### (3) これまで以上に地域公共交通を利用するための条件

これまで以上に地域公共交通(路線バス,つくバス,つくタク)を利用する ための条件は、「運行本数の増加」が最も高く、約8割の方が回答しています。 また、次いで「停留所の近さ」が約5割となっており、運行本数や停留所への アクセス性等公共交通のサービスレベルの向上が利用者増加のための条件となっています。

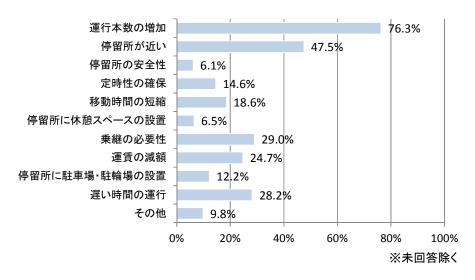
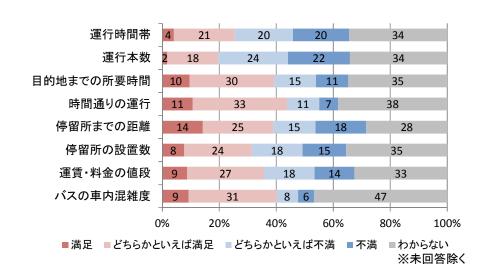


図 3-34 地域公共交通を利用するための条件(複数回答)

## (4) 公共交通に対する満足度

市民の地域公共交通の満足度は、全体として2割に留まっています。項目別では、路線バス、つくバス、つくタクともに「運行時間帯」や「運行本数」の満足度が他の項目よりも低い傾向にあります。一方で、「わからない」と回答した人も多いため、地域公共交通の運行状況等を知って頂くことが必要です。



# 図 3-35 公共交通に対する満足度

(データ) 一般市民対象アンケート調査(平成27年度)

### (5) 公共交通利用者の満足度

つくバス利用者のつくバスに対する満足度は、「目的地までの所要時間」や「時間通りの運行」等が高い傾向にあります。一方で、「運行時間帯」や「運行本数」は、他の項目と比較すると満足度が低い傾向となっています。

つくタク利用者のつくタクに対する満足度は、つくバス利用者と比較すると、 全体的に高い傾向にあります。特に、「目的地までの所要時間」や「時間通りの 運行」、「運賃・料金の値段」の満足度が高くなっています。一方で、「運行本数」 や「予約のとりやすさ」が他の項目と比較すると満足度が低い傾向にあります。

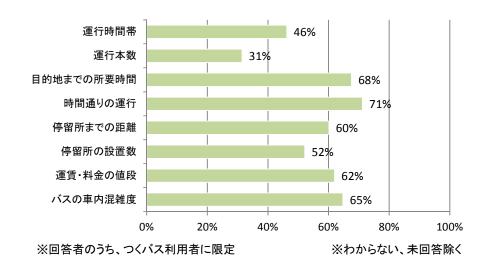


図 3-36 つくバス利用者\*の各項目に対する満足度

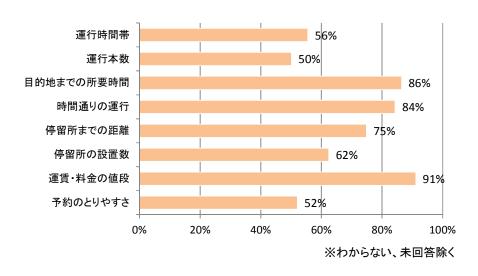


図 3-37 つくタク利用者の各項目に対する満足度

※つくバス利用者の満足度は、路線バス・つくバス利用者対象アンケート調査と一般市民対象アンケート調査のつくバス利用者の合計から算定。

(データ)路線バス・つくバス利用者及びつくタク利用者アンケート調査(平成27年度)

# 第4章 つくば市の地域公共交通の課題

つくば市は、年々人口が増加しており、今後もその傾向は継続する見込みです。しかし、将来的には人口減少に転じることが予想されており、人口に占める高齢者の割合(高齢化率)は年々増加しています。また、地域公共交通や自転車への移動手段の転換を目的とした様々な施策を実施しており、着実に利用者数を延ばしていますが、自動車の移動手段に占める割合はまだ高い状態にあります。

