

議案第 1 号

令和 7 年度事業実績について

1 令和 7 年度事業実績について

(1) 会議関係

【第 1 回】守谷市地域公共交通活性化協議会（第 44 回）

期 日：令和 7 年 5 月 3 0 日（金）

場 所：守谷市立学校給食センター 2 階会議室

議 事：・令和 6 年度 事業実績及び収支決算について
・令和 7 年度 事業計画（案）及び収支予算（案）について
・守谷市地域公共交通計画の一部改正及び令和 7 年度守谷市地域内
フィーダー系統確保維持計画の変更について

報 告：・令和 6 年度公共交通利用実績（デマンド及びモコバス）について
・高齢者運転免許自主返納事業実績報告について
・令和 7 年度中学 3 年生向けお試し乗車券付きリーフレットの配布
に関する運賃変更について

その他：・守谷市地域公共交通計画の改定等に係る業務発注について
・公共交通実証事業調査について

【第 2 回】守谷市地域公共交通活性化協議会（第 45 回）

期 日：令和 7 年 6 月 2 6 日（木）

場 所：守谷市役所 大会議室

議 事：・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
・「モコバス無料デー」の実施について
・委託業務の発注について [非公開]

その他：・公共交通実証事業の方針について [非公開]
・モコバスバス停の破損について（経過報告） [非公開]

【第 3 回】守谷市地域公共交通活性化協議会（第 46 回）

期 日：令和 7 年 8 月 8 日（金）

場 所：守谷市役所 大会議室

議 事：・バス路線の実証運行（案）について
・乗合バス等の運賃を協議するための協議体について
・協議運賃について
・委託業務の発注について（今後のスケジュール等） [非公開]
・令和 7 年度予算の補正（案）について [非公開]

【第4回】守谷市地域公共交通活性化協議会（第47回）

期 日：令和7年12月22日（月）

場 所：守谷市役所 大会議室

議 事：・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
・令和8年度事業計画（案）及び収支予算（案）について

報 告：・予備費の充当について
・実証運行バスの状況等について
・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
・モコバス時刻表の使用に係る問い合わせについて

【第5回】守谷市地域公共交通活性化協議会（第48回）

期 日：令和8年2月27日（金）

場 所：守谷市役所 中会議室

議 事：・謝礼に関する規程の一部改正（案）について
・モコバス無料デーの検討について

報 告：・予備費の充当について
・委託業務の進捗状況について
・守谷市内公共交通に関する調査内容について
・まちづくり協議会アンケート調査内容（案）
・交通事業者・送迎バス運行企業アンケート調査内容（案）
・市民ワークショップ開催計画（案）
・モコバス及びデマンド乗合交通の現状と課題等について
・モコバスの現状と課題について
・デマンド乗合交通の現状と課題について
・新たな移動手段について

（2）事業関係

① モコバスの運行

路線バスを補完し、公共交通空白地帯を解消する守谷市コミュニティバス（愛称：モコバス）を、「市役所・板戸井ルート」と「みずき野・松並青葉ルート」の2ルートにて運行した。

② デマンド乗合交通の運行

地域内の移動を支える「小さな交通」を実現するため、守谷市に住民登録されており、1人で乗降ができる65歳以上の方、身体障がい者手帳、精神障がい者手帳、療育手帳をお持ちの方を対象として守谷市デマンド乗合交通を守谷市全域で運行した。

③ 利用促進策等

- ・路線バスとモコバスの乗り継ぎ、モコバス同士の乗り継ぎ運賃割引措置
- ・割引定期券（キッズパス・シルバーおでかけパス）の発行
- ・高齢者運転免許証自主返納支援事業（R6.2～モコバスとデマンド乗合交通の

共通利用券に変更)

- ・過去に高齢者運転免許証自主返納支援事業で交付していた、バス回数券又はデマンド乗合交通利用券からモコバス・デマンド乗合交通共通利用券への引換え
- ・デマンド乗合交通の割引券の発行（株式会社ジョイフル本田との協定に基づく）
- ・バスで買い物支援事業（協力店舗：イオンタウン守谷）
- ・モコバス回数券の発行
- ・モコバスのフリー降車制度の実施（市役所・板戸井ルートの一部区間のみ）
- ・つくばみらい市のコミュニティバス「みらい号」の守谷駅東口及び総合守谷第一病院への乗り入れ
- ・Google マップ上へのモコバス運行情報の表示
- ・市内高齢者サロン1カ所において、公共交通乗り方講座の実施
- ・モコバス無料デーの実施（MOCO フェスタ及び守谷市商工まつり開催日）
- ・「みんな大好き！はたらくるま in イオンタウン守谷（R7.4.29）」にモコバス車両の展示（協力：関東鉄道株）
- ・モコバスのPRグッズ作成（オリジナルスリーブ消しゴム 700 個（モコバス車両イラスト入り））



▲「みんな大好き！はたらくるま in イオンタウン守谷」の当日の様子

④ 情報提供

- ・広報紙

令和7年 4月号：MOCO フェスタ 2025 開催当日のモコバス無料について
令和7年 7月号：八坂神社祭礼のため一部モコバスが迂回運転
令和7年 9月号：守谷市商工まつり開催当日のモコバス無料について
令和7年10月号：高野・同地・赤法花循環ルートの実証運行開始
令和8年 2月号：高野・同地・赤法花循環ルートモコバス実証運行中

- ・ホームページでの周知（随時）

⑤ 地域公共交通確保維持改善事業の認定申請及び事業評価

- ・デマンド乗合交通に活用している「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー補助）」に関する協議及び国への認定申請を行った。申請に基づき実施した事業に対する評価を実施した。

⑥ 守谷市地域公共交通再構築調査・検討等業務に着手 **R7 新規**

プロポーザル方式により発注を行い、優先交渉権者と契約を締結した。

■業務の目的

- ・現在計画推進中である『守谷市地域公共交通計画』（令和4年度策定）をアップデートし、次期計画（第2次計画）を策定することを目的とする。
- ・現状生じている公共交通における様々な課題に対して、以下の検討を行い、守谷市の目指す公共交通網形成の実現に向けて道筋を示すものである。

■履行期間

令和7年12月19日から令和8年11月30日まで

■業務内容

(i) 現計画のアップデート

- ・現状診断
- ・地域交通が目指す姿の設定
- ・施策の設定
- ・KPI・目標値の設定
- ・評価の内容・手順の設定

(ii) ニーズの把握

- ・関係団体（市民）へのアンケート
- ・交通事業者等へのアンケート・ヒアリング
- ・公共交通ワークショップ

(iii) 地域公共交通の再構築調査・検討

- ・交通結節機能の強化・再構築
- ・モコバスの再編
- ・既存デマンド乗合交通の検討
- ・新たな移動手段の導入可能性調査

(iv) 第2次計画案・概要版案の作成

⑦ モコバス「高野・同地・赤法花循環ルート」の実証運行を開始 **R7 新規**

- ・国土交通省 令和7年度『「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト』『「交通空白」解消緊急対策事業』（3次公募）の採択を受け、国の補助金を活用し、令和7年11月25日（火）より実証運行バス「高野・同地・赤法花ルート」の運行を開始した。
- ・この実証運行を通じて乗降データを収集し、モコバスの路線再編や第2次守谷市地域公共交通計画の策定に活用する。



＼#交通空白解消へ に向けた「交通空白」解消緊急対策事業を活用した取組を紹介／

茨城県 #守谷市 では、バスの利用が不便な「高野地区・同地地区・赤法花地区」を含むエリアにおいて、コミュニティバス「モコバス」の実証運行を実施しています。

city.moriya.ibaraki.jp/kurashi_tetsuz...



出典：関東運輸局公式 X（エックス）

▲ 関東運輸局公式 X（エックス）にてご紹介いただきました

2 令和7年度収支決算について

(1) 歳入

(単位：円)

款	項	予算現額 (A)			収入済額 (B)	差 額 (B)-(A)	内 容
		当初予算額	補正額	計			
1	負 担 金	102,193,000	△ 4,420,400	97,772,600	82,041,083	△ 15,731,517	
	1 負担金	102,193,000	△ 4,420,400	97,772,600	82,041,083	△ 15,731,517	守谷市負担金
2	補 助 金	4,426,000	0	4,426,000	9,816,872	5,390,872	
	1 補助金	4,426,000	0	4,426,000	9,816,872	5,390,872	令和7年度地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー系統補助金) : 3,594,000円 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業(「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト) : 6,222,872円
3	繰 越 金	269,905	0	269,905	269,905	0	
	1 繰越金	269,905	0	269,905	269,905	0	前年度繰越金
4	諸 収 入	95	0	95	25,437	25,342	
	1 雑入	95	0	95	25,437	25,342	利息
	合 計	106,889,000	△ 4,420,400	102,468,600	92,153,297	△ 10,315,303	

(2) 歳出

(単位：円)

款	項	予算現額 (A)			支出済額 (B)	差 額 (A)-(B)	内 容
		当初予算額	補正・流(充)用額	計			
1	運 営 費	427,000	217,000	644,000	643,890	110	
	1 会議費	357,000	210,000	567,000	567,000	0	委員謝礼
	2 事務費	70,000	7,000	77,000	76,890	110	インターネットバンキング基本料金、振込手数料等
2	事 業 費	104,451,751	△ 4,420,400	100,031,351	91,509,407	8,521,944	
	1 事業費	10,000	0	10,000	0	10,000	
	2 補助費	104,441,751	△ 4,420,400	100,021,351	91,509,407	8,511,944	モコバス運行経費 : 34,871,745円 (車両リース代 : 5,500千円含む。) 路線バス・モコバス乗継ぎ実証運行経費 : 68,544円 デマンド乗合交通運行経費 : 42,984,808円 デマンド予約センターパソコン購入費 : 188,980円 守谷市地域公共交通再構築調査・検討等業務 : 4,455,000円 モコバス実証運行経費 : 8,815,590円 公共交通利用促進グッズ作製 : 124,740円
3	予 備 費	2,010,249	△ 217,000	1,793,249	0	1,793,249	
	1 予備費	2,010,249	△ 217,000	1,793,249	0	1,793,249	
	合 計	106,889,000	△ 4,420,400	102,468,600	92,153,297	10,315,303	

収入合計	92,153,297 円
支出合計	92,153,297 円
差引残高	0 円

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

1 令和 8 年度事業計画（案）について

(1) 会議関係

令和 8 年度においても、適宜守谷市地域公共交通活性化協議会を開催し、市内の地域公共交通の維持・改善を図り、誰もが利用できる公共交通の実現を目指し、各種事業の展開を図ることとする。

(2) 事業関係

① モコバスの運行

路線バスを補完し、公共交通空白地帯を解消する守谷市コミュニティバス（愛称：モコバス）を、「市役所・板戸井ルート」と「みずき野・松並青葉ルート」の 2 ルートで運行する。

② デマンド乗合交通の運行

地域内の移動を支える「小さな交通」を実現するため、守谷市全域において最大 4 台で運行する。

（利用対象者） 守谷市に住民登録されており、1 人で乗降ができる 65 歳以上の方、身体障がい者手帳、精神障がい者手帳、療育手帳をお持ちの方

③ 利用促進策等

- ・ 路線バスとモコバス、モコバス同士の乗り継ぎ券の発行
- ・ 割引定期券（シルバーおでかけパス、キッズパス）の発行
- ・ 高齢者運転免許証自主返納支援事業の実施
- ・ 商業施設とタイアップした事業の実施（イオンタウン守谷・ジョイフル本田）
- ・ モコバス回数券の発行
- ・ モコバスのフリー降車制度の実施（市役所・板戸井ルートの一部区間のみ）
- ・ つくばみらい市のコミュニティバス「みらい号」の守谷駅東口及び総合守谷第一病院への乗り入れ
- ・ Google マップ上へのモコバス運行情報の表示
- ・ 小学校・高齢者サロンでの公共交通利用促進講座の実施
- ・ 「みんな大好き！はたらくくるま in イオンタウン守谷」にモコバス車両の展示（協力：関東鉄道株）（R8. 4. 26（日）開催済み）
- ・ バス待ち環境の整備検討
- ・ モコバス無料デーの実施策の検討

④ 情報提供・発信

広報もりや、市ホームページ、市情報発信アプリ「Morinfo（もりんふお）」への情報掲載等

- ⑤ 地域公共交通確保維持改善事業の認定申請及び事業評価
- ・デマンド乗合交通に活用している「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー補助)」に関する協議及び国への認定申請を行う。申請に基づき実施した事業に対する評価を実施する。
- ⑥ 第1次守谷市地域公共交通計画（現行計画）の事業評価
- ・公共交通の利用実績やアンケート調査等をもとに、現行計画及び公共交通体系の評価を実施し、既存施策の再検討や新規施策の導入を図り、次期計画の策定を進める。
- ⑦ 第2次守谷市地域公共交通計画の策定
- 昨年度から着手した「守谷市地域公共交通再構築調査・検討等業務」を推進する。
- 業務の目的
- ・現在計画推進中である『守谷市地域公共交通計画』（令和4年度策定）をアップデートし、次期計画（第2次計画）を策定することを目的とする。
 - ・現状生じている公共交通における様々な課題に対して、以下の検討を行い、守谷市の目指す公共交通網形成の実現に向けて道筋を示すものである。
- 履行期間
- 令和7年12月19日から令和8年11月30日まで
- 業務内容
- (i) 現計画のアップデート
- ・現状診断
 - ・地域交通が目指す姿の設定
 - ・施策の設定
 - ・KPI・目標値の設定
 - ・評価の内容・手順の設定
- (ii) ニーズの把握
- ・関係団体（市民）へのアンケート
 - ・交通事業者等へのアンケート・ヒアリング
 - ・公共交通ワークショップ（5/23（土）、6/20（土））
- (iii) 地域公共交通の再構築調査・検討
- ・交通結節機能の強化・再構築
 - ・モコバスの再編
 - ・既存デマンド乗合交通の検討
 - ・新たな移動手段の導入可能性調査
- (iv) 第2次計画案・概要版案の作成

⑧ モコバス「高野・同地・赤法花循環ルート」の実証運行

昨年11月に実証運行を開始した、モコバス「高野・同地・赤法花循環ルート」を継続運行し、乗降データを収集するとともに、モコバスの路線再編や第2次守谷市地域公共交通計画の策定に活用する。



⑨ 公共交通実証事業調査

交通事業者と連携し、公共交通の利便性向上策について、協議・調整を図るとともに、⑦に掲げる「守谷市地域公共交通再構築調査・検討等業務」において検討された事業のうち、関係者との協議が整い、運行が可能なものについては、実証運行等を行う。

2 令和8年度収支予算（案）について

（歳入歳出予算）

第1 歳入歳出予算の総額は、歳入歳出それぞれ126,349,000円と定める。

2 歳入歳出予算の款項の区分及び当該区分ごとの金額は、下表による。

（歳出予算の流用）

第2 歳出予算の款相互の金額は、必要に応じて流用することができる。

（1）歳入

（単位：円）

款	項	本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	比較増減 (A)-(B)	説明
1	負担金	122,754,000	102,193,000	20,561,000	
	1 負担金	122,754,000	102,193,000	20,561,000	守谷市負担金
2	補助金	3,594,000	4,426,000	△ 832,000	
	1 補助金	3,594,000	4,426,000	△ 832,000	令和8年度地域公共交通確保維持改善事業(見込み)
3	繰越金	0	269,905	△ 269,905	
	1 繰越金	0	269,905	△ 269,905	
4	諸収入	1,000	95	905	
	1 雑入	1,000	95	905	利息
	合計	126,349,000	106,889,000	19,460,000	

（2）歳出

（単位：円）

款	項	本年度予算額 (A)	前年度予算額 (B)	比較増減 (A)-(B)	説明
1	運営費	689,500	427,000	262,500	
	1 会議費	599,500	357,000	242,500	協議会委員謝礼（7,900円×1人×5回、7,000円×16人×5回）
	2 事務費	90,000	70,000	20,000	インターネットバンキング基本料金、振込手数料、消耗品代等
2	事業費	124,044,091	104,451,751	19,592,340	
	1 事業費	71,753,014	10,000	71,743,014	デマンド乗合交通運行経費：50,710,514円 地域公共交通再構築調査・検討等業務委託：10,395,000円 公共交通実証事業調査費：8,115,000円 高齢者運転免許証自主返納支援事業：1,522,500円 モコバス・デマンド利用促進事業：10,000円 バス待ち環境整備費：1,000,000円
	2 補助費	52,291,077	104,441,751	△ 52,150,674	モコバス運行経費：31,043,441円 モコバス車両リース代（2台、8年リース（R2～R9））：5,500,000円 モコバス実証運行経費：15,678,000円 路線バス・モコバス乗継ぎ実証運行経費：69,636円
3	予備費	1,615,409	2,010,249	△ 394,840	
	1 予備費	1,615,409	2,010,249	△ 394,840	
	合計	126,349,000	106,889,000	19,460,000	

※事業費と補助費の区分を見直したため、各項目の比較増減に差異が生じている。

議案第 3 号

令和 9 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

【はじめに：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金とは？】

- 通称「フィーダー補助」といい、国のバス運行等（幹線系統を補完する支線（フィーダー）交通）に対する補助メニューのひとつ。
- 利用者が多く、地域の拠点間をつなぐ幹線路線バス（本地域では、関東鉄道㈱「岩井バスターミナル～きぬの里～守谷駅西口線」）を補完し、接続する赤字の支線が補助対象となる。
- 補助要件を満たし交付が決まると、運行経費の最大 2 分の 1 の補助が受けられる。（ただし、市町村ごとに補助上限額が設けられる。この補助上限額と経費の 2 分の 1 を比較し、金額が低い方が最終的な補助金額となる。）
- 補助対象者：地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会（本市では、「守谷市地域公共交通活性化協議会」となる。）

1 協議概要

- 守谷市デマンド乗合交通は、国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し運行している。
- 補助金の交付を受けるには、「地域公共交通計画」において、補助系統の地域の公共交通における位置付け、補助事業の必要性等を記載する必要があるほか、補助系統等に関する詳細な事項を法定協議会において協議した上で、「地域公共交通計画 別紙（「地域内フィーダー系統確保維持計画）」を作成する必要がある。
- このため、「地域公共交通計画 別紙（「地域内フィーダー系統確保維持計画）」について、案のとおりとしてよろしいか、協議するもの。

2 申請等の流れ

6 月末まで	国（関東運輸局）への計画認定申請 （令和 9 年度分（補助対象期間：R8.10～R9.9））
9 月下旬頃（見込み）	関東運輸局長から計画認定通知
10 月～翌年 9 月末	事業期間
11 月末まで	交付申請
3 月下旬～4 月	協議会口座へ国庫補助金の受領

令和 8 年 6 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 守谷市地域公共交通活性化協議会
住 所 茨城県守谷市大柏 950 番地の 1
代表者氏名 会 長

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

(案)

令和8年6月 日

(名称) 守谷市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>守谷市は、民間の路線バスを補完する目的で、コミュニティバス「モコバス」、デマンド型交通である「デマンド乗合交通」を運行し、市民の日常生活における移動手段の確保を行っている。また、つくばエクスプレス、関東鉄道常総線、民間の路線バスにより隣接都市とのアクセス手段が確保されている。</p> <p>「デマンド乗合交通」については、市内全域の移動が可能で、特に、総合病院への通院や大型商業施設への買い物、守谷駅へのアクセス手段等の移動手段として、車を運転できない高齢者等を中心に、生活に必要不可欠な交通として機能している。</p> <p>近年、少子高齢化、人口減少等の社会情勢の変化、運転士不足の深刻化等により、公共交通の維持が厳しい状況にある。一方で、高齢者、免許返納者等の移動手段を持たない住民にとって、公共交通は日常生活を送る上でますます重要な役割を担っている。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持事業により、「デマンド乗合交通」の運行を確保・維持することで、交通不便地域への対応を含め、全ての住民が安心して移動できる交通手段を存続させていくことが必要である。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
(1) 事業の目標
<p>令和9年度の年間利用者数を19,700人以上(令和7年度実績19,641人)(守谷市地域公共交通計画109ページ参照)を維持しつつ、お断り数を削減し、乗合率を向上させるための方策を検討する。</p>
(2) 事業の効果
<ul style="list-style-type: none"> ・市内全域で「守谷市デマンド乗合交通」を運行することにより、幹線系統の路線バスやつくばエクスプレス(守谷駅)、関東鉄道常総線(南守谷駅・守谷駅・新守谷駅)に接続でき、効果的な交通体系を実現し、利便性の向上につながる。 ・交通空白地域の解消が実現し、移動手段を持たない高齢者等の交通弱者の社会参加の促進及び昼間時間帯の通院・買い物需要に応じることができる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページや広報を用いて、混雑状況などの周知活動を行う。(守谷市地域公共交通活性化協議会) ・今年度実施している地域公共交通計画の再構築検討業務において、集計しているデータ等をもとに分析し、お断り率を改善し乗合率を向上させる方策を検討する。(守谷市地域公共交通活性化協議会)
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

別添表1のとおり
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る守谷市デマンド乗合交通について、その運行に係る費用総額（令和7年度）：42,884,614円のうち、守谷市から運行事業者への補助金額については、国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
<ul style="list-style-type: none"> ・予約管理システム等にて毎月利用者数・混雑状況の集計を行う。 ・データ分析を行い、方策ごとに効果をシミュレーションする。
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
【地域間幹線系統のみ】
※該当なし
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要
【地域内フィーダー系統のみ】
別添表5のとおり
11. 車両の取得に係る目的・必要性
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果
【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果

※該当なし
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
・令和8年5月27日（第1回） 令和8年度守谷市地域内フィーダー系統確保維持計画の変更等について協議し、承認された。
19. 利用者等の意見の反映状況
地域公共交通計画の策定にあつては、パブリック・コメントの実施及び市内各地区の代表が委員として参画している地域公共交通活性化協議会において協議を行った。デマンド乗合交通の効率化などの意見があつたため、それを踏まえて地域公共交通計画を策定した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 茨城県守谷市大柏 950-1

(所 属) 守谷市地域公共交通活性化協議会

(都市整備部都市計画課交通政策・景観 G)

(氏名)(電話) 0297-45-1111 (代) 内線 244(e-mail) toshikei@city.moriya.ibaraki.jp

注意：本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

守谷市地域公共交通計画

地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）に関する記載箇所一覧表

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
守谷市地域公共交通計画 111 ページ
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
守谷市地域公共交通計画 113 ページ・114 ページ
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
守谷市地域公共交通計画 41 ページ・113 ページ
4. 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
守谷市地域公共交通計画 109 ページ～110 ページ

（添付資料）

- ・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ（写し）

※ご参考

- ・要綱第17条第1項

陸上交通（地域内フィーダー系統）に係る地域公共交通確保維持事業（以下この条において単に「地域公共交通確保維持事業」という。）を行う場合は、地域公共交通計画に、当該地域公共交通計画の計画期間内における次に掲げる事項について具体的に記載するものとする。

- 一 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置づけ・役割
- 二 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
- 三 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
- 四 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法

(添付資料)・上記記載の地域公共交通計画の該当ページ (写し)

表紙

守谷市地域公共交通計画

P.41

(4) デマンド乗合交通

デマンド乗合交通は、事前に利用登録を行った上で、電話で事前予約することで、利用者の指定する出発地から目的地まで利用できる乗合交通である。守谷タクシー有限会社、京成タクシー茨城株式会社、小川交通有限会社、株式会社守谷福祉協会の4社が1台ずつ運行し、合計4台で運行している。

表 3-14 デマンド乗合交通運行概要

運行概要	
運行区域	守谷市全域 (市内限定)
運行台数	4台 ※守谷タクシー有限会社、京成タクシー茨城株式会社、小川交通有限会社、株式会社守谷福祉協会の4社が1台ずつ運行
運行日	月曜日から土曜日 (日曜日及び年末年始12月29日～1月3日までは運休)
運行時間	午前8時～午後4時30分
利用対象者	・65歳以上のかた ・身体障がい者手帳、精神障がい者手帳、療育手帳をお持ちのかた ※同伴者として1人のみ乗車可能 (同伴者は年齢不問)

参照：守谷市 HP

令和5年3月

(令和7年5月変更)

守谷市地域公共交通活性化協議会

P.109

6.2. 地域公共交通計画の目標

取組の方向性に関して、取組の達成状況を評価するための数値目標を設定した。

方向性1 様々な交通手段が相互に補完し合う交通ネットワークの構築

数値目標1 市内のバス（民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通）を便利に利用できると感じている割合

