3-3 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道

つくばエクスプレスの利用者数は、年々増加しており、特につくば駅は平成 26年時点で約1.7万人/日の利用状況となっています。

JR 常磐線は、土浦駅や牛久駅の利用が多く、土浦駅の利用状況は、つくば駅 と同程度であり、利用者総数は年々横ばいで推移しています。

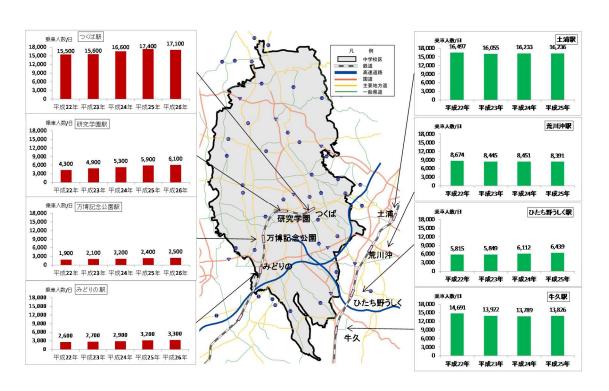


図 3-10 鉄道駅利用者数の推移

(出典) つくば市総合交通体系調査 (H27)

(2) 路線バス

路線バスは、1日当たり約1.5万人の方が利用(つくば市に乗り入れる路線のみ)しており、特に朝夕の通勤・通学目的での利用が多い傾向にあります。

バス停別の利用状況は、つくば駅や JR 常磐線の各駅、筑波大学周辺を中心に、 多頻度で運行されている区間で利用者数が多くなっています。また、市の北部 地域である筑波地区や大穂地区と比較すると、南部地域の谷田部地区、茎崎地 区の路線バスの利用が多いことがわかります。 JR 常磐線の各駅での利用者数が 多いことから、市の南部地域の通勤・通学では JR 常磐線の各駅が拠点の1つと なっていることがわかります。

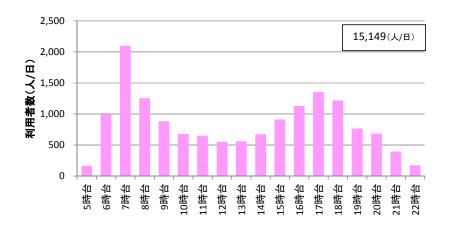


図 3-11 時間帯別利用者数(路線バス)

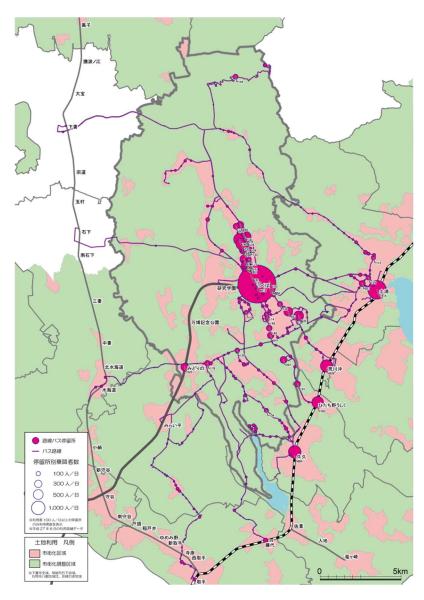


図 3-12 停留所別利用者数(路線バス)

(データ) 関東鉄道バス㈱利用者数調査(つくば市に乗り入れる路線のみ)(H27.06)

(3) つくバス

つくバスは、年々利用者数が増加しており、平成 26 年度は、年間約 88 万人、 1日当たり約 2,400 人の方に利用されています。また、各月とも利用者数は前年から増加しており、平成 26 年度では、1 ヶ月当たり約 7.4 万人の方が利用しています。

