

議案第 1 号

令和 7 年度事業実績及び収支決算について

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 : 34,276,677円 (車両リース代 : 5,500千円含む。) モコバス実証運行経費 : 8,815,590円 路線バス・モコバス乗継ぎ実証経費 : 68,544円 その他モコバス経費 (バス停丸板、無料デー運賃補填等) 595,068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 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

(参考) モコバス運行経費の調書

モコバス	年間 利用者数 (人)	年間 運行日数 (日)	運行経費 (円)			補助金等 充当額
			A	うち 運賃収入 B	うち 協議会 支出額 (A-B)	
市役所・板戸井ルート みずき野・松並青葉ルート	74,991	365	44,322,107	10,045,430	34,276,677	0
高野・同地・赤法花循環ル ート(実証運行) R7.11.25～実証運行開始	803	82	8,890,300	74,710	8,815,590	6,222,872
合 計	75,794	-	53,212,407	10,120,140	43,092,267	6,222,872

協議事項

➤ 守谷市地域公共交通計画に掲げた目標(数値目標)の達成状況及び各種施策の取組実績の事業評価について、以下の内容でよろしいかお諮りします。

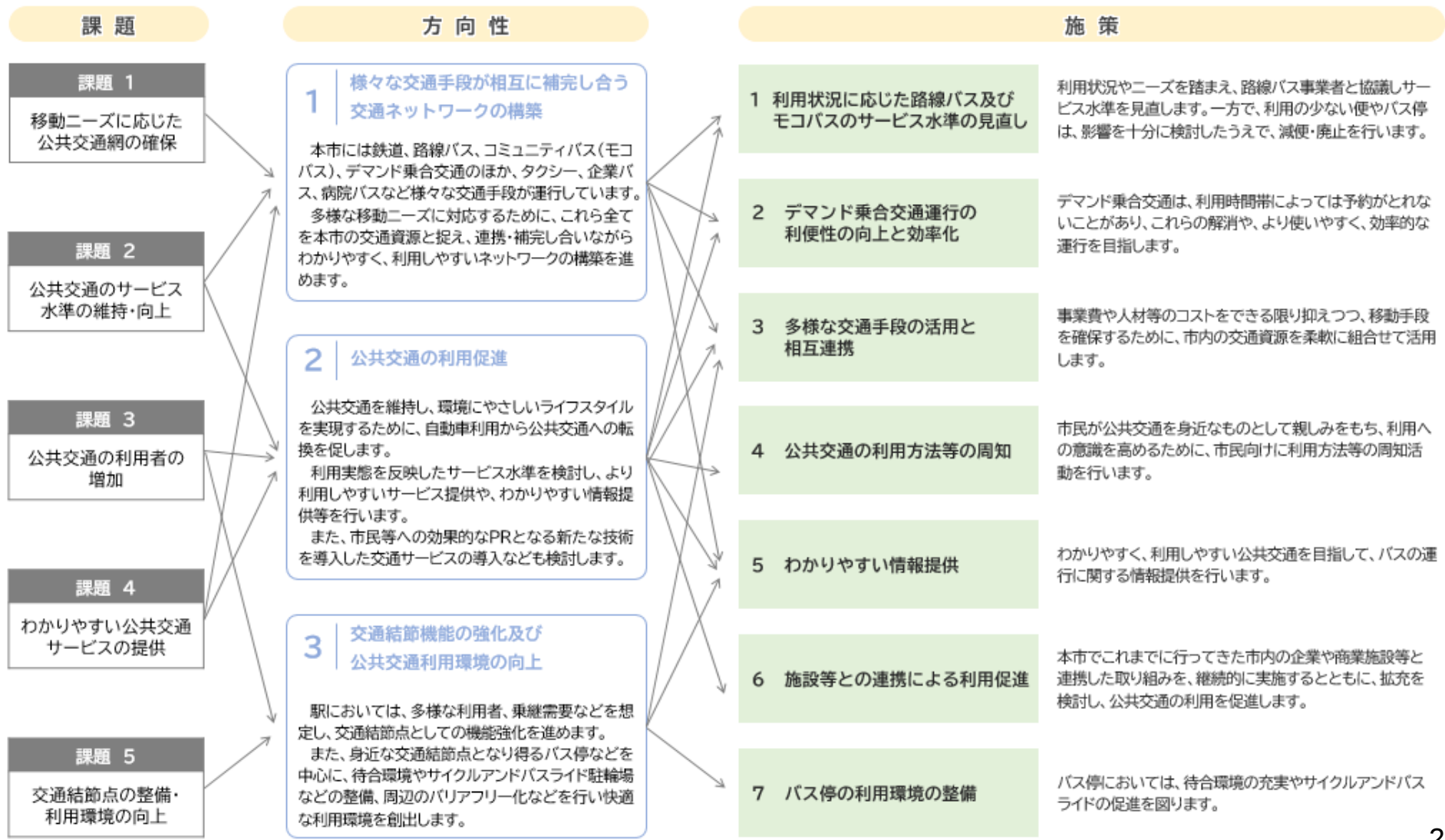
守谷市地域公共交通計画(現行計画)の概要と事業評価の目的

計画期間	令和5年度～令和9年度の5年間（令和5年度～令和8年度の4年間に変更予定）
計画の見直し	今年度(令和8年度)に「第2次守谷市地域公共交通計画」を策定するため、現行計画は前倒しで終了する。
事業評価の目的	- 現行計画の事業評価を実施し、地域公共交通に関するこれまでの取組結果や成果を明らかにする。 - これにより、地域が抱える交通課題の解決状況を把握し、必要な改善策を検討する。

目指すべき
公共交通の将来像

いきいきとした快適な暮らしを
長く支える持続可能な公共交通

現行計画の課題・方向性・施策の体系



現行計画の目標(数値目標)達成状況

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

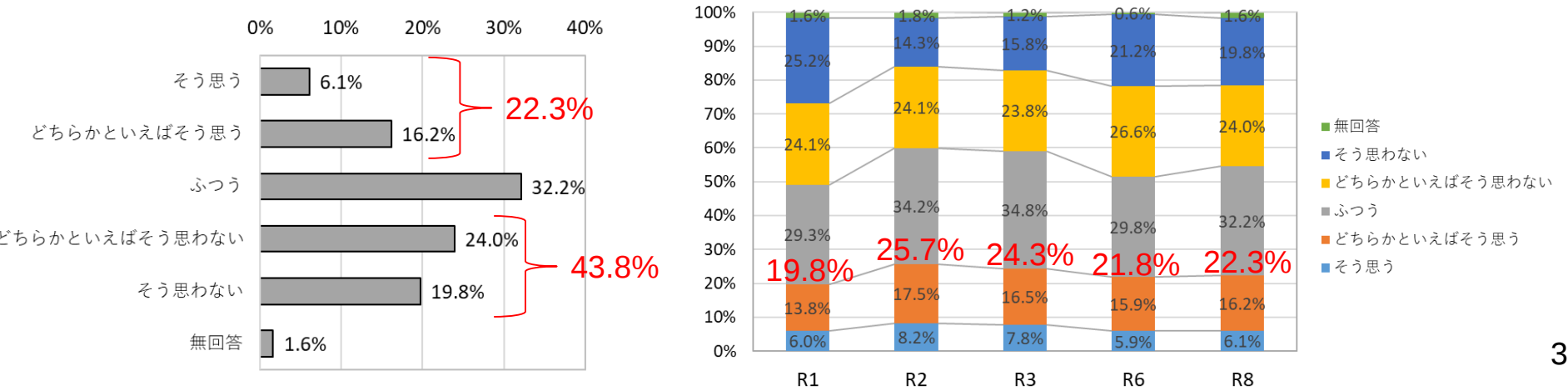
指標	評価時期	現況値 令和3年度	目標値 令和9年度	実績値 令和8年度	評価
市内のバス(民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通)を便利に利用できている割合	年1回	24.3%	27%	22.3%	未達成
評価方法 「守谷市まちづくり市民アンケート」の「市内のバス（民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通も含む）は便利に利用できるか」の質問における、「1. そう思う」、「2. どちらかといえばそう思う」の回答者割合を指標とする。					

【現状認識と課題】

バス利用満足度の低さ： 市民が「バスを便利に利用できていると感じている割合」は目標値を下回り、「未達成」である。

【実績値】 令和8年度実施「まちづくり市民アンケート」

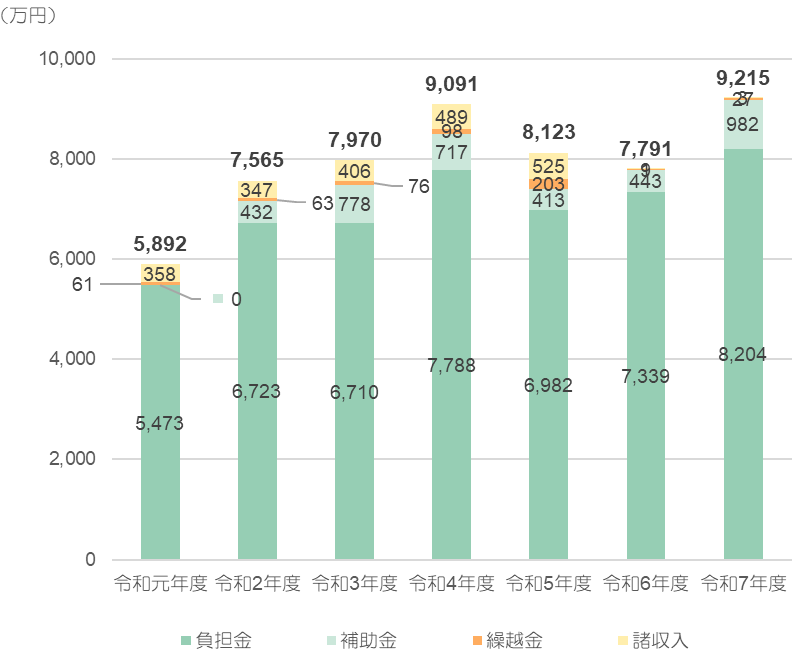
(調査対象：市内在住の満18歳以上の市民3,000人、回収数1,416件／回収率47.2%)



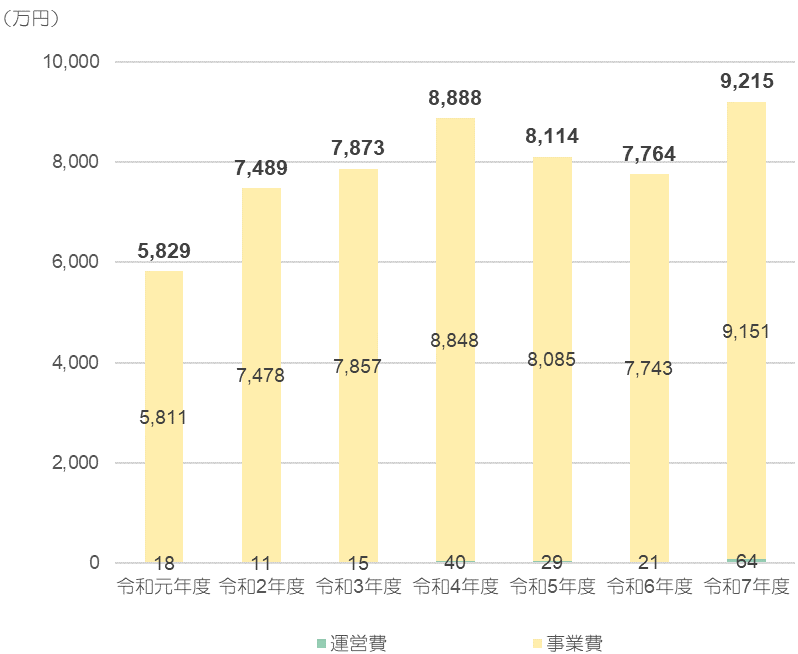
方向性1 様々な交通手段が相互に補完し合う交通ネットワークの構築

指標	評価 時期	現況値 令和3年度	目標値 令和9年度	実績値 令和7年度	評価
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	年1回	年間 約7,400万円	年間 約9,000万円	年間 9,215万円	—
	評価方法 年間の公的負担金総額（守谷市地域公共交通活性化協議会の歳入・歳出より算出）				

【現状認識と課題】
公的負担の増加：「公的負担金額」は目標値を超過している。財政的な持続可能性の観点から効率化が求められる。



守谷市地域公共交通活性化協議会の歳入推移



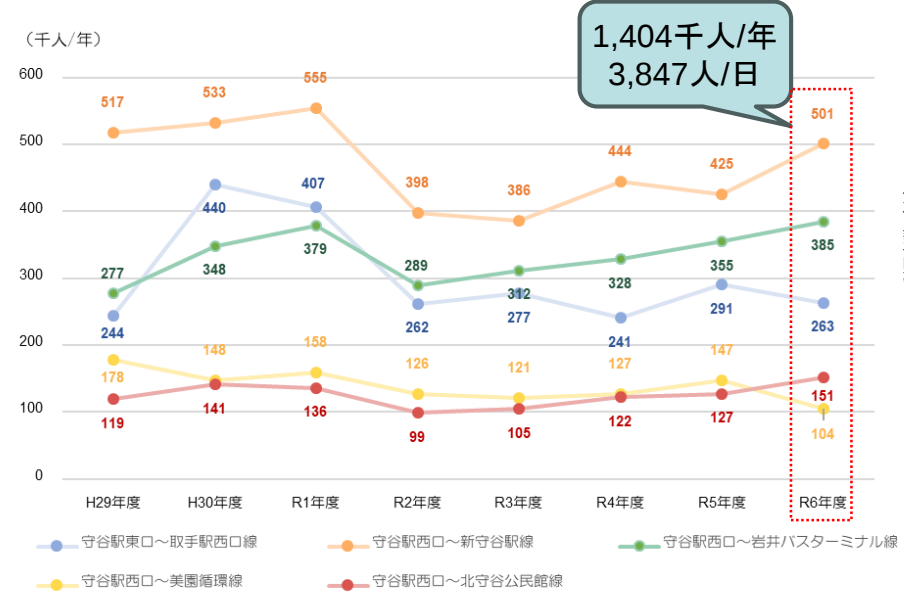
守谷市地域公共交通活性化協議会の歳出推移

守谷市地域公共交通計画の事業評価について

方向性2 公共交通の利用促進

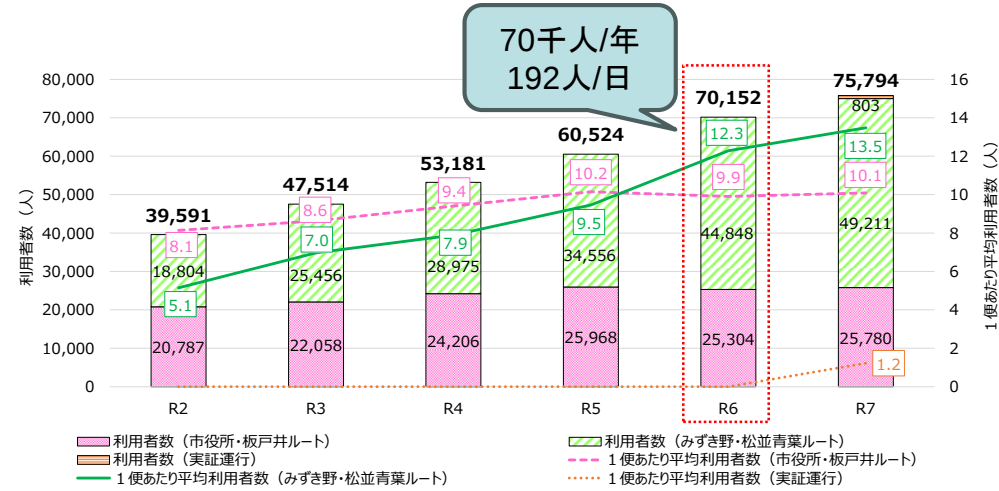
指標	評価 時期	現況値 令和3年度	目標値 令和9年度	実績値 令和6年度	評価
バス(民間路線バス、モコバス)の利用者数	年1回	平日 約3,420人/日	平日 約4,500人/日	平日 4,039人/日	未達成
	評価方法 市内の路線バス及びコミュニティバスの1日あたりの利用者数合計				

【現状認識と課題】
 バス利用者数の伸び悩み: 「バス(民間路線バス、モコバス)の利用者数」は目標値に届かず、「未達成」である。



路線バス年間利用者数の推定値

※平日1日の路線バス乗降調査を基に、年間を通じた利用実態を推定
 ※R7年度関東鉄道バス乗降調査未実施のため、R6年度数値に基づき評価を行う。
 ※守谷駅西口～岩井バスターミナル線は、内守谷工業団地線、きぬの里線を含む。
 参照: 関東鉄道(株)提供資料を基に事務局作成



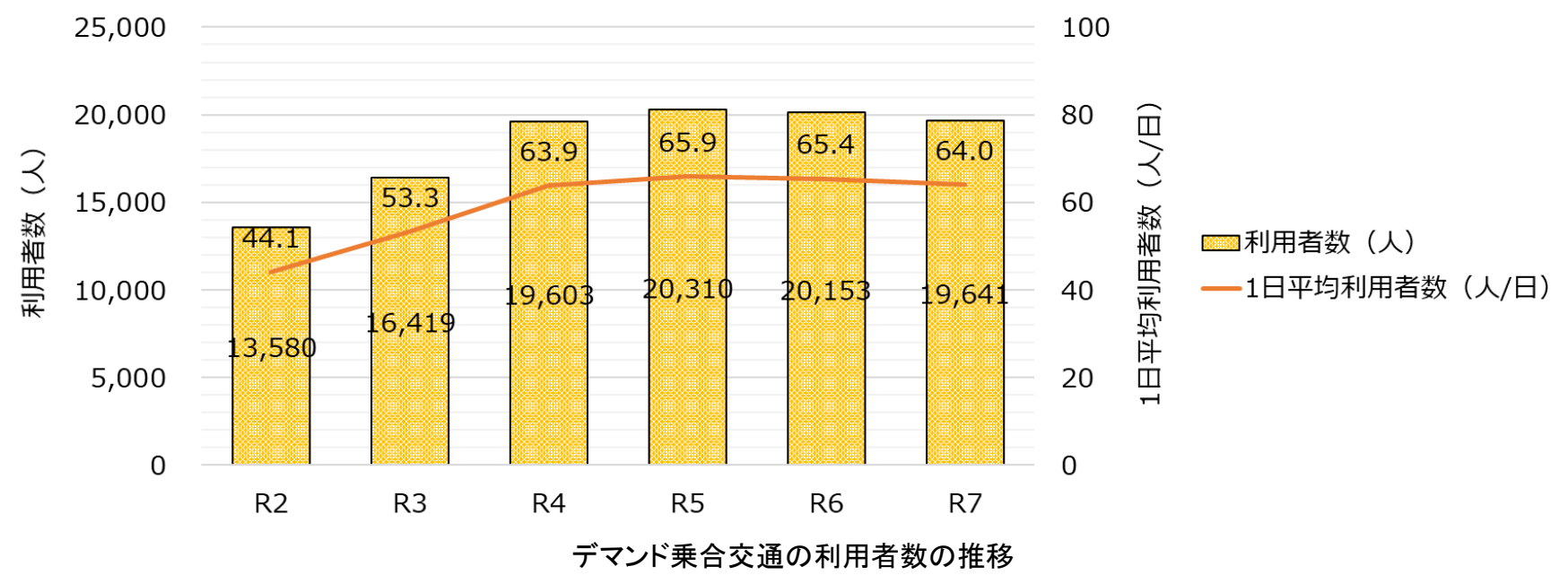
モコバス年間利用者数

バスの利用者数(路線バス+モコバス)
 = 3,847人 + 192人 = 4,039人/日

方向性2 公共交通の利用促進

指標	評価時期	現況値 令和3年度	目標値 令和9年度	実績値 令和7年度	評価
デマンド乗合交通の利用者数	年1回	年間 約16,400人	年間 約17,500人	年間 19,641人	達成
	評価方法 市内のデマンド乗合交通の年間利用者数				

【現状認識と課題】
デマンド乗合交通の利用者数の増加：「デマンド乗合交通の利用者数」は目標を上回り「達成」しており、市民ニーズを捉えているものの、利用できる上限値に達している可能性がある。



守谷市地域公共交通計画の事業評価について

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

指標	評価 時期	現況値 令和3年度	目標値 令和9年度	実績値 令和7年度	評価
交通結節機能の強化・待合環境整備事業数	年1回	1事業	3事業 ※計画期間累計	1事業 ※計画期間累計	未達成
	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。				

【現状認識と課題】
 交通結節機能・環境整備の遅れ：「交通結節機能の強化・待合環境整備事業数」は目標3事業に対し1事業と、計画が遅れている。

【参考】
 実績値1事業について
 →新守谷駅におけるバリアフリー事業関連(実施者:関東鉄道株)
 内容:音声案内設備の設置、券売機の改善(車イス対応)等

- 市では、令和5年度に「新守谷駅周辺地区バリアフリー基本構想」を策定した。
- 本基本構想では、新守谷駅を中心とした地区や、ご高齢の方や障がいをお持ちの方等が利用する施設が集まった地区を重点整備地区として定め、公共交通機関、道路、建築物等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進することを目的としている。
- 本基本構想で示された特定事業については、特定事業計画を策定し、現在、これに基づいて事業を実施している。

現行計画の施策と取組実績

施策1 利用状況に応じた路線バス及びモコバスのサービス水準の見直し

1-1. バスダイヤの見直し

利便性が高まるよう運行ダイヤ、便数を見直す。利用の少ない時間帯については、減便・廃止等を検討する。

1-2. バス路線・バス停の見直し

利用の多い区間やバス停については、維持に努める。またニーズに応じた運行経路の変更を検討する。

1-3. モコバスの運行形態の検討

利用状況やニーズに応じた柔軟な運行形態を検討する。

当初計画	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	1-1	見直しの検討		検討に基づく運行・評価		
	1-2					
	1-3					
取組実績	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度(予定)	R9年度(予定)
	1-1	見直しの検討		実証運行開始 具体的な検討に着手		段階的な再編
	1-2					
	1-3					

施策2 デマンド乗合交通運行の利便性の向上と効率化

2-1. デマンド乗合交通の車両大型化

デマンド乗合交通利用者の増加に対応するために、車両の大型化を検討する。

2-2. AI配車システムの更新検討

運行経路の効率化と配車に係る業務の軽減及び利便性向上のために、AI配車システムの更新を検討する。

＜参考＞
運行1回あたりの平均乗車人数1.42人
運行1回あたりの平均乗車組数1.26組
(集計期間: R7.1.1～R7.12.31)

当初計画	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	2-1	大型化の検討			実施・評価	
	2-2	更新の検討			実施・評価	
取組実績	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度(予定)	R9年度(予定)
	2-1	大型化の検討			上記以外の乗合率の向上等に資する具体的な改善策の検討	改善策実施
	2-2	更新の検討	数社シミュレーション実施	更新は見送り		

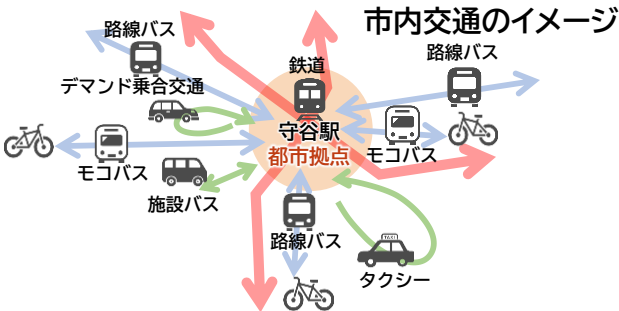
施策3 多様な交通手段の活用と相互連携

3-1. 複数の手段の組み合わせ利用の促進

様々な交通手段が相互に連携してダイヤ調整等を行うことにより組み合わせ利用の促進を図る。また、シームレスな乗り換えのために、MaaSの導入を検討する。

3-2. 乗り換え拠点の新規設定・整備の検討

主要施設に公共交通の乗り換え拠点の新設を検討する。



当初計画	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	3-1	導入の検討			実施・評価	
	3-2	整備箇所の検討			整備	
取組実績	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度(予定)	R9年度(予定)
	3-1	導入の検討			具体的な検討に着手	実施
	3-2	整備箇所の検討				

施策4 公共交通の利用方法等の周知

4-1. 小学校やシニアクラブ等での交通環境に関する講座の実施

小学生向けに交通環境についての学習機会を提供する。高齢者等に向けても利用方法等の積極的な周知を実施する。

4-2. 利用体験イベントの実施

公共交通を利用しない市民向けに利用体験イベントや意見交換会等を実施する。

4-3. 高齢者運転免許自主返納支援事業の充実と周知の促進

高齢者運転免許自主返納支援事業の周知を行い、免許の自主返納を促進する。交付する交通利用券の内容についても検討する。

当初 計画	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	
	4-1	継続実施					
	4-2	継続実施					
	4-3	継続実施					
取組 実績	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度(予定)	R9年度(予定)	
	4-1	継続実施					継続実施
	4-2	継続実施					
	4-3	継続実施(R6.2～モコバスとデマンド乗合交通の共通利用券に変更済み)					

守谷市地域公共交通計画の事業評価について

施策5 わかりやすい情報提供

5-1. 乗換案内サービスの拡充

デジタルサイネージの設置や路面の案内表示等、乗換支援に有効な取組を検討し、守谷駅やバス車内での乗換案内を充実させる。

5-2. 利用方法や乗換方法を記載したバスマップの作成と配布

複数の交通手段の利用方法等を記載した、総合的な公共交通マップを作成し配布する。

当初計画	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	5-1	導入の検討			実施・評価	
	5-2	作成の検討			実施・評価	
取組実績	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度(予定)	R9年度(予定)
	5-1	導入の検討				導入の検討
	5-2	作成の検討				再編にあわせて実施

施策6 施設等との連携による利用促進

6-1. 企業等との連携によるノーマイカーウィークの実施

新型コロナウイルス感染症の影響で実施を見合わせていた「守谷市内一斉ノーマイカーウィーク」の再開を目指す。

6-2. 公共交通を利用した買い物客への交通クーポンの提供

商業施設との連携によるデマンド乗合交通の割引制度を継続する。路線バスやモコバスにおける同様の取り組みや、茨城MaaSとの連携も検討する。

当初計画	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	6-1	継続実施				
	6-2	継続実施				
取組実績	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度(予定)	R9年度(予定)
	6-1	継続実施				継続実施
	6-2	継続実施				

