

令和7年度第3回つくば市公共交通活性化協議会 次第

日 時：令和7年(2025年)12月18日(木) 9時30分～
場 所：つくば市役所 本庁舎2階 会議室201

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 題

(1) 審議案件

案件1 つくタクの令和8年4月改正について

案件2 つくばね号の令和7年度地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)
に係る事業評価について

案件3 第2次つくば市地域公共交通計画(案)について

(2) 報告案件

案件1 令和7年度上半期つくバス利用実績及び令和6年度近隣自治体コミュニティバスの利用実績について

4 その他の事項

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3回つくば市公共交通活性化協議会 席次表

資料1 つくタクの令和8年4月改正について

資料2 つくばね号の令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）
に係る事業評価について

資料2別紙1 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価様式

資料2別紙2 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価ポンチ絵

資料3－1 第2次つくば市地域公共交通計画（案）概要版

資料3－2 第2次つくば市地域公共交通計画（案）本編

資料3－3 第2次つくば市地域公共交通計画（案）参考資料

資料4 令和7年度上半期つくバス利用実績及び令和6年度近隣自治体コミュニティバスの利用実績について

--参考資料--

参考 つくば市公共交通活性化協議会規約（現行規約）

つくタクの令和8年4月改正(予定)について

令和7年(2025年)12月18日(木)

総合交通政策課

改正内容

■内容

「谷田部保健センター」に乗降場所を新設し、茎崎地区からの特例ポイントとする。

■経緯

- ・令和7年12月に、茎崎保健センターを「茎崎交流センター別館」へリニューアルした。
- ・茎崎交流センター別館では、定期健康診断などの保健事業を引き続き実施するものの、保健師は常駐していない。現状、保健師が常駐している茎崎地区の最寄りの保健センターは「谷田部保健センター」になる。
- ・現状、つくタクで茎崎地区から谷田部保健センターへ移動できないため、谷田部保健センターに乗降場所を新設し、茎崎地区の特例ポイントとする。

■改正時期

令和8年4月1日運行分

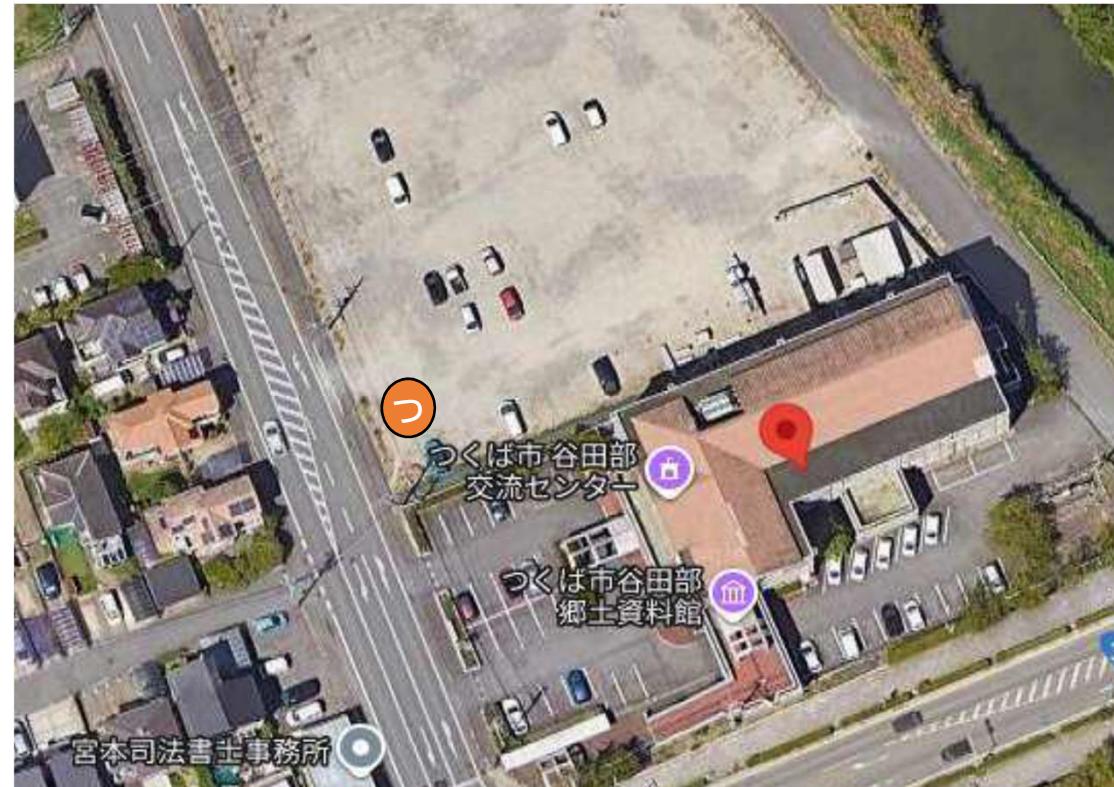
■今後の流れ

- ・乗降場所新設及び特例ポイント追加について報告【本日】
- ・協議会終了後速やかに、茨城運輸支局への届け出など事務手続きを実施、運行事業者への周知
- ・令和8年4月1日運行分の予約から、運用開始



改正内容

■設置場所



■ご審議いただきたい内容

「谷田部保健センター」に乗降場所を新設し、茎崎地区からの特例ポイントとしてよいか。



つくばね号の令和7年度地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助） に係る事業評価について

1 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）について

フィーダー補助は、国土交通省の補助（地域公共交通確保維持改善事業費補助金）のメニューの1つで、幹線系統を補完する赤字の支線（フィーダー）の運行経費に対する補助である。

つくば市においては、つくばね号の運行（令和4年10月1日～）に当たり、申請を行っており、令和7年度申請（評価期間：令和6年10月1日～令和7年9月30日）については、部分的にはなるものの、申請した3系統中2系統が、補助要件の1つである「1回（往復）当たりの乗車人数が2人以上であること」を満たした。

（詳細な利用者数は、事業評価様式に記載した利用者数参照）

2 事業評価について

事業評価は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第3条第5項及び地域公共交通確保維持改善事業実施要領に定められており、つくば市公共交通活性化協議会で一次評価（事業評価は交付申請の有無に関わらず実施する必要がある。）を行い、関東運輸局において第三者評価委員会に基づく二次評価が行われる。

3 審議内容

事業評価（第一次評価）について（詳細は添付資料参照）

4 スケジュール（令和7年度事業年度）

令和6年 6月	計画認定申請
令和6年 9月	計画認定
令和6年10月～令和7年9月	補助対象運行期間
令和7年11月	補助金の交付申請（5,423千円）
令和7年12月	事業評価
令和8年 3月	交付決定・額の確定通知
令和8年 4月	口座に入金（予定）

令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

資料2別紙1

令和7年(2025年)12月18日

協議会名: つくば市公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①運行事業者	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
新栄タクシー有限会社	<p>筑波地区支線型バス「つくばね号」 系統 1:筑波ふれあいの里入口(つくば湯)～ 筑波中央病院 2:筑波山口～筑波中央病院 ※部分運休運行 3:筑波ふれあいの里入口(つくば湯)～ 筑波山口 ※系統2は、以下の期間のみの運行(筑波 山口～筑波ふれあいの里入口(つくば湯) は道路混雑により休止) ①紅葉時期(10月下旬～12月上旬) の土日祝日 ②GWシーズン(4月下旬～5月上旬) の土日祝日 ※系統3は、以下の期間のみの運行 3月1日～11月30日 運賃:200円均一 ※高齢者割引など各種割引制度あり</p>		A 事業が計画に位置づけられ たとおり、適切に実施され た。	<p>【目標】 1便当たりの利用者:1.0人 以上</p> <p>【実績】 1便当たりの利用者:1.25人 (平日1.26人、土日祝日1.22 人) →目標達成</p> <p>【分析】 これまでのダイヤ改正によ り、需要に即した運行時間 帯の最適化が図られたこと や、継続的な周知活動によ り、つくばね号の認知度が 向上し、移動手段として選 択する利用者が増加したこ とが考えられる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車内に沿線等のイベント情報 を掲出するなど、住民の外出を 創出させるような施策を検討す る。 ・住民との意見交換会を開催 し、移動需要を調査した上で、 需要に応じたフリー乗降区間 の設定を検討する。

事業実施と地域公共交通計画との関連について

令和7年(2025年)12月18日

協議会名:	つくば市公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	つくば市地域公共交通計画の基本的な方針:未来へつながる“まちづくり”を支える地域公共交通 (「つくば市未来構想・戦略プラン」等との整合性を図り、「幹線+支線」システムを充実させた地域公共交通など) 上記を踏まえたフィーダー系統維持の目的・必要性:支線交通として、地域内の日常生活に必要な交通機能や地域生活拠点等と集落地域等を結ぶ交通機能としての役割を担う。

令和7年度 つくば市公共交通活性化協議会（茨城県つくば市） (地域内フィーダー系統確保維持事業)

資料2別紙2

地域の公共交通等の現況・課題／補助対象系統の位置付け

つくば市は6町村合併できた町であることから、旧町村の中心地(既成市街地)と、2005年8月に開業したつくばエクスプレス沿線沿いに開発された中心市街地が混在しており、筑波山周辺を除き、平坦な地形であり可住地面積が広いのが特徴である。

人口については、つくばエクスプレス沿線沿いなどの市中心部と郊外部で二極化が進んでおり、高齢化率も市全体では19.3%である一方、筑波地区(市北部)や茎崎地区(市南部)では4割近い数値となっている。

このことから、「幹線+支線」システムの考え方の基、幹線交通であるつくばエクスプレスや路線バス、幹線交通を補完するコミュニティバス「つくバス」、支線交通(デマンド型交通「つくタク」、筑波地区支線型バス「つくばね号」)をいかに効率的かつ効果的に組み合わせるかが課題となっている。また、持続可能な公共交通を構築するため、収支率の改善も課題として挙げられる。

補助対象系統の需要・現況・課題／活用したデータ

系統1及び系統3は、筑波ふれあいの里入口(つくば湯)～筑波中央病院間の運行であり、目標値である「1便当たり利用者1.0人以上」を達成している。一方、系統2は、部分運休(筑波山口～筑波中央病院間のみ運行)を実施しており、観光客の需要を見込めない等のことから、目標値を達成できていない。

活用しているデータ:令和7年度つくばね号利用実績

定量的な目標

基本方針:つくば市地域公共交通計画の基本的な方針:未来へつながる“まちづくり”を支える地域公共交通
(「つくば市未来構想・戦略プラン」等との整合性を図り、「幹線+支線」システムを充実させた地域公共交通など)

事業内容:筑波地区支線型バス「つくばね号」の運行

目標:1便当たり1人以上の利用者

目標を達成するために行う事業の今年度実施状況／来年度に向けた取組の検討

・沿線の区長及び民生委員と意見交換会を実施し、利用者数増加に向けた取り組みを検討した。

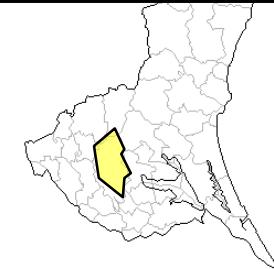
検討中の事項:

- ① 需要や安全性を考慮したうえでのフリー乗降区間の追加
- ② 運行時間や便数への影響等を精査したうえでの運行コースの延長

・沿線地域の商業施設や宿泊施設等に対し、つくばね号の営業活動を行い、認知向上を図った。

アピールポイント

- ① 地元住民との連携
- ② 利用促進策、周知活動



面 積	283.72 km ²
人口 (R7.4.1時点)	258,951 人
15歳未満	39,536 人
65歳以上	50,034 人
高 齡 化 率	19.32 %

交通計画の計画期間

令和3年4月～令和8年3月

協議会開催状況

(令和7事業年度に係るもの)

・第2回(令和7年10月27日)
つくばね号の利用実績について報告

・第3回(令和7年12月18日)
令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について協議

地域の公共交通体系図及び補助対象系統

別紙「つくば市公共交通マップ」参照

利用者数

車両対応便数

- ・1号車:1、4、5、8、9、12、13、16、17便
- ・2号車:2、3、6、7、10、11、14、15便

系統説明

- ・系統1:通常運行日+部分運休日の通常運行便
※17便は除く
- ・系統2:部分運休日の部分運行便(6、7、8、9、10、11、12、13便)のみ
- ・系統3:17便

運行月	全体		補助金対象(※)					
			系統1		系統2		系統3	
	利用者数 (人)	1便当たり (人/便)	利用者数 (人)	1便当たり (人/便)	利用者数 (人)	1便当たり (人/便)	利用者数 (人)	1便当たり (人/便)
令和6年10月	565	1.07	205	1.06	18	1.13	44	1.42
令和6年11月	598	1.17	144	1.03	29	0.36	43	1.43
令和6年12月	524	1.17	213	1.18	0	0.00	0	0.00
令和7年1月	542	1.21	289	1.44	0	0.00	0	0.00
令和7年2月	684	1.53	267	1.25	0	0.00	0	0.00
令和7年3月	758	1.44	294	1.25	0	0.00	36	1.16
令和7年4月	575	1.13	177	0.97	12	0.50	30	1.00
令和7年5月	605	1.15	206	1.01	14	0.44	30	0.97
令和7年6月	674	1.32	287	1.39	0	0.00	49	1.63
令和7年7月	636	1.21	260	1.24	0	0.00	26	0.84
令和7年8月	731	1.39	296	1.25	0	0.00	51	1.65
令和7年9月	610	1.20	245	1.11	0	0.00	38	1.27
合計	7,502	1.25	2883	1.19	73	0.46	347	1.26

※つくば市は、デマンド交通「つくタク」が市内全域を平日9時～17時まで運行しているため、補助金対象となるのは、つくタクの運行時間と重複しない土日祝日の便及び平日の朝9時以前と17時以降の便のみに限った利用者数。

①地元住民との連携

- ・ 沿線の区長及び民生委員と定期的に意見交換を実施している(これまで計12回実施)。
- ・ 意見交換では、利用実績の報告だけでなく、運行の改善や利用促進策などの検討も行っている。住民からの利用促進案や運行に関する要望を聞き取り、実現に向けた調査を実施している。
- ・ 直近の意見交換会では、地域住民が主体となって地域交通を確保している他自治体の取組を参考しながら、より良い公共交通について意見交換を進めた。



(意見交換会の様子)

②利用促進策、周知活動

■利用促進ポスターの掲出

市内の公共施設だけでなく、つくばね号沿線の商業施設や宿泊施設等に掲出することで幅広い世代に向け、さらなる認知度向上につなげた。



■観光マップや祭りのチラシなどに掲載

地域イベントの来訪者や観光客が目にする媒体へつくばね号の情報を掲載することで、筑波地区を訪れる市内外の利用潜在層へのアプローチを強化した。



第2次つくば市地域公共交通計画 概要版(案)

令和8年(2026年)3月

資料 3-1

[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、現行計画(つくば市地域公共交通計画)が策定から5年目を迎える、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plan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plan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的な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。

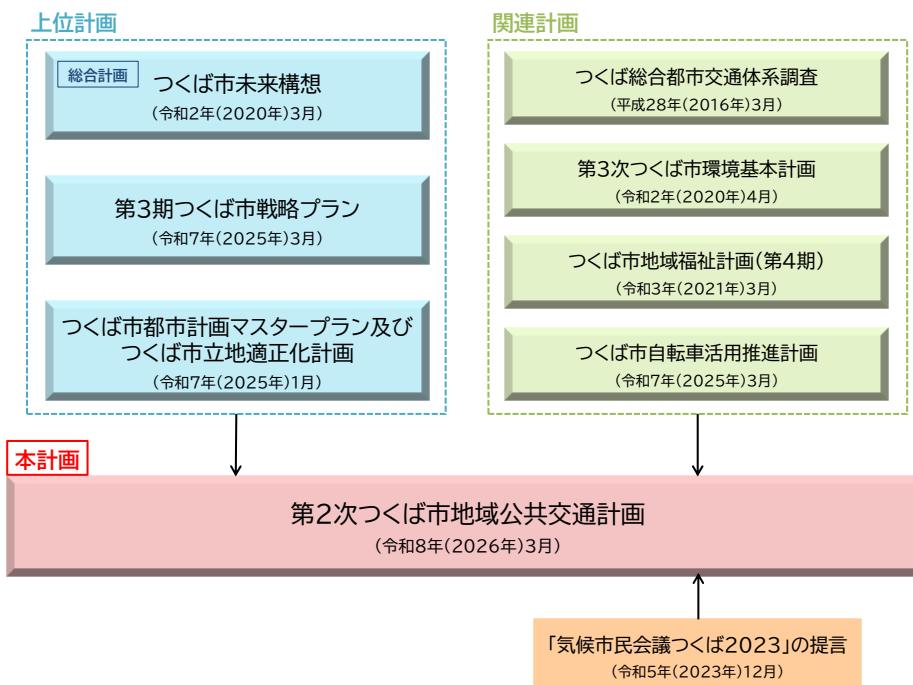


図 本計画と上位・関連計画との関係

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plan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できます。

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」を進めることができます。

●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、周辺部を中心に入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。

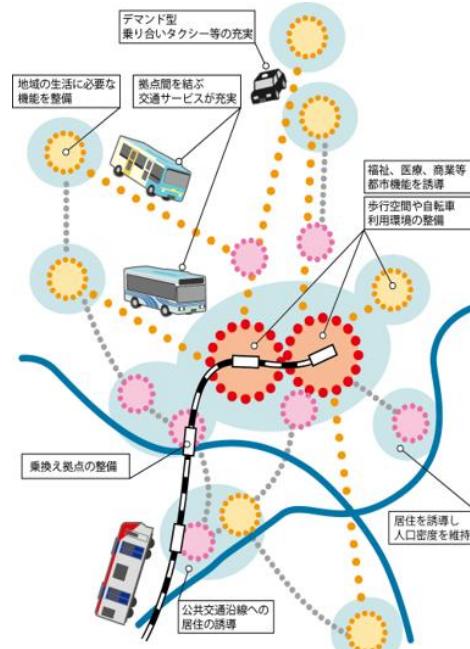


図 拠点連携型持続可能都市のイメージ

出典)つくば市都市計画マスターplan及びつくば市立地適正化計画

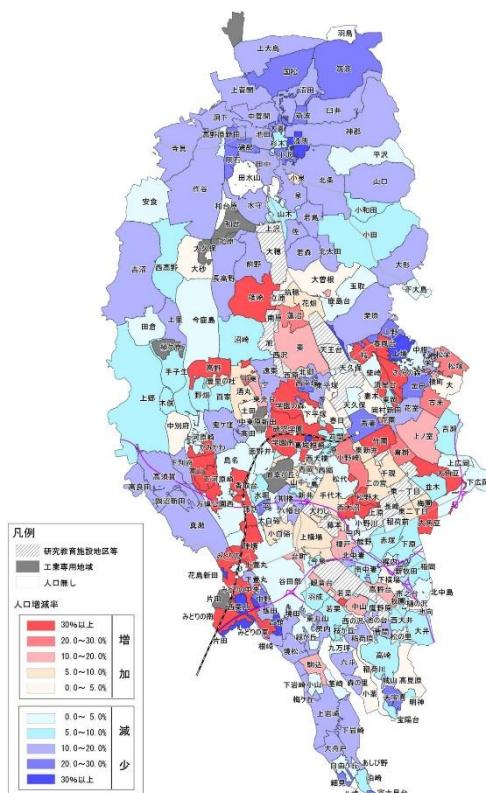


図 大字別人口増減(平成24年(2012年)～令和4年(2022年)実績値)

出典)つくば市都市計画マスターplan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。

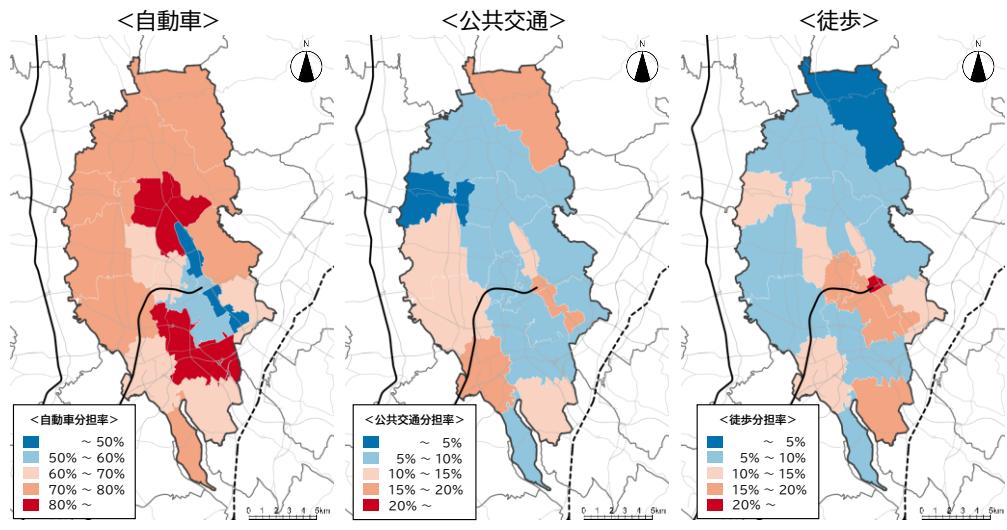


図 市内ゾーン別の交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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、民間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、つくタクでは収支率の低さが課題となっています。

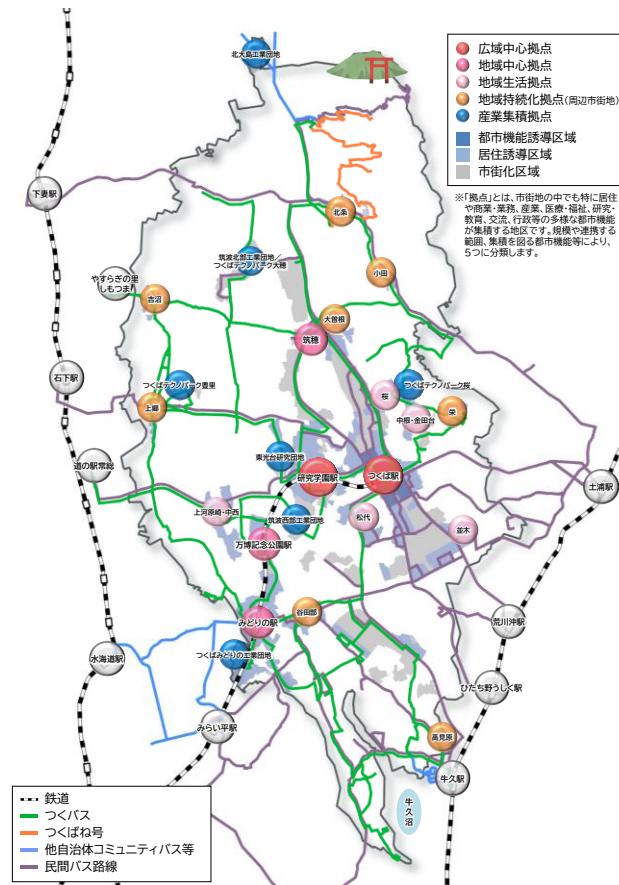


図 つくば市都市計画マスターplan及びつくば市立地適正化計画における拠点と地域公共交通の現状

■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

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方、運転に不安のある方なども含め、多様な立場の方が移動手段に困らないまちの実現にむけ、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。

現行計画(つくば市地域公共交通計画)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。

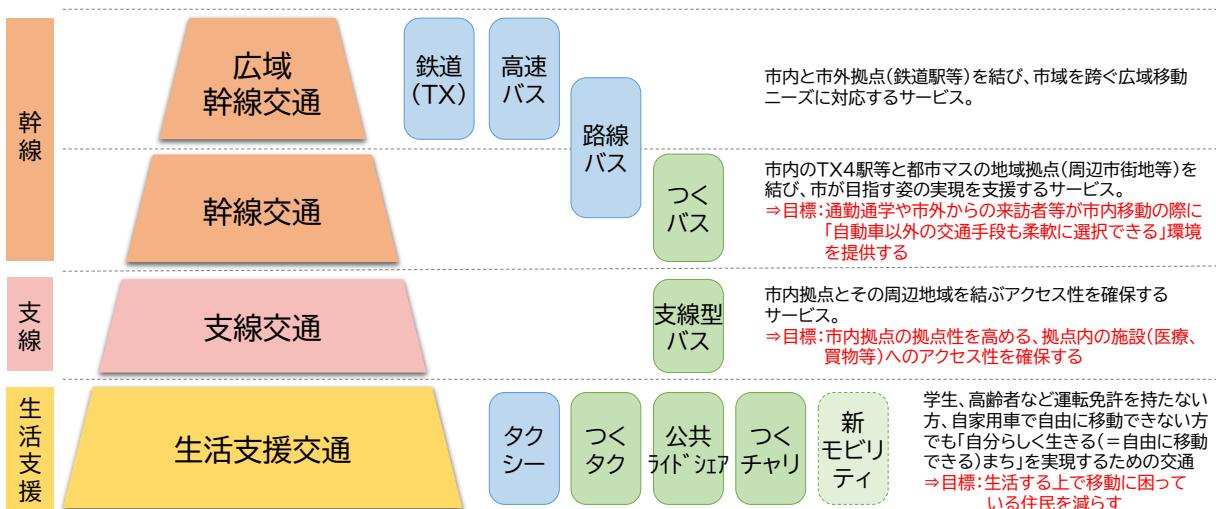


図 階層型システムの概念図

●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行うことを行います。

(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、茎崎窓口センター

●公共交通軸の設定

階層型システムの4階層のうち、「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行います。

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。

(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)

●将来都市構造の拠点と地域公共交通の関係

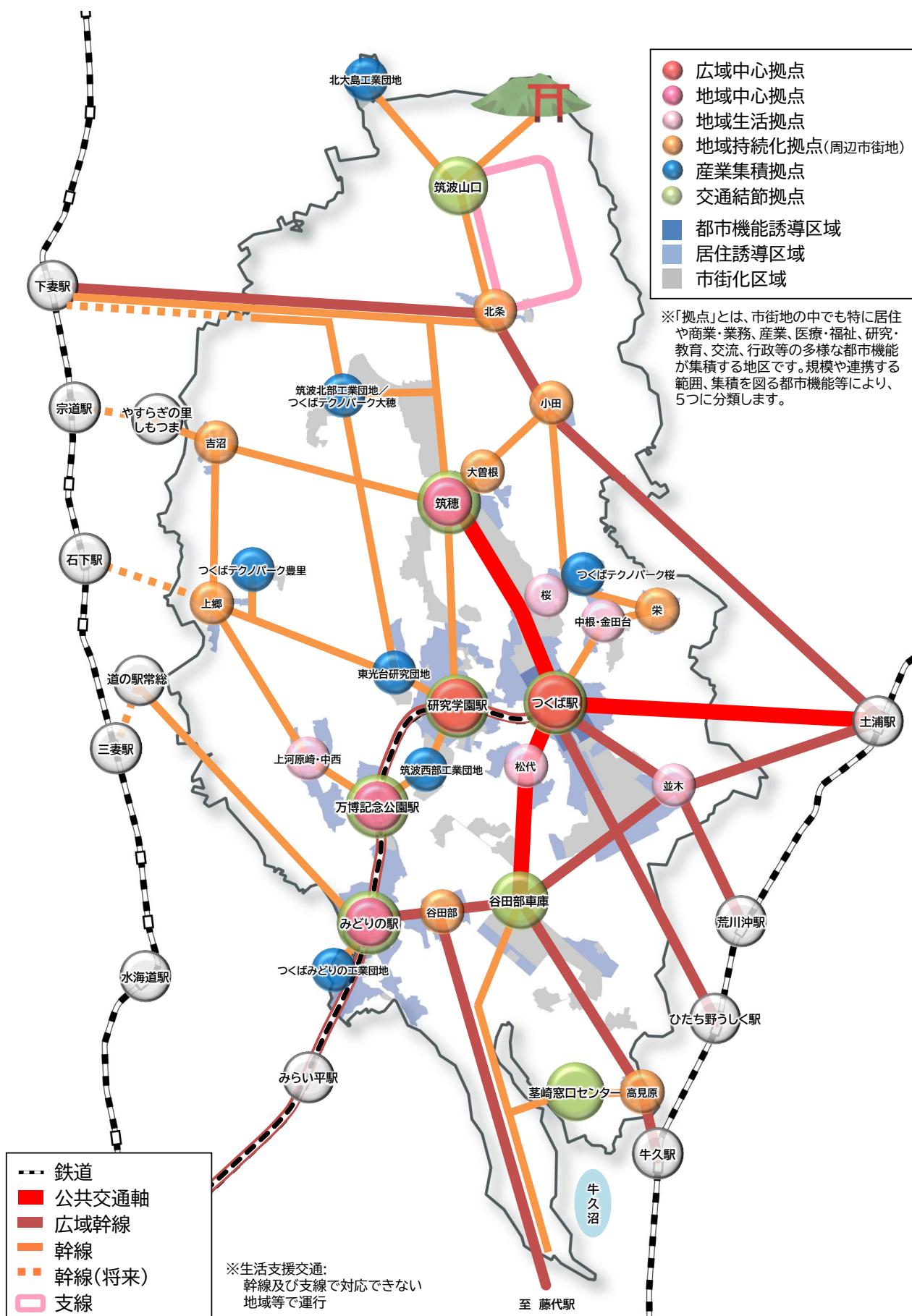


図 将来都市構造の拠点と地域公共交通の目指す姿(概念図)

