

資料3-1

平成26年度 つくば市公共交通活性化協議会 歳入歳出決算

歳入総額 640,065 円
 歳出総額 420,000 円
 歳入歳出差引額 220,065 円(つくば市に戻入)

(歳入)

(単位:円)

款	項	目	予算現額	収入済額	予算現額と収入済額との比較	備考
1 負担金			640,000	640,000	0	
	1 負担金		640,000	640,000	0	
		1 負担金	640,000	640,000	0	つくば市負担金
2 補助金			0	0	0	
	1 補助金		0	0	0	
		1 補助金	0	0	0	
3 繰越金			0	0	0	
	1 繰越金		0	0	0	
		1 繰越金	0	0	0	
4 諸収入			1,000	65	-935	
	1 諸収入		1,000	65	-935	
		1 雑入	1,000	65	-935	預金利息
歳入合計			641,000	640,065	-935	

(歳出)

(単位:円)

款	項	目	予算現額	支出済額	予算現額と支出済額との比較	備考
1 運営費			21,000	0	21,000	
	1 会議費		20,000	0	20,000	
		1 会議費	20,000	0	20,000	
	2 事務費		1,000	0	1,000	
		1 事務費	1,000	0	1,000	
2 事業費			620,000	420,000	200,000	
	1 事業費		620,000	420,000	200,000	委員報酬
		1 事業費	620,000	420,000	200,000	延べ42名分
3 予備費			0	0	0	
	1 予備費		0	0	0	
		1 予備費	0	0	0	
歳出合計			641,000	420,000	221,000	

つくば市公共交通活性化協議会
平成 27 年度事業計画（案）

目 次

1. 目的	1
2. 協議会の開催予定	1
3. 事業実施事項（案）	2
4. 今後の進め方（案）	5

平成 27 年 5 月 29 日（金）

1 目的

- 平成 23 年度に策定した「つくば市地域公共交通総合連携計画」（以下、「連携計画」）について、平成 23 年度から 26 年度の 4 年間にわたり実施してきたところである。この間、つくバス及びつくタクの運行をはじめ、市内の公共交通ネットワークの構築に関しての実証実験・実証運行を実施してきた。その内容及び成果を踏まえ、平成 26 年度に引き続き平成 27 年度も実証運行を実施する。
- 今年度は、4 年間に渡って実施してきた利用実績等の分析に基づく見直しの方針の検討及び各種調査による連携計画の評価・検証を行いながら、公共交通ネットワークの構築について検証し、平成 28 年度以降のつくバス及びつくタクの運行形態の検討を進めます。併せて、「地域公共交通網形成計画」（以下、「形成計画」）の策定に取り組む。

2 協議会の開催予定

- **第 22 回協議会（平成 27 年 5 月 29 日：金曜日）**
【内容】
 - ・平成 26 年度事業報告及び歳出歳入決算
 - ・平成 27 年度事業計画(案)及び歳出歳入予算(案) 等
- **第 23 回協議会（平成 27 年 7 月下旬）**
【内容】
 - ・平成 28 年度以降の事業の進め方
 - ・形成計画の骨子(案)の検討 等
- **第 24 回協議会（平成 27 年 9 月頃）**
【内容】
 - ・つくバス・つくタクの利用実績報告
 - ・つくバス・つくタクの運行改善
 - ・平成 28 年度以降の事業の進め方
 - ・形成計画の素案(案)の検討 等
- **第 25 回協議会（平成 27 年 12 月頃）**
【内容】
 - ・つくバス・つくタクの利用実績報告
 - ・つくバス・つくタクの運行改善
 - ・平成 28 年度以降の事業の進め方の確定
 - ・形成計画(案)の検討 等
- **第 26 回協議会（平成 28 年 2 月頃）**
【内容】
 - ・つくバス・つくタクの利用実績報告
 - ・つくバス・つくタクの運行改善
 - ・形成計画の確定 等

3 事業内容

(1) 地域公共交通網形成計画の策定…別紙参照

「形成計画」は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行、以下「活性化再生法」）に基づき、市町村が主体となって地域の関係者（市民、交通事業者、道路管理者、警察、学識経験者等）による協議会を設置し協議のうえ、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために策定する計画である。本年度、「連携計画」を見直し、本計画の策定に取り組む。

(2) つくバス

① つくバスの10月改正（案）の検討について

○目的及びポイント

- ・つくばエクスプレスのダイヤ改正に合わせて、時刻表改正を含めた運行方法の見直し計画を検討する。
(ダイヤ改正が行われない場合、実施しない可能性もある。)
- ・今回の運行計画の見直しは、実証運行期間における最後の見直しとなるため現況及び将来的な課題に基づく望ましい公共交通ネットワーク像を想定しながら進める必要がある。

