

**つくばみらい市
地域公共交通網形成計画
(案)**

目 次

1. 計画策定の背景及び目的	1
1-1. 地域公共交通網形成計画とは	1
1-2. 計画策定の背景及び目的	1
1-3. 計画の区域及び計画期間	2
2. つくばみらい市の公共交通に関する現況把握	3
2-1. 地域特性の整理	3
2-2. 公共交通の現状	9
2-3. 上位計画における公共交通の位置づけ	25
3. 公共交通に関するニーズの把握	29
3-1. 公共交通に関する市民アンケート調査結果	29
3-2. 路線バス・コミュニティバス利用者聞き取り調査結果	43
3-3. デマンド乗合タクシー利用登録者アンケート調査結果	48
4. 地域公共交通に関わる課題の整理	55
5. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針	58
5-1. 地域公共交通の構築に係る基本方針	58
5-2. 望ましい公共交通網のあり方	59
6. 計画目標	61
7. 目標を達成するために行う施策及び実施主体	62
7-1. 目標を達成するための実施施策	62
7-2. 実施施策の概要	63
7-3. 計画目標の達成状況を評価するための評価指標	76
8. 計画の達成状況の評価	77

参考資料

つくばみらい市地域公共交通会議要綱及び委員名簿
計画策定経緯

1. 計画策定の背景及び目的

1-1 地域公共交通網形成計画とは

2007年(平成19年)10月1日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域公共交通の活性化・再生に関して、地域の関係者が連携して取り組むための制度が確立された。その後、改正された同法が2014年(平成26年)11月20日に新たに施行され、地方公共団体が中心となって地域公共交通網を形成する取り組みを支援する制度が強化された。

その取り組みを進める上で中核を成すのが、市町村を中心とした地域の関係者で構成する協議会(法定協議会)と、市町村が協議会を開催し策定する「地域公共交通網形成計画」となる。地域公共交通網形成計画は、地域公共交通ネットワーク全体をまちづくりと連携して一体的に形づくり、持続させるために、様々な事業を定める計画である。

1-2 計画策定の背景及び目的

現在、本市の公共交通は、つくばエクスプレス、関東鉄道常総線、路線バス、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー、一般タクシーが運行しており、市民の日常生活における移動手段として利用されている。

これまで、市では市民の利便性向上を目指して市内公共交通体系の構築を図るため、コミュニティバスの再編や新たな交通システムとしてデマンド乗合タクシーを導入するなど各種事業を実施してきた。

しかしながら、自家用車の利用を前提としたライフスタイルの定着や公共交通サービスの低下等により、公共交通の利用者は減少傾向にあり、公共交通を維持・確保するための公費負担が高額となっている。

一方、少子高齢化の進展等に伴う交通弱者の増加により、公共交通の必要性はこれまで以上に高くなることが予想されることから、行政・交通事業者・市民の役割分担と協力のもと、地域の実情に応じた公共交通のあり方を検討する必要がある。

国においては、2013年(平成25年)12月に「交通政策基本法」が成立し、2014年(平成26年)11月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が行われ、人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上のために地方公共団体が中心となって、関係者との合意の下、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通を形成することの重要性が示された。

このような現状を踏まえ、限りある財政支出を踏まえながら、「つくばみらい市総合計画」に掲げる将来都市像を実現するため、「都市計画マスタープラン」等の各種関連計画と整合・連携を図った持続可能な地域公共交通体系の形成を図るために、『つくばみらい市地域公共交通網形成計画』を策定し、将来を見据えた地域公共交通施策の推進に取り組むことを目的とする。

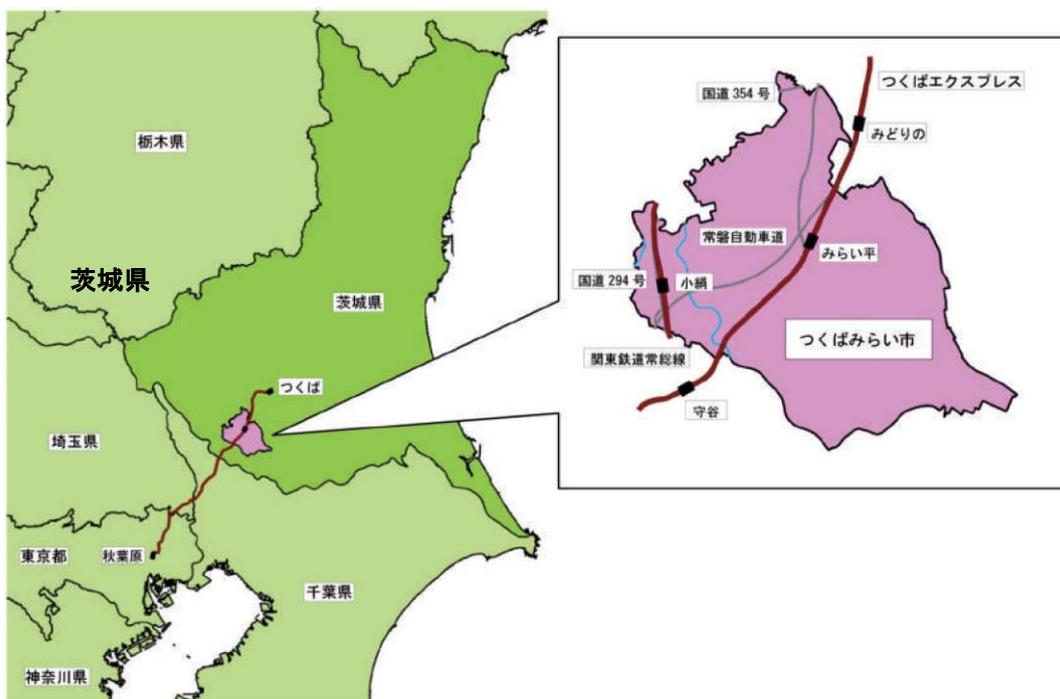
1-3. 計画の区域及び計画期間

(1) 計画の区域

つくばみらい市地域公共交通網形成計画の区域は、つくばみらい市全域とする。

ただし、本市外についても、市民の移動実態等をふまえ、必要に応じて計画区域へ編入する場合もある。

■ 計画の区域



(2) 計画期間

つくばみらい市地域公共交通網形成計画の計画期間は、上位計画である（仮称）第2次つくばみらい市総合計画前期基本計画との整合を考慮し、2018年度（平成30年度）～2022年度の5ヶ年とする。

■ つくばみらい市地域公共交通網形成計画と上位・関連計画の計画期間

		2017 (～H29)	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	2023～
つくばみらい市 総合計画	基本構想	第1次	第2次：2018(H30)～2027					
	基本計画	第1次 後期	第2次前期：2018(H30)～2022					後期
つくばみらい市都市計画 マスタープラン (2010年(平成22年3月))		2010(H22)～2030						
つくばみらい市地域公共交通網形成計画		計画 策定	2018(H30)～2022					次期 計画

2. つくばみらい市の公共交通に関する現況把握

2-1 地域特性の整理

(1) つくばみらい市の位置及び地勢等

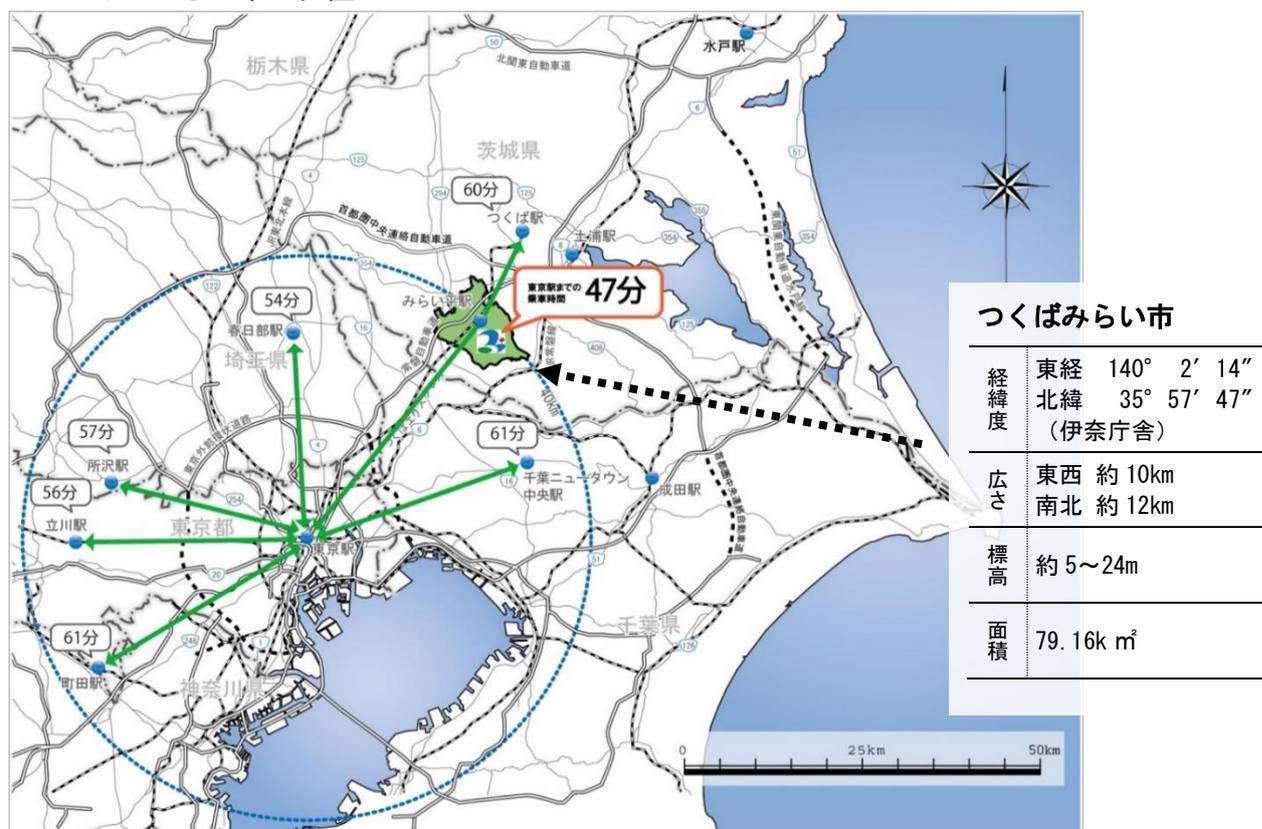
本市は、茨城県の南西部に位置し、都心から40km圏に位置している。東はつくば市と龍ヶ崎市、西と北は常総市、南は取手市と守谷市にそれぞれ接しており、市域面積は79.16km²（東西約10km、南北は約12km、標高約7～24m）となっている。

また、市内には、鬼怒川、小貝川の二大河川が流れ、小貝川沿いの低地部は広大な水田地帯が広がり、東部や西部の丘陵地は、畑地や低地林が広がっており、4つのゴルフ場や住宅地が形成されている。

道路網は、北部に国道354号、西側に国道294号、中央部を常磐自動車道が走り、国道294号と交差し谷和原ICがあり交通の利便が図られている。

さらに鉄道網では、国道294号と平行に関東鉄道常総線が走り、2005年(平成17年)8月24日には秋葉原とつくばを結ぶつくばエクスプレスが開業し、みらい平駅から秋葉原まで最速で40分、つくばまでは12分で結ばれている。

■つくばみらい市の位置



(2) 人口動向

①人口

本市の人口は、2017年(平成29年)4月1日現在51,122人であり、1975年(昭和50年)から1995年(平成7年)までは増加傾向を示していたが、その後は横ばい傾向となっていた。2005年(平成17年)のつくばエクスプレスの開業以降は、みらい平駅周辺における沿線開発によって、再び増加傾向となっている。

地区別にみた場合には、みらい平地区が一番多くなっており、2005年(平成17年)から2015年(平成27年)間における人口の推移をみると、福岡地区は微増、小絹地区は増加しているが、他の地区は、減少している。

②高齢化率

本市の高齢化率は、他都市と同様に高齢化が進み、2015年(平成27年)の高齢化率は24.6%となっている。

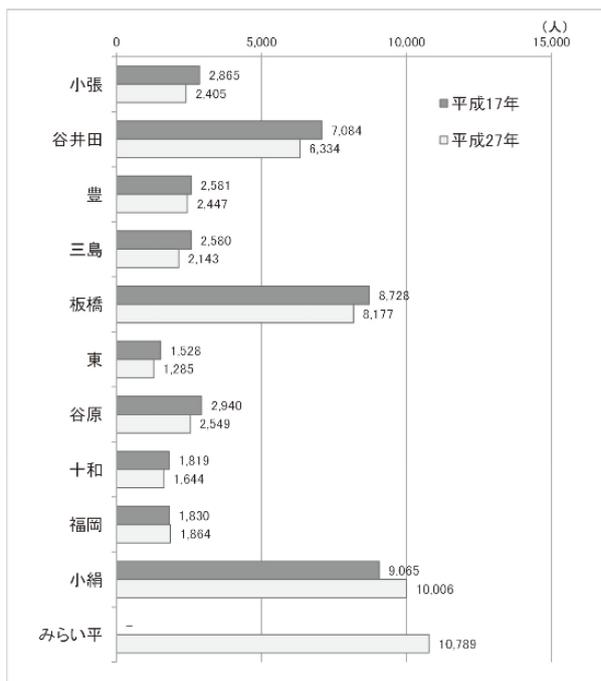
地区別年齢構成比の推移をみると、みらい平地区以外では、高齢化率が増加しているが、みらい平地区では、出生や子育て家族の転入により、年少人口の割合が増加しており、高齢化率が市内でも最も低い。

■つくばみらい市における人口及び高齢化率の推移



資料:国勢調査

■地区別人口の推移



資料:住民基本台帳(4月1日現在)。平成17年はみらい平地区は未区分

■地区別年齢構成比の推移



資料:平成17年の数値は、小張、谷井田、豊、三島、板橋、東地区は、旧伊奈町の構成比による。谷原、十和、福岡、小絹地区は、旧谷津町付の構成比による。みらい平は、住居表示が完了した平成19年と平成27年の比較。平成27年はいずれの地区も住民基本台帳4月1日現在。

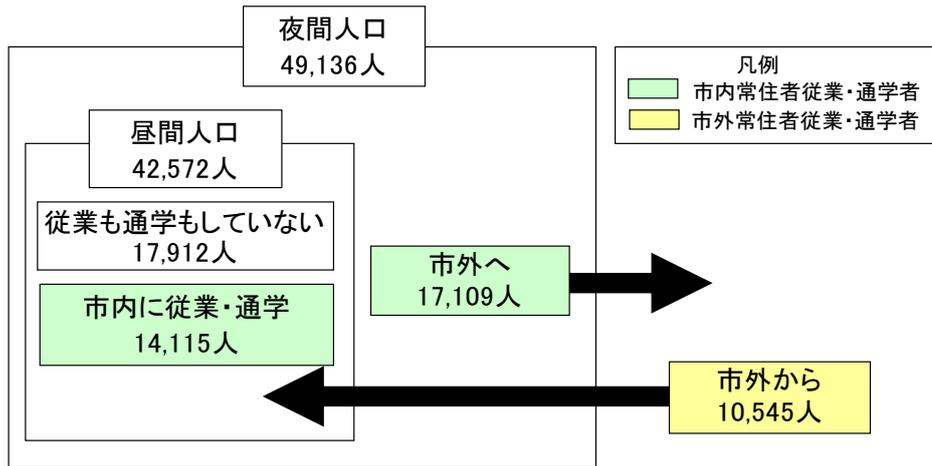
(3) 交通特性

①通勤・通学流動

通勤・通学による市外への流出人口（17,109人）が、市外からの流入人口（10,545人）よりも多いため、昼間人口は、夜間人口よりも少なくなっている。

市外への通勤・通学先としては、近隣ではつくば市、守谷市、常総市、取手市が多く、さらに東京都（特別区）・千葉県も多くなっている。一方、市外からの流入は、つくば市、守谷市、常総市、取手市が多くなっている。

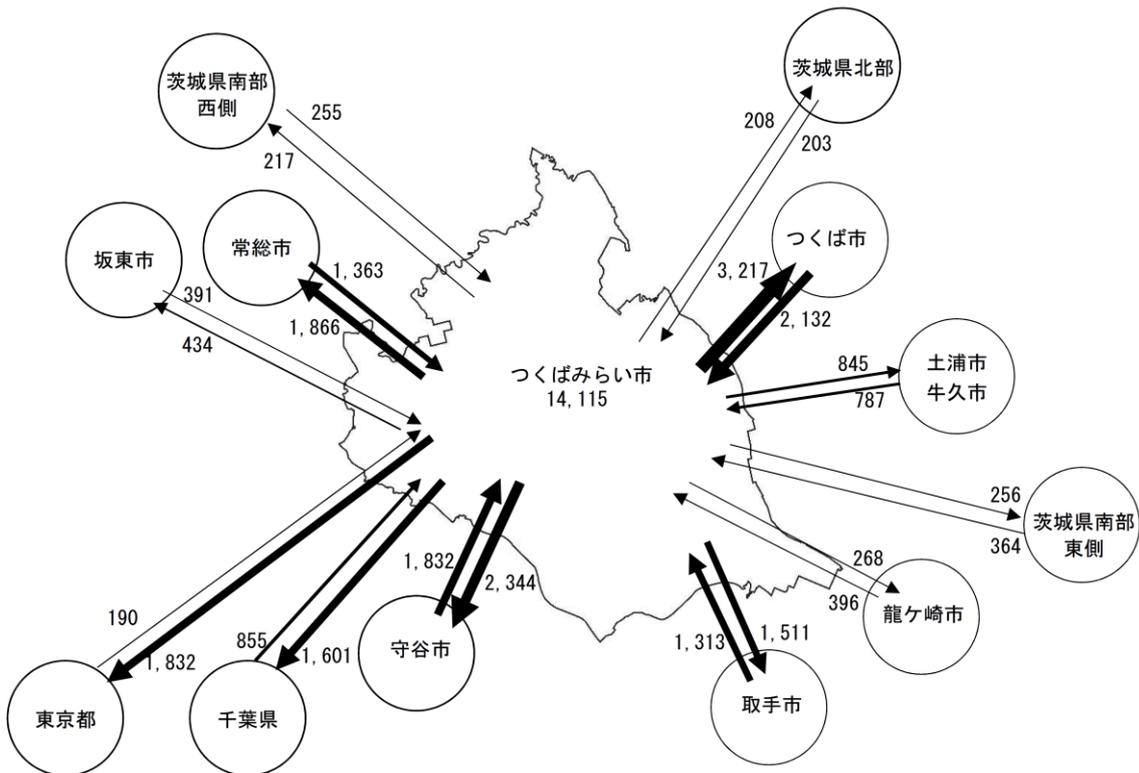
■通勤・通学流動人口



※従業地・通学地「不詳」で、当地に常住している者を含む。

資料：2015年(平成27年)国勢調査

■通勤・通学流動

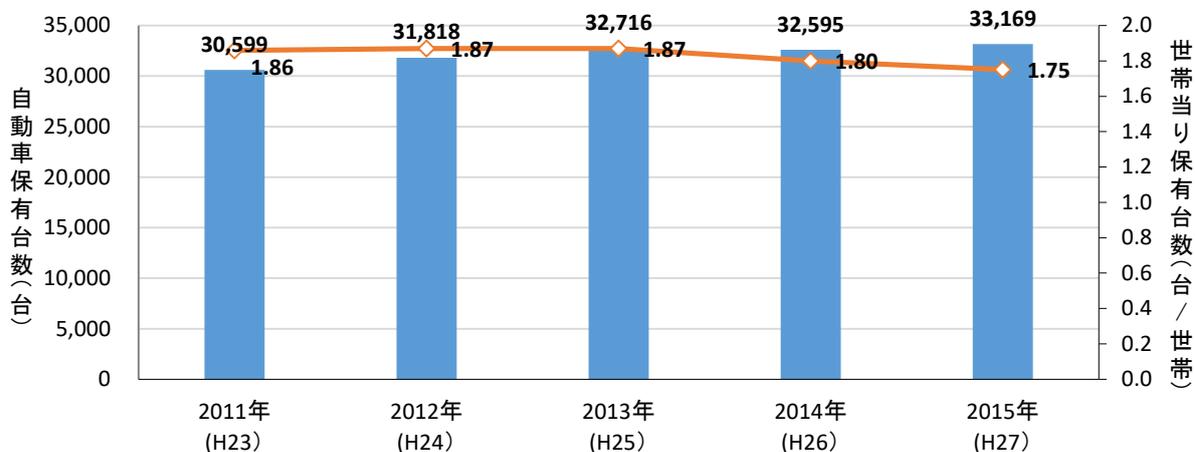


資料：2015年(平成27年)国勢調査

②自動車保有台数

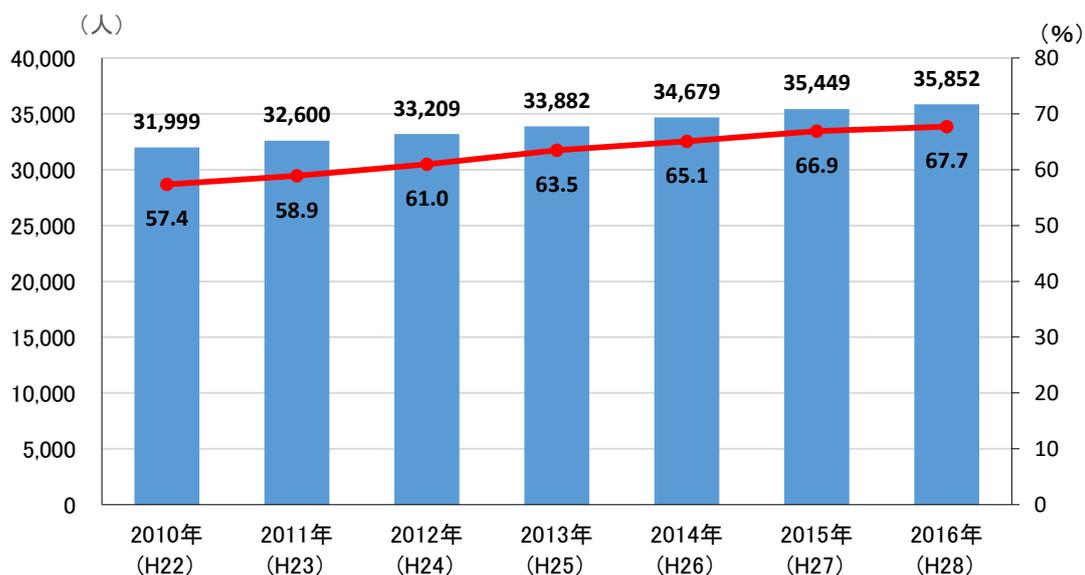
自動車保有台数は微増傾向であるが、世帯当り保有台数は減少傾向となっている。
また、自動車免許保有者は増加しており、高齢者の免許保有率も増加傾向となっている。

■乗用車（軽自動車含む）の保有台数の推移



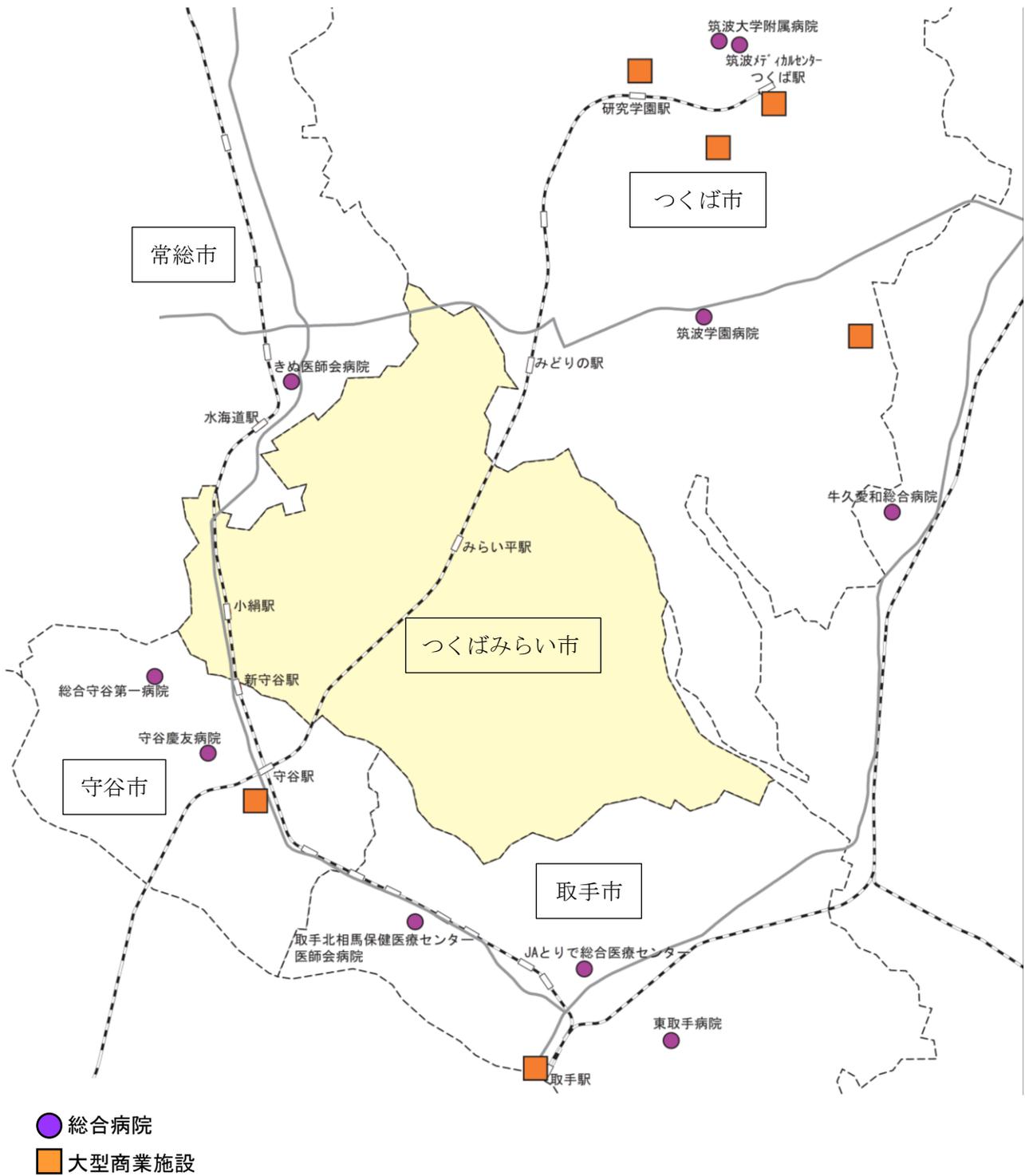
資料：「市区町村別自動車保有車両数」, 「市区町村別軽自動車車両数」(各年3月末現在)

■自動車免許保有者数の推移



資料：茨城県警 HP 事故分析だより市町村別基礎資料

■市外における主な総合病院・大型商業施設の立地状況



2-2. 公共交通の現状

(1) 鉄道

①市内を運行する鉄道の運行サービス

市内をつくばエクスプレスと関東鉄道常総線の2路線が運行しており、みらい平駅と小絹駅の2駅がある。なお、つくばエクスプレスと関東鉄道常総線は、市外の守谷駅で連絡している。

両駅とも運行本数は多く、みらい平駅では上下172本/日(平日)運行しているが、通勤快速・快速は停車していない。小絹駅では上下191本/日(平日)が運行しているが、朝夕に運行している快速は停車していない。

■市内を運行する鉄道の運行サービス

路線名	鉄道駅	上り 下り	運行時間帯		運行本数	
			平日	土休日	平日	土休日
つくば エクスプレス	みらい平駅	上り	5:18~24:13	5:18~24:13	85本/日	76本/日
		下り	5:25~24:31	5:25~24:31	87本/日	77本/日
関東鉄道 常総線	小絹駅	上り	5:01~24:09	5:01~24:09	95本/日	79本/日
		下り	5:24~24:42	5:24~24:42	96本/日	80本/日

(2017年(平成29年)12月現在)

②鉄道の利用状況

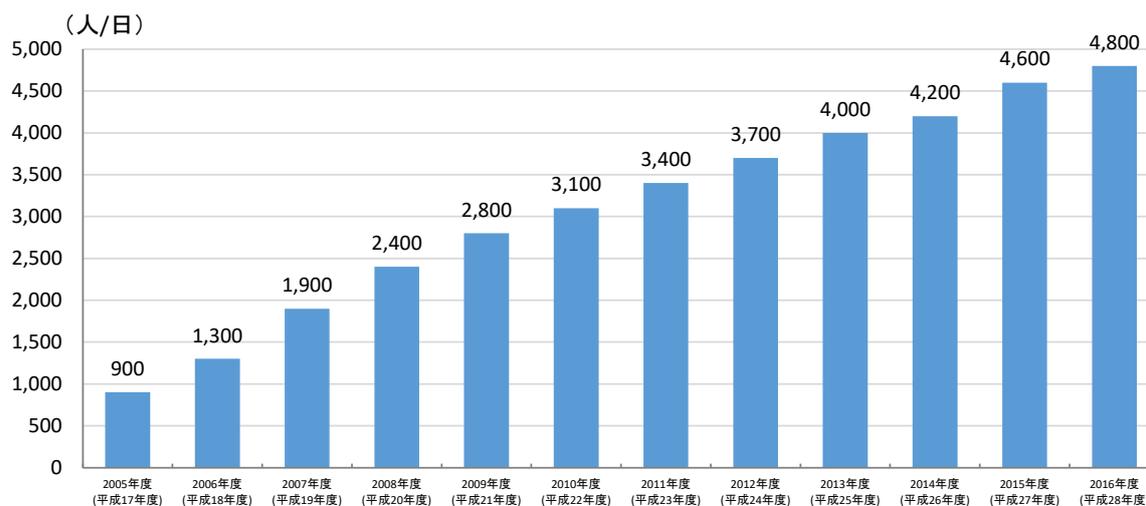
a. つくばエクスプレス(みらい平駅)の利用状況

みらい平駅における1日当り乗車人員は、開業当初は約900人であったが、2016年度(平成28年度)は約4,800人と増加傾向が続いている。

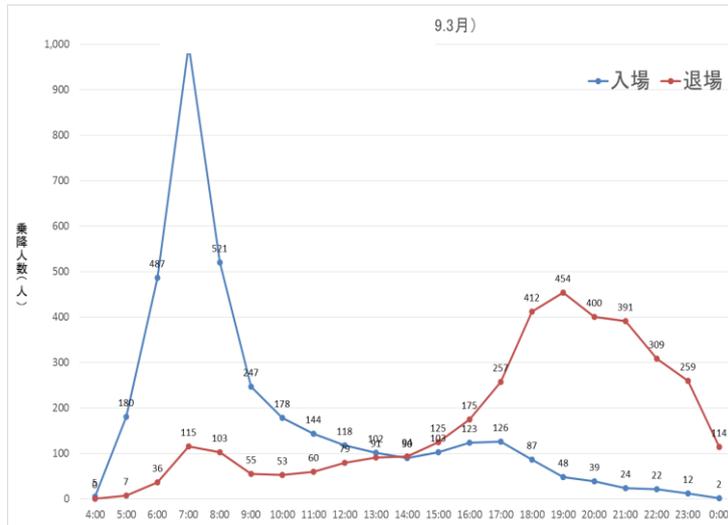
時間帯別の利用状況については、朝夕の通勤時間帯の利用が多く、最も乗車が多いのが7時台となっており、最も降車が多いのが19時台となっている。

