

様式第 4 号（第 7 条関係）

パブリックコメント募集案件概要書

【案件名：第 2 次つくば市地域公共交通計画（案）】

つくば市都市計画部総合交通政策課

○ 計画等を必要とする背景・提案に至るまでの経緯

現行の「つくば市地域公共交通計画」が策定から 5 年目を迎え、今年度末に対象期間を満たすことから、市政やまちづくりの方針を示す上位・関連計画や地域公共交通を取り巻く現況を踏まえ、「第 2 次つくば市地域公共交通計画」を策定します。

○ 他の自治体の類似する計画等の事例

- ・ 茨城県地域公共交通計画（茨城県）
- ・ 土浦市地域公共交通計画（土浦市） 等

○ 未来構想における根拠又は位置付け

つくば市未来構想に掲げる目指すまちの姿の一つである「誰もが自分らしく生きるまち」から展開された「多様な移動手段があるまちをつくる」を具体化する計画です。

○ 関係法令、条例等

- ・ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年（2007 年）10 月施行）

○ 計画等の実施により予測される影響及び効果（算出できるものはコストを含む。）

既存の公共交通サービスの利便性や快適性の向上及び最適化を図り、自家用車以外の移動手段でも移動の自由を確保できる環境づくりを進めることで、誰もが自由に移動できる持続可能な地域公共交通を実現します。

第2次つくば市地域公共交通計画 概要版(案)

令和8年(2026年)3月

[対象期間]令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)まで

第1章 計画の概要

■計画策定の背景

つくば市では、社会・経済等の情勢変化に的確に対応し、諸課題を克服しながら次の世代に継承・発展させていく「持続可能都市」の実現に向け、自家用車に過度に依存した交通体系から、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、市民が安全で快適に移動できる交通体系への転換を目指しています。

今回、「つくば市地域公共交通計画(以下、「第1次計画」という。)」が策定から5年目を迎え、対象期間を満たすこと、市政やまちづくりの方針を示す上位計画の「つくば市戦略プラン」「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」やその他関連計画が改定されたこと、また、地域交通法やバス運転手の改善基準告示の改正等により、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化したことを踏まえ、「第2次つくば市地域公共交通計画」を策定します。

■本計画の位置づけ

本計画は、つくば市のまちづくりの指針である「つくば市未来構想」「第3期つくば市戦略プラン」と、都市計画に関する基本的な方針である「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」を上位計画に位置付け、それら計画との整合を図りつつ、計画の実現に向けた地域公共交通の役割や具体的な施策等を明示するものです。

また、「つくば総合都市交通体系調査」「第3次つくば市環境基本計画」「つくば市地域福祉計画(第4期)」「つくば市自転車活用推進計画」といった関連計画との整合を図った上で、「ゼロカーボンで住みよいつくば市」の実現に向けて開催された「気候市民会議つくば2023」の提言内容も踏まえて、計画を策定します。

