

様式第3号（第7条関係）

パブリックコメント募集案件公表書
【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）1月
つくば市都市計画部総合交通政策課

案件名	第2次つくば市地域公共交通計画(案)
募集期間	令和8年(2026年)1月5日～令和8年(2026年)2月4日
担当課	都市計画部総合交通政策課
問合せ	TEL 029-883-1111(内線 3413)

■ 意見募集の趣旨

現行の「つくば市地域公共交通計画」は策定から5年目を迎え、今年度末に対象期間を満了します。また、市政やまちづくりの方針を示す上位・関連計画（「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」等）が改定されたこと、さらに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ました。これらを踏まえ、新たに「第2次つくば市地域公共交通計画」を策定するにあたり、市民の皆さまのご意見を反映するため、パブリックコメントを実施いたします。

■ 資料

- ・ 第2次つくば市地域公共交通計画（案）
- ・ 第2次つくば市地域公共交通計画（案）の背景・概要版

■ 提出方法

- 直接持参
 - ・ 総合交通政策課（3階）
 - ・ 各窓口センター
 - ・ 各地域交流センター
 - ・ つくば市民センター

※施設閉庁日を除く。

- 郵便
 - 〒305-8555
 - つくば市研究学園一丁目1番地1
 - つくば市都市計画部総合交通政策課

- ファクシミリ 029-868-7626

- 電子メール ubn012@city.tsukuba.lg.jp

- ホームページの電子申請・届出サービス

※ 意見の提出については、別に定める「パブリックコメント意見提出様式」又はホームページの電子申請・届出サービスの入力フォームに必要事項を入力して意見をお寄せください。ただし、意見は様式以外でも提出できます。

必ず計画・条例等の名称並びに氏名及び住所（法人その他の団体は、名称、代表者氏名及び所在地）を明記の上、提出してください。

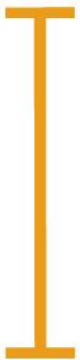
■ 提出された意見の取扱い

- ・ パブリックコメント手続は、計画等の案の賛否を問うものではなく、内容をより良いものにするために、意見を募集し、意思決定の参考とするものです。提出された意見を十分考慮した上で、第2次つくば市地域公共交通計画の最終決定を行います。
- ・ 提出された意見は、集計後から市の考え方を公表するまでの間、原文を公表します。個人情報等の取扱いには十分注意するとともに、公表に際しては、個人が識別できるような内容及び個人又は法人等の権利利益を害するおそれのある情報など公表することが不適切な情報（つくば市情報公開条例第5条に規定する不開示情報をいいます。）については、公表しません。
- ・ 提出された意見に対する市の考え方は、意見をいただいた方々に個別に回答するのではなく、類似する意見を集約するなどして、意見の概要とそれに対する市の考え方を公表します。

また、案の修正を行った場合は、その修正案を公表します。

■ 意見の概要及び意見に対する市の考え方の公表時期並びに公表場所

- 公表時期 令和8年（2026年）3月頃を予定しています。
- 公表場所 市ホームページ、総合交通政策課、
情報コーナー（庁舎1階）、
各窓口センター、各地域交流センター、つくば市民センター



第2次 つくば市地域 公共交通計画 (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

はじめに

確定稿に掲載

つくば市長
五十嵐 立青

確定稿に掲載

つくば市公共交通活性化協議会 会長
岡本 直久

目次

第 1 章 計画の概要.....	1
1-1 計画策定の背景	2
1-2 本計画の位置づけ	3
1-3 計画区域	4
1-4 計画期間	4
第 2 章 基本的な方針.....	5
2-1 つくば市の地域公共交通を取り巻く現状と課題	6
2-2 計画目標	15
2-3 地域公共交通が目指す姿	16
第 3 章 施策・実施主体・スケジュール	19
第 4 章 KPI 指標と点検・評価.....	37
4-1 KPI 指標の設定	38
4-2 点検・評価	44

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景

- ・ 第1次計画の対象期間満了
- ・ 上位関連計画の改定(市政やまちづくりの方針の見直し)
- ・ 地域公共交通を取り巻く環境の変化

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。このような方針のもと、これまで「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)(以下、「地域交通法」という。)」に基づき、平成22年(2010年)3月に「つくば市地域公共交通総合連携計画」、平成28年(2016年)4月に「つくば市地域公共交通網形成計画」、令和3年(2021年)3月に「つくば市地域公共交通計画(以下、「第1次計画」という。)」を策定し、コミュニティバス「つくバス」(以下、「つくバス」という。)やオンデマンド交通「つくタク」(以下、「つくタク」という。)、支線型バス「つくばね号」(以下、「つくばね号」という。)の運行等の取組を実施してきました。

今回、第1次計画が策定から5年目を迎え、対象期間を満了すること、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。

本計画は、地域交通法第5条に基づく計画であり、同第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」における協議の上、策定する計画です。

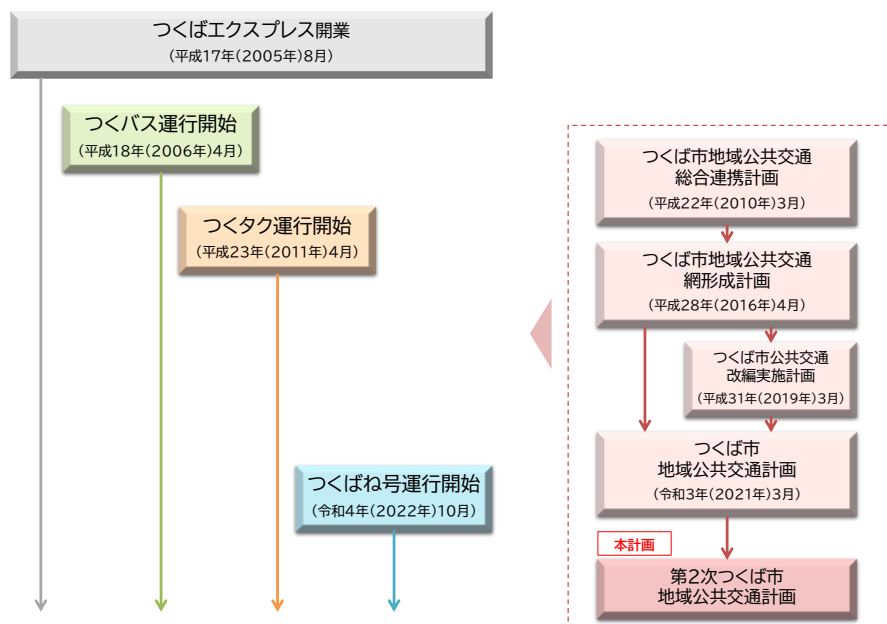


図 つくば市の公共交通に関する取組み

1-2 本計画の位置づけ

- ・「つくば市未来構想」「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」等を上位計画、「つくば市自転車活用推進計画」等を関連計画として位置づけた計画。
- ・「気候市民会議つくば 2023」の提言内容も踏まえる。

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。

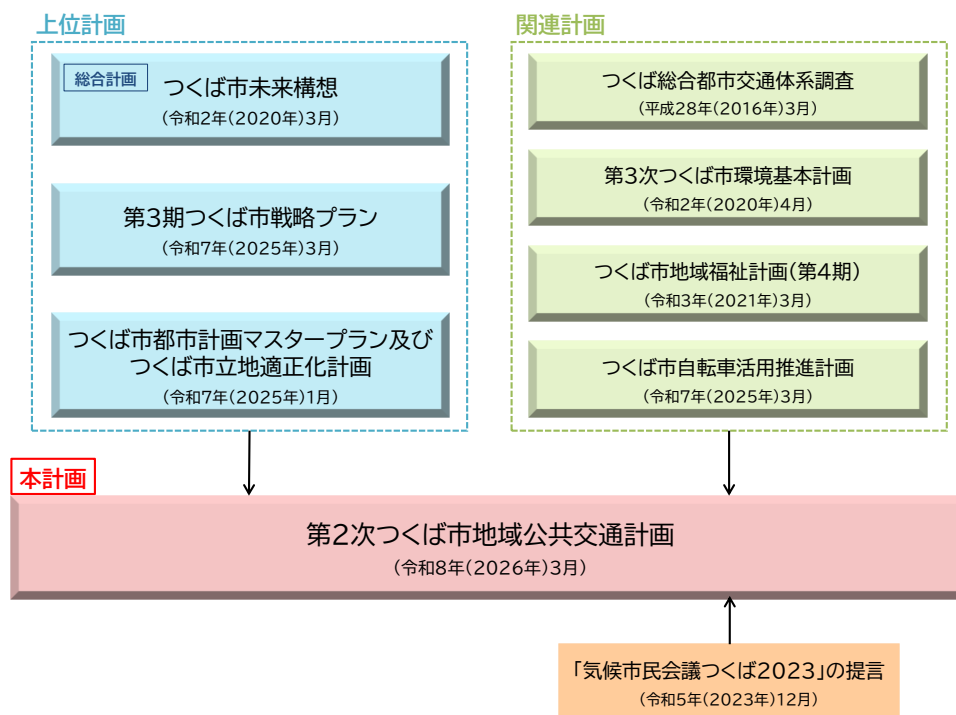


図 本計画と上位・関連計画との関係

1-3 計画区域

- ・ つくば市全域

計画区域は、つくば市全域とします。また、広域連携の観点から、通勤・通学等で密接に関係している周辺自治体との広域連携を図ります。



図 つくば市と周辺自治体の位置図

1-4 計画期間

- ・ 5年間(令和8年度(2026 年度)から令和 12 年度(2030 年度)まで)

計画期間は、令和8年度(2026 年度)から令和 12 年度(2030 年度)までの5年間とします。また、計画期間中にも、社会情勢等の変化を踏まえ、必要に応じて計画内容の見直しを図ります。

第2章 基本的な方針

2-1 つくば市の地域公共交通を取り巻く現状と課題

本節の(1)(2)の詳細に関しては、参考資料の「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」及び「参考3 現状分析(詳細)」にまとめています。

(1) 上位・関連計画の方針

- ・ 多様な移動手段があるまちをつくる(第3期つくば市戦略プラン)
- ・ 「拠点連携型持続可能都市」の構築(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)
- ・ 交通システムの脱炭素化(第3次つくば市環境基本計画)

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。

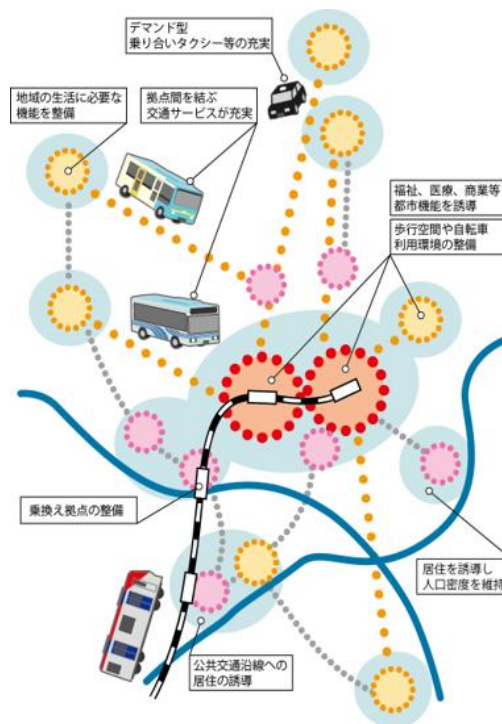


図 拠点連携型持続可能都市のイメージ

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

(2) つくば市の地域公共交通を取り巻く現状

つくば市の地域公共交通を取り巻く現状を「地域特性」「移動実態」「地域公共交通」の3つの視点でまとめました。

1) 地域特性の現状

- ・ つくばエクスプレス沿線を中心とした人口や世帯数の増加
- ・ 周辺部を中心に進行する人口減少と高齢化
- ・ 日本有数の学術研究都市(研究者、学生の多さ)
- ・ 筑波山をはじめとした観光地としての側面
- ・ 大型商業施設や医療施設等の充実

つくば市は、昭和 62 年(1987 年)11 月に旧大穂町、旧豊里町、旧谷田部町、旧桜村が合併して誕生し、昭和 63 年(1988 年)1 月に旧筑波町、平成 14 年(2002 年)11 月に旧荃崎町をそれぞれ編入し、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。

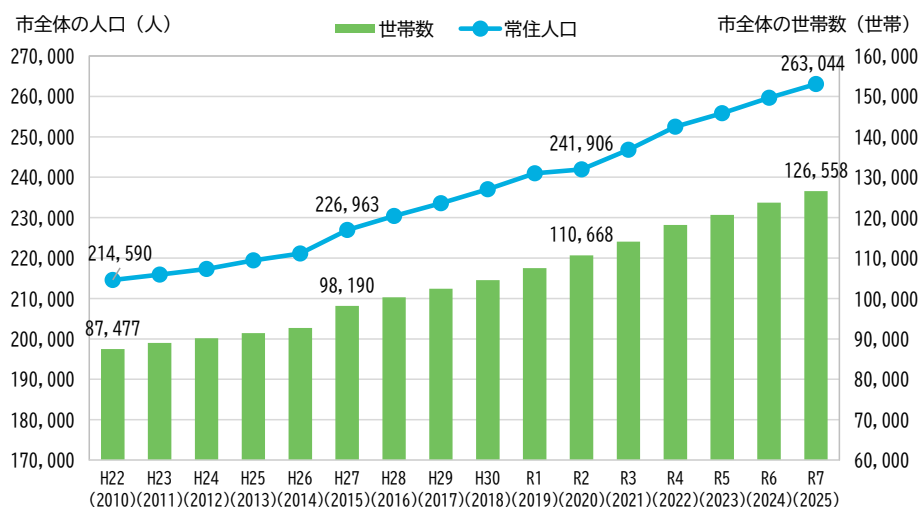


図 市全体の人口・世帯数の推移

出典)統計つくば(各年 10 月 1 日時点、令和 7 年(2025 年)のみ茨城県常住人口調査)から作成

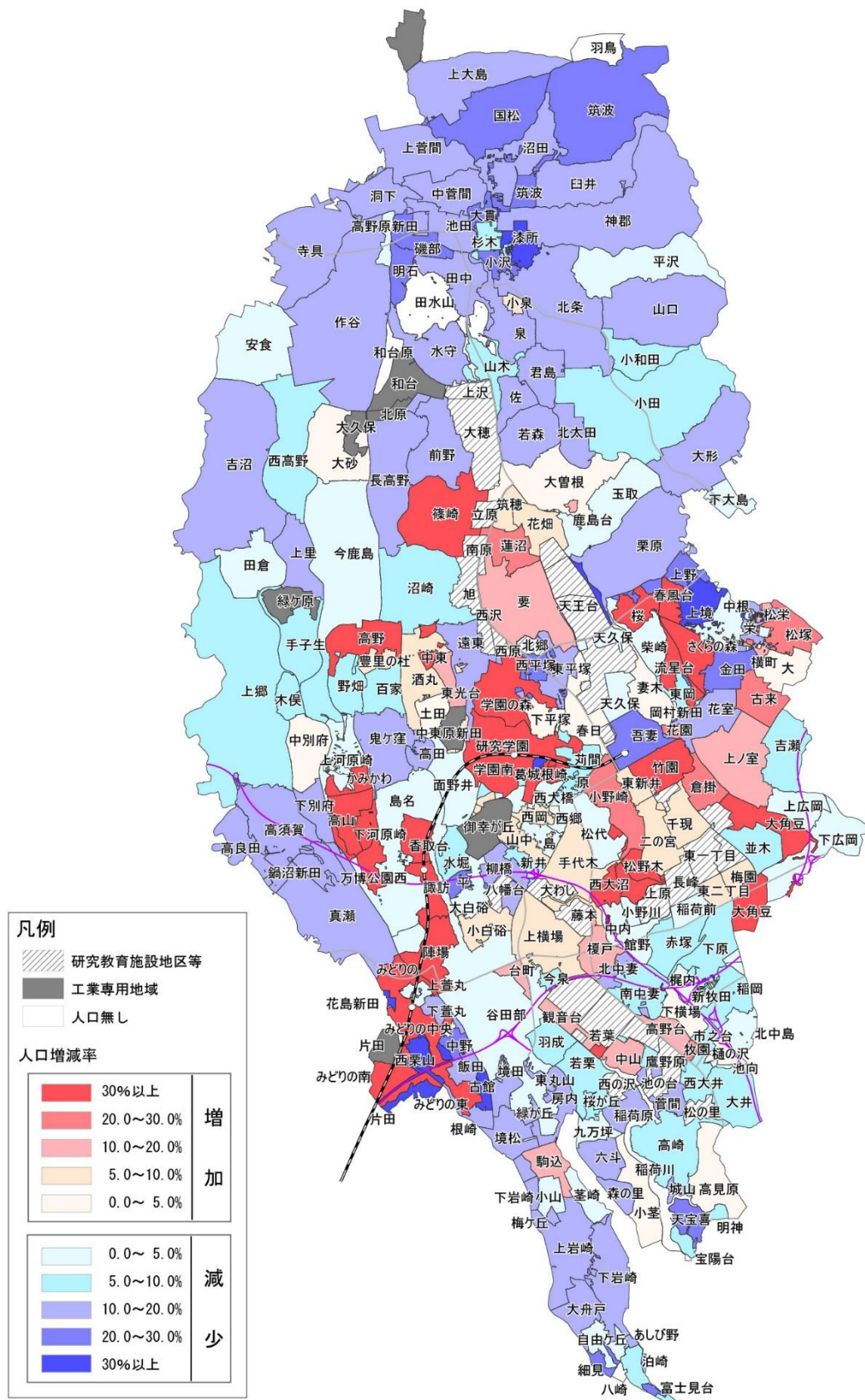


図 大字別人口増減(平成 24 年(2012 年)～令和 4 年(2022 年)実績値)

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(行政区別年齢別人口統計より作成)

2) 移動実態の現状

- ・ 周辺自治体や東京方面との密接な結びつき(都心の「ベッドタウン」と周辺市町村の「通勤・通学先」両方の側面)
- ・ 自動車への高い依存(特に周辺部でより高い傾向)

つくば市は、周辺の土浦市、牛久市、常総市、つくばみらい市などと、通勤・通学者の移動で密接な結びつきがあります。また、周辺市町村への通勤・通学(流出)に比べ、周辺市町村からの通勤・通学(流入)が多い点が特徴となっています。さらに、つくばエクスプレスで接続する東京都には9,300人がつくば市から通勤・通学している一方、東京都からもつくば市に2,600人が通勤・通学しているなど、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も特徴です。

また、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(その他、鉄道が8.6%、バスが2.1%、第6回東京都市圏パーソントリップ調査より)。また、交通手段分担率を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。さらに、筑波地区や荃崎地区などは、公共交通の割合が他地域に比べると、高くなっています。

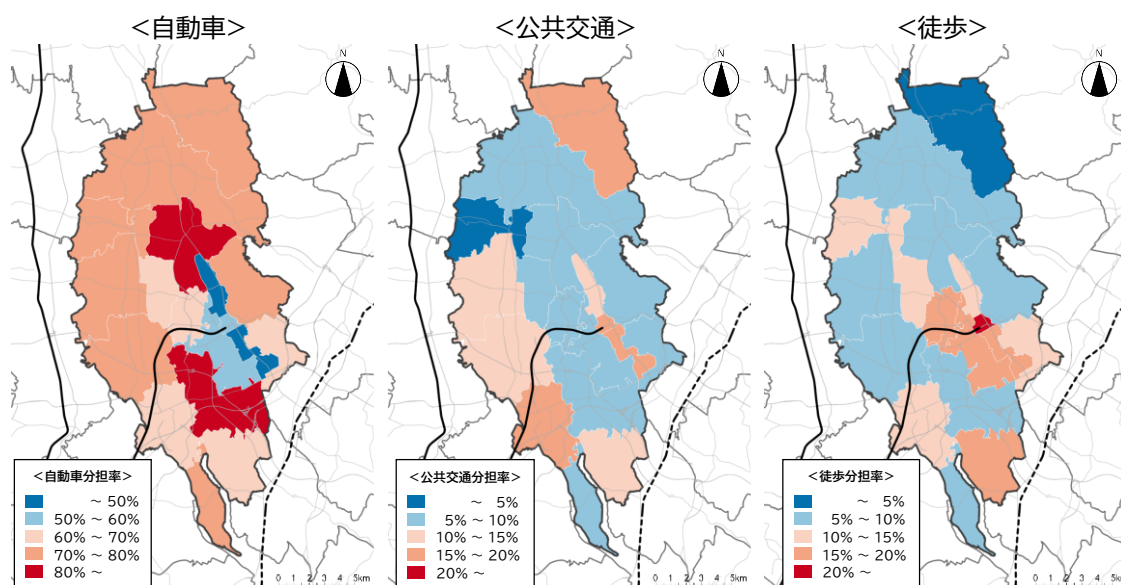


図 市内ゾーン別の交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

3)地域公共交通の現状

- ・ 鉄道駅(つくばエクスプレス、JR 常磐線)を起点として形成されたバスネットワーク
- ・ つくばエクスプレス利用者の増加
- ・ バス運転手の改善基準告示の改正等によるバスの減便に伴う利用者の減少
- ・ 特定の路線や時間帯における車内混雑の発生
- ・ 路線バスとつくバスの路線重複
- ・ 収支率の低い路線バスの運行
- ・ 朝夕の道路渋滞による路線バスの定時性の低下
- ・ つくタクの収支率の低さ
- ・ 高い水準の地域公共交通維持に係る市の財政負担
- ・ 公共交通の満足度の低さ

つくば市の地域公共交通は、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おり、需要に応じて、多層的に多様な交通サービスを提供しています。

表 つくば市の地域公共交通の現状

区分	交通手段
広域交通手段	つくばエクスプレス
	JR 常磐線
	高速バス
市内交通手段	路線バス
	つくバス
	つくばね号
	タクシー
	つくタク

※このほか、近隣3市(土浦市、牛久市、下妻市)と連携して、交通空白地における住民や来訪者の移動手段の確保を目的とした自家用有償旅客運送サービスである「地域連携公共ライドシェア」(以下、「公共ライドシェア」という。)を運行しています。

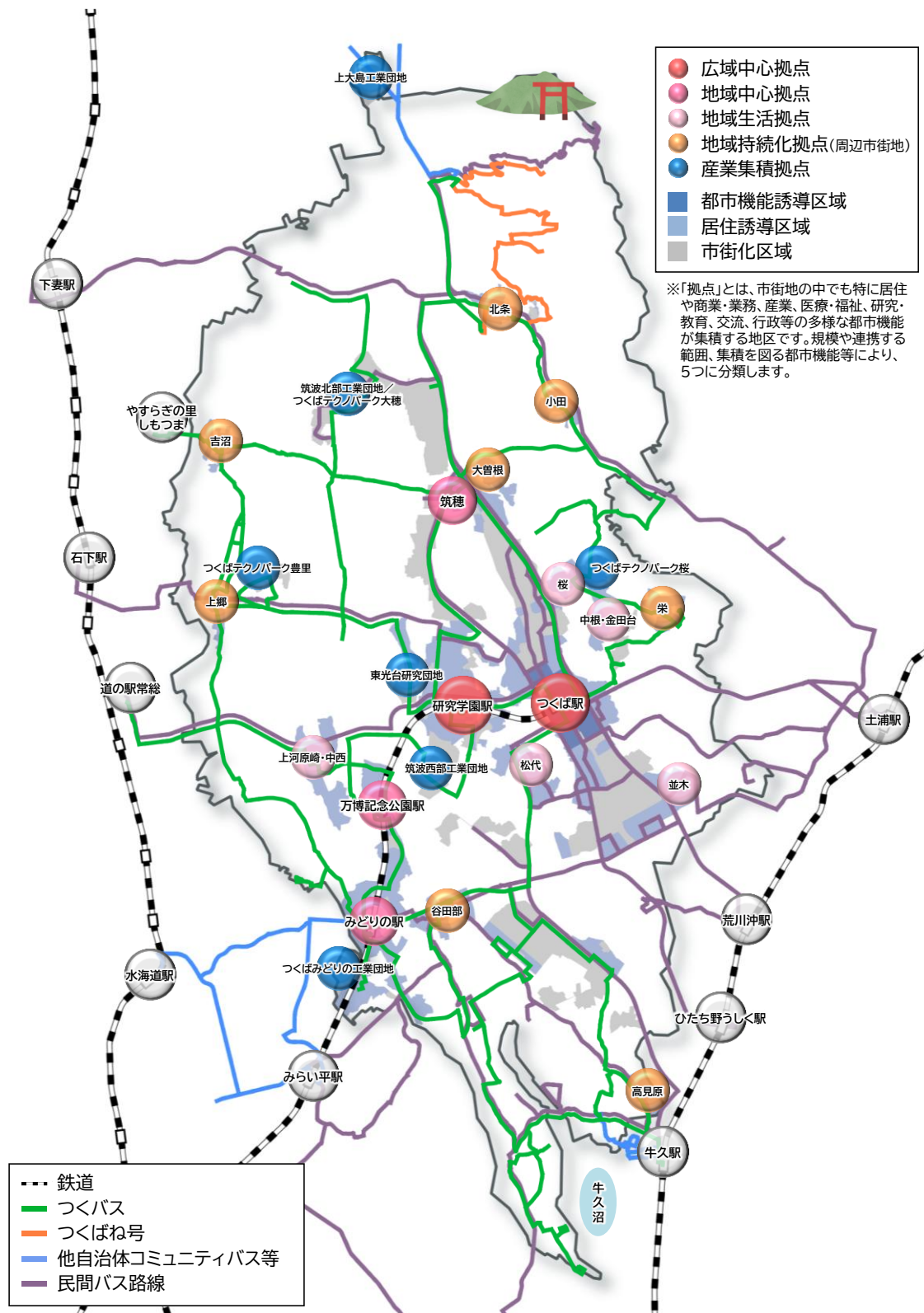


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点と
つくば市の地域公共交通の現状

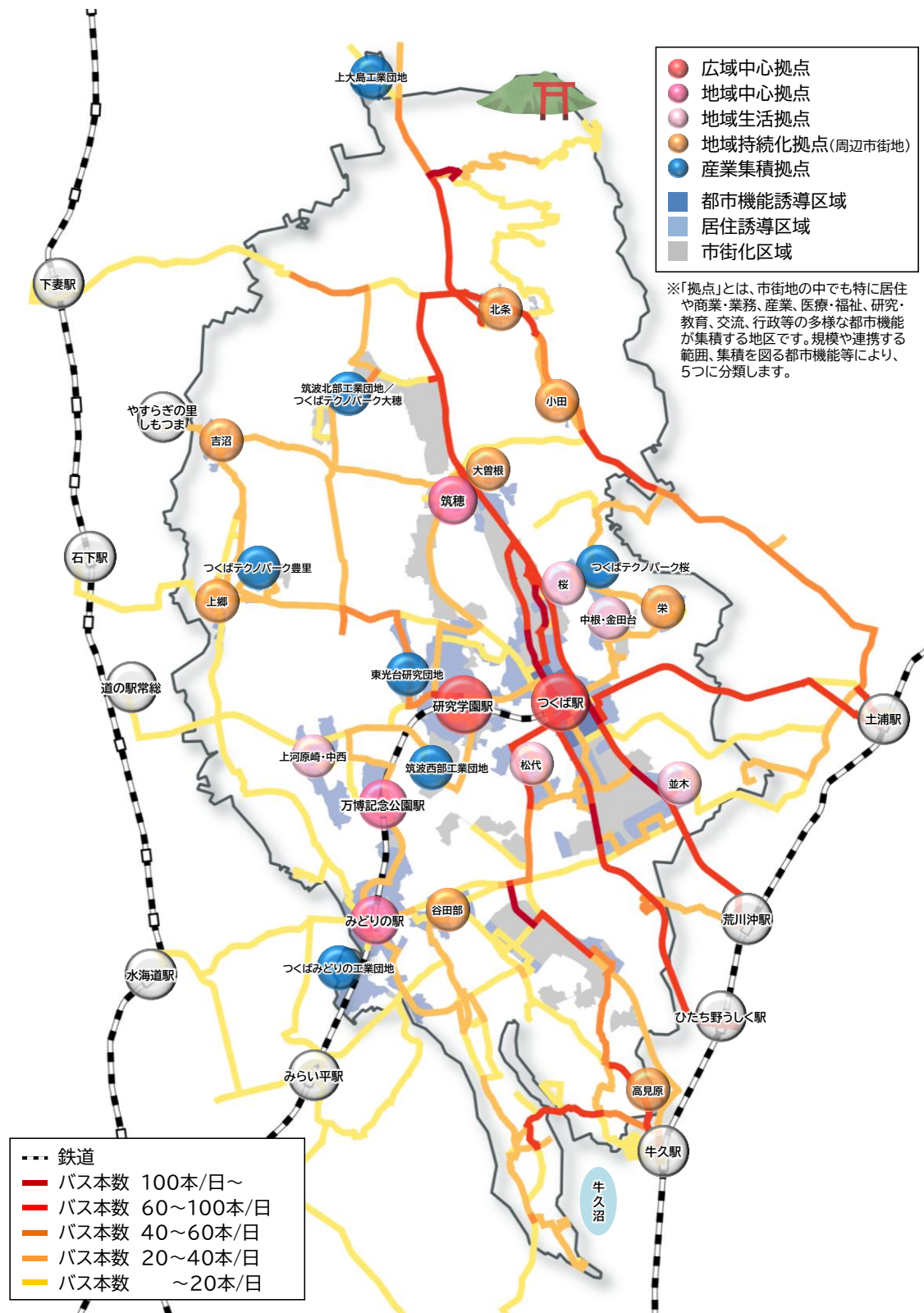


図 つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画における拠点と
つくば市の地域公共交通の現状(バス運行本数)

地域公共交通の利用状況では、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。

このような状況の中、地域公共交通全体に対する市民の満足度は高いとは言えず、利便性やサービス水準の向上が求められています。

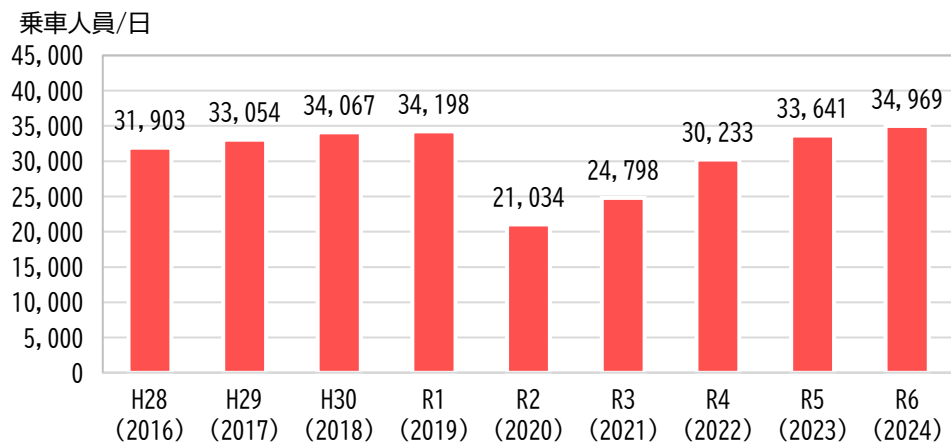


図 つくばエクスプレス市内 4 駅合計の日平均乗車人員の推移

出典)首都圏新都市鉄道株式会社 HP(1 日平均乗車人員(年度別))より作成

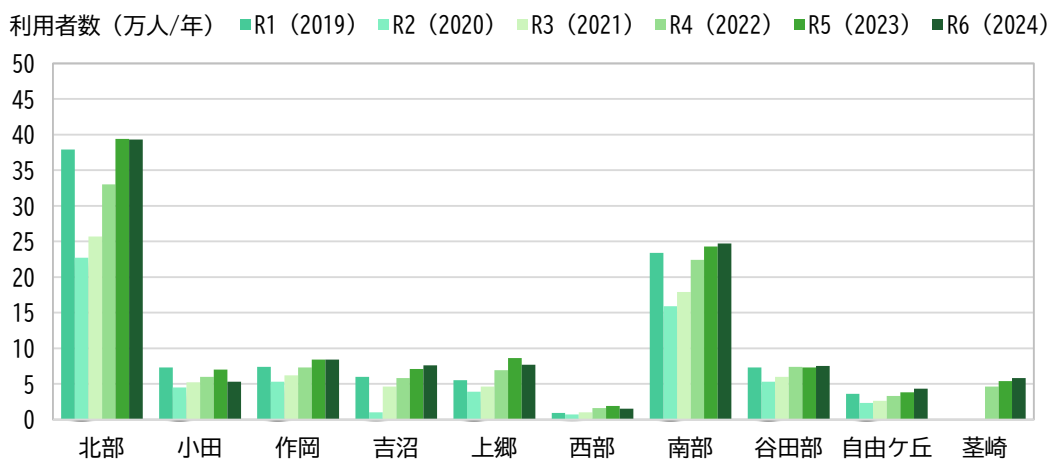


図 つくバス路線別利用者数の推移

出典)つくバス利用実績(令和元年度(2019 年度)～令和 6 年度(2024 年度))より作成

(3) つくば市の地域公共交通の課題

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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

