

The background features a collage of various items, each with a black measurement line (a vertical line with horizontal caps at both ends) indicating its height or length. The items include: a yellow umbrella, a green butterfly, a brown owl, a pair of hands, a pink flower, a red apron, a purple mountain range, a soccer ball, a red bicycle, a red balloon, a yellow dog, and a large, multi-colored pencil. The items are scattered across the white background.

公共交通調査特別委員会 資料

令和7年(2025年)7月22日

都市計画部総合交通政策課

つくば市の公共交通について

1 公共交通を検討する上でのつくば市の特徴



つくば市について

- 合併前の旧町村の中心地であった**既成市街地**と、TX沿線沿いに開発された**中心市街地**が混在
- 筑波山周辺を除き、平坦な地形であり**可住地面積が広い**。
- 2005年のつくばエクスプレス(TX)開通に伴い、秋葉原まで最速45分で結ばれており**都心のベッドタウンとして成長中**



図 つくば市における交通ネットワーク
出典:つくば市都市計画マスタープラン立地適正化計画



図 What is「周辺市街地」?
出典:つくば市HP

既成市街地一覧	
合併前町村	既成市街地
筑波町	北条、小田
大穂町	大曽根
豊里町	吉沼、上郷
桜村	栄
谷田部町	谷田部
茎崎町	高見原



つくば市の土地利用と将来都市構造

■つくば市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画(令和7年～令和27年)

首都圏や周辺都市との連携など広域的な視点を踏まえつつ、土地利用の特性により市域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、「**拠点連携型持続可能都市**」の構築を進める。

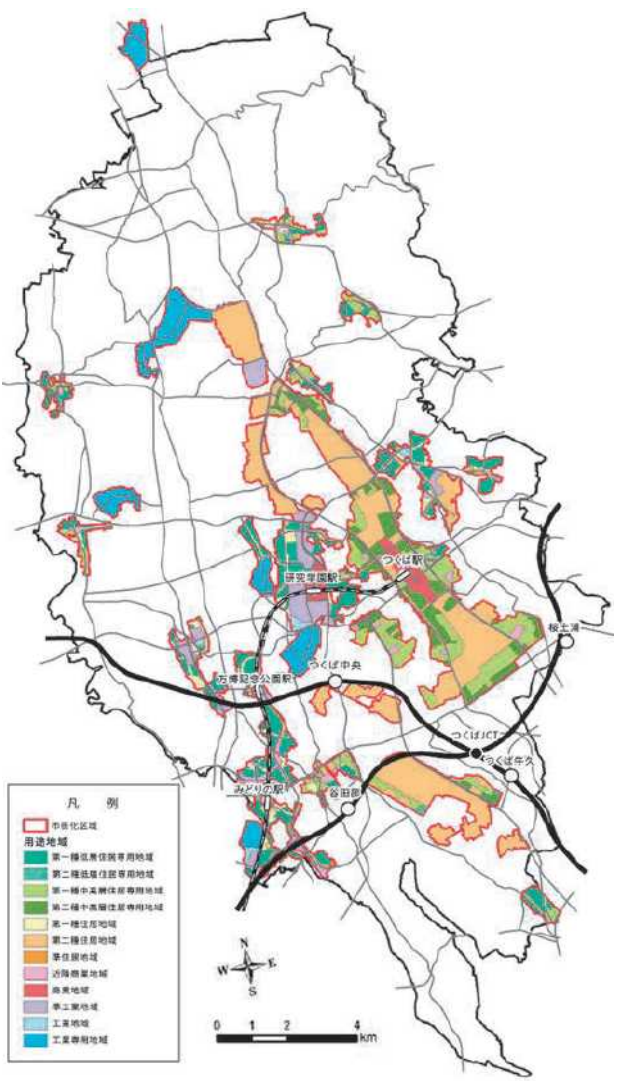


図 区域区分・用途地域図(令和5年2月時点)
出典:つくば市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画

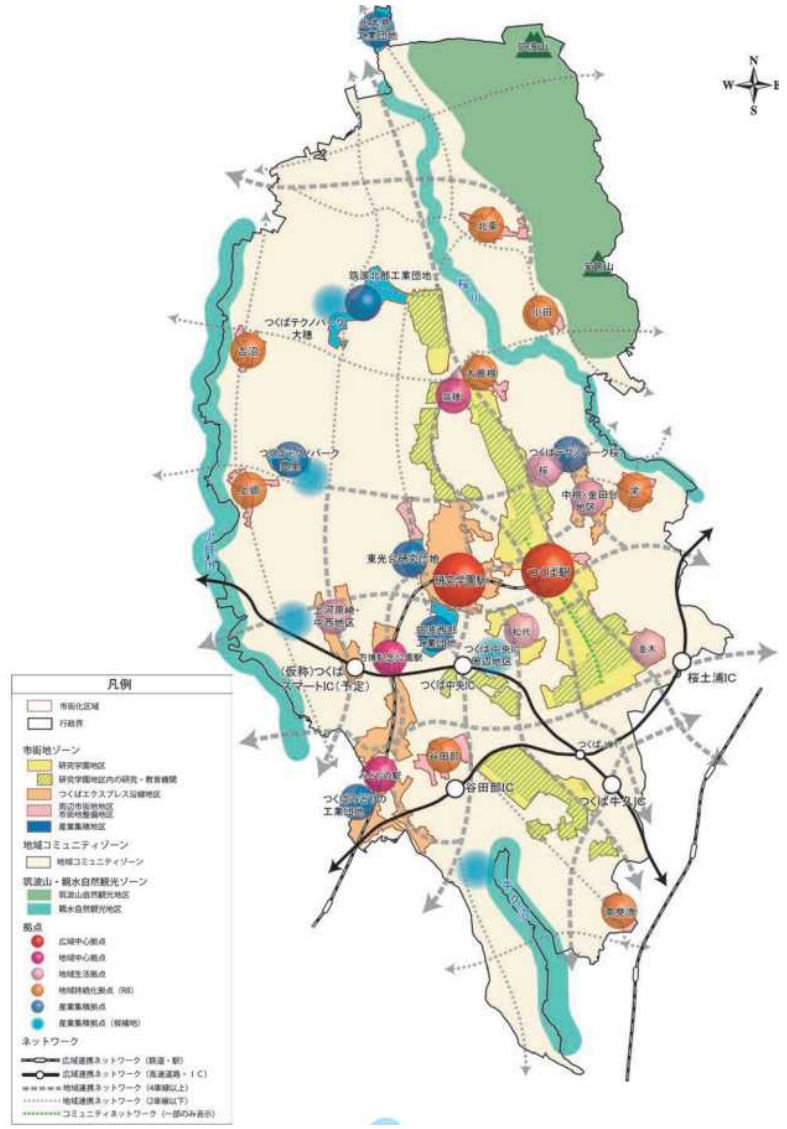
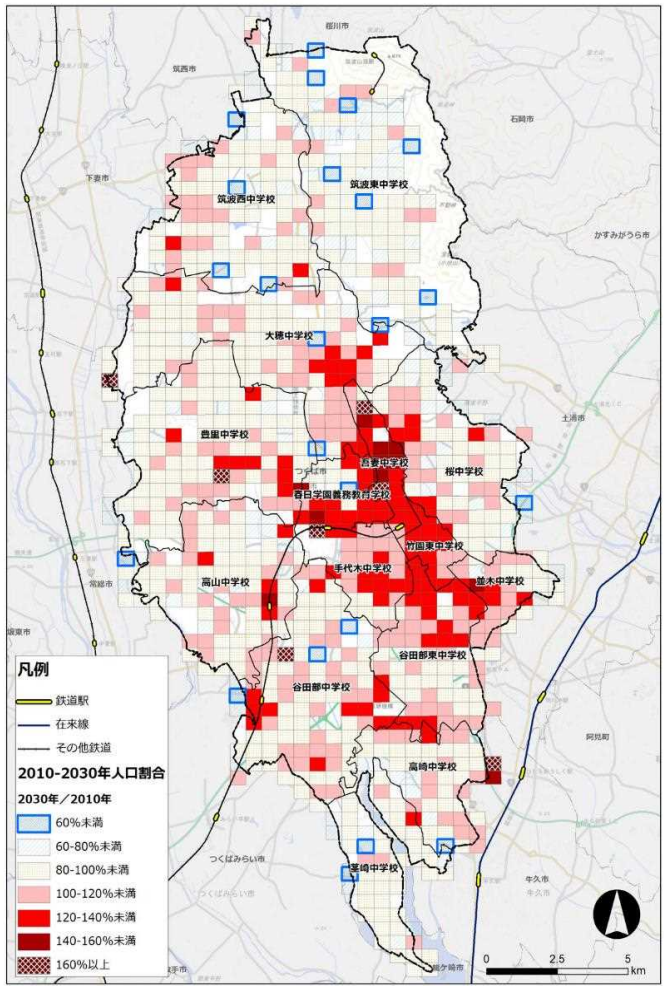


図 将来都市構造図
出典:つくば市都市計画マスタープラン立地適正化計画

つくば市の人口

- 人口はTX沿線地区等を中心に着実に増加しており、人口推計では、**今後も一定の人口定着が続き、2048年をピーク(約29万人)**に緩やかに人口減少に転じると予測している。
- TX開業以来、都心のベッドタウンとしてTX沿線や市中心部で人口が増加している一方、**市北部(筑波地区)や市南部(荃崎地区)では、高齢化が進んでいる。**



地区別高齢化率

地区	2011年4月 ※下段:地区人口に対する割合	2025年4月 ※下段:地区人口に対する割合
市全体	33,378 16.2%	50,034 19.3%
筑波地区	5,644 28.0%	6,317 38.8%
大穂地区	3,422 17.9%	4,437 21.8%
豊里地区	3,209 19.9%	4,115 25.3%
桜地区	5,322 10.8%	9,583 15.5%
谷田部地区	9,544 12.4%	16,962 14.0%
荃崎地区	6,237 25.5%	8,620 37.9%

