

2006 年度
筑協
交通状況実態調査
報告書

平成 19 年 3 月

筑波研究学園都市交流協議会
筑協委員会

「はじめに」

我が国の研究学園都市の第一号としての「筑波研究学園都市」が、つくば市に誕生してから、30有余年の歳月が経過致しました。その間、一流の研究成果が着実に達成されて来ましたことは、関係者皆様方のご努力の賜であります。同時に、「研究環境はそれなりに充実し」また「研究者及びその家族の生活環境も、それなりに充実」して参りました。当面一番のネックとしましての日常生活を快適に行うための交通機関に対する要望があります。

そこで、TX開通を契機と致しまして、筑協加盟機関における交通の実態に関する調査を、平成16年に引き続いて実施致しました。平成18年8月に関係者皆様方のご協力の基に、アンケートを実施し、94%の機関から回答を頂きました。2年以前と比較して、いくつかの特徴が判りました。

送迎バスの便数が増加し、筑波大学が新たに導入した安価な企業向け大口定期券への関心が寄せられました。一方では、公共交通機関や自転車の利便性向上への要望は、相変わらず寄せられています。就業者の内、県外居住者が1.4～1.5%増え、自動車通勤は4%減少し、鉄道通勤が3%増加しました。TX利用者は約1,000人でした。

今回の報告は、TX開通後の筑協加盟機関の交通実態を示しています。本報告が、今後の筑波研究学園都市の交通状況の改善に役立ち、何らかの示唆と今後のTX計画に、より良いヒントが得られることを希望致します。

平成19年4月
筑波研究学園都市交流会
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	筑波研究学園都市交流協議会 特別会員
委員	安藤正海	高エネルギー加速器研究機構 教授
委員	飯野哲雄	つくば市 市長公室長
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	根本光宏	物質・材料研究機構 総務部長
委員	松本 昇	茨城県 つくば地域振興課長
委員	柏井条介	土木研究所 企画部研究企画監
委員	油田信一	筑波大学産学リエゾン共同研究センター長
調査協力員	松橋啓介	国立環境研究所 社会環境システム研究領域 主任研究員
事務局	中村由喜夫	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	石岡和夫	茨城県つくば事務所 所長
事務局	齊藤浩志	茨城県企画部つくば地域振興課 主任
事務局	前島省吾	つくば市市長公室政策審議監
事務局	中島一美	つくば市市長公室政策審議室 主査
事務局	竹内幸子	つくば市市長公室政策審議室 主任

(平成18年12月6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.....	14
4. 考察.....	21
4-1. 送迎バスの現状と展望.....	21
4-2. 居住地と通勤手段の現状.....	22
4-3. TX利用の状況.....	22
4-4. 構内駐車場について.....	22
5. 提言.....	23
6. 謝辞.....	23
付録1：会員機関リスト.....	24
付録2：質問票.....	25
付録3：自由意見回答全文.....	35

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から1年となり、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が及ぼされたと考えられます。特に交通面では、利便性が向上した一方で、新たな問題の発生も懸念されるところです。

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変化状況と将来展望を把握し、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一昨年(※)に引き続いて行ないました。

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。

※2004年度版報告書 URL（筑協 web>筑協の組織と活動>平成17年の活動）
http://www.tsukuba-network.jp/soshiki/katsudo/050127kotsu_report.pdf

1-2. 調査時期・対象

調査時期

調査票設計：平成18年6～7月
調査票送付：平成18年8月
調査票回収：平成18年9月
とりまとめ：平成18年10～11月

調査対象

対象機関数：115機関（全加盟117機関から茨城県とつくば市を除いた）
回答機関数：108機関（この内1機関は、8機関に分割して回答された）
回答調査票数：115機関／122機関（回答率：94.3%）

以下では、断りのない限り、115機関を対象とした結果を示します。2004年度調査に比較して、公共系7機関、民間系5機関、合わせて12機関分の回答が増加しました。なお、各機関の職員数は、問3の回答によると、百人以下（70機関）から千人以上（2機関）まで大幅に異なることに留意してください。

2. 結果の概要

- ・ 回答率 94.3%、115 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 45 台、ワゴン車等（定員が 6 人を超える車両）が 62 台あります
- ・ 2004 年度調査と比較して、車両の小型化が進み、台数増加の一方で合計定員は減少しています
- ・ バス等の利用目的地は、TX 駅、研究所間、JR 駅への運行が多く、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
- ・ 送迎バスの一日の運行本数は合計で 122 便、一機関あたり 7.6 便と約 1.7 倍に増加しました。
- ・ 送迎バスの運行を検討しているのは 4 機関です
- ・ 約 7 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
- ・ 約 1/4 に当たる 27 機関が企業向け大口定期券に関心を持っています
- ・ 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 1/10 が茨城県外に居住しています。県外居住者は 1.4～1.5 倍に増加しました
- ・ 通勤の代表交通手段は、自動車 78%、公共交通 12%、徒歩・自転車等 8%と、自動車が 4 ポイント減少し、鉄道が 3 ポイント増加しました。
- ・ 約 17,300 人が自動車通勤をしており、約 1,600 人が鉄道通勤（内 TX 約 1,000 人）、約 1,000 人がバス通勤をしています
- ・ 外勤時の最寄り駅は、JR 駅が 19 機関、TX 駅が 73 機関です。複数回答可では、JR 駅 41、TX 駅 100 です。
- ・ 外勤時の最寄り駅までの交通手段は、複数回答可で、55%が路線バス等、15%がタクシー、24%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 6 機関、TX 利用駅までが安いのは 67 機関、同じくらいなのが 6 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 10 機関、TX 利用駅までが安いのは 83 機関、同じくらいなのが 7 機関です
- ・ 構内駐車場は、全体で約 33,000 台分と 14%増加しました。約 12%が来客用です
- ・ 全体の 35%の 39 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 14 機関で行われており、2 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、TX とバスの接続や案内の改善等の利便性向上を求める意見があります
- ・ 自転車レーンや街灯の設置等の意見もありました
- ・ 駅と機関の間のバスの増便が求められています

3. 集計結果

※括弧 [] 内には、2004年夏に行った実態調査の結果を示します。

1 公用車の状況

1 (1) 公用車の保有台数 有効回答数 122 [108] 機関

バス保有台数	9台 (6機関)	[17台 (7機関)]
マイクロバス保有台数	37台 (26機関)	[32台 (24機関)]
乗用車保有台数	478台 (93機関)	[348台 (85機関)]
その他保有台数	286台 (47機関)	[316台 (46機関)]

総保有台数は、810台[2004年度調査時 713台。以下同様]と約14%増加しました。

バスまたはマイクロバスを保有する機関は26機関です。いずれも持たない機関が約79%あります。公共系機関（筑協会員番号が60[61]番までの機関）に限ると、64機関中19機関が保有しています。

特に目立つのは、乗用車保有機関の増加です。なお、バス保有台数の減少は、筑波大学の学内バス運行終了に伴う7台減少によるものです。

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45台（1(1)の回答の内、バス1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62台あります。

