

# つくばみらい市地域公共交通計画（案）

2022年12月  
つくばみらい市



# 目次

序章 計画の策定にあたって.....	1
1. 計画策定の目的 .....	1
2. 計画の位置づけ .....	1
3. 計画区域.....	1
4. 計画対象.....	1
5. 計画期間.....	2
6. つくばみらい市地域公共交通網形成計画の検証.....	2
(1) 公共交通施策の実施状況.....	2
(2) 目標値の達成状況 .....	3
第1章 公共交通の現状.....	5
1. つくばみらい市の概況.....	5
(1) 位置・地勢 .....	5
(2) 歴史 .....	6
(3) 地区特性 .....	7
2. 上位関連計画で踏まえるべき事項.....	8
(1) 主な上位関連計画の体系図.....	8
(2) 上位関連計画の概要 .....	9
3. つくばみらい市の公共交通に関わる状況.....	14
(1) 人口の推移 .....	14
(2) 人口の分布 .....	15
(3) 主要な施設の分布.....	20
(4) 移動の状況 .....	21
4. 公共交通の状況.....	23
(1) 公共交通の運行状況.....	23
(2) 公共交通の利用状況 .....	28
5. 公共交通を取り巻く状況の変化 .....	33
(1) 公共交通に関わる技術の進展 .....	33
(2) MaaS(Mobility as a Service)の普及.....	37
(3) 新型コロナウイルス感染症の感染拡大による人々の暮らしの変化 .....	38
第2章 市民・利用者のニーズ .....	39
1. 調査目的 .....	39
(1) 調査の構成.....	39
(2) 把握したい事項 .....	39
2. 調査概要.....	40
(1) 市民アンケートの実施概要.....	40
(2) 公共交通利用者調査の実施概要 .....	41

3. 調査で把握できた事項 .....	42
(1)市民アンケートの結果 .....	42
(2)利用者アンケートの結果 .....	57
第3章 公共交通に関わる課題 .....	60
課題1 公共交通のターゲットの明確化 .....	60
課題2 きめ細かなニーズへの対応 .....	62
課題3 地域特性への対応 .....	63
課題4 人にあった移動サービスの提供 .....	64
課題5 公共交通の安全性・快適性の確保 .....	65
課題6 まちづくりと交通の連携 .....	66
課題7 持続可能な交通体系の構築 .....	67
第4章 基本的な方針と目標 .....	68
1. あるべき姿 .....	68
2. 公共交通ネットワーク .....	69
3. 計画目標 .....	71
4. 数値目標 .....	72
(1)数値指標と目標値 .....	72
(2)段階的な目標値の設定 .....	74
第5章 公共交通施策 .....	75
1. 施策体系 .....	75
2. 公共交通施策 .....	76
第6章 計画の推進方策 .....	87
1. 推進体制 .....	87
2. つくばみらい市地域公共交通会議の役割 .....	88
3. 計画の達成状況の評価方法 .....	88
4. 資金の確保 .....	89
5. 実施工程 .....	90

# 序章 計画の策定にあたって

## 1. 計画策定の目的

本市では、つくばエクスプレス、関東鉄道常総線、路線バス、一般タクシーが交通事業者により運行されています。また、コミュニティバスみらい号(以下、「コミュニティバス」と言う。)、デマンド乗合タクシーみらいくん(以下、「デマンド乗合タクシー」と言う。)、病院バスについては、市が運行費を負担し運行しています。このように、多様な交通手段の組合せにより、公共交通を確保、維持してきました。

このような中、2018年3月につくばみらい市地域公共交通網形成計画(以下、「網形成計画」と言う。)を策定し、この計画に基づき、より一層の公共交通施策を実施してきました。

一方で、近年は、自動運転を導入した公共交通が実用化されつつあることや、情報技術の進展によりMaaS(Mobility as a Service)が開発・普及されつつあります。また、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、人々のライフスタイルが変化しつつあります。さらには、今後一層の高齢化が進展することが予想されており、公共交通の役割が大きくなりつつあります。これからの数年間は公共交通を取り巻く環境が大きく変化する時期と言えます。

網形成計画を継承し、将来に向けて公共交通を確保・維持・改善していくため、本市の公共交通のマスタープランとなる「つくばみらい市地域公共交通計画」を策定します。

## 2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)」に基づく「地域公共交通計画」として策定し、区内の公共交通に係るマスタープランとして運用していきます。

なお、本計画は、つくばみらい市総合計画、つくばみらい市都市計画マスタープラン、つくばみらい市立地適正化計画等の上位計画と整合を図り、策定することとします。

## 3. 計画区域

原則、つくばみらい市全域を対象区域とします。

## 4. 計画対象

本計画では、本市で運行されている鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー、一般タクシーを対象とします。なお、国土交通省の方針では、地域公共交通計画は、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を推進しています。そこで、本計画では、徒歩や自転車などのパーソナルや、病院バスや庁舎間シャトル便等の無料の送迎サービス等を含め、幅広い移動サービスを対象として、基本的な方針、も目標、公共交通施策を位置づけます。

## 5. 計画期間

本計画の計画期間は、2023年度から2027年度までの5年間とします。

計画期間の満了時に本計画の更新を予定します。

一方で、社会情勢の大きな変化、法律の改正等を受けて大幅な更新が必要な場合は、つくばみらい市地域公共交通会議に諮り、対応していくこととします。

## 6. つくばみらい市地域公共交通網形成計画の検証

本市では、網形成計画を策定し、2018年度から5年間、公共交通施策に取り組んできました。網形成計画では、計画期間の最終年度の2022年度における各種アンケート調査結果を踏まえ、計画目標の達成状況や施策の実施状況を検証・評価することとしています。

網形成計画の計画期間中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大があり、公共交通の利用が減少するなど厳しい状況でありました。そのような中、交通事業者とつくばみらい市は、公共交通施策の実施に努めました。その結果、利用に関わる指標、市民の意向に関わる評価指標等では達成ができませんでしたが、一部の数値目標は達成しています。

本計画では、新たに目標値を設定し、毎年度、評価・検証していくこととします。

### (1) 公共交通施策の実施状況

2018年度から5年間、網形成計画に基づき公共交通施策を取り組み、多くの施策を実施してきました。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、想定した効果が表れなかった施策もありました。

本計画では、新たに設定する計画目標に合わせて、引き続き行う施策や新たな施策を設定することとします。

## &lt;公共交通施策の実施状況&gt;

計画目標		実施施策		実施状況
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	1	コミュニティバスの再編	実施
		2	コミュニティバスの車両更新に伴うバリアフリー化	実施
		3	路線沿線の商業施設等との連携	実施
		4	デマンド乗合タクシーのサービス充実	実施
		5	一般タクシーの有効活用	実施
2	日常生活を支える地域公共交通網の構築	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	実施
		7	周辺自治体と連携した広域バス導入の検討	検討中
		8	路線バスの維持・拡充	実施
		9	路線バスのバリアフリー化の促進	実施
		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	実施
3	利用しやすい公共交通サービスの提供	11	公共交通の総合的情報等の提供	未実施
		12	交通結節点となる鉄道駅や主要なバス停における利用しやすい環境改善	実施
		13	バスロケーションシステム導入の検討	実施
		14	コミュニティバスへの交通系ICカード導入の検討	実施
4	公共交通への関心を高めるための取組の展開	15	各種利用促進策の実施	実施
		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	実施

## (2) 目標値の達成状況

網形成計画で設定した目標値の達成状況を評価します。

計画目標1について、「外出時に困ると回答した人のうち、市内移動に困っている割合」は減少したものの、目標値を達成していません。「商業施設等との連携サービス数」は目標値を達成しました。今後も市内の移動手段の確保・改善は続けていく必要があります。

計画目標2について、「外出時に困ると回答した人のうち、市外移動に困っている割合」は増加し、目標値を達成していません。「路線バスの路線数及び便数」も目標値を達成していません。今後、市外への移動手段の確保・改善を図る必要があります。

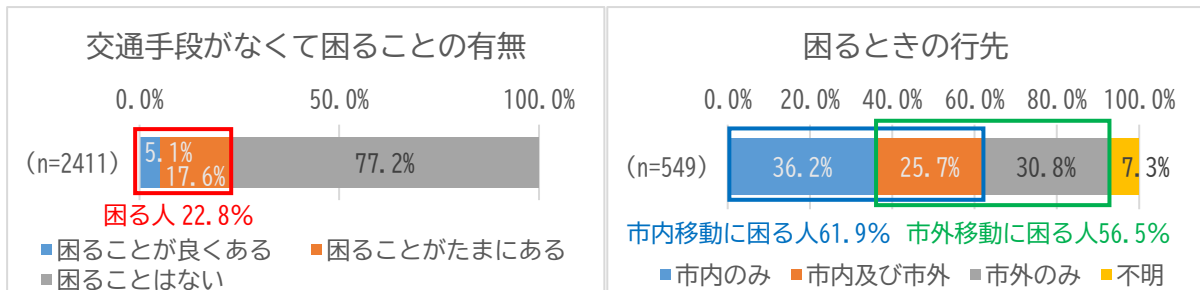
計画目標3について、「バス停における乗継・待合環境の改善整備箇所数」は目標値を達成していません。「コミュニティバスのICカード導入率」は目標値を達成しました。今後も引き続き、利用しやすい公共交通サービスを提供していく必要があります。

計画目標4について、「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」は目標値を達成しました。「路線バス、コミュニティバスの未利用割合」は目標値に達成していません。今後も引き続き、市民の公共交通への関心を高めるための取組を実施していく必要があります。

<目標値の達成状況>

計画目標		評価指標	現況値 (2017年)	目標値	2022年時点	
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	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	全体の15.8%（困る人のうち、64.3%）	全体の9.4%（困る人のうち、38.4%）	全体の14.1%（困る人のうち、61.9%）	未達成
		商業施設等との連携サービス数	0件	3件	4件	達成
2	日常生活を支える地域公共交通網の構築	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	全体の8.8%（困る人のうち、35.7%）	全体の6.3%（困る人のうち、25.5%）	全体の12.9%（困る人のうち、56.5%）	未達成
		路線バスの路線数及び便数	8路線、97回	8路線、97回以上	8路線、83.5回	未達成
3	利用しやすい公共交通サービスの提供	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	3ヶ所	未達成
		コミュニティバスのICカード導入率	0%	100%	100%	達成
4	公共交通への関心を高めるための取組の展開	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）	23件（累計）	達成
		路線バス、コミュニティバスの未利用割合	81%	40%	85%	未達成

<外出時に困ると回答した人の割合・困るときの行先>



資料：2022年公共交通に関する市民アンケート調査



## 第1章 公共交通の現状

### 1. つくばみらい市の概況

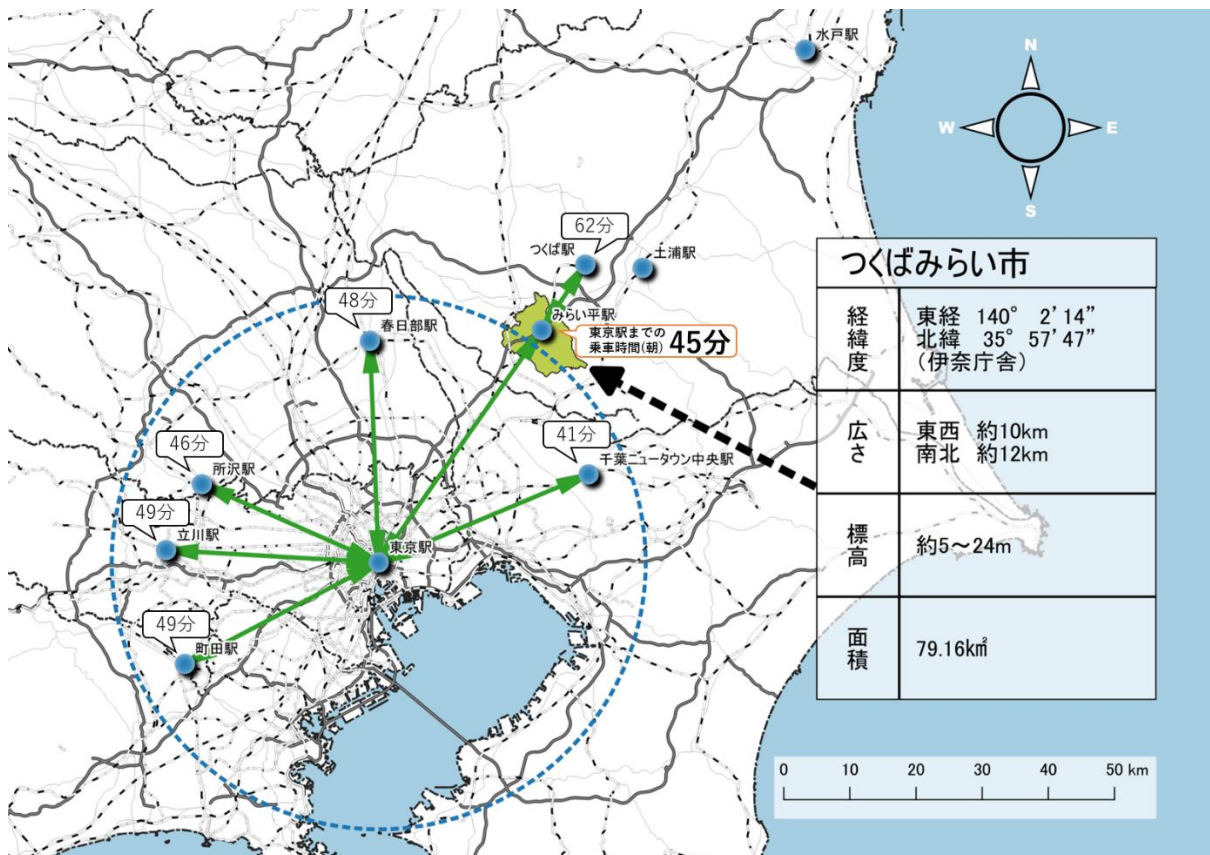
#### (1) 位置・地勢

本市は、茨城県南西部、東京都心から40km圏に位置しています。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79.16km<sup>2</sup>(東西約10km、南北は約12km、標高約5~24m)となっています。市内には鬼怒川、小貝川の2大河川が流れており、南西部の小貝川沿いには広大な水田地帯が広がっています。北東部の丘陵部には畑地、4つのゴルフ場、住宅地が形成されています。

道路網は、西から北東へ抜ける常磐自動車道、西部を南北に通る国道294号、北部を東西に通る国道354号が位置し、市内の常磐自動車道と国道294号の交点には谷和原インターチェンジが設置されています。また、2023年度には、つくばみらいスマートインターチェンジ(仮称)の供用開始が予定されているなど、交通の利便が図られています。

鉄道網は、常磐自動車道と並行するつくばエクスプレス(みらい平駅)、国道294号と並行する関東鉄道常総線(小絹駅)が通っており、つくばエクスプレスを介してみらい平駅から東京駅までは45分(平日朝7時台の便で最も短い乗車時間)で結ばれています。

#### <つくばみらい市の位置>



## (2) 歴史

本市域では、古く縄文・弥生時代から人々が住み、稲作や狩猟をして暮らしていました。江戸時代初期に幕命による治水工事ならびに新田開発が行われ、谷原三万石と呼ばれる関東有数の米どころとなりました。1889年(明治22年)の市制町村制施行により、本市域内には11村(小張村・豊村・谷井田村・三島村・板橋村・久賀村・鹿島村・十和村・福岡村・長崎村・小絹村)が発足、その後1954年(昭和29年)の伊奈村の発足(1985年(昭和60年)に町制施行して伊奈町となる)、1955年(昭和30年)の谷和原村の発足を経て、現在のつくばみらい市域の枠組みがつけられました。

高度経済成長期以降は東京圏の近郊地域として開発が進み、古くからの居住地区に加えて住宅地として西ノ台や伊奈東等や、住宅公団が手掛けた常総ニュータウンの一地区である絹の台が建設されました。交通については、1913年(大正2年)に現在の関東鉄道常総線である常総鉄道の開通と同時に小絹駅が設置されており、1981年(昭和56年)には常磐自動車道谷和原インターチェンジが供用を開始しています。

2005年(平成17年)、常磐新線がつくばエクスプレスとして開業し、本市域にみらい平駅が開業、伊奈町と谷和原村の行政界付近の丘陵部に設置された同駅周辺は新たにみらい平地区として開発が進むこととなりました。そしてこれを前に合併の機運が高まり、2006年(平成18年)、伊奈町と谷和原村が合併しつくばみらい市が発足しました。

新市発足後もみらい平地区の開発は継続しており、若い世代や子育て層の転入による社会増や自然増といった人口増加が続いていますが、一方で古くからの居住地区やニュータウンの各地区では高齢化と人口減少が進みつつあります。

### (3) 地区特性

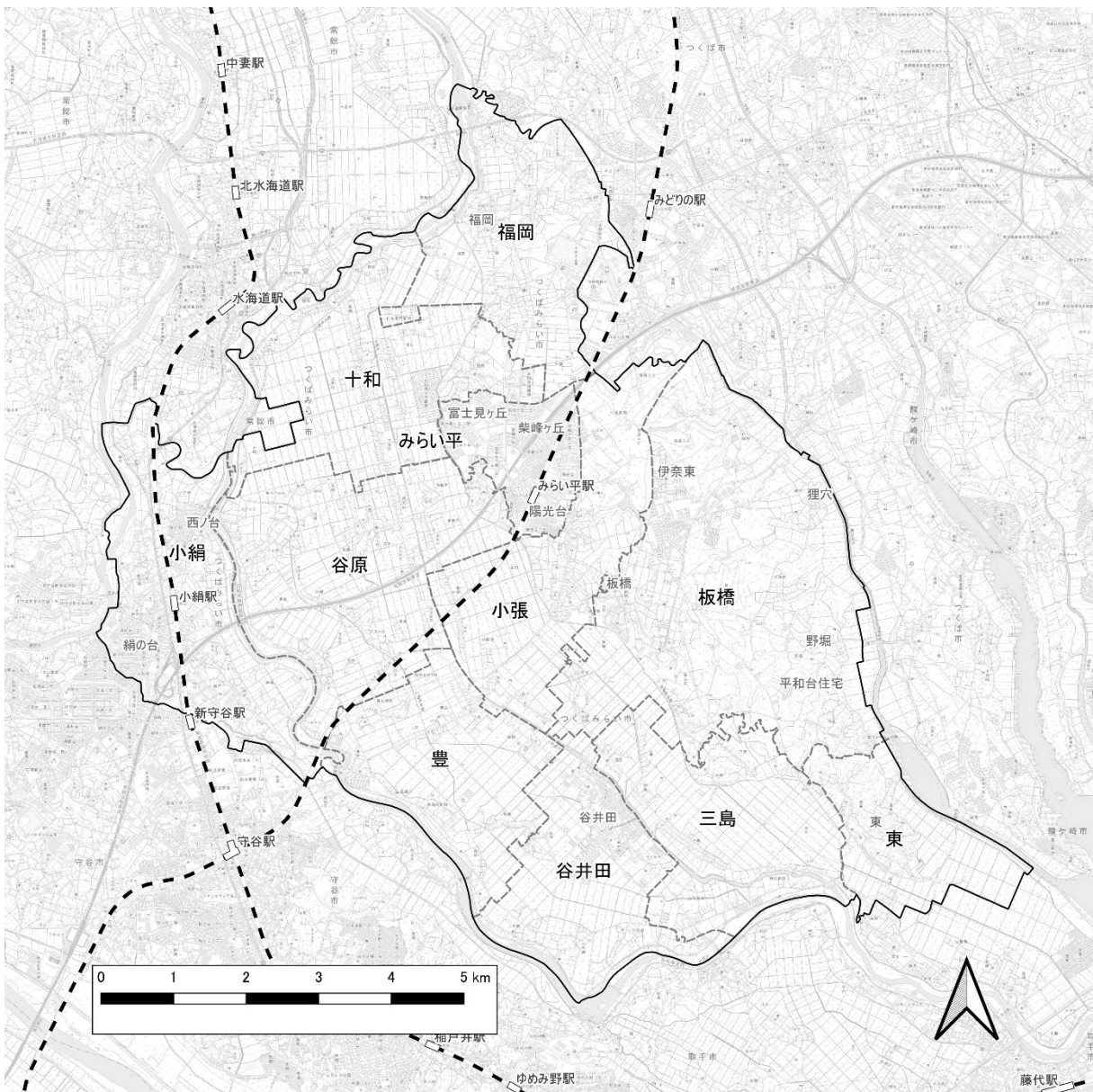
本市では過去の小学校学区等を基に、それぞれ一体性のある居住地区として市内を 11 の地区に区分しています。

みらい平地区はみらい平駅周辺の開発に伴い新設された地区で、区分前は人口の少ない丘陵部でしたが、開発によって人口が急増し現在は市内で最も人口・人口密度が大きい地区となっています。

また小絹地区の絹の台や西ノ台、板橋地区の伊奈東など高度経済成長期に建設された住宅地が点在しており、人口が集中している箇所があります。

その他の地域は古くから人が居住しており、特に谷井田地区は市街地が形成されています。

#### <地区区分>

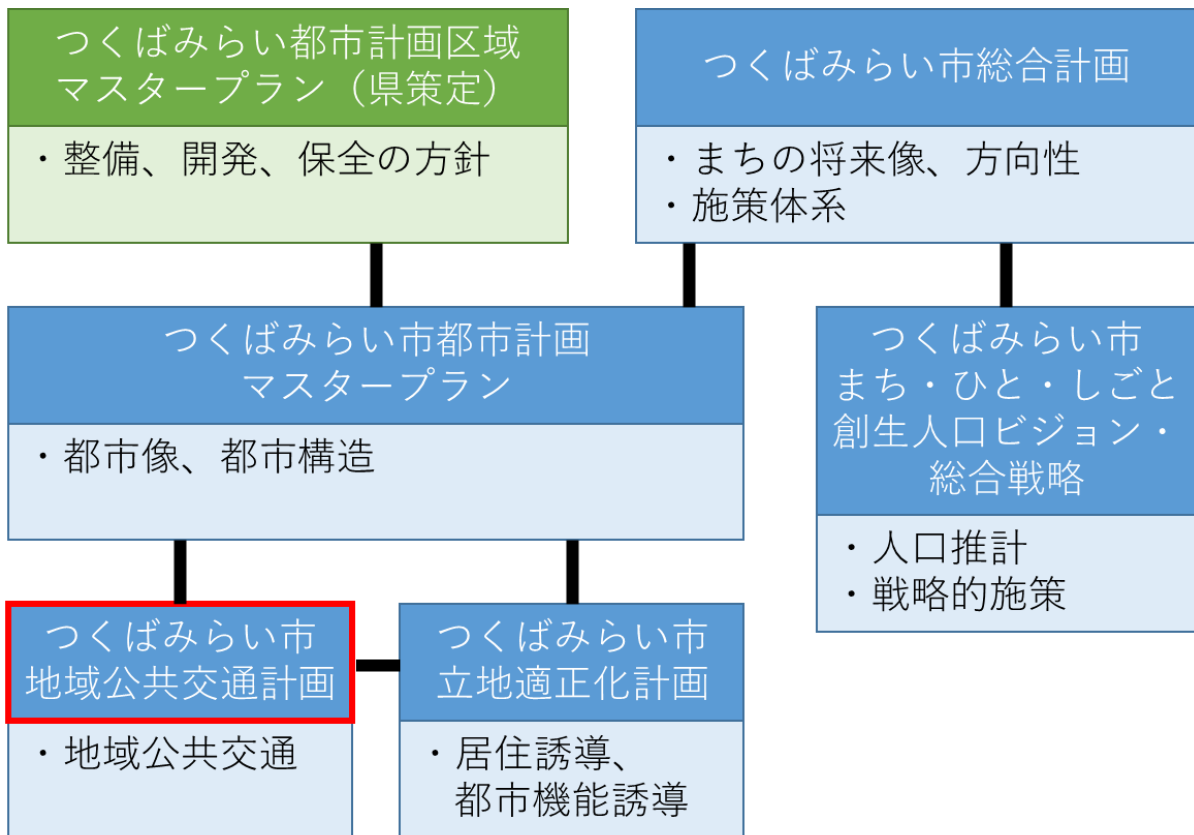


## 2. 上位関連計画で踏まえるべき事項

### (1) 主な上位関連計画の体系図

本計画は、県の策定する「つくばみらい都市計画区域マスタープラン」や市が定めている「つくばみらい市総合計画」を基に策定された「つくばみらい市都市計画マスタープラン」を上位計画としています。本計画の内容は、上位の計画に即すると同時に並列する関連計画とも整合性を持つ必要があるため、各上位関連計画の内容を踏まえながら策定します。

<主な上位関連計画の体系図>



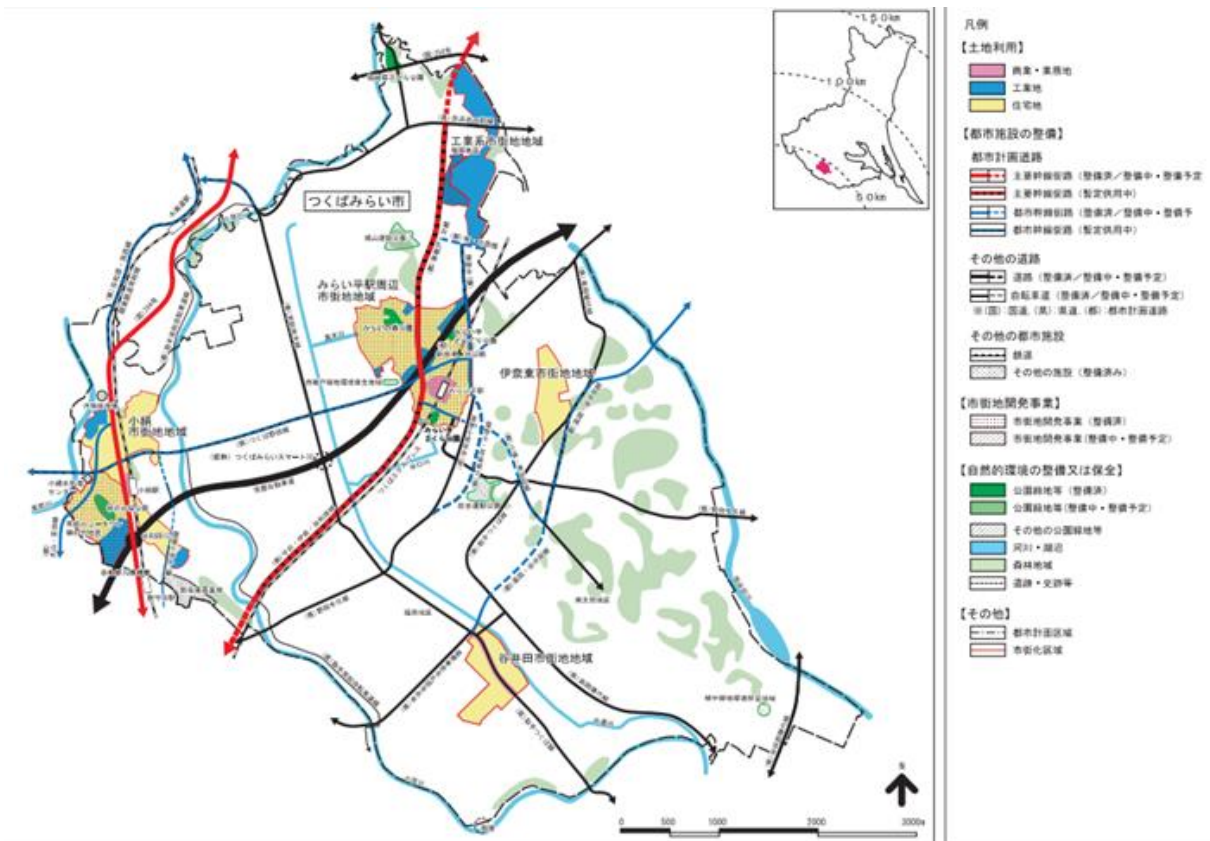
(2) 上位関連計画の概要

①つくばみらい都市計画区域マスタープラン

「つくばみらい都市計画区域マスタープラン」(2021年9月公示)では、つくばみらい都市計画区域は隣接するつくば市と同様に新事業・新産業を創出するとともに科学技術が日常生活に溶け込んだ快適な都市空間の形成を目指すとし、また都市機能の集約と地域間の連携(コンパクト+ネットワーク)を図ることにより人口減少下においても持続可能な都市づくりを進めることとされています。

公共交通については、自動車と路線バス、コミュニティバス、デマンド乗合タクシーなどの公共交通機関との効率的な機能分担を進めるなど総合的な交通体系の構築を推進し、さらにコンパクト+ネットワークを推進するため、安全で人と環境にやさしい自転車・歩行者ネットワークの整備など、誰もが安心して快適に外出や移動ができる交通環境の充実を図ることとしています。

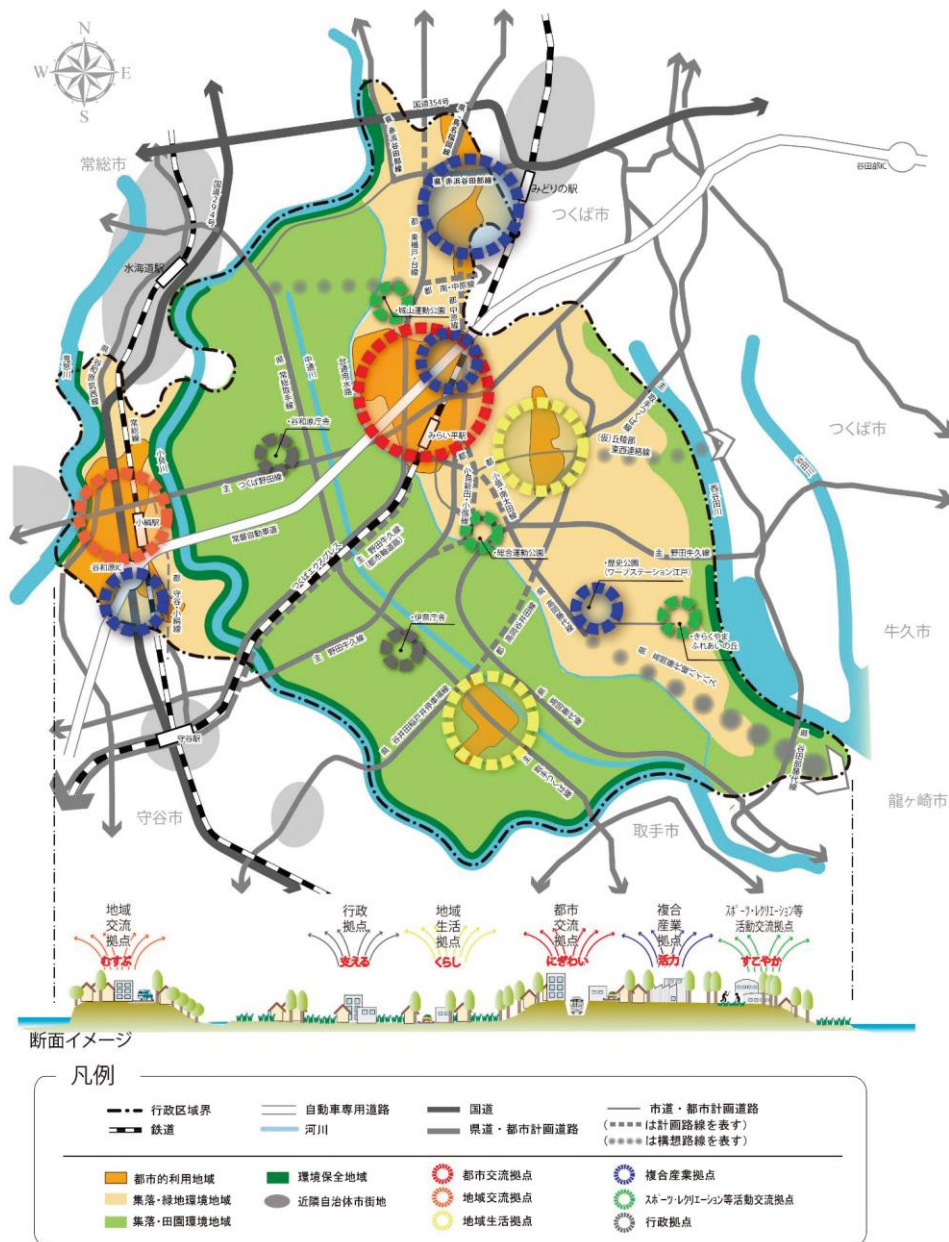
<つくばみらい都市計画区域マスタープラン附図>



②つくばみらい市総合計画

「第2次つくばみらい市総合計画」(基本構想:2018年度~2027年度、前期基本計画:2018年度~2022年度)では、将来像として「しあわせと笑顔あふれる みどりがつなぐ“みらい”都市」を掲げています。基本構想ではハード中心の「モノ」の充実から「コト」を充実していく“まちづくり”への転換を掲げ、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としています。

<つくばみらい市総合計画における土地利用のグランドデザイン>

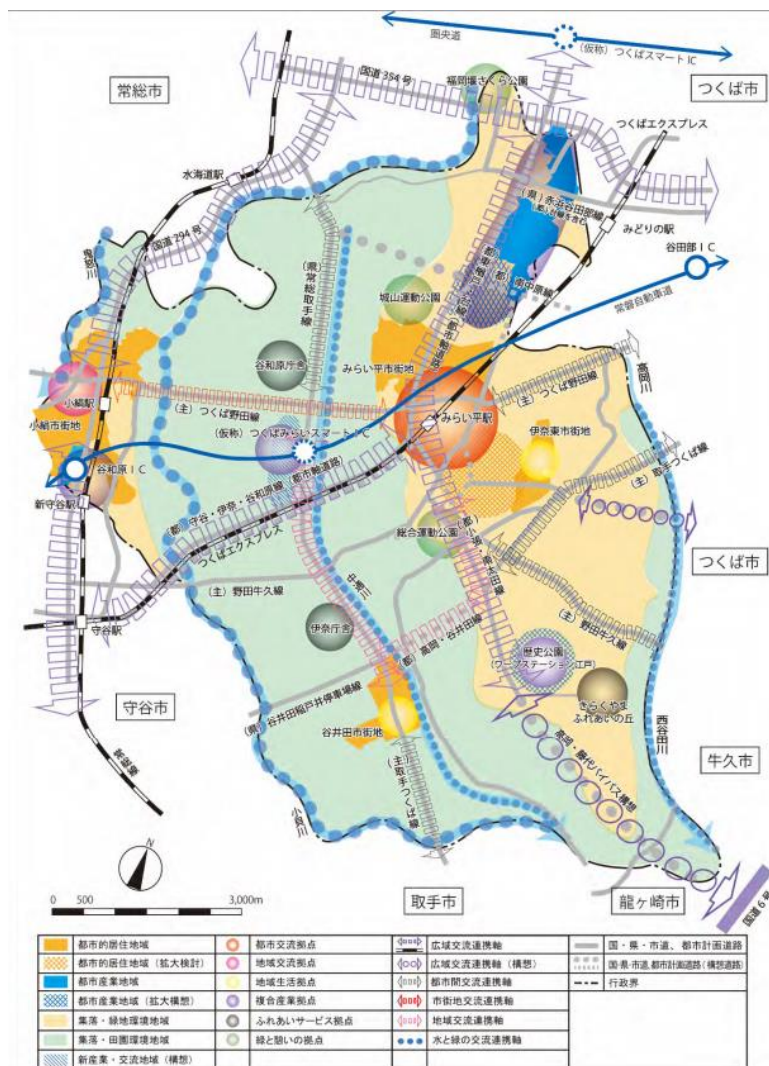


### ③つくばみらい市都市計画マスタープラン

「つくばみらい市都市計画マスタープラン」(計画期間:2020年度~2040年度では、将来都市像に「誰もが豊かに暮らせる しあわせ“みらい”都市」を掲げ、将来都市構造として個性と魅力と高める「地域」、活力あるまちを創り豊かな暮らしを彩る「拠点」、都市構造を支える「軸」の配置を示しています。

公共交通については、つくばエクスプレスと関東鉄道常総線を、広域的なつながりをもちながら本市の産業活動や市民生活の利便性向上を図る主要な軸「広域交流連携軸」に位置づけ、また主要地方道つくば野田線をみらい平地区の都市交流拠点と小絹地区の地域交流拠点を連絡する「市街地交流連携軸」としています。また基本方針において、市内外の目的地に市民誰もが円滑に移動できるよう様々な交通手段の連携による持続可能な公共交通体系の構築、鉄道の利便性向上を図るための関係機関への働きかけと利用定着に向けた取組、路線バスの運行の充実・路線の強化に向けた関係機関への働きかけ、最新の技術や法制度の改正を契機としたコミュニティ交通の積極的な見直しによる各種サービスの改善・導入や情報提供の充実などが示されています。

<つくばみらい市都市計画マスタープランで示されている将来都市構造>

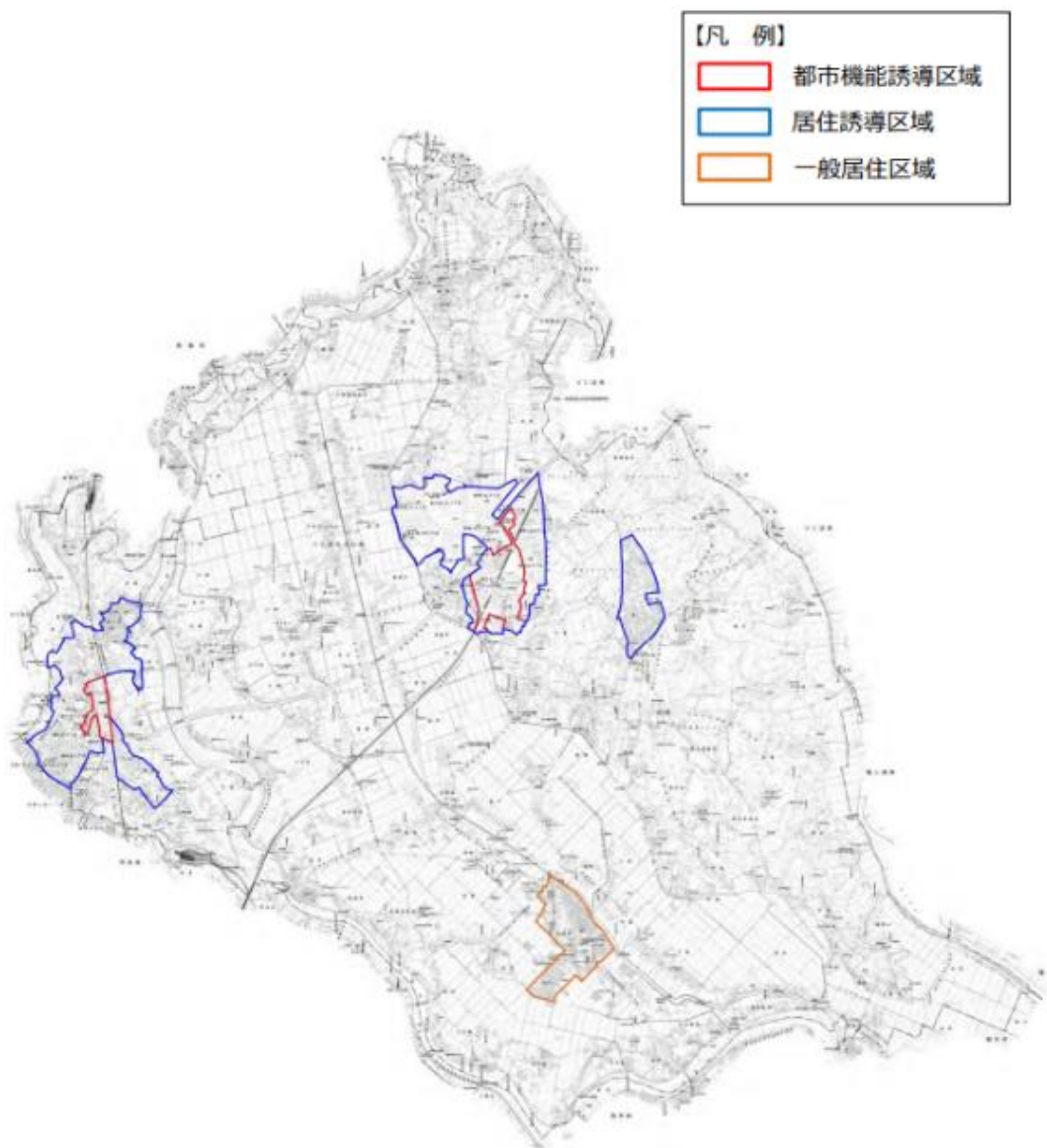


## ⑤つくばみらい市立地適正化計画

「つくばみらい市立地適正化計画」(計画期間:2020年度~2040年度)では、様々な都市機能や交通手段が存在し多様な暮らしが実現できる「居住誘導区域」(みらい平地区・伊奈東地区、小絹地区)、居住誘導区域としての役割に加えて都市機能や賑わいの創出を図る区域である「都市機能誘導区域」(みらい平地区、小絹地区)、必要な施設を維持しながら、これまで通りの暮らしを続けられることを目標とする本市独自の区域「一般居住区域」(谷井田地区)を定めています。