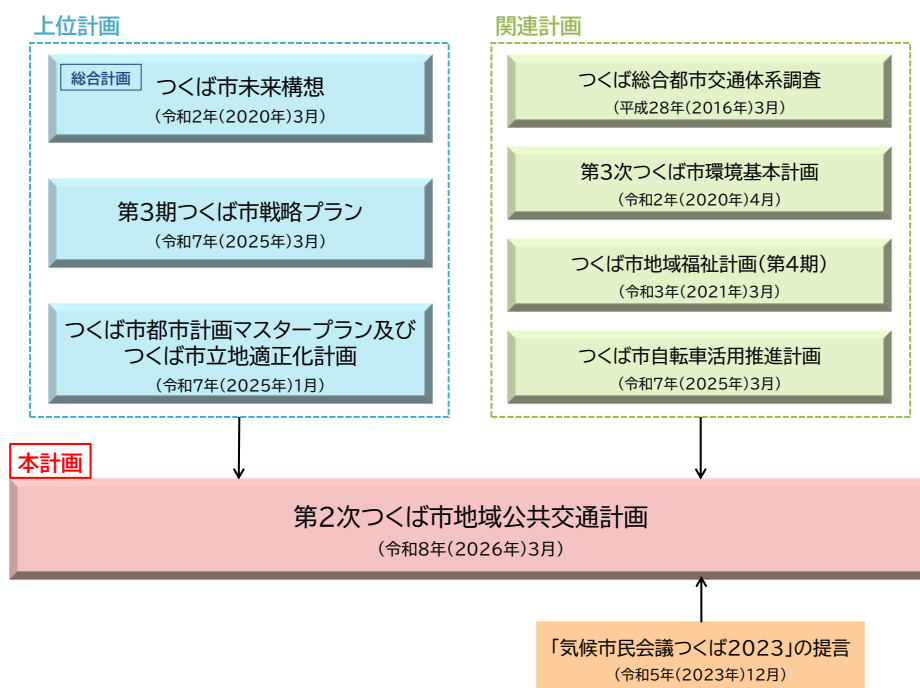


図 本計画と上位・関連計画との関係

第2章 基本的な方針

■つくば市の地域公共交通を取り巻く現状

●上位・関連計画の方針

上位計画のうち、令和7年(2025年)3月に策定された「第3期つくば市戦略プラン」では、今後5年間の市の取組方針となる基本施策として「多様な移動手段のあるまちをつくる」ことを定めています。令和7年(2025年)1月に改定された「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、土地利用の特性によるゾーニング、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」の構築を進めることが示されています。

関連計画のうち「第3次つくば市環境基本計画」では、目指すべき将来像である「豊かなつくばの恵みを未来につなぐ 持続可能都市」の実現に向けた施策の柱の1つとして、「交通システムの脱炭素化」を進めることが示されています。

●地域特性の現状

つくば市は、6つの旧町村が合併し、現在の市域を形成しており、南北に非常に長いという特徴があります。平成17年(2005年)8月に開業したつくばエクスプレスの沿線を中心に現在も人口や世帯数が増加しており、令和7年(2025年)10月1日時点で常住人口(令和2年(2020年)国勢調査基準)が26.3万人、世帯数が12.7万世帯となっています。一方で、周辺部を中心に人口減少と高齢化が進行しており、市内でも人口動態に差がみられます。

つくば市の特徴として、筑波大学や宇宙航空研究開発機構(JAXA)筑波宇宙センターなど29の国等の研究・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、多くの研究者や学生が集まる日本有数の学術研究都市である点が挙げられます。また、筑波山をはじめとした観光地としての側面を有するほか、大型商業施設や医療施設などが充実し、生活利便性が高い点も特徴となっています。

