

第2章 現状及び課題

1. 地勢

(1) 位置

つくば市は、茨城県南西部に位置し、東京から北東約50kmに位置しています。東西に約16km、南北に約32km、面積は283.72km²で県内4番目の広さです。

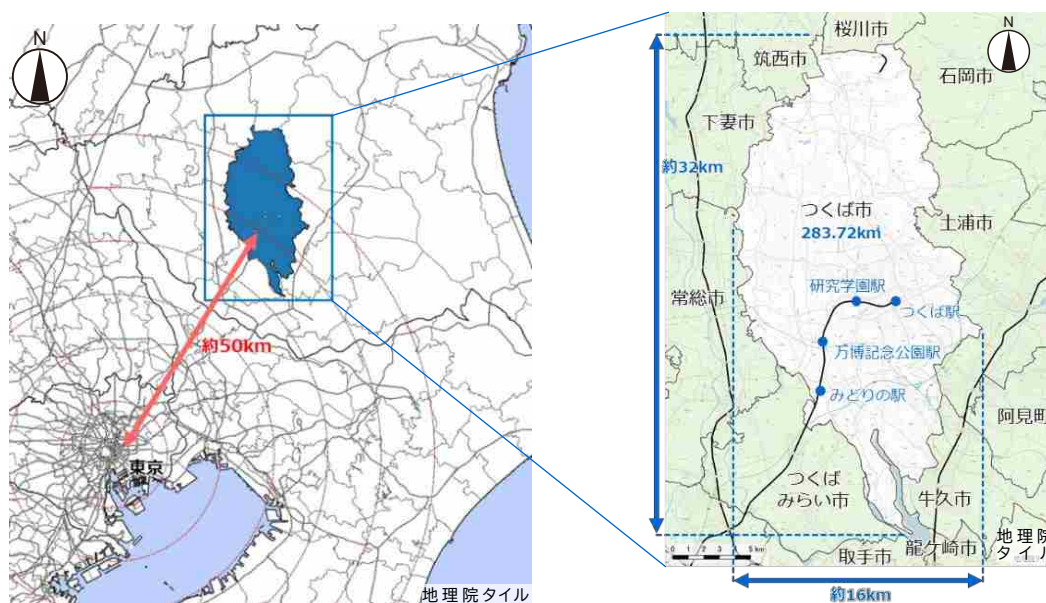


図 2.1 つくば市の位置

(2) 地形

筑波・稲敷台地と呼ばれる標高20～30mの関東ローム層に覆われた平坦な地形で、北東部に関東の名峰筑波山、南北には小貝川、桜川、谷田川、西谷田川と自然環境に恵まれています。



図 2.2 上)筑波山 下)つくば市中心部

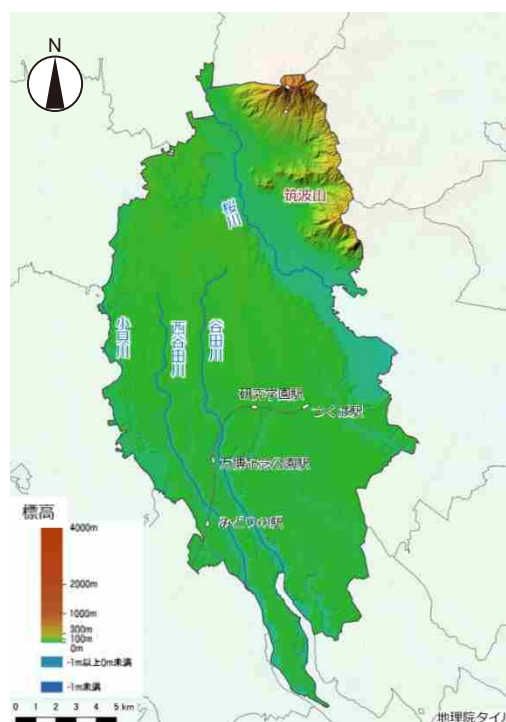
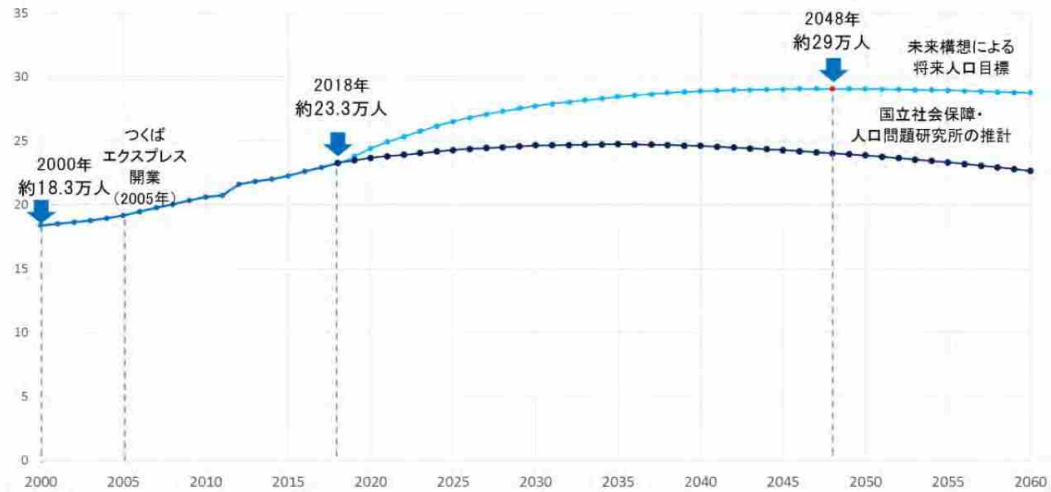


図 2.3 つくば市の地形

2. 人口

(1) 人口の将来展望

市の人口はこれまで増加傾向であり、今後は2048年の約29万人をピークにやや減少と推計されています。

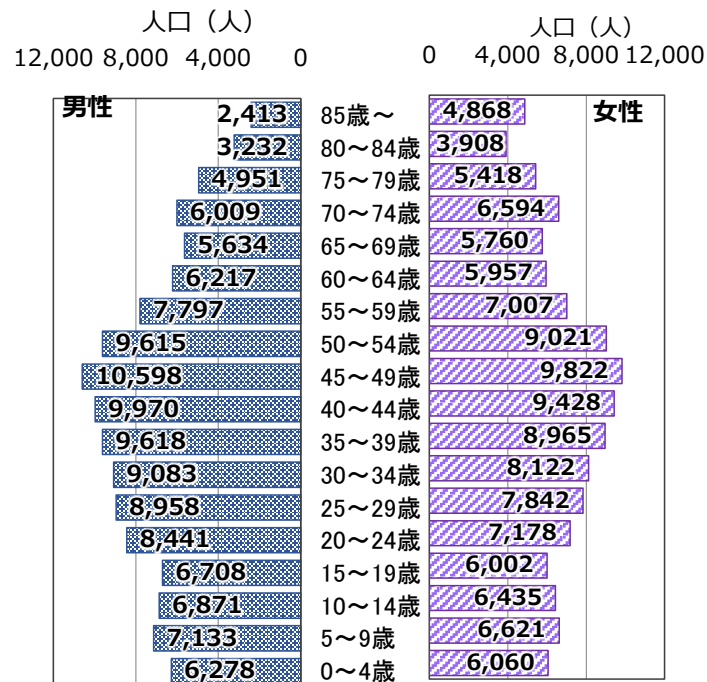


出典：つくば市未来構想

図 2.4 つくば市の人口推計

(2) 年齢別人口

令和5年(2023年)の年齢層別人口では、15歳～64歳が約6割、65歳以上が約2割を占めています。



出典：つくば市オープンデータ

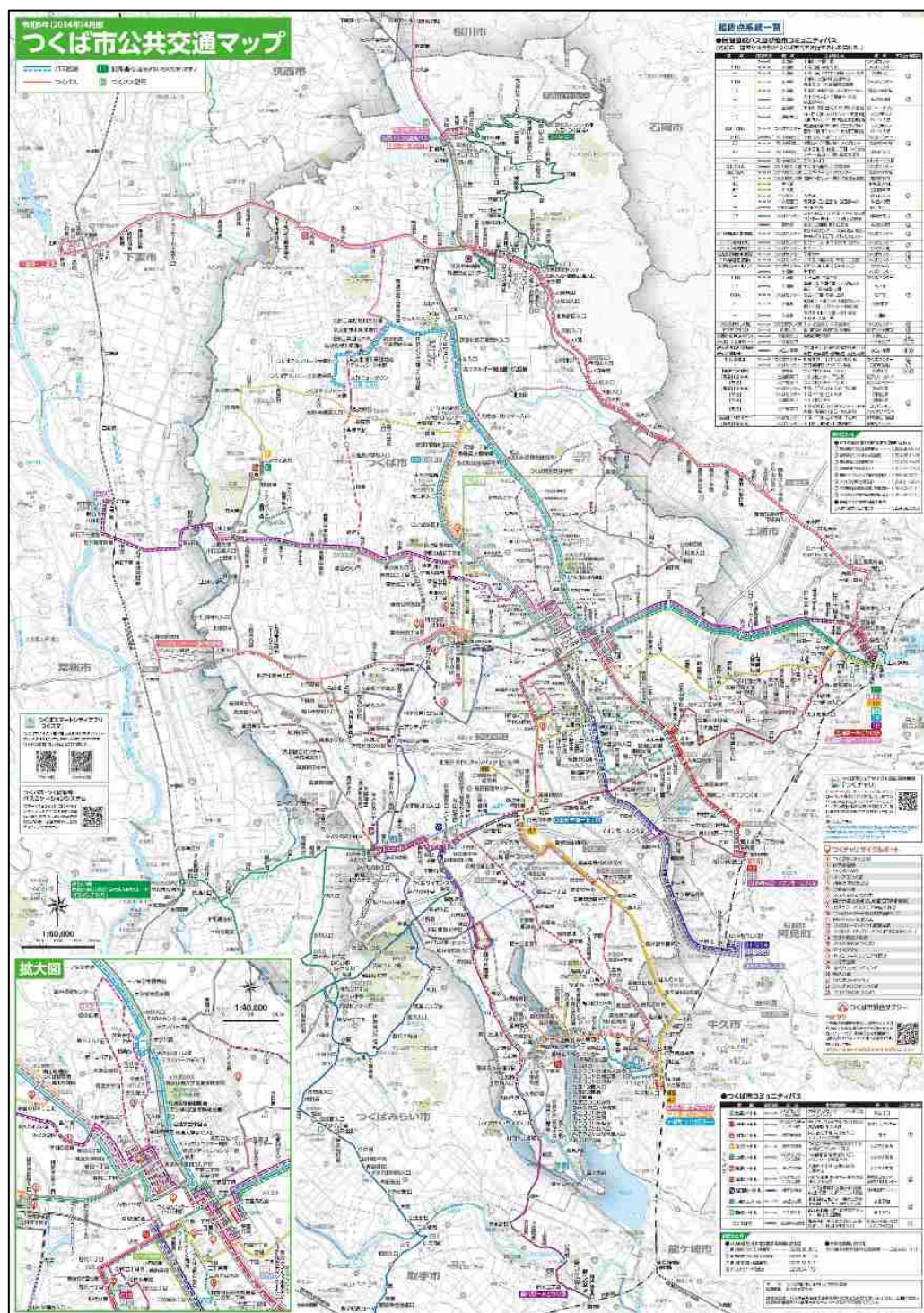
図 2.5 つくば市の年齢別人口(令和5年10月1日時点)

3. 交通基盤

(1) 公共交通網(鉄道、路線バス)

鉄道は、1路線(つくばエクスプレス)4駅が立地しています。

市内では、路線バス38路線※が運行(コミュニティバスを除く)しています。

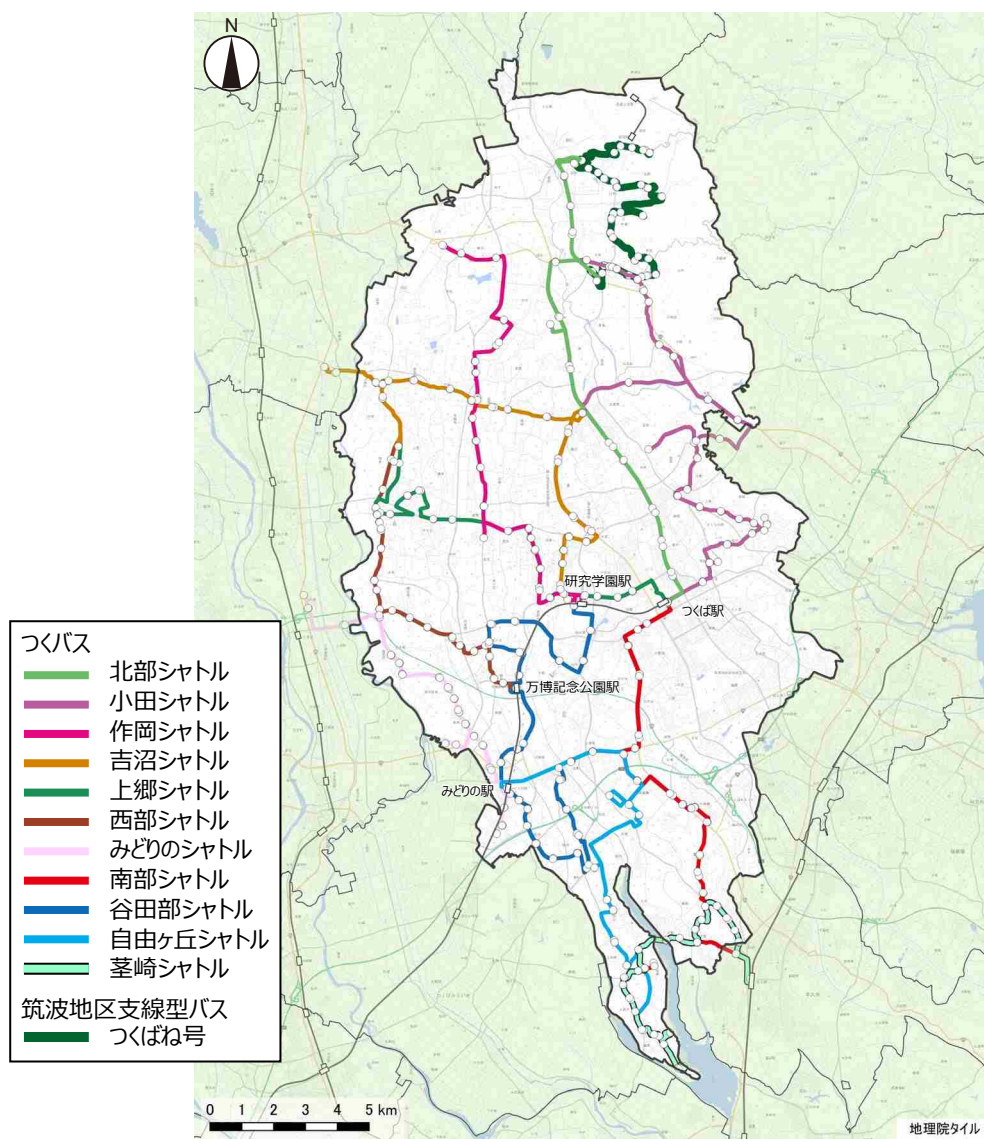


※出典：令和6年度つくば市公共交通マップ（2024年4月）

図 2.6 つくば市の公共交通網

(2) 公共交通網(コミュニティバス等)

コミュニティバス「つくバス」、筑波地区支線型バス「つくばね号」を運行しています。
平日9時台～16時台には、予約制の乗り合いタクシー「つくタク」の利用も可能となっています。



出典：つくば市オープンデータ



図 2.7 つくば市の公共交通網(コミュニティバス等)

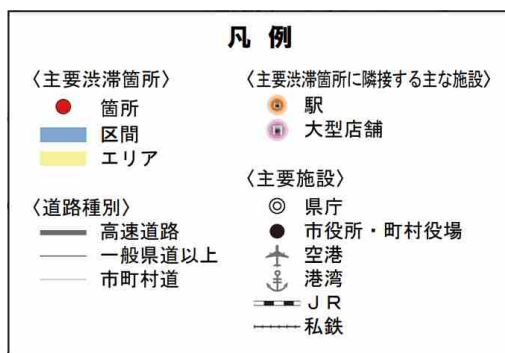
(3) 市内における渋滞箇所

国道354号や408号、県道藤沢豊里線、市道洞峰公園周辺等、市内の約30箇所が主要渋滞箇所※に指定されています(平成25年(2013年))。

(ただし、平成25年(2013年)以降、道路の整備状況や住宅、店舗等の施設の立地等の状況が変化していることに留意が必要です)

※主要渋滞箇所

交通データや道路利用者の意見を踏まえて、国や警察、交通事業者等によって組織された協議体により選定された渋滞が多発している箇所や区間のこと



区 間：交差点等が連担する等、速度低下箇所が連続しており、複数の主要渋滞箇所を含む区間

エリア：都市部等、混雑区間・箇所が面的に広がっており、複数路線に跨り複数の主要渋滞箇所を含む区域



出典：常陸河川国道事務所 茨城県の主要渋滞箇所の特定結果（H25）

区間名	箇所名
40 国道408号 つくば駅周辺	吾妻西、学園西
41 市道 洞峰公園周辺	並木1丁目、洞峰公園北東部三叉路、 洞峰公園北西部入口
42 国道354号 下広岡周辺	大角豆、下広岡
43 国道354号 榎戸～谷田部	谷田部診療所前、榎戸
44 国道354号 菅丸区間	上菅丸、菅丸
45 県道藤沢豊里線 台坪区間	栗原付近、台坪入口

箇所名
81 内町下
82 田中
83 小田付近
84 西大通り入口
85 柴崎
86 西平塚
87 高野十字路
88 高野付近
89 春日3丁目
90 春日1丁目西
91 研究学園