公共交通については、自家用車の運転が難しくなったとしても市内外への移動がスムーズにできるよう公共交通ネットワークの維持・強化に努めるとし、また各庁舎について公共交通ネットワークによる連携・機能補完を図るとしています。

<つくばみらい市立地適正化計画に位置付けられる都市機能誘導区域、居住誘導区域等>



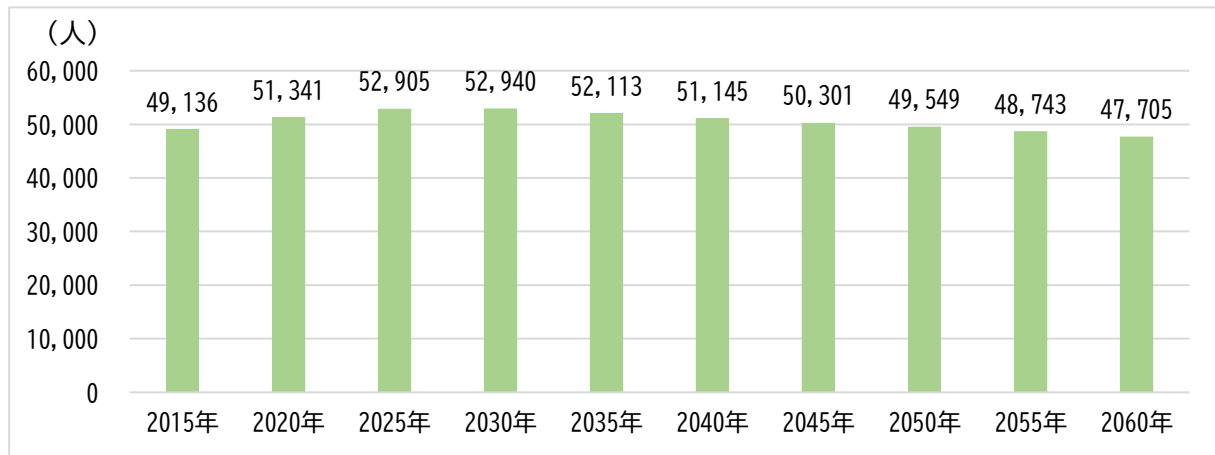


## ⑥つくばみらい市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

「第2期つくばみらい市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略」(計画期間:2020年度～2024年度)では、人口推計が示されており、近年みらい平地区の転入が落ち着きつつあり計画人口の16,000人に近づいていることを踏まえた推計として、2030年まで本市の人口は増加し52,940人に達した後、緩やかな減少に転じて2060年には47,705人になると予測しています。ここに結婚支援や子育て支援策等の充実による出生率の向上、みらい平地区の計画人口16,000人までの転入促進、定住促進策の推進による転出者の抑制を図ることで、2060年の目標人口を48,000人としています。

公共交通については戦略的な施策として、交通空白地域における移動手段を確保するためコミュニティバス及びデマンド乗合タクシーの運行、既存の交通手段も含めた新しい公共交通体系の構築、市外総合病院への病院バスの運行等が挙げられています。

## &lt;将来人口推計&gt;



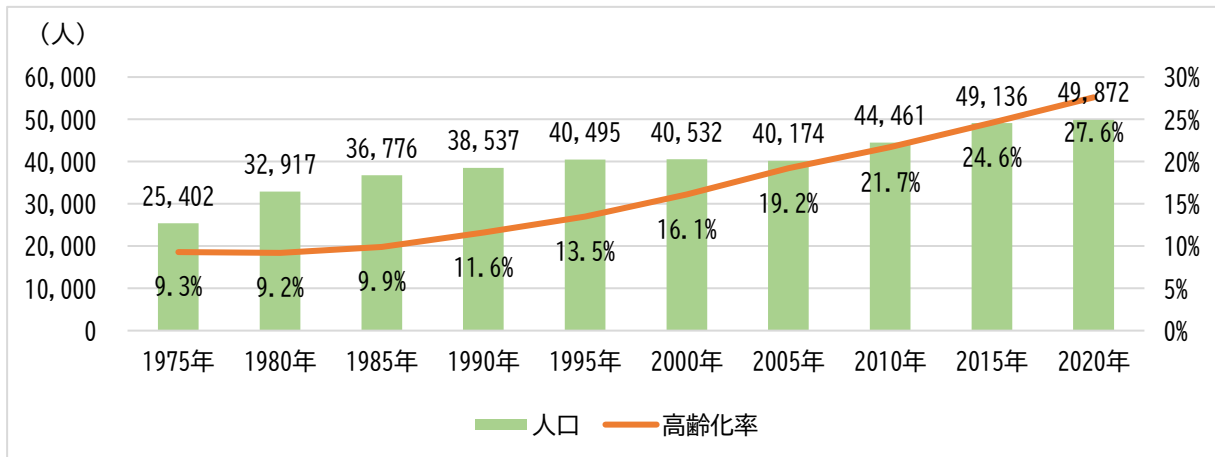
### 3. つくばみらい市の公共交通に関わる状況

#### (1) 人口の推移

本市の人口は2020年の国勢調査では49,872人です。本市域の人口は1995年までは増加傾向を示し、その後横ばい傾向となっていました。2005年につくばエクスプレス及び同線みらい平駅が市域内に開業すると、その周辺開発によって再び人口が増加傾向に転じています。

2020年の本市の高齢化率は27.6%で、全国平均の28.7%と同程度です。ただし、市全体における高齢化率は一貫して上昇傾向にあります。

<現在までの人口及び高齢化率の推移>



資料:2020年国勢調査

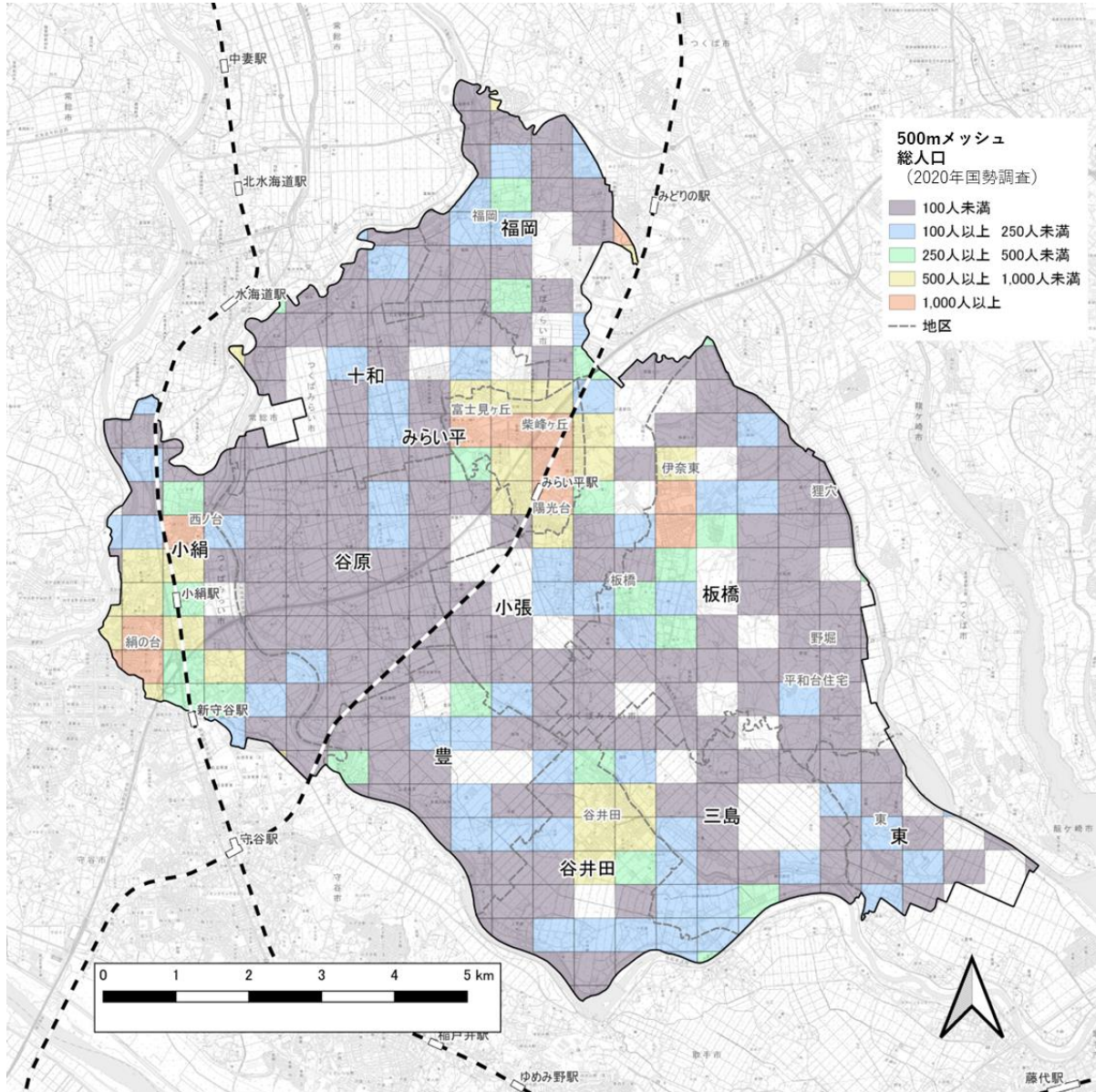
(2) 人口の分布

①人口の分布

国勢調査の500mメッシュを単位に総人口を整理しました。みらい平地区、小絹地区、板橋地区に人口が集中している区域があります。また谷井田地区は人口が比較的多いことが分かります。

一方で、農地や山林、工場等が多くある地区では、人口密度が低くなっています。

<500mメッシュを単位とした人口の分布>

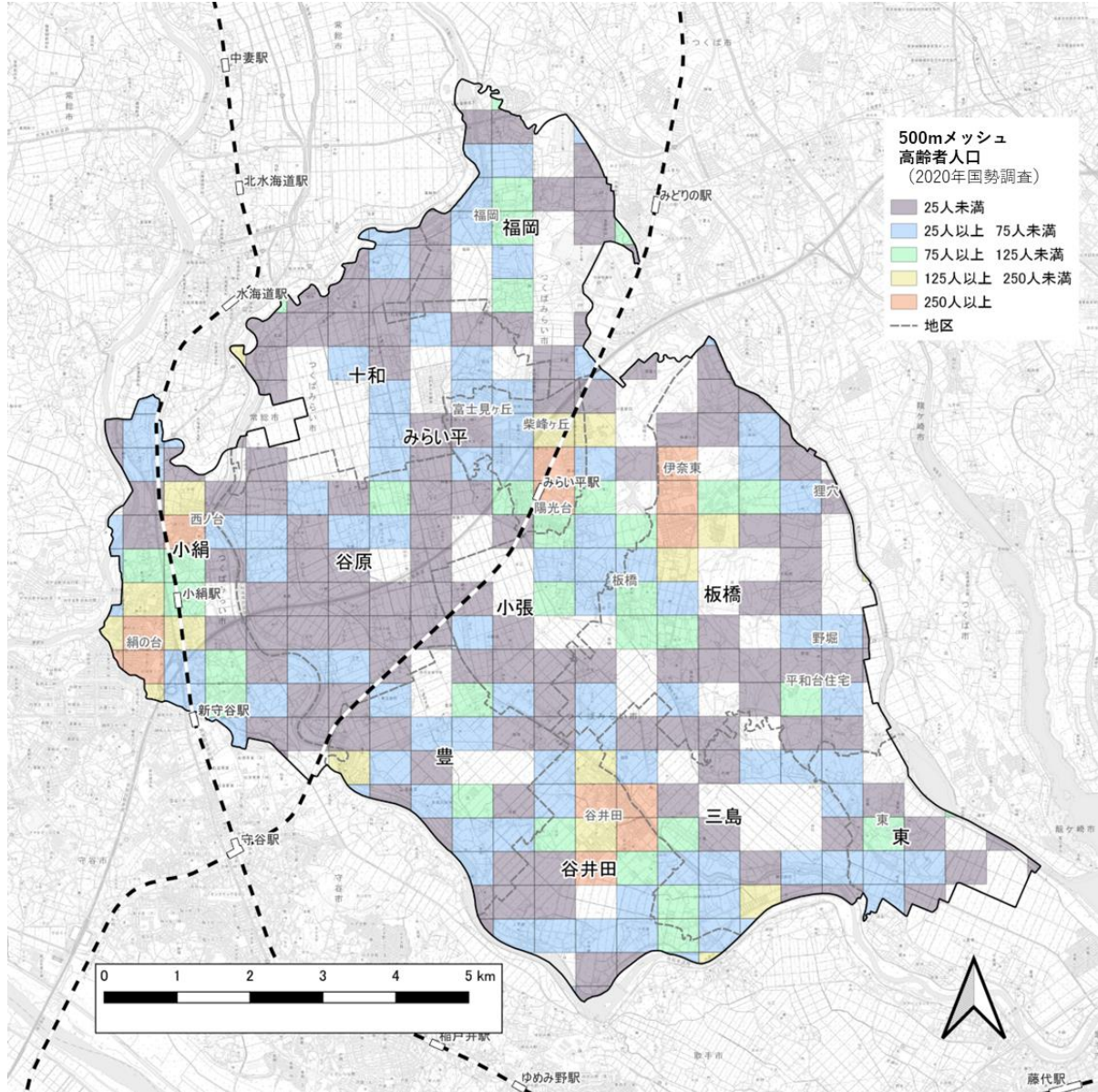


資料:2020年国勢調査

## ②高齢者人口の分布

65歳以上の高齢者人口の分布をみると、人口が集中しているみらい平地区に多いことがわかります。また、板橋地区、小絹地区、谷井田地区にも高齢者の人口が多いエリアがあります。

<500mメッシュを単位とした高齢者人口の分布>

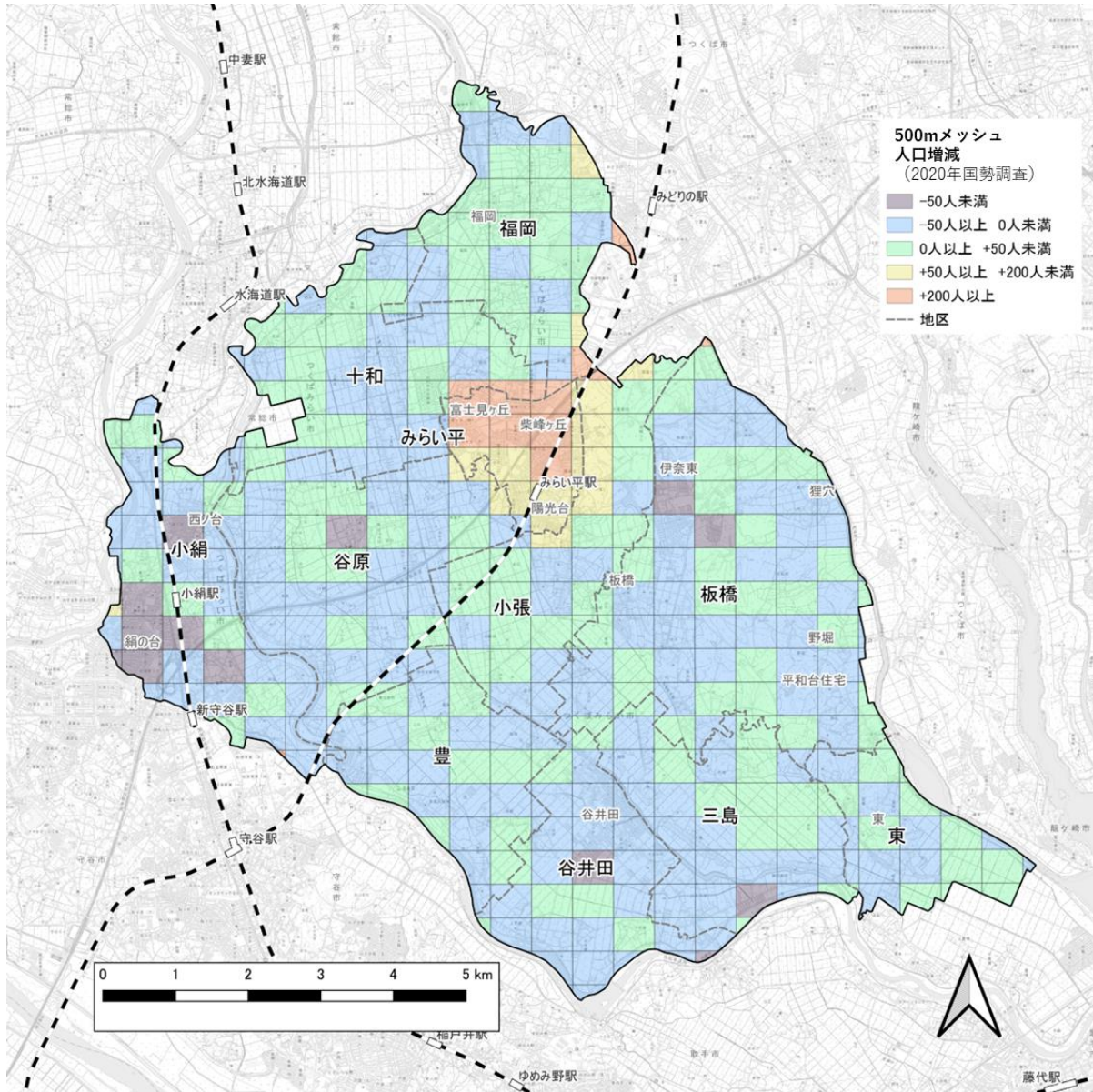


資料:2020年国勢調査

### ③エリア別の人口増減

2015年から2020年の500mメッシュ単位の人口増減では、みらい平地区で人口が大きく増加しています。一方で小絹地区、板橋地区、谷原地区、谷井田地区、三島地区で、人口減少が顕著なエリアがあります。

<500mメッシュを単位とした人口増減>

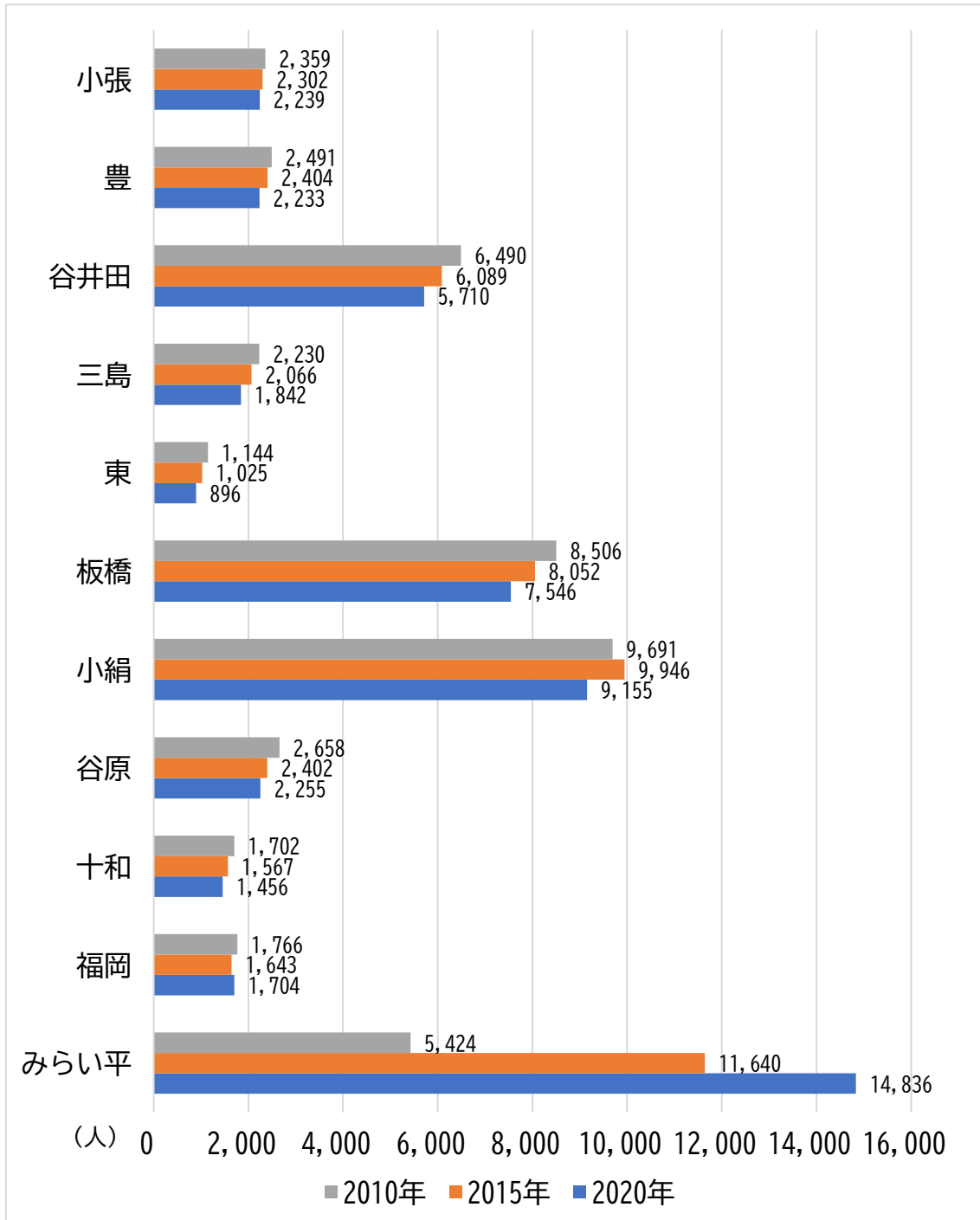


資料:2020年国勢調査

#### ④地区別人口の推移

市内11地区区分における地区別人口では、みらい平地区が最も多く、次いで小絹地区、板橋地区、谷井田地区の順に多くなっています。現在までの推移では、みらい平地区が大きく増加しており、その他の地区では横ばいか減少傾向にあります。

<現在までの地区別人口の推移>

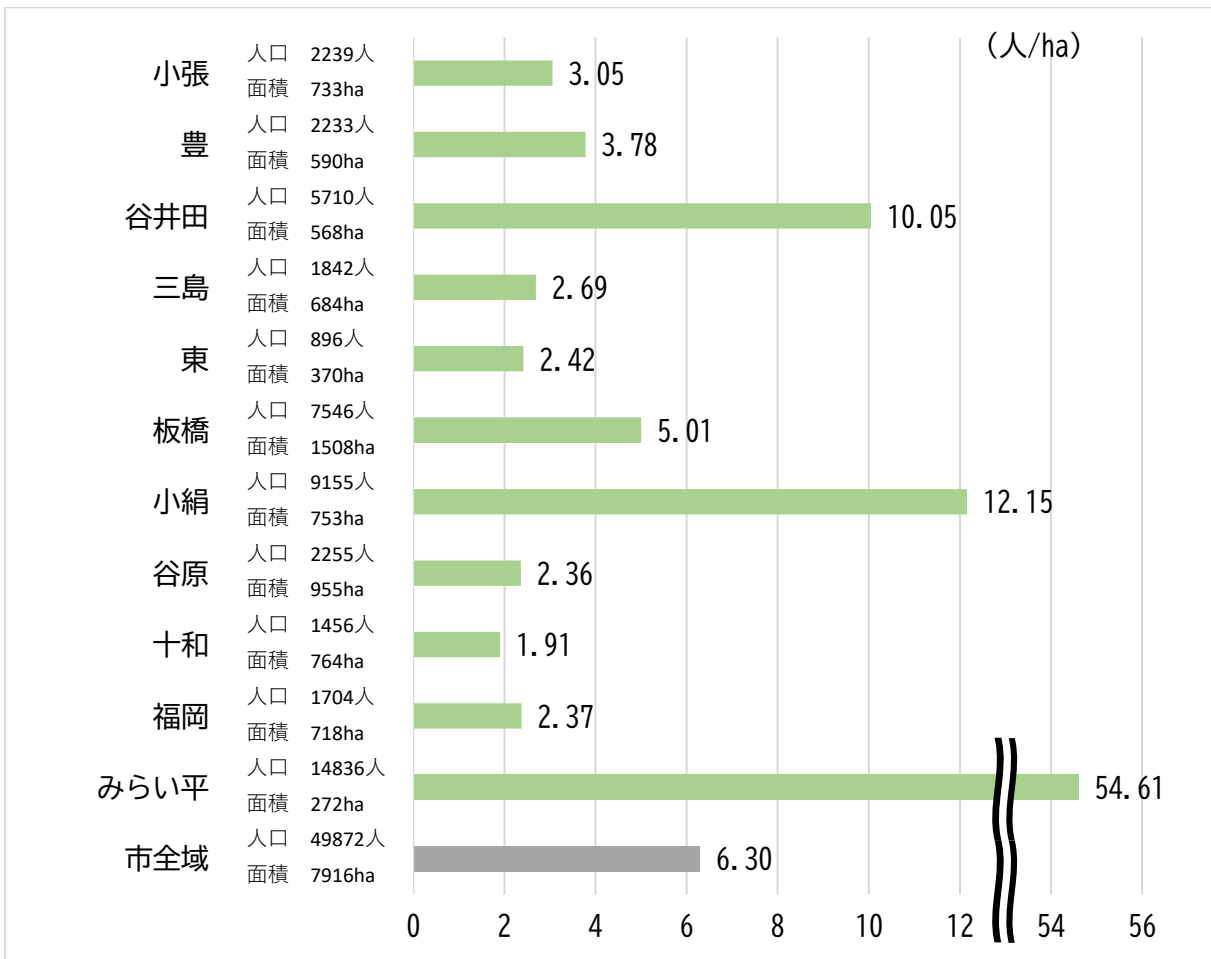


資料：2010年、2015年、2020年国勢調査

### ⑤地区別人口密度

地区別人口密度では、みらい平地区が突出して高くなっています。既存の地区では小絹地区、谷井田地区、次いで板橋地区が高くなっています。その他の地区は市全域での平均値よりも大幅に低く、人口密度の高い地区と低い地区に分かれていると言えます。

<地区別人口密度>



資料:2020年国勢調査

### (3) 主要な施設の分布

日常生活に関する施設の立地状況は、市役所窓口は伊奈庁舎、谷和原庁舎、みらい平市民センターの3箇所が、公民館・コミュニティセンターは一部の地区を除く各地区にあります。

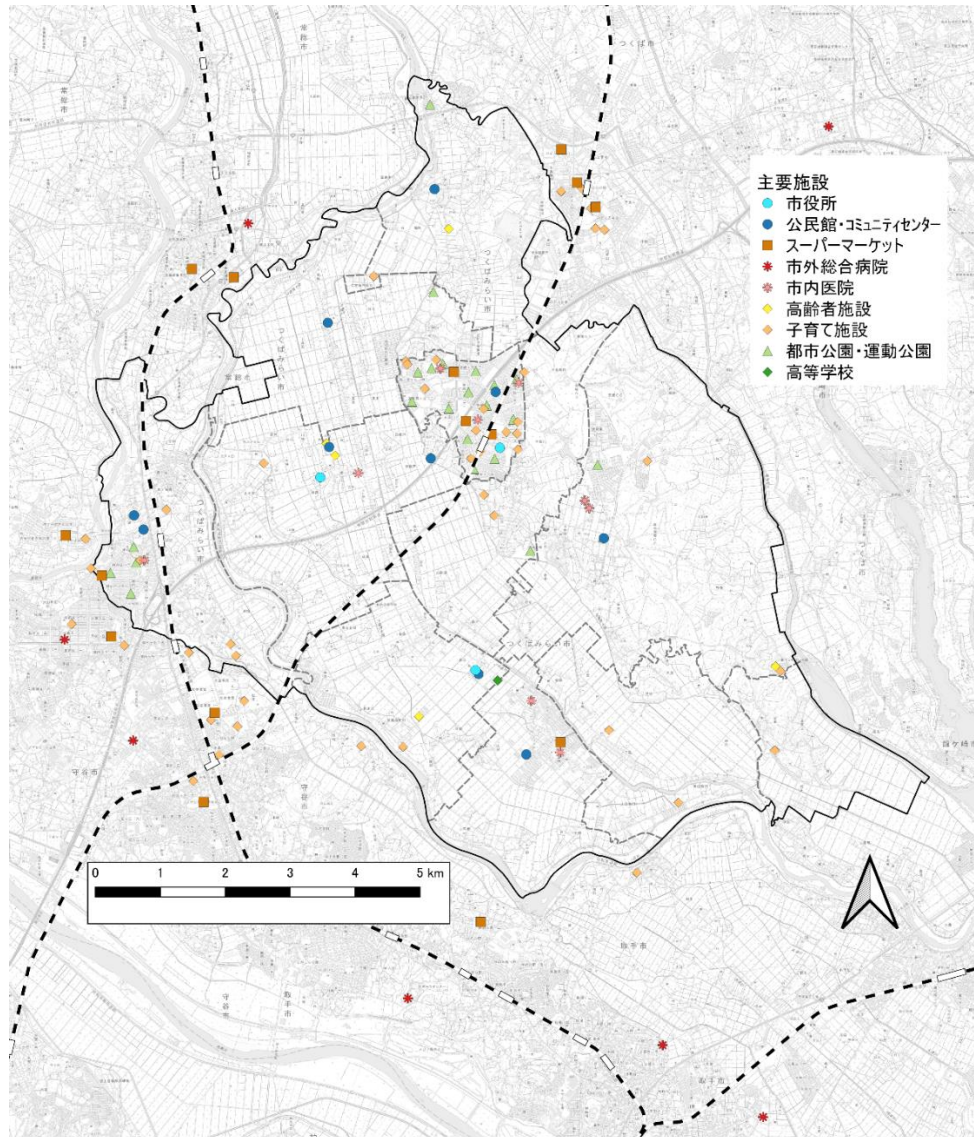
スーパーマーケットはみらい平地区に3箇所、谷井田地区と小絹地区にそれぞれ1箇所ある他、隣接する守谷市や、常総市、つくば市のみどりの駅周辺にも複数立地しています。

医院は市内にあります。総合病院は本市には立地しておらず、隣接する取手市、守谷市、常総市、つくば市に総合病院が立地しています。

高齢者施設、子育て施設は市内各所に立地していますが、子育て施設についてはみらい平地区に集中しています。また、市南東部に立地する総合福祉施設「きらくやまふれあいの丘」では高齢者施設、子育て施設、屋外施設が併設されており、多くの市民が利用しています。

公園の多くは、みらい平地区と小絹地区にあり、高等学校については茨城県立伊奈高等学校が豊地区に立地しています。

#### <主要な施設の立地状況>





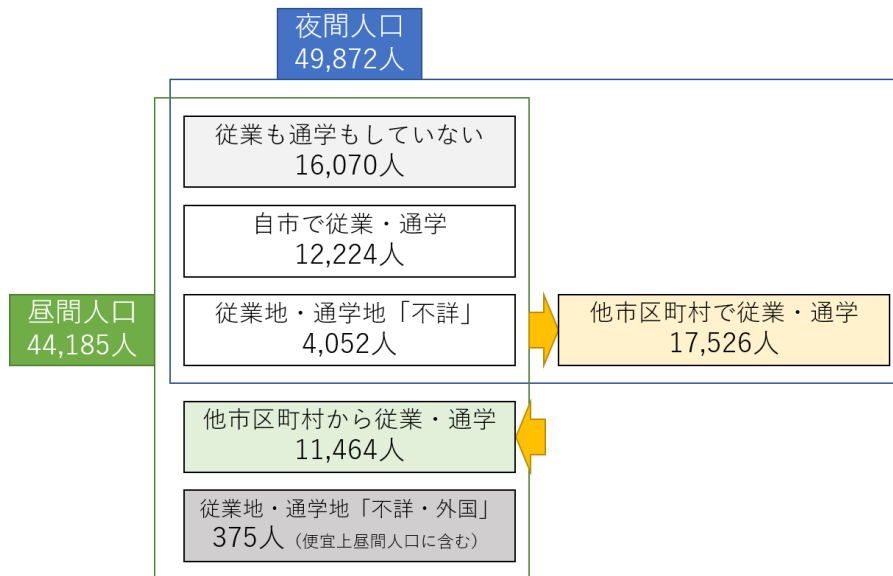
(4) 移動の状況

①通勤・通学流動

本市は通勤・通学による市外からの流入人口(11,464人)よりも市外への流出人口(17,526人)の方が多いため、夜間人口よりも昼間人口の方が少なくなっています。

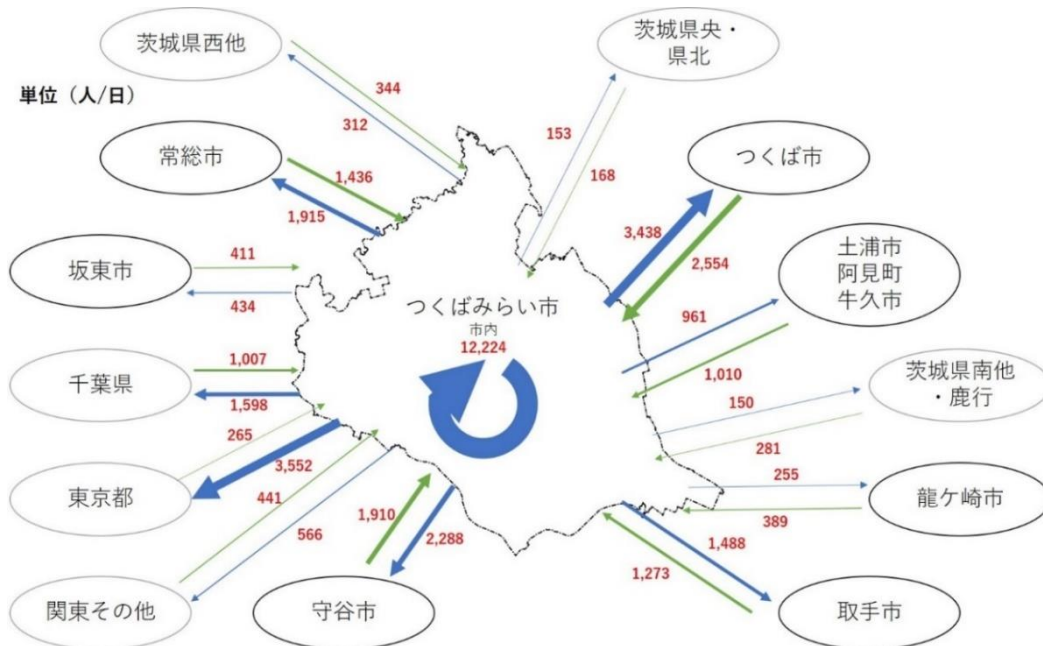
市外への通勤・通学先は、近隣ではつくば市、守谷市、常総市、取手市が多く、また県外では東京都、千葉県が多くなっています。市外からの流入は、つくば市、守谷市、常総市、取手市が多くなっています。

<昼間・夜間の人口と流出入>



資料:2020年国勢調査

<通勤・通学における市町村間流動>



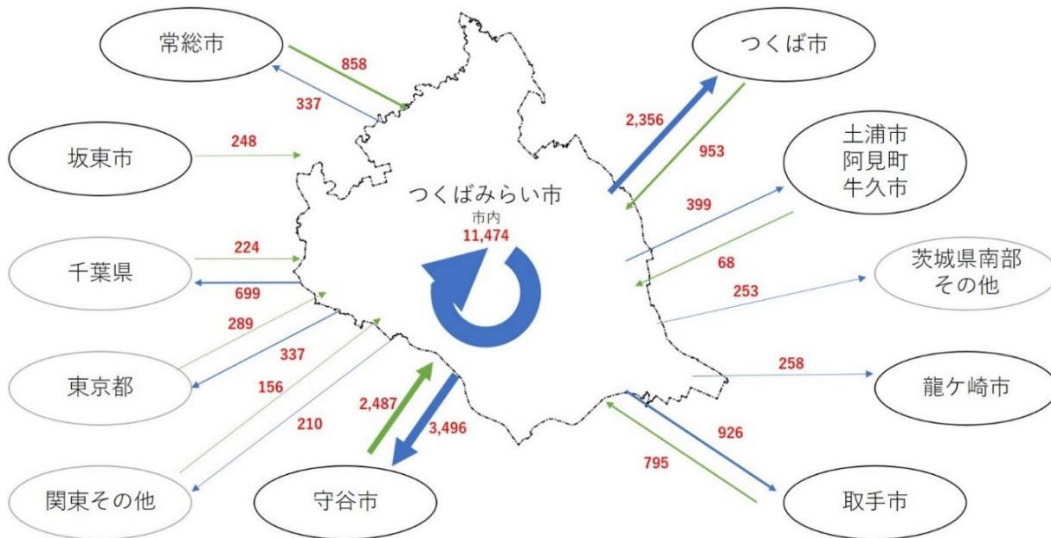
資料:2020年国勢調査

## ②私事流動

私事(買物、通院、余暇等)での流動では、市外では守谷市、つくば市を目的地とする移動が多くなっています。

### <私事における市町村間流動>

単位(トリップ/日)