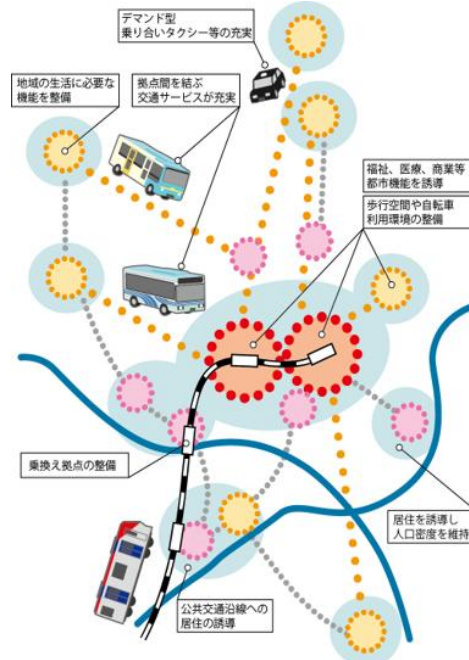


図 拠点連携型持続可能都市のイメージ

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

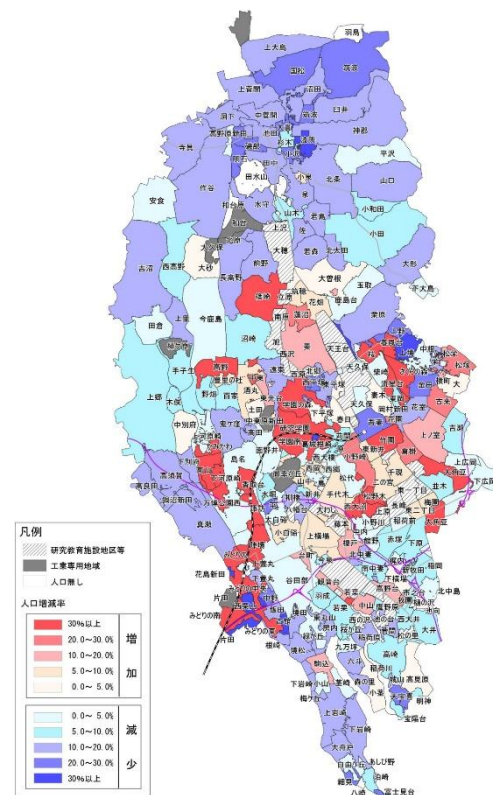


図 大字別人口増減(平成24年(2012年)～令和4年(2022年)実績値)

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

●移動実態の現状

つくば市は、周辺の土浦市、牛久市、常総市、つくばみらい市や、つくばエクスプレスで接続する東京都などと通勤・通学者の移動で密接な結びつきがあり、都心の「ベッドタウン」と周辺市町村の「通勤・通学先」の両方の側面がある点が特徴です。交通手段分担率は、市内発着トリップの代表交通手段でみると、自動車分担率が 63.0% となっており、自動車が主たる移動手段となっています。市内の地域別に見ると、郊外部を中心に自動車の割合が高い一方で、つくば駅周辺等の中心部では徒歩の割合が比較的高い傾向にあります。

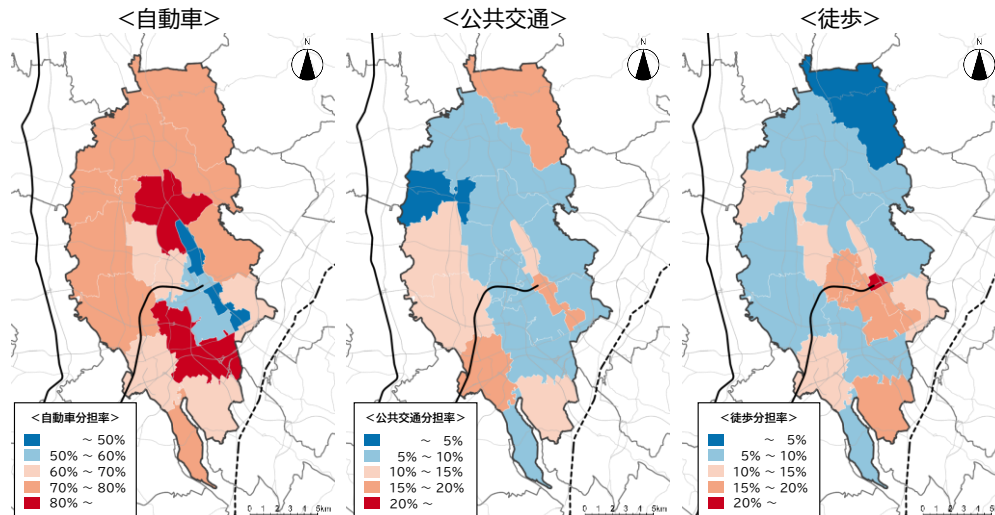


図 市内ゾーン別の交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

出典)第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査結果(平成 30 年(2018 年))より作成

●地域公共交通の現状

つくばエクスプレス及び隣接する土浦市、牛久市を通る JR 常磐線、高速バスが市内及び東京方面等との広域交通手段として機能しています。また、市内交通手段として、路線バス及びつくバスが各鉄道駅と市内の各拠点を結んでいます。さらに、路線バスやつくバスで移動サービスを提供できないエリアのうち、筑波地区ではつくばね号が運行しており、市内全域でも、タクシーと市が運行するつくタクがそれぞれ運行しています。