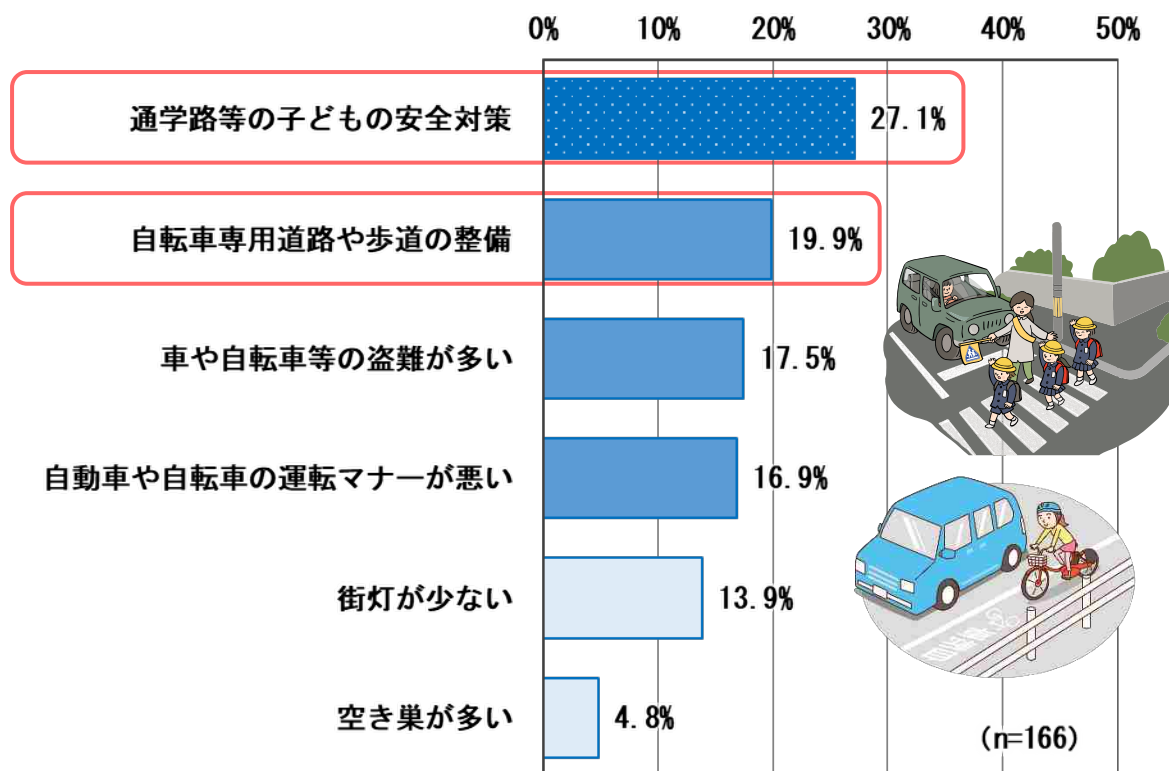
箇所名
92 学園東
93 大境
94 稲荷前
95 海道
96 谷田部付近
98 辺田
99 内守屋工業団地入口
100 菅生南
101 矢作
102 ひたち野北大通入口
103 大井北

出典：常陸河川国道事務所 茨城県の主要渋滞箇所の特定結果（H25）

図 2.8 市内における主要渋滞箇所

(4) 市民の意見

市内の現状やまちづくりの取組に対する市民の不満として、「通学路等の子どもの安全対策（27.1%）」の割合が最も高く、次いで「自転車専用道路や歩道の整備（19.9%）」が高くなっています。



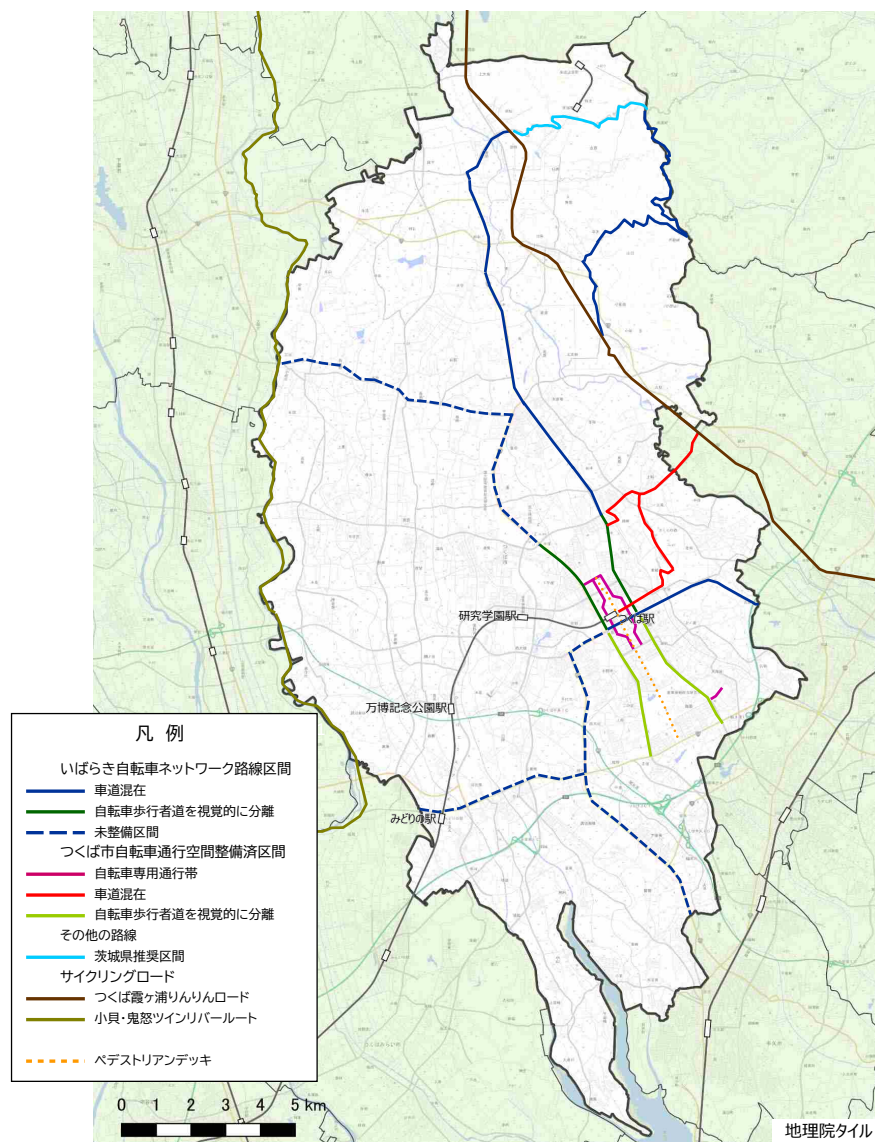
出典：令和5年度つくば市民意識調査

図 2.9 市内の現状やまちづくりへの取組に対する市民の意見
(防犯対策、交通安全環境に関する不満の理由)

(5) 自転車通行空間

市内の自転車通行空間の整備状況としては、つくば駅周辺の市道で自転車専用通行帯、国道408号や県道55号等で車道混在の自転車通行空間が整備されています。

また、つくば駅周辺には、歩行者・自転車が通行可能なペDESTリアンデッキが整備されています。



＜自転車専用通行帯＞
市道認定道路201号線



＜車道混在＞
主要地方道土浦境線
(学園中央通り)



＜ペDESTリアンデッキ＞

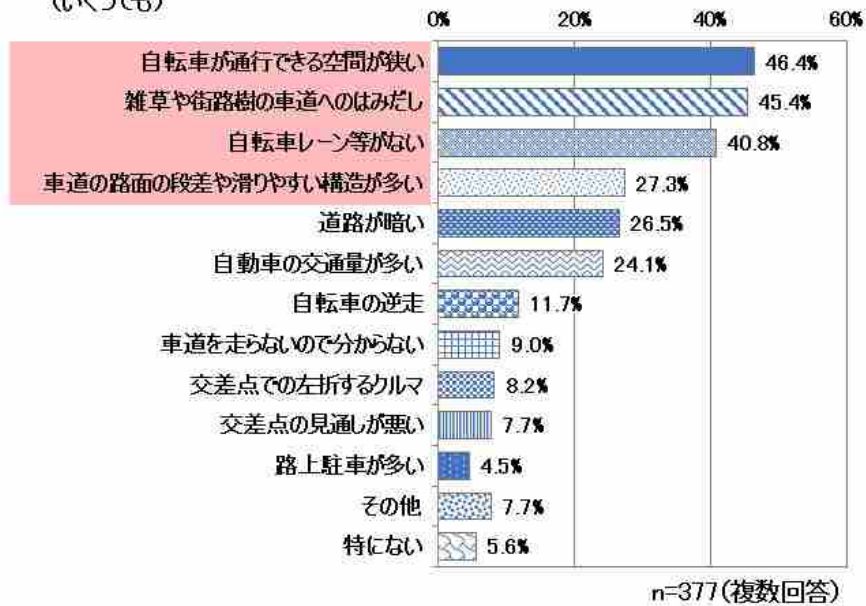
図 2.10 市内の自転車通行空間の整備状況(令和6年11月時点)

本計画策定にあたり、市民（16歳以上）、中学生、市外来訪者に対し、自転車利用に関するアンケート調査（以下、『自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）』という。）を実施しています。

調査では、車道通行時、市民（16歳以上）は「自転車通行空間の狭さ」、「雑草や街路樹の車道へのはみだし」、「自転車通行空間がないこと」について、不安・走りにくいと感じています。

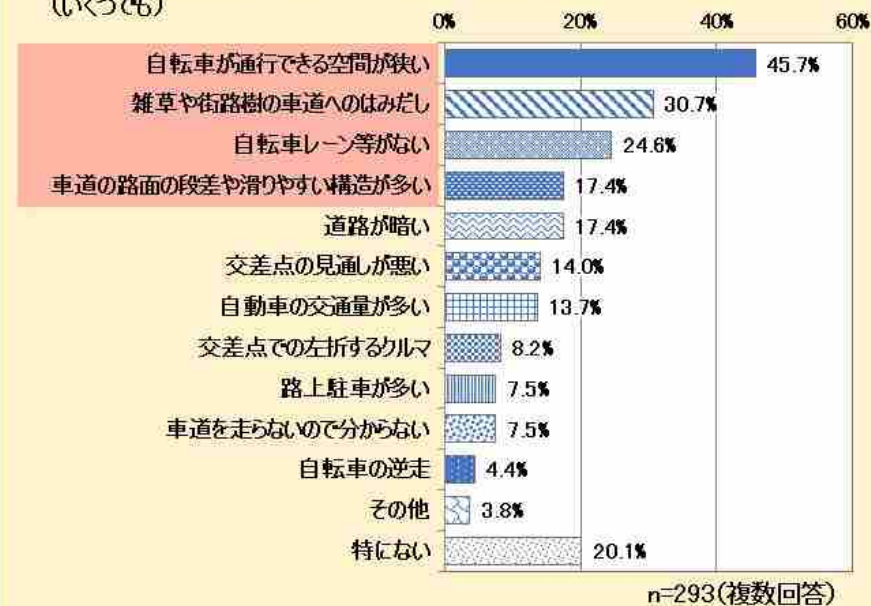
<市民(16歳以上)>

Q: あなたがお住いの地域での道路の左側を自転車で走行する際に不安・走りにくと感じていることについて教えてください
(いくつでも)



<中学生>

Q: あなたがお住いの地域での道路の左側を自転車で走行する際に不安・走りにくと感じていることについて教えてください
(いくつでも)



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）

図 2.11 車道走行時の不安

(6) 周辺自治体や茨城県の自転車ネットワーク計画やルート

茨城県においては、広域サイクリングを対象とした「いばらき自転車ネットワーク」として、ナショナルサイクルルートに指定された「つくば霞ヶ浦りんりんロード」のほか、「つくば霞ヶ浦りんりんルート」や「小貝・鬼怒ツインリバールート」等を設定しています。

また、市の周辺4市(土浦市、常総市、桜川市、石岡市)において、自転車ネットワーク計画が策定済です。



(注1) ネットワークを構成する路線は、関係機関との調整等により変動する場合があります。
また、今後の自転車利活用の進展に応じて、ネットワークの拡充を図ります。

出典：いばらき自転車活用推進計画（第2次）

図 2.12 いばらき自転車ネットワーク

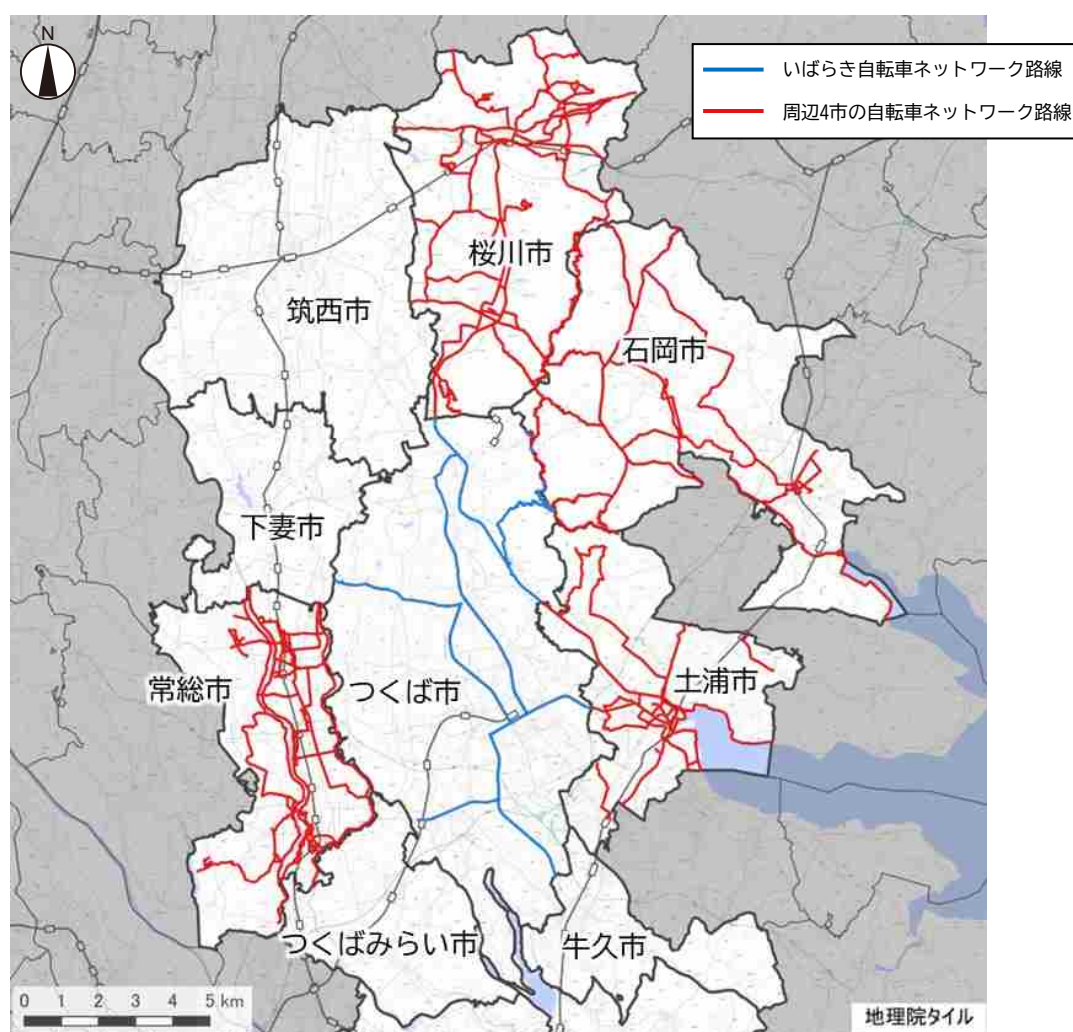


図 2.13 周辺4市の自転車ネットワーク路線の状況

表 2.1 周辺4市の自転車ネットワーク計画の策定状況

自治体	計画	策定年月	計画期間
土浦市	土浦市自転車のまちづくり構想	R5.3改訂	R2～R6年度
常総市	常総市自転車活用推進計画	R4.3	R4～R13年度
桜川市	桜川市自転車活用推進計画	R5.3	R5～R14年度
石岡市	石岡市りんりんタウン構想	R1.3	R1～R10年度

出典：土浦市自転車のまちづくり構想（R5）、常総市自転車活用推進計画（R4）、桜川市自転車活用推進計画（R5）、石岡市りんりんタウン構想（R1）

4. 交通特性

(1) 代表・駅端末交通手段※別分担率

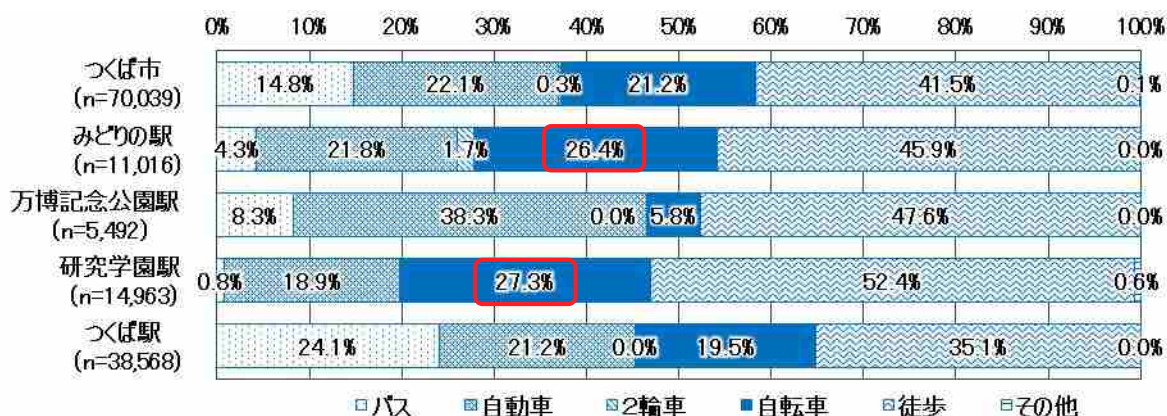
つくば市における代表交通手段分担率は、自動車62.9%で最も高くなっています。自転車は12.2%であり、県平均値(8.4%)よりも高く、県南部地域では最も高い水準となっています。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

図 2.14 代表交通手段別分担率

駅端末における自転車の交通手段分担率では、「研究学園駅(27.3%)」が最も高く、次いで「みどりの駅(26.4%)」が高くなっています。



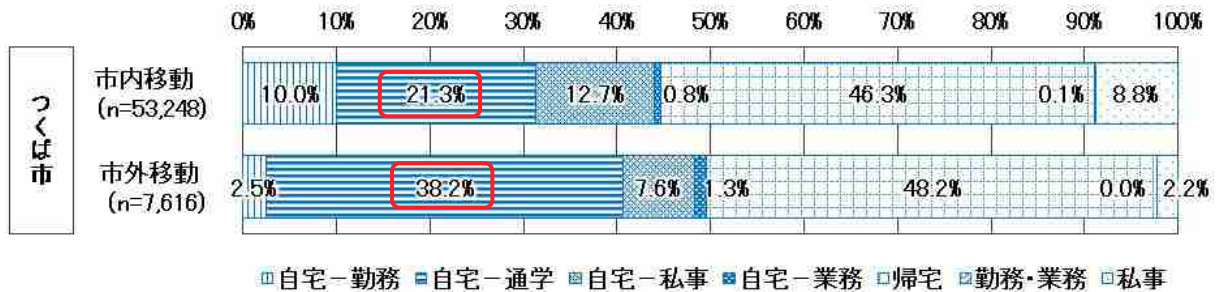
※駅端末交通手段：出発地から鉄道駅、または鉄道駅から目的地までの移動における利用交通手段のこと。