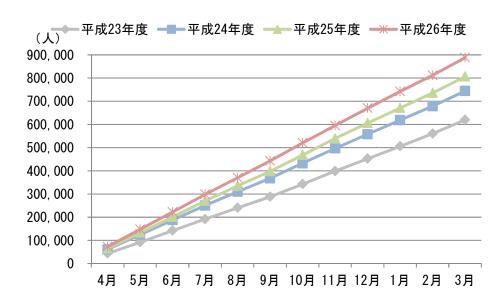


図 3-13 年度別延べ利用者数の推移(つくバス)

表 3-6 年度別延べ利用者数の推移(つくバス)

	平成23年度	平成2	4年度	平成25年度		平成2	6年度
	延べ利用者 (人)	利用者 (人)	前年同月比	延べ利用者 (人)	前年同月比	延べ利用者 (人)	前年同月比
4月	43,909	61,284	139.6%	64,537	105.3%	72,833	112.9%
5月	47,972	63,538	132.4%	68,640	108.0%	74,767	108.9%
6月	50,391	62,920	124.9%	67,881	107.9%	74,837	110.2%
7月	49,555	62,577	126.3%	69,312	110.8%	75,830	109.4%
8月	48,441	59,775	123.4%	64,553	108.0%	71,800	111.2%
9月	47,731	57,799	121.1%	63,039	109.1%	72,685	115.3%
10月	54,292	65,023	119.8%	70,272	108.1%	77,412	110.2%
11月	56,275	63,846	113.5%	70,956	111.1%	74,872	105.5%
12月	53,625	61,111	114.0%	67,036	109.7%	75,254	112.3%
1月	53,011	60,715	114.5%	64,781	106.7%	71,805	110.8%
2月	55,053	60,304	109.5%	65,003	107.8%	69,833	107.4%
3月	59,187	65,639	110.9%	70,560	107.5%	76,104	107.9%
合計	619,442	744,531	120.2%	806,570	108.3%	888,032	110.1%
月平均	51,620	62,044		67,214		74,003	
日平均	1,697	2,040		2,210		2,433	

(データ) つくバス利用実績 (H23~H26)

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順となっています。また、各路線とも年々利用者が増加しており、市内の主要な公共 交通として機能しています。

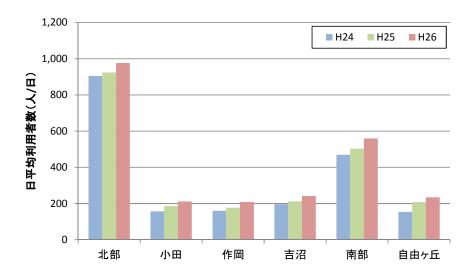


図 3-14 路線別日平均利用者数の推移(つくバス)

(データ) つくバス利用実績 (H24~H26)

時間帯別では、朝夕の時間帯の利用が多く、主に通勤・通学の手段として使われています。また、つくばエクスプレスの各駅から各地域へ向かう下り便は、東京方面からの帰宅者の利用が多く、特に北部シャトルは夕方以降の利用が多くなっています。

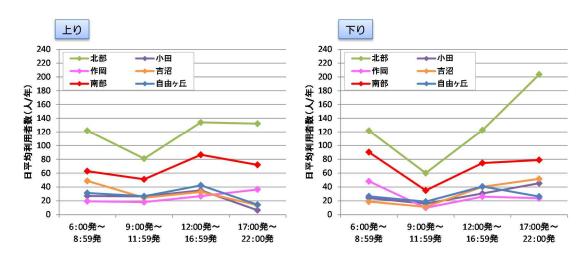


図 3-15 路線別時間帯別利用者数(つくバス)

(データ) つくバス利用実績(H26)

バス停別では、各バス路線の発着地であるつくば駅や研究学園駅での利用が 多くなっています。また、路線バスは市の南部地域での利用が多くなっていま したが、つくバスは、市の北部地域である筑波地区や大穂地区等の路線バスの 運行頻度の低い地域で利用が多くなっています。