しかし、昼間の時間帯においては、朝夕に比べ、極めて少ない利用となっている。

■みらい平駅における1日当り乗車人員の推移



■みらい平駅における時間別利用状況（2017年(平成29年)3月)

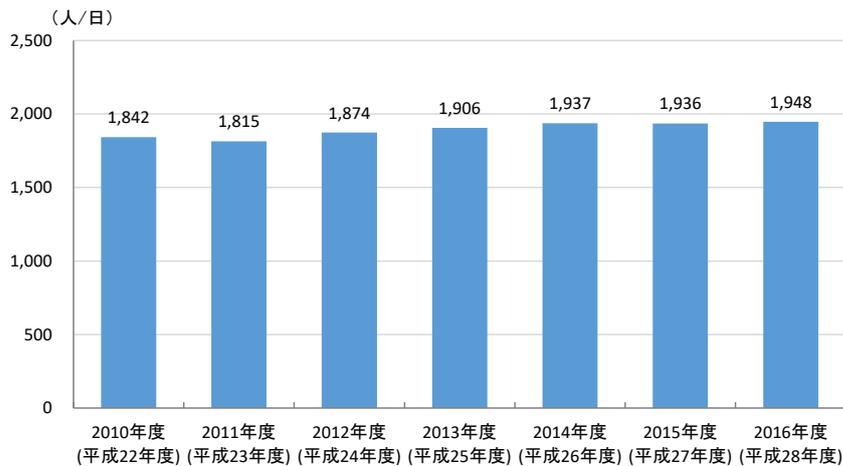


b. 関東鉄道常総線（小絹駅）の利用状況

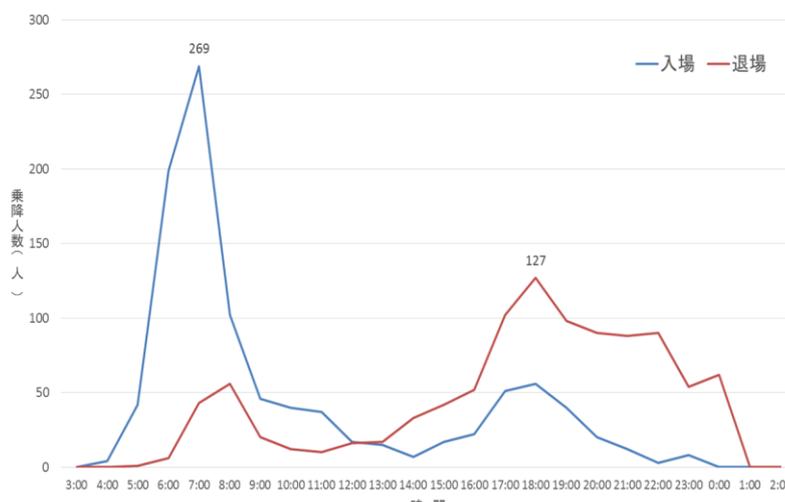
小絹駅における2016年度(平成28年度)の1日当り乗降人員は約1,900人であり、横ばい傾向となっている。

時間帯別の利用状況は、朝夕の通勤時間帯の利用が多く、最も乗車が多いのが7時台となっており、最も降車が多いのが18時台となっている。

■小絹駅における1日当り乗降人員の推移



■小絹駅における時間別利用状況



(2) 路線バス

① 運行概要

市内の路線バスは、関東鉄道株式会社の8路線が運行されており、いずれも本市を通過するネットワークとなっている。

運行回数の多い路線は、守谷駅西口～取手駅西口の路線となっており、区間でみた場合には、谷井田バス停から二三成橋バス停間及び小絹中学校前バス停で、運行回数が多くなっているが、ほとんどのバス停は、10回以下となっている。

■市内を運行する路線バスの概要

路線	運行回数	
	平日	土日祝日
① 水海道駅・水海道車庫～土浦駅西口	8.5回	8回
② 谷田部車庫～高波, みらい平駅～取手駅西口	3回	2回
③ 谷田部車庫～高岡, 筑波ゴルフ場, (板橋)～取手駅西口	5回	3回
④ 守谷駅東口～谷井田～取手駅西口	31.5回	27回
⑤ 自由ヶ丘団地～藤代駅	14回	8回
⑥ 内守谷工業団地～守谷駅西口	19.5回	11回
⑦ 岩井バスターミナル～守谷駅西口	5.5回	3.5回
⑧ きぬの里～守谷駅西口	10回	6回

※平成29年9月16日改正

■市内における路線バス網

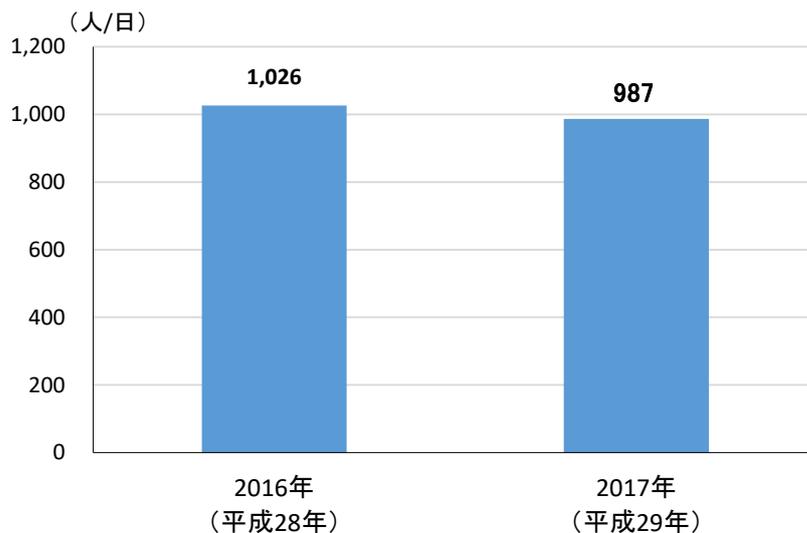


②利用状況

市内を運行する路線バスにおける市内バス停での2017年(平成29年)の乗降客数は、2016年(平成28年)に比べ、微減している。

路線バスのうち、市内のバス停からの乗降が最も多い路線は、守谷駅東口～取手駅西口の路線で540人/日の利用となっている。次いで谷田部車庫～筑波ゴルフ場～取手駅西口の路線となっている。自由ヶ丘団地～藤代駅、内守谷工業団地・きぬの里・岩井バスターミナル～守谷駅西口の路線は、10人/日未満の利用となっている。

■市内バス停における乗降人員の推移



路線	2016年 (平成28年)	2017年 (平成29年)
水海道・水海道車庫～土浦駅西口	7	19
谷田部車庫～みらい平駅～取手駅西口	88	70
谷田部車庫～筑波ゴルフ場～取手駅西口	409	346
守谷駅東口～取手駅西口	503	540
内守谷工業団地～守谷駅西口	8	2
岩井バスターミナル～守谷駅西口	0	3
きぬの里～守谷駅西口	6	5
自由ヶ丘団地～藤代駅	5	2
合計	1,026	987

(3) コミュニティバス

① コミュニティバスの運行概要

高齢者や障がい者等の交通弱者の移動手段を確保するために、2007年(平成19年)10月から、コミュニティバスの運行を開始した。その後、利用状況等や市民ニーズを勘案し、ルート・ダイヤの見直し等を2回実施している。

現在は、市内7ルート車を2台で運行しており、いずれのルートも所要時間は1時間未満となっている。ただし、運行本数は少なく、運行の間隔は長くなっている。

■ コミュニティバスの運行概要

	Aルート	Bルート	Cルート	Dルート	Eルート	Fルート	Gルート
所要時間	50分	45分	30分	50分	55分	35分	20分
運行本数	上り1便	上り3便 下り3便	上り3便 下り5便	上り1便 下り1便	上り3便 下り2便	上り2便 下り1便	上り1便 下り1便
運行時間帯	7:40	8:50～ 17:05	8:45～ 18:00	7:10～ 15:30	9:50～ 17:30	8:10～ 18:30	13:40～ 14:00
運行日	月～土曜日(年末年始(12/29～1/3)は運休)						
運賃	大人(中学生以上)200円, 小人(小学生)100円, 50円。ただし, 小学生未満(未就学児等)については無料。 障がい者は100円, 障がい者の介助者は無料						
運行車両	マイクロバス 29人乗り 2台						
運行事業者	関東鉄道株式会社						

※運行時間帯は、1便目の発時刻～最終便の発時刻

■ コミュニティバス路線図



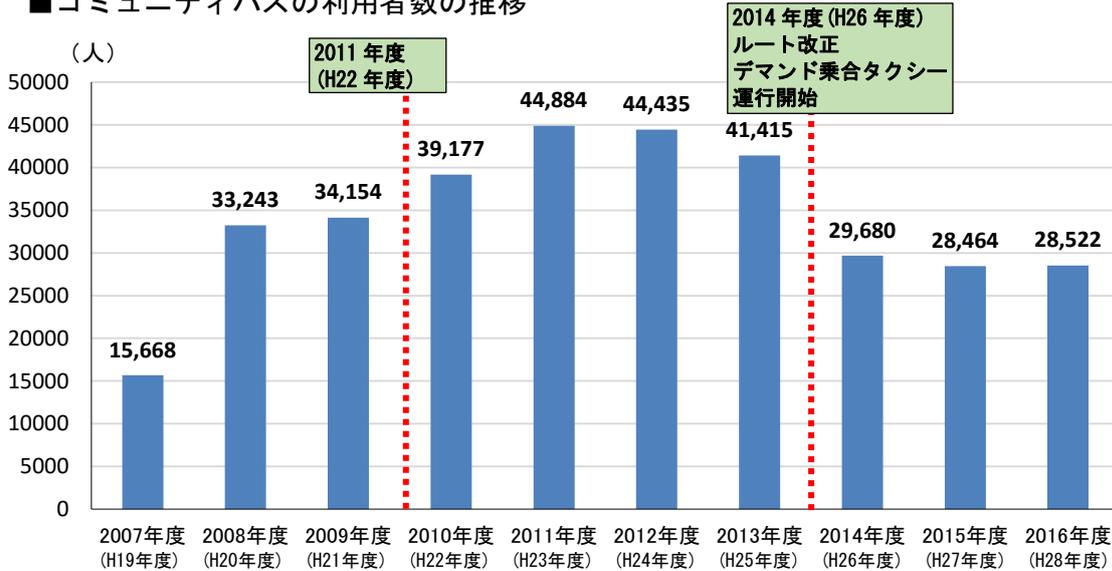
②コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用者数は、2016年(平成28年)においては28,522人/年となっている。過年度の利用者数の推移をみると、運行開始後増加傾向であったが、2011年(平成23年)をピークに減少傾向となり、2014年度(平成26年度)の利用者数は約30%減少したが、その後はほぼ横ばい傾向となっている。

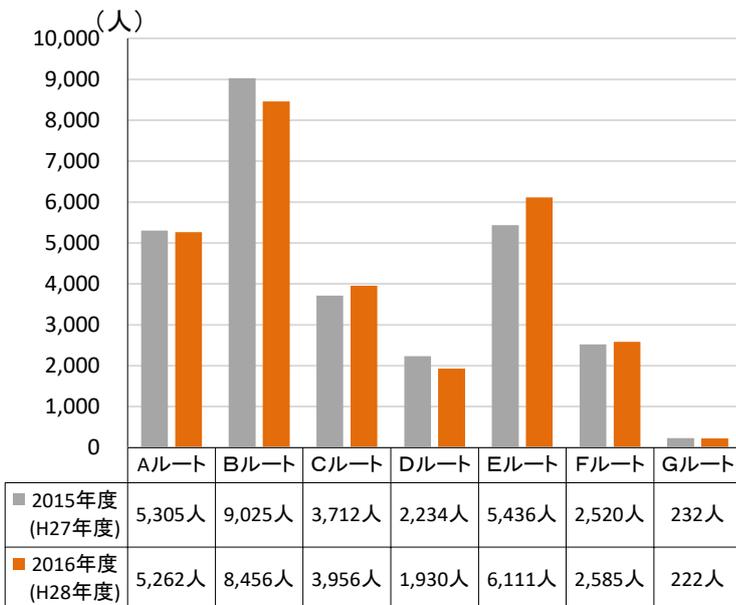
2016年度(平成28年度)の実績から、ルート別に利用者数を比較すると、Bルートが8,456人/年と最も多く、Eルート、Aルートの順に多い。

曜日別にみた場合、土曜日は通勤通学の利用がないため、利用者数が最も利用が少ない。

■コミュニティバスの利用者数の推移

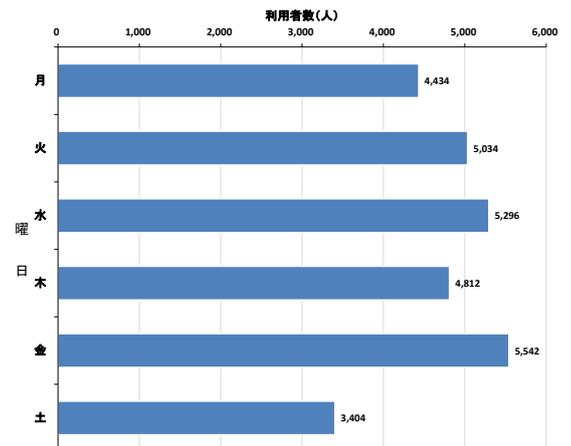


■ルート別利用者数の比較



■曜日別利用者数の比較

(2016年度(平成28年度)実績)



(4) 鉄道・バスによる公共交通利用圏域

鉄道・路線バス・コミュニティバスによる公共交通利用圏域（鉄道駅から1km内，バス停から300m内）をみると，みらい平地区，谷井田地区，伊奈東地区，小絹地区等人口が集積しているエリアをカバーしている。

■鉄道・バスによる公共交通利用圏域



(5) デマンド乗合タクシー

① 運行概要

市内の交通空白地を解消するため、2014年(平成26年)4月より、市内全域を対象にデマンド乗合タクシーの運行を開始した。

■ デマンド乗合タクシーの運行概要

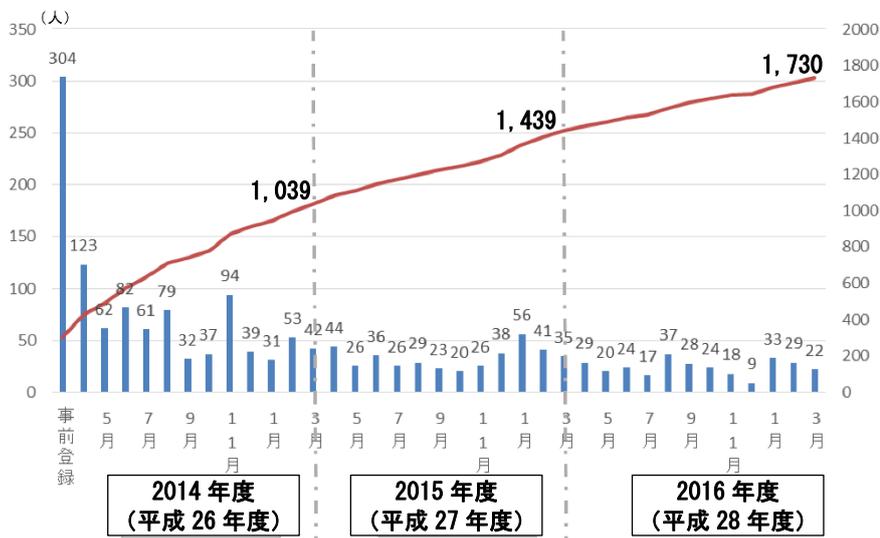
利用対象者	本市に住民登録をされている人で、一人で乗降が可能な人
運行区域	市内全域(市内限定)
運行日	月～土曜日(年末年始(12/29～1/3)は運休)
運行便数	1日最大16便(1回につき最大2台)
運行時間	午前8時～午後5時(ただし、正午から午後1時までを除く)
利用運賃	大人(中学生以上)500円、小人(小学生)200円。ただし、小学生未満(未就学児等)については無料。 障がい者(※)は200円、障がい者の介助者は無料 ※身体障害者手帳1級・2級・1種3級、療育手帳マルA・A、精神障害者福祉手帳1級・2級 支払いは、利用券(利用券は、市役所及び市シルバー人材センターで販売)
予約受付	予約受付期間 ・利用希望日する3運行日前から、運行日の60分前まで ・ただし、運行日の午前8時から10時までに乗車を希望する場合は、前運行日までの受付。 予約受付時間 ・午前8時30分～午後5時(ただし、運休日を除く)

② 利用登録状況

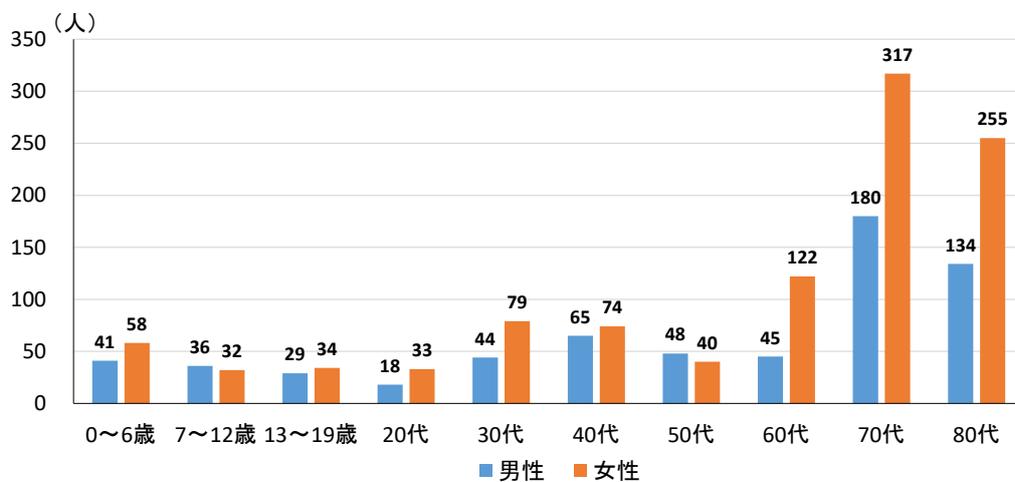
2016年(平成28年)度末の利用登録者数は1,730人であり、運行開始から増加傾向が続いている。

登録者の属性をみると、70歳以上の高齢者が最も多く、60歳以上の登録者が全体の60.9%を占めている。また、30～40歳代の女性の登録も多い。地区別にみた場合には、陽光台が最も多く、次に伊奈東、谷井田の順に多くなっている。

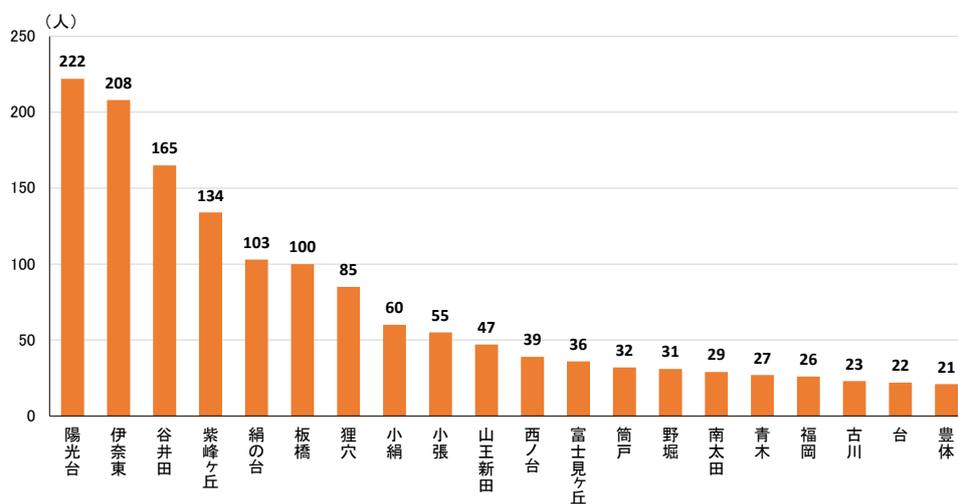
■ 利用登録数の推移



■ デマンド乗合タクシーの登録者の属性 (2017年(平成29年)3月31日現在)
【性別・年齢】



【地区】



③利用状況

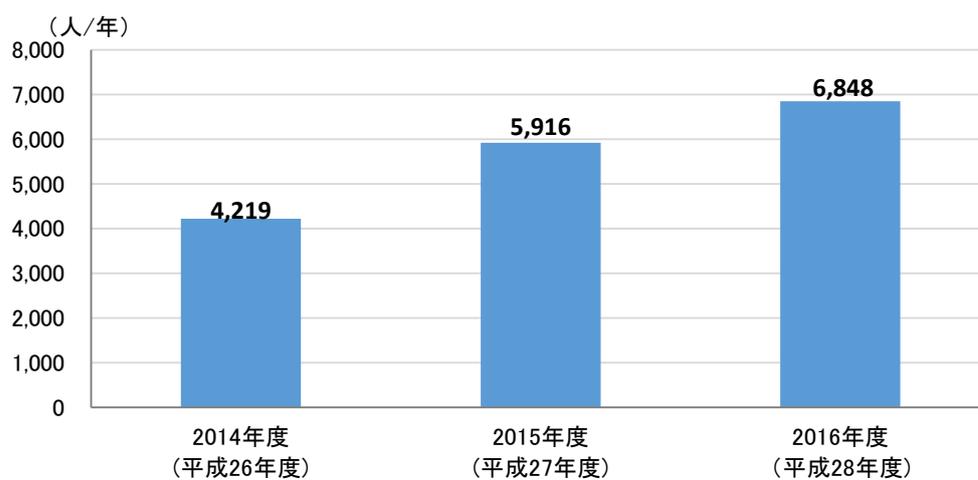
2016年度(平成28年度)におけるデマンド乗合タクシーの利用者数は、6,848人であり、運行開始から増加傾向が続いている。

利用者の属性をみると、地区別では、伊奈東地区が最も多く、2番目に利用が多い狸穴地区の2倍弱となっている。

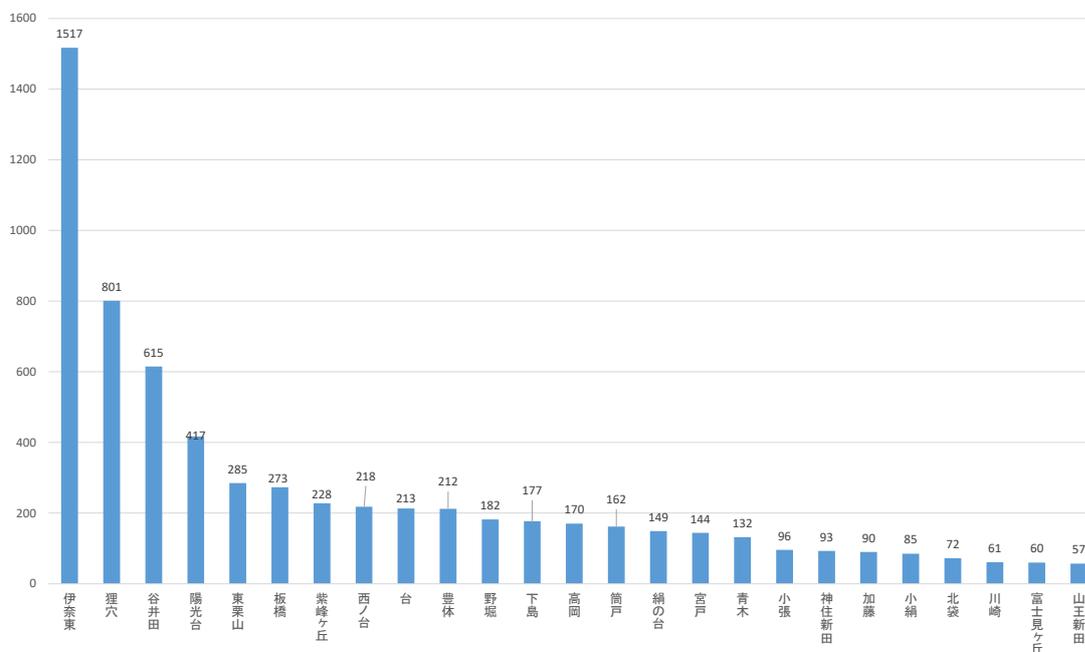
年代別実利用者数でみると、70～80歳代の女性の方が多い。

利用目的でみると、全体では医療機関が最も多く、次いで商業施設となっている。陽光台では、20～40歳代の層で、公共施設が最も多い。

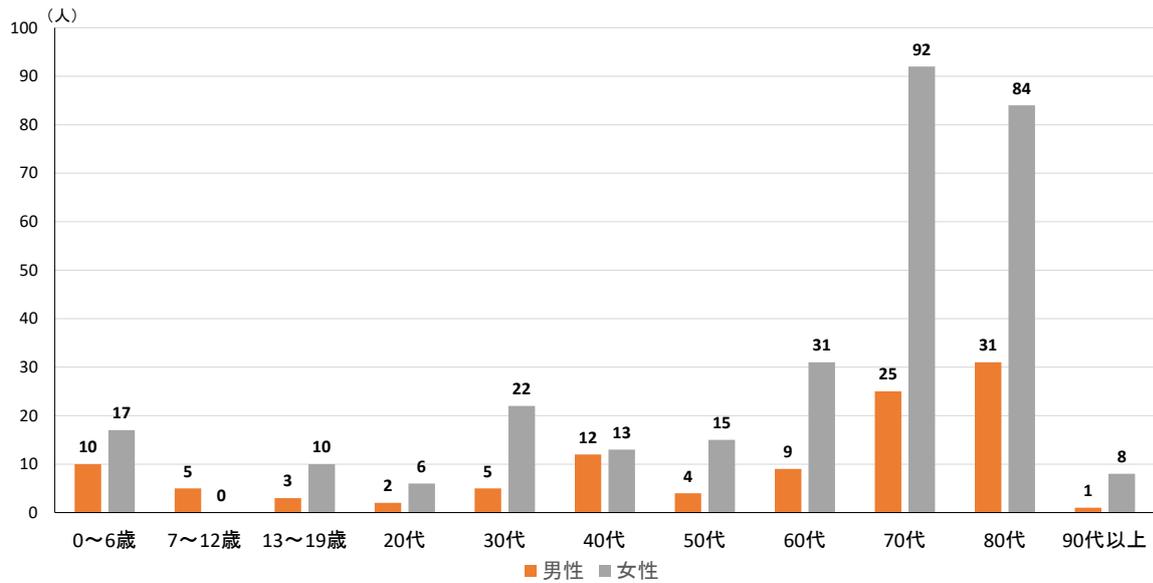
■デマンド乗合タクシーの利用者数の推移



■地区別利用者数 (2016年度(平成28年度))

