

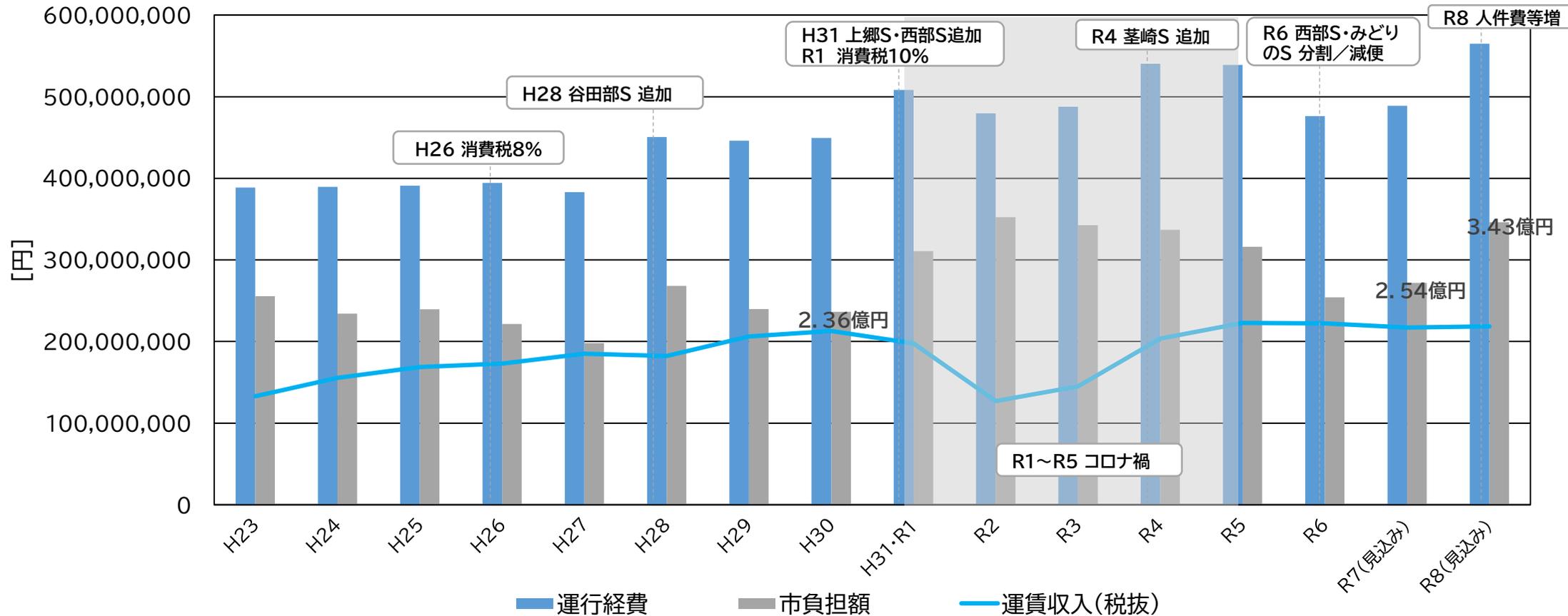
# つくバス運賃改正の検討について

令和8年(2026年)3月19日  
つくば市都市計画部総合交通政策課

# 1 つくバス運賃改正の背景(1/2)

## 1. つくバス運行経費の変化

- 人件費や燃料費等の上昇に伴う運行経費の増加により、R8年度の市負担額はR7年度比で約8,900万円増、コロナ前(H30年度)比で約1億円増となる見込み(下図参照)。
- つくバス運賃はH23年度の運行開始以来、2回の消費税増税時を含め、一度も値上げしてない。



▲つくバス運行経費等の変化

# 1 つくバス運賃改正の背景(2/2)

## 2. つくバスの路線バス化

- つくバスと路線バスにおいては、運転士・車両の効率化と路線競合解消・最適化のため、R9年4月を目途につくバス一部路線の路線バス化を検討している。
- 路線バスよりつくバスの運賃が低い価格差を踏まえ、路線再編にはつくバスと路線バスの運賃差を縮小し、円滑な移行を図る必要がある。

## 3. 2029年目標(第2次つくば市地域公共交通計画)

収支率

47.7%(目標値)

39.3%(R8推計)

目標との差:-8.4%

市負担額

2.49億円/年(目標値)

3.43億円/年(R8推計)

目標との差:+9,400万円/年

- 持続可能な運行のため、第2次交通計画の目標値を見据えつつ、R7年度の市負担額(2.54億円)の維持を前提に、利用者負担の確保(運賃改正)を進めたい。
- 運賃改正に当たっては利用者の受容度や影響を把握する必要があるため、アンケートを実施する。

# 2 アンケートの実施と審議内容

## 1. アンケート基本方針

- ・ 運賃(案)はR7年度の市負担額(2.54億円)を下回る金額で設定
- ・ 経費及び市負担額の推移、第2次交通計画の目標を回答者に示し、持続可能性の観点で判断を促す
- ・ 値上げを前提とした設問構成とし、許容可否を確認

## 2. アンケートの実施方法

### (1) 基本: いばらき電子申請・届出サービスによる電子回答

- ・ つくバス車内ポスター／吊り下げチラシのQRから回答ページへ誘導
- ・ X(旧:Twitter)、市HP、つくスマ等から回答ページへ誘導

### (2) 併用: 紙回答

- ・ つくバス車内に設置した用紙による回答
- ・ 紙媒体のアンケート用紙及び意見箱を設置

## 3. スケジュール案

- 2月: つくば市公共交通活性化協議会幹事会に原案提示
- 3月: 第4回活性協にて審議
- 4月: アンケート実施
- 5月2週: 集計終了、結果を踏まえた運賃改正案作成開始
- 7月: 予算要求準備
- R9年4月: 運賃改正

※「つくバス運賃改定アンケート設問(案)」は別紙参照

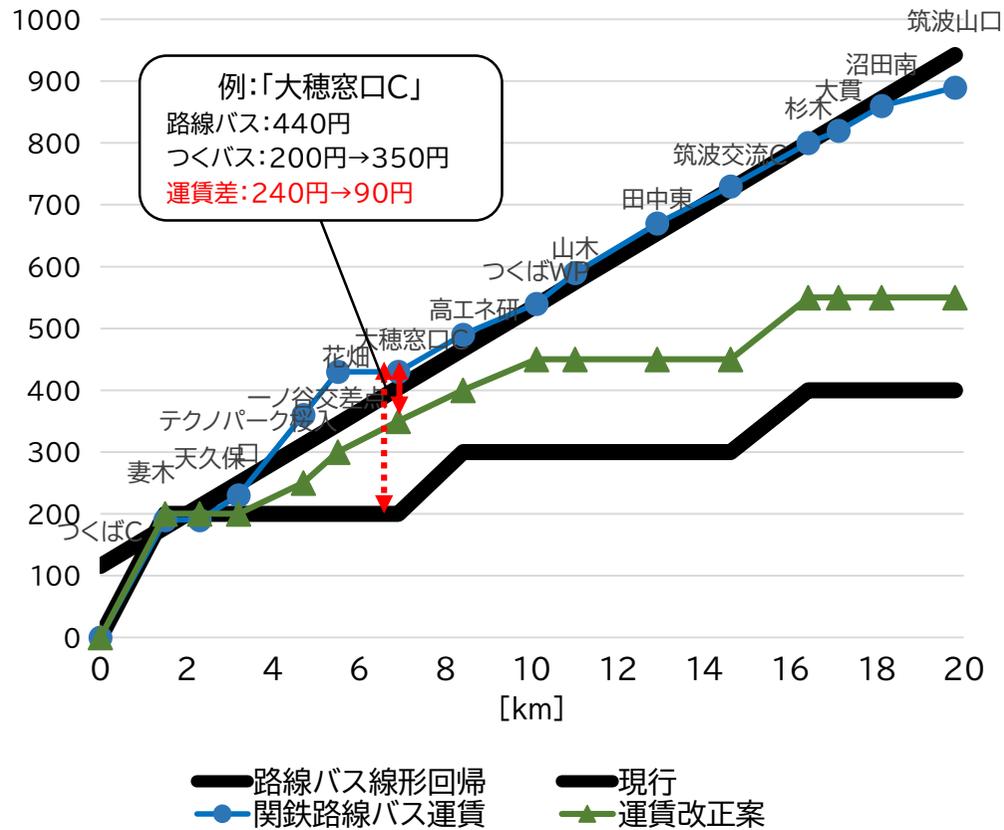
## 審議いただきたい内容

- アンケート実施の概要について
- つくバス運賃改正を検討することについて(運賃改正案は次頁で説明)

# 3 つくバス運賃改正の検討

## つくバス運賃改正案

- 路線バスとつくバスの「運賃の傾き」のうち、3分の2まで路線バス側に寄せる。
- 値上げの上限は150円とする(現行比)。



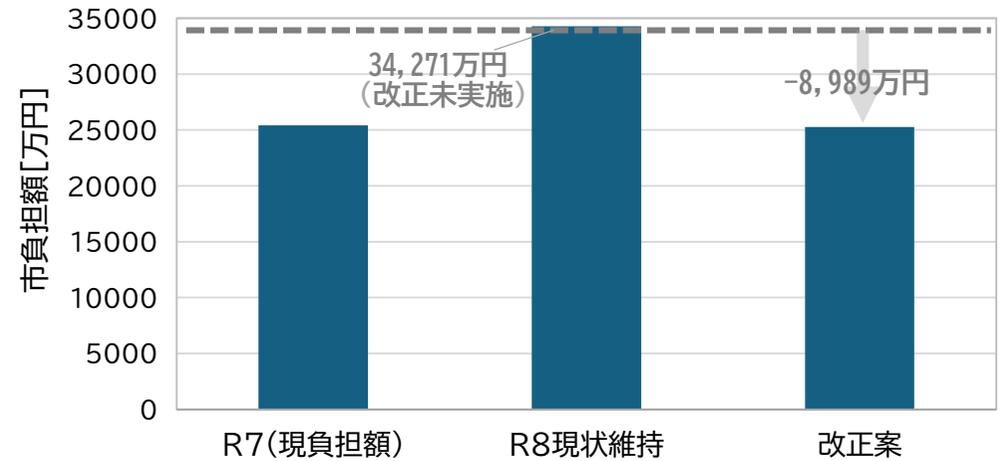
▲北部シャトルにおける運賃改正のイメージ

## つくバス運賃改正後の試算結果

▼つくバス運賃の値上げ試算結果

	税抜運賃収入[万円]	市負担額[万円]	収支率
R7(現負担)	22,204	25,401	46.7%
R8現状維持(未改正)	22,204	34,271	39.3%
改正案*(試算)	31,192	25,282	55.2%