図 2010～2030年地域別人口増減割合
出典:つくば市未来構想

データ:住民基本台帳人口(2025.4)

つくば市外の人との流動状況

- 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い。**
- 近隣自治体間の通勤・通学者の移動は、土浦市や牛久市との結びつきが強く、**流出に比べ、流入が多い。**

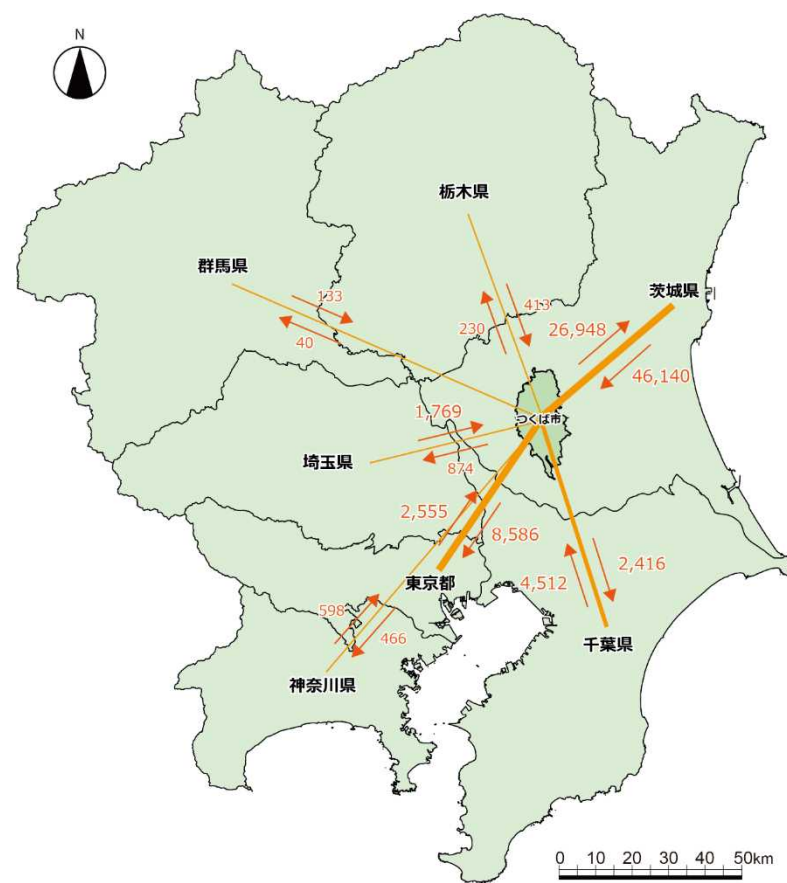


図 つくば市と茨城県外等との通勤・通学の流動
データ:国勢調査2015

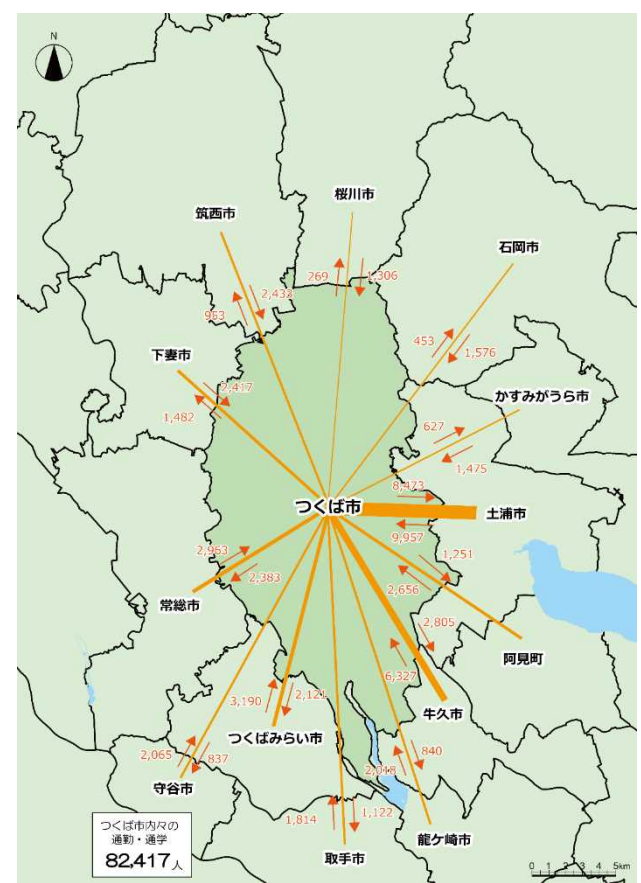


図 つくば市と近隣自治体の通勤・通学の流動
データ:国勢調査2015



つくば市内の流動状況

- 市内の移動は、**各地区内での移動が4～6割**
- 65歳以上の高齢者に絞ると、筑波・大穂・豊里・荃崎地区などの**郊外部においては、全年齢と比較して地区内の移動が多い傾向**

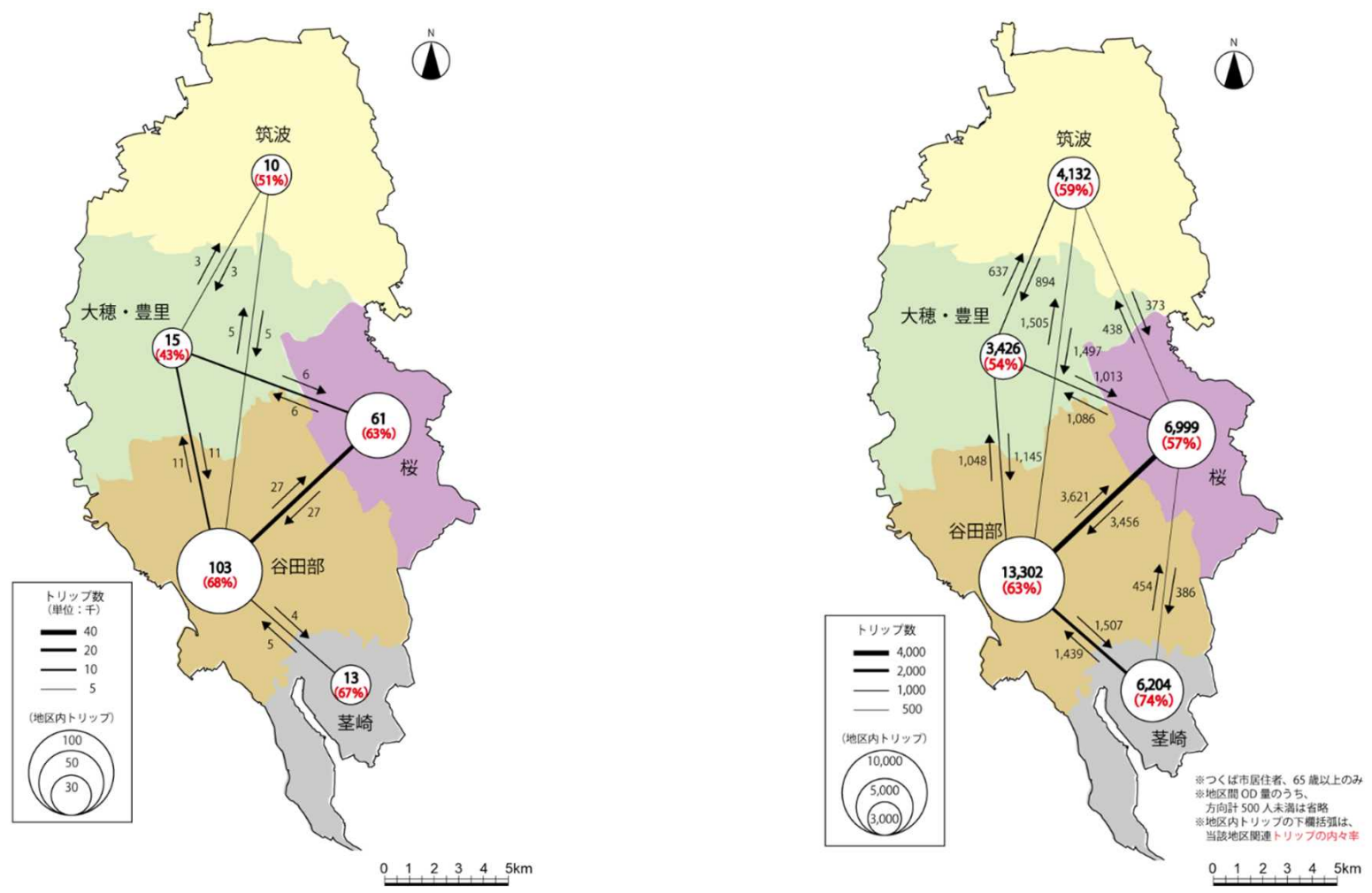


図 市内居住者の地区間トリップ数と構成(左:全年齢、右:65歳以上)
データ:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(2018)

つくば市内の交通分担率

- 市内の交通手段分担率は、**自動車を使った移動が約6割**
- 鉄道駅端末手段(出発地から鉄道駅、又は鉄道駅から目的地までの交通手段)分担率は、**徒歩が約4割**、自動車と自転車が約2割、バスが約15%を占めている。