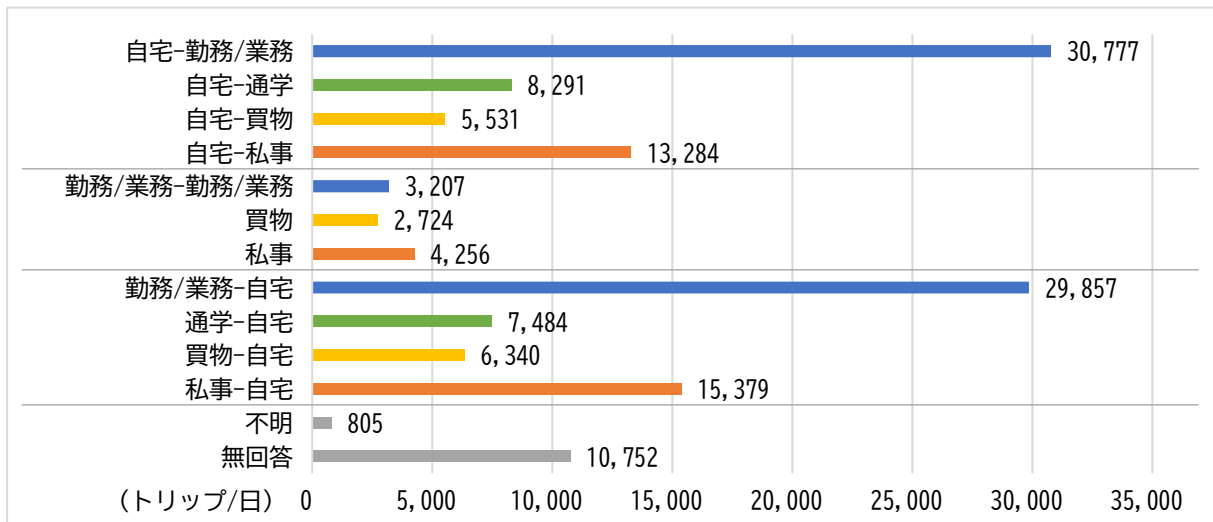


資料:第6回東京圏パーソントリップ調査(2018年)

## ③目的別発生集中交通量

本市の目的別発生集中交通量では、勤務/業務を目的とする移動が最も多く、次いで私事が多くなっています。

### <目的別発生集中交通量>



資料:第6回東京圏パーソントリップ調査(2018年)

## 4. 公共交通の状況

### (1) 公共交通の運行状況

#### ①市内で運行されている公共交通

現在市内で運行されている公共交通は、鉄道、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、病院バス、庁舎間シャトル便があります。

鉄道は、つくばエクスプレスと関東鉄道常総線の2路線が通っており、市内にはつくばエクスプレスにみらい平駅、関東鉄道常総線に小絹駅の計2駅が位置しています。なお、両線は本市南隣の守谷市の守谷駅にて接続しています。

路線バスは、関東鉄道株式会社が6ルートを市内で運行しています。市中央部を通過する路線では守谷駅東口～谷井田～取手駅西口の路線が各方向毎時約1～2本運行されていますが、その他の路線は数時間に1本から日に数本程度の運行となっています。

コミュニティバスは、2020年度の再編より7ルートが設定されており、市内だけでなく守谷市の総合守谷第一病院や守谷駅まで向かう路線も運行しています。

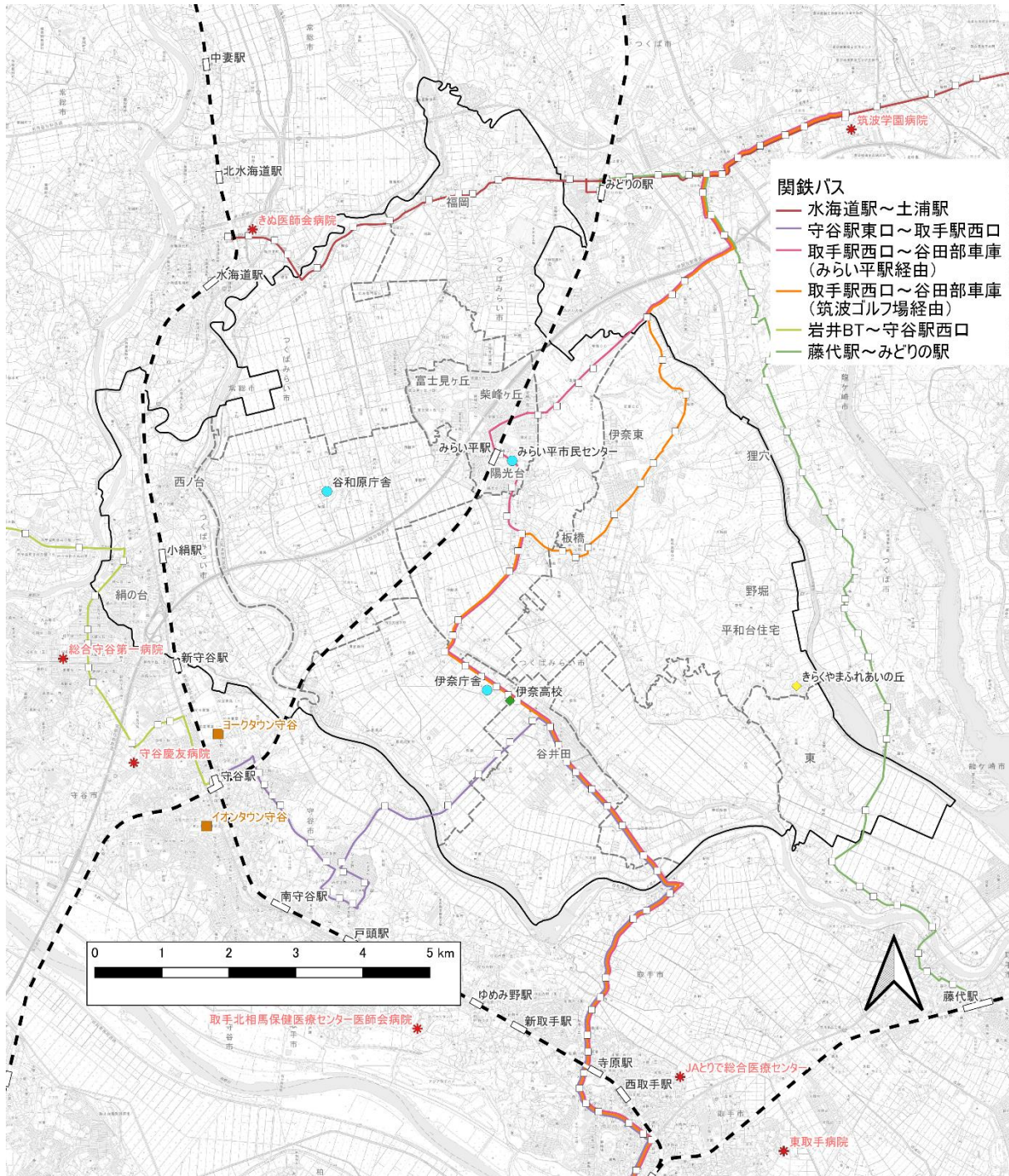
病院バスは、筑波学園病院に向かう1ルートとJAとりで総合医療センターに向かう2ルートの計3ルートが運行しています。市内に総合病院が立地していないことから市外の総合病院へアクセスするもので、乗車は市内各バス停と各病院の相互間のみとなっています。

デマンド乗合タクシーは、利用者登録をした市民が、市内の公共施設、医療施設、店舗等へ移動の移動手段として運行しており、市内全域をカバーしています。

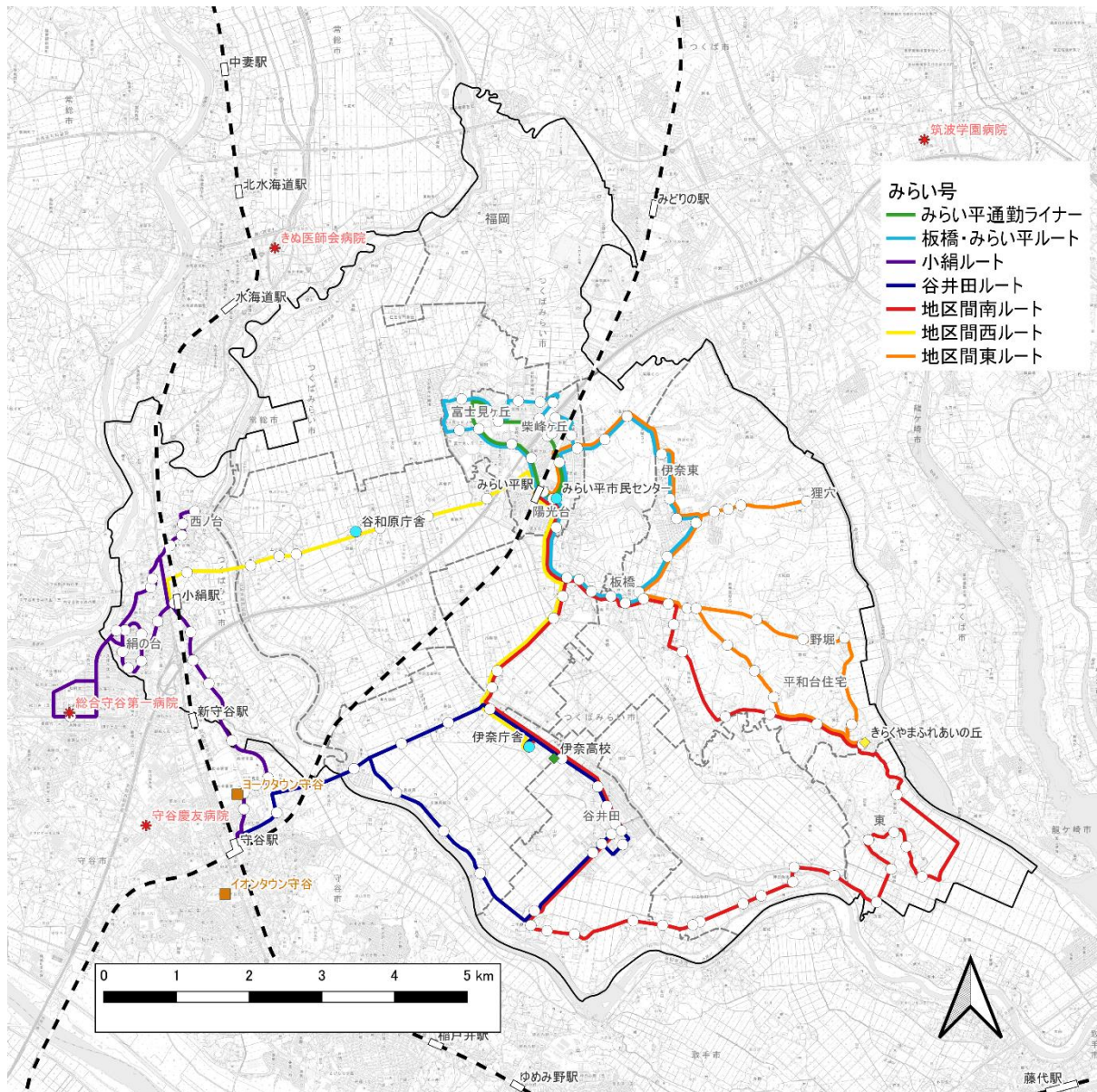
一般タクシーは、常陽観光タクシー、守谷タクシー、さくら住宅の3事業者が市内を運行しています。

庁舎間シャトル便は、市総務部総務課が伊奈庁舎と谷和原庁舎間を運行しています。庁舎間等の文書・郵便物の配送業務に併せて庁舎等への利用者も乗車可能としたサービスで、運賃は無料ですがワンボックスカーによる運行のため乗車定員は7名までとなっています。伊奈庁舎、みらい平市民センター、みらい平駅、保健福祉センター、谷和原庁舎を通るルートで、月曜日から金曜日までの市役所開庁日のみ定時定路線で運行しています。

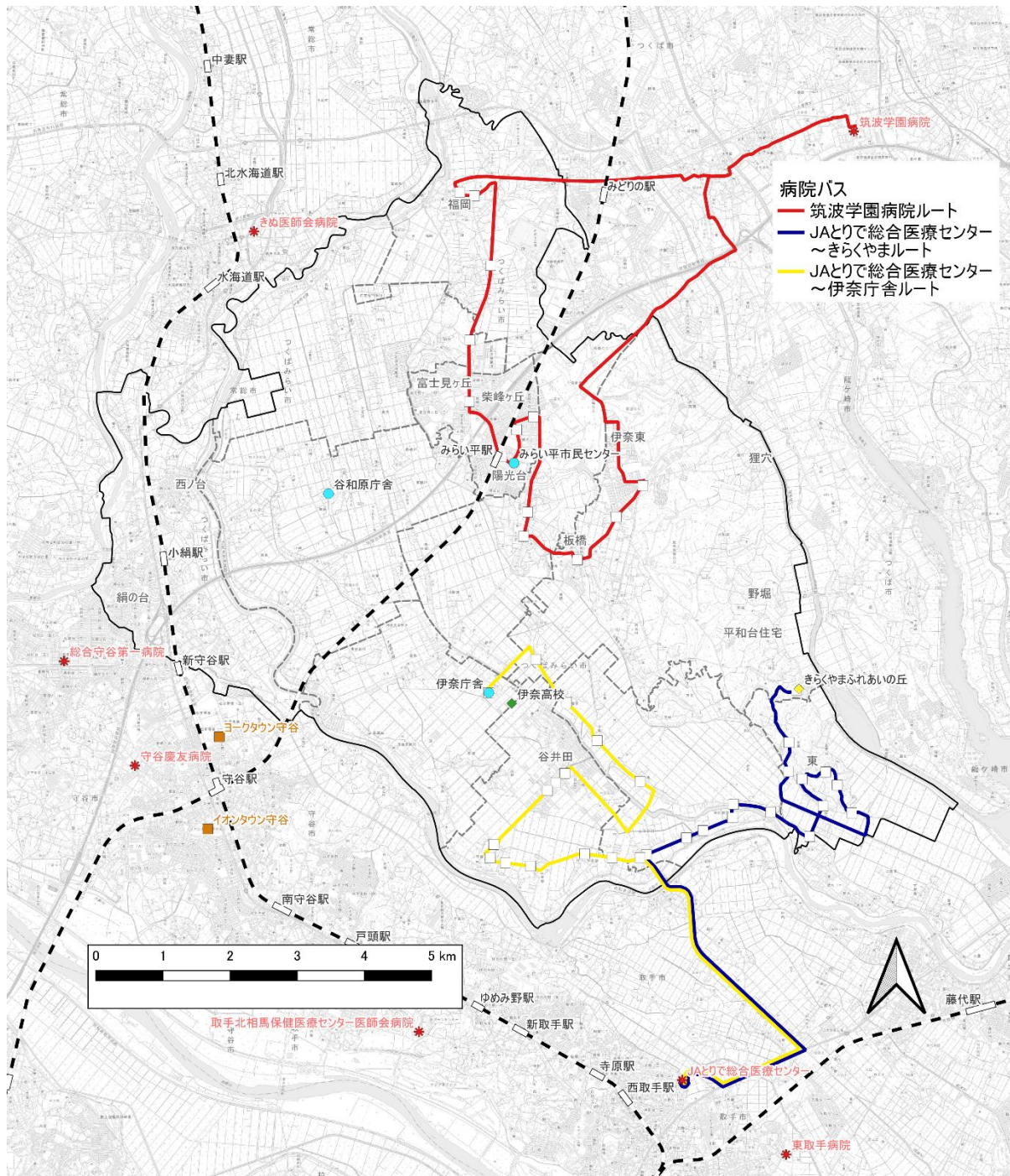
<路線バス路線図>



<コミュニティバス路線図>



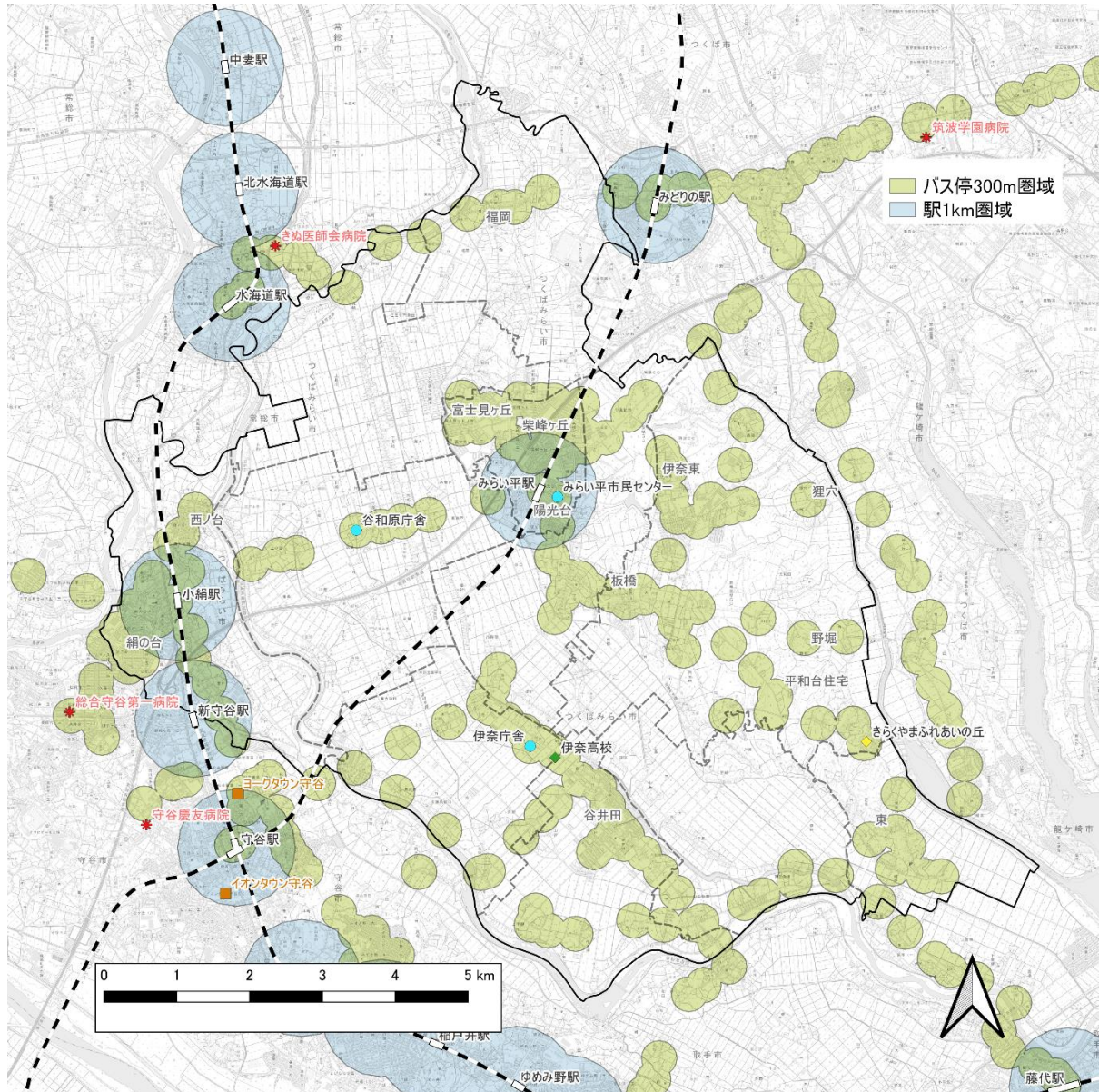
<病院バス路線図>



②公共交通サービス圏域

デマンド乗合タクシーが市内全域をカバーしていることに加え、鉄道、路線バス、コミュニティバスのサービス圏域は下図のようになっています。人口の集中しているみらい平地区、板橋地区、小絹地区や、比較的人口の多い谷井田地区ではサービス圏域が面的に広がっています。また鉄道駅については、市内の2駅に加え、市外に立地するみどりの駅、水海道駅、新守谷駅の圏域が本市域内にもかかっています。

<公共交通サービス圏域>



## (2) 公共交通の利用状況

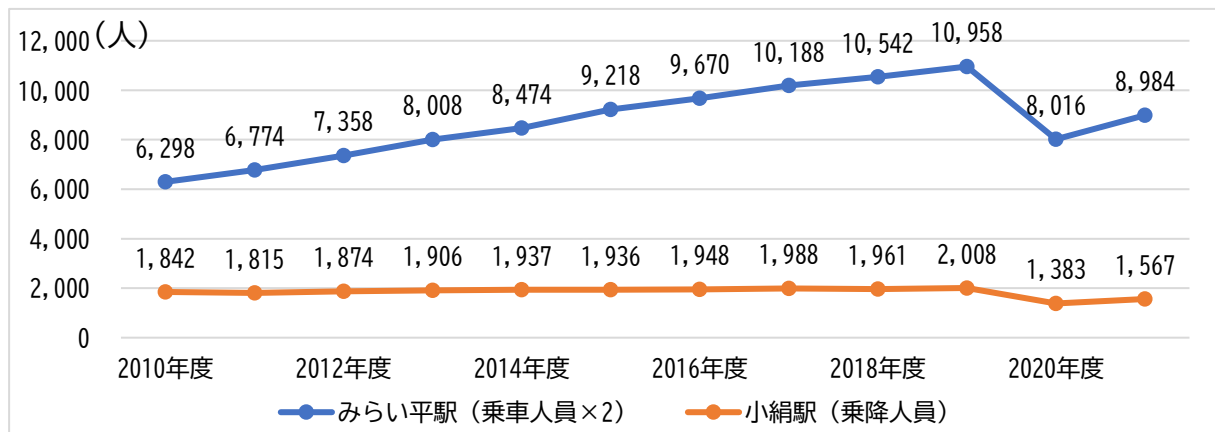
### ①鉄道

市内に立地するつくばエクスプレスみらい平駅、関東鉄道常総線小絹駅の年別一日平均乗降人員数の推移は下図の通りとなっています。なお、みらい平駅のデータは乗車のみの数であったため同じ人数が同駅を降車したと仮定して2倍した値を示しています。

みらい平駅の利用者数は2019年度まで一貫して増加傾向であり、乗降人員数10,000人を超えていました。2020年度に新型コロナウイルス感染症の感染拡大により急減しましたが、2021年度には回復傾向が見られます。

小絹駅の乗降人員数は約1,900人で微増傾向が続いていました。2020年度に新型コロナウイルス感染症の感染拡大により急減しましたが、2021年度には回復傾向が見られます。

<市内鉄道駅の年別利用者数の推移>

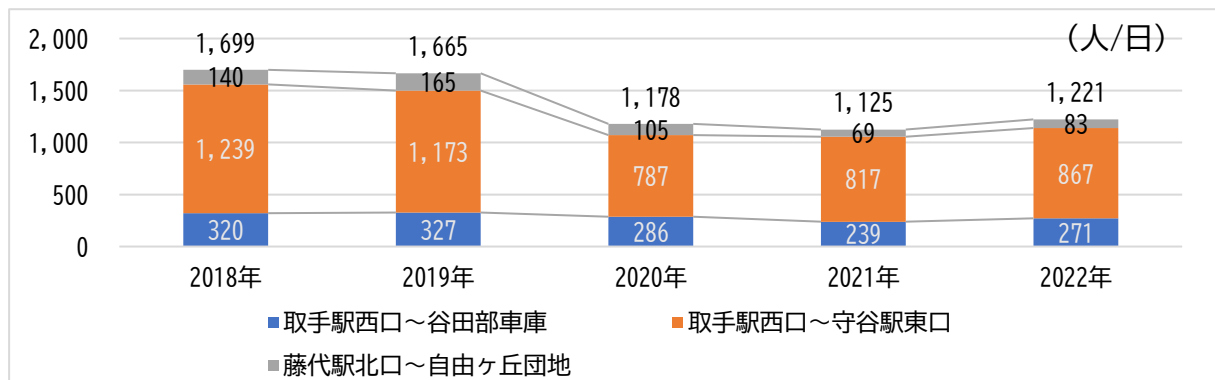


資料：首都圏新都市鉄道株式会社資料、関東鉄道株式会社資料

### ②路線バス

市内を運行する関東鉄道株式会社の路線バスの年別一日平均利用者数の推移では、2020年度に新型コロナウイルス感染症の感染拡大により特に取手駅西口～守谷駅東口の路線で利用者数が急減しており、その後回復傾向が見られるものの以前の水準には戻っていません。

<市内路線バスの年別利用者数の推移>



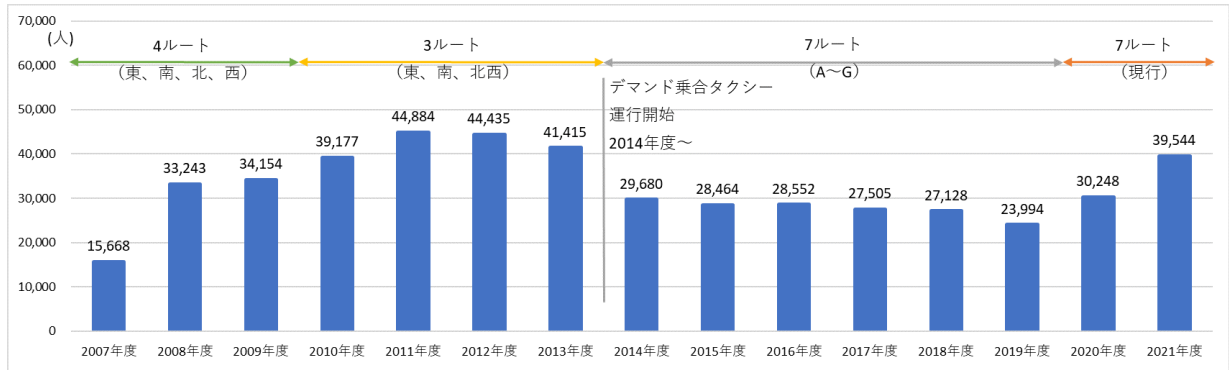
資料：関東鉄道株式会社資料



### ③コミュニティバス

本市のコミュニティバス「みらい号」は 2007 年度より運行しています。利用者数は運行開始後 2011 年度まで増加傾向であり、その後横ばいでしたが、デマンド乗合タクシーを運行開始した 2014 年度に減少しました。その後再び横ばい傾向でしたが、2020 年度のルート再編以降は増加傾向に転じています。

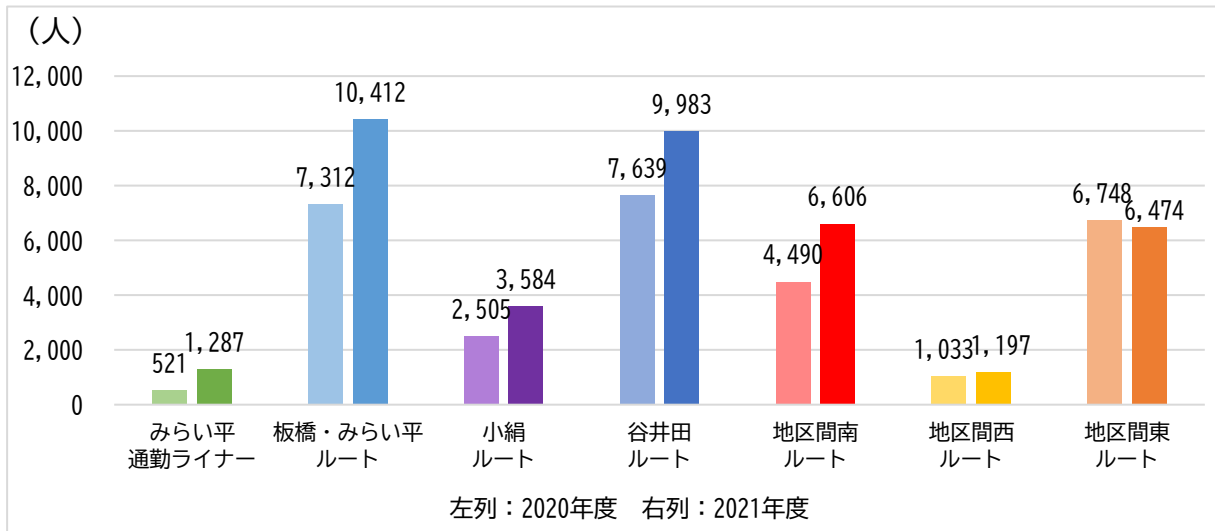
#### <コミュニティバスの年別利用者数の推移>



資料:つくばみらい市資料

再編後の 7 ルートでの年別利用者数の推移では、地区間東ルートが微減したほかはいずれも増加しています。

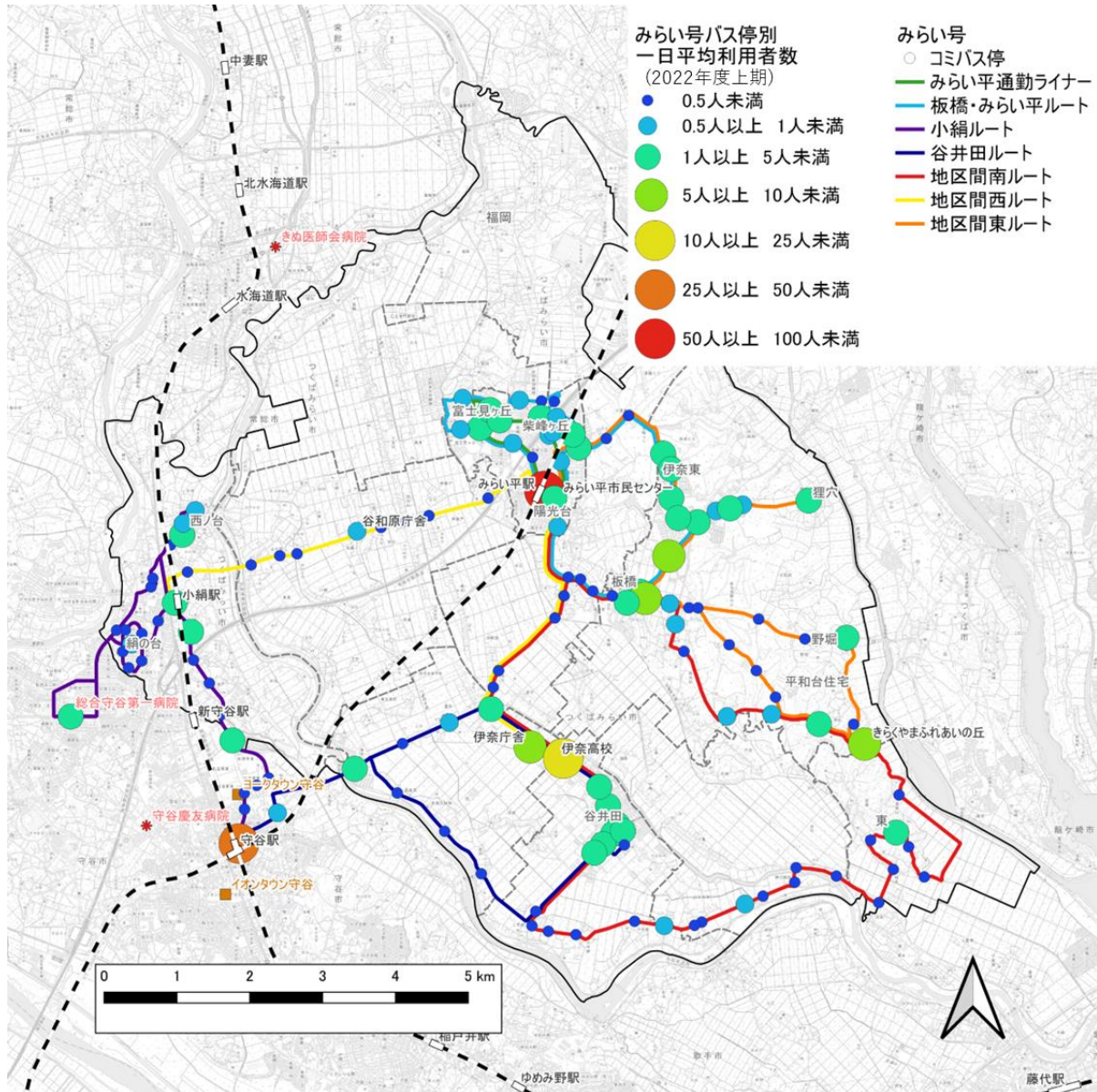
#### <コミュニティバスのルート別年別利用者数の推移>



資料:つくばみらい市資料

バス停別の利用者数では、みらい平駅と守谷駅の利用が突出して多くなっています。その他では伊奈高校前、伊奈庁舎、きらくやまふれあいの丘等のバス停で利用が多く見られ、それぞれの施設の利用者が乗降していることが分かります。また、みらい平地区、板橋地区、谷井田地区では、利用が多いバス停が多くあります。一方で、人口密度が低い地域を中心に利用が少ないバス停もあります。

<コミュニティバスのバス停別一日平均利用者数(2022 年度上期)>

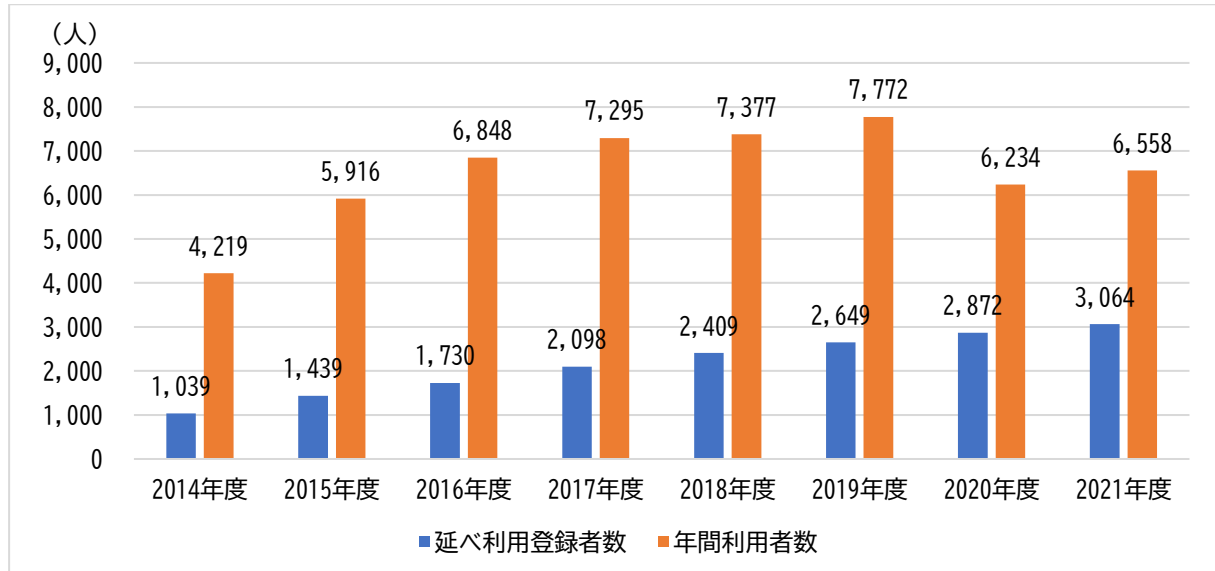




## ④ デマンド乗合タクシー

デマンド乗合タクシーは 2014 年度より運行しています。年間利用者数は 2017 年度より増加が鈍くなり、2020 年度は新型コロナウイルス感染症の感染拡大により急減しましたが、2021 年度には回復傾向が見られます。

<デマンド乗合タクシーの年別利用者数の推移>

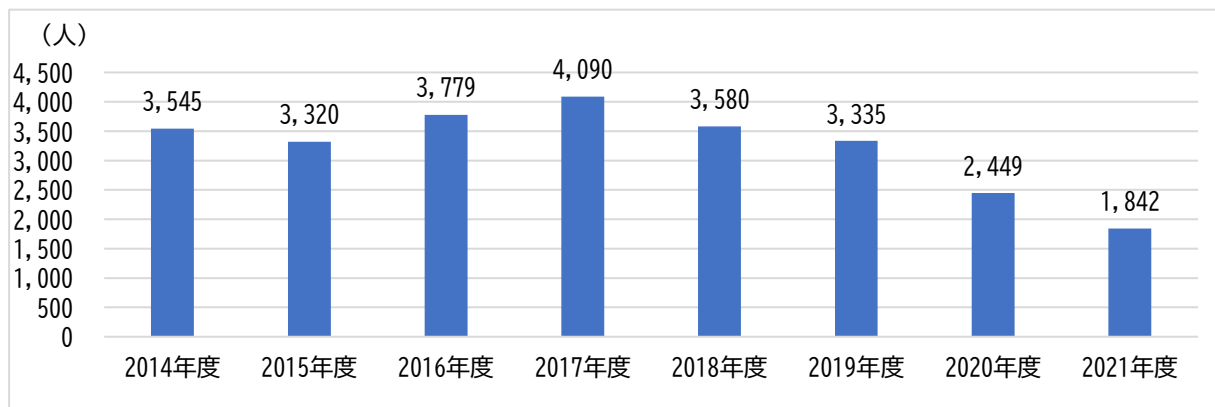


資料:つくばみらい市資料

## ⑤ 庁舎間シャトル便

本市では、市役所へ訪れる方の移動手段として、伊奈庁舎、谷和原庁舎、保健福祉センター、みらい平市民センター、みらい平駅で乗り降りできる無料の庁舎間シャトル便を運行しています。庁舎間シャトル便の利用者数は、年間 3,000～4,000 人前後で推移していましたが、2018 年度以降は減少傾向が続いており、2020 年度の新型コロナウイルス感染症の感染拡大によりさらに減少しています。

<庁舎間シャトル便の利用者数の推移>



資料:つくばみらい市資料

## 5. 公共交通を取り巻く状況の変化

### (1) 公共交通に関わる技術の進展

近年、技術の進展や規制緩和により、全国で様々な移動サービスが生まれ、提供されています。

本市においても、状況に応じて新しい交通機関の導入が進む可能性があります。

近年、導入や社会実験が進んでいる交通サービスを整理します。

#### <移動サービスの事例>

#### グリーンスローモビリティ

時速20km未満を条件に、開放感がある車両を活用した移動サービスが認められています。

##### ○沼津市の事例



##### ○尾道市の事例



#### 自動運転バス

茨城県境町では、運転席のない自動運転車両を活用して、定時定路線の移動サービスを提供しています。

##### ○自動運転車両



##### ○運転のための装置



ルートシェアバス（柔軟性のある予約型バス）

近年、予約制で停留所間を輸送するバスが増えています。本計画ではルートシェアバスと表現することとします。

2022年度、Osaka Metro Group は、大阪市内3地区で、AIを活用した予約制で乗降場所間の輸送を行う社会実験を実施しています。

ワゴン車を活用することにより、住宅地内での乗降場所の設置ができることや、AIを活用することにより、予約の効率化を図ることができ、これまで1時間または30分前までの予約が必要とされてきたデマンド交通であるが、より乗車時間に近い時間の予約を可能にすることが期待されています。



**オンデマンドバス乗降場所**

オンデマンドバスとは、  
①既存のバス停 ②新設のオンデマンドバス専用乗降場所にてご利用いただけます。

①オンデマンドバス専用乗降場所  
キタ・福島エリア：  
現地に目印のない箇所がありますので、アプリ内の写真で待機・乗降する場所をご確認の上ご利用ください。  
生野・平野エリア：  
乗降場所に貼られたステッカーが目印となります。

キタ・福島エリア：アプリ内写真イメージ

生野・平野エリア：このステッカーが目印

出典:Osaka Metro Group ホームページ

超小型モビリティ

国土交通省では、高齢者の近隣への移動のために、速度が制限でき、車体がFRPでできているため衝突しても被害が少ないことが期待される超小型モビリティの開発、普及を進めています。

