

## 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 第1次計画の振り返り.....	参考-59
参考5 KPI指標の算出方法.....	参考-66
参考6 地域公共交通確保維持事業に係る事項.....	参考-71
参考7 地域カルテ.....	参考-74



## 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)時点)

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	蛭原 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	新栄タクシー有限公司	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荃崎地区	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)時点)

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)	【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。
	第3期つくば市戦略プラン 令和7年(2025年) ～令和11年(2029年)	【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
	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)	【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】 ・ 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 【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

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	<p>つくば市総合都市交通体系調査</p> <p>平成 28 年(2016 年) ～令和 12 年(2030 年)</p>	<p>【交通体系形成の理念】</p> <p>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"> <li>・ つくばエクスプレスの輸送力増強等要望</li> <li>・ 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</li> <li>・ バス交通による都市軸の形成</li> <li>・ 周辺地区における生活交通の確保</li> <li>・ バス交通ネットワーク構築に向けた交通結節点の整備</li> <li>・ バス利用の促進</li> <li>・ 自動車利用抑制・他手段への転換促進</li> <li>・ 環境に優しい車輛の普及・利用促進</li> <li>・ 超小型モビリティを活用した移動手段の提供</li> <li>・ 交通系ビッグデータの活用</li> </ul> <p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通分担率(鉄道+代表バス)</li> <li>・ 自動車による二酸化炭素排出量</li> <li>・ 環境負荷の少ない交通手段(徒歩・自転車)分担率</li> <li>・ 中心地区における都市活動量</li> </ul>
	<p>第3次つくば市環境基本計画</p> <p>令和8年(2026 年) ～令和 12 年(2030 年)</p>	<p>【施策の柱】</p> <p>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"> <li>・ 公共交通の整備と利用促進</li> <li>・ 自動車利用の脱炭素化の促進</li> </ul> <p>【指標】</p> <p>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>
	<p>つくば市地域福祉計画(第4期)</p> <p>令和3年(2021 年) ～令和8年(2026 年)</p>	<p>【基本施策】</p> <p>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】</p> <p>⑧ 移動手段の確保</p> <p>【施策】</p> <p>公共交通の整備</p>
	<p>つくば市自転車活用推進計画</p> <p>令和7年(2025 年) ～令和 12 年(2030 年)</p>	<p>【施策】</p> <p>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】</p> <p>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プラン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・稲敷台地、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、田畑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プラン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 日には稲敷郡荃崎町が加わり、現在に至っています。

### ●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 6km、南北 18km 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)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 つくば市を構成する旧町村

出典)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

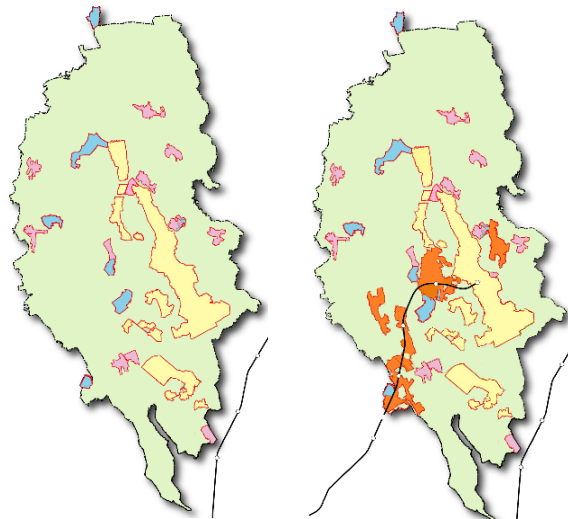


図 つくば市の土地利用

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プラン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 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 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。

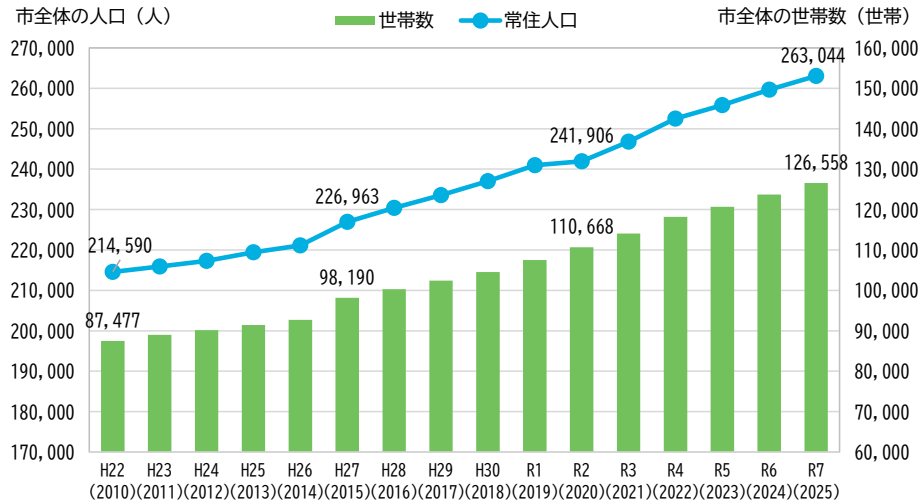


図 市全体の人口・世帯数の推移

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。

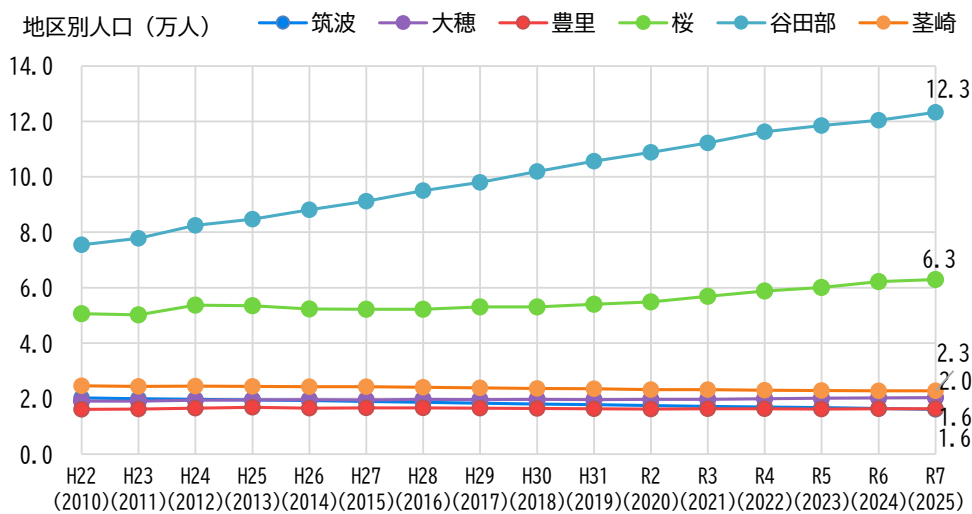


図 地区(旧町村)別の人口推移

出典)住民基本台帳人口(各年 10 月 1 日時点)より作成

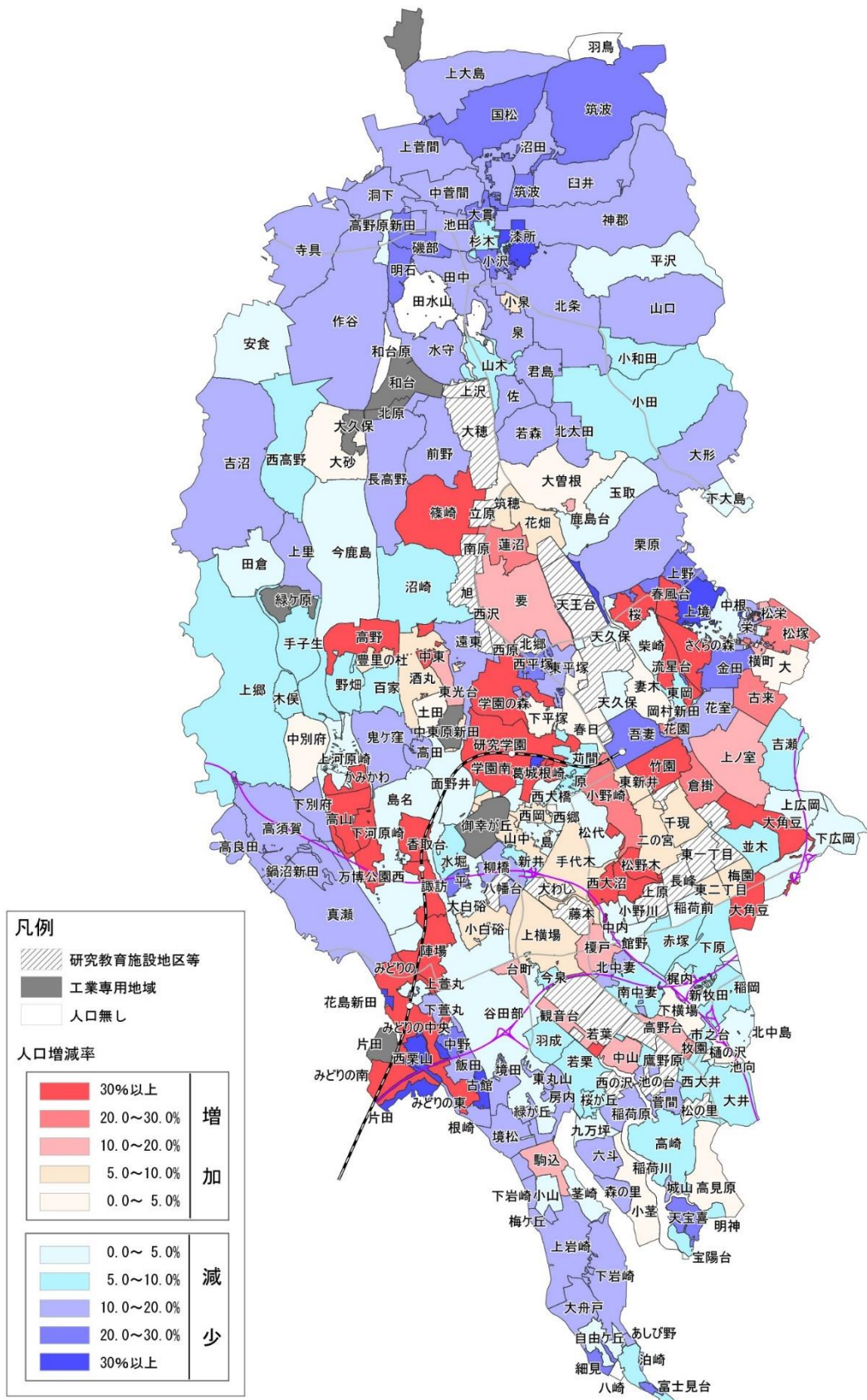


図 大字別人口増減(平成 24 年(2012 年)～令和 4 年(2022 年)実績値)

出典)つくば市都市計画マスタープラン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%)、老年人口が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)時点の老年人口の割合は、県全体よりも低くなっています。

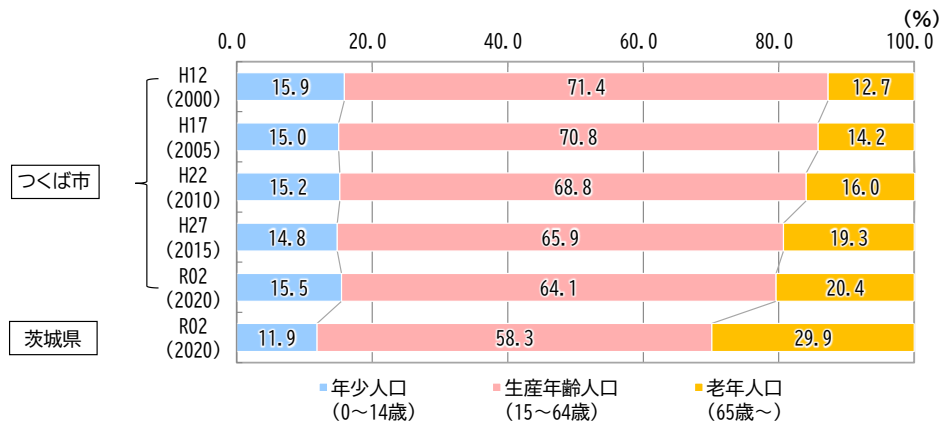


図 年齢構成別人口比率の推移

出典)つくば市都市計画マスタープラン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、荃崎地区で高く、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。

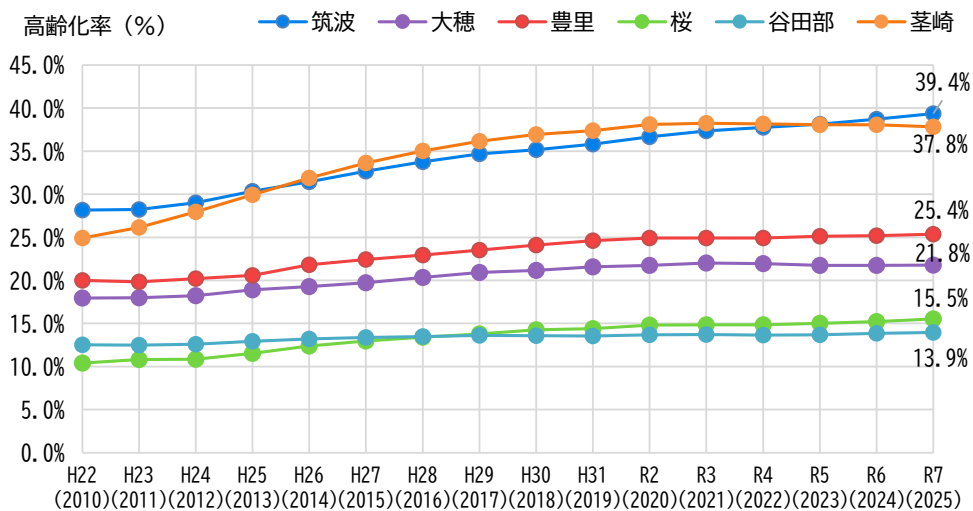


図 地区(旧町村)別の高齢化率の推移

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

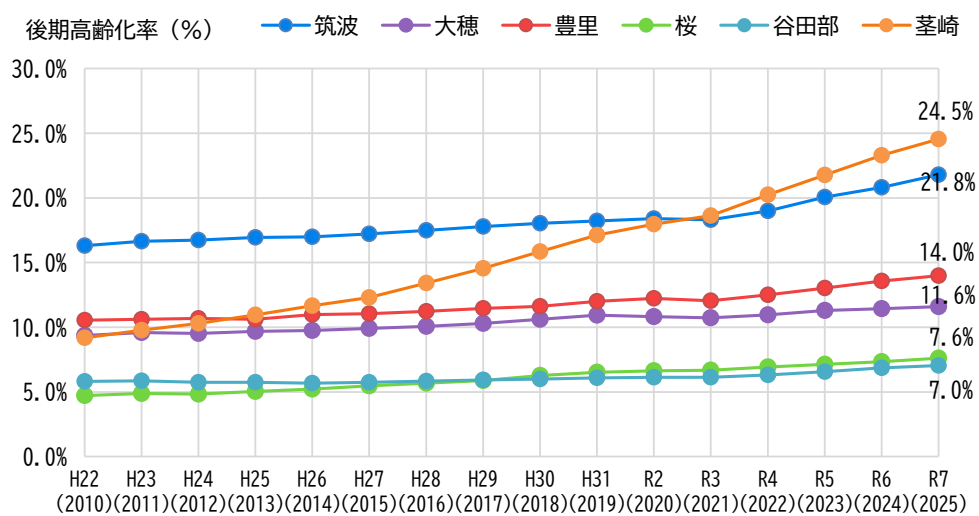


図 地区(旧町村)別の後期高齢者(75 歳以上)割合の推移

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、老年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。

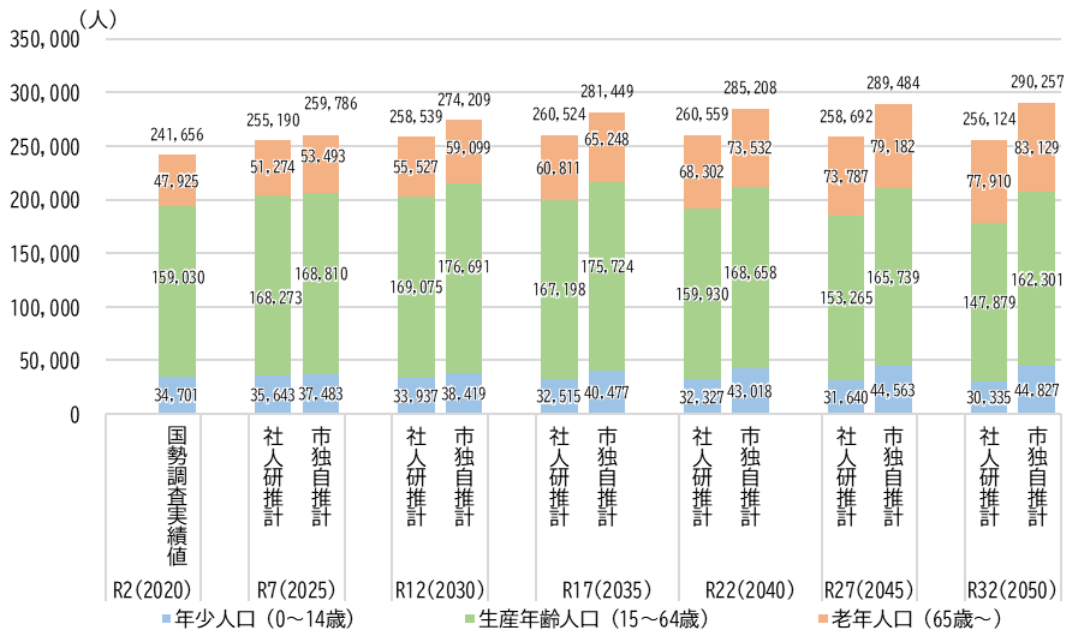


図 将来人口予測

出典)つくば市都市計画マスタープラン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)

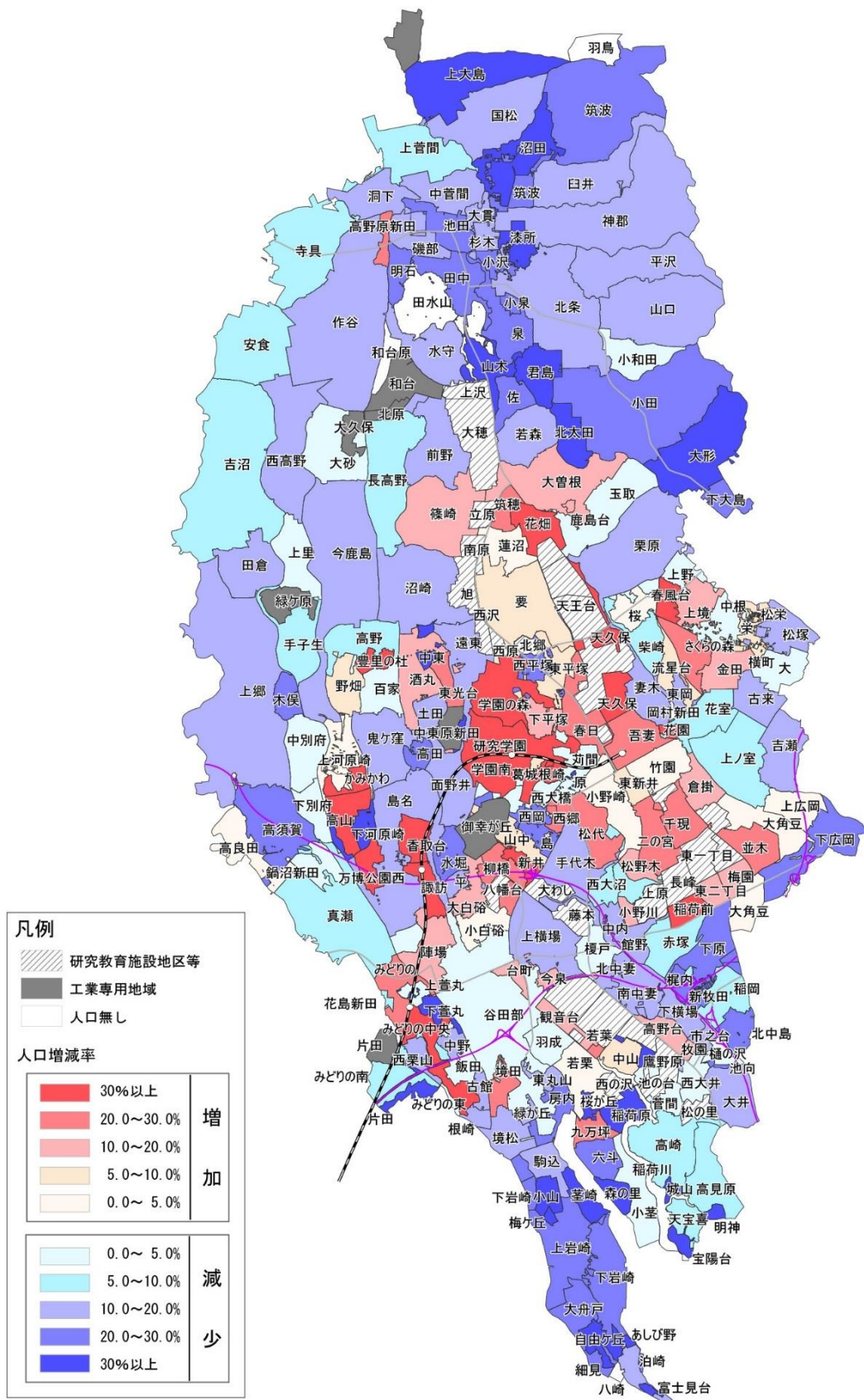


図 大字別人口増減(令和4年(2022年)~令和42年(2060年)推計値)