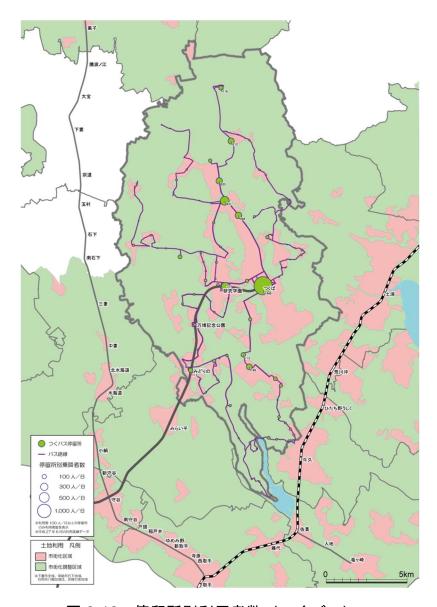


図 3-16 停留所別利用者数(つくバス)

(データ) つくバス利用実績(H27.03)

1) 北部シャトル

北部シャトルの1便当たりのバス停間平均乗車者数は、上下線とも終日「つくばセンター(つくば駅)から大穂窓口センターにかけての区間」の輸送人数が路線の中で特に多くなっています。この区間は、バス停間隔が長く、つくば駅との速達性、直行性が高い区間となっています。また、大穂窓口センターは、路線バスや作岡シャトルが乗り入れる市の北部地域の拠点となっており、利用者数が多いバス停となっています。

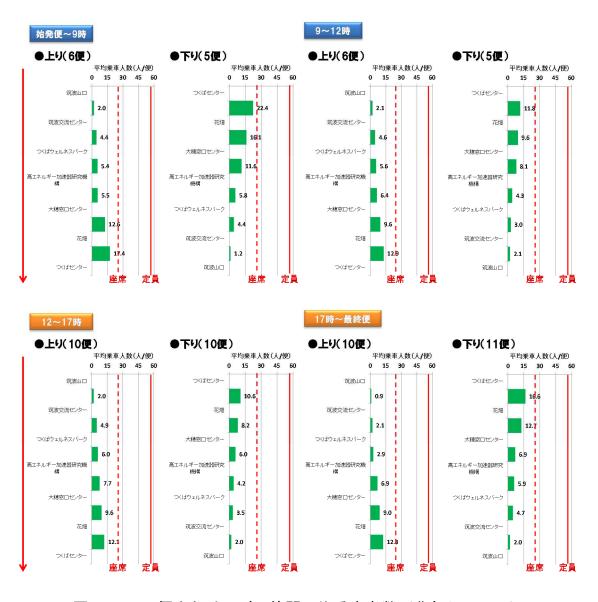


図 3-17 1 便当たりのバス停間平均乗車者数(北部シャトル)

2) 小田シャトル

小田シャトルの1便当たりのバス停間平均乗車者数は、午前(始発~9時、9時~12時)はつくば駅へ向かう上り路線の「テクノパーク桜からつくばセンター(つくば駅)にかけての区間」の利用が多く、17時~最終便では、小田地区へ向かう下り路線の「つくばセンター(つくば駅)からテクノパーク桜にかけての区間」の利用が多くなっています。この区間は、平成24年10月から日中の時間帯に2本に1本の頻度で折り返し運行が行われています。

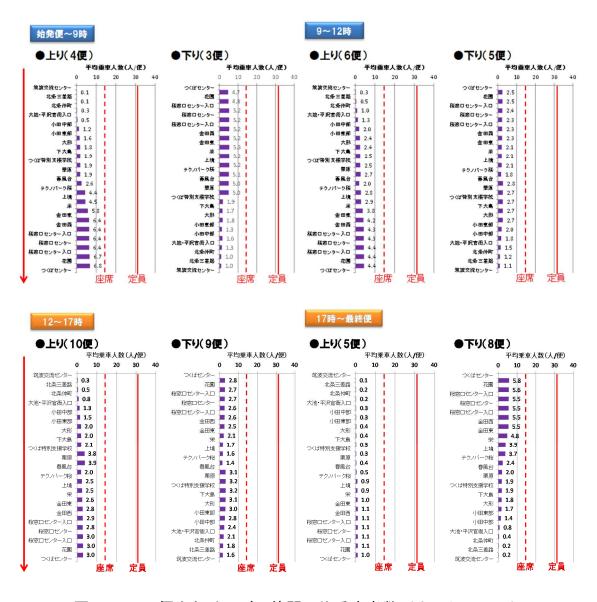


図 3-18 1 便当たりのバス停間平均乗車者数(小田シャトル)

