

2013 年度  
筑協  
交通状況実態調査  
報告書

平成 26 年 1 月

筑波研究学園都市交流協議会  
筑協「つくば 3E フォーラム」委員会



## はじめに

昨年、筑波研究学園都市は建設の閣議決定から 50 年の節目を迎えました。次の半世紀を見据えて、さまざまな行事が企画・開催されました。つくば市では昨年環境モデル都市の選定を受けて、アクションプランの策定が進んでいます。国際戦略総合特区としての活動や研究開発プロジェクトも展開しており、つくばはさらなる発展に向けて新たな一歩を踏み出したといえそうです。建設決定から 50 年を経た現在も、つくばは変容をし続けています。つくばエクスプレス (TX) 沿線では大規模な区画整理事業で多くの宅地、商業街区の開発と建設が続く一方で、中心部では公務員住宅の廃止も進んでいます。都市構造が大きく変化しつつある全国でも数少ない街といえます。都市のインフラを大きく変えるチャンスだと思います。持続可能な低炭素社会を目指した戦略的な都市計画の策定が求められています。

都市構造の変化に伴って、交通環境も大きく変化しています。筑協 3E フォーラム委員会では、TX 開通以来、筑協加盟機関様を対象として、交通実態に関するアンケート調査を実施してきました。今回の調査は昨年夏に実施したもので、55 の機関から回答を頂きました。ご協力いただいた機関の皆様にお礼申し上げます。TX とバスのダイヤ連携、自転車レーンや歩道の整備、危険箇所の指摘など多数の具体的な提案や要望が寄せられています。関連する自治体や機関につないでいきたいと思えます。報告は、TX 開通後の筑協加盟機関の交通実態をよく表していると思えます。つくば市、周辺自治体、各公共交通機関は、本報告書から読み取れる課題について情報を共有し、連携をとって早急に改善、改革が必要な事項に対応すると同時に、中長期的視野に立って交通環境の改革を進めてほしいと思えます。本報告書が、今後のつくば市、研究学園都市、TX 沿線における交通状況の改善に資することを願っています。

平成 26 年 1 月 22 日

筑波研究学園都市交流協議会

筑協「つくば 3E フォーラム」委員会委員長 井上 勲

筑波研究学園都市交流協議会  
筑協「つくば3Eフォーラム」委員会

委員長	井上 勲	筑波大学大学院 生命環境系 教授・学長特別補佐
委員	石田政義	筑波大学 システム情報系 教授
委員	渡邊 信	筑波大学大学院 生命環境系 教授
委員	内山洋司	筑波大学大学院 システム情報系 教授
委員	増子千勝	茨城県 企画部 理事 兼 科学技術振興監
委員	岡田久司	つくば市 副市長
委員	長谷川裕夫	(独)産業技術総合研究所 つくばセンター次長
委員	住 明正	(独)国立環境研究所 理事長
委員	篠原嘉一	(独)物質・材料研究機構 エコエネルギーグループ リーダー
委員	飯田健雄	(独)農業・食品産業技術総合研究機構 連携普及部部長
委員	志甫 諒	(財)応用光学研究所 主任研究員
調査協力員	松橋啓介	(独)国立環境研究所 社会環境システム研究センター 室長

(平成25年7月時点)

## 目次

1. 調査の概要 .....	1
1-1. 調査目的・主旨 .....	1
1-2. 調査時期・対象 .....	1
2. 結果の概要 .....	2
3. 集計結果 .....	3
1 居住地と通勤代表交通手段 .....	3
2 構内駐車場 .....	8
3 その他 .....	9
4. 考察 .....	12
4-1. 居住地と通勤手段の現状 .....	12
4-2. 構内駐車場について .....	12
4-3. 交通・バス交通に関する意見 .....	13
5. 提言 .....	14
6. 謝辞 .....	15
付録1：筑波研究学園都市交流協議会会員 .....	16
付録2：質問票 .....	17
付録3：自由意見回答全文 .....	21

## 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はや8年となり、低炭素社会の実現に向けてつくば3Eフォーラム会議やつくば市環境都市推進の取り組みが始まるなど、筑波研究学園都市交流協議会（以下、筑協）会員の活動を取り巻く環境は年々変化しています。特に交通面では、東京方面への利便性が向上した一方で、駅へのアクセス面での諸問題の発生も懸念されます。

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、各会員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行ないました。筑協委員会が2004年、2006年に行ってきた調査を、筑協「つくば3Eフォーラム」委員会の設置に伴い、2008年より引き継いだものです。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（筑協 web>筑協の組織と活動>平成17年の活動）

※2006年度版報告書（筑協 web>筑協の組織と活動>平成19年の活動）

※2008年度版報告書（筑協 web>筑協の組織と活動>平成21年の活動）

※2011年度版報告書（筑協 web>調査報告書・提言）

<http://www.tsukuba-network.jp/>

### 1-2. 調査時期・対象

#### 調査時期

調査票設計：平成25年6～7月

調査票送付：平成25年8月

調査票回収：平成25年9月

とりまとめ：平成25年10～12月

#### 調査対象

対象機関数：100機関（筑協加盟全機関）

回答機関数：55機関

（調査の連続性の観点から、県と市は集計対象から除いた）

回答調査票数：55機関／96機関（回答率：57.3%）

以下では断りのない限り、55機関を対象とした結果を示します。83.0%の回答率を得た2011年度調査に比較して、公共系17機関、民間系16機関、合わせて33機関分の回答が減少しました。なお、各機関の職員数は、問1の回答によると、百人以下（65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 57.3%、55 機関から回答が得られました

---

- ・ 就業者のうち、約 6 割がつくば市内、約 2 割がつくば市以外の茨城県内、約 1 割が茨城県外に居住しています。茨城県外の居住者が前回調査から増加しました
- ・ 通勤の代表交通手段は、自動車 74%、公共交通 17%、徒歩・自転車等 8%と、自動車が 0.9 ポイント増加し、鉄道が 2.2 ポイント減少し、徒歩・自転車等が 1.8 ポイント増加しました
- ・ 約 13,800[17,400]人が自動車通勤をしており、約 2,200[3,400]人が鉄道通勤（内 TX 約 1,800[2,100]人）、約 1,000[1,200]人がバス通勤をしています
- ・ 5 回の調査全てに回答した機関のみに注目すると、2004 年から 2013 年にかけて、県外居住者が 2.1 倍、鉄道利用者が 3.0 倍になりました。また、徒歩・自転車分担率が 2 ポイント、鉄道分担率が 7 ポイント増加し、自動車分担率が 6 ポイント、路線バス分担率が 3 ポイント低下しました
- ・ TX 開業により、相対的に環境負荷の小さい代表交通手段を利用する通勤者を中心として、筑協機関への就業者数は増加したと考えられます

---

- ・ 構内駐車場は、全体で約 24,591 台分あります。約 7%が来客用です
- ・ 全体の 31%の 17 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 7 機関で行われており、導入を検討中の機関は 0 です

---

- ・ 多様な交通手段の利便性向上の要望と危険個所を指摘する意見が増えています
- ・ バスの増便や路線新設、鉄道との連携やサービス向上が求められています

### 3. 集計結果

※括弧 [] 内には、2011/2004年に行った調査の結果を示します。

#### 1 居住地と通勤代表交通手段

有効回答数 55 機関（内、居住地不明 2 機関、手段不明 3 機関）

表 1 居住地構成および通勤の代表交通手段（単位：人）

2013年[2011年/2004年]

		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	454 [439/495]	19 [50/9]	0 [1/0]	39 [15/35]	512 [505/539]
	自転車	884 [923/599]	46 [35/24]	17 [7/1]	101 [103/58]	1048 [1,068/682]
	バイク	38 [52/78]	8 [8/19]	1 [2/1]	3 [9/11]	50 [71/109]
	自動車	8,812 [10,153 /10,479]	3,865 [4,333 /4,461]	326 [382 /462]	716 [2,447 /2,049]	13,719 [17,314 /17,451]
	路線 バス	715 [859/961]	88 [140/161]	29 [9/1]	40 [65/26]	872 [1,073/1,149]
	鉄道 (内 TX)	104 [112/7 (101[101])]	292 [313/205 (159[122])]	1,675 [1,642/719 (1,437[928])]	109 [1,191/6 (75[155])]	2,180 [3,388/937 (1,772[1,316])]
	高速 バス	0 [0/3]	0 [0/3]	105 [71/153]	0 [21/0]	105 [92/159]
	その他	9 [36/61]	11 [0/3]	40 [0/6]	0 [2/2]	60 [38/72]
	不明	13 [107/0]	3 [71/0]	4 [14/0]	15 [0/68]	35 [12]
	合計	11,029 [12,681 /12,683]	4,332 [5,064 /4,885]	2,197 [2,160 /1,343]	1,023 [3,853 /2,255]	18,581 [23,741 /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。

表 1 で回答された職員の範囲  
常勤職員のみ  
非常勤職員を含む職員  
その他

有効回答数 55 機関  
22 [28 / 51]  
32 [46 / 52]  
1 [5 / 4]