施策7 バス停の利用環境の整備

7-1. バス停のベンチ等の整備

優先的に整備するバス停を選定し、ベンチ等の整備を行う。

7-2. バス停周辺の駐輪環境の整備

サイクルアンドバスライドを促進するために、駅から離れたバス停付近等に駐輪場を整備する。

当初計画	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度
	7-1	整備箇所の検討			整備	
	7-2	整備箇所の検討			整備	
取組実績	取組	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度(予定)	R9年度(予定)
	7-1	整備箇所の検討			整備	維持・管理
	7-2	整備箇所の検討			シェアサイクルを含めた検討	整備

【施策進捗の総括】

- 利用促進施策の遅れ: 「施策3 多様な交通手段の活用と相互連携」や、「施策5 わかりやすい情報提供」など、利用満足度や利用者数向上に直結する施策の多くで、具体的な「実施」や「整備」まで至っていない。
- デマンド乗合交通の計画変更: 「施策2 デマンド乗合交通運行の利便性の向上と効率化」においては、車両大型化が困難、AI配車システムの更新検討の結果、更新を見送るなど、当初計画からの変更が生じている。
- 主要課題: これらの状況から、特に「バス利用満足度」と「バス利用者数」の向上が課題であり、「サービス水準の見直し」を推進する必要がある。
- デマンド交通のキャパシティ: デマンド乗合交通の利用上限到達の可能性があるため、改善が必要である。

今後の取り組みの方向性

今年度に「第2次守谷市地域公共交通計画」を策定することを踏まえ、今回の事業評価結果を最大限に次期計画へ反映させるとともに、以下の方向性で取り組みを進める。

(1) 利用満足度と利用者数向上に向けた施策の実施

①バスサービス水準の見直し	＜施策1＞「バスダイヤ・路線・バス停の見直し」及び「モコバスの運行形態の検討」について、R8年度中に具体的な再編計画を策定し、R9年度からの段階的な再編を目指す。
②情報提供の改善	＜施策5＞「わかりやすい情報提供」について、公共交通の利用方法や利便性を効果的に伝えるための広報戦略を再構築する。
③交通結節機能・利用環境整備	「交通結節機能の強化・待合環境整備事業数」が未達成である現状を鑑み、R8年度中にバス停のベンチを設置し、利用者が快適に、安心して公共交通を利用できる環境整備を目指す。 - ラストワンマイルの移動手段として、シェアサイクルの導入などを検討する。

(2) デマンド乗合交通の持続的運行と効率化の推進

①乗合率向上等に資する具体的な改善策の実施	車両大型化やAI配車システム更新が困難な現状を踏まえ、予約数の向上等に資する具体的な改善策をR8年度中に具体化し、R9年度に実施する。
②デマンド乗合交通の公的負担の抑制と効率運営の検討	デマンド乗合交通の公的負担の増加を抑制するため、より効率的な運行方式・運営方法を検討する。

(3) 関係機関・市民との連携強化とフィードバックの活用

①交通事業者との密な連携	路線バスやモコバスのサービス水準の見直し、＜施策3＞乗り換え連携の実効性を高めるため、関東鉄道(株)をはじめとする交通事業者との協議を強化し、具体的な協定や連携事業の推進を図る。
②市民参加の促進と意見の継続的な収集	市民アンケートや、＜施策4＞公共交通の利用方法等の出前講座・PRイベントなどを継続的に実施し、利用者の声やニーズを直接吸い上げ、各種施策を推進する。
③学校、商業施設、地域団体との連携強化	＜施策6＞「施設等との連携による利用促進」を推進し、ノーマイカーウィークにおける公共交通の利用促進や、商業施設との連携による交通クーポンの提供を通じて、地域全体で公共交通の利用促進に取り組む。



協議第1号

地域交通が目指す姿 (地域交通ネットワーク)について

協議内容

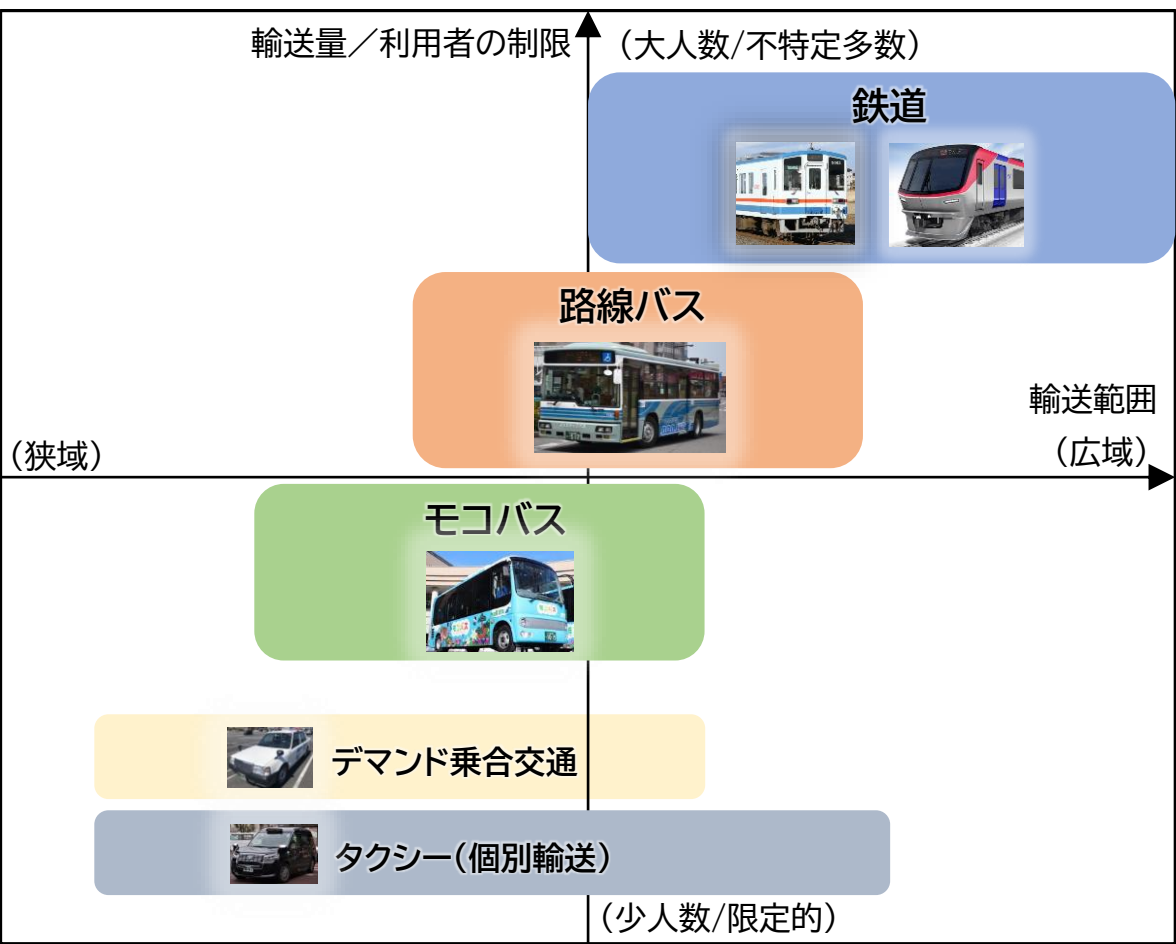
- 「第2次守谷市地域公共交通計画」の作成に係る地域公共交通の現状や課題の整理及び方針の決定、地域交通が目指す姿(地域交通ネットワーク)について、ご意見を伺います。



現状診断(各公共交通の役割分担)

- 守谷市内には、鉄道・路線バス・モコバス・デマンド乗合交通・タクシーの5種類の公共交通が運行している。

■各公共交通の役割分担



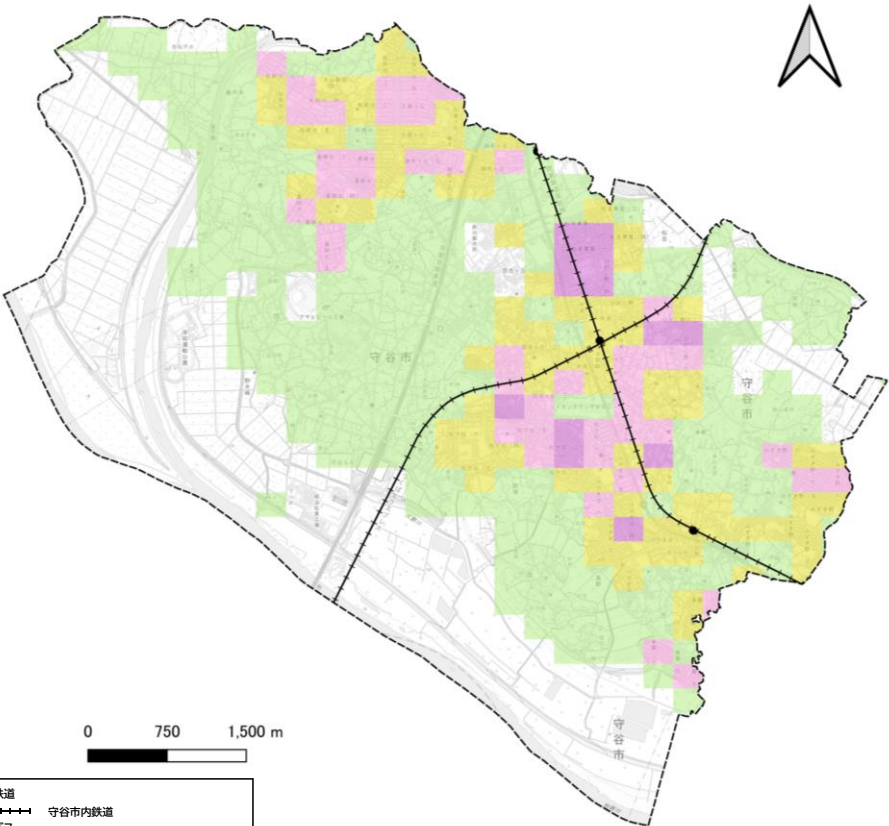
- 鉄道
守谷市と首都圏・県内主要都市を結ぶ広域的な骨格交通
✓ 中～長距離の大量輸送(通勤通学、観光等)
✓ 基幹ネットワークを形成
- 路線バス
鉄道と各地域を結ぶ日常利用の基幹的な公共交通
✓ 通勤・通学利用、鉄道駅と住宅地・商業施設・病院等を結ぶ
✓ 都市部～地方都市まで幅広く対応
- モコバス
路線バスではカバーしきれないエリアの移動を補完
✓ 高齢者が多い地域、細街路、住宅地内の輸送
✓ 駅・病院・商業施設等、生活拠点を重点的に結ぶ
✓ 路線バスと連携しながら、重複を避け、市全体としてのネットワークを構築
- デマンド乗合交通
事前予約により効率的な運行を図る柔軟な公共交通
✓ 路線バス・モコバスではカバーしきれない範囲や、バス停まで歩行が困難な方の移動手段を確保
✓ 最低限の移動手段を確保するセーフティーネットとしての役割を担う
- タクシー
個々のニーズに合わせたドアツードアの柔軟な輸送
✓ 小人数の移動に対応
✓ 深夜・早朝や、公共交通空白時間帯の補完



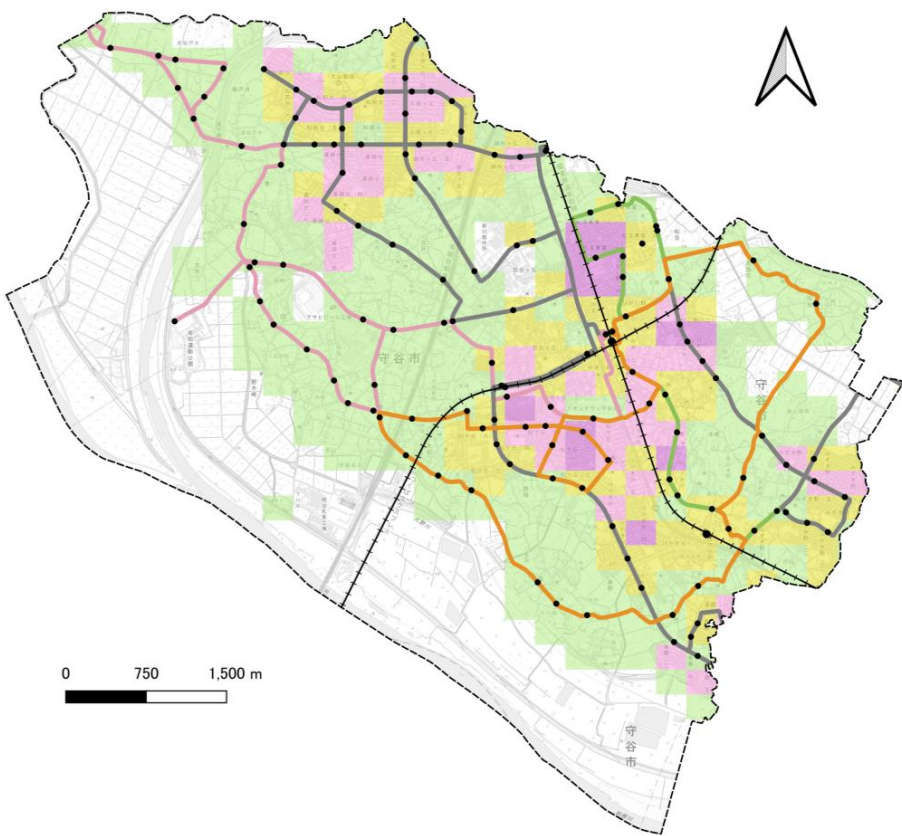
現状診断(バスルートの現状)

- ・ 現在運行しているバスルートは、需要を考慮した人口が多いエリアを中心に、市内を網羅的に運行している。
- ・ 交通空白地域を無くすことを目的に検討されてきたルートである。

■人口メッシュ



■バス運行状況(実証運行ルート含む)



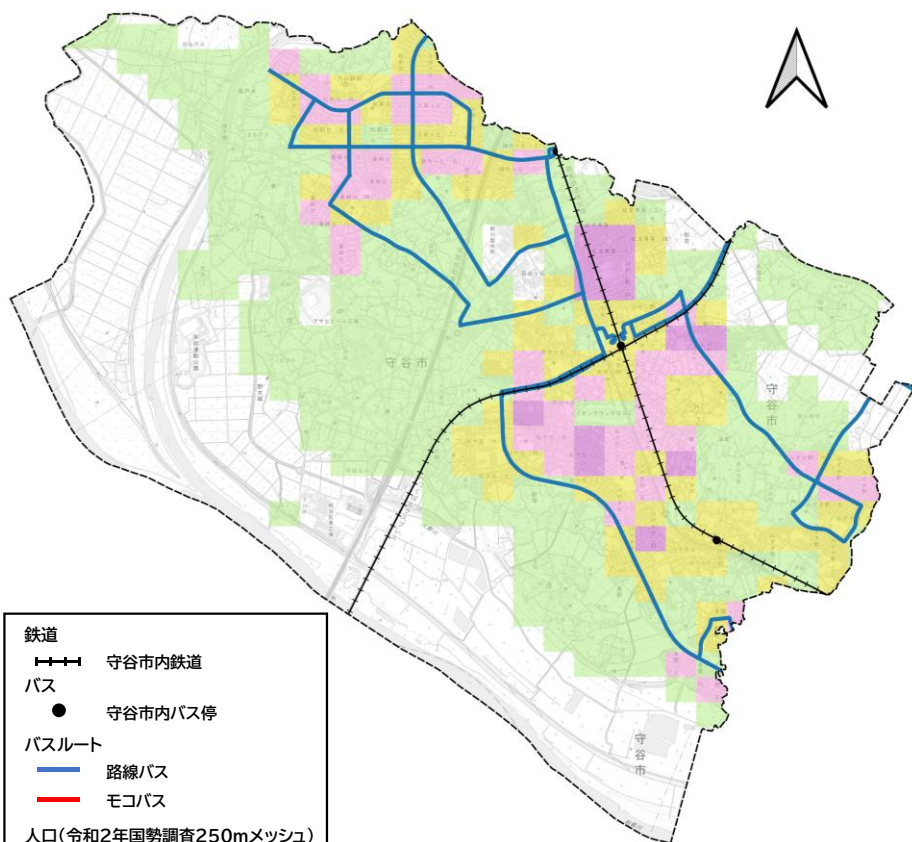
鉄道	守谷市内鉄道
バス	守谷市内バス停
バスルート	みずき野・松並青葉ルート
	市役所・板戸井ルート
	高野・同地・赤法花循環ルート(実証運行)
	路線バス
人口(令和2年国勢調査250mメッシュ)	
	1~200人
	201~400人
	401~600人
	601人以上



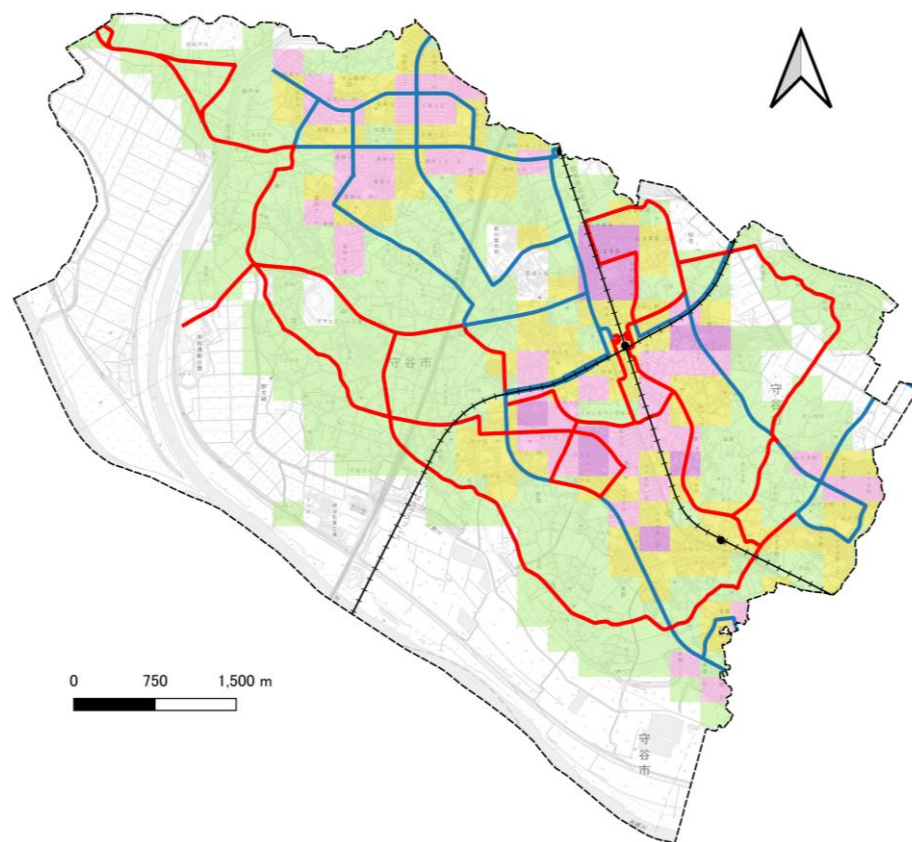
現状診断(路線バスとモコバスの役割分担)

- 路線バスは、人口が多い地域の需要を拾いながら、取手市・つくばみらい市・常総市など隣接市と接続することで、広域的な交通を担っている。
- モコバスは、路線バスではカバーしきれない地域を補完するようにルートが形成されており、人口が少ない地域や、道が狭い区間などをきめ細かく運行することで、交通空白地域を無くすべく、多くの市民がバスを利用できるようにしている。

■路線バスルート図



■路線バス+モコバスルート図(実証運行ルート含む)





現状診断(バスルートの現状)

- バス停から300mの範囲、鉄道から800mの範囲を公共交通利用可能圏域とした場合、実証運行ルートにより、今までカバーできていなかった地域も公共交通利用可能圏域となり、住民のほとんどが公共交通を利用できる環境を構築している。

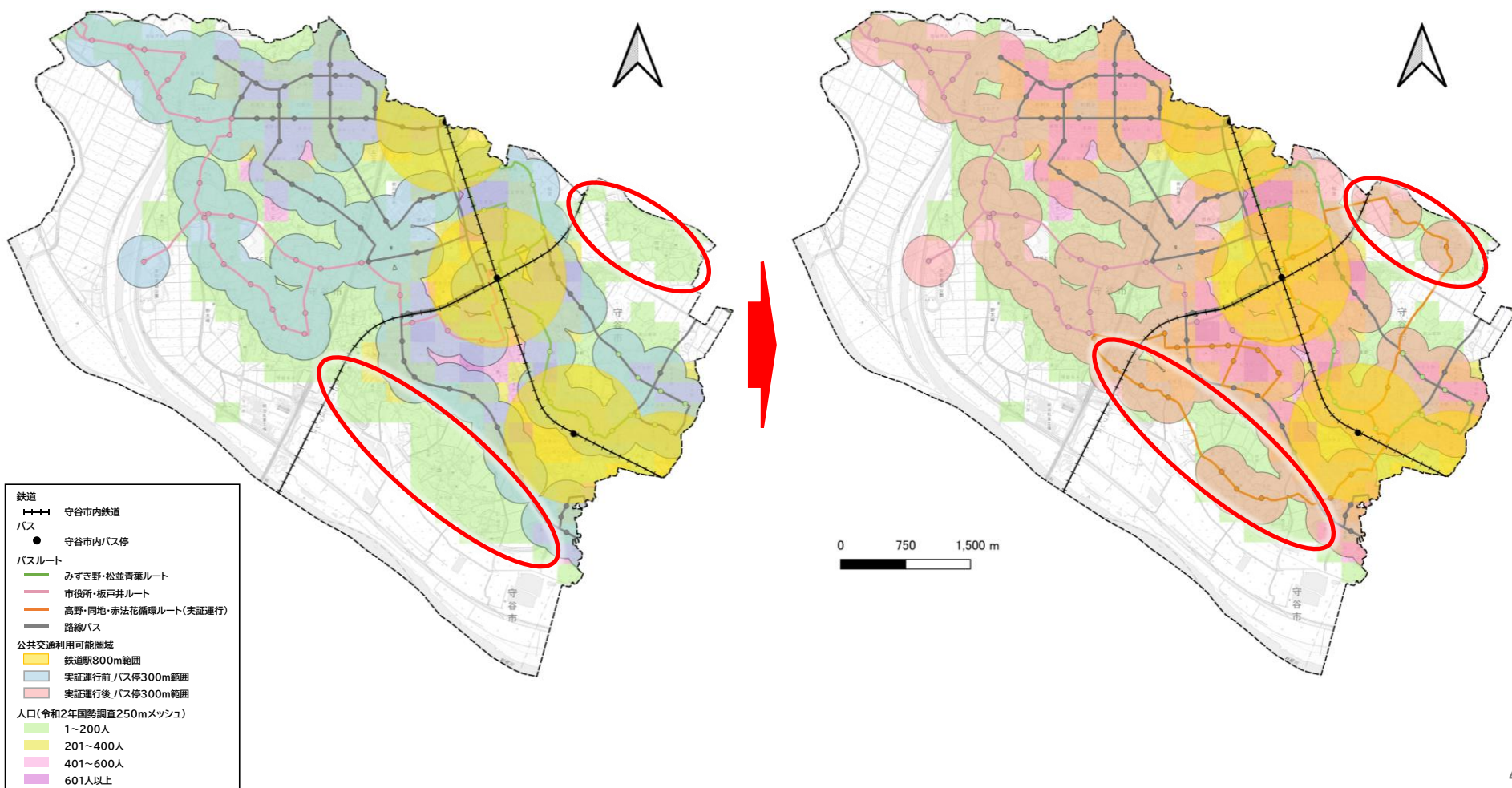
■実証運行前後の公共交通利用可能圏域人口カバー状況(バス+鉄道)

実証運行前

実証運行前人口カバー率 89.2%

実証運行後

実証運行後人口カバー率 94.1%





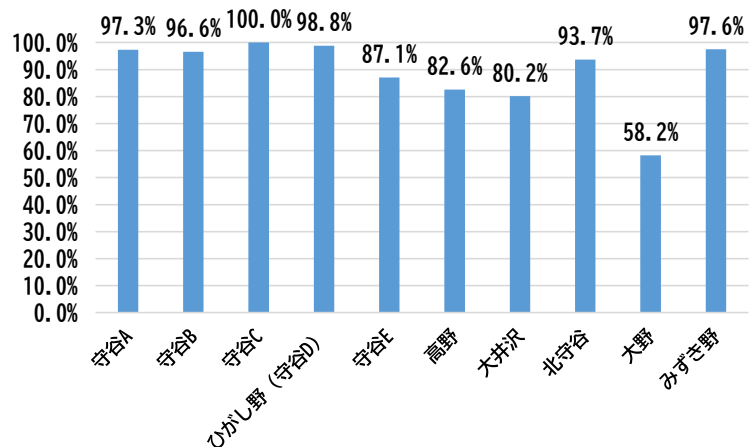
現状診断(バスルートの現状)

- ・ 実証運行の開始により、公共交通での人口カバー率は大幅に増加しており、バス+鉄道のカバー率は全地域80%以上となっている。

※人口カバー率:各地区の全人口に対する公共交通利用可能圏域内の人口割合

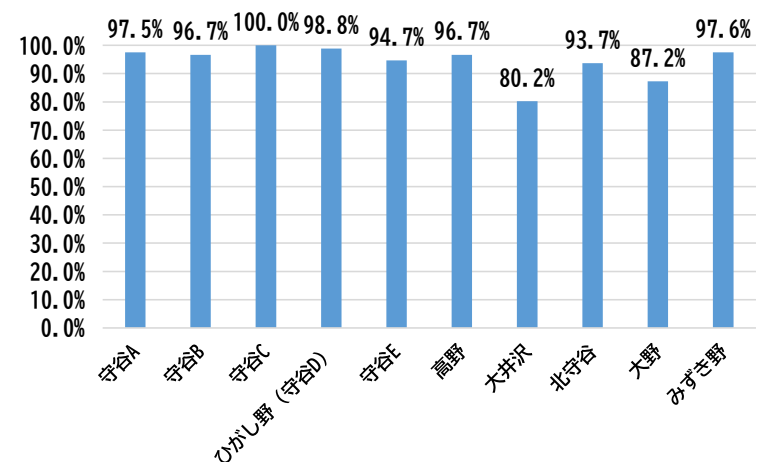
■実証運行前後の人口カバー状況(バス+鉄道)