平均乗車定員は、バス43.8人、マイクロバス21.2人、その他7.9人です。合計定員は1,647 [1,979]人と約17%減少しました。

主な利用目的（複数回答） 有効回答数 125 [102] 台分

来客送迎	64	[51]
職員送迎	47	[36]
その他	85	[56]

主な目的地（複数回答） 有効回答数 107 台分

TX 駅	56	
つくば	34	[30 : つくばセンター]
研究学園	10	
万博記念公園	3	
みどりの	8	
JR 駅	37	[45]
牛久	18	[17]
ひたち野うしく	10	[13]
荒川沖	5	[6]
土浦	5	[6]
その他	0	[1]
記入無し	1	[2]
官舎・社宅	8	[11]
研究所間	49	[34]
その他	89	[53]

(学内・構内(5)、現地調査(16)、実習先(4)、関連施設(3)、出張(5)、県庁(3)
市内郵便局・銀行・行政機関(6)、県内外(11)、東京(6)、駐車場(3)、不特定)

利用目的、行き先が多様化しました。行き先駅としては、TX 駅への増加が目立ちます。

年間走行距離の平均値は、平均では 10,200km と変化はありませんでしたが、バスの走行距離が減少し、マイクロバスの走行量が増加する傾向が見られました。

2 送迎バスの状況

2 (1) 送迎バスの運行 有効回答数 115 機関

運行している	16	[16]
運行していない	99	[89]

運行率は 14%、公共系機関に限ると 13%です。2004 年度調査以降、新規に送迎バスを運行した機関はありませんでした。

2 (2) 職員送迎用バスを運行している機関の運行状況

運行形態 有効回答数 16 機関

保有公用車	9	[7]
委託	8	[5]
共同運行	0	[4]
その他	0	[0]

なお、2004 年度調査では委託による共同運行は「共同運行」へ整理しましたが、今回は共同運行との回答はありませんでした。また、民間系機関において、「委託」が積極的に行われています。

発着駅（路線） 有効回答数 16 機関

JR のみ	2
TX のみ	9
JR と TX	5

発着駅（複数回答）

TX つくば	7
JR ひたち野うしく	5
TX 研究学園	5
その他	6

(TX 万博記念公園(2)、JR 牛久、JR 荒川沖、JR 土浦、TX みどりの)

TX に接続する機関が過半を占めていますが、JR にも運行する機関があります。駅としては、つくば駅、ひたち野うしく駅、研究学園駅が多数を占めています。

運行本数

朝の便数	34	[29]
夕方の便数	42	[39]

特に朝と日中の便数が増加しています。日中を合わせて、合計で 122 [72]便、平均で 1 機関あたり 7.6 [4.5]便が運行されています。

始発は、7:10 を始めとして、7 時台計 5 [3]本、8 時台 5 [4]本、9 時以降 1 [3]本と、やや早い時間帯からの運行が増加しました。

終発は、22:54 が最も遅く、16 時台 2 本、17 時台 3 本、18 時台 2 本、19 時台 1 本、20 時台 1 本、21 時台 1 本、22 時台 1 本と変わりありません。

一日の延べ利用人数は、全体で 1407 [395]人、一便あたり 11.5 [5.5]人、送迎バス運行一機関あたり 87.9 [24.7]人と、大幅に増加しました。

現在送迎バスを運行していない 99 [92]機関の内、新規に運行を検討しているのは 4 [2]機関でした。

2 (4) バス利便性向上に関する要望	有効回答数 111 [105]機関
---------------------	-------------------

送迎バス専用停留所	34	[31]
路線バス増便	80	[87]
運行時間拡大	77	[81]
共同運行	15	[10]
定時施策		
バス専用レーン	14	[15]
バス優先レーン	27	[29]
バス優先信号	9	[12]
その他定時施策	4	[3]
	(無理のないダイヤ。運行計画見直し等)	
定時施策希望なし	64	[54]
企業向け大口定期券情報	27	[-]

「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」が続き、「共同運行」への関心が増えています。定時運行に資する施策については、特に希望を示さない機関が増えています。

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、13 機関が駅前に送迎バス専用停留所を要望しています（他 3 機関は要望なし）。

企業向け大口定期券に関する詳細情報の提供については、約 1/4 の機関が関心を示しました。

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 111 機関（内、居住地不明 4 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	729 [495]	1 [9]	1 [0]	10 [35]	741 [539]
	自転車	912 [599]	13 [24]	0 [1]	33 [58]	958 [682]
	バイク	66 [78]	10 [19]	0 [1]	7 [11]	83 [109]
	自動車	10,797 [10,479]	4,407 [4,461]	651 [462]	1,473 [2,049]	17,328 [17,451]
	路線バス	896 [961]	128 [161]	9 [1]	20 [26]	1,053 [1,149]
	鉄道 (内 TX)	31 [7] (28)	232 [205] (74)	1,206 [719] (812)	106 [6] (54)	1,575 [937] (968)
	高速バス	1 [3]	0 [3]	79 [153]	0 [0]	80 [159]
	その他	48 [61]	3 [3]	4 [6]	10 [2]	65 [72]
	不明	1 [0]	0 [0]	2 [0]	230 [68]	233 [68]
合計		13,481 [12,683]	4,794 [4,885]	1,952 [1,343]	1,889 [2,255]	22,116 [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 111 機関
 常勤職員のみ 44 [51]
 非常勤職員を含む職員 65 [52]
 その他 2 [4]

