

つくば市の公共交通施策について



つくば市 都市計画部 総合交通政策課

City of Tsukuba, Transportation Policy Division

つくばSDGs未来都市



持続可能な開発目標（SDGs）とは、2015年9月の国連サミットで採択された2030年までの国際目標。

◀17のゴール・169のターゲットから構成

つくば市も、持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域「SDGs未来都市」（全国29都市）の1つとして国から選出。

表紙及びフッタの柄

SDGsという聞きなれない言葉を、つくば市ならではの方法で「一言で言えないか」と考えたもの

これからの
やさしさの
ものさし
つくばSDGs

コンセプト

今までの「あたりまえ」に、ほんのすこし、ちがう見方を加え、すべての人が、しあわせになれるか、先のことまで、考えられているか、そんな「やさしさのものさし」で、今を見つめなおし、自然と向き合い、科学のちからを借りながら、あたらしいものを生み、世界に伝えてゆく。

◀たとえば「暮らし」を新しい見方でみんなが車を持っていなくても、どこにでも行ける。目指しているのは、そんなまちです。



つくば駅周辺と筑波山



都市計画区域

名称：研究学園都市計画
面積：28,372ha（市内全域）

市街化区域

面積：5,347ha（18.8%）
（うち研究学園地区 2,696 ha）
（うちTX沿線開発 1,378 ha）

市街化調整区域

面積：23,025ha（81.2%）

つくば市のあゆみ

- 1963年 筑波研究学園都市建設の閣議了解
建設法に基づき国家事業として整備
- 1980年 研究学園都市概成
面積約 2,700ha
整備費用 総額2兆3千億円超
⇒我が国最大の国際研究開発拠点
- 1985年 常磐自動車道開通
国際科学技術博覧会開催
- 1987年 つくば市誕生（大穂町、豊里町、谷田部町、桜村）
- 1988年 筑波町が加入
- 1999年 都市高速鉄道（市内12.1km）
及び沿線開発（1,378ha）の都市計画決定
- 2002年 荃崎町が加入（現つくば市（5町1村）に）
- 2003年 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）一部開通
- 2005年 つくばエクスプレス（TX）開業
- 2007年 人口20万人を超え、特例市に移行
- 2010年 つくば市役所新庁舎開庁
- 2011年 「つくば国際戦略総合特区」の指定
- 2013年 「環境モデル都市」の選定
- 2016年 G7茨城・つくば科学技術大臣会合 開催
- 2017年 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）茨城県内全通
- 2019年 G20茨城つくば貿易・デジタル経済大臣会合 開催



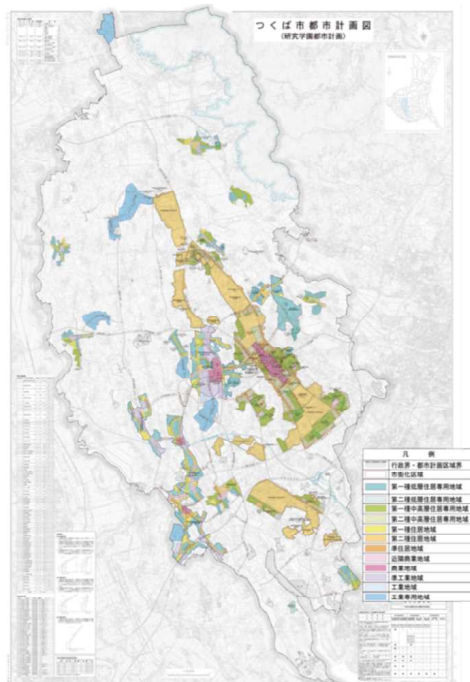
つくば市の土地利用と将来都市構造



つくば市都市計画マスタープラン2015

市域の特性や市街地規模、都市機能等に応じて、ゾーン、拠点、都市軸、ネットワークを設定することにより、つくば市型の「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の構築を図る。

都市計画図



将来都市構造図

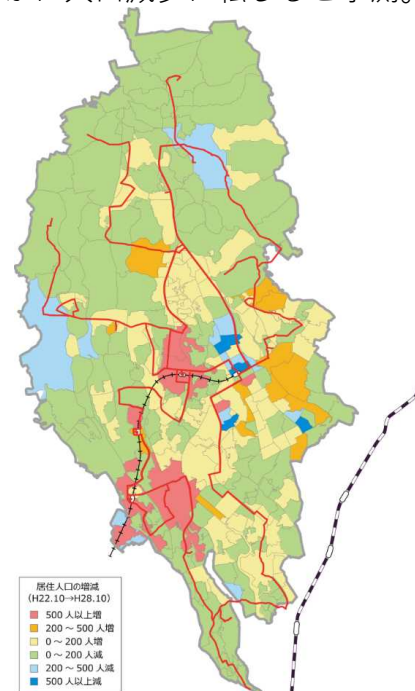
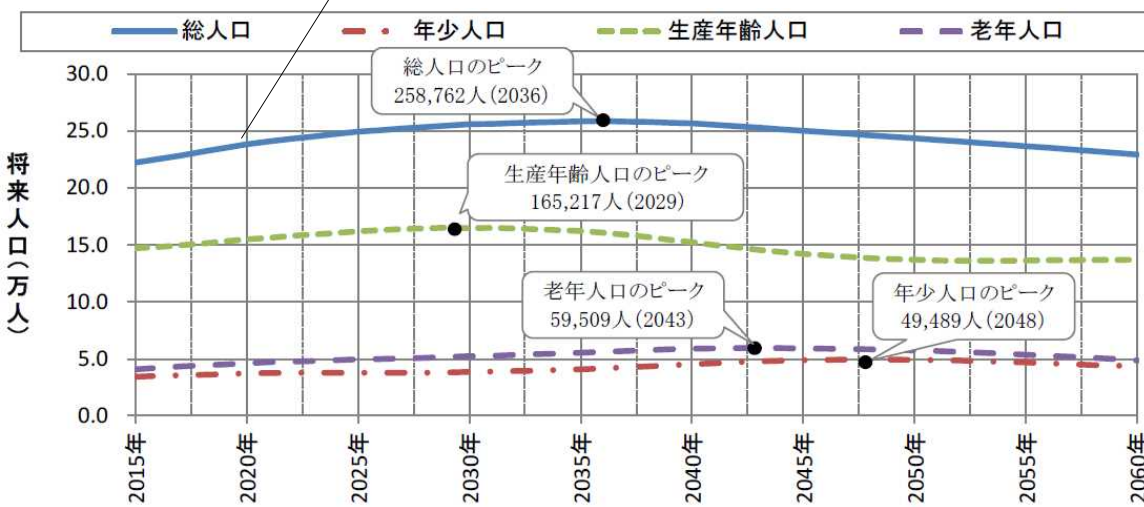