3) 作岡シャトル

作岡シャトルの1便当たりのバス停間平均乗車者数は、始発~9時までの通勤・通学時間帯で、作岡地区へ向かう下り線の「つくばセンター(つくば駅)から土木研究所にかけての区間」の利用が特に多くなっています。土木研究所や、国土政策技術研究所といった研究施設が周辺に多数立地しており、つくば駅から土木研究所周辺の研究施設への通勤手段として朝を中心に多く利用されています。



図 3-19 1 便当たりのバス停間平均乗車者数(作岡シャトル)

4) 吉沼シャトル

吉沼シャトルの1便当たりのバス停間平均乗車者数は、午前(始発~9時、9時~12時)はつくば駅へ向かう上り路線の「豊里の杜からつくばセンター(つくば駅)にかけての区間」の利用が多く、午後(12時~17時、17時~最終便)は、吉沼地区へ向かう下り路線の「つくばセンター(つくば駅)から豊里の杜にかけての区間」の利用が多くなっています。この区間は、豊里の杜から吉沼地区方面の上郷で、平成26年12月より終日2本に1本の頻度で折り返し運行が行われています。



図 3-20 1 便当たりのバス停間平均乗車者数(吉沼シャトル)

5) 南部シャトル

南部シャトルの1便当たりのバス停間平均乗車者数は、上下線とも終日「つくばセンター(つくば駅)と農林団地中央にかけての区間」の輸送人数が路線の中で特に多くなっています。農林団地中央は、農業環境技術研究所や動物衛生研究所といった公的な研究施設が周辺に多数立地しており、つくば駅から農林団地中央周辺の研究施設への通勤手段として朝夕を中心に多く利用されています。

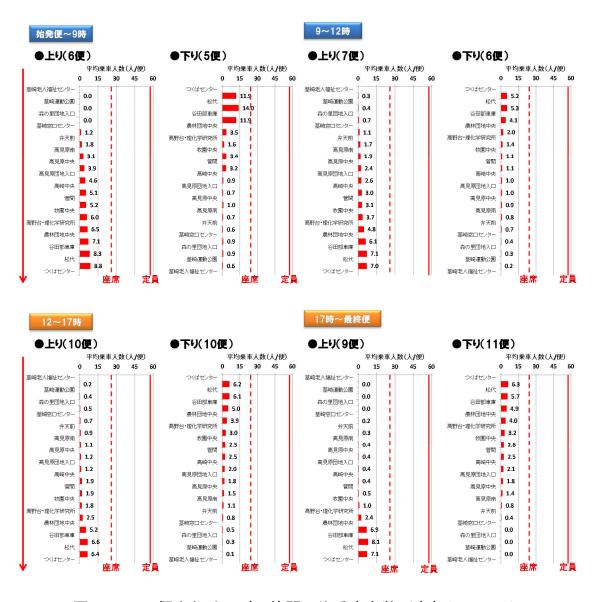


図 3-21 1 便当たりのバス停間平均乗車者数(南部シャトル)

6) 自由ヶ丘シャトル(谷田部)