一方,「つくば市未来構想」をはじめとした各種計画で、今後の少子高齢化の進行を踏まえ、研究学園地区とつくばエクスプレス沿線市街地をつくば市の核(ハブ)として機能を集積し、従来からの市街地を生活の拠点として核(ハブ)との連携(スポーク)を考慮し、生活サービス機能の向上を図る「ハブアンドスポーク型都市構造」の構築を進めています。

以上のように、つくば市の現状と市が目指すまちづくりの方針を踏まえ、つくば市の地域公共交通の課題として、以下の4点を整理します。

### 課題1:今後のまちづくりと連携した地域公共交通網の構築

まちづくりを推進するための手段の一つとして、地域公共交通網の整備は重要な役割を果たします。このため、今後の地域公共交通網の検討に当たっては、つくば市が目指す「ハブアンドスポーク型都市構造」と連携した地域公共交通網を構築していくことが重要です。また、現在、市の都市内交通として機能している路線バスやつくバスといったバス交通をさらに充実させていくことが重要です。

#### 課題2:高齢社会にも対応した持続可能な地域公共交通網の構築

つくば市は、自動車の移動手段に占める割合が高い都市ですが、人口に占める高齢者の割合(高齢化率)は年々増加しています。このため、今後の高齢社会を見据え、高齢者をはじめとした自動車を利用することが難しい市民の移動手段(=地域公共交通)を今後も持続的に維持していく必要があります。

地域公共交通の持続的な維持のためには利用者の確保が不可欠であり、今後 もさらなる地域公共交通の利用促進が必要です。また、市や事業者だけでなく、 地域公共交通の維持に対する市民の積極的な参加や、市の地域公共交通の維持 に対する財政負担の軽減も持続可能な地域公共交通網の構築のためには不可欠 です。

#### 課題3:近隣自治体との広域連携を支える地域公共交通網の構築

つくば市は、市内に大型商業施設や公的な研究施設が立地しており、土浦市をはじめとした近隣自治体と通勤・通学等で密接に連携しています。このような広域連携を支える地域公共交通網を構築するため、近隣自治体とのアクセス性の確保や向上が必要です。また、市外からの来訪者の市内における移動利便性を向上させていくことも重要です。

## 課題4: 低炭素社会の実現に向けた利便性の高い地域公共交通網の構築

つくば市は、環境モデル都市として、市全体で温室効果ガスの低減等の環境 負荷を軽減させる取り組みを実施しています。交通・モビリティに関しても、 自動車から鉄道やバスといった低炭素な移動手段への転換が求められており、 そのためにも、利便性の高い地域公共交通網の構築が必要です。

このため、生活サービス機能が充実している「市の核 (ハブ)」エリアへの地域公共交通による市内各地からのアクセス性の向上が必要です。また、地域公共交通利用者が利便性の高さを実感する満足度を向上させることが必要です。

また,鉄道やバスの端末交通手段として,環境配慮の視点からも自転車利用の促進を図るため,「つくば市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき策定した「つくば市自転車安全利用促進計画」の各施策との連携を図ることも必要となります。

#### つくば市の現状

#### 社会経済状況

- ・ 人口増加と将来的な人口減少への転換
- 高齢化率の増加
- 大型商業施設や公的研究施設の立地

#### 交通状况

- 自動車交通への高い依存
- 自家用乗用車の高い保有率
- 近隣自治体や東京方面との通勤・通 学の密接な結びつき

#### 地域公共交通の現状

- ・ 鉄道利用者の増加
- つくバス, つくタク利用者の増加
- 利用者のニーズに合わせた, きめ細 やかな施策の実施
- ・ 鉄道駅を中心としたバス利用の実態
- 市の地域公共交通維持のための財政 負担
- 市民の地域公共交通の維持,運営へ の関心の低さ
- 地域公共交通利用者の満足度の低下
- 地域公共交通の運行に対する市民の 認知度の低さ

## 市政の方針

- ハブアンドスポーク型のまち づくりの推進
- 環境負荷の低減(温室効果ガス排出量の低減)

