

様式第5号（第10条関係）

パブリックコメント実施結果報告書
【案件名：第2次つくば市地域公共交通計画（案）】

令和8年（2026年）3月
つくば市都市計画部総合交通政策課

■ 意見集計結果

令和8年(2026年)1月5日から2月4日までの間、(第2次つくば市地域公共交通計画(案))について、意見募集を行った結果、7人(団体を含む。)から36件の意見の提出がありました。これらの意見について、適宜要約した上、項目ごとに整理し、それに対する市の考え方をまとめましたので、公表します。

提出方法別の人数は、以下のとおりです。

提出方法	人数(団体を含む。)
直接持参	0人
郵便	0人
電子メール	3人
ファクシミリ	0人
電子申請	4人
合計	7人

■ 意見の概要及び意見に対する市の考え方

○ 地域公共交通が目指す姿:階層型システムについて

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	「道路運送法における許可又は登録を要しない運送」の範囲内で実施される地域のボランティア運送についても、生活支援交通として、その役割を明確化し、市として支援していくことを本計画の中に盛り込んでいただきたい。	1件	ボランティア運送を含む「道路運送法における許可又は登録を要しない運送」については、道路運送法による規制がなく、利用者を自由に設定できることから、本計画の対象となる「不特定多数の方々」が容易に利用可能な地域公共交通に位置づけることは困難です。

○ 施策① 都市の骨格となる強固な広域幹線交通・幹線交通の提供について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
2	バス路線再編を行う場合、計画の文章が「事業者都合の系統整理」に見えやすいので、市民にとっての分かりやすい骨格を提示してほしいです。	1件	施策①-4「交通事業者と連携したバス路線の再編等」(P.23)の具体的な検討においては、利用者の利便性向上の観点を踏まえて検討していきます。

			また、バス路線の再編等における意見募集や周知に当たっては、利用者のわかりやすさを重視した説明に努めます。
--	--	--	--

○ 施策③ 移動に困っている住民を減らす生活支援交通の提供について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
3	つくたくの利便性向上に取り組む。	1件	施策③-2「つくたくの今後のあり方」(P.26)の中で、具体的に検討していきます。
4	つくたくの今後(施策③-2)を検討する際、収支率だけでなく、医療・買物・通学等の生活維持効果を明確に評価してほしいです。地域連携公共ライドシェア等も含め、地域ごとに「最小コストで最大の移動機会」を作る設計(時間帯・目的別の最適化)を進めてください。その際、安全・保険・苦情対応など運用品質を確保し、“安かろう悪かろう”の生活支援交通にならないようにしてください。	1件	<p>本計画では、階層型システム(P.16)を地域公共交通が目指す姿に位置付け、生活支援交通の役割を明確化しました。いただいた御意見のとおり、生活する上で移動に困っている住民を減らすことを目標とする生活支援交通は、利用者数や収支率だけでは評価することができません。そのため、生活支援交通を評価する指標の1つとして、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」(P.44)を設定しました。</p> <p>生活支援交通のあり方の検討や具体的な施策については、本計画を踏まえ、庁内の関係部局や運行事業者と連携し、検討していきます。いただいた御意見は、具体的な施策を検討する際の参考にします。</p>
5	<p>計画の中で「高齢者・障害者・子育て世帯・免許返納者」等を挙げている場合、対象を“属性”ではなく“移動目的”で再整理すると実装が進みます。</p> <p>“移動困難”の定義を、距離・高低差・歩行時間・乗継回数・待ち時間などで見える化し、重</p>	1件	生活支援交通のあり方の検討や具体的な施策については、本計画を踏まえ、庁内の関係部局や運行事業者と連携し、検討してまいります。いただいた御意見については、検討の際の参考にします。

	<p>点エリアを明示して下さい。</p> <p>予約型(デマンド)や乗合タクシー等を位置付けるなら、医療機関の予約時間帯に合わせた運行設計(午前の集中、午後の戻り)や、付き添い・介助者同乗など、現場で効く条件を明記してほしいです。</p>		
6	<p>交通弱者(障害者、高齢者)も安心して利用できるような計画を作成してください。</p> <p>つくたくに、車椅子のまま乗車できる(座席に移乗しなくても乗れる)車両を導入してください、完全に取り残されています。</p>	1件	<p>生活支援交通のあり方の検討や具体的な施策については、本計画を踏まえ、庁内の関係部局や運行事業者と連携し、検討してまいります。いただいた御意見については、検討の際の参考にします。</p>
7	<p>現在実証実験が行われている公共ライドシェアを利用し、その利便性と有用性を実感している一人です(利用できる時間の見直し等、要望事項は多いですが)。実証実験後に地域公共交通の1つとして、つくば市内で必要とされる地域に実装していただくことを願っております。</p> <p>公共ライドシェアについての今後の方針の一端を第2次つくば市地域公共交通計画(案)の中に記載していただきたい。</p>	1件	<p>公共ライドシェアを含む生活支援交通については、施策③-1「生活支援交通内の各交通手段の役割や位置づけ、連携方法等の検討」(P.26)の中で、具体的に検討していきます。</p>
8	<p>つくたくは市民(特に高齢者)の生活支援交通として定着しており、既になくってはならない交通手段になっています。本事業が2027年度末までになっていることを把握していませんでしたが、今後のあり方に関して検討します、と書くのではな</p>	1件	<p>本計画の「地域公共交通の現状」(P.10~13)に記載しているとおり、つくたくの収支率の低さは大きな課題となっており、施策の進捗状況を把握するためのKPI指標として設定しています(P.42 指標⑥「公共交通の収支率」)。今後の持続可能な地域公共交通の実現に</p>

	く、つくたくを維持することを前提に検討します、と修正していただきたい。		<p>当たっては、つくたくのあり方から検討する必要があるため、施策③-2「つくたくの今後のあり方」(P.26)については、現状の表現とします。</p> <p>一方で、つくたくが生活支援交通として大きな役割を担っていることは認識しています。そのことを踏まえて、つくたくのあり方について検討していきます。</p>
9	<p>庁内の関係部局や運行事業者と連携し、障害者や高齢者などの交通弱者の移動手段に関する新たな生活支援交通のあり方を検討します、と記載されています。検討にあたっては、部門間の連携を強化し庁内横断的な推進体制により、交通弱者の要望に応える生活支援交通のプラン作りに取り組んでいただくことを強く願っております。どのような形で連携するのかについて具体的な記述を加えていただきたい。</p>	1件	<p>具体的な連携方法については、本計画を踏まえ、検討していきます。</p>

○ 施策④ 利用者にとってより便利で身近な地域公共交通サービスの提供について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
10	<p>交通結節拠点や乗継拠点となるバス停留所では、高齢者や子供連れでも利用でき、暑さ寒さや雨天等への対策が講じられた、快適な待合環境を整備してほしい。</p>	3件	<p>いただいた御意見は、施策④-1「バス待ち環境の改善」(P.28)で具体的な施策を検討する際の参考にします。</p>
11	<p>利用者増(指標①、⑨、⑩、⑫)を実現するには、路線や本数だけでなく「使いやすさ」が重要です。GTFS等のオーブ</p>	1件	<p>バスロケーションシステムの一元化については施策④-4「各交通手段間のシームレス化の推進」(P.29)、乗継のわかりやすさにつ</p>

	ンデータ(施策④-2)は継続しつつ、利用者目線で「どこで見ればよいか」を統一してください(ロケーション情報の一元化、乗継のわかりやすさ)。		いては施策④-3「視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実」(P.29)において、具体的な施策を検討していきます。
12	<p>計画に「観光(周遊)」があるなら、繁忙期限定の増便／臨時便／パーク&ライド／情報提供など、運用面の手当てを明記してほしいです。</p> <p>多言語の乗車案内、主要停留所のサイン、キャッシュレス対応などは“観光政策”ではなく“公共交通政策”として位置付けてください。</p>	1件	<p>観光やビジネス等を目的とする市外からの来訪者に対するわかりやすい案内表示等の充実については、施策④-3「視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実」(P.29)に位置付けています。運用面の具体的な施策については、民間事業者とも連携し、検討していきます。</p>

○ 施策⑤ 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
13	<p>第2次つくば市地域公共交通計画に対する提案(原文のまま)</p> <p>・自動運転の小型バス</p>	1件	<p>施策⑤-2「実装を踏まえた実証実験の検討」(P.32)において、検討していきます。</p>
14	<p>自動運転バス等は有望ですが、2030年までに全面的に人手不足を代替する前提で計画を組むのは危険です。自動運転は「人材不足の特効薬」ではなく、サービス維持の一部手段として位置づけ、まずは施策⑤-5(人材確保・定着)を優先する構造が必要です。</p> <p>実証を行うなら、運行コスト・安全・住民受容・既存路線との整合をKPI化し、「実証→実装→定着」の出口を明確にしてください。</p> <p>戦略としては、いきなり「レベル4が全部解決」ではなく運行</p>	1件	<p>つくば市では、令和9年度(2027年度)のレベル4自動運転バスの実現を目指していますが、令和12年度(2030年度)までに自動運転バスにより運転手不足が全面的に解消されるとは考えていません。</p> <p>運転手不足については、施策⑤-5「運転手の確保に向けた支援策」(P.33)において解消を図りつつ、施策⑤-2「実装を踏まえた実証実験の検討」(P.32)において、今後も自動運転バスの実装に向けて、実証実験を行っていきます。</p>

	<p>の一部を自動化して“1人が回せる運行量”を増やす(省人化)が現実的です。</p>		
15	<p>収支率や市負担額だけでなく、地域ごとの代替手段の有無(交通弱者の密度)を踏まえ、値上げ・割引の方針を事前にルール化し、住民に説明できる形にしてください。</p> <p>運賃だけで不足を埋めるのではなく、広告・連携収入等と組み合わせ、“運賃に反映しきれないコスト増”を吸収する構造を設計すべきです。</p> <p>既存の割引・補助の効果を、利用実績とセットで検証し、費用対効果が高いものに再配分してください。</p>	1件	<p>今後、施策⑤-3「地域公共交通の持続性の観点で踏まえた運賃のあり方」(P.32)において具体的な施策を検討する際に、持続性の観点に加えて、いただいた御意見も参考にします。</p>
16	<p>施策⑤-5 運転手の確保に向けた支援策について、「採用に対する補助」だけでは効果が限定的になり得ます。採用→育成→定着まで一体で設計することを提案します。</p> <p>採用補助を出す場合、一定期間の定着(例:12か月/24か月)や、処遇改善(賃上げ・手当・休日改善等)の実施と連動させ、単年度で消える採用競争にならない制度にしてください。市が直接賃金を決められない場合でも、補助設計・委託契約条件・評価指標で誘導できます。</p> <p>二種免許取得費用、研修期間の収入補填、訓練費等を支援し、未経験者の入口を広げる。つくば市・事業者・関係機</p>	1件	<p>地域公共交通を担う運転手の確保は大きな課題であると考えています。具体的な施策については、本計画を踏まえ、民間事業者とも連携し、検討していきます。</p> <p>なお、御提案いただいた指標⑧「公共交通に従事する運転者数」(P.42)を補助する新たな指標については、本計画における指標として設定した場合、民間事業者の内部データを過度に把握することにつながり、民間事業者の負担となるおそれがあることから、新たな指標としては設定しません。現在実施しているバス及びタクシー運転手採用支援補助事業等における効果検証の中で把握していきます。</p>

	<p>関(大学、職業訓練、シニア人材等)と連携し、市内共通の研修・安全教育の標準モデルを整備する。</p> <p>物価高で人材確保が難しい中、運転手向けの住宅支援、通勤支援、子育て支援等を、自治体施策として組み合わせることを検討してください(単なる採用広告より実効性が高い)。</p> <p>計画案の KPI【指標8】は「運転手数」ですが、政策評価としては不足です。少なくとも次の補助指標を追加することを提案します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転手の充足率(必要数に対する割合) ・離職率／定着率(12 か月・24 か月) ・欠便・減便の発生回数(人員不足起因) <p>人数が増えても離職が増えれば実態は改善しません。行政評価の精度を上げてください。</p>		
17	<p>運転手不足とコスト増の環境下では、交通事業者が運賃収入だけで維持するのは難しく、広告、ネーミングライツ、ロケ利用、グッズ販売、データ連携、周辺開発等の収入多角化が必要になります。本計画の施策⑤の中に、次のような観点を明記してほしいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節拠点・待合環境整備(施策④-1)を、単なる支出ではなく、広告・出店・連携の“ 	1件	<p>いただいた御意見を踏まえて、施策⑤-8として「企業や団体等と連携した新たな収入の検討」(P.34)を追加します。</p> <p>なお、つくバスの一部停留所では、民間企業と広告付きバス停留所上屋の整備事業に関する協定を締結し、広告収入により停留所の維持・管理を行っています。</p> <p>また、市で取得・蓄積する公共交通データについては、教育・研究機関の研究のために提供するなどの</p>