○具体的検討事項案

- ・バス需要の多い地域への停留所新設（新設基準の設計について検討する）
- ・利用状況、需要に合わせた小田シャトルテクノパーク桜折り返し便、吉沼シャトル上郷折り返し便のような高密度地域折り返し便の導入 等

② 北部シャトルの運営形態の検討…別紙参照

○概要

北部シャトルについて、基礎的事項の検証結果を踏まえ、運営形態について総合的に検討をしていく。今後の検討手法及びスケジュール等を定め、事業計画を策定する。

○具体的検討事項案

- ・運営形態検討のための事業計画及びロードマップ
- ・運営形態変更後のサービス体系について
- ・路線及び公共交通ネットワークについて
(他路線との統合も視野に入れての検討)
- ・利用促進に向けたトライアルについて

(3) つくタク

① キャンセル待ちサービス…別紙参照

○目的及びポイント

予約お断り件数を減少させること及び利用者の利便性の向上を目指し、予約キ

キャンセル待ちサービスを導入する。トライアルについては、平成27年6月から開始予定。予約キャンセル待ちサービスの導入成果を検証し、継続的にサービスとして実施できるか検討する。

② 1時間2便運行体制・・・別紙参照

○目的及びポイント

予約お断り件数を減少させるために、運行サービス供給量の拡大を目指し、1時間当たり複数便の運行を実施する。また、予約締め切り時間の短縮（30分前までから15分前まで）による1時間2便運行体制の確保を検討する。平成27年7月から開始予定。

（4）つくバス及びつくタクに関する調査の実施

つくバス及びつくタクの運行方針及び見直し案検討の一助とするため、各種意向調査（アンケート調査等）を実施する。なお、連携計画に位置づけられた目標達成状況を確認する観点から、平成23年度以降実施している調査体系を踏襲するものとする。

①バス等の利用者意識調査

- ・つくバス全路線・全便及びつくばエクスプレス市内4駅利用者を対象に、実施する。
- ・主な調査項目：当日の行動実態、サービスに対する改善要望 等

②つくタク自宅利用登録者調査

- ・自宅利用登録者全員を対象に郵送配布、郵送回収により実施する。
- ・主な調査項目：普段のつくタク利用実態、サービスに対する改善要望 等

③市民アンケート調査

- ・無作為抽出された市民を対象に郵送配布、郵送回収方式によりアンケート調査を実施する。
- ・主な調査項目：普段の外出状況、行動実態、サービスに対する改善要望、事業に対する認知度等

（5）事業評価・検証

各種データ（（4）で取得したデータ）及び利用実績等を分析し、計画目標への達成状況を評価する。

※同評価・検証結果について、形成計画につなげていく。

①利用特性や要望に関する課題分析

- ・各種データの集計結果に基づき、利用特性や利用理由、事業計画に対する要望等について、属性や居住地、利用目的等の観点から分析を行い、課題について整理する。
- ・分析に当たっては、停留所（地区）別・時間帯別の利用特性を把握し、例えば

区間乗車人数の日別分散状況等を踏まえながら、望ましい公共交通ネットワークの構築検討に向けた基礎資料を作成する。

②目標達成状況の評価

- ・連携計画に位置付けられた目標指標に基づき、事業進捗状況について評価する。
目標達成状況に応じてその理由等に関する分析を行う。

4 事業スケジュール

時期	内容
第1四半期	<p>【事業全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年度の事業報告，収支報告 ・平成27年度の事業計画提示 ・形成計画策定方針(案)検討 ・形成計画骨子(案)検討
第2四半期	<p>【事業全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・つくバス，つくタクの実績報告 ・形成計画素案検討 <p>【個別】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度以降のつくタク方向性案検討 ・平成28年度以降のつくバス運行形態，路線再編案等の検討 ・つくバス，つくタク運行改善案の承認
第3四半期	<p>【事業全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・つくバス，つくタクの実績報告 ・形成計画(案)検討 <p>【個別】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度以降のつくタク事業方向性最終案承認 ・平成28年度以降のつくバス運行形態，路線再編最終案承認 ・普及広報活動計画案確定 ・つくバス，つくタク運行改善案の承認
第4四半期	<p>【事業全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・つくバス，つくタク事業の実績報告 ・形成計画最終案承認 <p>【個別】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成28年度以降のつくタク事業開始準備状況報告 ・平成28年度以降のつくバス運行形態，路線再編準備状況報告 ・普及広報活動状況報告

「つくば市地域公共交通網形成計画」の策定について

1 つくば市地域公共交通網形成計画

つくば市地域公共交通網形成計画（仮称）（以下、「形成計画」）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年 10 月 1 日施行）（以下「活性化再生法」）に基づき、市町村が主体となって地域の関係者（市民、交通事業者、道路管理者、警察、学識経験者等）による協議会を設置し協議のうえ、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために策定する計画である。