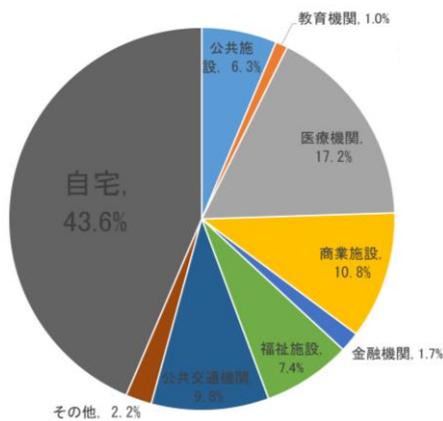


■年代別実利用者数（2016年度(平成28年度)）

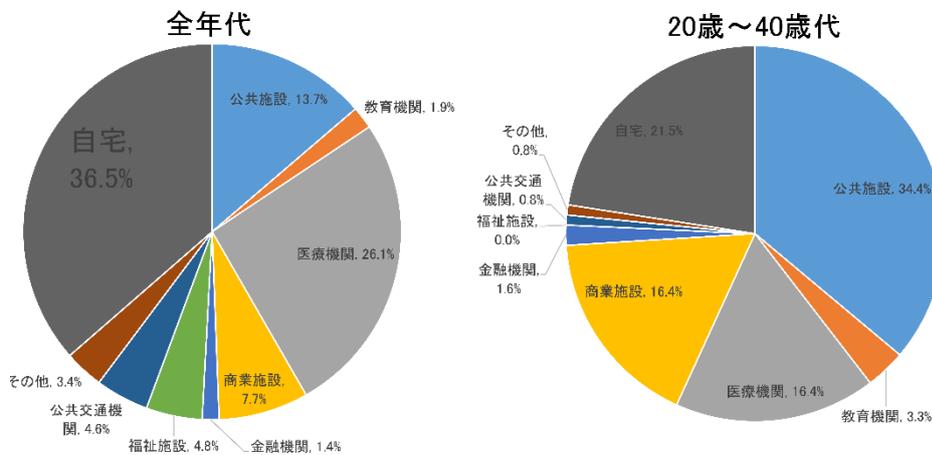


■利用目的（2016年度(平成28年度)）

【全世代】



【陽光台】



(5) 一般タクシー

現在、(有)常陽観光タクシー、守谷タクシー(有)、さくら住宅(株)、(有)絹西タクシーの4社のタクシー事業者が市内を運行している。

【参考】タクシーの運賃体系

- 初乗り運賃：730円（～2kmまで）
- 加算運賃：282mごとに90円加算
- 深夜・早朝割増：2割増

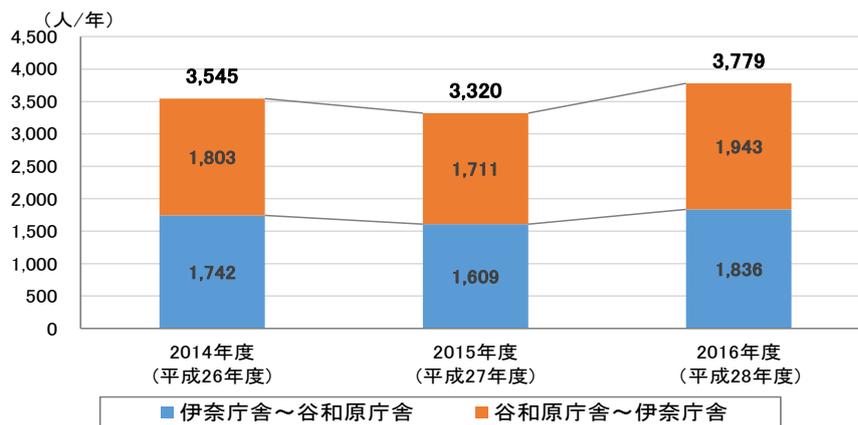
(6) 庁舎間シャトル便

庁舎間シャトル便は、伊奈庁舎と谷和原庁舎間における書類運搬を行うために、伊奈庁舎と谷和原庁舎間を1日4往復運行している。一般利用も定員数の範囲で可能であり、年間約3,800人（1日当たり約16人）の利用がある。

■庁舎間シャトル便の運行概要

ルート	伊奈庁舎 ⇄ みらい平駅 ⇄ 保健福祉センター ⇄ 谷和原庁舎
運行日	月曜日から金曜日までの市役所開庁日（土、日、祝祭日運休）
運行便数	4往復
乗車定員	7名
車両	ワンボックス
運賃	無料
運行部署	総務部総務課

■庁舎間シャトル便の利用状況



(7) 市が実施している高齢者の移動支援事業

現在、市の高齢者の外出支援として、以下のサービスを実施している。

①高齢者通院通所交通費助成

対象者	75歳以上のひとり暮らしの高齢者及び75歳以上のみの市民税非課税世帯の方
内容	医療機関への往復に要するタクシー料金の一部を助成
利用者の負担及び助成内容	初乗り運賃額とし、年間24回を限度
利用実績	2015年度（平成27年度）：41人 2016年度（平成28年度）：26人
申し込み先	保健福祉部介護福祉課

②買い物支援ぶらり旅

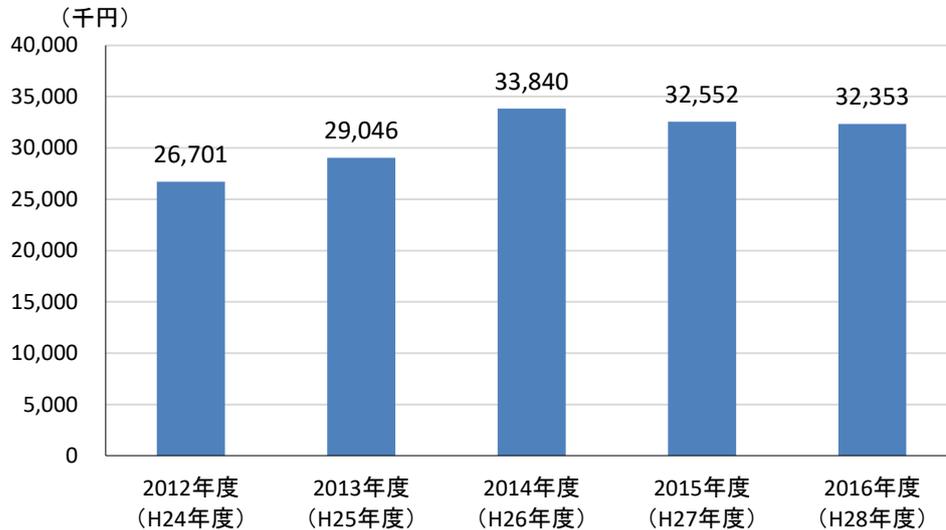
対象者	75歳以上のひとり暮らし及び75歳以上の高齢者世帯で買い物に行くことが困難な方
内容	大型スーパー等へ送迎支援を行う。
利用者の負担及び助成内容	無料、年10回実施 買い物代は自己負担
利用実績	2015年度（平成27年度）：69人（9回） 2016年度（平成28年度）：113人（10回）
事業者	つくばみらい市社会福祉協議会

(8) 公共交通に係る行政負担額

市内公共交通を維持するため、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー、路線バスに関して、運行経費の一部を市が負担している。

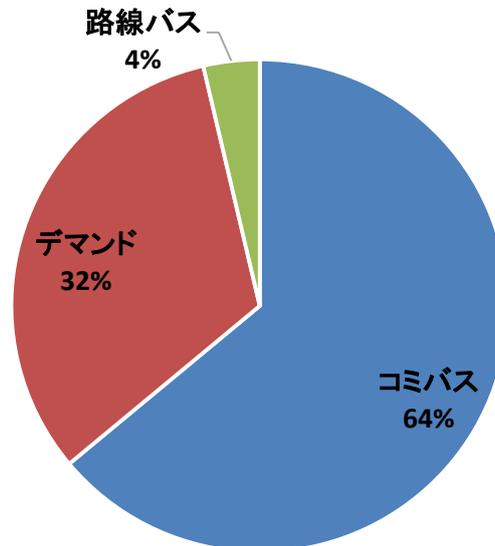
※デマンド乗合タクシーは、2014年度(平成26年度)から運行。

■公共交通に係る市負担額



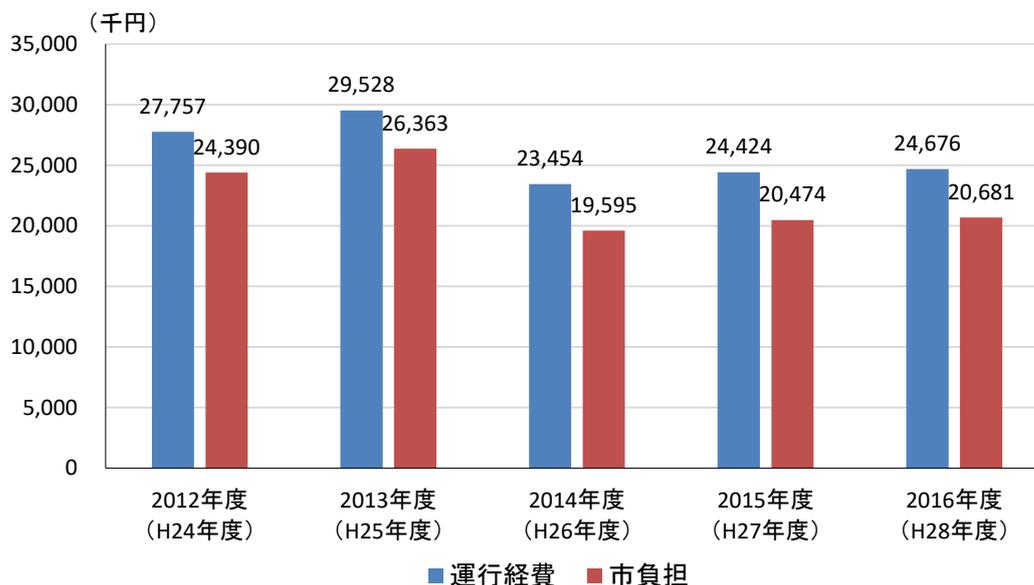
2016年度(平成28年度)は総額で約3,200万円を負担しており、そのうち、コミュニティバスが64%、デマンド乗合タクシーが32%、路線バス4%となっている。

■2016年度(平成28年度)における公共交通に係る市負担額の交通手段別割合



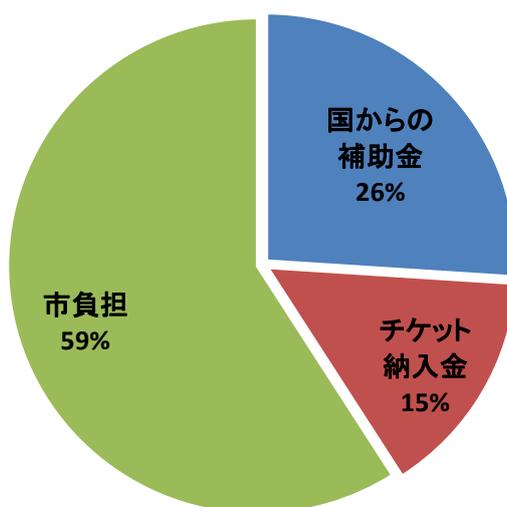
コミュニティバスについては、運行経費から運賃収入額を差し引いた額を市が負担している。運賃収入は各年度の利用者数で変動するが、運行経費の2割に満たない。運行経費としては車両の修繕費・運転手の人件費等が占め、市の負担額は近年、横ばいで約2,000万円前後である。

■コミュニティバスにおける運行経費と市負担額



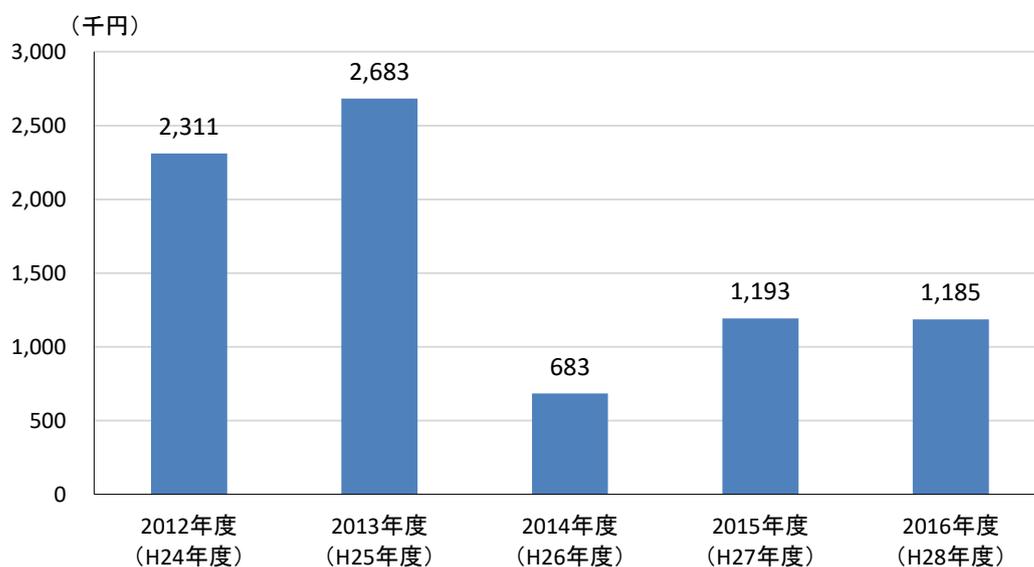
デマンド乗合タクシーについては、タクシー事業者等への委託料、通信運搬費が運行経費となるが、国の補助金、チケット納入金で賄えない部分を市が負担している。2016年度(平成28年度)における割合は市負担59%、国からの補助金26%、チケット納入金15%である。

■2016年度(平成28年度)デマンド乗合タクシーにおける運行経費の費用負担内訳



路線バスは、平均乗車密度が5人未満の路線については、経常費用から経常収益を差し引いた赤字額の1/2を国が、残りの1/4を県及び市が負担している。

■市が負担する路線バスに係る運行対策費補助額



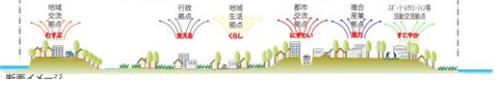
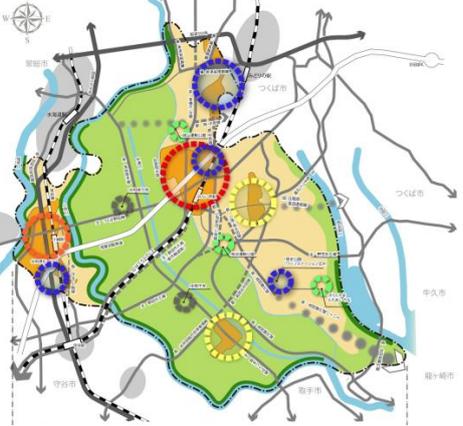
市が負担金納入をしている系統及び金額一覧(千円)

	水海道駅～土浦駅西口	岩井バスターミナル～守谷駅西口	藤代駅～自由ヶ丘団地	取手駅～高岡～谷田部車庫	合計市負担
2012年度(H24年度)	-	-	124	2,187	2,311
2013年度(H25年度)	443	27	73	2,141	2,684
2014年度(H26年度)	548	40	96	-	684
2015年度(H27年度)	397	-	67	729	1,193
2016年度(H28年度)	290	-	72	824	1,186

2-3. 上位計画における公共交通の位置づけ

(1) (仮称) 第2次つくばみらい市総合計画(案)(2018年(平成30年)3月策定予定)

※現在、次期総合計画を策定中

計画期間	2018年度(平成30年度)～2027年度										
基本理念 将来像	<p>■基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民一人ひとりが幸せを感じられるまちづくり ○持続可能なまちづくり ○個性豊かなまちづくり <p>■将来像</p> <p>『しあわせと笑顔あふれる みとりがつなぐ”みらい“都市』</p>										
グランドデザイン (土地利用構想)	<p>個性と魅力を高める「地域(面)」の形成を図るとともに、活力あるまちを創り豊かな暮らしを彩る「拠点(点)」の配置、都市構造を支える「ネットワーク(軸)」の配置によるまちづくりを展開し、まち全体としての総合力の強化を図っていく。</p> 										
公共交通の位置付け	<p>基本目標『地域の魅力を活かした活力あるまち』 →公共交通の充実</p> <p>【公共交通の利便性向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●広域公共交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・「地域公共交通網形成計画」に基づき、広域的な移動を含めた日常生活の移動手段の確保に努める。 ・鉄道や路線バス、さらには近隣市のコミュニティバスとの連携促進に努める。 ・都市交流拠点及び地域交流拠点と周辺集落との利便性を高める公共交通システムを構築し、日常生活の利便性の向上を図る。 ●路線バスの運行促進 <ul style="list-style-type: none"> ・既存路線の維持要請 ・関係機関と連携した利用促進方策の検討、利用者の需要に応じた路線編成となるように働きかける。 ●鉄道利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅に結節する路線バスやコミュニティバスなどの充実による駅利用の利便性向上 ・つくばエクスプレスの利便性向上を図るため、増便・増結・快速電車のみらい平駅への停車や東京駅への延伸についての要望活動の実施 ・鉄道利用の拡大及び沿線地域のイメージ向上を図るための関係自治体と連携した効果的な広報活動の展開 <p>目標指標</p> <table border="1" data-bbox="491 1827 1406 2007"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>実績値 2016年度(H28年度)</th> <th>目標値 2022年度(H34年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>外出時に困ると回答した人のうち、市内移動に困ると回答した割合</td> <td>64.3%</td> <td>38.4%</td> </tr> <tr> <td>みらい平駅1日平均乗車人員数</td> <td>4,835人</td> <td>5,600人</td> </tr> </tbody> </table>		指標名	実績値 2016年度(H28年度)	目標値 2022年度(H34年度)	外出時に困ると回答した人のうち、市内移動に困ると回答した割合	64.3%	38.4%	みらい平駅1日平均乗車人員数	4,835人	5,600人
指標名	実績値 2016年度(H28年度)	目標値 2022年度(H34年度)									
外出時に困ると回答した人のうち、市内移動に困ると回答した割合	64.3%	38.4%									
みらい平駅1日平均乗車人員数	4,835人	5,600人									

(2) つくばみらい市まち・ひと・しごと創生総合戦略(2016年(平成28年)3月策定)

計画期間	2015年度(平成27年度)～2019年度(平成31年度)						
基本理念	<p>●基本理念</p> <p>『”まち・ひと・しごと” みんなの”みらい”があるまちに』</p>						
基本目標	<p>●基本目標</p> <p>基本目標1 “みらい”を感じて住み続けられるまちをつくる ー一定住促進ー</p> <p>基本目標2 新しい“みらい”に踏み出せるまちをつくる ー結婚促進ー</p> <p>基本目標3 家族の“みらい”を描けるまちをつくる ー子育て支援ー</p> <p>基本目標4 “みらい”に向かって活力あるまちをつくる ー経済の活性化ー</p>						
公共交通の位置付け	<p>●基本目標1の施策として『公共交通の充実』が位置付けられている。</p> <p>①公共交通の充実 市民の生活行動や人の流れに対応し、鉄道や路線バスなどと連携した地域公共交通体系の充実を図ります。</p> <p>◇主な取り組み◇</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆市民のニーズや利用実績を踏まえ、利便性に考慮した運行の見直しを適宜行うなど、コミュニティバスやデマンド乗合タクシーの運行の充実を図ります。 ◆コミュニティバスについては、市外での乗り換えができるよう、周辺自治体等との連携した公共交通の充実を図ります。 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">重要業績評価指標 (KPI)</th> <th style="text-align: center;">基準値</th> <th style="text-align: center;">数値目標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバスに対する満足度</td> <td style="text-align: center;">(H27) 9.2%</td> <td style="text-align: center;">(H31) 20%以上</td> </tr> </tbody> </table>	重要業績評価指標 (KPI)	基準値	数値目標	コミュニティバスに対する満足度	(H27) 9.2%	(H31) 20%以上
重要業績評価指標 (KPI)	基準値	数値目標					
コミュニティバスに対する満足度	(H27) 9.2%	(H31) 20%以上					

(3) 都市計画マスタープラン (2010年(平成22年)3月策定)

<p>計画期間</p>	<p>2010年度(平成22年度)～2030年度</p>																		
<p>将来都市像及び 都市づくりの目標</p>	<p>●将来都市像 『豊かな暮らしが息づく 水とみどりのみらい都市』</p> <p>●都市づくりの目標</p> <p>目標1 新たな価値を創造し着実な発展を支える“活力”のある都市</p> <p>目標2 豊かな自然を尊重し環境負荷の低い“うるおい”のある環境共生都市</p> <p>目標3 市民一人ひとりの暮らしを大切にした“やすらぎ”のある生活都市</p> <p>目標4 市民が主体となって創り・育てる“協働”があふれる都市</p>																		
<p>将来都市構造の 基本的な考え方</p>	<p>○都市構造のベースとなる「ゾーン」の配置 ……市街地形成ゾーン，産業集積ゾーン，新産業振興ゾーン，平地部田園集落共生ゾーン，丘陵部緑地共生ゾーン</p> <p>○まちを活性化し市民の交流を育む「拠点」の配置 ……にぎわい交流拠点，にぎわい地域拠点，ふれあいサービス拠点，緑と憩いの拠点</p> <p>○都市づくりの動脈となる「軸」の配置 ……広域交流連携軸，生活地域連携軸，水と緑の連携軸</p> <div data-bbox="1085 1064 1436 1288"> <p>凡例</p> <table border="0"> <tr> <td>■ 市街地形成ゾーン</td> <td>→ 広域交流連携軸</td> </tr> <tr> <td>■ 産業集積ゾーン</td> <td>→ 生活地域連携軸</td> </tr> <tr> <td>■ 新産業振興ゾーン</td> <td>→ 水と緑の連携軸</td> </tr> <tr> <td>■ 平地部田園集落共生ゾーン</td> <td>— 行政区域界</td> </tr> <tr> <td>■ 丘陵部緑地共生ゾーン</td> <td>— 鉄道</td> </tr> <tr> <td>● にぎわい交流拠点</td> <td>— 常設自動車道</td> </tr> <tr> <td>● にぎわい地域拠点</td> <td>— 国道</td> </tr> <tr> <td>● ふれあいサービス拠点</td> <td>— 主要地方道・一般県道・都府県道</td> </tr> <tr> <td>● 緑と憩いの拠点</td> <td>— () 主要地方道 () 一般県道 () 都府県道(不表示)</td> </tr> </table> </div> 	■ 市街地形成ゾーン	→ 広域交流連携軸	■ 産業集積ゾーン	→ 生活地域連携軸	■ 新産業振興ゾーン	→ 水と緑の連携軸	■ 平地部田園集落共生ゾーン	— 行政区域界	■ 丘陵部緑地共生ゾーン	— 鉄道	● にぎわい交流拠点	— 常設自動車道	● にぎわい地域拠点	— 国道	● ふれあいサービス拠点	— 主要地方道・一般県道・都府県道	● 緑と憩いの拠点	— () 主要地方道 () 一般県道 () 都府県道(不表示)
■ 市街地形成ゾーン	→ 広域交流連携軸																		
■ 産業集積ゾーン	→ 生活地域連携軸																		
■ 新産業振興ゾーン	→ 水と緑の連携軸																		
■ 平地部田園集落共生ゾーン	— 行政区域界																		
■ 丘陵部緑地共生ゾーン	— 鉄道																		
● にぎわい交流拠点	— 常設自動車道																		
● にぎわい地域拠点	— 国道																		
● ふれあいサービス拠点	— 主要地方道・一般県道・都府県道																		
● 緑と憩いの拠点	— () 主要地方道 () 一般県道 () 都府県道(不表示)																		

公共交通の位置付け	<p>(1)基本目標</p> <p>広域的な視点のもと、交通結節点やそれらと連携する利便性の高い公共交通体系の構築に努め、様々な人々が、安心して移動できる公共交通網の整備を進めます。</p> <p>(2)基本方針</p> <p>①公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内外の目的地に市民誰もが円滑に移動できるよう、鉄道、バス路線、タクシーさらには自家用車や自転車なども含めた、新しい公共交通体系を構築し、市民生活の利便性の向上を図ります。 ・鉄道の利便性向上を図るため、つくばエクスプレスや常総線の輸送力の増強などを関係機関への働きかけるとともに、利用客の定着に向けた取り組みを進めます。 ・身近な移動手段としてのバス交通の利用促進に向けて、市内と近隣地域を結ぶ現行路線バスの便数の増設や運行ダイヤの見直しなど、運行の充実・路線の強化に向けた関係機関への働きかけを行います。 ・つくばみらい市としての一体性の向上やバス不便地区の解消、公共施設への連絡機能を高めるため、市内の公共交通体系を勘案しながら、新たな公共交通の検討を進めていきます。 ・市内に立地するみらい平駅・小絹駅周辺を交通拠点として位置付け、交通結節機能の充実を図ります。 ・みらい平駅・小絹駅周辺については、パークアンドライド・サイクルアンドライド[※]など公共交通の利用を促す諸施策と連携しながら、駐車需要に応じた駐車場・駐輪場の整備を検討するとともに駐車・駐輪場の有効活用等を図り、市民生活の利便性の向上に努めます。
-----------	--

(4) つくばみらい市地域福祉計画・地域福祉活動計画 (2014年(平成26年)3月策定)

計画期間	2014年度(平成26年度)～2018年度(平成30年度)
基本理念 基本目標 施策の方向性と今後の取り組み	<p>基本理念 基本目標 施策の方向性と今後の取り組み</p> <p>地域のきずなを育み</p> <p>1. 地域福祉の意識づくり (1) 学校や地域における福祉教育の充実 (2) 広報・啓発活動の充実</p> <p>2. 地域福祉を支える人材の育成 (1) 地域活動・ボランティアの人材やリーダーの育成 (2) ボランティア団体などと担い手をつなぐ仕組みづくり</p> <p>3. 地域活動やボランティア活動などの活性化 (1) 地域活動やボランティア活動への支援 (2) 地域活動組織の活性化</p> <p>誰もが安心して暮らせるまちづくり</p> <p>1. 地域でのふれあい、交流の場づくり (1) 世代間交流の推進 (2) 地域での交流活動の推進</p> <p>2. 地域における支えあい助けあいの仕組みづくり (1) 隣近所の交流への支援 (2) 見守り体制の充実</p> <p>3. 地域福祉のネットワークづくり (1) 多様な活動をつなぐネットワークづくり (2) 社会福祉協議会などの活動促進</p> <p>安心、快適な環境づくり</p> <p>1. 防災・防犯体制の充実 (1) 災害時における地域防災体制づくり (2) 要介護者の避難支援体制づくり (3) 地域で取り組む防犯体制づくり</p> <p>2. 保健・福祉サービスの充実 (1) 健康で活気のある地域づくり (2) 総合的な相談支援体制と情報提供の充実 (3) 新たな福祉課題等への対応</p> <p>3. 暮らしやすい生活環境の充実 (1) 快適に暮らせる環境づくり (2) バリアフリー・ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進</p>
公共交通に関わる施策の位置付け	<p>基本目標の「安心、快適な環境づくり」の今後の取り組みの「バリアフリー・ユニバーサルデザインによるまちづくりの推進」において、公共交通に関する取り組みが位置付けられている。</p> <p>○コミュニティバスやデマンドタクシーなどで移動しやすいまちづくりを進めます。また、住民や事業者に対しても普及・啓発に努めます。</p>

3. 公共交通に関するニーズの把握

3-1. 公共交通に関する市民アンケート調査結果

(1) 調査概要

対象者	15歳以上の市民から無作為抽出
実施方法	郵送配布，回収
調査内容	<p>○回答者の属性</p> <ul style="list-style-type: none">・性別，年齢，居住地，職業・自動車運転免許有無及び返納意向・自動車所有状況・最寄りバス停又駅の有無 <p>○現在及び将来における移動への不安（行き先別に一人での外出の可否）</p> <p>○日常的な交通行動</p> <ul style="list-style-type: none">・目的別に，外出時の主な行き先・利用交通手段・外出日時・頻度・外出時に困ることの有無とその目的，困る時の行き先，困る時の対応・自分で自動車を運転することに対する考え方 (自動車を運転される方のみ) <p>○バスの利用実態・満足度</p> <ul style="list-style-type: none">・バスの利用有無，利用特性（目的，利用頻度）・バスを利用しない理由・路線バス・コミュニティバスの運行サービスに対する満足度 <p>○デマンド乗合タクシーの利用実態・満足度</p> <ul style="list-style-type: none">・利用登録の有無・デマンド乗合タクシーの利用の有無，利用特性（目的，利用頻度）・デマンド乗合タクシーを利用しない理由・デマンド乗合タクシーの運行サービスに対する満足度 <p>○公共交通の維持・確保意向</p> <ul style="list-style-type: none">・今後の公共交通のあり方・公共交通の維持させるための方法 (税金投入の考え方，公共交通への転換意向，維持のためにできる支援)・有効な公共交通の利用促進策 <p>○自由意見</p>
実施期間	2017年(平成29年)8月1日(火)～8月13日(日)
配布数	9,000票
回収結果	2,840票(回収率 31.6%)

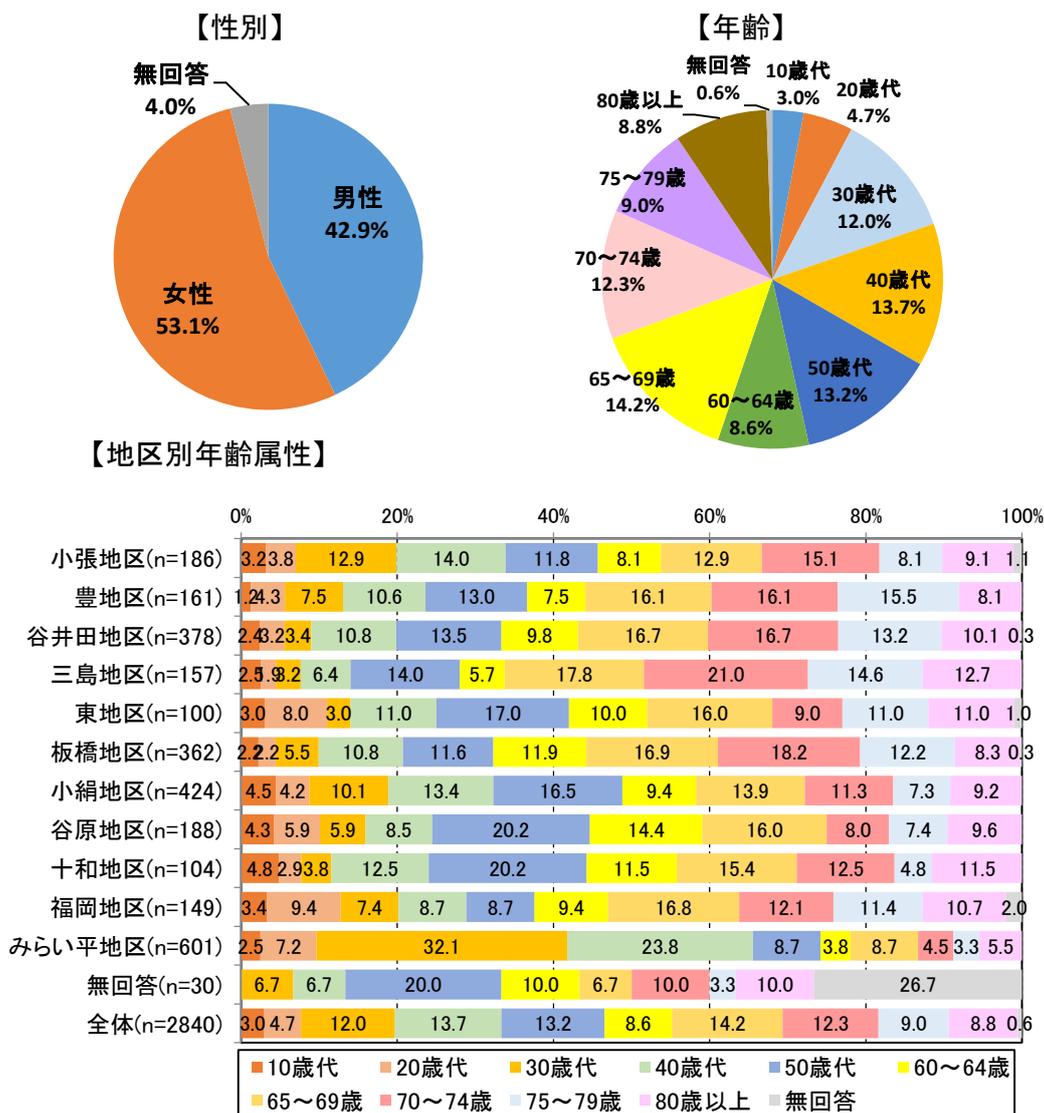
(2) 調査結果

①回答者属性

性別は男性が42.9%、女性が53.1%と女性の割合が高く、年齢別では60歳以上からの回答が52.9%と高い。なお、みらい平地区では、子育て世代が多いことから、30歳代、40歳代からの回答が多くなっている。