<p>稼ぐ拠点化”として設計する (例:サイネージ、地域店舗との連携、観光動線づくり)。 ・筑波研究学園都市という特性を活かし、大学・研究機関・企業と連携した実証×スポンサー×PRのパッケージを作る(“実証だけ”で終わらせない)。 ・公共性を損なわない範囲で、資産活用や周辺開発(交通結節拠点の価値向上)を進め、長期財源につなげる。</p>	<p>連携を図っています。</p>
--	-------------------

○ KPI 指標の設定について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
18	<p>KPI は、利用者数だけだと人口減少で不利です。“生活に必要な移動が成立しているか”の指標も必要です。 例： ■主要目的地(病院・スーパー・駅・市役所等)への到達可能性 ■乗継回数・総所要時間・待ち時間 ■朝夕だけでなく日中のサービス水準 ■利用者満足度(特に移動困難者) 「毎年評価」と書くなら、評価結果→改善内容→次年度の変更点が市民に分かる形で公開されることが重要です。</p>	1件	<p>いただいた御意見のとおり、指標①「公共交通の利用者数」(P.40)だけで施策の進捗状況を客観的に把握することは困難です。そのため、表「14のKPI指標と施策の関係」(P.39)にあるとおり、施策1つに対して複数の指標を設定しました。 また、計画の評価や施策の検討等に関しては、法定協議会である「つくば市公共交通活性化協議会」と「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」で行います。そのため、KPI指標の毎年点検・評価については、つくば市公共交通活性化協議会の会議資料及び会議録としてつくば市ホームページに公開します。</p>

○ 参考資料について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
19	参考-65の表のうち、最下行の経由地欄「明野中学校東」→「明野五葉学園東」(令和6年度、明野中学校跡地に義務教育学校「明野五葉学園」が設立されたため)	1件	御意見を踏まえ、該当部分を修正します。

○ その他の意見について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
20	<p>第2次つくば市地域公共交通計画に対する意見・提案(原文のまま)</p> <p>1 松代南循環の松の木西停留所をファミリーマート側に来るだけ近づけて欲しい。手代木中学の東に古くからある住宅の住民にとって田んぼを回り込むので遠い。ループの起点となる松代5丁目東から離れすぎている。</p> <p>2 松代南循環ループを逆回りする案。</p> <p>3 洞峰公園通りの一本裏、手代木公園の南を通る案。</p> <p>4 松代南循環と松代循環を連結させる案。手代木中学前、千上児童公園を北上しつくばセンターへいく案。逆につくばセンター、千上児童公園、手代木中学前へ南下し松の木東、宮下児童公園へ。</p>	1件	<p>現在、実証実験として運行中の路線バス「松代南循環(つくばセンター～手代木団地～つくばセンター)」に関する御意見として参考にします。</p> <p>なお、松代南循環は、実証期間を1年間延長して、令和9年(2027年)3月31日まで運行します。</p>

21	<p>【運転手不足を前提に、“維持する路線”と“別手段に置き換える区域”を明確に】</p> <p>今後の最大制約は運転手不足なので、「路線を増やす／改善する」だけでは実現困難です。そこで、(1)維持すべき幹線(頻度確保)、(2)縮小しても代替を用意する区域(デマンド等)、(3)輸送密度が低いが社会的必要度が高い区間(福祉輸送連携)のように、優先順位を明記してほしいです。</p> <p>実務上は、小型車両化・時間帯別運行・曜日別運行などの“現実解”が必要です。計画に「理想」だけでなく、運行資源が減った場合の代替シナリオ(縮退設計)を入れてください。</p>	1件	<p>具体的な検討は、以下のとおり、それぞれの計画を踏まえて、施策ごとに実施していきます。</p> <p>(1)維持すべき幹線(頻度確保) ・施策①-1「まちづくりの進展を踏まえたバス路線や停留所の見直し」(P.22)</p> <p>(2)縮小しても代替を用意する区域(デマンド等)</p> <p>(3)輸送密度が低いが社会的必要度が高い区間(福祉輸送連携) ・施策③-1「生活支援交通内の各交通手段の役割や位置づけ、連携方法等の検討」(P.26) ・施策③-2「つくたくの今後のあり方の検討」(P.26) ・施策③-3「移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討」(P.27)</p>
22	<p>【運賃・乗継割引・定期の設計(“使うほど損しない”仕組み)】</p> <p>バス+鉄道(TX等)+デマンドが組み合わせると、利用者は「結局高い」「運賃体系が難しい」と感じやすいです。乗継割引・上限運賃(キャップ)・共通定期の導入方針(できる／難しい／段階的に検討)を、計画に明確に書いてください。高齢者・障害者割引を記載する場合、“申請が難しい人”ほど取り残されるので、周知と申請支援(窓口、同伴支援、オンライン以外的手段)まで含めて下さい。</p>	1件	<p>具体的な施策は、施策⑤-3「地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討」(P.32)の中で検討していきます。いただいた御意見は、具体的な施策を検討する際の参考にします。</p>

23	<p>【災害・停電・燃料不足への強さ(レジリエンス)】</p> <p>計画に災害対応があるなら、単なる理念ではなく、代替輸送の手順(避難所・病院への臨時輸送、情報発信、協定、燃料確保、運休判断基準)まで書いてください。鉄道・幹線道路が止まった場合に備え、地域内の最小限の移動を守る“ミニマム運行”の設計(優先ルート、優先対象)を入れてほしいです。</p>	1件	<p>本計画に、災害対応に関する記載はありません。</p> <p>なお、公共交通に関する災害対応につきましては、つくば市地域防災計画の他、公共交通機関の運行会社ごとに計画が定められています。</p>
24	<p>【外国人運転士(特定技能等)をどう位置づけるべきか】</p> <p>「低コスト目的というより座席が空く“物理欠員”への暫定解」は、現場感としてはかなり現実的です。ただ、社会的受容と安全のために、最低限ここは外せません。</p> <p>要するに、外国人導入は「魔法の解」ではなく、崩壊を遅らせる時間を買う手段です。時間を買ったら、その間に下の“本丸”をやらないと、結局また詰みます。</p>	1件	<p>運転手不足の解消については、施策⑤-5「運転手の確保に向けた支援策」(P.33)の中で検討するものの、外国人運転士の採用については各運行事業者の判断になるものと考えています。</p>
25	<p>【いま必要なのは「負担と品質の再設計」(現実的パッケージ)】</p> <p>これらが示す“詰まり”を抜くなら、私はこの順番が現実的だと思います。</p> <p>①カスハラ対策の標準化(録画・公開・対応指針・乗車拒否基準)</p> <p>②勤務設計の改善(拘束の削減、分割勤務の扱い、休息確</p>	1件	<p>本計画で示した施策の推進に当たり、参考にします。</p>

	<p>保、パート導入など)</p> <p>③賃金の底上げ(ただし“総支給”が下がらない設計)</p> <p>④規制で残業が減るなら、基本給や手当設計を組み替える必要がある</p> <p>⑤運行の生産性投資(定時性:バス優先信号・レーン・停留所設計)</p> <p>⑥運賃・補助の再設計(一律運賃の見直し、目的別補助、生活路線の公費負担の透明化)</p> <p>⑦育成パイプライン(免許取得支援、AT 限定大型二種の検討、リスクリング)</p> <p>⑧外国人受入れは“同等処遇+教育標準化”を条件に</p> <p>⑨自動運転は適地から“省人化”として導入</p>		
26	<p>【運転士不足の「原因」を分解すると(重なって効いている順)】</p> <p>A. 需給ギャップの本体は「労働供給」だけでなく「運行設計の硬直」</p> <p> 需要が減って採算が悪化している地域ほど、本来は路線・ダイヤを柔軟に組み替えたい。でも実務では、生活インフラとして“減らしにくい”／認可や合意形成が重い／政治コストが高い。→“残す義務”が強いのに、“稼ぐ自由度”が低い構造が、慢性赤字と投資不足を固定化します。</p> <p>B. 賃金は「低い」だけでなく「見合いにくい」</p>	1件	本計画で示した施策の推進に当たり、参考にします

<p>運転士は乗客対応(クレームやカスハラ)、事故リスクと責任、不規則勤務・拘束時間を背負います。この負荷に対して、他の運転職(トラック、観光、タクシー等)へ移れるなら移る、が合理的になります。</p> <p>C. 2024年問題は「善い規制」だが、短期的に供給を削るあなたの引用にもある通り、残業上限や休息確保が入り、“ベテランが走って埋める”が効かなくなり同じダイヤを維持するなら人員が増える→規制そのものは安全・健康に必要でも、準備不足(採用・設計・投資が間に合わない)だと、現場は「減便」しか打てない。</p> <p>D. 公営給与の引き下げは「業界ベンチマーク」として波及しやすい</p> <p>横浜市・大阪市の給与引き下げが長期的な人材流出を招いたことは、筋としては理解できます。公営は民間より注目されやすく、「公営が下げた＝この仕事はその程度」という相場観を作り、民間も“上げにくい空気”が生まれやすい。ここが後で効いてきて、いざ不足になった時に上げて追いつかない、という形になりがちです。</p> <p>E. 免許・育成がボトルネック(大型二種／教育コスト)</p> <p>免許保有者の年齢偏り、若年層の少なさ、育成コスト、という話が引用にも出ています。</p>		
---	--	--

	<p>ここは「給与を上げれば即解決」になりにくい“時間のかかる壁”です。</p> <p>F. カスハラ“離職圧”が、思っている以上に強い</p> <p>会社が守ってくれないと感じた瞬間に離職動機になります。</p> <p>賃金を少し上げても、日々の心理的負担が大きい職場は人が残りません。</p>		
27	<p>【「横浜市営バスの給与引き下げ」は正しかったのか？】</p> <p>結論を二段階に分けると整理しやすいです。短期(財政・世論対応)では“合理性”はあった、当時の世論(公務員給与バッシング)、退職手当負担や収支改善を考えると、政治・財政の意思決定としては理解可能です。</p> <p>ただし長期(供給能力・人材維持)では“高くついた可能性”がある。路線バスは、あとから急に増便できません。人材は育成に時間がかかり、経験が価値で、安全も経験に依存します。そのため、賃下げで流出 → 供給能力が落ちる、供給能力が落ちる → 減便 → 利用が減る → 収支が悪化、という負のループに入りやすい。</p> <p>ここで重要なのは、バスの価値が「運賃収入」だけではなく、通院・通学・買い物・外出、鉄道への接続価値、地域の資産価値・健康寿命に波及する</p>	1件	本計画で示した施策の推進に当たり、参考にします。

	<p>点です。</p> <p>つまり給与カットは、会計上の支出削減でも、社会全体では“見えない損失”を増やしている。</p> <p>これがつくば市にも響いてきています。</p>		
28	<p>【「運賃を上げて給料を上げろ」は半分正解、半分不足】</p> <p>よく出る処方箋ですが、追加条件が必要です。</p> <p>正解の部分： 原資が要る。運賃・公費・税（交通税等）・補助設計は避けて通れない。</p> <p>不足の部分： 運賃を上げても働き方（拘束・休息・勤務設計）、カスハラ対策（会社が守る）、運行の生産性（定時性・優先レーン等）がセットで変わらないと、離職は止まりにくいです。</p>	1件	<p>本計画で示した施策の推進に当たり、参考にします。</p>
29	<p>・開発区域のサステナ</p> <p>中心部から離れていて公共交通機関が乏しい開発区域は、住民がほぼ同世代なので街の循環を考えていないと高齢化とともに区域ごと消滅状態になり、若い人も住もうとしない。なので、つくば市の特徴を出すには、駅から離れた開発区域でも駅までの交通機関があり、駅近に働く場所が増加（例えば、都内企業のバックオフィス）するのが理想。できれば、スーパーや保育園、児童館なども。関西は鉄道会社が路線の増強と宅地開発が</p>	1件	<p>本計画は、つくば市のまちづくりの指針である「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」を上位計画の一つに位置付けています。いただいた御意見を踏まえ、まちづくりとの連携を図っていきます。</p>

