

レポート

つくばの

交通に
関する

アンケート

TUTC Library — 5

平成4年7月

つくばの交通に関する調査

平成4年7月

財団法人つくば都市交通センター

目次

はじめに	1
1. 調査の方法と分析の視点	5
2. アンケートの回答者について	7
3. 交通手段の保有状況	15
4. つくば市内での交通手段選択	23
5. 周辺地域との結びつき	35
6. 東京との結びつき	41
7. 交通整備に関する意識	47
8. 自由意見	55
あとがき	97
付録 アンケート調査用紙	99

はじめに

つくばセンター地区は、20有余年の歳月を経て各種施設が立地するなど都市機能が充実し賑わいをみせております。また、近年は民間研究所の進出や国際化の進展に伴い東京圏や成田との交流も増えており、今後とも発展の一途をたどるものと思われま

す。つくば市内は、鉄道等の基幹交通がなく、バス等の公共交通機関の整備も必ずしも十分とはいえないので、モータリゼーションの高まりと合わせて、自動車に依存する割合が高くなって

おります。(財)つくば都市交通センターでは、これらの現状を考え、つくば市民の交通手段の利用の実態と都市交通等についての考え方をアンケート調査により把握し、将来の、つくばにおける都市交通の展望を形成したいと思い「つくばの交通に関する調査」を行いました。

本書はその結果をまとめたものであります。本調査が、これからのつくばの交通を考えるうえで関係各位のお役にたてれば幸甚です。

最後に、本調査ではアンケートの発送・回収等の面で(株)チームに、寄せられた回答の集計分析については筑波大学社会工学系都市交通研究室に、多大なるご尽力を戴きました。ここに深く感謝の意を表します。

平成4年10月28日

(財)つくば都市交通センター
理事長 浅谷陽治

1. 調査の方法と分析の視点

1. 1 調査の方法

今回の調査では、つくば市に居住する方々の交通手段の保有状況、目的別の交通手段選択、東京を始めとする周辺地域との交流、さらに将来の交通整備のあり方といった幅広い内容について付録に示すアンケート調査を行いました。

このアンケート調査は1992年7月～8月に実施されたもので、調査対象世帯はNTTのつくば市電話帳より任意に800世帯をサンプリングし、各世帯に1部ずつ調査票を郵送しています。この結果、有効回答は全部で440票(回収率55%)得られました。

1. 2 分析の視点

つくば市は他の一般的な都市と比較して、次に示すような特殊な特徴を持つ都市であるとよく言われています。

- 1) 研究学園地区と周辺開発地区という交通整備条件の異なる二つの地域から構成されている。
- 2) 公共交通（バス）の不便な地域が多い。
- 3) 居住者は、昔からつくばに住んでいる人と、最近転入してきた人に大きく二分される。

このようなつくば市の特質が交通行動や意識にどのような影響を与え、問題を発生させているのかについて、現在まで数多くの議論がなされていますが、議論の論拠となるデータについては必ずしも十分なものではありませんでした。本報告書では、このような問題点について重点的に注意を払い、今回得られたアンケート調査の集計分析を通じて客観的なデータを提供することを目的の一つとしています。

2. アンケート回答者について

2. 1 各地区からまんべんなく回答が得られた。

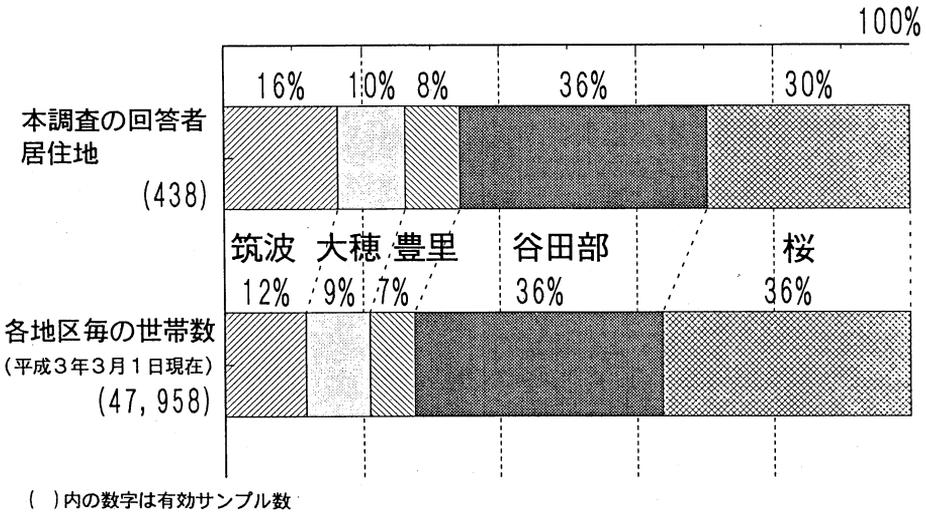


図2-1 本調査における回答者の居住地構成と実際の世帯構成

- ・調査にあたっては、NTTのつくば市電話帳から任意に800世帯を抽出し、調査対象としました。(各世帯に1部ずつ配布)
- ・この結果、440の世帯から回答を得ることができました(回収率 55%)。
- ・この440の回答者の方々が、各地区から偏りなく選ばれているかどうかを確認しておく必要があります。
- ・図から、本調査はつくば市内の各地区からほぼまんべんなくデータの得られたことがわかります。

2. 2 男性・中高年のサンプルが相対的に多い。

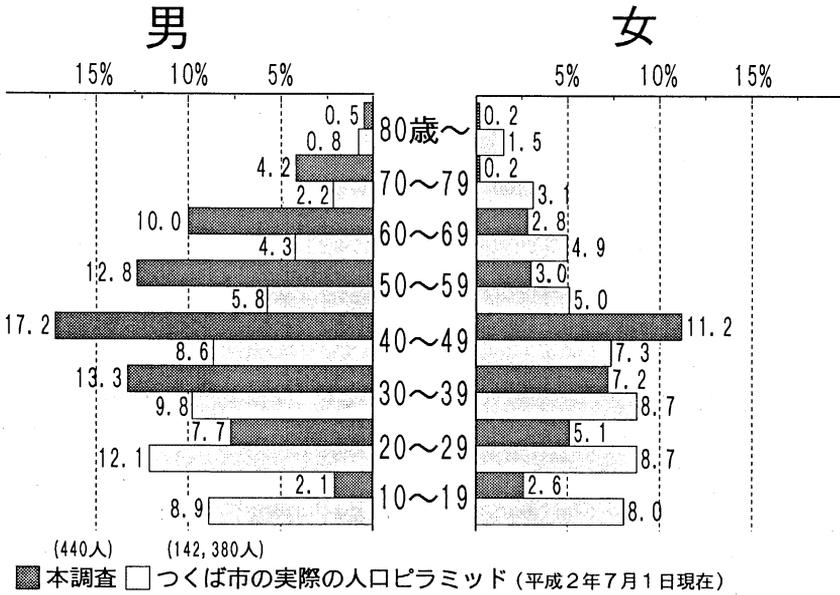


図2-2 本調査における回答者とつくば市全体の年齢・性別構成比の比較

- ・本調査は各世帯に一部ずつ配布したため、世帯主と考えられる中高年の男性が回答したケースが相対的に多くなったと考えられます。
- ・以下の集計結果を考察するに当たっては、年齢、性別的にサンプルがやや偏っていることを念頭におく必要があります。
- ・また、個人の属性（年齢や職業）が影響すると考えられる質問項目については、全体で集計するだけでなく、年齢や職業に着目して集計分析を行い、偏った結果を導かないように考慮する必要があります。

2. 3 学園地区と周辺地区

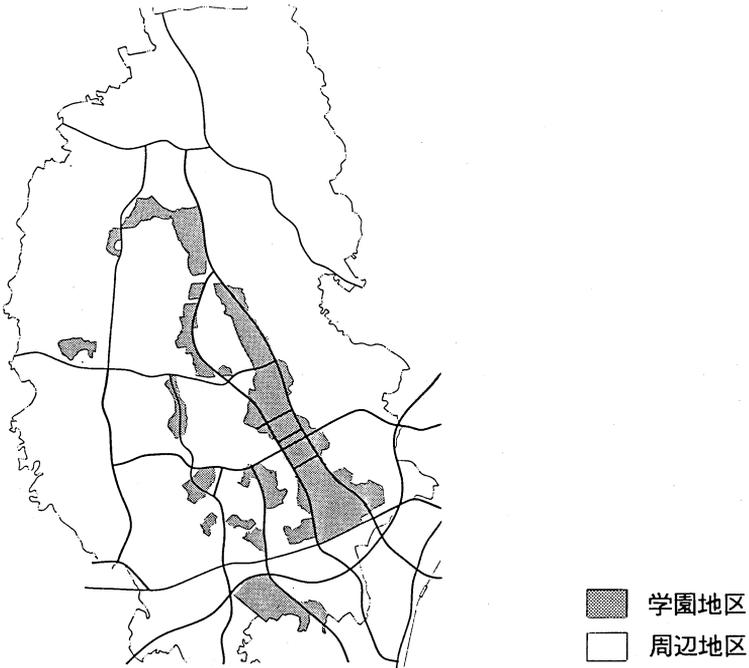


図 2 - 3 研究学園都市のエリア

- 研究学園地区内部（以下、学園地区と略記）と研究学園地区外部（周辺開発地区、以下周辺地区と略記）では、都市環境や社会条件が異なるということがよく言われており、交通に関連する事柄についても、学園地区と周辺地区では大きな違いが有ると考えられます。
- 本調査では、必要に応じて図に示す学園地区と周辺地区ごとに集計分析を行います。
- 本調査では、図に示す学園地区で127サンプル、周辺地区で294サンプルの回答が得られました。
- 平成2年1月現在で学園地区、周辺地区の人口はそれぞれ53,332人、周辺地区の人口は92,368人です。

2. 4 学園地区居住者の45%は7年未満の居住。
 周辺地区居住者の60%は20年以上の居住。

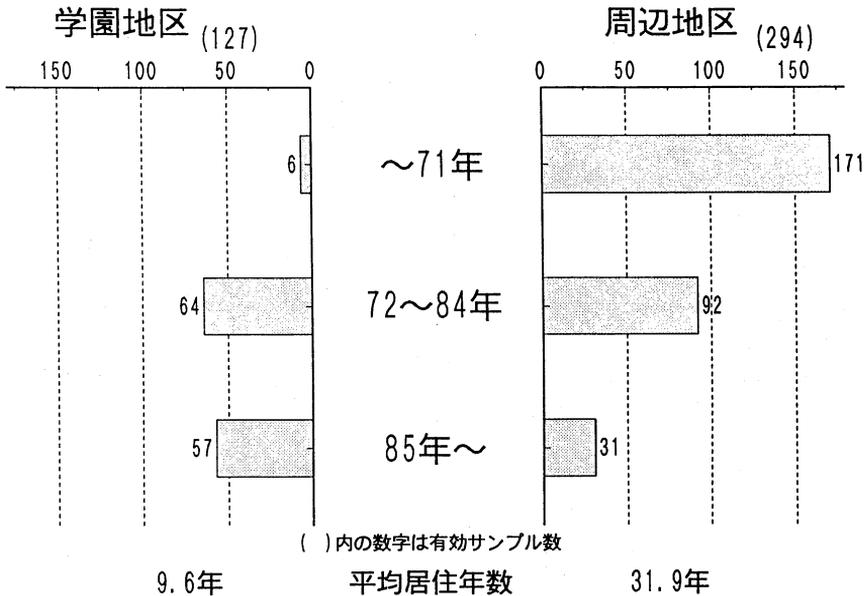


図2-4 つくば市に住み始めたのはいつからか

- ・居住年数を検討するにあたっては、1972年（学園地区の公務員住宅の入居が始まった年）と1985年（科学万博の年）を基準としました。
- ・居住年数に着目すると、学園地区の居住者のほとんどは、公務員住宅への入居が開始された1972年以降につくば市に住み始めたことがわかります。
- ・これに対し、周辺地区では全サンプルの約60%は20年以上前からつくば市に居住を続けています。
- ・1972年～1984年にかけては、周辺地区における新規居住もかなり進んだことがわかります。

2. 5 職種では事務・管理職、研究・技術職が多い

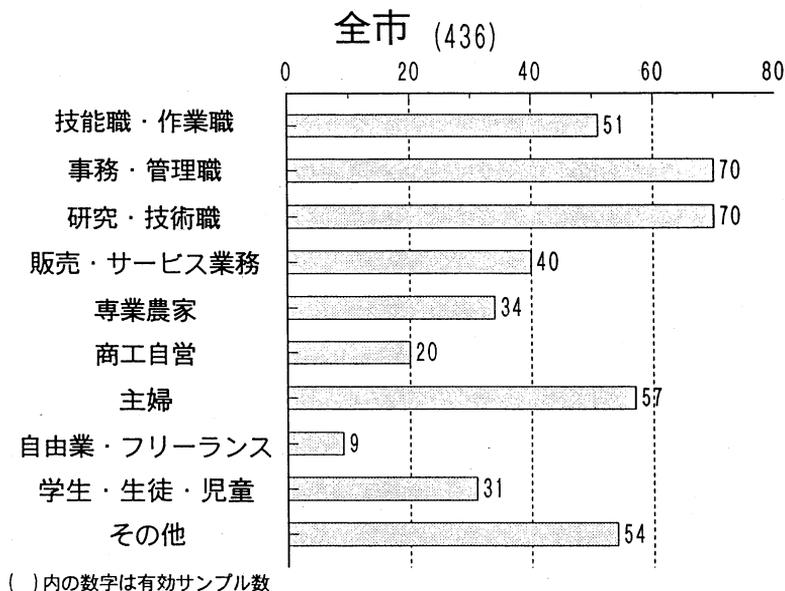


図2-5 つくば市全域での回答者の職種

- ・つくば市全域では事務・管理職、研究・技術職の割合が多いことがわかります。
- ・技能・作業職、主婦もこれらに次いで多くの回答者が得られています。

2. 6 学園地区に居住が多い研究職
 周辺地区に居住が多い技能職、事務職、専業農家

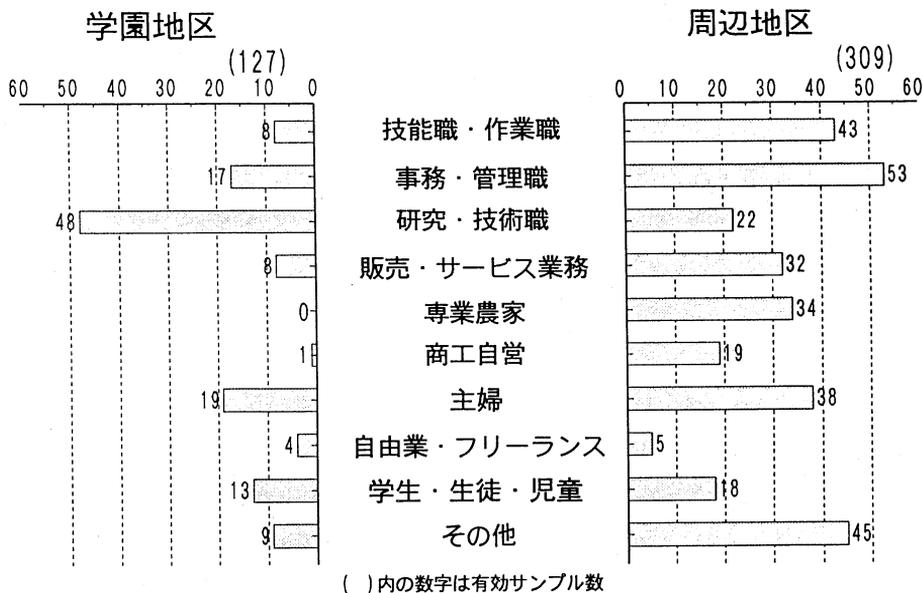


図2-6 学園地区と周辺地区での職種の違い (居住地別)

- ・学園地区の回答者のうち、48名は研究・技術職であることがわかります。
- ・周辺地区においては、技能・作業職、事務・管理職、販売・サービス業務、専業農家に従事している人が学園地区に比較して多いことがわかります。
- ・学園地区に比較して、周辺地区の居住者は職種構成比に大きな偏りがないのが特徴です。

2. 7 非常に多い持ち家一戸建て。

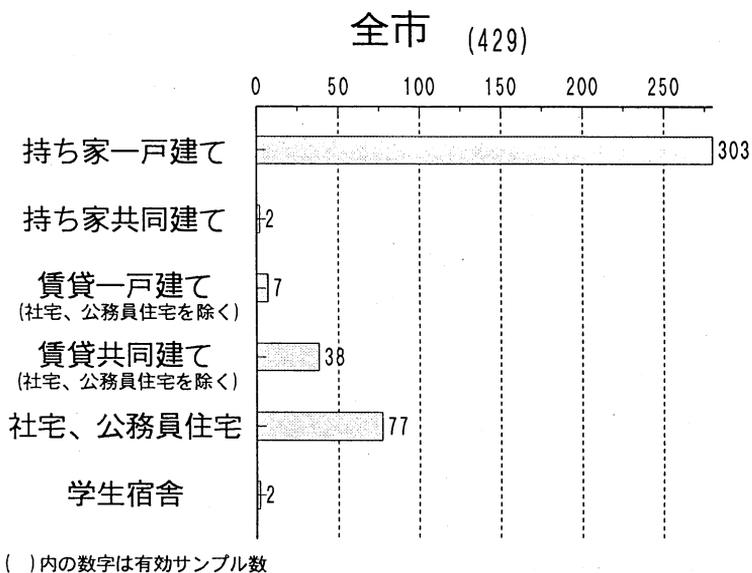
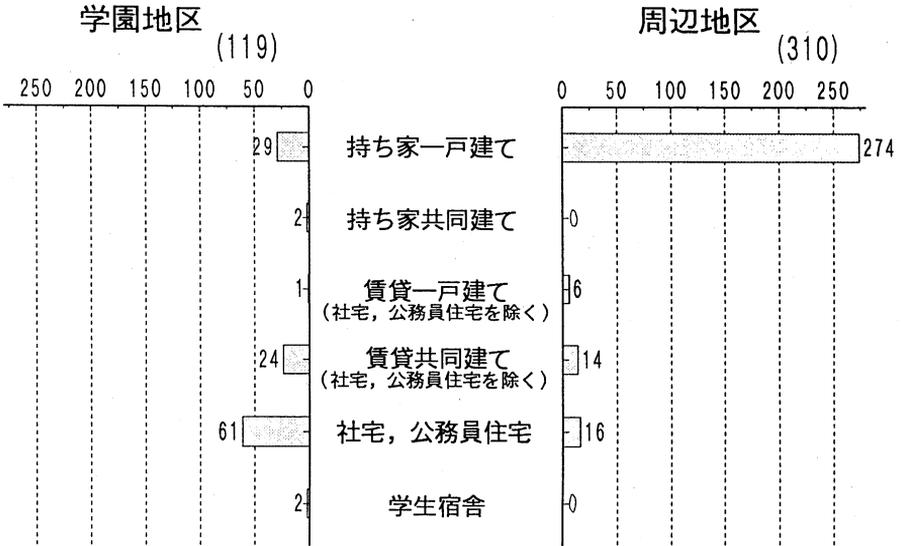


図2-7 つくば市全域での住宅形式

- ・つくば市全域では持ち家一戸建ての家に住む者が多いことがわかります。
- ・これに次いで、社宅、公務員住宅、賃貸共同建て住宅に住む人の割合が高くなっています。