利用状況では、つくばエクスプレス利用者は引き続き増加している一方、つくバスに関しては、令和 6 年(2024 年)4 月から適用されたバス運転手の改善基準告示の改正などに伴う減便によって利用者が減少している路線も見られます。また、減便の影響で発生している特定の路線や時間帯における車内混雑、路線バスとの間で一部生じている路線重複、収支率の低い路線の存在、朝夕の道路渋滞による定時性の低下などが課題となっています。さらに、つくタクでは収支率の低さが課題となっています。

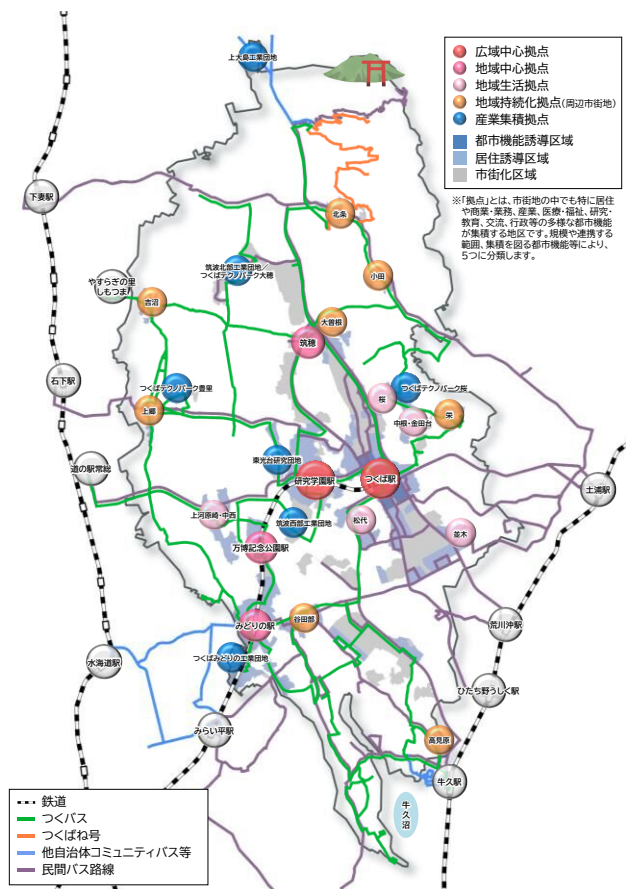


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点と地域公共交通の現状

■つくば市の地域公共交通の課題

前述の「上位・関連計画の方針」と「つくば市の地域公共交通を取り巻く現状」を踏まえ、つくば市の地域公共交通の課題として、4つの課題を整理しました。

【課題①】市の上位・関連計画の目指す姿の実現に向けた対応

「多様な移動手段があるまちをつくる」「拠点連携型持続可能都市」「交通システムの脱炭素化」などの市の上位・関連計画が目指す姿の実現を支援する地域公共交通のあり方を検討していくことが必要。

【課題②】誰もが自由に移動できるまちの実現に向けた対応

今後顕在化が想定される高齢者の運転免許返納等を中心とした移動機会に関する問題を見据え、自家用車で自由に移動が出来ない人も含め、誰もが自由に移動できるまちの実現に向けた対応を検討していくことが必要。

【課題③】バス運転手の改善基準告示の改正による影響への対応

バス減便の影響で、特定の路線や時間帯において利用者の減少や車内混雑などが発生しており、その対応を検討していくことが必要。

【課題④】今後の持続可能な地域公共交通の実現に向けた対応

運行や運賃体系のあり方、地域住民の当事者意識の醸成などを通じて、今後の持続可能な地域公共交通のあり方を検討していくことが必要。

■計画目標

「つくば市の地域公共交通の課題」を踏まえ、4つの計画目標を整理しました。

【目標①】市が目指す姿の実現を支援する地域公共交通サービスの提供

上位・関連計画の方針を踏まえ、都市構造や地域特性、市民ニーズ等を反映した地域公共交通サービスの提供を進めます。また、地域公共交通ネットワークの最適化により、移動サービスの改善に継続的に取り組めます。