#### 地域公共交通の課題

#### 課題1:今後のまちづくりと連携した地域公共交通網の構築

- ハブアンドスポーク型のまちづくりに対応した地域公共交通網の整備
- 都市内交通の充実

#### 課題2:高齢社会にも対応した持続可能な地域公共交通網の構築

- 高齢者をはじめとした自動車の利用が難しい市民の移動手段の確保
- ・ 地域公共交通のさらなる利用促進
- 地域公共交通の維持に対する市民の積極的な参加
- ・ 地域公共交通の維持に対する財政負担の軽減

#### 課題3:近隣自治体との広域連携を支える地域公共交通網の構築

- ・ 近隣自治体とのアクセス性の確保・向上
- ・ 市外からの来訪者の移動利便性の向上

#### 課題4:低炭素社会の実現に向けた利便性の高い地域公共交通網の構築

- 市の核(ハブ)へのアクセス性の向上
- 地域公共交通利用者の満足度の向上
- 低炭素な移動手段への転換に資する地域公共交通の充実

#### 図 4-1 つくば市の現状、方針、地域公共交通の課題の整理

# 第5章 つくば市地域公共交通網形成計画

## 5-1 持続可能な地域公共交通網の形成に関する基本的な方針

#### (1) 目指す将来のまちの姿と方向性

つくば市の基本的なまちづくりの指針である「つくば市未来構想」では、「住んでみたい 住み続けたいまち つくば」の実現に向けて、ハブアンドスポーク型都市構造を目指しています。

また,「都市計画マスタープラン」においては,つくばエクスプレス沿線の 市街地整備や道路等の計画的な整備を進めるとともに,都市と自然の調和,つ くばエクスプレスや高速道路網による利便性の高い交流・物流機能の向上によ り,持続可能なまちづくりを推進していくこととしています。そのための都市 形成の基本的方向性として,都市活動の拠点の適正配置,市街地規模に応じた 都市機能の集積・誘導等により,コンパクトなまちづくりを進めるとともに, 拠点間の連携を高めるための道路整備や公共交通ネットワークの構築を進める こととしています。

つくば市の都市構造としては、南北に非常に長い構造をしているという特徴があり、広い市域の中で、都市機能の集積した研究学園地区やつくばエクスプレス沿線開発地区が、市のほぼ中央に位置し、中心拠点となる市街地を形成しています。市周辺部には、集落等が広く点在する状況であり、その中において中心となる既成市街地が各地区に分散して位置し、地域の活動を支える生活拠点を形成していることから、このような生活拠点と中心拠点とのネットワーク強化が求められています。

また、平成17年のつくばエクスプレスの開業により、首都圏との交通機能が 飛躍的に向上したことに伴い、定住や交流人口の増加も進み、市内各駅からの 都市内交通の需要も高まっています。

このようなことから、つくば市の公共交通のネットワークにおいては、つくばエクスプレスや路線バス、コミュニティバス、デマンド型交通等が連携し、中心市街地や各地域の生活拠点を公共交通で結ぶ等、総合的な公共交通ネットワークの形成によりハブアンドスポーク型都市構造の構築を図り、通勤、通学等の移動を支えるとともに、通院、買い物等の日常生活に必要な移動を支える公共交通サービスによって、誰もが移動しやすいまちを目指します。

## (2) 計画の基本理念と基本方針

以上の課題やつくば市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえ、地域公共 交通網形成計画に関する基本理念と基本方針を次のように定めます。

#### 基本理念

公共交通を軸に都市機能を連携させ、誰もが移動しやすいまち つくば

## 基本方針

## 基本方針1:今後のまちづくりを支える地域公共交通

「つくば市未来構想」や「都市計画マスタープラン」,「総合都市交通体系」等の上位・関連計画で提唱されているつくば市型の多極ネットワーク型コンパクトシティ「ハブアンドスポーク型都市構造」を支える地域公共交通を目指します。つくば市の公共交通ネットワークシステム「幹線+支線」の概念を再定義し、都市の骨格幹線となるつくばエクスプレスを中心に、都市内交通となるバスネットワークを形成し、まちづくりを支える公共交通ネットワークを構築していきます。