実証運行前



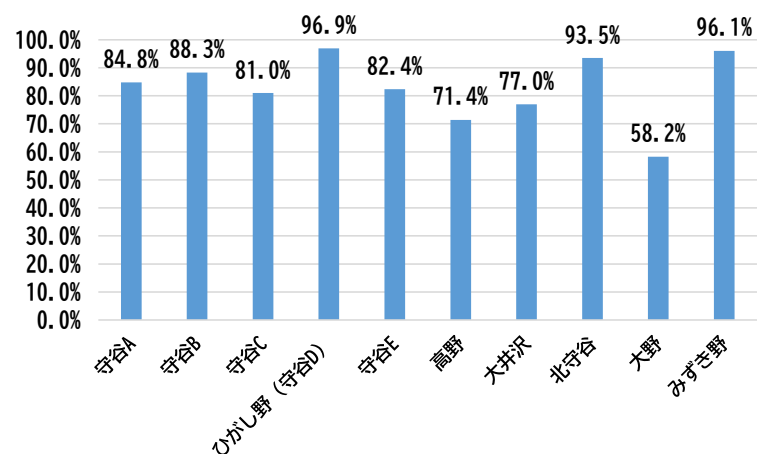
実証運行後

カバー率が特に低かった大野地区が大きく改善

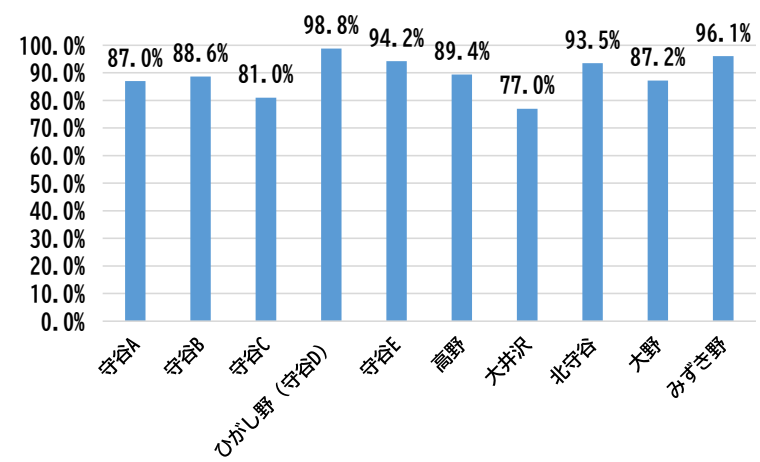


■実証運行前後の人口カバー状況(バス路線のみ)

実証運行前



実証運行後

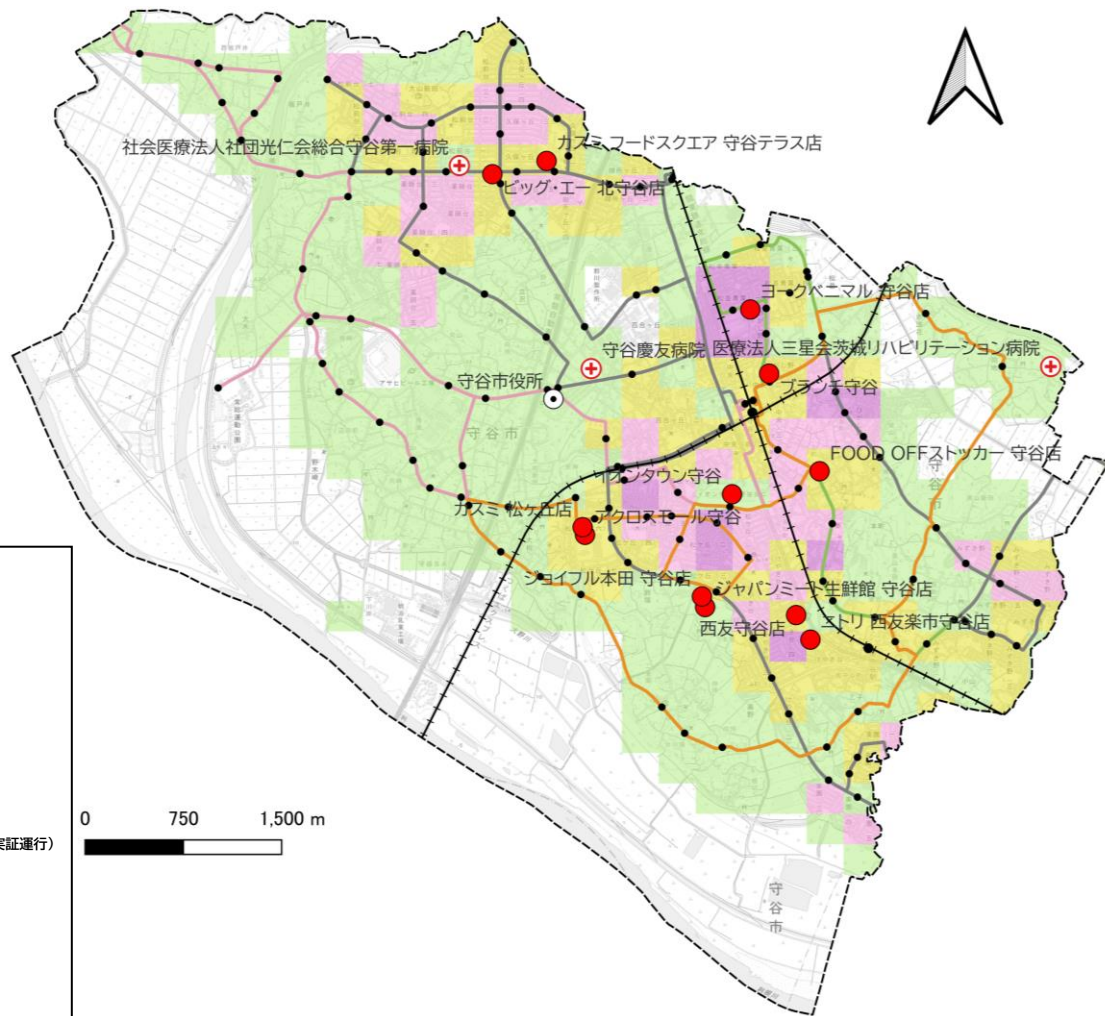




現状診断(バスルートの現状)

- 人口集積エリアだけでなく、主要拠点(鉄道駅、公共施設、医療施設、商業施設等)へのアクセスを可能とするルートを構築している。
- 系統毎のバス最終時刻(守谷駅発平日)は、路線バスは21～22時台、コミュニティバスは18～19時台(実証運行ルートを除く)となっている。

■主要拠点とバス路線網の関係



■系統毎のバス最終時刻
(守谷駅発平日)

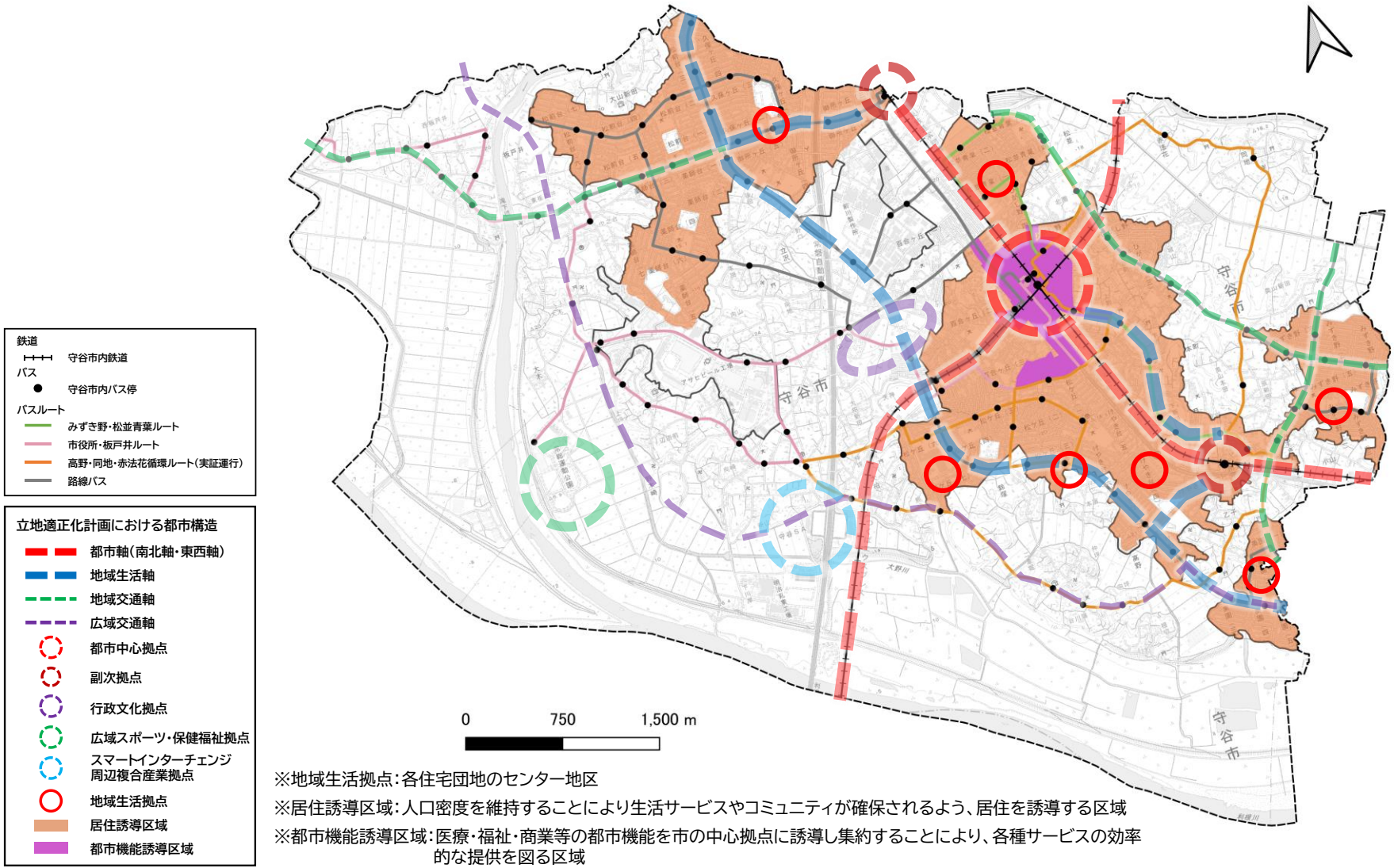
バス系統		最終時刻
モコバス	市役所・板戸井ルート	18:25
	みずき野・松並青葉ルート	18:55 19:05
	高野・同地・赤法花循環ルート	15:03
路線バス	守谷駅西口⇨北守谷公民館	21:40
	守谷駅西口⇨岩井バスターミナル	21:40
	守谷駅西口⇨新守谷駅	22:00
	守谷駅西口⇨美園循環	21:10
	守谷駅東口⇨取手駅西口	21:30
その他	つくばみらい市 コミバス みらい号	18:10



現状診断(将来のまちづくりとの整合性)

・ 守谷市の将来のまちづくりを示した立地適正化計画の将来都市構造と、現状の公共交通ネットワークは概ね重なり、コンパクトな都市構造を支える交通体系が一定程度確保されている。

■現状の公共交通網と将来都市構造(立地適正化計画)

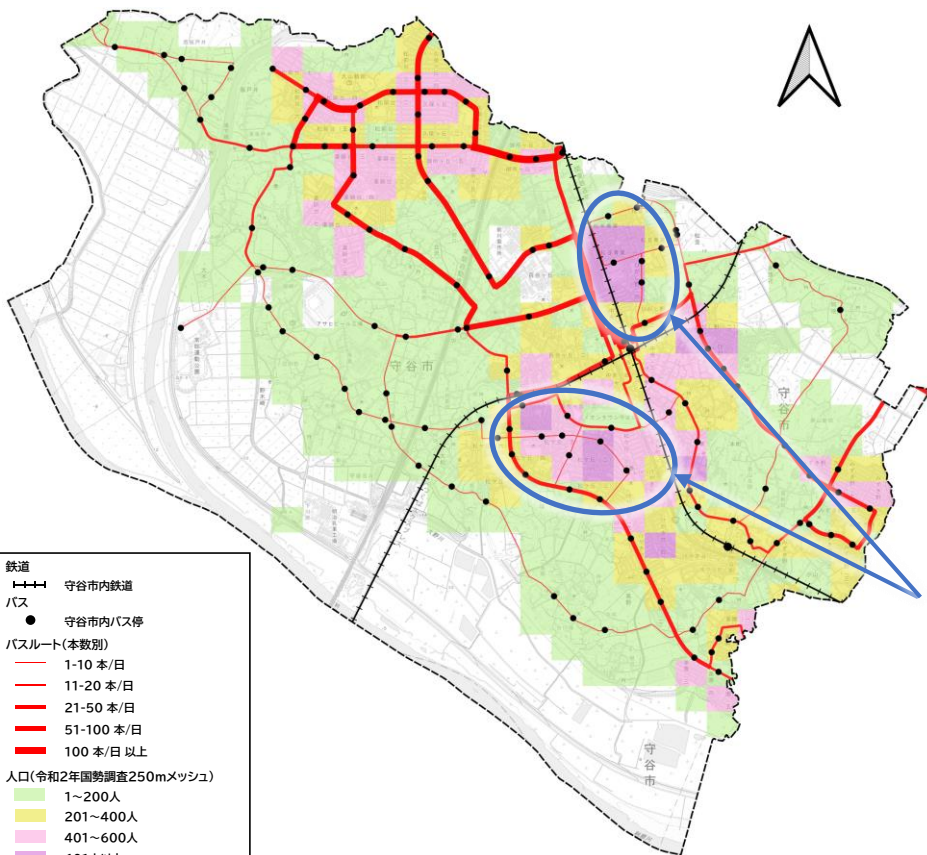




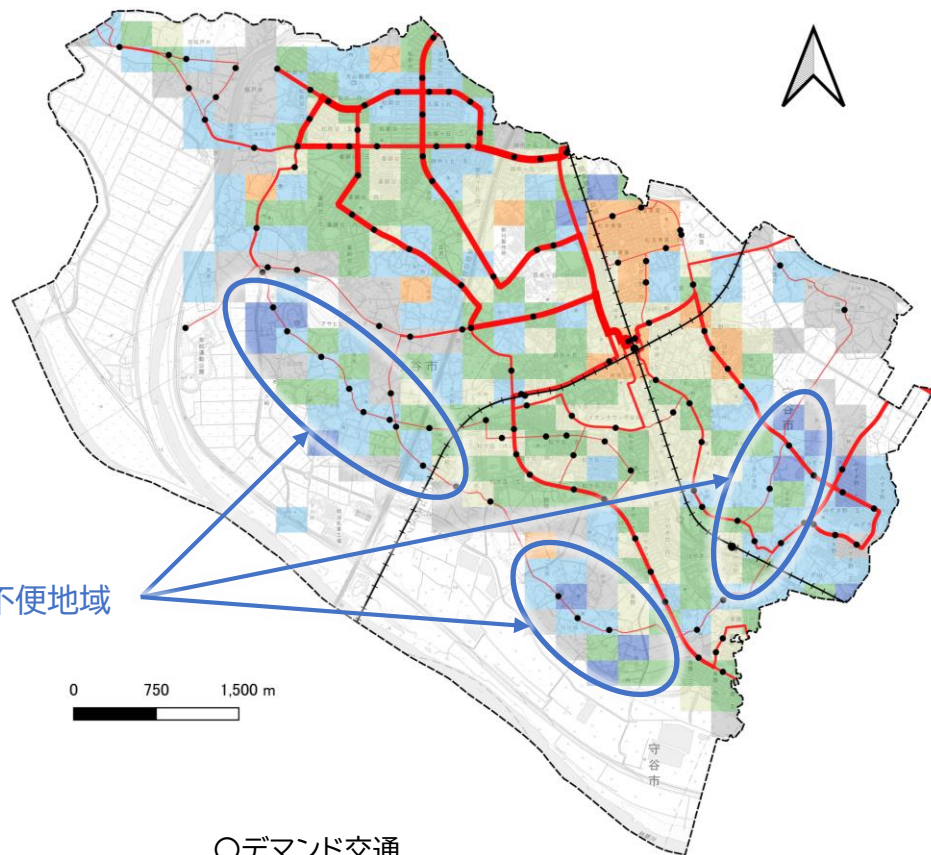
現状診断(バスルートにおける課題)

- 集落形成地域においては概ね公共交通が利用できる環境ではあるが、バス本数が少ない・日中しか運行していないエリア(不便地域)が残存している状況にある。
- 高齢者(65歳以上)に対しては、デマンド乗合交通にて移動環境を確保している。

■人口分布とバス路線本数



■高齢化率分布とバス路線本数



不便地域

○デマンド交通

65歳以上の方、障がい者手帳をお持ちの方を対象に、市内全域でデマンド乗合交通を運行している。バスだけではカバーできない範囲を補完している。

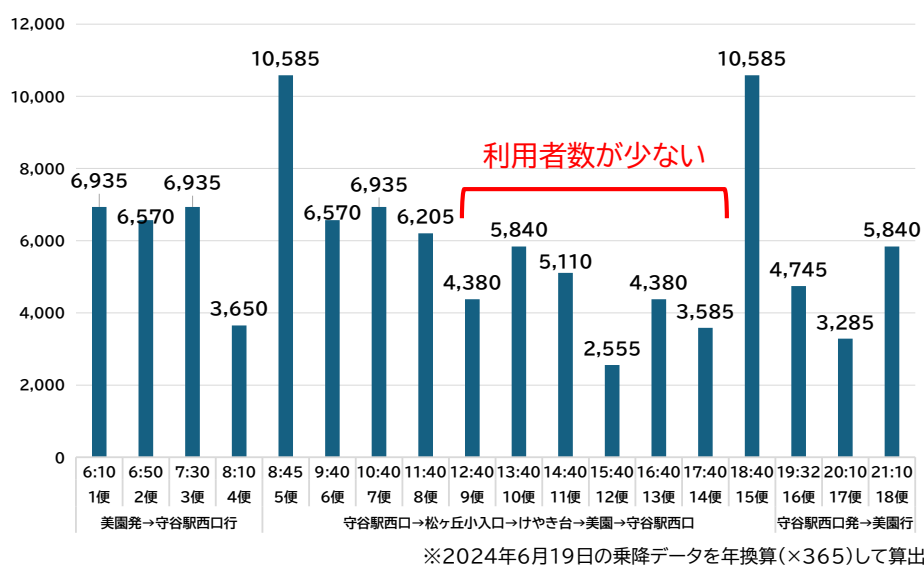


現状診断(路線バスの課題)

- ・ 美園循環線では、日中の9便(12:40発)～14便(17:40発)の利用者が少ない。
- ・ 常総ふれあい道路における慢性的な渋滞が発生していることにより、定時運行ができず、バスの利用離れが起きている。
- ・ 市内路線バスの採算性が厳しい路線として、美園循環線の収支率は89.6%、守谷取手線(守谷駅東口～取手駅西口)の収支率は71.9%であり、採算がとれていない。



■美園循環線の便別年間利用者数



■美園循環線および守谷取手線の収支状況

路線名	営業損益	
	損益(千円)	収支率(%)
美園循環線	-2,209	89.6
守谷取手線	-25,653	71.9

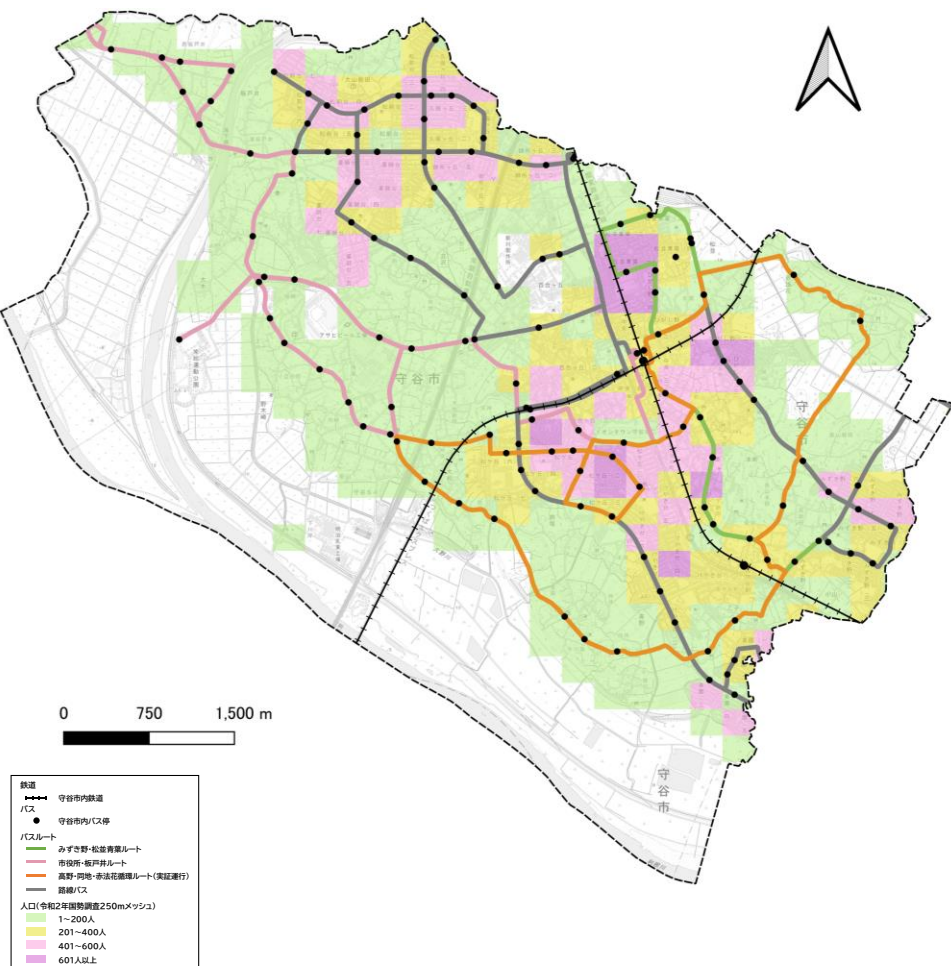
※2024年度実績

出典: 関東鉄道(株)提供資料



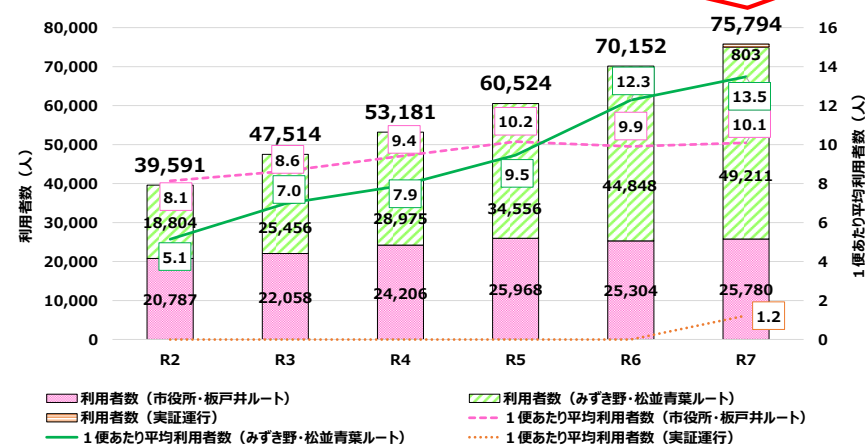
現状診断(モコバスの課題)

- モコバスの利用者は年々増加しており、みずき野・松並青葉ルートが最も増加傾向にある。市役所・板戸井ルートの利用者は、少しずつ増加傾向にあるものの、顕著な伸びには至っていない。高野・同地・赤法花循環ルート(実証運行)は令和7年11月より運行を開始しているため、今後の利用者増加が期待される。
- みずき野・松並青葉ルートには、路線バスと重複している区間がある。特に朝の通勤・通学時間帯で路線バス利用者が多いものの、モコバス利用者が多い時間帯もあり、利用者数が時間帯ごとに偏る状況が見られるため、再編の検討が望まれる。