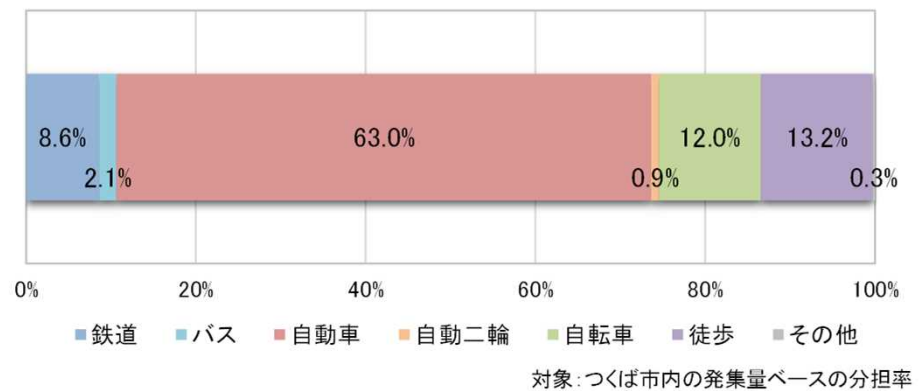


図 市内発着トリップの代表交通手段分担率
データ: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査(2018)

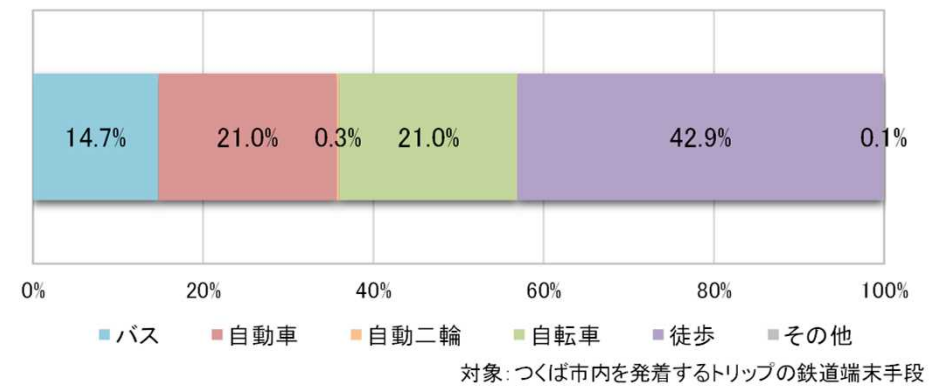


図 市内発着トリップの鉄道駅端末手段分担率
データ: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査(2018)



つくば市内の地域別交通手段分担率

- 市内の地域別交通手段分担率は、**郊外部を中心に自動車利用の割合が高く、つくば駅周辺等の中心部では、公共交通や徒歩の割合が高い。**

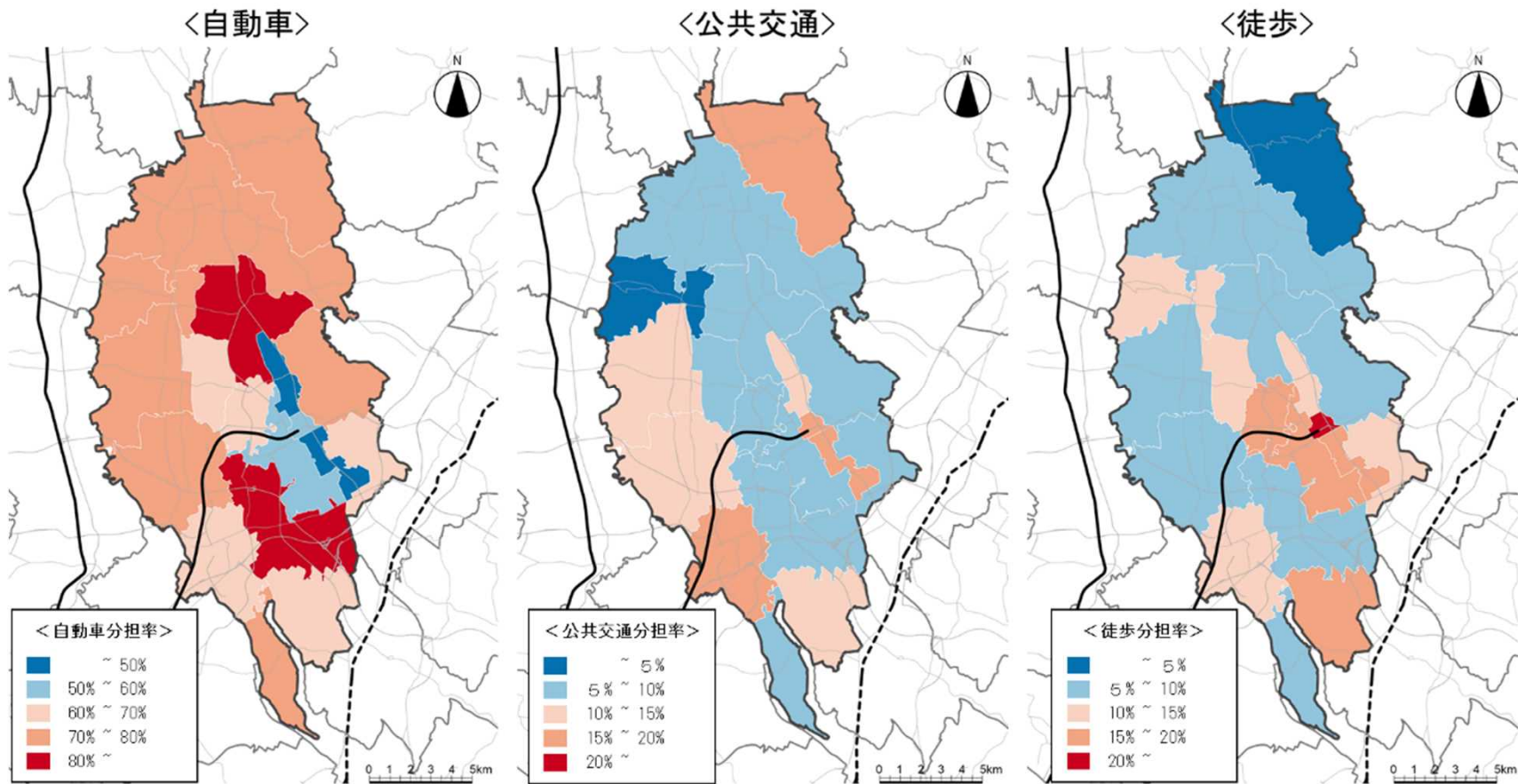


図 市内ゾーン別の交通手段分担率(発生集中量ベースの分担率)
データ:第6回東京都市圏パーソントリップ調査(2018)



2 つくば市の公共交通について



つくば市の公共交通

民間事業	
交通手段	運行事業者(市内を運行するものに限る。)
①鉄道	つくばエクスプレス(秋葉原駅～つくば駅)
②路線バス	・ 関東鉄道(株) ・ ジェイアールバス関東(株) ※関東鉄道の松代南循環路線は、市が運行経費の一部を負担して実証実験運行中
③高速バス	・ 関東鉄道(株)(東京駅行、成田空港行、羽田空港行、新宿駅行など) ・ ジェイアールバス関東(株)(東京駅行) ・ 常南交通(株)(新宿駅行)
④タクシー	17社(市内に本社又は営業所がある事業者)

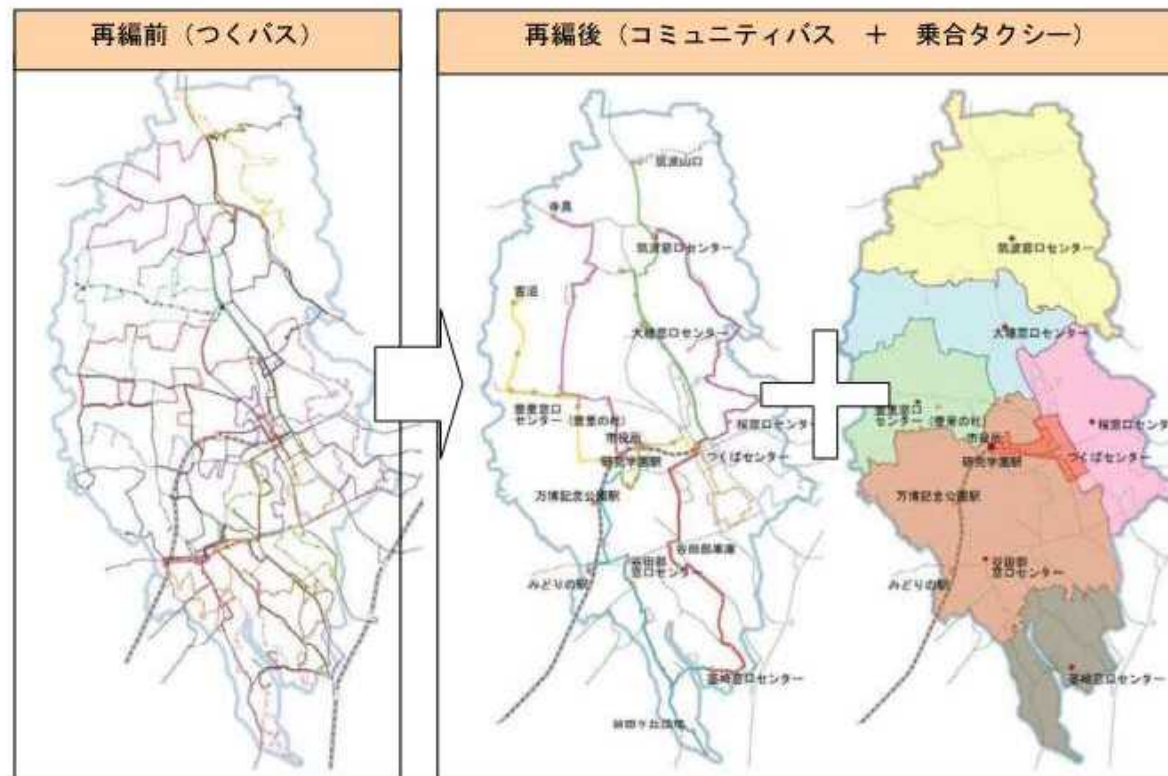
市事業	
交通手段	概要
①コミュニティバス「つくバス」	民間路線バスの補完で、主につくばエクスプレスの各駅と市内拠点を結ぶコミュニティバス(11路線)
②デマンド型交通「つくタク」	市内全域を運行する乗り合いタクシー
③筑波地区支線型バス「つくばね号」	高齢化が進む筑波地区で民間路線バスやつくバスに接続する支線交通として運行するワゴン車型のコミュニティバス
④シェアサイクル「つくチャリ」	市内のサイクルステーション間を移動できるシェアサイクル
⑤地域連携公共ライドシェア (土浦市、下妻市、牛久市との4市連携事業)	自家用車を活用した交通空白地有償運送サービス (つくば市では①つくば・土浦、②筑波山の2エリアで実施)