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必要があります。

【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必要があります。

【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必要があります。

【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必要があります。

2-2 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:地域公共交通をはじめとした様々な移動手段を選択できる環境の構築
- ・ 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
- ・ 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

前述の「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みます。

【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。

2-3 地域公共交通が目指す姿

(1) 目指す姿:階層型システム

- ・ これまでの「幹線＋支線システム(連携)」から「階層型システム(役割分担)」に変更
- ・ つくバスの役割を明確化し、「路線バスの補完」より「まちづくりとの連携」を重視
- ・ 路線バスやつくバスで対応できない場合は、支線交通で対応(つくバスの補完)
- ・ 幹線及び支線で対応できない移動は、生活支援交通(新設)で下支え

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。

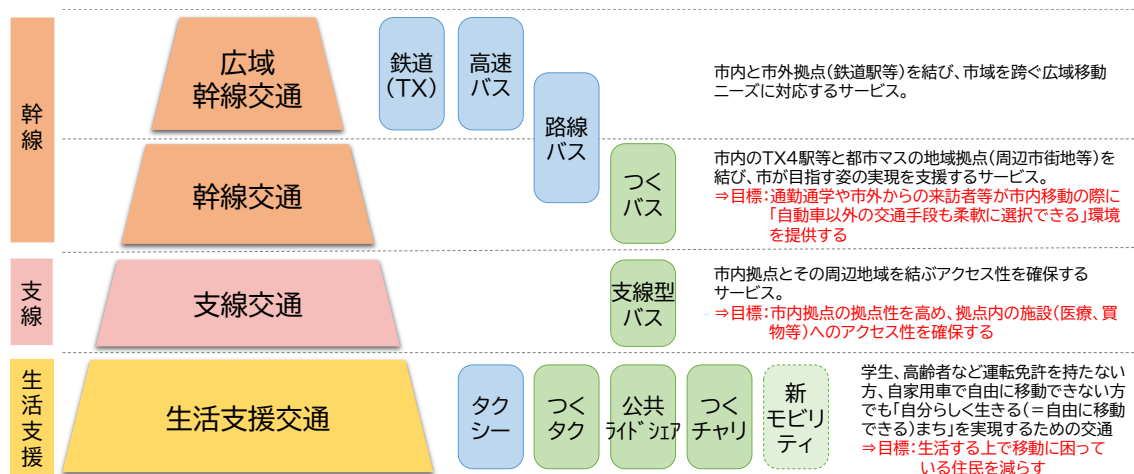


図 階層型システムの概念図

※新モビリティ：GSM(グリーン・スロー・モビリティ)や、超小型モビリティ(自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1～2人乗り程度の車両)、パーソナルモビリティをはじめ、今後新たに普及するサービスまでを含めた新たな交通手段を指します。



図 GSM(グリーン・スロー・モビリティ)



図 パーソナルモビリティ

(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
- ・ 荃崎窓口センター

(3) 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)

(4) 将来都市構造の拠点と地域公共交通の関係

「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」で都市機能に応じて定める拠点と地域公共交通の階層型システムの各階層との関係を、目指す姿として概念図にまとめました。

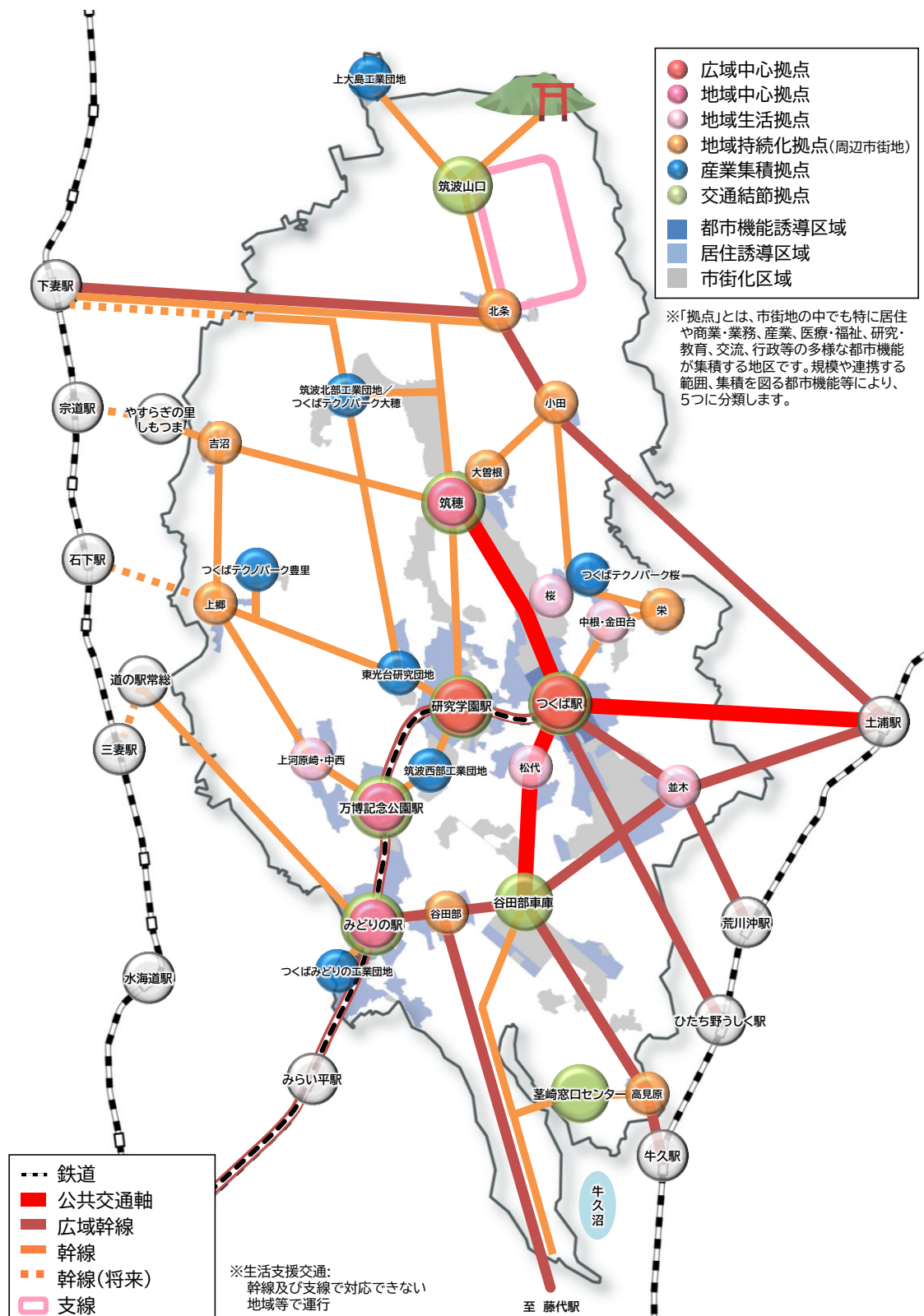


図 将来都市構造の拠点と地域公共交通の目指す姿(概念図)

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。

また、施策の検討の際には、参考資料の「参考 6 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。

【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

広域幹線交通(鉄道(つくばエクスプレス)、高速バス、路線バス)と幹線交通(路線バス、つくバス)の更なる改善を通じて、都市の骨格となる強固な交通の実現に向けた施策を検討し、実施します。

【施策②】 地域拠点の拠点性を高める支線交通の提供

つくばね号の改善のほか、他地域への支線型バスの展開を通じて、地域拠点の拠点性を高めるための施策を検討し、実施します。

【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

運転免許を持たない方、自家用車で自由に移動できない方でも「自分らしく生きる(=自由に移動できる)まち」を実現するための生活支援交通のあり方を検討し、施策を実施します。

【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

地域公共交通がより便利で身近なものになるように、利用者の利便性向上につながる施策を検討し、実施します。

【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

様々な主体と連携・協働し、持続可能な地域公共交通の実現に向けた公共交通の維持、改善を検討し、実施します。

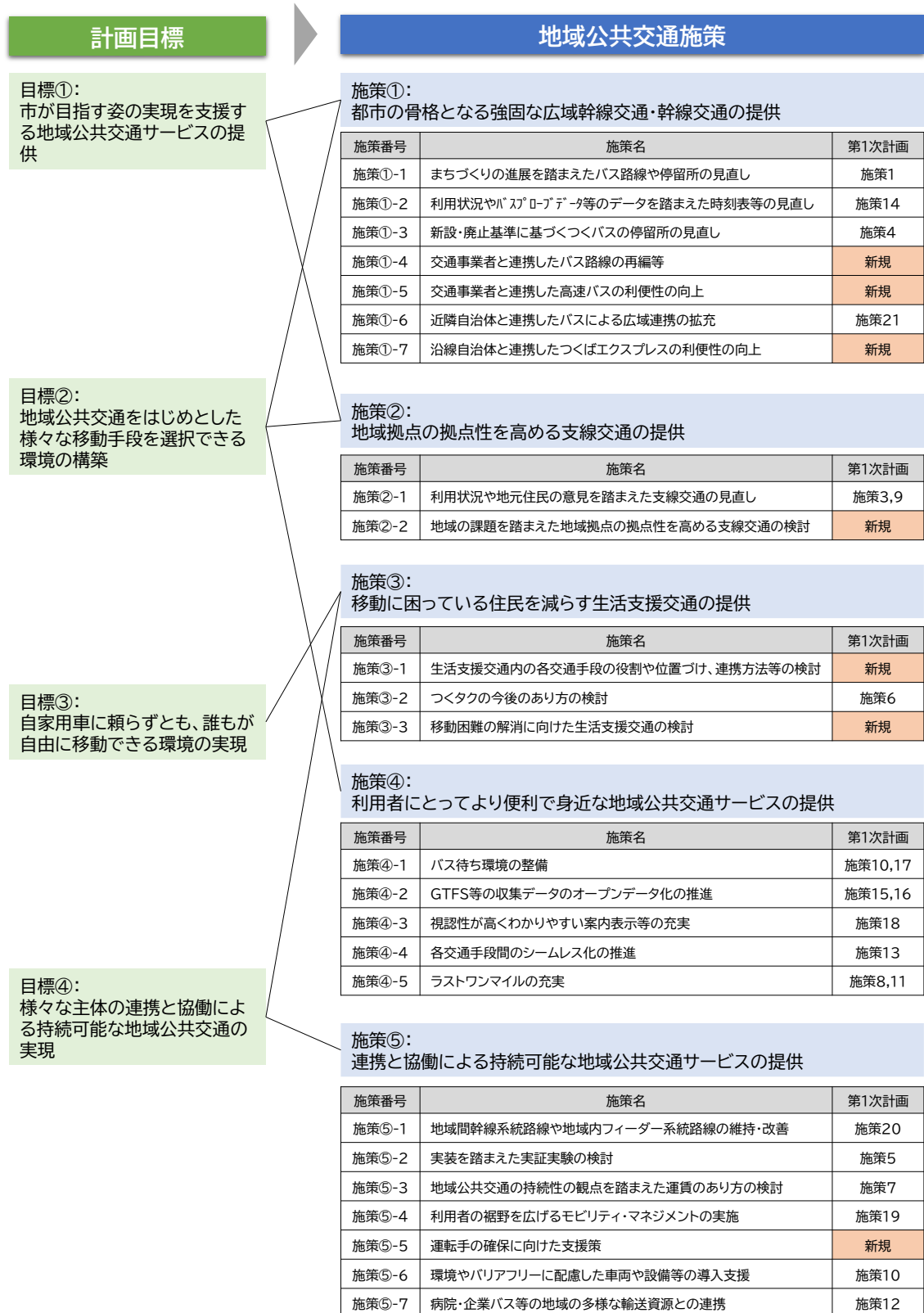


図 計画目標と地域公共交通施策

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

広域幹線交通(鉄道(つくばエクスプレス)、高速バス、路線バス)と幹線交通(路線バス、つくバス)の更なる改善を通じて、都市の骨格となる強固な交通の実現に向けた施策を検討し、実施します。

【対象の地域公共交通】

鉄道(つくばエクスプレス)、高速バス、路線バス、つくバス

【実施主体】

つくば市、鉄道事業者、バス事業者 等

【施策内容】

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
 施策①-2 利用状況やバスプローブデータ等のデータを踏まえた時刻表等の見直し
 施策①-3 新設・廃止基準に基づくつくバスの停留所の見直し
 施策①-4 交通事業者と連携したバス路線の再編等
 施策①-5 交通事業者と連携した高速バスの利便性の向上
 施策①-6 近隣自治体と連携したバスによる広域連携の拡充
 施策①-7 沿線自治体と連携したつくばエクスプレスの利便性の向上

【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

- ・ 開発状況や将来人口の見通しなどを踏まえ、バス路線や停留所、経由地などを柔軟に見直します。
- ・ 公共交通軸とした路線に関しては、運行本数の充実を図ります。
 例)沿線人口の増加に伴う経路変更、利用状況を考慮した折り返し便の導入、公共交通軸の運行本数の充実 等

(スケジュール)

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

【施策①-2】 利用状況やバスプローブデータ等のデータを踏まえた時刻表等の見直し

- ・ バスの利用状況や運行状況を、データを用いて定期的にモニタリングし、運行本数の増減や時刻表等を柔軟に見直します。

例)利用者数や混雑状況を踏まえた便数の調整、遅れ時間の状況を踏まえた時刻表の見直し、沿線施設の通勤通学時間帯を考慮した時刻表の見直し 等

(スケジュール)

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

【施策①-3】 新設・廃止基準に基づくつくバスの停留所の見直し

- ・ 市独自の停留所見直し基準に基づき、つくバスの停留所の見直しを定期的に行います。
- ・ まちづくりの進展に伴い、新設・廃止基準の見直しを行います。

例)利用状況を踏まえたつくバスの停留所の廃止、開発や人口動向を踏まえたつくバスの停留所の新設 等

(スケジュール)

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)
検討	実施	検討	実施	検討

【施策①-4】 交通事業者と連携したバス路線の再編等

- ・ 路線バスとつくバスの路線が重複している区間などを対象にバス路線の再編を交通事業者と連携して行い、運行の効率化を図ります。

例)路線バスとつくバスの路線が重複している区間の再編 等

(スケジュール)

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)
検討				
	実施			

【施策①-5】 交通事業者と連携した高速バスの利便性の向上

- ・ 高速バスの利便性向上を交通事業者と連携して行い、広域幹線交通の充実を図ります。

例) 利用促進に向けた広報、接続を想定した幹線交通のダイヤ調整 等

(スケジュール)

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)
協議・実施				

【施策①-6】 近隣自治体と連携したバスによる広域連携の拡充

- ・ 近隣自治体とつくば市を跨いで運行するコミュニティバス(つくバス、広域連携バス)や路線バス(複数市を跨る広域幹線)の充実を図り、公共交通による隣接自治体との広域ネットワークの強化を図ります。

例) 広域連携バスの利用促進に向けた乗継割引や広報 等

(スケジュール)

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

【施策①-7】 沿線自治体と連携したつくばエクスプレスの利便性の向上

- ・ 沿線自治体と連携し、つくばエクスプレスの利便性向上を図ります。

例) 首都圏新都市鉄道株式会社、国土交通省、つくばエクスプレス利用・建設促進議員連盟等への要望 等

(スケジュール)

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

施策② 地域拠点の拠点性を高める支線交通の提供

つくばね号の改善のほか、他地域への支線型バスの展開を通じて、地域拠点の拠点性を高めるための施策を検討し、実施します。

【対象の地域公共交通】

支線型バス

【実施主体】

つくば市、バス事業者、タクシー事業者 等

【施策内容】

施策②-1 利用状況や地元住民の意見を踏まえた支線交通の見直し

施策②-2 地域の課題を踏まえた地域拠点の拠点性を高める支線交通の検討

【施策②-1】 利用状況や地元住民の意見を踏まえた支線交通の見直し

- ・ 既存の地域公共交通の利用状況、地域ごとの生活圈や地域拠点との関係性を踏まえつつ、地元住民の意見を踏まえた支線交通の見直しを図ります。

例) 支線交通の経路変更、バス停留所の新設と廃止、車両の見直し 等

(スケジュール)

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

【施策②-2】 地域の課題を踏まえた地域拠点の拠点性を高める支線交通の検討

- ・ 地域の課題や「施策①-4:交通事業者と連携したバス路線の再編等」の結果を踏まえ、周辺市街地等の地域拠点の拠点性を高める新たな支線交通の導入を検討します。

例) 支線交通の新設 等

(スケジュール)

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)
検討		実施	実施	実施

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

運転免許を持たない方、自家用車で自由に移動できない方でも「自分らしく生きる(＝自由に移動できる)まち」を実現するための生活支援交通のあり方を検討し、施策を実施します。

【対象の地域公共交通】

タクシー、つくたく、公共ライドシェア、つくチャリ、新モビリティ

【実施主体】

つくば市、タクシー事業者 等

【施策内容】

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

施策③-2 つくたつの今後のあり方の検討

施策③-3 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討

【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

- 生活支援交通に位置付ける各交通手段に関するそれぞれの位置づけや連携方法について、全国の他自治体の先行事例などを踏まえて検討します。

例)利用者の属性や目的、時間帯などに応じたタクシーと他交通手段との役割分担 等

(スケジュール)

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)
検討・協議				

【施策③-2】つくたつの今後のあり方の検討

- 現在のつくたく事業が令和9年度(2027年度)末までである点を踏まえ、今後のあり方に関して検討します。

例)制度の見直し、運賃の見直し、利用条件の見直し 等

(スケジュール)

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)
検討・協議		実施		

【施策③-3】移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討

- ・ 市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。

例)市内の関係部局や運行事業者と連携した生活支援交通の運行に向けた調整 等

(スケジュール)

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)
検討・協議		実施		

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

地域公共交通がより便利で身近なものになるように、利用者の利便性向上につながる施策を検討し、実施します。

【対象の地域公共交通】

路線バス、つくバス、支線型バス、つくチャリ、新モビリティ

【実施主体】

つくば市、鉄道事業者、バス事業者 等

【施策内容】

施策④-1 バス待ち環境の整備
 施策④-2 GTFS 等の収集データのオープンデータ化の推進
 施策④-3 視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実
 施策④-4 各交通手段間のシームレス化の推進
 施策④-5 ラストワンマイルの充実

【施策④-1】バス待ち環境の整備

- ・ バス停留所の利用状況や設置場所の利用条件等を調査し、実施方法を検討します。
- ・ バスの利用状況や周辺の高齢者数、設置場所の安全性などを考慮し、バス停留所のバリアフリー化や、上屋、ベンチ等の整備・充実に図ります。
- ・ 安全性の観点からバス停留所の見直しを適宜行います。
- ・ 交通結節拠点(つくばエクスプレス 4 駅、筑穂、谷田部車庫、筑波山口、荃崎窓口センター)は、乗換を想定した待合スペースの整備、充実に図ります。

例)交通結節拠点の待合スペースの整備・充実、バス停留所のバリアフリー化、上屋やベンチの整備 等

(スケジュール)

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)
検討	実施			

【施策④-2】 GTFS 等の収集データのオープンデータ化の推進

- ・ 国が策定した「世界最先端IT国家創造宣言」「電子行政オープンデータ戦略」「官民データ活用推進基本法」等を踏まえ、つくバスの GTFS データに関してオープンデータの公開を継続します。
- ・ 市内の交通事業者におけるオープンデータ化の取組を進めます。
例)GTFS データの整備、公開 等

(スケジュール)

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				

【施策④-3】 視認性が高くわかりやすい案内表示等の充実

- ・ 観光やビジネス等を目的とする市外からの来訪者や普段バスに乗り慣れていない市民などを想定し、駅や地域拠点を中心に、視認性が高くわかりやすい案内表示の充実を図ります。
- ・ 路線バスを対象に、路線名や愛称、路線番号の付与等を検討します。
例)案内表示板の充実、路線バスの路線名等の付与 等

(スケジュール)

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)
検討・協議		実施		

【施策④-4】 各交通手段間のシームレス化の推進

- ・ 交通結節拠点を中心に、各交通手段間でのシームレスな乗継に向けた検討を行います。
例)バスロケーションデータ提供サイトの一元化、時刻表の調整 等

(スケジュール)

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)
	検討	実施		

【施策④-5】ラストワンマイルの充実

- ・ バス停留所端末におけるラストワンマイル(最寄りのバス停留所から自宅などの目的地までの道のり)の利便性向上を目指し、つくチャリや新モビリティの活用を検討します。

例) 駐輪場の整備、新モビリティ等の新交通手段の導入検討 等

(スケジュール)

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)
	検討・協議		実施	

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

様々な主体と連携・協働し、持続可能な地域公共交通の実現に向けた公共交通の維持、改善を検討し、実施します。

【対象の地域公共交通】

路線バス、つくバス、支線型バス、タクシー、つくタク

【実施主体】

つくば市、バス事業者、タクシー事業者 等

【施策内容】

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

- ・ 近隣自治体とも連携し、「地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)」等の国の補助制度等も活用して、状況に応じた路線の維持・改善を図ります。

例)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 等

(スケジュール)

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

※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「参考5 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。

【施策⑤-2】実装を踏まえた実証実験の検討

- ・ 地域の実情を踏まえたバス路線の新設や自動運転バスの導入等の実証実験を検討、実施します。

例)バス路線の新設、自動運転バスの導入、新たな決済手段の導入検討 等

(スケジュール)

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)
検討	実証・実装			

【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

- ・ 地域公共交通の持続性の観点から、収支率や1人1回当たりの市負担額などの指標を用いて、運賃のあり方を検討します。
- ・ 現状の各種割引に加え、新たな割引の検討なども行います。

例)つくバス、つくばね号、つくタク等の運賃の見直し、学生運賃割引施策等の検討 等

(スケジュール)

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)
検討・協議	実施			

【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

- ・ 自家用車を日常的に利用している住民に、公共交通を利用してもらうきっかけとなる広報等を実施します。
- ・ 茨城県公共交通活性化会議が実施している学生を対象とした「エコ通学のススメ」などのモビリティ・マネジメントの充実を図ります。

例)つくば市公共交通マップの充実、エコ通学のススメの充実 等

(スケジュール)

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

【施策⑤-5】運転手の確保に向けた支援策

- ・ 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。

例)運転手採用に対する補助 等

(スケジュール)

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

【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

- ・ バス車両の更新時には、地球温暖化防止やバリアフリーの観点から、バリアフリー型の電気バス等の車両や設備等の導入を支援します。

例)車両の導入支援、視覚障害者向けナビゲーションシステム導入 等

(スケジュール)

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

【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

- ・ 病院バス、企業バス、スクールバス等を活用した交通手段を検討します。

例)病院バス、企業バス、スクールバス等の活用検討 等

(スケジュール)

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)
検討				

【気候市民会議つくば 2023 の提言内容と施策の対応】

「気候市民会議つくば 2023」は、「ゼロカーボンで住みよいつくば市」の実現に向けて、人口構成を反映するよう無作為に選ばれた市民が参加し、複数回の熟議を重ねながら将来像や課題、必要な施策について議論した市民参加型の対話プロセスです。最終的に、議論を通じて整理された 74 の提言が取りまとめられました。

つくば市では、この提言内容を令和 12 年度(2030 年度)までに実現することを目的として、いつまでに・どのような目標を持って・どのように取り組むのかを取りまとめた「ゼロカーボンで住みよいつくば市へのロードマップ～気候市民会議つくばの提言実現を目指して～」(以下、「ロードマップ」という。)を策定しました。このロードマップと本計画の施策との対応関係は以下のとおりです。

なお、以下のロードマップの実施内容には、本計画に定める施策のみで対応するものではなく、複数の関係部局で対応するものも含まれています。

表 気候市民会議つくば 2023 の提言内容・ロードマップの実施内容・施策の対応(1/2)

提言内容	実施内容	対応する施策
バスの利便性を高くするために、事業者は、GPS を導入しバスの経路と遅延などがわかるアプリを作成する。 《積極的にバス移動をするために、》市民は、アプリを使ってバスの動きを把握できるようにする。 バスを利用しやすくするために、市や事業者は、バスの経路・遅延・位置情報などを分かりやすくするしくみ(交通アプリやバス停に表示)を入れる。	市は、公共交通の利便性を高めるため、バスの走行位置や最新の遅延情報などを確認することができるバスロケーションシステムを提供する。	施策④-2 GTFS 等の収集データのオープンデータ化の推進 施策④-4 各交通手段間のシームレス化の推進
多くの市民が公共交通機関を利用しやすくなるように、公共交通やバス停へアクセスしやすいまちづくりをする。	市は、バスの利用促進のため、利用者が多いバス停留所付近に駐輪場を整備する。	施策④-5 ラストワンマイルの充実
バスの本数と停留所を増やし値段を安くするために、市(県・国)は、助成金を出す。	市は、全国的にバス運転士不足が深刻な中で持続可能な公共交通とするため、バス運転士の採用に対して補助を実施する。 また、バスを利用しやすくするため、補助や割引の既存事業を継続するとともに、運賃の検討を行う。	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⑤-5 運転手の確保に向けた支援策

表 気候市民会議つくば 2023 の提言内容・ロードマップの実施内容・施策の対応(2/2)

提言内容	実施内容	対応する施策
免許返納とバスとタクシーの利用を促すために、高齢者・未就学児・土日祝日限定利用者にバスとタクシーの無料券を渡す。	市は、既存の制度(妊産婦タクシー割引、未就学児の運賃割引、出産支援運賃割引、高齢者タクシー運賃補助、高齢者運転免許自主返納支援事業等)の継続・周知広報を行うとともに、利便性の向上策の検討・実施を図る。	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
《市民が必要な時にバスに乗れるようにするために、》市は、自動運転(AI 搭載)循環バスを導入する。	市は、自動運転を実現し、つくば駅から筑波大学を循環する自動運転バスの実装を目指す。 また、今後のバス運転士確保が不透明な中、効率的なバス運転士配置のため、民間路線バスとつくバスの重複路線の見直しなどを行い、持続可能なバスネットワークを構築する。	施策①-4 交通事業者と連携したバス路線の再編等 施策⑤-2 実装を踏まえた実証実験の検討
道路混雑緩和のために、事業者は、土日休みだけでなく多様な働き方を進める。	市は、道路混雑を緩和するため、就労者向けにマイカー通勤の抑制につながる通勤方法等について、事業者を通じて周知啓発を行う。 あわせて、1種免許ドライバーによる自家用有償旅客運送サービスを実施するためのシステムを構築し、実証実験を行うことで、地域交通の課題解決を図る。	施策③-3 移動困難の解消に向けた生活支援交通の検討
消費者による車の移動を減らすために、事業者は、注文できたり他の荷物(宅配便等)も載せられ《たりす》る環境に配慮した移動販売車を市内に走らせる。	市は、移動販売を含む多様化する商品購入方法について調査し、消費者に対し、環境にやさしい方法を提示する等の普及啓発を実施する。 また、消費者の自家用車移動を減らすため、買い物の利便性向上の視点も入れた民間路線バスとつくバスの重複路線の見直しを行う。	施策①-4 交通事業者と連携したバス路線の再編等

第4章 KPI 指標と点検・評価

4-1 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。なお、点検・評価の体制等に関しては、次節でまとめます。

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。

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)

14 の KPI 指標と第 3 章の施策との関係は、以下のとおりです。

表 14 の KPI 指標と施策の関係

KPI 指標	施策				
	施策① 幹線	施策② 支線	施策③ 生活支援	施策④ 便利身近	施策⑤ 持続可能
【指標①】公共交通の利用者数	●	●	●	●	●
【指標②】公共交通軸の運行回数	●				
【指標③】公共交通軸の利用者数	●			●	
【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誘導区域内の人口カバー率	●	●			
【指標⑥】公共交通の収支率	●	●	●	●	●
【指標⑦】公共交通の公的資金投入額	●	●	●	●	●
【指標⑧】公共交通に従事する運転手数					●
【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】市民の公共交通に対する満足度	●	●	●	●	●
【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向	●	●	●	●	●
【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			●		

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「参考4 KPI指標の算出方法」にまとめています。

【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(第1次計画の指標 1-1 に該当)。
- ・ 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。

	参考値 (2019 年)	現況値 (2024 年)	目標値 (2029 年)	
つくばエクスプレス	—	1,279.9 万人/年	1,300.0 万人/年	+1.6%
高速バス	—	59.4 万人/年	61.0 万人/年	+2.7%
路線バス	—	682.4 万人/年	685.0 万人/年	+0.4%
つくバス	99.4 万人/年	112.6 万人/年	115.0 万人/年	+2.1%
支線型バス(つくばね号)	—	0.7 万人/年	1.0 万人/年	+42.9%
つくタク	5.4 万人/年	4.8 万人/年	5.9 万人/年	+22.9%
計	—	2,139.8 万人/年	2,167.9 万人/年	+1.3%

※第1次計画策定時は、評価対象がつくバスとつくタクのみ

【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)。
- ・ 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)。
- ・ 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%

【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(第1次計画の指標 1-5 に該当しますが、定義や対象を見直しました)。
- ・評価年の 10 月1日時点の住民基本台帳人口に対する公共交通の人口カバー率(駅から 800m、バス停留所から 300m 圏域の人口割合)を指標とします。

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】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の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(第1次計画の指標 1-5 に該当しますが、定義や対象を見直しました)。
- ・評価年の 10 月1日時点の住民基本台帳人口から算出する居住誘導区域内人口に対する居住誘導区域内の公共交通の人口カバー率(駅から 800m、バス停留所から 300m 圏域の人口割合)を指標とします。

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

【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(第1次計画の指標 1-2 に該当)。
- ・評価年の前年度の年間収支率を評価指標とします。

	参考値 (2019 年)	現況値 (2024 年)	目標値 (2029 年)	
つくバス	38.9%	46.7%	47.7%	+1.0pt
支線型バス(つくばね号)	—	3.9%	5.6%	+1.7pt
つくタク	6.6%	5.0%	10.0%	+5.0pt

※第1次計画策定時は、評価対象がつくバスとつくタクのみ

【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(第1次計画の指標 1-3に該当)。
- ・評価年の前年度の公的資金投入額を評価指標とします。

	参考値 (2019 年)	現況値 (2024 年)	目標値 (2029 年)	
つくバス	3.11 億円/年	2.54 億円/年	2.49 億円/年	-1.8%
支線型バス(つくばね号)	—	0.26 億円/年	0.26 億円/年	-1.5%
つくタク	1.48 億円/年	1.63 億円/年	1.51 億円/年	-7.6%