つくば市の人口



- 市の人口は2005年に**20万人**を突破。茨城県の県庁所在地水戸市（2019.11時点269,874人）に続いて県内2番目の都市。その後もつくばエクスプレス沿線地区等を中心に、着実に増加。
- 人口推計では今後も一定の人口定着が続き、**2036年**をピークとして、やがて緩やかに人口減少に転じると予測。

現在総人口
241,424人(2019.11)



つくば市の将来展望人口（つくば市人口ビジョンより）

定住人口の地域構成人数

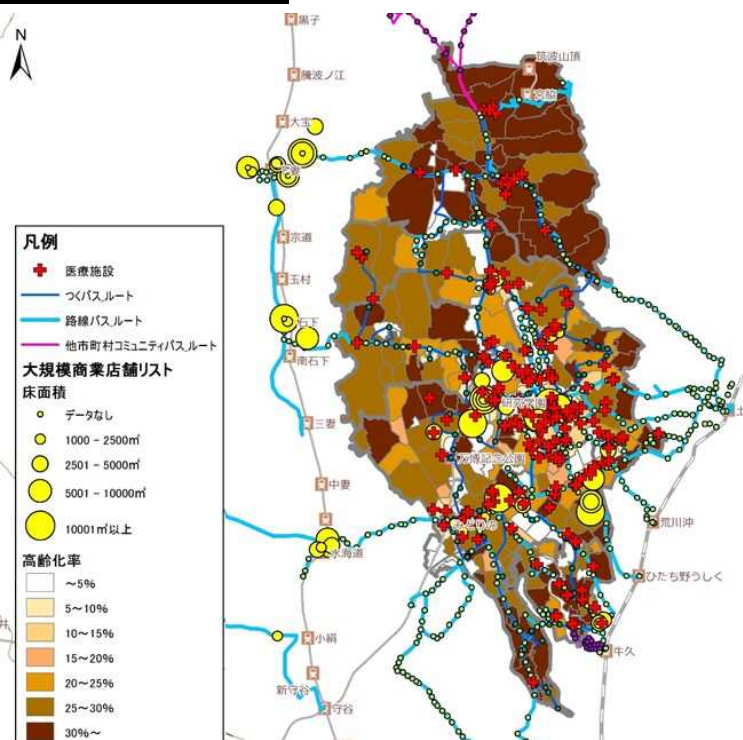


高齢化率（65歳以上人口の比率）



- 市全体の高齢化率は**19.2%**である。市北側である**筑波地区**は**35.8%**、市の南側の**荃崎地区**は**37.4%**となっており、高齢化率が高い地域となっている（R01.10.1住基データ）。 ※ 茨城県内高齢化率は**29.4%**

地区別高齢化率



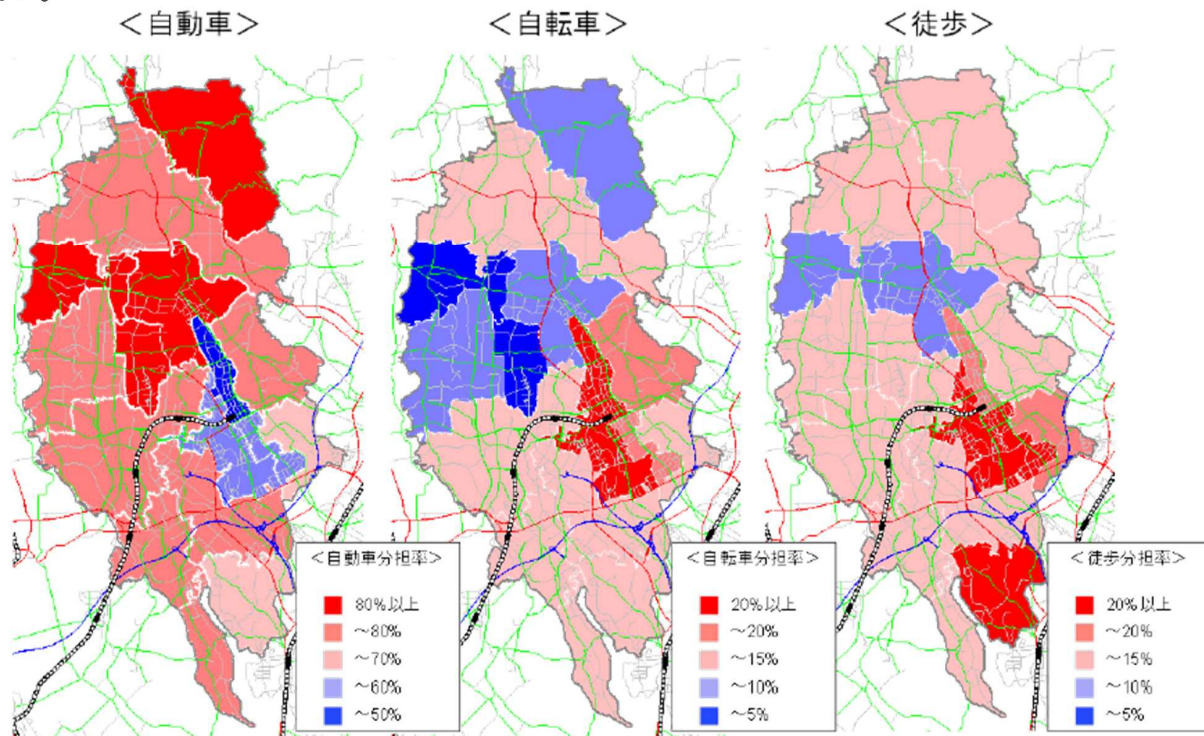
地区	H23.4.1 ※下段：地区人口に対する割合	R01.10.1 ※下段：地区人口に対する割合
筑波地区	5,644 28.0%	6,370 35.8%
大穂地区	3,422 17.9%	4,226 21.6%
豊里地区	3,209 19.9%	4,005 24.6%
桜地区	5,322 10.8%	7,432 14.3%
谷田部地区	9,544 12.4%	14,683 13.7%
荃崎地区	6,237 25.5%	8,796 37.4%
市全体	33,378 16.2%	45,512 19.2%