現況値（令和3年度(2021年度)）	24.3%
目標値（令和9年度(2027年度)）	27%

評価方法

「守谷市まちづくり市民アンケート」の「市内のバス（民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通も含む）は便利に利用できるか」の質問における、「1.そう思う」、「2.どちらかといえばそう思う」の回答者割合を指標とする。

数値目標2 モコバス及びデマンド乗合交通の運営に係る公的負担金額

現況値（令和3年度(2021年度)）	年間 約7,400万円
目標値（令和9年度(2027年度)）	年間 約9,000万円

評価方法

年間の公的負担金総額

方向性2 公共交通の利用促進

数値目標3 バス（民間路線バス、モコバス）の利用者数

現況値（令和3年度(2021年度)）	平日 約3,420人/日
目標値（令和9年度(2027年度)）	平日 約4,500人/日

評価方法

市内の路線バス及びコミュニティバスの1日あたりの利用者数合計

数値目標4 デマンド乗合交通の利用者数

現況値（令和3年度(2021年度)）	年間 約16,400人
目標値（令和9年度(2027年度)）	年間 約17,500人

評価方法

市内のデマンド乗合交通の年間利用者数

P.110

方向性3 交通結節機能の強化及び公共交通利用環境の向上

数値目標5 交通結節機能の強化・待合環境整備事業数	
現況値（令和3年度(2021年度)）	1事業
目標値 （令和5年度～ 令和9年度(2027年度)までの合計）	3事業
評価方法 鉄道駅及びバス停等の身近な結節点における、待合環境整備、バリアフリー整備、駐輪場整備等の事業数。	

P.111

第7章 目標達成に向けた施策・取組

7.1. 地域公共交通の確保・維持

7.1.1. 公共交通の役割の整理

今後の施策・取組を検討するにあたり、市内の公共交通を3つの位置付けに区分し、各公共交通の役割を整理した。

表 7-1 公共交通の役割の整理

位置付け	系統等	確保・維持施策
広域幹線	役割：都市拠点から市外への広域交通を担う。	
	○鉄道路線 ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス ・関東鉄道常総線	・交通事業者と協議の上、利便性を向上し、利用の促進を図り一定以上の運行水準を確保する。
地域内幹線	役割：守谷駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する。	
	○関東鉄道バス ・守谷駅西口～北守谷公民館（北守谷シャトル(急行)） ・守谷駅西口～新守谷駅 ・守谷駅西口～美園循環 ・守谷駅東口～取手駅西口 ・守谷駅東口～つくばセンター（深夜急行バス） ※運休中	・交通事業者と協議の上、利便性を向上し、利用の促進を図り一定以上の運行水準を確保する。
	○関東鉄道バス ・守谷駅西口～岩井バスターミナル	・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。
支線	役割：市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	
	○モコバス（守谷市） ・市役所・板戸井ルート ・みずき野・松並青葉ルート	・交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保する。
	○デマンド乗合交通 ・市内全域	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し、持続可能な運行を目指す。

P.113

7.1.2. 主な公共交通の補助事業活用状況

市内には、バス交通を主体とした様々な公共交通が運行しており、それぞれの位置付けに応じた役割を果たし、市民等の移動手段としてより効果的で持続可能な公共交通網となるよう各路線を適切に確保・維持していく必要がある。

地域公共交通確保維持事業は本計画に関連付けることで補助要件を満たす。その対象となる路線は下表に記載の2路線である。今後、補助事業の要件の拡充や新設された場合には、その他の路線も積極的に活用していく。

表 7-2 主な公共交通

系統名	起点～(経由地)～終点 ・運行範囲	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
守谷駅西口～北守谷公民館（北守谷シャトル(急行)）	守谷駅西口～北守谷公民館	4条乗合	定時定路線	関東鉄道株式会社	なし
守谷駅西口～新守谷駅	守谷駅西口～守谷市役所～新守谷駅	4条乗合	定時定路線	関東鉄道株式会社	なし
守谷駅西口～美園循環	守谷駅西口～美園～守谷駅西口	4条乗合	定時定路線	関東鉄道株式会社	なし
守谷駅東口～取手駅西口	守谷駅西口～みずき野七丁目～取手駅西口	4条乗合	定時定路線	関東鉄道株式会社	なし
守谷駅西口～岩井バスターミナル	守谷駅西口～きめの里～岩井バスターミナル	4条乗合	定時定路線	関東鉄道株式会社	幹線補助
モコバス市役所・板戸井ルート	守谷駅西口～守谷市役所～守谷駅西口	4条乗合	定時定路線	守谷市（関東鉄道株式会社が運行）	なし
モコバスみずき野・松並青葉ルート	守谷駅西口～松並青葉一丁目～守谷駅西口	4条乗合	定時定路線	守谷市（関東鉄道株式会社が運行）	なし
デマンド乗合交通	守谷市内全域	4条乗合	区域運行	守谷市（守谷タクシー有限会社、京成タクシー茨城株式会社、小川交通有限会社、株式会社守谷福祉協会の4社が運行）	フィーダー系統補助

P.114

7.1.3. 対象路線の必要性

地域公共交通確保維持事業の対象となる2路線について、補助事業の必要性を整理する。

(1) 守谷駅西口ー岩井バスターミナル

守谷駅西口と岩井バスターミナルを結ぶ系統は、守谷市、常総市、坂東市の拠点間を連絡し、3市における広域的な通勤通学、買い物、通院等の日常生活の中で利用されている。守谷市側の起終点である守谷駅西口は、他の公共交通モードや地域内幹線系統、支線系統と連絡しており、県内外にアクセスする拠点として、公共交通ネットワーク上の重要な役割を担っている。一方で、利用状況から自治体の支援や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(2) デマンド乗合交通

デマンド乗合交通は守谷市内全域で運行しており、最寄りに鉄道駅やバス停が無い地域における高齢者等の移動手段として重要な役割を担っている。一方で、高齢者が利用しやすい料金としているため、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和9年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	運 送 継 続 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の別	基準ハで 該当する 要件 (別表7・ 9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
守谷市	守谷タクシー有 限会社	(1) 守谷市デマンド乗合交通		守谷市 全域		往 km 復 km	301日	4214回			区域運行	①	守谷駅西口他8バス停で地域間幹 線系統「守谷駅西口～岩井バスター ミナル線」に接続	③
	京成タクシー茨 城株式会社	(2) 守谷市デマンド乗合交通		守谷市 全域		往 km 復 km	300日	4200回			区域運行	①	守谷駅西口他8バス停で地域間幹 線系統「守谷駅西口～岩井バスター ミナル線」に接続	③
	小川交通有限会 社	(3) 守谷市デマンド乗合交通		守谷市 全域		往 km 復 km	301日	4214回			区域運行	①	守谷駅西口他8バス停で地域間幹 線系統「守谷駅西口～岩井バスター ミナル線」に接続	③
	株式会社守谷福 祉協会	(4) 守谷市デマンド乗合交通		守谷市 全域		往 km 復 km	249日	3486回			区域運行	①	守谷駅西口他8バス停で地域間幹 線系統「守谷駅西口～岩井バスター ミナル線」に接続	③
		(5)				往 km 復 km	日	回						

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載す。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	守谷市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	17,721
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
守谷市地域公共交通計画	令和5年3月31日 (令和7年5月30日一部変更)	

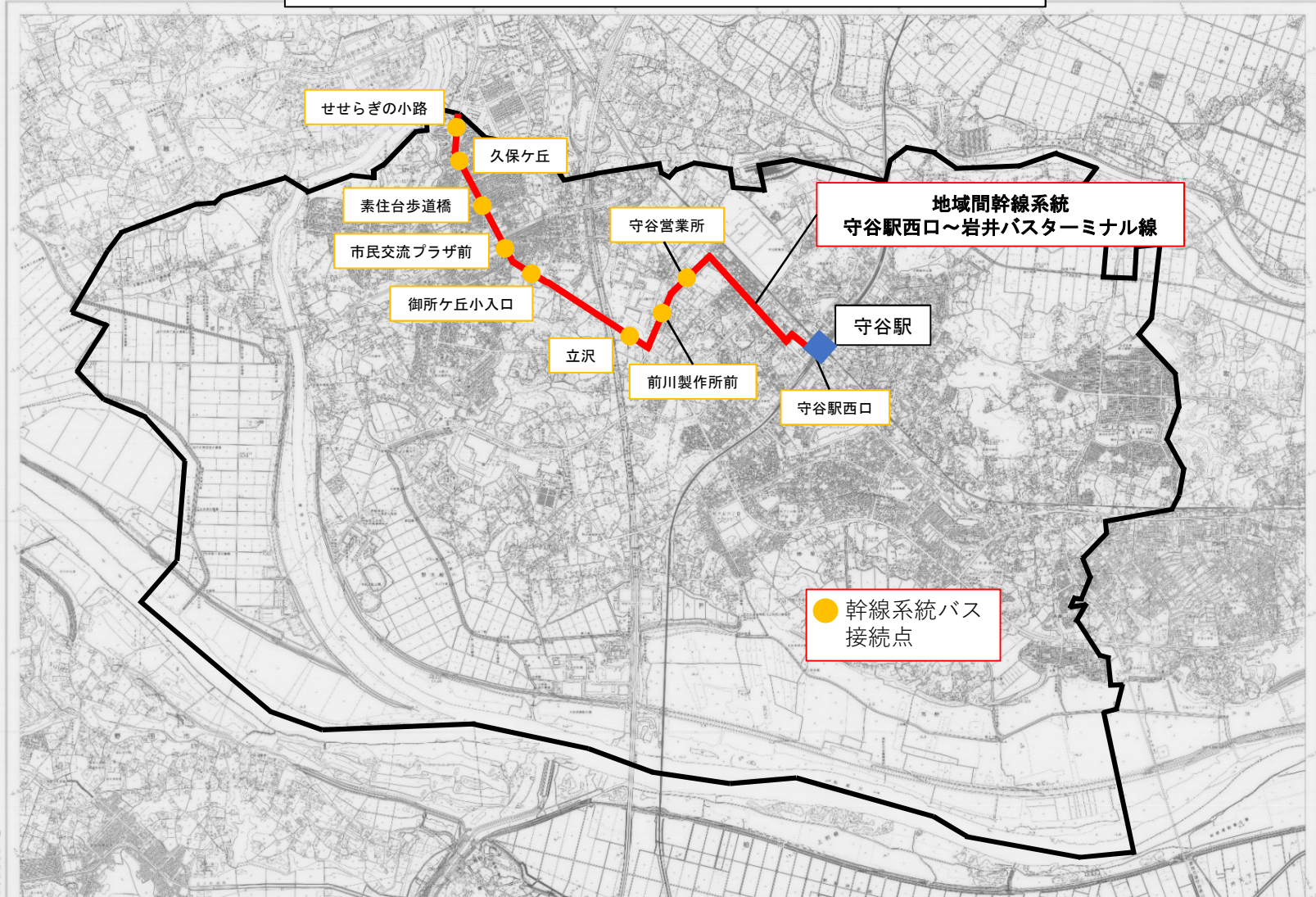
(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2))(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

守谷市デマンド乗合交通（守谷市内全域）



<補足>

- ・ この資料は、補助要件の一つである「接続性要件」（補助対象地域間幹線バス系統との接続）の充足状況を示す図です。
- ・ デマンド乗合交通は、市内全域（図中の太い黒線）を運行区域としていることから、守谷駅をはじめとする補助対象地域間幹線バス系統の各バス停と接続することができます。

そもそも「フィーダー補助金」とは・・・??

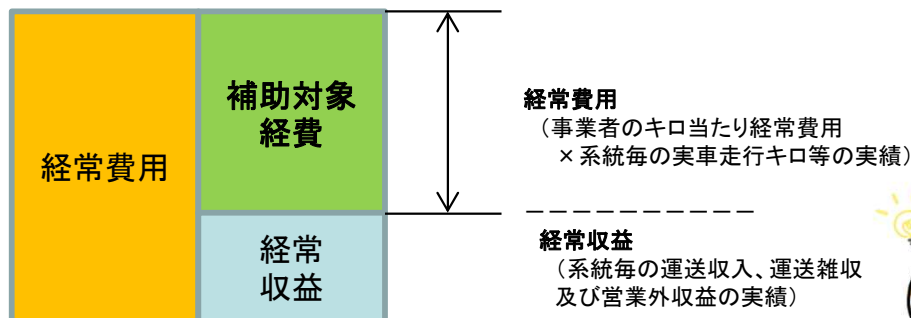
- 正式名称は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」(通称:フィーダー補助)
- 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つ
- 幹線系統を補完する、赤字の支線(フィーダー)の運行経費に対する補助
- 補助対象事業者は活性化法法定協議会



補助率は・・・??

- 補助率は補助対象経費※1の1/2
- ※1 補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額
- ただし、自治体毎に設けられる補助上限額と補助対象経費の1/2を比較し、金額が低い方が最終的な補助金額となる
- 自治体毎の補助上限額については毎年(9月頃)発出される通知文※2の算定式を基に算出

※2 通知文: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金に係る国庫補助上限額について
(https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/koutuu_seisaku/kakuhoji/hojokin.html) 参照



補助対象経費算定方法 イメージ

赤字(経常費用>経常収益)の系統に対する補助金です。
(系統毎に判断するため、運行事業者の事業全体の収支状況が赤字であることは要件ではありません!)



主な補助要件

- 地域公共交通計画に運行系統の位置付け・役割、確保維持改善事業の必要性、運行系統に係る事業及び事業の実施主体の概要、定量的な目標・効果及び評価手法の記載があること
- 一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者又は一般乗用旅客自動車運送事業者による運行
(注意)道路運送法21条許可による運行は補助要件を全て満たしていたとしても一律補助対象外です！！
- 補助対象地域間幹線バス系統と接続※1するものであること／過疎地域等の交通不便地域を通り、地域間交通ネットワーク※2と接続するものであること(通称:接続性)
- 新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること(通称:新規性)※3
- 補助対象期間の末日(9月30日)において引き続き運行されるものであること
- 1回当たりの乗車人員が2人以上であること(定時定路線型の場合に限る。)
- 計画運行回数に対する実績の運行回数の運行割合が30%以上ある系統

※1「接続」とは同じ停留所を共有する他、近接、乗り継ぎを考慮されたダイヤ設定や乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置がとられているもの

※2「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統(複数市町村にまたがる平日1日当たりの運行回数が3回以上のもの)、鉄道、航路、航空路

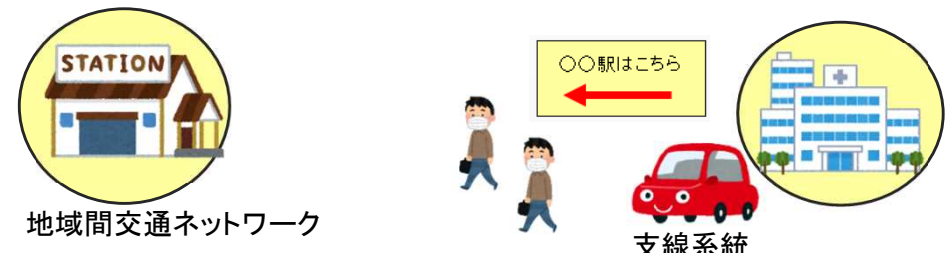
※3利便増進計画・運送継続計画に位置付けられた運行系統については新規性要件が緩和される(補助対象期間は各計画の認定期間に限る)

○「接続」イメージ・・・停留所等の共有



幹線系統と支線系統で同じ停留所を活用して、お互いの系統に乗り継ぎができます！

○「接続」イメージ・・・停留所等の近接



駅近くの病院まで行って、徒歩で駅まで行くことで乗り継ぎができます！

2. 年間スケジュール(計画認定～入金までの流れ)

(2) 年度別スケジュール(自治体担当者向け)

4月に人事異動したばかりの方も多いと思います。行うべき作業を時系列で確認してください。
事業年度の混同に注意。



R7年度												R8年度												R9年度		
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月
R6※口座に入金される		R8※計画認定申請提出・交通不便地域申請提出					R7※交付申請		R7※事業評価提出			R7※口座に入金される		R9※計画認定申請提出・交通不便地域申請提出					R8※交付申請		R8※事業評価提出			R8※口座に入金される		R10※計画認定申請提出・交通不便地域申請提出
R7 運行期間												R8 運行期間												R9 運行期間		

(補足)※は事業年度を表す。

協議事項

- モコバス無料デーの実施方法の検討についてお諮りします。

■趣旨

- 近年は、利用促進の一環として、MOCOフェスタ(5月)および商工まつり(9月)の開催時にモコバス無料デーを実施してきたが、モコバスの運行がない地域との不公平感や、運賃減収分の負担といった課題があるため、前回協議会にてイベント開催時の無料デーは実施しないことを決定した。
- 前回協議会のご意見を踏まえ、対象ルートや実施期間も含め、モコバス無料デーの実施方法について協議する。

■前回協議会の主なご意見

- 事務局提案の実証運行ルートでの無料デーの実施は新ルートのPRに繋がるので良いと思う。
- 実証運行ルートは運行の時間帯やルートなど様々な課題がある。その課題を解決しないまま無料デーを実施するのはどうか。

■事務局提案

実証運行バス「高野・同地・赤法花循環ルート」の無料デーを、本年8月の1か月間、平日のみ実施する。

【(再)提案理由】

- 当該実証運行バスの利用者の低迷が続いている現状を踏まえ、潜在利用者への効果的なアピール策として、当該ルートに特化した無料デーの実施を検討してはどうか。
- 夏休み期間内の子どもたちの利用のきっかけづくりや、夏場の買い物支援・クーリングシェルター(イオンタウン守谷、ジョイフル本田守谷店等)への移動の足として利用促進を図る。

■費用の試算

令和8年8月 平日日数20日間

直近の利用実績 令和8年4月:右回り・左回りの1日当たり利用者の合計 約12人

無料デーのPR効果および夏休み期間の利用者増を見込み、通常の3倍の利用を想定 36人

$12人/日 \times 3倍 \times 20日間 \times 200円 = \underline{144,000円}$ (見込額)

(参考)

- 無料デーの予算としましては、予算要求時点において、当該実証運行ルート(通常は平日運行)を、土日計4日間の臨時貸切運行を実施した場合を想定し、616,000円を確保している。
- 過去3年間に実施したイベント時の無料デーでは、通常時と比較して利用者が約3倍～6倍程度に増加した。

■周知方法

- 広報もりや7月号
- 公共施設等へのチラシ配布

■アンケート調査の実施

【実施方法(案)】

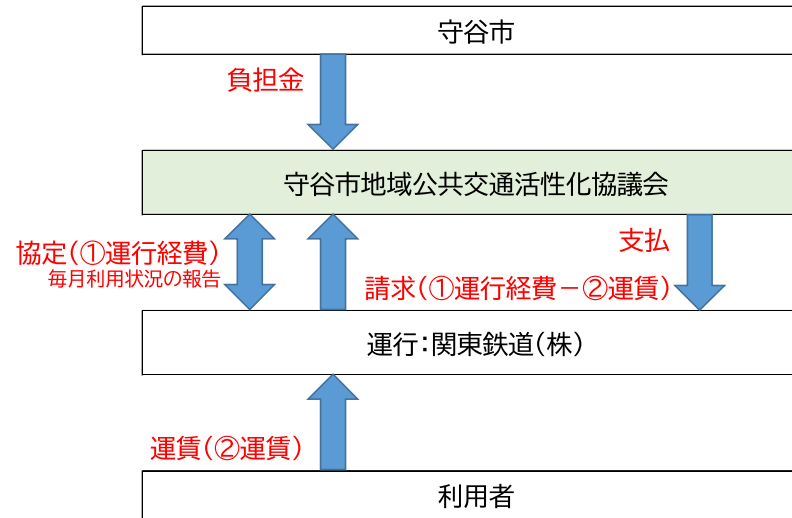
- 期間:無料デー実施期間中
- 媒体:Web
- 周知方法:バス車内への掲示・チラシの設置、広報紙(二次元コードのリンク掲載)

【内容(案)】

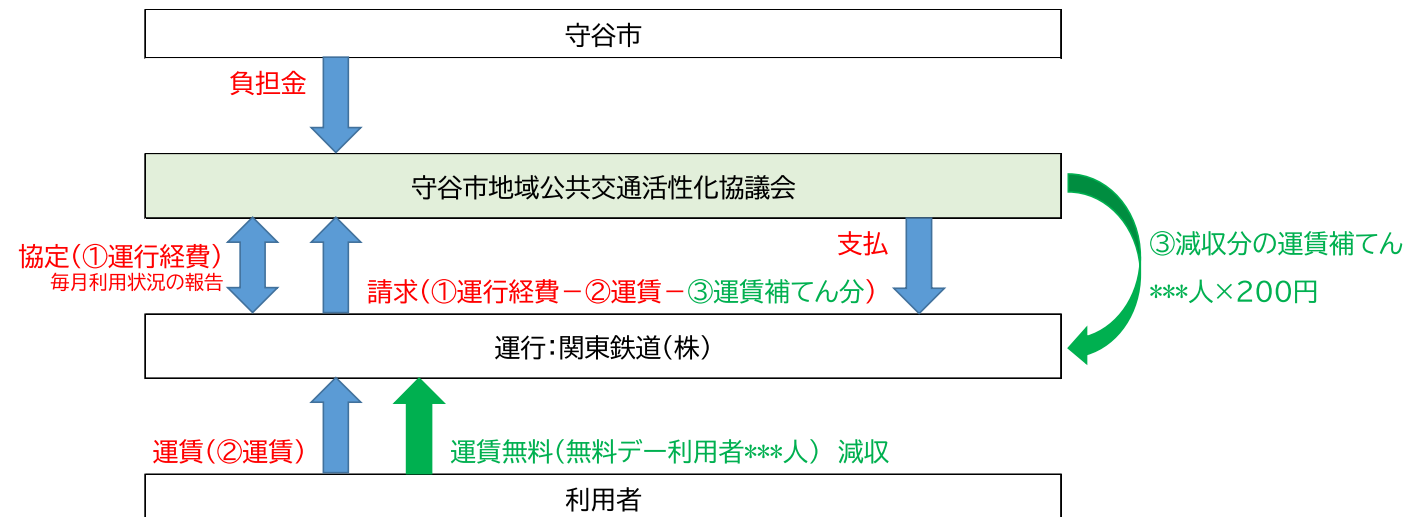
- 属性:性別、年齢、市内(地区)・市外の別
- 実証運行に関して:認知度、利用頻度、主な目的地、外出回数の変化、運行内容の改善点、今後の利用意向

(参考)モコバス経費の支払の流れ

■通常



■無料デーを実施した場合(減収分を一旦補てんする)



■その他の検討結果

- 市内路線バスを含めた無料デー
⇒ 財政面、運営面、既存の公共交通体系への影響など多岐にわたる影響があり、実施は困難
モコバスでの無料デー実施について検討する。
- 実証運行ルートおよび既存2ルートを含め、モコバスの利用促進策としての無料デーの実施について運行事業者と検討した。

(検討素案1)

- 既存2ルートおよび実証運行ルートを対象に、市内一斉ノーマイカーウィークの平日5日間で無料デーを実施する。

(結果)

- 既存の2ルートは、通勤・通学時間帯の利用者が多く、積み残しの恐れもあり無料デーの実施は難しい。車両変更(定員増)による対応は不可(関東鉄道株守谷営業所に中型車両の配備がないため。)

(検討素案2)

- 既存2ルートは、8月の土日2日間程度の無料デーを実施する。

(結果)

- 既存ルートのうち「みずき野・松並青葉ルート」は関東鉄道株の路線バスとの重複区間があり、モコバスの無料デーにより利用者がモコバスに流れ、路線バスの減収につながる恐れがある。そのため、既存の公共交通体系への影響を勘案し、その補てん等の検討・協議が必要である。仮に補てんしてまで実施する場合は、費用の算出根拠を明確に設定する必要がある。

※現状でも重複区間のモコバス運賃設定が低廉である。(例: けやき通り中央⇔守谷駅東口 路線バス大人260円、モコバス大人200円(回数券は約146円/枚))