※ 運賃改正による利用者数の変動(値上げに伴う利用者離れ)は未考慮



▲市負担額のイメージ

財政負担抑制と円滑な路線バス移行の観点から、本改正案程度の運賃改正が必要となる。

# (参考)つくバス運賃改正の試算方法

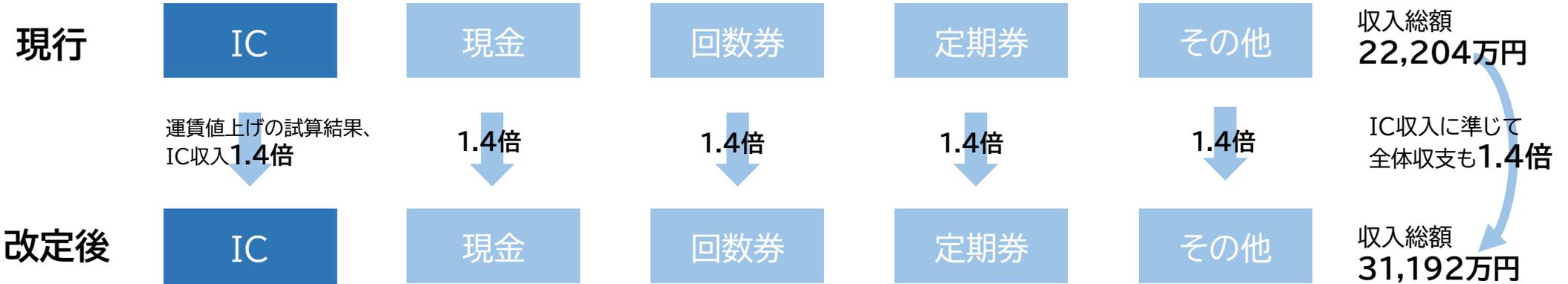
## 運行経費の算出

- 関東鉄道から提供された路線別支出額(R8年度見積)を適用

## 運賃収入の算出

- R6年のつくバスICカード利用履歴からOD表を作成
- 想定する運賃表に置き換えた場合のICカード運賃収入額を試算
- 収入内訳比率は不変と仮定し、試算したICカード収入額をICカード利用割合で割り戻して全体運賃収入を推計

### 運賃収入の算出イメージ



※ 西部・みどりのシャトルはR6年10月～R7年3月の実績で年間利用に割り戻し



## つくバス運賃改正アンケート設問(案)

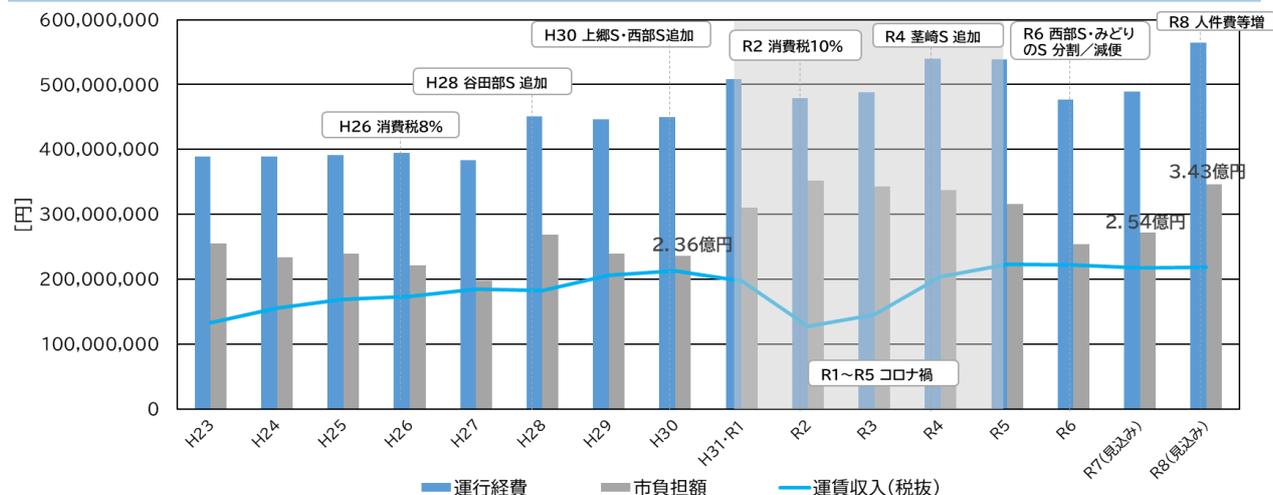
「つくバス」は、平成23年度の運行開始以降、運賃改正を行わずに運行をしてきました。しかしながら、昨今の燃料費や人件費等の上昇などにより、運行経費が大幅に増額しています。

この度、継続的に「つくバス」を運行するため、ご負担いただく運賃の改正を検討することといたしました。

つきましては、お忙しい中、大変恐縮ですが、運賃改正についてのアンケートにご回答いただきますようお願いいたします。

## 1. つくバス運行経費の変化

- 人件費等の上昇に伴う運行経費の増加により、R8年度の市負担額はR7年度比で約8,900万円増、コロナ前(H30年度)比で約1億円増となる見込みです(下図参照)。



▲つくバス運行経費等の変化

## 2. 2029年目標(第2次つくば市地域公共交通計画)

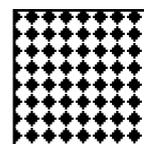
収支率 **47.7%(目標値)**  
**39.3%(R8推計)**  
目標との差: -8.4%

市負担額 **2.49億円/年(目標値)**  
**3.43億円/年(R8推計)**  
目標との差: +9,400万円/年

- 持続可能な運行のため、第2次交通計画の目標値を見据えつつ、R7年度の市負担額(2.54億円)の維持を前提に、利用者負担の確保(運賃改正)を進めたいと考えています。
- 運賃改正に当たっては利用者の受容度や影響を把握する必要があるため、アンケートを実施するものです。

■本アンケートの問合せ先 つくば市 都市計画部 総合交通政策課 幹線交通係  
電話:029-883-1111(代)内線 3411・3412

■アンケートは、いばらき電子申請・届出サービスから回答できます。  
※アンケート回答期間 令和8年4月1日0:00~4月30日23:59  
※右図は QR コードのイメージです



■上記を踏まえ、アンケートにご回答ください。

- 問1 あなたの居住地について教えてください。  
筑波地区 大穂地区 豊里地区 桜地区 谷田部地区 荃崎地区 市外
- 問2 あなたの年代を教えてください。学生の場合は、該当する区分を選択してください。  
6～12歳(小学生) 13～15歳(中学生) 16～18歳(高校生)  
18歳～22歳(大学・専門学校生)  
20代 30代 40代 50代 60代 70代以上
- 問3 あなたが最も利用しているつくバスの路線と運賃を教えてください(選択式)。  
路線名( )  
200円 300円 400円 つくバスを利用していない
- 問4 あなたがつくバスを利用する目的を教えてください。(選択式)  
通勤 通学(中学校以上) 通学(小学生) 買い物 通院  
その他( ) つくバスを利用していない

問5(説明)

つくば市では、次のようなつくバス運賃の改正を検討しています。あなたの考えに最も近いものを選択してください。

○路線バス運賃とのバランスと収支を考慮して現在のつくバスと路線バスの運賃の間の運賃としつつ、利用者の影響を抑えるため現在のつくバス運賃からの値上げ幅を最大でも150円に抑えた運賃案です。

○運賃は、距離に応じて50円刻みとします。

現行運賃	改正後運賃(案)
200円	200円～350円
300円	400円～450円
400円	550円

	つくバス市負担額	つくバス収支率
令和7年度	25,401万円	46.7%
令和8年度	34,271万円(+8,870万円)	39.3%(▲7.4%)
運賃改正(案)	25,282万円(▲119万円)	55.2%(+8.5%)

問5 上記の改正後の運賃(案)について、あなたはどのように考えますか

- 許容できる やや許容できる やや許容できない 許容できない

問6 問5で回答した理由を教えてください。(自由回答)

問7 つくバスの収支率(消費税分を差し引いた運賃収入を運行経費で除した割合)は、令和7年度は46.7%、令和8年度は39.3%を見込んでいます。

あなたは、つくバスの収支率はどの程度が望ましいと考えますか?(数字を入力して回答)

\_\_\_\_\_%

## 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

### 1 フィーダー補助変更認定申請の背景

- フィーダー補助は、国土交通省の補助制度である「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」のメニューの一つであり、幹線系統を補完する赤字の支線（フィーダー系統）の運行経費に対して交付される補助金である。
- つくば市においては、「つくばね号」の運行に当たり本補助金の申請を行っており、令和8年度補助申請（評価期間：令和7年10月1日～令和8年9月30日）についても、令和7年度第1回つくば市公共交通活性化協議会（書面協議）において承認を得たうえで、補助申請を行っている。
- このたび、「つくば市地域公共交通計画」の計画改訂に伴い、フィーダー補助申請における目標値等についても変更が生じるため、フィーダー補助の変更認定申請を行う必要が生じた。

### 2 審議内容

計画の変更認定申請書類について（詳細は別紙参照）

### 3 提出書類

- (1) 地域公共交通計画変更認定申請書
- (2) 【変更前】つくば市地域公共交通計画記載箇所一覧表（該当ページ抜粋も含む）
- (3) 【変更前】地域公共交通計画別紙
- (4) 【変更前】表5 地域の概要
- (5) 【変更後】つくば市地域公共交通計画記載箇所一覧表（該当ページ抜粋も含む）
- (6) 【変更後】地域公共交通計画別紙
- (7) 【変更後】表5 地域の概要

令和 8 年 3 月 19 日

国土交通大臣 殿

氏名 つくば市公共交通活性化協議会  
住所 茨城県つくば市研究学園一丁目 1 番地 1  
代表者氏名 会長 岡本 直久

地域公共交通計画変更認定申請書

令和 7 年 9 月 2 5 日付け国総地第 1 4 4 号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

○ 変更日

令和 8 年 4 月 1 日

○ 変更箇所

- ・ 地域公共交通計画記載箇所一覧表
- ・ 計画本体該当ページ
- ・ 地域公共交通計画別紙
- ・ 表 5

○ 変更理由

つくば市地域公共交通計画の改訂に伴う目標値等の変更のため

※本申請書に、変更する事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

つくば市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

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づけ・役割
つくば市地域公共交通計画 P. 16, P. 25, P. 31
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
つくば市地域公共交通計画 参考資料 P. 71-73
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
つくば市地域公共交通計画 参考資料 P. 71-73
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
つくば市地域公共交通計画 P. 40, P. 42, P. 45

（添付資料）

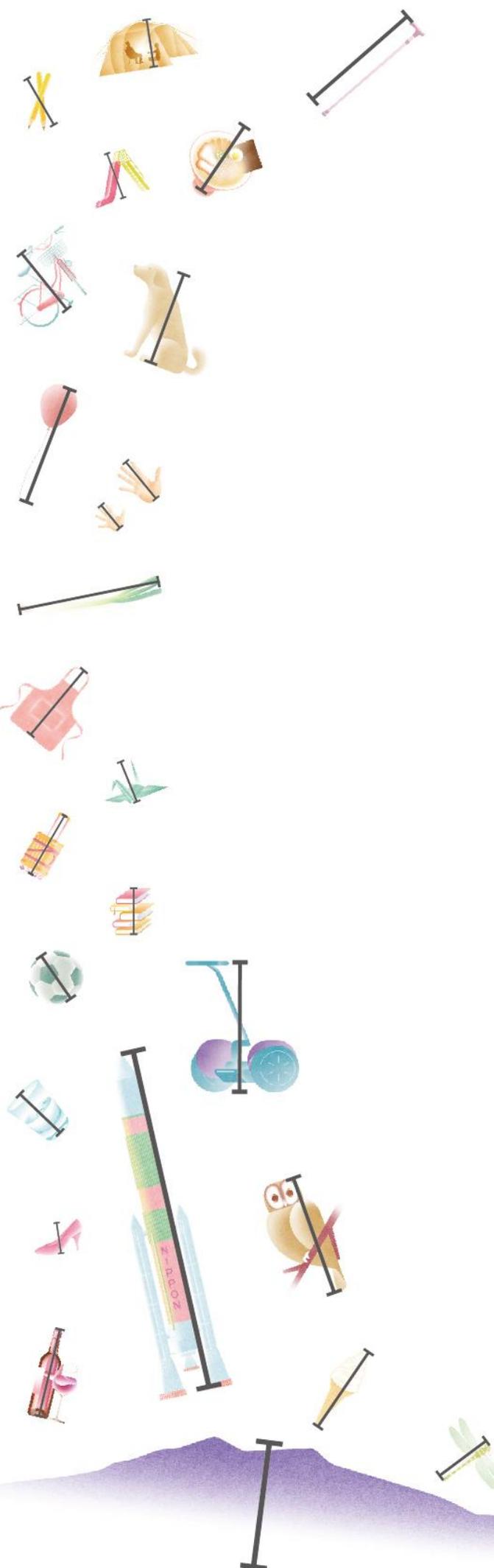
- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 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づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 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
- 四 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