※第1次計画策定時は、評価対象がつくバスとつくタクのみ

【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)。
- ・評価年の9月末時点の運転手数を指標とします。

	現況値 (2025 年)	目標値 (2030 年)	
路線バス	375 人	400 人	+6.7%
タクシー	252 人	262 人	+4.0%

【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)。
- ・評価年の前年度のつくバス定期券の年間販売数を評価指標とします。

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

【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(第1次計画の指標 2-1 に該当)。
- ・評価年の一般市民アンケート等の日常が公共交通利用の人の割合を評価指標とします。

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

【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)。
- ・ 評価年の一般市民アンケート等の公共交通に対する認知度を評価指標とします。

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。

【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(第1次計画の指標 2-3 に該当)。
- ・ 評価年の一般市民アンケート等の公共交通に対する満足度を評価指標とします。

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】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(第1次計画の指標 2-2に該当)。
- ・ 評価年の一般市民アンケート等の公共交通に対する協力意向を評価指標とします。

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】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)。
- ・ 評価年の一般市民アンケート等の 75 歳以上の外出時の手段で困っている人の割合を評価指標とします。

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。

4-2 点検・評価

計画を着実に実行していくために、法定協議会である「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(自治体や交通事業者等がモビリティデータを活用しつつ課題の共有やアイデア出しを行う場)である「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。

表 点検・評価の体制

会議体	役割	開催頻度
つくば市公共交通活性化協議会(法定協議会)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹事会の自己評価結果の総括(施策、KPI) ・ 計画や施策の修正等の審議 ・ その他公共交通に関する事業等に関する事項 	年2～3回程度
つくば市公共交通活性化協議会 幹事会(マネジメント・モニタリングチーム)	<ul style="list-style-type: none"> ・ モビリティデータの蓄積と共有 ・ 施策の進捗状況と取組・改善方針の確認 ・ 計画の達成状況(KPI 指標)の点検・評価 ・ 自己評価シート(議論の内容)の作成 	年4回程度

参考資料

参考1 協議会等の構成員.....	参考－1
参考2 上位・関連計画で記載のある本計画に関連する事項	参考－3
参考3 現状分析(詳細).....	参考－5
参考4 KPI指標の算出方法	参考－59
参考5 地域公共交通確保維持事業に係る事項	参考－63
参考6 地域カルテ.....	参考－66

参考1 協議会等の構成員

●法定協議会(つくば市公共交通活性化協議会) 委員名簿(令和7年度(2025 年度)時点)

No	所属	職名	氏名
1	筑波大学 システム情報系 社会工学域	教授	
2	茨城県政策企画部交通政策課	課長	
3	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官(企画調整)	
4	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官(輸送担当)	
5	茨城県つくば警察署	交通課長	
6	茨城県土木部土浦土木事務所	道路管理課長	
7	国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路研究室	室長	
8	国土技術政策総合研究所 都市研究部都市 施設研究室	主任研究官	
9	国立研究開発法人国立環境研究所 社会シス テム領域 地域計画研究室	室長	
10	一般財団法人つくば都市交通センター	理事(事業担当)	
11	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	確定稿に掲載
12	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	
13	首都圏新都市鉄道株式会社	経営企画部推進役兼沿線事業課長	
14	関東鉄道株式会社	常務取締役	
15	ジェイアールバス関東株式会社 土浦支店	支店長	
16	新栄タクシー有限公司	代表取締役	
17	つくば市商工会	事務局長	
18	社会福祉法人つくば市社会福祉協議会	副会長兼常務理事兼事務局長	
19	つくば市工業団地企業連絡協議会	副会長	
20	一般社団法人つくば観光コンベンション協 会	事務局長	
21	つくば市 PTA 連絡協議会	副会長	
22	筑波学園タクシー協同組合	理事長	
23	関東鉄道労働組合	執行委員	
24	つくば市都市計画審議会	委員	
25	つくば市区会連合会筑波地区	代表区長	
26	つくば市区会連合会大穂地区	代表区長	
27	つくば市区会連合会豊里地区	代表区長	
28	つくば市区会連合会桜地区	代表区長	
29	つくば市区会連合会谷田部地区	代表区長	
30	つくば市区会連合会荃崎地区	代表区長	
31	つくば市	福祉部長	
32	つくば市	建設部長	
33	つくば市	都市計画部長	

●つくば市公共交通活性化協議会 幹事会 委員名簿(令和7年度(2025 年度)時点)

No	所属	職名	氏名
1	筑波大学 システム情報系 社会工学域	教授	
2	茨城県政策企画部交通政策課	課長	
3	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官(企画調整)	確定稿に掲載
4	関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官(輸送担当)	
5	国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路研究室	室長	
6	国土技術政策総合研究所 都市研究部都市施設研究室	主任研究官	
7	国立研究開発法人国立環境研究所 社会システム領域 地域計画研究室	室長	
8	関東鉄道株式会社	常務取締役	
9	筑波学園タクシー協同組合	理事長	
10	つくば市区会連合会	会長	
11	つくば市	都市計画部長	

参考2 上位・関連計画で記載のある本計画に関連する事項

第1章でまとめている上位・関連計画で記載のある本計画に関連する事項をまとめました。

表 上位計画で記載のある本計画に関連する事項

区分	計画	本計画に関連する事項
上位計画	つくば市未来構想 令和2年(2020年) ～令和32年(2050年)	<p>【2030年の未来像】</p> <p>II-5 個人と公共の枠を超え、自分のライフスタイルに合わせて組み合わせられる交通システムにより、誰もが自由にストレス無く移動しています。</p>
	第3期つくば市戦略プラン 令和7年(2025年) ～令和11年(2029年)	<p>【基本施策】</p> <p>II-5 多様な移動手段があるまちをつくる</p> <p>【今後5年間で取り組むこと】</p> <p>利便性の高い公共交通ネットワークの形成と様々な移動サービスの提供の推進</p> <p>【指標】</p> <p>日常利用する交通手段として「公共交通」を選択する人の割合</p>
	つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画 令和7年(2025年) ～令和27年(2045年)	<p>【つくば市の将来都市構造】</p> <p>拠点連携型持続可能都市の構築</p> <p>【道路・交通の整備方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ つくばエクスプレスの活用促進 ・ 公共交通体系の利便性向上 ・ つくばエクスプレス各駅の周辺整備 ・ バス交通等の利便性向上 ・ 公共交通の利用促進と連携 <p>【指標】</p> <p>居住誘導区域内・都市機能誘導区域内のバス停カバー圏域(500m)人口割合の向上</p>

表 関連計画で記載のある本計画に関連する事項

区分	計画	本計画に関連する事項
関連計画	つくば市総合都市交通体系調査 平成 28 年(2016 年) ～令和 12 年(2030 年)	<p>【交通体系形成の理念】 誰もが円滑に移動できる交通体系の実現</p> <p>【都市交通施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ つくばエクスプレスの輸送力増強等要望 ・ シームレスな乗り継ぎの実現に向けた交通結節点の整備 ・ バス交通による都市軸の形成 ・ 周辺地区における生活交通の確保 ・ バス交通ネットワーク構築に向けた交通結節点の整備 ・ バス利用の促進 ・ 自動車利用抑制・他手段への転換促進 ・ 環境に優しい車輛の普及・利用促進 ・ 超小型モビリティを活用した移動手段の提供 ・ 交通系ビッグデータの活用 <p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通分担率(鉄道+代表バス) ・ 自動車による二酸化炭素排出量 ・ 環境負荷の少ない交通手段(徒歩・自転車)分担率 ・ 中心地区における都市活動量
	第3次つくば市環境基本計画 令和8年(2026 年) ～令和 12 年(2030 年)	<p>【施策の柱】 1-3 交通システムの脱炭素化</p> <p>【施策の方向性】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の整備と利用促進 ・ 自動車利用の脱炭素化の促進 <p>【指標】 日常利用する交通手段として公共交通を選択する市民の割合</p>
	つくば市地域福祉計画(第4期) 令和3年(2021 年) ～令和8年(2026 年)	<p>【基本施策】 3 誰もが安心して暮らせるための包括的支援の充実</p> <p>【テーマ】 ⑧ 移動手段の確保</p> <p>【施策】 公共交通の整備</p>
	つくば市自転車活用推進計画 令和7年(2025 年) ～令和 12 年(2030 年)	<p>【施策】 誰もが手軽に自転車を利用できる環境づくりの推進</p> <p>【措置】 シェアサイクルの利用促進</p>

参考3 現状分析(詳細)

(1) つくば市の位置と地勢

●つくば市の位置

つくば市は、茨城県の南西部、広域的には茨城県の県庁所在地水戸市から南西に約 50km、東京都心から北東に約 50km の距離に位置しています。



図 つくば市の位置

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

●つくば市の地勢

つくば市は、東西 14.9km 南北 30.4km と南北に長い形状となっており、北端に標高 877m の筑波山を有し、南端に牛久沼を望み、東には全国第 2 位の淡水湖である霞ヶ浦が控え、市全体として、筑波山、筑波・稲敷台地、桜川低地で構成されています。市に広がる台地上の標高は 20m～30m で、関東ローム層に覆われたほぼ平坦な地形をしています。

科学技術の中核として計画的に整備された研究学園地区には、教育施設や研究施設が集積しています。また、つくばエクスプレスの沿線では、新しい市街地の整備が進められています。一方で、それらの周辺部は、南北に流れる小貝川、桜川、谷田川、西谷田川等の河川、周辺市街地とその周囲に散在する伝統的な農村集落、平地林、田畑等が織りなす自然豊かで広がりのある田园風景を呈しています。



図 つくば市の地勢

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

(2) つくば市の沿革

●つくば市の誕生

昭和 62 年(1987 年)11 月 30 日、筑波郡大穂町、同郡豊里町、同郡谷田部町、新治郡桜村が合併、市制を施行し、つくば市が誕生しました。翌年 1 月 31 日には筑波郡筑波町、平成 14 年(2002 年)11 月 1 日には稲敷郡茎崎町が加わり、現在に至っています。

●研究学園都市の建設

町村合併による本市誕生の背景には、昭和 38 年(1963 年)9 月 10 日に国家プロジェクトとして閣議了解された、筑波山麓への筑波研究学園都市の建設があります。筑波研究学園都市の建設は、「東京の過密緩和」、「科学技術の振興と高等教育の充実」を目的に、「均衡のとれた田園都市」として整備することとされました。

都市の中心部に、東西 6km、南北 18km にわたり、約 2,700ha の区域を「研究学園地区」として開発し、国の試験研究・教育施設、商業・業務施設、住宅等を計画的に配置しています。また、研究学園地区以外の区域は、「周辺開発地区」として研究学園地区と均衡のとれた発展が図られています。

●つくばエクスプレスの開業と沿線開発

平成 11 年(1999 年)6 月、つくばエクスプレスとその沿線における土地区画整理事業が都市計画決定され、鉄道と一体となったまちづくりが進捗する中で平成 17 年(2005 年)8 月につくばエクスプレスが開業しました。これにより都心へのアクセス性が飛躍的に向上しました。

また、つくばエクスプレス沿線地区において、土地区画整理事業の施行により、職・住・遊・学などの複合機能を有する新たなまちづくりが進められています。



図 つくば市を構成する旧町村

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

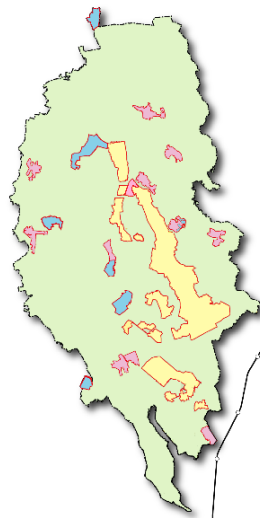


図 つくば市の土地利用

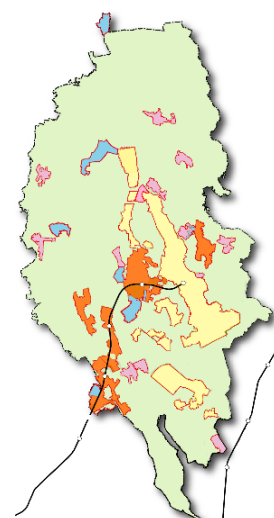


図 つくばエクスプレス
沿線地区

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

(3) 人口と世帯数

つくば市の常住人口は増加傾向にあり、平成 17 年(2005 年)には 20 万人を超え、令和 7 年(2025 年)時点で 263,044 人となっています。また、世帯数も増加傾向にあり、令和 7 年(2025 年)時点で 126,558 世帯、世帯人員は1世帯当たり 2.08 人となっています。

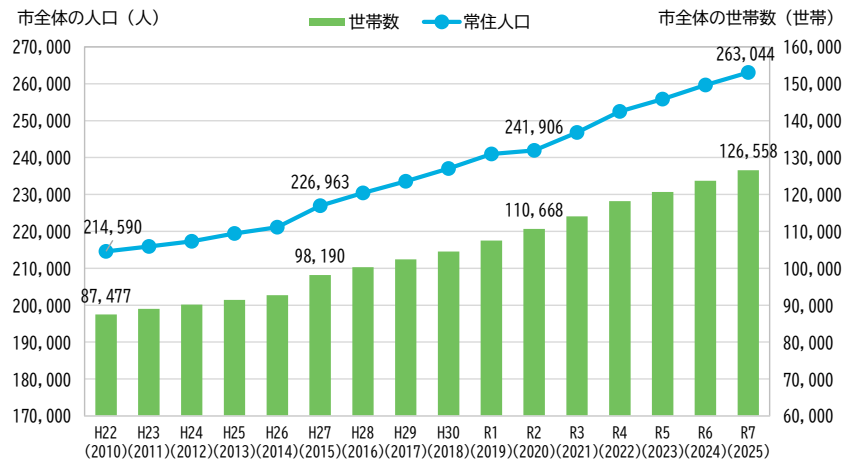


図 市全体の人口・世帯数の推移

出典)統計つくば(各年 10 月 1 日時点、令和 7 年(2025 年)のみ茨城県常住人口調査)から作成

市内の地区(旧町村)別では、特につくばエクスプレス沿線の谷田部地区で人口が年々大きく増加しており、令和6年(2024 年)時点で平成 22 年(2010 年)の 1.5 倍の人口となっています。一方で、筑波地区は平成 22 年(2010 年)から令和6年(2024 年)にかけて 19%人口が減少しています。

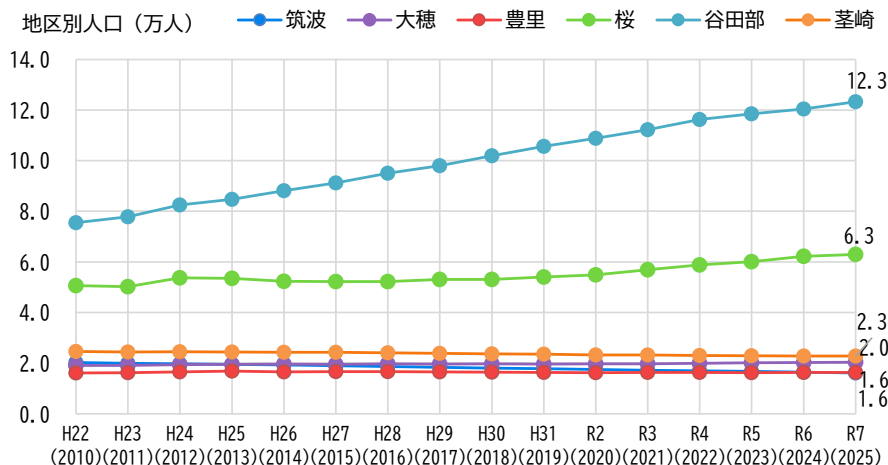


図 地区(旧町村)別の人口推移

出典)住民基本台帳人口(各年 10 月 1 日時点)より作成

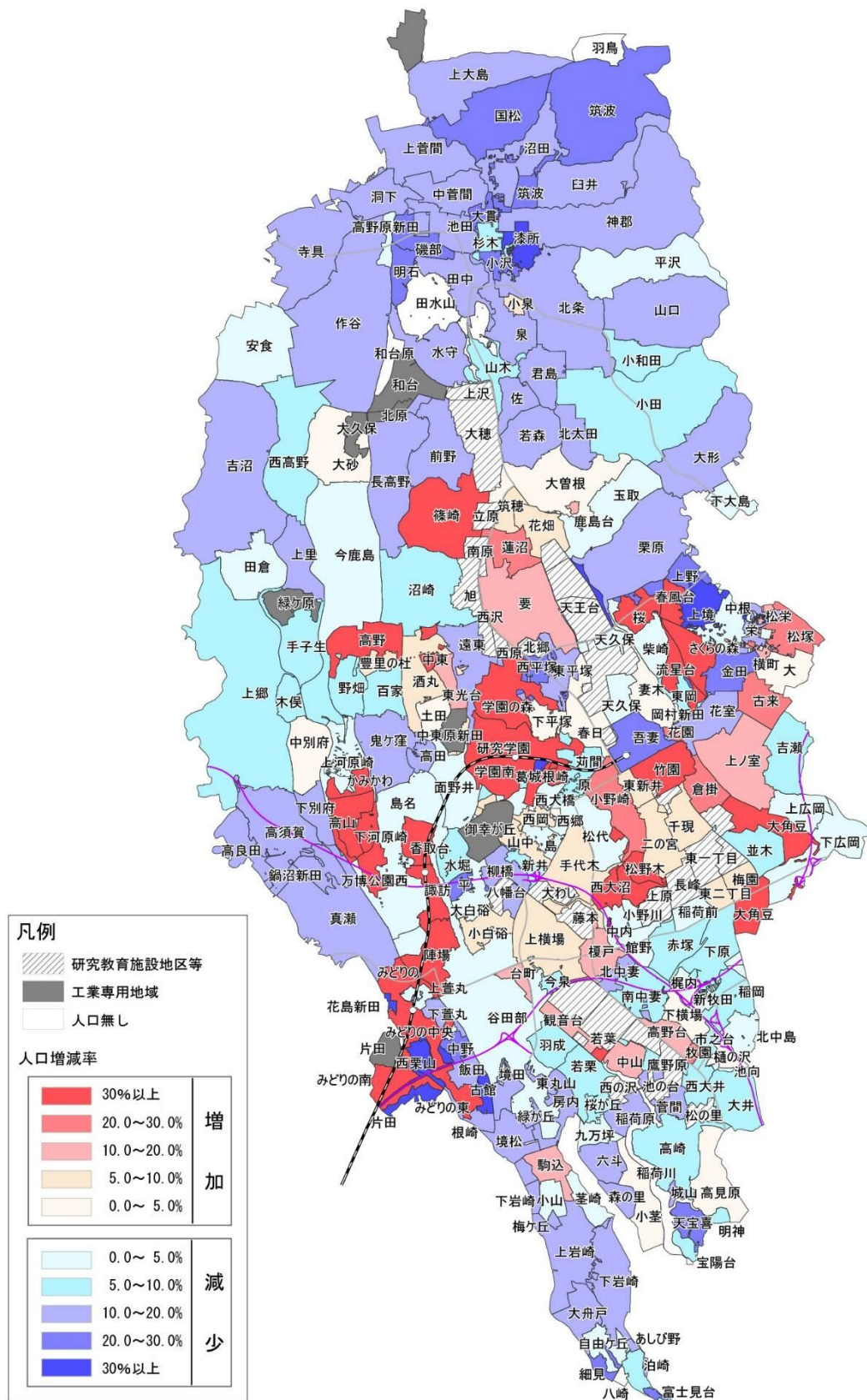


図 大字別人口増減(平成 24 年(2012 年)～令和 4 年(2022 年)実績値)

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(行政区別年齢別人口統計より作成)

(4) 年齢構成と高齢化率

令和2年(2020年)時点の国勢調査結果から年齢構成別人口を見ると、総人口241,656人に対して年少人口が34,645人(15.5%)、生産年齢人口が143,552人(64.1%)、高齢人口が45,697人(20.4%)となっています(割合については年齢不詳を除く)。

平成12年(2000年)からの推移を見ると少子高齢化が進行していますが、令和2年(2020年)時点の老年人口の割合は、県全体よりも低くなっています。

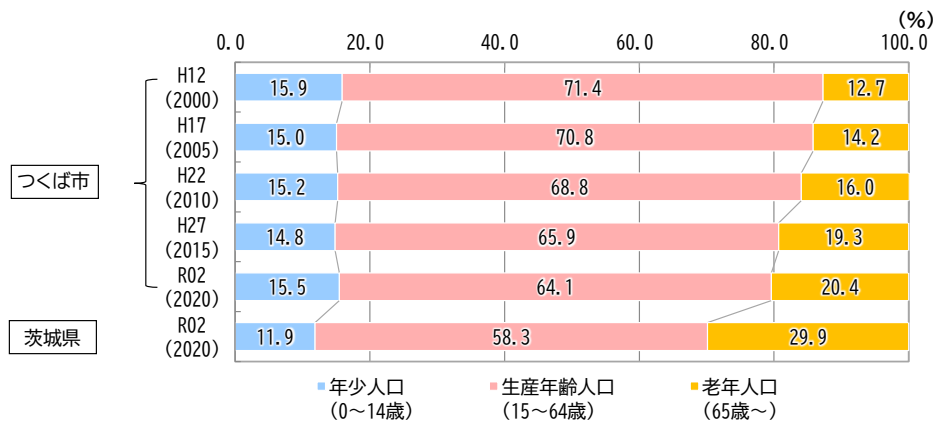


図 年齢構成別人口比率の推移

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(国勢調査より作成)

高齢化率(全人口に対する65歳以上人口比率)は、筑波地区、茎崎地区で高く、令和7年(2025年)時点で最も高い筑波地区では約39%が65歳以上の高齢者となっています。

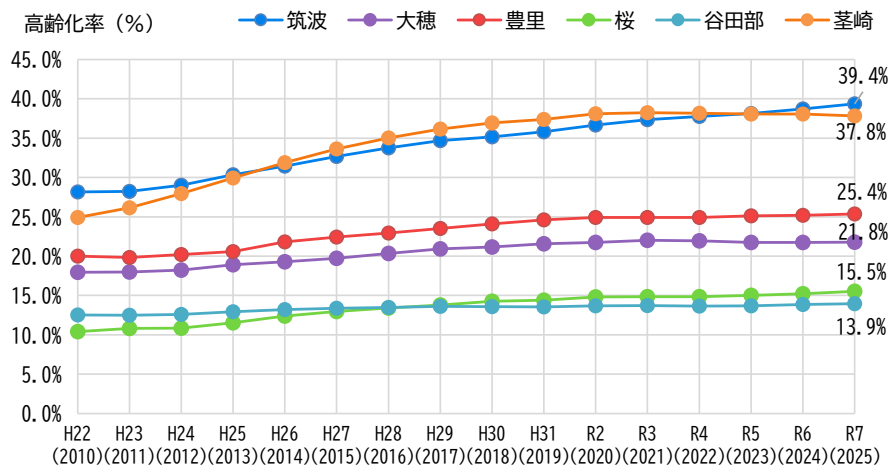


図 地区(旧町村)別の高齢化率の推移

出典)住民基本台帳人口(各年10月1日時点)より作成

後期高齢化率(全人口に対する 75 歳以上人口比率)についても、筑波地区、荊崎地区で高く、令和7年(2025 年)時点で最も高い荊崎地区では約 25%が 75 歳以上の高齢者となっています。

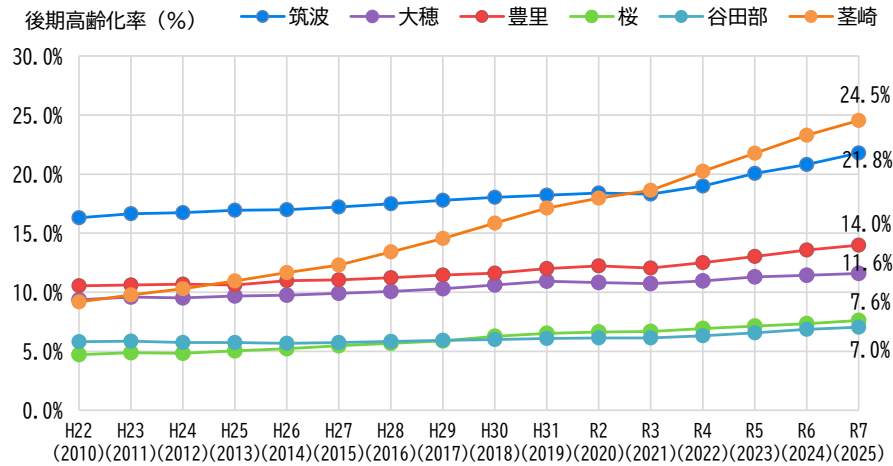


図 地区(旧町村)別の後期高齢者(75 歳以上)割合の推移

出典)住民基本台帳人口(各年 10 月1日時点)より作成

(5) 将来人口予測

つくば市の人口は、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)による推計では、令和 22 年(2040 年)まで増加し、その後、減少に転じる見込みです。また、令和 32 年(2050 年)には、高齢化率が人口の 3 割に至るなど、年齢構成も変化すると予測しています。

なお、「つくば市未来構想」を参考に実施した市独自推計においては、令和 32 年(2050 年)まで増加傾向にあることが見込まれるほか、高齢人口の増加も予測されます。

さらに、つくばエクスプレス沿線地区の増加傾向に対し、周辺部では人口減少が進み、地域間の人口バランスも変化することが予想されます。

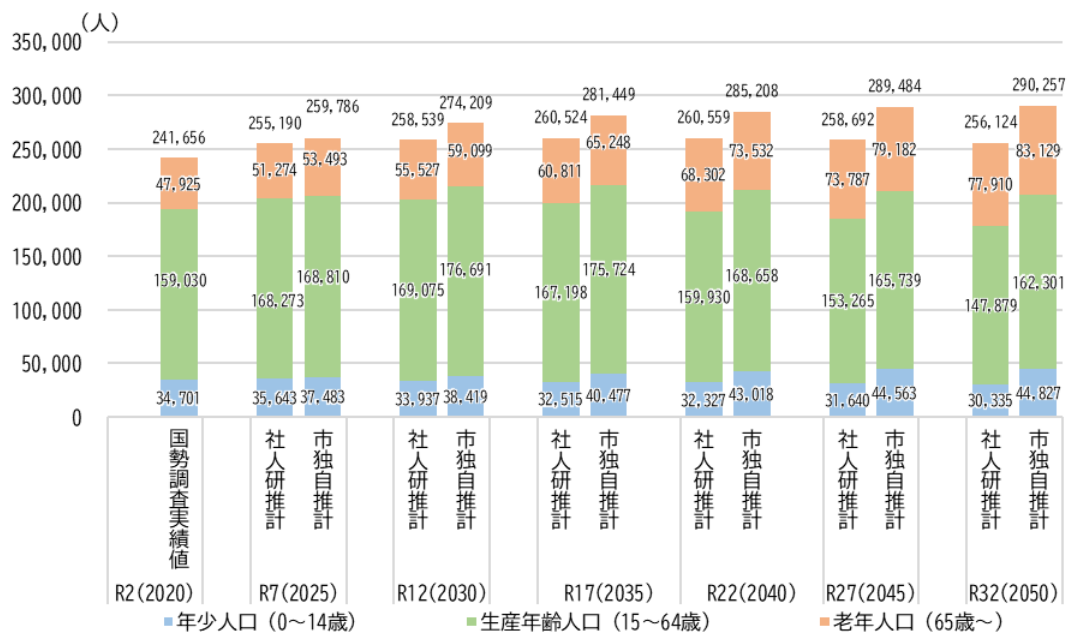


図 将来人口予測

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(国勢調査、社人研「日本の地域別将来推計人口」(令和5年(2023 年)推計)及び市独自推計より作成)

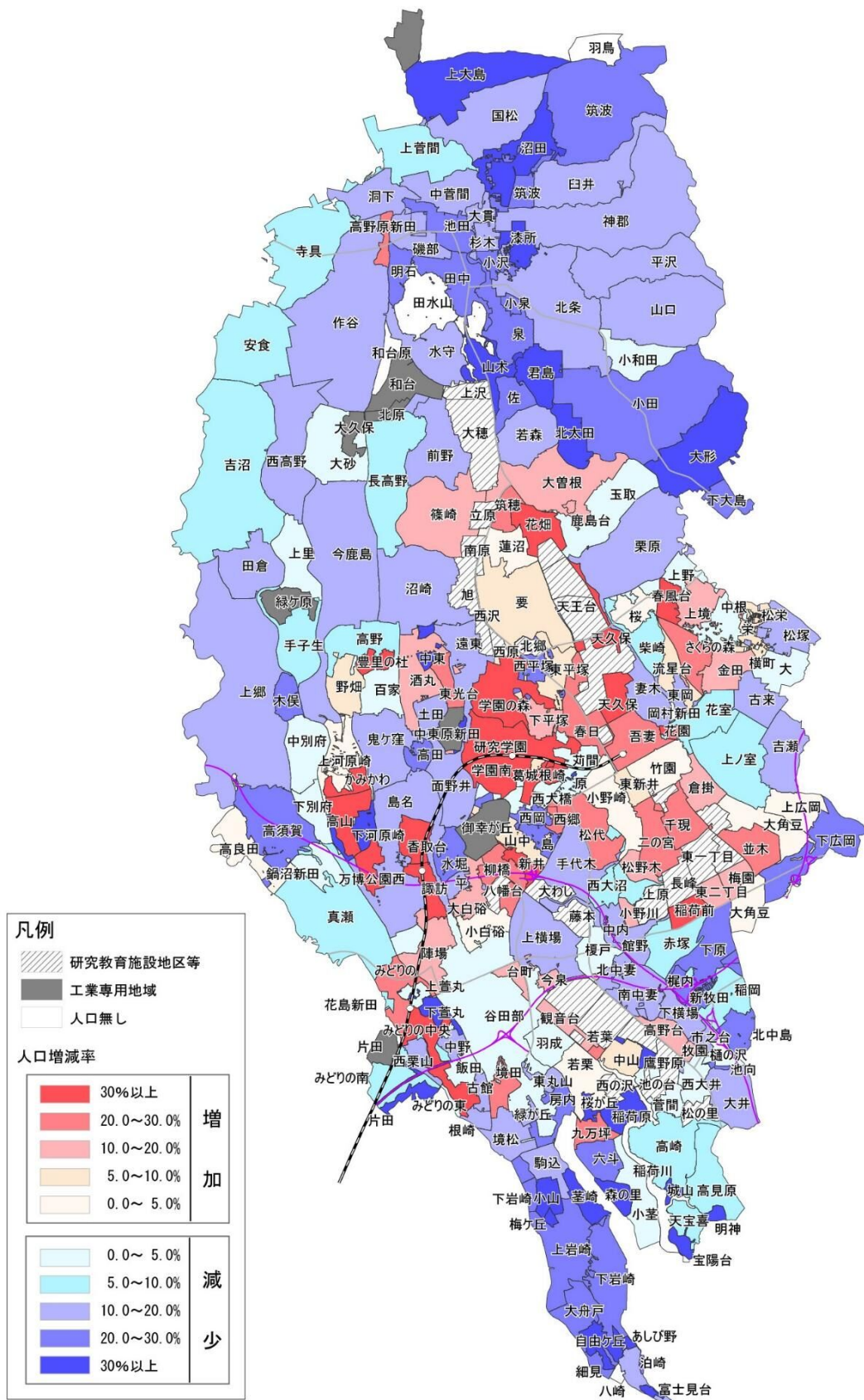


図 大字別人口増減(令和4年(2022年)～令和42年(2060年)推計値)

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画(市独自推計より作成)