(参考) 利用促進策の実施実績

年度	実施内容
令和元年度	<ul style="list-style-type: none"> 『モコバスに乗って家族で出かける』というきっかけ作りとして、守谷市商工まつり開催日に「モコバス無料デー」を実施
令和2年度	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルスの感染拡大の影響による政府要請等も鑑み、未実施
令和3年度 令和4年度	<ul style="list-style-type: none"> 令和3年度市内モコバスバス停4か所にベンチを新規設置 令和4年2月2日に市制施行20周年を迎える記念事業として、市制施行日の毎月「2日」と20周年にちなんで毎月「20日」にモコバス無料デーを実施
令和5年度 令和6年度	<ul style="list-style-type: none"> MOCOフェスタ開催日および守谷市商工まつり開催日に「モコバス無料デー」を実施 市内小学校(令和5年度:黒内小学校、令和6年度:大野小学校)にて、公共交通出前授業を実施 市内高齢者サロンにて公共交通出前講座を実施 令和6年4月にイオンタウン守谷で開催された「はたらくるま展」にモコバスを出展し、お子様向けに運転士体験・PR等を実施
令和7年度	<ul style="list-style-type: none"> MOCOフェスタ開催日および守谷市商工まつり開催日に「モコバス無料デー」を実施 市内高齢者サロンにて公共交通出前講座を実施 令和7年4月にイオンタウン守谷で開催された「はたらくるま展」にモコバスを出展し、お子様向けに運転士体験・PR等を実施

(参考) MOCOフェスタ当日のモコバス利用者数(無料デーの効果)

令和7年5月 (MOCOフェスタ 当日モコバス無料デーを実施)

利用者数					
日	ルート	市役所・板戸井ルート		合計	
		みずき野・松並青葉ルート			
10	土	74	284	358	無料 無料
11	日	177	415	592	
合計		251	699	950	

令和8年5月 (MOCOフェスタ ※当日の無料デーを廃止)

利用者数					前年比
日	ルート	市役所・板戸井ルート		合計	
		みずき野・松並青葉ルート			
9	土	78	165	243	68%
10	日	69	185	254	43%
合計		147	350	497	52%

協議事項

- 本協議会の運賃協議分科会に関し、構成員を変更するため、規程の一部改正についてお諮りします。
- あわせて、本協議会委員から、「関係する市民の意見を代表する方」としてご参画いただける方1名の選出をお願いします。

1 改正趣旨

- 今般、本協議会の委員構成が変更となり、公共交通所管部長である当市都市整備部長から、当市健福祉部部長の参画へと変更がありました。
- これにより、運賃協議分科会の現行規程では、本協議会設置要綱第3条第2項第6号委員(当市健福祉部部長)が構成員および分科会長を担うこととなるため、公共交通所管部長である当市都市整備部長を構成員および分科会長とするよう、当該規程の一部を改正するものです。
- 本改正は、協議会の承認が得られた日から施行します。

2 改正概要

次ページ「新旧対照表」のとおり

■守谷市地域公共交通活性化協議会運賃協議分科会設置規程 新旧対照表

新	旧
<p>～省略～</p> <p>(構成員)</p> <p>第4条 運賃協議分科会は、次に掲げる者を構成員とする。</p> <p>(1) 守谷市</p> <p>(2) 協議運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者</p> <p>(3) 関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者</p> <p>(4) 要綱第3条第2項第1号に定める者</p> <p>～省略～</p> <p>附 則 この規程は、令和7年8月8日から施行する。</p> <p>附 則 この規程は、令和8年 月 日(承認日)から施行する。</p>	<p>～省略～</p> <p>(構成員)</p> <p>第4条 運賃協議分科会は、次に掲げる者を構成員とする。</p> <p>(1) 要綱第3条第2項第6号に定める者</p> <p>(2) 協議運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者</p> <p>(3) 関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者</p> <p>(4) 要綱第3条第2項第1号に定める者</p> <p>～省略～</p> <p>附 則 この規程は、令和7年8月8日から施行する。</p> <div data-bbox="1164 1021 2004 1500" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>【参考】守谷市地域公共交通活性化協議会設置要綱 第3条(組織)抜粋</p> <p>第3条 協議会の委員(以下「委員」という。)は、23人以内で組織する。</p> <p>2 委員は、次に掲げる者とし、市長が委嘱又は任命する。</p> <p>(1) 市民及び公共交通利用者の代表者</p> <p>(2) 学識経験者</p> <p>(3) 国及び県の関係行政機関の代表者</p> <p>(4) 一般旅客自動車運送事業者の代表者</p> <p>(5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表者</p> <p>(6) 市長が指名する市の職員 (守谷市健幸福祉部長)</p> <p>(7) その他市長が必要と認める者</p> </div>

守谷市地域公共交通活性化協議会運賃協議分科会設置規程（案）

（設置）

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条第4項に規定する運賃及び料金に関する事項（以下「協議運賃」という。）について協議するため、守谷市地域公共交通活性化協議会設置要綱（以下「要綱」という。）第2条第5号の規定に基づく協議体を設置する。

（名称）

第2条 この会は、守谷市地域公共交通活性化協議会運賃協議分科会（以下「運賃協議分科会」という。）と称する。

（協議事項）

第3条 運賃協議分科会は、次に掲げる事項を協議する。

- （1）協議運賃に関する事。
- （2）その他必要な事項に関する事。

（構成員）

第4条 運賃協議分科会は、次に掲げる者を構成員とする。

- （1）**守谷市**
- （2）協議運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者
- （3）関東運輸局茨城運輸支局長又はその指名する者
- （4）要綱第3条第2項第1号に定める者

（分科会長）

第5条 運賃協議分科会には分科会長を置き、分科会長は前条第1号に規定する委員をもって充てる。

（会議）

第6条 運賃協議分科会は、分科会長が招集し、分科会長が会議の議長を務める。

- 2 運賃協議分科会は、委員の全員が出席しなければ開催することができない。
- 3 委員は、運賃協議分科会に出席できないときは、あらかじめ通知された事項について書面をもって表決し、又は分科会長を代理人として表決を委任することができる。この場合において、前項の適用については出席したものとみなす。
- 4 運賃協議分科会の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、分科会長の決するところによる。
- 5 第4条第1項第3号の委員については、委員からの代理出席に関する委任状が運賃協議分科会に提出された場合のみ代理出席を認め、代理出席をした者は採決に加わることができることとする。
- 6 運賃協議分科会は、非公開とする。

（協議結果の報告）

第7条 分科会長は、運賃協議分科会の協議結果について、守谷市地域公共交通活性化協議会に報告するものとする。

（報酬）

第8条 運賃協議分科会は無報酬とする。

（庶務）

第9条 運賃協議分科会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

（その他）

第10条 この規程に定めるもののほか、運賃協議分科会の運営に関し必要な事項は、分科会長が別に定める。

附 則

この規程は、令和7年8月8日から施行する。

附 則

この規程は、令和8年 月 日（承認日）から施行する。

運賃協議分科会の構成員について

(道路運送法第9条第4項)

区分	対象組織	役職等
当該路線等をその区域に含む 市町村	守谷市	都市整備部長
当該運賃等を定めようとする 一般乗合旅客自動車運送事業者	同左(案件ごとに選出)	
当該路線等を管轄する 地方運輸局長	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送担当)
<u>市長が関係住民の意見を 代表する者として指名するもの</u>	<u>関係する市民の代表者</u>	(未定)

※本協議会事務局(都市計画課)において庶務を行う。

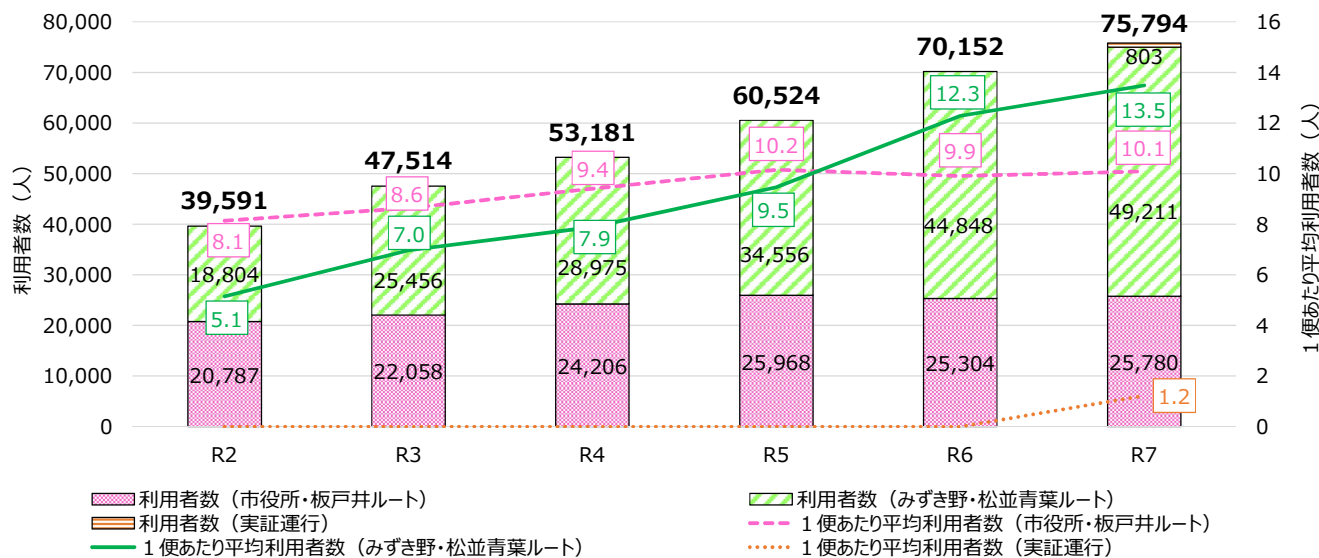
本協議会委員から、「関係する市民の意見を代表する方」としてご参画いただける方1名の選出をお願いします。

1. モコバス利用者数

- 市役所・板戸井ルートの利用者数は横ばいとなっている。みずき野・松並青葉ルートは増加傾向。
- 実証運行ルート（高野・同地・赤法花循環ルート）の1便あたりの平均利用者数は1.2人で、あまり利用されていない状況である。

		(年度)					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7
利用者数 (人)	市役所・板戸井ルート	20,787	22,058	24,206	25,968	25,304	25,780
	みずき野・松並青葉ルート	18,804	25,456	28,975	34,556	44,848	49,211
	高野・同地・赤法花循環ルート (実証運行)	—	—	—	—	—	803
	合計	39,591	47,514	53,181	60,524	70,152	75,794
1便あたり 平均利用者数 (人)	市役所・板戸井ルート	8.1	8.6	9.4	10.2	9.9	10.1
	みずき野・松並青葉ルート	5.1	7.0	7.9	9.5	12.3	13.5
	高野・同地・赤法花循環ルート (実証運行)	—	—	—	—	—	1.2

※高野・同地・赤法花循環ルート（実証運行）は、令和7年11月25日運行開始



2. モコバス月別利用者数（令和7年4月～令和8年4月）

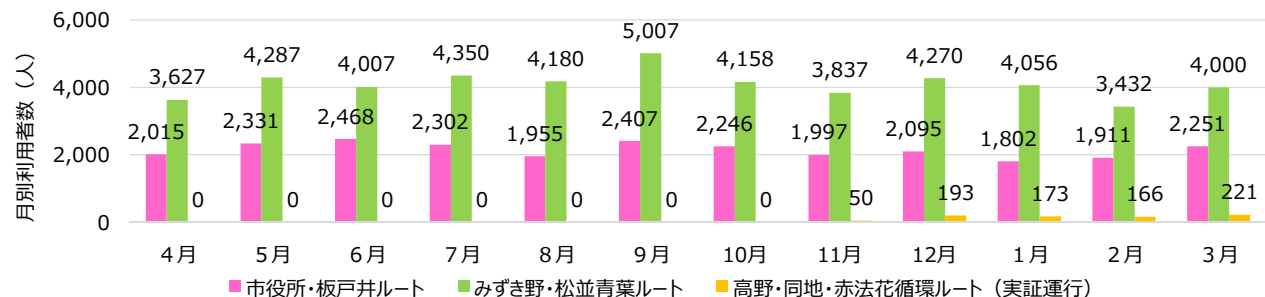
- ・市役所・板戸井ルートの利用者数は、6月と9月が多く、1月は少ない。
- ・みずき野・松並青葉ルートの利用者数は、9月が多く、2月は少ない。

月別利用者数（人）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
市役所・板戸井ルート	2,015	2,331	2,468	2,302	1,955	2,407	2,246	1,997	2,095	1,802	1,911	2,251	25,780
みずき野・松並青葉ルート	3,627	4,287	4,007	4,350	4,180	5,007	4,158	3,837	4,270	4,056	3,432	4,000	49,211
高野・同地・赤法花循環ルート（実証運行）	—	—	—	—	—	—	—	50	193	173	166	221	803
合計	5,642	6,618	6,475	6,652	6,135	7,414	6,404	5,884	6,558	6,031	5,509	6,472	75,794
前年同月比	+5.4%	+5.6%	+9.1%	+2.8%	+8.5%	+9.6%	+2.6%	△ 1.5%	+12.7%	+8.2%	+8.7%	+12.2%	+6.9%

1便あたり平均利用者数（人）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均
市役所・板戸井ルート	9.6	10.7	11.8	10.6	9.0	11.5	10.4	9.5	9.7	8.3	9.8	10.4	10.1
みずき野・松並青葉ルート	12.1	13.8	13.4	14.0	13.5	16.7	13.4	12.8	13.8	13.1	12.3	12.9	13.5
高野・同地・赤法花循環ルート（実証運行）	—	—	—	—	—	—	—	1.6	1.2	1.1	1.2	1.3	1.2



（参考）令和6年度モコバス利用者数

月別利用者数（人）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
市役所・板戸井ルート	2,113	2,379	2,471	2,108	1,734	2,105	2,377	2,315	2,136	1,918	1,736	1,912	25,304
みずき野・松並青葉ルート	3,241	3,891	3,464	4,361	3,921	4,658	3,863	3,605	3,511	3,495	3,181	3,657	44,848
合計	5,354	6,270	5,935	6,469	5,655	6,763	6,240	5,920	5,647	5,413	4,917	5,569	70,152

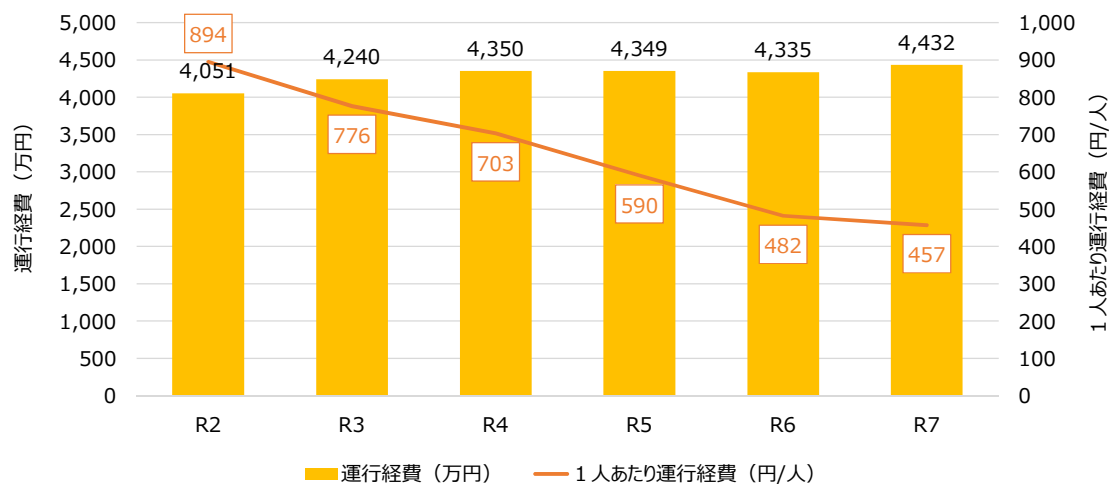
1便あたり平均利用者数（人）

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均
市役所・板戸井ルート	10.1	11.0	11.8	9.7	8.0	10.0	11.0	11.0	9.8	8.8	8.9	8.8	9.9
みずき野・松並青葉ルート	10.8	12.6	11.5	14.1	12.6	15.5	12.5	12.0	11.3	11.3	11.4	11.8	12.3

3. モコバス運行経費

- 全体の運行経費は横ばいであるが、1人当たりの運行経費は減少傾向にある。
- 収支率は年々改善し、R2と比較して2倍近い収支率となっている。

	(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7
運行経費(万円)	4,051	4,240	4,350	4,349	4,335	4,432
運賃収入(万円)	509	552	615	778	954	1,005
利用者数(人)	39,591	47,514	53,121	60,524	70,152	74,991
1人あたり運行経費(円/人)	894	776	703	590	482	457
収支率	12.6%	13.0%	14.1%	17.9%	22.0%	22.7%



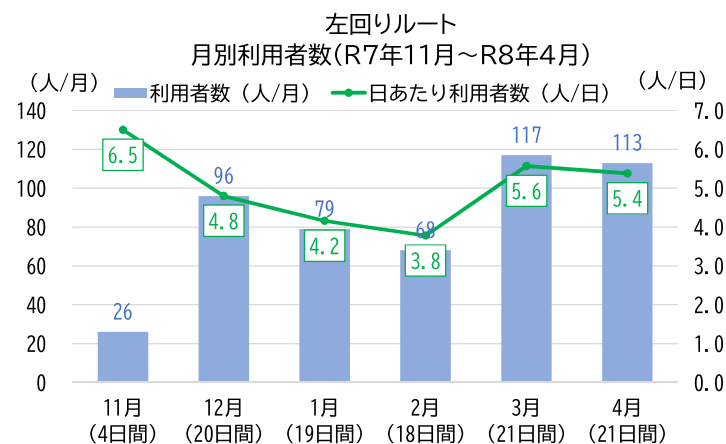
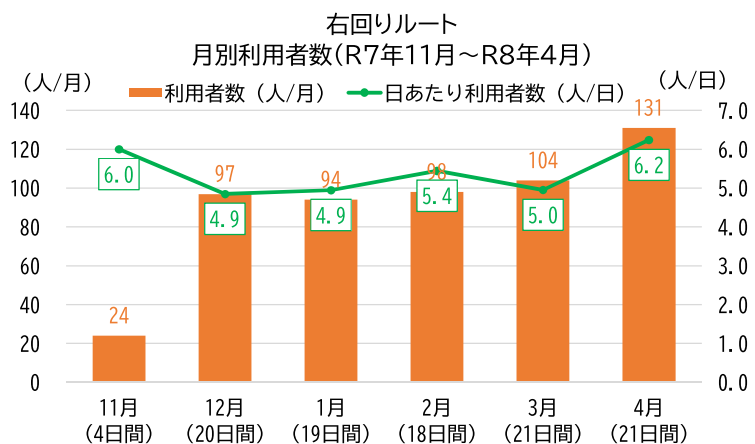
※令和7年度集計：実証運行バスは除く。

4. 高野・同地・赤法花循環ルート（実証運行）の利用状況

●月別利用者数

- 右回りは横ばい傾向にあったが、4月に増加。
- 左回りは、2月までは減少傾向にあったが、3月に増加しており、4月においても横ばいで推移。

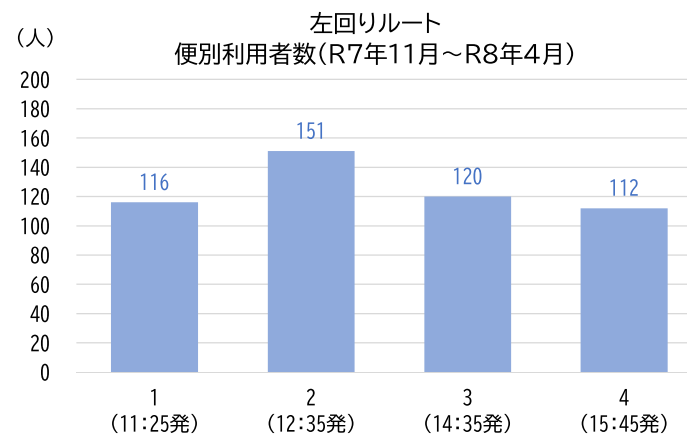
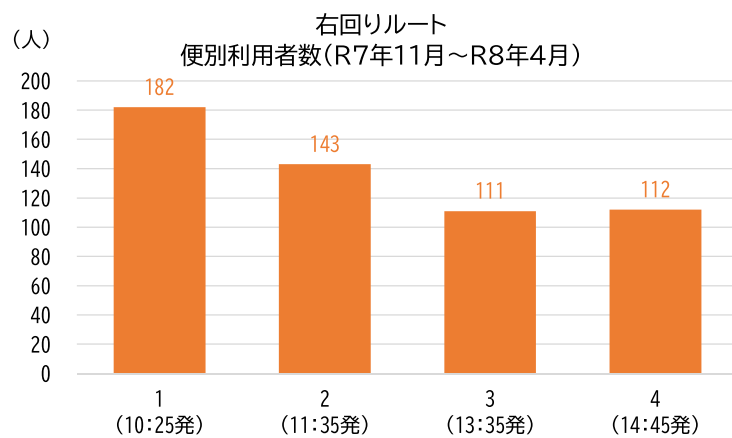
		11月	12月	1月	2月	3月	4月
右回り	運行日数（日）	4	20	19	18	21	21
	利用者数（人/月）	24	97	94	98	104	131
	日あたり利用者数（人/日）	6.0	4.9	4.9	5.4	5.0	6.2
左回り	運行日数（日）	4	20	19	18	21	21
	利用者数（人/月）	26	96	79	68	117	113
	日あたり利用者数（人/日）	6.5	4.8	4.2	3.8	5.6	5.4



●便別利用者数

- 右回りは午前の1便の利用が多い。
- 左回りは昼の2便の利用が多い。

	右回り				左回り			
	1	2	3	4	1	2	3	4
	10:25発	11:35発	13:35発	14:45発	11:25発	12:35発	14:35発	15:45発
利用者数(人)	182	143	111	112	116	151	120	112



令和7年度公共交通利用実績（デマンド）について

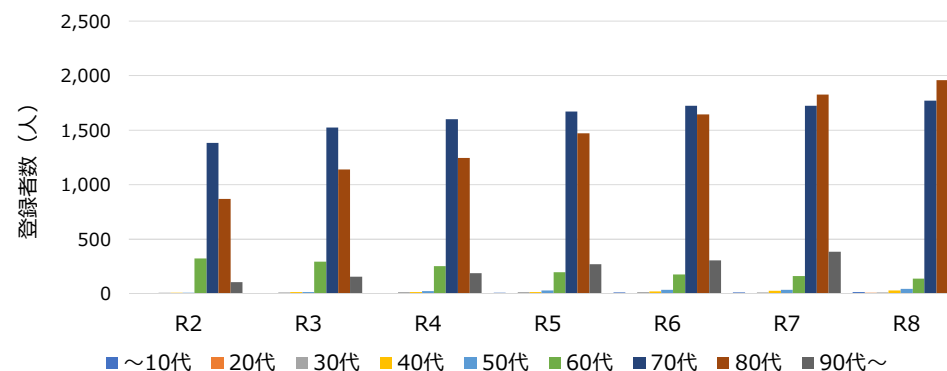
1. 登録状況

●年代別

- 全体の登録者数は毎年1割程度の増加傾向にある。ただし、60代は減少しており、70代以上が増加している。
- 70～80代が登録者の80%程度を占めている。基本的には65歳以上のみの利用であり、60代以下の登録者は少ない。

年代	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
～10代	6	4	7	12	13	14	16
20代	3	8	5	6	6	7	9
30代	12	13	18	18	17	15	14
40代	11	17	17	18	23	29	33
50代	11	17	24	31	38	37	45
60代	323	295	254	198	179	164	141
70代	1,383	1,526	1,599	1,672	1,722	1,723	1,770
80代	870	1,140	1,246	1,471	1,645	1,827	1,960
90代～	108	157	190	271	309	387	513
合計	2,727	3,177	3,360	3,697	3,952	4,203	4,501

※R2～R6は6月1日時点、R7～R8は4月1日時点

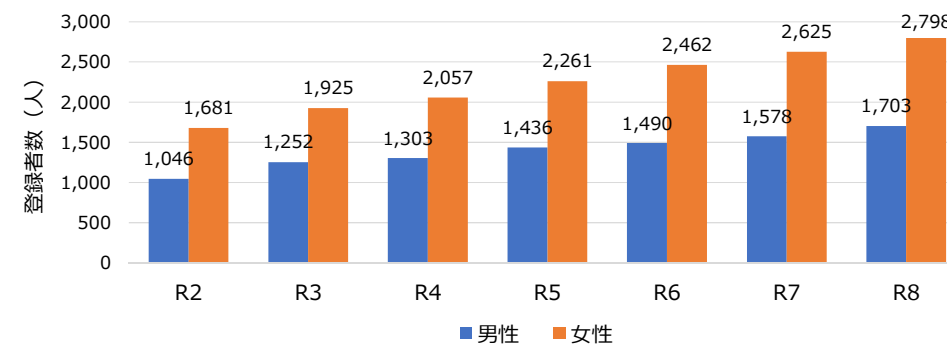


●男女別

- 男性に比べ、女性の登録者が多い。

性別	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
男性	1,046	1,252	1,303	1,436	1,490	1,578	1,703
女性	1,681	1,925	2,057	2,261	2,462	2,625	2,798
合計	2,727	3,177	3,360	3,697	3,952	4,203	4,501