# 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

## 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。

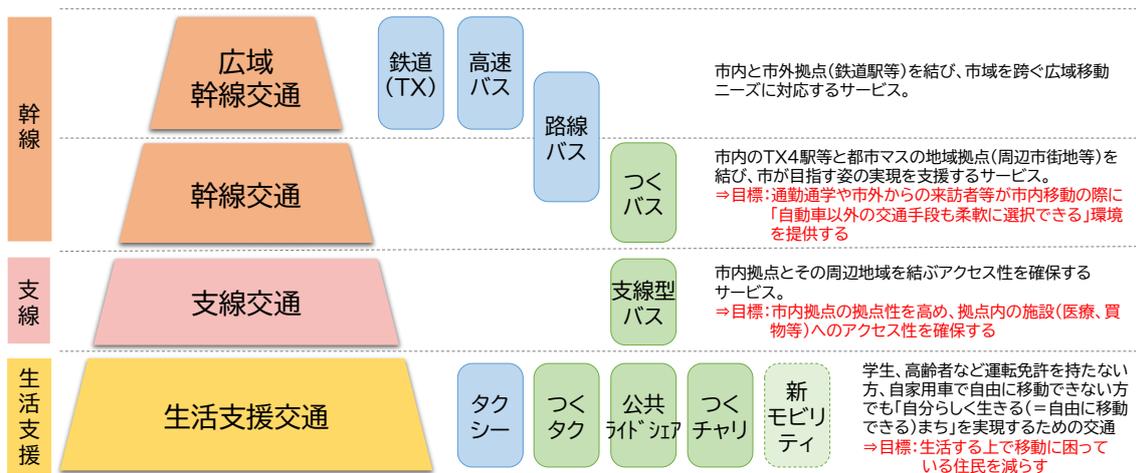


図 階層型システムの概念図

※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

## 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

### 【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%

## 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"><li>・ 幹事会の自己評価結果の総括(施策、KPI)</li><li>・ 計画や施策の修正等の審議</li><li>・ その他公共交通に関する事業等に関する事項</li></ul>	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"><li>・ モビリティデータの蓄積と共有</li><li>・ 施策の進捗状況と取組・改善方針の確認</li><li>・ 計画の達成状況(KPI 指標)の点検・評価</li><li>・ 自己評価シート(議論の内容)の作成</li></ul>	年4回程度

## 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。



令和8年3月19日

(名称) つくば市公共交通活性化協議会

## 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

つくば市の交通は、広域幹線交通・幹線交通・支線交通・生活支援交通の4つの階層からなる「階層型システム」を目指している。市内と市外拠点を結ぶ広域幹線交通や市内のTX4駅等と周辺市街地等を結ぶ幹線交通が骨格を担い、これに市内拠点と周辺地域を結ぶ支線交通、さらに学生や高齢者等、自家用車による移動が困難な人々を支える生活支援交通が加わる。これらの交通が相互に連携することで、通勤・通学・通院・買い物等、住民の日常生活における多様な移動ニーズに対応する。

このような中、市北部に位置する筑波地区は、市内でも高齢化率が高く、今後、免許返納などにより、益々公共交通の需要が見込まれる。このため、移動手段の選択肢を増やすことを目的に、平成31年4月から令和4年3月までの3年間、全4コースの筑波地区支線型バス実証実験運行(定時定路線型)を行った。実証実験運行の結果から第1、2及び4コースについては終了とし、一定の利用が見られた第3コースについて、地域の声を踏まえたコース変更などを行い、令和4年10月1日からつくばね号(愛称)として本格運行を開始した。

筑波地区支線型バス(つくばね号)を利用することにより、交通結節点である「筑波山口」において、つくば市のコミュニティバス(つくバス)や隣接市のコミュニティバス、さらには国庫補助対象地域間幹線系統である関東鉄道(株)の路線バス(筑波山口～土浦駅線)に乗り継ぐことが可能となる。つくば駅や土浦駅への移動により、鉄道や各バス路線に乗り換えることで、広域的な移動をシームレスに行うことが可能となる。

このようなことから、令和4年10月1日から運行を開始した筑波地区支線型バス(つくばね号)については、持続的な生活交通手段となるべく、地域公共交通確保維持事業を活用し、存続させていくことが必要である。

## 2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### (1) 事業の目標

利用者数 1.0 万人/年、収支率 5.6% (つくば市地域公共交通計画の P. 40, P. 42 参照)  
(令和6年度実績 0.7 万人/年、3.9%)

### (2) 事業の効果

筑波地区支線型バス(つくばね号)を維持することにより、筑波地区の住民の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保される。また、路線バスなど幹線交通に接続することによって、住民の移動の幅が広がり、特に高齢者の買い物・通院が容易になるなど、外出促進及び地域の活性化に繋がる。

## 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の地域公共交通の利用状況、地域ごとの生活圏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る（つくば市、運行事業者、利用者）。 （つくば市地域公共交通計画の P. 25 参照）</li> <li>・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・改善を図る（つくば市）。（つくば市地域公共交通計画の P. 31 参照）</li> <li>・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を実施する等、モビリティ・マネジメントの充実を図る（つくば市、運行事業者）。 （つくば市地域公共交通計画の P. 32 参照）</li> </ul>
<p>4. 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概要及び運送予定者</p>
<p>別添の表 1 のとおり。</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額</p>
<p>運行経費 1,509 千円（予定）から運賃収入（税抜）を差し引いた額をつくば市が負担する。また、国庫補助金については、つくば市公共交通活性化協議会で受け入れの後、つくば市へ繰出すこととしている</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況を事業者からつくば市公共交通活性化協議会の事務局である市に報告（毎月）</li> <li>・集計した利用状況をつくば市公共交通活性化協議会で報告（年 3 回程度）</li> </ul>
<p>7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要</p> <p><b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>該当なし</p>
<p>8. 別表 1 の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧</p> <p><b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>該当なし</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項</p> <p><b>【地域間幹線系統のみ】</b></p>
<p>該当なし</p>
<p>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要</p> <p><b>【地域内フィーダー系統のみ】</b></p>
<p>別添の表 5 のとおり。</p>
<p>11. 車両の取得に係る目的・必要性</p> <p><b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b></p>
<p>該当なし</p>
<p>12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果</p>

<b>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
<b>13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
<b>17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</b>
該当なし
<b>18. 協議会の開催状況と主な議論</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和4年6月28日（令和4年度第1回） 事業の実施計画について合意を得られた。 令和5年度生活交通確保維持改善計画について合意が得られた。</li> <li>・ 令和4年11月17日（令和4年度第2回） 利用実績の速報値（運行開始1か月間）、運行開始式（10月1日実施）を報告した。</li> <li>・ 令和5年2月20日（令和4年度第3回） 令和4年度第3四半期の利用実績を報告した。</li> <li>・ 令和5年6月19日（令和5年度第1回） 令和5年10月改正（ダイヤ改正や部分運休の見直しなど）について合意が得られた。 令和6年度生活交通確保維持改善計画について合意を得られた。</li> <li>・ 令和5年11月7日（令和5年度第2回）</li> </ul>

- 令和5年度4月～8月の利用実績を報告した。
- ・令和6年1月18日（令和5年度第3回）  
令和5年度生活交通確保維持改善計画の事業評価について審議した。  
令和6年4月改正（一部区間のフリー乗降の導入）について報告した。
  - ・令和6年6月7日（令和6年度書面協議）  
令和7年度生活交通確保維持改善計画について審議した。  
（令和6年6月21日までに全ての委員から回答があり、合意が得られた。）
  - ・令和6年7月4日（令和6年度第1回）  
令和6年10月改正（停留所の名称変更など）について合意が得られた。
  - ・令和6年11月12日（令和6年度第3回）  
令和6年度上半期の利用実績を報告した。
  - ・令和7年6月2日（令和7年度書面協議）  
令和8年度生活交通確保維持改善計画について審議した。  
（令和7年6月11日までに全ての委員から回答があり、合意が得られた。）
  - ・令和8年3月19日（令和7年度第4回）  
地域公共交通計画変更認定申請について合意が得られた。

#### 19. 利用者等の意見の反映状況

令和4年10月1日の運行開始に当たり、運行コース沿線の区長及び民生委員と計6回の意見交換会を実施し、運行コースやバス停留所の位置などについて、地元住民の意見を反映した。

また、運行開始後も意見交換を計5回実施しており、直近の意見交換（令和6年12月18日実施）では、利用実績の報告、運行経路の拡大やバス待ち環境の改善案について協議した。

#### 【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1

（所 属）都市計画部総合交通政策課

（氏 名）根本 脩平

（電 話）029-883-1111（内線3412）

（e-mail）ubn012@city.tsukuba.lg.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

変更後

市区町村名	つくば市
-------	------

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	149,189
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
つくば市地域公共交通計画	令和8年3月19日	—

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

## つくば市地域公共交通計画

### 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

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づけ・役割
つくば市地域公共交通計画 88 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
つくば市地域公共交通計画 119 ページ
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
つくば市地域公共交通計画 120 ページ
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
つくば市地域公共交通計画 90 ページ～91 ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

#### ※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 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づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 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
- 四 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