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。

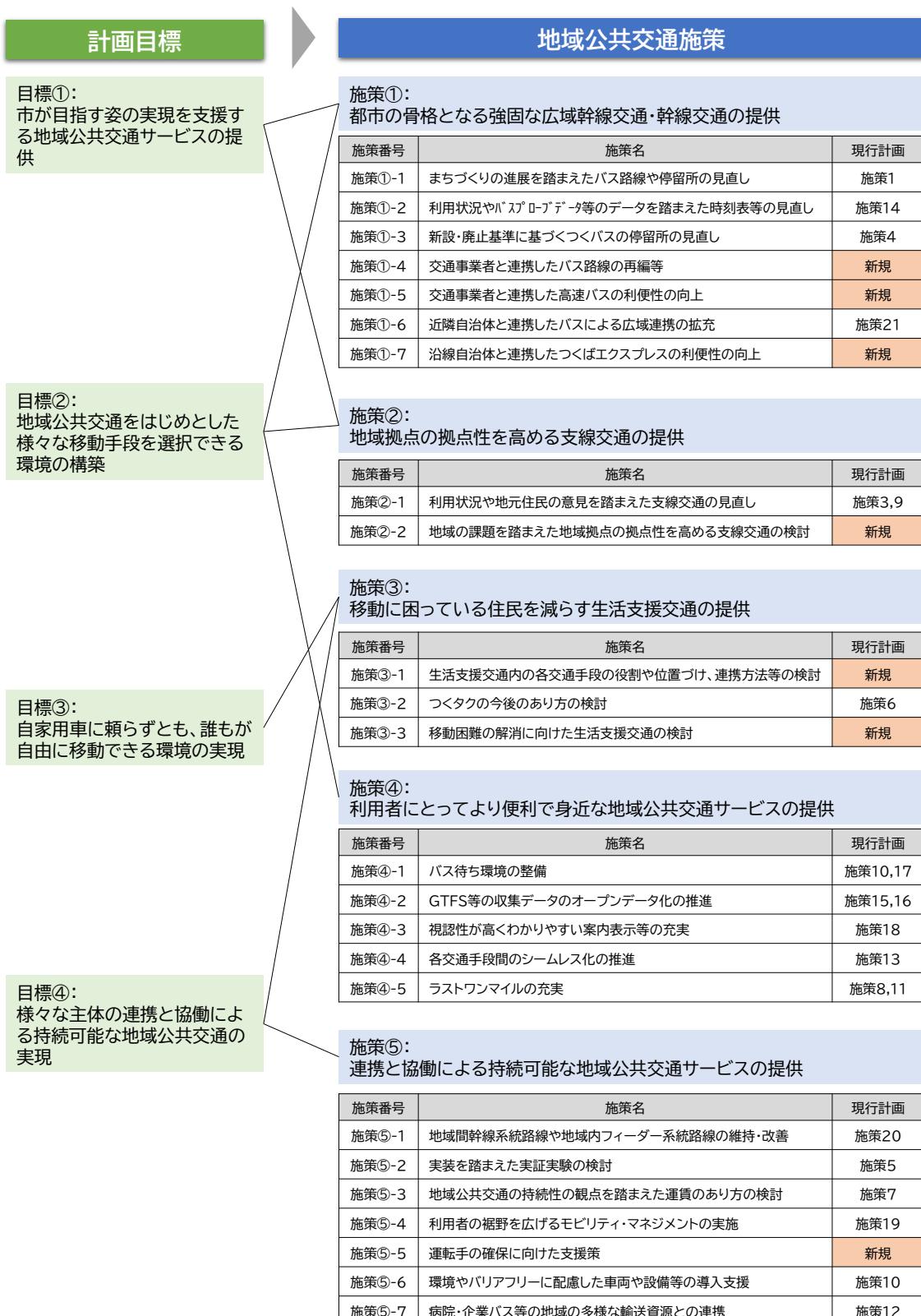


図 計画目標と地域公共交通施策

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、必要に応じて改善を図ります。

表 14のKPI指標

KPI指標	ねらい	計測方法		現行計画との対応
		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。

第2次 つくば市地域 公共交通計画 (案)

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

はじめに

確定稿に掲載

つくば市長
五十嵐 立青

確定稿に掲載

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	44

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景

- ・ 現行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」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、現行計画(つくば市地域公共交通計画)が策定から5年目を迎えること、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plan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。

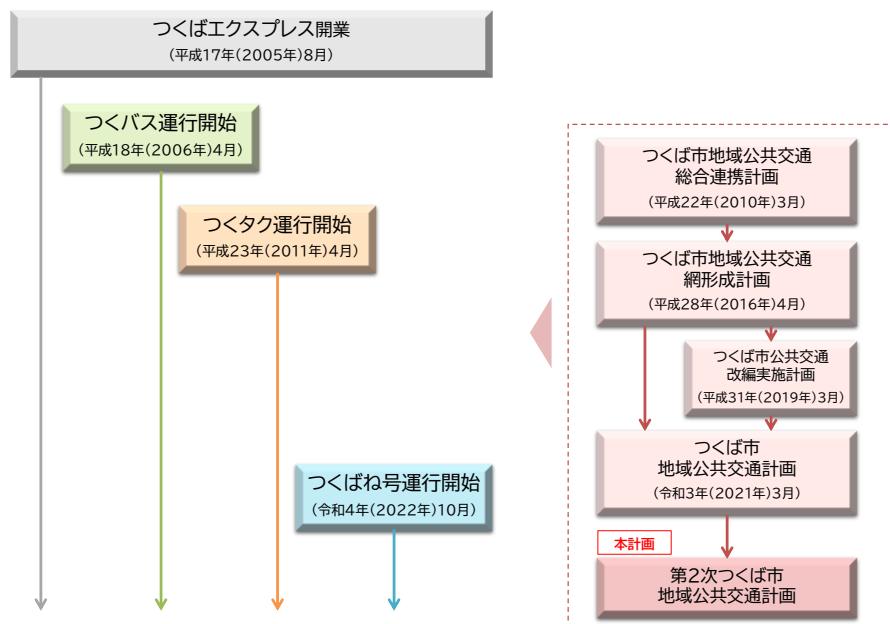


図 つくば市の公共交通に関する取組み

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plan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plan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的な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。

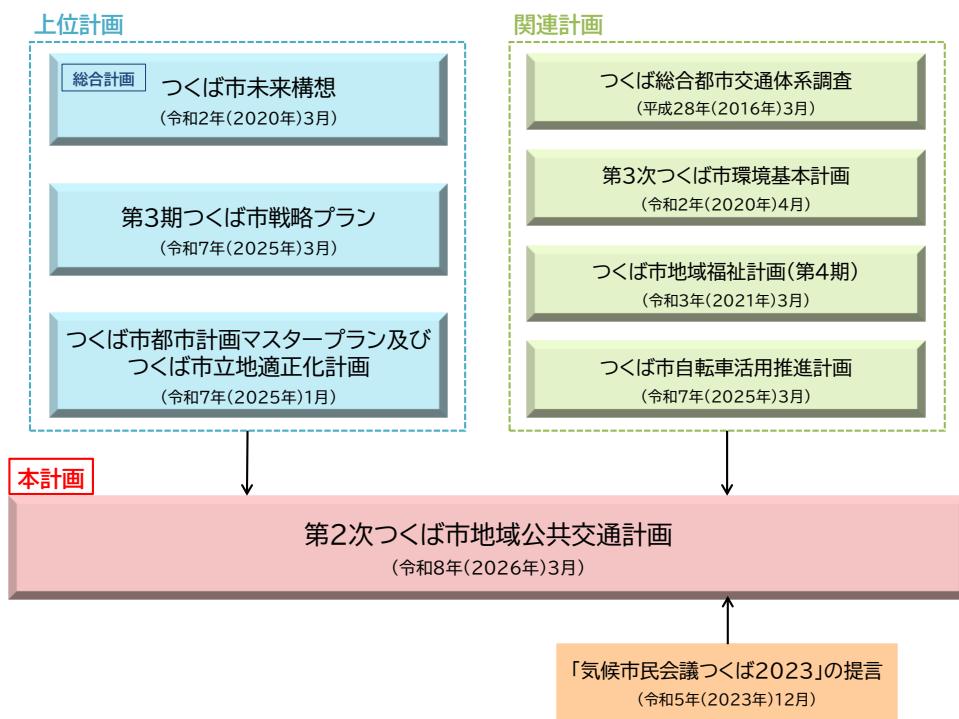


図 本計画と上位・関連計画との関係

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plan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plan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できます。

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」を進めることができます。

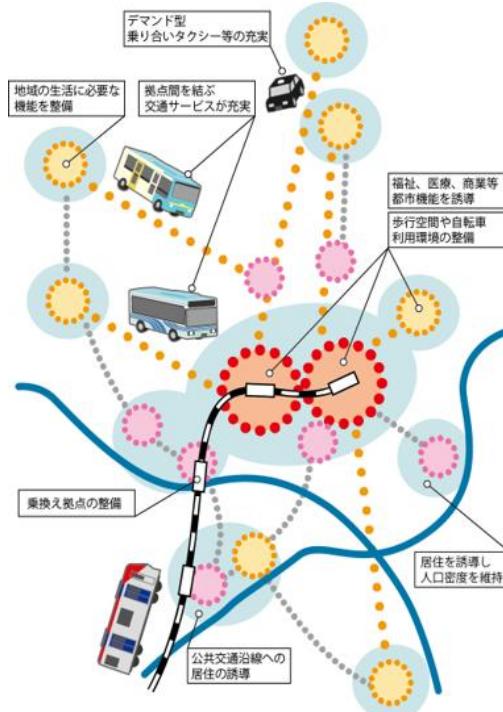


図 拠点連携型持続可能都市のイメージ

出典)つくば市都市計画マスターplan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。

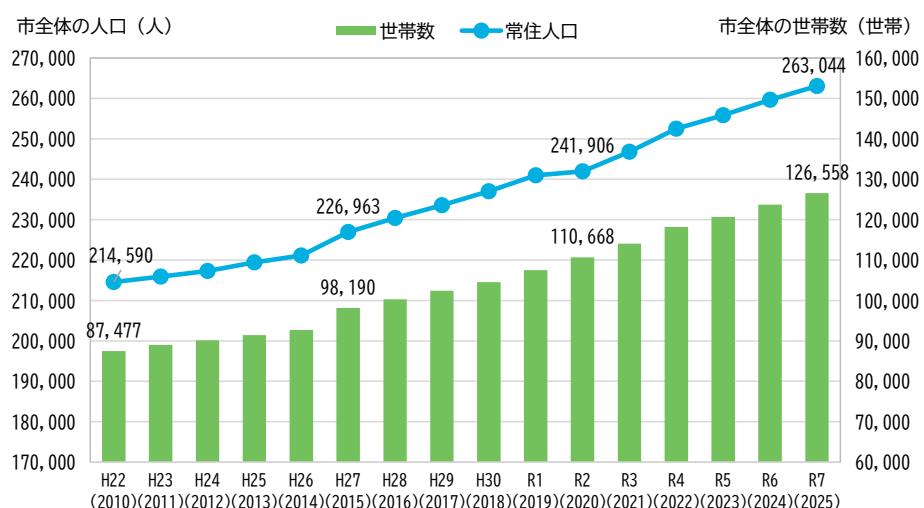
1) 地域特性の現状

- 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 月に旧塙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(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。



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

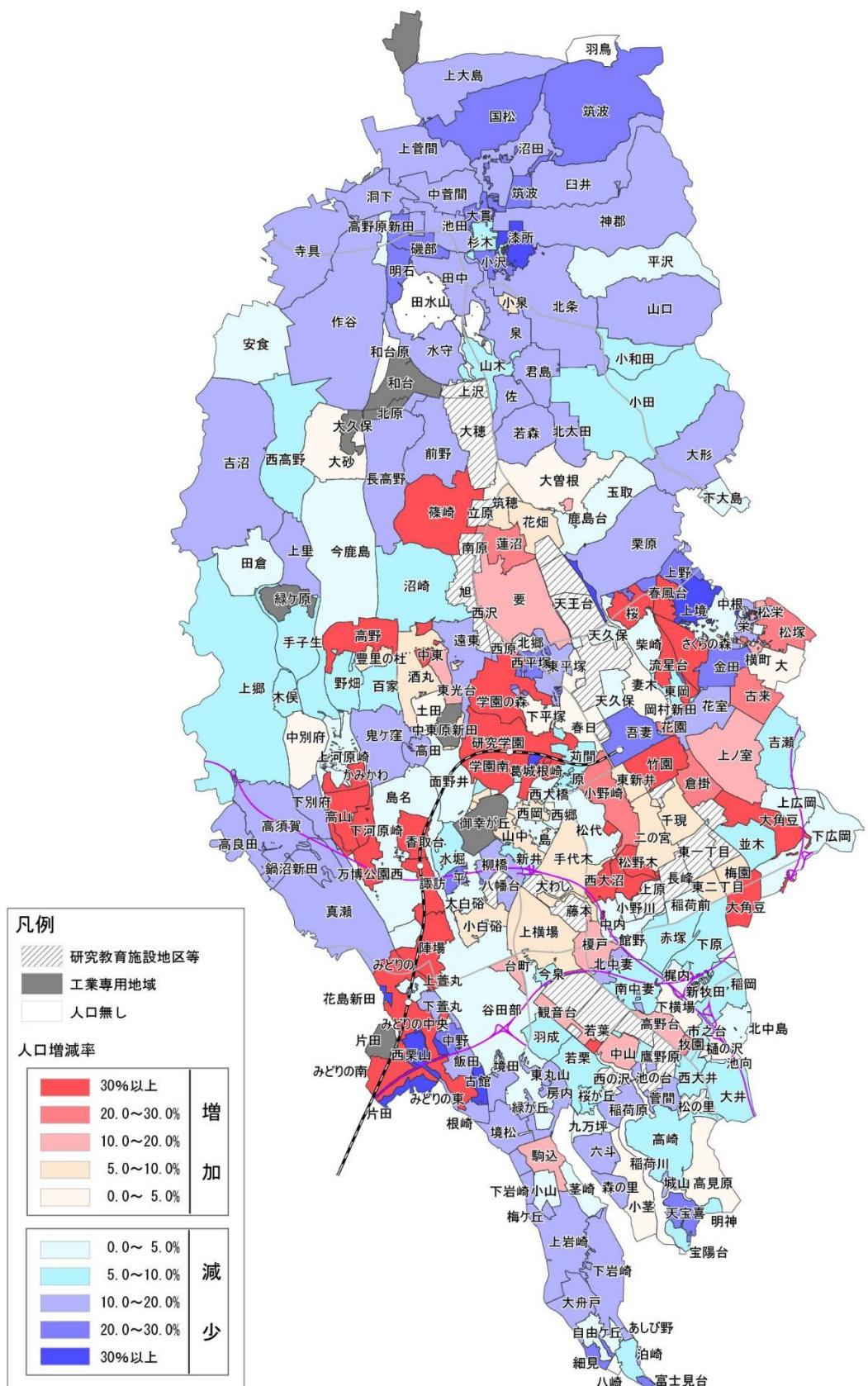


図 大字別人口増減(平成 24 年(2012 年)～令和 4 年(2022 年)実績値)

出典)つくば市都市計画マスターplan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、筑波地区や茎崎地区などは、公共交通の割合が他地域に比べると、高くなっています。

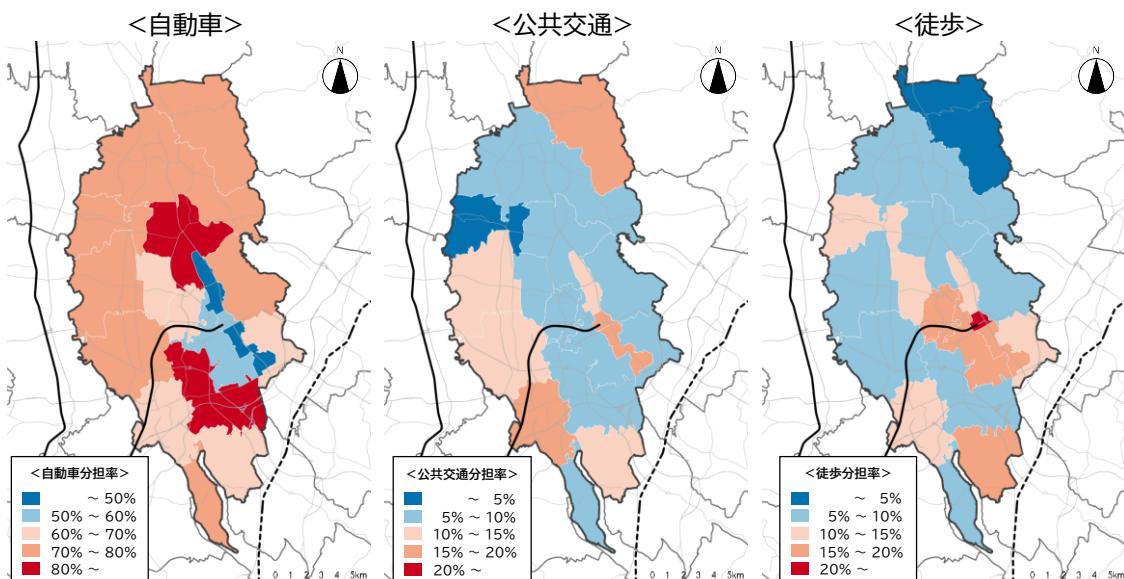


図 市内ゾーン別の交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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
- ・ 高い水準の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、民間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
	民間タクシー
	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。

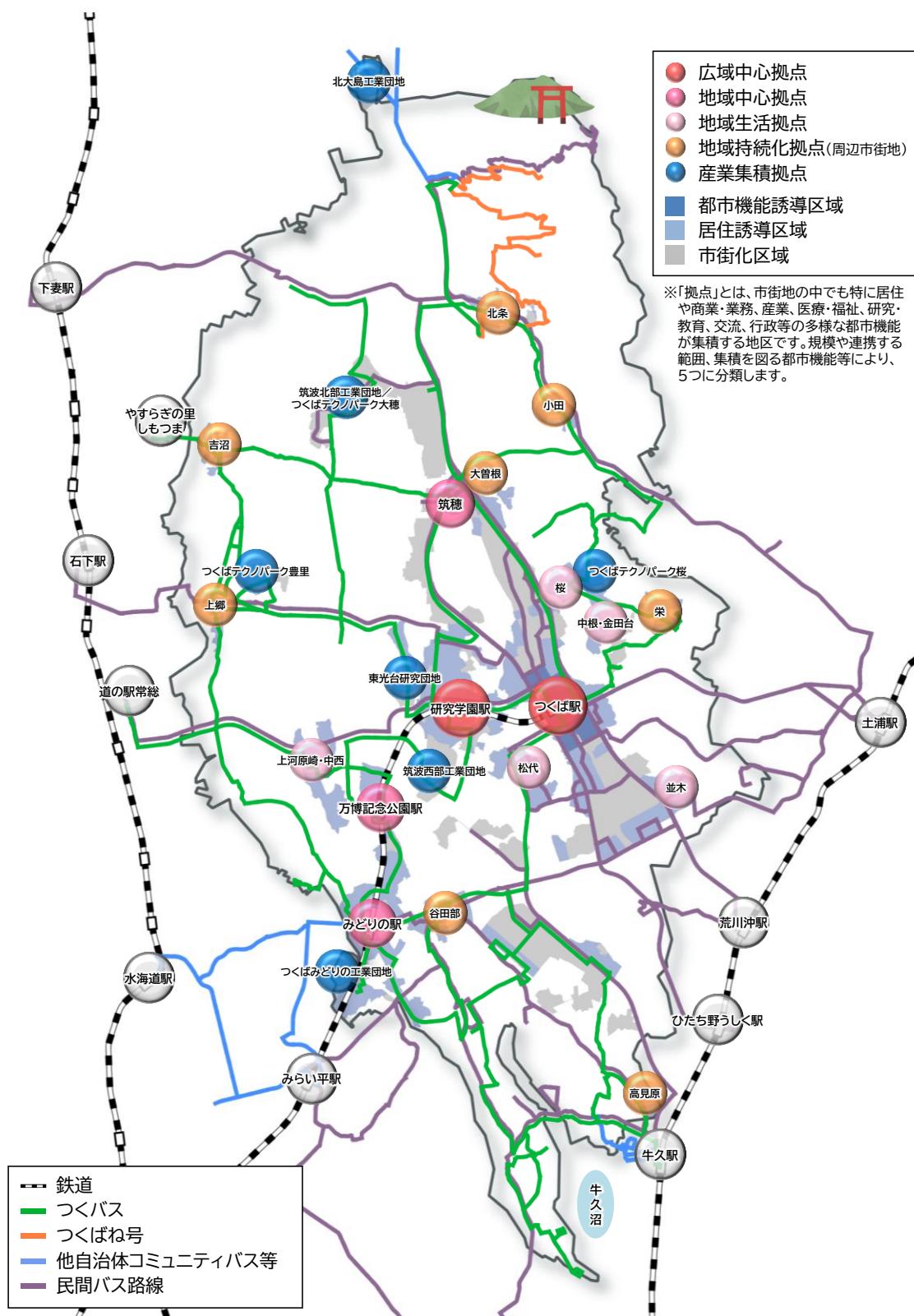


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点と
つくば市の地域公共交通の現状

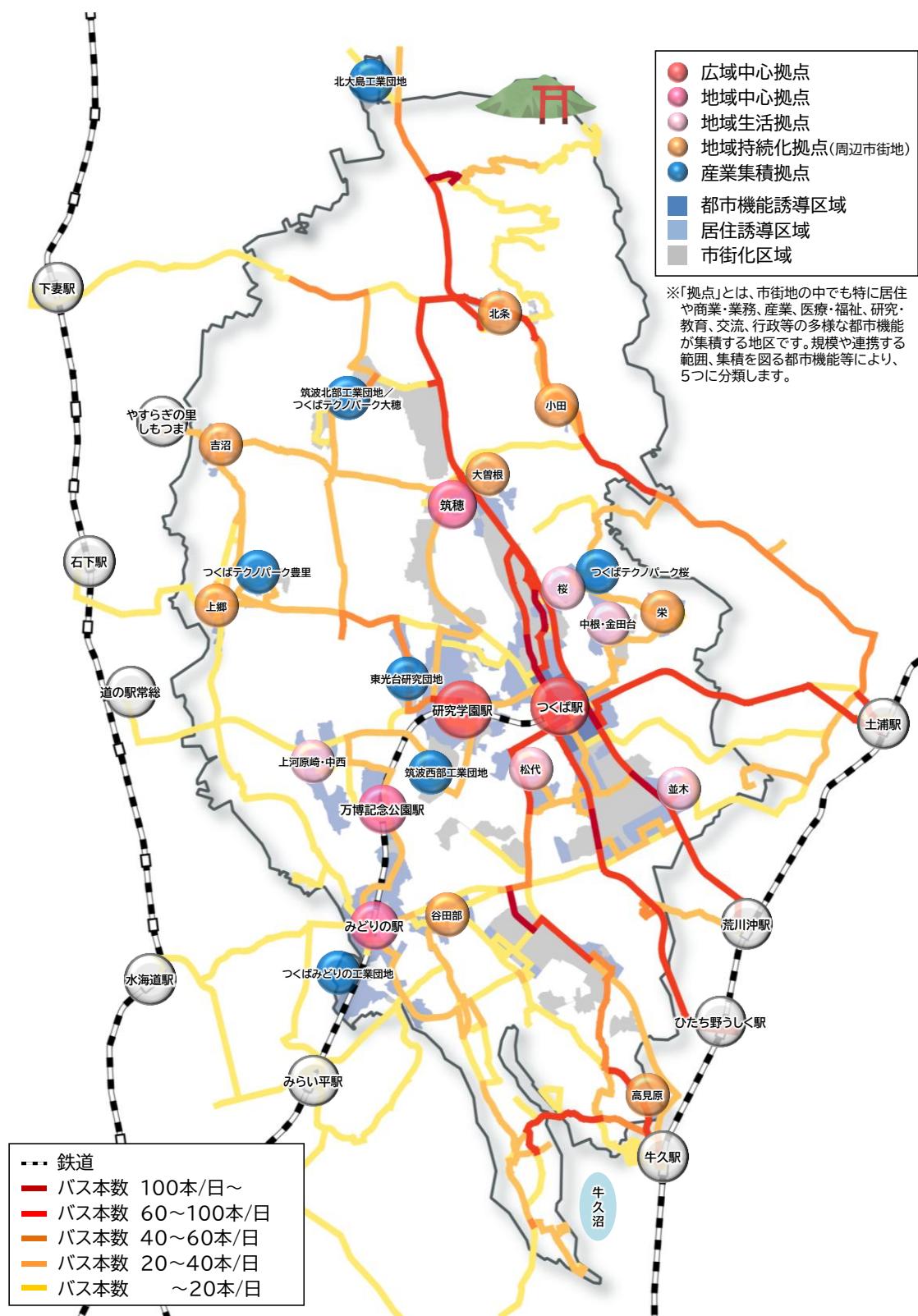


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点と
つくば市の地域公共交通の現状(バス運行本数)

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、つくタクでは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。