自動車運転免許の有無は、持っていると回答した方が82.5%と高く、自動車の所有状況は「自分専用の自動車がある」と回答した方が72.7%と高くなっている。

■回答者の属性

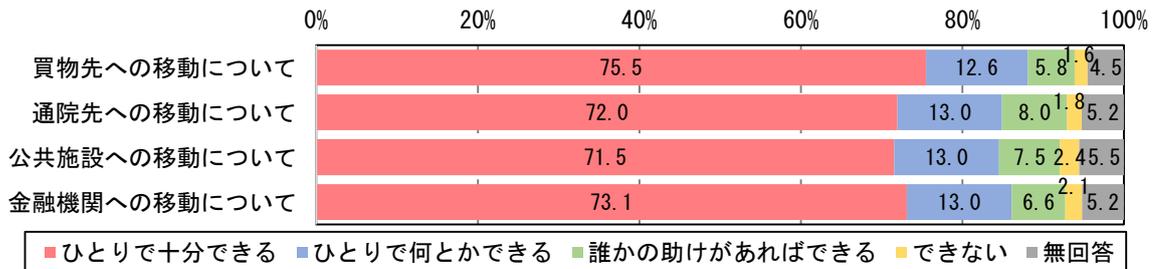


②外出時における現在の移動状況及び将来の移動に対する不安度

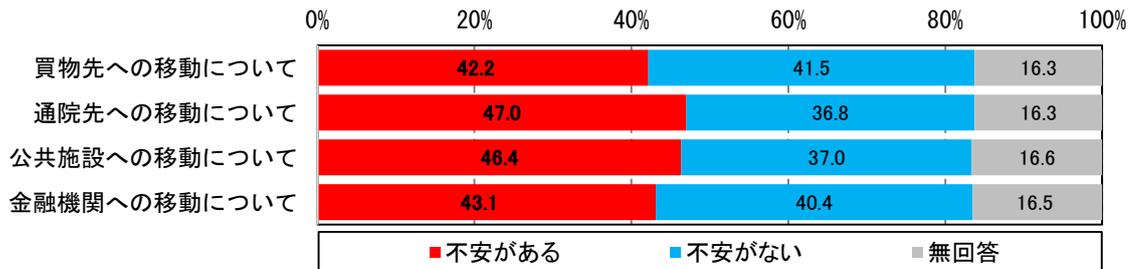
外出時における現在の移動状況は、各目的とも「ひとりで十分できる」と「ひとりで何とかできる」の合計が約85%を占めており、「誰かの助けがあればできる」が6～8%、「できない」が約2%となっている。

しかし、将来の外出に対する不安度は、各目的とも「不安がある」が42～47%となっており、将来の移動への不安を抱えている人が多い。

■現在の外出状況



■将来の外出に対する不安度



③日常の外出行動

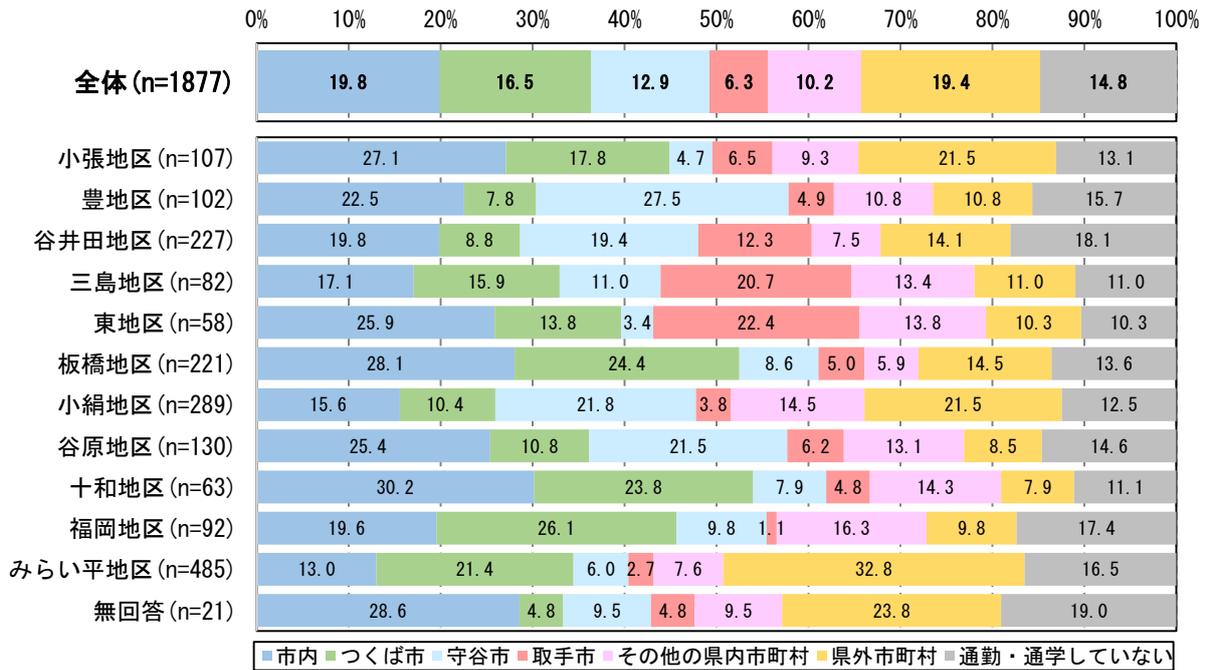
a. 目的別の行き先

市外への通勤・通学が多く、全体の65.3%となっており、県外やつくば市等への通勤・通学が多い。地区別に通勤通学の行き先をみると、みらい平地区では県外が多く、豊地区・谷井田地区・小絹地区・谷原地区では守谷市、板橋地区・十和地区・福岡地区ではつくば市が多くなっている。

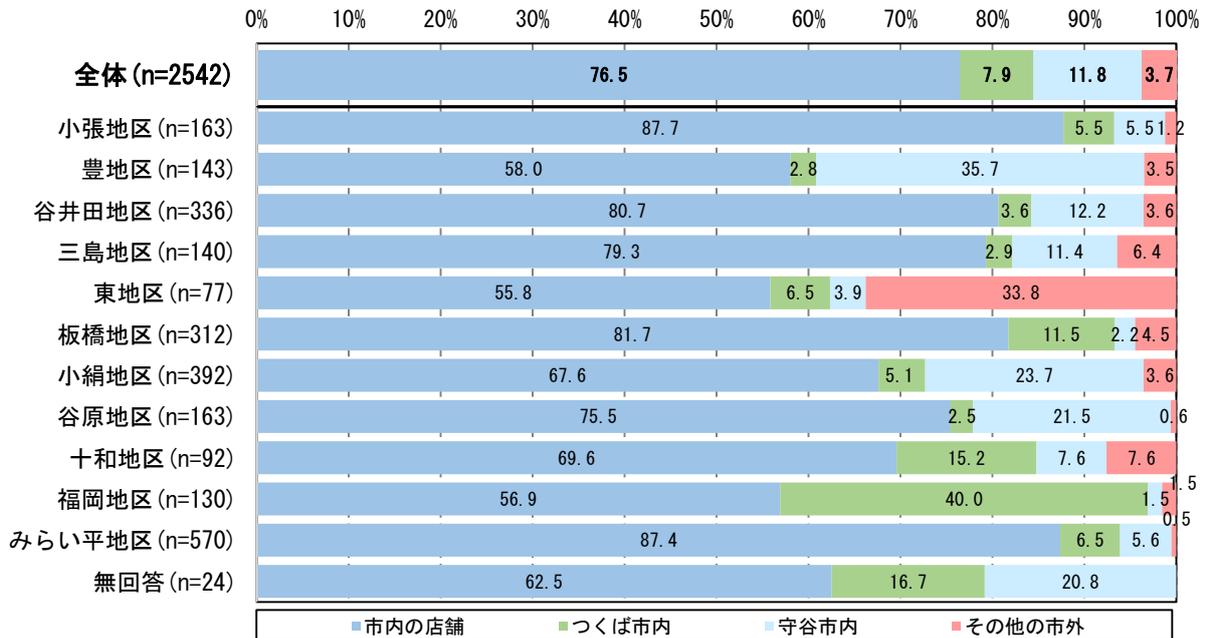
買い物における行き先は、市内が多く、全体の76.5%となっているが地区別にみると、豊地区・小絹地区・谷原地区では守谷市内、東地区ではその他市外（主に龍ヶ崎市）、福岡地区ではつくば市内への買い物も多くなっている。

通院の行き先は、市内の医療機関が44.9%で、市外の病院が55.1%となっている。

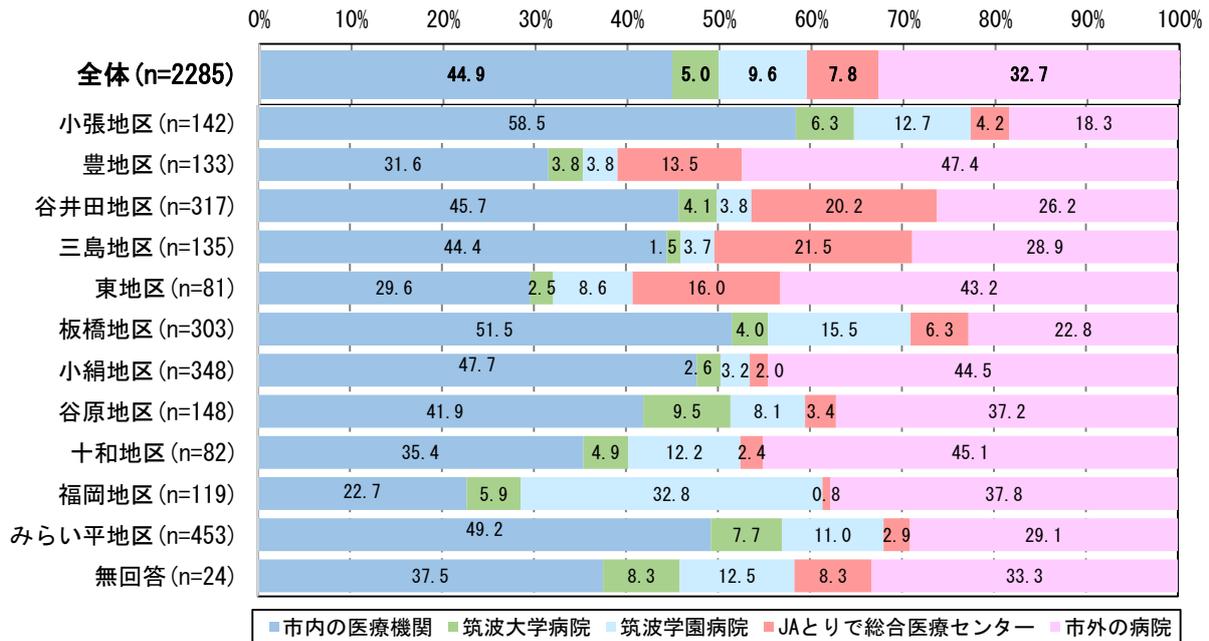
■通勤・通学の行き先



■買い物の行き先



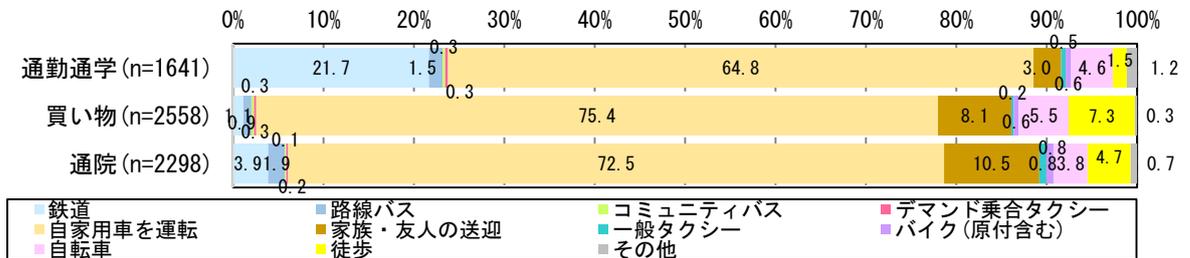
■通院の行き先



b. 目的別移動手段

どの目的も自動車移動が主であり、とくに買物・通院では送迎を含め自動車移動が約83%となっている。

■目的別移動手段



④外出時に困ること

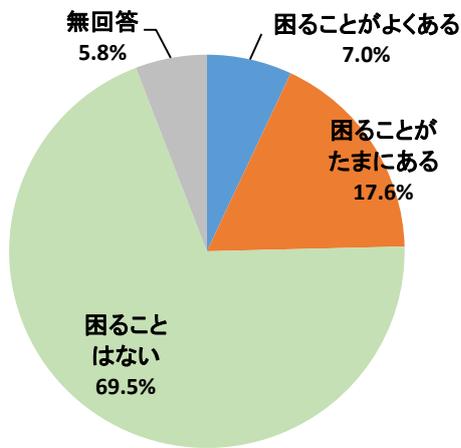
外出の移動に「困ることがよくある」「困ることがたまにある」の回答割合は、全体の24.6%を占めており、ほとんどの地区においても20%前後となり、みらい平地区・板橋地区が他地区よりもやや高い。

年齢別に見た場合には、10歳代、20～40歳代の子育て世代、75歳以上の高齢者において、「困ることがよくある」「困ることがたまにある」の回答割合が高くなっている。

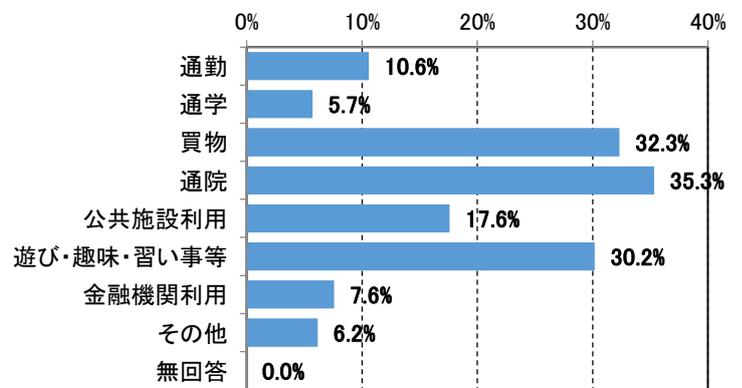
外出時に困る目的として「通院」、「買物」が高い。外出に困る行き先としては、「鉄道駅」が50.6%と最も高く、次いで市役所(26.6%)、市外の病院(26.0%)が高くなっている。

外出に困った際の対応として、「家族(親族)に送迎してもらおう」が48.4%、その一方で、外出することをあきらめている人も約10%となっている。

■外出に困ることの有無

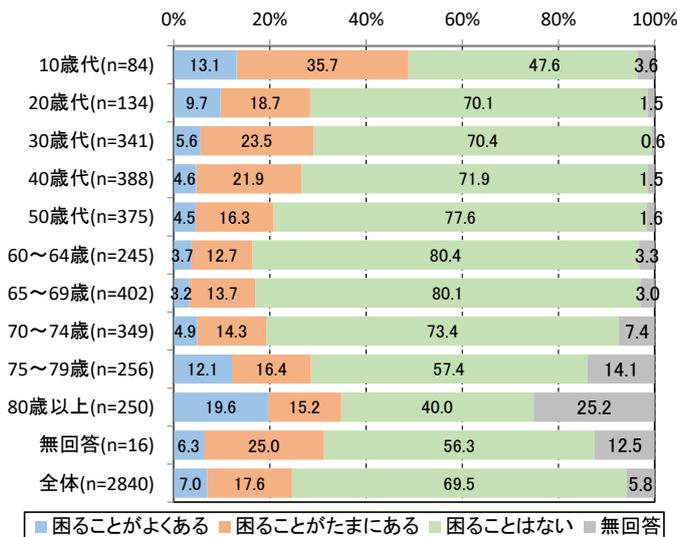


■外出に困る時の目的

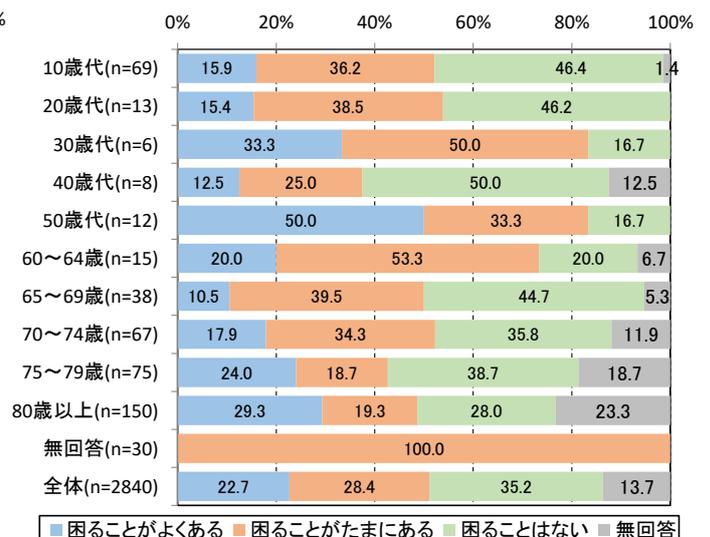


■回答者の属性からみた外出の困ることの有無

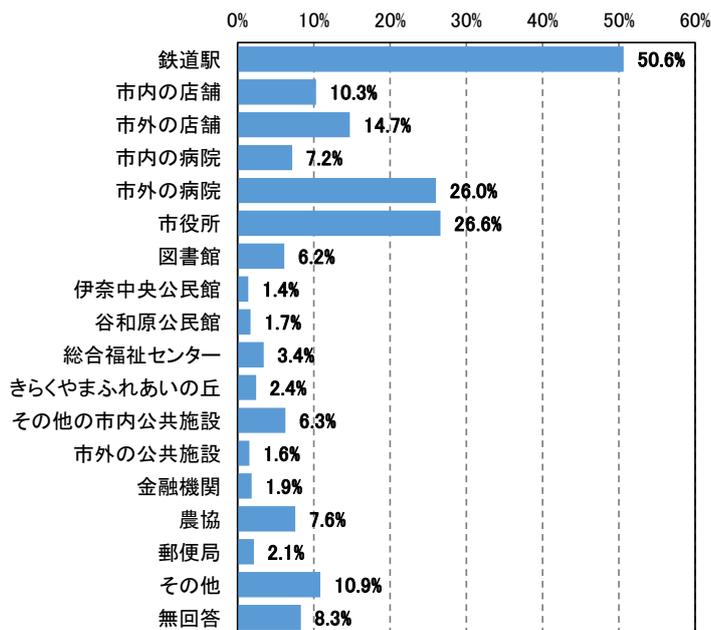
【年齢】



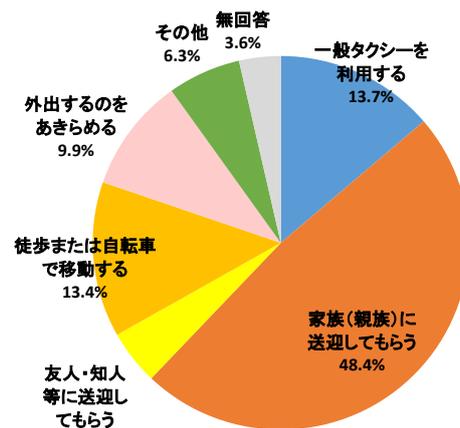
【非免許所有者の年齢別】



■外出に困る行き先



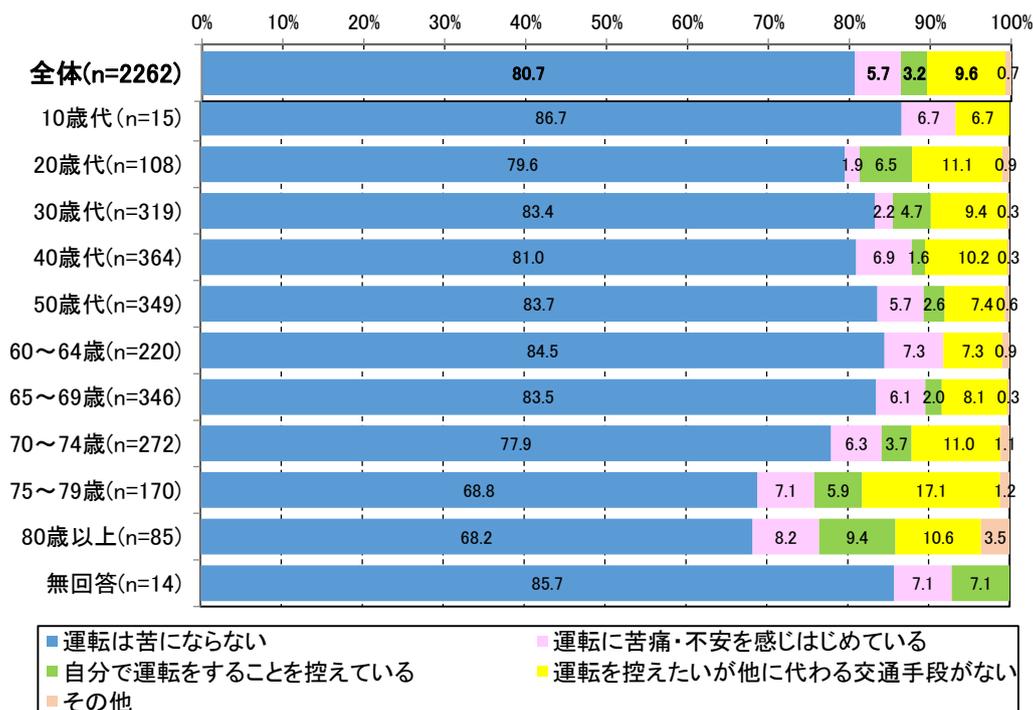
■外出に困った際の対応



⑤自動車の運転について

20歳代で「運転は苦にならない」が79.6%と全体を下回っており、運転に抵抗がある方が全体と比較すると多い。また、70歳以上でも「運転が苦にならない」が全体を下回っている。

■年齢別にみた自動車の運転に対する不安について



⑥路線バス・コミュニティバスの利用について

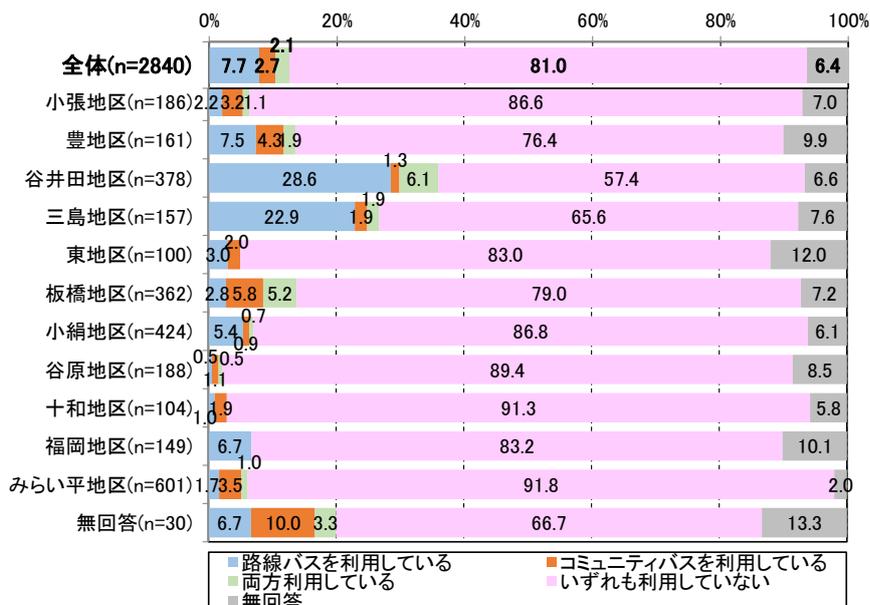
a. バスの利用の有無及び利用状況

路線バスとコミュニティバスを利用している人の割合は、全体の12.5%と低い割合となっている。地区別では、路線バスが多く運行されている谷井田地区・三島地区では他地区よりも路線バスの利用が多くなっている。

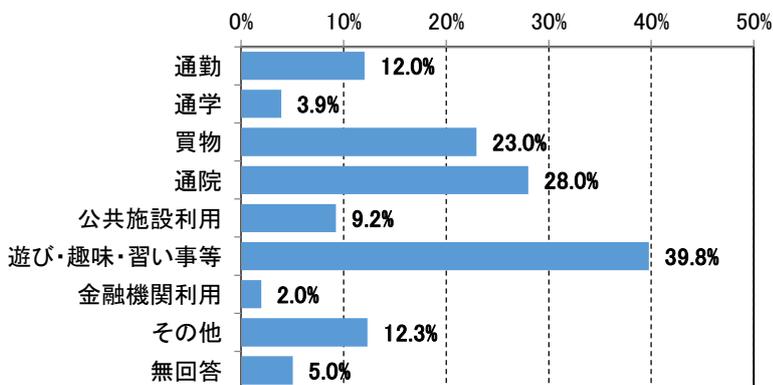
バスを利用する目的は、「遊び・趣味・習い事等」「通院」「買物」が多く、利用頻度は「年に数回」が42.6%と高く、「月に2～3日」「月に1日」が高い。

バスを利用しない理由として、「自家用車（送迎含む）で移動するので必要ないから」が64.6%と高い。

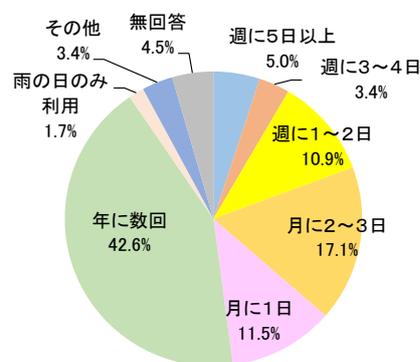
■バスの利用の有無



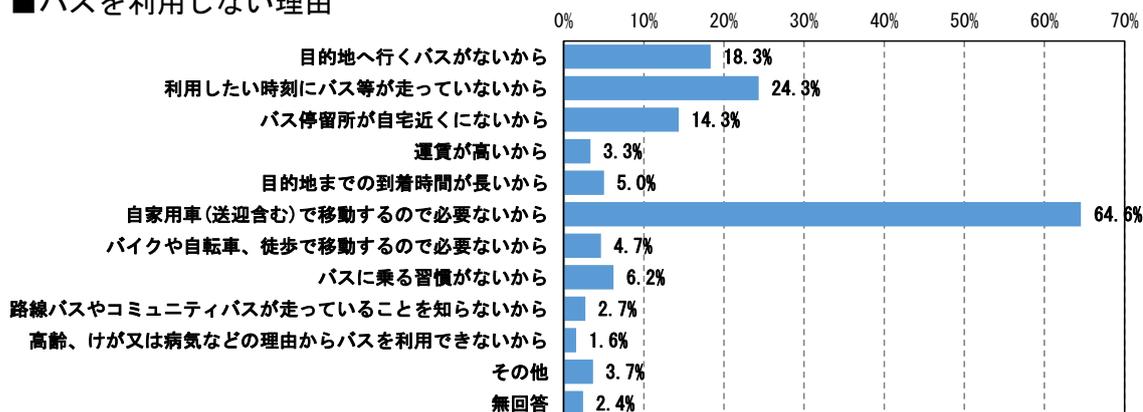
■バスの利用目的



■バスの利用頻度



■バスを利用しない理由

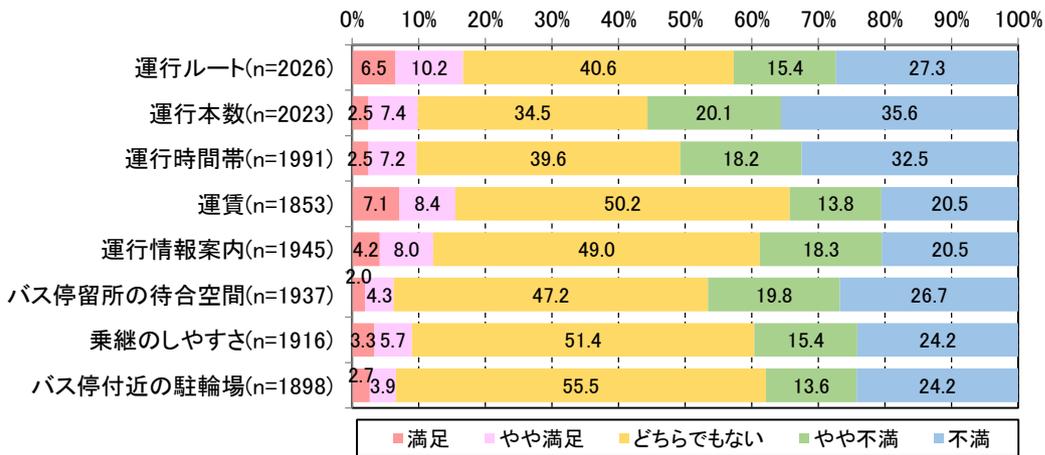


b. バスの運行サービスに対する満足度

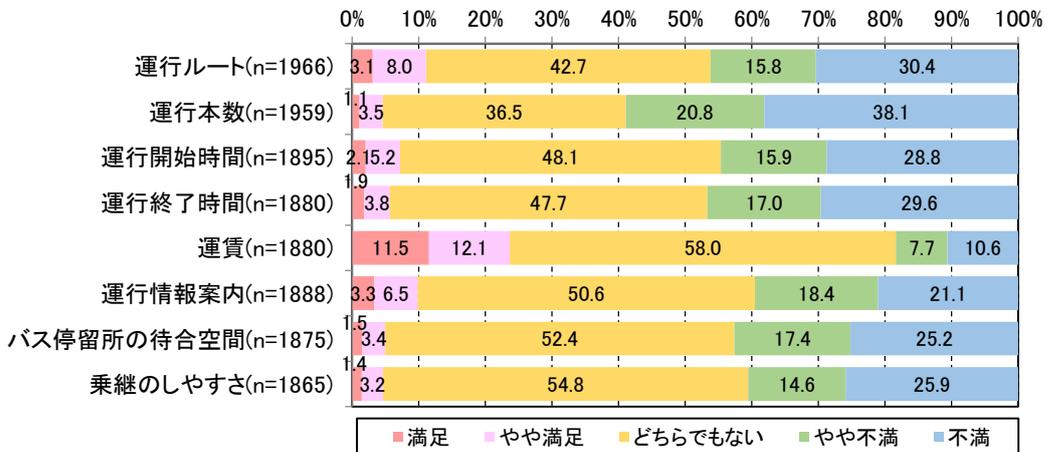
路線バスの運行サービスに対する満足度は、全体的に低く、とくに「運行本数」「運行時間帯」の不満度が高く、50%を超えている。

