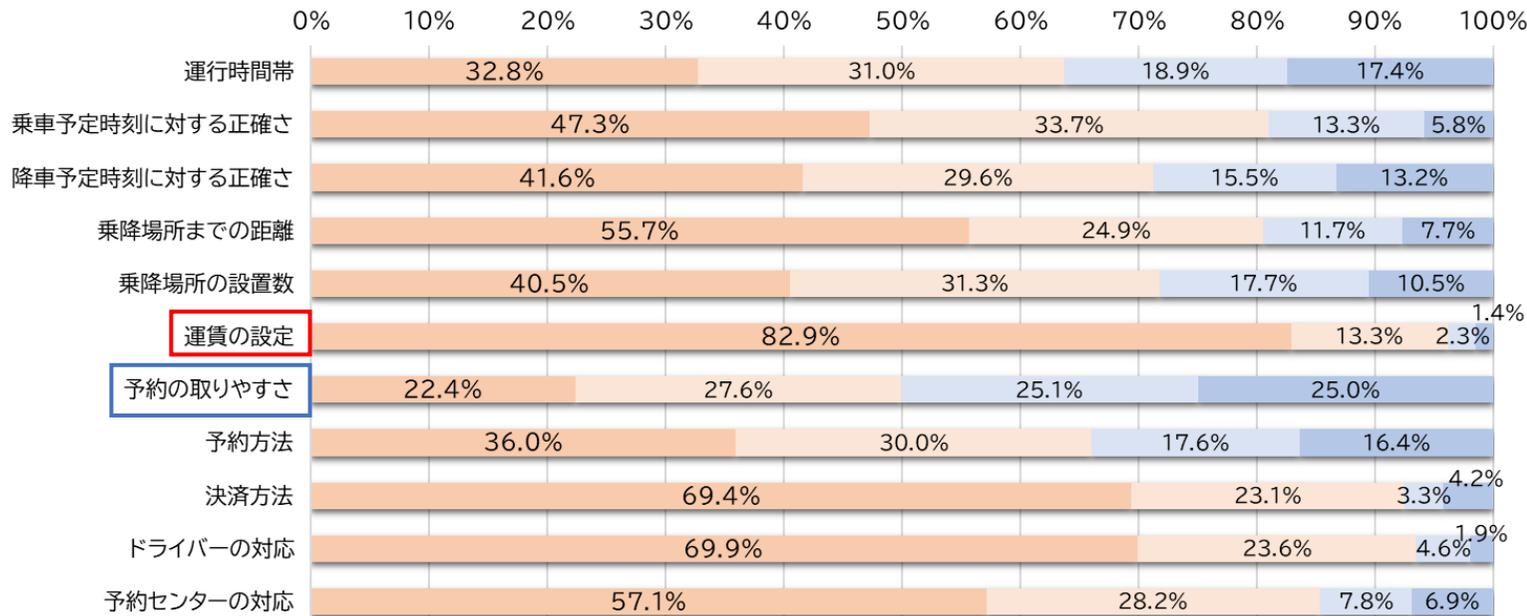
- 新たな配車システム導入後(本年4月以降)のつくたくについてサービス全体の満足度を見ると、**全体の74.6%**が満足・やや満足と回答。
- 項目別では、**運賃の設定**に関して、**96.2%**が満足・やや満足と回答し、満足度が非常に高い。
- 一方、**予約の取りやすさ**に関して、**50.1%**が不満・やや不満と回答しており、改善に向けた課題が残る状況。

■新たな配車システム導入後のつくたく利用満足度



■項目別 新たな配車システム導入後のつくたく利用満足度

※不明・わからないを除く

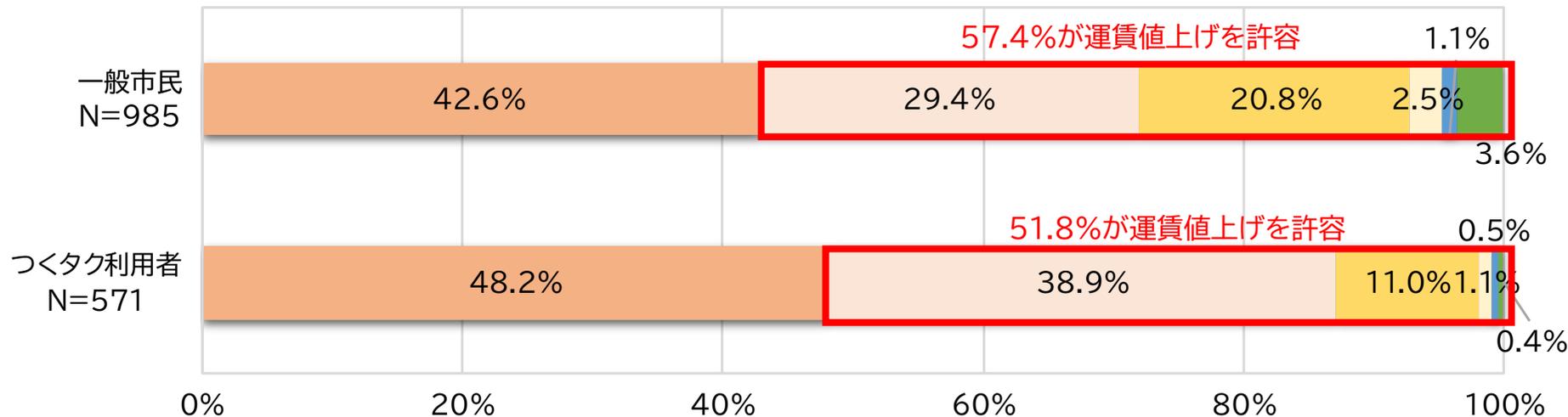


※不明・わからないを除く

(4) つくたくの許容運賃

○つくたくの許容運賃について、一般市民アンケート・つくたく利用者アンケートの回答を集計。
 ○同一地区内で600円以上を許容できると回答した割合は、一般市民57.4%、つくたく利用者51.8%。
 ○一般市民・利用者ともに運賃維持を望む声も多く、特につくたく利用者では値上げ許容と運賃維持が拮抗(運賃維持48.2%、許容51.8%)。

■つくたくの許容運賃について



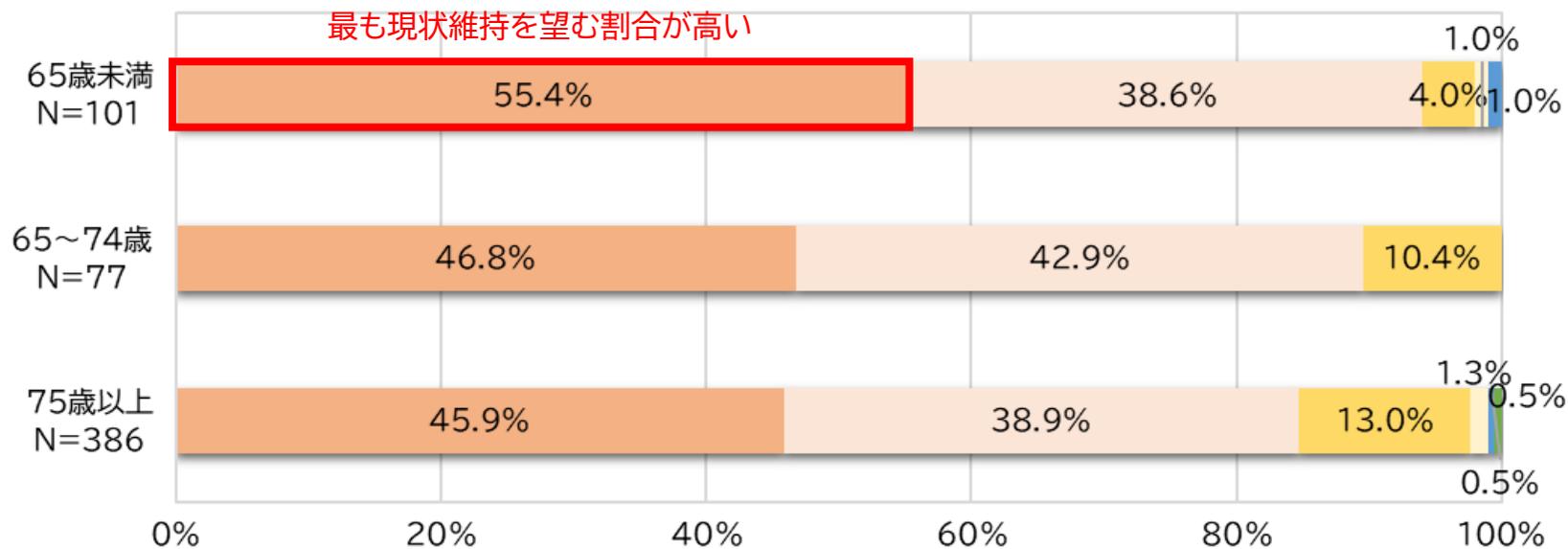
- 同一地区内: 300円(割引制度適用: 150円)※現在の運賃体系と同じ
- 同一地区内: 600円(割引制度適用: 300円)※現在の2倍: 想定収支率9.5%
- 同一地区内: 1,000円(割引制度適用: 500円)※現在の約3倍: 想定収支率15.4%
- 同一地区内: 1,500円(割引制度適用: 750円)※現在の5倍: 想定収支率22.7%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)※現在の約7倍: 想定収支率30.1%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)以上でも構わない

※その他・不明を除く
 ※一般市民は補正後

(4) つくたくの許容運賃

○つくたくの許容運賃について、65歳未満、運賃半額対象となる65歳～74歳、後期高齢者となる75歳以上で分類すると、**65歳未満が最も現状維持を望む傾向。**
 ⇒高齢者割引の対象外である65歳未満は値上げ幅が大きく、それが現状維持志向につながっている可能性。

■つくたくの許容運賃について(つくたく利用者・年齢別)



- 同一地区内: 300円(割引制度適用: 150円)※現在の運賃体系と同じ
- 同一地区内: 600円(割引制度適用: 300円)※現在の2倍: 想定収支率9.5%
- 同一地区内: 1,000円(割引制度適用: 500円)※現在の約3倍: 想定収支率15.4%
- 同一地区内: 1,500円(割引制度適用: 750円)※現在の5倍: 想定収支率22.7%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)※現在の約7倍: 想定収支率30.1%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)以上でも構わない

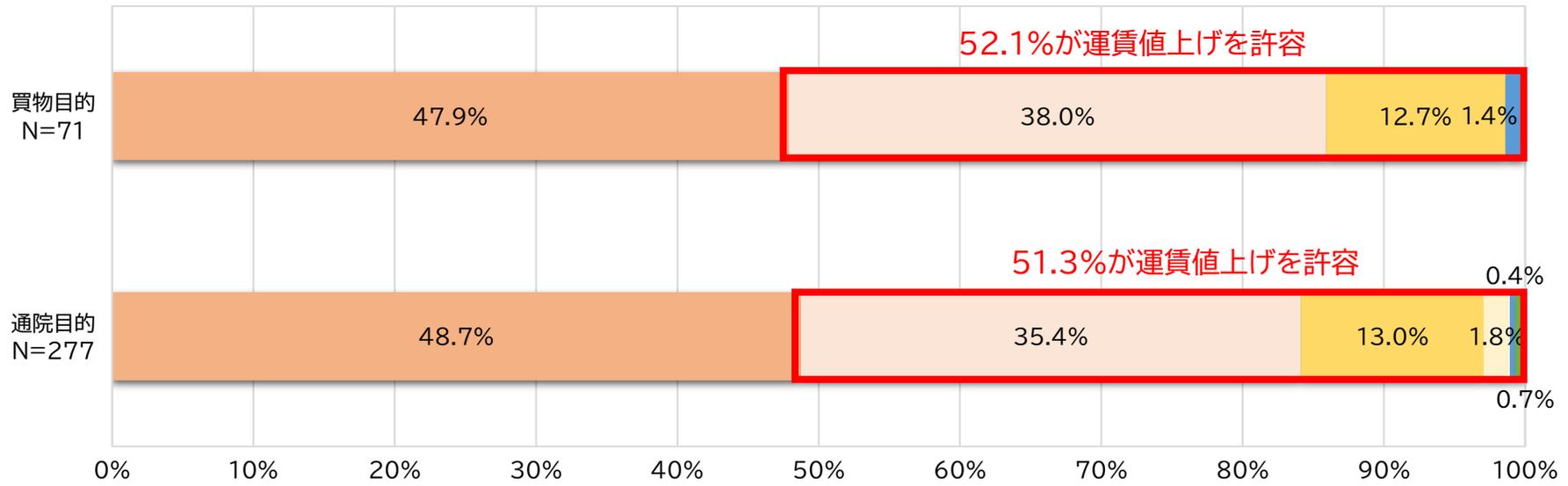
※その他・不明を除く
 ※0%は非表示



(4) つくたくの許容運賃

○日常生活の移動の足の観点から、買物・通院目的で利用している回答者の許容運賃を集計。
 ○買物目的では**52.1%**、通院目的では**51.3%**が**運賃値上げを許容**。現状維持を望む回答と結果が拮抗。

■つくたくの許容運賃について(つくたく利用目的別)



- 同一地区内: 300円(割引制度適用: 150円)※現在の運賃体系と同じ
- 同一地区内: 600円(割引制度適用: 300円)※現在の2倍: 想定収支率9.5%
- 同一地区内: 1,000円(割引制度適用: 500円)※現在の約3倍: 想定収支率15.4%
- 同一地区内: 1,500円(割引制度適用: 750円)※現在の5倍: 想定収支率22.7%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)※現在の約7倍: 想定収支率30.1%
- 同一地区内: 2,000円(割引制度適用: 1,000円)以上でも構わない

※その他・不明を除く
 ※0%は非表示



4. バス利用者アンケート調査結果



(1)回収結果

○バス利用者アンケートは、**1,469件**を有効回答として回収。うち、25件が英語による回答であった。
 ○年齢別回答数は、50～59歳の回答割合が最も高い。
 ○アンケートを知ったきっかけとして**駅でのチラシ配布が45.1%**を占め、チラシ配布の効果を確認。

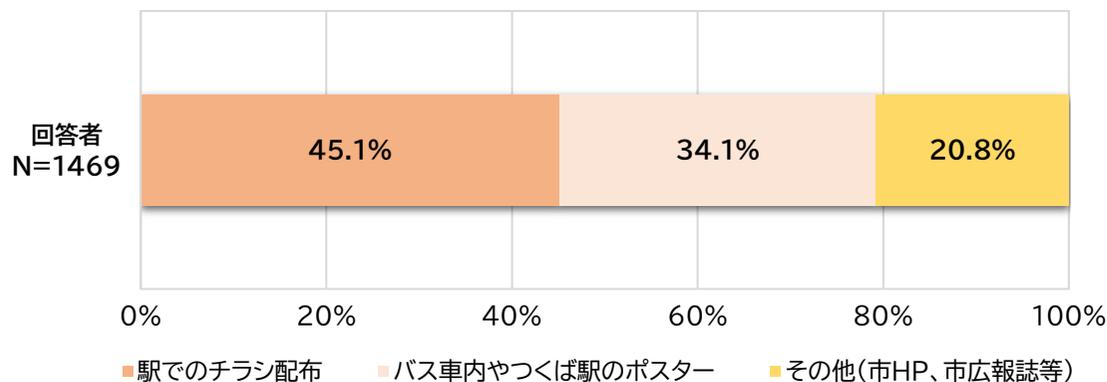
■回収結果

	回収数	回収比率
日本語アンケート	1,444	98.3%
英語アンケート	25	1.7%
合計	1,469	100%

■年齢階層別回収状況

	有効回収数	回答者比率
18歳以下	196	13.3%
19～29歳	242	16.5%
30～39歳	268	18.2%
40～49歳	244	16.6%
50～59歳	288	19.6%
60～64歳	97	6.6%
65～74歳	103	7.0%
75～79歳	15	1.0%
80歳以上	16	1.1%
合計	1,469	100.0%

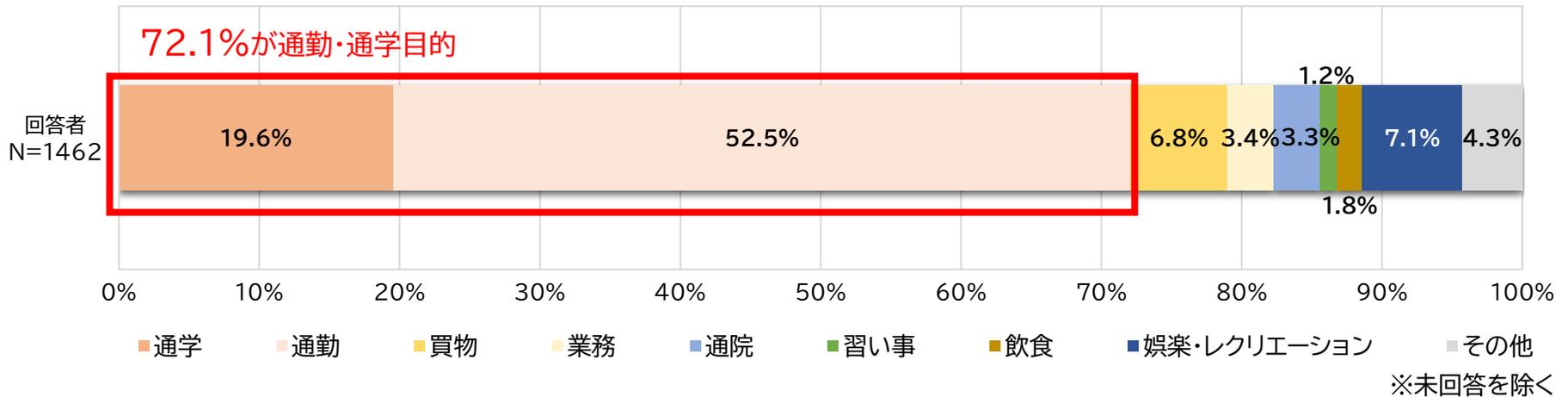
■バス利用者アンケートを知ったきっかけ



(2) 回答が多い路線・利用目的回収結果

- 回答者のバス利用目的は**通勤・通学目的**で**72.1%**を占めた。
- 回答者がよく利用する路線として、筑波大学循環・北部シャトルの回答が多い傾向。

■利用目的



■よく利用する路線(回答上位10路線)

系統名	有効回収数	割合
筑波大学循環	150	10.2%
北部シャトル	149	10.2%
荒川沖駅西口～学園並木・竹園二丁目～つくばセンター/筑波大学病院	118	8.1%
南部シャトル	108	7.4%
土浦車庫/土浦駅～千束町・学園竹園～つくばセンター/筑波大学病院	100	6.8%
ひたち野うしく駅～牛久栄進高校・二の宮中央～つくばセンター/筑波大学病院	73	5.0%
学園南循環	64	4.4%
松代循環	63	4.3%
上郷シャトル	53	3.6%
谷田部シャトル	53	3.6%

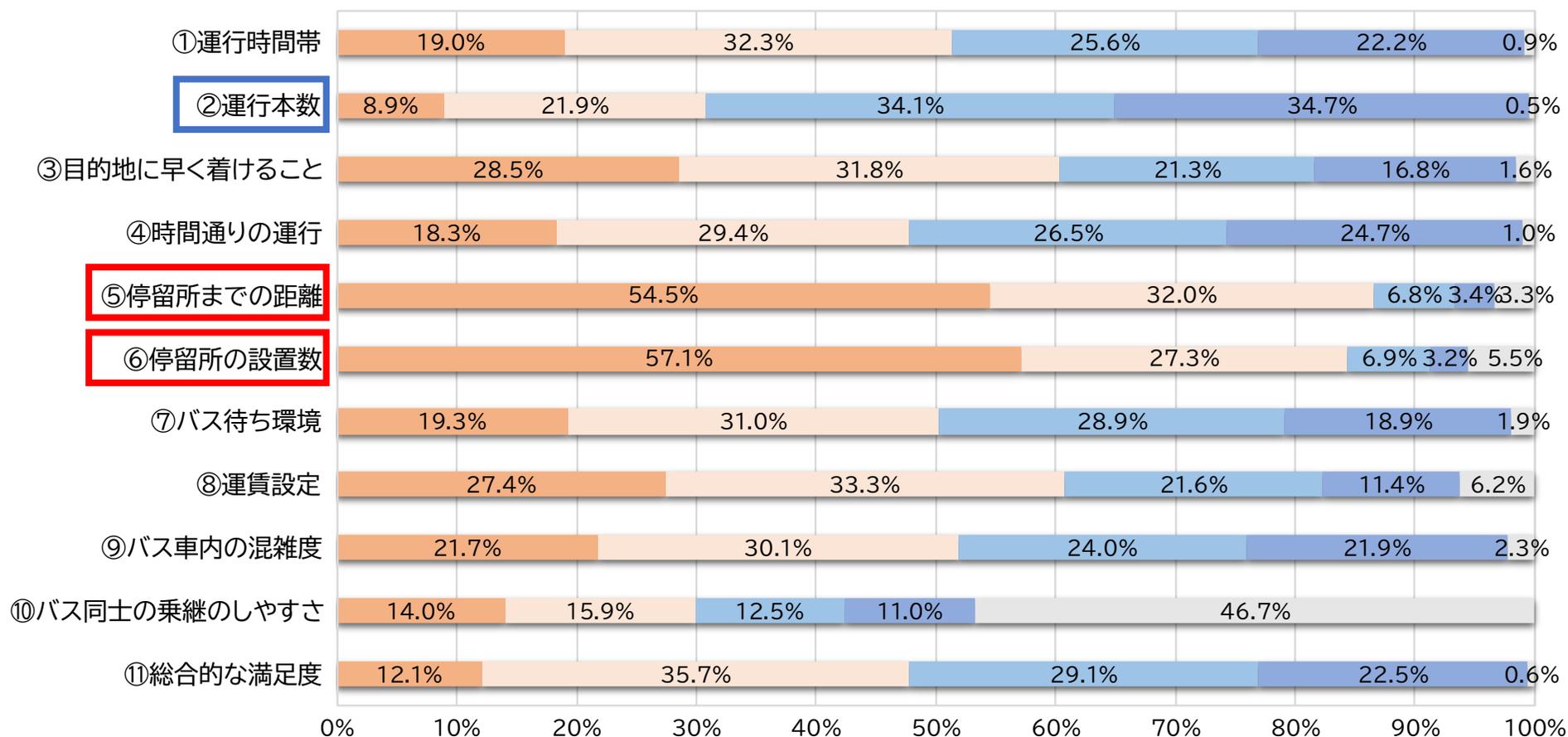
※未回答を除く

(3) 路線バス利用者の満足度

○回答者は**停留所までの距離**、**停留所の設置数**の満足度が高い傾向にあった一方、**運行本数**の満足度が低い傾向。

■ 路線バス利用者の満足度に関する回答結果

回答者883人



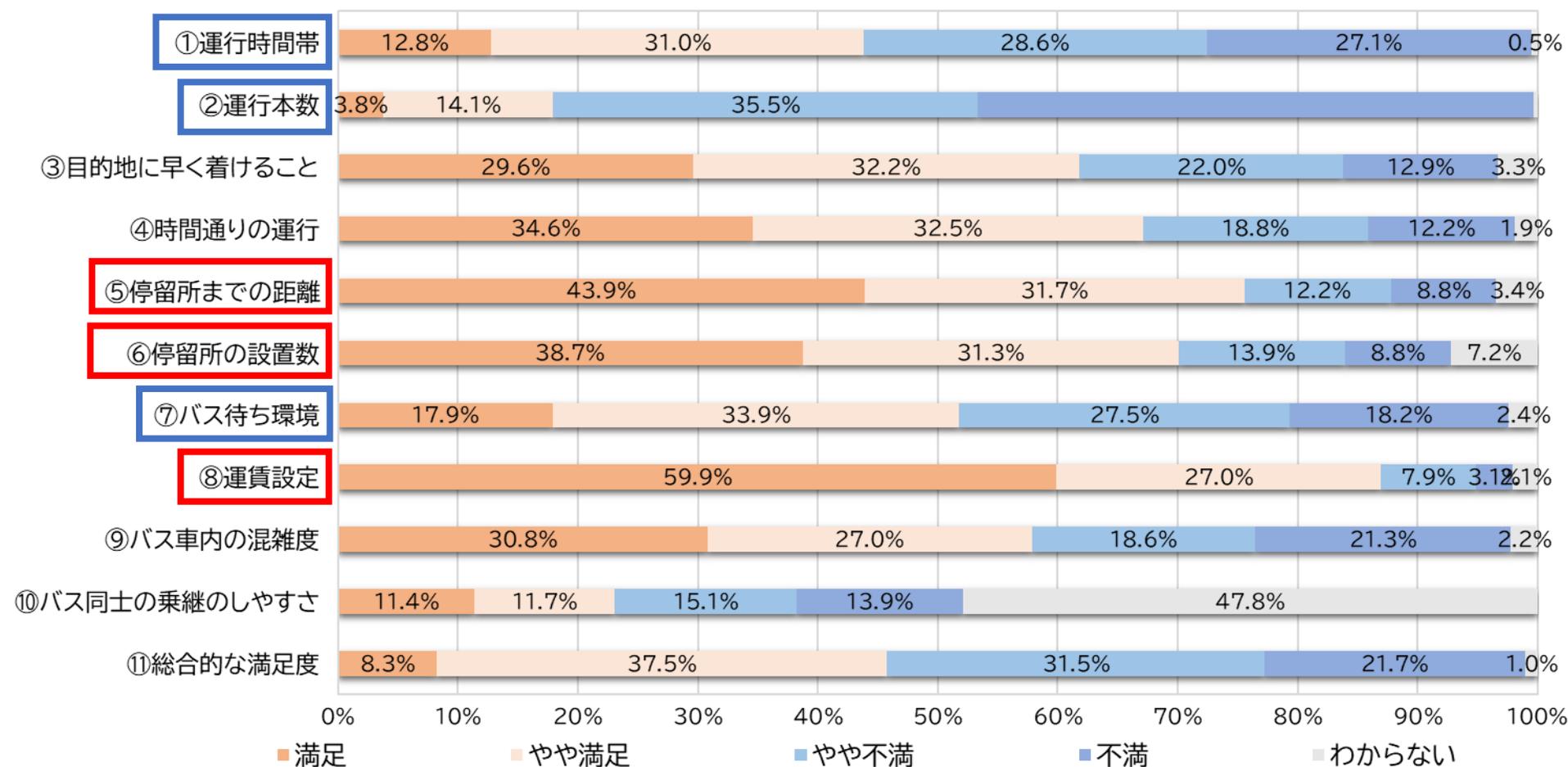
※未回答を除く

(4)コミュニティバス(つくバス・つくばね号)利用者の満足度

○回答者は**停留所までの距離**、**停留所の設置数**、**運賃設定**の満足度が高い傾向にあった一方、**運行時間帯**、**運行本数**、**バス待ち環境**の満足度が低い傾向。

■コミュニティバス(つくバス・つくばね号)利用者の満足度に関する回答結果

回答者581人



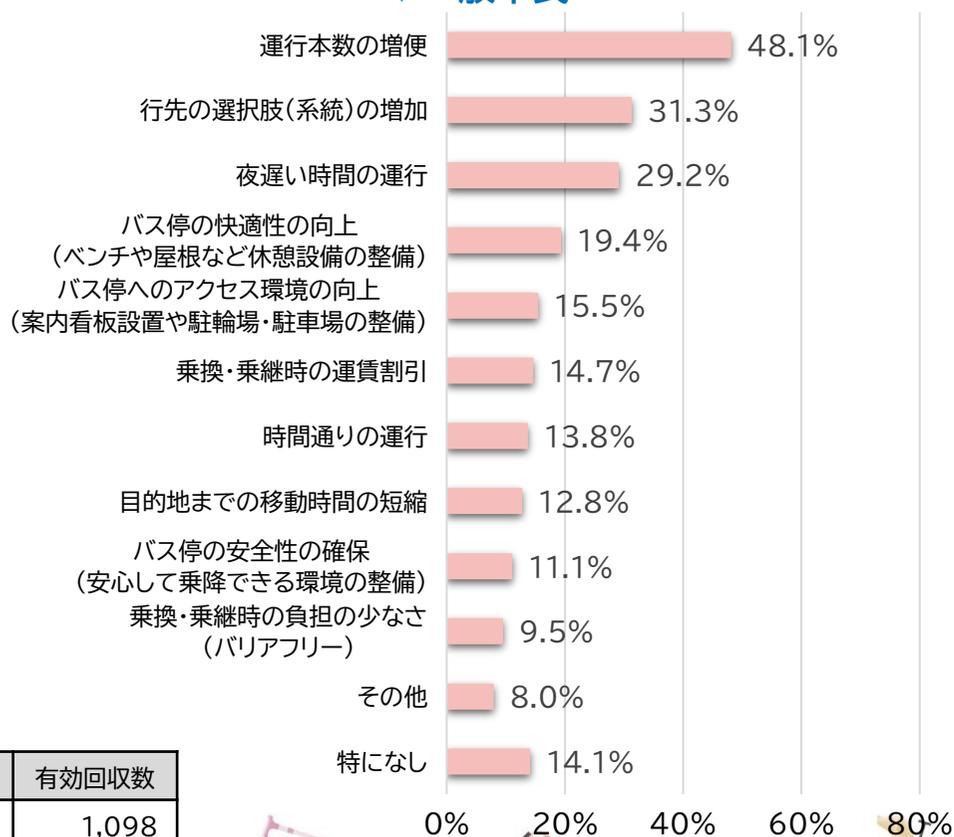
※未回答を除く

(5) つくば市が今後実施すべきバスサービスの改善について

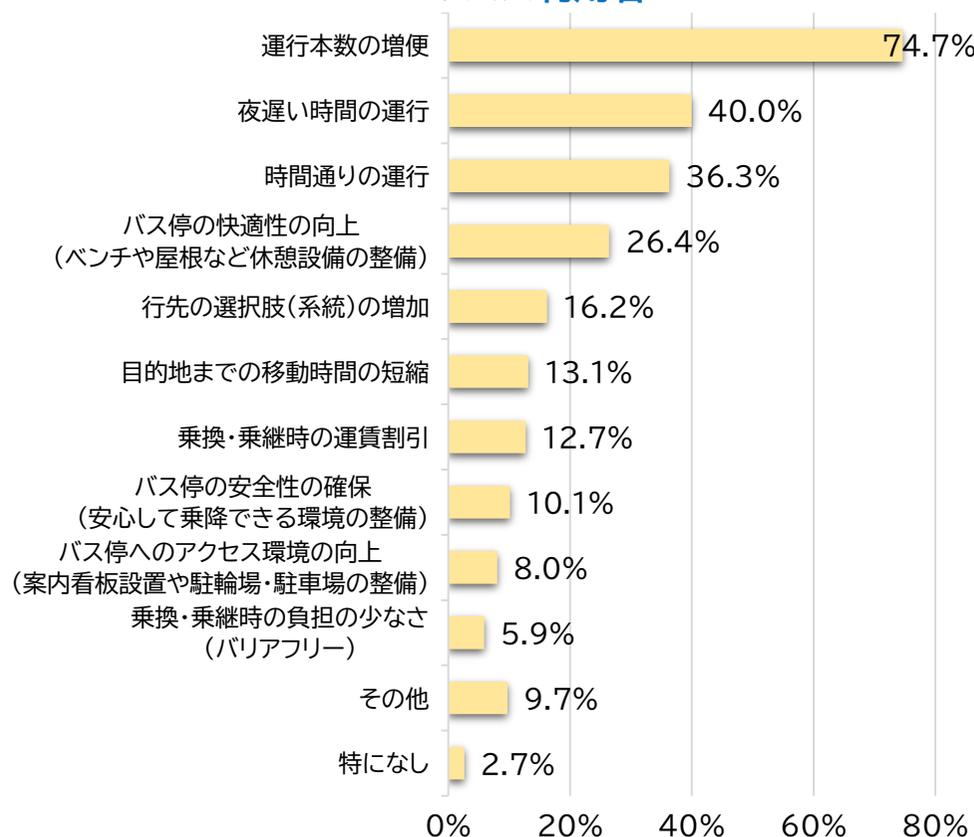
- つくば市のバスサービス改善では、一般市民・バス利用者ともに**運行本数の増便**を望む声が多い。
- 一般市民は**行先の選択肢の増加(31.3%)**を重視する一方、バス利用者では16.2%に留まる。
- バス利用者は**夜遅い時間の運行(40.0%)**や**時間通りの運行(36.3%)**を重視するが、一般市民ではそれぞれ29.2%、13.8%とやや低い傾向。
- ⇒ 今後の検討として、「**運行本数の増便**」を基本としつつ、**既存利用者の利便性向上の観点では夜間運行・定時性の確保、より広い市民の利用促進の観点では行先の拡充**を図ることが考えられる。

■つくば市が今後実施すべきバスサービスの改善について(複数回答可)

▼一般市民



▼バス利用者



	有効回収数
一般市民	1,098
バス利用者	1,468

※不明・未回答を除く

参考. 調査項目



調査項目

○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、日常生活における外出やつくば市の公共交通に対する考え、つくタクの運賃を調査。

▼一般市民アンケート調査項目

項目	内容
調査対象者自身について	<ul style="list-style-type: none"> ・性別、年齢階層、居住地、職業、勤務先・通学先、テレワーク等の実施状況、世帯構成、運転免許の保有状況、自由に使える自動車の有無、免許返納したことによる行動変化、日常的に利用する交通手段(点検評価:【指標2-1】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合)、外出に関する移動の困難の程度
日常生活における外出について	<ul style="list-style-type: none"> ・直近で外出した平日(土日祝日を除く)における1日の移動状況(目的地、移動目的、移動手段、出発時間帯) ・日常生活における送迎に関すること(送迎する、送迎してもらう)
公共交通の利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通全体に対する満足度(点検評価:【指標2-3】市民の公共交通に対する満足度) ・路線バスの利用頻度、改善点または利用しない理由、現状の満足度 ・つくバスの利用頻度、改善点または利用しない理由、現状の満足度 ・つくタクの利用頻度、改善点または利用しない理由、現状の満足度 ・地域連携公共ライドシェアの認知度・利用状況
公共交通に対する考えについて	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の継続に向けて協力できること(点検評価:【指標2-2】公共交通の維持・運営に対する市民意向) ・つくば市が今後実施すべきバスサービスの改善について
つくタクの運賃について	<ul style="list-style-type: none"> ・つくタクの許容運賃
自転車走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ・日常の自転車の利用頻度(つくば市自転車活用推進計画に活用) ・自転車の走行環境や駐輪場所の満足度

調査項目

○つくタクの利用状況について調査するとともに、**新システムの予約方法、満足度、つくタクの運賃、つくタクの迂回時間**を調査。

▼つくタク利用者アンケート調査項目

項目	内容
調査対象者自身について	<ul style="list-style-type: none"> ・性別、年齢階層、居住地、職業、勤務先・通学先、世帯構成、運転免許の保有状況、自由に使える自動車の有無、日常的に利用する交通手段
つくタクの利用について	<ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度、利用目的、主な目的地、利用する曜日と時間帯 ・つくタクがない場合の移動手段 ・R7.4以降の利用の変化(外出頻度)
新システムの予約方法について	<ul style="list-style-type: none"> ・予約手段(電話 or Web) ・決済方法 ・(Web予約者のみ)利用のしやすさ
満足度	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時間帯、乗車予定時刻/降車予定時刻の正確さ、乗降場所までの距離、乗降場所の設置数、料金の設定、予約の取りやすさ、予約方法、決済方法、ドライバーの対応、予約センターの対応 ・総合的な満足度
一般タクシーの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度
つくタクの運賃について	※一般市民と同じ
つくタクの迂回時間について	<ul style="list-style-type: none"> ・許容可能な最低限の迂回時間
自宅登録の状況について (車内調査票のみ)	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅登録の有無 ・4、5月のつくタク利用の有無

調査項目

○日常的に利用する路線の利用状況を調査するとともに、よく利用する路線の満足度、バスサービスの改善について調査。

▼バス利用者アンケート調査項目

項目	内容
調査回答者自身について	・性別、年齢階層、バス利用者アンケートを知った媒体
よく利用する路線と利用状況について	・よく利用するバス(つくバス、路線バス、つくばね号) ・利用頻度 ・利用目的
よく利用する路線の満足度	・運行時間帯、運行本数、目的地に早く着けること、時間通りの運行、停留所までの距離、停留所の設置数、バス待ち環境、運賃設定、バス車内の混雑度、バス同士の乗継のしやすさ ・総合的な満足度
バスサービスの改善	・つくば市が今後実施すべきバスサービスの改善について



現行計画の点検・評価及び 総合都市交通体系調査の中間評価について

令和8年(2026年)3月19日(木)

総合交通政策課

現行計画の点検・評価について



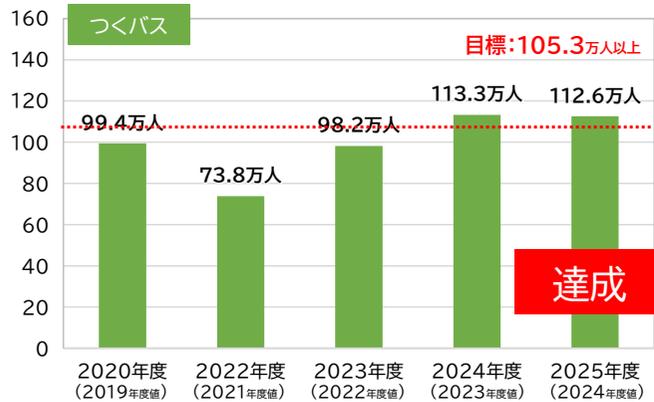
(1)点検・評価結果

【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

○つくバスとつくばね号は、4指標で**目標を達成**。
 ○つくタクは利用者の微減が影響し、4指標とも**低下**。

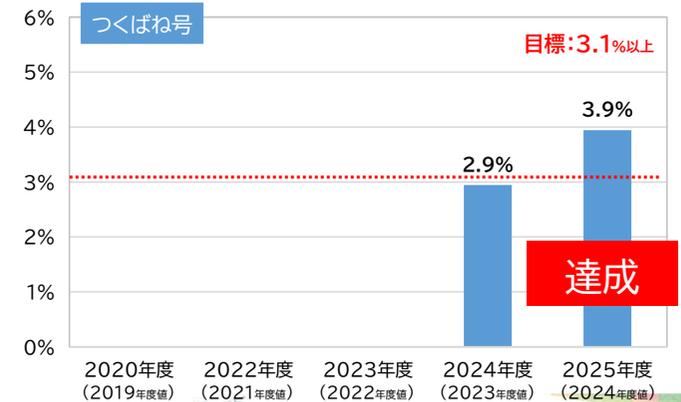
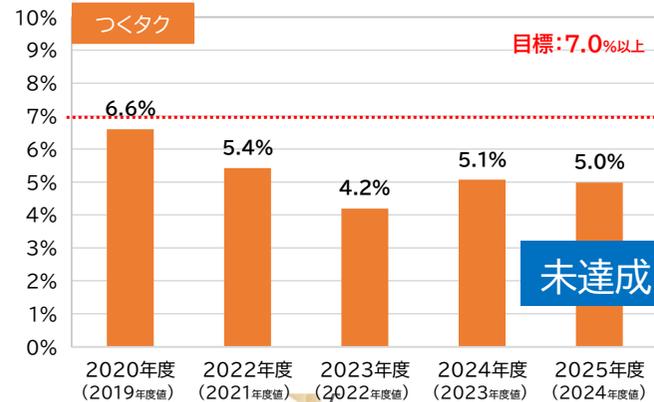
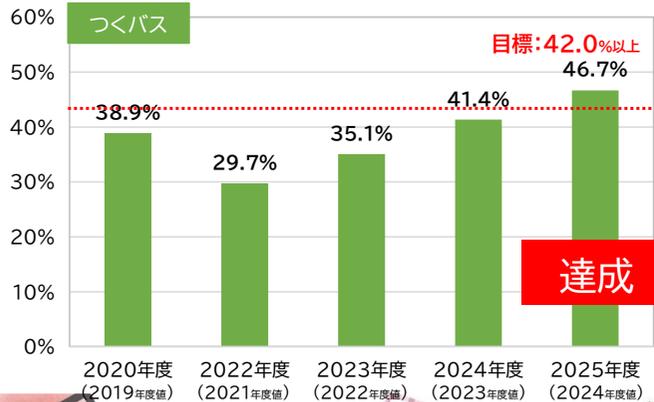
【指標1-1】

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**

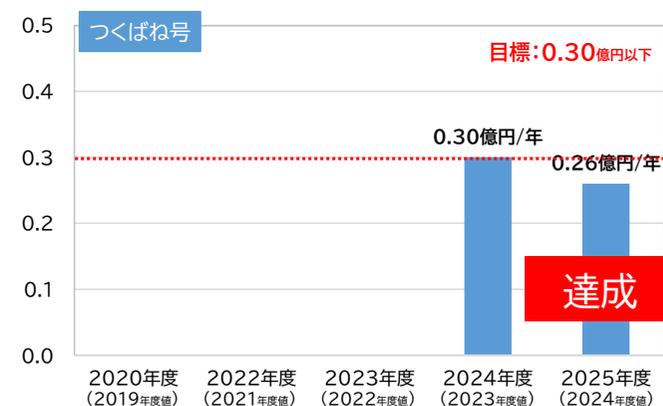
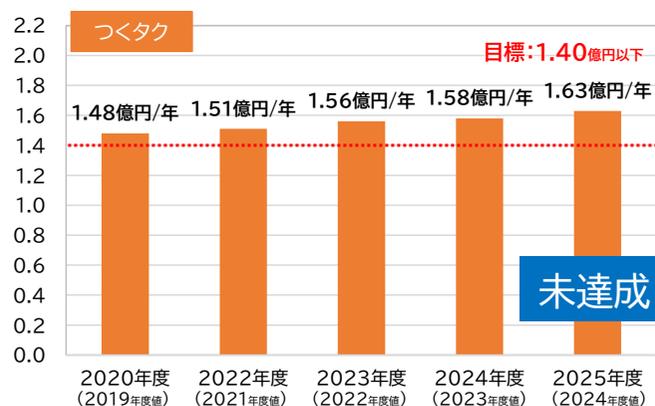


(1)点検・評価結果

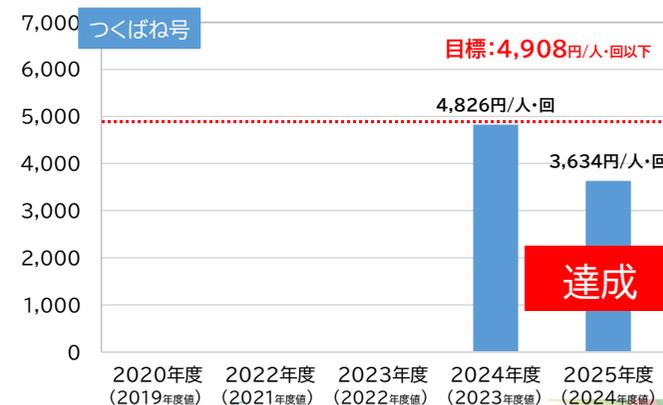
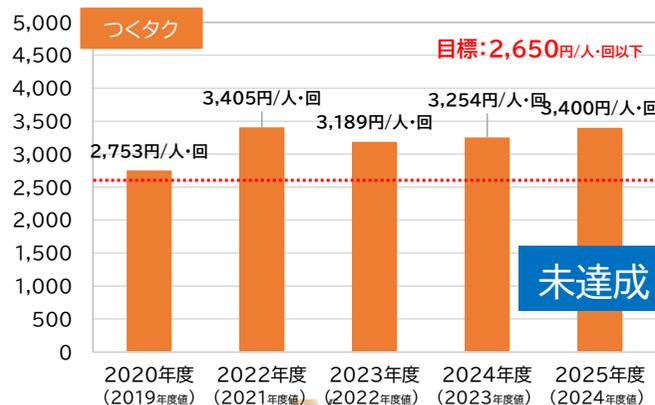
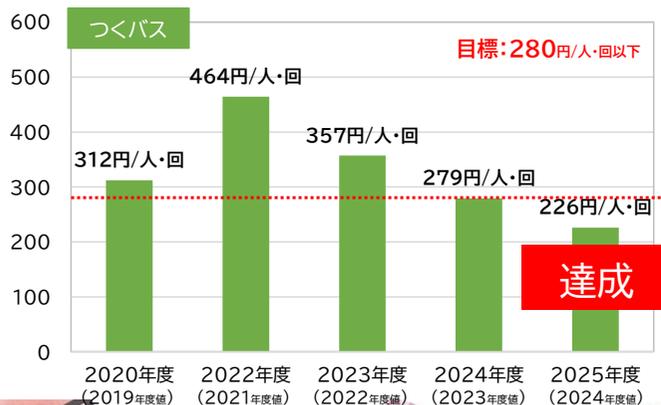
【目標1】まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

○つくバスとつくばね号は、4指標で**目標を達成**。
 ○つくタクは利用者の微減が影響し、4指標とも**低下**。

【指標1-3】
市の公共交通への**公的資金投入額**



【指標1-4】
利用者**1人1回**当たりの**公的資金投入額**



(1)点検・評価結果

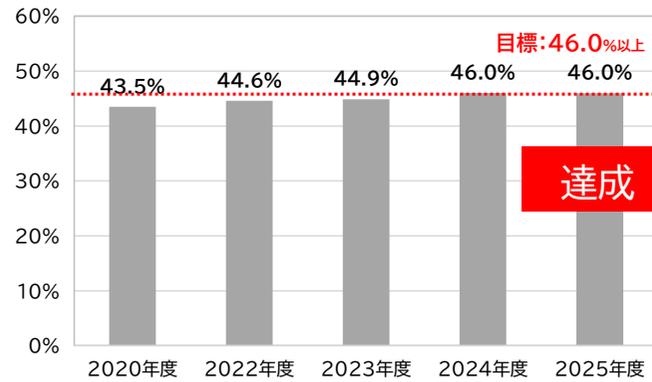
【目標1】まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

○居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口は前年度と同じく、**目標を達成**。

⇒目標1は、5指標(13項目)のうち目標達成は「9項目」。 ※昨年度:6項目

【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



(1)点検・評価結果

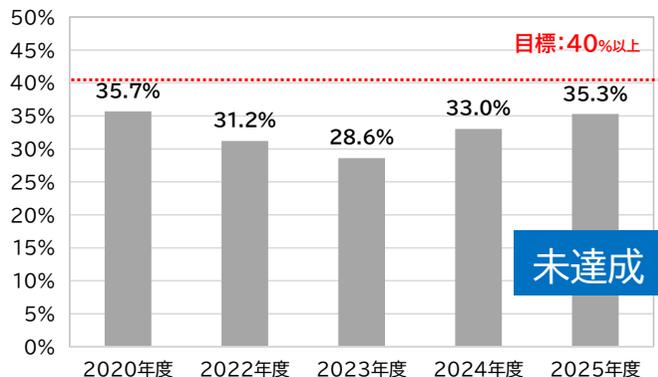
【目標2】地域の状況に応じた、地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス

- 一般市民アンケート調査結果である指標2-1、2-2、2-3はいずれも評価が向上。
- モビリティ・マネジメント実施対象者数は前年度から指標は低下したが、**目標は達成**。

⇒目標2は、4指標のうち目標達成は「1指標」。 ※昨年度:1指標

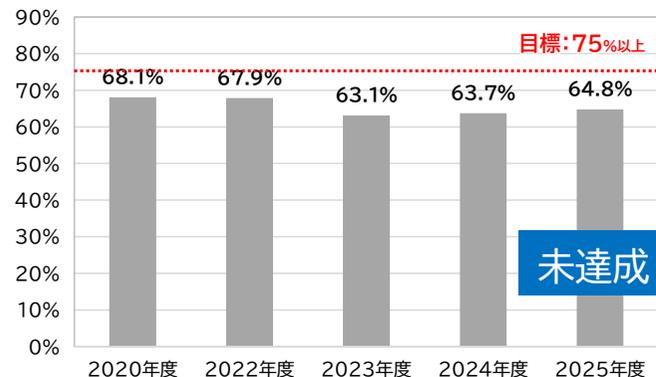
【指標2-1】

日常利用する交通手段が**公共交通**の人の割合



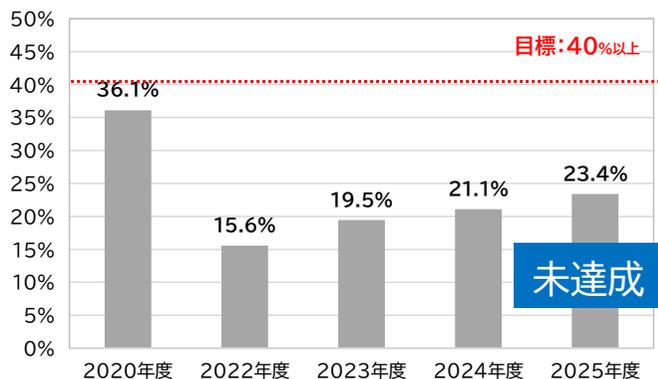
【指標2-2】

公共交通の維持・運営に対する市民の**参加意向**



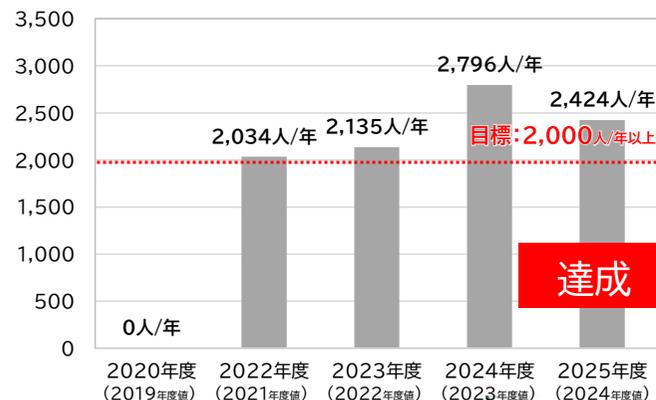
【指標2-3】

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

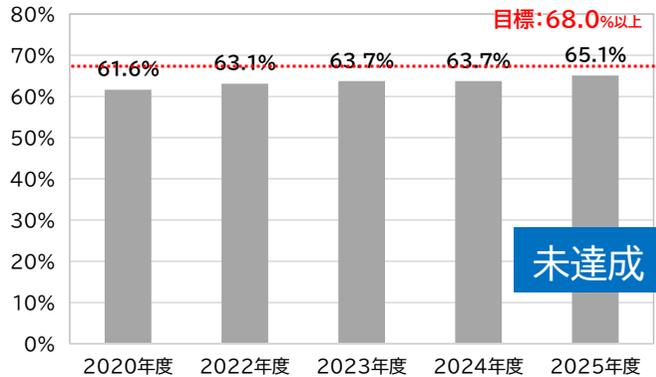


(1)点検・評価結果

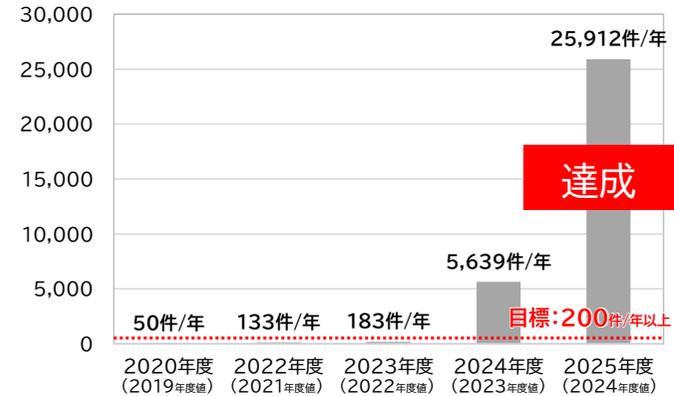
【目標3】多様なデータ・新技術を活用したつくばらしい地域公共交通サービス

- 鉄道駅へのバス利用30分圏域人口は、前年度よりは増加。
 - オープンデータのダウンロード件数は数を大きく伸ばし、**目標を達成**。主要渋滞箇所数は前年から変化なし。
- ⇒目標3は、3指標のうち目標達成は「1指標」。 ※昨年度:1指標

