



Tsukuba Urban  
Transportation Center

TUTC Library—21

平成9年12月

●レポート

# つくば・土浦の 交通に関するアンケート



Tsukuba Urban  
Transportation Center

平成9年12月

●レポート

# つくば・土浦の 交通に関するアンケート



## はじめに

当財団では平成4年度に、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するため、「つくばの交通に関する調査」を行いました。今回はそれを踏まえ、つくば市民だけでなく、調査の対象を土浦市民にまで広げ、それぞれの市民の交通行動の実態とその比較などについて把握しようと、前回と同じ手法でアンケート調査を実施しました。

本書は、その結果をまとめたものであり、関係各位にとって、これからの交通と、つくば・土浦両市の今後の関係などを考えるうえで何らかのお役にできれば幸いです。

最後に、本調査ではアンケートの発送、回収、集計等の面で株聚文化研究所にご尽力いただき、また、調査全般にわたり石田東生・筑波大学社会工学系教授にご指導いただきました。この場をかりて深くお礼を申し上げます。

平成9年12月

(財)つくば都市交通センター  
理事長 坏 叔男



# 目 次

はじめに .....	3
<b>1. 調査の手法と分析の視点 .....</b>	<b>9</b>
1-1. 調査の方法 .....	9
1-2. 分析の視点 .....	9
<b>2. アンケートの回答者.....</b>	<b>13</b>
2-1. 地区の定義 .....	15
2-2. 年齢・性別 .....	22
2-3. 職業 .....	24
2-4. 居住歴 .....	26
2-5. 居住形態 .....	28
2-6. 路線バスの便数 .....	30
<b>3. 交通手段の保有状況.....</b>	<b>35</b>
3-1. 地区別交通手段保有状況 .....	37
3-2. 居住歴別に見た保有状況 .....	38
3-3. 職業別に見た保有状況 .....	39
3-4. 路線バスの便数によって見た保有状況 .....	40
3-5. 保有台数別に見た保有状況 .....	42
<b>4. つくば市、土浦市内での交通手段の選択.....</b>	<b>45</b>
4-1. 路線バスの利用状況 .....	47
4-2. 路線バスの便数によって見た利用状況 .....	48

4-3. 年齢別に見た路線バスの利用状況	49
4-4. 性別・年齢別に見た路線バスの利用状況	50
4-5. 居住歴別に見た路線バスの利用状況	51
4-6. 通勤・通学・買い物の交通手段	52
4-7. 通勤先	54
4-8. 通勤時間	60
<b>5. つくば・土浦の結びつき</b>	<b>61</b>
5-1. つくば～土浦間の交通実態(回数)	63
5-2. 性別に見たつくば～土浦間の交通実態(回数)	64
5-3. 年齢別に見たつくば～土浦間の交通実態(回数)	65
5-4. 職業別に見たつくば～土浦間の交通実態(回数)	66
5-5. 自動車保有台数別に見たつくば～土浦間の交通実態(回数)	68
5-6. つくば～土浦間の交通実態(目的)	70
5-7. 中心部のイメージ・交通のイメージ	71
5-8. 地区別に見た各市街中心部のイメージ	73
5-9. 地区別に見た交通のイメージ	74
5-10. 年齢別に見た市街中心部のイメージ	76
5-11. 中心部のイメージ・交通のイメージ(コメント)	78
5-12. つくば～土浦間の将来交通意向	91
5-13. 年齢別に見たつくば～土浦間の将来交通意向	92
5-14. 自動車保有台数別に見たつくば～土浦間の将来交通意向	93
<b>6. 東京との結びつき</b>	<b>95</b>
6-1. 東京へ行く回数	97
6-2. 東京へ行く目的	100

6-3. 職業別に見た東京へ行く目的 .....	101
6-4. 東京への交通手段 .....	102
6-5. 目的別に見た東京への交通手段 .....	103
6-6. 駅・高速バス停までの交通手段 .....	104
6-7. 東京への交通手段別に見た駅・バス停利用 .....	113
7. 今後の交通政策について .....	115
7-1. 自動車の利用制限についての意見 .....	117
7-2. 性別・年齢別に見た自動車の利用制限についての意見 .....	118
7-3. 職業別に見た自動車の利用制限についての意見 .....	119
7-4. バス利用度別に見た自動車の利用制限についての意見 .....	120
7-5. 自動車保有台数別に見た自動車の利用制限についての意見 .....	121
7-6. 公共交通利用増加のための条件 .....	122
7-7. 公共交通利用増加のための条件(コメント) .....	123
8. 自由意見 .....	125
8-1. つくば市民からの自由意見 .....	127
8-2. 土浦市民からの自由意見 .....	148
9. まとめ .....	163
付録 .....	171
アンケート調査用紙 .....	173
アンケート回収状況 .....	185
アンケート単純集計結果 .....	186





## 1. 調査の方法と分析の視点



## 1. 1 調査の方法

本調査は、つくば市、土浦市に居住する方々の交通手段の保有状況、市内での交通手段の選択、両市の結びつき、東京との結びつき、さらに今後の交通政策といった幅広い内容について、アンケート方式による調査を以下のように行いました。

- 1) 調査期間 平成8年6月～7月
- 2) 調査対象 つくば、土浦両市の1,600世帯
- 3) 抽出方法 NTT電話帳より任意に抽出
- 4) 調査方法 各世帯に1部ずつ調査票を郵送し、回収

この結果、有効回答は全部で728票（回収率45.5%）を得られました。返送していただけなかった方には電話によるヒアリングを行い、郵送調査としては高い有効回答率となりました。郵送調査に特有の回答者の偏りの問題もある程度回避できていると考えられます。

## 1. 2 分析の視点

本報告書は、平成4年7月に当財団で実施した「つくばの交通に関するアンケート調査」を踏まえ、さらに対象地域を隣接する土浦市にまで広げることにより、つくば市と土浦市の比較、都市の結びつきについて、問題点の特質を掘り下げ検討することを目的としています。

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。

一方、土浦市はつくば市に隣接し、次に示すような特徴を持つ都市であるとよく言われています。

- 1) 近世城下町、霞ヶ浦に接する港町として、周辺市町村の商業中核都市の役割を果たしてきた。
- 2) 近年発達したつくば市に比べ、特に中心市街地は街の魅力に欠け、自動車交通に不便である。
- 3) JR常磐線の駅が3つ（土浦駅、荒川沖駅、神立駅）あり、東京の通勤圏となっている。

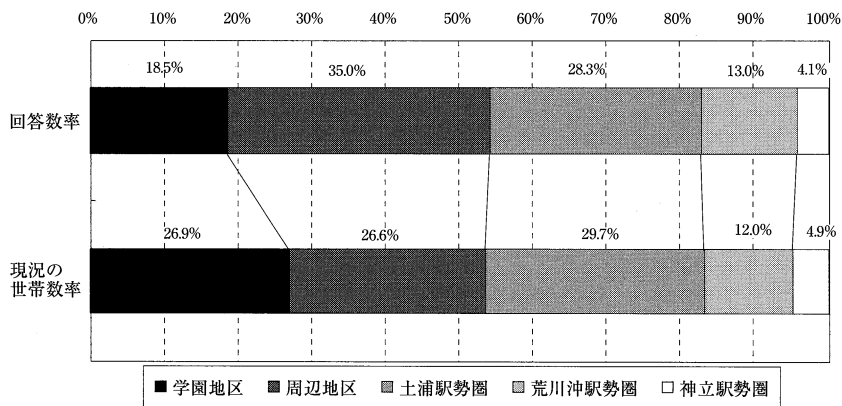
このような両市の特徴が交通行動や意識にどのような影響を与え、問題を発生させているのかについて、現在まで数多くの議論がなされていますが、議論の論拠となるデータについては必ずしも十分なものが少ない状況となっていました。

当財団では、このような問題点について重点的に注意を払い、客観的なデータ収集を目的の一つとして本調査を実施しました。

## 2. アンケートの回答者



## 2. 1 地区の定義



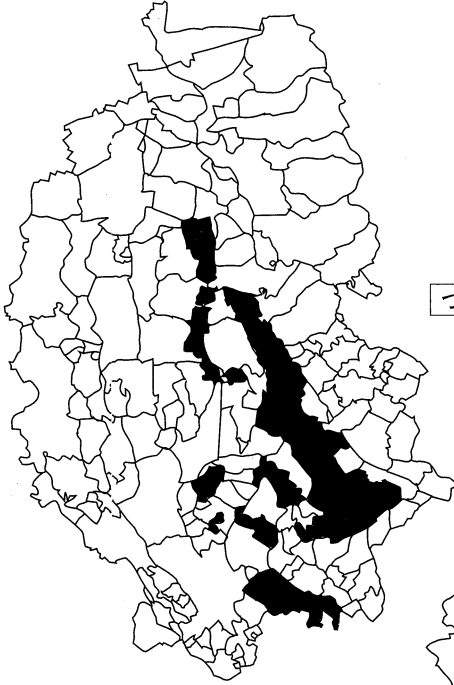
まず、728の回答者の方々が、各地区から偏りなく選ばれているかどうかを確認しておく必要があります。本調査で、つくばにおいては、前回（平成4年）同様、研究学園地区（以下、学園地区と略記）と周辺開発地区（以下、周辺地区と略記）に分け、地区別の解析を行っています。土浦においては、市内にある3つの駅の利用範囲を分割した駅勢圏（次ページ参照）によって、地区別の解析を行っています。

グラフから、本調査はつくばの学園地区からの回答者は若干少ないものの、各地区からほぼまんべんなくデータが得られたことがわかります。

	つくば		土浦			つくば	土浦	総計
	学園地区	周辺地区	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏			
回答数率	18.5%	35.0%	28.3%	13.0%	4.1%	53.8%	46.2%	100.0%
現況の世帯数率	26.9%	26.6%	29.7%	12.0%	4.9%	53.5%	46.5%	100.0%
回答数	135	255	206	95	30	392	336	728
世帯数	26,906	26,564	29,664	11,972	4,879	53,470	46,515	99,985



地区区分図

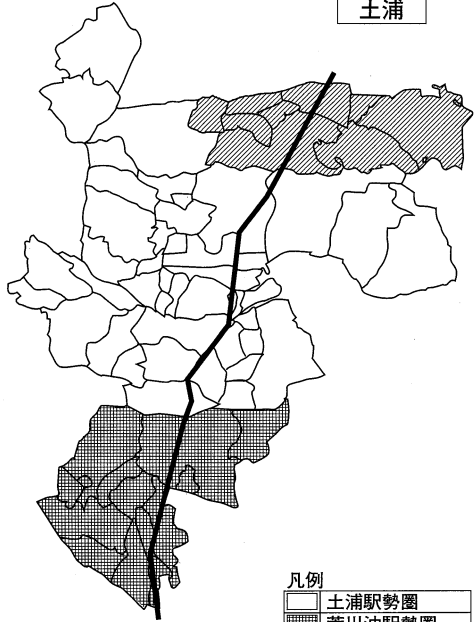


つくば

凡例

	周辺地区
	学園地区

土浦



凡例

	土浦駅勢圏
	荒川沖駅勢圏
	神立駅勢圏

●土浦地区の圏域区分

土浦市内には、3つの鉄道駅があります。駅の利用範囲を把握し、区分することにより、駅勢圏が設定されます。本調査では、東京へ行く際の利用駅はどこかという設問を集計し、下記の駅勢圏を得ました。

	土浦駅	荒川沖駅	神立駅	その他	
中高津	15	1	0	0	土
板谷	10	0	0	0	
並木	8	0	0	0	
真鍋	7	0	0	0	
天川	6	0	0	0	
下高津	5	0	0	0	
桜ヶ丘町	5	0	0	0	
上高津	5	0	0	0	浦
富士崎	5	0	0	0	
霞ヶ岡町	4	0	0	0	
港町	4	0	0	0	
手野町	4	0	0	0	
中央	4	0	0	0	
田中	4	0	0	0	
永国	3	0	0	0	駅
国分町	3	0	0	0	
小松	3	0	0	0	
城北町	3	0	0	0	
常名	3	0	0	0	
生田町	3	0	0	0	
東崎	3	0	0	0	
小岩田	2	0	0	0	勢
上高津新町	2	0	0	0	
川口	2	0	0	0	
大岩田	2	0	0	0	
大町	2	0	0	0	
都和	2	1	0	0	
文京町	2	0	0	0	
木田余	2	0	0	0	圏
永国東	1	0	0	0	
沖宿町	1	0	0	0	
湖北	1	0	0	0	

	土浦駅	荒川沖駅	神立駅	その他	
佐野	1	0	0	0	土浦駅勢圏
佐野子	1	0	0	0	
桜町	1	0	0	0	
穴塚	1	0	0	0	
若松町	1	0	0	0	
小岩田西	1	0	0	0	
小岩田東	1	0	0	0	
真鍋新町	1	0	0	0	
西真鍋町	1	0	0	0	
大手町	1	0	0	0	
中貫	1	0	0	0	
中都町	1	0	0	0	
殿里	1	1	0	0	
木田余東台	1	0	0	0	
矢作町	1	0	0	0	
立田町	1	0	0	0	
蓮河原新町	1	0	0	0	
右廻	2	14	0	0	荒川沖駅勢圏
乙戸南	0	11	0	0	
中村南	1	9	0	0	
荒川沖	0	6	0	0	
烏山	2	5	0	0	
荒川沖東	0	5	0	0	
乙戸	0	4	0	0	
西根南	0	4	0	0	
中	0	2	0	0	
荒川沖西	0	1	0	0	
荒川沖南	0	1	0	0	
荒川本郷	0	1	0	0	
西根西	0	1	0	0	
中荒川沖	0	1	0	0	
中村	0	1	0	0	
中村西根	0	1	0	0	
北荒川沖	0	1	0	0	
摩利山新田	0	1	0	0	
神立中央	0	0	8	0	神立駅勢圏
白鳥町	0	0	4	0	
神立町	2	0	2	0	
神立東	0	0	2	0	
菅谷町	0	0	2	0	
中神立町	1	0	1	0	

●地区別回答者一覧

つくば

地区名	学園地区	周辺地区	地区名	学園地区	周辺地区
並木	20	0	大角豆	0	4
松代	17	0	田中	0	4
竹園	13	0	東平塚	0	4
吾妻	12	0	花室	0	3
二の宮	12	0	苜間	0	3
春日	10	0	鬼ヶ窪	0	3
天久保	9	0	金田	0	3
梅園	8	0	栗原	0	3
稲荷前	6	0	作谷	0	3
花畑	6	0	手子生	0	3
東	6	0	小野崎	0	3
千現	4	0	神郡	0	3
観音台	3	0	西高野	0	3
高野台	3	0	長高野	0	3
東新井	3	0	飯田	0	3
下大島	1	0	磯部	0	2
小野川	1	0	羽成	0	2
大穂	1	0	栄	0	2
上郷	0	16	横町	0	2
谷田部	0	14	玉取	0	2
北条	0	12	山口	0	2
吉沼	0	8	手代木	0	2
真瀬	0	8	松栄	0	2
白井	0	7	上大島	0	2
下広岡	0	7	西大橋	0	2
小田	0	6	前野	0	2
緑が丘	0	6	大	0	2
安食	0	5	筑波	0	2
上横場	0	5	東光台	0	2
赤塚	0	5	洞下	0	2
大砂	0	5	片田	0	2
島名	0	5	北中島	0	2
要	0	5	榎戸	0	1
吉瀬	0	4	下萱丸	0	1
国松	0	4	下原	0	1
今鹿島	0	4	下平塚	0	1
妻木	0	4	館野	0	1
上ノ室	0	4	境田	0	1

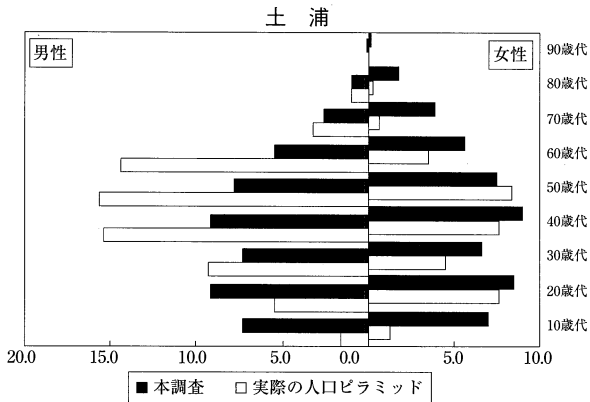
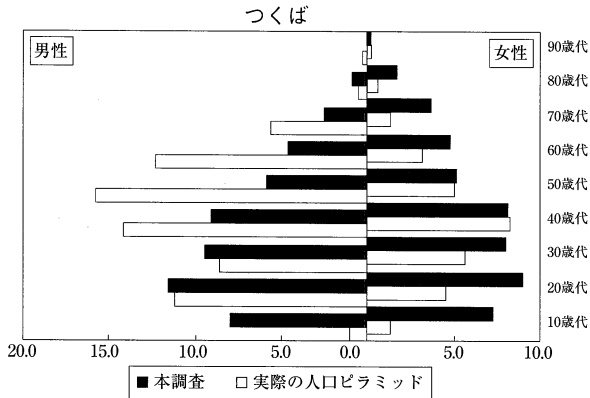
地区名	学園地区	周辺地区
君島	0	1
古館	0	1
古来	0	1
高須賀	0	1
高野	0	1
高良田	0	1
山中	0	1
寺具	0	1
篠崎	0	1
柴崎	0	1
若森	0	1
酒丸	0	1
小白碓	0	1
小和田	0	1
松塚	0	1
沼崎	0	1
沼田	0	1
上河原崎	0	1
上広岡	0	1
上菅間	0	1
上里	0	1
泉	0	1
倉掛	0	1
大形	0	1
大曾根	0	1
中内	0	1
中野	0	1
島	0	1
東丸山	0	1
百家	0	1
北太田	0	1
柳橋	0	1
蓮沼	0	1

## 土浦

地区名	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏
中高津	19	0	0
並木	13	0	0
板谷	12	0	0
真鍋	10	0	0
天川	9	0	0
下高津	7	0	0
桜ヶ丘町	7	0	0
小松	7	0	0
桜町	6	0	0
上高津	6	0	0
富士崎	6	0	0
永国	5	0	0
霞ヶ岡町	5	0	0
港町	5	0	0
手野町	5	0	0
常名	5	0	0
沖宿町	4	0	0
城北町	4	0	0
生田町	4	0	0
大岩田	4	0	0
中央	4	0	0
殿里	4	0	0
田中	4	0	0
文京町	4	0	0
国分町	3	0	0
小岩田	3	0	0
中貫	3	0	0
都和	3	0	0
東崎	3	0	0
木田余	3	0	0
湖北	2	0	0
若松町	2	0	0
小岩田東	2	0	0
上高津新町	2	0	0
真鍋新町	2	0	0
川口	2	0	0
大手町	2	0	0
大町	2	0	0

地区名	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏
蓮河原新町	2	0	0
永国東	1	0	0
佐野	1	0	0
佐野子	1	0	0
宍塚	1	0	0
小岩田西	1	0	0
西真鍋町	1	0	0
中都町	1	0	0
木田余東合	1	0	0
木田余東台	1	0	0
矢作町	1	0	0
立田町	1	0	0
右根	0	18	0
乙戸南	0	11	0
中村南	0	11	0
荒川沖東	0	9	0
烏山	0	8	0
乙戸	0	7	0
西根南	0	7	0
荒川沖	0	6	0
中	0	4	0
摩利山新田	0	3	0
荒川沖西	0	2	0
荒川本郷	0	2	0
北荒川沖	0	2	0
荒川沖南	0	1	0
西根西	0	1	0
中荒川沖	0	1	0
中村	0	1	0
中村西根	0	1	0
神立中央	0	0	11
神立町	0	0	7
白鳥町	0	0	4
神立東	0	0	3
中神立町	0	0	3
菅谷町	0	0	2

## 2. 2 年齢・性別



各世帯に調査票を1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あたっては、年齢、性別的にサンプルがやや偏っていることを念頭に置く必要があります。

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。

指数

単位：全体を100とした場合の指数

	つくば				土 浦			
	本調査		実際の人口ピラミッド		本調査		実際の人口ピラミッド	
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
10歳代	1.1	1.3	7.9	7.3	1.6	1.3	7.3	7.0
20歳代	11.3	4.6	11.6	9.0	5.4	7.7	9.1	8.5
30歳代	8.6	5.6	9.5	8.0	9.3	4.5	7.3	6.6
40歳代	14.2	8.3	9.1	8.2	15.4	7.7	9.2	9.0
50歳代	15.8	5.1	5.9	5.2	15.7	8.3	7.8	7.5
60歳代	12.3	3.2	4.6	4.7	14.4	3.5	5.4	5.7
70歳代	5.6	1.3	2.5	3.6	3.2	0.6	2.6	3.9
80歳代	0.5	0.5	1.0	1.7	1.0	0.3	1.0	1.7
90歳代	0.3	0.3	0.1	0.2	0.0	0.0	0.1	0.2

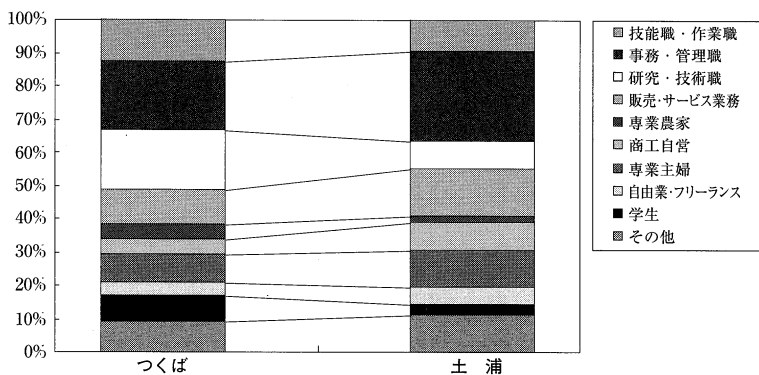
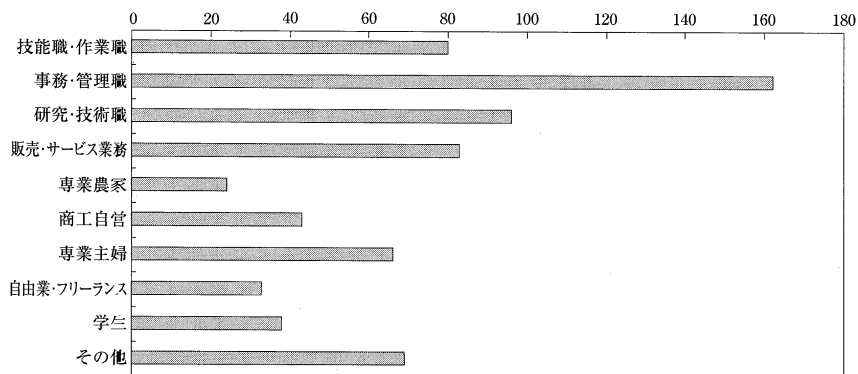
実数

単位：票、人

	つくば				土 浦			
	本調査		実際の人口ピラミッド		本調査		実際の人口ピラミッド	
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性
10歳代	4	5	10508	9629	5	4	8604	8283
20歳代	42	17	15408	11893	17	24	10802	10042
30歳代	32	21	12622	10648	29	14	8643	7806
40歳代	53	31	12116	10832	48	24	10855	10673
50歳代	59	19	7787	6864	49	26	9267	8866
60歳代	46	12	6069	6281	45	11	6362	6732
70歳代	21	5	3291	4822	10	2	3054	4553
80歳代	2	2	1261	2200	3	1	1168	2056
90歳代	1	1	96	282	0	0	100	247



## 2. 3 職業



全体では事務・管理職の割合が多いことがわかります。

研究・技術職、販売・サービス業務、技能職・作業職もこれらに次いで多くの回答者が得られています。

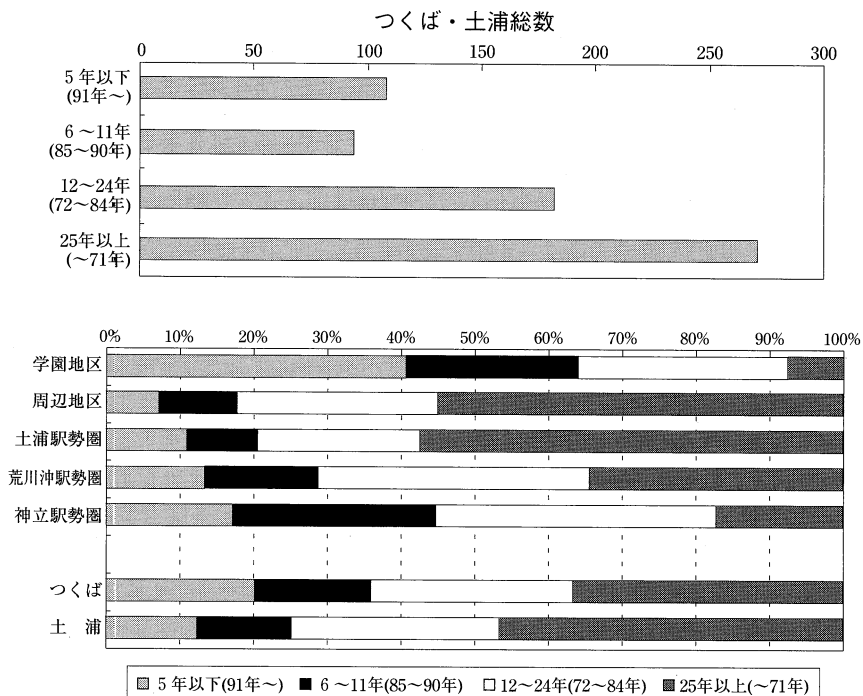
つくば市では、事務・管理職に次いで研究・技術職、技能職・作業職に多くの回答者が得られています。

土浦市では、事務・管理職に次いで販売・サービス業務、技能職・作業職に多くの回答者が得られています。

単位：票

	つくば	土 浦	全 体
技能職・作業職	48	32	80
事務・管理職	76	86	162
研究・技術職	68	28	96
販売・サービス業務	38	45	83
専業農家	19	5	24
商工自営	16	27	43
専業主婦	30	36	66
自由業・フリーランス	16	17	33
学生	28	10	38
その他	34	35	69

## 2. 4 居住歴



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。

学園地区の居住者のほとんどは、1972年以降に住み始め、また、有効回答の半数近くは5年以下の居住であることがわかります。

周辺地区では有効回答の半数以上が25年以上前から居住を続けています。土浦駅勢圏でも同様の傾向となっています。

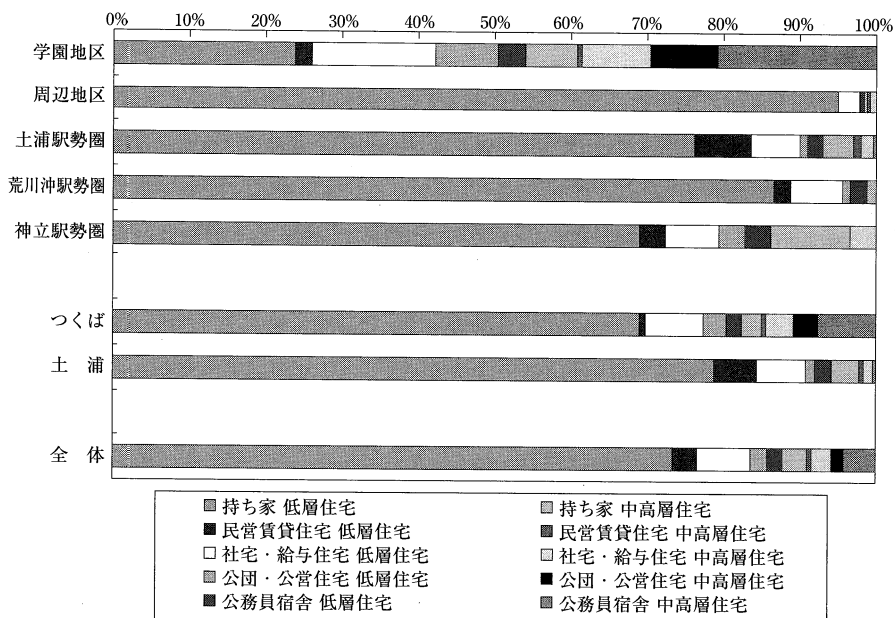
つくばより土浦の居住者の方に居住歴の長い傾向が見られます。

実数

単位：票

	つくば		土浦			つくば	土浦	総計
	学園地区	周辺地区	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏			
5年以下 (91年～)	54	15	21	12	5	69	39	108
現況の世帯数率 (85年～90年)	31	22	18	14	8	54	40	94
回答数 (72年～84年)	38	56	42	33	11	94	88	182
世帯数 (～91年)	10	114	109	31	5	125	146	271

## 2. 5 居住形態



全体では持ち家低層住宅の割合が約7割と多いことがわかります。

つくば市では、持ち家低層住宅に次いで民間賃貸中高層住宅、公務員宿舎中高層住宅に比較的多くの回答者が得られています。

土浦市では、持ち家低層住宅に次いで民間賃貸低層住宅、持ち家中高層住宅に比較的多くの回答者が得られています。

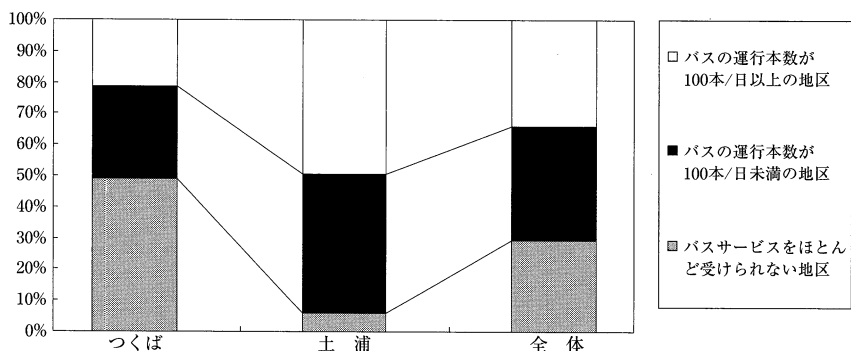
5地区の居住形態を比較して、つくば学園地区は際だって多様な形態があることがわかります。

また、つくば周辺地区は持ち家低層住宅の割合が際だって多いことがわかります。

単位：票

種類	形式	学園地区	周辺地区	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏	つくば	土 浦	全 体
持ち家	低層住宅	32	224	153	78	20	257	256	513
	中高層住宅	3	0	15	2	1	3	18	21
民営賃 貸住宅	低層住宅	22	7	13	6	2	29	21	50
	中高層住宅	11	0	2	1	1	11	4	15
社宅・給 与住宅	低層住宅	5	1	4	2	1	7	7	14
	中高層住宅	9	1	8	1	3	10	12	22
公団・公 営住宅	低層住宅	1	1	2	0	0	2	2	4
	中高層住宅	12	2	3	0	1	14	4	18
公務員 宿舎	低層住宅	12	0	0	0	0	12	0	12
	中高層住宅	28	0	1	0	0	28	1	29

## 2. 6 路線バスの便数



本調査では分析にあたって、つくば・土浦の市域を次項の図に示すように、1)バスの運行本数が100本/日以上地域、2)バスの運行本数が100本/日未満(10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。

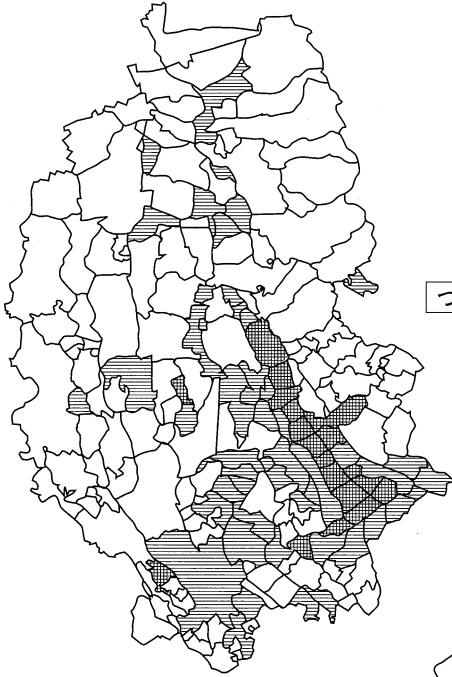
地域区分にあたっては、バスの運行本数(1日100本以上かどうか)とバス停からの歩行距離(400m)をバスのサービスレベルの境界値として用い、字毎にどのサービスレベルの地域に属するのかの判定を行いました。

土浦市は、つくば市と比較して、バスサービスを受けやすい地区の多いことがわかります。

単位：票

	つくば	土浦	全体
バスサービスをほとんど受けられない地区	191	20	211
バスの運行本数が100本/日未満の地区	117	147	264
バスの運行本数が100本/日以上地区	82	162	244
無回答	2	7	9

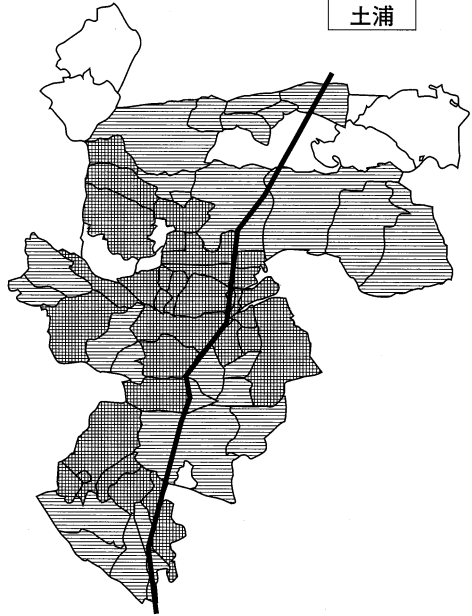
バス利便性区分図



つくば

凡例

□	ほとんどなし
▨	100本/日未満
▩	100本/日以上



土浦



●バス利便性区分・地区一覧

つくば

地区名	ほとんどなし	100未満	100以上	地区名	ほとんどなし	100未満	100以上
上郷	16	0	0	洞下	2	0	0
北条	12	0	0	片田	2	0	0
真瀬	8	0	0	北中島	2	0	0
白井	7	0	0	下萱丸	1	0	0
花畑	6	0	0	境田	1	0	0
小田	6	0	0	古館	1	0	0
緑が丘	6	0	0	古来	1	0	0
安食	5	0	0	高須賀	1	0	0
大砂	5	0	0	高良田	1	0	0
島名	5	0	0	寺具	1	0	0
要	5	0	0	篠崎	1	0	0
吉瀬	4	0	0	柴崎	1	0	0
国松	4	0	0	若森	1	0	0
今鹿島	4	0	0	酒丸	1	0	0
妻木	4	0	0	小白裕	1	0	0
上ノ室	4	0	0	小野川	1	0	0
田中	4	0	0	小和田	1	0	0
荻間	3	0	0	松塚	1	0	0
観音台	3	0	0	沼崎	1	0	0
鬼ヶ窪	3	0	0	上河原崎	1	0	0
金田	3	0	0	上菅間	1	0	0
栗原	3	0	0	上里	1	0	0
作谷	3	0	0	泉	1	0	0
手子生	3	0	0	大形	1	0	0
神郡	3	0	0	大曾根	1	0	0
西高野	3	0	0	大穂	1	0	0
長高野	3	0	0	中内	1	0	0
磯部	2	0	0	中野	1	0	0
栄	2	0	0	東丸山	1	0	0
横町	2	0	0	北太田	1	0	0
玉取	2	0	0	蓮沼	1	0	0
山口	2	0	0	松代	0	17	0
手代木	2	0	0	谷田部	0	14	0
松栄	2	0	0	二の宮	0	12	0
上大島	2	0	0	春日	0	10	0
前野	2	0	0	吉沼	0	8	0
大	2	0	0	下広岡	0	7	0
筑波	2	0	0	上横場	0	5	0

地区名	ほとんどなし	100未満	100以上
赤塚	0	5	0
大角豆	0	4	0
東平塚	0	4	0
高野台	0	3	0
小野崎	0	3	0
東新井	0	3	0
飯田	0	3	0
羽成	0	2	0
西大橋	0	2	0
東光台	0	2	0
榎戸	0	1	0
下原	0	1	0
下大島	0	1	0
下平塚	0	1	0
君島	0	1	0
高野	0	1	0
山中	0	1	0
沼田	0	1	0
上広岡	0	1	0
倉掛	0	1	0
島	0	1	0
百家	0	1	0
柳橋	0	1	0
並木	0	0	20
竹園	0	0	13
吾妻	0	0	12
天久保	0	0	9
梅園	0	0	8
稲荷前	0	0	6
東	0	0	6
千現	0	0	4
花室	0	0	3
館野	0	0	1

土浦

地区名	ほとんどなし	100未満	100以上
神立町	7	0	0
殿里	4	0	0
白鳥町	4	0	0
摩利山新田	3	0	0
菅谷町	2	0	0
右粕	0	18	0
板谷	0	12	0
乙戸南	0	11	0
神立中央	0	11	0
天川	0	9	0
烏山	0	8	0
乙戸	0	7	0
桜ヶ丘町	0	7	0
荒川沖	0	6	0
上高津	0	6	0
霞ヶ岡町	0	5	0
手野町	0	5	0
沖宿町	0	4	0
中	0	4	0
小岩田	0	3	0
神立東	0	3	0
中貫	0	3	0
中神立町	0	3	0
都和	0	3	0
木田余	0	3	0
湖北	0	2	0
荒川沖西	0	2	0
若松町	0	2	0
小岩田東	0	2	0
上高津新町	0	2	0
木田余東台	0	2	0
荒川沖南	0	1	0
小岩田西	0	1	0
中都町	0	1	0
矢作町	0	1	0
中高津	0	0	19
並木	0	0	13
中村南	0	0	11
真鍋	0	0	10
荒川沖東	0	0	9

