

会 議 録

会議の名称		令和7年度第2回守谷市地域公共交通活性化協議会		
開催日時		令和7年6月26日（木） 開会：午後2時　閉会：午後5時00分		
開催場所		守谷市役所 議会棟1階 大会議室		
事務局(担当課)		都市整備部 都市計画課		
出席者	委員	佐野委員、有原委員、佐藤委員、小路委員、椛澤委員、爲我井委員、中島委員（会長）、寺田委員、宮野入委員、泉委員、根本代理、小堀委員、今野委員、岡野代理、芳賀委員、石塚委員、浅野委員 以上 17名		
	市職員	笠川課長、岡本補佐、末森係長、中山主任、中野主事 以上 5名		
公開・非公開の状況		<input type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input checked="" type="checkbox"/> 一部公開	傍聴者数	3名
会議次第		1 開会 2 会長あいさつ 3 議事 (1) 協議事項 議案第1号 令和8年度守谷市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について 議案第2号 「モコバス無料デー」の実施について 議案第3号 委託業務の発注について [非公開] (2) その他 ・公共交通実証事業の方針について ・モコバスバス停の破損について（経過報告） ※資料なし 4 その他 5 閉会		
確定年月日		会議録署名		
令和7年8月6日		中島 伸一		

審 議 経 過

1 開会

2 会長あいさつ

3 議事

(1) 協議事項

●議案第1号 令和8年度守谷市地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について

【事務局から説明】

○意見・質問等

小路委員：例年通り申請することは分かるが、補助の全体像が分からない。資料10ページに、地域公共交通計画の該当箇所が示されており、計画113ページの路線一覧に、今回のデマンド乗合交通がフィーダー系統補助で、守谷駅から岩井バスターミナル行きの路線が幹線補助を活用すると全体の像が示されているが、なぜ、補助を活用するものが2路線だけなのか。例えば、モコバスは、守谷駅で岩井バスターミナル行きの幹線系統と接続するため、フィーダー系統補助に該当しないのか。また、市内を運行する関東鉄道のバスにはなぜ補助がないのか。どういう基準で、どの路線が該当または該当しないのか、説明をお願いしたい。

事務局：モコバスは、フィーダー補助の要件として、すでに運行している路線であり、該当にならない。ただし、モコバスを再編して、重複しない区間が20%以上のキロ程であるか3km以上あれば、該当になる可能性がでてくる。また、守谷駅から岩井バスターミナル行きの幹線系統は、県において同じく地域公共交通計画を策定しており、計画に位置付けがある。県、市町村、バス事業者等で構成する協議会で協議し、補助の申請を行っている。幹線系統は、複数市町村をまたぐことを要件の一つとしており、関東鉄道の市内で完結する路線は対象にならない。また、計画運行回数で1日当たり3回以上、輸送量が15人から150人と見込まれる路線であることなどが要件である。

小路委員：補助ができた時点ですでに運行しているものは、新規性に該当せず対象にならないが、補助ができた後に、新たに運行を開始するもの、または、路線の変更をすれば対象になる場合があると理解した。この表の中で、関東鉄道の取手駅行きのバスは、市町村をまたぐが、それは新規性の面から対象にならないのか、または何人以上という基準に該当しないのか。

事務局：幹線系統の詳細は承知していないが、幹線補助を受ける前提として、赤字であることと、接続するところが広域行政圏の中心市町村であることも要件である。

小路委員：いろいろな路線があるが、検討した上で該当するものが2つの路線であったと理解した。今後もそういった全体像を示していただきたい。

【採決の結果、全員賛成により承認】

●議案第2号 「モコバス無料デー」の実施について

【事務局から説明】

○意見・質問等

爲我井委員：昨年6月会議で、モコバスが運行していない美園循環（路線バス）についても、商工まつりとMOCOフェスタ当日の無料デーを検討することになっていたが、その後の検討状況をお知らせいただきたい。

事務局：前回は公平感がないのではないかということも含めてご意見をいただいた。モコバスの無料デーは、お祭りがあるからというわけではなく、モコバスのPR活動の一環として、乗っていただく、体験していただくことが趣旨である。この協議会で運営しているモコバス事業であるため、無料デーという形で啓発活動をやるかどうかについては、お諮りいただければと思う。