出典)つくば市都市計画マスタープラン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。

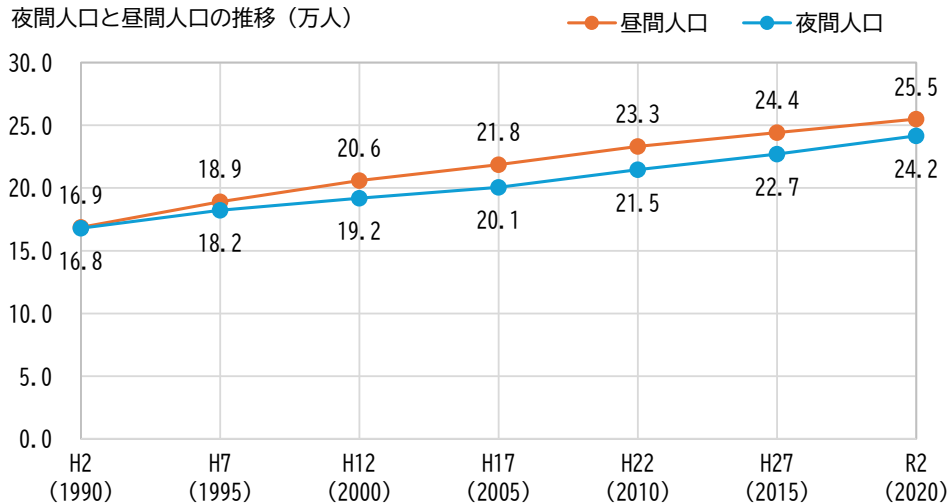


図 夜間人口と昼間人口の推移

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業者が全体の約80%を占めています。

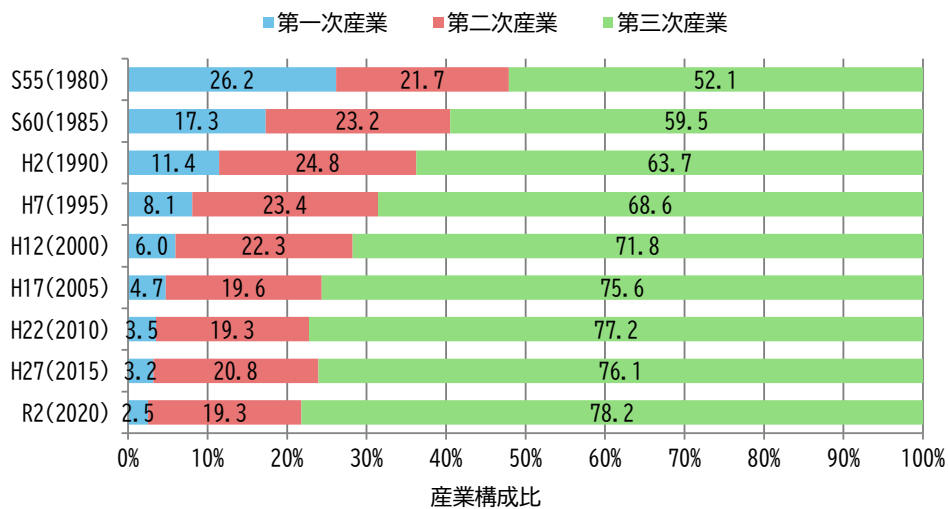


図 産業3部門従業者の推移

出典)国勢調査より作成

## ●観光入込客数

年間観光入込客数は、令和元年(2019年)までは増加傾向にありましたが、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。

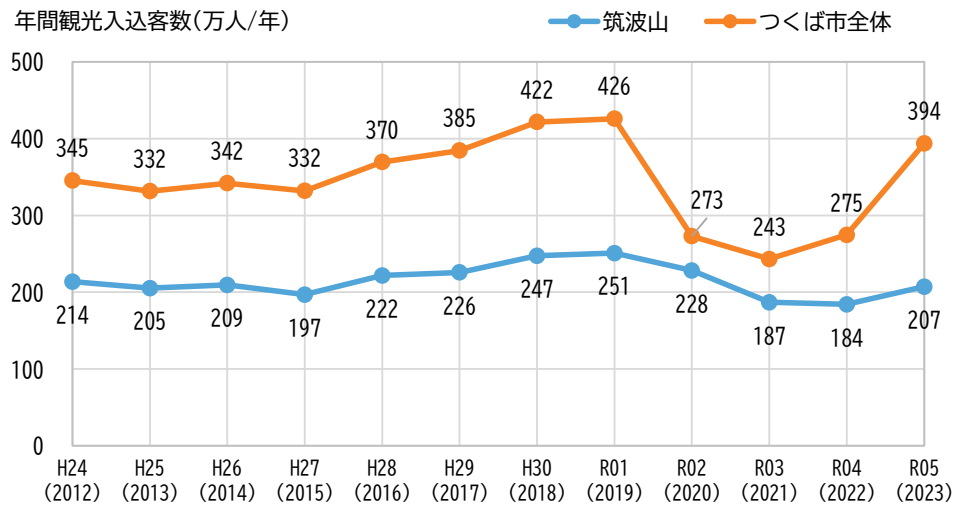


図 年間観光入込客数の推移

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 m<sup>2</sup>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。

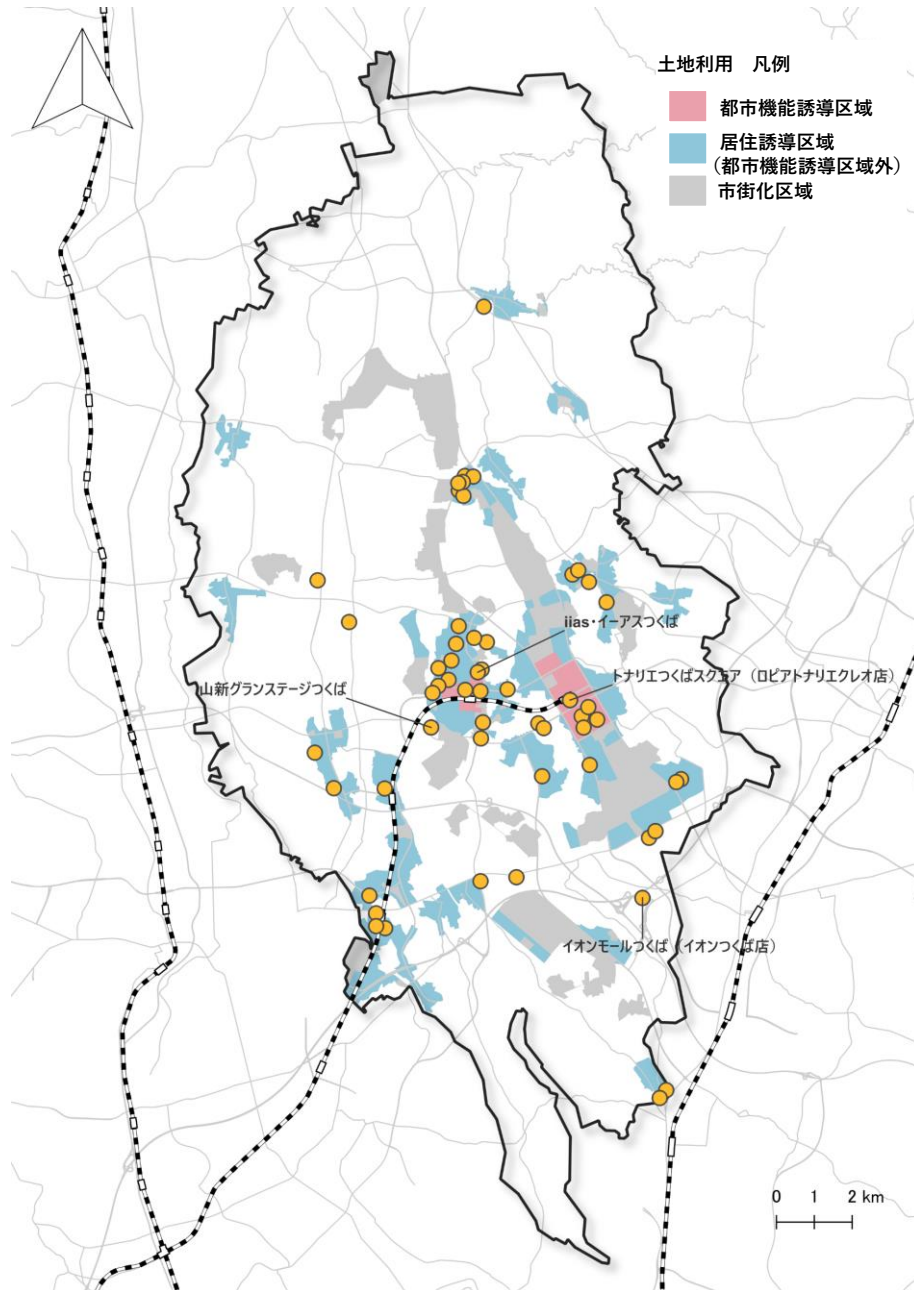


図 商業施設の立地状況

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、いちほら病院、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。

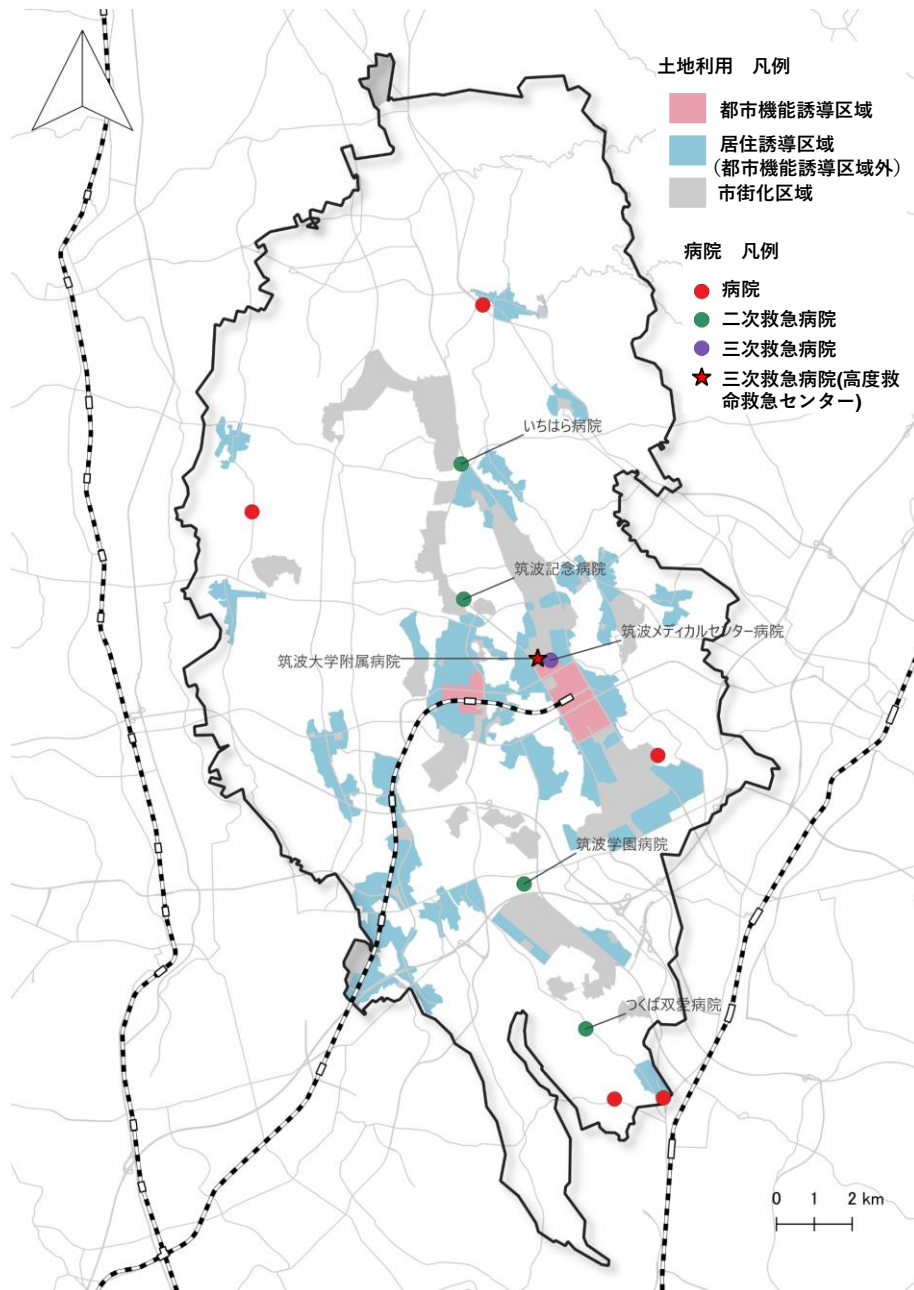


図 医療施設(病院)の立地状況

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。

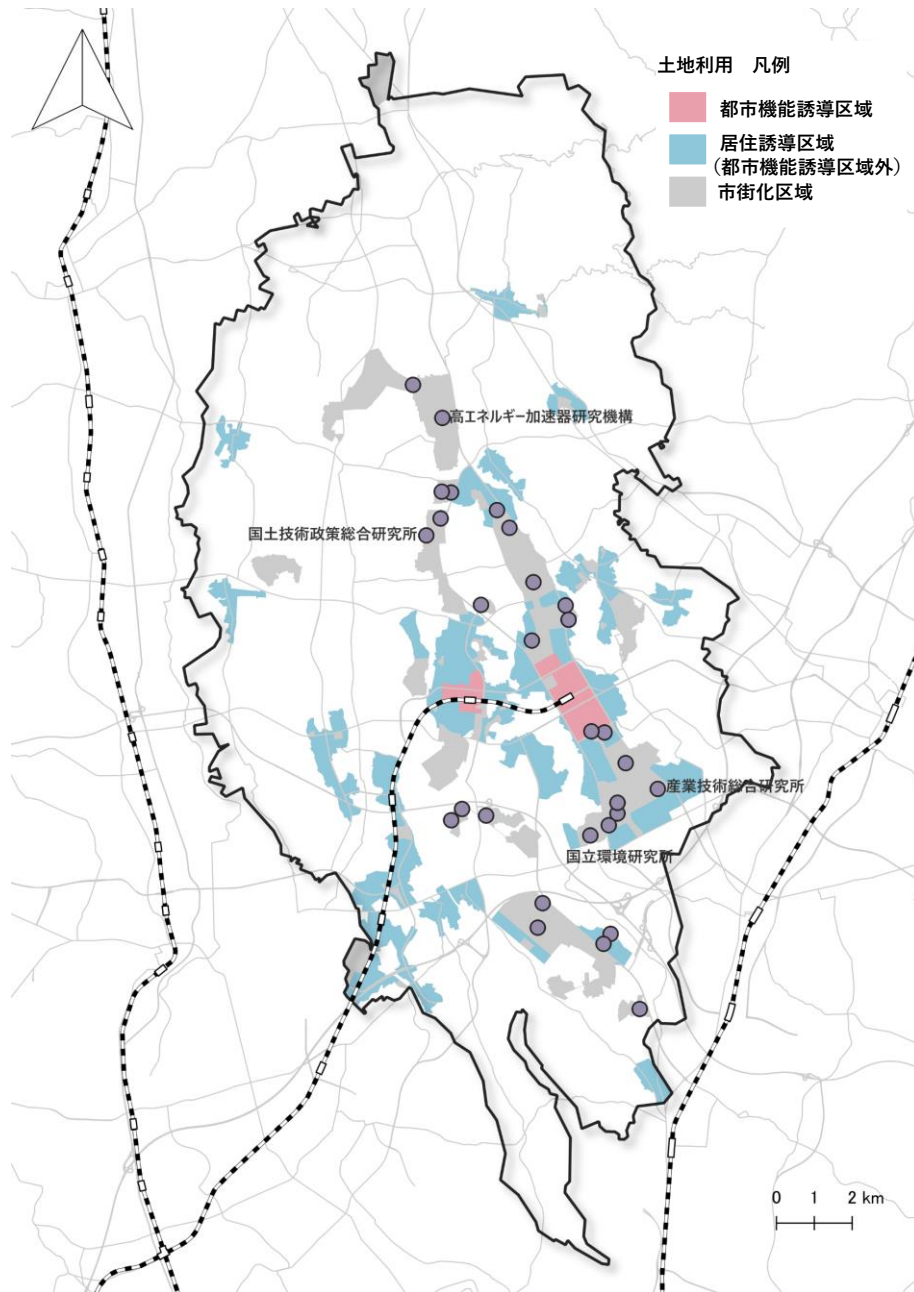


図 研究施設の立地状況

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プラン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。

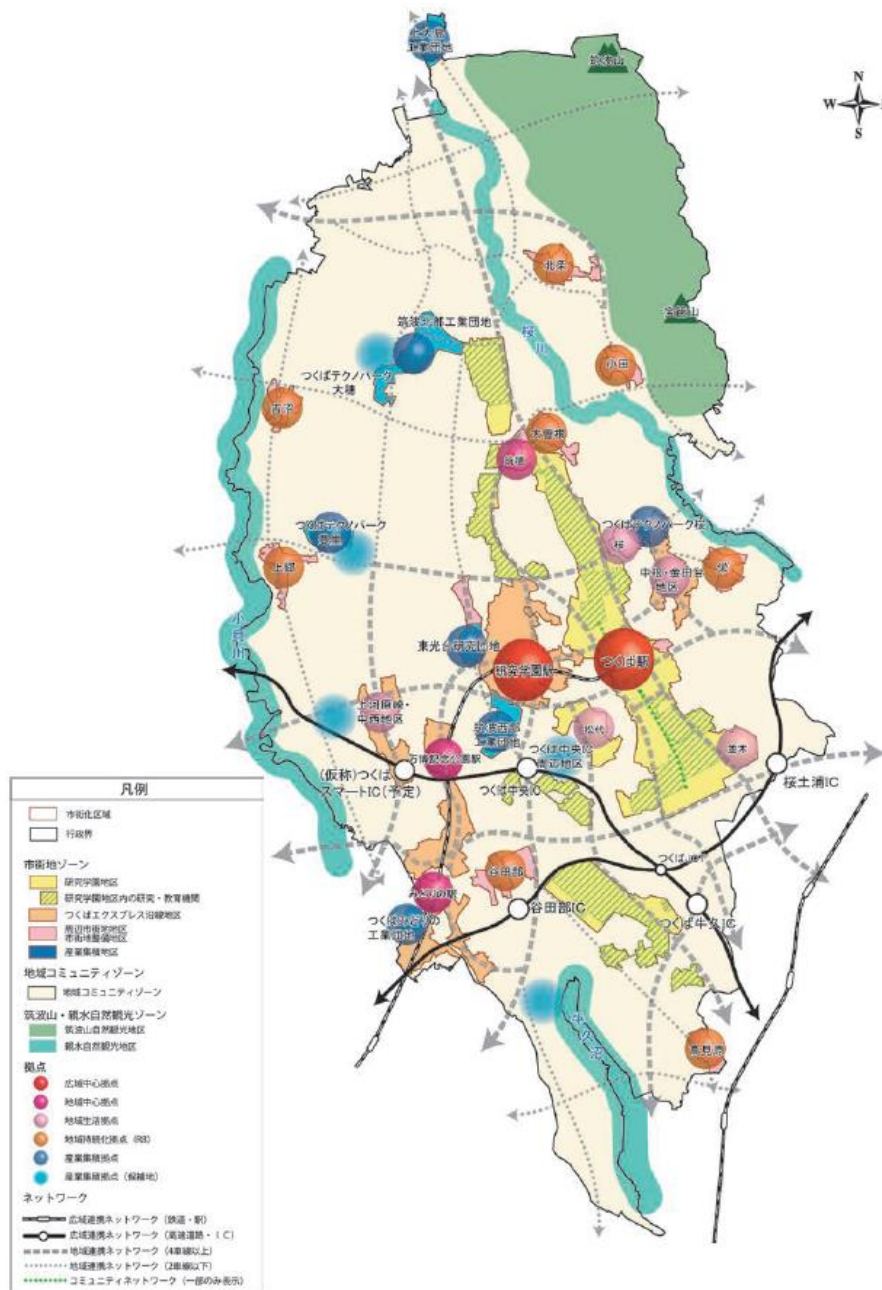


図 将来都市構造図

出典)つくば市都市計画マスタープラン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"><li>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。</li></ul>
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"><li>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。</li><li>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。</li></ul>
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"><li>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。</li><li>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。</li></ul>
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"><li>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。</li><li>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。</li><li>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。</li></ul>
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"><li>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。</li><li>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はじめとする地域経済の活性化を図ります。</li></ul>