【指標3-1】
鉄道駅へのバス利用30分圏域人口

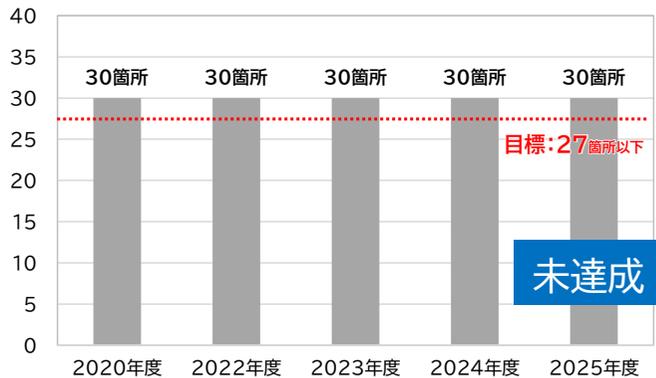


【指標3-2】
つくば市オープンデータの民間利用実績(ダウンロード件数)



※2023年度からGTFISデータリポジトリにデータを登録したことで大幅増加

【指標3-3】
つくば市内の主要渋滞箇所数



(1)点検・評価結果

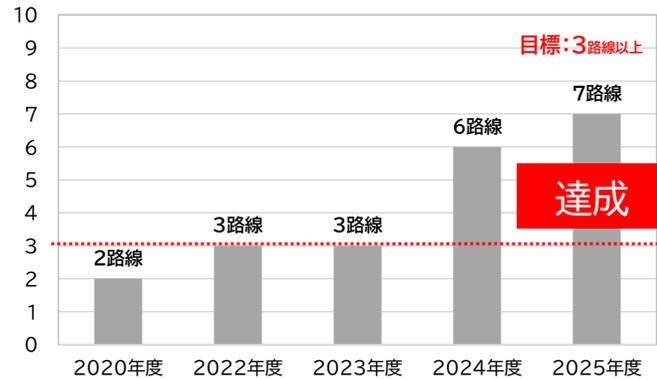
【目標4】市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービス

○周辺自治体との広域連携バスの路線数は、つくばみらい市のみらい号が新たにみどりの駅に接続し、1路線が加わり、**目標を達成**。

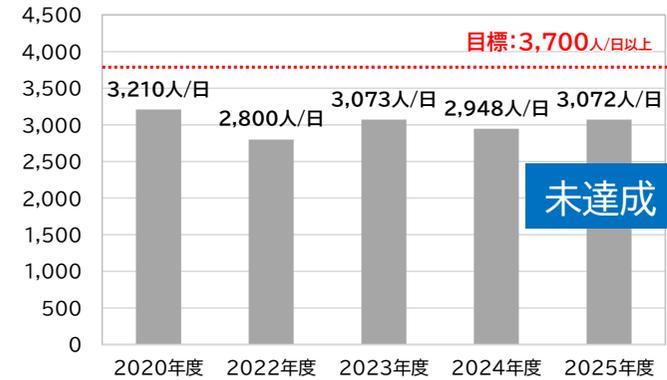
○路線バスの市域をまたぐ利用の1日平均利用者数は、前年度からは微増。

⇒目標4は、2指標のうち目標達成は「1指標」。 ※昨年度:1指標

【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



総合都市交通体系調査の中間評価について



(1) 1段階目: 個別の取組内容の把握(施策実施段階)

○つくば市総合都市交通体系調査(改訂版)で定めた17の施策について、中間評価の1段階目として、各施策における実施内容を確認した。

施策名	主な実施内容
1 つくばエクスプレスの輸送力増強等要望	<ul style="list-style-type: none"> 茨城県及び沿線自治体と連携し、首都圏新都市鉄道株式会社、つくばエクスプレス利用・建設促進議員連盟及び国土交通省に対して要望活動を継続的に実施 つくばエクスプレス沿線11自治体が参画する「つくばエクスプレス都市連絡協議会」でつくばエクスプレス及び沿線自治体のPR活動を実施(るるぶ特別版の制作等) 東京延伸を促進するため「つくばエクスプレスと都心部・臨海地域地下鉄の接続事業化促進期成同盟会」を結成し、要望活動を実施
2 シームレスな乗り継ぎの実現に向けた交通結節点の整備	<ul style="list-style-type: none"> つくば駅前のバスロータリーに路線案内サインを設置 Google マップや各種乗換案内アプリへつくバスとつくばね号の情報を掲載 つくば駅~つくばセンターバスターミナル間に視覚障害者向けナビゲーションシステム「shikAI」を導入
3 サイクル&バスライド需要に対応した自転車駐車場の整備・運用	<ul style="list-style-type: none"> 市内4駅の駐輪場を増設
4 バス交通による都市軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> つくバス路線を改編 各種路線バス運行実証実験を実施
5 周辺地区における生活交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> 筑波地区支線型バス「つくばね号」の運行を開始 オンデマンド交通「つくタク」にAIオンデマンドシステムを導入
6 バス交通ネットワーク構築に向けた交通結節点の整備	<ul style="list-style-type: none"> 荃崎庁舎跡地にバスロータリー及びバス待ち環境を整備

(1) 1段階目: 個別の取組内容の把握(施策実施段階)

施策名	実施内容
7 バス利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> バスロケーションシステム「BusGO!」を導入 荃崎地区路線バス運賃補填実証実験を実施 ハンズフリーチケット「つくちケ」の実証実験を実施
8 道路網計画の整備促進・見直し	<ul style="list-style-type: none"> 「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」を策定
9 自動車利用抑制・他手段への転換促進	<ul style="list-style-type: none"> 転入者に対してつくば市公共交通マップを配布 出前講座やイベントでの周知活動を実施 中学3年生を対象に「バスお試し乗車券」を配布
10 高速道路網の整備・利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 圏央道(つくば中央IC~つくばJCT)が開通 つくば西スマートインターチェンジが開通
11 環境にやさしい車輛の普及・利用促進	<ul style="list-style-type: none"> EVバスの導入補助を実施 つくば市役所等にカーシェアリングステーションを設置
12 ルール・マナー啓発の強化	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全教室を実施 自転車用ヘルメットの購入補助を実施
13 自転車ネットワークの整備	<ul style="list-style-type: none"> りんりんロードアクセスルートの整備 「つくば市自転車活用推進計画」を策定
14 自転車が使いやすい環境整備	<ul style="list-style-type: none"> つくば駅前等でレンタサイクルを実施 シェアサイクル「つくチャリ」をつくば駅及び研究学園駅周辺で実施
15 歩行環境の整備推進	<ul style="list-style-type: none"> バス待ち環境のバリアフリー対応等を実施(歩道の切り下げ工事等) 「つくば市バリアフリーマスタープラン」を策定
16 超小型モビリティを活用した高齢者・障害者等への移動手段の提供	<ul style="list-style-type: none"> 小田地域でパーソナルモビリティの活用に向けた実証事業を実施
17 交通系ビッグデータの活用	<ul style="list-style-type: none"> 「つくば市地域公共交通計画」の策定に活用

(2)2段階目:各施策レベルでの評価

○各施策レベルでの評価は、つくばエクスプレス利用者数、つくバス1便あたりの利用者数、公共交通利用圏域人口比率、自動車走行環境に対する満足度の4項目で目標を達成している。

交通施策	指標	平成27年	方向性	短期		中期		備考
				平成32年 (令和2年)	判定	平成37年 (令和7年)	判定	
鉄道	つくばエクスプレス各駅の利用者数	29,025 人/日	現況より増加	34,198 人/日	達成	34,969 人/日	達成	それぞれ前年度実績値(H27もH26実績値)
バス	つくバス1便あたりの利用者数	7.4 人/本	現況より増加	6.3 人/本	未	12.7 人/本	達成	中期は、R7年度上半期実績
	公共交通利用圏域人口比率	76.7 %	現況より増加	80.0 %	達成	83.8 %	達成	バス停カバー面積は半径500m
	バスの運行本数に対する満足度	33.2 %	現況より上昇	32.0 %	未	27.2 %	未	一般市民アンケートのうち、つくバスを利用したことがある人の満足度
自動車	道路混雑度市内平均	0.73	現況より低下	0.74	未	0.82	未	それぞれ直近の道路交通センサス値(H27はH22、R2はH27、R7はR3)
自転車・その他	自転車走行環境の対する満足度	37.0 %	現況より上昇	(未実施) %	—	42.6 %	達成	R7はR6アンケート調査結果
	徒歩環境の対する満足度	59.0 %	現況より上昇	(未実施) %	—	53.3 %	未	R7はR6アンケート調査結果

(3)3段階目:都市交通体系の検討視点での評価

○都市交通体系の検討視点での評価は、公共交通分担率の1項目が目標を達成している。

目標	指標	平成27年	方向性	短期		中期		備考
				平成32年 (令和2年)	判定	平成37年 (令和7年)	判定	
安全・安心・快適	公共交通分担率 (鉄道+代表バス)	8.0 %	現況より 上昇	— %	—	13.3 %	達成	R7一般市民アンケートより
環境	自動車による 二酸化炭素排出量	2.1 t- CO ₂ / 人・年	現況より 低下	2.14 t- CO ₂ / 人・年	未	2.11 t- CO ₂ / 人・年	未	道路交通センサスの市内一般道の走行台キ口に 原単位を乗じて算出(R2はH27センサス、R7 はR3センサス)
	環境負荷の少ない 交通手段(徒歩・自転 車)分担率	26.7 %	現況より 上昇	— %	—	15.5 %	未	R7一般市民アンケートより
にぎわい・活力	中心地区における都 市活動量	45.3 百万時 間/年	現況より 上昇	— 百万時 間/年	—	36.5 百万時 間/年	未	「センター地区及び研究学園駅周辺地区におけ る私事目的、業務目的での来訪者の総滞在時 間」で、吾妻、竹園東、春日の各中学校区が対象 地区。H27の平均滞在時間にR7の来訪者数を 乗じて算出

第2次つくば市地域公共交通計画 パブリックコメント意見概要及び意見に対する考え方

令和8年（2026年）1月5日から2月4日までの間、第2次つくば市地域公共交通計画（案）について、意見募集を行った結果、7人（団体を含む。）から35件の意見の提出がありました。これらの意見について、適宜要約した上、項目ごとに整理し、それに対する考え方をまとめました。

■ 意見の概要及び意見に対する考え方

1 地域公共交通が目指す姿：階層型システムについて

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
1-①	「道路運送法における許可又は登録を要しない運送」の範囲内で実施される地域のボランティア運送についても、生活支援交通として、その役割を明確化し、市として支援していくことを本計画の中に盛り込んでいただきたい。	1件	ボランティア運送を含む「道路運送法における許可又は登録を要しない運送」については、道路運送法による規制がなく、利用者を自由に設定できることから、本計画の対象となる「不特定多数の方々が容易に利用可能な地域公共交通」に位置づけることは困難です。

2 施策① 都市の骨格となる強固な広域幹線交通・幹線交通の提供について

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
2-①	バス路線再編を行う場合、計画の文章が「事業者都合の系統整理」に見えやすいので、市民にとっての分かりやすい骨格を提示してほしいです。	1件	施策①-4「交通事業者と連携したバス路線の再編等」（P.23）の具体的な検討においては、利用者の利便性向上の観点を踏まえて検討していきます。 また、バス路線の再編等における意見募集や周知に当たっては、利用者のわかりやすさを重視した説明に努めます。

3 施策③ 移動に困っている住民を減らす生活支援交通の提供について

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
3-①	つくタクの利便性向上に取り組む。	1件	施策③-2「つくタクの今後のあり方」(P.26)の中で、具体的に検討していきます。
3-②	つくタクの今後(施策③-2)を検討する際、収支率だけでなく、医療・買物・通学等の生活維持効果を明確に評価してほしいです。地域連携公共ライドシェア等も含め、地域ごとに「最小コストで最大の移動機会」を作る設計(時間帯・目的別の最適化)を進めてください。その際、安全・保険・苦情対応など運用品質を確保し、“安かろう悪かろう”の生活支援交通にならないようにしてください。	1件	本計画では、階層型システム(P.16)を地域公共交通が目指す姿に位置付け、生活支援交通の役割を明確化しました。いただいた御意見のとおり、生活する上で移動に困っている住民を減らすことを目標とする生活支援交通は、利用者数や収支率だけでは評価することができません。そのため、生活支援交通を評価する指標の1つとして、指標⑭「75歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合」(P.44)を設定しました。 生活支援交通のあり方の検討や具体的な施策については、本計画を踏まえ、庁内の関係部局や運行事業者と連携し、検討していきます。いただいた御意見は、具体的な施策を検討する際の参考にします。
3-③	計画の中で「高齢者・障害者・子育て世帯・免許返納者」等を挙げている場合、対象を“属性”ではなく“移動目的”で再整理すると実装が進みます。 “移動困難”の定義を、距離・高低差・歩行時間・乗継回数・待ち時間などで見える化し、重点エリアを明示して下さい。 予約型(デマンド)や乗合タクシー等を位置付けるなら、医療機関の予約時間帯に合わせた運行設計(午前の集中、午後の戻り)や、付き添い・介助者同乗など、現場で効く条件を明記してほしいです。	1件	生活支援交通のあり方の検討や具体的な施策については、本計画を踏まえ、庁内の関係部局や運行事業者と連携し、検討していきます。いただいた御意見は、具体的な施策を検討する際の参考にします。

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
3-④	<p>交通弱者（障害者、高齢者）も安心して利用できるような計画を作成してください。</p> <p>つくたくに、車椅子のまま乗車できる（座席に移乗しなくても乗れる）車両を導入してください、完全に取り残されています。</p>	1件	<p>生活支援交通のあり方の検討や具体的な施策については、本計画を踏まえ、庁内の関係部局や運行事業者と連携し、検討していきます。いただいた御意見は、具体的な施策を検討する際の参考にします。</p>
3-⑤	<p>現在実証実験が行われている公共ライドシェアを利用し、その利便性と有用性を実感している一人です（利用できる時間の見直し等、要望事項は多いですが）。実証実験後に地域公共交通の1つとして、つくば市内で必要とされる地域に実装していただくことを願っております。</p> <p>公共ライドシェアについての今後の方針の一端を第2次つくば市地域公共交通計画（案）の中に記載していただきたい。</p>	1件	<p>公共ライドシェアを含む生活支援交通については、施策③-1「生活支援交通内の各交通手段の役割や位置づけ、連携方法等の検討」（P.26）の中で、具体的に検討していきます。</p>
3-⑥	<p>つくたくは市民（特に高齢者）の生活支援交通として定着しており、既になくってはならない交通手段になっています。本事業が2027年度末までになっていることを把握していませんでしたが、今後のあり方に関して検討します、と書くのではなく、つくたくを維持することを前提に検討します、と修正していただきたい。</p>	1件	<p>本計画の「地域公共交通の現状」（P.10～13）に記載しているとおりつくたくの収支率の低さは大きな課題となっており、施策の進捗状況を把握するためのKPI指標として設定しています（P.42 指標⑥「公共交通の収支率」）。交通今後の持続可能な地域公共交通の実現に当たっては、つくたくのあり方から検討する必要があるため、施策③-2「つくたくの今後のあり方」（P.26）については、現状の表現とします。</p> <p>一方で、つくたくが生活支援交通として大きな役割を担っていることは認識しています。そのことを踏まえて、つくたくのあり方について検討していきます。</p>

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
3-⑦	庁内の関係部局や運行事業者と連携し、障害者や高齢者などの交通弱者の移動手段に関する新たな生活支援交通のあり方を検討します、と記載されています。検討にあたっては、部門間の連携を強化し庁内横断的な推進体制により、交通弱者の要望に応える生活支援交通のプラン作りに取り組んでいただくことを強く願っております。どのような形で連携するのかについて具体的な記述を加えていただきたい。	1件	具体的な連携方法については、本計画を踏まえ、検討していきます。

4 施策④ 利用者にとってより便利で身近な地域公共交通サービスの提供について

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
4-①	交通結節拠点や乗継拠点となるバス停留所では、高齢者や子供連れでも利用でき、暑さ寒さや雨天等への対策が講じられた、快適な待合環境を整備してほしい。	3件	いただいた御意見は、施策④-1「バス待ち環境の改善」(P.28)で具体的な施策を検討する際の参考にします。
4-②	利用者増(指標①⑨⑩⑫)を実現するには、路線や本数だけでなく「使いやすさ」が重要です。GTFS等のオープンデータ(施策④-2)は継続しつつ、利用者目線で「どこで何を見ればよいか」を統一してください(ロケーション情報の一元化、乗継のわかりやすさ)。	1件	バスロケーションシステムの一元化については施策④-4「各交通手段間のシームレス化の推進」(P.29)、乗継のわかりやすさについては施策④-3「視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実」(P.29)において、具体的な施策を検討していきます。
4-③	計画に「観光(周遊)」があるなら、繁忙期限定の増便/臨時便/パーク&ライド/情報提供など、運用面の手当てを明記してほしいです。 多言語の乗車案内、主要停留所のサイン、キャッシュレス対応などは“観光政策”ではなく“公共交通政策”として位置付けてください。	1件	観光やビジネス等を目的とする市外からの来訪者に対するわかりやすい案内表示等の充実については、施策④-3「視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実」(P.29)に位置付けています。運用面の具体的な施策については、民間事業者とも連携し、検討していきます。

5 施策⑤ 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供について

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
5-①	<p>第2次つくば市地域公共交通計画に対する提案（原文のまま）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転の小型バス 	1件	<p>施策⑤-2「実装を踏まえた実証実験の検討」（P.32）において、検討していきます。</p>
5-②	<p>自動運転バス等は有望ですが、2030年までに全面的に人手不足を代替する前提で計画を組むのは危険です。自動運転は「人材不足の特効薬」ではなく、サービス維持の一部手段として位置づけ、まずは施策⑤-5（人材確保・定着）を優先する構造が必要です。</p> <p>実証を行うなら、運行コスト・安全・住民受容・既存路線との整合をKPI化し、「実証→実装→定着」の出口を明確にしてください。</p> <p>戦略としては、いきなり「レベル4が全部解決」ではなく運行の一部を自動化して“1人が回せる運行量”を増やす（省人化）が現実的です。</p>	1件	<p>つくば市では、令和9年度（2027年度）のレベル4自動運転バスの実現を目指していますが、令和12年度（2030年度）までに自動運転バスにより運転手不足が全面的に解消されるとは考えていません。</p> <p>運転手不足については、施策⑤-5「運転手の確保に向けた支援策」（P.33）において解消を図りつつ、施策⑤-2「実装を踏まえた実証実験の検討」（P.32）において、今後も自動運転バスの実装に向けて、実証実験を行っていきます。</p>
5-③	<p>収支率や市負担額だけでなく、地域ごとの代替手段の有無（交通弱者の密度）を踏まえ、値上げ・割引の方針を事前にルール化し、住民に説明できる形にしてください。</p> <p>運賃だけで不足を埋めるのではなく、広告・連携収入等と組み合わせ、“運賃に反映しきれないコスト増”を吸収する構造を設計すべきです。</p> <p>既存の割引・補助の効果を、利用実績とセットで検証し、費用対効果が高いものに再配分してください。</p>	1件	<p>今後、施策⑤-3「地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方」（P.32）において具体的な施策を検討する際に、持続性の観点に加えて、いただいた御意見も参考にします。</p>

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
5-④	<p>施策⑤-5 運転手の確保に向けた支援策について、「採用に対する補助」だけでは効果が限定的になり得ます。採用→育成→定着まで一体で設計することを提案します。</p> <p>採用補助を出す場合、一定期間の定着（例：12か月/24か月）や、処遇改善（賃上げ・手当・休日改善等）の実施と連動させ、単年度で消える採用競争にならない制度にしてください。市が直接賃金を決められない場合でも、補助設計・委託契約条件・評価指標で誘導できます。</p> <p>二種免許取得費用、研修期間の収入補填、訓練費等を支援し、未経験者の入口を広げる。つくば市・事業者・関係機関（大学、職業訓練、シニア人材等）と連携し、市内共通の研修・安全教育の標準モデルを整備する。</p> <p>物価高で人材確保が難しい中、運転手向けの住宅支援、通勤支援、子育て支援等を、自治体施策として組み合わせることを検討してください（単なる採用広告より実効性が高い）。</p> <p>計画案の KPI【指標⑧】は「運転手数」ですが、政策評価としては不足です。少なくとも次の補助指標を追加することを提案します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手の充足率（必要数に対する割合） ・離職率／定着率（12か月・24か月） ・欠便・減便の発生回数（人員不足起因） <p>人数が増えても離職が増えれば実態は改善しません。行政評価の精度を上げてください。</p>	1件	<p>地域公共交通を担う運転手の確保は大きな課題であると考えています。具体的な施策については、本計画を踏まえ、民間事業者とも連携し、検討していきます。</p> <p>なお、御提案いただいた指標⑧「運転者数」（P.42）を補助する新たな指標については、現在実施しているバス及びタクシー運転手採用支援補助事業等における効果検証の中で把握していきます。ただし、本計画における指標として設定した場合、民間事業者の内部データを過度に把握することにつながり、民間事業者の負担となるおそれがあることから、新たな指標としては設定しません。</p>

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
5-⑤	<p>運転手不足とコスト増の環境下では、交通事業者が運賃収入だけで維持するのは難しく、広告、ネーミングライツ、ロケ利用、グッズ販売、データ連携、周辺開発等の収入多角化が必要になります。本計画の施策⑤の中に、次のような観点を明記してほしいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節拠点・待合環境整備（施策④-1）を、単なる支出ではなく、広告・出店・連携の“稼ぐ拠点化”として設計する（例：サイネージ、地域店舗との連携、観光動線づくり）。 ・筑波研究学園都市という特性を活かし、大学・研究機関・企業と連携した実証×スポンサー×PRのパッケージを作る（“実証だけ”で終わらせない）。 ・公共性を損なわない範囲で、資産活用や周辺開発（交通結節拠点の価値向上）を進め、長期財源につなげる。 	1件	<p>いただいた御意見を踏まえて、施策⑤-8として「企業等と連携した新たな収入の検討」（P.34）を追加します。</p> <p>なお、つくばの一部停留所では、民間企業と広告付きバス停留所上屋の整備事業に関する協定を締結し、広告収入により停留所の維持・管理を行っています。</p> <p>また、市で取得・蓄積する公共交通データについては、教育・研究機関の研究のために提供するなどの連携を図っています。</p>

6 KPI 指標の設定について

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
6-①	<p>KPI は、利用者数だけだと人口減少で不利です。“生活に必要な移動が成立しているか”の指標も必要です。</p> <p>例：</p> <ul style="list-style-type: none"> ■主要目的地（病院・スーパー・駅・市役所等）への到達可能性 ■乗継回数・総所要時間・待ち時間 ■朝夕だけでなく日中のサービス水準 ■利用者満足度（特に移動困難者） <p>「毎年評価」と書くなら、評価結果→改善内容→次年度の変更点が市民に分かる形で公開されることが重要です。</p>	1件	<p>いただいた御意見のとおり、指標①「公共交通の利用者数」（P.40）だけで施策の進捗状況を客観的に把握することは困難です。そのため、表「14のKPI指標と施策の関係」（P.39）にあるとおり、施策1つに対して複数の指標を設定しました。</p> <p>また、計画の評価や施策の検討等に関しては、法定協議会である「つくば市公共交通活性化協議会」と「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」で行います。そのため、KPI指標の毎年点検・評価については、つくば市公共交通活性化協議会の会議資料及び会議録としてつくば市ホームページに公開します。</p>

7 参考資料について

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
7-①	参考-65 の表のうち、最下行の経由地欄「明野中学校東」→「明野五葉学園東」 (令和6年度、明野中学校跡地に義務教育学校「明野五葉学園」が設立されたため)	1件	<u>御意見を踏まえ、該当部分を修正します。</u>

8 その他の意見について

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
8-①	第2次つくば市地域公共交通計画に対する意見・提案(原文のまま) 1 松代南循環の松の木西停留所をファミリーマート側に出来るだけ近づけて欲しい。手代木中学の東に古くからある住宅の住民にとって田んぼを回り込むので遠い。ループの起点となる松代5丁目東から離れすぎている。 2 松代南循環ループを逆回りする案。 3 洞峰公園通り的一本裏、手代木公園の南を通る案。 4 松代南循環と松代循環を連結させる案。手代木中学前、千上児童公園を北上しつくばセンターへいく案。逆につくばセンター、千上児童公園、手代木中学前へ南下し松の木東、宮下児童公園へ。	1件	現在、実証実験として運行中の路線バス「松代南循環(つくばセンター～手代木団地～つくばセンター)」に関する御意見として参考にします。 なお、松代南循環は、実証期間を1年間延長して令和9年(2027年)3月31日まで運行します。

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
8-②	<p>【運転手不足を前提に、“維持する路線”と“別手段に置き換える区域”を明確に】</p> <p>今後の最大制約は運転手不足なので、「路線を増やす／改善する」だけでは実現困難です。そこで、(1)維持すべき幹線（頻度確保）、(2)縮小しても代替を用意する区域（デマンド等）、(3)輸送密度が低いが社会的必要度が高い区間（福祉輸送連携）のように、優先順位を明記してほしいです。</p> <p>実務上は、小型車両化・時間帯別運行・曜日別運行などの“現実解”が必要です。計画に「理想」だけでなく、運行資源が減った場合の代替シナリオ（縮退設計）を入れてください。</p>	1件	<p>具体的な検討は、以下のとおり、それぞれの計画を踏まえて、施策ごとに実施していきます。</p> <p>(1)維持すべき幹線（頻度確保） ⇒施策①-1「まちづくりの進展を踏まえたバス路線や停留所の見直し」（P.22）</p> <p>(2)縮小しても代替を用意する区域（デマンド等） (3)輸送密度が低いが社会的必要度が高い区間（福祉輸送連携） ⇒施策③-1「生活支援交通内の各交通手段の役割や位置づけ、連携方法等の検討」（P.26） ⇒施策③-2「つくタクの今後のあり方の検討」（P.26） ⇒施策③-3「移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討」（P.27）</p>
8-③	<p>【運賃・乗継割引・定期の設計（“使うほど損しない”仕組み）】</p> <p>バス＋鉄道（TX等）＋デマンドが組み合わせると、利用者は「結局高い」「運賃体系が難しい」と感じやすいです。乗継割引・上限運賃（キャップ）・共通定期の導入方針（できる／難しい／段階的に検討）を、計画に明確に書いてください。高齢者・障害者割引を記載する場合、“申請が難しい人”ほど取り残されるので、周知と申請支援（窓口、同伴支援、オンライン以外の手段）まで含めて下さい。</p>	1件	<p>具体的な施策は、施策⑤-3「地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃の在り方」（P.32）の中で検討していきます。いただいた御意見は、具体的な施策を検討する際の参考にします。</p>

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
8-④	<p>【災害・停電・燃料不足への強さ（レジリエンス）】</p> <p>計画に災害対応があるなら、単なる理念ではなく、代替輸送の手順（避難所・病院への臨時輸送、情報発信、協定、燃料確保、運休判断基準）まで書いてください。鉄道・幹線道路が止まった場合に備え、地域内の最小限の移動を守る“ミニマム運行”の設計（優先ルート、優先対象）を入れてほしいです。</p>	1件	<p>本計画に災害対応に関する記載はありません。災害時の対応につきましては、公共交通ごとに定めています。</p>
8-⑤	<p>【外国人運転士（特定技能等）をどう位置づけるべきか】</p> <p>「低コスト目的というより座席が空く“物理欠員”への暫定解」は、現場感としてはかなり現実的です。ただ、社会的受容と安全のために、最低限ここは外せません。</p> <p>要するに、外国人導入は「魔法の解」ではなく、崩壊を遅らせる時間を買う手段です。時間を買ったら、その間に下の“本丸”をやらないと、結局また詰みます。</p>	1件	<p>運転手不足の解消については、施策⑤-5「運転手の確保に向けた支援策」（P.33）の中で検討するものの、外国人運転士の採用については各運行事業者の判断になるものと考えています。</p>
8-⑥	<p>【いま必要なのは「負担と品質の再設計」（現実的パッケージ）】</p> <p>これらが示す“詰まり”を抜くなら、私はこの順番が現実的だと思います。</p> <p>①カスハラ対策の標準化（録画・公開・対応指針・乗車拒否基準）</p> <p>②勤務設計の改善（拘束の削減、分割勤務の扱い、休息確保、パート導入など）</p> <p>③賃金の底上げ（ただし“総支給”が下がらない設計）</p> <p>④規制で残業が減るなら、基本給や手当設計を組み替える必要がある</p> <p>⑤運行の生産性投資（定時性：バス優先信号・レーン・停留所設計）</p>	1件	<p>本計画で示した施策の推進に当たり、参考にします。</p>

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
	⑥運賃・補助の再設計（一律運賃の見直し、目的別補助、生活路線の公費負担の透明化） ⑦育成パイプライン（免許取得支援、AT 限定大型二種の検討、リスクリング） ⑧外国人受入れは“同等処遇＋教育標準化”を条件に ⑨自動運転は適地から“省人化”として導入		
8-⑦	<p>【運転士不足の「原因」を分解すると（重なって効いている順）】</p> <p>A. 需給ギャップの本体は「労働供給」だけでなく「運行設計の硬直」 需要が減って採算が悪化している地域ほど、本来は路線・ダイヤを柔軟に組み替えたい。でも実務では、生活インフラとして“減らしにくい”／認可や合意形成が重い／政治コストが高い。→“残す義務”が強いのに、“稼ぐ自由度”が低い構造が、慢性赤字と投資不足を固定化します。</p> <p>B. 賃金は「低い」だけでなく「見合いにくい」 運転士は乗客対応（クレームやカスハラ）、事故リスクと責任、不規則勤務・拘束時間を背負います。この負荷に対して、他の運転職（トラック、観光、タクシー等）へ移れるなら移る、が合理的になります。</p> <p>C. 2024年問題は「善い規制」だが、短期的に供給を削るあなたの引用にもある通り、残業上限や休息確保が入り、“ベテランが走って埋める”が効かなくなり同じダイヤを維持するなら人員が増える→規制そのものは安全・健康に必要でも、準備不足（採用・設計・投資が間に合わない）だと、現場は「減便」しか打てない。</p> <p>D. 公営給与の引き下げは「業界ベンチマーク」として波及</p>	1件	本計画で示した施策の推進に当たり、参考にします。

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
	<p>しやすい</p> <p>横浜市・大阪市の給与引き下げが長期的な人材流出を招いたことは、筋としては理解できます。公営は民間より注目されやすく、「公営が下げた＝この仕事はその程度」という相場観を作り、民間も“上げにくい空気”が生まれやすい。ここが後で効いてきて、いざ不足になった時に上げても追いつかない、という形になりがちです。</p> <p>E. 免許・育成がボトルネック（大型二種／教育コスト） 免許保有者の年齢偏り、若年層の少なさ、育成コスト、という話が引用にも出ています。ここは「給与を上げれば即解決」になりにくい“時間のかかる壁”です。</p> <p>F. カスハラ“離職圧”が、思っている以上に強い 会社が守ってくれないと感じた瞬間に離職動機になります。</p> <p>賃金を少し上げても、日々の心理的負担が大きい職場は人が残りません。</p>		
8-⑧	<p>【「横浜市営バスの給与引き下げ」は正しかったのか？】</p> <p>結論を二段階に分けると整理しやすいです。短期（財政・世論対応）では“合理性”はあった、当時の世論（公務員給与バッシング）、退職手当負担や収支改善を考えると、政治・財政の意思決定としては理解可能です。</p> <p>ただし長期（供給能力・人材維持）では“高くついた可能性”がある。路線バスは、あとから急に増便できません。人材は育成に時間がかかり、経験が価値で、安全も経験に依存します。そのため、賃下げで流出 → 供給能力が落ちる、供給能力が落ちる → 減便 → 利用が減る → 収支が悪化、という負のループに入りやすい。</p>	1件	本計画で示した施策の推進に当たり、参考にします。

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
	<p>ここで重要なのは、バスの価値が「運賃収入」だけではなく、通院・通学・買い物・外出、鉄道への接続価値、地域の資産価値・健康寿命に波及する点です。</p> <p>つまり給与カットは、会計上の支出削減でも、社会全体では“見えない損失”を増やしうる。</p> <p>これがつくば市にも響いてきています。</p>		
8-9	<p>【「運賃を上げて給料を上げろ」は半分正解、半分不足】</p> <p>よく出る処方箋ですが、追加条件が必要です。</p> <p>正解の部分： 原資が要る。運賃・公費・税（交通税等）・補助設計は避けて通れない。</p> <p>不足の部分： 運賃を上げて働き方（拘束・休息・勤務設計）、コスト対策（会社が守る）、運行の生産性（定時性・優先レーン等）がセットで変わらないと、離職は止まりにくいです。</p>	1件	本計画で示した施策の推進に当たり、参考にします。
8-10	<p>・開発区域のサステナ</p> <p>中心部から離れていて公共交通機関が乏しい開発区域は、住民がほぼ同世代なので街の循環を考えていないと高齢化とともに区域ごと消滅状態になり、若い人も住もうとしない。なので、つくば市の特徴を出すには、駅から離れた開発区域でも駅までの交通機関があり、駅近に働く場所が増加(例えば、都内企業のバックオフィス)するのが理想。できれば、スーパーや保育園、児童館なども。関西は鉄道会社が路線の増強と宅地開発が連携しているが、つくば市などは宅地開発会社が独自に進めているので、条例で継続性の考えを許認可段階で審査する様にする。</p>	1件	本計画は、つくば市のまちづくりの指針である「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」を上位計画の一つに位置付けています。いただいた御意見を踏まえ、まちづくりとの連携を図っていきます。

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
	<p>既に兆候のある開発区域：桜ニュータウン、富士見台、あしびの、豊里、観音台、谷田部</p> <p>可能性のある開発区域：並木、大穂、松代、上横場、東光台</p>		
8-⑪	<p>【関東鉄道バスが高額で便数が少ない】</p> <p>会社から定期代をもらっていない人(例えば、リタイアした人、学生、こども、会社勤めしていない人)は、駅近へ出るのに自動車を利用する。なぜなら、費用はバス代>駐車場代+ガソリン代で、自由度がバス<自動車のため。特に、駐車場代は買物で無料になる。リタイア増→会社からの定期利用者減→バス利用者減→バス代アップ+便数ダウン→自動車利用→バス利用者減→・・・→免許返納→バス利用者減→・・・と負のスパイラルになる。</p> <p>バス利用者への補助金支給</p> <p>日中はバスの小型化と便数確保</p> <p>幹線までのつくバス/タクの利便性向上</p> <p>乗降時の安全性を確保したバス停(特に中高生)</p>	1件	<p>御指摘のとおり、路線バス事業は厳しい経営状況にあると認識しています。そのため、本計画を踏まえて、路線バスの運行事業者と連携し、施策①「都市の骨格となる強固な広域幹線交通・幹線交通の提供」(P.22~24)や施策④「利用者にとってより便利で身近な地域公共交通サービスの提供」(P.28~30)に取り組んでいきます。</p> <p>なお、すでに以下のような取組を実施しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高校生遠距離通学支援事業(つくば市) ・関鉄ふれ愛パス(関東鉄道) ・各種運賃割引(つくば市、関東鉄道)
8-⑫	<p>【東西大通りのバージョンアップ】</p> <p>土浦市、牛久市と連携して東西大通りのバスの無人化を検討し、人手をつくバス/タクに投入する。小型のモノレールも長期償却で可能と思う。</p>	1件	<p>本計画では、東大通り及び西大通りを運行するバス路線において需要の多い区間を公共交通軸に設定しており、市民の移動の利便性を担う重要な区間であると認識しています(P.17)。運行サービスの維持及び改善については、優先的に検討してまいります。</p>
8-⑬	<p>第2次つくば市地域公共交通計画(案)の作成にあたっては、現行の「つくば市地域公共交通計画」の評価・総括が前提となります。第1章 計画の概要 の冒頭に、現行「つくば市地域公共交通計画」の進捗評価・総括の項を追加していただきたい。現行の「つくば市地域公共交通計画」に対して何が出来て、何が出来なかったかを示していただ</p>	1件	<p>御意見を踏まえ、<u>現行のつくば市地域公共交通計画の進捗状況に関する記載を追加します(P.20, 39、参考-59~63)。</u></p>

No.	意見概要	意見数	意見に対する考え方
	きたい。		
8-⑭	<p>現在の「つくば市公共交通活性化協議会」「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」の構成、運営方法を市内の連携という観点から分析を行っていただきたい。さらに、「つくば市公共交通活性化協議会」の構成メンバーに、各地区代表区長6名に加えて、地域の課題に通じた市民委員を追加していただきたい。</p> <p>・つくば市公共交通活性化協議会の委員に障害者や高齢者など一般の利用者を入れてください。</p>	2件	<p>つくば市公共交通活性化協議会では、各地区の課題など全体を把握している各地区の代表区長6名を利用者代表として任命し、利用者意見の反映を行っています。代表区長がその責任において、他の者に活性化協議会委員を指名することも可能です。</p> <p>なお、現在は障害者や高齢者の意見を反映させるため、つくば市福祉部長及び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兼事務局長が委員となっています。</p>

第2次つくば市地域公共交通計画 パブリックコメント案からの修正箇所一覧

※1:「パブコメ指摘」欄に記載の番号は「パブリックコメント意見概要及び意見に対する考え方」から引用
 ※2:「その他」欄に●の記載がある修正は、原則、備考欄に修正内容を記載

番号	本編 or 参考	パブコメ版		更新版		修正理由				備考	
		旧頁	旧記載等	新頁	新記載・更新点	第3回 協議会 指摘	第4回 幹事会 指摘	パブコメ 指摘 ※1	その他 ※2		
1	本編	はじめに	市長挨拶:なし 会長挨拶:なし	はじめに	市長挨拶:あり 会長挨拶:あり					●	パブリックコメント実施時点で未確定であることから空欄としていたため
2	本編	10	四角枠中の下から2番目の箇条書き 「高い水準の地域公共交通維持に係る市の財政負担」	10	四角枠中の下から2番目の箇条書き 「地域公共交通維持に係る市の財政負担」					●	「高い水準の」が「地域公共交通」と「市の財政負担」のどちらにかかるか曖昧なため
3	本編	11	路線図の下図:都市機能誘導区域の色が濃青 路線図の左下:凡例	11	路線図の下図:都市機能誘導区域の色がピンク 路線図の左下:凡例を右下に移動し、中心部の拡大図を追加 概念図の凡例:注釈が該当する拠点を明記(拠点名の末尾に※印を追加)	●					
4	本編	12	バス運行本数図の下図:都市機能誘導区域の色が濃青 バス運行本数図の左下:凡例	12	バス運行本数図の下図:都市機能誘導区域の色がピンク バス運行本数図の左下:凡例を右下に移動し、中心部の拡大図を追加 概念図の凡例:注釈が該当する拠点を明記(拠点名の末尾に※印を追加)	●					
5	本編	13	さらに、つくたくでは収支率の低さが課題となっています。	13	さらに、地域公共交通全体に対する市の財政負担も高い水準にあり、中でもつくたくの収支率の低さが課題となっています。					●	11頁四角枠中の下から2番目の箇条書き「地域公共交通維持に係る市の財政負担」に対応する説明が本文中にないため
6	本編	14	【課題④】今後の持続可能な地域公共交通の実現に向けた対応 運行や運賃体系のあり方、地域住民の当事者意識の醸成などを通じて、今後の持続可能な地域公共交通のあり方を検討していく必要があります。	14	【課題④】今後の持続可能な地域公共交通の実現に向けた対応 今後の持続可能な地域公共交通を実現するために、地域公共交通維持に係る財政負担や公共交通の満足度の低さなどへの対応を検討していく必要があります。	●					
7	本編	17	本計画では、以下の3区間を公共交通軸として定義します。	17	本計画では、以下の5区間を公共交通軸として定義します。	●					
8	本編	17	●公共交通軸(本計画で定める区間) ・つくば駅-土浦駅 ・つくば駅-谷田部車庫 ・つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	17	●公共交通軸(本計画で定める区間) ・つくば駅-土浦駅 ・つくば駅-荒川沖駅 ・つくば駅-ひたち野うしく駅 ・つくば駅-谷田部車庫 ・つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	●					
9	本編	17	(記載なし)	17	なお、つくばエクスプレスに関しても、「市内外の拠点を結び、需要の多い区間」であり、公共交通軸の定義に該当しますが、本計画で定める公共交通軸は上記の現状のバス路線を対象とします。	●					
10	本編	18	概念図の下図:都市機能誘導区域の色が濃青 概念図の左下:凡例	18	「つくば駅-荒川沖駅」「つくば駅-ひたち野うしく駅」の2本を公共交通軸に変更 概念図の下図:都市機能誘導区域の色がピンク 概念図の左下:凡例を右下に移動し、中心部の拡大図を追加 概念図の凡例:注釈が該当する拠点を明記(拠点名の末尾に※印を追加)	●	●				

第2次つくば市地域公共交通計画 パブリックコメント案からの修正箇所一覧

※1:「パブコメ指摘」欄に記載の番号は「パブリックコメント意見概要及び意見に対する考え方」から引用

※2:「その他」欄に●の記載がある修正は、原則、備考欄に修正内容を記載

番号	本編 or 参考	パブコメ版		更新版		修正理由				備考
		旧頁	旧記載等	新頁	新記載・更新点	第3回 協議会 指摘	第4回 幹事会 指摘	パブコメ 指摘 ※1	その他 ※2	
11	本編	20	第2章で設定した地域公共交通が目指す姿を実現するために、計画目標に対応した5つの地域公共交通施策を検討し、実施します。	20	第1次計画で設定した21の施策を踏まえて、第2章で設定した地域公共交通が目指す姿を実現するために、計画目標に対応した5つの地域公共交通施策を検討し、実施します。		●	8-13		
12	本編	20	また、施策の検討の際には、参考資料の「参考6 地域カルテ」を活用し、…	20	また、施策の検討の際には、参考資料の「参考7 地域カルテ」を活用し、…			8-13		パブリックコメントの指摘を受けて「参考4 第1次計画の振り返り」を追加したことで、以降の参考資料の番号が修正されたため
13	本編	21	図 計画目標と地域公共交通施策	21	図 計画目標と地域公共交通施策 に 施策⑤-8を追加			5-5		
14	本編	22-33	スケジュールのヘッダーの色:水色	22-34	スケジュールのヘッダーの色: 青色(年度ごとに濃淡が異なる)		●			スケジュールにメリハリをつけるため
15	本編	31	施策⑤-1 地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善 施策⑤-2 実装を踏まえた実証実験の検討 施策⑤-3 地域公共交通の持続性の観点から踏まえた運賃のあり方の検討 施策⑤-4 利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施 施策⑤-5 運転手の確保に向けた支援策 施策⑤-6 環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援 施策⑤-7 病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	31	施策⑤-1 地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善 施策⑤-2 実装を踏まえた実証実験の検討 施策⑤-3 地域公共交通の持続性の観点から踏まえた運賃のあり方の検討 施策⑤-4 利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施 施策⑤-5 運転手の確保に向けた支援策 施策⑤-6 環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援 施策⑤-7 病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携 施策⑤-8 企業や団体等と連携した新たな収入の検討			5-5		
16	本編	31	※地域公共交通確保維持事業の対象路線等に関しては、参考資料の「参考5 地域公共交通確保維持事業に係る事項」にまとめています。	31	※地域公共交通確保維持事業の対象路線等に関しては、参考資料の「参考6 地域公共交通確保維持事業に係る事項」にまとめています。			8-13		パブリックコメントの指摘を受けて「参考4 第1次計画の振り返り」を追加したことで、以降の参考資料の番号が修正されたため
17	本編	33	【施策⑤-5】運転手の確保に向けた支援策 ・バス及びタクシー運転手の確保に向けて、公共交通事業者の運転手採用に対して支援を実施します。 例)運転手採用に対する補助 等	33	【施策⑤-5】運転手の確保に向けた支援策 ・バス及びタクシー運転手の確保に向けて、公共交通事業者の運転手採用等に対して支援を実施します。 例)運転手採用に対する 支援 等	●				
18	本編	-	(記載なし)	34	【 施策⑤-8 】 企業や団体等と連携した新たな収入の検討 ・ 運賃や現在実施中の車内広告に加え、企業や団体と連携した新たな収入源を検討します。 例)バス停ネーミングライト、車内放送、グッズの物販 等			5-5		スケジュールも新規追加(資料1-3参照)
19	本編	38	KPI指標を毎年点検・評価(モニタリング)することで、施策の効果を継続的に検証し、必要に応じて改善を図ります。	38	KPI指標を毎年点検・評価(モニタリング)することで、施策の効果を継続的に検証し、必要に応じて 指標や目標値の見直しを含めた改善 を図ります。	●				

第2次つくば市地域公共交通計画 パブリックコメント案からの修正箇所一覧

※1:「パブコメ指摘」欄に記載の番号は「パブリックコメント意見概要及び意見に対する考え方」から引用

※2:「その他」欄に●の記載がある修正は、原則、備考欄に修正内容を記載

番号	本編 or 参考	パブコメ版		更新版		修正理由				備考
		旧頁	旧記載等	新頁	新記載・更新点	第3回 協議会 指摘	第4回 幹事会 指摘	パブコメ 指摘 ※1	その他 ※2	
20	本編	38	第3章の施策内容を踏まえ、以下の「14のKPI指標」を設定しました。	38	第1次計画では22の点検評価指標を設定し、この内12の点検評価指標を達成したものの、つくたくの年間利用者数・収支率や公共交通に対する満足度等の指標が未達成となっています。第1次計画における点検評価指標の達成状況や第3章の施策内容を踏まえ、以下の「14のKPI指標」を設定しました。		●	8-13		
21	本編	39	14のKPI指標の現況値と目標値を次頁からまとめます。なお、各指標の具体的な算定方法(条件)は、参考資料の「参考4 KPI指標の算出方法」にまとめています。	39	14のKPI指標の現況値と目標値を次頁からまとめます。なお、各指標の具体的な算定方法(条件)および目標値の設定理由に関しては、参考資料の「参考5 KPI指標の算出方法」にまとめています。			8-13	●	・参考資料の「参考5 KPI指標の算出方法」内に設定理由を追加したため ・パブリックコメントの指摘を受けて「参考4 第1次計画の振り返り」を追加したことで、以降の参考資料の番号が修正されたため
22	本編	40	【指標②】公共交通軸の運行回数 ・設定した3つの公共交通軸のサービス状況を確認します(新規指標)。 ・評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。 ・つくば駅-土浦駅 ・つくば駅-谷田部車庫 ・つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	40	【指標②】公共交通軸の運行回数 ・設定した5つの公共交通軸のサービス状況を確認します(新規指標)。 ・評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。 ・つくば駅-土浦駅 ・つくば駅-荒川沖駅 ・つくば駅-ひたち野うしく駅 ・つくば駅-谷田部車庫 ・つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	●				
23	本編	40	【指標③】公共交通軸の利用者数 ・設定した3つの公共交通軸の利用状況を確認します(新規指標)。 ・評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。 ・つくば駅-土浦駅 ・つくば駅-谷田部車庫 ・つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	41	指標③】公共交通軸の利用者数 ・設定した5つの公共交通軸の利用状況を確認します(新規指標)。 ・評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。 ・つくば駅-土浦駅 ・つくば駅-荒川沖駅 ・つくば駅-ひたち野うしく駅 ・つくば駅-谷田部車庫 ・つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	●				
24	参考	参考-1	委員の氏名:なし	参考-1	委員の氏名:あり				●	パブリックコメント実施時点で未確定であることから空欄としていたため
25	参考	参考-2	委員の氏名:なし	参考-2	委員の氏名:あり				●	パブリックコメント実施時点で未確定であることから空欄としていたため
26	参考	参考-15	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-15	図の下図:居住誘導区域の色が水色、市街化区域の色が灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
27	参考	参考-16	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-16	図の下図:居住誘導区域の色が水色、市街化区域の色が灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正

第2次つくば市地域公共交通計画 パブリックコメント案からの修正箇所一覧

※1:「パブコメ指摘」欄に記載の番号は「パブリックコメント意見概要及び意見に対する考え方」から引用
 ※2:「その他」欄に●の記載がある修正は、原則、備考欄に修正内容を記載