つくば市の公共交通の沿革

年月	内容	備考
2000年4月～2006年3月	福祉循環バス 「のりのりバス」運行	無料(13路線)
2003年9月～2005年3月	TDM実証実験 「つくつくバス」運行 (自動車からバスへの転換などで渋滞の緩和を目指す実証実験)	有料(4路線)
2004年3月	つくば市総合都市交通体系 策定	
2005年8月	つくばエクスプレス開業	
2006年4月	コミュニティバス「つくバス」運行開始(地域循環型)	有料(15路線)
2011年4月	コミュニティバス「つくバス」改編(地域循環型→シャトル型) デマンド型交通「つくタク」運行開始	15路線→6路線 (学園南循環は民営化)
2016年4月	つくば市地域公共交通網形成計画 策定	
2018年10月、2019年4月	公共交通の改編	6路線→9路線
2019年4月	筑波地区、荃崎地区などで各種実証実験を3年間実施	
2021年3月	つくば市地域公共交通計画 策定	
2022年4月	つくバス 荃崎シャトル新設	9路線→10路線
2022年10月	筑波地区支線型バス「つくばね号」運行開始	
2024年10月	シェアサイクル「つくチャリ」本格運行開始(実証実験:2021年10月から3年間)	
2024年10月	つくバスが近隣自治体の拠点に乗り入れ (吉沼・西部シャトル:やすらぎの里しもつま、みどりのシャトル:道の駅常総)	10路線→11路線
2025年1月	交通空白地有償運送「地域連携公共ライドシェア」運行開始	
2025年4月	つくタクにAIオンデマンドシステム導入	
2026年3月	第2次つくば市地域公共交通計画策定(予定)	

2011年4月 つくバス改編(地域循環型→シャトル型)、つくタク運行開始

- つくバスは2006年4月から「地域循環型」で運行していたが、1循環が約2時間の路線もあるなど速達性が低く、利用者も伸び悩んでいたことから、2011年4月に路線バスを補完する「幹線交通」として、**需要密度の高い地域と鉄道駅を高頻度・短時間で結ぶ現在の「シャトル型」へ改編**(15路線→6路線※学園南循環は民営化)
- 「支線交通」として、主に「幹線交通」への接続や地域内移動を担うほか、交通弱者への移動手段として、**デマンド型交通「つくタク」を市内全域で運行開始**



コミュニティバス「つくバス」概要

■運行概要

路線バスを補完し、主にTX各駅と市内拠点(点在する既成市街地など)を結ぶコミュニティバス(現在11路線)



■運行主体

関東鉄道(株)により27台の車両を運行(中型16台、小型11台)

■運行日

365日運行(平日ダイヤと土日祝日ダイヤで運行)

■運賃

- ・利用距離に応じて200円、300円、400円(現金・IC同額)
- ・定期券、回数券、1日乗車券(土日祝日限定)あり
- ・交通系ICカード対応(全国10カード)

▼つくバス中型車両
(いすゞERGA mio)



▼小型車両
(日野 ポンチョ)



■割引

- ・高齢者割引(65歳以上のつくば市民は半額)
- ・障害者割引(半額)
- ・小人割引(半額。同伴者1名につき未就学児2人まで無料)
- ・出産支援割引(つくば市民で妊婦又は3歳未満のこどもがいる母親は半額)

■その他

- ・バスロケーションシステム(BusGO!)でバス車両の位置情報や遅れ時間をリアルタイムで確認可能
- ・Google マップ上でバス車両の位置情報や遅れ時間をリアルタイムで確認可能

コミュニティバス「つくバス」概要

<各路線の詳細>

路線名	運行数 (本/日)	2024 収支率(%)	車両・台数
北部シャトル	50	116.0	中型・4台
小田シャトル	22	24.2	小型・3台
作岡シャトル	28	33.3	中型・3台
吉沼シャトル	20	43.1	小型・2台
上郷シャトル	20	45.3	中型・2台
西部シャトル	10	12.0	小型・1台
みどりのシャトル	14	7.3	小型・1台
南部シャトル	52	57.6	中型・4台
谷田部シャトル	27	26.5	中型・3台
自由ヶ丘シャトル	18	21.1	小型・2台
荃崎シャトル	20	28.1	小型・2台
合計	281	48.0	27台

※2023年度の茨城県内の自治体が運行するコミュニティバスの平均収支率は13.7%



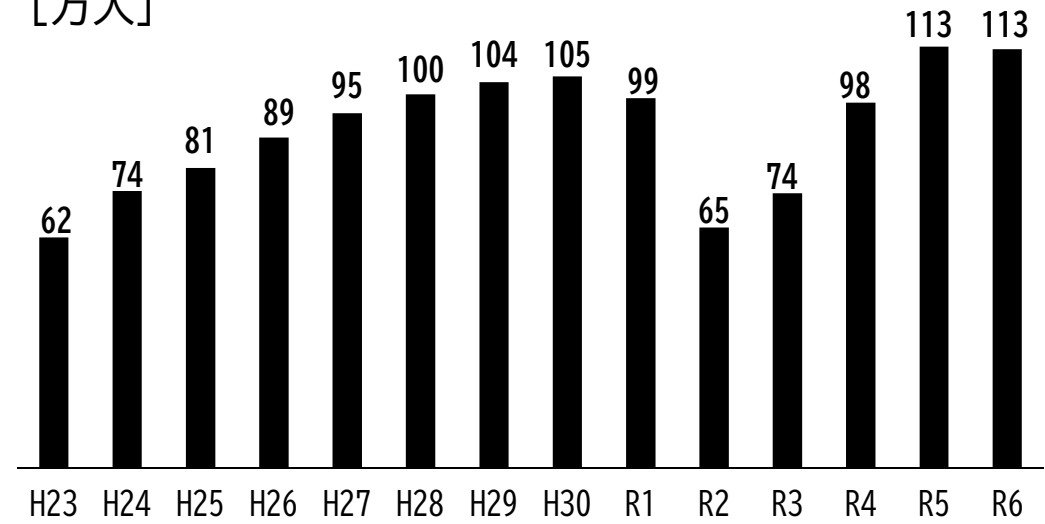
図 つくバス路線図(2025.4)

コミュニティバス「つくバス」利用者数(シャトル型移行後)

- つくバスの利用者は、2011年4月のシャトル型運行以降、右肩上がり増加した。
- 新型コロナウイルス感染症拡大に伴い大幅に減少したが、5類感染症以降後は回復し、令和5年度の利用者数は1132,827人となり、過去最高を達成した。

▼年度別利用者数

[万人]



▼年度別・月別利用者数一覧

：緊急事態宣言発令期間

：まん延防止等重点措置適用期間

年度	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	
	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]
4月	43,909	61,284	64,537	72,833	78,099	82,774	85,331	87,370	84,745	30,895	63,623	76,165	90,368	96,389	6,021
5月	47,972	63,538	68,640	74,767	77,797	83,169	87,916	91,341	85,965	27,962	60,687	77,953	97,881	100,126	2,245
6月	50,391	62,920	67,881	74,837	83,722	87,943	90,000	93,173	87,038	57,221	66,411	82,355	93,930	95,018	1,088
7月	49,555	62,577	69,312	75,830	83,208	83,622	86,868	89,786	88,435	63,678	64,633	80,034	91,541	96,122	4,581
8月	48,441	59,775	64,553	71,800	77,103	76,183	84,187	85,996	82,431	52,944	48,332	73,206	90,875	86,582	▲ 4,293
9月	47,731	57,799	63,039	72,685	77,768	81,939	85,853	84,158	81,979	60,832	48,265	81,781	92,010	90,247	▲ 1,763
10月	54,292	65,023	70,272	77,412	83,433	87,768	90,218	93,105	87,840	67,934	65,508	88,255	97,794	101,861	4,067
11月	56,275	63,846	70,956	74,872	79,271	88,107	88,780	91,603	87,441	62,342	67,750	86,745	97,110	96,707	▲ 403
12月	53,625	61,111	67,036	75,254	80,066	84,288	88,797	88,491	86,234	59,809	69,076	83,575	95,840	94,503	▲ 1,337
1月	53,011	60,715	64,781	71,805	73,812	78,349	81,494	79,391	80,219	49,773	62,317	78,405	89,020	87,041	▲ 1,979
2月	55,053	60,304	65,003	69,833	76,588	82,737	79,119	80,961	77,455	49,509	53,306	81,572	93,520	84,495	▲ 9,025
3月	59,187	65,639	70,560	76,104	82,970	87,783	88,984	87,613	64,420	63,137	68,210	91,740	102,938	96,730	▲ 6,208
年間	619,442	744,531	806,570	888,032	953,837	1,004,662	1,037,547	1,052,988	994,202	646,036	738,118	981,786	1,132,827	1,125,821	▲ 7,006
月平均	51,620	62,044	67,214	74,003	79,486	83,722	86,462	87,749	82,850	53,836	61,510	81,816	94,402	93,818	▲ 584
日平均	1,692	2,040	2,210	2,433	2,606	2,752	2,843	2,885	2,716	1,770	2,022	2,690	3,095	3,084	▲ 11