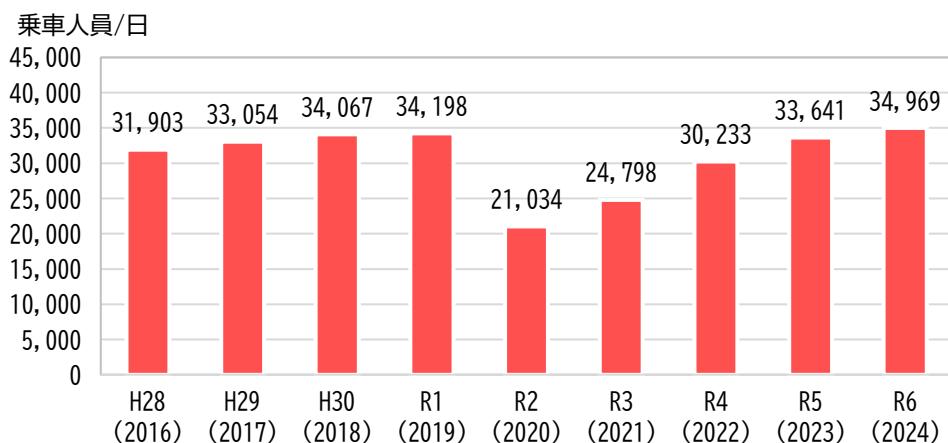


図 つくばエクスプレス市内4駅合計の日平均乗車人員の推移

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

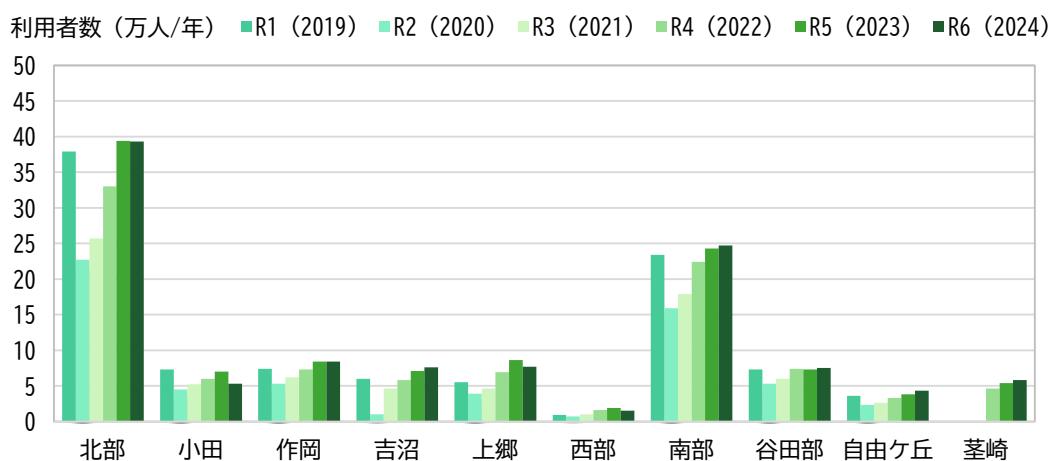


図 つくバス路線別利用者数の推移

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

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。

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方、運転に不安のある方なども含め、多様な立場の方が移動手段に困らないまちの実現にむけ、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。

現行計画(つくば市地域公共交通計画)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。

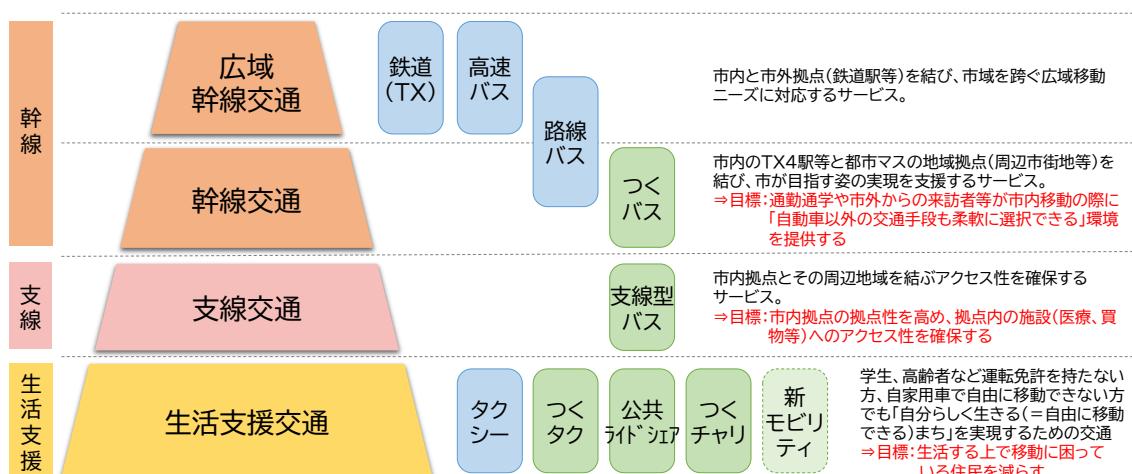


図 階層型システムの概念図

※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plan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な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
- ・ 茎崎窓口センター

(3) 公共交通軸の設定

階層型システムの4階層のうち、「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、改善を優先的に行なうことを検討します。

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。

●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)

(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plan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地域公共交通の階層型システムの各階層との関係を、目指す姿として概念図にまとめました。

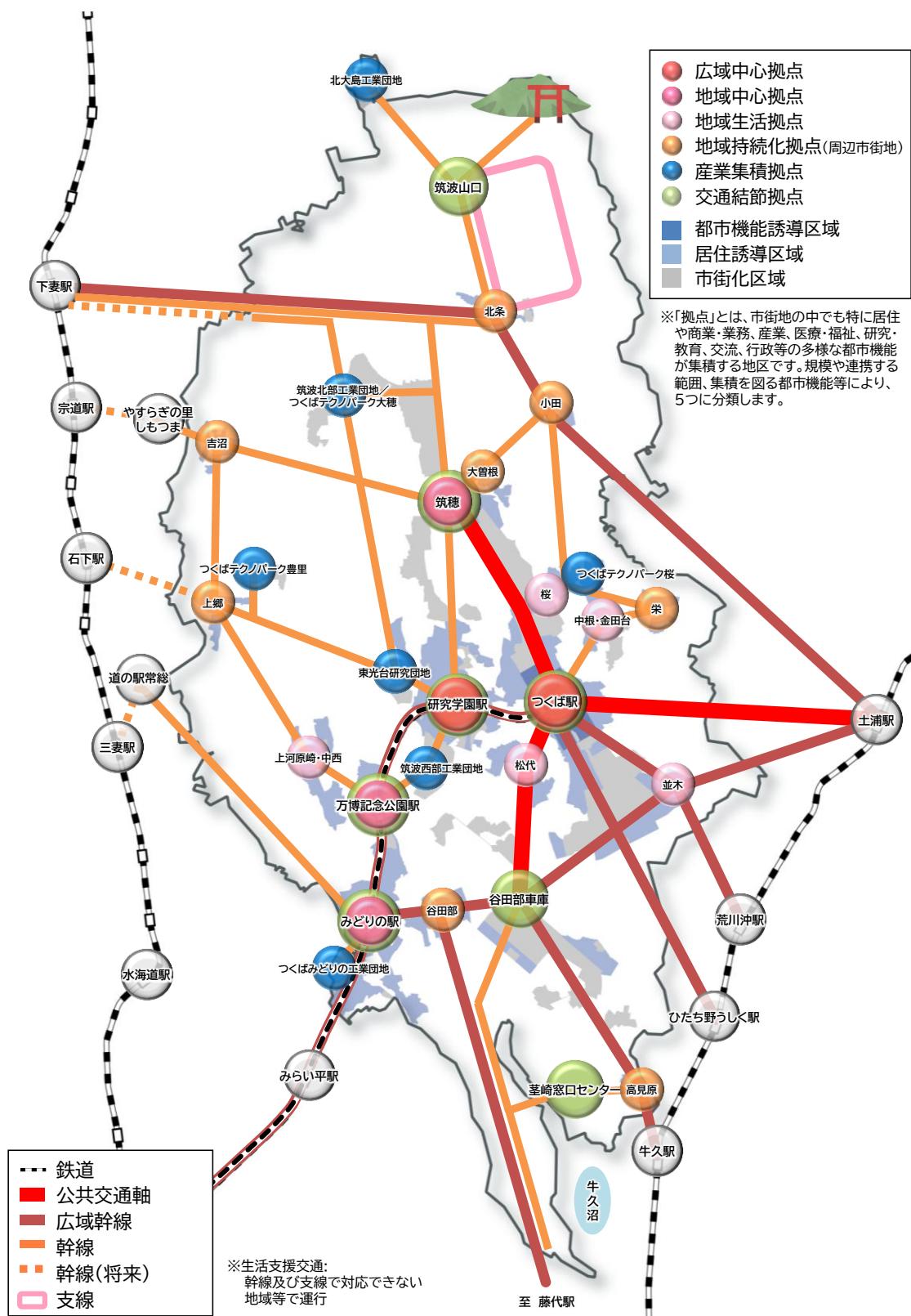


図 将来都市構造の拠点と地域公共交通の目指す姿(概念図)

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2 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、つくばバス)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。

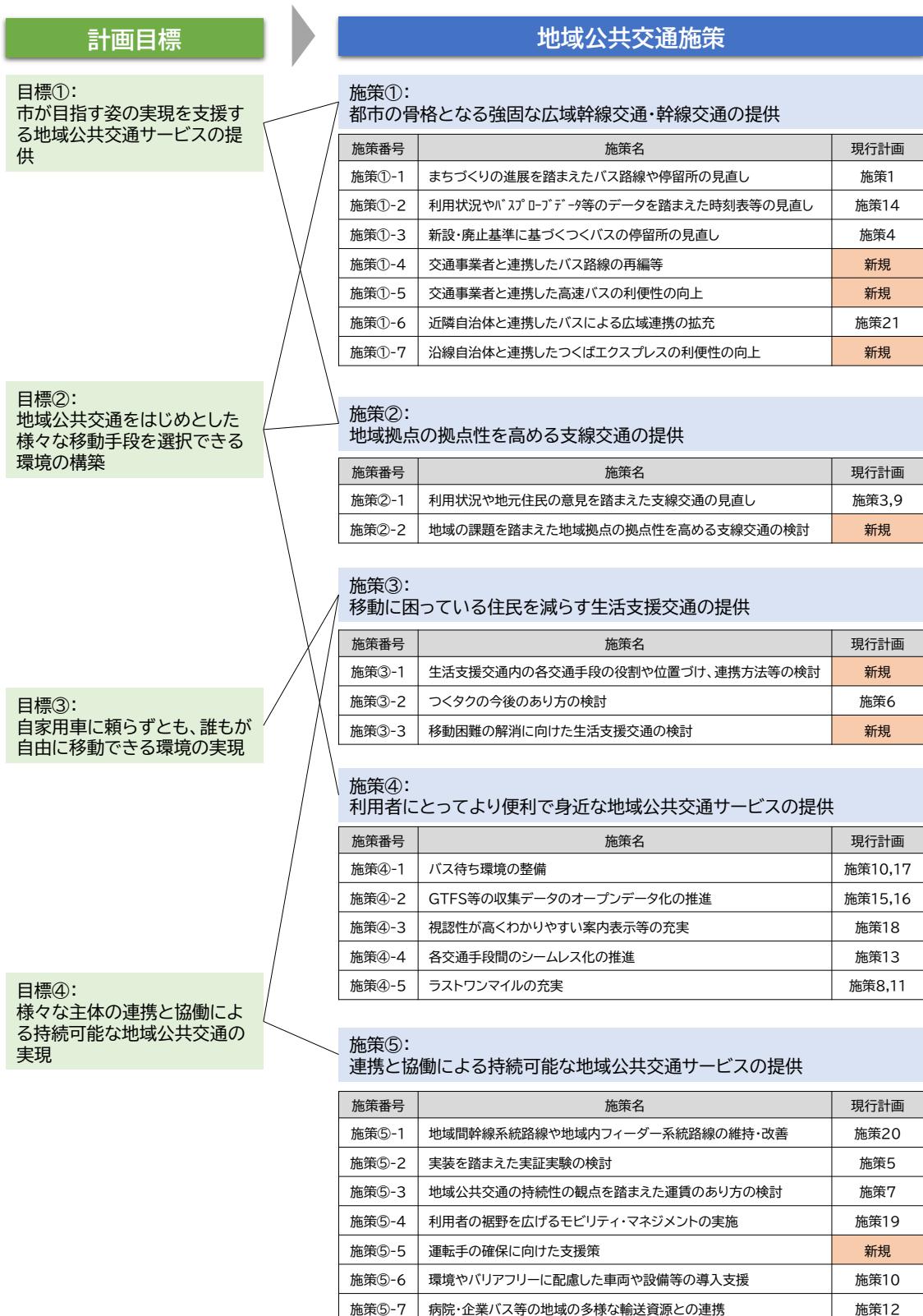


図 計画目標と地域公共交通施策

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

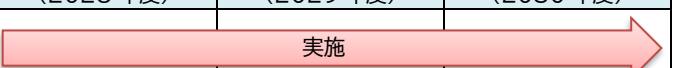
(スケジュール)

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 		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、つくタク、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

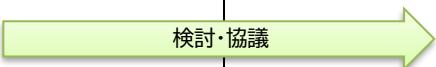
施策③-2 つくタクの今後のあり方の検討

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

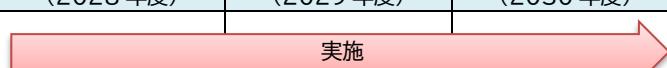
(スケジュール)

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)
検討・協議 				

【施策③-2】 つくタクの今後のあり方の検討

- ・ 現在のつくタク事業が令和9年度(2027年度)末までである点を踏まえ、今後のあり方に關して検討します。
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)
検討・協議 		実施 		

【施策③-3】 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討

- ・ 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。
例)庁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、茎崎窓口センター)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)
実施				

【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)
検討・協議		実施		

【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)
	検討	実施		

【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を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⑤-1】 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。

【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を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

(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 				

【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
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。 《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。	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。	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④-4 各交通手段間のシームレス化の推進
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。	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。	施策④-5 ラストワンマイルの充実
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。	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。 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。	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 施策⑤-5 運転手の確保に向けた支援策
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。		

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
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。	市は、既存の制度(妊娠婦タクシーカット引、未就学児の運賃割引、出産支援運賃割引、高齢者タクシーや運賃補助、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。	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
《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。	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。	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
道路混雑緩和のために、事業者は、土日休みだけではない多様な働き方を進める。	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。	施策③-3 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討
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。	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。	施策①-4 交通事業者と連携したバス路線の再編等

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		現行計画 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ー率	●	●	●		
【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ー率	●	●			
【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)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。

【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(現行計画の指標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	682.4万人/年	0.0%
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	2,165.3万人/年	+1.2%

※現行計画策定時は、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－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)	40.1回	40.8回	+1.7%
計	102.0回	104.1回	+2.1%

【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。

	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－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)	64.6万人/年	65.7万人/年	+1.7%
計	162.9万人/年	166.0万人/年	+1.9%

【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(現行計画の指標 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

※現行計画の指標 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(現行計画の指標 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

※現行計画の指標 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(現行計画の指標 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

※現行計画策定時は、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(現行計画の指標 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%

※現行計画策定時は、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%
つくバス	42.6 人	42.6 人	0.0%
支線型バス(つくばね号)	2 人	2 人	0.0%
つくタク	20 人	20 人	0.0%
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(現行計画の指標 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(現行計画の指標 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(現行計画の指標 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

資料 3-3

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 KPI指標の算出方法	参考-59
参考5 地域公共交通確保維持事業に係る事項	参考-63
参考6 地域カルテ	参考-66

パブリックコメント資料

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))

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	姥原 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	栗野 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	新栄タクシー有限会社	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茎崎地区	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))

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)	<p>【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。</p>
	第3期つくば市戦略 プラン 令和7年(2025年) ～令和11年(2029年)	<p>【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</p>
	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)	<p>【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】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <p>【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</p>

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	つくば市総合都市交通体系調査 平成 28 年(2016 年) ～令和 12 年(2030 年)	<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 ・ 環境に優しい車輌の普及・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(歩行・自転車)分担率 ・ 中心地区における都市活動量
	第3次つくば市環境基本計画 令和8年(2026 年) ～令和 12 年(2030 年)	<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>
	つくば市地域福祉計画(第4期) 令和3年(2021 年) ～令和 8 年(2026 年)	<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>
	つくば市自転車活用推進計画 令和7年(2025 年) ～令和 12 年(2030 年)	<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plan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・稻敷台地、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、田畠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plan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 日には稻敷郡茎崎町が加わり、現在に至っています。



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plan及びつくば市立地適正化計画

● 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 6 km、南北 18 km 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)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。

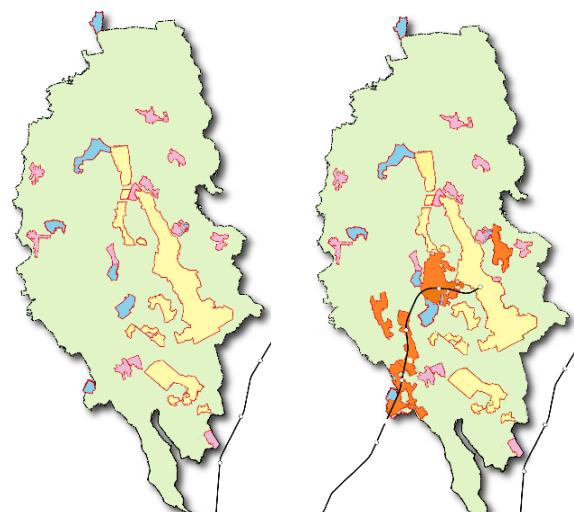


図 つくば市の土地利用

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plan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)時点では 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)時点では 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。

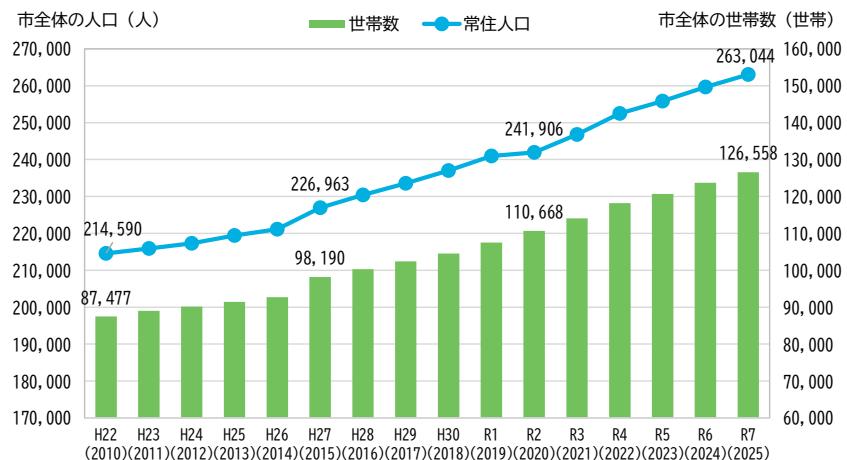


図 市全体の人口・世帯数の推移

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。

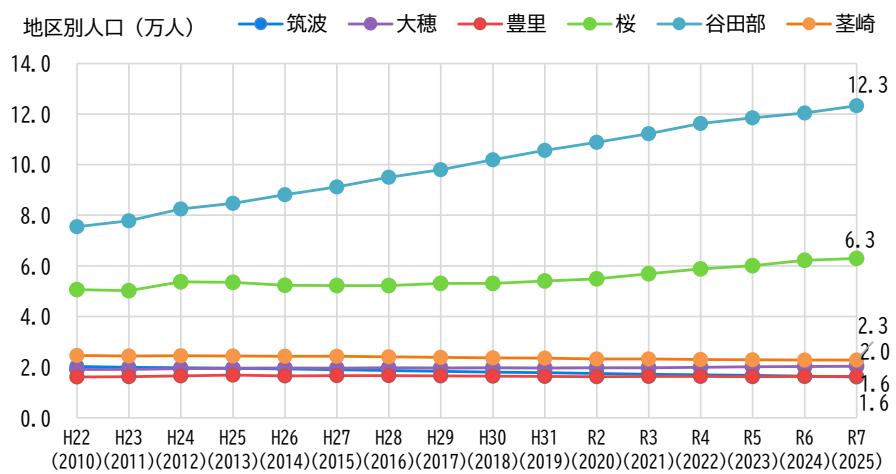


図 地区(旧町村)別の人口推移

出典)住民基本台帳人口(各年 10 月 1 日時点)より作成

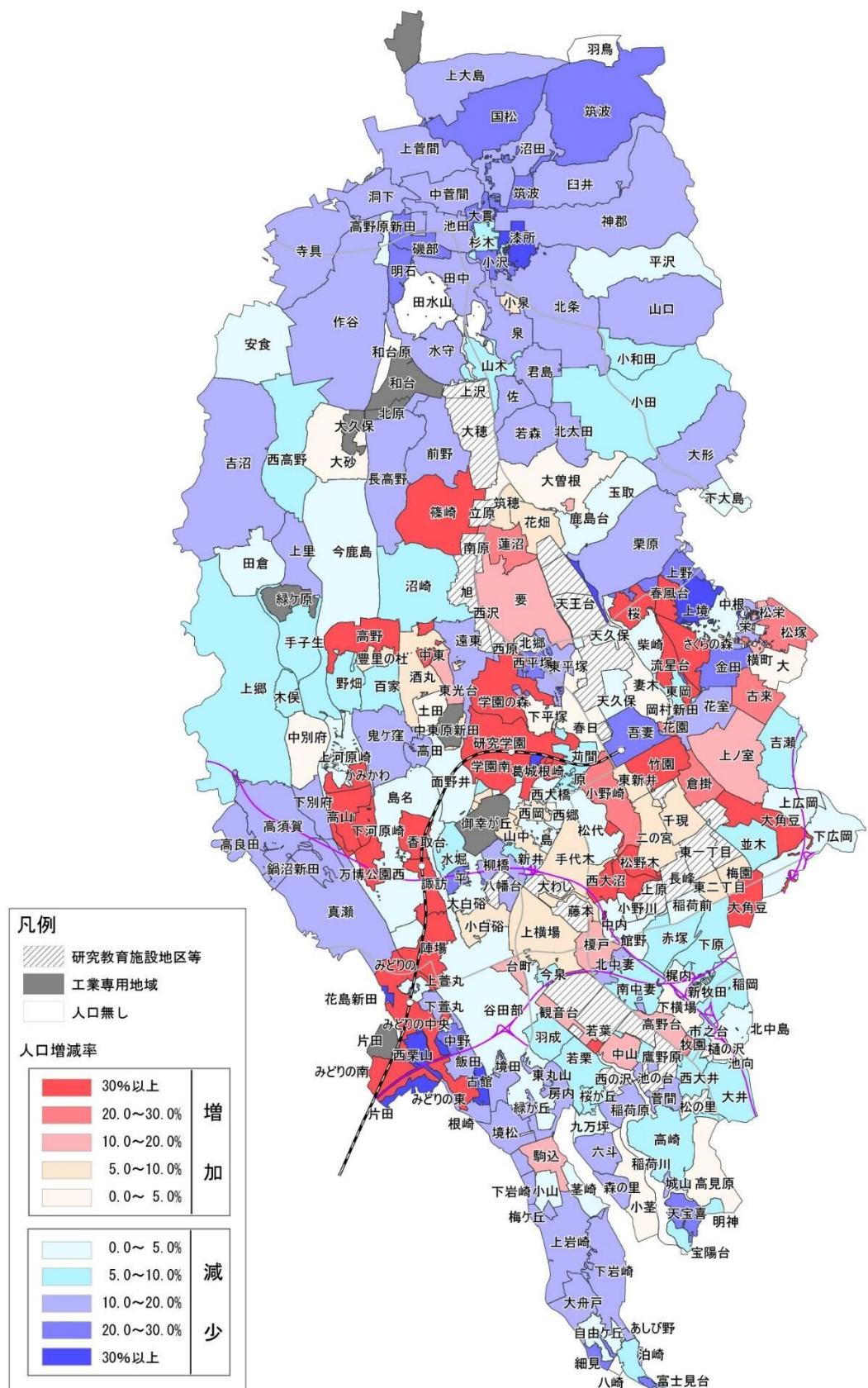


図 大字別人口増減(平成 24 年(2012 年)～令和 4 年(2022 年)実績値)

出典)つくば市都市計画マスターplan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%)、高齢人口が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)時点の老人人口の割合は、県全体よりも低くなっています。

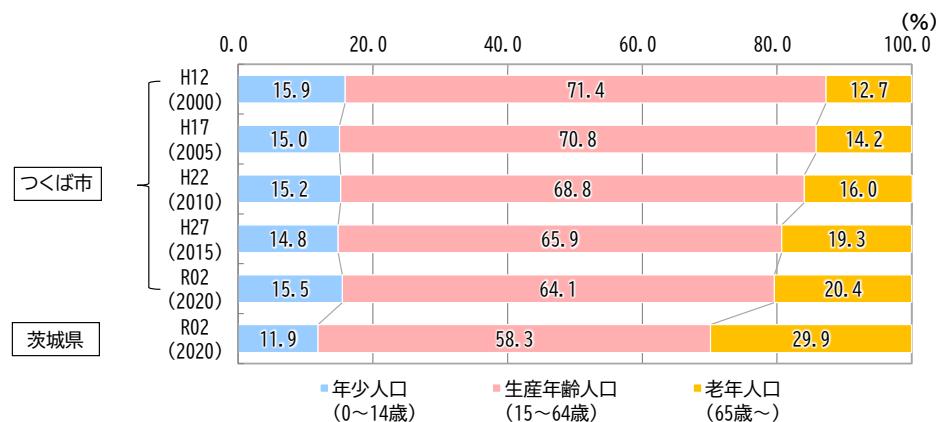


図 年齢構成別人口比率の推移

出典)つくば市都市計画マスターplan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、茎崎地区で高く、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。

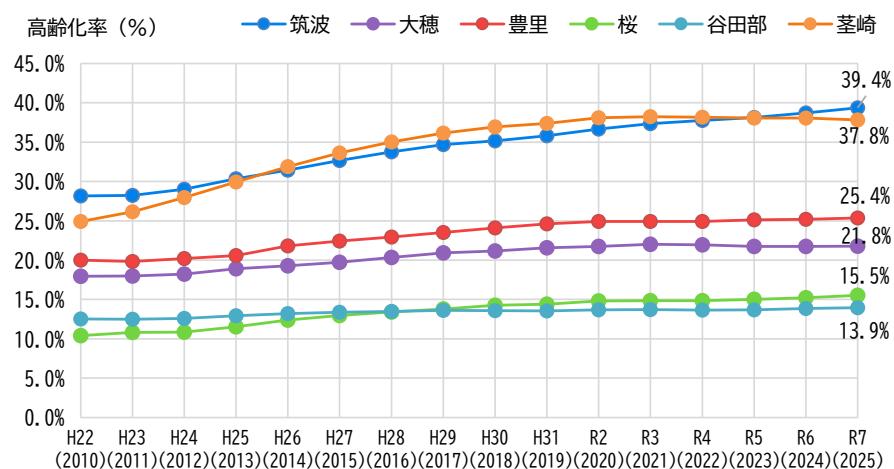


図 地区(旧町村)別の高齢化率の推移

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、茎崎地区で高く、令和7年(2025 年)時点で最も高い茎崎地区では約 25%が 75 歳以上の高齢者となっています。

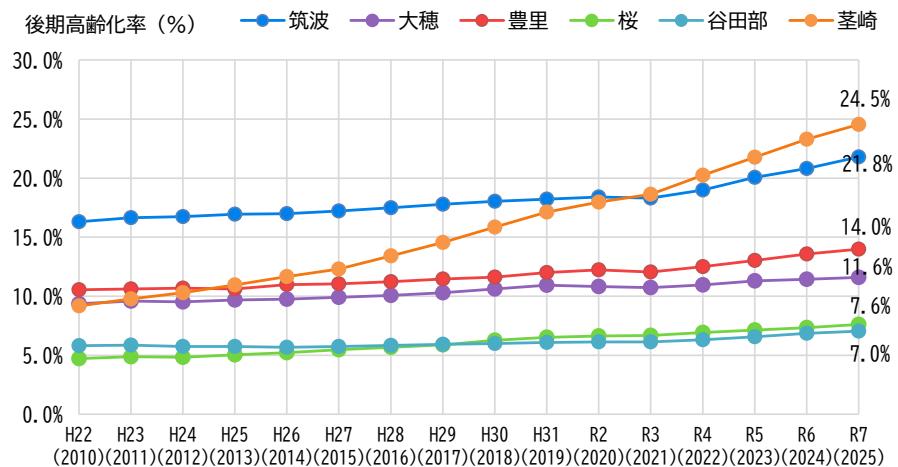


図 地区(旧町村)別の後期高齢者(75 歳以上)割合の推移

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、高齢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plan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)