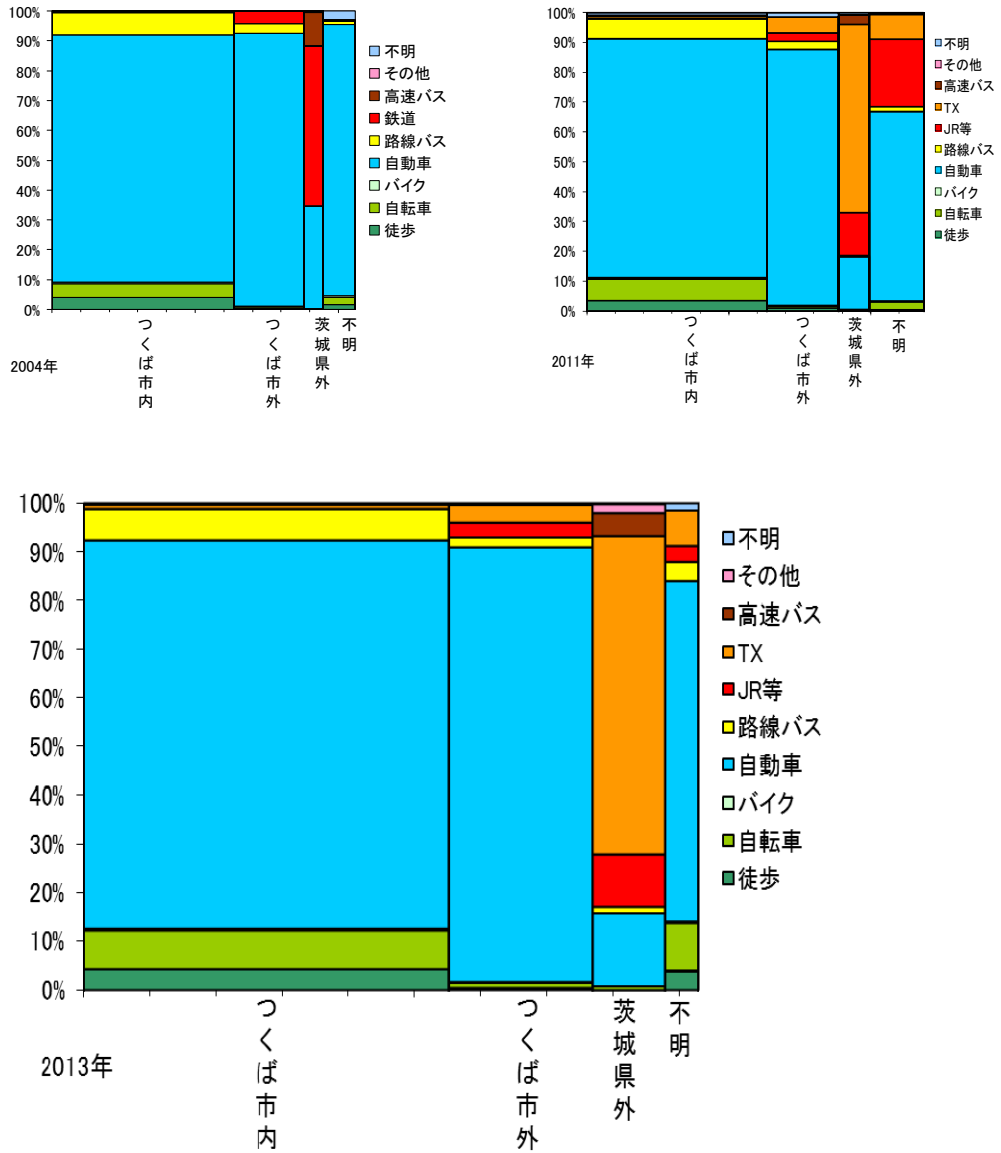


図1 居住地と通勤手段の構成比率とその推移

通勤者の居住地は市内 60%、県内市外 22%、県外 12%、残りは不明です。不明とする回答が減少しました。

通勤に用いられる代表交通手段は、自動車が 73.8 [72.9 / 82.4]%で 0.9 ポイント増加しました。公共交通手段の分担率は 17.0 [19.2 / 10.6]%と 2.2 ポイント減少しました。公共交通手段の内訳は、鉄道は 1,208 人（分担率で 2.6 ポイント）減少し、高速バス 13 人増、路線バス 201 人減でした。TX 利用が 1,772 人と 280 人減少し、JR 等（TX 利用を確定できない分を含む）利用 928 人減と合わせて、TX 開業前に比較して通勤での鉄道利用は 2.3 倍となりました。

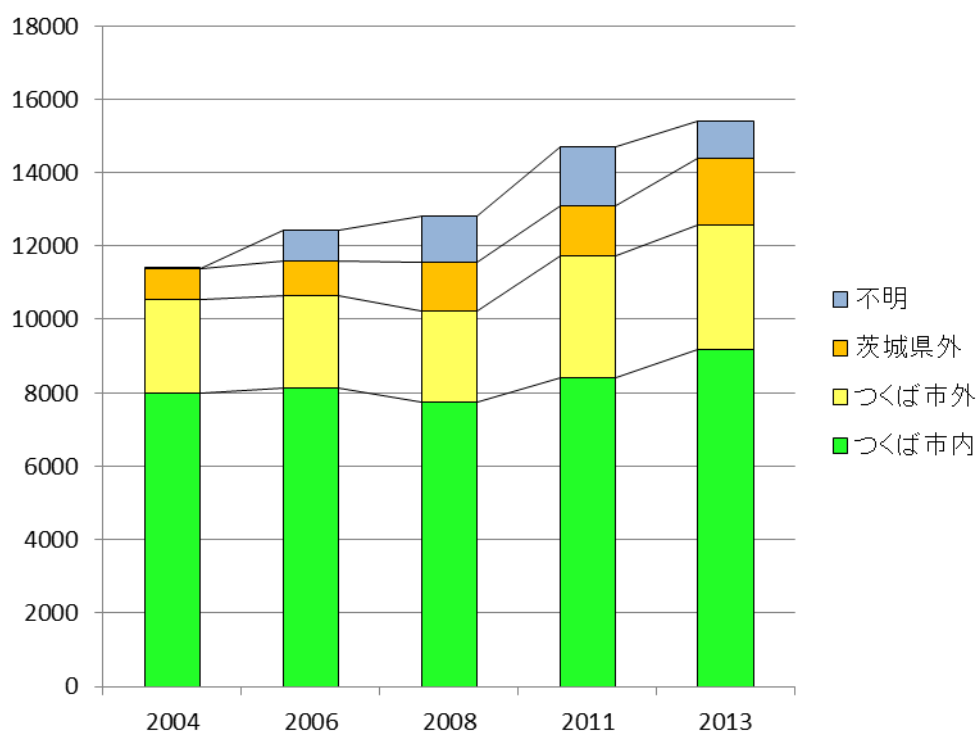
県内市外居住者の 89.2 [85.8 / 91.3]%が自動車を代表交通手段としています。県外居住者は、14.8[17.7 / 34.4]%が自動車で、81.0 [80.8/ 64.9]%が鉄道もしくは高速バス。また、市内居住者の徒歩・自転車利用分担率は 12.1 [8.6 / 5.8]%となりました。

図 1 の内訳をさらに詳細にみると、民間系の機関では自動車利用が 8.1 ポイント増加し、市内の路線バス利用あるいは市外の鉄道利用が減少する傾向がありました。県外の鉄道利用、特に TX 利用は増加しました。

なお、今回の回答対象となった職員数 18,581 人は、筑波研究学園都市人口 219,702 人（平成 25 年 11 月 1 日現在）の 8.5 [11.0]%、就業者数 99,865 人（平成 22 年）の 18.6 [25.2]%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。

調査年毎に筑協加盟機関および本調査回答機関が変化することから、TX 開通等の影響を考察するために、2004 年度、2006 年度、2008 年度、2011 年度、2013 年度の全 5 回の調査全てに回答のあった 31 機関について別に集計し、図に示しました。