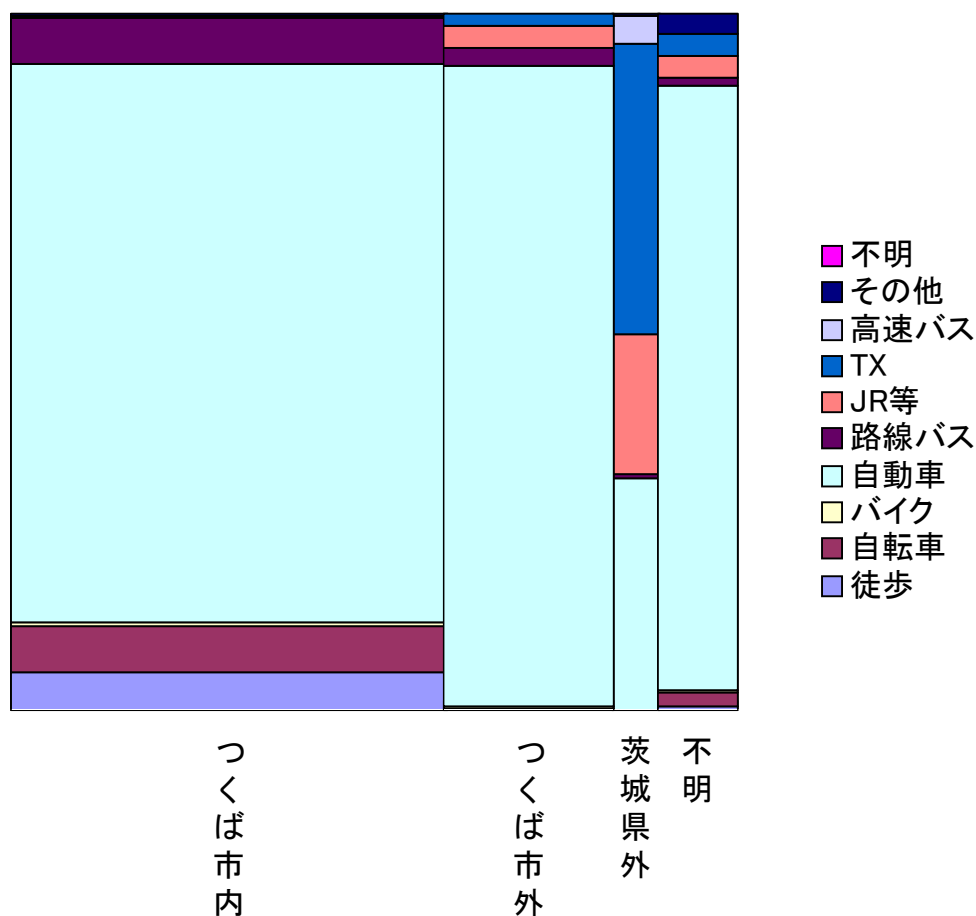


図1 居住地と通勤手段の構成比率

通勤に用いられる代表交通手段は、自動車が78.4 [82.4]%で4.1ポイント低下しました。反対に、公共交通手段の分担率は12.2 [10.6]%と1.6ポイント増加しました。内訳としては、県外居住者を中心にTX利用者が968人加わる一方、JR等利用者330人減、高速バス79人減、路線バス96人減となりましたが、鉄道全体では638人増加し、分担率は2.7ポイント増加しました。

また、市内居住者を中心に徒歩・自転車利用が478人増加し、分担率は7.7 [5.8]%と1.9ポイント増加しました。

居住地別には、近隣市町村（茨城県内「つくば市外」）居住者は91.9 [91.3]%が自動車を代表交通手段としています。茨城県外居住者は、33.4 [34.4]%が自動車で、65.8 [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22,116人は、筑波研究学園都市人口200,546人（平成17年10月1日現在）の11.0%、就業者数92,615人（平成12年10月1日現在）の23.9%に相当します。

