

平成 17 年 1 月 27 日

筑協
交通状況実態調査
報告書

平成 17 年 1 月

筑波研究学園都市交流協議会
筑協委員会

【はじめに】

筑波研究学園都市が発足して 30 有余年の月日が経過しました。この間、種々の事が発生し、それなりに解決してきました。この節目の一つとして、この度“つくばエクスプレス TX”の運転が開始されることとなりました。つくば市と東京は、或る意味では、「近くて遠い存在」と云われています。その一つとして“自宅から最寄りの交通機関に至るまでの時間と足の便”があります。例えば、今度の TX も「自宅からつくば市内の最寄りの駅」へ行くためには、種々の不便が予想されます。これまで、日々の移動に不便なつくばに生活をしてきた人々の大多数は、自家用車を毎日の生活に使用しているのが現状です。このような生活環境を解決するためには、つくば市周辺の TX 駅の近くに、TX 利用予想人員に対応するに足る駐車・駐輪場を必要とします。また次善の手段として、極めて安価な料金の巡回バスの多数運行を必要とします。いずれにしても、TX が利用出来ることは、結構であると考えられますが、自宅から TX の最寄り駅に行くまでの時間の短縮が大きな問題となっています。さらに、現在「東京駅・つくばセンター」間を走っている高速バスとの競合としての「便利さ・運行間隔・乗車時間・運賃」等があります。

そこで我々は、現在の諸機関で使用している交通機関を相互利用する方法も含めて、我々利用者の希望事項として解を見つけるためのアンケート調査を実施し、その結果の分析調査を踏まえての「提言」をするものです。

実際には、実現不可能のこともあると思いますが、我々利用者の調査結果は、何らかのヒントとなることを希望します。

平成 17 年 1 月
筑波研究学園都市交流協議会
筑協委員会委員長 高橋 秀知

筑波研究学園都市交流協議会
筑協委員会

委員長	高橋秀知	総合科学研究機構 事務局長
委員	安藤正海	高エネルギー加速器研究機構 教授
委員	岡田雅年	つくばサイエンス・アカデミー 事務局長
委員	鈴木 貴	物質・材料研究機構 総務部長
委員	福井 孝	国土技術政策総合研究所 企画部評価研究官
委員	松山彰収	ダイセル化学工業(株) 筑波研究所長
オブザーバ	八巻 正	農業・生物系特定産業技術研究機構 総合企画調整部長
調査協力員	松橋啓介	国立環境研究所 交通公害防止研究チーム主任研究員
事務局	加来一哉	文部科学省研究交流センター 所長
事務局	小嶋数男	文部科学省研究交流センター 研究交流官
事務局	保山剛一	茨城県つくば事務所 所長
事務局	亀井隆幸	茨城県企画部新線・つくば調整課 主事
事務局	飯泉省三	つくば市企画部企画調整課 課長
事務局	吉沼正美	つくば市企画部企画調整課 主査
事務局	水谷伸也	つくば市企画部企画調整課

(平成16年9月26日時点)

連絡先：

筑波研究学園都市交流協議会 事務局
〒305-0032 茨城県つくば市竹園 2-20-5
研究交流センター内
Tel. 029(851)1331 Fax. 029(856)0464

目次

1. 調査の概要.....	4
1-1. 調査目的・主旨.....	4
1-2. 調査時期・対象.....	4
2. 結果の概要.....	5
3. 集計結果.....	6
1 公用車の状況.....	6
2 送迎バスの状況.....	8
3 居住地と通勤代表交通手段.....	10
4 東京への日帰り出張（外勤）時の交通.....	12
4. 考察.....	22
4-1. 送迎バスの現状と展望.....	22
4-2. バス利便性向上策について.....	23
4-3. 居住地と通勤手段の現状.....	23
4-4. TX利用の展望.....	23
4-5. 構内駐車場について.....	24
4-6. 機関立地の利便性.....	24
5. 提言.....	25
6. 謝辞.....	27
付録1：会員機関リスト.....	28
付録2：質問票.....	29
付録3：自由意見回答全文.....	40

1. 調査の概要

1-1. 調査目的・主旨

つくばエクスプレスの開通は、筑波研究学園都市交流協議会（以下、筑協）会員等に大きな環境の変化を及ぼすと考えられます。特に交通面では、利便性の向上が期待される一方で、駐車場不足や渋滞発生が懸念されます。

そこで、会員がその活動を引き続き円滑に行なうことができるように、各機関を目的地及び出発地とする交通の現状と将来展望を把握し、特に公共交通機関の利便性向上と利用促進等に関連する措置を内外に向けて積極的に提言するための基礎資料とすることを目的として、会員を対象に実態調査を行いました。

本報告書では、その実態調査の集計結果と若干の考察を示します。

1-2. 調査時期・対象

調査時期

調査票設計：平成 16 年 4～7 月

調査票送付：平成 16 年 8 月

調査票回収：平成 16 年 9 月

とりまとめ：平成 16 年 10 月

調査対象

対象機関数：122 機関（他に調査期間中に脱退した機関 1）

回答機関数：103 機関（内 1 機関は、6 機関に分割して回答されました）

回答調査票数：108 機関／127 機関（回答率：85.0%）

以下では、断りのない限り、108 機関を対象とした結果を示します。なお、各機関は、平均的には数百人の職員規模ですが、百人以下（約 30 機関）、千人以上（約 4 機関）の職員規模の機関もあることに留意してください。

2. 結果の概要

- ・ 回答率 85%、108 機関から回答が得られました
- ・ 約 1/4 の機関がバスまたはマイクロバスを保有しています
- ・ 全体で、バス・マイクロバスが 47 台、ワゴン車等（定員が 6 人を超える車両）が 55 台あります
- ・ これら機関保有バス等の利用目的地は、研究所間、つくばセンターへの運行が多く、牛久駅、ひたち野うしく駅、学内・構内、官舎・社宅、現地調査等が続きます
- ・ 16 機関が送迎バスを運行しています
- ・ 送迎バスの運行形態は、公共系機関では公用車利用が多く、民間系機関では委託と共同運行が多くなっています
- ・ 送迎バスの一日の運行本数は合計で 72 便、一機関あたり 4.5 便です
- ・ 送迎バスの運行を検討しているのは 2 機関です
- ・ 約 8 割の機関が路線バスの増便や運行時間の拡大を要望しています
- ・ 約 3 割の機関が送迎バス専用停留所設置やバス優先レーンを要望しています
- ・ 約 1 割の機関がバス専用レーン、バス専用信号、共同運行を要望しています
- ・ 就業者のうち、約 2/3 がつくば市内、約 1/4 がつくば市以外の茨城県内、約 1/12 が茨城県外に居住しています
- ・ 通勤手段は、自動車 82%、公共交通 10%、徒歩・自転車等 7%です
- ・ 約 17,500 人が自動車通勤をしており、約 900 人が鉄道通勤、約 1,100 人がバス通勤をしています
- ・ 外勤時の最寄り駅までの交通手段は、複数回答可で、3/4 が路線バス等、1/4 がタクシー、1/4 が自家用車・公用車です
- ・ バス運賃を比較すると、JR 駅までが安いのは 5 機関、つくばセンターまでが安いのは 61 機関、同じくらいなのが 13 機関です
- ・ タクシー運賃を比較すると、JR 駅までが安いのは 6 機関、つくばセンターまでが安いのは 71 機関、同じくらいなのが 8 機関です
- ・ 構内駐車場は、全体で約 29,000 台分で、そのうち約 14%が来客用です
- ・ 全体の 38%の 41 機関で駐車場不足が問題となったことがあります
- ・ 駐車場利用者への課金は 13 機関で行われており、1 機関が導入を検討中です
- ・ 現在利用している自家用車の利便性向上を求める意見と、現在不足している公共交通機関の利便性向上を求める意見の双方があります
- ・ 工業団地の公共交通機関の利便性が非常に低く、活動の障壁になっています
- ・ 利用しやすい公共交通体系が求められています

3. 集計結果

1 公用車の状況

1 (1) 公用車の保有台数 有効回答数 108 機関

バス保有台数	17 台 (7 機関)
マイクロバス保有台数	32 台 (24 機関)
乗用車保有台数	348 台 (85 機関)
その他保有台数	316 台 (46 機関)