(6) 産業

●夜間人口と昼間人口

つくば市は、国等の研究・教育機関をはじめ、民間を合わせて約 160 の研究機関が立地し、加えて大型商業施設や医療施設などが充実していることから、夜間人口よりも昼間人口の方が多い形で人口が年々推移しています。

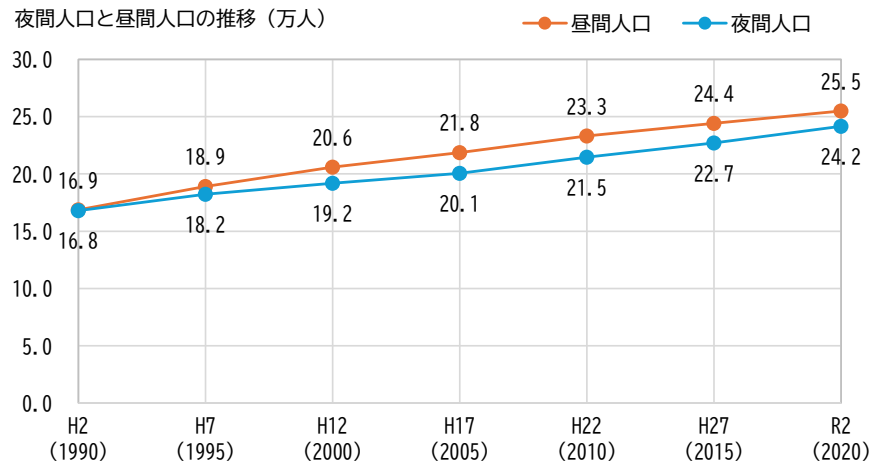


図 夜間人口と昼間人口の推移

出典)統計つくば(2024)より作成

●産業構成比

つくば市の産業構成比(民営)は、令和2年(2020 年)時点で第三次産業従事者が全体の約 80%を占めています。

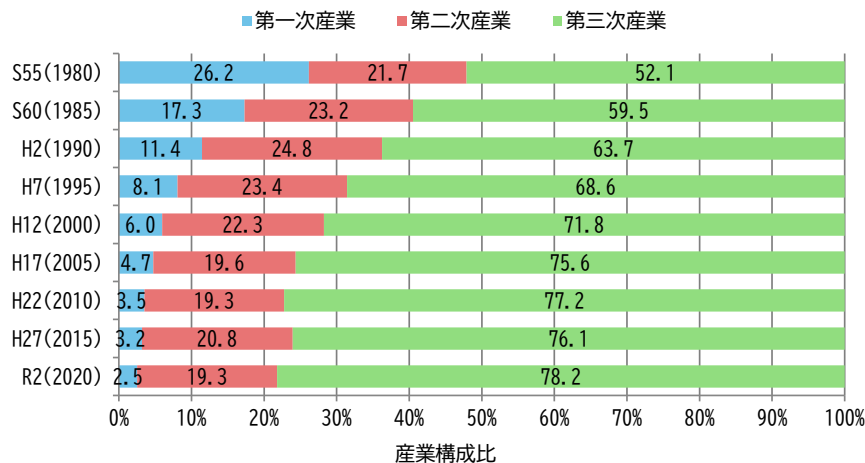


図 産業3部門従業者の推移

出典)国勢調査より作成

●観光客入込数

年間観光客入込数は、令和元年(2019 年)までは増加傾向にありましたが、令和2年(2020 年)以降は新型コロナウイルス感染症により、一時大幅に減少しました。その後、令和5年(2023 年)には、新型コロナウイルス感染症の拡大以前まで回復しています。

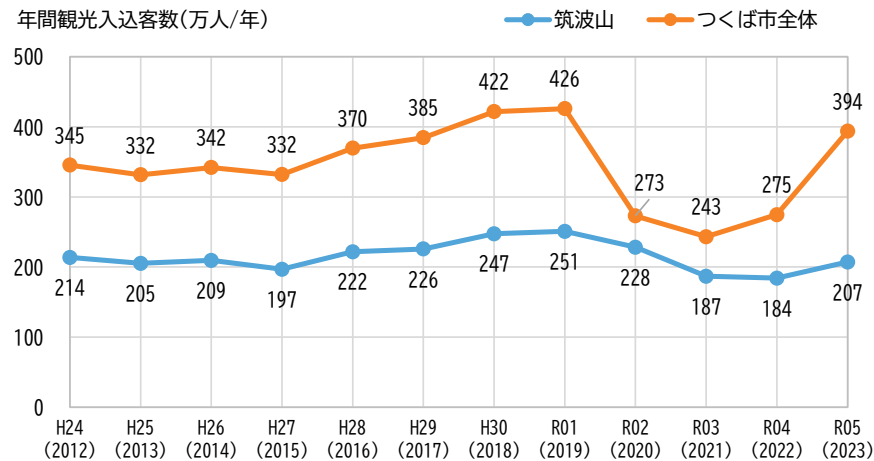


図 年間観光入込客数の推移

出典)統計つくば(2024)より作成

●商業施設の立地状況

つくば市内には、桜地区、谷田部地区を中心に約 60 施設の大型小売店舗が存在し、その多くが国道等の幹線道路沿いに立地しています。また、店舗面積が 20,000 m²を超える大型商業施設は4店舗(イオンモールつくば、イーアスつくば、山新グランステージつくば、トナリエつくばスクエア)立地しており、周辺市からの買い物客も多く訪れます。

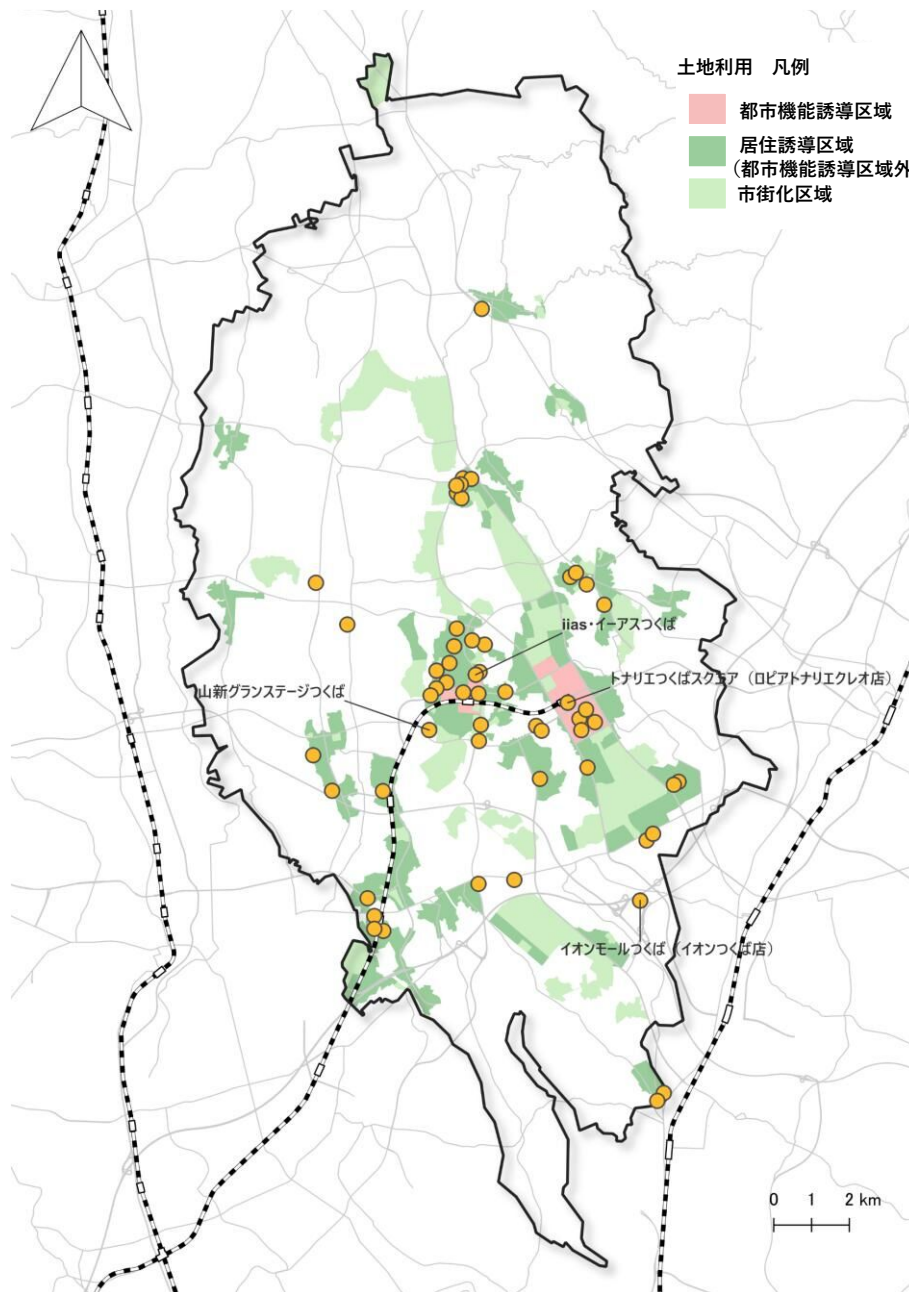


図 商業施設の立地状況

出典)全国大型小売店総覧 2026 より作成(令和 7 年(2025 年)6 月時点に開業している施設)

●医療施設(病院)の立地状況

つくば市内には、複数診療科を有する病院 11 施設が立地しています。また、そのほかにも病院や診療所、クリニックが多数存在し、それぞれの地域医療を支えています。このうち、手術・入院を要する重症患者を休日・夜間に受け入れる二次救急病院として 4 つの病院(筑波学園病院、つくば双愛病院、いちほら病院、筑波記念病院)が、複数の診療科領域にわたる重篤救急患者を 24 時間体制で受け入れる三次救急病院として 2 つの病院(筑波大学附属病院、筑波メディカルセンター病院)が機能しています。

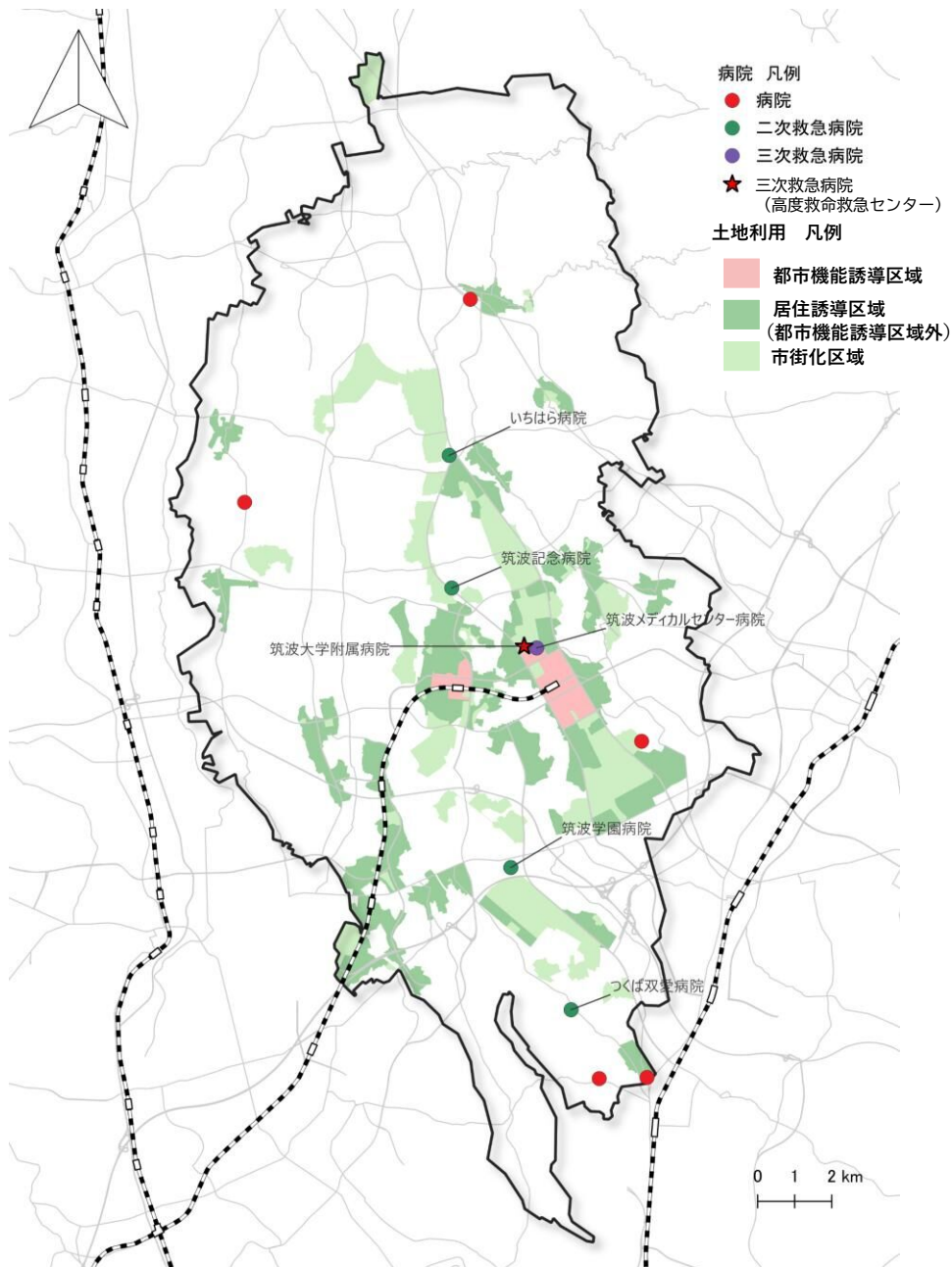


図 医療施設(病院)の立地状況

出典)茨城県病院一覧より作成(令和 7 年(2025 年)6 月時点のうち、複数診療科のある病院)

●研究施設の立地状況

つくば市内には、筑波研究学園都市としてまちづくりが進んできた経緯から、国等の研究・教育機関をはじめ、民間を合わせて約 160 の研究機関が立地しています。このうち、高エネルギー加速器研究機構(文部科学省)や産業技術総合研究所(経済産業省)、国土技術政策総合研究所(国土交通省)、国立環境研究所(環境省)等の公的研究機関が 29 機関 31 施設立地しています。

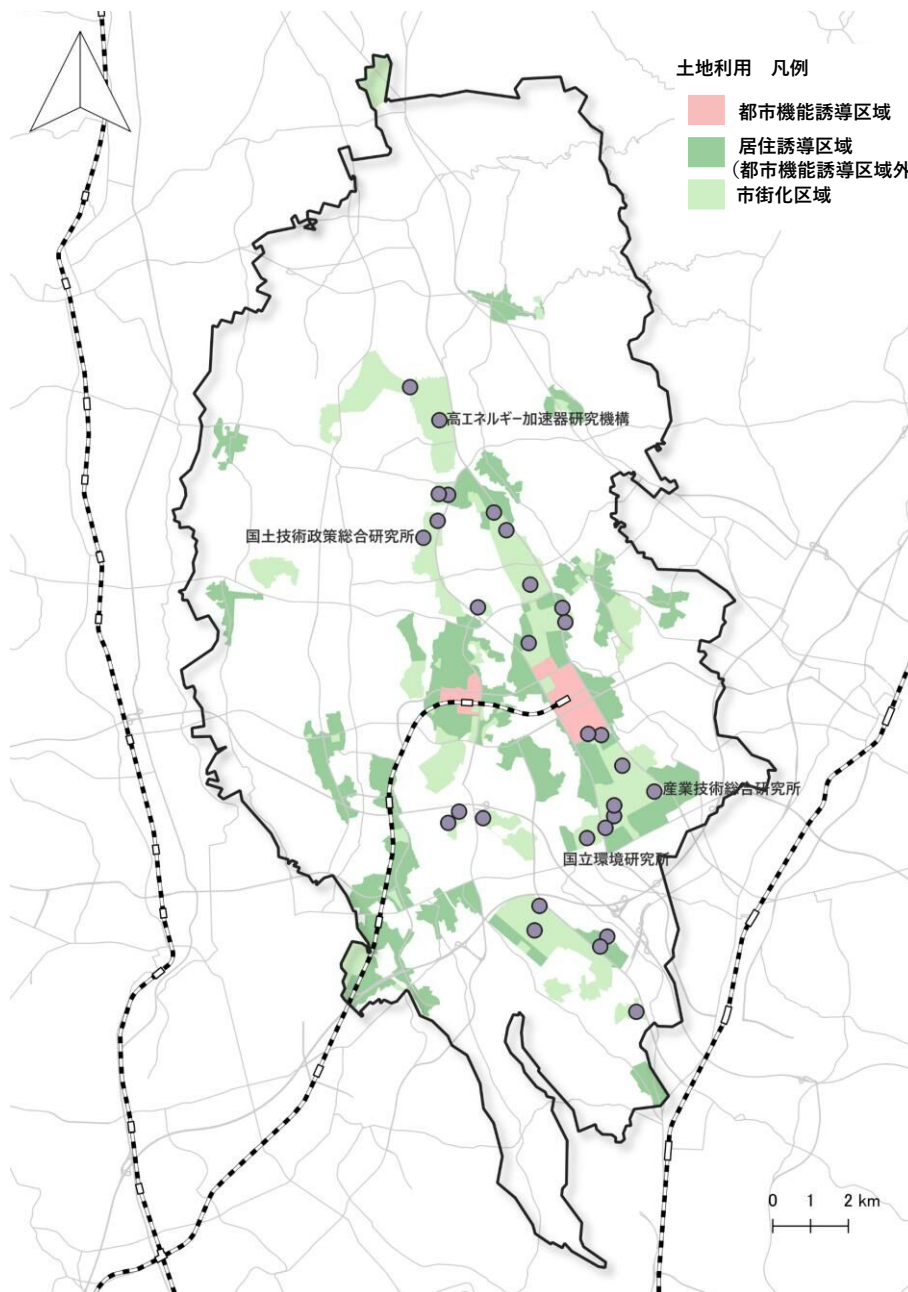


図 研究施設の立地状況

出典)つくば市HP公的研究機関より作成(令和5年(2023年))

(7) 都市構造と土地利用

●将来都市構造

つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画では、将来都市構造として、広域的な視点を踏まえつつ、土地利用の特性により市域をゾーニングするとともに、市街地規模や必要とされる都市機能に応じた拠点、それらを結ぶネットワークを設定し、これらを組み合わせた拠点連携型持続可能都市の構築を進めています。

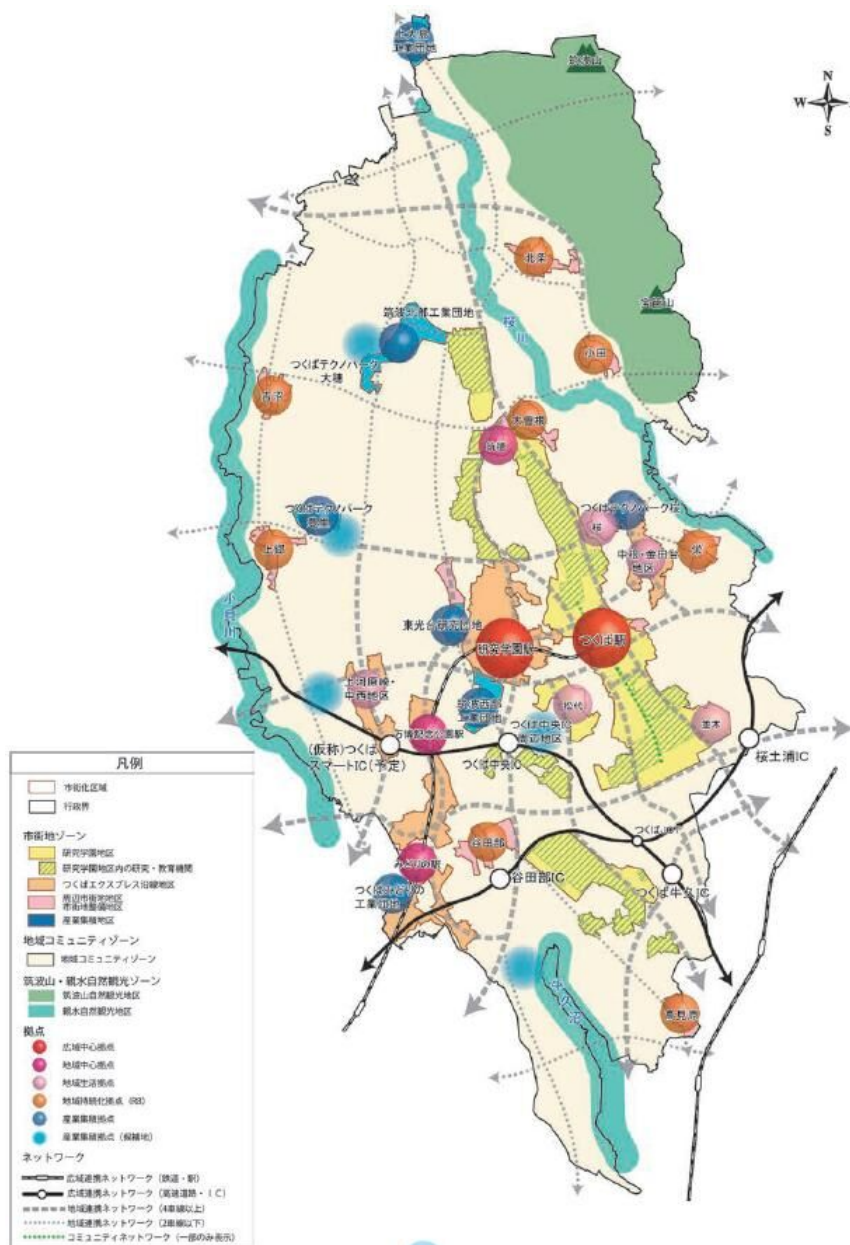


図 将来都市構造図

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

1. ゾーン

つくば市の目指すべき将来の土地利用の方向性を明らかにするため、市域全体を土地利用の目的に応じて 3 つのゾーン(市街地ゾーン、地域コミュニティゾーン、筑波山・親水自然観光ゾーン)に分け、そのうちの「市街地ゾーン」及び「筑波山・親水自然観光ゾーン」については、ゾーンの特徴により細分化し、地区を設定しています。

2. 拠点

「拠点」とは、市街地の中でも特に、居住や商業・業務、産業、医療・福祉、研究・教育、交流、行政等の多様な都市機能が集積する地区で、規模や連携する範囲、集積を図る都市機能等により、5 つに分類されています。

表 拠点の分類

拠点	対象地	概要
広域中心拠点	つくば駅周辺(つくば中心市街地)、研究学園駅周辺(葛城地区)	・ 既存の公共公益施設や交通結節機能等の充実を図るとともに、多種多様な都市機能の集積を図ります。
地域中心拠点	万博記念公園駅周辺(島名・福田坪地区)、みどりの駅周辺(萱丸地区)、筑穂地区	・ 広域中心拠点へのアクセス性の高い駅や複数のバス路線が乗り入れる交通結節点周辺、幹線道路沿いを中心に市の核となる商業・業務施設等を誘導することにより多様な都市機能の集積を図り、拠点性の高い市街地の形成を図ります。 ・ 周辺環境との調和に努め、良好な居住環境の保全に努めます。
地域生活拠点	中根・金田台地区、上河原崎・中西地区、桜地区、松代地区、並木地区	・ 幹線道路沿いを中心に地域の核となる商業・業務施設等を誘導することにより多様な都市機能の集積を図り、地域中心拠点に次ぐ利便性の高い市街地の形成を図ります。 ・ 周辺環境との調和に努め、良好な居住環境の保全に努めます。
地域持続化拠点	北条地区、小田地区、大曾根地区、吉沼地区、上郷地区、栄地区、谷田部地区、高見原地区	・ 地区及びその周辺の住民の生活や活動を支える拠点として日常生活に必要となる都市機能の維持及び集積を図り、生活利便性の確保と向上を図ります。 ・ 雇用の場の創出などにより、既成市街地への移住を推進し、持続可能なコミュニティの形成を図ります。 ・ 周辺に広がる緑豊かな田園地帯と調和した良好な住環境の創出に努めます。
産業集積拠点	上大島工業団地、筑波北部工業団地、つくばテクノパーク大穂、つくばテクノパーク豊里、つくばテクノパーク桜、東光台研究団地、筑波西部工業団地、つくばみどりの工業団地	・ 工業団地内の緑化空間の維持保全、緑豊かな景観保全、操業環境の向上等に努めます。また、団地内の異業種交流や産学連携による新技術の開発など産業活動の活性化支援に努めます。 ・ 産業拠点集積(候補地)については、市の発展に資する土地利用について検討し、適切な規制・誘導とともに雇用創出をはじめとする地域経済の活性化を図ります。

3. ネットワーク

都市構造における重要な3つのネットワークとして、つくば市と首都圏・主要都市を結ぶ「広域連携ネットワーク」、本市と近隣市町村及び市内の各拠点間を結ぶ「地域連携ネットワーク」、市内各地の生活コミュニティ間を結ぶ「コミュニティネットワーク」を位置付けます。

●区域区分・用途地域

つくば市は、昭和41年(1966年)12月28日から研究学園都市計画区域に指定されています。研究学園都市計画区域(市全域)の面積は28,372haで、このうち市街化区域が5,347ha(18.8%)、市街化調整区域が23,025ha(81.2%)となっています。

市街化区域は、国家プロジェクトにより建設され、研究・教育機関等や商業・業務・住宅地等が計画的に配置された「研究学園地区」やつくばエクスプレスの建設に伴い整備が進められている5つの沿線開発地区、地域の生活拠点として発展してきた既成市街地、都市基盤整備された工業団地等から構成されています。市街化区域のうち、住居系の用途地域面積が全体の79%を占めています。市街化調整区域は、豊かな自然環境と田園空間が広がる中に集落等が多数点在しています。

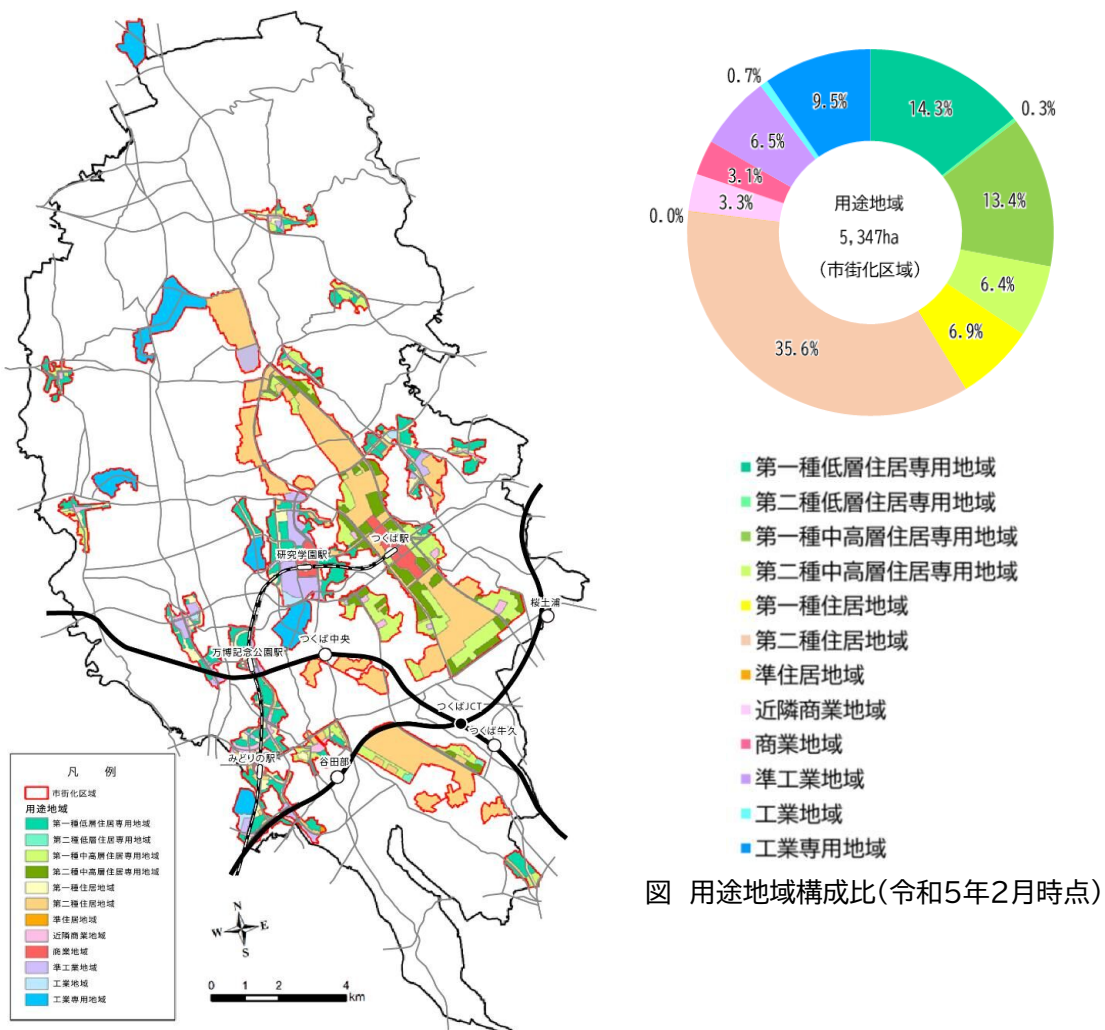


図 用途地域構成比(令和5年2月時点)

図 区域区分・用途地域図(令和5年2月時点)

出典)つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

(8) 交通手段特性

●交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

つくば市内の交通手段は、自動車が主たる交通手段となっており、平成 30 年(2018 年)の第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査では、約 6 割が自動車を使った移動となっています。また、鉄道駅端末手段(出発地から目的地、または、鉄道駅から目的地までの交通手段)に着目すると、徒歩が約 4 割を占め主たる交通手段となっていますが、その他の手段も、自動車と自転車が約 2 割、バスが約 15%を占めており、多様な交通手段が利用されています。

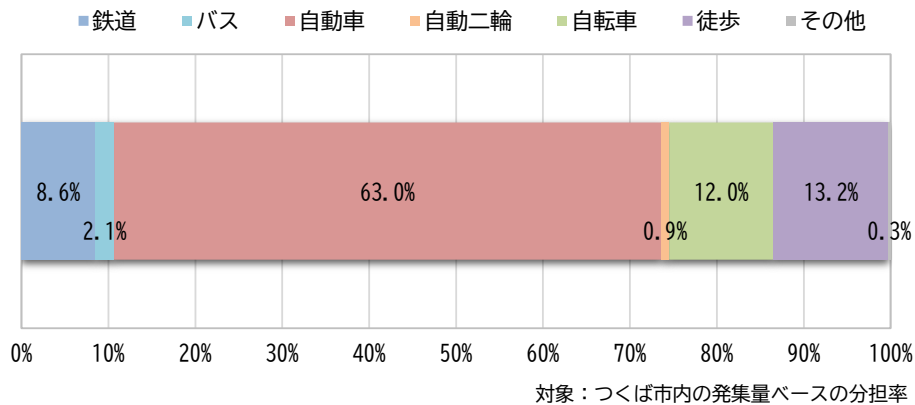


図 市内発着トリップの代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

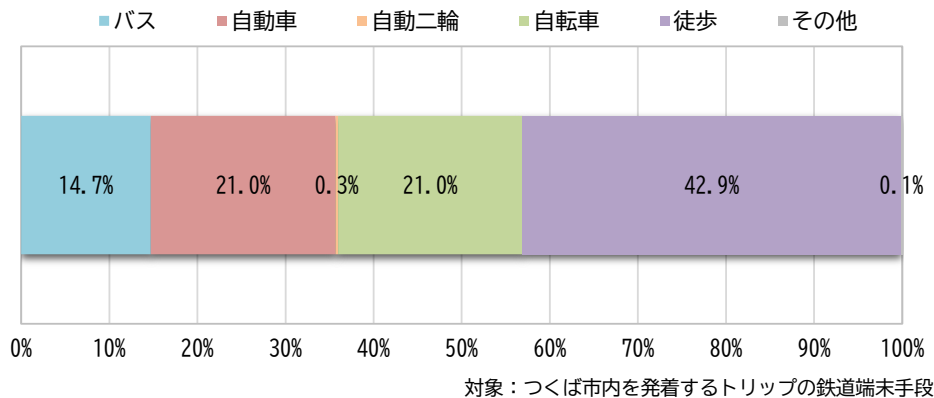


図 市内発着トリップの鉄道駅端末手段分担率

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

●市町村別代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

茨城県南部地域では、JR 常磐線、つくばエクスプレス沿線の市町村の公共交通分担率が高く、自動車分担率が低い傾向にあり、つくば市はその中ではおおよそ平均的な状況となっています。一方、自転車は、茨城県南部地域で最も分担率が高い状況となっています。