2. 8 持ち家一戸建ては周辺地区に。
社宅・公務員住宅は学園地区に。



()内の数字は有効サンプル数

図 2 - 8 学園地区と周辺地区での住宅形式の違い

- 周辺地区における住宅は、圧倒的に持ち家一戸建てが多いことがわかります。
- 学園地区居住者の約半数は社宅、公務員住宅に住んでいます。

3. 交通手段の保有状況

3. 1 自動車の平均保有台数は2.2台である。
(業務用車両含む)

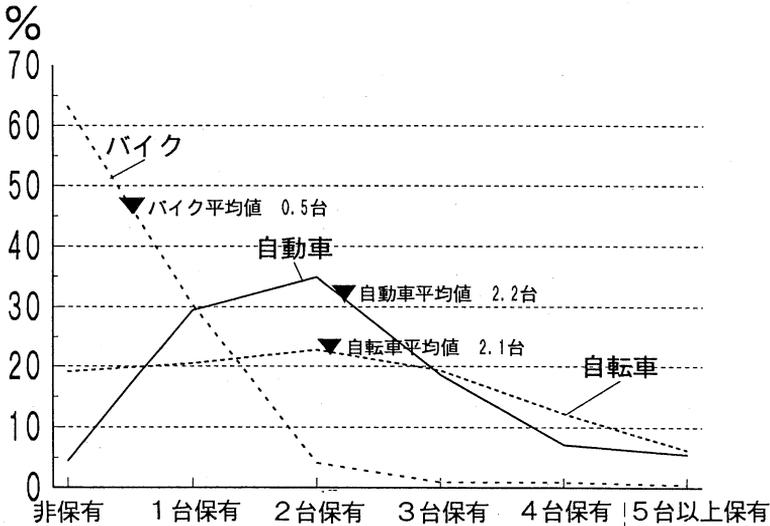


図3-1 各種交通機関の保有状況

- ・各世帯の自動車平均保有台数は2台を越えています。
- ・自動車を保有していないのは全体のたった4%にしかすぎません。
- ・自転車の平均保有台数も2台を越えています。

3. 2 学園地区は自動車1台保有、
周辺地区は2台保有が最も一般的。

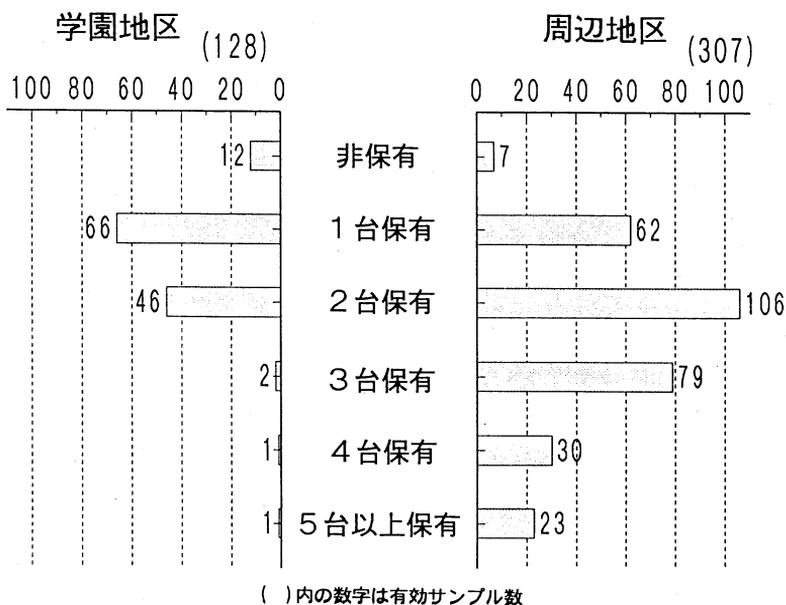
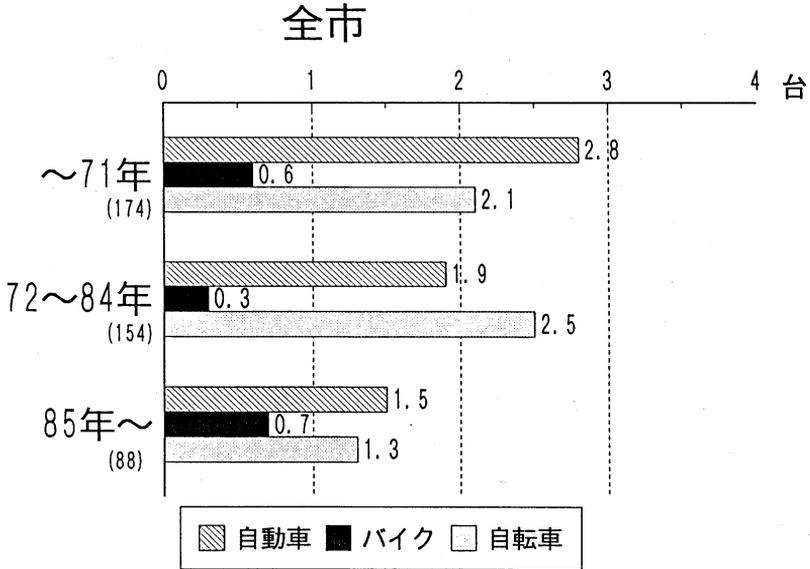


図3-2 学園地区と周辺地区での自動車保有状況の違い

- ・学園地区居住世帯のうち51%が自動車を1台保有しています。自動車を保有していない者も9%存在します。
- ・周辺地区では2台保有世帯が全体の35%を占め、最も構成比が高くなっています。これに次いで多いのが3台保有の26%であり、この割合は1台保有の20%よりも高いものです。

3. 3 居住歴の長い世帯は保有交通手段が多い。

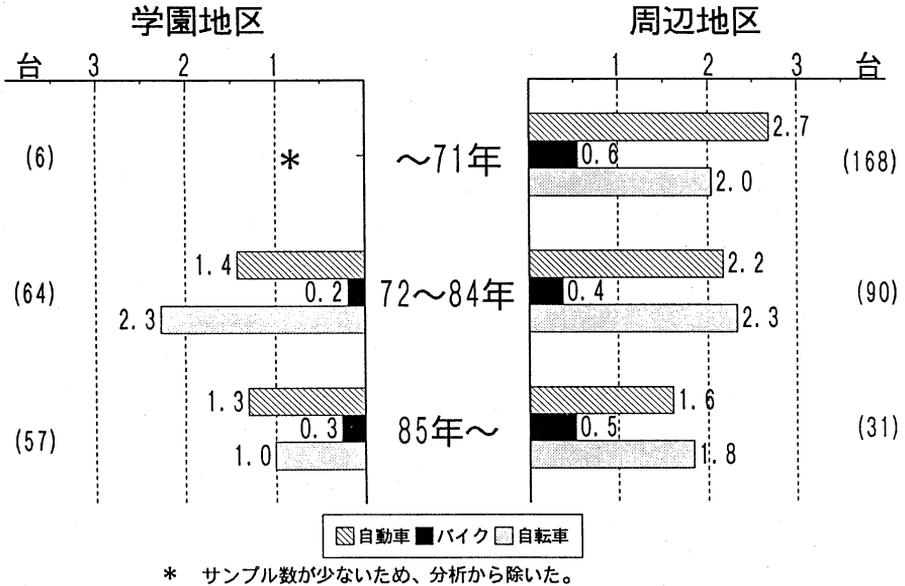


()内の数字は有効サンプル数

図3-3 居住歴別各種交通手段平均保有台数

- 居住歴が長くなると、自動車、自転車については保有台数が多くなる傾向が見られます。
- バイクについては、居住歴別には特に顕著な傾向は見られません。

3. 4 周辺地区における20年以上居住者の平均自動車保有台数は2.7台である。

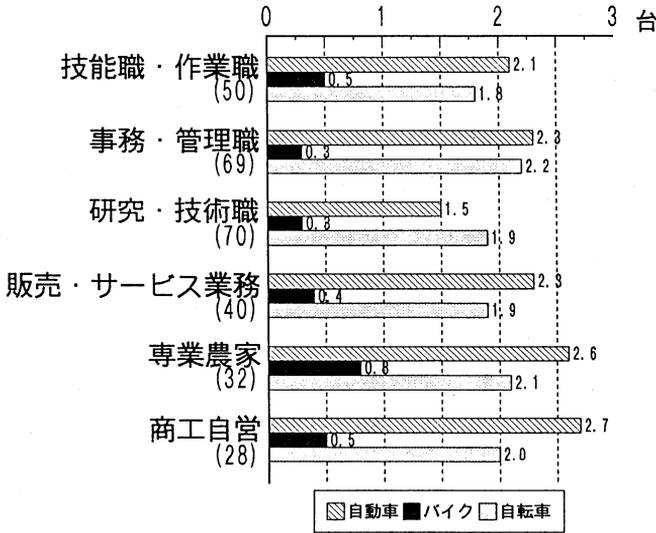


()内の数字は有効サンプル数

図3-4 居住地、居住歴別各種交通手段平均保有台数

- ・居住歴が長くなると、自動車、自転車については保有台数が多くなる傾向が見られます。
- ・バイクについては周辺地区の方が平均保有台数が多いですが、居住歴別には特に顕著な傾向は見られません。
- ・学園地区では居住歴にかかわらず、自動車の平均保有台数は1.3~1.4台程度であることがわかります。一方、周辺地区では居住歴7年未満の世帯が1.6台であるのに対し、20年以上居住している世帯では2.7台となっており、居住歴によって保有台数に顕著な差が有ることがわかります。

3. 5 農業、自営業は自動車保有台数が相対的に多く、研究者は少ない。



()内の数字は有効サンプル数

図3-5 職業別各交通手段平均保有台数

- ・ 仕事に自動車を利用する機会が多いと考えられる商工自営、専業農家の自動車平均保有台数がそれぞれ2.8台、2.56台と他の職種と比較して相対的に多くなっています。
- ・ 専業農家ではバイクの平均所有台数も他の職業と比較して多く、約2倍程度になっています。
- ・ 研究職では自動車の平均保有台数が1.5台で、他の職業と比較して相対的に少ないのが特徴です。

3. 6 路線バスの便の悪い所に住む人の割合が高い。

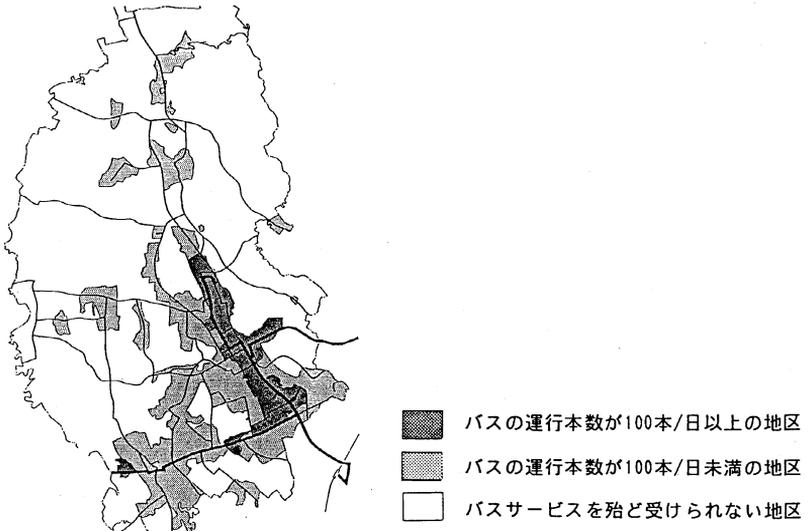


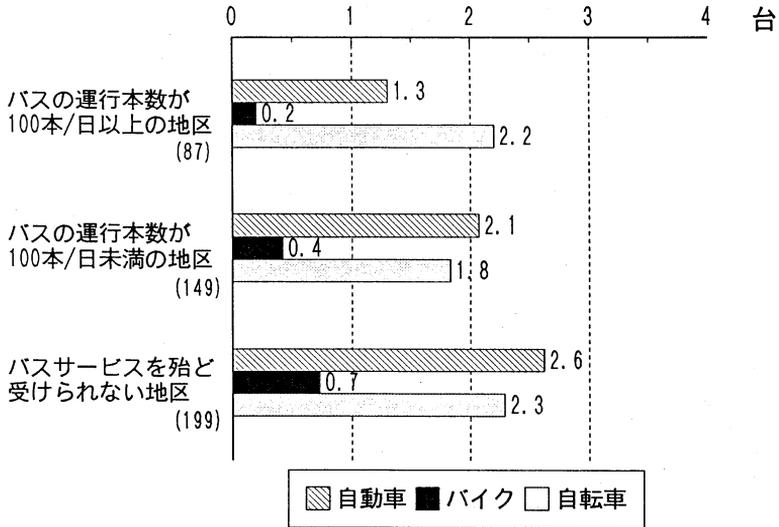
図3-6 路線バスの便に着目した地域分類

表3-1 路線バスの便に着目した地域ごとの回答サンプル数

バスの運行本数が 100本/日以上地区	64
バスの運行本数が 100本/日未満地区	83
バスサービスを殆ど 受けられない地区	111

- ・本調査では、分析にあたって、つくばの市域を図に示すように、1)バスの運行本数が100(本/日)以上の地域、2)バスの運行本数が100(本/日)未満(1(本/日)以上)の地域、3)バスサービスをほとんど受けられない地域に大別しました。
- ・地域区分に当たっては、バスの運行本数(1日100本以上かどうか)とバス停からの歩行距離(400m)をバスのサービスレベルの境界値として用い、字ごとにどのサービスレベルの地域に属するかの判定を行いました。
- ・回答者の比率から、バスサービスをほとんど受けられない地域に住む人の割合が最も高いことがわかります。

3. 7 バスの便が無い地域では自動車の保有率が高い。

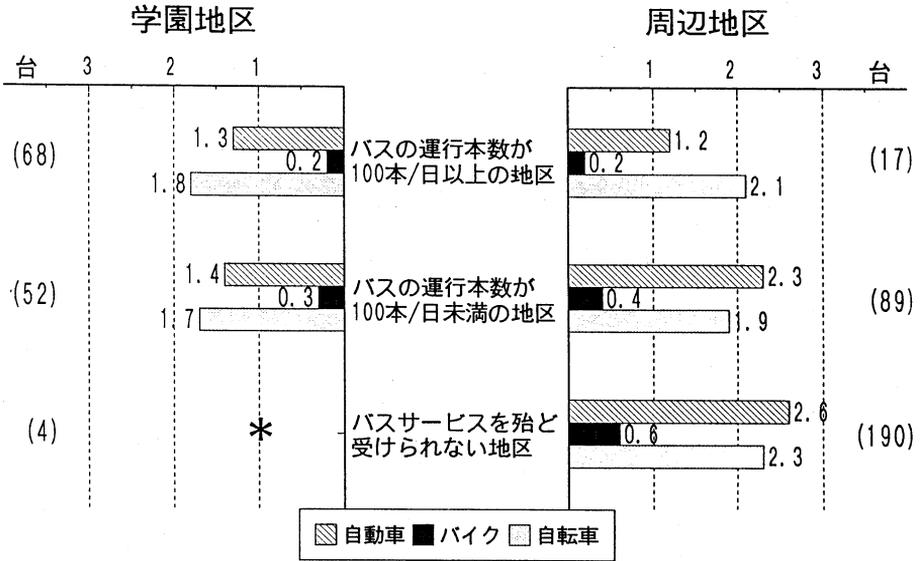


()内の数字は有効サンプル数。

図3-7 バスの利便性と各交通手段保有の関連について

- ・バスの運行本数が100(本/日)以上の地域では、平均自動車保有台数は1台を少し越える程度であるのに対し、バスが運行していない地域においては平均約2台の自動車が保有されている。

3. 8 学園地区ではバスサービスの差が自動車保有台数に影響小。
 周辺地区では影響大。



* サンプル数が少ないため、分析から除いた。

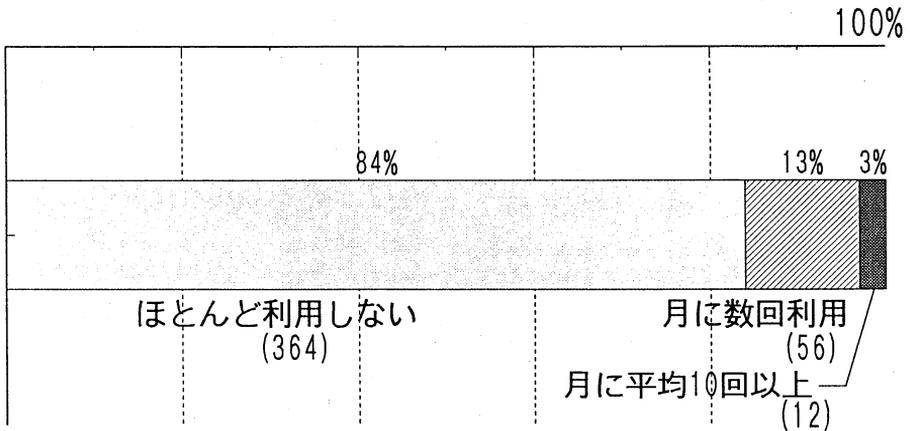
()内の数字は有効サンプル数

図3-8 居住地別、バスの利便性と各交通手段保有の関連について

- ・バスの運行本数が100(本/日)以上の地域では、学園地区、周辺地区とも平均自動車保有台数は1.2~1.3台であり、保有台数に大きな差はない。これに対し、バスサービスの良くない地区では学園地区と周辺地区の間で自動車保有台数の差が大きくなっている。
- ・周辺地区ではバスサービスが悪くなるほどバイクの保有台数が顕著に増加している。一方、学園地区ではバスサービスの違いに応じて交通手段の保有状況にそれほど大きな差はみられない。

4. つくば市内での交通手段選択

4. 1 利用されていない路線バス。

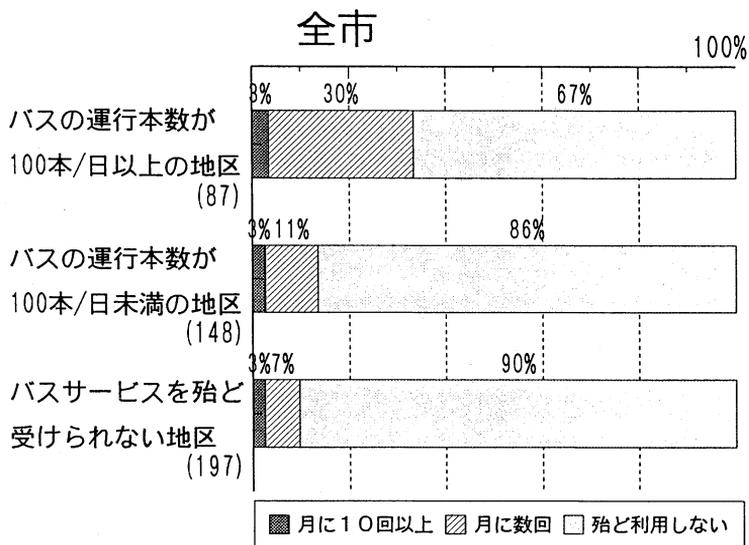


()内の数字は有効サンプル数

図4-1 市内を走っている路線バスをどの程度利用するか

- ・月に平均10回以上路線バスを利用するのは全回答者の3%にしかすぎません。
- ・月に数回程度路線バスを利用する人も全体の13%で、多くの居住者は路線バスをほとんど利用していない(84%)ことがわかります。