バスまたはマイクロバスを保有する機関は 25 機関です。いずれも持たない機関が約 77%あります。公共系機関（筑協会員番号が 61 番までの機関）に限ると、59 機関中 18 機関が保有しています。

1 (2) バスおよびマイクロバス（他定員 6 名超車両）の使用状況

バス・マイクロバス 47 台（1 (1) の回答の内、バス 2 台については詳細回答無し）の他に、バス以外に定員が 6 人を超える車両（主にワゴン車）が計 55 台あります。

平均乗車定員は、バス 51.4 人、マイクロバス 25.2 人、その他 8.0 人（記入無し 5 台）、合計で 1,979 人でした。

主な利用目的（複数回答） 有効回答数 102 台分

来客送迎	51
職員送迎	36
その他	56

主な目的地（複数回答） 有効回答数 102 台分

つくばセンター	30
JR 駅	45
牛久	17
ひたち野うしく	13
荒川沖	6
土浦	6
その他	1（土浦～牛久）
記入無し	2
官舎・社宅	11
研究所間	34
その他	53

（学内(10)、構内(5)、現地調査(7)、実習先(3)、実験施設(3)、
市内郵便局・銀行・行政機関(8)、県内外(9)、駐車場、不特定）

なお、筑波大学は 9 台のバスを保有しており、6 台を学内循環バスとして使用しています。

年間走行距離の平均値は、9,800km です。特にバス・マイクロバスだけを見ると、12,000km です。

2 送迎バスの状況

2 (1) 送迎バス 有効回答数 105 機関

運行している	16
運行していない	89

運行率は 15%、公共系機関に限ると 10%です。公共系機関が路線バスの利便性が高い地域に立地している傾向と関連があるかもしれません。

運行形態 有効回答数 16 機関

保有公用車	7
委託	5
共同運行	4
その他	0

なお、委託による共同運行は「共同運行」へ、バス会社保有車両の運行委託は「委託」へ整理しました。なお、公共系機関では保有公用車 5、委託 1 です。民間系機関において、「委託」や「共同運行」が積極的に行われています。

運行本数

朝の便数	29
夕方の便数	39

夕方の便がやや多くなっています。日中を合わせて、合計で 72 便、平均で 1 機関あたり 4.5 便が運行されています。

始発は、7:19 を始めとして、7 時台計 3 本、8 時台 4 本、9 時以降 3 本です。終発は、23:05 が最も遅く、19 時台 4 本の他は、ばらばらです。

一日の延べ利用人数は、全体で 395 人、一便あたり 5.5 人、送迎バス運行一機関あたり 24.7 人です。

現在送迎バスを運行していない 92 (内 3 は無回答) 機関の内、新規に運行を検討しているのは 2 機関でした (他に 2 機関が無回答)。

2 (4) バス利便性向上に関する要望 有効回答数 105 機関

送迎バス専用停留所	31
路線バス増便	87
運行時間拡大	81
共同運行	10

バス専用レーン	15
バス優先レーン	29
バス優先信号	12
その他定時施策	3 (小型バス活用、路線新設)

「路線バスの増便」と「運行時間の拡大」を望む回答が多く、「専用停留所」や「バス優先レーン」を望む回答も見られました。公共系機関は、「共同運行」、「専用レーン」、「優先レーン」の要望が、全体に比較して 6 ポイントほど低くなりました。自動車の利便性低下を含めて、自らの負担増になるバス利便性向上策については、要望数が少なくなっています。送迎バスを運行している 16 機関のうち、12 機関が駅前に送迎バス専用停留所を要望しています（他に 3 機関は要望なし、1 機関は記入なし）。

なお、回答は各機関の意見を代表しているとは限りません。

3 居住地と通勤代表交通手段

有効回答数 108 機関（なお居住地不明 7 機関、居住地・手段不明 1 機関）

居住地構成および通勤の代表交通手段（単位：人）

		居住地				合計
		茨城県内		茨城県外	不明	
		つくば市内	つくば市外			
代表 交通 手段	徒歩	495	9	0	35	539
	自転車	599	24	1	58	682
	バイク	78	19	1	11	109
	自動車	10,479	4,461	462	2,049	17,451
	路線バス	961	161	1	26	1,149
	鉄道	7	205	719	6	937
	高速バス	3	3	153	0	159
	その他	61	3	6	2	72
	不明	0	0	0	68	68
合計		12,683	4,885	1,343	2,255	21,166

※代表交通手段：一回の通勤で数種類の交通手段を用いている場合に最も優先度の高い交通手段を指します。本調査では、優先順位は、高速バス、鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩の順として回答してもらいました。

上で回答された職員の範囲 有効回答数 107 機関

常勤職員のみ 51

非常勤職員を含む職員 52

その他 4

（いずれも民間系機関：派遣社員・事務委託社員、
関連会社派遣、正社員・アルバイト、派遣員・協力会社含む）

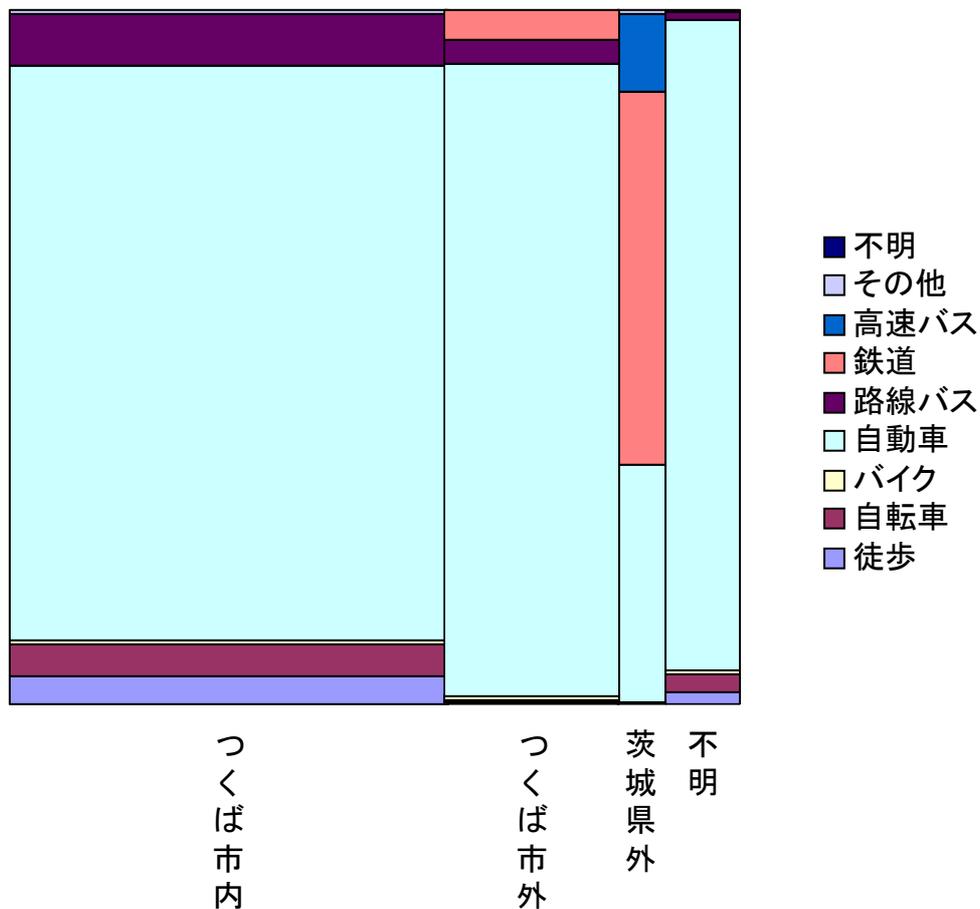


図1 居住地と通勤手段の構成比率

通勤に用いられる代表交通手段は、82.4%が自動車です。公共交通手段の分担率は、10.6%です。特に近隣市町村（茨城県内「つくば市外」）居住者は91.3%が自動車を代表交通手段としています。反対に、茨城県外居住者は、34.4%が自動車で、64.9%が鉄道もしくは高速バスです。