デマンド型交通「つくタク」概要

■運行概要

- 希望の時間帯を予約し、停留所又は自宅(要登録)から目的地近くの乗降場所まで利用できる**乗り合いタクシー**
- 市内5地区の同一地区内移動を基本とする。**

■運行主体

市内のタクシー事業者12社により20台の車両を運行
(運営の管理:Community Mobility(株))

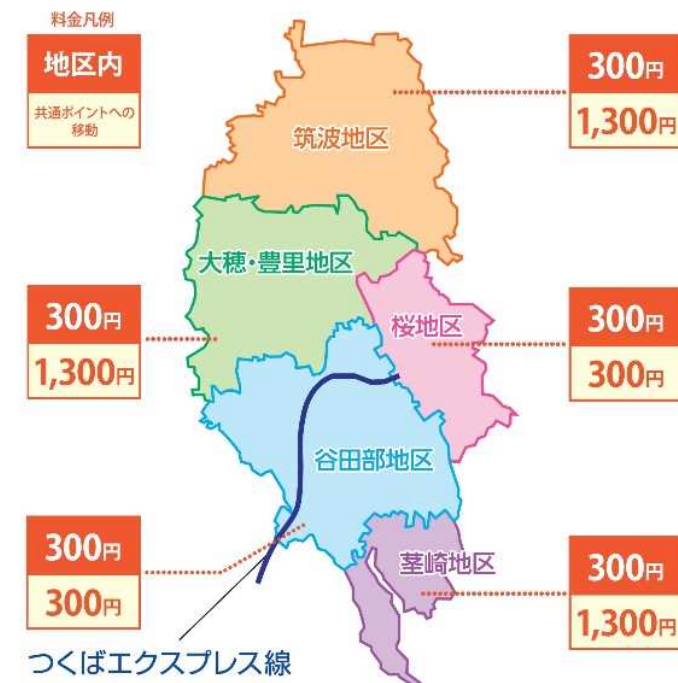
■運行日時

- 平日のみ9時～17時まで
※民業圧迫を防ぐため、一般タクシーのかき入れ時(早朝、夕方以降)以外を運行
- 利用日の1週間前から電話予約(12時～)とWeb予約(0時～)

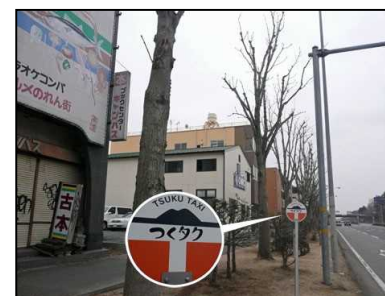
■料金

- エリア内移動は300円、共通ポイント(すべての地区と行き来することができる場所)への移動は最大1,300円
- 支払いは現金、交通系ICカード、auPAY、PayPay、クレジットカード

つくタクの運行エリアと料金



▼つくタク停留所



デマンド型交通「つくタク」概要

乗降場所

- 市を旧町村単位で**5つのエリア**(筑波、大穂・豊里、桜、谷田部、荃崎地区)で分けし、同一地区内運行
- 隣接する地区間の移動が可能な特例ポイントや、市内全域からの移動が可能な**共通ポイント**(つくば駅・研究学園駅周辺に設置された筑波大学附属病院、筑波メディカルセンター病院などの基幹病院や、つくば市役所など8か所のポイント)を別途設定
- 出産支援運賃割引証所持者は、さらに産科病院2か所と子育て総合支援センターを共通ポイントとして利用可能



つくタクの運行台数、乗降場所数(2025.6)

地区名	運行車両(台)	乗降場所数(件)
筑波地区	4	123
大穂・豊里地区	4	133
桜地区	3	122
谷田部地区	6	259
荃崎地区	3	84
計	20	721

凡例

- 共通ポイント
- 特例ポイント (移動できる地区(※))
- ★ 共通ポイント (出産支援運賃割引証をお持ちの方のみ)

(※)

- 筑波地区……………筑
- 大穂・豊里地区…大・豊
- 桜地区……………桜
- 谷田部地区……………谷
- 荃崎地区……………荃

デマンド型交通「つくタク」利用実績

- つくタクの年間利用者数は、2013年度以降、約5万人前後で推移し、2018年度の**5.6万人がピーク**。2019年度は年間約5.4万人。2020年度は緊急事態宣言やテレワーク等新しい生活様式の普及もあり**4.1万人まで減少**。
- 2022年度は**4.9万人**で、ピーク時の88%の数値まで回復しているものの、2023年度以降はわずかに減少している。
- つくタク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、その多くが市内のどの地域からでも移動可能な共通ポイントになっている。

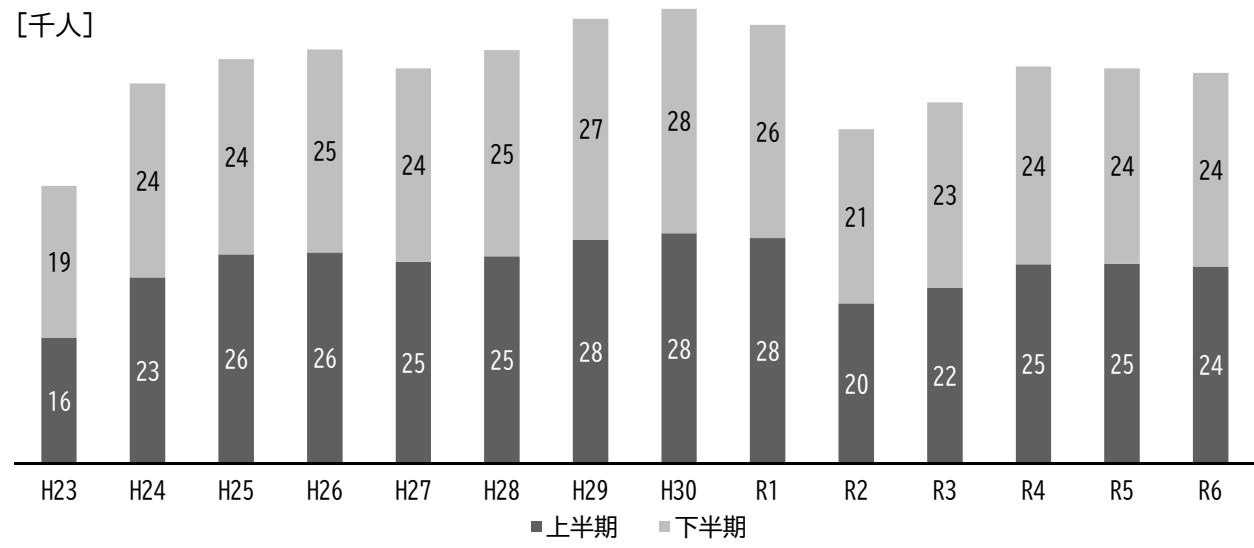


図 年度別利用者数の推移(つくタク)

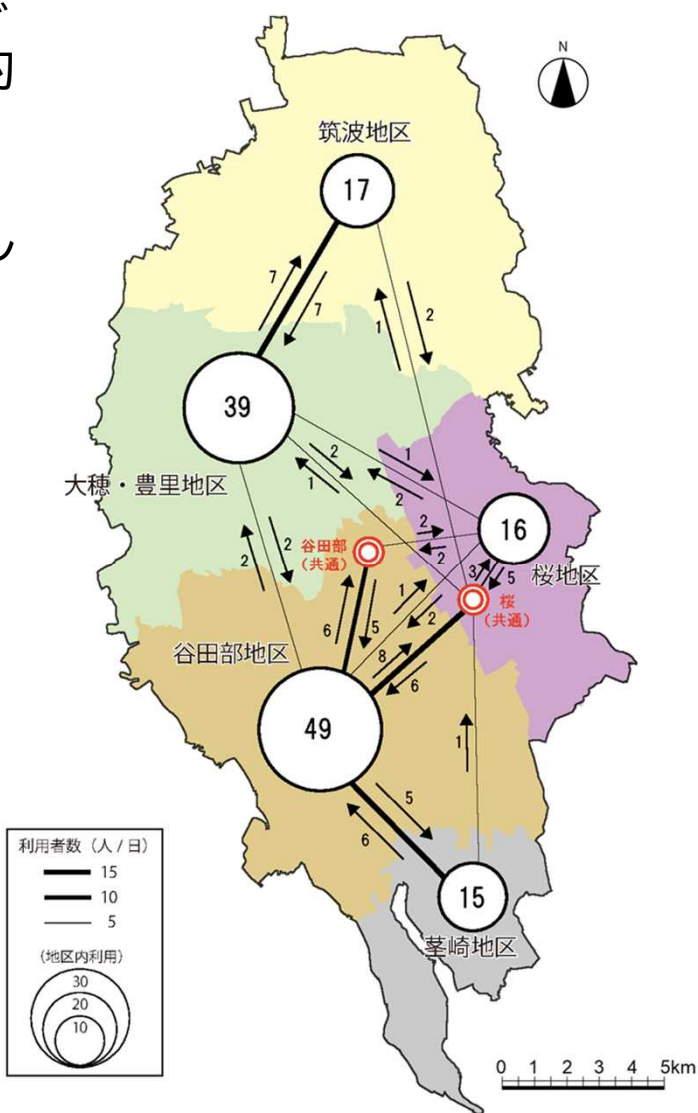


図 つくタクの利用状況(乗車・降車地、日平均)
データ:つくタク利用実績(2019年度)



2019年4月 各種実証実験の実施(3年間)