2 形成計画策定の目的

高齢社会の進展や、マイカー社会の進行などの社会問題へ対応するため、自動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い、全ての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、「つくば市地域公共交通総合連携計画」（以下、「連携計画」）を策定し、様々な取り組みを実施してきた。

今回、「つくば市未来構想」、「第 2 次つくば市都市計画マスタープラン」が策定されたこと及び交通政策基本法の施行や活性化再生法の改正に伴い、新たなつくば市のまちづくりの方針と連携し、持続可能な公共交通網を実現するため形成計画を策定する。

3 計画の位置づけ

形成計画は、「つくば市未来構想」、「第 2 次つくば市都市計画マスタープラン」、「つくば総合都市交通体系」（以下、「交通体系」）で示された施策との整合を図りつつ、地域公共交通の活性化及び再生に資する事業プログラムとして策定する。

また、活性化再生法及び地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針に基づいたものとする。

4 策定主体

つくば市

*活性化再生法に規定する法定協議会であるつくば市地域公共交通活性化協議会で協議

5 計画に定める事項

- (1) 基本的な方針
- (2) 区域
- (3) 目標

(4) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

(5) 達成状況の評価に関する事項

■基本方針で定める地域公共交通網形成計画において定めるべき事項

項目	国の基本方針
(1) 基本的な方針	①まちづくり，観光進行等の地域戦略との一体性の確保 ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワーク ③多様な交通サービスの組合せ ④住民の協力を含む関係者の連携
(2) 区域	交通圏を基本とする。
(3) 目標	具体的・明確に設定する。
(4) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	計画区域における地域公共交通を一体的に形成計画の対象とする。
(5) 達成状況の評価に関する事項	評価の方法・実施時期を記載する。
(6) 計画期間	5年程度を原則。 中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ，作成する。

6 形成計画の概要（案）

（1）基本的な方針

- 活性化再生法及び地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針に基づいて定める。
- 「交通体系」において定めた基本方針及び「連携計画」を基軸に定める。つくバス及びつくタクのサービス内容を含め、つくば市全体の公共交通ネットワーク構築の方針について整理をする。

【連携計画からの課題】

- 幹線＋支線型のネットワークの構築はなじまなかった。
→市民ニーズとしては、つくばエクスプレスの駅への直行性が重視され、乗継はなじまなかった。
- 個々のサービスとしてのつくバス、つくタクの利用は定着し、市民等の移動手段として確立しつつある。
→サービスの継続性、持続性を踏まえて、運行の検証と方向性の定め。



- ①まちづくり、観光進行等の地域戦略との一体性の確保
- ②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワーク
- ③多様な交通サービスの組合せ
- ④住民の協力を含む関係者の連携

新たなつくば市の公共交通ネットワークの構築

【ハブアンドスポーク型都市構造を下支えする公共交通ネットワーク】

- まちづくりの視点から市内全域の交通ネットワークの在り方に関する検証
→つくバス、つくタク、路線バスを交えて、新たな交通ネットワークを再構築する。
- つくバス及びつくタクに関するサービス内容検証及び整理
→まちづくりの方針を踏まえた新たな交通ネットワークとしてのサービス内容を定める。

（2）区域

つくば市域

（3）計画期間

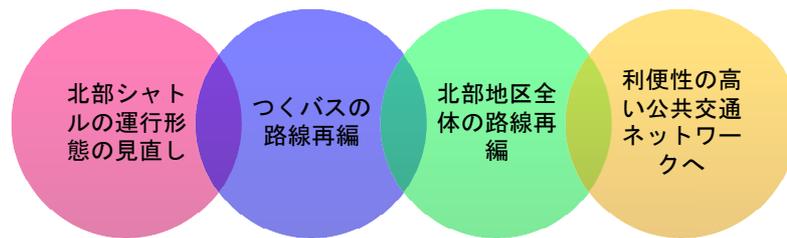
平成 28 年度～平成 32 年度 5 年間

つくバス 北部シャトル運行の充実に関する検討について

1 基本スタンス・検証の目的

つくバス北部シャトルの運行の充実及び持続可能な交通ネットワークの構築を目指すために、北部シャトルの運行形態について検討をする。

北部シャトルの運行形態を検証することにより、市民にとって利便性の向上を図ることを目指す。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）に基づき、公共交通のネットワークの構築及び総合的に公共交通の質的充実につなげていく。



2 運行形態を検討するための課題

北部シャトルの運行形態を検討するにあたり、下記の5点から検証をする。

2.1 運行の安全性	●バスの混雑状況を緩和し、快適に利用できるようにする。
2.2 運賃	●つくバスは、現行路線バスの半額程度の負担で運行されているため、運賃の値上げについては、現行運賃の50%程度までとする。 ●運賃の値上げについては、通勤・通学利用者への影響を緩和するために、定期利用者を対象にした大幅な割引制度の導入を検討する。
2.3 運行ダイヤの充実	●運行便数の増加を検討する。 ●運行ダイヤの充実を図る。
2.4 利便性の向上	●ICカードの導入を検討する。 ●バスロケーションシステムの導入を検討する。
2.5 つくば市財政状況	●つくバス全体の財政状況を検証する。