4. 2 路線バスが便利な地区でも、
月に10回以上利用する者は少ない。

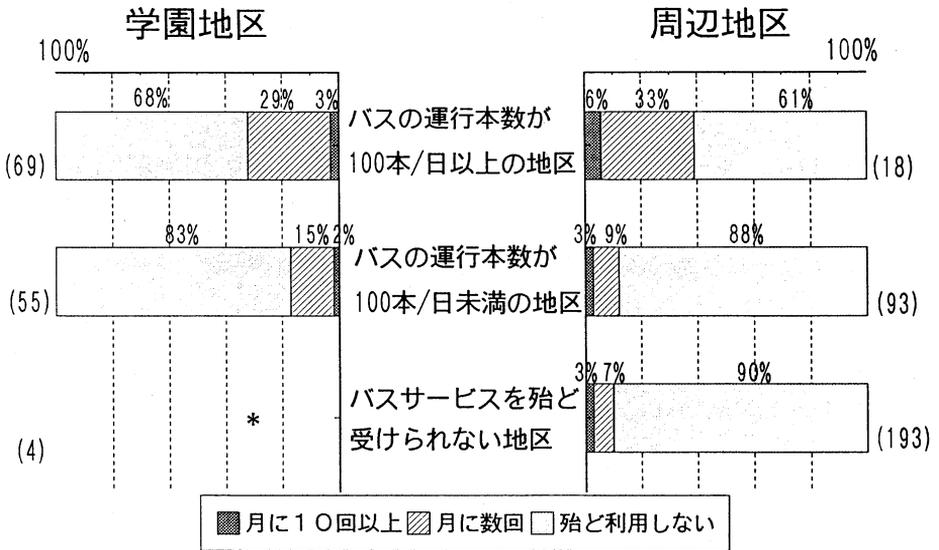


()内の数字は有効サンプル数

図4-2 バスの利便性の違いによる路線バスの利用状況

- ・バスの運行本数が100(本/日)以上の地区においても、月に10回以上路線バスを利用するのは非常に少ないことがわかります。

4. 3 バス利用において学園地区、
周辺地区に大きな差はない。



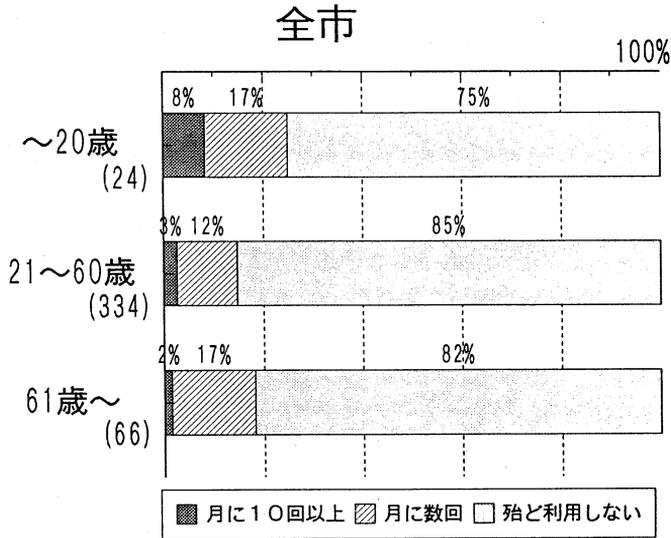
* サンプル数が少ないため、分析から除いた。

()内の数字は有効サンプル数

図4-3 地区別、バスの利便性別路線バスの利用状況

- ・バスの運行本数が100(本/日)以上でも、学園地区、周辺地区とも、バスをほとんど利用しない人が全体の60%を越えています。
- ・路線バスの利用状況に関しては、学園地区と周辺地区の差は大きくなく、路線バスのサービス水準の影響の方が大きいことがわかります。

4. 4 老人、子供は相対的に
路線バス利用頻度がやや高い。



()内の数字は有効サンプル数

図4-4 年齢別にみた路線バスの利用状況

- 20才以下ではいずれも21～60才と比較して、路線バスの利用度がやや高いことがわかります。
- バスの利用頻度について、年齢ごとに差はあるが、それが特に大きいといえるほどのものではない。

4. 5 バス利用者のうち、若年女性、高齢女性は頻繁にバスを利用する人の割合が高い。

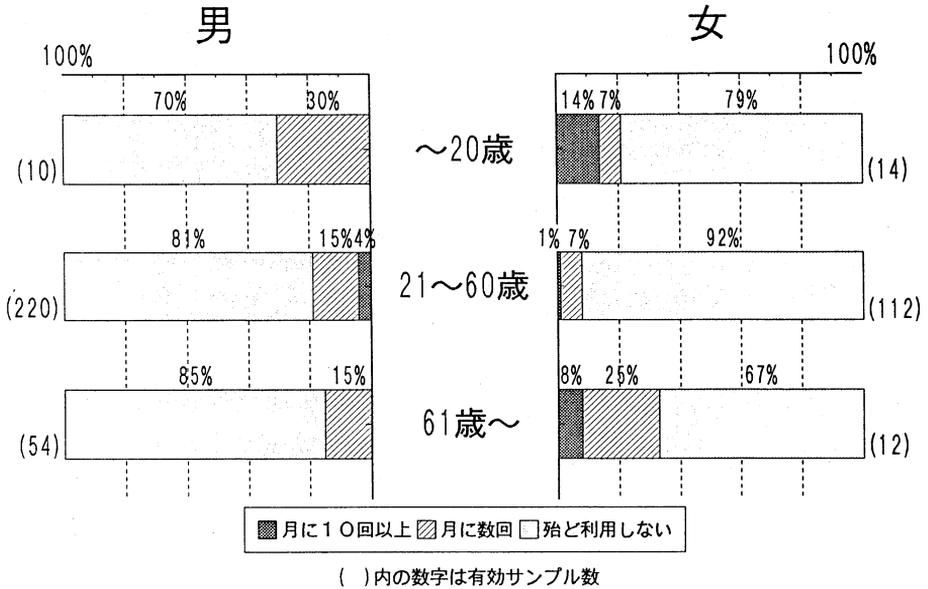
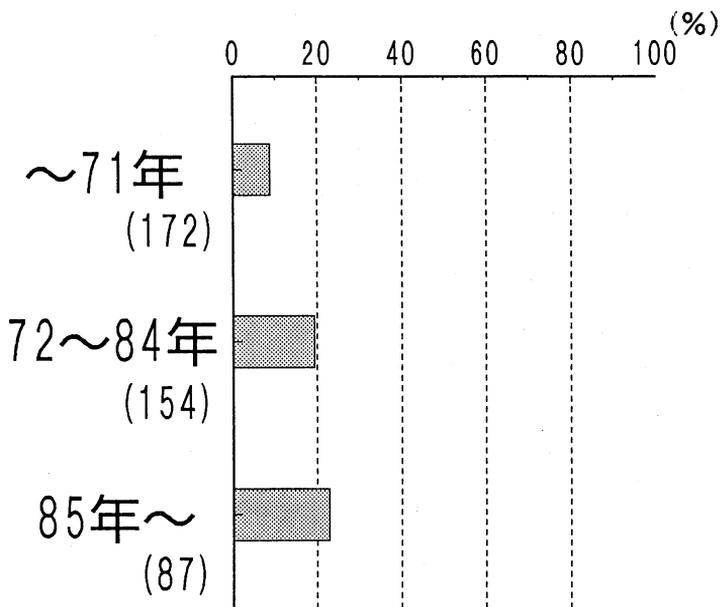


図4-5 年齢別・性別にみた路線バスの利用状況

- 20才以下の女性では月に10回以上バスを利用する者が14%存在します。
- 21~60才女性のバスの利用頻度は他のグループと比較して特に低いことが読み取れます。
- 61才以上の女性では、月に10回以上バスを利用する人が8%、数回利用する人が25%おり、他のグループと比較して相対的にバス利用度が高いといえます。
- 20才以下の男性、61才以上の男性については、今回の調査では月に10回以上バスを利用するというサンプルが得られませんでした。

4. 6 最近転入してきた人ほどバスの利用度は高い。

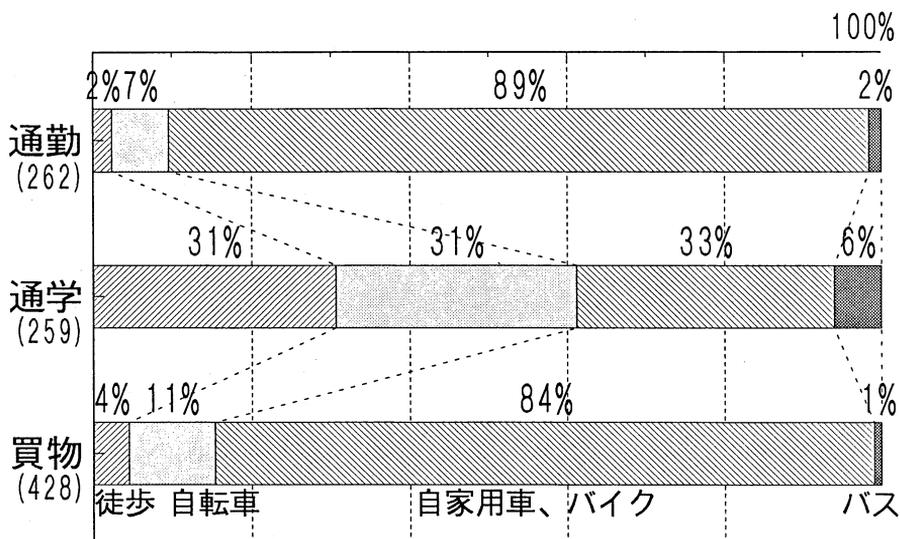


()内の数字は有効サンプル数

図4-6 路線バスを月に数回以上利用する者の割合

- 1971年以前からつくば市に居住している人で、路線バスを月に数回以上利用する者は10%に届きません。
- これに対し、1985年以降につくば市に来た人の20%以上は月に数回以上路線バスを利用しています。

4. 7 通勤・買い物は車、通学は事情に応じて。

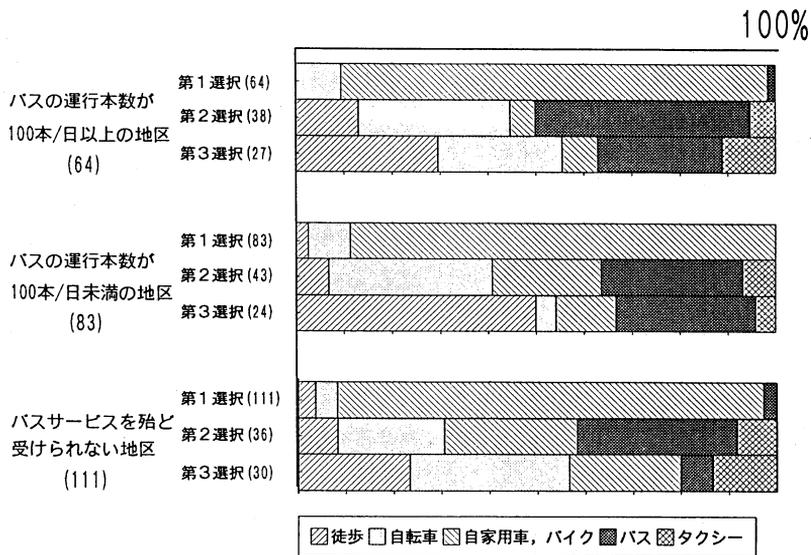


()内の数字は有効サンプル数

図4-7 通勤・通学・買い物の際に利用する交通手段

- ・通勤、買い物において自動車交通手段として非常に大きなウェイトを占めていることがわかります。
- ・通学では徒歩、自転車、自家用車・バイクがほぼ30%づつの割合となっています。また、バスの比重は6%と低い値にとどまっています。
- ・バスの利便性が異なる地区や、その時々状況に応じて同じ目的でも選択する交通手段は異なると思われるため、以下でより詳細な分析を行います。

4. 8 通勤には車が第1、時にはバスを使うこともある。

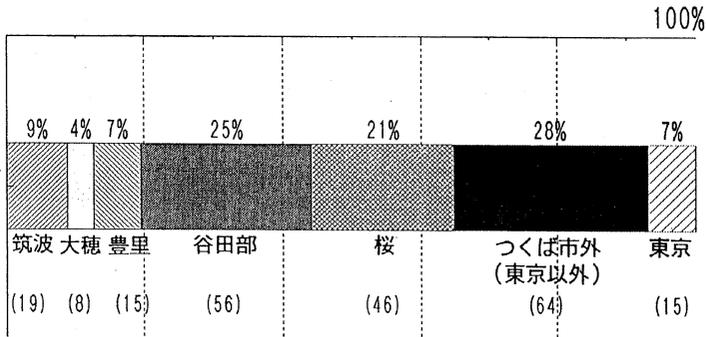


()内の数字は有効サンプル数

図4-8 通勤する際に利用する交通手段（電車を除く）

- ・路線バスの利便性にかかわらず、通勤手段として最もよく利用される（第1選択手段）のは90%の割合で自動車となっています。また第1選択手段で自動車の次によく利用されているのは自転車です。
- ・通勤のための第2選択手段（第1選択手段の次によく利用する手段）として、いずれの地域においてもバスが大きな比重を占めています。

4. 9 通勤先はつくば市内が66%
通勤時間は20分以内が主流。



()内の数字は有効サンプル数

図4-9 本調査回答者の勤務先

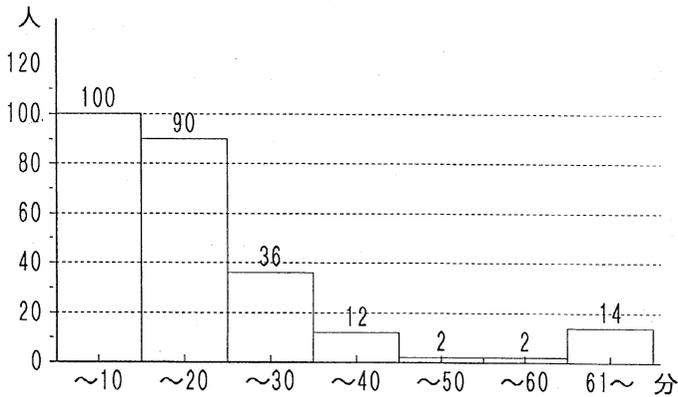


図4-10 通勤所要時間

- ・通勤者のうち、つくば市内に勤務先を持つものは全体の66%で、比較的多いといえます。
- ・特に谷田部地区、桜地区が20%以上と高い割合になっています。
- ・また、通勤に要する時間は図に示すように20分以上かかるのは少数派であることがわかります。

4. 10 バスが便利でも、通学は徒歩が中心。

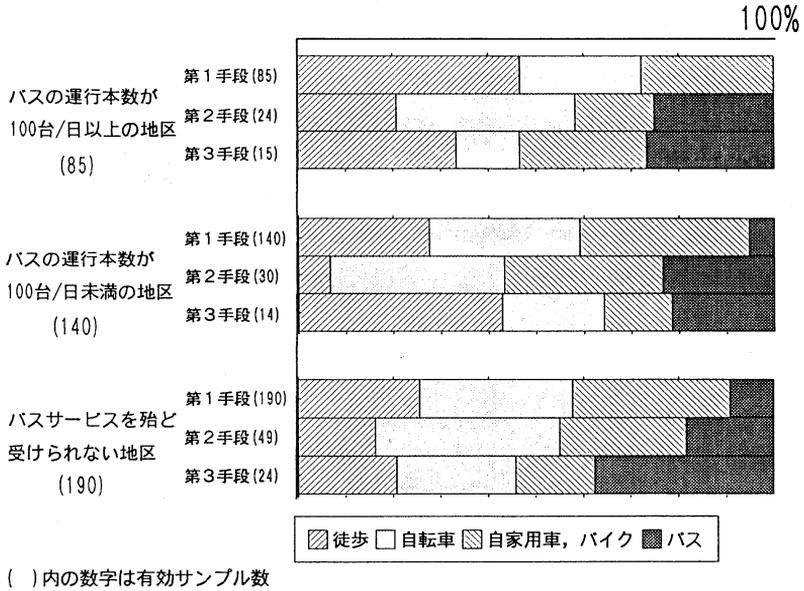


図4-11 通学する際に利用する交通手段（電車を除く）

- ・バスの便利なところは一般に人口密度の高い地域が多く、学校密度も高いためか、徒歩を第1選択手段として挙げた者が多くなっています。
- ・第2、第3の通学手段としてバスは重視される傾向にあります。バスサービスが非常に悪い地域においてもこの傾向は顕著です。

4. 11 買い物には車が第1、バスよりは自転車が重宝。

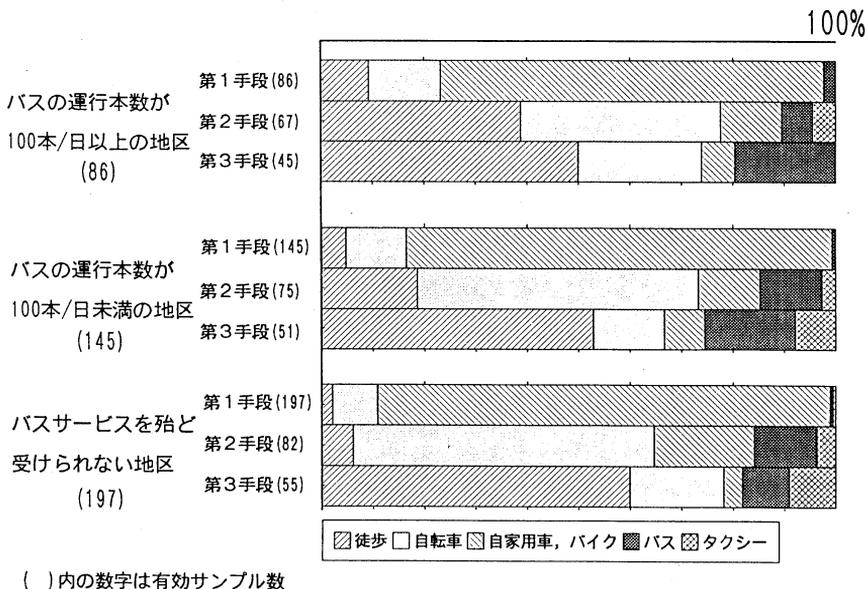


図4-12 日常的な買い物を行う際に利用する交通手段（電車を除く）

- ・バスサービスをほとんど受けられない地区ではおよそ90%、バスが便利な地区でもおよそ70%は第1選択手段が自動車になっています。
- ・通学の場合と同じように、バスの便利なところに住む者は、自宅と商業施設間の距離の短い場合が多いためか、徒歩及び自転車を選択する割合が高くなっています。
- ・通勤、通学と比較して、第1～3選択を通じて路線バスが選ばれることが少ないといえます。
- ・バスの運行本数が(100本/日)未満の地区や、バスサービスがほとんど受けられない地区では第2手段として自転車の選択される割合が高くなっています。