### 基本方針2:持続可能で利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

高齢社会の進行及び人口が増加傾向にあるという都市の成長を見据え,市民の移動行動を支え,持続可能で利便性の高い地域公共交通を目指します。多様な移動に関する市民ニーズと交通需要に応えるために,交通サービスの多層化を検討していきます。また,多様な市民が利用することができる安全・安心な交通サービスの提供を目指していきます。

#### 基本方針3:広域連携を支える地域公共交通

市民の通勤・通学やつくば市来街者の移動手段を充実させるために、近隣自 治体や東京方面との広域連携を支える地域公共交通を目指します。広域性の確 保に十分に配慮した公共交通網の形成を目指していきます。

#### 基本方針4:市民と協働で支える地域公共交通

市民が積極的に地域公共交通の利用促進や活性化に参加する地域公共交通を 目指します。また、市民が協働で公共交通を支えていく意識を育んでいきます。 市民及び関係者と連携し、持続可能性の高い公共交通ネットワークを形成して いきます。

## (3) 公共交通ネットワークを支える「幹線+支線」システム

基本理念である「公共交通を軸に都市機能を連携させ、誰もが移動しやすいまち つくば」を実現するために、公共交通ネットワークを支える「幹線+支線」システムの構築を図ります。

利用目的や需要に応じた適切なサービス提供を行うため、異なる公共交通機関の間での役割分担、路線や系統の間での役割分担を図り、公共交通を一体のネットワークとしてより効果的なものにし、利便性向上を目指します。

#### ■幹線が担う役割

- ・つくば市内外を結ぶ骨格的な交通機能
- 市内中心拠点等と近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能
- 市内中心拠点等と地域生活拠点等を結ぶ交通機能

#### ■支線が担う役割

- ・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

表 5-1 幹線・支線システムの概要

	式 0 1 年 1 時 入時 2 7 7 7 4 0 7 1 版					
	運行の考え方	運行区間	主な 対象地域	サービスの提供方針	対応する施策*	
幹線	<ul><li>都市軸の形成に資する 骨格路線及 び幹線路線</li><li>都市内交通</li></ul>	市内交通拠点 (TX各駅) 〜県内・首都圏 (TX各駅)	高密度 需要地域	【都市骨格幹線(鉄道)】 ・ つくば市内及び市外を連絡する鉄道交通(TX)	• 施策1-1	
	として地域 生活拠点, 人口集積地 区等を結ぶ 路線	市内交通拠点 (TX各駅) 〜市内各拠点や 近隣市交通拠点 等	高密度需要地域	【広域幹線バスネットワーク】      つくば市内外を連絡する路線バス      つくば市と県内外を連絡する高速バス      つくば市と市外拠点等を連絡する広域連携コミュニティバス	<ul><li>施策 1 - 4</li><li>施策 5 - 1</li></ul>	
		市内交通拠点 (TX各駅) ~市内各拠点等	高密度 需要地域 中密度 需要地域	<ul> <li>【都市内幹線バスネットワーク】</li> <li>地域生活拠点等からTX各駅への速達性・直行性を確保し、運行頻度を高めたバスネットワーク(路線バス、コミュニティバス)</li> <li>TX各駅と近接する高密度住宅市街地、大学・研究機関、工業団地等を連絡するバスネットワーク(路線バス、コミュニティバス)</li> </ul>	<ul><li>施策 2 - 2</li><li>施策 2 - 3</li><li>施策 3 - 1</li></ul>	
支線	<ul><li>幹線の端末 交通手段及 び地区内生 活交通とな る運行</li></ul>	集落地域等〜地域生活拠点,行政・医療・商業施設等	低密度 需要地域	【デマンド型交通,その他多様な交通手段】  ・ 低密度の需要に対応した柔軟な交通サービス  ・ 高齢者,交通弱者等の利用に対応した昼間の交通サービス	<ul><li>施策4-3</li><li>施策4-4</li></ul>	

※「対応する施策」は、『5-5. 施策及び施策の実施主体』の各施策を参照

## 5-2 対象地域

計画区域は、つくば市全域としますが、必要に応じて区域の見直しを図ります。

※特に、広域連携の観点から、現在でも通勤・通学等で密接に関係している「土浦市」や「牛 久市」、市の北部に位置する「桜川市」「筑西市」「下妻市」との広域連携を図ります。