つくば市の交通手段分担率

- つくば市の自動車保有台数は、1世帯当たり1.4台と自動車依存が高い。
- 地区別の交通手段分担率を見ると、特に郊外部で自動車利用の割合が高く、つくば駅周辺では、自転車や徒歩の割合が高い。



(出典：第5回東京都市圏パーソントリップ調査 (H20))



つくば市内を運行する路線バス

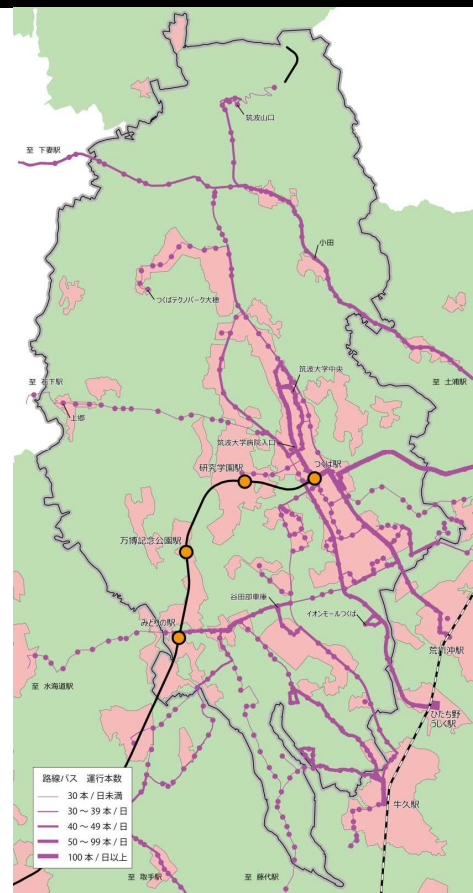


■ 路線バスの概要

- 市内の主要拠点等と大量の交通需要が発生している地区を結び、交通の利便性を向上させるルートで運行している。
- 近隣自治体との広域交通手段としての役割も担っている。
- 関東鉄道(株)、関鉄パープルバス、関鉄グリーンバス、JRバス関東の4社が計**43路線**を運行している。

■ 路線バスの運行本数 (上下計30本/日以上)の路線

路線名	運行数 (本/日)
筑波大学中央 ⇄ 土浦駅	114
筑波大学循環線	91
つくばセンター ⇄ ひたち野うしく駅	91
つくばセンター ⇄ 荒川沖駅	71
森の里 ⇄ 牛久駅	60
谷田部車庫 ⇄ 牛久駅	43
松代循環	35
みどりの駅 ⇄ 牛久駅 (桜が丘経由含む)	58
筑波山口 ⇄ 土浦駅	32
学園南循環線	31



路線バス路線図及び運行便数 (H30年度)

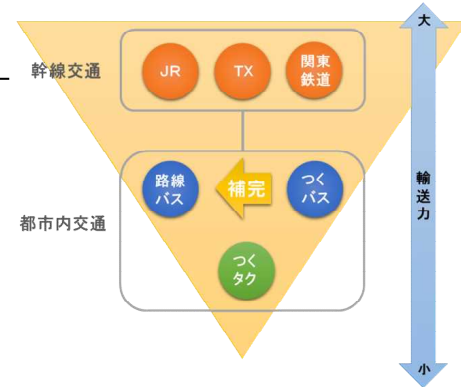




つくば市公共交通の考え方

■地域公共交通の現状

役割	手段
市内及び東京方面との 広域移動の幹線交通	鉄道 (つくばエクスプレス、JR常磐線等)
鉄道の各駅と市内の各拠点を結ぶ 都市内交通	路線バス、 コミュニティバス (つくバス)
上記で対応できない移動需要	デマンド型交通 (つくタク)



■幹線+支線システム

利用目的や需要に応じた適切なサービス提供を行うため、運行手段毎の**役割分担**を図り、公共交通を一体のネットワークとしてより効果的なものにし、利便性向上を図る。

● 幹線が担う役割

- つくば市内外を結ぶ**骨格的な交通機能**
- 市内中心拠点等と**近隣自治体の交通拠点等を結ぶ交通機能**
- 市内中心拠点等と**地域生活拠点を結ぶ交通機能**

● 支線が担う役割

- 地域生活拠点等と**集落地域等を結ぶ交通機能**
- 地域内の**日常生活に必要な交通機能**



つくば市地域公共交通網形成計画の策定



■目指す将来のまちの姿と方向性

- 鉄道、路線バス、コミュニティバス (つくバス)、デマンド型交通 (つくタク) 等が連携し、中心市街地や各地域の生活拠点を結ぶ総合的な公共交通ネットワークの形成を図る。
- 通勤や通学、通院や買い物等、日常の生活に必要な移動を支える公共交通サービスにより、誰もが移動しやすいまちを目指す。

■基本理念

公共交通を軸に都市機能を連携させ、誰もが移動しやすいまちつくば

●基本方針

- 1 今後のまちづくりを支える**地域公共交通**
- 2 持続可能で利便性の高い、安全・安心な**地域公共交通**
- 3 広域連携を支える**地域公共交通**
- 4 市民と協働で支える**地域公共交通**
- 5 公共交通ネットワークを支える「**幹線+支線**」システム

●計画目標

- 1 今後のまちづくりと連携した**地域公共交通網の構築**
- 2 地域のニーズを踏まえた持続可能な公共交通サービスの**充実**
- 3 つくば市周辺地域との交流を促進する公共交通サービスの**拡充**
- 4 地域公共交通への市民の理解や関心を高める**取り組みの推進**