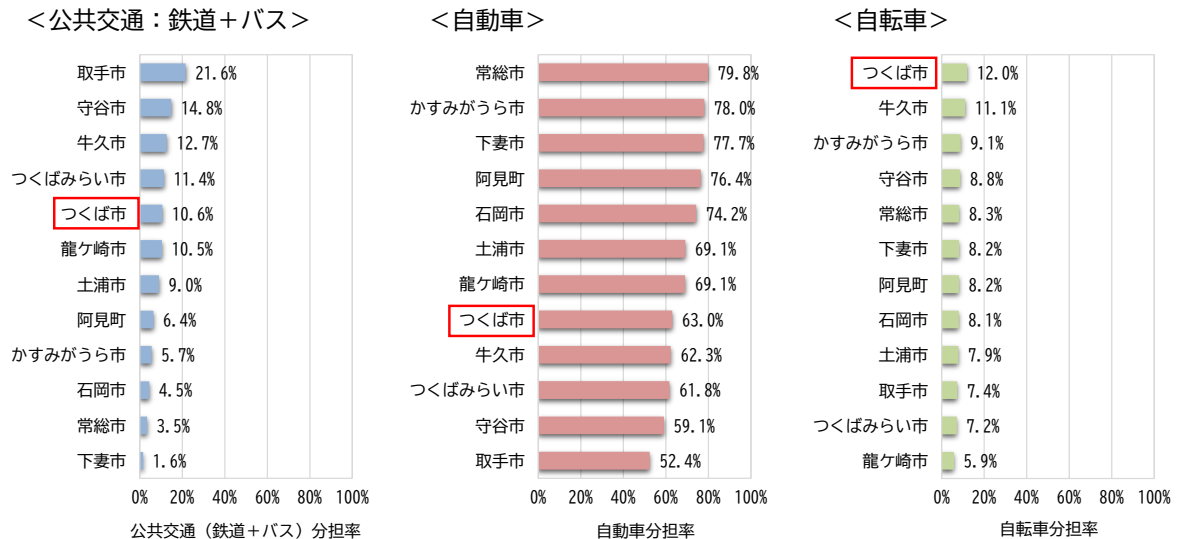


図 茨城県南部の市町村別交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

●市内ゾーン別の代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

市内の地域別では、郊外部を中心に自動車利用の割合が高くなっていますが、つくば駅周辺等の中心部では、徒歩の割合が高くなっています。また、筑波地区や茎崎地区などは、公共交通の割合が他地域に比べると、比較的高くなっています。

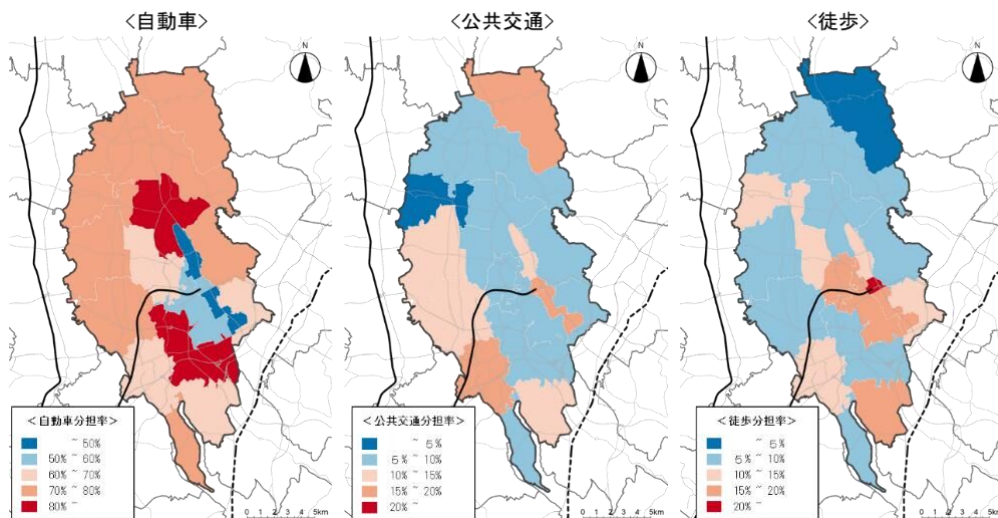


図 市内ゾーン別の代表交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)

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

●自家用乗用車の保有台数の推移

つくば市は、自家用乗用車の保有台数が年々増加しています。1 世帯当たりの自家用乗用車保有台数は平均 1.5 台となっています。

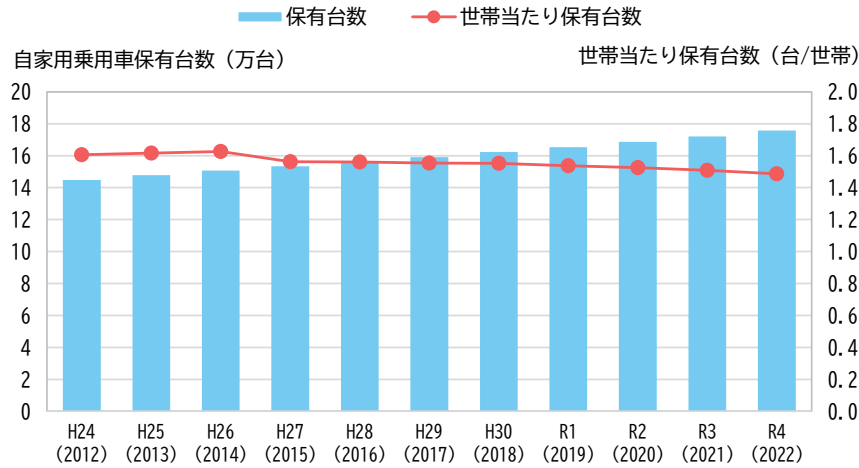


図 自家用乗用車の保有台数の推移

出典)統計つくば(2024)より作成

●発時間帯別手段別トリップ構成比(市内発着トリップ)

つくば市の時間帯別の移動は、自動車以外は朝の 7 時台の移動が最も多く、朝夕の時間帯に移動が集中しています。また、バスに関しては、17 時台に加えて、15 時台の利用も多くなっている点が特徴です。

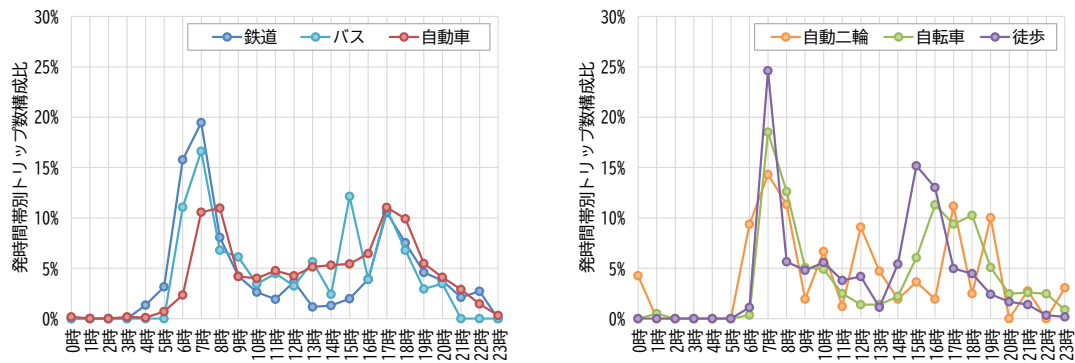


図 市内発着トリップの発時間帯別手段別トリップ構成比

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

●交通手段別属性(市内発着トリップ)

つくば市の公共交通利用者は、鉄道は男性が 7 割を占めていますが、バスの男女比はおおよそ同程度となっています。また、年齢階層に着目すると、鉄道に比べバスは高齢層の利用者が比較的多く、全体の約 1 割を 75 歳以上の高齢者が占めています。職業別では、バスは勤務者が約半数を占めていますが、鉄道に比べると、勤務者の割合が少なく、学生やその他の利用も多い傾向となっています。

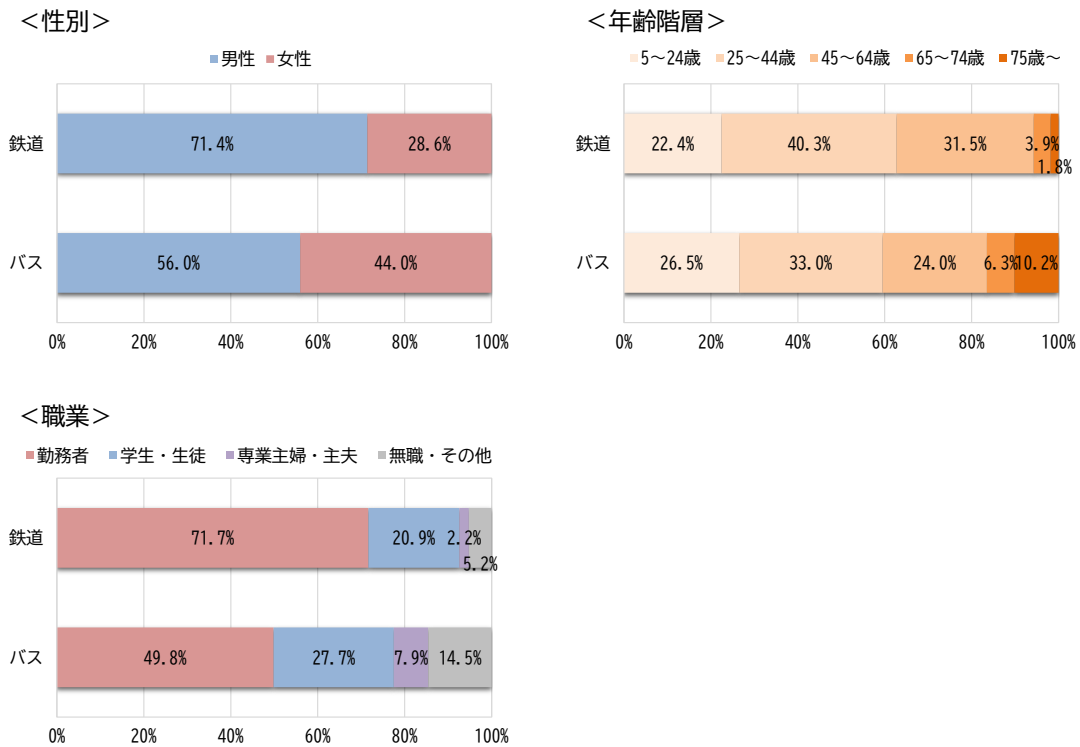


図 市内発着トリップの交通手段別属性

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

(市内の発生集中量+鉄道駅端末の交通手段別トリップを対象)

(9) 人の流動状況

●市内居住者の地区間トリップ数と構成比

つくば市内の移動は、各地区の中での移動が 4～6 割となっており、特に、谷田部地区や桜地区では、同地区内の移動が多い傾向にあります。また、65 歳以上に絞ると、どの地区も地区内の移動が高くなっており、年齢層が高いほど、地区内での移動が主となっています。

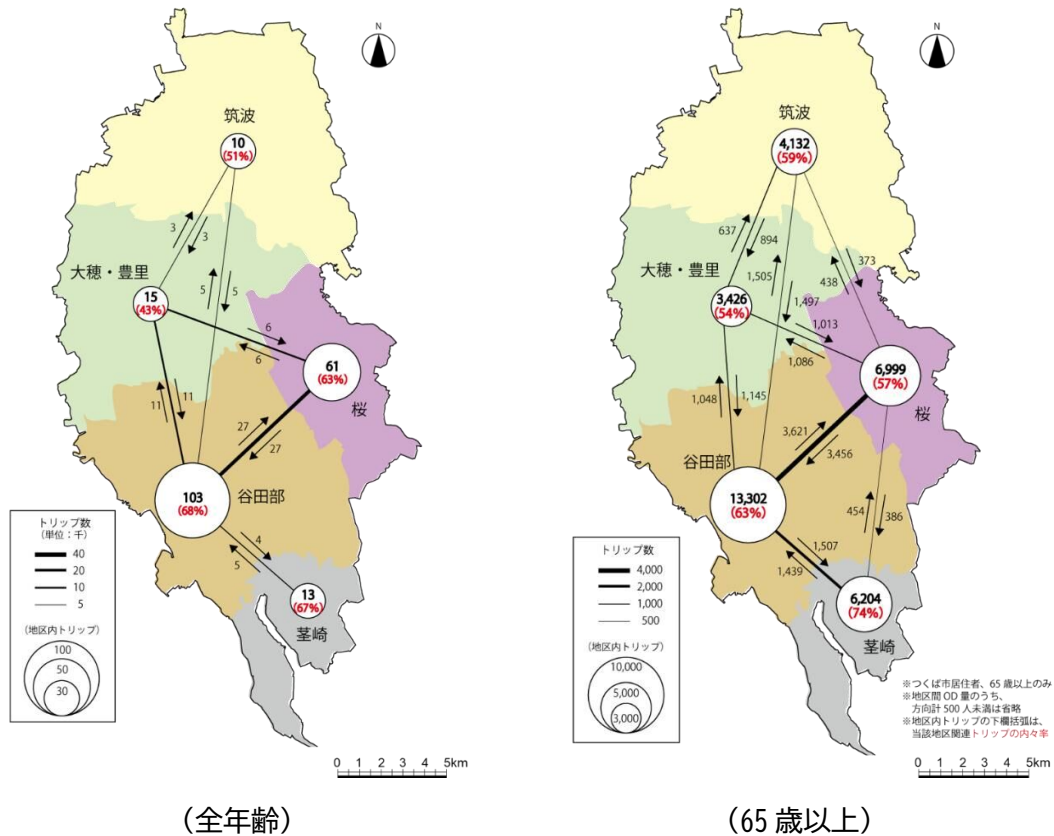


図 市内居住者の地区間トリップ数と構成

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

※つくば市居住者、全年齢を対象に集計

※図中の地区間 OD 量のうち、方向計 500 人未満は省略

※地区内トリップの下欄括弧(赤字)は、当該地区関連トリップの内々率
 (=ゾーン i の内々交通量 / ゾーン i の発生交通量)

●周辺自治体との通勤・通学流動

つくば市と周辺自治体間の通勤・通学者の移動は、土浦市や牛久市、常総市、つくばみらい市などとの結びつきが強くなっています。また、周辺自治体への通勤・通学(流出)に比べ、周辺自治体からの通勤・通学(流入)が多い点が特徴となっています。

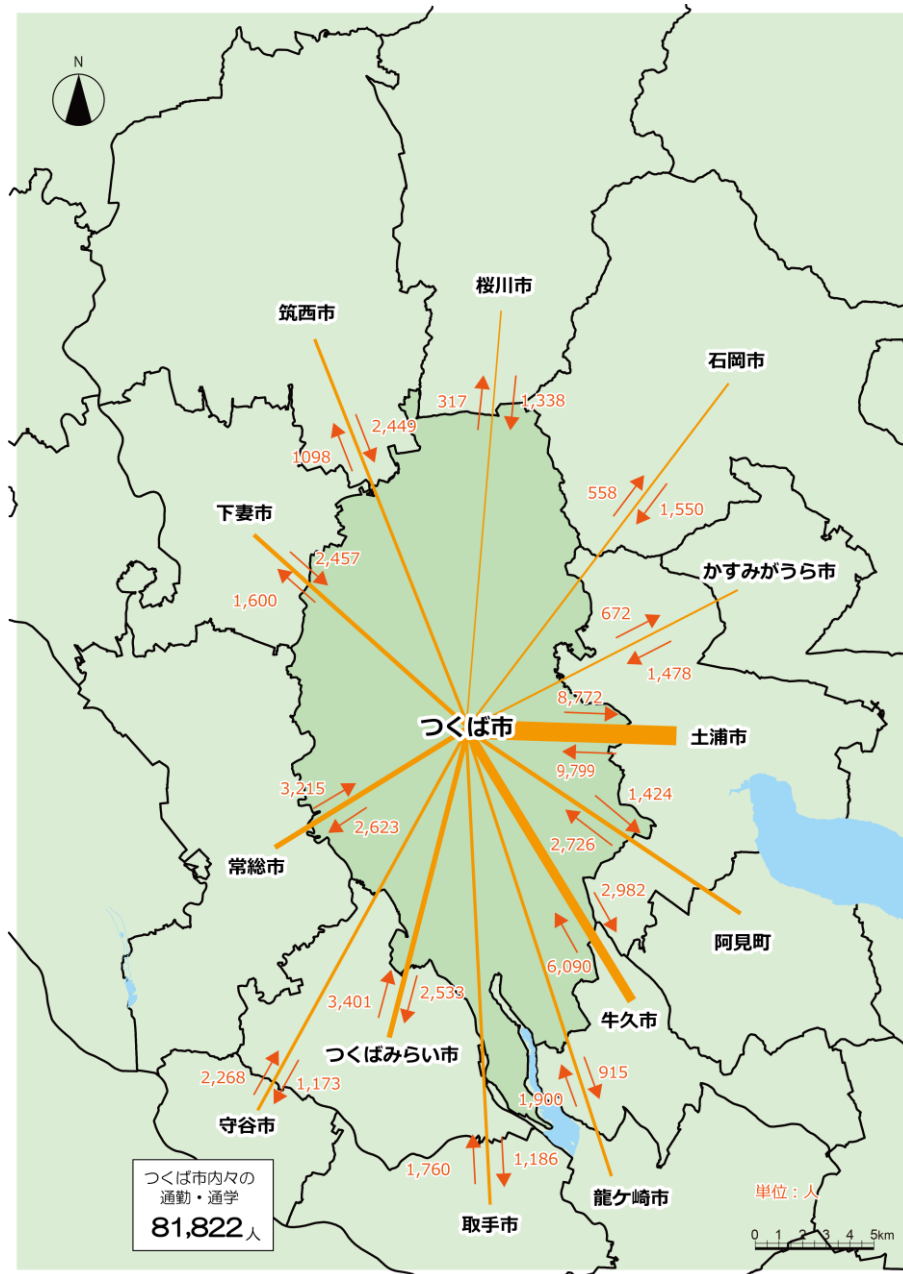


図 つくば市と周辺自治体の通勤・通学の流動

出典)国勢調査(令和2年(2020年))より作成

●周辺自治体との通勤・通学人口と依存度

つくば市と周辺自治体との通勤・通学依存度(通勤・通学の行先として各自治体が占める割合)をみると、つくば市からの通勤・通学依存度(つくば市居住者の通勤・通学先の構成比)は、土浦市の割合が最も高く(6.9%)、次いで、牛久市(2.4%)、常総市(2.1%)の順となっています。また、周辺自治体のつくば市への通勤・通学依存度(周辺自治体居住者の通勤・通学先に占めるつくば市の構成比)は、牛久市が最も高く(15.1%)、次いで、土浦市(14.0%)、つくばみらい市(13.2%)の順となっています。

表 つくば市と周辺自治体との通勤・通学人口と依存度

(人)

市町村	つくば市からの通勤・通学	
		依存度
土浦市	8,772	6.9%
牛久市	2,982	2.4%
常総市	2,623	2.1%
つくばみらい市	2,533	2.0%
下妻市	1,600	1.3%
阿見町	1,424	1.1%
取手市	1,186	0.9%
守谷市	1,173	0.9%
筑西市	1,098	0.9%
龍ヶ崎市	915	0.7%
かすみがうら市	672	0.5%
石岡市	556	0.4%
桜川市	317	0.3%

(人)

市町村	つくば市への通勤・通学		
		各市町村の 通勤・通学人口	依存度
牛久市	6,090	40,368	15.1%
土浦市	9,799	69,838	14.0%
つくばみらい市	3,401	25,776	13.2%
下妻市	2,457	22,901	10.7%
阿見町	2,726	25,792	10.6%
常総市	3,215	32,131	10.0%
かすみがうら市	1,478	22,221	6.7%
桜川市	1,338	20,503	6.5%
守谷市	2,268	34,919	6.5%
龍ヶ崎市	1,900	37,550	5.1%
筑西市	2,449	51,604	4.7%
石岡市	1,550	35,001	4.4%
取手市	1,760	47,731	3.7%

(人)

つくば市 通勤・通学人口	126,767	
-----------------	---------	--

出典)国勢調査(令和2年(2020年))より作成

●茨城県外との通勤通学流動

茨城県外との広域の移動は、東京都との通勤・通学の移動が最も多く、約 1.2 万人となっています。また、東京都との移動は、流入に比べ、流出が多いのが特徴です。このほか、つくばエクスプレス及び JR 常磐線が通る千葉県との移動も 8,000 人弱となっています。

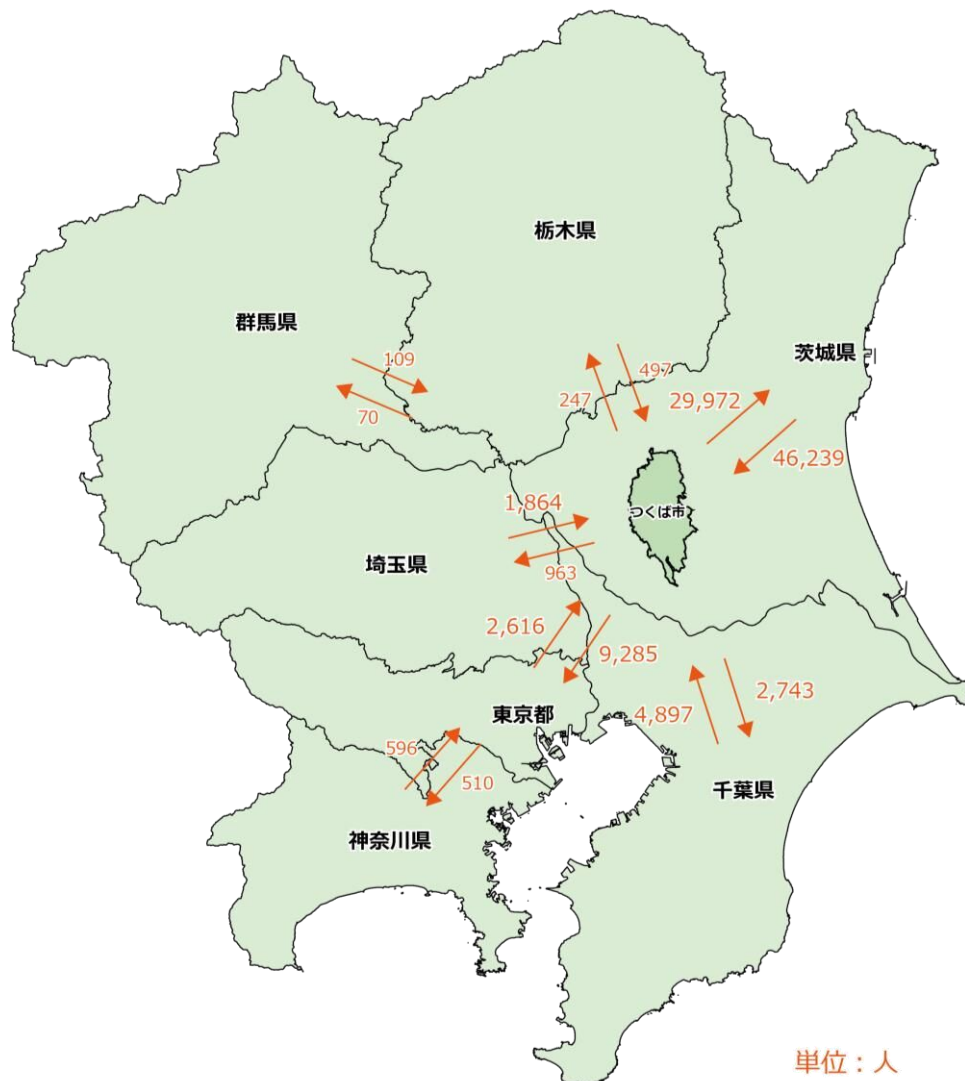


図 つくば市と茨城県外等との通勤・通学の流動

出典)国勢調査(令和2年(2020年))より作成

●市外からの来訪者の目的地(平日)

平日の市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地は、筑波大学のほか、イオンモールつくばやイーアスつくば、コストコつくば倉庫店などの大型商業施設や、筑波大学附属病院、筑波学園病院といった病院周辺の地域が多い傾向にあります。

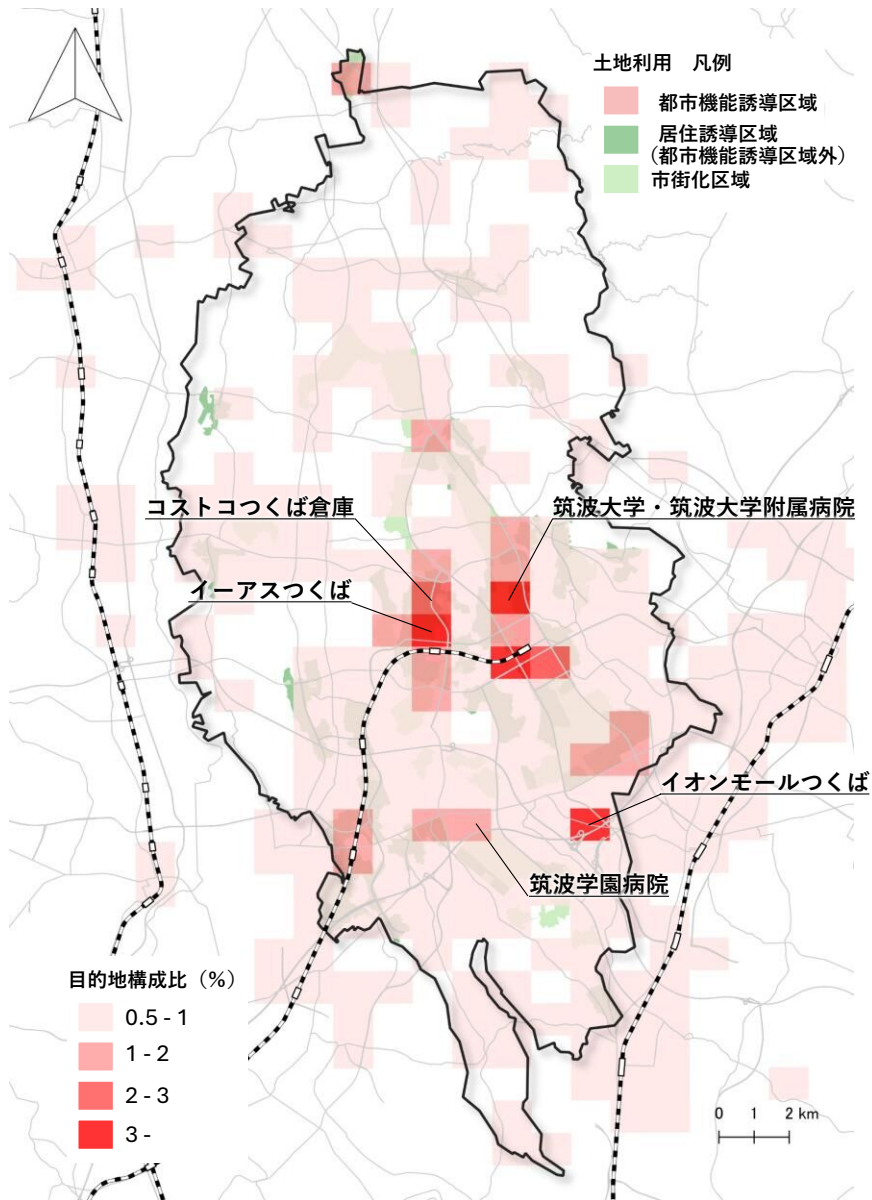


図 市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地(平日)

出典)混雑統計(令和5年(2023年)7月～令和6年(2024年)6月)より作成

「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

※「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

●つくばエクスプレスを利用した市外からの来訪者の目的地(平日)

平日につくばエクスプレスを利用した市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地は、つくばエクスプレスの駅周辺のほか、筑波大学周辺や市内に点在する研究所や工業団地のあるエリアが多い傾向となっています。つくばエクスプレス駅からこれらの地域への移動には、幹線交通である「路線バス」や「つくバス」が運行されています。

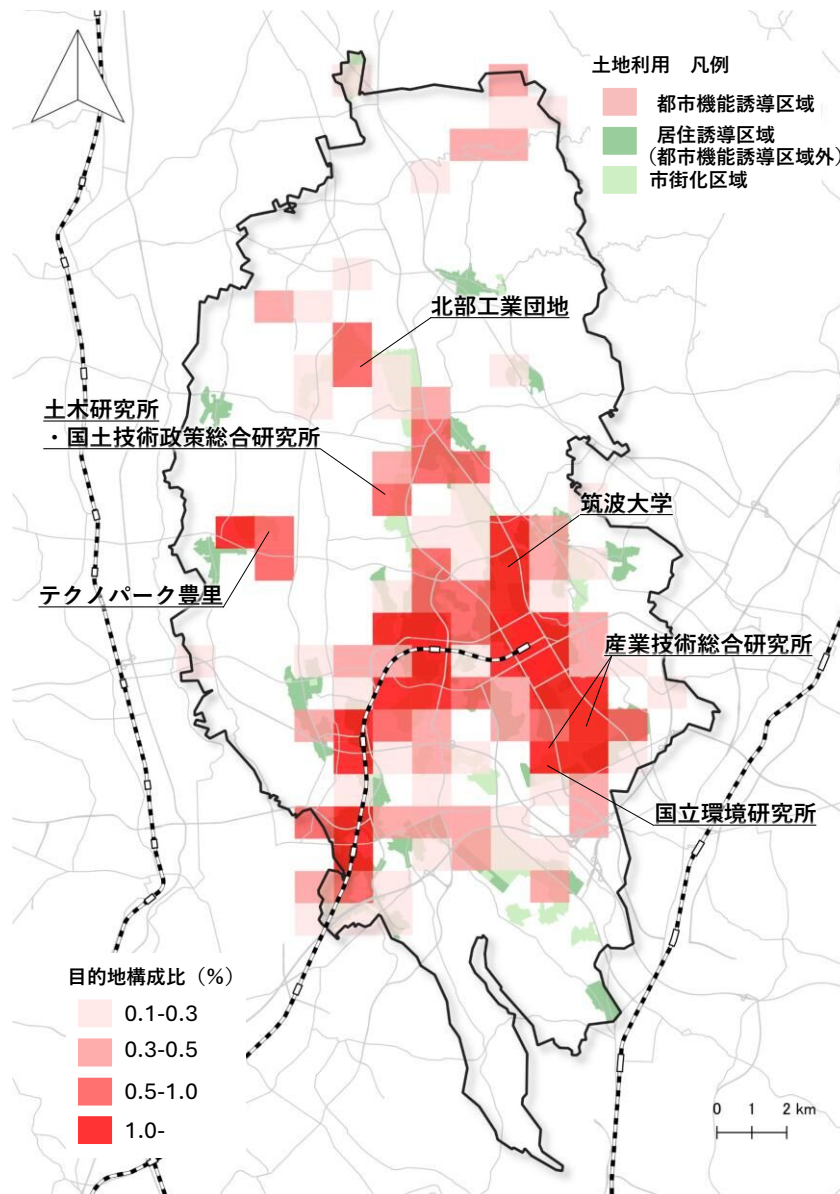


図 つくばエクスプレスを利用した市外からの来訪者(市内居住者(推定)を除く)の目的地(平日)

出典)混雑統計(令和5年(2023年)7月～令和6年(2024年)6月)より作成

「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD.