自家用車の運転が難しくなった高齢者のための移動サービスとしての活用が考えられます。

○超小型モビリティ



○シェアサービス社会実験での路上ポート



シェアサイクル・シェア電動キックボード

歩行よりも長い距離の移動等において、自転車や電動キックボードは便利です。

近年、シェアサイクルの事業や、シェア電動キックボードの社会実験が各地で実施されています。

例えば、駅で借り、駅から離れた公共施設へ返却するような借りたポートとは別のポートへの返却が可能なサービスとなっています。

また、電動キックボードに関する法が施行される予定であり、近年、全国で走行が可能となり、シェア電動キックボードの事業も普及すると想定されます。

○シェアサイクルのポート



○電動キックボード



### 次世代型電動車いす

近年、高性能の電動車いすが開発されています。段差等への対応など、走行性が高い。また、羽田空港内等の室内では、自動運転走行が実施されており、今後、屋外での自動運転をめざし、法制度等の検討が進められています。

次世代型電動車いすは、シニアカーと同様に介護保険制度によるレンタルが行われています。観光地の笠間市では、次世代型電動車いすの貸し出しサービスを開始しています。

○次世代型電動車いす WHILL



○羽田空港での設置状況



上記のような新しい交通サービスの動きを把握し、本市にあった交通サービスを提供することが考えられます。



## (2) MaaS (Mobility as a Service) の普及

MaaS(マース)は、Mobility as a Service の略称です。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。

東京都内では、JRをはじめ、東京メトロ、都営地下鉄、東京モノレール、ゆりかもめといった鉄道網のほか、都営バス等において、検索・予約・決済が一括でできるMaaSアプリの活用等、新たなサービスの導入に向けた検討が進められています。

MaaSは、一体的な移動圏域でサービスされるものですが、東京都とつながりが深い本市においても、広域的なMaaSに加わることも考えられます。

### <東京都内の交通事業者におけるMaaSの取組>



Ringo Pass  
(JR東日本)



my!東京MaaS  
(東京メトロ)



鉄道12社局公式アプリ連携

出典：各社ホームページ、12社連携アプリキャンペーンサイト

### <システム連携の内容>

システム名	開発者	機能	連携
Ringo Pass	東日本旅客鉄道株式会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>探す：タクシー配車、シェアサイクルのポート</li> <li>乗る：複数のアプリを個別に登録する必要なくタクシーとシェアサイクルが利用できる</li> <li>支払う：キャッシュレス、JRE POINT の利用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>タクシー：kmタクシー、大和自動車交通、チェッカーキャブ</li> <li>シェアサイクル：株式会社ドコモ・バイクシェア、ハローサイクル</li> </ul>
my!東京MaaS	東京地下鉄株式会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>パーソナライズド検索：エレベータールート検索、雨に濡れないルート検索等</li> <li>リアルタイム検索：リアルタイムな運行情報・列車位置、運転見合わせ回避経路</li> <li>更なるネットワークの連続性の追求：多様なモビリティ、沿線地域のサービスとの連携</li> <li>駅構内乗換ルート：東京メトロと都営地下鉄の乗り換え</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道：東京メトロ、都営地下鉄</li> <li>バス：都バス、台東区循環バス「めぐりん」</li> <li>タクシー：ジャパントクシー、S.RIDE</li> <li>シェアサイクル：株式会社ドコモ・バイクシェア、ハローサイクル</li> <li>航空：ANA</li> </ul>
鉄道12社局公式アプリ連携	鉄道12社局	<ul style="list-style-type: none"> <li>列車走行位置</li> <li>時刻表</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道12社局公式アプリの連携 (JR 東日本、東京メトロ、東急電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、西武鉄道、東武鉄道、京成電鉄、京急電鉄、相模鉄道、東京都交通局、新京成電鉄)</li> </ul>

その他、公共交通オープンデータ協議会：協議会に参画する交通事業者のデータを、一般の開発者や販売会社等にワンストップで提供している。(時刻表、列車位置情報、駅等の構内図等)

資料：各社ホームページ、2022年3月時点

### (3) 新型コロナウイルス感染症の感染拡大による人々の暮らしの変化

新型コロナウイルス感染症の感染拡大は、世界の人々に大きな影響を与えています。感染に配慮しながら制約のある生活をしていたり、このような生活の中から、ニューノーマルを創り出したり、“コロナ”によって変化が起こっています。

移動においても変化が生じており、アフターコロナ(新型コロナウイルス感染症を克服した後の社会)においては、完全にコロナ前の状況に戻らないと予想されています。

下記の事項は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の初期に起こっていた特性です。

#### ①外出機会の減少

人との会合との減少や生活必需品のまとめ買いの習慣、リモートワークの普及等により、外出する機会が減少しました。アフターコロナにおいては、リモートワーク等のニューノーマル(新しいライフスタイル)が確立し、コロナ前の生活へ完全に戻ることはないと考えられます。

内閣府の新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査結果によると、全国の就業者において、2019年12月月時点でテレワークを利用していた人の割合は10.3%であるのに対して、2022年6月時点では30.6%まで上昇しています。

#### ②広域的な移動の減少と生活圏内での移動の増加

新型コロナウイルス感染症の感染拡大で外国でも“15-minute neighborhood(15分生活圏)”の考えが出てきました。これは、近隣の生活圏のエリアで日常生活を送るというもので、我が国でも同様の考え方がされています。これまで通勤、買物、知人との交流などの日常生活で遠くまで移動していた人が、リモートワーク等とともに、身近な生活圏内での活動にシフトしている人が増えていると考えられます。

アフターコロナにおいても、身近な生活圏内で充実した生活を送るというライフスタイルは定着する可能性があります。

#### ③移動時間帯の平準化

満員電車等の時間帯を避けて、オフピーク通勤を容認する会社が増え、ピーク時の移動量が減少しています。

民間企業の調査結果によると、コロナの影響により新規導入した社内制度として、時差通勤制度を実施している企業は35.2%で最も番多く、テレワークや在宅勤務制度が23.8%で2番となっています。(出典:株式会社MS-Japanが運営するビジネスメディア「マネジャー」での調査結果)

アフターコロナにおいても柔軟な労働時間の設定がニューノーマルになり、就業しやすい環境づくりが期待されます。

上記のような変化や、それを受けてのニューノーマルは、人々の移動や交通サービス、交通事業者の経営に大きな影響があると考えられます。

本計画の計画期間は、ニューノーマルへの移行期間であると考えられるため、このような動きを踏まえて、公共交通体系を柔軟に調整していくことが求められます。

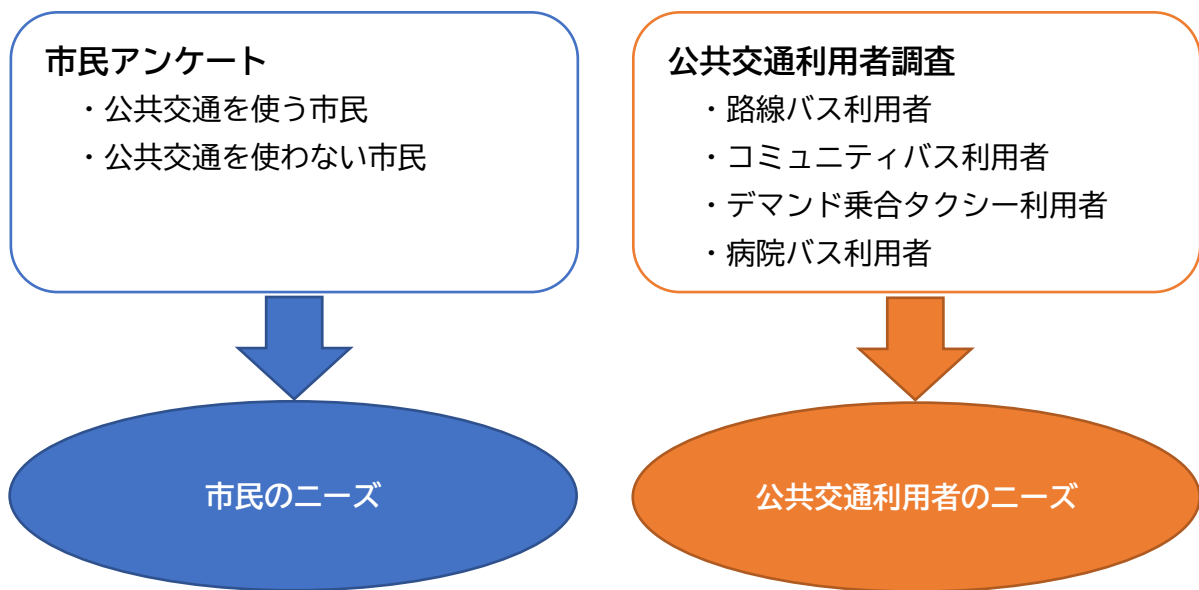
## 第2章 市民・利用者のニーズ

### 1. 調査目的

#### (1) 調査の構成

市民の移動状況や公共交通に対する市民ニーズを把握するため、市民アンケートを実施しました。また、本市の公共交通の利用者は、市民だけでなく、本市へ来訪した市外の人もあります。公共交通利用者のニーズを把握するため、路線バス、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー、病院バスを対象として公共交通利用者調査を実施しました。

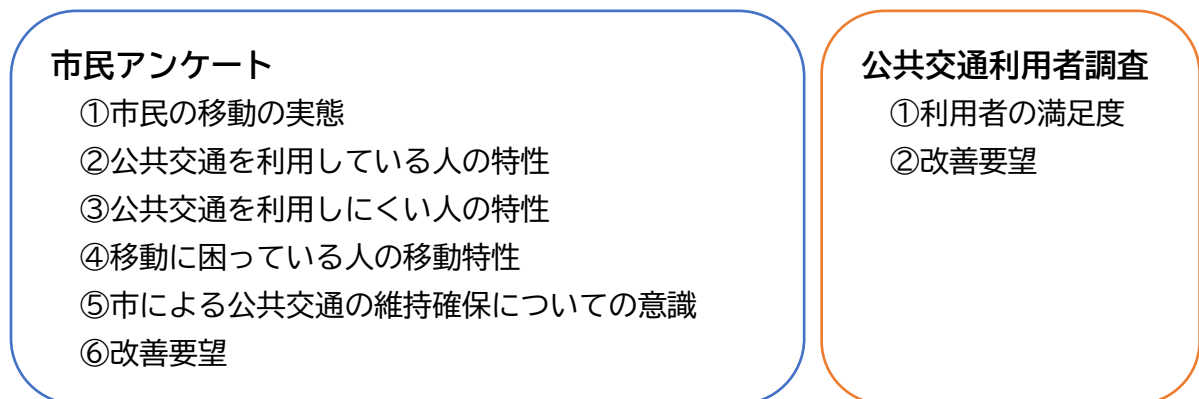
<調査の構成>



#### (2) 把握したい事項

市民アンケートと公共交通利用者調査で把握したい事項は、下記のとおりです。

<把握したい内容>



## 2. 調査概要

### (1) 市民アンケートの実施概要

公共交通に対する市民ニーズを把握するため、「地域公共交通に関する市民アンケート調査」を実施しました。無作為抽出した15歳以上の市民5,000世帯を対象に、1世帯2枚ずつアンケート票を郵送配布し、郵送回収しました。

アンケート票は1,644世帯から回収し、世帯回収率は32.9%でした。また、アンケート票は2,572票回収し、アンケート票回収率は25.7%でした。

#### <市民アンケートの実施概要>

項目	内容
実施目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>○これまでの計画・取組の検証               <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通網形成計画の計画目標の達成状況</li> </ul> </li> <li>○行動範囲・身近な生活圏の把握               <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常の移動状況</li> </ul> </li> <li>○公共交通へのニーズの把握               <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用状況</li> <li>・公共交通に関するニーズ・意識</li> </ul> </li> <li>○その他               <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の移動に関する影響</li> <li>・市民の要望・ニーズ等</li> </ul> </li> </ul>
実施期間	2022年7月29日～8月17日
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、郵送回収
配布数	5,000世帯10,000票（1世帯に2票ずつ配布）
世帯回答数	1,644通
世帯回答率	32.9%
回答数	2,572票
回答率	25.7%（1人世帯にも2票配布しているため、100%の回収は見込めない）

## (2) 公共交通利用者調査の実施概要

公共交通利用者のニーズを把握するため、デマンド乗合タクシー、路線バス、コミュニティバス、病院バスの利用者を対象として、「公共交通利用者アンケート調査」を実施しました。

デマンド乗合タクシー利用者のアンケート票は 243 票回収し、アンケート票回収率は 48.6%でした。また、路線バスは 208 票、コミュニティバスは 101 票、病院バスは 7 票回収しました。

### <デマンド乗合タクシー利用者アンケートの実施概要>

項目	内容
実施目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の日常の移動状況</li> <li>・公共交通の利用状況</li> <li>・公共交通に関するニーズ・意識</li> <li>・新型コロナウイルス感染症の移動に関する影響</li> </ul>
実施期間	2022年7月29日～8月17日
対象者	登録者及び利用者（15歳以上85歳未満）から無作為抽出
実施方法	郵送配布、郵送回収又はWEB回答
配布数	500通
回答数	243票（アンケート用紙回収数232票、WEB回答数11票）
回答率	48.6%

### <路線バス・コミュニティバス・病院バス利用者アンケートの実施概要>

項目	内容
実施目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の日常の移動状況</li> <li>・公共交通の利用状況</li> <li>・公共交通に関するニーズ・意識</li> <li>・新型コロナウイルス感染症の移動に関する影響</li> </ul>
調査日時	2022年8月中旬～10月上旬
対象者	路線バス利用者（市内を運行するバス路線を対象） コミュニティバス利用者（全7ルートを対象） 病院バス利用者（市内～筑波学園病院、市内～JAとりで総合医療センターを対象）
調査方法	調査員がバスに乗車し、乗車してきた利用者にアンケート用紙を配布し、その場で回収又は郵送回収、もしくはWEB回答。
回収数	路線バス 208票（紙201票、WEB7票） コミュニティバス 101票（紙101票） 病院バス 7票（紙7票）

### 3. 調査で把握できた事項

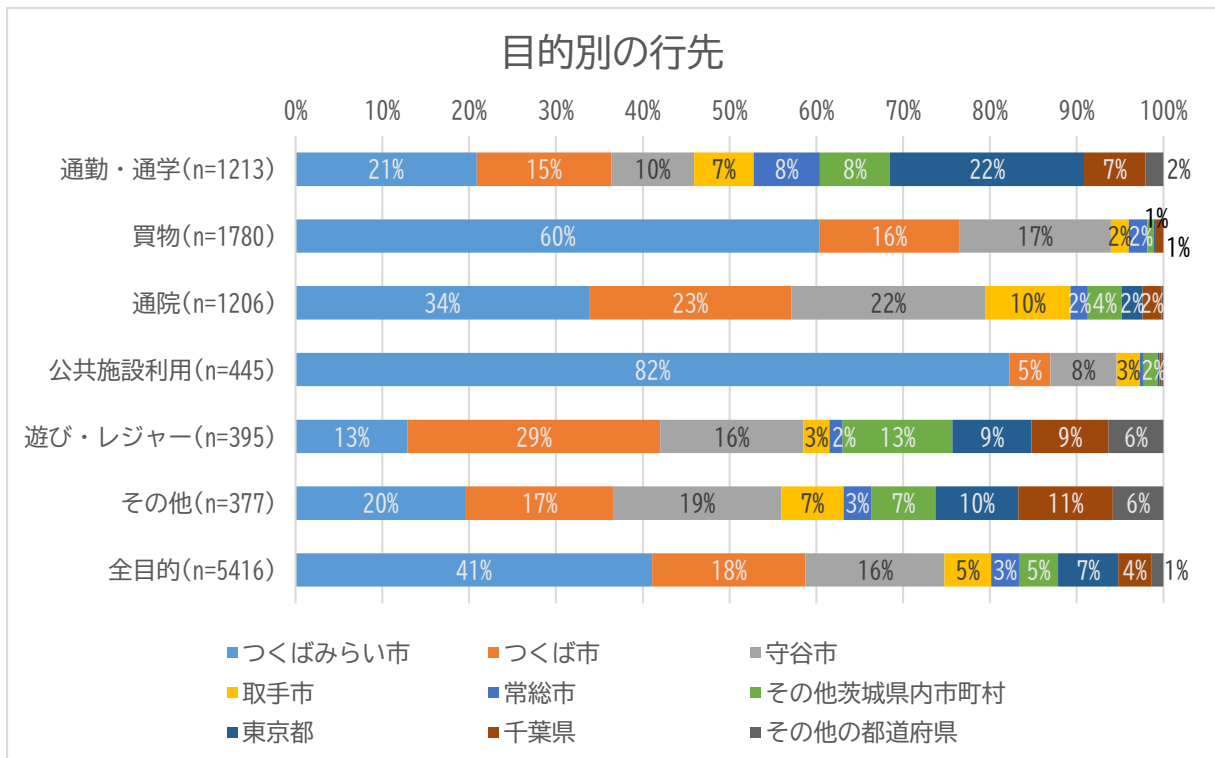
#### (1) 市民アンケートの結果

##### ①市民の移動の実態

###### ○日常の移動状況

外出先は、つくばみらい市が 41%、つくば市が 18%、守谷市が 16%です。市内だけでなく、市外への移動も行われています。

###### <目的別の行先>



通勤・通学では、各地区から市外への移動が発生しています。

買物は、みらい平、小絹、豊、谷井田地区で地区内の移動が多いです。つくば市への移動は福岡、みらい平、板橋地区が多く、守谷市への移動は、小絹、みらい平、谷井田地区が多いです。

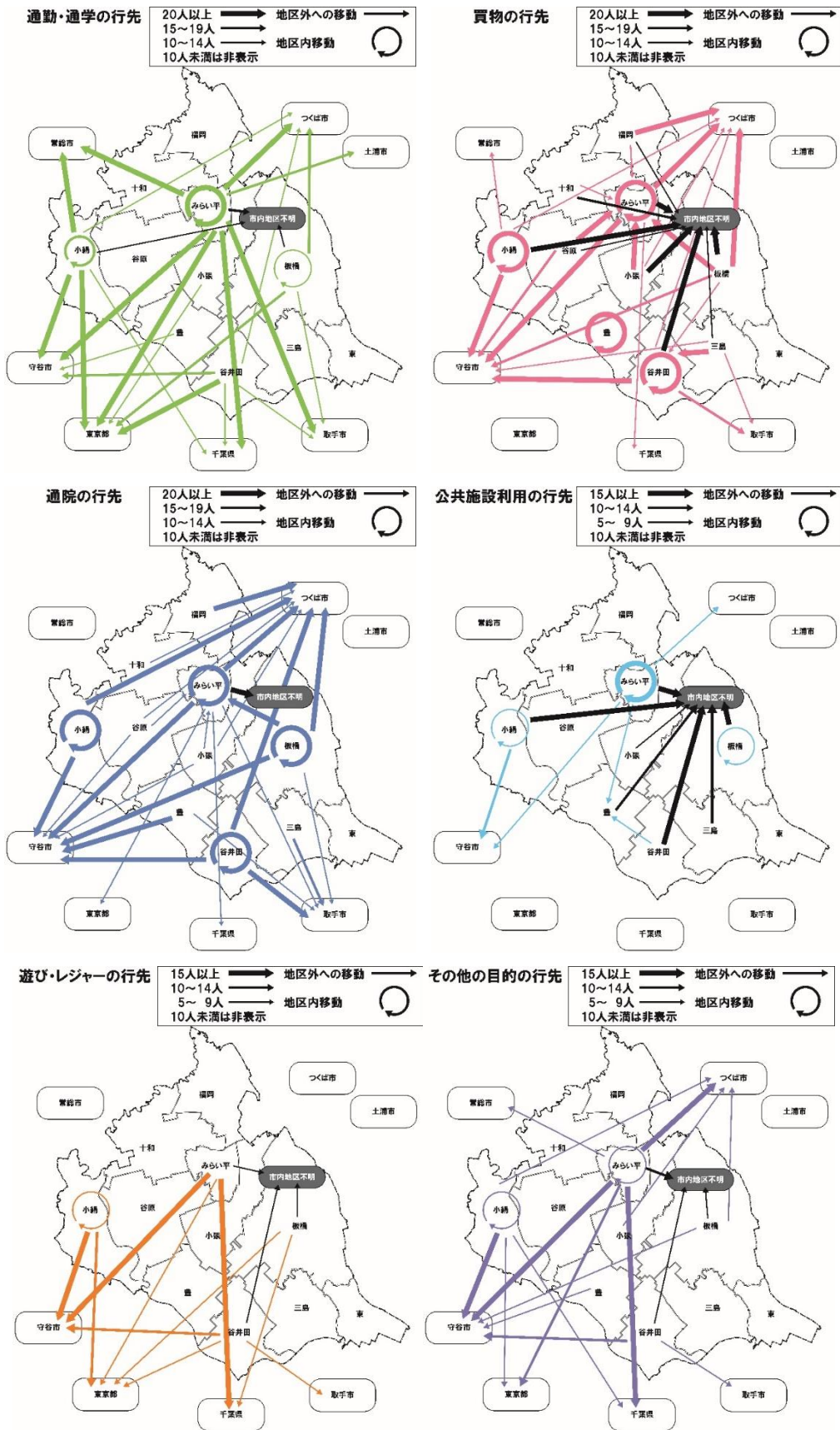
通院は、みらい平、小絹、板橋、谷井田地区で地区内の移動が多いです。つくば市、守谷市、取手市といった市外への移動も多いです。

公共施設利用は、みらい平地区で地区内の移動が多いです。小絹、みらい平地区では守谷市への移動が発生しています。

遊び・レジャーは、市外への移動が多く、市内での移動は少ないです。

その他の目的では、つくば市、守谷市、千葉県等市外への移動が多いです。

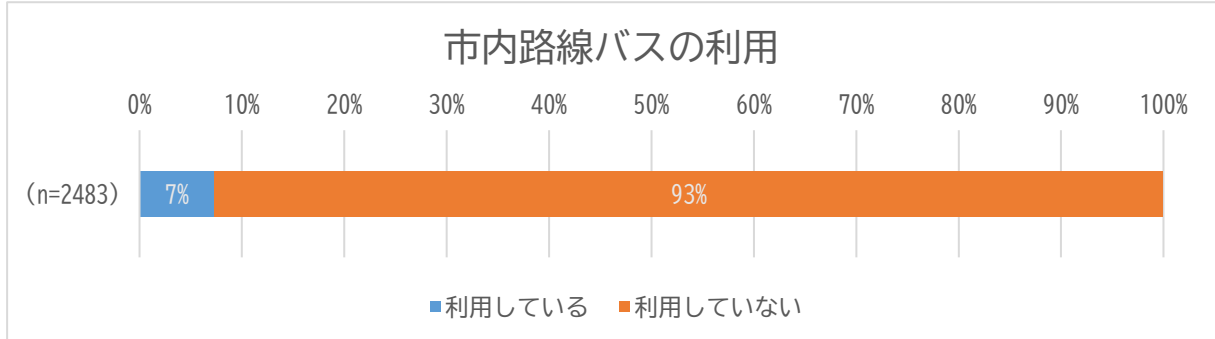
<目的別の行先>



○公共交通の利用状況

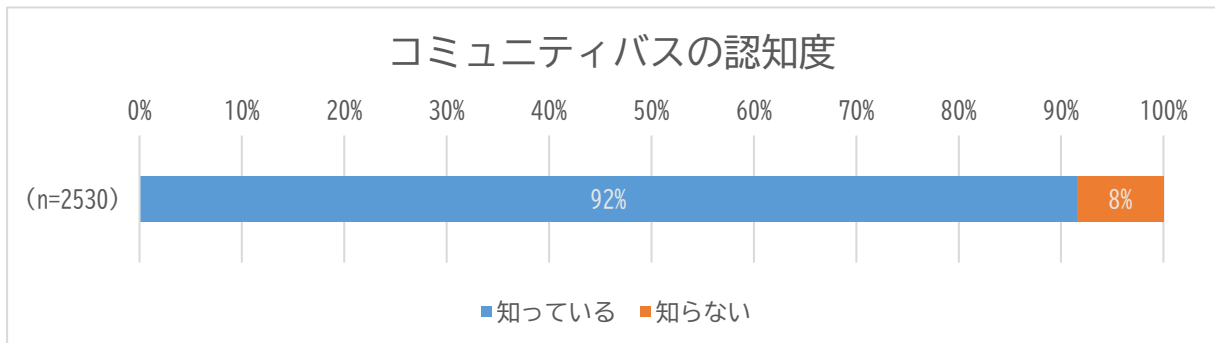
路線バスの利用率は7%です。

<路線バスの利用率>

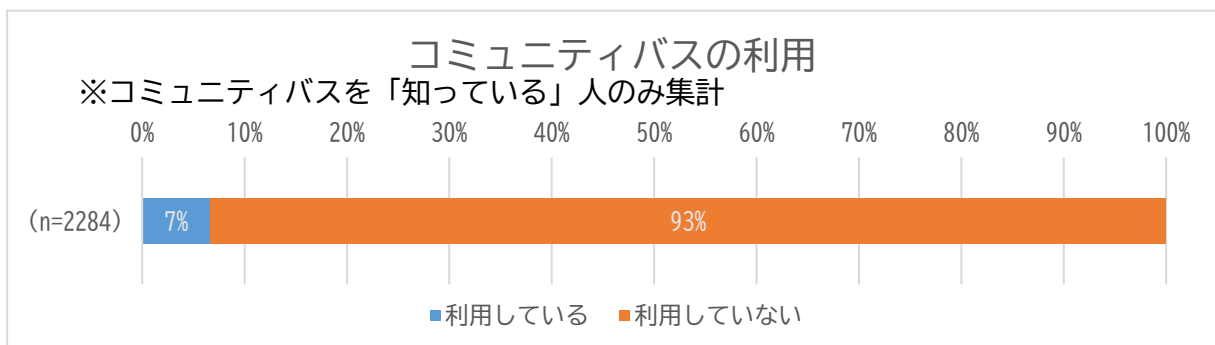


コミュニティバスの認知度は92%と高いです。しかし、コミュニティバスを知っている人のうち、コミュニティバスを利用しているのは7%です。

<コミュニティバスの認知度>



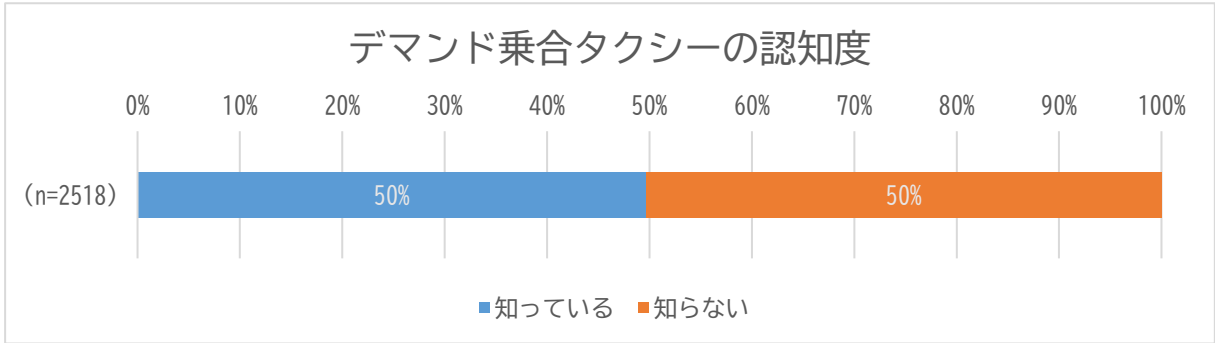
<コミュニティバスの利用率>



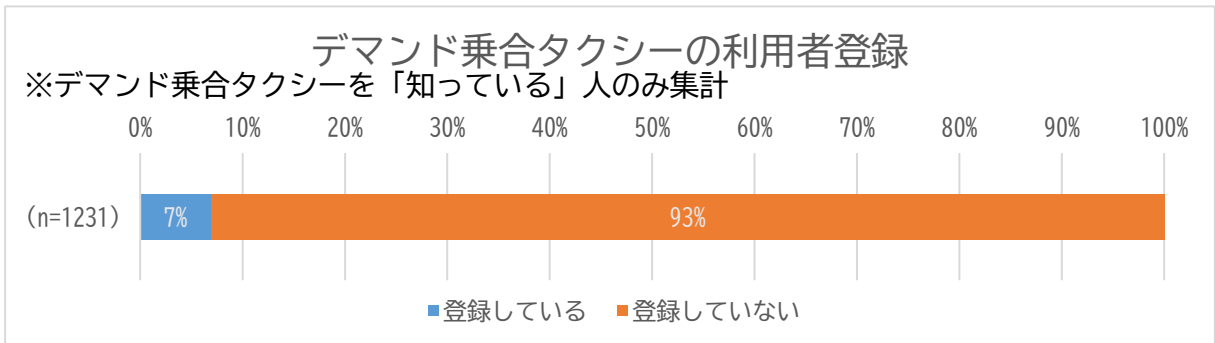


デマンド乗合タクシーの認知度は 50%です。デマンド乗合タクシーを知っている人のうち、利用者登録をしている人は 7%です。デマンド乗合タクシーに登録している人のうち、利用している人は 30%です。

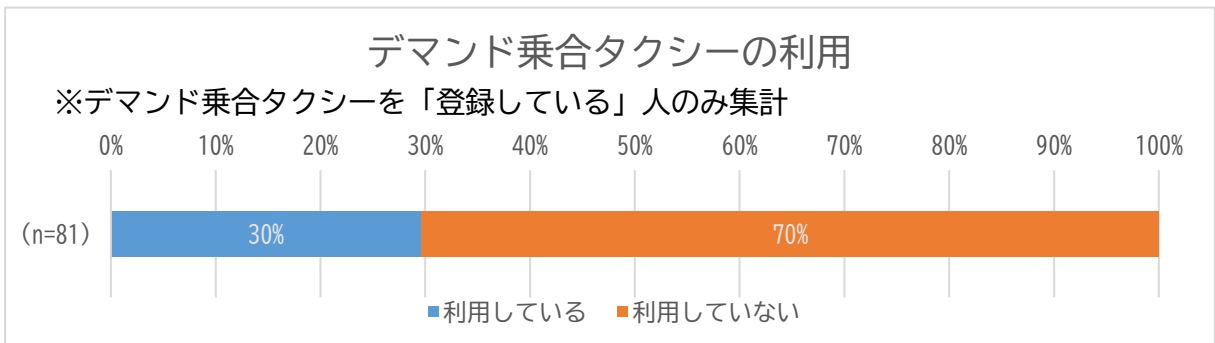
<デマンド乗合タクシーの認知度>



<デマンド乗合タクシーの利用者登録>

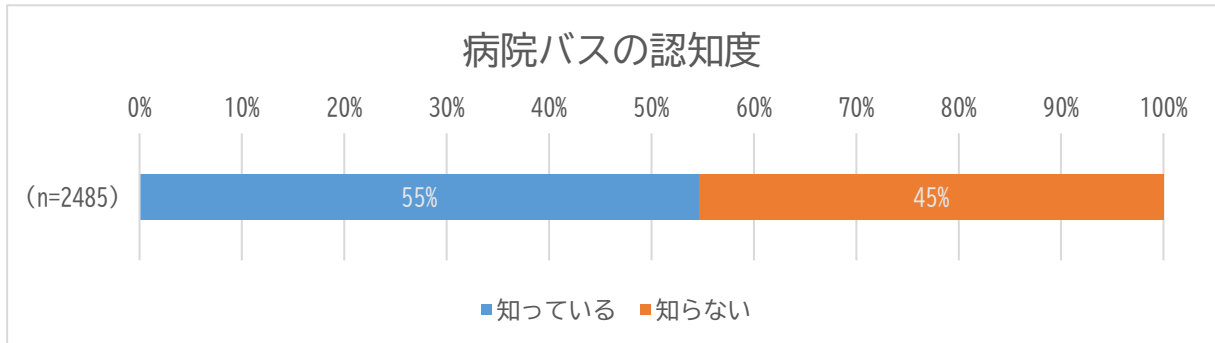


<デマンド乗合タクシーの利用率>

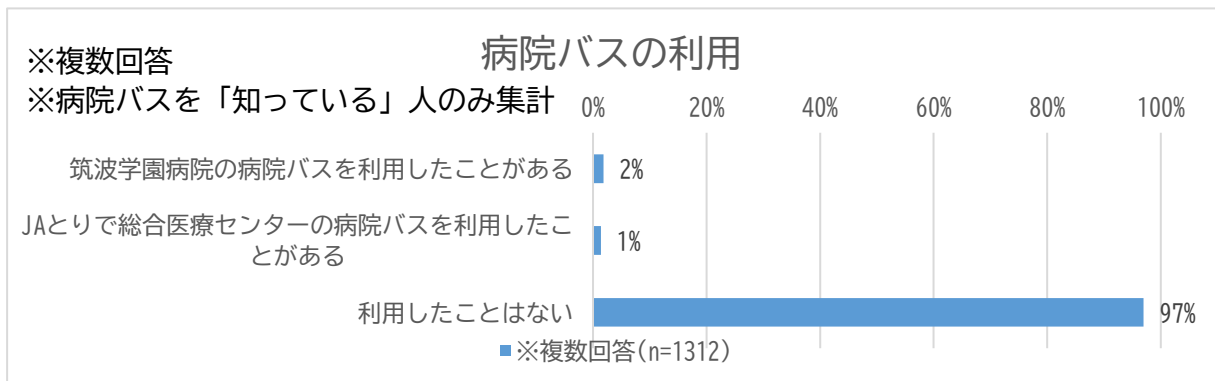


病院バスの認知度は 55%です。病院バスを知っている人のうち、筑波学園病院の病院バスを利用したことがある人は 2%、JAとりで総合医療センターの病院バスを利用したことがある人は 1%です。

<病院バスの認知度>



<病院バスの利用率>



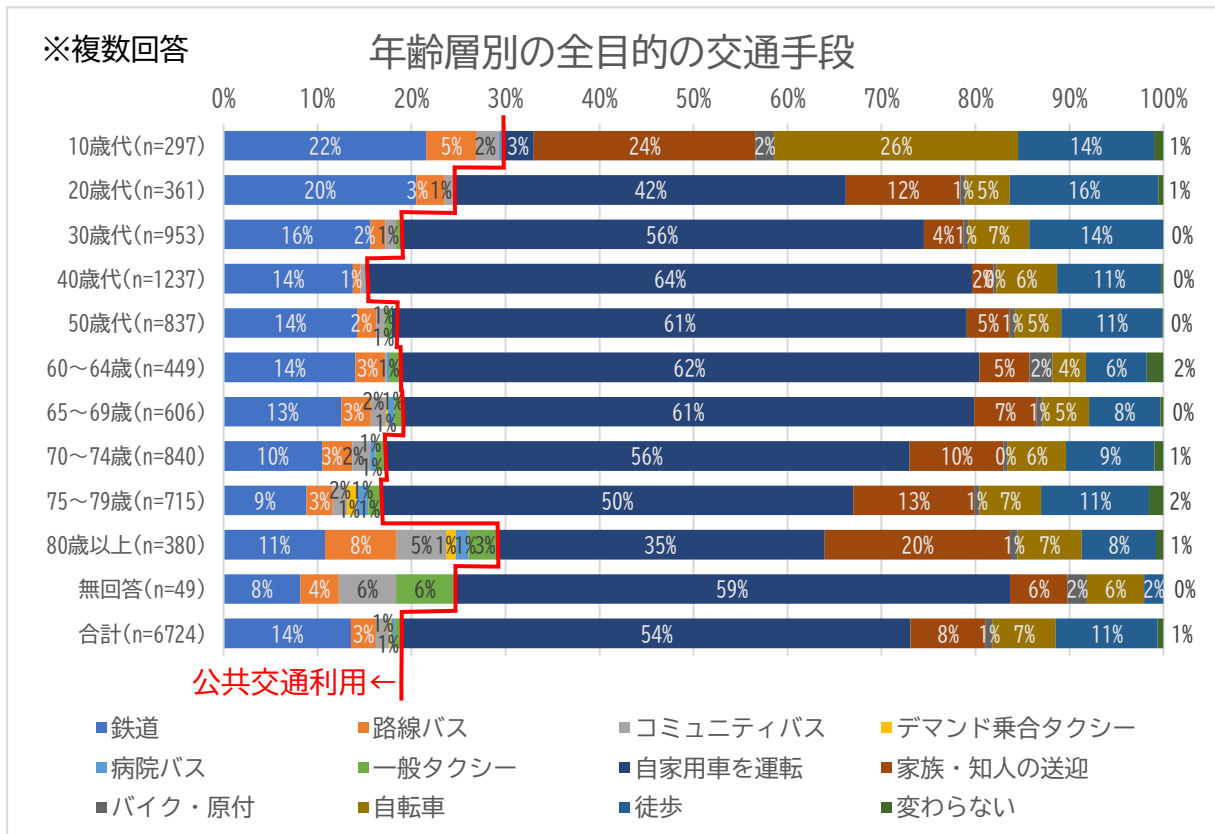
## ②公共交通を利用している人の特性

### ○年齢層別の交通手段

全目的の移動における交通手段は、自家用車を運転して移動する人が 54%と多いです。公共交通(鉄道・路線バス・コミュニティバス・デマンド乗合タクシー・病院バス・一般タクシー)の利用率は19%です。