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

図 2.15 駅端末交通手段別分担率

(2) 自転車利用の移動目的

自転車利用の移動目的は、市内移動、市外移動(市内⇄市外)ともに「通学」が最も高く、市内移動の「通学」目的が21.3%、市外移動の「通学」目的が38.2%となっています。



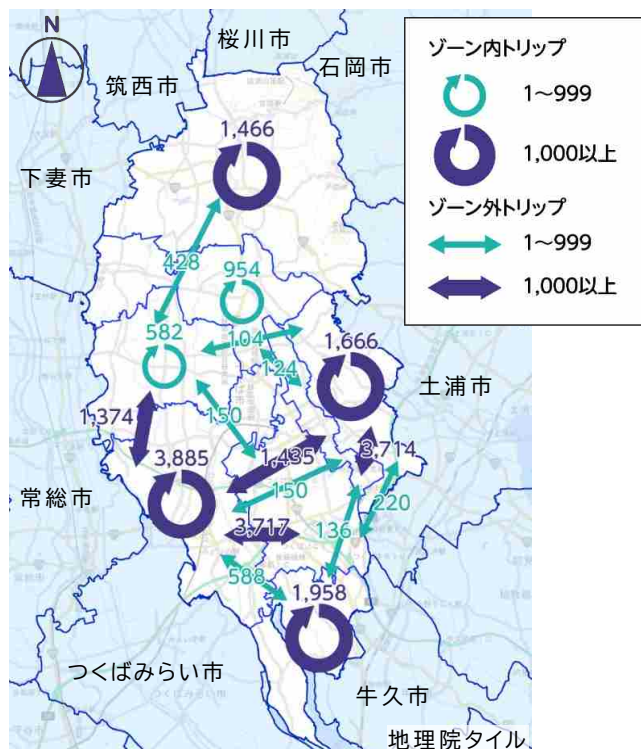
※自宅-勤務、通学、私事、業務：自宅から着目的への移動、帰宅：自宅へ向かう移動

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

図 2.16 自転車利用者の移動目的

(3) 自転車利用の移動実態

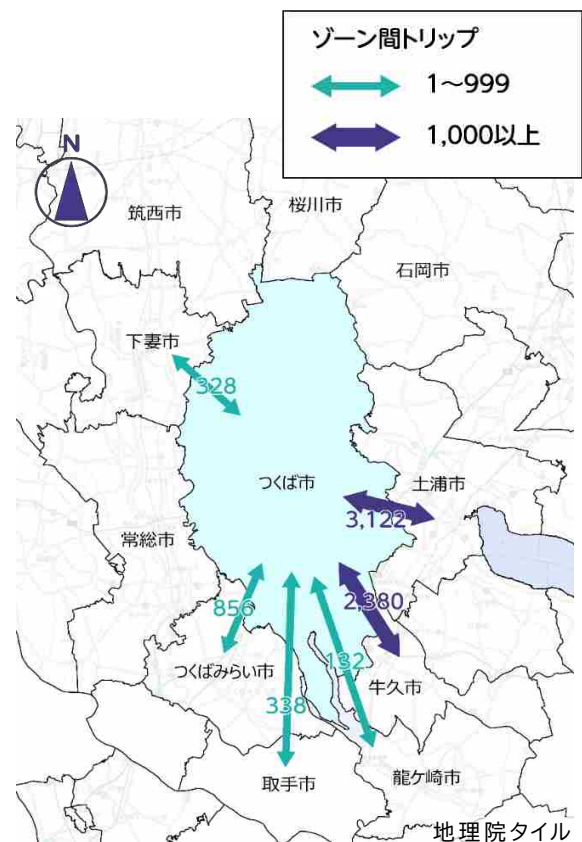
自転車利用の市内移動では、市西部でゾーン内トリップが多くなっています。
自転車利用の市外移動では、土浦市、牛久市への移動が多くなっています。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）
 （ゾーン区分は、東京都市圏PT調査の計画基本ゾーン※による）

※計画基本ゾーン：広域における計画単位として、また地域としてのまとまりのある交通計画の単位となるゾーンレベル。

図 2.17 自転車利用の移動実態（市内移動）



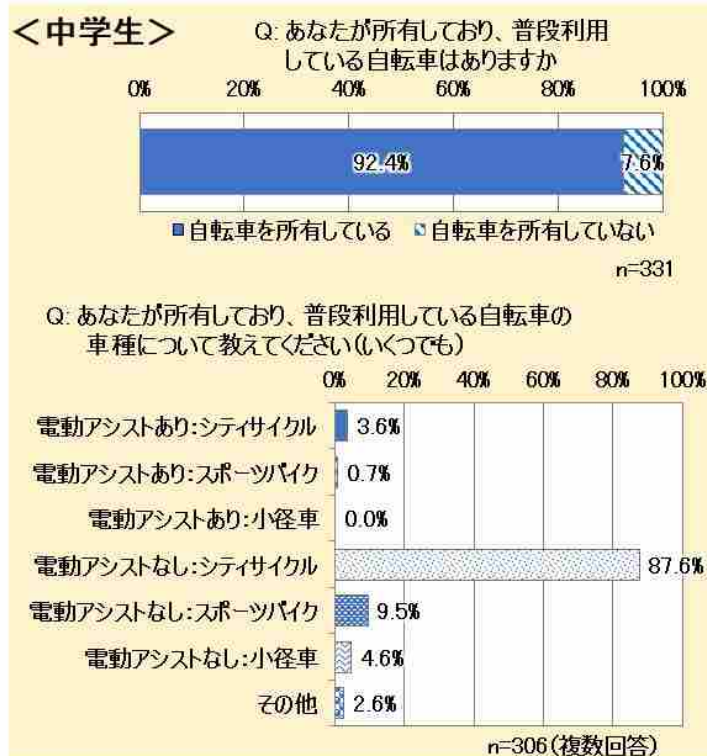
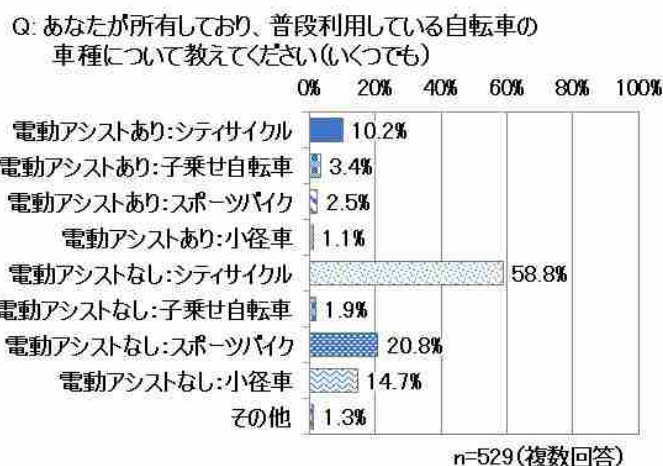
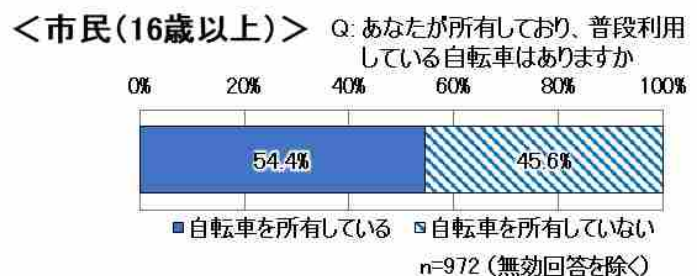
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

図 2.18 自転車利用の移動実態（市外移動）

(4) 自転車所有状況

市民(16歳以上)の自転車所有状況は、「所有」が54.4%、「所有していない」が45.6%です。

所有車種は、市民(16歳以上)・中学生共にシティサイクル(電動アシストなし)が最も多くなっています。



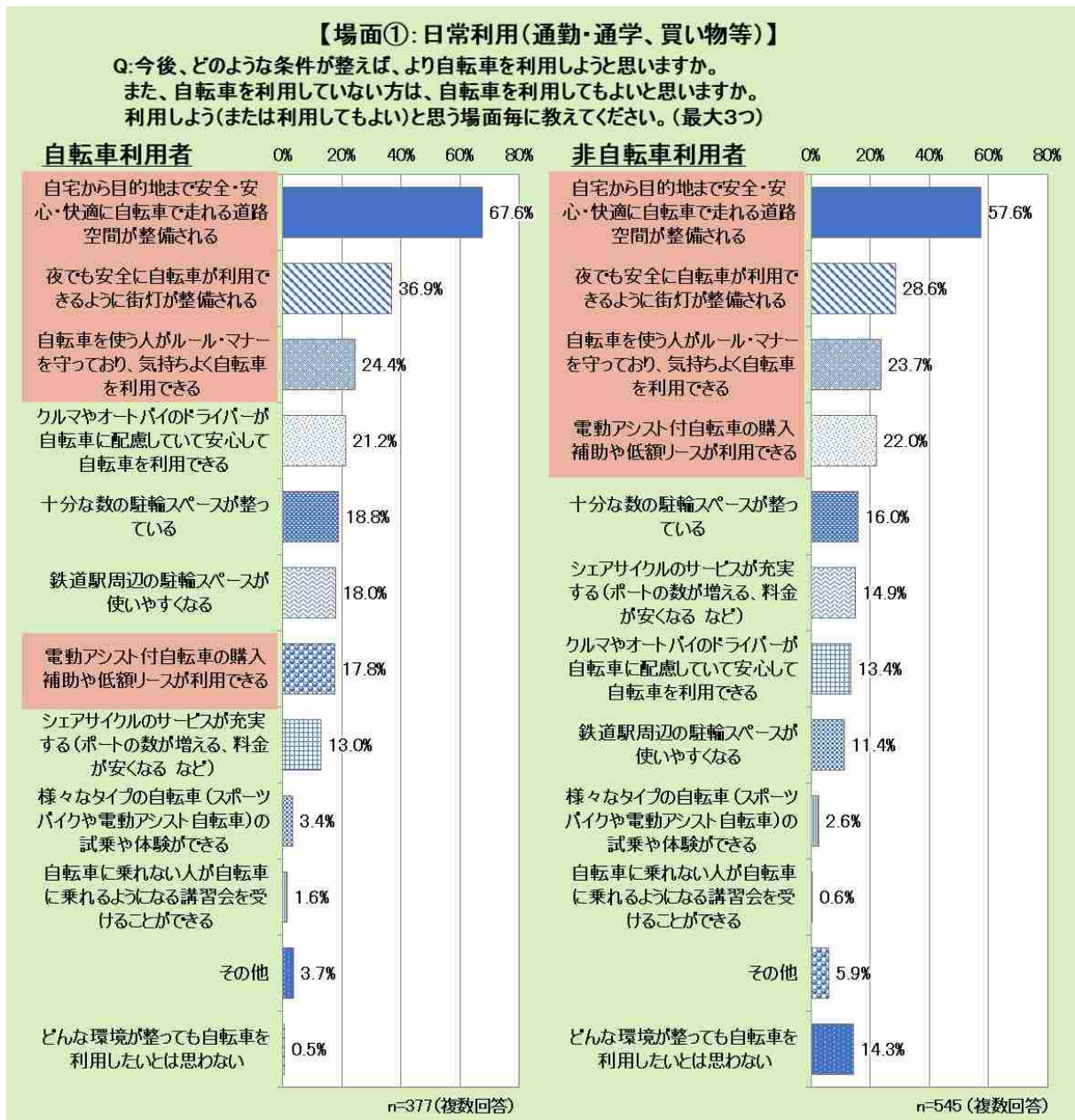
出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.19 自転車所有状況

(5) 自転車の利用環境へのニーズ

日常利用の自転車利用環境へのニーズとして、自転車利用者も非自転車利用者も「安全・安心・快適な自転車通行空間整備」が最も高く、次いで「街灯の整備」、「自転車利用者のルール・マナー」となっています。

非自転車利用者は、「電動アシスト付自転車の購入補助や低額リース」が自転車利用者よりも高い割合です。

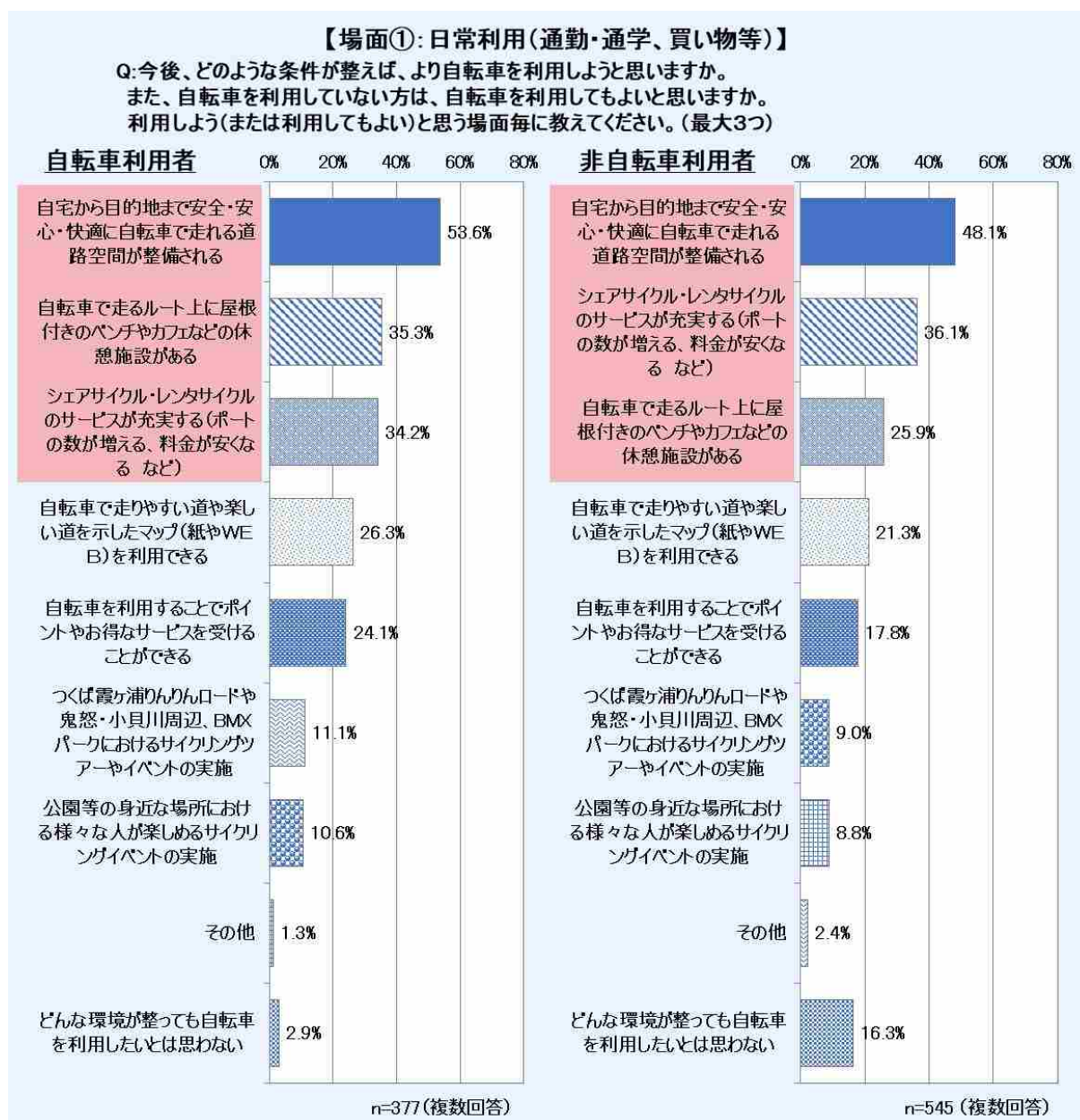


出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）

図 2.20 自転車の利用環境へのニーズ【日常利用】（市民（16歳以上））

観光利用の自転車利用環境へのニーズとしても、自転車利用者・非自転車利用者ともに「自宅から目的地まで安全・安心・快適に自転車で走れる道路空間整備」が最も高い割合です。