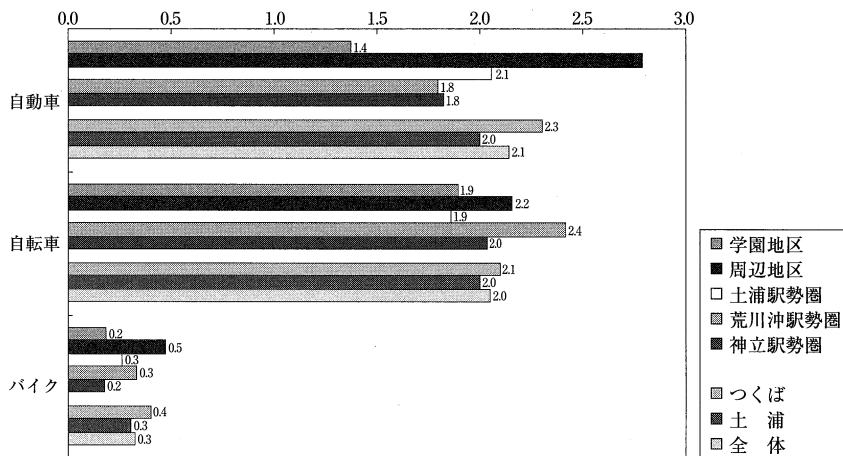
地区名	ほとんどなし	100未満	100以上
下高津	0	0	7
小松	0	0	7
西根南	0	0	7
桜町	0	0	6
富士崎	0	0	6
永国	0	0	5
港町	0	0	5
常名	0	0	5
城北町	0	0	4
生田町	0	0	4
大岩田	0	0	4
中央	0	0	4
田中	0	0	4
文京町	0	0	4
国分町	0	0	3
東崎	0	0	3
佐野子	0	0	2
真鍋新町	0	0	2
川口	0	0	2
大手町	0	0	2
大町	0	0	2
北荒川沖	0	0	2
蓮河原新町	0	0	2
永国東	0	0	1
穴塚	0	0	1
西根西	0	0	1
西真鍋町	0	0	1
中荒川沖	0	0	1
中村	0	0	1
中村西根	0	0	1
立田町	0	0	1
荒川本郷	0	0	0

### **3. 交通手段の保有状況**



### 3. 1 地区別交通手段保有状況

「あなたのご家庭には、自動車や自転車等が何台ありますか」



各世帯の平均保有台数は、自動車が2.1台、自転車が2.0台、バイクが0.3台となっています。5地区の自動車平均保有台数を比較すると、学園地区は少ないこと、周辺地区は際だって多いことがわかります。バイクの保有台数も、周辺地区が多いことがわかります。また、自転車平均保有台数を比較すると、荒川沖駅勢圏が多いことがわかります。なお、平成7年3月末現在で全国の自家用乗用車平均保有台数は、0.965台/世帯となっています。

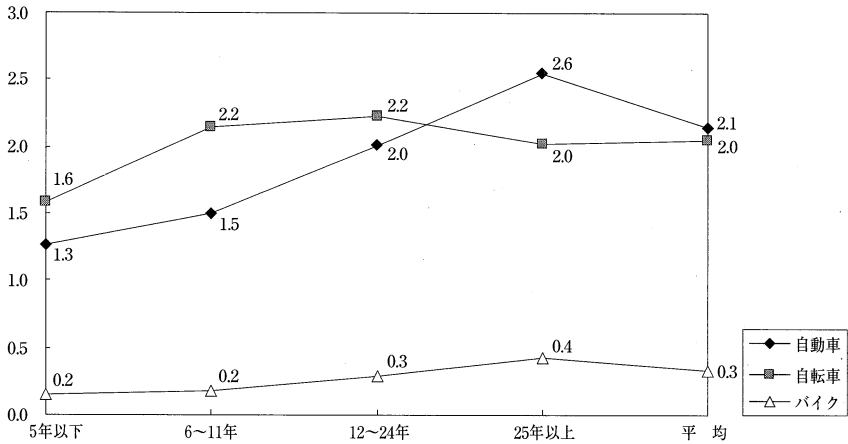
「わが国の自動車保有動向 ((財)自動車検査登録協会)」

単位：台

	つくば		土浦			つくば	土浦	全体
	学園地区	周辺地区	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏			
自動車	1.4	2.8	2.1	1.8	1.8	2.3	2.0	2.1
自転車	1.9	2.2	1.9	2.4	2.0	2.1	2.0	2.0
バイク	0.2	0.5	0.3	0.3	0.2	0.4	0.3	0.3

### 3. 2 居住歴別に見た保有状況

「あなたのご家庭には、自動車や自転車等が何台ありますか」



居住歴が長くなると、自動車の保有台数が多くなる傾向が見られます。

バイクについても、若干ながら同様の傾向が見られます。

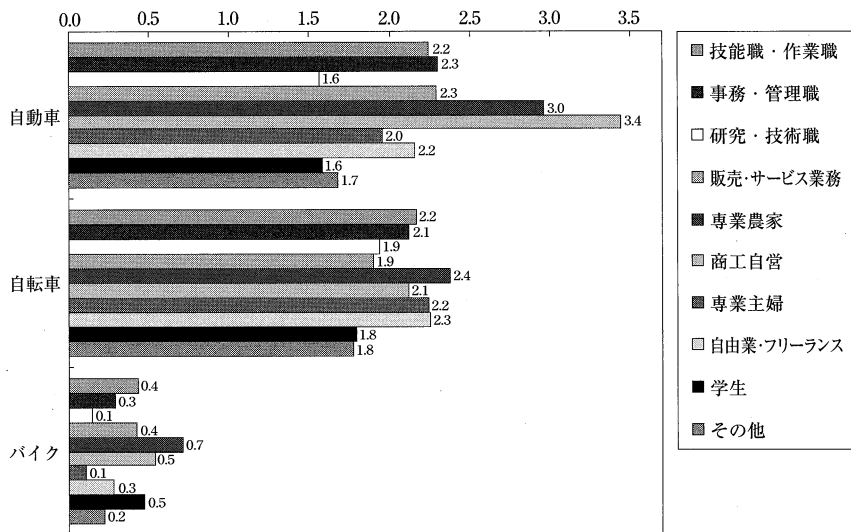
自転車については、居住歴には特に顕著な傾向は見られません。

単位：台

	5年以下	6～11年	12～24年	25年以上	平均
自動車	1.3	1.5	2.0	2.6	2.1
自転車	1.6	2.2	2.2	2.0	2.0
バイク	0.2	0.2	0.3	0.4	0.3

### 3. 3 職業別に見た保有状況

「あなたのご家庭には、自動車や自転車等が何台ありますか」



職業別に比較して、商工自営、専業農家の自動車平均保有台数は、3台を超える高い結果となっています。

研究・技術職、学生の自動車平均保有台数は、1.6台という低い結果となっています。

自動車保有は、職業別で顕著な差があるのに対し、自転車、バイクでは特に差がありません。

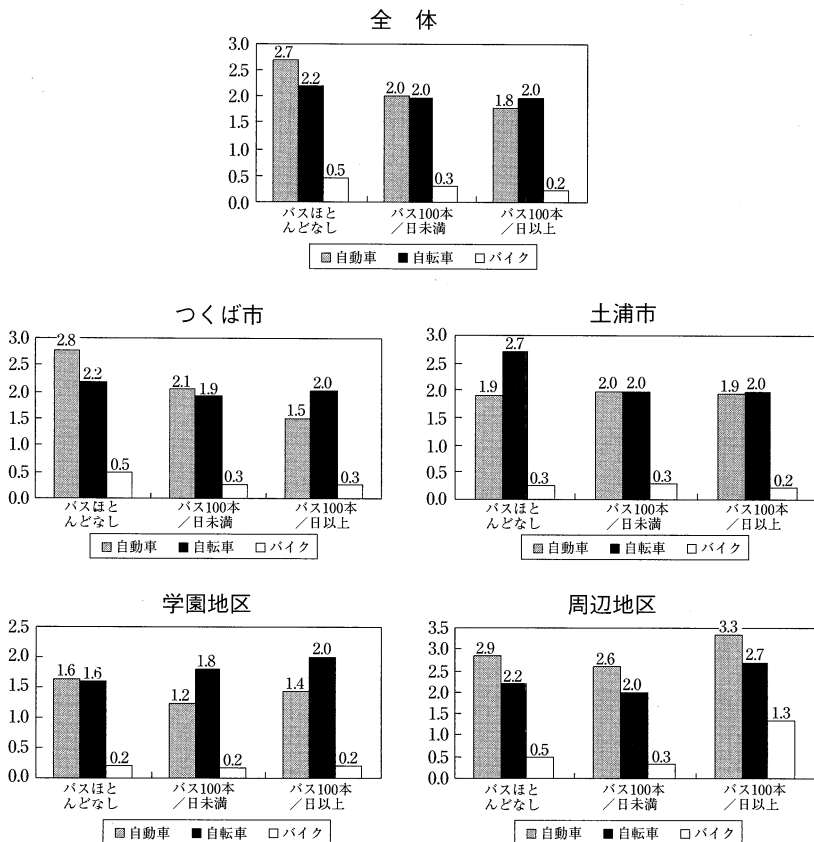
単位：台

	技能職・ 作業職	事務・ 管理職	研究・ 技術職	販売・サー ビス業務	専業農家	商工自営	専業主婦	自由業・ フリーランス	学生	その他
自動車	2.2	2.3	1.6	2.3	3.0	3.4	2.0	2.2	1.6	1.7
自転車	2.2	2.1	1.9	1.9	2.4	2.1	2.2	2.3	1.8	1.8
バイク	0.4	0.3	0.1	0.4	0.7	0.5	0.1	0.3	0.5	0.2



### 3. 4 路線バスの便数によって見た保有状況

「あなたのご家庭には、自動車や自転車等が何台ありますか」



つくば市全体で、バスの運行本数が100本/日以上地域では平均自動車保有台数が1.5台なのに対して、バス運行のほとんどない地域では、平均2.8台の自動車が保有されています。

バスの便が多い地域ほど自動車保有台数が減る傾向は、学園地区と周辺地区ともに関連は見られません。

単位：台

全体	バスほとんど なし	バス100本/日 未満	バス100本/日 以上	全 体
自動車	2.7	2.0	1.8	2.1
自転車	2.2	2.0	2.0	2.0
バイク	0.5	0.3	0.2	0.3

単位：台

つくば	バスほとんど なし	バス100本/日 未満	バス100本/日 以上	全 体
自動車	2.8	2.1	1.5	2.3
自転車	2.2	1.9	2.0	2.1
バイク	0.5	0.3	0.3	0.4

単位：台

学園地区	バスほとんど なし	バス100本/日 未満	バス100本/日 以上	全 体
自動車	1.6	1.2	1.4	1.4
自転車	1.6	1.8	2.0	1.9
バイク	0.2	0.2	0.2	0.2

単位：台

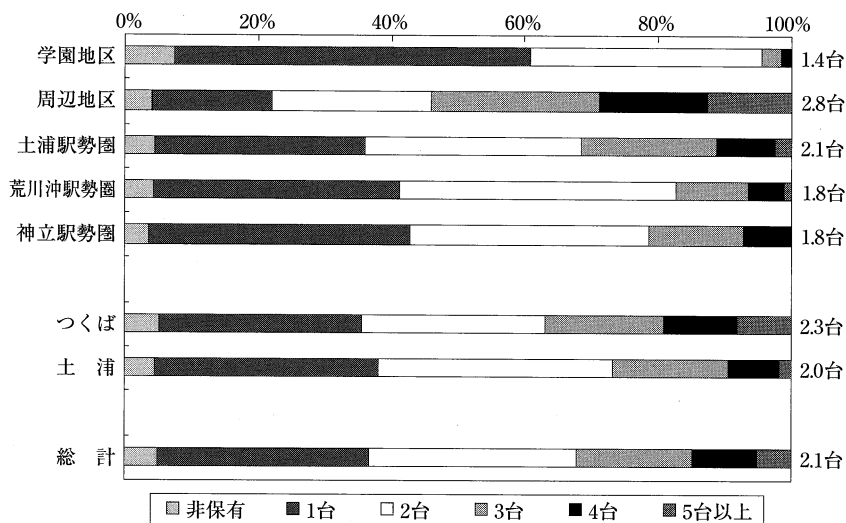
土浦	バスほとんど なし	バス100本/日 未満	バス100本/日 以上	全 体
自動車	1.9	2.0	1.9	2.0
自転車	2.7	2.0	2.0	2.0
バイク	0.3	0.3	0.2	0.3

単位：台

周辺地区	バスほとんど なし	バス100本/日 未満	バス100本/日 以上	全 体
自動車	2.9	2.6	3.3	2.8
自転車	2.2	2.0	2.7	2.2
バイク	0.5	0.3	1.3	0.5

### 3. 5 保有台数別に見た保有状況

「あなたのご家庭には、自動車や自転車等が何台ありますか」



学園地区居住者のうち自動車を1台保有している世帯が53.3%と最も多く、自動車を保有していない世帯は7.4%となっています。これは平成4年度の調査とほぼ同様の結果となっています。

周辺地区は、平成4年度調査で2台保有が最も多かったのに対し、今回は3台保有が25.3%と最も多くなっています。また、5台以上保有も12.6%あり、自動車保有数は上昇していることがうかがえます。

土浦市は、土浦駅勢圏と荒川沖駅勢圏で2台保有が最も多く、神立駅勢圏では1台保有が最も多くなっています。

なお、バスの利便性で区分した地区別にみると、バスサービスほとんどなしという地区で自家用車非保有世帯が、全体の1.2%あるという結果となっています。

	学園地区	周辺地区	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏	つくば	土浦	総計
非保有	7.4%	4.0%	4.4%	4.3%	3.6%	5.1%	4.6%	4.9%
1台	53.3%	18.2%	31.5%	37.0%	39.3%	30.5%	33.5%	31.9%
2台	34.8%	23.7%	32.5%	41.3%	35.7%	27.4%	35.1%	30.9%
3台	3.0%	25.3%	20.2%	10.9%	14.3%	17.7%	17.4%	17.5%
4台	1.5%	16.2%	8.9%	5.4%	7.1%	11.0%	7.6%	9.5%
5台以上	0.0%	12.6%	2.5%	1.1%	0.0%	8.2%	1.8%	5.3%

単位：台

	バスほとん どなし	バス100本 /日未満	バス100本 /日以上
非保有	9	11	14
1台	41	88	98
2台	53	92	76
3台	52	33	37
4台	32	23	12
5台以上	24	10	4

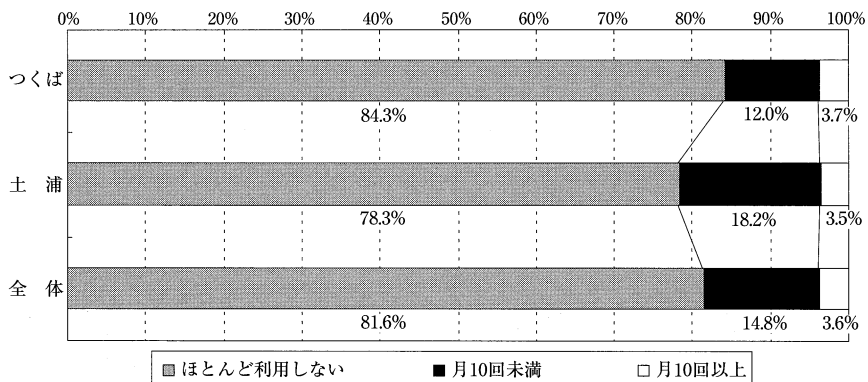


## **4. つくば市、土浦市内での交通手段の選択**



## 4. 1 路線バスの利用状況

「あなたは、路線バスをどの程度利用されていますか」



月に平均10回以上路線バスを利用するのは全体でわずか3.6%に過ぎません。また、月に数回程度路線バスを利用する人も全体で14.8%で、多くの人は路線バスをほとんど利用していないことがわかります。

つくば市においては、平成4年度調査と比較しても、ほぼ同様の結果となっています。

土浦市では、つくば市よりも路線バスが若干よく利用されていることがわかります。

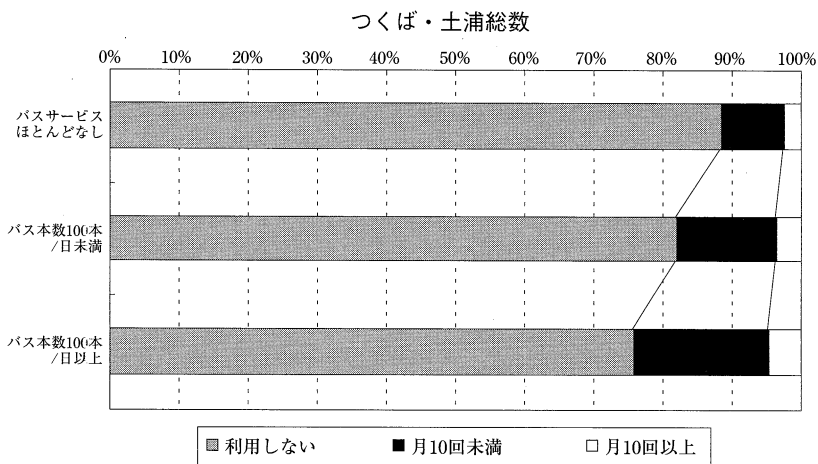
ただし、この結果は世帯主である中年男性からの回答が多いことから、必ずしも実情とはいえないことに注意が必要です。

	つくば	土浦	全体
ほとんど利用しない	84.3%	78.3%	81.6%
月10回未満	12.0%	18.2%	14.8%
月10回以上	3.7%	3.5%	3.6%



## 4. 2 路線バスの便数によって見た利用状況

「あなたは、路線バスをどの程度利用されていますか」



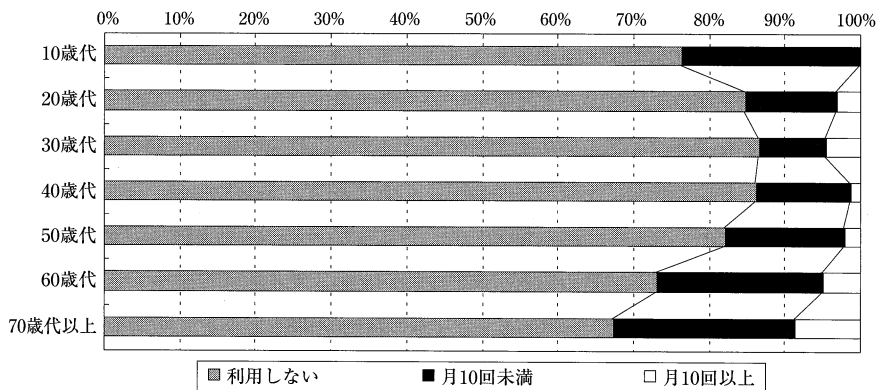
バスの運行本数が多くなるほど利用回数が比較的増える傾向が見られますが、バスの運行本数が100本/日以上のある地区においても、8割近くの者がほとんど利用していないことがわかります。

単位：票

	利用しない	月10回未満	月10回以上
バスサービスほとんどなし	177	18	5
バス本数100本/日未満	205	36	9
バス本数100本/日以上	175	45	11

#### 4. 3 年齢別に見た路線バスの利用状況

「あなたは、路線バスをどの程度利用されていますか」



10歳代及び60歳以降の代では、20～50歳代と比較して、路線バスの利用がやや高いことがわかります。

40歳代以降、路線バスの利用度が次第に高まる傾向となっています。

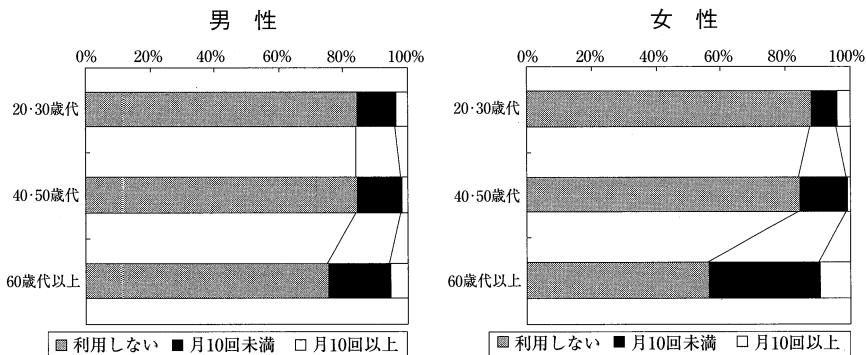
10歳代については、今回の調査で月に10回以上バスを利用するというサンプルが得られませんでした。

単位：票

	利用しない	月10回未満	月10回以上
10歳代	13	4	0
20歳代	84	12	3
30歳代	78	8	4
40歳代	132	19	2
50歳代	119	23	3
60歳代	73	22	5
70歳代以上	31	11	4

#### 4. 4 性別・年齢別に見た路線バスの利用状況

「あなたは、路線バスをどの程度利用されていますか」



60歳代以上の代の女性は、他のグループと比較してバスの利用度が高いといえます。

20・30歳代の女性は、他のグループと比較してバスの利用度が低いことが読みとれます。

平成4年度調査では、20歳以下の女性で月10回以上バスを利用するグループが14%もありましたが、今回の調査では10歳代のサンプル数が少なかったため分析から割愛しました。

単位：票

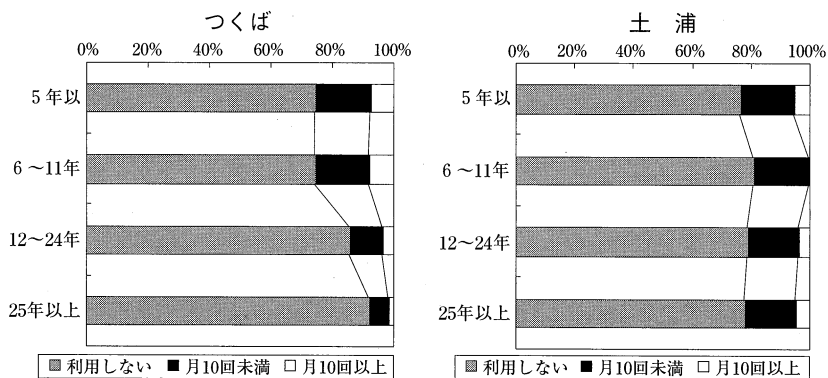
男性	利用しない	月10回未満	月10回以上
20・30歳代	96	14	4
40・50歳代	170	28	4
60歳代以上	86	22	6

単位：票

女性	利用しない	月10回未満	月10回以上
20・30歳代	66	6	3
40・50歳代	81	14	1
60歳代以上	18	11	3

#### 4. 5 居住歴別に見た路線バスの利用状況

「あなたは、路線バスをどの程度利用されていますか」



居住歴別路線バスの利用状況は、つくばでは居住年数の浅い人ほど比較的多く利用している傾向が見られます。

土浦では特に居住歴別による違いは見られません。

単位：票

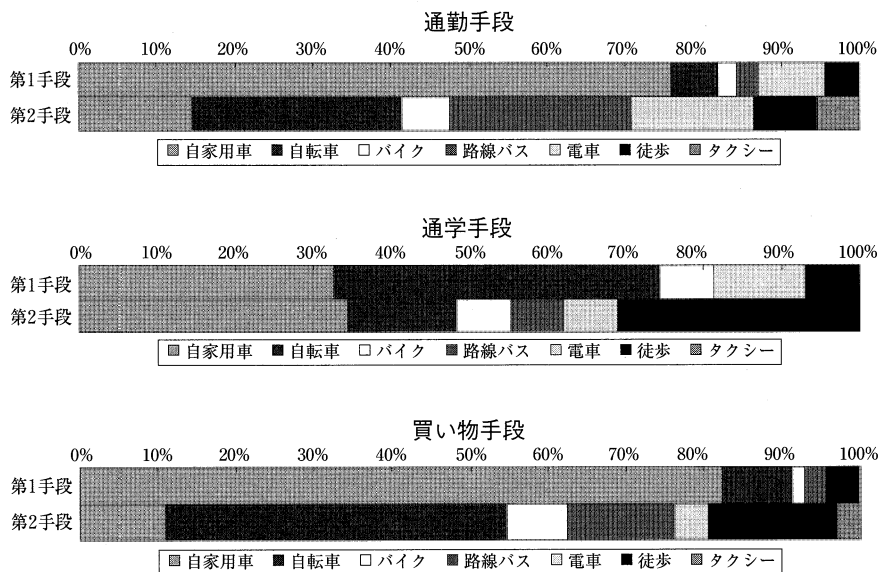
つくば	利用しない	月10回未満	月10回以上
5年以下	50	12	5
6～11年	38	9	4
12～24年	79	10	3
25年以上	110	7	2

単位：票

土浦	利用しない	月10回未満	月10回以上
5年以下	29	7	2
6～11年	30	7	0
12～24年	65	14	3
25年以上	107	24	6

## 4. 6 通勤・通学・買い物の交通手段

「あなたが、市内で通勤・通学（日常的な買い物等）の際に利用する主な交通手段は何ですか」



通勤、買い物において自家用車が交通手段として非常に大きなウエイトを占めていることがわかります。

通学では、自転車が最も多くなっています。

路線バスを第1手段として選択している比率は、通勤、通学、買い物ともに少ない状況となっていますが、第2手段として比率は高まっており、雨天時等に利用される重要な手段となっていることが推測できます。

なお、通学の結果はサンプル数が少ないことから、必ずしも実情とはなっていない可能性について注意が必要です。

また、買い物の第2手段として自転車の比率が高くなっています。

## 通勤

単位：票

	自家用車	自転車	バイク	路線バス	電車	徒歩	タクシー	なし
第1手段	337	27	10	13	38	19	0	-
第2手段	30	55	13	48	32	17	11	238

## 通学

単位：票

	自家用車	自転車	バイク	路線バス	電車	徒歩	タクシー	なし
第1手段	14	18	3	0	5	3	0	-
第2手段	10	4	2	2	2	9	0	14

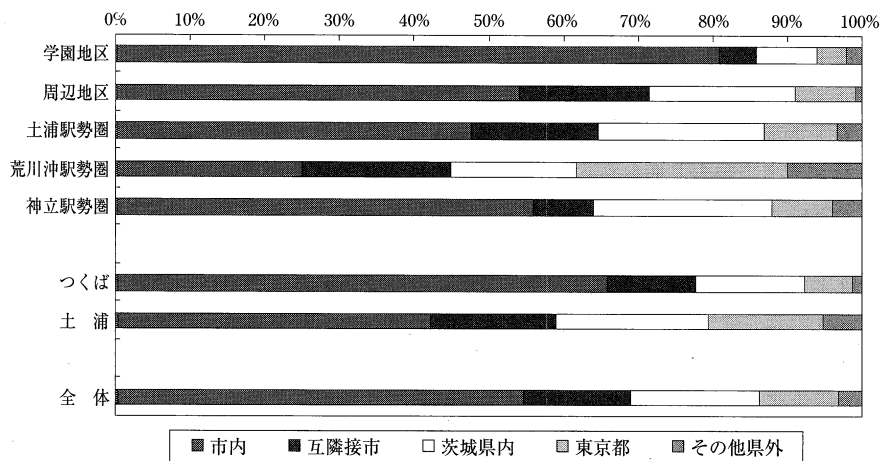
## 買い物

単位：票

	自家用車	自転車	バイク	路線バス	電車	徒歩	タクシー	なし
第1手段	571	62	12	18	1	28	2	-
第2手段	44	176	31	55	18	66	12	292

## 4. 7 通勤先

「通勤・通学はどこ地域ですか」



つくばでは、市内に勤務先を持つ者は65.8%と高く、中でも学園地区は80.8%となっています。

逆に荒川沖駅勢圏で、市内に勤務先を持つ者は25.0%と低くなっています。

土浦では、東京に勤務先を持つ者の比率がつくばと比較して高い傾向があり、荒川沖駅勢圏は28.3%と特に高くなっています。

	学園地区	周辺地区	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏	つくば	土浦	総計
市内	80.8%	54.1%	47.5%	25.0%	56.0%	65.8%	42.3%	54.8%
互隣接市	5.1%	17.3%	17.2%	20.0%	8.0%	12.0%	16.8%	14.3%
茨城県内	8.1%	19.5%	22.1%	16.7%	24.0%	14.5%	20.2%	17.2%
東京都	4.0%	8.3%	9.8%	28.3%	8.0%	6.4%	15.4%	10.6%
その他県外	2.0%	0.8%	3.3%	10.0%	4.0%	1.3%	5.3%	3.2%

●通勤先地区名

つくば

	地区名	学園	周辺
市内	安食	0	1
	稲荷前	2	1
	横場	0	1
	花室	0	1
	花畑	1	1
	菊間	2	1
	観音台	2	0
	吉沼	0	1
	金田	0	2
	栗原	0	1
	古来	0	1
	吾妻	2	4
	御幸ヶ丘	3	1
	高野台	0	1
	寺具	0	2
	篠崎	1	0
	手子生	0	1
	春日	1	0
	小田	0	1
	小白砥	0	1
	小野川	4	0
	上横場	0	2
	上郷	0	2
	上大島	1	1
	西高野	1	0
	千現	3	0
	泉	0	1
	倉掛	0	1
	大わし	2	0
	大砂	1	1
	大穂	4	0
	谷田部	3	5
	竹園	0	2
	筑波	0	1
	中内	0	1
	天王台	8	2
	天久保	3	3
	東	4	0



	地区名	学園	周辺
	東光台	2	0
	東新井	1	0
	藤本	1	0
	梅園	3	0
	並木	5	0
	片田	0	1
	北郷	2	0
	北原	1	1
	北条	0	1
	柳橋	0	1
	要	0	1
	蓮沼	0	1
	和台	2	0
土浦市	右舂	1	1
	卸町	0	2
	下高津	0	2
	荒川沖	0	1
	桜ヶ丘	0	1
	小松	0	1
	真鍋	1	1
	神立	0	5
	中貫	0	1
	中村西根	1	0
	中村南	0	1
	田中	0	3
	都和	1	0
	並木	0	1
県内	阿見町	0	1
	伊奈町	1	1
	下館市	0	1
	下妻市	0	2
	牛久市	0	2
	莖崎町	2	1
	取手市	0	1
	守谷町	0	1
	新治村	0	2
	水海道	0	1
	水海道市	2	1
	水戸市	1	1
	石岡市	0	1
	石下町	0	1

	地区名	学園	周辺
	千代川村	0	1
	千代田町	0	1
	谷和原村	0	3
	東海村	0	1
	藤代町	1	0
	八千代町	0	1
	美浦村	1	1
東京都		4	11
県外	埼玉県	1	0
	千葉県	0	1
	栃木	1	0

●通勤先地区名

土浦

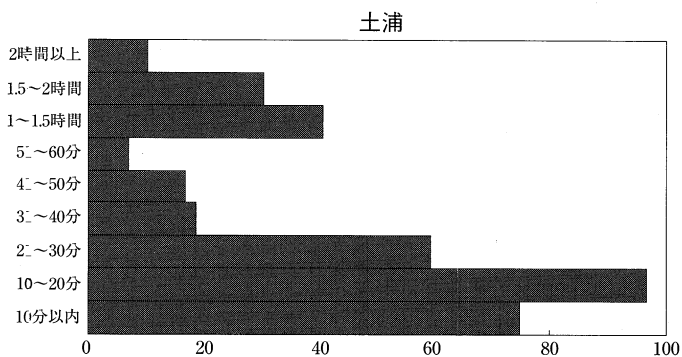
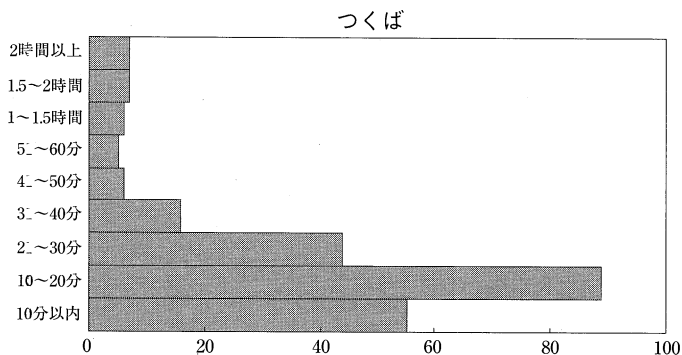
単位：票

	地区名	土浦	荒川沖	神立
市内	右粉	0	4	0
	永国	1	0	0
	卸町	0	1	0
	下高津	4	1	0
	公設市場	1	0	0
	荒川沖	3	1	0
	桜町	3	1	0
	穴塚	1	0	0
	真鍋	6	0	1
	神立	1	1	3
	神立町	1	0	0
	菅谷	0	0	1
	生田	1	0	0
	西根	0	1	0
	西根南	0	1	0
	千束	1	0	0
	千束町	0	0	1
	大岩田	1	1	0
	中	2	1	0
	中央	1	0	1
	中貫	0	0	1
	中高津	1	0	1
	中村	3	0	0
	中村南	0	1	0
	虫掛	1	0	0
	都和	2	0	0
	土浦駅前	1	0	0
	東中貫	0	0	1
	白鳥	0	0	1
	並木	1	0	0
	北神立	1	0	0
	木田余	2	0	1
蓮河原	1	0	0	
つくば市	下原	0	1	0
	観音台	0	1	0
	金田	1	0	0
	古来	0	1	0
	吾妻	1	1	0

	地区名	土浦	荒川沖	神立	
つくば市	御幸ヶ丘	1	0	0	
	小野川	0	1	0	
	沼崎	0	1	0	
	赤塚	1	0	0	
	千現	2	0	0	
	谷田部	0	1	0	
	竹園	2	1	0	
	東光台	2	1	0	
	二の宮	1	0	0	
	梅園	1	0	0	
	並木	1	2	0	
	北原	2	0	0	
	柳橋	1	0	0	
	立原	1	0	0	
	蓮沼	0	1	0	
	県内	阿見町	4	5	0
		茨城町	0	0	2
岩井市		1	0	0	
牛久市		3	2	0	
境町		1	0	0	
莖崎町		0	1	0	
高萩市		0	0	1	
守谷町		1	0	0	
出島村		3	0	1	
新治村		1	1	0	
水海道市		1	0	0	
水戸市		2	1	0	
石岡市		3	0	0	
千代田町		1	0	2	
藤代町		1	0	0	
美浦村		3	0	0	
明野町	1	0	0		
利根町	1	0	0		
東京		12	17	2	
県外	埼玉県	0	1	0	
	千葉県	4	3	1	
	栃木県	0	1	0	

## 4. 8 通勤時間

「通勤・通学に要する時間は片道どの位ですか？」



通勤時間は、つくば、土浦とも30分以内が多く、特に10～20分のグループが多くなっています。

通勤時間1時間以下では、つくばと土浦の差はさほど見られませんが、1時間を超えるグループでは、土浦市が多くなっています。

単位：票

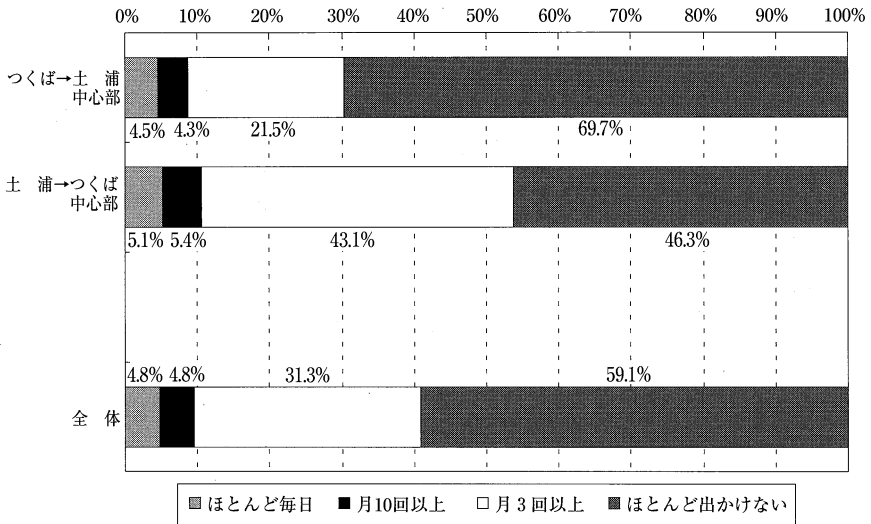
	10分以内	10～20分	21～30分	31～40分	41～50分	51～60分	1～1.5時間	1.5～2時間	2時間以上
つくば	55	89	44	16	6	5	6	7	7
土浦	44	57	35	11	10	4	24	18	6

## 5. つくば・土浦の結びつき



## 5. 1 つくば～土浦間の交通実態（回数）

「あなたは土浦（つくば）中心部に何回くらいでかけますか」



つくば市民が土浦中心部へ、土浦市民がつくば中心部へそれぞれ出かけている状況について、ほとんど出かけないという回答が半数以上あります。

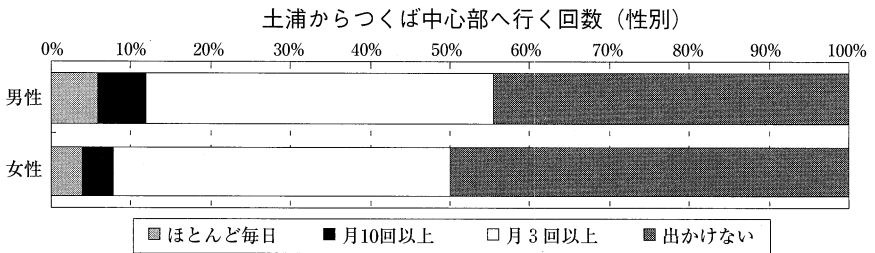
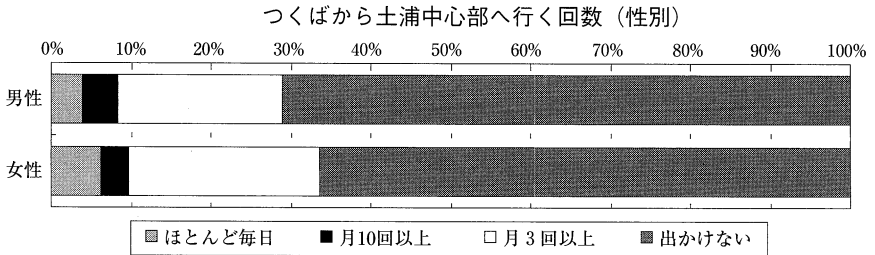
その中でも、つくばから土浦中心部に向かう人よりも、土浦からつくば中心部に向かう人の方が多く、月3回以上行くという人の割合が高くなっています。

	つくば→ 土浦	土浦→ つくば	全体
ほとんど毎日	4.5%	5.1%	4.8%
月10回以上	4.3%	5.4%	4.8%
月3回以上	21.5%	43.1%	31.3%
ほとんど出かけない	69.7%	46.3%	59.1%