なお、今回の回答対象となった職員数 21,166 人は、筑波研究学園都市人口 196,247 人（平成 15 年 10 月 1 日現在）の約 11%、従業者数 106,601 人（平成 12 年 10 月 1 日現在）の約 20%に相当します。ただし、この回答対象者数には、無回答の機関と一部の雇用形態の職員は含まれていません。

公共系機関は、民間系機関よりも、自動車の分担率が 12 ポイント低く、79.6%となっています。公共系機関は、徒歩、自転車、バス等の利便性が高い中心部に多く立地しており、居住地も近隣に立地していることが影響していると考えられます。なお、回答は通勤手当支払いに用いられる通勤経路に基づいています。

4 東京への日帰り出張（外勤）時の交通

外勤時の最寄り駅 有効回答数 73 機関

牛久	22	
ひたち野うしく		15
荒川沖	17	
土浦	7	
つくばセンター		4
その他	9	

他に、33 機関が複数の駅を規則上の最寄り駅と回答しました。これらの複数回答を含めると、

外勤時の最寄り駅（複数回答） 有効回答数 106 機関

牛久	28	
ひたち野うしく		38
荒川沖	32	
土浦	30	
つくばセンター		28
その他	11	

（規則無し 7、高速バス停留所 2、他）

最寄り駅までの交通手段

有効回答数 83 機関

路線バス	53
タクシー	7
徒歩	4
その他	19

他に、23 機関が複数の規則上の交通手段を挙げています。これらの複数回答を含めると、

最寄り駅までの交通手段（複数回答） 有効回答数 106 機関

路線バス	71
タクシー	23
徒歩	7
その他	32

（自家用車・公用車 25、連絡バス 4、規則無し 4）

つくばセンターまでのバス運賃（片道）

有効回答数 80 機関

無料	10
～200 円（以下）	10
～300 円	14
～400 円	18
～600 円	24
～1,000 円	2
1,000 円～（超）	0
不明	2

JR 利用駅までのバス運賃（片道）

有効回答数 85 機関

無料	0
～200 円（以下）	0
～300 円	4
～400 円	13
～600 円	34
～1,000 円	24
1,000 円～（超）	7
不明	3

「記入無し」は、外勤等の際に、バス利用をしていない（路線がない、利用したことがない）ケースと考えられます。一部機関のデータについては、隣接機関の記入状況から推測・補完しました。

なお、複数の敷地を抱えていることから、幅のある運賃で回答した機関がありました。これについては、代表的と考えられる一つの敷地を対象として、運賃を画定しました。タクシー料金についても同様としました。

バス運賃の差額を計算しました。 有効回答数 79 機関

JR 駅利用までの運賃の方がつくばセンターまでの運賃より

500 円以上安い	2
200 円～500 円安い	2
100 円～200 円安い	1
100 円未満の違い	13
100 円～200 円高い	8
200～500 円高い	38
500 円以上高い	15

TX (つくばエクスプレス) の運賃が JR と同等とみると、TX 開通後に、外勤時の利用駅が変わらない機関が 5、TX つくば駅 (つくばセンター至近に設置) 等に変更になりそうな機関が 61、運賃および所要時間に応じて選択されそうな機関が 13、不明が 29 と考えられます。このことから、相当数の機関が TX を利用する可能性のあることが分かります。なお、つくば駅以外の TX 駅までのバス運賃については、十分な根拠がないため、今回は検討していません。

つくばセンターまでのタクシー料金（片道） 有効回答数 87 機関

～1,000 円（以下）	11
～1,500 円	8
～2,000 円	24
～3,000 円	23
～4,000 円	16
4,000 円～（超）	3
不明	2

本設問では、無料と回答した機関はありませんでした。なお、「記入無し」の内、バス運賃を「無料」とした 10 機関程度は、つくばセンターから徒歩圏内にあると予想されます。

JR 利用駅までのタクシー料金（片道） 有効回答数 95 機関

～1,000 円（以下）	1
～1,500 円	2
～2,000 円	5
～3,000 円	26
～4,000 円	23
4,000 円～（超）	35
不明	3

タクシー運賃の差額を計算しました。

有効回答数 87 機関

JR 駅利用までの運賃の方がつくばセンターまでの運賃より

1,000 円以上安い	3
500 円～1,000 円安い	3
100 円～500 円安い	1
100 円未満の違い	6
100 円～500 円高い	1
500～1,000 円高い	4
1,000 円以上高い	67

TX (つくばエクスプレス) の運賃が JR と同等とみると、TX 開通後に、外勤時の利用駅が変わらない機関が 6、TX つくば駅 (つくばセンター至近に設置) 等に変更になりそうな機関が 71、運賃および所要時間に応じて選択されそうな機関が 8、不明が 21 と考えられます。このことから、相当数の機関が TX を利用する可能性のあることが分かります。なお、つくば駅以外の TX 駅までのタクシー料金については検討していません。

バスに比較して「不明」が少ないため、タクシー運賃で検討する方が、TX 駅への転換可能性がより高いように見えます。TX 駅へのバス路線の新設により、バス利用の場合の転換可能性が増すと考えられます。

5 構内駐車場

構内駐車場の容量 有効回答数 103 機関

無し	2
～10 台 (以下)	4
～50 台	20
～100 台	18
～500 台	47
～1,000 台	8
1,000 台～ (超)	4

合計で 28,659 台分、一機関あたり 265 台分あります。全体の約 14%にあたる 3,916 台は来客用に指定されています。単純に、自動車通勤の人数 17,451 を職員用駐車場容量 21,237 台で除すると、約 18%の余裕があることとなります。しかし、上記の自動車通勤の人数には、非常勤職員の分を含まない回答が半数程度あり、また、実際には多様な勤務形態がとられていることを考えると、駐車場不足が問題となっている機関は少なくないことも理解できます。

駐車場不足が問題となったことがありますか 有効回答数 107 機関

ある	41
ない	66

問題となったことがある機関は全体の 38%です。民間系機関で 31%に対して、公共系機関で 44%と差が出ています。

駐車場利用者への課金 有効回答数 106 機関

有り	13
無し	93

駐車場利用者への課金の計画 有効回答数 101 機関

計画がある	0
検討中である	1
考えていない	96

13機関で駐車場利用者への課金が行われており、1機関で検討されています。

6 その他

筑波研究学園都市の交通およびバス交通についての自由意見欄を設けました。その概要として、各 30 機関、45 機関の回答を大まかに分類しました。内容が多岐に渡る回答は、内訳を分類して示しました。

筑波研究学園都市の交通について 有効回答数 30 機関

公共交通等の利便性の向上 12

(バス路線、バス運行時間、バス案内表示、交通体系、自転車道、自転車利用促進、歩行環境、路面凹凸改修、車がない人のためのまちづくり、啓発、つくつくバス、モノレール、路面電車、送迎バス、カーシェアリング、タクシープリペイドカード)

自家用車の利便性の向上 7

(道路整備、駐車場拡充、右折信号設置、道路拡幅、大型車通行止め撤去)

北部・西部工業団地の現況 8

(不便、研究所閉鎖、バス要望、自家用車を使わざるを得ない、公共交通利用増は困難、TX も期待薄、転勤者に困難)

その他 3

(マスタープラン、マナーが悪い、スピード事故、悪循環、駐車場が無味乾燥、バス利用増は困難)

他に、「特になし」との記入が 13 機関、空欄が 65 機関です。

現状よりも公共交通（および徒歩や自転車）の利便性を向上させるべきとの意見と、自家用車利用の利便性を確保・向上させるべきとの双方の意見がありました。

一方、中心部から離れて立地している工業団地の（公共交通の）利便性が特に低いことが指摘されています。利便性と快適性を兼ね備えた都市でなければ、人や機関は寄りつかず、出ていってしまいます。「自家用車利用が必須」というイメージを取り外すことができるか否かが、筑波研究学園都市にとって、重大な岐路になる可能性があります。

筑波研究学園都市のバス交通について 有効回答数 45 機関

バス増便 15

(運行本数が少ないため利用できる状況にない、通勤時間帯、鉄道乗り継ぎ、職員の公共交通機関利用、機関と駅の間、宿舍と機関の間、工業団地とセンターの間)