番号	本編 or 参考	パブコメ版		更新版		修正理由				備考
		旧頁	旧記載等	新頁	新記載・更新点	第3回 協議会 指摘	第4回 幹事会 指摘	パブコメ 指摘 ※1	その他 ※2	
28	参考	参考-17	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-17	図の下図:居住誘導区域の色が 水色 、市街化区域の色が 灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
29	参考	参考-29	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-29	図の下図:居住誘導区域の色が 水色 、市街化区域の色が 灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
30	参考	参考-30	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-30	図の下図:居住誘導区域の色が 水色 、市街化区域の色が 灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
31	参考	参考-31	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-31	図の下図:居住誘導区域の色が 水色 、市街化区域の色が 灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
32	参考	参考-32	図中にバスタ新宿線:あり	参考-32	図中にバスタ新宿線: なし、その他路線の本数も修正				●	掲載している図を最新の情報に更新
33	参考	参考-33	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-33	図の下図:居住誘導区域の色が 水色 、市街化区域の色が 灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
34	参考	参考-34	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-34	図の下図:居住誘導区域の色が 水色 、市街化区域の色が 灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
35	参考	参考-35	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-35	図の下図:居住誘導区域の色が 水色 、市街化区域の色が 灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
36	参考	参考-35	各シャトルが重複する区間は、一番上の路線が表示	参考-35	各シャトルが重複する区間は、 重ならないよう調整				●	
37	参考	参考-36	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-36	図の下図:居住誘導区域の色が 水色 、市街化区域の色が 灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
38	参考	参考-44	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-44	図の下図:居住誘導区域の色が 水色 、市街化区域の色が 灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
39	参考	参考-45	図のデータ:令和6年(2024年)10月	参考-45	図のデータ:令和 7 年(20 25 年)10月				●	掲載している図を最新の情報に更新

第2次つくば市地域公共交通計画 パブリックコメント案からの修正箇所一覧

※1:「パブコメ指摘」欄に記載の番号は「パブリックコメント意見概要及び意見に対する考え方」から引用

※2:「その他」欄に●の記載がある修正は、原則、備考欄に修正内容を記載

番号	本編 or 参考	パブコメ版		更新版		修正理由				備考
		旧頁	旧記載等	新頁	新記載・更新点	第3回 協議会 指摘	第4回 幹事会 指摘	パブコメ 指摘 ※1	その他 ※2	
40	参考	参考-45	表のデータ:令和6年(2024年)10月	参考-45	表のデータ:令和7年(2025年)10月				●	掲載している図を最新の情報に更新
41	参考	参考-46	図のデータ:令和6年(2024年)10月	参考-46	図のデータ:令和7年(2025年)10月				●	掲載している図を最新の情報に更新
42	参考	参考-47	表のデータ:令和6年(2024年)10月	参考-47	表のデータ:令和7年(2025年)10月				●	掲載している図を最新の情報に更新
43	参考	参考-50	図の下図:居住誘導区域の色が濃緑、市街化区域の色が薄緑	参考-50	図の下図:居住誘導区域の色が水色、市街化区域の色が灰色				●	本編に掲載している図の配色に合わせて修正
44	参考	参考-52	表のデータ:令和6年(2024年)10月	参考-52	表のデータ:令和6年(2024年)				●	掲載している表の出典を年間値に更新
45	参考	参考-55	表のデータ:令和5年(2023年)	参考-55	表のデータ:令和6年(2024年)				●	掲載している表を最新の情報に更新
46	参考	参考-56	図のデータ:令和5年(2023年)	参考-56	図のデータ:令和6年(2024年)				●	掲載している図を最新の情報に更新
47	参考	-	(記載なし)	参考-59~65	[参考4 第1次計画の振り返り]を追加			8-⑬		
48	参考	参考-59~62	(記載なし)	参考-66~70	指標①~⑭それぞれに目標値の設定理由を追加				●	
49	参考	参考-59	【指標②】公共交通軸の運行回数 評価年の前年度の運行回数(往復回数)を指標とします。 ・3つの公共交通軸(つくば駅-土浦駅、つくば駅-谷田部車庫、つくば駅-筑穂(大穂窓口センター))ごとと全体計でそれぞれ進捗状況を確認します。	参考-66	【指標②】公共交通軸の運行回数 評価年の前年度の運行回数(往復回数)を指標とします。 ・5つの公共交通軸(つくば駅-土浦駅、つくば駅-荒川沖駅、つくば駅-ひたち野うしく駅、つくば駅-谷田部車庫、つくば駅-筑穂(大穂窓口センター))ごとと全体計でそれぞれ進捗状況を確認します。				●	
50	参考	参考-59	【指標③】公共交通軸の利用者数 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。 ・3つの公共交通軸(つくば駅-土浦駅、つくば駅-谷田部車庫、つくば駅-筑穂(大穂窓口センター))ごとと全体計でそれぞれ進捗状況を確認します。	参考-66	【指標③】公共交通軸の利用者数 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。 ・5つの公共交通軸(つくば駅-土浦駅、つくば駅-荒川沖駅、つくば駅-ひたち野うしく駅、つくば駅-谷田部車庫、つくば駅-筑穂(大穂窓口センター))ごとと全体計でそれぞれ進捗状況を確認します。				●	

第2次つくば市地域公共交通計画 パブリックコメント案からの修正箇所一覧

※1:「パブコメ指摘」欄に記載の番号は「パブリックコメント意見概要及び意見に対する考え方」から引用

※2:「その他」欄に●の記載がある修正は、原則、備考欄に修正内容を記載

番号	本編 or 参考	パブコメ版		更新版		修正理由				備考
		旧頁	旧記載等	新頁	新記載・更新点	第3回 協議会 指摘	第4回 幹事会 指摘	パブコメ 指摘 ※1	その他 ※2	
51	参考	参考-63	路線バス①(筑波山口～土浦駅) 路線バス②(水海道駅～土浦駅) 路線バス③(みどりの駅～土浦駅) 路線バス④(牛久駅～緑が丘団地) 路線バス⑤(藤代駅～自由ヶ丘団地) 路線バス⑥(牛久駅～みどりの駅) 路線バス⑦(取手駅～谷田部車庫) 路線バス⑧(つくばセンター～水戸駅) 筑波地区支線型バス「つくばね号」 桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」 筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	参考-71	路線バス①(筑波山口～土浦駅) 路線バス②(みどりの駅～土浦駅) 路線バス③(牛久駅～緑が丘団地) 路線バス④(藤代駅～自由ヶ丘団地) 路線バス⑤(牛久駅～みどりの駅) 路線バス⑥(取手駅～谷田部車庫) 路線バス⑦(つくばセンター～水戸駅) 筑波地区支線型バス「つくばね号」 桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」 筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」				●	・「路線バス(水海道駅～土浦駅)」が廃止になっているため
52	参考	参考-64	(路線名) (起点) (経由地) (終点) 路線バス① 筑波山口 土浦一高前 土浦駅西口 路線バス② 水海道駅 みどりの駅 土浦駅西口 路線バス③ みどりの駅 農林団地中央 土浦駅西口 路線バス④ 牛久駅 森の里 緑が丘団地 路線バス⑤ 藤代駅 ー 自由ヶ丘団地 路線バス⑥ 牛久駅 桜ヶ丘団地 みどりの駅 路線バス⑦ 取手駅西口 高岡 谷田部車庫 路線バス⑧ つくばセンター ー 水戸駅	参考-72	(路線名) (起点) (経由地) (終点) 路線バス① 筑波山口 土浦一高前 土浦駅西口 路線バス② みどりの駅 農林団地中央・ <u>学園並木</u> 土浦駅西口 路線バス③ 牛久駅 森の里 緑が丘団地 路線バス④ 藤代駅 ー 自由ヶ丘団地 路線バス⑤ 牛久駅 桜ヶ丘団地 みどりの駅 路線バス⑥ 取手駅西口 高岡 谷田部車庫 路線バス⑦ つくばセンター <u>石岡</u> 水戸駅				●	・「路線バス(水海道駅～土浦駅西口)」が廃止になったため ・「路線バス(みどりの駅～土浦駅西口)」及び「路線バス(つくばセンター～水戸駅南口)」の経由地及び終点の表記を変更するため
53	参考	参考-65	筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」の経由地 明野中学校東	参考-73	筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」の経由地 <u>明野五葉学園東</u>			7-①		
54	参考	参考-67	(記載なし)	参考-75	・ <u>GSM(グリーン・スロー・モビリティ)</u> 時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。		●			16頁に記載のある「GSM(グリーン・スロー・モビリティ)」の用語解説を追記するため



第2次 つくば市地域 公共交通計画

令和8年(2026年)3月

〔対象期間〕

令和8年度(2026年度)から
令和12年度(2030年度)まで

これからの
やさしさの
ものさし
つくばSDGs

はじめに

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

「買い物に行きたい」「病院に通いたい」「友達に会いに行きたい」
つくばで暮らす皆さんにとって、自由に移動できることは、自分らしい生活を送るための最も大切な土台です。

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

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

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

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

つくば市長 五十嵐 立青



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

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

つくば市公共交通活性化協議会 会長 岡本 直久



目次

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

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景

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

つくば市では、社会・経済等の情勢変化に的確に対応し、諸課題を克服しながら次の世代に継承・発展させていく「持続可能都市」の実現に向け、自家用車に過度に依存した交通体系から、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、市民が安全で快適に移動できる交通体系への転換を目指しています。このような方針のもと、これまで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年(2007年)10月施行)(以下、「地域交通法」という。)」に基づき、平成22年(2010年)3月に「つくば市地域公共交通総合連携計画」、平成28年(2016年)4月に「つくば市地域公共交通網形成計画」、令和3年(2021年)3月に「つくば市地域公共交通計画(以下、「第1次計画」という。)」を策定し、コミュニティバス「つくバス」(以下、「つくバス」という。)やオンデマンド交通「つくタク」(以下、「つくタク」という。)、支線型バス「つくばね号」(以下、「つくばね号」という。)の運行等の取組を実施してきました。

今回、第1次計画が策定から5年目を迎え、対象期間を満了すること、市政やまちづくりの方針を示す上位計画の「つくば市戦略プラン」「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」やその他関連計画が改定されたこと、また、地域交通法やバス運転手の改善基準告示の改正等により、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化したことを踏まえ、「第2次つくば市地域公共交通計画」を策定します。

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

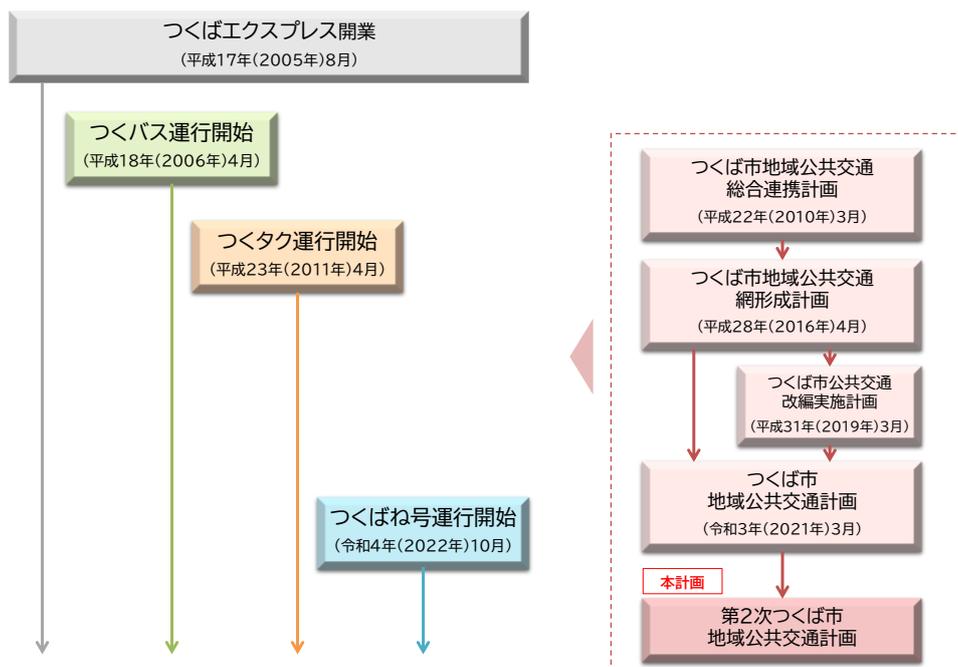


図 つくば市の公共交通に関する取組

1-2 本計画の位置づけ

- ・ 「つくば市未来構想」「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」等を上位計画、「つくば市自転車活用推進計画」等を関連計画として位置づけた計画。
- ・ 「気候市民会議つくば 2023」の提言内容も踏まえる。

本計画は、つくば市のまちづくりの指針である「つくば市未来構想」「第3期つくば市戦略プラン」と、都市計画に関する基本的な方針である「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」を上位計画に位置付け、それら計画との整合を図りつつ、計画の実現に向けた地域公共交通の役割や具体の施策等を明示するものです。

また、「つくば総合都市交通体系調査」「第3次つくば市環境基本計画」「つくば市地域福祉計画(第4期)」「つくば市自転車活用推進計画」といった関連計画との整合を図った上で、「ゼロカーボンで住みよいつくば市」の実現に向けて開催された「気候市民会議つくば 2023」の提言内容も踏まえて、計画を策定します。

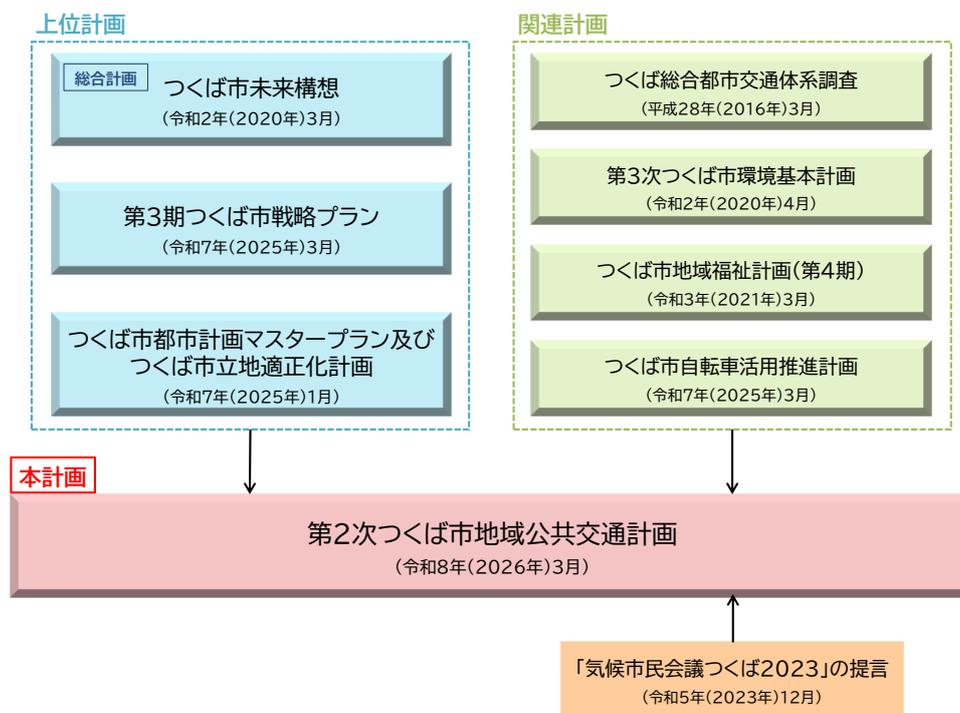


図 本計画と上位・関連計画との関係

1-3 計画区域

- つくば市全域

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



図 つくば市と周辺自治体の位置図

1-4 計画期間

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

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

第2章 基本的な方針

2-1 つくば市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

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

(1) 上位・関連計画の方針

- ・ 多様な移動手段があるまちをつくる(第3期つくば市戦略プラン)
- ・ 「拠点連携型持続可能都市」の構築(つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画)
- ・ 交通システムの脱炭素化(第3次つくば市環境基本計画)

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

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

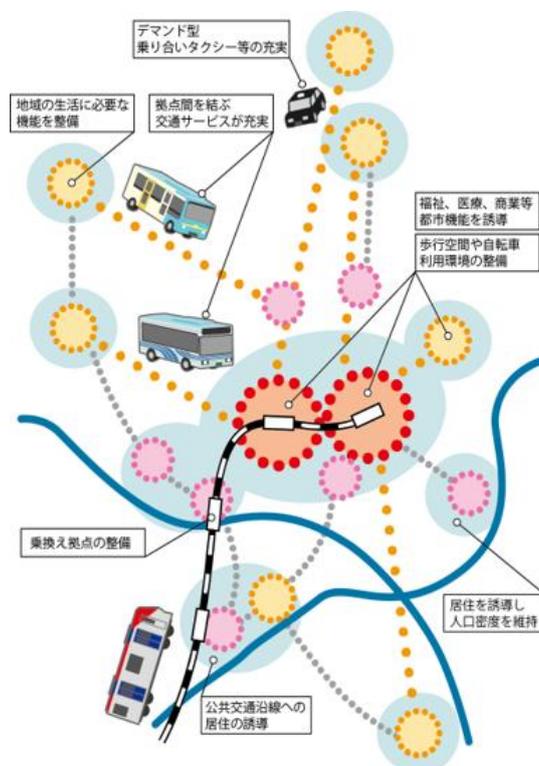


図 拠点連携型持続可能都市のイメージ

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

(2) つくば市の地域公共交通を取り巻く現状

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

1) 地域特性の現状

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

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

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

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

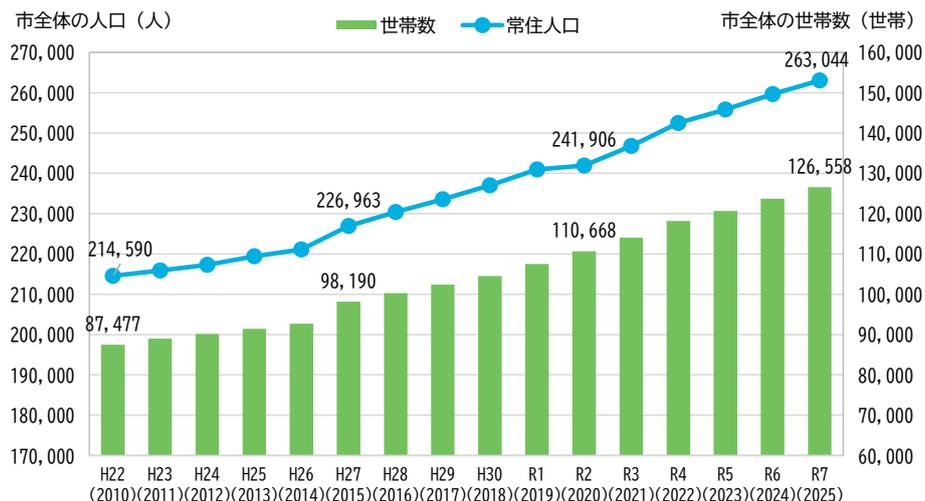


図 市全体の人口・世帯数の推移

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

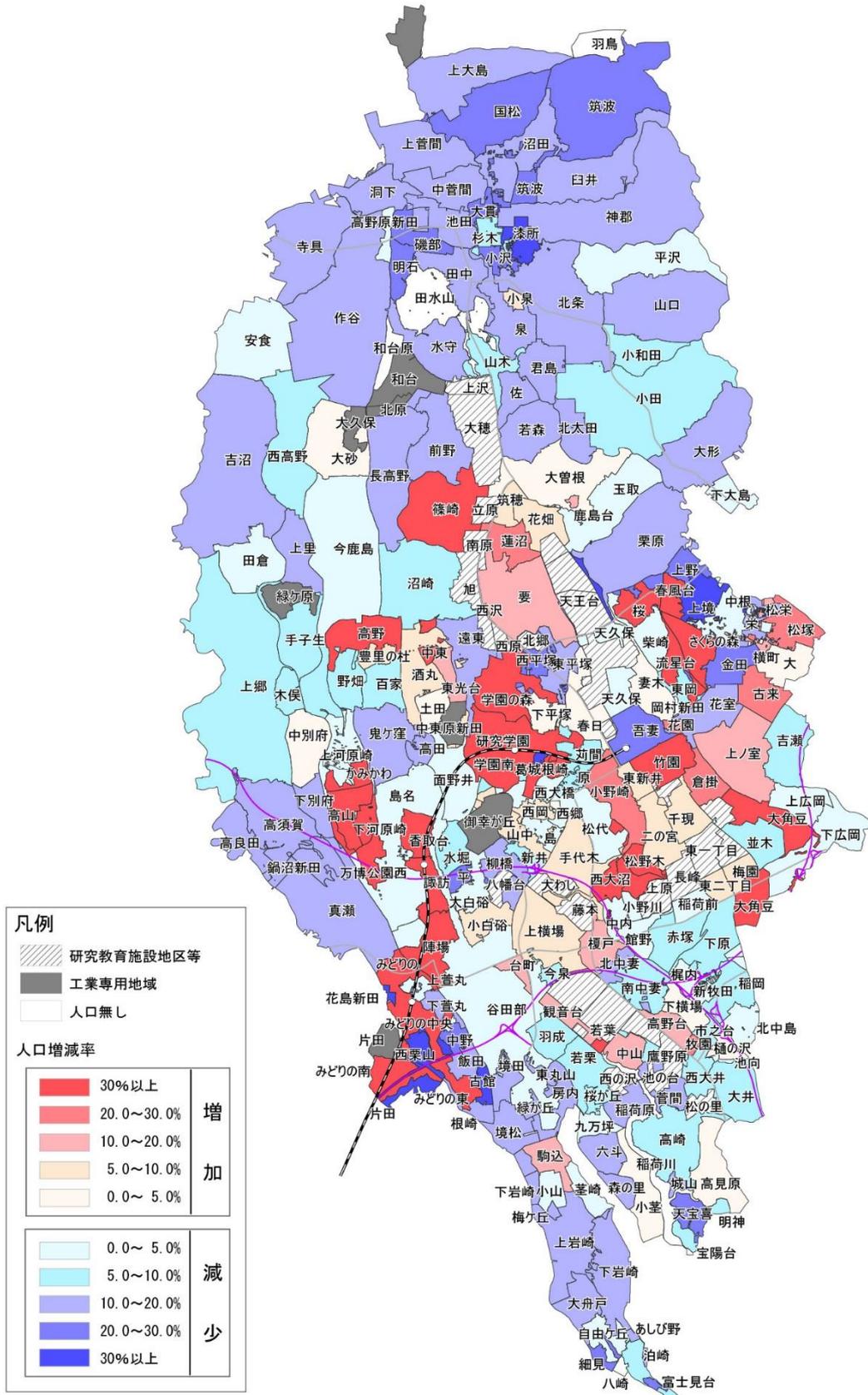


図 大字別人口増減(平成 24 年(2012 年)~令和 4 年(2022 年)実績値)

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(行政区別年齢別人口統計より作成)

2) 移動実態の現状

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

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

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

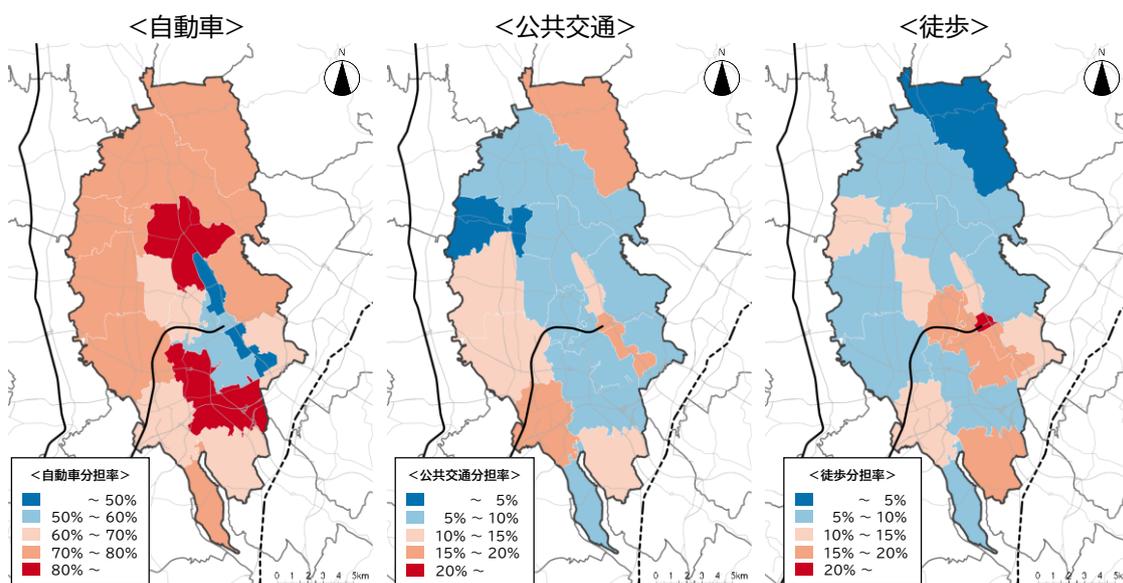


図 市内ゾーン別の交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

3)地域公共交通の現状

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

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

表 つくば市の地域公共交通の現状

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

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

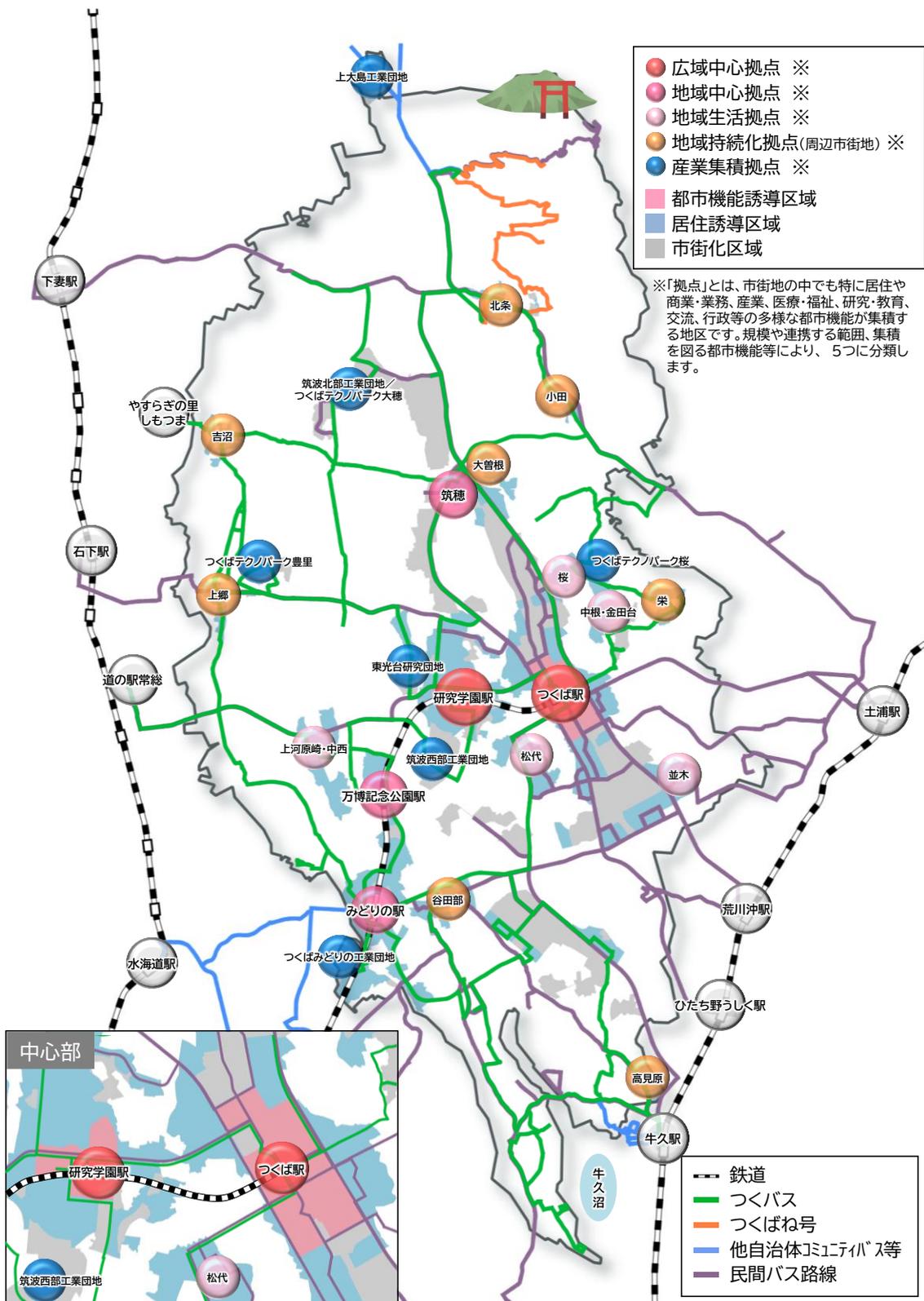


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点とつくば市の地域公共交通の現状

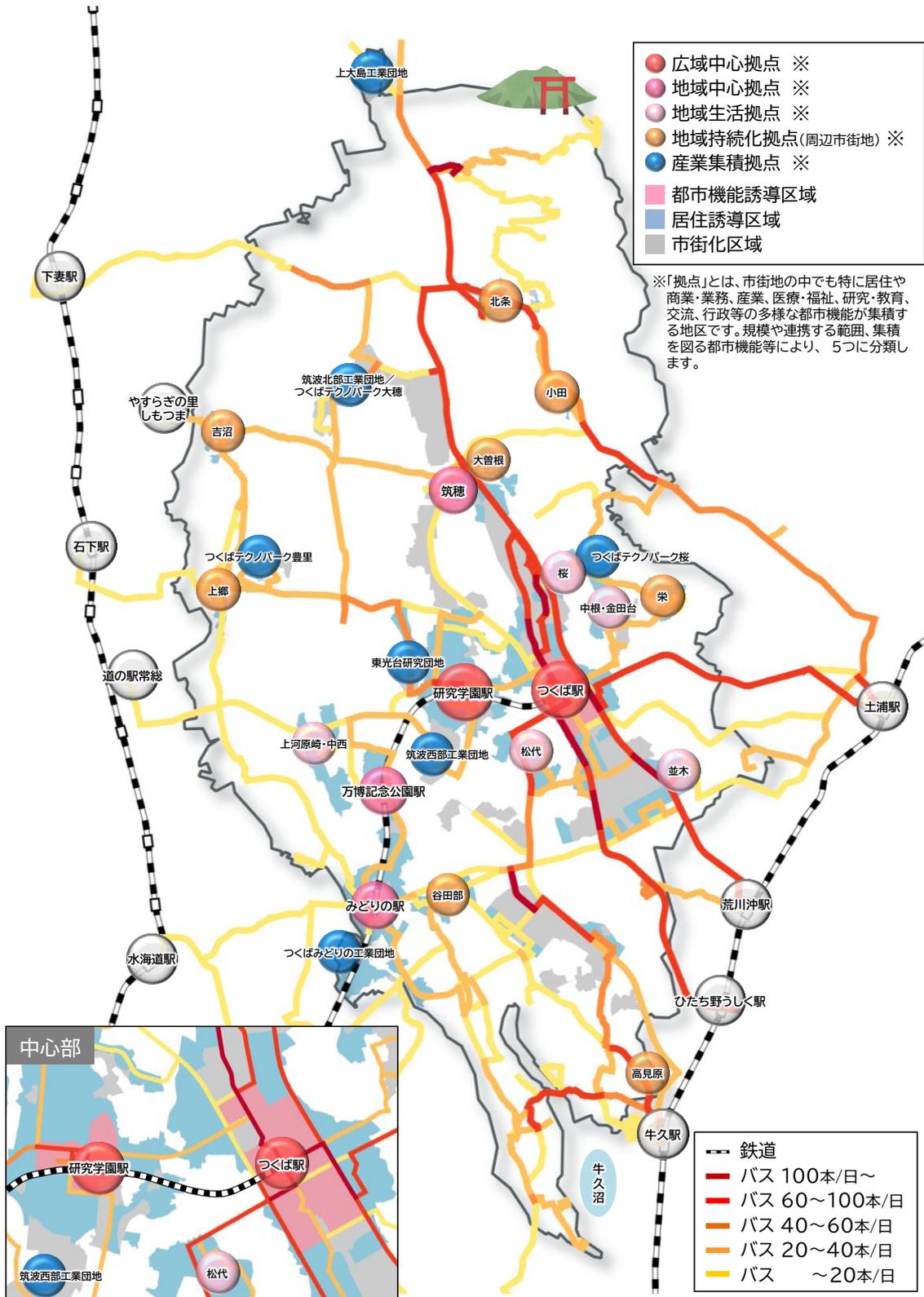


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点とつくば市の地域公共交通の現状(バス運行本数)

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

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

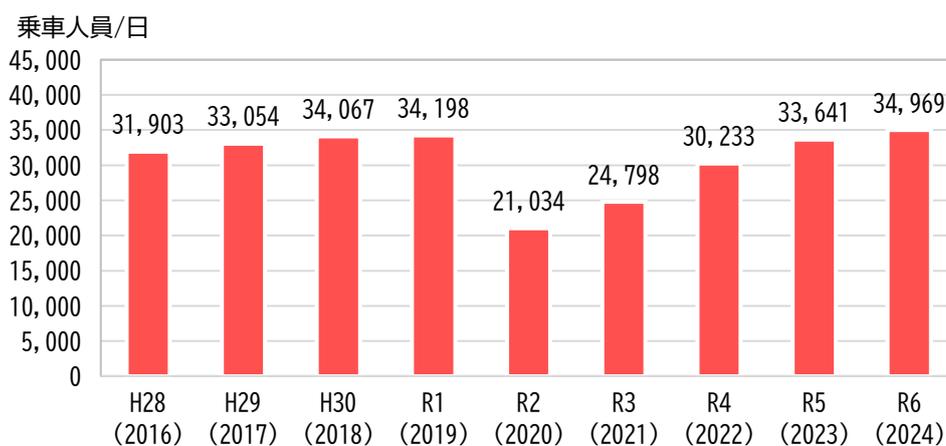


図 つくばエクスプレス市内4駅合計の日平均乗車人員の推移

出典)首都圏新都市鉄道株式会社 HP(1日平均乗車人員(年度別))より作成

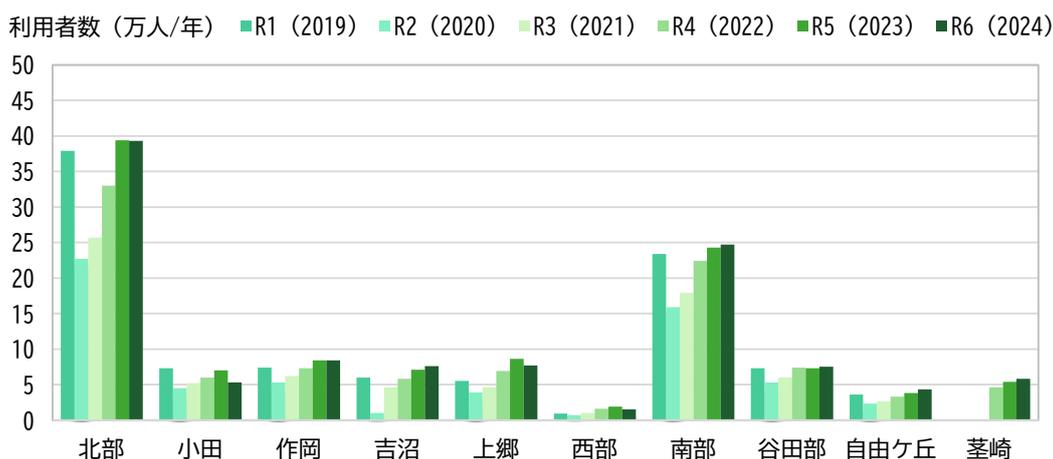


図 つくバス路線別利用者数の推移

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

(3) つくば市の地域公共交通の課題

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

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

【課題①】市の上位・関連計画の目指す姿の実現に向けた対応

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

【課題②】誰もが自由に移動できるまちの実現に向けた対応

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

【課題③】バス運転手の改善基準告示の改正による影響への対応

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

【課題④】今後の持続可能な地域公共交通の実現に向けた対応

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

2-2 計画目標

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

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

【目標①】 市が目指す姿の実現を支援する地域公共交通サービスの提供

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

【目標②】 地域公共交通をはじめとした様々な移動手段を選択できる環境の構築

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

【目標③】 自家用車に頼らずとも、誰もが自由に移動できる環境の実現

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

【目標④】 様々な主体の連携と協働による持続可能な地域公共交通の実現

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

2-3 地域公共交通が目指す姿

(1) 目指す姿:階層型システム

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

計画目標①～④の実現に向けて、地域公共交通が目指す姿を整理しました。

第1次計画では、広域な移動を幹線交通、地域内移動を支線交通でそれぞれ分担し、それらが一体のネットワークとして連携することで、利便性の向上を図る「幹線+支線システム」の考え方を基本としてきました。

本計画では、新たに交通手段を4つの階層(広域幹線交通、幹線交通、支線交通、生活支援交通)に分類した「階層型システム」の考え方を地域公共交通が目指す姿として位置づけます。それぞれの階層、交通手段ごとに役割を明確化し、分担することで、移動の利便性をより高める地域公共交通を目指します。

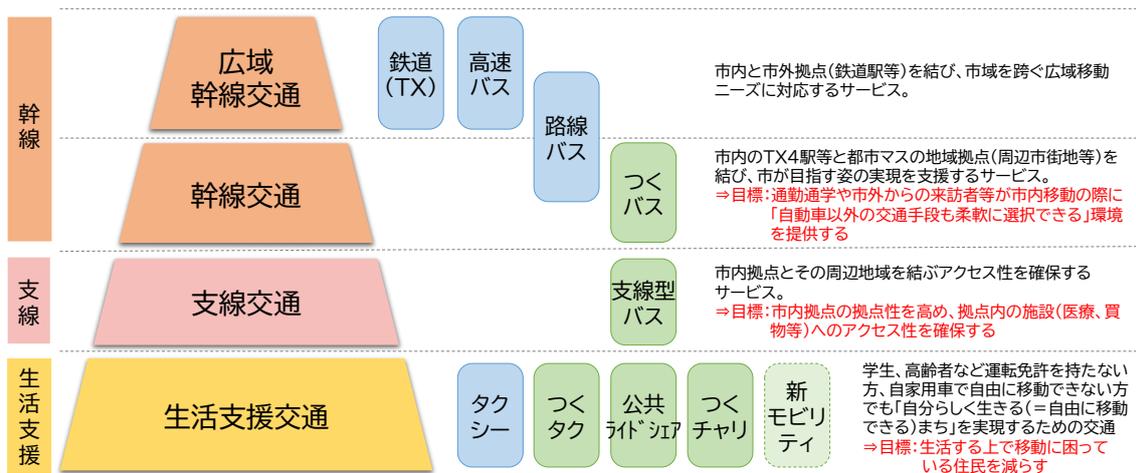


図 階層型システムの概念図

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



図 GSM(グリーン・スロー・モビリティ)



図 パーソナルモビリティ

(2) 交通結節拠点の設定

上位計画である「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」では、交通結節機能を有する拠点として、「つくばエクスプレス 4 駅(つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅)周辺」と「筑穂地区」が挙げられています。

本計画では、この他に、現状でも複数のバス路線が乗り入れ、乗換等の交通結節機能を有し、かつ、目指す姿においても交通結節機能の強化を図っていく拠点として、新たに「交通結節拠点」を設定します。交通結節拠点では、乗換の拠点として、バス待ち環境の改善や各交通手段間のシームレス化の推進などを優先的に行うことを検討します。

●交通結節拠点(本計画で定める拠点)

- ・ つくば駅
- ・ 研究学園駅
- ・ 万博記念公園駅
- ・ みどりの駅
- ・ 筑穂(大穂窓口センター)
- ・ 筑波山口
- ・ 谷田部車庫
- ・ 荃崎窓口センター

(3) 公共交通軸の設定

「市内外の拠点を結び、需要の多い区間」を本計画では特に「公共交通軸」として設定します。公共交通軸は、地域公共交通ネットワークの基幹的な軸、骨格として位置づけるものであり、運行本数の充実などサービスの維持、改善を優先的に行うことを検討します。

本計画では、以下の 5 区間を公共交通軸として定義します。

●公共交通軸(本計画で定める区間)

- ・ つくば駅－土浦駅
- ・ つくば駅－荒川沖駅
- ・ つくば駅－ひたち野うしく駅
- ・ つくば駅－谷田部車庫
- ・ つくば駅－筑穂(大穂窓口センター)

なお、つくばエクスプレスに関しても、「市内外の拠点を結び、需要の多い区間」であり、公共交通軸の定義に該当しますが、本計画で定める公共交通軸は上記の現状のバス路線を対象とします。

(4) 将来都市構造の拠点と地域公共交通の関係

「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」で都市機能に応じて定める拠点と階層型システムの関係を示す概念図を、目指す姿として概念図にまとめました。

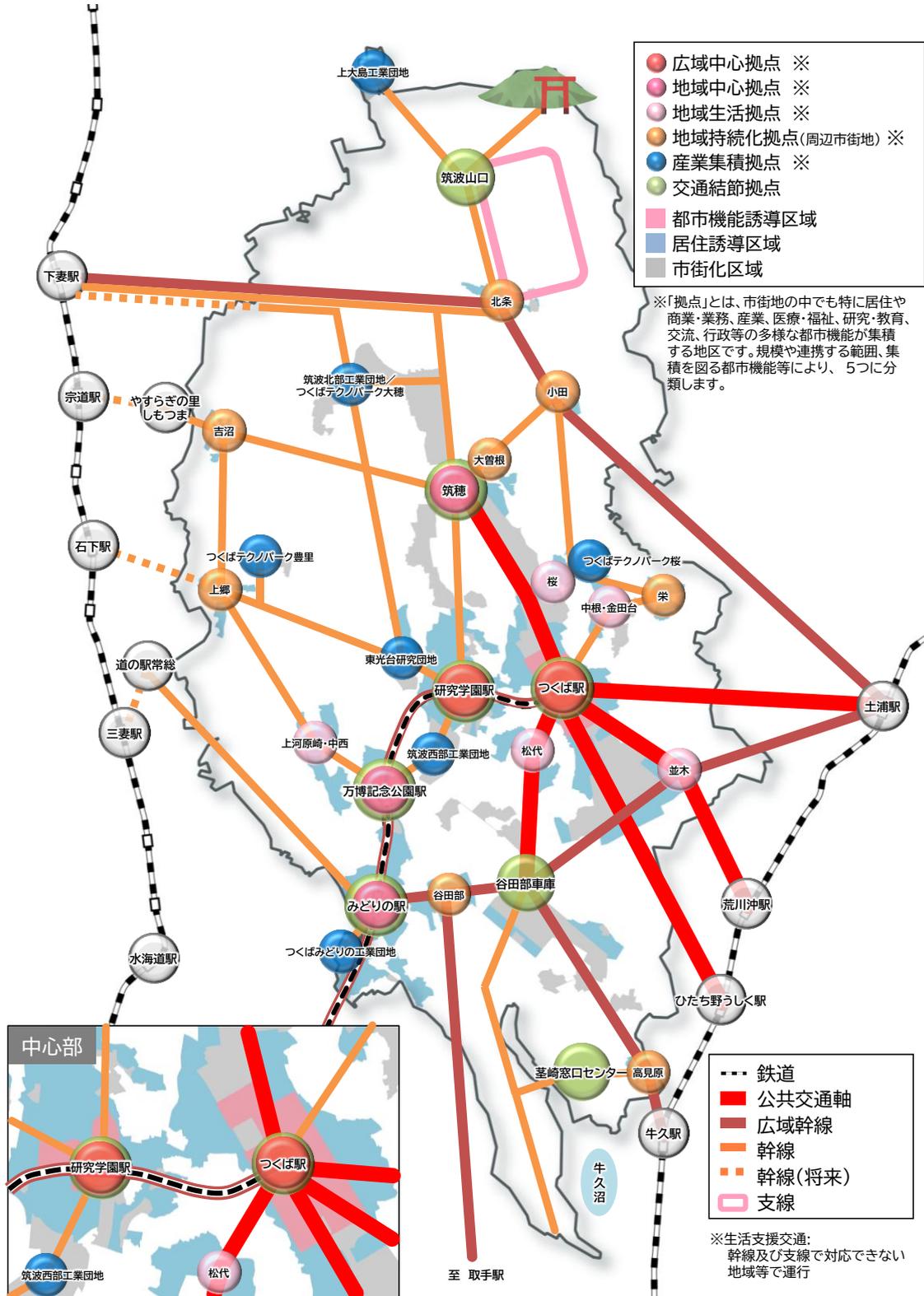


図 将来都市構造の拠点と地域公共交通の目指す姿(概念図)

第3章 施策・実施主体・スケジュール

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

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

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

【施策①】 都市の骨格となる強固な広域幹線交通・幹線交通の提供

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

【施策②】 地域拠点の拠点性を高める支線交通の提供

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

【施策③】 移動に困っている住民を減らす生活支援交通の提供

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

【施策④】 利用者にとってより便利で身近な地域公共交通サービスの提供

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

【施策⑤】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供

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

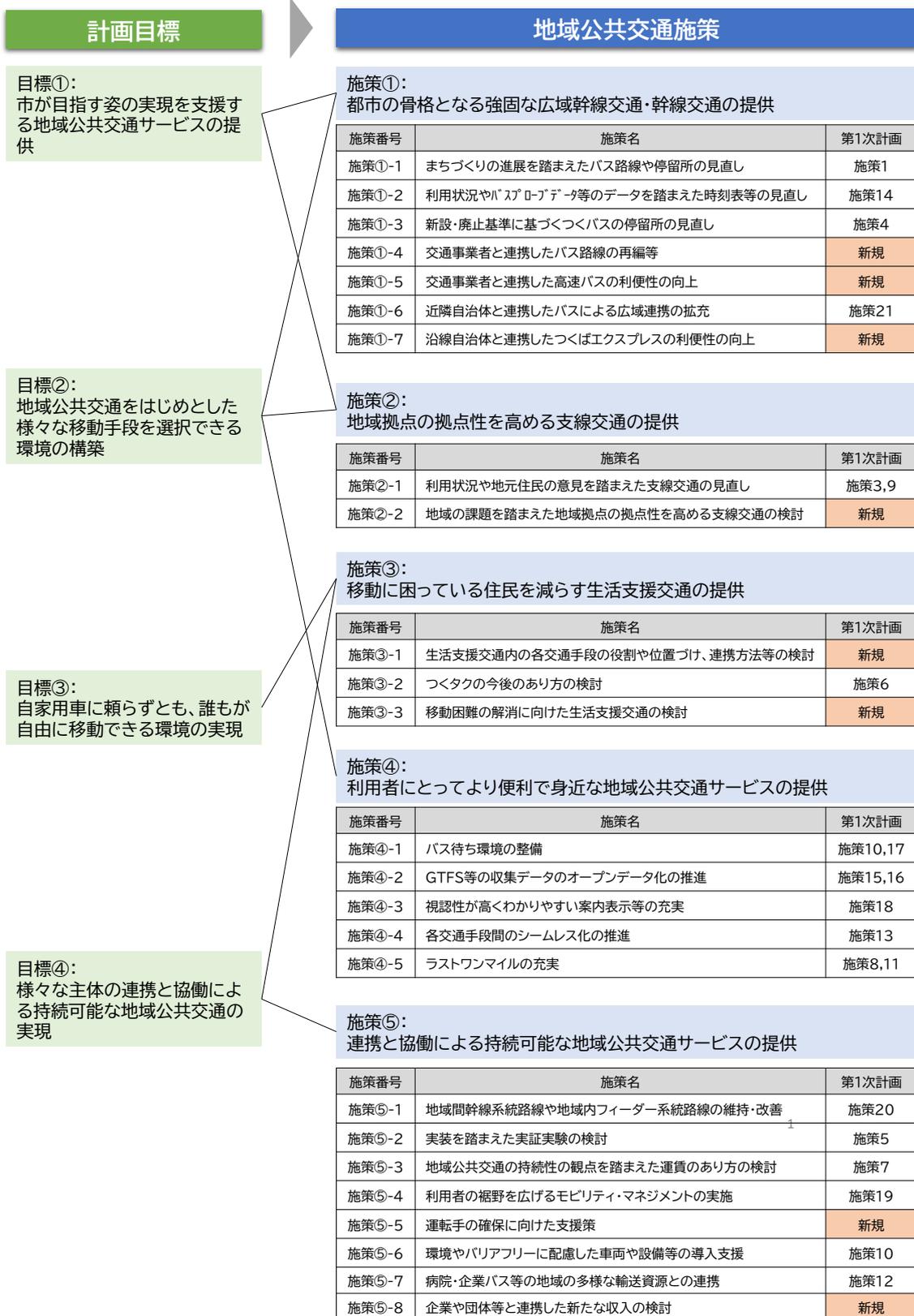


図 計画目標と地域公共交通施策

施策① 都市の骨格となる強固な広域幹線交通・幹線交通の提供

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

【対象の地域公共交通】

鉄道(つくばエクスプレス)、高速バス、路線バス、つくバス

【実施主体】

つくば市、鉄道事業者、バス事業者 等

【施策内容】

- 施策①-1 まちづくりの進展を踏まえたバス路線や停留所の見直し
- 施策①-2 利用状況やバスプローブデータ等のデータを踏まえた時刻表等の見直し
- 施策①-3 新設・廃止基準に基づくつくバスの停留所の見直し
- 施策①-4 交通事業者と連携したバス路線の再編等
- 施策①-5 交通事業者と連携した高速バスの利便性の向上
- 施策①-6 近隣自治体と連携したバスによる広域連携の拡充
- 施策①-7 沿線自治体と連携したつくばエクスプレスの利便性の向上

【施策①-1】 まちづくりの進展を踏まえたバス路線や停留所の見直し

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

(スケジュール)

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

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

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

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

(スケジュール)

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

【施策①-3】 新設・廃止基準に基づくつくバスの停留所の見直し

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

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

(スケジュール)