2.1 運行の安全性

検討事項・つくば市提案	交通運行事業者との協議	検討結果
バスの混雑状況を緩和し、快適に利用できるようにする。	●バスの大型化を図ると、現在の大穂庁舎及び筑波庁舎のバスロータリーを使用できない。 ●交通拠点(筑波、大穂)にバスが集積されないことは大きな問題である。 ●運行ルートの変更をする必	●バス車両の大型化ではなく、 <u>便数増加で混雑緩和を検討する必要がある。</u>

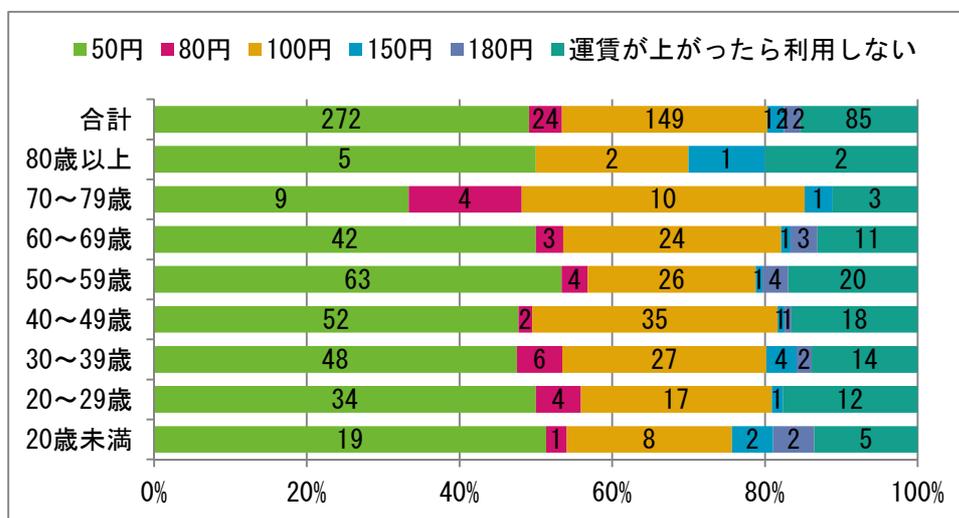
	要性がある。 ●現在の速達性を維持できるならば、ルートの変更は可能である。	
--	--	--

2.2 運賃

検討事項・つくば市提案	交通運行事業者との協議	検討結果
<ul style="list-style-type: none"> ●つくバスは、現行路線バスの半額程度の負担で運行されているため、運賃の値上げについては、現行運賃に対し上限として50%程度までとする。 ●運賃の値上げについては、通勤・通学利用者への影響を緩和するために、大幅な定期割引制度の導入をする。 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通運行事業者の採算ベースの運賃となると、最低ラインとして50%の値上げになる。50~70%の値上げ幅での検討になる。 ●割引率の高い定期券制度を導入することは可能である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者目線で考えると、50~70%の値上げは大きいいため、利用者離れが発する可能性がある。

2.2.1 つくバスの運賃値上げに対する市民意識

50%の回答者が50円までの値上げに対して、妥当だと回答している。運賃が上がったら、利用しないという市民が2割未満である。ある程度の運賃値上げ(100円未満)は許容されると推測される。



2.2.2 つくバス新料金イメージ

つくバス新料金の検討手順としては、現行の路線バス（関東鉄道運行）の運賃及びつくバス運賃の差額の中で、値上げ幅の折衷案を設計する。現行路線バスの運賃との整合性及び採算ベースとなる値上げ幅の最低ラインとしては50%となり、70%程度が妥当案であると考えられる。

利用者目線では、現行のつくバス運賃に対し値上がり幅50%の場合、60円~170円となる。値上がり幅70%の場合、90円~230円となる。値上がり幅50%以上の値上がりの場合、利用者の乖離が発生する可能性がある。市民にとって、運賃面からの

利便性は低下する。

■案の1 値上がり幅 50%

停留所名	H01	H02	H03	H04	H05	H06	H07
	つくばセンター	花畑	大穂窓口センター	高エネルギー加速器研究機構	つくばウェルネスパーク	筑波交流センター	筑波山口
現行つくバス料金	—	200	200	300	300	300	400
距離	—	5.5	6.9	8.4	10.1	13.5	18.5
路線バスとの料金差額	—	120	190	140	190	330	320
値上がり額(差額の50%)	—	60	95	70	95	165	160
新つくバス料金	—	260	295	370	395	465	560
	—	260	300	370	400	470	560
現行つくバス料金との比較		130.0%	150.0%	123.3%	133.3%	156.7%	140.0%