## 5. 2 性別に見たつくば～土浦間の交通実態（回数）

「あなたは土浦（つくば）中心部に何回くらいでかけますか」



土浦からつくば中心部への流れでは若干男性が多く、つくばから土浦中心部では女性が多い傾向となっています。

つくばから土浦

単位：票、%

	男性		女性	
	票	%	票	%
ほとんど毎日	10	3.8	7	6.2
月10回以上	12	4.6	4	3.5
月3回以上	54	20.5	27	23.9
出かけない	187	71.1	75	66.4

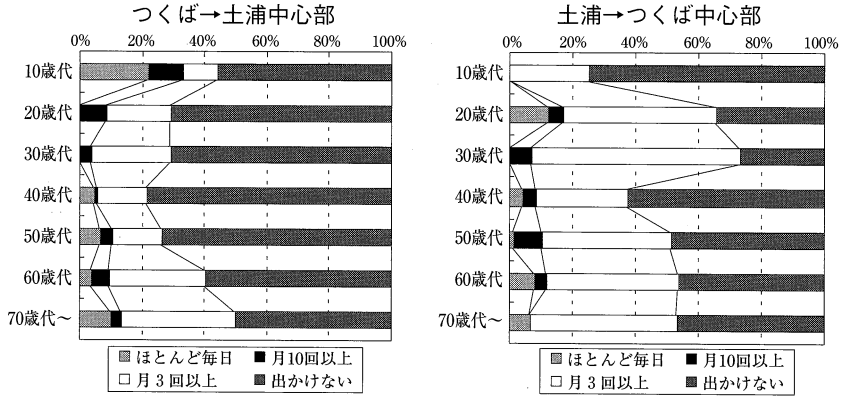
土浦からつくば

単位：票、%

	男性		女性	
	票	%	票	%
ほとんど毎日	12	5.7	4	3.8
月10回以上	13	6.2	4	3.8
月3回以上	91	43.5	44	42.3
出かけない	93	44.5	52	50.0

### 5. 3 年齢別に見たつくば～土浦間の交通実態（回数）

「あなたは土浦（つくば）中心部に何回くらいでかけますか」



つくばから土浦中心部への流れでは、10歳代と60歳代以降のグループが比較的多くなっています。

土浦からつくば中心部への流れでは、20歳代と30歳代のグループが比較的多くなっています。なお、10歳代は、サンプル数の少ないことに注意が必要です。

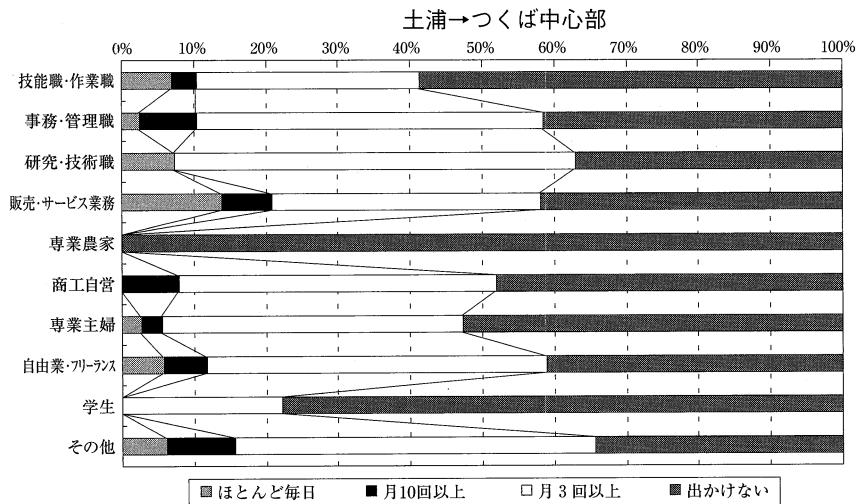
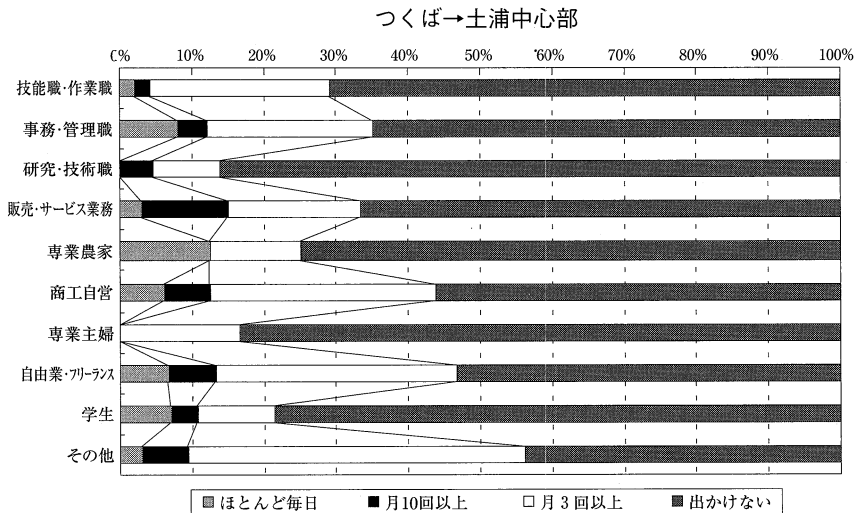
単位：票

つくば→土浦	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
ほとんど毎日	2	0	0	4	5	2	3
月10回以上	1	5	2	1	3	3	1
月3回以上	1	12	13	13	12	16	11
出かけない	5	41	36	66	56	31	15

土浦→つくば	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～
ほとんど毎日	0	5	0	3	1	4	1
月10回以上	0	2	3	3	6	2	0
月3回以上	2	20	27	20	28	21	7
出かけない	6	14	11	43	33	23	7

## 5. 4 職業別に見たつくば～土浦間の交通実態（回数）

「あなたは土浦（つくば）中心部に何回くらいでかけますか」



つくばから土浦中心部への流れでは、商工自営、自由業が比較的多く、専業主婦がほとんど出かけないという結果となっています。

土浦からつくば中心部への流れでは、研究・技術職を始め、全般に多く、専業農家がほとんど出かけないという結果となっています。

つくばから土浦中心部

単位：票

	技能職・作業職	事務・管理職	研究・技術職	販売・サービス業務	専業農家	商工自営	専業主婦	自由業・フリーランス	学生	その他
ほとんど毎日	1	6	0	1	2	1	0	1	2	1
月10回以上	1	3	3	4	0	1	0	1	1	2
月3回以上	12	17	6	6	2	5	5	5	3	15
出かけない	34	48	56	22	12	9	25	8	22	14

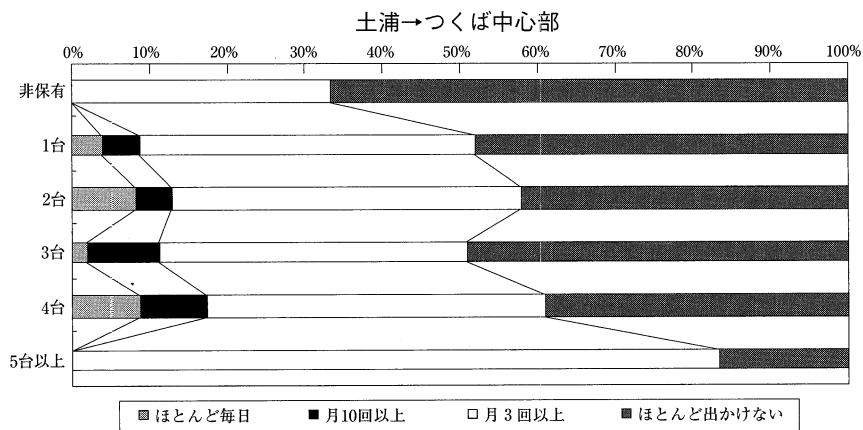
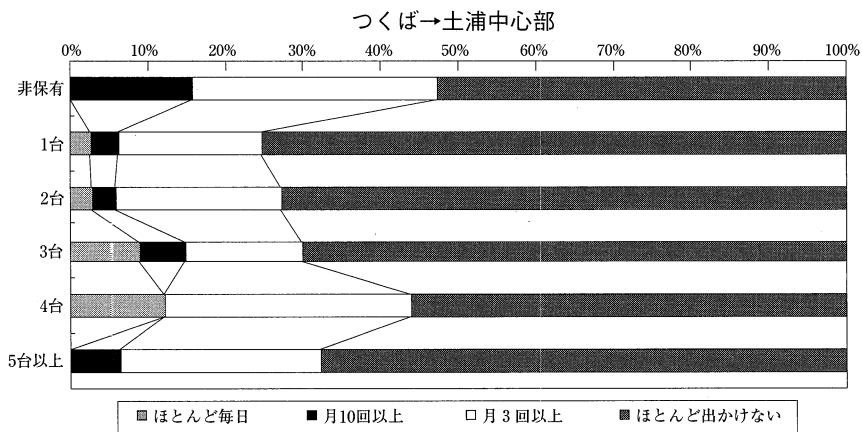
土浦からつくば中心部

単位：票

	技能職・作業職	事務・管理職	研究・技術職	販売・サービス業務	専業農家	商工自営	専業主婦	自由業・フリーランス	学生	その他
ほとんど毎日	2	2	2	6	0	0	1	1	0	2
月10回以上	1	6	0	3	0	2	1	1	0	3
月3回以上	9	37	15	16	0	11	15	8	2	16
出かけない	17	32	10	18	4	12	19	7	7	11

## 5. 5 自動車保有台数別に見たつくば～土浦間の交通実態（回数）

「あなたは土浦（つくば）中心部に何回くらいでかけますか」



自家用車の保有者は、非保有者より、土浦からつくば中心部へ行く頻度が若干多いことがわかります。

つくばから土浦中心部への流れでは、保有台数の違いによる変化はあまり見られません。

単位：票

両市総計	非保有	1台	2台	3台	4台	5台以上
ほとんど毎日	0	7	12	7	7	0
月10回以上	3	9	8	9	2	2
月3回以上	10	65	71	31	23	13
ほとんど出かけない	18	134	121	73	32	22

単位：票

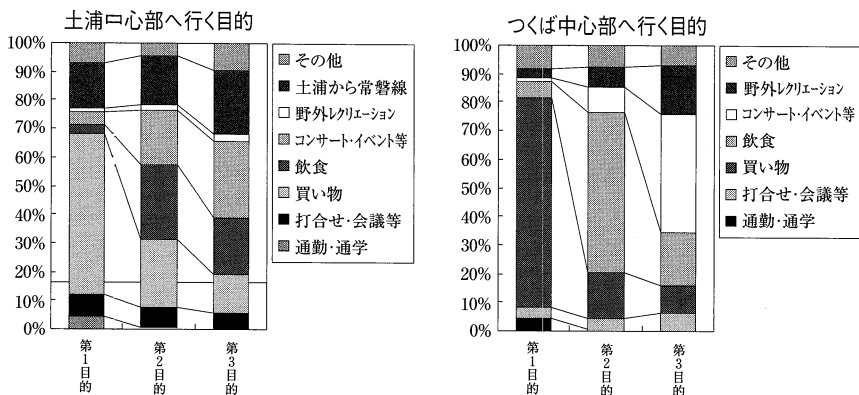
つくば→土浦中心部	非保有	1台	2台	3台	4台	5台以上
ほとんど毎日	0	3	3	6	5	0
月10回以上	3	4	3	4	0	2
月3回以上	6	21	22	10	13	8
ほとんど出かけない	10	85	75	47	23	21

単位：票

土浦→つくば中心部	非保有	1台	2台	3台	4台	5台以上
ほとんど毎日	0	4	9	1	2	0
月10回以上	0	5	5	5	2	0
月3回以上	4	44	49	21	10	5
ほとんど出かけない	8	49	46	26	9	1

## 5. 6 つくば～土浦間の交通実態（目的）

「あなたは土浦（つくば）中心部へ行く目的は何ですか」



土浦中心部へ行く目的も、つくば中心部へ行く目的も、買い物が最も多くなっています。

土浦中心部へ行く目的では、常磐線に乗るためが比較的多くなっています。

第2選択以降の目的では、飲食、コンサート等が多く、特につくば中心部へ行く目的として目立っています。

つくばから土浦中心部

単位：票

	通勤・通学	打合せ・会議等	買い物	飲食	コンサート・イベント等	野外レクリエーション	土浦から常磐線	その他
第1目的	15	28	203	10	16	5	57	26
第2目的	1	17	57	61	46	4	42	10
第3目的	0	9	20	30	41	4	33	15

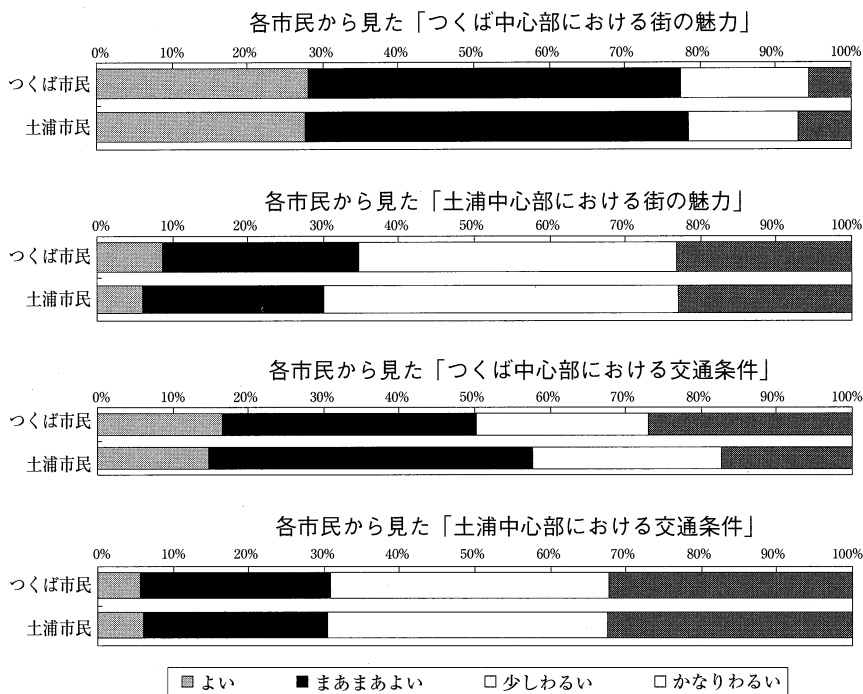
つくばから土浦中心部

単位：票

	通勤・通学	打合せ・会議等	買い物	飲食	コンサート・イベント等	野外レクリエーション	その他
第1目的	14	11	216	17	5	9	24
第2目的	0	10	36	129	21	16	17
第3目的	0	10	14	28	62	26	11

## 5. 7 中心部のイメージ・交通のイメージ

「あなたは土浦（つくば）中心部についてどのようなイメージをお持ちですか」



各街のイメージ、交通のイメージともに、つくば市民から見ても土浦市民から見てもほとんど差が見られません。

街のイメージ、交通のイメージともに、つくばの方がよいと受け取られる傾向にあります。

特に、つくば中心部の街の魅力はよい、まあまあよいをあわせ約80%と高い結果になっています。



## つくばの街のイメージ

単位：票

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい	無回答	総計
つくば市民	101	178	61	20	32	392
土浦市民	82	150	43	21	40	336

## 土浦の街のイメージ

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい	無回答	総計
つくば市民	31	93	150	83	35	392
土浦市民	18	72	140	69	37	336

## つくばの交通イメージ

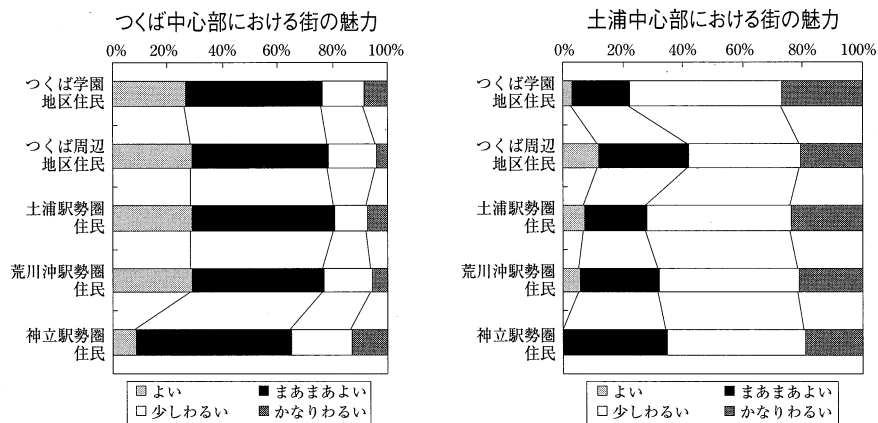
	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい	無回答	総計
つくば市民	59	120	81	96	36	392
土浦市民	43	126	73	51	43	336

## 土浦の交通イメージ

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい	無回答	総計
つくば市民	20	88	130	113	41	392
土浦市民	18	73	111	97	37	336

## 5. 8 地区別に見た各市街中心部のイメージ

「あなたは土浦（つくば）中心部についてどのようなイメージをお持ちですか」（街の魅力）



街のイメージを地区別に分けて見ると、土浦の街のイメージをつくば市民がみた際、周辺地区住民はよい、学園地区住民は悪いと答えた比率が多くなっています。

神立駅勢圏住民の評価は、つくば、土浦ともにやや低めとなっています。

### つくば街イメージ

単位：票

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい
つくば学園地区住民	35	65	20	11
つくば周辺地区住民	66	112	40	9
土浦駅勢圏住民	53	95	22	13
荒川沖駅勢圏住民	25	41	15	5
神立駅勢圏住民	2	13	5	3

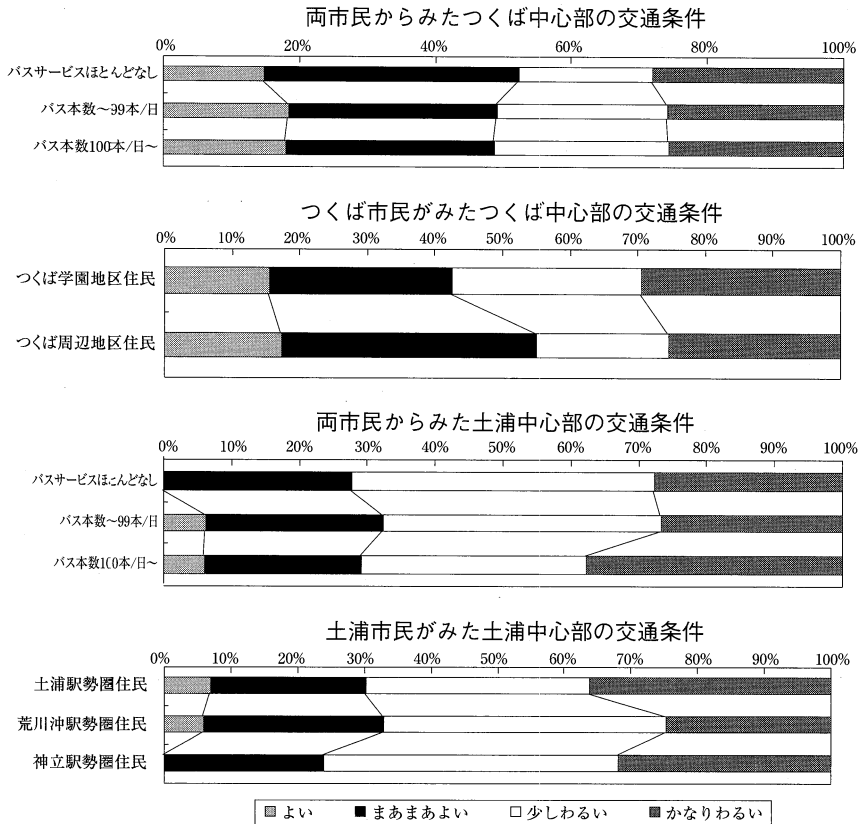
### 土浦街イメージ

単位：票

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい
つくば学園地区住民	4	25	65	35
つくば周辺地区住民	27	68	84	47
土浦駅勢圏住民	13	39	89	44
荒川沖駅勢圏住民	5	22	39	18
神立駅勢圏住民	0	9	12	5

## 5. 9 地区別に見た交通のイメージ

「あなたは土浦（つくば）中心部についてどのようなイメージをお持ちですか」（交通条件）



つくばの交通イメージはバスの利便性による地域で見ると特に変化はありませんが、地区別で見ると、周辺地区の方が若干高い評価を得る傾向にあります。

土浦の交通イメージはバスの利便性による地域で見ても特に変化はありません。

## つくばの交通イメージ

単位：票

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい
バスサービスほとんどなし	25	63	33	47
バス本数～99本/日	20	33	27	28
バス本数100本/日～	14	24	20	20

単位：票

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい
つくば学園地区住民	20	35	36	38
つくば周辺地区住民	39	85	44	57

## 土浦の交通イメージ

単位：票

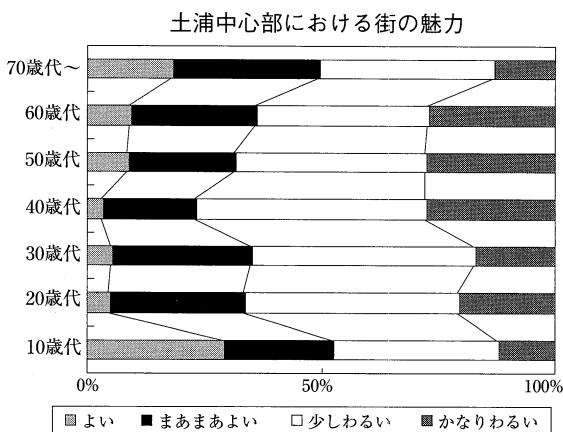
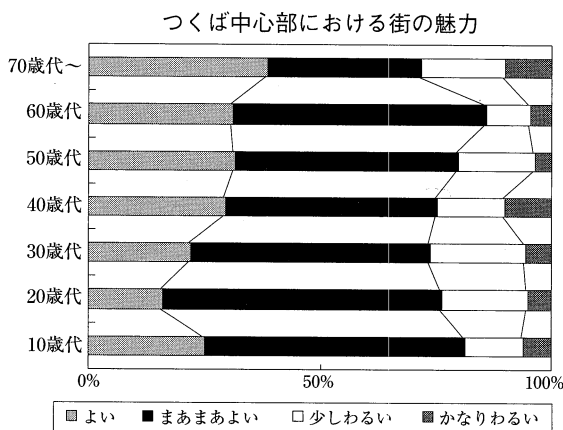
	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい
バスサービスほとんどなし	0	5	8	5
バス本数～99本/日	8	33	52	34
バス本数100本/日～	9	34	49	56

単位：票

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい
土浦駅勢圏住民	13	43	62	67
荒川沖駅勢圏住民	5	23	36	21
神立駅勢圏住民	0	6	11	8

## 5. 10 年齢別に見た市街中心部のイメージ

「あなたは土浦（つくば）中心部についてどのようなイメージをお持ちですか」（街の魅力）



両市民総数による街のイメージは、若干ばらつきながらも、年齢が若くなるに従って低くなる傾向にあります。

ただし、10歳代はサンプル数が少ない中での結果ではありますが、高い評価を得ています。

70歳代以降の土浦の評価は非常に高い結果となっています。

## つくば街イメージ

単位：票

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい
10歳代	4	9	2	1
20歳代	16	59	18	5
30歳代	20	47	19	5
40歳代	44	68	22	15
50歳代	42	64	22	5
60歳代	29	51	9	4
70歳代～	15	13	7	4

## 土浦街イメージ

単位：票

	よい	まあまあよい	少しわるい	かなりわるい
10歳代	5	4	6	2
20歳代	5	28	44	20
30歳代	5	26	42	15
40歳代	5	30	74	41
50歳代	12	31	56	37
60歳代	9	25	34	25
70歳代～	7	12	14	5

## 5. 11 中心部のイメージ・交通のイメージ（コメント）

「あなたは土浦（つくば）中心部についてどのようなイメージをお持ちですか。理由もお答え下さい」

交通のイメージ、中心部のイメージについて、記述された理由を、1票につき最大3項目の内容で分類し、集計したものが次ページ以降の表です。結果をみる際は、設問の方法上、つくばと土浦を比較した内容が多くなっていることに注意が必要です。

交通のイメージは、全体的にマイナスイメージに関する記述が多い結果となっています。つくばと土浦を比較した場合、土浦にこの傾向が顕著にみられます。また、土浦の方がコメントの傾向がはっきりと分かれています。

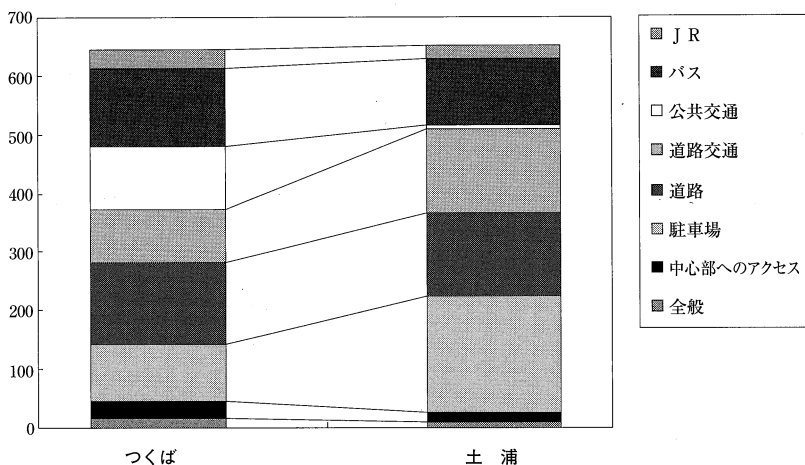
土浦の交通のイメージは「駐車場が少ない」「道幅が狭い」「混雑している」が非常に多いコメントとなっています。つくばの交通のイメージは「道路が整備されている」「駐車場が多い」「バスの便数が少ない」「交通手段が少ない」「自家用車中心の町」といった内容が比較的多いコメントとなっています。

中心部のイメージは、交通のイメージと比較して、内容が多岐にわたり、「商店街」に関するコメントの比較的多いことが特徴となっています。

つくばの中心部のイメージは「緑が多い・自然が豊か」「公園が多い」「商店が多い（郊外型大型専門店）」が比較的多いコメントとなっています。土浦の中心部のイメージは全体にコメント回答数が少ない中で、「つくばで用が足りる」「ごみごみ・雑然としている」「活気にぎわいがない」といったマイナスイメージに関する記述が比較的多くなっています。同時に「駅前再開発に期待」というコメントも比較的多く、将来性に対する期待の大きさが伺えます。

●各市中心部における交通条件の関心度（コメント数集計）

「あなたは土浦（つくば）中心部についてどのようなイメージをお持ちですか。理由もお答え下さい」



各市中心部における交通条件について、コメント数を集計し、関心度の高さを見た結果、両市とも道路への関心が高いほか、つくばではバス、公共交通への関心が高く、土浦では、駐車場、道路交通への関心が高い傾向となっています。

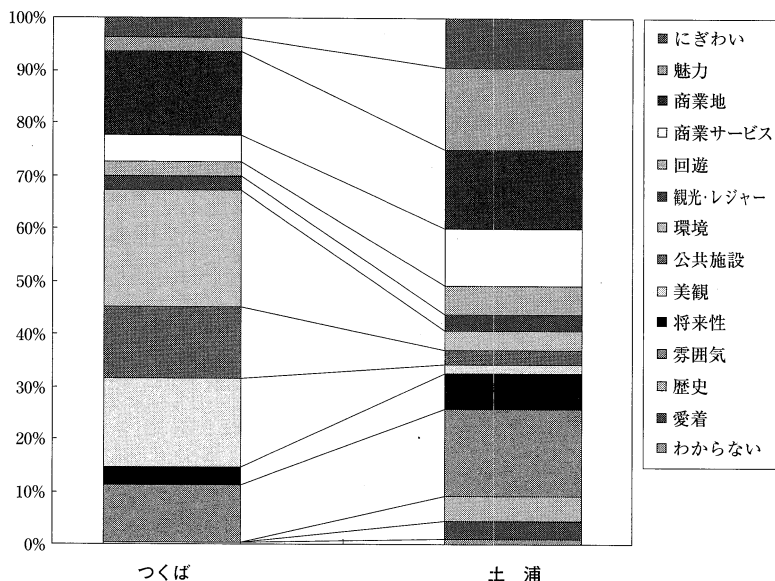
単位：票、%

	J R	バス	公共 交通	道路 交通	道路	駐車場	中心部への アクセス	全般
つくば	30 4.7%	134 20.8%	106 16.5%	91 14.1%	142 22.0%	97 15.1%	29 4.5%	15 2.3%
土 浦	25 3.8%	112 17.2%	6 0.9%	145 22.2%	142 21.7%	198 30.3%	15 2.3%	10 1.5%



●各市中心部における街の魅力の関心度（コメント数集計）

「あなたは土浦（つくば）中心部についてどのようなイメージをお持ちですか。理由もお答え下さい」



各市中心部における街の魅力について、コメント数を集計し、関心度の高さを見た結果、両市とも商業地への関心が高いほか、つくばでは環境、公共施設、美観などについての関心が高く、土浦では魅力、商業サービス、雰囲気などについての関心が高い傾向となっています。

単位：票、%

	にごわい	魅力	商業地	商業サービス	回遊	観光・レジャー	環境	公共施設	美観	将来性	雰囲気	歴史	愛着	わからない
つくば	23 3.7%	16 2.6%	99 16.0%	32 5.2%	17 2.8%	15 2.4%	137 22.2%	84 13.6%	104 16.9%	20 3.2%	67 10.9%	0 0.0%	0 0.0%	3 0.5%
土浦	50 9.5%	82 15.6%	78 14.8%	58 11.0%	28 5.3%	16 3.0%	20 3.8%	14 2.7%	9 1.7%	35 6.7%	88 16.7%	25 4.8%	18 3.4%	5 1.0%

●中心部のイメージ・交通のイメージ、(コメント分類別詳細)

つくばの交通

単位：票

J R	J R 駅がない	22	30
	常磐新線に期待	7	
	常磐新線ができて不便	1	
バス	バスの便数が少ない	56	134
	バスの路線が少ない	14	
	バスの料金が高い	9	
	バスの便数が多い	6	
	バスの路線がわかりにくい	6	
	バスが便利	6	
	バスが遅い(遠回り、定刻に来ない)	6	
	バス停が遠い	6	
	循環バスが必要	5	
	高速バスが便利	4	
	バスが不便	4	
	乗り継ぎが不便	4	
	バスの路線が多い	3	
	中心部のバスが便利	1	
	シャトルバスが便利	1	
	高速バスが不便	1	
バスの路線がわかりやすい	1		
バス停が近い	1		
公共交通	交通手段が少ない	51	106
	自家用車中心の町	50	
	公共交通が不便	4	
	新交通システムに期待	1	
道路交通	混雑(渋滞)している(休日)	31	3
	混雑(渋滞)が少ない	19	
	交通マナーが悪い	10	
	路上駐車が多い	6	
	信号が多い	4	
	道がわかりにくい	4	
	道がわかりやすい	3	
	交通量が多い	3	
	右折がしづらい	3	
	左折がしやすい	3	

	信号がよい	2	
	交通事故が少ない	1	
	交通量が少ない	1	
	自家用車で走りづらい	1	91
道路	道路が整備されている	67	
	道幅が広い	56	
	ペDESTリアンがいい	9	
	道路が整備されていない	3	
	道路工事が不便	3	
	歩道が整備されていない	2	
	自転車で走りやすい	1	
	自転車で走りにくい	1	142
駐車場	駐車場が多い	60	
	駐車場が少ない	16	
	駐車場が利用しづらい	9	
	駐車料金が高い	9	
	駐車場が目的地から遠い	2	
	駐車場がわかりにくい	1	97
中心部へのアクセス	アクセスが悪い	10	
	アクセスがよい	7	
	住居から中心部へ近い	6	
	周辺のアクセスが悪い	4	
	中心部が便利	2	29
全般	便利	4	
	不便	3	
	以前よりよい	2	
	将来に不安	1	
	東京へのアクセスが悪い	1	
	東京と同じ	1	
	歩行者が少ない	1	
	バランスがとれている	1	
	問題ない	1	15

# 土浦の交通

単位：票

J R	J R 駅がある (近い)	19	25
	乗り継ぎが不便 (JR、JRとバス)	4	
	J R の快速がない	1	
	J R 駅しかない	1	
バス	バスの便数が少ない	44	112
	バスの便数が多い	21	
	バスの速度が遅い (遠回り)	13	
	バスの料金が高い	10	
	バスの停留所が近い	6	
	バスの路線が多い	6	
	バスの路線が少ない	5	
	バスが定刻に来ない	2	
	バスの停留所が遠い	2	
	バスのサービスが悪い	1	
	バスの時間がかかる	1	
	バスターミナルがある	1	
公共交通	公共交通がない	5	6
	タクシーの運転が荒い	1	
道路	道幅が狭い	122	145
	道路 (路面) が整備されていない	10	
	道路が整備されている	7	
	歩道が狭い	2	
	高架道がよい	2	
	高架道が悪い	1	
	高速道路がある	1	
道路交通	混雑 (渋滞) している	96	142
	道がわかりにくい	20	
	路上駐車が多い	18	
	混雑 (渋滞) がない	6	
	一方通行が多い	1	
	信号が不便	1	
駐車場	駐車場が少ない	155	
	駐車場が目的地から遠い	20	
	駐車料金が高い	12	
	駐車場がわかりにくい	6	

	駐車場が多い	3	
	駐車場がよい	1	
	駐車場のサービスが悪い	1	198
中心へのアクセス	アクセスが悪い	6	
	アクセスがよい	4	
	住居が近い	4	
	バイパスがある	1	15
全般	便利	4	
	駅前広場が狭い	1	
	汚い	1	
	国道から遠い	1	
	昔よりよい	1	
	変わらない	1	
	なれた	1	10
わからない	わからない	3	3

●中心部のイメージ・交通のイメージ、(コメント分類別詳細)

つくばの中心街

単位：票

にぎわい	若者の街・学生の街	7	23
	活気がある	4	
	人通りが少ない	4	
	情報が多い	3	
	人が集まる	3	
	活動的な女性が多い	1	
	賑わいがない	1	
魅力	魅力がない	4	16
	土浦にないものがある	3	
	特徴がある	2	
	土浦で用は足りる	2	
	東京と同じ	2	
	デパート・商店しかない	2	
	特徴がない	1	
商業地	商店が多い(郊外型大型専門店)	39	99
	デパートがある・多い	16	
	商店が少ない	10	
	商店街が必要	8	
	商店が集中している	6	
	商店が分散している	6	
	飲食店が多い	6	
	デパートが少ない	3	
	商店が少ない(大型店・専門店)	2	
	電気街がある	2	
	地下街が必要	1	
商業サービス	商品の品揃えが多い	10	
	商品の品揃えが少ない	7	
	電気街が魅力的	2	
	いい商店がある	2	
	商品の質(センス)がよい	2	
	商品の価格が高い	2	
	商店が個性的・魅力的	2	
	電気街が充実している	1	
	商店が画一的	1	
	商店の閉店時間が早い	1	
	サービスがよい	1	

	サービスが悪い	1	32
回遊	自家用車があると便利な町	8	
	中心地に住居が近い	4	
	散策できる	4	
	中心がわかりやすい	1	17
観光・レジャー	遊ぶところが少ない	8	
	魅力的なイベントがある	5	
	遊ぶところが多い	2	15
環境	緑が多い・自然が豊か	64	
	つくばで用が足りる・便利	32	
	買い物に便利	17	
	環境がよい（閑静）	7	
	住みやすい	3	
	子育てに最適な環境	2	
	空気がよい	2	
	不便（都内と比べ）	2	
	中心部が便利	2	
	買い物に不便	2	
	寂しい（夜）	1	
	犯罪が多い	1	
	緑が少ない	1	
	つくばで用は足りない	1	137
公共施設	公園が多い	44	
	文化施設がある（美術館等）	11	
	道路が整備されている	10	
	公共施設が多い	4	
	病院が多い	3	
	スポーツ施設がある	3	
	施設が分散	2	
	生活施設が多い	2	
	文化施設が必要	2	
	未利用地が多い	1	
	公務員住宅がいい	1	
	スポーツ施設が少ない	1	84
美観	きれいな町並み	24	
	整然とした町並み	20	
	新しい町並み	15	

	人工的な町並み	9	
	近代的な町並み	7	
	きれいな街路樹	5	
	バランスのよい町並み	5	
	景観がよい	5	
	整備された町並み	5	
	ビルが多い	4	
	電線がない	3	
	バランスの悪い町並み	1	
	暗い（夜）	1	104
将来性	将来性がある	20	20
雰囲気	ゆとり(余裕)がある、広々してる	19	
	都会的	9	
	研究学園都市・知的	7	
	明るい	6	
	計画的なまち	3	
	地域格差がある	3	
	商業都市	2	
	広すぎる	2	
	新しい	2	
	落ち着きがある	2	
	文化的	2	
	落ち着きがない・変化が早い	2	
	雑然と（ごみごみ）している	2	
	田園都市・田舎	2	
	歴史が浅い	1	
	清潔感がある	1	
	まとまりがある	1	
	先進的	1	67
わからない	わからない	3	3



●中心部のイメージ・交通のイメージ（コメント分類別詳細）

土浦の中心街

単位：票

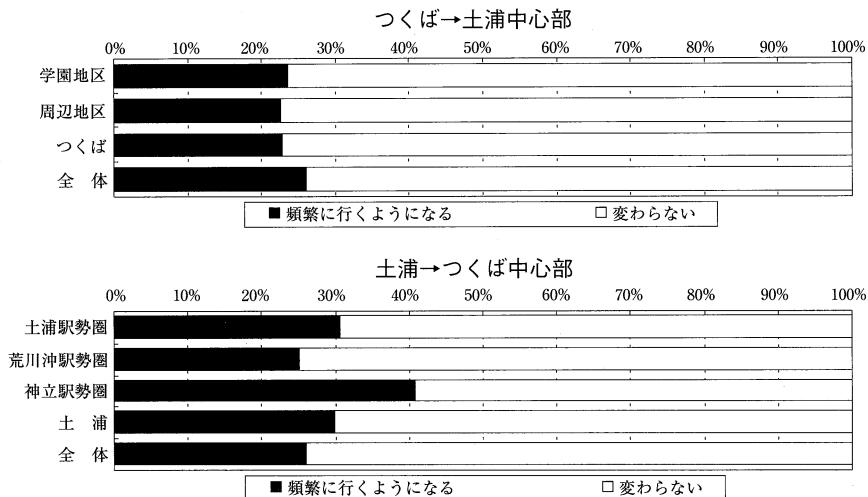
にぎわい	活気・にぎわいが無い	28	50
	寂しい・人が少ない	18	
	若者の街	2	
	にぎやか	1	
	若者が少ない	1	
魅力	つくばで用が足りる	37	82
	魅力がない（高齢層、若者、主婦）	19	
	特徴がない	14	
	つくばにないものがある	7	
	郊外で用が足りる	4	
	素材はよい	1	
歴史	歴史がある	14	25
	以前はよかった	4	
	城下町	3	
	なつかしい	2	
	変わらない	2	
商業地	デパートが多い・集積している	21	78
	商店が多い	18	
	デパートが少ない	14	
	買い物に便利	13	
	商店が少ない	7	
	商店が散在	2	
	飲食店が多い	1	
	スーパーが多い	1	
	モールが悪い	1	
商業サービス	商品の品揃えが悪い	16	
	いい商店が少ない	14	
	商店の閉店時間が早い	10	
	駅ビルが便利	5	
	商品センスが悪い	4	
	商品の質が悪い	2	
	店員サービスが悪い	2	
	いい飲食店がある	2	
	商品価格が高い	1	