	<p>連携しているが、つくば市などは宅地開発会社が独自に進めているので、条例で継続性の考えを許認可段階で審査する様にする。</p> <p>既に兆候のある開発区域: 桜ニュータウン、富士見台、あしびの、豊里、観音台、谷田部</p> <p>可能性のある開発区域: 並木、大穂、松代、上横場、東光台</p>		
30	<p>【関東鉄道バスが高額で便数が少ない】</p> <p>会社から定期代をもらっていない人(例えば、リタイアした人、学生、こども、会社勤めしていない人)は、駅近へ出るのに自動車を利用する。なぜなら、費用はバス代>駐車場代+ガソリン代で、自由度がバス<自動車のため。特に、駐車場代は買物で無料になる。リタイア増→会社からの定期利用者減→バス利用者減→バス代アップ+便数ダウン→自動車利用→バス利用者減→・・・→免許返納→バス利用者減→・・・と負のスパイラルになる。</p> <p>バス利用者への補助金支給 日中はバスの小型化と便数確保 幹線までのつくバス/タクの利便性向上 乗降時の安全性を確保したバス停(特に中高生)</p>	1件	<p>御指摘のとおり、路線バス事業は厳しい経営状況にあると認識しています。そのため、本計画を踏まえて、路線バスの運行事業者と連携し、施策①「都市の骨格となる強固な広域幹線交通・幹線交通の提供」(P.22~24)や施策④「利用者にとってより便利で身近な地域公共交通サービスの提供」(P.28~30)に取り組んでいきます。</p> <p>なお、すでに以下のような取組を実施しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高校生遠距離通学支援事業(つくば市) ・関鉄ふれ愛パス(関東鉄道) ・各種運賃割引(つくば市、関東鉄道)

31	<p>【東西大通りのバージョンアップ】</p> <p>土浦市、牛久市と連携して東西大通りのバスの無人化を検討し、人手をつくバス／タクに投入する。小型のモノレールも長期償却で可能と思う。</p>	1件	<p>本計画では、東大通り及び西大通りを運行するバス路線において需要の多い区間を公共交通軸に設定しており、市民の移動の利便性を担う重要な区間であると認識しています(P.17)。運行サービスの維持及び改善については、優先的に検討してまいります。</p>
32	<p>第2次つくば市地域公共交通計画(案)の作成にあたっては、現行の「つくば市地域公共交通計画」の評価・総括が前提となります。第1章 計画の概要の冒頭に、現行「つくば市地域公共交通計画」の進捗評価・総括の項を追加していただきたい。現行の「つくば市地域公共交通計画」に対して何が出来て、何が出来なかったかを示していただきたい。</p>	1件	<p>御意見を踏まえ、現行のつくば市地域公共交通計画の進捗状況に関する記載を追加します(P.20,39、参考-59～65)。</p>
33	<p>現在の「つくば市公共交通活性化協議会」「つくば市公共交通活性化協議会 幹事会」の構成、運営方法を市内の連携という観点から分析を行っていただきたい。さらに、「つくば市公共交通活性化協議会」の構成メンバーに、各地区代表区長6名に加えて、地域の課題に通じた市民委員を追加していただきたい。</p> <p>つくば市公共交通活性化協議会の委員に障害者や高齢者など一般の利用者を入れてください。</p>	2件	<p>つくば市公共交通活性化協議会では、各地区の課題など全体を把握している各地区の代表区長6名を利用者代表として任命し、利用者意見の反映を行っています。代表区長がその責任において、他の者に活性化協議会委員を指名することも可能です。</p> <p>なお、現在は障害者や高齢者の意見を反映させるため、つくば市福祉部長及び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が委員となっています。</p>

■ 修正の内容

○ 第3章 施策・実施主体・スケジュールについて

修正前	修正後																																																			
<p>P.20(1～8行目)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>また、施策の検討の際には、参考資料の「<u>参考6</u> 地域カルテ」を活用し、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踏まえます。</p>	<p>P.20(1～8行目)</p> <p><u>第1次計画で設定した21の施策を踏まえて</u>、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。</p> <p>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。</p> <p>また、施策の検討の際には、参考資料の「<u>参考7</u> 地域カルテ」を活用し、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踏まえます。</p>																																																			
<p>P.21</p> <p>施策⑤: 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供</p> <table border="1" data-bbox="209 1458 703 1659"> <thead> <tr> <th>施策番号</th> <th>施策名</th> <th>第1次計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施策⑤-1</td> <td>地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善</td> <td>施策20</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-2</td> <td>実装を踏まえた実証実験の検討</td> <td>施策5</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-3</td> <td>地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討</td> <td>施策7</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-4</td> <td>利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施</td> <td>施策19</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-5</td> <td>運転手の確保に向けた支援策</td> <td>新規</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-6</td> <td>環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援</td> <td>施策10</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-7</td> <td>病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携</td> <td>施策12</td> </tr> </tbody> </table>	施策番号	施策名	第1次計画	施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策20	施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策5	施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策7	施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策19	施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	新規	施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策10	施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策12	<p>P.21</p> <p>施策⑤: 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供</p> <table border="1" data-bbox="766 1458 1260 1693"> <thead> <tr> <th>施策番号</th> <th>施策名</th> <th>第1次計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施策⑤-1</td> <td>地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善</td> <td>施策20</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-2</td> <td>実装を踏まえた実証実験の検討</td> <td>施策5</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-3</td> <td>地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討</td> <td>施策7</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-4</td> <td>利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施</td> <td>施策19</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-5</td> <td>運転手の確保に向けた支援策</td> <td>新規</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-6</td> <td>環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援</td> <td>施策10</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-7</td> <td>病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携</td> <td>施策12</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-8</td> <td>企業や団体等と連携した新たな収入の検討</td> <td>新規</td> </tr> </tbody> </table>	施策番号	施策名	第1次計画	施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策20	施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策5	施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策7	施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策19	施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	新規	施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策10	施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策12	施策⑤-8	企業や団体等と連携した新たな収入の検討	新規
施策番号	施策名	第1次計画																																																		
施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策20																																																		
施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策5																																																		
施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策7																																																		
施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策19																																																		
施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	新規																																																		
施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策10																																																		
施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策12																																																		
施策番号	施策名	第1次計画																																																		
施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策20																																																		
施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策5																																																		
施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策7																																																		
施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策19																																																		
施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	新規																																																		
施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策10																																																		
施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策12																																																		
施策⑤-8	企業や団体等と連携した新たな収入の検討	新規																																																		
<p>P.31</p> <p>【施策内容】</p> <table border="1" data-bbox="209 1800 703 1957"> <tbody> <tr> <td>施策⑤-1</td> <td>地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-2</td> <td>実装を踏まえた実証実験の検討</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-3</td> <td>地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-4</td> <td>利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-5</td> <td>運転手の確保に向けた支援策</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-6</td> <td>環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-7</td> <td>病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携</td> </tr> </tbody> </table>	施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	<p>P.31</p> <p>【施策内容】</p> <table border="1" data-bbox="766 1800 1260 1991"> <tbody> <tr> <td>施策⑤-1</td> <td>地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-2</td> <td>実装を踏まえた実証実験の検討</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-3</td> <td>地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-4</td> <td>利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-5</td> <td>運転手の確保に向けた支援策</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-6</td> <td>環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-7</td> <td>病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-8</td> <td>企業や団体等と連携した新たな収入の検討</td> </tr> </tbody> </table>	施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策⑤-8	企業や団体等と連携した新たな収入の検討																					
施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善																																																			
施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討																																																			
施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討																																																			
施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施																																																			
施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策																																																			
施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援																																																			
施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携																																																			
施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善																																																			
施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討																																																			
施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討																																																			
施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施																																																			
施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策																																																			
施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援																																																			
施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携																																																			
施策⑤-8	企業や団体等と連携した新たな収入の検討																																																			

<p>P.31(施策⑤-1 注釈) ※地域公共交通確保維持事業の対象路線等に関しては、参考資料の「<u>参考5</u> 地域公共交通確保維持事業に係る事項」にまとめています。</p>	<p>P.31(施策⑤-1 注釈) ※地域公共交通確保維持事業の対象路線等に関しては、参考資料の「<u>参考6</u> 地域公共交通確保維持事業に係る事項」にまとめています。</p>										
<p>(記載なし)</p>	<p>P.34</p> <p>【施策⑤-8】 企業や団体等と連携した新たな収入の検討</p> <p>・ 運賃や現在実施中の車内広告に加え、企業や団体と連携した新たな収入源を検討します。 例)バス停ネーミングライツ、車内放送、グッズの物販 等</p> <p>(スケジュール)</p> <table border="1" data-bbox="751 667 1300 741"> <tr> <td>令和8年度 (2026年度)</td> <td>令和9年度 (2027年度)</td> <td>令和10年度 (2028年度)</td> <td>令和11年度 (2029年度)</td> <td>令和12年度 (2030年度)</td> </tr> <tr> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> <td>実施</td> </tr> </table>	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	実施	実施	実施	実施	実施
令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)							
実施	実施	実施	実施	実施							

○ 第4章 KPI 指標と点検・評価について

※一部パブリックコメントによるものではない修正を含みます。

修正前	修正後
<p>P.38(5行目) 第3章の施策内容を踏まえ、以下の「14の KPI 指標」を設定しました。</p>	<p>P.38(5～8行目) <u>第1次計画では22の点検評価指標を設定し、この内12の点検評価指標を達成したものの、つくたくの年間利用者数・収支率や公共交通に対する満足度等の指標が未達成となっています。第1次計画における点検評価指標の達成状況や第3章の施策内容を踏まえ、以下の「14の KPI 指標」を設定しました。</u></p>
<p>P.39(2～3行目) 14の KPI 指標の現況値と目標値を次頁からまとめます。なお、各指標の具体的な算定方法(条件)は、参考資料の「<u>参考4</u> KPI指標の算出方法」にまとめています。</p>	<p>P.39(2～4行目) 14の KPI 指標の現況値と目標値を次頁からまとめます。なお、各指標の具体的な算定方法(条件)<u>及び目標値の設定理由</u>に関しては、参考資料の「<u>参考5</u> KPI指標の算出方法」にまとめています。</p>

○ 参考資料について

修正前	修正後
<p>目次</p> <p>参考1 協議会等の構成員..... 参考-1</p> <p>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</p> <p>参考3 現状分析(詳細)..... 参考-5</p> <p>参考4 KPI指標の算出方法..... 参考-59</p> <p>参考5 地域公共交通確保維持事業に係る事項..... 参考-63</p> <p>参考6 地域カルテ..... 参考-66</p>	<p>目次</p> <p>参考1 協議会等の構成員..... 参考-1</p> <p>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</p> <p>参考3 現状分析(詳細)..... 参考-5</p> <p>参考4 第1次計画の振り返り..... 参考-59</p> <p>参考5 KPI指標の算出方法..... 参考-66</p> <p>参考6 地域公共交通確保維持事業に係る事項..... 参考-71</p> <p>参考7 地域カルテ..... 参考-74</p>
<p>(記載なし)</p>	<p>P.59~65</p> <p>「参考4 第1次計画の振り返り」を追加</p>

(P.59~60)