- 2019年4月、つくバスの路線見直しと併せて、公共交通改編の一環として、高齢化が進む筑波地区、荃崎地区などで各種実証実験(3年間)を実施した。

実証実験名	内容	目標 (利用者数)	結果
荃崎地区路線バス 新規運行実証実験	牛久駅方面への交通需要を見越し、荃崎地区で定時定路線の路線バスを新規運行	2.8 人/便	目標は達成 2022年4月から「つくバス荃崎シャトル」 として本格運行
荃崎地区路線バス 運賃補填実証実験	牛久駅方面への交通需要を見越し、交通系ICカード利用に限り、荃崎地区を運行する路線バス4路線の運賃割引を実施(割引分は市が補填)	148人/日	目標は達成 既存利用者の支払い方法が現金→交通系ICに移行したのみで新規利用者は見られないため、実証実験で終了
筑波地区支線型 バス実証実験	筑波地区で定時定路線の支線型バスを運行(全4コース)	2.0 人/ 便	目標は未達成 第3コースは一定の利用が見られたことから、地域住民と意見交換を重ね、ルートを一部見直しした上で 2022年10月から「つくばね号」 として本格運行
桜地区路線バス 増便運行実証実験	高齢者等の移動手段を確保するため、路線バス(つくばセンター～野田団地～土浦駅)の日中時間帯を増便	4.5人/便	目標は未達成 想定していた移動は見られず、実証実験で終了

※各実証実験の詳細はP19～P22参照

参考：荃崎地区路線バス新規運行実証実験

項目	内容
目的	高齢者等の日中時間帯における牛久駅方面への交通需要を見越し、定時定路線バスを運行して効果を検証
ルート	富士見台～JR牛久駅
対象時間帯	概ね8時～18時
運行便数	16便(平日、土日祝日共通)
運賃	一律200円
割引制度	通常の路線バスの割引制度に準拠 (市の高齢者割引は適用)
目標	2.8 人/便

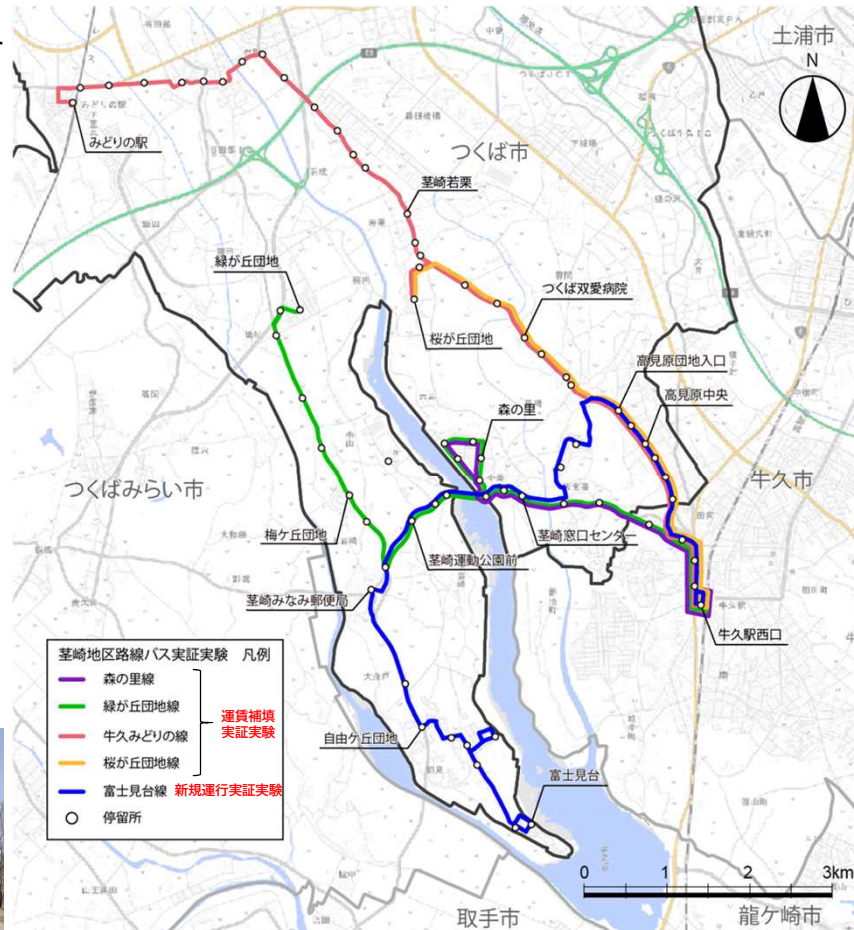


図 荃崎地区路線バス新規運行・運賃補填実証実験 路線図

実証実験の評価

- ・実績(R 1～2平均) 4.2 人/便で**目標達成**し、市負担額もつくバス自由ヶ丘シャトルと同等の結果
- ・更なる利用者獲得のため、荃崎第二小学校前や城山団地内の運行など一部コースを見直した上で、**2022年4月1日からつくバス荃崎シャトルとして本格運行開始**

参考：荳崎地区路線バス運賃補填実証実験

項目	内容
目的	主に高齢者等の日中時間帯における牛久駅方面への交通需要を見越し、既存路線バスの運賃割引(割引分は市が補填)を行い、その効果を検証
対象路線・区間	1 森の里線(JR牛久駅⇄森の里) :全区間 2 緑が丘団地線(JR牛久駅⇄緑が丘団地) :全区間 3 桜が丘団地線(JR牛久駅⇄桜が丘団地) :全区間 4 牛久・みどりの線(JR牛久駅⇄みどりの駅) :JR牛久駅～荳崎若栗
対象時間帯	概ね8時～18時(指定する便に限る)
対象条件	条件1 1回の乗降が上記対象区間で完結(牛久市域内で完結する場合を除く) 条件2 <u>交通系ICカードの利用</u>
割引後運賃	一律200円 ※ただし、割引前運賃が200円未満の場合はその金額
割引制度	通常の路線バスの割引制度に準拠(交通系ICカード利用に限り、高齢者割引適用)
目標	148人／日

実証実験の評価

- ・交通系ICカード利用者は190人/日と増えたが、既存利用者の支払い方法が現金から交通系ICカードに移行したのみで、本事業を転機とした新規利用者は目立って見られなかったため、実証実験で終了した。
- ・後継の高齢者施策として、関鉄グループの全路線が乗り放題になる「関鉄ふれ愛パス」の利用促進を図った。(市の提案で2022年4月1日から対象年齢の引下げ(70歳以上→65歳以上)と1か月パスの販売を開始)

参考：筑波地区支線型バス実証実験

項目	内容
目的	筑波地区で定時定路線の支線型バスを運行し、支線型バスの有効性を検証
運行日	土日祝日を含めた毎日(12月29日～1月3日を除く)
運行時間	概ね8時～18時
運賃	一律200円
割引制度	概ねつくバス準拠
コース数	4コース
便数	1コース(10便) 2コース(12便) 3コース(10便) 4コース(12便)
車両	ワゴン型車両(10人乗り) 4台
運休	筑波山行楽シーズンにおいて、渋滞の影響を大きく受けるルートは部分運休運行を実施
目標	2.0 人／便

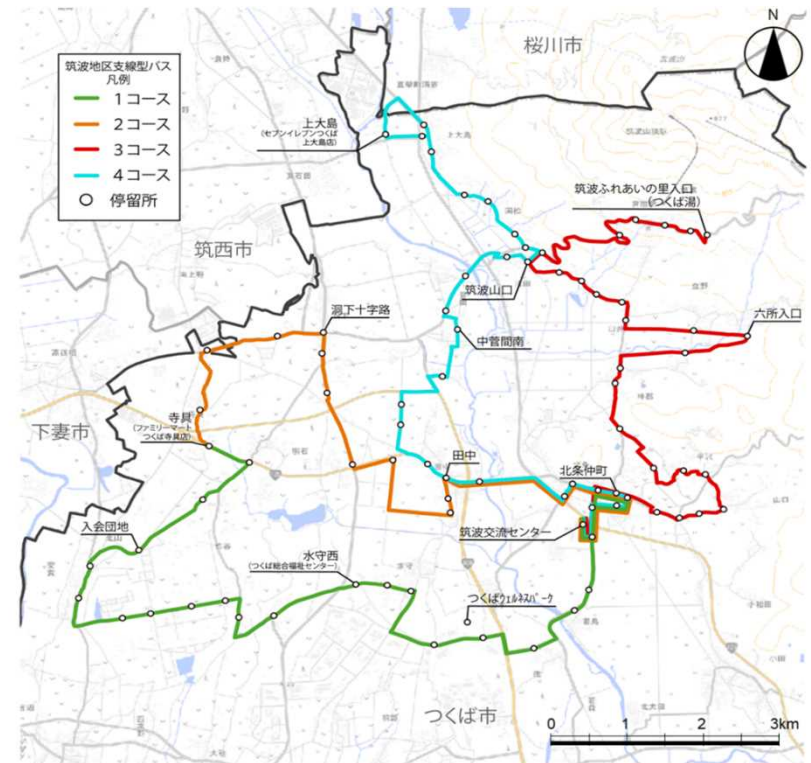


図 筑波地区支線型バス実証実験 路線図

実証実験の評価

- ・各コースの利用者数は目標には達成しなかったが、3コースについては0.83 人／便(R1～2平均)と一定の利用が見られたことから、地域住民(沿線区長、民生委員など)と意見交換を重ね、一部コースを見直した上で、2022年10月1日から「つくばね号」として本格運行を開始した。

参考:桜地区路線バス増便運行実証実験

項目	内容
目的	高齢者等の日常生活の移動手段を確保するため、日中時間帯のバスを増便させ、主に上ノ室地区の高齢者の利用が増えるか効果を検証
ルート	つくばセンター～野田団地～土浦駅
増便時間帯	概ね9時～14時で不足している時間帯
増便数	平 日:7便増(合計16便) 土日祝:8便増(合計13便)
運賃	現行路線バス運賃
割引制度	通常の路線バスの割引制度
目標	4.5人／便