	店員サービスがよい	1	
	いい飲食店がない	1	58
回遊	駐車場が不便	14	
	ぶらぶらする場所がある	4	
	核となる場所がない	4	
	買い物が多い	2	
	車の移動がたいへん	1	
	遠い	1	
	ぶらぶらする場所がない	1	
	わかりにくい	1	28
観光・レジャー	映画館が多い	5	
	イベントが少ない	3	
	魅力ある遊び場がない	3	
	花火大会	2	
	イベントがある	1	
	レジャー施設がある	1	
	帆船船	1	16
環境	土浦で用が足りる・便利	6	
	住みやすい・暮らしやすい	3	
	霞ヶ浦がある	3	
	環境がよい	2	
	環境が悪い	2	
	東京に近い	2	
	静か	1	
	霞ヶ浦の浄化に期待	1	20
公共施設	文化施設が少ない	4	
	整備されていない	3	
	高架道が悪い	3	
	公園がある	1	
	公共施設が集中している	1	
	整備されている	1	
	病院が多い	1	14
美観	町並みがよい	3	
	きれい・美しい	2	
	商店街の町並みがよい	1	
	並木がきれい	1	
	緑が多い	1	
	緑が少ない	1	9

将来性	駅前再開発に期待	28	35
	今後に期待できる	3	
	将来に期待	2	
	発展性がない	2	
雰囲気	ごみごみ・雑然としている	32	88
	古くさい	25	
	暗い	10	
	あか抜けない・田舎くさい	8	
	ゆとりがない・密集している	5	
	都会的	2	
	明るい・明るくなってきている	2	
	文化的雰囲気が少ない	2	
	人間性がよくない	1	
	政治行政の対応が悪い	1	
愛着	生まれ育った	16	18
	親しみがある	1	
	庶民的	1	
わからない	わからない	5	5

## 5. 12 つくば～土浦間の将来交通意向

「つくば（土浦）中心部から土浦（つくば）中心部への直通バス・新交通システム等、公共交通機関が今まで以上に整備されたら、土浦（つくば）中心部に行く回数がふえますか」



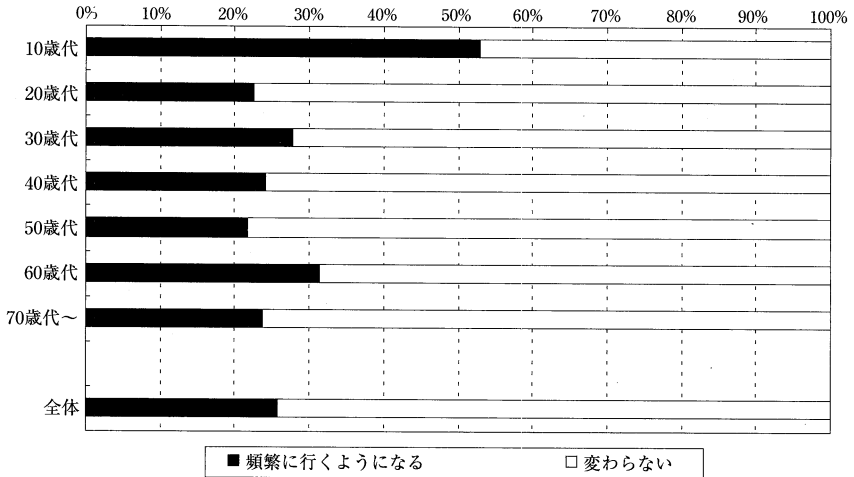
公共交通が整備されても、隣接市の中心部へ行く頻度が増えるという回答者は少なく、8割近くが今までと変わらないと答えています。土浦からつくば中心部へ行く頻度が増えるという回答者の比率は、つくばから土浦中心部への流れより、若干多くなっています。神立駅勢圏では、頻度が増えるという回答者の比率が他の地区より比較的高くなっています。

単位：票

	頻繁に行くようになる	変わらない
学園地区	30	97
周辺地区	54	185
土浦駅勢圏	57	129
荒川沖駅勢圏	22	66
神立駅勢圏	11	16
つくば	84	283
土浦	91	214
全体	175	497

## 5. 13 年齢別に見たつくば～土浦間の将来交通意向

「つくば（土浦）中心部から土浦（つくば）中心部への直通バス・新交通システム等、公共交通機関が今まで以上によく整備されたら、土浦（つくば）中心部に行く回数がふえますか」



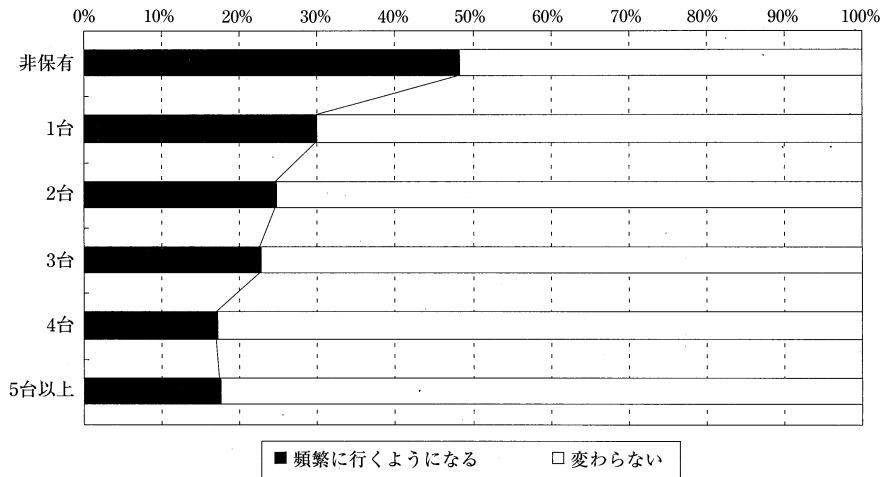
10歳代で頻繁に行くようになる割合が高くなっていますが、サンプル数の少なさに注意が必要です。それ以外では、年齢別による差はあまり見られません。

単位：票

	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代～	全体
頻繁に行くようになる	9	22	25	36	31	31	10	164
変わらない	8	76	65	113	111	68	32	473

## 5. 14 自動車保有台数別に見たつくば～土浦間の将来交通意向

「つくば（土浦）中心部から土浦（つくば）中心部への直通バス・新交通システム等、公共交通機関が今まで以上によく整備されたら、土浦（つくば）中心部に行く回数がふえますか」



自家用車の保有台数が少なくなるにつれて、公共交通が整備された場合、頻繁に行くようになるという回答者の比率は高まる傾向が見られます。

単位：票

	非保有	1台	2台	3台	4台	5台以上	無回答	総計
頻繁に行くようになる	14	63	51	27	11	6	3	175
変わらない	15	148	155	92	53	28	6	497
無回答	6	18	16	7	4	4	1	56
総計	35	229	222	126	68	38	10	728



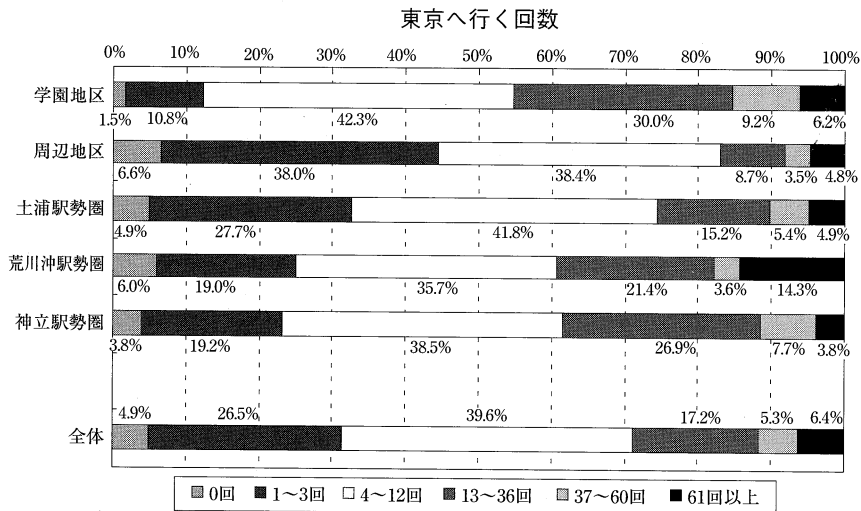
## 6. 東京との結びつき





## 6. 1 東京へ行く回数

「あなたは東京に年間何回くらい出かけますか」



全体で見ても、東京訪問回数が年12回（月1回）以下という人が7割以上を占めます。

平均値で見ると、つくばより土浦の方が東京を訪問する回数が多くなっています。

つくばでは、学園地区より周辺地区居住者の方が多くなっています。

土浦では、荒川沖駅勢圏が際だって多くなっており、年60回以上という人の多くは東京に通勤先のある人となっています。

単位：票、%

	学園地区	周辺地区	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏	全体
0回	2 1.5%	15 6.6%	9 4.9%	5 6.0%	1 3.8%	32 4.9%
1-3回	14 10.8%	87 38.0%	51 27.7%	16 19.0%	5 19.2%	174 26.5%
4-12回	55 42.3%	88 38.4%	77 41.8%	30 35.7%	10 38.5%	260 39.6%
13-36回	39 30.0%	20 8.7%	28 15.2%	18 21.4%	7 26.9%	113 17.2%
37-60回	12 9.2%	8 3.5%	10 5.4%	3 3.6%	2 7.7%	35 5.3%
61回以上	8 6.2%	11 4.8%	9 4.9%	12 14.3%	1 3.8%	42 6.4%

単位：回

平均回数	学園地区	周辺地区	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏	全体
	22.6	16.6	18.0	35.7	21.5	21.0

単位：票、%

60回以上の通勤先	市内	互隣接市	茨城県内	東京都	その他県外
	10 22.7%	2 4.5%	0 0.0%	29 65.9%	3 6.8%

●東京への交通実態

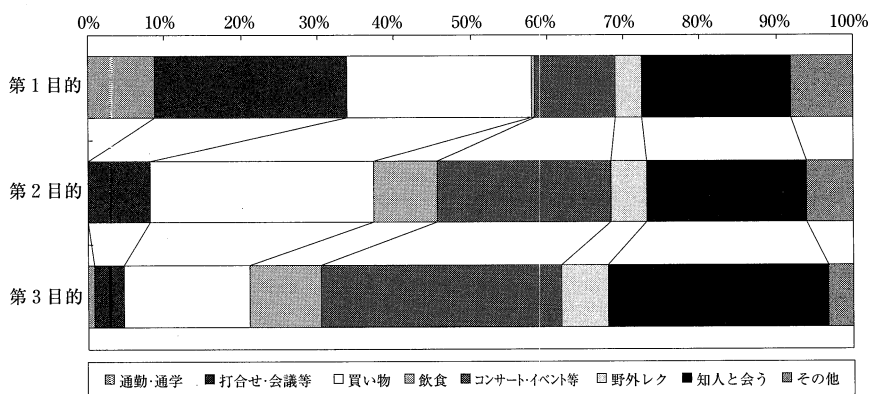
地区別東京訪問回数詳細

単位：票

回数	学園地区	周辺地区	土浦駅勢圏	荒川沖駅勢圏	神立駅勢圏	全体
0	2	15	9	5	1	32
1	4	25	12	11	1	53
2	7	36	20	2	1	67
3	3	26	19	3	3	54
4	4	9	8	5	0	26
5	10	29	24	8	3	74
6	4	6	6	1	0	17
7	2	3	0	2	0	7
8	2	4	3	0	0	9
10	26	25	27	10	6	94
12	7	12	9	4	1	33
15	3	6	8	2	3	22
20	25	5	12	9	1	53
24	0	1	2	1	1	5
25	3	0	0	1	0	4
30	8	7	3	4	2	24
35	0	1	1	1	0	3
36	0	0	2	0	0	2
40	5	2	5	0	0	12
45	0	1	0	0	0	1
48	0	1	0	0	0	1
50	5	4	5	1	1	16
60	2	0	0	2	1	5
70	0	0	0	1	0	1
90	1	0	1	0	0	2
100	5	1	2	1	0	9
120	0	1	0	0	0	1
150	0	1	0	1	0	2
200	2	5	5	8	1	22
220	0	1	0	0	0	1
240	0	1	0	1	0	2
260	0	0	1	0	0	1
315	0	1	0	0	0	1

## 6. 2 東京へ行く目的

「あなたが東京へ行く目的は何ですか」



東京へ行く目的は、打ち合わせ・会議、買い物が多くなっています。

打ち合わせ・会議、買い物、知人と会う・親類を訪ねるの3目的で全目的の7割程度の比重を占めています。

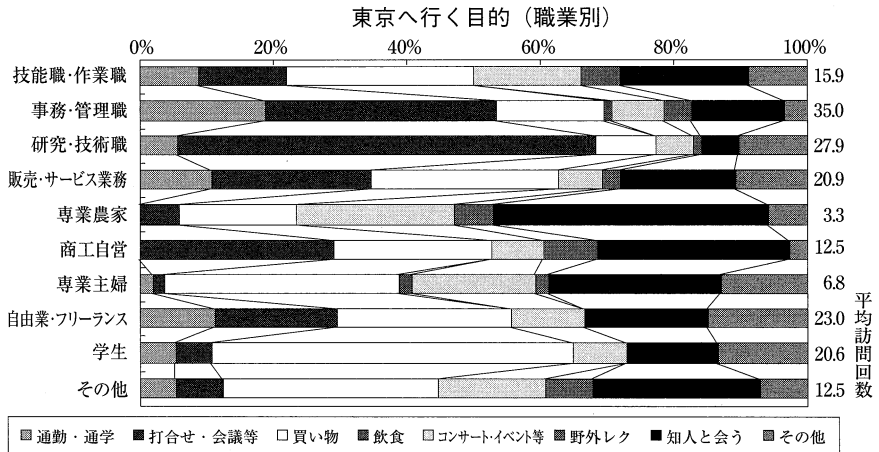
第二選択以降の目的で、知人と会う・親類を訪ねる、コンサート・映画、イベントの割合が高まっています。これに次いで多いのが、通勤・通学となっています。

単位：票

	通勤・通学	打ち合せ・会議等	買い物	飲食	コンサート・イベント等	野外レク	知人と会う	その他
第1目的	57	162	156	3	68	23	125	53
第2目的	1	39	143	40	111	23	102	30
第3目的	3	14	61	34	116	22	106	12

## 6. 3 職業別に見た東京へ行く目的

「あなたが東京へ行く目的は何ですか」



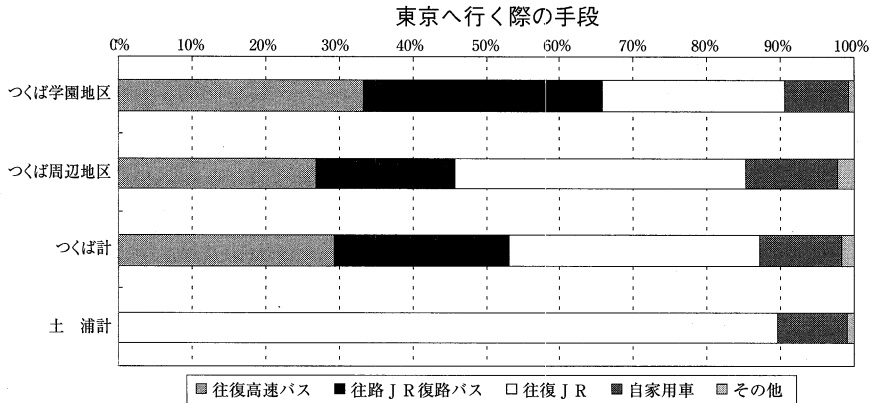
職業によって東京との結びつき方は大きく異なります。事務管理職、研究技術職は通勤、打ち合わせといった仕事目的の訪問で、回数も非常に多くなっています。次いで平均訪問回数の多い職種は自由業、販売サービス、学生となっています。専業農家や専業主婦は平均訪問回数が他の職種と比較して非常に低くなっています。

単位：票、回

仕事	通勤・通学	打合せ・会議等	買い物	飲食	コンサート・イベント等	野外レク	知人と会う	その他	平均訪問回数
技能職・作業職	6	9	19	0	11	4	13	6	15.9
事務・管理職	27	50	23	2	11	6	20	5	35.0
研究・技術職	5	55	8	0	5	1	5	9	27.9
販売・サービス業務	8	18	21	0	5	2	13	8	20.9
専業農家	0	1	3	0	4	1	7	1	3.3
商工自営	0	11	9	0	3	3	11	1	12.5
専業主婦	1	1	19	1	10	1	14	7	6.8
自由業・フリーランス	3	5	7	0	3	0	5	4	23.0
学生	2	2	20	0	3	0	5	5	20.6
その他	3	4	18	0	9	4	14	4	12.5

## 6. 4 東京への交通手段

「あなたが東京の往復に利用する主な交通手段は何ですか」



つくば市民は、東京往復の交通機関として、1)往復J R、2)高速バスによる往復、3)往路J R復路バス、4)自家用車の順に利用しています。

学園地区の居住者は周辺地区と比較して、往路J R復路バスを選択する割合が高くなっています。

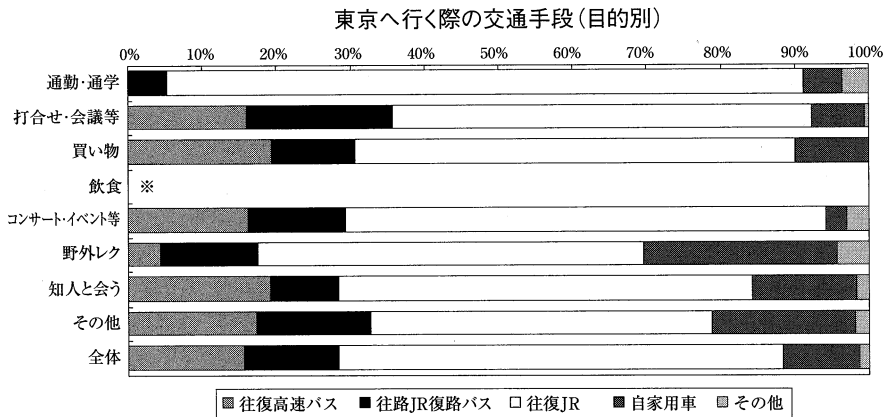
土浦では、高速バスの選択肢を除いて設問を設定していますが、約90%が往復J Rを選択しています。

単位：票

	往復高速バス	往路J R復路バス	往復J R	自家用車	その他
つくば学園地区	42	41	31	11	1
つくば周辺地区	58	41	85	27	5
つくば計	101	82	117	38	6
土 浦計	-	-	269	28	3

## 6. 5 目的別に見た東京への交通手段

「あなたが東京の往復に利用する主な交通手段は何ですか」



※飲食はサンプル数が少ないため、分析から除きます。

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。

通勤・通学ではJRの利用がほとんどを占めています。

打ち合わせ・会議、イベント（シンポジウム・同窓会等）は、高速バスの利用が多くなっています。

野外レクリエーションでは自家用車の利用が多くなっています。

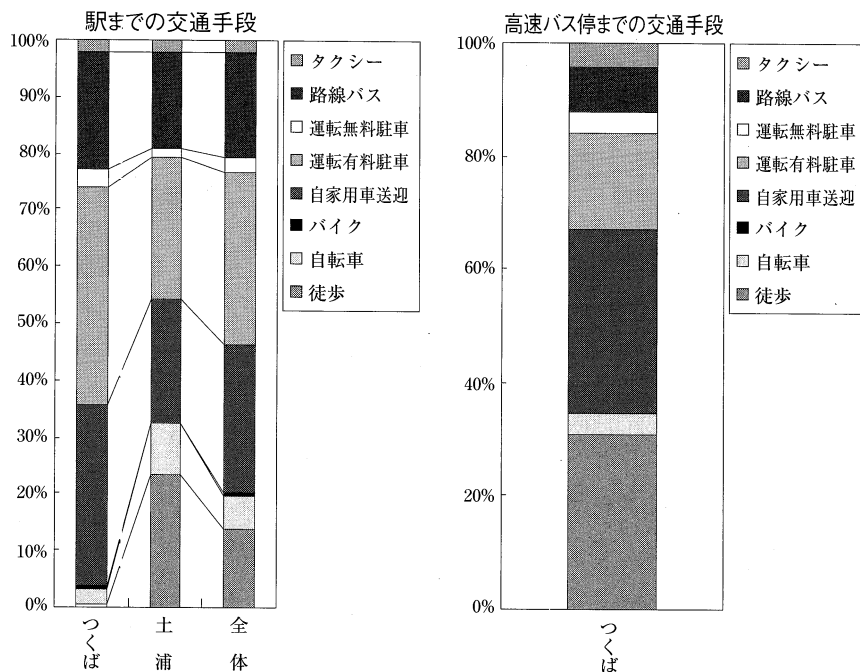
単位：票

	往復高速 バス	往路J R 復路バス	往復J R	自家用車	その他
通勤・通学	0	3	49	3	2
打合せ・会議等	25	31	89	11	1
買い物	29	17	89	15	0
飲食	-	-	-	-	-
コンサート・イベント等	11	9	44	2	2
野外レク	1	3	12	6	1
知人と会う	23	11	67	17	2
その他	9	8	24	10	1
全体	101	82	386	66	9



## 6. 6 駅・高速バス停までの交通手段

「あなたが東京の往復に利用する主な交通手段は何ですか」



駅までの交通手段は、全体で、自家用車の運転が最も多く、次いで自家用車の送迎が多くなっています。

つくばでは、自家用車の運転と自家用車の送迎が特に多くなっています。

土浦では、これに加え、徒歩、路線バスの利用が多くなっています。

高速バス停までの交通手段は、自家用車の送迎と徒歩がほぼ同比率で多くなっています。

単位：票

～駅	つくば	土 浦	全 体
徒歩	1	61	62
自転車	5	24	29
バイク	1	1	2
自家用車送迎	62	57	119
運転有料駐車	74	65	139
運転無料駐車	7	4	11
路線バス	40	45	85
タクシー	4	6	10
その他	2	0	2

自家用車運転で駐車の有料無料の別について、未記入票（21票）は等比配分で集計した。

つくば 有料：無料=10.0：1

土浦 有料：無料=16.3：1

全体 有料：無料=12.6：1

単位：票

～バス	つくば	土 浦	全 体
徒歩	53	－	53
自転車	7	－	7
バイク	0	－	0
自家用車送迎	56	－	56
運転有料駐車	29	－	29
運転無料駐車	7	－	7
路線バス	14	－	14
タクシー	7	－	7

自家用車運転で駐車の有料無料の別について、未記入票（6票）は等比配分で集計した。

有料：無料=4.0：1

●高速バス停（つくば）、駅（土浦）までの交通手段別地区名

区名	地区名	徒歩	自転車	バイク	自家用 車送迎	自家用 車運転	路線 バス	タク シー	運転有 料駐車	運転無 料駐車	その他
つくば	並木	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	竹園	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	吾妻	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	梅園	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	松代	4	1	0	1	0	2	0	1	0	0
つくば	谷田部	1	0	0	4	1	0	0	0	0	0
つくば	二の宮	1	0	0	4	0	2	0	0	0	0
つくば	上横場	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0
つくば	国松	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0
つくば	春日	1	0	0	1	0	4	1	0	0	0
つくば	東	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	東新井	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	小野崎	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	天久保	1	3	0	0	0	2	0	0	1	0
つくば	東平塚	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
つくば	北条	0	0	0	2	1	0	0	3	0	0
つくば	吉沼	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0
つくば	鬼ヶ窪	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
つくば	真瀬	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0
つくば	上郷	0	0	0	1	1	0	0	2	0	0
つくば	安食	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
つくば	金田	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0
つくば	大砂	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
つくば	田中	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
つくば	下萱丸	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	館野	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	境田	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	玉取	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	君島	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	高須賀	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	高野	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

区名	地区名	徒歩	自転車	バイク	自家用 車送迎	自家用 車運転	路線 バス	タク シー	運転有 料駐車	運転無 料駐車	その他
つくば	高野台	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	妻木	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	柴崎	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	手子生	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	小田	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	松塚	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	沼田	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	神郡	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	西高野	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	西大橋	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	千現	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	前野	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
つくば	島	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	東丸山	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	東光台	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	洞下	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	百家	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	北中島	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	柳橋	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
つくば	作谷	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
つくば	花室	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
つくば	花畑	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
つくば	荊間	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
つくば	山中	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
つくば	手代木	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
つくば	上菅間	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
つくば	大	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
つくば	筑波	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
つくば	中内	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
つくば	臼井	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
つくば	島名	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0
つくば	磯部	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0

区名	地区名	徒歩	自転車	バイク	自家用 車送迎	自家用 車運転	路線 バス	タク シー	運転有 料駐車	運転無 料駐車	その他
つくば	稲荷前	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
つくば	羽成	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	栄	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	榎戸	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	横町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	下原	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	下広岡	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
つくば	下大島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	下平塚	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	観音台	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
つくば	吉瀬	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	栗原	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	古館	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
つくば	古来	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	高良田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	今鹿島	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
つくば	山口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	寺具	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	篠崎	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	若森	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	酒丸	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	小白碓	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	小野川	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	小和田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	松栄	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	沼崎	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	上ノ室	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	上河原崎	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	上広岡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	上大島	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	上里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	赤塚	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

区名	地区名	徒歩	自転車	バイク	自家用 車送迎	自家用 車運転	路線 バス	タク シー	運転有 料駐車	運転無 料駐車	その他
つくば	泉	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	倉掛	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	大角豆	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	大形	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	大曾根	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	大穂	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	中野	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
つくば	長高野	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	飯田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	片田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	北太田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	要	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
つくば	緑が丘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
つくば	蓮沼	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

●高速バス停（つくば）、駅（土浦）までの交通手段別地区名

区名	地区名	徒歩	自転車	バイク	自家用 車送迎	自家用 車運転	路線 バス	タク シー	運転有 料駐車	運転無 料駐車	その他
土浦	荒川沖東	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	富士崎	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	荒川沖	4	1	0	1	0	0	0	0	0	0
土浦	神立中央	4	0	0	1	1	0	2	0	0	0
土浦	中央	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	港町	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0
土浦	桜町	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	城北町	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	中村南	2	4	0	2	0	3	0	0	0	0
土浦	乙戸南	2	1	0	2	1	0	0	0	5	0
土浦	東崎	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	乙戸	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0
土浦	下高津	2	0	0	1	0	2	0	0	0	0
土浦	小松	2	0	0	1	0	1	0	0	1	0
土浦	真鍋	2	0	0	1	0	2	0	0	3	0
土浦	川口	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	蓮河原新町	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	白鳥町	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	右俣	1	2	0	6	0	3	1	0	3	0
土浦	真鍋新町	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	神立東	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	荒川沖西	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	大手町	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	中荒川沖	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	中高津	1	0	0	8	0	7	0	0	3	0
土浦	板谷	1	0	0	4	1	1	0	0	3	0
土浦	文京町	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0
土浦	北荒川沖	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	大町	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	永国	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
土浦	湖北	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

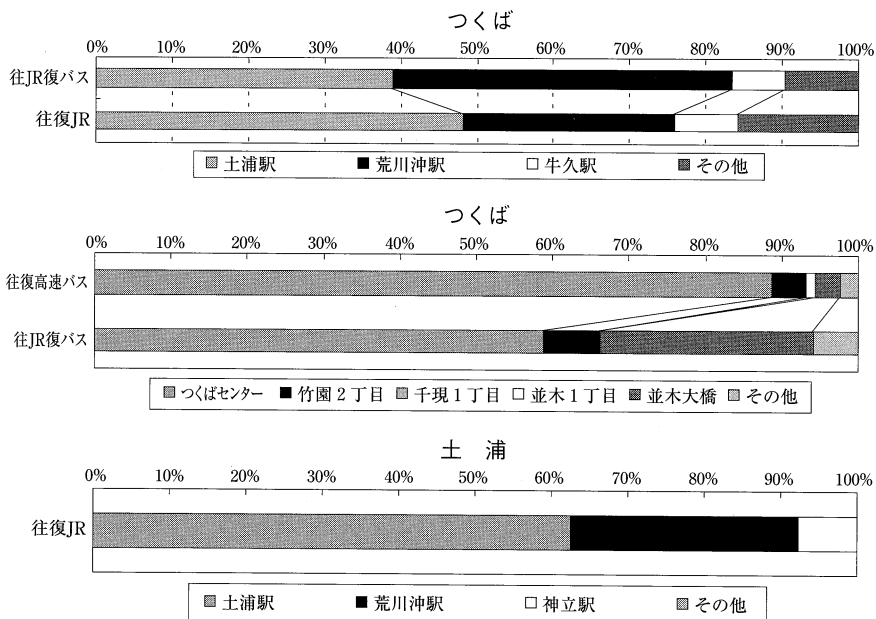
区名	地区名	徒歩	自転車	バイク	自家用 車送迎	自家用 車運転	路線 バス	タク シー	運転有 料駐車	運転無 料駐車	その他
土浦	神立町	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0
土浦	生田町	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0
土浦	西根南	0	1	0	0	2	0	0	0	1	0
土浦	中神立町	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
土浦	田中	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0
土浦	烏山	0	0	0	0	3	2	0	0	2	0
土浦	永国東	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
土浦	沖宿町	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
土浦	霞ヶ岡町	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0
土浦	荒川沖南	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
土浦	荒川本郷	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
土浦	国分町	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
土浦	佐野	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
土浦	佐野子	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
土浦	桜ヶ丘町	0	0	0	1	0	2	0	0	1	1
土浦	穴塚	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
土浦	若松町	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
土浦	手野町	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0
土浦	小岩田	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0
土浦	小岩田西	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
土浦	小岩田東	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
土浦	上高津	0	0	0	2	0	2	0	0	1	0
土浦	上高津新町	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
土浦	常名	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0
土浦	菅谷町	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
土浦	西根西	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
土浦	西真鍋町	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
土浦	大岩田	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0
土浦	中	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0
土浦	中貫	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
土浦	中村	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
土浦	中村西根	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0



区名	地区名	徒歩	自転車	バイク	自家用 車送迎	自家用 車運転	路線 バス	タク シー	運転有 料駐車	運転無 料駐車	その他
土浦	中都町	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
土浦	天川	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0
土浦	殿里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
土浦	都和	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
土浦	並木	0	0	0	2	0	3	0	0	5	0
土浦	摩利山新田	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
土浦	木田余	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
土浦	木田余東台	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
土浦	矢作町	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
土浦	立田町	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0

## 6. 7 東京への交通手段別に見た駅・バス停利用

「あなたが東京の往復に利用する主な交通手段は何ですか」



東京まで行く際の交通手段別に、利用しているJR常磐線駅をみると、つくば市民で往復JR利用の場合、土浦駅がもっとも多いのに対し、往路JR復路高速バスの場合、荒川沖駅がもっとも多い結果となっています。

また、利用している高速バス停をみると、つくばセンターがもっとも多い結果となっています。

ただし、往路JR復路高速バスの場合、並木大橋を利用する比率が、非常に多くなっています。

土浦市民の場合、土浦駅を利用する比率がもっとも高く、次いで、荒川沖駅、神立駅の順となっています。

単位：票

		往復高 速バス	往JR 復バス	往復JR	自家用車	その他
つくば計	土浦駅	0	28	52	0	1
	荒川沖駅	0	32	30	0	0
	牛久駅	0	5	9	0	0
	その他	0	7	17	0	0
土浦	土浦駅	0	0	153	0	0
	荒川沖駅	0	0	73	0	0
	神立駅	0	0	19	0	0
	その他	0	0	0	0	0

単位：票

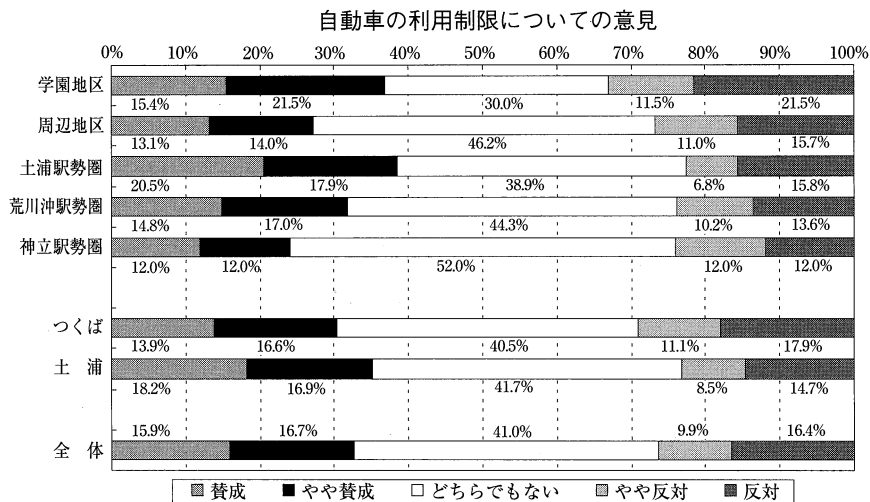
	往復高 速バス	往JR 復バス	往復JR	自家用車	その他
つくばセンター	79	40	0	0	0
竹園2丁目	4	5	0	0	0
千現1丁目	0	0	0	0	0
並木1丁目	1	0	0	0	0
並木大橋	3	19	0	0	0
その他	2	4	0	0	0

## **7. 今後の交通政策について**



## 7. 1 自動車の利用制限についての意見

『自動車の増加に伴う交通混雑や環境の悪化に対して、自動車の利用を制限すべきだ』という意見がありますが、これについてあなたはどのように思いますか』



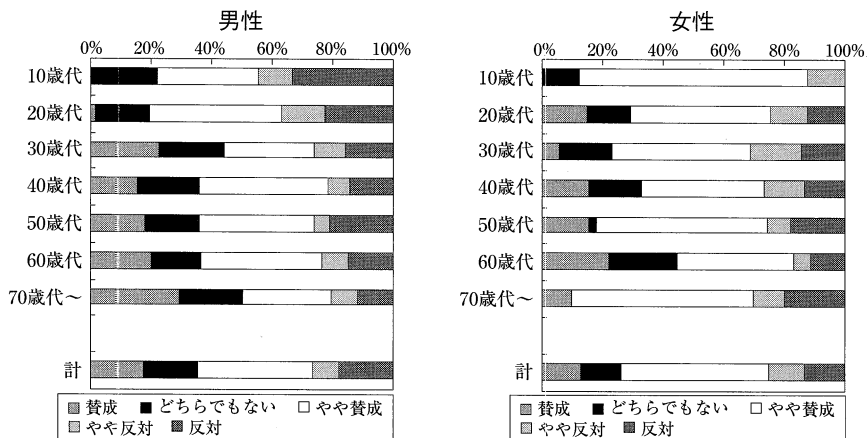
全体で見ると、自動車の利用を制限すべきという意見に対して、約30%が賛成、約25%が反対、残りはどちらでもない中間層となっています。つくばと土浦を比較すると、土浦の方が若干、賛成の比率が高くなっています。つくば学園地区は他の地区と比べ中間層が少なく、意見がはっきりしている傾向にあります。

単位：票、%

制限	学園地区	周辺地区	土浦 駅勢圏	荒川沖 駅勢圏	神立 駅勢圏	つくば	土浦	全体
賛成	20 15.4%	31 13.1%	39 20.5%	13 14.8%	3 12.0%	51 13.9%	56 18.2%	107 15.9%
やや賛成	28 21.5%	33 14.0%	34 17.9%	15 17.0%	3 12.0%	61 16.6%	52 16.9%	113 16.7%
どちら でもない	39 30.0%	109 46.2%	74 38.9%	39 44.3%	13 52.0%	149 40.5%	128 41.7%	277 41.0%
やや反対	15 11.5%	26 11.0%	13 6.8%	9 10.2%	3 12.0%	41 11.1%	26 8.5%	67 9.9%
反対	28 21.5%	37 15.7%	30 15.8%	12 13.6%	3 12.0%	66 17.9%	45 14.7%	111 16.4%

## 7. 2 性別・年齢別に見た自動車の利用制限についての意見

『自動車の増加に伴う交通混雑や環境の悪化に対して、自動車の利用を制限すべき』という意見がありますが、これについてあなたはどのように思いますか



性別の全体では、さほど差はみられません。

30歳代以降の男性、60歳代の女性は、比較的賛成が強い傾向となっています。

10、20歳代男性、70歳代女性は、比較的反対が強い傾向となっています。

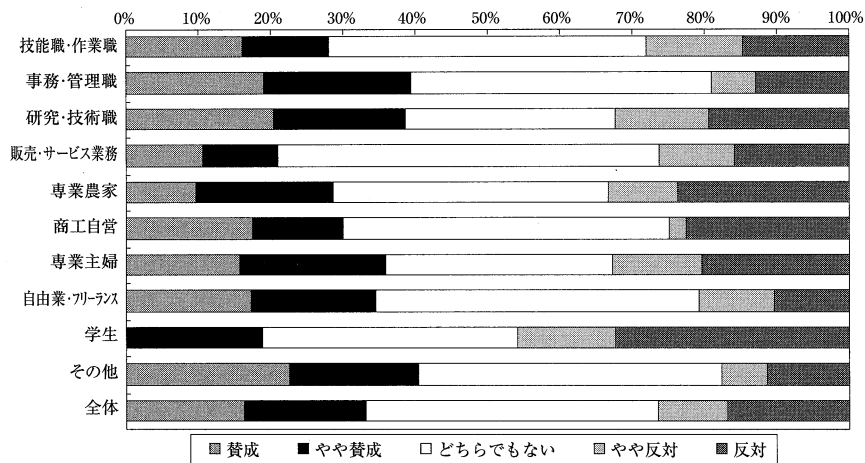
単位：票

男性	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代~	計
賛成	0	1	13	15	18	16	10	80
やや賛成	2	10	12	20	18	13	7	85
どちらでもない	3	25	17	41	38	32	10	175
やや反対	1	8	6	7	5	7	3	42
反対	3	13	9	14	21	12	4	83