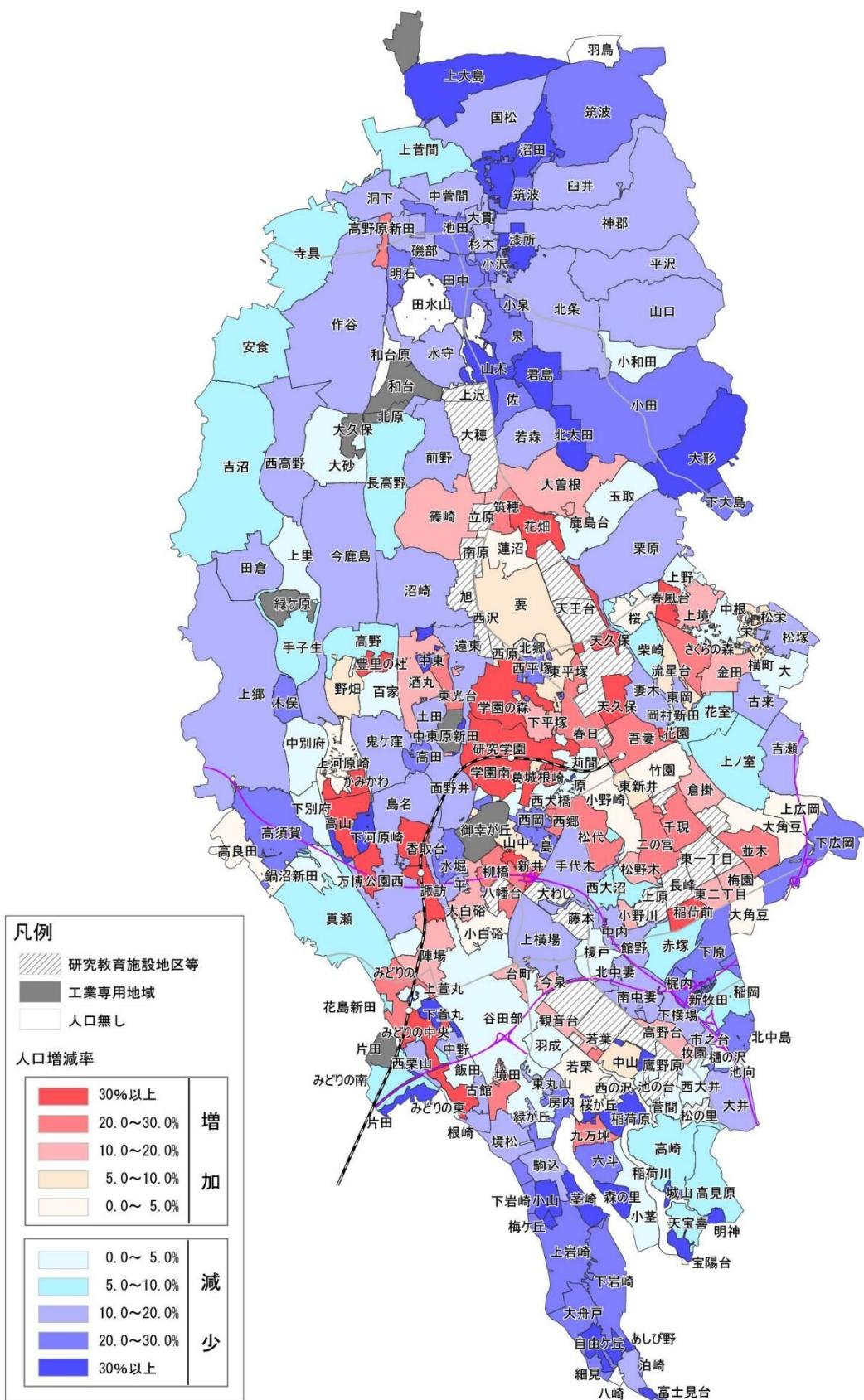


図 大字別人口増減(令和4年(2022年)～令和42年(2060年)推計値)

出典)つくば市都市計画マスターplan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。

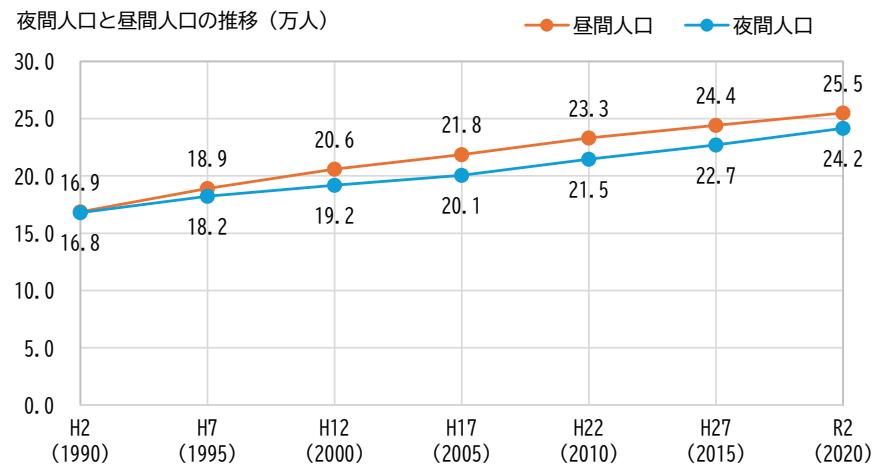


図 夜間人口と昼間人口の推移

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事者が全体の約 80%を占めています。

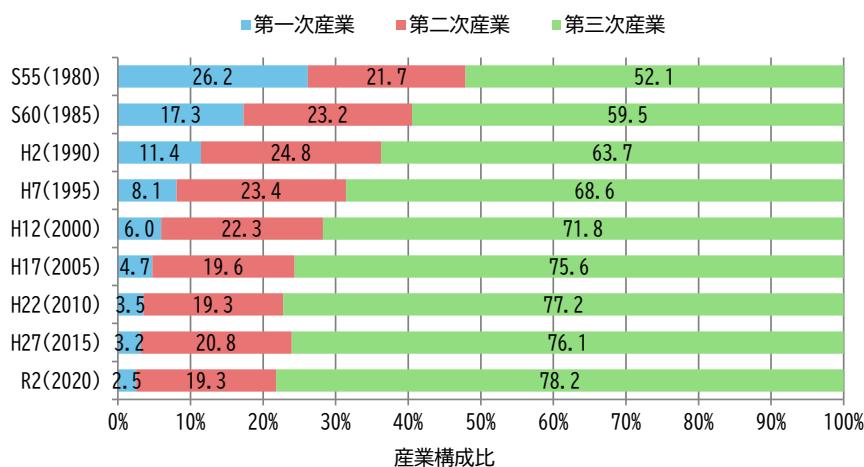


図 産業3部門従業者の推移

出典)国勢調査より作成

●観光客入込数

年間観光客入込数は、令和元年(2019年)までは増加傾向にありました。その後、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。

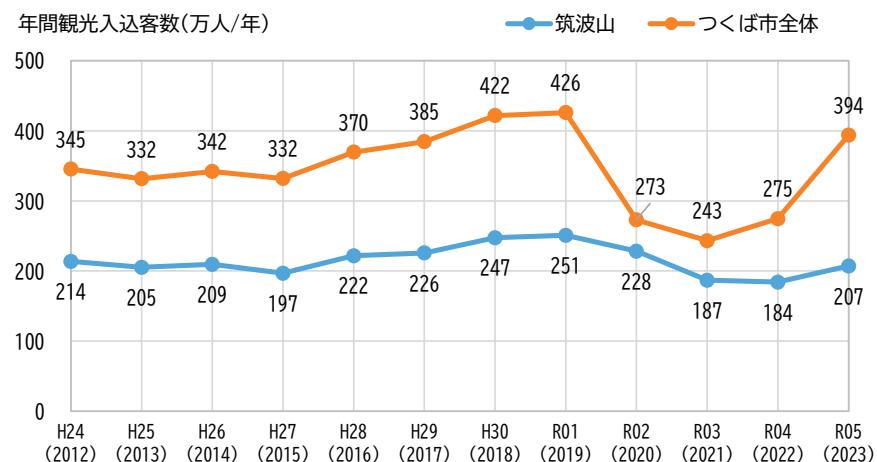


図 年間観光入込客数の推移

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。

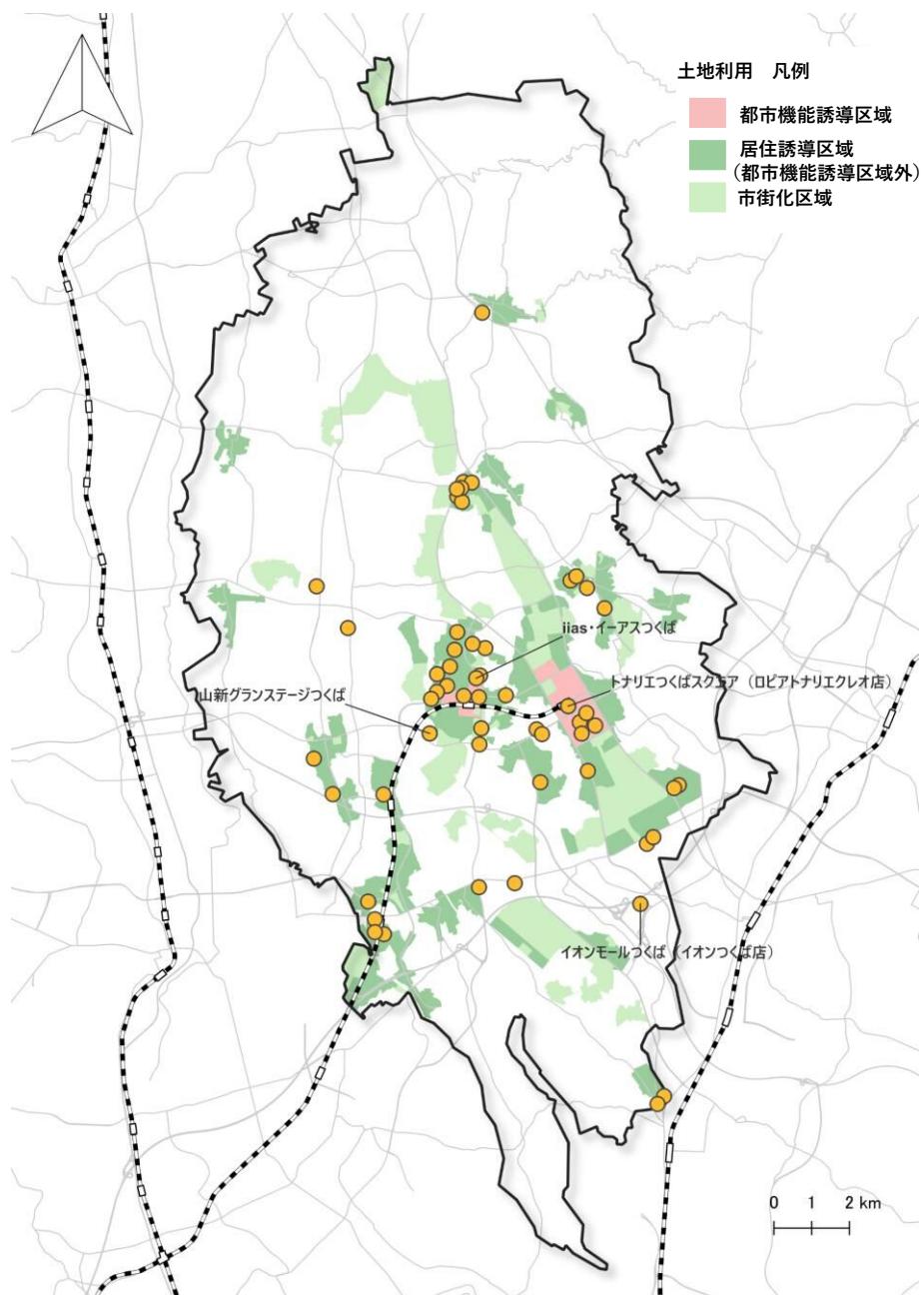


図 商業施設の立地状況

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、いちはら病院、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。

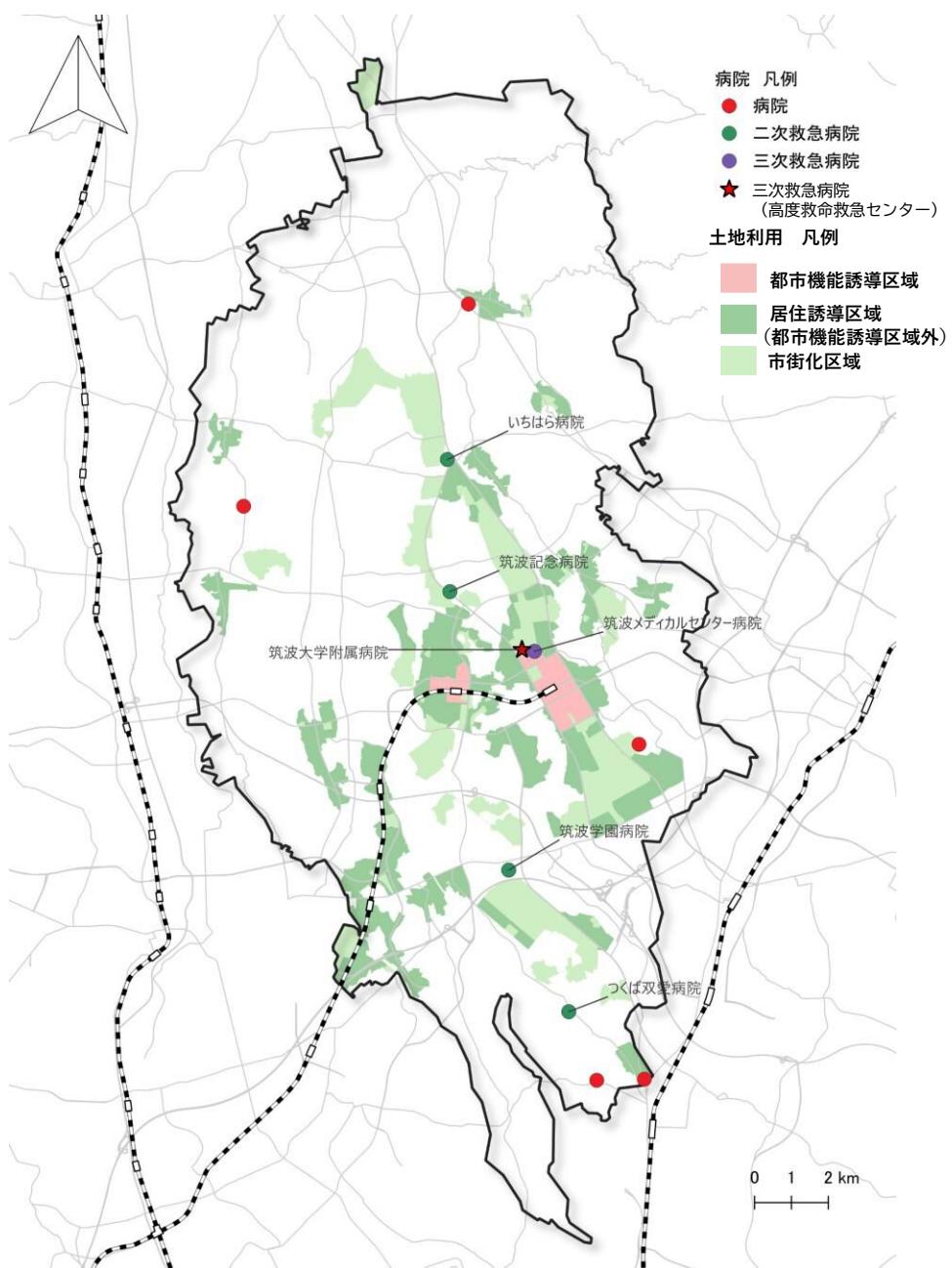


図 医療施設(病院)の立地状況

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。

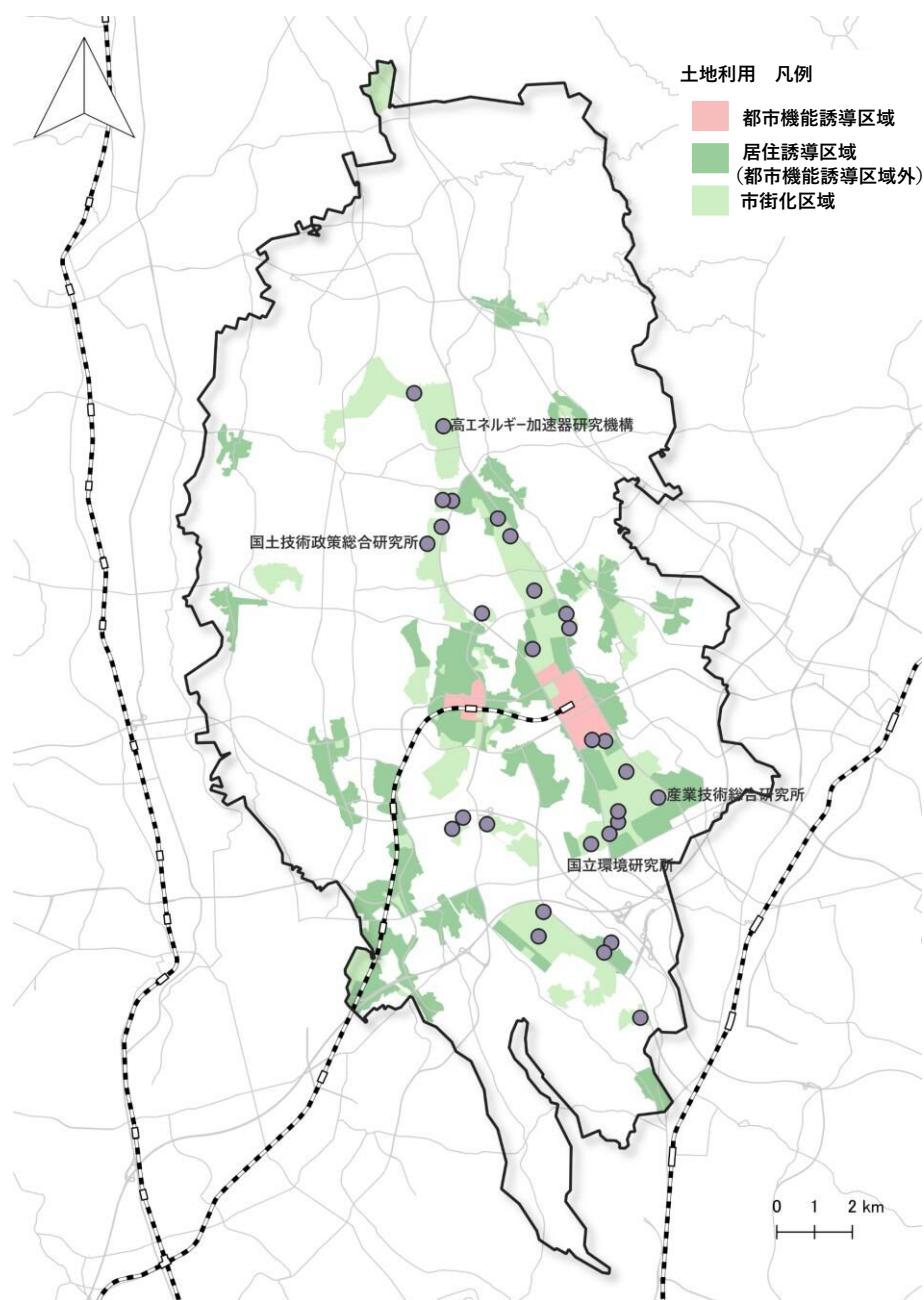


図 研究施設の立地状況

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plan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。

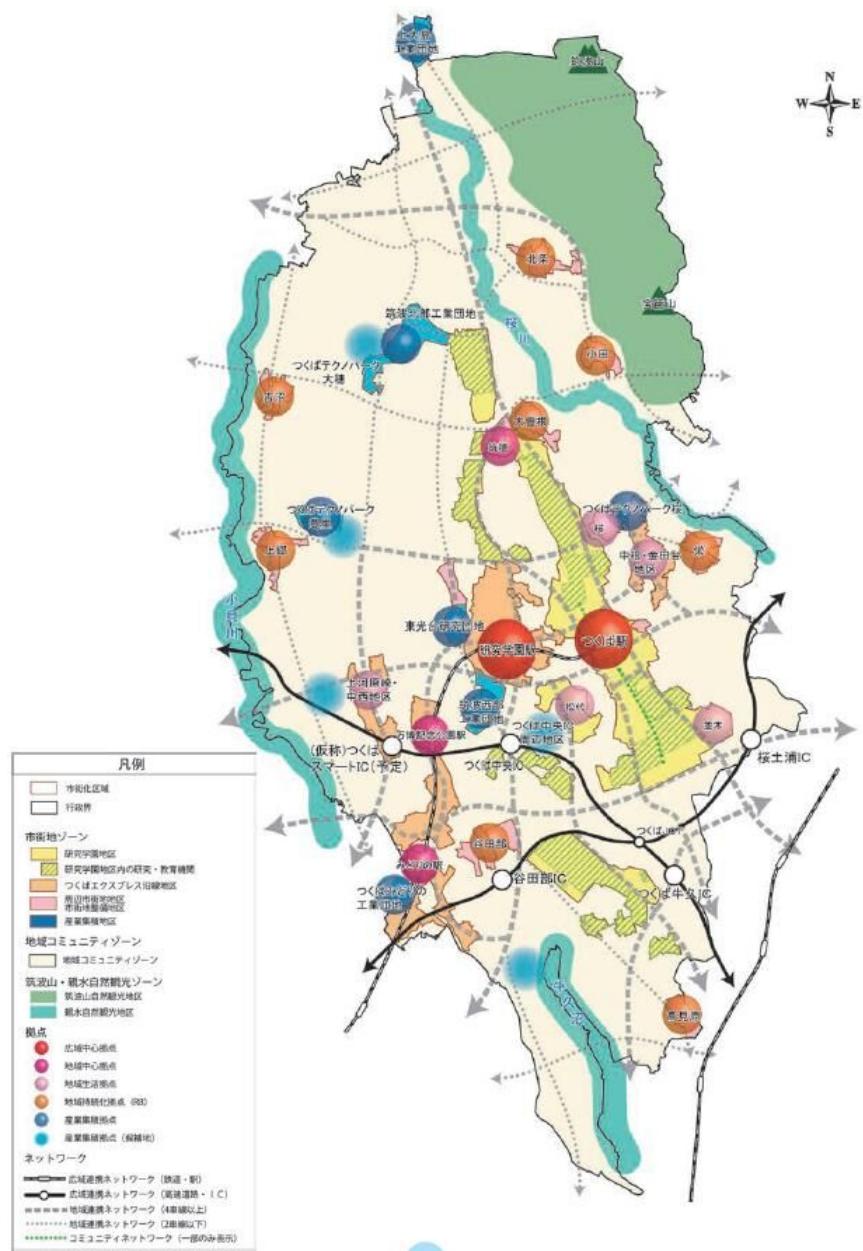


図 将来都市構造図

出典) つくば市都市計画マスターplan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となる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中心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。

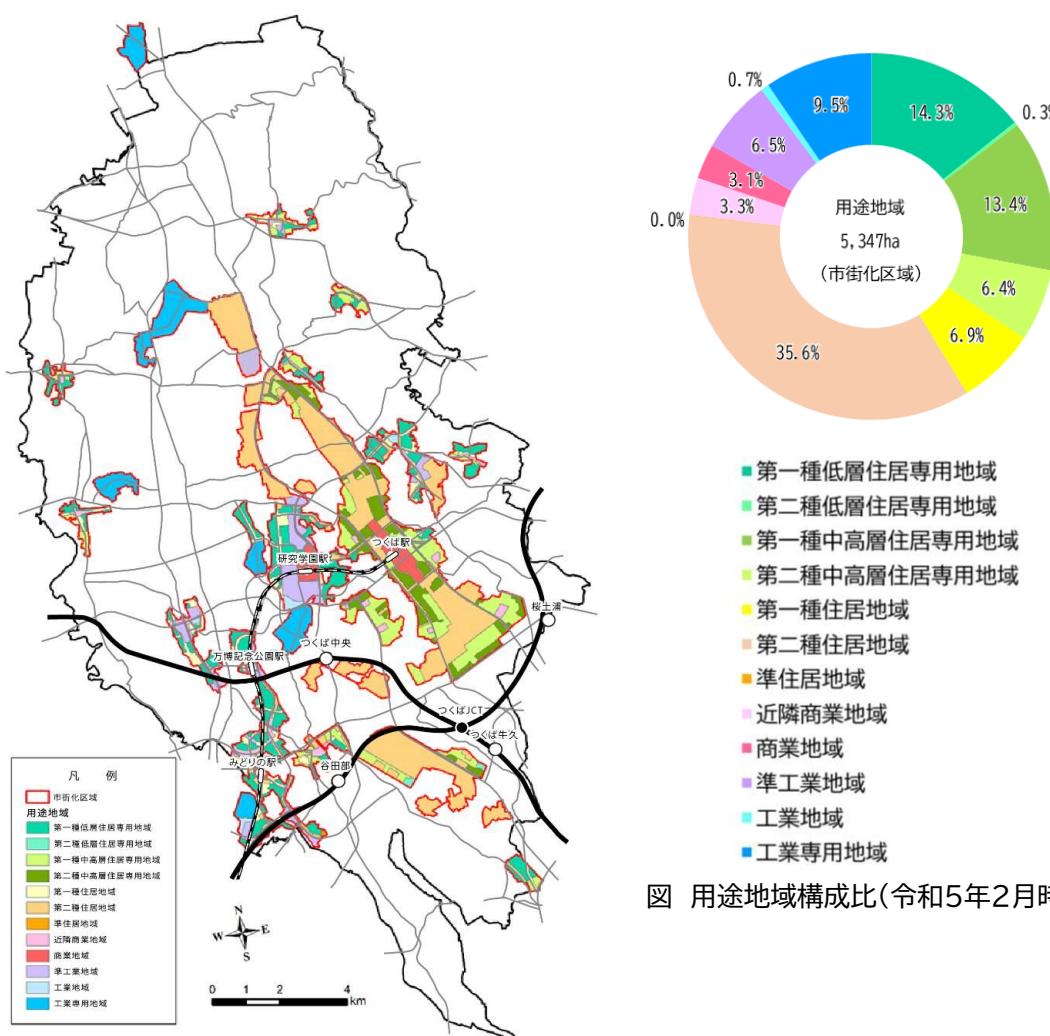


図 区域区分・用途地域図(令和5年2月時点)