次いで、「屋根付きのベンチやカフェなどの休憩施設」、「シェアサイクル・レンタサイクルのサービスの充実」が高い割合となっています。



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）

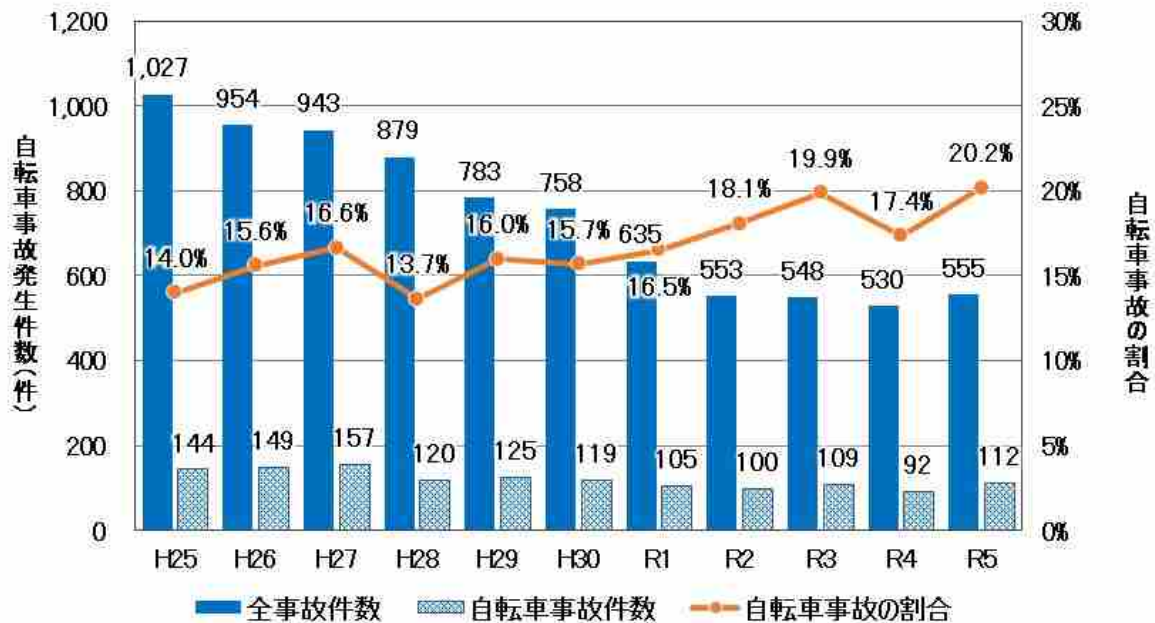
図 2.21 自転車の利用環境へのニーズ【観光利用】（市民（16歳以上））

5. 交通安全

(1) 自転車事故の発生状況

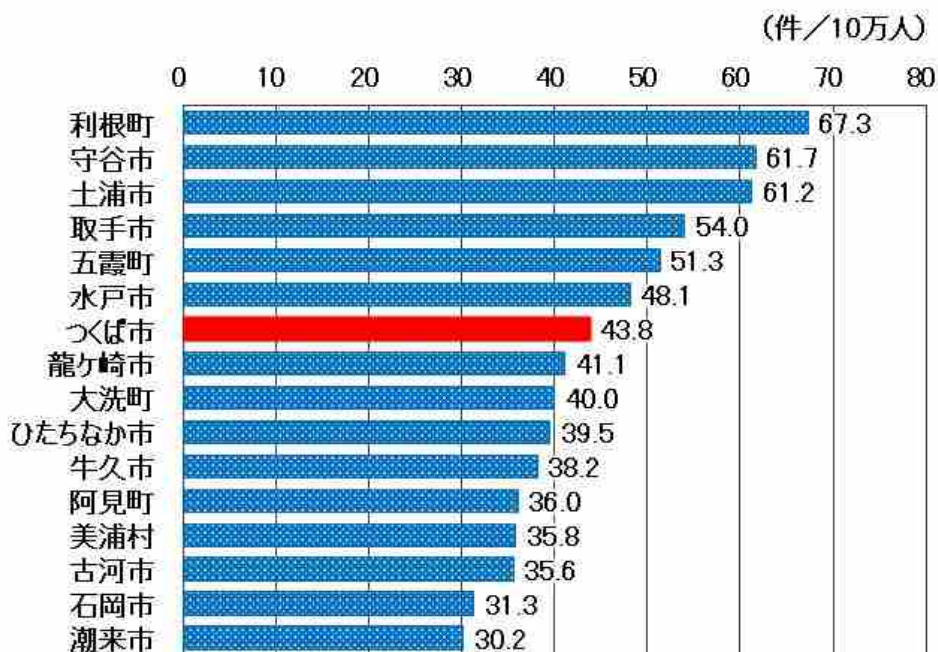
市内の自転車事故発生件数は減少傾向にあるものの、全事故件数当たりの自転車事故の割合は増加傾向となっています。

人口10万人当たりの自転車事故件数は、県内ワースト7位となっています。



出典：茨城県警察 交通白書（H25～R5）

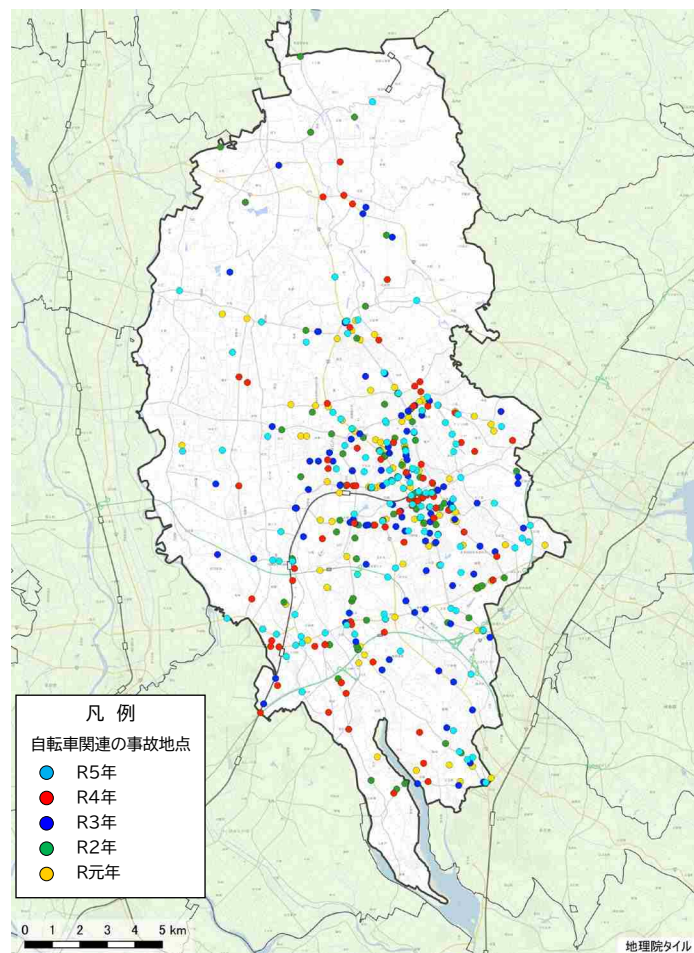
図 2.22 つくば市内の自転車事故発生件数



出典：警察庁オープンデータ（R5）

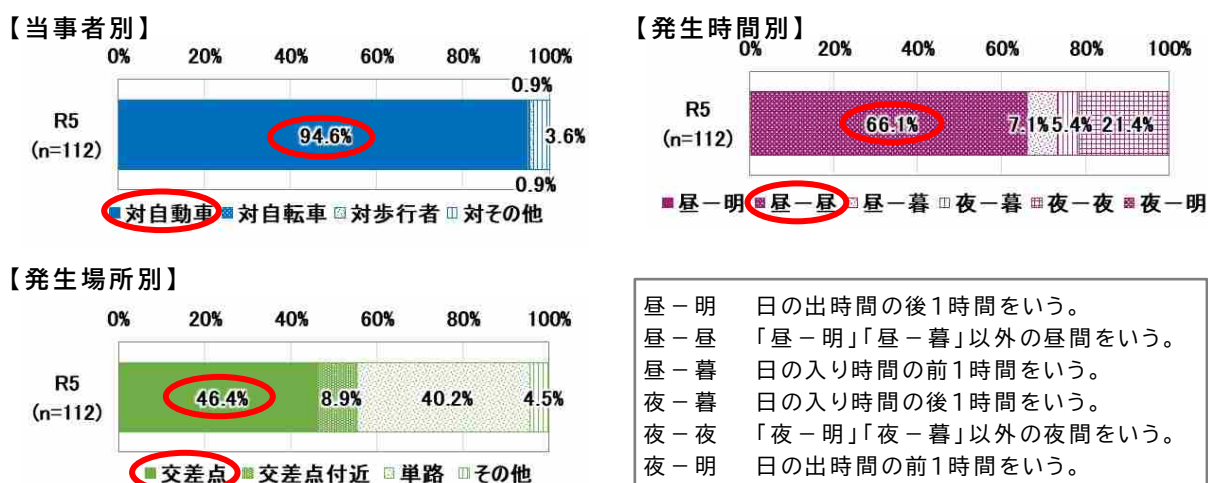
図 2.23 茨城県内のおもな市町村別 人口10万人当たり自転車事故件数

自転車事故を当事者種別でみると、対自動車が94.6%で最も多くなっています。発生場所としては交差点が最も多く46.4%、時間帯では、日中が66.1%で最も多くなっています。



出典：警察庁オープンデータ（R1～R5年）

図 2.24 自転車事故の発生地点



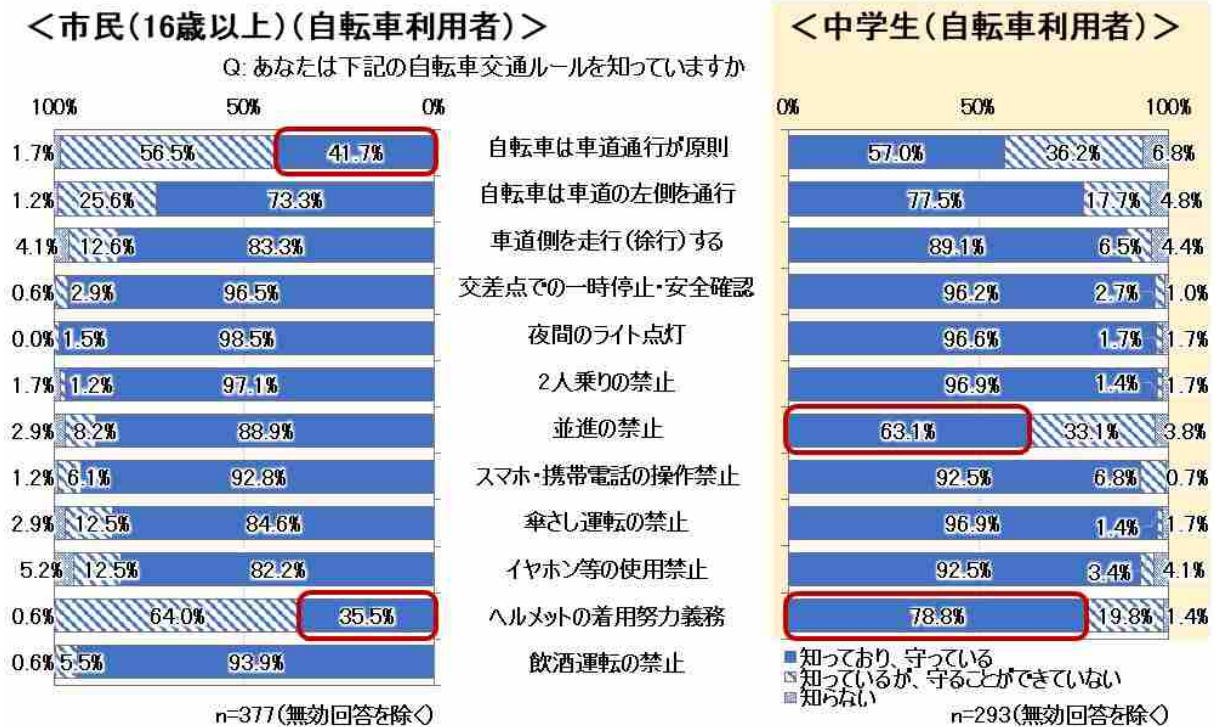
出典：警察庁オープンデータ（R5）

図 2.25 自転車事故の状況

(2) 自転車利用者のルール・マナーの認知・遵守状況

自転車の交通ルールは概ね認知されているものの、「自転車の車道通行原則」を守っている市民(16歳以上)は、41.7%です。また、「並進の禁止」を守っている中学生は、63.1%です。

ヘルメット着用努力義務は、市民(16歳以上)の35.5%、中学生の78.8%が遵守しています。



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）

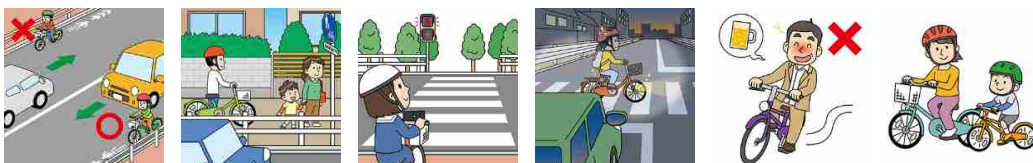
図 2.26 自転車利用者のルール・マナーの認知・遵守状況

コラム 自転車安全利用五則

自転車に乗る時に守るべき交通ルールのうち、特に重要なものを以下の5つにまとめた「自転車安全利用五則」が15年ぶりに改定されました。

※令和4年(2022年)11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定

- ① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- ③ 夜間はライトを点灯
- ④ 飲酒運転は禁止
- ⑤ ヘルメットを着用



出典：内閣府ホームページ

交通ルールは歩行者・自転車・自動車など道路を利用する人すべてが、安全に道路を通行し交通事故を未然に防ぐためのものです。ルールを認知しているだけでなく、それらをきちんと遵守することが大切です。

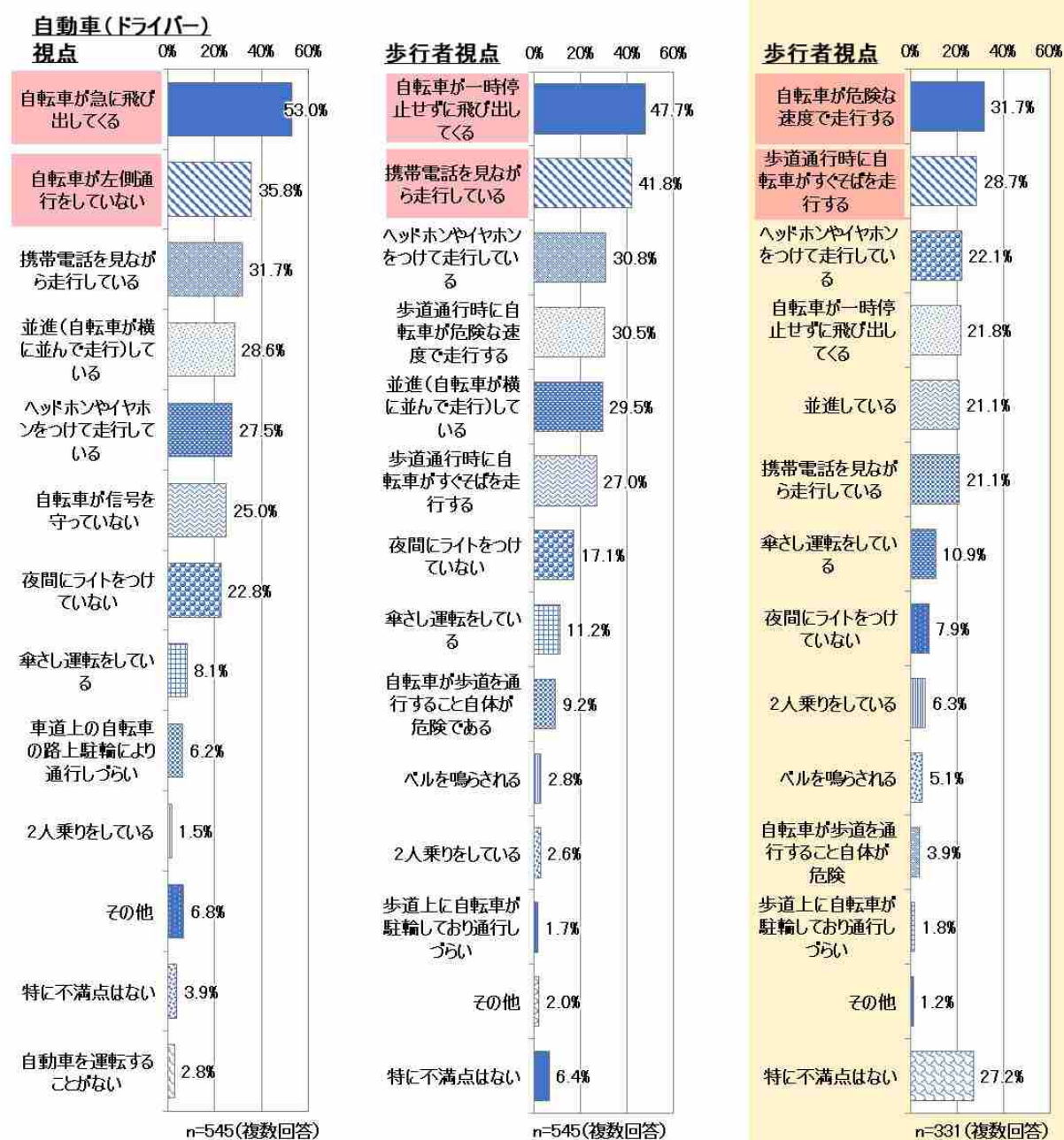
(3) 歩行者視点・ドライバー視点からの自転車への不満

自転車に対し、市民(16歳以上)の歩行者は、「急な飛び出し」や「携帯電話のながら運転」について、ドライバーは、「急な飛び出し」や「左側通行していないこと」について、不満を感じています。

中学生の歩行者は、「自転車が危険な速度で走行する」や「歩道通行時に自転車がすぐそばを走行する」について、不満を感じています。

<市民(16歳以上)(非自転車利用者)>

Q 歩行者の視点から自転車利用者に対して危険を感じる場面や不満について教えてください(最大3つ)



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.27 歩行者視点・ドライバー視点からの自転車への不満

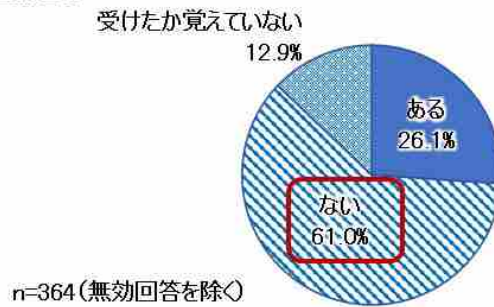
(4) 交通安全講習の経験、自転車保険加入状況

自転車利用に関する交通安全講習は、市民(16歳以上)の約6割が「受講経験がない」と回答しています。

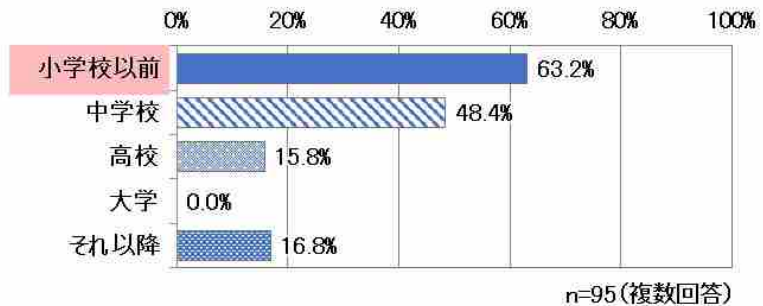
また、受講経験がある市民(16歳以上)の受講時期は、小学校以前が63.2%で最も多くなっています。

<市民(16歳以上)(自転車利用者)>

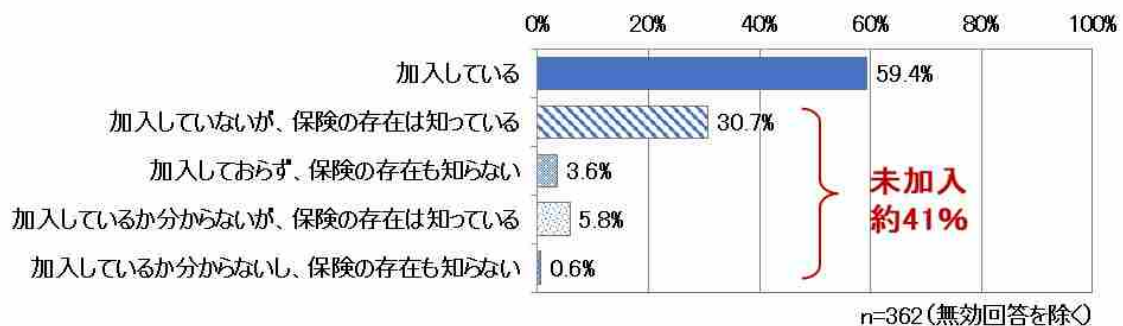
Q: いままで自転車に関する交通安全講習を受講したことはありますか



Q: これまでに交通安全教育を受講した時期はいつですか(いくつでも○)