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。

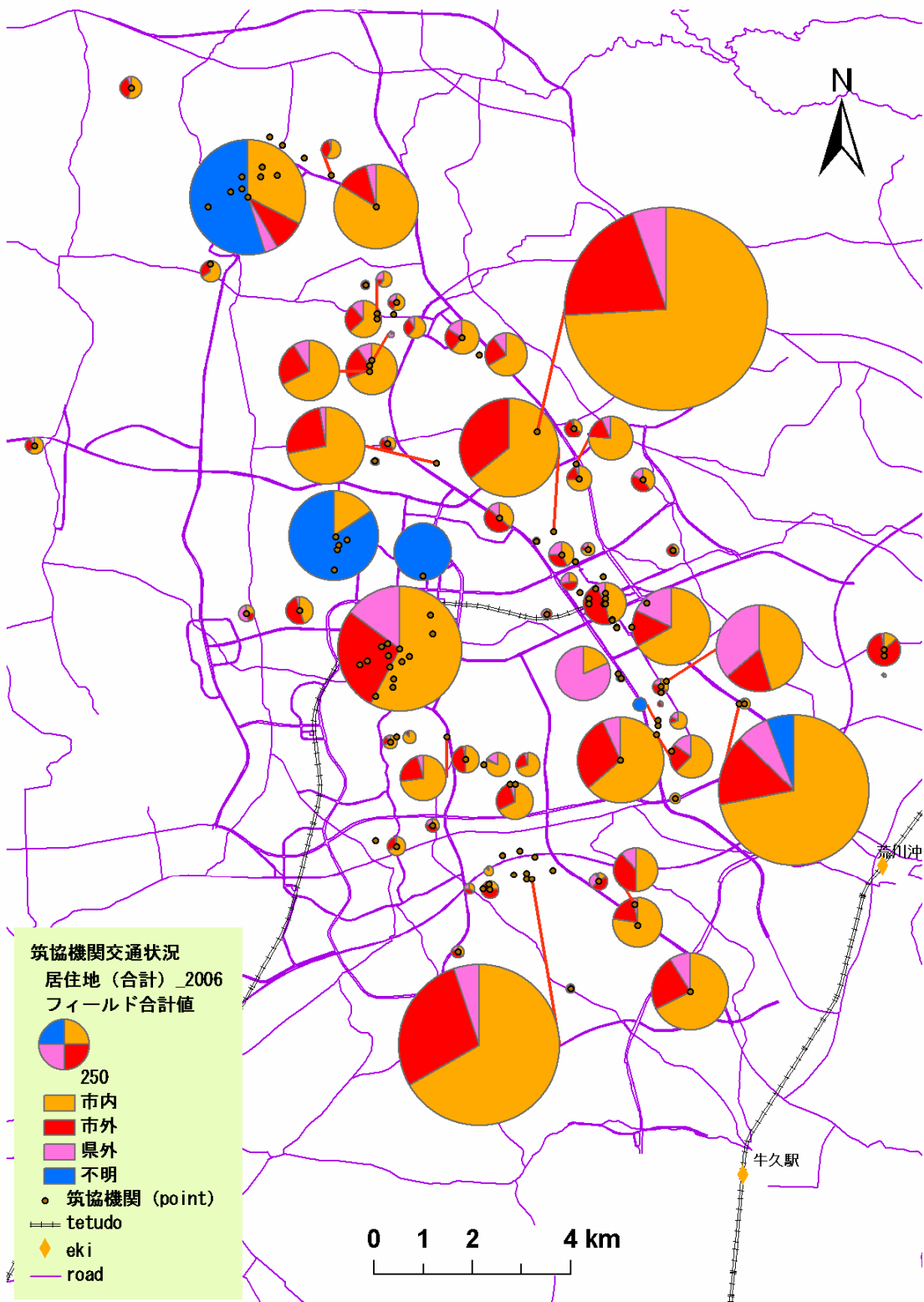


図2 機関別の従業者居住地の構成
 ※機関が密集する団地等については合算値

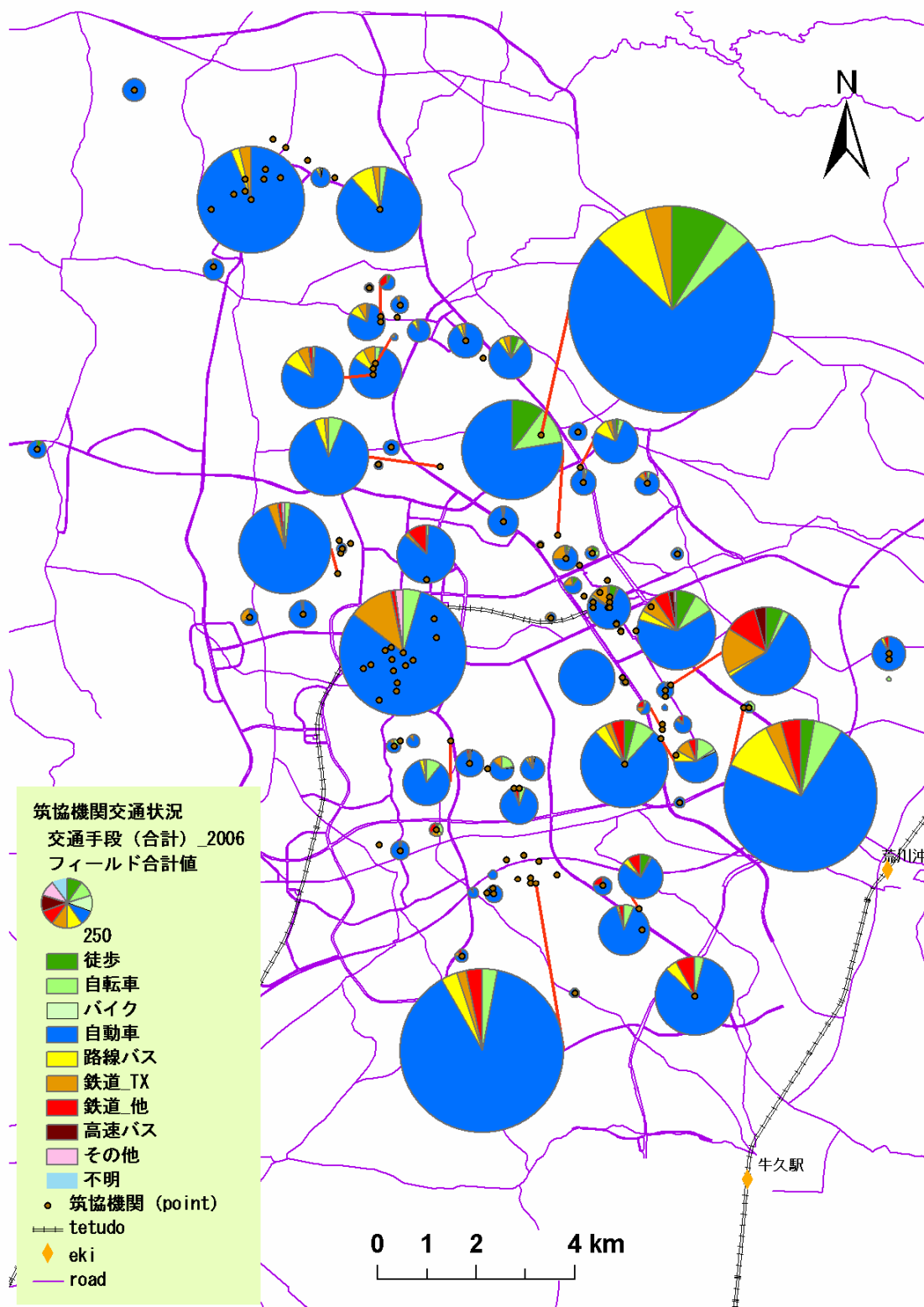


図3 機関別の従業者通勤代表交通手段の構成
 ※機関が密集する団地等については合算値

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 96 機関

牛久	12	[22]
ひたち野うしく	5	[15]
荒川沖	1	[17]
研究学園 (TX)	10	
つくば (TX)	46	[4: つくばセンター]
その他	22	[9]

(万博記念公園(8)、みどりの(9)、土浦(1) [7]、特に無し(5))

他に、17 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 113 機関

牛久	17	[28]
ひたち野うしく	13	[38]
荒川沖	7	[32]
研究学園 (TX)	20	
つくば (TX)	63	[28: つくばセンター]
その他	24	[11]

(万博記念公園(8)、みどりの(9)、土浦(4) [30]、特に無し(5))

一つの駅だけを回答した機関だけを見ると、42 機関が JR 駅を最寄り駅とすることを止め、69 機関が TX 駅を最寄り駅としています。

最寄り駅までの交通手段

有効回答数 95 機関

路線バス	44	[53]
タクシー	8	[7]
徒歩	17	[4]
その他	26	[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	58	[71]
タクシー	16	[23]
徒歩	20	[7]
その他	36	[32]

（自家用車・公用車 25、連絡バス 4、規則無し 4）

最寄り駅までの交通手段は、一つの交通手段を回答した機関を見ると、路線バスが 9 機関減少し、徒歩が 13 機関増加しました。

TX 利用駅までのバス運賃（片道） 有効回答数 74 機関
 [2004 年時：つくばセンターまで]

無料	5	[10]
～200 円（以下）	16	[10]
～300 円	25	[14]
～400 円	14	[18]
～600 円	13	[24]
～1,000 円	1	[2]
1,000 円～（超）	0	[0]

JR 利用駅までのバス運賃（片道） 有効回答数 64 機関

無料	0	[0]
～200 円（以下）	0	[0]
～300 円	5	[4]
～400 円	14	[13]
～600 円	24	[34]
～1,000 円	18	[24]
1,000 円～（超）	3	[7]

つくばセンター以外にも TX 駅が設置されたため、バス運賃 401～600 円の機関が減少し、300 円以下の機関が増加しました。JR 駅への 401 円以上の区間を利用する機関が減少しました。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）ケースが多く、有効回答数が小さくなっています。

バス運賃の差額を計算しました。 有効回答数 79 機関

JR 利用駅までの運賃の方が TX 利用駅[つくばセンター]までの運賃より		
500 円以上安い	5	[2]
200 円～500 円安い	1	[2]
100 円～200 円安い	0	[1]
100 円未満の違い	6	[13]
100 円～200 円高い	14	[8]
200～500 円高い	30	[38]
500 円以上高い	23	[15]

TX 利用駅までのみ回答した 15 機関、JR 利用駅までのみ回答した 5 機関を含みます。つくばセンター以外にも TX 駅が設置されたため、JR 駅までの運賃が高くなる機関が増えました。

TX 利用駅までのタクシー料金 (片道) 有効回答数 91 機関

～1,000 円 (以下)	21	[11]
～1,500 円	18	[8]
～2,000 円	21	[24]
～3,000 円	16	[23]
～4,000 円	12	[16]
4,000 円～ (超)	2	[3]
不明	0	[2]

JR 利用駅までのタクシー料金 (片道) 有効回答数 81 機関

～1,000 円 (以下)	3	[1]
～1,500 円	1	[2]
～2,000 円	6	[5]
～3,000 円	29	[26]
～4,000 円	15	[23]
4,000 円～ (超)	17	[35]
不明	2	[3]

タクシー運賃の差額を計算しました。 有効回答数 100 機関

JR 利用駅までの運賃の方が TX 利用駅までの運賃より

1,000 円以上安い	10	[3]
500 円～1,000 円安い	0	[3]
100 円～500 円安い	2	[1]
100 円未満の違い	5	[6]
100 円～500 円高い	0	[1]
500～1,000 円高い	7	[4]
1,000 円以上高い	76	[67]

