

守谷市地域公共交通網形成計画 (案)

平成 30 年 3 月
守谷市

目次

1.	計画の策定に当たって	1
1.1.	計画策定の背景	1
1.2.	計画の対象範囲	3
1.3.	計画の期間	3
1.4.	計画の位置づけ	4
2.	現状整理	5
2.1.	市内の現状把握	5
2.1.1.	本市の位置	5
2.1.2.	市内の人口	6
2.1.3.	主要施設の立地状況	9
2.1.4.	公共交通の現状	13
2.2.	関連する法令および計画の整理	39
2.2.1.	関連する法令	39
2.2.2.	関連する計画	39
2.2.3.	上位計画	40
3.	住民および利用者ニーズの把握	41
3.1.	市民アンケート調査におけるバス利用の現状と問題	41
3.2.	バス利用者へのアンケート調査による現状と問題	44
3.3.	アンケート調査による現状と問題のまとめ	50
3.4.	地区別のニーズ	51
3.4.1.	地区別の回答者数	51
3.4.2.	地区別の移動特性	52
3.4.3.	地区別のニーズ	61
3.4.4.	地区別の集計まとめ	63
4.	公共交通の課題	64
4.1.	公共交通を取り巻く現況	64
4.2.	公共交通網形成に向けた課題	66
5.	地域公共交通網形成計画の基本的方針及び目標	67
5.1.	基本的方針	67
5.1.1.	目指すべき将来像	67
5.1.2.	公共交通が果たすべき役割	67
5.1.3.	公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性	68
5.1.4.	公共交通網形成の考え方	69
5.1.5.	バスネットワークの考え方	69
5.1.6.	小さな交通の考え方	70
5.2.	数値目標の設定	71
6.	目標達成に向けた取組	74
6.1.	目標ごとの取組内容	74
7.	計画の実施体制	84
7.1.	実施主体	84
7.2.	計画の評価	85

1. 計画の策定に当たって

1.1. 計画策定の背景

本市においては、快適に暮らせるまちの実現に向けて、誰もが快適に移動でき、環境にやさしい交通手段として公共交通網の再構築を目指しています。今後、高齢化の進展が予想されるため、市内拠点を結び、誰もが気軽に外出できる安全・快適な移動手段としての充実を図るため、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた取組方針を立案することが必要となっています。

市内の交通網として、つくばエクスプレス及び関東鉄道常総線の2つの鉄道と、関東鉄道株式会社が運行する路線バスと本市が運営するコミュニティバス（もりやコミュニティバス：モコバス（計画策定時点では、関東鉄道株式会社に運行委託））によって、公共交通のネットワークが形成されています。このほか、タクシーや医療施設等の送迎バス、NPO法人による福祉有償運送が運行されています。

本計画の策定の背景として、高齢化への対応の必要性、交通不便地域への対応の必要性、財政支出を考慮した公共交通体系の構築の必要性が挙げられます。

【背景1 高齢化への対応の必要性】

今後、老人人口の割合が増加することが予想されます。



出典：第二次守谷市総合計画より作成

図 1-1 本市の人口の推移

【背景2 公共交通の不便地域への対応の必要性】

路線バスとモコバスで市内全域をカバーしていますが、バス停から徒歩圏(500m圏)外の地域が存在しています。

※交通不便地域の定義（「茨城県公共交通活性化指針（平成28年（2016年）3月茨城県）」）
駅とバス停からの徒歩圏に含まれない地域を対象とし、鉄道駅の徒歩圏を半径1km、バス停の徒歩圏を0.5kmとして設定しています。