Q: あなたは自転車保険に加入していますか
また、そのような保険があることを知っていますか



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査(R6)

図 2.28 交通安全講習の経験、自転車保険加入状況(市民(16歳以上))

コラム

自転車保険に加入しましょう

自転車事故を起こした場合、被害の大きさによっては数千万円の賠償金を支払う必要がある場合もあります。あなたと被害者を守るため、事故を起こしてしまったときに備えて自転車保険に入りましょう。

6. 駐輪環境、放置自転車

(1) 市営駐輪場の立地状況

市営駐輪場は市内に21箇所整備されており、つくば駅周辺の駐輪場の一部は定期利用も可能となっています。

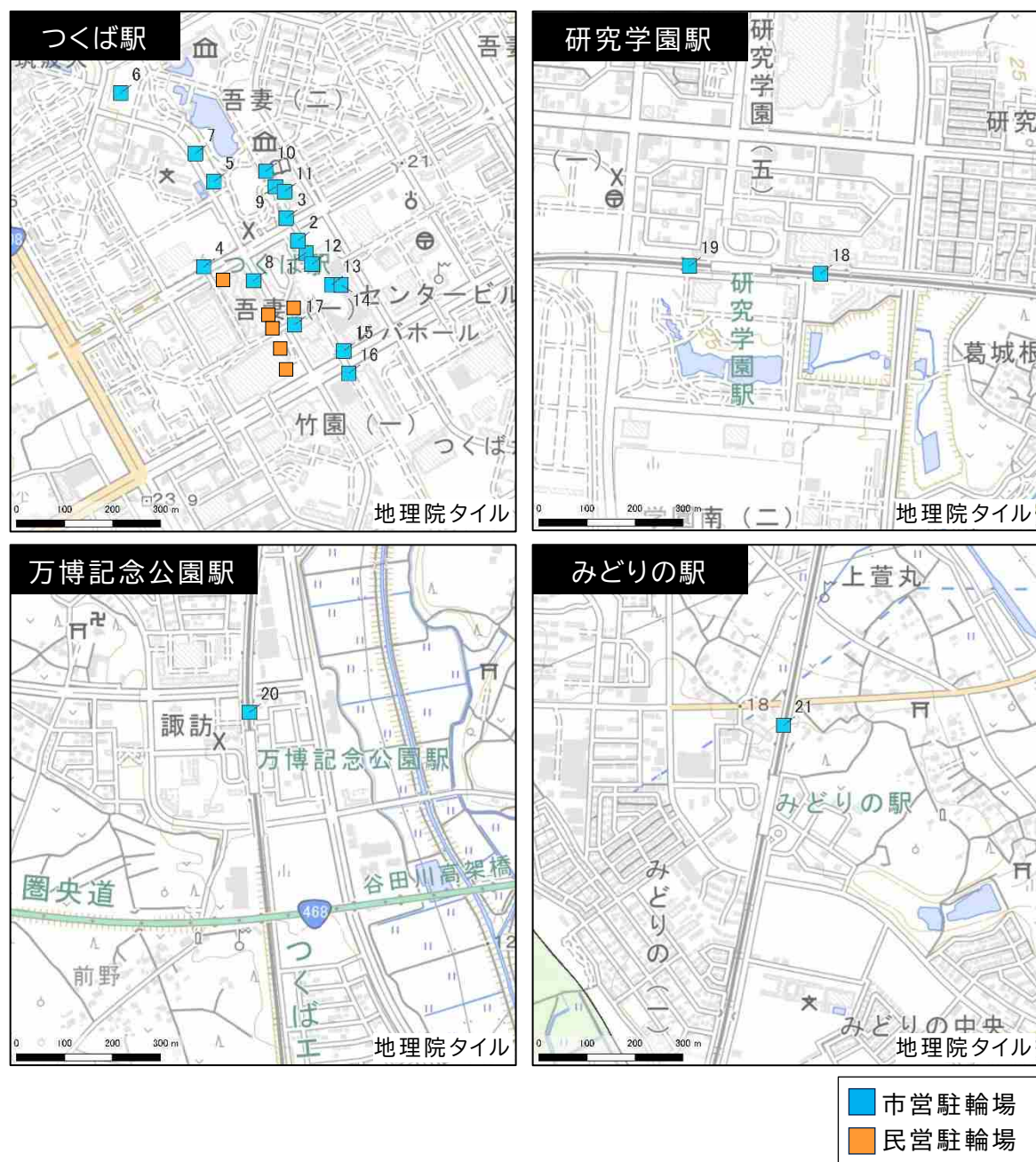


図 2.29 駅周辺の駐輪場位置(令和6年11月時点)

表 2.2 市営駐輪場一覧(令和6年11月時点)

TX駅	No	駐輪場名称	駐車 区分	供用台数(台)				料金
				定期		一時		
				自 転 車	原付・ 自動 二輪	自 転 車	原付・ 自動 二輪	
つくば駅 周辺	1	つくば駅中央自転車駐車場 第1区画	一時・ 定期	770	50	150	23	有料 ※1
	2	つくば駅中央自転車駐車場 第2区画	一時	-	-	58	-	有料
	3	つくば駅中央自転車駐車場 第3区画	一時	-	-	88	-	有料
	4	つくば駅西自転車駐車場	定期	121	-	-	-	有料
	5	つくば駅北1自転車駐車場	定期	293	-	-	-	有料
	6	つくば駅北2自転車駐車場	定期	305	-	-	-	有料
	7	つくば駅北オートバイ駐車場	一時・ 定期	-	55	-	8	有料
	8	つくば駅A5南路上駐車場	一時	-	-	60	-	有料
	9	つくば中央公園東 路上自転車駐車場	一時	-	-	39	-	有料 ※1
	10	つくば中央図書館西路上自転車駐車場	一時	-	-	162	-	有料 ※1
	11	つくば中央図書館南路上自転車駐車場	一時	-	-	50	-	有料 ※2
	12	つくば駅前広場自転車駐車場	一時	-	-	96	-	有料
	13	つくばセンター広場 東1自転車駐車場	定期	55	-	-	-	有料
	14	つくばセンター広場 東2自転車駐車場	一時	-	-	44	-	有料 ※1
	15	つくばさくら大橋北自転車駐車場	定期	309	-	-	-	有料
	16	つくばさくら大橋南自転車駐車場	一時	-	-	117	-	有料
	17	つくば駅前広場南自転車駐車場	一時・ 定期	500	-	42	13	有料
研究学園駅 周辺	18	研究学園駅東自転車駐車場 (1工区,2工区)	一時	-		216		無料
	19	研究学園駅西自転車駐車場 (1工区,2工区,3工区)	一時	-		492		無料
万博記念 公園駅周辺	20	万博記念公園駅北自転車駐車場 (1工区,2工区)	一時	-		315		無料
みどりの駅 周辺	21	みどりの駅北自転車駐車場 (1工区,2工区,3工区)	一時	-		624		無料

※1 2時間以内は無料

※2 市立中央図書館又は県立近代美術館つくば分館の利用者は無料

(2) 市営駐輪場の利用状況

市営駐輪場の利用状況は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年(2020年)に大きく減少しました。つくば駅では令和元年(2019年)の水準まで戻っていない状況です。

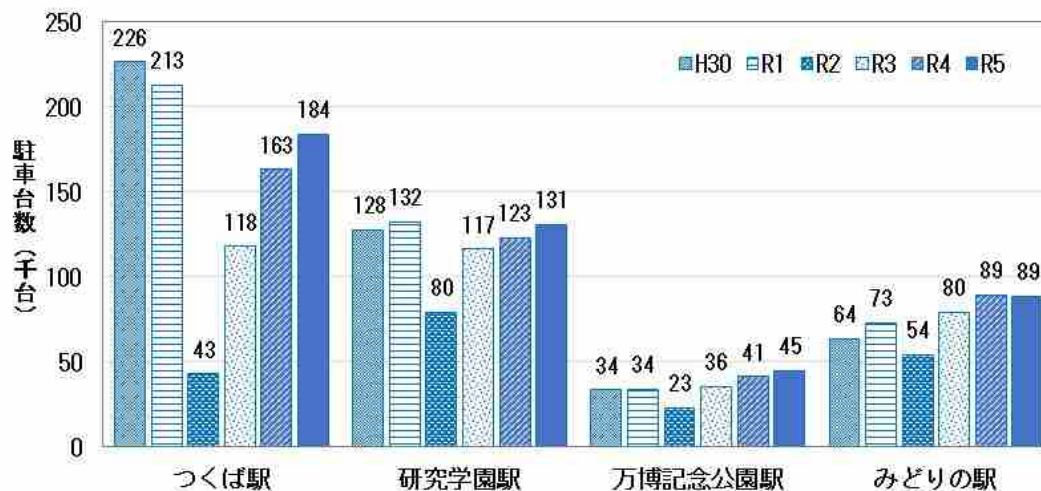
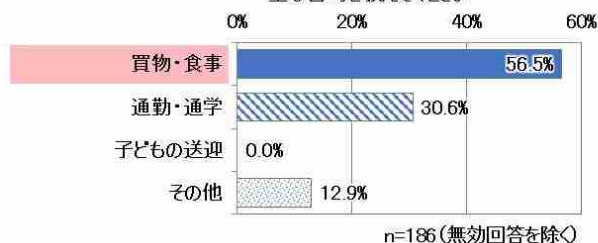


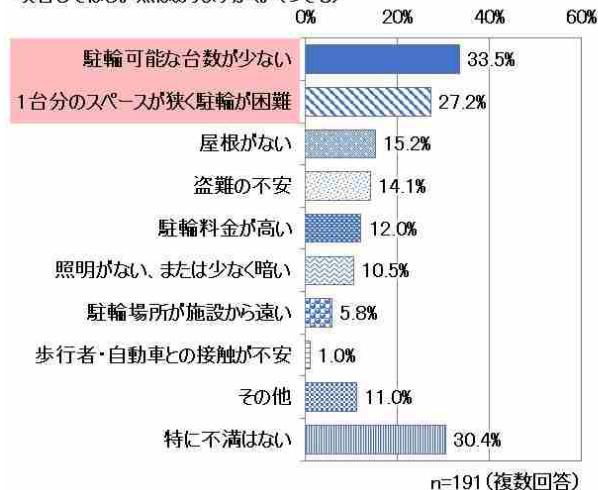
図 2.30 駅別における市営駐輪場の利用状況

鉄道駅周辺の駐輪場の利用目的は、「買い物・食事」が最も多いです。また、改善してほしい点として、「駐輪台数の少なさ」、「1台分のスペースの狭さ」が指摘されています。

＜市民(16歳以上)＞ Q: 鉄道駅周辺の自転車駐輪場を利用する主な目的を教えてください



Q: 利用している自転車駐輪場について改善してほしい点はありませんか(いくつでも)

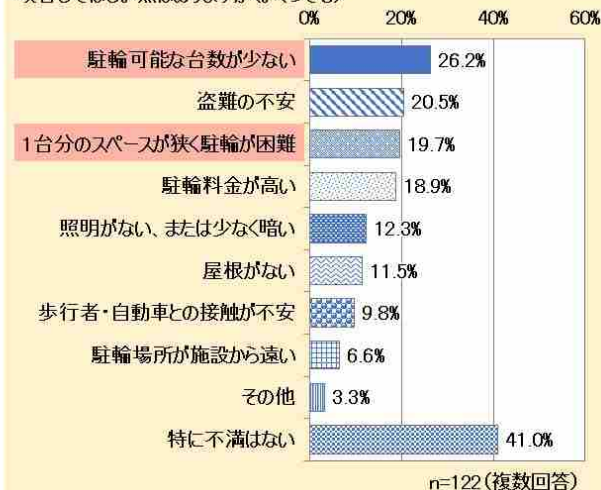


＜中学生＞

Q: 鉄道駅周辺の自転車駐輪場を利用する主な目的を教えてください



Q: 利用している自転車駐輪場について改善してほしい点はありませんか(いくつでも)



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査(R6)

図 2.31 自転車駐車場の利用目的やニーズ

(3) 放置自転車

つくば市では、「つくば市自転車等放置防止条例 第7条」に基づき、市内各駅で自転車等放置禁止区域を指定しています。

放置自転車台数の推移では、令和3年(2021年)以降全体としてやや増加傾向にあり、特に令和5年(2023年)はつくば駅周辺で放置自転車が増加しています。

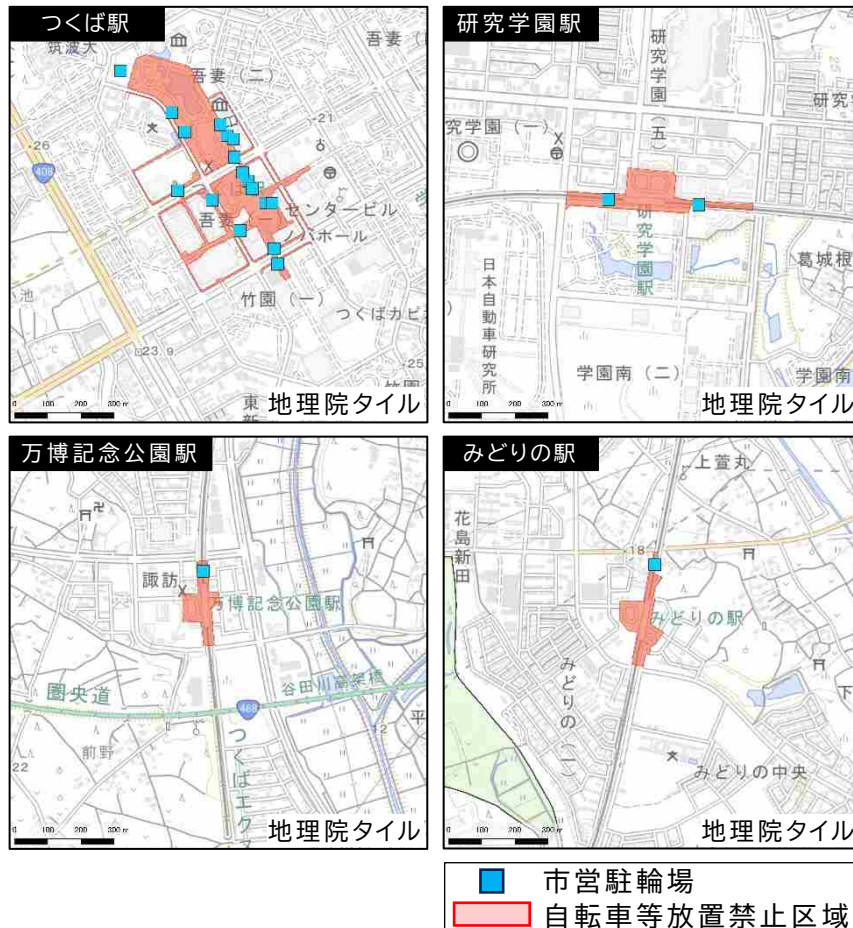
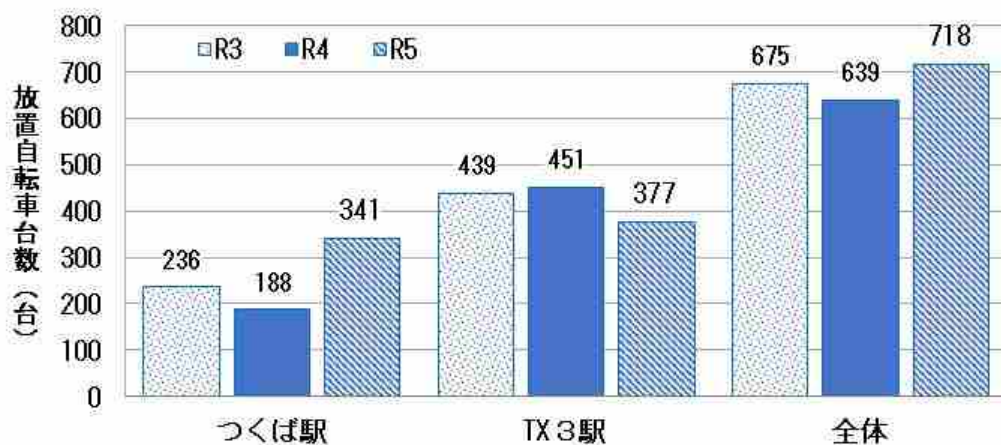


図 2.32 放置自転車の位置(令和6年11月時点)