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

参考-59

(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。

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	・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 ・広域連携の観点から周辺自治体への乗り換えを実施
2	人口推計を踏まえた公共交通サービスの提供	・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照ね合わせたデータを作成
3	日常生活圏を考慮した支線交通の見直し	・令和4年(2022年)10月1日からつくばね号の運行を開始 ・沿線住民との意見交換を兼ね、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
4	柔軟な運行形態の見直しに向けた定量的な評価基準の設定	・つくばバスのバス停留所の新設及び廃止基準の設定
5	公共交通の利便性向上に向けた実証実験の実施	・路線バス運行実証実験事業(松代南循環)を実施 ・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 ・基幹地区路線バス新規運行実証実験を実施 ・基幹地区路線バス運賃減額実証実験を実施 ・基幹地区路線バス増便運行実証実験を実施 ・筑波地区支線バス実証実験を実施
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	・支払い方法に現金を追加 ・予約上限を設定(最大4件まで) ・AIオンデマンドシステムを導入
7	公共交通の利用促進に向けた多様な運賃施策の導入	・非課税に定期券を発売(関鉄グループ) ・関鉄がれんバス1か月バスを発売(関鉄グループ)
8	ラストワンマイル(バス停徒歩手段)の充実	・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
9	地域住民との連携	・つくばね号に関する意見交換会を実施 ・路線バス(つくばセンター-桜ニュータウン)路線に伴う代替車の検討を実施 ・つくば改正(令和6年(2024年)10月)に伴う住民説明会を実施

参考-60

(P.61~62)

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	・広告付きバス停留所上屋を整備 ・バス待ち環境のバリアフリー対応等を実施 ・ノンステップバス導入促進事業補助金を実施
11	バスと自転車の連携	・つくば駅や研究学園駅前(バスロータリー)へつくばのサイクルシェアリングを設置 ・自転車安全利用の促進のため「即由ハタルラッピング」のつくば北部シャトルを1台運行
12	地域の多様な輸送資源との連携	・令和7年(2025年1月)から「地域連携公共交通ラッシュ」の運行を開始
13	MaaS等を活用した交通手段のシームレス化	・つくばマアリの地図情報としてつくばバス、路線バス、つくばタク、つくばのり等の乗降地帯等を掲載 ・つくばマアリの乗降地帯情報を電子化 ・つくばの AI オンデマンドシステムを導入 ・地域・観光型 MaaS ほかの(UR 東日本企画)においてつくば1日乗車券の電子チケットを販売
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	・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、つくばバスの改正を実施 ・乗降実績を基に、つくば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
15	収集データのオープンデータ化	・つくばバス、つくばのり等のGTFSSデータを公開(市HP、GTFSSデータポータル)
16	民間技術の活用(知的資源の総動員)	・筑波大学へつくばバス、つくばのり等の利用実績データ等を提供し、シンポジウムや学術等で研究成果を発表
17	安全・安心の向上の取組	・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 ・バス待ち環境のバリアフリー対応等を実施
18	総合交通案内の実施	・つくば市公共交通マップを作成 ・つくば駅前のバスロータリーに路線案内サインを設置 ・Google マップや各種乗換案内アプリへつくばバスとつくばのりの情報を掲載

参考-61

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	・転入者に対してつくば市公共交通マップを配布 ・出前講座やイベントでの周知活動を実施 ・中学3年生を対象に「バスお話し乗車券」を配布 ・つくばのり乗車券一括募集
20	路線バスの維持・改善	・「地域公共交通確保維持事業(地域路線維持・確保維持費(国庫補助金))」を活用
21	隣接自治体とのバスによる広域連携の拡充	・広域連携(バス)の相互乗り入れを実施 ・4自治体で連携した「地域連携公共交通ラッシュ」の運行を開始

参考-62

(P.63~64)

(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。つくばバスとつくばのりでは、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、つくばタクは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】市が保有する公共交通施設の年間利用乗客数	つくバス 99.4 万人 つくタク 5.4 万人 つくばのり ---	105.3 万人 5.6 万人 0.7 万人	112.6 万人 4.8 万人 1 万人
【指標1-2】市が保有する公共交通施設の年間収支率	つくバス 38.9% つくタク 6.6% つくばのり ---	42.0% 7.0% 3.1%	46.7% 5.0% 3.9%
【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 つくタク 1.48 億円 つくばのり ---	2.90 億円 1.40 億円 0.30 億円	2.54 億円 1.63 億円 0.25 億円
【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 つくタク 2,753 円 つくばのり ---	280 円 2,650 円 4,908 円	226 円 3,400 円 3,634 円
【指標1-5】駅・都市機能誘導域内のバス乗り入れ乗降人口	43.5%	46.0%	46.0%

●令和6年度(2024年度)の目標値が達成しないため
●令和6年度(2024年度)の目標値が達成率(%)が低い
●令和6年度(2024年度)の目標値が達成率(%)が低い(達成)

■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)の値が計画基準時の状況値と比較して小さくなってはいますが、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。

参考-63

■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GTFSSデータポータル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2-1】道路利用する交通手段が公共交通の割合	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率	68.1%	75.0%	64.8% 【未達成】
【指標2-3】市民の公共交通に対する意識	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)実施件数	0 件	2,000 件	2,428 件 【未達成】

●令和6年度(2024年度)の目標値が達成しないため
●令和6年度(2024年度)の目標値が達成率(%)が低い
●令和6年度(2024年度)の目標値が達成率(%)が低い(達成)

■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、つくばのり、つくばのり、つくばみらい市の各シャトルが市外に乗り入れ、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3-1】鉄道駅へのバス利用30分圏内人口	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公開件数(ダウンロード件数)	50 件	200 件	25,912 件 【未達成】
【指標3-3】つくば市の主要な公共施設	30 件	27 件	37 件 【未達成】

●令和6年度(2024年度)の目標値が達成しないため
●令和6年度(2024年度)の目標値が達成率(%)が低い
●令和6年度(2024年度)の目標値が達成率(%)が低い(達成)

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運行回数	2 回	3 回	7 回 【未達成】
【指標4-2】路線バスの乗降をまたぐ利用の1日平均利用者数	3,210 人	3,700 人	3,072 人 【未達成】

●令和10年度(2028年度)の目標値

参考-64

(P.65)



P.53

「つくば」 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	明野中学校 校車	筑波山口	一般乗合 旅客自動車 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 系統補助
-------------------------------------	-------	-------------	------	-----------------------	------------	-----	--------------	-----	----------------------

P.73

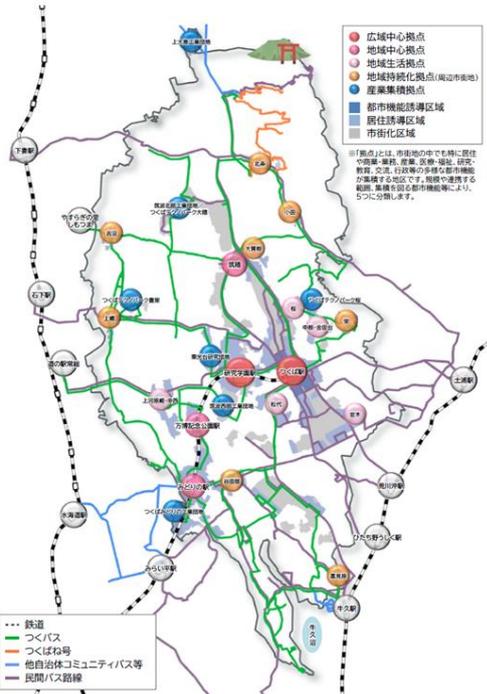
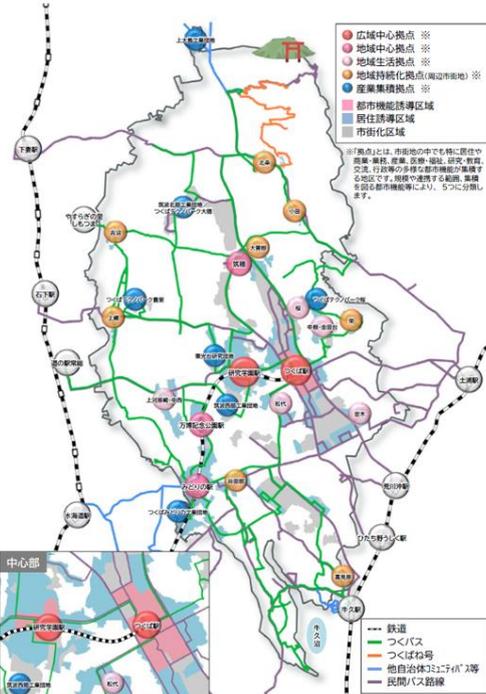
「つくば」 筑西市 コミュニティバス「筑西市広域連携バス」	下館駅北口	明野五里 学園車	筑波山口	一般乗合 旅客自動車 運送事業	路線定期 運行	筑西市	関東鉄道 株式会社	筑西市	地域内フ ィーダー 系統補助
-------------------------------------	-------	-------------	------	-----------------------	------------	-----	--------------	-----	----------------------

○ 概要版について

修正前	修正後																																																			
<p>P.7</p> <p>施策⑤: 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策番号</th> <th>施策名</th> <th>第1次計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施策⑤-1</td> <td>地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善</td> <td>施策20</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-2</td> <td>実装を踏まえた実証実験の検討</td> <td>施策5</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-3</td> <td>地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討</td> <td>施策7</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-4</td> <td>利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施</td> <td>施策19</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-5</td> <td>運転手の確保に向けた支援策</td> <td>新規</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-6</td> <td>環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援</td> <td>施策10</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-7</td> <td>病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携</td> <td>施策12</td> </tr> </tbody> </table>	施策番号	施策名	第1次計画	施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策20	施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策5	施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策7	施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策19	施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	新規	施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策10	施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策12	<p>P.4</p> <p>施策⑤:連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策番号</th> <th>施策名</th> <th>第1次計画</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施策⑤-1</td> <td>地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善</td> <td>施策20</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-2</td> <td>実装を踏まえた実証実験の検討</td> <td>施策5</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-3</td> <td>地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討</td> <td>施策7</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-4</td> <td>利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施</td> <td>施策19</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-5</td> <td>運転手の確保に向けた支援策</td> <td>新規</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-6</td> <td>環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援</td> <td>施策10</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-7</td> <td>病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携</td> <td>施策12</td> </tr> <tr> <td>施策⑤-8</td> <td>企業や団体等と連携した新たな取入の検討</td> <td>新規</td> </tr> </tbody> </table>	施策番号	施策名	第1次計画	施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策20	施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策5	施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策7	施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策19	施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	新規	施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策10	施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策12	施策⑤-8	企業や団体等と連携した新たな取入の検討	新規
施策番号	施策名	第1次計画																																																		
施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策20																																																		
施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策5																																																		
施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策7																																																		
施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策19																																																		
施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	新規																																																		
施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策10																																																		
施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策12																																																		
施策番号	施策名	第1次計画																																																		
施策⑤-1	地域間幹線系統路線や地域内フィーダー系統路線の維持・改善	施策20																																																		
施策⑤-2	実装を踏まえた実証実験の検討	施策5																																																		
施策⑤-3	地域公共交通の持続性の観点を踏まえた運賃のあり方の検討	施策7																																																		
施策⑤-4	利用者の裾野を広げるモビリティ・マネジメントの実施	施策19																																																		
施策⑤-5	運転手の確保に向けた支援策	新規																																																		
施策⑤-6	環境やバリアフリーに配慮した車両や設備等の導入支援	施策10																																																		
施策⑤-7	病院・企業バス等の地域の多様な輸送資源との連携	施策12																																																		
施策⑤-8	企業や団体等と連携した新たな取入の検討	新規																																																		

パブリックコメントによるものではありませんが、外部委員会(つくば市公共交通活性化協議会)の意見や見やすさ等を踏まえて、以下のとおり修正しました。

○ 第2章 基本的な方針について

修正前	修正後
<p>P.10(ページ上部四角枠内9行目)</p> <p>・<u>高い水準の地域公共交通維持に係る市の財政負担</u></p>	<p>P.10(ページ上部枠内9行目)</p> <p>・<u>地域公共交通維持に係る市の財政負担</u></p>
<p>P.11、12、18</p> <p>・路線図の下図： 都市機能誘導区域の色が<u>濃青</u></p> <p>・凡例：路線図の<u>左下</u></p> <p>(P.11)</p>  <p>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つくば市の地域公共交通の現状</p>	<p>P.11、12、18</p> <p>・路線図の下図： 都市機能誘導区域の色が<u>ピンク</u></p> <p>・凡例：路線図の<u>右上</u> <u>注釈が該当する拠点を明記</u> (<u>拠点名の末尾に※印を追加</u>)</p> <p>・<u>中心部の拡大図を追加</u></p> <p>(P.11)</p>  <p>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つくば市の地域公共交通の現状</p>