コミュニティバスの運行サービスについても、路線バス同様に満足度は全体的に低いですが、「運賃」に対しては23.6%の人が満足と回答している。また、不満と回答した項目は、路線バスと同様となっている。

■路線バスの運行サービスに対する満足度



■コミュニティバスの運行サービスに対する満足度



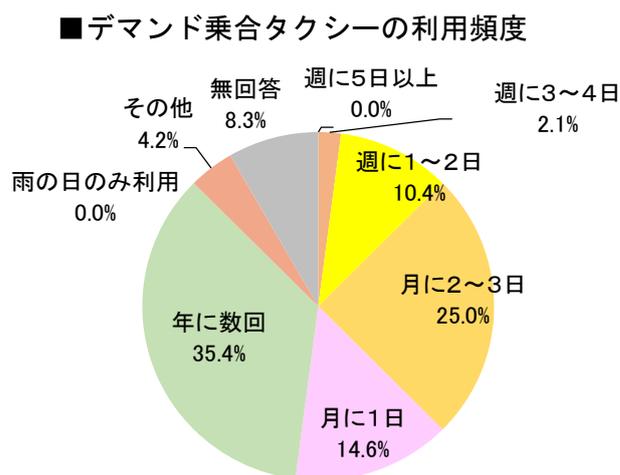
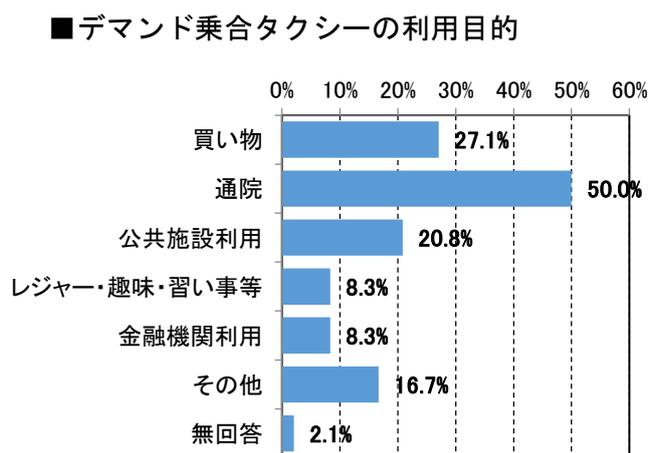
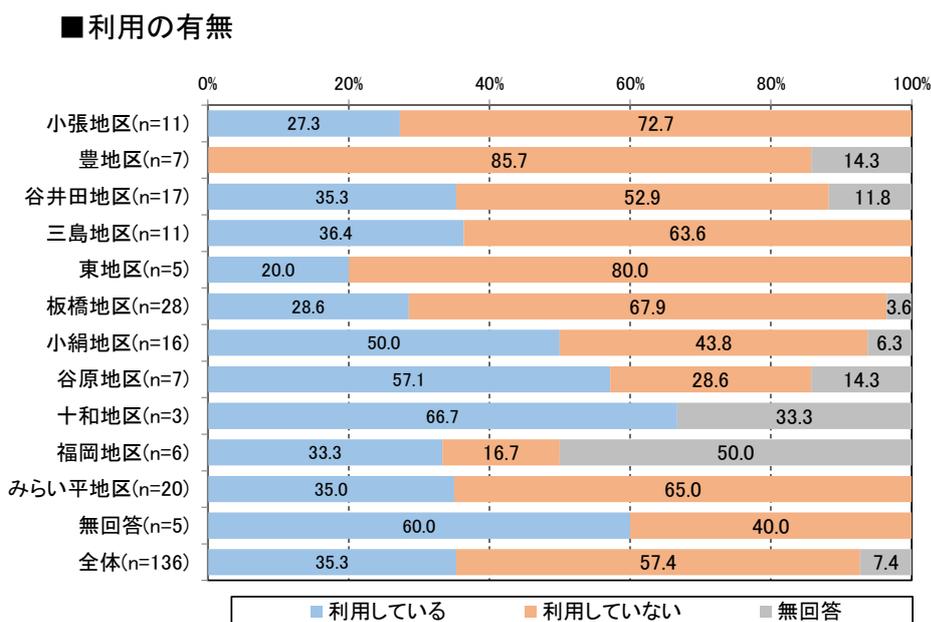
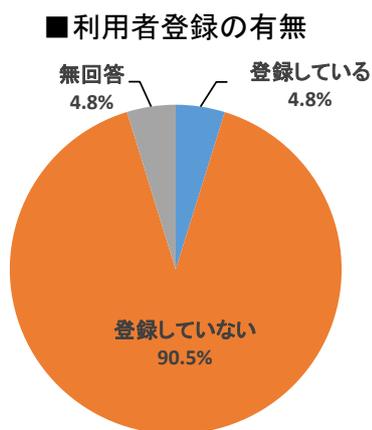
⑦ デマンド乗合タクシーの利用について

a. 利用状況について

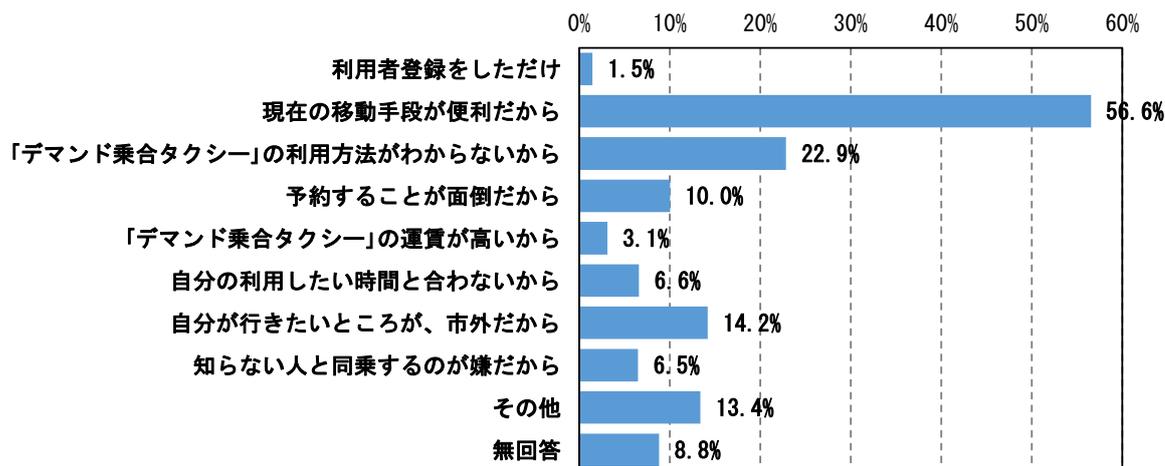
デマンド乗合タクシーの利用登録をしている割合は4.8%であり、そのうちデマンド乗合タクシーを利用している方は、35.3%となっている。

利用目的としては、「通院」が多く、利用頻度は「月に2～3回」「年に数回」となっている。

デマンド乗合タクシーを利用していない理由として、「現在の移動手段が便利だから」が最も多くなっている。また、「デマンド乗合タクシーの利用方法がわからないから」が2番目に多く、効果的なPRにより利用促進を図ることが課題と考えられる。



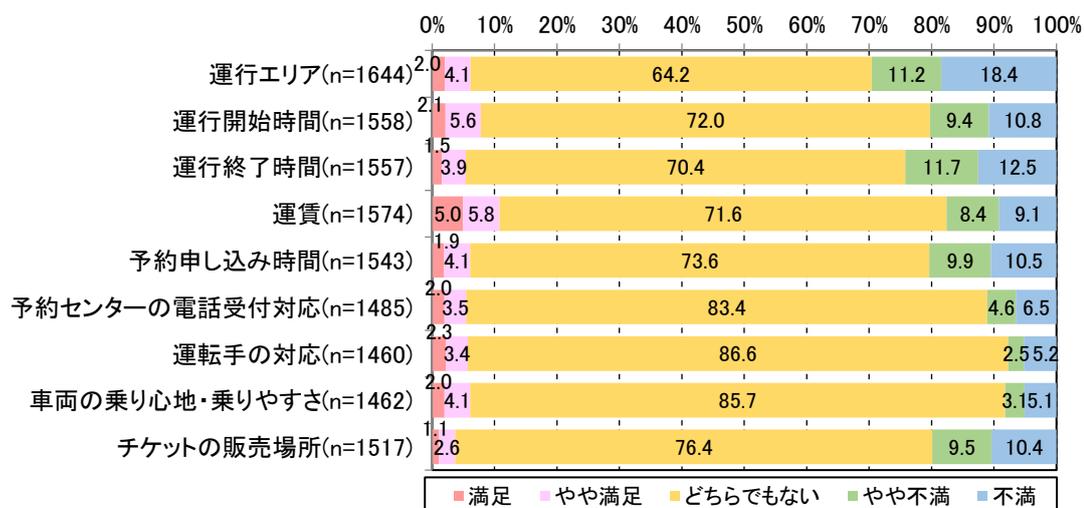
■ デマンド乗合タクシーの利用しない理由



b. デマンド乗合タクシーの運行サービスに対する満足度

デマンド乗合タクシーの運行サービスについては、全体的に満足度が低く、とくに「運行エリア」への不満度が高い。

■ デマンド乗合タクシーの運行サービスに対する満足度



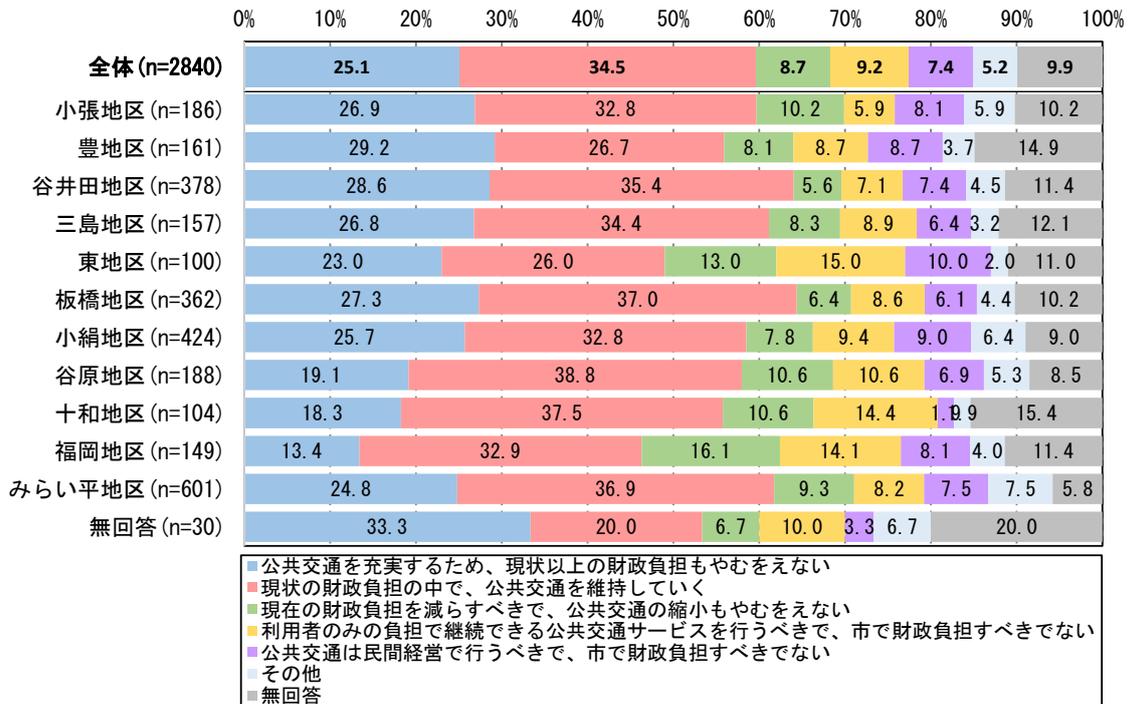
⑧公共交通の今後のあり方について

a. 公共交通の確保及び今後のあり方について

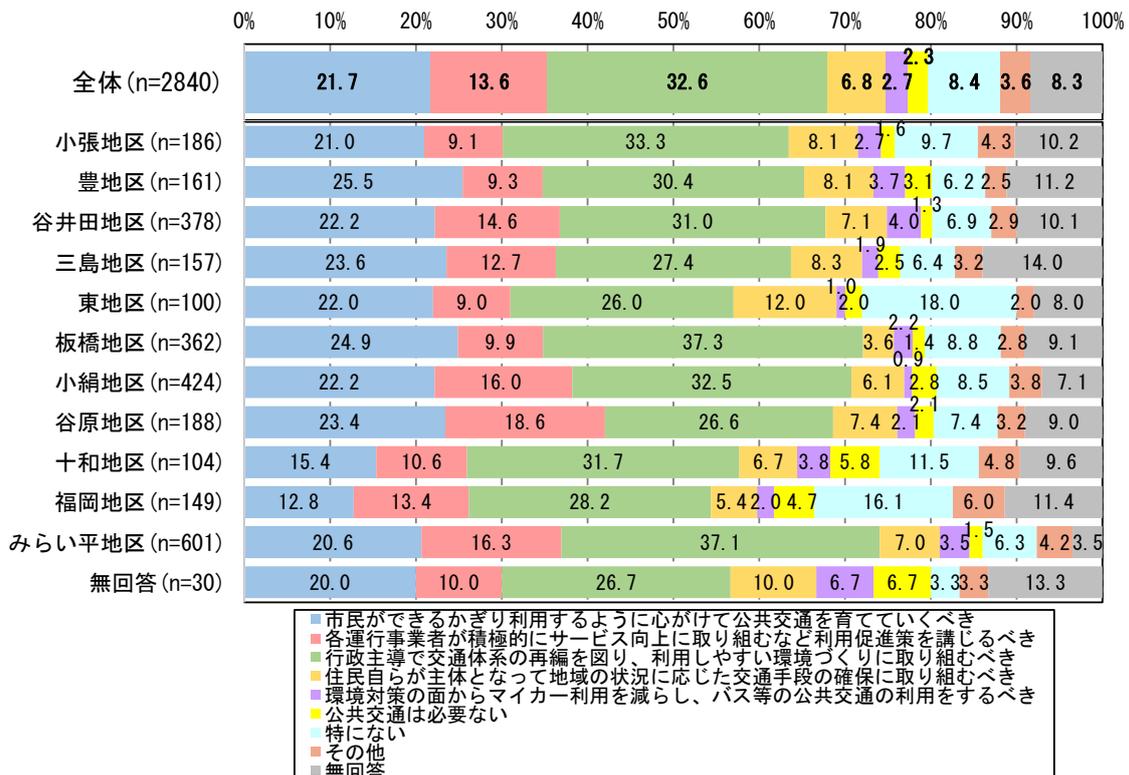
公共交通の確保のために市税を投入することについて、現状の財政負担もしくは現状以上の財政負担もやむを得ないと考えている人が多い。

今後の公共交通のあり方については、行政主導で交通体系の再編を図り、利用しやすい環境づくりに取り組むことを望む方が約3割、市民としてできる限り鉄道やバスを利用する等の支援をし、公共交通を育てていくべきという意見が約2割程度である。

■公共交通確保のために市の税金投入



■今後の公共交通のあり方について

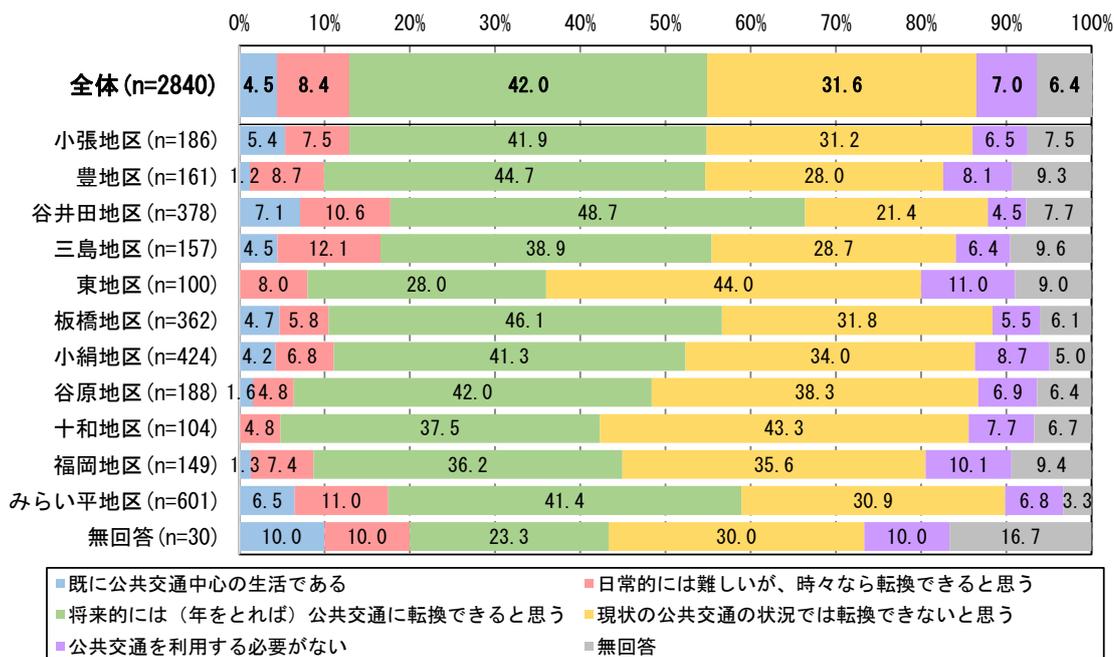


b. 公共交通維持のために市民としての支援

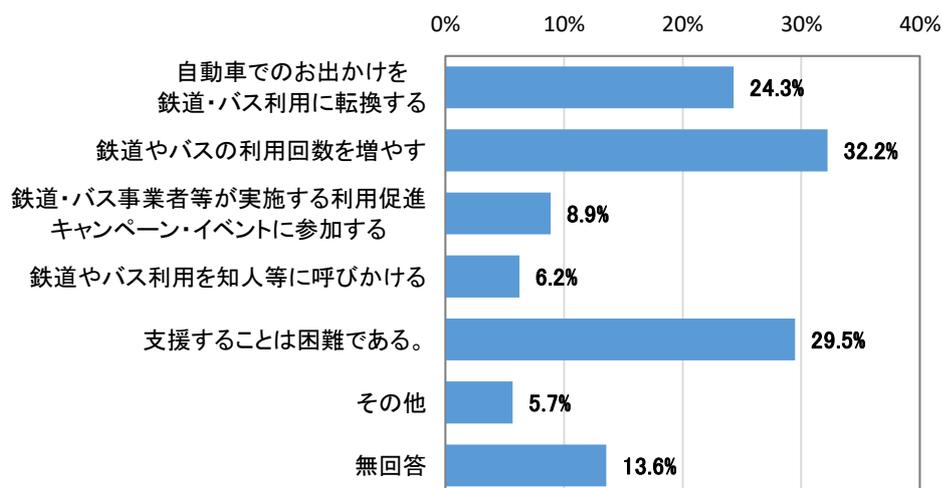
公共交通への転換意向は、「将来的には（年をとれば）公共交通に転換できると思う」が42.0%と最も多く、次いで「現状の公共交通の状況では転換できないと思う」が31.6%となっている。

具体的に公共交通を維持させるために市民としてできる支援としては、「鉄道やバスの利用回数を増やす」が32.2%と最も多く、次いで「支援することは困難である」が29.5%となっている。

■ 自家用車中心の生活から公共交通中心の生活への転換について



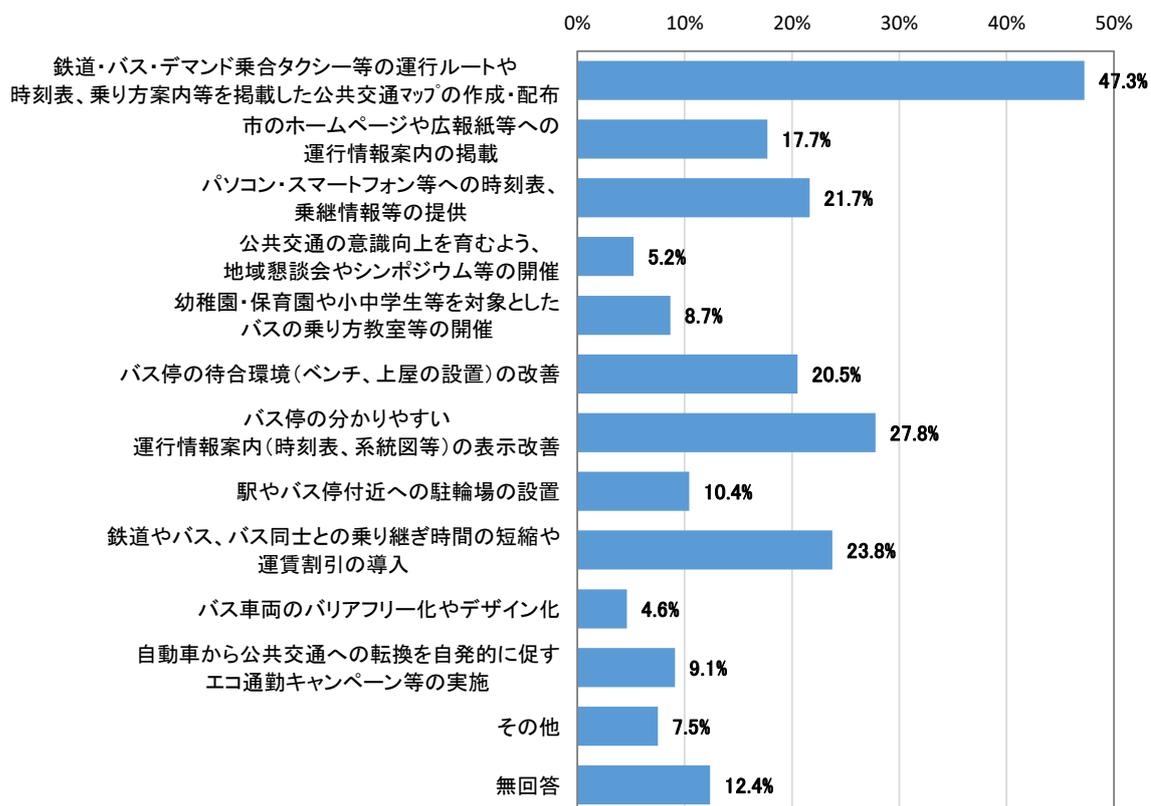
■ 公共交通を維持させるために市民としてできる支援について



C. 効果的な公共交通利用促進策

公共交通の利用促進を図るための効果的な取り組みとしては、「鉄道・バス・デマンド乗合タクシー等の運行ルートや時刻表, 乗り案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布」が47.3%と最も高く, 「バス停の分かり易い運行情報案内の表示改善 (27.8%)」, 「鉄道やバス, バス同士との乗り継ぎ時間の短縮や運賃割引の導入 (23.8%)」, 「パソコン・スマートフォン等への時刻表, 乗継情報の提供 (21.7%)」の順で高い。

■公共交通の利用促進を図るための効果的な取り組み



3-2. 路線バス・コミュニティバス利用者聞き取り調査結果

(1) 調査概要

① 路線バス利用者アンケート調査

調査対象	<p>路線バス利用者</p> <p>市内を運行するバス路線のうち、以下の路線を対象</p> <ul style="list-style-type: none"> ○水海道駅～土浦駅 ○守谷駅東口～取手駅西口 ○谷田部車庫～ゴルフ場～取手駅西口 ○谷田部車庫～みらい平駅～取手駅西口
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・調査員は、バスに乗車し、市内のバス停で乗降する利用者に対して、ヒアリングを行う。
調査日時	2017年(平成29年)9月14日(木)、15日(金) 始発から終発
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○回答者の属性 <ul style="list-style-type: none"> ・性別、年齢、居住地 ○利用状況 <ul style="list-style-type: none"> ・利用目的 ・乗降バス停 ・利用頻度 ○運行サービスについての改善要望 <ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行サービスに対する満足度 ・サービス改善要望 ○自由意見
ヒアリング票数	463票

② コミュニティバス利用者アンケート調査

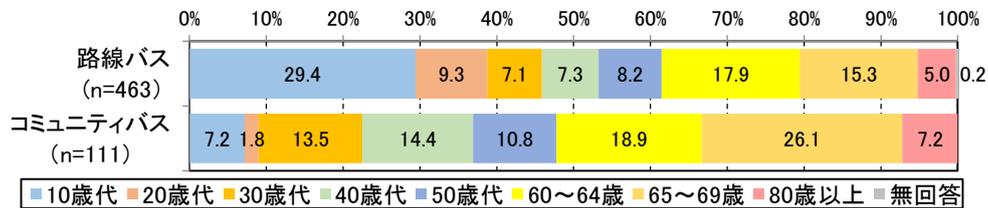
調査対象	<p>コミュニティバス利用者</p> <p>A～Gルート of 全コースを対象</p>
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 調査員がバスに乗車し、乗車してきた利用者に対してヒアリングを行う。
調査日時	2017年(平成29年)9月14日(木)、15日(金) 始発から終発
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ○回答者の属性 <ul style="list-style-type: none"> ・性別、年齢、居住地 ○利用状況 <ul style="list-style-type: none"> ・利用目的 ・乗降バス停 ・利用頻度 ○運行サービスについての改善要望 <ul style="list-style-type: none"> ・バスの運行サービスに対する満足度 ・サービス改善要望 ○自由意見
ヒアリング票数	111票

(2) 調査結果

①回答者属性

利用者の年齢層は、路線バスでは10歳代が一番多く、次いで60歳代が多くなっている。一方、コミュニティバスでは60歳代が多くなっている。

■回答者の年齢

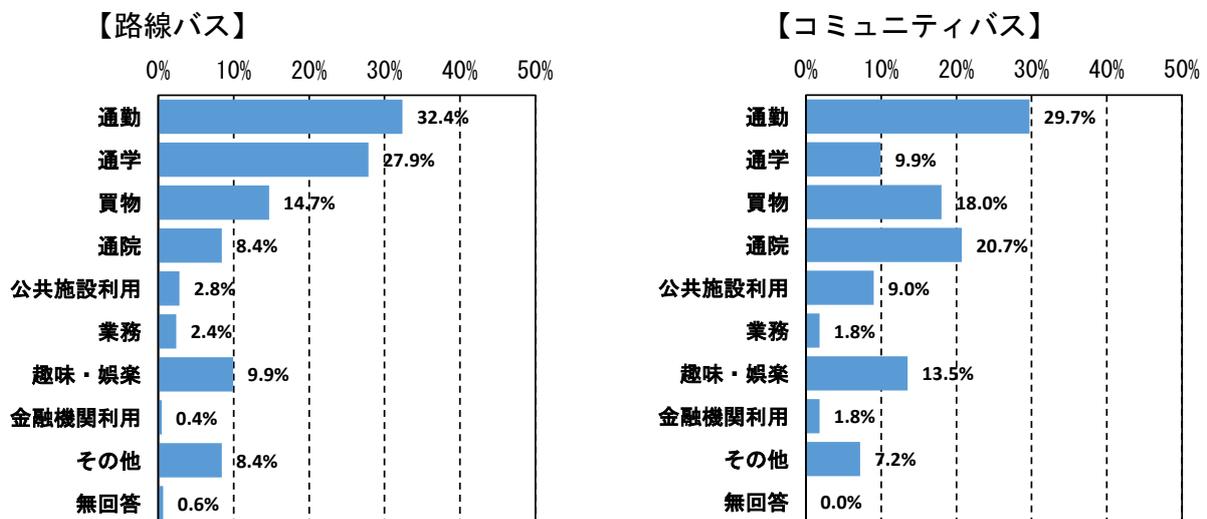


②利用状況

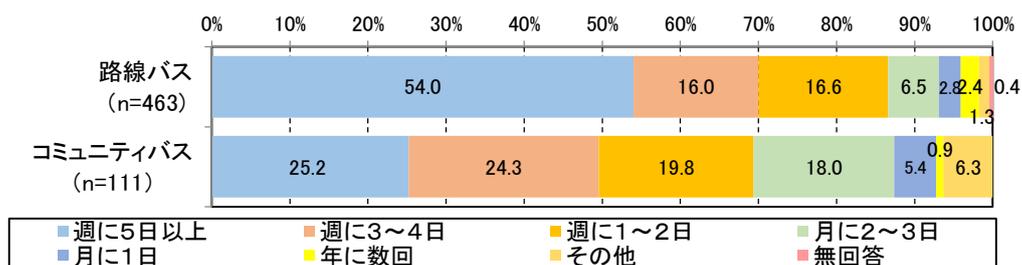
路線バスの利用目的は、「通勤」「通学」が多く、コミュニティバスでは「通勤」「通院」「買物」での利用が多くなっている。コミュニティバスのルート別にみた場合には、Aルート・Dルートは通勤利用が多くなっているが、他のルートでは多様な目的で利用されている。