■公共交通（鉄道駅徒歩圏 1.0km、バス停徒歩圏 0.5km）の不便地域

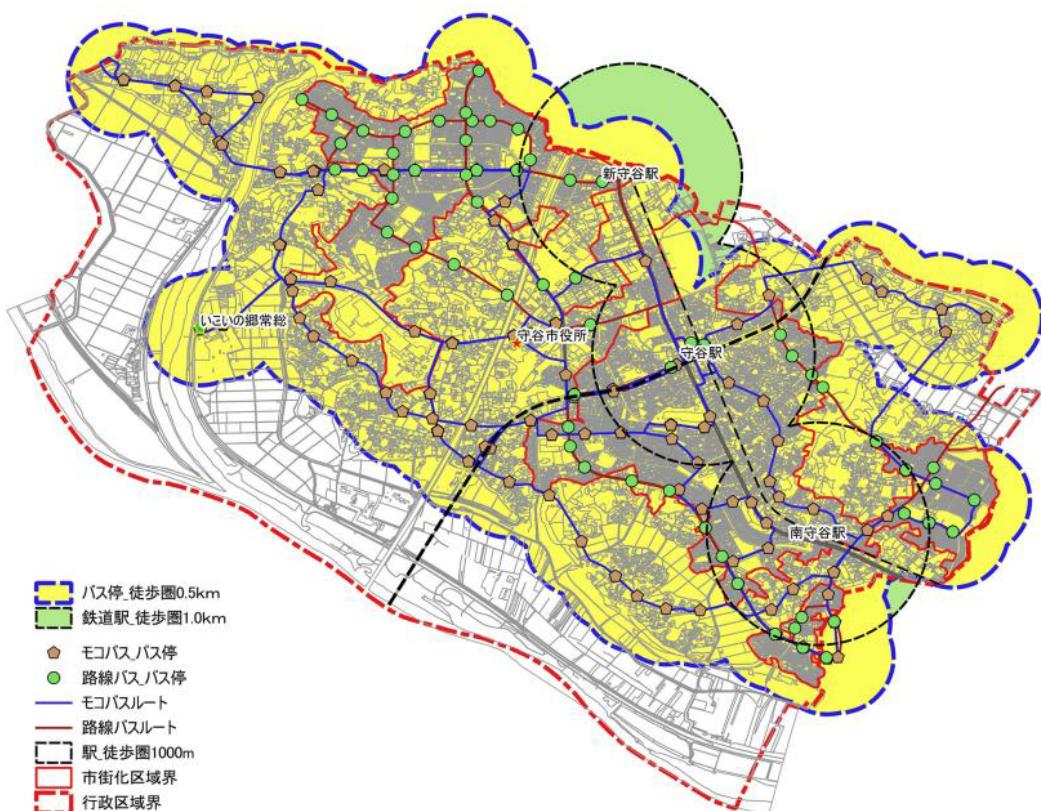


図 1-2 市内の交通不便地域

【背景3 財政支出を考慮した公共交通体系の構築の必要性】

平成 28 年度（2016 年度）におけるモコバスの事業実績は、実車走行距離 423,327km に対して、利用者数 137,395 人、運賃収益 15,922,450 円、運行費用 105,652,970 円となっています。收支に関しては、89,730,520 円の損失となっており、市が負担しています。

1.2. 計画の対象区域

計画の対象区域は、本市全域とします。

本市は、守谷地区、みずき野地区、北守谷地区、大野地区、高野地区、大井沢地区に区分されます。各地区の公共交通網の形成に向けた取組方針を位置づけるものとします。

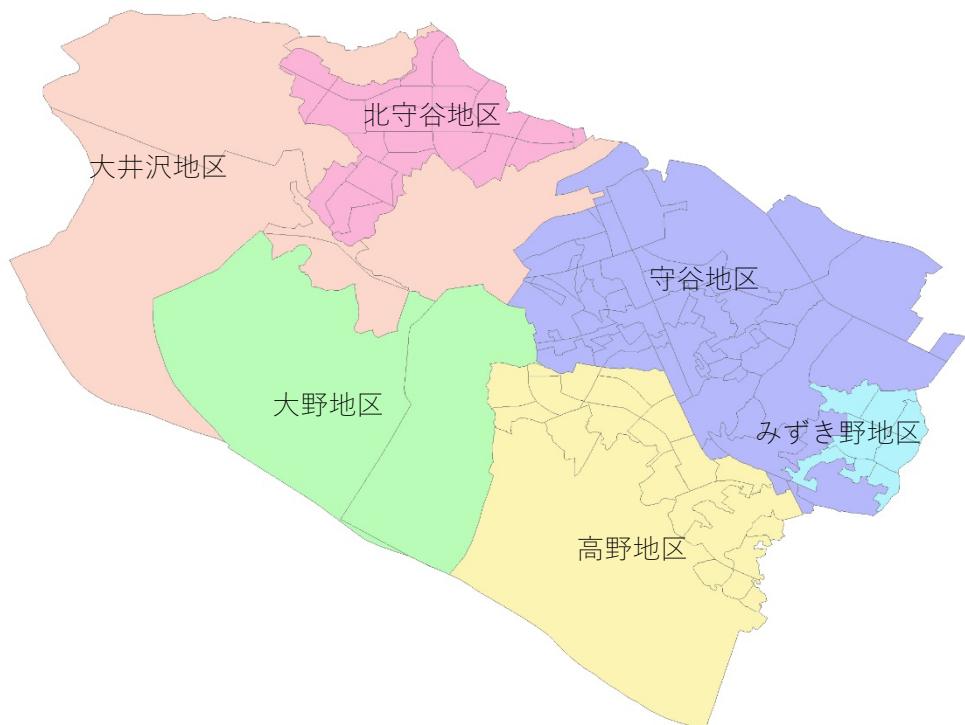


図 1-3 地区区分

1.3. 計画の期間

計画期間は、平成 30 年度（2018 年度）から平成 34 年度（2022 年度）までの 5 年間とします。

1.4. 計画の位置づけ

第二次守谷市総合計画、守谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略、守谷市低炭素まちづくり計画を上位計画とします。