## 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。

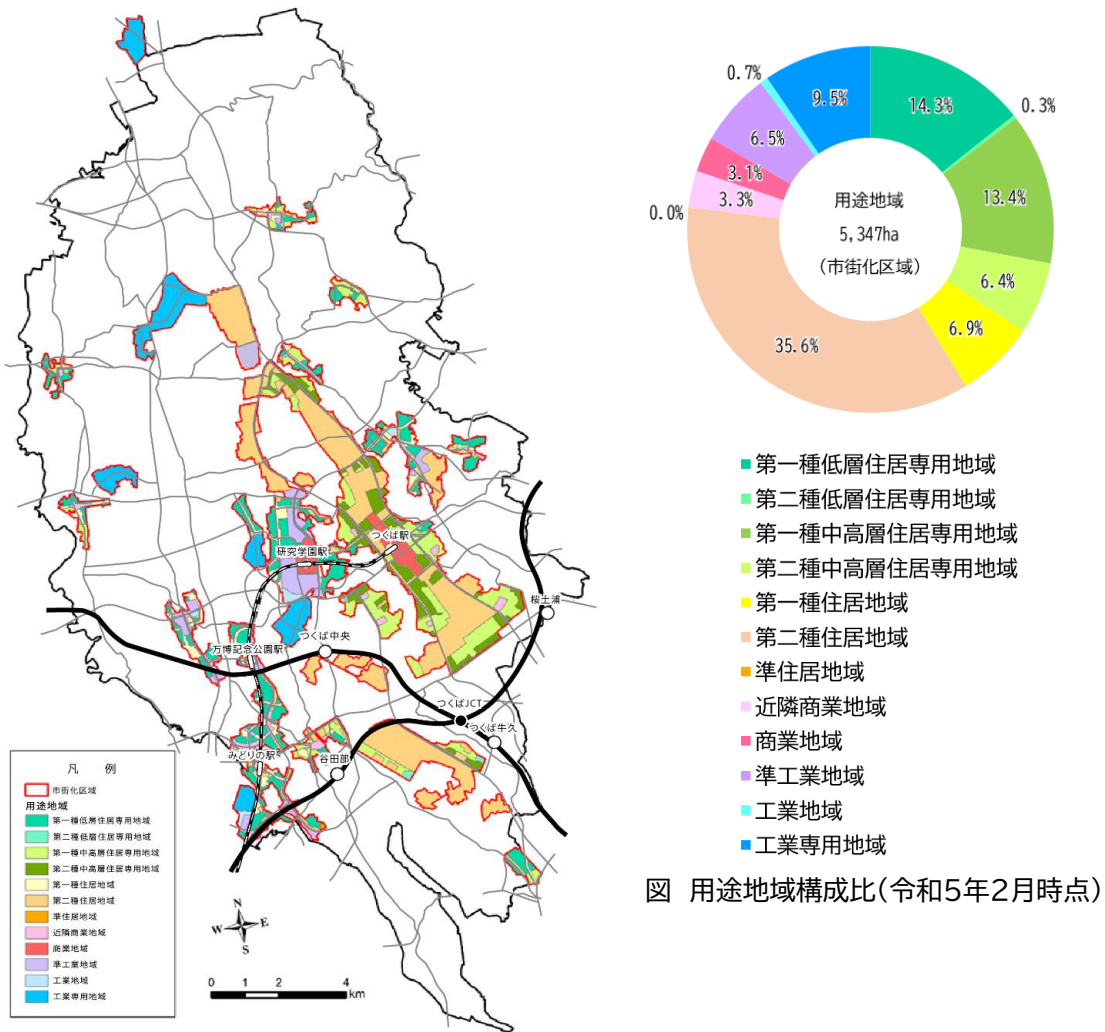


図 区域区分・用途地域図(令和5年2月時点)

出典)つくば市都市計画マスタープラン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、自動車の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。

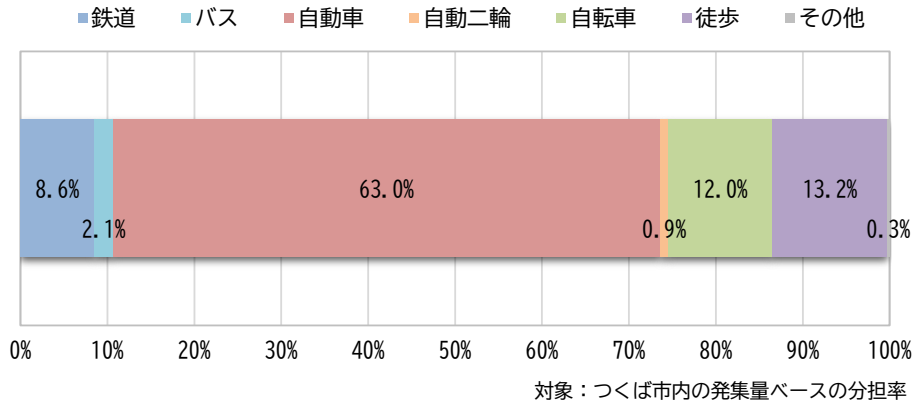


図 市内発着トリップの代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

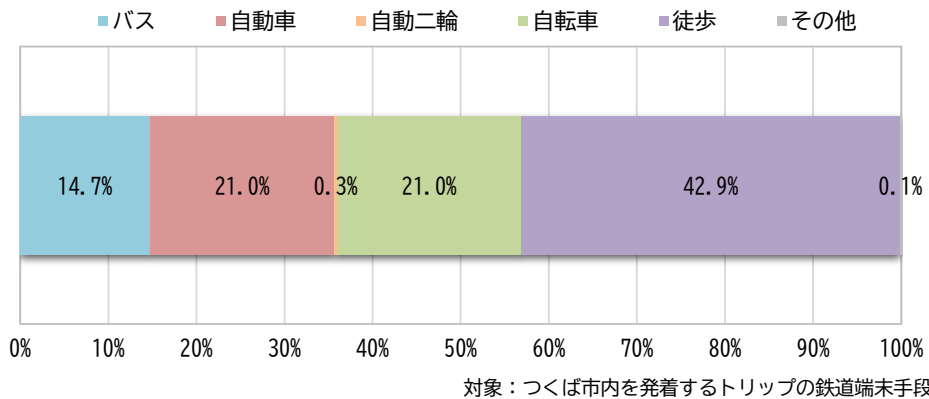


図 市内発着トリップの鉄道駅端末手段分担率

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。

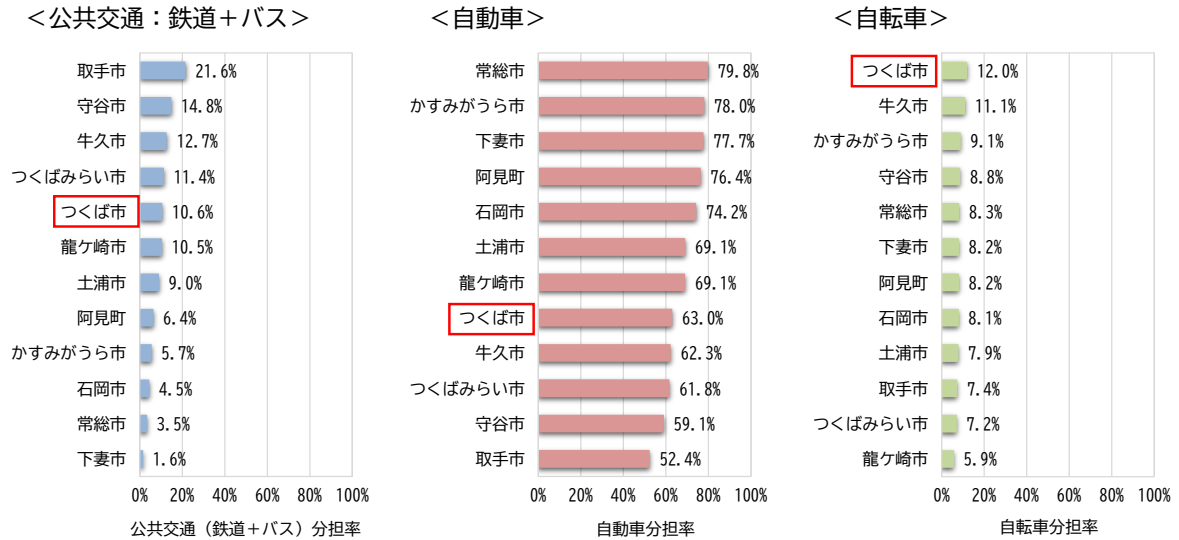


図 茨城県南部の市町村別交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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。

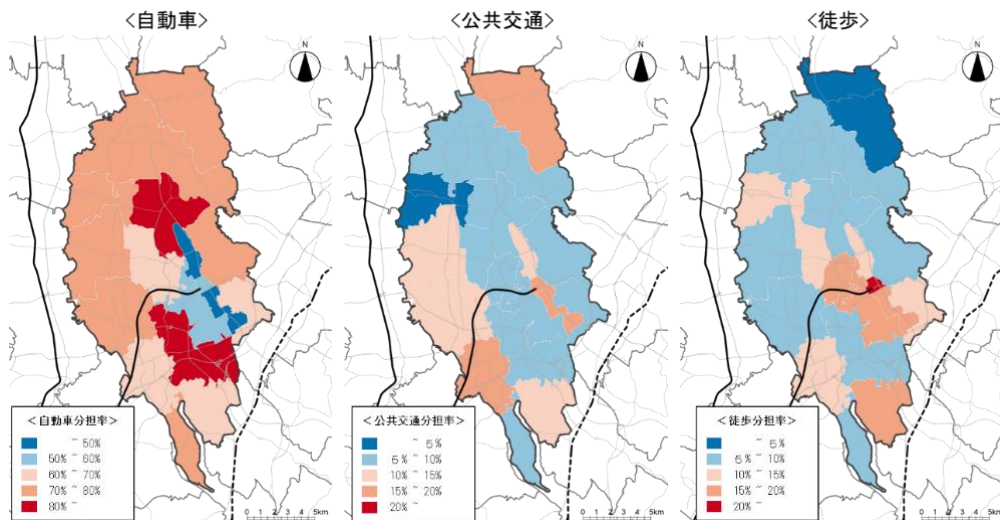


図 市内ゾーン別の代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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。

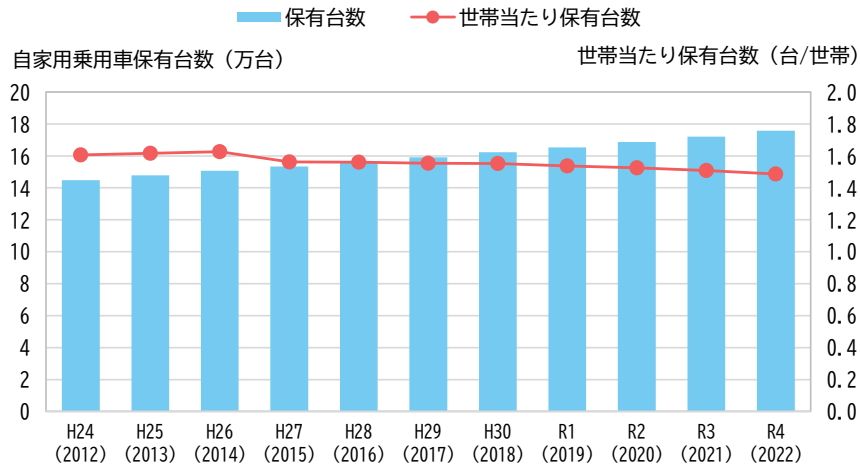


図 自家用乗用車の保有台数の推移

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。

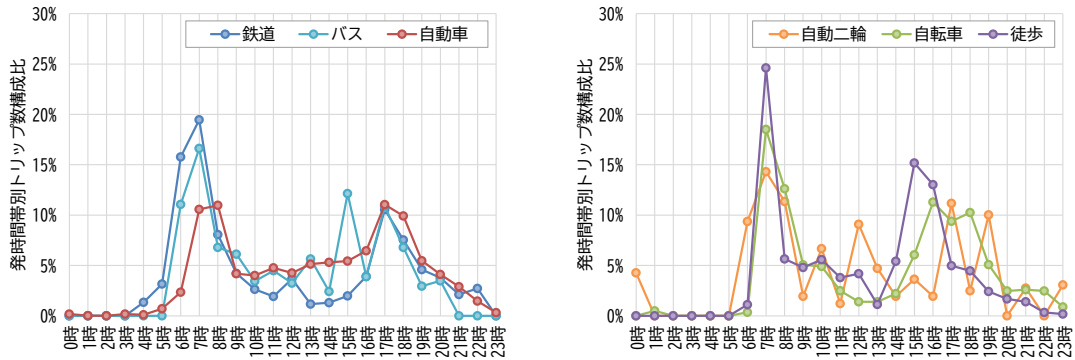


図 市内発着トリップの発時間帯別手段別トリップ構成比

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。

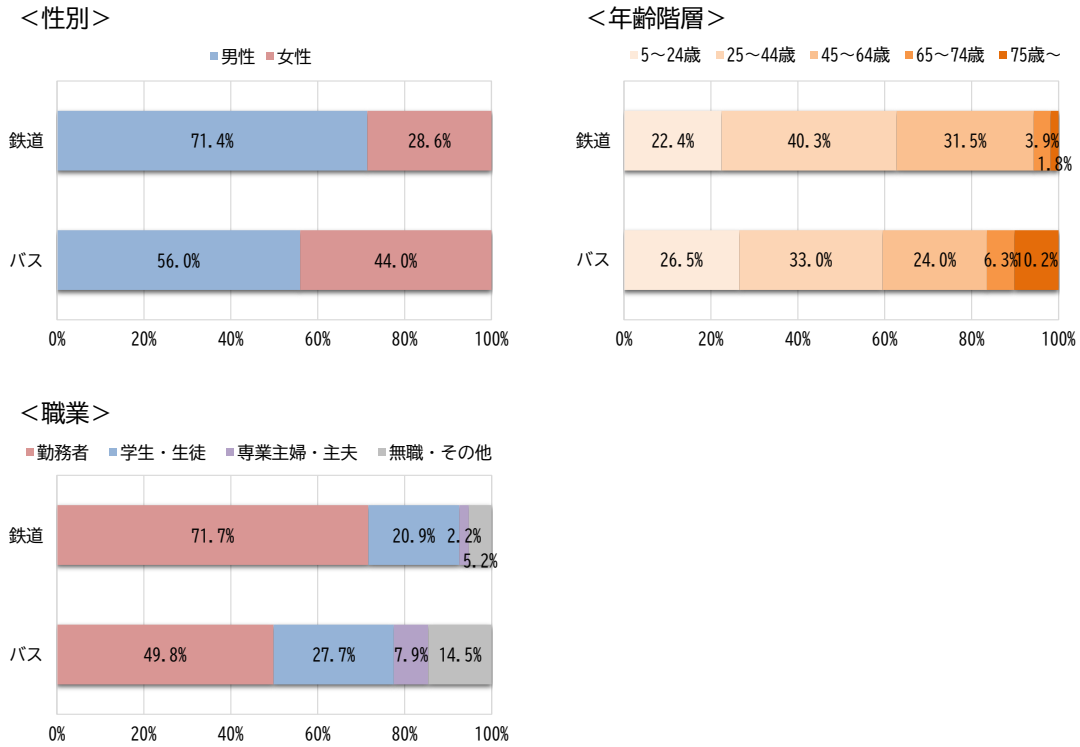


図 市内発着トリップの交通手段別属性

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おり、年齢層が高いほど、地区内での移動が主となっています。