出典：つくば市放置自転車実績（R3～R5年度）

図 2.33 放置自転車台数の推移

7. 施設立地状況

自転車利用が想定される施設（公共施設、学校教育施設、公園・スポーツ施設、観光施設等）は、駅周辺だけではなく、市内に広く点在しています。

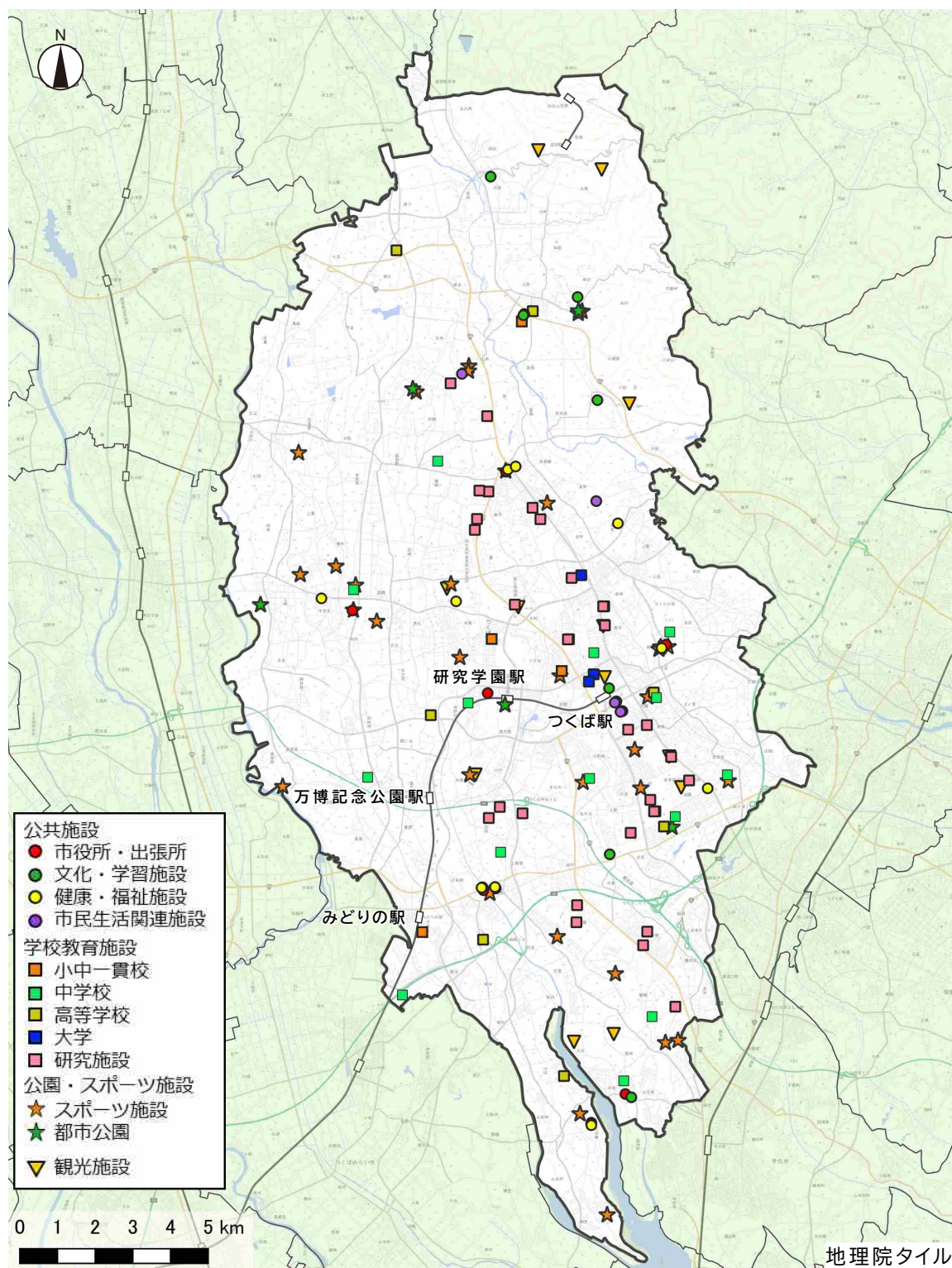


図 2.34 自転車利用が想定される施設

つくば霞ヶ浦りんりんロード沿いを中心に、自転車関連施設（休憩施設が5箇所等）が立地しています。

自転車を電車で運び（輪行）、現地で組み立ててサイクリングを楽しむための自転車拠点として、つくば駅前商業施設内に自転車組立スペースを設置しています。また、国内最高峰のBMXレーシングコースを備えた自転車拠点として、「サイクルパークつくば」を令和5年（2023年）に開所しました。



サイクルパークつくば

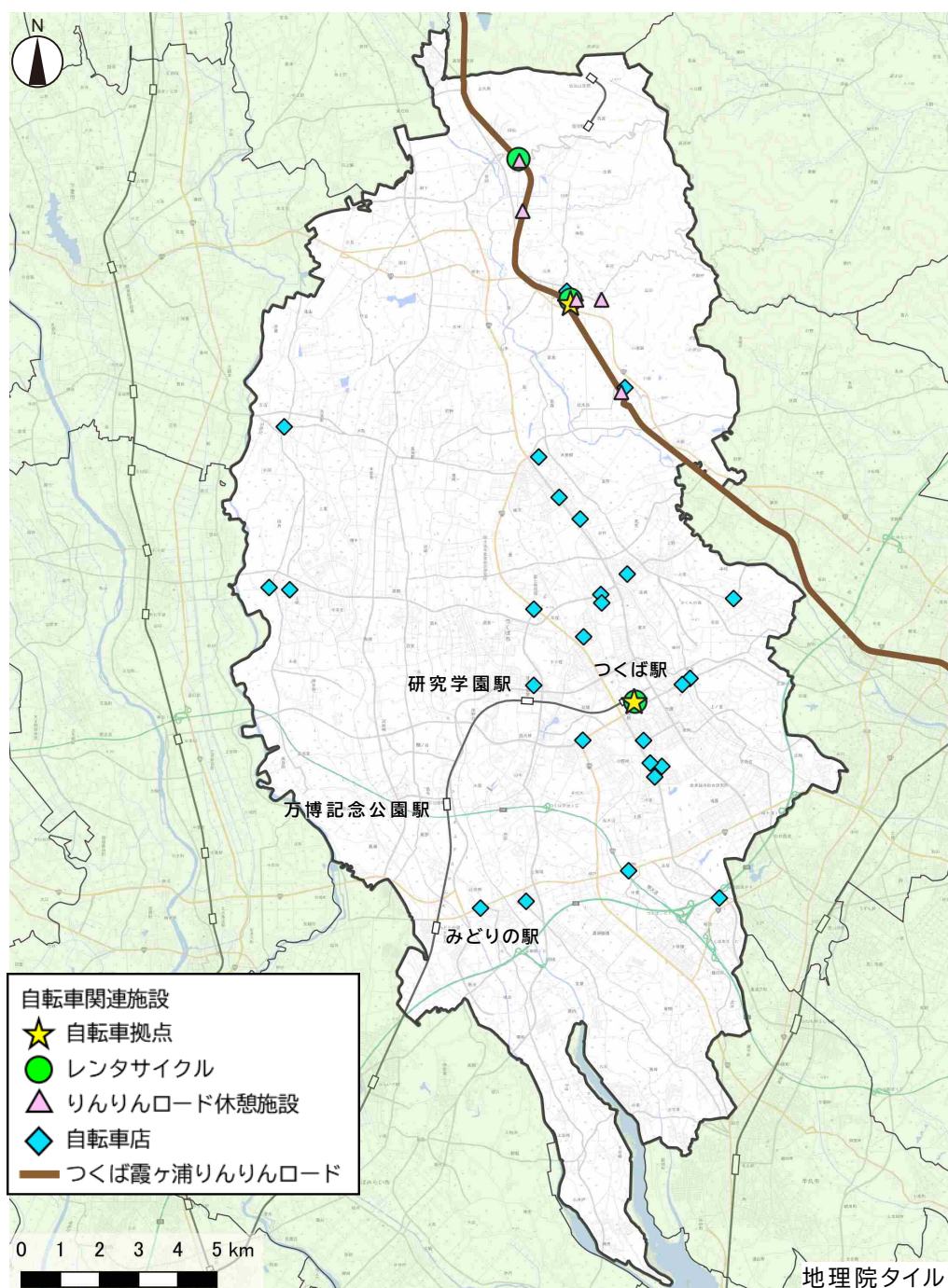
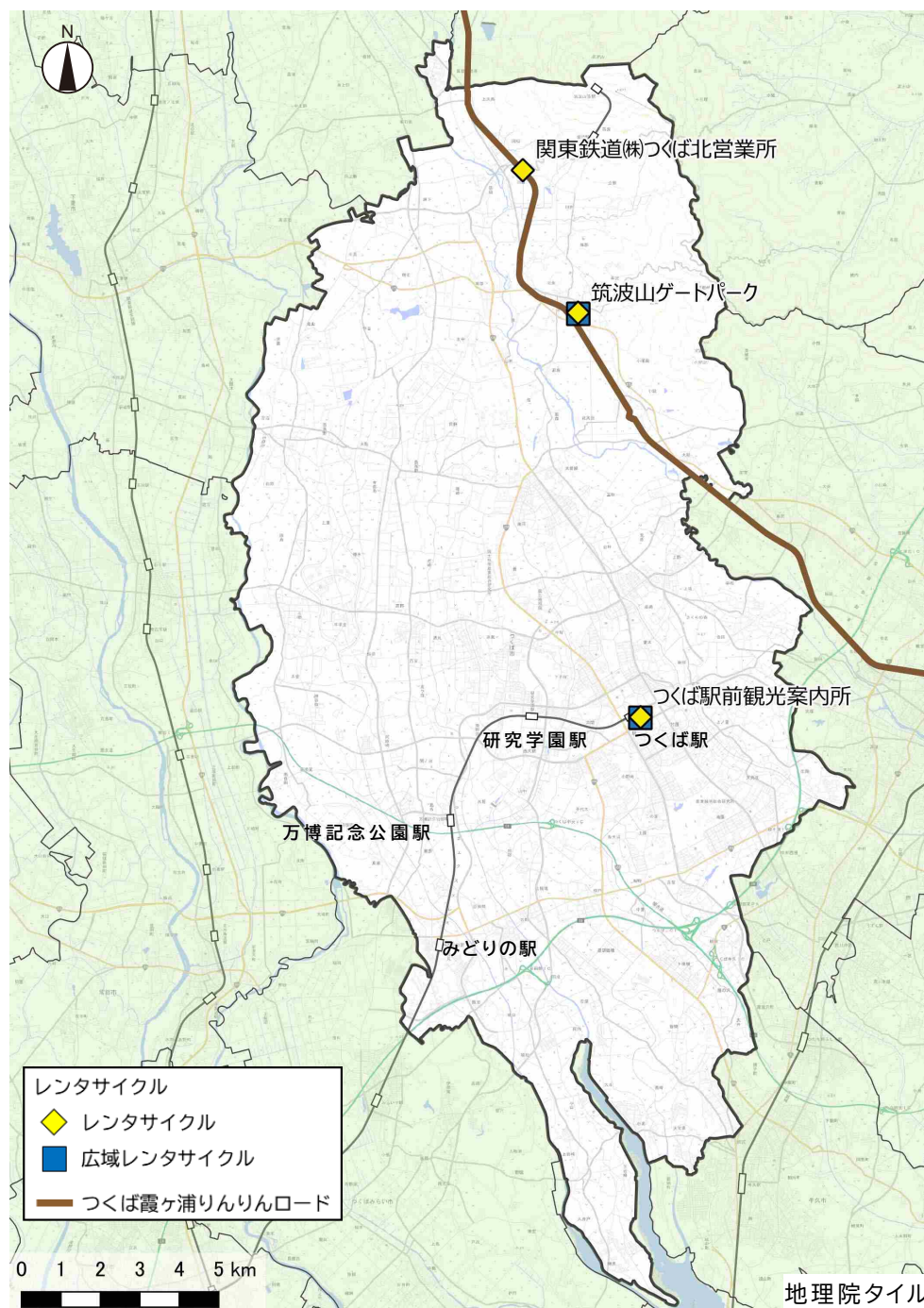


図 2.35 自転車関連施設

8. レンタサイクル・シェアサイクル

(1) レンタサイクル

レンタサイクルは、市内3箇所で開催されています(市中心部1箇所、つくば霞ヶ浦りんりんロード沿い2箇所)。



出典：【広域レンタサイクル】茨城県「つくば霞ヶ浦りんりんロード」ホームページ（2024年10月時点）

図 2.36 レンタサイクルの位置

表 2.3 レンタサイクルの概要

名称	貸出場所	車種・台数	料金	利用時間	備考
つくば駅前 レンタサイクル	つくば駅前 観光案内所	大人用 26台 子ども用 4台	500円／日 小学生以下 250円／日	午前9時 ～ 午後5時	—
筑波山口 レンタサイクル	関東鉄道㈱ つくば北営業所	大人用 16台 子ども用 2台	500円／日 小学生以下 250円／日	午前8時30分 ～ 午後5時	—
サイクルパーク つくば レンタサイクル	筑波山 ゲートパーク内	シティサイクル 大人用 9台※1 小学生以下 9台	500円／日 小学生以下 250円／日	午前9時 ～ 午後4時30分	ヘルメット無料貸出 ※1 うち幼児2人 同乗用自転車2台
		E-BIKE 5台	500円/2時 間。一日最大 2,000円		
		BMX大人用 8台 子ども用 28台	500円／日		ヘルメット無料貸出 サイクルパークつく ばBMXレーシング コース内のみ使用可 能
広域レンタサイクル	筑波山 ゲートパーク ・ つくば駅前 観光案内所	クロスバイク	2,000円／日	筑波山 ゲートパーク 午前9時 ～午後4時 火曜定休 ・ つくば駅前 観光案内所 午前9時30分 ～午後4時	ヘルメット無料貸出
		ロードバイク	2,500円／日		
		ミニベロ	2,000円／日		
		Eバイク	3,000円／日		
		ジュニアクロス バイク	500円／日		ヘルメット無料貸出 対応身長:135～ 150cm

出典：【広域レンタサイクル】茨城県「つくば霞ヶ浦りんりんロード」ホームページ（2024年10月時点）

(2) シェアサイクル(つくチャリ)

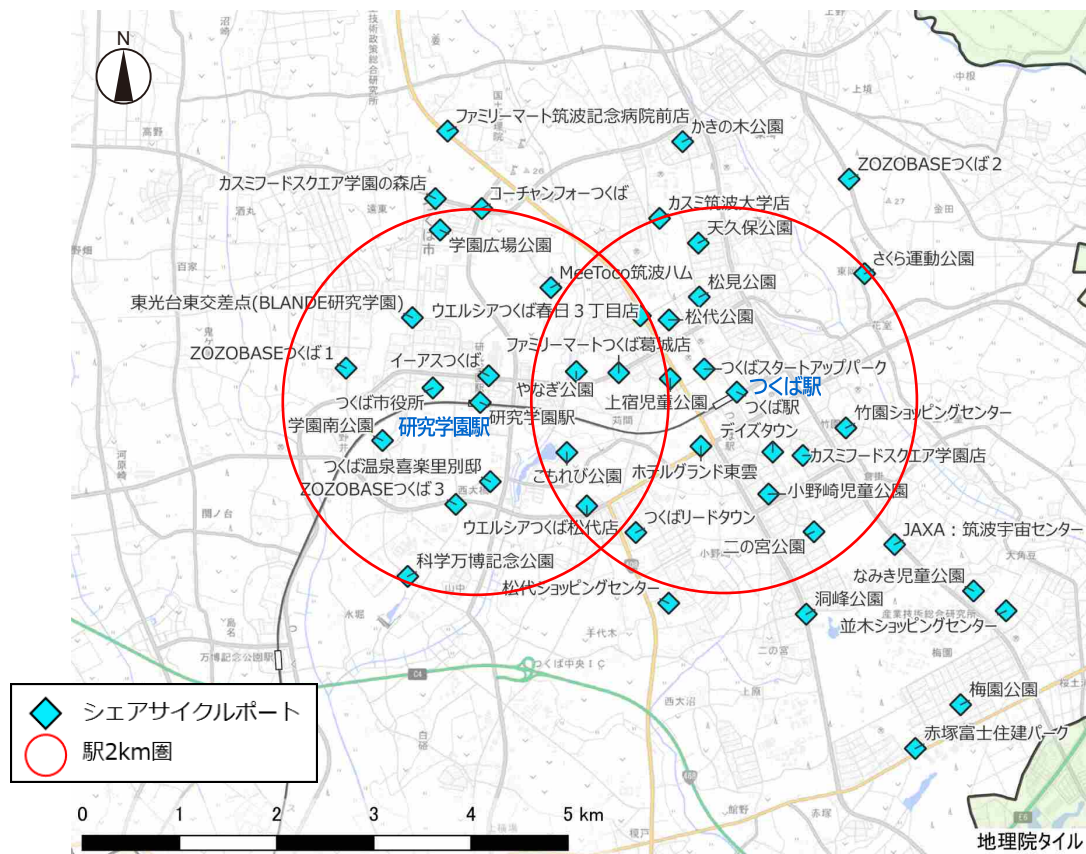
市の実証実験事業として、「つくチャリ」が令和3年(2021年)10月に開始しました。令和6年(2024年)10月より本格運用となり、つくば駅、研究学園駅周辺に43ポート設置(令和6年(2024年)10月現在)しています。



図 2.37 つくチャリ

表 2.4 つくチャリの概要

項目	内容
概要	つくば市の公共交通を補完する新しい移動手段であるシェアサイクル「つくチャリ」は、市のシェアサイクル実証実験事業として開始され、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る有料サービスである。令和6年(2024年)10月より本格運用している。
期間	令和3年(2021年)10月1日～令和6年(2024年)9月30日(実証実験) 令和6年(2024年)10月1日～(本格運用)
利用料	77円／15分, 上限1,500円／8時間(8時間以降は再び77円／15分を加算) クレジットカードまたはキャリア決済のみ
ポート数	43ポート
特徴	・24時間利用可能 ・スマホアプリで利用可能 ・アプリ上でポートの空き状況が確認できる ・シリコーンの反発で楽にこぐことができる自転車「Root One(ルートワン)」を全国で初めてシェアサイクルとして導入



つくチャリの利用状況は、市の当初目標値を大幅に上回り利用されています。

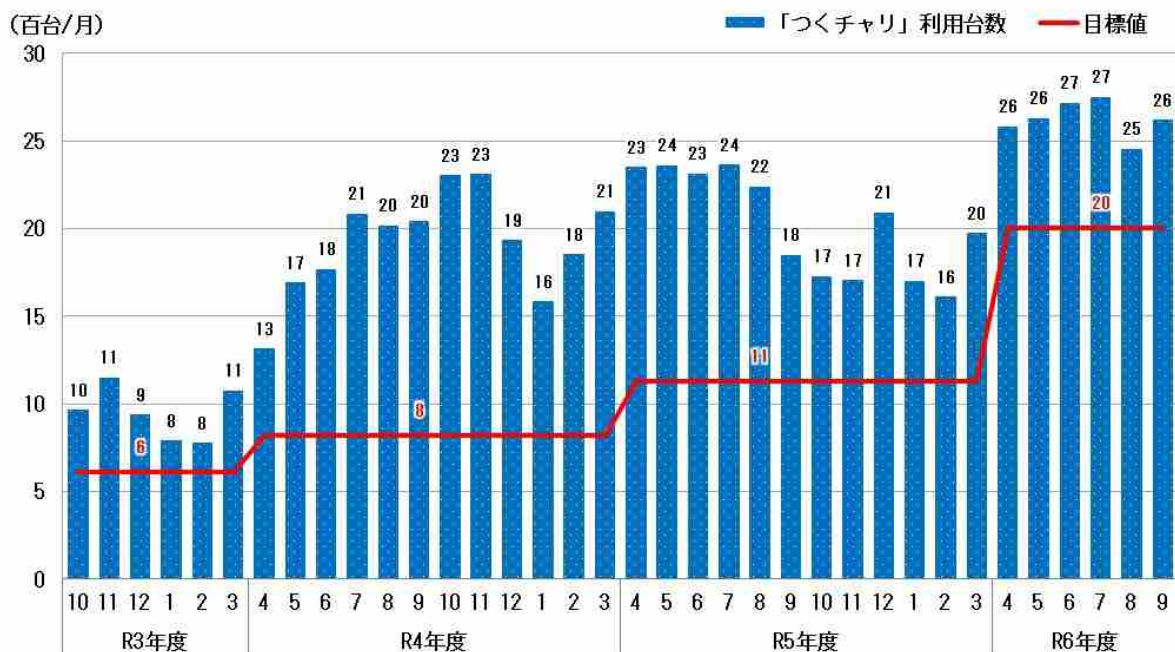


図 2.39 月別つくチャリ利用台数(令和3年10月～令和6年9月)

