

# 会 議 録

会議の名称		令和7年度第4回守谷市地域公共交通活性化協議会		
開催日時		令和7年12月22日（月） 開会：午後2時　閉会：午後4時20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、柿本委員、菊池代理、中里委員、今野委員、古賀委員、服部委員、生井代理、石塚委員、浅野委員 <div style="text-align: right;">以上 19名</div>		
	市職員	笠川課長、岡本補佐、末森係長、中山主任、中野主事 <div style="text-align: right;">以上 5名</div>		
公開・非公開の状況		<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 非公開 <input type="checkbox"/> 一部公開	傍聴者数	4名
会議次第		1 開会 2 会長あいさつ 3 委嘱状交付 4 新委員紹介 5 議事 (1) 協議事項 議案第1号 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について 議案第2号 令和8年度事業計画（案）及び収支予算（案）について (2) 報告事項 報告第1号 予備費の充当について 報告第2号 実証運行バスの状況等について 報告第3号 守谷市地域公共交通再構築調査・検討等業務委託の今後の進め方について 報告第4号 モコバス時刻表の使用に係る問い合わせについて 6 その他 7 閉会		
確定年月日		会議録署名		
令和8年2月20日		中島 伸一		

## 審 議 経 過

1 開会

2 会長あいさつ

3 委嘱状交付

4 新委員紹介

5 議事

(1) 協議事項

●議案第1号 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について

【事務局から説明】

○意見・質問等

爲我井委員：地域の公共交通等の現況・課題で、デマンド乗合交通に関して、予約を取得できない場合があると記載があるが、実際には毎月、予約のお断りが発生しているため、「毎月ある」という表現に修正すべきである。2ページ目に、利用者数と運賃収入のデータがあるが、お断り件数の記載があれば、課題がより明確になると考える。また、デマンド乗合交通は、運行終了時間が早いという利用者からの要望があるため、増車や運行時間の延長を検討することもアピールポイントになり得る。

事務局：ご指摘いただいた点を事務局において修正し、国へ提出する。また、増車や予約のお断り件数が多い点については、以前タクシー会社と協議した際、ドライバー確保が困難（運転時間の関係で日中の交代が必要）であるため、現状では難しいとの回答を得ている。今後も定期的に運行事業者と会議を行う中で、要望としてお伝えし、協議していきたい。

爲我井委員：資料のアピールとして、課題解決策を検討するのであれば、その旨を記載したほうがよい。運転士確保の難しさは理解しているが、新たな考え方としてライドシェアの導入なども今後の検討課題になり得ると思うので、検討してほしい。

事務局：デマンド乗合交通は利用要望が高い。その理由として、65歳以上という利用制限がある中で、病院への通院、スーパーでの買い物、駅への移動といった利用が多く、利用希望時間が集中していることが挙げられる。課題としては、この利用時間の集中をどう分散させるか、そして運行時間をどうにか延長できないかという点がある。運行時間の延長は以前から要望があり、事業者と協議をしているが、改善基準告示により1日の運転時間が短縮されたため、延長には交代のドライバーの確保が必要となり、これが事業者にとって大きな障壁となっている。利用希望が多い現状を踏まえ、何らかの方法を見つけたいと考えており、引き続き協議等をしていきたい。

小路委員：デマンド乗合交通は、以前から指摘されている予約の取りづらさについて、

課題として検討してもらいたい。発生件数を把握し、会議で共有してほしい。ドア・ツー・ドアで利便性が高い一方で、利用できない日がある現状を踏まえ、配分の見直しが必要ではないか。現状が見えない中で、なかなかどういう課題があるのか認識しづらいので、データを提示してほしい。高齢者サロンでの説明会について、具体的な反応や様子を報告してほしい。ノーマイカーウィークについて、どれぐらい公共交通を使って、その後の利用継続に繋がったかなど、実施効果が分かるような報告があればよい。デマンド交通の評価だけでなく、モコバスや実証運行、民間のバス・鉄道など、守谷市全体の交通状況、施策の効果、今後の課題を全体像として示し、総合的な議論ができるようにしてほしい。