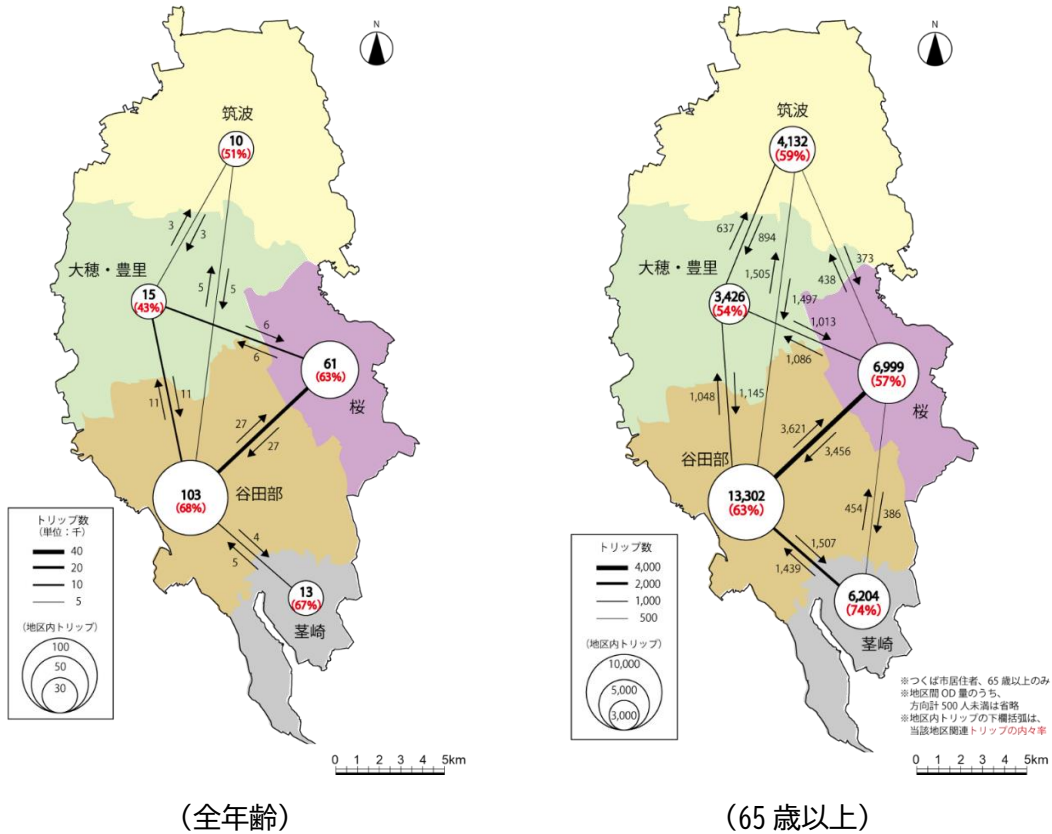


図 市内居住者の地区間トリップ数と構成

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。

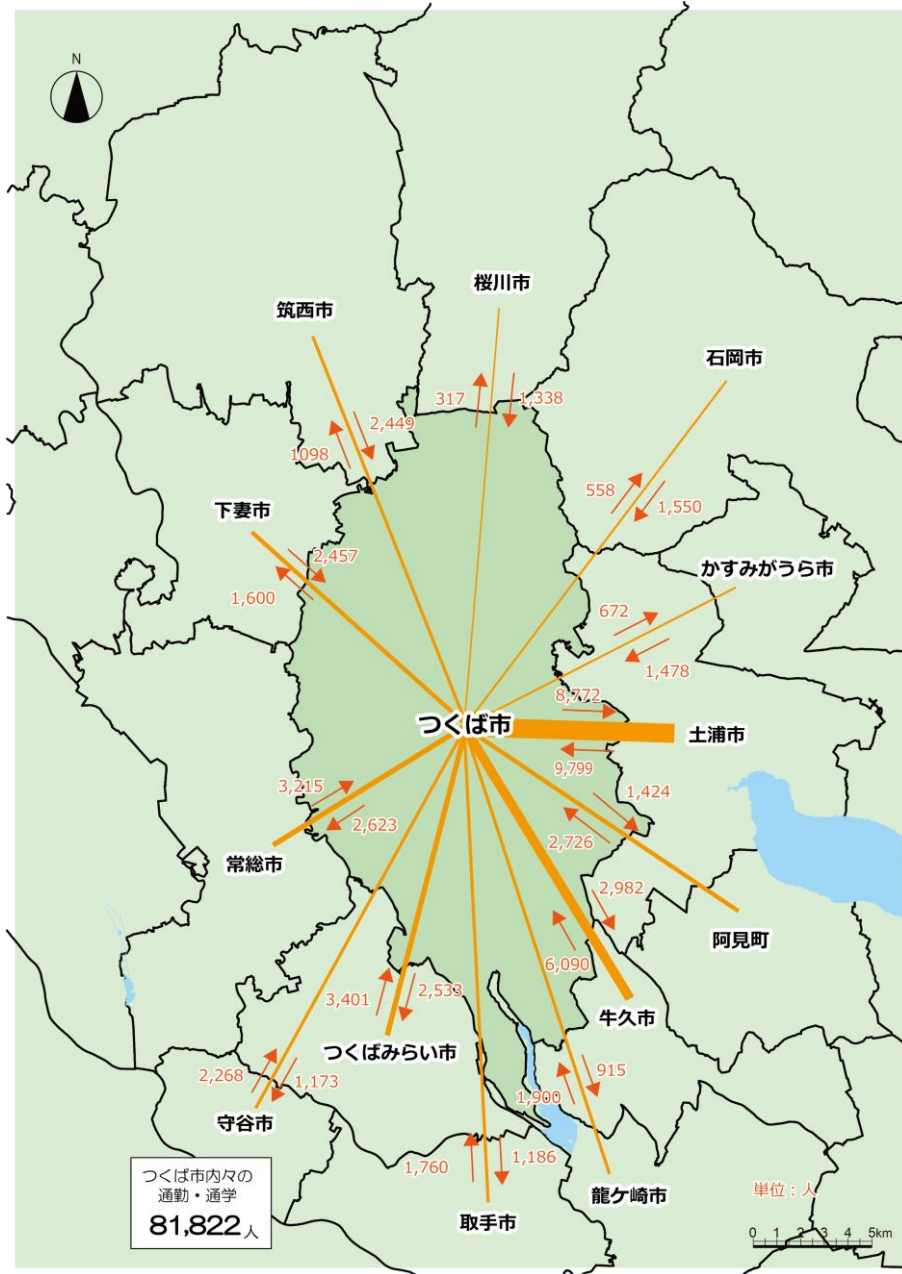


図 つくば市と周辺自治体の通勤・通学の流動

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

(人)			(人)			
市町村	つくば市からの通勤・通学	依存度	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	
土浦市	8,772	6.9%	牛久市	6,090	40,368	15.1%
牛久市	2,982	2.4%	土浦市	9,799	69,838	14.0%
常総市	2,623	2.1%	つくばみらい市	3,401	25,776	13.2%
つくばみらい市	2,533	2.0%	下妻市	2,457	22,901	10.7%
下妻市	1,600	1.3%	阿見町	2,726	25,792	10.6%
阿見町	1,424	1.1%	常総市	3,215	32,131	10.0%
取手市	1,186	0.9%	かすみがうら市	1,478	22,221	6.7%
守谷市	1,173	0.9%	桜川市	1,338	20,503	6.5%
筑西市	1,098	0.9%	守谷市	2,268	34,919	6.5%
龍ヶ崎市	915	0.7%	龍ヶ崎市	1,900	37,550	5.1%
かすみがうら市	672	0.5%	筑西市	2,449	51,604	4.7%
石岡市	556	0.4%	石岡市	1,550	35,001	4.4%
桜川市	317	0.3%	取手市	1,760	47,731	3.7%
(人)						
つくば市 通勤・通学人口	126,767					

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。

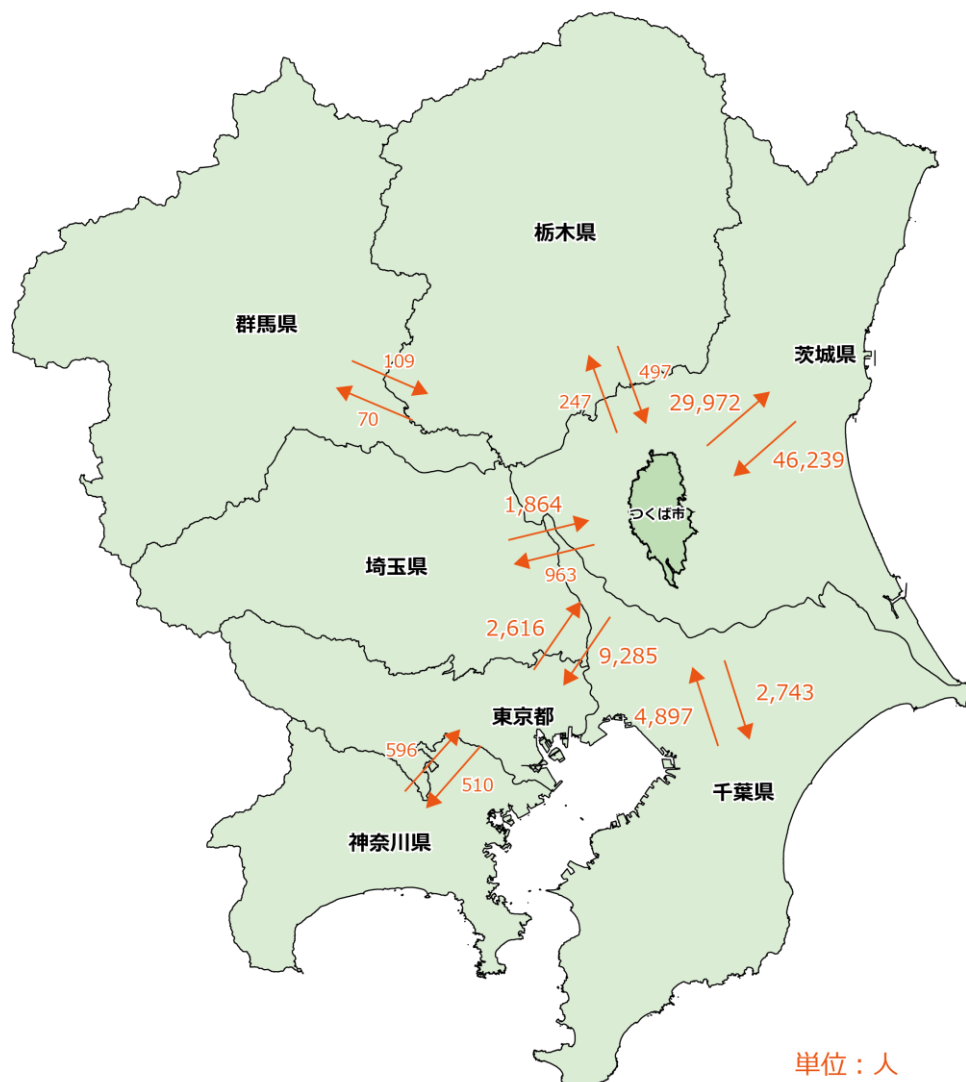


図 つくば市と茨城県外等との通勤・通学の流動

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(推定)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。

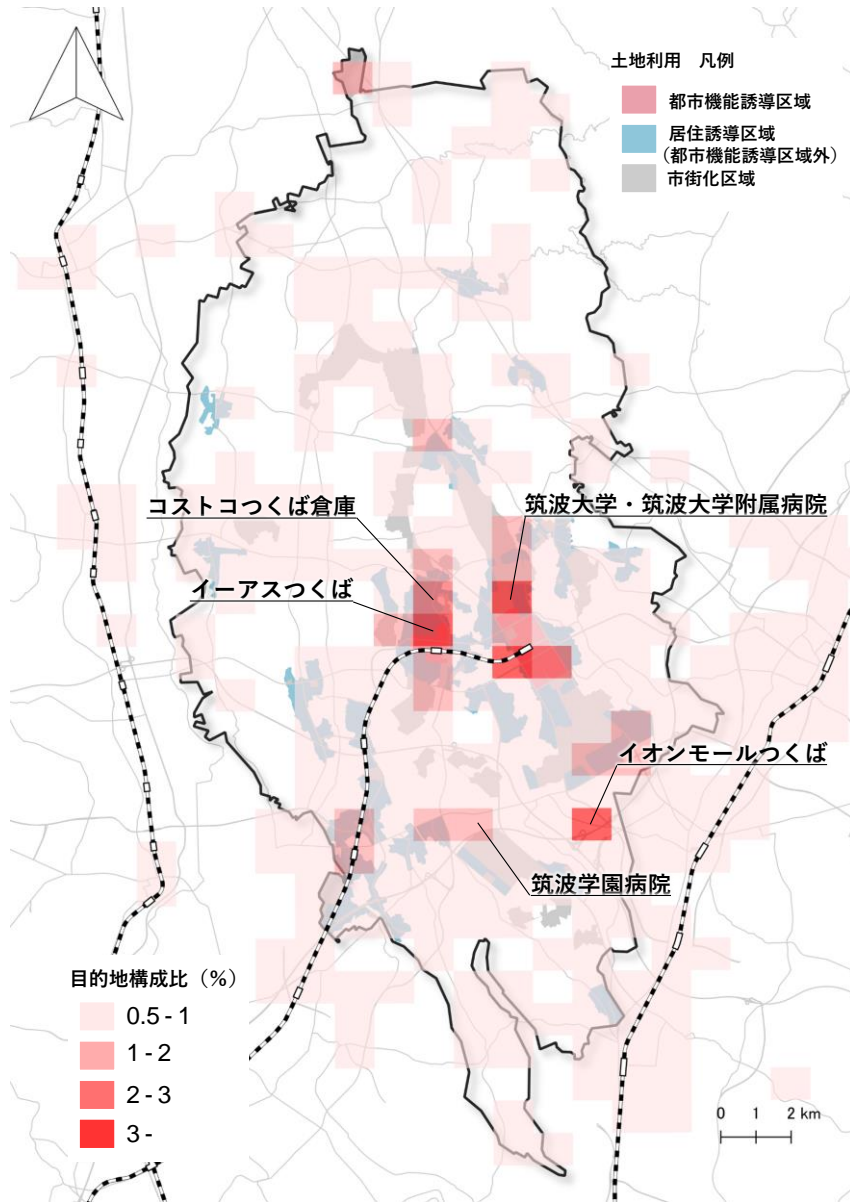


図 市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地(平日)

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(推定)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の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。

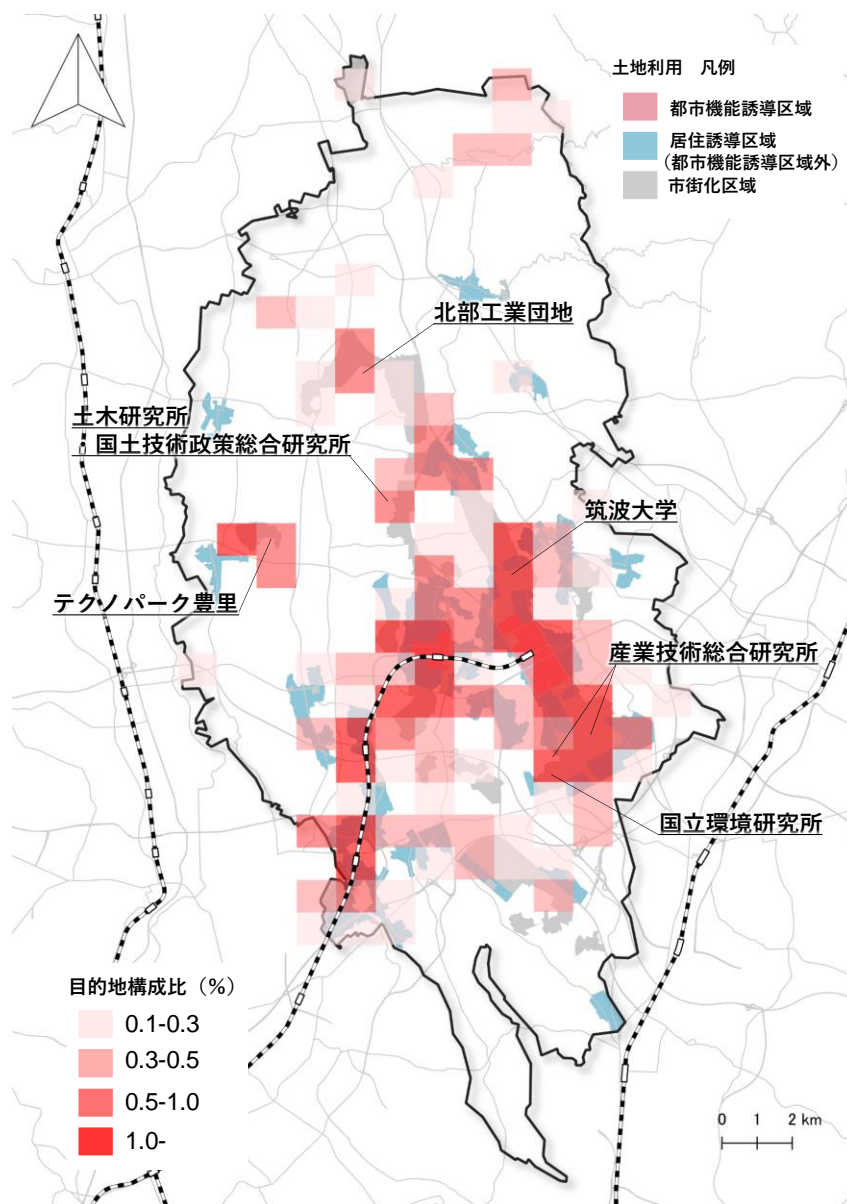


図 つくばエクスプレスを利用した市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地(平日)

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。

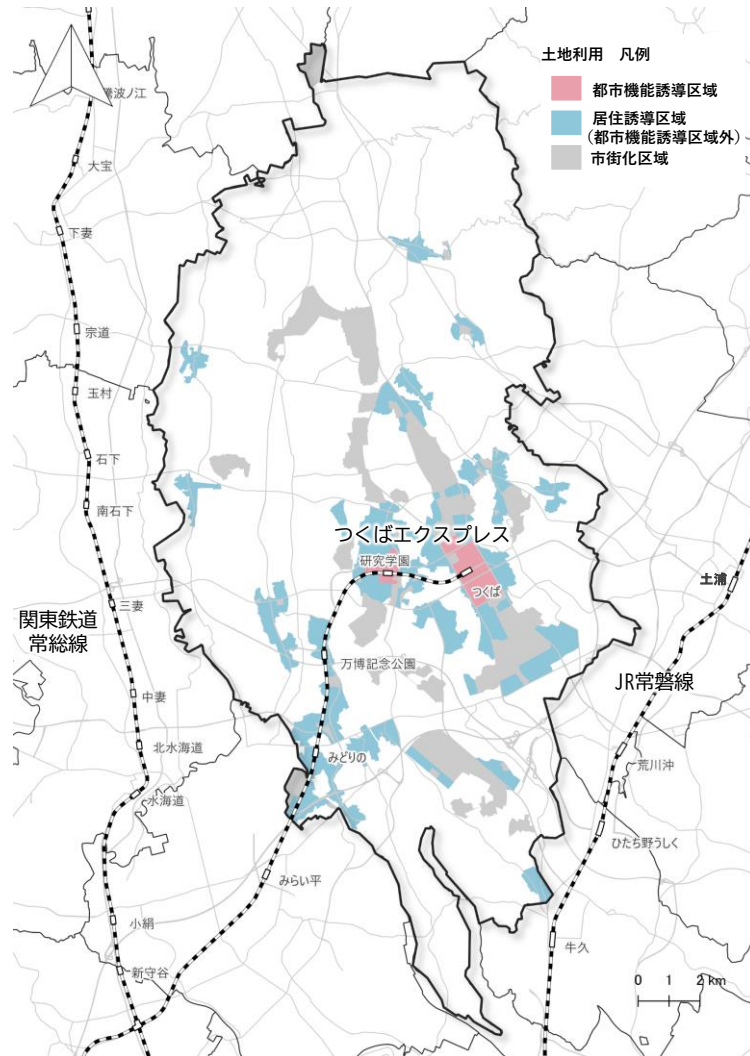


図 鉄道路線図(令和7年(2025年))

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、平日)が運行しています。

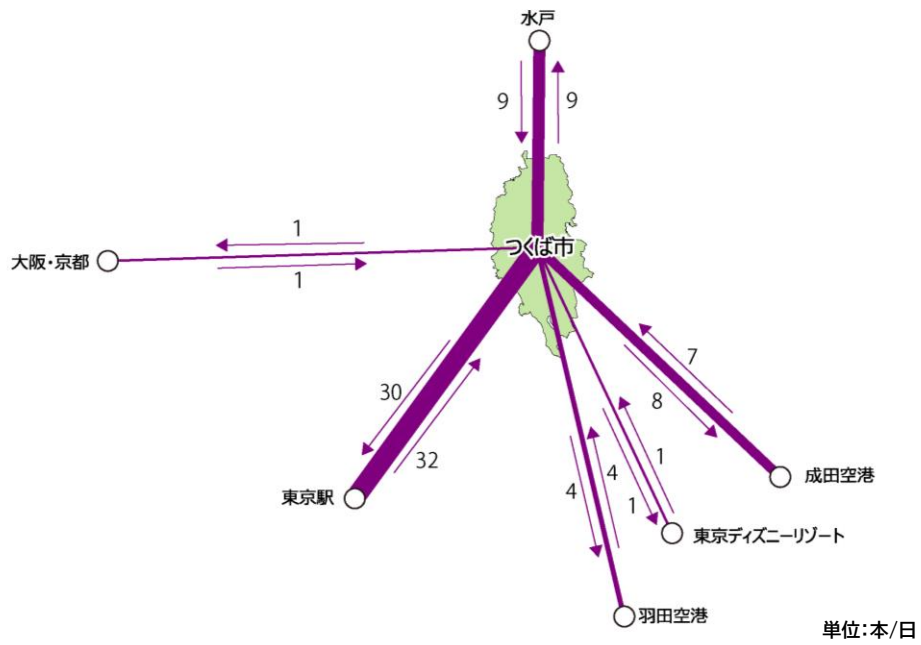


図 高速バス路線と運行本数(平日)

出典)各社ホームページより作成(令和7年(2025年)11月時点)

## ●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。

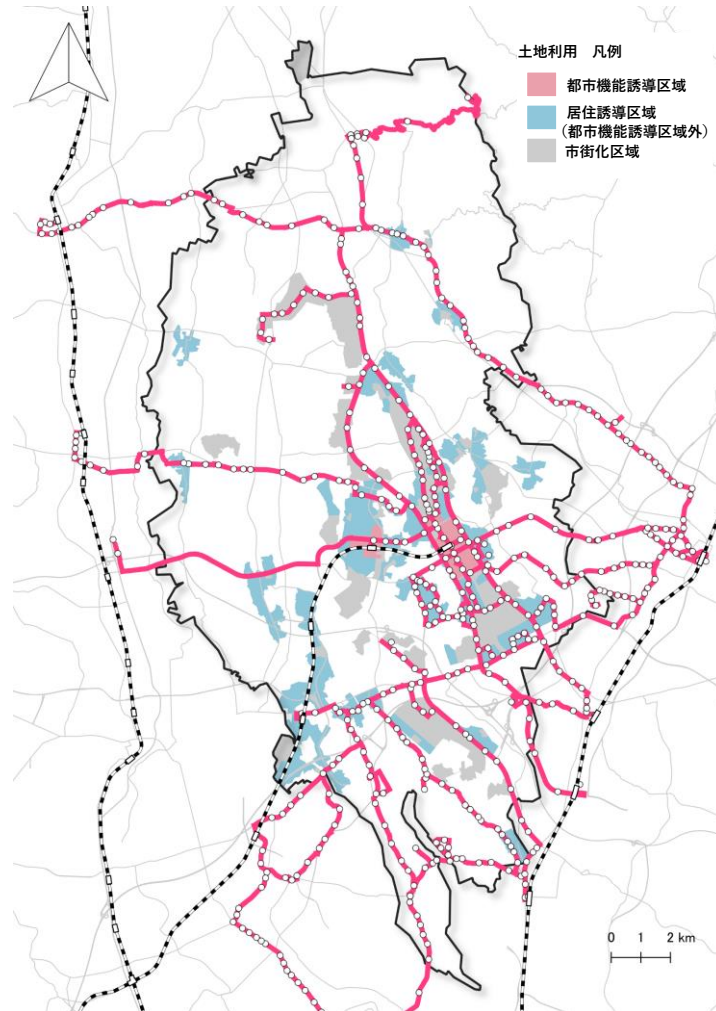


図 路線バス路線図(令和7年(2025年))