利用頻度をみた場合には、路線バスでは「週に5日以上」が半数以上を占め、コミュニティバスでは「週に5日以上」「週に3～4日」が約25%前後となっている。

■利用目的



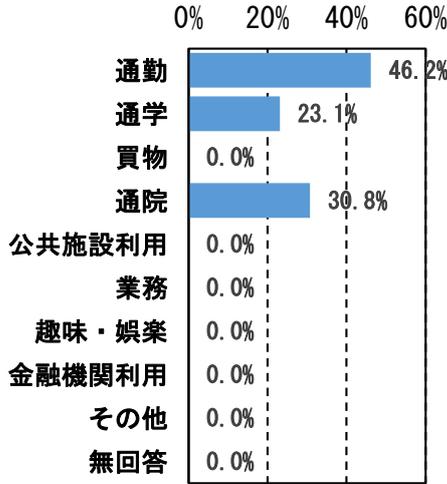
■利用頻度



■コミュニティバス ルート別利用目的

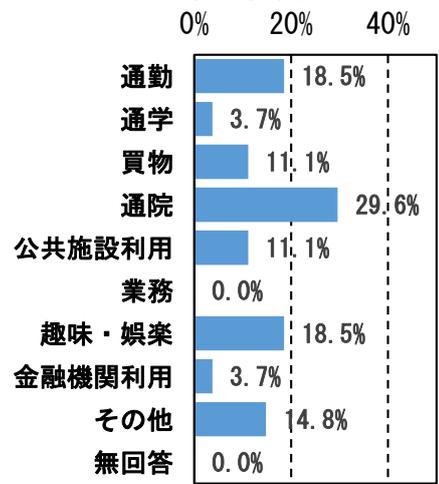
【Aルート】

(狸穴～みらい平駅)



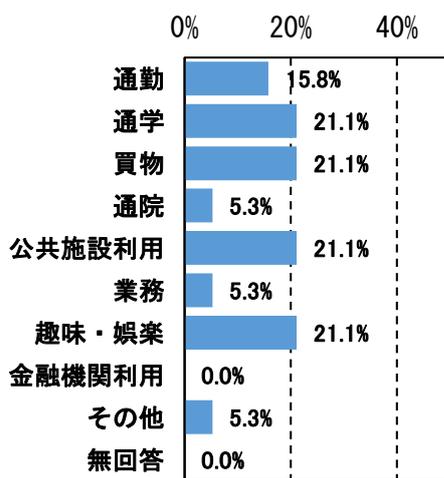
【Bルート】

(みらい平駅～狸穴～きらくやま)



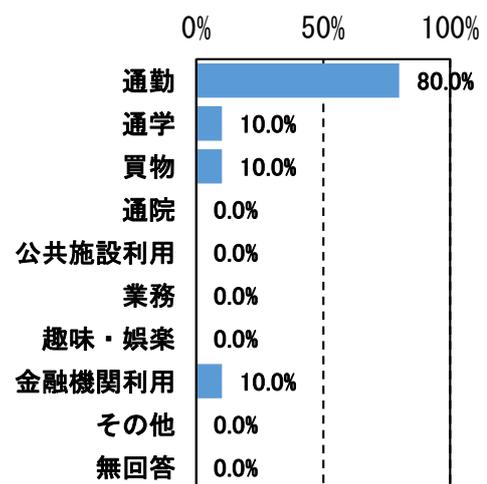
【Cルート】

(みらい平駅～板橋小～きらくやま)



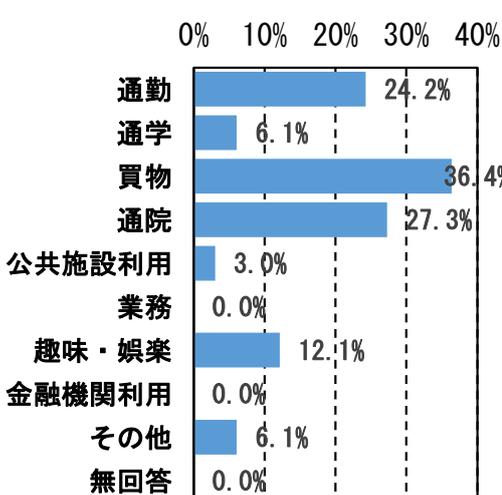
【Dルート】

(みらい平駅～守谷駅)



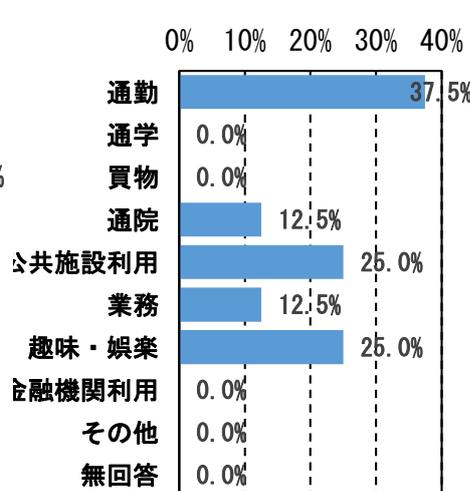
【Eルート】

(きくらやま～守谷駅)



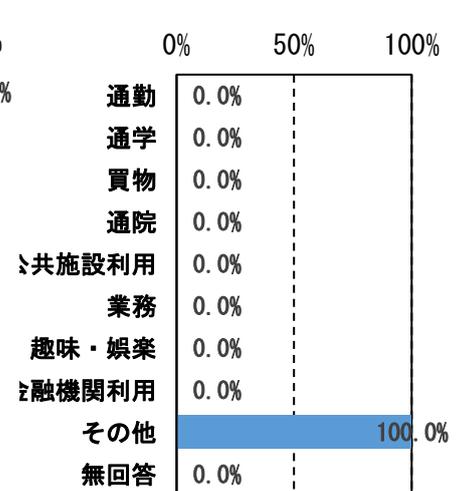
【Fルート】

(守谷駅～みらい平駅)



【Gルート】

(みらい平駅～小絹駅)



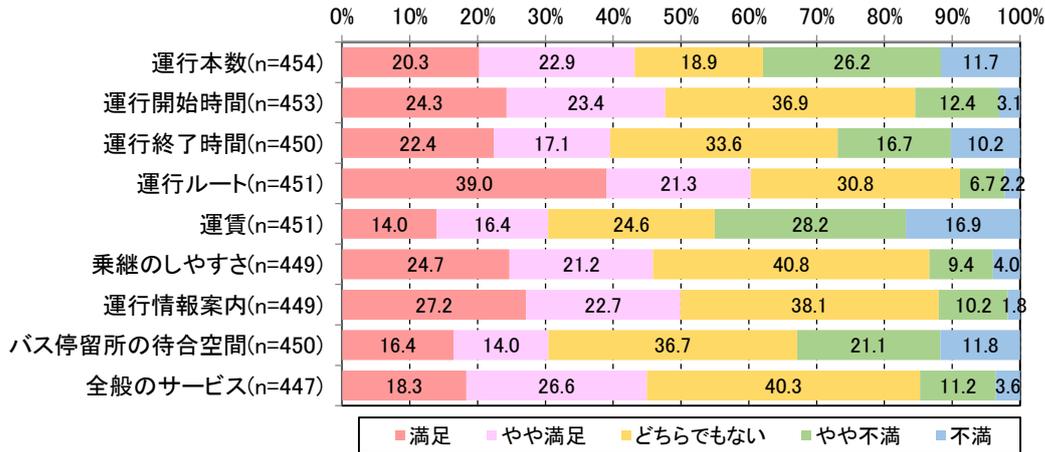
③運行サービスについての満足度

路線バスの運行サービスについては、「運賃」「運行本数」「バス停留所の待合空間」への不満度が高い。

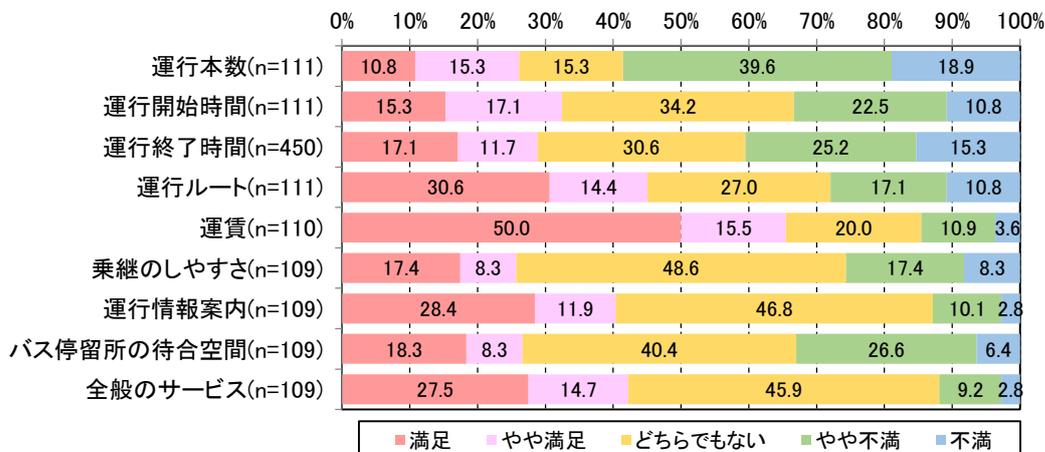
コミュニティバスの運行サービスについては、「運賃」への満足度は高いが、「運行本数」「運行終了時間」「バス停留所の待合空間」への不満度が高くなっている。

■運行サービスについての満足度

【路線バス】



【コミュニティバス】



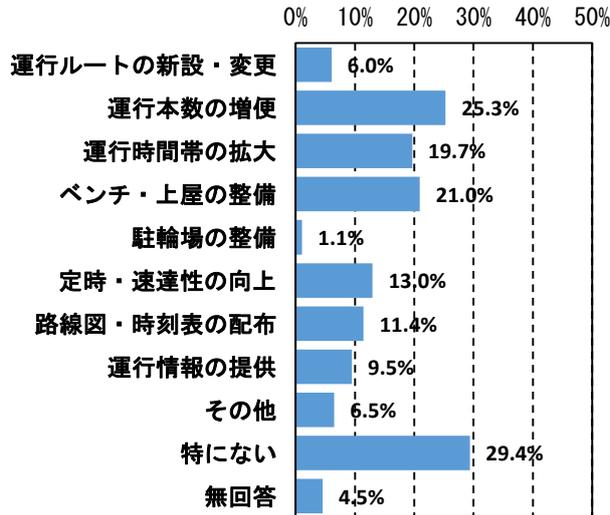
④改善要望

路線バスに対する改善要望としては、「運行本数の増便」「ベンチ・上屋の整備」「運行時間帯の拡大」が多い。

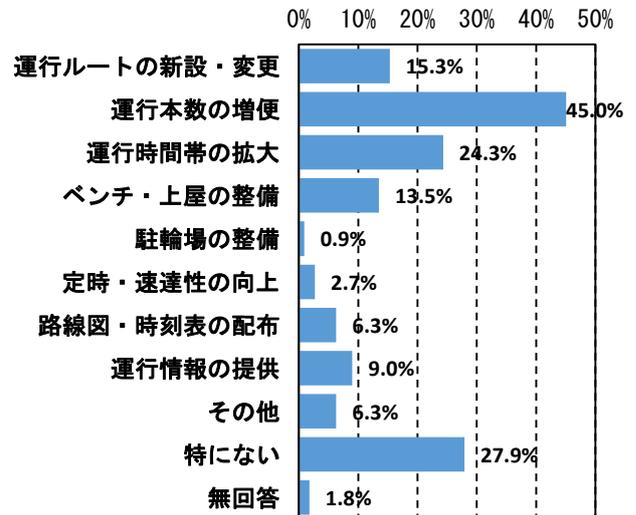
コミュニティバスに対する改善要望としては、「運行本数の増便」が突出して多い。

■改善要望

【路線バス】



【コミュニティバス】



3-3. デマンド乗合タクシー利用登録者アンケート調査結果

(1) 調査概要

対象者	登録者及び利用者（15歳以上）から無作為抽出
実施方法	郵送配布，回収
調査内容	<p>○回答者の属性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・性別，年齢，職業，居住地 ・自動車運転免許有無 <p>○デマンド乗合タクシーを知った情報媒体</p> <p>○デマンド乗合タクシーの利用有無</p> <p>【デマンド乗合タクシー利用者を対象】</p> <p>○利用従前の交通手段</p> <p>○デマンド乗合タクシーの利用状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的，利用頻度 ・利用パターンの状況 <p style="padding-left: 40px;">（往復 or 片道利用，片道利用の場合の交通手段，利用しない理由）</p> <p>○予約拒否の経験</p> <p>○利用できない場合の移動手段</p> <p>○デマンド乗合タクシーの運行サービスに対する満足度</p> <p>○サービス改善要望</p> <p>○外出機会の変化</p> <p>【デマンド乗合タクシー非利用者を対象】</p> <p>○外出時の交通手段</p> <p>○利用しない理由</p> <p>○今後の利用意向</p> <p>○利用するための改善点</p> <p>○自由意見</p>
実施期間	2017年(平成29年)8月1日(火)～8月13日(日)
配布数	500通
回収結果	<p>244票(回収率 48.8%)</p> <p>※利用者 136票，非利用者 95票，不明 13票</p>

(2) 調査結果

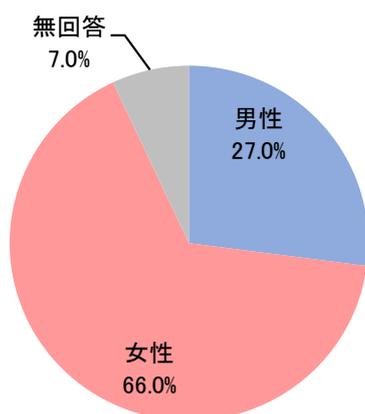
①回答者属性

性別は女性が66.0%と多く、年齢は60歳以上の回答が約8割となっている。

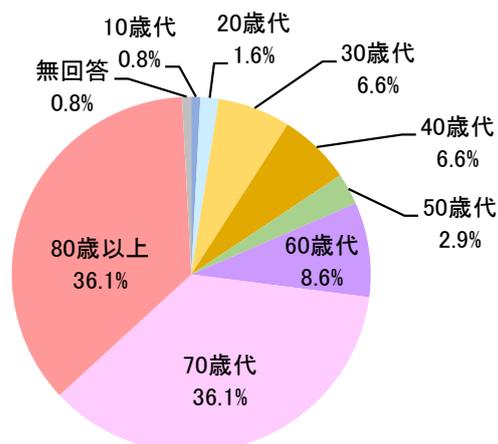
居住地は、みらい平地区が一番多く、次いで板橋地区、小絹地区、谷井田地区の順に多い。

自動車運転免許の有無は、「運転免許返納済」の12.3%を含め、運転免許を持っていない人が、約6割となっている。

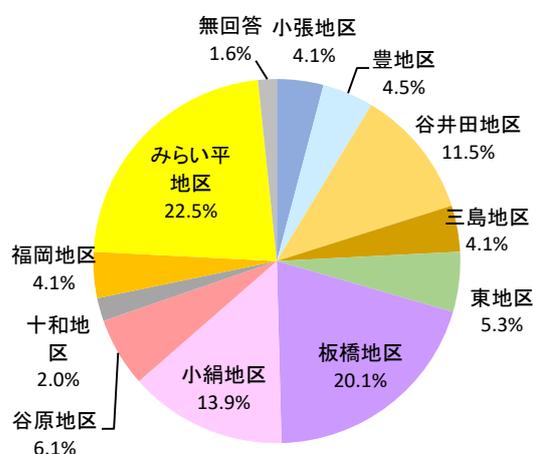
■性別 (n=244)



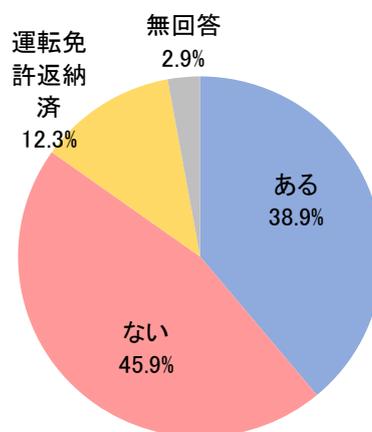
■年齢 (n=244)



■居住地 (n=244)



■自動車運転免許有無 (n=244)



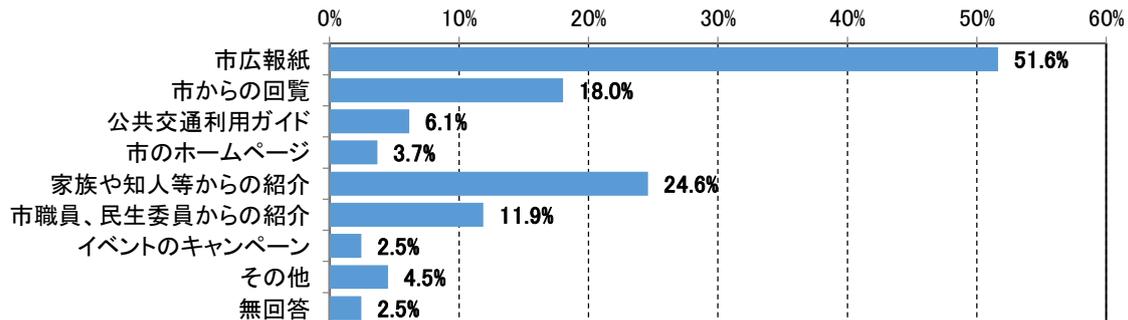
② デマンド乗合タクシーの利用有無

a. 利用登録について

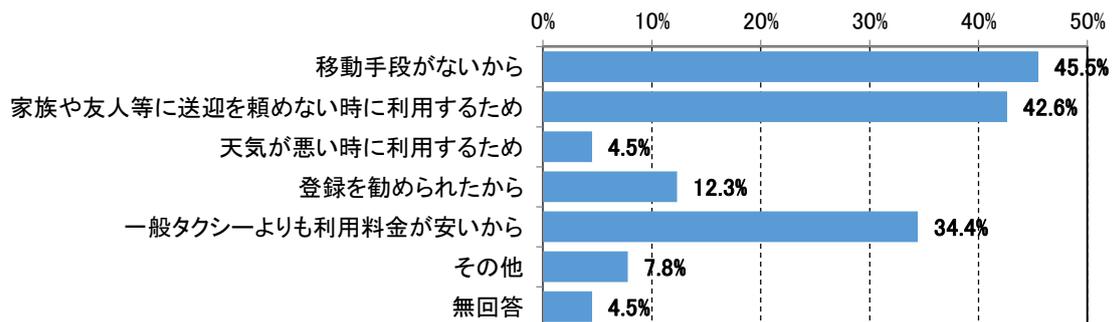
デマンド乗合タクシーを知った情報媒体については、「市広報紙」が 51.6%と最も多く、次いで、「家族や知人等からの紹介（24.6%）」、「市からの回覧（18.0%）」となっている。

利用登録をした理由については、「移動手段がないから（45.5%）」、「家族や友人等の送迎を頼めない時に利用するため（42.6%）」、「一般タクシーよりも利用料金が安いから（34.4%）」の順で多くなっている。

■ デマンド乗合タクシーを知った情報媒体



■ デマンド乗合タクシーの利用登録をした理由

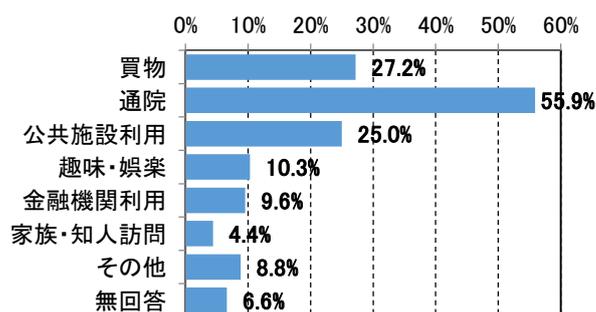


b. 利用状況について

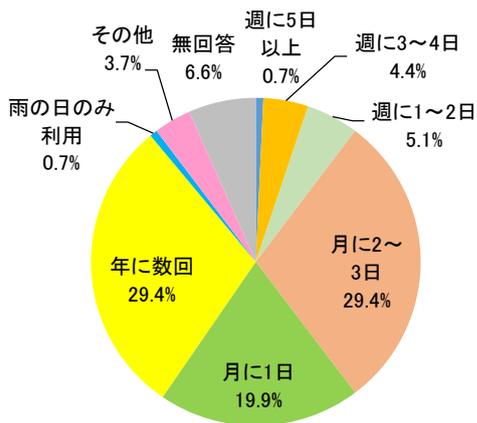
デマンド乗合タクシーの利用目的は、「通院」が 55.9%と突出して高く、次いで「買物（27.2%）」、「公共施設利用（25.0%）」の順に多くなっている。利用頻度は、「月に2～3日」、「年に数回」がそれぞれ約3割弱であり、利用率が低い。

デマンド乗合タクシーを利用する以前の交通手段は、「一般タクシー（37.5%）」「家族（親族）による送迎（29.4%）」「コミュニティバス（25.0%）」の順となっている。

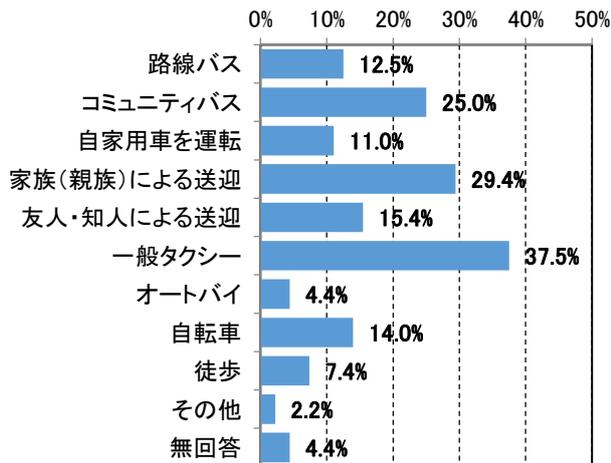
■ 利用目的



■ 利用頻度



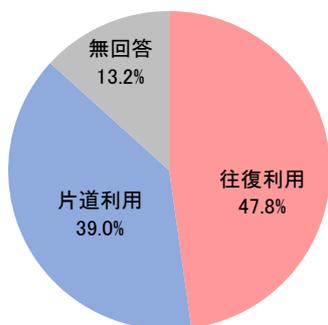
■ デマンド乗合タクシーを利用する以前の交通手段



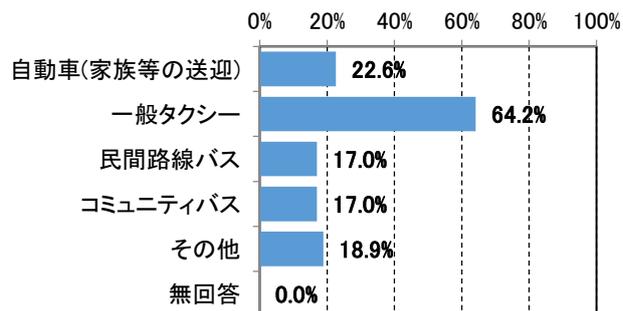
デマンド乗合タクシーの利用は「往復利用」が47.8%、「片道利用」が39.0%となっており、片道利用した際の交通手段は「一般タクシー」を利用する方が多い。

往復利用しなかった理由は、「利用したい時間帯に運行していないから」が54.7%となっている。

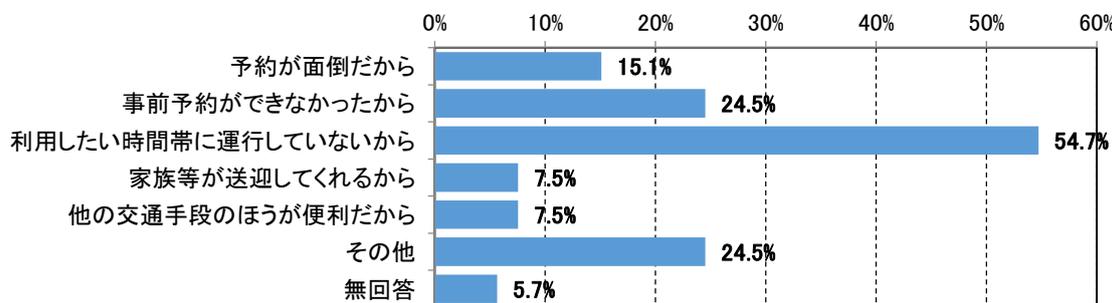
■ デマンド乗合タクシーの往復・片道利用



■ 片道利用した際の交通手段



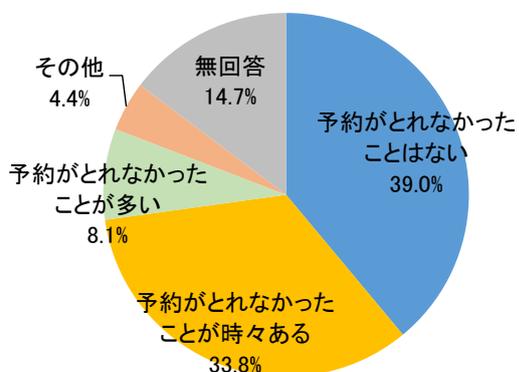
■ 往復利用しなかった理由



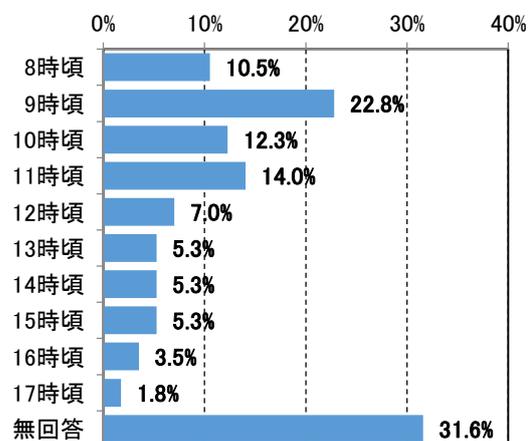
予約が取れなかった経験のある人は約40%であり、その多くは、通院移動が多い9時台と回答している。

デマンド乗合タクシーが利用できなかった時の交通手段として、一般タクシーを利用する人が37.5%となっている。

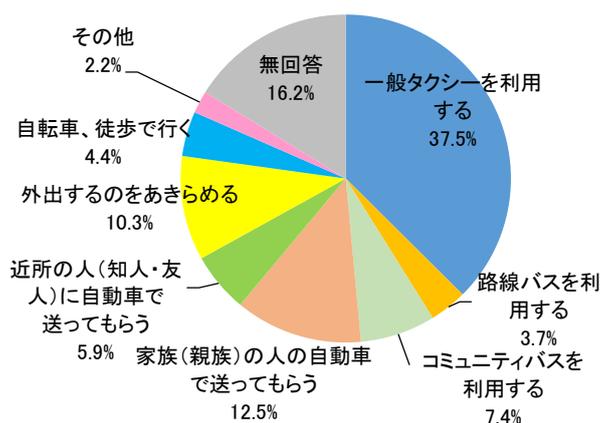
■ 予約が取れなかった経験の有無



■ 予約が取れなかった時間帯



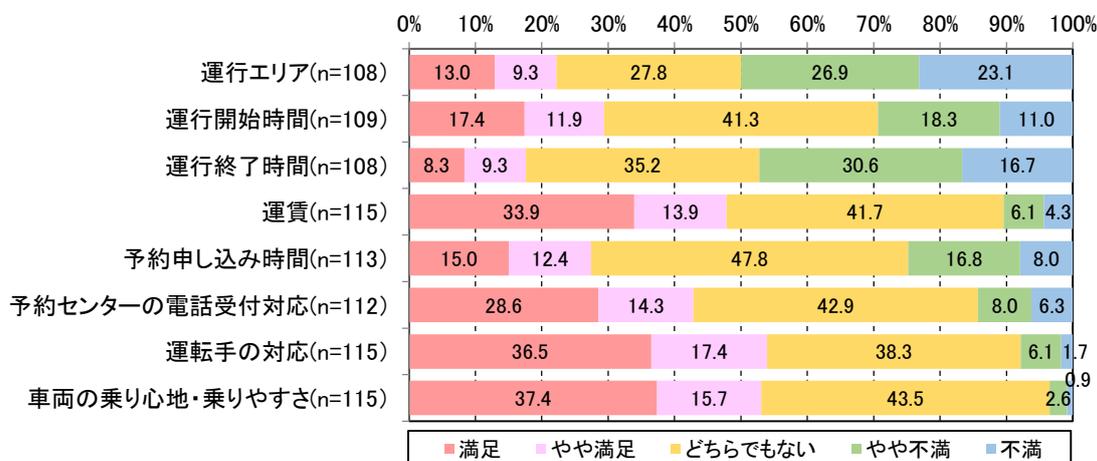
■ デマンド乗合タクシーが利用できなかった時の交通手段



③運行サービスについての満足度《デマンド乗合タクシー利用者》

デマンド乗合タクシーの運行サービスについては、「運賃」の満足度は高いが、「運行エリア」「運行終了時間」の不満度が高い。

■運行サービスについての満足度《デマンド乗合タクシー利用者》

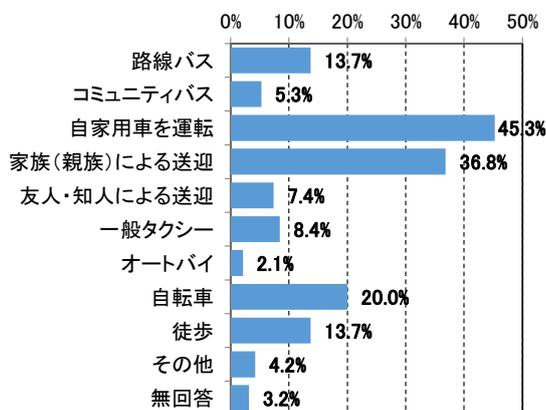


④外出時の交通手段や利用しなかった理由《デマンド乗合タクシー非利用者》

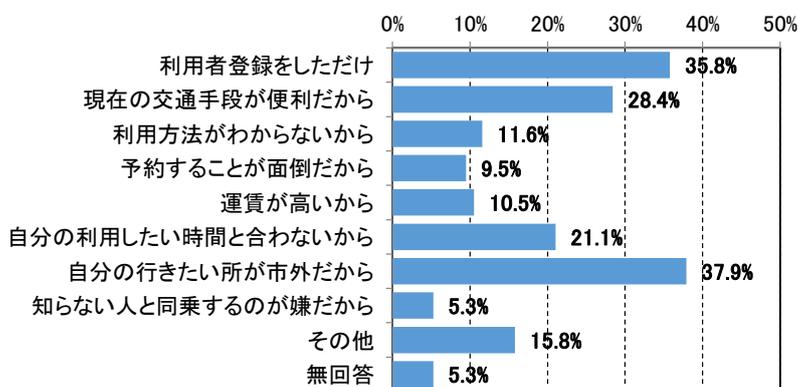
デマンド乗合タクシーを利用したことがない人の利用交通手段は、「自家用車を運転」が45.3%と最も高い。