爲我井委員：無料デーは、モコバスの利用促進を目的にやっているとのことだが、いつまで続けるのか、議題を別にして議論したらよいと思う。高野地区のモコバス運行については、令和元年度改正で廃止してしまったことから、格差がひどい。デマンド乗合交通が高野地区の代替となっているのであれば、イベント時に、高野地区のデマンド乗合交通利用を無料にすべきではないかという論理も成り立つのではないかと思う。

中島会長：不公平を是正するのか、または、この無料デーをなくすという選択肢もあると思うが、皆さんのご意見を頂戴したい。

小路委員：無料デーの目的をモコバスの利用促進に限定せず、「守谷市全体の公共交通の利用促進」や「交通混雑緩和」といった、より広範で公共性の高い取り組みとして捉え、検討の幅を広げるべきではないか。全国の100円バスや路線バスを含む無料デーなどの事例も参考に、多様な選択肢を検討していただきたい。

浅野委員：この協議会で、その予算を負担するか否かの議論がまず出てくる。各社が、仮に無料にした場合、カウント数にするのか、その日1日の運行費用にするのかなどを整理し、費用面が出てこないか検討も難しい。その上で、その費用を誰が、どのように負担するのか、仕組み立ての検討が必要である。協議会で運営するモコバスであれば、費用負担の部分が精査できるので、モコバスに特定して実施してきたが、公共交通の活性化のために、他の公共交通についてもやっていくべきだという意見であれば、市側に来年度以降の予算を要求しつつ、検討していくしかないと感じる。協議会で負担していくのか、または、イベント側に負担を求めていくのかどちらがいいと思うか。

小路委員：様々な選択肢があるため、まずは目的、内容、費用、費用負担といった議題を提示いただき、議論して、実現可能性を探りながら決めていくことになると思う。

中島会長：モコバスの運行経費の原資は税金なので、全額協議会負担で、無料デーを実施することはよくない。イベント時の道路混雑緩和策として無料デーを実施する場合は、商工会やイベント主催者と話し合いし、費用を相互に負担し合うタイアップについて、会長名で協議する必要があると思っている。無料デ

一実施時の予算規模はどのくらいなのか。

事務局：昨年9月に行った無料デーの実績では、利用者が1,285人で、運賃負担として25万7千円である。

小路委員：無料デーの実施に関して、通常の利用者数、無料デーによる増加数、運賃補填の状況、混雑や積み残しの有無、難しいとは思いますが、新規利用者の継続利用効果といった基本的な数値把握と効果測定が不十分である。毎年同じことをやるのではなくて、今後は、無料デーの目的と効果を明確にし、具体的な計画を示してもらいたい。

事務局：前回の無料デーでは、利用者数が大幅に増加（前週土曜144人→無料デー当日572人、前週日曜154人→無料デー当日713人）したが、関東鉄道の方で中型バスに変更していただき、積み残しなく対応できた。バス車内でスマートフォンからQRコードを読み取っていただく形でアンケートを実施し、「初めて乗った」という声や「今後も利用したい」といった利用者の声も得られたが、期待ほど回答が集まらなかった。

泉委員：イベント時のバスの運行については、市にとってのそのイベントの位置付けが重要だと思う。MOCO フェスタや商工まつりが、もりやマラソンのように市が力を入れるイベントであれば、無料のシャトルバスの運行を検討することも考えられる。住民アンケートで、イベント時の無料バスへのニーズを把握し、費用対効果を検証しながら、マンネリ化を防ぎ、各イベントに対する市の関与度合いを明確にした上で、必要であれば無料バスのチャーターなども含め、柔軟に対応するものだと思う。会長からあったが、無料デーをやめるというケースもあると思う。

事務局：ご意見のとおり、イベントとしてどう考えるかが1つある。イベントの主催者側は、多くの人に来てもらいたいという思いの中で、道路の混雑緩和も両立させるためにどうやるか、主催者側に意見として伝えたいと思う。その上で、公共交通をそこに合わせてどう考えるかを検討したい。モコバスの無料デーの実施は協議会の範囲内で可能だが、関東鉄道の路線バスや常総線、TXといった公共交通機関を含めると複雑になる。今後はイベント側と協議し、イベントの位置付けを軸に、公共交通の関与を決めていきたいので、進展があれば報告する。

爲我井委員：今年の無料デーを変えることは難しいと思うので、今年は事務局案のとおり無料デーをやることでよいと思う。今後は「祭りを盛り上げるためなのか」「モコバスの利用促進のためなのか」どちらを主目的とするのか、しっかり議論する必要がある。