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

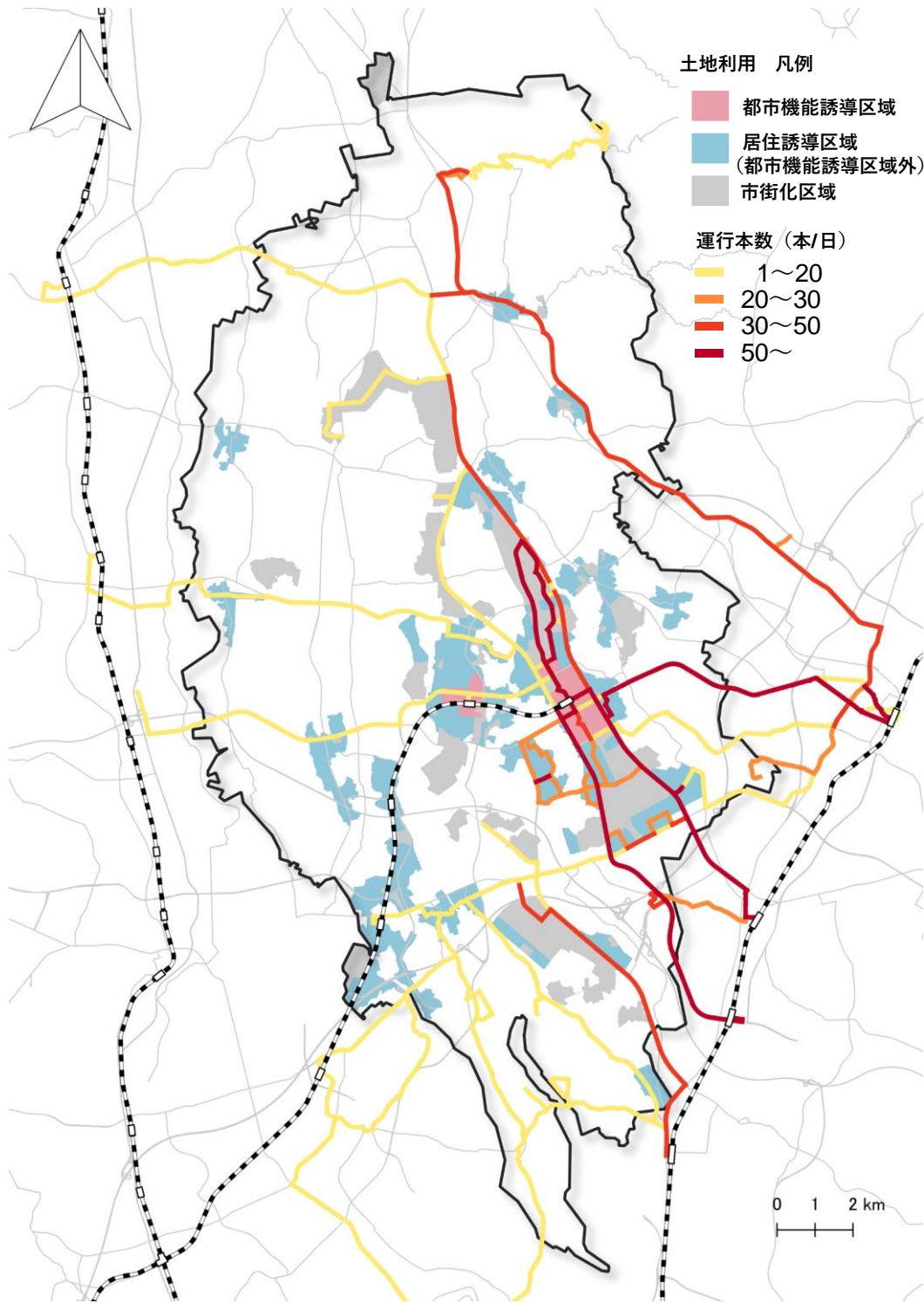


図 路線バスの運行本数(令和 7 年(2025 年)、平日)

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、荃崎シャトルの計 11 路線が運行しています。

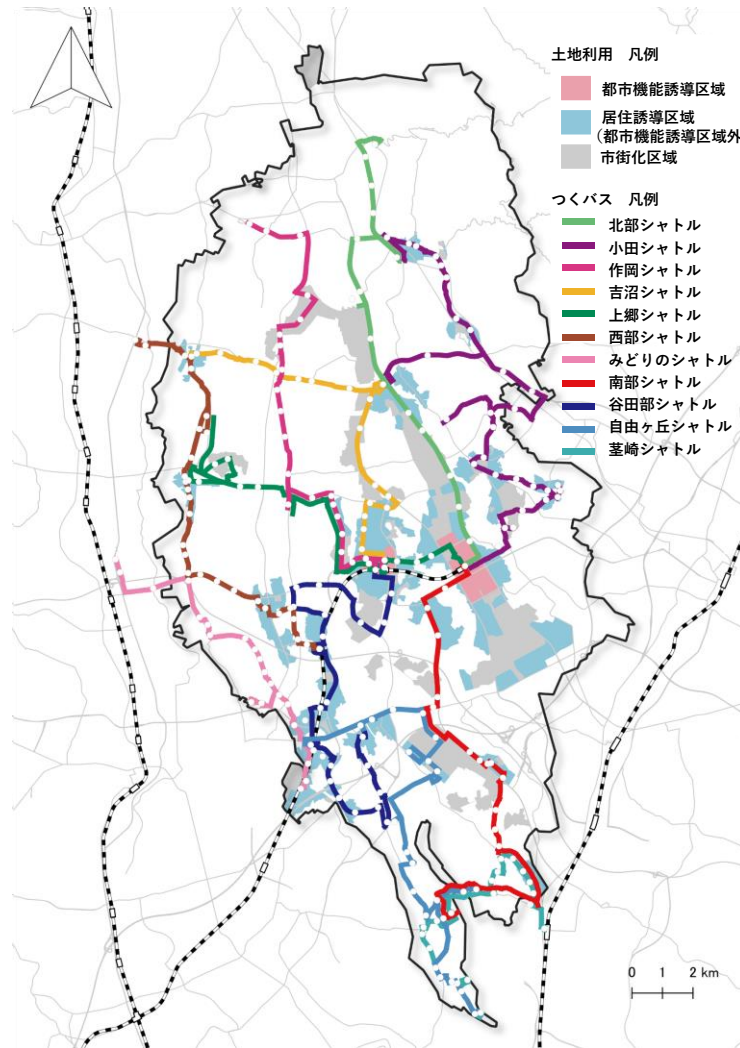


図 つくバス路線図(令和 7 年(2025 年))

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	荃崎シャトル	20
西部シャトル	10		

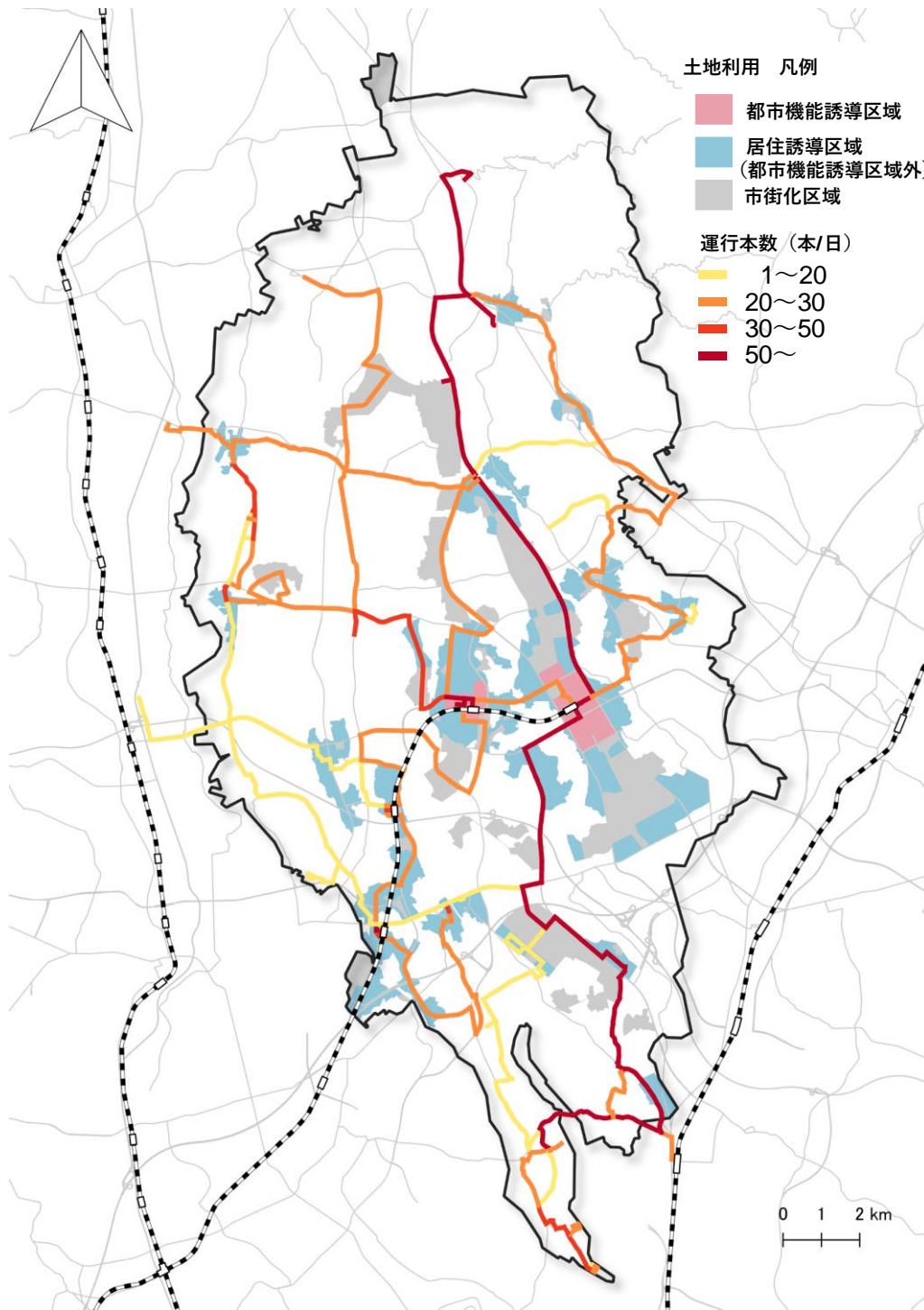


図 つくバスの運行本数(令和7年(2025年)、平日)

## ●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))

## ●つくたく

つくたくは、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たく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 つくたく運行エリア(令和 7 年(2025 年))

表 つくたくの運行状況(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
茎崎地区	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・下妻市との間で行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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
桜川市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>
常総市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
下妻市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>
つくばみらい市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>

●タクシー

つくば市内には、計 17 の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、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)	つくば市花畑 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に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

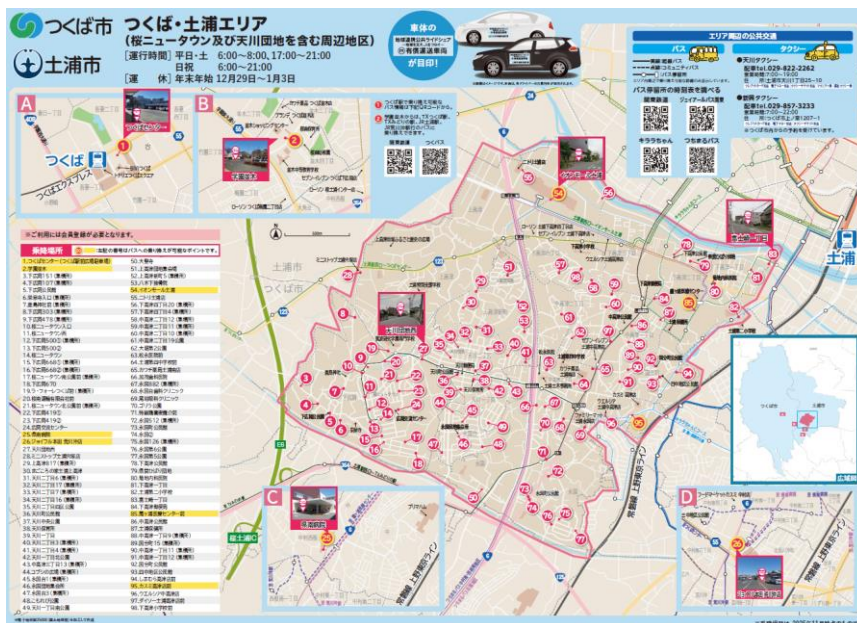


図 つくば・土浦エリアの運行エリア



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。

### 🚲 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。

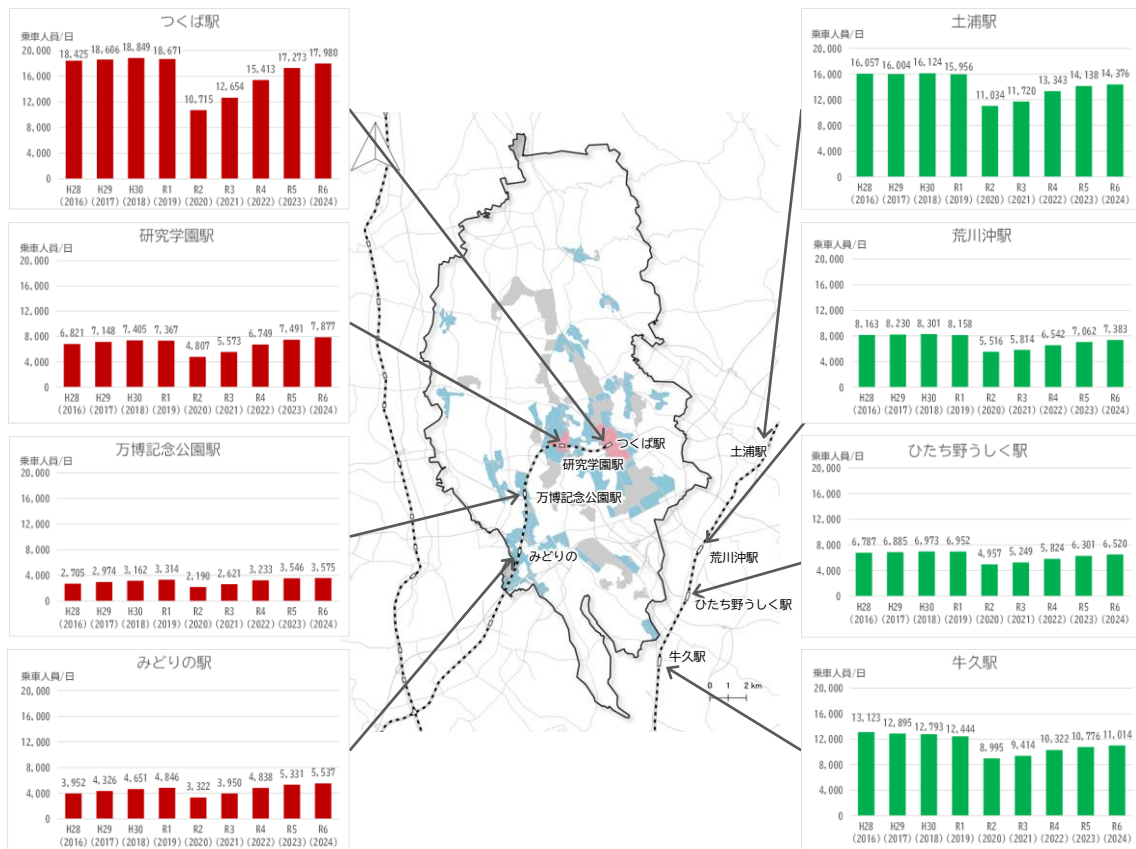


図 鉄道駅利用者数の推移

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。

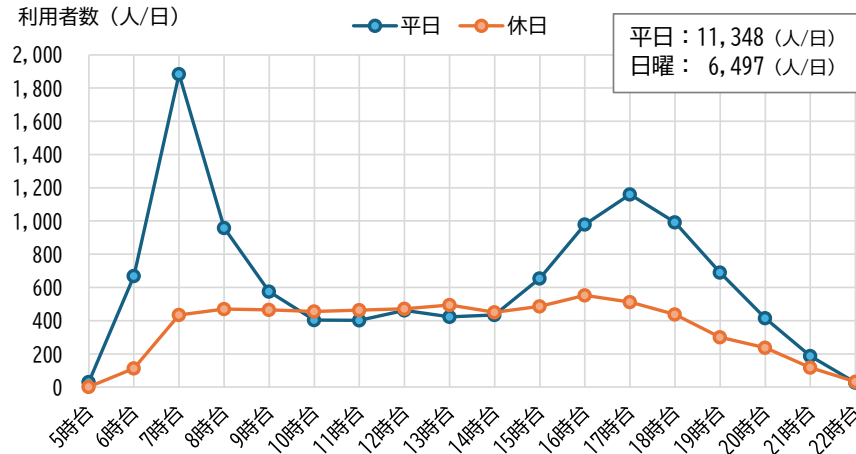


図 時間帯別利用者数(路線バス)

出典)交通系 IC カードデータ(令和 7 年(2025 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			休日		
	上位停留所名	乗降客数 (人/日)	占める割合	上位停留所名	乗降客数 (人/日)	占める割合
1	つくばセンター	6,393	39.4%	つくばセンター	4,299	42.3%
2	並木二丁目	653	4.0%	イオンモールつくば	618	6.1%
3	学園並木	579	3.6%	筑波山神社入口	386	3.8%
4	イオンモールつくば	353	2.2%	学園並木	235	2.3%
5	筑波メディカルセンター前	286	1.8%	つつじヶ丘	210	2.1%
6	みどりの駅	228	1.4%	平砂学生宿舎前	192	1.9%
7	筑波大学病院	205	1.3%	合宿所	165	1.6%
8	環境研究所	196	1.2%	天久保二丁目	161	1.6%
9	並木大橋	196	1.2%	天久保三丁目	147	1.4%
10	物質材料研究機構	185	1.1%	筑波大学西	143	1.4%

出典)交通系 IC カードデータ(令和 7 年(2025 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)

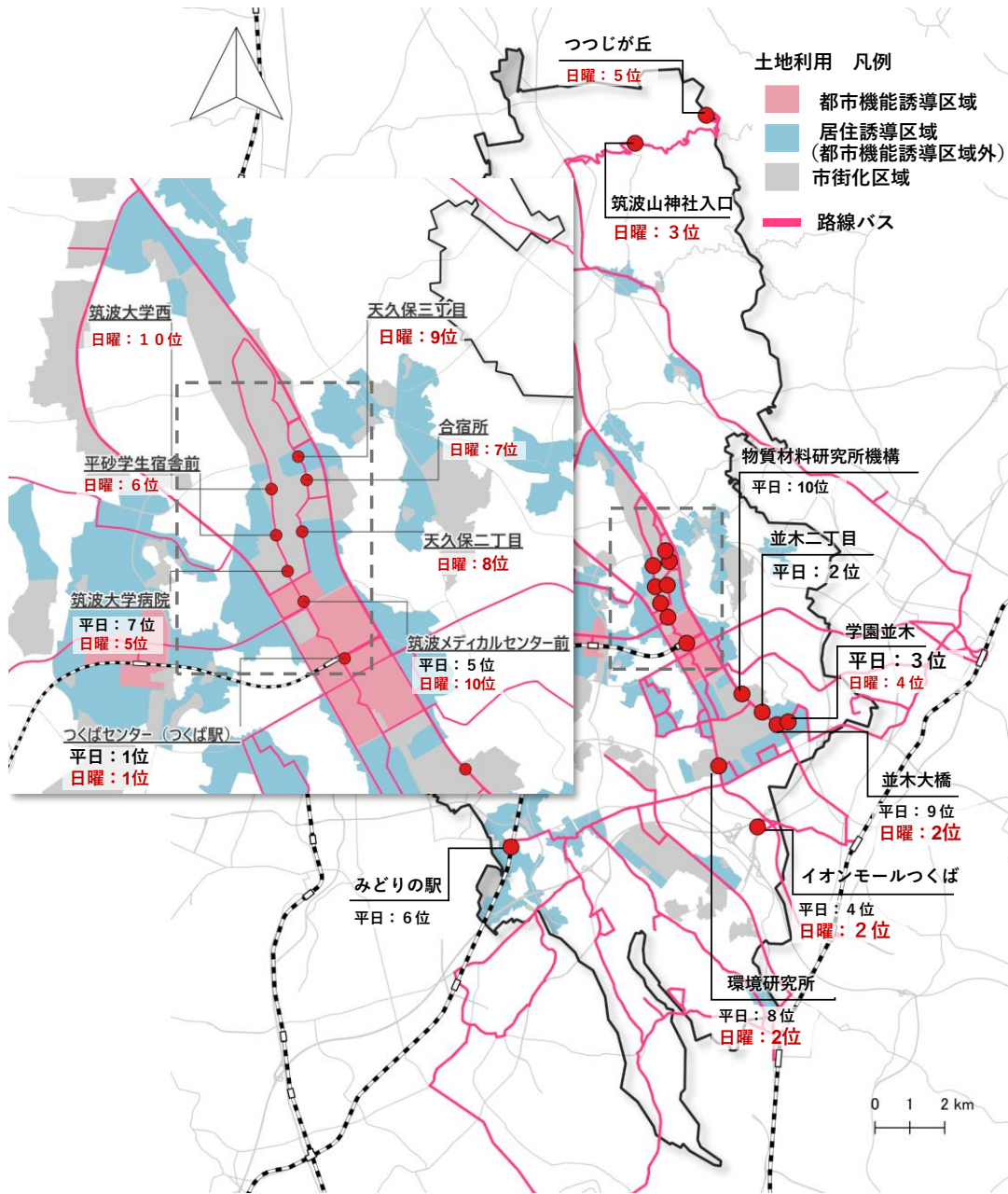


図 バス停留所別乗降客数(路線バス、つくば市内停留所)