※「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

(10) 地域公共交通の運行状況

●鉄道

鉄道は、つくばエクスプレスが市内及び東京方面との広域幹線交通として機能しており、つくば市内の 4 駅(つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅)を結んで運行しています。また、周辺自治体には JR 常磐線及び関東鉄道常総線が運行しています。

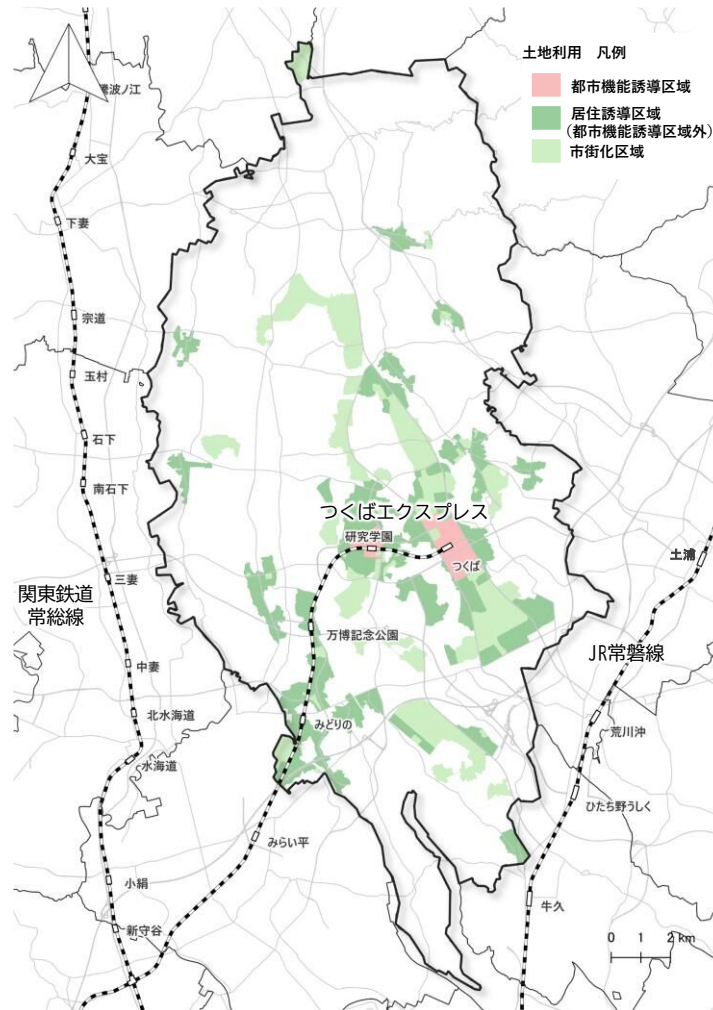


図 鉄道路線図(令和 7 年(2025 年))

表 鉄道の運行状況(令和 7 年(2025 年)、平日)

つくばエクスプレス		運行数 (本/日)	JR 常磐線		運行数 (本/日)
秋葉原方面	つくば駅	240	上野方面	牛久駅	135
	研究学園駅	197		ひたち野うしく駅	128
	万博記念公園駅	189		荒川沖駅	128
	みどりの駅	189		土浦駅	152
関東鉄道常総線		運行数 (本/日)			
取手方面	石下	80			
	水海道	124			

出典)各社ホームページより作成(令和 7 年(2025 年)11 月時点)

●高速バス

高速バスは、つくばセンターと国内の様々な都市間を結ぶルートで運行しています。つくばセンターから乗降できる高速バスは、東京駅、羽田空港、東京ディズニーリゾート、大阪・京都、成田空港、水戸の6路線(計107本、平日)が運行しています。

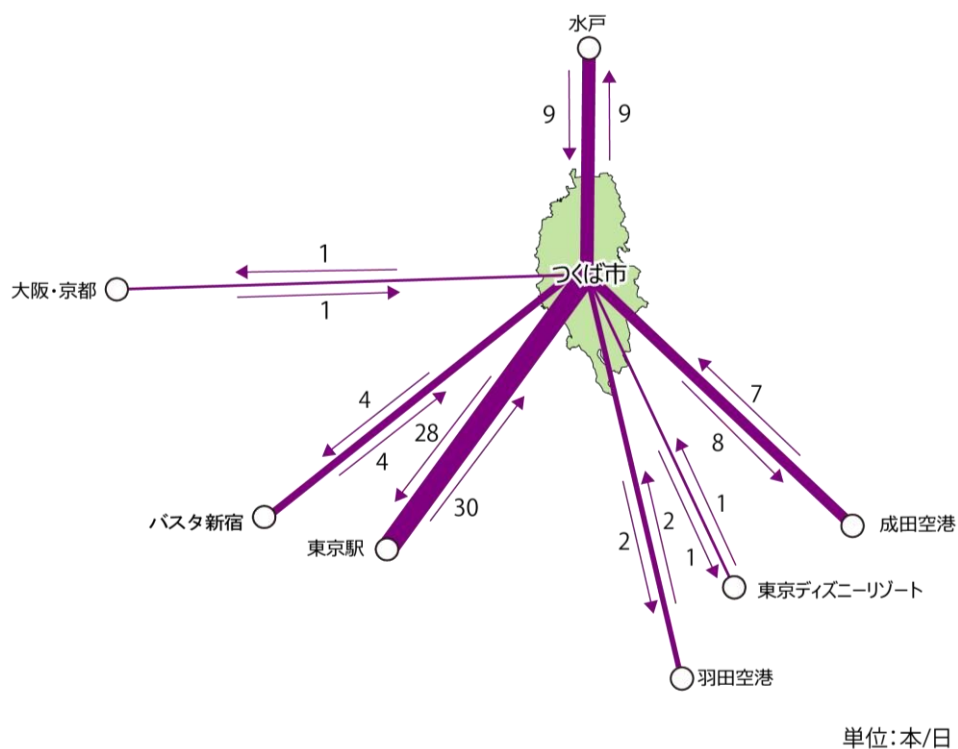


図 高速バス路線と運行本数(平日)

出典)各社ホームページより作成(令和7年(2025年)11月時点)

●路線バス

路線バスは、市内の主要拠点等を結び、交通の利便性を向上させるルートで運行しています。また、周辺自治体との広域交通手段としての役割も担っています。市内では、関東鉄道株式会社、ジェイアールバス関東株式会社の2社が運行しています。

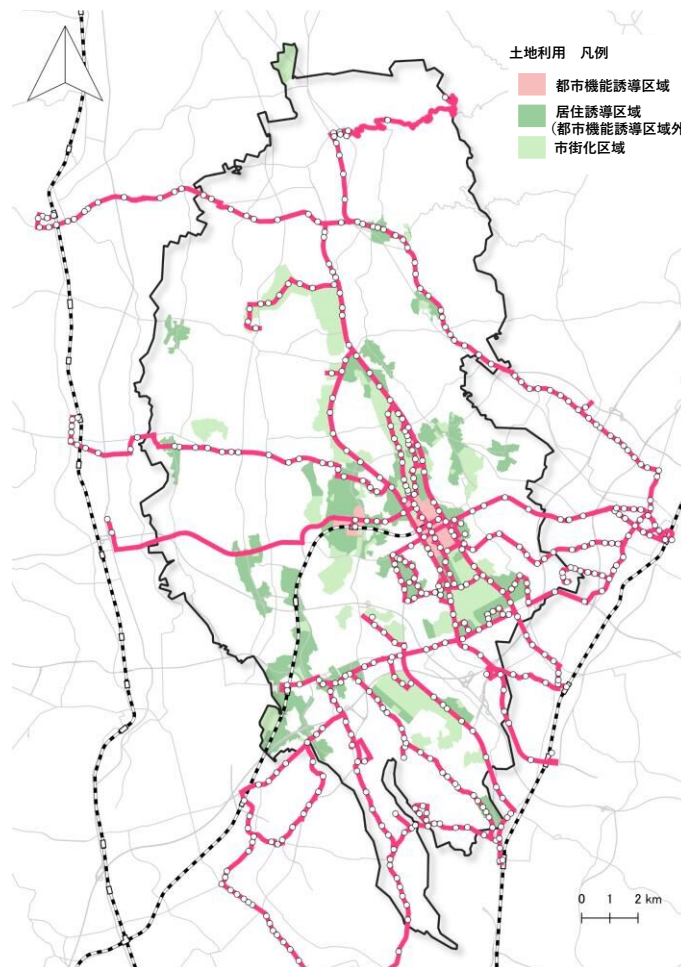


図 路線バス路線図(令和7年(2025年))

表 路線バスの運行状況(令和7年(2025年)、平日)

路線名	運行数 (本/日)	路線名	運行数 (本/日)
つくばセンター⇄つくばセンター(筑波大学病院入口経由)	90	つくばセンター⇄つくばセンター(二の宮経由)	28
土浦駅 ⇄ つくばセンター(千束町経由)	71	つくばセンター⇄つくばセンター(松代一丁目経由)	27
荒川沖駅西口 ⇄ つくばセンター	58	土浦駅 ⇄ 筑波山口	26
ひたち野うしく駅 ⇄ つくばセンター(関東鉄道)	37	土浦駅 ⇄ 桜ニュータウン	26
ひたち野うしく駅 ⇄ つくばセンター(ジェイアールバス関東株式会社)	28	荒川沖駅西口 ⇄ イオンモールつくば	26
牛久駅 ⇄ 谷田部車庫	28		

出典)各社ホームページより作成(令和7年(2025年)11月時点)

※上下計25本/日以上路線のみ掲載

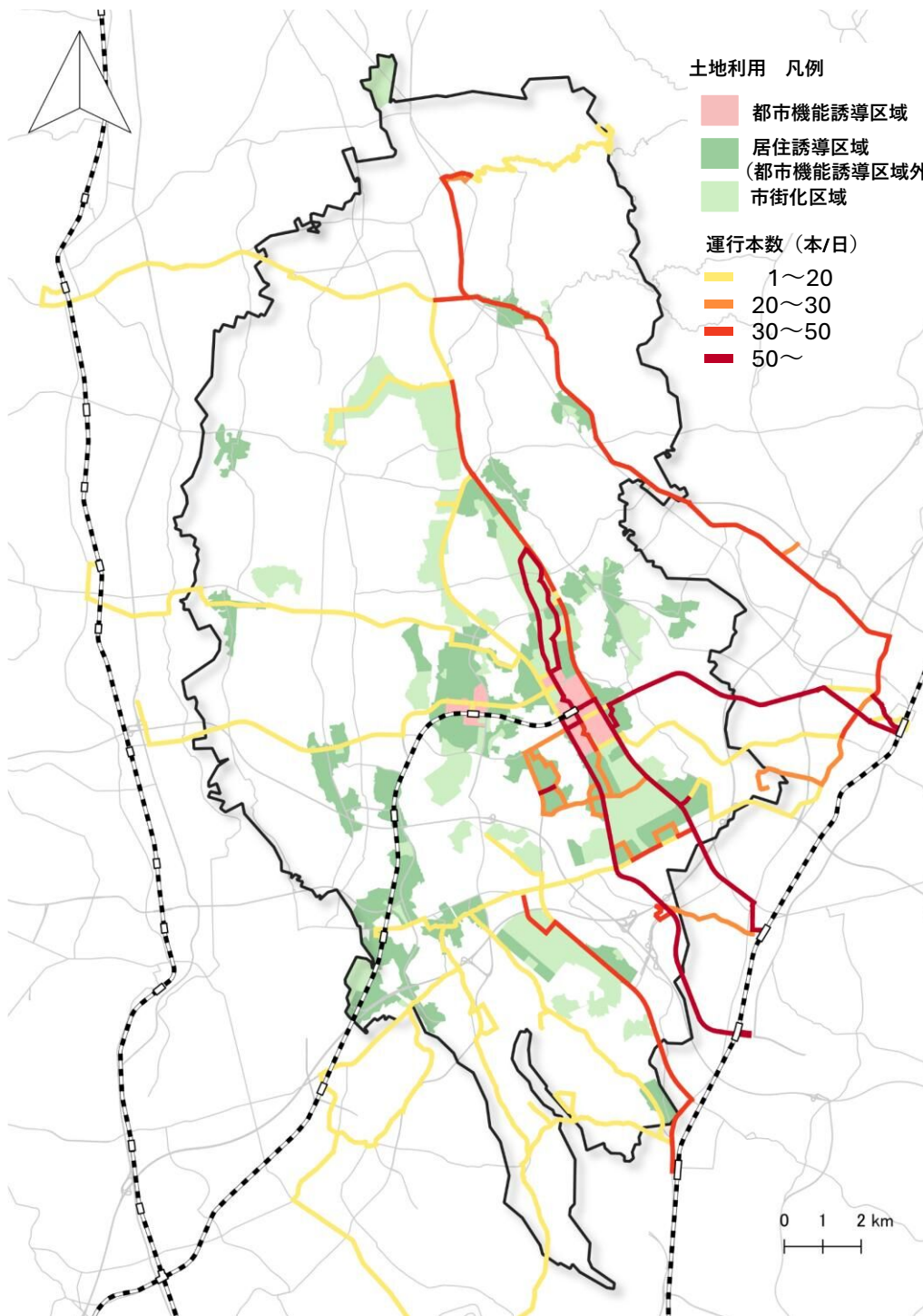


図 路線バスの運行本数(令和 7 年(2025 年)、平日)

出典)各社ホームページより作成(令和 7 年(2025 年)11 月時点)

●つくバス

つくバスは、路線バスを補完し、「鉄道駅等と地区の核となる拠点を結ぶ地域公共交通」として運行しているコミュニティバスであり、つくばエクスプレスの市内 4 駅及び JR 常磐線牛久駅と各地域の核となる拠点を結んでいます。現在、北部シャトル、小田シャトル、作岡シャトル、吉沼シャトル、上郷シャトル、西部シャトル、みどりのシャトル、南部シャトル、谷田部シャトル、自由ヶ丘シャトル、荃崎シャトル、の計 11 路線が運行しています。

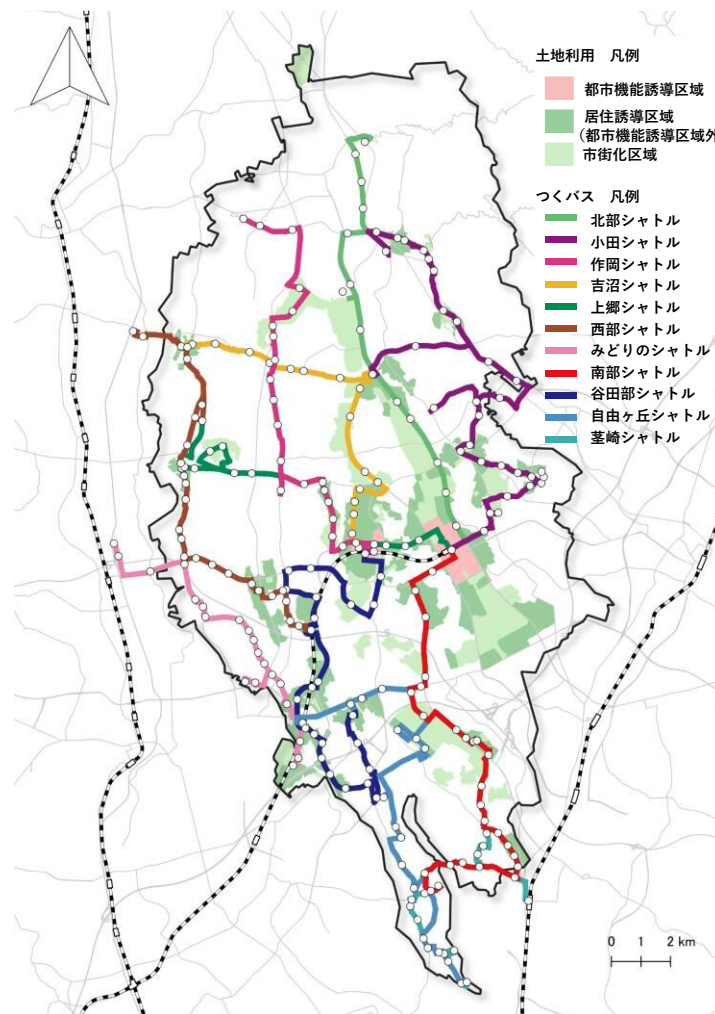


図 つくバス路線図(令和 7 年(2025 年))

表 つくバスの運行状況(令和 7 年(2025 年)、平日)

路線名	運行数 (本/日)	路線名	運行数 (本/日)
北部シャトル	51	みどりのシャトル	14
小田シャトル	22	南部シャトル	52
作岡シャトル	28	谷田部シャトル	27
吉沼シャトル	20	自由ヶ丘シャトル	18
上郷シャトル	20	荃崎シャトル	20
西部シャトル	10		

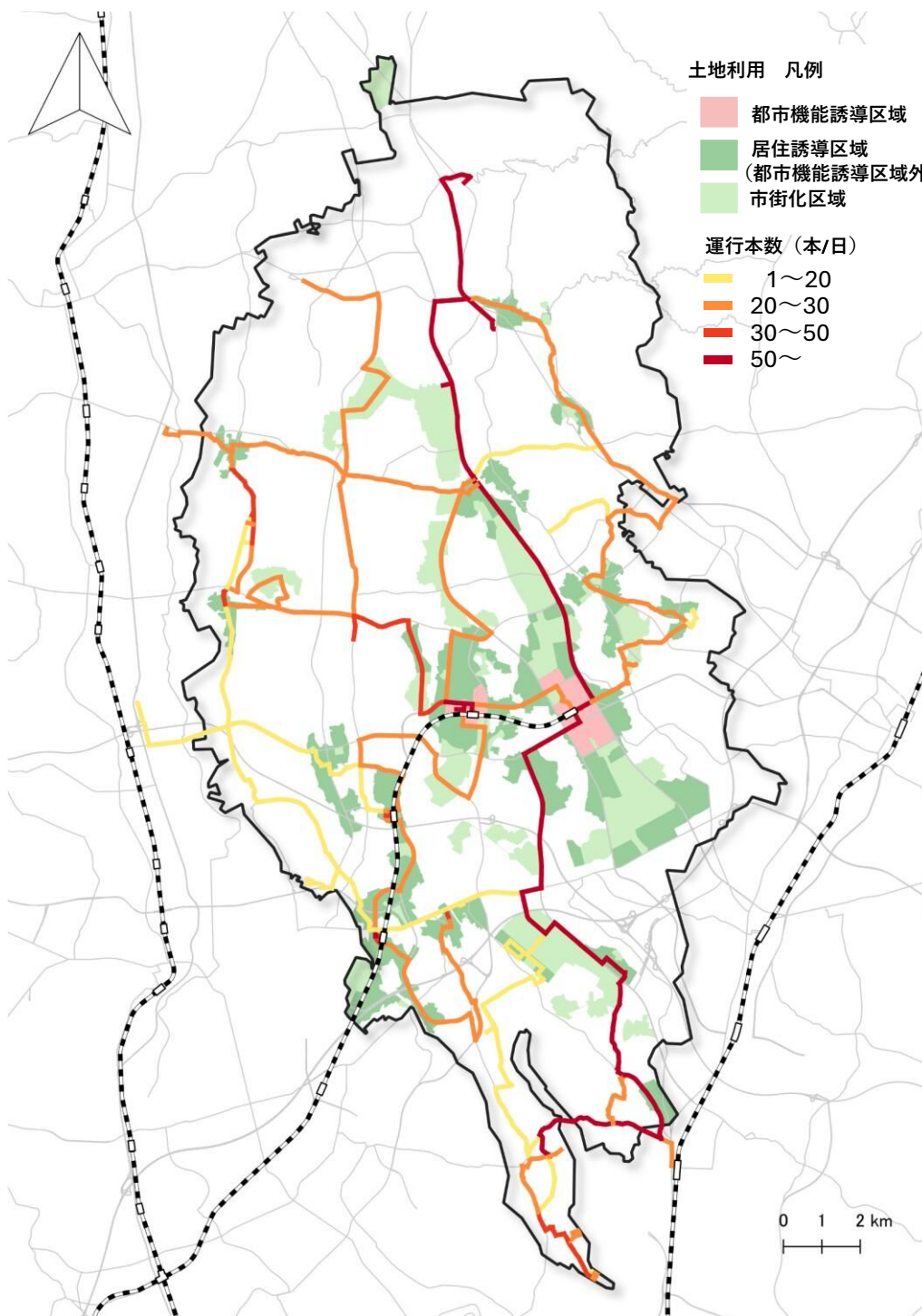


図 つくバスの運行本数(令和 7 年(2025 年)、平日)

●つくばね号

つくばね号は、高齢化率が高い筑波地区において、幹線の交通結節点に接続する支線として、市民の「日常生活の足」を確保する定時定路線型バスです。筑波中央病院から筑波ふれあいの里入口(つくば湯)の間を結び、途中、神郡東～館の間はフリー乗降が可能です。運賃は200円均一です。



図 つくばね号路線図(令和7年(2025年))

●つくたく

つくたくは、路線バスやつくバスの利用が難しい地域を中心に「日常生活における移動」を目的に運行されているオンデマンド交通です。希望する時間帯と乗降場所を事前に予約することで、自宅近くから目的地付近のつくたく乗降場所まで利用することができます。市内 5 地区の同一地区内か、地区に隣接する特例ポイント、もしくは市内各地からつくば駅や研究学園駅周辺に設置されている 9 か所の「共通ポイント」間で利用することができます。

令和7年度(2025 年度)に、AI オンデマンドシステムを導入し、システムによる自動配車及び web 予約が可能となりました。



図 つくたく運行エリア(令和 7 年(2025 年))

表 つくたくの運行状況(令和 7 年(2025 年))

地区名	運行車両 (台)
筑波地区	2
大穂・豊里地区	3
桜地区	4
谷田部地区	9
茎崎地区	2

※地区外への応援運行も状況に応じて行われている

●広域連携バス

つくば市では、隣接する自治体との広域連携の観点から筑西市・桜川市とつくば市の間で広域連携バスを、常総市・下妻市との間につくバスによる広域連携を実施しています。

表 広域連携バスの状況

隣接自治体	広域連携の内容
筑西市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 筑波山口(つくば市)～下館駅北口(筑西市)間で筑西市広域連携バスを運行。 ・ 1 乗車 200 円で、つくバスと筑西市広域連携バスを乗り継いだ場合 100 円割引が適用。
桜川市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 筑波山口(つくば市)～岩瀬駅(桜川市)間で広域連携バス「ヤマザクラ GO」を運行。 ・ 1 乗車 200 円で、つくバスとヤマザクラ GO を乗り継いだ場合 100 円割引が適用。
常総市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道の駅常総で、つくバス「みどりのシャトル」と JOYBUS「日曜日石下駅ルート」が接続。
下妻市	<ul style="list-style-type: none"> ・ やすらぎの里しもつまで、つくバス「吉沼シャトル・西部シャトル」と「下妻・つくば連携バス」が接続。
つくばみらい市	<ul style="list-style-type: none"> ・ みらい号のきぬ医師会病院・みらい平駅ルートがみどりの駅で接続。

●タクシー

つくば市内には、計 17 のタクシー事業者が本社または営業所を設置しています。また、桜地区の 8 社をはじめ、筑波地区に 3 社、豊里地区と大穂地区と谷田部地区に各 2 社が展開しており、市内全域をカバーしています。

表 つくば市内に営業所のあるタクシー事業者

会社名	所在地	
植松タクシー(有)	つくば市沼田 282-1	筑波地区
心結タクシー(有)	つくば市北条 192	
登坂タクシー(有)	つくば市作谷 1027-2	
(有)旭タクシー	つくば市今鹿島 2492-2	豊里地区
(株)上郷タクシー	つくば市上郷 1264-1	
大曾根タクシー(株)	つくば市花畑 3-19-4	大穂地区
新栄タクシー(有)	つくば市篠崎 792-2	
京成タクシー茨城(株) つくば学園営業所	つくば市梅園 2-1-9	桜地区
新興タクシー(有)	つくば市上ノ室 1207-1	
(有)松見タクシー	つくば市吾妻 3-10-1	
(株)フジ急	つくば市天久保 2-7-9	
(有)天川タクシー 学園並木営業所	つくば市大角豆字名浜 2010-69	
土浦タクシー(株) つくば中央営業所	つくば市倉掛 856	
土浦第一交通(株) つくば営業所	つくば市横町 695-5	
(有)大和タクシー 本社	つくば市天久保 1-7-18	
(有)佐藤タクシー	つくば市谷田部 2014-2	谷田部地区
つくばタクシー(株)	つくば市上横場 429-8	

出典)茨城県ハイヤー・タクシー協会、筑波学園タクシー協同組合HPより作成(令和 7 年(2025 年)11 月)

●地域連携公共ライドシェア

交通空白地における住民や来訪者の移動手段の確保を目的に、4 市(つくば市、土浦市、下妻市、牛久市)が連携して、令和7年(2025 年)1月から自家用有償旅客運送サービスを実施しています。

「つくば・土浦エリア」「筑波山エリア」「下妻エリア」「牛久エリア」の 4 エリアで運行しており、このうち、「つくば・土浦エリア」「筑波山エリア」の 2 エリアがつくば市の市域が該当するエリアです。利用に当たっては web システムへの会員登録が必要となります。システム上で予約申込を行い、ドライバーが受諾することで予約成立となり、ドライバーの自家用車に乗って乗車地から目的地まで移動することができます。

表 「つくば・土浦エリア」「筑波山エリア」の運行概要

	つくば・土浦エリア	筑波山エリア
運行 エリア	桜ニュータウンエリア(つくば市)及び天川 団地(土浦市)を含む周辺エリア	筑波山口～筑波山つづけ丘駐車場
運行 時間	平日・土曜 6:00～8:00/17:00～21:00 日曜日・祝日 6:00～21:00 ※年末年始(12/29～1/3)は運休	平日・土日祝 18:00～20:00 ※年末年始(12/29～1/3)は運休
運賃	おとな: 事前申込 600 円、直前申込:800 円 こども(小学生): 事前申込 300 円、直前申込:400 円 幼児(未就学児): 無料	おとな:1,000 円 こども(小学生):500 円 幼児(未就学児):無料

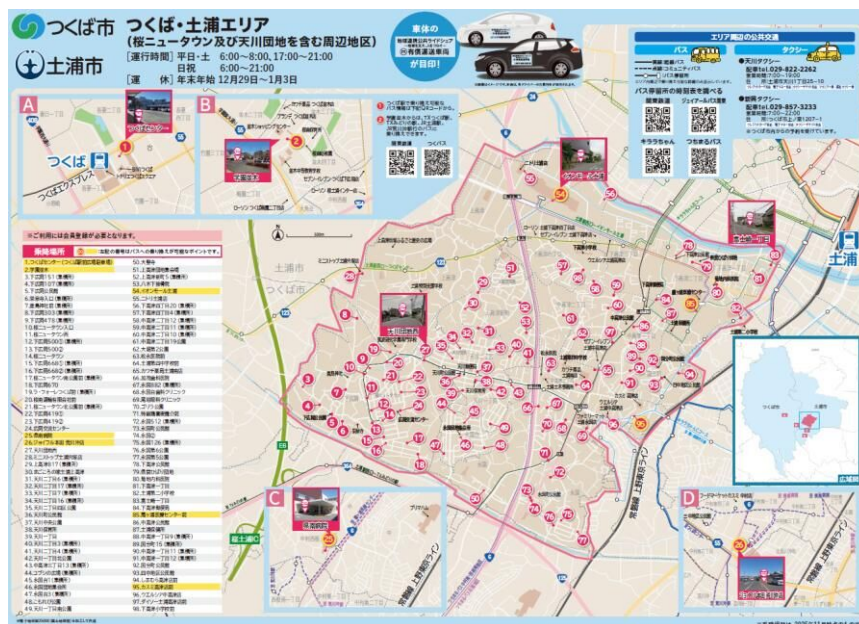


図 つくば・土浦エリアの運行エリア



図 筑波山エリアの運行エリア

●つくチャリ

つくば市の地域公共交通を補完する新しい移動手段と位置付けているシェアサイクルです。

スマートフォンの専用アプリを用いて、各地に配置されたサイクルポート(シェアサイクル貸出・返却場所)間を自由に移動でき、24 時間利用可能です。往復の利用はもちろん、片道のみ利用も可能で、まちなかの観光、通勤・通学、ショッピングなど様々なシーンで利用できます。利用料(税込)は、15 分あたり 77 円(上限 8 時間あたり 1,500 円)で、8 時間超過後は、再度 15 分あたり 77 円の課金が再開します。

🚲 サイクルポートマップ (2025 年 4 月 1 日現在)



図 つくチャリのサイクルポートマップ

(11) 地域公共交通の利用状況

●鉄道

つくばエクスプレスは、市内 4 駅のうち「つくば駅」の乗車人数が最も多く、令和 6 年度(2024 年度)時点で 1 日当たり約 18 万人が乗車しています。令和 2 年度(2020 年度)以降、新型コロナウイルス流行によって利用者が減少したものの、最近では復調傾向にあります。

JR 常磐線は、つくば市と路線バス等で接続する 4 駅の中では、「土浦駅」の乗車人数が最も多く、令和 6 年度(2024 年度)時点で 1 日当たり約 1.44 万人が乗車しています。また、各駅とも乗車人数は新型コロナウイルスの流行による利用者の減少から、復調傾向にあります。