5. つくば市周辺地域との結びつき

5. 1 つくば市周辺地域の定義。

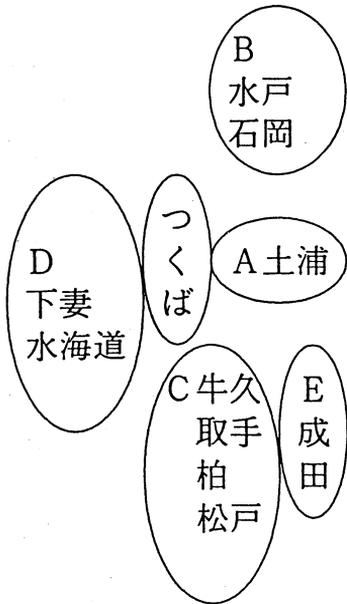
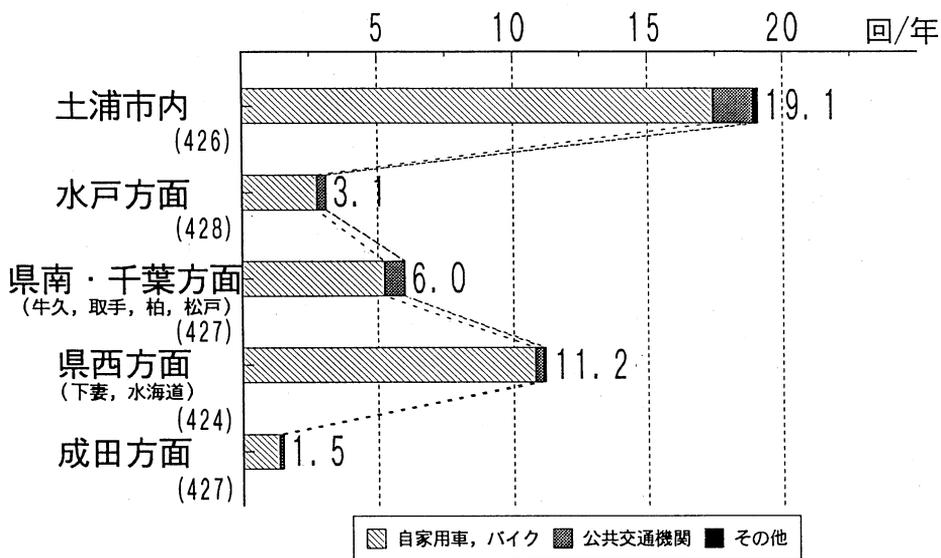


図5-1 つくば市周辺地域の定義

- ここではつくば市周辺の地域として、図に示すような地域を取り上げ、つくば市の居住者がどの程度これら各地域と結びつき（通勤を除く）を持っているかを分析します。
- 周辺地域として、1)土浦市、2)水戸方面（水戸、石岡等）、3)県南・千葉方面（牛久、取手、柏、松戸等）、4)県西方面（下妻、水海道等）、5)成田方面の5つを取り上げます。
- 東京については次章で取り上げます。

5. 2 土浦に次いで結びつきが強いのは県西方面。

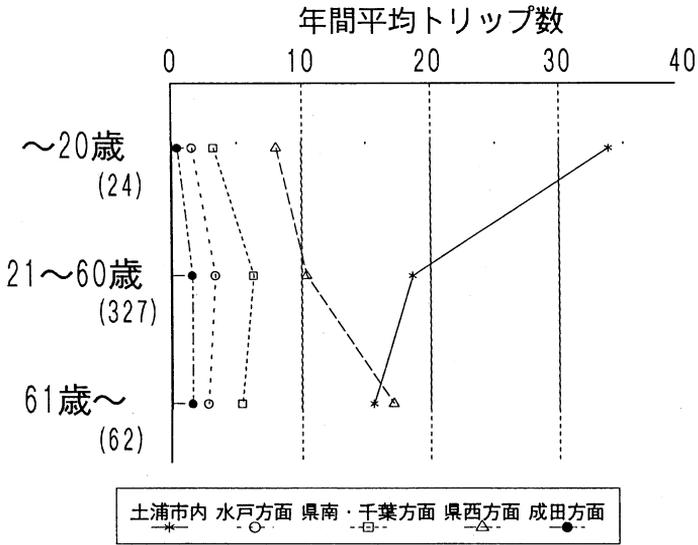


()内の数字は有効サンプル数

図5-2 一人当たり年間平均訪問回数 (通勤を除く)

- ・周辺地域の中で一番結びつきの強いのは土浦市で、一人当たり年間20回程度平均で訪れている計算になります。
- ・常磐線沿線で鉄道サービスの有る県南・千葉方面よりも、県西方面の方が一人当たり平均訪問回数が多くなっています。
- ・いずれの地域へも自動車を利用して訪れる場合がほとんどであるといえます。

5. 3 若年層は土浦市との結びつきが特に強い。

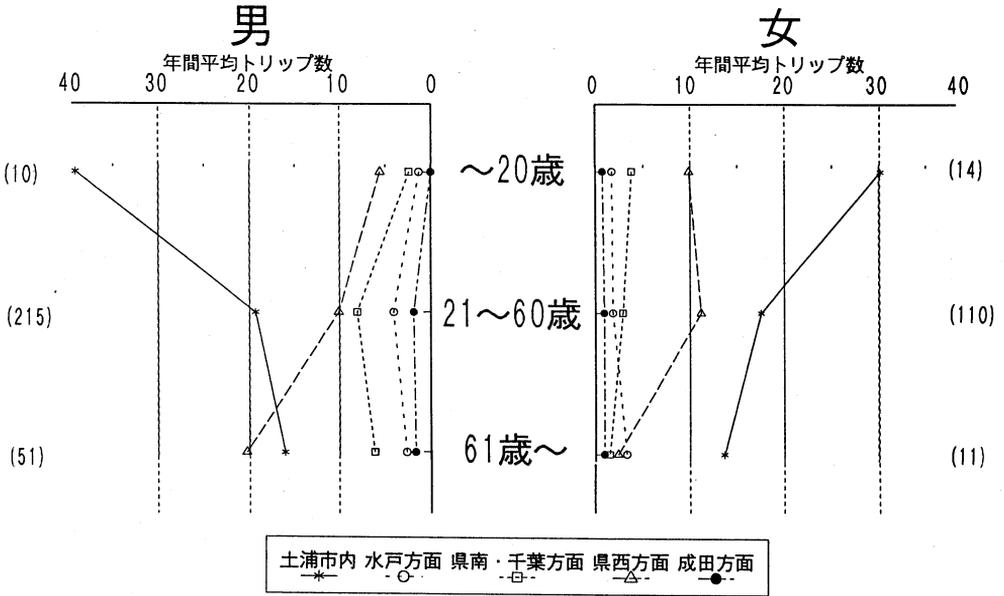


()内の数字は有効サンプル数

図5-3 周辺地域への年齢別年間平均訪問回数

- 20才以下の者の土浦市の訪問回数が、他の世代に比較して多くなっています。
- これに対し、その他の周辺地域へは全般的に21～60才の年齢層で周辺地域を訪問する回数が多くなっています。

5. 4 水戸、県南、県西方面は男性の方が女性よりやや結びつきが強い。



()内の数字は有効サンプル数

図5-4 周辺地域への年齢別・性別年間平均訪問回数

- 男女とも20才以下の者の土浦市の訪問回数が、他の世代に比較して多くなっています。
- 全般的に女性よりも男性の方が周辺地域を訪問する回数が多くなっています。

5. 5 職業ごとに周辺地域との結びつき方は大きく異なる。

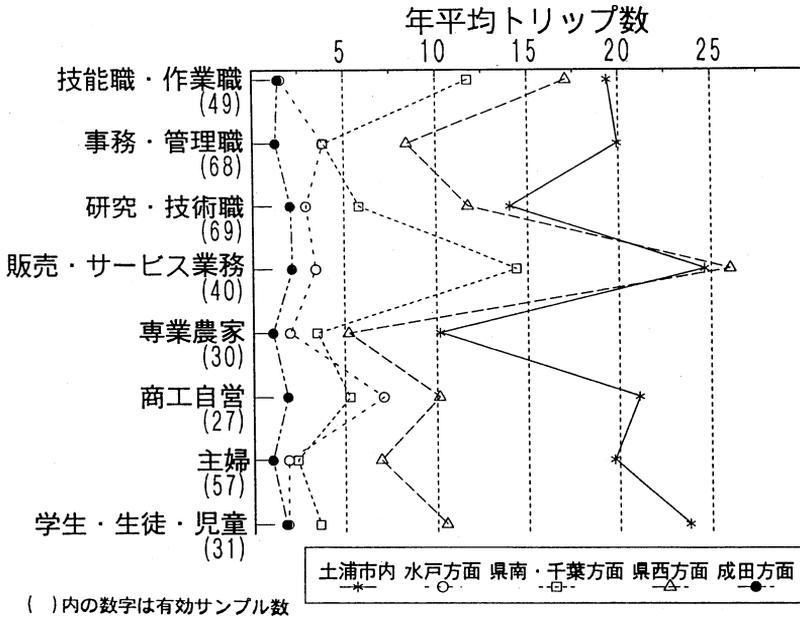


図5-5 職業別にみた周辺地域への年間平均訪問回数

- 技能・作業職、販売・サービス業務は特に県西地域と結びつき強いことがわかります。また、販売・サービス業務はどの地域に対しても平均訪問回数が多いという傾向がみられます。
- 研究・技術職、専業農家は周辺地域との交流が少なくなっています。
- 商工自営は水戸への訪問回数が相対的に多いことがわかります。

6. 東京との結びつき

6. 1 月に1度も行かない人が多い反面、
数少ない人が頻繁に往復する。

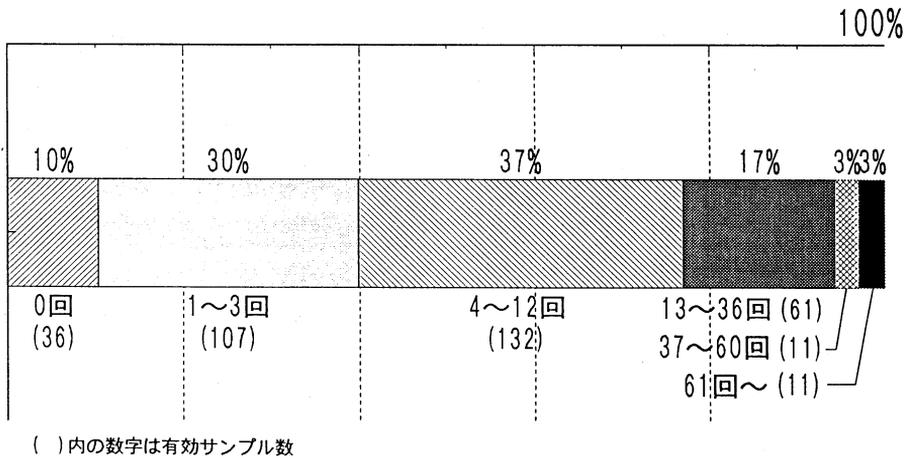


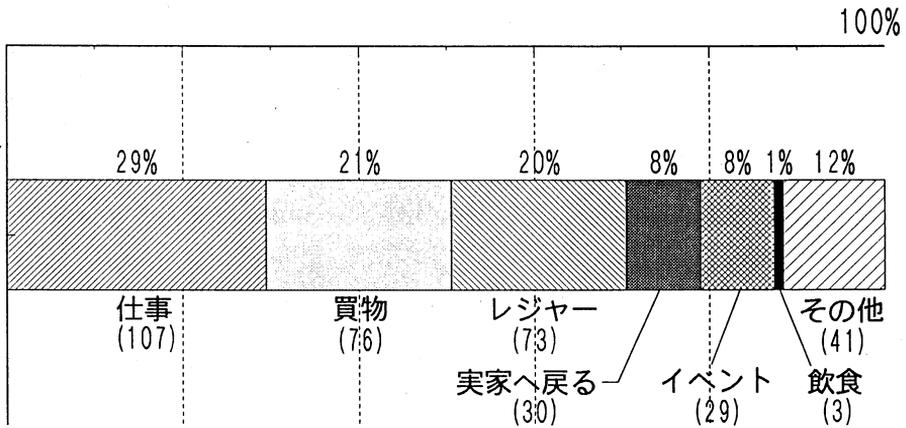
図6-1 1年間に東京へ行く回数

表6-1 学園地区と周辺地区居住者の東京年間平均訪問回数の違い

学園地区	19.54回/年
周辺地区	8.84回/年

- ・東京訪問回数が年間12回以下（月1回以下）という人が全体の過半数を占めません。
- ・この一方で、年間60回以上東京を訪問している人も数%ですが存在します。
- ・平均値でみると、周辺地区居住者よりも学園地区居住者の方が東京を訪問する回数がやや多いことがわかります。

6. 2 東京へ行く目的は多様である。

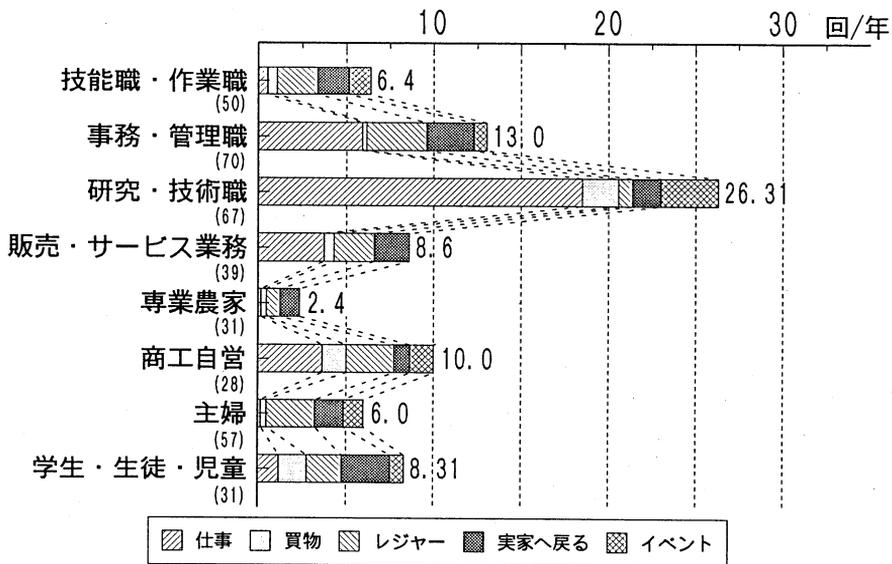


()内の数字は有効サンプル数

図6-2 東京へ行く目的

- 東京へ行く目的で最も比率が高いのは「仕事」であることがわかります。
- 「仕事」、「買物」、「レジャー」の3目的で全目的の7割程度の比重を占めています。
- これに次いで多いのが、「実家へ戻る」という目的です。

6. 3 研究・技術職、事務・管理職、販売・サービス業務は東京でも仕事。

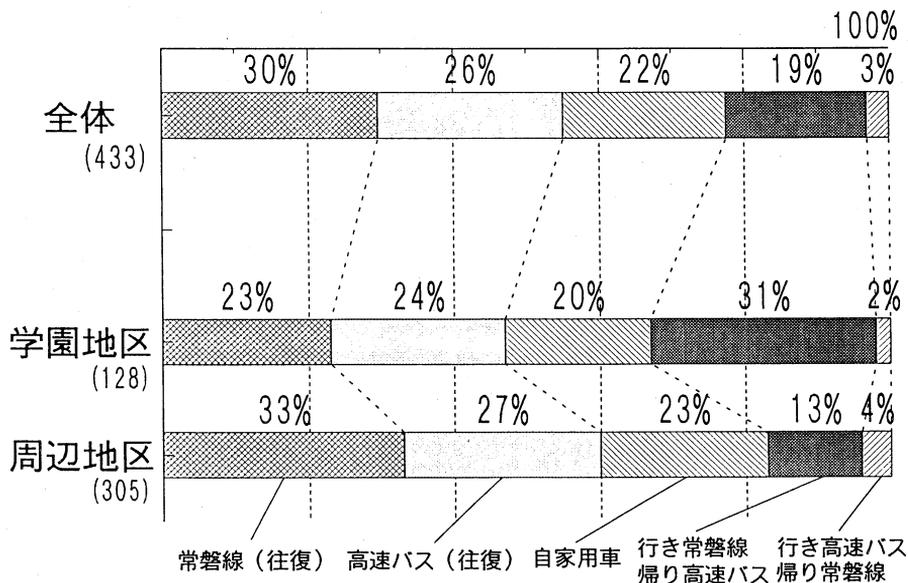


()内の数字は有効サンプル数

図6-3 職業別、目的別東京への年間平均訪問回数

- ・職業によって東京との結びつき方は大きく異なります。(その程度は周辺地域に対してよりもっと顕著になります。)
- ・研究・技術職は東京への訪問回数が特に多く、事務・管理職、商工自営がこれに次いでいるということが出来ます。このうち、研究・技術職は特に仕事での訪問の割合が高いことがわかります。
- ・専業農家や主婦は東京への訪問回数が他の職種に比べて非常に少なくなっています。

6. 4 学園地区の居住者に多い
「行き常磐線、帰り高速バス」。

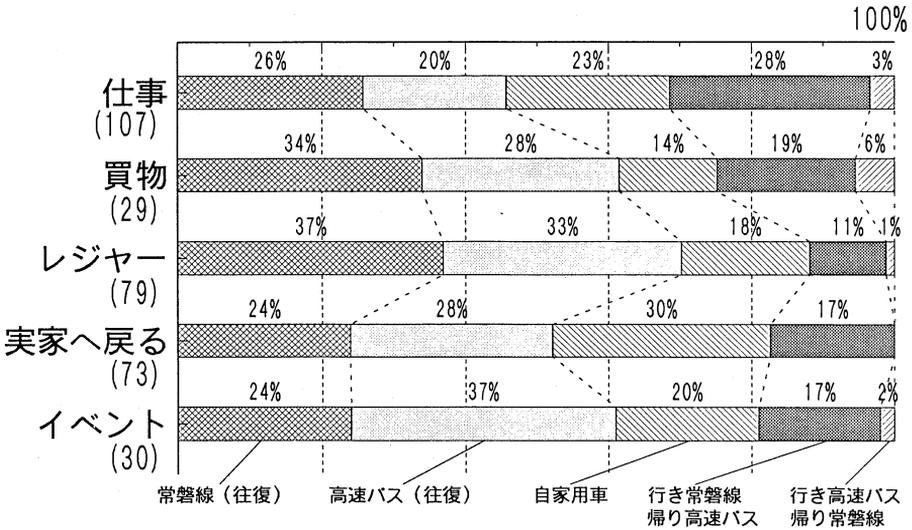


()内の数字は有効サンプル数

図6-4 東京へ往復する際に利用する交通手段 (複数回答)

- ・東京往復の交通機関選択は、1)常磐線による往復、2)高速バスによる往復、3)自家用車、4)行きは常磐線・帰りは高速バスという順によく選択されています。
- ・学園地区の居住者は周辺地区の居住者と比較して、「行き常磐線、帰り高速バス」を選択する割合が高くなっています。また、自家用車を利用する者の割合が周辺地区と比較して、やや低くなっています。