施策名	検討内容	改編への反映
1 つくばエクスプレス（TX）を骨格とした地域公共交通の連携	<ul style="list-style-type: none"> ・TXを骨格として、路線バス、つくバスを連携させた公共交通ネットワークの形成 ・各交通機関との乗継の利便性向上 ・路線バス及びつくバスでバスネットワークを構築し、都市内交通の幹線を形成 	◎
2 交通結節点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・TX各駅前広場の交通結節機能の維持 ・市北部及び南部における交通結節点の整備を検討 ・交通結節点整備に伴い、路線バス、つくバスの運行路線のサービス内容を見直し、結節点の機能を高める 	△
3 つくば市への地域公共交通の集積	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスが集積するつくば駅につくバスの発着地を集積 ・市内の路線バスの発着を集積し、バスネットワーク構築、利便性向上、乗継の促進 	—
4 路線バスの運行の維持・改善	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況や路線の沿線環境、市民のニーズ等を踏まえながら、路線バスの運行の維持・改善を図る ・路線バス、つくバスを合わせたバスネットワークを構築し、TXとの乗継の利便性の向上等を図る 	◎

施策名	検討内容	改編への反映
1 万博記念公園駅から上河原崎中西地区へ連絡するバスの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・かみかわ地区の開発・整備を見据え、同地区に対して「万博記念公園駅から上河原崎中西地区間」のバス路線の新設を検討 	◎
2 つくば駅から中根・金田台地区へ連絡するバスの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・中根・金田台地区の開発・整備状況に合わせ、小田シャトルの運行ルートの見直し及びバス路線の新設を検討 	—
3 都市化の進展に伴う新たな交通網の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地形成、人口定着、拠点施設の立地等の都市化の進展状況を考慮し、新たなバス路線の形成を検討 	◎

計画目標を達成するための地域公共交通施策（3/6）



■施策3 利用促進のための運行サービスの充実（1/2）

施策名	検討内容	改編への反映
1 利用状況を考慮したバスの折り返し運行の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性や利便性の向上を考慮した、バスの折り返し運行 ・まちづくりの視点や沿線住民及び既存のバス利用者のニーズに対し、求められる運行頻度の水準を十分に考慮し、折り返し運行の時間帯やバス停を検討 	—
2 利用状況に応じたバス車両サイズの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・運行路線の利用状況に応じて、安全かつ快適にバスを利用できるよう、適切なバスの車両サイズを検討 ・時間帯に応じた柔軟な車両サイズの検討 	△
3 バスICカードの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通間の乗継利便性の向上のため、バスICカードの導入 	◎
4 バスロケーションシステムの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・つくバスの利便性向上のため、バスロケーションシステムの導入 	◎

計画目標を達成するための地域公共交通施策（4/6）



■施策3 利用促進のための運行サービスの充実（2/2）

施策名	検討内容	改編への反映
5 定期券及び割引制度の拡充	<ul style="list-style-type: none"> ・つくバス利用者の安定的な確保や、利用者の利便性向上のため、6か月や12か月等比較的長期間のつくバス定期券の導入 	◎
6 ビッグデータ等を活用したモニタリング及び交通政策の展開	<ul style="list-style-type: none"> ・バスICカードの利用データを活用し、バスの利用実態を把握し、利用者の視点に立った施策や運行サービスの充実を図る ・バスロケーションシステムのバス位置情報を活用し、バスの運行管理や運行状況のモニタリングを行い、運行サービスの充実を図る ・様々なデータを活用し、運行計画等を見直し、利用者の利便性が高い地域公共交通を目指す 	△
7 バス利用環境の整備・充実	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用の利便性向上のため、駐輪場の整備、ベンチ等、バス利用環境の整備・充実を図る ・バス利用環境整備は、バス停留所近隣住民、市民や企業と連携 	△
8 モビリティ・マネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の利用促進を図るため、利用方法や運行ダイヤ等の情報発信を充実 ・市民協働で支える公共交通の観点から、公共交通の利用促進を図るグッズなどを配布 	△





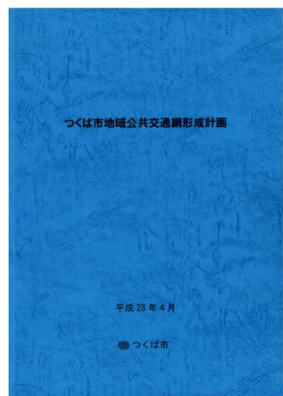
■施策4 持続可能な運行形態の検討

施策名	検討内容	改編への反映
1 利便性向上のためつくバス既存路線の再編	<ul style="list-style-type: none"> ・TX各駅と地域生活拠点等を連絡し、直行性・速達性の確保及び運行頻度を高めた運行 ・既存路線における課題を整理し、バス路線を再編 ・交通需要及び市民ニーズを細やかに把握し、運行ルート、停留所の設置、折り返し便の運行を検討 ・交通結節点での乗継等も考慮 	△
2 つくバスの運行形態等の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・つくバスの利用状況を踏まえ、利用者が定着した路線を民営化する等、運営形態や運行形態の見直しを検討 	—
3 つくタクの運行形態の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況を踏まえ、持続可能な運行形態を検討 ・現行の運行形態や他地域での導入事例を参考に、誰もが利用できる地域公共交通サービスを検討 	◎
4 低密度の需要に対応した交通サービスの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要の少ない地域において、一定の需要が確保される場合には、需要に応じた運行形態となる交通サービスを検討 ・運行方法は、地域と連携した運行や市民主体で運行するサービス等、地域特性を踏まえニーズに細やかに対応できる交通サービスを検討 	△

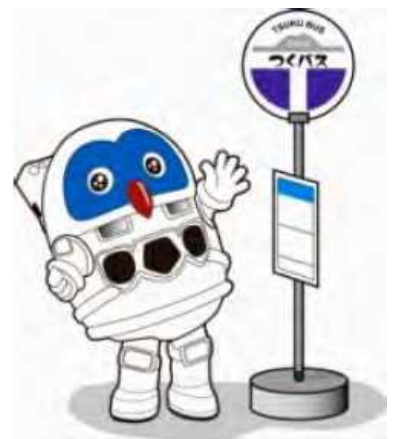


■施策5 広域バス路線の再編

施策名	検討内容	改編への反映
1 隣接する自治体との地域公共交通の広域ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ・近隣自治体との広域的な連携により、地域公共交通の広域ネットワークを構築 ・通勤通学等で密接に連携している土浦市や牛久市、市北部に位置する桜川市、筑西市、下妻市との広域連携を図る 	—