出典)交通系 IC カードデータ(令和 7 年(2025 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	140	12.1%	並木二丁目	335	8.6%
2	並木二丁目	124	10.7%	筑波メディカルセンター前	180	4.6%
3	筑波メディカルセンター前	61	5.3%	学園並木	146	3.8%
4	並木大橋	49	4.2%	物質材料研究所機構	140	3.6%
5	土木研究所	42	3.6%	平砂学生宿舎前	134	3.4%
6	国土地理院	32	2.8%	環境研究所	105	2.7%
7	筑波大学病院入口	32	2.7%	天久保三丁目	104	2.7%
8	手代木団地	29	2.5%	筑波大学病院入口	103	2.6%
9	筑波大学病院	24	2.1%	筑波山神社入口	94	2.4%
10	並木団地南	23	2.0%	第一エリア前	92	2.4%

出典)交通系 IC カードデータ(令和7年(2025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 カード利用ともに、市内の研究所や医療施設の最寄りバス停留所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)バス停留所(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	293	41.0%	土浦駅	277	44.5%
2	土浦二高	98	13.6%	ひたち野うしく駅	86	13.8%
3	千束町	66	9.2%	荒川沖駅西口	80	12.9%
4	荒川沖駅西口	50	7.0%	千束町	26	4.2%
5	土浦一高	40	5.6%	牛久栄進高校	19	3.0%
6	土浦一高前	24	3.3%	桜町四丁目	12	1.9%
7	ひたち野うしく駅	22	3.1%	土浦監督署・ハローワーク入口	9	1.5%
8	田中一丁目	14	1.9%	中村九区	9	1.5%
9	土浦監督署・ハローワーク入口	12	1.7%	三中地区公民館南	8	1.3%
10	亀城公園前	12	1.6%	中根北	7	1.2%

出典)交通系 IC カードデータ(令和7年(2025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。

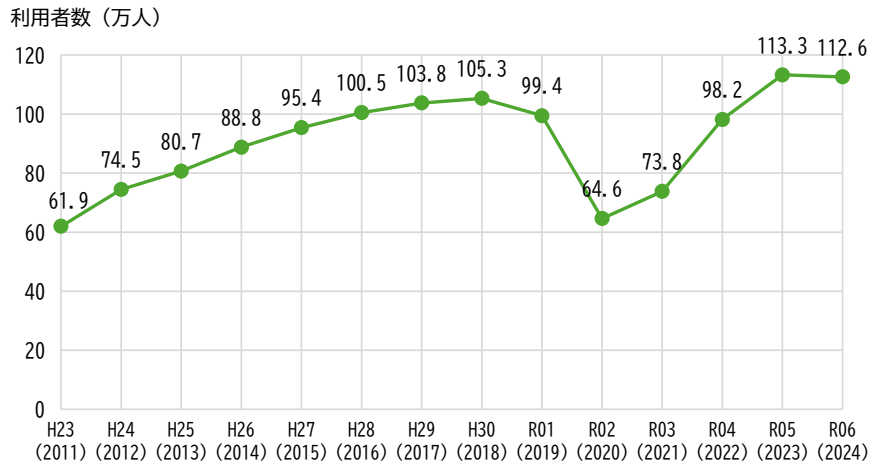


図 つくバス利用者数の推移

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。

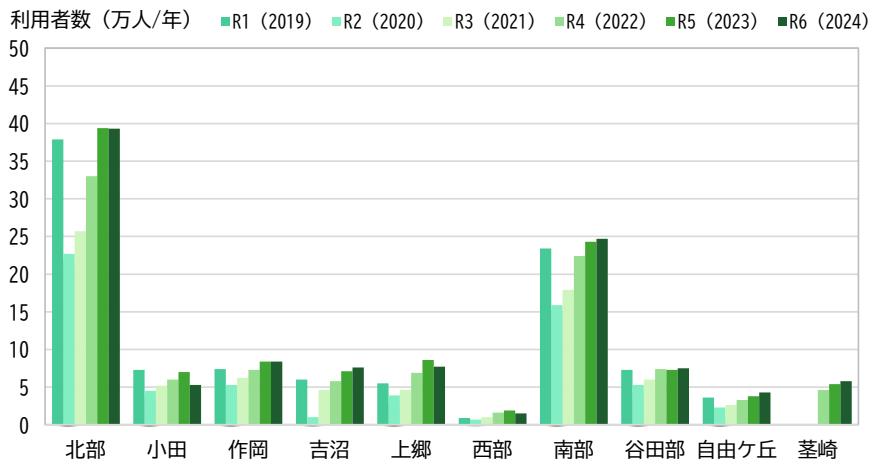


図 つくバス路線別利用者数の推移

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の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(平日休日計)

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	花畑	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

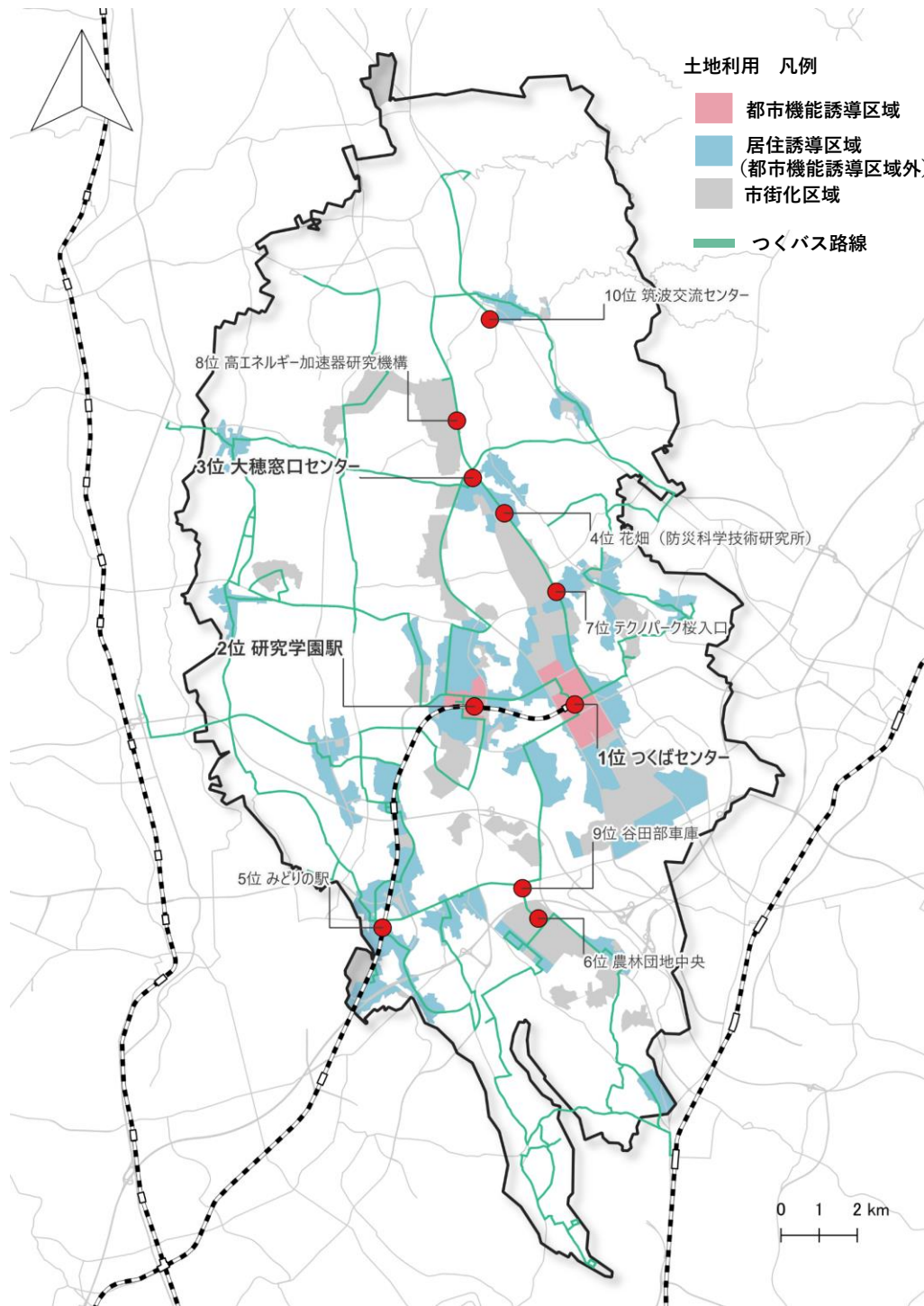
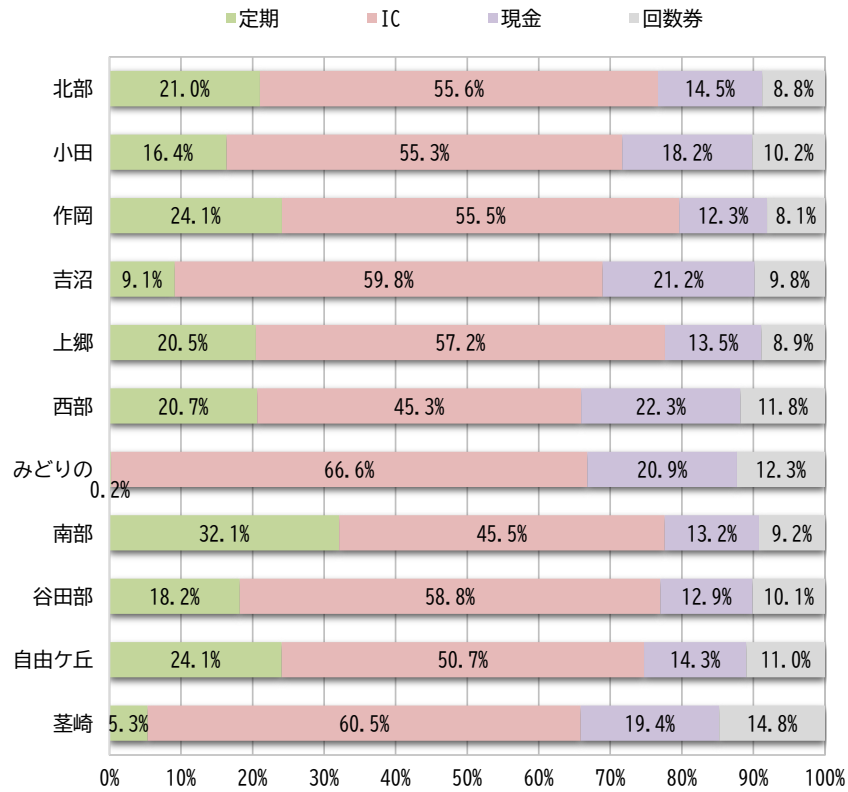


図 つくバス停留所の日平均乗降者数上位 10 位(平日休日計)

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 割を超えているのは、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、平日休日計)

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(平日休日計)

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	117
	2	つくばセンター～花畑(防災科学技術研究所)	107
	3	つくばセンター～テクノパーク桜入口	92
小田	1	つくばセンター～テクノパーク桜	11
	2	つくばセンター～さくらの森	8
	3	つくばセンター～金田東	7
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	17
	3	研究学園駅～北部工業団地中央	13
吉沼	1	研究学園駅～大穂窓口センター	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	13
上郷	1	つくばセンター～春日二丁目	13
	2	研究学園駅～豊里の杜	9
	3	研究学園駅～東光台五丁目	8
西部	1	万博記念公園駅～金村別雷神社入口	1
	2	万博記念公園駅～上郷台宿	1
	3	万博記念公園駅～高山中央	1
みどりの	1	真瀬小学校～高須賀北	3
	2	富士見ヶ丘団地入口～真瀬小学校	2
	3	みどりの駅～道の駅常総	1
南部	1	つくばセンター～農林団地中央	49
	2	つくばセンター～谷田部車庫	35
	3	つくばセンター～理化学研究所	25
谷田部	1	みどりの駅～飯田	15
	2	みどりの駅～みどりの東	9
	3	みどりの駅～緑が丘団地入口	9
自由ヶ丘	1	みどりの駅～農林団地中央	16
	2	みどりの駅～谷田部車庫	7
	3	みどりの駅～羽成公園	5
荃崎	1	牛久駅西口～森の里団地入口	9
	2	牛久駅西口～城山団地中央	9
	3	牛久駅西口～自由ヶ丘団地	8

出典)交通系 IC カードデータ(令和 6 年度(2024 年度))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。

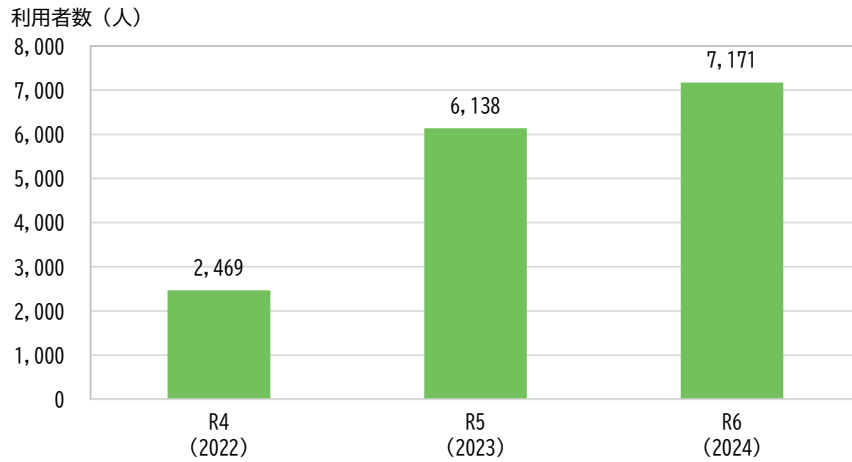


図 つくばね号利用者数の推移

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 時台発)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見られません。

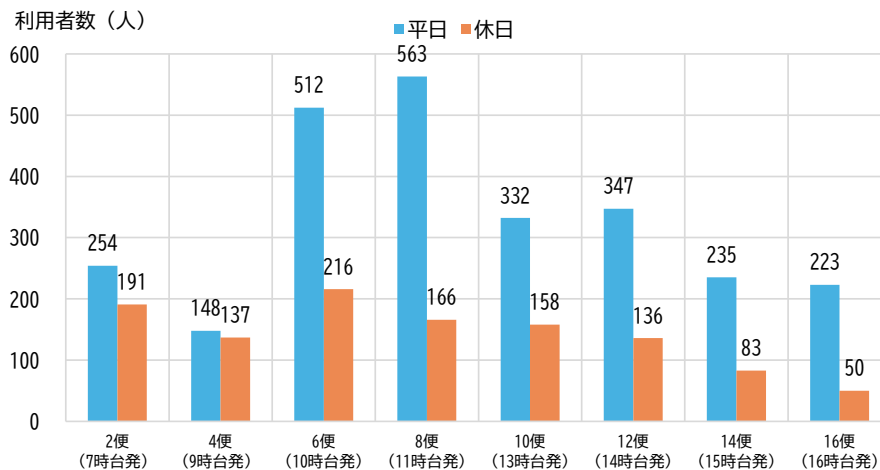


図 つくばね号便別利用者数(下り 筑波ふれあいの里(つくば湯)行)

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。

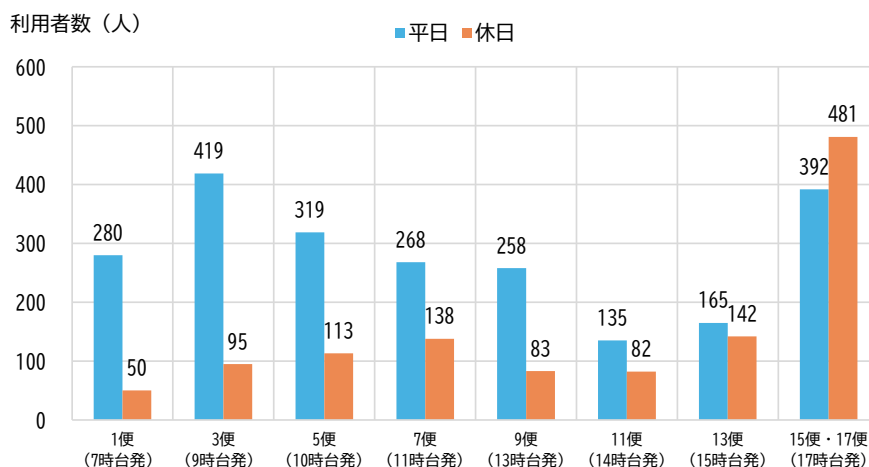


図 つくばね号便別利用者数(上り 筑波中央病院行)

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

## ●つくたく

つくたくの年間利用者数は、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。

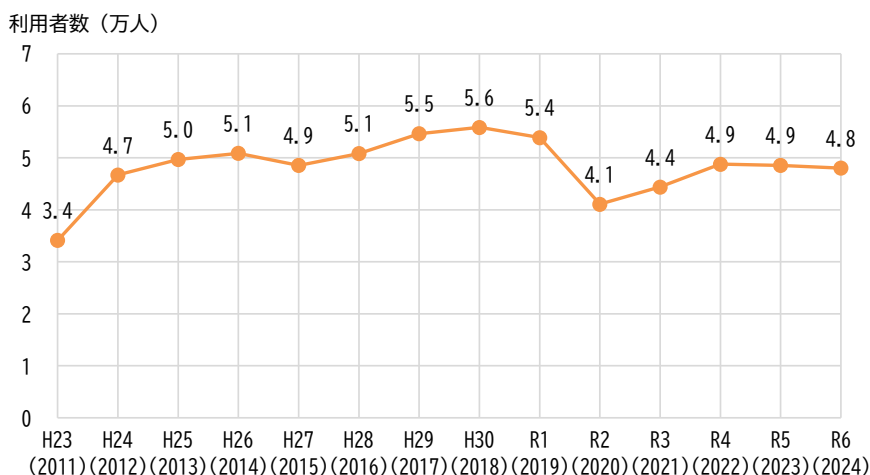


図 つくたく利用者数の推移

出典)つくたく利用実績(平成 23 年度(2011 年度)~令和 6 年度(2024 年度))より作成

つくたく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 位のつくたく停と降車(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	荃崎	
イオンモールつくば	谷田部	0	11	25	142	141	319
イーアスつくば	谷田部	9	7	56	150	3	225
筑波大学病院前	桜	12	23	38	105	37	215
筑波学園病院	谷田部	0	10	17	116	61	203
筑波総合クリニック	大穂・豊里	53	85	27	32	0	197
つくばセンター	桜	14	16	65	83	1	179
大穂窓口センター	大穂・豊里	120	11	13	10	0	153
クレオ前	桜	12	3	52	43	2	110
フードオフストッカ ー牛久ししこ店	荃崎	0	0	7	0	93	100
筑波メディカルセンタ ー前	桜	5	12	25	53	4	99