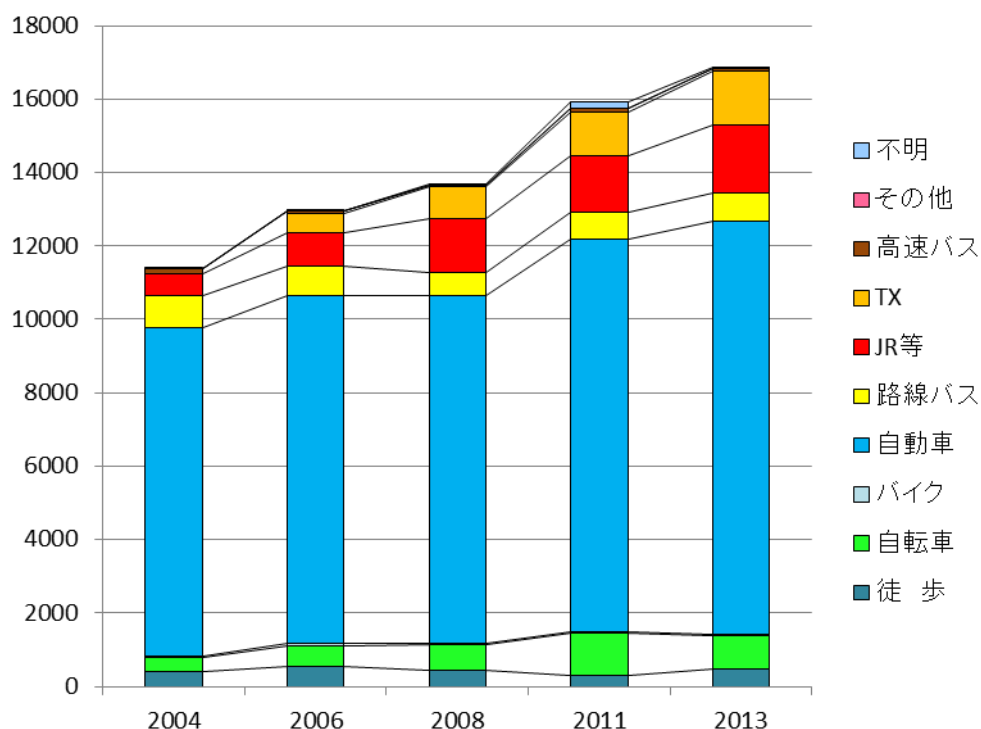
	2004年度	2006年度 (対2004)	2008年度 (対2004)	2011年度 (対2004)	2013年度 (対2004)
つくば市内	7,982	8,139 (+2%)	7,731 (-3%)	8,413 (+5%)	9,188 (+15%)
つくば市外	2,552	2,520 (-1%)	2,490 (-2%)	3,303 (+29%)	3,381 (+32%)
茨城県外	852	942 (+11%)	1,343 (+58%)	1,389 (+63%)	1,818 (+113%)
不明	6	831 (-)	1,253 (-)	1,612 (-)	1,023 (-)
合計	11,392	12,432 (+9%)	12,817 (+13%)	14,717 (+29%)	15,410 (+35%)

(但し、2004年度、2006年度、2008年度、2011年度、2013年度全てに回答のあった31機関のみ)

図2 居住地の経年推移

図2に示すとおり、茨城県外からの通勤者数は、TX開通後は、2008年までは年間200人を超えるペースで安定的に増加、2011年は横ばいとなりましたが、今回は約430人増加しました。茨城県内つくば市外からの通勤者数は、2011年に急増し、今回は横ばいとなりました。

図3に示すとおり、鉄道通勤者の分担率が2011年にはやや横ばいとなりましたが、2004年の調査開始から2013年まで継続的に増加しています。これに対して自動車通勤者数の分担率は継続的に減少しています。また、自転車の分担率が高い状態となっています。



	2004年度	2006年度 (対2004)	2008年度 (対2004)	2011年度 (対2004)	2013年度 (対2004)
徒歩	393	548 (+39%)	453 (+15%)	299 (-24%)	473 (+20%)
自転車	380	567 (+49%)	669 (+76%)	1,160 (+205%)	909 (+139%)
バイク	42	47 (+12%)	45 (+7%)	28 (-33%)	39 (-7%)
自動車	8,945	9,473 (+6%)	9,474 (+6%)	10,700 (+20%)	11,264 (+26%)
路線バス	894	824 (-8%)	645 (-28%)	737 (-18%)	769 (-14%)
鉄道	602	892 (+48%)	1,468 (+144%)	1,535 (+155%)	1,827 (+203%)
(内TX)		(537) (-)	(853) (-)	(1,201) (-)	(1,475) (-)
高速バス	127	60 (-53%)	44 (-65%)	83 (-35%)	91 (-28%)
その他	9	18 (-)	7 (-)	4 (-)	3 (-)
不明	0	3 (-)	12 (-)	171 (-)	35 (-)
合計	11,392	12,432 (+9%)	12,817 (+13%)	14,717 (+29%)	15,410 (+35%)

分担率	2004	2006	2008	2011	2013
徒歩	3%	4%	4%	2%	3%
自転車/二輪	4%	5%	6%	8%	6%
自動車	79%	76%	74%	73%	73%
路線バス	8%	7%	5%	5%	5%
鉄道	5%	7%	11%	10%	12%
高速バス・不明	1%	1%	0%	2%	1%

(但し、2004年度、2006年度、2008年度、2011年度、2013年度全てに回答のあった31機関のみ)

図3 通勤手段の経年推移

## 2 構内駐車場

構内駐車場の容量 有効回答数 55 [85/ 103]機関

無し	1	[4 / 2]
～10 台 (以下)	4	[7 / 4]
～50 台	7	[15 / 20]
～100 台	8	[12 / 18]
～500 台	25	[35 / 47]
～1,000 台	6	[6 / 8]
1,000 台～ (超)	4	[6 / 4]

合計で 24,701 [29,444 / 28,659]台分で 16.1%の減少です。一機関あたりでは 449 [346 / 265]台分で 29.8%の増加です。

500 台を超える駐車場を備えると回答した機関は、10機関です。全体の約 7 [11 / 14]%にあたる 1,826 [3,129/ 3,916]台は来客用に指定されています。

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 55 [87 / 107]機関

ある	17	[32/ 41]
ない	38	[55/ 66]

問題となったことがある機関の比率は全体の 31 [37 / 38]%と減少しました。

駐車場利用者への課金 有効回答数 55[85 / 106]機関

有り	7	[10 / 13]
無し	48	[75 / 93]

駐車場利用者への課金の計画 有効回答数 50 [79 / 101]機関

計画がある	0	[0 / 0]
検討中である	0	[2 / 1]
考えていない	50	[77 / 96]

駐車場利用者への課金をしている機関の数を、全体に対する割合で見ると、ほぼ変化ありませんでした。

### 3 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 32 機関、35 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 32 [36]機関

- TX の利便性・設備の向上 5 [5]  
(価格改善、増便、最終電車時刻延長、情報サービスの整備、研究学園の快速停車、新区間の実現)
- 駅へのアクセス公共交通 2 [3]  
(最寄 TX 駅～各機関への交通利便性の向上)
- 公共交通機関の利便性向上 6 [4]  
(市内・高速バスの利便性向上)
- バス以外の公共交通の整備 5 [6]  
(市内交通システムの新設 (トラム、LRT、搭乗型ロボット、自動システムのレンタサイクル、ベロシティ、新路線誘致)、周辺都市との連絡手段、日常生活圏内の移動手段、各研究機関を結ぶ交通)
- 交通案内やサインの再整備 1 [2]  
(看板に距離標記)
- 歩行者・自転車の利便性の向上 8[11]  
(歩道・自転車道の整備拡充、自転車専用レーンの整備促進、駐輪場の拡充・価格改善、街灯の設置)
- 自家用車の利便性の向上 8 [3]  
(右折渋滞緩和、右折信号設置、混雑緩和対策、交通量に合わせた信号の設置や点灯時間、駅前駐車場の拡充、駅前送迎スペースの確保)
- 危険な状況の指摘 3 [-]  
(歩道・自転車道の凸凹、歩道・自転車道の凸凹・段差の整備、防犯・安全のため街灯設置、中央分離帯・歩道の除草、道路標識・信号付近の樹木の剪定、車止めポールでのケガ、横断歩道・横断歩道信号・信号の設置、水はけの悪い道路、反対車線に横断する車が多い道路、急な 3 車線から 2 車線制限)

交通マナー 3 [-]

(自転車(走行区分、携帯操作、無灯火)、自動車(信号無視、車線変更、無灯火、速度、車間距離、違法駐車、割込))

その他 9 [5]

(アンケート回答へのフィードバックが欲しい、自転車・EV変換の対象地域拡大(研究学園周辺)、筑波研究学園都市の構想から時間経過したため都市計画の再検討、車社会のため運転が不安な年齢になった時の生活が心配、道が広くて快適)

他に、「特になし」との記入が4機関、空欄が14機関です。なお、複数回答有りとして集計しました。

歩行者・自転車の利便性向上への意見が根強い中、公共交通の利便性向上とともに、自家用車の利便性の向上あるいは安全性に関する意見が増加しています。

## バス増便・路線新設 23 [14]

(通勤時間帯、運行間隔、最終バス時刻延長、価格改善、お盆期間中の平日運行、区間新設(学校周辺、病院～常磐線、研究機関同士)、増便、路線見直し、朝夕、研究学園経由の高速バス)

## つくバスとの連携 7 [-]

(運行間隔、増便、コース拡充、停留所の乗降場所、通勤時間帯)

## TX との連携 5 [2]

(TX ダイヤとバスダイヤの連携)

## サービス向上 11 [6]

(時間厳守、運転手のマナー、案内が分かりにくい(バス停の位置、音声案内、路線図)、IC カード導入、バスロケーションシステム、停留所の屋根設置、停留所の位置、回数券の販売場所、価格改善)

## 問題点 3 [4]

(仕切りガラス板の危険、街灯がないバス停の安全、排ガス)

## その他 11 [6]

(つくバス・つくタク等市民ニーズに合った運行、常磐線との連携、通勤時間帯の混雑、バスの小型化、触知図の配布が可能です)