また、茨城県公共交通活性化指針の計画との連携を図ります。

【上位計画との関連性】

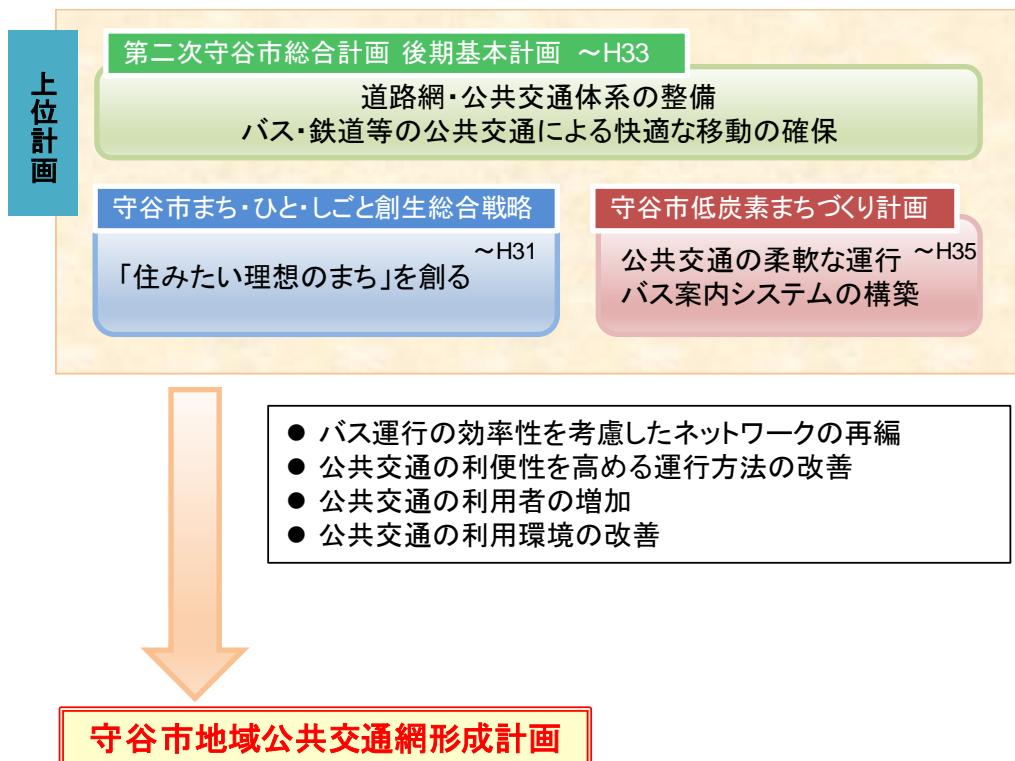


図 1-4 上位計画との関連性

【茨城県公共交通活性化指針より考慮すべき事項】

目標

- ・ 県民の暮らしを支える利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築
- ・ 活発な交流を支える広域公共交通ネットワークの形成
- ・ 持続可能で安全性の高い公共交通の実現

施策の基本方向

- ・ まちづくり施策と連携した公共交通ネットワークの構築
- ・ 誰もが移動しやすい公共交通の実現
- ・ 持続可能で安全性・利便性の高い交通サービスの提供
- ・ 県内外の地域間を結ぶ広域交通ネットワークの強化

2. 現状整理

2.1. 市内の現状把握

2.1.1. 本市の位置

本市は、茨城県の南西端に位置し、東京都心部から 40 km 圈内に位置する、東西 7.5km、南北 7.2km、面積 35.71km² の都市です。

東は取手市、西は常総市、北はつくばみらい市に隣接し、南は利根川を挟んで千葉県野田市と柏市に接しています。また、市の 3 方向を利根川、鬼怒川、小貝川に囲まれた島状の地形となっています。