事務局：デマンド事業が国の補助金の対象であるため、その事業評価として資料を作成したものである。高齢者サロンでは、参加者は主に百合ヶ丘地区周辺にお住まいの方で、モコバスを知っている方が多かったが、乗ったことがない方も一定数いらっしやった。デマンド乗合交通については登録済みではあるものの、実際に利用している方は少ないという印象であった。多くの方から「初めて知った」「今度使ってみたい」といった好意的な反応をいただいた。ノーマイカー事業は、生活環境課が実施しており、今年度の結果はまだであるが、令和6年度実績は、10事業者が参加し、対象者309人に対し18人の方が実施した。今後は各事業の現状について、その都度、詳しく報告できるように資料作成を進めていきたい。

小路委員：ノーマイカー事業の結果がでたら、報告をお願いしたい。

事務局：ご指摘いただいた資料の修正として、「公共交通の現況・課題」の最終行にある「予約を取得できない場合がある」という表現を「予約が取得できない状態が続いている」といった表現に修正したい。

中島会長：実態に即した表現に修正することでよろしいか。デマンド乗合交通については、現状の手厚い運用方法では、増車や人手確保の困難さから、予約のお断り件数は減らないと思う。多くて2、3人程度の乗り合いの現状を、今後は根本的な考え方を変え、例えば「どこかで待ってもらい、そこで乗車する」といった新たな運行方法を検討する必要があると考えている。今後の再構築検討の中で、委員の皆様とどうあるべきかを議論し、利便性を追求するのか、あるいは多くの人を乗せることを優先するのかといった点を含め、課題解決に向けて協力をお願いしたい。先ほどの文言を修正するという事で、第1号議案についてお諮りする。

#### 【採決の結果、全員賛成により承認】

#### ●議案第2号 令和8年度事業計画（案）及び収支予算（案）について

##### 【事務局から説明】

##### ○意見・質問等

小路委員：来年度も今年度と同じことをやるとの提案だが、どのような議論や検討を踏まえこの内容になったのか、その経緯や提案の意図を教えてください。

デマンド乗合交通は、課題を踏まえて改善や修正を行う、それが難しいのであればその理由も含めて、検討経緯の説明をいただきたい。利用促進策についても、これまでの結果を踏まえた効果や必要性についての説明があるとよい。国の補助金については、なぜデマンド乗合交通のみが対象なのか、モコバスや民間の路線バスには補助がないのか、どの補助制度に該当するといったことがよく見えない。実証実験は結果を踏まえて評価し、何らかの改善などを踏まえる必要があるのではないか。

事務局：デマンド事業には様々な課題があるため、今回の計画策定における調査で検討していく。現時点での事業計画・予算案は、現行制度と事業者からの見積もりを反映したものである。これまで実施してきた利用促進策については一定の効果があった。国のフィーダー補助の要件など、これまで報告が十分ではなかったため、今後は事業内容の報告ができればと思う。実証事業は始まったばかりであり、今後も様々なデータ収集を継続していく必要がある。計画策定の中でも、これらのデータを見ながら、今後の交通政策の検証を進めていく必要があり、当該実証事業を継続していきたい。これ以外にも、協議会で協議しながら新たな実証事業を実施できればと考えており、これらの費用も踏まえて予算案を作成した。予算案は、現在、市の財政担当部署との協議を行っている段階であり、確定値ではない。今後、議会の承認等を得て初めて予算化されるものであるため、あくまで案の段階である。この場でご要望や新たな事業の提案等があればご意見をいただきたい。