年齢層別に見ると、公共交通の利用率が高いのは10歳代、20歳代、80歳以上です。

### <年齢層別の公共交通の利用率>

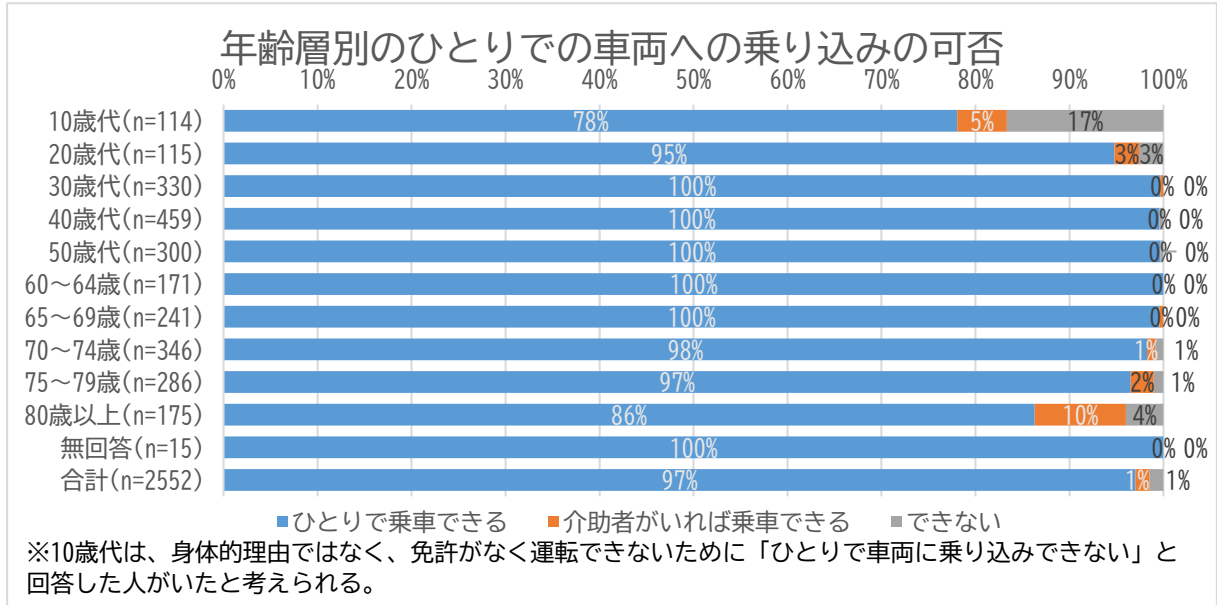


### ③公共交通を利用しにくい人の特性

#### ○ひとりでの車両への乗り込み

ひとりで車両に乗車できない人が80歳以上で増加します。この人たちは公共交通があってもひとりで利用できないということです。

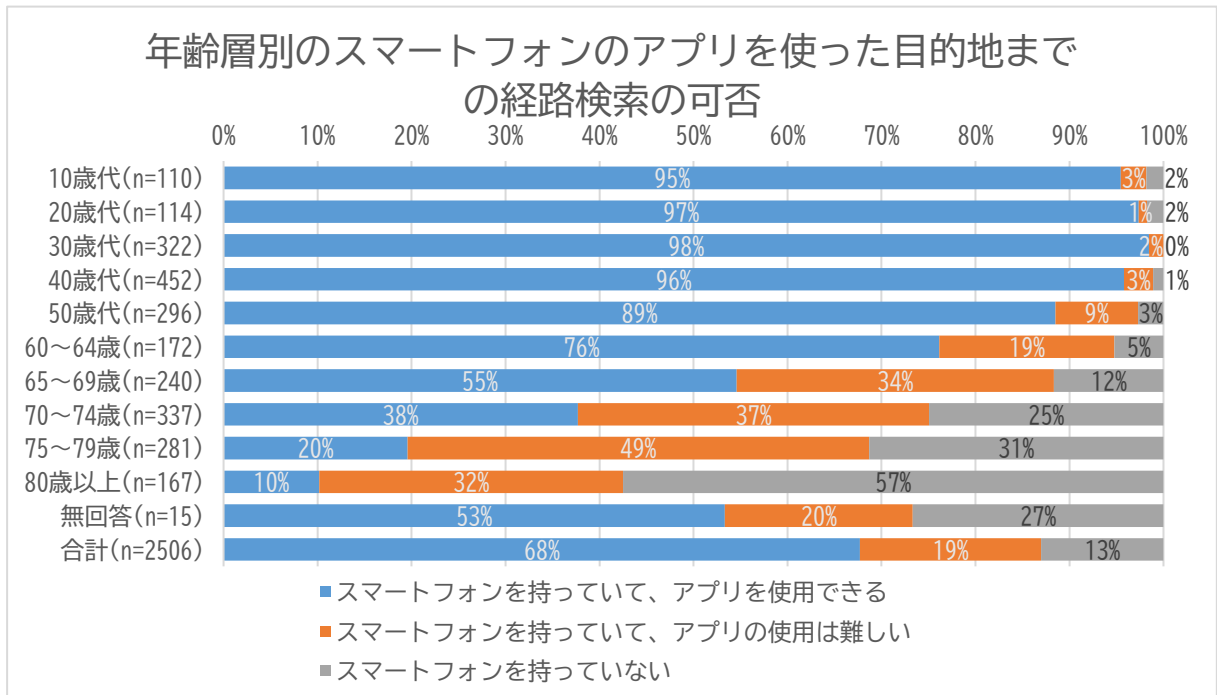
#### <ひとりでの車両への乗り込みの可否>



#### ○スマートフォンのアプリを使った目的地までの経路検索

70歳以上は、スマートフォンのアプリを使った目的地までの経路検索ができない人が半数を超えます。

#### <スマートフォンのアプリを使った目的地までの経路検索の可否>

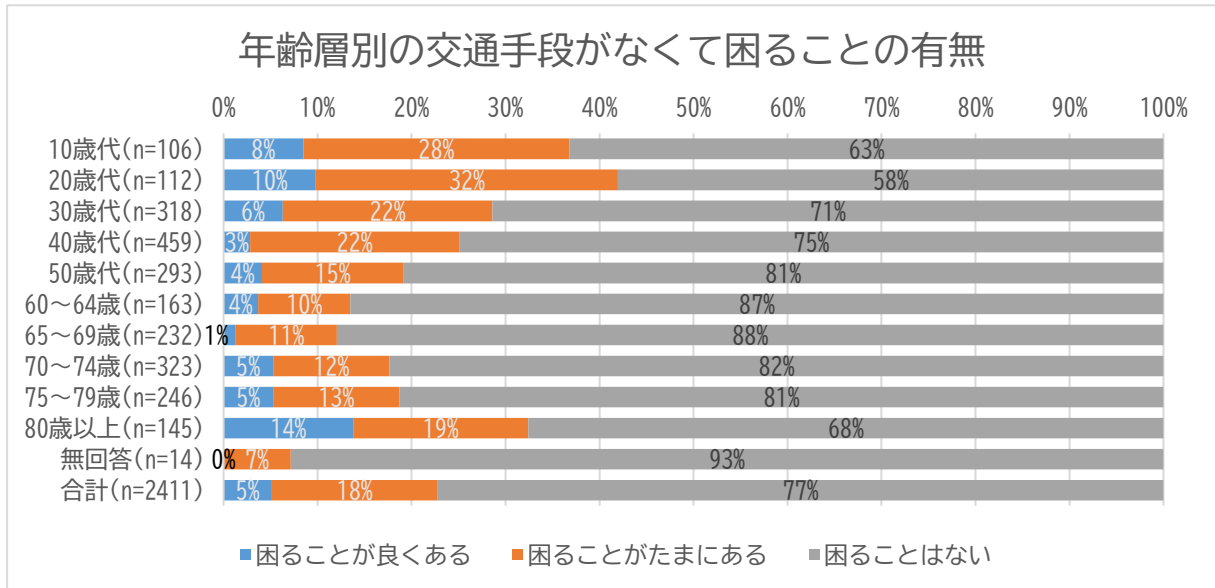


### ④移動に困っている人の移動特性

#### ○移動に困っている人の年齢層

交通手段がなくて困ることが「よくある」・「たまにある」人は合わせて23%です。10歳代、20歳代、80歳以上で3割を超えており、この人たちが利用できる公共交通の必要性が高いと考えられます。

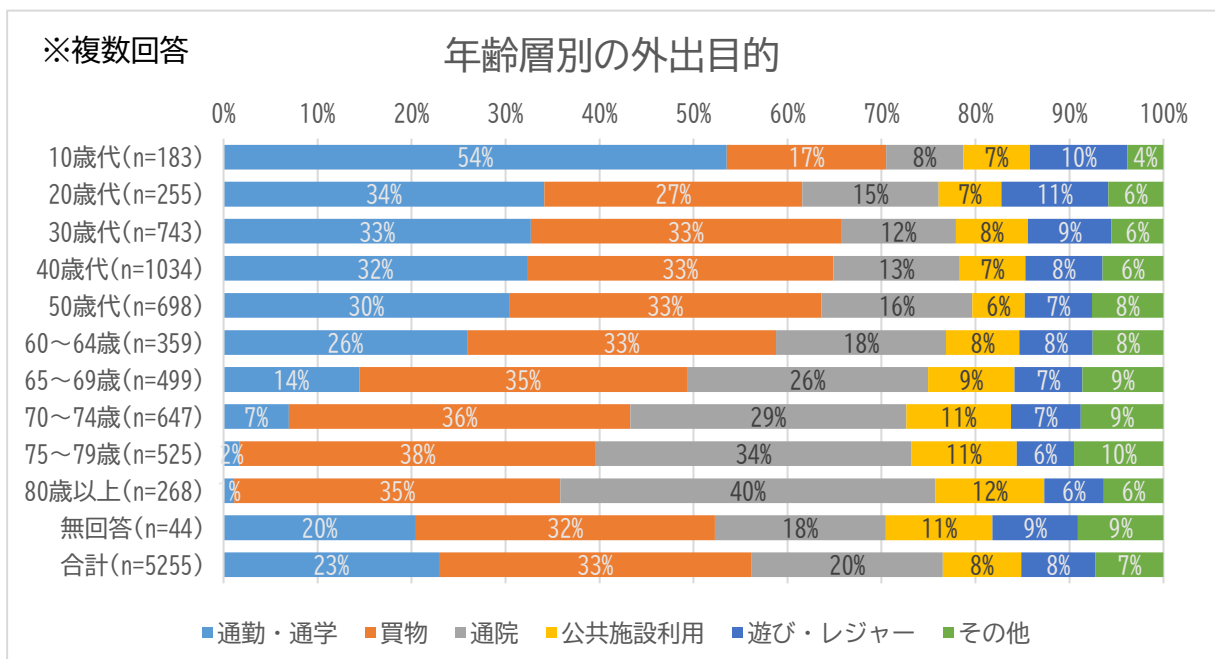
#### <年齢層別の交通手段がなくて困ることの有無>



#### ○外出目的

公共交通の必要性が高いと考えられる、10歳代、20歳代の外出目的は通勤・通学が多く、80歳以上の外出目的は通院、買物が多いです。

#### <年齢層別の外出目的>



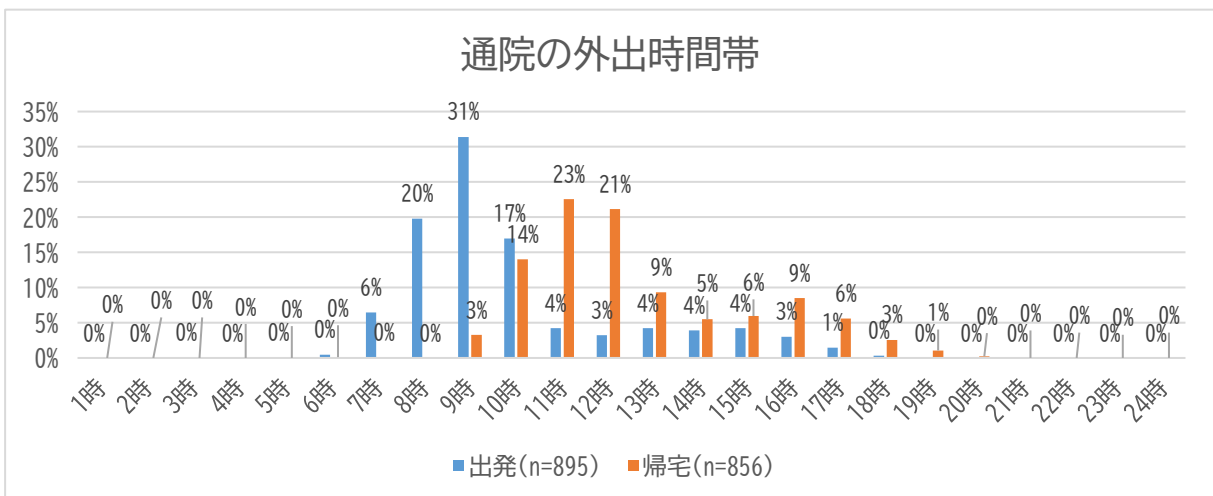
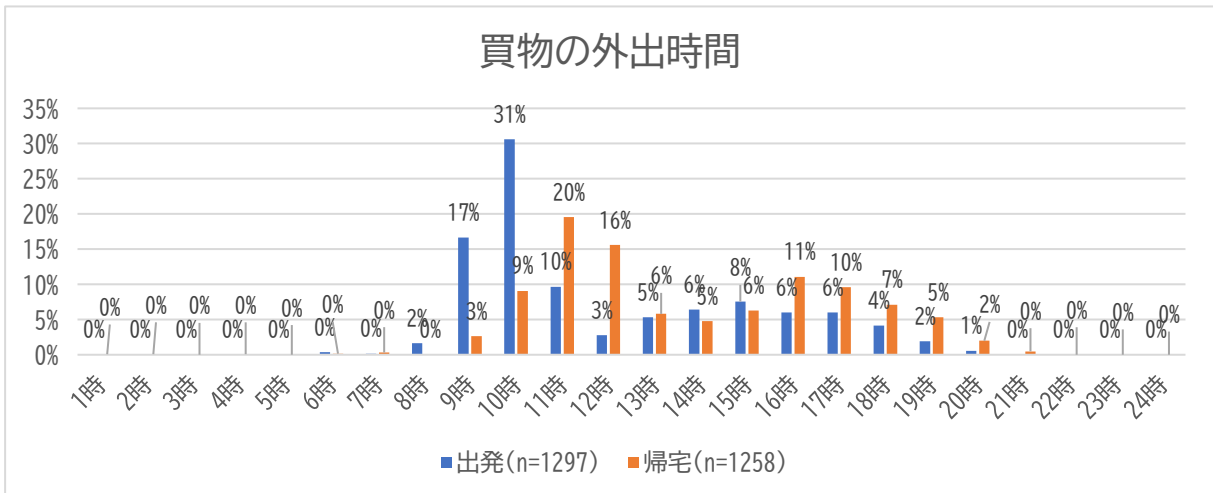
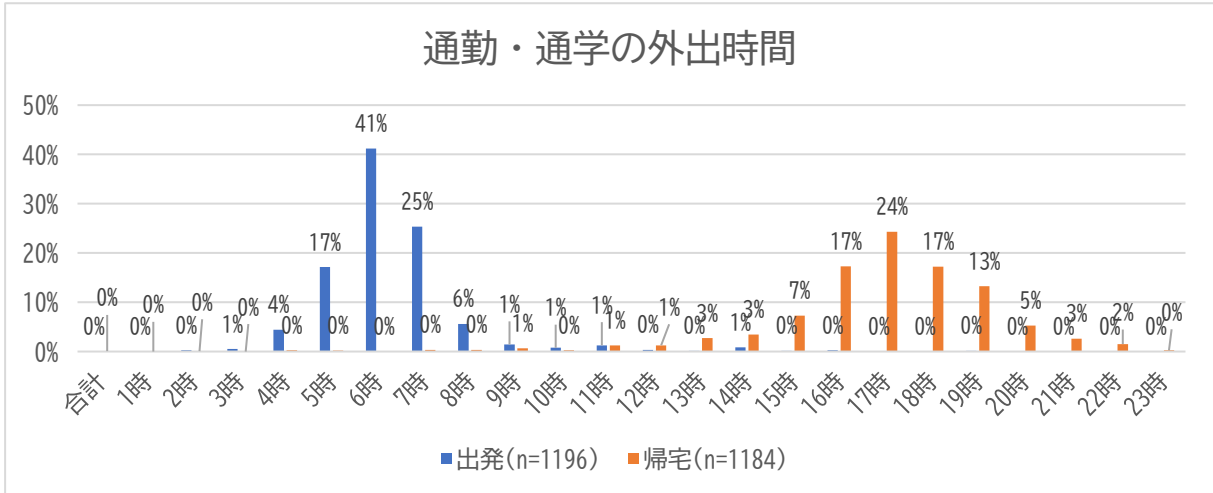
○外出時間帯

通勤・通学の出発時間帯は6時台、帰宅時間帯は17時台が最も多いです。

買物の出発時間帯は10時台、帰宅時間帯は11時台が最も多いです。

通院の出発時間帯は9時台、帰宅時間帯は12時台が最も多いです。

<目的別の外出時間帯>



○公共交通の希望条件

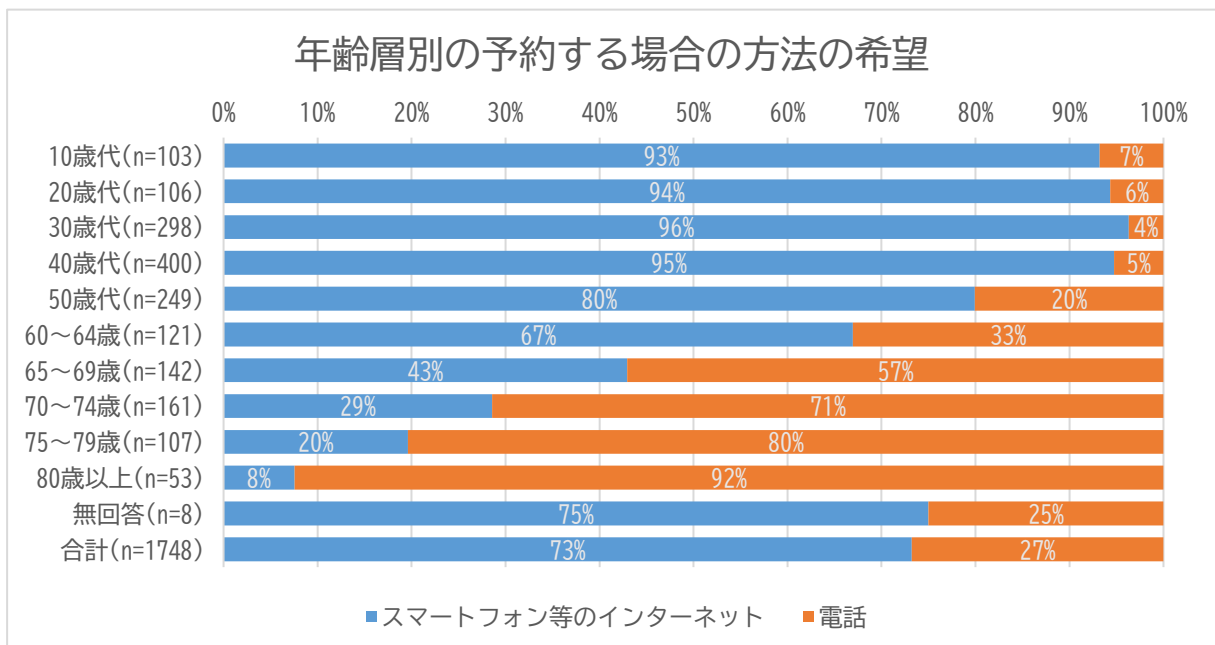
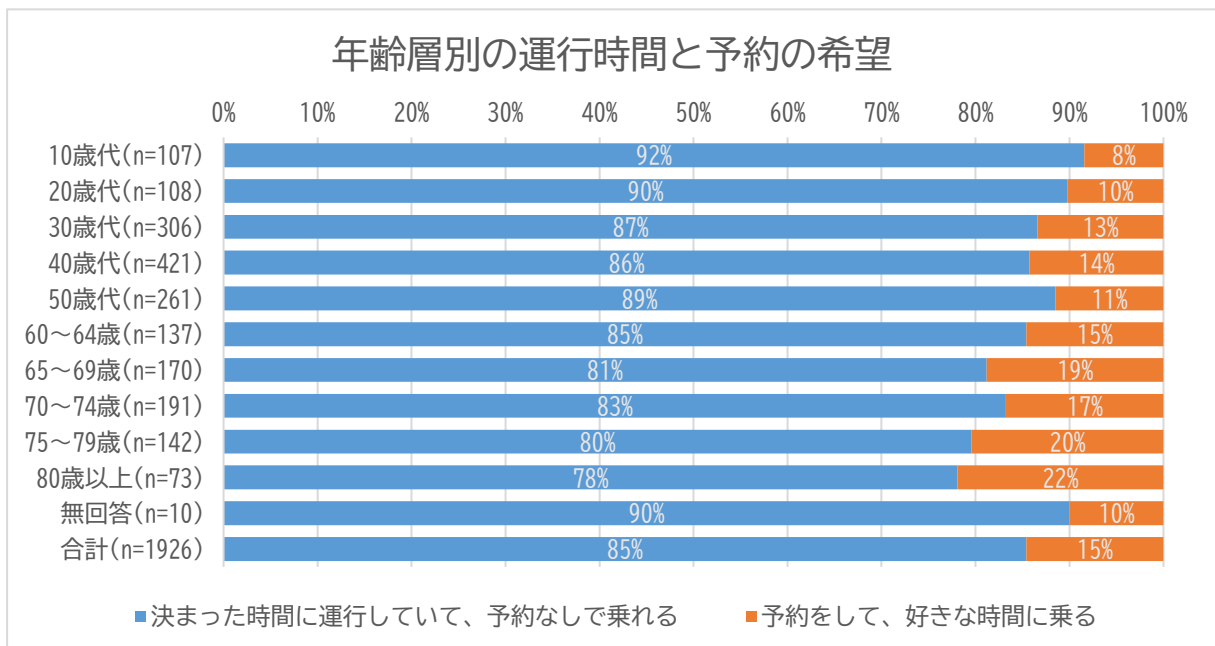
公共交通の運行時間と予約について、各年齢層で「決まった時間に運行していて、予約なしで乗れる」の希望が多かったです。

予約する場合の方法について、64歳以下は「スマートフォン等のインターネットでの予約」の希望が多く、65歳以上は「電話」の希望が多かったです。

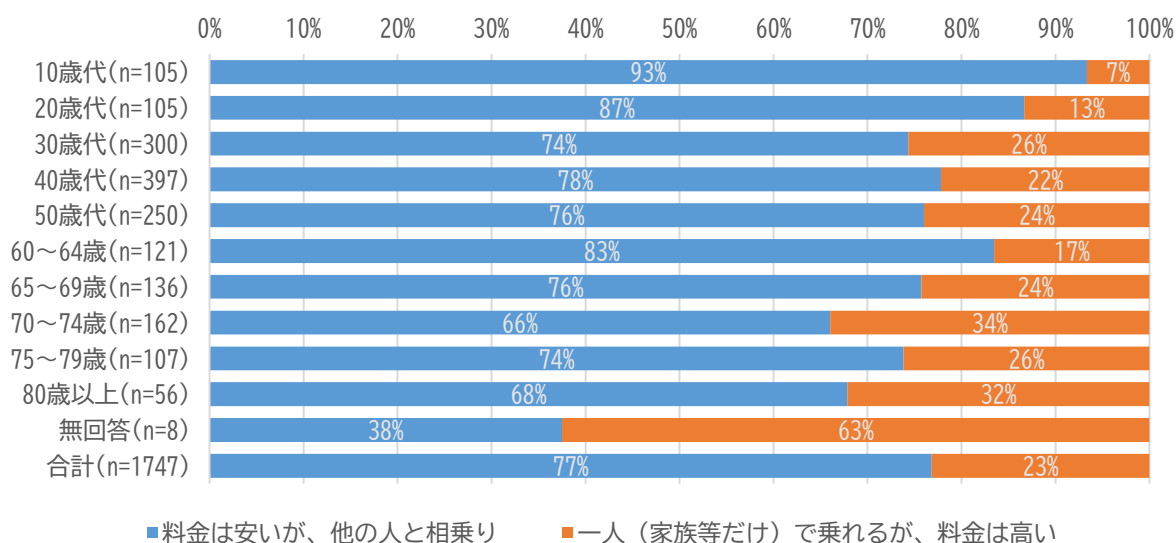
料金と相乗りについて、各年齢層で「料金は安い、他の人と相乗り」の希望が多かったです。

時間の正確さと目的地への近さについて、10歳代から74歳までは「時刻表通りの運行だが、停留所から目的地までは少し歩く」の希望が多く、80歳以上は「目的地の近くまで行けるが遅れることもある」の希望が多く、75～79歳は半々でした。

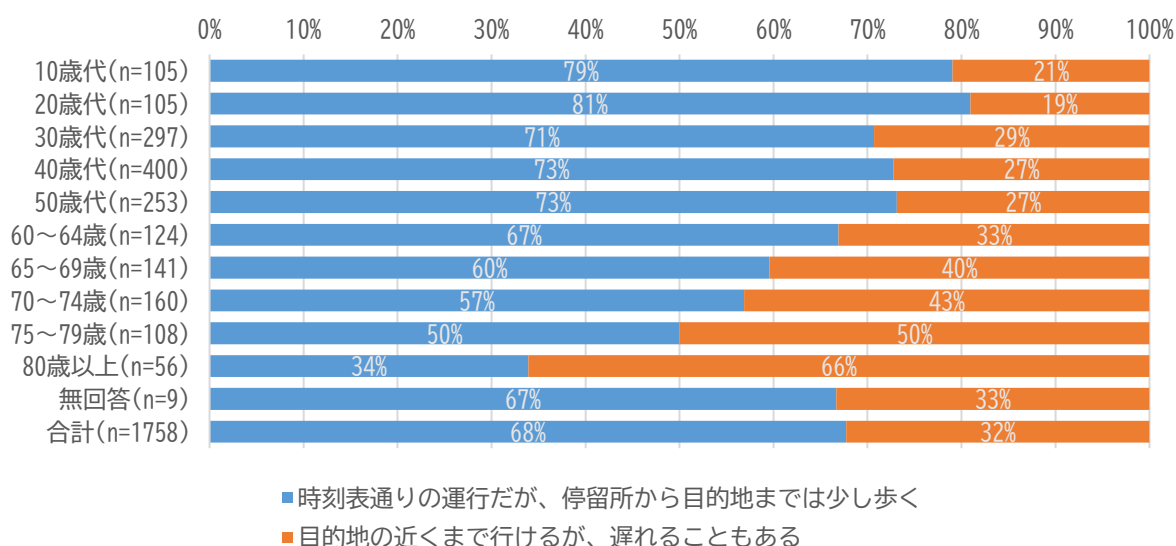
<年齢層別の公共交通の希望条件>



### 年齢層別の料金と相乗りの希望



### 年齢層別の時間の正確さと目的地への近さの希望



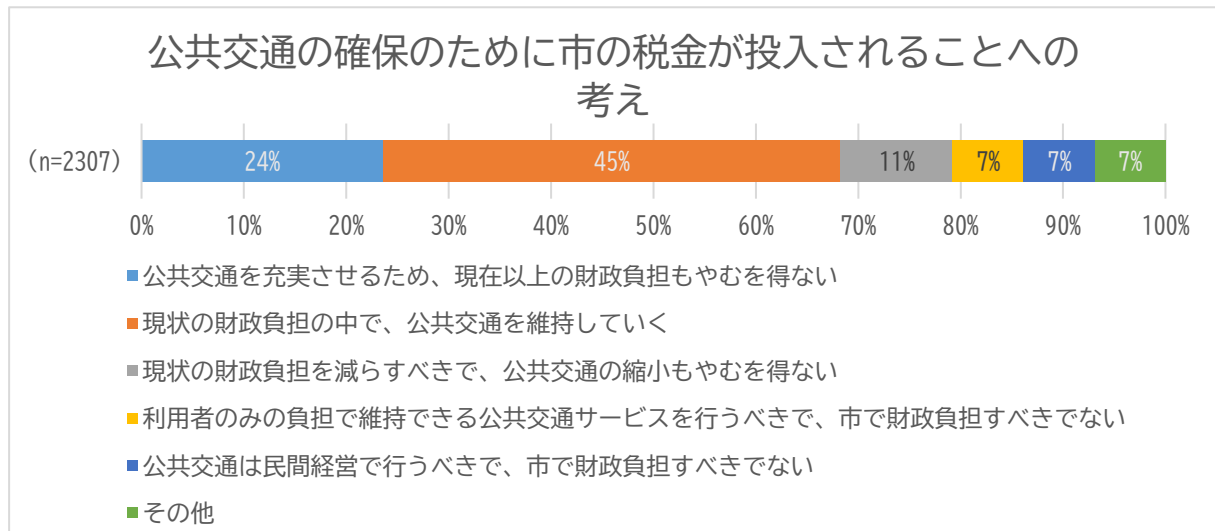


## ⑤市による公共交通の維持確保についての意識

## ○公共交通の維持確保についての意識

「現状の財政負担の中で、公共交通を維持していく」と考える人が 45%で最も多く、次に「公共交通を充実させるため、現在以上の財政負担もやむを得ない」と考える人が 24%で多いです。

## &lt;公共交通の確保のために市の税金が投入されることへの考え&gt;



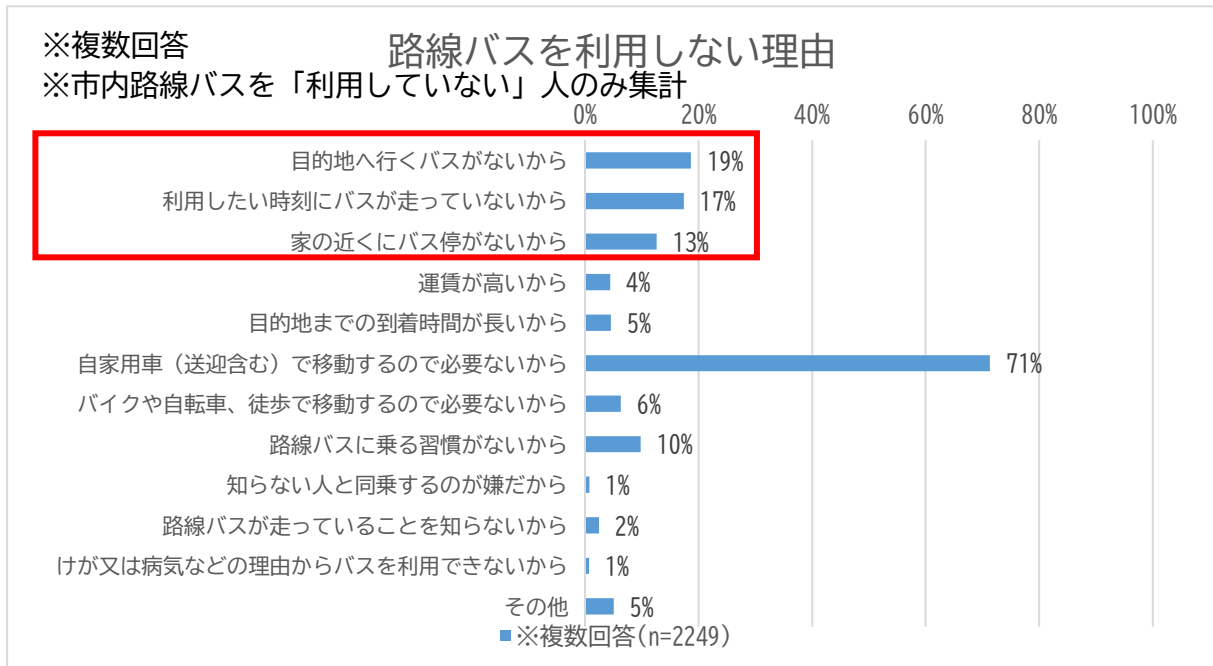
## ⑥改善要望

### ○公共交通を利用しない理由

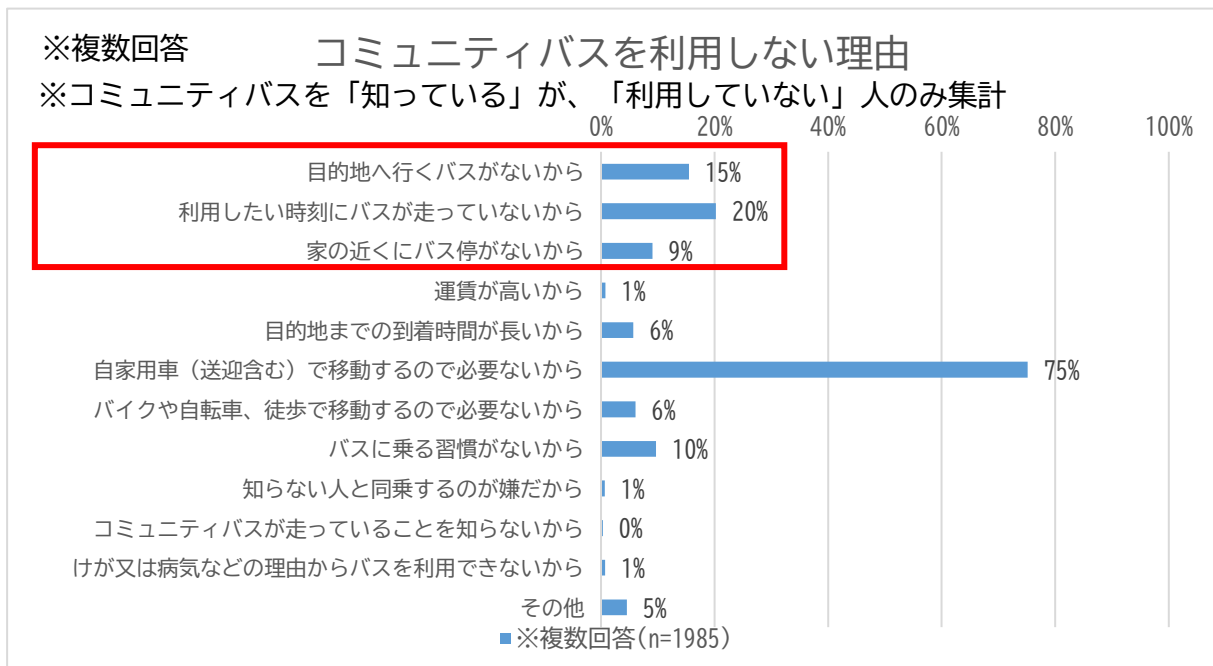
公共交通(路線バス、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー、病院バス)を利用しない理由は、「自家用車(送迎含む)で移動するので必要ないから」が約7割です。

路線バスとコミュニティバスでは、利用しない理由として、「目的地へ行くバスがないから」、「利用したい時刻にバスが走っていないから」、「家の近くにバス停がないから」といったことが多く挙げられています。

#### <路線バスを利用しない理由>

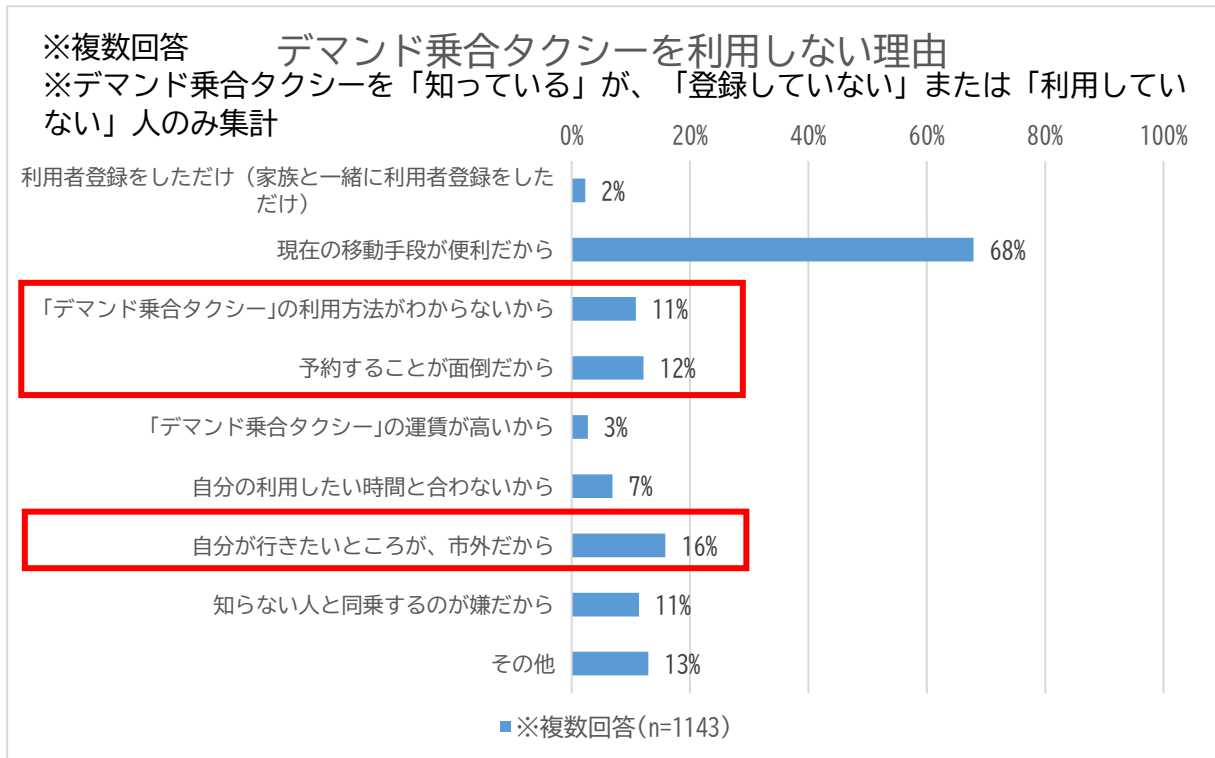


#### <コミュニティバスを利用しない理由>



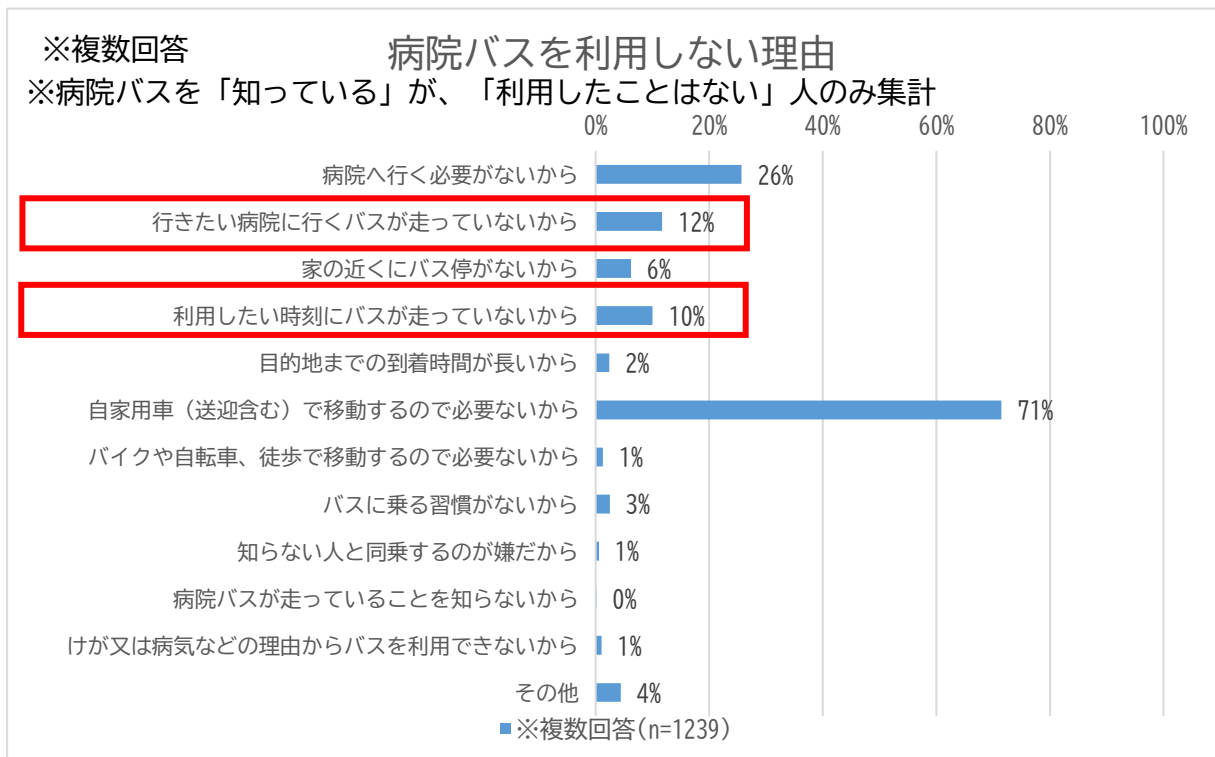
デマンド乗合タクシーを利用しない理由は、「自分が行きたいところが、市外だから」、「予約することが面倒だから」、「利用方法がわからないから」といったことが多く挙げられています。