デマンド乗合タクシーを利用しない理由は、「自分の行きたい所が市外だから」が37.9%と最も高く、次いで「利用者登録しただけ(35.8%)」、「他の交通手段の方が便利だから(28.4%)」の順となっている。

■日常における主な交通手段



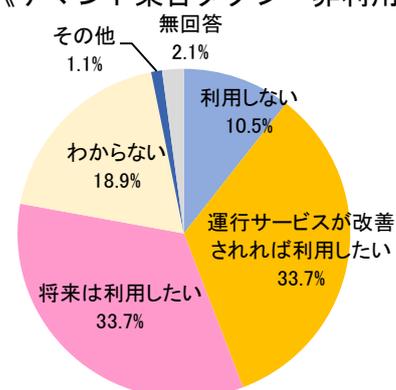
■デマンド乗合タクシーを利用しない理由



⑤今後の利用意向《デマンド乗合タクシー非利用者》

現在はデマンド乗合タクシーを利用していないが、「運行サービスが改善されれば利用したい」「将来は利用したい」と回答している人が、ともに33.7%となっている。

■今後の利用意向《デマンド乗合タクシー非利用者》

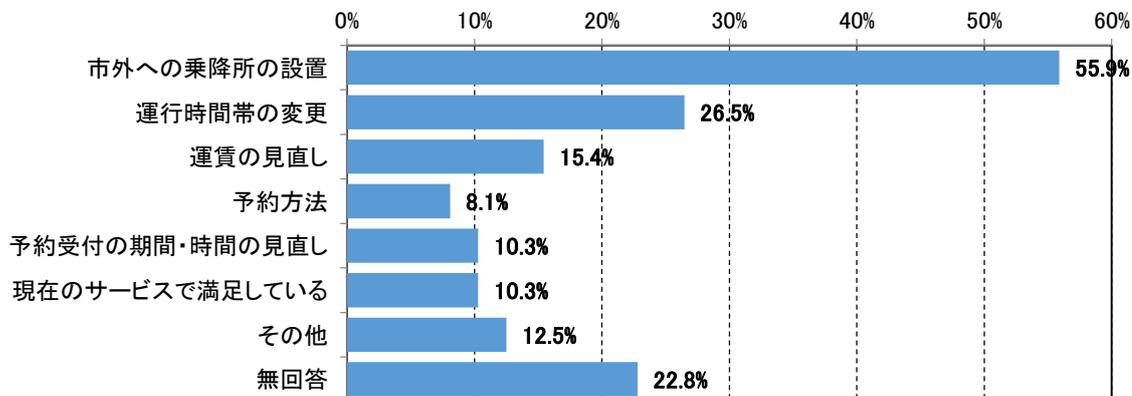


⑥改善要望

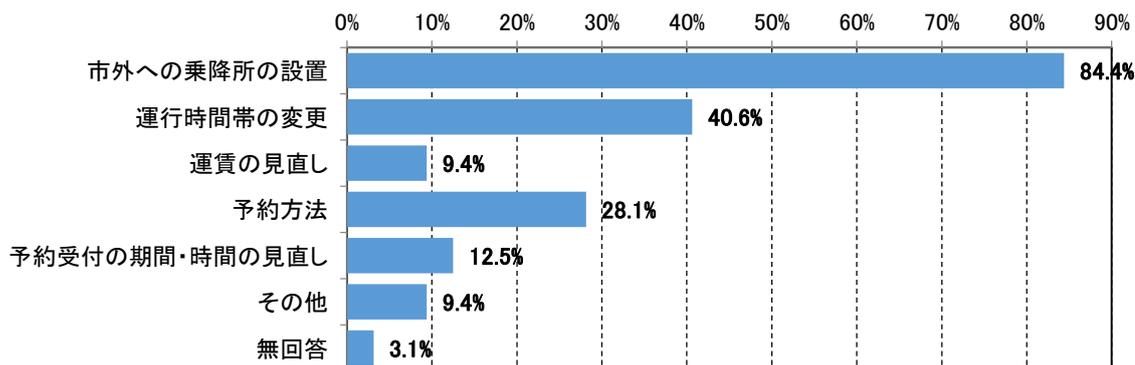
デマンド乗合タクシーの運行サービスの改善要望では、「市外への乗降場設置」が突出して多い。

■デマンド乗合タクシーの運行サービスへの改善要望

【利用者】



【非利用者】



4. 地域公共交通に関わる課題の整理

公共交通を取り巻く現況及びアンケート結果を踏まえ、本市における地域公共交通に関わる課題を整理する。

【公共交通を取り巻く現況】

①人口特性

- 本市の総人口は、2017年(平成29年)4月1日現在51,122人で、1995年(平成7年)以降横ばい傾向となっていたが、つくばエクスプレスの開業以降は、再び増加傾向となっている。
- 65歳以上の高齢化率は、平成27年に24.6%となり、高齢化は進んでおり、移動手段の確保の重要性が高まっている。一方、みらい平地区においては、出生・子育て家族の転入により、年少人口の割合が増加している。

②主要施設立地状況

- 市内の主要な公共施設は、市役所及びみらい平駅周辺多く立地している。また、市内にはクリニックはあるが、総合病院がないため、守谷市・つくば市等の隣接市にある総合病院への移動ニーズが高い。

③公共交通の現状

- つくばエクスプレス及び関東鉄道常総線の2路線が運行しており、主に通勤・通学に利用されている。みらい平駅の利用者数は増加傾向であり、通勤快速停車等により利便性の高いサービスが求められている。
- 市内を運行する路線バスは、市内通過型のネットワークとなっている。市内のバス停における2017年(平成29年)乗降客数は、2016年(平成28年)に比べ、微減している。
- コミュニティバスは、現在7ルートを車両2台で運行しており、利用者数は、平成26年度に約3割減少したが、それ以降は横ばい傾向となっている。
- デマンド乗合タクシーは、高齢者の利用登録が多く、行き先では医療機関への利用が多いが、陽光台の20~40歳代の層では、公共施設への利用が最も多い。

④上位計画での公共交通に関する位置付け

- 各種上位計画において、公共交通の充実や移動しやすいまちづくりの推進として、広域公共交通の充実、路線バスの運行促進、鉄道利便性の向上や、利便性に考慮した運行の見直し等によるコミュニティバス・乗合デマンドタクシーの運行の充実、交通結節点機能の充実等が位置付けられている。

【市民の移動実態・ニーズ】まとめ

《公共交通に関する市民アンケート調査》

- 日常の外出目的として、買い物では約25%、通院では55%の人が市外へ移動しており、交通手段は、「自家用車を運転」が約75%と多くなっている。
- 現在の外出に不安はないが、将来の外出においては半数弱の人が不安を抱えている人が多い。
- 外出に「困ることがよくある」、「困ることがたまにある」の回答割合は、全体の24.6%を占め、外出時に困る目的として、「通院」「買物」が高い。その行き先として、「鉄道駅」「市役所」「市外の病院」が多くなっている。
- バスの運行サービスに対する満足度は、路線バスでは、「運行本数」「運行時間帯」への不満度が高く、コミュニティバスでは、「運行本数」への不満度が突出して高い。
- デマンド乗合タクシーの運行サービスに対する満足度は、とくに「運行エリア」への不満度が高い。
- 将来における移動について不安がある人が全体の4割以上を占めているが、現状もしくは現状以上の財政負担をし、公共交通を拡充することは全体の約25%程度しか求めている。
- 今後の公共交通のあり方については、行政主導で交通体系の再編を図り、利用しやすい環境づくりに取り組むことを望む方が約3割、市民としてできる限り鉄道やバスを利用する等の支援をし、公共交通を育てていくべきという意見が2割程度である。
- 公共交通の利用促進を図るための効果的な取り組みとして、公共交通に関する情報提供に関する施策を挙げる人が多い。

《路線バス・コミュニティバス利用者聞き取り調査》

- 運行サービスに対する満足度については、路線バスでは「運賃」「運行本数」「バス停留所の待合空間」への不満度が高く、コミュニティバスでは、「運行本数」「運行終了時間」「バス停留所の待合空間」への不満度が高くなっている。
- 改善要望として、路線バスでは、「運行本数の増便」「ベンチ・上屋の整備」「運行時間帯の拡大」が多く、コミュニティバスでは「運行本数の増便」が突出して多い。

《デマンド乗合タクシー利用登録者アンケート調査》

- デマンド乗合タクシーの利用目的は、「通院」が突出して高く、次いで「買物」「公共施設利用」の順で多くなっている。利用頻度は「月に2~3日」「年に数回」がそれぞれ約3割弱であり、利用率は低い。
- 予約が取れなかった経験のある人が約40%であり、その多くは、通院移動が多い9時台と回答している。
- 運行サービスに対する満足度については、「運賃」の満足度は高いが、「運行エリア」「運行終了時間」への不満度が高い。

【地域公共交通に関わる課題】

- ①子育て世代や高齢者等交通弱者の移動ニーズへの対応
- ②周辺市等への移動ニーズへの対応
- ③公共交通に関する情報提供の充実
- ④公共交通維持に向けた市民の意識醸成

課題① 子育て世代や高齢者等交通弱者の移動ニーズへの対応

本市の高齢化率は2015年(平成27年)10月1日現在、24.6%と増加傾向となっており、今後も上昇し更なる高齢化の進行が予想される。その一方で、みらい平地区では、出生や子育て世代の転入により、年少人口の割合が増加している。

買物、通院など日常生活の移動は、自家用車での移動が主となっているが、市民アンケート調査によれば、子育て世代や75歳以上の高齢者においては、移動手段がなく、不安を感じながら運転している人が多い。

そのため、子育て世代や高齢者等交通弱者が安心して外出できるように、公共交通の充実を図り、移動手段を確保していく必要がある。

課題② 周辺市等への移動ニーズへの対応

本市内には、総合病院がなく、隣接する守谷市やつくば市、取手市に複数の総合病院が立地している。また、商業施設においても、みらい平駅周辺にショッピングモールはあるが、大型商業施設は立地していない。

市民アンケート調査では、日常の外出行動として、買い物目的では約25%、通院目的では55%の人が市外へ移動している。とくに外出時に困る行き先として「鉄道駅」・「市役所」・「市外の病院」が多くなっている。

そのため、市民の日常生活を支えていく上でも、広域移動の機能を担う鉄道の利便性向上と周辺市を連絡する路線バスの維持・拡充を図ってく必要がある。

課題③ 公共交通に関する情報提供の充実

市が運行しているコミュニティバスやデマンド乗合タクシーについては、「コミュニティバス・デマンド乗合タクシー利用ガイド」の配布や、市ホームページに運行情報案内を掲載するなどを行っているが、普段公共交通を使わない人にとって行き先や乗り場などがわかりにくい状況である。

市民アンケート調査では、公共交通の利用促進を図るための効果的な取り組みとして、「鉄道・バス・デマンド乗合タクシー等の運行ルートや時刻表、乗り方案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布」が47.3%と最も高く、「バス停の分かり易い運行情報案内の表示改善(27.8%)」、「パソコン・スマートフォン等への時刻表、乗継情報等の提供(21.7%)」と公共交通に関する情報提供に関する施策を挙げる人が多い。

そのため、公共交通の維持・確保のため、現在の利用者にとってより利用しやすく、また新たな利用者を掘り起こし上で、利用者目線に立ったわかりやすい情報提供の充実・改善が必要である。

課題④ 公共交通維持に向けた市民の意識醸成

現在、市民の移動手段を確保するために、年間約3,200万円の財政負担をしながら、公共交通の維持に努めている。

しかし、市民アンケート調査では、将来における移動について不安がある人が全体の4割以上を占めているが、現状以上の財政負担をし、公共交通を拡充することは全体の25%程度しか求めている結果となっている。

また、今後の公共交通のあり方については、行政主導で交通体系の再編を図り、利用しやすい環境づくりに取り組むことを望む声強いが、市民としてできる限り鉄道やバスを利用する等の

支援をし、公共交通を育てていくべきという意見も2割程度ある。

このため、公共交通の必要性を市民に理解してもらうための施策を実施することにより、公共交通利用に対する意識の醸成につなげていくべきであり、今後も税金を投入して公共交通を維持しながら、市民誰もが公共交通を利用できる環境を整備していくことが重要である。

5. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

5-1. 地域公共交通の構築に係る基本方針

基本理念

**市民が生活しやすいまちを目指し、
利便性の高い持続可能な公共交通体系の構築**

市内外の目的地に市民誰もが円滑に移動できるよう、鉄道、バス路線、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー、タクシーなど既存の様々な交通手段も含めた、新しい公共交通体系を構築し、市民生活の利便性の向上を図る。

基本方針

基本方針 1 まちの一体性・地域活性化に資する地域公共交通

4つの市街地構成とそれらを結ぶ軸となる公共交通ネットワークを強化し、まちの一体性および地域の活性化を図る。

基本方針 2 市域内外の連携を支える地域公共交通

広域的な移動を支える鉄道や路線バスと市域内生活交通との連携強化によるアクセス向上と、市外主要拠点等への移動手段の確保を図る。

基本方針 3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通

市民ニーズに沿った利便性の高い地域公共交通を形成し、地域間の交流促進や多様な市民が利用することができる安全・安心な交通サービスの提供を目指す。

基本方針 4 市民との協働による持続可能な取り組み

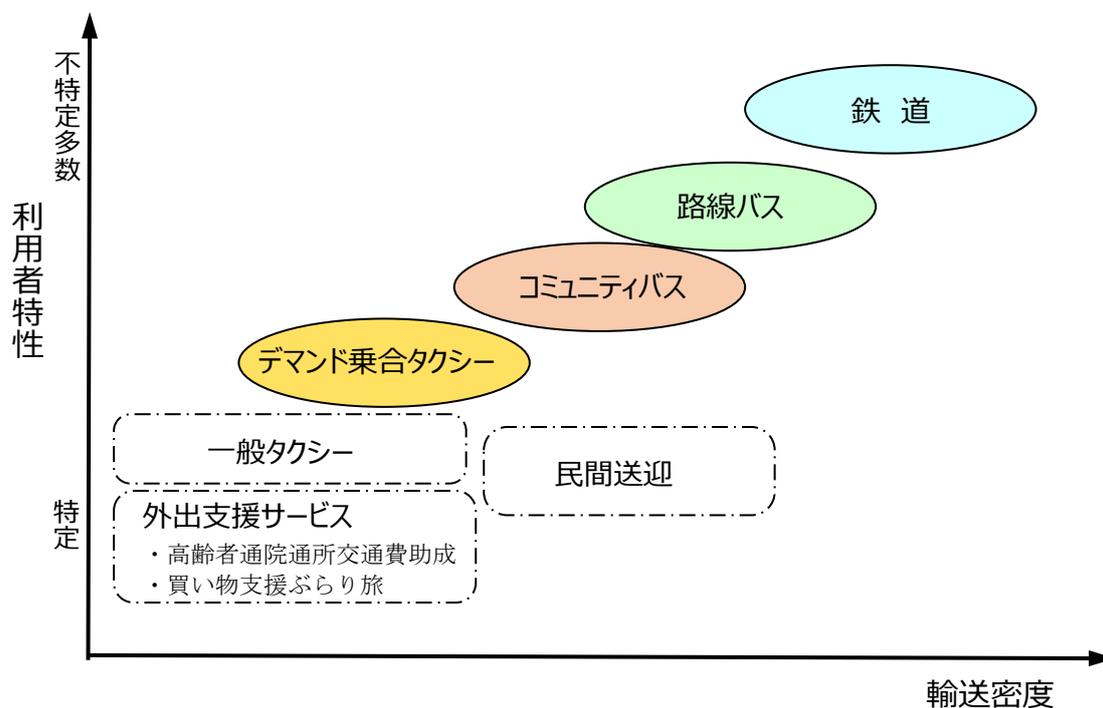
行政の財政負担に制約がある中で、持続可能な交通体系を実現するため、交通事業者の自助努力や行政の支援だけでなく市民自らが公共交通を「支え、守り、育てる」意識を醸成し、公共交通の利用促進を目指す。

5-2. 望ましい公共交通網のあり方

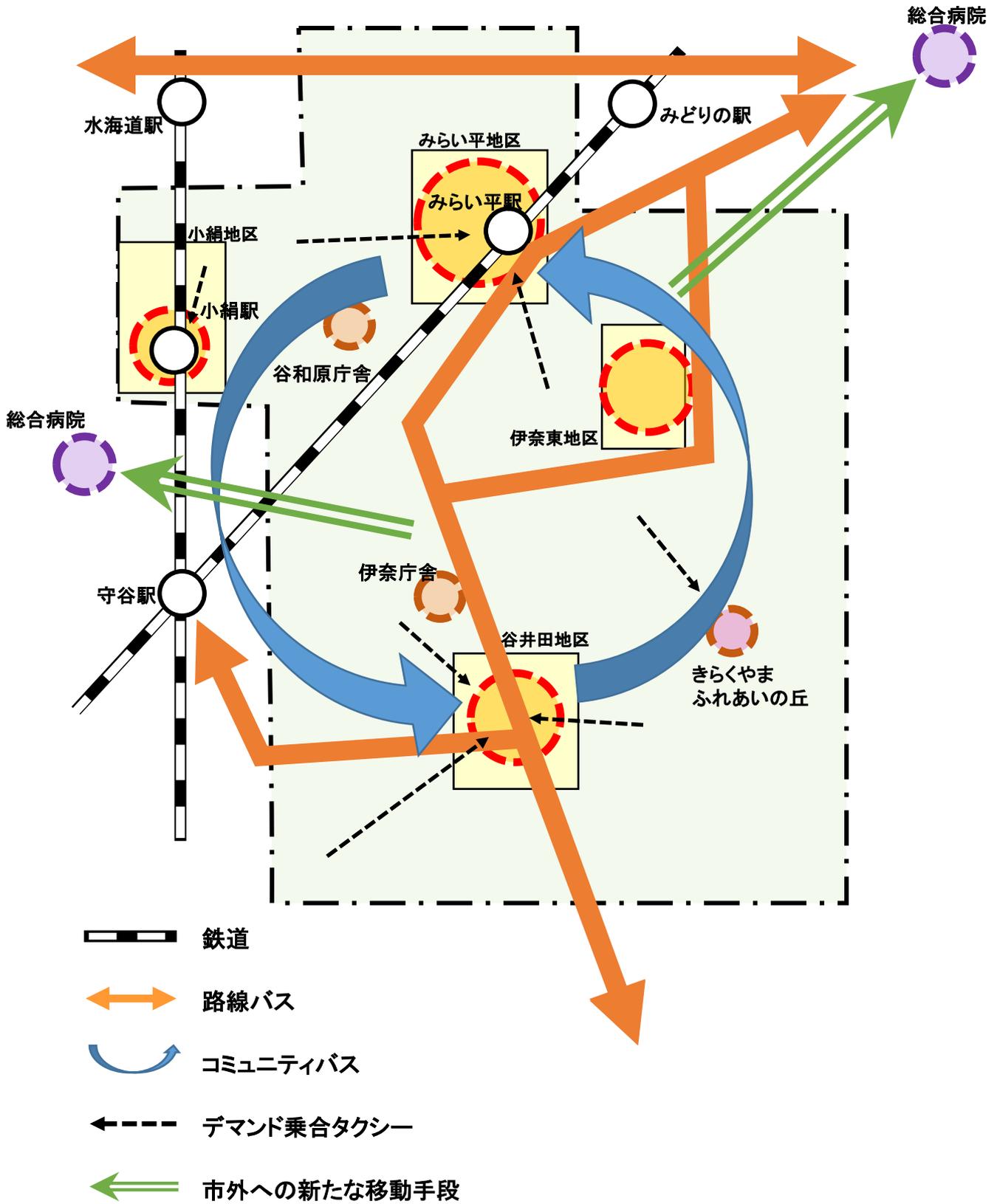
本市の公共交通網を、幹線交通、地域内交通、補完交通の3段階に「階層化」し、それぞれの機能分担を明確にし、幹線交通と地域内交通との連携を強化するとともに、幹線交通が担う隣接市との連携機能の一部を補完するなど地域内交通の充実により、利便性の向上や効率的な運行を目指す。

■各公共交通の位置づけ

機能分類	該当する交通手段	性 格
幹線交通	鉄道	東京方面及び周辺地域への通勤・通学及び買物等における広域移動の交通手段として位置づける。
	路線バス	通勤・通学及び買物等における隣接市等への移動や、市内移動の交通手段として位置づける。
地域内交通	コミュニティバス	路線バスを補完し、分散する市街地相互の連携強化及び交流促進を図るための市内移動の交通手段として位置づける。
	デマンド乗合タクシー	鉄道・路線バス・コミュニティバスが利用できない区域の住民やバス停までの移動が困難な高齢者などの移動手段。鉄道・バスを補完する交通手段として位置づける。
補完交通	一般タクシー 民間送迎 外出支援サービス	鉄道・バス・デマンド乗合タクシー等を補完し、高齢者などの移動を支援する交通手段として位置づける。 主に、個別輸送もしくは特定利用者の輸送を担う。



■公共交通ネットワークイメージ



6. 計画目標

「地域公共交通に関する基本方針」において掲げた基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき状況を計画目標として設定する。

(1) 「基本方針1 まちの一体性・地域活性化に資する地域公共交通」の計画目標

計画目標1：生活拠点となる商業施設等との連携による利用促進と市内の拠点を結ぶネットワークの形成

(仮称)第2次つくばみらい市総合計画で位置付けられているみらい平駅周辺地区の都市交流拠点、小絹駅周辺地区の地域交流拠点、谷井田地区・伊奈東地区の地域生活拠点等の連携を高めるため、路線バスを補完するためのコミュニティバスの再編を行う。また、市内商業施設などと連携を図り、公共交通の利用を促進し、地域の活性化に寄与する。

(2) 「基本方針2 市域内外の連携を支える地域公共交通」の計画目標

計画目標2：日常生活を支える地域公共交通網の構築

市外への通勤・通学や通院などの日常生活を支えるために、広域移動の機能を担う鉄道の利便性向上と周辺市を連絡する路線バスの維持・拡充を図り、市内外の連携を強化する。また、市外の駅や総合病院などへの移動手段を確保するための方策を検討する。

(3) 「基本方針3 利便性の高い、安全・安心な地域公共交通」の計画目標

計画目標3：利用しやすい公共交通サービスの提供

路線バス・コミュニティバス及びデマンド乗合タクシーがより利用しやすい環境となるように、各種サービスの改善・導入や情報提供の充実など市民が安心して利用できる公共交通サービスを提供する。

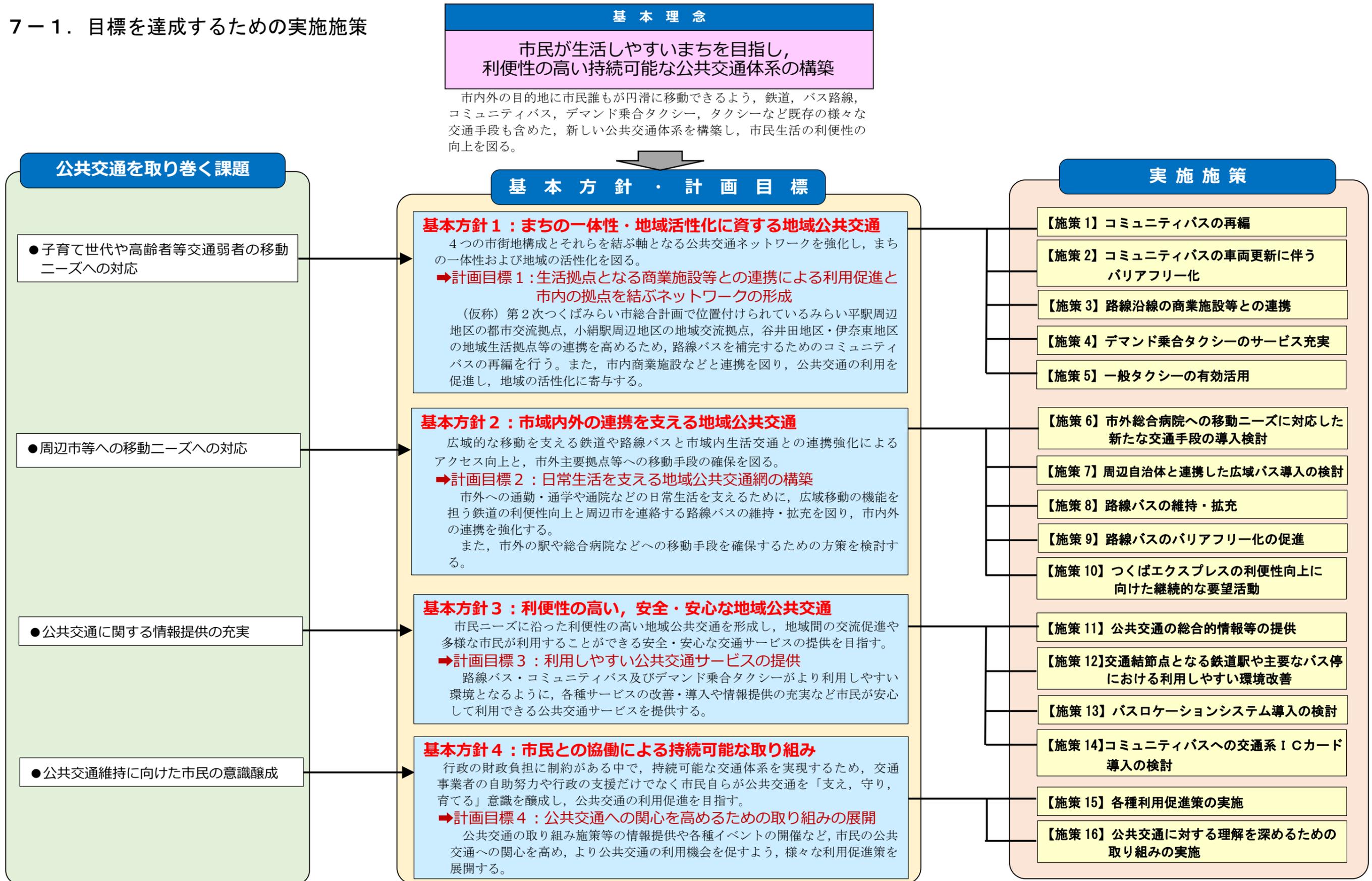
(4) 「基本方針4 市民との協働による持続可能な取り組み」の計画目標

計画目標4：公共交通への関心を高めるための取り組みの展開

公共交通の取り組み施策等の情報提供や各種イベントの開催など、市民の公共交通への関心を高め、より公共交通の利用機会を促すよう、様々な利用促進策を展開する。

7. 目標を達成するために行う施策及び実施主体

7-1. 目標を達成するための実施施策



7-2. 実施施策の概要

目標を達成するための実施施策については、基本方針及び計画目標を踏まえ、施策の概要、実施主体、実施時期を以下に示す。

次年度以降、実施施策については、関係機関及び市民の連携・協働のもと、実現していくものとする。

【施策1】コミュニティバスの再編

<p>①施策概要</p>	<p>・市内の移動性を高めるために、市民ニーズに合った持続可能なコミュニティバスの運行を目指す。</p> <p>【具体の施策案】</p> <p>○コミュニティバス運行の見直し</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・路線バスとの接続強化 ・目的に合ったルートの設定 ・運行本数の増加 ・利用しやすい運行ダイヤの設定 ・庁舎間シャトル便・コミュニティバスとの一体的な再編 ・市外乗り入れの拡充 																		
<p>②実施主体</p>	<p>つくばみらい市，コミュニティバス事業者</p>																		
<p>③計画期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th>2018 (H30)</th> <th>2019 (H31)</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運行計画の検討</td> <td colspan="2" style="text-align: left;">→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>運行開始</td> <td></td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: left;">■■■■■ →</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※検討状況に応じて運行を開始する。</p>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	運行計画の検討	→					運行開始			■■■■■ →		
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022														
運行計画の検討	→																		
運行開始			■■■■■ →																