計画的対応	8
(ニーズに応じた利用促進、TX 開通、路線・運行範囲、運行本数、運行時間帯、運賃値下げ、駅間、小型ワンコインバス、採算性以外の評価、バス停アクセス、コミュニティバスと路線バスの連携、休日観光対応、通勤・出張対応、高齢化社会対応、パークアンドライド)	
問題点	5
(路線バス乗車人数が少ない、主要路線以外の運行本数が少ない、特に工業団地は外来者や非運転者に非常に不便、通勤災害を考えるとバス利用が望ましい、悪循環、運賃が高い)	
深夜運行	2
バス停新設	2
路線新設	2
その他	10
(日頃利用しないためコメントできない、乗り継ぎ料金、バス・タクシー共通プリペイドカード、産官共同のデマンドバス、既存の枠にとらわれない多様な試み、行政からの経済支援、コミュニティバスによる補完、バス利用は無理、市電、路線図・時刻表の定期的配布、工業団地から各駅への道路整備が先決)	

他に、「特になし」との記入が 11 機関、空欄が 52 機関です。

具体的な増便要望が多くありました。また、運行本数がかかなり少ない地域がある等の問題点が指摘され、体系的・計画的な見直しを行わない限りバス利用は増えないとの見解が示されました。

今回のアンケート設計の一環として、筑協委員会では、平成 16 年度の始めに、つくば市に意見を聞きました。その結果、路線バス事業者に対して利用客が多い路線を走らせるように要請しつつ、交通弱者が取り残される地域にはコミュニティバスで対応するとの方針が市から示されました。これを言い換えると、筑協会員機関の要望の多くは、事業者任せにされており、市としての対応は予定されていないということです。

なお、自由意見全文は、資料として別にまとめました。

4. 考察

4-1. 送迎バスの現状と展望

85%の回答率を得た実態調査を通じて、全体の約 1/4 にあたる 25 機関がバスもしくはマイクロバスを計 49 台保有していることが分かりました。ワゴン車を含めると、6 人超乗車可能な車両は 102 台あり、半分が来客送迎目的に用いられ、1/3 が職員送迎目的に用いられています。

送迎バスを運行しているのは 16 機関で、内訳は自社保有 7、委託 5、共同運行 4 です。新規運行を検討しているのは 2 機関です。東京からの移転者が多い機関、交通不便な工業団地に立地する機関が多くなっています。

添付資料として、JAXA から送迎バスに関する詳細資料が提出されました。総務省茨城行政評価事務所に「独自運行のシャトルバスは費用の無駄遣いではないか」との行政相談があったことに対して、運用状況を確認した上で、送迎バスの委託運行の方が、通勤手当の支給の約半額の費用で済んでいると回答したものです。なお、一日平均 18 便 130 名の利用があります。これは、東京本社に移転により、約 170 名の職員が鉄道通勤をしているためです。

同様に、鉄道通勤者数が多い産総研（約 140 名）や筑波大（約 110 名）は、路線バスの利用が可能ではありますが、送迎バスの独自運行を検討する余地があるかもしれません。ただし、建物が分散しているため、直行するという送迎バスの利点は失われれしまうおそれがあります。現在、前者は一日 3 便を駅まで運行しており、後者は駅までの送迎バスはありませんが 6 台の学内循環バスを運行しています。

他に、駅から不便な工業団地に立地する機関では、一日数便の送迎バスを運行する場合があります。日本電気（株）では、一日平均 13 便 70 名の利用があります。

これらのことから、駅等へのアクセスを確保する方法として、以下の 4 つの方法が主流となると考えられます。

- 1) 鉄道通勤者数が多い機関は、送迎バスの独自運行・委託運行
- 2) 頻度の高い路線バスに隣接する機関は、路線バスの活用
- 3) 公共交通不便地域に立地する機関は、近隣機関との共同運行
- 4) 2 と 3 の中間にあたる機関は、路線バスへの運行補助の検討
(たとえば、回数券のまとめ買い等を含む)

4-2. バス利便性向上策について

路線バスの増便、運行時間の拡大を要望する声が 8 割を超えました。送迎バス専用停留所の設置、バス優先レーンの設置は、利用者を中心に 3 割前後の支持でした。バス優先信号の設置、バスの共同運行は、TX 開通前の現時点では、1 割程度の要望しかありませんでした。自らの負担増につながる施策や自家用車の利便性に影響する施策は人気がない傾向が見られました。

4-3. 居住地と通勤手段の現状

就業者のうち、約 2/3 がつくば市内、約 1/4 がつくば市以外の茨城県内、約 1/12 が茨城県外に居住しています。通勤の代表交通手段は、自動車 82%、公共交通 10%、徒歩・自転車等 7%です。言い換えると、約 17,500 人が自動車通勤をしており、約 900 人が鉄道通勤、約 1,100 人がバス通勤をしています。相対的に利便性が高い自動車に依存した通勤手段が基本となっています。

しかし、市内居住者は徒歩・自転車等が 9%、バスが 8%とやや多く、県外居住者は鉄道 54%、高速バス 11%となっています。TX の開通にともない、市内居住者が増える場合、バスや徒歩・自転車等の活用により自動車依存を下げるのが期待されます。県外居住者が増える場合、鉄道および接続するバスの利便性向上により自動車依存を下げるのが期待されます。一方、つくば市以外の茨城県内の TX 沿線居住者が増える場合、利根川にかかる橋のボトルネックが無い場合、相対的に自動車の利便性が高くなる傾向にあるため、接続するバスの利便性向上が一層重要な鍵を握ると考えられます。

4-4. TX 利用の展望

つくばセンターおよび JR 最寄り駅までの双方のバス運賃に回答したのは 79 機関、タクシー料金に回答したのは 87 機関でした。

現状の最寄り駅までと比較して、TX つくば駅（つくばセンター至近に設置）までのバス運賃が 200 円以上安いのは 79 機関中の 52 機関、タクシー料金が 500 円以上安いのは 87 機関中の 71 機関でした。これらの機関では、外勤時や来客時の最寄り駅が現状の最寄り駅から変更になる可能性が高いと考えられます。

なお、バス運賃で 200 円未満の違いとなるのは 23 機関、タクシー料金で 500 円未満の違いとなるのは 8 機関でした。これらの機関では、TX の運賃、TX 最寄り駅、新規バス路線の運賃、JR 常磐線の新規運賃によって最も経済的な経路が変わるものと考えられます。

TX の運賃は、秋葉原—つくば間で 1,160 円（茨城新聞 2003 年 1 月 25 日）との数字が予想されています。これを元に、個人 web” TX 勝手にダイヤ” (<http://www.aurora.dti.ne.jp/~mrkei/tx/diagram.htm>)は、北千住—つくば間を 990 円と予想しています。一方、JR 常磐線の運賃は、北千住—ひたち野うしく（牛久）間 820 円と比較すると、差額は片道 170 円となります。北千住—土浦（荒川沖）間 950 円と TX つくばを比較すると差額は 40 円です。これと先のバ

ス運賃の差額を用いて霞ヶ関への経路を詳細に検討すると、57 機関が TX 駅に変更、22 機関が JR 駅のままと予想されます。なお、境界線にあたるのは JAXA と産総研、果樹研究所と農林団地になっています。それぞれ、前者が TX、後者が JR が経済的な経路となります。産総研と農林団地各機関は職員数が多いため、利便性のわずかな変化が利用者数に大きな影響を与える可能性があります。ちなみに、北千住一万博記念公園（みどりの）間は 820 円と予想されることから、農林団地は TX みどりののを利用する経路が最も経済的になる可能性が高いと考えられます。

4-5. 構内駐車場について

駐車場不足が問題となったことがあるのは 41 機関でした。課金を導入しているのは 13 機関、検討中が 1 機関です。今後、駐車場不足への対応として、駐車場を追加整備するだけでなく、駐車場課金や公共交通の利用促進の組合せが有効になると考えられます。

4-6. 機関立地の利便性

筑波研究学園都市の交通に関する自由意見で、公共交通の利便性の向上を求める声とともに、自家用車の利便性の向上を求める声もありました。一方で、工業団地の公共交通の利便性が著しく低いことが指摘されました。利便性が低いことを主な理由として閉鎖・移転にいたった機関もあることを特筆したいと思います。筑波研究学園都市が国内の他候補地に対して利便性の面で劣るというのは残念な状況です。より多くの研究機関、企業に筑波研究学園都市を選択してもらうために、外部から見た視点を生かすことが重要と考えます。