※R2～R6は6月1日時点、R7～R8は4月1日時点

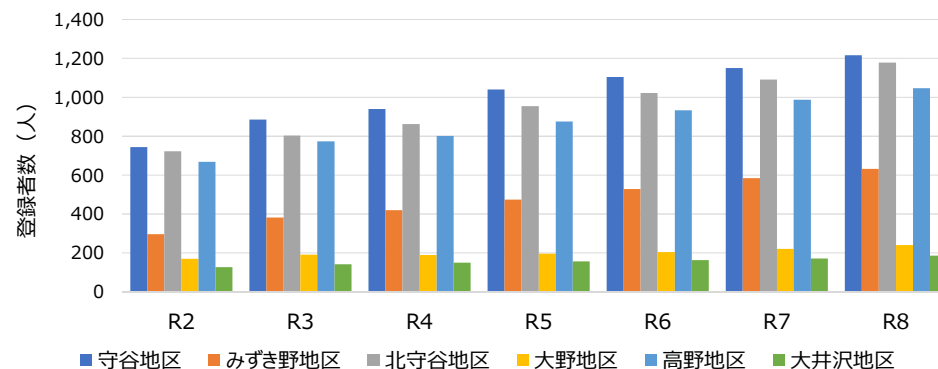


●地区別

・守谷地区および北守谷地区、高野地区の登録が多い。

地区	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
守谷地区	744	886	940	1,040	1,104	1,150	1,217
みずき野地区	297	382	419	474	528	584	632
北守谷地区	723	803	862	955	1,021	1,091	1,179
大野地区	170	191	189	196	205	220	241
高野地区	667	773	801	875	933	987	1,046
大井沢地区	126	142	149	157	162	171	186
合計	2,727	3,177	3,360	3,697	3,953	4,203	4,501

※R2～R6は6月1日時点、R7～R8は4月1日時点

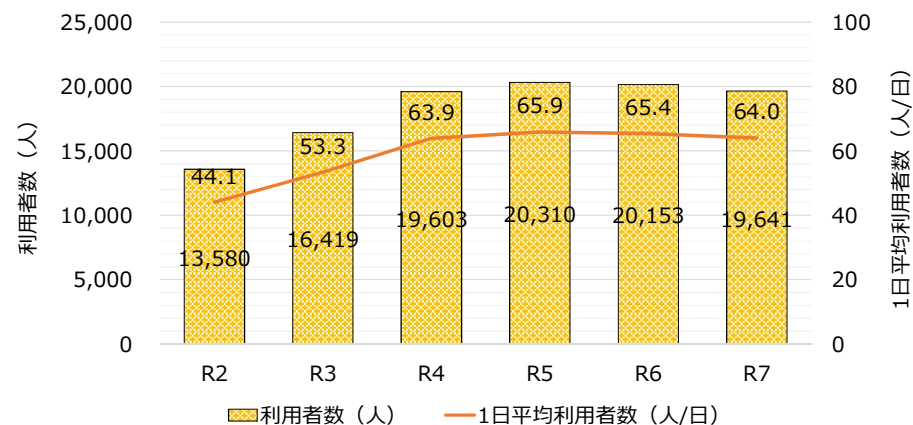


2. 利用回数 (利用回数≠利用者数)

●年別

・直近4年の利用者数に大きな変化はみられず、年間2万人程度が利用している状況である。
 ・現行の運行ルールでの利用者数の限界に達していることが考えられる。

		(年度)					
		R2	R3	R4	R5	R6	R7
運行日数 (日)		308	308	307	308	308	307
利用回数 (回)		11,695	14,193	16,934	17,658	17,742	17,441
利用者数 (人)		13,580	16,419	19,603	20,310	20,153	19,641
1日平均	利用回数 (回)	38.0	46.1	55.2	57.3	57.6	56.8
	利用者数 (人)	44.1	53.3	63.9	65.9	65.4	64.0
1日最大	利用回数 (回)	66	72	77	83	77	78
	利用者数 (人)	80	87	93	91	90	89
1日最小	利用回数 (回)	2	5	10	15	16	13
	利用者数 (人)	2	6	10	15	18	16



3. 年間利用状況（令和7年4月～令和8年3月）

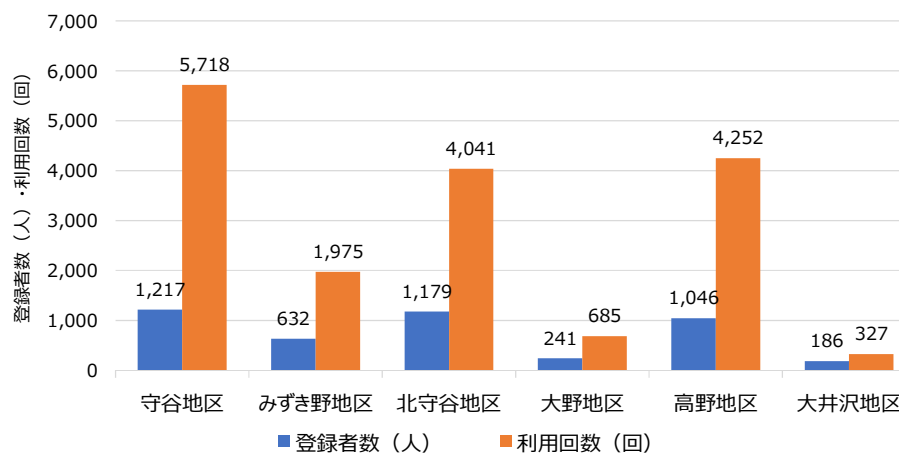
●地区別

- ・守谷地区、北守谷地区、高野地区の利用回数が多い。

地区別	守谷地区	みずき野地区	北守谷地区	大野地区	高野地区	大井沢地区	合計
登録者数（人）	1,217	632	1,179	241	1,046	186	4,501
利用回数（回）	5,718	1,975	4,041	685	4,252	327	16,998
利用回数の地区別割合（％）	33.6	11.6	23.8	4.0	25.0	1.9	100.0

※登録者数は、令和8年3月時点

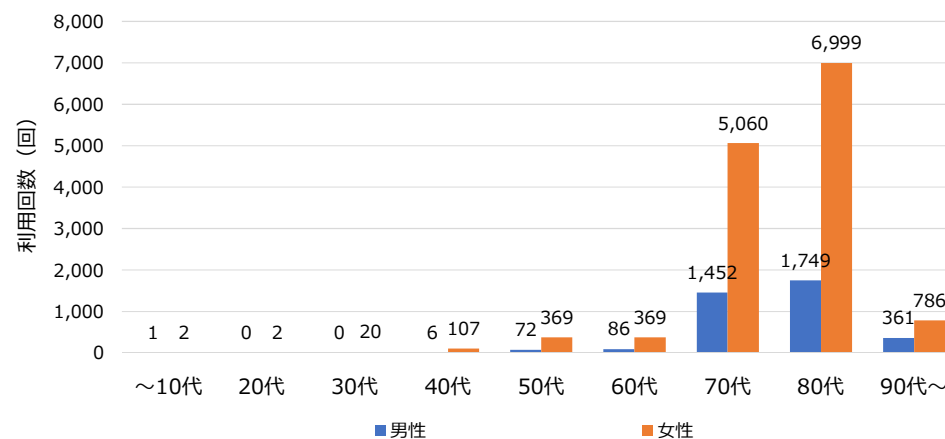
※利用回数は、自宅を発着した利用のみ集計



●年代別男女別

- ・いずれの年代においても女性の利用が男性に比べて多い。
- ・男女ともに70～80代の利用が多い。

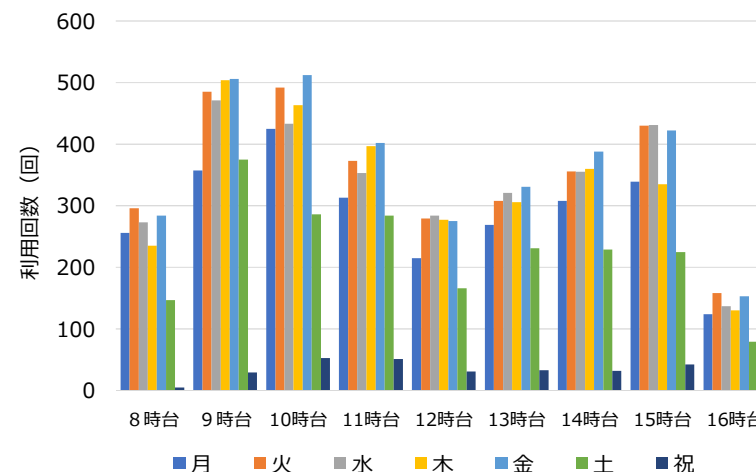
年代	利用回数（回）			割合（％）
	男性	女性	合計	
～10代	1	2	3	0.0
20代	0	2	2	0.0
30代	0	20	20	0.1
40代	6	107	113	0.6
50代	72	369	441	2.5
60代	86	369	455	2.6
70代	1,452	5,060	6,512	37.3
80代	1,749	6,999	8,748	50.2
90代～	361	786	1,147	6.6
合計	3,727	13,714	17,441	100.0



●時間帯・曜日別

- ・9時～10時台の利用が最も多い。
- ・土曜日は他の曜日に比べて利用回数が少ない傾向にある。

時間帯	月	火	水	木	金	土	祝	合計 (件)	1日平均 (件)	割合 (%)
8時台	256	296	273	235	284	147	5	1,496	4.7	8.6
9時台	357	485	471	504	506	375	29	2,727	8.7	15.6
10時台	425	492	433	463	512	286	53	2,664	8.5	15.3
11時台	313	373	353	397	402	284	51	2,173	6.9	12.5
12時台	215	279	284	277	275	166	31	1,527	4.8	8.8
13時台	269	308	321	306	331	231	33	1,799	5.7	10.3
14時台	308	356	355	360	388	229	32	2,028	6.4	11.6
15時台	339	430	431	335	422	225	42	2,224	7.1	12.8
16時台	124	158	137	130	153	79	22	803	2.5	4.6
合計	2,606	3,177	3,058	3,007	3,273	2,022	298	17,441	55.4	100.0
1日平均	60.6	63.5	60.0	57.8	64.2	39.6	17.5	55.4		
割合	14.9	18.2	17.5	17.2	18.8	11.6	1.7	100.0		



4. 乗降所利用状況 (令和7年4月～令和8年3月)

- ・自宅のほか、大規模な病院（総合守谷第一病院、守谷慶友病院）や大規模な商業施設（イオンタウン守谷、守谷テラス、アクロスモール守谷）、守谷駅、いこいの郷での乗降が多い。

●乗車場所・降車場所の合計

乗降所名	回数
1 自宅	16,973
2 総合守谷第一病院	2,171
3 イオンタウン守谷	2,066
4 守谷慶友病院	946
5 守谷駅西口	907
6 いこいの郷	675
7 守谷テラス	606
8 アクロスモール守谷	539
9 中央公民館（もりりん中央）	397
10 かねこ整形外科	383

●乗車場所

乗降所名	回数
1 自宅	10,891
2 イオンタウン守谷	955
3 総合守谷第一病院	512
4 いこいの郷	334
5 守谷テラス	304
6 アクロスモール守谷	259
7 守谷慶友病院	219
8 ジョイフル本田1F	186
9 高野公民館（もりりん高野）	154
10 郷州公民館（もりりん郷州）	151

●降車場所

乗降所名	回数
1 自宅	6,082
2 総合守谷第一病院	1,659
3 イオンタウン守谷	1,111
4 守谷駅西口	758
5 守谷慶友病院	727
6 いこいの郷	341
7 守谷テラス	302
8 かねこ整形外科	301
9 アクロスモール守谷	280
10 中央公民館（もりりん中央）	270

●カテゴリ別 乗車場所・降車場所の合計

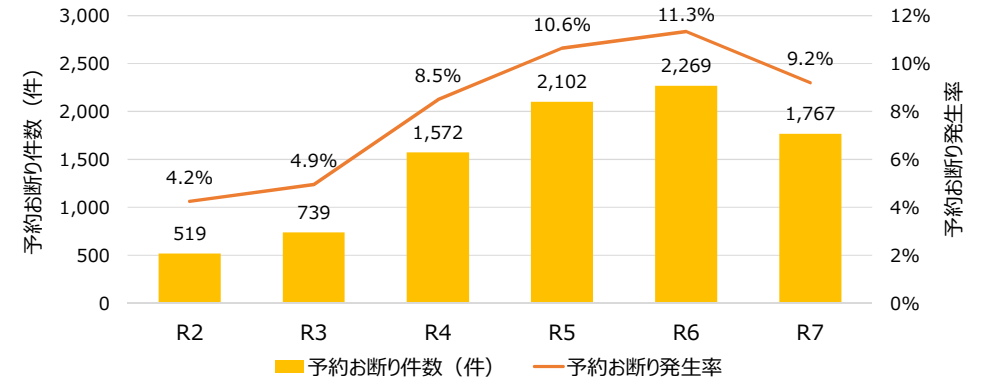
乗降所名	回数
1 自宅	16,998
2 大型商業施設	3,398
3 総合病院	3,238
4 診療所	2,473
5 駅	1,197
6 公民館	1,113
7 温泉・銭湯	675
8 その他	557
9 都道府県庁・役場	540
9 歯科	540

5. その他

●利用回数と予約お断り件数

- 直近4年では1割程度の予約お断りが発生している。
- R7年度は、R6年度に比べ予約お断り件数、発生率がやや減少した。

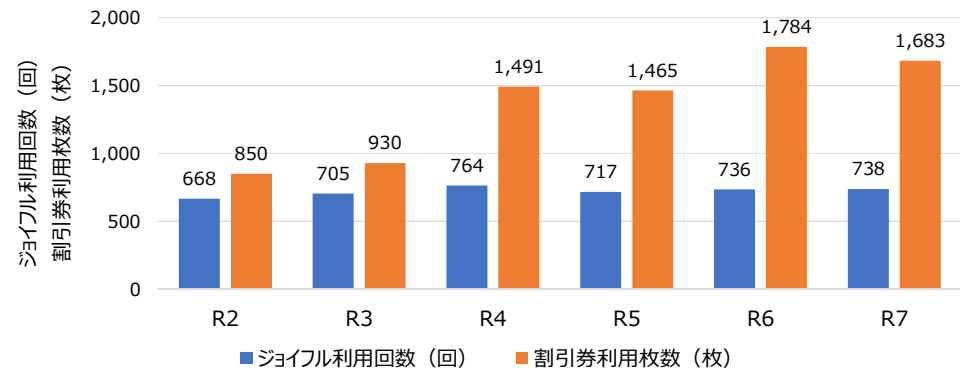
	(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7
利用回数(回)	11,695	14,193	16,933	17,650	17,742	17,441
予約お断り件数(件)	519	739	1,572	2,102	2,269	1,767
予約お断り発生率	4.2%	4.9%	8.5%	10.6%	11.3%	9.2%



●ジョイフル本田 割引券集計

- 一度の利用で割引券が複数枚発行されることがあるため、ジョイフル利用回数に比べて割引券利用枚数が大幅に多くなっている。
- 割引券による一定程度の利用促進効果がうかがえる。

	(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7
ジョイフル利用回数(回)	668	705	764	717	736	738
割引券利用枚数(枚)	850	930	1,491	1,465	1,784	1,683



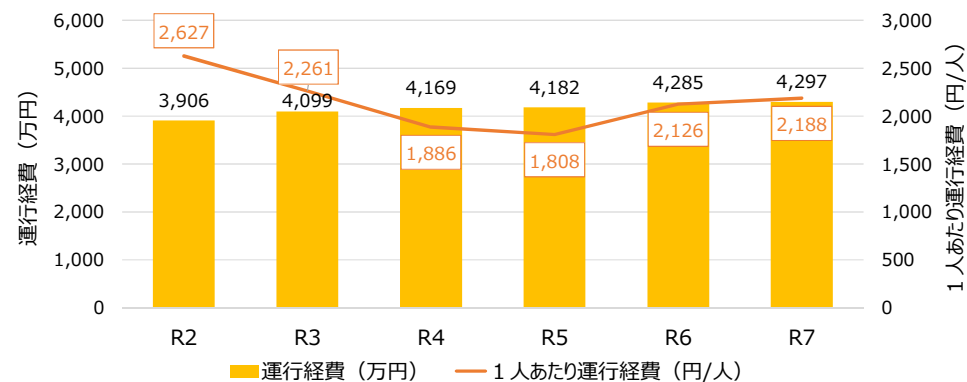
●運行経費

・直近3年の1人当たり運行経費は微増している。全体の運行経費は横ばいである。

	(年度)					
	R2	R3	R4	R5	R6	R7
運行経費(万円)	3,906	4,099	4,169	4,182	4,285	4,297
運賃収入(万円)	338	396	472	509	-	-
利用者数(人)	13,580	16,374	19,603	20,310	20,153	19,641
1人あたり運行経費(円/人)	2,627	2,261	1,886	1,808	2,126	2,188
収支率	8.6%	9.7%	11.3%	12.2%	-	-

※令和6年度から、運賃収入を受託タクシー会社の収益とする取り扱いとしたため、運賃収入及び収支率は、いずれもゼロ(「-」表示)となる。

※1人あたり運行経費は、R5までは(運行経費-運賃収入)/利用者数、R6以降は運行経費/利用者数で計算。

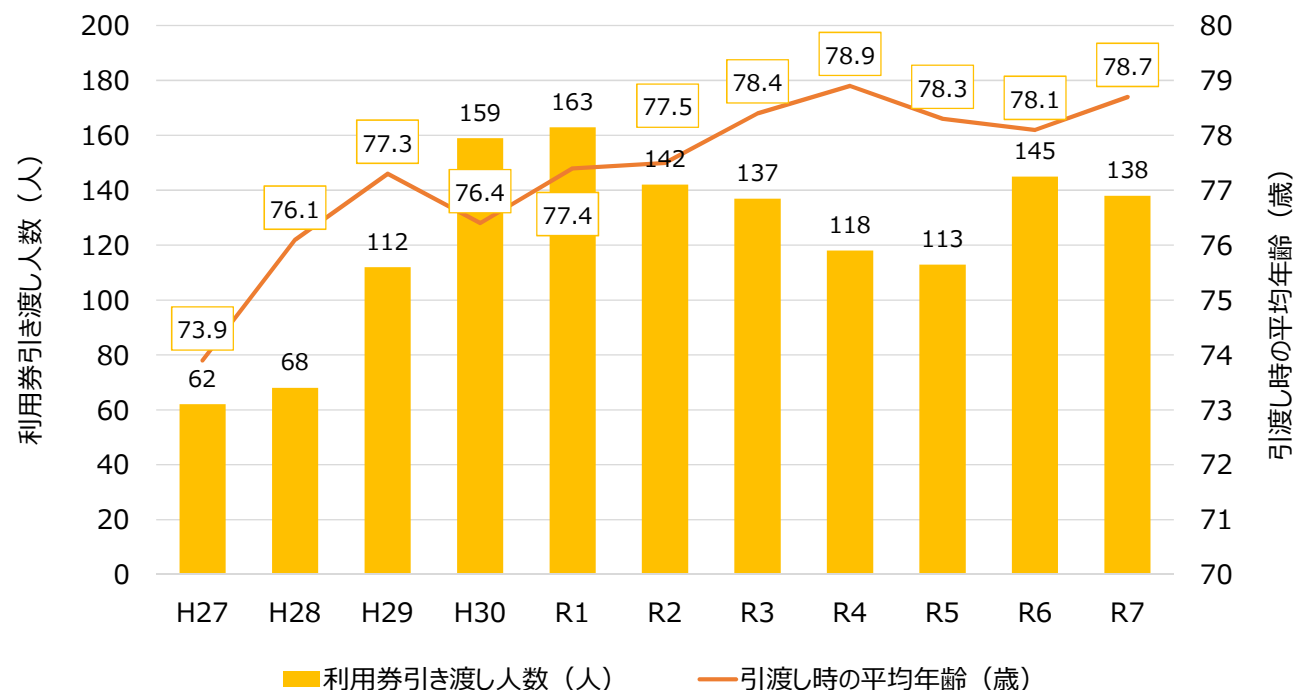


令和7年度高齢者運転免許証自主返納支援事業実績報告について

1. 利用券引き渡し状況の推移

- 令和7年度は、138名の方に利用券を引き渡した。
- 引き渡し時の平均年齢は70代後半で推移している。

	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
利用券引き渡し人数（人）	62	68	112	159	163	142	137	118	113	145	138
引渡し時の平均年齢（歳）	73.9	76.1	77.3	76.4	77.4	77.5	78.4	78.9	78.3	78.1	78.7

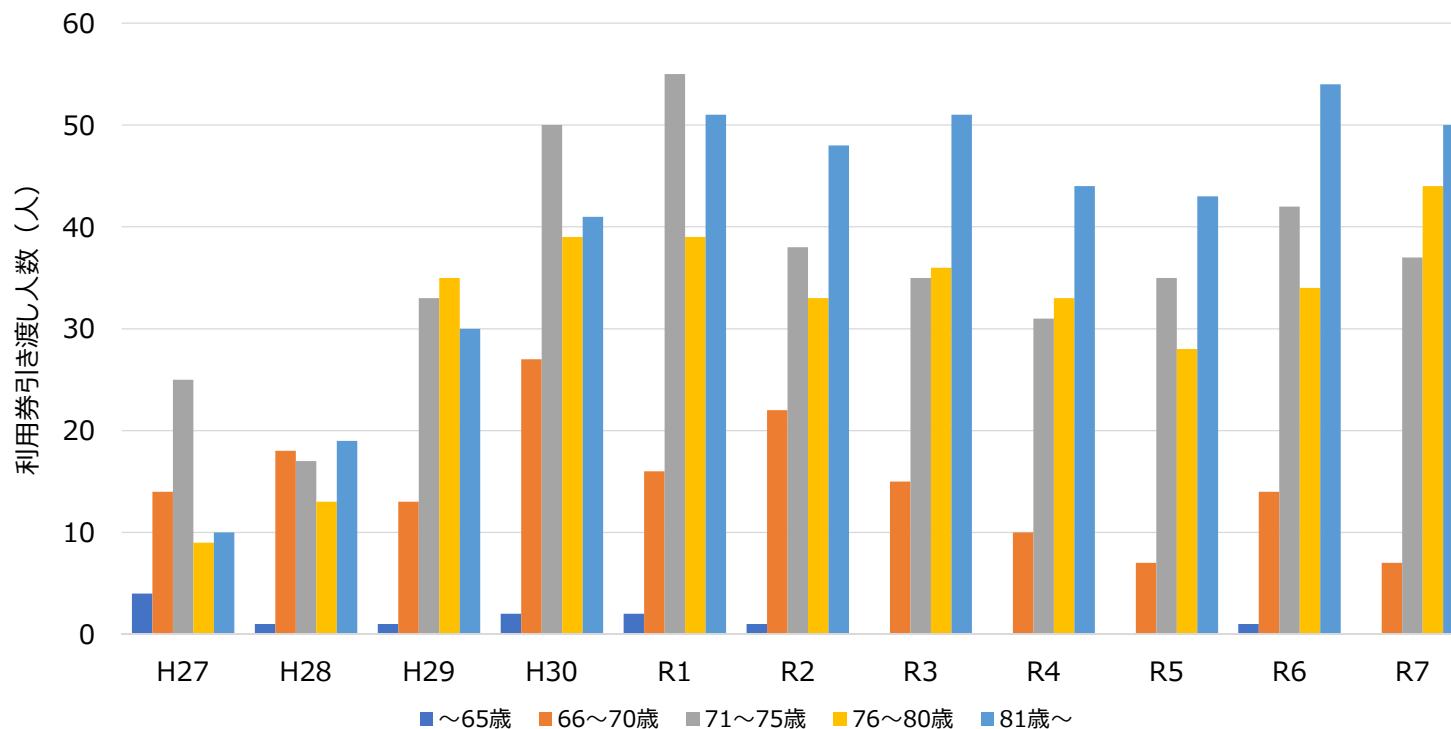


※平成30年度までは、路線バス・モコバスの回数券を合計2万円分配布。令和元年度からはデマンドの利用券を1万5000円分配布。令和6年2月からはモコバス・守谷市デマンド乗合交通共通利用券1万5000円分配布。