他に、「特になし」との記入が 4 機関、空欄が 14 機関です。

具体的な増便・路線拡大の要望がさらに増加しました。また、鉄道やバスとの連携改善や、サービスの向上を求める意見が大きく増加しました。

なお、自由意見全文(長文については一部を要約)は、資料として別にまとめました。



## 4. 考察

### 4-1. 居住地と通勤手段の現状

就業者のうち、約 6 割がつくば市内、約 2 割がつくば市以外の茨城県内、約 1 割が茨城県外に居住しています。

全 5 回の調査に回答した 31 機関に着目すると、2005 年夏の TX 開業以来、茨城県外からの通勤者は 2008 年までは年間 200 人のペースで、それ以降は年間 100 人のペースで増加しました。一方、市外県内居住者については、今回は横ばいとなりました。TX 沿線開発の進捗状況を反映していると考えられます。

通勤の代表交通手段は、自動車 74%、公共交通 17%、徒歩・自転車等 8%です。言い換えると、約 13,700 人が自動車通勤をしており、約 2,200 人が鉄道通勤（内約 1,700 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（対 2008 年）調査に比較すると、TX 開通の影響により、自動車が 8.6 ポイント減少（0.9 ポイント増加）し、鉄道が 7.3 ポイント増加（2.5 ポイント減少）しました。最近、手段転換の動きが逆転していることが分かります。なお、回答率が低く、機関の構成が異なることに留意する必要があります。

市内居住者は徒歩・自転車等が 12%、バスが 6%とやや多く、県外居住者は鉄道 76%、高速バス 5%となっています。

同様に、全 4 回の調査に回答した 31 機関に着目した結果等を踏まえると、TX の開通にともなう居住地と通勤代表交通手段の変化はおおむね次のようなものだったと考えられます。2004 年から 2006 年にかけては、市内居住者が増加して徒歩・自転車等の利用者となりました。2004 年から 2008 年にかけては、県外居住者が増加し、鉄道利用者となりました。反対に、特に 2006 年から 2008 年にかけて、市内や県内他市の自動車利用が減少しました。2008 年から 2011 年にかけては、県内他市の居住者が増加しました。2011 年から 2013 年にかけては、県外の居住者が増加しました。全般的に、TX 開通により、環境負荷の小さい居住地・通勤代表交通手段を中心として筑協機関に通勤する職員数が増加する影響があったと考えられます。

今回は、公務員宿舍廃止に伴う退去が進む時期の調査でした。今後、再開発に伴う入居によって、居住地と通勤代表交通手段は元に戻るのか、TX 開通に伴う変化を一層促進するのか、見守っていきたいと考えています。

### 4-2. 構内駐車場について

単純に、自動車通勤の人数 13,719 人を職員用駐車場容量 18,317 台で除すると、約 25%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約 4 割あり、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。

課金を導入しているのは7機関です。

#### 4-3. 交通・バス交通に関する意見

交通に関する意見としては、歩行者・自転車の利便性向上への意見が根強い中、公共交通の利便性向上とともに、自家用車の利便性の向上あるいは安全性に関する意見が増加しました。TX沿線開発や、公務員宿舎廃止に伴う転居が進む中、通勤経路の変更や交通量の増大が起きていることが推察されます。

こうした状況への対策として、道路整備に目が向きがちです。しかし、公共交通の利便性の向上がますます重要な対策になります。これまでのつくば市では、計画人口に達せず、商業集積が大きくなかったため、相対的に道路整備水準がきわめて高い状態となり、深刻な渋滞を経験せずに済んできました。しかし、TX開通後のつくば市において、人口増加と自動車増加に追いつくだけの道路整備を行うことは困難です。したがって、特に中心地区においては、ボトルネックの解消や多様な交通手段の安全性の向上および公共交通手段や徒歩・自転車へのモーダルシフトに資する整備が重要と考えます。

バス交通に関する意見としては、具体的な増便・路線拡大の要望とともに、鉄道やバスとの連携改善や、サービスの向上を求める意見が増加しました。特に、渋滞に伴う所要時間の増加や遅延による利便性の低下は、業務や通勤の手段としてバスを選択する際には極めて大きなデメリットとなります。対策として、混雑する一部区間の一部時間帯については、バスルートの変更や、あるいは一般車両の通行禁止（すなわち、部分的なバス専用レーンやバス専用信号）も検討する必要があると考えます。

引き続き、行政、事業者等の関係者へのアピールを継続します。

## 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（これまでと同じ）

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。

交通不便な状況が、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、深刻な問題となっていたことから、上記の提言を行ってきました。2008年度には、つくば市公共交通活性化協議会が設置され、つくバスのルートおよび停留所の見直しを大規模に行うことにより、一部の駅等と研究機関等との間の公共交通機関としてつくバスが利用可能となりました。2013年度からは、公務員宿舎の大幅縮小計画が行われ、研究学園地区の居住や交通の状況が大きく変化することが予想されます。

2005年夏のつくばエクスプレスの開業に伴って、市内居住者の徒歩・自転車通勤、県外居住者の鉄道通勤を中心として筑協会員機関の就業者数は増加しました。そのため、駅と研究機関等の間の公共交通サービスの大幅な改善を求める意見が継続的に多く出されています。

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的对応を超えて、つくばにおける総合的な公共交通サービスの提供をさらに進め、適切な費用負担の下に、研究学園地区において利便性の高い公共交通サービスの提供を進めていく必要があると考えます。

## 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 : 筑波研究学園都市交流協議会会員

(2013.8.5)

1 茨城県	56 (学)茗溪学園中学校高等学校
2 つくば市	57 (学)温習塾 つくば秀英高等学校
3 つくばみらい市	58 筑波学院大学
4 土浦市	59 (学)つくば総合学院
5 (独)国立公文書館つくば分館	60 (学)筑波研究学園
6 (独)国際協力機構 筑波国際センター	61 (学)TSUKUBA GLOBAL ACADEMY , Tsukuba International School
7 研究交流センター	62 アステラス製薬(株)つくば研究センター
8 (独)国立科学博物館 筑波地区	63 安藤ハザマ技術研究所
9 (独)物質・材料研究機構	64 インテル株式会社
10 (独)防災科学技術研究所	65 エーザイ(株) 筑波研究所
11 (独)教員研修センター	66 NTTアクセスサービスシステム研究所
12 (独)科学技術振興機構	67 応用地質(株)
13 (独)理化学研究所 筑波事業所	68 (株)奥村組 技術研究所
14 (独)宇宙航空研究開発機構筑波宇宙センター	69 (株)カスミ
15 筑波大学	70 協和発酵バイオ(株) つくば開発センター・ヘルスケア商品開発センター
16 筑波技術大学	71 (株)熊谷組 技術研究所
17 高エネルギー加速器研究機構	72 (株)クラレつくば研究センター
18 (独)医薬基盤研究所	73 (株)シーエーシー つくば事業所
19 農林水産技術会議事務局 筑波事務所	74 JSR(株) 筑波研究所
20 農林水産研修所つくば館	75 関彰商事(株)
21 (独)種苗管理センター	76 WDB(株) つくば支店
22 (独)農業・食品産業技術総合研究機構	77 (株)長大 総合研究所
23 (独)農業生物資源研究所	78 筑波学園ガス(株)
24 (独)農業環境技術研究所	79 (株)つくば研究支援センター
25 (独)国際農林水産産業研究センター	80 つくばコミュニティ放送(株)
26 (独)森林総合研究所	81 筑波都市整備(株)
27 (独)産業技術総合研究所	82 (株)つくばマルチメディア
28 国土交通省国土技術政策総合研究所	83 戸田建設(株)技術研究所
29 国土地理院	84 (株)ともゑ
30 気象庁 気象測器検定試験センター	85 中山環境エンジ(株)
31 気象研究所	86 (株)日本触媒 筑波地区研究所
32 高層気象台	87 日本電気(株)筑波研究所
33 (独)土木研究所	88 ファナック(株)
34 (独)建築研究所	89 (株)フジキン 筑波研究工場
35 (独)都市再生機構首都圏ニュータウン本部茨城地域事業本部	90 ホソカワミクロン(株)つくば粉体技術開発センター
36 (独)国立環境研究所	91 保土谷化学工業(株)筑波研究所
37 公益社団法人 科学技術国際交流センター	92 (株)三井住友銀行つくば支店
38 一般社団法人 研究産業・産業技術振興協会	93 三菱スペース・ソフトウェア(株) つくば事業部
39 一般社団法人 つくば観光コンベンション協会	94 水戸信用金庫
40 公益社団法人 農林水産・食品産業技術振興協会 農林水産先端技術研究所	95 (株)リクルートスタッフィング つくばオフィス
41 (財)茨城県科学技術振興財団 つくば国際会議場	96 リンナイ(株)つくば研修センター
42 (財)茨城県科学技術振興財団 つくばサイエンス・アカデミー	97 NPOプラザ・ねこねっと
43 一般財団法人 研究学園都市コミュニティケーブルサービス	98 つくば国際特許事務所
44 公益財団法人国際科学振興財団	99 筑波研究学園専門学校
45 一般財団法人 総合科学研究機構	100 筑波学院大学
46 公益財団法人 つくば科学万博記念財団	
47 一般財団法人つくば都市交通センター	
48 公益財団法人 つくば文化振興財団	
49 一般財団法人日本自動車研究所	
50 公益財団法人 日本農業研究所実験農場	
51 一般財団法人ベターリビング つくば建築試験研究センター	
52 一般財団法人 リモート・センシング技術センター つくば事業所	
53 茨城県研究開発型企業交流協会	
54 つくば市商工会	
55 全農 飼料畜産中央研究所	