女性	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代~	計
賛成	0	6	2	8	6	4	1	27
やや賛成	1	6	6	9	1	4	0	28
どちらでもない	6	19	16	21	22	7	6	102
やや反対	1	5	6	7	3	1	1	25
反対	0	5	5	7	7	2	2	28

### 7. 3 職業別に見た自動車の利用制限についての意見

『自動車の増加に伴う交通混雑や環境の悪化に対して、自動車の利用を制限すべきだ』という意見がありますが、これについてあなたはどのように思いますか



職業別では、事務・管理職、研究・技術職などで比較的賛成が多くなっています。学生は、反対が多くなっています。

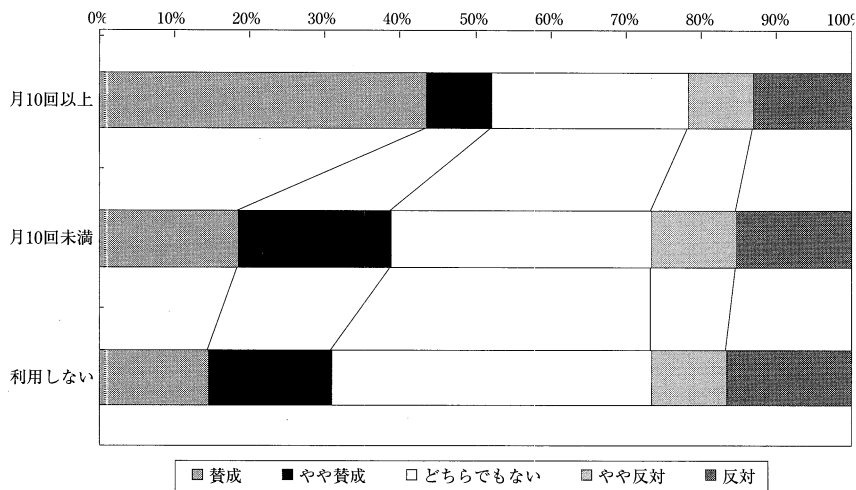
単位：票

仕事	賛成	やや賛成	どちら でもない	やや反対	反対
技能職・作業職	12	9	33	10	11
事務・管理職	28	30	61	9	19
研究・技術職	19	17	27	12	18
販売・サービス業務	8	8	40	8	12
専業農家	2	4	8	2	5
商工自営	7	5	18	1	9
専業主婦	10	13	20	8	13
自由業・フリーランス	5	5	13	3	3
学生	0	7	13	5	12
その他	14	11	26	4	7
全体	105	109	259	62	109



## 7. 4 バス利用度別に見た自動車の利用制限についての意見

「『自動車の増加に伴う交通混雑や環境の悪化に対して、自動車の利用を制限すべきだ』という意見がありますが、これについてあなたはどのように思いますか」



バスの利用度別では、バスを多く利用する人ほど賛成の比率が高くなる傾向にあります。

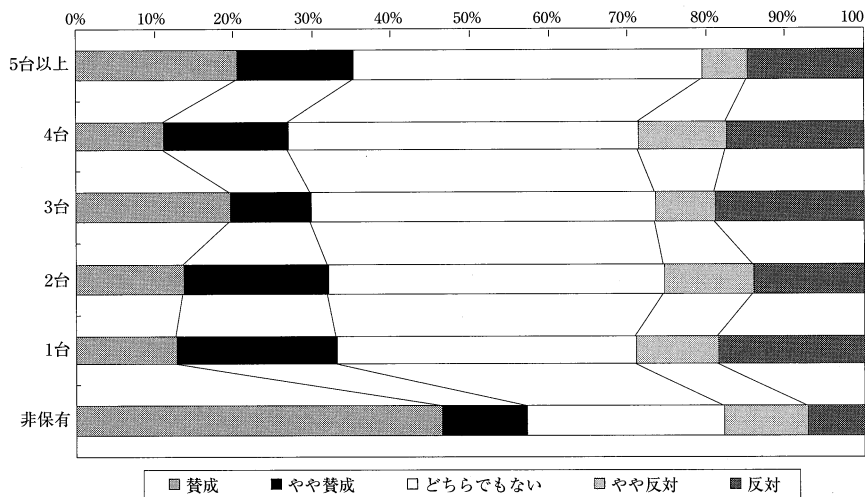
ただし、反対層については、ほとんど変化がありません。

単位：票

	利用しない	月10回未満	月10回以上
賛成	79	18	10
やや賛成	90	20	2
どちらでもない	234	34	6
やや反対	54	11	2
反対	91	15	3

## 7. 5 自動車保有台数別に見た自動車の利用制限についての意見

『自動車の増加に伴う交通混雑や環境の悪化に対して、自動車の利用を制限すべきだ』という意見がありますが、これについてあなたはどのように思いますか』



自家用車の保有・非保有別では、非保有者の賛成する割合が非常に高いことがわかります。

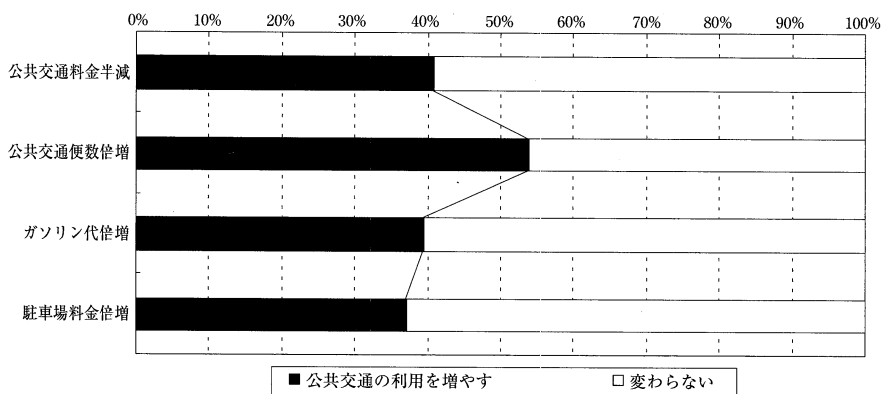
保有台数が増えても、賛成率が低くなる傾向はみられません。

単位：票

	非保有	1台	2台	3台	4台	5台以上
賛成	13	27	29	23	7	7
やや賛成	3	43	39	12	10	5
どちらでもない	7	80	91	51	28	15
やや反対	3	22	24	9	7	2
反対	2	39	30	22	11	5

## 7. 6 公共交通利用増加のための条件

「あなたは、公共交通と自家用車の利用条件が次のようになった場合、それぞれどうしますか」



公共交通の利用を増やすための条件として、自家用車と公共交通について4つの仮説を立て質問したところ、公共交通の利用を増やすという回答が過半数を超えたものは、公共交通の便数が倍増した場合だけという結果となりました。

単位：票

	公共交通の利用を増やす	変わらない
公共交通料金半減	262	379
公共交通便数倍増	351	301
ガソリン代倍増	249	380
駐車場料金倍増	229	388

## 7. 7 公共交通利用増加のための条件（コメント）

「あなたが公共交通の利用を増やすために、具体的な条件があればお答え下さい」

公共交通利用増加のための条件について記述された理由を分類し、集計したものが次頁の表です。

結果は、「便数の増加」「路線の増加」「料金の引き下げ」といった意見が、それぞれ組合わさって多くなっています。以下、「バス停（駅）の確保」「所要時間の短縮」「自家用車の利用制限」「営業時間の延長」「サービスの向上」が続いています。

バス停の確保には、「バス停付近への駐車場設置」等の意見を含んでおり、所要時間の短縮には「定刻運行」「バス優先道路の設置」等の意見を含んでいます。自家用車の利用制限には「公共交通利用手当の会社支給」の意見、サービスの向上には「乗務員のマナーの向上」「無料パスなど高齢者、子供、障害者に利用しやすい工夫」等の意見をそれぞれ含んでいます。

また、比較的少数意見ながら、「（バス）路線図案内の改良」「荷物を持って乗りやすいバスの工夫」等のアイデアを条件として出された意見もありました。

単位：票

便数・路線の増加、料金の引き下げ	135
便数・路線の増加	48
路線の増加	34
便数増加・料金の引き下げ	22
便数の増加	17
料金の引き下げ	14
バス停（駅）の確保	47
付属駐車場確保	4
所要時間の短縮	25
定刻運行	9
バス優先道路の整備	8
直通便の設置	4
路線の改善	3
自家用車の利用制限	19
公共交通利用手当の会社支給	2
営業時間の延長	9
サービスの向上	9
乗務員マナー	5
高齢者向け	2
子ども向け	1
障害者向け	2
路線図案内の改良	5
PRの強化	4
新交通システムの開通	3
乗り継ぎの工夫	3
循環バスの設置	3
料金一律条件	1
バスの荷物対策	2
常磐新線の開通	2
公共交通の安全性の確保	1
飲酒の際の利用	1
信号機の改善	1
どのような条件でも変わらない	14

## 8. 自由意見



## 8. 1 つくば市民からの自由意見

### 1. 交通一般、都市交通のあり方

つくば市には公的公共交通機関がない。これが交通機関の整備を阻害している。常磐新線の早期整備と市内においては公的公共交通機関を整備すること（東京の新交通システムゆりかもめの様なものか、公営バスなど）。

（つくば市松代 男性）

問6-2でも書いたが関東鉄道バスの車体を変えるか運転手を変えるかすべき。街灯をもっと増やすべき（ペデにおいて）。有料駐車場を無料にすべき。

（つくば市天久保 20歳代 男性）

桜ニュータウンはつくばの中心に行くには老人にとって困難である。自動車が運転できなくなったらほとんど土浦の市街地のみになるであろう。現在、老人にとって桜支所、ノバホールの観劇、イベント等すべて参加できず寂しい思いでいる。つくば市への直通バスがないためである。

（つくば市下広岡 60歳代 女性）

住宅建設、店、公共施設の増加状況に応じて交通網の変更、整備がなされないと利用したくてもできない。ここまで車社会となった以上、まだ残されている公共交通利用頻度を高める手段は、次のことが一つ提案できる。つくば市周辺地域の主なところには安価な駐車場付きバスセンター（バス

しか想定できない）を設置し、中心部への頻度の高いバスルートを開設する。

（つくば市観音台 40歳代 男性）

つくばはマイカー依存社会である。これを改善するため公共交通機関の整備が必要。併せて広域自転車道や駐輪場等の整備も必要ではないか。常磐新線の整備を踏まえ、つくば、土浦、牛久を結ぶ新交通システムの導入について早期に検討すべきと考えます。

（つくば市金田 40歳代 男性）

現在くらいがよいと思います。

（つくば市倉掛 80歳代 男性）

生活に関してはつくば市内で十分事足りる。つくば市内の交通システムが整うことを望んでいる。また都心へのアクセスは高速バスでは時間が不規則。鉄道の完成を待ち望んでいる。

（つくば市竹園 30歳代 男性）

電車路線新設。バス（シーズン）

（つくば市手代木 60歳代 男性）

つくばから東京まで1200円なのにつくばから土浦で何で500円もとられるのだ!と思う。バスは抜本的改革をしないとだめ。料金、コース、バス停の位置等、見直すべき。

〈一つの提案：乗り捨て自転車制度〉つくばには持ち主のわからなくなっている自



転車がたくさんある。それを白く塗る。白い自転車は乗り捨てOKの自転車都市、各駐輪場へ止めておく。例えば花畑駐輪場とセンター駐輪場があって、そこに白い自転車を置いておけば気軽にチャリで利用できる。(つくば市花畑 20歳代 男性)

市役所、病院等かなりのものがバス停から遠く離れているため、車は必需品となっている。こういう町で車の利用をやめさせることは不可能と思われます。(勤務先もバスの通ってないところに多い)  
(つくば市並木 40歳代 女性)

とにかく交通が不便。バス以外に利用できるものがない。バスの便数が少ない。最終バスの時刻が早い。(解決策)路線バスの充実。電車、地下鉄を通す。  
(つくば市並木 30歳代 女性)

①自宅周辺に公共交通を利用できる場所がない。よって自家用車に頼るところが大きい。②駐車場の整備が悪い  
(つくば市河下 20歳代 男性)

公共の交通が悪く一人ひとりが自家用車が必要で、陸の孤島と思う。昔みたいに路面電車を復活して車をどかすべきだと思う。一家に1台の自家用車があれば十分ではないか。車社会は必要ではない。  
(つくば市赤塚 50歳代 男性)

多くの通勤者が職場から交通費としてバ

ス代をもらっているが、実際は自家用車で通勤している。特に公務員は顕著である。理由は自家用車通勤に比較しバス通勤の府がかなり多く通勤手当が出るためである。様々な問題があるが、この職場から出るバス通勤手当を市が徴収し、公共交通の予算に加え、手当をもらっている人には顔写真入りの無料バスを与え、公共交通の利用率を上げる。

(つくば市並木 男性)

道が悪い。バスが少ない。経路が少ない。便数が少ない(特に中心部以外)。鉄道がない。交通マナーが最低。

(つくば市上郷 20歳代 男性)

ペDESTリアンデッキの修復工事が追いついていない。駐輪規制が不十分(これは住民側の問題ですが)。バス路線の本数が多いければよい、というものでもない。本当に今の路線形態がベストなのか調査が必要ではないか。つくば～土浦間にもし新交通システムを、というのであれば下手に停車駅を増やさず、直通に近いかたちにすべきだと思う。(例、筑波大学～センター～竹園～千束町～土浦駅)

(つくば市東新井 20歳代 男性)

現在のつくば市の都市構造は広く分散したものとなっている。このような状況で公共交通を充実させるには財政負担が大きくなると思われる。公共交通を整備するなら市の中心部などの局所的な部分に限り、自

家用車と公共交通の接点となるような駐車場の整備を行うのがよいように思われる。

(つくば市天久保 20歳代 男性)

現在では自家用での移動しか考えられない。今後地下鉄や路線バスを増やすことで利用者が増えるのではないのでしょうか。

(つくば市谷田部 30歳代 男性)

母がよくタクシーを利用するのですが(病院に行くため)料金をもっと下がれば便利ですね。

(つくば市洞下 50歳代 男性)

土浦は道路、駐車場の整備が悪い。つくばについても現在は良好だが、これ以上人口が増加すれば明らかに不足する。周辺地区とつくば中心間の公共交通手段は現在なに等しい状況である。

(つくば市東光台 男性)

特につくば中心部は車社会を意識してつくられたと思う。車が足代わりになってしまい、時間短縮を味わってしまうと、なかなかバスを使う気にはならない。車が多くなったとはいえ、東京のような大渋滞が起きるわけではないので、このままでよいのではないかと思う。

(つくば市梅園 40歳代 男性)

電車(荒川沖駅)へのアクセスが悪い。つくばセンター～荒川沖のバスを増発するか荒川沖に駐車場をつくる。

(つくば市梅園 30歳代 男性)

つくばの中心部には一定の条件を満たすもの以外の車を一切入れさせないようにし、立体駐車場は進入禁止区域の外側に移転する。市内の企業を説得して自家用車による通勤を禁止させ、通勤、通学に必要なバス路線を確保する。違法駐車を徹底的に取り締まる。

(つくば市吾妻 70歳代 男性)

公共交通機関が不便に思われる原因は、一般の人々の生活パターンから来るものです。すなわち職場の残業による不規則な会社退社時間、また独身者では外食が必要ですが、住居と商店街が離れている等の理由。そのような各自不規則でバラバラな行動を統一して一つの交通機関で処理することは難しいと思われる。策として混雑する中心部のみオランダ・アムステルダムの路面電車のようなものを頻繁に走らせる。

(つくば市竹園 40歳代 男性)

質問から問題はいくつかに分けて考える必要がある。第一に「つくば・土浦」とまとめることが妥当かどうか。第二に「筑波研究学園都市」の都市計画上の問題(例えば当初のマスタープランの考え方や、これからの都市スケール・開発地域の問題)、そして第三に「生活上の足」としての交通問題である。個々の質問意図は不明解だが、「問題点や意見」は密接に関連した上記レベルの総合的な視点でしか語れない。単に

現況のみを見て「通勤時は混雑するから自家用車を制限する」といっても、研究学園都市の基本的な考えは「21世紀の都市は個人の自由なアクセス（それは車で可能になると信じていた）」を前提として、「歩車道の分離」等そのための基盤をつくったのではないか。今後拡充の市街化区域にしても、今からは建設当初のような予算もないので、お茶を濁した方策でインフラをつくられたのではたまらない。夢は未だ実現していないのだから、今後も理念を通すべきである。もしそれが不可能ならば、政治的でない専門分野を総合し、審議会として検討すべきではないのか。常磐新線によってつくばの交通がどう変わるかさえ、一般住民には説明されていないと思う。また、国・県・つくば市・住都公団とそれに関わる第三セクター等の一体的な検討が必要とも思われる。

(つくば市松代 40歳代 男性)

老人、車が乗れない方が歩くのに交通量が多いので危険です。バスも混雑しているときは危ない。特につくばにずっと住んでいないので、自分は今のところ車で動くことで不便はない。

(つくば市並木 50歳代 男性)

ネットワークの整備が必要。公共機関に行く場合降りたいところにバス停があっても、本数が少ないとか不便では、結局使えない。10分間隔くらいでほしい。それに伴い、バスは小型でもよい。路線の経由地が

不合理。新住地区、松代、千現は2時間に1本来ていない。人口に合わせて整備する。沿道、自転車道が中途半端。車道との段差があったり、急に自転車道がとぎれたりする。  
(つくば市松代 40歳代 男性)

常磐新線ができれば、東京も近くなるので、バスとかでも学生以外はメリットがないのではないかと。

(つくば市下広岡 20歳代 男性)

牛久駅～「つくば駅」～土浦駅の鉄道の必要性。土浦における駐車場の確保（安い料金（1日100円とか）立体駐車場の整備等）。大学周辺各地域（天久保、春日、吾妻）からつくばセンター間の直通バス。車がない奴らにとってはかなり重宝。つくばセンターまでの高速バスに対応した大学周辺までのバスを最終の高速バスが来るまで出した方がよいと思う。

(つくば市天久保 20歳代 男性)

自然災害等も考えて、交通の充実を図っていただきたい。

(つくば市高野台 30歳代 男性)

車椅子生活で、近くのスーパーにも時々しか行きません。ですので余り考えられませんでした。

(つくば市上郷 60歳代 女性)

①どこに行くにも歩いて行くには距離がありすぎる。②一部を除き、どこへ行って

も十分駐車場がある。③自転車では意外に走りにくい(段差、夜暗い、自転車道に突然棒が立っていて危ない)。③バスの本数が少なく早い時間になくなるので、とても利用できない。帰りのバスがない。おまけに高い。①～④により車以外の移動は考えられない。土浦についてはよく知らない。駅周辺は道が入り組んで、混雑しているように思う。他はつくばと同じ様なもの？ 土浦駅から筑波山まで、つくばセンター経由で電車が一本通れば便利とよく思う。(つくば市花畑 20歳代 男性)

## 2. バス

高速バスの上りの所要時間が不確定で心配なため、上りは常磐線を利用し、帰りは高速バスを使っている。市内のバスの路線が増えて、自宅近くを通るようになったらありがたいと思っている。つくばの交通事故の多さにもはらはらしています。(つくば市小白裕 50歳代 女性)

バス代はどうしてあんなに高いのでしょうか。つくば～土浦をバスで往復するのと、土浦～東京へJRで行くのと前者の方が高いのでは？ こんなに高いと、バスの便が多くなっても、とても利用する気になれません。(つくば市松代 40歳代 女性)

荒川沖 6 時頃の電車に乗る場合、学園並木から駅に行くバスがない。それと駅、自転車置き場の無料が少なすぎる。また、

夕方電車到着に合わせたバスをだすこと。到着毎に(上り下り)バスがあるとよい。特に下り 19:16 荒川沖着。並木に帰るのに、バスは当分ない。天気がよければバイク、自転車だが、雨の日が困る。(つくば市並木 男性)

料金が高い。便数が少なすぎる。(つくば市竹園 30歳代 女性)

遅い。直通便を数多く運行すべきである。(つくば市吾妻 40歳代 男性)

交通網の整備の遅れ(バス路線数、本数)が際だっている。これを解決するためには長いスパンで見、初期は赤字を覚悟でやらなければ解決できないと思う。すなわち、今まで整備されなかったがために、つくば、土浦に来た当初は公共交通手段(バス)を使わざるを得なかった人もあまりの不便さに、自らの手で解決せざるを得ず、免許を取得し、自家用車を持つことになっているのが現状だと思います。従って、交通網が整備されて人々が自分で運転しない方が、駅だと車が古くなって買い替えるか、手放してバスを利用するかという選択をするときに、バスの方がよいと思わせるくらい整備されていることが必要だと思う。(つくば市松代 30歳代 男性)

1) 路線数が多くなり、バス停からの徒歩時間が短いこと、2) 1時間に3本程度の本数があること、の2点が満たされれば、

ぜひ公共交通を利用したい。

(つくば市二の宮 50歳代 男性)

つくば土浦周辺はバス代が高すぎるし(東京等に比べて)、便数、路線が少ないので、つい車に頼ってしまいます。西大通りを通るバスがほしいです。

(つくば市東新井 50歳代 女性)

つくば、土浦とも車の駐車場が少ない。路線バスも本数が少なく家族がどこかに出かけるにも送迎しなくてはならない(免許ない)。全体を見直して路線バスを通す、もしくは本数を増やす等の検討がされるとよいのでは。

(つくば市作谷 30歳代 女性)

つくば市は中心に集中しすぎていると思う。公共交通が余りにも少ない(路線バス等)マイクロバスでもよいかな? 土浦は駐車場が少なく買い物等も不便。路線バス等を日中も多くしたらよいかな?(大型バスでなくマイクロバス等でよいと思う)

(つくば市上郷 50歳代 女性)

自宅から最寄り駅へ出る場合、バスの本数がたいへんに少ないため、自家用車で駅まで走る必要がある。

(つくば市北中島 50歳代 男性)

路線バスの充実

(つくば市稲荷前 20歳代 男性)

一般的には車で困っているのだから、公共交通は増えない。バスは一般的には知られていない。時刻表通りに運行していない。遅く来るのは仕方がないが、予定時刻より早く行ってしまっただけでは、利用する気にならない。バス停で待っていても手を挙げないと、通り過ぎてしまうバスもある。15分に1本走っていれば利用者は増えるだろう。

(つくば市小野崎 40歳代 男性)

バスが役に立っていない。最低でも1時間に4本以上走っていないと、利用する気になれない。バスを通勤に利用するのなら、次の条件がそろったときである。

- ・朝7~10時台、夕方5~8時台は1時間4本以上
- ・終バスは11時台(23時)
- ・料金は今の約半分(中心部は均一料金にできないのか?)
- ・つくばセンター~東大通り~野田線~西大通り~つくばセンター等の循環系統の充実
- ・バスの小型化が必要ではないか?(ほとんど人の乗っていない二の宮往復バスは無駄でしょう)
- ・車内での両替や、回数券購入や、釣り銭出し機能の利便化(釣り銭の出ない機械は時代遅れでしょう)

全体として、京都の市バス(の小型版)並みの便利さがなくては、利用は増えないだろう。ぜひ「高い、来ない、不便」の3拍子はやめてほしい。全路線マイクロバスにして、今の倍の本数にすれば、利用する

気になります。何とかして下さい。

(つくば市竹園 30歳代 男性)

つくば市内のバス便がないので残念です。自家用車に頼るより手段がない。

(つくば市山中 70歳代 男性)

路線バスの便数を増やして、自家用車を使用しなくてもよいくらい利用しやすくする。路線バスのダイヤと常磐線のダイヤを1:1に対応させる。

(つくば市吾妻 50歳代 男性)

路線バスを利用するにはバス停まで遠く、自動車で行っては駐車場に入るまで時間がかかるので、急ぎの時にはいらいらします。もう少しスムーズに目的地に着ければよいと思います。

(つくば市吉沼 50歳代 男性)

バスの便数を増やす。

(つくば市片田 70歳代 男性)

自宅よりつくば中心部に買い物に出るためには、どうしてもマイカーでないと不便です。路線バスは土浦駅行きしかないからです。もしつくばセンタービル着、あるいは西武ジャスコ店近くに停車駅でもあったなら、バスを利用できます。近所の人たちはすべてが車で中心部へ買い物に行きます。私は昔から土浦商店街が好きなので、土浦へ出て買い物をします。私の望む交通機関は筑波駅発～北条～小田～大形～栗原～筑

波大学～つくばセンタービル着。もしこの交通機関が可能になると、お年寄りがスムーズに学園地区へいけます。そう確信しています。そうすることによって高速バスに即乗れますし、駐車場の心配がありません。東京へも何回も行けます。

(つくば市小田 40歳代 女性)

自宅が神奈川県にあり勤務のため、つくばに住んでいるが、バス料金がこちらは2倍くらい高く、本数も少ない。利用が少ないから運賃が高くなるともいわれるが、ニワトリと卵の関係。

(つくば市並木 60歳代 男性)

とにかくバス料金は高すぎる。日本一高いのではないか。バス停で路線図を見たら、地名が一本の線で結んであるだけで、全く航路がわからず、あきらめたということがある。路線図がきちんと描かれていなければ、利用のしようがない。

(つくば市吾妻 30歳代 男性)

駅に行くのに時間がかかる。バスの便が少ない。料金が高すぎる。つくばは車が運転できない人にとっては不便な街である。

(つくば市鬼ヶ窪 20歳代 女性)

私の家から土浦へのバスは通っていますが、つくば中心部へのバスはありません。土浦学園線まで出なければ乗れず、車の運転できないものにとって不便である。高校にしても学区内にも関わらず、バスの通学

路がないことは不便である。買い物にしても車なしでは学園への買い物は行きません。(つくば市栄 60歳代 男性)

夜間遅い時間まで路線バスの運行を望む。(つくば市松栄 50歳代 男性)

東京に比べて著しく料金が高く感じる。(つくば市二の宮 40歳代 男性)

常磐新線導入に従い、筑波大学内の路線バスのように各町を結び、センターを中心として、幹線バスの路線の拡張を切望します。特に大穂町の私は竹園と比較して問題になりません。(つくば市要 70歳代 男性)

私が住んでいる地域はバス停もないです。車に乗れる人はいいですが、お年寄りなどは高いタクシー代を払って、役所や病院へ行くしかありません。せめて1日1本でもいいですから、無料のバスで市内の施設に行けるようにするとかしていただければよいと思います。(つくば市臼井 20歳代 女性)

つくばについては、バスの便利をもっとよくしてほしい。①増便 ②つくばセンター竹園並木等で乗り換え切符を発行してほしい ③自家用車に乗っている人に、バスの議論をさせてもだめ。バスに乗る人の意見を採り入れるべき。(つくば市竹園 40歳代 男性)

今は車を運転できるから不便さを感じないが(自分の用事のため)老後のこと、現在、この地区に在住の老人のこと、学生のことを考えたら、つくば中心部に路線バスを通していただければ、幸いと思います。(つくば市緑が丘 40歳代 男性)

大穂地区は一部は関鉄バスが走っていますが、一部はJRバスだけです。つくば中心部へ出るバスをもっと多くしてほしい。そしてつくば中心部から東京方面、水戸方面へ出る電車が通れば、もっと楽に出かけやすくなると思う。今はとにかくどこへ出かけるにしても、自家用車! 車がないと出かけられない。(つくば市大穂 女性)

常磐新線の開通に伴い、常磐線土浦駅からの通勤通学は、つくばを発着としたかたちになってくると思われる。現状のままです。開通になった場合、駅まで自家用車での乗り入れが多くなり、交通渋滞が予想される。バスの細部までの便数の増加を期待します。(つくば市北条 40歳代 男性)

中心部の交通に関しては特にない。周辺部の便をよくしてほしい。(つくば市磯部 60歳代 男性)

現在最寄りのバス(土浦～水海道)停まで徒歩25分かかり、団地へのバス乗り入れがないので、バスの運転があれば利用するようになろう。

(つくば市真瀬 60歳代 男性)

妻は車の運転ができないので、出かけるのに非常に不便で、この辺は自家用車に乗る人たちだけ対象にしている、すべて不便で車に乗れない人の身になって、もう少しバス停についてもコースについても考えてほしい。常に不利の立場にいるもののことを考えて研究してほしい。

(つくば市磯部 40歳代 男性)

中心部より一歩外にはずれると、畑と田んぼの田舎。これではつくばのイメージが落ちます。もう少し広い範囲で見回し、細かなバス路線を希望します。例えばつくば～谷田部間にしても、並木で乗り換えなければ夕方利用できないなど、まだまだチェックが足りないものと思います。確かに谷田部支所～センター行きは出てますが、時間が遅くまで出てません。

(つくば市谷田部 30歳代 女性)

わが家は手代木中の近くです。つくばセンター行きの始発は8：18です。荒川沖へ行くために乗るのに、13：51発の次は16：01まで間に1本も走ってないのです。また、つくばセンターからの最終が20：15と、ちょっと早いようです。このように路線バスが不便では、なかなかバスで通勤はしにくいようです。自家用車の利用を少しでも減らすには、路線バスの内容をもう少し充実させないと、利用者が増えないようです。

(つくば市松代 50歳代 男性)

朝夕バスレーンを設けるべき。バスの利用時間が一定しない。

(つくば市北条 50歳代 男性)

最終バスの時間が早い。

(つくば市谷田部 40歳代 男性)

中心から中心までのバス路しかない。中心から市郊外へ延ばす路線を整備する。

(つくば市今鹿島 40歳代 男性)

つくば在住のため、市内各地に行く公共交通機関の便が少ない(センター経由にしても待ち時間等が不便)。

(つくば市竹園 40歳代 男性)

好きな時間にバスに乗れない。バス停まで車で行くので面倒。

(つくば市蓮沼 50歳代 女性)

バスの便が悪い。またJRとの接続ない。小型(10~20人乗り)のバスを走らせ土日等休日は家族バスを利用できる。あるいは1日券を安くする。バスの便数を増やす。公共団体がお金のサポート。センタービルを中心に、アクセスしやすいルート設定。市内乗り降り自由とする(停留所以外で)。

(つくば市松代 40歳代 男性)

民間の機関に頼りすぎ。行政の積極性がない。採算の見通しがない路線を民間企業では開拓しようとはしない。土浦市、つくば市の基本構想を調整し、計画を進めるこ



とが解決策の一歩であると思います。  
(つくば市前野 50歳代 男性)

多方面に乗り換えしないで行けるバスの便が多くしてほしい。昼の時間帯のバスの便の少なさには驚かされる。バスの系統がはっきりと表示(個々に手軽に手に入る)されたものがほしい。駐車場の利用がしにくい(料金が安い、広さが足りない)。  
(つくば市小野崎 40歳代 男性)

私の住んでいるところは、とにかくバスが少ないので不便。循環バスがあればとても便利になると思われる(つくば市内)。(勉強不足なのだが)つくば市は今後「車を各自が持ち移動する町」をめざすのか、それとも車を減らそうとしているのか、どちらなのでしょう。休日ともなれば駐車場はいっぱいになるし…。やはり公共交通を増やしてほしい。  
(つくば市稲荷前 20歳代 女性)

つくばはとてもよいが、“夜間”の土浦学園線と東大通り、西大通りの交差点などの直進、右折信号は普通の青信号でもよいと思う。土浦～つくばのバスが0:00まであれば、土浦駅までバスで行くと思う。  
(つくば市妻木 20歳代 男性)

バス停を今より倍くらい増やして、利用しやすくしてほしい。でも全部のバス停に止まったら時間がかかって意味がない、そこでコースを設定し、最高でも5カ所ずつ

止まるよう各コースごと時間を決める。そうすれば近くにバス停があり、5カ所しか止まらないとなれば、1時間に1本でも利用したい。今の現状では自家用車以外考えられません。よくなるようにお願いします。  
(つくば市東光台 30歳代 女性)

常磐新線の開通に伴い、人口も増加する。自家用車であふれる町にならないよう対策をとる必要がある。老人等も含め人口に見合った路線バス、循環バス等、交通の利便性を伸ばすべきです。民営では赤字問題も生じるので、市で運営するのはどうでしょう。  
(つくば市谷田部 50歳代 男性)

バスの便が悪い地域が多い  
(つくば市松塚 10歳代 女性)

路線バス。30分に1本は出してほしい。代金が高い。運行地図がほしい。交差駅の時間表(東京では老人はバス代無料)。  
(つくば市観音台 70歳代 女性)

老人のことを考えて行かねば停留所とか遠いし、常磐新線が来ればいろいろ変わると思うが、現在のままでは赤字を出してまで関鉄は動かないだろうし、仕方ないと思う。  
(つくば市片田 60歳代 男性)

高良田地区の路線バスがなく車しかない(牛久の方への)。バスの場合には水海道、豊里へ出るのが不便で車でしか動けない。年をとってからはバス等に頼りたい。

(つくば市高良田 50歳代 女性)

路線バスが非常に少ない。学生が乗る以外に下妻～土浦間を通らないのも、乗る人が少ないので無理はない。つくばへ行くバスがあれば、東京へ行くのに高速バスを利用できるのにも思う。

(つくば市吉沼 60歳代 女性)

通勤通学のバスが次々とお出するようにしてほしい。土浦からつくばのバスの雰囲気は若い人が多く、騒がしい。

(つくば市北条 50歳代 男性)

公共交通が少なすぎる。つくばセンターと土浦駅の区間はある程度あると思うが、その他の地区がない。

(つくば市筑波 40歳代 男性)

現在住んでいるところは不便でバスも通っていない。老人がつくばの中心部へもっと簡単に行くことができるよう、もっと路線を増やしてほしい。

(つくば市吉沼 70歳代 男性)

JRバスしか通っていないので、台数（1時間に何本も）増やしてほしい。

(つくば市玉取 40歳代 男性)

つくば線が廃止になったため、以前より不便になった。バスもバス停が遠く、不便。通勤、通学の子ども、孫たちのためにもっとバスの便をよくしてほしい。

(つくば市山口 60歳代 男性)

公共交通を増やす。

(つくば市天久保 20歳代 男性)

現在、住んでいるところはバスの便が非常に悪いので、もっと便数を増やしてほしい。

(つくば市国松 50歳代 男性)

(住んでいるところからの) バスの便が少ないので、子どもたちが通学するのに大変不便である。

(つくば市田中 40歳代 女性)

バス料金が高い。ルート設定が限られている。

(つくば市千現 40歳代 男性)

もう少し時間がかからないようなルートにしてほしい（駅まで）。バスが正確に運行できるように対策を考えてほしい。

(つくば市並木 40歳代 男性)

東京に行くとき、時々路線バスを利用しますが、時刻通りにバス停についても行かなくなってしまったり来なかったりします。また、便数も少ないと思います。

(つくば市東 40歳代 女性)

バスの本数だけ増やしてもだめ。東京のように路線図を明確にする。

(つくば市並木 40歳代 男性)

料金が多少高くてもいいから、3時間に1本でもいいから、循環バスがほしい。

(つくば市百家 80歳代 女性)

時刻表を見なくてもバス停に行けば乗れるくらい便数が多ければ、もっと利用する。

(つくば市稲荷前 30歳代 女性)

便数多く、料金安く。

(つくば市国松 50歳代 女性)

バス専用道でもあって、早ければ利用したい。

(つくば市荻間 40歳代 女性)

関鉄路線バスがきわめてサービスが悪い。本数が少ない。時間通りに運行しない(運転手によって早すぎたり遅すぎたりする。時刻表通りに運行しようという意欲がない。時刻表の設定も実状にあっていない)。JRとの接続が悪い。路線番号がついていないので、外から来た人にわかりにくい。国際都市なのに英語のアナウンスや表示もない(停留所、料金など)。

(つくば市並木 40歳代 男性)

土曜日にバス。

(つくば市粟 90歳代 男性)

センターに行くバスが少ない。外れはバスがないので増やしてほしい。料金を安くしてほしい。

(つくば市北条 60歳代 女性)

バスの料金が高すぎる。バスの本数が少ない。

(つくば市東 20歳代 女性)

路線をもっと複雑にしてほしい。細かく、行き先にすぐ行ける。

(つくば市上郷 40歳代 男性)

バスの本数が少ないので、増やしてほしい。

(つくば市柴崎 40歳代 女性)

バスが少ない。

(つくば市吉沼 40歳代 女性)

停留所を増やしてほしい。連絡をよくしてほしい(自宅近辺)。

(つくば市筑波 50歳代 女性)

夜の便が早すぎる(夜帰りが遅いとバスがない)。

(つくば市安食 60歳代 女性)

筑波駅での乗り換えなしで、学園、土浦への直通バスがほしい。

(つくば市上大島 70歳代 女性)

バスの本数が少ない。時間がとられる。もっと整備してほしい。

(つくば市上横場 50歳代 男性)

路線バスが少ない。

(つくば市鬼ヶ窪 60歳代 女性)

市内の各地点間を結ぶ公共交通手段が乏しい。そのため通勤通学に自家用車を使用する必要が生じ、交通の混雑を招いていると思う。バスの循環線を数路線設置するのがよいと思う。

(つくば市春日 20歳代 男性)

二の宮団地から筑波大学病院までのシャトルバスは、ほとんどからで走っているところしか見たことがありません。山手線のように巡回とか路線を考え直さないと、利用価値がないように思います。

(つくば市梅園 30歳代 男性)

徒歩500m~1000m以内にバス停を設置し、循環バス路線を開発する。

(つくば市谷田部 60歳代 男性)

買い物、通勤、通学(市内)する際自家用車を持たなくてもできるような路線(循環)バス等の運行システム充実を希望する。それによって路上駐車、交通事故等も少なくなり、市内の環境も整備されると思う。

(つくば市東平塚 70歳代 男性)

学園のバスターミナル行きの循環バスを午前と午後2往復運行にしてもらいたい。

(つくば市西高野 男性)