# つくば市 地域公共交通計画 令和3年(2021年)3月

〔対象期間〕

令和3年度(2021年度)から  
令和7年度(2025年度)まで



## (5) つくばね号

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

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



図 3-11 つくばね号路線図（2023年）

## 5-2 地域公共交通ごとの役割・位置づけ

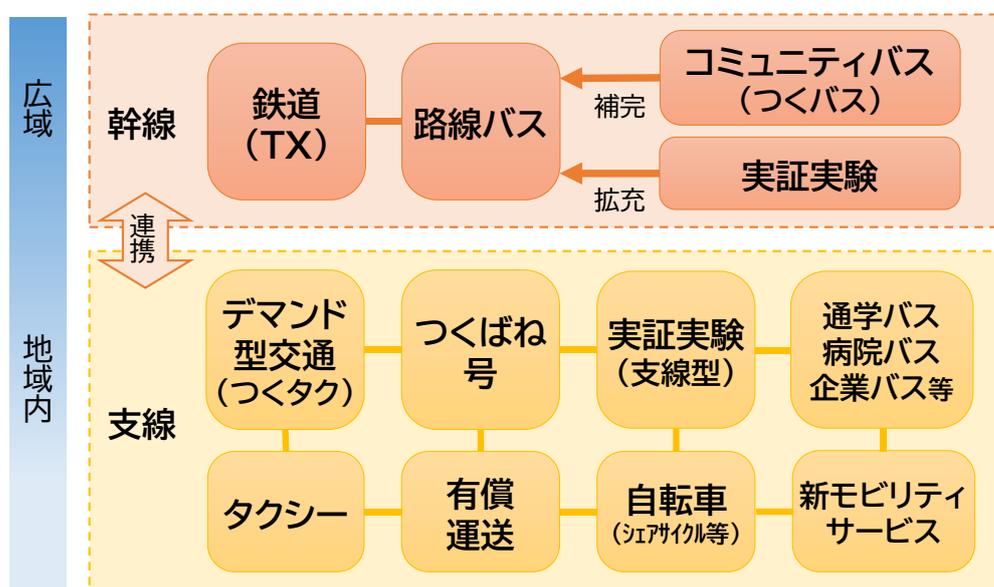
基本理念である「様々なデータや新技術で、人と人、まちとまちが“つながり”、未来へと“つながる”地域公共交通を目指して」を実現するため、「幹線+支線」システムの考え方に基づく地域公共交通ごとの役割、位置づけを明確化します。

### 【幹線+支線システムの考え方】

移動目的や需要に応じた適切な供給サービスを行うため、地域公共交通の役割分担（異なる地域公共交通機関間、路線や系統間での役割分担）を図り、一体のネットワークとして利便性の向上を図ります。

表 5-1 幹線と支線のそれぞれが担う役割

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



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

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

※新モビリティサービス：

GSM（グリーン・スロー・モビリティ）や、超小型モビリティ（自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両）などの新たな交通手段。

各評価指標の現況値と目標値は以下のとおりです。

なお、各指標の具体的な算定方法（条件）は、【参考資料3】にまとめています。

## 【目標1】 まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

### 【指標1-1】 市が実施する公共交通施策の年間利用者数

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

（実証実験バスに関しても期間中は、利用者数の増減を別途モニタリングする）

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

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

### 【指標1-2】 市が実施する公共交通施策の年間収支率

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

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

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

### 【指標 1-3】市の公共交通への公的資金投入額(市負担額)

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

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

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

### 【指標 1-4】利用者1人1回当たりの公的資金投入額（市負担額）

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

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

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

### 【指標 1-5】居住・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域人口

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

現況(2020年度)	目標(2025年度)
43.5 %	46.0 %

※10/1時点の人口に対するカバー率とする

## 施策 09 地域住民との連携

実施主体	つくば市（地域の区会と連携）
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>各区長、または区会と市との意見交換の場を設け、地域の交通問題、課題を収集し、対策の検討、運行内容の見直しを図ります。</li> </ul> <p style="text-align: center;">図 区会と市の連携イメージ</p>

### ▼検討スケジュール

2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度

## 施策18 総合交通案内の実施

実施主体	つくば市（各運行主体とも連携）
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車以外の交通手段の利用方法等を総合的に案内する HP の構築や冊子等の発行を行います。</li> <li>使い方や時刻表など、現在、主体ごとになっている情報を一元的に提供することがポイントであり、施策19のモビリティ・マネジメントへつながることを想定して施策を検討します。</li> </ul> <div data-bbox="518 633 1259 1503" style="text-align: center;"> <p>総合的な交通案内を実施します</p> <p>電車      バス</p> <p>タクシー      自転車 (シェアサイクル) etc...</p> <p>図 総合交通情報の提供イメージ</p> </div>

### ▼検討スケジュール

2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度

## 施策19 モビリティ・マネジメント(MM)の実施

<p>実施主体</p>	<p>つくば市（大学等とも連携）</p>
<p>施策内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 学校教育 MM（市内の学校を対象）、転入者 MM、地域住民 MM（出前講座等）などを実施します。</li> <li>• 特に転入者 MM は、不動産会社や大学生協等に協力を依頼し、「転居先を探している人」に対して、住居地選択の段階からモビリティ・マネジメントを行うことなども検討します。</li> </ul> <p>【例】エコ通学のススメ(出典:茨城県公共通活性化会議)</p>  <p>モビリティ・マネジメントを実施します</p> <p>【例】モビリティ・マネジメント教育のすすめ(出典:交通エコロジー・モビリティ財団)</p>  <p>図 モビリティ・マネジメントグッズの例</p>

### ▼検討スケジュール

2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度	2025 年度
				
				

## 5-8 地域公共交通確保維持事業に係る内容

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

(要綱第 17 条 1 項 1 号関係)

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

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

表 5-3 路線ごとの位置づけと役割

路線名等	位置付け・役割
筑波地区支線型バス 「つくばね号」	・ 地域内の日常生活に必要な交通機能 ・ 地域生活拠点等と集落地域等を結ぶ交通機能
桜川市コミュニティバス 「ヤマザクラ GO」	・ 市内交通結節点等と近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能
筑西市コミュニティバス 「筑西市広域連携バス」	・ 市内交通結節点等と近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能

### (2) 地域公共交通確保維持事業の必要性

(要綱第 17 条 1 項 2 号関係)

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

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

(要綱第 17 条 1 項 3 号関係)

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

表 5-4 路線ごとの事業及び実施主体の概要

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

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

(要綱第17条1項4号関係)

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

世界の  
あしたが見えるまち。  
TSUKUBA

つくば市地域公共交通計画

令和3年(2021年)3月 策定

令和6年(2024年)3月 改正

つくば市 都市計画部 総合交通政策課

〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1

TEL: 029-883-1111 (代表)

令和7年6月11日

(名称) つくば市公共交通活性化協議会

<p><b>1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性</b></p>
<p>つくば市の交通は、市内外の広域移動を担うつくばエクスプレスや地域間を運行する路線バスとコミュニティバス（つくバス）が幹線の役割を果たし、デマンド型の乗合タクシー（つくタク）が支線として地域内における移動手段として、それぞれ、通勤・通学・通院・買い物等の住民生活において、重要な役割を果たしている。</p> <p>このような中、市北部に位置する筑波地区は、市内でも高齢化率が高く、今後、免許返納などにより、益々公共交通の需要が見込まれる。このため、移動手段の選択肢を増やすことを目的に、平成31年4月から令和4年3月までの3年間、全4コースの筑波地区支線型バス実証実験運行（定時定路線型）を行った。実証実験運行の結果から第1、2及び4コースについては終了とし、一定の利用が見られた第3コースについて、地域の声を踏まえたコース変更などを行い、令和4年10月1日からつくばね号（愛称）として本格運行を開始した。</p> <p>筑波地区支線型バス（つくばね号）を利用することにより、交通結節点である「筑波山口」において、つくば市のコミュニティバス（つくバス）や隣接市のコミュニティバス、さらには国庫補助対象地域間幹線系統である関東鉄道（株）の路線バス（筑波山口～土浦駅線）に乗り継ぐことが可能となる。つくば駅や土浦駅への移動により、鉄道や各バス路線に乗り換えることで、広域的な移動をシームレスに行うことが可能となる。</p> <p>このようなことから、令和4年10月1日から運行を開始した筑波地区支線型バス（つくばね号）については、持続的な生活交通手段となるべく、地域公共交通確保維持事業を活用し、存続させていくことが必要である。</p>
<p><b>2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果</b></p>
<p><b>(1) 事業の目標</b></p>
<p>1便当たり乗車人数を1名とする。(つくば市地域公共交通計画のP90参照) (令和6年度実績1.20名)</p>
<p><b>(2) 事業の効果</b></p>
<p>筑波地区支線型バス（つくばね号）を維持することにより、筑波地区の住民の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、路線バスなど幹線交通に接続することによって、住民の移動の幅が広がり、特に高齢者の買い物・通院が容易になるなど、外出促進及び地域の活性化に繋がる。</p>
<p><b>3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・市、事業者及び住民が定期的に会議を開催し、利用状況や移動需要を踏まえた利用促進策や運行内容の検討を実施する。また、必要に応じて随時見直しを行い、地域の需要に合わせた運行を目指す。(つくば市、運行事業者、利用者) (つくば市地域公共交通計画のP104参照)</li> <li>・筑波地区支線型バス（つくばね号）のコースやバス停留所位置などの情報を市民に分かりやすく伝えるマップなどを作成する。(つくば市) (つくば市地域公共交通計画のP113参照)</li> <li>・沿線住民等へのモビリティ・マネジメントを実施する。(つくば市、運行事業者) (つくば市地域公共交通計画のP114参照)</li> </ul>

4. 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概要及び 運送予定者
別添の表1のとおり。
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
運行経費1509千円(予定)から運賃収入(税抜)を差し引いた額をつくば市が負担する。 また、国庫補助金については、つくば市公共交通活性化協議会で受け入れの後、つくば市 へ繰出すこととしている
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・利用状況を事業者からつくば市公共交通活性化協議会の事務局である市に報告(毎月) ・集計した利用状況をつくば市公共交通活性化協議会で報告(年3回程度)
7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの 運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村 に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及 びその他特記事項 <u>【地域間幹線系統のみ】</u>
該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u>
別添の表5のとおり。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】</u>
該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けよ うとする場合のみ】</u>
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費

用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和4年6月28日（令和4年度第1回） 事業の実施計画について合意を得られた。 令和5年度生活交通確保維持改善計画について合意が得られた。</li> <li>・ 令和4年11月17日（令和4年度第2回） 利用実績の速報値（運行開始1か月間）、運行開始式（10月1日実施）を報告した。</li> <li>・ 令和5年2月20日（令和4年度第3回） 令和4年度第3四半期の利用実績を報告した。</li> <li>・ 令和5年6月19日（令和5年度第1回） 令和5年10月改正（ダイヤ改正や部分運休の見直しなど）について合意が得られた。 令和6年度生活交通確保維持改善計画について合意を得られた。</li> <li>・ 令和5年11月7日（令和5年度第2回） 令和5年度4月～8月の利用実績を報告した。</li> <li>・ 令和6年1月18日（令和5年度第3回） 令和5年度生活交通確保維持改善計画の事業評価について審議した。 令和6年4月改正（一部区間のフリー乗降の導入）について報告した。</li> <li>・ 令和6年6月7日（令和6年度書面協議） 令和7年度生活交通確保維持改善計画について審議した。 （令和6年6月21日までに全ての委員から回答があり、合意が得られた。）</li> <li>・ 令和6年7月4日（令和6年度第1回） 令和6年10月改正（停留所の名称変更など）について合意が得られた。</li> <li>・ 令和6年11月12日（令和6年度第3回）</li> </ul>

<p>令和6年度上半期の利用実績を報告した。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・令和7年6月2日（令和7年度書面協議）</li></ul> <p>令和8年度生活交通確保維持改善計画について審議した。 （令和7年6月11日までに全ての委員から回答があり、合意が得られた。）</p>
<b>19. 利用者等の意見の反映状況</b>
<p>令和4年10月1日の運行開始に当たり、運行コース沿線の区長及び民生委員と計6回の意見交換会を実施し、運行コースやバス停留所の位置などについて、地元住民の意見を反映した。</p> <p>また、運行開始後も意見交換を計5回実施しており、直近の意見交換（令和6年12月18日実施）では、利用実績の報告、運行経路の拡大やバス待ち環境の改善案について協議した。</p>