出典)つくば市都市計画マスターplan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。

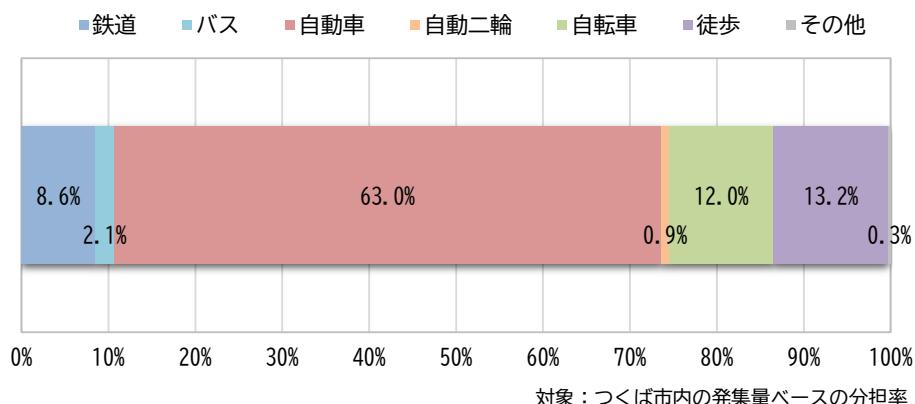


図 市内発着トリップの代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

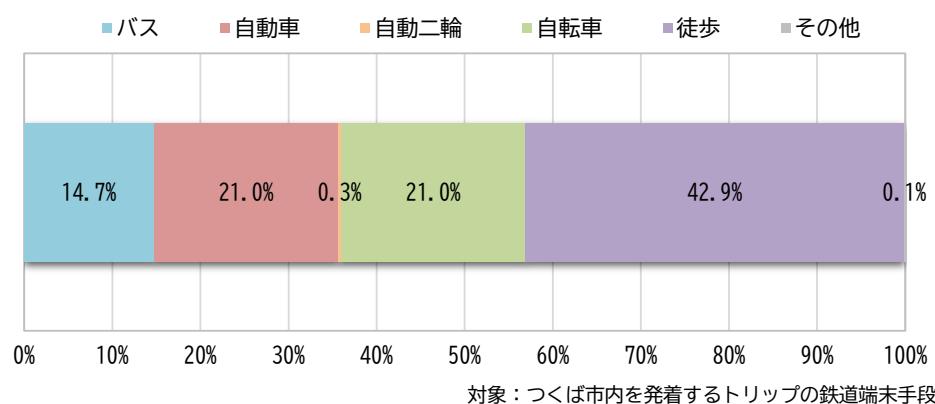


図 市内発着トリップの鉄道駅端末手段分担率

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。

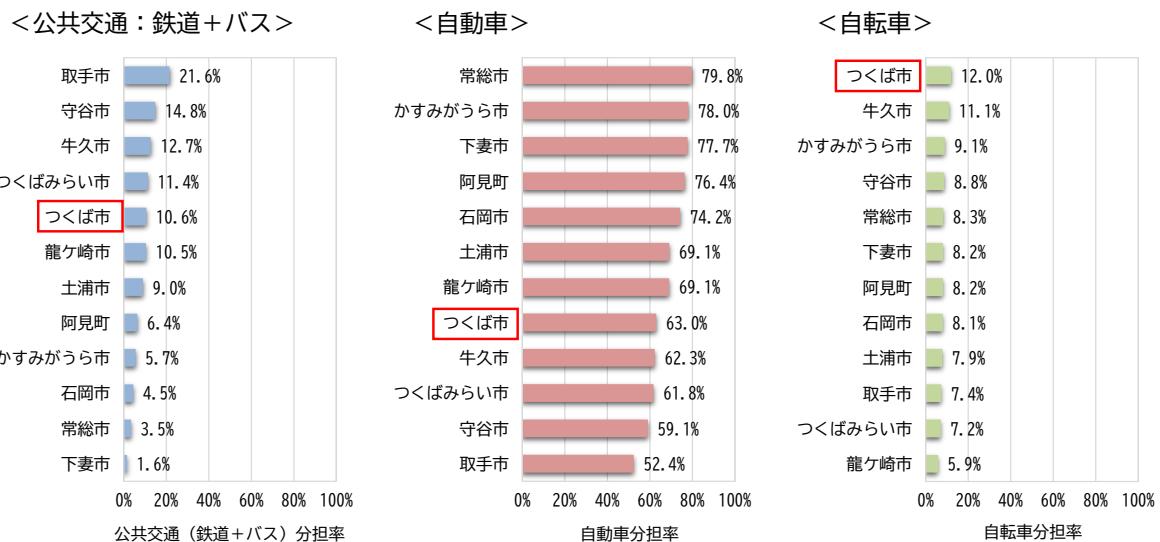


図 茨城県南部の市町村別交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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。

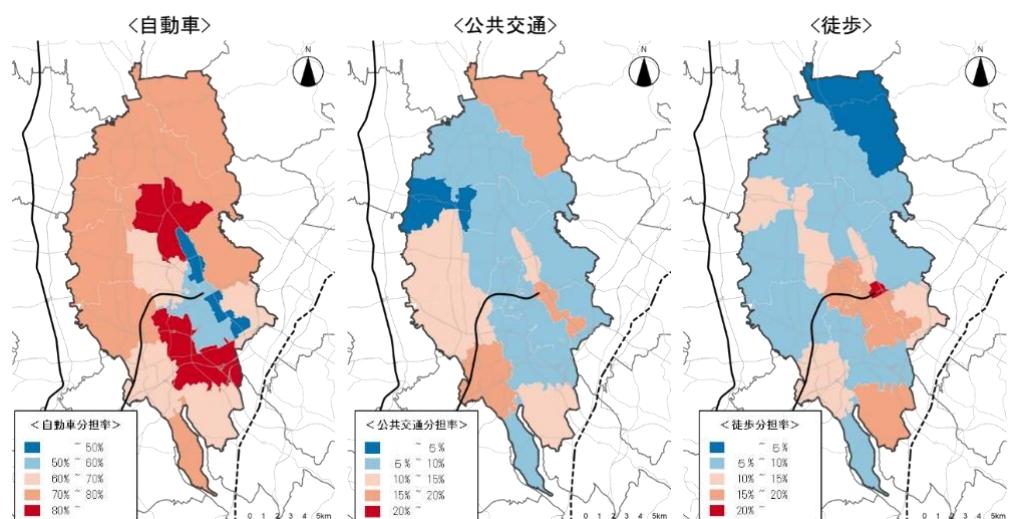


図 市内ゾーン別の代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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。

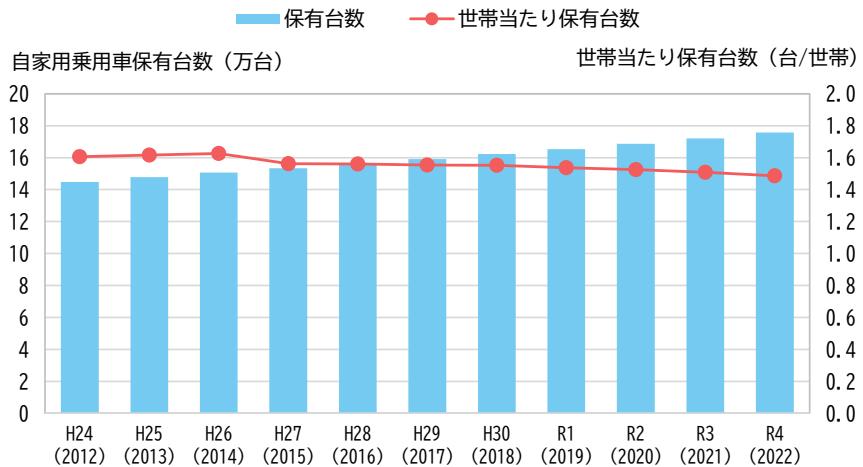


図 自家用乗用車の保有台数の推移

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。

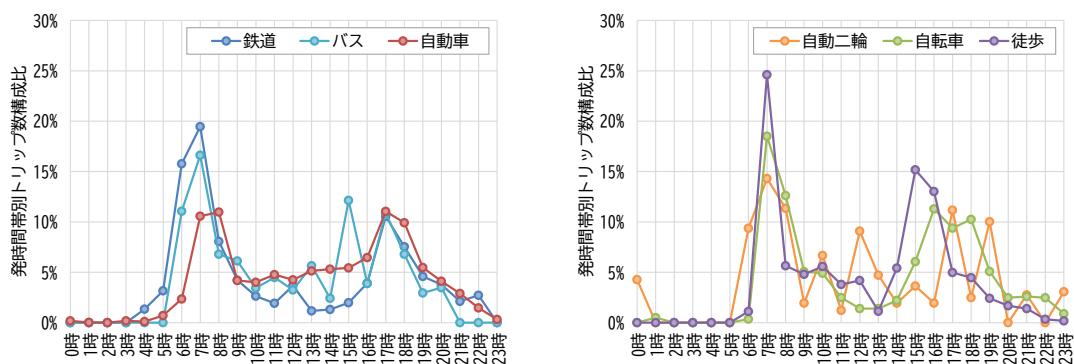


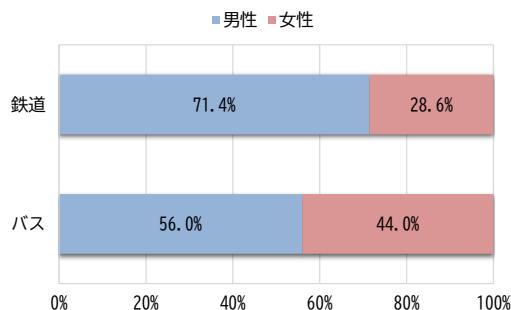
図 市内発着トリップの発時間帯別手段別トリップ構成比

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

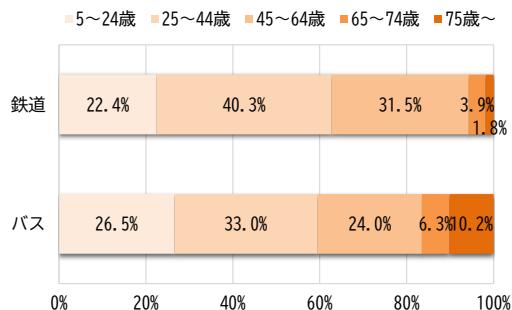
●交通手段別属性(市内発着トリップ)

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。

<性別>



<年齢階層>



<職業>

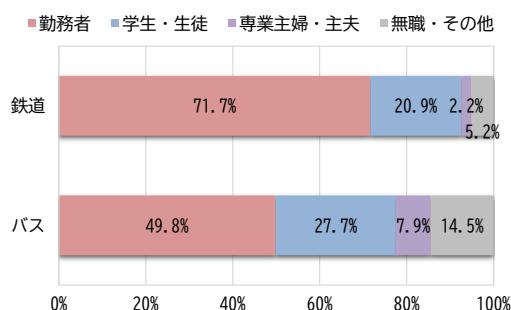


図 市内発着トリップの交通手段別属性

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。

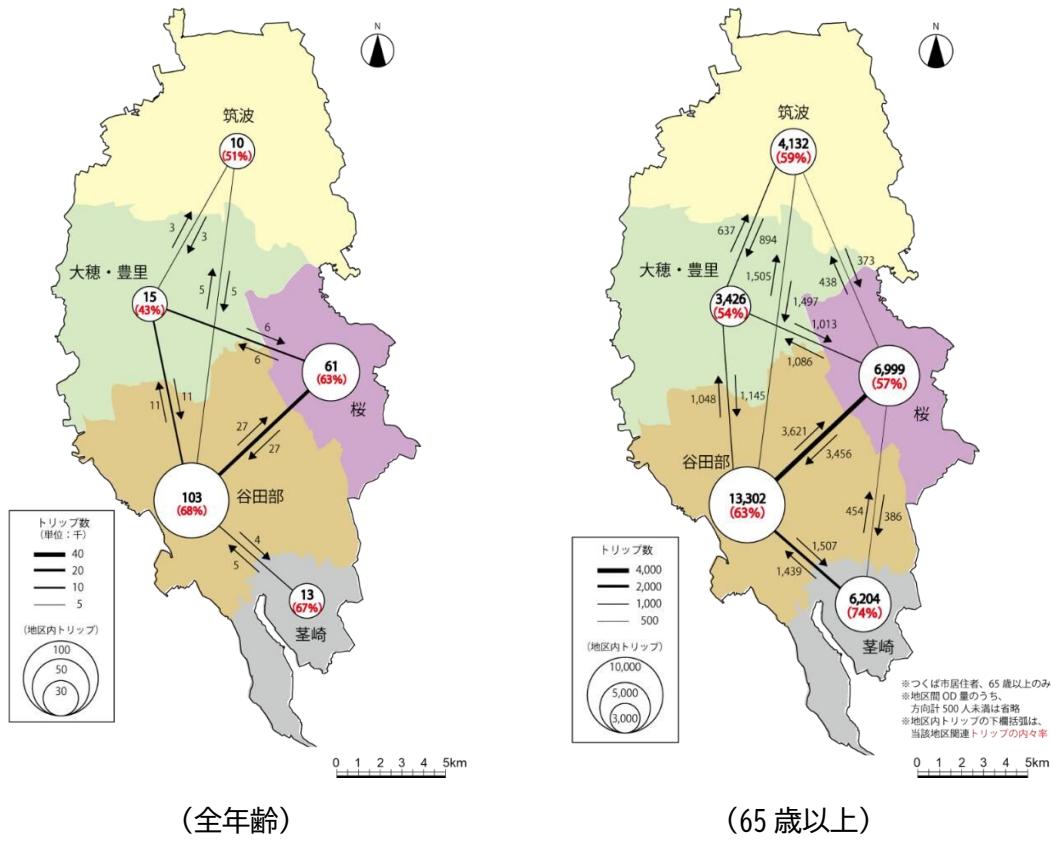


図 市内居住者の地区間トリップ数と構成

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。

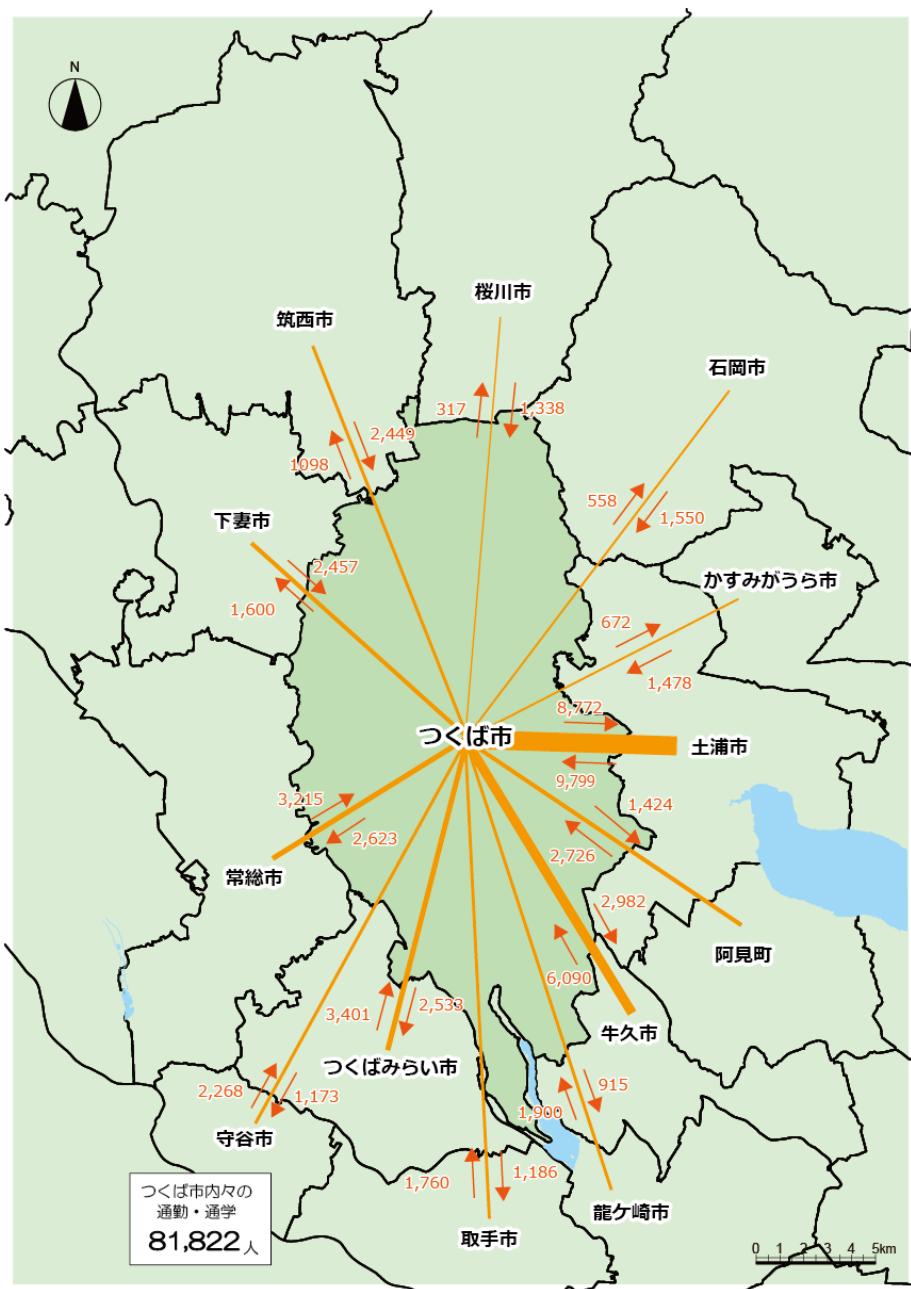


図 つくば市と周辺自治体の通勤・通学の流動

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	つくば市からの通勤・通学	依存度	
		各市町村の 通勤・通学人口	依存度
土浦市	8,772	6.9%	
牛久市	2,982	2.4%	
常総市	2,623	2.1%	
つくばみらい市	2,533	2.0%	
下妻市	1,600	1.3%	
阿見町	1,424	1.1%	
取手市	1,186	0.9%	
守谷市	1,173	0.9%	
筑西市	1,098	0.9%	
龍ヶ崎市	915	0.7%	
かすみがうら市	672	0.5%	
石岡市	556	0.4%	
桜川市	317	0.3%	
つくば市 通勤・通学人口		126,767	

市町村	つくば市への通勤・通学	
	各市町村の 通勤・通学人口	依存度
牛久市	6,090	15.1%
土浦市	9,799	14.0%
つくばみらい市	3,401	13.2%
下妻市	2,457	10.7%
阿見町	2,726	10.6%
常総市	3,215	10.0%
かすみがうら市	1,478	6.7%
桜川市	1,338	6.5%
守谷市	2,268	6.5%
龍ヶ崎市	1,900	5.1%
筑西市	2,449	4.7%
石岡市	1,550	4.4%
取手市	1,760	3.7%

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。

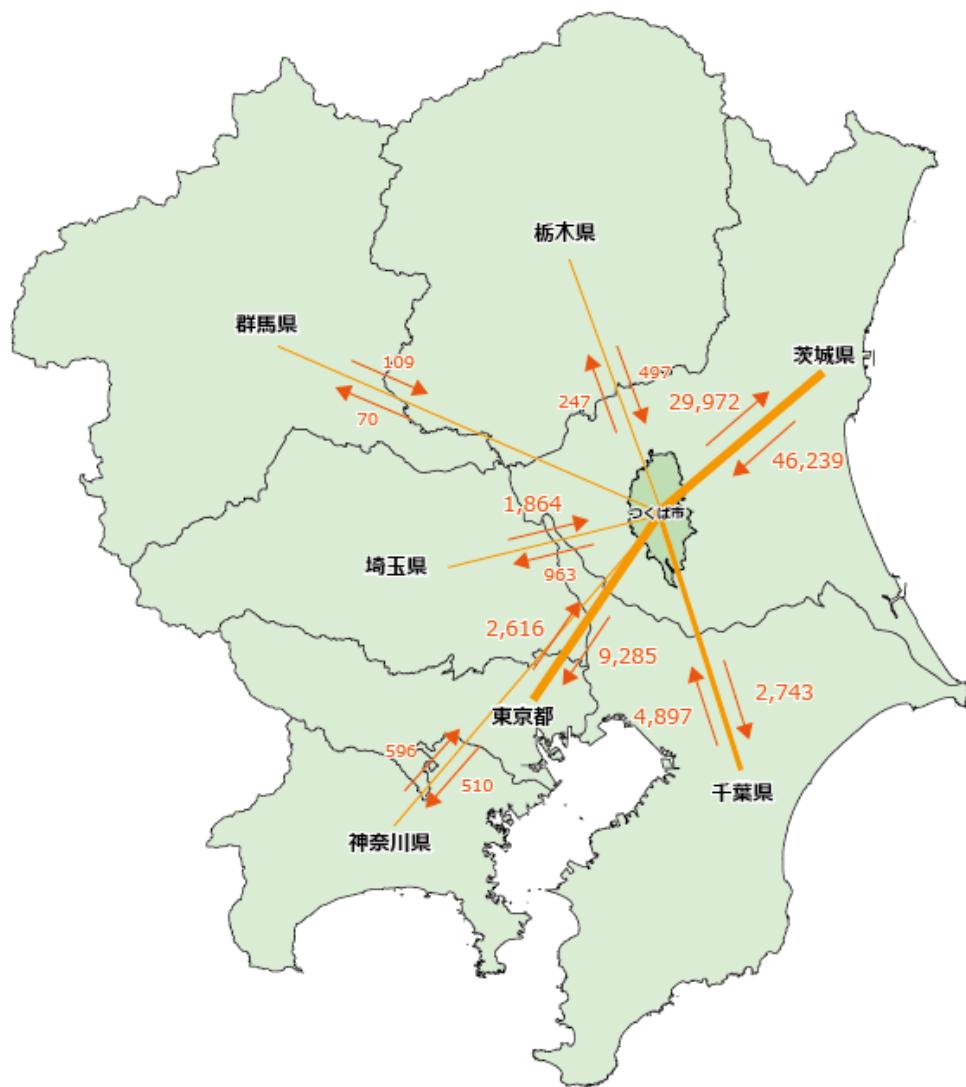


図 つくば市と茨城県外等との通勤・通学の流動

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。

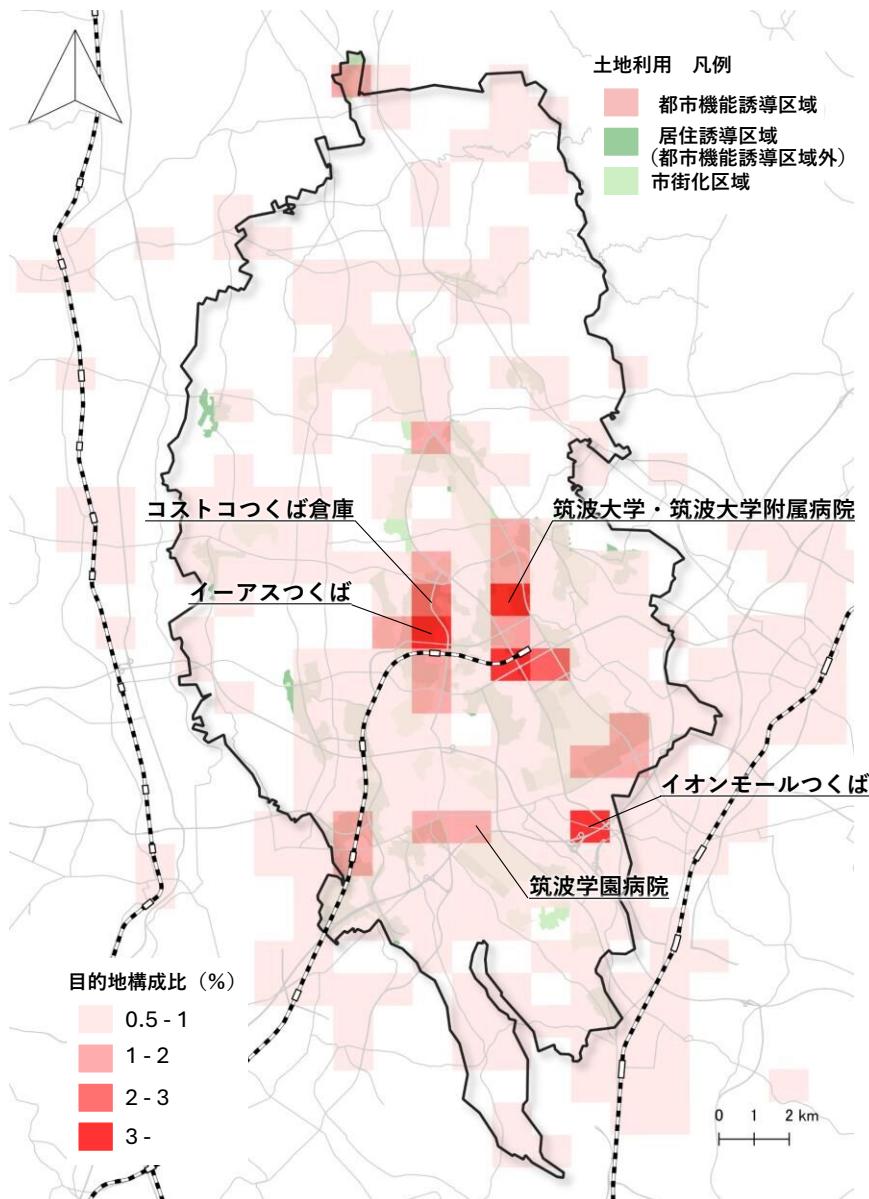


図 市外からの来訪者(市内居住者を除く)の目的地(平日)

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。

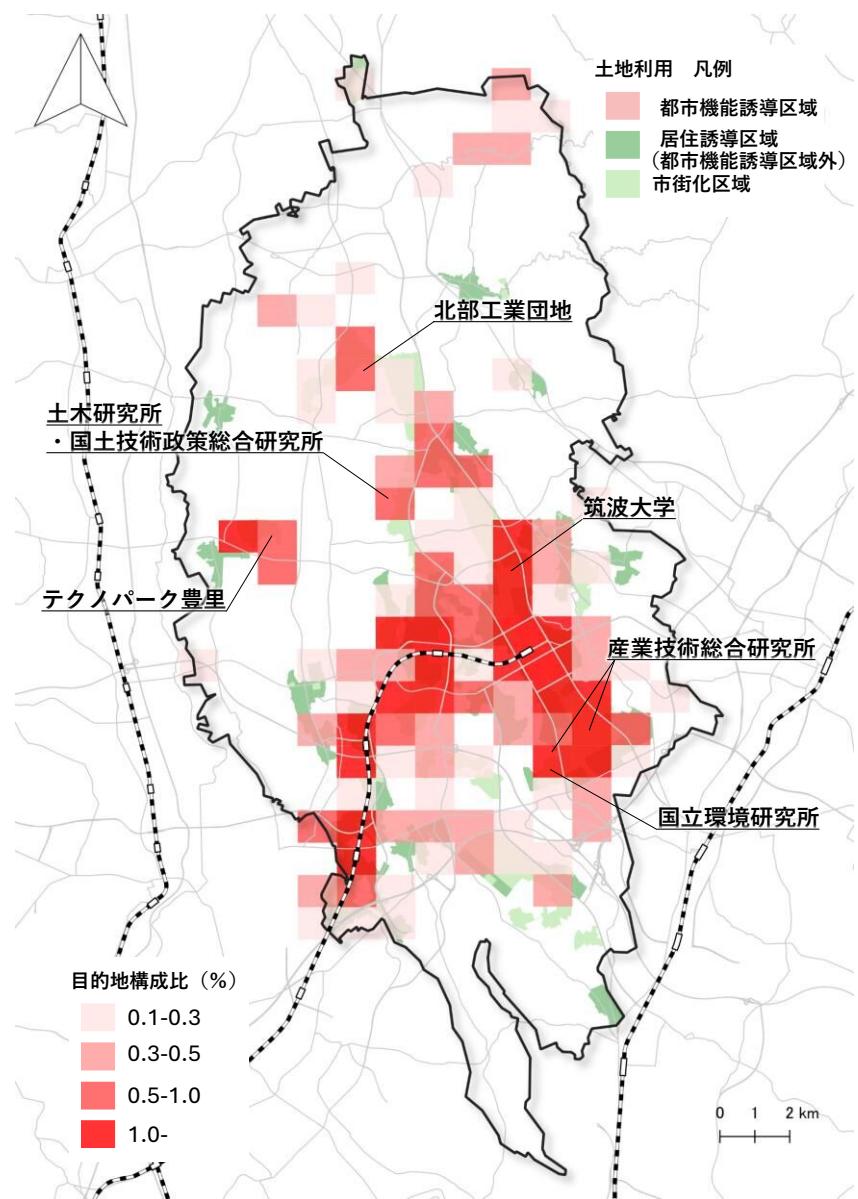


図 つくばエクスプレスを利用した市外からの来訪者(市内居住者を除く)の目的地(平日)