つくば市イメージキャラクター
フクン船長▶



つくば市地域公共交通網形成計画（H28.4月策定）

<https://www.city.tsukuba.lg.jp/kurashi/kotsu/kokyo/1001484.html>





つくば市のバス停圏域率

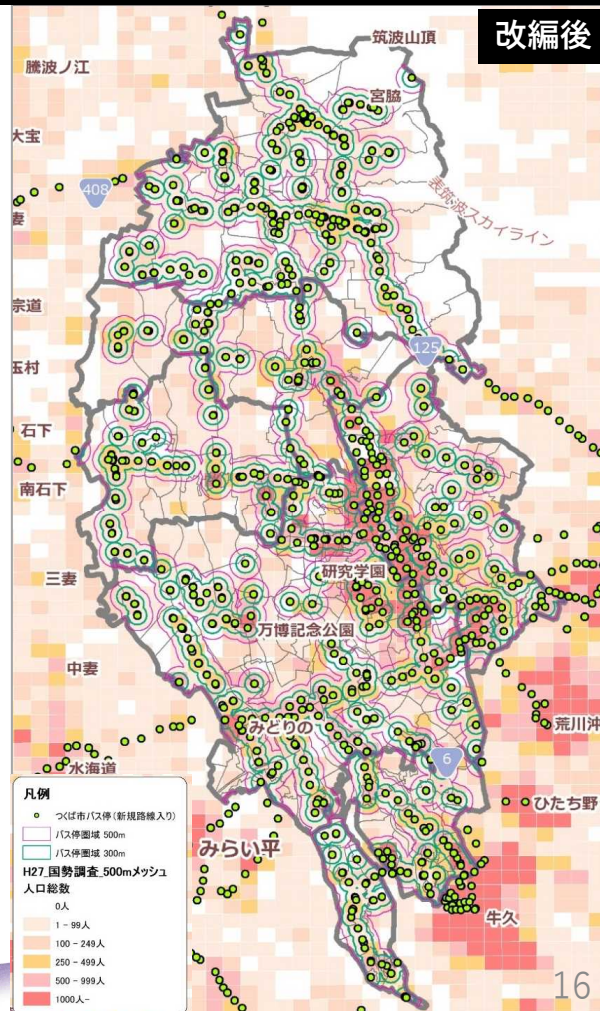
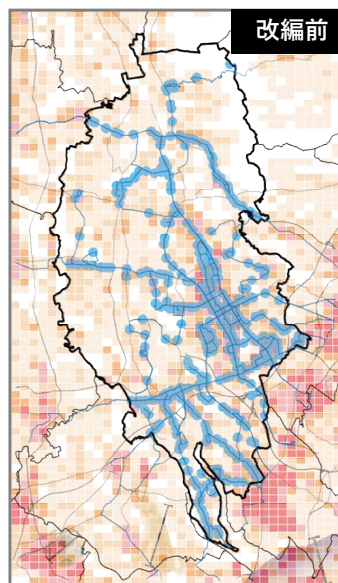
- つくば市のバス停圏域率は、平成31年4月の公共交通改編の結果、つくばスのバス停増設及び路線の新設、支線型バスの導入によりバス空白地域が減少したことにより、向上している。

▼バス停圏域300m各カバー率

バス停圏域率(300m)	改編前	改編後
面積カバー率	26.7%	36.7%
人口カバー率(全世代)	56.0%	63.4%
人口カバー率(高齢者)	47.4%	58.2%

▼バス停圏域500m各カバー率

バス停圏域率(500m)	改編前	改編後
面積カバー率	47.2%	63.1%
人口カバー率(全世代)	78.4%	86.6%
人口カバー率(高齢者)	69.8%	82.8%



つくば市公共交通の沿革



年月	内容	備考
平成12年4月～平成18年3月	福祉循環バス「のりのりバス」運行	無料(13路線)
平成15年9月～平成17年3月	TDM実証実験「つくつくバス」運行	有料(4路線)
平成16年3月	つくば市総合都市交通体系 策定	
平成17年8月	つくばエクスプレス開業	
平成18年4月	コミュニティバス「つくバス」運行開始(地域循環型)	有料(15路線) ・北部シャトル ・地域循環 ・センター循環 (のちに学園南循環と改名)
平成23年4月	コミュニティバス「つくバス」改編(シャトル型) デマンド型交通「つくタク」運行開始	15路線→6路線 学園南循環の民営化
平成28年4月	つくば市公共交通網形成計画 策定	
平成30年10月、平成31年4月	公共交通の改編	

- ※ TDM・・・交通需要マネジメント(トランスポーターション・デマンド・マネジメント) 自動車からバスへの転換やパーク&ライド、時差出勤や物流輸配送の共同化などの「交通の工夫」によって渋滞の緩和を目指すもの。
- ※ 停留所の増設やルートの変更等については、利用者の利便性向上のため、定期的を実施。
- ※ 時刻表の改定は、主につくばエクスプレス(TX)の改編に合わせ実施。





■つくバスの概要

- 路線バスを補完し、「鉄道駅等と地区の核となる拠点を結ぶ地域公共交通」として運行しているコミュニティバスであり、つくばエクスプレスの市内4駅と各地域の核となる拠点を結ぶコミュニティバス。
- 北部シャトル、南部シャトル、小田シャトル、吉沼シャトル、作岡シャトル、上郷シャトル、西部シャトル、谷田部シャトル、自由ヶ丘シャトルの9路線が運行。