自由ヶ丘シャトル(谷田部)の1便当たりのバス停間平均乗車者数は、時間帯により利用者の多い区間が異なっています。始発~9時までは、研究学園駅へ向かう上り線の「万博記念公園から島名十字路北にかけての区間」で利用者が多く、谷田部地区へ向かう下り線は「研究学園駅から大境にかけての区間」と「つくばアカデミーセンター前から谷田部窓口センターにかけての区間」でそれぞれ利用が多くなっています。また、17時~最終便までは、下り線の「島名十字路北から万博記念公園駅にかけての区間」の利用が多くなっています。自由ヶ丘シャトル(谷田部)は、路線内につくばエクスプレスの駅が2駅あるため、路線内でも利用者の多い区間が複数ある点が特徴となっています。



図 3-22 1 便当たりのバス停間平均乗車者数(自由ヶ丘シャトル(谷田部))

7) 自由ヶ丘シャトル(茎崎)

自由ヶ丘シャトル(茎崎)の1便当たりのバス停間平均乗車者数は、始発便~9時までは、みどりの駅へ向かう上り線の「緑が丘団地からみどりの駅にかけての区間」の利用が多くなっています。また、17時~最終便までは、下り線の「みどりの駅から緑が丘団地にかけての区間」の利用が多くなっており、緑が丘団地周辺の居住者の方の通勤・通学の手段として利用されています。

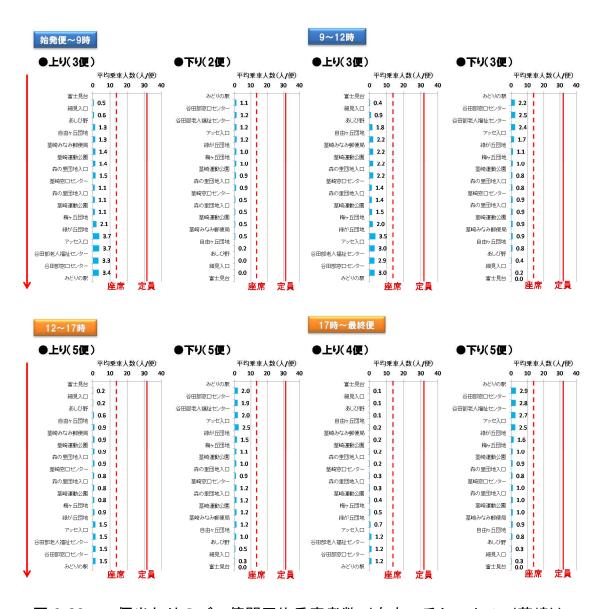


図 3-23 1 便当たりのバス停間平均乗車者数(自由ヶ丘シャトル(茎崎))

(4) つくタク

つくタクは、利用者数が安定しており、平成 26 年度は、年間約 5.1 万人、1 日当たり約 210 人の方に利用されています。また、1 ヶ月当たり約 4,200 人の方に利用されています。

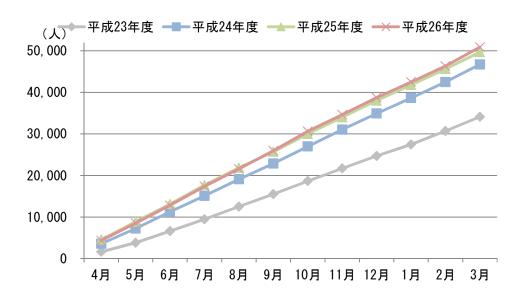


図 3-24 年度別延べ利用者数の推移(つくタク)

表 3-3 年度別延べ利用者数の推移(つくタク)