【施策2】コミュニティバスの車両更新に伴うバリアフリー化

<p>①施策概要</p>	<p>・ 現行のコミュニティバス車両更新に伴いバリアフリー化を図り，安全・安心な運行の確保及び快適に移動できる環境を提供する。</p> <p>【具体の施策案】</p> <p>○コミュニティバスの車両更新に伴うバリアフリー化</p> <p>≪車両の選考の基準案≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通バリアフリー法適合 ・ 乗車定員 ・ 環境面への対応 ・ ノンステップ床面の広さ <p>≪車両デザイン≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両のデザインやカラーリングにより，利用したくなる，マイバス意識が持てるよう工夫する。 <p>【事例】 龍ヶ崎市のコミュニティバス</p> 																		
<p>②実施主体</p>	<p>つくばみらい市，コミュニティバス事業者</p>																		
<p>③計画期間</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018 (H30)</th> <th>2019 (H31)</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両の検討・準備</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">→</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>車両の導入</td> <td></td> <td></td> <td colspan="3" style="text-align: center;">■■■■■ →</td> </tr> </tbody> </table> <p>※検討状況に応じて車両を導入する。</p>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	車両の検討・準備	→					車両の導入			■■■■■ →		
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022														
車両の検討・準備	→																		
車両の導入			■■■■■ →																

【施策3】 路線沿線の商業施設等との連携

<p>①施策概要</p>	<p>・ 路線沿線の商業施設等と連携により、公共交通の利用を促進し、持続可能な公共交通網の形成及び地域の活性化を図る。</p> <p>【具体の施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 車内アナウンスを活用したバス路線沿線商業施設等の紹介 ○ 路線沿線の商業施設などと連携したイベント開催の検討 ○ 商業施設と連携したバス利用者限定の買物割引券の導入推進 ○ 商業施設などと連携し、敷地内乗り入れや待合空間の整備を検討 												
<p>②実施主体</p>	<p>つくばみらい市，路線バス事業者，コミュニティバス事業者，沿線商業施設</p>												
<p>③計画期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 45%;"></th> <th>2018 (H30)</th> <th>2019 (H31)</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商業施設などとの連携</td> <td colspan="5" style="text-align: right;">→</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※検討状況に応じて実施する。</p>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	商業施設などとの連携	→				
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022								
商業施設などとの連携	→												

【事例】 千葉県木更津市・日東交通「お帰りきっぷ（100円割引）」サービス

日東交通ではイオンモール木更津，イオンスタイル木更津と連携し，当日税込み1,000円以上（合算可）のお買い上げの方を対象に，イオンモール木更津より乗車する路線バスの100円割引サービスを行っている。



【事例】 長野県松本市 西部地域コミュニティバス「特典ポイントカードサービス」

コミュニティバスを1回利用するごとに，ポイントカードに1個スタンプを押印し，一定量（15個分）たまったら，提携している店舗等から特典サービスが受けられる。



【事例】 青森県八戸市 店舗の風除室を活用した待合環境

バス停留所前の店舗（百貨店・パチンコ屋）の風除室にベンチを設置し，バス利用者が休憩できる環境が整備されている。



【施策 6】 市外総合病院への移動ニーズに対応した新たな交通手段の導入検討

<p>①施策概要</p>	<p>・市内に総合病院がないことから、市民ニーズとして、市外総合病院への通院手段の確保を求める声が多い。</p> <p>そのため、市外総合病院への移動ニーズに対応するため、あらゆる交通手段での新たな移動ツールの確保に向けた検討を行う。</p> <p>【具体の施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市外総合病院への新たな移動手段の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス，デマンド乗合タクシーによる対応方策の検討 ・特定目的での移動に特化した新たな手段の検討 ・一般タクシーを活用した助成の検討 																		
<p>②実施主体</p>	<p>つくばみらい市，路線バス事業者，コミュニティバス事業者 一般タクシー事業者</p>																		
<p>③計画期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018 (H30)</th> <th>2019 (H31)</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新たな交通手段の導入検討</td> <td colspan="2">→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>運行開始</td> <td></td> <td></td> <td>■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■</td> <td>■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■</td> <td>■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※検討状況に応じて運行を開始する。</p>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	新たな交通手段の導入検討	→					運行開始			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022														
新たな交通手段の導入検討	→																		
運行開始			■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■														

【施策 7】 周辺自治体と連携した広域バス導入の検討

<p>①施策概要</p>	<p>・市外への移動ニーズへの対応の1つの方法として、周辺自治体と連携して、地域の実情に応じた広域バスの導入について検討する。</p> <p>【具体の施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○広域バスの導入検討 <ul style="list-style-type: none"> ・市民ニーズを踏まえた広域バスの検討 ・周辺自治体との協議・検討 																								
<p>②実施主体</p>	<p>つくばみらい市，周辺自治体，路線バス事業者</p>																								
<p>③計画期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018 (H30)</th> <th>2019 (H31)</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>広域バスの導入検討</td> <td colspan="2">→</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>実証運行の導入検討・手続き</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■ ■ ■ ■</td> <td></td> </tr> <tr> <td>実証運行開始</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>■ ■ ■ ■</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※検討状況に応じて実証運行を開始する。</p>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	広域バスの導入検討	→					実証運行の導入検討・手続き				■ ■ ■ ■		実証運行開始					■ ■ ■ ■
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022																				
広域バスの導入検討	→																								
実証運行の導入検討・手続き				■ ■ ■ ■																					
実証運行開始					■ ■ ■ ■																				

【施策 8】 路線バスの維持・拡充

①施策概要	<p>・隣接市への移動及び市内移動を支える地域内交通の幹線となる路線バスを維持・拡充するため、路線バス事業者と調整し、利用者にとって利用しやすい運行サービスの実現を目指す。</p> <p>【具体の施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○運行路線を維持するための補助金交付 ○利用ニーズに合った運行時間や運行ダイヤの拡充 												
②実施主体	つくばみらい市，路線バス事業者												
③計画期間	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 10%;">2018 (H30)</th> <th style="width: 10%;">2019 (H31)</th> <th style="width: 10%;">2020</th> <th style="width: 10%;">2021</th> <th style="width: 10%;">2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バスの維持・拡充</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">→</td> </tr> </tbody> </table>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	路線バスの維持・拡充	→				
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022								
路線バスの維持・拡充	→												

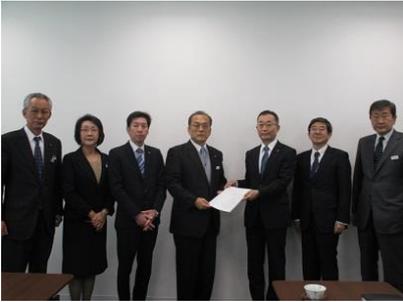
【施策 9】 路線バスのバリアフリー化の促進

①施策概要	<p>・市内を運行する路線バスの車両について、子どもや高齢者などが乗降しやすいノンステップバスなどの導入を促進し、路線バス利用者の利便性及び安全性の向上を図る。</p> <p>【具体の施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○路線バス車両のバリアフリー化の促進 <p>《車両の選考の基準（案）》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー法適合 ・乗車定員 ・環境面への対応 ・ノンステップ床面の広さ 												
②実施主体	つくばみらい市，路線バス事業者												
③計画期間	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 10%;">2018 (H30)</th> <th style="width: 10%;">2019 (H31)</th> <th style="width: 10%;">2020</th> <th style="width: 10%;">2021</th> <th style="width: 10%;">2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス車両のバリアフリー化の促進</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">→</td> </tr> </tbody> </table>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	路線バス車両のバリアフリー化の促進	→				
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022								
路線バス車両のバリアフリー化の促進	→												



■路線バスで導入されている
ノンステップバス（関東鉄道）

【施策 10】 つくばエクスプレスの利便性向上に向けた継続的な要望活動

<p>①施策概要</p>	<p>・つくばみらい市における広域交通の機能を果たすつくばエクスプレスは、市民の移動手段として重要な役割を果たしている。そのため、より利用しやすい運行サービスの実現を目指して、市議会や沿線自治体と連携し、鉄道事業者などへの要望を継続する。</p> <p>【具体の施策案】</p> <p>○鉄道事業者などへの継続的な要望活動</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京駅延伸 ・車両編成の8両化 ・みらい平駅への通勤快速列車の停車 ・通学定期等運賃の引き下げ 												
<p>②実施主体</p>	<p>つくばみらい市，つくばみらい市議会，つくばエクスプレス沿線自治体</p>												
<p>③計画期間</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018 (H30)</th> <th>2019 (H31)</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>継続的な要望活動</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">→</td> </tr> </tbody> </table>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	継続的な要望活動	→				
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022								
継続的な要望活動	→												

【施策 11】 公共交通の総合的情報等の提供

<p>①施策概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通が自家用車に替わる日常的な交通手段の選択肢として認識してもらうために、市内を運行する公共交通の運行内容を網羅的に掲載した「総合公共交通マップ」の作成を行う。 <p>【具体の施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○総合公共交通マップの作成 <ul style="list-style-type: none"> ・路線図・時刻表・運賃表 ・乗り方紹介（路線バス・コミュニティバス・デマンド乗合タクシー） ・公共交通を利用した主要施設への案内 ・公共交通を利用した市外総合病院への乗継案内 												
<p>②実施主体</p>	<p>つくばみらい市，鉄道事業者，路線バス事業者，コミュニティバス事業者，一般タクシー事業者</p>												
<p>③計画期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 15%;">2018 (H30)</td> <td style="width: 15%;">2019 (H31)</td> <td style="width: 15%;">2020</td> <td style="width: 15%;">2021</td> <td style="width: 15%;">2022</td> </tr> <tr> <td>総合公共交通マップの作成</td> <td></td> <td style="text-align: right;">➔</td> <td>■</td> <td>■</td> <td>■</td> </tr> </table> <p>※コミュニティバスの再編に合わせ発行する。</p>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	総合公共交通マップの作成		➔	■	■	■
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022								
総合公共交通マップの作成		➔	■	■	■								

【事例】 稲敷市 公共交通マップ

- ・路線図及び時刻表以外にバスの乗り方等も紹介している。

【施策 14】コミュニティバスへの交通系 I Cカード導入の検討

<p>①施策概要</p>	<p>・交通系 I Cカードが導入されている路線バスと同様に，コミュニティバスにおいても交通系 I Cカードを導入し，運賃支払の手続きを簡素化する。</p> <p>【具体の施策案】</p> <p>○コミュニティバスへの交通系 I Cカード導入の検討</p> <p>《交通系 I Cカード導入のメリット》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗車の際， I Cカードをタッチするだけで乗降が可能となり，現金を用意する手間が省ける。 ・乗降時間が短縮され定時性が確保できる。 ・正確かつ確実な運賃が収受できる。 ・鉄道や他のバスでの利用の他，電子マネー機能も備えているため，買い物も可能となる。 																		
<p>②実施主体</p>	<p>つくばみらい市，コミュニティバス事業者</p>																		
<p>③計画期間</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 10%;">2018 (H30)</th> <th style="width: 10%;">2019 (H31)</th> <th style="width: 10%;">2020</th> <th style="width: 10%;">2021</th> <th style="width: 10%;">2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通系 I Cカード導入の検討</td> <td colspan="5" style="text-align: left; padding-left: 10px;">  </td> </tr> <tr> <td>運用開始</td> <td colspan="5" style="text-align: left; padding-left: 10px;">  </td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※検討状況に応じて運用を開始する。</p>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	交通系 I Cカード導入の検討						運用開始					
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022														
交通系 I Cカード導入の検討																			
運用開始																			

【施策 15】 各種利用促進策の実施

①施策概要	<p>・公共交通利用者の利便性向上と新たな需要の掘り起こしを行うとともに、利用促進策を展開し、更なる公共交通利用者の拡大を図る。</p> <p>【具体の施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○お試し乗車券の配布 ○多様な運賃割引制度の導入検討（高齢者割引・乗継割引など） ○運転免許証の自主返納制度特典の充実検討 ○高齢者等おでかけ支援のための移動支援プログラムの提供 												
②実施主体	つくばみらい市，交通事業者，企業												
③計画期間	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 45%;"></th> <th>2018 (H30)</th> <th>2019 (H31)</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利用促進策の実施</td> <td colspan="5" style="text-align: right;">→</td> </tr> </tbody> </table>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	利用促進策の実施	→				
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022								
利用促進策の実施	→												

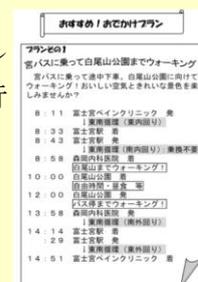
【事例】 千葉県木更津市・日東交通「お帰りきっぷ（100円割引）」サービス

日東交通ではイオンモール木更津，イオンスタイル木更津と連携し，当日税込み1,000円以上（合算可）のお買い上げの方を対象に，イオンモール木更津より乗車する路線バスの100円割引サービスを行っている。



【事例】 静岡県富士宮市 おでかけ支援プログラム

高齢者や公共交通に乗り慣れていない市民に対して，公共交通を利用して安心かつ抵抗なく目的地に移動できるよう，公共交通を利用した外出行動のモデルルートを作成・配布し，需要の掘り起こしを図っている。



【施策 16】 公共交通に対する理解を深めるための取り組みの実施

<p>①施策概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> 小・中学生や、高齢者（+孫など家族）を対象に、実際にバス車両を使用し、乗車マナーやルールなどを学習するバスの乗り方教室を開催するとともに、地区別説明会の開催、公共交通ニュースの発行など多様な情報媒体を活用し、市の公共交通の現状に対する理解を深め、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促すための施策を展開する。 <p>【具体の施策案】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○モビリティ・マネジメント*の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・バスの乗り方教室（小中学生，高齢者） ・地区別説明会，出前講座 ・市ホームページにおける公共交通利用状況・市負担等の公表 ・公共交通ニュースの発行 <p>※モビリティ・マネジメントとは 過度な自動車利用に起因する様々な社会問題を緩和するため、地域公共交通や自転車への自発的転換を促す交通施策</p>												
<p>②実施主体</p>	<p>つくばみらい市，交通事業者</p>												
<p>③計画期間</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2018 (H30)</th> <th>2019 (H31)</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>理解を深めるための取り組みの実施</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">—————→</td> </tr> </tbody> </table>		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022	理解を深めるための取り組みの実施	—————→				
	2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022								
理解を深めるための取り組みの実施	—————→												

【事例】 バスの乗り方教室（日立電鉄交通サービス株）

- 日立電鉄交通サービス株では、学校に出向き、乗り方のルールやマナーの説明の後、校庭で実際に乗り方の学習を行うなど、バスへの関心を高める取り組みを実施している。




【事例】 埼玉県飯能市・公共交通ニュースの発行

- 埼玉県飯能市では、国際興業飯能営業所存廃問題をきっかけに、存続決定・協定書締結後の平成 24 年 12 月より月 1 回程度、「地域が守り、地域が育てる」をキーワードに、取り組み内容の紹介、バス利用促進のための呼び掛け、情報提供等を分かりやすく紹介するための「公共交通ニュース」を発行。



【事例】 龍ヶ崎市におけるモビリティ・マネジメントの実施状況

【小学生を対象とした
モビリティ・マネジメント】



【関東鉄道株式会社社員が講師として
実施したモビリティ・マネジメント】



【事例】 福岡市城南地区において、転入者に配布している公共交通に関するパンフレット



【事例】 埼玉県日高市における公共交通の勉強会

60歳以上の方を対象とする「ゆうゆうカレッジ」の1つのテーマとして、公共交通勉強会を開催し、公共交通への理解を深めている。



7-3. 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

実施施策の実施によって、計画目標の達成状況を評価するために、各計画目標に対して、以下のように評価指標を設定する。

計画目標1: 生活拠点となる商業施設等との連携による利用促進と市内の拠点を結ぶネットワークの形成

評価指標	現況値	目標値
外出時に困ると回答した人（全体の 24.6%）のうち、市内移動に困っている割合	64.3%	38.4%
商業施設等との連携サービス数	0 件	3 件

計画目標2: 日常生活を支える地域公共交通網の構築

評価指標	現況値	目標値
外出時に困ると回答した人（全体の 24.6%）のうち、市外移動に困っている割合	35.7%	25.5%
路線バスの路線数及び便数	8 路線, 97 回	8 路線, 97 回以上

計画目標3: 利用しやすい公共交通サービスの提供

評価指標	現況値	目標値
バス停における乗継・待合環境の改善整備箇所数	0 ヶ所	10 ヶ所
コミュニティバスの IC カード導入率	0 %	100%

計画目標4: 公共交通への関心を高めるための取り組みの展開

評価指標	現況値	目標値
各種団体への公共交通に関する周知啓発活動の実施件数	0 件	15 件（累計）
路線バス, コミュニティバスの未利用割合	81%	40%

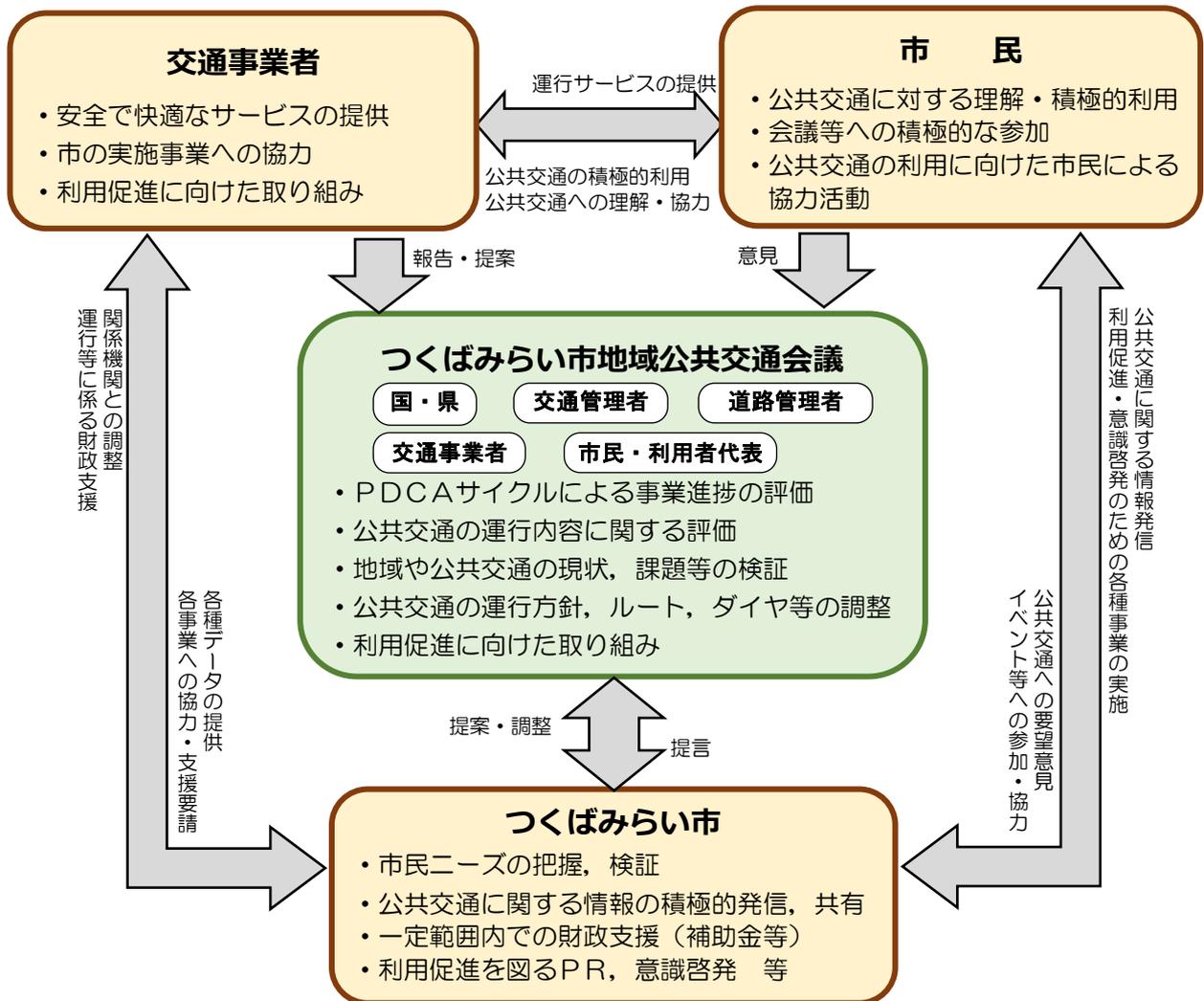
8. 計画の達成状況の評価

(1) 計画の実施体制

本計画の実施にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、市民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要不可欠である。

そのため、以下のような役割分担を行いながら、各事業に協力して取り組むための体制づくりを進める。

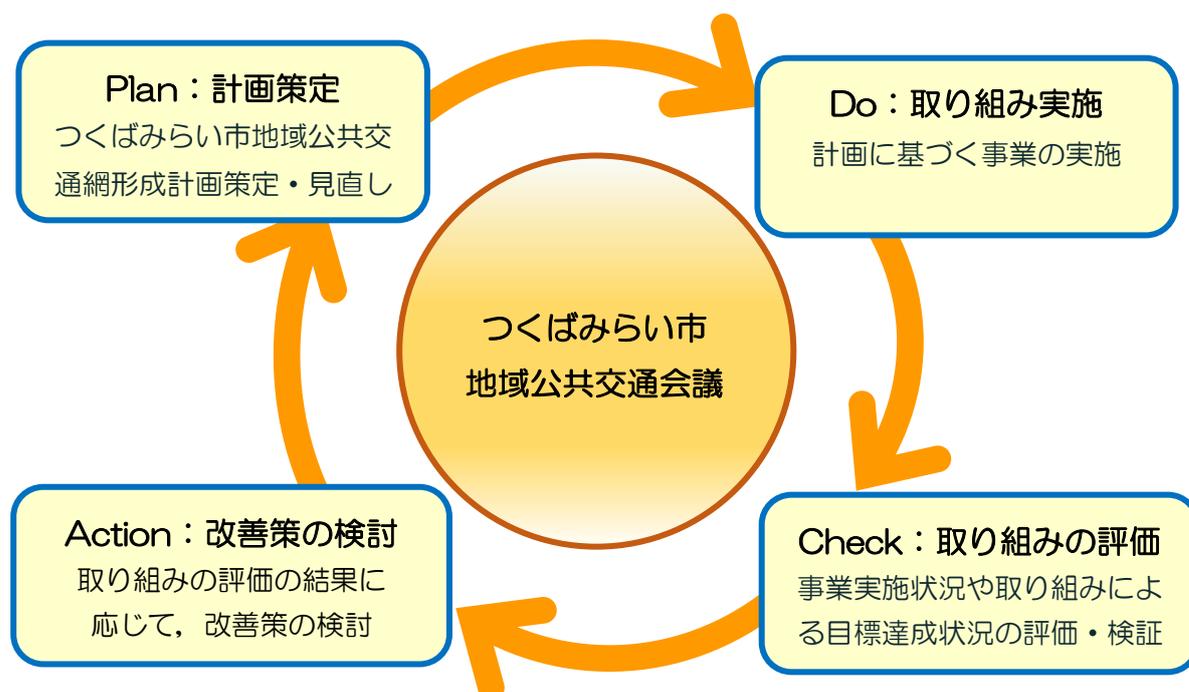
■本計画推進のための市民・交通事業者・行政による協働体制



(2) PDCAサイクルの実行

「つくばみらい市地域公共交通網形成計画」を着実に推進するためには、計画目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し改善するという「PDCAサイクル」に基づく評価・検証が重要なため、計画上で定めた数値目標との比較だけでなく、公共交通の利用状況など各実施事業の成果も把握し、適宜評価を行う。

本計画のPDCAサイクルの実行は、つくばみらい市地域公共交通会議が主体に行い、定期的な進行管理を実施する。



(3) 評価の方法及びスケジュール

計画の評価は、計画期間の最終年度（2022年度）における各種アンケート調査結果を踏まえ、計画全体及び地域公共交通全体の再編の評価・検証を行い、必要に応じて計画の見直しを行うなど次期計画の策定を検討する。

路線バス・コミュニティバス・デマンド乗合タクシーなどの利用状況については毎年度評価を実施し、本計画に定めた施策の実施結果に関する評価については、必要に応じて実施する。

■評価スケジュール

項目		2018 (H30)	2019 (H31)	2020	2021	2022
評価方法	利用者数調査 ※	◎	◎	◎	◎	◎
	利用者アンケート			○		◎
	市民アンケート調査			○		◎
施策実施の評価		○	○	○	○	◎
計画の評価				○		◎
計画・目標値の見直し				○	○	★
地域公共交通会議の開催		◎	◎	◎	◎	◎

凡例 ◎：実施 ○：必要に応じて実施 ★：次期計画の検討

※事業者よりデータ提供

参 考 資 料

つくばみらい市地域公共交通会議要綱

(設置目的)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じ住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成に関する協議及び形成計画の実施に係る連絡調整を行うため、つくばみらい市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 交通会議の事務所は、つくばみらい市役所（つくばみらい市福田195番地）内に置く。

(協議事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 形成計画の作成及び変更の協議に関する事項
- (3) 形成計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (4) 形成計画に位置づけられた事業の実施に関する事項
- (5) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

第4条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (3) 一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業者
- (4) 社団法人茨城県バス協会
- (5) 茨城県ハイヤー・タクシー協会
- (6) 関東運輸局茨城運輸支局長又は関東運輸局茨城運輸支局長が指名する者
- (7) 茨城県企画部長又は茨城県企画部長が指名する者
- (8) 学識経験者
- (9) 市民代表
- (10) 市議会議長又は市議会議長が指名する議員

- (1 1) 道路管理者又は道路管理者が指名する者
- (1 2) 関係警察署長又は関係警察署長が指名する者
- (1 3) 市長が指名する市職員
- (1 4) その他交通会議が必要と認める者

2 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を各1人置く。

- 2 会長及び副会長は、委員の互選により選出する。
- 3 会長は交通会議を代表し、会務を総括する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことはできない。
- 3 委員は、やむを得ず会議を欠席する場合は、その属する団体から代理の者を出席させることができる。
- 4 会議の議決は出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 5 会長が必要と認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公平かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うことができる。

(守秘義務)

第7条 交通会議の委員（委員の代理として会議に出席した者を含む。）は、職務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第9条 交通会議に提案する事項について、協議又は調整を行うため、必要に応じ交通会議に幹事会を設置することができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査検討を行うため、必要に応じ交通会議に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、つくばみらい市市長公室みらいまちづくり課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、事務局長はみらいまちづくり課長、事務局員は同課の職員をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(補則)

第12条 この告示に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

つくばみらい市地域公共交通会議 委員

No.	要綱第4条の交通会議の構成員		団体名	役職	氏名
1	第1号	一般乗合旅客自動車運送事業者	関東鉄道株式会社 自動車部	取締役自動車部長	武藤成一
2	第2号	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体	関東鉄道株式会社労働組合	執行委員	田中正利
3	第3号	一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者	みらい平駅構内運営協議会	代表者	片山克也
4			守谷地区タクシー運営委員会	委員長	小川一成
5	第4号	一般社団法人茨城県バス協会	一般社団法人茨城県バス協会	専務理事	澤島政志
6	第5号	茨城県ハイヤー・タクシー協会	一般社団法人茨城県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	鬼沢秀通
7	第6号	関東運輸局茨城運輸支局長又は関東運輸局茨城運輸支局長が指名する者	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	首席運輸企画専門官(企画調整担当)	富澤雄一
8				首席運輸企画専門官(輸送・監査担当)	勝家省司
9	第7号	茨城県企画部長又は茨城県企画部長が指名する者	茨城県企画部交通政策課	課長	塙伸一
10	第8号	学識経験者	拓殖大学	教授	秋山義継
11	第9号	市民代表	つくばみらい市商工会	会長	齊藤登
12			つくばみらい市区長会	会長	浅野光一
13			つくばみらい市民生委員・児童委員協議会	会長	白鳥治代
14			つくばみらい市身体障害者福祉協議会	会長	荒井栄司
15			つくばみらい市高齢者クラブ連合会	会長	千葉優治
16	第10号	市議会議長又は市議会議長が指名する者	つくばみらい市議会議員	議長	高木寛房
17			つくばみらい市議会議員	総務常任委員長	中島清和
18	第11号	道路管理者又は道路管理者の指名する者	土浦土木事務所	道路管理課長	上野好男
19	第12号	関係警察署長又は関係警察署長の指名する者	常総警察署	交通課長	永山晃右
20	第13号	市長が指名する市職員	つくばみらい市	総務部長	斉藤一
21	第14号	その他市長が必要と認める者	守谷市都市整備部	都市計画課長	浅野克夫

計画策定経緯

2017年(平成29年) 4月14日	2017年度(平成29年度)第1回地域公共交通会議 議題 (1) 地域公共交通網形成計画策定スケジュール等について
2017年(平成29年) 7月7日	2017年度(平成29年度)第2回地域公共交通会議 議題 (1) 2016年度(平成28年度)コミュニティバスの実績報告について (2) 2016年度(平成28年度)デマンド乗合タクシーの実績報告について (3) 鉄道・路線バスの利用状況について (4) 地域公共交通網形成計画策定に伴うアンケート調査の実施について
2017年(平成29年) 8月1日～8月13日	公共交通に関する市民アンケート調査 デマンド乗合タクシー利用登録者アンケート調査
2017年(平成29年) 9月14日, 15日	路線バス・コミュニティバス利用者聞き取り調査
2017年(平成29年) 10月12日	2017年度(平成29年度)第3回地域公共交通会議 議題 (1) 地域公共交通網形成計画策定の流れについて (2) 公共交通に関するアンケート調査等の結果報告について (3) 地域公共交通の課題の整理について
2017年(平成29年) 11月10日	2017年度(平成29年度)第4回地域公共交通会議 議題 (1) つくばみらい市地域公共交通網形成計画の骨子案について
2017年(平成29年) 12月22日	2017年度(平成29年度)第5回地域公共交通会議 議題 (1) つくばみらい市地域公共交通網形成計画の素案について
2018年(平成30年) 1月15日～2月14日	パブリックコメントの実施
2018年(平成30年) 月 日	2017年度(平成29年度)第6回地域公共交通会議 議題 (1) パブリックコメントの結果について (2) パブリックコメントの結果を踏まえての計画案の最終承認について