### 3. 新交通システム等

無人の電動輸送システムの構築

(つくば市稲荷前 50歳代 男性)

「つくば・土浦」を一緒に考えるのはどうかと思う。常磐新線の開通によって土浦は切り離していいと思う。つくばにおいてはシャトルバスではなく、もっとモノレールみたいな定時運行するようなものをつくってほしいなあ(学園の外にも行くやつ)。土浦はもっと道路を拡幅すべき。今もそうだと思うけど、常磐新線開通によってつくば、とりわけ学園地区の人は土浦から東京へと目が向くのではないかと。土浦の商圈がどんどん弱っている一方、つくばのそれは伸びているので、ますます土浦の需要が減ると思う。

(つくば市天久保 20歳代 男性)

特につくばに関しては研究機関等で開発したソーラーカー、電気自動車などを交通システムに走らせたかどうか(自動車研究所)。それと高速バス座席の予約ができればと思います。途中から乗るので、満席で何台も見送ることがあるため。

(つくば市並木 50歳代 女性)

つくばはその都市的機能規模に比して他所への交通手段が悪すぎる。いなかの小さな町とかかわりがない。車と自転車以外に便利な交通手段がない。そのためどうしても必要なとき以外はつくばの外へは出ない。東京へは日帰りが可能ながら、体感的にはとても遠いところまで行った気分になる。つくばは未だ東京圏内ではないといえる。この孤立した都内の状況は目的地へ早く行けて、安価な交通手段が必要だ。それには

常磐新線はもちろん、大学～センター～研究所～住宅を結ぶ地下鉄が必要だと思う。バスでは解決は無理（田舎経営のバス会社であり元々広い道路に遅い大型車はあっていない）。ただつくばは東京、土浦と結ばれても東京圏内には飲み込まれず、田舎に囲まれた環境のよい都市であってほしい。  
(つくば市要 20歳代 男性)

つくば市内交通は自家用車又は路線バスのため、本来は鉄道に関連するような交通システムになれば、より利用者も増える。  
(つくば市長高野 50歳代 男性)

インフラのできている（科学博対応）新交通システムの早期実現を図っていただきたい。  
(つくば市北条 60歳代 男性)

土浦つくば間を鉄道新設する。  
(つくば市沼田 60歳代 男性)

バスでもそうだが土浦への直通バスがないので（以前はあった）、1時間に1本しかないので直通バスがあるとよい。バスだと時間がかかり、目的地へ早く着いたり遅くなってしまうのが困ります。  
(つくば市酒丸 20歳代 女性)

#### 4. 鉄道・常磐新線

常磐新線の問題に伴い、それを利用することになると思うが、新線の駅付近に公共の駐車場を整備していただきたい。

(つくば市東 50歳代 男性)

常磐新線の早期開通と、それに対応したバス路線網の充実が望まれる。  
(つくば市春日 20歳代 男性)

常磐新線に関する情報（駅はどこか路線は？など）を公開してほしい。  
(つくば市二の宮 20歳代 女性)

常磐新線ができてはいても駅まで15～20分はかかってしまうので、駅までは車を使うことになり、駅周辺の整備もなされないと、渋滞、混雑は免れない。今までも通勤時間帯にはそれがひどい地域で、学園の方はスムーズでよいが、目的地へ時間通りつかない。その辺の所を考えた整備をしてほしい。  
(つくば市真瀬 50歳代 女性)

今のところ新線ができてみないとわからないが、発展すると思います。  
(つくば市飯田 60歳代 男性)

筑波線廃止にかなりの不満あり。  
(つくば市小田 60歳代 男性)

駅が少ないのが寂しい  
(つくば市梅園 30歳代 女性)

鉄道がなくなったのが痛い。  
(つくば市北条 70歳代 男性)

筑波鉄道がはずされたこと。バスだと時

間が守れない。時刻通りにするためにルートを増やしてほしい。

(つくば市神郡 60歳代 女性)

鉄道があった頃はその地域の人は便利だったのになくなってから不便になった。

(つくば市今鹿島 60歳代 女性)

インフラ貧弱。タクシー保護政策があるのではないかな？ この地方のための小さな鉄道を引くべき(つくば外還)

(つくば市 男性)

## 5. 鉄道整備・信号等

つくば市の道路はよく整備されているが、土浦へ行く道は狭く歩道も狭い。

(つくば市竹園 男性)

6号バイパスの天川から土浦並木にかけての朝夕の慢性的に渋滞がひどい。2車線から1車線になるのが原因と思われるので、早く拡張してほしい。

(つくば市稲荷前 40歳代 男性)

つくば市：買い物などで行きますが、立体駐車場が多く、渋滞が多くなかなか入れず。この問題は店側の問題点だと思いますが…。よい点は車線も多く、バスの後方による50キロ運転の渋滞がないこと。右折、左折車線により、多い交通量もきれいな流れになる。

土浦市：駅前単線のためいつも渋滞。バスなど3台くらいつながって走られると、

追い越しもできず、対向車線も渋滞のため、どうしても土浦へは行きたくありません。

(つくば市小和田 20歳代 男性)

東大通りは信号が多すぎる。

(つくば市北条 30歳代 男性)

1) 信号機、朝、昼、夜間を量で調整を図る。2) 道路の駐停車の徹底(ただし休日、祭日を除く)。3) 土浦市内の道幅が狭いので、大型、中型、小型車の規制を図る。(また道路拡張)またはバイパスをつくる。4) 都市計画の不備。及び将来の道路計画。住居地域開発が遅いし住民に納得できる図を明示し住みよい地域の活性化を図ること。

(つくば市並木 50歳代 男性)

つくばの場合20数年前のまちづくりが始まった頃、現状の交通混雑はある程度予想がついていたはず。まちづくりイコール道路づくりで、立体交差点を各所につくっておけば、現在の状況は生まれなかったと思える。またつくばの道路(交差点)で、はじめて通る人には混乱しかねる箇所、標識が多い。運転者のマナーが非常に悪い。これは例を見ないくらいである。まちづくりと併せて運転者の人間づくりも必要。

(つくば市並木 50歳代 男性)

道路の工事期間が長すぎる。道路の凸凹が多すぎる。主要道路以外は狭い上に整備されていない。

(つくば市花畑 20歳代 男性)

つくばの周辺は主要道が整備されてきており、これに伴う通過車両が増加してきていると思われる。特に道路がよいため、大型車を含めつくば市内に入り渋滞を起こしていると思う。現段階では一部の渋滞だけです。将来的につくばが発展していくためには主要道のバイパス化を進め市内の速度規定(40km以下)にし安全で渋滞のない環境があればよいと思う。

(つくば市並木 30歳代 男性)

西大通りと土浦学園線の交差するところは、信号を矢印にしたおかげで事故は減ったようだけど、渋滞するようになった。

(つくば市春日 20歳代 男性)

道路が凸凹しているので、雨天の時に水があふれている場所がある。道路の整備をお願いします。つくば土浦地域を車の都市にしないでほしい。つくば土浦地域を結ぶペDESTリアン道路をつくる。

(つくば市春日 20歳代 男性)

自転車、歩行者の立場から要望。1) 西大通りの飲食店で多くは駐車場と遊歩道を連結した状態で公共の道路を駐車場代わりにさせている。是正が必要。2) 歩道を通してメイン道路に出る取り付け道路角に植栽が茂り、目通りが悪く危険が多い。低く刈り込む指導。3) 歩道を横断する車道は、たとえ狭くても車道を平坦に取り付けている。これは逆にして、車が一旦停止せざるを得ない凸型にし、歩道を平坦にしてほし

い。4) 歩道には車を乗り上げない指導の徹底。

(つくば市春日 60歳代 男性)

立体交差の設置と増加。

(つくば市大砂 30歳代 男性)

無駄な信号待ちがある。Y字路でAの信号が進めの時、直進車がBで止まっているが、AからC方向へ右折する車はまずないので、Bの信号は点滅にして進ませてもよいと思う。こんな所の検討をする必要があると思う。125号、土浦へ向かう藤沢のY字路と土浦から神立へ向かう木田余のY字路、この2カ所の信号を検討していただきたいと思います。

(つくば市北条 50歳代 男性)

土浦駅周辺は道路が狭い感じがする。土浦駅周辺は駐車場が不便である。

(つくば市臼井 30歳代 男性)

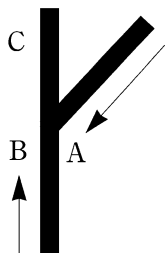
なるべく立体交差にしてもらいたい。

(つくば市島名 50歳代 女性)

時間帯(休日等)によっては、非常に渋滞が激化する。

(つくば市二の宮 20歳代 男性)

筑南消防署の前の道路、それに松見公園



の前の南北の道路など、片側2車線か1車線かはっきりしなくて、とても走りづらい。どうせ2列になって走っているのだから、車線を引いてほしい。

(つくば市大 30歳代 女性)

道路の構造が車中心で歩道のないところや、あっても凸凹、段差等で通りにくいところが多い。

(つくば市松代 20歳代 男性)

つくば市内の交通(車)は現在スムーズであるが、つくば市より土浦(特に6号国道に入ると混雑する)。また主線道路交差点周辺に大型ストアが進出した。交通の量が多くなり危険である。例、6号と東大通りの交差点。ホームセンター等の利用客の出入り。

(つくば市安食 40歳代 男性)

つくばは道路が整備されており、大変便利なのですが、電車、列車、地下鉄等到着時間が正確な交通手段がない。常磐新線の早期実現を望みます。土浦は駅(電車、列車)があり、よく利用しますが、駅周辺の道路が狭く、通勤時間帯の渋滞が激しい。道路の整備が必要です。荒川沖駅周辺も同じで、特に6号と東大通りの交差点はいつも混雑しているように思います。立体交差等改善されればと、いつも思います。

(つくば市梅園 30歳代 男性)

公共交通はほとんど使えない。料金、時間、経路等に使いづらい。土浦学園線の中

央分離帯の途中にある切れ目はUターンする車が多いため、事故が起きやすい。右折する場所以外はふさぐべきである。

(つくば市千現 30歳代 男性)

道路が狭い(中心部を離れると)ので、路上駐車されるととてもいやだし、イライラしてしまうこともある。駐車場が少ない。路側帯を何とかもう少し広げてほしい。

(つくば市上郷 30歳代 男性)

土日の電気街以外は道路が暗い。

(つくば市天久保 20歳代 男性)

街路灯少なく暗く運転していて、急に人が現れたりして危険である。歩道にも街路灯は必要である。並木高校あたりは特に学生たちが多くのに、暗くて運転していて予測がつかない。夜をもう少し明るくしてほしい。

(つくば市大角豆 40歳代 女性)

つくば市は走りやすい。土浦市は道路が狭くてだめ。

(つくば市大角豆 60歳代 男性)

中心だけ道路が広くて、中心はずれると幅が狭くて困る。

(つくば市大角豆 40歳代 女性)

バイパスをできるだけ早くつくって。

(つくば市赤塚 30歳代 男性)



学園にまっすぐ抜ける道がほしい。  
(つくば市横町 50歳代 男性)  
車が渋滞するので不便。  
(つくば市六形 70歳代 女性)

土浦は道路が狭いと思います。  
(つくば市中内 50歳代 女性)

## 6. 駐車場

高速バスの運行状況は満足している。土浦に行きづらいのは目的とする場所（映画館など）の近くに安くて止めやすい駐車場がないからである。その点東口の立体駐車場は止めやすい。こういうのが西口側の商店街の中心にあるといいと思う。  
(つくば市梅園 20歳代 男性)

土浦市内の道路が狭く両側に車の駐車が多いため土浦に行くのを取りやめることが多い。もっと駐車場が多くなれば利用すると思います。つくば市内は道路が混雑しないためよく行きます。  
(つくば市花室 40歳代 男性)

つくば～土浦にもっと駐車場ができればよいと思います。特に日曜日は休日なので出かけようかと思うが、車の駐車のことがあり中止する。私事ですが、この間下館に用事で行ったところ、駅前のサテーデパートですか忘れましたが、土～日曜が無料駐車とのこと。こんな駐車場がつくば、土浦にもできればよいことだと思いました。  
(つくば市吉沼 60歳代 男性)

つくばには電車がない分、自動車の利用頻度が高くなるが、ここまで自動車のことを考えていない都市づくりができることも珍しい。駐車場は数カ所に集まるようになり、閑散としているところもある。駐車料サービスがあるところもあるが、どこを利用しても駐車料がサービスになるわけでもなく、駐車の前にはそのことがわからないから、サービス券をもらっても利用できないこともある。バスは遠隔の目的地に行くには不便。東京に行くときに使うが、徒歩でつくばセンターに行くこともあるほど使い勝手が悪い。センターまで自転車で行くと盗まれる。自動車で行くと置く場所がない。土浦も電車がある以外は似たようなもの。長時間駐車する人への割引制度などを考えてほしい。そうすれば違法駐車も減るだろう。違法駐車の主因はつくばの場合は間違いなく、高額な駐車料金と必要な場所の近くに駐車場がないことにある。厳しいことばかり書いたが、つくばにはこう考えている人が多いはずだ。  
(つくば市春日 20歳代 男性)

収容台数の大きい駐車場を公共で確保し、そこから駅までは頻度多く、公共バス等を運行する方式で成功している都市のパターンをよく検討し、条件整理をし、導入を検討する。せっかくの高架道路を活用した対応も活用すべきであろう。新設の土浦運動公園等は別に移してもよいはず。  
(つくば市下広岡 60歳代 男性)

交通対策が後手に回ったために自家用車の発達を許してしまった。都市計画の基本設計として道路はよいが(日本の道路100選に選ばれている)、駐車場問題は深刻である。(つくば市横町 50歳代 男性)

つくば市近辺はつくば市の発展に伴い、土浦市中心の時代が変わってきたと思います。ともに発展するには各々つくば土浦の特色と、共生できる特色を持つことによって発展すると思います。現在の土浦中心部はつくば中心部に比べて駐車場の条件が悪いと思います。駅前開発の場合も駐車場の整備によって期待できると思います。(つくば市上郷 60歳代 男性)

土浦は車をとめるところがあまりなく、すごく不便です。買い物をして絶対無料にならない。だからあまり行く気がしない。つくばは公園とかの整備がよくなっているので住むのにいいと思う。でも車がないと全然行動できない場所。(つくば市作谷 20歳代 女性)

長時間駐車場(1日)  
(つくば市松代 60歳代 男性)

アルス図書館の駐車場へ止めるとすると、別の方へ止めるしかないなので、近くにあるとよいということのみなさんっています。

駐車料金無料が3時間まででいくら買い物しても同じなので、金額に応じて駐車時間を延長してほしい。

(つくば市松代 20歳代 女性)

駐車場に入るのに混んで、車が多くて困る。広い駐車場へ止めると自分の車の位置がわからなくなってしまう。

(つくば市谷田郡 50歳代 男性)

駐車料金が高すぎる。場所によっては駐車場がわかりにくい。

(つくば市上河原崎 20歳代 女性)

年に何回か高速バスを利用して東京へ出ることがあるので、センタービル周辺に安い駐車場ができればよいと思うことがあります。それとやはり、土浦へ行くのに駐車場の心配があって、なかなか行く気になれないのです。

(つくば市下萱丸 40歳代 女性)

土浦の場合駐車場がない。標識が少ない。(つくば市上郷 60歳代 男性)

駐車場をもっと増やして、違法駐車を取り締まりを厳しくする。

(つくば市天久保 男性)

## 7. 交通規則、マナー、交通安全

スピードの出しすぎ等、事故が多いのが難点です。

(つくば市吾妻 40歳代 男性)

つくば市の道路は広いので、スピードの出しすぎが多いため、常に危険な状態のよ

うに思う。運転者は安全運転を心がけてほしい。

(つくば市若森 60歳代 男性)

つくば市内のドライバーの交通マナーにはうんざりします。運転することがいやになります。事故が多いのは全国的に見ても有名だそうです。何とかしないとイケないと思います。都市の顔をしたと田舎という印象。そのためにも公共交通をもっともっと充実させて、マイカーを減らす必要はあると思います。いろいろな意味でブーなので、ゆずり合いの気持ちがなく、我先にといった考え方になるのだと思います。

(つくば市金田 30歳代 男性)

通勤通学の時間帯は交通渋滞が甚だしい。30分から1時間の時間差で出発するにしても、到着時間は同じになってしまう。改善を図りたい。

(つくば市田中 50歳代 男性)

つくば市内で夜間、道路に放置してある車が多い。

(つくば市二の宮 50歳代 男性)

交通マナーが悪い。信号を守らない、車間距離が十分でない、飲酒運転をする人が多い、スピードの出しすぎが多い、個人の自覚の問題。

(つくば市竹園 50歳代 男性)

路上の不法駐車を何とかしてほしい。

(つくば市松代 30歳代 男性)

路上駐車が多い(特に春日は)

(つくば市春日 20歳代 男性)

運転者のマナーが悪く、来たばかりの時は驚きました。ゴミ(タバコ、食べカス)を走る車中から捨てるのを見えています。

(つくば市緑が丘 40歳代 女性)

路上の違法駐車が多い。

(つくば市竹園 20歳代 男性)

つくば市を含め、茨城は交通マナーがとても悪く思う。運転する人はゆずり合いの気持ちをもっていただきたいと思う。他県から来てつくづく思います。道路が広いため、スピード出しすぎの車が多く目立ちます。

(つくば市吾妻 男性)

利用しないのでわかりません(鉄道、バス)。自家用車の運転マナーは悪い。

(つくば市上郷 60歳代 男性)

つくば土浦周辺においてドライバーのマナーが悪いという印象がある。他県ではスピードの出しすぎ、無理な追い越しといった点において、もっと規範的であると思ったことのある人は私だけではないはずである。ドライバーのマナーの悪さが交通事故に結びつくことも多分にあると思うので、ドライバーにはしっかりとマナーを守ってほしいと思う。そのためには交通違反に対

する警察の取り締まりを強化するというこ  
とも、必要なのではないかと思う。

(つくば市春日 20歳代 男性)

ドライバーのマナーが悪い。道路に関し  
ては走りやすい。

(つくば市二の宮 40歳代 女性)

若い人の交通マナーが悪い。若い人のス  
ピード出しすぎ。

(つくば市西大橋 50歳代 女性)

車のマナーが悪い。

(つくば市竹園 30歳代 女性)

路上駐車が多い。

(つくば市臼井 10歳代 女性)

## 8. 都市環境

つくばの場合中心部と周辺部が同じとい  
うわけにはいかない。周りからつくば中心  
に入るにも車で入ることしかなく、全体的  
に考えないと、集まる場所は1カ所とな  
って混雑するのは当たり前。渋滞はさけら  
れない。分散して行くべき。今のところそ  
れは前提となっていないので、魅力あると  
ころが集中している作り方をすれば、車で  
中心に来るしかない。

(つくば市上郷 40歳代 男性)

中心部は交通が整備されているが、末端  
は整備されていない。そのギャップが大き  
いので行政面で直してほしい。

(つくば市並木 40歳代 男性)

土浦の町並みをきれいにしてほしい。

(つくば市松代 10歳代 男性)

## 8. 2 土浦市民からの自由意見

### 1. 交通一般、都市交通のあり方

業務核都市などの政策と行政の政策とが一致していない。これは地方行政レベルでの段階ではなく、両市を一体として考えられる国県レベルでの諸政策が必要と考えられる。(土浦市並木 40歳代 男性)

1) バスの便が悪い。2) 無料駐車場が少ない。3) 駐車場が混む(特に土日)。4) 夜遅くまで利用できない。

(土浦市烏山 50歳代 男性)

1) 土浦～つくばをつなぐ道路が2本(学園線、岩井線)では少なすぎる。もう2本は増設した方が両市の発展のためにも住民のためにもよい。2) 両市をつなぐ交通機関がバスだけではだめ。モノレールやリニアモーターカー、地下鉄を新設すべきである。3) 土浦～岩井線の上高津バイパス交差点は、土浦行き右折車とつくば行き右折車が衝突しやすく、きわめて危険。至急路面の指示標識を書いてほしい。

(土浦市上高津 70歳代 男性)

土浦は常磐線の便を多くする。快速を多くする。つくばは土浦駅前からつくばまでの交通をよくするだけでなく、土浦市内(神立方面等)からつくばまでの交通を改善する。バス路線を設けたりする。ただ料金があまり高いようでは意味がない。

(土浦市中神立町 40歳代 男性)

つくばは道幅が広く、片側2～3車線という関東屈指の都会につき、路線メンテナンスをまめにして下さい。バス利用増には便数を増やすこと。停留をフリーにすること。ただし、経営が成り立つかどうか。これだけ車が普及してしまうと、つくばあたりでは周辺から来る手段としては公共機関はそぐわないのではないのでしょうか。対策が20年遅いと思います。私が昭和50年に今のところを買ったときは、つくば市は道がまだできてないところがあるくらい、まだまだなんとでもできたところでした。

(土浦市乙戸南 50歳代 男性)

土浦は道路が狭く、また橋及び右折箇所がネックである。集客を目的とするなら、無料駐車場を増やすことが必要と思う。なぜならば、きちんとした目的がなくては、有料駐車場を利用してまでは行く気がしない。公共交通は本数及び低料金でなければ家族では利用できない。

(土浦市小松 50歳代 男性)

地域的に公共交通中心の町ではないと思います。逆に道路整備を含め、車中心に動けるよう進めるのが現状の向かうべき方向だと思います。

(土浦市神立中央 30歳代 男性)

公共交通が旧住民や商店街を先行しており、現在の道路網や住民層の要望にマッチ

していない。そのため無駄な路線と時間を要し不便を来している。例えば土浦駅東口バス乗り入れをせず、旧商店街の混雑する西口ばかりに路線バスを走らせている。見直しをすべきである。市街地住民の利用と市外周辺住民時間的無駄がなく、利用しやすい交通網の整備を図る。中心部は歩行者天国のような車両不進入地を設け、ショッピングや歓楽街を設ける。

(土浦市真鍋新町 50歳代 男性)

つくばは福祉の町と宣言しましたが、歩道のガタガタや段差でどれだけの人が怪我をしているのでしょうか。車道より歩道を整備すべきです。また土浦駅まで我が家から3kmもないので自転車で行きたいが、歩道が全くなく、危ないので車(否応なく)を使って、ほとんど無駄だと思っています。会社へもバスに乗りたいのですが、始業が8:30amなのに始発が6:57am。その始発に乗るため6:30には家を出なくてはなりません。東京に通っていた頃と同じなのです。バスレーンを確保して(バスレーンに入った車は罰金。今はバスが邪魔扱いされている)。会社に間に合う時間になったら、もっとバス通勤が増え、地球環境にもよいと思います。このままでよいわけがありません。

(土浦市桜ヶ丘町 50歳代 女性)

①土浦駅、荒川沖駅からつくば市内までの交通手段ではバスしかなく、また便数が少ない。②両方とも駐車場が少ない。駐車場の整備と路線バスの便数確保、及び行き

先別を多くする。

(土浦市上高津新町 50歳代 男性)

公共交通を利用しない理由。車生活をしていると、バス停までの距離(約500m)が苦痛。休日は市中心部混雑のため、バスは時間が読めない。利用頻度の高い店舗等はほとんど郊外にある。家族で公共交通を利用するのは経済的ではない。バスのルート数が少ない。その他。自動車の環境問題(公害)が問題視されているが、私は仕事上毎日100km以上走行している経験上、最大の問題は大型~2t程度のトラックの軽油による排ガスである。国も行政もいつまで見逃すのか不思議に思う。裏で何かあるのでしょうか。

(土浦市永国 30歳代 男性)

神立から土浦へのバスを増便してもらいたい。6号バイパスの完全2車線にしてもらいたい。

(土浦市神立中央 40歳代 男性)

設備投資を土浦にはしようがない。行政、民営が力を入れ、魅力あるまちづくりをしていくべきと思う。

(土浦市桜町 60歳代 男性)

土浦は駐車場がない、混雑している。みんなで車は乗らないことにした方がよい。

(土浦市右羽 60歳代 男性)

自動車が高くなると乗る人が少なくなる。自家用車を減らす。税金を高くすると減る

ので、バスなど多く利用すると思う。

(土浦市霞ヶ岡町 50歳代 男性)

駐車場の増加。公共交通の乗り換えを減らす。路線を増加させ、1本で行ける。

(土浦市右利 30歳代 男性)

現在住んでいるところはとても便利です。

(土浦市荒川沖 50歳代 女性)

土浦道路の幅が狭い。つくばは駐車場が有料ばかり。

(土浦市天川 30歳代 男性)

センターに設備はあるが、駐車場が少ない。道路が入り組んでいる。降りるバス停の案内をはっきりしてほしい。

(土浦市中高津 60歳代 男性)

土浦は駐車場がないので、遠方からの客を引き寄せるのは無理。古い街なので仕方ない。住んでいる人にとって魅力ある街にするしかない。つくば中心部は車を規制し、周辺に大規模な駐車場をつくり、巡回バスのようなものを便数多く出す。中心部に大規模駐車場はつくらない。自転車の利用を多くするための道路の整備と駐輪場をつくる。

(土浦市 男性)

だいぶよくなった。

(土浦市菅谷町 40歳代 男性)

料金や便数以上に快適性に問題がありま

す。すべての公共交通に関わることだと思います。東京などの地下鉄で利用者側に合わせて電車を設けることなど、わかりきったことは無理でしょう。でも電車全体でなく車両別に考えれば、検討するに値するのではないかと思います(通勤通学の時間帯以外に限ります)。とにかくお金と時間のかかるものだと思います。料金、便数はもちろんですが、快適性がある程度行き届かない限り、アンケートは無駄でしょう。みなさんがわかっていることだと思っています。がんばって下さい。消費者のため、地球のため、あなた方のためです。でももう少し具体的に申しますと、公共交通を利用しない人は比較的神経質な人、時間厳守に自信がもてなかったり、何かと私用の多い人、決定版は荷物の多い人だと思っています。もっと利用者に「どうしてほしいか」聞き出せる質問とアンケートにできるよう、いろいろなアンケート項目を繰り返した方がよいと思います。今回は特に「お金に関してどう思われますか」と問われたものだと理解しています。

(土浦市小岩田東 30歳代 男性)

## 2. バス

距離に関わらず一定料金にしてほしい。便数がせめて1時間に3本はいつの時間帯にもほしいです。料金が高すぎると思います。荒川沖からつくばに行くにしても、1000円以上かかってしまうのでは行く気がしません。街に魅力がもう少しあれば利用度が増えると思う。

(土浦市右舩 40歳代 女性)

老人や車の運転のできない人が、もっと便利に買い物や遊び等に気軽に外出できるように、地域の近くより乗降が簡単にできるようにバスの台数をもっと増やしたり、道路の整備をよくし、自転車や徒歩で安心して外出できるように、街の活性をもっともっと住みよい街づくりになっていくようにしてほしい。場所により道路が狭く、両側(ドブ)が多く歩行者が安心して歩けず大変困っております。もっと考えてほしい。(土浦市烏山 50歳代 女性)

学園にも駅がほしい。主人の実家は水海道方面なのですが、電車での行き来もバスでの行き来も大変不便です。学園経由の直通バスか、電車があればいつも言っています。今通っていない土浦～学園～万博前～野田線～294バイパス、そんなバスがあれば利用者は必ずあるはずだと思います。学園の車の渋滞も少しは違うかもしれません。(土浦市若松町 20歳代 女性)

バス停が近くにあると助かると母が言っています。

(土浦市田中 20歳代 女性)

どちらもバスの便が少ない。料金も高い。特に土浦からつくばに行くには不便で、バスを使う気にならない。タクシーの数を制限してもバスへ人員を回せないものか。

(土浦市神立町 30歳代 男性)

荒川沖駅から筑波大学病院に行く場合、途中いろんなところにバスが立ち寄り、時間がとてもかかってしまうので、時間の無駄。

(土浦市乙戸 50歳代 女性)

バスの数が少なく、どこに行くのでも自家用車が必要なのは、何かの時に困るのではないのでしょうか。

(土浦市上高津 20歳代 女性)

今後高齢化社会になるほどバス等の利用が多くなる。朝夕のラッシュ時(通勤)には大型バス通行の優先権が必要であり(道交法の改正)、その他の時間には小型バス(マイクロバス)の通行を多くして、利便性を図ってもらいたい(バス会社の協力)。バス料金がちょっと高い。市の広報においても努めて必要時以外の自家用車使用制限をするようPRする(若年層の見栄による乗り回し)。

(土浦市右舩 50歳代 男性)

路線バスの回数が少ないので増やす。料金が高いから下げる。宣伝する。人気タレント等のイベント等をやる(野外コンサート等)。

(土浦市北荒川沖 40歳代 男性)

とにかく今住んでいるところからは、土浦やつくばへ出かけるには、車がなくては生きていけないくらい。バスで出かけるには不便です。でも車のない人やお年寄りにはバスや電車を頼りにしております。できれば料金を安くして、もっとバスの便を増やしていただきたい。また子どもたちが喜ぶ



ようなイラストを取り入れた（マリンジャンボのような）バスを走らせてみるのはいかがでしょうか。夢と話題性があると思います。  
（土浦市板谷 30歳代 女性）

自宅からバスの停留所が遠いので、どうしても車で買い物に出かけてしまう。  
（土浦市中高津 20歳代 女性）

①つくばから土浦の路線は多いと思う。  
②二の宮団地からセンターも多いと思う。  
③二の宮から荒川沖が少ない。④土浦から谷田部路線において、並木経由が時間帯によって少ない。水海道線では朝の通勤通学時間で時間体制を見直して。⑤路線なども少し問題があると思います（1時間に2本くらいでは不足かなど）。地区において。  
（土浦市中高津 40歳代 女性）

土浦駅に集中する路線バス、市街地への通勤の自家用車等により市外より、道路交通網が悪いため渋滞する。土浦駅～6号国道間につき、亀城公園までの通りと、八間通りを一方通行とすることを検討されたい。第二常磐線が完成したら、つくばターミナルからJR土浦駅まで万博の高架道を活用する等をして、鉄道による接続を検討されたい。つくば市内の東大通り西大通りを循環する交通機関（将来は地下鉄）。  
（土浦市小岩田 60歳代 男性）

とにかく不便。自家用車を使わなければ動けない。かといってバスは高いし、本数

も少なすぎるし、使う気になれない。料金一律で循環させればよいではないか。1本や2本しかバスが出ないのはひどすぎる。  
（土浦市西根南 20歳代 女性）

老人でも気楽に外出できるよう路線バス、電車等本数を増やし、また料金をもっと安くしてほしい。木田余街道は朝自動車の交通が激しく、学生の自転車通学に危険を感じる。  
（土浦市白鳥町 70歳代 男性）

つくば市中心部を周回の路線バスがあれば便利だと思う。また常磐新線開通の際には何らかの交通システムで、終点つくば駅と土浦駅との間をより独自に結んでいただきたい。  
（土浦市中高津 30歳代 男性）

1) 便数がかかなり多くなること。2) 時間帯を増やす（朝～夜遅く）。3) 経路を増やす。この条件が解決されるとよい。通勤時間帯に道路が渋滞する。  
（土浦市神立中央 20歳代 男性）

バス路線交通運賃が高すぎます。常磐新線とつくばから土浦駅をつないでほしい。都市型百貨店の進出を望みます。  
（土浦市神立東 50歳代 女性）

土浦駅から北の方はバスがないので、北の路線が増えるとうい。若い方にはよいが、年寄りには無理がある。きめ細やかな交通網が必要。

(土浦市板谷 50歳代 女性)

バスの便数を増やす。料金を下げる。

(土浦市烏山 50歳代 女性)

北部工業団地へよく行くのだが、バス停からかなり歩く。たくさんの企業が入っているのだから、中までバスを通してほしい。

(土浦市中村南 20歳代 男性)

東京スタイルでバス等の便数を増やす。土浦駅から学園までモノレールを通すような工夫をして、定時刻に動けるようにしたらどうか。そうすることで人も集めることができ、観光の収益も上がる。

(土浦市中高津 50歳代 男性)

土浦駅に行かないで、直接つくばに行く便があると便利。

(土浦市並木 20歳代 女性)

バスが時間に正確になること。本数が増えること。予算もあるだろう。土浦から美浦へのバス路線等を開発する。

(土浦市摩利山新田 60歳代 男性)

バスの本数が少なすぎる。

(土浦市乙戸 40歳代 女性)

天川団地では乗り換えばかりでだめ。つくばの中心へ直通があれば利用したい。土浦は駐車場がなくて問題。

(土浦市天川 70歳代 女性)

案内板などもっとわかりやすく。

(土浦市都和 60歳代 男性)

バスの便を増やしてほしい。バス田舎臭くていやだ。

(土浦市中村南 30歳代 女性)

バスの便を増やしてほしい。家の近くにもバスを通してほしい。

(土浦市乙戸 50歳代 女性)

バスの便数が増えた方がいい。

(土浦市桜ヶ丘町 60歳代 男性)

土浦駅から東京への高速バスがあればいい。

(土浦市木田余東台 20歳代 女性)

右舂地区に住んでいるが、つくばまで直通のバスが不便である。乗り換えなしになれば、たまにバスに乗ってつくばまでのんびり遊びに行きたい。

(土浦市右舂 40歳代 男性)

つくば市の中心市街地の公共交通の育成が大切。センターが単なる乗り換え地では点になってしまう。気楽に乗り降りできる(料金、ルート)を交通体系(バス、半地下形式の路線)をつくる。

(土浦市木田余 50歳代 男性)

### 3. 新交通システム等

土浦市とつくば市が一体となり、利用者の身になって、利用しやすい交通網の整備

が必要と考えます。それにはバス、モノレール、地下鉄等で全地域をカバーすることが必要です。また、バスは大型のみでなく、辺地等にはマイクロバスの運行も経費軽減でよいと思います。

(土浦市手野町 40歳代 男性)

主要路線に新交通システムを早く導入する(例、千葉県のモノレールのように)。常磐新線の早期完成。自家用車の制限ではなく、自家用車を必要としないまちづくりをお願いします。

(土浦市殿里 40歳代 男性)

土浦学園線をさらに整備しよう。土浦学園線の周辺の土地を開発しよう。土浦〜つくば間にモノレールを走らせよう。

(土浦市文京町 30歳代 男性)

土浦駅から筑波山駅への鉄道を再開通し、筑波山からつくばターミナルと運行できればベストと思う。

(土浦市板谷 60歳代 男性)

JR土浦、荒川沖駅からつくばを結ぶ新交通システムの導入。

(土浦市中村南 40歳代 男性)

土浦からつくば直通の鉄道機関がないこと。解決策：ゆりかもめの様な小規模な公共交通機関を設ける。

(土浦市荒川沖西 20歳代 男性)

第二常磐線を土浦まで延長し常磐線と連絡できるようにしてほしい。土浦とつくばを軌道車で結んでほしい(電車モノレール)。バスを小型化(軌道、路線バス停と通行経路を増加してほしい)。現在のバス路線は利用しにくい。循環バス等の方法は採れないものか。快速電車を土浦まで延長してほしい。(土浦市下高津 60歳代 男性)

道路との共存は無理だと思うので、新交通手段(モノレールなど)があればいいのでは。(土浦市港町 30歳代 男性)

現時点では特になし。将来は常磐新線の開通により、土浦つくば市間の交通アクセスについて、自動車交通以外のシステムを検討しなければならない時期が予想される。(土浦市常名 60歳代 男性)

#### 4. 鉄道

1. 早くJRを乗り入れさせてほしい。(つくばへ)

2. 青電を早く取手から土浦まで延長すべし。

(土浦市右舂 40歳代 男性)

1) 常磐新線を延長して土浦または神立までJRを接続する。2) JRの待避線の作り方が悪い。私鉄並に特急(快速)と接続できるようにすべき。3) バス料金が馬鹿高い。(土浦市神立東 20歳代 女性)

土浦駅の職員で感じの悪い方が何人かい

ました。何回か不快な思いをしたことがあるため、土浦に行くときは自家用車を利用しています。また路線バスの運転も荒い感じがします。便数の問題もありますが、現状の問題点としてサービスの向上に力を入れてほしいと思います。

(土浦市荒川沖東 30歳代 女性)

土浦駅と荒川沖駅の間に新駅を。常磐線と常磐新線を電車でつなげてほしい。

(土浦市永国東 20歳代 女性)

常磐新線を土浦まで開通させる。無理？

(土浦市下高津 20歳代 男性)

いろいろと諸問題があるが、現段階ではつくばに鉄道がないので、車しか交通手段がない。また人口も土浦つくばを合わせても約30万くらいなので、東京のような交通渋滞はないだろう。今は常磐新線に期待している。東京へ1本で行け、まだまだ途中には未開発地域もあり、住宅、大型百貨店など進出し、土浦まで常磐新線が開通すれば、また交通事情も変わるのではないかと思う。

(土浦市城北町 男性)

地下鉄や電車がもっとあればよい。

(土浦市沖宿町 10歳代 女性)

東京に行くためJRの高速化。便数の増加。

(土浦市大岩田 60歳代 男性)

常磐新線は学園経由で土浦まで入れるべ

き。また筑波山への新線乗り入れも検討すべきではないか。

(土浦市常名 男性)

東京都内のように山手線を敷いて(取手～土浦～筑波～水海道～守谷～取手)の環状線をつくる必要がある。

(土浦市白鳥町 50歳代 男性)

地下鉄をつくる。

(土浦市中高津 男性)

電車が不便。

(土浦市西根南 30歳代 女性)

つくばの方へ走ってる電車があれば。

(土浦市荒川沖 40歳代 女性)

常磐新線の開通が楽しみです。でも土浦駅まで開通するのでしょうか。つくばを通して土浦駅まで開通するよう祈念いたします。

(土浦市真鍋 40歳代 男性)

## 5. 道路整備、信号等

つくばは道が広く、自動車と自転車が分離して走れるので安心でよい。土浦は道が狭く、路側帯がなく、自動車が大変危険。自動車が通れないような、歩行者自転車しか通れないような細い道を探そうとしても、そういう道は決まって田んぼの畔や砂利道など道とはいえないような道ばかり。細い道にもアスファルトを敷いてほしい。そうすれば歩行者・自転車はそちらの抜け道を

通るようになり、車も安全になる。田舎だからこういう整備の遅れは仕方ないのかもしれないが、東京に比べ自動車のドライバーのマナーが悪く、運転が乱暴である。バス等公共交通網が少なすぎる。

(土浦市乙戸南 30歳代 男性)