# 5-3 対象期間

対象期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

また、計画期間中に設定した目標に対し、達成状況の検証を行い、社会情勢の変化と合わせ、協議会等における協議を経て、計画の見直しを適宜図ります。

## 5-4 計画目標

計画の基本理念と基本方針に基づき,地域公共交通網形成計画の計画目標と 関連する指標及び目標値を次のように設定します。

## 目標1:今後のまちづくりと連携した地域公共交通網の構築

## 指標1-1

### 交通結節点の整備(新設)

・市の核(ハブ)の他に,各地域公共交通間の乗継拠点となる「交通結節点」 を整備します。

現状(H27)	目標(H32)
0 か所	2 か所

## 指標1-2

#### 鉄道駅へのバス路線の接続数

・市の核(ハブ)の中心施設である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)へのバス路線の接続数を増加さ せます。

	_	
現状(H27)		目標(H32)
982本		1,050 本

## 指標1-3

#### 鉄道駅へのバス利用 30 分圏域人口

・市の核(ハブ)の中心施設である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)へのバスを利用した際、30分でアクセス可能な人口を増加させます。

現状(H27) 55.8 %



目標(H32) 60.0 %

### 目標2:地域のニーズを踏まえた持続可能な公共交通サービスの充実

## 指標2-1

### バス停力バー圏域人口

・バスによる移動が可能な圏域に住んでいる人口を向上させます。

現状(H27) 76.7%



目標(H32) 77.0%

## 指標2-2

## つくバス 1 便当たりの平均利用者数

・つくバス1便当たりの平均利用者数を増加させます。

現状(H27.03) 7.4 人/本



目標(H32) 9.0 人/本

## 指標2-3

#### 地域公共交通の運行本数に対する満足度

・地域公共交通のサービス水準の指標の1つとして,市民の運行本数に対する満足度を増加させます。

現状(H27) 33.2%



目標(H32) 38.0%

## 指標2-4

#### 市の公共交通維持に係る年間負担額

・持続的な地域公共交通の維持のため、市が公共交通維持のために支出する 年間負担額を減少させます。

> 現状(H26) 3.32 億円/年



目標(H32) 3.10 億円/年

## 目標3:つくば市周辺地域との交流を促進する公共交通サービスの拡充

## 指標3-1

## つくば駅からアクセス可能な近隣自治体の市役所、鉄道駅数

・近隣自治体とのアクセス性を向上させ、つくば駅とアクセス可能な近隣自 治体の市役所や鉄道駅数を増加させます。

> 現状(H27) 7か所



目標(H32) 9か所