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。

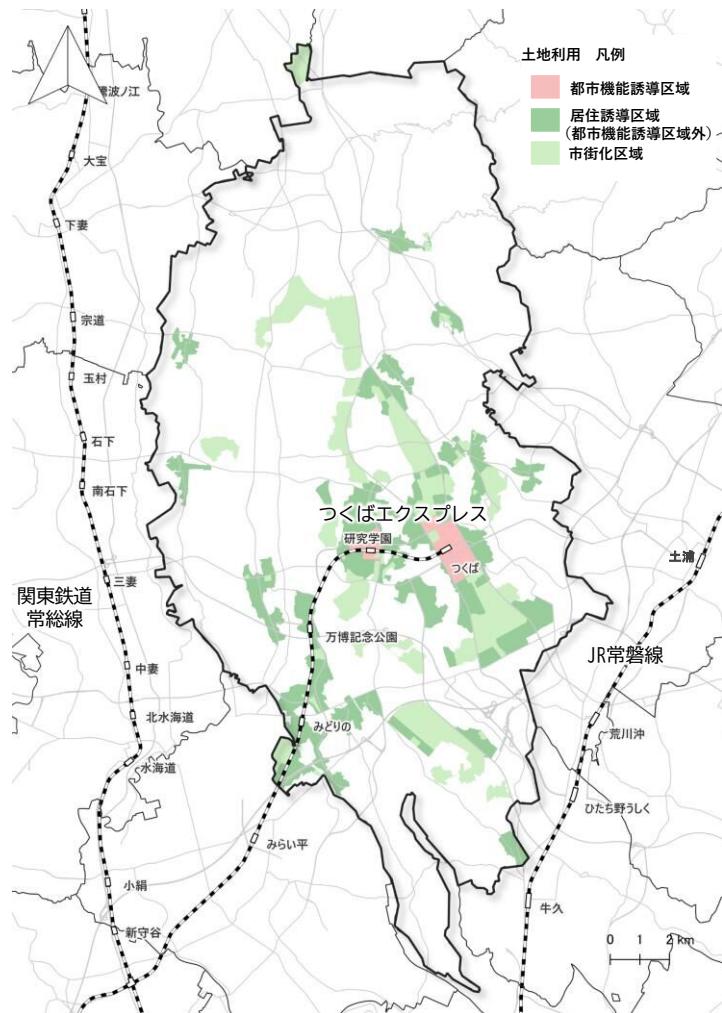


図 鉄道路線図(令和7年(2025年))

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)が運行しています。

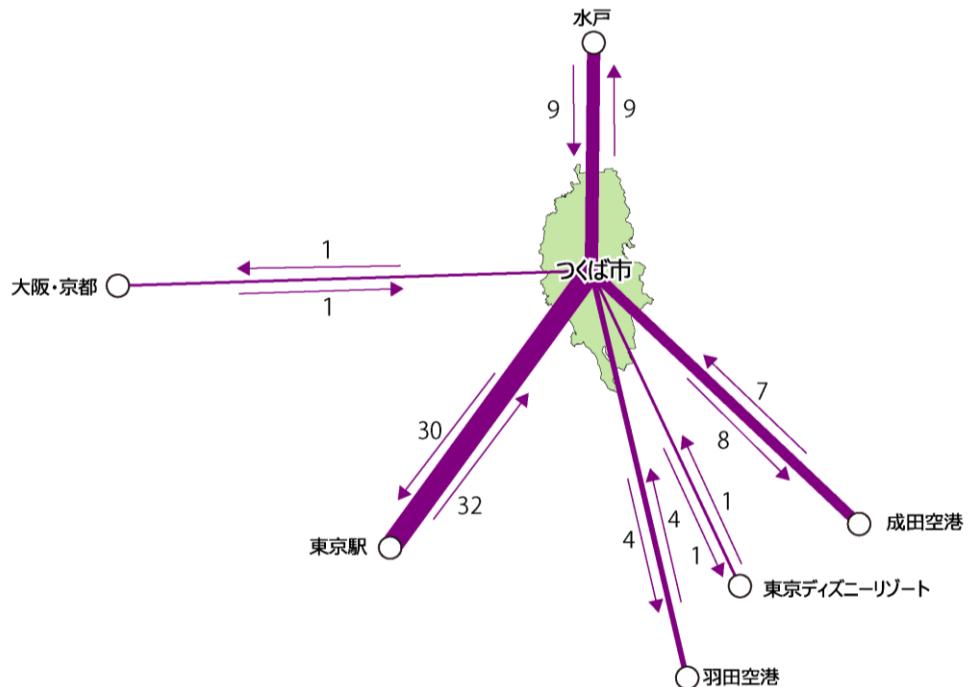


図 高速バス路線と運行本数

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。

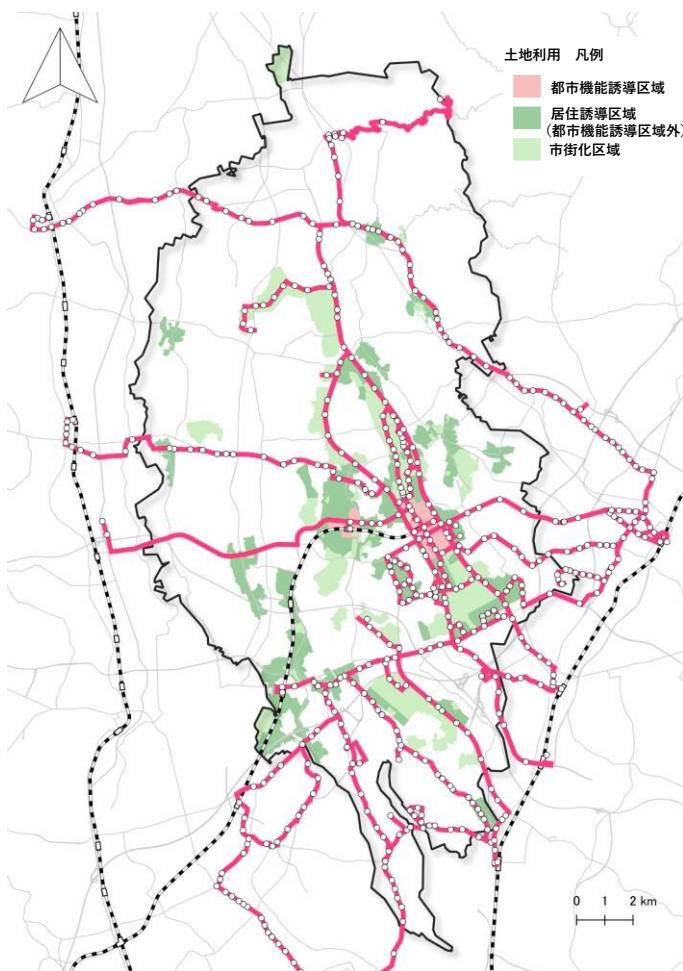


図 路線バス路線図(令和7年(2025年))

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/日以上の路線のみ掲載

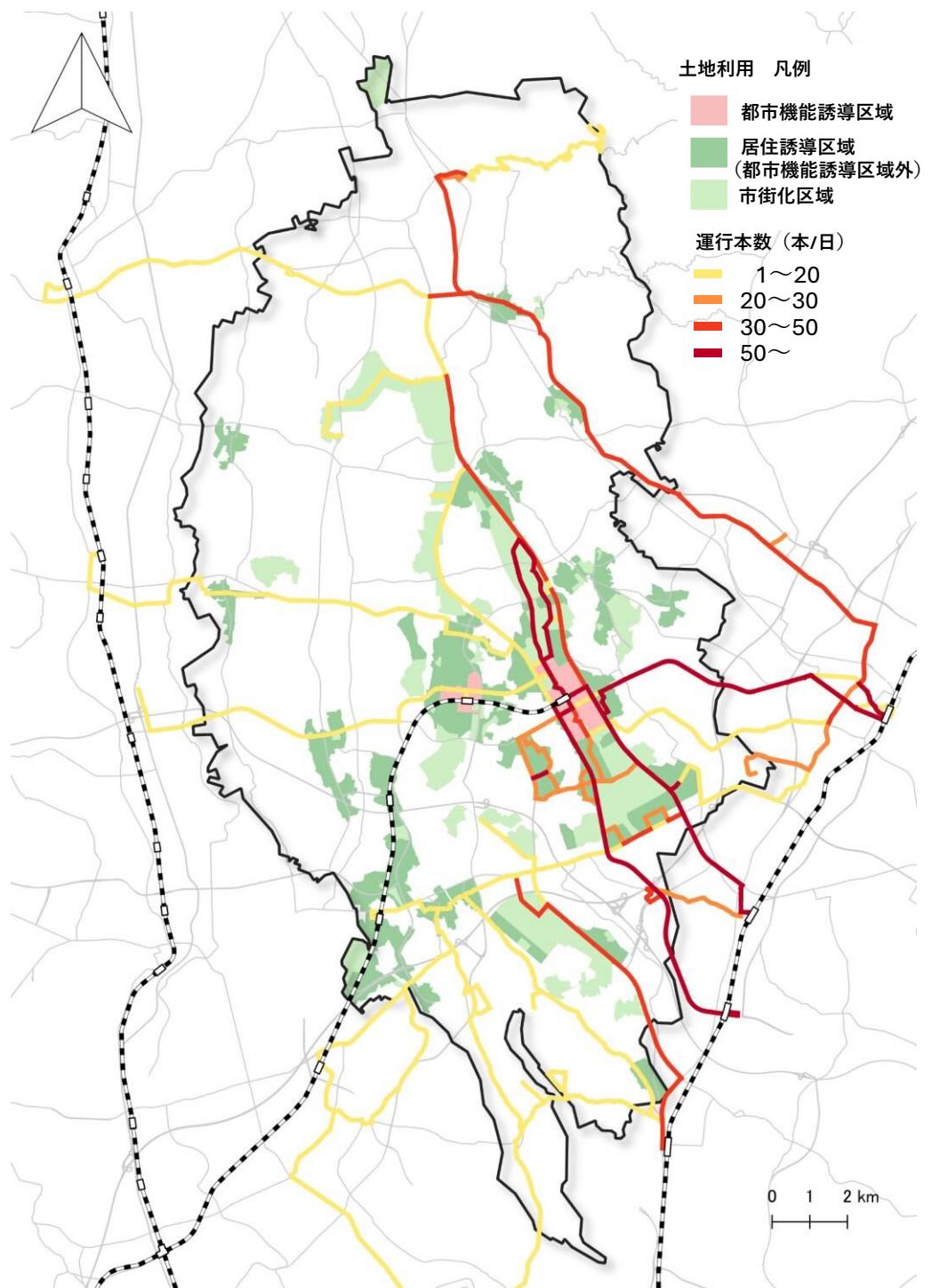


図 路線バスの運行本数(令和 7 年(2025 年)、平日)

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、茎崎シャトル、の計 11 路線が運行しています。

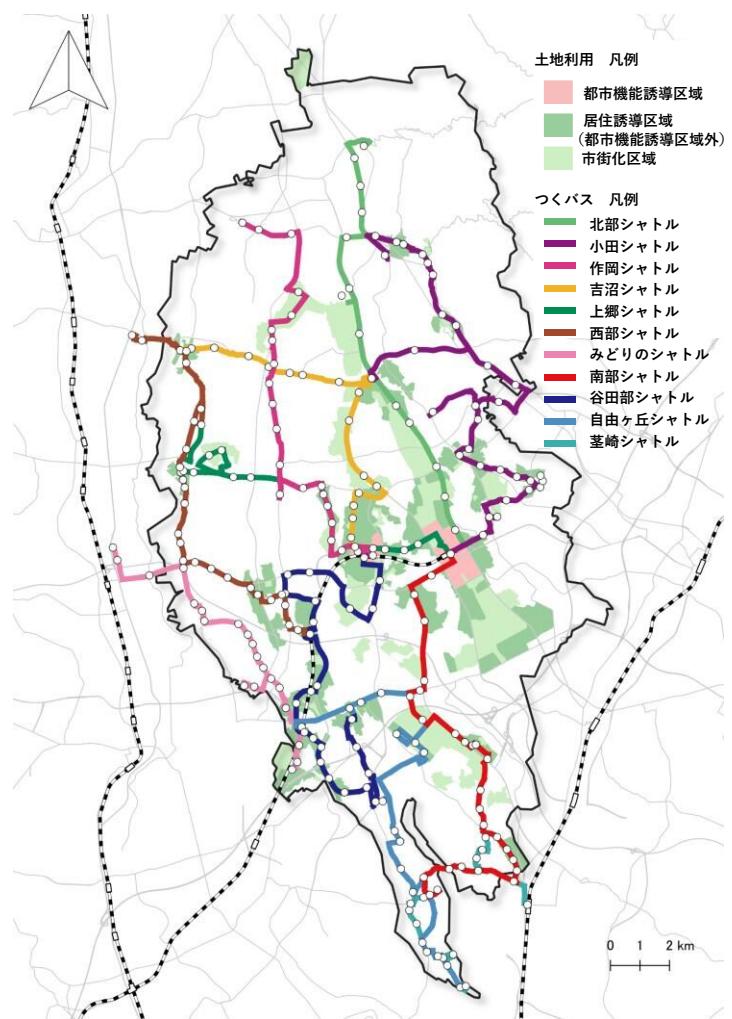


図 つくバス路線図(令和7年(2025年))

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	茎崎シャトル	20
西部シャトル	10		

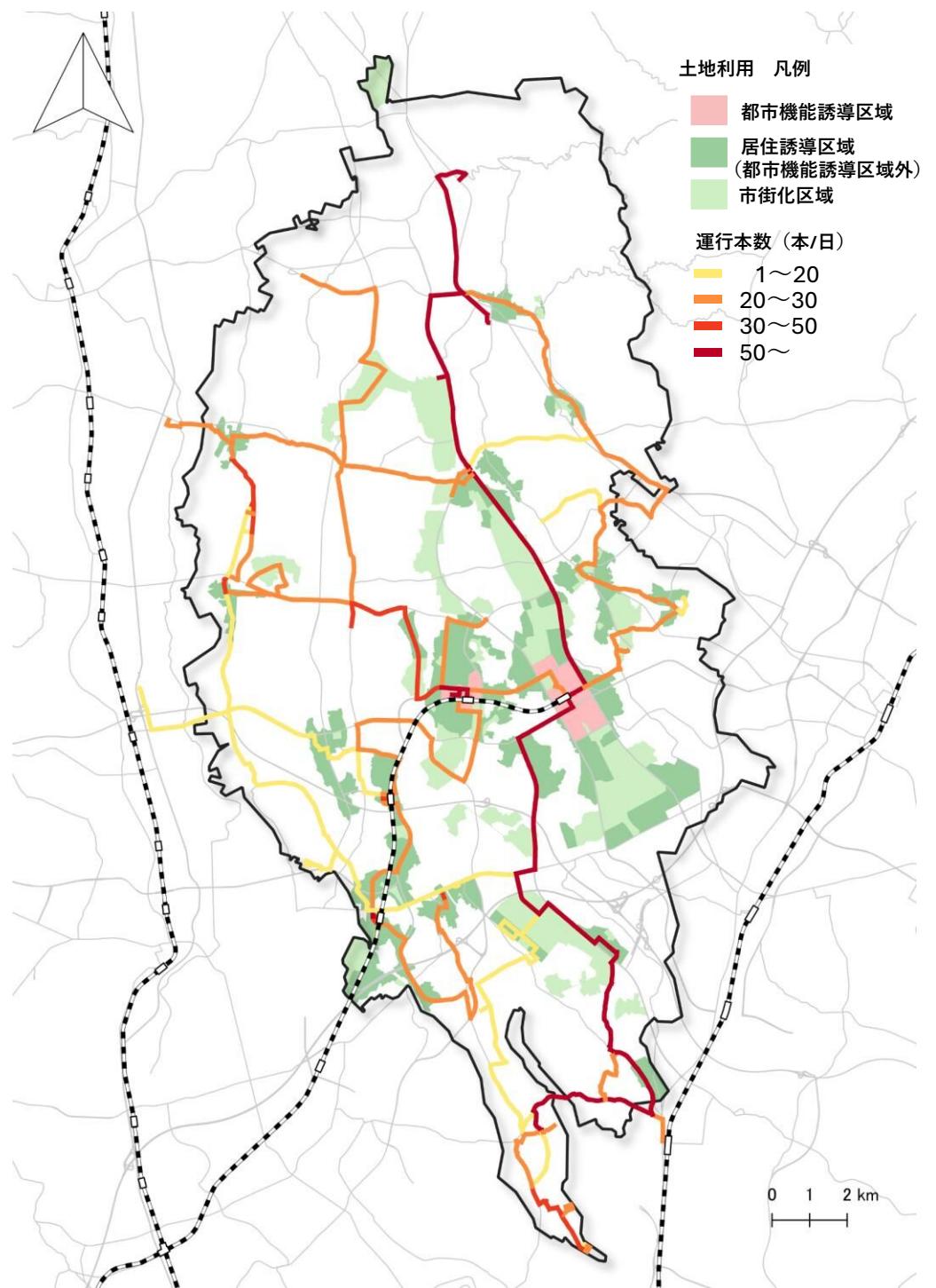


図 つくバスの運行本数(令和 7 年(2025 年)、平日)

●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))

●つくタク

つくタクは、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タク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。

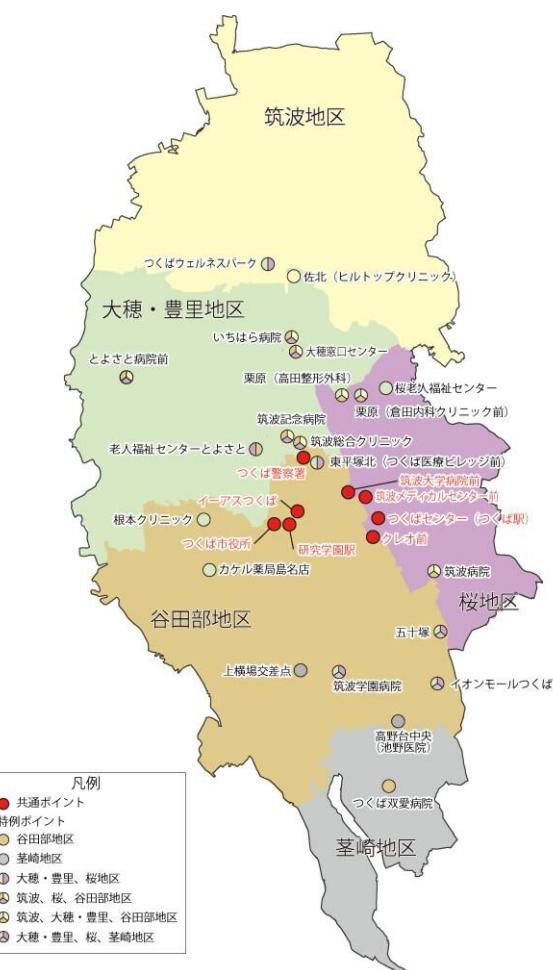


図 つくタク運行エリア(令和 7 年(2025 年))

表 つくタクの運行状況(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
塚崎地区	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・下妻市との間でつ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 の民間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 社が展開しております、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)	つくば市沼田 282-1	筑波地区
心結タクシー(有)	つくば市北条 192	
登坂タクシー(有)	つくば市作谷 1027-2	
(有)旭タクシー	つくば市今鹿島 2492-2	豊里地区
(株)上郷タクシー	つくば市上郷 1264-1	
大曾根タクシー(株)	つくば市花畠 3-19-4	大穂地区
新栄タクシー(有)	つくば市篠崎 792-2	
京成タクシー茨城(株) つくば学園営業所	つくば市梅園 2-1-9	桜地区
新興タクシー(有)	つくば市上ノ室 1207-1	
(有)松見タクシー	つくば市吾妻 3-10-1	
(株)フジ急	つくば市天久保 2-7-9	
(有)天川タクシー 学園並木営業所	つくば市大角豆字名浜 2010-69	
土浦タクシー(株) つくば中央営業所	つくば市倉掛 856	
土浦第一交通(株) つくば営業所	つくば市横町 695-5	
(有)大和タクシー 本社	つくば市天久保 1-7-18	
(有)佐藤タクシー	つくば市谷田部 2014-2	谷田部地区
つくばタクシー(株)	つくば市上横場 429-8	

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が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

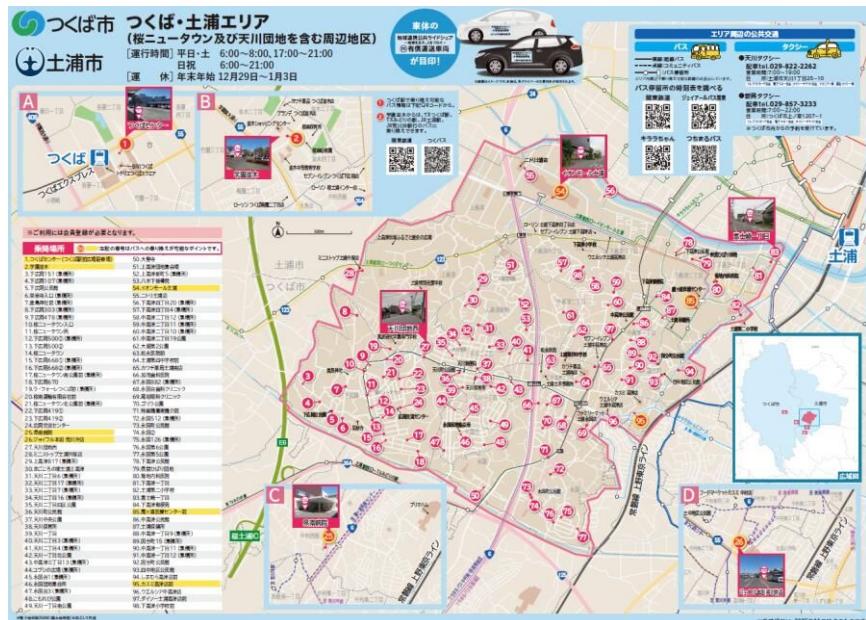


図 つくば・土浦エリアの運行エリア



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、片道のみの利用も可能で、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。

つくチャリの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。

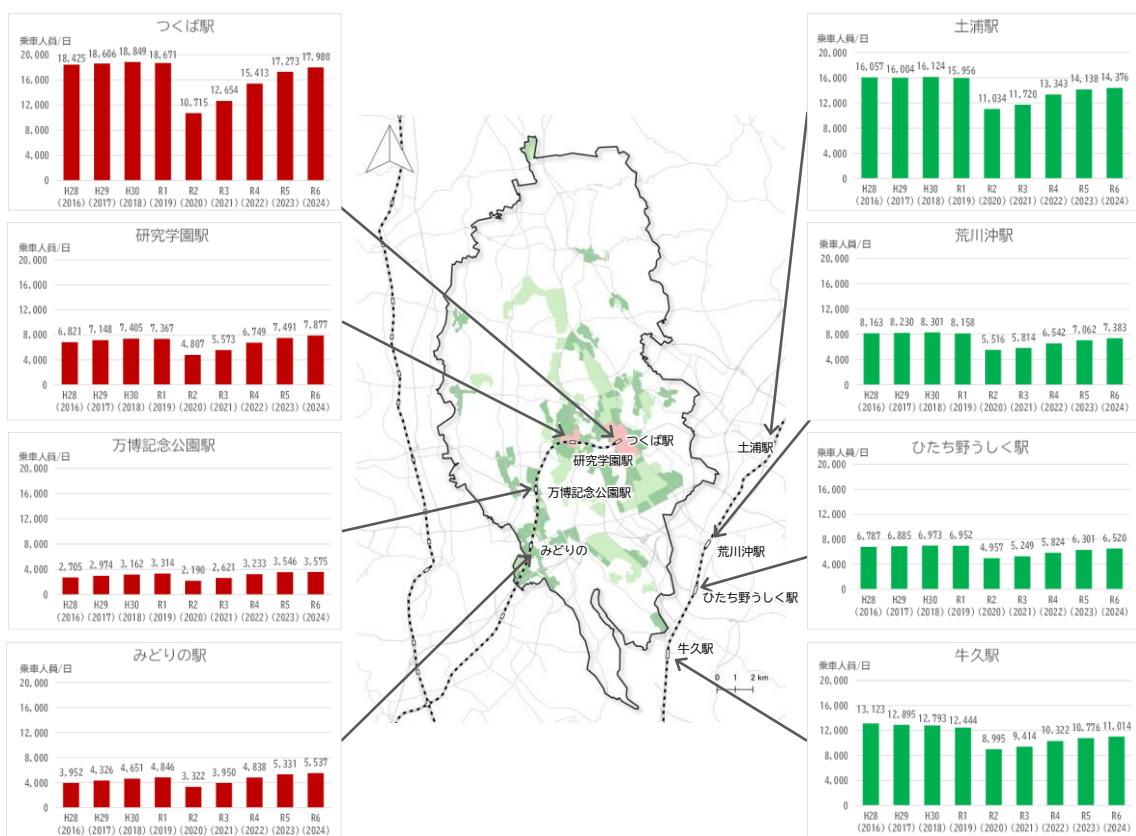


図 鉄道駅利用者数の推移

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。

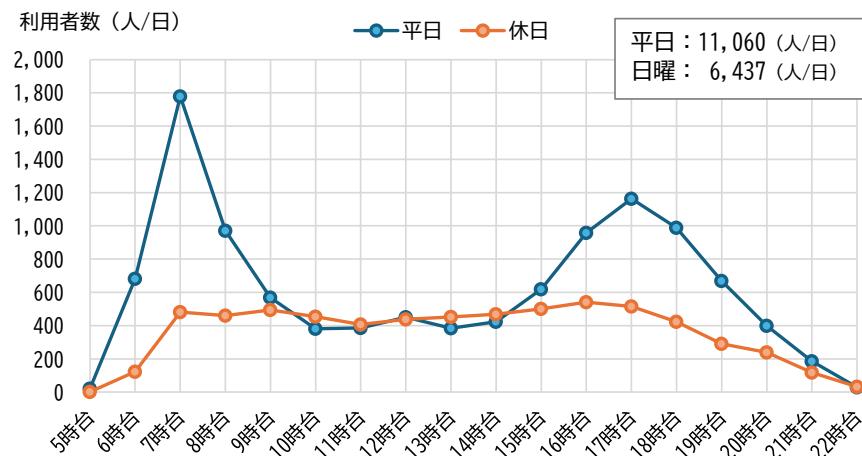


図 時間帯別利用者数(路線バス)

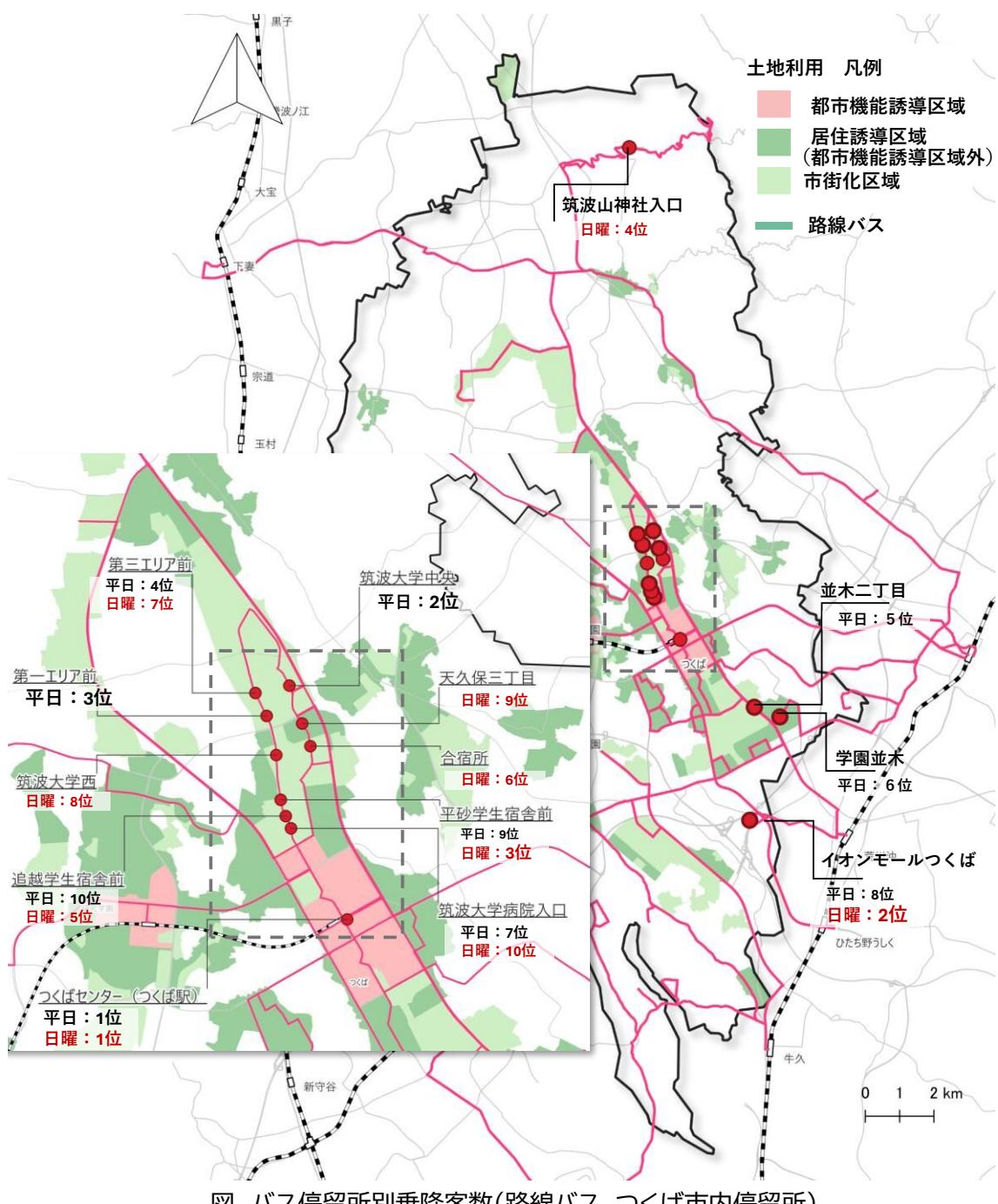
出典)交通系 IC カードデータ(令和6年(2024年)10月)より作成(つくば市に乗り入れる関東鉄道が運行する路線)