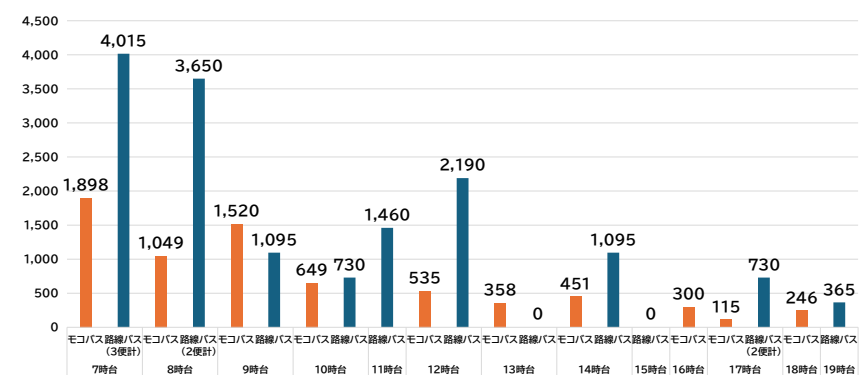


■バス系統毎の乗降者数

モコバスの利用者は年々増加傾向



■(参考)みずき野地区内重複区間の乗降者数の比較

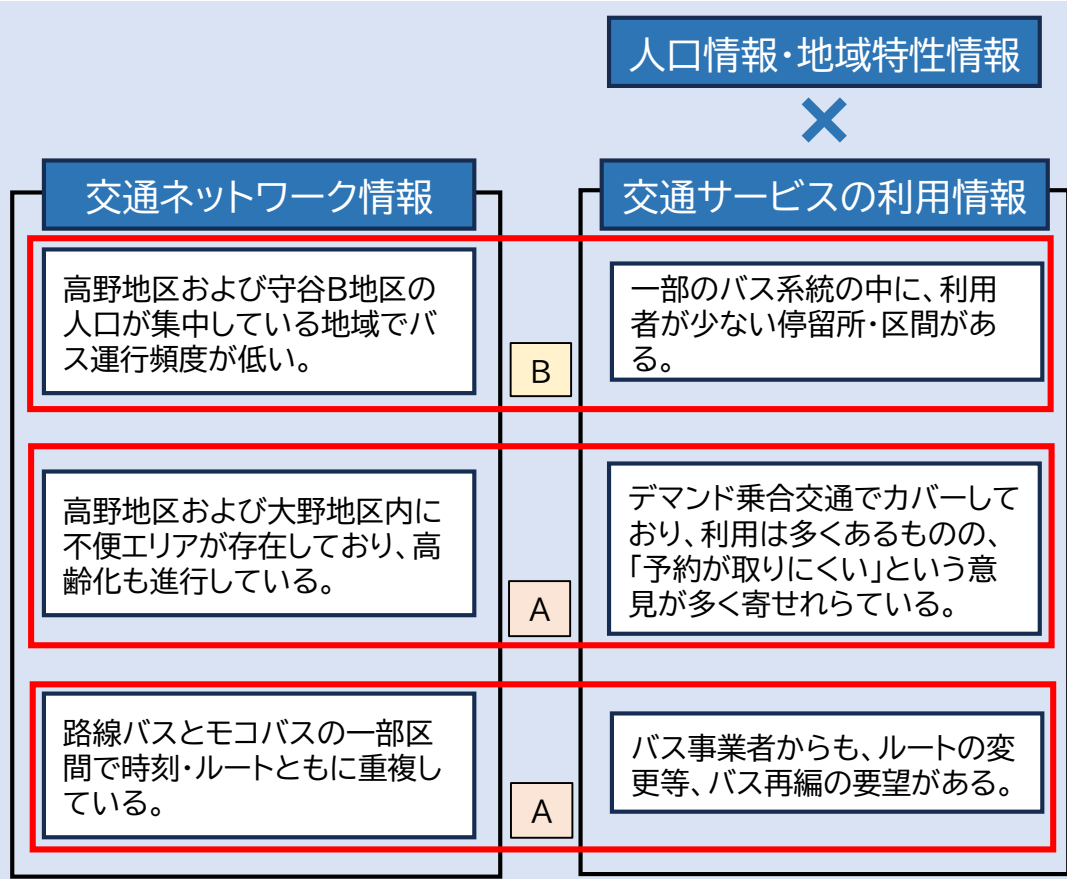


※路線バス: 2024年6月19日の乗降データを年換算(×365)して算出
※モコバス: R7.1~12乗降実績

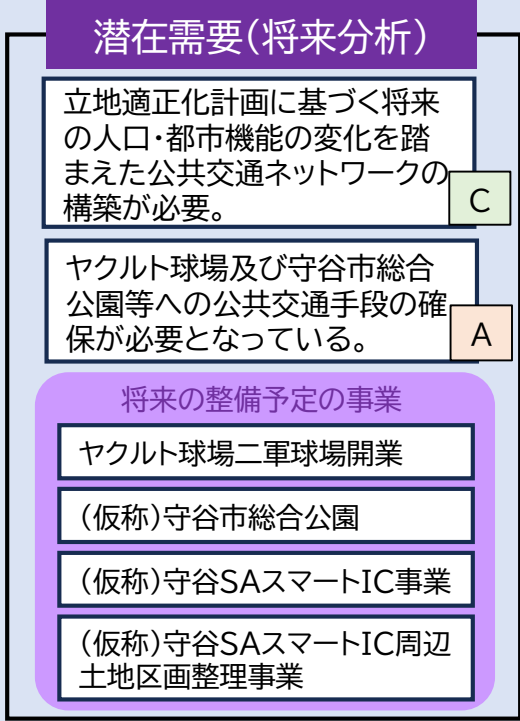


課題の洗い出し及び方針の決定

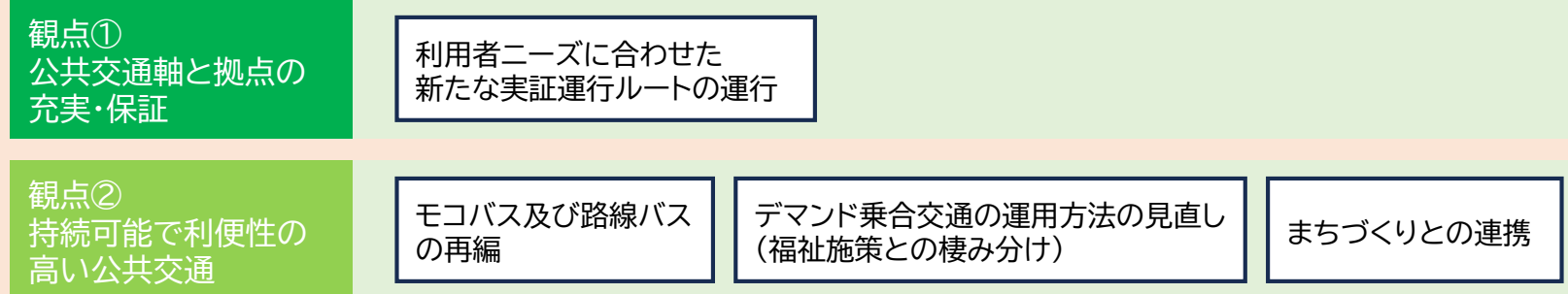
課題の洗い出し



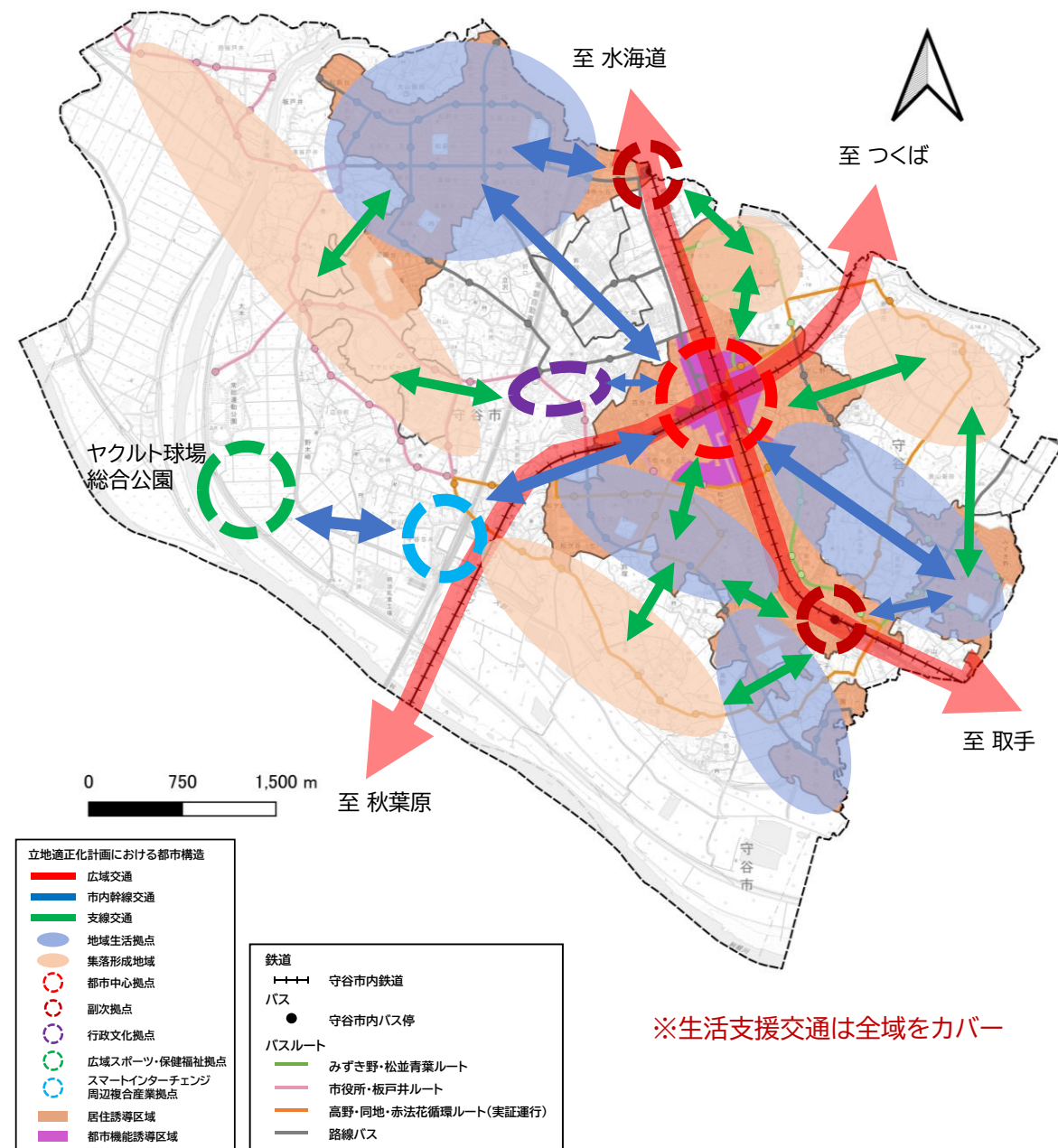
評価基準	A	B	C
重要	○	△	○
緊急	○	○	△



方針の決定



守谷市の地域公共交通が目指す姿のイメージ



【広域交通】

～都心・周辺都市へのアクセス～

つくばエクスプレス線による都心へのアクセスと、関東鉄道常総線による茨城県西・つくば方面への広域動線

- ✓ 鉄道は日常の移動を「都心・周辺都市」へと直結させる大動脈

【市内幹線・支線交通】

～各地区と拠点をシームレスに結ぶ～

商業施設、医療機関、守谷駅を効率的かつ高頻度で結び、市内の移動をシームレスにつなぐ主要回路

市内幹線→路線バス

- ✓ 市内幹線から広域交通、拠点への接続

支線交通→モコバス

- ✓ 生活の足と市内・外移動の中継役
- ✓ 市内幹線や拠点との接続
- ✓ (将来的)自動運転車両の導入

【生活支援交通】

～各拠点と身近な暮らしをつなぐ～

- ・マイカーを持たない・運転できない人の日常的な移動をサポート
- ・ラストワンマイルの移動

- ✓ タクシー(個別輸送)やデマンド乗合交通で市内を移動
- ✓ シェアサイクル等のラストワンマイルを支える移動手段
- ✓ 互助輸送やライドシェア等の新たな移動手段

※生活支援交通は全域をカバー



協議第2号

モコバスの新たな 実証運行ルート(案)の検討について

協議内容

- モコバスの新たな実証運行ルート(案)について、ご意見を伺います。



東京ヤクルトスワローズ二軍施設等への移動手段の確保

- 東京ヤクルトスワローズ二軍施設は、地域活性化の起爆剤として期待されており、交流人口の拡大等の観点から、公共交通等の移動手段の確保を図る必要がある。
- 東京ヤクルトスワローズ二軍施設周辺には、常磐自動車道守谷SAのSIC事業が進行中であることや、「明治なるほどファクトリー守谷」(工場見学)も立地しており、それらの周辺施設も含め移動手段の確保を図る必要がある。
- また、将来的な(仮称)守谷市総合公園の整備を見据えた公共交通の需要を調査する。





守谷駅西口・総合公園アクセスルート案(実証運行)

- ・現状移動手段がない守谷駅から東京ヤクルトスワローズ二軍施設へのアクセス手段を確保する。(平日日中運行)
- ・途中、市役所や商業施設、その他主要な施設を経由し、バス運行本数が少ない松ヶ丘エリアもカバーする。

守谷駅西口発→市役所・商業施設
→東京ヤクルトスワローズ二軍施設
→守谷駅西口着
(平日 9~16時台想定)

L=15.3km
5便/日想定

拠点

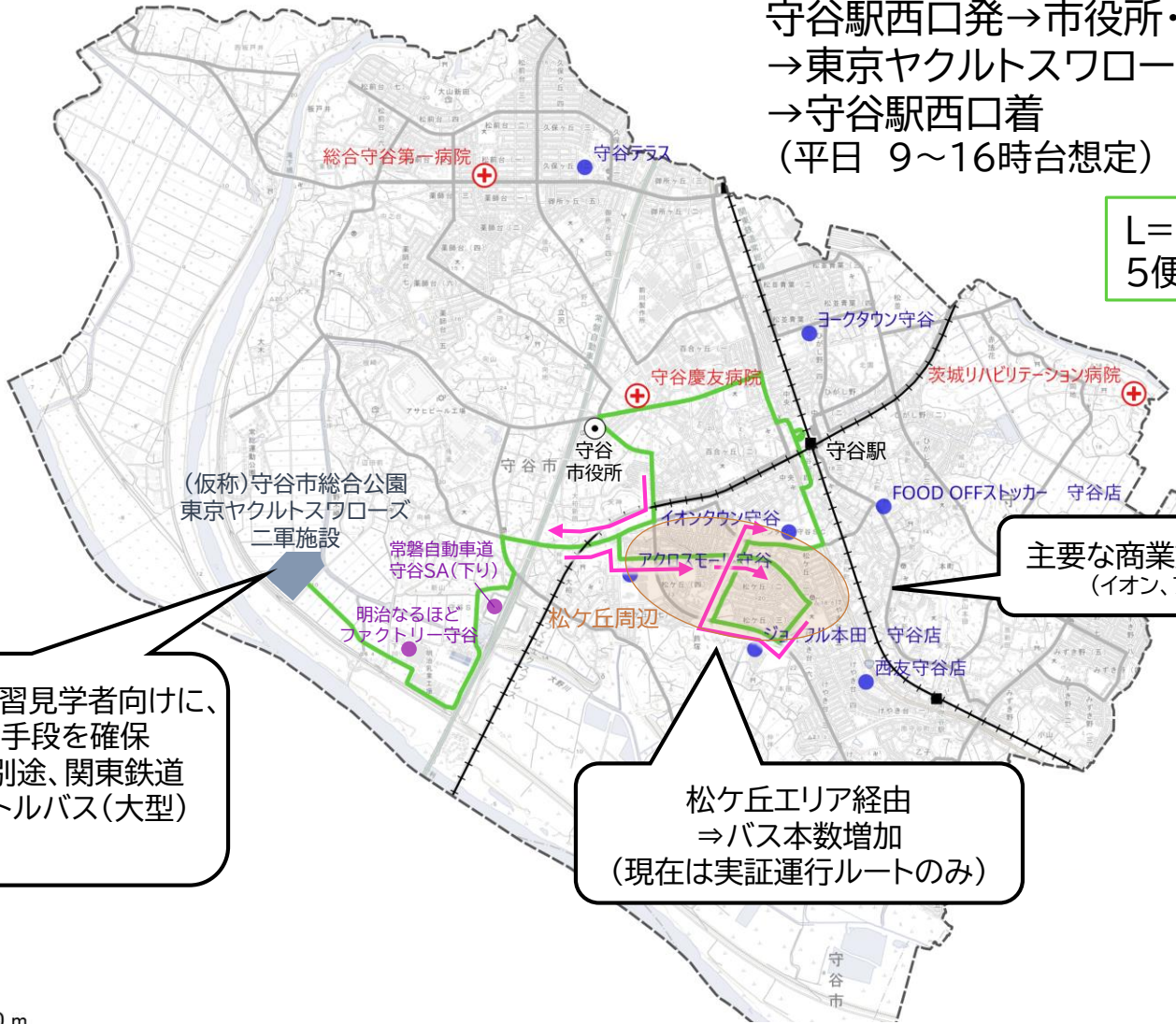
- ⊕ 病院
- 商業施設
- 主要な施設
- 市役所

鉄道

- 鉄道駅
- 守谷市内鉄道

バスルート

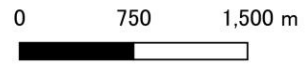
- 新たな実証運行ルート案
- 現在のバスルート



・施設見学者や練習見学者向けに、平日日中の移動手段を確保
・試合開催日は、別途、関東鉄道による臨時シャトルバス(大型)を運行予定

主要な商業施設をカバー
(イオン、アクロス等)

松ヶ丘エリア経由
⇒バス本数増加
(現在は実証運行ルートのみ)



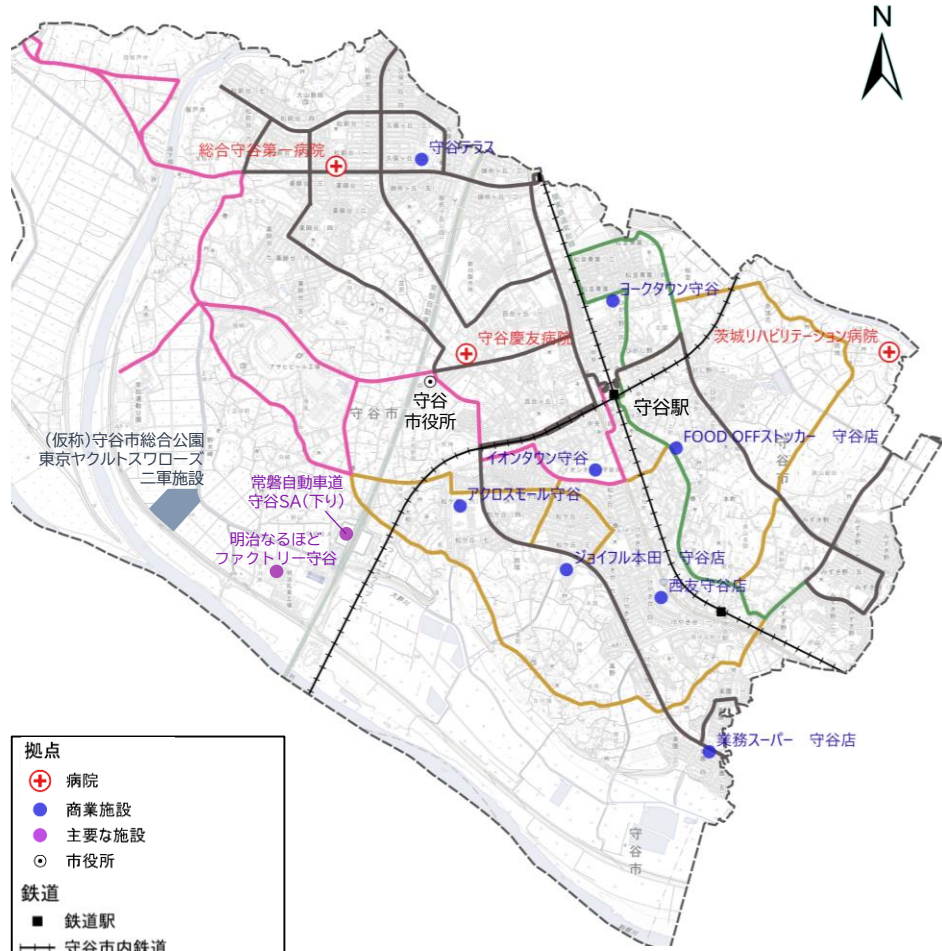
※守谷SAは、一般道側からサービスエリア内の商業飲食施設にアクセスすることが可能
※明治なるほどファクトリー守谷では月~金で見学会を受け付けているが、送迎は行っていない 2

新たな実証運行ルート案の検討結果

平日(9~16時台)

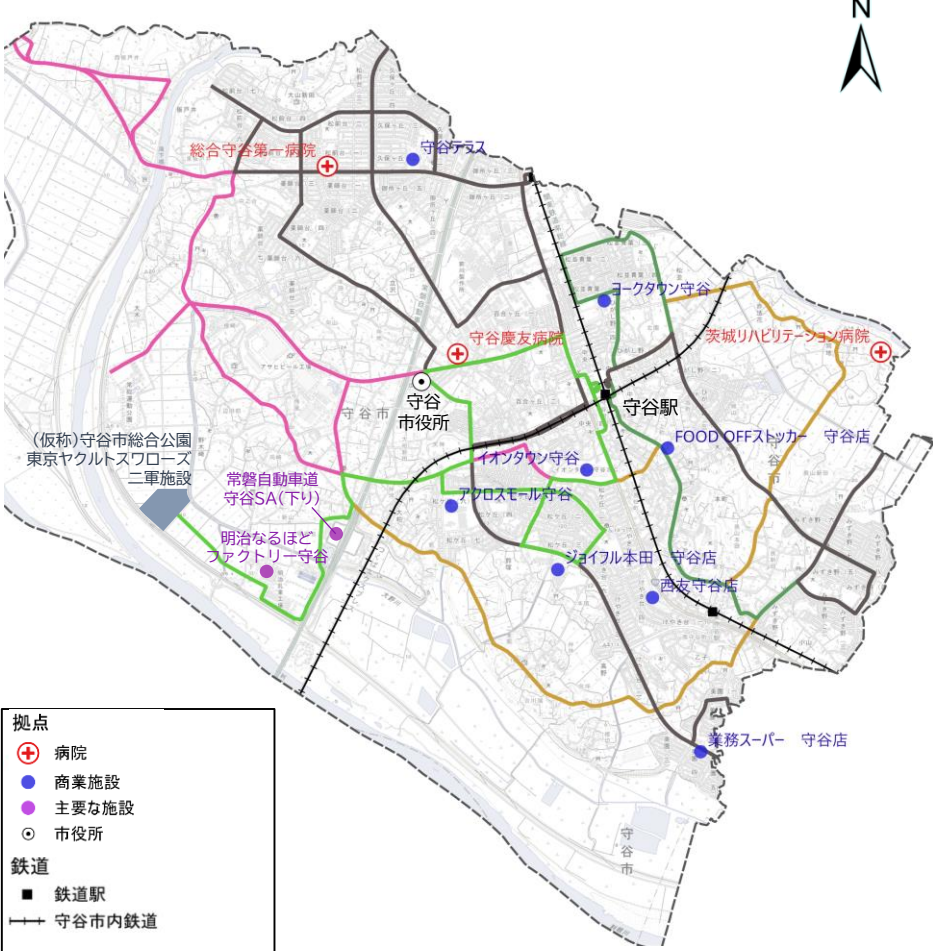


■現状のルート



- 拠点**
- ⊕ 病院
 - 商業施設
 - 主要な施設
 - 市役所
- 鉄道**
- 鉄道駅
 - 守谷市内鉄道
- バスルート**
- 路線バス
 - 市役所・板戸井ルート
 - みずき野・松並青葉ルート
 - 高野・同地・赤法花循環ルート

■新たな実証運行ルートを含めたバスルート



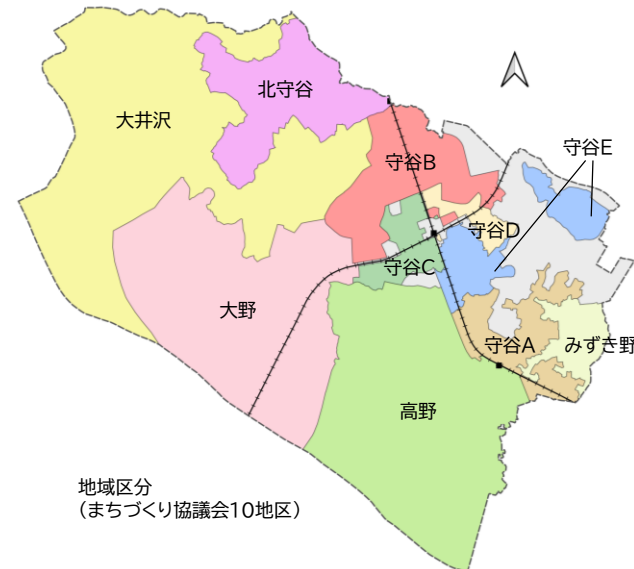
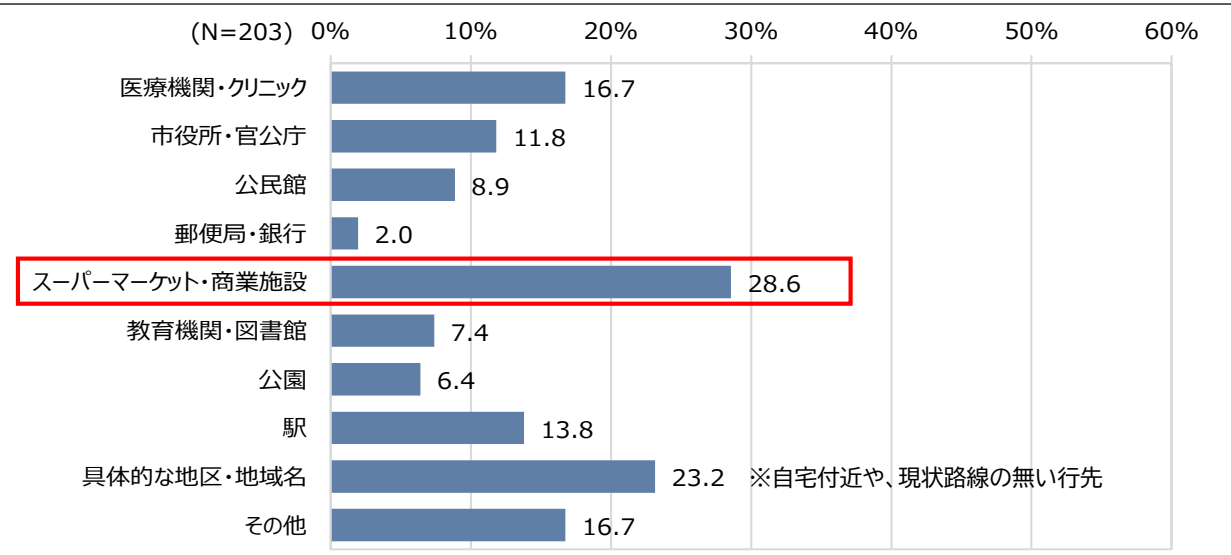
- 拠点**
- ⊕ 病院
 - 商業施設
 - 主要な施設
 - 市役所
- 鉄道**
- 鉄道駅
 - 守谷市内鉄道
- バスルート**
- 新たな実証運行ルート案
 - 路線バス
 - 市役所・板戸井ルート
 - みずき野・松並青葉ルート
 - 高野・同地・赤法花循環ルート