**【本計画に関する担当者・連絡先】**

（住 所）茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1

（所 属）都市計画部総合交通政策課

（氏 名）根本

（電 話）029-883-1111(内線 3412)

（e-mail）ubn012@city.tsukuba.lg.jp

**注意：** 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

変更前

市区町村名	つくば市
-------	------

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	149,189
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
つくば市地域公共交通計画	令和3年3月26日	—

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

# 地域カルテについて

令和8年(2026年)3月19日(木)

総合交通政策課

地域カルテについて、全地域作成が完了したことから、活性協で報告するもの。

## ▼地域カルテの作成目的

- つくば市の各地域(=大字単位)における**人口構成、土地利用、公共交通等**の状況を整理し、各地域を横断的に閲覧できるようにする。

→**市内バス路線の再編等**に向けた検討の基礎資料とする。

## ▼作成地域

306地域 (別紙1 参照)

## ▼今後の活用等

- バス運転士の効率配置等のために行う市内バス路線の再編等に向けた基礎資料とする。
- 人口データ等は定期的に更新し、路線再編等の議論の際に活用する。



地域カルテ作成地域一覧

資料5別紙1

※地域名の後ろに★(R8)又は☆(市街化区域でバス路線がない地域)がついている地域については図面(別紙3参照)を作成

■筑波地区

No.	地域
1	明石
2	安食
3	池田
4	泉
5	磯部
6	臼井
7	漆所
8	大形
9	大貫
10	小沢
11	小田★
12	上大島
13	上沢
14	上菅間
15	神郡
16	北太田
17	君島
18	国松
19	小泉
20	高野原新田
21	小和田
22	下大島
23	杉木
24	田中
25	田水山
26	筑波
27	作谷
28	寺具
29	中菅間
30	沼田
31	平沢
32	北条★
33	洞下
34	水守
35	山木
36	山口
37	和台
38	和台原

■大穂地区

No.	地域
39	大久保
40	大砂
41	大曽根★
42	大穂
43	長高野
44	鹿島台
45	要
46	北原
47	佐
48	篠崎
49	上原
50	玉取
51	筑穂一丁目☆
52	筑穂二丁目☆
53	筑穂三丁目☆
54	西高野
55	西沢
56	蓮沼
57	花畑一丁目
58	花畑二丁目
59	花畑三丁目
60	前野
61	南原
62	吉沼★
63	若森

■豊里地区

No.	地域
64	旭
65	今鹿島
66	上郷★
67	上里
68	木俣
69	高野
70	酒丸
71	田倉
72	土田
73	手子生
74	東光台一丁目
75	東光台二丁目
76	東光台三丁目
77	東光台四丁目
78	東光台五丁目
79	遠東
80	豊里の杜一丁目
81	豊里の杜二丁目
82	中東原新田
83	沼崎
84	野畑
85	百家
86	緑ヶ原一丁目
87	緑ヶ原二丁目
88	緑ヶ原三丁目
89	緑ヶ原四丁目

■桜地区

No.	地域
90	吾妻一丁目
91	吾妻二丁目
92	吾妻三丁目
93	吾妻四丁目
94	天久保一丁目
95	天久保二丁目
96	天久保三丁目
97	天久保四丁目
98	上野
99	上ノ室
100	梅園一丁目
101	梅園二丁目
102	大
103	岡村新田
104	上境
105	上広岡
106	吉瀬
107	倉掛
108	栗原
109	金田
110	妻木
111	栄★
112	桜一丁目
113	桜二丁目
114	桜三丁目
115	さくらの森☆
116	大角豆
117	柴崎
118	下広岡
119	松栄
120	千現一丁目
121	千現二丁目
122	竹園一丁目
123	竹園二丁目
124	竹園三丁目
125	天王台一丁目
126	天王台二丁目
127	天王台三丁目
128	中根
129	並木一丁目
130	並木二丁目
131	並木三丁目
132	並木四丁目
133	花園
134	花室
135	春風台
136	東岡
137	古来
138	松塚
139	横町
140	流星台☆

■谷田部地区

No.	地域	No.	地域
141	赤塚	203	下別府
142	新井	204	下横場
143	新牧田	205	陣場
144	飯田	206	諏訪
145	市之台	207	台町一丁目
146	稲岡	208	台町二丁目
147	稲荷前	209	台町三丁目
148	今泉	210	平
149	榎戸	211	高須賀
150	大白裕	212	高田
151	大わし☆	213	鷹野原
152	鬼ヶ窪	214	高山
153	小野川☆	215	高良田
154	小野崎	216	館野
155	面野井	217	手代木
156	学園の森一丁目	218	中内
157	学園の森二丁目	219	中野
158	学園の森三丁目	220	中別府
159	学園南一丁目☆	221	長峰
160	学園南二丁目☆	222	鍋沼新田
161	学園南三丁目☆	223	西大沼
162	梶内	224	西大橋
163	春日一丁目	225	西岡
164	春日二丁目	226	西栗山
165	春日三丁目	227	西原
166	春日四丁目	228	西平塚
167	片田	229	二の宮一丁目
168	葛城根崎	230	二の宮二丁目
169	香取台	231	二の宮三丁目
170	上萱丸	232	二の宮四丁目
171	かみかわ	233	根崎
172	上河原崎☆	234	八幡台☆
173	上河原崎下河原崎入会地	235	花島新田
174	上原	236	羽成
175	上横場	237	原
176	苅間	238	万博公園西
177	観音台一丁目	239	東一丁目
178	観音台二丁目	240	東二丁目
179	観音台三丁目	241	東新井
180	北郷	242	東平塚
181	北中島	243	東丸山
182	北中妻	244	藤本☆
183	研究学園一丁目	245	古館
184	研究学園二丁目	246	真瀬
185	研究学園三丁目	247	松代一丁目☆
186	研究学園四丁目	248	松代二丁目☆
187	研究学園五丁目	249	松代三丁目☆
188	研究学園六丁目	250	松代四丁目☆
189	研究学園七丁目	251	松代五丁目☆
190	高野台一丁目	252	松野木
191	高野台二丁目	253	水堀
192	高野台三丁目	254	緑ヶ丘
193	小白裕	255	みどりの一丁目
194	西郷	256	みどりの二丁目
195	境田	257	みどりの中央
196	境松	258	みどりの東
197	島名	259	みどりの南
198	島	260	南中妻
199	下萱丸	261	御幸ヶ丘
200	下河原崎☆	262	柳橋
201	下原	263	谷田部★
202	下平塚	264	山中

■荳崎地区

No.	地域
265	あしび野
266	天宝喜
267	池の台
268	池向
269	稲荷川
270	稲荷原
271	梅ヶ丘
272	大井
273	大舟戸
274	小荳
275	上岩崎
276	荳崎
277	九万坪
278	駒込
279	小山
280	桜ヶ丘
281	下岩崎
282	自由ヶ丘
283	城山
284	菅間
285	高崎
286	高見原一丁目★
287	高見原二丁目★
288	高見原三丁目★
289	高見原四丁目★
290	高見原五丁目★
291	泊崎
292	中山☆
293	西大井
294	西ノ沢
295	樋の沢
296	富士見台
297	房内
298	宝陽台
299	細見
300	牧園
301	松の里☆
302	明神
303	森の里
304	六斗
305	若栗
306	若葉

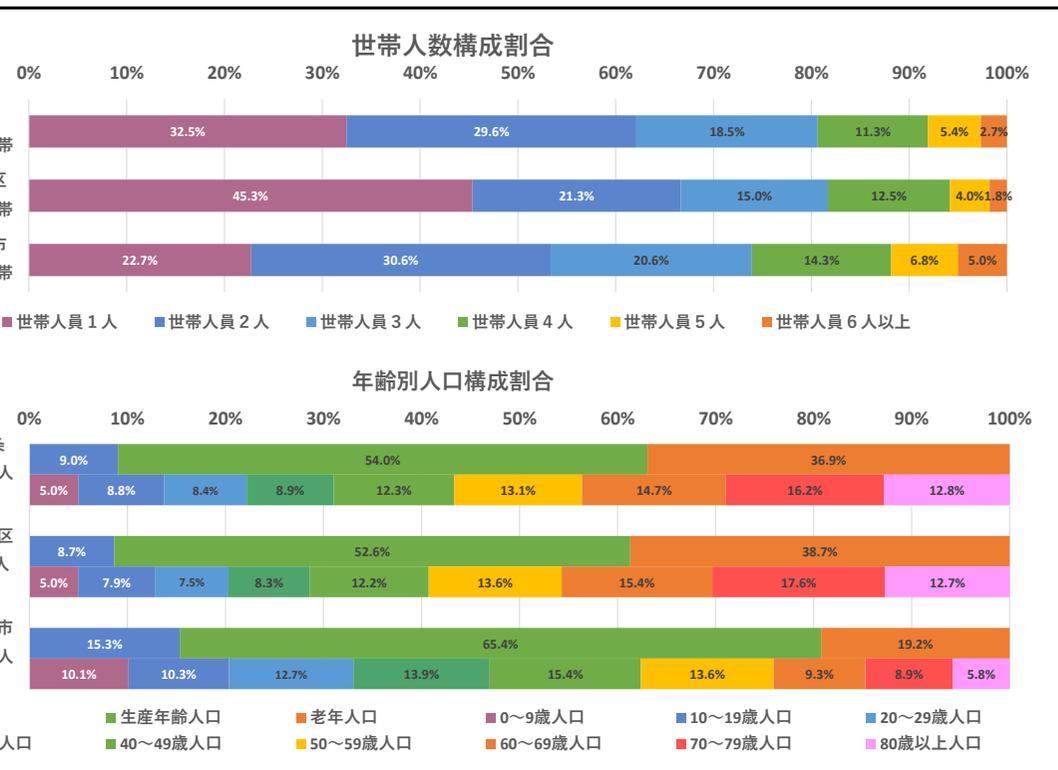
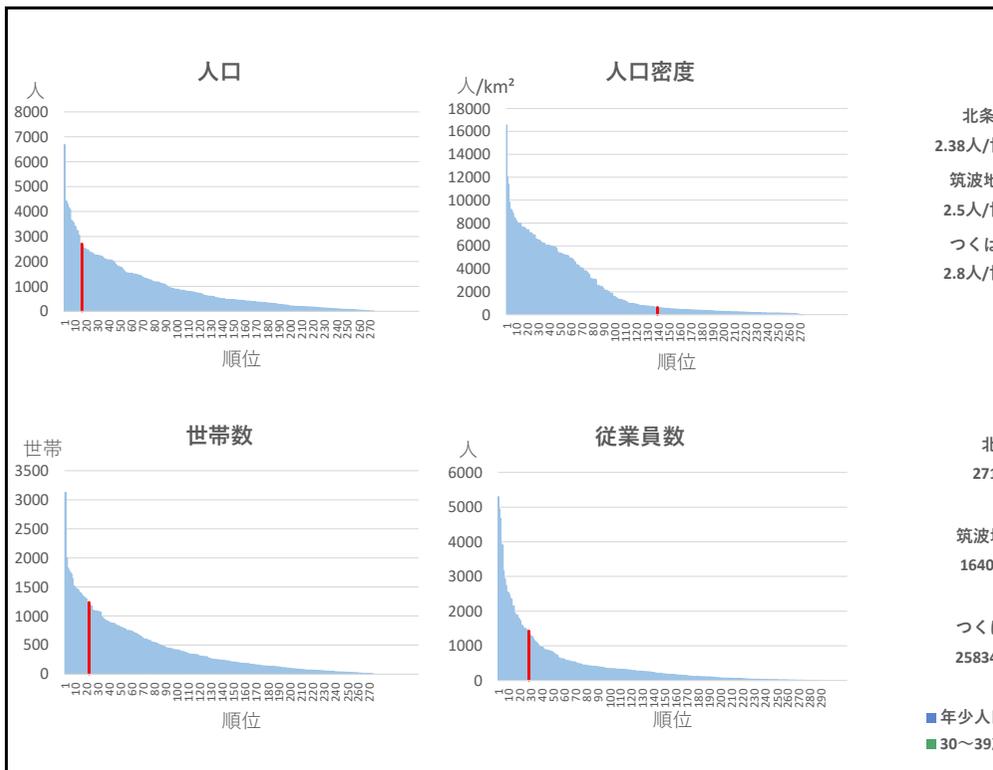
地域カルテ (北条)