■案の2 値上がり幅 70%

停留所名	H01	H02	H03	H04	H05	H06	H07
	つくばセンター	花畑	大穂窓口センター	高エネルギー加速器研究機構	つくばウェルネスパーク	筑波交流センター	筑波山口
現行つくバス料金	—	200	200	300	300	300	400
距離	—	5.5	6.9	8.4	10.1	13.5	18.5
路線バスとの料金差額	—	120	190	140	190	330	320
値上がり額(差額の70%)	—	84	133	98	133	231	224
新つくバス料金	—	284	333	398	433	531	624
	—	290	340	400	440	540	630
現行つくバス料金との比較		145.0%	170.0%	133.3%	146.7%	180.0%	157.5%

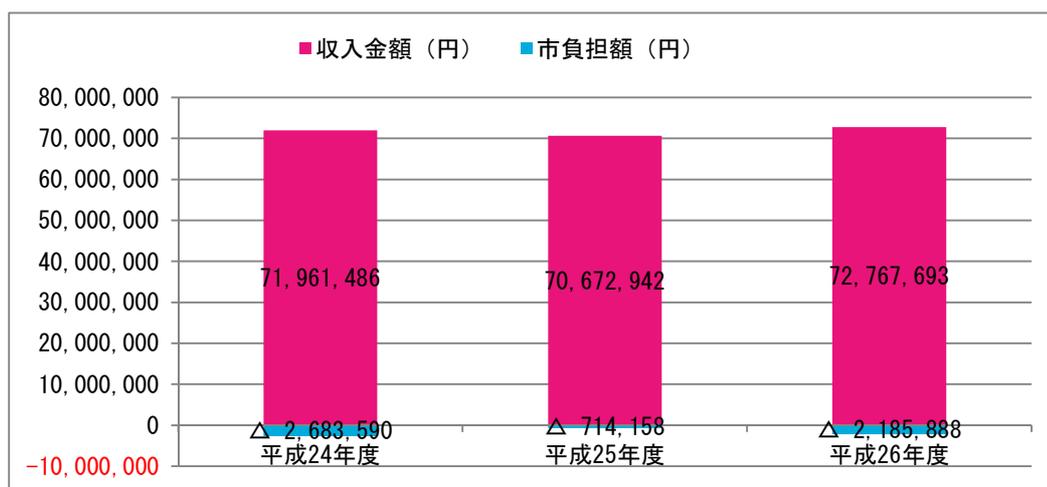
2.3 運行ダイヤの充実(運行本数、運行時間帯の拡充等)

検討事項・つくば市提案	交通運行事業者との協議	検討結果
<ul style="list-style-type: none"> ●朝夕の便数を増加させて、混雑状況を緩和するとともに、利便性の向上に努める。 ●可能な限り、朝は早く、夜は遅くまで運行する。運行ダイヤについて充実を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ●北部方面を再編して、北部シャトルの路線充実(ダイヤ及び運行便数の増加)を図るのは、現在の交通事業者の経営の視点からは、難しい状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●運行形態の変更をしても、利便性の向上を目指した運行ダイヤの充実等のサービスの質的向上につなげることは難しい。サービス向上を図るためには、財源を確保するために、現在よりも利用者数の増加が必要である。

2.3.1 北部シャトル経営状況

平成24年度から運行に要する経費に対し、収入金額が上回るため、市負担額は若干の黒字化傾向にある。ただし、まだ黒字額については安定していないため、サービス充実を目指すためにも、引き続き状況を注視していく必要がある。

	平成24年度	平成25年度	平成26年度
利用人数(人)	330,125	337,321	356,530
収入金額(円)	71,961,486	70,672,942	72,767,693
運行経費(円)	69,277,896	69,958,784	70,581,805
市負担額(円)	△2,683,590	△714,158	△2,185,888
1人に対する市負担額(円)	△8	△2	△6



2.4 利便性向上

検討事項・つくば市提案	交通運行事業者との協議	検討結果
<ul style="list-style-type: none"> ●ICカードの導入 ●バスロケーションシステムの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ●利便性向上のためには、必要なサービスである。つくバスに環境整備をしたほうがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> ●平成28年度以降のつくバス運行において実験導入し、順次利便性向上のために改善していく。

2.5 つくば市財政状況

北部シャトルの運行形態を変更することにより、利用人数、収入金額、運行経費は減額になる。ただし、運行経費の減額に対し、運賃収入金額の減額の方が大きいため、市負担額は220万円程度増額すると推測される。また、経常収支率、支出に対し、収入が占める割合も悪化する。

※北部シャトル以外の路線の運行に要する経費は平成26年度同様の場合

項目	現行全路線	変更後全路線	比較
利用人数 (人)	888,042	531,512	-356,530
運賃収入金額 (円)	172,857,176	100,089,483	-72,767,693
運行経費 (円)	394,393,000	323,811,195	-70,581,805
市負担額 (円)	221,535,824	223,721,712	2,185,888
経常収支率	228%	324%	—
支出に対し収入が占める割合	44%	31%	—
1人に対する市負担額 (円)	249	255	6