すなわち、自動車中心を前提として、高齢者等の交通弱者を救うために頻度の低いバス路線の運行を支援するという交通施策だけでは、不十分です。鉄道駅と各種機関等を結ぶ公共交通の利便性の向上を目指すことも同様かそれ以上に重要と考えられます。

5. 提言

つくばエクスプレスおよび常磐線の駅と研究機関等の間に利便性の高い（速い、安価な、高頻度の、信頼性の高い、停留所まで歩きやすい、乗り心地の良い等々）公共交通サービスの提供を行うこと

筑協会員機関は、研究学園都市の主要な事業所として、市内外からの来客、通勤、業務等の交通が集中し、市内外への出張等の交通を発生させています。これまで、駅やつくばセンターと研究機関等との間の公共交通機関のサービス水準の向上の必要性が再三指摘されているにも関わらず、行政や公共交通事業者は、抜本的な対策を取って来ませんでした。こうした交通不便な状況は、各種機関、職員、家族等の移転の妨げにもなっており、筑波研究学園都市の国際的・国内的競争力の観点からみて、深刻な問題として認識されるべきであると考えます。

つくばエクスプレスの開業に伴う公共交通サービスの改善に対して、大きな期待が持たれています。しかし、平成16年度筑協委員会における市の説明では、いわゆる「学園地区」は基本的に路線バス事業者任せ、交通不便地区のコミュニティバス事業を市が行うとのことでした。これは、駅と研究機関等の間の公共交通サービスの大幅な改善につながるものとは言えません。また、つくばエクスプレス開業後に向けた対策・計画について早期の公表をお願いしたにもかかわらず、未だに公表されていません。（『つくば総合都市交通体系調査報告書』の公表を待ち続けていましたが、12月にインターネット検索エンジンを用いて見つけることができました。）

具体的には、今回の調査結果等を踏まえて、送迎バスの共同運行等の公共交通機関の支援・利用促進策等について、筑協（および会員機関）と行政が協力して検討することも重要と考えられます。

詳細に関しては、第4章「考察」および第3章「集計結果」をご覧ください。

なお、この提言は、『つくば活性化懇談会』第一次提言（平成 15 年 8 月）の一部にも関連しています。参考までに、その目次を以下に掲載します。

つくば活性化に向けての 3 つのテーマと 10 の緊急提言『つくば活性化懇談会』第一次提言（平成 15 年 8 月）<http://www.tutc.or.jp/kasseika.htm>

「つくば都市域の再デザインを」

A:つくばエクスプレス開通を契機に

提言 1：つくばセンターの「顔」づくり！

提言 2：新線沿線を活用した新産業と文化づくり！

提言 3：「行きたいつくば」、「住みたいつくば」づくり！

提言 4：誰もが移動しやすい環境づくり！

提言 5：インターナショナルスクール等の国際的な生活環境づくり！

B:「知識産業都市」に向けて

提言 6：世界の頭脳都市として再デビュー！

提言 7：「起業創出特別地区」がつくば活性化のエンジンに！

提言 8：生活型ベンチャー企業をつくろう！

C:つくば再デザインの担い手づくり！

提言 9：中核推進組織と茨城県、つくば市の役割

提言 10：新たな担い手による「まちの創業」と連携づくり

6. 謝辞

調査にご協力いただいた各機関の総務担当者をはじめとする担当各位に心から御礼申し上げます。

1	茨城県	67	応用地質(株)つくば技術開発センター
2	つくば市	68	(株)奥村組技術研究所
3	(独)国立公文書館つくば分館	69	小野薬品工業(株)筑波研究所
4	(独)情報通信研究機構つくば JGN II リサーチセンター	70	(株)カスミ
5	(独)国際協力機構筑波国際センター	71	関東鉄道(株)
6	関東財務局水戸財務事務所筑波出張所	72	協和発酵工業(株)ヘルスケア研究所
7	(独)物質・材料研究機構	73	(株)熊谷組技術研究所
8	(独)防災科学技術研究所	74	(株)クラレつくば研究所
9	研究交流センター	75	グラクソ・スミスクライン(株)筑波研究所
10	(独)宇宙航空研究開発機構筑波宇宙センター	76	(有)ケイシス
11	(独)理化学研究所筑波研究所	77	興和(株)興和総合科学研究所
12	(大学)筑波大学	78	(株)コスモテック東日本事業部
13	(大学)筑波技術短期大学	79	三共(株)生物資源研究室
14	(共)高エネルギー加速器研究機構	80	三洋電機(株)筑波研究センター
15	(独)国立科学博物館筑波研究資料センター	81	(株)シーエーシーつくば事業所
16	(独)教員研修センター	82	(株)島津製作所ライフサイエンス研究所/プロオム解析センター
17	国立感染症研究所筑波医学実験用霊長類センター	83	JSR(株)筑波研究所
18	国立医薬品食品衛生研究所筑波薬用植物栽培試験場	84	住友化学工業(株)筑波研究所
19	農林水産技術会議事務局筑波事務所	85	関彰商事(株)
20	(独)農業・生物系特定産業技術研究機構	86	積水化学工業(株)開発推進センター
21	(独)農業生物資源研究所	87	全農飼料畜産中央研究所
22	(独)農業環境技術研究所	88	ダイキン工業(株)
23	(独)農業工学研究所	89	ダイセル化学工業(株)筑波研究所
24	(独)食品総合研究所	90	武田薬品工業(株)医薬研究本部
25	(独)国際農林水産業研究センター	91	(株)長大総合研究所
26	(独)森林総合研究所	92	筑波研究コンソーシアム
27	(独)種苗管理センター	93	筑波学園ガス(株)
28	(独)産業技術総合研究所	94	つくば国際貨物ターミナル
29	関東地方整備局営繕部筑波分室	95	つくば国際特許事務所
30	国土技術政策総合研究所	96	(株)つくば研究支援センター
31	(独)土木研究所	97	筑波都市整備(株)
32	(独)建築研究所	98	(株)つくばマルメディア
33	国土地理院	99	土浦・つくばコンベンションビューロー
34	気象測器検定試験センター	100	東洋インキ製造(株)筑波研究所
35	気象研究所	101	(株)トクヤマつくば研究所
36	高層気象台	102	戸田建設(株)技術研究所
37	(独)都市再生機構茨城地域支社	103	中山環境エンジニア(株)
38	(独)国立環境研究所	104	日本板硝子(株)技術研究所筑波研究センター
39	(財)茨城県科学技術振興財団つくば国際会議場	105	(株)日本紙パルプ研究所
40	(財)茨城県国際交流協会つくば支所	106	(株)日本触媒筑波地区研究所
41	(社)科学技術国際交流センター	107	日本テキサス・インスツルメンツ(株)筑波研究開発センター
42	(財)研究学園都市コミュニティケープルサービス	108	日本電気(株)筑波研究所
43	(財)建設技術研究所筑波試験所	109	(株)間組技術研究所
44	(財)建築保全センター筑波事務所	110	浜松ホトニクス(株)筑波研究所
45	(財)国際科学振興財団	111	万有製薬(株)つくば研究所
46	(財)総合科学研究機構	112	日立化成工業(株)総合研究所
47	(財)つくば科学万博記念財団	113	ファナック(株)筑波工場
48	つくばサイエンス・アカデミー	114	(株)フジキン筑波フジキン研究工場
49	つくば市商工会	115	藤沢設備サービス(株)筑波事業所
50	(財)つくば都市交通センター	116	藤沢薬品工業(株)筑波研究所
51	(財)つくば都市振興財団	117	(株)富士通アオハストソリューションズつくば事務所
52	(財)筑波メディカルセンター	118	(株)物産ナノテク研究所
53	(財)土木研究センター 技術研究所	119	(株)ベストシステムズつくば事業所
54	(財)日本自動車研究所	120	ホソカワミクロン(株)つくば粉体技術研究所
55	(財)日本農業研究所実験農場	121	保土谷化学工業(株)筑波事業所
56	(社)農林水産先端技術研究所	122	マルハ(株)中央研究所
57	(財)バターリビング筑波建築試験センター	123	三菱ガス化学(株)総合研究所
58	(学)筑波研究学園	124	三菱製紙(株)総合研究所研究開発センター
59	(学)つくば秀英高等学校	125	山之内製薬(株)筑波研究センター
60	(学)つくば総合学院	126	リンナイ(株)筑波研究所
61	(学)東京家政学院筑波女子大学		
62	(学)茗溪学園中学校高等学校		
63	上野製薬(株)つくば食品技術研究所		
64	イーザイ(株)筑波研究所		
65	NOK(株)筑波技術研究所		
66	NTT アクセスサービスシステム研究所		