<デマンド乗合タクシーを利用しない理由>



病院バスを利用しない理由は、「行きたい病院に行くバスが走っていないから」、「利用したい時刻にバスが走っていないから」といったことが多く挙げられています。

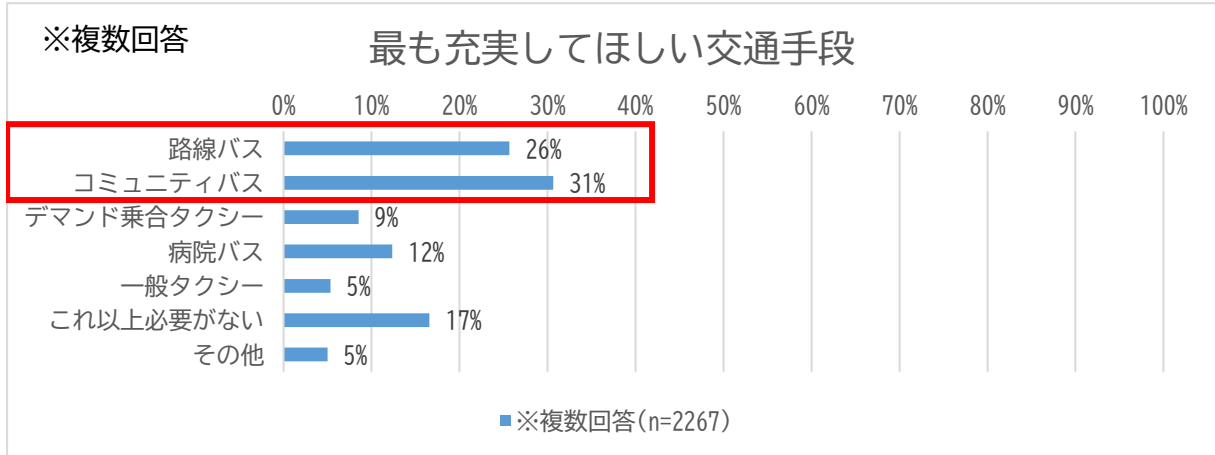
<病院バスを利用しない理由>



○交通手段に関する要望

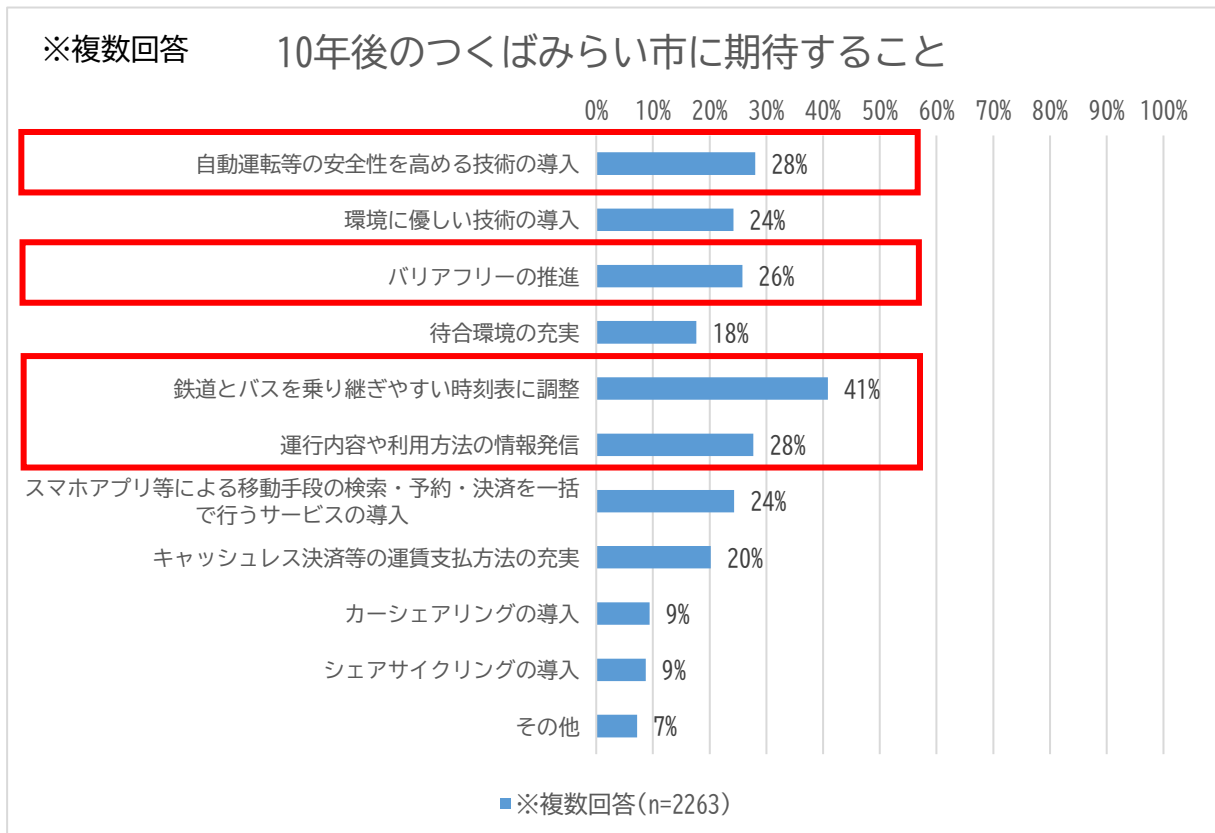
最も充実してほしい交通手段として、コミュニティバスが31%、路線バスが26%の人に挙げられました。

<最も充実してほしい交通手段>



10年後のつくばみらい市に期待することとして、「鉄道とバスを乗り継ぎやすい時刻表に調整」、「自動運転等の安全性を高める技術の導入」、「運行内容や利用方法の情報発信」、「バリアフリーの推進」が多く挙げられました。

<10年後のつくばみらい市に期待すること>



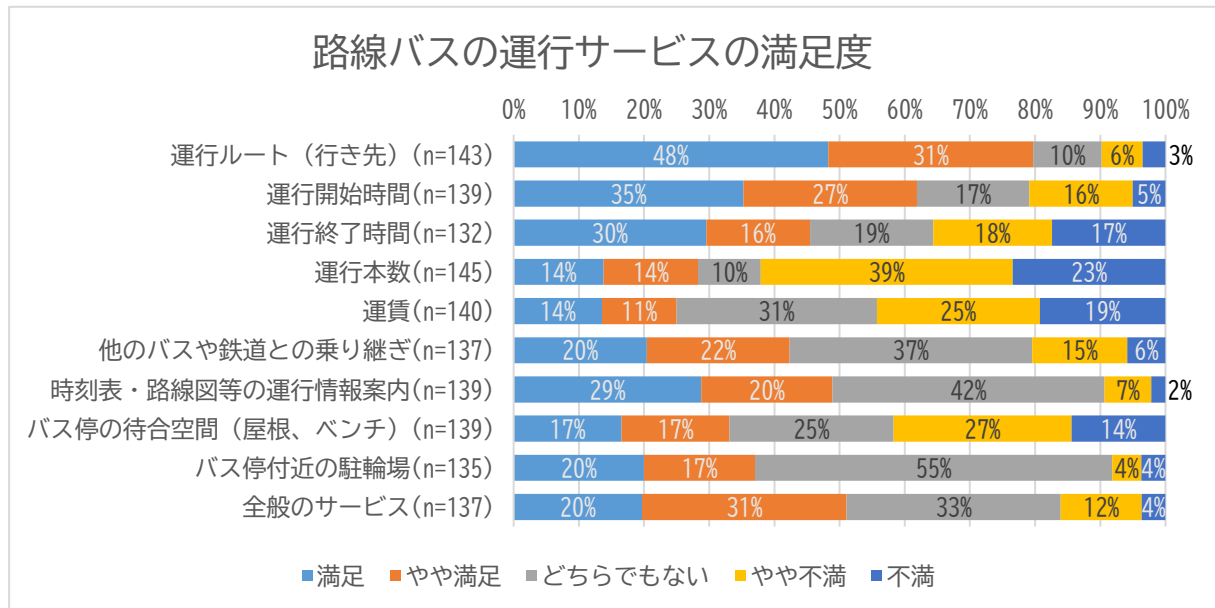
(2) 利用者アンケートの結果

①利用者の満足度

○公共交通の運行サービスの満足度

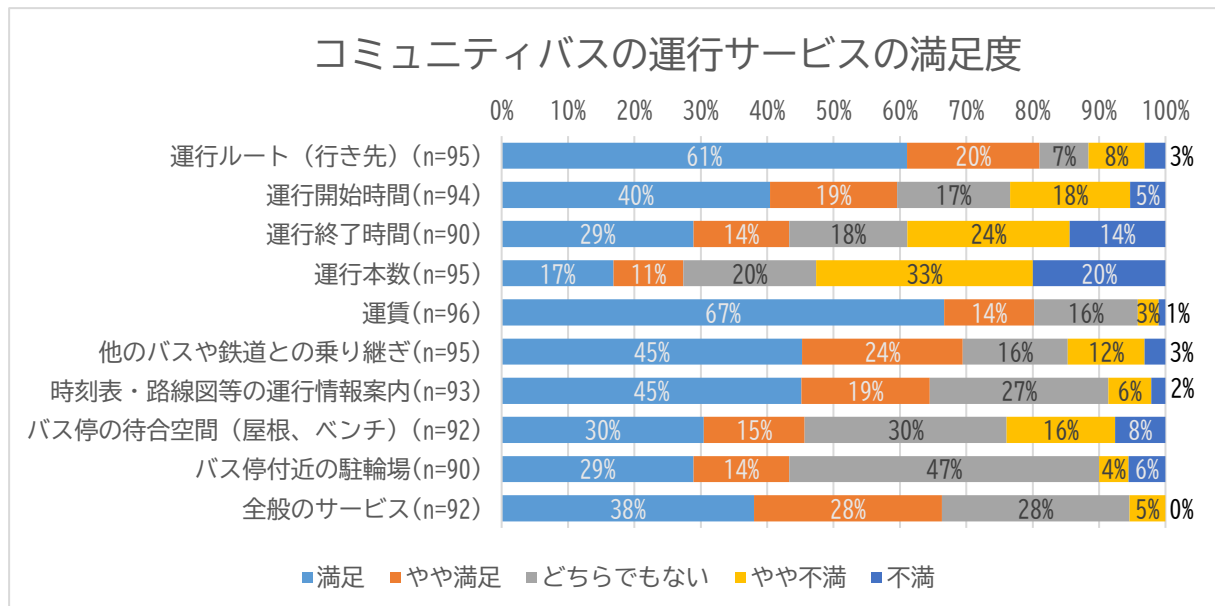
路線バスの運行サービスの満足度は、運行ルート(行き先)、運行開始時間の満足度が高く、運賃、運行本数の満足度が低いです。

<路線バスの運行サービスの満足度>



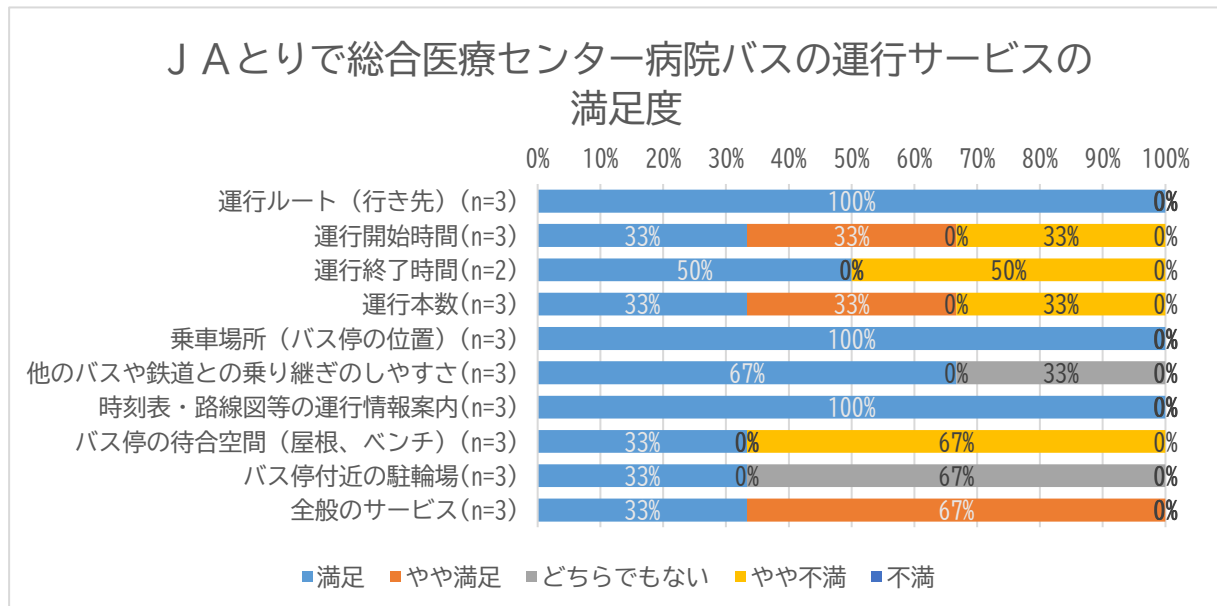
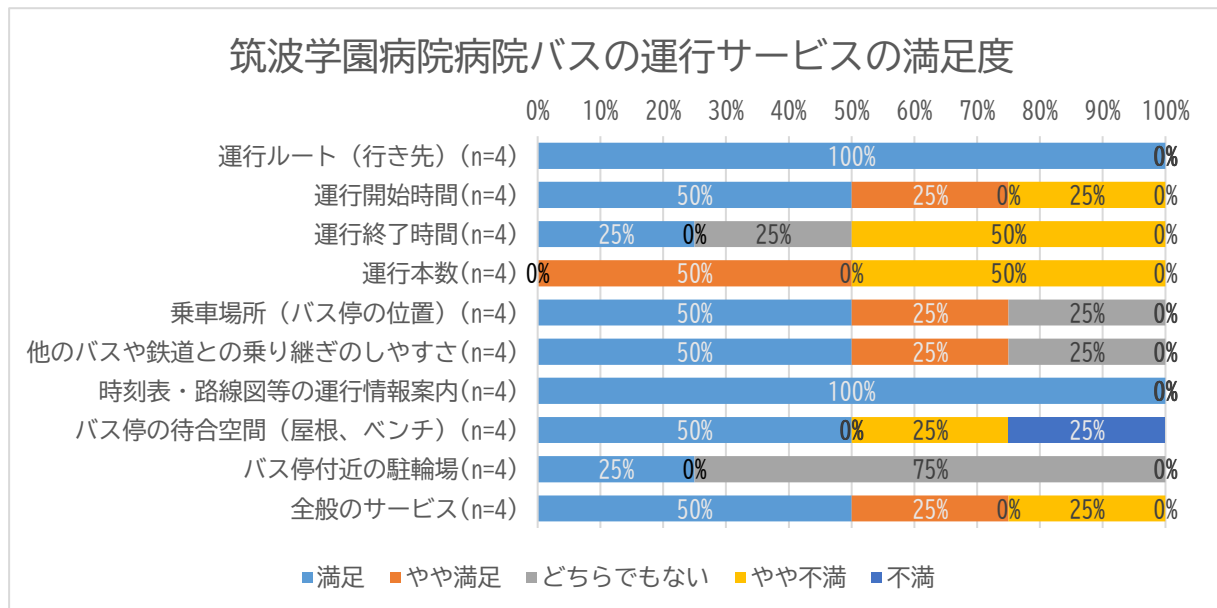
コミュニティバスの運行サービスの満足度は、運行ルート(行き先)、運賃、他のバスや鉄道との乗り継ぎの満足度が高く、運行本数の満足度が低いです。

<コミュニティバスの運行サービスの満足度>



筑波学園病院の病院バス全般の運行サービスの満足度は 75%、JAとりで総合医療センターの病院バス全般の運行サービスの満足度は 100%と高いです。

<病院バスの運行サービスの満足度>

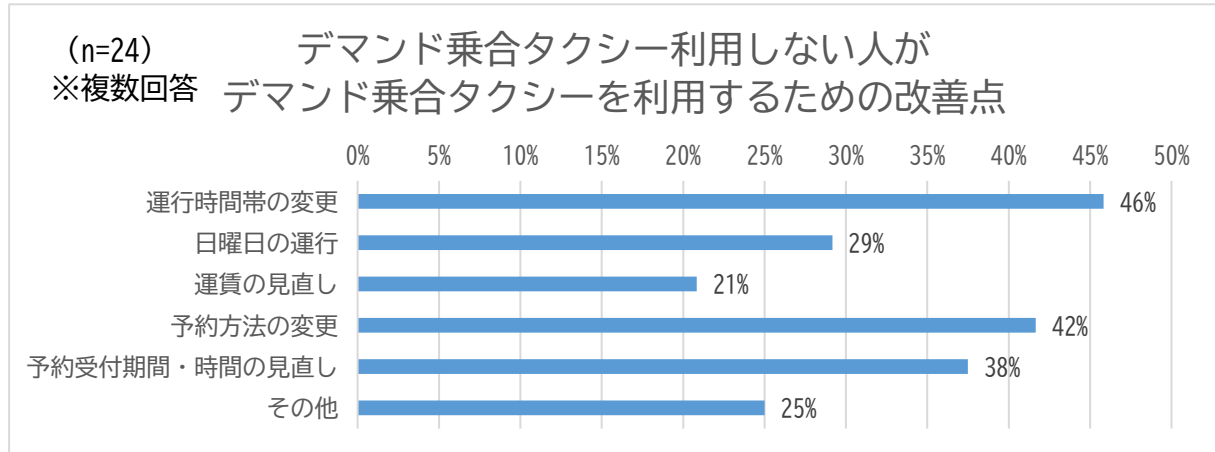


## ②改善要望

## ○デマンド乗合タクシーに関するニーズ

デマンド乗合タクシーを利用しない人がデマンド乗合タクシーを利用ようになるための改善点は、運行時間帯の変更が 46%、予約方法の変更が 42%、予約受付期間・時間の見直しが 38%と多いです。

<デマンド乗合タクシーを利用するための改善点>



## 第3章 公共交通に関わる課題

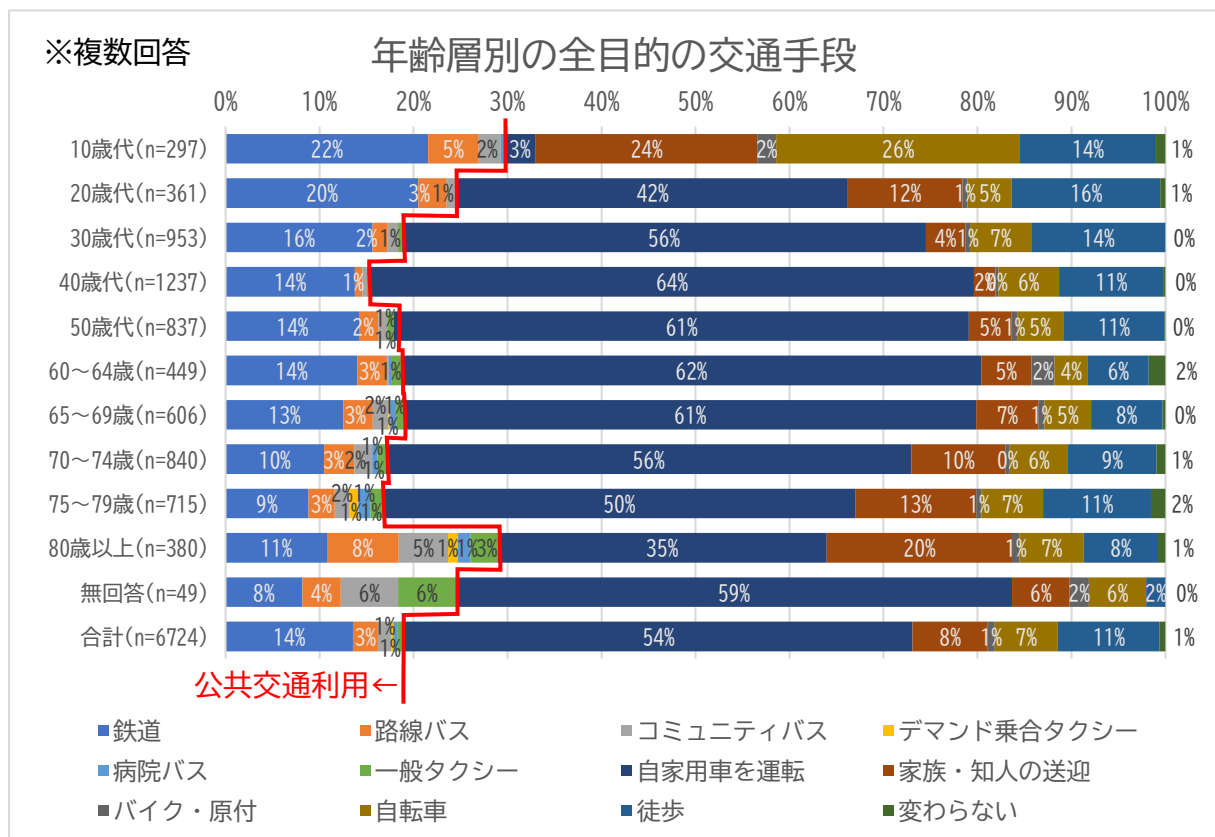
### 課題1 公共交通のターゲットの明確化

路線バスの利用者数は微減傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により2020年以降、大幅に減少しています。コミュニティバスは、2019年度より車両数を増やしルート再編を行ったことを要因として利用者数は増加しています。デマンド乗合タクシーの利用者数は、増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で近年は減少しています。

市民アンケートによると、本市では30歳代～80歳以上の年齢層で自家用車の利用が多く、公共交通の利用が少ないことを踏まえると、全ての市民に公共交通の利用が見込まれわけではないと考えられます。比較的公共交通利用が多いのは、10～20歳代と80歳以上の年齢層です。

公共交通の利用者数を増やすことが難しい中、地域特性や市民のニーズを踏まえて、年齢層、目的地(行先)等のターゲットを定め、集中して施策を実施することが必要です。

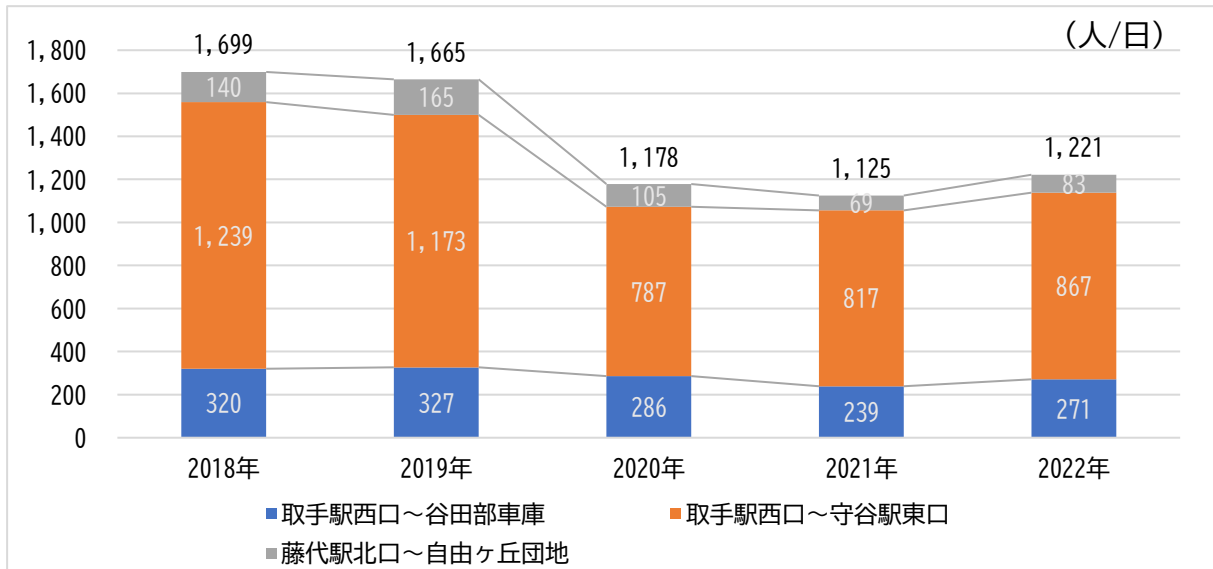
#### <年齢階層別の公共交通の利用率>



資料：2022年公共交通に関する市民アンケート調査

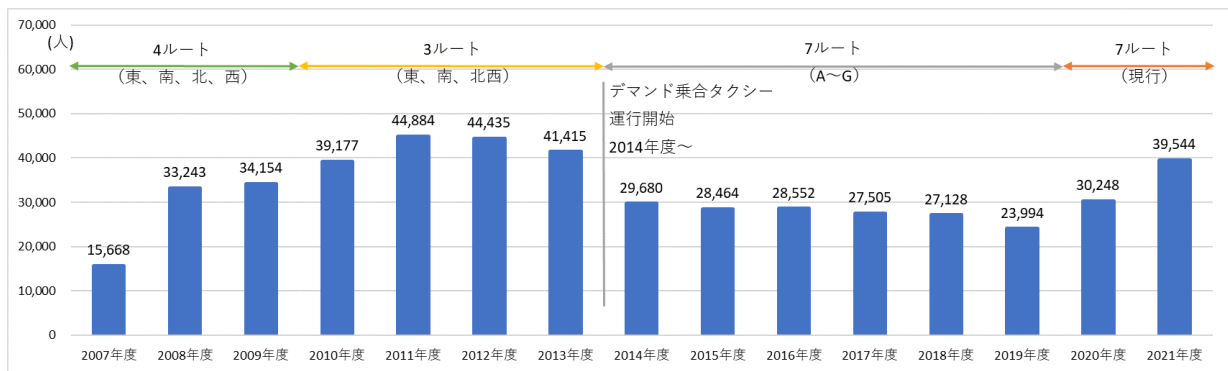


＜市内路線バスの年別利用者数の推移＞



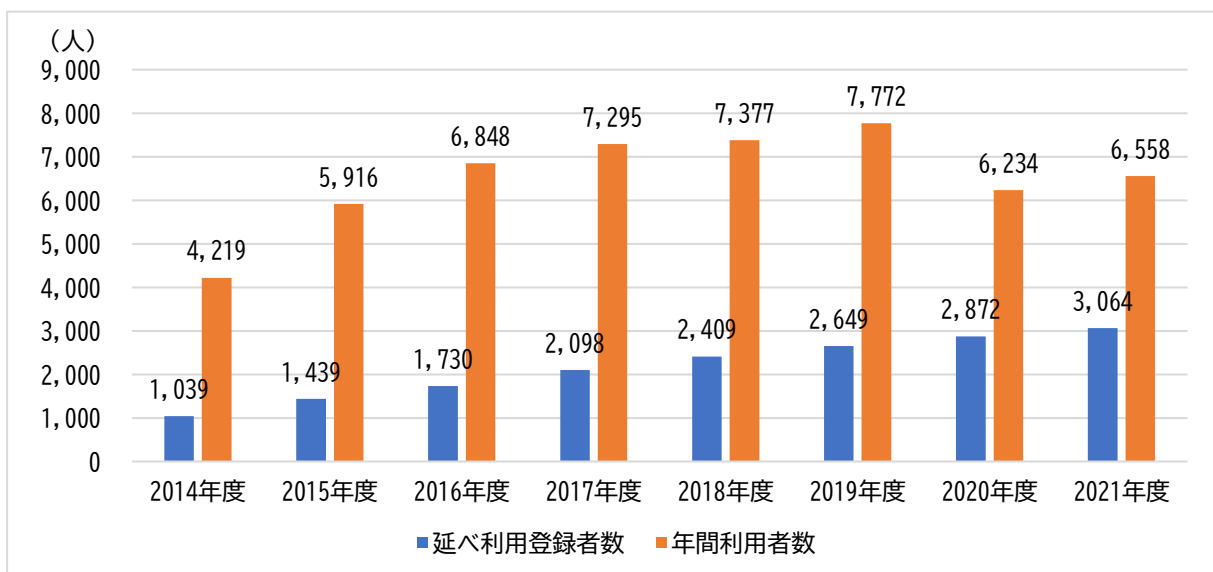
資料：関東鉄道株式会社資料

＜コミュニティバスの年別利用者数の推移＞



資料：つくばみらい市資料

＜デマンド乗合タクシーの年別利用者数の推移＞



資料：つくばみらい市資料

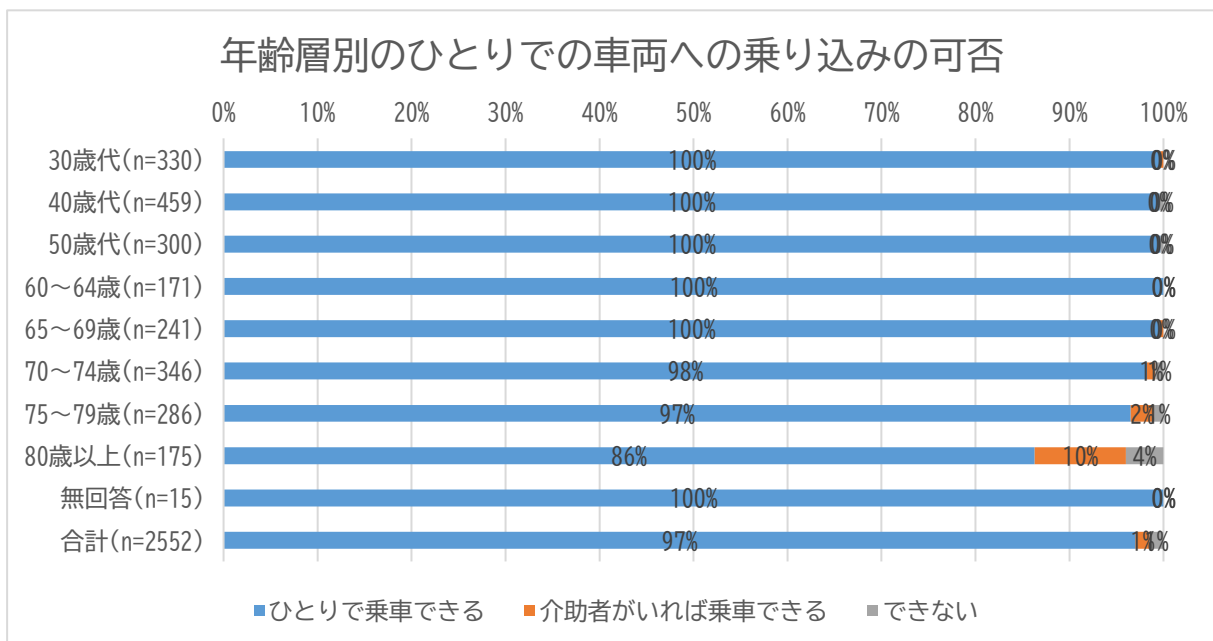
課題2 きめ細かなニーズへの対応

市民アンケートによると、80歳以上の市民は乗車が困難であることや介助が必要になる方が、全体の14%となっています。これは停留所が近隣にあっても、定時定路線型の公共交通(バス等)を利用できないことを意味しています。

人口推計によると、75歳以上の人口割合は、将来に向けて増加することが予測されています。

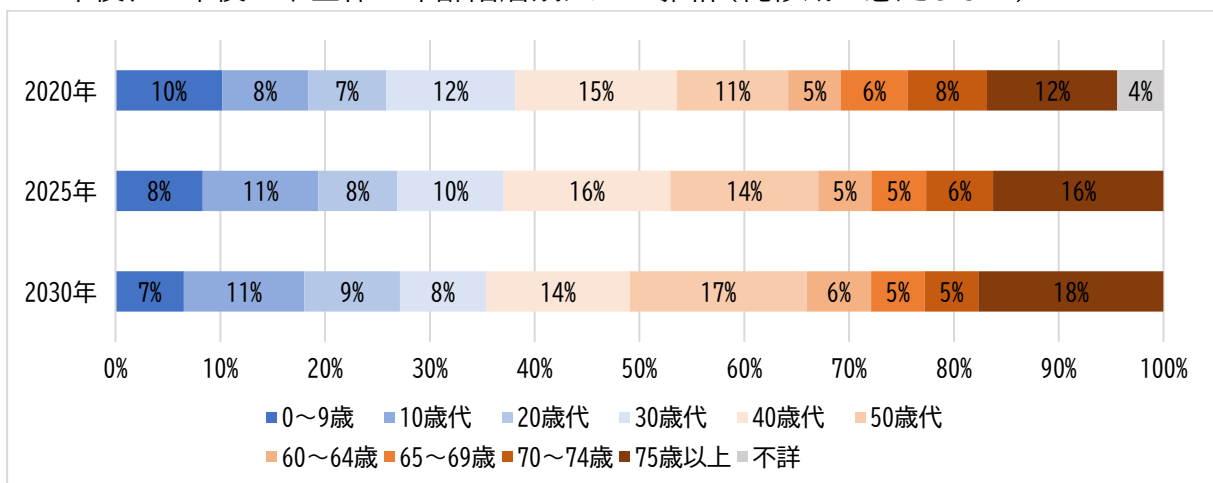
定時定路線に限らず、市民のニーズや身体的特性をきめ細かく反映し、多様な移動サービスを組み合わせた交通体系をつくる必要があります。

<30歳代以上の身体的な理由で定時定路線型公共交通(バス)の利用が困難な人の割合>



資料：2022年公共交通に関する市民アンケート調査

<5年後、10年後の市全体の年齢階層別人口の推計(純移動を想定しない)>



注：国勢調査の結果より、国立社会保障・人口問題研究所の係数を活用して、コーホート要因法を用いて推計。純移動は転出入を意味し、純移動は想定しない推計とした。

課題3 地域特性への対応

市内の地区区分ごとに見ると、若い世代の人口が増え、都市機能が整備されつつあるみらい平地区、開発されてから一定の期間を経過した小絹地区や谷井田地区は、一定の人口密度があります。一方で、その他の地区は、古くから集落が形成されてきた地区であり、人口密度が低い状況です。また、福岡、谷原、東、豊、三島地区では75歳以上の人口割合が20%を超え、高齢者が多い状況で、今後もこの傾向が一層進む可能性があります。市民アンケートでは、高齢になると(80歳以上が顕著であった)バス停が近隣にあっても身体的な理由で利用できない人の割合が高いので、これらの地区では、バスとは異なる公共交通のニーズが高くなる可能性があります。

市民アンケートによると、それぞれの地区において、移動について困っている年齢層は異なることから、地区ごとに移動サービスをきめ細かく検討していく必要があります。

<11地区別の特性>

**小絹**  
人口密度 12.2人/ha  
75歳以上の割合 10%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
39%	17%	10%	23%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・通学  
外出時間帯 朝夕  
予約有無 無し希望  
スマホ ○ 相乗り意向 ○

**十和**  
人口密度 1.9人/ha  
75歳以上の割合 16%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
-	10%	0%	6%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・買物  
外出時間帯 朝夕・日中  
予約有無 無し希望  
スマホ ○ 相乗り意向 ○

地区の特性の整理

- ・人口密度が高いと定時定路線型公共交通の成立可能性あり
  - ・75歳以上の人口が多いと身体的に定時定路線の利用ができない人の割合が増える
  - ・困っている年齢層は、市民アンケート結果の移動に困ったことがある人の割合(3割以上、又は、最も困っている年齢層を抽出)回答数が0もしくは1票であった地区別年齢層については「-」と表記。
  - ・困っている人の特性を整理
- 移動目的は、困っている年齢層の外出目的の想定  
外出時間帯は、外出目的から想定  
予約有無は、予約なしの公共交通を希望か否か  
(全年齢層で予約無しを希望)

スマホは、公共交通の予約でスマホを使う方が多い年齢層  
相乗り意向は、相乗りの許容(全年齢層で予約無しを希望)

**福岡**  
人口密度 2.4人/ha  
75歳以上の割合 20%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
40%	27%	4%	22%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・通学  
外出時間帯 朝夕  
予約有無 無し希望  
スマホ ○ 相乗り意向 ○

**みらい平**  
人口密度 54.6人/ha  
75歳以上の割合 3%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
31%	29%	20%	39%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・通学・通院・買物  
外出時間帯 朝夕・日中  
予約有無 無し希望  
スマホ ○× 相乗り意向 ○

**谷原**  
人口密度 2.4人/ha  
75歳以上の割合 22%  
年代別困っている人の割合

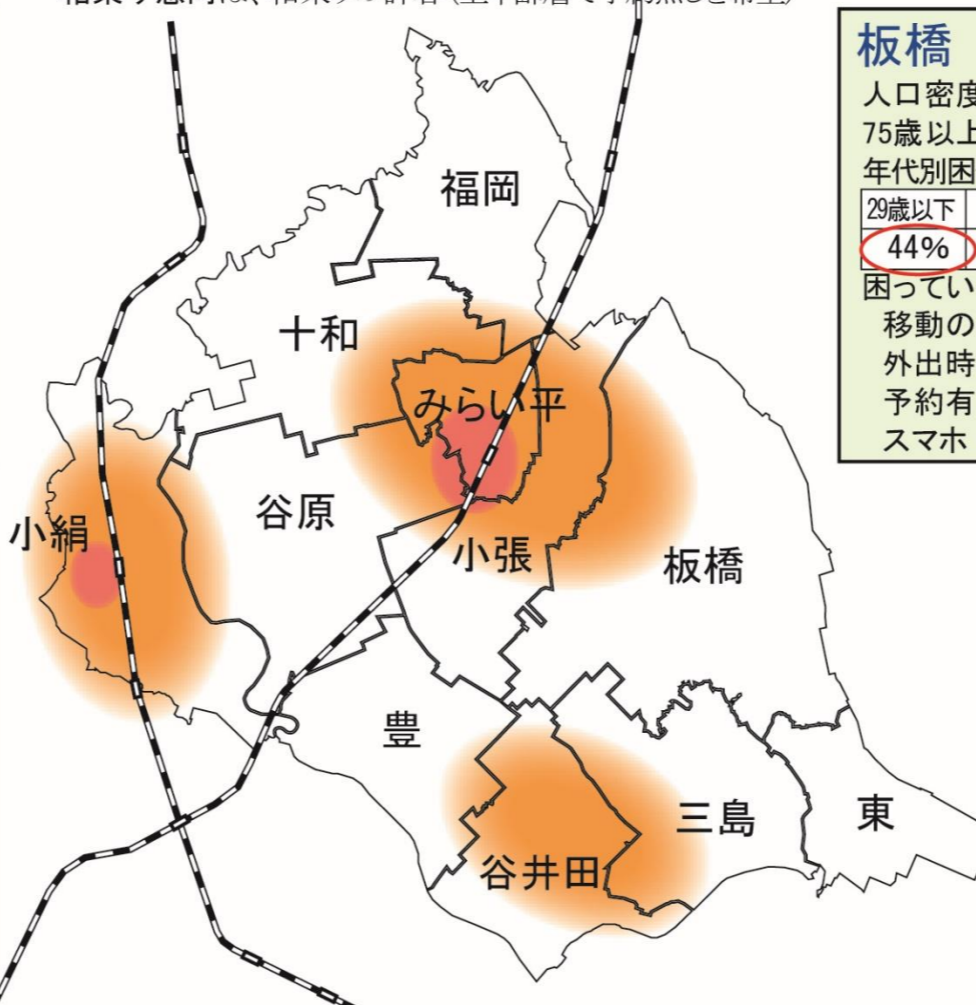
29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
50%	16%	8%	23%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・通学  
外出時間帯 朝夕  
予約有無 無し希望  
スマホ ○ 相乗り意向 ○