## 筑協会員の交通状況実態調査

(ワード形式のファイルを筑協 web ページからダウンロードできます)

1. 〆切 : 8 月 23 日 (金) (順次お送りください)
2. 回答先  
 【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  
 担当 : 岩橋 利宗  
 Tel. 029(863)2007 Fax. 029(856)0545  
 E-mail : tec010@info.tsukuba.ibaraki.jp
3. 内容に関する問い合わせ  
 【筑波研究学園都市交流協議会 調査協力員】  
 松橋 啓介 ((独) 国立環境研究所 室長)  
 E-mail : matuhasi@nies.go.jp
4. 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	<small>(ふりがな)</small> 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 1 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2 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。



設問 3 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

(長文については一部を要約)

#### 1. 筑波研究学園都市の交通についての自由意見

- TXの料金が高く、最終電車の時刻が早い。
- 前回の自由意見に加えて、つくばエクスプレスの電車の中の無線LANサービスがつながりにくい・よく切れるという苦情も出ており、これでは緊急時に聴覚障害者が安心して情報収集に使えないとの意見があります。
- つくばエクスプレスの東京方面への帰宅時間帯の本数が少ない。
- つくばエクスプレスの増便。8両編成導入を希望します。
- 他の鉄道と同じように遅延や運転見合わせが発生した場合、メールを配信するサービスを検討してほしい。
- TXのシートが硬すぎる。長時間の乗車で快適性に欠ける。他の鉄道に配備されているようなシートに変えてほしい。運賃が高すぎる。
- まだ新しい交通機関(鉄道)ということもあって、キレイでバリアフリーもちゃんとできてとても良いと思います。でも、TXは運賃が他の路線よりも高いなと思います。ずっとこの運賃なのではないでしょうか。
- TXの東京から研究学園までの終電をもっと遅くしてほしい。
- TX研究学園駅に快速を停車していただきたい。
- 快速がとまるようになるといいと思います。
- TXの快速が止まるようにしてほしい。
- TXを早くJR東京駅まで延伸していただきたい。
- 守谷終点となっている普通列車を、つくば終点とするか、守谷でつくば行きに乗り換え可能なダイヤにしていただきたい。
- TXはつくば止まりでなく、常磐線と接続できるようになるといい。
- TX東京駅乗り入れを早期に実現して貰えるとありがたい。
- 守谷終点の列車や、つくば行の快速・通勤快速電車を、守谷でつくば行きの区間快速か普通に必ず乗り換えできるダイヤにして頂けるとありがたい。
- つくばエクスプレスの本数をもう少し増やすように働きかけてほしい。時間帯によって守谷止まりや、快速のつくば行きしかなくて、15分以上待つ事があるので。守谷一つくば間の往復運転なども考慮してほしいです。
- 最寄りの駅(万博記念公園駅)より当所への交通手段がない状況で、たとえば東京方面からの来客は、タクシーを使うしか方法がありません。そのような場所が多いように感じますので、バス路線の拡充などを検討して頂けたらと思います。
- TX駅からのアクセス向上を望みたい。

- 研究学園都市は車社会であり、バスなど公共交通機関の利用者がそれほど多くないためか、公共交通機関の利便性が低く、周辺都市との連絡手段、日常生活圏内の移動手段として公共交通システムが未発達と思われる。
- つくば市内に居住する者の意見ですが、TX と高速バスにより東京方面へのアクセスが充実しているのに比べて、水戸方面、宇都宮方面（東北本線）へのアクセスが非常に悪いです。研究学園都市内の各研究機関を結ぶ新交通システムを整備し、JR 常磐線（土浦駅）、TX（つくば駅 or 研究学園駅）、関東常総線（下妻駅？）を繋げれば、各研究機関勤務者の居住地の選択肢が広がるほか、地域住民の交通の利便性も高まると思います。
- 市内路線バス運行については、車の規制などにより利用を増やせない限り民間では採算があわず拡充は困難だと考える。（トラムなど路面電車を走らせれば別ですが…）
- 路面電車（LRT）の導入（市内循環）
- 市内のつくバスを含むバスについては本数が少なく、利便性が悪いため利用していません。駅周辺では、レンタサイクルがもっと自動で自由に使えれるとよいと思います。また、セグウェイなど搭乗型ロボットを早く民間の人が乗れるようにしてもらえたら、日常にも観光にも良いと思います。あと、つくば駅から筑波大学病院・メディカルあたりまで、ベロシティーなど安価な移動手段があると、お客としては老人や病気・けが人、こぎ手として大学生の場ができてよいと思います。是非ご検討下さい！
- つくばエクスプレス以外の路線を誘致してほしい。
- 前回出した自由意見に対して、どこまで応えていただいているのかが全くわからないので、改善点等をご提示いただきたい。私が知る範囲では、次のように改善されたところとそうでないところがあるようです。
  - （1）つくばエクスプレスのホームページについては、メールでの問い合わせフォームがつくようになっており、聴覚障害者の問い合わせに使えるようになっている。
  - （2）一方、JR 関東バス（高速）や関東鉄道バスのホームページは相変わらず聴覚障害者が利用できる問い合わせ手段（メール、ファクスなど）がない又はわかりにくい（音声電話のみ）状況が続いているようである。改善点等がないということであれば、前回の自由意見が今回もそのまま有効になります。
- 道路の看板はもう少し分かりやすく XXKm とかも書かれていると見やすいと思います。私は徒歩で歩くことは無いのですが小学生/中学生用の歩道の整備は非常に遅れている。これについては国際都市として安全面をもっと考えて今

からの道路整備プランに入れて必ず進めていってほしいです。

- 市内での自転車利用が増えているが、駅周辺・施設周辺の駐輪場が不足していると思われる。
- バス停付近の草むら等に自転車が置かれているのを見かける。バスと自転車を組み合わせて、バス停付近に駐輪場を設け、自転車版パーク&ライドができるようにしてはどうか。
- つくば市内における歩道、自転車道の整備及び拡充並びに街灯の増設。
- 駅前の自転車置場は有料となっているが、無料にして、整理できる方法を検討してほしい。
- 歩道・自転車道を整備拡充してほしい。
- 自転車専用レーンが逐次整備されてきましたので、必要に応じて、その整備効果等をチェック・評価を行って頂き、更に整備が促進されることを期待します。
- 駅前駐輪場の値段が高い印象がある。（つくばはそもそも都市域ではなく、その種の交通がないと成立しないという原則が忘れ去られている？）
- 夜間に自転車で南原から吾妻まで国道408号を走る際、街灯が無く周りが見えにくいことから、街灯の設置を希望する。
- 西大通り北部（筑波大学付属病院・国土地理院付近～東大通合流部）の歩道部分を拡幅して車道との高低差の解消し、さらにその大部分を自転車専用レーンに転用する。

この地域で自転車通勤を行う場合、歩道が狭いだけでなく、車道と沿道の建物や農地への自動車の出入りのための段差が多く非常に危険。東大通りは大学より北側でも歩道は広く、自転車と歩行者の接触の危険も比較的少ない。大学より南部では東大通り・西大通りともに歩道は広い。指摘した路線は特に歩道が狭い地域である。土木研究所～建築研究所の歩道側の樹木を伐採する等して歩道を拡幅、さらに車道との段差を解消して、歩道の半分は自転車道として整備してはいかがだろうか？職員の安全のためにもなるし、自転車のまち・ロボットのまちとしてのつくば市の実現にも重要だと思うのだが。

- つくば駅近くの駐輪場が不足しております。
- 自転車利用の推進が必要だが、道交法例改正で、自転車は歩道を原則走行できるので駐輪場の設置とあわせ、自転車専用道の拡充が望まれる。
- つくばの中心から外れると路肩が無い道路もあり、自転車通勤・通学者には危険な箇所がある。道幅の拡張整備をお願いしたい。
- 東光台から徒歩で研究学園までアクセスしやすい道を整備してほしい。
- 自転車が走れる歩道をもっと整備してほしい。つくばは歩道が広いので半分を人用、残り半分を自転車などにして、車道を走る自転車を減らして重大事故の