【目標②】地域公共交通をはじめとした様々な移動手段を選択できる環境の構築

既存の地域公共交通サービスの利便性や快適性を向上させるとともに、新しい移動手段を構築し、目的や状況に応じた「多様な移動手段を選択できるまち」の実現を目指します。

【目標③】自家用車に頼らずとも、誰もが自由に移動できる環境の実現

高齢者や児童、生徒、運転免許を持たない方、運転に不安のある方なども含め、多様な立場の方が移動手段に困らないまちの実現にむけ、自家用車以外の交通手段でも移動の自由を確保できる環境づくりを進めます。

【目標④】様々な主体の連携と協働による持続可能な地域公共交通の実現

将来にわたって持続可能な地域公共交通の実現を目指すため、行政、交通事業者、市民など様々な主体が連携・協働し、新たな交通サービスの実証実験や地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃施策の検討などの取組を進めます。

■地域公共交通が目指す姿

●目指す姿：階層型システム

計画目標①～④の実現に向けて、地域公共交通が目指す姿を整理しました。

第1次計画では、広域な移動を幹線交通、地域内移動を支線交通でそれぞれ分担し、それらが一体のネットワークとして連携することで、利便性の向上を図る「幹線＋支線システム」の考え方を基本としてきました。本計画では、新たに交通手段を4つの階層（広域幹線交通、幹線交通、支線交通、生活支援交通）に分類した「階層型システム」の考え方を地域公共交通が目指す姿として位置づけます。それぞれの階層、交通手段ごとに役割を明確化し、分担することで、移動の利便性をより高める地域公共交通を目指します。

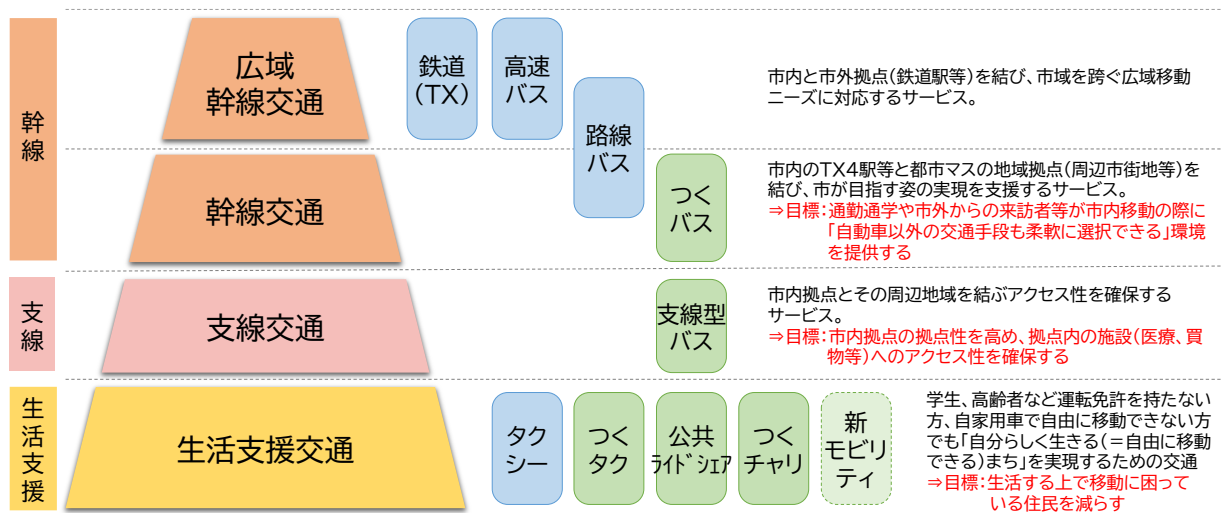


図 階層型システムの概念図

●交通結節拠点の設定

上位計画である「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」の交通結節機能を有する拠点の他、現状でも複数のバス路線が乗り入れ、乗換等の交通結節機能を有し、かつ、目指す姿においても交通結節機能の強化を図っていく拠点として、新たに「交通結節拠点」を設定します。交通結節拠点では、乗換の拠点として、バス待ち環境の改善や各交通手段間のシームレス化の推進などを優先的にを行うことを検討します。