土浦は元々あったところに交通が発達したので、道路が狭く思う。つくばは新しくできた街なので、道路が整備されていて美しい。

(土浦市 40歳代 女性)

土浦(天川町)つくば(広岡)の境、土浦市外15町村の用水路に交わる橋の周辺が非常に狭く、毎日の通学に非常に不便を来しています。

(土浦市大岩田 男性)

6号線荒川沖バイパスの建設。

(土浦市荒川沖東 男性)

季節または年末近くになると、かならずと言っていいほどあちらこちらで道路工事が始まり、困っています。なぜ交通量の多い道路で、ほぼ同時に始まるのでしょうか。道路工事の必要性はわかっているつもりですが、あまりあちこちで渋滞していると、仕事にも影響しますし、ドライバーのいらいらや無理な運転を起こしかねないと考えます。今一度ご検討を。

(土浦市文京町 50歳代 男性)

土浦駅付近から概ね放射状に道路が延び、

環状線に相当する6号国道はあるが、その外側の常磐高速に沿った道路ができれば、都和地区(土浦北部)からつくば中心部への交通が便利になる。現状は大きく迂回するので不便である。

(土浦市並木 70歳代 男性)

土浦市内の道路の整備が重要。朝夕の交通事情の悪化等、問題が多い。

(土浦市港町 60歳代 男性)

土浦はとにかく混む。道路が狭い。つくばは同じようでも間違ってしまう。

(土浦市矢作町 40歳代 男性)

土浦市中心部を全線一方通行にし、信号システムを改善する。(全域スクランブルシステム化) ※信号の数を最小限にする。

(土浦市国分町 50歳代 男性)

土浦駅西口の車の流れを整理するために、一方通行を図るべきだと思う。

(土浦市中央 30歳代 男性)

土浦高架道をつくばまで延長するか、土浦学園線のような道路をつくるとよいと思います。あるいはバス専用道路をつくるとよいと思います。

(土浦市湖北 男性)

土浦、つくば地区は交通マナーが悪いことと、渋滞がある特定の時間帯がひどい。

この解決策としては交通信号機の点灯時間

の調整がある。もっと青～赤～青のサイクルを短めにすることと、極端に一方のみ信号間隔を長くする必要はない。こうすることによって、スピードのだしすぎや、信号待ちを嫌って、信号無視が減る気がする。

例、土浦市の亀城公園前の交差点  
(土浦市中央 30歳代 男性)

特にないが強いてあげれば、信号が多いように感じられる。

(土浦市菅谷町 30歳代 男性)

1) 土浦市内は道路が狭い。2) 道路の整備が少ない(凸凹がかなりある)。3) 6号線に頼りすぎている。

(土浦市神立中央 50歳代 男性)

土浦は道が狭い。

(土浦市神立町 40歳代 女性)

広い道路をつくる(例、仙台～松島等)。地区の首長ではだめ。広域行政に理解あるトップがほしい。

(土浦市真鍋 60歳代 男性)

土浦市内はどこへ行っても路上駐車が多く、道路が狭いうえ、走りにくい。夜間の市内は街灯がないところが多く、真っ暗で車で走るのはとても疲れる。もっと街全体を明るくできないものだろうか。

(土浦市中高津 50歳代 男性)

高架道ははずした方がよいと思います。

(土浦市生田町 男性)

通学路の信号を増やしてほしい。

(土浦市神立町 40歳代 女性)

土浦市内への連絡道路は常に渋滞しており、駐車場もまだ少ない。路上駐車多く、交通マナー悪い。

(土浦市大岩田 40歳代 男性)

市街地への進入を円滑に。車道と歩道との整備が全般的に不備。

(土浦市真鍋 40歳代 女性)

土浦駅周辺の道路を広げてほしい。歩行者や自転車がゆっくりと通れる歩道をつくらしてほしい。

(土浦市並木 20歳代 女性)

自転車で行くばに行きたいが、歩道の高低が多く、もう少しならかになれば、疲れずに行けると思います。

(土浦市 60歳代 女性)

休日の混雑がすごく、目的地へ行くのに時間がずいぶんかかってしまう。道路の拡張とか信号機の調整も必要かと思います。

(土浦市西真鍋町 40歳代 女性)

バイパスの早期複線化。常名あたりはいつも渋滞で、いやになってしまいます。あと万博の時のような高架道をつくらしてほしい。駐車場代をもう少し安くしてほしい。

回数券の販売はデパートなどに委託できないのでしょうか（1日券のもの）  
（土浦市天川 30歳代 女性）

つくば市の道路設計（信号等も含む）を土浦にも導入してほしい。  
（土浦市佐野子 40歳代 男性）

旧6号など通学（自転車）にととても危険なところが多い。  
（土浦市中村南 40歳代 女性）

土浦駅周辺の車道歩道の整備はよくできているが、少し離れると道路が狭く、舗装状態がよくない。車両が増加しているにも関わらず、旧態依然変わらず、神経を使い走りにくい。館野荒川沖線と6号国道の交差する信号機について、1）車両が増加しているにも関わらず、6号国道をわたるための信号機が長い。2）6号国道をわたる際の青信号が非常に短い（転居以来変っていない）。3）荒川沖駅より6号国道までの直通道路をつくってほしい。  
（土浦市乙戸南 40歳代 女性）

土浦つくばとも車の渋滞場所が決まっているので、交通渋滞の緩和に努めてほしい。  
（土浦市高津新町 20歳代 女性）

土浦つくばともに幹線道路においても夜間照明が暗すぎるため、湾岸線に使用されているような高さのある街灯を使用されてはどうか。車線区別ももっと明確に判断で

きるものがほしい。  
（土浦市西根南 50歳代 男性）

街灯を多くする。特に土浦郊外。ただ設置だけではなくバランスのとれたもの。適当（正確）に道路標識もつける。案内板もしっかりしたもので。学園都市のように車道、歩道をつけて樹木を植えてほしい。緑があると落ち着く。空気も浄化されそうだから。  
（土浦市並木 10歳代 女性）

都市計画道路等未整備のところが多い。通勤時間など時間がかかるようになってきている。早急に整備してほしい。  
（土浦市真鍋 40歳代 男性）

道路の整備→危険につながる道路の渋滞を緩和してほしい（特に125号線）  
（土浦市城北町 50歳代 男性）

駐車場がいっぱいなので、送ってもらって車は帰します。スムーズに道路は流れるのに土浦は道路も駐車場も悪い。商店街はあるのに。  
（土浦市沖宿町 40歳代 女性）

土浦市の通勤帯特にひどい。信号の少ない、いい道路で流れをよくする。右折車の後ろが流れないので、信号を青・青・青→赤というように工夫する。たった一台を入れるだけで流れがよくなるのに、マナーがよくない。

(土浦市神立中央 40歳代 男性)

土浦～つくばはよいのですが、土浦は渋滞しているがつくばはよい。つくばは道路が整備されているが、土浦の道路の整備は悪い。曲がっている。

(土浦市右粕 20歳代 男性)

自転車と徒歩でつくばに行くが、西大通りに街灯がないので設置してほしい。

(土浦市乙戸南 20歳代 男性)

土浦の道はどうにも広がらないだろう。万が一駅前が開発で人がたくさん来ることになったら、対応できるようバス等の整備が必要であろう。土浦よりもつくばを優先に、土浦からつくばへの道を充実すべきである。

(土浦市下高津 20歳代 男性)

土浦は道が狭い。駐車場の数が増えるように。

(土浦市港町 20歳代 女性)

6号国道に渋滞の問題がある。

(土浦市荒川沖東 20歳代 女性)

道路幅が狭い。歩道が整備されていないので、車椅子の人は不自由でかわいそう。

(土浦市小松 40歳代 女性)

朝夕の交通渋滞がひどい。

(土浦市川口 60歳代 女性)

土浦つくばの交通は特に問題はありませ

ん。勤務先の石岡市の交通渋滞に困っております。

(土浦市富士崎 50歳代 男性)

混雑するのを直した方がいい。

(土浦市中高津 60歳代 女性)

土浦市内が狭い。

(土浦市霞ヶ岡町 60歳代 女性)

つくば学園の所の道路をよく迷う。

(土浦市並木 20歳代 女性)

道路状況が悪い。

(土浦市荒川沖西 20歳代 男性)

土浦に関しては道路の幅が狭いのももっと広くしてほしい。

(土浦市中高津 40歳代 男性)

朝夕バイパスの通勤ラッシュがもう少し何とかしてほしい。

(土浦市常名 40歳代 男性)

## 6. 駐車場

駐車場が少なすぎる点で苦勞しています。特につくば市立図書館、ノバホール利用の際、不便で困っています。駐車場が用意できなければ、その分公共交通機関を充実していただきたいと願っております。

(土浦市永国 50歳代 男性)

土浦市内には一寸駐停車できるようなど



ころがほしい。

(土浦市板谷 50歳代 男性)

私が老人で一人暮らしであることを前提として。土浦市内は道路が狭く、不法駐車の数も多い。今は自分で車を運転するので、駐車場のあるところへ行けるが、できなくなったとき、バスに頼らざるを得ない。バスが確実な交通機関となるために道路を広げる方法、駐車をなくすことが必要だと思います。学園都市は車社会以前の設計が、自家用車にはあまり便利にできていない。自転車都市と称すべきものか。車で走っても楽に駐車するところがほしい。

(土浦市真鍋 70歳代 男性)

土浦つくば双方の中心部へのアクセスをもっと密にすべきだと思う。将来的に常磐新線が開通すれば土浦の商圏も狭くなるし、つくばへ自家用車で走って、そこから東京へ新線を使って出かける人も多くなると思うので、駅前（土浦）周辺開発に大駐車場を完備した方がいいと思う。

(土浦市桜町 20歳代 男性)

休日の渋滞解消のため、中心部の周辺に大規模駐車場を設置する。中心部は徒歩、公共交通のみとする。

(土浦市並六 30歳代 男性)

駐車場を増やして道路側に駐車しなければならぬ状態をなくすことが大切。私はこの5年くらい前から、市内に買い物に行

くのは年に2～3回になってしまって、駐車場（無料）で空いている店に行ってしまう。ものの値段は変わらないから、駐車料金も馬鹿にならない。

(土浦市小岩田西 60歳代 男性)

駐車場が整備されていないので、土浦市内への買い物がどうしても遠のく。駅前開発で今後は少しよくなるか期待している。

(土浦市霞ヶ岡町 50歳代 男性)

立体的駐車場をもっと増やし、どの店で買い物してもいい共通駐車場をつくれればよい。電気街に沿っている車道が狭く、真ん中に変な棒を立てているため、かえって混雑しているみたいで、土、日、祭日はその道を利用しないことにしているほど。

(土浦市中 40歳代 男性)

どちらも駐車場が足りない。

(土浦市小松 40歳代 女性)

土浦市で駐車場をもっと増やして、道をもっと広くすればよい。小さな店はいらぬ。

(土浦市殿里 20歳代 男性)

特にありませんが、無料の駐車場があれば助かるのですが。あるいは駐車料を安くしてほしい。

(土浦市小松 30歳代 男性)

自宅から駅方面への交通手段が自家用車以外ない。駐車場が狭く少ない。コンビニエ

ンスストアのように、きちんと駐車スペースと道路の便がよいよう考えればよいと思う。(土浦市中貫 40歳代 女性)

つくばは便利ですが、駐車料金が高いので、また路駐とかできないので混雑しているとき困る。(土浦市文京町 50歳代 女性)

## 7. 交通規則、マナー、交通安全

交通ルールのマナーが悪い。通行人も悪いが特に車に乗っている人の車優先のような運転の仕方を変えた方がよいと思います。(土浦市港町 40歳代 男性)

交通が完備されていないので、車で出かけて行って酒を飲み、車(タクシー)代が高いので、どうしても車に乗って帰って来ることになる。飲酒運転が減らない原因の一つと考える。(土浦市乙戸南 30歳代 男性)

運転マナーが悪すぎる。道路などに立っているカーブミラーが役に立っていない。カーブミラーを見ないで飛び出す車が多い。(土浦市北荒川沖 20歳代 男性)

免許取得条件をきつくして下さい。あまりにもとろい運転手が多すぎる。(土浦市西根南 男性)

土浦市内道路には夜間路上駐車がが多い。(土浦市大町 50歳代 男性)

つくば市内を自家用車で走っている場合、学園線などスピードを出して走るのはまだいいが、右折禁止の場所で曲がる車がいる。何度か事故を起こしそうになった。ああいうところはできなくするようにしたらいいのでは？(土浦市田中 20歳代 女性)

地元なので裏道利用してしまうので、特にない。女性ドライバーはマナーが悪い。(土浦市板谷 40歳代 男性)

道路渋滞しないように取り締まりの強化をしっかりとやること。他の県と比べドライバーのマナーが悪い。(土浦市烏山 60歳代 男性)

暴走族がうるさい。夜寝られない。(土浦市東崎 10歳代 男性)

一番困ることは高架道ができて柱が太くて危ない。横断する時の見通し悪い。遠回りしていくことにしているのが不便。信号のないところはよけい危ない。高架道の利用は少ないのではないか。もったいないです。(土浦市生田町 60歳代 女性)

土浦つくば学園線で運転者のマナーが非常に悪い。(土浦市並木 70歳代 男性)

つくばで車に乗る人がスピード出しすぎ。マナーが悪い。

(土浦市烏山 60歳代 男性)

つくばは道がわかりにくい。走る人のマナーが悪い(スピード出しすぎ)。

(土浦市真鍋 30歳代 女性)

## 8. 都市環境

かつて土浦は付近農村部からの買い物等で賑わった。特に農閑期には多くの人々が参集してきたが、自家用車の普及もあってか他に散った。商店街も火の消えたようになり、街に人がない寂れようだ。土浦とつくばと新交通システムを作る必要がある。高速バスがつくばから東京に出ているが、土浦からつくば経由で都心に結ぶことにより、よいものとなろう。駅から離れたつくば始発は利用度が少ない。土浦とつくばは両輪があって発展していくことこそ繁栄につながる。

(土浦市中村南 60歳代 男性)

土浦駅周辺は車が混雑し駐車場も少なく、買い物がしにくい。駅周辺に新しいビルが建っても、車では行きたくない。買い物はつくばに車で行く。

(土浦市木田余東台 40歳代 男性)

土浦市：駅近くには全く行く気がしない。道幅は狭くそのうえ路上駐車も捕まるし..。土日は混雑。駅前が開発されたらもっとひどくなりそう。

つくば：特に言うことなし。

(土浦市下高津 20歳代 女性)

土浦はどんどん人が少なくなっていると思います。これはやはり百貨店やデパートを増やすべきではと思います。またイベント関係を増やせばよいのでは？ 例、原宿のホコ天とか。

(土浦市川口 50歳代 女性)

人が住むのは条件がそうなっているからでありましょう。その条件が人の手で破壊されていっては、便利になったとは思いませんね。自然はあまりいじらない。壊れないようにするのが未来の子どもたちの住みよさを保持することのようです。

(土浦市小松 女性)

昔の町並みは好きです。大事にしながら、駅前の開発も進めてほしい。

(土浦市中村西根 40歳代 男性)

あまりにもつくばは4車線整備されてスピードが出て危ない。土浦と差がありすぎる。車線変更にしても苦勞している。土浦は狭い割に車が多くて、渋滞が多いけれど、年齢から考えると、のんびりしていて2車線がよい。安心して運転していただける。

(土浦市下高津 60歳代 男性)

## 9. まとめ



## 総括

平成4年度に一度、つくば市民を対象に交通手段の利用実態等についてアンケート調査を行いました。今回は対象を土浦市民にまで広げ、隣接する都市同士において、それぞれの市民の交通行動がどうなっているか、都市の結びつきはどうかといったことについてみていこうとしました。

つくばと土浦は、都市の生い立ちからして全く異なっています。古くから県南の中核として栄えた土浦、国家プロジェクトにより新しい街として生まれたつくばという非常に対照的な両市の違いは、当然、交通事情にもあらわれ、今回のアンケート結果からもその傾向が見られます。

以下、まとめとして、両市民の考えや実際の交通行動、前回アンケートからの変化などについてみていきます。

### 1. 両市の比較、結びつき

それぞれの市民が、自分の住んでいる市と隣接市の各中心部に対して持っているイメージはどちらの市民も同じように、つくば中心部がプラスイメージで、土浦中心部はその逆という結果になっています。

特に顕著なのが、交通条件に対するイメージ。その交通条件の中身をみると、つくば中心部においては「道路が整備されている」「道幅が広い」といった道路に関することや、「駐車場が多い」という意見が多く、マイナスのイメージとしては「JR駅がない」「バスの便数が少ない」といった公共交通に関することとなっています。一方、土浦中心部については「道幅が狭い」「駐車場が少ない」という2つのコメントが群を抜いて多く、つくばのプラスイメージを全く逆にした結果となっています。

街の魅力については、つくば中心部では「緑、公園が多い」「整然とした町並み」といった美観、景観に関してのことが目立ち、土浦中心部では「デバ

ートの集積」という商業に関するコメントが多くみられます。

つくばから土浦中心部、土浦からつくば中心部へそれぞれ出かけていく頻度については、全体で見ると「ほとんど出かけない」人が大半で、中でも、つくばから土浦中心部へ「出かけない」という人が非常に多くなっています。また、このことは、公共交通が今以上に整備されたとしても「出かけることが多くなる」と答えている人が少ないことから、公共交通が十分に整備されていないことが大きな要因ではないということが伺えます。

## 2. 前回調査と今回の調査結果の比較

前回実施したアンケート調査が、つくば市民だけを対象にしているため、つくば市民の回答の比較ということになります。

まず、交通手段の保有状況については、自動車、自転車、バイクとも前回の結果とほとんど同じ状況となっています。

路線バスの利用状況についても、前回とほぼ同様の結果で、依然として「ほとんど利用しない」が圧倒的多数となっています。

東京へ行く回数については、「数多く行っている（37回以上）」人の割合が若干増えており、「全く行かない」人が半減しています。年平均回数をみると、学園地区住民が僅かに増えているのに対し、周辺地区住民の方は倍増しており、これまでも比較的多く東京に行っていた学園地区住民はあまり変化がなく、少なかった周辺地区住民が多く出かけるようになったことがわかります。東京へ出かけるのに利用する交通手段については、「自家用車」での移動が減り、公共交通を利用する割合が増える結果となっています。

全般的には、前回と変わったという点は少なく、この4年間で大きな影響を与えるほどの社会情勢の変化、インフラ整備等がなかったことが、その要因の一つとして考えられます。

### 3. 公共交通の利用向上のための条件について

自動車の利用を制限すべきか、という問いに対しての回答は「賛成」と「反対」がほぼ拮抗しており、「どちらともいえない」と答えた人が最も多い結果となっています。

また、4つの仮設を立て、それぞれ公共交通の利用を増やすかどうかの問いについては、「公共交通の便数が倍増」の場合のみ「利用を増やす」と答えた人が過半数を超え、それ以外の状況変化（「公共交通の料金が半額」「ガソリン代が倍増」「駐車料金が倍増」）があったとしても、「利用を増やす」は4割程度にとどまっています。

「公共交通の便数が倍増」ということは、以前につくば市が実施した『つくば市域のバス運行に関する調査報告書（平成5年3月）』のアンケート調査結果でも、バスに関する改善要望の中で最も多くの回答があったところです。この点について、一つの事例として、平成6年4月につくば市内（二の宮団地～つくばセンター～筑波大学病院）で運行が開始された『つくばシャトルバス』の利用者アンケート（同年10～11月、二の宮地区住民対象、当財団調べ）の結果をみてみますと、つくばにおいては比較的便数の多いこの路線の利用者は回答者のうちの約7割となっていますが、利用頻度としては「たまに利用している」が7割を超え、「ほぼ毎日利用」は1割にも満たない状況となっています。多くの人はクルマを利用し、たまたま都合でバスを利用したい事情が生じた時に不便さを感じ、そのためバスサービスの整備がなされたとしても頻繁に利用される状況は少ないということが指摘されており、このことが公共交通、特にバス交通を考える上での大きな問題となっています。

### 4. 自由意見について

つくばについての自由意見では「公共交通の整備が必要」とする意見が、



また、土浦については「道幅が狭い」や「混雑する」といったことが多くなっており、前述したそれぞれの市中心部のイメージに対する評価、意見と同じ内容が目立ちます。

しかし、公共交通の整備に関しては、「クルマが多くなったとはいえ、東京のような大渋滞が起きるわけではない」として、このままでいいという意見も少数ながら身受けられ、さらに、研究学園都市を「21世紀の都市は個人の自由なアクセス（それはクルマで可能に）」を前提として「今後もその理念を通すべき」という意見があります。また、将来の人口増、高齢化等を念頭に、「今はクルマに頼っているが、将来は不安」と感じている人もいます。

「つくばは今後、クルマで自由に移動できる街を目指すのか、それともクルマを減らそうとしているのか」という意見がありますが、その目指すべき方向を決めるにはコンセンサスを得ることが必要であり、今後、どのような方法でそれを探っていくかということも重要になってくると考えられます。

## 5. まとめと今後の課題

今回のアンケート調査を通していえることは、土浦よりつくばの方が、概していい評価が得られているということであり、それは、「道幅が広い」や「(料金が高いという意見もありますが) 駐車場が多い」といったクルマ利用者にとっての交通条件の相対的な優位性にあるといえます。

しかし、今後の常磐新線や圏央道の開通などにより、つくば中心部ではクルマの輻輳が予想され、それによるマイナスの影響が危惧されています。かといってクルマの制限をやみくもに実施することがその街にとってプラスに作用するかとなると非常に疑問ですが、環境問題、資源問題等をも考慮すると、今の状況のまま推移することがベストとは決してなりません。やはり、将来を見据え、多くの住民、来街者の合意形式を図りながら、十分な調査検討を

進めていくことが重要になってくると考えられます。

また、相対的にマイナス評価が目立った土浦ですが、駅前再開発による影響がどう出てくるかも注目すべき点であり、両市ともこの先数年から十数年の間に状況が大きく変化する可能性が十分にあり、今後とも両市の関係を注視していく必要があります。



# 付 録



## 付録. アンケート調査用紙（つくば市民）

平成 8 年 6 月 1 日

### 平成 8 年 “つくば・土浦” 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：櫻井）

〒305 つくば市吾妻 1 丁目 5-1 電話 0298-59-1904

調査内容に関する問合せ先（株）聚文化研究所 調査担当係 電話 0298-57-5972

（財）つくば都市交通センターは、昭和63年の設立以来、都市交通の円滑化及び交通施設の改善等に関する調査・研究、交通安全等についての広報、駐車場等の設置・管理運営など、主に交通に関することを通して、少しでも地域のお役に立てればと活動しているところでございます。

このたび、つくば、土浦の両市民の方々を対象に、交通に関するお考えや実態をお伺いするアンケート調査を実施することにいたしました。みなさまからお寄せいただいたご回答は、今後の活動に役立てていきたいと存じます。お忙しい中、誠に恐縮ではございますが、ご協力のほど、何とぞよろしく願いいたします。

- 1 調査対象として、NTTの県南地域の電話帳により、つくば・土浦地域の計約1,600世帯の方を無作為に抽出して調査票をお送りしております。
- 2 ご家族のどなたかお一人がご記入下さい。
- 3 ご回答は質問にしたがい、特にことわりのない限り一つの番号を選び○で囲んで下さい。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ください。
- 4 ご記入が終わりました調査票は、同封の封筒（切手不要）に入れて、平成 8 年 6 月 17 日までにご投函ください。
- 5 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ことはありませんので、回答者の方にご迷惑のかかることはありません。
- 6 ご回答をいただいた方には後日、調査結果概要と粗品 [テレホンカード] を送らせていただきます。

問 1-1. あなたは通勤または通学されていますか。

1. 通勤している
2. 通学している
3. 通勤も通学もしていない → 問 2 へ

問1-2. 通勤・通学先はどこ地域ですか。つくば市、土浦市の場合は地区名もお答え下さい。

1. つくば市 2. 土浦市→地区名 ( ) 例. 吾妻、川口
3. その他茨城県内 (市町村名: ) 4. 東京都内
5. その他茨城県外 (都道府県名: )

問1-3. 通勤・通学の際に利用する主な交通手段は何ですか。〔利用度の高い順に3つまで〕

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

問1-4. 通勤・通学に要する時間は片道どの位ですか。

1. 10分以内 2. 11～20分 3. 21～30分 4. 31～40分 5. 41～50分
6. 51～60分 7. 1時間～1時間30分 8. 1時間31分～2時間 9. 2時間以上

問2. あなたが、つくば市内で日常的な買い物等をする時の主な交通手段は何ですか。〔利用度の高い順に3つまで〕

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

問3. あなたは路線バスをどの程度利用されていますか。

1. ほとんど利用しない
2. 月に数回利用する〔平均して10回未満〕
3. 月に平均10回以上利用する

問4-1. あなたは土浦中心部に何回くらい出かけますか。(以下、土浦中心部とは土浦駅周辺を指します)

1. ほとんど毎日出かける
2. 月に10回以上出かける
3. 月に3回以上出かける
4. ほとんど出かけない。もしくは通過するだけ

問4-2. あなたが土浦中心部へ行く時に利用する主な交通手段は何ですか。

1. 自家用車
2. 自転車
3. バイク
4. 路線バス
5. タクシー
6. その他 ( )

問4-3. あなたが土浦中心部へ行く目的は何ですか。[多い順に3つまで]

1. 通勤・通学
  2. 打合せ・会議等
  3. 買い物
  4. 飲食
  5. コンサート・映画等
  6. 野外レクリエーション
  7. イベント(シンポジウム・同窓会等)
  8. 土浦駅から常磐線に乗る
  9. その他 ( )
- ① ( ) ② ( ) ③ ( )

問4-4. つくば中心部から土浦中心部への直通バス・新交通システム等、公共交通機関が今まで以上によく整備されたら、あなたは土浦中心部に行く回数が増えますか。(以下、つくば中心部とは筑波大学～つくばセンタービル～つくば電気街～洞峰公園周辺を指します)

1. これまで以上に頻繁に行くようになる
2. これまでと変わらない

問4-5. あなたは土浦中心部についてどのようなイメージをお持ちですか。理由もお答え下さい。

- 交通条件は (1. よい 2. まあまあよい 3. 少しわるい 4. かなりわるい)  
その理由は ( )
- 街の魅力は (1. ある 2. まあまあある 3. 少ない 4. ほとんどない)  
その理由は ( )

問4-6. あなたはつくば中心部についてどのようなイメージをお持ちですか。理由もお答え下さい。

- 交通条件は (1. よい 2. まあまあよい 3. 少しわるい 4. かなりわるい)  
その理由は ( )
- 街の魅力は (1. ある 2. まあまあある 3. 少ない 4. ほとんどない)  
その理由は ( )

問5-1. あなたは「東京」に年間何回くらい出かけますか。(東京経由でどこかに行く場



合も含まます)

年に ( ) 回

問5-2. あなたが「東京」の往復に利用する主な交通手段は何ですか。(高速バスは [つくばセンター～東京駅] 間のものを指します)

1. 往復とも高速バスに乗る

高速バス停までは

}	1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. 自家用車で送迎
	5. 自家用車を運転 (1. 有料駐車 2. 無料駐車)			
	6. 路線バス	7. タクシー		

高速バス停は

}	1. つくばセンター	2. 竹園2丁目	3. 千現1丁目
	4. 並木1丁目	5. 並木大橋	

2. 行きはJR常磐線、帰りは高速バス

JR常磐線駅までは

}	1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. 自家用車で送迎
	5. 自家用車を運転 (1. 有料駐車 2. 無料駐車)			
	6. 路線バス	7. タクシー		

JR常磐線駅は [1. 土浦駅 2. 荒川沖駅 3. 牛久駅 4. その他 ( ) ]

高速バス停から自宅までは

}	1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. 自家用車で送迎
	5. 自家用車を運転 (1. 有料駐車 2. 無料駐車) 6. 路線バス 7. タクシー			

高速バス停は

}	1. つくばセンター	2. 竹園2丁目	3. 千現1丁目
	4. 並木1丁目	5. 並木大橋	

3. 往復ともJR常磐線に乗る

JR常磐線駅までは

}	1. 徒歩	2. 自転車	3. バイク	4. 自家用車で送迎
	5. 自家用車を運転 (1. 有料駐車 2. 無料駐車) 6. 路線バス 7. タクシー			

JR常磐線駅は

[1. 土浦駅 2. 荒川沖駅 3. 牛久駅 4. その他 ( )]

4. 自家用車で行く道路は [1. 常磐自動車道 2. その他 ( )]

5. その他 ( )

問5-3. 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. 通勤・通学
  2. 打合せ・会議等
  3. 買い物
  4. 飲食
  5. コンサート・映画等
  6. 野外レクリエーション
  7. イベント (シンポジウム・同窓会等)
  8. 知人と会う・親類を訪ねる
  9. その他 ( )
- ① ( ) ② ( ) ③ ( )

問6-1. 「自動車の増加に伴う交通混雑や環境の悪化に対して、自動車の利用を制限すべきだ」という意見がありますが、これについてあなたはどのように思いますか。

- 意見に (1. 賛成 2. やや賛成 3. どちらともいえない 4. やや反対  
5. 反対)

問6-2. あなたは、公共交通と自家用車の利用条件が次のようになった場合、それぞれどうしますか。また、あなたが公共交通の利用を増やすために、具体的な条件があればお答え下さい。

公共交通の料金が半分になった場合

- (1. 公共交通の利用を増やす 2. 今と変わらない)

公共交通の便数が倍増した場合

- (1. 公共交通の利用を増やす 2. 今と変わらない)

ガソリン代が倍増した場合

- (1. 公共交通の利用を増やす 2. 今と変わらない)

駐車料金が倍増した場合

- (1. 公共交通の利用を増やす 2. 今と変わらない)

その他公共交通の利用を増やす条件は ( )

問7. つくば・土浦の交通に関して、問題点、ご意見等がございますか。また、それに対する解決策等があれば併せてご記入ください。

最後に、記入者の方ご自身についてお伺いいたします。

①性別 1. 男性 2. 女性 ②年齢 ( ) 歳

③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 ( )

④お住まい 地区名 ( ) 例. 吾妻

⑤同居しているご家族

自分を含め合計 ( ) 人

うち幼児 ( ) 人 学生 ( ) 人 成人 ( ) 人 老人 ( ) 人

あなたは現在単身赴任していますか (1. はい 2. いいえ)

⑥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 ( )

⑦住宅の形式 1. 低層住宅 (2階建て以下) 2. 中高層住宅 (3階建て以上)

⑧あなたは、いつから「つくば・土浦」に住んでいらっしゃいますか。(近隣市町村を含みます)

[明治・大正・昭和・平成] ( ) 年から

⑨あなたのご家庭には、自動車や自転車等が何台ありますか。

1. 自動車 ( ) 台 2. 自転車 ( ) 台 3. バイク ( ) 台

⑩あなたの自由になる自動車をお持ちですか。

1. ある 2. ない

以上で質問はすべて終わりです。ご協力ありがとうございました。

ご回答いただいた方に調査結果概要と粗品(テレホンカード)をお送りしたいと思います。送付先の、ご氏名、ご住所をお書き添えください。

ご氏名 \_\_\_\_\_ ご住所 〒 \_\_\_\_\_

※送付不要の方は、この欄を記入なさらなくても結構です。

## 付録. アンケート調査用紙 (土浦市民)

平成8年6月1日

### 平成8年“土浦・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: 櫻井)

〒305 つくば市吾妻1丁目5-1 電話 0298-59-1904

調査内容に関する問合せ先 (株)聚文化研究所 調査担当係 電話 0298-57-5972

(財)つくば都市交通センターは、昭和63年の設立以来、都市交通の円滑化及び交通施設の改善等に関する調査・研究、交通安全等についての広報、駐車場等の設置・管理運営など、主に交通に関することを通して、少しでも地域のお役に立てればと活動しているところでございます。

このたび、土浦、つくばの両市民の方々を対象に、交通に関するお考えや実態をお伺いするアンケート調査を実施することにいたしました。みなさまからお寄せいただいたご回答は、今後の活動に役立てていきたいと存じます。お忙しい中、誠に恐縮ではございますが、ご協力のほど、何とぞよろしくお願いいたします。

- 1 調査対象として、NTTの県南地域の電話帳により、土浦・つくば地域の計約1,600世帯の方を無作為に抽出して調査票をお送りしております。
- 2 ご家族のどなたかお一人がご記入下さい。
- 3 ご回答は質問にしたがい、特にことわりのない限り一つの番号を選び○で囲んで下さい。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ください。
- 4 ご記入が終わりました調査票は、同封の封筒 (切手不要) に入れて、平成8年6月17日までにご投函ください。
- 5 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ことはありませんので、回答者の方にご迷惑のかかることはありません。
- 6 ご回答をいただいた方には後日、調査結果概要と粗品 [テレホンカード] を送らせていただきます。

問1-1. あなたは通勤または通学されていますか。

1. 通勤している
2. 通学している
3. 通勤も通学もしていない → 問2へ

問1-2. 通勤・通学先はどこ地域ですか。土浦市、つくば市の場合は地区名もお答え下さい。

1. 土浦市 2. つくば市→地区名 ( ) 例. 川口、吾妻
3. その他茨城県内 (市町村名: ) 4. 東京都内
5. その他茨城県外 (都道府県名: )

問1-3. 通勤・通学の際に利用する主な交通手段は何ですか。[利用度の高い順に3つまで]

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

問1-4. 通勤・通学に要する時間は片道どの位ですか。

1. 10分以内 2. 11～20分 3. 21～30分 4. 31～40分 5. 41～50分
6. 51～60分 7. 1時間～1時間30分 8. 1時間31分～2時間 9. 2時間以上

問2. あなたが、土浦市内で日常的な買い物等をする時の主な交通手段は何ですか。[利用度の高い順に3つまで]

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

問3. あなたは路線バスをどの程度利用されていますか。

1. ほとんど利用しない
2. 月に数回利用する [平均して10回未満]
3. 月に平均10回以上利用する

問4-1. あなたはつくば中心部に何回くらい出かけますか。(以下、つくば中心部とは筑波大学～つくばセンタービル～つくば電気街～洞峰公園周辺を指します)

1. ほとんど毎日出かける
2. 月に10回以上出かける
3. 月に3回以上出かける
4. ほとんど出かけない。もしくは通過するだけ

問4-2. あなたがつくば中心部へ行く時に利用する主な交通手段は何ですか。

1. 自家用車
2. 自転車
3. バイク
4. 路線バス
5. タクシー
6. その他 ( )

問4-3. あなたがつくば中心部へ行く目的は何ですか。[多い順に3つまで]

1. 通勤・通学
  2. 打合せ・会議等
  3. 買い物
  4. 飲食
  5. コンサート・映画等
  6. 野外レクリエーション
  7. イベント (シンポジウム・同窓会等)
  8. その他 ( )
- ① ( ) ② ( ) ③ ( )

問4-4. 土浦中心部からつくば中心部への直通バス・新交通システム等、公共交通機関が今まで以上によく整備されたら、あなたはつくば中心部に行く回数が増えますか。

(以下、土浦中心部とは土浦駅周辺を指します)

1. これまで以上に頻繁に行くようになる
2. これまでと変わらない

問4-5. あなたはつくば中心部についてどのようなイメージをお持ちですか。理由もお答え下さい。

- 交通条件は (1. よい 2. まあまあよい 3. 少しわるい 4. かなりわるい)  
その理由は ( )  
街の魅力は (1. ある 2. まあまあある 3. 少ない 4. ほとんどない)  
その理由は ( )

問4-6. あなたは土浦中心部についてどのようなイメージをお持ちですか。理由もお答え下さい。

- 交通条件は (1. よい 2. まあまあよい 3. 少しわるい 4. かなりわるい)  
その理由は ( )  
街の魅力は (1. ある 2. まあまあある 3. 少ない 4. ほとんどない)  
その理由は ( )

問5-1. あなたは「東京」に年間何回くらい出かけますか。(東京経由でどこかに行く場合も含みます)

年に（ ）回

問5-2. あなたが「東京」の往復に利用する主な交通手段は何ですか。

1. 往復ともJR常磐線に乗る

JR常磐線駅までは

- |                              |        |        |            |
|------------------------------|--------|--------|------------|
| 1. 徒歩                        | 2. 自転車 | 3. バイク | 4. 自家用車で送迎 |
| 5. 自家用車を運転 (1. 有料駐車 2. 無料駐車) |        |        |            |
| 6. 路線バス 7. タクシー              |        |        |            |

JR常磐線は [1. 土浦駅 2. 荒川沖駅 3. 神立駅 4. その他 ( )]

2. 自家用車で行く道路は [1. 常磐自動車道 2. その他 ( )]

3. その他 ( )

問5-3. 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. 通勤・通学 2. 打合せ・会議等 3. 買い物 4. 飲食

5. コンサート・映画等 6. 野外レクリエーション

7. イベント (シンポジウム・同窓会等) 8. 知人と会う・親類を訪ねる

9. その他 ( )

① ( ) ② ( ) ③ ( )

問6-1. 「自動車の増加に伴う交通混雑や環境の悪化に対して、自動車の利用を制限すべきだ」という意見がありますが、これについてあなたはどう思いますか。

意見に

(1. 賛成 2. やや賛成 3. どちらともいえない 4. やや反対 5. 反対)

問6-2. あなたは、公共交通と自家用車の利用条件が次のようになった場合、それぞれどうしますか。また、あなたが公共交通の利用を増やすために、具体的な条件があればお答え下さい。

公共交通の料金が半分になった場合

(1. 公共交通の利用を増やす 2. 今と変わらない)

公共交通の便数が倍増した場合

(1. 公共交通の利用を増やす 2. 今と変わらない)

ガソリン代が増増した場合

(1. 公共交通の利用を増やす 2. 今と変わらない)

駐車料金が倍増した場合

(1. 公共交通の利用を増やす 2. 今と変わらない)

その他公共交通の利用を増やす条件は ( )

問7. 土浦・つくばの交通に関して、問題点、ご意見等がございますか。また、それに対する解決策等があれば併せてご記入ください。

最後に、記入者の方ご自身についてお伺いいたします。

①性別 1. 男性 2. 女性 ②年齢 ( ) 歳

③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( )

④お住まい 地区名 ( ) 例. 川口

⑤同居しているご家族

自分を含め合計 ( ) 人

うち幼児( )人 学生( )人 成人( )人 老人( )人

あなたは現在単身赴任していますか(1. はい 2. いいえ)