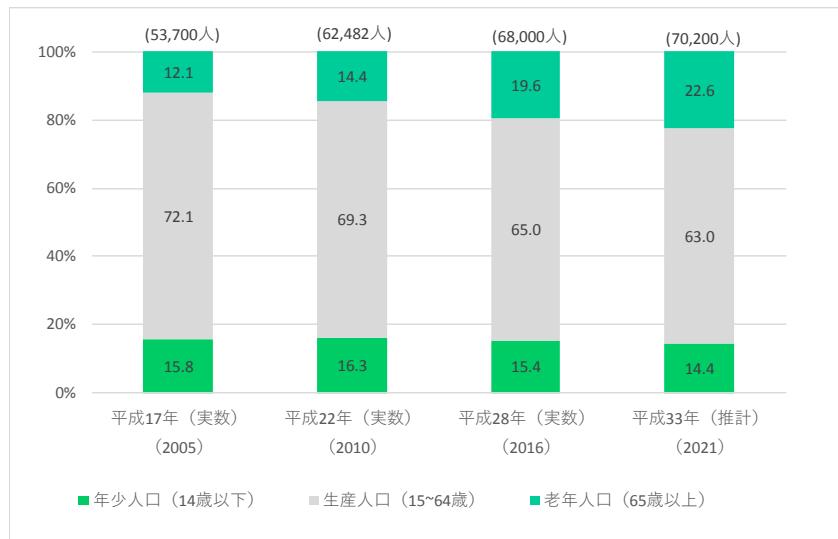


図 2-1 本市の位置

2.1.2. 市内の人団

(1) 人口の推移

総人口は増加傾向にあります。年齢層別では、平成22年（2010年）以降、年少人口（0歳～14歳）及び生産年齢人口（15歳～64歳）が減少傾向、老人人口（65歳以上）が増加傾向となっています。



出典：第二次守谷市総合計画より作成

図 2-2 本市の人口の推移

(2) 人口分布

人口分布としては、駅周辺を中心とする市街化区域の人口密度が高くなっていますが、市街化区域の周辺においても集落地などが点在し、低密度ではありますが、人口が分布しています。

人口の増減に関しては、守谷駅から南守谷駅間の鉄道沿線、新守谷駅周辺などを中心に増加し、コンパクト化が進んでいることがうかがえます。一方、みずき野地区や大井沢地区において、人口が減少しています。とくにみずき野地区に関しては、一団の住宅地として開発された後、一定の時間が経過しており、人口減少が著しくなっています。

