

つくば市交通需要マネジメント実証実験の概要

(平成15年9月～平成17年3月)

背景

つくば市は自動車依存度が極めて高く、特に休日においてつくばセンター地区へ自動車が集中するため、入庫待ち行列や路上駐車の影響もあり、周辺交通へ支障をきたしている。また、つくばセンター地区へ集中する自動車利用者の発地は、近隣居住者が多く、自動車の適正利用という観点からも問題がある。さらに、既存バス路線の活用やその補完などによる公共交通機関のモビリティ確保や自動車から公共交通への転換による環境負荷の軽減が喫緊の課題となっている。

自動車依存型から公共交通機関（バス）を活用した交通体系への転換誘導を図る各種施策の有効性、妥当性を実証的に検討し、もって平成17年に予定されている「つくばエクスプレス（以降T X）」開業後におけるつくば市の交通体系の検討に資する基礎資料を得る。

申請者 つくば市

主な実験内容

4コースのバス運行（実験期間19ヵ月）

センター地区の交通問題

TDM 実証実験

	春日近隣シャトル	松代近隣シャトル	筑波急行シャトル	センター地区循環
運行区間	春日～つくばセンター	松代～つくばセンター	筑波庁舎～つくばセンター	メディカルセンター～つくばセンター～電気街
キロ程	4.0km	3.9km	13.8km	5.6km
所要時分	11分	10分	30分	22分
運行方法	8～20時の間30分間隔で24往復	8～20時の間30分間隔で24往復	6時55分～19時の間のりのりバスへの接続便を含む8回運行	8～20時の間、8の字ルート1方向15分間隔で計48回循環運行
運賃	100円均一(小人50円) 1日乗車券200円(小人100円)も販売			
車種・車両	中型ノンステップバス1台	中型ノンステップバス1台	中型ノンステップバス1台	小型CNGノンステップバス2台

想定効果

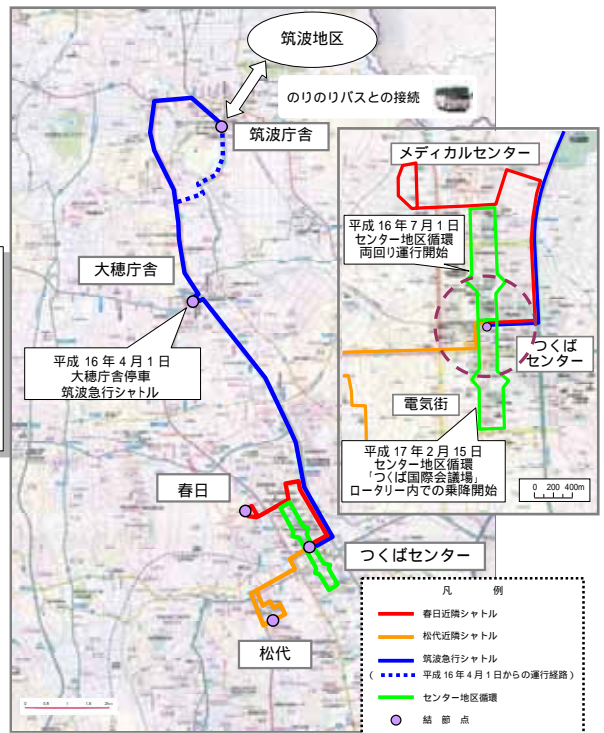
道路混雑の緩和 移動時間の短縮 環境負荷の軽減

バスロケーションシステムの導入

利用動向等を考慮した実験内容の変更

- ・バス停増設、ロータリー内での乗降
- ・センター地区循環の両回り運行

関係行政機関等によるTDM実証実験の支援（関東運輸局、関東地方整備局、茨城県警察本部）



実験の成果

実験開始から1年後の16年9月の利用人員は、利用当初から比較して51.3%増加し、また実験終了月の17年3月には当初比82.0%の増加に達するなど、ワンコイン運賃施策の実施、住宅地を巡回するルート設定、高頻度な運行を行ったことにより、利用者数の増加、定着がみられた。

実験中のアンケート調査結果から、近距離圏では自転車、徒歩から、また、自動車来訪比率の高かった周辺2～3km圏では自動車からバスへの転換がみられた。バスロケーションシステムは、バス利用者の4割が利用し、遅延情報の提供等により、利用者から概ね好評であった。

3つの想定効果については、期間中にTX関連工事が行われたため、つくばセンター地区の来訪者数・台数の減少もあり、明確な効果を示すことは難しかったが、17年2月調査時点ではCO2排出量の当初比25%減少との試算結果を得た。

実験後の状況

利用の多い「春日近隣シャトル」、「松代近隣シャトル」の2コースは運行を継続。本実験で得られた成果をもとに、今後、TX開業後の公共交通網について、市福祉循環バスとの連携、統合等とあわせて検討を進める。

また、バス利用促進に向け広報活動を充実し、「バスマップ」作成等を検討する。