筑協会員の交通状況実態調査

1. 〆切 : 9 月 6 日 (月)
2. 送付先・問い合わせ先

【筑波研究学園都市交流協議会 事務局】

〒305-0032 茨城県つくば市竹園 2-20-5
研究交流センター
研究交流官 小嶋 数男
Tel. 029(851)1331 Fax. 029(856)0464
E-mail : kojima@mexttci.go.jp

3. 回答者名等について下記にご記入願います

回答機関・部門名	
----------	--

担当	(ふりがな) 氏 名	部署	連絡先電話番号または メールアドレス
取りまとめ			
設問 1 回答			
設問 2 回答			
設問 3 回答			
設問 4 回答			
設問 5 回答			
設問 6 回答			

設問1 公用車について（以下の質問について、該当する項目の□に印を付けてください。括弧には数値や文字で回答願います）

(1) 公用車の保有台数について、車種別にご回答願います。なお、実験用車両等は「その他」に分類してください。

- ① バス () 台
- ② マイクロバス () 台
- ③ 乗用車 () 台
- ④ その他 () 台

(2) バスおよびマイクロバスについて（その他、乗車定員が6名を超える車両を含む）、以下の情報をご回答願います。なお、1台毎に記入願います。

	車種	乗車定員	主な利用目的 (複数回答可)	主な目的地 (複数回答可)	年間走行距離 (km)
1	<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> JR () 駅 <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 研究所間 () <input type="checkbox"/> 他 () <input type="checkbox"/> 他 ()	(,)
2	<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> JR () 駅 <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 研究所間 () <input type="checkbox"/> 他 () <input type="checkbox"/> 他 ()	(,)
3	<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> JR () 駅 <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 研究所間 () <input type="checkbox"/> 他 () <input type="checkbox"/> 他 ()	(,)

<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> J R () 駅 <input type="checkbox"/> 研究所間 ()	(,)
<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> J R () 駅 <input type="checkbox"/> 研究所間 ()	(,)
<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> J R () 駅 <input type="checkbox"/> 研究所間 ()	(,)
<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> J R () 駅 <input type="checkbox"/> 研究所間 ()	(,)
<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> J R () 駅 <input type="checkbox"/> 研究所間 ()	(,)
<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> J R () 駅 <input type="checkbox"/> 研究所間 ()	(,)
<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> J R () 駅 <input type="checkbox"/> 研究所間 ()	(,)
<input type="checkbox"/> バス <input type="checkbox"/> マイクロバス <input type="checkbox"/> 他 ()	()	<input type="checkbox"/> 来客送迎 <input type="checkbox"/> 職員送迎 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> つくばセンター <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 他 ()	<input type="checkbox"/> J R () 駅 <input type="checkbox"/> 研究所間 ()	(,)

※用紙が足りない場合は、コピーしてお使いください。なお、一番左の欄に車両の通し番号を付けてください。

設問2 送迎バスについて（該当する項目の□に印を付けてください。括弧には数値や文字で回答願います）

- (1) 現在、つくばセンター又は、土浦駅、荒川沖駅、牛久駅もしくはひたち野うしく駅間に、職員送迎用バスを運行していますか。（委託や共同運行による職員送迎用バスを含む。）

運行している。 → (2) へ

運行していない。 → (3) へ

- (2) 職員送迎用バスを運行していると回答した方に、伺います。

- ① どのような運行形態ですか。

保有公用車 委託

共同運行 その他（ ）

- ② 1日の運行頻度はどれだけですか。

朝（ ）便、 夕方（ ）便

始発（ 時 分）から終発（ 時 分）まで（ ）便

- ③ 利用人数は、1日平均何名ですか。

（ ）名程度

- (3) 職員送迎用バスを運行していないと回答した方に伺います。つくばセンター又はJR駅、つくばエクスプレス駅への送迎バスを運行する計画等はあ

りますか。

運行計画がある。

検討中である。 考えていない。

※ 運行計画がある場合には、参考となる資料を添付願います。

(4) すべての方に、以下の①～④の要望の有無について伺います。

① 駅前に送迎バス専用停留所の設置

希望する 特に希望しない

② 路線バスの増便

希望する 特に希望しない

③ 路線バスの運行時間の拡大

希望する 特に希望しない

④ バスの共同運行（費用負担を伴う増便）

希望する 特に希望しない

⑤ バスの定時運行に資する施策（複数回答可）

バス専用レーンの設定 バス優先レーンの設定

バス優先信号の設置 その他（ ）

特に希望しない

設問3 通勤の交通手段について

職員（できれば非常勤職員を含む）の居住地構成および通勤の代表交通手段（通勤手当の状況）について、以下の表に人数を記入してください。詳細不明な場合には合計欄だけでも埋めてください。

(1) 居住地構成および通勤の代表交通手段

		居住地				合計
		茨城県内		茨城県外	不明	
		つくば市内	つくば市外			
代表 交通 手段	徒歩					
	自転車					
	バイク					
	自動車					
	路線バス					
	鉄道					
	高速バス					
	その他					
	不明					
合計						

※代表交通手段：一回の通勤で数種類の交通手段を用いている場合に最も優先度の高い交通手段を指します。本調査では、優先順位は、高速バス、鉄道、バス、自動車、バイク、自転車、徒歩の順として回答してください。

(2) 上で回答した職員の範囲について、該当するものに印をつけてください

- 常勤職員のみ 非常勤職員を含む職員
- その他（ ）

設問4 東京（本社、本省等）への日帰り出張（いわゆる「外勤」）時の交通手段について（該当する項目の□に印を付けてください。括弧には数値や文字で回答願います）

(1) 職員外勤時の最寄り駅は、交通手段は、規則上、次のうちどれでしょうか。

牛久駅 ひたち野うしく駅 荒川沖駅

土浦駅 つくばセンター その他（ ）

(2) 職員外勤時の最寄り駅までの交通手段は、規則上、次のうちどれでしょうか。

路線バス タクシー 徒歩

その他（ ）

(3) 貴機関からつくばセンターおよびJR利用駅までの片道バス運賃はいくらでしょうか

つくばセンターまで （ ）円

JR利用駅まで （ ）円

(4) 貴機関からつくばセンターおよびJR利用駅までの片道タクシー料金は凡そいくらでしょうか。

つくばセンターまで （ ）円

JR利用駅まで （ ）円

5 貴機関内の駐車場について（該当する項目の□に印を付けてください。括弧には数値や文字で回答願います）

(1) 貴機関には、駐車場はおよそ何台分用意されていますか。

① 来客用 () 台

② 職員用 () 台

③ その他 () 台

(2) 貴機関内の駐車場の不足が問題となったことがありますか。

ある ない

(3) 貴機関内の駐車場について、利用者へ課金がされていますか。

課金されている。 課金されていない。

もし、課金されている場合には、参考となる資料を添付願います。

(4) 利用者への課金を計画していますか

計画がある。 検討中である。 考えていない。

6 その他

① 筑波研究学園都市の交通についての自由意見

② 筑波研究学園都市のバス交通についての自由意見

ご協力ありがとうございました。

付録 3 : 自由意見回答全文

1. 筑波研究学園都市の交通についての自由意見

- 当館はつくば市内より遠く交通の便も不便です。できましたら、つくつくバス、のりのりバスの巡回コースとして入れてください。
- 路線バスの運行時間の拡大についての希望。学園都市の各停留所の名称ですが、各研究機関名を入れて欲しい。
- 車の交通量が多い割には、道路等の整備が悪いと思われる。
- 筑波研究学園都市内外の交通機関の整備の遅れから、学園都市内の住民の多くが移動手段としての自動車を利用しており、また、周辺の市町村から学園都市への移動者の大半も自動車を利用している。自動車利用者の増大は、駐車場の不足、慢性的な渋滞のみならず、二酸化炭素の排出量を増加させ、環境にも悪影響を与えることになる。このような状況を解消するためには、公共交通機関（バス等）の利用促進が必要となるため、利用しやすい交通網の整備が必要不可欠である。
- 学園中心部（竹園・吾妻地区）に安値で利用できる駐車場が少ない。つくばエクスプレスの運行にあわせ拡充する必要がある。
- 朝夕の通勤時間帯に混雑する交差点の右折信号設置を要望したい。
(例)・西大通りの東狸穴交差点
 - ・ 国道 408 号線の大井北交差点
- 沈下や街路樹の根の張り出し等の影響によって、歩道に大きな段差がついていることで自転車の走行が危険な箇所が多くあります。自転車道の整備等についても検討が必要であると考えます。
- 交通面での利便性の向上が図られることは交通量の増が見込まれることになると思われる。よって、それに応じた歩行者等の安全環境（歩道や信号機の設置）も併せて整備されたい。