TX 利用駅までのみ回答 18 機関、JR 利用駅までのみ回答 9 機関を含みます。

5 構内駐車場

構内駐車場の容量 有効回答数 112 [103](内 3 機関は他機関と共用)機関

無し	1	[2]
～10 台 (以下)	10	[4]
～50 台	24	[20]
～100 台	15	[18]
～500 台	43	[47]
～1,000 台	9	[8]
1,000 台～ (超)	6	[4]

合計で 32,631 [28,659]台分、一機関あたり 284 [265]台分あります。各 13.9%、7.2%の増加です。500 台を超える駐車場を備える機関が 3 機関増えて 15 機関となりました。全体の約 12 [14]%にあたる 3,959 [3,916]台は来客用に指定されています。なお、4 機関 1,939 台分には来客用等の区分がありません。

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 112 [107]機関

ある	39	[41]
ない	73	[66]

問題となったことがある機関は全体の 35 [38]%とわずかに減少しています。

駐車場利用者への課金 有効回答数 111 [106]機関

有り	14	[13]
無し	97	[93]

駐車場利用者への課金の計画 有効回答数 95 [101]機関

計画がある	0	[0]
検討中である	2	[1]
考えていない	93	[96]

駐車場利用者への課金は 1 機関増加し、検討中も 1 機関増加の 2 機関となりました。

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 27 機関、44 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 26 [30]機関

公共交通機関の利便性の向上 6 [12]
(バス路線充実、運賃値下げ、定時性のある LRT 等、停留所増設)

自家用車の利便性の向上 8 [7]
(道路整備、駐車場拡充、駐車場料金値下げ、送迎スペース拡充、右折信号設置、車線の見直し、自動車利用が中心、)

交通案内やサインの再整備 4
(駅周辺で劣化した案内の撤去、わかりやすいバス路線図、駐車場誘導)

TX の利便性向上 4
(利便性向上した、増便、快速停車)

その他 4 [3]
(自転車走行路の改善、自転車レーン設置、大通り歩道に街灯設置、共通タクシー券発行、大型車迂回路の整備、常時左折可交差点の歩行者安全確保、環境に配慮した取り組み、つくバスと自家用車の使い分け、まちづくり全般を含む施策)

他に、「特になし」との記入が 1 機関、空欄が 85 機関です。なお、複数回答有りとして集計しました。

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、自転車レーンの設置、大通り歩道の街灯設置、案内看板の再整備、TX による利便性向上などの意見が複数機関から出てきました。

バス増便	18 [15]
(機関と駅の間、通勤時間帯、つくバスの拡大、運行時間帯延長)	
計画的対応	5 [8]
(つくバス路線との連携、保有バスの活用、県・市の積極的な取り組み、運行時刻調整、つくバスの代わりにタクシーチケット配付)	
問題点	8 [5]
(便数が少なく利用困難、バス通勤者皆無、つくバスは通勤利用困難)	
路線新設	9 [2]
(機関と駅の間、バス停増設、東西大通り循環バス、敷地内乗り入れ、市庁舎から駅)	
サービス向上	4
(ダイヤ見直し、発着時刻の遅れ、運転手の態度、鉄道への接続、つくバス案内表示工夫、運賃收受方法の見直し)	
その他	10
(web バスマップ整備、バス停混雑解消、つくば駅前整備、駅レンタカー充実、高速バス継続運行、サイエンスツアーバスの改造、送迎バス共同運行、バス利用による経費節減)	

他に、空欄が 69 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。

つくバスの運行が良く知られていますが、利用できる場面はほとんど無いことが示されました。機関と駅との間の路線の拡充、鉄道との接続、バスのサービス向上、web 上でのバス路線案内整備などが新たに挙げられました。

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

2004年度の調査では、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ました。

- 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)

2006年度の調査では、全体としてみると、バスの年間走行距離の減少、マイクロボスの年間走行距離の増加が見られました。行き先の多様化および乗用車等保有台数の増加と整合する動向と考えられます。

送迎バスを運行する機関は16と変わりませんでした。便数は約1.7倍と大幅に増加しました。

路線バスを代表交通手段とする通勤者数は減少しましたが、鉄道を代表交通手段とする通勤者数は大幅に増加したため、路線バスの利用者数は堅調に推移しているものと考えられます。ただし、TX 開通により、利用距離は短くなり、利用運賃は安くなる傾向にあったと考えられます。

共同運行に関する要望は10機関から15機関へと増加しましたが、具体的な事例はありません。

筑波大学は、TX 開通にあわせて、関東鉄道バスと企業向けの大口定期券契約を行いました。運賃大人片道260円に対し、教職員の定期代は年間8,400円(1カ月700円相当。学生はさらに大学が半額補助)と格安に設定しました。2万人の学生・教職員に対して6,000枚の定期券を購入しました。合わせて、日中10分間隔で運行するようになりました。

この件に関して、詳細な説明を希望する機関が27機関ありました。

筑協機関の要望としては、以下の二つの方法が主なものになると考えます。

- 1) 駅と機関を結ぶ路線バスの増便や運賃値下げ、またそのための県や市の補助等の協力を求めること
- 2) 企業向けの大口定期券契約や共同運行に関する情報交換を進め、導入を図ること

4-2. 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 1/10 が茨城県外に居住しています。県外居住者は 1.4～1.5 倍に増加しました。

通勤の代表交通手段は、自動車 78%、公共交通 12%、徒歩・自転車等 8%です。言い換えると、約 17,300 人が自動車通勤をしており、約 1,600 人が鉄道通勤（内約 1,000 人が TX 利用）、約 1,000 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、2004 年度に比較すると、TX 開通の影響により、自動車が 4 ポイント減少し、鉄道が 3 ポイント増加しました。

市内居住者は徒歩・自転車等が 12% [9%(2004 年度調査。以下同様)]、バスが 7% [8%]とやや多く、県外居住者は鉄道 62% [54%]、高速バス 4% [11%]となっています。TX の開通にともなって増加した市内居住者の多くは徒歩・自転車等の利用者となり、増加した県外居住者の多くは鉄道利用者となりました。反対に、県内他市町村居住者の自動車利用、県外居住者高速バス利用が減少しました。全般的に、TX 開通により、環境負荷の小さい居住地・通勤代表交通手段に移行したと考えられます。

4-3. TX利用の状況

TX 駅を外勤時の最寄り駅とする機関が 73 機関に上りました。一方、JR 駅までのバス運賃の方が安い機関は 6 機関、差が小さいものが 6 機関に過ぎないにも関わらず、19 機関が外勤時の最寄り駅に JR 駅を指定しています。これは、東京までの鉄道運賃が JR 利用駅からの方が TX 利用駅からよりも安いためと考えられます。バス路線や鉄道運賃によって、利用する鉄道路線が変わる余地があります。

4-4. 構内駐車場について

単純に、自動車通勤の人数 17,328 [17,451]を職員用駐車場容量 25,598 [21,237]台で除すると、約 32 [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る機関の割合は、民間系機関で 33 [31%]に対して、公共系機関で 36 [44%]でした。公共系機関における駐車場の増設による問題解決が進んだことが伺えます。

課金を導入しているのは 14 [13]機関、検討中が 2 [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。