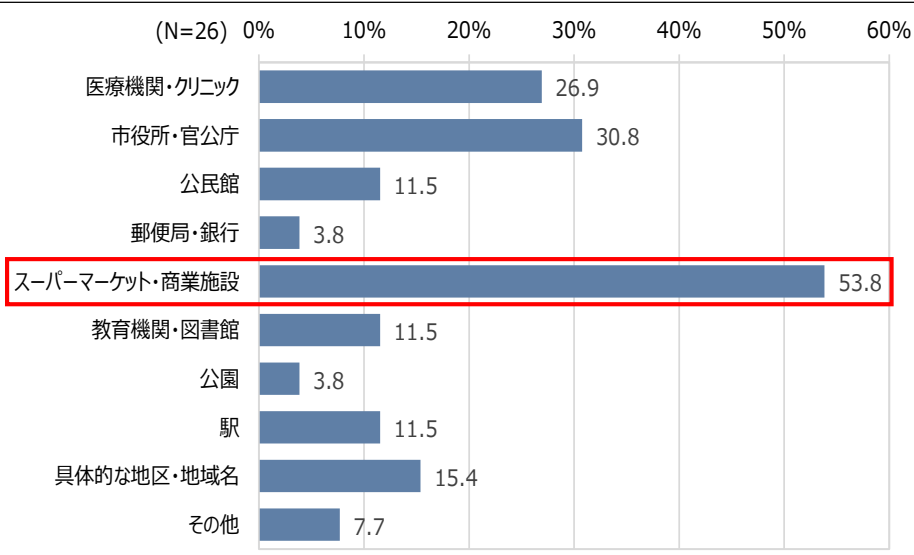
参考：市民のニーズ（市民アンケートの結果）

・「モコバスに経由してほしい場所」への回答として、「スーパーマーケット・商業施設」が最も多かった。

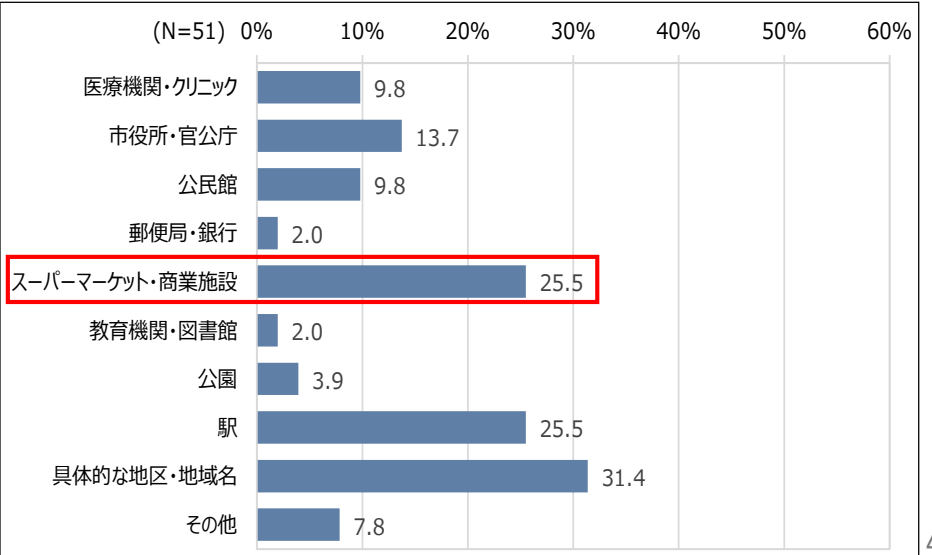
■守谷市全体



■みずき野地区



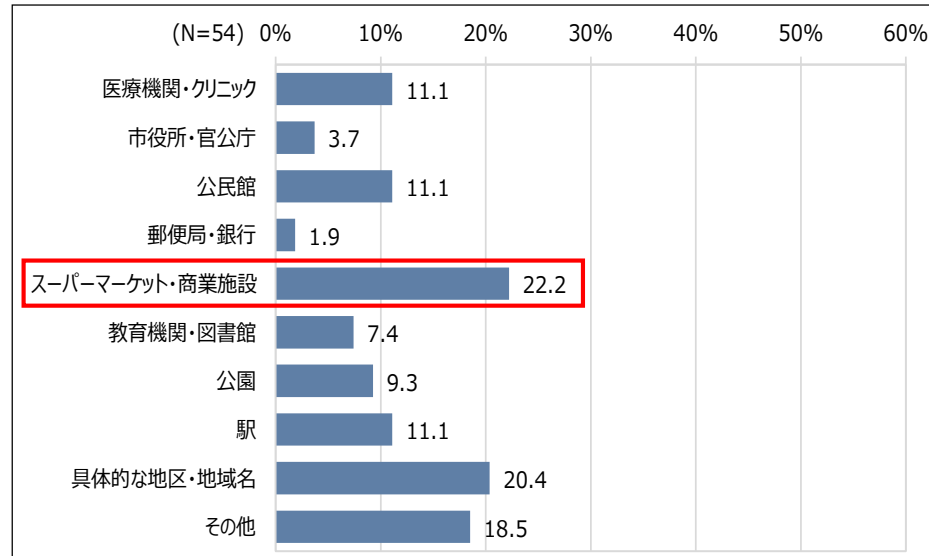
■高野地区



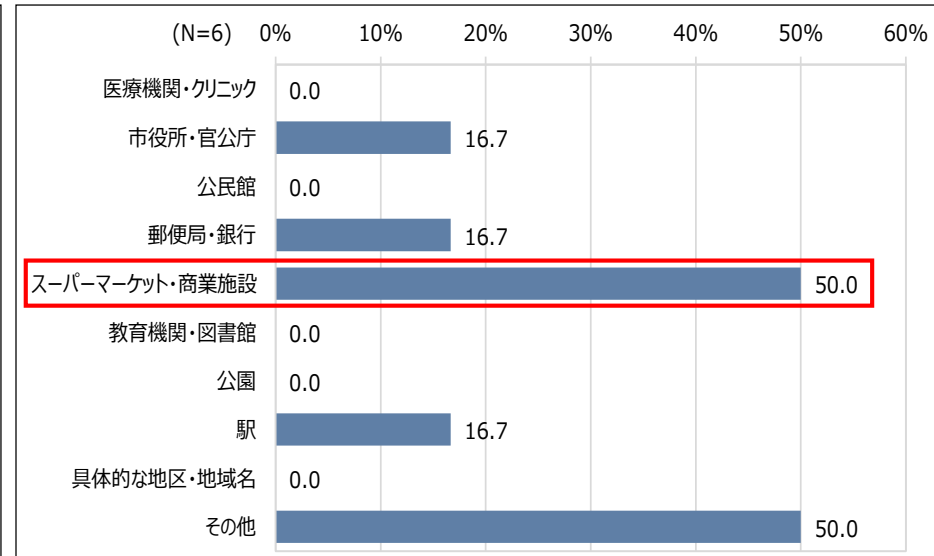
参考：市民のニーズ（市民アンケートの結果）



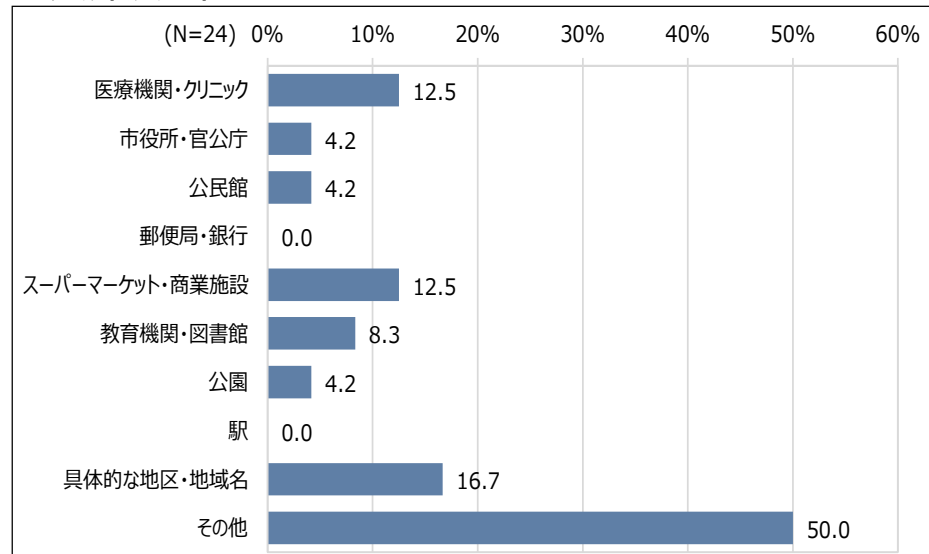
■北守谷地区



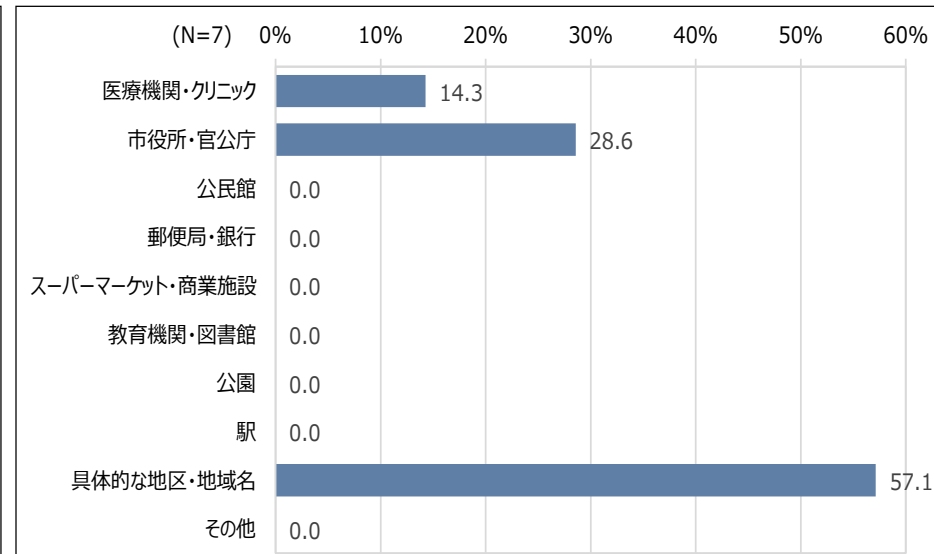
■大野地区



■大井沢地区



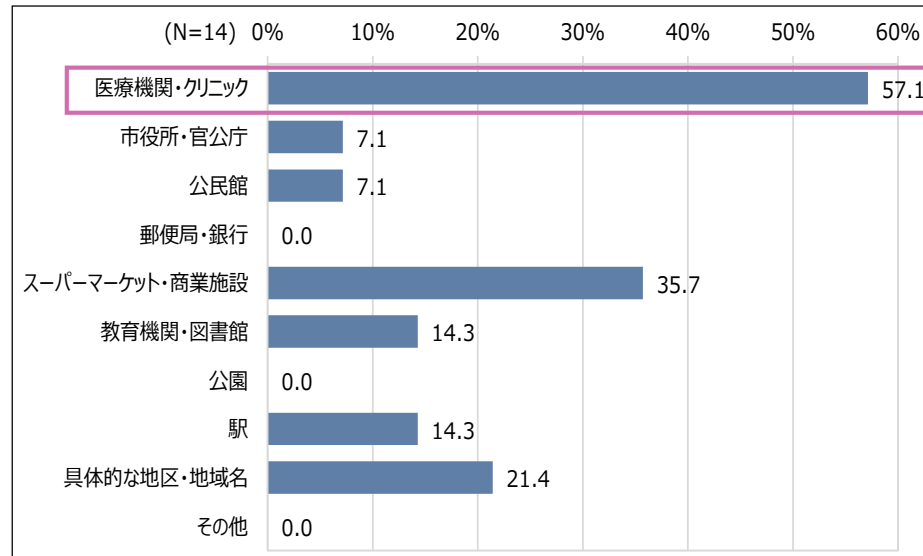
■守谷A地区



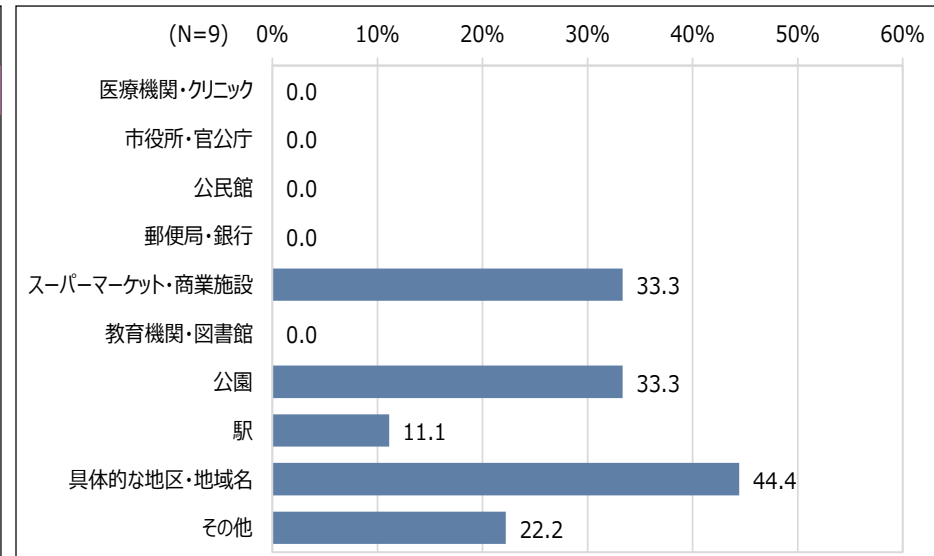
参考：市民のニーズ（市民アンケートの結果）



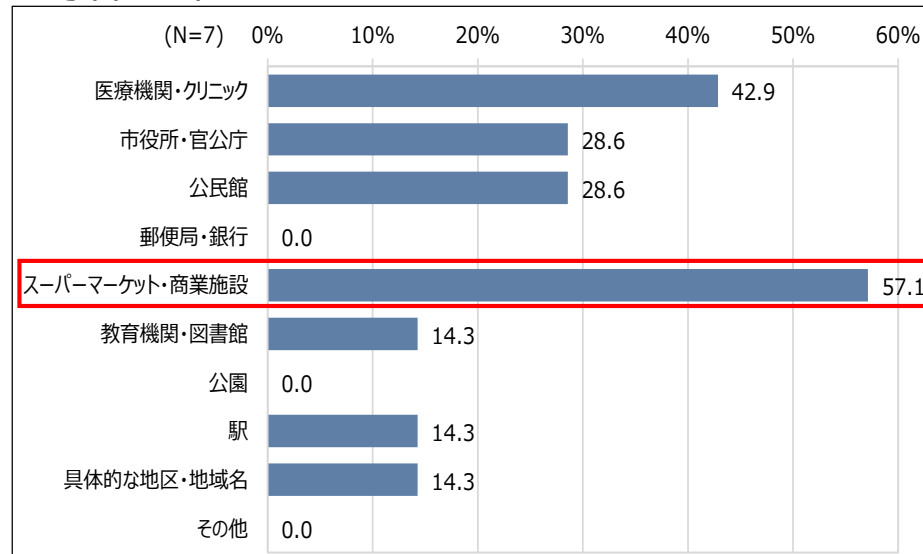
■ 守谷B地区



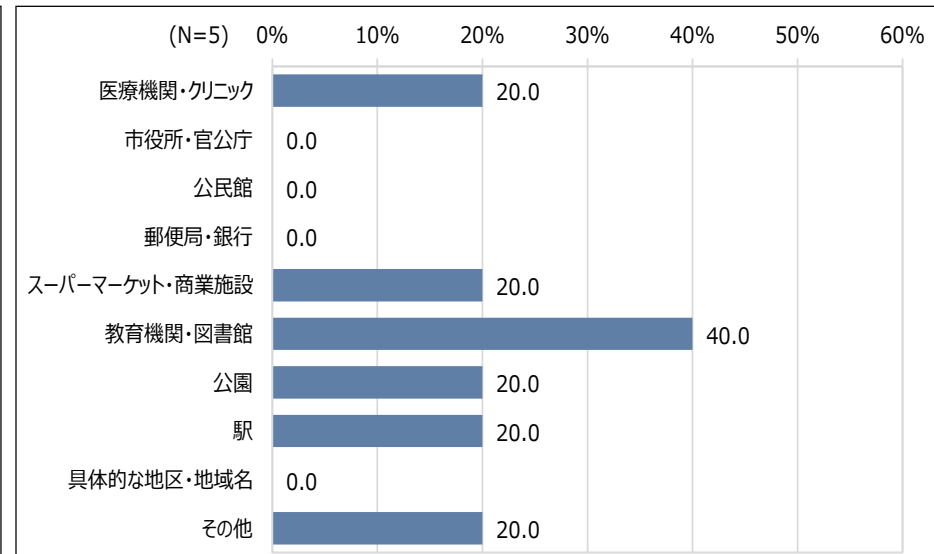
■ 守谷C地区



■ 守谷D地区



■ 守谷E地区





協議第3号

デマンド乗合交通の 改善(案)について

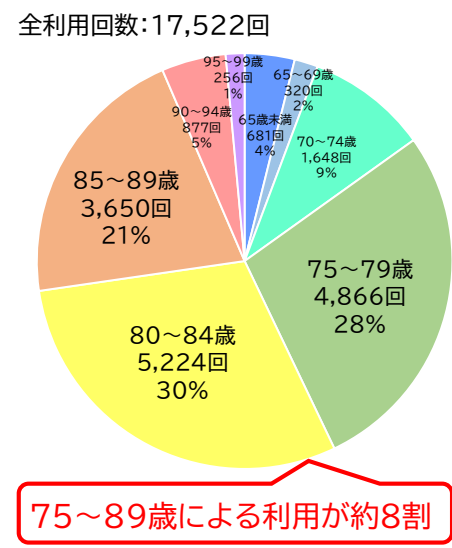
協議内容

- デマンド乗合交通の改善(案)について、予約キャンセル時間の前倒しを実施してよろしいかお諮りします。
- また、新たな移動手段サービスの導入(タクシー補助等)について、福祉部署と連携して検討すること及び利用回数の制限等の改善策について継続して検討することについて、ご意見を伺います。

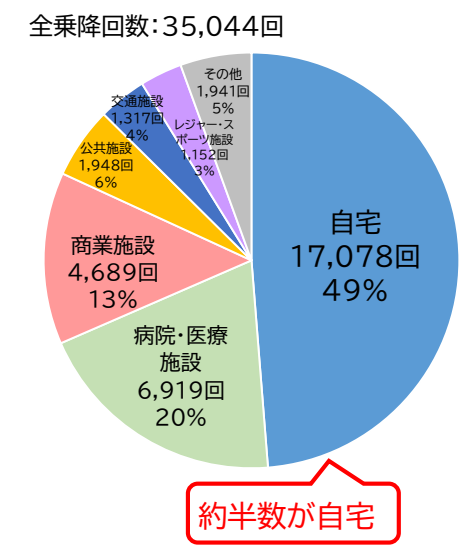


デマンド乗合交通の利用状況(R7年度第5回協議会報告)

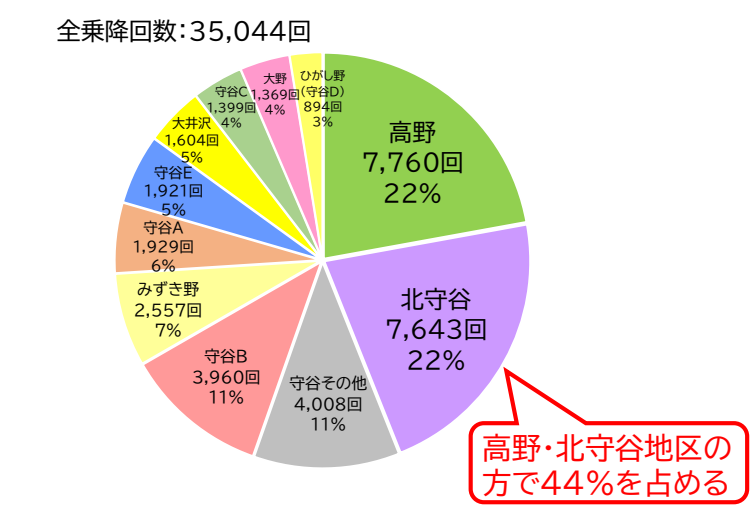
■年齢別利用回数



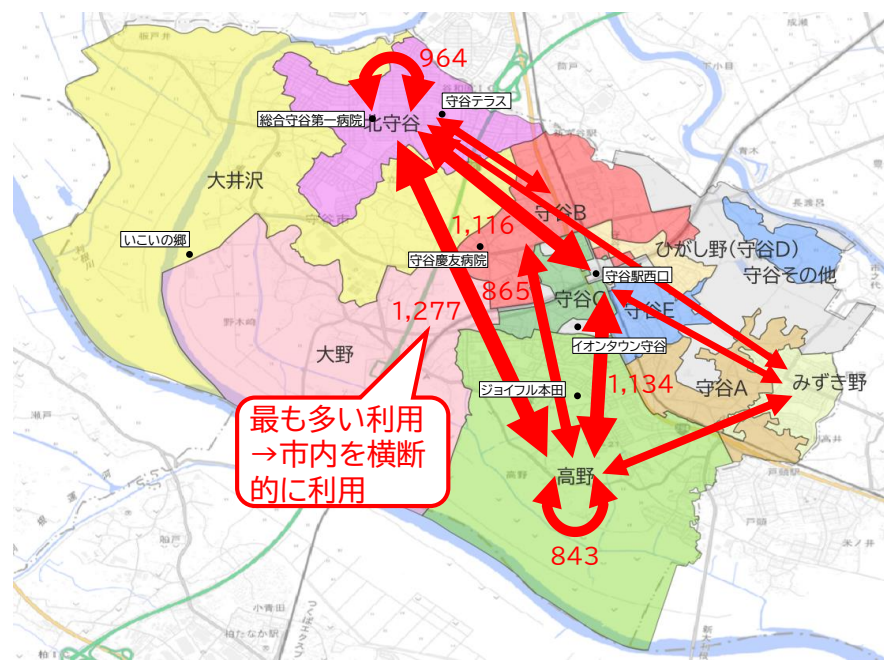
■乗降場所の状況



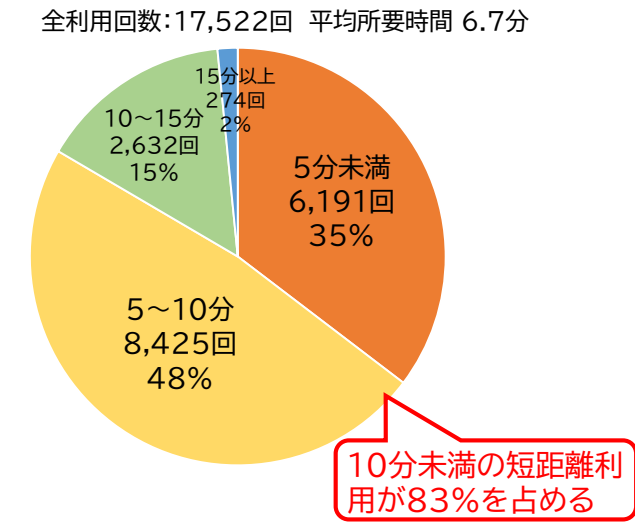
■地区別の利用状況



■利用の多い発着地



■運行の所要時間





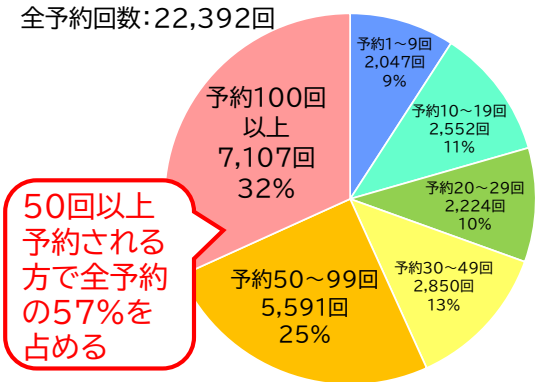
デマンド乗合交通の課題と今後の方向性

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(2,188円/人) - 福祉施策とのすみ分け

・車両の増台や大型化、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)
 ・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

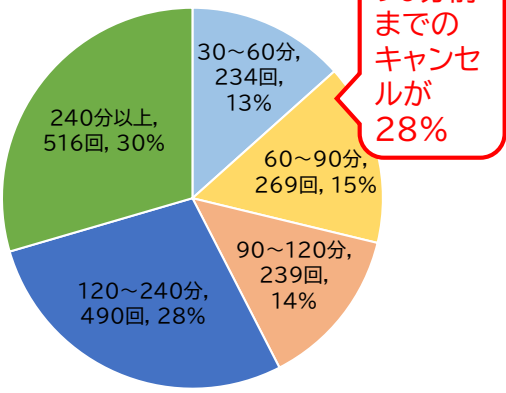
今後の方向性(短期)
【運用面での改善】 - 共通乗降場の設定(乗合率向上) - キャンセル可能時間の前倒し - 利用者制限の変更 - 利用回数の制限

■全予約件数に対する1ユーザーの総予約回数



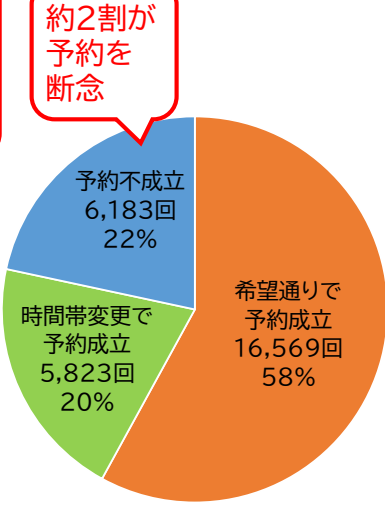
全利用者数1,078人のうち50回以上予約する方は、128人(12%)