2. 引渡し者の年齢構成

- 71歳以上で免許返納を考える方が増える傾向がうかがえる。
- 近年は、年代が上がるほど免許返納者が多くなっている。

年代	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
～65歳	4	1	1	2	2	1	0	0	0	1	0
66～70歳	14	18	13	27	16	22	15	10	7	14	7
71～75歳	25	17	33	50	55	38	35	31	35	42	37
76～80歳	9	13	35	39	39	33	36	33	28	34	44
81歳～	10	19	30	41	51	48	51	44	43	54	50
合計	62	68	112	159	163	142	137	118	113	145	138





市民アンケート・事業者アンケート 結果概要

及び

今後の方向性(案)



市民アンケート 調査概要

■調査方法

- まちづくり協議会所属会員へ紙面調査票を配布し、郵送回収
- WEBサイトにて守谷市民からも意見を収集

■調査期間

- 令和8年3月9日～令和8年4月3日

■回収結果

- 総回答数793票

地区	紙面調査票 配布数	紙面調査票 回収数	WEB回答数	地区別計
北守谷	100	41	105	146
大野	60	41	14	55
高野	70	36	96	132
みずき野	300	137	61	198
大井沢	60	46	22	68
守谷A	30	22	21	43
守谷B	25	16	58	74
守谷C	30	19	17	36
守谷D	—	—	15	15
守谷E	30	18	7	25
不明	—	—	1	1
計	705	376	417	793
紙面調査票回収率		53.3%		

※守谷D地区はWEBでの回答を希望されたため、紙面配布は行っていない

■調査内容

紙面アンケートの設問内容については、地区毎に公共交通の運行状況が異なるため、当該地区で運行している公共交通について設問を設定した。

なお、WEBアンケートについては、みずき野地区独自の設問である「互助輸送(お買い物サポート)」に関する設問を除き、全ての設問を設定した。

設問内容	北守谷	大野	高野	みずき野	大井沢	守谷A	守谷B	守谷C	守谷D	守谷E	WEB
回答者属性	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
路線バス	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
モコバス		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
モコバス実証運行ルート		○	○	○		○	○	○	○	○	○
互助輸送(お買い物サポート)				○							
デマンド乗合交通	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
公共交通全般に対する意見	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
新たな移動手段(ライドシェア等)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ワークショップ参加意向	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○



市民アンケート 調査結果(概要一覧)

■調査結果一覧

- 次項以降に結果詳細をグラフで掲載する。

カテゴリ	設問	アンケート結果・傾向	ページ
回答者属性	年代	・70代の回答が36.2%と最も多く、30～80代では一定の割合で回答があった。	3
	性別	・男性が53.5%、女性が44.3%と、概ね同程度の回答が得られた。	
運転	免許保有状況	・自身で運転する方は全体の85.6%であり、80代においても6割を超えている。	4
	運転意向	・運転に不安がない方が7割以上。運転をやめる予定がない回答(2割以上)と併せると大半の方が運転継続の意向を持っている。	5
路線バス	利用状況	・「利用しない」が48.4%で最も多い。また、週1日以上利用する方は、全体の1割未満となった。 ・若年層の方が「利用しない」割合が高く、高齢者の方が利用割合が高い。	6
	利用しない理由	・「自家用車の方が便利だから」が63.4%と最も多い。 ・一方で「本数が少ない」も30.7%であり、利便性の問題もあげられる。	7
	今後の利用意向	・「将来的には利用したい」が44.0%と最も多い。 ・また、このような将来需要及び潜在需要を含めた「利用したい」割合は78.7%である。	8
モコバス	利用状況	・「利用しない」が71.4%と最も多い。 ・年代による利用傾向に大きな差はなく、利用者においては、概ね全年代で利用されている。	9
	利用しない理由	・「自家用車の方が便利だから」が53.0%と最も多い。 ・一方で「本数が少ない」も36.4%であり、利便性の問題もあげられる。	10
	今後の利用意向	・「将来的には利用したい」と「改善されれば利用したい」が同程度で最も多く、それぞれ35%程度を占めた。 ・また、このような将来需要及び潜在需要を含めた「利用したい」割合は82.4%である。	11
モコバス (実証運行ルート)	認知度	・「知らない」が6割以上となった。 ・運行している地区(北守谷・大井沢を除いた地区)においても、高野地区を除き「知らない」方が上回っている。	12
	利用頻度・ 利用ルート	・利用頻度はモコバス既往2ルートより低く、「利用しない」が86.9%である。 ・右回りルートの利用が6割以上であり、左回りより多い。	13
	実証運行開始前の移動手段	・25%程度自動車からの転換がみられたものの、路線バスからの転換が34.3%と最も多く、利用者を取り合っている可能性がある。	14
	継続運行希望	・継続運行してほしいという意見が約85%であり、継続性を否定する回答は無かった。	15
デマンド乗合交通	認知度	・65歳以上では「知っている」が7割を超え、65歳未満においても5割となった。	16
	利用状況	・「利用しない」が82.1%と最も多い。 ・利用しない理由は「今の自分には必要ない」が86.5%と最も多く、運転できる方は利用していないことがうかがえる。	17
新たな移動手段	ライドシェア受容性	・肯定意見が約50%、否定意見は約30%であり、肯定意見が上回った。	18
	ライドシェア導入時のドライバー引受意向	・6割近くの方は「やりたくない」意向であるが、約25%の方は引受意向があった。	19
	自動運転車両受容性	・9割以上の方が肯定している。	20
	導入の賛否	・導入に賛成する意見が7割を超えた。	21



市民アンケート 調査結果(概要)

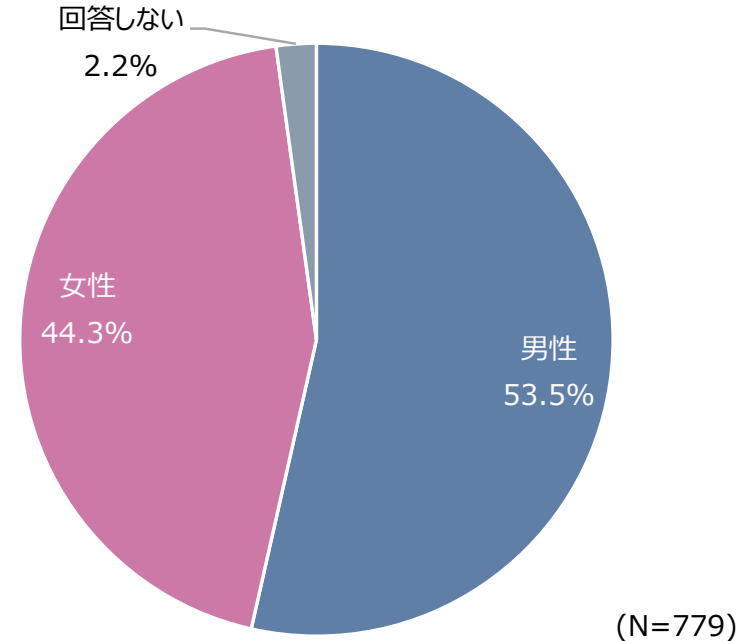
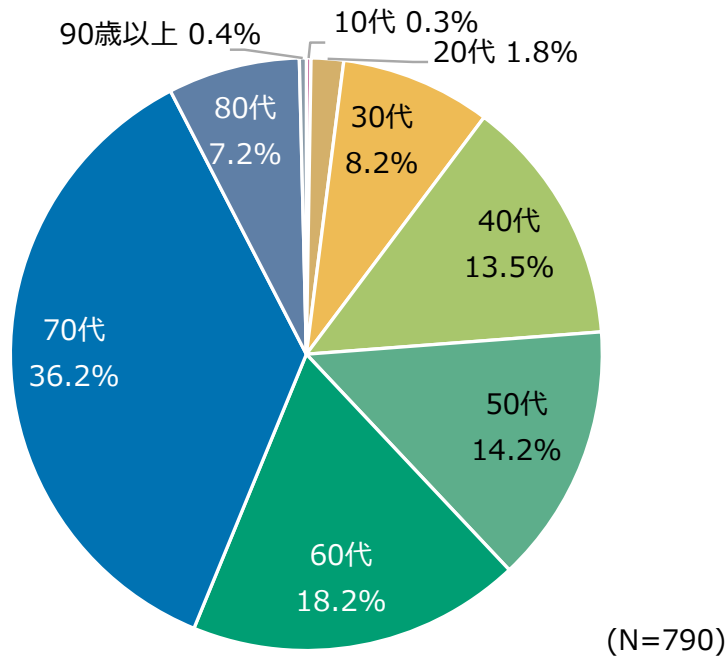
■回答者属性

【年代】

- 70代の回答が36.2%と最も多く、30～80代では一定の割合で回答があった。

【性別】

- 男性が53.5%、女性が44.3%と、概ね同程度の回答が得られた。

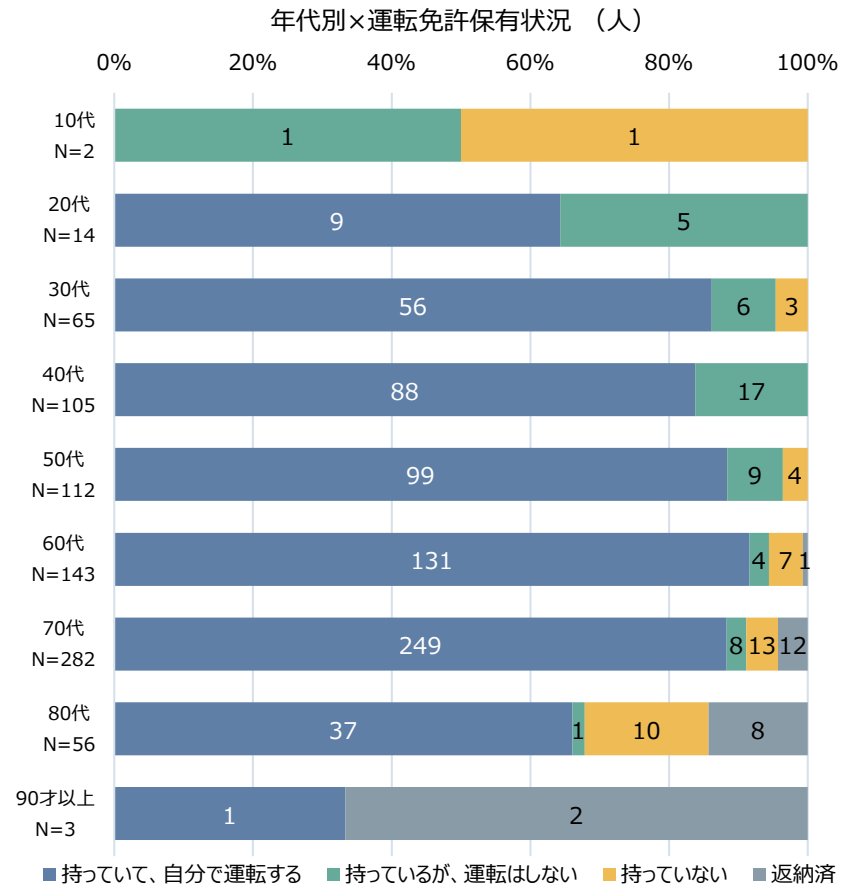
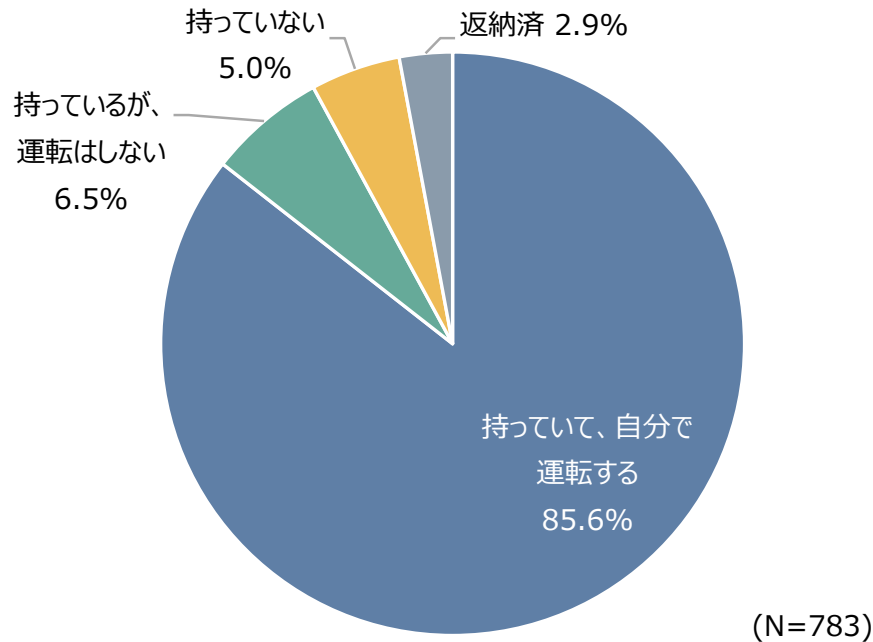




市民アンケート 調査結果(概要)

■運転免許保有状況

- 自身で運転する方が85.6%を占めた。
- 自身で運転する方が80代においても6割を超えている。



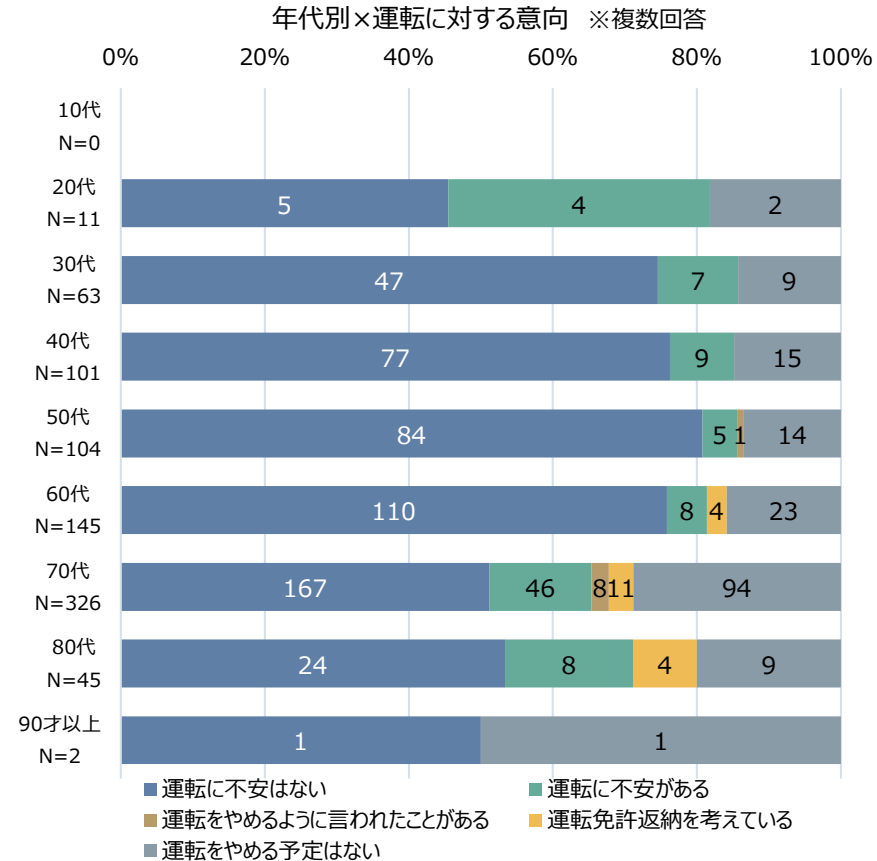
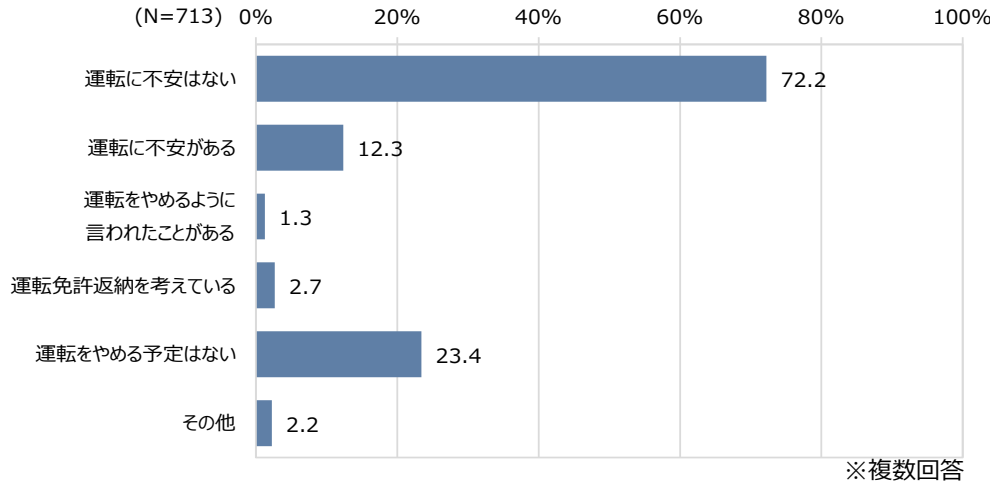
- 自動車依存の傾向が続いている
- 約15%の方においては、公共交通は不可欠な移動手段



市民アンケート 調査結果(概要)

■運転に対する意向

- ・運転に不安がない方が7割以上を占めており、運転をやめる予定がない回答(2割以上)と併せると大半の方が運転継続の意向を持っている。



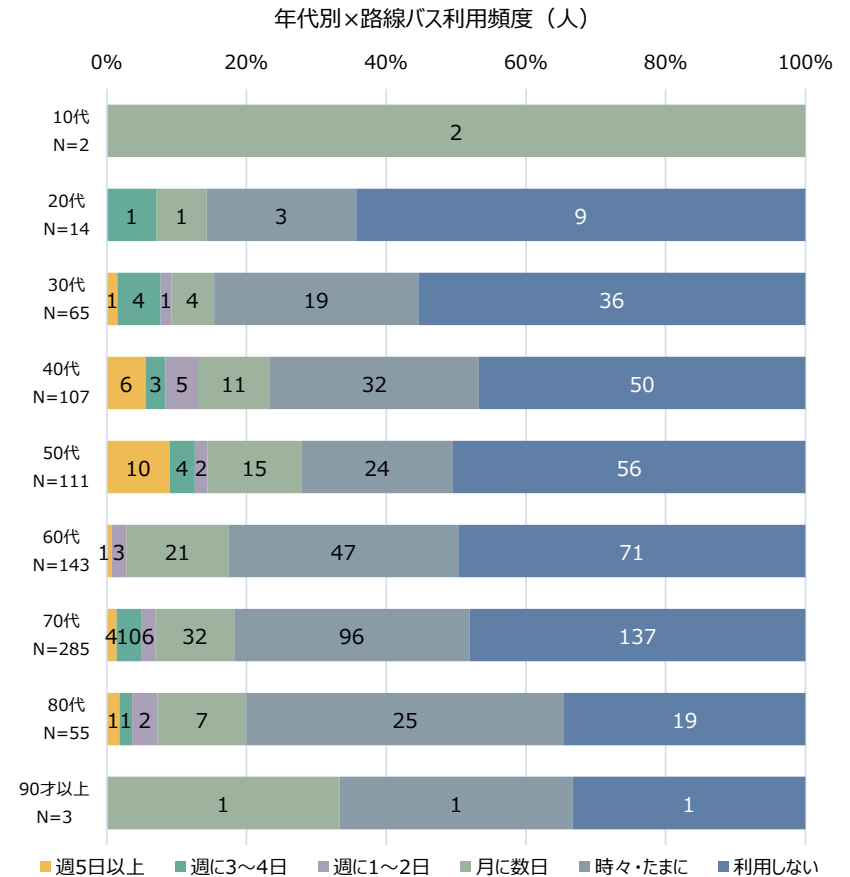
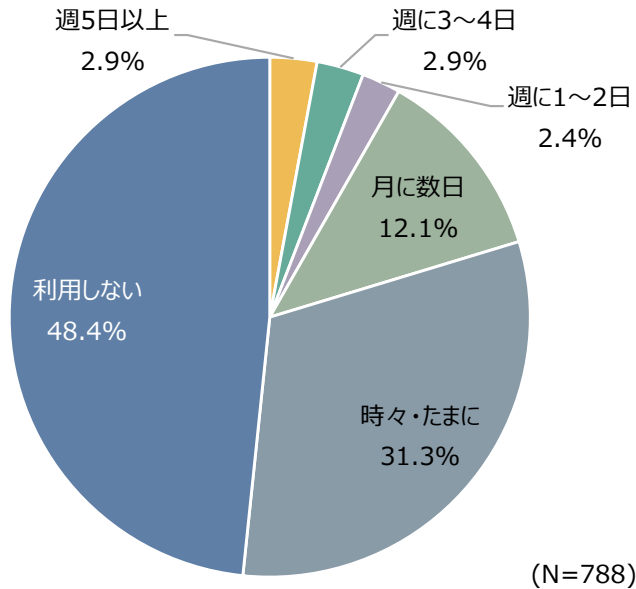
- ・自動車依存の傾向は、一定期間継続すると考えられる
- ・70、80代で、今後免許返納者が増加すると考えられる
- ・20、30代でも「運転に不安がある」人もいる



市民アンケート 調査結果(概要)

■路線バスの利用状況

- 「利用しない」が48.4%で最も多い。また、週1日以上利用する方は、全体の1割未満となった。
- 若年層の方が「利用しない」割合が高く、高齢者の方が利用割合が高い。



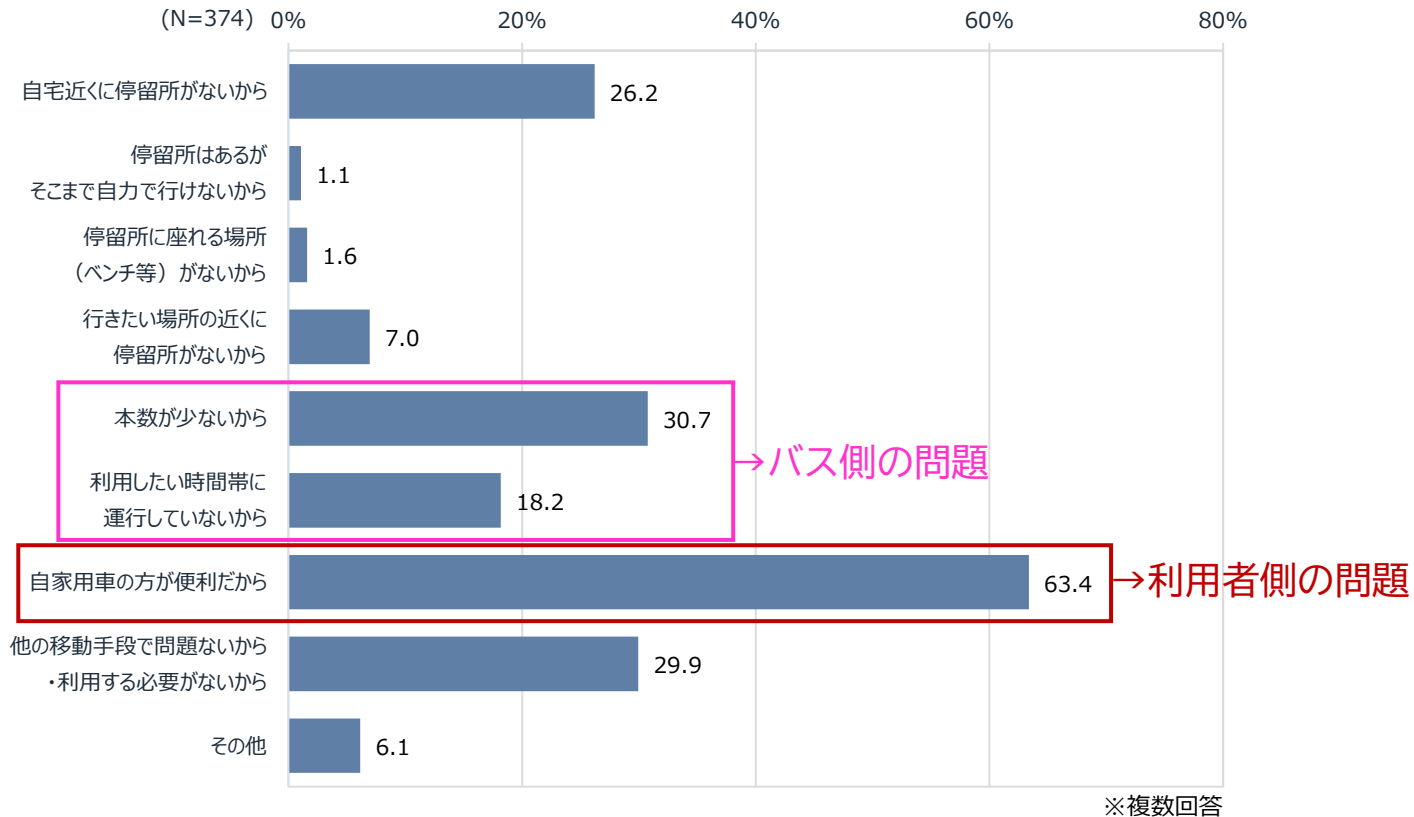
どの年代においても「利用しない」もしくは低頻度利用であるが、週5日以上利用されている方も存在し、重要な移動手段の一つ