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

【施策①-4】 交通事業者と連携したバス路線の再編等

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

例)路線バスとつくバスの路線が重複している区間の再編 等

(スケジュール)

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

【施策①-5】 交通事業者と連携した高速バスの利便性の向上

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

(スケジュール)

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

【施策①-6】 近隣自治体と連携したバスによる広域連携の拡充

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

(スケジュール)

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

【施策①-7】 沿線自治体と連携したつくばエクスプレスの利便性の向上

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

(スケジュール)

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

施策② 地域拠点の拠点性を高める支線交通の提供

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

【対象の地域公共交通】

支線型バス

【実施主体】

つくば市、バス事業者、タクシー事業者 等

【施策内容】

施策②-1 利用状況や地元住民の意見を踏まえた支線交通の見直し

施策②-2 地域の課題を踏まえた地域拠点の拠点性を高める支線交通の検討

【施策②-1】 利用状況や地元住民の意見を踏まえた支線交通の見直し

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

例) 支線交通の経路変更、バス停留所の新設と廃止、車両の見直し 等

(スケジュール)

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

【施策②-2】 地域の課題を踏まえた地域拠点の拠点性を高める支線交通の検討

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

例) 支線交通の新設 等

(スケジュール)

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

施策③ 移動に困っている住民を減らす生活支援交通の提供

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

【対象の地域公共交通】

タクシー、つくたく、公共ライドシェア、つくチャリ、新モビリティ

【実施主体】

つくば市、タクシー事業者 等

【施策内容】

施策③-1 生活支援交通内の各交通手段の役割や位置づけ、連携方法等の検討
 施策③-2 つくたつの今後のあり方の検討
 施策③-3 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討

【施策③-1】 生活支援交通内の各交通手段の役割や位置づけ、連携方法等の検討

- 生活支援交通に位置付ける各交通手段に関するそれぞれの位置づけや連携方法について、全国の他自治体の先行事例などを踏まえて検討します。
 例)利用者の属性や目的、時間帯などに応じたタクシーと他交通手段との役割分担 等

(スケジュール)

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

【施策③-2】 つくたつの今後のあり方の検討

- 現在のつくたく事業が令和9年度(2027年度)末までである点を踏まえ、今後のあり方に関して検討します。
 例)制度の見直し、運賃の見直し、利用条件の見直し 等

(スケジュール)

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

【施策③-3】 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討

- ・ 市内の関係部局や運行事業者と連携し、障害者や高齢者などの交通弱者の移動手段に関する新たな生活支援交通のあり方を検討します。

例)市内の関係部局や運行事業者と連携した生活支援交通の運行に向けた調整 等

(スケジュール)

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

施策④ 利用者にとってより便利で身近な地域公共交通サービスの提供

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

【対象の地域公共交通】

路線バス、つくバス、支線型バス、つくチャリ、新モビリティ

【実施主体】

つくば市、鉄道事業者、バス事業者 等

【施策内容】

- 施策④-1 バス待ち環境の整備
- 施策④-2 GTFS 等の収集データのオープンデータ化の推進
- 施策④-3 視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実
- 施策④-4 各交通手段間のシームレス化の推進
- 施策④-5 ラストワンマイルの充実

【施策④-1】 バス待ち環境の整備

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

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

(スケジュール)

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

【施策④-2】 GTFS 等の収集データのオープンデータ化の推進

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

(スケジュール)

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

【施策④-3】 視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実

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

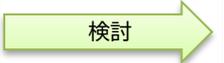
(スケジュール)

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

【施策④-4】 各交通手段間のシームレス化の推進

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

(スケジュール)

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

【施策④-5】ラストワンマイルの充実

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

(スケジュール)

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

施策⑤ 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供

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

【対象の地域公共交通】

路線バス、つくバス、支線型バス、タクシー、つくタク

【実施主体】

つくば市、バス事業者、タクシー事業者 等

【施策内容】

- 施策⑤-1 地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善
- 施策⑤-2 実装を踏まえた実証実験の検討
- 施策⑤-3 地域公共交通の持続性の観点から踏まえた運賃のあり方の検討
- 施策⑤-4 利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施
- 施策⑤-5 運転手の確保に向けた支援策
- 施策⑤-6 環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援
- 施策⑤-7 病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携
- 施策⑤-8 企業や団体等と連携した新たな収入の検討

【施策⑤-1】 地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善

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

例) 地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善 等

(スケジュール)

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

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

【施策⑤-2】実装を踏まえた実証実験の検討

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

例)バス路線の新設、自動運転バスの導入、新たな決済手段の導入検討 等

(スケジュール)

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

【施策⑤-3】地域公共交通の持続性の観点から踏まえた運賃のあり方の検討

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

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

(スケジュール)

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

【施策⑤-4】利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施

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

例)つくば市公共交通マップの充実、エコ通学のススメの充実 等

(スケジュール)

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

【施策⑤-5】 運転手の確保に向けた支援策

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

例) 運転手採用に対する支援 等

(スケジュール)

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

【施策⑤-6】 環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援

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

例) 車両の導入支援、視覚障害者向けナビゲーションシステム導入 等

(スケジュール)

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

【施策⑤-7】 病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携

- ・ 病院バス、企業バス、スクールバス等を活用した交通手段を検討します。

例) 病院バス、企業バス、スクールバス等の活用検討 等

(スケジュール)

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

【施策⑤-8】 企業や団体等と連携した新たな収入の検討

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

(スケジュール)

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

【気候市民会議つくば 2023 の提言内容と施策の対応】

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

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

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

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

提言内容	実施内容	対応する施策
<p>バスの利便性を高くするために、事業者は、GPS を導入しバスの経路と遅延などがわかるアプリを作成する。</p> <p>《積極的にバス移動をするために、》市民は、アプリを使ってバスの動きを把握できるようにする。</p> <p>バスを利用しやすくするために、市や事業者は、バスの経路・遅延・位置情報などを分かりやすくするしくみ(交通アプリやバス停に表示)を入れる。</p>	<p>市は、公共交通の利便性を高めるため、バスの走行位置や最新の遅延情報などを確認することができるバスロケーションシステムを提供する。</p>	<p>施策④-2 GTFS 等の収集データのオープンデータ化の推進</p> <p>施策④-4 各交通手段間のシームレス化の推進</p>
<p>多くの市民が公共交通機関を利用しやすくなるように、公共交通やバス停へアクセスしやすいまちづくりをする。</p>	<p>市は、バスの利用促進のため、利用者が多いバス停留所付近に駐輪場を整備する。</p>	<p>施策④-5 ラストワンマイルの充実</p>
<p>バスの本数と停留所を増やし値段を安くするために、市(県・国)は、助成金を出す。</p>	<p>市は、全国的にバス運転士不足が深刻な中で持続可能な公共交通とするため、バス運転士の採用に対して補助を実施する。</p> <p>また、バスを利用しやすくするため、補助や割引の既存事業を継続するとともに、運賃の検討を行う。</p>	<p>施策⑤-3 地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討</p> <p>施策⑤-5 運転手の確保に向けた支援策</p>

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

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

第4章 KPI 指標と点検・評価

4-1 KPI 指標の設定

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

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

表 14の KPI 指標

KPI 指標	ねらい	計測方法		第1次計画との対応
		実績データ	アンケート等	
【指標①】公共交通の利用者数	公共交通の利用状況、定着状況を確認します	●		指標 1-1 (対象増)
【指標②】公共交通軸の運行回数	設定した3つの公共交通軸のサービス状況を確認します	●		(新規指標)
【指標③】公共交通軸の利用者数	設定した3つの公共交通軸の利用状況を確認します	●		(新規指標)
【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率	公共交通が存在するエリアの人口カバー率を確認します	●		指標 1-5 (定義・対象変更)
【指標⑤】公共交通サービスによる居住誘導区域内の人口カバー率	立地適正化計画で定める居住誘導区域内での公共交通の人口カバー率を確認します	●		指標 1-5 (定義・対象変更)
【指標⑥】公共交通の収支率	公共交通の持続性を確認します	●		指標 1-2
【指標⑦】公共交通の公的資金投入額	公共交通の持続性を確認します	●		指標 1-3
【指標⑧】公共交通に従事する運転手数	公共交通の持続性を確認します	●		(新規指標)
【指標⑨】定期券の発行数	公共交通を日常的に利用する人(=定期利用者)を確認します	●		(新規指標)
【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合	公共交通を日常的に利用する人を確認します		●	指標 2-1
【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度	市民の公共交通の認知度を確認します		●	(新規指標)
【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度	市民の公共交通の満足度を確認します		●	指標 2-3
【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向	市民の公共交通継続のための協力意向を確認します		●	指標 2-2
【指標⑭】75 歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合	自動車を利用しにくくなる 75 歳以上を対象に、外出時に困っている状況かを確認します		●	(新規指標)

14 の KPI 指標と第 3 章の施策との関係は、以下のとおりです。

表 14 の KPI 指標と施策の関係

KPI 指標	施策				
	施策① 幹線	施策② 支線	施策③ 生活支援	施策④ 便利身近	施策⑤ 持続可能
【指標①】公共交通の利用者数	●	●	●	●	●
【指標②】公共交通軸の運行回数	●				
【指標③】公共交通軸の利用者数	●			●	
【指標④】公共交通サービスによる人口カバ―率	●	●	●		
【指標⑤】公共交通サービスによる居住誘導区域内の人口カバ―率	●	●			
【指標⑥】公共交通の収支率	●	●	●	●	●
【指標⑦】公共交通の公的資金投入額	●	●	●	●	●
【指標⑧】公共交通に従事する運転手数					●
【指標⑨】定期券の発行数	●			●	
【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合	●			●	
【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度	●	●	●	●	●
【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度	●	●	●	●	●
【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向	●	●	●	●	●
【指標⑭】75 歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合			●		

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

【指標①】公共交通の利用者数

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

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

※第1次計画策定時は、評価対象がつくバスとつくタクのみ

【指標②】公共交通軸の運行回数

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

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

【指標③】公共交通軸の利用者数

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

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

【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率

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

現況値 (2025 年)	目標値 (2030 年)	
52.5%	55.0%	+2.5pt

※第1次計画の指標 1-5 とは定義や対象が異なる

【指標⑤】公共交通サービスによる居住誘導区域内の人口カバー率

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

現況値 (2025 年)	目標値 (2030 年)	
78.0%	82.0%	+4.0pt

※第1次計画の指標 1-5 とは定義や対象が異なる

【指標⑥】公共交通の収支率

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

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

※第1次計画策定時は、評価対象がつくバスとつくタクのみ

【指標⑦】公共交通の公的資金投入額

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

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

※第1次計画策定時は、評価対象がつくバスとつくタクのみ

【指標⑧】公共交通に従事する運転手数

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

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

【指標⑨】定期券の発行数

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

現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
2,984 枚	3,300 枚	+10.6%

【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合

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

参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
35.7%	35.3%	40.0%	+4.7pt

【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度

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

現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
40.0%	50.0%	+10.0pt

※現況値がない指標であり、上記は仮の値。

目標値を含め、計画の中で必要に応じて見直す。

【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度

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

参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
36.1%	23.4%	35.0%	+11.6pt

【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向

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

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

【指標⑭】75 歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合

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

現況値 (2025 年)	目標値 (2030 年)	
37.5%	25.0%	-12.5pt

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

4-2 点検・評価

計画を着実に実行していくために、法定協議会である「つくば市公共交通活性化協議会」とマネジメント・モニタリングチーム(自治体や交通事業者等がモビリティデータを活用しつつ課題の共有やアイデア出しを行う場)である「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」を組合せて、計画の評価や施策の検討等を行います。

表 点検・評価の体制

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

参考資料

参考1 協議会等の構成員.....	参考-1
参考2 上位・関連計画で記載のある本計画に関連する事項.....	参考-3
参考3 現状分析(詳細).....	参考-5
参考4 第1次計画の振り返り.....	参考-59
参考5 KPI指標の算出方法.....	参考-66
参考6 地域公共交通確保維持事業に係る事項.....	参考-71
参考7 地域カルテ.....	参考-74

参考1 協議会等の構成員

●法定協議会(つくば市公共交通活性化協議会) 委員名簿(令和7年度(2025年度)時点)

No	所属	職名	氏名
1	筑波大学 システム情報系 社会工学域	教授	岡本 直久
2	茨城県政策企画部交通政策課	課長	伊藤 豪人
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)	柿本 憲治
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)	小菅 達也
5	茨城県つくば警察署	交通課長	柴田 貴章
6	茨城県土木部土浦土木事務所	道路管理課長	蛭原 規行
7	国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路研究室	室長	土肥 学
8	国土技術政策総合研究所 都市研究部都市 施設研究室	主任研究官	小笠原 裕光
9	国立研究開発法人国立環境研究所 社会シス テム領域 地域計画研究室	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(事業担当)	司 貴文
11	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	古賀 重徳
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長	粟野 真
14	関東鉄道株式会社	常務取締役	廣瀬 貢司
15	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店	支店長	西津 芳則
16	新栄タクシー有限公司	代表取締役	北島 雅仁
17	つくば市商工会	事務局長	本田 晃一
18	社会福祉法人つくば市社会福祉協議会	副会長兼常務理事兼事務局長	津野 義章
19	つくば市工業団地企業連絡協議会	副会長	田中 東人
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	貝塚 厚
21	つくば市 PTA 連絡協議会	副会長	山中 真弓
22	筑波学園タクシー協同組合	理事長	塚本 一也
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	張元 政治
26	つくば市区会連合会大穂地区	代表区長	大塚 一浩
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	瀧原 純
29	つくば市区会連合会谷田部地区	代表区長	宮崎 栄二
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	福祉部長	根本 祥代
32	つくば市	建設部長	山田 正美
33	つくば市	都市計画部長	大里 和也

●つくば市公共交通活性化協議会 幹事会 委員名簿(令和7年度(2025年度)時点)

No	所属	職名	氏名
1	筑波大学 システム情報系 社会工学域	教授	岡本 直久
2	茨城県政策企画部交通政策課	課長	伊藤 豪人
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)	柿本 憲治
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)	小菅 達也
5	国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路研究室	室長	土肥 学
6	国土技術政策総合研究所 都市研究部都市 施設研究室	主任研究官	小笠原 裕光
7	国立研究開発法人国立環境研究所 社会シス テム領域 地域計画研究室	室長	松橋 啓介
8	関東鉄道株式会社	常務取締役	廣瀬 貢司
9	筑波学園タクシー協同組合	理事長	塚本 一也
10	つくば市区会連合会	会長	張元 政治
11	つくば市	都市計画部長	大里 和也

参考2 上位・関連計画で記載のある本計画に関連する事項

第1章でまとめている上位・関連計画で記載のある本計画に関連する事項をまとめました。

表 上位計画で記載のある本計画に関連する事項

区分	計画	本計画に関連する事項
上位 計画	つくば市未来構想 令和2年(2020年) ～令和32年(2050年)	【2030年の未来像】 II-5 個人と公共の枠を超え、自分のライフスタイルに合わせて組み合わせられる交通システムにより、誰もが自由にストレス無く移動しています。
	第3期つくば市戦略プラン 令和7年(2025年) ～令和11年(2029年)	【基本施策】 II-5 多様な移動手段があるまちをつくる 【今後5年間で取り組むこと】 利便性の高い公共交通ネットワークの形成と様々な移動サービスの提供の推進 【指標】 日常利用する交通手段として「公共交通」を選択する人の割合
	つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画 令和7年(2025年) ～令和27年(2045年)	【つくば市の将来都市構造】 拠点連携型持続可能都市の構築 【道路・交通の整備方針】 ・ つくばエクスプレスの活用促進 ・ 公共交通体系の利便性向上 ・ つくばエクスプレス各駅の周辺整備 ・ バス交通等の利便性向上 ・ 公共交通の利用促進と連携 【指標】 居住誘導区域内・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域(500m)人口割合の向上

表 関連計画で記載のある本計画に関連する事項

区分	計画	本計画に関連する事項
関連計画	<p>つくば市総合都市交通体系調査</p> <p>平成 28 年(2016 年) ～令和 12 年(2030 年)</p>	<p>【交通体系形成の理念】 誰もが円滑に移動できる交通体系の実現</p> <p>【都市交通施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ つくばエクスプレスの輸送力増強等要望 ・ シームレスな乗り継ぎの実現に向けた交通結節点の整備 ・ バス交通による都市軸の形成 ・ 周辺地区における生活交通の確保 ・ バス交通ネットワーク構築に向けた交通結節点の整備 ・ バス利用の促進 ・ 自動車利用抑制・他手段への転換促進 ・ 環境に優しい車輛の普及・利用促進 ・ 超小型モビリティを活用した移動手段の提供 ・ 交通系ビッグデータの活用 <p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通分担率(鉄道+代表バス) ・ 自動車による二酸化炭素排出量 ・ 環境負荷の少ない交通手段(徒歩・自転車)分担率 ・ 中心地区における都市活動量
	<p>第3次つくば市環境基本計画</p> <p>令和8年(2026 年) ～令和 12 年(2030 年)</p>	<p>【施策の柱】 1-3 交通システムの脱炭素化</p> <p>【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の整備と利用促進 ・ 自動車利用の脱炭素化の促進 <p>【指標】 日常利用する交通手段として公共交通を選択する市民の割合</p>
	<p>つくば市地域福祉計画(第4期)</p> <p>令和3年(2021 年) ～令和8年(2026 年)</p>	<p>【基本施策】 3 誰もが安心して暮らせるための包括的支援の充実</p> <p>【テーマ】 ⑧ 移動手段の確保</p> <p>【施策】 公共交通の整備</p>
	<p>つくば市自転車活用推進計画</p> <p>令和7年(2025 年) ～令和 12 年(2030 年)</p>	<p>【施策】 誰もが手軽に自転車を利用できる環境づくりの推進</p> <p>【措置】 シェアサイクルの利用促進</p>

参考3 現状分析(詳細)

(1) つくば市の位置と地勢

●つくば市の位置

つくば市は、茨城県の南西部、広域的には茨城県の県庁所在地水戸市から南西に約 50km、東京都心から北東に約 50km の距離に位置しています。



図 つくば市の位置

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

●つくば市の地勢

つくば市は、東西 14.9km 南北 30.4km と南北に長い形状となっており、北端に標高 877m の筑波山を有し、南端に牛久沼を望み、東には全国第 2 位の淡水湖である霞ヶ浦が控え、市全体として、筑波山、筑波・稲敷台地、桜川低地で構成されています。市に広がる台地上の標高は 20m～30m で、関東ローム層に覆われたほぼ平坦な地形をしています。

科学技術の中核として計画的に整備された研究学園地区には、教育施設や研究施設が集積しています。また、つくばエクスプレスの沿線では、新しい市街地の整備が進められています。一方で、それらの周辺部は、南北に流れる小貝川、桜川、谷田川、西谷田川等の河川、周辺市街地とその周囲に散在する伝統的な農村集落、平地林、田畑等が織りなす自然豊かで広がりのある田園風景を呈しています。



図 つくば市の地勢

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

(2) つくば市の沿革

●つくば市の誕生

昭和 62 年(1987 年)11 月 30 日、筑波郡大穂町、同郡豊里町、同郡谷田部町、新治郡桜村が合併、市制を施行し、つくば市が誕生しました。翌年 1 月 31 日には筑波郡筑波町、平成 14 年(2002 年)11 月 1 日には稲敷郡荃崎町が加わり、現在に至っています。

●研究学園都市の建設

町村合併による本市誕生の背景には、昭和 38 年(1963 年)9 月 10 日に国家プロジェクトとして閣議了解された、筑波山麓への筑波研究学園都市の建設があります。筑波研究学園都市の建設は、「東京の過密緩和」、「科学技術の振興と高等教育の充実」を目的に、「均衡のとれた田園都市」として整備することとされました。

都市の中心部に、東西 6km、南北 18km にわたり、約 2,700ha の区域を「研究学園地区」として開発し、国の試験研究・教育施設、商業・業務施設、住宅等を計画的に配置しています。また、研究学園地区以外の区域は、「周辺開発地区」として研究学園地区と均衡のとれた発展が図られています。

●つくばエクスプレスの開業と沿線開発

平成 11 年(1999 年)6 月、つくばエクスプレスとその沿線における土地区画整理事業が都市計画決定され、鉄道と一体となったまちづくりが進捗する中で平成 17 年(2005 年)8 月につくばエクスプレスが開業しました。これにより都心へのアクセス性が飛躍的に向上しました。

また、つくばエクスプレス沿線地区において、土地区画整理事業の施行により、職・住・遊・学などの複合機能を有する新たなまちづくりが進められています。



図 つくば市を構成する旧町村

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

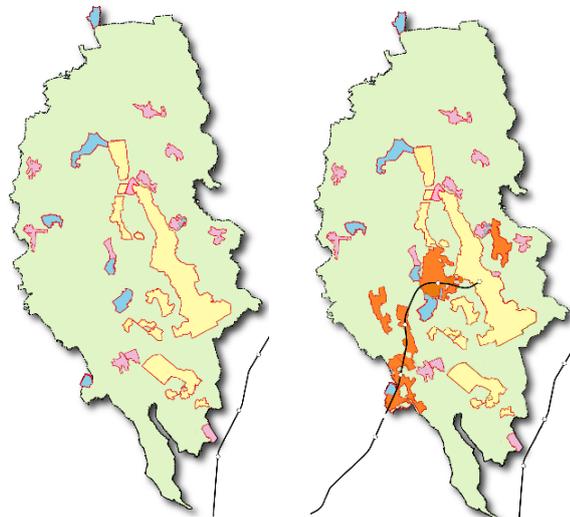


図 つくば市の土地利用

図 つくばエクスプレス沿線地区

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

(3) 人口と世帯数

つくば市の常住人口は増加傾向にあり、平成 17 年(2005 年)には 20 万人を超え、令和 7 年(2025 年)時点で 263,044 人となっています。また、世帯数も増加傾向にあり、令和 7 年(2025 年)時点で 126,558 世帯、世帯人員は1世帯当たり 2.08 人となっています。

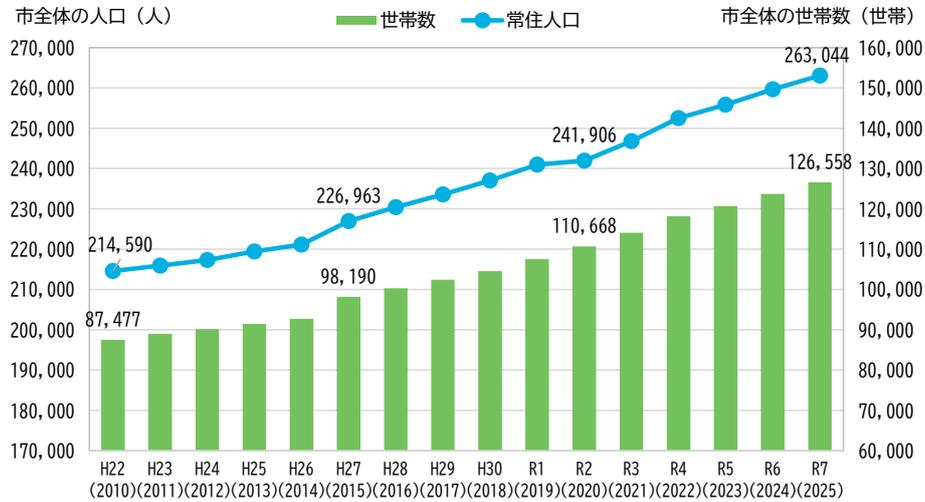


図 市全体の人口・世帯数の推移

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

市内の地区(旧町村)別では、特につくばエクスプレス沿線の谷田部地区で人口が年々大きく増加しており、令和6年(2024 年)時点で平成 22 年(2010 年)の 1.5 倍の人口となっています。一方で、筑波地区は平成 22 年(2010 年)から令和6年(2024 年)にかけて 19%人口が減少しています。

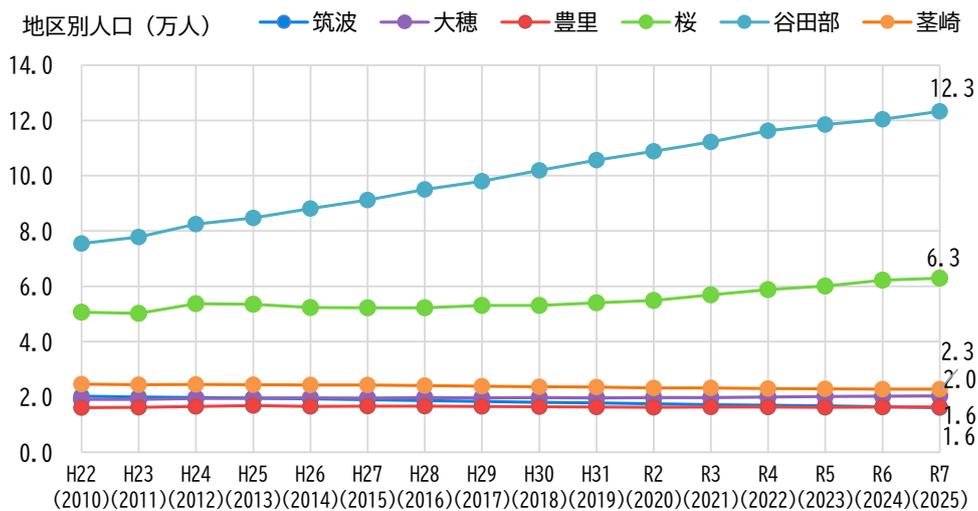


図 地区(旧町村)別の人口推移

出典)住民基本台帳人口(各年 10 月 1 日時点)より作成

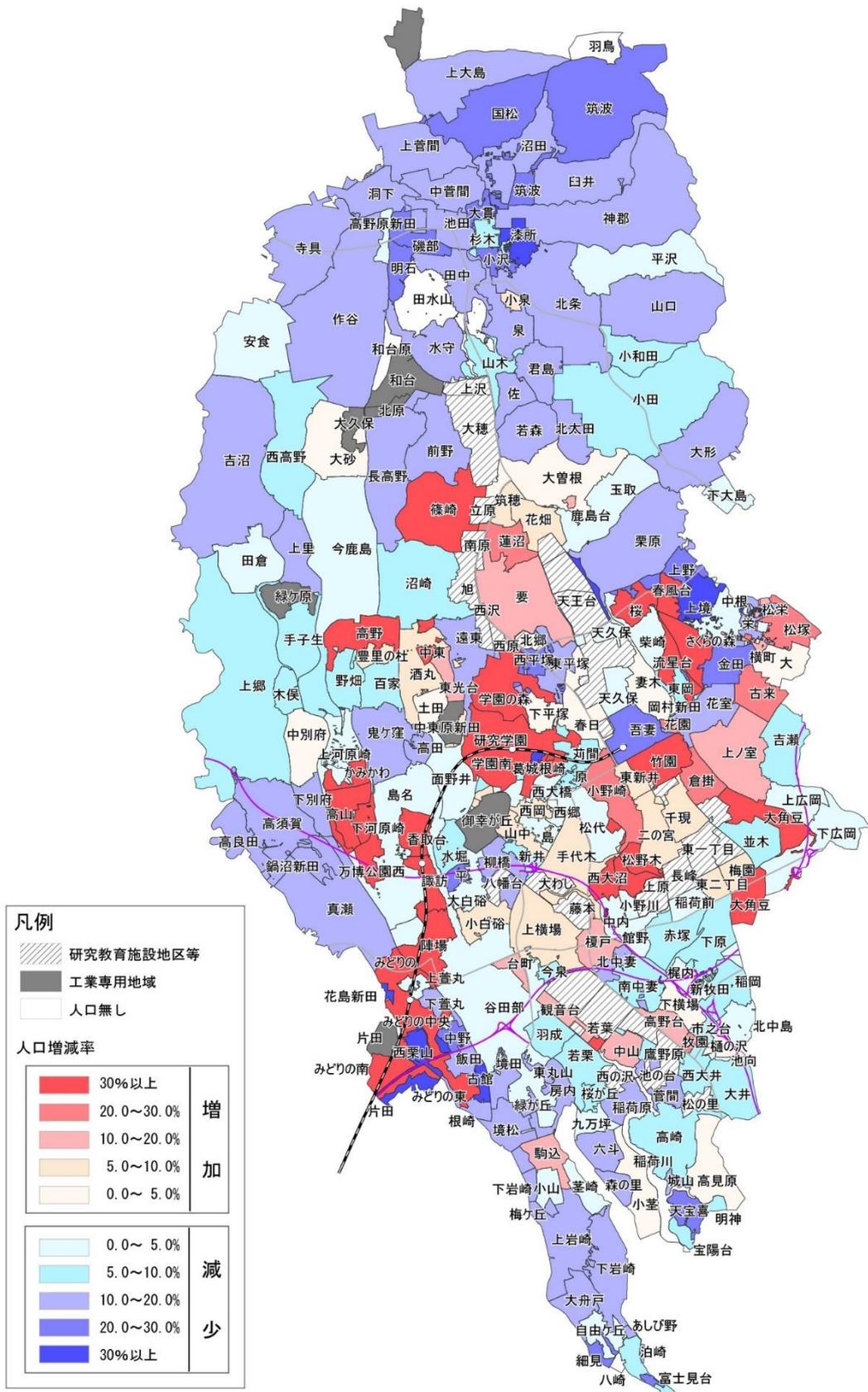


図 大字別人口増減(平成 24 年(2012 年)～令和 4 年(2022 年)実績値)

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(行政区別年齢別人口統計より作成)

(4) 年齢構成と高齢化率

令和2年(2020年)時点の国勢調査結果から年齢構成別人口を見ると、総人口241,656人に対して年少人口が34,645人(15.5%)、生産年齢人口が143,552人(64.1%)、老年人口が45,697人(20.4%)となっています(割合については年齢不詳を除く)。

平成12年(2000年)からの推移を見ると少子高齢化が進行していますが、令和2年(2020年)時点の老年人口の割合は、県全体よりも低くなっています。

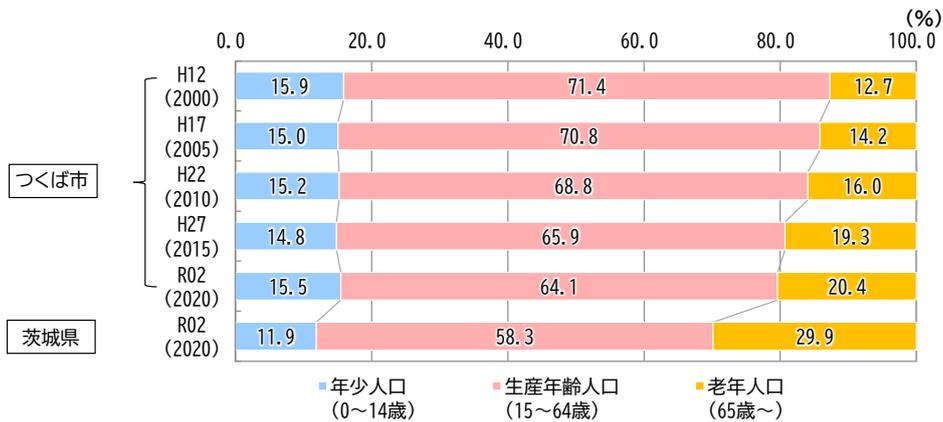


図 年齢構成別人口比率の推移

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(国勢調査より作成)

高齢化率(全人口に対する65歳以上人口比率)は、筑波地区、荃崎地区で高く、令和7年(2025年)時点で最も高い筑波地区では約39%が65歳以上の高齢者となっています。

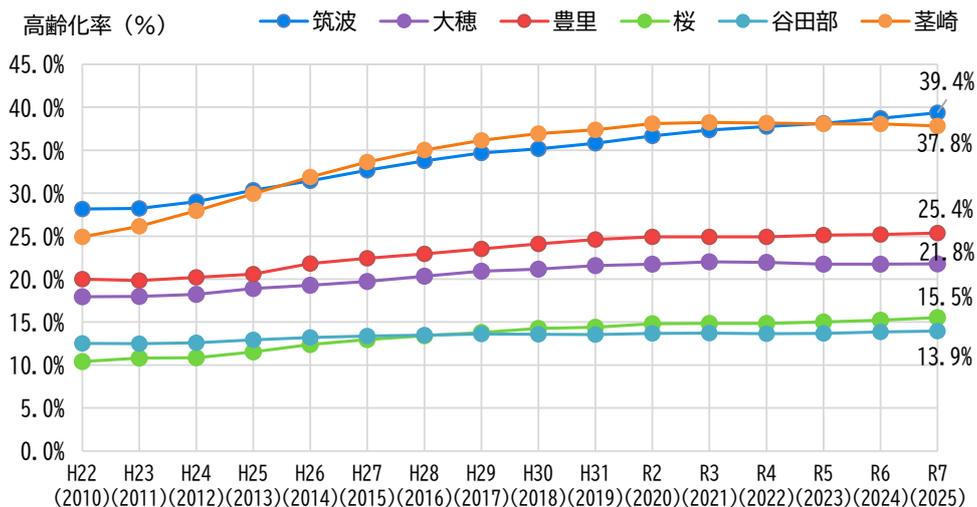


図 地区(旧町村)別の高齢化率の推移

出典)住民基本台帳人口(各年10月1日時点)より作成

後期高齢化率(全人口に対する 75 歳以上人口比率)についても、筑波地区、荃崎地区で高く、令和7年(2025 年)時点で最も高い荃崎地区では約 25%が 75 歳以上の高齢者となっています。

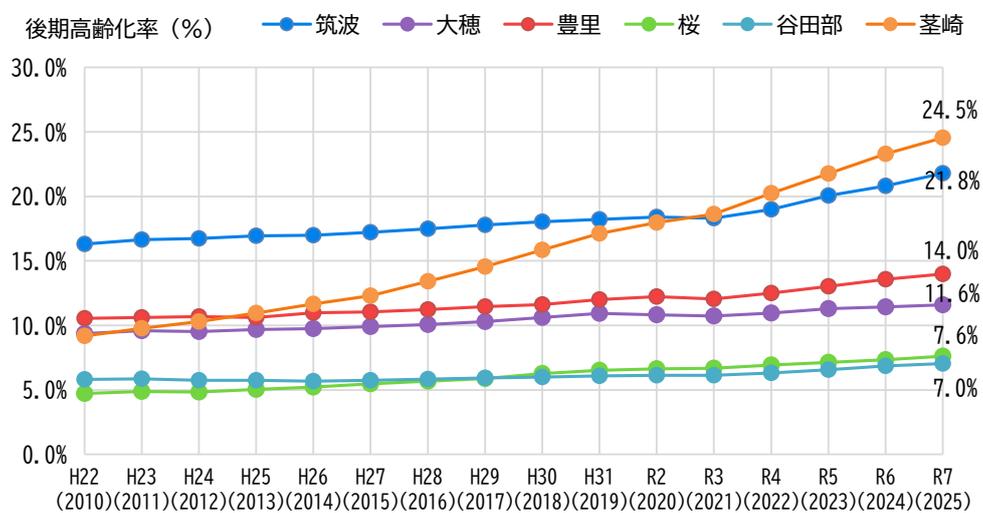


図 地区(旧町村)別の後期高齢者(75 歳以上)割合の推移

出典)住民基本台帳人口(各年 10 月 1 日時点)より作成

(5) 将来人口予測

つくば市の人口は、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)による推計では、令和 22 年(2040 年)まで増加し、その後、減少に転じる見込みです。また、令和 32 年(2050 年)には、高齢化率が人口の 3 割に至るなど、年齢構成も変化すると予測しています。

なお、「つくば市未来構想」を参考に実施した市独自推計においては、令和 32 年(2050 年)まで増加傾向にあることが見込まれるほか、老年人口の増加も予測されます。

さらに、つくばエクスプレス沿線地区の増加傾向に対し、周辺部では人口減少が進み、地域間の人口バランスも変化することが予想されます。



図 将来人口予測

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(国勢調査、社人研「日本の地域別将来推計人口」(令和5年(2023年)推計)及び市独自推計より作成)

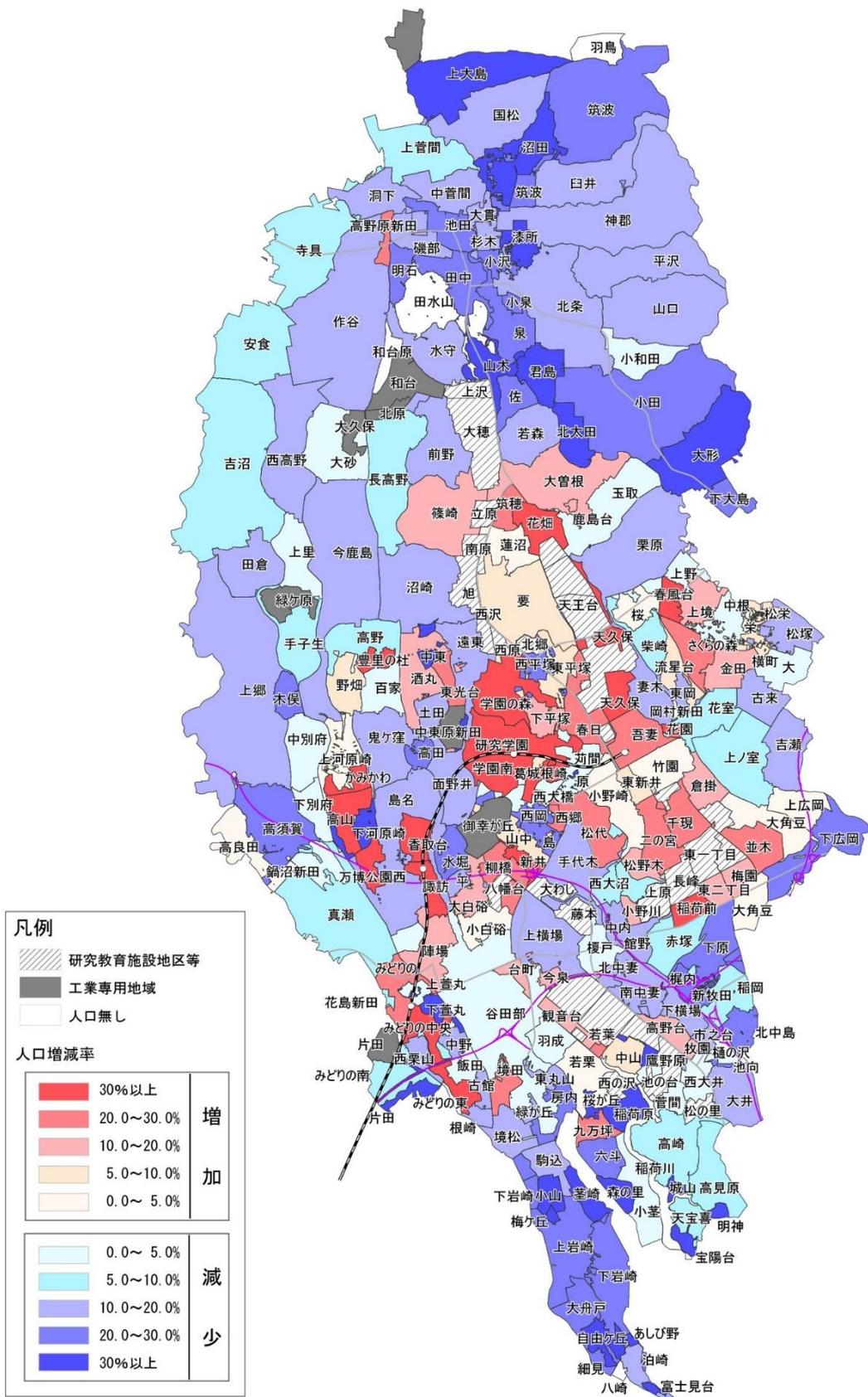


図 大字別人口増減(令和4年(2022年)~令和42年(2060年)推計値)

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(市独自推計より作成)

(6) 産業

●夜間人口と昼間人口

つくば市は、国等の研究・教育機関をはじめ、民間を合わせて約 160 の研究機関が立地し、加えて大型商業施設や医療施設などが充実していることから、夜間人口よりも昼間人口の方が多いい形で人口が年々推移しています。

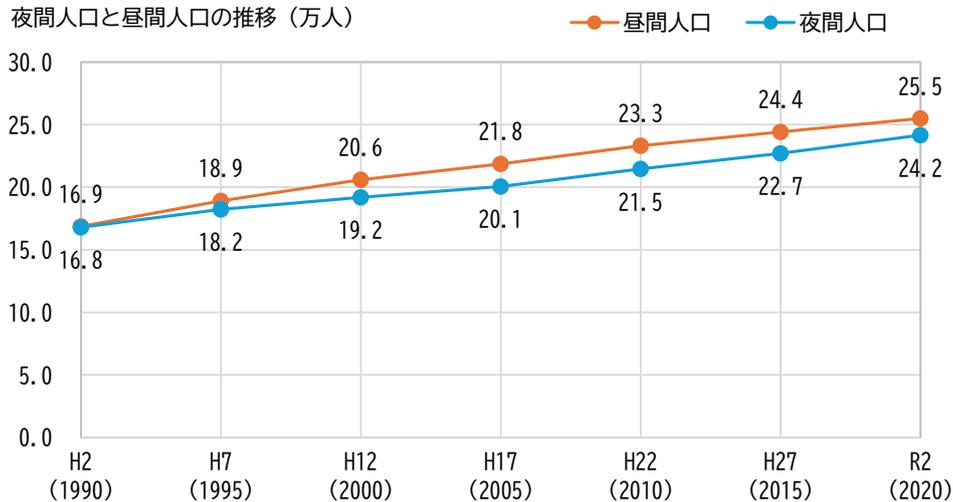


図 夜間人口と昼間人口の推移

出典)統計つくば(2024)より作成

●産業構成比

つくば市の産業構成比(民営)は、令和2年(2020年)時点で第三次産業従業者が全体の約80%を占めています。

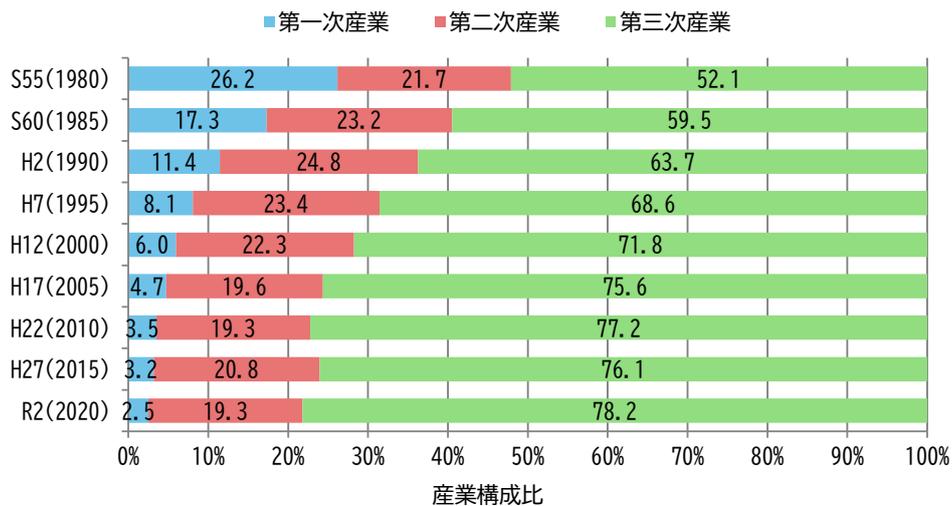


図 産業3部門従業者の推移

出典)国勢調査より作成

●観光入込客数

年間観光入込客数は、令和元年(2019年)までは増加傾向にありましたが、令和2年(2020年)以降は新型コロナウイルス感染症により、一時大幅に減少しました。その後、令和5年(2023年)には、新型コロナウイルス感染症の拡大以前まで回復しています。

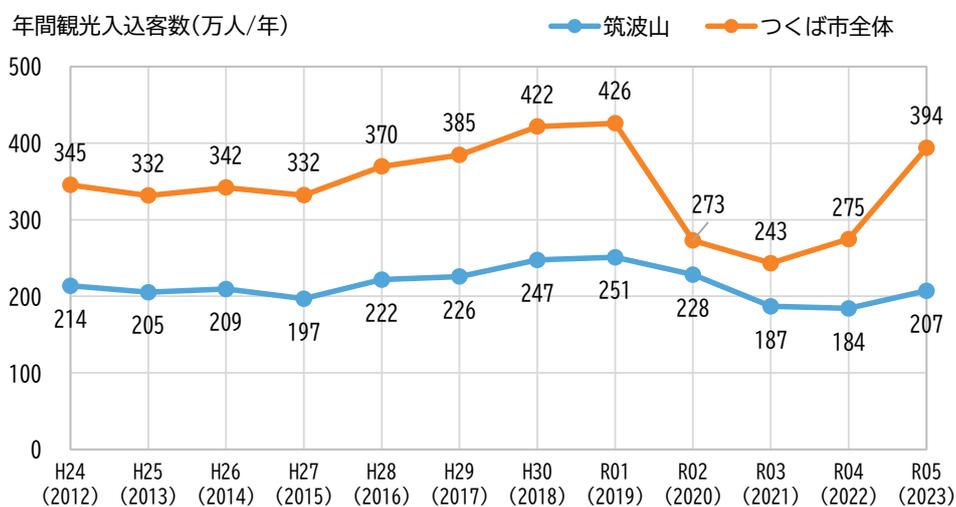


図 年間観光入込客数の推移

出典)統計つくば(2024)より作成

●商業施設の立地状況

つくば市内には、桜地区、谷田部地区を中心に約 60 施設の大型小売店舗が存在し、その多くが国道等の幹線道路沿いに立地しています。また、店舗面積が 20,000 m²を超える大型商業施設は4店舗(イオンモールつくば、イーアスつくば、山新グランステージつくば、トナリエつくばスクエア)立地しており、周辺市からの買い物客も多く訪れます。

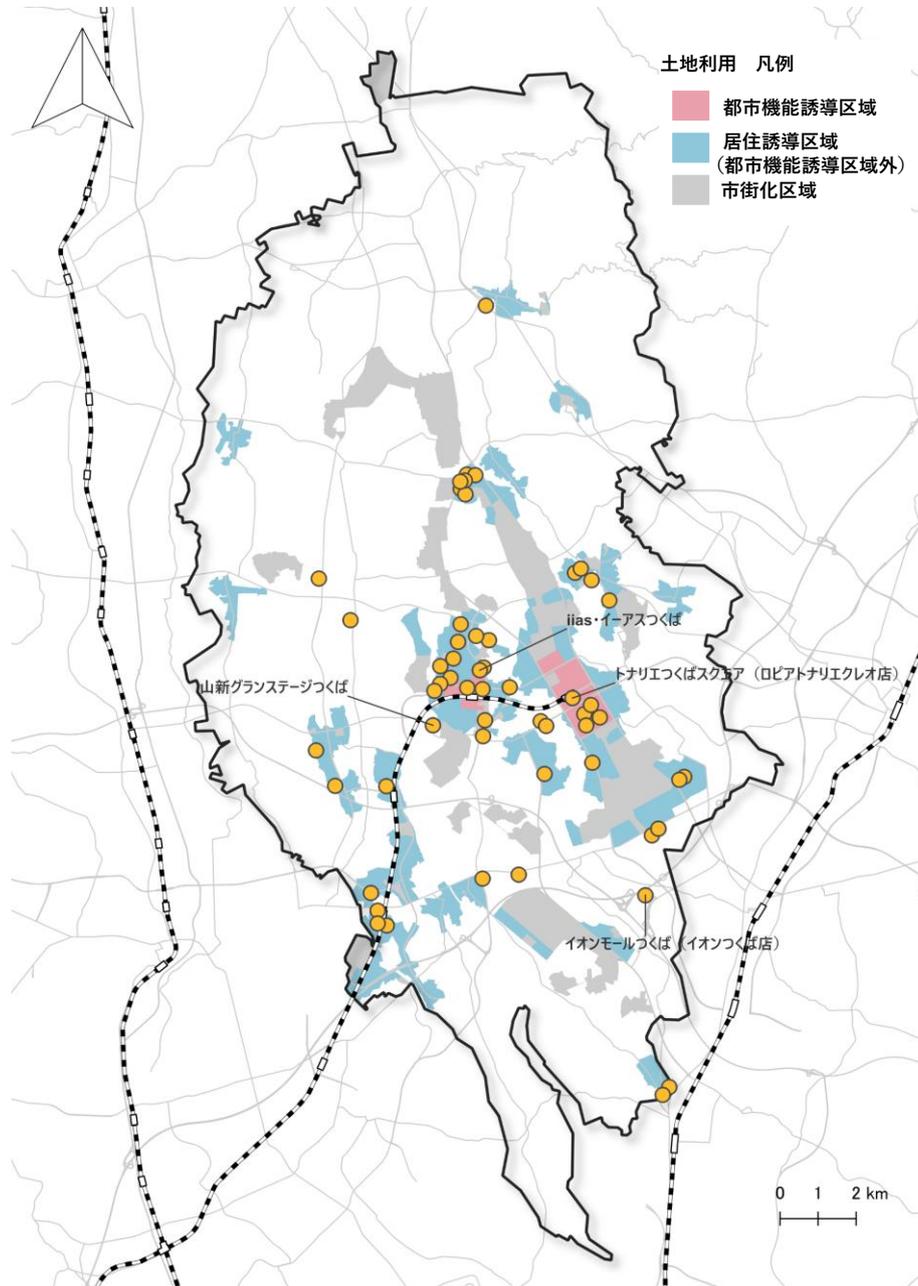


図 商業施設の立地状況

出典)全国大型小売店総覧 2026 より作成(令和 7 年(2025 年)6 月時点に開業している施設)

●医療施設(病院)の立地状況

つくば市内には、複数診療科を有する病院 11 施設が立地しています。また、そのほかにも病院や診療所、クリニックが多数存在し、それぞれの地域医療を支えています。このうち、手術・入院を要する重症患者を休日・夜間に受け入れる二次救急病院として 4 つの病院(筑波学園病院、つくば双愛病院、いちほら病院、筑波記念病院)が、複数の診療科領域にわたる重篤救急患者を 24 時間体制で受け入れる三次救急病院として 2 つの病院(筑波大学附属病院、筑波メディカルセンター病院)が機能しています。