■直前キャンセルの状況

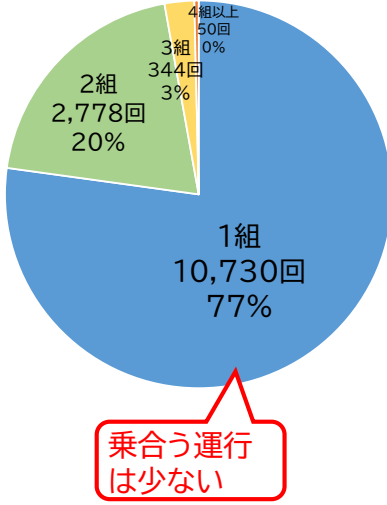


予約可能時間は、乗車の1時間前までのため、60分前以降にキャンセルした空枠は利用できない

■予約成立状況



■各運行の乗車組数



集計期間: 令和7年1月1日~12月31日
※成立した予約(取消含む)に対して集計



改善案①:キャンセル時間の前倒し(先行実施)

課題

予約可能時間は乗車1時間前までであるが、キャンセルは乗車30分前まで可能であることから、30～60分間でキャンセルによって空いた枠は、利用することができない。
また、一部のユーザーによる「とりあえず予約」の状況もみられる。

年間100回以上予約される方の中で、
取消率が高い上位10名の予約・取消状況

予約回数 (回/年)	取消回数 (回/年)	取消率 (%)
155	91	58.7%
137	75	54.7%
102	51	50.0%
108	53	49.1%
174	83	47.7%
191	86	45.0%
106	43	40.6%
288	108	37.5%
146	53	36.3%
120	41	34.2%

2025年1年間で最も多く当日キャンセルが発生した月(3月)で、
60～90分前における予約不成立となった予約者数

2025年3月の当日キャンセル件数 (件/月)	30～60分前におけるキャンセル件数 (件/月)	60～90分前におけるキャンセル件数 (件/月)	60～90分間における予約不成立人数 (人/月)
49	21	26	45

2025年3月は、当日キャンセルのほとんどが90分前までに行われており、予約可能時間(60分前まで)に予約を試みて予約できなかった人数は45人となっている。
このことから、キャンセル可能時間を早めることによって、その空いた枠を活用できる可能性は高い。

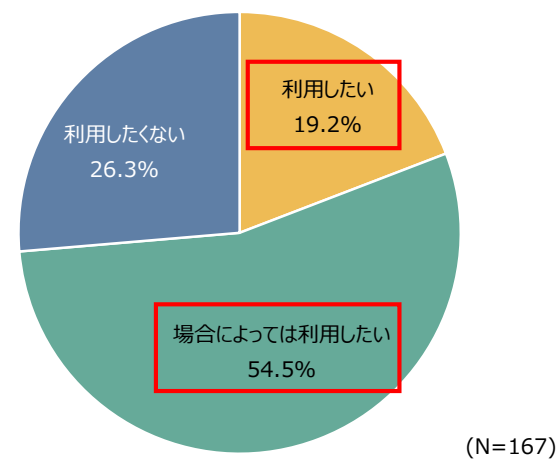
キャンセル可能時間を90分前までとし、空いた枠を活用できるようにするとともに、「とりあえず予約」の防止にもつなげる



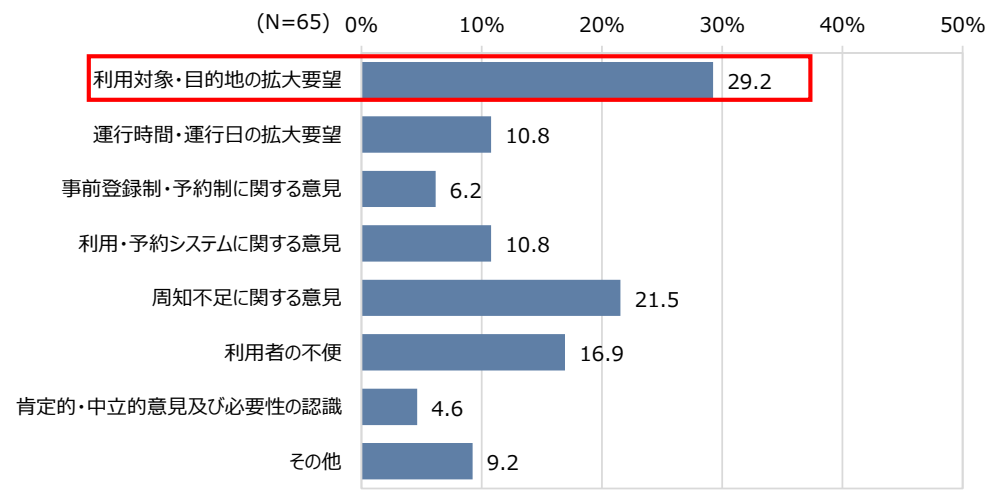
改善案②:利用者制限の緩和(公共交通と福祉施策とのすみ分け)

・2026年3月に実施した市民アンケート結果において、65歳未満の方においても、一定の利用希望があり、利用対象の拡大要望に関する意見も多く挙げられた。

■65歳未満におけるデマンド乗合交通利用意向



■デマンド乗合交通に対する意見傾向



- ・公共交通の第一義として、「誰もが使える」ということが重要である。
- ・これまで高齢者の移動手段として運用してきたデマンド乗合交通であるが、高齢者以外にも必要とする方は一定数存在すると考えられる。(車を持たない方、運転に不安がある方等)
- ・現在、自宅での乗降が可能となっていることから、タクシーと同様の個別輸送を安い料金で行っていることになり、タクシーとの差別化も必要となっている。

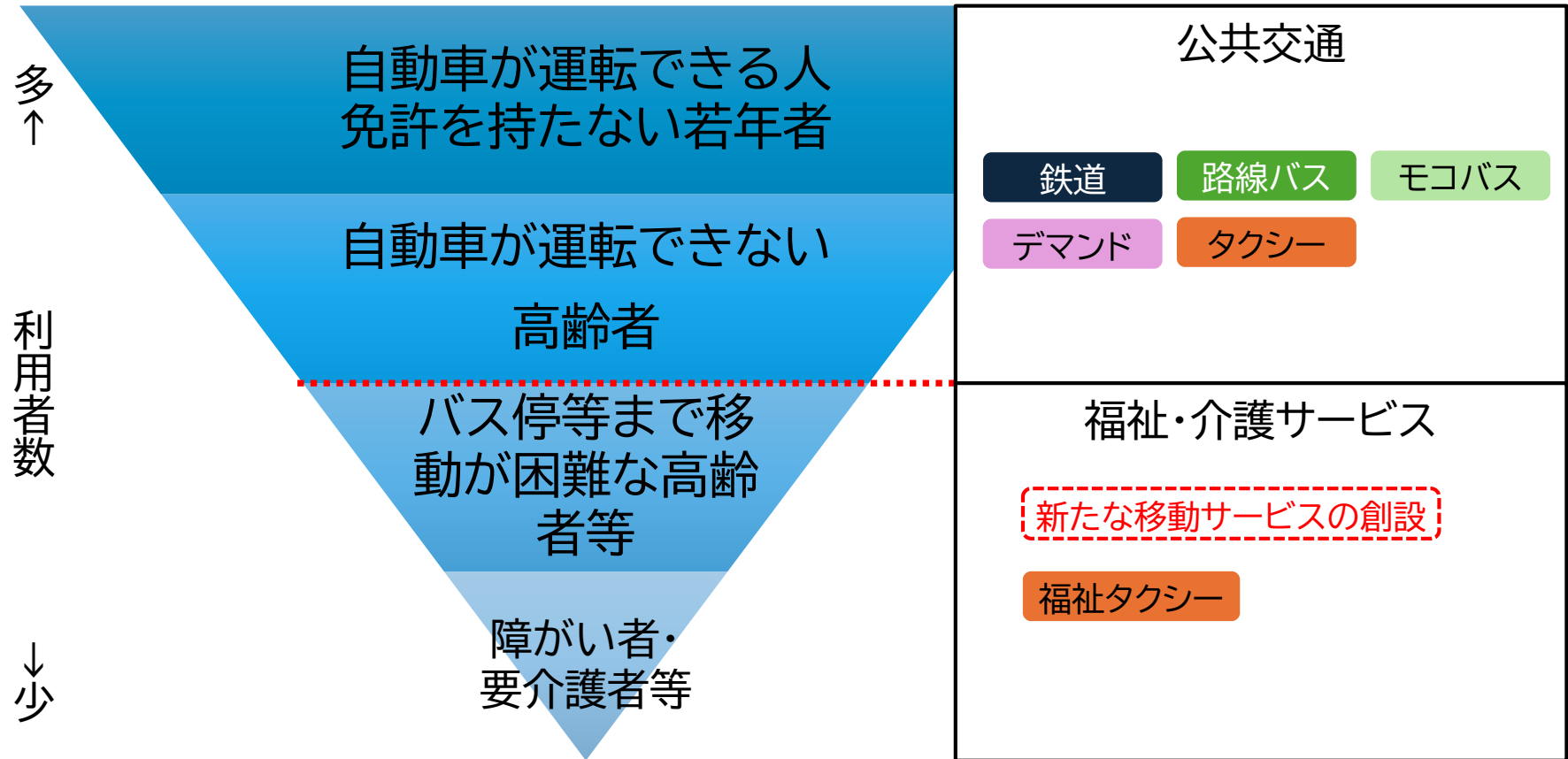
今後の方向性

年齢による利用制限の撤廃を目指す。

ただし、増車などの輸送力の向上は事業者アンケートの結果、不可であり、さらに予約が取りづらくなることから、バス停まで歩くことが困難な方などは、**新たな移動サービスを創設(福祉施策)**し、公共交通と福祉施策とのすみ分けによる利用の分散を前提とする。

今後、福祉部署と協議する。

公共交通と福祉施策とのすみ分けイメージ





守谷市における福祉移動サービス

守谷市におけるその他の移動手段施策

■障がい者福祉施策

施策	利用要件	内容
福祉タクシー券の配布	・身体障がい者手帳所持者(1・2級のかた) ・療育手帳所持者(「マルA」「A」のかた) ・精神障がい者保健福祉手帳所持者(1級のかた) ・先天性血液凝固因子障害等医療受給者証の交付を受けているかた ・一般特定疾患医療受給者証の交付を受けている方 ・小児慢性特定疾病医療受給者証の交付を受けている方 ・指定難病特定医療費受給者証の交付を受けている方 ・満70歳以上の高齢者のみの世帯でかつ市民税非課税の方(同一敷地内に70歳未満の方若しくは住民税が課税されている方と同居していないかたに限る)	・医療機関等への移動にタクシーを利用する際に、1枚につき500円の助成を受けられる制度 ・1回の乗車につき2枚まで利用可能 ・タクシー券は年度に36枚(慢性透析療法を実施しているかたは年度に72枚)交付
デマンド乗合交通運賃の割引	・身体障がい者手帳、療育手帳、精神障がい者保健福祉手帳の所持者	・運賃200円で利用可能(通常料金から100円引き)
モコバス運賃の免除		・運賃無料で利用可能

■妊産婦子育て福祉施策

施策	利用要件	内容
守谷市妊産婦子育て応援助成金	・母子健康手帳を交付された妊婦のかた ・守谷市に転入し、守谷市の妊産婦一般健康診査受診票の交付を受けた方	・合計7000円分(500円×10枚、100円×20枚)の助成金が交付され、タクシーをはじめ、ファミリーサポートセンターや、家事・育児支援、産後ケア等に利用可能



定額タクシー補助制度の事例

バス停まで移動が困難な方においては、今後、福祉部署と連携して、**新たな移動手段サービスの導入（タクシー補助等）を検討**していく。

■定額タクシー補助の事例

自治体	人口と面積	対象者	利用回数制限	料金 (1回あたり)	運行日・利用時間	利用可能範囲
茨城県 大洗町	15.1千人 23.9km ²	・75歳以上の方 ・要介護・要支援の認定を受けている方 ・身体障害者手帳の交付を受けている方 ・療養手帳の交付を受けている方 ・精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方 ・妊娠中の方（母子健康手帳の交付を受けている方） ・未就学児（保護者の同伴が必要）	なし	500円	9：00～17：00	乗降場所は大洗町内限定
茨城県 結城市	48.2千人 65.8km ²	・結城市にお住まいの65歳以上の方	なし	1000円	月～金曜日 (お盆・年末年始を除く) 9：00～15：00	指定の目的地（医療機関・公共施設・商業施設・金融機関・鉄道駅・福祉施設）と自宅の間
茨城県 行方市 (実証運行)	29.0千人 222.5km ²	・行方市内を出発・到着する全ての方	なし	市内のみ：1000円 市外利用：2000円	月～金曜日 (年末年始を除く) 9：00～21：00	行方市内及び市外の指定スポット（駅・病院）
茨城県 水戸市	265.8千人 217.3km ²	・水戸市にお住まいの方	なし	交通結节点まで：500円 日常生活圏域：500～1,000円 日常生活圏域外の医療機関等：1,000円	月～土曜日 (日祝日、年末年始を除く) 9：00～16：00	水戸市内及びひたちなか市の医療機関
山形県 米沢市	75.3千人 548.5km ²	・中部地区、東部地区、西部地区、南部地区、北部地区、松川地区、愛宕地区（のりあいタクシーの運行エリアを除く）	なし	500円	月～土曜日 (日祝日、年末年始を除く) 9：00～17：00	指定の目的地（公共施設・医療機関・スーパー・ドラッグストア・ホームセンター・学校・郵便局・銀行）と自宅の間
埼玉県 東松山市	86.5千人 65.4km ²	・東松山市民（住民登録されているかた、中学生以下は利用不可） 【割引対象者】 ・障害者（身体障害者手帳・療育手帳を提示） ・運転免許返納者（運転経歴証明書を提示） ・要支援、要介護認定者（介護保険被保険者証を提示）	なし	1,000円未満：500円（450円） 1,000円以上2,000円未満：800円（720円） 2,000円以上3,000円未満：1,000円（900円） 3,000円以上1,500円（900円） ※カッコ内は割引対象者の金額	月～土曜日 (日祝日、年末年始を除く) 8：30～17：00	指定の乗降ポイント（駅・バス停、金融機関、学校、公共施設、福祉施設、医療施設、商業施設、自治会館・集会所）と自宅の間、指定の乗降ポイントから指定の乗降ポイント
栃木県 那須町	23.1千人 372.3km ²	・指定の地域に住民登録のある方	なし	601円以上1200円以下：600円 1,201円以上：700円	月～金曜日 8：00～17：00	指定の目的地（公共施設・通院・買い物・金融機関等）と自宅の間
愛知県 半田市	114.9千人 47.4km ²	・本制度が導入されている小学校区にお住まいで、住民基本台帳に登録されている方	なし	300～600円（地域により異なる）	9：00～16：00	指定の目的地（医療機関・公共施設・商業施設・金融機関・鉄道駅・福祉施設名等）と自宅の間
		・半田市に住民票を有する方	なし	2,500円未満：300円 2,500円以上3,500円未満：600円 3,500円以上5,000円未満：900円 5,000円以上6,500円未満：1,200円 6,500円以上：1,500円	9：00～16：00 (年末年始を除く)	指定の乗降ポイント（駅・商業施設・医療機関・公共施設・学校・幼稚園・保育園・公園・街園・郵便・金融機関・神社・住宅・ゴミステーション・市外指定施設等）から指定の乗降ポイント

※人口は令和8年4月現在
※守谷市の人口・面積：70.1千人、35.7km²



改善案③:利用回数の制限

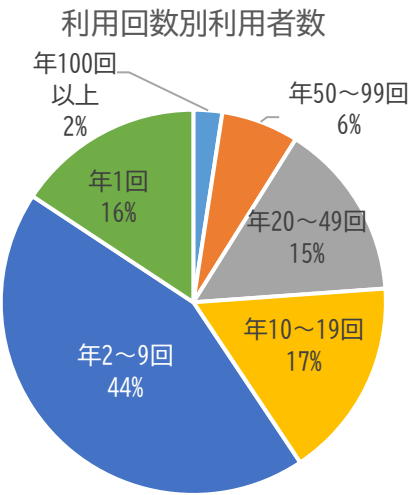
課題

一部のヘビーユーザーの予約により、予約枠が埋まっている状況がうかがえる。
デマンド乗合交通の維持や公平性の観点から、必要な方なるべく平等にサービスを受けられる環境の構築が必要である。(現状は1日2回までの制限はあるが、年・月間の利用制限の上限はない)

改善方法

実利用回数をみると、
年49回以下の利用者が92%を占める。

利用回数を月平均回数にすると以下の
通りとなる。(年利用回数÷12)



	月平均利用回数 (回)
年100回以上	8.3
年50~99回	4.2~8.3
年20~49回	1.7~4.2
年10~19回	0.8~1.7
年2~9回	0.2~0.8
年1回	0.08

<需要を満たすための対応結果>

- これまでに実施した事業者アンケートやヒアリング結果及び費用負担の観点から、増車は困難
- 乗合率の向上策として、運行方式をセミデマンド方式(共通乗降場設定)とした場合のシミュレーションの結果、乗合率の改善は見られなかった。

利用回数の多い方の一部に利用回数制限を設けることで、より多くの予約を確保できる可能性がある。

例えば、「月8回(年96回)」を上限とした場合は、年97回以上利用していた方の利用回数が制限され、年1,180回、月98回分の利用に相当する。

現在の利用状況から、利用回数の上限を設定することとしてはどうか。(1日2回までの上限は継続)
利用年齢制限の撤廃を行うことになれば、より予約が取りづらくなることも想定されることから、より多くの方にご利用いただくためには、一定の利用制限は必要と考えられる。
ただし、利用の多い方は、歩くことに支障がある方である可能性も高い。
歩くことに支障がある方は、前述の「新たな移動サービス」も利用していただくことでカバーする。

デマンド乗合交通改善に向けたスケジュール(案)



改善策	R8年度									R9年度
	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
①キャンセル可能時間の前倒し(先行実施)	協議会	周知期間			利用規程反映・運用開始					
②年齢による利用制限の撤廃 新たな移動サービスの創設・拡大		福祉部署等との協議調整				協議状況により運用制度設計等				
③利用回数の制限		継続検討		システム改良検討					運用開始	
④料金の改定 (1人あたりの運行経費(2,188円/人)等を踏まえた値上げの検討)		②の検討状況に合わせ継続検討								



その他のデマンド改善策に対する検討結果

改善策	検討結果	現時点の対応
車両の増台・大型化	・運行を担っているタクシー事業者から、対応は困難という回答	見送り
利用エリアの限定	・市域を横断的に移動する利用が多く、利用エリアを限定すると利用者のニーズに対応できない可能性が高い。	見送り
許容待ち時間の延長	・到着約束時間の許容時間を緩和した条件でシミュレーションを行ったが、運行回数の8割以上が10分以内の短時間・短距離運行であり、乗合が増える結果とならなかった。	見送り
共通乗降場の設定	・共通乗降場を設定した条件でシミュレーションを行ったが、運行回数の8割以上が10分以内の短時間・短距離運行であり、乗合が増える結果とならなかった。	見送り
料金の値上げ	・モコバスも含めた料金設定の検討が必要 ・今後の物価高騰の状況なども見極めながら検討していく。 (運賃・料金については、本協議会運賃協議分科会において検討)	継続検討



参考:デマンド交通の県内導入状況

自治体	デマンド交通の名称	運行地域	運行地域の状況			利用者の負担 標準の利用 料金 (円)	対象者				運行の自由度				
			人口 (百人)	面積 (km)	人口密度 (人/km)		高齢 者	障がい 者	全住 民	住民 以外	乗降地			地域	時間
											区域 運行	個人宅 発着	任意の目 的地発着	発着地の地 域制限なし	不定時 運行
日立市	乗合タクシーみなみ号	一部地域	1,596	225.7	707.2	400~600	○	○	○	○	○	×	×	○	○
土浦市	のりあいタクシー土浦	全域	1,415	122.9	1151.8	600~1200	○	×	×	×	○	○	○	×	×
古河市	デマンド交通「愛・あい号」	全域	1,363	123.6	1102.7	300~800	○	○	○	×	○	○	○	○	○
石岡市	石岡市乗合いタクシー（乗合いタウンメイト）	全域	683	215.5	317.1	300~500	○	○	○	×	○	○	○	○	○
龍ヶ崎市	乗合タクシー（龍タク）	全域	742	78.6	944.1	500	○	○	○	×	○	○	×	○	×
常総市	予約型乗合交通ふれあい号	全域	582	123.6	470.6	250	○	○	○	×	○	○	×	○	×
常陸太田市	常陸太田市乗合タクシー	全域	437	372.0	117.4	400	○	○	○	×	○	○	○	○	○
高萩市	デマンド型乗合タクシー	一部地域	249	193.6	128.7	400	○	○	○	×	○	○	×	×	×
笠間市	デマンドタクシーかさま	全域	702	240.4	291.9	400	○	○	○	×	○	○	○	×	○
牛久市	うしタク	全域	831	58.9	1409.6	700	○	○	○	×	○	○	○	○	○
つくば市	つくば市乗り合いタクシー「つくタク」	全域	2,634	283.7	928.2	300~1300	○	○	○	○	○	○	×	×	○
鹿嶋市	鹿嶋市デマンド型乗合いタクシー	全域	637	106.0	601.0	600~1200	○	○	○	×	○	○	×	×	×
守谷市	守谷市デマンド乗合交通	全域	701	35.7	1963.0	300	○	○	×	×	○	○	○	○	○
常陸大宮市	予約制乗合タクシー「のるーと常陸大宮」	全域	357	348.5	102.4	300	○	○	○	△	○	○	○	○	○
那珂市	那珂市デマンド交通「ひまわりタクシー」	全域	516	97.8	527.6	300	○	○	○	×	○	○	×	○	×
筑西市	筑西市デマンドタクシー「のり愛くん」	全域	963	205.3	469.0	300	○	○	○	×	○	○	○	○	×
坂東市	坂東市デマンドタクシー「らくらく」	全域	504	123.0	409.7	300	○	○	○	×	○	○	×	○	×
かすみがうら市	デマンド型乗合タクシー	全域	382	156.6	243.8	300	○	○	○	×	○	○	×	×	×
神栖市	デマンドタクシー	全域	934	147.0	635.2	300	○	○	○	×	○	○	×	×	×
行方市	行方市デマンド型コミュニティバス（乗合タクシー）	全域	292	222.5	131.1	500	○	○	○	△	○	○	○	○	×
鉾田市	鉾田市デマンド型乗合タクシー ほこまる号	全域	435	207.6	209.6	500	○	○	○	×	○	○	×	×	×
つくばみらい市	デマンド乗合タクシー「みらいくん」	全域	516	79.2	651.9	500	○	○	○	×	○	○	×	○	×
茨城町	茨城町デマンド型乗合タクシー「ひぬま〜る」	全域	295	121.6	242.8	300	○	○	△	×	○	○	×	○	×
城里町	城里町デマンド交通 ふれあいタクシー	全域	165	161.8	101.7	300	○	○	○	×	○	○	○	×	×
東海村	デマンドタクシー「あいのりくん」	全域	377	38.0	990.7	300	○	○	○	×	○	○	○	○	○
大子町	AI乗合タクシーたくまる	全域	134	325.8	41.2	300~500	○	○	○	○	○	×	×	○	○
美浦村	デマンド型乗合いタクシー	全域	134	66.6	201.4	300	○	○	○	×	○	○	○	○	×
阿見町	阿見町デマンドタクシー『あみまるくん』	全域	507	71.4	710.7	400	○	○	○	×	○	○	○	○	×
八千代町	八菜まわ〜る号	全域	201	59.0	341.2	300	○	○	○	×	○	○	×	○	×
利根町	利根町ふれ愛タクシー	全域	153	24.9	614.6	300	○	○	○	×	○	○	○	○	×



参考: 共通乗降場の設定(セミデマンドへの変更)検討結果(見送り)

課題

予約が取りづらいことは、乗合率の低さも一要因となっている。
自宅からの個別輸送になっている状況を、共通乗降場の設定により、乗合率を向上させる。

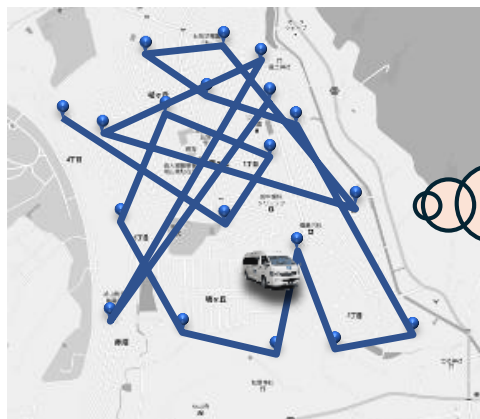
改善方法

現在のデマンド乗合交通は、利用者の希望する行先・時間帯に運行を合わせる「フルデマンド」運行

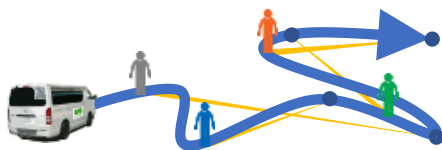


共通乗降場を設定し、それらを繋いでいく運行「セミデマンド」運行にすることにより、予約を取りやすくする。

フルデマンド運行

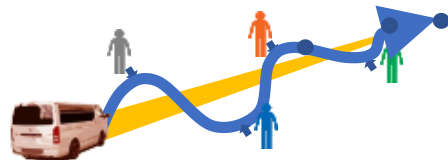


- ・時間やルート of 都合により、乗合が発生しづらい
- ・結果的に1人のために1台の運行となりやすく、予約が取りづらくなる



利用者の希望に運行が
合わせる

セミデマンド運行



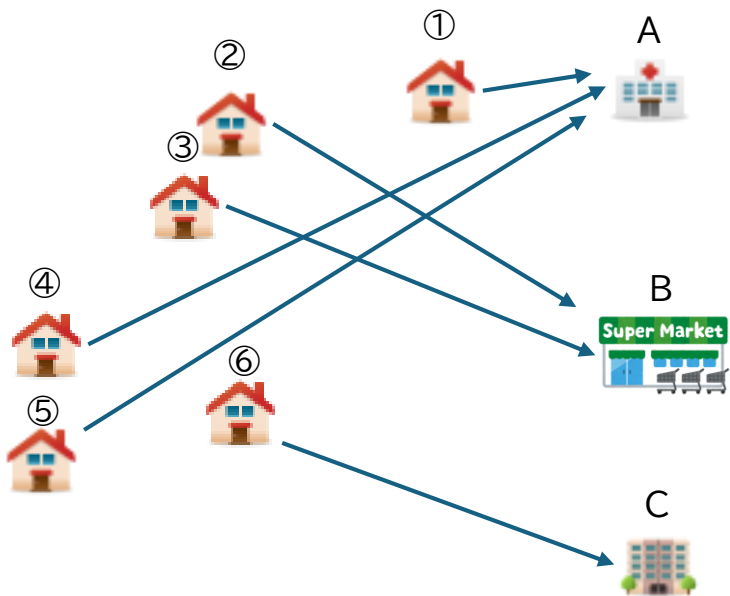
運行に利用者を集める



参考: 共通乗降場の設定(セミデマンドへの変更)検討結果(見送り)