総括

- 北部シャトル運行形態を検討する課題に対し、同路線を運行している交通運行事業者の対応可能範囲は厳しい状況である。路線全体の採算性及び現在の他路線の運賃との整合性から、北部シャトルの運賃値上げの軽減及び運行ダイヤの充実は難しい。市民の目線で考えると、現行の運行形態を変更する利点が見いだせない。
- 北部シャトルの運行形態を変更することで、つくバス全体の収支状況の悪化、つくば市負担額が増加する。従って、つくバスの持続可能な運営を目指すためにも、他路線の効率的な運行ルートの見直し、つくバス全体の利用促進等の施策の充実を検討する必要がある。

3 今後の展開方針（案）

つくバス北部シャトルのサービス展開及び運行形態を検討するため、利用者数増加に取り組む必要がある。そのため、利便性の向上を目指したサービスの実施を検討する。その結果を踏まえ、平成 28 年度を目途に今後の運営の在り方を定める。

（1）運行ダイヤの充実

- ・朝の運行ダイヤを充実し、利用者が増加するか検証する。
- ・夜の運行ダイヤを充実し、利用者が増加するか検証する。

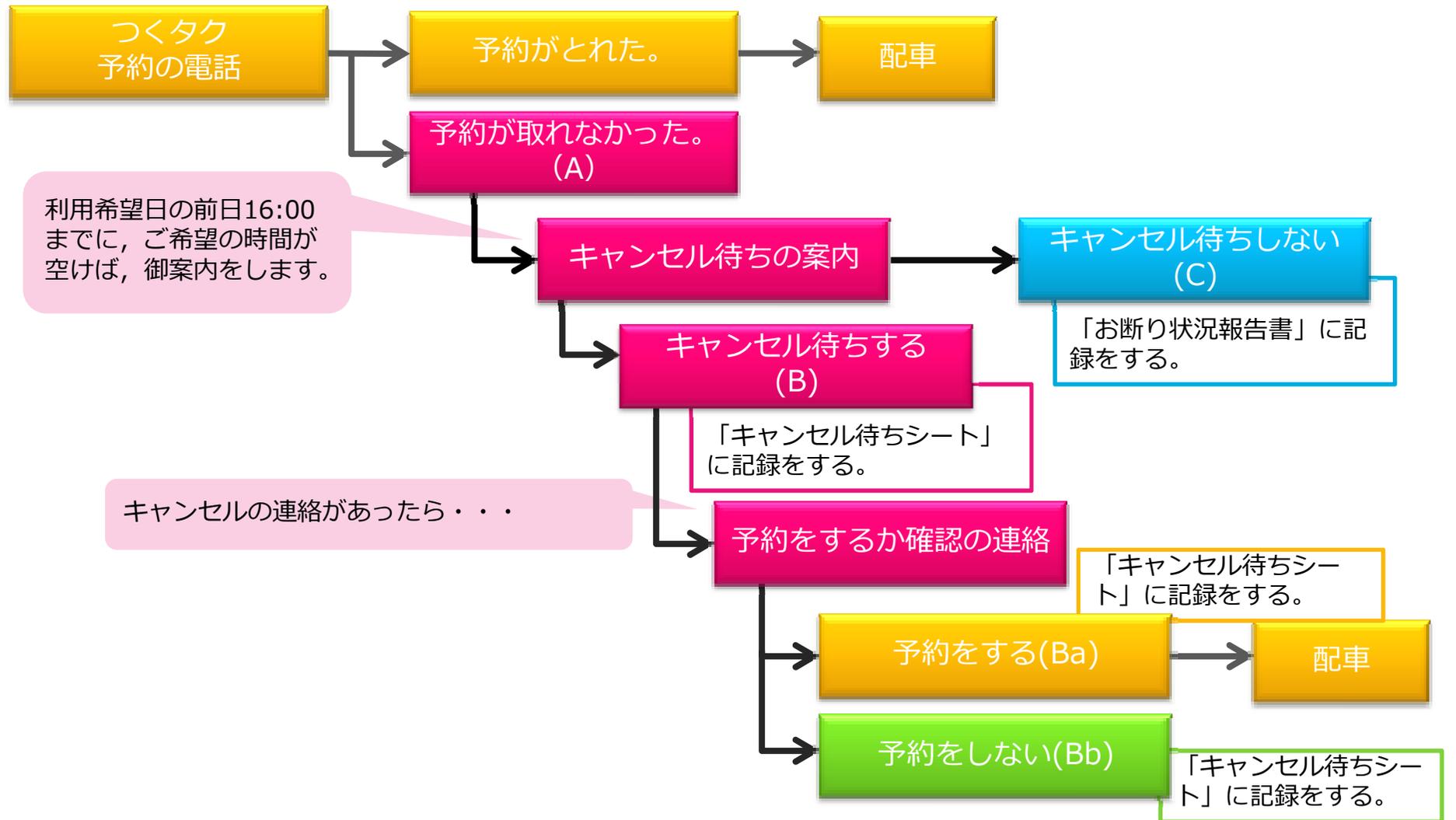
（2）IC カードの導入

円滑な移動をサポートするために、IC カードの導入を検討する。

（3）バスロケーションシステムの導入

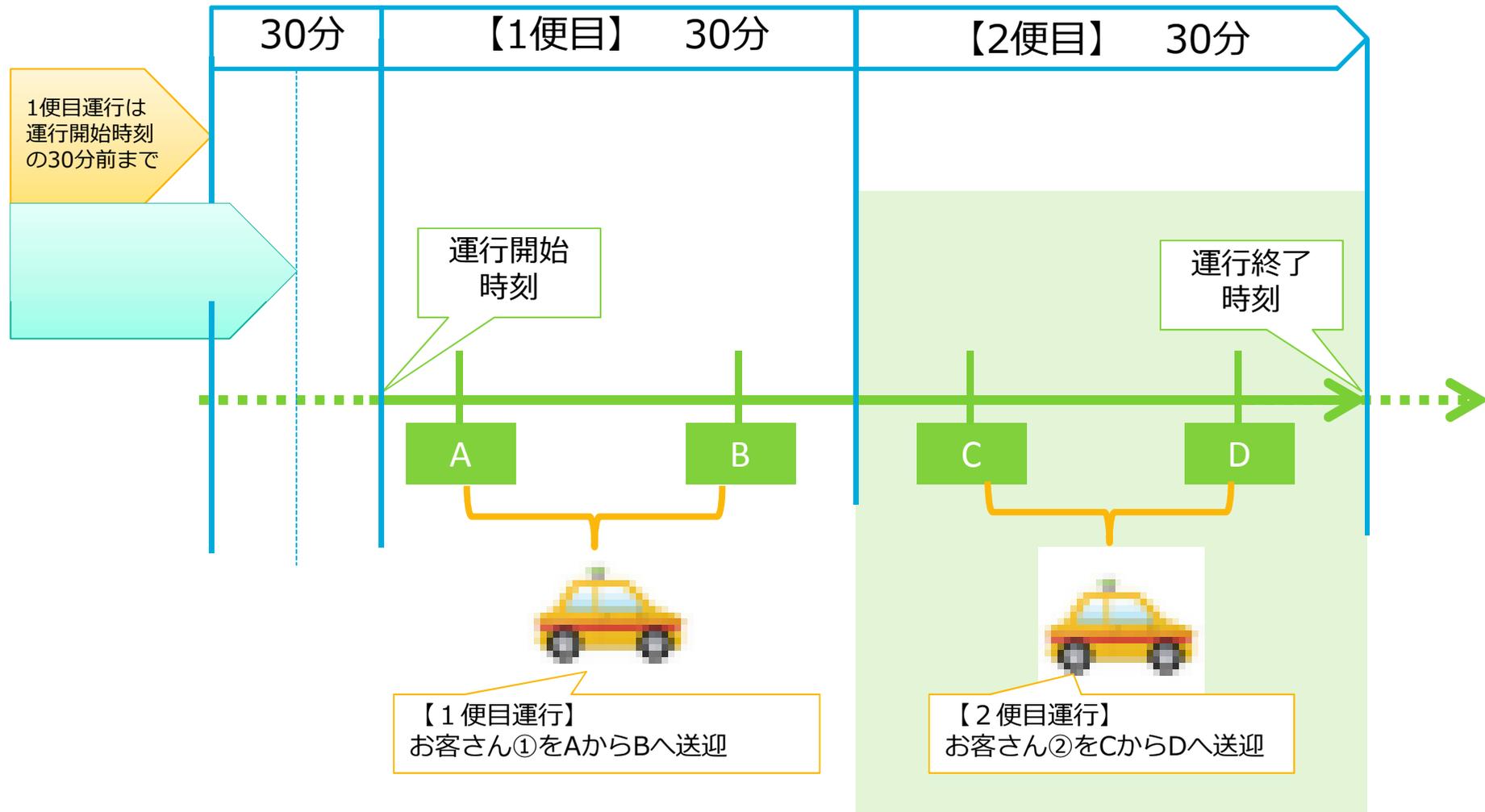
円滑かつタイムロスの少ない移動をできるようにするため、バスロケーションシステムの導入を検討する。

つくたくキャンセル待ちサービスオペレーション



キャンセル待ち状況報告書に整理をする。

つくたく1時間複数便運行のイメージ



平成27年度 つくば市公共交通活性化協議会 歳入歳出予算(案)

歳入予算額	641,000 円
歳出予算額	641,000 円
歳入歳出差引残金	0 円

(歳入)