(交通結節拠点(本計画で定める拠点))

つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅、筑穂(大穂窓口センター)、筑波山口、谷田部車庫、茎崎窓口センター

●公共交通軸の設定

「市内外の拠点を結び、需要の多い区間」を本計画では特に「公共交通軸」として設定します。公共交通軸は、地域公共交通ネットワークの基幹的な軸、骨格として位置づけるものであり、運行本数の充実などサービスの維持、改善を優先的にを行うことを検討します。

本計画では、以下の3区間を公共交通軸として定義します。

(公共交通軸(本計画で定める区間))

つくば駅－土浦駅、つくば駅－谷田部車庫、つくば駅－筑穂(大穂窓口センター)

●将来都市構造の拠点と地域公共交通の関係

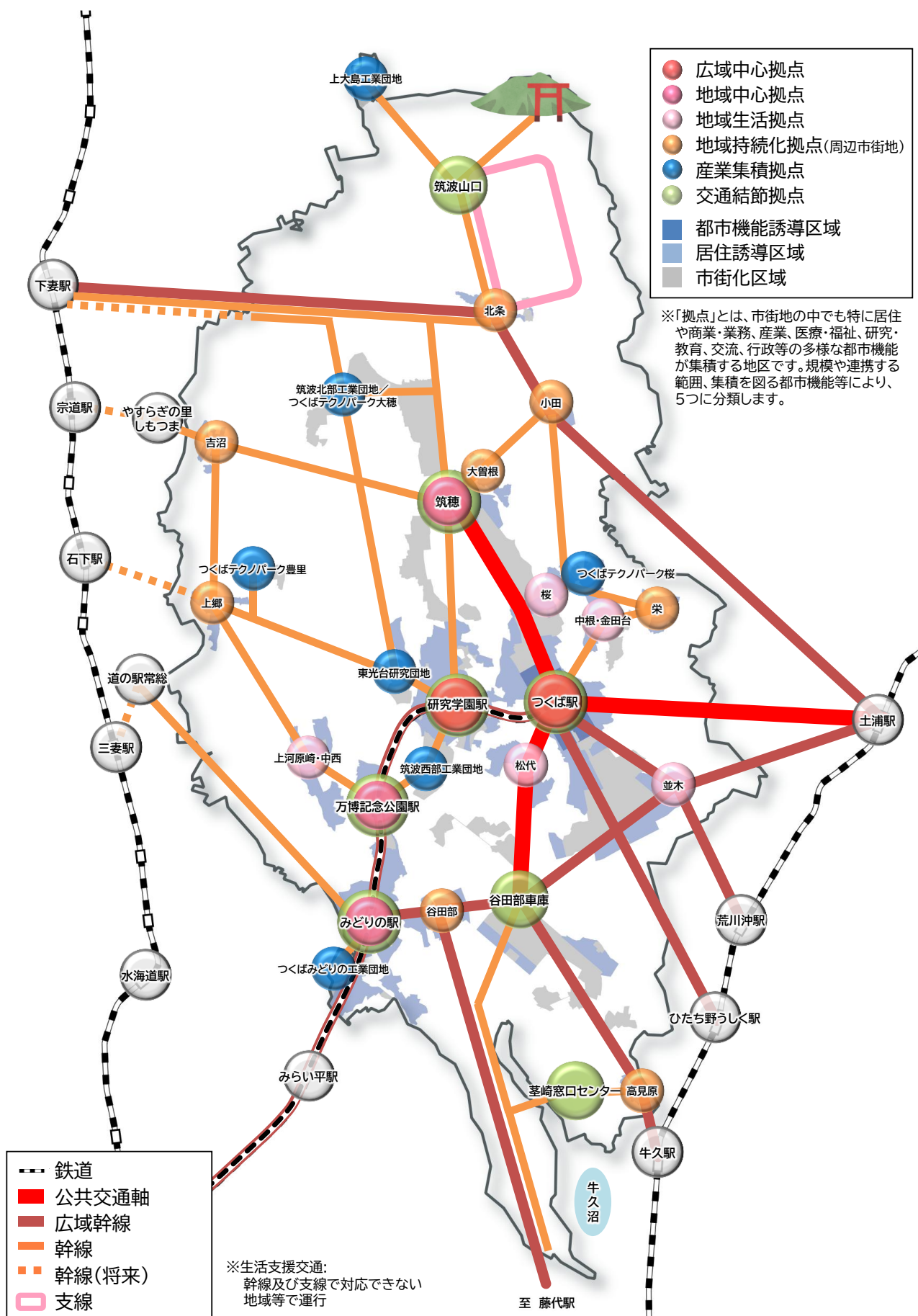


図 将来都市構造の拠点と地域公共交通の目指す姿(概念図)

第3章 施策・実施主体・スケジュール

第2章で設定した地域公共交通が目指す姿を実現するために、計画目標に対応した5つの地域公共交通施策を検討し、実施します。

施策の検討は、地域交通法第6条において定める協議会である「つくば市公共交通活性化協議会」全体で進めるものとし、検討に当たっては「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」がマネジメント・モニタリングチームとして施策の実施状況をモニタリングしていきます。