市民アンケート 調査結果(概要)

■路線バスを利用しない理由

- 「自家用車の方が便利だから」が63.4%と最も多い。
- 一方で、「本数が少ない」も30.7%であり、利便性の問題もあげられる。

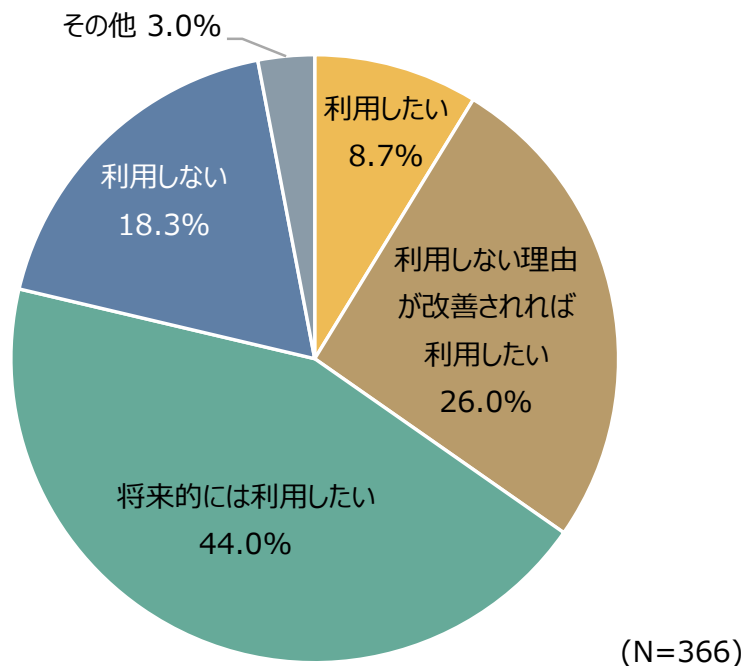


▶ 「自動車の方が便利」と考えている人が、公共交通へ転換するのは相当の動機付けが必要
・バス側で解決すべきこともあるが、運転手不足の課題が深刻であり、増便は困難な状況



■路線バスの将来の利用意向

- 「将来的には利用したい」が44.0%と最も多い。また、このような将来需要及び潜在需要を含めた「利用したい」割合は78.7%である。



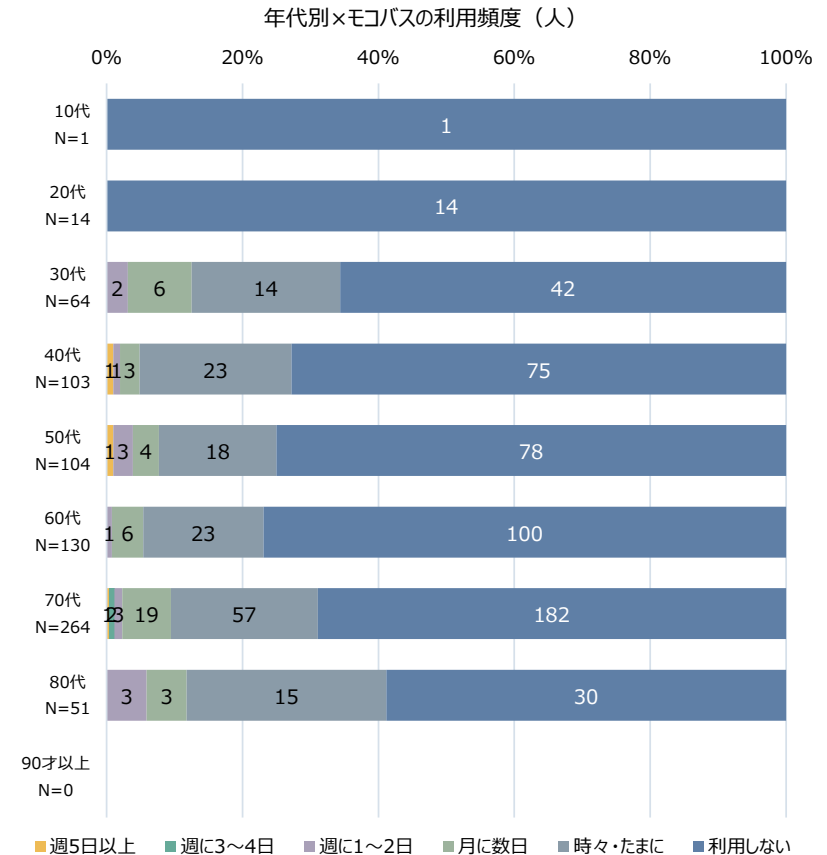
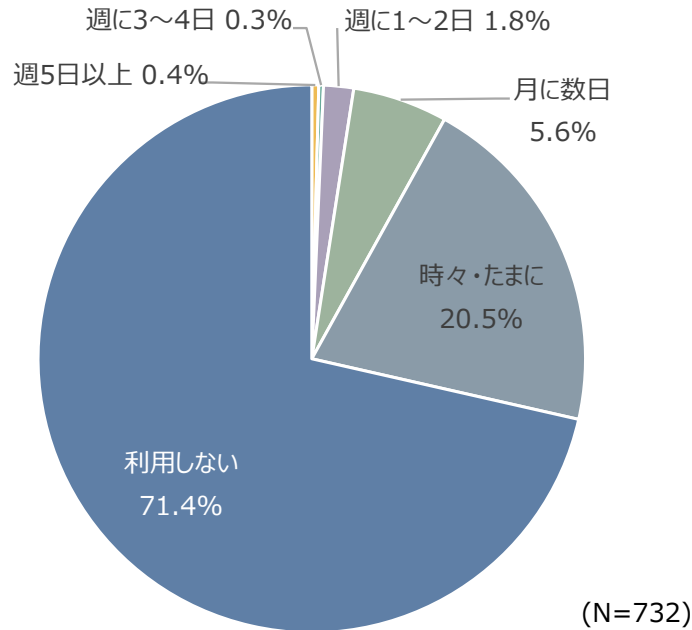
- 運転ができなくなったら使いたいと考えている方が多数存在
- 本当は利用したいが、利便性の問題から使わない方も一定数存在
- 潜在需要及び将来需要は、確実に伸びると想定



市民アンケート 調査結果(概要)

■モコバスの利用状況(市役所・板戸井ルート、みずき野・松並青葉ルート)

- 「利用しない」が71.4%と最も多い。
- 年代による利用傾向に大きな差はなく、利用者においては、概ね全年代で利用されている。



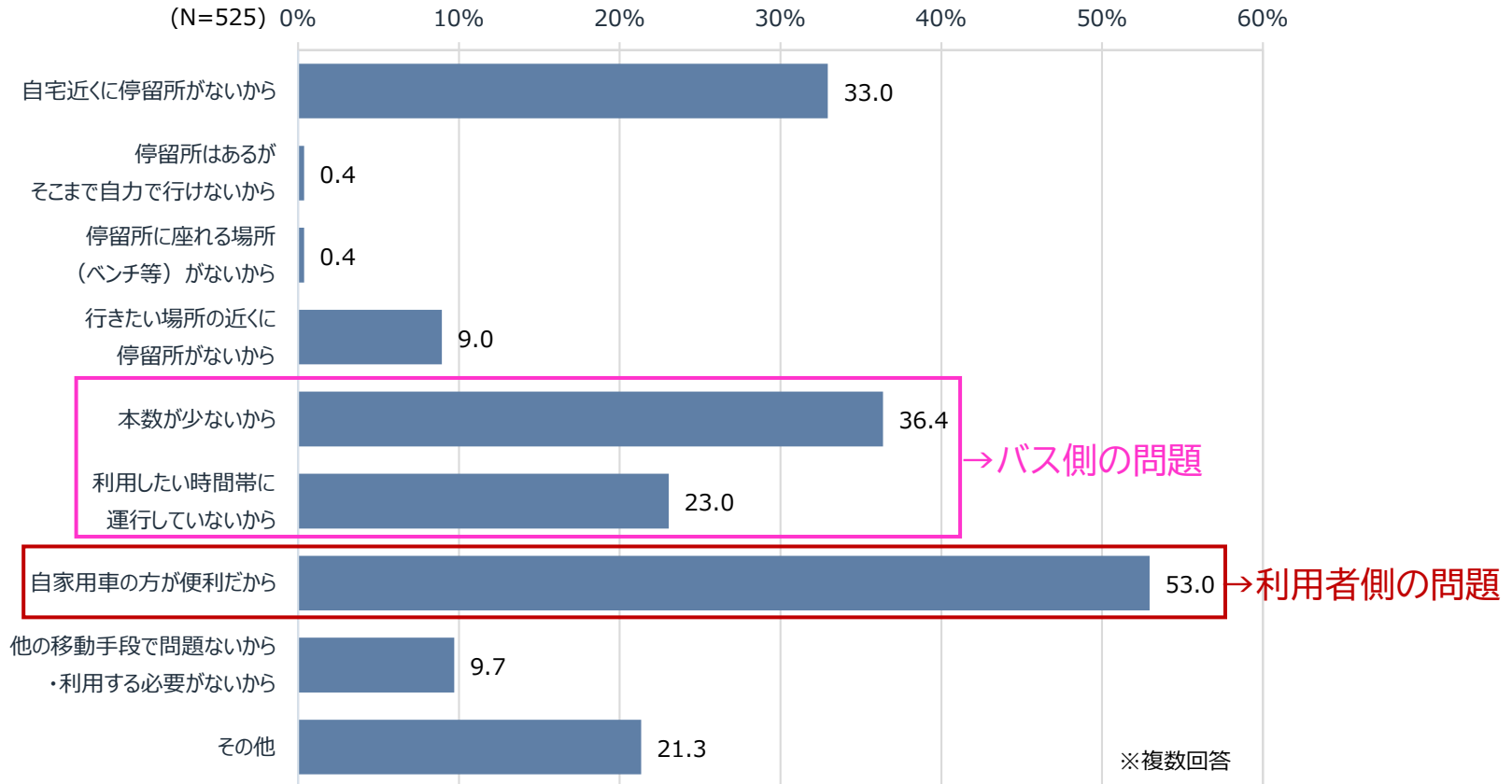
・利用頻度は少ないものの、必要に応じて利用されていると考えられる



市民アンケート 調査結果(概要)

■モコバスを利用しない理由(市役所・板戸井ルート、みずき野・松並青葉ルート)

- 「自家用車の方が便利だから」が53.0%と最も多い。
- 一方で、「本数が少ない」も36.4%であり、利便性の問題もあげられる。



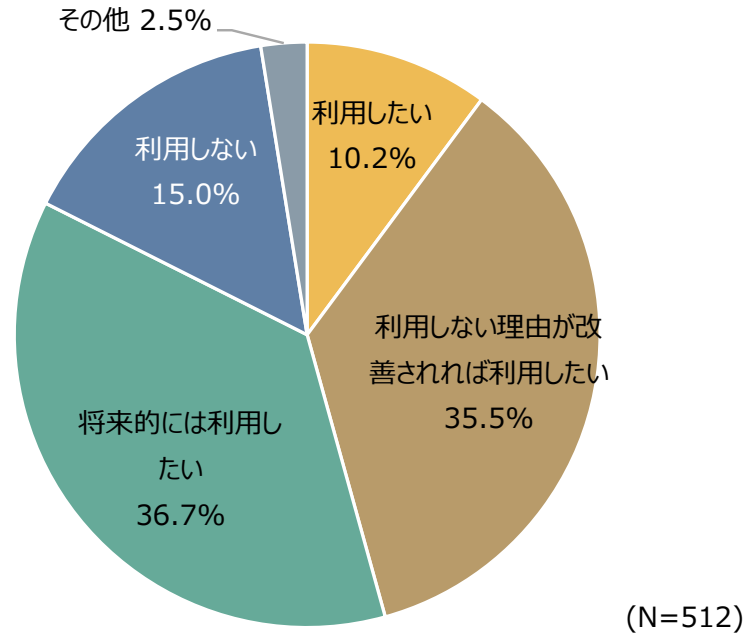
・路線バスと同様の傾向であり、「利用する意向がない」と「利便性」の問題が大きい



市民アンケート 調査結果(概要)

■モコバスの将来の利用意向(市役所・板戸井ルート、みずき野・松並青葉ルート)

- 「将来的には利用したい」と「改善されれば利用したい」が同程度で最も多く、それぞれ35%程度を占めた。また、このような将来需要及び潜在需要を含めた「利用したい」割合は82.4%である。



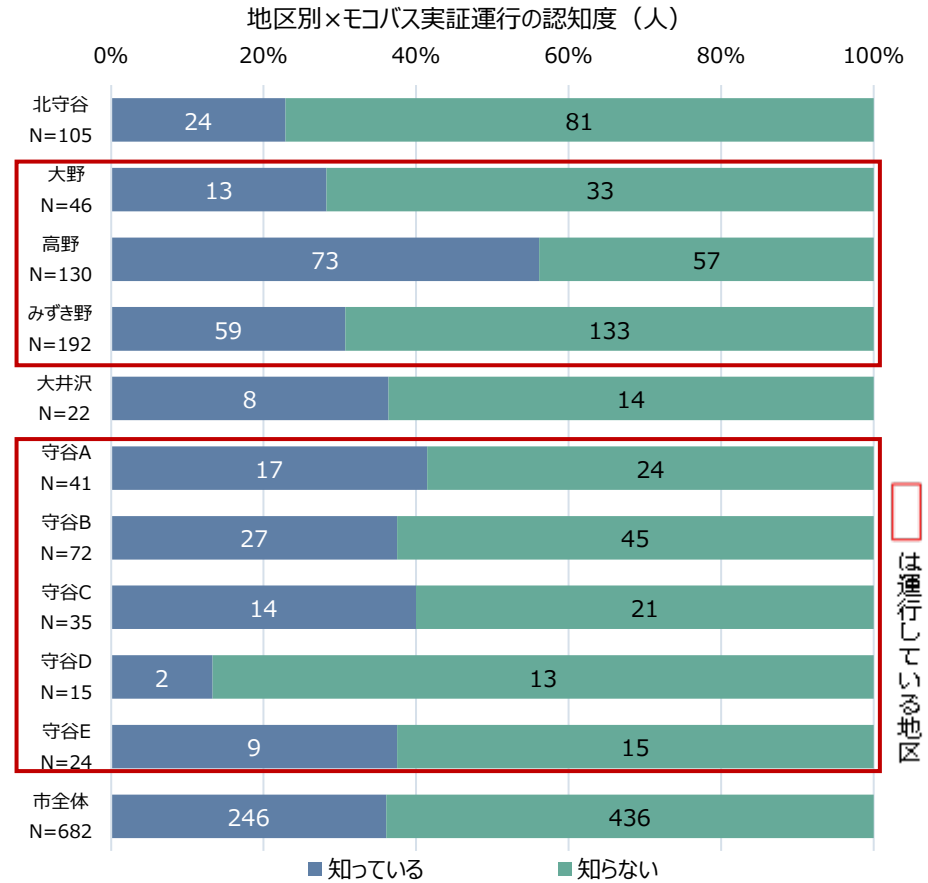
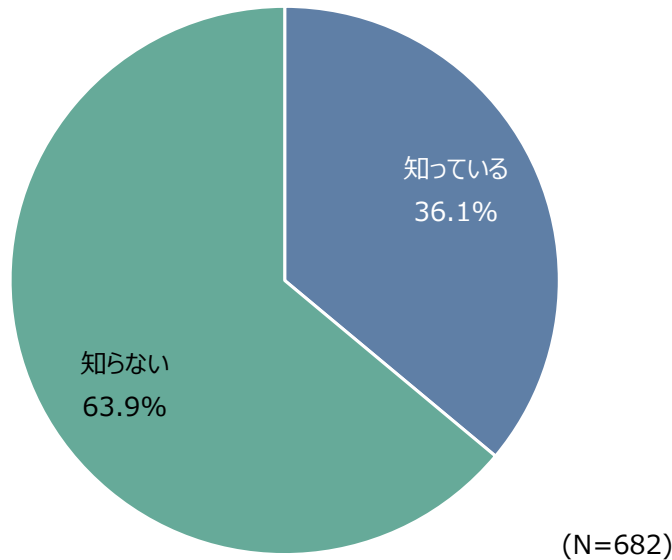
▶ 路線バスと同様の傾向であるが、「利便性」の問題から利用しない傾向が高いと考えられる



市民アンケート 調査結果(概要)

■モコバス(実証運行ルート)の認知度

- 「知らない」が6割以上となった。
- 運行している地区(北守谷・大井沢以外の地区)においても、高野地区を除き「知らない」方が上回っている。

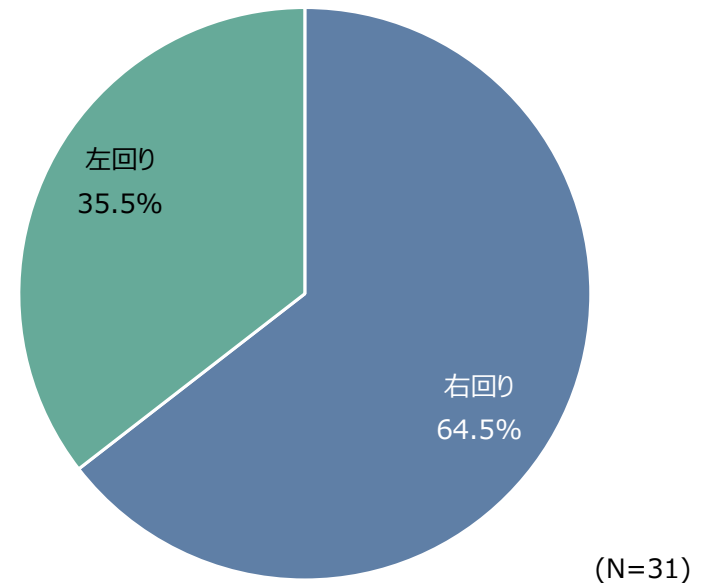
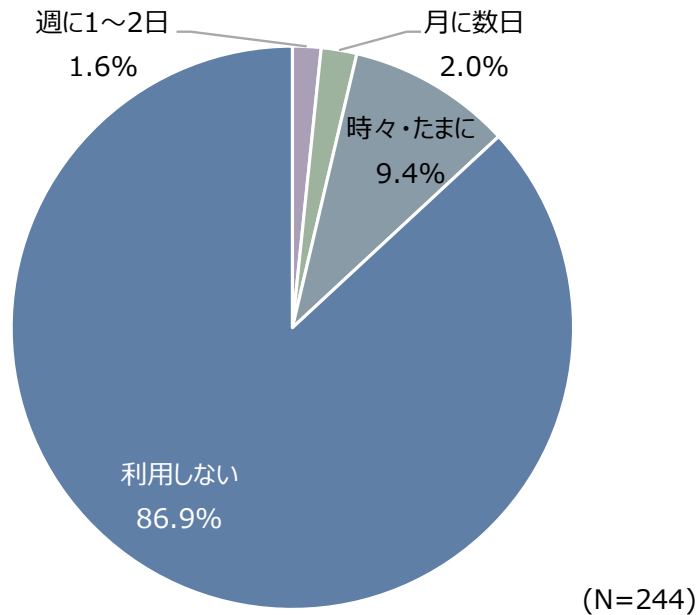


・認知度は低い状況にあり、運行している地区においてもほぼ同様の傾向であることから、さらなる周知が望まれる



■モコバス(実証運行ルート)の利用頻度と利用ルート

- 利用頻度はモコバス既往2ルートより低く、「利用しない」が86.9%である。
- 右回りルートの利用が6割以上であり、左回りより多い。

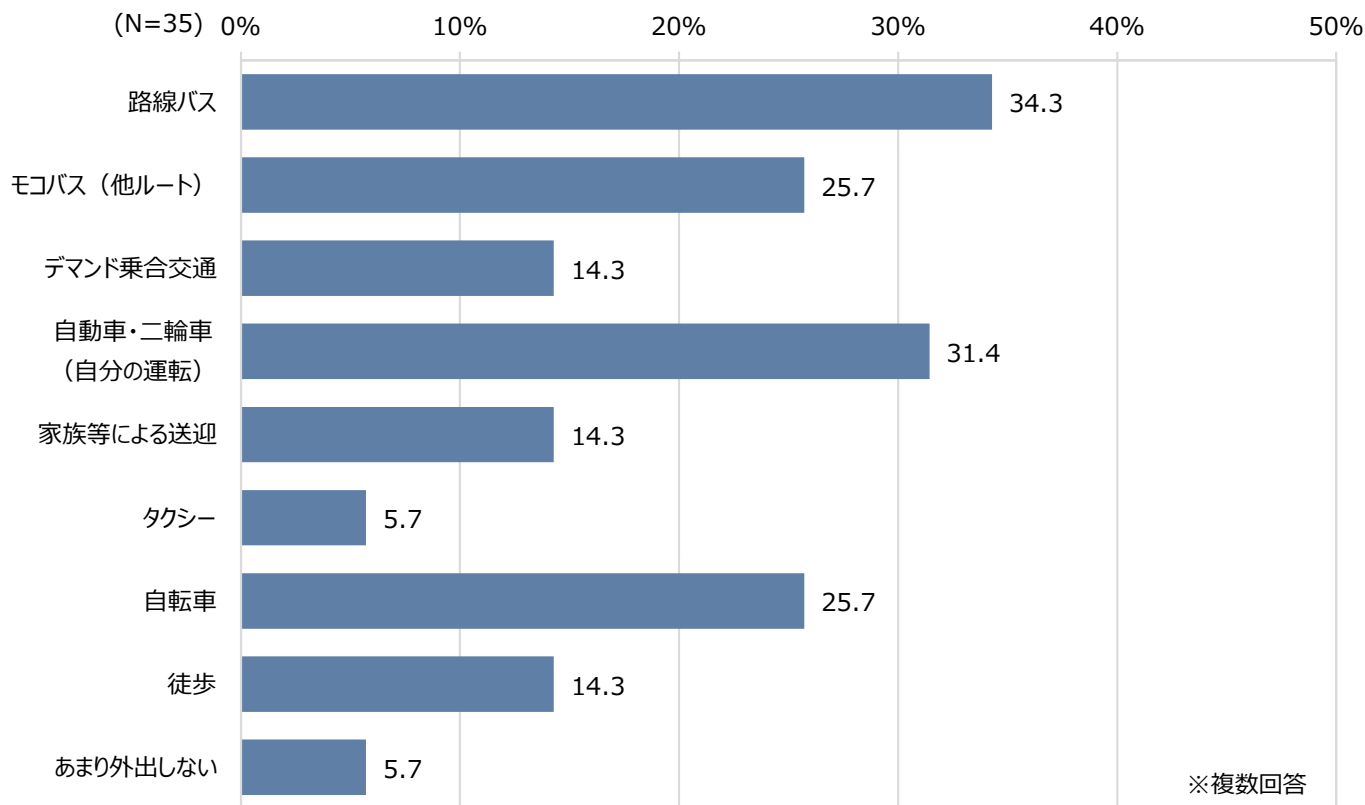


・認知度が低いことが一要因と考えられる



■実証運行開始前に利用していた移動手段

- 25%程度自動車からの転換がみられたものの、路線バスからの転換が34.3%と最も多く、利用者を取り合っている可能性がある。



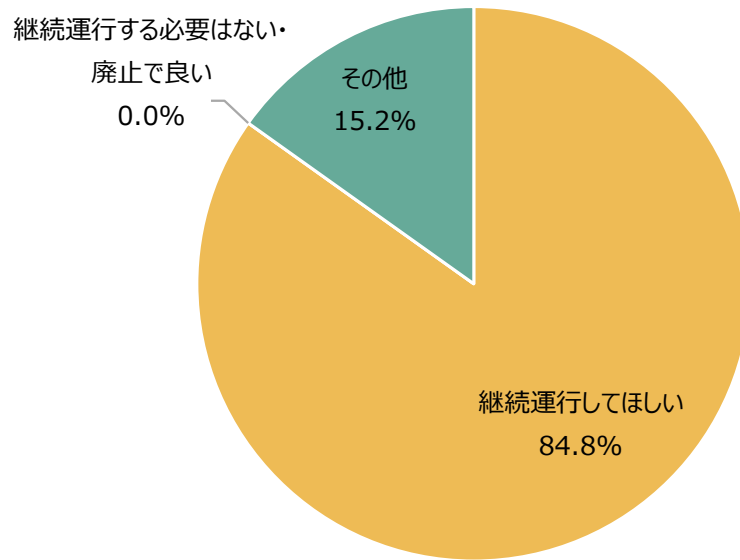
・路線バスと競合になっている可能性もあり、今後、ルートやダイヤの見直しも視野におく必要があると考えられる