	平成23年度	平成2	4年度	平成25年度		平成2	6年度
	延べ利用者 (人)	利用者(人)	前年同月比	延べ利用者 (人)	前年比増減 (人) 前年同月比	延べ利用者 (人)	前年同月比
4月	1,643	3,567	217.1%	4,559	127.8%	4,347	95%
5月	2,171	3,668	169.0%	4,305	117.4%	4,181	97%
6月	2,795	4,016	143.7%	4,251	105.9%	4,298	101%
7月	2,843	3,846	135.3%	4,558	118.5%	4,558	100%
8月	3,062	3,979	129.9%	4,174	104.9%	4,174	100%
9月	2,994	3,805	127.1%	3,862	101.5%	4,401	114%
10月	3,148	4,101	130.3%	4,284	104.5%	4,660	109%
11月	3,047	4,064	133.4%	4,021	98.9%	4,007	99.7%
12月	2,985	3,862	129.4%	3,990	103.3%	4,095	102.6%
1月	2,772	3,733	134.7%	3,776	101.2%	3,777	100.0%
2月	3,231	3,841	118.9%	3,835	99.8%	3,839	100.1%
3月	3,429	4,238	123.6%	4,068	96.0%	4,528	111.3%
合計	34,120	46,720	136.9%	49,683	106.3%	50,865	102.4%
月平均	2,843	3,893		4,140		4,239	
日平均	140	190		203		209	

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,主として地区内での移動に使われています。

表 3-7 利用者数上位 10 位のつくタク停と降車 (乗車) 地区

		降車(乗車)地区								
乗車(降車)場所	地区	筑波	大穂 •豊里	桜	谷田部	茎崎	総計			
筑波記念病院	大穂	150	238	1	46	0	435			
筑波大学病院前	桜	25	65	72	125	26	313			
筑波学園病院	谷田部	0	1	1	218	63	283			
つくばセンター	桜	7	13	116	92	6	233			
筑波メディカルセンター前	桜	19	21	85	90	2	217			
大穂窓口センター	大穂	139	71	0	0	0	210			
クレオ前	桜	9	5	115	57	4	190			
アッセ入口	谷田部	0	0	2	80	56	139			
イーアスつくば	谷田部	1	4	28	81	3	117			
北条(広瀬医院)	筑波	106	5	0	0	0	111			
上位 10 か所 計	455	424	419	790	160	2, 247				

(データ) つくタク利用実績(H26.06,09,12,H27.03の4ヶ月の月平均)

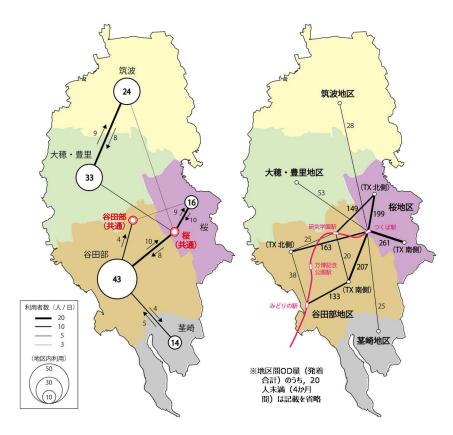


図 3-25 つくタクの利用状況 (乗車・降車地)

(データ) つくタク利用実績(H26.06,09,12,H27.03の4ヶ月の平均)

3-4 地域公共交通維持のための財政負担状況

しかしながら、今後の持続的な地域公共交通の維持のためには、さらなる負担額の軽減を図る必要があり、運行の効率化に加え、市民が積極的に利用促進や活性化に参加する地域公共交通を目指していく必要があります。

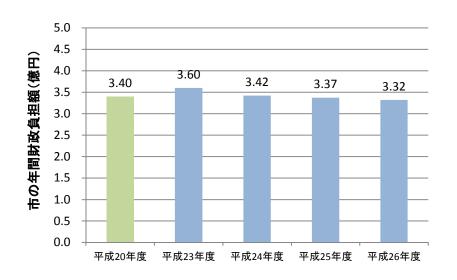


図 3-26 つくば市の財政支出状況の推移

(データ) 各年次におけるつくば市の決算額

3-5 連携計画の事業進捗状況評価

連携計画では、設定した基本方針に対して、それぞれ以下の基本目標と関連する指標を設定し、経年的に達成状況を確認してきました。各指標の達成状況は、以下のとおりです。公共交通網形成計画の策定に当たっては、これらの達成状況を踏まえ、基本方針や目標等を設定していきます。