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（2004年度と同じ）

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。また最近では、観光資源としても再び注目されています。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かかわらず、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した。しかし、市は、いわゆる「学園地区」は基本的に路線バス事業者任せ、交通不便地区のつくバス事業を市が行うとのスタンスです。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。

具体的には、今回の調査結果等を踏まえて、路線バス、つくバス、送迎バス、サイエンスツアーバスといった個別対応を超えて、つくばにおける総合的な公共交通サービスの提供を責任を持って進めていく主体を決めることが重要と考えます。

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。

付録 1 : 会員機関リスト

2006.6.16 現在 117 機関 (詳細は冊子版参照)

筑協会員の交通状況実態調査

1. 〆切 : 9 月 4 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"/> TX () 駅 <input type="checkbox"/> JR () 駅 <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 研究所間 () <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"/> TX () 駅 <input type="checkbox"/> JR () 駅 <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 研究所間 () <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"/> TX () 駅 <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"/> 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"/> TX () 駅 <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"/> 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"/> TX () 駅 <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"/> 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"/> TX () 駅 <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"/> 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"/> TX () 駅 <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"/> 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"/> TX () 駅 <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"/> 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"/> TX () 駅 <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"/> 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"/> TX () 駅 <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"/> 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"/> TX () 駅 <input type="checkbox"/> JR () 駅 <input type="checkbox"/> 官舎・社宅 <input type="checkbox"/> 研究所間 () <input type="checkbox"/> 他 ()	(,)

※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、鉄道駅に、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 発着駅は何駅になりますか。

TX（ ）駅 JR（ ）駅

③ 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

④ 利用人数は、1日平均何名ですか。

延べ（ ）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。鉄道駅への送迎バスを運行する計画等がありますか。

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、対象駅や便数等の参考となる資料を添付願います。

(4) すべての方に、以下の①～⑥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 送迎バスの共同運行

- 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

⑥ 企業向け大口定期券（※）の活用に関する詳細情報の提供

- 希望する 特に希望しない

※TX 開通にあわせて、筑波大学が関東鉄道バスと契約した例では、
運賃大人片道 260 円に対し、教職員の定期代は年間 8,400 円（1 カ月 700 円相当。学生はさらに大学が半額補助）と格安。2 万人の学生・教職員に対して 6,000 枚の定期券を購入。日中 10 分間隔で運行。

※伊予鉄道の例では、50 枚以上のまとめ買いで 5%、100 人以上で 10%を通常の通勤定期代から割り引く。

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 (内 TX 利用)	()	()	()	()	()
	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
 研究学園駅 つくば駅 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TX利用駅およびJR利用駅までの片道バス運賃はいくらでしょうか

TX利用駅まで （ ）円

JR利用駅まで （ ）円

(4) 貴機関からTX利用駅および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。

TX利用駅まで （ ）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、参考となる資料等を添付願います。

(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「ちびっ子博士」(つくば市主催) 事業に参画しているが、この期間に当館までの交通手段を手当してもらえたい。
- 1. つくば TX : つくば TX の開通後、東京周辺への移動時間は大幅に短縮された。TX の「快速」が増便され、また、つくばと秋葉原駅を直接結ぶ「特急」が新設されれば、利便性はさらに高まると考える。
- 2. 案内・サインの再整備 : つくば市のセンター地区に劣化の著しい案内・サインが見受けられる。退色と腐敗で読めないサインは、本来伝えるべき情報と異なるマイナスの情報を流し続けることになるため、改善が必要と考える。
- 3. 自転車の走行環境の改善 : TX 開通後、つくば駅まで自転車で移動する者が増えているとのことである。ペDESTリアンの舗装の破壊、不等沈下による平坦性の喪失、照明設備など自転車の走行環境は、必ずしも良いと言えないため、改善が望まれる。
- 東および西大通りの歩道に、照明をつけて貰いたい。
- 主要道路への街灯設置と歩道・自転車道の整備 : TX つくば駅周辺の学園都市中心部を除いて、学園都市の主要道路(東大通りや西大通り等) 街灯の設置数が少なく、夜間は非常に暗いのが現状です。この様な中で今年 7 月、本機構近くの東大通り沿いの街灯のない歩道を自転車で走行中の機構関係者が、不審者に遭遇した事態が生じています。また、主要道路沿いに設置されている歩道・自転車道は、凹凸や車止めの破損及び幹線道路との段差などのため、自転車利用者には非常に危険な状態となっています。(特に上記の理由から夜間は。) 街灯設置や歩道・自転車道の整備については、筑協等による行政への働きかけが必要ではないかと考えている。
- 共通タクシー券の発行 : つくば市内の多くの研究機関では、特定のタクシー会社との契約によりタクシー券による利用が行なわれていることと思われま。TX 開業後、それに対応してつくば駅のタクシープールの増設が行われてタクシー利用環境の整備は行われているが、前述の様にタクシー利用契約をしている場合、タクシープールに多数配車されていたとしても、契約会社以外のタクシーの場合、乗ることが出来ず電話で呼び出すこととなり、時間と経費の無駄が生じます。もし、つくば市内でタクシーを運行する会社間で共通に使用できるタクシー券があれば上記のような問題は解消され、かなりの

利便性が期待できると思う。

- つくば駅には無料の駐車場がある。来客送迎用の待機駐車場と利用したいが、常に満車状態であるため、もっとスペースを多く確保して欲しい。
- 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1：西大通りの東狸穴交差点 例2：国道408号線の大井北交差点
- **JST** 二の宮・竹園ハウスではつくば市内の研究所に勤務している外国人研究員及びその家族が年間500人ほど居住しております。車を所有している方は少数で、農林系や国土交通省系研究所の勤務者は遠い道のりを毎日自転車での通勤を余儀なくされております。つくば駅から運行しているバスもあるものの、本数の少なさ、高額な料金等の理由でバス通勤を選択しない現状です。また、バスの運行状況が一目でわかるバスナンバー入り路線図が発行されておらず、外国人のみならず日本の方にとってもつくばの公共交通の不便さは明確です。TX 開通後、日本内外から来訪者が多くなっている今日、便利で分かりやすい公共交通環境を整えていくことを希望します。
- バス路線の拡張、料金を安くすることが望まれるが、現状では困難なのでTX 駅近くの駐車場の充実（料金を含む）が望まれる。
- つくばエクスプレス：都心から放射線状に延びる民鉄として、基（終）点となるつくば駅からの列車本数が少なく、折り返しするまでの停車時間が長すぎる。また、快速が通過となる駅ではさらに不便である。せめて副中心部となる研究学園駅には、快速を停車させるべき（周辺にはたくさんの研究所があり、乗降客も多い）。
- 筑波研究学園都市と常磐線土浦駅間の相互交通手段：早朝、土浦方面からつくばまで来てTX に乗りたくてもバスの便がなく、またバスの場合、土浦学園線の道路事情によって到着時間が変わるため、研究学園都市の建設時に、土浦とを結ぶ交通機関として計画があった新交通システムあるいは、ライトレールを望みたい（常磐線の特急を利用して、つくばへやってくる人達の利便性を図るためにも）。
- 道路交通：中心部における幹線道路同士の交差が平面であるのと、バス停ゾーンをとっていないため、朝夕に渋滞が発生している。また、大型車の通行規制をしていないため、中心部を大型車が南北に通過するのがみうけられる、迂回道路を整備する必要があると思われる。
- TX 駅周辺に駐車場（月極含む）が少ないと思う。
- 公共交通の充実を望む
- ①上横場交差点（アッセ前）は右折、左折直進車線が専用になった為に、以前より混雑するようになった。