市民アンケート 調査結果(概要)

■実証運行ルートの継続運行希望

- 継続運行してほしいという意見が約85%であり、継続性を否定する回答は無かった。



(N=35)

その他内容	件数
継続に加え、休日運行・増便を希望	3
ルートや停留所を見直したうえで継続希望	1
便数が少ないため不要だと思う	1
その他	2

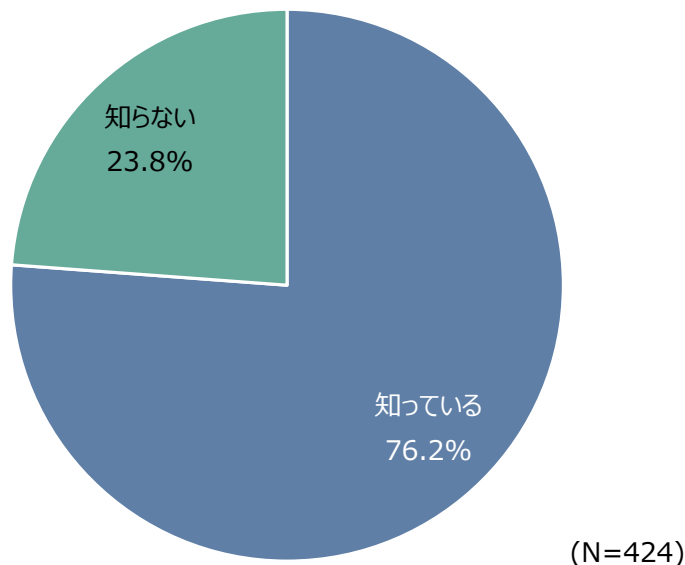
▶ 利用されている方にとっては、重要な移動手段となっていることがうかがえる



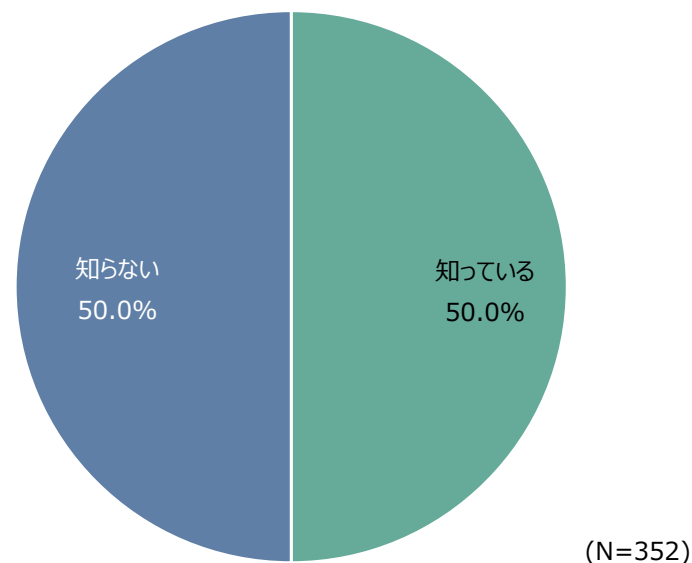
■デマンド乗合交通の認知度

- ・65歳以上では「知っている」が7割を超え、65歳未満においても5割となった。

65歳以上



65歳未満



・利用できない65歳未満においても半数の方が認知しており、比較的高い認知状況にある

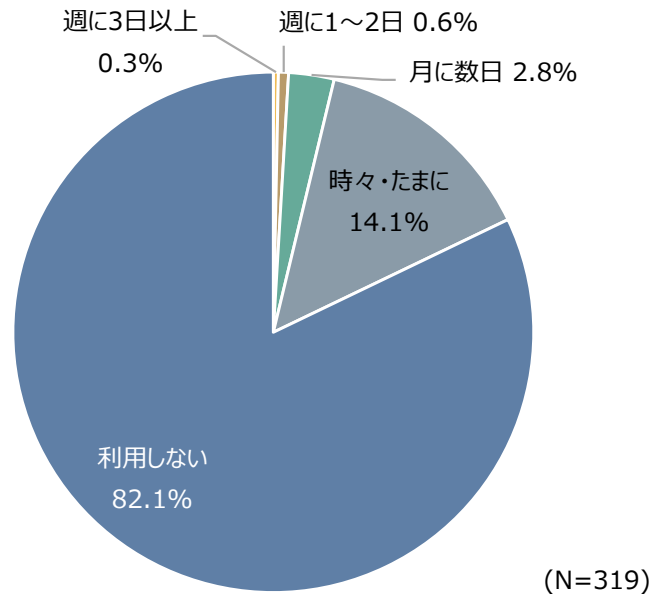


市民アンケート 調査結果(概要)

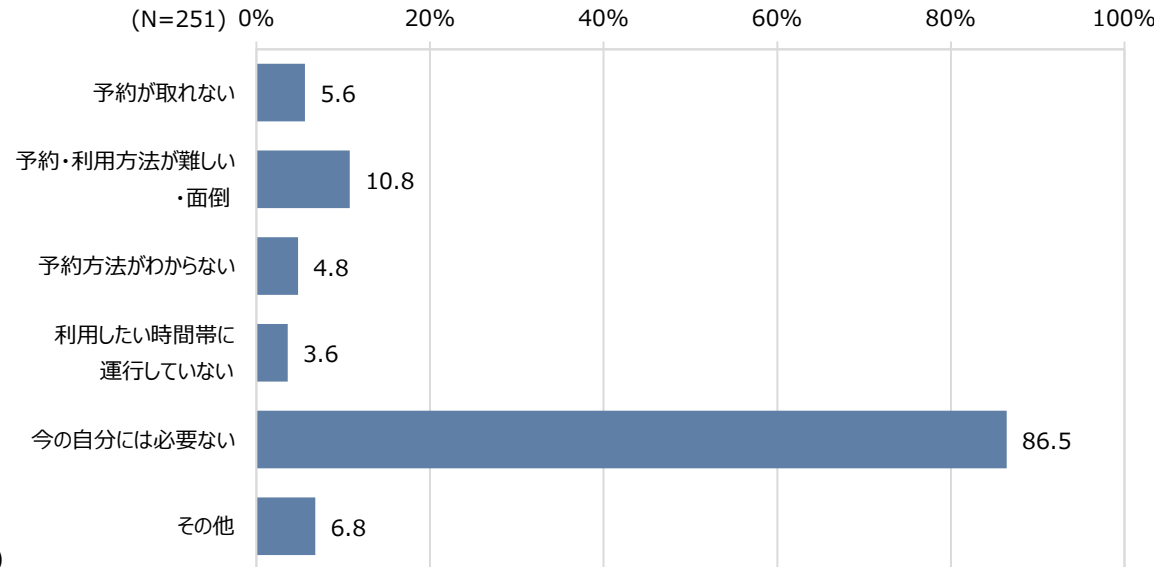
■デマンド乗合交通の利用状況

- 「利用しない」が82.1%と最も多い。
- 利用しない理由は「今の自分には必要ない」が86.5%と最も多く、運転できる方は利用していないことがうかがえる。

利用頻度



利用しない理由



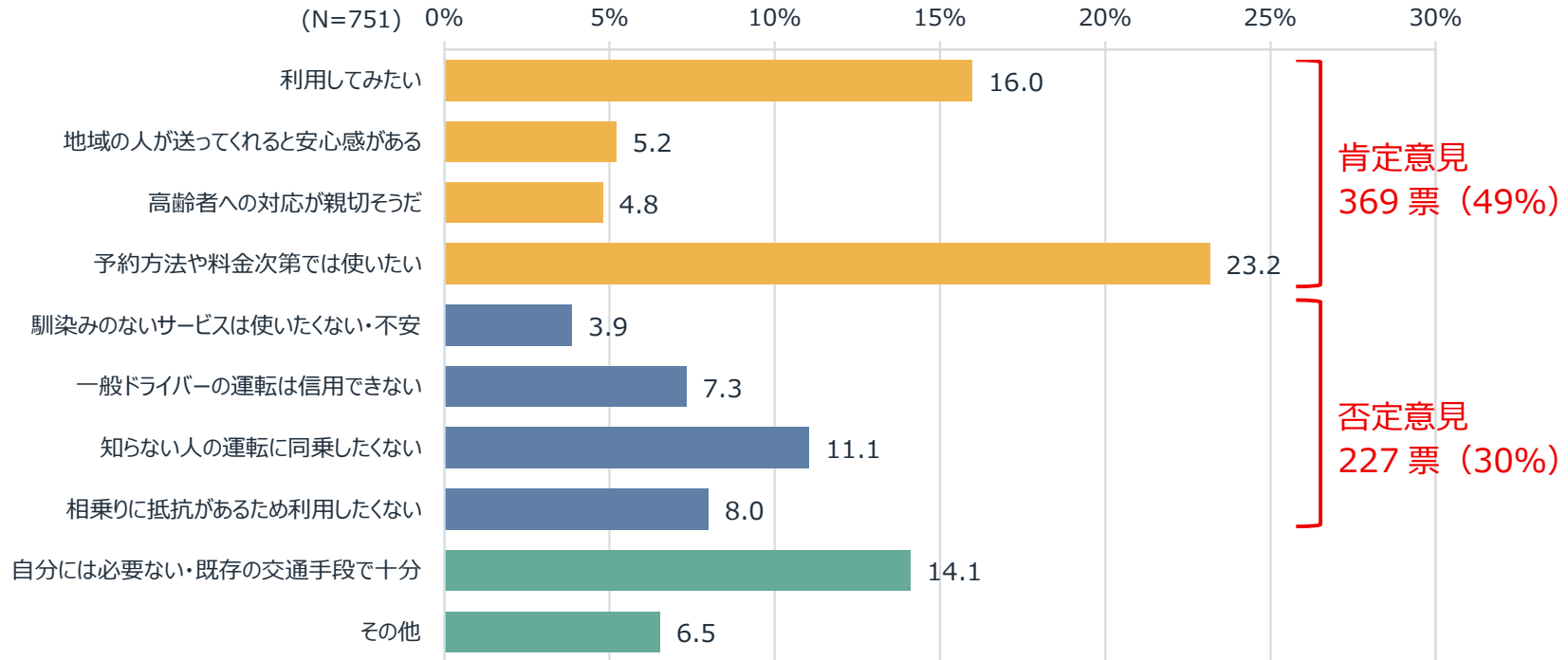
▶ 予約の取りづらさや面倒さなどの理由もみられることから、改善の必要性はあると考えられる



市民アンケート 調査結果(概要)

■ライドシェア導入に対する受容性

・肯定意見が約50%、否定意見は約30%であり、肯定意見が上回った。

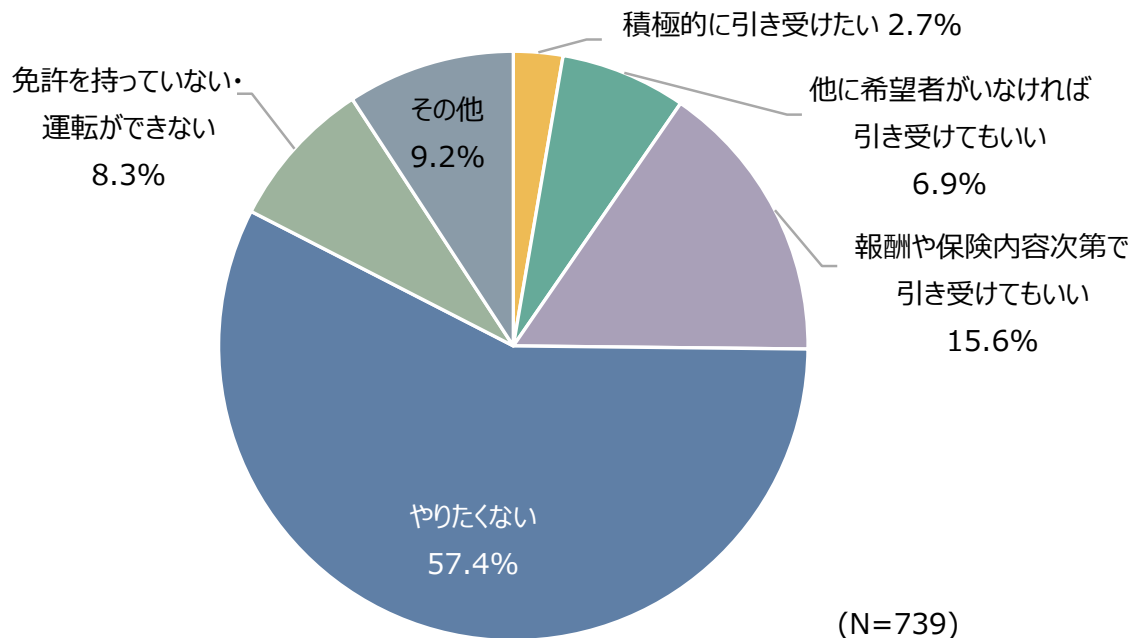


・大きな抵抗は見られなかったため、今後、導入を検討していくことが考えられる



■ライドシェア導入時のドライバー引受意向

・6割近くの方は「やりたくない」意向であるが、約25%の方は引受意向があった。

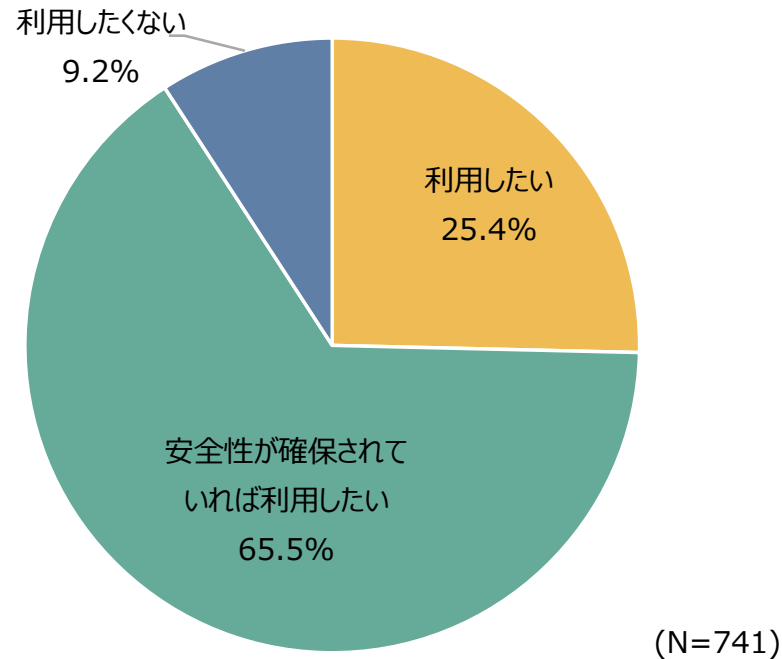


・ドライバー確保の面においても、導入可能性は一定程度あると考えられる



■自動運転車両導入に対する受容性

- 9割以上の方が肯定している。



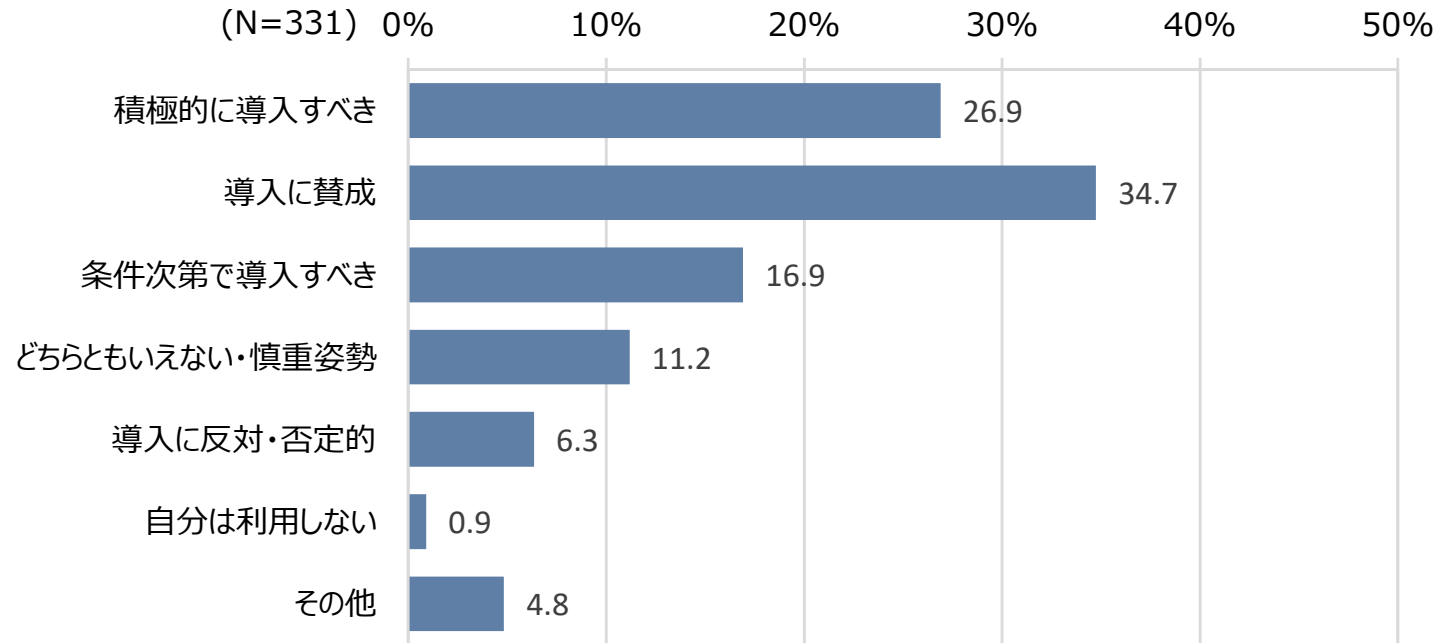
▶ 安全性の担保が前提であるが、自動運転車両への抵抗は低く、将来的に導入できる可能性がある



市民アンケート 調査結果(概要)

■新たな移動手段に対する意見

- 導入に賛成する意見が7割を超えた。



※自由記述回答を内容ごとに整理して集計

▶ 新たな移動手段に対する受容性は高く、今後、本格的に検討していくことが望まれる



事業者アンケート 調査概要

■調査目的

- ・守谷市の公共交通に関わる交通事業者に、現状の課題や、今後の守谷市の公共交通のあり方について意見を伺う。

■調査内容

交通手段	調査対象者		調査内容
路線バス	関東鉄道（株）		<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの利用状況 ・現状の課題、今後の運行に対する意見・要望 ・新たな交通手段に対する意見等
タクシー	京成タクシー（株）守谷営業所 守谷タクシー有限会社 小川交通有限会社		<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの利用状況 ・現状の課題、今後の運行に対する意見・要望 ・デマンド乗合交通における利用状況、課題、今後について ・今後の公共交通施策（タクシー・デマンド運行）に対する意見、要望 ・新たな交通手段に対する意見等
デマンド乗合交通	（株）守谷福祉協会		<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド乗合交通における利用状況、課題、今後について ・今後の公共交通施策（デマンド運行）に対する意見、要望 ・新たな交通手段に対する意見等
送迎バス	企業（5社）	アサヒビール株式会社 茨城工場 ピジョン株式会社 中央研究所 株式会社十和観光 和興フィルテクノロジー株式会社 つくば事業所 テクノロジ-インダストリー株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎事業の状況、運行形態、課題 ・一般の方の混乗の可能性について
	病院（3院）	総合守谷第一病院 守谷慶友病院 茨城リハビリテーション病院	
	自動車学校	守谷自動車学校	
貸切バス	NSK有限会社		<ul style="list-style-type: none"> ・一般の方の混乗の可能性について



事業者アンケート 調査結果(概要)

■路線バス運行事業者 関東鉄道(株)

現状の課題		
施設面	バス停等	守谷駅バスロータリーが西口・東口とも狭隘かつ一般車とのすみわけができておらず、接触事故が多発している。また、バス降車バースがなく、のりばがいっぱい場合はバースが空くまで待つなど利便性が落ちている。駅以外の市内のバス停では歩道に植栽があるため車いすの乗降に支障をきたしている箇所がある。
	車両等	守谷市内を運行する守谷営業所には2023年からEVバスを導入しており、より快適で利便性の高いサービスを提供するとともに環境負荷低減を進めている。EVバス車両は価格が年々上昇しており、導入コストが上がっている。
運行面	運行効率利用率	守谷市内で完結する路線（新守谷線・北守谷線）については、系統距離が他路線に比べて短く、利用率も高いので効率よく運行できている。ただし、土日祝日の美園循環線は午後の時間帯に運行経路が渋滞し定時運行ができないため、運行を見越して乗務員を多く投入しており非効率になっている。また定時運行できないことから沿線に商業施設もあり利用者もいるが、実際の利用率は大きく低迷している。
	他の事業者との競合	市内に他の乗合事業者は現在のところ運行はない。貸切事業者とは守谷駅の乗り場を共用しているが、企業バス乗り場が飽和しており調整に苦慮している。
	経営資源	バス運転者については全国的に担い手の減少が著しく、当社既存のバス運転士も高齢化が加速度的に進んでいる。2024年4月から施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」の改正により、バス運転士不足は更に深刻化しており、安定的な輸送力の確保が喫緊の課題となっている。燃料費については、2024年度は対前年約7,000万円の費用増になっている。今年度も同様に増加傾向。
守谷市の公共交通施策について		
	サービス内容の変更予定	現在直近で変更する予定はない。
	理想とするバス路線	乗務員が充足した前提ですが、朝晩の利用の多い新守谷線は増便したいと考えている。また、美園循環は渋滞環境が改善しなければ、利用が少なく縮小せざるをえない。
	利用促進	平日昼間時間帯の市内各路線の利用が少なく乗務員がこの時間帯は空いている状態になっているため効率が悪くなっている。昨年から運行している「守谷市実証運行バス」のような運行形態の系統が増えるとより増収につながり効率が上がる。



事業者アンケート 調査結果(概要)

■デマンド乗合交通運行事業者

		A社	B社	C社	D社
デマンド乗合交通について					
デマンド交通の 拡充への対応可否	増車対応可否	不可	不可	不可	不可
	時間延長可否	不可	不可	不可	可能
	大型化対応可否	不可	不可	不可	要相談
	その他	現状維持。 別途、相談に応じて検討。		県南交通圏では基本的にタクシーの台数を増やすことができないので増車はできない。 時間延長をすると、現在の契約金額では赤字になってしまうので無理がある。 儲けがあまりないので大型車を購入する余裕もない。	大型化は、車両入替のタイミングとうまく合えば可能
デマンド交通の 課題	乗降場所等	乗降場所が任意でありながら、利用場所の傾向がはっきりしており、一定の効率化の余地があると考ええる。	未記載	固定の乗り場を設置も良いが現在のやり方で良いと思う	未記載
	車両等	セダンタイプでの運行がメイン。 大型車両を新たに導入し、デマンドでの運用は厳しい。	LPガススタンドが遠い	タクシー車両を使用することになっているので現状のまま	今現在の乗合ができていないのに大型化するのはちがうのでは？ 現行車両で乗合が多くできてからならば大型化、増車もわかる。
	運行効率 利用率	未記載	相乗り時など効率の悪い配車がある 交通状況によって時間に間に合わない配車がある	A I で決められたルートだと効率が悪い場合がある。センターで臨機応変にできれば良いと思う。	乗合率を増やすだけではなく効率の良いまわり方をして、利用できる方を増やす方法を取り入れる事も必要。
	利用者マナー	未記載	未記載	直前キャンセルはしょうがないが何度もする利用者にはペナルティも必要	直前のキャンセルは他に利用したい方が利用できなくなり、他の利用者にも迷惑になるのでやめてもらいたい
	今後の継続性	乗務員の確保（できればデマンド専属ドライバー） ※若手運転手はタクシーで稼ぎたい傾向	未記載	人件費の高騰が続いていてタクシー会社やセンターの負担が増えると継続はできなくなると思う	料金を値上げし、バス、タクシーとの差別化も必要で市民、運営側も、継続する努力する必要がある
	経営資源	未記載	運転手の高齢化（不足ではない）	未記載	デマンド、福祉タクシーも特殊で希望者も少なく、あと1人増員できると安心。特に、朝～14:00まで。
	その他	未記載	未記載	各社、1日の件数を同じくらいにしてほしい。10件くらい差がある日もある。	乗車予約時間から5分待つことが、次の利用者の予約時間に影響している。前の方がおくれたことで次の利用者以降すべておくれた事もある。
	改善案や全般への意見	任意発着については、利用者目線からは利便性が高いが、乗合としては非効率であり、共通停留所での運用は検討しても良いと考え	増車（弊社分）以外賛成	前述の通り	前述の通り