基本方針1:様々な交通手段の活用と役割分担による、市民・来訪者のモビリティを支える公共交通の実現

公共交通の役割分担や利便性に関する基本方針1の各指標は、5年間でそれぞれ「達成」または「概ね達成」されています。特に、公共交通の利用者数は、年々増加傾向で推移しており、平成25年から毎年目標を達成しています。

基本目標1-1 市民・来訪者等多くの人に利用される公共交通の実現									
指標名	H20		目標値	達成状況	データ取得方法				
指標 1 - 1 - 1 市が関与する公共交通の利用者数	71 万人	K	100万人 以上	達成 ^{※1} 【94 万人】 ^{※2}	常時観測				
指標 1 - 1 - 2 市内発着移動における公共交通分担率	7%	Ø	10%以上	達成 【11%】	年1度の 市民アンケート調査				
基本目標1-2 役割に応じた公共交通網の構築									
指標1-2-1 鉄道端末における公共交通分担率	22%	₩ Z	25%以上	概ね達成 【17%】 ^{*3}	年1度の 市民アンケート調査				
指標1-2-2 交通弱者(免許非保有者)の外出頻度	3.4 日/週	R	3.5 日/週	概ね達成 【4.2 日/週】	年1度の 市民アンケート調査				

% 1 : 目標設定時の平成 22 年度時点では、「学園南循環 (18 万人/年)」を含め、目標を 100 万人と設定していたため

※2:平成26年度の達成状況

※3:平成23~26年度までは、目標の25%以上を達成

基本方針2:つくば市・交通事業者・市民・地域が一体となり育むことによる、 将来にわたって安定的な公共交通の実現

公共交通の路線運営の協働・安定的供給の確保に関する基本方針2の各指標は,5年間の中では「未達成」の状況となっています。ただし,市の年間財政負担額は年々圧縮されており,平成26年度の負担額は平成23年度と比較すると目標値に近い状況となっています。

基本目標 2 - 1 移動手段の安定的・持続的提供								
指標名	H20		目標値	達成状況	データ取得方法			
指標2-1-1 市の公共交通維持に係る年間財政負担額	3.4 億円	Ø	3.09 億 円以下	未達成 【3.32 億円】 ^{※4}	市決算額に基づく評価			
指標2-1-2 市が関与する公共交通維持に対する協力 賛助団体数	0 団体	S	10 団体 以上	未達成 【2 団体】 ^{※4}	協議会とりまとめ			
基本目標2-2 「地域による地域のための」移動手段と運営手段の確保								
指標2-2-1 地域公共交通の維持・運営に対して積極 的関与意向を持つ市民割合	64%	N.	70%以上	未達成 【59%】	年1度の 市民アンケート調査			

※4:平成26年度の達成状況

基本方針3:バス利用市民だけでなく、多手段利用市民や来訪者にも分かり やすく、使いやすく、必要だと感じる公共交通の実現

市民や来訪者の公共交通に対する意識等に関する基本方針3の各指標は、5年間の中では「概ね達成」と「未達成」の状況となっています。このうち、公共交通の運行本数に対する満足度は、目標を概ね達成しているものの、年々満足度が低下してきていることから、利用者のニーズを細やかに把握し、利用促進につながるような施策をおこなっていく必要があります。

基本目標3-1 全ての主体が公共交通の必要性を認識することによる公共交通利用の促進								
指標名	H20		目標値	達成状況	データ取得方法			
指標3-1-1	16%		25%以上	達成	年1度の			
公共交通機関の運行本数に対する満足度				【33%】	利用者アンケート調査			
指標3-1-2	64%	Ø	60%以下	未達成	年1度の			
市内発着移動における自動車分担率				【75%】	市民アンケート調査			
基本目標3-2 他の交通手段との連携による公共交通利用の促進								
指標3-2-1	24%	Ω	25%以上	未達成	年1度の			
公共交通利用における端末自転車分担率				[14%]	市民アンケート調査			