- ②学園線と西大通りが交差する交差点の左折は、信号にかかわらず左折が出来るが、歩行者も横断できるため危ない。
- 筑波学園研究都市周辺の交通は非常に多くの車両が行き来している。以前から鉄道がなく陸の孤島的な立地であったため、自家用車の利用が非常に多いと感じられる。いわゆる車社会である。昨今の地球環境への取組みにおいても改善されるような抜本的な取組みは感じられない。世界に誇る研究学園都市を掲げるのであれば、環境に配慮した取組みが必要とされ、そのためにも交通の整備を強く求めたい。
- 歩行者、身障者、自転車利用者に配慮した環境整備が必要かと思えます。自動車の渋滞を招くかもしれませんが、通勤時の自転車専用レーンなどがあると自転車通勤者が増加すると思う。
- TX 開通に伴い本社等（東京）までのアクセスが便利になった。
- TX 開通により、都内への出張の利便性がアップし本社（東京）への出張時間も短縮された。一方、学園都市内での交通手段は、タクシー、社用車などの車に頼らざるを得ないのが現状である。
- つくば駅周辺の駐車料金が高い
- 交通事故が多い。事故防止対策の充実を望む。
- 朝の土浦学園線はとても混んでいるにも拘わらず、408号線の交差点～サイエンス大通りの交差点の間の斜線が1本減らされ、ますます渋滞がひどくなっている。何故車線を減らしたのか？この車線工事は、朝の交通事情を考えていないとしか思えない。無駄な工事をせず、どこを一番に直すべきか、朝昼晩の状況を見て調査し、スムーズに車が流れるようにして欲しい。
- 西大通りにあるバス停留所をもっと多く設置して欲しい。
- つくばへの来訪者にも TX 利用者が増えていると思われるが、そうした人からつくば駅及び交通ターミナルのサインが不十分で、タクシー乗り場などがわかりづらいとの声が聞こえる。また、タクシー乗り場を探すということは、つくば地区の公共交通が不十分ということである。筑協として、研究機関職員の交通手段だけでなく、各研究機関の来訪者の利便性を確保するため、駅周辺のサインや市内公共交通の充実等について、来訪者等の声を集め、つくば市への要望するなどの活動を行うべきと考える。
- 中心地区においては、暫定駐車場（平面）が売却され、立体駐車場化が進められている。平面に比べ立体は入庫に時間を要することから、時間帯によっては、交通渋滞の原因になりうる。空き駐車場へのスムーズな誘導が今後重要になってくる。また、4月にスタートした「つくバス」と自動車を目的によって使い分けるなどして、交通渋滞の緩和に市民全員が関心を持って欲

しい。

- 自動車での交通が主で、TX もあまり関係ない。
- つくばでは通勤だけでなく、商業施設・公共施設の集中度や利用性の面で車を中心に利用、活動をせざるを得ない状況になっている。街作り、文化面全般も踏まえた交通施策を考慮しなければ、現状の自動車中心の交通手段の変更は難しいと思う。
- 街灯が少ないこと、大通り以外の道路について、U字溝のふたがない等、整備が充分でない等の欠点がある。
- 南北の交通（バス、鉄道）特に北部方面が不足（筑波大以北、高エネ研、北部工業団地）
- 特になし

2. 筑波研究学園都市のバス交通についての自由意見

- つくばセンターから上沢までの路線バスの増発を願う。
- 下横場バス停より西大通りを経て、ひたち野うしく駅に行くバス路線があればよい。
- 1. バスルートの案内情報の整備：TX 開通後、首都圏からの観光客が急増しているとのことであるが、来街者にとって、つくば市のバスルートは良く分からないと思われる。来街者のためにバスマップやインターネットなどによる案内情報の整備が必要。
- 2. 「つくバス」の需要調査と各機関の保有するバスとの連携：より効率的・効果的な運行を目指して「つくバス」路線の不断の見直しが必要であり、そのための調査が必要と思われる。さらに、各機関が独自で保有するバスを、積極的に「つくバス」と連携する形で、バスサービスに投入し、全体のサービスを低コストで実現するなどの施策の検討が重要である。
- 3. 筑波大学循環バス：筑波大学循環バスが運行され、学生、職員等の移動に関する利便性は向上した。循環バスの運行は、つくばセンター地区への車の流入減にも寄与していると思われる。
- つくばセンターから筑波大学方面へ行くバス停が一ヶ所であり、便利な面はあるが混雑緩和の方策を考えて欲しい。
- 本機構前を通過する路線バス（つくばセンター発着便）の機構前バス停への停車
- 高速バス：東京駅⇄筑波山線の継続運行
- 筑波研究学園都市内には、二つの幹線道路（東・西大通り）がある。この道路を利用して定期（TX の運転時刻に併せて）に運行することを検討して欲しい。例えば：つくば駅を基点として、八の字（内回りコース及び外回りコース）運行。東京の山手線をイメージした運行
- 職員が TX や JR 等の公共交通機関を利用しやすくなるよう、増便・運行時間の調整を希望します。特に10月1日に「東京－筑波山ルート」（関鉄バス及びJR バス関東）が廃止されることに伴い、通勤、来筑者の TX 利用の増加が見込まれます。そのような背景から、TX みどりの駅からの循環バスの運行時間の変更、増便を希望する。
- 勤務地がつくばエクスプレスの駅と常磐線牛久駅との中間に位置するため、つくばエクスプレス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・便数ともに少ないため、利用困難な面がある。
- 筑波学園都市から首都圏への公共交通機関は、JR と 17 年に開通した TX、高速バス（つくばセンター発着）等複数の選択肢が可能となってきた。一方で、筑波山発着の高速バス路線が廃止される。また、JR 及び TX の駅からの路線バスの充実が程遠い感じがする。路線バスの不便さが利用者数の伸び悩み、マイカーへの依存が強くなっている傾向は解消されない。バス会社をはじめ、県、市が一体となって、市内路線バスの充実、JR 及び TX の最寄駅から学園都市及び農林研究団地への通勤時間帯における路線バスの充実等に積極的な取り組みをお願いしたい。
- 1. 現在の最終バスが 9 時台になると牛久駅行き 1 本とセンター方面行き 0 本とみどりの駅行き 0 本と極めて少ないので増便を望む。
- 2. 職員の就業規則が 8 月 1 日から就業時間 17 : 30 分に変更となった事に伴い、終業時刻に見合ったバスの運行時間に変更を望む。
- 通勤時間帯の路線バスの増便を希望します。
- 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・・)
- ・関東鉄道バスについては、TX 開通後も発着時間の検討も見られず、利用者へのサービス、利便性の向上は期待できないように思われる。 ・学園都市内では、運行本数が少ない上に、発着時間に相当の遅れがあったり、運転手の資質にも問題のある者が見られる。といった意見が利用者から聞かれた。
- 当研究所方面への路線バス運行の増
- 通勤でつくばセンター～ひたち野うしく間を利用している職員から、バスの発着時刻に大分遅れが目立つと報告がある。実際の運行時間に合わせた時刻表の作成をお願いしたい。
- 電車の始発、最終便に接続する、バスの運行の増便を希望する。
- 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。
- 循環バス路線の拡大
- TX つくば駅前の整備
- 駅前レンタカーの充実
- 患者さんの利便性向上の面から、つくばのセンター循環ルート「メディカルセンター病院」停留所について、病院敷地内ロータリーへの乗り入れを要望します。
- 本数及び運行時間の延長がほしい