共通乗降場を設定することにより、より効率的な運行を行う

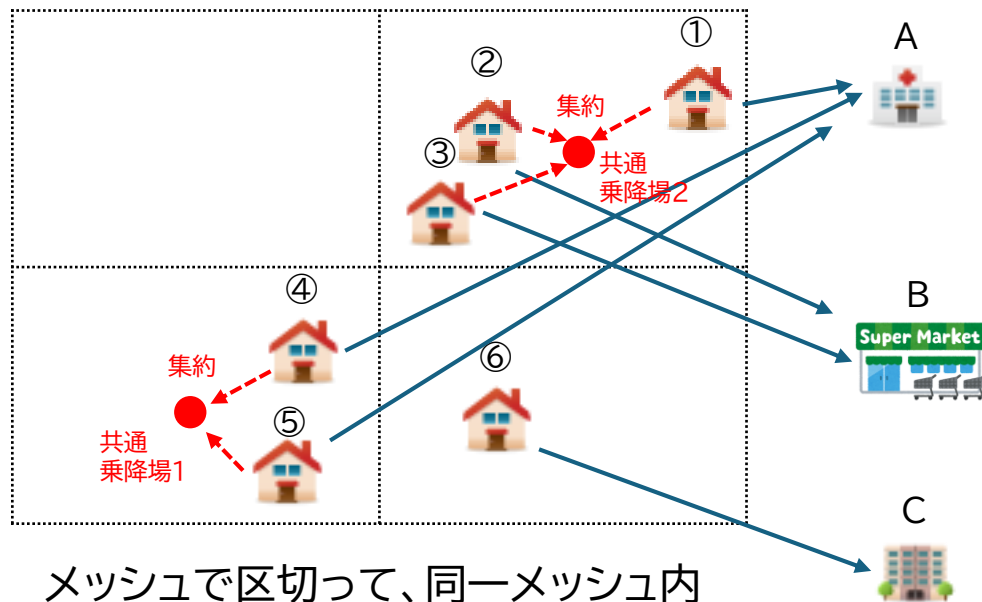
■フルデマンド(現行)



想定される運行ルート

- ①→A
- ②→③→B
- ④→⑤→A
- ⑥→C

■セミデマンド(共通乗降場の設定)



メッシュで区切って、同一メッシュ内にある出発地を1つに集約
(250mメッシュ:最遠でも約120m程度)

想定される運行ルート

- 共通乗降場1→A
- 共通乗降場2→A→B
- ⑥→C



参考: 共通乗降場の設定(セミデマンドへの変更)検討結果(見送り)

共通乗降場を設定した場合のシミュレーションの結果

- ・利用が多い「高谷」「北守谷」地区において約250m間隔で共通乗降場を仮設定
- ・直近1年間で、予約件数が多かった7日間の予約データを基に、共通乗降場を設定した場合をシミュレーション

高野地区集約					
実予約件数		シミュレーション結果			
		集約前想定件数		集約後想定件数	
抽出日	件数	日付	件数	日付	件数
2026/1/19	71	2026/10/15	82	2026/10/15	79
2026/1/20	69	2026/10/16	81	2026/10/16	82
2026/2/13	74	2026/10/17	86	2026/10/17	85
2026/4/1	69	2026/10/18	77	2026/10/18	77
2026/5/8	72	2026/10/19	82	2026/10/19	82
2026/6/16	70	2026/10/20	81	2026/10/20	81
2026/6/19	72	2026/10/21	83	2026/10/21	84

高野・北守谷地区集約					
実予約件数		シミュレーション結果			
		集約前想定件数		集約後想定件数	
抽出日	件数	日付	件数	日付	件数
2026/1/19	71	2026/10/15	82	2026/10/15	79
2026/1/20	69	2026/10/16	81	2026/10/16	82
2026/2/13	74	2026/10/17	86	2026/10/17	85
2026/4/1	69	2026/10/18	77	2026/10/18	78
2026/5/8	72	2026/10/19	82	2026/10/19	81
2026/6/16	70	2026/10/20	81	2026/10/20	81
2026/6/19	72	2026/10/21	83	2026/10/21	86

北守谷地区集約					
実予約件数		シミュレーション結果			
		集約前想定件数		集約後想定件数	
抽出日	件数	日付	件数	日付	件数
2026/1/19	71	2026/10/15	82	2026/10/15	82
2026/1/20	69	2026/10/16	81	2026/10/16	81
2026/2/13	74	2026/10/17	86	2026/10/17	86
2026/4/1	69	2026/10/18	77	2026/10/18	78
2026/5/8	72	2026/10/19	82	2026/10/19	82
2026/6/16	70	2026/10/20	81	2026/10/20	81
2026/6/19	72	2026/10/21	83	2026/10/21	85

・共通乗降場を設定し、乗車を集約しても、シミュレーション上の結果は、ほとんど変わらない

◆シミュレーション上で、予約件数が上昇しない理由

・2026年1月19日の実際の予約結果(1行が1予約)

乗車地	到着約束時刻	行先	乗車地	到着約束時刻	行先
高野	8:00 ~ 8:15		北守谷	8:00 ~ 8:15	
	8:15 ~ 8:30			8:15 ~ 8:30	
	8:30 ~ 8:45	守谷駅西口		8:30 ~ 8:45	第一病院
	8:45 ~ 9:00	慶友病院		8:45 ~ 9:00	守谷駅西口
	9:00 ~ 9:15	第一病院		9:00 ~ 9:15	第一病院
	9:15 ~ 9:30			9:15 ~ 9:30	第一病院
	9:30 ~ 9:45	リハビリテーション病院		9:30 ~ 9:45	郷州公民館
	9:45 ~ 10:00			9:45 ~ 10:00	
	10:00 ~ 10:15	守谷市役所		10:00 ~ 10:15	
	10:15 ~ 10:30	いこいの郷		10:15 ~ 10:30	守谷駅西口
	10:30 ~ 10:45	美園南コミュニティハウス		10:30 ~ 10:45	けやき台整形外科
	10:45 ~ 11:00			10:45 ~ 11:00	
	11:00 ~ 11:15			11:00 ~ 11:15	慶友病院
	11:15 ~ 11:30			11:15 ~ 11:30	自宅(守谷A)
	11:30 ~ 11:45			11:30 ~ 11:45	自宅(みずき野)
	11:45 ~ 12:00	第一病院		11:45 ~ 12:00	
	12:00 ~ 12:15			12:00 ~ 12:15	
	12:15 ~ 12:30	自宅(高野)		12:15 ~ 12:30	みずき野郵便局
	12:30 ~ 12:45			12:30 ~ 12:45	自宅(大井沢)
	12:45 ~ 13:00			12:45 ~ 13:00	イオンタウン
	13:00 ~ 13:15			13:00 ~ 13:15	郷州公民館
	13:15 ~ 13:30			13:15 ~ 13:30	
	13:30 ~ 13:45	自宅(北守谷)		13:30 ~ 13:45	
	13:45 ~ 14:00			13:45 ~ 14:00	自宅(ひがし野)
	14:00 ~ 14:15			14:00 ~ 14:15	
	14:15 ~ 14:30			14:15 ~ 14:30	
	14:30 ~ 14:45			14:30 ~ 14:45	自宅(北守谷)
	14:45 ~ 15:00	たかや歯科		14:45 ~ 15:00	自宅(高野)
	15:00 ~ 15:15			15:00 ~ 15:15	アクロスモール
	15:15 ~ 15:30	中央公民館		15:15 ~ 15:30	
	15:30 ~ 15:45	南守谷クリニック		15:30 ~ 15:45	
	15:45 ~ 16:00			15:45 ~ 16:00	守谷テラス
	16:00 ~ 16:15	自宅(高野)		16:00 ~ 16:15	自宅(高野)
	16:15 ~ 16:30	自宅(北守谷)		16:15 ~ 16:30	

時間帯、行先ともにばらつきが多い



市域の狭さにより短距離輸送が多く(所要時間10分未満が8割以上)、共通乗降場を設定しても予約件数が増えない可能性が高い(乗り合えない)



市域が狭い守谷市では、共通乗降場を設定しても、乗合率が高まる可能性が低く、現在の利用形態からも大きな変更となり、利用者の混乱を招くことから、**共通乗降場の設定は見送る。**



報告第1号

モコバス再編(案)の 検討状況について

モコバスの一部変更の検討

市役所・板戸井ルート



- 「市役所・板戸井ルート」については、利用が少ない停留所、時間帯があり、不効率な運行となっている。

市役所・板戸井ルート

鉄道

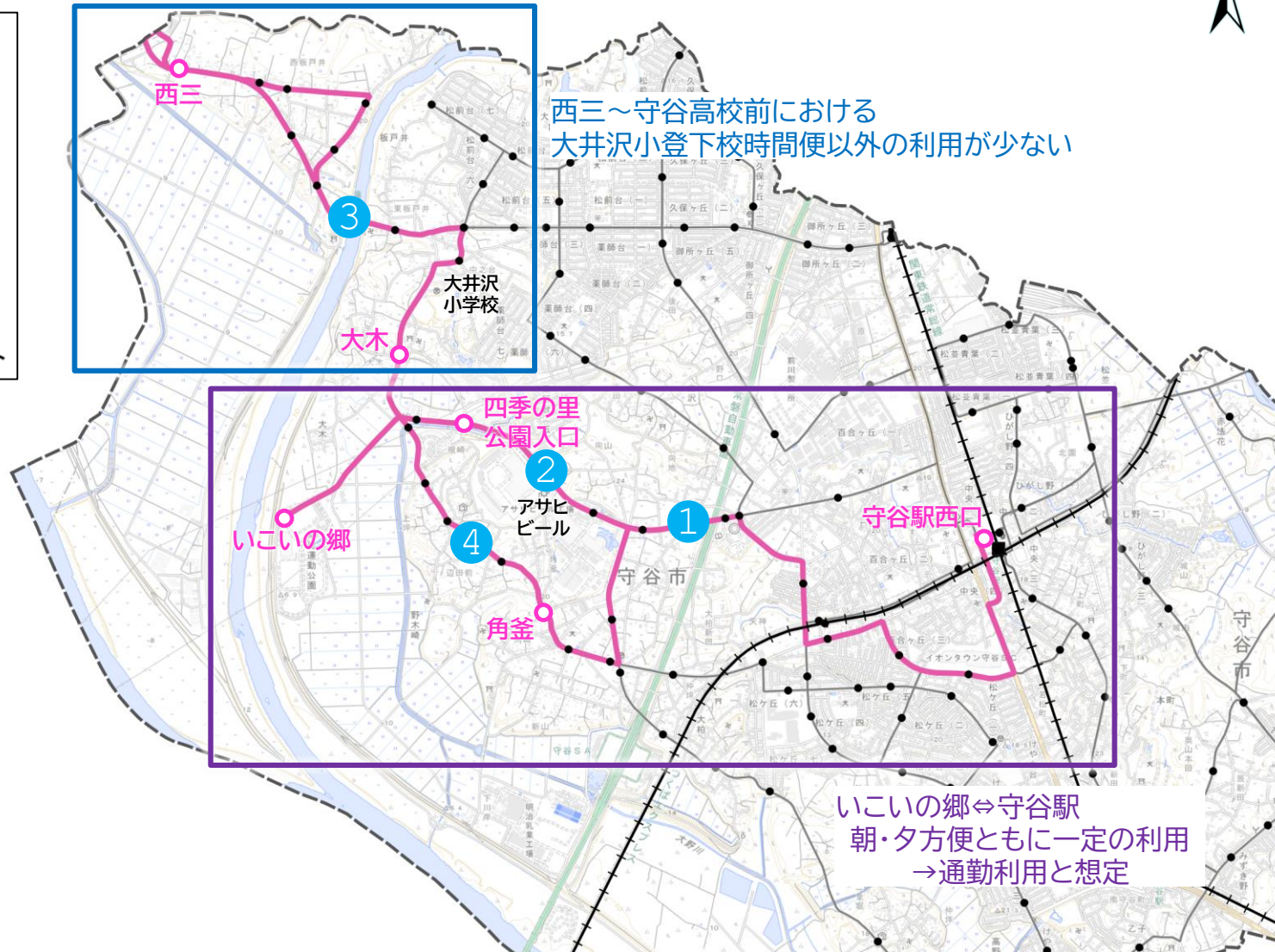
- 鉄道駅
- +— 守谷市内鉄道

バス停

- 守谷市内バス停

バスルート

- 現在のバスルート
- 市役所・板戸井ルート



モコバスの利用状況

市役所・板戸井ルート

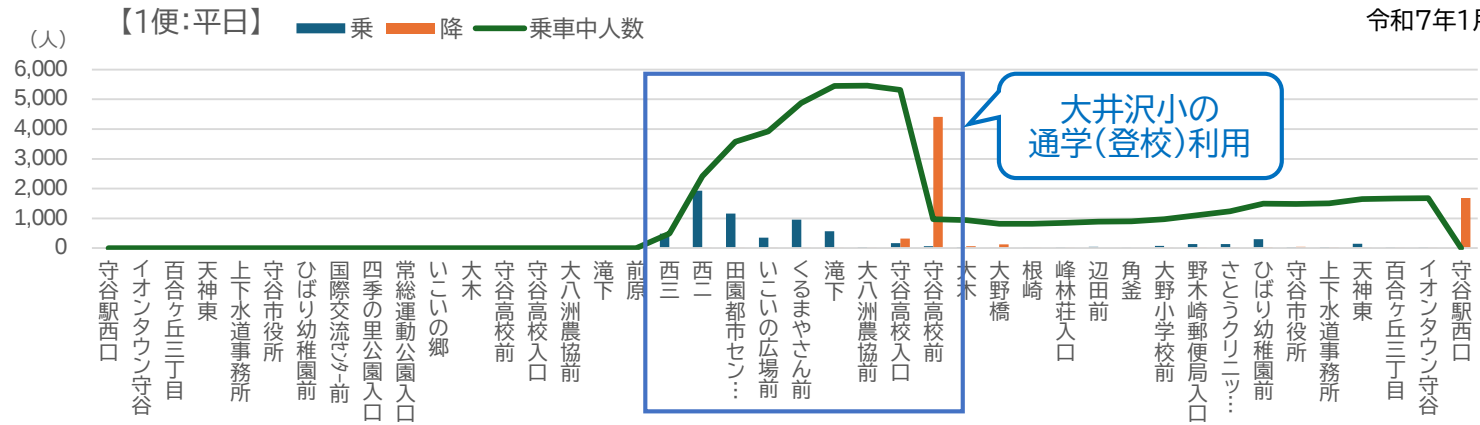
平日



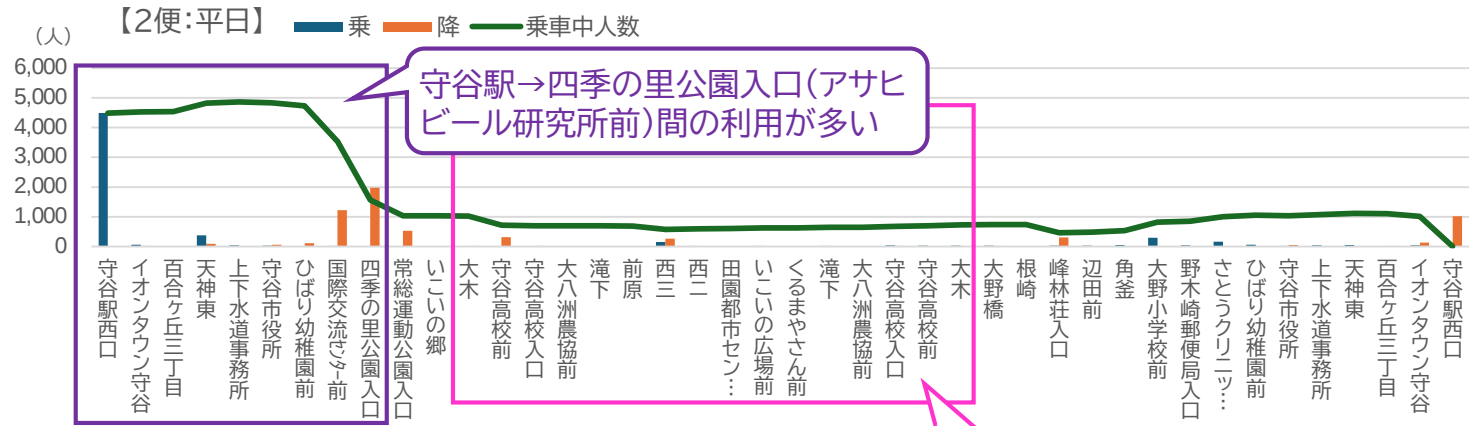
平日午前便

令和7年1月～令和8年6月

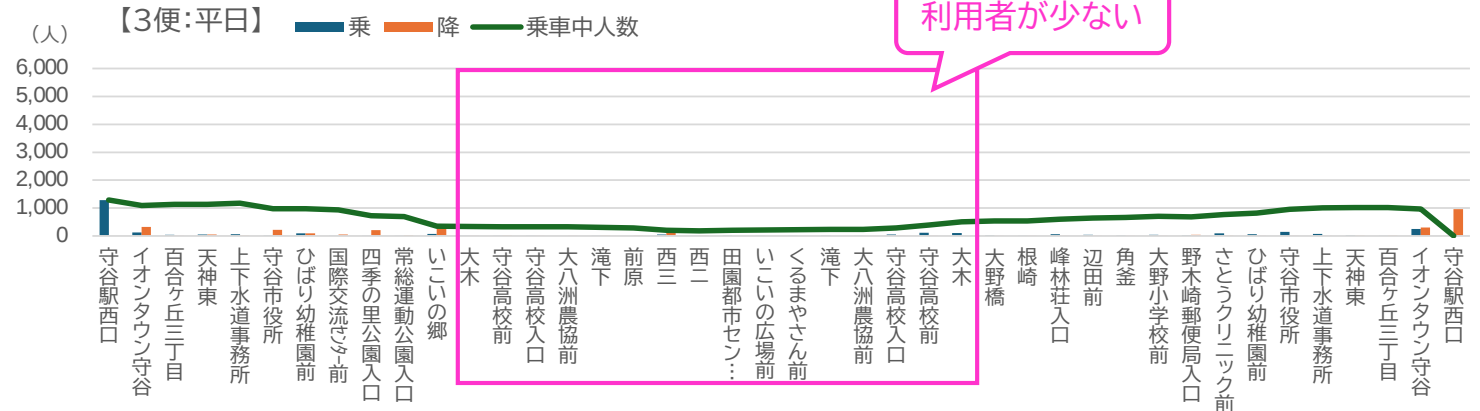
1便
7:20



2便
8:05



3便
10:15





モコバスの一部変更(案)

市役所・板戸井ルート

- 西三⇄大木 間の利用者数が少ない2、3便について、西三⇄大木の運行から、現状移動手段のないヤクルト球場への運行へと転換することを検討

【変更案】市役所・板戸井ルート

鉄道

■ 鉄道駅

→ 守谷市内鉄道

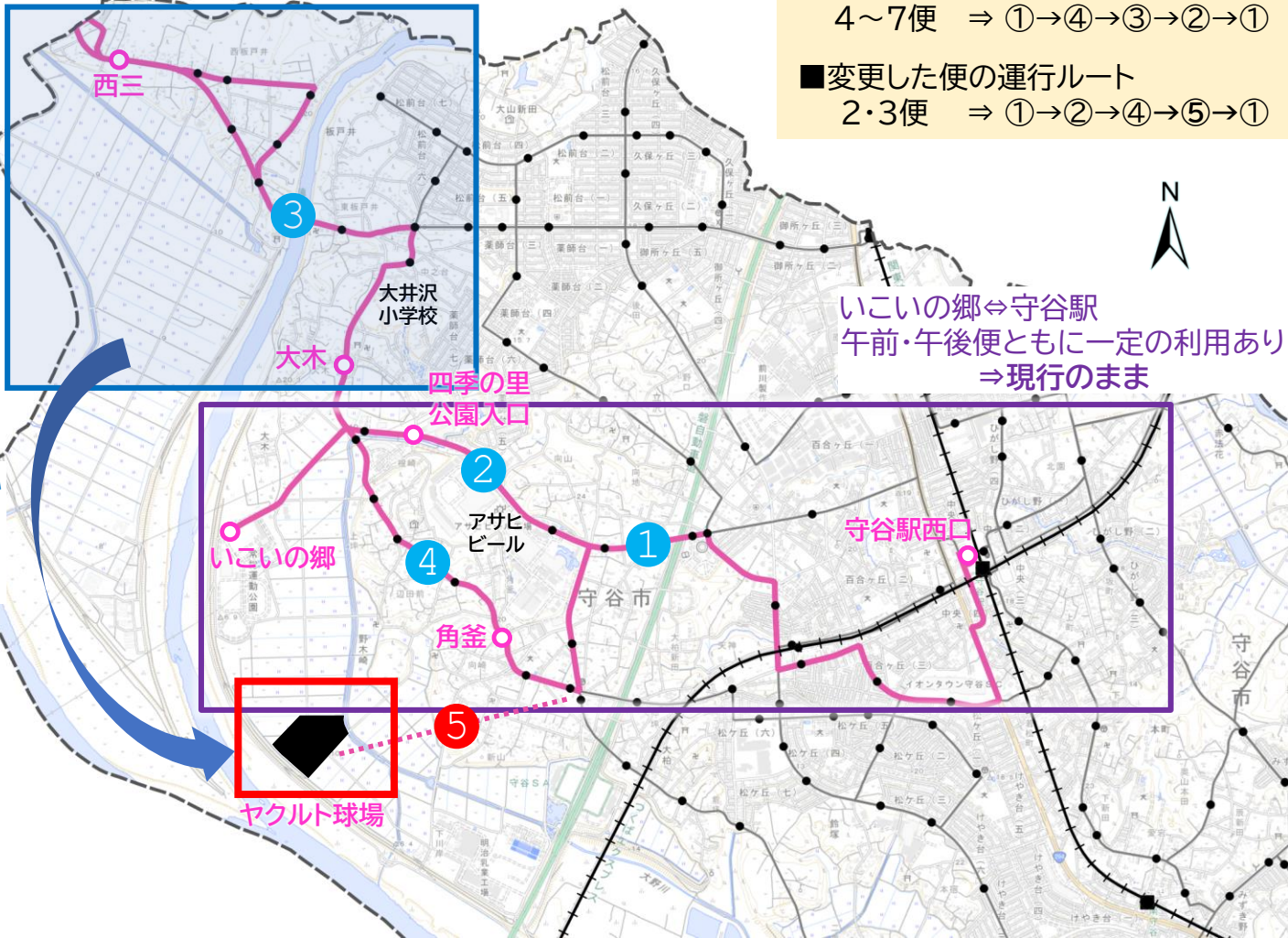
バス停

● 守谷市内バス停

バスルート

— 現在のバスルート

— 市役所・板戸井ルート



西三～大木 間の利用の少ない
2便と3便を
日中のヤクルト球場までの
移動手段として活用

- 変更のない便の運行ルート
- 1便 ⇒ ①→②→③→④→①
- 4～7便 ⇒ ①→④→③→②→①
- 変更した便の運行ルート
- 2・3便 ⇒ ①→②→④→⑤→①

いこいの郷⇄守谷駅
午前・午後便ともに一定の利用あり
⇒現行のまま

一部変更(案)の検討結果

市役所・板戸井ルート



- 2便、3便をヤクルト球場行のバスとした場合、帰りのバス便の設定等に課題があるため、変更は見送る。

■利用が少ない区間の乗降者数

平日便(令和7年1月～令和8年6月)

ダイヤ 便 名	午前便					
	1便		2便		3便	
	7:20		8:05		10:15	
	乗	降	乗	降	乗	降
大木			2	17	4	9
守谷高校前			6	313	7	23
守谷高校入口			2	15	12	9
大八洲農協前			0	3	0	5
滝下			1	3	7	23
前原			0	5	0	22
西三	490	0	150	265	55	143
西二	1,934	8	22	5	8	22
田園都市センター前	1,161	5	13	0	22	0
いこいの広場前	354	2	17	0	6	0
くるまやさん前	957	3	2	0	6	0
滝下	573	1	22	1	18	0
大八洲農協前	31	16	4	1	1	0
守谷高校入口	170	319	43	15	51	1
守谷高校前	69	4,413	28	11	109	3
大木	39	64	34	0	107	0
合計(人)	5,778	4,831	346	654	413	260
	10,609		1,000		673	
1日あたり(人)	29		3		2	

ダイヤ 便 名	午後便							
	4便		5便		6便		7便	
	13:40		15:40		17:05		18:25	
	乗	降	乗	降	乗	降	乗	降
大木	10	60	9	73	9	44	0	39
守谷高校前	168	73	807	56	23	62	13	39
守谷高校入口	18	73	34	77	0	147	1	12
大八洲農協前	4	1	1	1	0	6	0	1
滝下	8	40	6	123	3	25	1	8
前原	1	111	2	262	0	54	2	19
西三	29	81	39	465	432	244	166	37
西二	19	5	20	41	53	14	9	1
田園都市センター前	9	29	5	13	8	27	7	3
いこいの広場前	9	12	4	52	10	15	2	12
くるまやさん前	6	2	2	3	8	1	7	2
滝下	29	0	43	0	57	2	30	1
大八洲農協前	0	0	2	0	2	0	4	0
守谷高校入口	103	4	29	1	10	6	51	11
守谷高校前	53	2	247	20	77	1	42	2
大木	35	0	36	0	25	2	57	0
合計(人)	501	493	1,286	1,187	717	650	392	187
	994		2,473		1,367		579	
1日あたり(人)	3		7		4		2	