**小張**  
人口密度 3.1人/ha  
75歳以上の割合 17%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
10%	14%	12%	35%

困っている人の特性  
移動の目的 通院・買物  
外出時間帯 日中  
予約有無 無し希望  
スマホ × 相乗り意向 ○



**板橋**  
人口密度 5.0人/ha  
75歳以上の割合 16%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
44%	18%	23%	21%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・通学  
外出時間帯 朝夕  
予約有無 無し希望  
スマホ ○ 相乗り意向 ○

**東**  
人口密度 2.4人/ha  
75歳以上の割合 20%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
-	30%	23%	13%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・買物  
外出時間帯 朝夕・日中  
予約有無 無し希望  
スマホ ○ 相乗り意向 ○

**豊**  
人口密度 3.8人/ha  
75歳以上の割合 22%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
75%	15%	25%	24%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・通学  
外出時間帯 朝夕  
予約有無 無し希望  
スマホ ○ 相乗り意向 ○

**谷井田**  
人口密度 10.5人/ha  
75歳以上の割合 18%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
72%	22%	17%	26%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・通学  
外出時間帯 朝夕  
予約有無 無し希望  
スマホ ○ 相乗り意向 ○

**三島**  
人口密度 2.7人/ha  
75歳以上の割合 22%  
年代別困っている人の割合

29歳以下	30~64歳	65~74歳	75歳以上
44%	8%	17%	20%

困っている人の特性  
移動の目的 通勤・通学  
外出時間帯 朝夕  
予約有無 無し希望  
スマホ ○ 相乗り意向 ○

課題4 人にあった移動サービスの提供

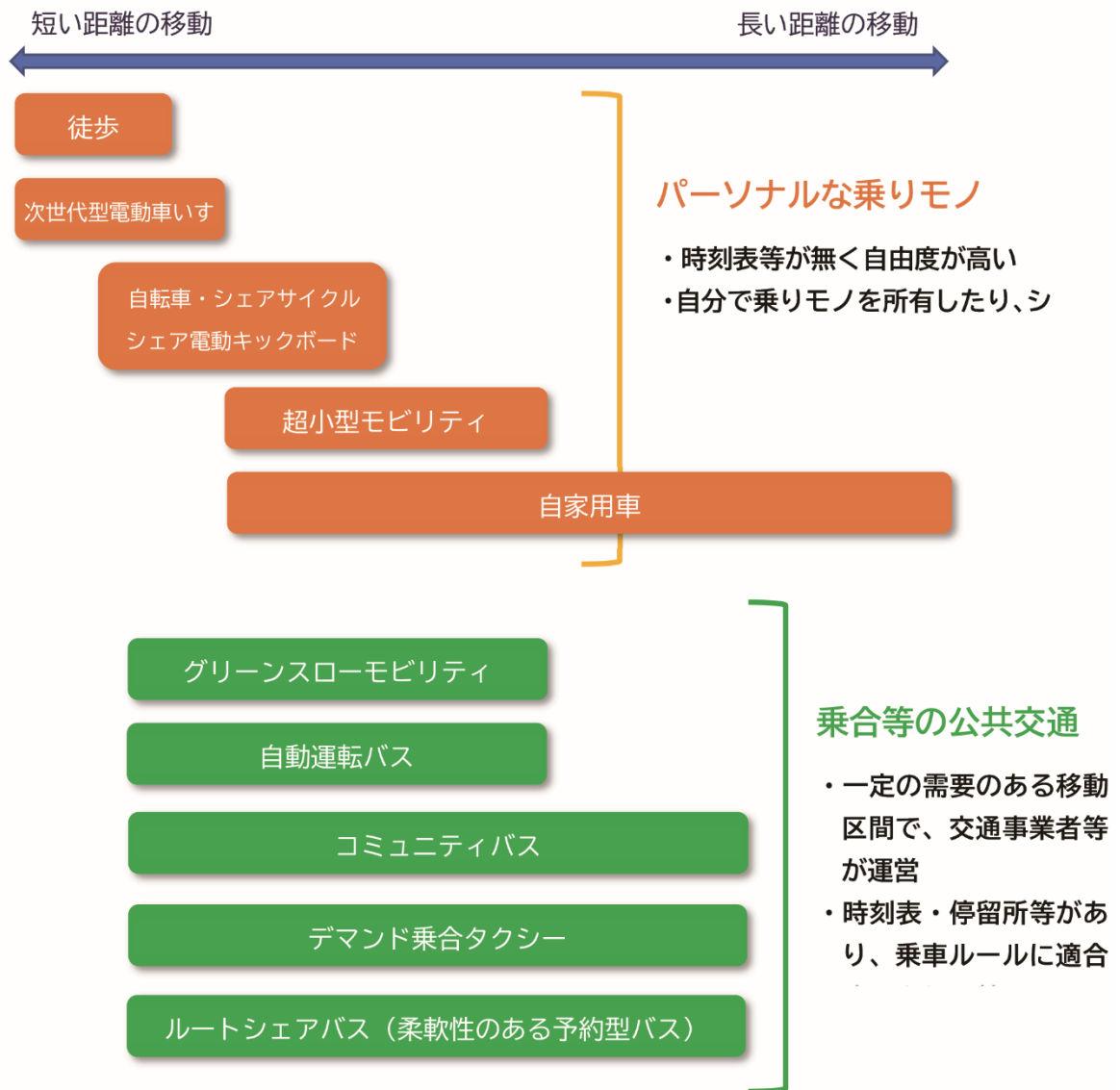
本市では、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー、一般タクシー等の公共交通が運行されてきました。

一方で、近年、技術の進展や規制緩和により、全国で様々な交通サービスが生まれ、提供されています。

本市においては、先に示したとおり、年齢や地域の特性によって、移動のニーズが異なることから、新しい交通サービスの事例等を踏まえて、人にあった移動サービスを検討する必要があります。

<交通サービスの体系>

第1章示した交通サービスの事例をもとに体系化しました。



課題5 公共交通の安全性・快適性の確保

公共交通の利用者を増やし、確保・維持を行うとともに、事業の持続性を確保していくためには、公共交通の安全性、快適性を向上させていく必要があります。

みらい平駅でのホームドアの設置、鉄道やバスなどのバリアフリー化等、交通事業者による努力が進められています。

今後も、快適な待合環境、わかりやすい情報提供などを進めるとともに、新型コロナウイルス等の感染症対策の徹底により、幅広い公共交通の安全性・快適性の確保が求められます。

< 関東鉄道の新型コロナウイルス感染症対策 >

## 関東鉄道の新型コロナウイルス感染対策

**車内換気**



**車内消毒**



**飛沫防止シート**



**車内広告での呼びかけ**



**車内ディスプレイでの呼びかけ**



- 乗務員の手洗い・うがい・消毒・マスク着用
- 点呼時の体調確認の徹底
- 座席・つり革・手すりなど車内の定期的な消毒
- バス案内窓口におけるアルコール消毒液の設置
- バス車両の換気
- バス車両の折り返し時並びに全てのお客様の降車後のドア・窓開放
- 車両内への感染症対策ポスターの掲出

資料：関東鉄道ホームページ

課題6 まちづくりと交通の連携

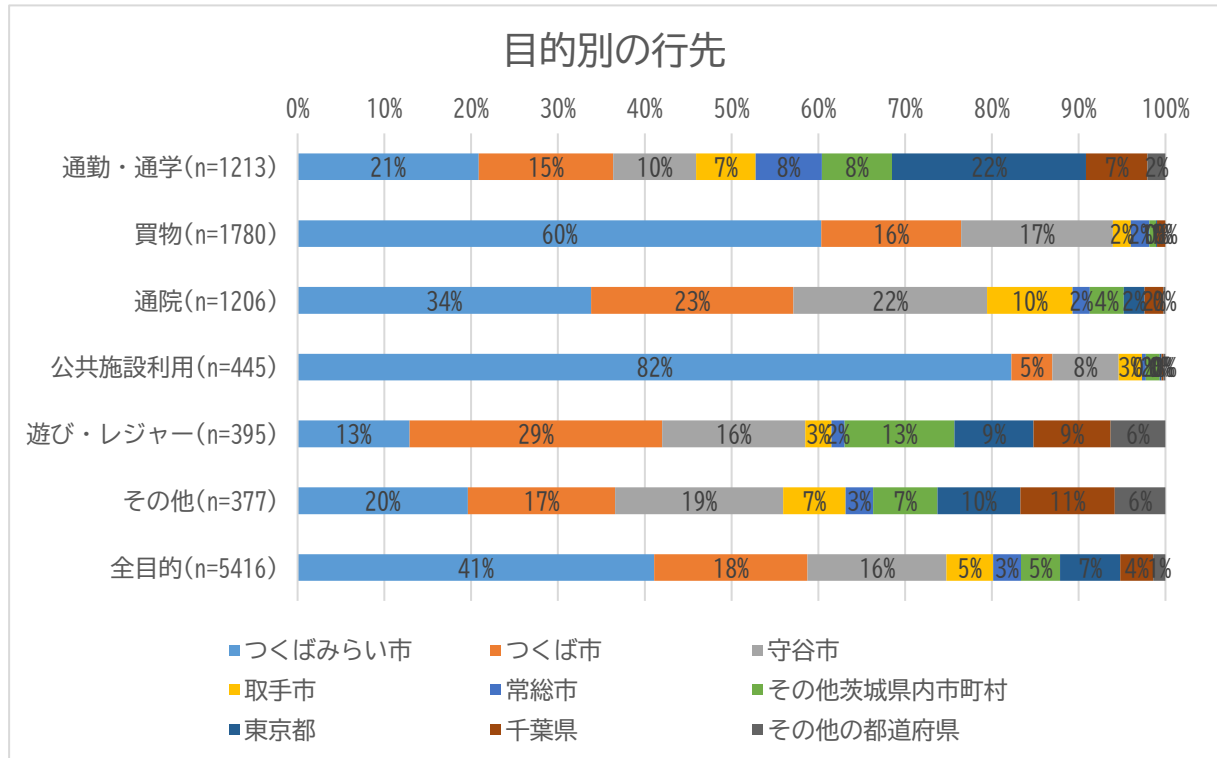
市民アンケートの結果をみると、日常生活において、市外を目的地としている市民が多いです。特に、遊び・レジャーは約9割、通勤・通学は約8割が市外への移動となっています。

このような中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響により、リモートワークを行う人が増えたことや、広域的な移動を行う人が減少したことを踏まえると、市内の近隣で日常生活を行うことができる環境づくりが必要となっています。

現状では、主要な施設が市内に分散して立地していますが、つくばみらい市立地適正化計画では、みらい平地区、小絹地区において、都市機能誘導区域と居住誘導区域を位置づけており、より一層の集積を図ることとしています。

このようなまちづくりと連動し、かつ市外への移動の玄関口となる駅への移動手段を確保しながら、市民の生活圏における移動の利便性を向上することが求められます。

<目的別の移動先(市内、市外)>



資料：2022年公共交通に関する市民アンケート調査

課題7 持続可能な交通体系の構築

現在、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー、病院バスの事業は、市の財政負担により実施しています。

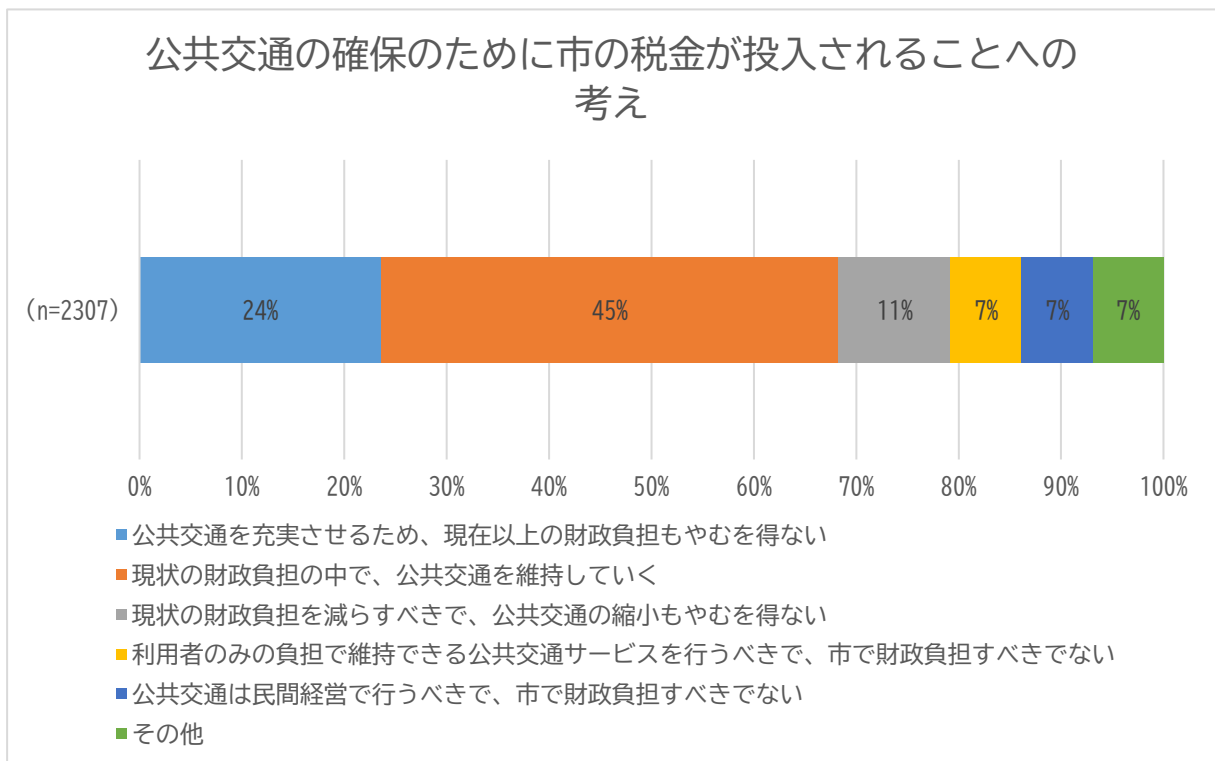
市民の意見としては、現状の財政負担で公共交通を維持していく、次いで、公共交通の充実のために現状以上の財政負担もやむを得ないと考える人が多い状況です。

市の財政負担の効率化を図り、より利便性の高い交通体系をつくること、持続性のある交通政策につながると考えられます。

鉄道、路線バスを主軸に、コミュニティバス、デマンド乗合タクシー、病院バス、一般タクシー、あるいは新たな移動サービス等を組み合わせて、最適な交通体系をつくることが求められます。

また、バスやタクシーの乗務員不足の問題が深刻化している中、乗務員の労働時間に関する制度が改正される動きがあり、より一層、乗務員の確保が必要になることから、関係機関の協力により対策を講じることが求められます。

<公共交通への投資についての市民の意見>



資料：2022年公共交通に関する市民アンケート調査

## 第4章 基本的な方針と目標

### 1. あるべき姿

「第2次つくばみらい市総合計画(2018年3月)」では、本市の将来像を「しあわせと笑顔あふれるみどりがつなぐ“みらい”都市」と掲げています。

公共交通のあるべき姿は、この将来像を実現するために、最適な交通体系を構築することにあります。

未来都市を目指して、緑あふれる環境の中でも、地域特性や人々のニーズにきめ細かく対応し、誰もが移動できる交通体系を持続する

#### ●未来都市を目指して

近年、技術の進展や規制緩和により、新しい移動サービスが生まれています。今後、実用にあたり精査されるとともに、現時点では高コストのものが多く、普及に伴い多くの地域で導入しやすいものが出てくると考えられます。新しい移動サービスの動向を常に把握しながら適切なものを選択・導入していくこととし、地域の特性に合わせて未来都市へ向けた過渡期としての交通体系づくりを行います。

#### ●緑あふれる環境の中でも

みらい平地区、小絹地区、谷井田地区、伊奈東地区等は市街地が形成していますが、本市は一般的に田園風景が広がる緑あふれるまちです。このような環境を豊かに暮らす資源と考え、維持していくことが考えられます。

一方で、緑あふれる環境は、人口密度が低く、公共交通の利用需要が少ない状況を示すことから、公共交通事業が成立しにくいと言えます。緑あふれる環境の中でも通勤通学などの駅利用や通院・買物などの日常的な生活利便性向上を図るために、効率化と工夫により移動性を確保します。

#### ●地域特性や人々のニーズにきめ細かく対応し

高齢者等は身体的な理由により、バス停が近くにあっても利用できない方の割合が高いことがわかりました。また、みらい平地区の新市街地と、昔から形成してきた集落地区では移動のニーズは異なります。そこで、地域や市民等の特性を踏まえて、きめ細かく移動サービスを充実させていくこととします。

#### ●誰もが移動できる

多くの市民は自家用車により移動しています。自らが自家用車を運転して移動することが困難な市民等を主要なターゲットとして移動サービスを充実させます。また、日常的に自家用車を利用する市民等に対しても、公共交通の選択肢を提供し、移動ごとに選んでもらえる交通体系をめざします。

#### ●持続する

本市の財政的な予算が確保できること、また、交通事業者が事業を継続できることを前提に、持続可能な公共交通体系を維持していきます。



2. 公共交通ネットワーク

幹線交通、地域内交通、補完交通を機能分類し、効率的な公共交通ネットワークを構築します。

<各公共交通の位置づけ>

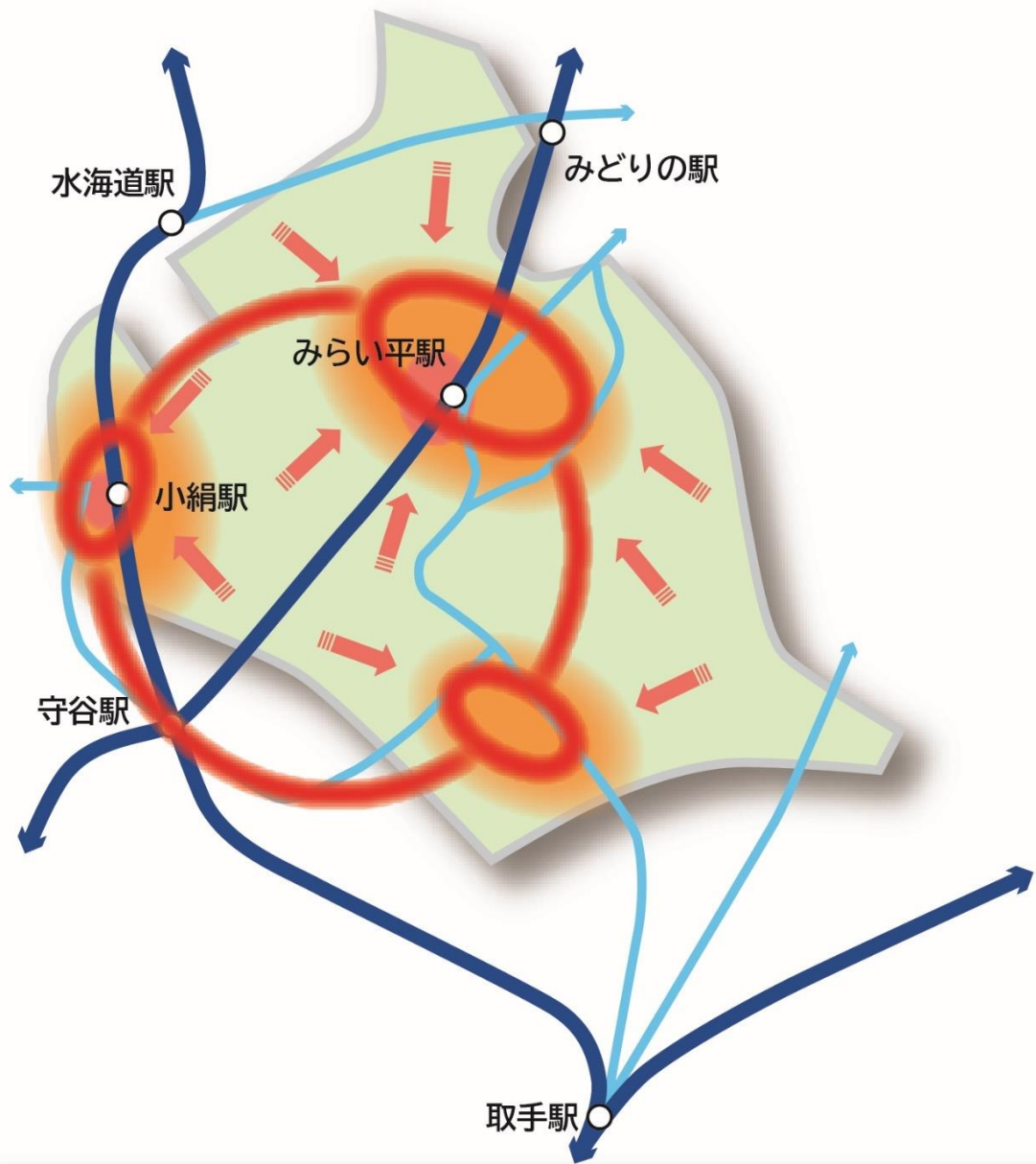
機能分類	該当する交通手段	性格
幹線交通	鉄道	東京方面及び周辺地域への通勤・通学及び買物等における広域移動の交通手段として位置づけます。
	路線バス	隣接市等への通勤・通学及び買物等における広域移動の交通手段として位置づけます。
地域内交通	コミュニティバス	路線バスを補完し、市街地内の移動及び市街地間の移動に資する交通手段として位置づけます。
	デマンド乗合タクシー	主に需要が少ない地域や、定時定路線型の公共交通の利用が困難な方々の利用が見込まれる地域において、市内移動に資する交通手段として位置づけます。
補完交通	病院バス	市内から隣接市の総合病院へ通院する患者等の送迎サービスとして位置づけます。
	一般タクシー	自由度の高い移動を行う人のためのサービスとして位置づけます。
	パーソナル交通	徒歩及び自転車、シニアカー、シェアサイクル等の個人単位の移動手段を位置づけます。
	その他送迎サービス	病院バスなど、特定の施設への送迎等、高齢者等の移動を支援する移動手段として位置づけます。








<交通機関の役割分担>

		移動区間					
		市街地内移動	市街地間の移動	集落地域から市街地の移動	隣接市への移動	広域的な移動	特定施設への移動
利用者特性	自家用車の運転ができる人	自家用車 <small>パーソナル交通</small>					
	若年層 (高校生以下)	コミュニティバス <small>パーソナル交通</small>			路線バス	鉄道	パーソナル交通
	自家用車を運転しない高齢者	コミュニティバス <small>パーソナル交通</small>	デマンド乗合タクシー等	路線バス	鉄道	病院バス等送迎サービス	
	定時定路線型の公共交通利用が難しい高齢者等	デマンド乗合タクシー等					病院バス等送迎サービス
	介護が必要な方	福祉サービス					

注:デマンド乗合タクシーには、一般タクシーを含む

<公共交通ネットワーク>



都市構造		地域公共交通	
	住宅系市街地 (居住誘導区域、一般居住区域)	幹線交通	 鉄道
	都市機能誘導区域	地域内交通	 路線バス
	集落地域		 コミュニティバス
			 デマンド乗合 タクシー等

### 3. 計画目標

あるべき姿、地域公共交通ネットワークを実現するため計画目標を設定します。

#### ①骨格となる定時定路線型公共交通ネットワークの構築

鉄道、路線バス、コミュニティバス、病院バスは、駅や停留所があり、時刻表が設定されています。このような定時定路線型の公共交通は、予約の必要がないため、不特定多数の人が利用できる移動サービスです。

一定の需要が見込まれる地域や区間において、定時定路線型公共交通のネットワークを構築し、市外、市街地間、市街地内の移動については、不特定多数の人が移動できる環境をつくり、駅近隣や市街地への集客、交流・賑わいづくりを推進します。

#### ②デマンド乗合タクシー等の有効な活用

これまで市が実施してきたデマンド乗合タクシーをはじめ、一般タクシーの活用や、あるいは新たな移動手段を含めて、需要が見込まれない地域や、定時定路線型の公共交通(鉄道やバス)の利用が困難な高齢者等への移動サービスを充実させます。

#### ③パーソナル交通の普及

乗合や予約が必要な公共交通を補完する移動サービスとして、個人が所有し、あるいはシェアリングするパーソナル交通の活用を考えます。

特に、高齢者が短距離の移動において、安全に活用できる乗り物を検討し、普及させるための支援策等を検討します。

#### ④未来に向けた移動手段の検討

近年、新技術を活用した移動サービスが開発されています。市街地、あるいは集落地域の特性に合わせて、効果的な移動手段について、未来の技術を先取りして新たな移動手段を検討します。安全性・利便性とともな事業性の向上に資する技術を採用し、社会実験等に取り組み、未来都市に相応しい移動手段の導入を検討します。

#### ⑤みんなで支える公共交通が利用しやすい環境づくり

公共交通を維持していくために、市民、企業、交通事業者、市が協力して、公共交通が利用しやすい環境づくりを進めます。市民の生活サービスを市内で充実させるまちづくりを推進することや、情報提供、利用促進、バリアフリー化などを総合的に進めます。

## 4. 数値目標

計画目標にあわせて、目標の達成状況を評価するための数値目標を設定します。

計画期間の5年間で、公共交通の利用状況を新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の水準に戻すこと、また、将来に向けてパーソナル交通の普及や新技術の導入を進めます。加えて、多様な主体が関わり、公共交通の利用促進に取り組む活動を進めることを数値目標として設定します。

### (1) 数値指標と目標値

目標	数値指標	目標値
①骨格となる定時定路線型公共交通ネットワークの構築	コミュニティバスの利用者数 (標準指標)	60,000人/年
②デマンド乗合タクシー等の充実	デマンド乗合タクシーの利用者数 (標準指標)	7,800人/年
③パーソナル交通の普及	パーソナル交通の普及活動数 (選択指標)	1件以上
④未来に向けた移動手手段の検討	新技術の導入数 (選択指標)	1件以上
⑤みんなで支える公共交通が利用しやすい環境づくり	利用促進策の実施回数 (選択指標)	1回/年以上

注：各指標について、国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」では、以下のように示されている。

**標準指標：**地域公共交通計画の趣旨から見て設定する必要性が高いものであり、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支率」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が該当します。これらは原則全ての計画において設定することが望ましいです。

**推奨指標：**「公共交通の利用頻度」や「平均輸送密度」など、交通施策との関連性が高い指標については、交通事業者や行政などの公共交通の運営側の目線から、事業の必要性や有効性を計測しやすい指標ですので、積極的に設定することをお勧めします。

**選択指標：**地域の目指す姿や事業実施の目的によって設定を検討するものであり、地域の実情に合わせて適切なものを設定してください。

目標値の設定方法を以下に示します。

### ①コミュニティバスの利用者数（標準指標）

コミュニティバスは新型コロナウイルス感染症の感染拡大前より利用者数が増加しています。この要因としては、車両台数を2台から5台に増やし、路線を再編したことの影響が大きいです。

1台あたりの利用者数は2019年度で11,997人/年です。一方で、2021年度は7,909人であり2019年度の約65.9%となっています。

5年後の目標値としては、1台あたりの利用者数を新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の12,000人として、5台で60,000人/年と設定します。

### ②デマンド乗合タクシーの利用者数（標準指標）

デマンド乗合タクシーは新型コロナウイルス感染症の感染拡大前より利用者数が減少しています。

2019年の利用者数は7,772人でした。一方で、2021年度は6,558人であり2019年度の約84.4%となっています。

5年後の目標値としては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の7,800人と設定します。

ただし、デマンド乗合タクシーと同様に地域内交通として、予約等に応じて柔軟に運行する新たな交通サービスを導入する際には、その利用者数も目標値に含めることとします。

### ③パーソナル交通の普及数（選択指標）

本計画での新たな提案として、近距離の移動等についてはパーソナル交通を活用していくことを位置づけています。

計画期間内に、シェアサイクル等のパーソナル交通の導入に向けた普及活動を1回以上実施することを目標値として設定します。

### ④新技術の調査・研究（選択指標）

近年、新たな交通サービスの導入や社会実験が進んでいます。未来都市に相応しい新技術の活用できるよう、計画期間内に新技術の導入に向けた検討を行います。

### ⑤利用促進策の実施回数（選択指標）

広く市民に、公共交通の必要性や積極的な利用についての理解を得るために、市や交通事業者等の関係機関が協力して、利用促進策を行うことが有効です。

年1回以上の利用促進策を実施することを目標値として設定します。

## (2) 段階的な目標値の設定

地域公共交通計画の目標値は、毎年度、つくばみらい市地域公共交通会議で達成状況を検証することとなります。そこで、各年度の目標値を設定します。

コミュニティバス、デマンド乗合タクシーの利用者数については、2021年度から順次増加を目指し、計画期間の最終年度に達成することとします。

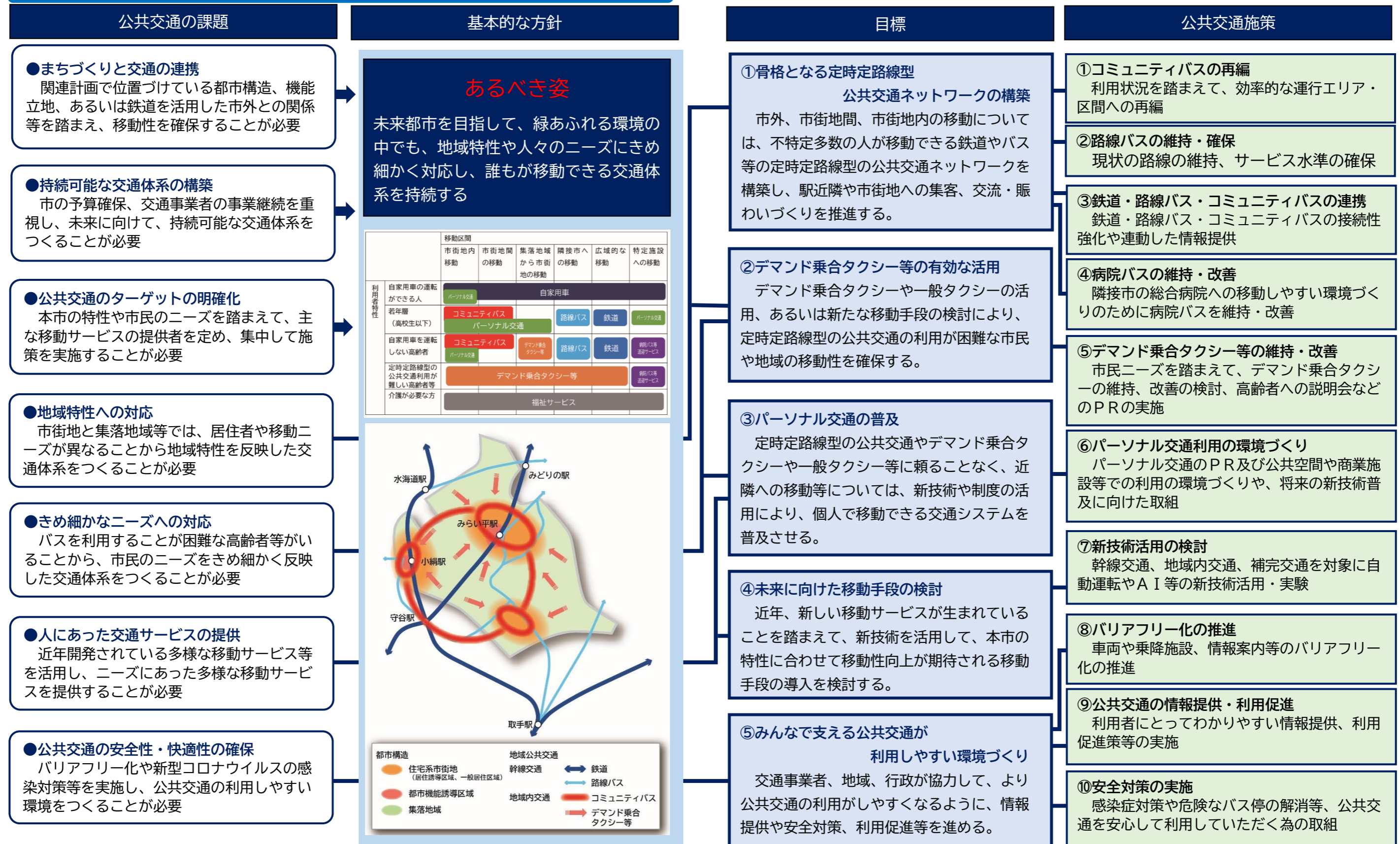
パーソナル交通、新技術については、計画期間の最終年度までに1件とします。

利用促進策は毎年度1回を目標値とします。

数値指標	年度						
	2021 (基準値)	2022	2023	2024	2025	2026	2027
コミュニティバスの利用者数 (標準指標)	39,544 人/年	43,000 人/年	46,400 人/年	49,800 人/年	53,200 人/年	56,600 人/年	60,000 人/年
デマンド交通の利用者数 (標準指標)	6,558 人/年	6,800 人/年	7,000 人/年	7,200 人/年	7,400 人/年	7,600 人/年	7,800 人/年
パーソナル交通の普及活動数 (選択指標)	-	-	-	-	-	-	1件
新技術の導入数 (選択指標)	-	-	-	-	-	-	1件
利用促進策の実施回数 (選択指標)	1回	1回	1回	1回	1回	1回	1回

# 第5章 公共交通施策

## 1. 施策体系

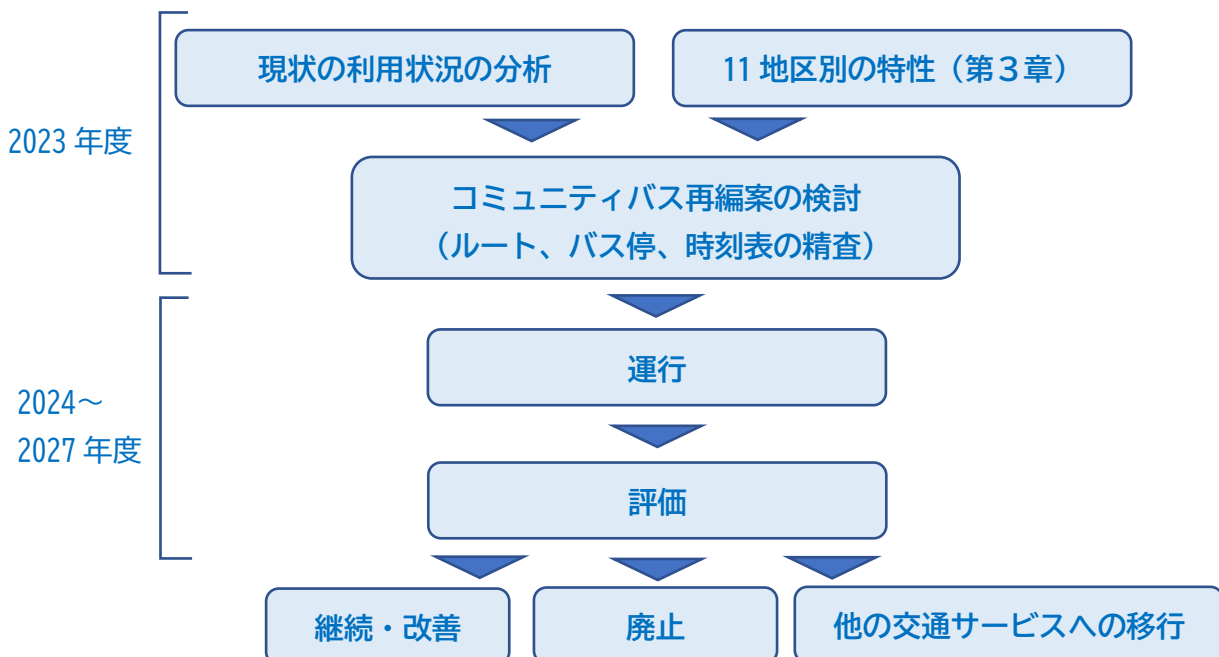


2. 公共交通施策

①コミュニティバスの再編

目 的	路線バスやデマンド乗合タクシー、パーソナル交通等の他の交通機関との役割分担のもと、コミュニティバスの資源を有効に活用するため、運行エリアや区間を精査し、サービス水準を向上させます。
施策内容	<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します。</p> <p>主に、コミュニティバスの運行エリア・区間を以下の2つを原則として再編を検討します。</p> <p>①市街地及びその周辺 人口密度が高く需要が見込まれる市街地、あるいは市街地と連絡すべきで周辺部を対象に、鉄道駅や日常で訪れることが多い生活サービス施設との区間についてコミュニティバスを運行します。</p> <p>②まちづくりの政策上に連絡が必要となる区間 市内の地区間の移動性確保のため、市役所庁舎や鉄道駅、公共施設間を結ぶ区間については、定時定路線型の公共交通を維持します。バス停別の利用状況や地区の特性を踏まえてルートを選定するとともに、継続的に利用状況の評価を行い、より良い公共交通を目指していきます。</p> <p>現在、庁舎間シャトル便等の他の交通サービスとの連携等を検討していきます。</p>
実施主体	つくばみらい市
スケジュール	2023年度 コミュニティバス再編検討 2024年度以降 再編検討に基づく運行・評価