- 公共交通の不便さから、自家用車による移動が主流となってしまっているが、つくばエクスプレスの開業を契機に、バス交通の体系等について見直しを行い、事業者及び市に市民が利用しやすいバス路線の設置を要望したい。また、環境にやさしい公共交通を市民がより利用するよう、啓発活動も実施すべきである。
- つくつくバスは継続して欲しい。
- 学園都市建設当時に、循環方式の交通システムが検討されたことがあったようです。以後当学園都市は南北に長く、かつ施設、住居が散在した街づくりがされて今日に至っております。対外的な業務の多い職種では自家用車がないと動きがとれない都市になっております。学園都市にも概成して20年余が過ぎました。新たな交通機関の開通と共に都市のあるべき姿を再構築する中で必要な交通機関のレイアウトをすることがよいのではないかと思います。
- 公共利用手段が少ない。バスの増便、将来はモノレールなど、新交通手段の開発などあれば良い。
- 弊社は、1989年x月に筑波に研究所を構えましたが、それ以来、弊社の所属する筑波北部工業団地連絡協議会加盟各社と同様、つくば市の交通アクセス、とりわけ、つくばセンターから北部工業団地への交通利便性の向上を要望して参りました。しかしながら、進出以来、何ら改善の兆しも見えず、研究所員はもとより、研究所への来訪者の間でも「交通の便が悪い研究所」と言われ続けて参りました。そのような背景の中、研究所統合の話が急ピッチで進展をはじめ、筑波地区への移転を推進する足がかりとして、茨城県当局、藤沢市役所へ北部工業団地連絡協議会の一員として陳情を重ね、一応のご回答をいただいたものの、移転先候補先である神奈川県藤沢市との利便性が比較された結果、筑波研究所を閉鎖する運びとなりました。つきましては、つくば市に進出した企業にとりましても、今後の交通アクセスの改善は、研究所移転を検討している企業にとっては、弊社と同様に重要な要因になると思料しますので、早急な対応を切に望むものです。
- つくばエクスプレスの開通により、東京方面からつくば市中心部へのアクセスは便利になると思われませんが、現状のつくばセンターから各工業団地等、周辺地域への公共交通機関等の交通網はまだまだ不十分だと感じます。きめ

細かい公共交通網の整備、充実を希望します。

- 工業団地とセンター間の交通手段がほとんどなく、マイカー通勤以外殆ど方法が無い。小型バスでよいから路線及び本数を朝夕でよいので大幅に増やす必要がある。
- 都市交通問題は、さまざまな検討会や勉強会が行政参加の下で結成されているが、果たして必要だろうか？本来、県や市、市民参加のもと統一された視点のマスタープランで検討される課題。県庁内、市役所内でもセクショナリズム化によって、「船頭が沢山」の状態と感じている。今回のように要望書は何通も提出したが具体化したものはほとんどない。
- 交通マナーが極めて悪い（信号無視、スピード違反等）
- 公共交通手段が少ない。研究機関独自の（各機関循環バス、あるいは送迎バス）を運行してはどうか。
- 研究機関でカーシェアリングを推進してはどうか。以下の面で有効と考える。
 - ・ 環境負荷削減
 - ・ 顧客備足度向上（現状は来客者の駐車スペースが少ない）
 - ・ 駅周辺の駐車場スペースが少なくてすむ。
- 最寄り駅からの自転車通勤を促進したらどうか
- ノーカーデーを作ってはどうか（週1回 or 月1回）
- 学園都市内の交通は乗用車以外不可能と思います。乗用車の利便性を考えるべきと思います。
- TXの開通に関連しては新駅へのアクセス道路と駅周辺の駐車場整備は筑波が車社会である現状を鑑みれば必要不可欠かつ急務であると考えます。TXの利便性を高め筑波の活性を促すためにも当局関係者の方は駅周辺及び沿線の住民などの要望に耳を傾け諸施策に反映して頂きたいと思います。
- JAXA と産総研の間の道路は朝夕は渋滞するため走路拡幅か信号の時間差を設けるようお願いしたい。
- 常磐線乗り換え後バス乗車時間が長く必要施設に行くのに長時間を要する。
- つくばXP開通後域内交通を改善しないと新駅へ入ってから非常な時間が掛かることが予想される。

- 域内交通が不便なので自家用車が必要でバスに乗らないという悪循環にある。
- 一人一台の自家用車のためセンター周辺に大規模駐車場が必要でこのため歩行者が駐車場で分断され町とのにぎわいがなく無味乾燥となっている。
- 駅や案内所など公共の場所での表示をわかりやすく。
- 歩行者の便を第一に交通の便を改善してほしい。車がない人のための街づくり
- つくばの都市成り立ちの背景、状況などを考慮すれば現状は致し方ないと思われます。自家用車での利用が一般化しているので公共交通を増加させても利用増は非常に難しいのではと思います。
- 農林団地←→羽成公園間の大型車通行止めのガードレールの撤去（代替え手段を考慮）
- 現状は西部工業団地内の各企業が駅またはバスセンターまでの交通（バス）の手配をしています。今後においてつくばエクスプレス開通後には公共交通機関（バス）の運行ルートなどについて見直しをして頂けると非常に助かります。
- 公共交通網が不十分であるため移動手段（通勤）として自家用車を使わざるを得ない。
- つくばにきて以来、20年が経過するが、交通手段としては車しかない。多くの要望を過去、実施したが何一つ改善されていない。市当局の対応にも問題を感じる。
- 交通手段としてマイカーを使用するので駅前駐車場（市が運営し格安のもの）の整備を期待したい。
- （1）路面電車またはモノレールを導入してはどうか。学園都市を縦に走らせることで移動がかなりスムーズになると考える。横の移動はウォーキングまたは駅からの無料貸し出し自転車。自転車はどの駅に返してもよいとする。
- （2）タクシーにプリペイド制を導入。プリペイドカードを発行し、支払い方法を簡略化する。何割かの特典もカード購入者に与えることとする。

- 工業団地勤務の者にとってみればターミナル（バスセンター、TX開通後のセンター駅、今時点では荒川沖駅、土浦駅）から各団地への公共路線網が貧弱すぎる。来秋、TXが開通したとしてもその着駅からのアクセスが完備しなければ実質の不便さは変わらない。
- 公共交通の不便さのため、自家用車に頼らざるを得ない。特に東京地区からの転勤者にとっては不便である。（自家用車を調達しないと通勤できない。免許未取得者は免許取得から始まりつくばへの転勤は難しい）
- つくば新線が開通しても市のセンターに位置しない民間の工業団地は現状とあまり変わらないと思われる。
- 特記事項なし
- なし（2件）
- ありません。
- 特になし（9件）

2. 筑波研究学園都市のバス交通についての自由意見

- 当館へ来館するためにバスを使用しますと、一番近い停留所から降りて徒歩15分以上かかります。できれば当館の近くにバス停を設置を希望します。
- バスの増便が必要。巡回バスの経路の拡大
- マイカーの利用が多いのでバス交通が不便なのか、もっとバスを利用できるよう計画的な対策が必要と思われる。
- 筑波研究学園都市のバス利用を促進するには、TXの駅を中心とした人の流れに添った運行経路を考えるとともに、利用者の要求に合った運行時間、運賃の値下げ等を図る必要があると思われる。
- 深夜バスを運行して欲しい。