■利用料金

- 利用距離に応じて200円、300円、400円
- 定期券、回数券あり
- 1日乗車券（大人500円、小人250円、土日祝日限定）

■割引制度

- 高齢者割引（65歳以上のつくば市民は半額）
- 障害者割引（半額）
- 小人割引（半額）（同伴者1名につき未就学児2人まで無料）

つくバスの運行本数（H31.4時点）

路線名	運行便数（本/日）
北部シャトル	55
小田シャトル	30
作岡シャトル	34
吉沼シャトル	22
上郷シャトル	18
西部シャトル	18
南部シャトル	58
谷田部シャトル	30
自由ヶ丘シャトル	18

▼交通系ICカード対応



▼バスロケーションシステム導入



■平成31年4月の公共交通改編前後の諸元値の変化

項目	改編前（H30）	改編後（R01）
路線数	7路線	9路線 ※新設：上郷・西部シャトル
総延長	149.1km	205.4km ※西部シャトル：25.8km
バス停数	111か所 ※重複を除くと97か所	223か所 ※重複を除くと188か所
車両台数	中型16台 小型6台	中型（56人乗り）16台 小型（31人乗り）9台
運行便数	334便	283便 ※51便の減

つくバスの改編によるバス停圏域カバー人口（面積）の変化

項目	300m		500m	
	改編前	改編後	改編前	改編後
カバー人口	56.0%	60.7%	78.4%	83.4%
カバー面積	26.7%	31.9%	47.2%	55.4%

▼つくバス小型バス車両



市域の公共交通・・・デマンド型交通「つくたく」



■つくたくの概要

- ・ 移動範囲が限定されているデマンド型交通。
- ・ 年間約5万人の利用者を有する。利用者属性は**8割が高齢者**、1割が障害者であり、利用目的の7割が**通院等**。

■運行エリア

- ・ つくば市を旧町村単位で5つのエリア（筑波、大穂・豊里、桜、谷田部、荃崎地区）で分けし、各エリア内運行。
- ※ 筑波大学病院や筑波メディカルセンターなどの基幹病院やつくば市庁舎（研究学園）など9か所については、どのエリアからも移動が可能なポイント（**共通ポイント**）を設定。

■利用料金

- ・ エリア内移動は300円、共通ポイントへの移動は最大1,300円。
- ・ 高齢者・障害者・小人の半額割引あり。
- ・ 利用者が自宅から乗降できる、自宅利用登録制度あり。

つくたくの運行エリアと料金



▼つくたく乗降場所数 (R01.10現在)

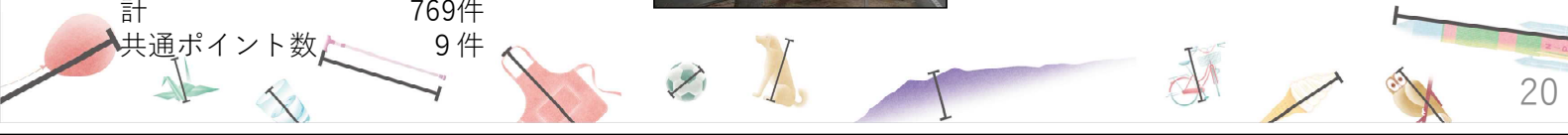
筑波地区	140件
大穂地区	73件
豊里地区	73件
桜地区	118件
谷田部地区	275件
荃崎地区	90件
計	769件
共通ポイント数	9件

▼つくたくの乗降場所



▼つくたく運行の流れ

- ①つくたく予約センターに電話（利用者）
- ②希望日・時間帯を伝える（予約は7日前（5営業日前）から）
- ③配車手配（予約者と乗合せ）
- ④乗車地から目的地へ



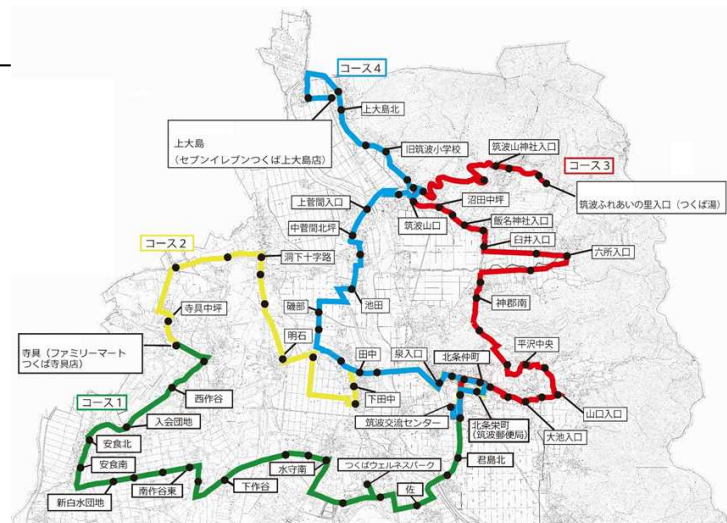
実証実験・・・筑波地区支線型バス運行



■運行概要

項目	内容
事業種別	一般乗合旅客自動車運送事業（路線定期運行）
実証期間	平成31年4月1日～令和4年3月31日（3年間）
運行日	土日祝日を含めた毎日（12月29日～1月3日を除く）
運行時間	概ね8時00分～18時00分
運賃	運賃200円均一
コース数	4コース
便数	1コース（10便）、2コース（12便）、3コース（10便）、4コース（12便）
車両	ワゴン型車両（10人乗り） 4台 ※点検・修理時等に使用する予備車も配置
運休	筑波山行楽シーズンにおいて、渋滞の影響を大きく受けるルートは、一部運休・コース変更を検討する。
運行管理	株式会社セキショウキャリアプラス ※つくたくと合わせて運行管理