### 基礎情報

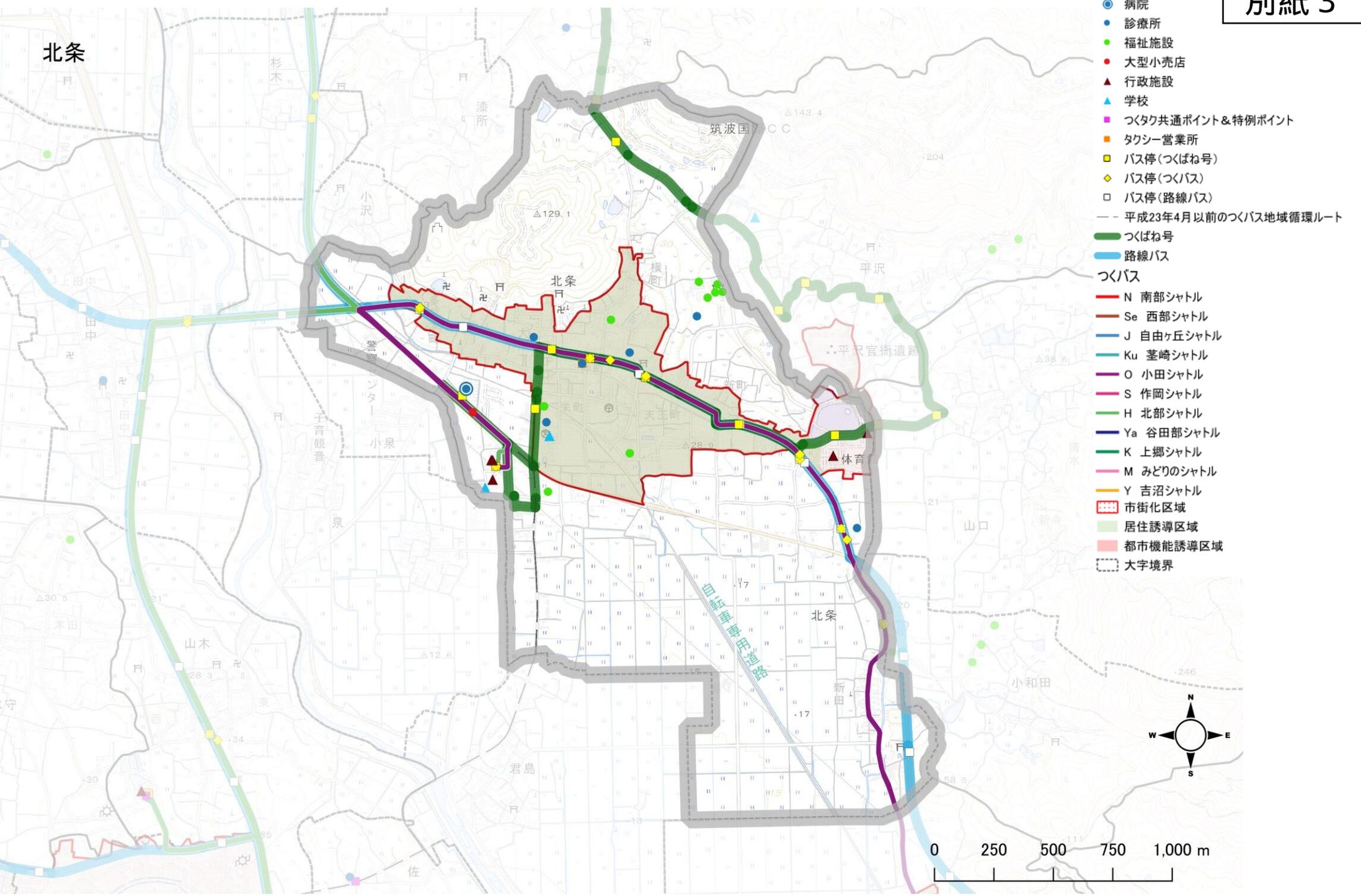
- ・ 地区：筑波地区
- ・ 人口：2712人 (16位/306位)、人口密度：653.2人/km<sup>2</sup> (139位/306位)、世帯数：1240世帯 (22位/306位)、従業員数：1433人 (28位/306位)
- ・ 年齢構成：年少人口9.0%、生産年齢人口54.0%、老年人口36.9%  
0～9歳 5.0%、10～19歳 8.8%、20～29歳 8.4%、30～39歳 8.9%、40～49歳 12.3%  
50～59歳 13.1%、60～69歳 14.7%、70～79歳 16.2%、80歳以上 12.8%
- ・ 平均世帯人員：2.38人/世帯 (166位/306位)、単独世帯割合：32.5% (104位/306位)
- ・ 高齢単身世帯数：240世帯、高齢者のみ複数人世帯：145世帯
- ・ 要支援レベル1～2：45人 (地域人口に対する割合：1.66%、1km<sup>2</sup>あたり：10.8人/km<sup>2</sup>)
- ・ 要介護レベル1～5：215人 (地域人口に対する割合：7.93%、1km<sup>2</sup>あたり：51.8人/km<sup>2</sup>)
- ・ 高齢者運転免許自主返納支援事業の申請者数 (平成28年度～令和7年7月25日のべ人数)：67人

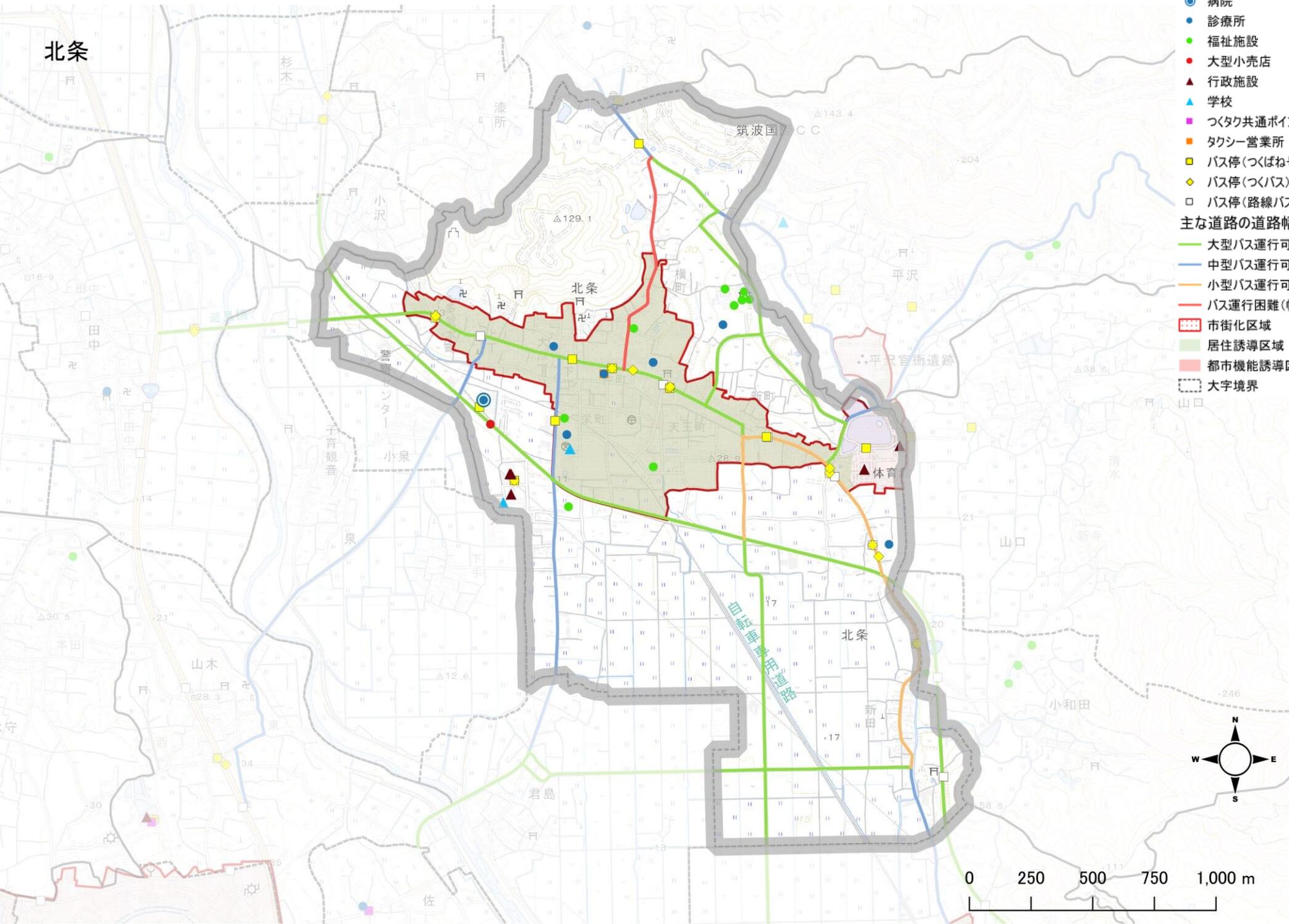
### 施設立地

- ・ 医療施設：8か所 (病床数：96床)  
病院：1か所 (病床数：96床)、一般診療所：4か所 (病床数：0床)、  
歯科診療所：3か所 (病床数：データなし)
- ・ 福祉施設：0か所  
保護施設：0か所、老人福祉施設：0か所、障害者支援施設：0か所、  
身体障害者社会参加支援施設：0か所、児童福祉施設等：1か所、母子・父子福祉施設：0か所、  
その他の社会福祉施設等：10か所  
(有料老人ホーム：1か所、介護保険等の施設：6か所、障害者サービス施設：2か所、  
児童福祉サービス施設：0か所、相談所等の施設：1か所、その他：0か所)
- ・ 大型小売店 (1000m<sup>2</sup>以上)：1か所 (合計面積：1141m<sup>2</sup>)  
ショッピングセンター：0か所 (0m<sup>2</sup>)、ホームセンター：0か所 (0m<sup>2</sup>)、食品スーパー：1か所 (1141m<sup>2</sup>)、  
寄合百貨店：0か所 (0m<sup>2</sup>)、総合スーパー：0か所 (0m<sup>2</sup>)、専門店：0か所 (0m<sup>2</sup>)