6. 5 仕事には「行き常磐線、帰り高速バス」、
買物・レジャーには「往復常磐線」、
実家に帰るには「自家用車」。

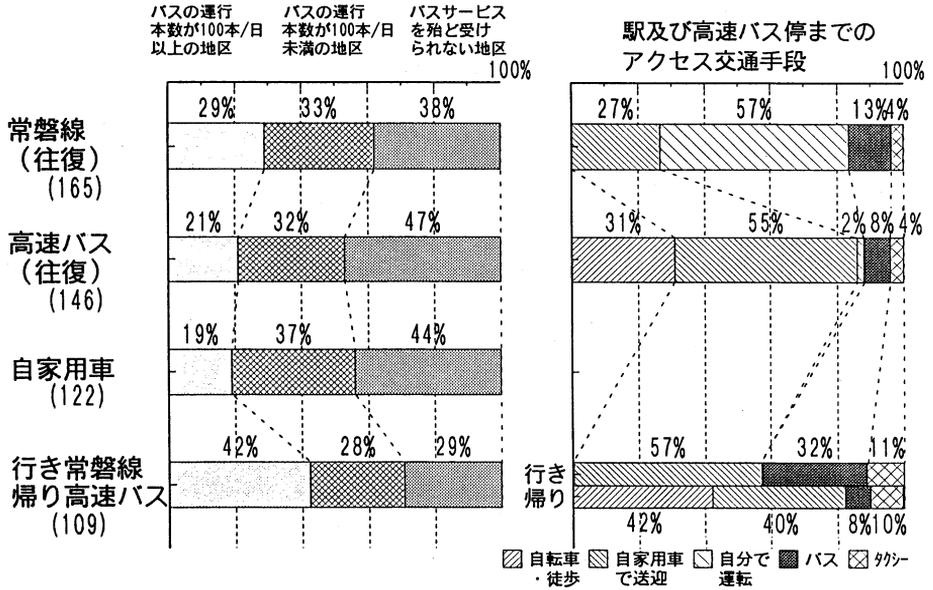


()内の数字は有効サンプル数

図6-5 東京への目的別利用交通手段構成比

- 目的ごとに微妙に利用交通手段構成比が異なっていることがわかります。
- 到着時間の正確さが要求される仕事には、行きは時間の正確な常磐線を利用し、帰りは高速バスを利用するケースが多くなっています。
- 買物・レジャーでは往復とも常磐線利用か、高速バス利用の割合が高いことがわかります。
- 実家に帰る場合は自家用車が選択される場合が最も多くなっています。

6. 6 東京へ車で往復する人は、市内バスの不便なところに住む人が多い。



()内の数字は有効サンプル数

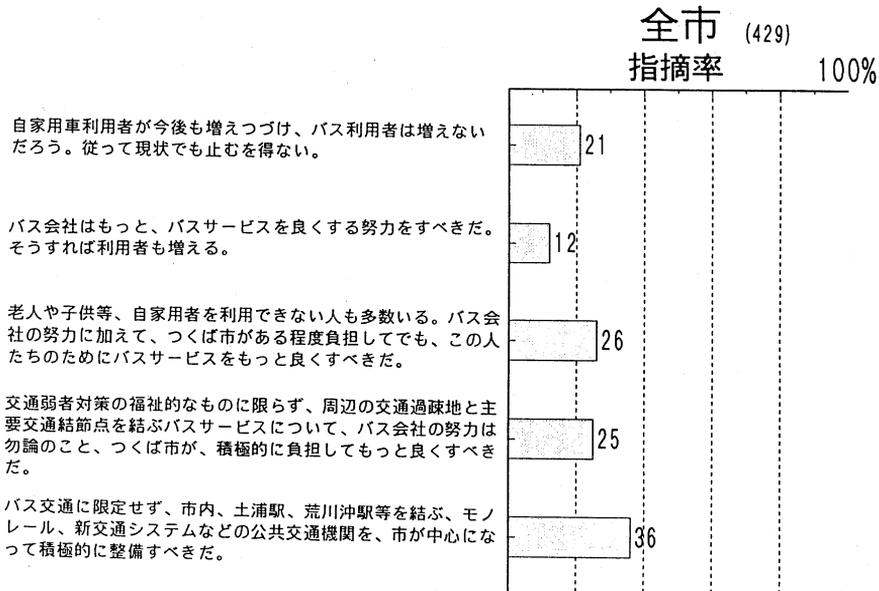
図6-6 [左] 各交通手段選択者の居住地におけるバスサービスの状況

図6-7 [右] 各交通手段選択者の駅・高速バス停へのアクセス交通手段

- ・「行き常磐線、帰り高速バス」を利用している人はバスの便が良い地域に住んでいる人が多い。また、常磐線の駅にはバスでアクセスし、帰りは徒歩で高速バス停から帰宅する人の割合が相対的に高いといえる。
- ・この逆に「往復とも自動車」を選択している人のうち、バスの便が良い地区に住んでいる人の割合は少ない。
- ・往復とも高速バスを利用する人は、高速バス停まで車で送迎してもらうか、徒歩や自転車によってアクセスする割合が高い。また、往復とも常磐線を利用する人のうち60%以上が、自分で自動車やバイクを運転して駅まで行っていることがわかる。

7. 交通整備に関する意識

7. 1 公共交通機関の積極的な整備を市に求める声が高い。



()内の数字は有効サンプル数

図7-1 バス交通の改善策に関する指摘率

$$\text{指摘率} = (\text{その改善策を指示した人数}) / (\text{この設問に関する回答者全数})$$

- ・バス会社だけに責任を求めるのではなく、市に対してもある程度の負担を求める意見が大勢を占めているということができる。
- ・設問においては財源問題には具体的に触れておらず、このことを結果の解釈において考慮する必要があります。

7. 2 バス交通の改善要求は学園地区の方が強い。

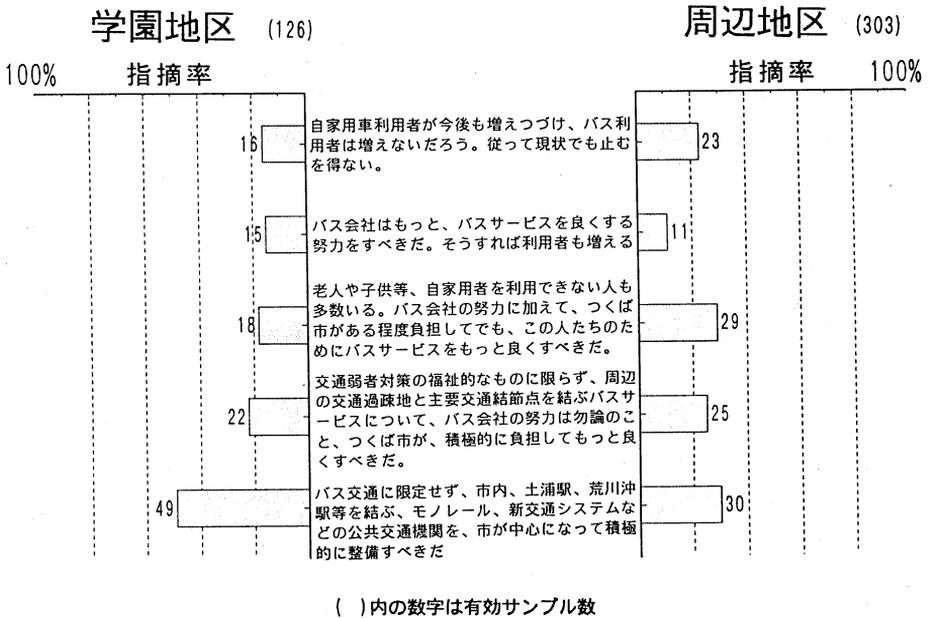


図7-2 地区別、バス交通の改善策に関する指摘率
(学園地区と周辺地区の比較)

$$\text{指摘率} = (\text{その改善策を指示した人数}) / (\text{この設問に関する回答者全数})$$

- 前に示した集計結果からも明らかのように、学園地区はここ10年以内に他地域から引っ越してきた人が多くなっています。これらの人の多くは職業的な構成から考えて以前はつくば市よりも公共交通のサービス水準の高い都市に住んでいたと予測されます。このような「比較」の視点を持つため、周辺地区居住者よりもバス交通の改善策に対する要望が大きくなっていると考えられます。

7. 3 バスの無い地域の住民は、
バス交通の改善をあきらめている。

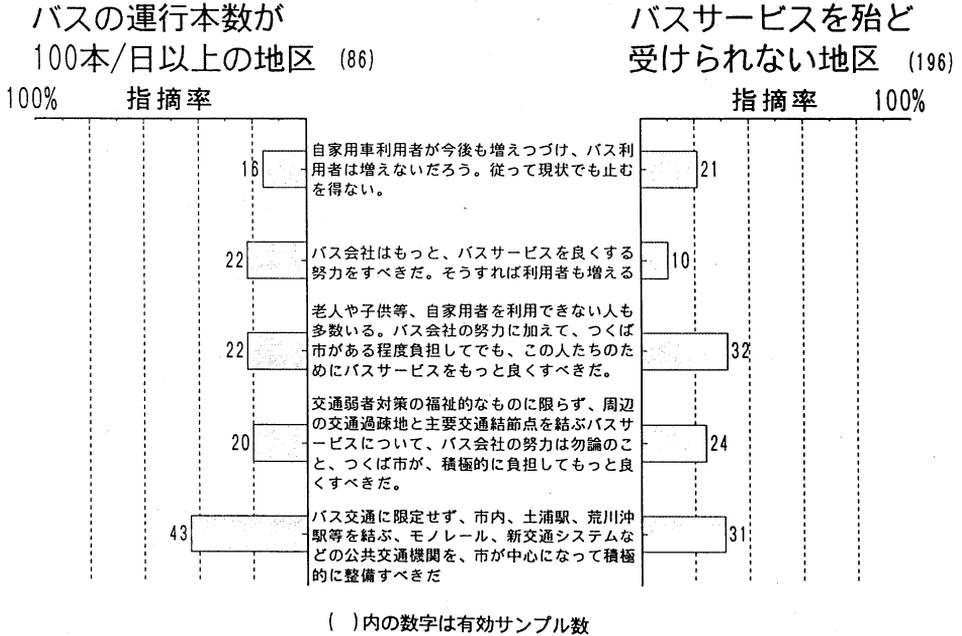
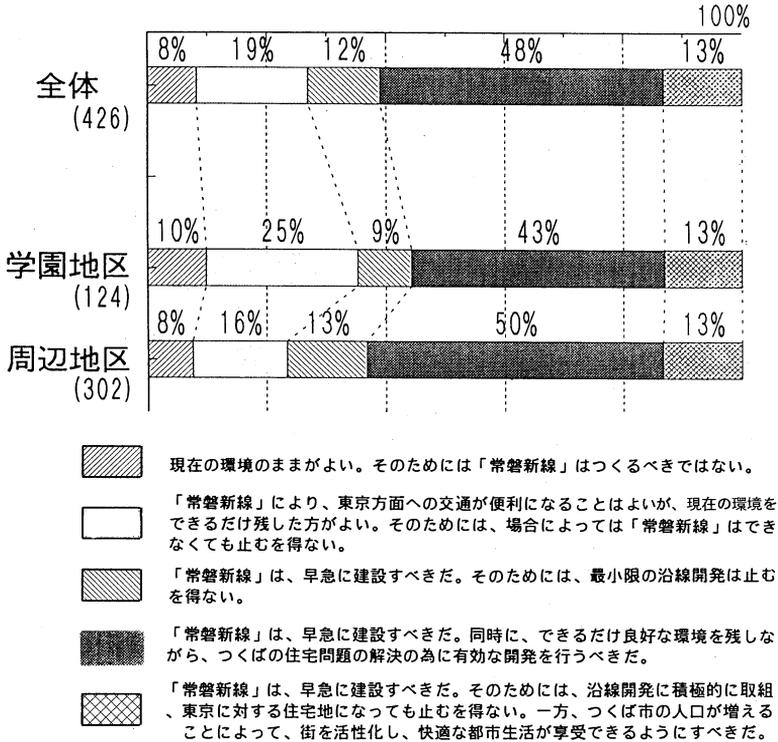


図7-3 バス交通の改善策に関する指摘率
(バスの利便性が高い地区とバスの無い地区の比較)

- ・常識的には、バスサービスの無い地域の住民がバス利便性の高い地域に住む住民よりもバス交通の改善に対して強い意見を持つと予想されます。しかし、本調査からは、図に示すようにこの予想とは全く逆の結果が得られています。
- ・バスの無い地域の住民の多くは、自分の住む地域においてバスサービスが成立しそうでない現状を認識しており、あきらめの心境から「現状でもやむをえない」と答える割合が高くなっているのではないかと考えられます。
- ・これに対しバスの利便性が高い地域の居住者は、バス利用がある程度定着している現状を認識しており、バスサービスを一層向上させるという方策が一つの可能性として考えられる(まだあきらめていない)ことから、積極的な意見が多くなっているのではないかと考えられます。

7. 4 周辺地区の住民の方が
常磐新線に対して比較的積極的である。

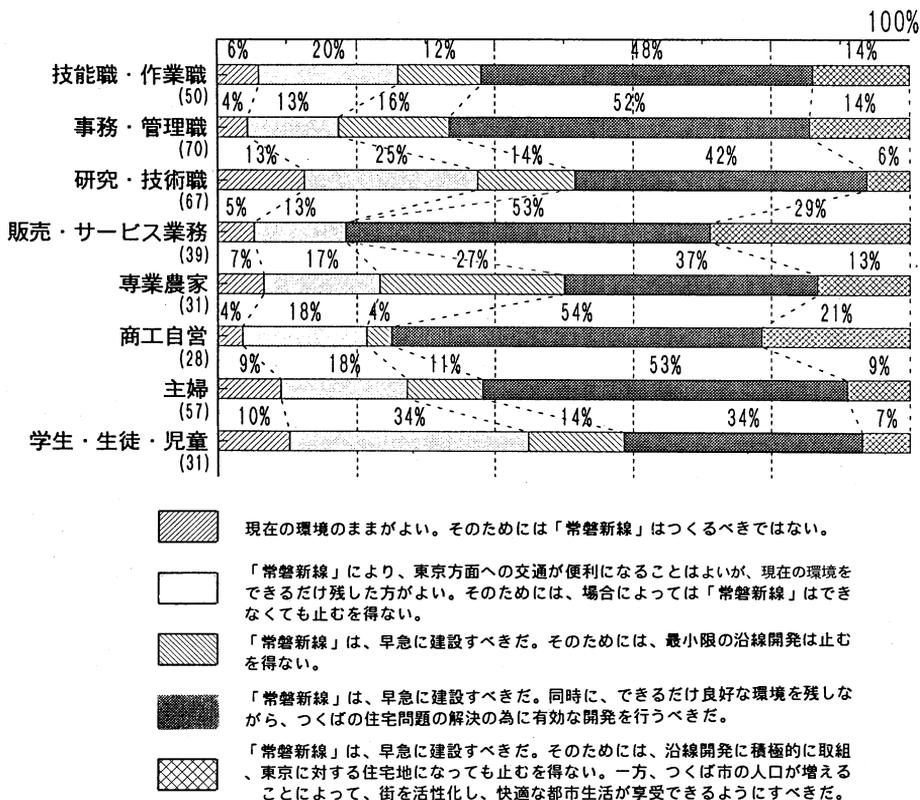


()内の数字は有効サンプル数

図7-4 常磐新線と沿線開発に関する考え方
(学園地区と周辺地区の比較)

- ・全体的には建設を推進し、有効な沿線開発を行うべきであるという意見が多くなっています。
- ・学園地区と周辺地区の住民の意見を比較すると、周辺地区の住民の方が、大差はないものの、相対的に常磐新線と沿線開発について肯定的な意見を持っていることがわかります。

7. 5 販売・サービス業務、商工自営は常磐新線歓迎。
研究・技術職、專業農家は慎重派。



()内の数字は有効サンプル数

図7-5 職業の違いによる常磐新線と沿線開発に関する考え方の違い

- ・常磐新線の建設及び沿線開発に対して相対的に積極的な意見を持っているのは、販売・サービス業務、商工自営であることがわかります。
- ・この逆に、研究・技術職は相対的に否定的な見解を持っている者の割合が高いといえます。
- ・また、專業農家は積極的な反対は少ないですが、沿線開発は最小限でとどめて欲しいと考えている人の割合が他の職業より多くなっています。

7. 6 「成田つくば間高速バス」を新しい交通機関として求める声が比率としては最も多い。

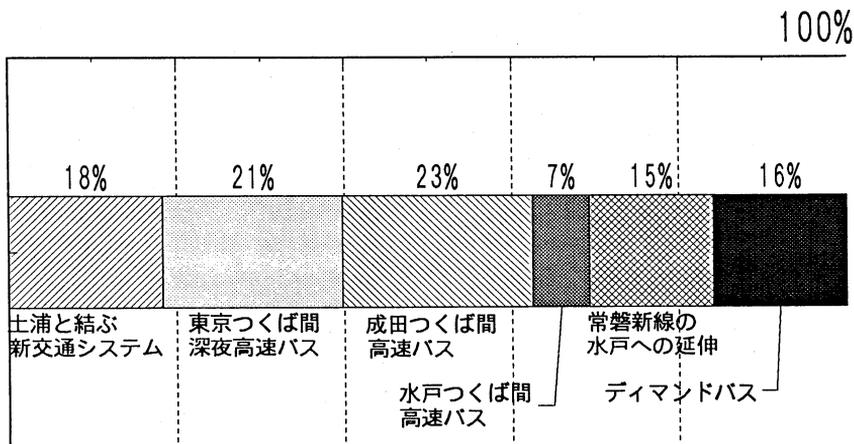
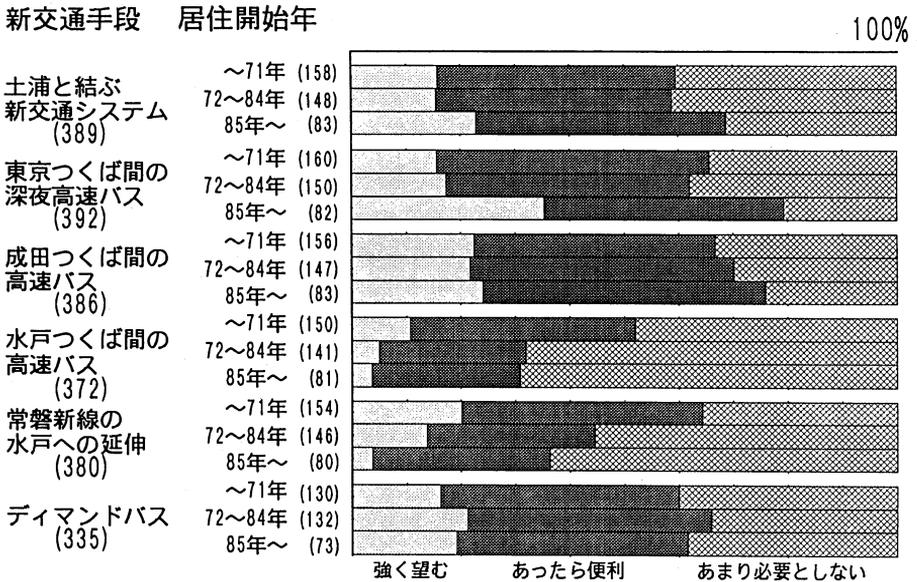


図7-6 「強く望む」新しい交通手段 (複数回答)

- ・「強く望む」声をもっとも高いのは、「成田空港・つくば間の高速バス」であり、これに次いで「東京・つくば間の深夜高速バス」に対する希望が高い。
- ・これに次いで「土浦との新交通システム」、「ダイヤモンドバス」、「常磐新線の水戸への延伸」が取り上げられている。これら上位5つの交通手段に対する要望の大きさにはそれほど大きな差がない。

7. 7 昔からの居住者は水戸を見る。
新規の居住者は東京・成田を見る。



()内の数字は有効サンプル数

図7-7 居住開始年別新しい交通機関の必要度

- ・1985年以降に転入した居住者は「東京・つくば間の深夜高速バス」、「成田空港・つくば間の高速バス」に対する希望が、それ以前から住んでいる居住者よりも高い。
- ・これに対し、20年以上つくばに住んでいる者は、20年以下の者と比較して、「水戸・つくば間の高速バス」、「常磐新線の水戸への延伸」に対する希望が高い。
- ・しかし、5. の周辺地域との結びつきの分析から、20年以上つくばに住んでいる者が特に水戸へ頻繁に訪れるという傾向は現れておらず、この結果は県都との結びつきを意識する心理的な要因が強いものと思われる。