▼筑波地区支線型バス路線



支線型バス車両▶

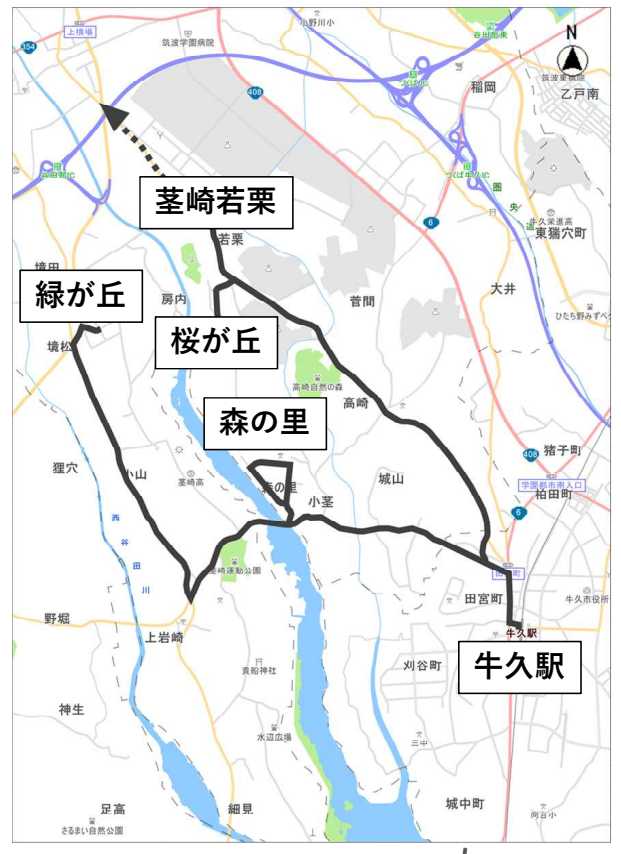


実証実験・・・荃崎地区路線バス運賃補填



項目	内容
事業期間	平成31年4月1日～令和4年3月31日（3年間）
対象路線・区間	1 森の里線 （牛久駅西口⇔森の里）：全区間 2 緑が丘団地線 （牛久駅西口⇔緑が丘団地）：全区間 3 桜が丘団地線 （牛久駅西口⇔桜が丘団地）：全区間 4 牛久・みどりの線 （牛久駅西口⇔みどりの駅）：荃崎若栗以南
対象時間帯	概ね8時～18時（指定する便に限る）
対象便数	1 森の里線 平日：23便 土日祝：17便 2 緑が丘団地線 平日：15便 土日祝：13便 3 桜が丘団地線 平日：16便 土日祝：2便 4 牛久・みどりの線 平日：20便 土日祝：22便
対象日	特別ダイヤ（1月1日～3日等）を除いた路線バス運行日
対象条件	条件1 1回の乗降が上記対象区間で完結 （牛久市域内で完結する場合を除く） 条件2 交通系ICカードの利用
割引後運賃	一律：200円 ※ただし、割引前運賃が200円未満の場合はその金額

▼運賃補填実証実験路線



- 割引制度**
- ・高齢者、小人、障害者：半額（つくバス同等）
 - ・乗継割引：通常の路線バスと同等の取扱い
 - ・定期券・回数券：割引後運賃に対する設定なし



実証実験・・・荃崎地区路線バス新規運行



■運行概要

項目	内容
事業期間	平成31年4月1日～令和4年3月31日（3年間）
ルート	富士見台～牛久駅西口
対象時間帯	概ね8時～18時
運行便数	16便（平日、土日祝共通）
運行日	365日
運賃	一律：200円
割引制度	・高齢者、小人、障害者：半額（つくバス同等） ・乗継割引：通常の路線バスと同等の取扱い ・定期券：なし ・回数券：運行事業者規定による

▼新規運行実証実験路線





実証実験・・・桜地区路線バス増便運行

■運行概要

項目	内容
事業期間	平成31年4月1日～令和4年3月31日（3年間）
ルート	つくばセンター～土浦駅
増便時間帯	概ね9時～14時で不足している時間帯
増便数	平日：7便、土日祝：8便
運賃	現行路線バス運賃
割引制度	<ul style="list-style-type: none"> ・小人、障害者：半額（運行事業者規定による） ・乗継割引：通常の路線バスと同等の取扱い ・定期券・回数券：運行事業者規定による

増便運行実証実験路線▶



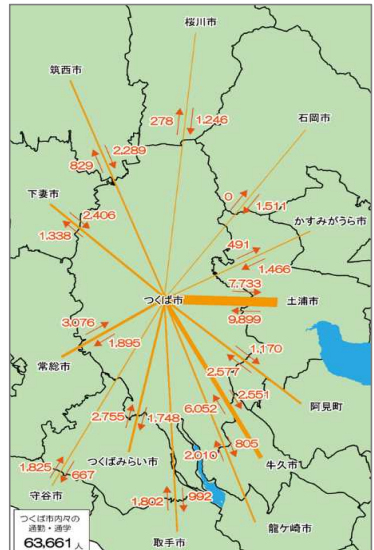
広域連携事業検討会議設立の経緯



人口減少や少子高齢化の進展など、自治体を取り巻く課題は多い。このような中、地方創生の観点からも広域的な都市圏域としての持続可能性を高めるため、公共交通のネットワークを形成する連携を検討する。

■背景

- ・ つくばエクスプレス開業や沿線開発により、つくば市のみならず近隣自治体における生活圏が拡大し、通勤や通学などの交流人口の増加に伴い、交通需要の増加が見込まれる。
- ・ 自治体によっては、基幹交通としての鉄道路線があるものの、二次交通としてのバス交通等の公共交通ネットワークや広域的なバス路線ネットワークが不足している状態が存在する。
- ・ つくば医療圏には、筑波大学附属病院や筑波メディカルセンター（3次救急）などの医療機関が存在する。



◀つくば市から見た通勤・通学による人の移動

▼公共交通の状況

自治体	鉄道	路線バス	コミュニティバス	デマンド型交通
つくば市	・つくばエクスプレス	・関東鉄道 ・関鉄パープルバス ・JRバス関東	・つくバス	・つくタク
下妻市	・関東鉄道	・関鉄パープルバス	・シモンちゃんバス	－
筑西市	・JR水戸線 ・関東鉄道 ・真岡鐵道	－	・筑西市地域内運行バス ・筑西市広域連携バス	・のり愛くん
桜川市	・JR水戸線	－	・ヤマザクラGO	・デマンド型乗合タクシー
常総市	・関東鉄道	・関東鉄道 ・関鉄パープルバス	－	・ふれあい号
牛久市	・JR常磐線	・関東鉄道 ・JRバス関東	・かっぱ号	－
つくばみらい市	・つくばエクスプレス ・関東鉄道	・関東鉄道	・みらい号	－