- 路線バス：早朝の便がないのとバスの本数が少ないため、他の路線に乗り継ぐにしても不便である。また、バス停留場間の距離が長過ぎるため利用しづらいところがある。
- つくバス：つくバス（地域循環）の行き先表示が、地域循環番号でしか表示されておらず、路線バスと区別する意味でもルートごとに動物・植物名からとった愛称をひらがなあるいはカタカナで表記した方がわかりやすい。
- サイエンスツアーバス：普通の大型バスに横幕で表示するのではなく、科学の街に合ったレトロ調あるいは欧風等の特徴をもたせたバスにすれば研究学園都市の名物として、人気が高まり乗車率もいっそう増え、つくばの知名度を高めることになる。
- 路線バスの運行便数が少なく利用したくても出来ない状況であり（特に研究学園都市周辺部）、結果としてマイカー利用を余儀なくされている。高齢化が進み、マイカー利用困難者が増加の一途をたどる傾向で、交通事故防止の観点からも路線バスの増便あるいは利用しやすい経路の検討等を切望します。
- つくバス、地域循環バスの路線がわかりにくい。例えば、HP 等で出発地と目的地を入力すると、最寄りのバス停や時刻表、所要時間、料金等が検索できるシステムがあれば、利用が多くなると思う。
- 公共交通の充実を望む
- つくバスを利用したいが、つくば市内の自宅からつくば駅へ行くにも遠回りなので、また、帰りも不便なので利用していない。利用しないから増便されないし、一台で遠くまで回ることになるかもしれませんが、つくバスを定着させるにはお年寄り（シニア層）から上手に取り込み、乗客を増やせばよいと思う。ビジネス用には時間がかかり不便です。
- 便数が少ないので利用していない人が多い
- ・つくば駅周辺の路線バスは1社独占となっており、サービスの欠如（運行本数）等から、余儀なく自家用車利用となっていることが問題である。
- TXの発着時間に連動したバスの時刻を検討して欲しい。 ・ほとんどの路線で筑波大学構内を必ず循環する必要はないと考えることから、大学構内を通らない路線を検討してほしい。
- 途中のバス停時刻表示は実際と大分違うので、実態にあった時刻表示をお願いしたい。（余りにも毎日遅れるのはおかしい）
- つくばセンター始発は時間通りに発車して欲しい。同時刻に発車するバスが数台設定されていること、また、その遅れの最たる原因は、センター内で待機しているにも係わらず、発車時刻になってからエンジン始動しており必ず2〜3分は遅れる。

- 現在の運賃方法（現金・両替・回数券）が遅滞原因の一つであるため、カード式導入及び両替機の機種変更をお願いしたい。等々、バス会社に対する意見はまだ沢山ある。
- 女性 1 名が TX 利用。研究学園から西部工業団地まで自転車通勤している。バスの利便性が高ければ本人も会社も利用を望んでいる。西部工業団地を経由するバスを増便するか、送迎バスの共同運行を進めて貰いたい。西部工業団地でバスを所有している機関と共同運行の話が進めば参加したい。
- 弊社では約 80 人の社員がつくば市内に住んでいながら、バス通勤している者は皆無です。このことがつくば市のバス交通の実態を反映していると思う。
- 各市庁舎から重要な駅（TX）までの直通バスの運行を望みます。
- TX 最寄駅のバスの利便性がアップすれば、（例、本数の増加、時間帯の適正化）出張者のバス利用が期待され、コストダウンに繋がる。
- 社員はあまりバスを利用しない。
- つくばセンター⇄北部工業団地間の路線バスの増便
- 通勤時の市内巡回バスの運行を要望する。
- TX が開通し、中心地までバスで行きたいのはやまやまだが、1 時間に 1 本程度に増えたとはいえ、車で行けばそれほど時間がかからないところが、バスだと回り回ってかなりの時間が費やされるので利用したいと思わない。利用者が増えなければバスの本数が増やさないという考えではいつまでたっても変わらない。車に慣れてしまっている市民としては、バスだと往復に時間もかかるし、時間まで待たなければならない。公共機関を本当に必要としている人（高齢で車の運転が出来ない、障害を持っている方）に福祉タクシーなどとして、チケットなどを配布した方がよっぽど喜ばれるのではないか。
- 路線バスの運行（方面）範囲の拡大等望む
- つくば市では地域循環バスを運行しているが運営は苦しい状況と聞いている。一方、各研究機関は駅とのシャトルバスを運行している状況であるが、シャトルバスから地域循環バスへの転換などを進めることにより当該バスの利用増を図ることが、市内の公共交通の充実と、つくば来訪者の利便性向上に繋がって行くものと考え。当センターは、東西の大通りを結ぶ幹線道路に位置するも、地域循環バスの路線に組み込まれていないため、施設利用者が不便をきたしているとともに、駐車場の確保にも苦慮しており、公共交通の充実を望む。
- 路線の拡大を望む
- 4 月に新たに「つくバス」がスタートした。つくば駅周辺は駐車場が限られていることから、バスの利用促進や交通渋滞対策の面からも「つくバス」が

多くの市民に利用され、さらに利便性を向上させていって欲しい。

- 北部工業団地はバスの運行本数が非常に少なく、来客者もタクシーを使わざる得ない状況です。1時間に2本は運行して貰いたい。
- 朝夕の通勤時にTX（つくば駅）、JR（ひたち野うしく）での鉄道とバスの接続が悪く、15～20分程度待つことが多い。バスダイヤを鉄道ダイヤに合わせて、10分以内での接続を可能にして欲しい。
- 建研→つくばセンター→ひたち野うしくのバス本数（特に夕方以降）が少なく（約50分間隔）不便である。30分に1本は運行して欲しい。
- つくバスが運行しているが、朝夕の路線バスの補助手段として利用できるルート、ダイヤになっていない。路線によって利用対象者を明確にし、利用率が高まるよう改善を望む。
- バスも利用しない。
- 日中はもちろん、通勤時間の運行についても北部工業団地については、大変不便であり、それがバス離れに拍車をかけている。
- 路線バスの時刻をもう少しTXの時刻と合うよう調整してほしい