出典)つくたく利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

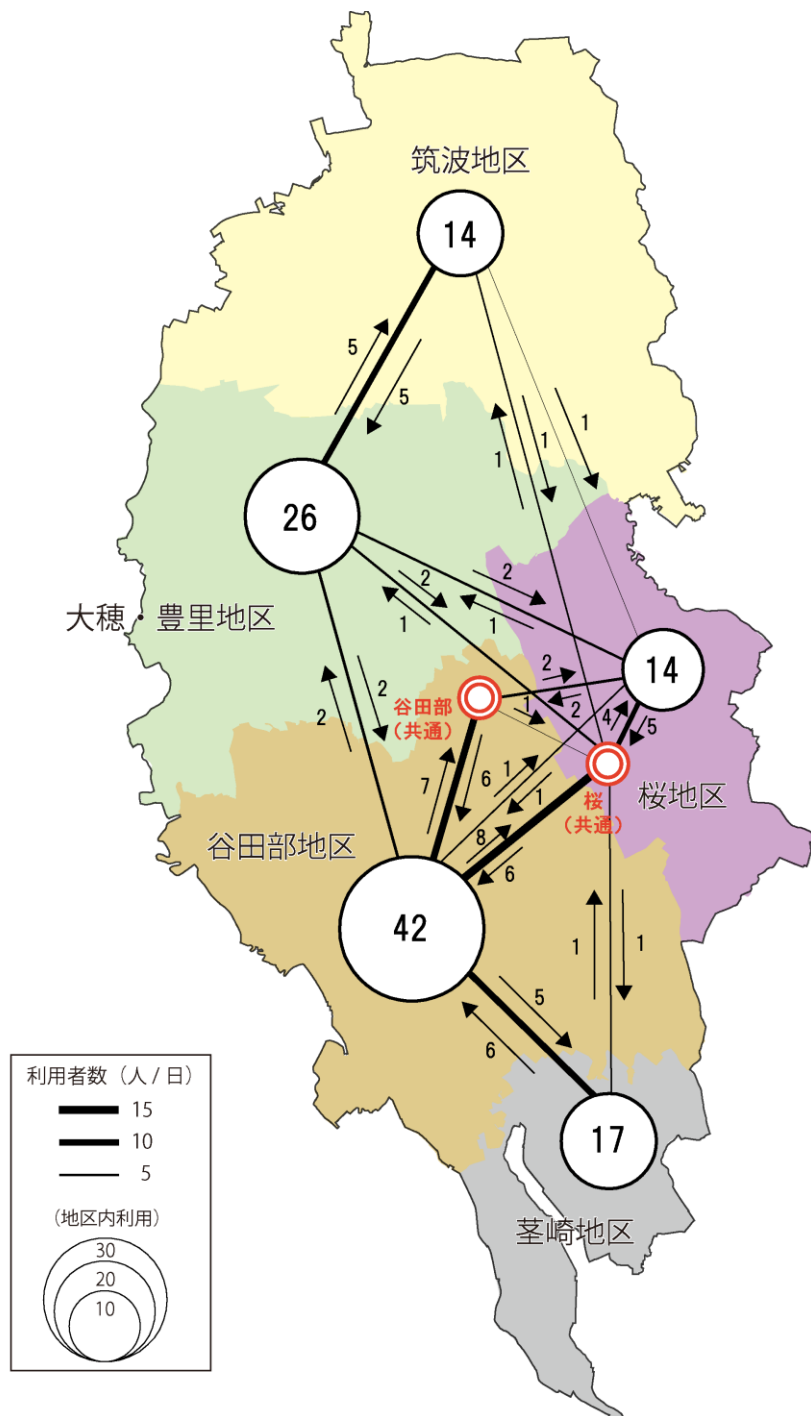


図 つくたくの利用状況(乗車・降車地、日平均)

出典)つくたく利用実績(令和6年度(2024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。

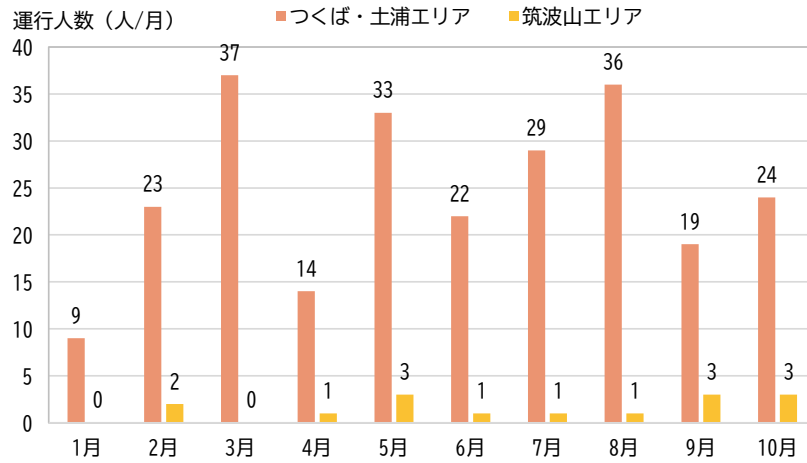


図 公共ライドシェアの月別運行人数

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。

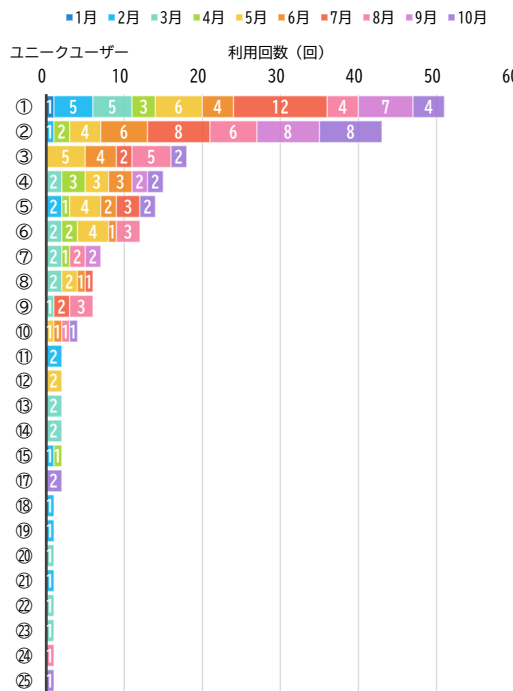


図 つくば・土浦エリアの利用状況

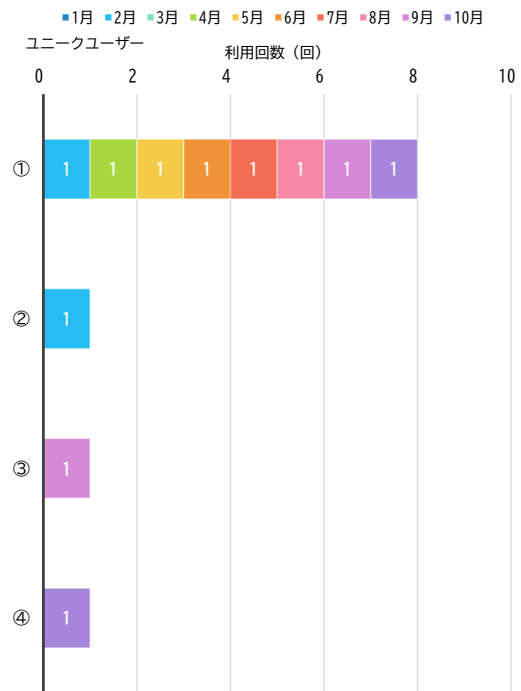


図 筑波山エリアの利用状況

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すると、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。

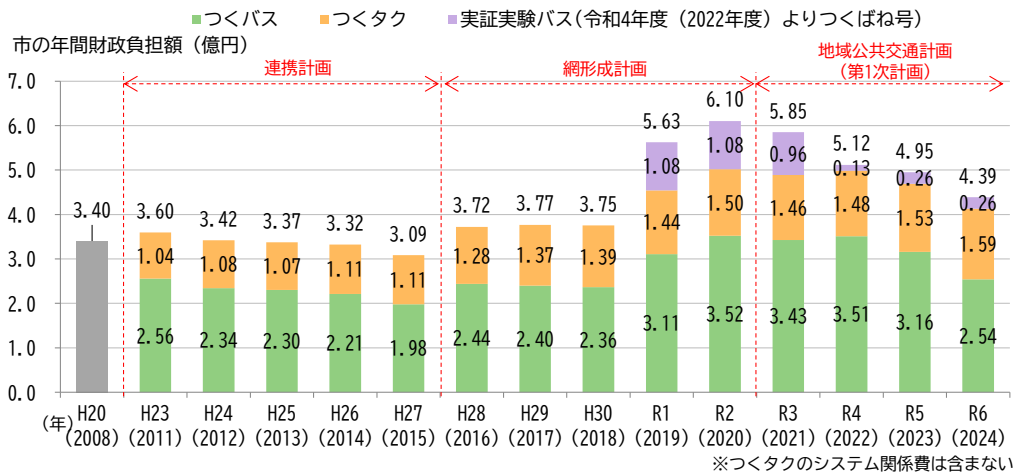


図 つくば市の財政支出状況の推移

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

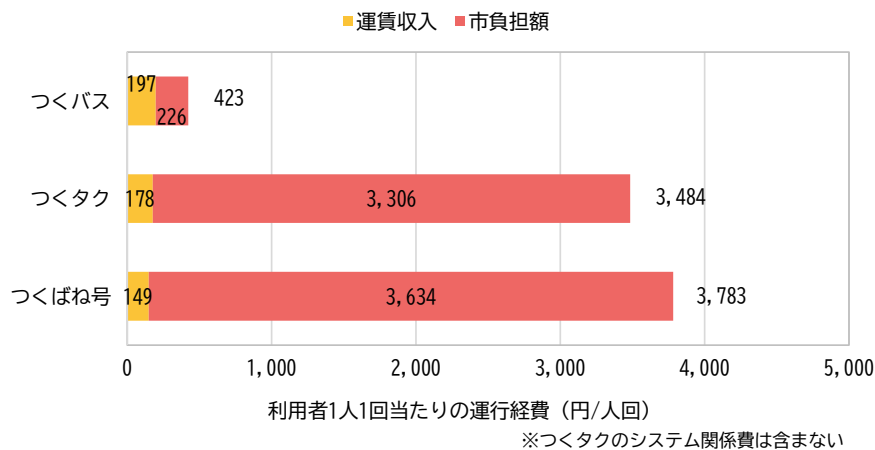


図 利用者1人1回当たりの運行経費

出典)つくば市決算額(令和6年度(2024年度))より作成

## 参考4 第1次計画の振り返り

### (1) 第1次計画の概要

第1次計画は、令和3年(2021年)3月に策定した令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までを対象期間とした計画です。

新型コロナウイルス感染症による移動自粛などの影響で公共交通利用者が減少していた当時の市の課題や市が目指す将来のまちの姿と方向性を踏まえ、「つながり」をテーマに4つの目標と21の施策、14の点検評価指標を設定しています。

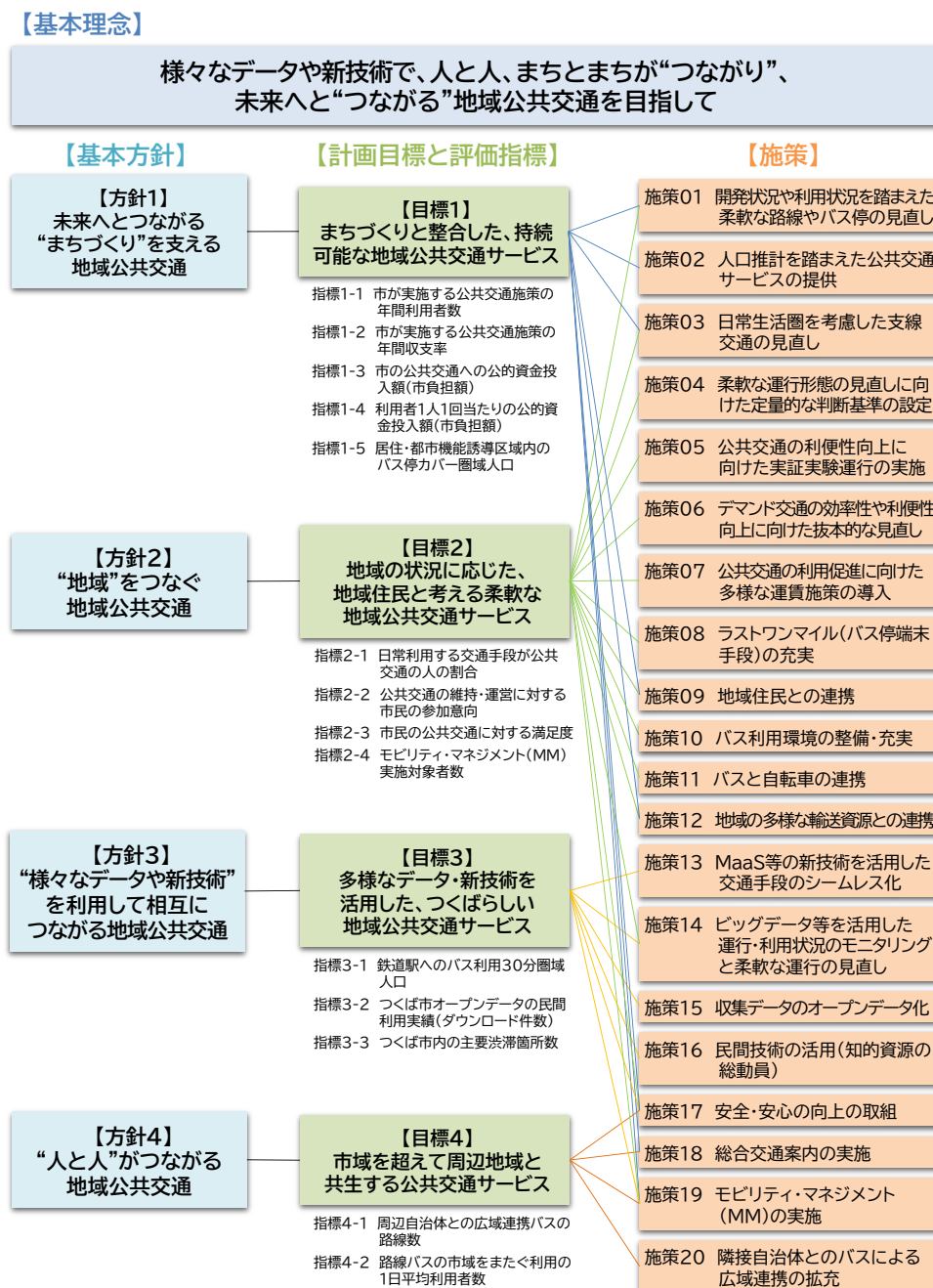


図 第1次計画の全体体系図

出典)つくば市地域公共交通計画(第1次計画) 概要版

## (2) 施策の取組状況

第1次計画における 21 の施策の計画期間中の取組状況は以下のとおりです。

表 第1次計画の施策の取組状況(1/3)

No	施策名	実績
1	開発状況や利用状況を踏まえた柔軟な路線やバス停の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況を踏まえた路線やバス停の見直しを年2回(4、10月)実施</li> <li>・広域連携の観点から周辺自治体への乗り換えを実施</li> </ul>
2	人口推計を踏まえた公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスネットワーク(令和3年度(2021年度)時点)とバスの主な利用者層の分布を重ね合わせたデータを作成</li> </ul>
3	日常生活圏を考慮した支線交通の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和4年(2022年)10月1日からつくばね号の運行を開始</li> <li>・沿線住民との意見交換を重ね、地域の実情にあわせてルートの見直しやフリー乗降を実施</li> </ul>
4	柔軟な運行形態の見直しに向けた定量的な判断基準の設定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・つくばスのバス停留所の新設及び廃止基準の設定</li> </ul>
5	公共交通の利便性向上に向けた実証実験運行の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス運行実証実験事業(松代南循環)を実施</li> <li>・路線バス運行実証実験事業(石下・土浦線の経路変更)を実施</li> <li>・荃崎地区路線バス新規運行実証実験を実施</li> <li>・荃崎地区路線バス運賃補填実証実験を実施</li> <li>・桜地区路線バス増便運行実証実験を実施</li> <li>・筑波地区支線型バス実証実験を実施</li> </ul>
6	デマンド交通の効率性や利便性向上に向けた抜本的な見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・支払い方法に現金を追加</li> <li>・予約上限を設定(最大4件まで)</li> <li>・AI オンデマンドシステムを導入</li> </ul>
7	公共交通の利用促進に向けた多様な運賃施策の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金額式IC定期券を販売(関鉄グループ)</li> <li>・関鉄ふれ愛パスの1か月パスを販売(関鉄グループ)</li> </ul>
8	ラストワンマイル(バス停端末手段)の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和6年(2024年)10月からつくば市シェアサイクル「つくチャリ」の本格運行を開始</li> </ul>
9	地域住民との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・つくばね号に関する意見交換会を実施</li> <li>・路線バス(つくばセンター～桜ニュータウン)廃線に伴う代替案の検討を実施</li> <li>・つくバス改正(令和6年(2024年)10月)に伴う住民説明会を実施</li> </ul>

表 第1次計画の施策の取組状況(2/3)

No	施策名	実績
10	バス利用環境の整備・充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広告付きバス停留所上屋を整備</li> <li>・バス待ち環境のバリアフリー対応等を実施</li> <li>・ノンステップバス導入促進事業費補助金を実施</li> </ul>
11	バスと自転車の連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・つくば駅や研究学園駅前バスロータリーへつくチャリのサイクルステーションを設置</li> <li>・自転車安全利用の促進のため「弱虫ペダルラッピング」のつくバス北部シャトルを1台運行</li> </ul>
12	地域の多様な輸送資源との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和7年(2025年1月)から「地域連携公共ライドシェア」の運行を開始</li> </ul>
13	MaaS等を活用した交通手段のシームレス化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・つくスマアプリの地図情報としてつくバス、路線バス、つくタク、つくチャリの乗降場所等を掲載</li> <li>・つくスマアプリで高齢者運賃割引証を電子化</li> <li>・つくタクのAIオンデマンドシステムを導入</li> <li>・地域・観光型MaaSひたちのくに紀行(JR東日本企画)においてつくバス1日乗車券の電子チケットを販売</li> </ul>
14	ビッグデータ等を活用した運行・利用状況のモニタリングと柔軟な運行の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムから抽出したバスの遅れ時間などを踏まえ、つくバスの改正を実施</li> <li>・乗降実績を基に、つくバス北部シャトルの車内混雑が深刻な夕方時間に1往復増便を実施</li> </ul>
15	収集データのオープンデータ化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・つくバス、つくばね号のGTFSデータを公開(市HP、GTFSデータリポジトリ)</li> </ul>
16	民間技術の活用(知的資源の総動員)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・筑波大学へつくバス、つくタク等の利用実績データ等を提供し、シンポジウムや卒論等で研究結果を発表</li> </ul>
17	安全・安心の向上の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・つくば駅～つくばセンターバスターミナル間に視覚障害者向けナビゲーションシステム「shikAI」を導入</li> <li>・バス待ち環境のバリアフリー対応等を実施</li> </ul>
18	総合交通案内の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・つくば市公共交通マップを作成</li> <li>・つくば駅前のバスロータリーに路線案内サインを設置</li> <li>・Googleマップや各種乗換案内アプリへつくバスとつくばね号の情報を掲載</li> </ul>

表 第1次計画の施策の取組状況(3/3)

No	施策名	実績
19	モビリティ・マネジメント(MM)の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・転入者に対してつくば市公共交通マップを配布</li> <li>・出前講座やイベントでの周知活動を実施</li> <li>・中学3年生を対象に「バスお試し乗車券」を配布</li> <li>・つくばね号の愛称を一般募集</li> </ul>
20	路線バスの維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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)」を活用</li> </ul>
21	隣接自治体とのバスによる広域連携の拡充	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域連携バスの相互乗り入れを実施</li> <li>・4自治体で連携した「地域連携公共ライドシェア」の運行を開始</li> </ul>

### (3) 評価指標の状況

第1次計画における14の点検評価指標の進捗状況は以下のとおりです。なお、点検評価はコロナ禍の影響が大きかった令和3年(2021年)を除き毎年実施し、その結果は法定協議会である「つくば市公共交通活性化協議会」で報告を行っています。

#### ■目標1 まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービス

まちづくりと整合した、持続可能な地域公共交通サービスを目指した目標1に対応する5指標(13項目)は、最終年の令和7年(2025年)の点検評価では9項目が達成、4項目が未達成となっています。つくバスとつくばね号は、4指標(年間利用者数、年間収支率、公的資金投入額、利用者1人1回当たりの公的資金投入額)とも目標を達成しましたが、つくタクは4指標とも未達成であり、持続可能性に課題があります。