- 現在、つくば市のコミュニティバスである、のりのりバスつくつくバスが運行（一部試行）されているが、当植物園前にバス停が設置されていない。当園は、多くのつくば市民が年間を通じて利用している公共施設であり、新線開通に伴い路線バス及びバス停の見通しを働きかけていただきたい。
- 職員が公共交通機関を利用しやすくなるよう増便を希望します。
- 勤務地が、今回開通予定のつくばエクスプレス研究学園駅と常磐線牛久駅との中間に位置するため、新線を利用するためには、駅まで民間のバスを利用することとなるが、運行本数が少なく利用することが難しい。民間バスの増便が必要と思われる。
- 路線・便数ともに少なすぎる。利用したくても、利用できる状況にない。
- 通勤時間帯における農林研究団地と最寄り J R 駅及び公務員宿舎地域間の増便を要望したい。
- 通勤時間帯の路線バスの増便を希望します。
- 1.つくばエクスプレス開通に間に合わせた既存路線バスの通行区間、通行本数の見直しを行って欲しい。特に J R 常磐線駅とエクスプレス駅間の通行。
2.つくつくバスの学園中心部以外の充実及び増便の検討を願う。3.ムダな大型車両での運行を極力なくし、中小型車両での運行を求める。
- 通勤時間帯のバスの増便を要望したい。（バスの便が少ないため利用者が少ない。バス会社としては逆の考えもあると思うが、、、）現状では、並木方面からの便では勤務時間開始までに間に合わない。
- 人口密度が低く、商業地や職場が分散しているなど、バスによる公共交通が成立しにくい都市構造にあることもあって、つくば市の路線バスは、利用者減と運賃上昇及び便数減少との悪循環に陥っており、現状を打開するには、思い切ったバスの増便などバス事業の採算だけで評価しない事業展開が必要であると思います。
- 現在の枠組み上での路線バスの改善点としては、主要な目的地ごとに運行さ

れている経路設定から、主要な目的地をいくつか経由する経路設定に変更してはとを考えます。道路の混雑が少ないので、遠回りすることによる利用者の減少より、運行間隔が小さくなることによる利用者の増加の方が多いと考えます。

- 新規のバスを導入するにあたっては、現在運行されている「のりのりバス」「つくつくバス」とのれんけいが必要であると考えます。
- ・市内の観光目的地（植物園、エキスポセンター、地図と測量の科学館など）への休日のバスの運行及び案内が十分でないように思います。
- 茨城県内外に居住し、鉄道及び路線バスを利用し通勤している職員の利便性を高めるため、特に午前7時から8時にかけての路線バスの運行について、鉄道時刻表に即応した増発をお願いしたい。（要望理由）当所の勤務時間は、午前8時30分始業であり最寄駅であるJRひたち野うしく駅発の路線バスを通勤のため利用している。駅から当所までの通勤時間は徒歩区間を入れて約25分間であり、職員の多くは午前7時の時間帯の路線バスを利用し通勤している。この時間帯のバスの運行は上記のとおり3本であるが、Rひたち野うしく駅への到着時刻を考え7：20発の路線バスは殆どの職員が利用せず、7：48発の1本を利用しているのが現状である。ついては、電車から路線バスへの乗り換え時間をも考慮し、7：35頃発及び8：02頃発の2本の路線バス増発をお願いしたい。（図表添付有り）
- 学園都市の中をバスが多く運行しているが、高速バス以外は乗車している人が少ないように思われる。
- バス事業者にとって路線の維持は、採算性を第一に考慮しなければならないものであり、採算が合わないところについては、コミュニティーバスの運行が必要である。
- つくばセンターで行先の異なるバスに乗り換える場合、乗車切符が引継げる料金システムができればありがたい。（料金システムは複雑になり、実現可能性は分かりませんが）
- 日頃、全く利用する機会がありませんのでなんとも申し上げられません。
- 路線バスの運行時間の延長がほしい。

- 京阪奈研究都市のように、行政・企業が一体となった交通アクセスの構築を期待します。例) 工業団地へのデマンドバス配備等
- 西大通り経由の北部工業団地へのバス路線が欲しい。(・寮が春日 3 丁目にあるため ・筑波記念 HP へ行くのに乗り継ぎが必要なうえ、乗り継ぎがうまくいかないため)
- つくばセンターから各 JR 駅へのバス路線等、幹線は充実していると思いますが、センターから各工業団地へのバス路線は、便数、運行時間帯とも不十分であると思います。通勤や出張等に利用できるバス路線、便数、時間帯等の充実をお願いしたいと思います。
- 主要路線以外での運行本数が少なすぎる。
- 既存法規の枠組みを超えていろいろな住民サービスを提供できる組織を参入させたい。その意味では TDM は good だと思う。あのような試みをもっとすべき
- 職場とセンター間は便利になっても住宅地が poor だと結局利用者は増加しない。
- 路線バスの増便を希望する。
- 高齢化社会に対応する必要有り！
- (障害者、老人は運転不可の人々が多い)
- つくばセンター←→牛久間の増強
- 勤務時間帯のバスの増強。つくばセンター←→北部工業団地間のバス増便を希望。TX 開通時までに整備されたい。
- つくば市内の道路の凹凸を修理してほしい (特に歩道の凹凸が多い)
- 道路周辺の該当が少ない。
- 夜間退社時、車のスピードが速く事故が多い。交通事故対策が徹底されていない。
- 乗用車の便利さを知った者はたまにしかこないバス、路線の不便なバスは利用しないと思います。又関東バスにしろ私企業は採算が合わず進出する

企業を探すのはむづかしい。乗用車のための利便性（信号機の設置、駐車場、道路整備等）を考えるべきと思います。

- バスセンターを中心とした筑波大・土浦駅・荒川沖駅・ひたち野うしく駅間のバス便は便利であるが、西部工業団地は通勤に使えるバスがなくマイカー通勤に頼らざるを得ない。免許証のない者や出張者や外来者は非常に不便である。
- 上記に関連してはバス網なのかパークアンドライドなのかあるいは併用なのか筑波の実情を考慮して施策を講じてほしいと思います。
- 当社は路線バスの運行範囲外であるため利用しないのではなく利用できないため運行範囲の見直しをお願いしたい。
- 中・長期的に市電（最近は環境にも優しいと言うことで見直しが各地で考えられている）について検討するのも一つの方策である。
- 観光地をめぐるバスをけんとうしてほしい。
- 研究施設までの交通手段として巡回バスなどの導入があれば便利。
- 職員の通勤は会社としては公共機関を利用するのが原則。現在、やむを得ないので車通勤を認めている。通勤災害などを考えると、バス交通（公共バス）に全面切り替えができるような環境整備（路線増、便数増）を強く希望しております。
- バスの便を増やしてほしい。
- 朝の通勤及び夕方～夜間のバスの運行本数を増やしてほしい。
- 路線図・時刻表を定期的に配布してほしい。
- つくばエクスプレス開通後のバス交通に対しての見直しを検討頂けますようお願い致します。
- バスの便数が少ない上に、バス路線が整備されていないため利便性が悪い。

- 上記理由により、一部のバス路線の増便を行っても利便性の向上にはつながらない。
- バスの利便性が悪いため使用しない→利用者が少ないため減便する→さらに利便性が悪くなる・・・といった悪循環となっている可能性がある。
- バス料金が低い。
- 東大通りを運行する路線バス（センター～北部工業団地間）が増便されると通勤手段として検討可能。（寮がつくば市花畑にあるため）
- バス交通については、つくば市工業団地協議会などで論議されつくば市などへ要望しているがほとんど改善されていない。従って交通手段としてはマイカーをしようしているのが現状である。つくばエクスプレスが平成17年秋に開通するが最寄り駅までの道路事情が悪くあまり期待できない。バス交通というよりは各駅から工業団地への道路網整備が先決ではないのか。
- バス、タクシー共通のプリペイドカードを発行してはどうか。
- 特に当社の立地する北部工業団地は路線バス網が不便（便数）であり、関東鉄道の企業努力に限界があるとするなら、行政からの経済支援、特殊運行形態（のりのりバス、つくつくバス）による補完などを考慮願いたい。
- つくばエクスプレス各駅からの路線バスの新設を希望する
- ありません。
- 特になし（7件）
- 特記事項なし
- なし（2件）