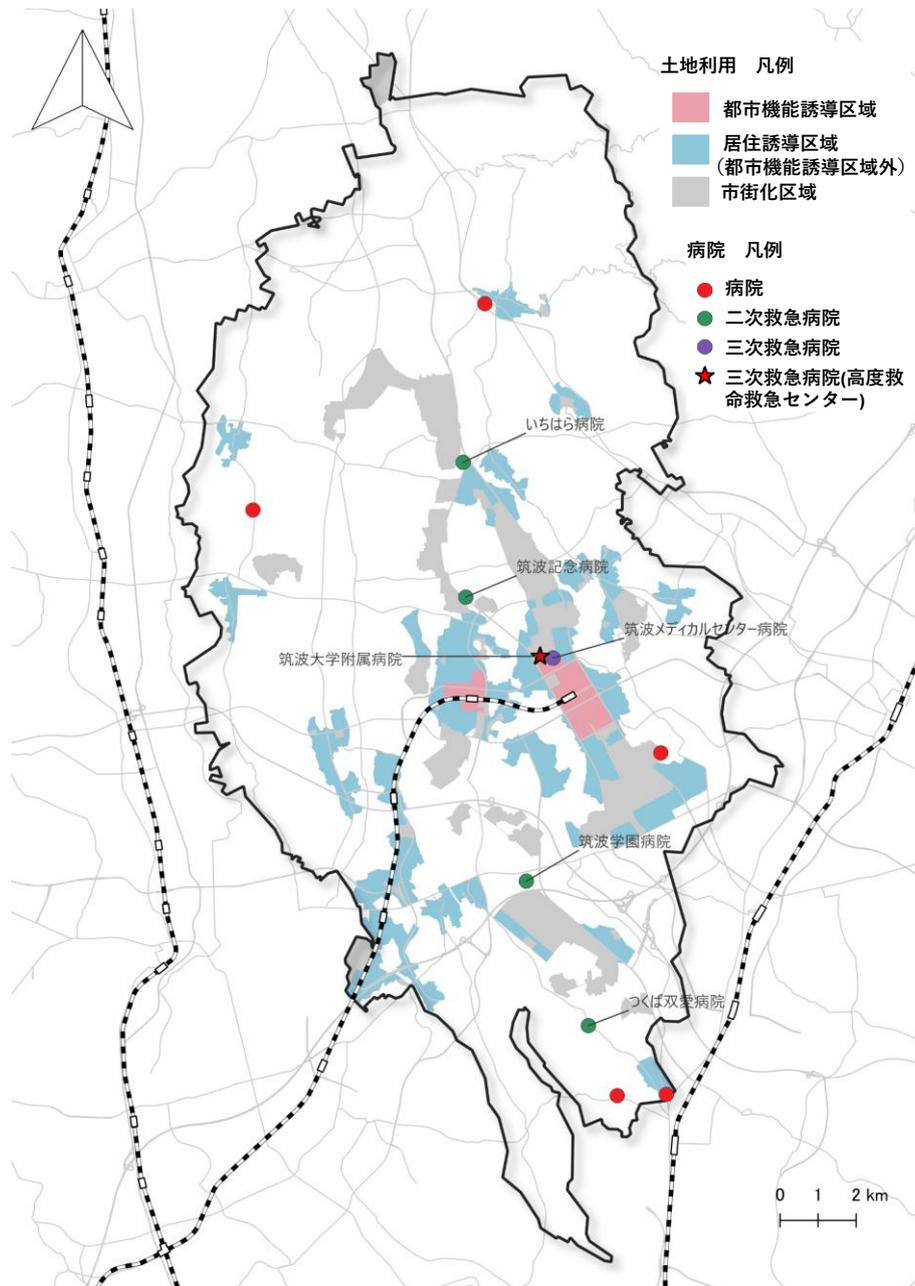


図 医療施設(病院)の立地状況

出典)茨城県病院一覧より作成(令和 7 年(2025 年)6 月時点のうち、複数診療科のある病院)

●研究施設の立地状況

つくば市内には、筑波研究学園都市としてまちづくりが進んできた経緯から、国等の研究・教育機関をはじめ、民間を合わせて約160の研究機関が立地しています。このうち、高エネルギー加速器研究機構(文部科学省)や産業技術総合研究所(経済産業省)、国土技術政策総合研究所(国土交通省)、国立環境研究所(環境省)等の公的研究機関が29機関31施設立地しています。

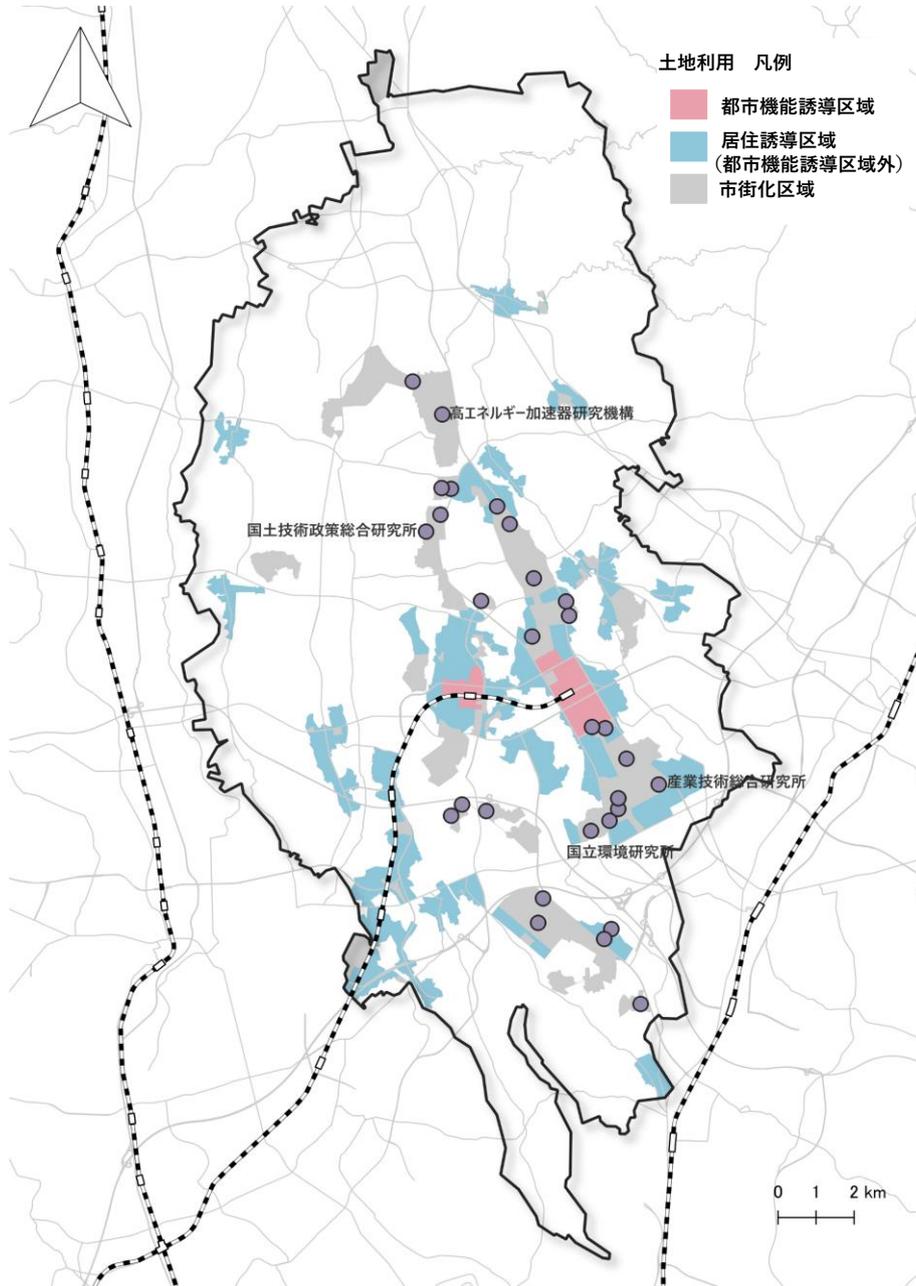


図 研究施設の立地状況

出典)つくば市HP公的研究機関より作成(令和5年(2023年))

(7) 都市構造と土地利用

●将来都市構造

つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画では、将来都市構造として、広域的な視点を踏まえつつ、土地利用の特性により市域をゾーニングするとともに、市街地規模や必要とされる都市機能に応じた拠点、それらを結ぶネットワークを設定し、これらを組み合わせた拠点連携型持続可能都市の構築を進めています。

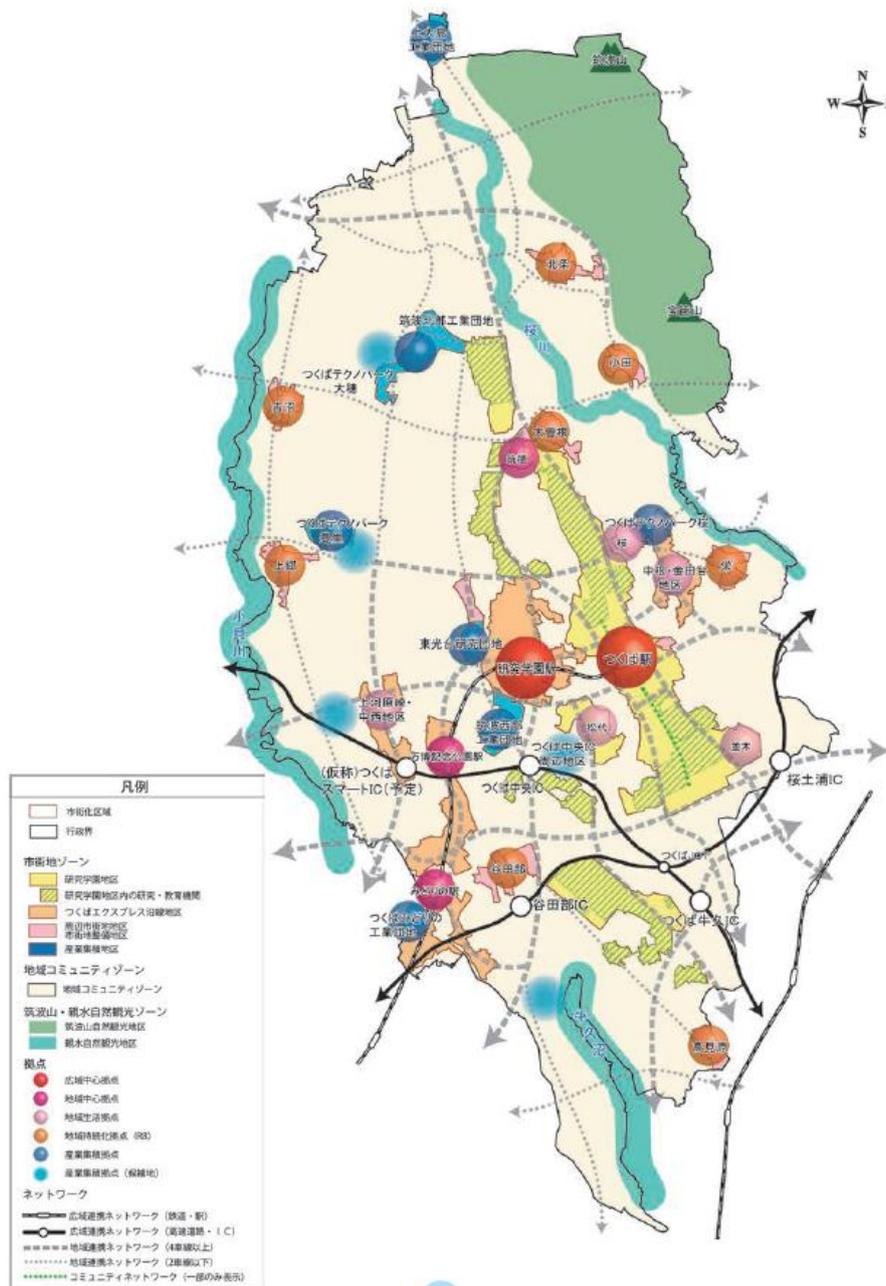


図 将来都市構造図

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

1. ゾーン

つくば市の目指すべき将来の土地利用の方向性を明らかにするため、市域全体を土地利用の目的に応じて3つのゾーン(市街地ゾーン、地域コミュニティゾーン、筑波山・親水自然観光ゾーン)に分け、そのうちの「市街地ゾーン」及び「筑波山・親水自然観光ゾーン」については、ゾーンの特徴により細分化し、地区を設定しています。

2. 拠点

「拠点」とは、市街地の中でも特に、居住や商業・業務、産業、医療・福祉、研究・教育、交流、行政等の多様な都市機能が集積する地区で、規模や連携する範囲、集積を図る都市機能等により、5つに分類されています。

表 拠点の分類

拠点	対象地	概要
広域中心拠点	つくば駅周辺(つくば中心市街地)、研究学園駅周辺(葛城地区)	<ul style="list-style-type: none">既存の公共公益施設や交通結節機能等の充実を図るとともに、多種多様な都市機能の集積を図ります。
地域中心拠点	万博記念公園駅周辺(島名・福田坪地区)、みどりの駅周辺(萱丸地区)、筑穂地区	<ul style="list-style-type: none">広域中心拠点へのアクセス性の高い駅や複数のバス路線が乗り入れる交通結節点周辺、幹線道路沿いを中心に市の核となる商業・業務施設等を誘導することにより多様な都市機能の集積を図り、拠点性の高い市街地の形成を図ります。周辺環境との調和に努め、良好な居住環境の保全に努めます。
地域生活拠点	中根・金田台地区、上河原崎・中西地区、桜地区、松代地区、並木地区	<ul style="list-style-type: none">幹線道路沿いを中心に地域の核となる商業・業務施設等を誘導することにより多様な都市機能の集積を図り、地域中心拠点に次ぐ利便性の高い市街地の形成を図ります。周辺環境との調和に努め、良好な居住環境の保全に努めます。
地域持続化拠点	北条地区、小田地区、大曾根地区、吉沼地区、上郷地区、栄地区、谷田部地区、高見原地区	<ul style="list-style-type: none">地区及びその周辺の住民の生活や活動を支える拠点として日常生活に必要な都市機能の維持及び集積を図り、生活利便性の確保と向上を図ります。雇用の場の創出などにより、既成市街地への移住を推進し、持続可能なコミュニティの形成を図ります。周辺に広がる緑豊かな田園地帯と調和した良好な住環境の創出に努めます。
産業集積拠点	上大島工業団地、筑波北部工業団地、つくばテクノパーク大穂、つくばテクノパーク豊里、つくばテクノパーク桜、東光台研究団地、筑波西部工業団地、つくばみどりの工業団地	<ul style="list-style-type: none">工業団地内の緑化空間の維持保全、緑豊かな景観保全、操業環境の向上等に努めます。また、団地内の異業種交流や産学連携による新技術の開発など産業活動の活性化支援に努めます。産業拠点集積(候補地)については、市の発展に資する土地利用について検討し、適切な規制・誘導とともに雇用創出をはじめとする地域経済の活性化を図ります。

3. ネットワーク

都市構造における重要な3つのネットワークとして、つくば市と首都圏・主要都市を結ぶ「広域連携ネットワーク」、本市と近隣市町村及び市内の各拠点間を結ぶ「地域連携ネットワーク」、市内各地の生活コミュニティ間を結ぶ「コミュニティネットワーク」を位置付けます。

●区域区分・用途地域

つくば市は、昭和 41 年(1966 年)12 月 28 日から研究学園都市計画区域に指定されています。研究学園都市計画区域(市全域)の面積は 28,372ha で、このうち市街化区域が 5,347ha(18.8%)、市街化調整区域が 23,025ha(81.2%)となっています。

市街化区域は、国家プロジェクトにより建設され、研究・教育機関等や商業・業務・住宅地等が計画的に配置された「研究学園地区」やつくばエクスプレスの建設に伴い整備が進められている 5 つの沿線開発地区、地域の生活拠点として発展してきた既成市街地、都市基盤整備された工業団地等から構成されています。市街化区域のうち、住居系の用途地域面積が全体の 79%を占めています。市街化調整区域は、豊かな自然環境と田園空間が広がる中に集落等が多数点在しています。

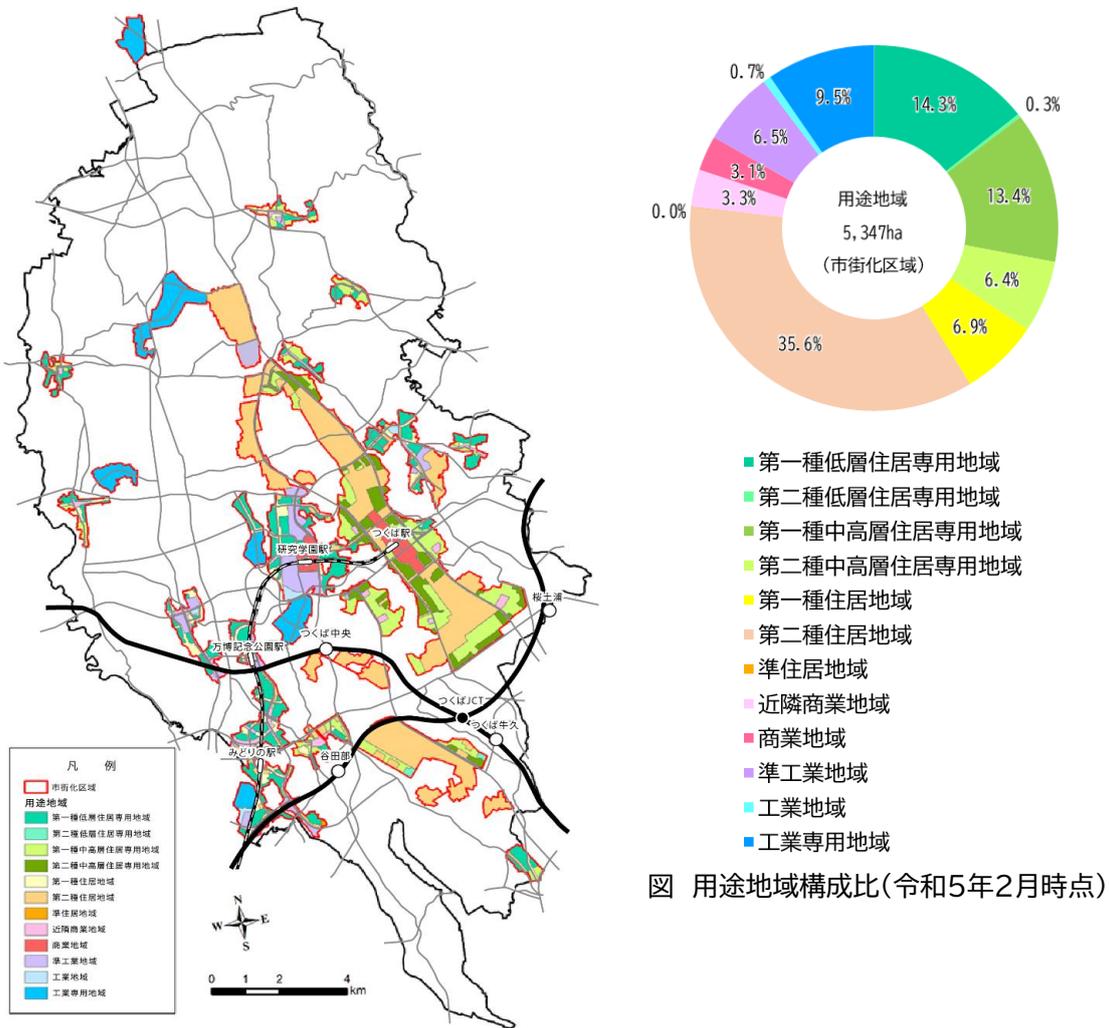


図 区域区分・用途地域図(令和5年2月時点)

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

(8) 交通手段特性

●交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

つくば市内の交通手段は、自動車が主たる交通手段となっており、平成 30 年(2018 年)の第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査では、約 6 割が自動車を使った移動となっています。また、鉄道駅端末手段(出発地から目的地、または、鉄道駅から目的地までの交通手段)に着目すると、徒歩が約 4 割を占め主たる交通手段となっていますが、その他の手段も、自動車と自転車が約 2 割、バスが約 15%を占めており、多様な交通手段が利用されています。

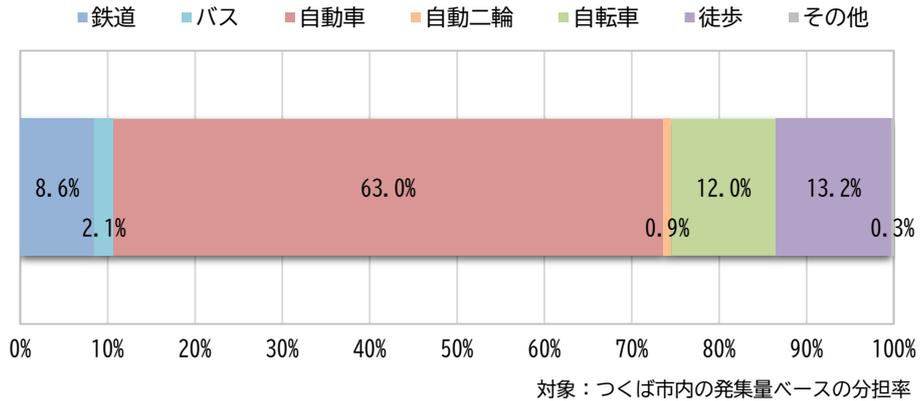


図 市内発着トリップの代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

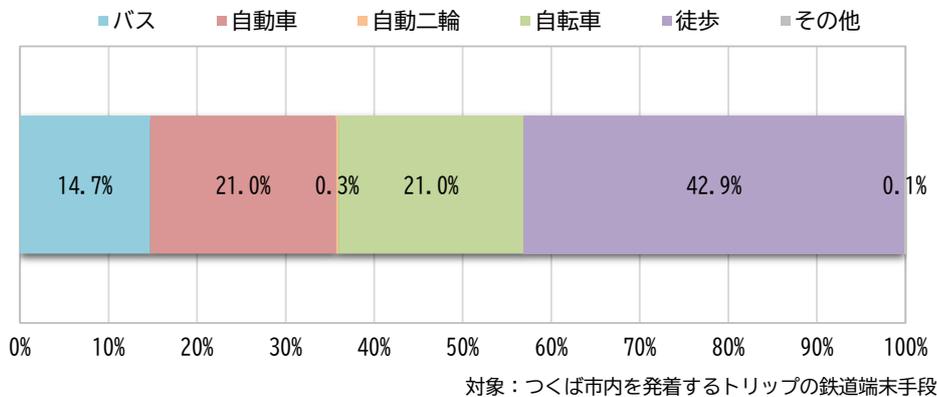


図 市内発着トリップの鉄道駅端末手段分担率

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

●市町村別代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

茨城県南部地域では、JR 常磐線、つくばエクスプレス沿線の市町村の公共交通分担率が高く、自動車分担率が低い傾向にあり、つくば市はその中ではおおよそ平均的な状況となっています。一方、自転車は、茨城県南部地域で最も分担率が高い状況となっています。

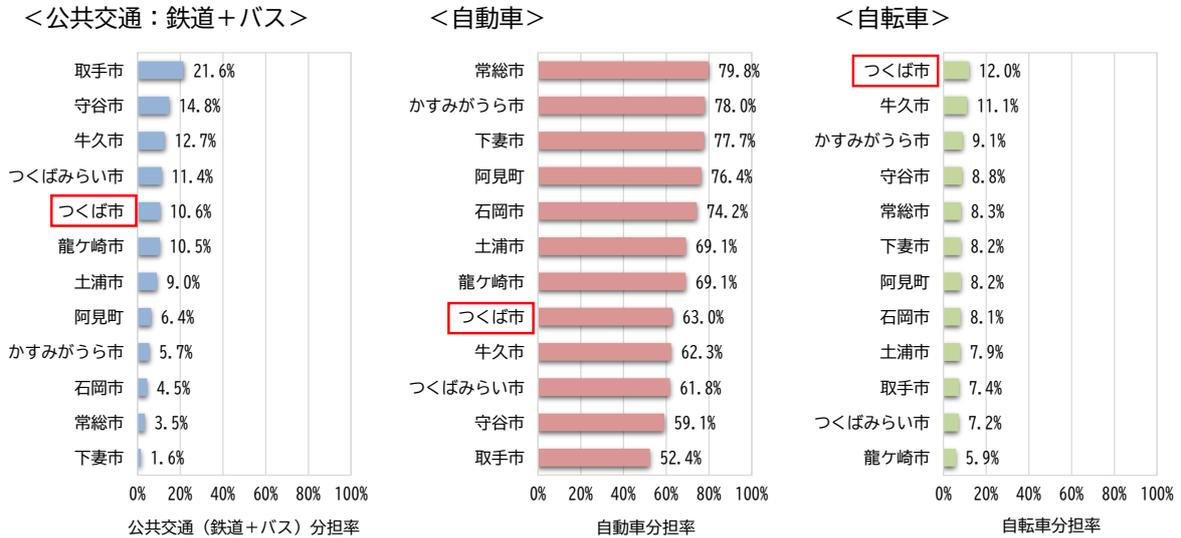


図 茨城県南部の市町村別交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

●市内ゾーン別の代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

市内の地域別では、郊外部を中心に自動車利用の割合が高くなっていますが、つくば駅周辺等の中心部では、徒歩の割合が高くなっています。また、筑波地区や茎崎地区などは、公共交通の割合が他地域に比べると、比較的高くなっています。

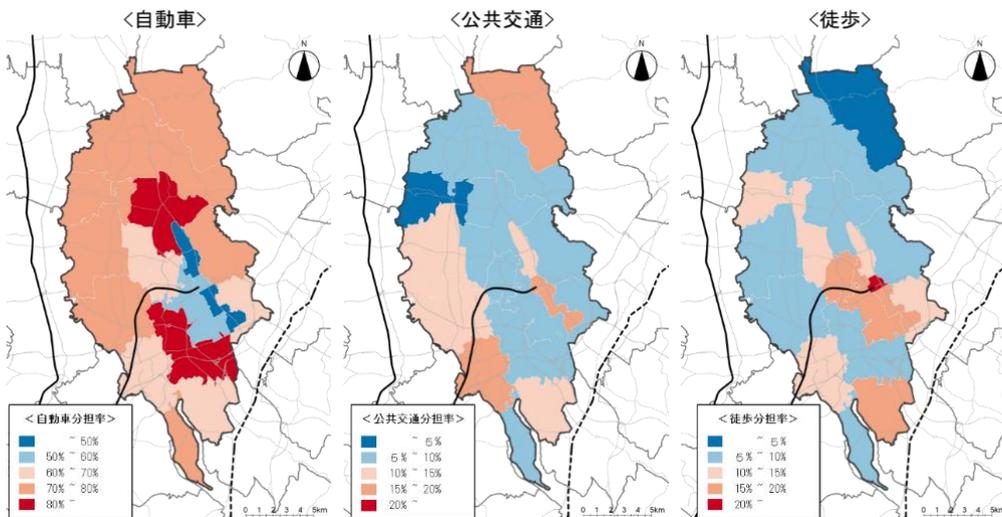


図 市内ゾーン別の代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

●自家用乗用車の保有台数の推移

つくば市は、自家用乗用車の保有台数が年々増加しています。1世帯当たりの自家用乗用車保有台数は平均 1.5 台となっています。

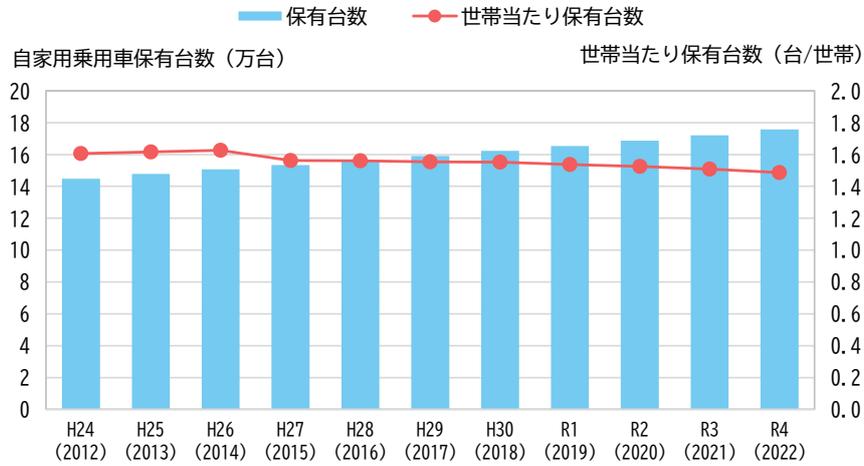


図 自家用乗用車の保有台数の推移

出典)統計つくば(2024)より作成

●発時間帯別手段別トリップ構成比(市内発着トリップ)

つくば市の時間帯別の移動は、自動車以外は朝の 7 時台の移動が最も多く、朝夕の時間帯に移動が集中しています。また、バスに関しては、17 時台に加えて、15 時台の利用も多くなっている点が特徴です。

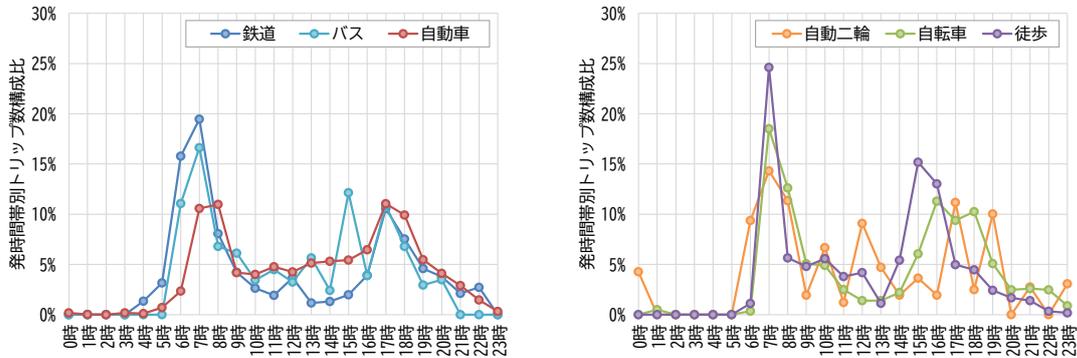


図 市内発着トリップの発時間帯別手段別トリップ構成比

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

●交通手段別属性(市内発着トリップ)

つくば市の公共交通利用者は、鉄道は男性が 7 割を占めていますが、バスの男女比はおおよそ同程度となっています。また、年齢階層に着目すると、鉄道に比べバスは高齢層の利用者が比較的多く、全体の約 1 割を 75 歳以上の高齢者が占めています。職業別では、バスは勤務者が約半数を占めていますが、鉄道に比べると、勤務者の割合が少なく、学生やその他の利用も多い傾向となっています。

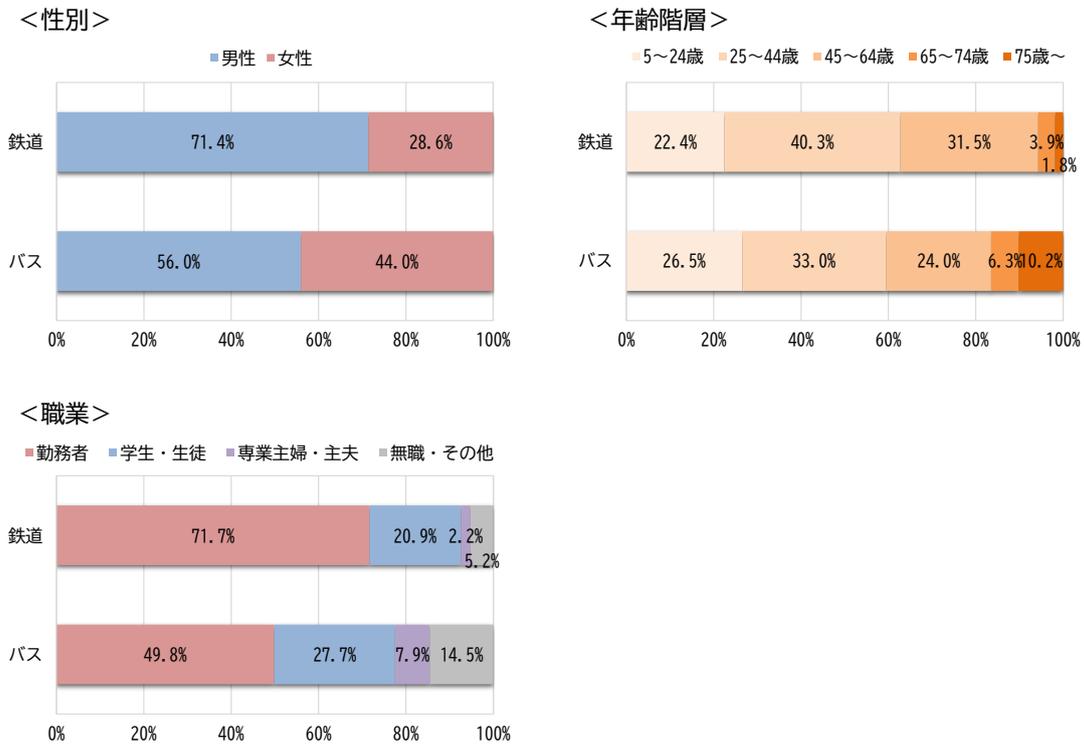


図 市内発着トリップの交通手段別属性

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

(市内の発生集中量 + 鉄道駅端末の交通手段別トリップを対象)

(9) 人の流動状況

●市内居住者の地区間トリップ数と構成比

つくば市内の移動は、各地区の中での移動が 4～6 割となっており、特に、谷田部地区や桜地区では、同地区内の移動が多い傾向にあります。また、65 歳以上に絞ると、どの地区も地区内の移動が高くなっており、年齢層が高いほど、地区内での移動が主となっています。

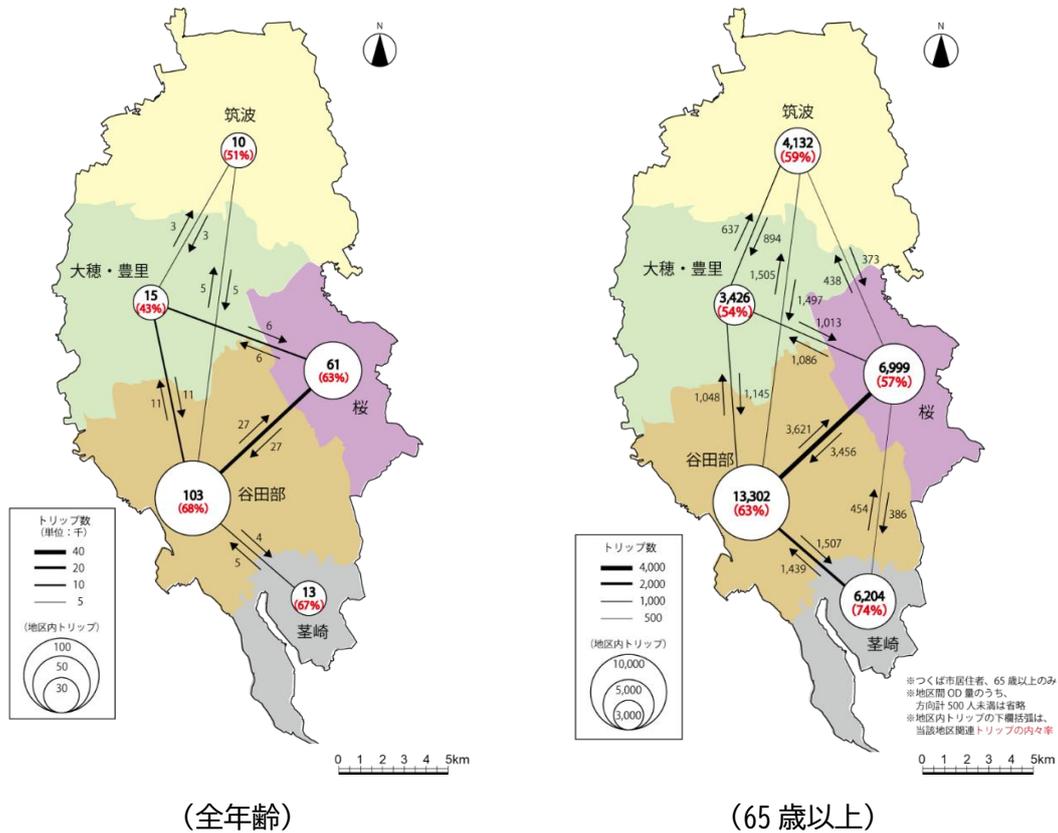


図 市内居住者の地区間トリップ数と構成

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

- ※つくば市居住者、全年齢を対象に集計
- ※図中の地区間 OD 量のうち、方向計 500 人未満は省略
- ※地区内トリップの下欄括弧(赤字)は、当該地区関連トリップの内々率
 (=ゾーン i の内々交通量 / ゾーン i の発生交通量)

●周辺自治体との通勤・通学流動

つくば市と周辺自治体間の通勤・通学者の移動は、土浦市や牛久市、常総市、つくばみらい市などとの結びつきが強くなっています。また、周辺自治体への通勤・通学(流出)に比べ、周辺自治体からの通勤・通学(流入)が多い点が特徴となっています。

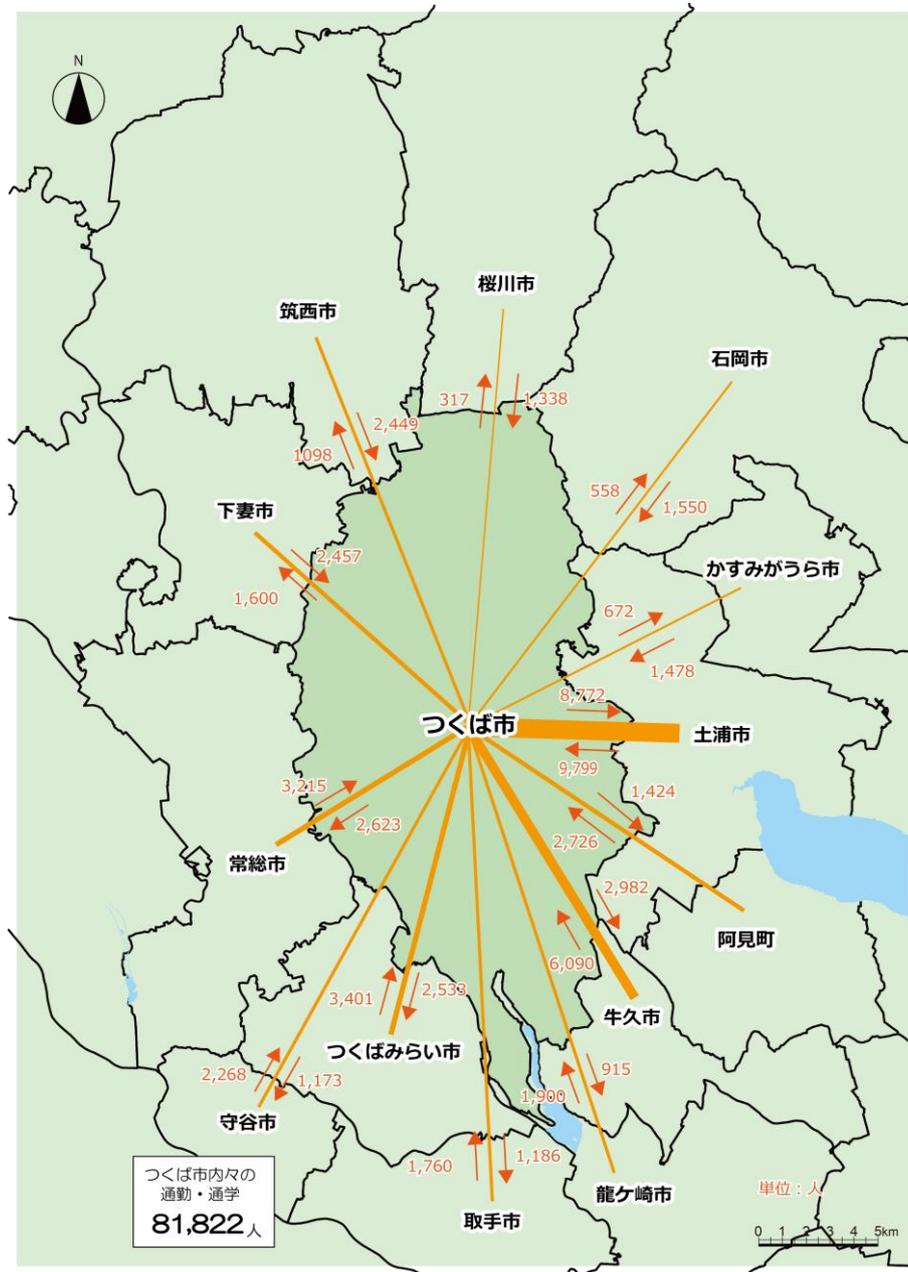


図 つくば市と周辺自治体の通勤・通学の流動

出典)国勢調査(令和2年(2020年))より作成

●周辺自治体との通勤・通学人口と依存度

つくば市と周辺自治体との通勤・通学依存度(通勤・通学の行先として各自治体が占める割合)をみると、つくば市からの通勤・通学依存度(つくば市居住者の通勤・通学先の構成比)は、土浦市の割合が最も高く(6.9%)、次いで、牛久市(2.4%)、常総市(2.1%)の順となっています。また、周辺自治体のつくば市への通勤・通学依存度(周辺自治体居住者の通勤・通学先に占めるつくば市の構成比)は、牛久市が最も高く(15.1%)、次いで、土浦市(14.0%)、つくばみらい市(13.2%)の順となっています。

表 つくば市と周辺自治体との通勤・通学人口と依存度

市町村	(人)		市町村	(人)		
	つくば市からの通勤・通学	依存度		つくば市への通勤・通学	依存度	
土浦市	8,772	6.9%	牛久市	6,090	40,368	15.1%
牛久市	2,982	2.4%	土浦市	9,799	69,838	14.0%
常総市	2,623	2.1%	つくばみらい市	3,401	25,776	13.2%
つくばみらい市	2,533	2.0%	下妻市	2,457	22,901	10.7%
下妻市	1,600	1.3%	阿見町	2,726	25,792	10.6%
阿見町	1,424	1.1%	常総市	3,215	32,131	10.0%
取手市	1,186	0.9%	かすみがうら市	1,478	22,221	6.7%
守谷市	1,173	0.9%	桜川市	1,338	20,503	6.5%
筑西市	1,098	0.9%	守谷市	2,268	34,919	6.5%
龍ヶ崎市	915	0.7%	龍ヶ崎市	1,900	37,550	5.1%
かすみがうら市	672	0.5%	筑西市	2,449	51,604	4.7%
石岡市	556	0.4%	石岡市	1,550	35,001	4.4%
桜川市	317	0.3%	取手市	1,760	47,731	3.7%
(人)						
つくば市 通勤・通学人口	126,767					

出典)国勢調査(令和2年(2020年))より作成

●茨城県外との通勤通学流動

茨城県外との広域の移動は、東京都との通勤・通学の移動が最も多く、約 1.2 万人となっています。また、東京都との移動は、流入に比べ、流出が多いのが特徴です。このほか、つくばエクスプレス及び JR 常磐線が通る千葉県との移動も 8,000 人弱となっています。

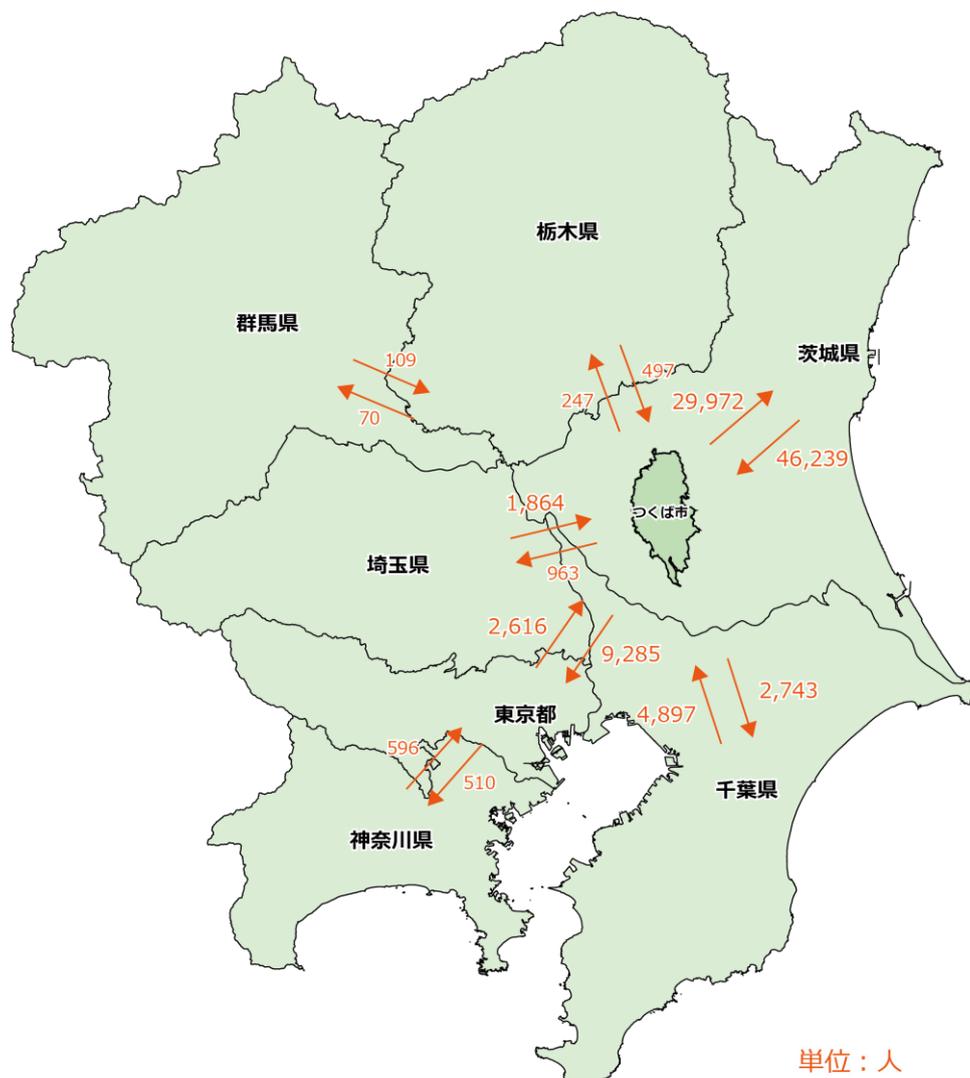


図 つくば市と茨城県外等との通勤・通学の流動

出典)国勢調査(令和 2 年(2020 年))より作成

●市外からの来訪者の目的地(平日)

平日の市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地は、筑波大学のほか、イオンモールつくばやイーアスつくば、コストコつくば倉庫店などの大型商業施設や、筑波大学附属病院、筑波学園病院といった病院周辺の地域が多い傾向にあります。

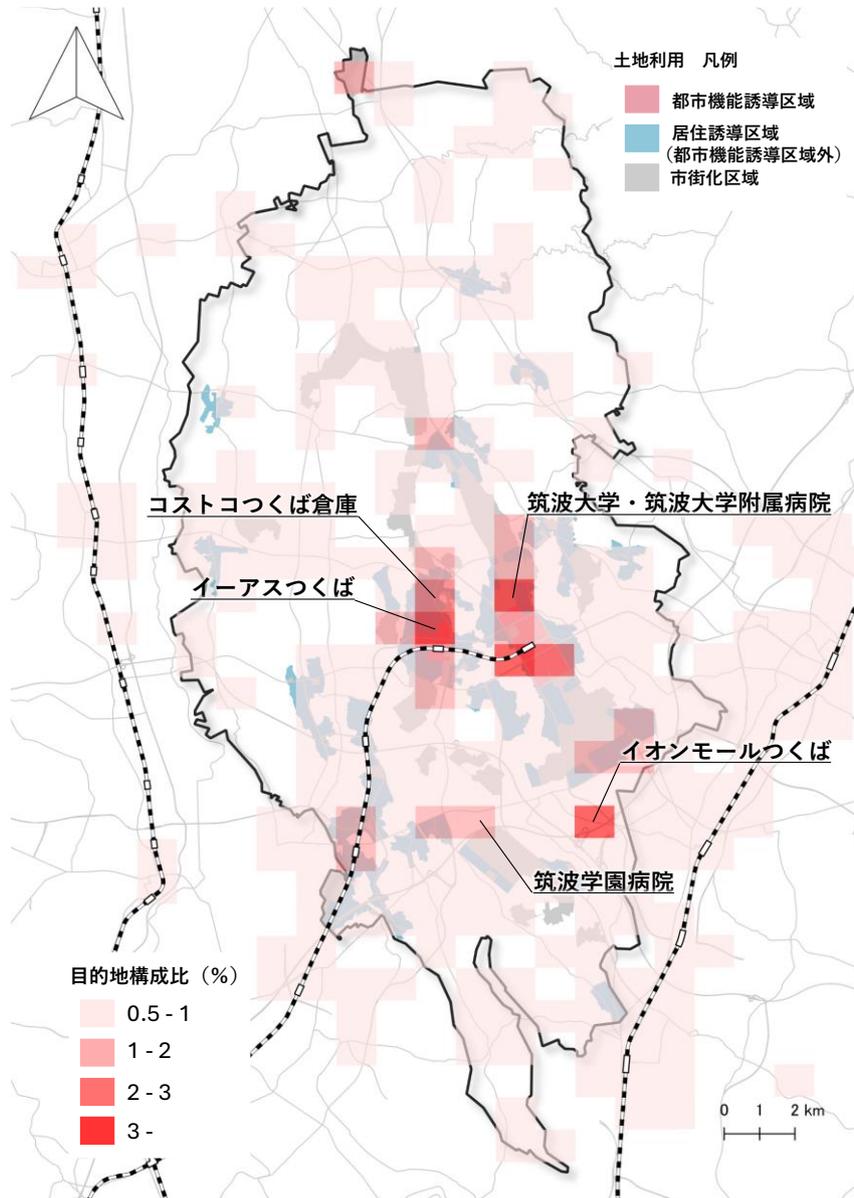


図 市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地(平日)