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	平日上位停留所名	乗降客数 (平日)	占める 割合	休日上位停留所名	乗降客数 (日曜)	占める 割合
1	つくばセンター	6,171	39.4%	つくばセンター	4,334	43.0%
2	筑波大学中央	676	4.3%	イオンモールつくば	524	5.2%
3	第一エリア前	579	3.7%	平砂学生宿舎前	487	4.8%
4	第三エリア前	319	2.0%	筑波山神社入口	226	2.2%
5	並木二丁目	271	1.7%	合宿所	185	1.8%
6	学園並木	198	1.3%	追越学生宿舎前	184	1.8%
7	筑波大学病院入口	197	1.3%	第三エリア前	162	1.6%
8	イオンモールつくば	195	1.2%	筑波大学西	143	1.4%
9	平砂学生宿舎前	190	1.2%	天久保三丁目	143	1.4%
10	追越学生宿舎前	173	1.1%	筑波大学病院入口	116	1.2%

出典)交通系 IC カードデータ(令和6年(2024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))



出典)交通系 IC カードデータ(令和 6 年(2024 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	164	14.1%	並木二丁目	341	9.0%
2	並木二丁目	136	11.7%	筑波メディカルセンター前	170	4.5%
3	筑波メディカルセンター前	60	5.1%	学園並木	151	4.0%
4	並木大橋	45	3.8%	平砂学生宿舎前	126	3.3%
5	土木研究所	35	3.0%	物質材料研究機構	107	2.8%
6	国土地理院	31	2.7%	環境研究所	106	2.8%
7	手代木団地	31	2.6%	筑波大学病院	104	2.8%
8	筑波大学病院	27	2.3%	気象研究所	102	2.7%
9	筑波大学病院入口	27	2.3%	天久保三丁目	97	2.6%
10	第一エリア前	25	2.1%	大学会館前	86	2.3%

出典)交通系ICカードデータ(令和6年(2024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カード利用とともに、市内の研究所や医療施設の最寄りバス停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(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	281	47.6%	土浦駅	267	46.7%
2	千束町	63	10.7%	ひたち野うしく駅	77	13.4%
3	荒川沖駅西口	52	8.8%	荒川沖駅西口	73	12.7%
4	土浦二高	51	8.6%	千束町	18	3.2%
5	土浦一高前	17	2.9%	牛久栄進高校	16	2.8%
6	田中一丁目	16	2.7%	土浦監督署・ハローワーク入口	10	1.8%
7	ひたち野うしく駅	16	2.7%	三中地区公民館南	9	1.6%
8	土浦監督署・ハローワーク入口	15	2.5%	桜町三丁目	8	1.4%
9	牛久栄進高校	10	1.7%	中根北	8	1.4%
10	桜町三丁目	8	1.4%	中村九区	8	1.3%

出典)交通系ICカードデータ(令和6年(2024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。

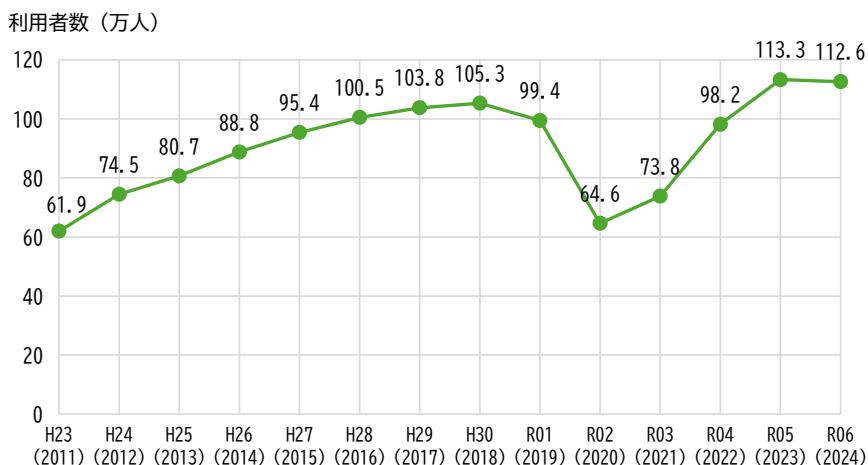


図 つくバス利用者数の推移

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。

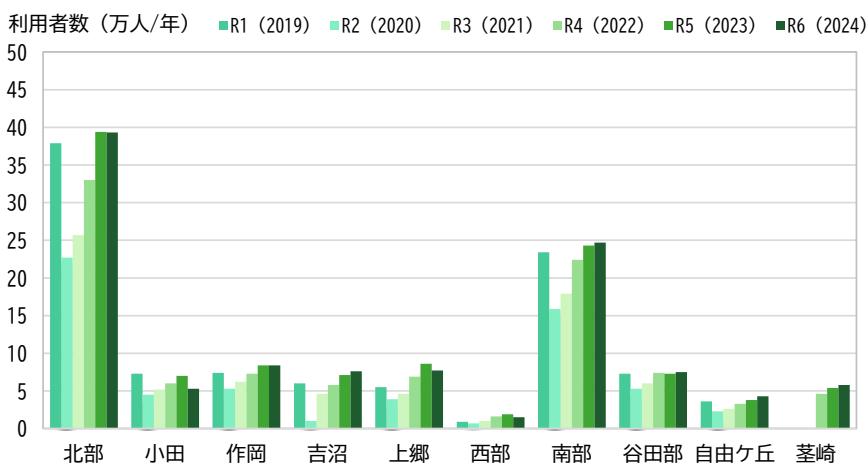


図 つくバス路線別利用者数の推移

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

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	花畠	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

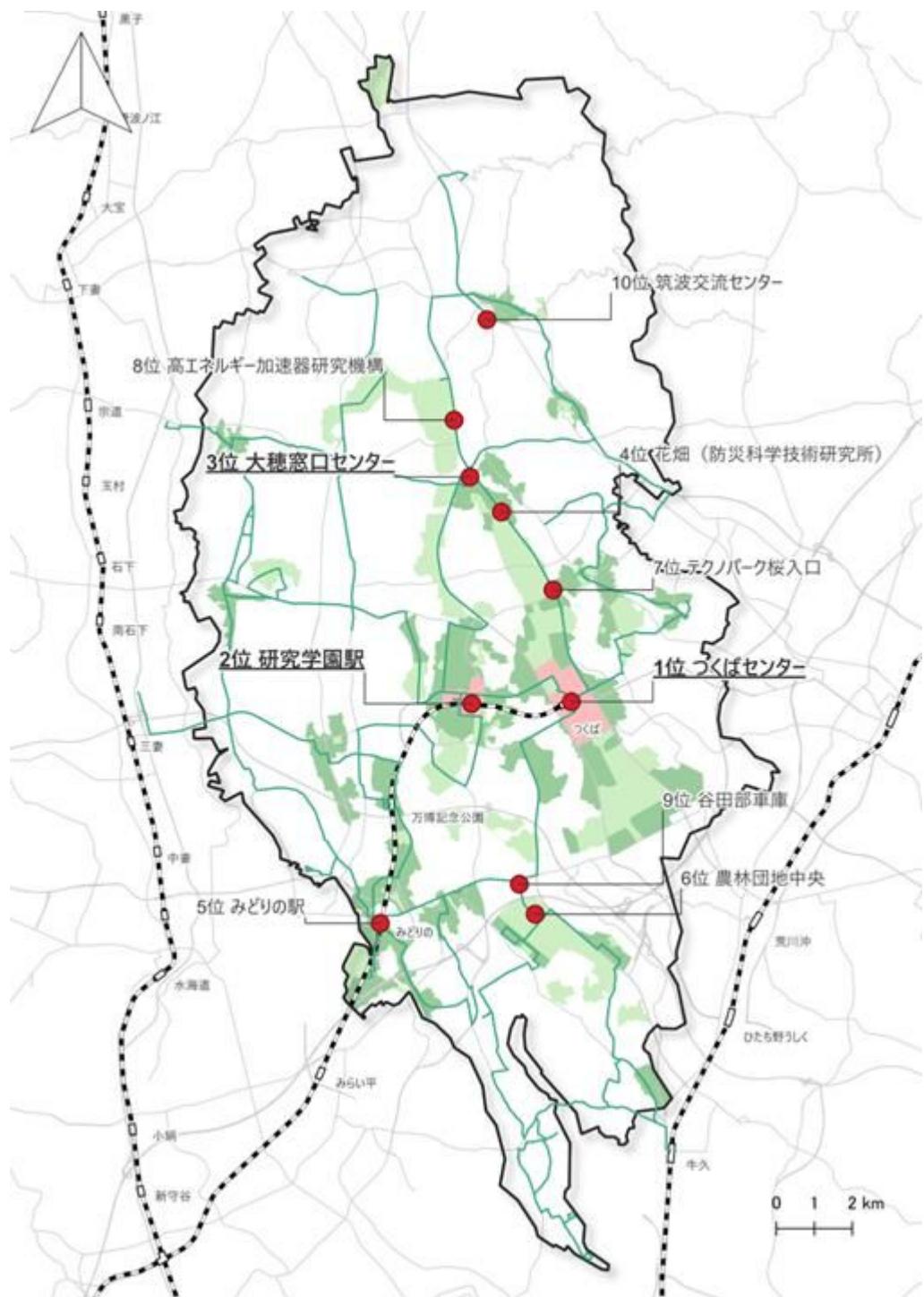
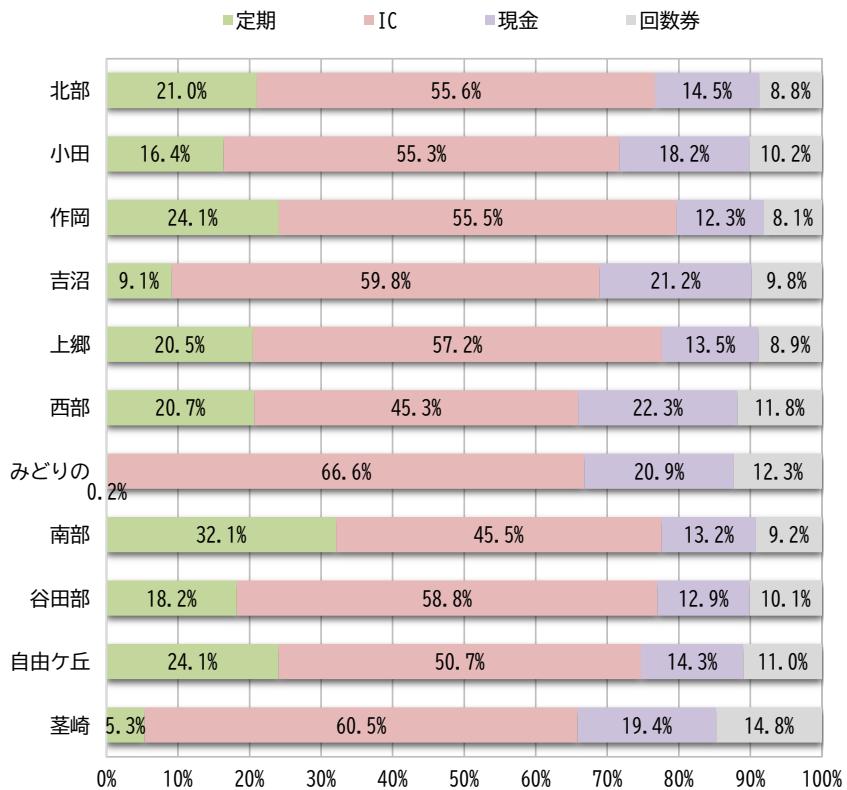


図 つくバス停留所の日平均乗降者数上位 10 位

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。



※令和6年(2024年)10月に(旧)西部シャトルが(新)西部シャトルとみどりのシャトルに分割
上記の西部シャトルは新旧の合計となっている

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)

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

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～大穂窓口センター北部	118
	2	つくばセンター～花畠	104
	3	つくばセンター～高エネルギー加速器研究機構	96
小田	1	つくばセンター～テクノパーク桜	9
	2	つくばセンター～さくらの森	7
	3	つくばセンター～金田東	6
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	19
	3	研究学園駅～北部工業団地中央	14
吉沼	1	研究学園駅～大穂窓口センター北部	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	12
上郷	1	つくばセンター・TXつくば駅～春日二丁目	12
	2	研究学園駅～東光台五丁目	8
	3	研究学園駅～豊里の杜	8
西部	1	万博記念公園駅～金村別雷神社入口	2
	2	万博記念公園駅～上郷台宿	1
	3	万博記念公園駅～上郷神谷森東	1
みどりの	1	真瀬小学校～高須賀北	4
	2	富士見ヶ丘団地入口～真瀬小学校	2
	3	真瀬本田～真瀬小学校	2
南部	1	つくばセンター～農林団地中央	56
	2	つくばセンター～谷田部車庫	40
	3	つくばセンター～理化学研究所	30
谷田部	1	みどりの駅～飯田	16
	2	みどりの駅～みどりの東	10
	3	みどりの駅～緑が丘団地入口	10
自由ヶ丘	1	みどりの駅～農林団地中央	18
	2	みどりの駅～谷田部車庫	8
	3	みどりの駅～羽成公園	5
茎崎	1	牛久駅西口～森の里団地入口	10
	2	牛久駅西口～城山団地中央(茎崎)	9
	3	牛久駅西口～高見原団地入口	8

出典)交通系 IC カードデータ(令和 6 年度(2024 年度)10 月)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。

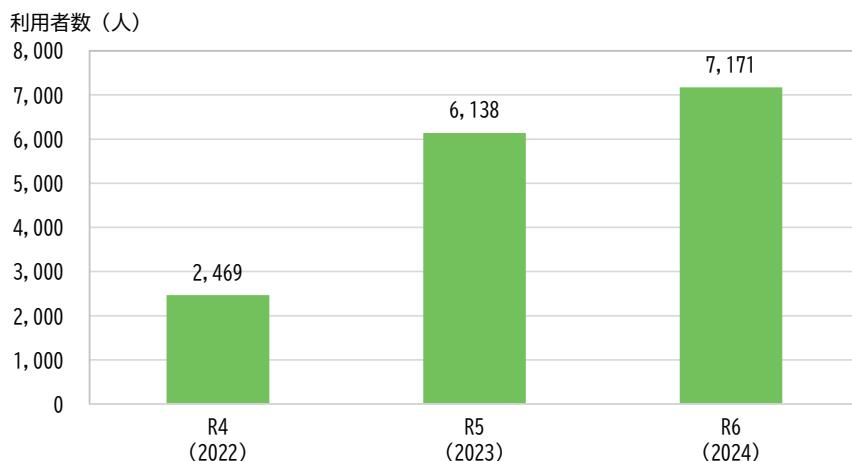


図 つくばね号利用者数の推移

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 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ありません。

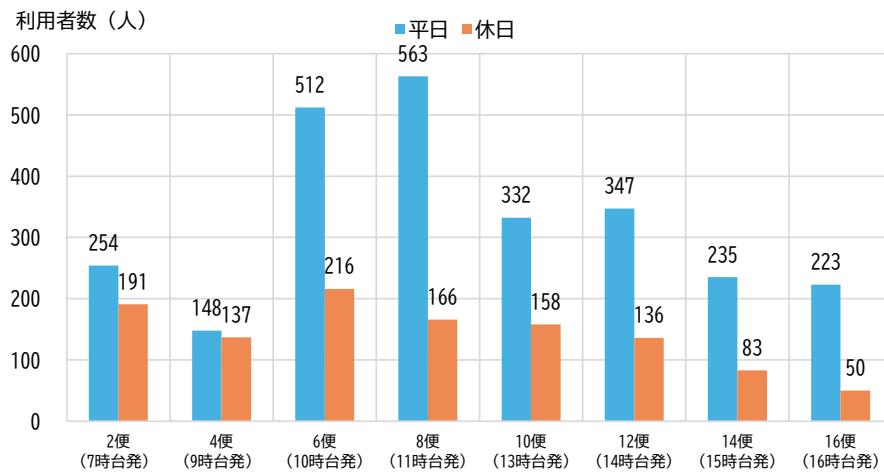


図 つくばね号便別利用者数(下り 筑波ふれあいの里(つくば湯)行)

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。

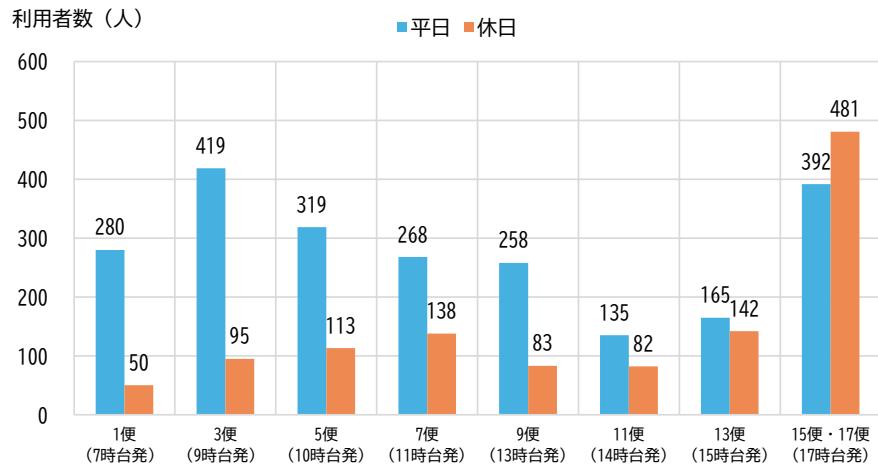


図 つくばね号便別利用者数(上り 筑波中央病院行)

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

●つくタク

つくタクの年間利用者数は、平成 25 年度(2013 年度)以降、年間約 5 万人前後で推移していましたが、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。

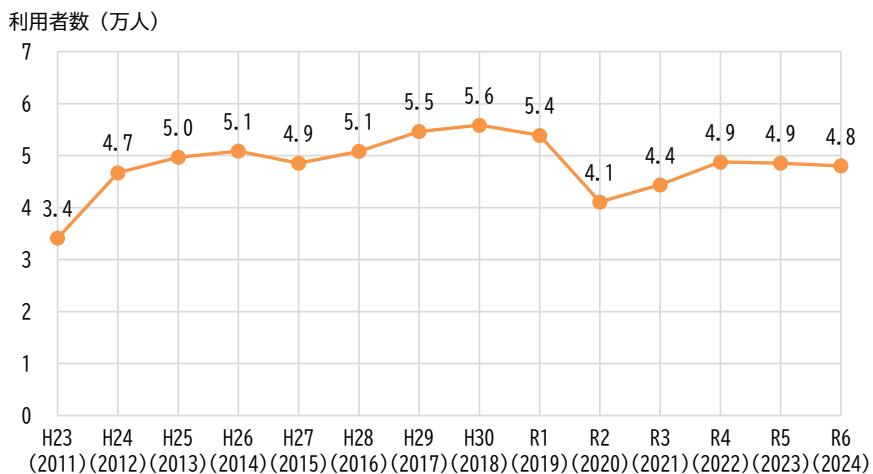


図 つくタク利用者数の推移

出典)つくタク利用実績(平成 23 年度(2011 年度)～令和 6 年度(2024 年度))より作成

つくタク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 位のつくタク停と降車(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	茎崎		
イオンモールつくば	谷田部	0	9	18	130	138	295	
筑波総合クリニック	大穂・豊里	63	97	29	46	0	234	
筑波学園病院	谷田部	0	16	18	119	64	216	
イーアスつくば	谷田部	8	11	51	125	4	201	
筑波大学病院前	桜	15	27	43	83	22	190	
つくばセンター	桜	14	17	54	86	3	174	
大穂窓口センター	大穂・豊里	128	13	15	13	0	169	
クレオ前	桜	4	9	51	61	1	127	
カスミ大穂店	大穂・豊里	0	115	0	0	0	115	
筑波デバイルセンター前	桜	11	11	21	46	4	94	

出典)つくタク利用実績(令和 5 年度(2023 年度)より作成

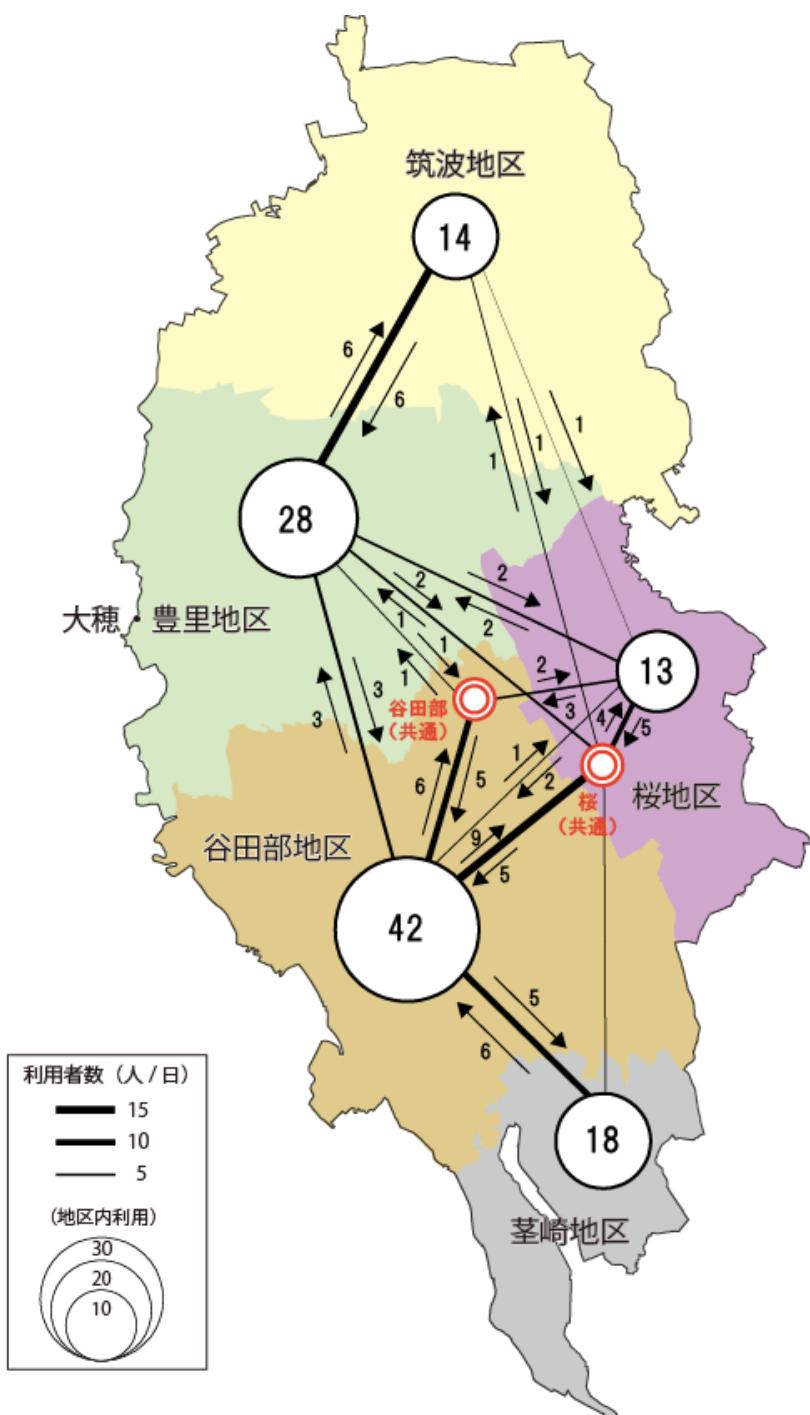


図 つくタクの利用状況(乗車・降車地、日平均)

出典)つくタク利用実績(令和5年度(2023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。

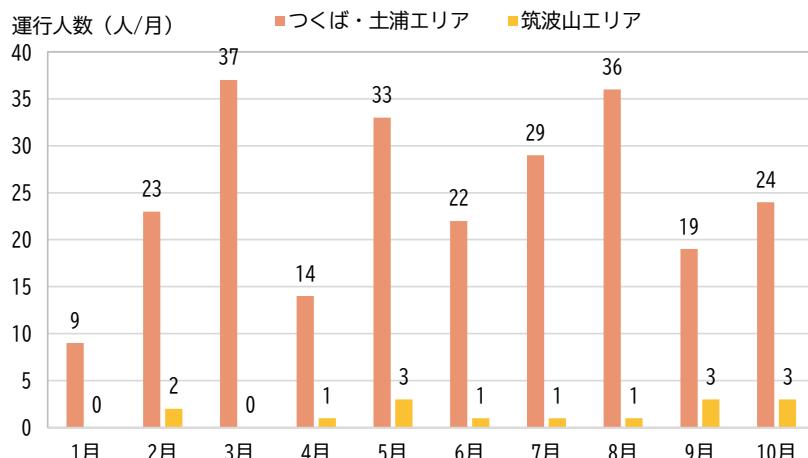


図 公共ライドシェアの月別運行人数

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。

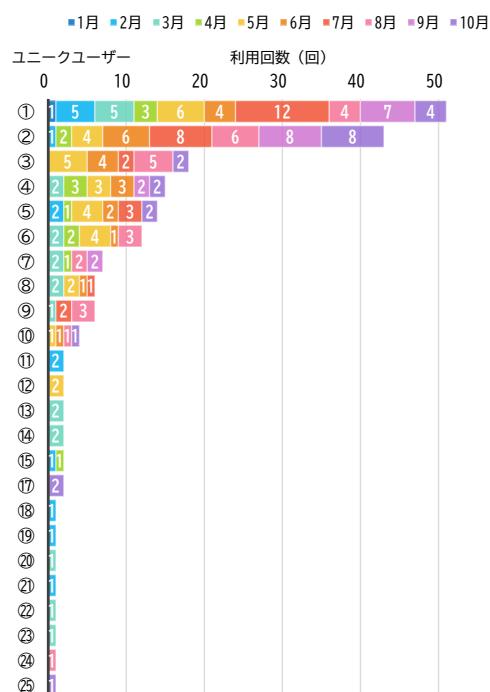


図 つくば・土浦エリアの利用状況

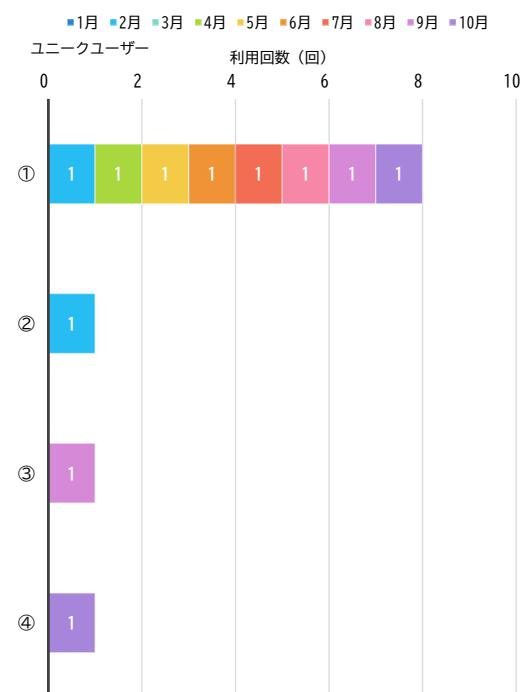


図 筑波山エリアの利用状況

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なると、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。