<p>P.13(6行目) さらに、つくたくでは収支率の低さが課題となっています。</p>	<p>P.13(6～7行目) さらに、<u>地域公共交通全体に対する市の財政負担も高い水準にあり、中でもつくたくの収支率の低さが課題となっています。</u></p>
<p>P.14(課題④) <u>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</u>を検討していく必要があります。</p>	<p>P.14(課題④) <u>今後の持続可能な地域公共交通を実現するために、地域公共交通維持に係る財政負担や公共交通の満足度の低さなどへの対応</u>を検討していく必要があります。</p>
<p>P.17((2)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」では、交通結節機能を有する拠点として、「つくばエクスプレス4駅(つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅)周辺」と「筑穂地区」が挙げられています。 本計画では、この他に、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<u>優先的に</u>行うことを検討します。</p>	<p>P.17((2)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」では、交通結節機能を有する拠点として、「つくばエクスプレス4駅(つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅)周辺」と「筑穂地区」が挙げられています。 本計画では、この他に、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に<u>優先的に</u>取り組みます。</p>
<p>P.17((3)公共交通軸の設定) <u>「市内外の拠点を結び、需要の多い区間」</u>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、<u>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</u>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</p>	<p>P.17((3)公共交通軸の設定) <u>つくば市において、つくばエクスプレスはまちづくりの骨格を担う重要な広域幹線交通です。つくばエクスプレス各駅へのアクセス手段であり、市内移動の中心的な役割を担うバス路線は、地域公共交通ネットワークの基幹的な軸として位置づけられます。</u>本計画では、<u>バス路線の中でも「市内外の拠点を結</u></p>

<p><u>通軸として定義します。</u></p> <p><u>公共交通軸(本計画で定める区間)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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) 	<p><u>び、需要の多い区間]である以下の5区間を「公共交通軸」として定義し、運行本数の充実などサービスの維持及び改善に優先的に取り組みます。</u></p> <p><u>公共交通軸(本計画で定める区間)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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)
---	--

○ 第3章 施策・実施主体・スケジュールについて

修正前	修正後																				
<p>P.22～33</p> <p>スケジュールの見出しの色: 薄青</p> <p>(スケジュール)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>令和8年度 (2026年度)</td> <td>令和9年度 (2027年度)</td> <td>令和10年度 (2028年度)</td> <td>令和11年度 (2029年度)</td> <td>令和12年度 (2030年度)</td> </tr> <tr> <td>→ 実施</td> <td>→ 実施</td> <td>→ 実施</td> <td>→ 実施</td> <td>→ 実施</td> </tr> </table>	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	→ 実施	<p>P.22～33</p> <p>スケジュールの見出しの色: 白及び青系4色</p> <p>(スケジュール)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>令和8年度 (2026年度)</td> <td>令和9年度 (2027年度)</td> <td>令和10年度 (2028年度)</td> <td>令和11年度 (2029年度)</td> <td>令和12年度 (2030年度)</td> </tr> <tr> <td>→ 実施</td> <td>→ 実施</td> <td>→ 実施</td> <td>→ 実施</td> <td>→ 実施</td> </tr> </table>	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)	→ 実施								
令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)																	
→ 実施	→ 実施	→ 実施	→ 実施	→ 実施																	
令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)																	
→ 実施	→ 実施	→ 実施	→ 実施	→ 実施																	
<p>P.33(施策⑤-5)</p> <p>・バス及びタクシー運転手の確保に向けて、公共交通事業者の運転手採用に対して支援を実施します。</p> <p>例) 運転手採用に対する補助 等</p>	<p>P.33(施策⑤-5)</p> <p>・バス及びタクシー運転手の確保に向けて、公共交通事業者の運転手採用等に対して支援を実施します。</p> <p>例) 運転手採用に対する<u>支援</u> 等</p>																				

○ 第4章 KPI 指標と点検・評価について

修正前	修正後
<p>P.38(2～3行目)</p> <p>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。</p>	<p>P.38(2～4行目)</p> <p>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<u>指標や目標値の見直しを含めた改善</u>を図ります。</p>

P.40(指標②③)

【指標②】公共交通の運行回数

- ・ 設定した3つの公共交通のサービス状況を確認します(新規指標)。
- ・ 評価年の前年度の運行回数(往復回数)を指標とします。

	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
つくば駅-土浦駅	36.3回	37.0回	+1.9%
つくば駅-谷田部車庫	25.6回	26.3回	+2.7%
つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	30.0回	30.7回	+2.3%
計	91.9回	94.0回	+2.3%

【指標③】公共交通の利用者数

- ・ 設定した3つの公共交通の利用状況を確認します(新規指標)。
- ・ 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。

	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
つくば駅-土浦駅	73.6万人/年	75.0万人/年	+1.9%
つくば駅-谷田部車庫	24.7万人/年	25.3万人/年	+2.4%
つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	50.8万人/年	51.9万人/年	+2.2%
計	149.1万人/年	152.2万人/年	+2.1%

P.40~41(指標②③)

【指標②】公共交通の運行回数

- ・ 設定した5つの公共交通のサービス状況を確認します(新規指標)。
- ・ 評価年の前年度の運行回数(往復回数)を指標とします。

	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
つくば駅-土浦駅	36.3回	37.0回	+1.9%
つくば駅-荒川沖駅	31.7回	32.4回	+2.2%
つくば駅-ひたち野うしく駅	41.6回	42.3回	+1.7%
つくば駅-谷田部車庫	25.6回	26.3回	+2.7%
つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	30.0回	30.7回	+2.3%
計	165.2回	168.7回	+2.1%

【指標③】公共交通の利用者数

- ・ 設定した5つの公共交通の利用状況を確認します(新規指標)。
- ・ 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。

	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
つくば駅-土浦駅	73.6万人/年	75.0万人/年	+1.9%
つくば駅-荒川沖駅	103.1万人/年	105.3万人/年	+2.1%
つくば駅-ひたち野うしく駅	103.7万人/年	105.4万人/年	+1.6%
つくば駅-谷田部車庫	24.7万人/年	25.3万人/年	+2.4%
つくば駅-筑穂(大穂窓口センター)	50.8万人/年	51.9万人/年	+2.2%
計	355.9万人/年	362.9万人/年	+2.0%

P.41

指標④

現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
52.5%	55.0%	+2.5pt

※第1次計画の指標1-5とは定義や対象が異なる

指標⑤

現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
78.0%	82.0%	+4.0pt

※第1次計画の指標1-5とは定義や対象が異なる

P.41(表の列を追加及び注釈を修正)

指標④

	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
人口カバー率	52.5%	55.0%	+2.5pt

※第1次計画の指標1-5は、住民基本台帳人口に対する立地適正化計画の居住・都市機能誘導区域内でかつバス停留所から500m圏域の人口割合であり、定義や対象が異なる

指標⑤

	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
人口カバー率	78.0%	82.0%	+4.0pt

※第1次計画の指標1-5は、住民基本台帳人口に対する立地適正化計画の居住・都市機能誘導区域内でかつバス停留所から500m圏域の人口割合であり、定義や対象が異なる

P.42

指標⑨

現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
2,984枚	3,300枚	+10.6%

指標⑩

参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
35.7%	35.3%	40.0%	+4.7pt

P.42~43(表の列を追加)

指標⑨

	現況値 (2024年)	目標値 (2029年)	
定期券の発行数	2,984枚	3,300枚	+10.6%

指標⑩

	参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
公共交通の人の割合	35.7%	35.3%	40.0%	+4.7pt

P.43

指標⑪

現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
40.0%	50.0%	+10.0pt

※現況値がない指標であり、上記は仮の値。
目標値を含め、計画の中で必要に応じて見直す。

P.43~44(表の列を追加)

指標⑪

	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
公共交通の認知度	40.0%	50.0%	+10.0pt

※現況値がない指標であり、仮の値。目標値を含め、計画の中で必要に応じて見直す。

指標⑫

参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
36.1%	23.4%	35.0%	+11.6pt

指標⑬

参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
68.1%	64.8%	70.0%	+5.2pt

指標⑭

現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
37.5%	25.0%	-12.5pt

※現況値がない指標であり、上記は仮の値。
目標値を含め、計画の中で必要に応じて見直す。

指標⑫

	参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
公共交通の満足度	36.1%	23.4%	35.0%	+11.6pt

指標⑬

	参考値 (2019年)	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
協力意向	68.1%	64.8%	70.0%	+5.2pt

指標⑭

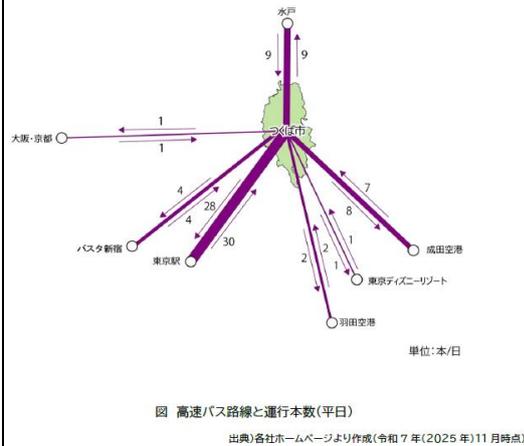
	現況値 (2025年)	目標値 (2030年)	
困っている人の割合	37.5%	25.0%	-12.5pt

※現況値がない指標であり、仮の値。目標値を含め、計画の中で必要に応じて見直す。

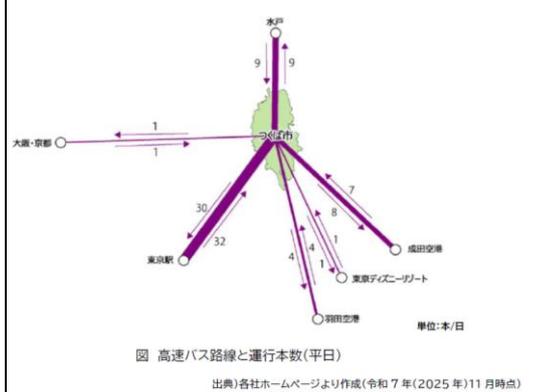
○ 参考3 現状分析(詳細)について

修正前	修正後
P.15、16、17、29、30、31、33、34、35、36、44、46、50	P.15、16、17、29、30、31、33、34、35、36、44、46、50
下図	下図
<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域の色が濃緑 ・市街化区域の色が薄緑 	<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域の色が水色 ・市街化区域の色が灰色
(P.15)	(P.15)
<p>図 商業施設の立地状況</p> <p>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)</p>	<p>図 商業施設の立地状況</p> <p>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)</p>

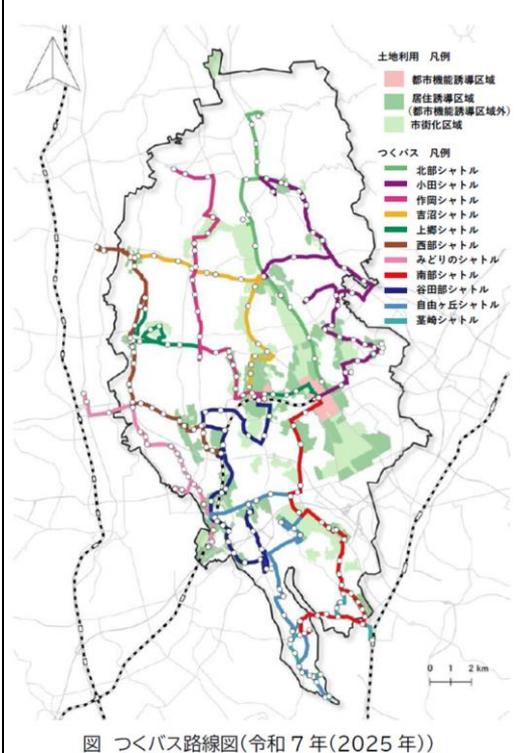
P.32



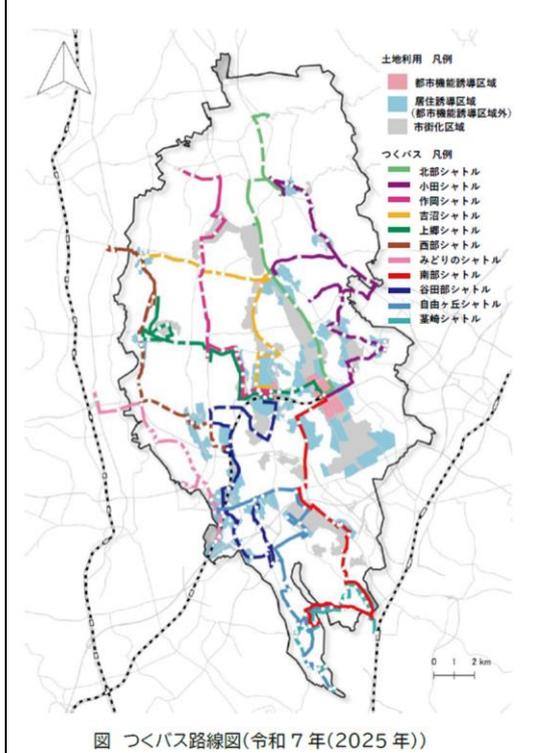
P.32(図の路線と運行本数を修正)