3-6 地域公共交通に対する市民の意見

公共交通網形成計画の策定に当たり、平成27年10月に市内居住者のうち無作為に抽出した2,400人を対象に、地域公共交通に関するアンケートを行いました(回収数:1,027票(回収率:42.9%))。調査の主な結果は以下のとおりです。市民の意見も取り入れながら、基本方針や目標等を設定していきます。

(1) 望ましいと思う市の交通環境

望ましいと思う市の交通環境は、「公共交通が便利で、自動車がなくても生活できるまち」が最も高く約8割の方が回答しています。また、「安心、便利に移動することができるまち」が求められています。

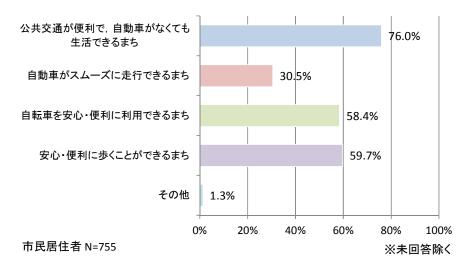


図 3-27 望ましいと思う交通環境(複数回答)

(データ) 一般市民対象アンケート調査(平成27年度)

(2) 地域公共交通の認知

1) つくバスの認知

つくバスの認知度は9割を超えており、市民の認知度は高い状況にあります。 一方で、つくバスを知っている人の最寄りのつくバス停認知度は約5割となっ ており、つくバスを利用する上で必要な情報に関する認知度を向上させること が必要です。

また,つくバスを知っていると回答をしている人のうち,バスの利用頻度は,「ごくまれに」を含めて約3割となっており,認知しているが利用していない人が多いため,利用促進を図っていきます。

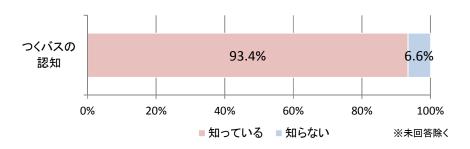


図 3-28 つくバスの認知

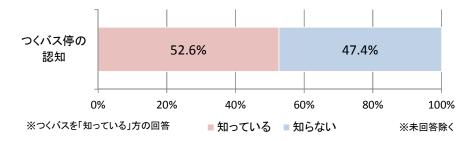


図 3-29 つくバス停の認知

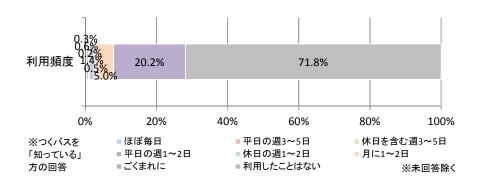


図 3-30 つくバスの利用頻度

(データ) 一般市民対象アンケート調査 (平成 27 年度)

2) つくタクの認知

つくタクの認知度は7割程度であり、つくバスと比較すると、市民の認知度は低い傾向にあります。また、つくタクを知っている人の最寄りのつくタク乗降場所認知度は、3割に留まっており、つくタクを利用したことのある方は、3%程度に留まっています。つくタクを利用する上で必要な情報を発信し、認知度を向上させることが必要です。

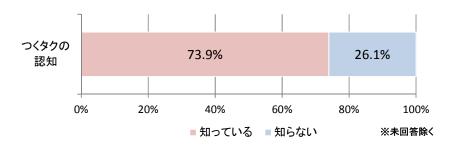


図 3-31 つくタクの認知

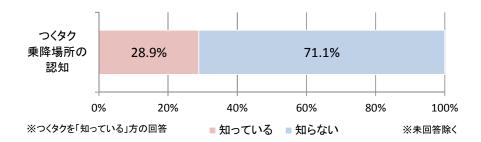


図 3-32 つくタク乗降場所の認知

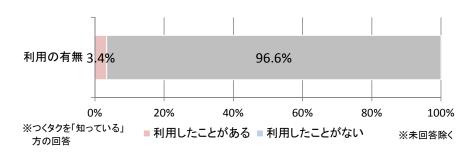


図 3-33 つくタク利用の有無

(データ) 一般市民対象アンケート調査(平成27年度)