削減に取り組んでほしい。

- 車道に自転車レーンを作ってもらいたい。特に東西方向。筑波センターと研究学園間とか。
- 自転車用通路の拡充を希望します。一部分では自転車用のレーン（ブルーの路面）が整備されつつありますが、途中でレーンが消失したりしてそこを自転車で走行するのは安全面から見て現実的ではない部分があります。形だけの整備ではなく、実際に担当者の方が走行してみて果たして自転車道として使えるものなのか確認して頂きたいと思います。
- 自転車道または、自転車レーンを整備して、より、エコかつ安全な街を目指してほしい。
- 自動車の速度が非常に速いため、自転車の車道走行に危険を感じています。自転車専用レーンを設けてほしい。
- 学園東大通りから筑波宇宙センターへ入る右折信号の時間が短く、右折が可能となる車両が少ない為、時間を長くして頂きたい。
- 408号線のつくばから牛久へ向かうレストラン桂の交差点に右折レーンを設置してほしい。
- 西大通り牛久栄進高校前から森林総研へ向かう東狸穴交差点に右折信号を設置してほしい。
- 西大通りと土浦学園線の交差点の右折車線混雑緩和を望みます。
- つくばエクスプレスにより、東京ーつくば間のアクセスは便利になった。一方、市内については、路線バス及びコミュニティバスがあり沿線の者には利用し易いように感じるが、それ以外の者にとっては通勤・日常生活で自家用車が欠かせない交通手段となっている。そのため、通勤・帰宅時間帯は市内が大変混雑している。
- つくば駅付近は、送迎の自家用車があふれており危険である（特に歩行者の多い夕刻）。交差点ぎりぎりに停車している自家用車もあり、そのために一車線ふさがっている状況である。
- 最近、大型店舗が立ち始めたことに伴い、駐車場待ちの車が車道に溢れて走行し難いところがある。
- つくば市内及び近隣市町村における「つくば方面への渋滞交差点」の信号機の時間調整等を連携して実施し、渋滞による通勤時間の解消を図ってほしい。
- TX 駅(特につくば駅)に車で送迎できるスペースを確保(整備)してほしい。
- 車利用を前提とすれば、駐車場確保、とくにターミナル駅（TXつくば駅、常磐線、ひたち野うしく駅、牛久駅等）周辺の時間駐車場の確保がもう少し望まれる。

- 道路の信号の連携が悪く、制限速度を守るとすべての信号で停止することになり、ストレスが溜まって事故を誘発する。
- 自動車通勤です。夕方、研究学園線の交差点の右折するタイミングがなかなかありません。反対側からのまっすぐに来る車が多いため、何度か見送ることがあります。信号で調整できますでしょうか？
- 無計画に信号を作りすぎて無用な渋滞を生んでいる。交通量に応じ、増やすだけでなく撤去を行うべき。また、交差点直後の車線数減少や至近距離に設置されつつも全く同期しない信号など無理な運転を呼ぶ道路は整備し、未然の事故予防が必要。
- 1. 新たな道路を開通したり、信号を設置する場合は、しっかり交通量やニーズを調査した上で行っていただきたい。近年、交通量の増加にくわえ、信号が増え車線規制が敷かれた事で交通渋滞が発生。そのため通勤時間が大幅に延びた。交通量の増加以上に、信号のまずさの影響を感じる。サイエンス大通りから東光台入り口に至る道の混みようは、数年前に比べて異常。信号の工夫で解決できないのか？
- 2. 感応式信号の感度を見直して欲しい。明らかに反応が悪い場所があり、非常にストレスを感じる。
- 3. 自転車と原付の運転者にマナーを再教育して欲しい。大きな幹線道路の真ん中を走っていたり、右折の際に車に混じって曲がろうとする人がいて、危険。
- 4. つくばの幹線道路は美しく誇らしいので、今後も維持していただきたい。特に R408 と西大通は景観が美しく、走行もしやすい。
- 信号が多く、かつ信号ごとに赤になり短い距離でも通過するのに時間がかかる。もっとスムーズに車が流れるように信号を調整してほしい。  
交差点では車が来る来ないにかかわらず主要幹線道路が赤になる。車社会先進国のアメリカを見習って、車が来ないときには幹線道路は青のままにしておくような工夫がほしい。
- 1. 中央通りトンネル混むときに、土浦方面からの入り口で表示すれば、車が別のルートで行けますので、渋滞緩和ができるかと思います。
- 2. 学園西の交差点は右折と直進の信号分離で、逆に右折できないため、直進できない状況で、激しい渋滞が生じます。
- 3. イーアス南東交差点は激しい渋滞があります。
- 交通は概ね良好だが、広大な面積の地域に駅が3－4個しか無く、その近くに大規模商業施設が有るために道路が混雑する。駅前の幹線道路の交通をスムーズにするために、駅側には駐車場の入口を作らない等の対策が必要。
- 駅前の駐車場が足りない。

- 研究学園駅の近辺は、開発にあわせて、だんだん駐車場がなくなっていくのではないかという危機感を感じます。
- つくば市ではガソリン車から自転車・EV 等への変換をすすめようとしているがつくば駅周辺だけではなく研究学園周辺にも対象地域を早く広げてほしい。
- 商業施設周辺道路は土・日混雑している。
- 朝夕の通勤時間帯の混雑が激しくなっている。
- 学園内は自転車の利用が非常に多いが、歩道の走行等危険を感じる場面がある。茨城県道路交通法施行細則が一部改正されたこともあるので、改正した点を周知し、改めて自転車の走行区分の徹底を促すためにも区分表示を行ってほしい。
- 自転車 携帯電話を操作しながらの走行や歩道と車道の並走等、危険な運転が見受けられる。
- 信号無視や急な車線変更等、危険な運転が見受けられる。
- 無灯火の自転車が多く、歩行者及び自動車運転者が危険を感じることが多い。
- 運転者のマナーが悪い。
- 信号機のない横断歩道で歩行者がいても停車する車が少ない。
- 街灯が点灯する時間帯になってもライトを点灯しない車が多い。
- 道路が広いからスピードを出している車が多い。
- 雨天時に、バス停の利用者がいるにもかかわらず歩道側の車線をスピードを緩めず走行する車が多い。
- 自転車での乗車について述べます。
  - 1) 自転車専用のレーンが無いので自動車・トラックからは危険を感じることがある（たとえば、ぎりぎりの距離(右側の幅)でハイスピード追い越されて倒れそうになること；または車道の左側を走り、そして青信号の交差点をまっすぐ過ぎる時に対向方向からの車が自分の自転車の存在を無視して無理に右に曲がってぶつかりそうになることがある。）
  - 2) 車の運転者が自転車の法律をしらないか尊重していないことがある（たとえば、自転車は原則車道の左側を走るのが基本で、歩道は低速時や幼児を乗せたタイプなど、特殊の場合である。また、夜自転車に乗るときに向こうから来る車が自分の自転車に気がついたときにハイビーム（ヘッドランプ）を普通の下向き角度に落とすべきなのに、落とさないのでまぶしい光で暗線に進めない。
  - 3) 自転車のライダーも法律に従わない人もいる（たとえば道路の左側を走るべきなのに右側を逆走することをみたことがある。またヘルメットの着用や夜用のライトを必ず使うことなども遵守しない人もいます。教育不足とい

う気がします。

- 県内に転居して、車間距離が極めて短い、と感じました。いまだに慣れていません。「あおっている」のではないようですので、免許更新時の注意点としてあげていただければ、と思います。昨日もタクシーの運転手が同感だとお話されており、車間距離に関するルールにより取り締まりが始まる（始まっている？）ということでした。ルールができたことは私は知りませんでした。
- 急な車線変更をウィンカーをつけずに行う車が多く、危ないと感じることがある。
- 自動車の交通マナーが悪い。他県に住んでいたのが特に感じるのかもしれませんが「赤信号になっても止まらない」「前に車が詰まっていると、反対車線を逆そうして右折する」など、交通ルールを守るという意識が低いように感じます。
- 自動車の運転マナー(黄信号無視、右左折時に方向指示器を出さない・遅い、左折時に右に寄る、斜めに右折するなど)が悪い。
- 1. 自動車に関して、つくばでは赤信号になっても通行する車が多いという特徴がある。また、青信号になるまえに走り出すくるまがあり、危険なのですべて赤の時間を長くしてほしい。  
2. 自動車に関して、かなり暗く、相手からの視認性が悪くても無灯火の車が多い。暗くなる前に積極的にライトをつけるよう誘導してほしい。
- 全般に車が制限速度を守っておらず危ない。信号が赤になるとわかっていて交差点に進入することも、まま見られる。交通マナーや意識に問題があると思う（自戒も含め）
- つくば市内の生活道路には速度規制をして主要道路の抜け道にならない工夫をしてほしい。
- 一般道での車両走行速度が速すぎる。
- 広い路肩（歩道）となっている箇所に違法駐車が多いのを取り締まり強化してほしい。
- 自動車通勤しています。TTC2の外側の蜂の巣公園周辺に大型トラックが休憩していることがあり、非常に邪魔です。視界が悪くなり危険度が大きいと思います。また、TTC2の駐車場を出てT字路を右左折したいときに、交差点付近に停まっているトラックがいると、T字路を曲がってくる車が見えず、危険度が高いです。TTC2の駐車場出入り口からオリエンタルモーター前のT字路までの間の、トラック運転手の路上駐停車をご遠慮いただくことができないでしょうか？
- 大通り：土浦-研究学園線、東大通り、西大通りでの右折混雑、また最近交通