# 別紙 3





- 病院
- 診療所
- 福祉施設
- 大型小売店
- ▲ 行政施設
- ▲ 学校
- つくたく共通ポイント&特例ポイント
- タクシー営業所
- バス停(つくばね号)
- ◆ バス停(つくバス)
- バス停(路線バス)
- 主な道路の道路幅員**
- 大型バス運行可能(センターラインあり)
- 中型バス運行可能(幅員5.5m以上)
- 小型バス運行可能(幅員5.0m以上)
- バス運行困難(幅員5.0m未満)
- 市街化区域
- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域
- 大字境界



# 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

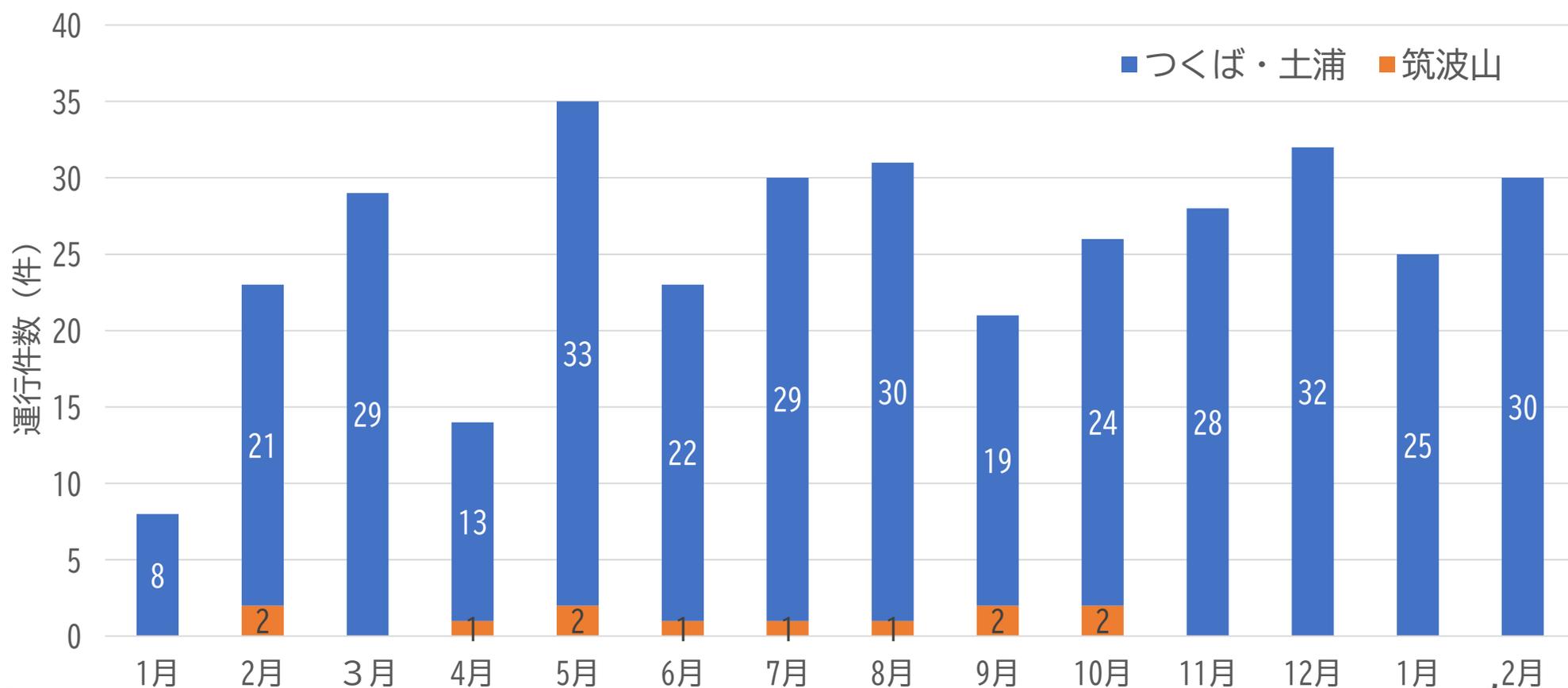
令和8年(2026年)3月19日(木)

総合交通政策課

# 運行件数の推移

つくば・土浦エリアの運行件数は343件(延べ人数:367人)  
筑波山エリアの運行件数は12件(延べ人数:15人)

▼月別の運行人数(2025/1/27~2026/2/28)



# 時間帯・曜日別の利用件数(つくば・土浦エリア)

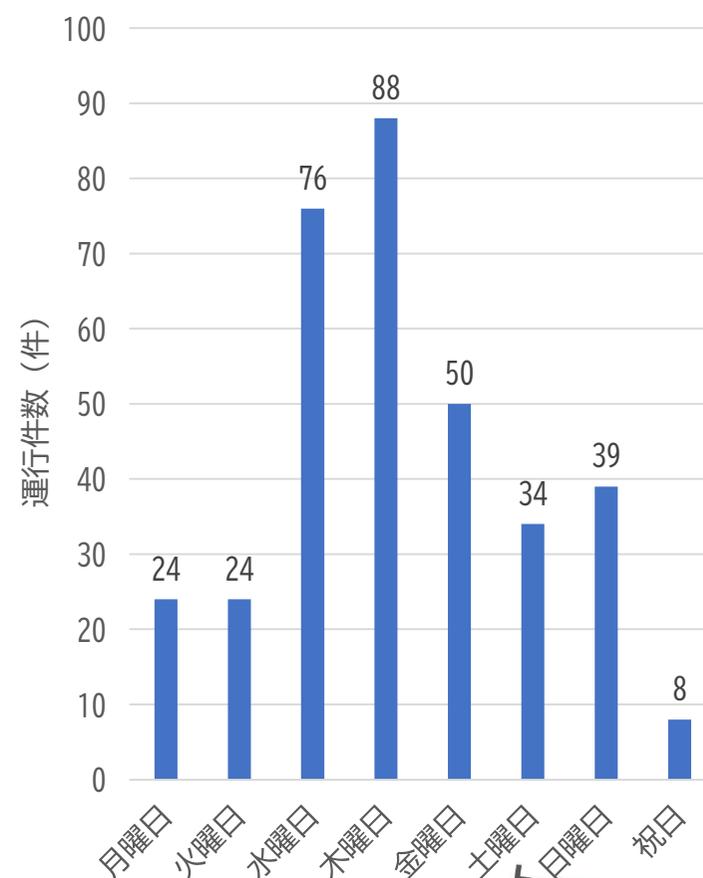
平日の朝(6・7時台)及び夕方(17・18時台)の利用が多い  
 水・木曜日の利用が多い  
 ⇒ 特定の利用者数名が定期的に通勤目的で利用

運行時間	
平日・土曜	6:00~8:00 17:00~21:00
日曜・祝日	6:00~21:00

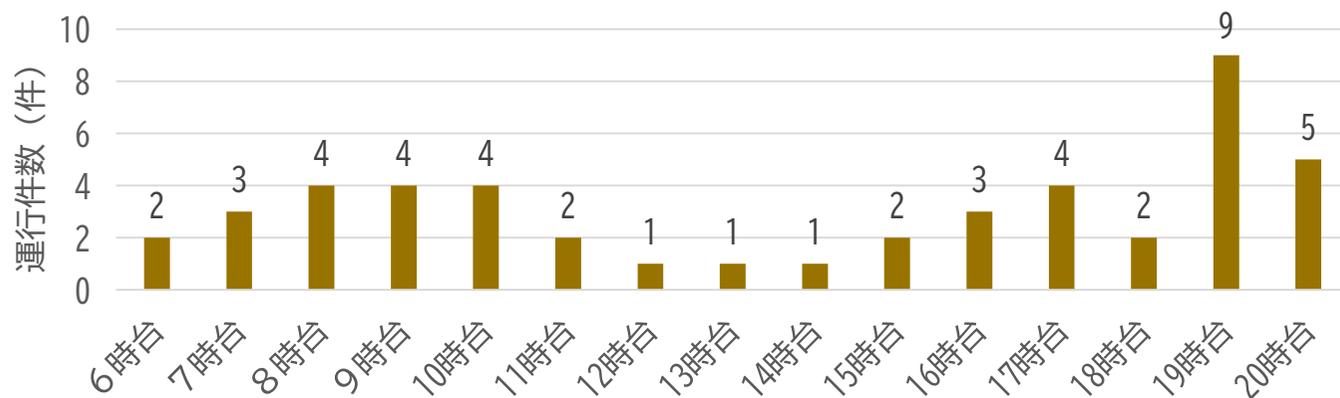
▼平日・土曜日(2025/1/27~2026/2/28)



▼曜日別(2025/1/27~2026/2/28)



▼日曜日・祝日(2025/1/27~2026/2/28)



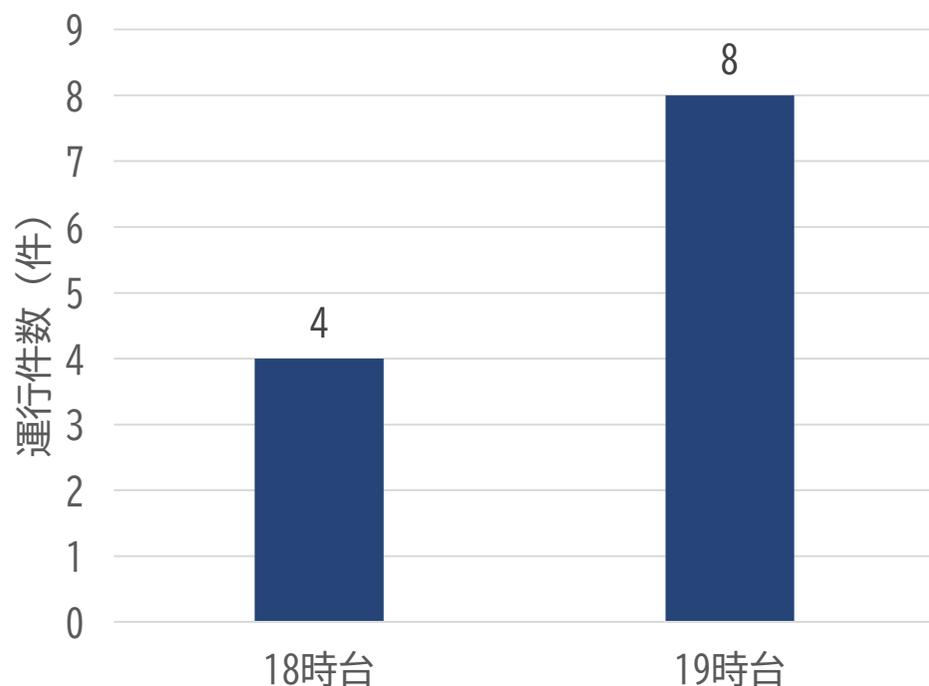
# 時間帯・曜日別の利用件数(筑波山エリア)