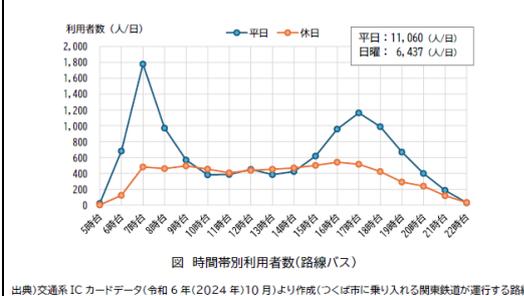
P.35



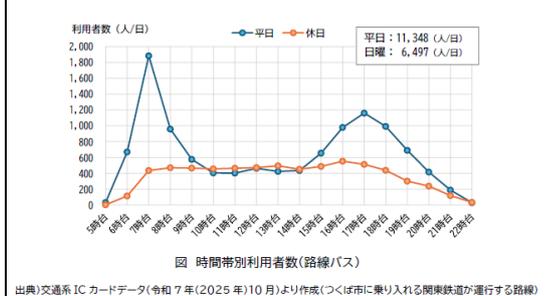
P.35(路線の重なりを修正)



P.45



P.45(図及び出典を修正)



P.45

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	6,171	39.4%	つくばセンター	4,334	43.0%
2	筑波大学中央	676	4.3%	イオンモールつくば	524	5.2%
3	第一エリア前	579	3.7%	平砂学生宿舎前	487	4.8%
4	第三エリア前	319	2.0%	筑波山神社入口	226	2.2%
5	並木二丁目	271	1.7%	合宿所	185	1.8%
6	学園並木	198	1.3%	追越学生宿舎前	184	1.8%
7	筑波大学病院入口	197	1.3%	第三エリア前	162	1.6%
8	イオンモールつくば	195	1.2%	筑波大学西	143	1.4%
9	平砂学生宿舎前	190	1.2%	天久保三丁目	143	1.4%
10	追越学生宿舎前	173	1.1%	筑波大学病院入口	116	1.2%

出典)交通系 IC カードデータ(令和 6 年(2024 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)

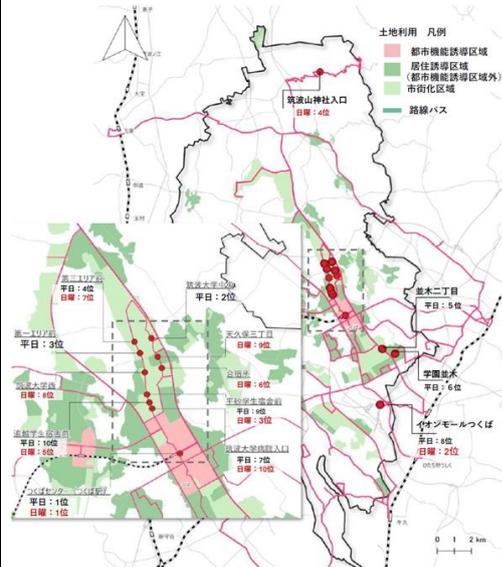
P.45(表及び出典を修正)

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%	つつじが丘	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%

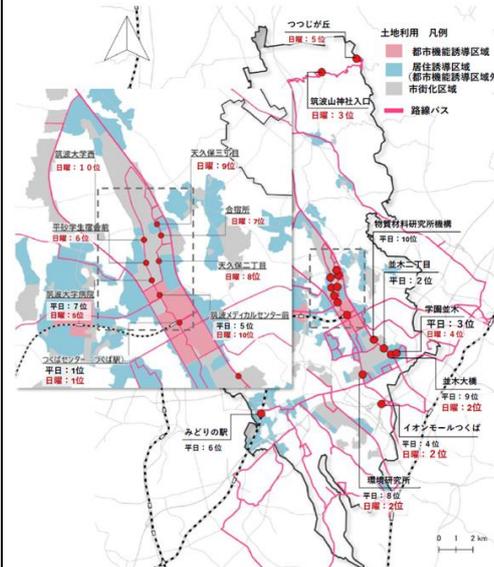
出典)交通系 IC カードデータ(令和 7 年(2025 年)10 月)より作成(つくば市に乗り入れる関東鉄道が運行する路線)

P.46



出典)交通系 IC カードデータ(令和 6 年(2024 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)

P.46(図及び出典を修正)



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)

P.47

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降車(到着)元バス停	利用者の数 (人/日)	占める割合	つくばセンター利用者の降車(到着)元バス停	利用者の数 (人/日)	占める割合
1	学園並木	164	14.1%	並木二丁目	341	9.0%
2	並木二丁目	136	11.7%	筑波メディカルセンター前	170	4.5%
3	筑波メディカルセンター前	60	5.1%	学園並木	151	4.0%
4	並木大橋	45	3.8%	平砂学生宿舎前	126	3.3%
5	土木研究所	35	3.0%	物質材料研究機構	107	2.8%
6	国土地理院	31	2.7%	環境研究所	106	2.8%
7	手代木団地	31	2.6%	筑波大学病院	104	2.8%
8	筑波大学病院	27	2.3%	気象研究所	102	2.7%
9	筑波大学病院入口	27	2.3%	天久保三丁目	97	2.6%
10	第一エリア前	25	2.1%	大学会館前	86	2.3%

出典)交通系 IC カードデータ(令和 6 年(2024 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)

P.47(表及び出典を修正)

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降車(到着)元バス停	利用者の数 (人/日)	占める割合	つくばセンター利用者の降車(到着)元バス停	利用者の数 (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)

P.47

表 つくばセンター利用者の降車(または乗車)バス停(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降車(到着)元バス停	利用者の数 (人/日)	占める割合	つくばセンター利用者の降車(到着)元バス停	利用者の数 (人/日)	占める割合
1	土浦駅	281	47.6%	土浦駅	267	46.7%
2	千栗町	63	10.7%	ひたち野うしく駅	77	13.4%
3	荒川沖駅西口	52	8.8%	荒川沖駅西口	73	12.7%
4	土浦二高	51	8.6%	千栗町	18	3.2%
5	土浦一高前	17	2.9%	牛久茶道高校	16	2.8%
6	田中一丁目	16	2.7%	土浦監査署・ハローワーク入口	10	1.8%
7	ひたち野うしく駅	16	2.7%	三中区公民館南	9	1.6%
8	土浦監査署・ハローワーク入口	15	2.5%	桜町三丁目	8	1.4%
9	牛久茶道高校	10	1.7%	中根北	8	1.4%
10	桜町三丁目	8	1.4%	中村九区	8	1.3%

出典)交通系 IC カードデータ(令和 6 年(2024 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)

P.47(表及び出典を修正)

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降車(到着)元バス停	利用者の数 (人/日)	占める割合	つくばセンター利用者の降車(到着)元バス停	利用者の数 (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	千栗町	66	9.2%	荒川沖駅西口	80	12.9%
4	荒川沖駅西口	55	7.0%	千栗町	26	4.2%
5	土浦一高	40	5.6%	牛久茶道高校	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%	土浦監査署・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	土浦監査署・ハローワーク入口	12	1.7%	三中区公民館南	8	1.3%
10	龜城公園前	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)

P.52

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～大穂窓口センター北部	118
	2	つくばセンター～花畑	104
	3	つくばセンター～高エネルギー加速器研究機構	96
小田	1	つくばセンター～テクノパーク桜	9
	2	つくばセンター～さくらの森	7
	3	つくばセンター～金田東	6
作岡	1	研究学園駅～豊里の社	19
	2	研究学園駅～東光台五丁目	19
	3	研究学園駅～北部工業団地中央	14
吉沼	1	研究学園駅～大穂窓口センター北部	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	12
上郷	1	つくばセンター・TXつくば駅～春日二丁目	12
	2	研究学園駅～東光台五丁目	8
	3	研究学園駅～豊里の社	8
西部	1	万博記念公園駅～金村別雷神社入口	2
	2	万博記念公園駅～上郷台宿	1
	3	万博記念公園駅～上郷神谷森東	1
みどりの	1	真瀬小学校～高須貫北	4
	2	富士見ヶ丘団地入口～真瀬小学校	2
	3	真瀬本田～真瀬小学校	2
南部	1	つくばセンター～農林団地中央	56
	2	つくばセンター～谷田部車庫	40
	3	つくばセンター～理化学研究所	30
谷田部	1	みどりの駅～飯田	16
	2	みどりの駅～みどりの東	10
	3	みどりの駅～緑ヶ丘団地入口	10
自由ヶ丘	1	みどりの駅～農林団地中央	18
	2	みどりの駅～谷田部車庫	8
	3	みどりの駅～羽成公園	5
茎崎	1	牛久駅西口～森の里団地入口	10
	2	牛久駅西口～城山団地中央(茎崎)	9
	3	牛久駅西口～高見原団地入口	8

出典)交通系 IC カードデータ(令和 6 年度(2024 年度)10 月)より作成

P.52(表及び出典を修正)

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～豊里の社	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～豊里の社	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～高須貫北	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～緑ヶ丘団地入口	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
茎崎	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

P.55

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	茎崎	
イオンモールつくば	谷田部	0	9	18	130	138	295
筑波総合クリニック	大穂・豊里	63	97	29	46	0	234
筑波学園病院	谷田部	0	16	18	119	64	216
イーアスつくば	谷田部	8	11	51	125	4	201
筑波大学病院前	桜	15	27	43	83	22	190
つくばセンター	桜	14	17	54	86	3	174
大穂窓口センター	大穂・豊里	128	13	15	13	0	169
クレオ前	桜	4	9	51	61	1	127
カスミ大穂店	大穂・豊里	0	115	0	0	0	115
筑波メディカルセンター前	桜	11	11	21	46	4	94

出典)つくたく利用実績(令和 5 年度(2023 年度)より作成

P.55(表及び出典を修正)

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	茎崎	
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	茎崎	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

P.56

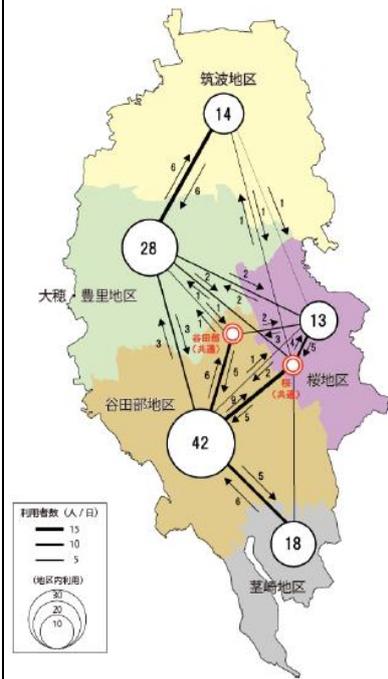


図 つくたつの利用状況(乗車・降車地、日平均)

出典)つくたく利用実績(令和5年度(2023年度)より作成)

P.56(図及び出典を修正)