自転車利用に関するつくば市民アンケート調査において、つくチャリの認知度はエリアが限定されていることから、市民（16歳以上）の5割程度に留まっています。

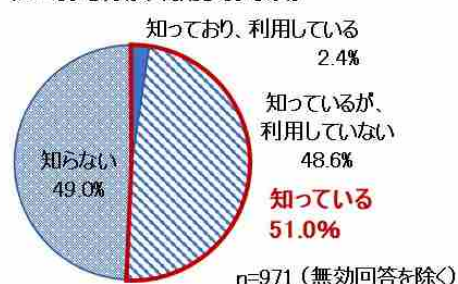
また、つくチャリを利用した市民（16歳以上）の47.8%、中学生の81.8%が「満足」、「やや満足」と回答しており、市民（16歳以上）の30.4%、中学生の9.0%が「不満」、「やや不満」と回答しています。

＜市民（16歳以上）＞ Q:あなたは「つくチャリ」を知っていますか 知っている方は、利用していますか

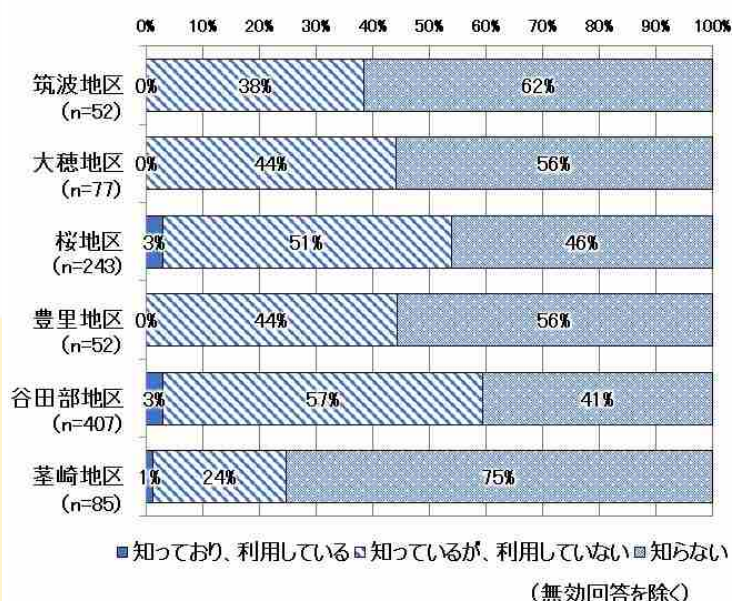
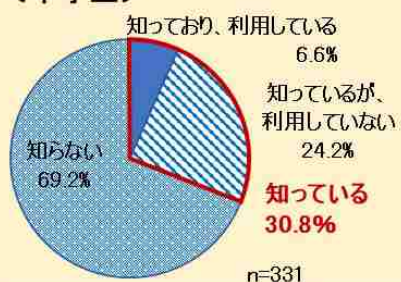
【全体】

【地区別】

Q:あなたは「つくチャリ」を知っていますか
知っている方は、利用していますか



＜中学生＞

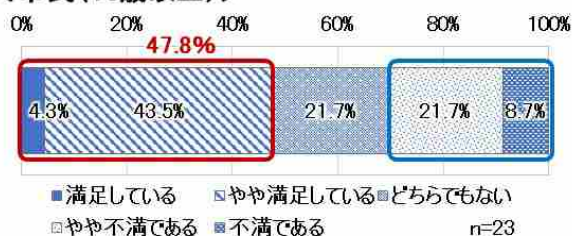


出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）

図 2.40 つくチャリ(シェアサイクル)の認知度

Q:つくチャリを「知っている、利用している」を選んだ方
「つくチャリ」に対する満足度を教えてください

＜市民（16歳以上）＞



＜中学生＞



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査（R6）

図 2.41 つくチャリの満足度

9. 観光

(1) 市内における観光実態

市では観光政策に関し、第3次つくば市観光基本計画で定めた基本理念の下、持続可能な観光を目指しています。

一方、数値目標となっている観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて令和2年(2020年)に減少し、令和5年(2023年)時点で令和元年(2019年)の水準まで戻っていない状況です。

【基本理念】

つくばと“つながる”つくばが“つながる”

—つくばの自然・科学・歴史・文化で人と地域と世界をつなぐ—

目標指標	内容
(数値目標) 観光入込客数	令和8年度(2026年度):500万人/年 令和6年度(2024年度):472万人/年
(市民意識の醸成) 市の観光振興の満足度	令和7年(2025年): 満足度指数をプラスへと向上
(市民意識の醸成) つくば市の魅力を市外の友人に 紹介したい(自慢したい)」と思う 市民の割合	令和7年(2025年):60.6%

出典：第3次つくば市観光基本計画（令和4年4月）

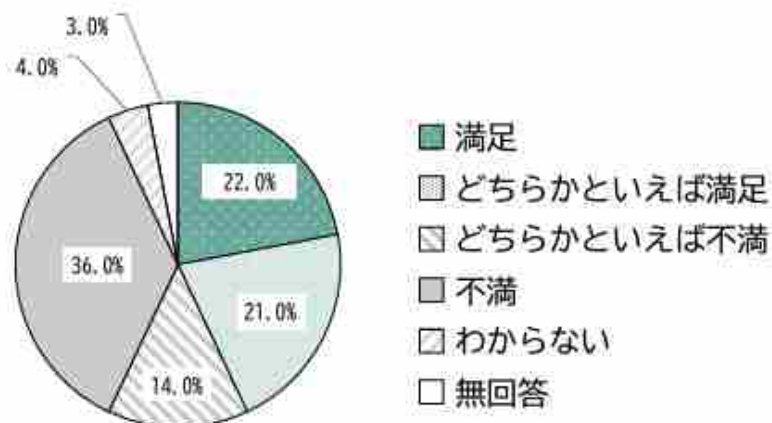
図 2.42 市の観光政策における基本理念と目標指標



出典：茨城県 観光客動態調査

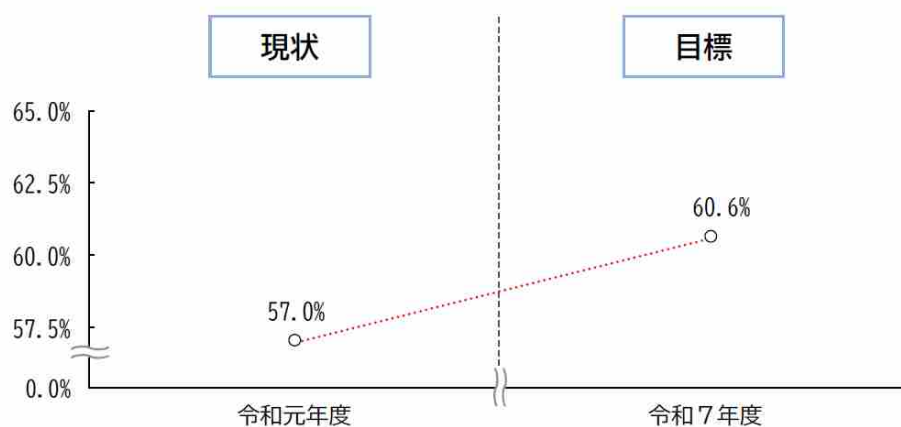
図 2.43 観光入込客数の推移

観光の振興に関する市民の満足度は、「満足」、「どちらかといえば満足」が43.0%を占めています。また、つくば市の魅力を市外の友人に紹介したい(自慢したい)と思う市民の割合は、令和元年度(2019年度)時点で57.0%となっています。



出典：つくば市市民意識調査（令和元年度）（第3次つくば市観光基本計画（2022））

図 2.44 観光の振興に関する満足度



出典：第3次つくば市観光基本計画（2022）

図 2.45 つくば市の魅力を市外の友人に紹介したい(自慢したい)と思う市民の割合

(2) つくば霞ヶ浦りんりんロード

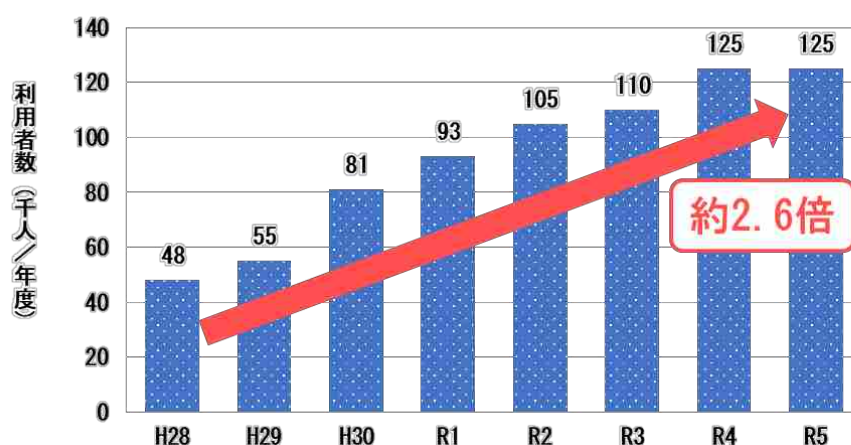
「つくば霞ヶ浦りんりんロード」は平成28年(2016年)に開通、令和元年(2019年)11月にナショナルサイクルルートの一つとして指定されました。

利用者数(令和4年(2022年)で約12.5万人)は年々増加し、開通した平成28年(2016年)と比べて2.6倍となっています。



出典：サイクリングいばらき

図 2.46 つくば霞ヶ浦りんりんロード ルート図



データ出典：茨城県ホームページより作成

図 2.47 つくば霞ヶ浦りんりんロード利用者数の推移

コラム ナショナルサイクルルートとは

ナショナルサイクルルート制度とは、自転車活用推進法を踏まえ創設された制度で、下記5つの項目で「一定の要件」を満たすサイクリングルートを対象に国の「推奨ルート」として指定しています。

①ルート設定／②走行環境／③受入環境／④情報発信／⑤取組体制

令和元年(2019年)11月に茨城県の「つくば霞ヶ浦りんりんロード」、滋賀県の「ビワイチ」、愛媛県と広島県にまたがる「しまなみ海道サイクリングロード」の3ルートが、さらに令和3年(2021年)5月には北海道の「トカプチ400」、千葉県・神奈川県・静岡県・愛知県・三重県・和歌山県にまたがる「太平洋岸自転車道」、富山県の「富山湾岸サイクリングコース」の3ルートがナショナルサイクルルートに指定されました。



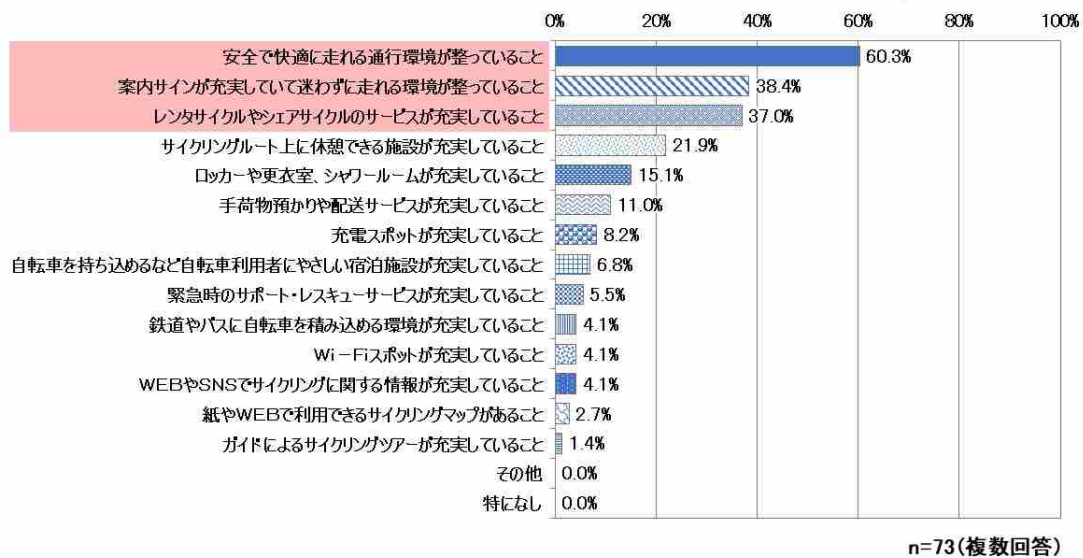
出典：ナショナルサイクルルート リーフレット 国土交通省ホームページ
(https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/assets/pdf/jitensha_jp.pdf)

図 ナショナルサイクルルート

(3) 観光・サイクリング目的の来訪に関する意向

令和6年度に実施したつくば市来訪者アンケート調査では、観光目的で自転車利用する際にあるとよい整備・サービスとして、「安全・快適な通行環境」、「充実した案内サイン」、「レンタサイクルやシェアサイクルのサービス充実」が上位3つを占めています。

(整備・サービスの要望) Q: つくば市内で観光やサイクリング目的で自転車を利用する際、どのような整備・サービスがあればより観光やサイクリングを楽しめると感じましたか。

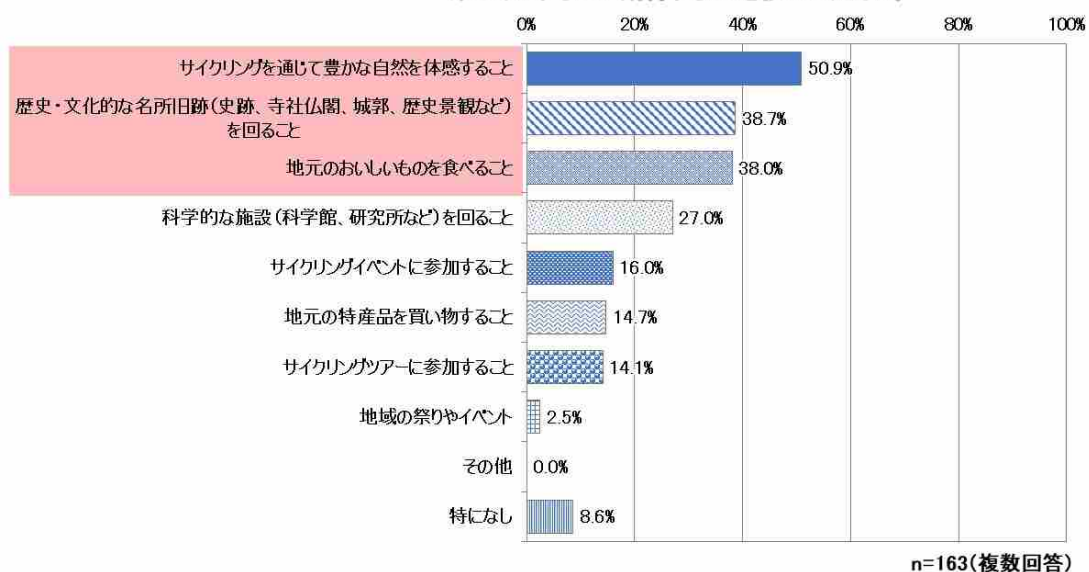


出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.48 必要な設備・サービス

観光目的で自転車利用する際に、楽しみにすること・期待することとして、「サイクリングを通じた豊かな自然体験」、「歴史・文化的な名所旧跡巡り」、「地元のおいしいものを食べること」が上位3つを占めています。

(自転車の利用で期待すること) Q: つくば市で観光やサイクリング目的で自転車を利用する場合、楽しみにすること・期待することを教えてください。



出典：自転車利用に関するつくば市民アンケート調査 (R6)

図 2.49 自転車の楽しみ・期待すること

10. 環境

国は平成25年度(2013年度)比で、令和12年度(2030年度)に温室効果ガスを46%削減、令和32年度(2050年度)にカーボンニュートラルを目指しています。

市では環境政策に関し、これまで様々な計画策定や取組を実施しており、市民や地域、事業者と協力して脱炭素社会の実現に向けて取り組むことを、「つくば市ゼロカーボンシティ宣言(令和4年(2022年)2月)」において表明しています。

表 2.5 地球温暖化対策に関するつくば市の動向について

年月	主な動向
H10(1998).10	つくば市環境基本条例を公布
H19(2007).10	大学、研究機関等と連携して「つくば3Eフォーラム」を結成
H21(2009).7	「つくば環境スタイル行動計画」を策定
H24(2012).3	「つくば環境スタイルサポーターズ」を発足
H25(2013).3	国から「環境モデル都市」に選定
H25(2013).4	「つくば市環境モデル都市行動計画」を策定
H30(2018).6	国から「SDGs未来都市」に選定
R2(2020).4	「第3次つくば市環境基本計画」を策定 「つくば市地球温暖化対策実行計画区域施策編」を策定
R4(2022).2	つくば市ゼロカーボンシティ宣言
R5(2023).4	「第3次つくば市役所地球温暖化対策実行計画事務事業編(改定版)」を策定
R5(2023).11	国から脱炭素先行地域に選定

<つくば市ゼロカーボンシティ宣言>

つくば市は、令和4年(2022年)に、令和32年(2050年)までに二酸化炭素排出量を実質ゼロとする「つくば市ゼロカーボンシティ宣言」を行いました。

つくば市は、平成30年(2018年)にSDGs未来都市に選定され、経済・社会・環境の面で持続可能都市に向けた取組を進めるとともに、「地球温暖化対策実行計画区域施策編」を策定し、市域全体における温暖化対策を進めています。今後、市と市民、地域、事業者等が危機感を共有し、協力して脱炭素社会の実現に向けて取り組んでいきます。