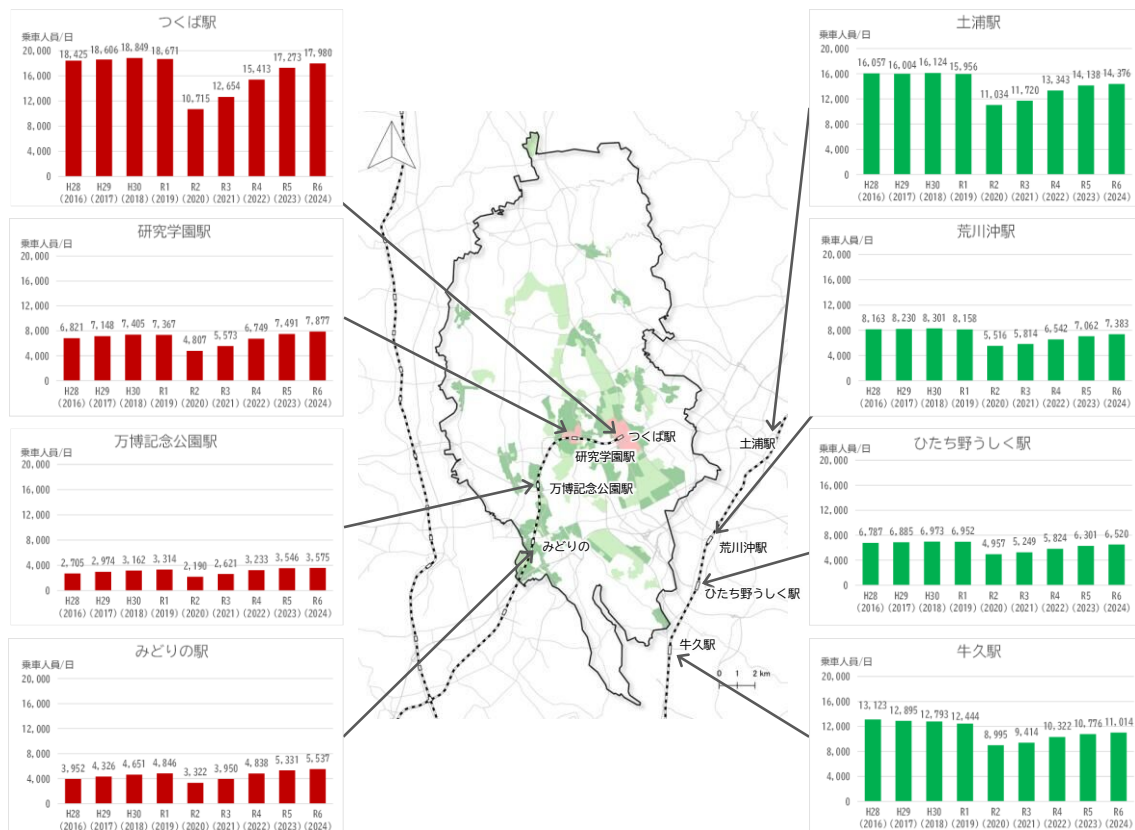


図 鉄道駅利用者数の推移

出典)鉄道各社HP(1日当たり平均乗車人数)より作成

●路線バス

路線バス(関東鉄道が運行する路線のみ)は、平日は1日当たり約1.1万人、日曜は約0.6万人が利用しています(つくば市に乗り入れる路線が対象)。平日は、朝夕の通勤通学時間帯で利用が多く、日曜はピーク時間帯がない点が特徴です。

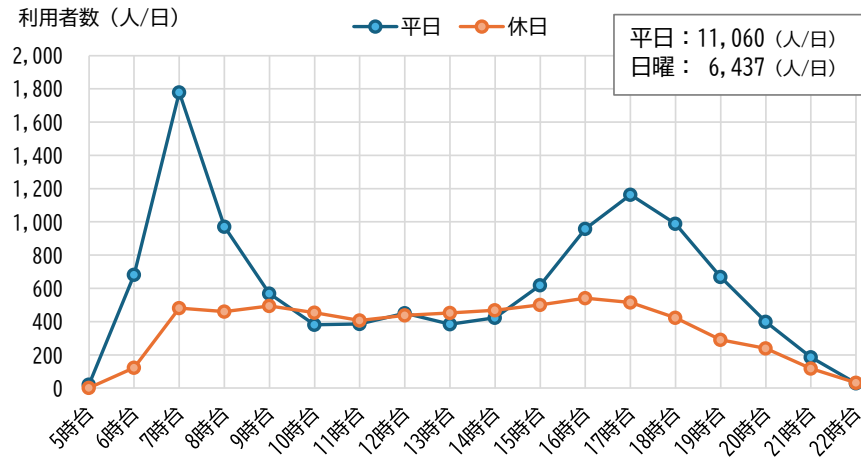


図 時間帯別利用者数(路線バス)

出典)交通系 IC カードデータ(令和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)

利用者の多いバス停留所は、平日・日曜どちらもつくばセンターと筑波大学周辺に集中しています。また、日曜になると、観光地である筑波山神社入口や大型商業施設のイオンモールつくばの利用が多くなっています。

表 バス停留所の利用者数上位10位と全体乗降客数に占める割合

順位	平日			休日		
	上位停留所名	乗降客数 (人/日)	占める 割合	上位停留所名	乗降客数 (人/日)	占める 割合
1	つくばセンター	6,171	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)

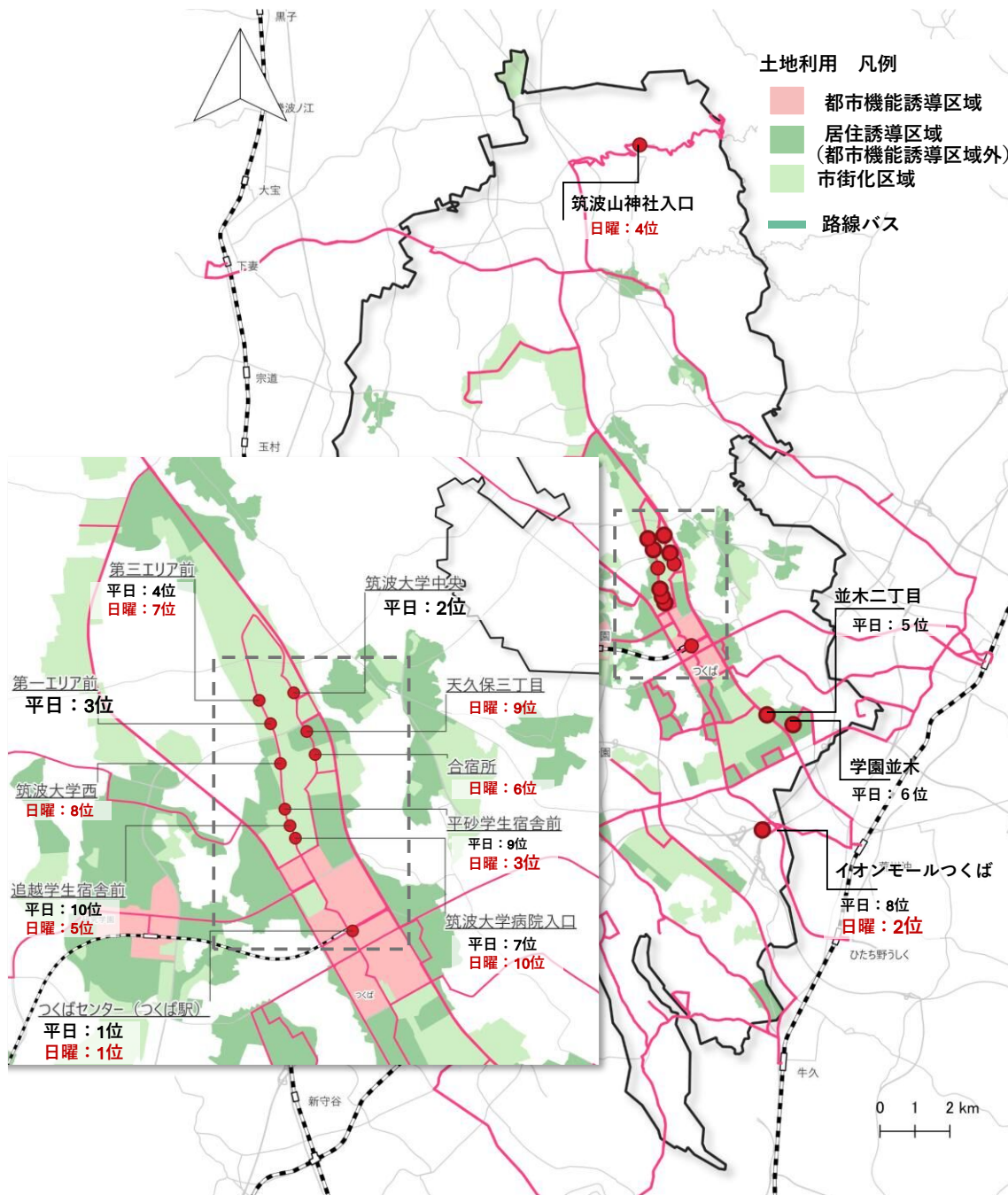


図 バス停留所別乗降客数(路線バス、つくば市内停留所)

出典)交通系 IC カードデータ(令和 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)

平日乗降者数の約4割を占める「つくばセンター」利用者の降車バス停留所(つくばセンター降車の場合は乗車バス停留所)は、つくば市とつくば市外の移動(乗降バス停留所の一方がつくば市内、もう一方がつくば市外)の場合、定期券利用は JR 常磐線駅や市外の高校への利用が多くなっています。また、交通系 IC カード利用者も同様の傾向にあります。

表 つくばセンター利用者の降車(または乗車)バス停留所(市内⇄市外利用、平日)

順位	定期券利用			交通系ICカード利用		
	つくばセンター利用者の 出発(到着)元バス停	利用者数 (人/日)	占める 割合	つくばセンター利用者の 出発(到着)元バス停	利用者数 (人/日)	占める 割合
1	学園並木	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%	平砂学生宿舍前	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)

つくば市内の移動(乗降バス停留所が両方ともつくば市内)の場合は、定期券利用、交通系 IC カード利用ともに、市内の研究所や医療施設の最寄りバス停が多い傾向にあります。

表 つくばセンター利用者の降車(または乗車)バス停(市内利用、平日)

順位	定期券利用			交通系ICカード利用		
	つくばセンター利用者の 出発(到着)元バス停	利用者数 (人/日)	占める 割合	つくばセンター利用者の 出発(到着)元バス停	利用者数 (人/日)	占める 割合
1	土浦駅	281	47.6%	土浦駅	267	46.7%
2	千束町	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%	千束町	18	3.2%
5	土浦一高前	17	2.9%	牛久栄進高校	16	2.8%
6	田中一丁目	16	2.7%	土浦監督署・ハローワーク入口	10	1.8%
7	ひたち野うしく駅	16	2.7%	三中地区公民館南	9	1.6%
8	土浦監督署・ハローワーク入口	15	2.5%	桜町三丁目	8	1.4%
9	牛久栄進高校	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)

●つくバス

つくバスの年間利用者数は、平成 23 年度(2011 年度)以降年々増加し、平成 30 年度(2018 年度)は年間 105.3 万人に達しました。その後、令和元年度(2019 年度)以降は路線再編や年度末の新型コロナウイルス感染症の流行等により、一時利用者が減少したものの、令和 5 年度(2023 年度)は年間 113.3 万人と過去最高の利用者数となりました。

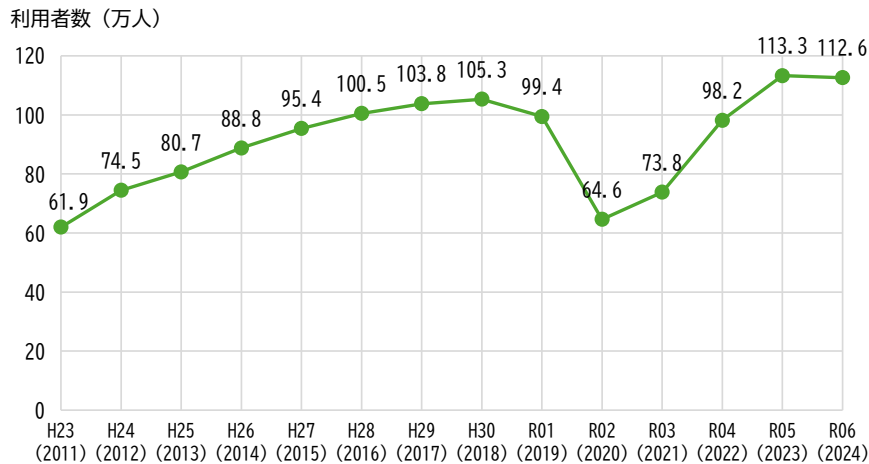


図 つくバス利用者数の推移

出典)つくバス利用実績(平成 23 年度(2011 年度)～令和 6 年度(2024 年度))より作成

路線別では、北部シャトルの利用が最も多く、次いで南部シャトルの利用者が多くなっています。各路線とも、新型コロナウイルスの影響によって、一時期大幅に利用者が減少したものの、令和 5 年度(2024 年度)は新型コロナウイルスの流行以前と同程度の水準か、それ以上の利用者数となっています。

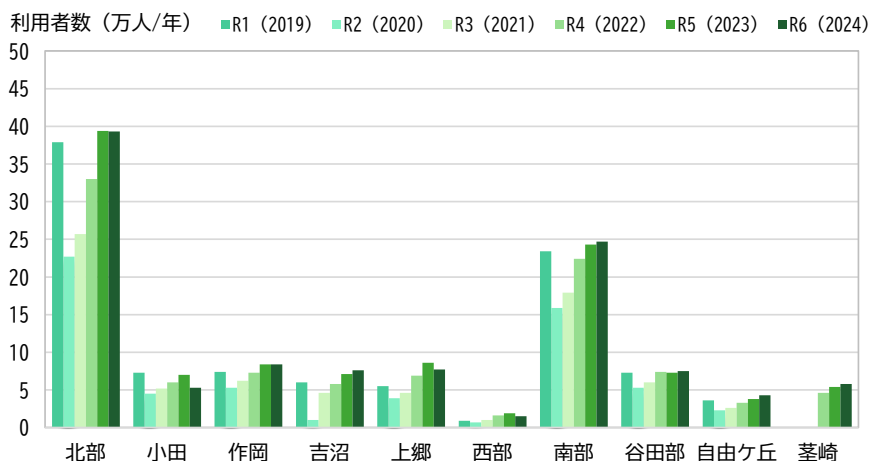


図 つくバス路線別利用者数の推移

出典)つくバス利用実績(令和元年度(2019 年度)～令和 6 年度(2024 年度))より作成

バス停留所別の利用者数は、つくばセンターが 826 人/日と最も多く、全体の約 1/4 を占めています。次いで、研究学園駅、大穂窓口センターの順で利用者数が多くなっています。また、乗降者数が多いバス停留所の傾向として、つくばエクスプレス駅の乗り換えバス停留所や、周囲に研究施設などが集積しているバス停留所が多い点が特徴となっています。

表 つくバス:バス停留所別乗降者数(平日休日計)

順位	バス停名	乗降者人数 (人/日)	割合
1	つくばセンター	826	26.1%
2	研究学園駅	231	7.3%
3	大穂窓口センター	185	5.8%
4	花畑	108	3.4%
5	みどりの駅	103	3.3%
6	農林団地中央	90	2.8%
7	テクノパーク桜入口	73	2.3%
8	高エネルギー加速器研究機構	71	2.2%
9	谷田部車庫	66	2.1%
10	筑波交流センター	61	1.9%
11	牛久駅西口	59	1.9%
12	筑波山口	49	1.5%
13	豊里の杜	44	1.4%
14	理化学研究所	39	1.2%
15	万博記念公園駅	37	1.2%
16	牧園中央	35	1.1%
17	吉沼	31	1.0%
18	天久保	31	1.0%
19	松代一丁目	29	0.9%
20	新山	25	0.8%
21	ウェルネスパーク	24	0.7%
22	荳崎窓口センター	21	0.7%
23	松代	21	0.7%
24	東光台五丁目	20	0.6%
25	春日二丁目	18	0.6%
26	北部工業団地中央	18	0.6%
27	高見原中央	17	0.5%
28	高崎中央	17	0.5%
29	東光台体育館	16	0.5%
30	高見原南	16	0.5%

出典)つくバス利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

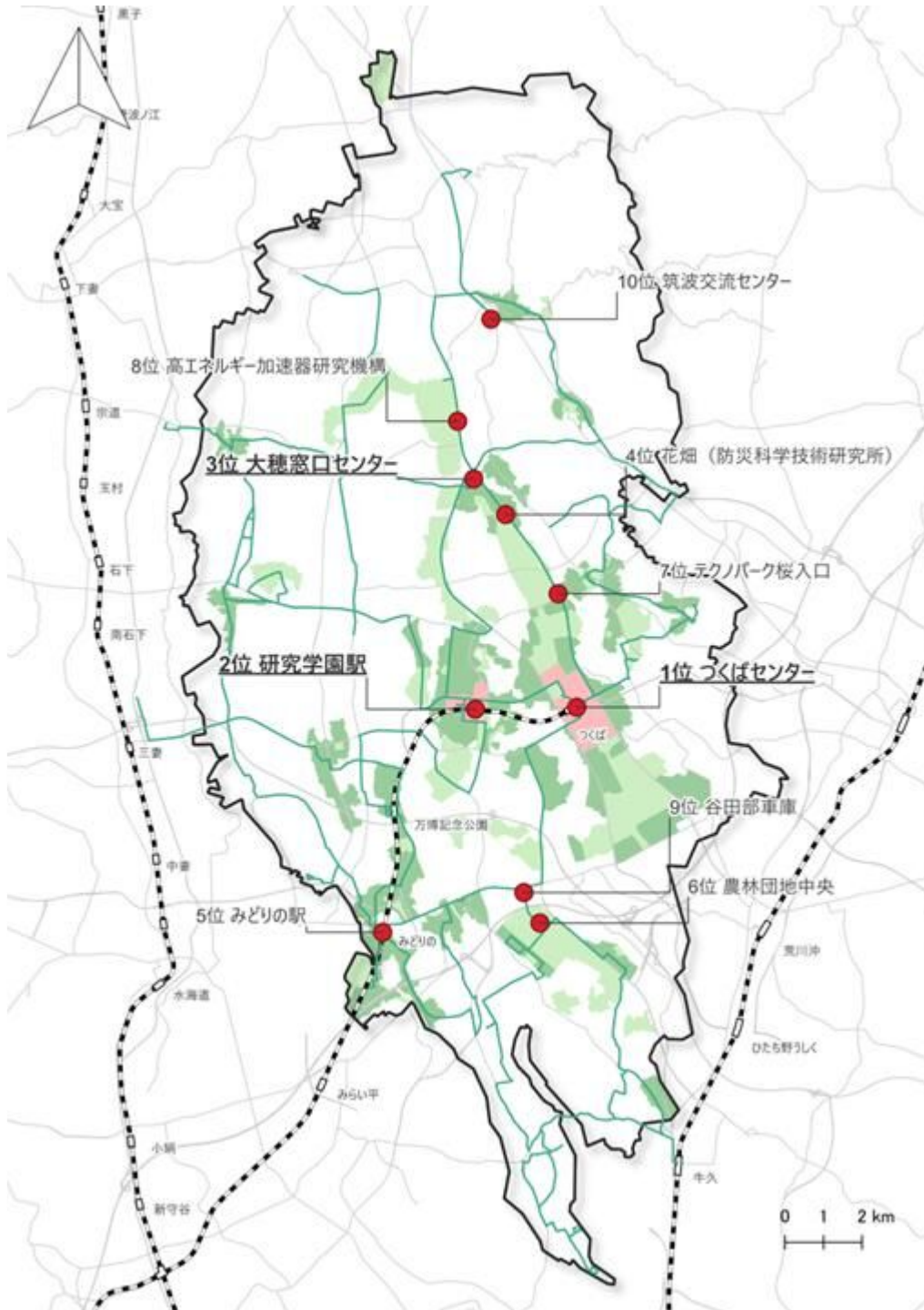
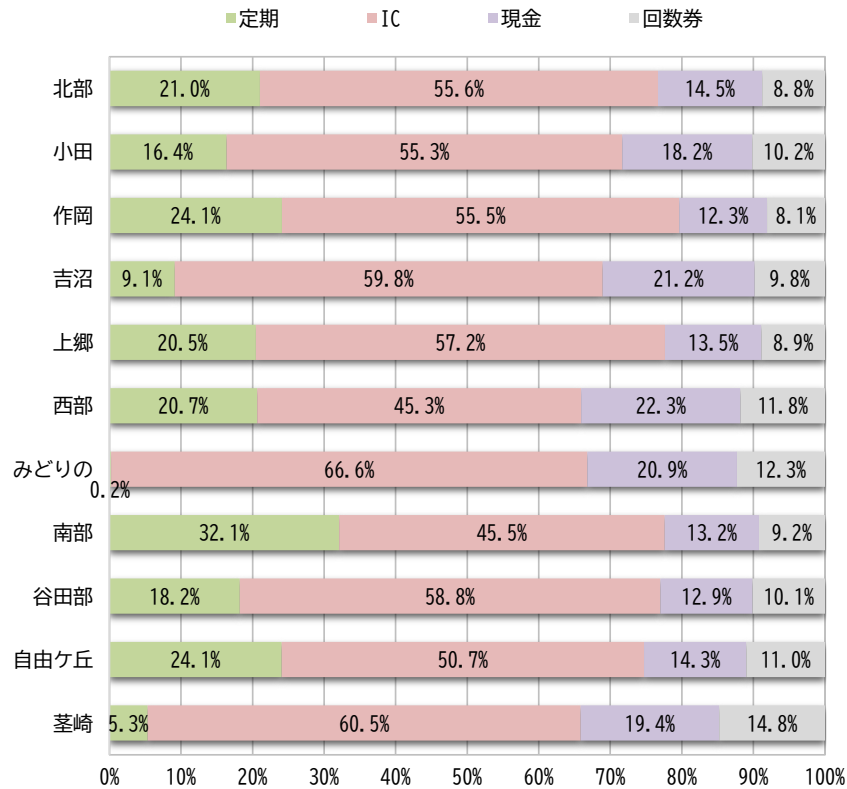


図 つくバス停留所の日平均乗降者数上位 10 位(平日休日計)

出典)つくバス利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

路線別に定期券、交通系 IC カード、現金、回数券の利用割合(運賃収入ベース)をみると、定期券割合が 2 割を超えているのは、北部、作岡、上郷、西部、南部、自由ヶ丘シャトルとなっており、このうち、南部シャトルは 3 割を超えています。路線ごとに定期利用の多い路線と交通系 IC カード利用や現金の多い路線に特徴が分かれています。



※令和6年(2024年)10月に(旧)西部シャトルが(新)西部シャトルとみどりのシャトルに分割
上記の西部シャトルは新旧の合計となっている

図 定期券、交通系 IC カード、現金、回数券の利用割合(運賃収入ベース、路線別、平日休日計)

出典)つくバス利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

つくばスの交通系 IC カード利用者の乗降バス停の組合せ(OD)は、各路線とも、つくばエクスプレスの駅と企業や研究所の最寄りバス停間での利用が上位を占めています。

表 路線別交通系 IC カード利用者の多い乗降バス停の組合せ(平日休日計)

路線	順位	乗降バス停	利用者数 (人/日)
北部	1	つくばセンター～大穂窓口センター北部	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～豊里の杜	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～豊里の杜	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～高須賀北	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～緑が丘団地入口	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

●つくばね号

つくばね号の年間利用者数は、令和 4 年度(2022 年度、10 月からの運行)に約 2,500 人、令和 5 年度(2023 年度)に約 6,000 人、令和 6 年度(2024 年度)には 7,000 人に達しています。

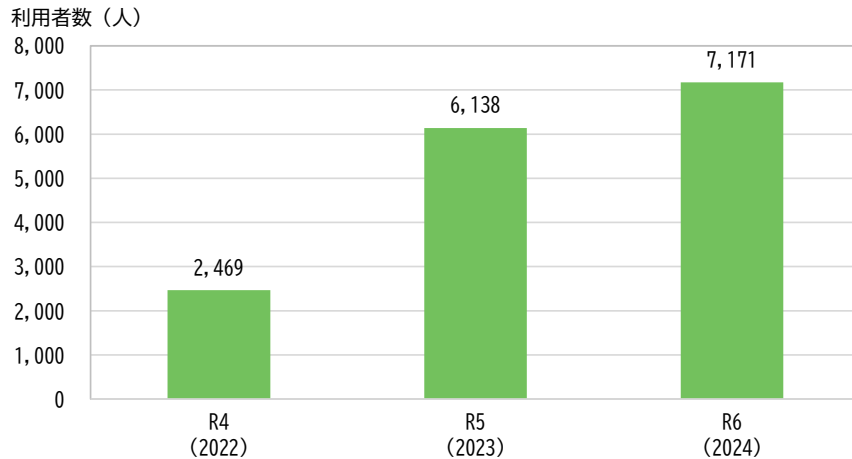


図 つくばね号利用者数の推移

出典)つくばね号利用実績(令和 4 年度(2022 年度)～令和 6 年度(2024 年度))より作成

下り便(筑波ふれあいの里(つくば湯)行)は、平日の 6 便(10 時台発)と 8 便(11 時台発)の利用が多く、朝夕よりも日中の利用が主となっています。休日は平日ほど便別利用者数に差は見られません。

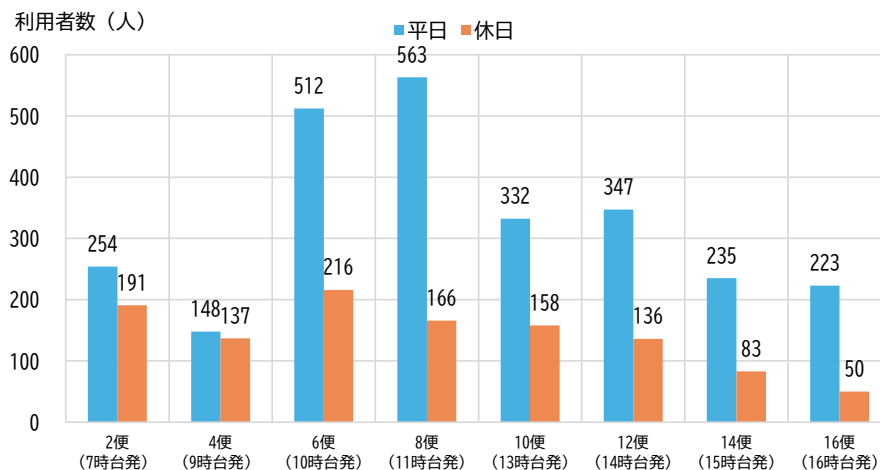


図 つくばね号便別利用者数(下り 筑波ふれあいの里(つくば湯)行)

出典)つくばね号利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

上り便(筑波中央病院行)は、第 3 便(9 時台発)の利用が最も多く、次いで、夕方の 15・17 便(17 時台発)が多くなっています。また、休日の 15・17 便の利用が平休通じて最も多くなっている点も特徴です。

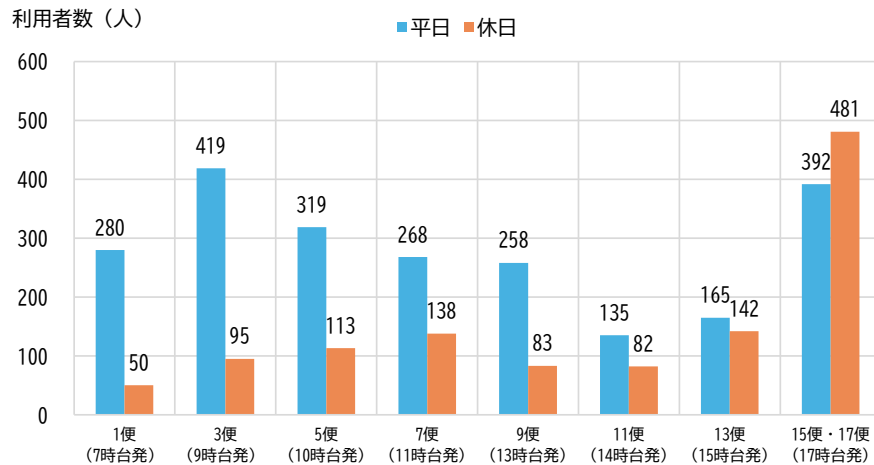


図 つくばね号便別利用者数(上り 筑波中央病院行)

出典)つくばね号利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

停留所別の乗降者数は、筑波山口が最も多く、次いで筑波山郵便局入口、筑波山神社入口の順となっています。

表 停留所別の日平均乗降者数

順位	バス停名	乗降者人数 (人/日)	割合
1	筑波山口	5.32	27.1%
2	筑波山郵便局入口	3.13	15.9%
3	筑波山神社入口	2.93	14.9%
4	カスミ筑波店	1.27	6.5%
5	筑波ふれあいの里入口(つくば湯)	1.23	6.3%
6	筑波中央病院	0.81	4.1%
7	筑波交流センター	0.76	3.9%
8	山口	0.68	3.5%
9	北条仲町	0.50	2.5%
10	沼田上坪	0.27	1.4%

出典)つくばね号利用実績(令和 6 年度(2024 年度))より作成

●つくたく

つくたくの年間利用者数は、平成 25 年度(2013 年度)以降、年間約 5 万人前後で推移していたが、新型コロナウイルスの影響により令和 2 年度(2020 年度)以降 4 万人台となりました。令和 6 年度(2024 年度)の年間利用者数は 4.8 万人と新型コロナウイルス流行以前の水準に戻りつつあります。

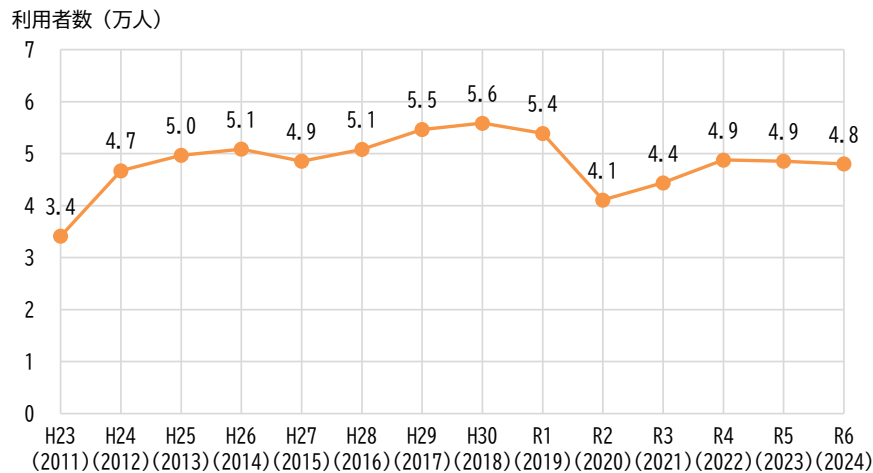


図 つくたく利用者数の推移

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

つくたくの利用が多い乗降場所は、医療施設や大型商業施設であり、その多くが共通ポイントとなっています。また、地区内での移動を主目的にした交通サービスであることから、地区内での移動や隣接する地区からの移動が主となっています。

表 利用者数上位 10 位のつくたく停と降車(乗車)地区(月平均)

(人/月)

乗車(降車) 場所	地区	降車(乗車) 地区					
		筑波	大穂・豊里	桜	谷田部	荃崎	総計
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
筑波グランドセンター前	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