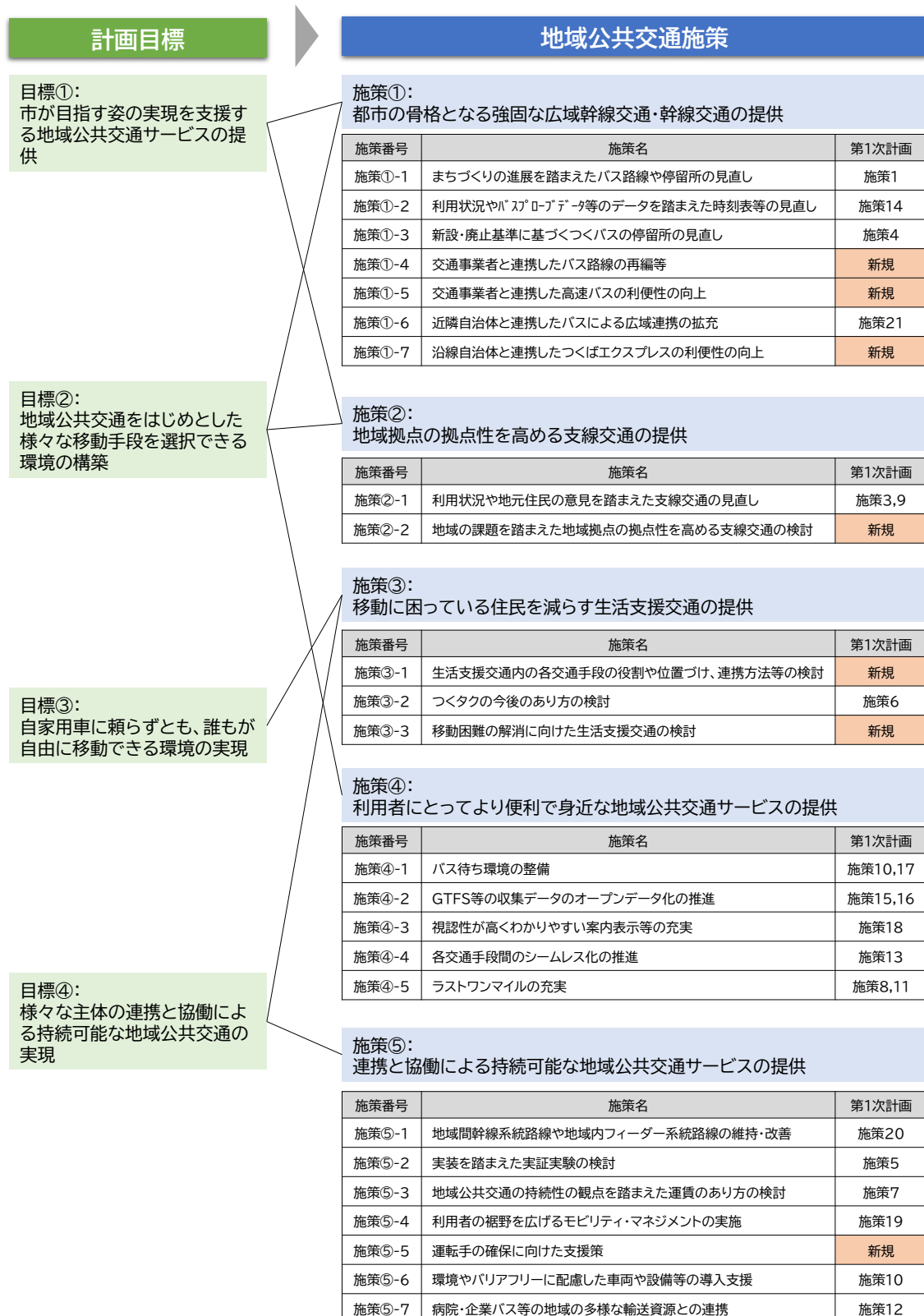


図 計画目標と地域公共交通施策

第4章 KPI 指標と点検・評価

■KPI 指標の設定

地域公共交通が目指す姿を実現するために第3章で設定した施策の進捗状況を客観的に把握するための「KPI 指標」を設定します。KPI 指標を毎年点検・評価(モニタリング)することで、施策の効果を継続的に検証し、必要に応じて改善を図ります。

表 14の KPI 指標

KPI 指標	ねらい	計測方法		第1次計画 との対応
		実績 データ	アンケート 等	
【指標①】公共交通の利用者数	公共交通の利用状況、定着状況を確認します	●		指標 1-1 (対象増)
【指標②】公共交通軸の運行回数	設定した3つの公共交通軸のサービス状況を確認します	●		(新規指標)
【指標③】公共交通軸の利用者数	設定した3つの公共交通軸の利用状況を確認します	●		(新規指標)
【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率	公共交通が存在するエリアの人口カバー率を確認します	●		指標 1-5 (定義・対象変更)
【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	立地適正化計画で定める居住誘導区域内での公共交通の人口カバー率を確認します	●		指標 1-5 (定義・対象変更)
【指標⑥】公共交通の収支率	公共交通の持続性を確認します	●		指標 1-2
【指標⑦】公共交通の公的資金投入額	公共交通の持続性を確認します	●		指標 1-3
【指標⑧】公共交通に従事する運転手数	公共交通の持続性を確認します	●		(新規指標)
【指標⑨】定期券の発行数	公共交通を日常的に利用する人(＝定期利用者)を確認します	●		(新規指標)
【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合	公共交通を日常的に利用する人を確認します		●	指標 2-1
【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度	市民の公共交通の認知度を確認します		●	(新規指標)
【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度	市民の公共交通の満足度を確認します		●	指標 2-3
【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向	市民の公共交通継続のための協力意向を確認します		●	指標 2-2
【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	自動車を利用しにくくなる 75 歳以上を対象に、外出時に困っている状況かを確認します		●	(新規指標)

■点検・評価

計画を着実に実行していくために、法定協議会の「つくば市公共交通活性化協議会」とマネジメント・モニタリングチームの「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」を組合せて、計画の評価や施策の検討等を行います。