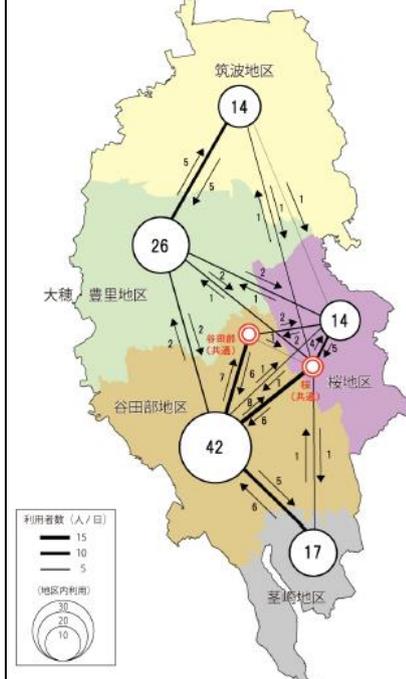


図 つくたつの利用状況(乗車・降車地、日平均)

出典)つくたく利用実績(令和6年度(2024年度)より作成)

○ 参考4 KPI 指標の算出方法について

修正前	修正後
<p>P.59 (記載なし)</p>	<p>P.66(目標値に関する記載を追記) 【指標①】公共交通の利用者数 <u>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。</u> <u>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、つくたくは、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。</u></p>

<p>P.59</p> <p>【指標②】公共交通軸の運行回数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価年の前年度の運行回数(往復回数)を指標とします。 ・<u>3つの公共交通軸(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))ごとと全体計</u>でそれぞれ進捗状況を確認します。 	<p>P.66</p> <p>【指標②】公共交通軸の運行回数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価年の前年度の運行回数(往復回数)を指標とします。 ・<u>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</u>でそれぞれ進捗状況を確認します。 ・<u>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。</u>
<p>P.59</p> <p>【指標③】公共交通軸の利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。 ・<u>3つの公共交通軸(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))ごとと全体計</u>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。 	<p>P.66</p> <p>【指標③】公共交通軸の利用者数</p> <ul style="list-style-type: none"> ・評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。 ・<u>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</u>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。 ・<u>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。</u>
<p>P.59</p> <p>【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率 (記載なし)</p>	<p>P.67(目標値に関する記載を追記)</p> <p>【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>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</u>

	<u>え、52.5%から 2.5pt 増加の 55.0%と設定しました。</u>
P.60 【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 (記載なし)	P.67(目標値に関する記載を追記) 【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 ・ <u>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。</u>
P.60 【指標⑥】公共交通の収支率 (記載なし)	P.68(目標値に関する記載を追記) 【指標⑥】公共交通の収支率 ・ <u>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。</u>
P.60 【指標⑦】公共交通の公的資金投入額 (記載なし)	P.68(目標値に関する記載を追記) 【指標⑦】公共交通の公的資金投入額 ・ <u>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。</u>
P.61 【指標⑧】公共交通に従事する運転手数 (記載なし)	P.68(目標値に関する記載を追記) 【指標⑧】公共交通に従事する運転手数 ・ <u>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。</u>
P.61 【指標⑨】定期券の発行数 (記載なし)	P.68(目標値に関する記載を追記) 【指標⑨】定期券の発行数 ・ <u>現況値から 1 割の増加を目標値に設定しました。</u>
P.61 【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合 (記載なし)	P.69(目標値に関する記載を追記) 【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合 ・ <u>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%)</u>

	<p><u>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。</u></p>
<p>P.61 【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度 (記載なし)</p>	<p>P.69(目標値に関する記載を追記) 【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度 ・<u>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。</u></p>
<p>P.61 【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度 (記載なし)</p>	<p>P.69(目標値に関する記載を追記) 【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度 ・<u>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。</u></p>
<p>P.61~62 【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向 (記載なし)</p>	<p>P.69~70(目標値に関する記載を追記) 【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向 ・<u>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。</u></p>
<p>P.62 【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 (記載なし)</p>	<p>P.70(目標値に関する記載を追記) 【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 ・<u>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。</u></p>

○ 参考5 地域公共交通確保維持事業に係る事項について

修正前		修正後																																																																																																																																																																											
<p>P.63</p> <p>表 路線ごとの位置づけと役割</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名等</th> <th>位置づけ・役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス①(筑波山口～土浦駅)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>路線バス②(水海道駅～土浦駅)</td> <td>・ 水海道一高、水海道二高、常総学院高、並木中等教育学校、谷田部小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、土浦やつくば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</td> </tr> <tr> <td>路線バス③(みどりの駅～土浦駅)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>路線バス④(牛久駅～緑が丘団地)</td> <td>・ 萇崎高内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</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑤(藤代駅～自由ヶ丘団地)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑥(牛久駅～みどりの駅)</td> <td>・ 萇崎第一小等への通学やつくば双葉病院への通院、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</td> </tr> <tr> <td>路線バスの(取手駅～谷田部車庫)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑧(つくばセンター～水戸駅)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>筑波地区支線型バス「つくばね号」</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」</td> <td>・ 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</td> </tr> </tbody> </table>		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(水海道駅～土浦駅)	・ 水海道一高、水海道二高、常総学院高、並木中等教育学校、谷田部小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、土浦やつくば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(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④(牛久駅～緑が丘団地)	・ 萇崎高内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⑤(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⑥(牛久駅～みどりの駅)	・ 萇崎第一小等への通学やつくば双葉病院への通院、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	路線バスの(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⑧(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	<p>P.71(路線の修正)</p> <p>表 路線ごとの位置づけと役割</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名等</th> <th>位置づけ・役割</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス①(筑波山口～土浦駅)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>路線バス②(みどりの駅～土浦駅)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>路線バス③(牛久駅～緑が丘団地)</td> <td>・ 萇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</td> </tr> <tr> <td>路線バス④(藤代駅～自由ヶ丘団地)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑤(牛久駅～みどりの駅)</td> <td>・ 萇崎第一小等への通学やつくば双葉病院への通院、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</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑥(取手駅～谷田部車庫)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>路線バスの(つくばセンター～水戸駅)</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>筑波地区支線型バス「つくばね号」</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>桜川市コミュニティバス「ヤマザクラGO」</td> <td>・ 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</td> </tr> <tr> <td>筑西市コミュニティバス「筑西市広域連携バス」</td> <td>・ 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</td> </tr> </tbody> </table>		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)	・ 萇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)	・ 萇崎第一小等への通学やつくば双葉病院への通院、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	路線バスの(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																																																																																																																												
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(水海道駅～土浦駅)	・ 水海道一高、水海道二高、常総学院高、並木中等教育学校、谷田部小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、土浦やつくば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(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④(牛久駅～緑が丘団地)	・ 萇崎高内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⑤(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⑥(牛久駅～みどりの駅)	・ 萇崎第一小等への通学やつくば双葉病院への通院、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																																																																																																																																																																												
路線バスの(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⑧(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																																																																																																																																																																												
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)	・ 萇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)	・ 萇崎第一小等への通学やつくば双葉病院への通院、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																																																																																																																																																																												
路線バスの(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																																																																																																																																																																												
<p>P.64</p> <p>表 路線ごとの事業及び実施主体の概要(1/2)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>起点</th> <th>経山地</th> <th>終点</th> <th>事業許可区分</th> <th>運行形態</th> <th>補助支給自治体</th> <th>運行事業者</th> <th>実施主体(サードパーティ制有/無)</th> <th>国庫補助事業の活用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス①</td> <td>筑波山口</td> <td>土浦一高前</td> <td>土浦駅西口</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス②</td> <td>水海道駅</td> <td>みどりの駅</td> <td>土浦駅西口</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス③</td> <td>みどりの駅</td> <td>農林団地中央</td> <td>土浦駅西口</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス④</td> <td>牛久駅</td> <td>森の里</td> <td>緑が丘団地</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑤</td> <td>藤代駅</td> <td>-</td> <td>自由ヶ丘団地</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑥</td> <td>牛久駅</td> <td>桜ヶ丘団地</td> <td>みどりの駅</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑦</td> <td>取手駅西口</td> <td>高岡</td> <td>谷田部車庫</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑧</td> <td>つくばセンター</td> <td>-</td> <td>水戸駅</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> </tbody> </table>		路線名	起点	経山地	終点	事業許可区分	運行形態	補助支給自治体	運行事業者	実施主体(サードパーティ制有/無)	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	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス②	水海道駅	みどりの駅	土浦駅西口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス③	みどりの駅	農林団地中央	土浦駅西口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス④	牛久駅	森の里	緑が丘団地	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス⑤	藤代駅	-	自由ヶ丘団地	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス⑥	牛久駅	桜ヶ丘団地	みどりの駅	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス⑦	取手駅西口	高岡	谷田部車庫	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス⑧	つくばセンター	-	水戸駅	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	<p>P.72(路線の修正)</p> <p>表 路線ごとの事業及び実施主体の概要(1/2)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>起点</th> <th>経山地</th> <th>終点</th> <th>事業許可区分</th> <th>運行形態</th> <th>補助支給自治体</th> <th>運行事業者</th> <th>実施主体(サードパーティ制有/無)</th> <th>国庫補助事業の活用</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス①</td> <td>筑波山口</td> <td>土浦一高前</td> <td>土浦駅西口</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス②</td> <td>みどりの駅</td> <td>農林団地中央・学園里</td> <td>土浦駅西口</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス③</td> <td>牛久駅</td> <td>森の里</td> <td>緑が丘団地</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス④</td> <td>藤代駅</td> <td>-</td> <td>自由ヶ丘団地</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑤</td> <td>牛久駅</td> <td>桜ヶ丘団地</td> <td>みどりの駅</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑥</td> <td>取手駅西口</td> <td>高岡</td> <td>谷田部車庫</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> <tr> <td>路線バス⑦</td> <td>つくばセンター</td> <td>石岡</td> <td>水戸駅南口</td> <td>一般乗合旅客自動車運送事業</td> <td>路線定期運行</td> <td>-</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>関東鉄道株式会社</td> <td>地域開幹線系統補助</td> </tr> </tbody> </table>		路線名	起点	経山地	終点	事業許可区分	運行形態	補助支給自治体	運行事業者	実施主体(サードパーティ制有/無)	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	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス②	みどりの駅	農林団地中央・学園里	土浦駅西口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス③	牛久駅	森の里	緑が丘団地	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス④	藤代駅	-	自由ヶ丘団地	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス⑤	牛久駅	桜ヶ丘団地	みどりの駅	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス⑥	取手駅西口	高岡	谷田部車庫	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助	路線バス⑦	つくばセンター	石岡	水戸駅南口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助
路線名	起点	経山地	終点	事業許可区分	運行形態	補助支給自治体	運行事業者	実施主体(サードパーティ制有/無)	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	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス②	水海道駅	みどりの駅	土浦駅西口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス③	みどりの駅	農林団地中央	土浦駅西口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス④	牛久駅	森の里	緑が丘団地	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス⑤	藤代駅	-	自由ヶ丘団地	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス⑥	牛久駅	桜ヶ丘団地	みどりの駅	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス⑦	取手駅西口	高岡	谷田部車庫	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス⑧	つくばセンター	-	水戸駅	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線名	起点	経山地	終点	事業許可区分	運行形態	補助支給自治体	運行事業者	実施主体(サードパーティ制有/無)	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	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス②	みどりの駅	農林団地中央・学園里	土浦駅西口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス③	牛久駅	森の里	緑が丘団地	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス④	藤代駅	-	自由ヶ丘団地	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス⑤	牛久駅	桜ヶ丘団地	みどりの駅	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス⑥	取手駅西口	高岡	谷田部車庫	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				
路線バス⑦	つくばセンター	石岡	水戸駅南口	一般乗合旅客自動車運送事業	路線定期運行	-	関東鉄道株式会社	関東鉄道株式会社	地域開幹線系統補助																																																																																																																																																																				

○ 用語解説について

修正前	修正後
<p>P.67</p> <p>(記載なし)</p>	<p>P.75</p> <p>・GSM(グリーン・スロー・モビリティ)</p> <p><u>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。</u></p> <p><u>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。</u></p>