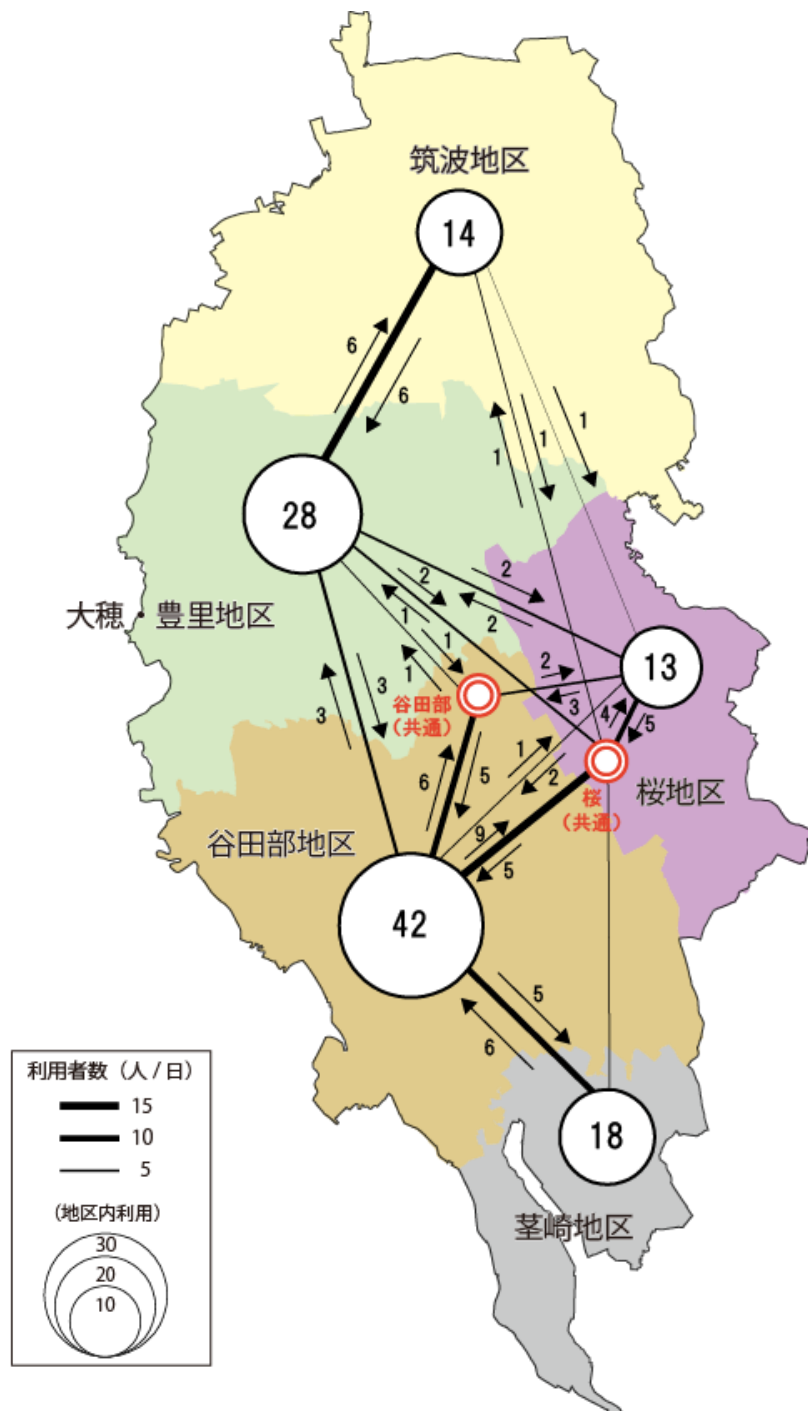


図 つくタクの利用状況(乗車・降車地、日平均)

出典)つくタク利用実績(令和5年度(2023年度)より作成

●地域連携公共ライドシェア

本格運行を開始した令和 7 年(2025 年)1 月 27 日から 10 月 31 日までの公共ライドシェア(つくば・土浦エリア、筑波山エリア)の運行人数は、つくば・土浦エリアで 246 人(ユニークユーザー25 人)、筑波山エリアで 15 人(ユニークユーザー4 人)となっています。

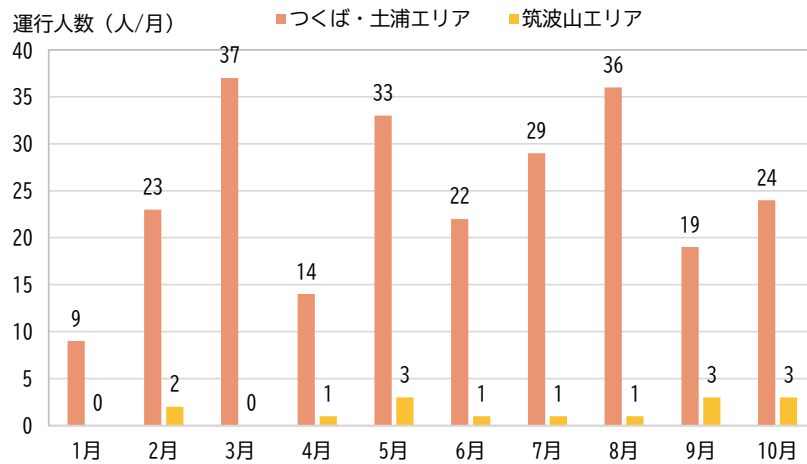


図 公共ライドシェアの月別運行人数

出典)公共ライドシェア利用実績(令和 7 年(2025 年)1 月～10 月)より作成

利用者ごとの利用状況でみると、つくば・土浦エリアは 10 回以上の利用が 6 人で最高が 51 回、筑波山エリアは 8 回利用が 1 名で残り 3 名は 1 回利用となっています。

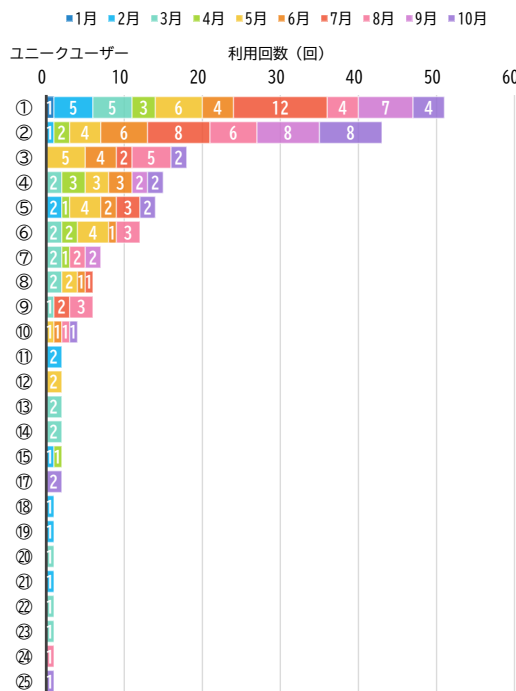


図 つくば・土浦エリアの利用状況

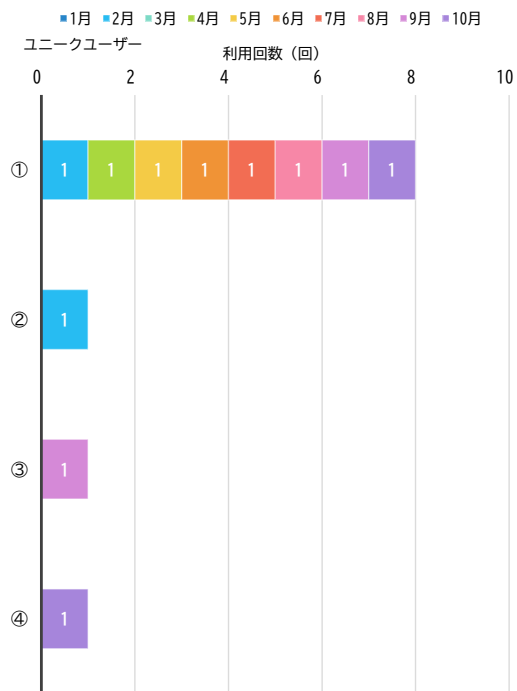


図 筑波山エリアの利用状況

出典)公共ライドシェア利用実績(令和 7 年(2025 年)1 月～10 月)より作成

(12) つくば市の財政支出状況の推移

つくば市では、地域公共交通維持のため、令和 6 年度(2024 年度)に年間約 4.39 億円(つくバス:約 2.54 億円、つくタク:約 1.59 億円、実証実験バス(令和 4 年度(2022 年度)よりつくばね号):約 0.26 億円)を負担しています。利用者 1 人 1 回あたりの運行経費にすると、つくばね号が最も高く 3,634 円/人回となっています。

今後の地域公共交通の維持のためには、市負担額の軽減を積極的に図る必要があり、運行の効率化に加え、地域の状況に応じて、地域住民とともに考え、住民が積極的に参画する地域公共交通を目指していく必要があります。

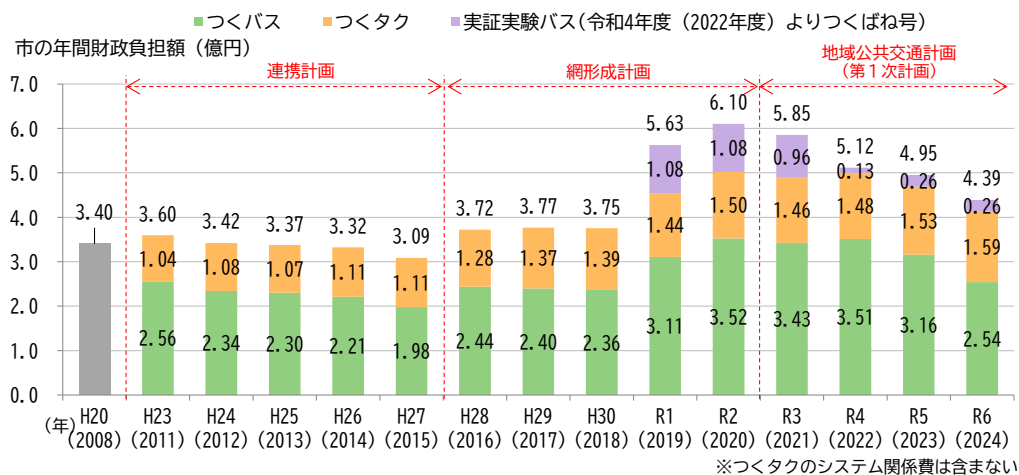


図 つくば市の財政支出状況の推移

出典)つくば市決算額(平成 20 年度(2008 年度)、平成 23 年度(2011 年度)～令和 6 年度(2024 年度))より作成

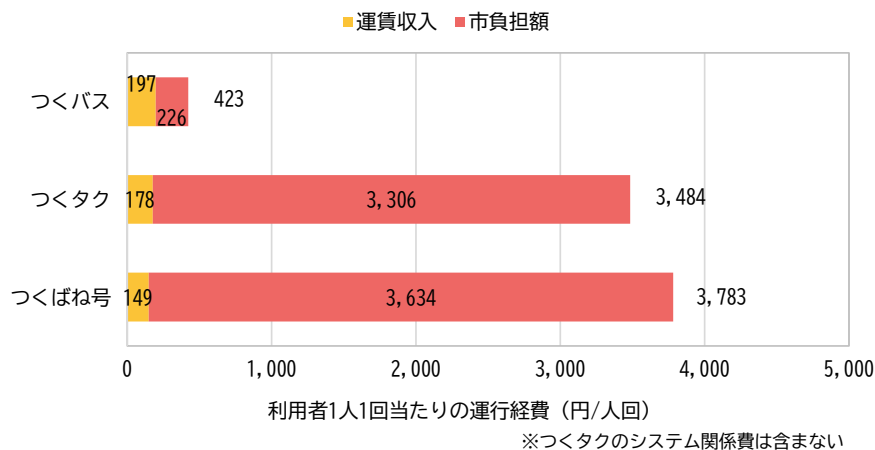


図 利用者 1 人 1 回あたりの運行経費

出典)つくば市決算額(令和 6 年度(2024 年度))より作成

参考4 KPI指標の算出方法

【指標①】公共交通の利用者数

- ・ 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。
- ・ つくばエクスプレス、高速バス、路線バス、つくバス、支線型バス(つくばね号)、つくタクごとと全体計でそれぞれ進捗状況を確認します。
- ・ つくばエクスプレスは首都圏新都市鉄道株式会社 HP で公開されている 1 日平均乗車人員(年度別)を、高速バスと路線バスは「運行系統別輸送実績報告書」の輸送人員を、つくバス、支線型バス(つくばね号)、つくタクはつくば市で把握している「利用実績」からそれぞれ前年度の年間利用者数を算出します。

【指標②】公共交通軸の運行回数

- ・ 評価年の前年度の運行回数(往復回数)を指標とします。
- ・ 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))ごとと全体計でそれぞれ進捗状況を確認します。
- ・ 交通軸の起点から終点までの間を運行する系統を対象に、「運行系統別輸送実績報告書」の運行回数(1日における回数の1往復を1回とカウント)から前年度の公共交通軸の運行回数を算出します。

【指標③】公共交通軸の利用者数

- ・ 評価年の前年度の年間利用者数を指標とします。
- ・ 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。

【指標④】公共交通サービスによる人口カバー率

- ・ 評価年の 10 月 1 日時点の住民基本台帳人口に対する公共交通の人口カバー率を指標とします。
- ・ 公共交通は、広域幹線交通、幹線交通、支線交通を対象とし、カバー範囲は、駅は半径 800m、バス停留所は半径 300m とします。
- ・ 評価年の 10 月 1 日時点の町字ごとの住民基本台帳人口に対して、町字面積に対する公共交通の面積カバー率を乗じて、カバー圏域人口を算出し、その割合を人口カバー率とします。
(例:A 丁目(人口 100 人、面積 800 m²)のうち公共交通のカバー範囲の面積が 600 m²の場合、A 丁目の人口カバー率は、75%(=600 m²/800 m²)となり、カバー圏域人口は 75 人(=100 人×75%)となる。これを市全体で積み上げたカバー圏域人口の市全体の人口に対する割合を指標とする。)

【指標⑤】公共交通サービスによる居住誘導区域内の人口カバー率

- ・ 評価年の10月1日時点の住民基本台帳人口から算出する居住誘導区域内人口に対する居住誘導区域内の公共交通の人口カバー率を指標とします。
- ・ 公共交通は、広域幹線交通、幹線交通、支線交通を対象とし、カバー範囲は、駅は半径800m、バス停留所は半径300mとします。
- ・ 10月1日時点の町字ごとの住民基本台帳人口に対して、町字ごとの居住誘導区域人口の案分率を乗ずることで居住誘導区域内人口を算出します。また、町字ごとに居住誘導区域面積に対する居住誘導区域と公共交通のカバー範囲が重なる面積の割合をカバー率として設定し、居住誘導区域人口に乗ずることで、居住誘導区域内の公共交通のカバー圏域人口を算出します。居住誘導区域人口に対する居住誘導区域内の公共交通のカバー圏域人口の割合を人口カバー率とします。

(例:A丁目(人口100人、面積800㎡)のうち、居住誘導区域人口の案分率が80%の場合、A丁目の居住誘導区域人口は80人(=100人×80%)となる。これに対して、A丁目の居住誘導区域面積が500㎡で居住誘導区域と公共交通のカバー範囲が重なる面積が400㎡の場合、カバー率は80%(=400㎡/500㎡)、カバー圏域人口は、64人(=80人×80%)となるため、カバー率は80%(=64人/80人)となる。

※つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画との整合性を確認するため、「居住・都市機能誘導区域内の人口カバー率(カバー範囲はバス停留所の半径500m)」についても毎年度算出します。

【指標⑥】公共交通の収支率

- ・ 評価年の前年度の年間収支率を評価指標とします。
- ・ つくバス、支線型バス(つくばね号)、つくタクごとに確認します。
- ・ つくば市で把握している運賃収入と運行経費から算出します。

$$\text{収支率} = \text{運賃収入} / \text{運行経費}$$

※運賃収入:年間の税抜き運賃収入

※運行経費:年間の運行経費

【指標⑦】公共交通の公的資金投入額

- ・ 評価年の前年度の公的資金投入額を評価指標とします。
- ・ つくバス、支線型バス(つくばね号)、つくタクごとに確認します。
- ・ つくば市で把握している運賃収入と運行経費から算出します。

$$\text{公的資金投入額} = \text{運行経費} - \text{運賃収入}$$

※運行経費:年間の運行経費

※運賃収入:年間の税抜き運賃収入等

【指標⑧】公共交通に従事する運転手数

- ・ 評価年の9月末時点の運転手数を指標とします。
- ・ 路線バスとタクシーについて確認します。
- ・ 路線バスは、つくば市内に乗り入れているバス路線を運行する営業所に所属する運転手数から、タクシーは茨城県ハイヤー・タクシー協会の県南交通圏つくば地区の各社に所属する運転手数からそれぞれ算出します。

【指標⑨】定期券の発行数

- ・ 評価年の前年度のつくバス定期券の年間販売数を評価指標とします。

【指標⑩】日常利用する交通手段が公共交通の人の割合

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の日常利用する交通手段の割合を評価指標とします。
- ・ 「あなたが日常的に利用する交通手段はどれですか(複数回答)」の設問で、「1. 鉄道」「2. 路線バス」「3. つくバス」「4. 自家用車」「5. カーシェアリング」「6. タクシー」「7. つくタク」「8. バイク」「9. 自転車」「10. つくチャリ」「11. その他」の11手段のうち、「1. 鉄道」「2. 路線バス」「3. つくバス」「6. タクシー」「7. つくタク」のいずれか1つでも選択していれば、日常で公共交通を利用している人としてカウントし、その割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。

【指標⑪】市民の公共交通に対する認知度

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の認知度を評価指標とします。
- ・ 「自宅最寄りのバス停留所名と位置を知っていますか」の設問で、「1. 知っている」「2. 知らない」の2つの選択肢のうち、「1. 知っている」の割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。

【指標⑫】市民の公共交通に対する満足度

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の満足度を評価指標とします。
- ・ 「つくば市の公共交通について、どの程度満足していますか」の設問で、「1. 満足」「2. やや満足」「3. どちらとも言えない」「4. やや満足していない」「5. 満足していない」の5つの選択肢のうち、「1. 満足」と「2. やや満足」の合計の割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。

【指標⑬】市民の公共交通継続のための協力意向

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の協力意向を評価指標とします。
- ・ 「今後も公共交通サービスを継続していくためには、市民の皆様と協働で支えあうことが必要です。あなたが協力できることとして、最もあてはまるものをお答えください。」の設問で、「1. 積極的にバス等の公共交通を利用する」「2. 運行やサービスに関する意見を出す」「3. 運営計画や支援方法を考える会議に参加する」「4. 協賛金やクラウドファンディングで

支援する」「5. 協力することは考えていない」「6. その他」の 6 つの選択肢のうち、「1. 積極的にバス等の公共交通を利用する」「2. 運行やサービスに関する意見を出す」「3. 運営計画や支援方法を考える会議に参加する」「4. 協賛金やクラウドファンディングで支援する」の合計の割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。

【指標⑭】75 歳以上の外出時の移動手段で困っている人の割合

- ・ 評価年に実施する一般市民アンケート等の 75 歳以上の外出時の手段で困っている人の割合を評価指標とします。
- ・ 75 歳以上の回答者を対象に、「徒歩では難しい距離の外出の際に、移動手段で困っていますか」の設問で、「1. 特に困っていない」「2. 困っている」の 2 つの選択肢のうち、「2. 困っている」の割合を指標とします(未回答を含む総数に対する割合)。

参考5 地域公共交通確保維持事業に係る事項

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

(要綱第17条1項1号関係)

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

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

表 路線ごとの位置づけと役割

路線名等	位置づけ・役割
路線バス①(筑波山口～土浦駅)	・ 筑波高、土浦一高、土浦工業高等への通学や土浦市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線土浦駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス②(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、常総線水海道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)	・ 荃崎高への通学や牛久市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス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)	・ 荃崎第一小等への通学やつくば双愛病院への通院、牛久、つくば市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅、つくばエクスプレスみどりの駅への移動手段として必要な交通機能
路線バス⑦(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

(2)地域公共交通確保維持事業の必要性

(要綱第 17 条 1 項 2 号関係)

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

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

(要綱第 17 条 1 項 3 号関係)

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

表 路線ごとの事業及び実施主体の概要(1/2)

路線名	起点	経由地	終点	事業 許可 区分	運行 様態	補助支給 自治体	運行 事業者	実施主体 (サービス設計 をしている者)	国庫補助 事業の 活用
路線バス ①	筑波山口	土浦一高 前	土浦駅西 口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ②	水海道駅	みどりの 駅	土浦駅西 口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ③	みどりの 駅	農林団地 中央	土浦駅西 口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ④	牛久駅	森の里	緑が丘団 地	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑤	藤代駅	—	自由ヶ丘 団地	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑥	牛久駅	桜ヶ丘団 地	みどりの 駅	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑦	取手駅西 口	高岡	谷田部車 庫	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助
路線バス ⑧	つくばセ ンター	—	水戸駅	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	—	関東鉄道 株式会社	関東鉄道 株式会社	地域間幹 線系統補 助

表 路線ごとの事業及び実施主体の概要(2/2)

路線名	起点	経由地	終点	事業 許可 区分	運行 様態	補助支給 自治体	運行 事業者	実施主体 (サービス設計 をしている者)	国庫補助 事業の 活用
筑波地区 支線型バ ス「つくば ね号」	筑波ふれ あいの里 入口(つく ば湯)	筑波交流 センター	筑波中央 病院	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	つくば市	新栄タク シー有限 会社	つくば市	地域内フ ィーダー 系統補助
筑波地区 支線型バ ス「つくば ね号」	筑波山口	筑波交流 センター	筑波中央 病院	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	つくば市	新栄タク シー有限 会社	つくば市	地域内フ ィーダー 系統補助
筑波地区 支線型バ ス「つくば ね号」	筑波ふれ あいの里 入口(つく ば湯)	筑波山 神社入口	筑波山口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	つくば市	新栄タク シー有限 会社	つくば市	地域内フ ィーダー 系統補助
桜川市コ ミュニティ バス「ヤマ ザクラ GO」	筑波山口	真壁城跡	岩瀬庁舎	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	桜川市	関東鉄道 株式会社	桜川市	地域内フ ィーダー 系統補助
桜川市コ ミュニティ バス「ヤマ ザクラ GO」	筑波山口	地域医療 センター	岩瀬庁舎	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	桜川市	関東鉄道 株式会社	桜川市	地域内フ ィーダー 系統補助
桜川市コ ミュニティ バス「ヤマ ザクラ GO」	筑波山口	椎尾北	真壁城跡	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	桜川市	関東鉄道 株式会社	桜川市	地域内フ ィーダー 系統補助
桜川市コ ミュニティ バス「ヤマ ザクラ GO」	筑波山口	雨引観音	岩瀬庁舎	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	桜川市	関東鉄道 株式会社	桜川市	地域内フ ィーダー 系統補助
筑西市コ ミュニティ バス「筑西 市広域連 携バス」	下館駅北 口	明野支所	筑波山口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	筑西市	関東鉄道 株式会社	筑西市	地域内フ ィーダー 系統補助
筑西市コ ミュニティ バス「筑西 市広域連 携バス」	下館駅北 口	明野中学 校東	筑波山口	一般乗合 旅客自動 運送事業	路線定期 運行	筑西市	関東鉄道 株式会社	筑西市	地域内フ ィーダー 系統補助

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

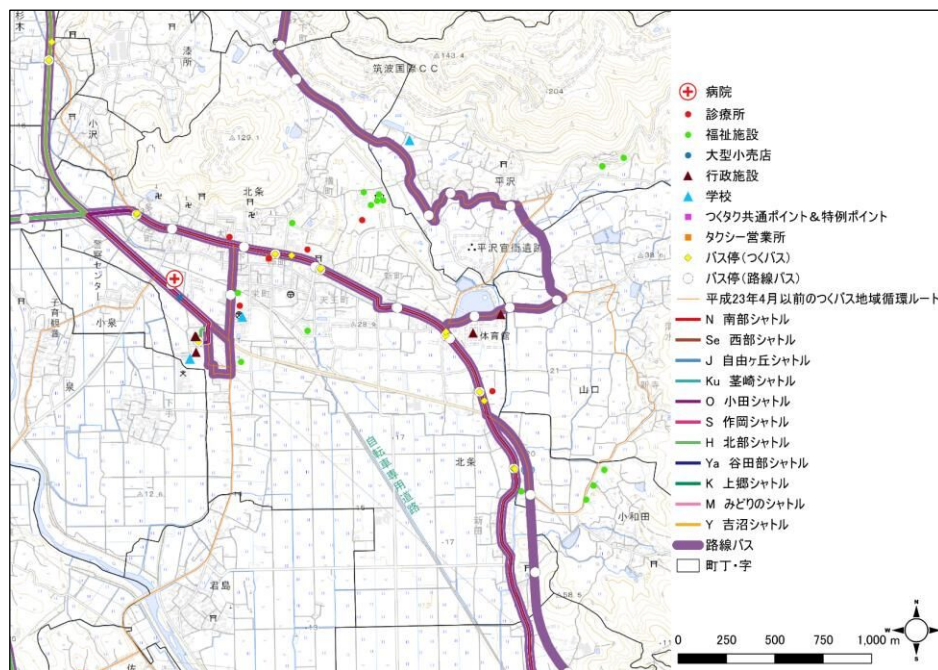
本計画の目標と評価手法は、「第4章の4-1節(KPI指標の設定)」にて整理しています。また、桜川市と筑西市のコミュニティバスに関しては、各市の評価指標にて整理しています。

参考6 地域カルテ

地域カルテは、本計画の施策を検討する際に地域の状況を客観的にとらえるために作成したものです。つくば市内の各地域(町丁目大字単位)における人口構成、土地利用、施設立地状況(医療施設、福祉施設、大型小売店 等)、地域公共交通の状況などをまとめています。



図 地域カルテの例(1/2)



■用語解説

(あ行)

・一般乗合旅客自動運送事業

路線バスや乗合タクシーのように、特定の路線・区間を定めて不特定多数の利用者を乗せ、定期的に運行して運賃を得る事業のこと。国土交通大臣の許可が必要で、道路運送法に基づく事業計画や運行計画が定められている。路線バスが代表例で、地域住民の通勤・通学・買い物など、公共交通機関として重要な役割を担っている。

・オープンデータ

機械判読に適したデータ形式で、誰でも許可されたルールの範囲内で自由に複製・加工や頒布などができるデータ。「人口統計」や「公共施設の場所」などをはじめとした様々な公共データを、ユーザ(市民、民間企業など)が有効活用し、社会経済全体の発展に寄与することを目的とする。

・オンデマンド交通

路線バス等の定時定路線型交通に対して、利用者の予約に応じて運行経路や運行スケジュールをあわせて運行する公共交通。

・OD

Origin(出発地)と Destination(目的地)の略で、「どこからどこへ」移動したかを指す。バス利用の OD の場合、乗降の組合せのこと。

(か行)

・KPI(Key Performance Indicator)

Key Performance Indicator の略称で、最終目標(KGI)達成に向けたプロセス(過程)の進捗状況を測るための「重要業績評価指標」のこと。

・居住・都市機能誘導区域

居住誘導区域とは、立地適正化計画において定める区域で、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域。

都市機能誘導区域とは、立地適正化計画において定める区域で、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。

・交通系 IC カード

日本各地の鉄道会社が発行している電子マネーの総称。あらかじめ IC カードに金額をチャージし、電車やバスなどの交通機関での乗車券として使用できるほか、買い物にも利用できる。

・交通手段分担率

ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではない。

・コミュニティバス

地域住民等の移動手段を確保するために地方自治体等が運行する地域密着型のバスシステム。

(さ行)

・GTFS データ

バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマット。

・シームレス

「継ぎ目のない」という意味で、異なる手段を乗り継ぐ場合にスムーズな乗り継ぎができること。

・シェアサイクル

「一定の地域内に複数設置されたサイクルポート(自転車の貸出・返却場所)で自由に自転車を借りたり返したりできるシステム」のこと。

・市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、既に市街化している区域及び概ね 10 年以内に市街地として積極的に開発・整備する区域として指定された区域。

・市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち市街化を抑制すべき区域。

・自家用有償旅客運送

バスやタクシーが不足する地域で、市町村や NPO などが白ナンバーの自家用車を使い、地域の住民や福祉対象者向けに有償で旅客を運ぶ制度。交通空白地有償運送と福祉有償運送の 2 種類がある。

・支線型バス

主要路線以外の地域をカバーするために運行される小型・中型バスのこと。

・ゾーニング

一般的に「区分けすること」や「区域分けすること」を意味する。都市計画では、地域や建物の空間を用途や機能(住居系、商業系、工業系など)に応じて区分し、配置を決めること。

(た行)

・第3次つくば市環境基本計画

環境の保全に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な計画。基本目標1「先進的な脱炭素都市を形成して気候変動に対処する」では、施策の柱の一つに「交通システムの脱炭素化」を位置付けている。

・端末手段

出発地から目的地まで複数の手段を利用する場合、代表的な手段の端末として利用する手段のこと。例えば、鉄道駅までバスを利用した場合、鉄道端末手段はバスとなる。

・地域公共交通確保維持事業

国土交通省による、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組への支援。

・地域間幹線系統路線

複数の市町村を結び、地域の中核都市と周辺地域をつなぐ基幹的なバス路線のこと。運賃収入だけでは維持が困難な場合に、国や県の補助を受けて運行が確保される。

・地域内フィーダー系統路線

主要な幹線(地域間幹線系統や鉄軌道など)と接続し、地域内の移動を支える支線としての役割を担う路線のこと。

・つくば市社会福祉計画

高齢者、障害者、子どもなど対象別の個別計画と連携し、「誰一人取り残さない」共生社会の実現を目指す計画。

・つくば市自転車活用推進計画

自転車を誰でも安心・安全に楽しく利用できる環境を形成し、自転車の適切な活用を促進すること

で、環境負荷の低減や市民の健康・快活の実現、地域の魅力向上や賑わい創出を図るとともに、市が目指すまちの姿の実現に寄与する持続可能な『自転車のまち「つくば」』を目指す計画。

・つくば市都市計画マスタープラン及びつくば市立地適正化計画

つくば市都市計画マスタープランは、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、つくば市がその創意工夫のもとに住民の意見を反映してまちづくりの将来像を示し、その実現に向けた方針や施策を示すもの。

つくば市立地適正化計画は、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランで、コンパクトなまちづくりの形成を推進し、生活サービス機能を計画的に誘導していくための計画。

前回の都市計画マスタープランの策定から9年、立地適正化計画の策定から6年が経過し、昨今の都市を取り巻く状況も大きく変化していることに鑑み、持続可能なまちづくりをさらに進めていくため、第1次計画策定後に策定された各種計画を踏まえつつ両計画を2025年1月に一体的に見直して策定された。

・つくば市未来構想・戦略プラン

未来構想とは、つくば市の未来の都市像を掲げると共に、その実現に向けたまちづくりの理念や土地利用の構想等を定めた指針。

戦略プランとは、市政の中でも特に重点的に取り組む施策に経営資源を配分し、組織横断的な取組を行うとともに、計画的に進行管理を行うための計画。

・トリップ

「移動」を示す言葉。トリップ数とは移動量のこと。

(は行)

・パーソントリップ調査

「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したか等を調べ、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量等を把握する調査。

つくば市周辺では、直近で2018年に「東京都市圏パーソントリップ調査」が、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県とつくば市を含む茨城県南部を対象に実施されている。

・バスロケーションデータ(バスロケーションシステム)

GPS などを使ってバスの現在位置や運行状況をリアルタイムで把握し、その情報を利用者(スマホアプリ、ウェブサイト、バス停のサイネージなど)に提供するシステムと、そこから得られるデータのこと。

・ビッグデータ

従来のデータベース管理システムでは処理が困難なほど「膨大(Volume)」「多様(Variety)」「高速(Velocity)」なデータ群のこと。

・プローブデータ

走行する1台の車両(プローブカー)に装備されている様々なセンサーから得られるデータ。時刻や位置情報などの走行履歴や加速度などの挙動履歴などがある。

・つくば総合都市交通体系調査

沿線開発の進捗を踏まえた交通実態の変化と動向、展望を検証しつつ、市民ニーズに的確に対応した中で、市の将来像の実現を図ることを目的とした計画。

(ま行)

・MaaS

スマートフォン等で目的地までの経路(ルート)や移動手段、飲食店やイベント等の情報を組み合わせで「1つの移動サービス」として提供する仕組み。

・モータリゼーション

居住者の多くが自家用車を利用する状況。日常生活における自家用車の普及・大衆化。

・モビリティ・マネジメント

1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

(や行)

・有償運送

バス・タクシー等の従来の事業において十分な輸送サービスが提供されない場合において、公共福祉を確保する観点で市町村バスや NPO 法人等によるボランティア有償運送を認める制度に則り行われる運送事業。

(ら行)

・ラストワンマイル

元々は通信分野で使用されてきた用語であり、交通分野では交通結節点、特に鉄道駅やバス停留所から目的地までの移動の道のりを指す用語として用いられる。

世界の
あしたが
見えるまち。
TSUKUBA

第2次つくば市地域公共交通計画

令和8年（2026年）3月

つくば市 都市計画部 総合交通政策課

つくば市公共交通活性化協議会

〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1

TEL：029-883-1111（代表）