爲我井委員：利用促進策として、実証運行バスのフリー降車制度は早期に具体化していただきたい。また、モコバスの無料デーの実施について、検討状況はいかがか。

事務局：モコバスのフリー降車は、市役所・板戸井ルートで実施している。安全対策が一番であるが、今回の実証路線も含めて可能かどうか検討はさせていただきたい。モコバス無料デーは、バスが通っている地域、通っていない地域で、不公平が出てしまうことや、協議会としてやる事業なのか議論があった。これまでMOCO フェスタや、商工まつりに合わせてやってきたが、主催者側で、費用負担等を考えられないか話をしたが、商工関係も含めて、そこまでの負担はできないということであった。今後、この無料デーが必要なのかどうか、実施するのであれば、内容や日程等について、ご協議いただきたい。

柿本委員：地域公共交通計画は、年1回の協議会における進捗評価を努力義務としている。この評価において、計画で掲げた事業の進捗に加え、地域全体のデマンド乗合交通やコミュニティバスの利用状況、今年度実施した施策の内容を整理し説明することで、状況理解が深まり、全体のイメージを持つことができると思う。評価時期は、年度当初や年度末に実施し、未完了の部分は予測値を用いて評価することもある。どこかで評価を実施することが重要である。今回の事業計画には、次期計画の策定が含まれているが、年度当初や年度末に現行計画を評価し、現状理解を深め、次年度の改善につなげる進め方があるとよい。

事務局：今後は、毎年度、計画に対する評価について、何がどのようにできたかという視点で報告を行っていきたい。

中島会長：モコバス無料デーについては、続けるべきか、モコバスが認知されてきたことから無料デーは廃止しても良いと考えるのか、この点に関するご意見を伺いたい。

事務局：モコバスの無料デーの実施目的は、利用促進と利用したことのない方へのきっかけづくりとして、イベントに合わせて日程を決めてきたが、委員からのご指摘にもあったように、無料デーに利用できない方がいるという課題がある。モコバス路線がない地域があることや、関東鉄道の路線バスが対象外であることから、公平性を保つことが難しかったと認識している。一方で、モコバスの利用者が増加しており、バス利用への関心が高まっている。この状況を踏まえ、利用促進の後押しとなるような、異なる方策の検討も必要であると考えており、事務局の偏った意見にならないよう、委員の皆様からもご意見をいただきたい。

小路委員：モコバス無料デーの一番の目的は、無料だから乗ってみようというきっかけを提供し、利便性を実感してもらい、その後の利用に繋げることを期待していることは分かるが、その効果を検証する必要がある。無料デー利用者に再利用意向を聞くことや、後日の利用が無料デーをきっかけであったかを確認するなどの検証方法はあると思うので検討が必要である。検証結果として、ある程度効果があれば続けるし、そうでなければ別の方法を考える。何を期待し、その期待した効果をどのように検証するか、検証を踏まえて改善するなどの一連の流れと全体像を示して議論することがよい。また、イベント時のモコバス無料デーの実施は、車の利用抑制による渋滞や混雑の緩和といった効果もある。どのようなメリットを期待し、それをどう検証するのか、全体像を検討していただきたい。専門的知識も必要かと思うので、今年度のコンサルタントを入れた業務も活かし、場合によっては、モコバスに限定せず、民間のバス、鉄道、タクシーも含めて、成果に繋がる検討をしていただきたい。

事務局：無料デー実施時に車内でQRコードを利用したアンケートを実施したが、回答数が十分でなく、検証に至らなかった。次回、これらの課題について改めて協議をお願いしたい。

泉委員：商工まつりやMOCOフェスタといったイベントについて、市としてどのような位置づけであり、どの程度関与しているかが、無料化の判断において重要となる。

宮野入委員：モコバスが走っていない地域であり、無料デーを実施するのであれば、路線バスを含めて無料にしたほうが良いと思う。イベント当日の無料デーであれば、主催者団体にも何らかの手当を出していただければよいと思う。