○ 概要版について

修正前	修正後
<p>P.1 (記載なし)</p>	<p>P.1 ページ右上に QR コードを追記 (https://www.city.tsukuba.lg.jp/kurashi/kotsu/1014531.html)</p>
<p>P.2～3 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</p>	<p>P.2～3 削除</p>
<p>P.4 第2章 基本的な方針 ■つくば市の地域公共交通の課題 ■計画目標</p>	<p>P.4 削除</p>
<p>P.5 第2章 基本的な方針 ■地域公共交通が目指す姿 ●目指す姿:階層型システム</p> <p><u>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。</u></p> <p>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。</p>	<p>P.2 第2章 基本的な方針 (1)地域公共交通が目指す姿:階層型システム</p> <p>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。</p>

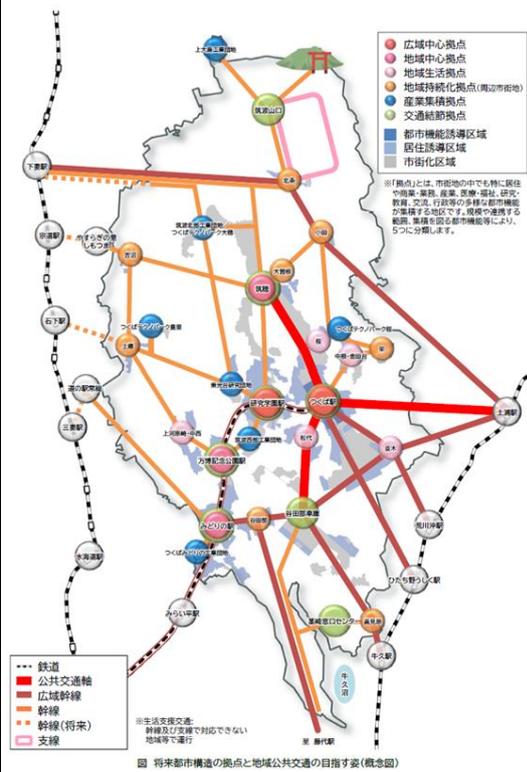
<p>P.5 第2章 基本的な方針 ■<u>地域公共交通が目指す姿</u> ●<u>交通結節拠点の設定</u></p> <p>上位計画である「つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画」では、交通結節機能を有する拠点として、「つくばエクスプレス4駅（つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅）周辺」と「筑穂地区」が挙げられています。</p> <p>本計画では、この他に、現状でも複数のバス路線が乗り入れ、乗換等の交通結節機能を有し、かつ、目指す姿においても交通結節機能の強化を図っていく拠点として、新たに「交通結節拠点」を設定します。交通結節拠点では、乗換の拠点として、バス待ち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<u>優先的に行うことを検討します。</u></p>	<p>P.2 第2章 基本的な方針 (2)<u>交通結節拠点の設定</u></p> <p>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」では、交通結節機能を有する拠点として、「つくばエクスプレス4駅（つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅）周辺」と「筑穂地区」が挙げられています。</p> <p>本計画では、この他に、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に<u>優先的に取り組みます。</u></p>
<p>P.5 第2章 基本的な方針 ■<u>地域公共交通が目指す姿</u> ●<u>公共交通軸の設定</u></p> <p><u>「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、改善を優先的に行うことを検討します。</u></p> <p><u>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。</u></p>	<p>P.2 第2章 基本的な方針 (3)<u>公共交通軸の設定</u></p> <p><u>つくば市において、つくばエクスプレスは、まちづくりの骨格を担う重要な広域幹線交通であることから、つくばエクスプレス各駅へのアクセス手段となり、市内移動の中心的な役割を担うバス路線は、地域公共交通ネットワークの基幹的な軸として位置づけられます。本計画では、バス路線の中でも「市内外の拠点を結び、需要の多い区間」である以下の5区間を「公共交通軸」として定義し、運行本数の充実などサービス</u></p>

の維持及び改善に優先的に取り組みます。

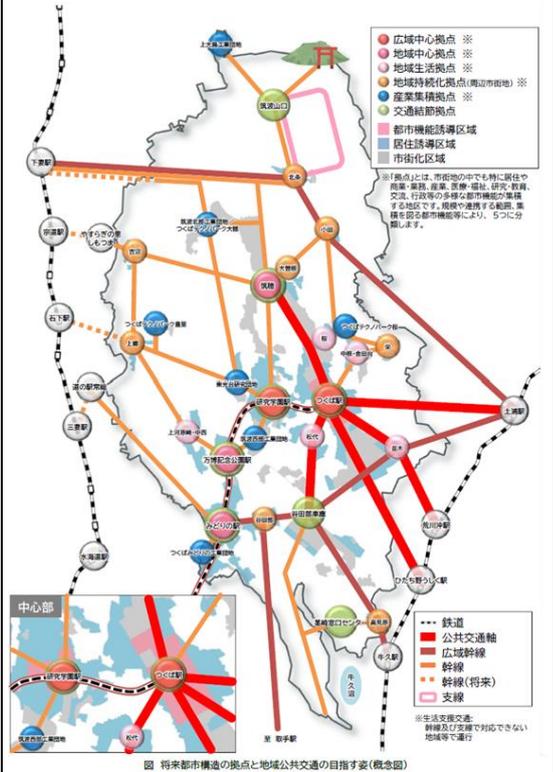
(公共交通軸(本計画で定める区間))
 つくば駅－土浦駅、
 つくば駅－谷田部車庫、
 つくば駅－筑穂(大穂窓口センター)

(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－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)

P.6



P.3



パブリックコメント資料

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。

計画目標

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

目標2: 地域公共交通を以てしなかった新たな手段を選択できる環境の構築

目標3: 日常生活に馴染みやすくなり、誰もが自由に移動できる環境の実現

目標4: 様々な生活の連携と協働による持続可能な地域公共交通の実現

地域公共交通施策

施策1: 都市の骨格となる強固な広域幹線交通・幹線交通の提供

【施策1-1】 主要幹線の確保を確保し、バス路線や幹線の確保。 施策1-1

【施策1-2】 利用状況が低下した一帯のサービス確保または新規路線の確保。 施策1-2

【施策1-3】 駅前、主要商業地帯へのバス路線の確保。 施策1-3

【施策1-4】 交通弱者を支援するバス路線の確保。 施策1-4

【施策1-5】 交通弱者を支援するバス路線の確保。 施策1-5

【施策1-6】 高齢者や障害者、高齢者、高齢者に対するバス路線の確保。 施策1-6

【施策1-7】 高齢者や障害者、高齢者、高齢者に対するバス路線の確保。 施策1-7

施策2: 地域間の居住性を高める支線交通の提供

【施策2-1】 利用状況や地域間の居住性を高める支線交通の提供。 施策2-1

【施策2-2】 地域間の居住性を高める支線交通の提供。 施策2-2

施策3: 移動に困っている住民を減らす生活支援交通の提供

【施策3-1】 生活支援交通の提供。 施策3-1

【施策3-2】 ツラツラの生活支援交通の提供。 施策3-2

【施策3-3】 生活支援交通の提供。 施策3-3

施策4: 利用者がより便利で身近な地域公共交通サービスの提供

【施策4-1】 バス停の確保。 施策4-1

【施策4-2】 バス停の確保。 施策4-2

【施策4-3】 バス停の確保。 施策4-3

【施策4-4】 バス停の確保。 施策4-4

【施策4-5】 バス停の確保。 施策4-5

【施策4-6】 バス停の確保。 施策4-6

【施策4-7】 バス停の確保。 施策4-7

施策5: 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供

【施策5-1】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-1

【施策5-2】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-2

【施策5-3】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-3

【施策5-4】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-4

【施策5-5】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-5

【施策5-6】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-6

【施策5-7】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-7

図 計画目標と地域公共交通施策

7

パブリックコメント資料

第3章 施策・実施主体・スケジュール

地域公共交通が目指す姿の実現に向け、5つの地域公共交通施策を検討し、実施します。

表 施策一覧

施策1: 都市の骨格となる強固な広域幹線交通・幹線交通の提供	施策2: 地域間の居住性を高める支線交通の提供	施策3: 移動に困っている住民を減らす生活支援交通の提供	施策4: 利用者がより便利で身近な地域公共交通サービスの提供	施策5: 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供
【施策1-1】 主要幹線の確保を確保し、バス路線や幹線の確保。 施策1-1	【施策2-1】 利用状況や地域間の居住性を高める支線交通の提供。 施策2-1	【施策3-1】 生活支援交通の提供。 施策3-1	【施策4-1】 バス停の確保。 施策4-1	【施策5-1】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-1
【施策1-2】 利用状況が低下した一帯のサービス確保または新規路線の確保。 施策1-2	【施策2-2】 地域間の居住性を高める支線交通の提供。 施策2-2	【施策3-2】 ツラツラの生活支援交通の提供。 施策3-2	【施策4-2】 バス停の確保。 施策4-2	【施策5-2】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-2
【施策1-3】 駅前、主要商業地帯へのバス路線の確保。 施策1-3	【施策2-3】 高齢者や障害者、高齢者、高齢者に対するバス路線の確保。 施策2-3	【施策3-3】 生活支援交通の提供。 施策3-3	【施策4-3】 バス停の確保。 施策4-3	【施策5-3】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-3
【施策1-4】 交通弱者を支援するバス路線の確保。 施策1-4	【施策2-4】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策2-4	【施策3-4】 生活支援交通の提供。 施策3-4	【施策4-4】 バス停の確保。 施策4-4	【施策5-4】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-4
【施策1-5】 交通弱者を支援するバス路線の確保。 施策1-5	【施策2-5】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策2-5	【施策3-5】 生活支援交通の提供。 施策3-5	【施策4-5】 バス停の確保。 施策4-5	【施策5-5】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-5
【施策1-6】 高齢者や障害者、高齢者、高齢者に対するバス路線の確保。 施策1-6	【施策2-6】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策2-6	【施策3-6】 生活支援交通の提供。 施策3-6	【施策4-6】 バス停の確保。 施策4-6	【施策5-6】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-6
【施策1-7】 高齢者や障害者、高齢者、高齢者に対するバス路線の確保。 施策1-7	【施策2-7】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策2-7	【施策3-7】 生活支援交通の提供。 施策3-7	【施策4-7】 バス停の確保。 施策4-7	【施策5-7】 連携と協働による持続可能な地域公共交通サービスの提供。 施策5-7

第4章 KPI指標と点検・評価

(1) KPI指標の設定

地域公共交通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。

表 14の KPI指標と施策の関係

KPI指標	施策1					施策2					施策3					施策4					施策5				
	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施	実施			
【指標1】公共交通の利用者数	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標2】公共交通の運行回数	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標3】公共交通の利用者数	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標4】公共交通サービスによる人口カバー率	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標5】公共交通サービスによる居住圏内人口カバー率	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標6】公共交通の収支差	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標7】公共交通の公的資金投入額	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標8】公共交通に依存する乗車回数	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標9】定期券の発行数	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標10】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標11】市民の公共交通に対する認知度	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標12】市民の公共交通の満足度	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標13】市民の公共交通継続のための認知度	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
【指標14】75歳以上の高齢者の移動手段で困っている人の割合	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		

(2) 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。

4

パブリックコメント資料

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	内容	計測方法	第1,2次評価の対応
【指標1】公共交通の利用者数	公共交通の利用状況、定常状況を把握します。	●	指標1-1 (定常)
【指標2】公共交通の運行回数	設定した3つの公共交通サービスの状況を把握します。	●	(新規指標)
【指標3】公共交通の利用者数	設定した3つの公共交通サービスの利用状況を把握します。	●	(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把握します。	●	指標1-5 (定常)
【指標5】公共交通サービスによる居住圏内人口カバー率	定常居住圏内での公共交通の人口カバー率を把握します。	●	指標1-5 (定常)
【指標6】公共交通の収支差	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】公共交通に依存する乗車回数	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(二次利用)を把握します。	●	(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把握します。	●	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把握します。	●	(新規指標)
【指標12】市民の公共交通の満足度	市民の公共交通の満足度を把握します。	●	指標2-3
【指標13】市民の公共交通継続のための認知度	市民の公共交通継続のための認知度を把握します。	●	指標2-2
【指標14】75歳以上の高齢者の移動手段で困っている人の割合	高齢者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を把握します。	●	(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。

8