特定の利用者数1名(観光事業者)が定期的に利用

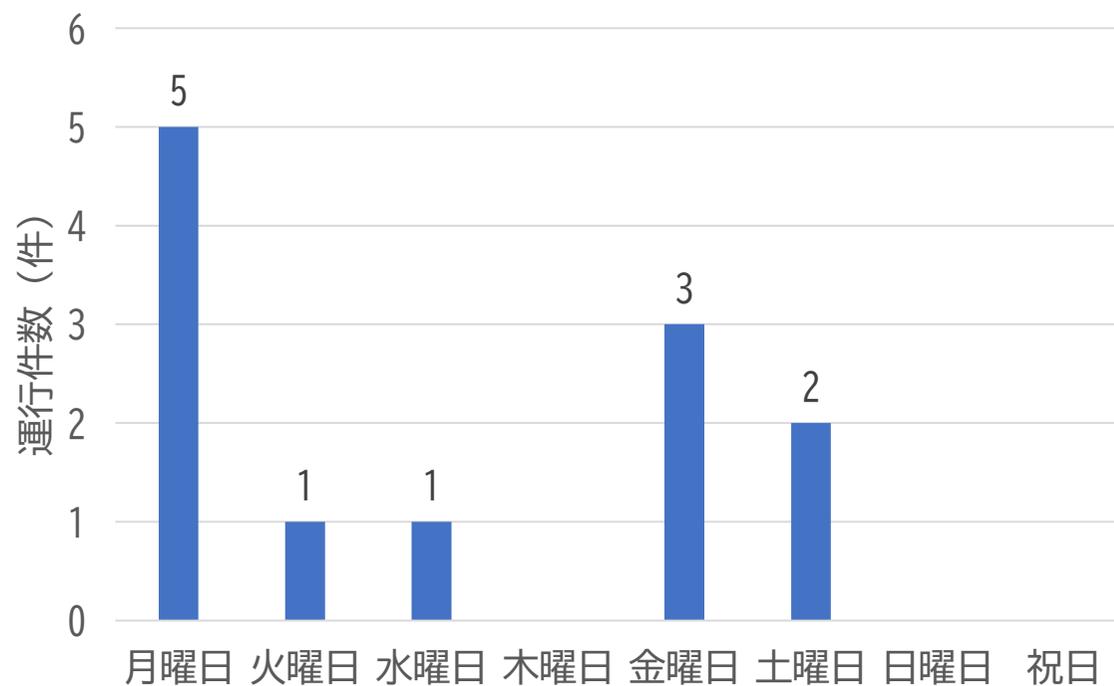
運行時間

平日・土日祝 18:00~20:00

▼時間帯別(2025/1/27~2026/2/28)



▼曜日別(2025/1/27~2026/2/28)



# 乗降地点ごとの利用回数

## 乗車地点:つくば・土浦エリア

1 つくばセンター (つくば駅前広場駐車場)	144回
2 広岡交流センター	47回
3 下広岡419①	38回

## 乗車地点:筑波山エリア

1 筑波山神社前ロータリー	8回
2 筑波山つつじヶ丘駐車場	3回
3 筑波山口	1回

## 降車地点:つくば・土浦エリア

1 つくばセンター (つくば駅前広場駐車場)	171回
2 広岡交流センター	40回
3 下広岡419①	36回

## 降車地点:筑波山エリア

1 筑波山口	10回
2 筑波山つつじヶ丘駐車場	1回
2 筑波山観光案内所	1回



# 令和7年度の利用促進に関する主な取組

## 全エリア共通

- ・ガイドブック更新
- ・SNS広告 (Instagram)
- ・ホームページのデザイン改修
- ・路線バス車内広告



▲SNS広告

## つくば・土浦エリア

- ・つくたく合同説明会の開催
- ・チラシ&ガイドブックのポスティング

### ▼チラシ



### ▼合同説明会の様子



## 筑波山エリア

- ・筑波山観光案内所前に停留所を設置
- ・つくばセンターでビラ配り
- ・英語版チラシの配布

### ▼停留所



### ▼ビラ配りの様子



## 1 実施目的

### (1) 地域住民への利用方法の周知

桜ニュータウンの地域住民を対象にアンケート調査を実施した結果、181人から回答がありました。そのうち124人が地域連携公共ライドシェアを知っており、24人が会員登録済みであるものの、実際に利用したことがあると回答した方は8人と少ないことがわかりました。このことから、地域住民の中には本サービスを利用したいものの、利用に対するハードルがあり、利用できない方が一定数いると考えられます。

「本サービスを利用していない理由」に関する設問では、「自分で車を運転している」が最も多く、次点で「利用したい時間帯に運行していない」「アプリの使用方法が難しい」「一般ドライバーの運行が不安」という回答が続きます。そのため、今回は「アプリの使用方法」及び「一般ドライバーによる運行」という2つのハードルを払拭することを目的にサポート会（体験乗車会）を実施するものです。

### (2) webアプリ機能改善の効果測定

昨年度実施した利用者アンケートでは、webアプリに対する不満の声が大きかったことから、2～3月にかけて以下の機能改善を実施しました。

- ・ 予約成立時及びキャンセル時のメール通知機能の実装
- ・ ユーザーインターフェースの改善

今回の体験乗車会を通じて、利用希望者に対してアンケート調査を実施し、上記改善の効果測定を実施します。

### (3) 登録ドライバーの育成

本事業では、一般からドライバーを募集し、令和7年10月から令和8年1月にかけて実地を含む研修を実施した上で、ドライバーの登録を行っています。研修から1年以上経過したことで、運行回数の少ないドライバーの中には、運行に対して不安を持つドライバーがいることから、今回の体験乗車会では登録ドライバーの育成を兼ねた現地研修を実施します。

## 2 日程及び場所

日時	受付会場	指定行き先
3月15日（日）10-15時	カワチ薬局土浦南店	土浦第四中学校前
3月22日（日）10-15時	永国団地集会所	イオンモール土浦
3月29日（日）10-15時	広岡交流センター	イオンモール土浦

## 3 対象者

上記日時内に受付会場まで訪問した方

※事前申込不要 ※体験乗車は「受付会場」⇔「指定行き先」間の往復運行のみ無料

委託事業者であるCommunity Mobilityのwebアプリ「mobi」の利用方法の案内及び機能改善の効果測定を目的の1つとして実施することから、アプリの所有者であるCommunity Mobilityが運賃を負担

## 4 実施方法

- ① 上記「受付場所」にブースを出展し、スタッフが待機します。
- ② ブース内で、スタッフがアカウント登録から実際の予約までをレクチャーします。
- ③ 予約完了後、ライドシェア車両に乗車し、上記「指定行き先」まで運行します。
- ④ 上記「指定行き先」にもスタッフが待機し、復路の利用も案内します。

# 近隣自治体のバス運賃の事例について



# (参考)近隣自治体コミュニティバス運賃等

自治体	名称	運賃体系	大人	小人	主な割引
つくば市	つくバス	区間制	200~400円	100~200円	無料:— 割引:障害者/妊産婦/高齢者=半額 回数券:200円券×11枚=2,000円 ほか 1日券:大人500円/小人250円
土浦市	キララちゃんバス	均一(1乗車)	150円 (IC:150円)	80円 (IC:75円)	無料:乳児/幼児(※条件あり) 割引:障害者+介助者1名=80円(IC75円)/障害者(小学生)=40円(IC38円) 回数券:150円×22枚=3,000円 ほか 1日券:大人300円/小学生150円/障害者150円
	つちまるバス	均一(1乗車)	200円	100円	無料:未就学児(保護者1名につき2名まで) 割引:障害者手帳提示(介助者1名まで同運賃)=半額 回数券:— 1日券:—
牛久市	かっぱ号(通勤ライナー)	均一(1乗車)	170円 (IC:168円)	90円 (IC:84円)	無料:未就学児 割引:障害者(身体/知的/精神)=普通運賃の半額 回数券:22枚綴り おとな3,400円/こども1,800円 1日券:設定なし
	かっぱ号(日中ルート)	均一(1乗車)	100円 (IC:98円)	50円 (IC:49円)	無料:未就学児 割引:障害者(身体/知的/精神)=普通運賃の半額 回数券:22枚綴り おとな2,000円/こども1,000円 1日券:大人200円/こども100円
取手市	ことバス	均一(1乗車)	150円	80円	無料:未就学児/障害者等 割引:— 回数券:1,500円(1,800円分綴り) 1日券:大人300円/小人150円
守谷市	モコバス	均一(1乗車)	200円	100円	無料:未就学児/障がい者(手帳提示)+介助者1名 割引:— 回数券:11枚綴り 大人1,600円/小人800円 1日券:—
つくばみらい市	みらい号	均一(1乗車)	200円	100円	無料:未就学児等(小学生未満)/65歳以上(市内在住)/妊産婦(市内在住)/小学生(市内在住)/障がい者等(市内在住) 割引:— 回数券:200円券×11枚=2,000円(小人は半額) 1日券:400円
常総市	JOYBUS	均一(1乗車)	250円	100円	無料:未就学児/妊娠中(母子健康手帳交付日から1年間) 割引:障がい者=100円 回数券:— 1日券:大人500円/小人・障がい者200円
龍ヶ崎市	—	均一(1乗車)	100円	50円	無料:未就学児 割引:手帳所持者=50円 回数券:50円券×10枚=500円(小学生・手帳所持者共通) 1日券:—

# (参考)路線バス「昼間割引」概要(龍ヶ崎市)

## 制度の概要

- 平成14年7月1日のコミュニティバス運行開始にあわせ、関東鉄道の協力により「路線バス昼間割引運賃」を実施
- 自家用車利用から公共交通利用への転換を促し、環境負荷の軽減・交通事故の減少を図る
- 初乗り:190円
- 市内移動:どこまで乗っても上限運賃(210円)まで

## 【令和8年4月1日から】上限運賃を改定

### 上限運賃

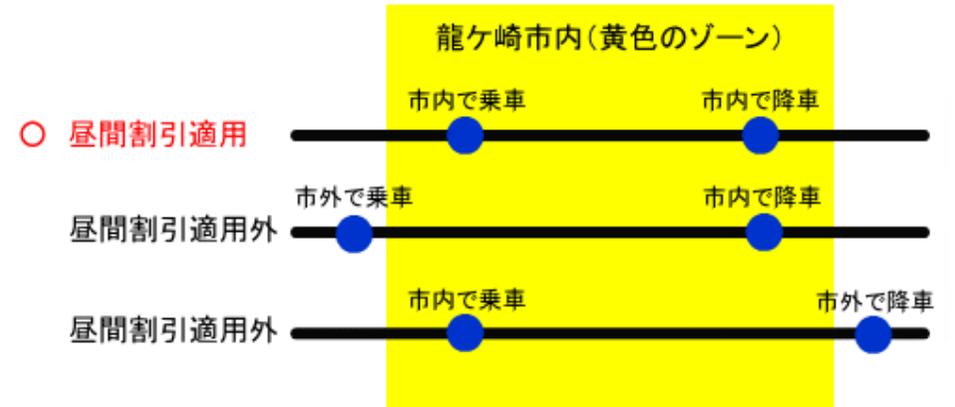
変更前 210円 → 変更後 300円

### 変更日

令和8年4月1日(水)

## 対象(適用条件)

- 龍ヶ崎市内で乗車・降車する場合(市民に限らずどなたでも利用可)
  - 関東鉄道株式会社が運行する一般路線バス(全線)
  - 始発地の発車時刻が8:00~17:00の便
- ※ 始発地が17:00前なら、その後の乗降が17:00を過ぎても対象、交通状況等で始発地の予定発車が17:00を過ぎた場合も対象



路線バス昼間割引の適用例

(出典:龍ヶ崎市)