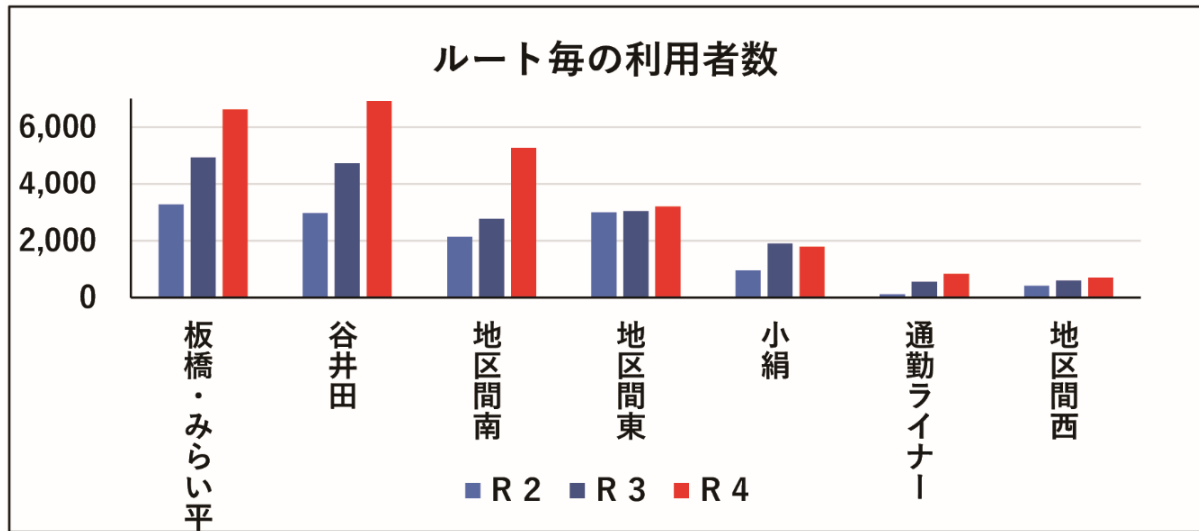
<コミュニティバスの再編の考え方>





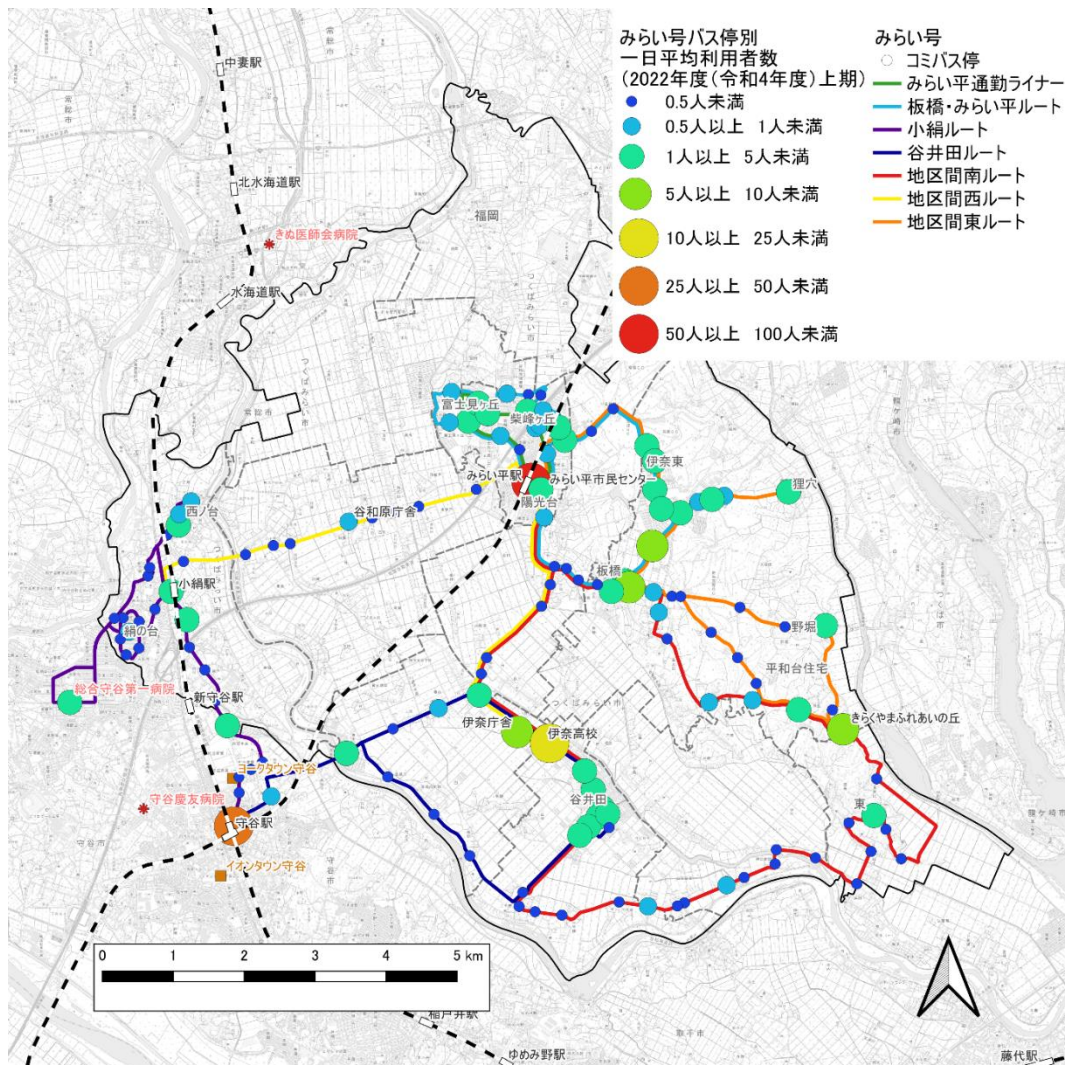
<コミュニティバスのルート毎の利用者数の推移>

利用が増えない、あるいは減少しているルートについては、ルートの見直し等を検討していきます。



<コミュニティバスのバス停別一日平均利用者数(2022 年度上期)>

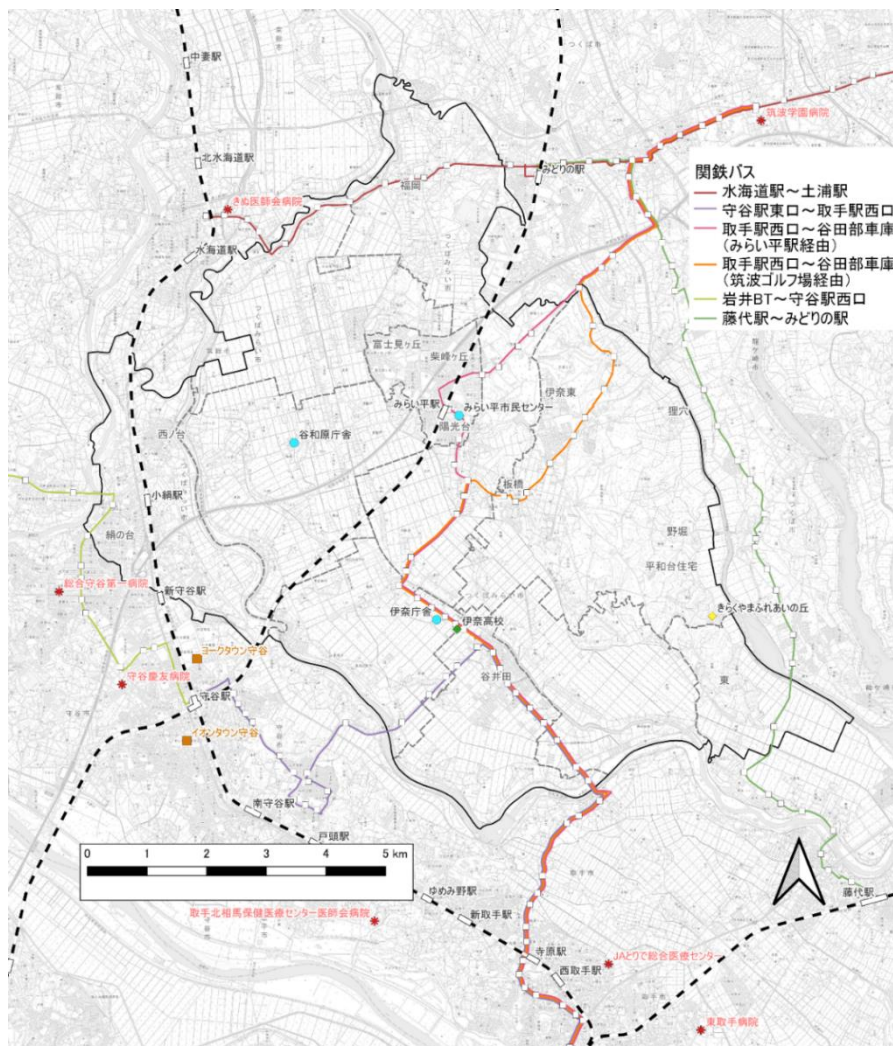
利用が多いバス停を存続し、利用が少ないバス停については、代替ルート等を検討します。



②路線バスの確保・維持

<b>目 的</b>	路線バスは鉄道とともに、本市の幹線交通を担っています。現在運行されている6ルートについては、今後もバス事業者に運行を継続してもらえるように、市もサポートをしていきます。
<b>施策内容</b>	<p>路線バスは、市内間、あるいは、本市から隣接市等へ移動するために重要な交通機関となっています。新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けて利用者が減少していることから、早期に利用者数を回復することが望めます。</p> <p>本市は、今後も6ルートともに運行を維持できるように、バス事業者と協力しながら、利用者を増やす工夫をしていきます。路線バスの重要性や感染防止対策等の情報提供を行うとともに、コミュニティバスの再編に合わせた接続強化や、公共交通利用促進策等において路線バスのPRを行っていきます。</p>
<b>実施主体</b>	バス事業者、つくばみらい市
<b>スケジュール</b>	2023～2027年度 路線の維持

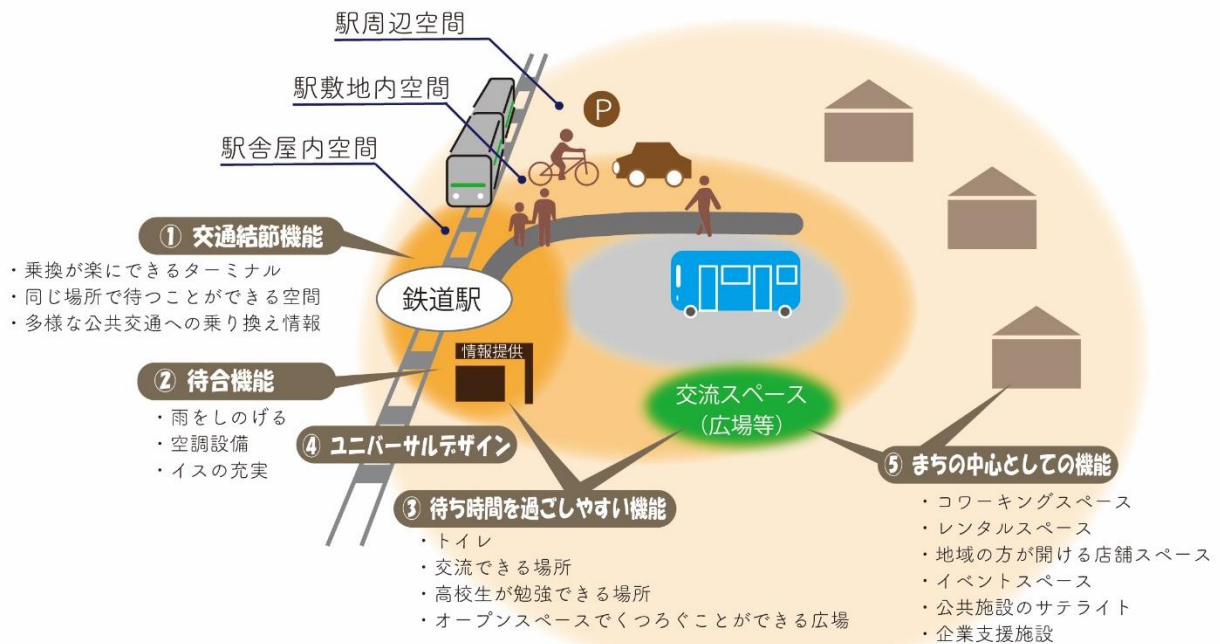
<路線バス路線図>



③鉄道・路線バス・コミュニティバスの連携

<b>目的</b>	鉄道・路線バス・コミュニティバスの定時定路線の公共交通について、時刻表等の連携を図り、利便性を向上させます。
<b>施策内容</b>	<p>市民アンケートによると、市外を目的地とする移動を行っている市民が多い状況です。10～20歳代の若年層が比較的公共交通を利用していることや、日常の移動で困っていることが多いことがわかりました。</p> <p>これらの若い世代は、東京等へ通勤・通学・その他の用事で移動していると想定されます。市内から鉄道や路線バスを活用した広域的な移動の利便性が求められています。</p> <p>このようなことを踏まえて、鉄道・路線バス・コミュニティバスの接続性について、事業者間が連携・調整を行い、乗り換え利便性を確保していきます。</p> <p>また、主要バス停等での待合環境づくりや、総合的な情報提供により、利用しやすい環境づくりを進めます。</p> <p>さらには、つくばエクスプレスの利便性向上のために、関係自治体と協力して、継続して要望をしていきます。</p>
<b>実施主体</b>	鉄道事業者、バス事業者、つくばみらい市
<b>スケジュール</b>	2023～2027年度 常時連携・調整

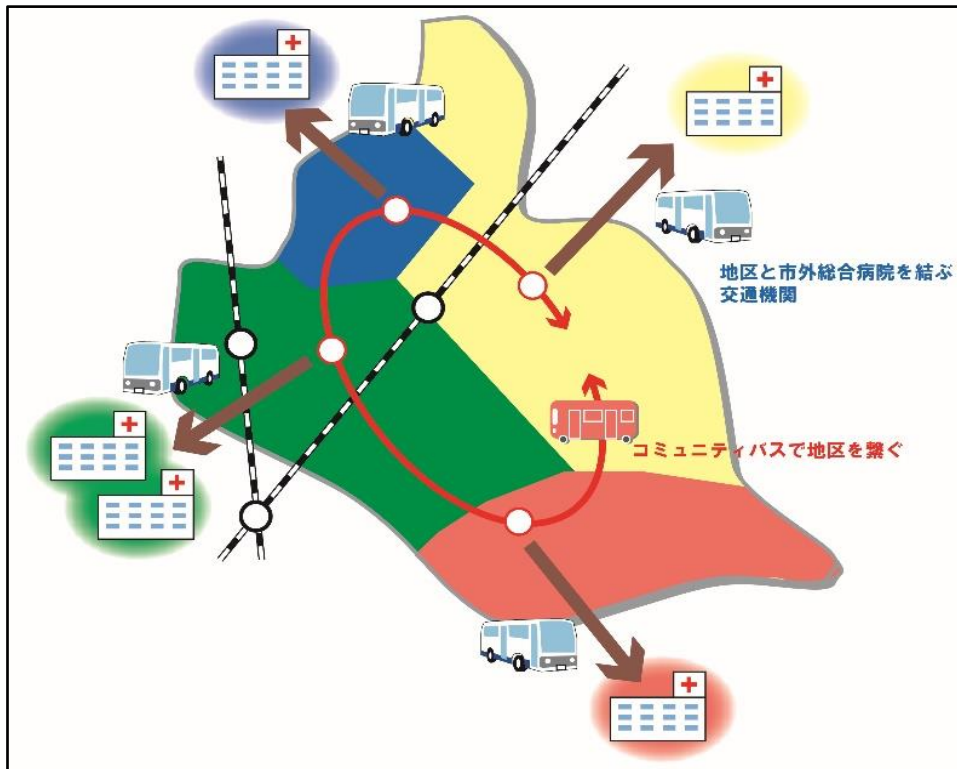
<駅前広場等の交通結節点機能のイメージ>



④病院バスの維持・改善

目 的	現在運行を行っている筑波学園病院への病院バス、JAとりで総合医療センターへの病院バスの検証・改善を行うとともに、他の総合病院への病院バスのあり方について検討します。
施策内容	筑波学園病院への病院バス、JAとりで総合医療センターへの病院バスについて、より利便性が高くなるように時刻表・ルートの変更など、維持・改善について検討を行い、必要に応じた見直しを行っていきます。 また、市北西部に隣接している常総市のきぬ医師会病院への病院バスについても可能性を検討します。
実施主体	つくばみらい市
スケジュール	2023～27年度 必要に応じた見直し

<病院バスのイメージ>



<病院バス及びその他の病院への交通サービスの状況>

路線	内容
筑波学園病院行き	板橋、小張、みらい平、十和、福岡地区と病院の間で運行
JAとりで総合医療センター行き	東、三島、谷井田地区と病院との間で運行
総合守谷第一病院	コミュニティバス小絹ルートで運行
守谷慶友病院の送迎車	板橋地区の伊奈クリニックと市役所伊奈庁舎で乗降可

⑤デマンド乗合タクシー等の維持・改善

<b>目的</b>	市内運行を行っているデマンド乗合タクシーについて検証を行い、必要に応じて改善することを検討します。
<b>施策内容</b>	<p>デマンド乗合タクシーは、利用予約を受けて、出発地から目的地まで送迎する交通サービスであり、本市では2台のタクシー車両を用いて運行を行っています。</p> <p>車両増車、運行時間拡充、予約方法の改善について、市民ニーズを踏まえて検討していきます。</p> <p>新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の利用状況まで回復することを目指して、高齢者への説明会など、市民へのPR等を行っています。また、一般タクシーの利用促進について検討を行っています。</p> <p>なお、デマンド乗合タクシーの事業については、地域公共交通確保維持改善事業のフィーダーシステムの補助を活用しているが、引き続き、当該事業の活用し、財源確保に努めます。</p>
<b>実施主体</b>	つくばみらい市
<b>スケジュール</b>	2023～2027年度 デマンド乗合タクシーの検証及び必要に応じた拡充

<デマンド乗合タクシーの概要>

### 市デマンド乗合タクシー「みらいくん」

**概要**

本市のデマンド乗合タクシーとは、事前に電話などで予約し、複数の方が乗り合いでそれぞれの希望する目的地（市内のみ）に送迎を行うものです。  
**なお、デマンド乗合タクシーをご利用いただくには、利用者登録が必要です。**

- ◆利用対象者 本市に住民登録をされている方で、一人で乗降が可能な方
- ◆運行区域 つくばみらい市内全域（市内限定）
- ◆運行日 月～土曜日（年末年始：12/29～1/3は連休）
- ◆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）
- ◆利用料金 表面「運賃表」をご参照ください。
- ◆予約受付 利用を希望する3運行日前から、運行日の60分前までとなります。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、前運行日までとなります。
- ◆予約センター 0297-38-6140
- ◆予約受付時間 午前8時30分～午後5時（ただし、連休日を除く）

～「みらいくん」についてのご案内～

- ◆利用者登録の受付場所について  
デマンド乗合タクシーをご利用になるには、利用者登録が必要です。次の場所で受け付けています。
  - 市役所 伊奈庁舎：市民窓口課  
谷和原庁舎：市民窓口課
  - コミュニティセンター：小絹・谷井田・板橋・みらい平
  - せらくやまふれあいの丘：すこやか福祉館
- ◆利用券の販売場所について  
利用券は、次の場所でご購入いただけます。
  - 市役所 伊奈庁舎：会計課  
谷和原庁舎：市民窓口課
  - シルバー人材センター：保健福祉センター内  
※（500円×11枚綴り（5,000円）と（200円×11枚綴り（2,000円）のお得な利用券を販売しております。1枚の単券もご購入いただけます。  
※1枚の単券は、タクシー車内でも購入可能です。  
（11枚綴りは、タクシー車内では購入できません。）
- ◆利用料金について  
障がい者の料金に該当する方は、次の方です。
  - ①障がい者手帳：1級・2級・1種3級
  - ②療育手帳：マルA・A
  - ③精神障害者保健福祉手帳：1級・2級

### 利用方法

予約（予約センター）

利用者番号〇〇の〇〇です。明日午前10時頃に自宅からみらい平駅まで、帰りは午後3時頃、お迎えの予約をお願いします。

【利用者】

〇〇さんですね。明日の午前10時頃に自宅からみらい平駅まで、帰りは午後3時頃に、みらい平駅から自宅までの予約を受け付けました。

【スタッフ】

※ご利用希望日の60分前までに予約してください。また、この際に帰りの便も予約することもできます。

自宅から

※ご予約いただいた場所（自宅など）をお待ちください。  
※乗り合いのため到着時刻は多少前後することがあります。

※自宅までお送りいたします。

自宅へ

目的地へ

※乗車場所から目的地（公共施設、商店、医院、駅など）まで送迎します。複数の方が乗り合いでのご利用になります。お時間に余裕を持ってご利用ください。

【市役所】

【医院】

【駅】

【買い物】

※目的地でお待ちください。予約時間にお迎えに行きます。

目的地から

禁止事項

- 事前に利用者登録を行っていない方の利用
- 小学生未満だけの利用
- 車内での携帯電話による通話、飲食及び喫煙
- 飲酒からの利用
- 大きな荷物、長尺物の持ち込み（他の座席をふさがない）
- ペットを連れての乗車（介助犬は除く）
- 同乗者の迷惑になるような言動や行為

## ⑥ パーソナル交通利用の環境づくり

目的	徒歩や自転車、あるいは電動車いすなどのパーソナル交通の利用環境をつくり、身近な生活圏内の移動について公共交通の補完を行います。
施策内容	<p>移動距離の短い範囲内での、商業施設や医療機関などの生活サービス施設への移動や日常の移動において、パーソナル交通を活用することで、公共交通を利用しなくても移動することができます。</p> <p>高齢者等の身体的な特性、移動距離等の特性を踏まえて、ひとり一人にあったパーソナル交通の情報を提供し、利用を推進します。例えば、シニアカーや次世代型電動車いすは、介護保険が適用され、低額でレンタルすることが可能です。</p> <p>パーソナル交通の利用環境づくりとしては、道路空間での走行性の確保や、店舗等への乗り入れに関する理解を得ることが考えられます。</p>
実施主体	つくばみらい市
スケジュール	<p>2023年度 パーソナル交通に関する研究</p> <p>2024年度以降 パーソナル交通に関する情報提供</p>

## &lt;次世代型電動車いすの活用例&gt;

2022年10月～11月、笠間市で歩道を走れるスクーター(WHILL Model S)のシェアリング社会実験を開始しました。同市で運用されているシェアサイクル「ドコモ・バイクシェア」のプラットフォームを活用し、免許不要で歩行領域を安定して走行できる移動手段を確保することで、ご高齢の方、体力や長距離の歩行に不安がある方なども快適かつ気軽に散策できる機会を提供しています。

笠間市で活用された車両タイプ



通常の車両タイプ

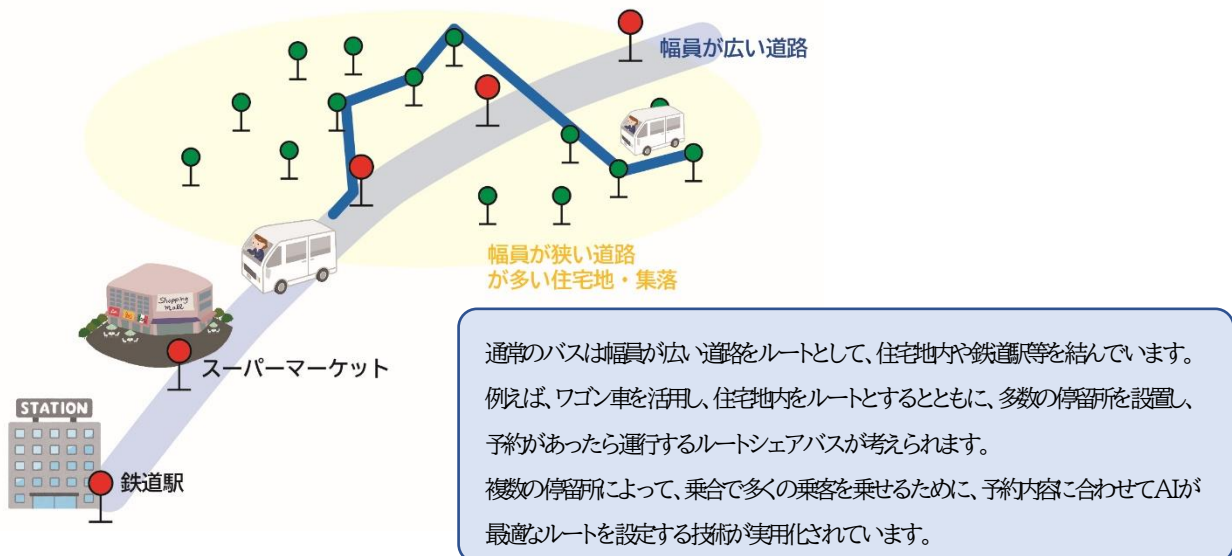


出典:WHILL ホームページ

⑦新技術活用の検討

目 的	<p>現在、自動運転バス等の全国各地で新技術を活用した交通サービスの社会実験等が行われています。本計画期間内に、これらの新技術が実用化・普及する可能性があります。</p> <p>そのような時期が来ることを見据えて、地域特性や利用者の特性を考慮してきめ細かい交通サービスを提供するために、コミュニティバスやデマンド乗合タクシーを補完する新しい交通サービスを検討します。</p>
施策内容	<p>本市のコミュニティバスは、1台電気バスの車両を導入しています。カーボンニュートラルの社会づくりが進められる中で有効な取組であることから、この取組を広くPRしていきます。</p> <p>また、この他にも、必要に応じて新技術を活用した交通サービスを検討していきます。道路事情によってはバス車両の走行が難しいことや、人口密度が低く、決まったルート上のバス停では需要が見込めない地域があります。また、高齢者等は家から離れたバス停まで歩くことが困難で、家の近くに停留所の設置を望む場合があります。このようなことに対応するために、AIを活用して利便性を高めるルートシェアバス（柔軟性のある予約型バス）が運行されています。</p> <p>また、自動運転技術が進展し、自動運転バスの社会実験が行われている地域があります。</p> <p>本計画の計画期間内に、これらの動向を踏まえて、新技術を活用した交通サービスの実現化に向け、検討を行います。</p>
実施主体	つくばみらい市
スケジュール	2023～2027 年度 新技術を活用した交通サービスの研究及び実現化に向けた検討

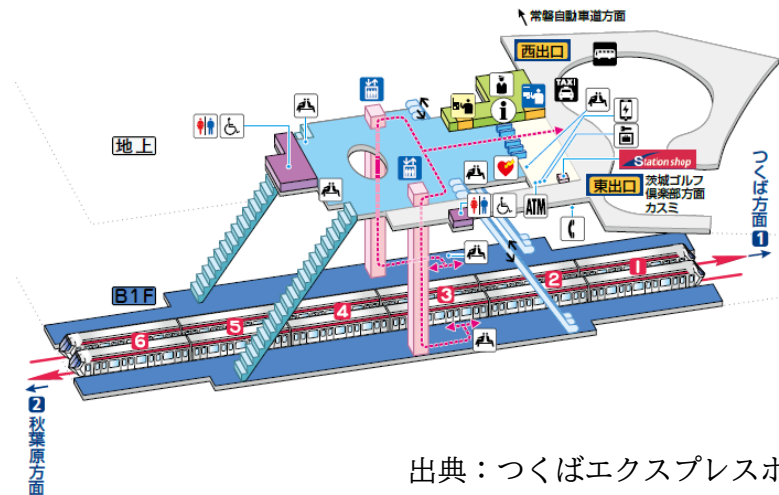
<AIを活用したルートシェアバスのイメージ>



⑧バリアフリー化の推進

目 的	出発地から目的地までバリアフリー化されていることが、障がい者等が移動できる条件になります。移動経路で乗車する公共交通の車両や駅・停留所等についてもバリアフリー化を推進します。
施 策 内 容	<p>つくばエクスプレスのみらい平駅及び駅前広場はバリアフリーとなっています。</p> <p>また、関東鉄道バス車両やコミュニティバス車両もバリアフリー化されています。</p> <p>今後も駅や駅前広場、バス停のバリアフリー化を進めます。</p> <p>また、施設整備によるハード面でのバリアフリー化だけでなく、心のバリアフリーや、外国人対応の情報提供などの言語バリアフリーといったソフト面でのバリアフリー化にも取り組み、誰もが円滑に移動できる公共交通環境をつくります。</p>
実 施 主 体	つくばみらい市
スケジュール	2023~2027 年度 バリアフリー化の推進

<みらい平駅の構造>



出典：つくばエクスプレスホームページ

<コミュニティバスみらい号の車両>





⑨公共交通の情報提供・利用促進

<b>目的</b>	公共交通が利用しやすい環境づくりのため、わかりやすい情報提供を行うとともに、利用してもらうきっかけづくりとなるような利用促進活動を実施します。
<b>施策内容</b>	<p>鉄道、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、病院バス等の情報が一元的に把握できることにより、手段選択や乗り換えがしやすくなります。本市では、公共交通パンフレットを作成し配布してきました。今後は、ホームページを活用して、公共交通の情報を一元的に発信していきます。</p> <p>また、Ma a Sの進展状況を見極め、積極的に本市の公共交通も広域的なMa a Sに加わることを推進します。</p> <p>これまで、コミュニティバスのお試し乗車券の配布を行い、利用者の増加に向けた工夫を行ってきました。今後も継続して実施するとともに、必要に応じて他の交通サービスへの展開も検討します。</p> <p>また、沿線の商業施設等と連携したバスの利用促進策や、イベント等での公共交通をPRするブースの出店、子どもへのバスの乗り方教室、高齢者団体へのデマンド乗合タクシーの利用方法の説明会など、幅広く実施していきます。</p>
<b>実施主体</b>	つくばみらい市
<b>スケジュール</b>	2023～2024 年度 公共交通の情報発信 2023～2027 年度 利用促進活動を実施

<2022 年度に実施した  
コミュニティバスのお試し乗車券>

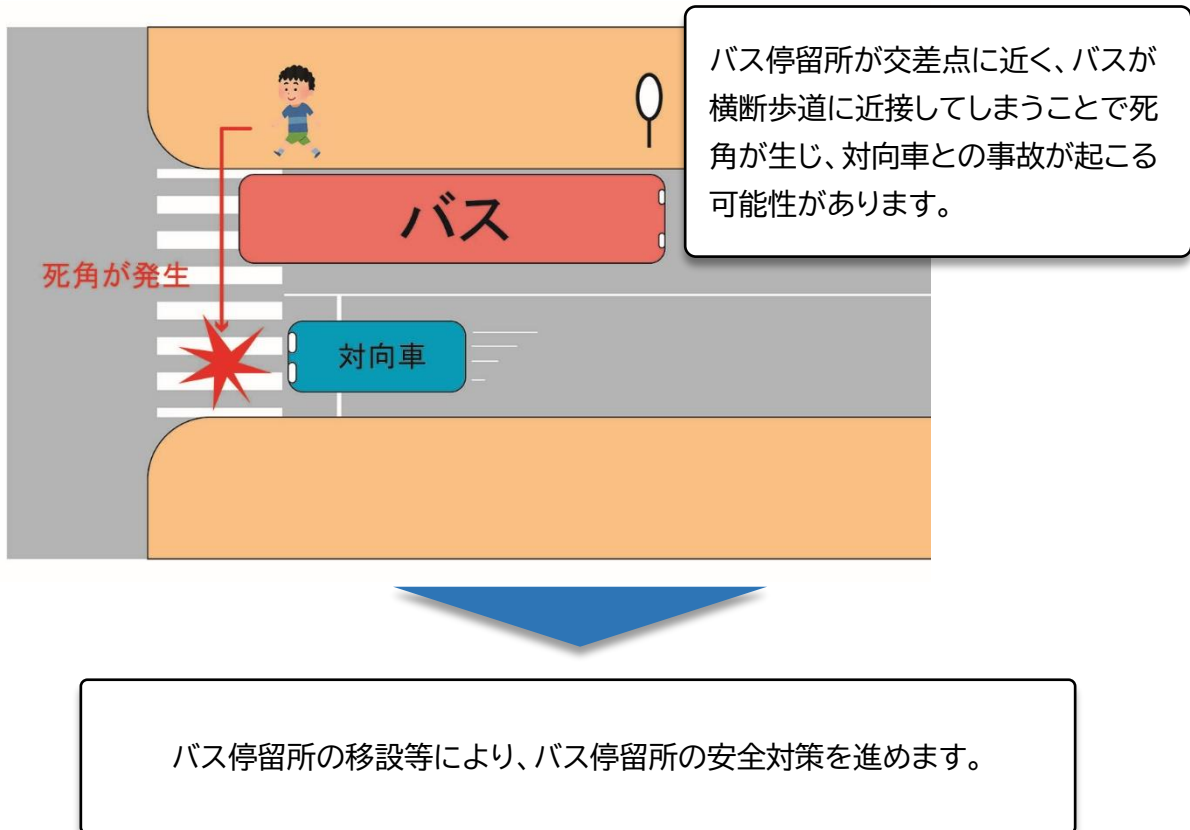
<デマンド乗合タクシー利用方法説明会  
兼利用登録会の様子>



⑩安全対策の実施

目 的	これまでと同様に、バス車内等での新型コロナウイルス感染症の感染対策や、公共交通の安全対策を継続していきます。
施 策 内 容	<p>鉄道、バス、タクシーの事業者は、新型コロナウイルス感染症の感染対策をきめ細かく実施しています。今後もそのような取組を推進します。</p> <p>また、つくばエクスプレスのみらい平駅にはホームドアが設置され、安全性に配慮されています。</p> <p>今後も、危険なバス停の解消など、公共交通の安全対策を進めていきます。</p>
実 施 主 体	交通事業者、つくばみらい市
スケジュール	2023～2027 年度 安全対策の実施

<安全対策を講じるべきバス停留所のイメージ>



## 第6章 計画の推進方策

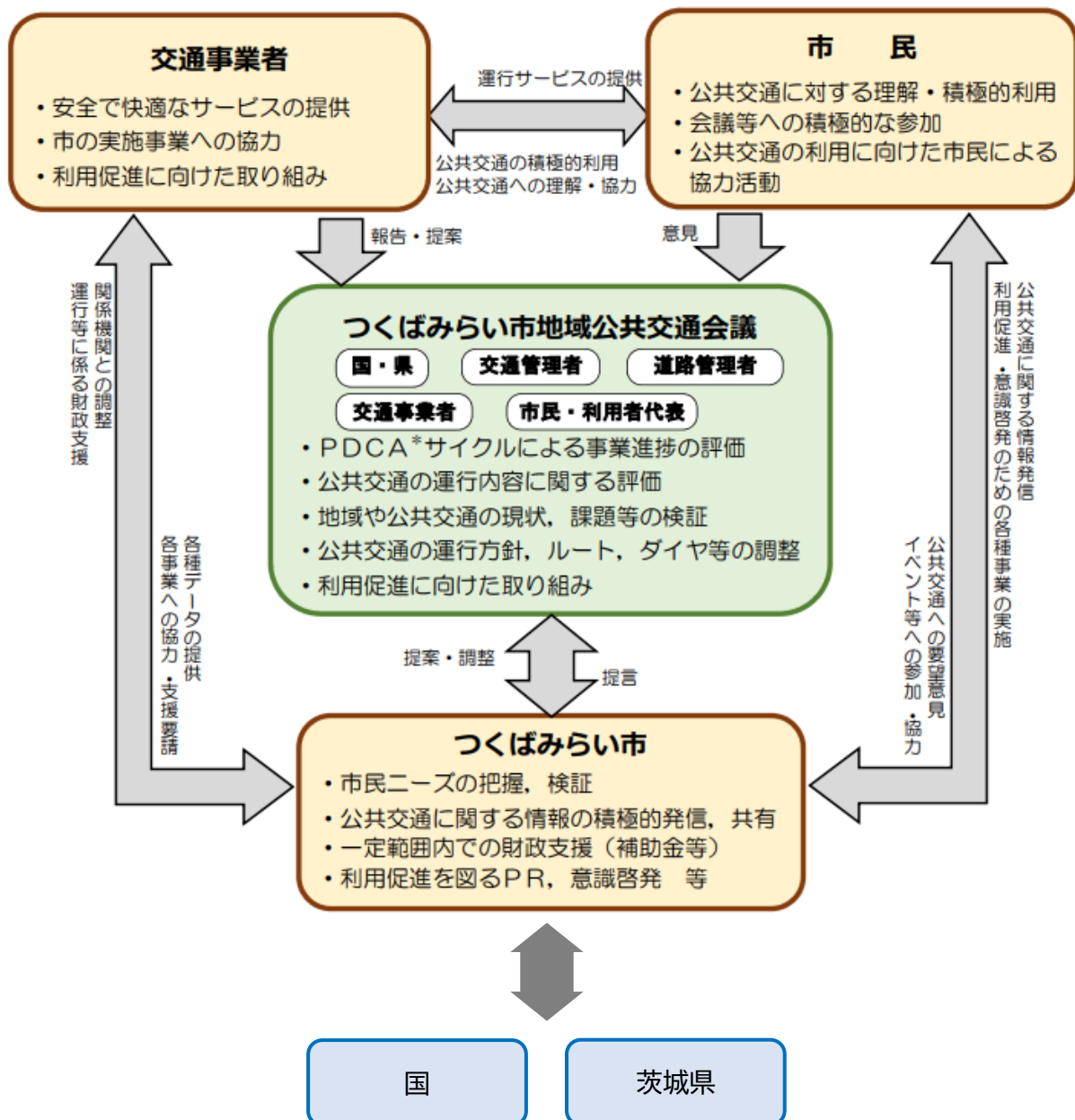
### 1. 推進体制

利用者である市民等や、交通事業者などの関係機関が本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。そのため、つくばみらい市及びつくばみらい市地域公共交通会議が中心になって本計画の周知を進めます。

また、本計画に基づく公共交通施策は、まちづくりの一環として市民、交通事業者、つくばみらい市及びつくばみらい市地域公共交通会議等の関係機関が連携・協力して進めます。

さらに、国や県等との関係機関との連携・協力を図りながら本計画を推進することとします。

<推進体制>



## 2. つくばみらい市地域公共交通会議の役割

つくばみらい市地域公共交通会議は、地域公共交通計画の検討・協議に加えて計画策定後の施策の実施状況・達成状況の評価の実施主体としての役割を担うものです。

また、交通事業者など関係機関の連携・調整を行う機関として機能します。

さらには、情報提供や利用促進等に係る施策の実施主体として機能します。

## 3. 計画の達成状況の評価方法

計画の達成状況は、毎年度、つくばみらい市地域公共交通会議で公共交通施策の実施状況を検証します。あわせて、数値目標の達成状況を確認し、目標年次の達成の見通しを検証します。

目標年次の2027年度においては、計画目標(数値目標)の達成状況の評価と要因分析を行い、施策や目標を見直し、本計画の更新を行うこととします。

#### 4. 公共交通の運行に伴う補助事業の活用

公共交通施策を進めるに当たり、路線維持のためには公共交通事業者や市の予算をベースに、地域公共交通確保維持改善事業等を活用していきます。また、その他の施策についても、適宜、国や県の補助金を活用して効果的な施策実施を行っていきます。

デマンド乗合タクシーについては、地域公共交通確保維持改善事業の活用を予定します。

路線名	種別	必要性・有効性	概要	補助対象
関東鉄道バス (水海道駅～みどりの駅・農林団地中央～土浦駅西口)	幹線	十和地区、福岡地区から鉄道駅等を経由して広域的に移動するための路線であり、維持が必要である。	関東鉄道による路線バスの維持を図る。	○
関東鉄道バス (岩井バスターミナル～きぬの里～守谷駅西口)	幹線	小絹地区から守谷駅等を経由して広域的に移動するための路線であり、維持が必要である。	関東鉄道による路線バスの維持を図る。	○
関東鉄道バス (藤代駅～自由ヶ丘団地)	幹線	東地区から藤代駅等を経由して広域的に移動するための路線であり、維持が必要である。	関東鉄道による路線バスの維持を図る。	○
関東鉄道バス (取手駅西口～高岡～谷田部車庫)	幹線	板橋地区、小張地区、豊地区、谷井田地区、三島地区等の市内の移動を支え、鉄道駅等を経由して広域的に移動するための路線であり、維持が必要である。	関東鉄道による路線バスの維持を図る。	○
つくばみらい市 デマンド乗合タクシー	フィーダー	路線バスやコミュニティバスが運行されていないエリアにおいて、市民の移動性を確保するために必要である。	タクシー車両2台を活用して、予約制のデマンド乗合タクシー事業を継続的に実施する。	○

## 5. 実施工程

公共交通施策は、下表の工程により推進します。

	実施工程(年度)				
	2023	2024	2025	2026	2027
① コミュニティバスの再編	再編検討	再編検討に基づく運行・評価			
② 路線バスの確保・維持	路線の維持				
③ 鉄道・路線バス・コミュニティバスの連携	常時連携・調整し、利便性の向上を図る				
④ 病院バスの維持・改善	必要に応じた見直し				
⑤ デマンド乗合タクシー等の維持・改善	デマンド乗合タクシーの検証及び必要に応じた改善				
⑥ パーソナル交通利用の環境づくり	研究	情報提供			
⑦ 新技術活用の検討	研究	実現化に向けた検討			
⑧ バリアフリー化の推進	バリアフリー化の推進				
⑨ 公共交通の情報提供・利用促進	公共交通の情報発信				
	利用促進活動を実施				
⑩ 安全対策の実施	安全対策の実施				