自由意見

★この章は、アンケートの最後に、つくばの交通環境に対して、不満や意見、また解決策などを自由に記入してもらったものを、そのまま分野別に掲載させていただきました。

〔交通一般、都市交通のあり方〕

●5年ぶりにつくばに戻ってきたが、道路、街などは確実に進歩しているが、交通環境は相変わらずという印象が強い。交通が不便＝自家用車に頼るという図式を考え直す時期ではないだろうか。通勤に20分もかかるバス停まで、歩くしかないためバスを利用しようという気持ちちは完全に失せる。

(吾妻、34才、男)

●つくば市内の交通を東京の電環のようにしたら良いと考えています。モノレールでもバスでも良いです。便利になれば自家用車の必要もなくなり、又駐車場問題もなくなり混雑も少なくなり良いと思います。

(小田、60才、女)

●現状は基本的には車が不可欠。やはり交通弱者対策に交通網をはりめぐらせて欲しい。今のままでは老人が来た時に家の中にとじこもることになってしまう。

(北中島、44才、男)

●全方位的に、また均等に結ぶ交通体系を税制、住民合意の元に、進めればと思う。なぜ、つくばは単純にSE方向ばかりを見ているのか。軍隊のようで、大変不可思議で気持ちが悪い様だ。

(上ノ室、41才、男)

●居住地の関係から痛切に不満に思うことは市の中心部に行く公共交通、例えば循環バスの如きものを是非新しく発見して頂きたい。自家用車を利用できない者は市とは無縁の存在となる。格差是正を叫ばれるが一番は市民としての一体感が持てるよう中心部の文化やレジャーや娯楽を共有できるよう交通機関を急ぎ整備すべきである。当市のように広い地理的条件をもつ新都市内を有機的に活動させるのに最初に取り組む課題であると思う。

(大形、81才、男)

●路上駐車が多い。マナーが悪い。その他いろいろある。(暴走族、スピード違反等)車が多くなると当然に上がる問題。モノレール、地下鉄等考えるべきである。

(春日、40才、男)

●現状では、自家用車がないと生活出来ない。公共交通機関の充実が必要である。

(並木、46才、男)

●従来の交通手段、バス路線も、現在の道路事情(渋滞 and 未整備道路網の中では、十分な交通手段方法と言えない。都市対都市間において、地上を走らないで活用出来る交通手段を考える必要がある。(地下鉄やモノレール等)そうすれば地上の環境をこの現状のまま維持が出来ると思います。環境と文化の調和がつくばのイメージとする為にも。

(境田、39才、男)

●出勤時刻の道路の状況は恐ろしい感じがする。その時刻にだけ車が集中する現在の在り方に疑問。学園都市への通勤者が各地からバラバラに集まって来る以上、統一的交通システムを考案するのは無理と思う。都市交通の問題は基本的には都市の有り様が性格(ベットタウンか、生産都市か、工業都市か・・・etc.)都市圏の範囲などと深くかかわると思う。従って都市交通の問題は、都市の有り方と行政がどのように計画するのが大切と思う。常磐新線に疑問をもつのはつくば市が自立した都市として存在する基礎を掘りつずす以外の何物でもないからと考えるからである。東京を見れば分かるように都市交通の有り方は都市そのものの在り方、都市が指向する方向によって規制されると思う。

(柴崎、56才、男)

●現在のつくばにおいては、自家用者を利用する率が非常に高く、車なしでは生活できないのが現状だと思う。ならば、将来的な構想を立案すると同時に現在の車社会にどう対応するかを早急に考えるべきだと思う。将来的には生活の足としての交通

(通勤・通学だけでなく)手段の確立を望む。

(緑が丘、42才、男)

●現状でも朝、夕の交通渋滞が激しくなっている。過去の都市開発の二の舞いをふまないよう、早急に、公共機関の充実(交通、上下水道、ごみ処理等)をはかる必要があると考える。そのため、それぞれの検討機関を設置し、長期的展望(10年、20年、50年等)をもって行動した方が良いと考える。

(梅園、40才、男)

●学園都市設計時より交通に対する思想がなかった様に思われます。車で成り立つ都市なのか、自転車で成り立つのか、公共輸送を中心とするのか。車で成り立つには駐車場の少なすぎ、自転車で成り立つには歩道の段差や駐車場の問題及び距離が長すぎるなど。公共輸送は全くのは場当たりという感じ。まずは自転車による都市をめざし、徹底してペディストリアンを作るべきでしょう。

(竹園、35才、男)

●とにかく自家用車が多くて困る。「クルマ」に依存するワンパターンの思考傾向にはついていけない。日常生活は、自転車と徒歩で十分であると思うのだが・・・

(松代、47才、男)

●つくば市の中心部に行くにも自家用車以外に交通手段がないから、交通機関をもっとふやしてほしい。

(寺具、36才、男)

●交通(共通の)の便の悪さは、以前住んでいた群馬県を大きく上回る。車がないと身動きが取れないというのは、フツウの状態ではない。→民営ではない公共交通が不可欠でしょう。

交通マナーの悪さは怖るべきものがある。

中心部ではない周辺部(松代地区)は、歩道が荒れ果てているぞ!!

(松代、34才、男)

●つくば市内間の交通は、完全に車依存となっている。特に我々、民間企業の周辺の団地への通勤手段は自家用車か、会社運営のバスしか存在しない。周辺の町村との交通手段を補強することで、かなり改善できるのではないか。また、東京依存の社会は変わっておらず、上京の足が相変わらず不便である。高速バスは時間の予測が不能で、常磐線への定期便接続を改善できないだろうか。（周辺の住民にとってはバスセンターまでの便が、また問題である。）

（吾妻、36才、男）

●学園都市は（環境を考えない）古いコンセプトで設計された。この中に新しいコンセプトを埋め込むよう、工夫されたい。

（竹園、62才、男）

●ターミナルより荒川沖までの交通網を完備してほしい。

（妻木、46才、男）

●車社会になっているつくば市では交通網は不便なため、子供老人等が常に不便を感じている。交通網が整備しないかぎり、車社会（自家用車）から脱皮することが出来ない。

（山中、55才、男）

●つくば市は交通が大変不便である。車がなければ、どこにも行けない。バスでもモノレールでも良いが市内を10～15分間隔で循環する交通機関がほしい。又最寄りの駅（土浦・荒川沖・牛久）へも15分間隔で行けるようにしてほしい。

（二の宮、40才、男）

●つくば市内から直接鉄道が利用できないのは不便。常磐線からつくばを経て、関鉄常総線乃至は東北本線へ連絡する交通機関かバスか自動車というのは不便です。

廃止された国鉄筑波線がつくば市の中央部を經由したものであれば残ったのではないかと思います。

（安食、62才、男）

●つくば市内は公共交通機関を使って行けるシステムが必要と思う。

つくば市はダイエー近くに会議場、市役所等つくる計画だが、現在の交通混雑があるのに会議場など建てたら、交通マヒはみえている。一層の交通環境の悪化になる。もっと郊外にゆったり建てるべきだ。

松代は陸の孤島同然。何とかしてえー。

(松代、44才、男)

●つくば市内は非常に広い為、桜地区ばかり交通開発を行っても(桜-東京や桜-土浦など)得をするのは公務員宿舎の人達ちばかりで、もともと市内に住む人にはなんのメリットもない。もっと市内を移動するのに便利なシステムがあるといいと思う。現状では、市役所や警察署へも車がないと不可である。また図書館へ行くのもバスさえ通ってない為、まるで図書館が公務員や筑波大生の為だけの施設にさえ感じる。

(緑ヶ丘、21才、女)

●成田空港へ行くのはたいへん不便です。

(春日、35才、男)

●交通機関等の問題はまずつくば市と土浦市の合併に有ると考えます。合併を強く希望します。

(下広岡、48才、女)

●筑波鉄道廃線により非常に不便を感じます。鉄道にかわる交通機関がほしい。

(小田、77才、男)

●とにかく公共の交通手段が少なすぎる。(バスなど)

常磐新線ができては東京までの交通手段でつくば市内の根本的な交通手段の解決策となっていない。本気で交通問題を考えるなら、バスなどもっと身近な交通手段をまず第一に優先させるべきだ。バスの便数の増発等は常識であると思いますが。

(松代、29才、男)

●バス路線を充実させればバスを使うか（市内交通）といえ、そうとは限らない。バスを市内交通の中心に据えようとすれば、徹底した市中心部への自家用車の乗り入れ制限をしなくてはならないだろう。また、安直な常磐線へのアクセスも常磐線の集密化を助長するだけである。東京と切り離れた自立した都市になることを望む。（市内循環交通の充実化）

（天久保、25才、男）

●大都市をめざすのであれば、土地の値が上がらないうちに、交通機関の用地を確保しておくべきだ。

（筑波、27才、男）

●吾妻・竹園・並木地区と松代地区の交通利便性の格差が大きすぎる。そのために公務員宿舎の利用率に差ができてきている。この差は今後さらに大きくなるものと思われるので、松代地区への重点強化が必要。

（吾妻、42才、男）

●バスには、便数が少ない。高い。路線が不便等のため、利用者との間で悪循環が続いている。これを解決するためには公共の機関として、地方公共団体及び国などの政策が必要であり、通勤・通学に関してはできるだけマイカーなどの使用をへらすことで、交通事故も減るのではないのでしょうか。

（篠崎、38才、男）

●結局、車社会である現状は、よほどのことがない限り変わらないだろう。学園都市だけに限っていえば、永住者ができるような住宅環境でもつくらない限り、何事も根本解決につながらないのでは。

（天久保、24才、男）

●交通システムがなっていない。自家用車にすべてたよっている状態で、パーキングエリアも少なく、高速バスも上りはあてにならないなど、考えなければならない点が多すぎる。

（梅園、37才、男）

●駐車場が一台分しかない。(以前、つくば北署に青空駐車で¥45,000の罰金を取られた。)

新交通システム等、もっともっと便利になれば、二台も車を持つ必要がなくなり、車の維持費も一台分で済む。それを考えれば、バス代、モノレール代等は高いと思わない。

(花畑、26才、男)

●もう少し交通網を良くしてほしい。

(大、45才、男)

●センタービルから駅まで、かんたんに行ける交通手段がほしい。

(荊間、18才、男)

●現状にそった対策を取ってほしい。

(緑ヶ丘、40才、女)

●現状について、仕方無いと思っています。

(上郷、53才、女)

●つくば市最初から自動車社会になっているから、自動車に乗れない子供や老人の(福祉の事)事を考えてほしい。

●遠い高校に行くようになった時の、交通手段が不便なので、不安です。

(竹園、14才、女)

●もっと交通機関をふやしてほしい。

(松栄、46才、女)

●つくばの車の増え方は、爆発的、公共的な力で早く解決しなければ生活がおびやかされる。道路を整備すれば解決出来る様な事ではない。

(上ノ室、40才、女)

●妻木の場合、とにかくバスの便が悪い。その為に車がなければ生活出来ないの、やむなく車に頼っているというのが現状です。

いたずらに都会化にすべきではない。

(妻木、50才、女)

●都市開発では、道路整備を先ず行うべきだと考える。学園都市内の、東西南北通りは、実に良いと思う。宅地開発する前にしっかりとした道路を通す必要があるのではないだろうか。

最近、宅地周辺での違法駐車が多く、それによる幼児あるいは対車の事故を多く見られる。もっと、住人の意見を聞き入れるべきではないだろうか。解決策を住人と検討する必要があると思われる。以上。

(二の宮、32才、男)

〔バス一般〕

- 市内路線バスを早急に作り、つくば市全体の活性化を計り、住み良いつくばを作る事。
自家用車だけの交通手段では、ますます混乱するばかりで。
(大穂、58才、男)
- バス料金の高さに呆れ、自家用車の利用が多いが、もっと高齢になった時はバスを利用しなければと思い、交通弱者に対する気配りを進めて貰いたい。
(西郷、61才、男)
- つくば市・荒川沖間のバスは時間がかかりすぎる。バストップをもっと集約すべきではないか？
(吾妻、男)
- 現状では、きわめて悪いといわざるを得ない。特に東京や成田、大宮、水戸などへの交通手段が貧弱なばかりでなく、取手や古河へもマイカー以外では行きにくい。さらには、土浦、牛久、下妻、石岡へもバスの便がまったく不便で、つくば市、バス会社ともあまり考えていないようだ。買い物も大宮や水戸が多いし、あまり期待していない。
(篠崎、29才、男)
- つくば市内バス交通網を早急に整備し、運転間隔をできるだけ密度濃くする必要がある。料金等も利用負担が大きくならないように市営バスを基本とする。(バスは、新交通システムでも可)
(二の宮、42才、男)
- TAXY、バスの運賃がとにかく高い。人数で乗ると食事(外食)より高くなる。本数も少ない。暗いイメージがある。後払いなのでいつまでもお金を払っている人が多いので、目的地に着くまで時間がかかる。(スピードも多少セーブしすぎ)料金は前払いにして(一定料金、もしくは2段階ぐらいにすれ

ば) 現在自動車を利用している人も、時々乗る人達もいると思います。

(北条、39才、男)

●下大島より学園つくばへ行くのに土浦を経由しなければならぬので一番困っています。

よって下大島を通して学園へ行くバスが開通する事を望みます。

(下大島、71才、男)

●言わせてもらえば、車がスピードを出せば音はうるさいし、排気ガスは出るし、乗っている人だけがいいのだから、歩行人は迷惑するばかり。夢みたいな話と笑われるが、バス便をたくさん走らせれば、通勤にも車を置いて通う人もいないのでしょうか。バス優先の条例を作っては。

(小田、43才、女)

●西武デパート付近のバスターミナルは東京と高速バスで結ばれており、約15分間隔で運転されているが、つくばへ到着後、バスの便が少ない。市内を循環する路線を方面別に数ルート欲しい。

(小田、38才、男)

●私は車の運転は出来ません。

常磐新線がセンタービル止まりになると自家用車が学園に集中するので、その回りがラッシュになると考えられる。水海道、牛久、土浦、荒川沖どこでも常磐新線を利用出来る方が利用者が一ヶ所に集中することなく、広い周辺地域の人々にも便利ではないでしょうか。又、バスを利用する人もふえるとおもいます。

(谷田部、53才、女)

●もっとバスが走っていれば良いと思う。バスルートを複雑にすれば良いと思う。

(春日、22才、女)

●交通手段はほとんどマイカー利用であるので交通環境に対しては、不満や不便は感じられない。但し一般的にみて、バスの交通網が全体的に他の都市に比較して少ないと思う。

(小野川、50才、男)

●私の部落はバスも電車も通らず全く自家用車一本です。万が一運転する者が病気にでもなったら大変です。地区ごとでも循環バスがあれば良いと思う。

(作谷、56才、女)

●現在、どこへ行くのも自家用者を利用している。自家用車にかわるぐらい便利な交通網ができれば、利用するかも知れないが、そんなものは考えられない。バスを小型化して、本数を増やしていくのはどうだろうか。常磐新線ができれば路線を変更されることになると思うので、それを気に考えて欲しい。又、常磐新線をつくば山の旧つくば駅まで引いてはどうだろうかと思う。

(佐、37才、男)

●自家用者が多いのでバス路線の増発は無理でしょう。

(南中妻、70才、男)

●公共の交通機関が無い。市営バスを安い運賃で市内の隅々まで運行してもらいたい。

(花畑、43才、男)

●つくば市内の駐車場の完備。東光台方面に関してですけれど朝は一番が9時頃の時間では通学生が利用できないと思います。7時頃の時間があってもいいと思います。つくばセンターの方面から発車するバスは5時頃では早いと思います。買い物帰りの為に7時~8時頃のがあっても良いと思います。

(東光台、47才、男)

●公共施設及び市役所へ行く交通網(バス等)の充実

(大形、39才、男)

●車を運転しませんので、バスを利用するしか手段がありません。市内のバスがもっと便利になってくれればよいと強く望みます。活動が制限されてストレスがたまります。

(並木、47才、女)

●バス路線の充実を望みます。市庁舎へのバス路線がなく(桜支所)非常に不便です。

(大角豆、29才、女)

●二の宮付近ではバスの交通頻度が少なく土浦、荒川沖どちらでも大変不便で自家用車以外ではタクシーを利用することに鳴ってしまう。高速バス(東京への)も西大通りを通るのが欲しいし、現在のセンタービル・荒川沖間のバスの回数を増やし(時間帯によっては1時間に1本もない時がある)で欲しい。

●バスの運行頻度が少ない。関鉄バス、関鉄タクシーとも乗客に対する従業員の態度が極めて悪い。また、路線バスが駐車場の定まった時刻より早く出発する。遅れるのは、交通事情で理解できるが、早く出発するのは、許せない。強い行政指導を望む。

(高野台、52才、男)

●バスの本数が少ない。又、最終バスの時間が早すぎる。

(竹園、43才、男)

●東京にあるハトバスのような名所を巡るバスがあっても良いのではないか。つくば市全域を回るバスが1日何本あると交通弱者の人達のためになると思う。

(下広岡、49才、女)

●つくばと東京、つくばと水戸等それ程不便とは思わない。できることなら各支所間の市営バス等の巡回が必要と思う。尚、日曜日祭日等の市内買い物の場合の駐車場の混雑、不足、料金の高さの改善を求めます。

(栗原、68才、男)

●朝夕は結構回数がありますが、日中になると回数が少なくせめて1時間に1本位の割合で出来る様に出来れば、もう少し利用する人がふえると思います。

(大曾根、57才、男)

●バスの運賃が高すぎる。

(春日、21才、男)

●私のように、車を所有していない人間にとっては、非常に不便である。また、運賃が高い。バスに助成金を出すなどして交通弱者のことを考えてほしい。

(吾妻、43才、男)

●一家に複数台の車を持ちたいが、車庫がない。

通勤の帰宅時に、酒を飲みたいが、バスの便が悪い。(本数のこと)

(並木、54才、男)

●路線バスの充実

特に高校通学の為の路線の充実(各校への各方面からのバス路線)バス停を増やす。台数を増やし、待ち時間の短縮。

(緑ヶ丘、39才、男)

●バス路線が少ない。

主要な所(市役所、銀行、商店、病院など)への交通が自家用車に頼っているのはおかしい。公共交通手段を早急につくるべき。

地権者の意見ばかりきいていずに、多くのつくば市民のために早く、常磐新線をつくるべき。常磐新線ができればその駅に直結した、新しいバス路線が多く望めばと思う。

(春日、38才、男)

●老人、子供の為の福祉バス運行。つくば市全体を結ぶ福祉バス運行。

(平、53才、男)

●荒川沖までのバスが時間がかかりすぎる。運賃が驚く程高い。竹園・並木にわざわざ入り込む必要は全くない。

市内の新交通システムが絶対必要、車がなく共主要な所には行けるようにすべき。常磐新線ができれば、ただの東京のベットタウンとなってしまう学園都市ではなくなる。そうなれば出て行きたい。

(千現、44才、男)

●通学時間帯のバスの便が悪く、又どの時間帯でもおくれてくることが多いので何とかして欲しい。

(並木、42才、女)

●中心地に車で通勤しています。普段はそれがあたり前でさほど不便だとも意識していませんでした。子供の頃から住んでいて以前寄りは随分便利になったと考えています。しかし便利な所から来た人には不便な所かなとも思います。私自身あちあち出歩くようになり不便に思う事もたびたびあります。車の無い生活は考えられません。私から家族に移すととても不便です。親にしろ子供にしろ運転する人にたよらなければならないからです。まして通学となると朝夕毎日ですからあらためて交通問題を考えてしまいます。