寺田委員：イベント時に無料デーを実施する場合は、イベント主催者の考え方をはつきり聞いた上で、お互いが納得し協力していく体制を築くことが望ましい。

爲我井委員：商工会が主催するイベントについて、市がどのような位置づけで関与しているかにより、市全体に同じ対応がとれるような協力をしてほしい。イベント主催者側と協議し、今年度でやめてみることも検討し、やめたらどういった影響が出るのかを検証することも必要ではないかと思う。

- 梶澤委員：やめるは簡単だが、継続は難しいことであり、検討事項はいろいろあることから、継続して審議したほうが良いと思う。
- 佐藤委員：協議会が、モコバス無料デーをやめるとか続けるとかを判断するのではなく、商工会やMOCOフェスタの主催者と十分に協議し、適切な方向で進めていければよいと思う。イオンタウンでやっている高齢者サロンで、公共交通の講座をしていただいた。デマンドタクシーについては、利用者からは大変ありがたいという声があるが、病院や買い物の終了時間が不確実で帰りの時間が読めず、予約の変更が難しいという意見があった。
- 有原委員：守谷駅が近いこともあり、モコバスを利用しないことから、無料デーをやめるかやめないかの結論を出すのは、非常に心苦しいところである。
- 佐野委員：実証運行バスは周知が不足している。無料・有料といった議論ではなくて、必要であれば対価を支払うという考え方が基本であると思う。
- 中島会長：皆さんの意見と全く一緒であり、なぜこの場で協議しなくてはいけないのかと思う。これは主催者が協議し、こういうことでこれだけの予算をつけるので、協議会に対して無料デーを設けていただけないかの話しがあって、公共交通でも折半で実施する流れが適切であり、ここで議論すべき話ではないと思う。もし主催者が無料デーを不要と考えるのであれば、無料デーの実施方法についても一度審議したほうが良い。無料デーは何のためにやるかを議論しないで、これまではイベントと連動して利用促進を図る目的であったが、現状は乗降客が増加し、知名度も向上していることから、改めて無料デーの実施目的を議論する必要がある。実証運行路線の広報不足は、考える必要がある。
- 事務局：イベントと合わせてやってきたモコバス無料デーについては、イベント側との調整や考え方も含めて実施の是非を決定すべきとの意見が多かった。一度イベント側と協議した際には、費用負担まではできないとの回答だったので、今回の協議会で出た各地区からの意見を踏まえ、再度イベント側と協議を行いたい。会長からの提案も踏まえ、一部負担なども含めてイベント側が無料デーについてどのように考えるのか、改めて確認していきたい。
- 中島会長：モコバス無料デーを実施するとしたら、どのような形でやるか。今までの実施方法ではなく、新たな実施方法を再検討する必要がある。無料デーの実施策の検討を行うことについて、次回の協議会で確定させる。予算についてはいかがか。
- 泉委員：国の補助金について、補助金がどのような基準で認められているのか伺いたい。計画を大きくすれば、補助金が増額されるのか、それとも300～400万円程度が限度なのか。
- 柿本委員：フィーダー補助金と呼ばれ、幹線を支える、支線（フィーダー）に対する国の補助金である。様々な要件があり、全てクリアする必要がある、制度開始以降、「新たに運行するもの」が条件としてある。大きな再編をして認められることはあるが、基本的には新しく始まるものである。デマンド乗合交通は、平成31年度から新規に始まったため、補助対象として認められている。補助金は、市町村単位で基準となる上限額が決められている。系統数が多い

からといって補助額が増えるわけではなく、例えば、守谷市の上限が400万円であれば、複数の系統の赤字額（費用と収入の差分）を合算し、その上限内で補助される。上限額が決まっているため、それを超えて補助金はでない。新規路線を追加した場合でも、既に上限に達していれば、それ以上のプラスはないため、どの系統をフィーダーとして支援するかをその都度決定することになる。この上限額は、国の予算の都合上、毎年変動し、全国的に新たな路線が増える中で、市町村ごとの上限値も下がってきている。そのため、今後、補助金が増えることは難しいと見込まれる。国交省としても予算確保に努めているが、現状は予算の範囲内で対応せざるを得ない。