(単位:円)

款	項	目	本年度予算額	前年度予算額	比較	備考
1	負担金		640,000	640,000	0	
	1	負担金	640,000	640,000	0	
		1 負担金	640,000	640,000	0	つくば市負担金
2	補助金		0	0	0	
	1	補助金	0	0	0	
		1 補助金	0	0	0	
3	繰越金		0	0	0	
	1	繰越金	0	0	0	
		1 繰越金	0	0	0	
4	諸収入		1,000	1,000	0	
	1	諸収入	1,000	1,000	0	
		1 雑入	1,000	1,000	0	預金利息
歳 入 合 計			641,000	641,000	0	

(歳出)

(単位:円)

款	項	目	本年度予算額	前年度予算額	比較	備考
1	運営費		11,000	11,000	0	
	1	会議費	10,000	10,000	0	
		1 会議費	10,000	10,000	0	会議資料作成費等
	2	事務費	1,000	1,000	0	
		1 事務費	1,000	1,000	0	振込手数料等
2	事業費		630,000	630,000	0	
	1	事業費	630,000	630,000	0	
		1 事業費	630,000	630,000	0	委員報酬
3	予備費		0	0	0	
	1	予備費	0	0	0	
		1 予備費	0	0	0	
歳 出 合 計			641,000	641,000	0	

平成27年5月29日

つくば市公共交通活性化協議会

会長 石田 東生

平成27年8月つくバスのダイヤ改正(案)について

研究学園駅発の遅発対応について

つくばエクスプレスの利用者が多く、改札を通るのに時間がかかるため、通勤時間帯のダイヤ改正を行うものです。

- 1 ダイヤ改正予定日 平成27年8月1日(土)
- 2 改正内容 つくバス 作岡シャトル 研究学園駅 下り 4便
8:10 発 を 8:11 発 に改正いたします。
- 3 作岡・吉沼シャトル 研究学園駅 1日平均の利用者数

(単位:人)

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
作岡シャトル	66.3	73.2	73.4	88.8
吉沼シャトル	25.5	39.0	45.0	53.8
合計	91.8	112.2	118.4	142.6

(参考) つくばエクスプレス 研究学園駅 1日平均の乗車人数

(単位:人)

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
乗車人数	4,900	5,300	5,900	6,100

つくバスの停留所新設(案)について ①

1 路線

小田シャトル

2 新設停留所

(1)設置場所:つくば市北条1770付近

(2)停留所名:北条新田

(3)地区の世帯数及び人口

山口地区	世帯数	153世帯	人口	443人
小和田地区	世帯数	140世帯	人口	241人
北条新田区会	世帯数	46世帯(区会加入世帯のみ)		

(4)隣接停留所及び現状(年間利用者数)

「大池・平沢官衙入口」停留所 新設停留所まで約800m

上り・乗車	1,719人(4.3%)
・降車	84人(0.19%)
下り・乗車	73人(0.19%)
・降車	1,240人(3.5%)

「小田中部」停留所 新設停留所まで約1.400m

上り・乗車	2,520人(7.2%)
・降車	406人(1.0%)
下り・乗車	544人(1.2%)
・降車	2,407人(6.0%)

3 経緯及び理由

既存停留所である「大池・平沢官衙入口」, 「小田中部」間は, 約2,200mの距離があり, この間にも小和田地区や一部北条地区などの隣接住宅地が存在するものの, 停留所がありません。新設停留所は小田シャトルのルート上であり, ルート変更なく住民への利便性向上が図れるため, 設置するものです。

4 幅員

幅員は約7m

つくバスの停留所新設(案)について ②

1 路線

南部シャトル

2 新設停留所

(1)設置場所:つくば市高野台2丁目8-1付近

(関東鉄道(株)既存バス停)

(2)停留所名:高野台

※現停留所名を「理化学研究所前」に変更。

(3)地区の世帯数及び人口

南中妻地区	世帯数	177世帯	人口	478人
下横場地区	世帯数	129世帯	人口	339人
高野台2丁目地区	世帯数	527世帯	人口	988人
高野台3丁目地区	世帯数	688世帯	人口	1241人

(4)隣接停留所及び現状(年間利用者数)

「高野台・理化学研究所」まで 約450メートル

上り・乗車 12,646人(12.7%)

・降車 1,477人(1.4%)

下り・乗車 1,295人(1.2%)

・降車 13,699人(13.4%)

「農林団地中央」

上り・乗車 30,927人(31.1%)

・降車 1,431人(1.4%)

下り・乗車 1,591人(1.5%)

・降車 28,836人(28.3%)

3 経緯及び理由

新設停留所は、既存南部シャトルルート上であり、変更を要せず、南中妻や下横場、高野台2丁目地区の利便性向上を図れることから、設置するものです。なお、バス停は関東鉄道(株)の高野台バス停内に併設いたします。