各支所を起点に朝夕何本かバスを出してくれると大変助かります。親達の時間的負担も軽くなります。自転車があるのでは？の言葉もあると思いますが、体力的に又環境（一人で通学するには寂し過ぎる場所が沢山ある又距離がありすぎる等）で親は心配です。バスの運行が出来る殊に期待をしています。

(吉沼、45才、女)

●バスを利用するにも本数が少なく、電車との接続が悪いなど不便である。自家用車に慣れてしまうと、バスはさらに時間待ちなど不便を感じる。つくばの交通渋滞を考えると、バスや電車は賛成だが、自分のことを考えると、自家用車をつい利用してしまう。また、不法駐車が多いのも腹が立つ。つくばは歩いてみる町であることをもっとアピールしたらどうか。（駅じお

りて歩いてすべての用が足せるといういみ)

(花畑、30才、女)

●松代に居住しているが、通勤にしろ市内または市外に買い物等の外出時にバスを利用したくとも、不便で料金え高いので、家族が出かけるときも自家用車で送迎をする。するとバス会社は客がしないので本数を減らすので、ますます不便になり利用しなくなる。この図式を解消しなければ解決しないが、とても無理のような気がする。

(松代、47才、男)

●土浦駅、荒川沖駅行きの直行バスがあったら便利だと思う。

(天王台、25才、女)

●自家用車がないと不便である。バスを小型車にし、便数を増やすとかしないと、これからは伸びない。

(上河原崎、60才、男)

●北部工業団地－センター－土浦or荒川沖の間のバスを増やしてほしい。

(竹園、40才、男)

●東京行きの高速バスに連絡する路線バスが少なすぎる。

(春日、29才、男)

●市営による市内バスの運行によって、市民の足となってほしい。

(長高野、62才、男)

●料金が高く本数が少ない。

(緑ヶ丘、45才、女)

●つくばは陸の孤島であり、自動車がなければ生活できない。自家用車が極論すると、一人に一台必要。その解決策として、旧村部を環状に結ぶ環状線と、つくばセンターを中心として、

東西、南北に貫く、横断、縦貫線を設置。新交通システム等。
(松栄、52才、男)

●東光台方面にバス路線が出来たが、通勤時間帯には出発する便がないので通勤に使えない。JR駅(土浦・荒川沖・牛久)に行くべんが少ない。つくばセンターへ行く便が悪い。(本数が少ない)近郊都市(土浦・牛久etc.)への便が悪い。
(二の宮、38才、男)

●市役所・保健所など役場に行くのにもバスがなく、自家用車がなければ利用できない状況です。乳幼児検診や母親学級等、免許、車がなければ思うように参加できないのに、当然のように、そういう人に何の配慮もなく開催されていることに、市の無責任さを感じずにはられません。現状で市の催し物がある際は、市が送迎バスを出すべきだと思います。
バスを利用したいのはやまやまなのに、便が少なすぎてほとんど利用できない状況です。問8であったように、バス会社だけの力では、もはや改善がむずかしいので、早急につくば市が中心になって、バスの便の種類と頻度の充実、料金をおさえる等を行ってほしいと思います。
(松代、31才、男)

●日曜になるとバスが全く休んでしまう所がある。本当に不便です。従って、千葉から東京方面へ行くのが多くなる。
(谷田部、68才、男)

●私は車を持っているますが、つくば市は車のない方にとっては大変不便な場所ではないかと思います。他地区から移り住んでこられる方たちのためにも、バスの便がもう少しよくなるものかと思います。
(酒丸、32才、女)

●各支所へ老人、子供でも気軽に行って用事が出来るようバスが欲しい。
(北条、28才、女)

●バスの交通体系が不十分である。自家用車がないと行動できない。公営バス等の交通網を整備する。

(上横場、41才、男)

●市役所・学園中心部バス運行、増設を望む。

(谷田部、75才、男)

●大型、中型バスで採算が合わないような地域は、小型のバスの運行も考えて見る。

(島名、42才、女)

●JR・関鉄・茨関のバス路線をもっと有機的に再配を考慮すべきでしょう。つくばセンターを中心とした循環バス(15分おき)などがあると便利。

バスの料金を下げる。

高速バスを竹園-筑波大中央-つくばセンターとする。

(栗原、49才、男)

●バス停だけでなく、手を上げて乗れる様にして欲しい。

(大角豆、35才、女)

●バスの設置がゆき届いていない。もっとバス停の開発をすべきだ。

(春日、24才、男)

●バス本数をふやしてほしい。学園行きのバスがもっとあればよい。

(吉沼、38才、女)

●バスの便が悪い。(一時間に一本しか走っていない)

(吉沼、45才、女)

●学園から吉沼までバスを出して欲しい。

(吉沼、43才、女)

- バス等の公共交通機関をもっと整備してほしい。
(上横場、41才、男)

- 道路は良いが、バスをもっと中心部まで増やして欲しい。
(島名、32才、女)

- もし少し過疎地から中央まで、バス交通を増やして欲しい。
(水守、19才、男)

- 通勤・通学の時間帯以外のバスをふやしてほしい。バスが吉沼地区までこないで、途中でとまるバスがある。吉沼地区まで行くバスをもっとふやしてほしい。(学校が早く終わっても、駅でたくさん待っているしかない。)
(吉沼、42才、女)

- 都バスの様に一定区間は同一料金にすべきだ。そうすれば乗客も増えるはず。料金が高すぎるので、例えば筑波大学の父兄は、絶対にバスには乗らない。
(柴崎、50才、男)

- もう少し、バスの本数を多くすべきだ。今の時代、お金より時間なのだから。谷田部の場合、あまりにもバスは不便です。
(谷田部、45才、女)

- バスの本数が少なすぎる。
(山口、60才、女)

- 土浦へ通学している学生に同情します。いつもあふれていて何とかならないかと思います。
(下平岡、17才、男)

- バスの回数を多くしてもらいたい。
(松代、40才、女)

- バス停をもっと増やして欲しい。
(上郷、70才、男)

- メイン通りだけでなく、小型のバスで結構ですから、もっとたくさん出して欲しい。
(並木、45才、女)

- バスの本数を増やしてほしい。深夜バスの運行をしてほしい。
(吾妻、27才、男)

- バス通学の料金が高い。市で負担し、通学者の料金を割引してもらいたい。
(玉取、43才、女)

- 朝夕の時間帯のバスはあるが、午前10時を過ぎると少なくなる。昼間の回数を増やしてほしい。
(二の宮、49才、女)

- とにかく不便です。車を利用出来ない人だけではなく、バスの便さえあれば、車を使いたくないという人もたくさんいます。
(小野崎、48才、男)

- 不便な上にサービスが悪い。もう少し、利用者の立場になってほしい。
(筑波、50才、女)

- とにかくマイカーを中心としている。バスに乗るのはいいが行く場所が限られている。桜支所がバスの路線からはずれているのは、一番困る。
(並木、38才、女)

- バスの本数が少ない。
(中内、37才、女)

- つくばの真ん中(学園都市)は発達しているが、はずれは発

達していない。バスの本数が少なかったりして、大変困る。もっと考えてほしいです。

(中菅間、36才、女)

●つくば線がなくなって、大変不便です。学園行きのバスをもっとふやしてほしい。

(北条、29才、女)

●つくば市内バスの運転手さんのサービスが悪い。手をあげて待っていても見過ごして通過してしまう。こういう事のないようバス会社の管理をよく考えて下さい。

(谷田部、64才、男)

〔循環バス〕

●市内循環バスがあったら良い。

小型バスでもよいから。

料金は小刻みにしない。

赤字になるのは分かっているのだから市の補助が不可欠。

今のままでは自動車の増加で渋滞がひどくなる。

特に中心部が。

(荏間、39才、男)

●前記通り市内循環バスについて、県内の事例案を調査検討して順次に進めるよう望んでいる。

(上郷、70才、男)

●吉沼地区の住民として個人的な意見ですが、つくば市中心部特に高齢者など病院など私用で行く場合のバスの面で困っています。最近は各病院のバスが巡回してくれますが路線バスがあれば特に便利だと感じます。

(吉沼、47才、男)

●循環バスが欲しい。中央通りの立体街路建設は要らない。

(吾妻、44才、男)

●市内循環バスをある程度赤字覚悟でスタートさせ、何が何でも、自家用車がなければ市内中心部へ行けない、現状を打開してゆくべきである。

(吉沼、42才、男)

●市内循環バスが15分間隔以内で運行すれば、バス利用者が徐々に増加するのでは。

バスセンターの自転車置き場を早急に整備して、面積をふやす。各バス停にも自転車置き場をつくる。

(吾妻、50才、男)

●市内循環バスの運行。

無料駐車場の設置（各地域毎に）

（北条、56才、男）

●一度、車を持って、その便利さを経験したものは、なかなか手ばなすことはできないだろう。しかし、子供、年寄り等のことを考えると、つくば市内の循環バスは、早急に必要とする。常磐新線の駅は、広い無料駐車場ができる場所にすべきである。

（並木、52才、男）

●私は、目が不自由な為、マッサージ業でいろいろな方達が、おいでになり、話を聞いておりますが、殆どの方が、交通の不便を語り、つくば市の中にどうしても循環バスを、市が無料で運行して下さることを願っているようです。私もその考えをもっております。

（大曾根、60才、男）

●東大通り－西大通り巡回バスを走らせる。

バス停付近の道路を拡列して、交通の流れを阻止しないようにする。

東大通り等幹線道路沿いに、出店規制をする。店は脇道のある部分にし、駐車場併設を義務づける。でなければ、道路沿いに駐車可能なように路肩を設けるべき。

とにかく、車に頼らないでも可能な交通体系を必要とする。

（梅園、47才、男）

●バス会社の経営が苦しいのはわかる。（朝夕は混雑するが日中は殆ど空車の状況である。）これらの原因はどこにあるか？小生は時々東京へ行くが、行くにはどうしても時間がかかってしまう。帰りはスムーズなのに、これらの問題解決はないだろうか？

恐らく調査結果にも出ると思われるが、貴センター等が中心に

なり市役所・交通当局等に働き掛けると共に、一般人の共通理解を得て、一つ一つ解決するよう期待すると共に、及ばずながら心から協力いたします。

(小野崎、66才、男)

●町内巡回バスがあればいい。そうすれば、車利用者が少なくなり、環境が良くなるのではないか。

(二の宮、35才、女)

〔高速バス〕

●高速バス（東京行き）が並木大橋では8時～9時は2、3台待たないと乗れない。

バス停がまっくらで用心が悪い。電気をつけてほしい。橋の下に電話をつけてほしい。

（並木、80才、女）

●つくば～東京、高速バスが現在は2時間に1本です。1時間に1本にお願いしたい。

（上横場、65才、男）

●つくばから名古屋や関西方面への長距離バスがあってもいいのではないか。つくばには関西からの人がたくさんいるので、東京まで出ていちいち新幹線などに乗りかえるよりは、かなり便利なはず、ある程度採算もとれると考える。

（梅園、31才、男）

●東京駅発の7:00～8:00AM時間帯のバスを増発してほしい。市内バスについては、区間別の共通チケットをあちこちで発売するとよいのではないか。（特にJRのイオカードのまねをするとか）料金もなるべくブロック別に共通かしてほしい。つくば～荒川沖ノストップというバスもあってよいのではないか。この区間で時間がかかりすぎる。（その結果東京へは高速バスにのみ依存する傾向が強まる）

（竹園、32才、男）

●高速バスの上りが、渋滞の為時間が読めない為、乗っていても不安です。常磐新線に期待します。

（東新井、51才、男）

●「東京～つくば間」の高速バスを、もっと増やしていただけたら良いと常々思っています。朝、利用したいと思っておりますが、現に、満員であって、ゆとりが全く感じられません。電

車はゆとりすらありませんが、せそてバスは朝、ゆっくりとゆとりを持ったスペースがほしいと思いますし、時間的余裕もほしいと思いますが、いかがでしょうか？

(竹園、32才、女)

●日曜、祭日も今の(筑波駅～東京駅)バスを上野も止めてくれたら、すごくいいと思う。

(中菅間、27才、女)

●高速バスは非常に便利な交通機関であると思う。ただ上り東京行きには今少し早く着く用に研究されたら、常磐新線は建設する必要はないのではないかと思う。

(竹園、57才、男)

●なるべく夜おそくの高速バスを走らせてほしい。

(上郡、63才、女)

●主人がいつも高速バスを利用しているが、運転手の対応が大変悪い。(関鉄バス)終点で乗客の点検をしなかった為、車庫へ連れていかれそうになった。(寝ていた為)気をつけて下さい。

(吾妻、37才、女)

〔モノレール、新交通システム〕

●国際都市つくばにもっともふさわしい交通手段は、モノレールが一番良いと思う。

バスは所要時間が流動的であり、鉄道は土地の買収がむずかしいと思う。

(沼田、45才、男)

●東京山の手線みたいな循環モノレール等などは非常に良いかと思われる。

(千現、44才、男)

●モノレールを積極的に開発すべきだ。(東京の山手線のように前野、77才、男)

●市内を結ぶ新交通システムを作り、運転間隔を20分程度とする事で、いつでも利用可能とする。利用率に関係無く、先行投資が必要。

(並木、43才、男)

●荒川沖までのバスが少なく、運賃も高い。荒川沖までの新交通システムができれば便利ではないか。

(吾妻、41才、男)

●荒川沖(または牛久)を經由して、(竜ヶ崎・江戸崎)成田に向かう新交通システムの建設を考えるべきだと思う。土浦を結ぶ路線はこれ以上必要としない。土浦-つくば間を便利にしてもほとんどメリットはない。赤字路線になるだけである。

(吾妻、50才、男)

●新しい交通手段はすべて有ったら便利だと思います。

(若森、50才、女)

〔常磐新線〕

●東京への交通機関が少ない。早く常磐新線を建設すべきです。事実、私の子供は今年大学を卒業するのですが、通勤距離が長いので就職できません。これでは若者は希望が持てません。常磐新線の建設にともない、人口の増大は必至。その前に道路の整備を。なるべく信号機を少なくするアイデアを！ どの道も狭いです。特に土浦野田線はいずれマヒ状態になります。

(花島新田、49才、男)

●東京と結ぶ交通手段はこれ以上は不要。つくば市が調和のとれた街として成熟するためには、つくば市内の相互をつなぐ交通手段が必要。「常磐新線」のような交通手段は、「東京の毒」をつくば市に流入させるだけで、つくば市にとっては、何の利益にもならないと思う。

(並木、41才、男)

●常磐新線を早く開通すること。

(東平塚、37才、男)

●つくば人口は多くなったけれども、学園都市内にいる1/3位は単身赴任者だと思う。新線ができれば東京方面からつくばに通勤したいと考えている者も多少はいると思う。だがこの前新間にのった計画図だとどう見ても東京方面への通勤しか考えていないと思う。場合によっては大学や北工業団地にまで延長して東京方面からの通勤、通学を考えるべきだ。

(天久保、25才、男)

●近年の筑波は確実に交通環境が悪化していると思う。その例として、日曜日の土浦・学園線、平日の東大通りがあげられる。ここに常磐新線ができると筑波も車の移動が困難になり、学園都市の機能が停止する恐れがある。常磐新線は伊奈または水海道に止め、つくば～土浦の新しい交通機関を考えた方がよいのではないだろうか。

(春日、23才、男)

- 常磐新線を早く開通させるべき。
(谷田部、48才、男)

- 何よりも常磐新線の早期着工を望む。
(春日、32才、男)

- 首都圏内の地域でありながら、今だ鉄道機関がなく活性化が少ない発展途上であり、早急に常磐新線の実現を強く希望する地域住民の一人である。
(谷田部、58才、男)

- 「常磐新線」が2000年に間違いなくできることを強く希望している。沿線開発反対運動にめげず、自信をもって政策を進めてほしい。
(並木、45才、男)

- 自家用車がなければ生活及び仕事等ができない状況であり、今後共車はふえつづけるでしょう。その為、解決策として常磐新線の建設と新交通システムを希望します。
(神郡、48才、男)

- 常磐新線は、筑波山経由で水戸まで行くなら賛成です。つくばの一番の観光は筑波山なのだから。
(杉木、51才、男)

- 常磐新線までの交通手段も、将来の問題として考えて欲しい。
(下広岡、39才、女)

〔道路整備、信号〕

●センタービル周辺のみが整備され、まだつくば市周辺部が名ばかりとなっており、道路網の早急な整備が必要。又、自動車道路等のより一層の充実により、自動車利用を少なく出来るのでは？

(要、40才、男)

●道路の立体交差化(学園都市らしい道路環境の整備)。

中心街の路上駐車を減らす。

駐車場整備が進んでいない。

(花畑、31才、男)

●県道、土浦・境線に自宅がありますが、交通量も多く、一本でもバイパスが出来たらと思っております。

(酒丸、40才、女)

●左折車線の整備・・・東大通りから洞峰公園、平塚通り、筑波大、高エネ研、及び北部工業団地入口等に左折車線を。

車線規制・・・左車線をバス・トラック・初心者指定。

時間規制・・・トラックの走行を規制し、rush hour 時の混雑回避。

(並木、29才、男)

●(自家用)車による交通の街となっているが、道路は東・西・北・南大通りを除いて、車交通に適していない。中途半端であり、公共交通か自家用車交通によるかを明確にして、街造りをしなおす必要がある。120°で曲げてある路は何の意味を持つのか？交通事故を誘発するのみである。駐車場はさうつう事故を誘発している。

(千現、52才、男)

●右せつする時、交差点がふつぎつなため、まちがいやすく、事故がおきやすくなっている。

(吉沼、20才、女)

●東大通りと土浦・野田線、6号線の立体交叉化。荒川沖駅をつくばの玄関口としてふさわしいように整備開発する。

無料の公共駐車場を所要所に整備する。

(梅園、53才、男)

●交差点、信号機について

学園東大通り信号機が多すぎる。又多くが時差式でなく、感応式信号機が多い。時には子供のいたずらか？信号待ちの車もなく、信号機が赤で停止される事が多い。

(下広岡、52才、男)

●西大通りは信号が多すぎる。だけど交差点があるから、やむえないと思います。従って、事故も多い。一件の家に車が三台も四台もある時代だから混雑してもやむえないことだと思います。なるべく用事がなければ歩かないことです。

(大曾根、39才、男)

●車社会なので、現状の状態では渋滞がないように立体交差にする。地下鉄。

(吾妻、31才、男)

●現在、つくばの学園地区はだいぶ道路が整備されてきたが、その周辺にのびる道路も一緒に整備してほしい。

(筑波、52才、男)

●道路の整備の強化。

(国松、57才、男)

●朝の通勤時等は年々交通量が多くなって来ています。研究機関等が増えれば益々交通量もふえてくる用に思われる。立体交差等をもっと作っても良いのではないのでしょうか。

(栗原、61才、男)

●学校への道筋での信号が多すぎる。

(下広岡、15才、男)

- 道路の整備が先決だと思う。バスがあまりにも不便だ。
(田倉、37才、男)

- あまり道路が出来すぎて心配です。
(上大島、30才、女)

- 道路が穴ぼこだらけで、悪すぎる。つぎはぎの工事ばかりしているから。
(要、21才、男)

- 道路環境の整備。交差点の安全のために、信号機を増やしてほしい。子供の通学路の安全対策(ガードレール・街路灯をつける)道路がでこぼこして悪い。
(作谷、39才、女)