中島会長：公共交通全体を見直し、モコバスルートに関してはハブを設けるなどの大きな再編をした場合、国の補助金の対象となり得るのか。

柿本委員：モコバスを完全に再編し、新規の支線交通とみなされる場合は、対象となる可能性はある。しかし、市町村ごとの補助上限値が定められており、デマンド乗合交通で既にその上限に達しているのであれば、仮に新たな支線交通が追加されたとしても、既存の補助金額内で分配されることになり、守谷市全体として国の補助金が増額されることはない。

小路委員：「公共交通実証事業」は、実証運行中の検証結果を踏まえて、内容を見直して、次回の協議会で確定するということでよいか。また、今年度の実証運行には、国の補助金があったが、来年度もその補助金はあるのか。

事務局：現在の実証事業を令和8年度も継続したい。国の補助については、今年度のみである。

小路委員：来年度補助がなく、完全に市の予算だけで実施する前提として、2月までに検討した上で発表するということか。

事務局：事務局としては、実証運行を来年度も継続し、結果をとっていきたい。来年度には公共交通計画の策定も予定しており、実証運行を継続する予算を計上している。

小路委員：次期計画策定に実証運行の結果を盛り込み、今後の具体的な方針を決定していくということか。

事務局：そのとおりである。今年度の運行開始が予定より遅れたため、データ収集期間が半年を切る状況であり、来年度も運行を継続し、データ収集を続けることで、その結果を計画に反映させていきたい。令和8年度予算案には、「高野・同地・赤法花ルート」を今年度と同じ内容で運行する予算を計上している。

小路委員：途中段階でも見直しはできると思うので、見直すという考えでよいか。

事務局：現在運行中の路線は運輸局の許可を得ており、その変更には時間を要する。複数年の運行期間中に要望等があったときには、内容変更も含めて協議を行う考えであり、一部変更はあり得る。

浅野委員：この内容は、来年度の事業実施に向けて、市当局から負担金を得るための予算案である。この予算額は、今年度の分も含めて、ある程度の事業内容を想定して計上している。実際の来年度の事業内容については、検討を重ねて実施していくものと考えている。

中島会長：議案第2号について、お諮りする。

【採決の結果、全員賛成により承認】

(2) 報告事項

- 報告第1号 予備費の充当について
- 報告第2号 実証運行バスの状況等について
- 報告第3号 守谷市地域公共交通再構築調査・検討等業務委託の今後の進め方について
- 報告第4号 モコバス時刻表の使用に係る問い合わせについて

【事務局から説明】

○意見・質問等

寺田委員：報告第3号の資料に記載されている今後の協議会の開催日程について、コンサルが参加し、途中経過などを行う予定があるのか。

コンサル：市の担当者と協議の上、今後の協議会では、調査結果の報告や施策案の提案を行う予定である。委員の皆さんからの意見をしっかりと収集したいと考えている。

宮野入委員：北守谷地区は当初、計画人口32千人を予定していたが、現状は17千人である。まちづくり協議会では、若い人たちに住んでもらえるよう、2万人を目指して、美化活動等を通じて魅力のある北守谷のまちづくりを進めている。交通施策については、モコバス増便の意見は聞くが、新守谷駅をもっと活用したいと思っている。新守谷駅を起点に、第一病院前を通り守谷高校T字路までのエリアをメインストリートとして、若い世代の通勤・通学を促進したい。そのためには、新守谷駅のロータリーが狭すぎるため、歩道橋上の駐輪場を改修し、送迎用車両のロータリーとして整備してもらえないかという話も出ている。守谷駅へのバス路線集中だけでなく、新守谷駅を有効活用することで、そこから守谷駅へ1駅移動し、TXを利用できる。病院へのアクセスなど不便な点もあるが、人の誘致と交通活性化のため、新守谷駅の活用について検討していただきたい。