出典)混雑統計(令和5年(2023年)7月~令和6年(2024年)6月)より作成

「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

※「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

●つくばエクスプレスを利用した市外からの来訪者の目的地(平日)

平日につくばエクスプレスを利用した市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地は、つくばエクスプレスの駅周辺のほか、筑波大学周辺や市内に点在する研究所や工業団地のあるエリアが多い傾向となっています。つくばエクスプレスの駅からこれらの地域への移動には、幹線交通である「路線バス」や「つくバス」が運行されています。

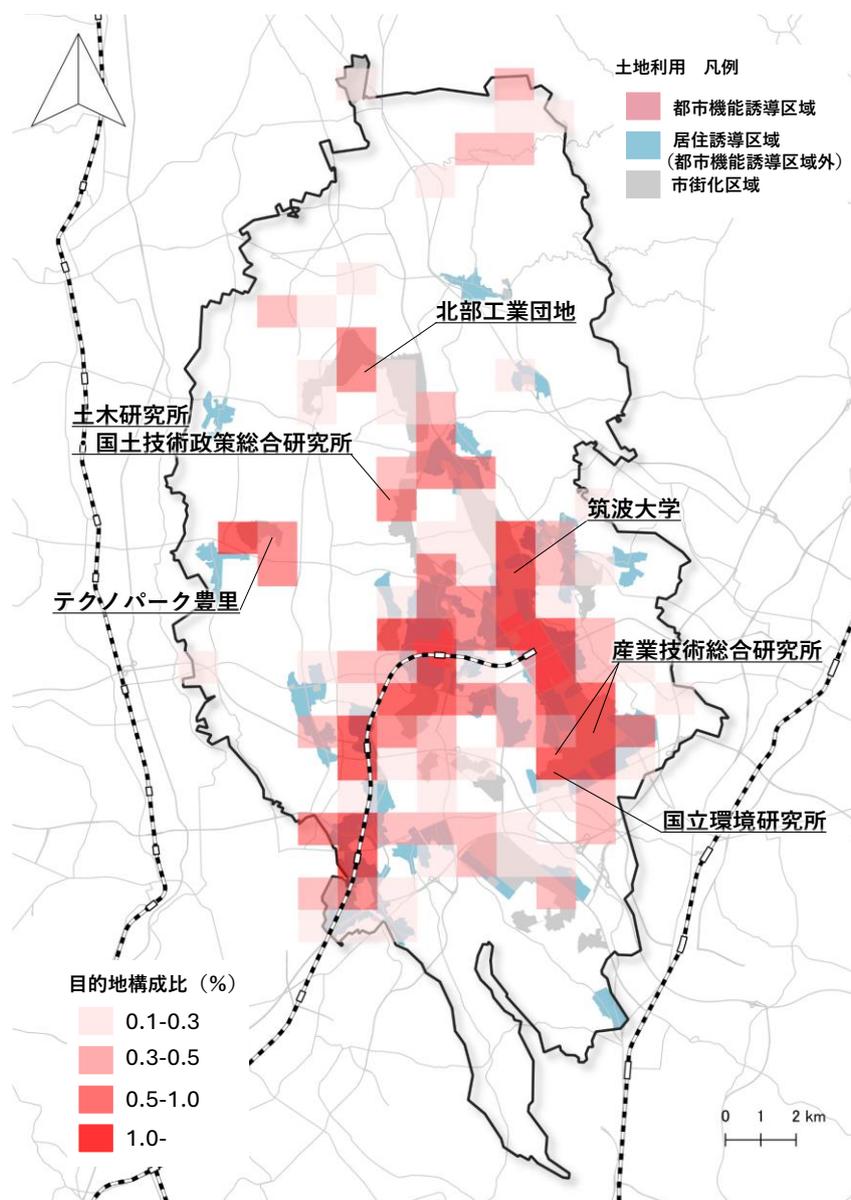


図 つくばエクスプレスを利用した市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地(平日)

出典)混雑統計(令和5年(2023年)7月~令和6年(2024年)6月)より作成

「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

※「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

(10) 地域公共交通の運行状況

●鉄道

鉄道は、つくばエクスプレスが市内及び東京方面との広域幹線交通として機能しており、つくば市内の4駅(つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅)を結んで運行しています。また、周辺自治体にはJR常磐線及び関東鉄道常総線が運行しています。

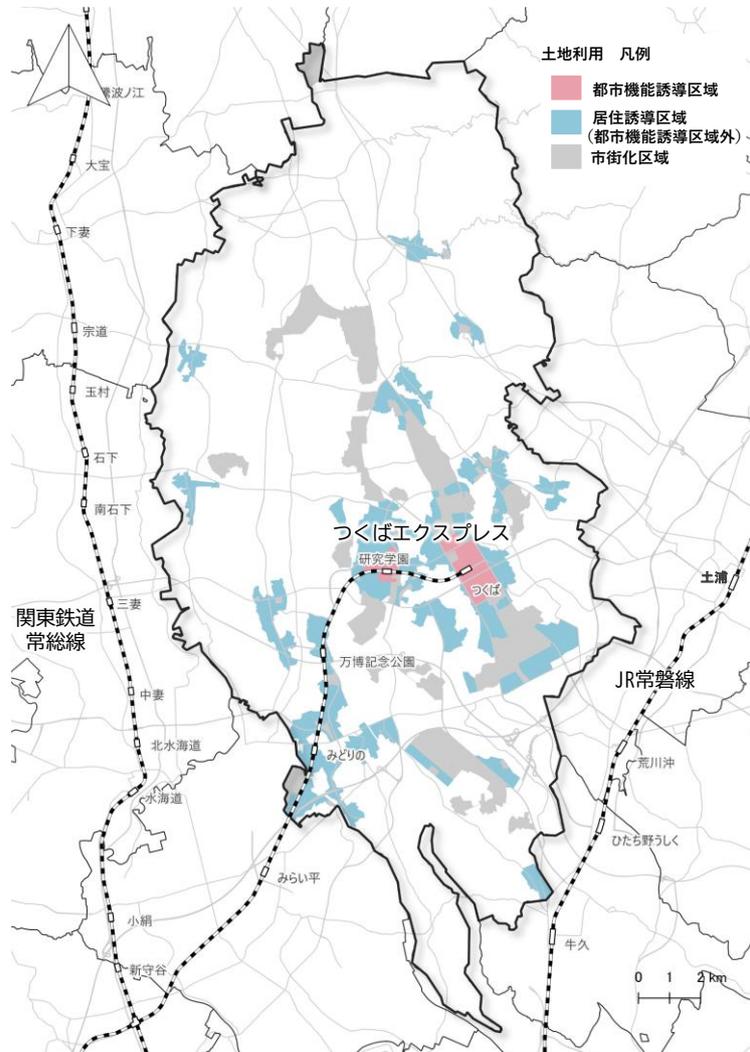


図 鉄道路線図(令和7年(2025年))

表 鉄道の運行状況(令和7年(2025年)、平日)

つくばエクスプレス		運行数 (本/日)	JR常磐線		運行数 (本/日)
秋葉原方面	つくば駅	240	上野方面	牛久駅	135
	研究学園駅	197		ひたち野うしく駅	128
	万博記念公園駅	189		荒川沖駅	128
	みどりの駅	189		土浦駅	152
関東鉄道常総線		運行数 (本/日)			
取手方面	石下	80			
	水海道	124			

出典)各社ホームページより作成(令和7年(2025年)11月時点)

●高速バス

高速バスは、つくばセンターと国内の様々な都市間を結ぶルートで運行しています。つくばセンターから乗降できる高速バスは、東京駅、羽田空港、東京ディズニーリゾート、大阪・京都、成田空港、水戸の6路線(計107本、平日)が運行しています。

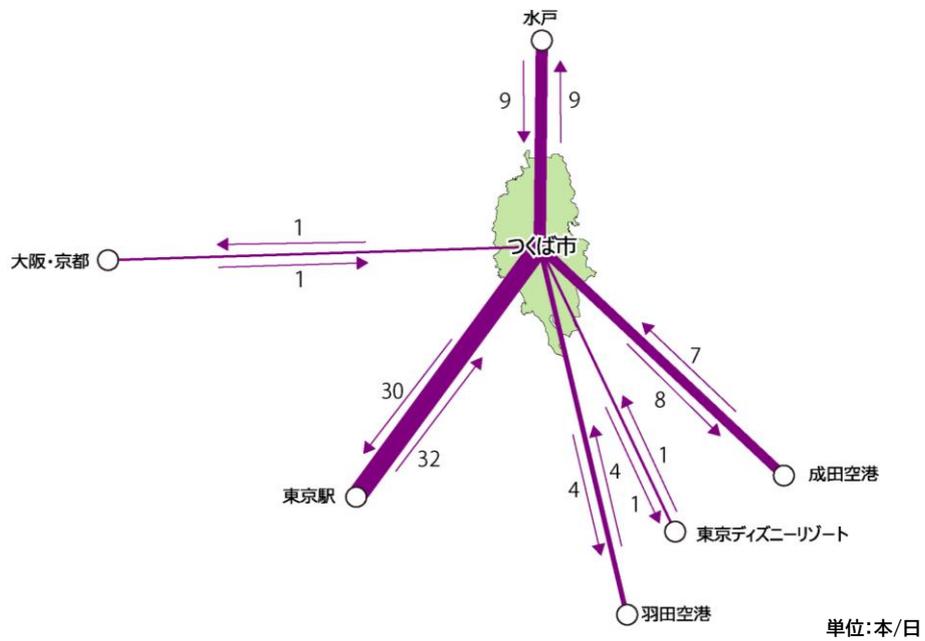


図 高速バス路線と運行本数(平日)

出典)各社ホームページより作成(令和7年(2025年)11月時点)

●路線バス

路線バスは、市内の主要拠点等を結び、交通の利便性を向上させるルートで運行しています。また、周辺自治体との広域交通手段としての役割も担っています。市内では、関東鉄道株式会社、ジェイアールバス関東株式会社の2社が運行しています。

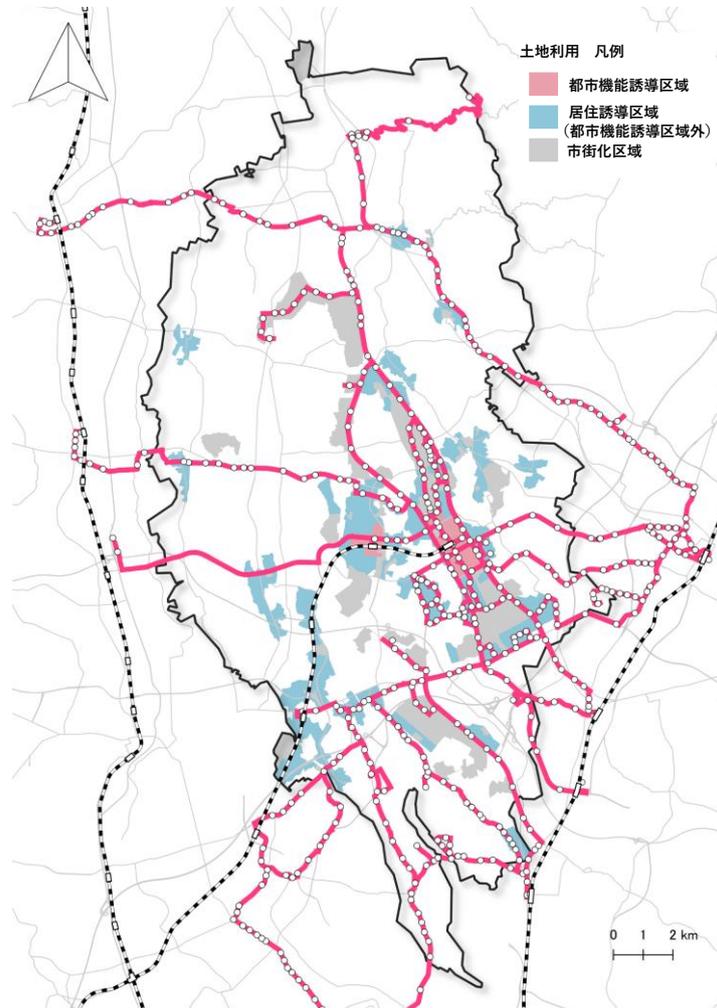


図 路線バス路線図(令和7年(2025年))

表 路線バスの運行状況(令和7年(2025年)、平日)

路線名	運行数 (本/日)	路線名	運行数 (本/日)
つくばセンター⇄つくばセンター(筑波大学病院入口経由)	90	つくばセンター⇄つくばセンター(二の宮経由)	28
土浦駅 ⇄ つくばセンター(千束町経由)	71	つくばセンター⇄つくばセンター(松代一丁目経由)	27
荒川沖駅西口 ⇄ つくばセンター	58	土浦駅 ⇄ 筑波山口	26
ひたち野うしく駅 ⇄ つくばセンター(関東鉄道)	37	土浦駅 ⇄ 桜ニュータウン	26
ひたち野うしく駅 ⇄ つくばセンター(ジェイアールバス関東株式会社)	28	荒川沖駅西口 ⇄ イオンモールつくば	26
牛久駅 ⇄ 谷田部車庫	28		

出典)各社ホームページより作成(令和7年(2025年)11月時点)

※上下計25本/日以上路線のみ掲載

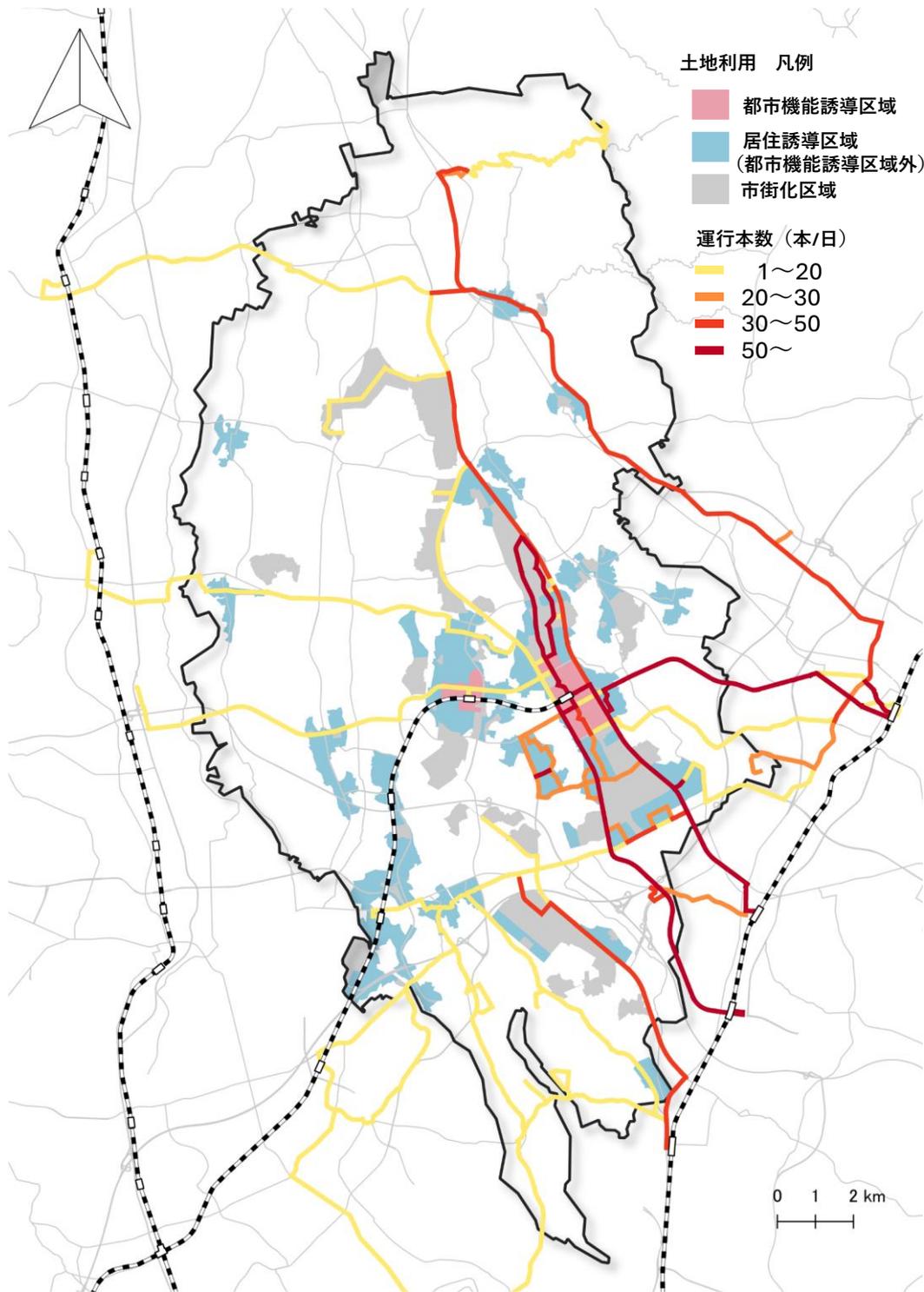


図 路線バスの運行本数(令和 7 年(2025 年)、平日)

出典)各社ホームページより作成(令和 7 年(2025 年)11 月時点)

●つくバス

つくバスは、路線バスを補完し、「鉄道駅等と地区の核となる拠点を結ぶ地域公共交通」として運行しているコミュニティバスであり、つくばエクスプレスの市内 4 駅及び JR 常磐線牛久駅と各地域の核となる拠点を結んでいます。現在、北部シャトル、小田シャトル、作岡シャトル、吉沼シャトル、上郷シャトル、西部シャトル、みどりのシャトル、南部シャトル、谷田部シャトル、自由ヶ丘シャトル、荃崎シャトル、の計 11 路線が運行しています。

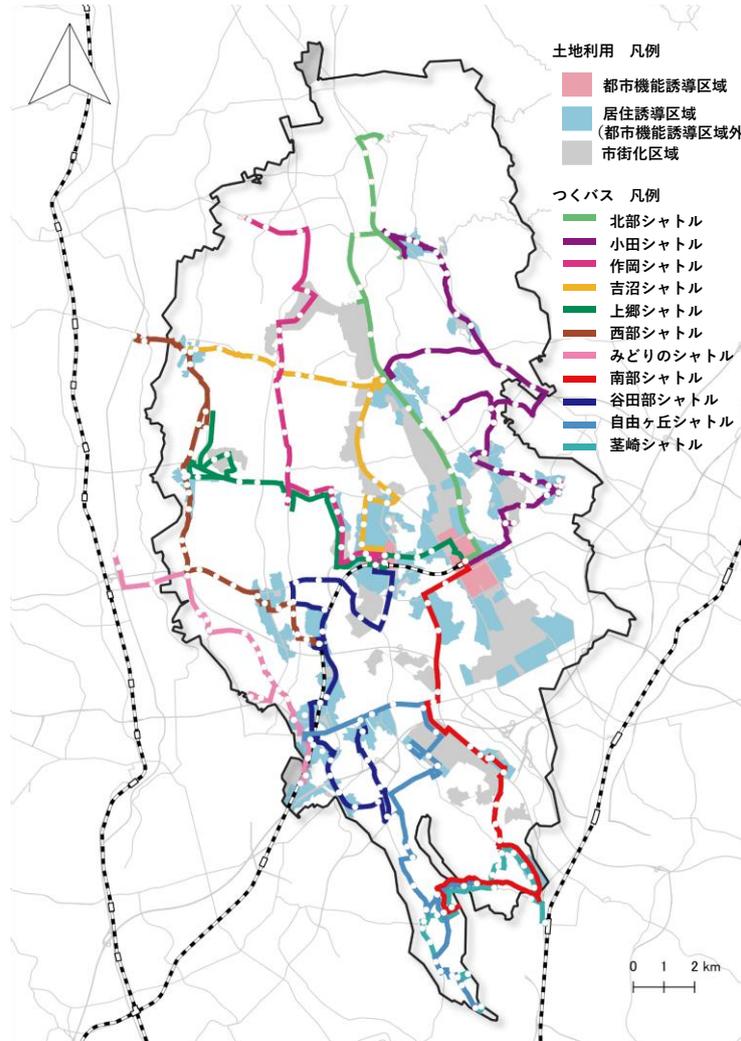


図 つくバス路線図(令和 7 年(2025 年))

表 つくバスの運行状況(令和 7 年(2025 年)、平日)

路線名	運行数 (本/日)	路線名	運行数 (本/日)
北部シャトル	51	みどりのシャトル	14
小田シャトル	22	南部シャトル	52
作岡シャトル	28	谷田部シャトル	27
吉沼シャトル	20	自由ヶ丘シャトル	18
上郷シャトル	20	荃崎シャトル	20
西部シャトル	10		

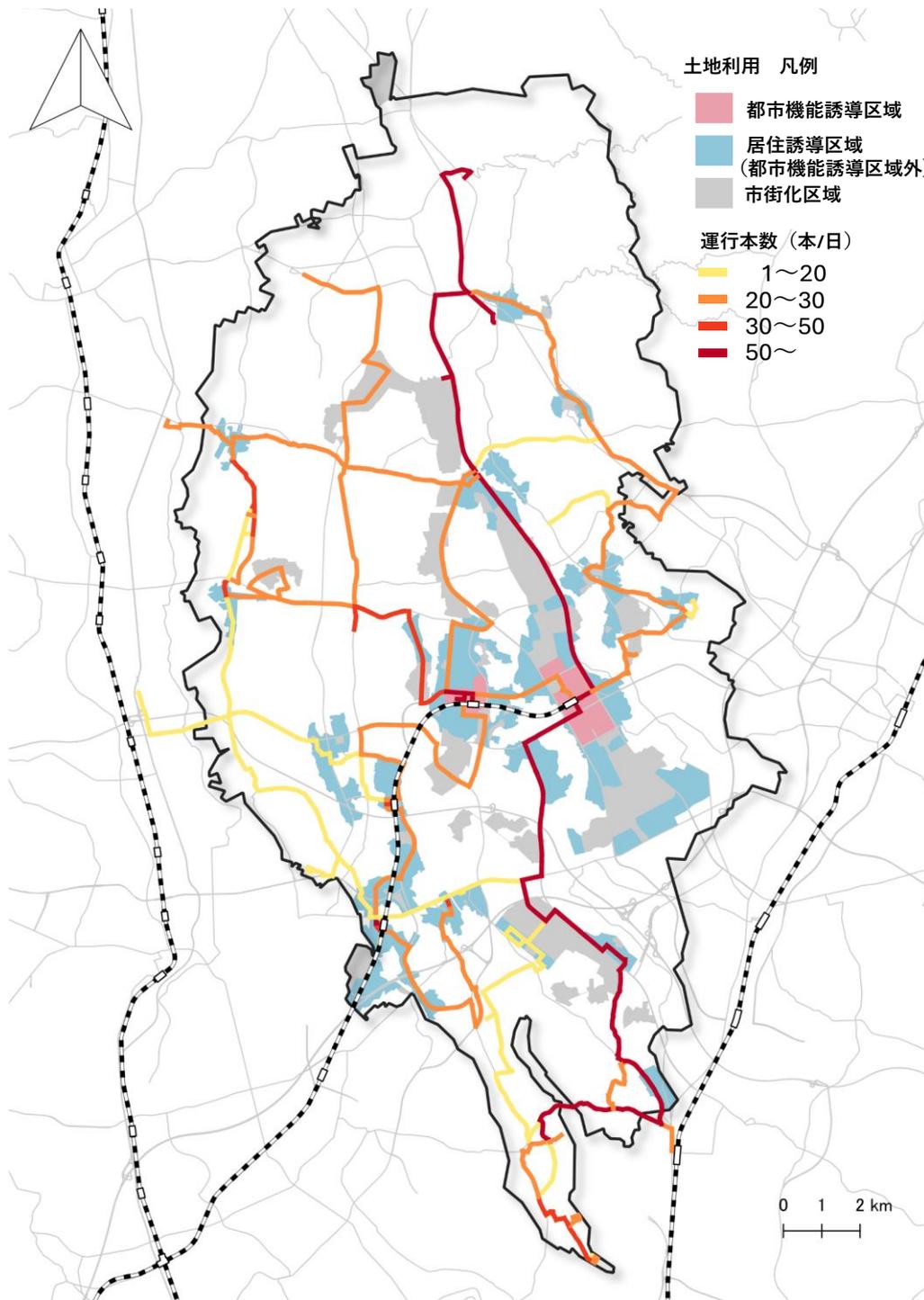


図 つくバスの運行本数(令和7年(2025年)、平日)

●つくばね号

つくばね号は、高齢化率が高い筑波地区において、幹線の交通結節点に接続する支線として、市民の「日常生活の足」を確保する定時定路線型バスです。筑波中央病院から筑波ふれあいの里入口(つくば湯)の間を結び、途中、神郡東～館の間はフリー乗降が可能です。運賃は200円均一です。



図 つくばね号路線図(令和7年(2025年))

●つくたく

つくたくは、路線バスやつくバスの利用が難しい地域を中心に「日常生活における移動」を目的に運行されているオンデマンド交通です。希望する時間帯と乗降場所を事前に予約することで、自宅近くから目的地付近のつくたく乗降場所まで利用することができます。市内 5 地区の同一地区内か、地区に隣接する特例ポイント、もしくは市内各地からつくば駅や研究学園駅周辺に設置されている 9 か所の「共通ポイント」間で利用することができます。

令和7年度(2025 年度)に、AI オンデマンドシステムを導入し、システムによる自動配車及び web 予約が可能となりました。



図 つくたく運行エリア(令和 7 年(2025 年))

表 つくたくの運行状況(令和 7 年(2025 年))

地区名	運行車両 (台)
筑波地区	2
大穂・豊里地区	3
桜地区	4
谷田部地区	9
茎崎地区	2

※地区外への応援運行も状況に応じて行われている

●広域連携バス

つくば市では、隣接する自治体との広域連携の観点から筑西市・桜川市とつくば市の間で広域連携バスを、常総市・下妻市との間で行くバスによる広域連携を実施しています。

表 広域連携バスの状況

隣接自治体	広域連携の内容
筑西市	<ul style="list-style-type: none">・ 筑波山口(つくば市)～下館駅北口(筑西市)間で筑西市広域連携バスを運行。・ 1 乗車 200 円で、つくバスと筑西市広域連携バスを乗り継いだ場合 100 円割引が適用。
桜川市	<ul style="list-style-type: none">・ 筑波山口(つくば市)～岩瀬駅(桜川市)間で広域連携バス「ヤマザクラ GO」を運行。・ 1 乗車 200 円で、つくバスとヤマザクラ GO を乗り継いだ場合 100 円割引が適用。
常総市	<ul style="list-style-type: none">・ 道の駅常総で、つくバス「みどりのシャトル」と JOYBUS 「日曜日石下駅ルート」が接続。
下妻市	<ul style="list-style-type: none">・ やすらぎの里しもつまで、つくバス「吉沼シャトル・西部シャトル」と「下妻・つくば連携バス」が接続。
つくばみらい市	<ul style="list-style-type: none">・ みらい号のきぬ医師会病院・みらい平駅ルートがみどりの駅で接続。

●タクシー

つくば市内には、計 17 のタクシー事業者が本社または営業所を設置しています。また、桜地区の 8 社をはじめ、筑波地区に 3 社、豊里地区と大穂地区と谷田部地区に各 2 社が展開しており、市内全域をカバーしています。

表 つくば市内に営業所のあるタクシー事業者

会社名	所在地	
植松タクシー(有) 心結タクシー(有) 登坂タクシー(有)	つくば市沼田 282-1 つくば市北条 192 つくば市作谷 1027-2	筑波地区
(有)旭タクシー (株)上郷タクシー	つくば市今鹿島 2492-2 つくば市上郷 1264-1	豊里地区
大曾根タクシー(株) 新栄タクシー(有)	つくば市花畑 3-19-4 つくば市篠崎 792-2	大穂地区
京成タクシー茨城(株) つくば学園営業所 新興タクシー(有) (有)松見タクシー (株)フジ急 (有)天川タクシー 学園並木営業所 土浦タクシー(株) つくば中央営業所 土浦第一交通(株) つくば営業所 (有)大和タクシー 本社	つくば市梅園 2-1-9 つくば市上ノ室 1207-1 つくば市吾妻 3-10-1 つくば市天久保 2-7-9 つくば市大角豆字名浜 2010-69 つくば市倉掛 856 つくば市横町 695-5 つくば市天久保 1-7-18	桜地区
(有)佐藤タクシー つくばタクシー(株)	つくば市谷田部 2014-2 つくば市上横場 429-8	谷田部地区

出典)茨城県ハイヤー・タクシー協会、筑波学園タクシー協同組合HPより作成(令和 7 年(2025 年)11 月)

●地域連携公共ライドシェア

交通空白地における住民や来訪者の移動手段の確保を目的に、4市(つくば市、土浦市、下妻市、牛久市)が連携して、令和7年(2025年)1月から自家用有償旅客運送サービスを実施しています。

「つくば・土浦エリア」「筑波山エリア」「下妻エリア」「牛久エリア」の4エリアで運行しており、このうち、「つくば・土浦エリア」「筑波山エリア」の2エリアがつくば市の市域に該当するエリアです。利用に当たってはwebシステムへの会員登録が必要となります。システム上で予約申込を行い、ドライバーが受諾することで予約成立となり、ドライバーの自家用車に乗って乗車地から目的地まで移動することができます。

表 「つくば・土浦エリア」「筑波山エリア」の運行概要

	つくば・土浦エリア	筑波山エリア
運行エリア	桜ニュータウンエリア(つくば市)及び天川団地(土浦市)を含む周辺エリア	筑波山口～筑波山つつじヶ丘駐車場
運行時間	平日・土曜 6:00～8:00/17:00～21:00 日曜日・祝日 6:00～21:00 ※年末年始(12/29～1/3)は運休	平日・土日祝 18:00～20:00 ※年末年始(12/29～1/3)は運休
運賃	おとな: 事前申込 600円、直前申込:800円 こども(小学生): 事前申込 300円、直前申込:400円 幼児(未就学児): 無料	おとな:1,000円 こども(小学生):500円 幼児(未就学児):無料

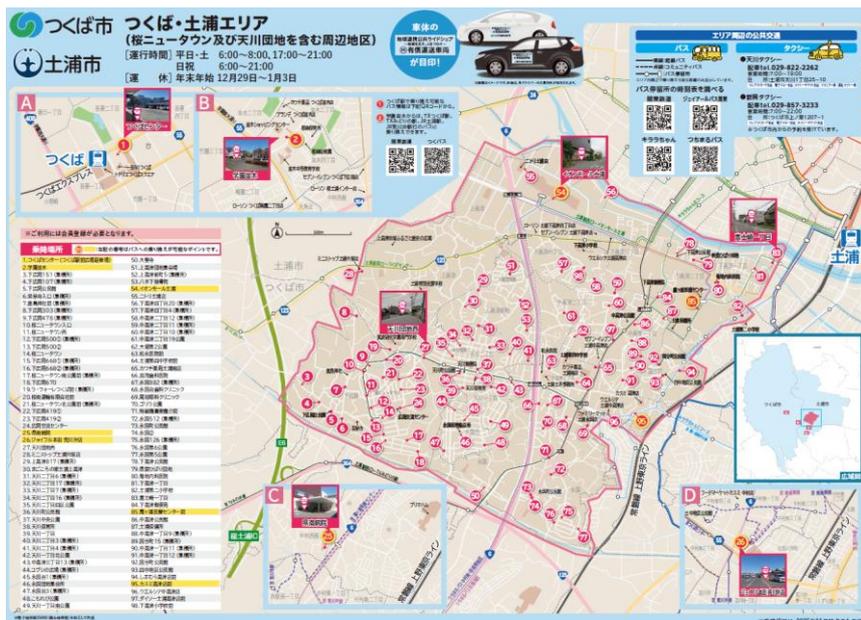


図 つくば・土浦エリアの運行エリア



図 筑波山エリアの運行エリア

●つくチャリ

つくば市の地域公共交通を補完する新しい移動手段と位置付けているシェアサイクルです。

スマートフォンの専用アプリを用いて、各地に配置されたサイクルポート(シェアサイクル貸出・返却場所)間を自由に移動でき、24 時間利用可能です。往復の利用はもちろん、片道のみ利用も可能で、まちなかの観光、通勤・通学、ショッピングなど様々なシーンで利用できます。利用料(税込)は、15分あたり77円(上限8時間あたり1,500円)で、8時間超過後は、再度15分あたり77円の課金が再開します。

🚲 サイクルポートマップ (2025年4月1日現在)



図 つくチャリのサイクルポートマップ

(11) 地域公共交通の利用状況

●鉄道

つくばエクスプレスは、市内 4 駅のうち「つくば駅」の乗車人数が最も多く、令和 6 年度(2024 年度)時点で 1 日当たり約 18 万人が乗車しています。令和 2 年度(2020 年度)以降、新型コロナウイルス流行によって利用者が減少したものの、最近では復調傾向にあります。

JR 常磐線は、つくば市と路線バス等で接続する 4 駅の中では、「土浦駅」の乗車人数が最も多く、令和 6 年度(2024 年度)時点で 1 日当たり約 1.44 万人が乗車しています。また、各駅とも乗車人数は新型コロナウイルスの流行による利用者の減少から、復調傾向にあります。

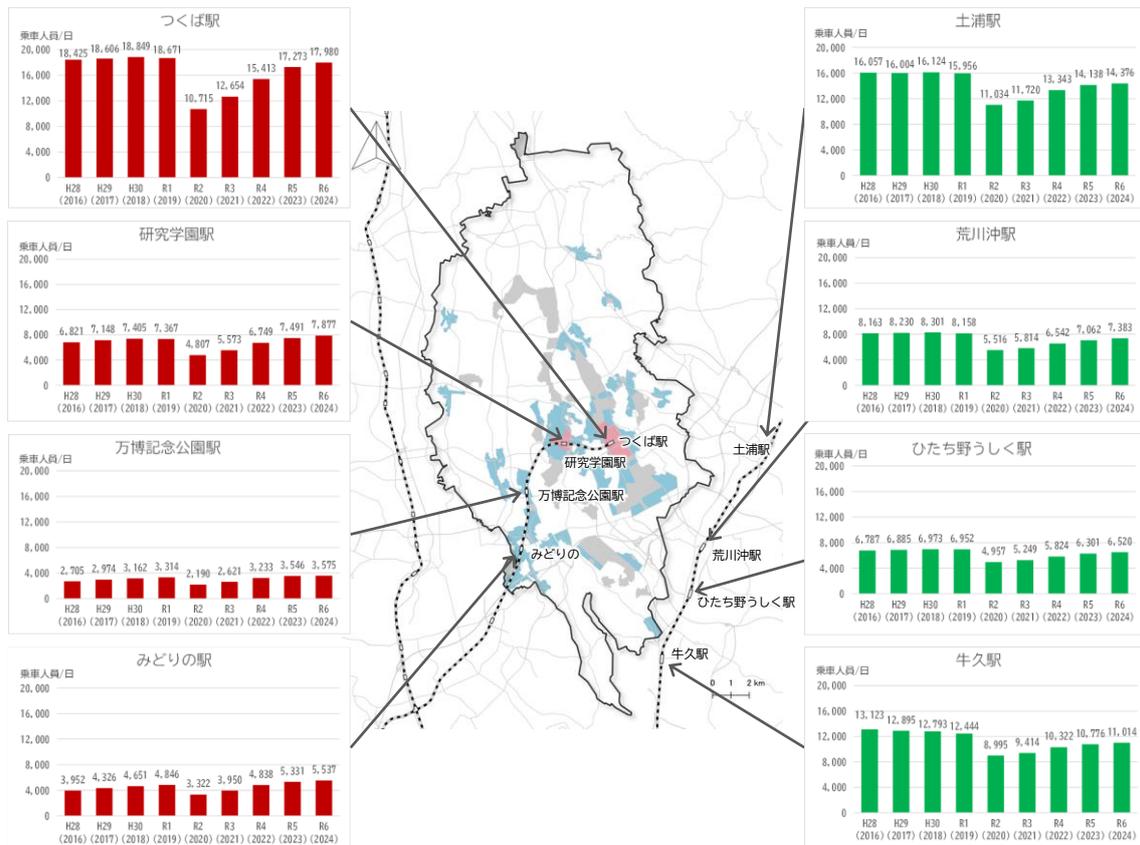


図 鉄道駅利用者数の推移

出典)鉄道各社HP(1日当たり平均乗車人数)より作成

●路線バス

路線バス(関東鉄道が運行する路線のみ)は、平日は1日当たり約1.1万人、日曜は約0.6万人が利用しています(つくば市に乗り入れる路線が対象)。平日は、朝夕の通勤通学時間帯で利用が多く、日曜はピーク時間帯がない点が特徴です。

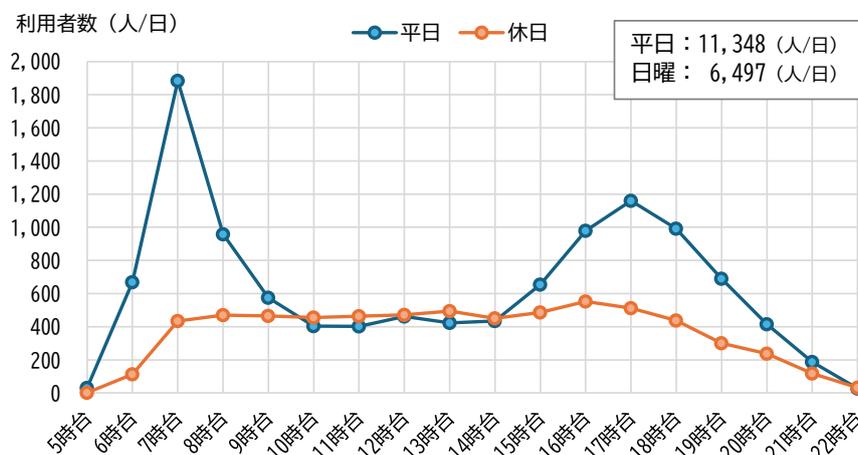


図 時間帯別利用者数(路線バス)

出典)交通系 IC カードデータ(令和 7 年(2025 年)10 月)より作成(つくば市に乗り入れる関東鉄道が運行する路線)

利用者の多いバス停留所は、平日・日曜どちらもつくばセンターと筑波大学周辺に集中しています。また、日曜になると、観光地である筑波山神社入口や大型商業施設のイオンモールつくばの利用が多くなっています。

表 バス停留所の利用者数上位 10 位と全体乗降客数に占める割合

順位	平日			休日		
	上位停留所名	乗降客数 (人/日)	占める割合	上位停留所名	乗降客数 (人/日)	占める割合
1	つくばセンター	6,393	39.4%	つくばセンター	4,299	42.3%
2	並木二丁目	653	4.0%	イオンモールつくば	618	6.1%
3	学園並木	579	3.6%	筑波山神社入口	386	3.8%
4	イオンモールつくば	353	2.2%	学園並木	235	2.3%
5	筑波メディカルセンター前	286	1.8%	つつじヶ丘	210	2.1%
6	みどりの駅	228	1.4%	平砂学生宿舎前	192	1.9%
7	筑波大学病院	205	1.3%	合宿所	165	1.6%
8	環境研究所	196	1.2%	天久保二丁目	161	1.6%
9	並木大橋	196	1.2%	天久保三丁目	147	1.4%
10	物質材料研究機構	185	1.1%	筑波大学西	143	1.4%

出典)交通系 IC カードデータ(令和 7 年(2025 年)10 月)より作成(つくば市に乗り入れる関東鉄道が運行する路線)

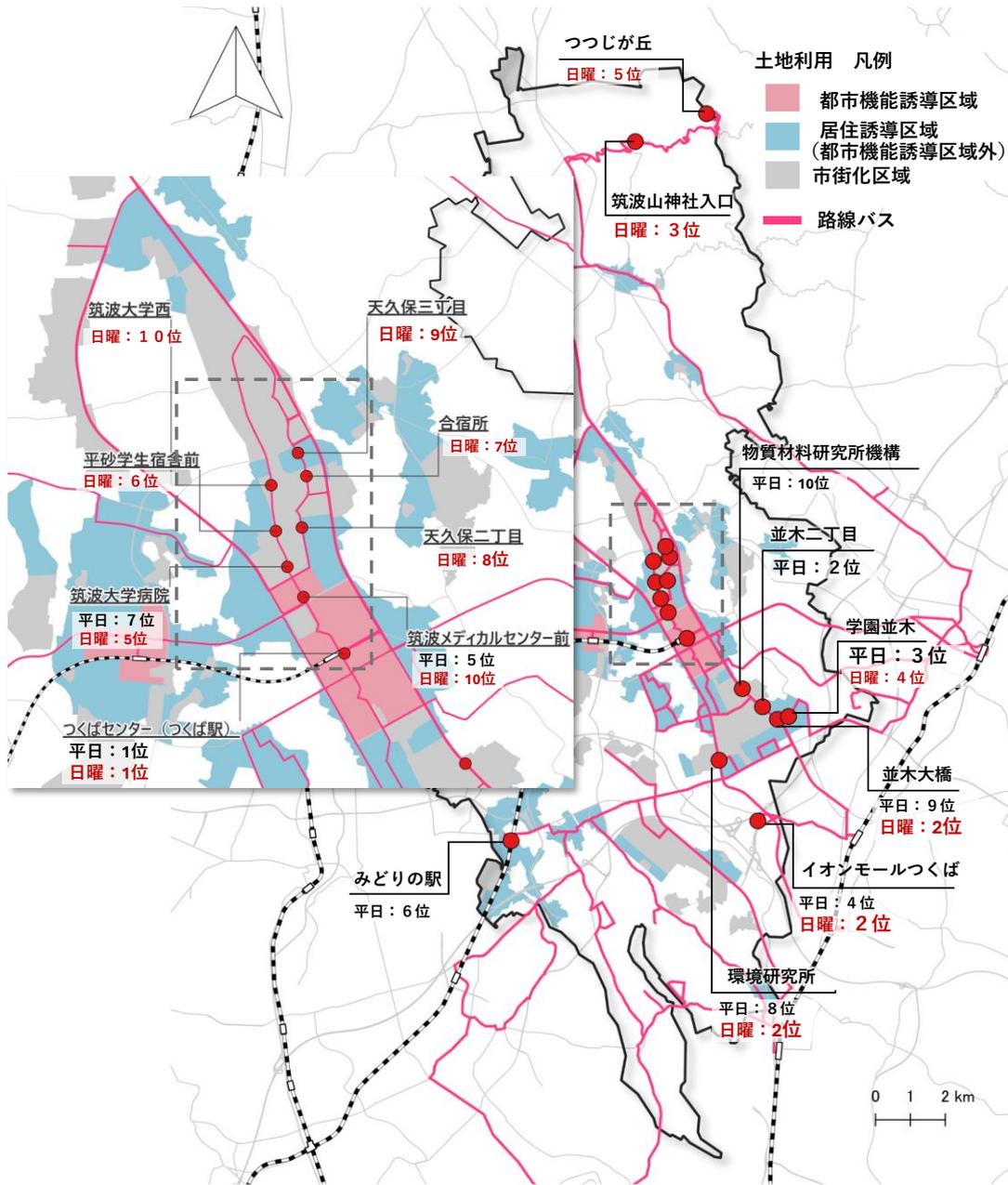


図 バス停留所別乗降客数(路線バス、つくば市内停留所)

出典)交通系 IC カードデータ(令和 7 年(2025 年)10 月)より作成(つくば市に乗り入れる関東鉄道が運行する路線)

平日乗降者数の約4割を占める「つくばセンター」利用者の降車バス停留所(つくばセンター降車の場合は乗車バス停留所)は、つくば市とつくば市外の移動(乗降バス停留所の一方がつくば市内、もう一方がつくば市外)の場合、定期券利用は JR 常磐線駅や市外の高校への利用が多くなっています。また、交通系 IC カード利用者も同様の傾向にあります。

表 つくばセンター利用者の降車(または乗車)バス停留所(市内⇄市外利用、平日)

順位	定期券利用			交通系ICカード利用		
	つくばセンター利用者の 出発(到着)元バス停	利用者数 (人/日)	占める 割合	つくばセンター利用者の 出発(到着)元バス停	利用者数 (人/日)	占める 割合
1	学園並木	140	12.1%	並木二丁目	335	8.6%
2	並木二丁目	124	10.7%	筑波メディカルセンター前	180	4.6%
3	筑波メディカルセンター前	61	5.3%	学園並木	146	3.8%
4	並木大橋	49	4.2%	物質材料研究所機構	140	3.6%
5	土木研究所	42	3.6%	平砂学生宿舎前	134	3.4%
6	国土地理院	32	2.8%	環境研究所	105	2.7%
7	筑波大学病院入口	32	2.7%	天久保三丁目	104	2.7%
8	手代木団地	29	2.5%	筑波大学病院入口	103	2.6%
9	筑波大学病院	24	2.1%	筑波山神社入口	94	2.4%
10	並木団地南	23	2.0%	第一エリア前	92	2.4%

出典)交通系 IC カードデータ(令和7年(2025年)10月)より作成(つくば市に乗り入れる関東鉄道が運行する路線)

つくば市内の移動(乗降バス停留所が両方ともつくば市内)の場合は、定期券利用、交通系 IC カード利用ともに、市内の研究所や医療施設の最寄りバス停留所が多い傾向にあります。

表 つくばセンター利用者の降車(または乗車)バス停留所(市内利用、平日)

順位	定期券利用			交通系ICカード利用		
	つくばセンター利用者の 出発(到着)元バス停	利用者数 (人/日)	占める 割合	つくばセンター利用者の 出発(到着)元バス停	利用者数 (人/日)	占める 割合
1	土浦駅	293	41.0%	土浦駅	277	44.5%
2	土浦二高	98	13.6%	ひたち野うしく駅	86	13.8%
3	千束町	66	9.2%	荒川沖駅西口	80	12.9%
4	荒川沖駅西口	50	7.0%	千束町	26	4.2%
5	土浦一高	40	5.6%	牛久栄進高校	19	3.0%
6	土浦一高前	24	3.3%	桜町四丁目	12	1.9%
7	ひたち野うしく駅	22	3.1%	土浦監督署・ハローワーク入口	9	1.5%
8	田中一丁目	14	1.9%	中村九区	9	1.5%
9	土浦監督署・ハローワーク入口	12	1.7%	三中地区公民館南	8	1.3%
10	亀城公園前	12	1.6%	中根北	7	1.2%

出典)交通系 IC カードデータ(令和7年(2025年)10月)より作成(つくば市に乗り入れる関東鉄道が運行する路線)

●つくバス

つくバスの年間利用者数は、平成 23 年度(2011 年度)以降年々増加し、平成 30 年度(2018 年度)は年間 105.3 万人に達しました。その後、令和元年度(2019 年度)以降は路線再編や年度末の新型コロナウイルス感染症の流行等により、一時利用者が減少したものの、令和 5 年度(2023 年度)は年間 113.3 万人と過去最高の利用者数となりました。

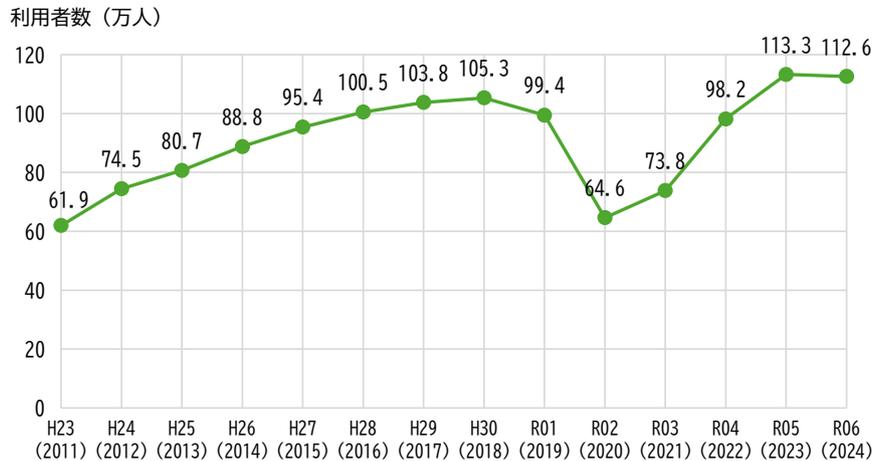


図 つくバス利用者数の推移

出典)つくバス利用実績(平成 23 年度(2011 年度)~令和 6 年度(2024 年度))より作成

路線別では、北部シャトルの利用が最も多く、次いで南部シャトルの利用者が多くなっています。各路線とも、新型コロナウイルスの影響によって、一時期大幅に利用者が減少したものの、令和 5 年度(2024 年度)は新型コロナウイルスの流行以前と同程度の水準か、それ以上の利用者数となっています。

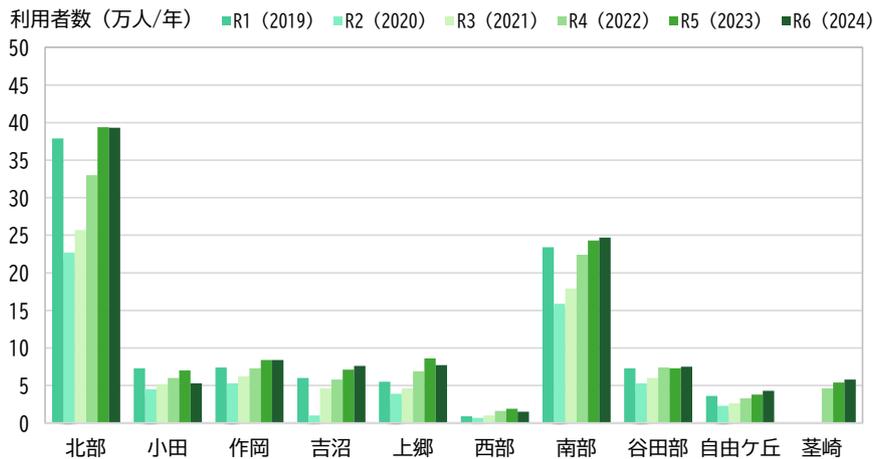


図 つくバス路線別利用者数の推移

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

バス停留所別の利用者数は、つくばセンターが 826 人/日と最も多く、全体の約 1/4 を占めています。次いで、研究学園駅、大穂窓口センターの順で利用者数が多くなっています。また、乗降者数が多いバス停留所の傾向として、つくばエクスプレスの駅の乗り換えバス停留所や、周囲に研究施設などが集積しているバス停留所が多い点が特徴となっています。