守谷駅西口発車時刻

1便、4便、5便は大井沢小学校の生徒の登下校の利用があるため、変更不可

ヤクルト球場からの帰り便が必要であり登下校便を除き、最も早い便は6便だが、時刻設定が17時以降と遅いことに加え、2、3便と比較すると利用者が多く、一部の利用者に不便が生じる

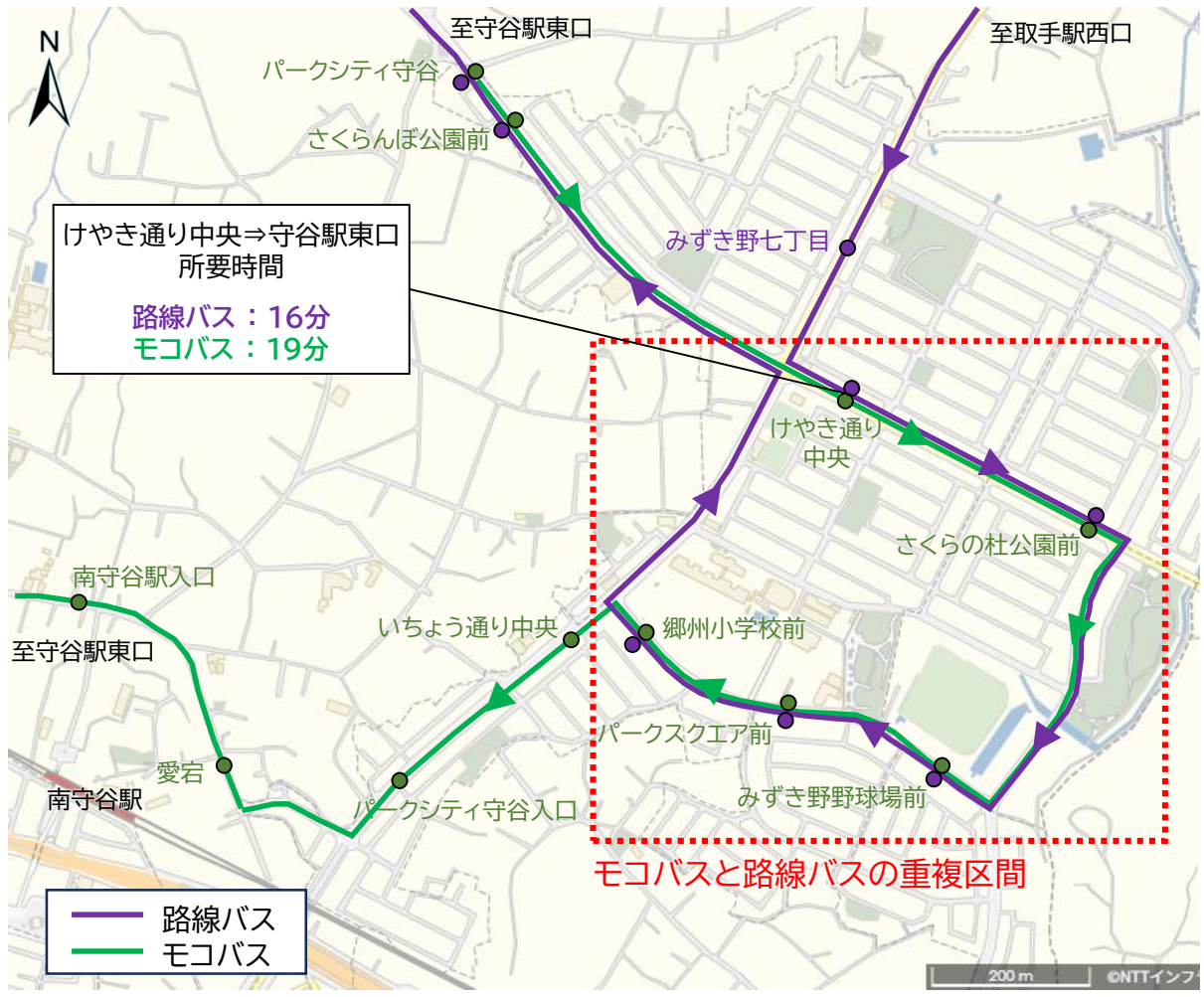


利用の少ない一部区間のヤクルト球場への運行への転換は見送りとする

利用者数の少ない便

みずき野地区における課題

- みずき野・松並青葉ルートには路線バスルートとの重複区間が存在する。
- 特に午前便においては、時刻表上10分以内の時間差で運行されており、次のバスまで運行間隔が長くなっている状況にある。



■重複区間における時間差(平日)

	パークシティ守谷→守谷駅東口行				
	けやき通り中央	さくらの杜公園前	みずきの野球場前	パークスクエア前	郷州小学校前
モコバス1便	7:01	7:02	7:03	7:03	7:04
関東鉄道	7:04	7:05	7:06	7:07	7:08
時間差	0:03	0:03	0:03	0:04	0:04
モコバス2便	8:06	8:07	8:08	8:08	8:09
関東鉄道	7:59	8:00	8:01	8:02	8:03
時間差	0:07	0:07	0:07	0:06	0:06
モコバス3便	9:36	9:37	9:38	9:38	9:39
関東鉄道	9:49	9:50	9:51	9:52	9:53
時間差	0:13	0:13	0:13	0:14	0:14
モコバス4便	10:41	10:42	10:43	10:43	10:44
関東鉄道	10:34	10:35	10:36	10:37	10:38
時間差	0:07	0:07	0:07	0:06	0:06
モコバス	—	—	—	—	—
関東鉄道	11:49	11:50	11:51	11:52	11:53
時間差	—	—	—	—	—
モコバス5便	12:46	12:47	12:48	12:48	12:49
関東鉄道	12:29	12:30	12:31	12:32	12:33
時間差	0:17	0:17	0:17	0:16	0:16
モコバス6便	13:51	13:52	13:53	13:53	13:54
関東鉄道	13:49	13:50	13:51	13:52	13:53
時間差	0:02	0:02	0:02	0:01	0:01
モコバス7便	14:56	14:57	14:58	14:58	14:59
関東鉄道	14:29	14:30	14:31	14:32	14:33
時間差	0:27	0:27	0:27	0:26	0:26
モコバス8便	16:26	16:27	16:28	16:28	16:29
関東鉄道	—	—	—	—	—
時間差	—	—	—	—	—
モコバス9便	17:31	17:32	17:33	17:33	17:34
関東鉄道	17:09	17:10	17:11	17:12	17:13
時間差	0:22	0:22	0:22	0:21	0:21
モコバス10便	18:36	18:37	18:38	18:38	18:39
関東鉄道	—	—	—	—	—
時間差	—	—	—	—	—

※赤字は10分以内の差

ダイヤ調整(案)の検討

みずき野・松並青葉ルート

平日



- ・ ルート重複区間における運行間隔を改善するように時刻表を検討(路線バスは固定)

■現在の時刻表(午前便)

停留所名	1	2	3	4
パークシティ守谷	7:00	8:05	9:35	10:40
さくらんぼ公園前	7:00	8:05	9:35	10:40
けやき通り中央	7:01	8:06	9:36	10:41
さくらの杜公園前	7:02	8:07	9:37	10:42
みずき野野球場前	7:03	8:08	9:38	10:43
パークスクエア前	7:03	8:08	9:38	10:43
郷州小学校前	7:04	8:09	9:39	10:44
いちよう通り中央	7:05	8:10	9:40	10:45
パークシティ守谷入口	7:05	8:10	9:40	10:45
愛宕	7:06	8:11	9:41	10:46
南守谷駅入口	7:07	8:12	9:42	10:47
愛宕中学校入口	7:07	8:12	9:42	10:47
下新田	7:08	8:13	9:43	10:48
守谷郵便局前	7:08	8:13	9:43	10:48
保健センター前	7:09	8:14	9:44	10:49
上町	7:09	8:14	9:44	10:49
守谷駅東口	7:20	8:25	9:55	11:00
TX時刻表 上段：秋葉原方面 下段：つくば方面	7:26 7:27	8:30 8:35	10:08 10:02	11:08 11:05
ひがしクリニック慶友前	7:22	8:27	9:57	11:02
松並青葉四丁目	7:23	8:28	9:58	11:03
松並青葉三丁目	7:23	8:28	9:58	11:03
松並青葉二丁目	7:24	8:29	9:59	11:04
松並青葉一丁目	7:26	8:31	10:01	11:06
ヨークタウン前	7:27	8:32	10:02	11:07
北園西	7:28	8:33	10:03	11:08
守谷駅東口	7:30	8:35	10:05	11:10
TX時刻表 上段：秋葉原方面 下段：つくば方面	7:37 7:38	8:40 8:44	10:17 10:20	11:17 11:20
上町	7:31	8:36	10:06	11:11
保健センター前	7:31	8:36	10:06	11:11
守谷郵便局前	7:32	8:37	10:07	11:12
下新田	7:32	8:37	10:07	11:12
愛宕中学校入口	7:33	8:38	10:08	11:13
南守谷駅入口	7:33	8:38	10:08	11:13
愛宕	7:34	8:39	10:09	11:14
パークシティ守谷入口	7:35	8:40	10:10	11:15
いちよう通り中央	7:35	8:40	10:10	11:15
郷州小学校前	7:36	8:41	10:11	11:16
パークスクエア前	7:37	8:42	10:12	11:17
みずき野野球場前	7:37	8:42	10:12	11:17
さくらの杜公園前	7:38	8:43	10:13	11:18
けやき通り中央	7:39	8:44	10:14	11:19
さくらんぼ公園前	7:40	8:45	10:15	11:20
パークシティ守谷	7:55	9:00	10:30	11:35
次便の出発時間との差(分)	10分	35分	10分	70分

■調整後(午前便)

停留所名	1	2	3	4
元の時刻表との時間差(分)	+22分	+25分	+2分	+23分
パークシティ守谷	7:22	8:30	9:37	11:03
さくらんぼ公園前	7:22	8:30	9:37	11:03
けやき通り中央	7:23	8:31	9:38	11:04
さくらの杜公園前	7:24	8:32	9:39	11:05
みずき野野球場前	7:25	8:33	9:40	11:06
パークスクエア前	7:25	8:33	9:40	11:06
郷州小学校前	7:26	8:34	9:41	11:07
いちよう通り中央	7:27	8:35	9:42	11:08
パークシティ守谷入口	7:27	8:35	9:42	11:08
愛宕	7:28	8:36	9:43	11:09
南守谷駅入口	7:29	8:37	9:44	11:10
愛宕中学校入口	7:29	8:37	9:44	11:10
下新田	7:30	8:38	9:45	11:11
守谷郵便局前	7:30	8:38	9:45	11:11
保健センター前	7:31	8:39	9:46	11:12
上町	7:31	8:39	9:46	11:12
守谷駅東口	7:42	8:50	9:57	11:23
TX時刻表 上段：秋葉原方面 下段：つくば方面	7:48 7:55	8:56 8:56	10:08 10:02	11:38 11:34
ひがしクリニック慶友前	7:44	8:52	9:59	11:25
松並青葉四丁目	7:45	8:53	10:00	11:26
松並青葉三丁目	7:45	8:53	10:00	11:26
松並青葉二丁目	7:46	8:54	10:01	11:27
松並青葉一丁目	7:48	8:56	10:03	11:29
ヨークタウン前	7:49	8:57	10:04	11:30
北園西	7:50	8:58	10:05	11:31
守谷駅東口	7:52	9:00	10:07	11:33
TX時刻表 上段：秋葉原方面 下段：つくば方面	7:57 8:05	9:05 9:10	10:17 10:20	11:47 11:50
上町	7:53	9:01	10:08	11:34
保健センター前	7:53	9:01	10:08	11:34
守谷郵便局前	7:54	9:02	10:09	11:35
下新田	7:54	9:02	10:09	11:35
愛宕中学校入口	7:55	9:03	10:10	11:36
南守谷駅入口	7:55	9:03	10:10	11:36
愛宕	7:56	9:04	10:11	11:37
パークシティ守谷入口	7:57	9:05	10:12	11:38
いちよう通り中央	7:57	9:05	10:12	11:38
郷州小学校前	7:58	9:06	10:13	11:39
パークスクエア前	7:59	9:07	10:14	11:40
みずき野野球場前	7:59	9:07	10:14	11:40
さくらの杜公園前	8:00	9:08	10:15	11:41
けやき通り中央	8:01	9:09	10:16	11:42
さくらんぼ公園前	8:02	9:10	10:17	11:43
パークシティ守谷	8:17	9:25	10:32	11:58
次便の出発時間との差(分)	13分	12分	31分	60分

ルート重複区間において、
路線バスとモコバスの運行間隔が概ね40分以下
になるように、モコバスダイヤを調整



<みずき野地区のダイヤ調整の影響>

松並青葉周辺の利用者において、
朝の通勤時間帯の移動に大きく影響する
ことから慎重な検討が必要である

調整前 調整後

1便守谷駅着：7:30 ⇒ 7:52(22分後倒し)
2便守谷駅着：8:35 ⇒ 9:00(25分後倒し)

モコバスのルート変更(案)

みずき野・松並青葉ルート



- 重複区間を解消することで、バス停までの距離を短縮できるエリアができるとともに、利用者の分散を図る。



■みずき野地区におけるバスルート重複に対する関東鉄道の意見

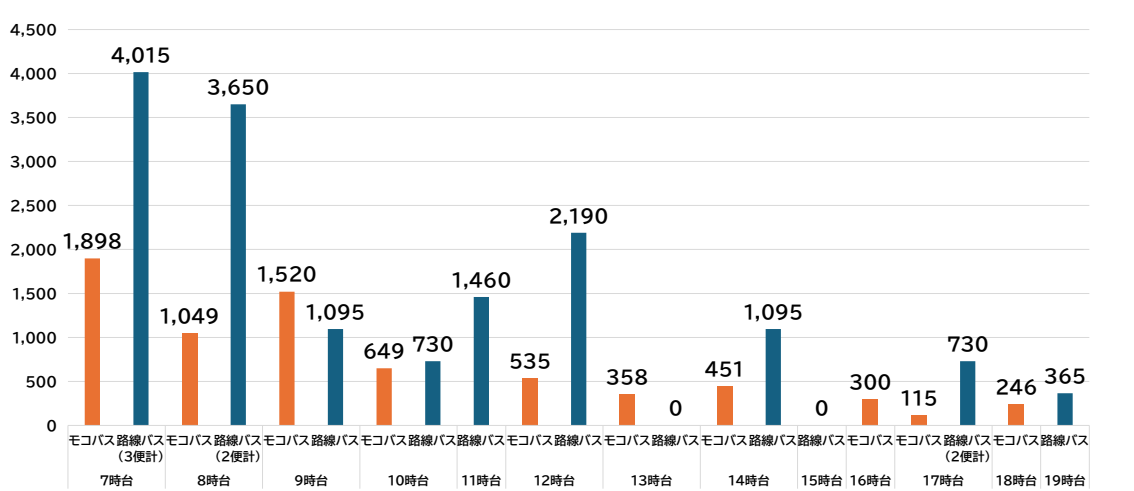
- ・モコバスと路線バスの運賃が異なるため重複したルートを運行すると、時間帯によって利用者が偏る現状がある。
(運賃差：通常運賃の場合60円、モコバス回数券利用の場合114円)
- ・路線バスの利用が減少すると便数を大幅に減便せざるを得ないことや、今後の人口動向を考慮すると、路線バスもしくはモコバスへの一本化が適切であると考える。

■路線バスとモコバスの比較(通常運賃)

重複区間～守谷駅の 運賃	路線バス	モコバス
	260円	200円



■重複区間の各停留所における利用者数



※路線バス：2024年6月19日の乗降データを年換算(×365)して算出
※モコバス：R7.1～12乗降実績

守谷駅東口～取手駅西口は、茨城県地域公共交通計画に係る地域間幹線系統に新たな位置づけがなされ、令和9事業年度より、国の地域公共交通確保維持改善事業を活用し、国と県(・沿線市)が協調して補助を行い路線を支えていく予定となっており、生産性の向上の取り組みが求められる。

今後の方向性

現状の限られた輸送資源の効率化を図る上で、関東鉄道と継続して検討する。



公共交通ワークショップを実施しました

みんなで描く、守谷の交通



守谷市では、高齢化の進展や運転手不足といった現状を踏まえ、将来にわたり持続可能で利用しやすい公共交通のあり方について検討を進めています。

市民の皆さまの公共交通に対する意識やご意見を今後の施策に反映していくため、2026年5月・6月、全2回の市民ワークショップを開催しました。世代や居住地区の異なる多様な参加者の皆さまにお集まりいただき、将来の「守谷の交通」について意見を交換しました。

実施場所：守谷市役所大会議室



第1回 テーマ「守谷市の公共交通の現状と課題」

車社会といわれることの多い守谷市において、日常の移動手段として公共交通を利用しにくい理由を共有し、背景にある課題や解決の方向性について話し合いました。

2026年5月23日（土）14時～16時 計18名ご参加 4グループ編成＜世代別＞

グループワークでいただいた主なご意見

現状 | 車中心の暮らしと、公共交通を使いにくい実態

- ・ 守谷市では、自家用車での移動が当たり前になっており、公共交通が日常の選択肢に入りにくい。
- ・ バスは本数が少なく、利用したい時間帯に使いにくい。目的地まで遠回りになる、時刻通りに来ないなどの不安や負担もある。
- ・ 買い物の荷物が多いときや、家族の送迎が必要なときは、車の利便性が高い。
- ・ 一方で、免許未取得・返納者、子ども、高齢者などにとっては、移動手段が限られる場面が多い。
- ・ モコバスやデマンド乗合交通について、存在や利用方法、お得な制度などが十分に知られていない。

課題 | 利用者減・運転手不足・財政負担の悪循環

- ・ 利用者が少ないため収益が上がらず、本数や利便性を高めにくい。
- ・ 利便性が低いことで、さらに利用者が増えにくいという悪循環がある。
- ・ 運転手不足により、バスの増便や路線拡充には限界があることを認識。
- ・ 大型車両で少人数を運ぶ非効率さがあり、車両の小型化や運行方法の見直しが必要ではないか。
- ・ 公共交通の維持には多くの税金が使われており、料金設定や費用対効果についても検討が必要。
- ・ デマンド乗合交通への期待はある一方、予約が取りにくいいため、十分に機能していない。



改善のアイデア | 既存交通の見直しと、新たな移動手段の検討

- ・ モコバスやデマンド乗合交通の利用方法や料金、回数券などの情報を分かりやすく伝える。
- ・ 利用実態に合わせてルートやダイヤを見直し、小型車両の活用など、より効率的な運行方法を検討。
- ・ 夜間の移動、妊婦・乳幼児連れの移動、免許を返納した高齢者の通院・買い物、子どもの通学・習い事など、具体的な利用場面に応じた交通手段を確保する。
- ・ スクールバスや企業バスなど、既存の車両・地域資源を活用する。
- ・ ライドシェアや自動運転など、新たな移動手段の導入も検討し、運転手不足解消や市の負担軽減へ。
- ・ 公共交通は行政だけが支えるものではなく、市民も積極的に知る・利用する・周囲に広めることで、地域全体で維持していく意識が必要。



第1回で共有された現状や課題を踏まえ、ライドシェア、自動運転、デマンド乗合交通の拡充、互助輸送など、新たな移動手段への期待や、導入に向けた課題、解決策などについて話し合いました。

2026年6月20日（土）14時～16時 計14名ご参加 4グループ編成＜世代混合＞



グループワークでいただいた主なご意見

新たな移動手段について | 期待と不安が混在

- ・ライドシェアや自動運転、デマンド乗合交通の拡充により、既存のバスだけでは対応しきれない移動ニーズを補えるのではないかな。
- ・自動運転への期待は大きいですが、実用化には時間がかかり、すぐに使えるものではないと理解。
- ・ライドシェアは、地域の助け合いや担い手確保につながる。ただ、ドライバーの身元・運転技術、安全面、サービス面への不安がある。
- ・デマンド乗合交通は、対象者や運行範囲を拡大してほしい。現状は、予約の取りにくさや日曜運休、行き先・時間の制限といったハードルもある。
- ・飲食店、コンビニ、企業、既存の送迎バスなど、地域にある資源を活用できるのではないかな。
- ・将来的には、自動運転技術を活用した新たな交通システムにも期待。

課題 | 安全性・担い手・コストの壁

- ・全体として、資金面とドライバー確保が大きな課題。
- ・ライドシェアは、事故時の責任、保険、ドライバーの認定・講習、運行管理など、安全性を担保する仕組みが不可欠。
- ・自動運転は、安全性、速度、運行ルートなどを踏まえ、費用対効果の検討が求められる。
- ・デマンド乗合交通は、対象者・利用条件・予約方法・運行範囲・乗降場所などが課題。
- ・タクシー事業者や運転代行業者など、既存事業者との競争を避け、共存できる制度設計が必要。
- ・自家用車が便利で駐車場も利用しやすい環境の中で、公共交通を選ぶ動機をどう生み出すかも課題となっている。



改善のアイデア | 地域資源を組み合わせる

- ・自動運転は、交通量の少ないエリアやルート・目的地を限定した実証から始め、段階的に検討しては。
- ・ライドシェアは、GPS搭載、運行記録の管理、ドライバー講習・認定制度など、安心して利用できる仕組みをつくる。
- ・デマンド乗合交通は、乗降場所や目的地の柔軟性を高め、アプリ等による予約・決済の仕組みも検討を。持続可能性を踏まえると、経費に見合う料金の見直しも必要。
- ・金曜夜や歓送迎会シーズンなど、需要が集中する時間帯に飲食店と連携した送迎の仕組みも有効では。
- ・行政がすべてを担うのではなく、飲食店、コンビニ、企業、商工会、既存送迎バスなどを組み合わせる。
- ・セミリタイア世代など、地域内の人材を担い手として活用。
- ・公共交通（公助）とマイカー（自助）の二択ではなく、ライドシェアや互助輸送など「共助」的な仕組みを取り入れる。



付箋と模造紙を使ったグループワーク後には、グループごとの発表で、意見を全体に共有しました

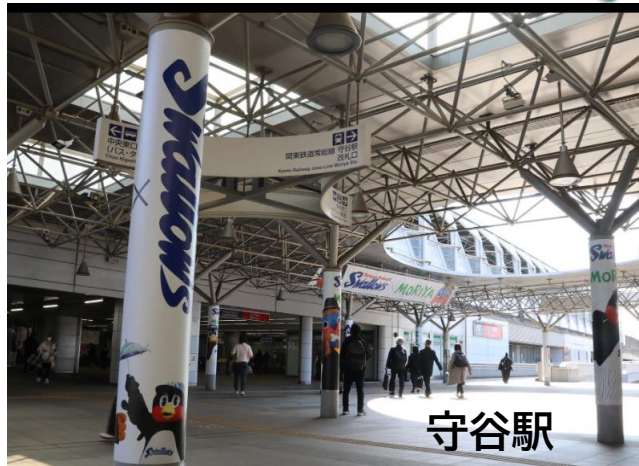
今回のワークショップにご参加いただいた皆さまに、心より感謝申し上げます。いただいたご意見は、今後の公共交通施策の検討に活かし、持続可能でより利用しやすい「守谷の交通」づくりにつなげていきます。



報告事項

- 来年3月に守谷市野木崎地内に開業予定の東京ヤクルトスワローズ二軍施設への公共交通の検討状況について、以下のとおり報告いたします。
【試合開催日】 関東鉄道株式会社による路線バスの不定期運行を予定
【その他】 モコバスの新たな実証運行によるアクセス手段の確保を検討(協議第2号)

【試合開催日のみ】
関東鉄道(株)による路線
不定期運行を予定



守谷駅

名称決定



主な設備：メイン球場（観客席約3,000席）、サブグラウンド、屋内練習場、選手寮・クラブハウス、有料駐車場有（300台（車いす専用含む）予定）



関東鉄道(株)による試合開催日の運行予定(検討中の想定案)

運行開始時期(予定)	令和9年3月(シーズン開幕～試合開催日のみの運行)
デーゲームの 運行予定(案)	試合開始:12:30 想定 守谷駅発:10:00, 11:00, 12:00 球場発:15:30, 16:30, 17:30
ナイトゲームの 運行予定(案)	試合開始:18:00 想定 守谷駅発:14:30, 15:30, 16:30 球場発:19:30, 20:30, 21:30
車両数	3台
守谷駅の発着場所	調整中
その他	・ 途中停留所は設置せず、守谷駅⇄球場間のシャトル便としての運用を予定 ・ 利用状況により増便の可能性あり。 ・ 運賃などは引き続き調整中 ・ 関東鉄道、ヤクルト球団、市等の関係者による協議・調整を進め、協議が整い次第、運輸局へ関係法令の申請手続きを行う。

【参考】 2026シーズン(令和8年度)の月別試合数(戸田球場ではデーゲームのみ)

月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
試合数	5	11	11	10	7	10	12	66

◆ 市では機運醸成を図るため、関東鉄道(株)のご協力により、今秋にヤクルト球団仕様のラッピングバスを企画しています。

【参考資料】 委託業務の進捗状況・スケジュールについて

スケジュール

実施内容	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月
活性化協議会			R7第5回 2/27			R8第1回 5/27	【本日】 R8第2回 7/27		R8第3回 9/25			R8第4回 11/19AM予定
1. 第1次計画のアップデート ①現状診断、②地域交通が目指す姿の設定 ③施策の設定、④KPI・目標値の設定、⑤評価内容・手順の設定												
2. ニーズの把握 ①関係団体・市民アンケート ②交通事業者等アンケート等 ③公共交通ワークショップ				①② アンケート 調査実施		③ワークショップ2回 開催(5/23、6/20)						
3. 地域公共交通の再構築調査・検討 ①交通結節機能の強化・再構築 ②モコバスの再編 ③既存デマンド乗合交通検討 ④新たな移動手段の導入可能性調査・検討												
4. 第2次計画の作成												

【次回の開催予定】
 令和8年度 第3回守谷市地域公共交通活性化協議会
 日時: 令和8年9月25日(金) 午後2時～午後4時(予定)
 場所: 調整中