小路委員：守谷市は常総線とTXの結節点であり、骨格となる公共交通が非常に便利なまちであるが、現状は車社会を前提とした移動が中心となっている。今後の高齢化や環境問題、若年層の車離れを考慮すると、車に依存しない移動が可能なまちづくりが非常に重要である。いろいろ課題があるが、守谷市が持つ公共交通の利便性を活かし、全国のモデル都市となるような車社会からの転換をうまく進める取り組みなど、大胆なご意見・ご提案をいただきたい。

中島会長：公共交通の利便性を追求すると難しい部分が多く出てくる。デマンド乗合交通は65歳以上が対象であるため、空白地を補うことはできない。料金を上げるにしても、空白地をどうやってフォローできるか、デマンドの考え方を検討する必要がある。利便性のみを追求するのではなく、地域全体を網羅し、空白地をなくすことが今回の課題である。新しいインフラや事例も含め、新しいことをやれる可能性があれば、面白い提案をいただきたい。

爲我井委員：実証実験の利用状況が、1便あたり1.3人と非常に低い。美園循環バスも同

様の状況ではないかと思う。この利用状況では、市や企業が運行を継続することが困難な状況ではないかと思う。12月に実証実験のバスに乗車した際も、乗客が非常に少なかった。浸透すればまだ利用者はいるとは思うが、現行のような長時間・長距離の巡回ルートではなく、短いルートでの巡回を再検討する必要があると思う。今後は、行政が公共交通機関を支援する方向になるべきであり、そのためにコストの低い運行形態を模索する必要がある。AIを活用した運転士のいないゴルフカートのような小型車両を、市内を複数エリアに分割して運行する方式を検討すべきだと思う。

柿本委員：実証運行バスの次回の実績報告時には、目標値を設定し、それに対する実績を合わせて示していただけるとよい。報告3号については、9月に素案を出し、すぐにパブコメを行うスケジュールは厳しいのではないかと。他の自治体でも素案がそのまま承認されることは稀であり、パブコメの時期がずれ込む可能性がある。工程が厳しいことは分かるが、後々のずれ込みを避けるため、項目ごとにまとめ次第、「こういう構成でいく」「この項目はこういう内容」といった形で、その都度説明してもらおう方が、よりスムーズに進められるのではないかと思う。

小路委員：実証バスについては、実際に乗車し、利用者が少ない状況を確認した。ルートが乗りにくい可能性があるため、地域と連携し、地域住民にとって使いやすいルートに調整すべきだと思う。実証運行の途中でも、ルートの見直しを含めて検討していただきたい。また、告知・周知が不足しているため、改善する必要がある。利用状況として、パークシティ守谷での乗り換え時に別料金が発生する。循環の意味からすると、パークシティ守谷で1回停まったとしても、そこからまた乗り継いで行くときには、1つの運行としてカウントすべきだと思う。システム上難しい場合は無料券の発行で対応し、新たな料金が発生しないようすぐに改善していただきたい。分かっているデータは積極的に出して、意見を取り入れながら改善を進め、運行検証を行うようお願いする。

佐野委員：奥山本田のバス停から、パークシティ守谷に行く1区間だけで終点となり200円かかるが、運転士さんが、1日券を買えば400円でモコバスを何回でも乗り降りできることをよく説明してくれた。実際に乗ってみると問題点が見えてくる。今回、乗ったことがない人をつれて、給食センターまで実証運行バスに乗ってみる計画をした。地域としては、イオンタウンが近く、そこへ直接いけるお買い物バスをつくってもらいたいと思う。

爲我井委員：報告第4号に記載されている事業者は、どのような事業を行っている企業なのか。

事務局：広告代理店であり、時刻表を広告媒体として利用している。市内の事業者などから広告料を得て、広告掲載された時刻表の新聞折込みなどを行っているとのことである。

## 6 その他

事務局からの事務連絡

7 閉会