表 つくバス:バス停留所別乗降者数(平日休日計)

順位	バス停名	乗降者人数 (人/日)	割合
1	つくばセンター	826	26.1%
2	研究学園駅	231	7.3%
3	大穂窓口センター	185	5.8%
4	花畑	108	3.4%
5	みどりの駅	103	3.3%
6	農林団地中央	90	2.8%
7	テクノパーク桜入口	73	2.3%
8	高エネルギー加速器研究機構	71	2.2%
9	谷田部車庫	66	2.1%
10	筑波交流センター	61	1.9%
11	牛久駅西口	59	1.9%
12	筑波山口	49	1.5%
13	豊里の杜	44	1.4%
14	理化学研究所	39	1.2%
15	万博記念公園駅	37	1.2%
16	牧園中央	35	1.1%
17	吉沼	31	1.0%
18	天久保	31	1.0%
19	松代一丁目	29	0.9%
20	新山	25	0.8%
21	ウェルネスパーク	24	0.7%
22	茎崎窓口センター	21	0.7%
23	松代	21	0.7%
24	東光台五丁目	20	0.6%
25	春日二丁目	18	0.6%
26	北部工業団地中央	18	0.6%
27	高見原中央	17	0.5%
28	高崎中央	17	0.5%
29	東光台体育館	16	0.5%
30	高見原南	16	0.5%

出典)つくバス利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

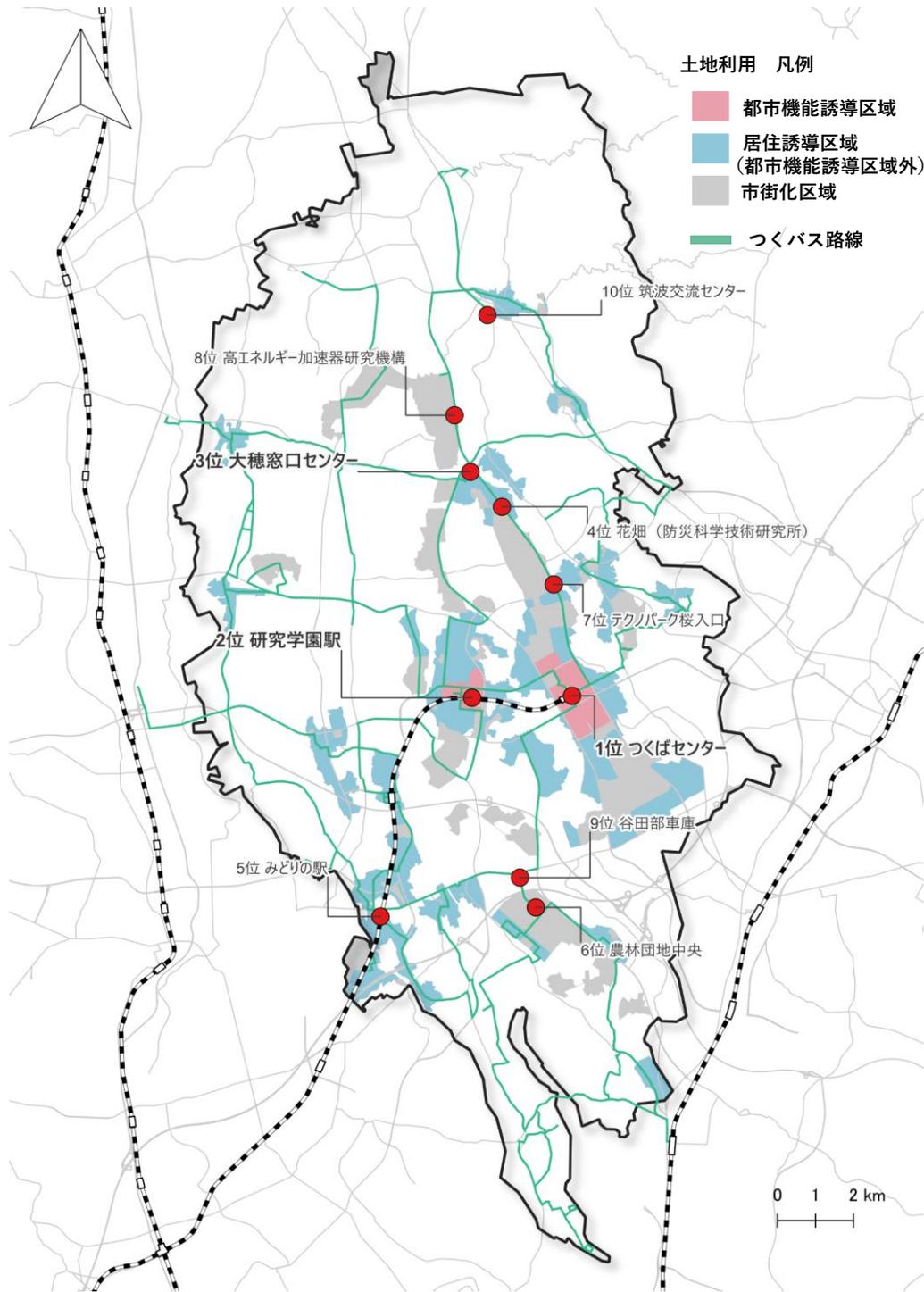


図 つくバス停留所の日平均乗降者数上位 10 位(平日休日計)

出典)つくバス利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

路線別に定期券、交通系 IC カード、現金、回数券の利用割合(運賃収入ベース)をみると、定期券割合が 2 割を超えているのは、北部、作岡、上郷、西部、南部、自由ヶ丘シャトルとなっており、このうち、南部シャトルは 3 割を超えています。路線ごとに定期利用の多い路線と交通系 IC カード利用や現金の多い路線に特徴が分かれています。

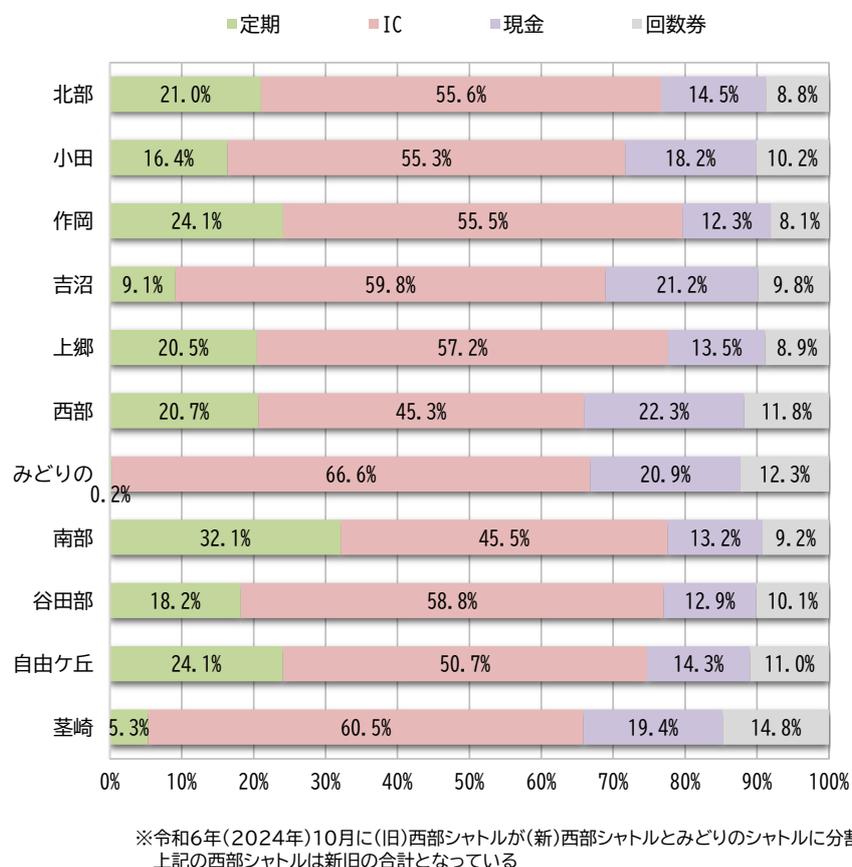


図 定期券、交通系 IC カード、現金、回数券の利用割合(運賃収入ベース、路線別、平日休日計)

出典)つくバス利用実績(令和6年度(2024年度))より作成

つくバスの交通系 IC カード利用者の乗降バス停の組合せ(OD)は、各路線とも、つくばエクスプレスの駅と企業や研究所の最寄りバス停間での利用が上位を占めています。

表 路線別交通系 IC カード利用者の多い乗降バス停の組合せ(平日休日計)

路線	順位	乗降バス停	利用者数 (人/日)
北部	1	つくばセンター～大穂窓口センター	117
	2	つくばセンター～花畑(防災科学技術研究所)	107
	3	つくばセンター～テクノパーク桜入口	92
小田	1	つくばセンター～テクノパーク桜	11
	2	つくばセンター～さくらの森	8
	3	つくばセンター～金田東	7
作岡	1	研究学園駅～豊里の杜	19
	2	研究学園駅～東光台五丁目	17
	3	研究学園駅～北部工業団地中央	13
吉沼	1	研究学園駅～大穂窓口センター	14
	2	研究学園駅～土木研究所	14
	3	研究学園駅～教職員支援機構	13
上郷	1	つくばセンター～春日二丁目	13
	2	研究学園駅～豊里の杜	9
	3	研究学園駅～東光台五丁目	8
西部	1	万博記念公園駅～金村別雷神社入口	1
	2	万博記念公園駅～上郷台宿	1
	3	万博記念公園駅～高山中央	1
みどりの	1	真瀬小学校～高須賀北	3
	2	富士見ヶ丘団地入口～真瀬小学校	2
	3	みどりの駅～道の駅常総	1
南部	1	つくばセンター～農林団地中央	49
	2	つくばセンター～谷田部車庫	35
	3	つくばセンター～理化学研究所	25
谷田部	1	みどりの駅～飯田	15
	2	みどりの駅～みどりの東	9
	3	みどりの駅～緑が丘団地入口	9
自由ヶ丘	1	みどりの駅～農林団地中央	16
	2	みどりの駅～谷田部車庫	7
	3	みどりの駅～羽成公園	5
荃崎	1	牛久駅西口～森の里団地入口	9
	2	牛久駅西口～城山団地中央	9
	3	牛久駅西口～自由ヶ丘団地	8

出典)交通系 IC カードデータ(令和 6 年度(2024 年度))より作成

●つくばね号

つくばね号の年間利用者数は、令和4年度(2022年度、10月からの運行)に約2,500人、令和5年度(2023年度)に約6,000人、令和6年度(2024年度)には7,000人に達しています。

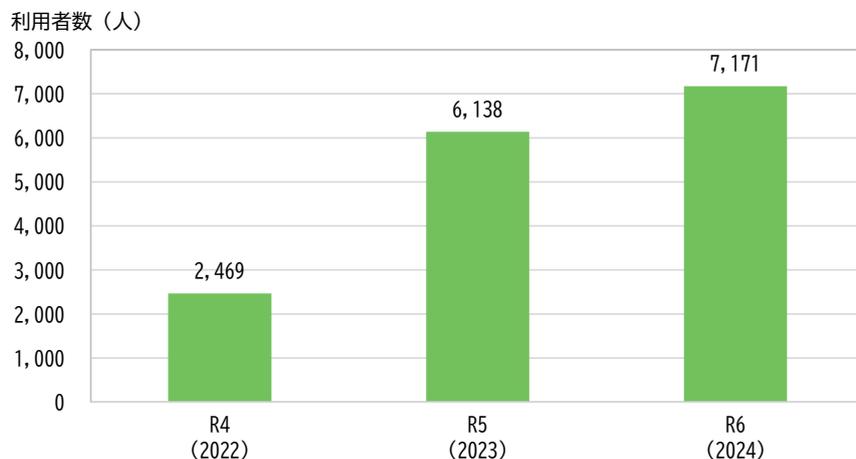


図 つくばね号利用者数の推移

出典)つくばね号利用実績(令和4年度(2022年度)~令和6年度(2024年度))より作成

下り便(筑波ふれあいの里(つくば湯)行)は、平日の6便(10時台発)と8便(11時台発)の利用が多く、朝夕よりも日中の利用が主となっています。休日は平日ほど便別利用者数に差は見られません。

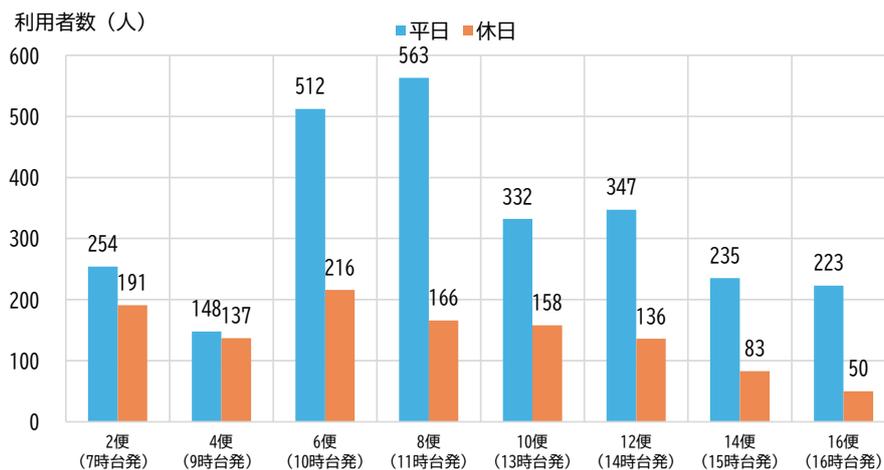


図 つくばね号便別利用者数(下り 筑波ふれあいの里(つくば湯)行)

出典)つくばね号利用実績(令和6年度(2024年度))より作成

上り便(筑波中央病院行)は、第3便(9時台発)の利用が最も多く、次いで、夕方の15・17便(17時台発)が多くなっています。また、休日の15・17便の利用が平休通じて最も多くなっている点も特徴です。

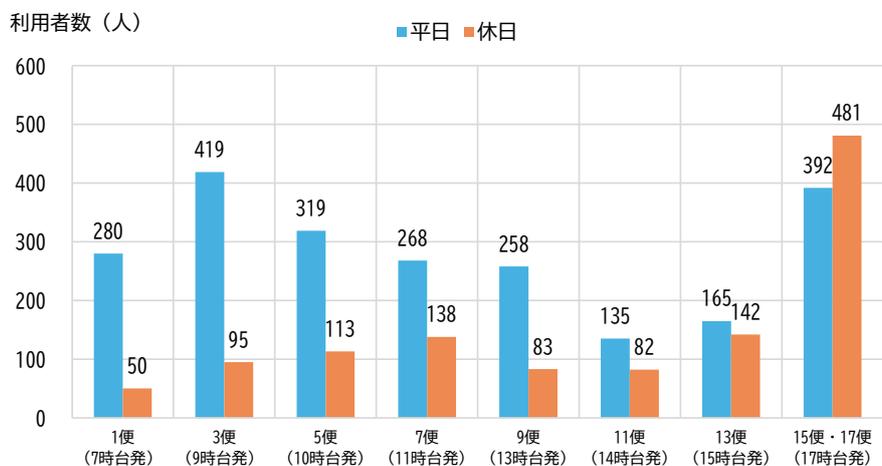


図 つくばね号便別利用者数(上り 筑波中央病院行)

出典)つくばね号利用実績(令和6年度(2024年度))より作成

停留所別の乗降者数は、筑波山口が最も多く、次いで筑波山郵便局入口、筑波山神社入口の順となっています。

表 停留所別の日平均乗降者数

順位	バス停名	乗降者人数 (人/日)	割合
1	筑波山口	5.32	27.1%
2	筑波山郵便局入口	3.13	15.9%
3	筑波山神社入口	2.93	14.9%
4	カスミ筑波店	1.27	6.5%
5	筑波ふれあいの里入口(つくば湯)	1.23	6.3%
6	筑波中央病院	0.81	4.1%
7	筑波交流センター	0.76	3.9%
8	山口	0.68	3.5%
9	北条仲町	0.50	2.5%
10	沼田上坪	0.27	1.4%

出典)つくばね号利用実績(令和6年度(2024年度))より作成

●つくたく

つくたくの年間利用者数は、平成 25 年度(2013 年度)以降、年間約 5 万人前後で推移していたが、新型コロナウイルスの影響により令和 2 年度(2020 年度)以降 4 万人台となりました。令和 6 年度(2024 年度)の年間利用者数は 4.8 万人と新型コロナウイルス流行以前の水準に戻りつつあります。

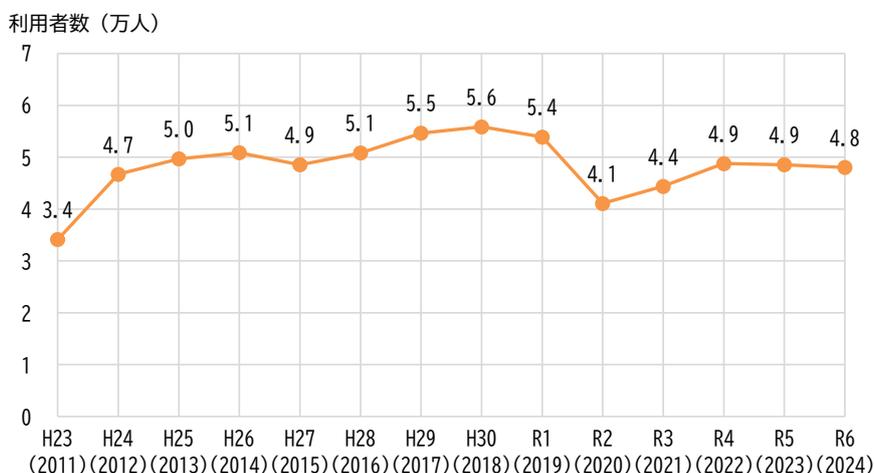


図 つくたく利用者数の推移

出典)つくたく利用実績(平成 23 年度(2011 年度)~令和 6 年度(2024 年度))より作成

つくたくの利用が多い乗降場所は、医療施設や大型商業施設であり、その多くが共通ポイントとなっています。また、地区内での移動を主目的にした交通サービスであることから、地区内での移動や隣接する地区からの移動が主となっています。

表 利用者数上位 10 位のつくたく停と降車(乗車)地区(月平均)

乗車(降車)場所	地区	降車(乗車)地区					総計
		筑波	大穂・豊里	桜	谷田部	荃崎	
イオンモールつくば	谷田部	0	11	25	142	141	319
イーアスつくば	谷田部	9	7	56	150	3	225
筑波大学病院前	桜	12	23	38	105	37	215
筑波学園病院	谷田部	0	10	17	116	61	203
筑波総合クリニック	大穂・豊里	53	85	27	32	0	197
つくばセンター	桜	14	16	65	83	1	179
大穂窓口センター	大穂・豊里	120	11	13	10	0	153
クレオ前	桜	12	3	52	43	2	110
フードオフストッカ ー牛久ししこ店	荃崎	0	0	7	0	93	100
筑波メディカルセンタ ー前	桜	5	12	25	53	4	99

出典)つくたく利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

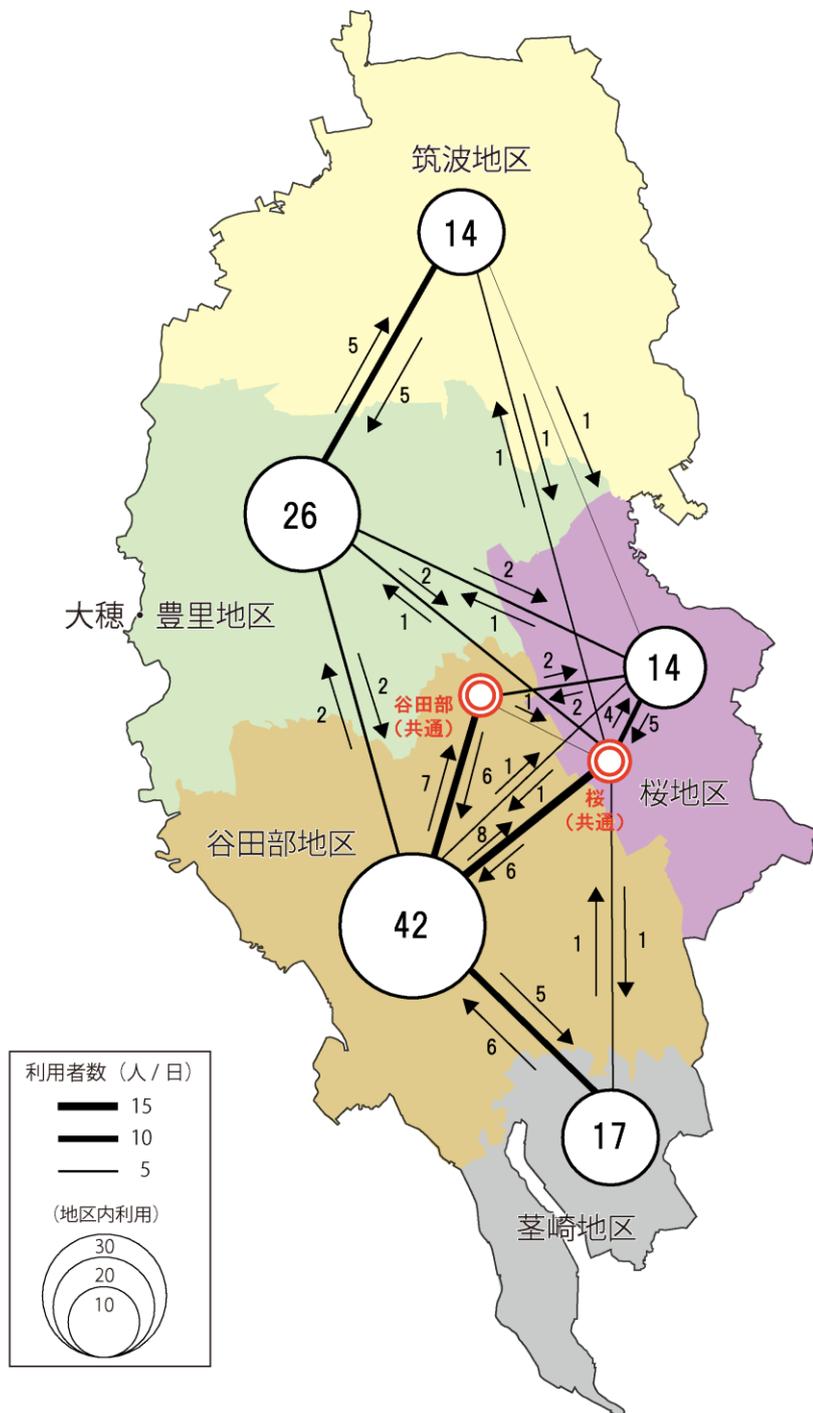


図 つくだくの利用状況(乗車・降車地、日平均)

出典) つくだく利用実績(令和6年度(2024年度)より作成)

●地域連携公共ライドシェア

本格運行を開始した令和7年(2025年)1月27日から10月31日までの公共ライドシェア(つくば・土浦エリア、筑波山エリア)の運行人数は、つくば・土浦エリアで246人(ユニークユーザー25人)、筑波山エリアで15人(ユニークユーザー4人)となっています。

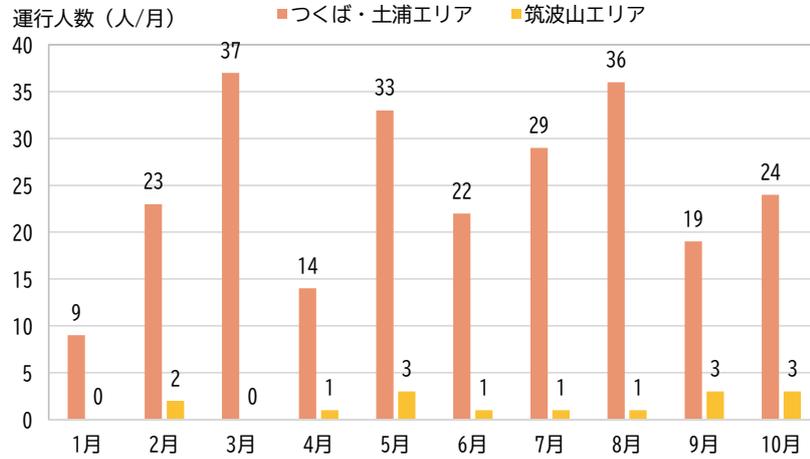


図 公共ライドシェアの月別運行人数

出典)公共ライドシェア利用実績(令和7年(2025年)1月~10月)より作成

利用者ごとの利用状況でみると、つくば・土浦エリアは10回以上の利用が6人で最高が51回、筑波山エリアは8回利用が1名で残り3名は1回利用となっています。

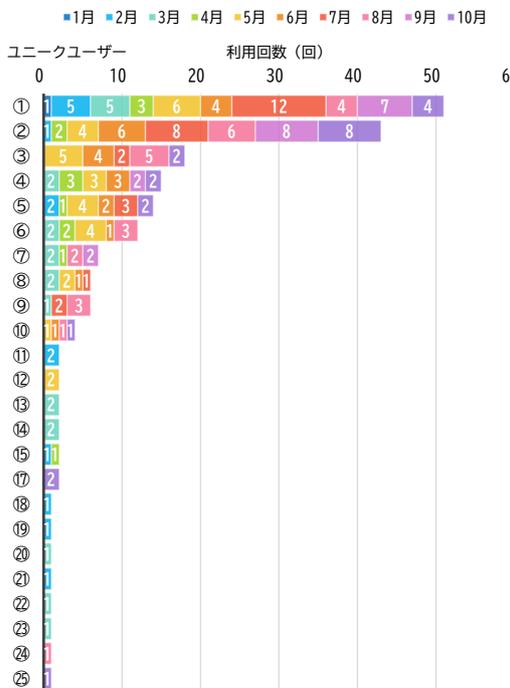


図 つくば・土浦エリアの利用状況

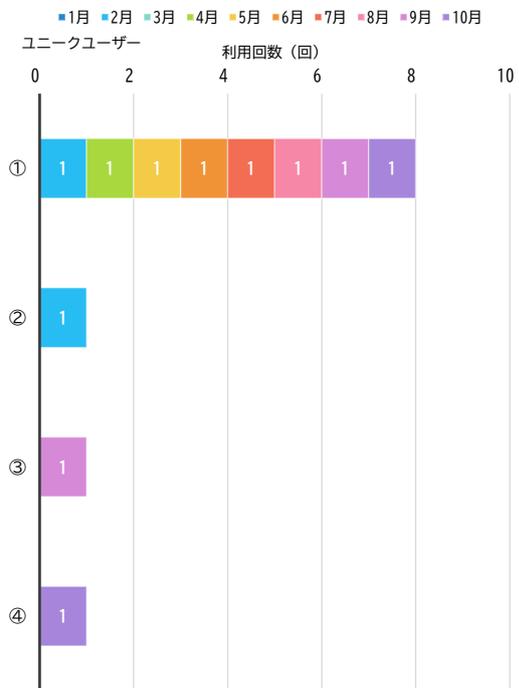


図 筑波山エリアの利用状況

出典)公共ライドシェア利用実績(令和7年(2025年)1月~10月)より作成

(12) つくば市の財政支出状況の推移

つくば市では、地域公共交通維持のため、令和 6 年度(2024 年度)に年間約 4.39 億円(つくバス:約 2.54 億円、つくタク:約 1.59 億円、実証実験バス(令和 4 年度(2022 年度)よりつくばね号):約 0.26 億円)を負担しています。利用者 1 人 1 回あたりの運行経費にすると、つくばね号が最も高く 3,634 円/人回となっています。

今後の地域公共交通の維持のためには、市負担額の軽減を積極的に図る必要があり、運行の効率化に加え、地域の状況に応じて、地域住民とともに考え、住民が積極的に参画する地域公共交通を目指していく必要があります。

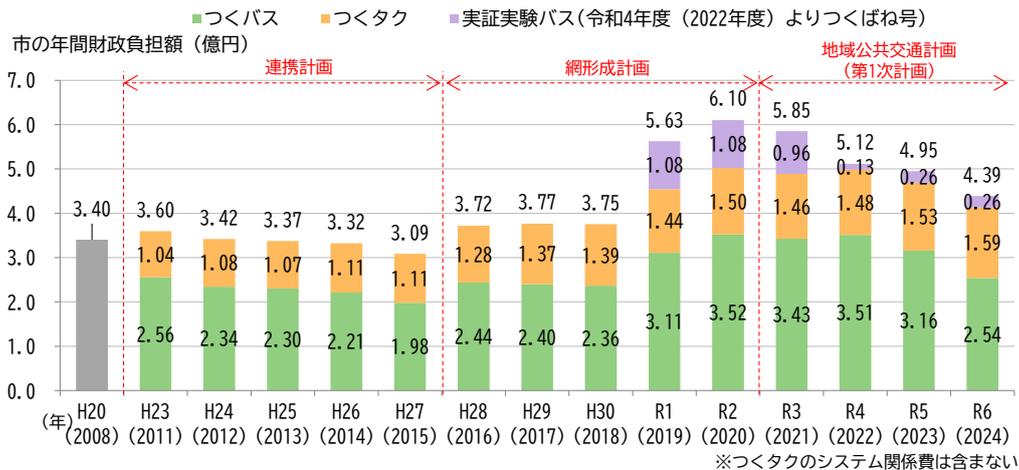


図 つくば市の財政支出状況の推移

出典)つくば市決算額(平成 20 年度(2008 年度)、平成 23 年度(2011 年度)~令和 6 年度(2024 年度))より作成

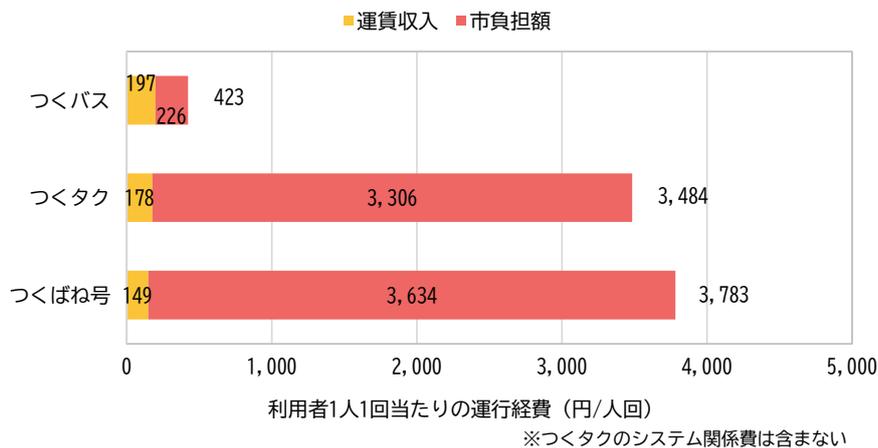


図 利用者 1 人 1 回当たりの運行経費

出典)つくば市決算額(令和 6 年度(2024 年度))より作成

参考4 第1次計画の振り返り

(1) 第1次計画の概要

第1次計画は、令和3年(2021年)3月に策定した令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までを対象期間とした計画です。

新型コロナウイルス感染症による移動自粛などの影響で公共交通利用者が減少していた当時の市の課題や市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえ、「つながり」をテーマに4つの目標と21の施策、14の点検評価指標を設定しています。

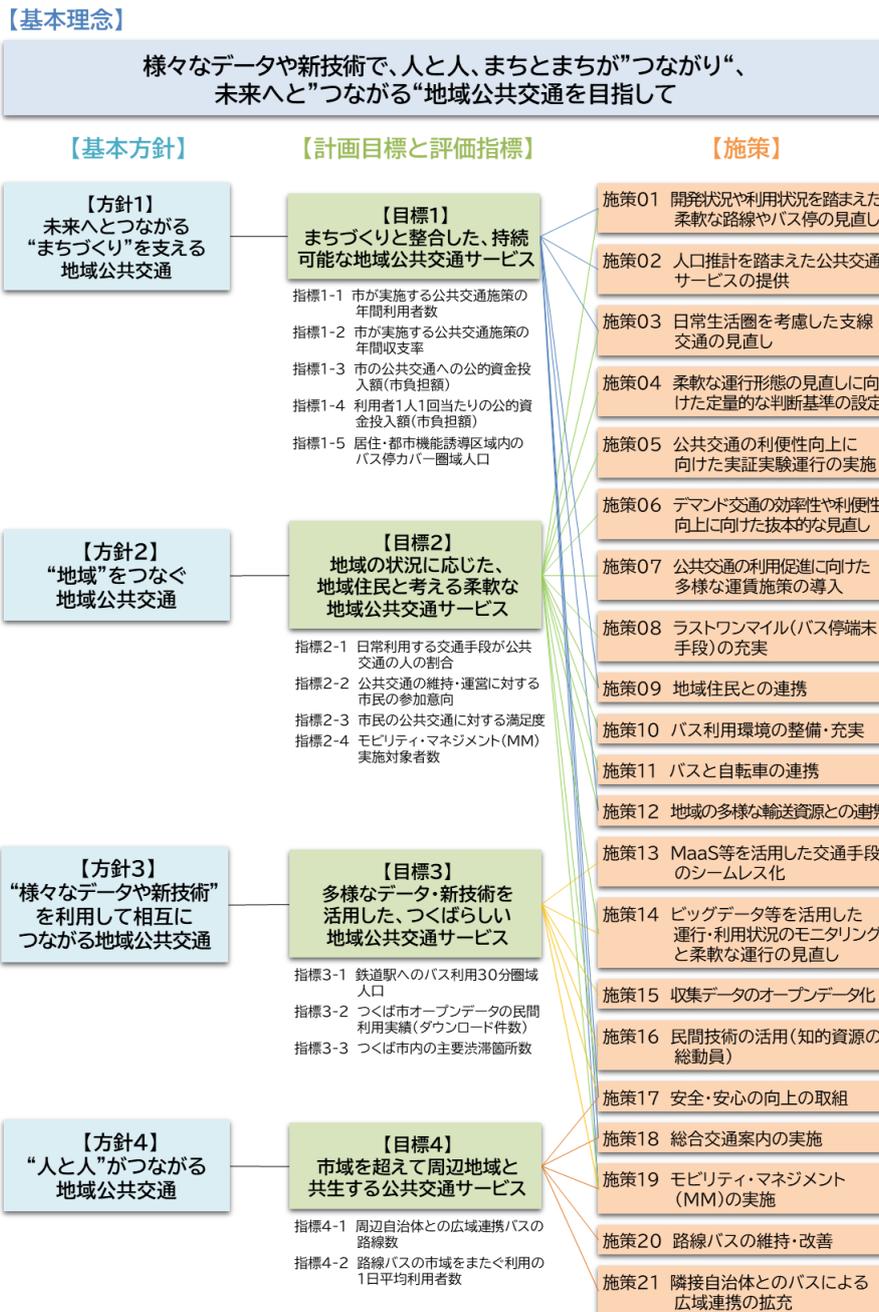


図 第1次計画の全体体系図

出典)つくば市地域公共交通計画(第1次計画) 概要版

(2) 施策の取組状況

第1次計画における 21 の施策の計画期間中の取組状況は以下のとおりです。

表 第1次計画の施策の取組状況(1/3)

No	施策名	実績
1	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	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況を踏まえた路線やバス停の見直しを年2回(4、10月)実施 ・広域連携の観点から周辺自治体への乗り換えを実施
2	人口推計を踏まえた公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ・バスネットワーク(令和3年度(2021年度)時点)とバスの主な利用者層の分布を重ね合わせたデータを作成
3	日常生活圏を考慮した支線交通の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・令和4年(2022年)10月1日からつくばね号の運行を開始 ・沿線住民との意見交換を重ね、地域の実情にあわせてルートの見直しやフリー乗降を実施
4	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	<ul style="list-style-type: none"> ・つくばスのバス停留所の新設及び廃止基準の設定
5	公共交通の利便性向上に向けた実証実験運行の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス運行実証実験事業(松代南循環)を実施 ・路線バス運行実証実験事業(石下・土浦線の経路変更)を実施 ・荃崎地区路線バス新規運行実証実験を実施 ・荃崎地区路線バス運賃補填実証実験を実施 ・桜地区路線バス増便運行実証実験を実施 ・筑波地区支線型バス実証実験を実施
6	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	<ul style="list-style-type: none"> ・支払い方法に現金を追加 ・予約上限を設定(最大4件まで) ・AI オンデマンドシステムを導入
7	公共交通の利用促進に向けた多様な運賃施策の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・金額式IC定期券を販売(関鉄グループ) ・関鉄ふれ愛パスの1か月パスを販売(関鉄グループ)
8	ラストワンマイル(バス停端末手段)の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・令和6年(2024年)10月からつくば市シェアサイクル「つくチャリ」の本格運行を開始
9	地域住民との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・つくばね号に関する意見交換会を実施 ・路線バス(つくばセンター～桜ニュータウン)廃線に伴う代替案の検討を実施 ・つくバス改正(令和6年(2024年)10月)に伴う住民説明会を実施

表 第1次計画の施策の取組状況(2/3)

No	施策名	実績
10	バス利用環境の整備・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・広告付きバス停留所上屋を整備 ・バス待ち環境のバリアフリー対応等を実施 ・ノンステップバス導入促進事業費補助金を実施
11	バスと自転車の連携	<ul style="list-style-type: none"> ・つくば駅や研究学園駅前バスロータリーへつくチャリのサイクルステーションを設置 ・自転車安全利用の促進のため「弱虫ペダルラッピング」のつくバス北部シャトルを1台運行
12	地域の多様な輸送資源との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・令和7年(2025年1月)から「地域連携公共ライドシェア」の運行を開始
13	MaaS等を活用した交通手段のシームレス化	<ul style="list-style-type: none"> ・つくスマアプリの地図情報としてつくバス、路線バス、つくタク、つくチャリの乗降場所等を掲載 ・つくスマアプリで高齢者運賃割引証を電子化 ・つくタクのAIオンデマンドシステムを導入 ・地域・観光型MaaSひたちのくに紀行(JR東日本企画)においてつくバス1日乗車券の電子チケットを販売
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	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムから抽出したバスの遅れ時間などを踏まえ、つくバスの改正を実施 ・乗降実績を基に、つくバス北部シャトルの車内混雑が深刻な夕方時間に1往復増便を実施
15	収集データのオープンデータ化	<ul style="list-style-type: none"> ・つくバス、つくばね号のGTFSデータを公開(市HP、GTFSデータリポジトリ)
16	民間技術の活用(知的資源の総動員)	<ul style="list-style-type: none"> ・筑波大学へつくバス、つくタク等の利用実績データ等を提供し、シンポジウムや卒論等で研究成果を発表
17	安全・安心の向上の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・つくば駅～つくばセンターバスターミナル間に視覚障害者向けナビゲーションシステム「shikAI」を導入 ・バス待ち環境のバリアフリー対応等を実施
18	総合交通案内の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・つくば市公共交通マップを作成 ・つくば駅前のバスロータリーに路線案内サインを設置 ・Googleマップや各種乗換案内アプリへつくバスとつくばね号の情報を掲載

表 第1次計画の施策の取組状況(3/3)

No	施策名	実績
19	モビリティ・マネジメント(MM)の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・転入者に対してつくば市公共交通マップを配布 ・出前講座やイベントでの周知活動を実施 ・中学3年生を対象に「バスお試し乗車券」を配布 ・つくばね号の愛称を一般募集
20	路線バスの維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> ・「地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)」を活用
21	隣接自治体とのバスによる広域連携の拡充	<ul style="list-style-type: none"> ・広域連携バスの相互乗り入れを実施 ・4自治体で連携した「地域連携公共ライドシェア」の運行を開始

(3) 評価指標の状況

第1次計画における14の点検評価指標の進捗状況は以下のとおりです。なお、点検評価はコロナ禍の影響が大きかった令和3年(2021年)を除き毎年実施し、その結果は法定協議会である「つくば市公共交通活性化協議会」で報告を行っています。

■目標1 まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

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を目指した目標1に対応する5指標(13項目)は、最終年の令和7年(2025年)の点検評価では9項目が達成、4項目が未達成となっています。つくバスとつくばね号は、4指標(年間利用者数、年間収支率、公的資金投入額、利用者1人1回当たりの公的資金投入額)とも目標を達成しましたが、つくタクは4指標とも未達成であり、持続可能性に課題があります。

指標名		令和2年 (2020年)		目標値	令和7年 (2025年)
【指標1-1】市が実施する公共交通施策の年間利用者数	つくバス	99.4万人*		105.3万人**	112.6万人** 【達成】
	つくタク	5.4万人*		5.6万人**	4.8万人** 【未達成】
	つくばね号	—***		0.6万人**	0.7万人** 【達成】
【指標1-2】市が実施する公共交通施策の年間収支率	つくバス	38.9%*		42.0%**	46.7%** 【達成】
	つくタク	6.6%*		7.0%**	5.0%** 【未達成】
	つくばね号	—***		3.1%**	3.9%** 【達成】
【指標1-3】市の公共交通への公的資金投入額(市負担額)	つくバス	3.11億円/年*		2.90億円/年**	2.54億円/年** 【達成】
	つくタク	1.48億円/年*		1.40億円/年**	1.63億円/年** 【未達成】
	つくばね号	—***		0.30億円/年**	0.26億円/年** 【達成】
【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)	つくバス	312円/人・回*		280円/人・回**	226円/人・回** 【達成】
	つくタク	2,753円/人・回*		2,650円/人・回**	3,400円/人・回** 【未達成】
	つくばね号	—***		4,908円/人・回**	3,634円/人・回** 【達成】
【指標1-5】居住・都市機能誘導区域内のバス停カバ―圏域人口		43.5%		46.0%	46.0% 【達成】

★:令和元年度(2019年度)データ(年度中に各数値が確定しないため)

★★:令和6年度(2024年度)データ(年度中に各数値が確定しないため)

★★★:計画策定時には運行しておらず現況値はなし(令和6年度(2024年度)の点検評価より評価対象に追加)

■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

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を目指した目標2に対応する4指標は、最終年の令和7年(2025年)の点検評価では1指標が達成、3指標が未達成となっています。このうち、未達成の3指標は、令和7年(2025年)の値が計画策定時の現況値と比較しても小さくなっていますが、経年的には、令和5年(2023年)以降、年々数字は改善(向上)してきています。

指標名	令和 2 年 (2020 年)		目標値	令和 7 年 (2025 年)
【指標 2-1】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合	35.7%*		40.0%	35.3% 【未達成】
【指標 2-2】公共交通の維持・運営に対する市民の参加意向	68.1%*		75.0%	64.8% 【未達成】
【指標 2-3】市民の公共交通に対する満足度	36.1%*		40.0%	23.4% 【未達成】
【指標 2-4】モビリティ・マネジメント(MM)実施対象者数	0 人/年**		2,000 人/年***	2,424 人/年*** 【達成】

★:令和元年度(2019 年度)の市民意識調査データ

★★:令和元年度(2019 年度)データ(年度中に対象者数が確定しないため)

★★★:令和 6 年度(2024 年度)データ(年度中に対象者数が確定しないため)

■目標 3 多様なデータ・新技術を活用したつくばらしい地域公共交通サービス

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を目指した目標 3 に対応する 3 指標は、最終年の令和 7 年(2025 年)の点検評価では 1 指標が達成、2 指標が未達成となっています。このうち、指標 3-2 は、令和 5 年度(2023 年度)から GTFS データリポジトリにデータを登録したことでダウンロード件数が大幅に増加しました。

指標名	令和 2 年 (2020 年)		目標値	令和 7 年 (2025 年)
【指標 3-1】鉄道駅へのバス利用 30 分圏域人口	61.6%		68.0%	65.1% 【未達成】
【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)	50 件/年*		200 件/年**	25,912 件/年** 【達成】
【指標 3-3】つくば市内の主要渋滞箇所数	30 箇所		27 箇所	30 箇所 【未達成】

★:令和元年度(2019 年度)データ(前年度の年間値で評価のため)

★★:令和 6 年度(2024 年度)データ(前年度の年間値で評価のため)

■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

市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービスを目指した目標 4 に対応する 2 指標は、最終年の令和 7 年(2025 年)の点検評価では 1 指標が達成、1 指標が未達成となっています。このうち、指標 4-2 は、令和 7 年(2025 年)時点で、筑西市、桜川市、つくばみらい市のコミュニティバスがそれぞれ市内の乗り入れ、また、つくバスの荃崎、吉沼、西部、みどりの各シャトルが市外に乗り入れており、周辺地域との連携が進んでいます。

指標名	令和 2 年 (2020 年)		目標値	令和 7 年 (2025 年)
【指標 4-1】周辺自治体との広域連携バスの路線数	2 路線		3 路線	7 路線 【達成】
【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	3,210 人/日*		3,700 人/日*	3,072 件/年* 【未達成】

★:各年 10 月平均の利用者数

(4) 第 1 次計画の総括

つくば市では、令和3年(2021年)3月に策定した第1次計画に基づき、前述の21の施策を実施し、14の点検評価指標で計画の進捗及び達成状況を毎年確認してきました。計画の開始時点が新型コロナウイルス感染症による移動自粛などの影響で公共交通利用者が減少していた時期ではありましたが、その後、公共交通利用者は徐々に増加し、つくバスに関しては、令和6年度(2024年度)の年間利用者数は過去最高となりました。一方で、点検評価指標の約半数が未達成となっており、目標としていた姿に向けては未だ課題が残っています。特に、満足度に関しては、バス運転手の改善基準告示の改正等によるバスの減便等による影響で、運行本数や運行時間帯の評価が低い状況となっています。

第2次計画では、以上の第1次計画の現状を踏まえ、課題を整理した上で、地域公共交通が目指す姿を描き、具体的な施策と施策の進捗状況を把握するKPI指標を設定します。

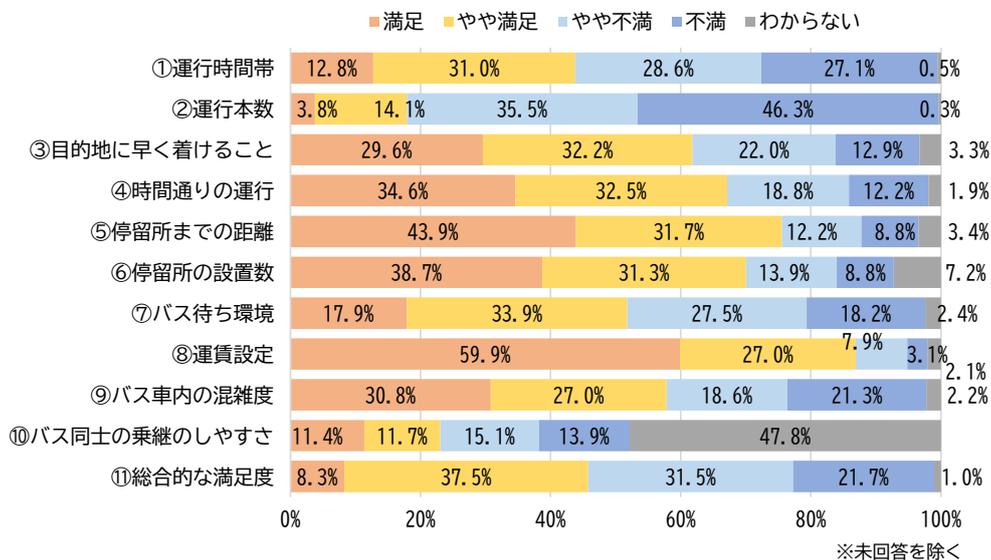


図 バス利用者の満足度

出典)バス利用者アンケート(令和7年(2025年))より作成

参考5 KPI指標の算出方法

【指標①】公共交通の利用者数

- ・ 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。
- ・ つくばエクスプレス、高速バス、路線バス、つくバス、支線型バス(つくばね号)、つくタクごとと全体計でそれぞれ進捗状況を確認します。
- ・ つくばエクスプレスは首都圏新都市鉄道株式会社 HP で公開されている 1 日平均乗車人員(年度別)を、高速バスと路線バスは「運行系統別輸送実績報告書」の輸送人員を、つくバス、支線型バス(つくばね号)、つくタクはつくば市で把握している「利用実績」からそれぞれ前年度の年間利用者数を算出します。
- ・ つくばエクスプレス、高速バス、路線バスの目標値は、各運行主体が設定する目標値等を踏まえて設定しました。つくバスは、過去最高となった令和5年度(2023 年度)の実績(113.3 万人/年)からの増加を想定、支線型バス(つくばね号)は、毎年度 500 人増を想定、つくタクは、過去最高となった平成 30 年度(2018 年度)の実績(5.6 万人/年)を踏まえて目標値をそれぞれ設定しました。

【指標②】公共交通軸の運行回数

- ・ 評価年の前年度の運行回数(往復回数)を指標とします。
- ・ 5 つの公共交通軸(つくば駅－土浦駅、つくば駅－荒川沖駅、つくば駅－ひたち野うしく駅、つくば駅－谷田部車庫、つくば駅－筑穂(大穂窓口センター))ごとと全体計でそれぞれ進捗状況を確認します。
- ・ 交通軸の起点から終点までの間を運行する系統を対象に、「運行系統別輸送実績報告書」の運行回数(1日における回数の1往復を1回とカウント)から前年度の公共交通軸の運行回数を算出します。
- ・ 目標値は、各公共交通軸とも現況から平日 1 回(1 往復)の増便を想定して設定しました。

【指標③】公共交通軸の利用者数

- ・ 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。
- ・ 5 つの公共交通軸(つくば駅－土浦駅、つくば駅－荒川沖駅、つくば駅－ひたち野うしく駅、つくば駅－谷田部車庫、つくば駅－筑穂(大穂窓口センター))ごとと全体計でそれぞれ進捗状況を確認します。
- ・ 交通軸の起点から終点までの間を運行する系統を対象に、路線バスは「運行系統別輸送実績報告書」の輸送人員を、つくバスはつくば市で把握している「利用実績」からそれぞれ前年度の年間利用者数を算出します。
- ・ 目標値は、現状の運行1回(1 往復)当たりの利用者数を基に、指標②で設定した運行回数の目標値を達成した場合の利用者数として設定しました。