- 大通りと学園線の信号が長すぎる。
(西岡、43才、男)

- 道が狭い。
(西高野、40才、女)

- 広い道路が出来て、スピードが出過ぎて、事故が多すぎて地元では迷惑している。農家ですので、横断出来なくて困る。信号を付けるとか、横断歩道を作るとかしてもらいたい。
(上河原崎、64才、男)

- 道路が狭い。
(谷田部、62才、男)

- 大きな通り(例、東大通り)がバイパスに使われていることがあるので、何とかしてほしい。
(竹園、36才、男)

●学園市内の信号が交通の流れに合っていない。

深夜の信号も上記と同じ。

※昔の環状7号線みたいに50～60kmで走れば、全部の信号がパス出来るようにする。

深夜の信号は感應式よりも黄色の点滅にする。また、感應式の信号を全部に付ける（深夜だけ）。車や人がいないのに青になっている信号が多すぎる。

（下広岡、32才、男）

〔 駐 車 場 〕

●つくば市も駐車場が足りない。特に最近は路上駐車している車が目立つ。(第一ホテルやクレオ近辺)東京のようになる前に徹底的に路上駐車をなくすようつくば警察の方で何か手を打ってもらいたい。

(松代、28才、男)

●駐車場不足(違反車が多く美観をそこなう)

上記事項に関連しイベント等の際、付近に駐車場がない。

無料駐車場も必要。

地下による道路及び歩道により有効的な土地利用と交通渋滞の解消。

(東岡、47才、男)

●違法駐車が多く、事故のもとになる。(取り締まりを厳しく且つ駐車をふやす)

(千現、50才、男)

●駐車場が無い(高速バスに乗る為の車の駐車場がある良い)循環バスの整備を検討してもらいたい。

(谷田部、51才、男)

●駐車場の不足。車上ねらいが多い。街路を明るくしてほしい。

(竹園、36才、男)

●市内の移動(買い物での)は自家用車があるので、不便は感じていない。

ただし、JR線を使っての東京へ出掛ける際、何処に自家用車を停めるべきかが問題である。土浦だと一日停めると1500円

(市営)であるが、荒川沖は民間の600円という駐車場がある。つくばの研究者はこの600円の駐車場の便利さを享受している。新線、土浦との新アクセス方がみつかるまで、自家用車による最寄り駅へのあくせすが有力な手段として存在している点を鑑み、現在のJR線駅周辺へのつくば市行政の補助措置を講ずる

必要はありはしないか。

(天久保、26才、男)

●一ヶ所にデパートなどが集中しているため、交通渋滞(土・日)駐車場不足が起きている。

自転車利用者が多いにもかかわらず、歩道が整備されていない。

(東光台、44才、男)

●自家用車を利用することが多いので、バスのことはよくわからないが、本数が少なく不便なようだ。駅周辺の駐車場の整備が不十分だと思う。

(梅園、36才、女)

●土曜の夜の騒音がとても気になる。駐車場もすでにたりなくなっている。新しい町のわりにはもう少し先見性を大切に場あたり主義のような気がする。便利になる事と住みやすさは別であり交通問題だけでは解決されない。どんな町にしたいのかがもっと明確にしてほしい。

(花室、44才、男)

●場所柄、自家用車の増加はしかたない。しかし、路上駐車が多すぎる。交通網がどうのこうのというよりは、ちゃんとした駐車場の確保がまず第一でしょう。

(竹園、33才、男)

●市の中心部(センタービル)の廻りの駐車場スペースが少なすぎる。日曜になると、筑波中央署のおまわりさんがクレオの路上駐車を取り締まっているが、そういうことよりか駐車場のスペース拡大が先だと思う。

今のうちこれをきちんとしておかないと、つくば市が第二の土浦にならないとも限らない。現代は地域と地域の間の競争であるというのを認識してほしい。

つくば市の地域をよくするためには、駐車場と道路のより一層の整備は不可欠だ。人々は交通（自動車）のアクセスの便利な方に流れていくというのをわかってほしい。

（二の宮、40才、男）

●新交通システムが出来て、便利になることは良いが、駐車場を多く設けてほしい。

（上広岡、53才、男）

●駐車場がたりないので、もっとふやしてほしい。

（並木、37才、男）

●不法駐車が多すぎて、折角の広い道路が活用出来てない。

（天久保、23才、男）

●つくばバスセンター周辺の駐車場を増やすことによって、バス利用者がふえるのではないのでしょうか。

（寺具、50才、女）

●大通りの駐車場スペースを整備し、路上駐車をなくしてほしい。日立市のように、二車線で両側を駐車スペースにしてはどうでしょうか。

（花畑、27才、女）

●つくば市は、自家用車使用者がたいへん多い。そのため駐車場を、この先もっと増やす様に、なるべくその点に力を入れて欲しい。

（鬼ヶ窪、41才、男）

[タクシー]

●早朝・深夜の交通機関がタクシーのみ。このタクシーも特に早朝はなかなかつかまらない。

(二の宮、32才、男)

●交通環境、とにかく不便です。タクシーを利用するしか方法がない。タクシーをよんでも、台数が少なく、時間がかかる。

(上郷、55才、女)

〔交通規則、マナー、交通安全〕

●もっと交通規制を厳しくしてほしい。夜中に暴走族がうるさく走っている。派出所をもっと作ってほしい。

東大通り・西大通りにモノレールを循環させて車を廃止する。

歩道に街路燈をつけてほしい。

(春日、30才、男)

●学園の東大通りや西大通りは広くて直線的で距離が長い為、夜中、暴走族の定期コースと化している。これから夏場は更に多くなるだろう。はっきり言ってつくばは、車無しでは何処へも行けない。

(二の宮、20才、女)

●深夜の暴走族の取り締まり強化の徹底をお願いします。

(谷田部、72才、男)

●関東鉄道バスの料金が高すぎるのではないか。

マイカー、トラックその他車の速度規制を徹底すべきである。

少なくとも学園都市内の走行中はドライバーが交通マナーに気を付けざるをえないような施策をお願いしたい。茨城県内の交通マナーの改善は学園都市からという意気込みで。

土浦学園線の学園都市土浦間の歩道の整備をして、自転車走行を今より安全に。

(竹園、61才、男)

●交通マナーのよくないドライバーが多い。

土浦・荒川沖・牛久-上野間の電車の本数を増やし、かつ駅とつくば各地区を結ぶバス(小型でよい)を増やすことができれば新線はなくともよい。

(竹園、29才、男)

●車がスピードを出して走っている。こちらに来て間もないが、危ないと思った。

(西郷、26才、女)

●道路事態は、良いと思うが、つくばの大学生と研究者の奥さんの運転が未熟だと思う。

(西高野、44才、男)

●車が増えすぎて、駐車場がなく、子供が飛び出したり、非常に危険です。

(谷田部、25才、女)

●車から投げられたビンなどが割れて、自動車のタイヤがパンクする事が良くある。自転車通学者にとっては、とても危険です。

(山木、18才、男)

●交通マナーが悪い。

(磯部、69才、男)

●横道で、歩行者優先(注意する)を考えていないドライバーが多い。

(稲荷前、26才、男)

●休日のスーパー、デパート周辺の路上駐車は非常に迷惑であり、又、危険である。取り締まりを強化すべきである。

(谷田部、30才、男)

●県道土浦～石下線酒丸付近は、最近自動車の数が極めて多くこれを横切り又は利用する場合、殊に困難(特に耕運機、トラクタ等)危険を生じます。住宅外に新たなる自動車を新設する必要を感じます。

(酒丸、78才、男)

〔都市環境〕

●交通環境がよくなるのは賛成です。

でも、これ以上、緑が減るのはさみしいことです。

（豊里、48才、女）

●自家用車を持っているので、さほど不便は感じていない。しかし、つくば地域は急激に車の量が増えているので、環境的に問題が生じるおそれがあると思う。といって車の私用をやめるわけにはいかない。（現状では）車全体がより低公害化しなければならぬのではないか。（例えば排気ガスなど）

（吾妻、49才、男）

●現在のままで開発をしてもらいたくない。枕元からネオン・チカチカでは住んでいきたいくない。

（今鹿島、49才、男）

〔その他〕

●ペDESTリアンの存在は非常に好ましい。もっと広範囲に整備されてもよかったと思う。

(春日、25才、男)

●いつも自家用車で動いているのであまりない。

(上横場、47才、女)

●自分で運転出来るので、あまり感じない。

(下広岡、46才、女)

●バスが不便なので、どうしても車に頼らざるを得ない。

(真瀬、27才、男)

●関心がない。

(古館、55才、女)

●筑波線がなくなったのが、不便です。

(洞下、40才、男)

●考えている事はあるけれど、急に言われてもすぐには出てきません。

(梅園、40才、女)

あ と が き

今回の調査は、財団が行う最初のアンケートということでもあり、市民の交通に関する行動や意識について、広く一般的な実態を把握することが目的とされました。したがって、一回の調査で行うことの制約もあり、更に突っ込んだ内容については不十分なものとならざるをえません。特に、今後の交通整備に関しては、とりあえず数項目の質問であり、住民意識についてある程度の断定的な判断を行うには、第2回目以降の調査にまたざるをえません。

今後、引き続きアンケートその他の形式により、市民の交通を中心とした行動や意識について、できるだけ適確な調査を行ってまいりたいと思います。

“つくば”の交通に関する調査

財団法人つくば都市交通センター [担当:野口]

〒305 つくば市吾妻1丁目5-1 ☎0298-55-7211 FAX0298-56-0311

●調査内容に関する問合せ先 (株)チーム 調査担当 ☎0298-52-4521

財団法人つくば都市交通センターでは、つくば地域が抱える交通を中心とする課題を解決する目的で様々な調査活動を行っております。今回、つくば市民の方々の「交通問題」に対する意識を何うことにより、今後の活動の指針としてまいりたいと存じます。ご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

1. NTTのつくば市の電話帳より、任意に約800世帯の方をサンプリングして調査票をお送りしておりますが、ご記入する方は世帯主に限らず、ご家族の、どなたでも結構です。
2. ご回答は質問に従い、該当する番号を選んで○印をご記入ください。なお、文章記述または「その他」の場合などは、その回答欄にご記入下さい。
3. ご記入が終わりましたら調査票は、同封の封筒〔切手不要〕に入れて、平成4年7月末日までに投函して下さい。
4. ご回答内容は、すべて統計的に処理いたします。個別の記入内容が調査目的以外に利用される事はありませんので、回答者の方にご迷惑のかかることはありません。
5. ご回答頂いた方に、後日、調査結果と粗品〔テレホンカード〕を送らせて戴きます。

まず、記入者の方のプロフィールについてお伺いいたします。

①性別 1.男性 2.女性 ②年令 ()才

③居住地 地区名 () 例) 北条・竹園・南中妻 etc.

④ご同居のご家族 合計 ()人 うち幼児 ()人 学生 ()人 成人 ()人 老人 ()人
・現在つくば市には単身赴任している (1.はい 2.いいえ)

⑤住居の種類 1.持家 2.民営賃貸住宅 3.社宅・給与住宅 4.公団・公営住宅 5.公務員住宅
6.学生宿舎 7.その他 ()

⑥住宅の形式 1.一戸建て 2.マンション 3.長屋建・テラスハウス 4.その他 ()

⑦現在のお仕事 1.技能職・作業職 2.事務・管理職 3.研究・技術職 4.販売・サービス業務
5.専業農家 6.商工自営 7.専業主婦 8.自由業・フリーランス(職種)
9.学生 10.その他 ()

⑧あなたは、いつからつくばに住んでいらっしゃいますか。
〔明治・大正・昭和・平成〕 ()年から

引き続き交通の問題についてお伺いいたします。

問1. あなたのご家族は、つくばに自動車等を何台お持ちですか。

1. 自動車 () 台 2. バイク () 台 3. 自転車 () 台

問2-1 あなたは通勤・通学をしていますか。

1. はい (A. 通勤 B. 通学). 1. を選んだ方はその場所の地区名をお書き下さい。()
2. いいえ

問2-2 その通勤・通学の際の主な交通手段は何ですか。

[利用度の高いものから3つまで]

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自家用車 4. バイク 5. バス 6. 電車 7. タクシー
① () ② () ③ ()

問2-3 通勤・通学に要する時間はどの位ですか。 片道() 分

問3. あなたの 家族で通学している方の主な交通手段は何ですか。 [利用度の高いものから3つまで]

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自家用車 4. バイク 5. バス 6. 電車 7. タクシー
① () ② () ③ ()

問4. あなたの日常的な買物等の時の市内の主な交通手段は何ですか。

[利用度の高いものから3つまで]

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自家用車 4. バイク 5. バス 6. 電車 7. タクシー
① () ② () ③ ()

問5. あなたは、路線バスをどの程度使っていますか。

1. ほとんど使わない。
2. 月に数回利用する [平均10回以内]
3. 月に平均10回以上

問6. 通勤・通学以外で、下図のつくば市周辺地域には年に何回ぐらい出掛けますか。また、出掛ける
ときの主な交通手段は何ですか。方面別に利用度の高いものから3つまでお答え下さい。

[東京方面は、次の質問で伺います]

A. 土浦市内 年平均() 回

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自家用車 4. バイク 5. バス 6. 電車 7. タクシー
① () ② () ③ ()

B. 水戸方面 年平均() 回

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自家用車 4. バイク 5. バス 6. 電車 7. タクシー
① () ② () ③ ()

C. 茨城県南・千葉方面 年平均() 回

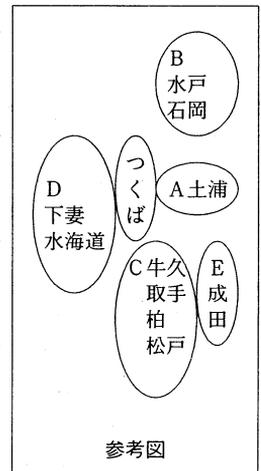
1. 徒歩 2. 自転車 3. 自家用車 4. バイク 5. バス 6. 電車 7. タクシー
① () ② () ③ ()

D. 茨城県西方面 年平均() 回

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自家用車 4. バイク 5. バス 6. 電車 7. タクシー
① () ② () ③ ()

E. 成田方面 (成田空港) 年平均() 回

1. 徒歩 2. 自転車 3. 自家用車 4. バイク 5. バス 6. 電車 7. タクシー
① () ② () ③ ()



問7-1. あなたは、年に何回ぐらい「東京」へ行きますか。〔東京経由で何処かに行く場合も含む〕
年に（ ）回

問7-2. あなたが「東京」へ行く時に使う交通手段は何ですか。

1. 高速バスに乗る（往復とも）
バス停までは（ A. 徒歩 B. 自転車 C. 自家用車で送迎 D. バイク E. バス F. タクシー）
2. 行きはJ R常磐線で帰りは高速バス
J R駅までは（ A. 自家用車で送迎 B. バス C. タクシー）
バス停から自宅（ D. 徒歩 E. 自家用車で送迎 F. バス G. タクシー）
3. 行きは高速バスで帰りはJ R常磐線
バス停までは（ A. 徒歩 B. 自転車 C. 自家用車で送迎 D. バイク E. バス F. タクシー）
J R駅からは（ A. 自家用車で送迎 B. バス C. タクシー）
4. J R常磐線に乗る（往復とも）
J R駅までは（ A. 自分で運転して B. 自家用車で送迎 C. バイク D. バス E. タクシー）
5. 自家用車を運転して行く
道路は（ A. 常磐自動車道路 B. その他：（ ））
6. その他（ （ ） ）

問7-3. あなたが「東京」へ行く目的は何ですか。〔多い順に3つ選んで下さい〕

1. 仕事（打合せ・会議等）
 2. イベント〔学会・同窓会等〕
 3. 通勤・通学
 4. 買物
 5. レジャー（映画・観劇等）
 6. 飲食
 7. 実家に帰る
 8. その他（ ）
- ①（ ） ②（ ） ③（ ）

問8. つくば市内外のバス交通の現状は、必ずしも便利なものとはいえません。サービスが不十分なため乗客も少なく、バス会社の採算が悪くなるという悪循環になっているといわれています。このような現状についてあなたはどのように思いますか。次の中から選んで下さい。

1. 自家用車利用者が今後も増えつづけ、バス利用者は増えないだろう。従って現状でも止むを得ない。
2. バス会社はもっと、バスサービスを良くする努力をすべきだ。そうすれば利用者も増える。
3. 老人や子供等、自家用車を利用できない人も多数いる。バス会社の努力に加えて、つくば市がある程度負担してでも、この人たちのためにバスサービスをもっと良くすべきだ。
〔例えば 福祉バス〕
4. 交通弱者対策の福祉的なものに限らず、周辺の交通過疎地と主要交通結節点を結ぶバスサービスについて、バス会社の努力は勿論のこと、つくば市が、積極的に負担してもっと良くすべきだ。
5. バス交通に限定せず、市内、土浦駅、荒川沖駅等を結ぶ、モノレール、新交通システムなどの公共交通機関を、市が中心になって積極的に整備すべきだ。
6. その他（ （ ） ）

問10. 「常磐新線」と沿線開発について、次の意見のどれに賛成されますか。1 つ選んで下さい

1. 現在の環境のままがよい。そのためには「常磐新線」はつくるべきではない。
2. 「常磐新線」により、東京方面への交通が便利になることはよいが、現在の環境をできるだけ残した方がよい。そのためには、場合によっては「常磐新線」はできなくてもやむをえない。
3. 「常磐新線」は、早急に建設すべきだ。そのためには、最小限の沿線開発はやむをえない。
4. 「常磐新線」は、早急に建設すべきだ。同時に、出来るだけ良好な環境を残しながら、つくばの住宅問題の解決の為に有効な開発を行うべきだ。
5. 「常磐新線」は、早急に建設すべきだ。そのためには、沿線開発に積極的に取組、東京に対する住宅地となっても止むを得ない。一方、つくばの人口が増えることによって、街を活性化し、快適な都市生活が享受できるようにすべきだ。
6. その他 ()

問11. あなたは、新しい交通手段として、次のどの様なものを強く望みますか。

次の3つ選択肢の中から選んで各問いに記入してください。

(A. 強く望む B. 有ったら便利 C. あまり必要としな)

1. 土浦と結ぶ新交通システム・モノレール ()
2. 深夜高速バス (東京つくば間) ()
3. 成田空港・つくば間の高速バス ()
4. 水戸・つくば間の高速バス ()
5. 常磐新線の水戸への延伸 ()
6. デイモンドバス ()

問12. あなたは、つくばの交通環境に対して、どのような不満や意見を持っていますか。また、解決策があれば、併せて記入下さい。

〔自由記入欄〕

ご協力ありがとうございました。

なるべく早くご投函下さるようお願いいたします。

調査結果と粗品〔テレホンカード〕の送付先をご記入ください。

・ご住所：〒

・ご氏名：

※なお、ご来社くだされば調査結果と粗品をお渡し致しますので、その場合はこの欄のご記入は不要です。

レポート

つくばの交通に関する調査 *TUTC Library* — 5

● ————— 平成 4 年 1 1 月 2 5 日発行

発行人 ——— 浅谷 陽治

発行 ————— 財団法人 つくば都市交通センター

〒305 茨城県つくば市吾妻 1 丁目 5 - 1

☎ 0298-55-7211 FAX 0298-56-0311

● ————— 非売品



*Tsukuba Urban
Transportation Center*

財団法人 つくば都市交通センター

〒305 茨城県つくば市吾妻1丁目5-1

電話＝0298-55-7211 [代表]