中島会長：今回も前回と同じように無料デーをやるという提案であり、これまではモコバスを広めるために無料デーをやってきたが、モコバスの認知度が向上したことから、今後は、商工まつりやMOCO フェスタへの関わり方を考え直す時期である。今までは主催者と協議せずに無料としてきたが、これからは「無料デーを続けるのか、やめるのか、主催者と費用を出し合う形で協賛するのか」この3つをしっかりと話し合っ決めてほしい。「今回は無料デーをやる」か「一旦廃止して、次回からどうするか協議する」かの二択で、意見を聞かせ

ていただきたい。

浅野委員：無料デーは昔からやってきたが、「モコバスに乗ったことがない人に乗ってもらう」ための利用促進策として、例えば、ノーマイカー月間に合わせて、普段乗らない人に使ってもらうことを目的に始まった。それが、イベントと時期がはまっていき、今ではイベントの時だけ無料デーが残っているが、利用促進としてずっとやってきた。不公平感や本来の利用促進の目的を考えたならば、イベント主催者とも協力して考える必要があり、このやり方を見直したいと思っている。本来の目的を考えれば、ノーマイカー月間に合わせて無料にする方が理にかなっているかもしれない。モコバスの利用者自体は増えてきているので、その現状も踏まえて、この無料デーをどうしていくかである。

中島会長：このまま無料デーを続けるのか、それとももうやめて、今後イベントに公共交通がどう関わるかを改めて話し合うのか。やめて再協議することも、一つの考え方としてはありだと思う。いつも、無料デーをやりますという議題に対して、同じパターンで決めるのはおかしい。一旦ここで協議して、次の施策に進むことが必要だと思うので意見ををお願いしたい。

爲我井委員：今年5月のMOCOフェスタでは無料デーをやったので、今回の商工まつりで急にやめるといふ話だと一貫性がないので、今年度は無料デーをやってもよいと思う。ただし、来年度に向けて、どうするかをしっかりと議論して欲しい。

中島会長：会長としても、イベント側と公共交通の関わりについて、しっかり話し合いを進めていきたい。無料デーの考え方やイベントでの関わり方について、しっかり話し合い、どんな形であれ、最終的な結論を出す。次回からはそういう議論を進めていくべきなので、事務局もそのつもりで準備してもらいたい。5月に無料デーをやったこともあり、9月も実施することによろしいか。

【採決の結果、承認】

(2) その他

- ・公共交通実証事業の方針について
- ・モコバスバス停の破損について（経過報告） ※資料なし

【事務局から説明】

○意見・質問等

事務局：資料の補足として、今回の案は、運転手不足の状況下、関東鉄道に新たな運行が可能かお伺いしたところ、日中の時間帯（9時半頃から15時半頃）であれば運行が可能ではないかとの提案をいただいた。想定ルートについては、要望が多い地域を考えていく必要がある。以前運行していた、高野地区や赤法花・同地地区など、運行がなくなった地域を通る路線と、日中の買い物や病院に行ける路線の要望が多い。これらは1路線ではなく、2路線に分けることや、高野地区など、小型のバスでないと通れないところもあるので、車両も含めて関東鉄道と対応ができるか検討している。本日の協議会で方向性を確認いただいた上で、事務局と関東鉄道とで、具体的なルートやそれに

かかる費用を算出し、次回提示できるように進めていきたい。

中島会長：新たなルートを開設するにあたってどのぐらいの期間がかかるか。

事務局：まずどこを通すか、そのルート設計に時間を要する見込みである。高野地区、赤法花地区、同地地区を巡回し、守谷駅などの主要結節点へ接続する形を想定している。そこから別の場所へ移動する際には、乗り換え、乗り継ぎをしていただく。買い物・病院へ通院するバスは、関東鉄道の既存路線バスのバス停と重複するルートは、同社の収益に影響を与える可能性があるため、関東鉄道と協議をしていきたい。委員の皆様からは、どこを通すか、どこをポイントにするかといったご意見をいただきたい。具体的なルート案の策定や費用算出には、約1か月程度の期間をいただきたい。

椛澤委員：赤法花地区の乗降客はどのぐらい見込んであるか。また、赤法花地区にバスを運行する場合、つくばみらい方面へ向かう橋の手前を右折する辺りが狭いく、道路整備が必要になるのではないかと思う。