指標名		令和2年 (2020年)		目標値	令和7年 (2025年)
【指標1-1】市が実施する公共交通施策の年間利用者数	つくバス	99.4万人*		105.3万人**	112.6万人** 【達成】
	つくタク	5.4万人*		5.6万人**	4.8万人** 【未達成】
	つくばね号	—***		0.6万人**	0.7万人** 【達成】
【指標1-2】市が実施する公共交通施策の年間収支率	つくバス	38.9%*		42.0%**	46.7%** 【達成】
	つくタク	6.6%*		7.0%**	5.0%** 【未達成】
	つくばね号	—***		3.1%**	3.9%** 【達成】
【指標1-3】市の公共交通への公的資金投入額(市負担額)	つくバス	3.11億円/年*		2.90億円/年**	2.54億円/年** 【達成】
	つくタク	1.48億円/年*		1.40億円/年**	1.63億円/年** 【未達成】
	つくばね号	—***		0.30億円/年**	0.26億円/年** 【達成】
【指標1-4】利用者1人1回当たりの公的資金投入額(市負担額)	つくバス	312円/人・回*		280円/人・回**	226円/人・回** 【達成】
	つくタク	2,753円/人・回*		2,650円/人・回**	3,400円/人・回** 【未達成】
	つくばね号	—***		4,908円/人・回**	3,634円/人・回** 【達成】
【指標1-5】居住・都市機能誘導区域内のバス停カバ―圏域人口		43.5%		46.0%	46.0% 【達成】

★:令和元年度(2019年度)データ(年度中に各数値が確定しないため)

★★:令和6年度(2024年度)データ(年度中に各数値が確定しないため)

★★★:計画策定時には運行しておらず現況値はなし(令和6年度(2024年度)の点検評価より評価対象に追加)

#### ■目標2 地域の状況に応じた、地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービス

地域の状況に応じた、地域住民と考える柔軟な地域公共交通サービスを目指した目標2に対応する4指標は、最終年の令和7年(2025年)の点検評価では1指標が達成、3指標が未達成となっています。このうち、未達成の3指標は、令和7年(2025年)の値が計画策定時の現況値と比較しても小さくなっていますが、経年的には、令和5年(2023年)以降、年々数字は改善(向上)してきています。

指標名	令和 2 年 (2020 年)		目標値	令和 7 年 (2025 年)
【指標 2-1】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合	35.7%*		40.0%	35.3% 【未達成】
【指標 2-2】公共交通の維持・運営に対する市民の参加意向	68.1%*		75.0%	64.8% 【未達成】
【指標 2-3】市民の公共交通に対する満足度	36.1%*		40.0%	23.4% 【未達成】
【指標 2-4】モビリティ・マネジメント(MM)実施対象者数	0 人/年**		2,000 人/年***	2,424 人/年*** 【達成】

★:令和元年度(2019 年度)の市民意識調査データ

★★:令和元年度(2019 年度)データ(年度中に対象者数が確定しないため)

★★★:令和 6 年度(2024 年度)データ(年度中に対象者数が確定しないため)

### ■目標 3 多様なデータ・新技術を活用したつくばらしい地域公共交通サービス

多様なデータ・新技術を活用したつくばらしい地域公共交通サービスを目指した目標 3 に対応する 3 指標は、最終年の令和 7 年(2025 年)の点検評価では 1 指標が達成、2 指標が未達成となっています。このうち、指標 3-2 は、令和 5 年度(2023 年度)から GTFS データリポジトリにデータを登録したことでダウンロード件数が大幅に増加しました。

指標名	令和 2 年 (2020 年)		目標値	令和 7 年 (2025 年)
【指標 3-1】鉄道駅へのバス利用 30 分圏域人口	61.6%		68.0%	65.1% 【未達成】
【指標 3-2】つくば市オープンデータの民間利用実績(ダウンロード件数)	50 件/年*		200 件/年**	25,912 件/年** 【達成】
【指標 3-3】つくば市内の主要渋滞箇所数	30 箇所		27 箇所	30 箇所 【未達成】

★:令和元年度(2019 年度)データ(前年度の年間値で評価のため)

★★:令和 6 年度(2024 年度)データ(前年度の年間値で評価のため)

### ■目標 4 市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービス

市域を超えて周辺地域と共生する公共交通サービスを目指した目標 4 に対応する 2 指標は、最終年の令和 7 年(2025 年)の点検評価では 1 指標が達成、1 指標が未達成となっています。このうち、指標 4-2 は、令和 7 年(2025 年)時点で、筑西市、桜川市、つくばみらい市のコミュニティバスがそれぞれ市内の乗り入れ、また、つくバスの荃崎、吉沼、西部、みどりの各シャトルが市外に乗り入れており、周辺地域との連携が進んでいます。

指標名	令和 2 年 (2020 年)		目標値	令和 7 年 (2025 年)
【指標 4-1】周辺自治体との広域連携バスの路線数	2 路線		3 路線	7 路線 【達成】
【指標 4-2】路線バスの市域をまたぐ利用の 1 日平均利用者数	3,210 人/日*		3,700 人/日*	3,072 件/年* 【未達成】

★:各年 10 月平均の利用者数

#### (4) 第 1 次計画の総括

つくば市では、令和3年(2021年)3月に策定した第1次計画に基づき、前述の21の施策を実施し、14の点検評価指標で計画の進捗及び達成状況を毎年確認してきました。計画の開始時点が新型コロナウイルス感染症による移動自粛などの影響で公共交通利用者が減少していた時期ではありましたが、その後、公共交通利用者は徐々に増加し、つくバスに関しては、令和6年度(2024年度)の年間利用者数は過去最高となりました。一方で、点検評価指標の約半数が未達成となっており、目標としていた姿に向けては未だ課題が残っています。特に、満足度に関しては、バス運転手の改善基準告示の改正等によるバスの減便等による影響で、運行本数や運行時間帯の評価が低い状況となっています。

第2次計画では、以上の第1次計画の現状を踏まえ、課題を整理した上で、地域公共交通が目指す姿を描き、具体の施策と施策の進捗状況を把握するKPI指標を設定します。

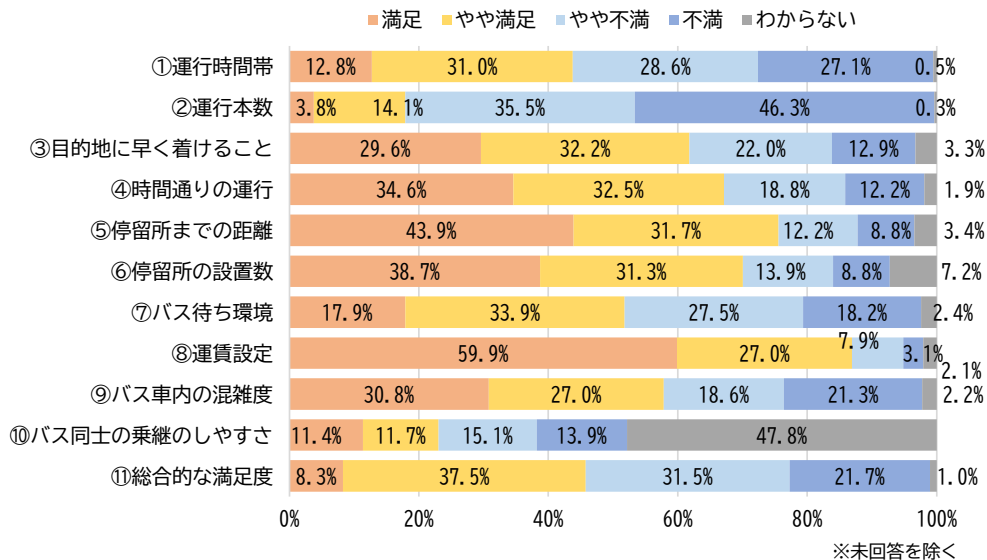


図 バス利用者の満足度

出典)バス利用者アンケート(令和7年(2025年))より作成

## 参考5 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。
- ・ つくばエクスプレス、高速バス、路線バスの目標値は、各運行主体が設定する目標値等を踏まえて設定しました。つくバスは、過去最高となった令和5年度(2023年度)の実績(113.3万人/年)からの増加を想定、支線型バス(つくばね号)は、毎年度500人増を想定、つくタクは、過去最高となった平成30年度(2018年度)の実績(5.6万人/年)を踏まえて目標値をそれぞれ設定しました。

### 【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。
- ・ 5つの公共交通軸(つくば駅-土浦駅、つくば駅-荒川沖駅、つくば駅-ひたち野うしく駅、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。
- ・ 目標値は、各公共交通軸とも現況から平日1回(1往復)の増便を想定して設定しました。

### 【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。
- ・ 5つの公共交通軸(つくば駅-土浦駅、つくば駅-荒川沖駅、つくば駅-ひたち野うしく駅、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。
- ・ 目標値は、現状の運行1回(1往復)当たりの利用者数を基に、指標②で設定した運行回数の目標値を達成した場合の利用者数として設定しました。

#### 【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 m<sup>2</sup>)のうち公共交通のカバー範囲の面積が 600 m<sup>2</sup> の場合、A 丁目の人口カバー率は、75%(=600 m<sup>2</sup>/800 m<sup>2</sup>)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。)
- ・ 目標値は、第 1 次計画の人口カバー率が 5 年間で 3.5pt 増加した点を踏まえ、52.5% から 2.5pt 増加の 55.0%と設定しました。

#### 【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ず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ずることで、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 800 m<sup>2</sup>)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 500 m<sup>2</sup>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 400 m<sup>2</sup>の場合、カバー率は 80%(=400 m<sup>2</sup>/500 m<sup>2</sup>)、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プラン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。

- ・ 目標値は、第 1 次計画の人口カバー率が 5 年間で 3.5pt 増加した点を踏まえ、78.0% から 4.0pt 増加の 82.0%と設定しました。

### 【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

- ・ つくバスと支線型バス(つくばね号)の目標値は、指標①で設定した利用者数の目標値を達成した場合の運賃収入を基に設定しました。つくタクの目標値は、他自治体のオンデマンド交通の収支率を踏まえて設定しました。

### 【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

- ・ 目標値は、指標⑥で想定した運賃収入を踏まえて設定しました。

### 【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。
- ・ 路線バスとタクシーについて確認します。
- ・ 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、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。
- ・ 路線バスは、現在不足している運転者数を踏まえて目標値を設定しました。タクシーは、現況値から10人の増加を目標値に設定しました。

### 【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。
- ・ 現況値から1割の増加を目標値に設定しました。

#### 【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⑩は第 1 次計画からの継続指標であり、第1次計画の目標値(40.0%)が未達成であることから、第 1 次計画の目標値を継続して設定しました。

#### 【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⑪は現況値がないことから目標値を仮で設定しているため、必要に応じて目標値の見直しを行います。

#### 【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⑫は第 1 次計画からの継続指標であるため、直近 4 年間の結果(令和 4 年度(2022)年度:15.6%、令和 5 年度(2023 年度):19.5%、令和 6 年度(2024 年度):21.1%、令和 7 年度(2025 年度):23.4%)を踏まえて、目標値を設定しました。

#### 【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⑬は第 1 次計画からの継続指標であるため、参考値となる令和 2 年度(2020 年度)の 68.1%を超えることを目指して、現況値から 5.2pt 増加となる 70.0%を目標値に設定しました。

#### 【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)。
- ・ 指標⑭は現況値がないことから目標値を仮で設定しているため、必要に応じて目標値の見直しを行います。

## 参考6 地域公共交通確保維持事業に係る事項

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

(要綱第17条1項1号関係)

つくば市の公共交通ネットワークにおける各種サービスの位置づけと役割は、「第2章の2-3節(地域公共交通の目指す姿)」に記載のとおりです。

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

表 路線ごとの位置づけと役割

路線名等	位置づけ・役割
路線バス①(筑波山口～土浦駅)	・ 筑波高、土浦一高、土浦工業高等への通学や土浦市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線土浦駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス②(みどりの駅～土浦駅)	・ 常総学院高等への通学や筑波学園病院、国立霞ヶ浦医療センターへの通院、つくば、土浦市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線土浦駅、つくばエクスプレス線みどりの駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス③(牛久駅～緑が丘団地)	・ 荃崎高への通学や牛久市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス④(藤代駅～自由ヶ丘団地)	・ 藤代紫水高への通学や常磐線藤代駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス⑤(牛久駅～みどりの駅)	・ 荃崎第一小等への通学やつくば双愛病院への通院、牛久、つくば市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅、つくばエクスプレスみどりの駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス⑥(取手駅～谷田部車庫)	・ つくば工科高、伊奈高、取手一高、取手二高、谷田部小等への通学や筑波学園病院等への通院、取手、つくば市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線取手駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス⑦(つくばセンター～水戸駅)	・ 水戸市内やつくば市内への通勤の他、筑波大学等沿線学校への通学のための移動手段として必要な機能
筑波地区支線型バス「つくばね号」	・ 地域内の日常生活に必要な交通機能 ・ 地域生活拠点等と集落地域等を結ぶ交通機能
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	・ 市内交通結節点等と周辺自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能
筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	・ 市内交通結節点等と周辺自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能

## (2)地域公共交通確保維持事業の必要性

(要綱第 17 条 1 項 2 号関係)

いずれの路線も利用者負担のみでは事業費を賄えず、公的負担が必要です。市の負担軽減のために、補助金受給対象となる路線については、地域公共交通確保維持事業により国庫補助を受ける必要があります。各路線の運行の必要性については、「第 2 章 基本的な方針」及び「参考 3 現状分析(詳細)」で示している通りです。

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

(要綱第 17 条 1 項 3 号関係)

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

表 路線ごとの事業及び実施主体の概要(1/2)

路線名	起点	経由地	終点	事業 許可 区分	運行 様態	補助支給 自治体	運行 事業者	実施主体 (サービス設計 をしている者)	国庫補助 事業の 活用
路線バス ①	筑波山口	土浦一高 前	土浦駅 西口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ②	みどりの 駅	農林団地 中央 ・学園並木	土浦駅 西口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ③	牛久駅	森の里	緑が丘 団地	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ④	藤代駅	—	自由ヶ丘 団地	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑤	牛久駅	桜ヶ丘 団地	みどりの 駅	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑥	取手駅 西口	高岡	谷田部 車庫	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑦	つくば センター	石岡	水戸駅 南口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助

表 路線ごとの事業及び実施主体の概要(2/2)

路線名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行様態	補助支給自治体	運行事業者	実施主体 (サービス設計をしている者)	国庫補助事業の活用
筑波地区支線型バス「つくばね号」	筑波ふれあいの里入口(つくば湯)	筑波交流センター	筑波中央病院	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	つくば市	新栄タクシー有限公司	つくば市	地域内フィーダーシステム補助
筑波地区支線型バス「つくばね号」	筑波山口	筑波交流センター	筑波中央病院	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	つくば市	新栄タクシー有限公司	つくば市	地域内フィーダーシステム補助
筑波地区支線型バス「つくばね号」	筑波ふれあいの里入口(つくば湯)	筑波山神社入口	筑波山口	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	つくば市	新栄タクシー有限公司	つくば市	地域内フィーダーシステム補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	筑波山口	真壁城跡	岩瀬庁舎	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	桜川市	関東鉄道株式会社	桜川市	地域内フィーダーシステム補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	筑波山口	地域医療センター	岩瀬庁舎	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	桜川市	関東鉄道株式会社	桜川市	地域内フィーダーシステム補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	筑波山口	椎尾北	真壁城跡	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	桜川市	関東鉄道株式会社	桜川市	地域内フィーダーシステム補助
桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」	筑波山口	雨引観音	岩瀬庁舎	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	桜川市	関東鉄道株式会社	桜川市	地域内フィーダーシステム補助
筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	下館駅北口	明野支所	筑波山口	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	筑西市	関東鉄道株式会社	筑西市	地域内フィーダーシステム補助
筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	下館駅北口	明野五葉学園東	筑波山口	一般乗合旅客自動運送事業	路線定期運行	筑西市	関東鉄道株式会社	筑西市	地域内フィーダーシステム補助

(4)地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法(要綱第17条1項4号関係)

本計画の目標と評価手法は、「第4章の4-1節(KPI指標の設定)」にて整理しています。また、桜川市と筑西市のコミュニティバスに関しては、各市の評価指標にて整理しています。

## 参考7 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す。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。

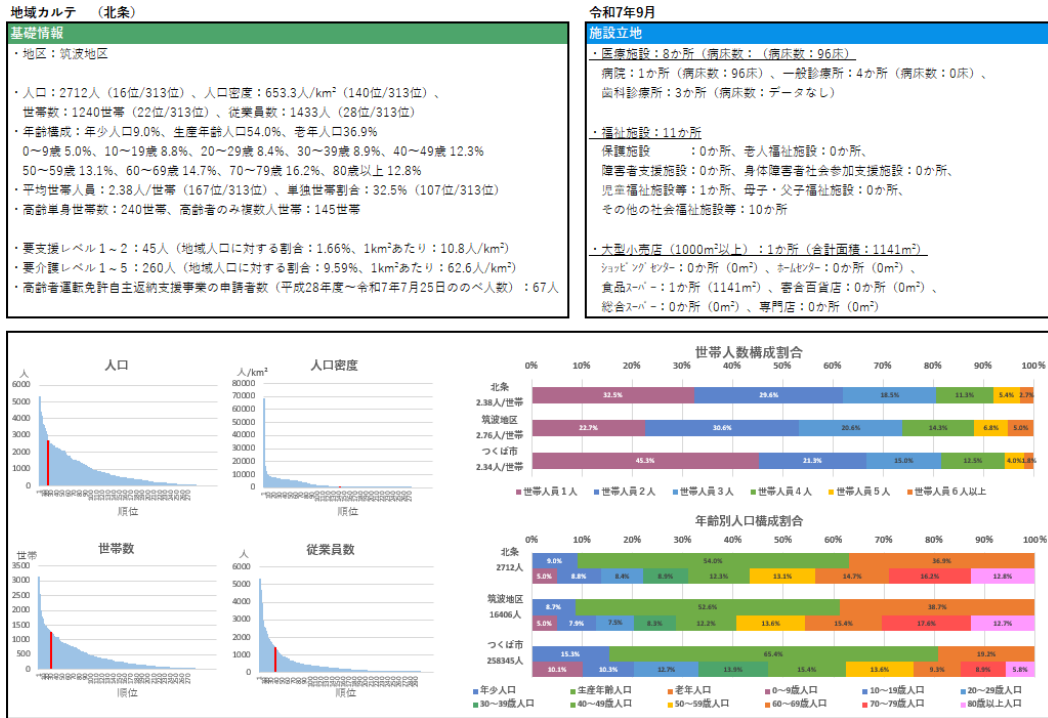


図 地域カルテの例(1/2)

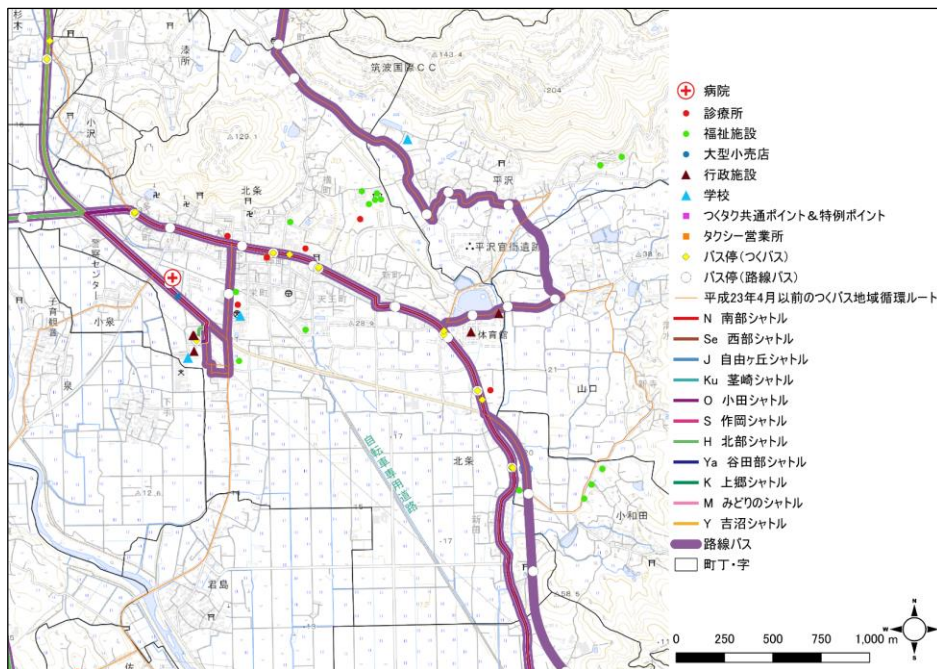


図 地域カルテの例(2/2)

## ■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、ユーザー（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合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の「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。

#### ・GSM(グリーン・スロー・モビリティ)

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のこと。地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。

#### ・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プラン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プランは、「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プランで、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プランの策定から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、第1次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、徒歩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。

### (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。

### (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。

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）