事業者アンケート 調査結果(概要)

■デマンド乗合交通運行事業者

守谷市の公共交通施策について				
サービス内容の変更予定	2026年春～夏頃にかけて、茨城県内タクシーの運賃改定の予定がある	運賃変更（夏頃予定）	対象年齢の引き上げも検討するべき このままドアtoドアでやる場合値上げも良いと思う	未記載
理想とするタクシー運行	未記載	未記載	未記載	
利用促進	未記載	運転手の若返りと接客の向上	未記載	
定額タクシー制度の創設について ※守谷市が補填	利用促進に繋がるため賛成。一方、定額が定着してしまうと、通常のタクシー利用が相対的に「高い」と捉えられ、利用控えにつながる可能性があるため危惧する点あり。	利用促進に繋がるため賛成	モコバス、デマンドタクシーがあるので定額制は反対 もしやるなら消費税などの負担をゼロに	
公共ライドシェアについて				
導入への賛否	どちらでもない (ライドシェア需要(利用者側として)があるのか疑問がある)	条件によっては賛成 (デマンド等で利用する場合に限り賛成)	反対 (タクシー会社が導入しているのがほとんどだが、赤字と聞いている)	
運行管理者としての協力可否	不可能	可能	不可能	
運行管理者の条件		8時～17時 デマンド利用のみ		
運行管理者が不可の理由	運行管理者の人員不足 負担増加		補助者でも良いなら考察の余地あり	



事業者アンケート 調査結果(概要)

■送迎バス(通勤)運行事業者

		A社	B社	C社	D社	E社
送迎事業を実施している理由や運行上の課題等						
実施理由		・路線バス等の公共交通はあるが、便数や輸送力が不足しているから ・夜間勤務等、路線バス等の公共交通のダイヤと勤務形態が合わないから	・周辺に路線バス等の公共交通が無いから	・周辺に路線バス等の公共交通が無いから	・周辺に路線バス等の公共交通が無いから	・周辺に路線バス等の公共交通が無いから
課題		・送迎するドライバーや委託先の確保 ・運行経費の確保 ・守谷市人口増に伴う交通量増加によるバスダイヤの遅延	・運行経費の確保 ※あえて上げるならば	・乗降場所の設定	・安全面の確保 ・送迎するドライバーや委託先の確保 ・運行経費の確保	・運行経費の確保
公共交通への 転換の可能性	可能性の有無	ない	ない	ない	ない	路線バス等の公共交通の運行内容が見直されればある
	重視する内容	・事業所からバス停までの徒歩圏域 ・公共交通の運行時間帯 ・公共交通の運行本数	・事業所からバス停までの徒歩圏域 ・公共交通の運行時間帯 ・公共交通の運行本数	・事業所からバス停までの徒歩圏域 ・公共交通の運行時間帯 ・公共交通の運行本数	・事業所からバス停までの徒歩圏域 ・公共交通の運賃 ・公共交通の運行時間帯 ・公共交通の運行本数 ・路線バス等と電車の乗継	・事業所からバス停までの徒歩圏域 ・公共交通の運行時間帯 ・公共交通の運行本数 ・路線バス等と電車の乗継
送迎バスへの一般の方の混乗について						
混乗の可能性		・乗客の範囲を拡大することはできない	・乗客の範囲を拡大することはできない	・乗客の範囲を拡大することはできない	・乗客の範囲を拡大することはできない	・乗客の範囲を拡大することはできない
混乗できない理由		・無償運行のため ・予約制で受付等の対応が困難 ・防犯上のリスクや事故発生時の責任 ・一般の方を乗降させる時間的余裕がない	・防犯上のリスクや事故発生時の責任 ・一般の方を乗降させる時間的余裕がない	・特定旅客運送のため	・無償運行のため ・防犯上のリスクや事故発生時の責任 ・一般の方を乗降させる時間的余裕がない	・防犯上のリスクや事故発生時の責任 ・一般の方を乗降させる時間的余裕がない
必要条件		・運行費用補填(自治体等による協力・支援) ・ドライバーや予約受付等の人材等の提供(自治体等による協力・支援)			・セキュリティ面の確保	なし

■公共交通施策全般への意見

当社へは、送迎バス利用対象ではない来客や請負会社等が来場することが多々ありますが、そのような方にとって数年前にモコバスが大幅に減ったのは利便性がそれなりに下がったと思います。全国的にドライバー不足かとは思いますが、国からの補助や研究機関とのコラボで自動運転バスを運行させるなどして、モコバスをもっと拡充できれば良いように感じております。



事業者アンケート 調査結果(概要)

■送迎バス(病院)運行事業者

		A院	B院	C院
送迎事業を実施している理由や運行上の課題等				
実施理由		<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の公共交通はあるが、時間がかかるから ・利用者の通院負担を軽減するため 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺に路線バス等の公共交通が無いから ・利用者の通院負担を軽減するため 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺に路線バス等の公共交通が無いから ・利用者の通院負担を軽減するため
課題		<ul style="list-style-type: none"> ・安全面の確保 ・送迎するドライバーや委託先の確保 ・運行経費の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎するドライバーの確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎するドライバーや委託先の確保
公共交通への 転換の可能性	可能性の有無	ない	ない	ない
	重視する内容	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の運賃 ・公共交通の運行本数 ・公共交通利用時の所要時間短縮 	<ul style="list-style-type: none"> ・病院からバス停までの徒歩圏域 	未記載
送迎バスへの一般の方の混乗について				
混乗の可能性		<ul style="list-style-type: none"> ・乗客の範囲を拡大することはできない 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客の範囲を拡大することはできない 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗客の範囲を拡大することはできない
混乗できない理由		<ul style="list-style-type: none"> ・輸送余力がないため ・無償運行のため ・一般の方を乗降させる時間的余裕がない 	<ul style="list-style-type: none"> ・無償運行のため 	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送余力がないため ・無償運行のため ・予約制で受付等の対応が困難なため



事業者アンケート 調査結果(概要)

■送迎バス(自動車学校)運行事業者

		守谷自動車学校
送迎事業を実施している理由や運行上の課題等		
実施理由		<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス等の公共交通はあるが、便数や輸送力が不足しているから ・路線バス等の公共交通はあるが、時間がかかるから ・路線バス等と電車の乗継が悪いから ・周辺に路線バス等の公共交通が無いから
課題		<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所の設定 ・安全面の確保 ・運行経費の確保
送迎バスへの一般の方の混乗について		
混乗の可能性		・乗客の範囲を拡大することはできない
混乗できない理由		<ul style="list-style-type: none"> ・輸送余力がないため ・無償運行のため ・予約制で受付等の対応が困難なため

■貸切バス運行事業者

		NSK有限会社
貸切バスへの一般の方の混乗について		
混乗の可能性		・委託元の企業から要請があっても対応は難しい
混乗できない理由		<ul style="list-style-type: none"> ・企業バスは特定バスで特定の方しか乗車ができないため難しいと思われます。 ・企業バス運転士は早朝・夜間に運行があるため労務時間等問題があります。
混乗時に対応できない内容		・有償運行の実施(料金収受の対応)
その他意見		・貸切バス(スクールバス)なら運行は時間等によっては可能かと思えます。



今後の方向性(案)

■路線バス・モコバス

現状の課題	
利用者側	・自動車依存 ・将来の需要増
利便性	・運行本数の少なさ ・早朝、夜間運行
運行側	・利用者の少なさ ・収益性(利用者少、運行経費増) ・深刻な運転手不足 ・効率性

- ・自動車依存からすぐに脱却することは困難
- ・一方で、さらなる高齢化の進行により将来的な需要は増加
- ・現状、増便を行うことは困難(運転手不足)
- ・送迎バスなど地域の輸送資源の活用も困難

今後の方向性(短期)	
利用者側	・利用促進策(まず使ってみる) ↓ 週1回ノーマーカーデー、公共交通関連イベント等
利便性	・路線バス、モコバスの重複区間解消、ダイヤ調整 ・利用者(ニーズ)が多いルートへの変更(モコバス) ・実証運行ルートは継続
運行側	・運行の効率化

■デマンド乗合交通

現状の課題	
利用者側	・一部のヘビーユーザーの存在 ・直前キャンセル
利便性	・予約の取りづらさ ・乗合率の低さ
運行側	・1人あたりの運行経費 ・福祉施策との棲み分け

- ・増台や大型化、時間拡大は現状困難
- ・現状の利用状況は市内全域を跨ぐ利用が多い(運行エリアの限定は適さない)
- ・大幅な改正(利用制限拡大や料金値上げ)は利用者の利便性を大きく損なう可能性大
- ・駅やバス停等まで歩けない人は福祉施策での対応が必要

今後の方向性(短期)	
【運用面での改善】	
<ul style="list-style-type: none"> ・共通乗降場の設定(乗合率向上) ・キャンセル可能時間の前倒し(現状30分前→60or90分前:予約可能時間の拡大) ・利用者制限の変更(例:全年代への利用拡大。ただし、福祉施策との棲み分け前提。) ・予約した時間と実乗車・降車時間の差の許容を拡大(乗合率向上) ・路線バス、モコバスとの乗り継ぎ検索システム導入 	



■新たな移動手段の導入

【ライドシェア】中期的施策

- ・交通空白・不便地域において、地域主導型のライドシェアの導入を検討(具体的な仕組みを検討)
→みずき野地区での「お買い物サポート」を参考

【自動運転】長期的施策

- ・車両導入検討(補助金活用)や適するルートなど、実証運行に向けた具体の検討

報告第 3 号

令和 8 年度中学 3 年生向けお試し乗車券付きリーフレットの
配布に関する運賃変更について

< 報告要旨 >

茨城県公共交通活性化会議(※1)が実施する「中学 3 年生に対するお試し乗車券付きリーフレットの配布事業」の対象路線として、守谷市コミュニティバス「モコバス」を追加する。お試し乗車券を使用した場合は、1 乗車 100 円で利用できるものとする。

(有効期間：R8. 7. 18～R8. 8. 31)

1 経緯・目的

本年 7～8 月に、茨城県公共交通活性化会議(※1)による「中学 3 年生に対するお試し乗車券付きリーフレットの配布事業」が別紙のとおり実施される。

当該事業は、中学 3 年生(受験生)を対象に、公共交通の乗り方や利用のメリットを紹介するリーフレットの配布及び、県内の路線バスが 1 乗車につき 100 円で利用できる「バスお試し乗車券」の配布を行い、進学先(受験先)を検討する際に通学手段を確認してもらうことで、受験生や保護者の公共交通利用に関する意識の醸成及び利用促進を図ることを目的としている。

当該乗車券を利用できるのは、①バス会社が運行する路線バス(別紙記載)及び、②事業に協賛するコミュニティバスとなっており、本市コミュニティバス「モコバス」を対象路線とする。

※過年度に同様の内容を本協議会でご承認いただき、特別な運賃の変更について国へ届出していることから、報告事項とさせていただきます。

※1 茨城県公共交通活性化会議とは、県・市町村・国・交通事業者・関係団体・有識者等で構成し、よりよい公共交通のあり方について協議を行い、県の公共交通の活性化を図ることを目的とした組織。

2 バスお試し乗車券使用による「モコバス」の運賃変更について

- (1) 対象者 茨城県内の中学校及び義務教育学校に在籍する
令和 8 年度中学 3 年生(義務教育学校 9 年生)の生徒
- (2) 有効期間
令和 8 年 7 月 18 日(土)～同年 8 月 31 日(月) ※45 日間(予定)
- (3) 有効期間中の「モコバス」の運賃

現金・IC 運賃 200 円 ⇒ バスお試し乗車券使用時 100 円(現金のみ)

※バスお試し乗車券利用時の減収分(通常運賃から 100 円を差し引いた額)については、当協議会の負担となります。

中学3年生に対するリーフレットの配布計画（令和8年度）（案）

1 趣旨・目的

県内の中学3年生を対象に、公共交通の乗り方や利用のメリットを紹介するリーフレットの配布及び、県バス協会の協力により、県内の路線バスが1乗車につき100円で利用できる「バスお試し乗車券」の配布を行い、進学先（受験先）を検討する際に通学手段を確認してもらうことで、受験生や保護者の公共交通利用に関する意識醸成及び利用促進を図る。

2 バスお試し乗車券の内容

- (1) 対象者：令和8年度に茨城県内の中学校及び義務教育学校に在籍する、中学3年生（義務教育学校9年生）の生徒
- (2) 有効期間：令和8年7月18日（土）～令和8年8月31日（月）※45日間（予定）
- (3) 使用方法
 - ①リーフレットからバスお試し乗車券を切り離し、見学先の高校、乗降バス停、所属学校を記入
 - ②降車の際に、バスお試し乗車券をバス運転手に掲示後、整理券及び現金100円と一緒に運賃箱に投入（乗車券1枚につき片道1乗車の利用が可能）
 - ③バスお試し乗車券は、下記バス事業者が運行する路線バス（高速バス及び深夜バス除く）及び事業に協賛いただいたコミュニティバスで、ア～ウに該当する場合のみ利用可
 - ア．茨城県内での乗降
 - イ．茨城県内で乗車し、茨城県外で降車
 - ウ．茨城県外で乗車し、茨城県内で降車
- (4) 対象バス事業者：関東鉄道(株)、茨城交通(株)、大和交通自動車(株)、朝日自動車(株)、茨城急行自動車(株)、ジェイアールバス関東(株)、(株)昭和観光自動車、椎名観光バス(株)、(株)池田交通、さくら自動車(株)

3 配布対象（予定）

次の220校の中学3年生（義務教育学校9年生）に配布

- (1) 公立中学校、義務教育学校・・・210校
- (2) 国立大学附属中学校・・・1校
- (3) 私立中学校・・・9校（※）

※一部私立中学校については、内部進学者が多い点を踏まえ、配布の取りやめを検討する。

4 作成部数（予定）

25,500部

- (1) 生徒及び保護者分：生徒1人につき1部（バスお試し乗車券2枚付き）
- (2) 教師分・その他：全体数の1割または10部
- (3) 事業者への配布、事務局予備：必要数

※令和7年度の中学3年生の生徒数および一部私立中学校の配布取りやめにより、変更となる可能性あり。

5 実施スケジュール案

6月下旬以降、県交通政策課から各学校に配布する。

※作成委託事業者から関係各所への直接の発送を想定。

実施月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	
項目			★バス乗合委員会 (バス協会)	★活性化会議 幹事会	★活性化会議 総会	運賃協議会 (※1) 意見募集※	リーフレット作成 ★各中学校等へ送付 ★各中学校等にて生徒に配布	★事業者から運輸局へ届出提出 実施			★実績報告 (バス協会)	

(※1) R5. 10. 1 改正道路運送法により、各市町村の運賃協議会における協議に先立ち、住民や利用者等の意見を募集する必要がある。

→R8 年度～新規でお試し乗車券を実施する路線がある場合、各市町村交通会議において、意見募集及び運賃協議会を実施。

(※2) 実施（夏休み前）までに各市町村に協力いただき、お試し乗車券を使用した乗り方教室等により、対象生徒への周知を図る。

6 実績

○ (参考) 平成 27 年度 (平成 28 年春配布) から令和 7 年度 (令和 7 年夏配布) までの配布状況

年度 ※1	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4 (R5 春)	R5 (R5 夏)	R6	R7
作成部数	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	34,000	34,000	33,000	29,000	27,000	25,500
実施期間	28 日間	28 日間	26 日間	26 日間	26 日間	49 日間	49 日間	49 日間	42 日間	41 日間	45 日間
高校数 ※2	123	123	122	121	120	145	146	147	267	228	220
新入生数 ※2	26,735	26,235	25,870	25,307	24,742	23,674	23,850	29,412	25,642	24,050	22,078
利用枚数	1,353	1,393	1,349	1,893	1,076	2,470	1,981	1,775	882	935	591
利用率	5.06%	5.31%	5.21%	7.48%	4.35%	10.43%	8.31%	6.03%	3.44%	3.89%	2.68%

※1 令和 4 年度までは 3 月～4 月に実施していたが、令和 5 年度からは 7～8 月（夏休み期間）への実施へ変更した。

※2 対象者 令和 3 年度まで：新高校生のみ

令和 4 年度：新高校生及び新中高一貫校入学生

令和 5 年度から：中学 3 年生（義務教育学校等は中学 3 年生相当）

※1 令和 4 年度までは 3 月～4 月に実施していたが、令和 5 年度からは 7～8 月（夏休み期間）への実施へ変更した。

※2 対象者 令和 3 年度まで：新高校生のみ

令和 4 年度：新高校生及び新中高一貫校入学生

令和 5 年度から：中学 3 年生（義務教育学校等は中学 3 年生相当）

【参考】昨年度のリーフレット

100円でバスに乗って、アンケートに答えよう!



[令和7年度中学3年生限定] ご利用日: 月 日 ご利用する前にご記入ください

お試し乗車券

乗車バス停: _____ 降車バス停: _____

通っている学校名: _____ 見学する学校名: _____

バスを降りる際は、この券 + 整理券 + 現金100円を料金箱に入れてください。

※お試し乗車券を使う際は、ICカードは使えません。

有効期間▶ 令和7年7月19日(土)～令和7年8月31日(日)

[令和7年度中学3年生限定] ご利用日: 月 日 ご利用する前にご記入ください

お試し乗車券

乗車バス停: _____ 降車バス停: _____

通っている学校名: _____ 見学する学校名: _____

バスを降りる際は、この券 + 整理券 + 現金100円を料金箱に入れてください。

※お試し乗車券を使う際は、ICカードは使えません。

有効期間▶ 令和7年7月19日(土)～令和7年8月31日(日)

お試し乗車券の使い方



Step1 乗車前の準備

- 以下のものを事前に準備してください。
 - ・現金100円
 - ・お試し乗車券リーフレット
- ※**お試し乗車券を利用する際は、現金のみ使用できます。**
- お試し乗車券を切り取ったうえで、必要事項を記入してください。**

Step2 バス停に着いたら

- 行きたい方面の時刻表をバス停で確認してください。
- バスが到着したら行き先表示を確認してください。

Step3 バスに乗車したら

- 整理券発券機のランプが点滅したら、整理券を取ってください。ただし、以下の場合はそのまま乗ることができます。
 - ・始発区間で整理券が発券されない場合
 - ・整理券発券機がない、またはカバーがかかっている場合

Step4 バスを降りる前に

- バス車内前方のバス停名表示機を確認します。車内放送で降りたいバス停が案内されたら近くにある降車ボタンを押してください。

Step5 目的のバス停に到着したら

- お試し乗車券と整理券、現金100円を運転席横にある運賃箱の投入口に入れて降車してください。**

Step6 アンケートの記入

- スマートフォンなどで右二次元コードを読み込んで、アンケートを記入してください。



バスや鉄道で通学する メリットとは

バスや鉄道での移動中は、読書や音楽鑑賞、スマホ操作など、その時間を自分のペースで有効に活用でき、天候や季節を問わず、安全で快適に過ごすことができます。また、毎日決まった時刻のバスや鉄道を利用することで、自然と規則正しい生活習慣が身に付くというメリットもあります。

定期券ならこんなにお得!

- 1か月定期券は、通常運賃の、なんと**※40%割引!**
- 3か月定期券は、さらに**※5%割引!**になります。
- ・IC定期券はチャージをすれば、通常のICカードとしてもご利用可能!(定期区間外の乗降は残高から自動精算されます)
- ※バス会社によって取り扱いが異なりますので、詳しくは各バス会社にお問い合わせください。

【お試し乗車券を利用できるバス一覧】 ※一部利用できない路線がありますので、詳細はバス会社にお問い合わせください。

路線バス 高速バス及び深夜バスを除く

- 関東鉄道(株) ● 茨城交通(株) ● 大利根交通自動車(株) ● 朝日自動車(株) ● 茨城急行自動車(株) ● ジェイアールバス関東(株)
- 株昭和観光自動車 ● 椎名観光バス(株) ● ブルーバス(株) ● 晃進物流(株) (桜東バス)

コミュニティバスなど

- 土浦市まちづくり活性化バス「キララちゃん」 ● 常総市コミュニティバス「JOYBUS」
- 牛久市コミュニティバス「かっぱ号 通勤ライナー (上柏田・むつみルート、さくら台・みどり野ルート)」
- つくば市コミュニティバス「つくバス」 ● 鹿嶋市・潮来市・行方市 鹿行広域バス「神宮あやめ白帆ライン」
- 潮来市・行方市「鹿行北浦ライン」 ● 守谷市コミュニティバス「モコバス」 ● 筑西市広域連携バス
- 筑西市地域内運行バス ● 筑西市道の駅循環バス ● 筑西・下妻広域連携バス
- 坂東市 守谷駅直行型路線バス「直行坂東号」 ● 稲敷市コミュニティバス
- かすみがうら市・土浦市・行方市「霞ヶ浦広域バス」 ● かすみがうら市・土浦市「千代田神立ライン」
- 桜川市バス「ヤマザクラGO」 ● つくばみらい市コミュニティバス「みらい号」

各バス会社のお問い合わせ先はコチラから



茨城県公共交通活性化会議 https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/kotsuseisaku/chiikikoutsu/kotsu_ibaraki.html

【お試し乗車券の利用方法】

- 切り取り線に沿って切り離し、乗車バス停、降車バス停、通っている学校名、見学する学校名を記入してからご利用ください。
- この券は、令和7年7月19日(土)から令和7年8月31日(日)まで有効です。
- 乗車券1枚につき、1乗車の利用が可能です。この券は県内の令和7年度中学3年生(又は中学3年生相当)の方のみ、ご利用いただけます。
- ご利用される場合、バスを降りる際に、この券を運転手にはっきりと見えるように提示した後、整理券及び現金100円と一緒に料金箱へ投入してください。
- この券は、右のバス会社の運行する路線バス(高速バス及び深夜バスを除く)及び一部コミュニティバス(「お試し乗車券を利用できるバス一覧」参照)で、次の①～③のいずれかに該当する場合のみ利用できます。①茨城県内で乗降される場合。②茨城県内で乗車し、茨城県外で降車される場合。③茨城県外で乗車し、茨城県内で降車される場合。

関東鉄道(株)・茨城交通(株)・大利根交通自動車(株)・朝日自動車(株)・茨城急行自動車(株)・ジェイアールバス関東(株)・株昭和観光自動車・椎名観光バス(株)・ブルーバス(株)・桜東バス

一般社団法人茨城県バス協会

【お試し乗車券の利用方法】

- 切り取り線に沿って切り離し、乗車バス停、降車バス停、通っている学校名、見学する学校名を記入してからご利用ください。
- この券は、令和7年7月19日(土)から令和7年8月31日(日)まで有効です。
- 乗車券1枚につき、1乗車の利用が可能です。この券は県内の令和7年度中学3年生(又は中学3年生相当)の方のみ、ご利用いただけます。
- ご利用される場合、バスを降りる際に、この券を運転手にはっきりと見えるように提示した後、整理券及び現金100円と一緒に料金箱へ投入してください。
- この券は、右のバス会社の運行する路線バス(高速バス及び深夜バスを除く)及び一部コミュニティバス(「お試し乗車券を利用できるバス一覧」参照)で、次の①～③のいずれかに該当する場合のみ利用できます。①茨城県内で乗降される場合。②茨城県内で乗車し、茨城県外で降車される場合。③茨城県外で乗車し、茨城県内で降車される場合。

関東鉄道(株)・茨城交通(株)・大利根交通自動車(株)・朝日自動車(株)・茨城急行自動車(株)・ジェイアールバス関東(株)・株昭和観光自動車・椎名観光バス(株)・ブルーバス(株)・桜東バス

一般社団法人茨城県バス協会