【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率

- ・ 評価年の 10 月 1 日時点の住民基本台帳人口に対する公共交通の人口カバー率を指標とします。
- ・ 公共交通は、広域幹線交通、幹線交通、支線交通を対象とし、カバー範囲は、駅は半径 800m、バス停留所は半径 300m とします。
- ・ 評価年の 10 月 1 日時点の町字ごとの住民基本台帳人口に対して、町字面積に対する公共交通の面積カバー率を乗じて、カバー圏域人口を算出し、その割合を人口カバー率とします。
(例:A 丁目(人口 100 人、面積 800 m²)のうち公共交通のカバー範囲の面積が 600 m² の場合、A 丁目の人口カバー率は、75%(=600 m²/800 m²)となり、カバー圏域人口は 75 人(=100 人×75%)となる。これを市全体で積み上げたカバー圏域人口の市全体の人口に対する割合を指標とする。)
- ・ 目標値は、第 1 次計画の人口カバー率が 5 年間で 3.5pt 増加した点を踏まえ、52.5% から 2.5pt 増加の 55.0%と設定しました。

【指標⑤】公共交通サービスによる居住誘導区域内の人口カバー率

- ・ 評価年の 10 月 1 日時点の住民基本台帳人口から算出する居住誘導区域内人口に対する居住誘導区域内の公共交通の人口カバー率を指標とします。
- ・ 公共交通は、広域幹線交通、幹線交通、支線交通を対象とし、カバー範囲は、駅は半径 800m、バス停留所は半径 300m とします。
- ・ 10 月 1 日時点の町字ごとの住民基本台帳人口に対して、町字ごとの居住誘導区域人口の案分率を乗ずることで居住誘導区域内人口を算出します。また、町字ごとに居住誘導区域面積に対する居住誘導区域と公共交通のカバー範囲が重なる面積の割合をカバー率として設定し、居住誘導区域人口に乗ずることで、居住誘導区域内の公共交通のカバー圏域人口を算出します。居住誘導区域人口に対する居住誘導区域内の公共交通のカバー圏域人口の割合を人口カバー率とします。
(例:A 丁目(人口 100 人、面積 800 m²)のうち、居住誘導区域人口の案分率が 80%の場合、A 丁目の居住誘導区域人口は 80 人(=100 人×80%)となる。これに対して、A 丁目の居住誘導区域面積が 500 m²で居住誘導区域と公共交通のカバー範囲が重なる面積が 400 m²の場合、カバー率は 80%(=400 m²/500 m²)、カバー圏域人口は、64 人(=80 人×80%)となるため、カバー率は 80%(=64 人/80 人)となる。

※つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画との整合性を確認するため、「居住・都市機能誘導区域内の人口カバー率(カバー範囲はバス停留所の半径 500m)」についても毎年度算出します。

- ・ 目標値は、第 1 次計画の人口カバー率が 5 年間で 3.5pt 増加した点を踏まえ、78.0% から 4.0pt 増加の 82.0%と設定しました。

【指標⑥】公共交通の収支率

- ・ 評価年の前年度の年間収支率を評価指標とします。
- ・ つくバス、支線型バス(つくばね号)、つくタクごとに確認します。
- ・ つくば市で把握している運賃収入と運行経費から算出します。

$$\text{収支率} = \text{運賃収入} / \text{運行経費}$$

※運賃収入:年間の税抜き運賃収入

※運行経費:年間の運行経費

- ・ つくバスと支線型バス(つくばね号)の目標値は、指標①で設定した利用者数の目標値を達成した場合の運賃収入を基に設定しました。つくタクの目標値は、他自治体のオンデマンド交通の収支率を踏まえて設定しました。

【指標⑦】公共交通の公的資金投入額

- ・ 評価年の前年度の公的資金投入額を評価指標とします。
- ・ つくバス、支線型バス(つくばね号)、つくタクごとに確認します。
- ・ つくば市で把握している運賃収入と運行経費から算出します。

$$\text{公的資金投入額} = \text{運行経費} - \text{運賃収入}$$

※運行経費:年間の運行経費

※運賃収入:年間の税抜き運賃収入等

- ・ 目標値は、指標⑥で想定した運賃収入を踏まえて設定しました。

【指標⑧】公共交通に従事する運転手数

- ・ 評価年の9月末時点の運転手数を指標とします。
- ・ 路線バスとタクシーについて確認します。
- ・ 路線バスは、つくば市内に乗り入れているバス路線を運行する営業所に所属する運転手数から、タクシーは茨城県ハイヤー・タクシー協会の県南交通圏つくば地区の各社に所属する運転手数からそれぞれ算出します。
- ・ 路線バスは、現在不足している運転者数を踏まえて目標値を設定しました。タクシーは、現況値から10人の増加を目標値に設定しました。

【指標⑨】定期券の発行数

- ・ 評価年の前年度のつくバス定期券の年間販売数を評価指標とします。
- ・ 現況値から1割の増加を目標値に設定しました。

【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の日常利用する交通手段の割合を評価指標とします。
- ・ 「あなたが日常的に利用する交通手段はどれですか(複数回答)」の設問で、「1. 鉄道」「2. 路線バス」「3. つくバス」「4. 自家用車」「5. カーシェアリング」「6. タクシー」「7. つくタク」「8. バイク」「9. 自転車」「10. つくチャリ」「11. その他」の 11 手段のうち、「1. 鉄道」「2. 路線バス」「3. つくバス」「6. タクシー」「7. つくタク」のいずれか1つでも選択していれば、日常で公共交通を利用している人としてカウントし、その割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。
- ・ 指標⑩は第 1 次計画からの継続指標であり、第1次計画の目標値(40.0%)が未達成であることから、第 1 次計画の目標値を継続して設定しました。

【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の認知度を評価指標とします。
- ・ 「自宅最寄りのバス停留所名と位置を知っていますか」の設問で、「1. 知っている」「2. 知らない」の 2 つの選択肢のうち、「1. 知っている」の割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。
- ・ 指標⑪は現況値がないことから目標値を仮で設定しているため、必要に応じて目標値の見直しを行います。

【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の満足度を評価指標とします。
- ・ 「つくば市の公共交通について、どの程度満足していますか」の設問で、「1. 満足」「2. やや満足」「3. どちらとも言えない」「4. やや満足していない」「5. 満足していない」の 5 つの選択肢のうち、「1. 満足」と「2. やや満足」の合計の割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。
- ・ 指標⑫は第 1 次計画からの継続指標であるため、直近 4 年間の結果(令和 4 年度(2022)年度:15.6%、令和 5 年度(2023 年度):19.5%、令和 6 年度(2024 年度):21.1%、令和 7 年度(2025 年度):23.4%)を踏まえて、目標値を設定しました。

【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の協力意向を評価指標とします。
- ・ 「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必要です。あなたが協力できることとして、最もあてはまるものをお答えください。」の設問で、「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」の 6 つの選択肢のうち、「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」の合計の割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。

- ・ 指標⑬は第 1 次計画からの継続指標であるため、参考値となる令和 2 年度(2020 年度)の 68.1%を超えることを目指して、現況値から 5.2pt 増加となる 70.0%を目標値に設定しました。

【指標⑭】75 歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の 75 歳以上の外出時の手段で困っている人の割合を評価指標とします。
- ・ 75 歳以上の回答者を対象に、「徒歩では難しい距離の外出の際に、移動手段で困っていますか」の設問で、「1. 特に困っていない」「2. 困っている」の 2 つの選択肢のうち、「2. 困っている」の割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。
- ・ 指標⑭は現況値がないことから目標値を仮で設定しているため、必要に応じて目標値の見直しを行います。

参考6 地域公共交通確保維持事業に係る事項

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

(要綱第17条1項1号関係)

つくば市の公共交通ネットワークにおける各種サービスの位置づけと役割は、「第2章の2-3節(地域公共交通の目指す姿)」に記載のとおりです。

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

表 路線ごとの位置づけと役割

路線名等	位置づけ・役割
路線バス①(筑波山口～土浦駅)	・ 筑波高、土浦一高、土浦工業高等への通学や土浦市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線土浦駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス②(みどりの駅～土浦駅)	・ 常総学院高等への通学や筑波学園病院、国立霞ヶ浦医療センターへの通院、つくば、土浦市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線土浦駅、つくばエクスプレス線みどりの駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス③(牛久駅～緑が丘団地)	・ 荃崎高への通学や牛久市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス④(藤代駅～自由ヶ丘団地)	・ 藤代紫水高への通学や常磐線藤代駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス⑤(牛久駅～みどりの駅)	・ 荃崎第一小等への通学やつくば双愛病院への通院、牛久、つくば市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅、つくばエクスプレスみどりの駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス⑥(取手駅～谷田部車庫)	・ つくば工科高、伊奈高、取手一高、取手二高、谷田部小等への通学や筑波学園病院等への通院、取手、つくば市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線取手駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス⑦(つくばセンター～水戸駅)	・ 水戸市内やつくば市内への通勤の他、筑波大学等沿線学校への通学のための移動手段として必要な機能
筑波地区支線型バス「つくばね号」	・ 地域内の日常生活に必要な交通機能 ・ 地域生活拠点等と集落地域等を結ぶ交通機能
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	・ 市内交通結節点等と周辺自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能
筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	・ 市内交通結節点等と周辺自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能

(2)地域公共交通確保維持事業の必要性

(要綱第 17 条 1 項 2 号関係)

いずれの路線も利用者負担のみでは事業費を賄えず、公的負担が必要です。市の負担軽減のために、補助金受給対象となる路線については、地域公共交通確保維持事業により国庫補助を受ける必要があります。各路線の運行の必要性については、「第 2 章 基本的な方針」及び「参考 3 現状分析(詳細)」で示している通りです。

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

(要綱第 17 条 1 項 3 号関係)

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

表 路線ごとの事業及び実施主体の概要(1/2)

路線名	起点	経由地	終点	事業 許可 区分	運行 様態	補助支給 自治体	運行 事業者	実施主体 (サービス設計 をしている者)	国庫補助 事業の 活用
路線バス ①	筑波山口	土浦一高 前	土浦駅 西口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ②	みどりの 駅	農林団地 中央 ・学園並木	土浦駅 西口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ③	牛久駅	森の里	緑が丘 団地	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ④	藤代駅	—	自由ヶ丘 団地	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑤	牛久駅	桜ヶ丘 団地	みどりの 駅	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑥	取手駅 西口	高岡	谷田部 車庫	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑦	つくば センター	石岡	水戸駅 南口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助

表 路線ごとの事業及び実施主体の概要(2/2)

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行様態	補助支給自治体	運行事業者	実施主体 (サービス設計をしている者)	国庫補助事業の活用
筑波地区支線型バス「つくばね号」	筑波ふれあいの里入口(つくば湯)	筑波交流センター	筑波中央病院	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	つくば市	新栄タクシー有限公司	つくば市	地域内フィーダーシステム補助
筑波地区支線型バス「つくばね号」	筑波山口	筑波交流センター	筑波中央病院	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	つくば市	新栄タクシー有限公司	つくば市	地域内フィーダーシステム補助
筑波地区支線型バス「つくばね号」	筑波ふれあいの里入口(つくば湯)	筑波山神社入口	筑波山口	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	つくば市	新栄タクシー有限公司	つくば市	地域内フィーダーシステム補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	筑波山口	真壁城跡	岩瀬庁舎	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	桜川市	関東鉄道株式会社	桜川市	地域内フィーダーシステム補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	筑波山口	地域医療センター	岩瀬庁舎	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	桜川市	関東鉄道株式会社	桜川市	地域内フィーダーシステム補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	筑波山口	椎尾北	真壁城跡	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	桜川市	関東鉄道株式会社	桜川市	地域内フィーダーシステム補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	筑波山口	雨引観音	岩瀬庁舎	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	桜川市	関東鉄道株式会社	桜川市	地域内フィーダーシステム補助
筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	下館駅北口	明野支所	筑波山口	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	筑西市	関東鉄道株式会社	筑西市	地域内フィーダーシステム補助
筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	下館駅北口	明野五葉学園東	筑波山口	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	筑西市	関東鉄道株式会社	筑西市	地域内フィーダーシステム補助

(4)地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法(要綱第17条1項4号関係)

本計画の目標と評価手法は、「第4章の4-1節(KPI指標の設定)」にて整理しています。また、桜川市と筑西市のコミュニティバスに関しては、各市の評価指標にて整理しています。

参考7 地域カルテ

地域カルテは、本計画の施策を検討する際に地域の状況を客観的にとらえるために作成したものです。つくば市内の各地域(町丁目大字単位)における人口構成、土地利用、施設立地状況(医療施設、福祉施設、大型小売店等)、地域公共交通の状況などをまとめています。

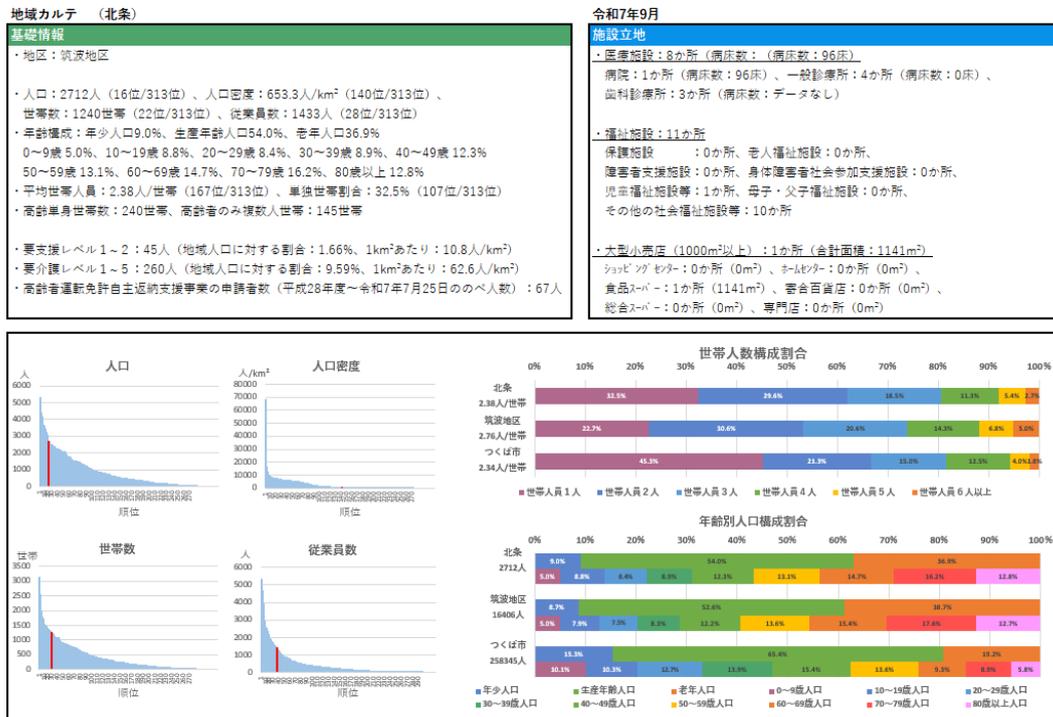


図 地域カルテの例(1/2)

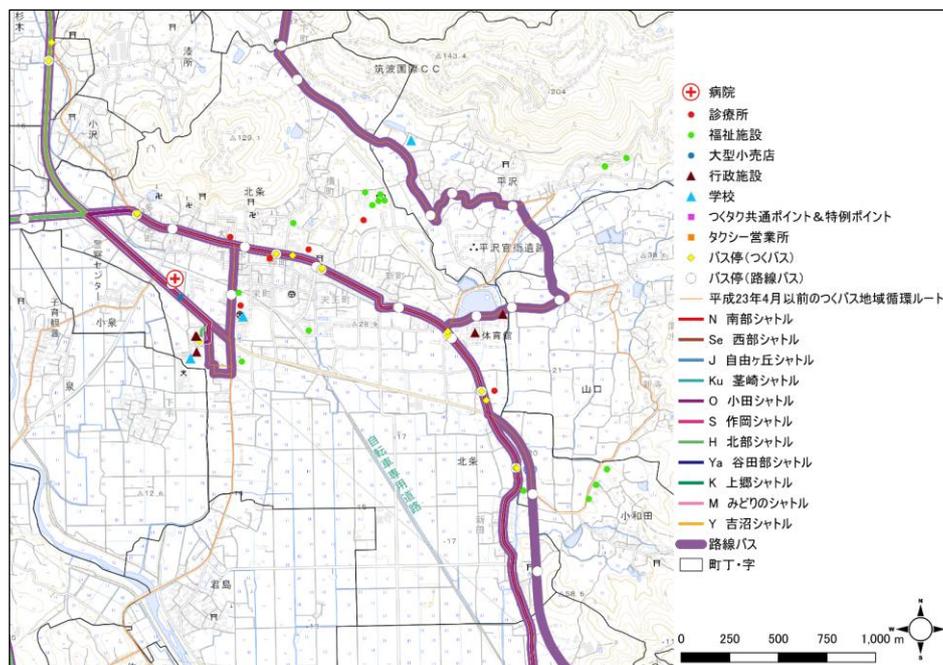


図 地域カルテの例(2/2)

■用語解説

(あ行)

・一般乗合旅客自動運送事業

路線バスや乗合タクシーのように、特定の路線・区間を定めて不特定多数の利用者を乗せ、定期的に運行して運賃を得る事業のこと。国土交通大臣の許可が必要で、道路運送法に基づく事業計画や運行計画が定められている。路線バスが代表例で、地域住民の通勤・通学・買い物など、公共交通機関として重要な役割を担っている。

・オープンデータ

機械判読に適したデータ形式で、誰でも許可されたルールの範囲内で自由に複製・加工や頒布などができるデータ。「人口統計」や「公共施設の場所」などをはじめとした様々な公共データを、ユーザー(市民、民間企業など)が有効活用し、社会経済全体の発展に寄与することを目的とする。

・オンデマンド交通

路線バス等の定時定路線型交通に対して、利用者の予約に応じて運行経路や運行スケジュールを合わせて運行する公共交通。

・OD

Origin(出発地)と Destination(目的地)の略で、「どこからどこへ」移動したかを指す。バス利用の OD の場合、乗降の組合せのこと。

(か行)

・KPI(Key Performance Indicator)

Key Performance Indicator の略称で、最終目標(KGI)達成に向けたプロセス(過程)の進捗状況を測るための「重要業績評価指標」のこと。

・居住・都市機能誘導区域

居住誘導区域とは、立地適正化計画において定める区域で、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域。

都市機能誘導区域とは、立地適正化計画において定める区域で、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。

・GSM(グリーン・スロー・モビリティ)

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。

・交通系 IC カード

日本各地の鉄道会社が発行している電子マネーの総称。あらかじめ IC カードに金額をチャージし、電車やバスなどの交通機関での乗車券として使用できるほか、買い物にも利用できる。

・交通手段分担率

ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。

・コミュニティバス

地域住民等の移動手段を確保するために地方自治体等が運行する地域密着型のバスシステム。

(さ行)

・GTFS データ

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマット。

・シームレス

「継ぎ目のない」という意味で、異なる手段を乗り継ぐ場合にスムーズな乗り継ぎができること。

・シェアサイクル

「一定の地域内に複数設置されたサイクルポート(自転車の貸出・返却場所)で自由に自転車を借りたり返しったりできるシステム」のこと。

・市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、既に市街化している区域及び概ね 10 年以内に市街地として積極的に開発・整備する区域として指定された区域。

・市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち市街化を抑制すべき区域。

・自家用有償旅客運送

バスやタクシーが不足する地域で、市町村や NPO などが白ナンバーの自家用車を使い、地域の住民や福祉対象者向けに有償で旅客を運ぶ制度。

交通空白地有償運送と福祉有償運送の2種類がある。

・支線型バス

主要路線以外の地域をカバーするために運行される小型・中型バスのこと。

・ゾーニング

一般的に「区分けすること」や「区域分けすること」を意味する。都市計画では、地域や建物の空間を用途や機能(住居系、商業系、工業系など)に応じて区分し、配置を決めること。

(た行)

・第3次つくば市環境基本計画

環境の保全に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な計画。基本目標1「先進的な脱炭素都市を形成して気候変動に対処する」では、施策の柱の一つに「交通システムの脱炭素化」を位置付けている。

・端末手段

出発地から目的地まで複数の手段を利用する場合、代表的な手段の端末として利用する手段のこと。例えば、鉄道駅までバスを利用した場合、鉄道端末手段はバスとなる。

・地域公共交通確保維持事業

国土交通省による、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組への支援。

・地域間幹線系統路線

複数の市町村を結び、地域の中核都市と周辺地域をつなぐ基幹的なバス路線のこと。運賃収入だけでは維持が困難な場合に、国や県の補助を受けて運行が確保される。

・地域内フィーダー系統路線

主要な幹線(地域間幹線系統や鉄軌道など)と接続し、地域内の移動を支える支線としての役割を担う路線のこと。

・つくば市社会福祉計画

高齢者、障害者、子どもなど対象別の個別計画と連携し、「誰一人取り残さない」共生社会の実現を目指す計画。

・つくば市自転車活用推進計画

自転車を誰でも安心・安全に楽しく利用できる環境を形成し、自転車の適切な活用を促進することで、環境負荷の低減や市民の健康・快活の実現、地域の魅力向上や賑わい創出を図るとともに、市が目指すまちの姿の実現に寄与する持続可能な『自転車のまち「つくば」』を目指す計画。

・つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

つくば市都市計画マスタープランは、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、つくば市がその創意工夫のもとに住民の意見を反映してまちづくりの将来像を示し、その実現に向けた方針や施策を示すもの。

つくば市立地適正化計画は、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランで、コンパクトなまちづくりの形成を推進し、生活サービス機能を計画的に誘導していくための計画。

前回の都市計画マスタープランの策定から9年、立地適正化計画の策定から6年が経過し、昨今の都市を取り巻く状況も大きく変化していることに鑑み、持続可能なまちづくりをさらに進めていくため、第1次計画策定後に策定された各種計画を踏まえつつ両計画を2025年1月に一体的に見直して策定された。

・つくば市未来構想・戦略プラン

未来構想とは、つくば市の未来の都市像を掲げると共に、その実現に向けたまちづくりの理念や土地利用の構想等を定めた指針。

戦略プランとは、市政の中でも特に重点的に取り組む施策に経営資源を配分し、組織横断的な取組を行うとともに、計画的に進行管理を行うための計画。

・トリップ

「移動」を示す言葉。トリップ数とは移動量のこと。

(は行)

・パーソントリップ調査

「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を調べ、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量等を把握する調査。

つくば市周辺では、直近で2018年に「東京都市圏パーソントリップ調査」が、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県とつくば市を含む茨城県南部を対象に実施されている。

・バスロケーションデータ(バスロケーションシステム)

GPS などを使ってバスの現在位置や運行状況をリアルタイムで把握し、その情報を利用者(スマホアプリ、ウェブサイト、バス停のサイネージなど)に提供するシステムと、そこから得られるデータのこと。

・ビッグデータ

従来のデータベース管理システムでは処理が困難なほど「膨大(Volume)」「多様(Variety)」「高速(Velocity)」なデータ群のこと。

・プローブデータ

走行する1台の車両(プローブカー)に装備されている様々なセンサーから得られるデータ。時刻や位置情報などの走行履歴や加速度などの挙動履歴などがある。

・つくば総合都市交通体系調査

沿線開発の進捗を踏まえた交通実態の変化と動向、展望を検証しつつ、市民ニーズに的確に対応した中で、市の将来像の実現を図ることを目的とした計画。

(ま行)

・MaaS

スマートフォン等で目的地までの経路(ルート)や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせ「1つの移動サービス」として提供する仕組み。

・モータリゼーション

居住者の多くが自家用車を利用する状況。日常生活における自家用車の普及・大衆化。

・モビリティ・マネジメント

1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

(や行)

・有償運送

バス・タクシー等の従来の事業において十分な輸送サービスが提供されない場合において、公共福祉を確保する観点で市町村バスや NPO 法人等によるボランティア有償運送を認める制度に則り行われる運送事業。

(ら行)

・ラストワンマイル

元々は通信分野で使用されてきた用語であり、交通分野では交通結節点、特に鉄道駅やバス停留所から目的地までの移動の道のりを指す用語として用いられる。

世界の
あしたが見えるまち。
TSUKUBA

第2次つくば市地域公共交通計画

令和8年（2026年）3月

つくば市 都市計画部 総合交通政策課

つくば市公共交通活性化協議会

〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1

TEL：029-883-1111（代表）

第2次つくば市地域公共交通計画 概要版

令和8年(2026年)3月

[対象期間]令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)まで

第1章 計画の概要

■計画策定の背景

つくば市では、社会・経済等の情勢変化に的確に対応し、諸課題を克服しながら次の世代に継承・発展させていく「持続可能都市」の実現に向け、自家用車に過度に依存した交通体系から、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、市民が安全で快適に移動できる交通体系への転換を目指しています。

今回、「つくば市地域公共交通計画(以下、「第1次計画」という。)」が策定から5年目を迎え、対象期間を満たすこと、市政やまちづくりの方針を示す上位計画の「つくば市戦略プラン」「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」やその他関連計画が改定されたこと、また、地域交通法やバス運転手の改善基準告示の改正等により、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化したことを踏まえ、「第2次つくば市地域公共交通計画」を策定します。

■本計画の位置づけ

本計画は、つくば市のまちづくりの指針である「つくば市未来構想」「第3期つくば市戦略プラン」と、都市計画に関する基本的な方針である「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」を上位計画に位置付け、それら計画との整合を図りつつ、計画の実現に向けた地域公共交通の役割や具体の施策等を明示するものです。

また、「つくば総合都市交通体系調査」「第3次つくば市環境基本計画」「つくば市地域福祉計画(第4期)」「つくば市自転車活用推進計画」といった関連計画との整合を図った上で、「ゼロカーボンで住みよいつくば市」の実現に向けて開催された「気候市民会議つくば2023」の提言内容も踏まえて、計画を策定します。

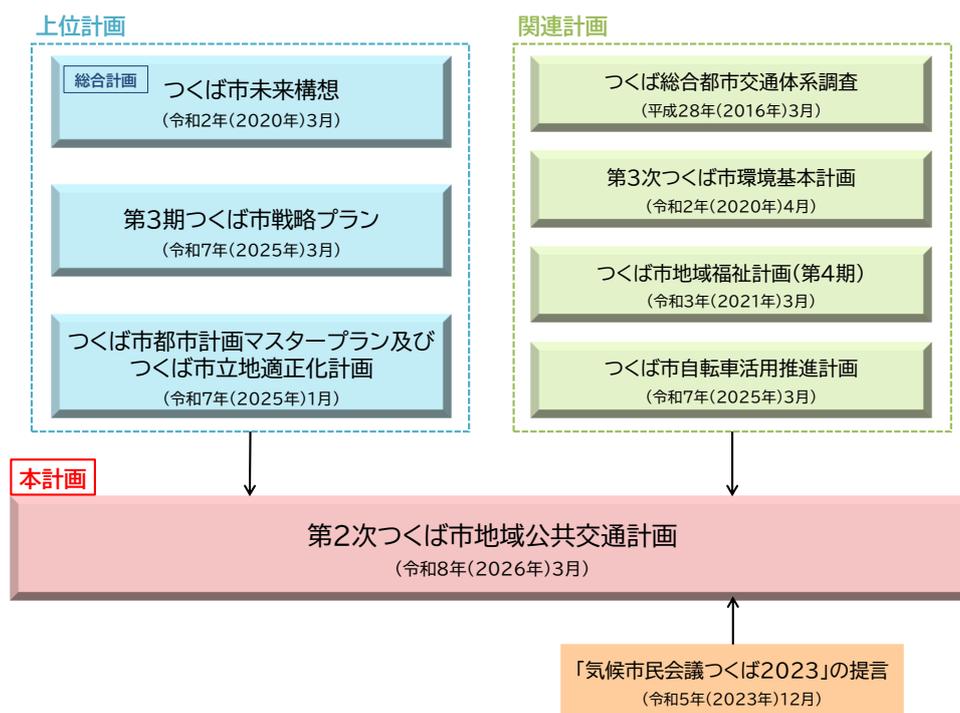


図 本計画と上位・関連計画との関係

第2章 基本的な方針

■つくば市の地域公共交通を取り巻く現状

●上位・関連計画の方針

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

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

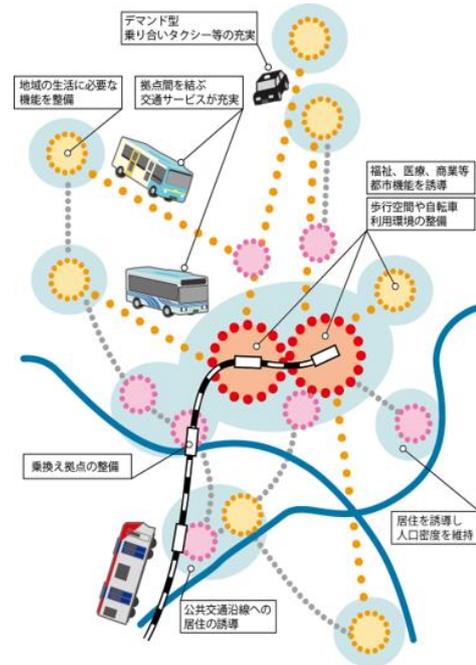


図 拠点連携型持続可能都市のイメージ

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

●地域特性の現状

つくば市は、6つの旧町村が合併し、現在の市域を形成しており、南北に非常に長いという特徴があります。平成17年(2005年)8月に開業したつくばエクスプレスの沿線を中心に現在も人口や世帯数が増加しており、令和7年(2025年)10月1日時点で常住人口(令和2年(2020年)国勢調査基準)が26.3万人、世帯数が12.7万世帯となっています。一方で、周辺部を中心に人口減少と高齢化が進行しており、市内でも人口動態に差がみられます。

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

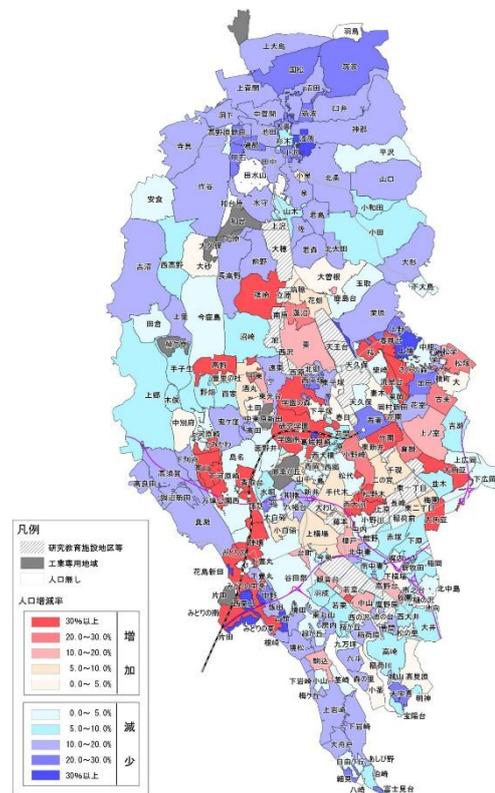


図 大字別人口増減(平成24年(2012年)~令和4年(2022年)実績値)

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

●移動実態の現状

つくば市は、周辺の土浦市、牛久市、常総市、つくばみらい市や、つくばエクスプレスで接続する東京都などと通勤・通学者の移動で密接な結びつきがあり、都心の「ベッドタウン」と周辺市町村の「通勤・通学先」の両方の側面がある点が特徴です。交通手段分担率は、市内発着トリップの代表交通手段でみると、自動車分担率が63.0%となっており、自動車が主たる移動手段となっています。市内の地域別に見ると、郊外部を中心に自動車の割合が高い一方で、つくば駅周辺等の中心部では徒歩の割合が比較的高い傾向にあります。

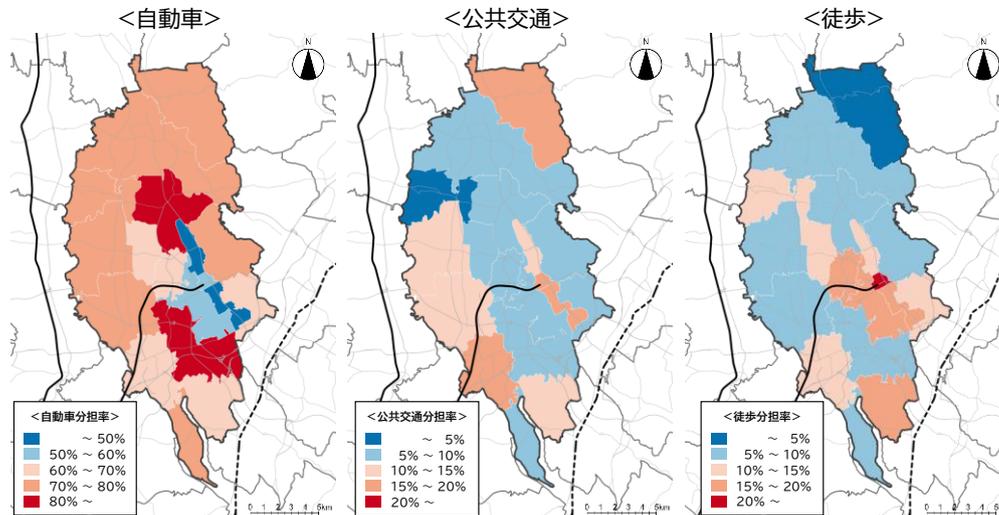


図 市内ゾーン別の交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

●地域公共交通の現状

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

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

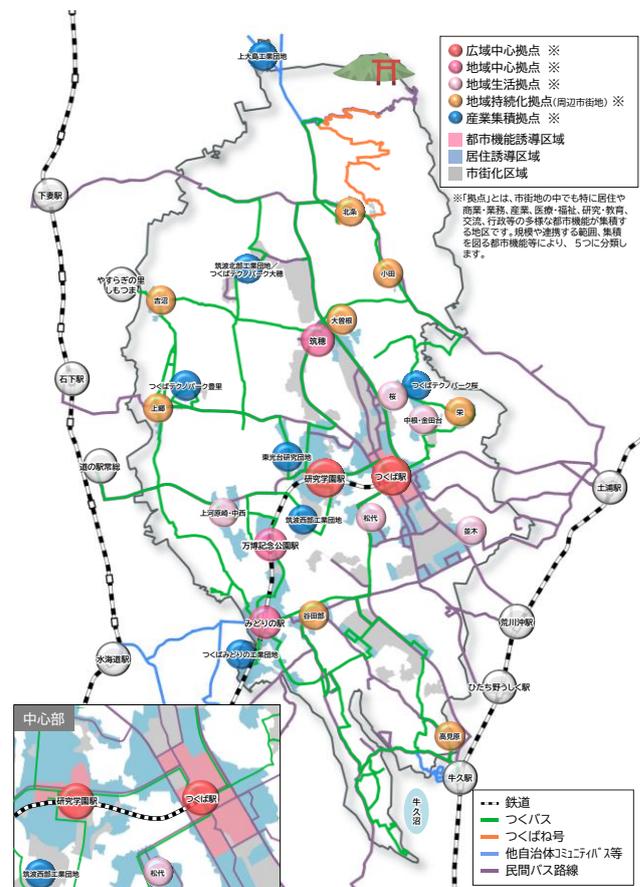


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点と地域公共交通の現状

■ つくば市の地域公共交通の課題

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

【課題①】 市の上位・関連計画の目指す姿の実現に向けた対応

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

【課題②】 誰もが自由に移動できるまちの実現に向けた対応

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

【課題③】 バス運転手の改善基準告示の改正による影響への対応

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

【課題④】 今後の持続可能な地域公共交通の実現に向けた対応

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

■ 計画目標

「つくば市の地域公共交通の課題」を踏まえ、4つの計画目標を整理しました。

【目標①】 市が目指す姿の実現を支援する地域公共交通サービスの提供

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

【目標②】 地域公共交通をはじめとした様々な移動手段を選択できる環境の構築

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

【目標③】 自家用車に頼らずとも、誰もが自由に移動できる環境の実現

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

【目標④】 様々な主体の連携と協働による持続可能な地域公共交通の実現

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

■地域公共交通が目指す姿

●目指す姿:階層型システム

計画目標①～④の実現に向けて、地域公共交通が目指す姿を整理しました。

第1次計画では、広域な移動を幹線交通、地域内移動を支線交通でそれぞれ分担し、それらが一体のネットワークとして連携することで、利便性の向上を図る「幹線+支線システム」の考え方を基本としてきました。本計画では、新たに交通手段を4つの階層(広域幹線交通、幹線交通、支線交通、生活支援交通)に分類した「階層型システム」の考え方を地域公共交通が目指す姿として位置づけます。それぞれの階層、交通手段ごとに役割を明確化し、分担することで、移動の利便性をより高める地域公共交通を目指します。

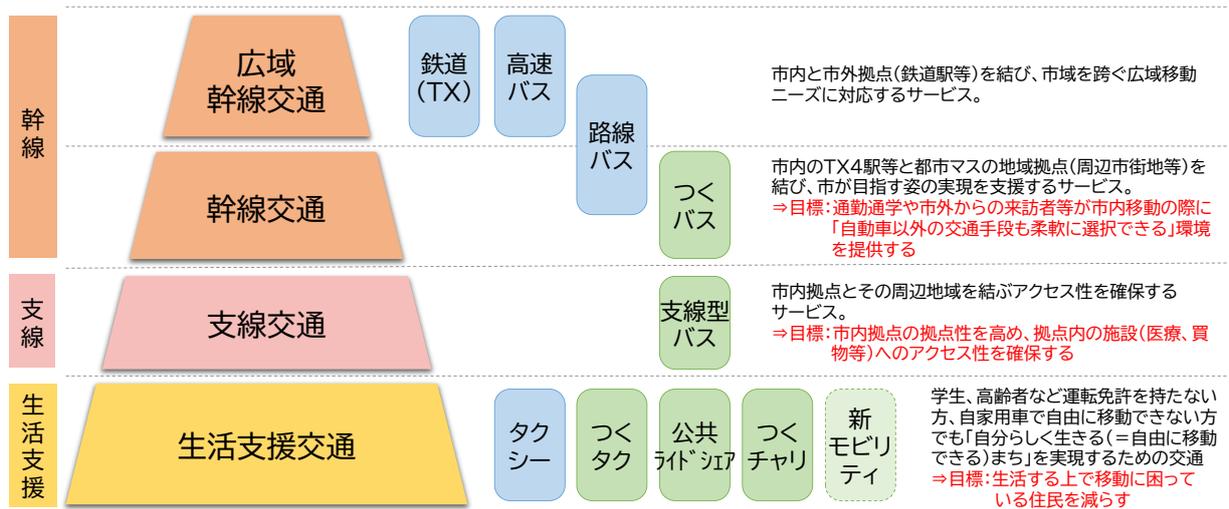


図 階層型システムの概念図

●交通結節拠点の設定

上位計画である「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」の交通結節機能を有する拠点の他、現状でも複数のバス路線が乗り入れ、乗換等の交通結節機能を有し、かつ、目指す姿においても交通結節機能の強化を図っていく拠点として、新たに「交通結節拠点」を設定します。交通結節拠点では、乗換の拠点として、バス待ち環境の改善や各交通手段間のシームレス化の推進などを優先的にを行うことを検討します。

(交通結節拠点(本計画で定める拠点))

つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅、筑穂(大穂窓口センター)、筑波山口、谷田部車庫、荻崎窓口センター

●公共交通軸の設定

「市内外の拠点を結び、需要の多い区間」を本計画では特に「公共交通軸」として設定します。公共交通軸は、地域公共交通ネットワークの基幹的な軸、骨格として位置づけるものであり、運行本数の充実などサービスの維持、改善を優先的にを行うことを検討します。

本計画では、以下の5区間を公共交通軸として定義します。

(公共交通軸(本計画で定める区間))

つくば駅-土浦駅、つくば駅-荒川沖駅、つくば駅-ひたち野うしく駅、つくば駅-谷田部車庫、つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)

● 将来都市構造の拠点と地域公共交通の関係

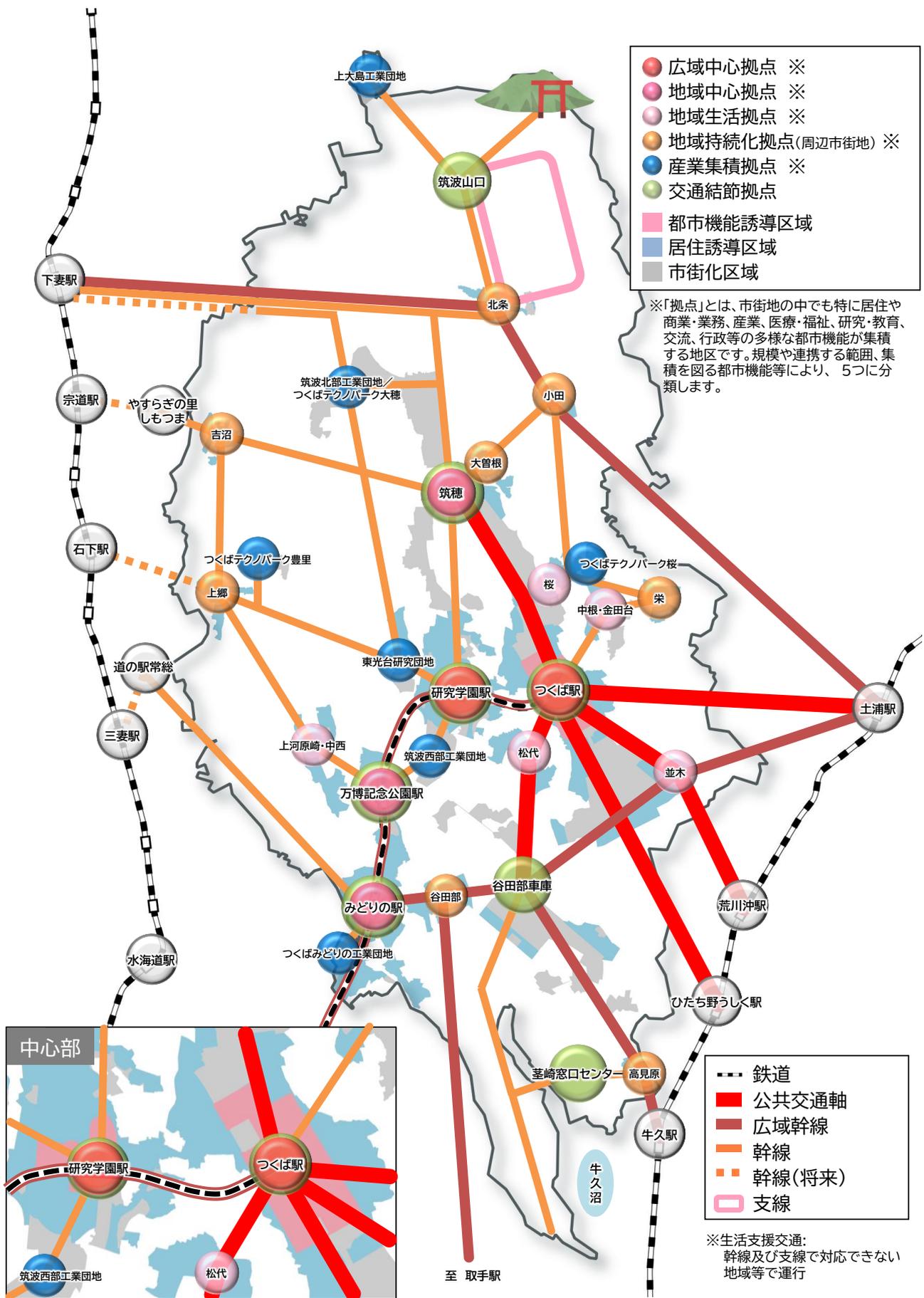


図 将来都市構造の拠点と地域公共交通の目指す姿(概念図)

第3章 施策・実施主体・スケジュール

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

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

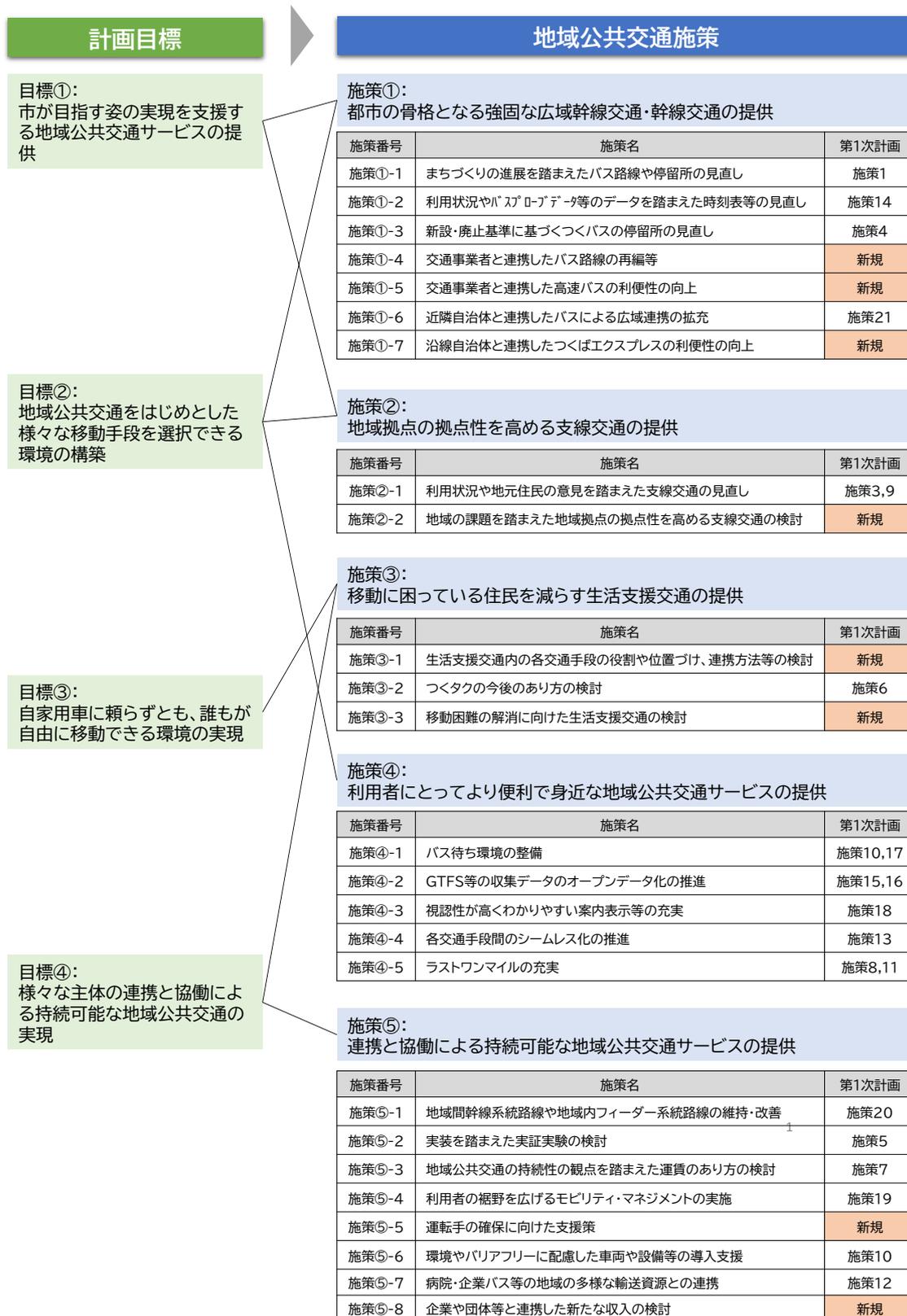


図 計画目標と地域公共交通施策

第4章 KPI 指標と点検・評価

■KPI 指標の設定

地域公共交通が目指す姿を実現するために第3章で設定した施策の進捗状況を客観的に把握するための「KPI 指標」を設定します。KPI 指標を毎年点検・評価(モニタリング)することで、施策の効果を継続的に検証し、必要に応じて指標や目標値の見直しを含めた改善を図ります。

表 14の KPI 指標

KPI 指標	ねらい	計測方法		第1次計画との対応
		実績データ	アンケート等	
【指標①】公共交通の利用者数	公共交通の利用状況、定着状況を確認します	●		指標 1-1 (対象増)
【指標②】公共交通軸の運行回数	設定した3つの公共交通軸のサービス状況を確認します	●		(新規指標)
【指標③】公共交通軸の利用者数	設定した3つの公共交通軸の利用状況を確認します	●		(新規指標)
【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率	公共交通が存在するエリアの人口カバー率を確認します	●		指標 1-5 (定義・対象変更)
【指標⑤】公共交通サービスによる居住誘導区域内の人口カバー率	立地適正化計画で定める居住誘導区域内での公共交通の人口カバー率を確認します	●		指標 1-5 (定義・対象変更)
【指標⑥】公共交通の収支率	公共交通の持続性を確認します	●		指標 1-2
【指標⑦】公共交通の公的資金投入額	公共交通の持続性を確認します	●		指標 1-3
【指標⑧】公共交通に従事する運転手数	公共交通の持続性を確認します	●		(新規指標)
【指標⑨】定期券の発行数	公共交通を日常的に利用する人(=定期利用者)を確認します	●		(新規指標)
【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合	公共交通を日常的に利用する人を確認します		●	指標 2-1
【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度	市民の公共交通の認知度を確認します		●	(新規指標)
【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度	市民の公共交通の満足度を確認します		●	指標 2-3
【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向	市民の公共交通継続のための協力意向を確認します		●	指標 2-2
【指標⑭】75歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合	自動車を利用しにくくなる75歳以上を対象に、外出時に困っている状況かを確認します		●	(新規指標)

■点検・評価

計画を着実に実行していくために、法定協議会の「つくば市公共交通活性化協議会」とマネジメント・モニタリングチームの「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」を組合せて、計画の評価や施策の検討等を行います。