量の増えてきた取手-つくば線のつくば市役所付近での右折混雑が増えており、危険が増加していると感じる。

- 車の運転が荒すぎて危ない。
- 交通量が増えるに伴い、無理な割り込みなどの良くないマナーが増えてきたと感じる。
- 研究交流センターは、つくばTXのつくば駅から徒歩15分程度の地点に位置しており、つくばTXを利用した通勤に係る交通の利便性からは、問題点を有していない。当センターに勤務する職員は、住居地周辺からの交通手段の有無や交通機関の利便性の制約が大きく、自動車を利用した通勤となっている。なお、筑波研究学園都市内の研究機関等への移動にあたっては、公用車を有していないことから、もっぱらタクシーを利用しており、特段の利便性上の問題は生じていない。
- 研究学園都市が構想から時間がかなり経過しているため、現在の交通事情にそぐわない部分も多少あることも事実。例えば、朝夕の通勤時には幹線道路各所の渋滞等、どちらかの道路を高架あるいは地下をくぐらせる等が出来ると緩和されると考える。
- 常磐線の特別快速を増便してほしい。
- 筑波研究学園都市の構想当初と比較して、スプロール化、大規模商業施設の郊外への立地、つくば市役所等の公共施設の統廃合、公務員宿舎廃止等により土地利用や公共施設の配置が変化し、それに伴い、交通への影響がでてくると思われる。将来を見据えて都市計画を再検討する時期ではないか。
- 自動車の使用が移動の際不可欠。
- 都市規模や既存の公共交通機関の関係で車抜きでは生活できない実態があります。
- 主に自転車を使用しますが、道が広く大変快適です。
- 電車、高速バスに関しては大変満足しています。
- 個人的意見ですが、場所がら車社会はやむ得ないと感じますが、今後高齢化が進み、車の運転に不安を感じる年齢となった時にどのような生活になるのか心配です。
- 歩道や自転車道がデコボコなので自転車を利用しにくい。
- 主要道路への街路灯の設置と歩道・自転車道の整備。つくば駅周辺を除くと東大通や西大通等の主要道路に街路灯が少なく、また、歩道・自転車道が街路樹の根等の影響により舗装が荒れているため、徒歩や自転車での通行が危険な箇所があります。安全上及び防犯上、街路灯の設置と歩道・自転車道の整備を望みます。

- 自転車や車椅子、歩行者に優しくない。ペDESTリアンデッキや歩道（歩行者・自転車）等の基礎的な環境としてはよいと思う。問題は、①アスファルト・タイル等舗装の老朽化が進み凹凸の激しい路面になっているが、部分的な舗装のみで全面的な整備がされていないこと（車道も同じ）。②ペDESTリアンは特に橋部分の高低差があり、高齢者や車椅子にはきつい。③夕暮れ時や夜間など薄暗く治安が悪いと思う。
- 全般的に道路に街灯が少なく、危険な箇所が多いと思われます。
- 国道408号線、西大通り、東大通りの並木が道路標識などを隠しているの、見通しが良くなるような管理をお願いします。
- 国道408号線等大通りの歩道等について、木の根によるデコボコ、自動車進入防止の杭の間隔が狭い、街路灯がないなど危険が多いので整備してほしい。
- 研究所の最寄りのバス停付近(国道408号線)に横断歩道はあるものの信号機がないため、朝夕の通勤時間帯に横断者は中央分離帯（非常に狭い）で一旦止まり、車の切れるのを待って横断している。特に夜間は見通しも悪く危険な状況である。研究所がつくばに移転した当時から警察署等へ信号機設置の要望を出しているが設置されていない状況である。
- 特に夏場、中央分離帯や歩道の植え込み部分の除草を行って欲しい。
- 西大通りの中央分離帯で除草時期が遅いところがある。
- 歩道、車道の街灯が少なく暗い。
- 道路の一部に不陸がありバスが大きく揺れる箇所がある。
- 市内道路で轍等の舗装劣化が多々見られる。特に降雨時において、路面に水がたまりハンドルが取られたりと危険であるため補修頂ければと思います。
- つくば駅付近の遊歩道のレンガがデコボコしており、徒歩、自転車通行時危険である。（転倒等）
- 街灯を増設してほしい、真っ暗なエリアがある。
- つくば中心から少し外れると、街灯が少なく、夜は運転し難い。
- 研究学園付近の渋滞の緩和をしてほしい。
- 万博記念公園駅、みどりの駅地域の歩道が整備されておらず、徒歩移動が困難。改善してほしい。
- 市か、県か、国の担当かわかりませんが、歩道路面のメンテがひどすぎる。ヒビ割れ、うねり、凸凹、特に夜、街灯の無い場所は、転倒、怪我のリスク大。たとえば408松代あたり。雑草も多い。科学の街、整然とした街をうたいたいならば、細かいところに配慮すべし。研究学園周辺に予算をかけたいのかもしれないませんが、古いものへのメンテに費用をかけるような考えを持たないと、研究学園もいずれ、今の旧学園都市みたいになります。いろいろな意味の先端・

先進を目指すならば、自転車の歩道もきちんと整備すべし。西大通りの歩道もメンテ不十分。お金ないのかもしれませんが。

- 自転車での歩道走行は段差が多く、舗装も滑らかでなく、危険が多い。
- 小学校等の公共施設の周囲は道路が整備されているところが多いが、他は老朽化が進んでいて歩くのに危険（タイルが割れていたり、木の根で盛り上がっていたりなど）
- 水はけの悪い道路を改善して欲しい。
- 雨が降るとすぐに道路が冠水して危険。
- 大雨が降った時の道路の水はけが悪いので水はけの工夫がほしい。
- 3車線の道路で中央分離帯がないところなど広い道路で無理な運転が多いです。特にイーアスから南側（トリセン側）へ出てくる車は車線を横切って谷田部方面への右折車線に無理やり入るので大変危険です。早急な対策を希望しています。
- 研究学園線のサイエンス通りとの交差点のつくば中心地から、交差点に向かう学園線が3車線から急に2車線に制限されていてとても危険です。3車線のままにしてほしい。
- （警察の仕事かもしれませんが）必要な箇所に横断歩道や信号が不足しているので早く設置してほしい。
- 柏市から東光台まで車で通勤しています。つくばみらい市にある328号と130号の三叉路は交通量が多いにもかかわらず信号が無く、危険を感じます。
- 道路脇の樹木、民家の植え込みや塀が高く、信号がない交差点での視界が悪いところが多い。
- 自動車を運転していますが、自転車が多く、来ているのが見えにくいので怖いときがあります。また、夏の期間ですが、つくば市の少しはずれの方の歩道の雑草が生い茂っていて歩行者や自転車が通行しにくいのとそれを避けるために自転車が車道を走行したりしているので、歩道の雑草の剪定をした方が歩行者、自動車運転者の両者にとってよいと思います。
- 東光台の会社から研究学園都市に抜ける道が開通し、車、徒歩、自転車を含めて便利になりました。しかしながら、山新側からの新しい信号は見通しが悪く、木を切るか手前に信号を増設する必要があるように見えます。
- 歩道の車止めポールの撤去。街路灯の増設。歩道の段差解消、修繕。
- 自転車通行が非常に危険。車止めポールでのケガが近隣企業含め当社内でも多発しており、至急対応願いたい。自転車専用レーンの設置等も一案。
- 街路樹の根により歩道が凸凹になっているところがあり、歩行者や自転車にとって危険なため、整備が必要なのではないか？（そのような場所に限って街灯

が無く、夜間は特に危険。)

- 西部工業団地内の道路（現市役所～谷田部の旧市役所を結ぶ道）について、近年交通量が大幅に増加してきており、通勤などの歩行者や自転車が多くなってきたが、街灯が少なく、夜間はとても暗くなり危険。JSR～NEC 間のT字路は特に危険なため、信号または街灯を設置して欲しい。

## 2. 筑波研究学園都市のバス交通についての自由意見

- TX（つくば駅に限らず）の駅と路線バスの連携をもっと図って欲しい。
- TXに連携した運行：TXのつくば駅発着時刻にあわせたダイヤにしてほしい。つくば駅で20分待ちは長すぎる。
- 停留所の殆どに屋根が無く、雨の日には濡れてしまいます。
- 市民住民のバス利用の促進やつくば市来訪者へのサービス向上のために、バス案内の充実強化が必要である。特に、つくば駅周辺における案内や形態サービスの充実等が望まれる。
- 行き先がどこなのか、ぱっと見ただけでは分かりにくい場合がある。音声で放送している場合もあるようだが、聴覚障害者には伝わらないので、行き先がすぐ分かるように表示の仕方などを工夫して欲しい。
- 関東鉄道バス、JR高速バスともに、ホームページを見ても聴覚障害者が利用で問い合わせ手段（メール、faxなど）がない、又は分かりにくい（音声電話のみ）。
- つくばセンターの発券所で回数券を買う時など、きちんと筆談で対応して欲しい。（声の出せる難聴者でも、書かないと分からないケースが多い。）
- 携帯電話で、いまバスがどの停留所にいるか等の情報が分かると良い。もう来てしまったのか、遅れていてまだ来ないのかどちらか判断が出来ないことがあるため。
- バス交通については、夕方の道路の混雑時における運行時刻の乱れを極力少なくして欲しい。バス交通が重要なつくば市においては、もう少しバス優先の対応をお願いしたい。
- 関東鉄道バスにICカード乗車券を導入して欲しい。
- 車両点検の徹底をして欲しい（冷房故障等の車両がある）。
- スイカ・パスモの導入。
- 自動券売所の設置：待合室奥にある回数券などの売り場窓口は長く開いているようですが、早朝には窓口が開いていないため、せめて回数券の自販機を設置して欲しい。自動発券所の設置を希望します。
- LEDバス停標識の導入：LEDバス停標識の導入をして、バス停付近を明るくして欲しい。
- バス停・時刻表の案内表示改善：つくばバスターミナルでは、4月くらいから学園南循環も4番乗り場（荒川沖行きと同じ）になったが、荒川沖のカラムにある時刻のあたりに来たバスでも、荒川沖行きではないバスが来て、どこ経由のバスであるかが分かりにくい。（例：8：25に荒川沖行きが来るようですが、学園の循環バスが来ます。結局は目的地まで乗ることは出来ますが、荒川沖行