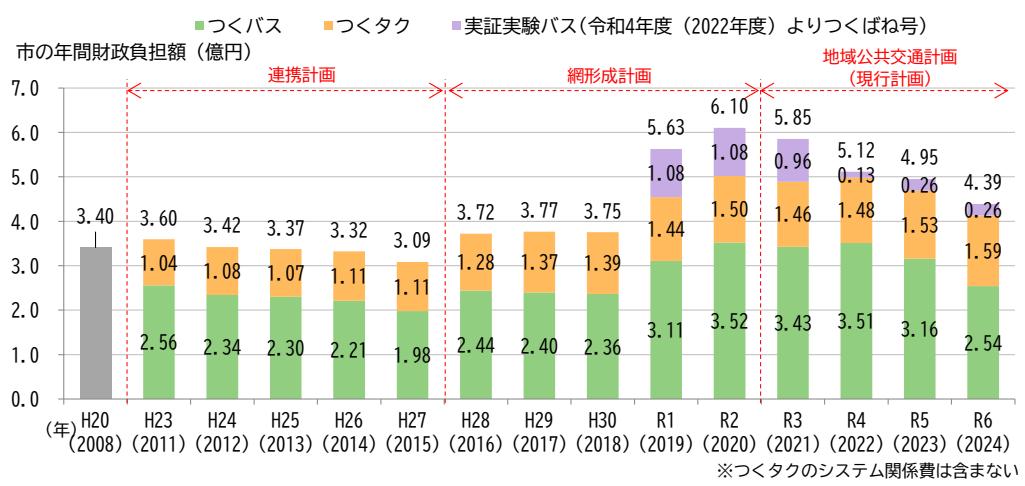


図 つくば市の財政支出状況の推移

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

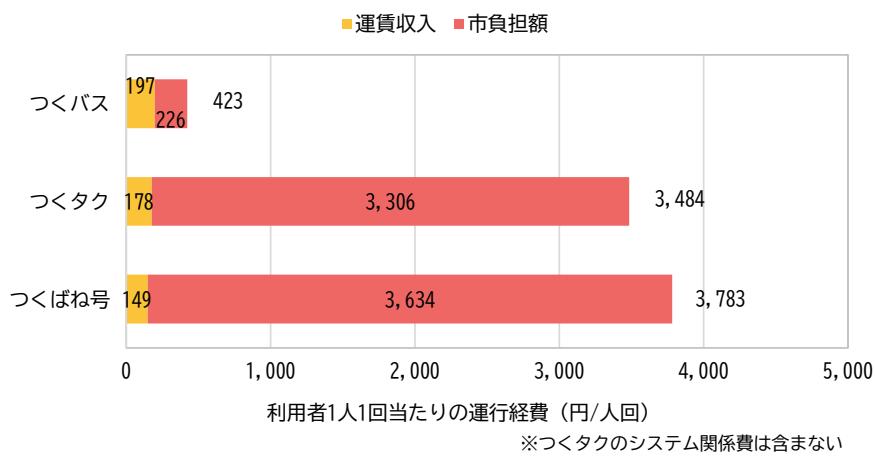


図 利用者 1 人 1 回当たりの運行経費

出典)つくば市決算額(令和 6 年度(2024 年度))より作成

参考4 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。

【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。
- 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。

【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。
- 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。

【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。)

【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することで、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800m²)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500m²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400m²の場合、カバー率は80%(=400m²/500m²)、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plan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。

【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

【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

【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、つくバス、支線型バス(つくばね号)、つくタク、タクシーごとに確認します。
- ・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、つくバス、支線型バス、つくタクはそれぞれ1日の運行に必要な運転手数から、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。

【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。

【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)。

参考5 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)	<ul style="list-style-type: none"> 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(水海道駅～土浦駅)	<ul style="list-style-type: none"> 水海道一高、水海道二高、常総学院高、並木中等教育学校、谷田部小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、土浦やつくば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、常総線水海道駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス③(みどりの駅～土浦駅)	<ul style="list-style-type: none"> 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④(牛久駅～緑が丘団地)	<ul style="list-style-type: none"> 茎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⑤(藤代駅～自由ヶ丘団地)	<ul style="list-style-type: none"> 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⑥(牛久駅～みどりの駅)	<ul style="list-style-type: none"> 茎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⑦(取手駅～谷田部車庫)	<ul style="list-style-type: none"> 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⑧(つくばセンター～水戸駅)	<ul style="list-style-type: none"> 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」	<ul style="list-style-type: none"> 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」	<ul style="list-style-type: none"> 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」	<ul style="list-style-type: none"> 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	水海道駅	みどりの駅	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	みどりの駅	農林団地中央	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④	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⑤	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⑥	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⑦	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⑧	つくばセンター	—	水戸駅	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

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	新栄タクシー有限会社	つくば市	地域内フイーダー系統補助
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	新栄タクシー有限会社	つくば市	地域内フイーダー系統補助
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	新栄タクシー有限会社	つくば市	地域内フイーダー系統補助
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	地域内フイーダー系統補助
桜川市コ ミュニティ バス「ヤマザ克拉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	地域内フイーダー系統補助
桜川市コ ミュニティ バス「ヤマザ克拉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	地域内フイーダー系統補助
桜川市コ ミュニティ バス「ヤマザ克拉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	地域内フイーダー系統補助
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	地域内フイーダー系統補助
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	関東鉄道株式会社	筑西市	地域内フイーダー系統補助

(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6 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、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。

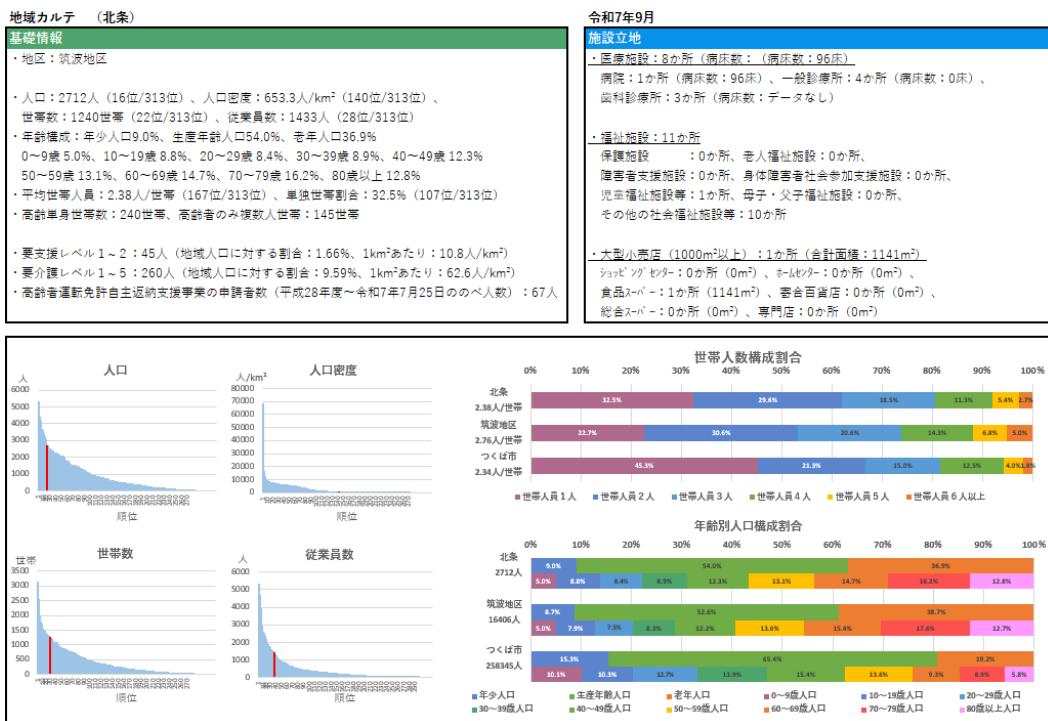


図 地域カルテの例(1/2)

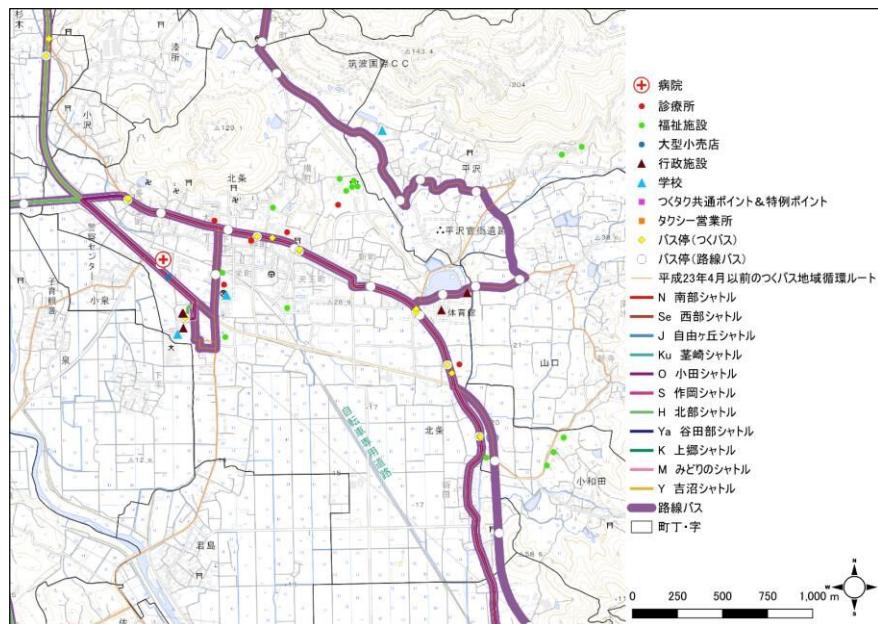


図 地域カルテの例(2/2)

■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(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あ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に「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。

・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plan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plan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plan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plan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、現行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、歩行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。

(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。

(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て「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。

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）

令和7年度上半期つくバス利用実績及び

令和6年度近隣自治体コミュニティバスの利用実績について

令和7年(2025年)12月18日(木)

総合交通政策課

令和7年度上半期 つくバス利用実績

(4月1日～9月30日)

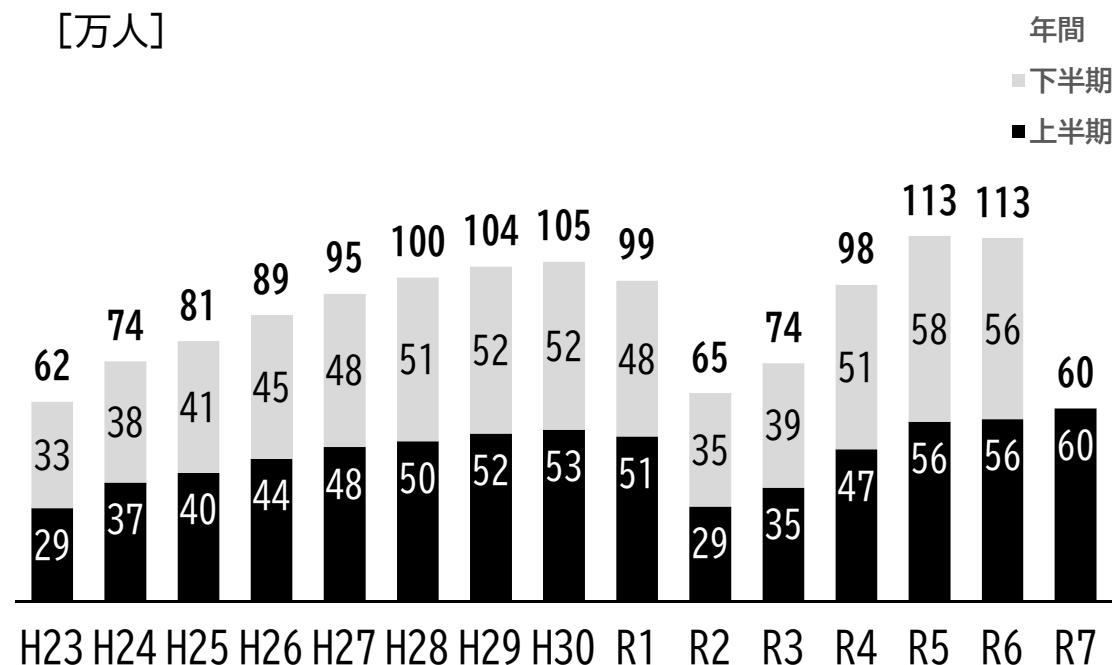


つくバス利用者数

- 令和7年上半期の利用者数は、598,309人で、1日当たり3,269人の利用があった。
- 前年度同期と比較すると、延べ利用者数は33,825人増加し、1日当たり利用者数は185人増加した。
- つくバスのシャトル型運行を平成23年度に開始して以降、上半期の利用者数としては過去最多を更新した。また、1か月の利用者数が10万人を超える月が3回あったことも、令和7年度が初めてである。
- 平日・休日(土日祝)別で利用者数の増減を見ると、平日に24,212人の増加、休日に9,613人の増加が見られた。

▼年度別利用者数

[万人]



▼年度別・月別利用者数一覧

:緊急事態宣言発令期間

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	前年比増減[人]	前年同月比[%]
	利用者数[人]																
4月	43,909	61,284	64,537	72,833	78,099	82,774	85,331	87,370	84,745	30,895	63,623	76,165	90,368	96,389	97,617	1,228	108.0
5月	47,972	63,538	68,640	74,767	77,797	83,169	87,916	91,341	85,965	27,962	60,687	77,953	97,881	100,126	101,085	959	103.3
6月	50,391	62,920	67,881	74,837	83,722	87,943	90,000	93,173	87,038	57,221	66,411	82,355	93,930	95,018	104,260	9,242	111.0
7月	49,555	62,577	69,312	75,830	83,208	83,622	86,868	89,786	88,435	63,678	64,633	80,034	91,541	96,122	102,539	6,417	112.0
8月	48,441	59,775	64,553	71,800	77,103	76,183	84,187	85,996	82,431	52,944	48,332	73,206	90,875	86,582	93,317	6,735	102.7
9月	47,731	57,799	63,039	72,685	77,768	81,939	85,853	84,158	81,979	60,832	48,265	81,781	92,010	90,247	99,491	9,244	108.1
上半期	287,999	367,893	397,962	442,752	477,697	495,630	520,155	531,824	510,593	293,532	351,951	471,494	556,605	564,484	598,309	33,825	107.5
月平均	48,000	61,316	66,327	73,792	79,616	82,605	86,693	88,637	85,099	48,922	58,659	78,582	92,768	94,081	99,718	5,638	
日平均	1,574	2,010	2,175	2,419	2,610	2,708	2,842	2,906	2,790	1,604	1,923	2,576	3,042	3,085	3,269	185	

つくバス利用者数(前年度比較)

- 小田シャトル及び西部シャトル以外の路線において、前年度同期より利用者数が増加した。
- 利用者増加数では、南部シャトルが最も多く、全路線の利用者増加数の約30%を占めている。また、1便当たりの利用者数は北部シャトルが23.3人と最も多い結果となった。
- 11路線合計利用者数(597,157人)のうち、北部シャトルと南部シャトルで約56%を占める。

▼路線別利用者数一覧

	北部	小田	作岡	吉沼	上郷	西部	みどりの	南部	谷田部	自由ヶ丘	茎崎	11路線合計 1日あたり
R6 上半期利用者数[人]	196,075	26,887	42,585	38,504	39,686	10,084	-	122,265	37,942	21,859	28,597	564,484 3,689
R7 上半期利用者数[人]	203,394	25,343	45,214	42,462	44,008	4,518	3,773	131,975	43,248	23,911	29,311	597,157 3,903
比較 増減数(R7-R6)	7,319	▲ 1,544	2,629	3,958	4,322	▲ 5,566	-	9,710	5,306	2,052	714	32,673 213.55
比較 増減率(R7/R6)	104%	94%	106%	110%	111%	45%	-	108%	114%	109%	102%	106% 106%
R6 1便あたりの利用者数[人]	23.1	7.3	8.9	11.2	11.2	3.6	-	14.1	8.2	7.1	8.4	12.1
R7 1便あたりの利用者数[人]	23.3	6.9	9.5	12.4	12.4	2.7	2.7	15.2	9.3	7.8	8.6	12.7

■令和7年4月に増便した北部シャトルについて

- 北部シャトルは、夕方の通勤通学の利用ピークで慢性的に混雑していたことから、4月から16時台に1便増便した。
- 前年度は33便及び35便において、6か月で5,000人(平均約40人／日)を超える利用が見られたが、1便増便した結果、多くても1便当たり4,000人程度に抑えられ、混雑緩和がされていることが確認できた。

▶ 北部シャトル 便別平日乗降者数 (一部抜粋)

29便		31便		33便		35便		37便	
14:10		15:00		16:00		17:00		17:40	
のり	おり								
2,043	2,043	3,511	3,511	5,457	5,457	5,172	5,172	4,427	4,427

上段:令和6年度上半期

下段:令和7年度上半期

29便		31便		33便		35便		37便		39便	
14:05		15:05		15:45		16:15		17:00		17:40	
のり	おり										
2,489	2,489	3,558	3,558	3,973	3,973	4,232	4,232	3,810	3,810	4,173	4,173

令和6年度
桜川市ヤマザクラGO及び筑西市広域連携バス
利用実績
(4月1日～3月31日)



ヤマザクラGO実績(つくば市内実績抜粋)



- 令和6年度のヤマザクラGOの利用者数は70,116人で、令和5年度と比較して、4,620人減少が見られた。
- つくば市内に設置しているバス停2か所（上大島、筑波山口）は、令和5年度と比較して、上大島の利用が増えているものの、筑波山口では減少が見られた。

運行月	路線全体利用者数			つくば市内停留所利用者数			桜川↔つくば乗継者数				
	月合計	1日平均	1便平均	合計	上大島	筑波山口	合計	割合	平日	休日	
R05	4	6,791	226.4	9.1	1,380	182	1,198	189	2.8%	127	62
	5	7,525	242.7	9.8	1,450	205	1,245	148	2.0%	98	50
	6	8,026	267.5	10.5	1,293	199	1,094	151	1.9%	115	36
	7	5,903	190.4	7.7	995	122	873	135	2.3%	76	59
	8	3,346	107.9	4.4	752	82	670	118	3.5%	56	62
	9	6,540	218.0	8.7	1,132	186	946	151	2.3%	97	54
	10	6,700	216.1	8.6	1,265	195	1,070	164	2.4%	121	43
	11	6,568	218.9	8.8	1,218	200	1,018	178	2.7%	112	66
	12	6,202	200.1	8.0	1,172	167	1,005	151	2.4%	88	63
	1	5,914	190.8	7.9	1,081	153	928	120	2.0%	72	48
	2	5,789	199.6	8.0	964	157	807	162	2.8%	100	62
	3	5,432	175.2	7.0	1,005	133	872	174	3.2%	95	79
	計	74,736	—	—	13,707	1,981	11,726	1,841	—	1,157	684
	平均	6,228	204.5	8.2	1,142	165	977	153	2.5%	96	57
R06	4	6,569	219.0	9.2	1,134	229	905	157	2.4%	86	71
	5	7,179	231.6	9.8	1,181	260	921	147	2.0%	72	75
	6	7,310	243.7	10.3	1,228	266	962	159	2.2%	83	76
	7	6,082	196.2	8.2	1,136	293	843	158	2.6%	91	67
	8	3,204	103.4	4.5	768	137	631	120	3.7%	47	73
	9	6,148	204.9	8.7	1,090	269	821	124	2.0%	69	55
	10	6,720	216.8	9.1	1,130	252	878	152	2.3%	78	74
	11	6,075	202.5	8.6	1,075	217	858	139	2.3%	81	58
	12	5,707	184.1	7.8	1,101	178	923	165	2.9%	91	74
	1	5,452	175.9	7.7	904	163	741	107	2.0%	55	52
	2	5,014	179.1	7.6	895	131	764	142	2.8%	97	45
	3	4,656	150.2	6.4	865	145	720	117	2.5%	74	43
	計	70,116	—	—	12,507	2,540	9,967	1,687	—	924	763
	平均	5,843	192.3	8.2	1,042	212	831	141	2.5%	77	64

筑西市広域連携バス実績(つくば市内実績抜粋)

- 令和6年度の筑西市広域連携バスの利用者数は55,319人で、令和5年度より、1,617人増加が見られた。
- つくば市内に設置しているバス停3か所（上大島工業団地、上大島、筑波山口）は、令和5年度と比較して、上大島の利用が増えているものの、ほか2か所では減少が見られた。

運行月	路線全体利用者数			つくば市内停留所利用者数			筑西↔つくば乗継者数			
	月合計	1日平均	1便平均	合計	上大島工業団地	上大島	筑波山口	合計	割合	
R05	4	4,689	156.3	10.4	1,298	141	396	761	129	2.8%
	5	5,061	163.3	10.9	1,441	163	460	818	141	3.0%
	6	5,129	171.0	11.4	1,436	200	486	750	82	2.7%
	7	4,498	145.1	9.7	1,268	138	402	728	132	2.2%
	8	3,470	111.9	7.5	819	79	220	520	126	3.4%
	9	4,616	153.9	10.3	1,300	111	483	706	107	3.3%
	10	4,888	157.7	10.5	1,385	138	482	765	110	3.0%
	11	4,717	157.2	10.5	1,448	142	499	807	109	3.4%
	12	4,651	150.0	10.0	1,311	124	454	733	109	3.6%
	1	4,288	138.3	9.2	1,195	138	397	660	124	3.5%
	2	3,811	131.4	8.8	995	129	344	522	91	2.0%
	3	3,884	125.3	8.4	1,193	103	373	717	180	3.4%
	合計	53,702	—	—	15,089	1,606	4,996	8,487	1,440	—
	平均	4,475	147	10	1,257	134	416	707	120	3.0%
R06	4	4,765	158.8	10.6	1,420	106	670	644	106	2.2%
	5	5,278	170.3	11.4	1,631	96	845	690	125	2.4%
	6	5,328	177.6	11.8	1,707	101	889	717	114	2.1%
	7	4,635	149.5	10.0	1,388	101	667	620	90	1.9%
	8	3,606	116.3	7.8	987	76	391	520	69	1.9%
	9	4,838	161.3	10.8	1,403	88	652	663	103	2.1%
	10	5,292	170.7	11.4	1,503	146	668	689	46	0.9%
	11	4,706	156.9	10.1	1,372	89	566	717	143	3.0%
	12	4,591	148.1	9.9	1,248	97	514	637	123	2.7%
	1	4,288	138.3	9.2	1,140	119	465	556	72	1.7%
	2	3,893	139.0	9.3	1,011	111	373	527	88	2.3%
	3	4,099	132.2	8.8	1,047	138	319	590	113	2.8%
	合計	55,319	—	—	15,857	1,268	7,019	7,570	1,192	—
	平均	4,610	151.6	10.1	1,321	106	585	631	99	2.2%

つくば市公共交通活性化協議会規約

(目的)

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

(事務所)

第2条 協議会の事務所は、つくば市役所内（つくば市研究学園一丁目1番地1）に置く。

(協議事項及び事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の協議及び業務を行う。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の様態等に関すること。
- (2) 交通空白地有償運送及び福祉有償運送の必要性並びに旅客から收受する対価に関すること。
- (3) 地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定、進捗管理及び変更の協議に関すること。
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (5) 交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (6) 総合都市交通体系調査に関すること。
- (7) 前各号に掲げるもののほか、第1条の目的を達成するために必要なこと。

(組織)

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

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般乗用旅客自動車運送事業者

- (3) 鉄道事業者
 - (4) 茨城県知事の指名する者
 - (5) 茨城県警察つくば警察署長又はその指名する者
 - (6) 地区代表区長又はその指名する者
 - (7) 学識経験者
 - (8) 市長又はその指名する者
 - (9) 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者
 - (10) 一般社団法人茨城県バス協会及び茨城県ハイヤー・タクシー協会
 - (11) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
 - (12) 前各号に掲げる者のほか、協議会が特に必要と認める者
- 2 委員の任期は、当該選任の日から当該会計年度の翌年度の3月末日までの期間とし、再任されることを妨げない。ただし、補欠により委嘱し、又は任命された委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 必要に応じ、委員の追加を行うことができる。なお、追加された委員の任期は、現任者の残任期間とする。
- 4 委員は、任期満了後においても後任者が就任するまでは、その職務を行う。

(役員)

- 第5条 協議会に次の各号に掲げる役員を置き、その定数は、当該各号に定めるところによる。
- (1) 会長 1人
 - (2) 副会長 2人
 - (3) 監事 2人
- 2 役員は、前条第1項の規定に基づき、委員となるべき者の中から、互選によりこれを選任する。
- 3 会長、副会長及び監事は、これを相互に兼ねることはできない。

(役員の職務)

- 第6条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 2 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は

会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

- 3 監事は、協議会の出納監査を行い、その状況を会長に報告する。

(会議)

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

- 2 会議は委員の過半数の出席をもって成立とする。なお、会長が認めた場合は、オンラインでの参加も出席とみなす。ただし、この場合においては、委員の自宅の一室又は勤務先の会議室等、委員以外の第三者が存在しない場所で出席するものとする。
- 3 委員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、あらかじめ会長に申し出ることにより、その属する団体から代理の者を出席させることができる。ただし、この場合において、委員は当該代理の者に対し、欠席する委員の権限について委任状により委任を行うものとする。
- 4 会議の議決は、出席委員の過半数の同意をもって決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 5 緊急の議決を要する場合、又は非常事態等、委員が一同に参集できない場合は、書面による審議の上、書面表決にて決議する。
- 6 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 7 協議会は、必要があると認められるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会議結果の尊重義務)

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

(幹事会)

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

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(運賃分科会)

第10条 運賃及び料金の設定又は変更に関する事項については、必要に応じ協議会に運賃分科会を置くことができる。

2 運賃分科会の組織、運営その他必要な事項は、道路運送法第9条第4項に基づき、会長が別に定める。

(選定委員会)

第11条 協議会が実施する事業について、事業者選定をする際は、必要に応じ協議会に選定委員会を置くことができる。

2 選定委員会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、つくば市都市計画部総合交通政策課に置く。

3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第13条 協議会の運営に要する経費は、負担金及び補助金をもって充てる。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用の弁償)

第15条 会議に出席した委員及び第7条第7項の規定により会議に出席した者、幹事会に出席した委員及び幹事会規程第5条第4項の規定により幹事会の会議に出席した者、運賃分科会に出席した委員並びに選定委員会に出席した委員は、会議開催場所である会議室に参集しての参加の場合に、各会議及び選定委員会への出席に係る報酬並びに費用の弁償を受けることができる。また、同会議にオンラインで参加した場合、もしくは書面による表決をした場合は、同会議への出席に係る報酬のみを受けることができる。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合には、この限りではない。

- (1) これに代わる対価を別に得ている場合
- (2) 代理の者が会議に出席した場合

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

3 前項の支給方法は、原則として現金による手渡しとし、オンラインによる参加、もしくは書面による表決の場合は、会議翌日以降の銀行振り込みも可能とする。

(協議会が解散した場合の措置)

第16条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第17条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附則

この規約は、平成21年2月24日から施行する。

附則

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

附則

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

附則

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

附則

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

附則

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

附則

この規約は、平成 27 年 5 月 29 日から施行する。

附則

この規約は、平成 28 年 5 月 30 日から施行する。

附則

この規約は、平成 29 年 5 月 30 日から施行する。

附則

この規約は、令和元年 5 月 30 日から施行する。

附則

この規約は、令和 2 年 3 月 18 日から施行する。

附則

この規約は、令和 3 年 6 月 3 日から施行する。

附則

この規約は、令和 4 年 6 月 28 日から施行する。

附則

この規約は、令和 5 年 6 月 19 日から施行する。

附則

この規約は、令和 6 年 1 月 18 日から施行する。

附則

この規約は、令和 7 年 10 月 27 日から施行する。