⑥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 ( )

⑦住宅の形式 1. 低層住宅(2階建て以下)  
2. 中高層住宅(3階建て以上)

⑧あなたは、いつから「土浦・つくば」に住んでいらっしゃいますか。(近隣市町村を含みます)

[明治・大正・昭和・平成] ( ) 年から



⑨あなたのご家庭には、自動車や自転車等が何台ありますか。

1. 自動車 ( ) 台 2. 自転車 ( ) 台 3. バイク ( ) 台

⑩あなたの自由になる自動車をお持ちですか。

1. ある 2. ない

以上で質問はすべて終わりです。ご協力ありがとうございました。

ご回答いただいた方に調査結果概要と粗品（テレホンカード）をお送りしたいと思います。送付先の、ご氏名、ご住所をお書き添えください。

ご氏名 \_\_\_\_\_ ご住所 〒 \_\_\_\_\_

※送付不要の方は、この欄を記入なさらなくても結構です。

## アンケート回収状況

年月日		郵送			聞き取り			小計	合計	回収率
		計	つくば	土浦	計	つくば	土浦			
H8.6.2	SUN	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
H8.6.3	MON	7	3	4	0	0	0	7	7	0.4%
H8.6.4	TUE	33	11	22	0	0	0	33	40	2.5%
H8.6.5	WED	104	52	52	0	0	0	104	144	9.0%
H8.6.6	THU	55	27	28	0	0	0	55	199	12.4%
H8.6.7	FRI	61	33	28	0	0	0	61	260	16.3%
H8.6.8	SAT	39	27	12	0	0	0	39	299	18.7%
H8.6.9	SUN	0	0	0	0	0	0	0	299	18.7%
H8.6.10	MON	53	27	26	0	0	0	53	352	22.0%
H8.6.11	TUE	17	8	9	0	0	0	17	369	23.1%
H8.6.12	WED	14	7	7	0	0	0	14	383	23.9%
H8.6.13	THU	19	17	2	0	0	0	19	402	25.1%
H8.6.14	FRI	9	7	2	0	0	0	9	411	25.7%
H8.6.15	SAT	23	11	12	0	0	0	23	434	27.1%
H8.6.16	SUN	0	0	0	0	0	0	0	434	27.1%
H8.6.17	MON	17	8	9	0	0	0	17	451	28.2%
H8.6.18	TUE	0	0	0	0	0	0	0	451	28.2%
H8.6.19	WED	0	0	0	0	0	0	0	451	28.2%
H8.6.20	THU	25	14	11	0	0	0	25	476	29.8%
H8.6.21	FRI	4	1	3	2	2	0	6	482	30.1%
H8.6.22	SAT	3	2	1	18	8	10	21	503	31.4%
H8.6.23	SUN	0	0	0	40	19	21	40	543	33.9%
H8.6.24	MON	7	3	4	8	3	5	15	558	34.9%
H8.6.25	TUE	1	1	0	15	10	5	16	574	35.9%
H8.6.26	WED	11	8	3	8	4	4	19	593	37.1%
H8.6.27	THU	3	1	2	21	13	8	24	617	38.6%
H8.6.28	FRI	14	9	5	34	19	15	48	665	41.6%
H8.6.29	SAT	8	5	3	23	12	11	31	696	43.5%
H8.6.30	SUN	0	0	0	0	0	0	0	696	43.5%
H8.7.1	MON	4	1	3	2	2	0	6	702	43.9%
H8.7.2	TUE	2	2	0	0	0	0	2	704	44.0%
H8.7.3	WED	6	3	3	0	0	0	6	710	44.4%
H8.7.4	THU	8	2	6	0	0	0	8	718	44.9%
H8.7.5	FRI	2	2	0	0	0	0	2	720	45.0%
H8.7.6 ～8.2		8	8	0	0	0	0	8	728	45.5%
合計		557	300	257	171	92	79	728	728	45.5%
%		76.5			23.5			100.0	100.0	

聞き取りはH8.6.21より7.1まで実施。

## アンケート単純集計結果

Q1-1 あなたは通勤又は通学されていますか。

	つくば		土 浦		総計	
通勤している	235	60.1	209	62.2	444	61.1
通学している	30	7.7	13	3.9	43	5.9
していない	126	32.2	114	33.9	240	33.0
無回答	1		0		1	
総数	392		336		728	
有効回答数	391	100.0	336	100.0	727	100.0

Q1-2 通勤通学先はどこ地域ですか。

	つくば		土 浦		総計	
つくば市	179	67.8	93	42.1	272	56.1
土浦市	29	11.0	38	17.2	67	13.8
茨城県内	36	13.6	44	19.9	80	16.5
東京都	16	6.1	33	14.9	49	10.1
その他県外	4	1.5	13	5.9	17	3.5
無回答	128		115		243	
総数	392		336		728	
有効回答数	264	100.0	221	100.0	485	100.0

Q1-3 通勤通学時間は片道どのくらいですか。

	つくば		土 浦		総計	
10分以内	70	26.4	47	21.2	117	24.0
10～20分	96	36.2	60	27.0	156	32.0
21～30分	46	17.4	36	16.2	82	16.8
31～40分	17	6.4	12	5.4	29	6.0
41～50分	7	2.6	10	4.5	17	3.5
51～60分	6	2.3	6	2.7	12	2.5
1～1.5時間	8	3.0	25	11.3	33	6.8
1.5～2時間	7	2.6	19	8.6	26	5.3
2時間以上	8	3.0	7	3.2	15	3.1
無回答	127		114		241	
総数	392		336		728	
有効回答数	265	100.0	222	100.0	487	100.0

Q2 市内で買い物をする手段は何ですか。

第1位

	つくば		土 浦		総計	
自家用車	321	84.5	250	79.6	571	82.3
自転車	34	8.9	28	8.9	62	8.9
バイク	7	1.8	5	1.6	12	1.7
路線バス	6	1.6	12	3.8	18	2.6
電車	0	0.0	1	0.3	1	0.1
徒歩	11	2.9	17	5.4	28	4.0
タクシー	1	0.3	1	0.3	2	0.3
無回答	12		22		34	
総数	392		336		728	
有効回答数	380	100.0	314	100.0	694	100.0

第2位

	つくば		土 浦		総計	
なし	169	44.5	123	39.2	292	42.1
自家用車	19	5.0	25	8.0	44	6.3
自転車	107	28.2	69	22.0	176	25.4
バイク	24	6.3	7	2.2	31	4.5
路線バス	18	4.7	37	11.8	55	7.9
電車	2	0.5	16	5.1	18	2.6
徒歩	38	10.0	28	8.9	66	9.5
タクシー	3	0.8	9	2.9	12	1.7
無回答	12		22		34	
総数	392		336		728	
有効回答数	380	100.0	314	100.0	694	100.0

第3位

	つくば		土 浦		総計	
なし	235	62.0	189	60.2	424	61.2
自家用車	10	2.6	3	1.0	13	1.9
自転車	26	6.9	22	7.0	48	6.9
バイク	6	1.6	4	1.3	10	1.4
路線バス	21	5.5	37	11.8	58	8.4
電車	1	0.3	8	2.5	9	1.3
徒歩	76	20.1	34	10.8	110	15.9
タクシー	4	1.1	17	5.4	21	3.0
無回答	13		22		35	
総数	392		336		728	
有効回答数	379	100.0	314	100.0	693	100.0

Q3 路線バスをどの程度利用されていますか。

	つくば		土 浦		総計	
利用しない	316	84.3	246	78.3	562	81.6
月10回未満	45	12.0	57	18.2	102	14.8
月10回以上	14	3.7	11	3.5	25	3.6
無回答	17		22		39	
総数	392		336		728	
有効回答数	375	100.0	314	100.0	689	100.0

Q4-1 土浦(つくば)中心部に何回出かけますか。

	つくば		土 浦		総計	
ほとんど毎日	17	4.5	16	5.1	33	4.8
月10回以上	16	4.3	17	5.4	33	4.8
月3回以上	81	21.5	135	43.1	216	31.3
出かけない	262	69.7	145	46.3	407	59.1
無回答	16		23		39	
総数	392		336		728	
有効回答数	376	100.0	313	100.0	689	100.0

Q4-2 土浦(つくば)へは何で行きますか。

	つくば		土 浦		総計	
自家用車	321	87.0	285	94.1	606	90.2
自転車	3	0.8	3	1.0	6	0.9
バイク	2	0.5	2	0.7	4	0.6
路線バス	42	11.4	11	3.6	53	7.9
タクシー	1	0.3	0	0.0	1	0.1
その他	0	0.0	2	0.7	2	0.3
無回答	23		33		56	
総数	392		336		728	
有効回答数	369	100.0	303	100.0	672	100.0

Q4-3 土浦(つくば)へは何で行きますか。

第1位

	つくば		土 浦		総計	
通勤・通学	15	4.2	14	4.7	29	4.4
打合せ・会議等	28	7.8	11	3.7	39	5.9
買い物	203	56.4	216	73.0	419	63.9
飲食	10	2.8	17	5.7	27	4.1
コンサート等	9	2.5	4	1.4	13	2.0
野外レク	5	1.4	9	3.0	14	2.1
イベント	7	1.9	1	0.3	8	1.2
土浦から常磐線	57	15.8	24	8.1	81	12.3
その他	26	7.2	0	0.0	26	4.0
無回答	32		40		72	
総数	392		336		728	
有効回答数	360	100.0	296	100.0	656	100.0

第2位

	つくば		土 浦		総計	
なし	122	33.9	67	22.6	189	28.8
通勤・通学	1	0.3	0	0.0	1	0.2
打合せ・会議等	17	4.7	10	3.4	27	4.1
買い物	57	15.8	36	12.2	93	14.2
飲食	61	16.9	129	43.6	190	29.0
コンサート等	34	9.4	13	4.4	47	7.2
野外レク	4	1.1	16	5.4	20	3.0
イベント	12	3.3	8	2.7	20	3.0
土浦から常磐線	42	11.7	17	5.7	59	9.0
その他	10	2.8	0	0.0	10	1.5
無回答	32		40		72	
総数	392		336		728	
有効回答数	360	100.0	296	100.0	656	100.0

### 第3位

	つくば		土 浦		総計	
なし	208	57.8	145	49.0	353	53.8
通勤・通学	9	0.0	10	0.0	19	0.0
打合せ・会議等	20	2.5	14	3.4	34	2.9
買い物	30	5.6	28	4.7	58	5.2
飲食	23	8.3	35	9.5	58	8.8
コンサート等	4	6.4	26	11.8	30	8.8
野外レク	18	1.1	27	8.8	45	4.6
イベント	33	5.0	11	9.1	44	6.9
土浦から常磐線	15	9.2	0	3.7	15	6.7
その他	0	0.0	0	0.0	0	0.0
無回答	32	4.2	40	0.0	72	2.3
総数	392		336		728	
有効回答数	360	100.0	296	100.0	656	100.0

Q4-4 つくば中心部～土浦中心部間の直通バス等公共交通機関が整備されたら、土浦(つくば)に行く回数が増えますか。

	つくば		土 浦		総計	
頻繁に行く	84	22.9	91	29.8	175	26.0
変わらない	283	77.1	214	70.2	497	74.0
無回答	25		31		56	
総数	392		336		728	
有効回答数	367	100.0	305	100.0	672	100.0

Q4-5-1 つくばの交通条件はどうですか。

	つくば		土 浦		総計	
よい	59	16.6	43	14.7	102	15.7
まあまあよい	120	33.7	126	43.0	246	37.9
少しわるい	81	22.8	73	24.9	154	23.7
かなりわるい	96	27.0	51	17.4	147	22.7
無回答	36		43		79	
総数	392		336		728	
有効回答数	356	100.0	293	100.0	649	100.0

Q4-5-2 つくばの街の魅力はどうですか。

	つくば		土 浦		総計	
よい	101	28.1	82	27.7	183	27.9
まあまあよい	178	49.4	150	50.7	328	50.0
少しわるい	61	16.9	43	14.5	104	15.9
かなりわるい	20	5.6	21	7.1	41	6.3
無回答	32		40		72	
総数	392		336		728	
有効回答数	360	100.0	296	100.0	656	100.0

Q4-6-1 土浦の交通条件はどうですか。

	つくば		土 浦		総計	
よい	20	5.7	18	6.0	38	5.8
まあまあよい	88	25.1	73	24.4	161	24.8
少しわるい	130	37.0	111	37.1	241	37.1
かなりわるい	113	32.2	97	32.4	210	32.3
無回答	41		37		78	
総数	392		336		728	
有効回答数	351	100.0	299	100.0	650	100.0

Q4-6-2 土浦の街の魅力はどうですか。

	つくば		土 浦		総計	
よい	31	8.7	18	6.0	49	7.5
まあまあよい	93	26.1	72	24.1	165	25.2
少しわるい	150	42.0	140	46.8	290	44.2
かなりわるい	83	23.2	69	23.1	152	23.2
無回答	35		37		72	
総数	392		336		728	
有効回答数	357	100.0	299	100.0	656	100.0

Q5-1 東京に何回出かけますか。

	つくば		土 浦		総計	
0	17	4.7	15	5.1	32	4.9
1	29	8.1	24	8.1	53	8.1
2	43	11.9	24	8.1	67	10.2
3	29	8.1	25	8.4	54	8.2
4	13	3.6	13	4.4	26	4.0
5	39	10.8	35	11.8	74	11.3
6	10	2.8	7	2.4	17	2.6
7	5	1.4	2	0.7	7	1.1
8	6	1.7	3	1.0	9	1.4
10	51	14.2	43	14.5	94	14.3
12	19	5.3	14	4.7	33	5.0
15	9	2.5	13	4.4	22	3.4
20	31	8.6	22	7.4	53	8.1
24	1	0.3	4	1.4	5	0.8
25	3	0.8	1	0.3	4	0.6
30	15	4.2	9	3.0	24	3.7
35	1	0.3	2	0.7	3	0.5
36	0	0.0	2	0.7	2	0.3
40	7	1.9	5	1.7	12	1.8
45	1	0.3	0	0.0	1	0.2
48	1	0.3	0	0.0	1	0.2
50	9	2.5	7	2.4	16	2.4
60	2	0.6	3	1.0	5	0.8
70	0	0.0	1	0.3	1	0.2
90	1	0.3	1	0.3	2	0.3
100	6	1.7	3	1.0	9	1.4
120	1	0.3	0	0.0	1	0.2
150	1	0.3	1	0.3	2	0.3
200	7	1.9	15	5.1	22	3.4
220	1	0.3	0	0.0	1	0.2
240	1	0.3	1	0.3	2	0.3
260	0	0.0	1	0.3	1	0.2
315	1	0.3	0	0.0	1	0.2
無回答	32		40		72	
総数	392		336		728	
有効回答数	360	100.0	296	100.0	656	100.0

Q5-1 東京に何回出かけますか。

	つくば		土 浦		総計	
0		4.7		5.1		4.9
1~6回		45.3		43.2		44.4
7~12回		22.5		20.9		21.8
15~60回		22.2		23.0		22.6
70回以上		5.3		7.8		6.4
無回答	31		41		72	
総数	392		336		728	
有効回答数	356	100.0	297	100.0	653	100.0

Q5-2 東京往復に利用する交通手段は何ですか。

	つくば		土 浦		総計	
往復高速バス	101	29.4	0	-	101	15.7
往路JR復路バス	82	23.8	0	-	82	12.7
往復J R	117	34.0	269	89.7	386	59.9
自家用車	38	11.0	28	9.3	66	10.2
その他	6	1.7	3	1.0	9	1.4
無回答	48		36		84	
総数	392		336		728	
有効回答数	344	100.0	300	100.0	644	100.0

Q5-2-1 高速バス停まで何を利用しますか。

	つくば		土 浦		総計	
徒歩	53	24.2	0	-	53	9.5
自転車	7	3.2	0	-	7	1.3
バイク	0	0.0	0	-	0	0.0
自家用車送迎	56	25.6	0	-	56	10.1
自家用車運転	6	2.7	0	-	6	1.1
路線バス	14	6.4	0	-	14	2.5
タクシー	7	3.2	0	-	7	1.3
運転有料駐車	24	11.0	0	-	24	4.3
運転無料駐車	6	2.7	0	-	6	1.1
無回答	219		336		555	
総数	392		336		728	
有効回答数	173	100.0	0	-	173	100.0

Q5-2-2 高速バス停はどこを利用しますか。

	つくば		土 浦		総計	
つくばセンター	119	74.4	0	-	119	74.4
竹園2丁目	9	5.6	0	-	9	5.6
千現1丁目	0	0.0	0	-	0	0.0
並木1丁目	1	0.6	0	-	1	0.6
並木大橋	23	14.4	0	-	23	14.4
その他	8	5.0	0	-	8	5.0
無回答	232		336		568	
総数	292		336		728	
有効回答数	160	100.0	0	-	160	100.0

Q5-2-3 駅まで何を利用しますか。

	つくば		土 浦		総計	
徒歩	1	0.5	61	23.2	62	13.5
自転車	5	2.6	24	9.1	29	6.3
バイク	1	0.5	1	0.4	2	0.4
自家用車送迎	62	31.6	57	21.7	119	25.9
自家用車運転	4	2.0	17	6.5	21	4.6
路線バス	40	20.4	45	17.1	85	18.5
タクシー	4	2.0	6	2.3	10	2.2
その他	2	1.0	0	0.0	2	0.4
運転有料駐車	70	35.7	49	18.6	119	25.9
運転無料駐車	7	3.6	3	1.1	10	2.2
無回答	196		73		269	
総数	292		336		728	
有効回答数	196	100.0	263	100.0	459	100.0

Q5-2-4 利用する駅はどこですか。

	つくば		土 浦		総計	
土浦駅	82	45.1	153	62.4	235	55.0
荒川沖駅	62	34.1	73	29.8	135	31.6
牛久駅・神立駅	14	7.7	19	7.8	33	7.7
その他	24	13.2	0	0.0	24	5.6
無回答	210		91		301	
総数	292		336		728	
有効回答数	182	100.0	245	100.0	427	100.0

Q5-2-5 自家用車で行く道路はどこですか。

	つくば		土 浦		総計	
常磐自動車道	35	92.1	25	92.6	60	92.3
その他	3	7.9	2	7.4	5	7.7
無回答	354		309		663	
総数	392		336		728	
有効回答数	38	100.0	27	100.0	65	100.0

Q5-3 東京へ行く目的は何ですか。

第1位

	つくば		土 浦		総計	
通勤・通学	20	5.7	37	12.5	57	8.8
打合せ・会議等	99	28.1	63	21.4	162	25.0
買い物	82	23.3	74	25.1	156	24.1
飲食	0	0.0	3	1.0	3	0.5
コンサート	22	6.3	19	6.4	41	6.3
野外レク	12	3.4	11	3.7	23	3.6
イベント	16	4.5	11	3.7	27	4.2
知人と会う	67	19.0	58	19.7	125	19.3
その他	34	9.7	19	6.4	53	8.2
無回答	40		41		81	
総数	392		336		728	
有効回答数	352	100.0	295	100.0	647	100.0

第2位

	つくば		土 浦		総計	
なし	82	23.3	76	25.8	158	24.4
通勤・通学	1	0.3	0	0.0	1	0.2
打合せ・会議等	19	5.4	20	6.8	39	6.0
買い物	72	20.5	71	24.1	143	22.1
飲食	18	5.1	22	7.5	40	6.2
コンサート	27	7.7	24	8.1	51	7.9
野外レク	15	4.3	8	2.7	23	3.6
イベント	36	10.2	24	8.1	60	9.3
知人と会う	65	18.5	37	12.5	102	15.8
その他	17	4.8	13	4.4	30	4.6
無回答	40		41		81	
総数	392		336		728	
有効回答数	352	100.0	295	100.0	647	100.0

### 第3位

	つくば		土 浦		総計	
なし	152	43.2	127	43.1	279	43.1
通勤・通学	2	0.6	1	0.3	3	0.5
打合せ・会議等	7	2.0	7	2.4	14	2.2
買い物	37	10.5	24	8.1	61	9.4
飲食	13	3.7	21	7.1	34	5.3
コンサート	31	8.8	27	9.2	58	9.0
野外レク	10	2.8	12	4.1	22	3.4
イベント	34	9.7	24	8.1	58	9.0
知人と会う	61	17.3	45	15.3	106	16.4
その他	5	1.4	7	2.4	12	1.9
無回答	40		41		81	
総数	392		336		728	
有効回答数	352	100.0	295	100.0	647	100.0

Q6-1 「環境悪化等に対し自動車を制限すべき」という意見についてどう思いますか。

	つくば		土 浦		総計	
賛成	51	13.9	56	18.2	107	15.9
やや賛成	61	16.6	52	16.9	113	16.7
どちらでもない	149	40.5	128	41.7	277	41.0
やや反対	41	11.1	26	8.5	67	9.9
反対	66	17.9	45	14.7	111	16.4
無回答	24		29		53	
総数	392		336		728	
有効回答数	368	100.0	307	100.0	675	100.0

Q6-2 以下の条件で公共交通利用をどうしますか。

#### 1 交通料金が半額になった場合

	つくば		土 浦		総計	
利用を増やす	134	39.3	128	42.7	262	40.9
変わらない	207	60.7	172	57.3	379	59.1
無回答	51		36		87	
総数	392		336		728	
有効回答数	341	100.0	300	100.0	641	100.0

#### 2 交通便数が倍増した場合

	つくば		土 浦		総計	
利用を増やす	192	54.5	159	53.0	351	53.8
変わらない	160	45.5	141	47.0	301	46.2
無回答	40		36		76	
総数	392		336		728	
有効回答数	352	100.0	300	100.0	652	100.0

### 3 ガソリン代が倍増した場合

	つくば		土 浦		総計	
利用を増やす	124	37.0	125	42.5	249	39.6
変わらない	211	63.0	169	57.5	380	60.4
無回答	57		42		99	
総数	392		336		728	
有効回答数	335	100.0	294	100.0	629	100.0

### 4 駐車料金が倍増した場合

	つくば		土 浦		総計	
利用を増やす	110	33.3	119	41.5	229	37.1
変わらない	220	66.7	168	58.5	388	62.9
無回答	62		49		111	
総数	392		336		728	
有効回答数	330	100.0	287	100.0	617	100.0

#### 回答者属性 性別

	つくば		土 浦		総計	
男性	276	70.4	226	67.3	502	69.0
女性	116	29.6	110	32.7	226	31.0
無回答	0		0		0	
総数	392		336		728	
有効回答数	392	100.0	336	100.0	728	100.0

#### 回答者属性 年齢

	つくば		土 浦		総計	
10歳代	9	2.4	9	2.9	18	2.6
20歳代	59	15.8	41	13.1	100	14.6
30歳代	53	14.2	43	13.8	96	14.0
40歳代	84	22.5	72	23.1	156	22.8
50歳代	78	20.9	75	24.0	153	22.3
60歳代	58	15.5	56	17.9	114	16.6
70歳代	26	7.0	12	3.8	38	5.5
80歳代	4	1.1	4	1.3	8	1.2
90歳代	2	0.5	0	0.0	2	0.3
無回答	19		24		43	
総数	392		336		728	
有効回答数	373	100.0	312	100.0	685	100.0



### 回答者属性 仕事

	つくば		土 浦		総計	
技能職・作業職	48	12.9	32	10.0	80	11.5
事務・管理職	76	20.4	86	26.8	162	23.3
研究・技術職	68	18.2	28	8.7	96	13.8
販売・サービス業務	38	10.2	45	14.0	83	12.0
専業主婦	19	5.1	5	1.6	24	3.5
専業主婦	30	8.0	36	11.2	66	9.5
専業主婦	16	4.3	27	8.4	43	6.2
専業主婦	16	4.3	17	5.3	33	4.8
学生	28	7.5	10	3.1	38	5.5
その他	34	9.1	35	10.9	69	9.9
無回答	19		15		34	
総数	392		336		728	
有効回答数	373	100.0	321	100.0	694	100.0

### 回答者属性 地区

	つくば		土 浦		総計	
つくば学園地区	135	34.6	0	0.0	135	18.7
つくば周辺地区	255	65.4	0	0.0	255	35.4
土浦駅勢圏	0	-	206	62.2	206	28.6
荒川沖駅勢圏	0	-	95	28.7	95	13.2
神立駅勢圏	0	-	30	9.1	30	4.2
無回答	2		5		7	
総数	392		336		728	
有効回答数	390	100.0	331	100.0	721	100.0

### 回答者属性 家族

	つくば		土 浦		総計	
1人	52	13.6	25	7.5	77	10.8
2人	73	19.1	64	19.3	137	19.2
3人	50	13.1	72	21.7	122	17.1
4人	77	20.1	79	23.8	156	21.8
5人	61	15.9	51	15.4	112	15.7
6人	48	12.5	29	8.7	77	10.8
7人	18	4.7	10	3.0	28	3.9
8人	4	1.0	2	0.6	6	0.8
無回答	9		4		13	
総数	392		336		728	
有効回答数	383	100.0	332	100.0	715	100.0

### 回答者属性 家族（幼児）

	つくば		土 浦		総計	
1人	41	69.5	23	54.8	64	63.4
2人	15	25.4	17	40.5	32	31.7
3人	3	5.1	2	4.8	5	5.0
無回答	333		294		627	
総数	392		336		728	
有効回答数	59	100.0	42	100.0	101	100.0

### 回答者属性 家族（学生）

	つくば		土 浦		総計	
1人	69	42.9	50	40.7	119	41.9
2人	77	47.8	55	44.7	132	46.5
3人	14	8.7	14	11.4	28	9.9
4人	1	0.6	4	3.3	5	1.8
無回答	231		213		444	
総数	392		336		728	
有効回答数	161	100.0	123	100.0	284	100.0

### 回答者属性 家族（成人）

	つくば		土 浦		総計	
1人	49	17.6	43	18.0	92	17.8
2人	130	46.8	102	42.7	232	44.9
3人	46	16.5	55	23.0	101	19.5
4人	37	13.3	31	13.0	68	13.2
5人	15	5.4	8	3.3	23	4.4
6人	1	0.4	0	0.0	1	0.2
無回答	114		97		211	
総数	392		336		728	
有効回答数	278	100.0	239	100.0	517	100.0

### 回答者属性 家族（老人）

	つくば		土 浦		総計	
1人	52	45.6	47	58.0	99	50.8
2人	60	52.6	32	39.5	92	47.2
3人	1	0.9	1	1.2	2	1.0
4人	0	0.0	1	1.2	1	0.5
5人	1	0.9	0	0.0	1	0.5
無回答	278		255		533	
総数	392		336		728	
有効回答数	114	100.0	81	100.0	195	100.0

回答者属性 単身赴任

	つくば		土 浦		総計	
している	14	3.8	4	1.2	18	2.6
していない	356	96.2	325	98.8	681	97.4
無回答	22		7		29	
総数	392		336		728	
有効回答数	370	100.0	329	100.0	699	100.0

回答者属性 住宅種類

	つくば		土 浦		総計	
持ち家	272	70.6	282	84.4	554	77.1
民営賃貸住宅	40	10.4	26	7.8	66	9.2
社宅・給与住宅	17	4.4	19	5.7	36	5.0
公団・公営住宅	16	4.2	6	1.8	22	3.1
公務員宿舎	40	10.4	1	0.3	41	5.7
無回答	7		2		9	
総数	392		336		728	
有効回答数	385	100.0	334	100.0	719	100.0

回答者属性 住宅地域

	つくば		土 浦		総計	
低層住宅	308	82.1	287	88.0	595	84.9
中高層住宅	67	17.9	39	12.0	106	15.1
無回答	17		10		27	
総数	392		336		728	
有効回答数	375	100.0	326	100.0	701	100.0

Q1-4 通勤通学的手段は何ですか。

第1位

	つくば		土 浦		総計	
自家用車	209	78.9	142	64.0	351	72.1
自転車	26	9.8	19	8.6	45	9.2
バイク	8	3.0	5	2.3	13	2.7
路線バス	8	3.0	5	2.3	13	2.7
電車	6	2.3	37	16.7	43	8.8
徒歩	8	3.0	14	6.3	22	4.5
タクシー	0	0.0	0	0.0	0	0.0
無回答	127		114		241	
総数	392		336		728	
有効回答数	265	100.0	222	100.0	487	100.0

第2位

	つくば		土 浦		総計	
なし	140	52.8	112	50.5	252	51.7
自家用車	20	7.5	20	9.0	40	8.2
自転車	45	17.0	14	6.3	59	12.1
バイク	12	4.5	3	1.4	15	3.1
路線バス	20	7.5	30	13.5	50	10.3
電車	14	5.3	20	9.0	34	7.0
徒歩	8	3.0	18	8.1	26	5.3
タクシー	6	2.3	5	2.3	11	2.3
無回答	127		114		241	
総数	392		336		728	
有効回答数	265	100.0	222	100.0	487	100.0

回答者属性 住宅地域

	つくば		土 浦		総計	
低層住宅	308	82.1	287	88.0	595	84.9
中高層住宅	67	17.9	39	12.0	106	15.1
無回答	17		10		27	
総数	392		336		728	
有効回答数	375	100.0	326	100.0	701	100.0

Q1-4 通勤通学的手段は何ですか。

第1位

	つくば		土 浦		総計	
自家用車	209	78.9	142	64.0	351	72.1
自転車	26	9.8	19	8.6	45	9.2
バイク	8	3.0	5	2.3	13	2.7
路線バス	8	3.0	5	2.3	13	2.7
電車	6	2.3	37	16.7	43	8.8
徒歩	8	3.0	14	6.3	22	4.5
タクシー	0	0.0	0	0.0	0	0.0
無回答	127		114		241	
総数	392		336		728	
有効回答数	265	100.0	222	100.0	487	100.0

## 第2位

	つくば		土 浦		総計	
なし	140	52.8	112	50.5	252	51.7
自家用車	20	7.5	20	9.0	40	8.2
自転車	45	17.0	14	6.3	59	12.1
バイク	12	4.5	3	1.4	15	3.1
路線バス	20	7.5	30	13.5	50	10.3
電車	14	5.3	20	9.0	34	7.0
徒歩	8	3.0	18	8.1	26	5.3
タクシー	6	2.3	5	2.3	11	2.3
無回答	127		114		241	
総数	392		336		728	
有効回答数	265	100.0	222	100.0	487	100.0

## 第3位

	つくば		土 浦		総計	
なし	172	64.9	156	70.3	328	67.4
自家用車	6	2.3	4	1.8	10	2.1
自転車	14	5.3	7	3.2	21	4.3
バイク	4	1.5	1	0.5	5	1.0
路線バス	24	9.1	19	8.6	43	8.8
電車	4	1.5	10	4.5	14	2.9
徒歩	32	12.1	11	5.0	43	8.8
タクシー	9	3.4	14	6.3	23	4.7
無回答	127		114		241	
総数	392		336		728	
有効回答数	265	100.0	222	100.0	487	100.0

## 回答者属性 居住歴

	つくば		土 浦		総計	
1年未満(96)	1	0.3	1	0.3	2	0.3
1年(95)	9	2.6	9	2.9	18	2.8
2年	16	4.7	6	1.9	22	3.4
3年	22	6.5	7	2.3	29	4.4
4年	9	2.6	5	1.6	14	2.1
5年	11	3.2	10	3.2	21	3.2
6年(90、H2)	12	3.5	8	2.6	20	3.1
7年	10	2.9	7	2.3	17	2.6
8年	9	2.6	5	1.6	14	2.1
9年	8	2.3	6	1.9	14	2.1
10年	5	1.5	3	1.0	8	1.2

	つくば		土 浦		総計	
11年(85、S60)	10	2.9	11	3.5	21	3.2
12年	5	1.5	4	1.3	9	1.4
13年	9	2.6	8	2.6	17	2.6
14年	7	2.1	4	1.3	11	1.7
15年	5	1.5	7	2.3	12	1.8
16年(80、S55)	7	2.1	8	2.6	15	2.3
17年	13	3.8	8	2.6	21	3.2
18年	5	1.5	10	3.2	15	2.3
19年	4	1.2	6	1.9	10	1.5
20年	8	2.3	2	0.6	10	1.5
21年(75、S50)	12	3.5	11	3.5	23	3.5
22年	4	1.2	6	1.9	10	1.5
23年	8	2.3	8	2.6	16	2.5
24年	7	2.1	6	1.9	13	2.0
25年	4	1.2	5	1.6	9	1.4
26年(70、S45)	6	1.8	6	1.9	12	1.8
27年	1	0.3	5	1.6	6	0.9
28年	3	0.9	10	3.2	13	2.0
29年	2	0.6	3	1.0	5	0.8
30年	1	0.3	4	1.3	5	0.8
31年	3	0.9	11	3.5	14	2.1
32年	3	0.9	5	1.6	8	1.2
33年	1	0.3	5	1.6	6	0.9
34年	4	1.2	4	1.3	8	1.2
35年	3	0.9	2	0.6	5	0.8
36年	2	0.6	4	1.3	6	0.9
37年	3	0.9	5	1.6	8	1.2
38年	1	0.3	2	0.6	3	0.5
39年	2	0.6	4	1.3	6	0.9
40年	3	0.9	3	1.0	6	0.9
41年	3	0.9	7	2.3	10	1.5
42年	2	0.6	5	1.6	7	1.1
43年	3	0.9	2	0.6	5	0.8
44年	2	0.6	2	0.6	4	0.6
45年	3	0.9	4	1.3	7	1.1
46年	3	0.9	6	1.9	9	1.4
47年	4	1.2	1	0.3	5	0.8
48年	2	0.6	3	1.0	5	0.8
49年	3	0.9	4	1.3	7	1.1
50年	1	0.3	1	0.3	2	0.3
51年	14	4.1	4	1.3	18	2.8

	つくば		土 浦		総計	
52年	2	0.6	1	0.3	3	0.5
53年	0	0.0	1	0.3	1	0.2
54年	4	1.2	0	0.0	4	0.6
55年	1	0.3	1	0.3	2	0.3
56年	2	0.6	2	0.6	4	0.6
57年	2	0.6	1	0.3	3	0.5
58年	1	0.3	0	0.0	1	0.2
59年	0	0.0	4	1.3	4	0.6
60年	4	1.2	4	1.3	8	1.2
61年	3	0.9	3	1.0	6	0.9
62年	4	1.2	1	0.3	5	0.8
63年	2	0.6	0	0.0	2	0.3
64年	1	0.3	0	0.0	1	0.2
65年	2	0.6	2	0.6	4	0.6
66年	2	0.6	1	0.3	3	0.5
67年	5	1.5	1	0.3	6	0.9
68年	4	1.2	3	1.0	7	1.1
69年	3	0.9	3	1.0	6	0.9
85年	1	0.3	0	0.0	1	0.2
無回答	51		25		76	
総数	392		336		728	
有効回答数	341	100.0	311	100.0	652	100.0

回答者属性 自動車や自転車の保有台数  
1 自動車

	つくば		土 浦		総計	
0台	20	5.1	15	4.6	35	4.9
1台	119	30.5	110	33.5	229	31.9
2台	107	27.4	115	35.1	222	30.9
3台	69	17.7	57	17.4	126	17.5
4台	43	11.0	25	7.6	68	9.5
5台以上	32	8.2	6	1.8	38	5.3
無回答	2		8		10	
総数	392		336		728	
有効回答数	390	100.0	328	100.0	718	100.0

2 自転車

	つくば		土 浦		総計	
0台	51	13.2	56	17.0	107	14.9
1台	106	27.4	81	24.6	187	26.1
2台	100	25.8	82	24.9	182	25.4
3台	69	17.8	54	16.4	123	17.2
4台	35	9.0	30	9.1	65	9.1
5台以上	26	6.7	26	7.9	52	7.3
無回答	5		7		12	
総数	392		336		728	
有効回答数	387	100.0	329	100.0	716	100.0

3 バイク

	つくば		土 浦		総計	
0台	268	69.1	264	80.2	532	74.2
1台	98	25.3	51	15.5	149	20.8
2台以上	22	5.7	14	4.3	36	5.0
無回答	4		7		11	
総数	392		336		728	
有効回答数	388	100.0	329	100.0	717	100.0

回答者属性 回答者が自由に使用できる自動車

	つくば		土 浦		総計	
ある	323	83.5	259	78.2	582	81.1
ない	64	16.5	72	21.8	136	18.9
無回答	5		5		10	
総数	392		336		728	
有効回答数	387	100.0	331	100.0	718	100.0

回答者属性 居住歴

	つくば		土 浦		総計	
'91年～(～5年)	69	20.2	39	12.5	108	16.5
'85～90(～11)	54	15.8	40	12.8	94	14.4
'72～84(～24)	94	27.5	88	28.1	182	27.8
～'71(25～)	125	36.5	146	46.6	271	41.4
無回答	50		23		73	
総数	392		336		728	
有効回答数	342	100.0	313	100.0	655	100.0



レポート

つくば・土浦の交通に関するアンケート

TUTC Library—**21**

---

発行日 平成9年12月  
発行人 坏 叔男  
発行所 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 FAX0298(56)0311

非売品

---



## TUTCライブラリー 一覧

- 
1. (シンポジウム) つくばの交通問題を考える

---

  2. (レポート) つくばのバス輸送のあり方

---

  3. (シンポジウム) つくばのバス交通を考える

---

  4. (レポート) つくばセンターの駐車場利用調査

---

  5. (レポート) つくばの交通に関するアンケート

---

  6. (シンポジウム) つくばの交通をどうするか

---

  7. (座談会) 地方都市と交通——つくばの問題を中心に——

---

  8. (市民レポート) 自転車のあるつくばの楽しい生活

---

  9. (座談会) 筑波研究・学園都市の草創期を語る

---

  10. (座談会) つくばのショッピングセンターのあり方  
——21世紀の都心形成の展望

---

  11. (座談会) つくば南1駐車場をめぐって

---

  12. (レポート) つくばのバス輸送のあり方Ⅱ

---

  13. (座談会) 常磐新線と土地問題——今なぜ大規模宅地開発か

---

  14. 新しいつくばの歴史 中学生社会科用副読本

---

  15. (座談会) 常磐新線と地域開発——つくばを中心に

---

  16. (座談会) 新しいつくばと研究者

---

  17. (座談会、レポート) つくばの交通事故

---

  18. (座談会) これからのつくば——長ぐつ時代の市民が語る

---

  19. (座談会) つくばと情報革命

---

  20. (基調講演、シンポジウム) 街づくりの“構想力とその推進”  
——“都市開発プロデューサー”の役割を探る——
-