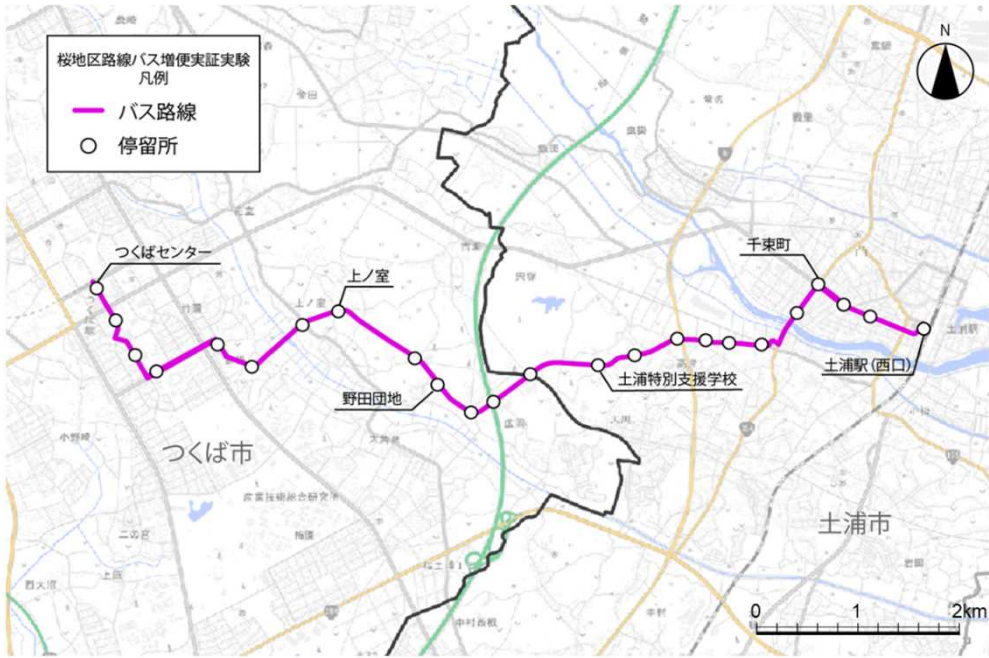


図 桜地区路線バス増便運行実証実験 路線図

実証実験の評価

・実績(R1-2平均) は4.2人/便であり、想定していた上ノ室地区の利用者定着は見られず、つくばセンター⇄土浦駅の移動 が大半であったため実証実験で終了した。

筑波地区支線型バス「つくばね号」の概要

■概要・目的

- ・ **支線交通**として筑波地区の既成市街地である北条と各地区を結び、高齢者の買い物・通院への需要に対応したワゴン車型のコミュニティバス
- ・ つくバスや民間路線バスに接続し、乗換を行うことで、広域的な移動も可能

■運行主体

新栄タクシー(有)



■運行日

12月29日～1月3日を除く毎日運行

■運賃

- ・ 200円均一(回数券あり)
- ・ 割引制度は概ねつくバスに準拠

■車両台数

乗客8人乗りのワゴン車2台



■その他

つくバスと同じく、バスロケーションシステム対応



図 つくばね号 路線図



筑波地区支線型バス「つくばね号」利用実績

- 2024年度利用者数は7,171人であり、1便当たり利用者数は1.2人
- 乗降者数が多いバス停の傾向として、つくバスや路線バスへ乗換ができるバス停留所(筑波山口、筑波交流センター)、病院(筑波中央病院、北条仲町)、スーパー(カスミ筑波店)に加え、筑波山へ向かうバスであることから、筑波山神社入口(登山などの観光目的)に設置したバス停留所の利用が多い。

年度	R4	R5	R6		
	利用者数[人]	利用者数[人]	利用者数[人]	前年比増減[人]	前年同月比[%]
4月	-	392	525	133	133.9
5月	-	432	599	167	138.7
6月	-	405	580	175	143.2
7月	-	419	542	123	129.4
8月	-	439	597	158	136.0
9月	-	474	657	183	138.6
10月	452	649	565	▲ 84	87.1
11月	382	653	598	▲ 55	91.6
12月	424	560	524	▲ 36	93.6
1月	361	492	542	50	110.2
2月	435	618	684	66	110.7
3月	415	605	758	153	125.3
年間	2,469	6,138	7,171	1,033	116.8
月平均	205.8	511.5	597.6	86.1	
日平均	14.0	17.1	20.0	2.9	
便平均	0.88	1.05	1.20	0.15	

図 年度別利用者数

1 筑波中央病院	0.81
	0.67
2 筑波交流センター	0.76
	0.89
3 カスミ筑波店	1.27
	1.10
4 北条	0.21
	0.14
5 北条仲町	0.50
	0.82
6 筑波山ゲート パーク入口	0.21
	0.27
7 北条新町	0.06
	0.07
8 北条大池・ 運動公園入口	0.12
	0.11
9 市民研修センター	0.15
	0.41
10 山口	0.68
	0.51
11 平沢東	0.06
	0.03
12 平沢中央	0.14
	0.16
13 平沢官衙西入口	0.09
	0.06
14 北条横町北	0.004
	0.004
15 つくば田井 郵便局	0.04
	0.06
16 神郡南	0.09
	0.09
17 神郡	0.14
	0.23
18 神郡東	0.05
	0.09

図 1日当たりの停留所別利用者数



2024年10月 シェアサイクル「つくチャリ」運行開始

- 2021年10月から3年間実施した実証実験を経て、2024年10月からシェアサイクル「つくチャリ」が運行開始

■概要・目的

市の公共交通を補完する移動手段として、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ステーション（シェアサイクル貸出・返却場所）間を自由に移動できるシェアサイクル

■受託者

ecobike(株)

■運行日

365日24時間利用可能

■利用料

- ・77円(税込)/ 15分
- ・上限1,500円(税込) /8時間
- ※8時間後以降は77円(税込)を加算
- ※支払い方法はクレジットカード又はキャリア決済

■自転車数・サイクルポート数

100台・49ポート(2025年4月現在)

■利用者数(2024年度)

年間39,054回(1日平均107回)



つくチャリ マーク



Root One(ルートワン)



サイクルステーション(研究学園駅)

2024年10月 つくバスが近隣自治体の拠点に乗り入れ

- 近隣自治体との広域連携から、2024年10月、つくバス西部シャトルを西部シャトルとみどりのシャトル(新設)に分割し、西部シャトルを「やすらぎの里しもつま」、みどりのシャトルを「道の駅常総」に乗り入れした。また、吉沼シャトルも「やすらぎの里しもつま」へ乗り入れ

起終点がつくば市内と近隣自治体の拠点であるコミュニティバスの運行状況(令和7年4月時点)

名称	運行時期	事業主体	運行ルート
筑西市広域連携バス	2016年10月～	筑西市	下館駅北口(筑西)～筑波山口(つくば)
ヤマザクラGO	2016年10月～	桜川市	桜川市生涯学習センター(桜川)～岩瀬駅(桜川)～筑波山口(つくば)
つくバス荃崎シャトル	2022年年4月～	つくば市	富士見台(つくば)～荃崎窓口センター(つくば)～牛久駅(牛久)
つくバス吉沼シャトル	2024年10月～	つくば市	研究学園駅(つくば)～筑波記念病院(つくば)～やすらぎの里しもつま(下妻)
つくバス西部シャトル	2024年10月～	つくば市	万博記念公園駅(つくば)～島名小学校～やすらぎの里しもつま(下妻)
つくバスみどりのシャトル	2024年10月～	つくば市	みどりの駅(つくば)～真瀬小学校～道の駅常総(常総)

※近隣自治体が運行するコミュニティバスで、起終点ではなく経由地でつくば市内を運行する路線として、かっぱ号つつじが丘ルート(牛久)、みらい号きぬ医師会病院・みらい平駅ルート(つくばみらい)がある。