事務局：赤法花地区を含む乗降客数の具体的な見込みは出していない。今回の実証実験は、実際に運行することで、高野地区や買い物ポイントも含め、どれぐらいの利用があるかを確認することが目的の一つである。実証実験で得られた利用状況のデータを次期計画に反映させ、計画策定を進めていきたいと考えている。実証実験のルート数はまだ決まっていないが、予算の範囲内で可能な限り実施していきたい。前回、計画改定と実証実験を同時に行う案も出たが、時間の制約と実証結果を計画に反映させる必要性から、実証実験を先行して実施する提案である。以前、同地・赤法花地区にはバスが運行していた経緯があるため、バスの大きさによっては運行可能と考えている。運行を委託予定の関東鉄道からご意見をいただきながら協議していく。今回の実証事業は、7年度のみではなく、来年度も継続していく必要があると考えている。本日の議題である計画改定の中でも、来年度の取り組みについて議論し、8年度の予算要求につなげていきたい。

有原委員：資料（2）の「新たな移動手段」は決まっているのか。守谷駅は、通勤・通学時間帯に交通量が多く、そこに割り込んでいくのは難しいのではないかと思う。

事務局：これから検討を進める段階であり、まだ決定しているものではない。事務局としては、運輸局からの情報も参考に、病院の巡回バスや企業の送迎バス・ワゴン車など、地域交通に活用できる可能性のある移動手段を検討していきたい。これらの活用には、法的な側面が鍵となるため、運輸局と協議しながら、どのような可能性があるのかを探していきたい。

小路委員：提案の新たな移動手段として、通常の路線バスだけでなく、タクシー、企業の送迎、スクールバス、福祉系の送迎など、既存の輸送資源の総動員を検討しているとのことだが、これらの実態（現在行われている送迎状況など）は把握されているのか。守谷駅の混雑を考慮し、守谷駅だけでなく、南守谷駅の国道294号線沿いのバスベイなど、守谷駅以外の鉄道駅や交通結節点を活用する考えはあるか。

事務局：具体的な現状把握については、次に説明する計画改定の調査項目に含まれ、

現在、どこでどのような交通手段が運行されているか、どのような需要があるのかを調査する予定である。新たな施設増加に伴い、送迎車両の形態も変化しているため、コンサルタントを活用した調査を実施し、調査結果を踏まえて、需要を把握し、計画策定を進めていきたい。守谷駅ロータリーへの乗り入れは、関東鉄道が調整しており、路線バスやモコバスを優先しているものの、スクールバスや企業バスなど多様な車両の乗り入れ希望が多く、混雑している現状がある。西口・東口ともに何らかの交通対策が必要であると考えており、駅ロータリーの管理者と協議し、安全確保が難しい現状を踏まえ、どのような改善策が可能なのかを検討する必要がある。関東鉄道からも現状の改善要望をいただいております、可能な範囲で対策を講じていく必要がある。

泉 委 員：通勤難民と買い物難民は異なるニーズを持つため、2つに分けた方がいいと思う。みずき野地区では、8人乗りのワゴン車で買い物支援を実施している。歩けるものの足腰が弱っている高齢者が最も支援を必要としている層であり、運転手だけでなく助手も配置している。足腰の弱い高齢者が多いため、普通のワゴン車でも乗り降りが困難な場合があり、単に車両を運行するだけでは利用が難しい。足腰が弱く困っている高齢者の実情を考慮し、車両を含めた検討をお願いしたい。バスが通っていない地域へのルート創設と、買い物・病院向けのルートは、異なるニーズに応じて検討すべきである。

事 務 局：今回の計画改定では、公共交通が担うべき範囲と、福祉として取り組むべき範囲を明確にしていく必要があると考えている。このため、福祉部門にも加わっていただき、公共交通の枠組みの中で、福祉部門が対応すべきものを逆に出していく必要があると思っている。現在、デマンド乗合交通は65歳以上の方や障がいをお持ちの方を対象としているが、福祉部門として、これとは異なる方策を講じる可能性もあると認識している。福祉部門に声掛けをしており、福祉として行うべきことを分けることの提案をさせていただきたい。

(1) 協議事項

●議案第3号 委託業務の発注について [非公開]

4 その他

事務局からの事務連絡

5 閉会