## 目標4:地域公共交通への市民の理解や関心を高める取り組みの推進

## 指標 4-1

### 地域公共交通の維持・運営に対する積極的関与意向を持つ市民の割合

・地域公共交通の維持,運営に対して積極的に関与する意向のある市民の割合を増加させます。

現状(H27) 58.8%



目標(H32) 70.0 %

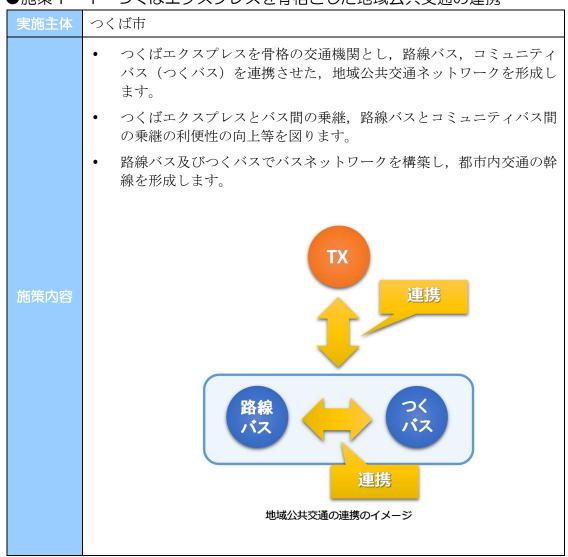
## 5-5 施策及び施策の実施主体

設定した計画目標及び目標,目標値を達成するために,以下の地域公共交通 施策を計画します。

### 施策1:まちづくりを支える交通ネットワークの形成

地域公共交通間の乗継の際の利便性を向上させるため,以下の4施策を行います。

## ●施策1-1 つくばエクスプレスを骨格とした地域公共交通の連携



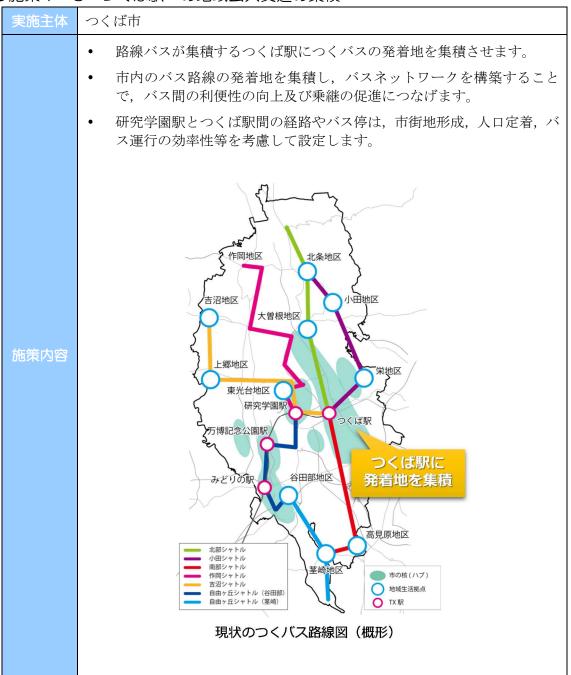
平成 28 年度	平成 29 年度	平成30年度	平成 31 年度	平成 32 年度
		検討・実施		

# ●施策1-2 交通結節点の整備

	と、文色に対示り主体
実施主体	つくば市
	<ul> <li>つくば駅前のバスターミナル(つくばセンター)をはじめ、つくばエクスプレス各駅前広場の交通結節機能の維持を図ります。</li> <li>つくば市北部及び南部における地域公共交通の拠点として、交通結節点</li> </ul>
	の整備を検討します。
	サービス内容を見直し、交通結節点の機能性を高めていきます。
施策内容	新たな 交通結節点のイメージ1 (ときがわ町) 交通結節点のイメージ1 (松山市)  新たな 交通結節点のイメージ1 (松山市)  交通結節点による移動のイメージ 交通結節点のイメージ2 (尾道市)

平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
検討	設計	整	備	

### ●施策1-3 つくば駅への地域公共交通の集積



平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
検	āt	トライアル	実証	運行

## ●施策1-4 路線バス運行の維持・改善



平成 28 年度	平成 29 年度	平成30年度	平成31年度	平成 32 年度
		検討・実証運行		

## 施策2: 開発状況を踏まえたバス新規路線の検討

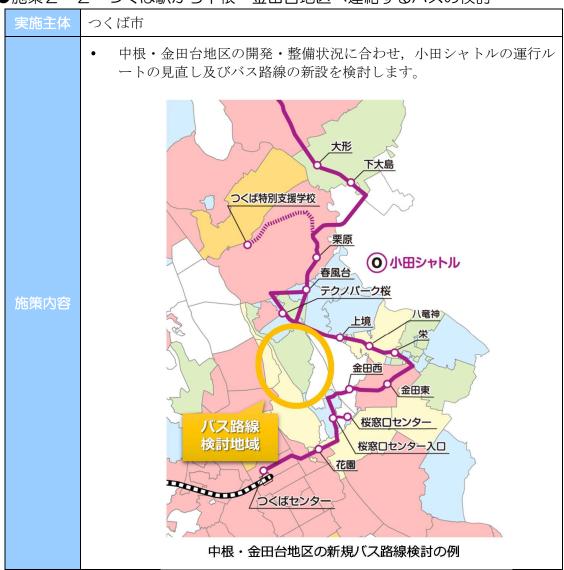
まちづくりの進捗状況を踏まえた交通サービスを展開するため,以下の3施策を行います。

## ●施策2-1 万博記念公園駅から上河原崎中西地区へ連絡するバスの検討



平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
調査・	· 検討	設計	トライアル	実証運行

## ●施策2-2 つくば駅から中根・金田台地区へ連絡するバスの検討



平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度
調査・	検討	設計	トライアル	実証運行