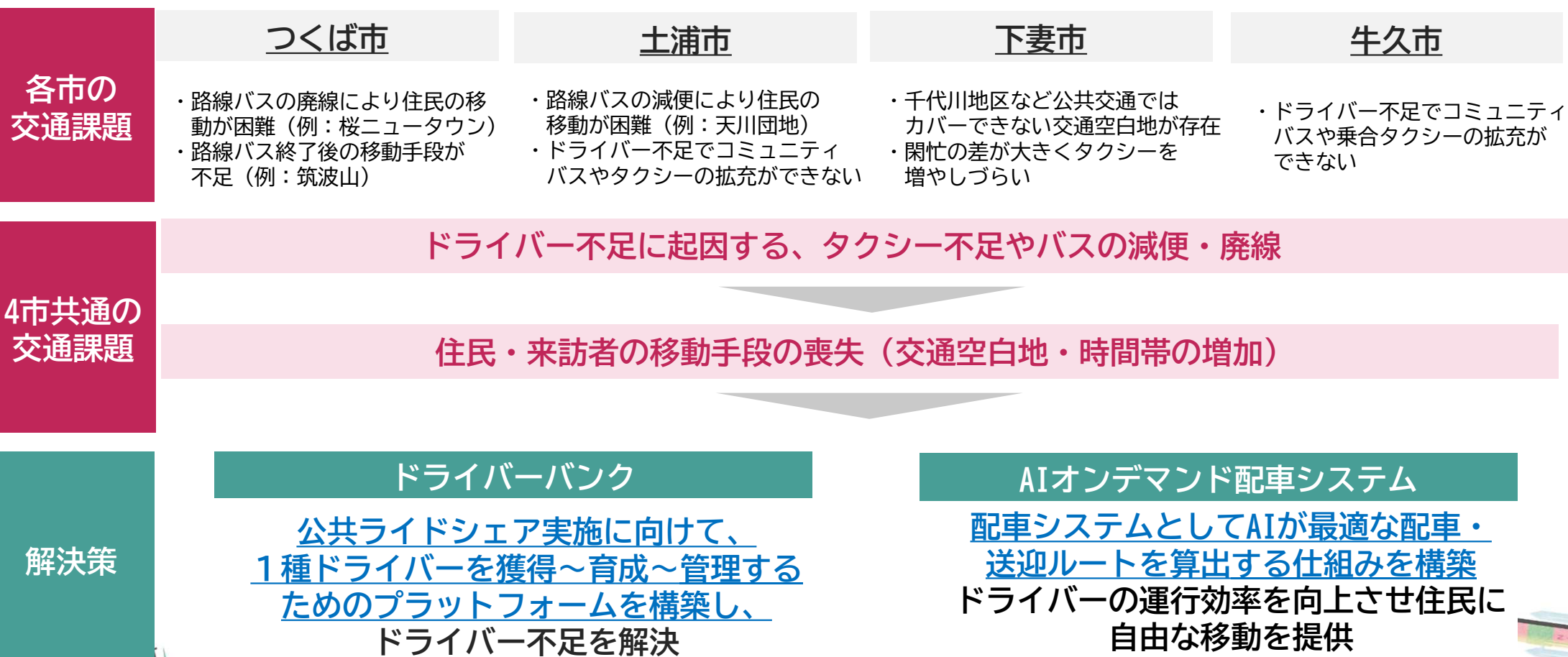
<参考>

土浦市、下妻市、筑西市、桜川市、常総市、牛久市、つくばみらい市及び当市の8市担当者が集まり、「公共交通網の広域連携を図る検討会議(事務担当者会議)」を毎年開催し、各自治体の交通政策等に関する情報交換やコミュニティバスの乗り入れ等についての意見交換を実施している。



2025年1月「地域連携公共ライドシェア」運行開始

- 交通空白地における住民や来訪者の移動手段確保を目的に、周辺自治体3市(土浦市、下妻市、牛久市)と連携し、2025年1月27日から「地域連携公共ライドシェア」を運行開始
- 本事業は、主に1種免許ドライバーの自家用車を活用した自家用有償旅客運送サービスで、つくば市では、①つくば・土浦エリア(桜ニュータウン及び天川団地を含む周辺地区)と②筑波山エリアの2エリアで実施



「地域連携公共ライドシェア」の概要(つくば・土浦エリア)

(1)運行期間、運行時間

平日及び土曜日 6:00～8:00／17:00～21:00
日曜日及び祝日 6:00～21:00

※年末年始(12/29～1/3)を除く

(2)運行形態

エリアオンデマンド運行

(3)運行エリア

①つくば市下広岡の一部

②土浦市天川1・2丁目、永国台、上高津新町、上高津町、
永国町、中高津1～3丁目、下高津1～4丁目、国分町

※上記エリア内の仮想乗降ポイント間の移動、及びエリア内とエリア外の
仮想乗降ポイント間の移動が可能

※つくばセンター、学園並木、県南病院、ジョイフル本田 荒川沖店の4つ
の仮想乗降ポイント間の移動は不可

(4)申込方法

WEBアプリ

(5)運賃

※一人一回当たりの運賃

区分	事前申込	直前申込
おとな	600円	800円
こども(小学生)	300円	400円
幼児(未就学児)	無料	

(6)支払方法

①現金(降車時)

②QRコード決済/PayPay(降車時)

③クレジットカード決済(申込時)

(7)利用者数(R7.1～R7.5)

116人



「地域連携公共ライドシェア」の概要(筑波山エリア)

(1) 運行期間、運行時間

2025年1月27日(月)～
平日及び土・日・祝日 18:00～20:00
※年末年始(12/29～1/3)を除く

(2) 運行形態

エリアオンデマンド運行

(3) 運行エリア

つつじヶ丘⇄筑波山口
※エリア内の仮想乗降ポイント間の移動が可能

(4) 申込方法

WEBアプリ

(5) 運賃

※一人一回当たりの運賃

区分	事前申込・直前申込共通
おとな	1,000円
こども(小学生)	500円
幼児(未就学児)	無料

(6) 支払方法

- ①現金(降車時)
- ②QRコード決済/PayPay(降車時)
- ③クレジットカード決済(申込時)

(7) 利用者数(R7.1～R7.5)

6人



2025年4月 つくたくにAIオンデマンドシステム導入

- つくたくの課題であった予約が取りづらい、予約センターに電話が繋がりにくいことを解消するため、2025年4月からAIオンデマンドシステム(mobi)を導入
- 2025年4月及び5月利用者数は8,539人となり、昨年度同期と比較して436人増加が見られた。
- 予約方法については、電話が約7割、webが約3割の結果となった。

<導入による変更点>

	令和7年3月以前	令和7年4月以降
配車方法	オペレーターによる手動配車	AIによる自動配車
運行形態	1時間に1便の運行	予約が入り次第運行(時間便制の撤廃)
予約方法	電話予約のみ	電話予約、Web(ブラウザ)



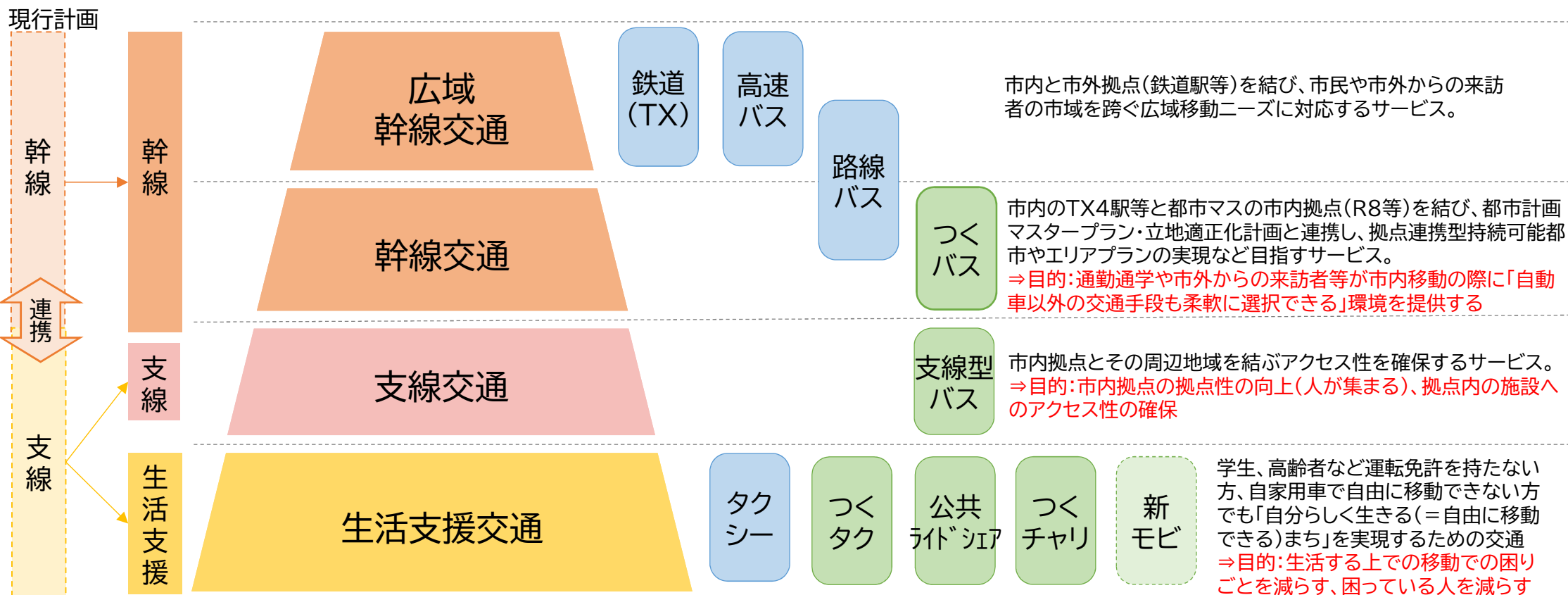
3 今後について



第2次つくば市地域公共交通計画の策定

- 2021年3月に策定した「つくば市地域公共交通計画」の計画期間が2025年度末であることから、**2025年度末に「第2次つくば市地域公共交通計画」を策定予定**

■第2次つくば市地域公共交通計画における目指す姿(階層システム)



課題及び課題への対応

課題

バス運転者の改善基準告示の改正による影響への対応

2024年4月の改正(バス運転者の労働時間に関する基準の改正)により、市内のバスが減便した影響で、特に利用の多い路線や時間帯においては深刻な車内混雑が発生しており、この対応を検討していく必要がある。

<参考>
つくバス2024年4月減便率:平日13.6%、土日祝32.8%

対応

バス路線の再編

路線バスとつくバスで路線が一部重複している箇所があることから、重複を減らしバス運転者、バス車両の効率化を図る。

バス運転者の担い手確保

バス運転者の担い手確保のため、路線バス会社のバス運転者の採用に対して支援を実施する。(2025年度予算化)

住民の生活支援に向けた対応

自家用車を使い自由に移動が出来ない人でも移動の面からの生活支援の在り方を検討していく必要がある。

生活支援交通のあり方の検討

つくタクは利用者の8割が高齢者、1割が障害者であることから福祉的な要素が強い。
つくタクは利用者1人1回当たり約3,000円を市が負担しており、福祉部門が実施している施策(タクシー助成券など)なども含めて、限られた予算の中で困っている人を少しでも多く減らすことができる生活支援交通のあり方を検討する。