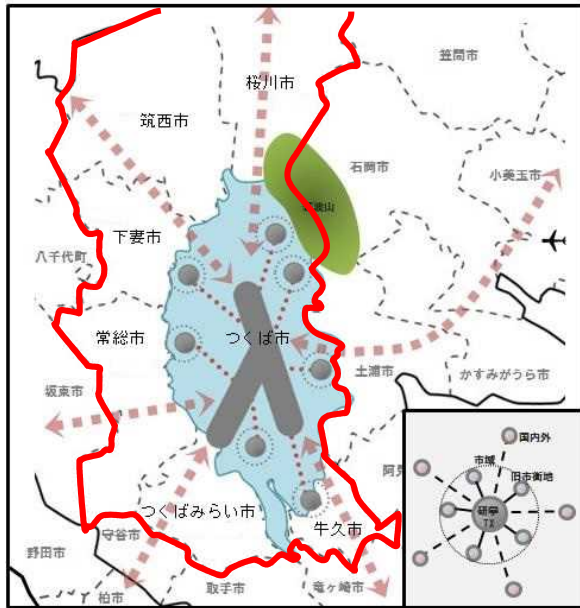


広域連携事業のあゆみ

■参加自治体：7自治体

- ・ 下妻市、筑西市、桜川市、常総市、牛久市、つくばみらい市（H31.1参加）及びつくば市

▼地域公共交通の広域ネットワークのイメージ



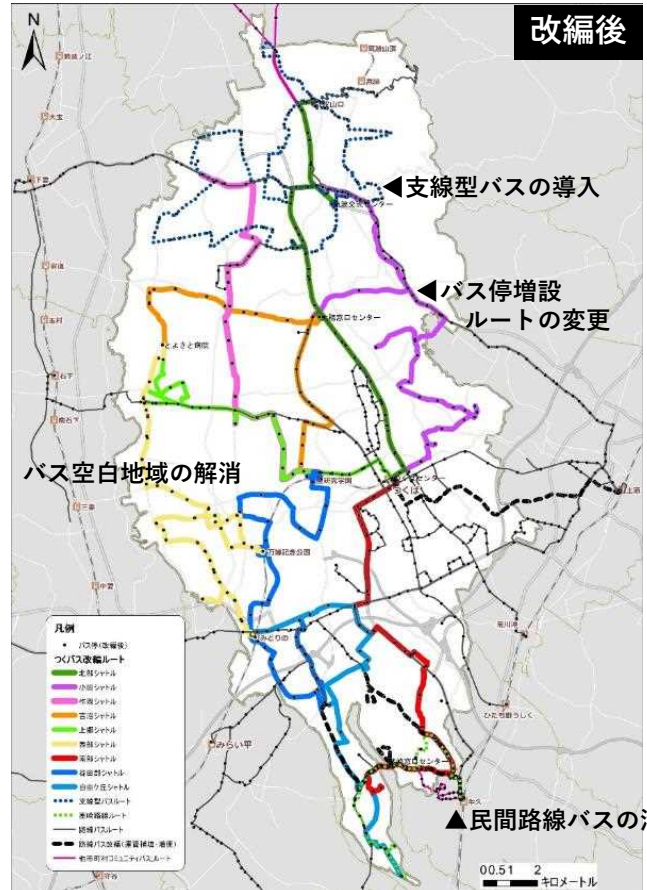
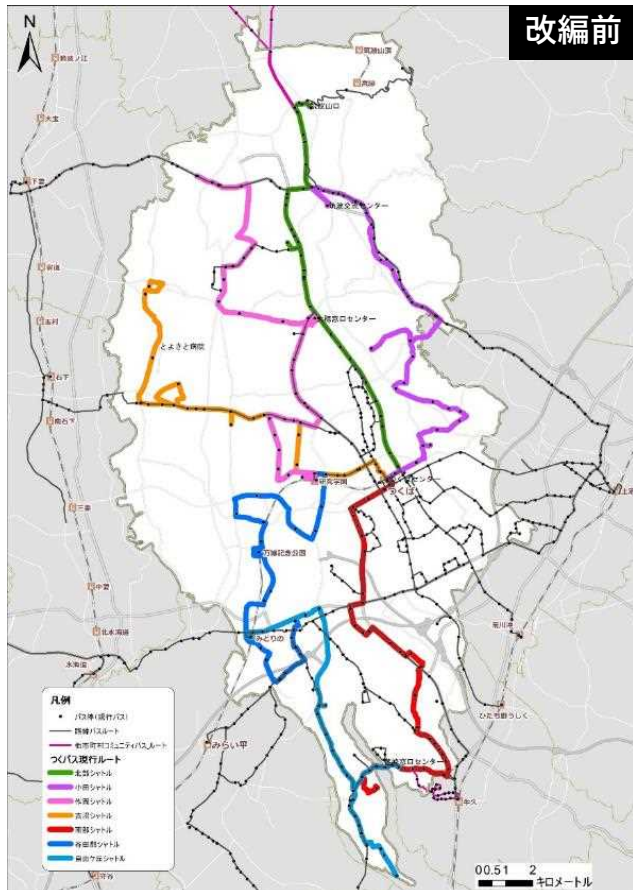
（出典：つくば市未来構想に加筆）

広域連携事業のあゆみ

- 平成27年10月 意見交換会（首長）
（つくば市、下妻市、筑西市、桜川市）
- 平成27年12月 広域連携検討会議設立
（つくば市、下妻市、筑西市、桜川市）
- 平成28年3月 地域公共交通広域連携交通網の形成に
関する調査に係る事業負担金の協定書締結
- 平成28年10月 筑西市・つくば市間広域連携バス 実証実験運行開始
下館駅（筑西市）から筑波山口（つくば市）
- 平成28年10月 桜川市・つくば市間広域連携バス 実証実験運行開始
桜川市役所真壁庁舎（桜川市）から筑波山口（つくば市）
- 平成28年10月 常総市が参加
- 平成29年2月 牛久市が参加
- 平成29年10月 筑西市・つくば市間広域連携バス 本格運行開始
- 平成29年10月 桜川市・つくば市間広域連携バス 本格運行開始
- 平成31年1月 つくばみらい市が参加



市域の公共交通網



ご清聴ありがとうございました