きではないのに、同じ時刻表に書いてあるのはおかしい。)

- 関東鉄道バスもつくバスも IC 乗車（パスモ）が使えず、つくば市への来訪者に悪い印象を与えていると思う。
- バス停に照明もベンチも無く不便である。
- バスが来たと思って乗ろうとしたところ、高速バスなので、乗れないと断られた。なぜ乗れないのかを関東鉄道バスの HP で公表して欲しい。
- つくバスは便利が良いので、有難い。
- バス大口定期券の導入拡大に向けて、筑協がリードして積極的に取り組んでいくことが望まれる。
- 時間前発車の禁止：バスも定刻に発車しない。始発の駅前なのに時刻表の時刻より早く発車してしまうのはやめてほしい。
- バス停の位置の変更：西・東大通り沿いのバス停は、高速走行する自動車に近すぎる。雨の日には、待っている間、自動車の通行で撥ねた水もかぶる。歩道を少し削り、バスだけが入り込めるスペースを作って、その位置にバス停を設置してほしい。
- 安全運転の励行：バスの運転が荒い時があるので、気をつけて運転をして欲しい。
- 社有バスを運行しており、つくば駅および研究学園駅（ロータリー内）の待機場所を充実させて欲しい。
- 一般公開時期には 1 日割引券があればと思います。
- 北部工業団地は、つくバスの作岡シャトルが出来て、出張時など便利になった。
- バス路線がなくなり、大変困っている。バス停もなくなり、歩かなければならない。
- つくバス運行の再編がされ、所要時間の短縮と運行間隔が 30～40 分となり利用しやすく便利となったが、可能であれば、運行間隔が 15～20 分となるよう望みます。
- つくバスの運行により、つくば駅と当機関の利便性は向上しましたが、十分とはいえない部分もあります。つくバス・路線バスに限らず全体的にバスの増便、早朝・深夜便の時間帯の増加を希望します。
- TX（つくば駅、みどりの駅等）と JR（主に牛久駅）を利用する職員がいるため、運行時間の拡大・増便を希望します。
- 通勤・来筑者の TX 利用が増加しているため、みどりの駅からの農林団地循環バスの運行時間の拡大（現在、最終バスが 20 時台）・増便を希望します。
- 始業時刻（8：30）を考慮したダイヤを希望します。いつも遅刻することになり、始業時刻に間に合わないバスは利用されず、ますます利用率は低下します。

- 通勤時間帯の増便を望みます。
- つくばスなどの本数を増やして欲しい。
- 増便及び運行時間の延長をして欲しい。
- 通勤時間帯の増便、路線拡大と通学定期料金の大幅引き下げ。  
保護者等の車による送迎、遠方からの自転車通学に対応した対策として、各住宅街と各高等学校等をそれぞれ経由する路線の新設（授業開始時刻に合わせたきめ細かな設定及び、帰宅時間帯の設定）を図り、同時に通学定期料金の大幅引き下げや料金割引制度（兄弟姉妹の家族利用者割引など）等を導入し、通学利用者の拡大を図る。
- 遅い時間帯のタクシー及び家族の迎えに対応した対策として、TXの最終時刻までの間、つくば駅と住宅街を中心とした夜の運行を行う。ただし、経費の増加に伴う費用として利用者からは、深夜料金を段階的に別途徴収する。特に金曜日の夜について充実を図る。
- 通勤・通学運行本数の増加：特に雨の日は、バスに乗り切らないほどの人数になっている。朝の通勤・通学時間帯には、バス待ちの行列が長くなりすぎて歩道にはみ出し、他の歩行者の迷惑になっているのでバスの本数を増やして待ち人数を減らすか整列を適正にするなどして対処して欲しい。
- 運行終了時間の延長をして欲しい。
- 講習施設を併設しており、年間約2000名の受講生を受け入れております。現在、マイクロバスをチャーターし、研究学園駅から当所まで送迎しており、つくば（研究学園駅）～作谷にバス運行していただくと大変メリットがあると思われます。
- 研究学園駅と西部工業団地を結ぶ路線バスが少ない。
- 最低でも1時間当たり3本（希望4～5本）程度ないと、通勤には使用が出来ず、自動車通勤を減らすことは出来無い。
- 学園都市中心部と土浦方面のアクセスが悪いので、路線バスの新設や増便を検討願います。
- 最終バスの時間が早い。
- バス路線並びに運行本数も増えて、バス交通が充実しバスで通勤出来るようになるといい。（CO<sub>2</sub>削減に向けて）
- つくば市の路線を研究学園駅からつくばセンター発を中心に変更して欲しい。
- 利用する路線バス（つくばセンターから建研方面）について、朝および夜の増便（3～4本/時間の運行となるように）および最終運行時刻の延長（最終22時頃まで）を希望したい。
- 通勤時に研究学園～西部工業団地間にシャトルバス運行を希望します。

- つくば駅→JR 最寄り駅までの最終が早すぎる。22 時そこそこでバスが終わるとつくば駅から帰るすべがない。23 時にあと 1 本は欲しい。
- つくバスや研究学園駅からのバスの路線が出来ていたり以前よりも交通の便は改善しているとは感じますが、朝夕のバス便数の増便を希望します。
- 1 時間あたりの本数も少なく、目的地に行くまでに何度も乗換えが必要であり不便である。
- 学園並木から農林団地中央へ来るバスを増やして欲しい。20 時以降のみどりの駅～農林団地循環バスを増やして欲しい。
- 農林団地内では TX みどりの駅を利用する職員も相当おりますが、運行している関東鉄道バスは朝も夕も交通の便が良くなく、勤務時間に間に合うような運行状況ではないので、勤務時間に間に合うような時刻表の改善（増便など）とそれが出来ないならスムーズ（時刻表通りの）な運行を要望致します。
- 関東鉄道バスは、8 月 14、15 日は土曜・日祝日ダイヤで運行しています。TX・みどりの駅と農林団地を結ぶ「農林団地循環」は、平日のみの運行（土曜・日祝日ダイヤは「運行なし」）となっているため、例え、8 月 14、15 日が平日であっても、運休となってしまう、通勤・来筑者への影響が懸念されていますので、出勤時間、日中、帰宅時間などの一定の便数でも構いませんので、運行の検討を希望します。
- お盆期間中の土曜・日祝日ダイヤでの運行は止めて欲しい。
- 筑波研究学園都市内は、各地区内を巡回する路線、常磐線駅、常総線駅からつくばエクスプレス駅に、そしてそれぞれにアクセスする路線の民間路線バスが計 38 路線運行しており、それらの民間路線バスを補完する意味合いを持ったつくば市営のバス「つくバス」が市内の 6 地区からつくばエクスプレスのつくばセンター駅もしくは研究学園駅にアクセスするシャトル系（直行性、安定性、速達性を考慮）のバスが 6 路線運行している。  
しかし、つくば市の移動手段はまだ自家用車主体であるので、比較的バス利用が少ない現状であり、数多くのバス路線が運行しているが、特に各民間路線の便数が少なく使い勝手が悪いとの意見が多い。  
今後、つくばエクスプレス沿線開発に伴い、住宅が整備され居住地区が増加していくわけであるが、それに対応する公共交通の計画、交通空白地帯の減少が課題になると考える。
- 昨年度におけるつくバスの路線廃止によって、当所の近隣のバス停が殆どない状況である。  
利用者数により統合改変はいたしかたないと思いますが、朝夕の時間帯だけでも考慮して、改正をして欲しかった。



- 今年の4月に、「つくバス」「つくタク」等の市内公共交通網が新しく変わりましたが、今後も随時見直し等を行って頂き、市民ニーズにあった運行を望みます。
- バス停は街灯がないところが多く、保安上問題があるように思える。太陽光発電などを利用した街灯の整備をお願いしたい。
- バス停が暗い。
- TX 駅周辺にて企業バス、学校バスの路上駐車は迷惑なため、駐車場所の確保をお願いしたい。

---

---

筑波研究学園都市交流協議会

**Tsukuba Science City Network**

筑協「つくば 3E フォーラム」委員会

〒305-0032 つくば市竹園 2-20-5

TEL 029-863-2007

FAX 029-856-0545

<http://www.tsukuba-network.or.jp/>

---

---

平成 25 年

2013.12