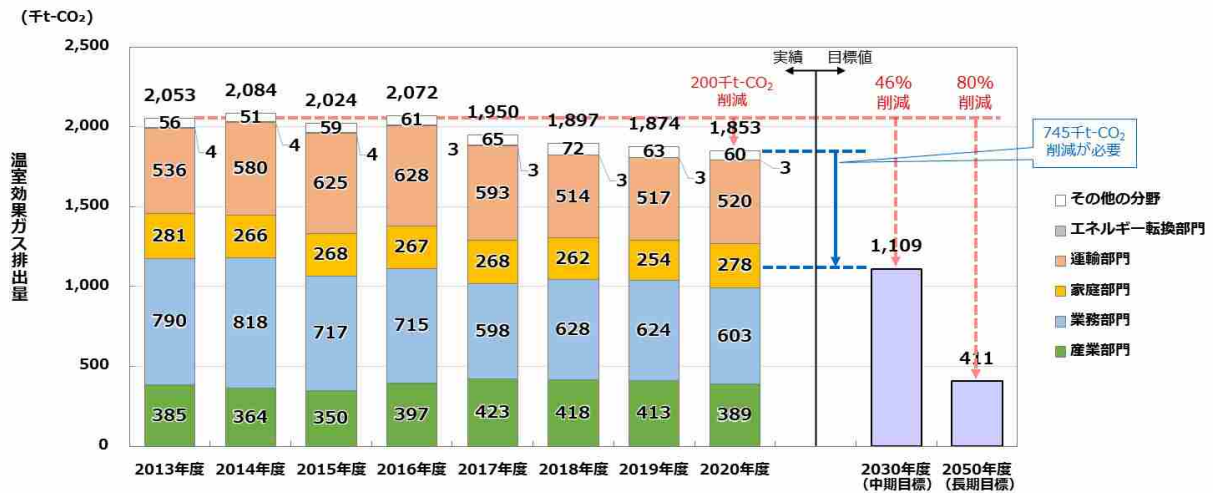
ゼロカーボンシティとは

環境省では、「2050年にCO₂(二酸化炭素)を実質ゼロにすることを目指す旨を首長自らが又は地方自治体として公表された地方自治体」をゼロカーボンシティとしています。

宣言の背景

2015年のパリ協定で、世界の平均気温上昇を産業革命以前から1.5℃以内に抑える努力をすることが掲げられました。日本では、2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロとするカーボンニュートラルを目指し、2030年度における温室効果ガスの削減目標を46%減(2013年度比)としています。

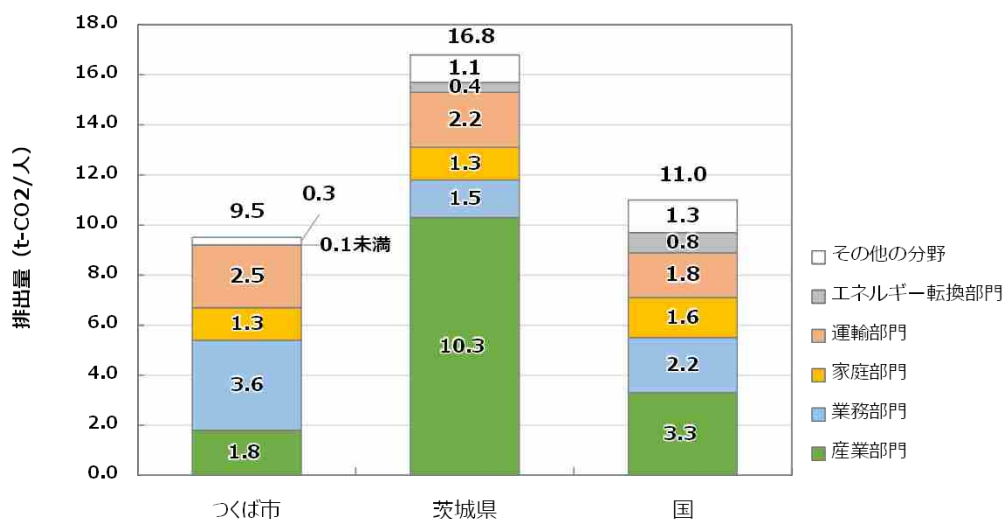
市の温室効果ガス排出量の推移をみると、平成25年(2013年)から令和元年(2019年)にかけて179千t-CO₂減少しました。しかし、令和32年(2050年)のカーボンニュートラル達成に向けては、令和3年(2021年)から令和12年(2030年)にかけて745千t-CO₂の削減が必要であり、更なる取組の推進が必要な状況となっています。



出典：つくば市生活環境部環境政策課「ゼロカーボンで住みよい2050年に向けたつくば市の現状」、つくば市地球温暖化対策 実行計画 区域施策編（2020）より作成

図 2.50 市の温室効果ガス排出量の推移

人口1人当たりの温室効果ガス排出量は、国や県と比較して低い状況です。つくば市の特性として、業務部門（研究所の多数立地）、運輸部門（自動車社会）の排出量・割合が高い状況となっています。



出典：つくば市生活環境部環境政策課「ゼロカーボンで住みよい2050年に向けたつくば市の現状」、つくば市地球温暖化対策 実行計画 区域施策編（2020）より作成

図 2.51 人口1人当たりの温室効果ガス排出量(2013年)

11. 健康

市では健康政策に関し、つくば市民一人ひとりが、いきいきと暮らせるまちを実現するため、第4期つくば市健康増進計画において、より「健康寿命の延伸」、「生活の質の向上」、「社会環境の質の向上」を基本目標に設定しています。

市民の運動習慣の現状として、小学生から成人まで運動習慣の割合が低下しています。特に、息が弾む程度の運動を週2回以上している成人は男性28.1%、女性20.7%であり、平成27年(2015年)調査と比べて令和元年(2019年)は20ポイント程度減少しています。

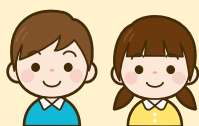
【基本理念】

自分らしく いきいきと暮らせるまちつくば

基本目標	内容
基本目標(1) 健康寿命の延伸	日常生活で支援や介護を要しない自立して生活できる期間を延ばす
基本目標(2) 生活の質の向上	健やかで心豊かな生活を送り、生きがいや幸せを実感できる
基本目標(3) 社会環境の質の向上	家族や地域・職場等、さまざまな面から「健康を支えあえる社会」を構築する

<市民の運動習慣の現状>

【小学生】 放課後、身体を使って遊んだり運動する日が週3日以上ある人の割合



対象	平成27年	令和元年	増減
小学生	88.9% (n=397)	79.5% (n=400)	-9.4

【中学生・高校生】 体育の授業以外で、息が弾む程度の運動を週2回以上している人の割合



対象	平成27年	令和元年	増減
中学生	75.3% (n=372)	74.3% (n=424)	-1.0
高校生	47.2% (n=464)	39.6% (n=420)	-7.2

【成人】 息が弾む程度の運動を週2回以上している人の割合



対象	平成27年	令和元年	増減
成人男性	49.1% (n=442)	28.1% (n=844)	-21.0
成人女性	38.6% (n=604)	20.7% (n=714)	-17.9

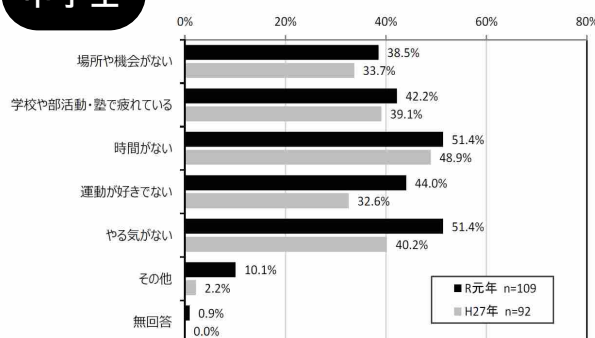
出典：第4期つくば市健康増進計画（2021）

図 2.52 市の健康政策における基本理念と基本目標

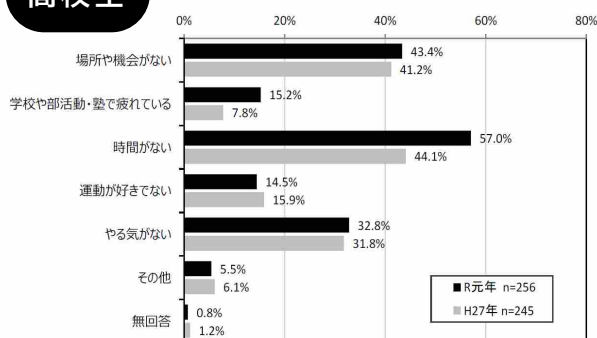
中学生、高校生の運動しない理由は、「時間がない」が最も多くなっており、特に高校生では12.9ポイント増で半数を超えています、また、中学生に関して、「やる気がない」、「運動が好きでない」の割合が10ポイント以上増加しています。

成人では、「仕事や家事で疲れている(42.4%)」が最も多く、次いで「忙しくて時間がない(34.7%)」が多くなっています。

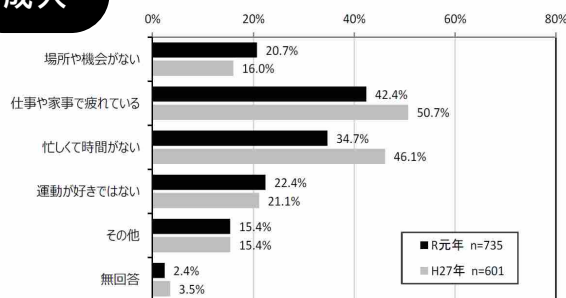
中学生



高校生



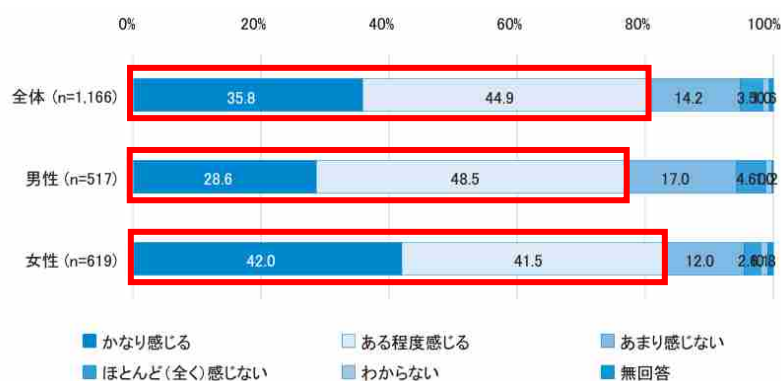
成人



出典：第4期つくば市健康増進計画（2021）

図 2.53 運動をしない理由

市民のうち、運動不足に関して「かなり感じる」、「ある程度感じる」と回答した人は8割を超えています。



出典：つくば市スポーツ推進計画 中間年度見直し版（2019）

図 2.54 運動不足を感じている人の割合（2019年）

12. 現状のまとめ

表 2.6 現状のまとめ(1/2)

項 目	現 状
地勢・人口等	- 東西に約16km、南北に約32kmの広さ、平坦な地形。市の北東部には筑波山を有し、自然環境に恵まれている。 - 過去24年間で人口は増加。将来人口としては、約29万人(2048年)をピークに減少していくと推計。
交通基盤	- 鉄道は1路線(つくばエクスプレス)4駅が立地しており、路線バスは38路線が運行。 - コミュニティバス「つくバス」、筑波地区支線型バス「つくばね号」、予約制乗り合いタクシー「つくタク」が運行。 - 市内で約30箇所が主要渋滞箇所指定(国道354、408号や県道藤沢豊里線、市道洞峰公園周辺等)。 - 市民の交通安全環境等に対する不満として、「通学路等の子どもの安全対策」、「自転車専用道路や歩道の整備」が上位。 - 車道通行時、「自転車通行空間の狭さ」、「雑草や街路樹の車道へのはみだし」、「自転車レーン等がないこと」に、不安・走りにくいと感じている。 - つくば駅周辺の自転車専用通行帯や、国道408号・県道において車道混在の自転車通行空間が整備済み。 また、つくば駅周辺には、歩行者・自転車が通行可能なペDESTリアンデッキが整備済み。 - 市の周辺4市で自転車ネットワーク計画が策定、県はいばらき自転車ネットワーク(つくば霞ヶ浦りんりんロード、小貝・鬼怒ツインリバールート)を設定。
交通特性 (移動関連)	- 代表交通手段分担率は、自動車が62.9%で最も高い。 - 自転車の代表交通手段分担率は12.2%であり、県南部地域では最も高い水準。 - 駅端末における自転車の交通手段分担率では、みどりの駅、研究学園駅で25%を超える。 - 自転車利用の移動目的は、市内移動、市外移動ともに「通学」が最も高い(市内移動:21.3%、市外移動:38.2%)。 - 市民(16歳以上)の自転車所有状況は、「所有」が54.4%、「所有していない」が45.6%。 - 最も多い所有車種は、シティサイクル(電動アシストなし) - 日常利用の自転車利用環境へのニーズとして、「安全・安心・快適な自転車通行空間整備」、「夜間でも安全に自転車利用できるように街灯の整備」、「自転車利用者のルール・マナー」が求められている。
交通特性 (安全関連)	- 市内の自転車事故発生件数(10万人当たり県内ワースト7位)は減少傾向。全事故件数当たりの自転車事故の割合は増加傾向にある。 - 令和5年度の自動車事故状況では、当事者種別では「対自動車」(94.6%)、発生場所では「交差点」(46.4%)、時間帯では「日中」(66.1%)がそれぞれ最も多い。 - 自転車の交通ルールは概ね認知されているものの、自転車の車道通行原則を遵守している市民(16歳以上)は41.7%。 - 中学生は、「並進の禁止」を「守っている」(63.1%)、「守っていない」(33.1%)。 - ヘルメット着用努力義務について、市民(16歳以上)の35.5%、中学生の78.8%が遵守している。 - 自転車に対し、歩行者は「一時停止せずに飛び出し」や「携帯電話のながら運転」について、ドライバーは「急な飛び出し」や「左側通行していないこと」について不満を感じている。 - 自転車利用に関する交通安全講習の受講経験がない市民(16歳以上)が約6割。

表 2.7 現状のまとめ(2/2)

項 目	現 状
自転車駐車場の立地状況、 放置自転車	- 市営駐輪場の利用状況は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年(2020年)に大きく減少。つくば駅、研究学園駅では令和元年(2019年)の水準まで戻っていない。 - 放置自転車は令和3年(2021年)以降全体としてはやや増加傾向にあり、特に令和5年(2023年)はつくば駅周辺で放置自転車が増加している。 - 駐輪場の利用目的は、市民(16歳以上)も中学生も「買い物・食事」が最も多い。 - 駐輪環境で改善してほしい点として、「<u>駐輪台数の少なさ</u>」、「<u>1台分のスペースの狭さ</u>」が多い。
施設立地状況	- 公共施設、学校教育施設、公園・スポーツ施設、観光施設等、自転車利用が想定される施設は市内に広く点在。 - 自転車関連施設はつくば駅周辺と、つくば霞ヶ浦りんりんロード沿いを中心に立地。「サイクルパークつくば」が令和5年(2023年)に開所。
レンタサイクル ・ シェアサイクル	- レンタサイクルは、市内3箇所(市中心部1箇所、つくば霞ヶ浦りんりんロード沿い2箇所)で実施。 - シェアサイクルは、「つくチャリ」が令和3年(2021年)10月に開始、つくば駅、研究学園駅周辺に43ポート整備。 「つくチャリ」の利用状況は、市の当初目標値を大幅に上回った。 - つくチャリの「利用経験がない」のは、市民(16歳以上)97.6%、中学生94.4%。<u>利用した市民(16歳以上)の約48%は満足、約30%は不満。</u>
観光	<u>観光入込客数は令和元年(2019年)までは増加傾向だったが、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少。令和5年(2023年)時点では令和元年(2019年)の水準に戻っていない。</u> - 観光の振興に関する市民の満足度は、「満足・どちらかといえば満足」が43.0%、つくば市の魅力を市外の友人に紹介したい(自慢したい)と思う市民の割合は57.0%。 - ナショナルサイクルルートの「つくば霞ヶ浦りんりんロード」の利用者数は、令和4年(2022年)で約12.5万人であり、平成28年(2016年)と比べて2.6倍増。 - 観光目的で自転車利用する際にあるとよい整備・サービスとして、「安全・快適な通行環境」、「充実した案内サイン」、「レンタサイクルやシェアサイクルのサービス充実」が上位。 - 楽しみにすること・期待することとして、「サイクリングを通じた豊かな自然体験」、「歴史・文化的な名所旧跡巡り」、「地元のおいしいものを食べる」が上位。
環境	- 令和4年(2022年)2月、「つくば市ゼロカーボンシティ宣言」を行い、脱炭素社会の実現に向けて取り組むことを宣言。 - 現状のCO₂削減ペースでは、令和32年(2050年)にカーボンニュートラルの達成には、更なる取組みの推進が必要。 - 温室効果ガスは、人口1人当たりの排出量は国や県と比較して低いものの、<u>市では業務部門、運輸部門で排出量・割合が高い。</u>
健康	- 小学生から成人まで<u>市民の運動習慣の割合が低下</u>(特に、成人は平成27年(2015年)調査と比べて20ポイント程度減少)。 - 市民のうち、運動不足を「かなり感じる」、「ある程度感じる」と回答した人は、8割超。

13. つくば市の自転車を取り巻く課題

現状を踏まえ、つくば市における自転車を取り巻く課題として、それぞれ「環境」、「健康」、「観光(賑わい)」、「安全」に関して以下のとおり整理します。

表 2.8 つくば市の自転車を取り巻く課題

① 環境に関する課題	
まとめ	高いクルマ依存の状態にあり、慢性的な交通渋滞への対策が必要。(市の自動車分担率は約 6 割で最も高い。市内主要渋滞箇所は 30 箇所等)
対策の方向性	カーボンニュートラルの達成に向けて、日常・非日常の移動において環境に優しい交通手段の活用を促す等、環境負荷低減につながる自転車活用を推進することが必要。
② 健康に関する課題	
まとめ	小学生から成人まで市民の運動習慣の割合が低下。 特に、息が弾む程度の運動を週2回以上している成人は、男女とも 20 ポイント程度減少。
対策の方向性	市民の健康寿命や生活の質(QoL)等の向上に向けて、生活の中で運動普及等を推進するために、市民の健康・快活につながる自転車活用を推進することが必要。
③ 観光(賑わい)に関する課題	
まとめ	観光入込客数は令和元年(2019 年)までは増加傾向だったが、新型コロナウイルス感染症の影響で減少。令和 5 年(2023 年)時点では令和元年(2019 年)の水準に戻っていない。
対策の方向性	地域の賑わい創出や持続可能な観光地域づくりに向けて、市の特色である科学や文化、つくば霞ヶ浦りんりんロードをはじめとした地域資源を活用しながら、イベントやコンテンツづくり等の地域の魅力向上・賑わい創出につながる自転車活用を推進することが必要。
④ 安全に関する課題	
まとめ	市内の自転車関連事故(人口 10 万人当たり)は県内ワースト 7 位。市民向け調査において、「自転車専用道路や歩道の整備」や「自転車利用者のルール・マナー」が改善要望の上位となっている。
対策の方向性	自転車を誰でも安心・安全に楽しく利用できる環境の形成に向けて、安全で快適な通行環境整備と自転車の安全利用を推進することが必要。