■平成 22 年（2010 年）—平成 17 年（2005 年）の人口増減

（国勢調査 500m メッシュごとの増減）

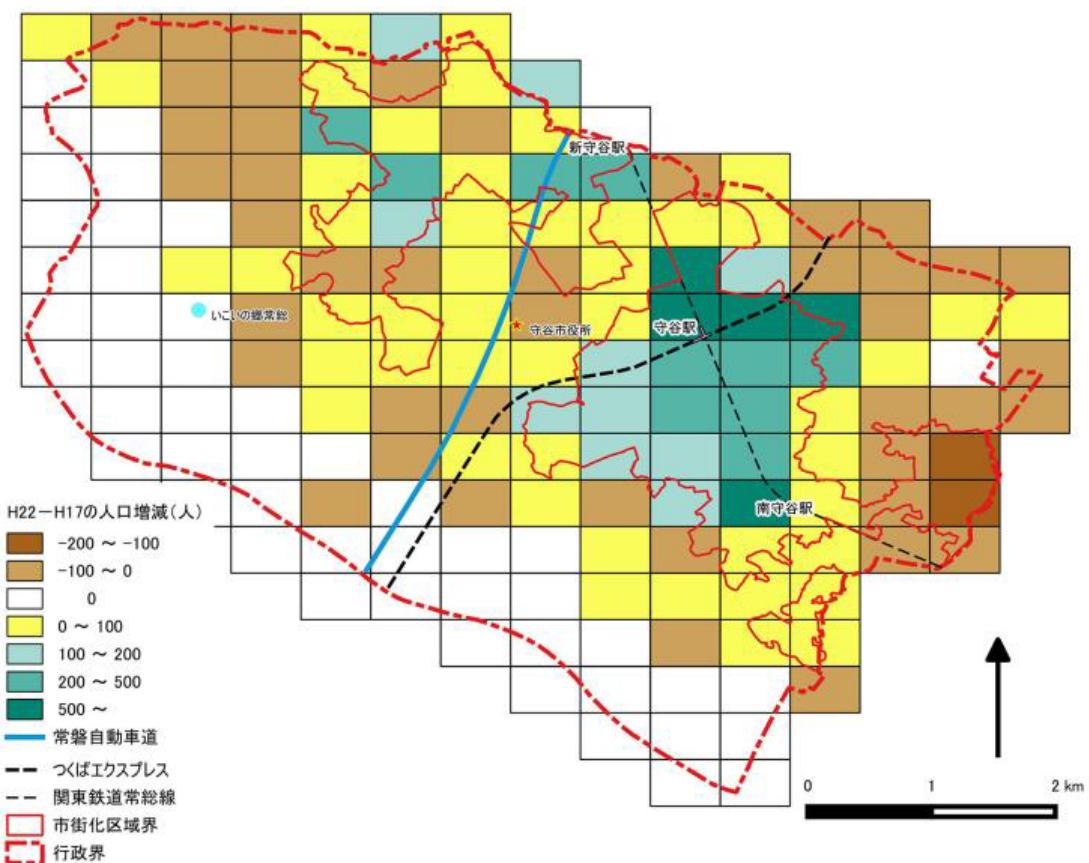


図 2-3 人口の増減

■平成 22 年（2010 年）国勢調査における人口密度（500m メッシュ）

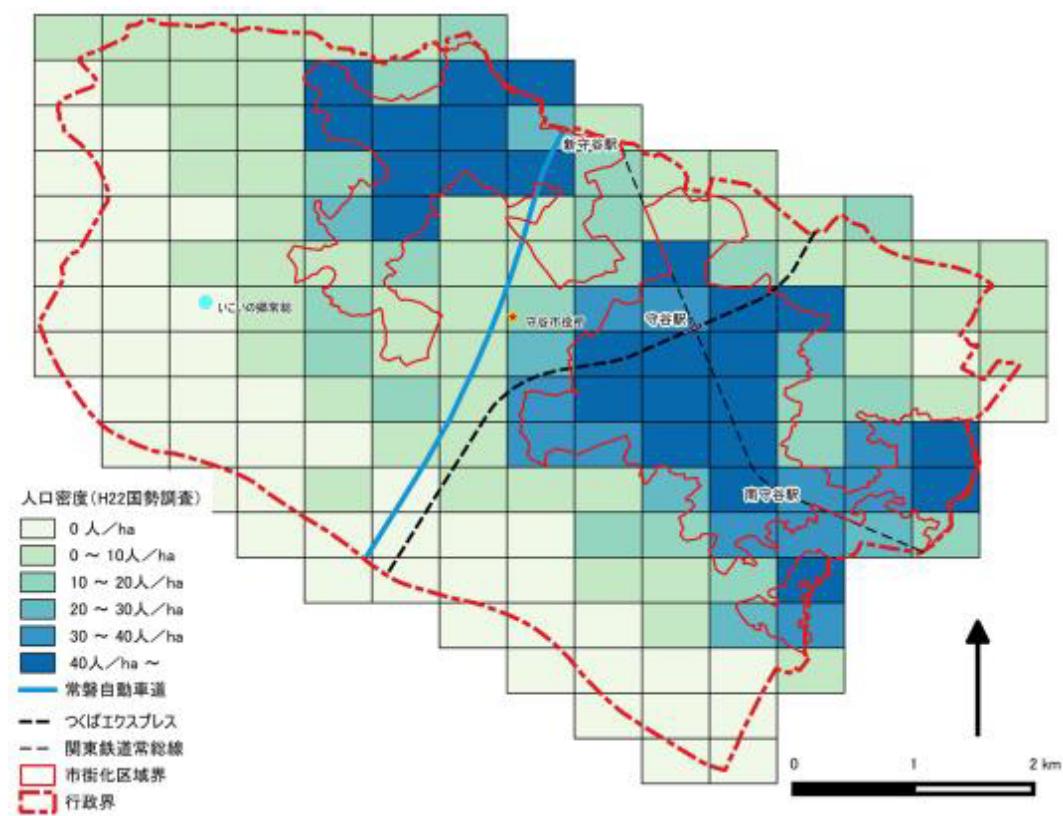


図 2-4 人口密度

2.1.3. 主要施設の立地状況

商業施設、医療施設、公共施設、教育・子育て施設の立地状況を整理します。各施設が市内に点在していますが、施設の徒歩圏域（800m 圏）によって市域全域が網羅されていない状況です。また、主要な施設の徒歩圏域に鉄道駅が含まれていない状況となっています。

これらを踏まえると、市内の移動においてバスネットワークが機能することが必要であると考えられます。

(1) 商業施設

- ・ 商業施設は国道 294 号、ふれあい道路沿道などに立地しています。
- ・ 市東部の国道 294 号やふれあい道路沿いの市街地は、これらの商業施設の徒歩圏内ですが、市北西部やみずき野周辺が徒歩圏外となっています。

■商業施設の立地状況（平成 22 年（2010 年）都市計画基礎調査より）

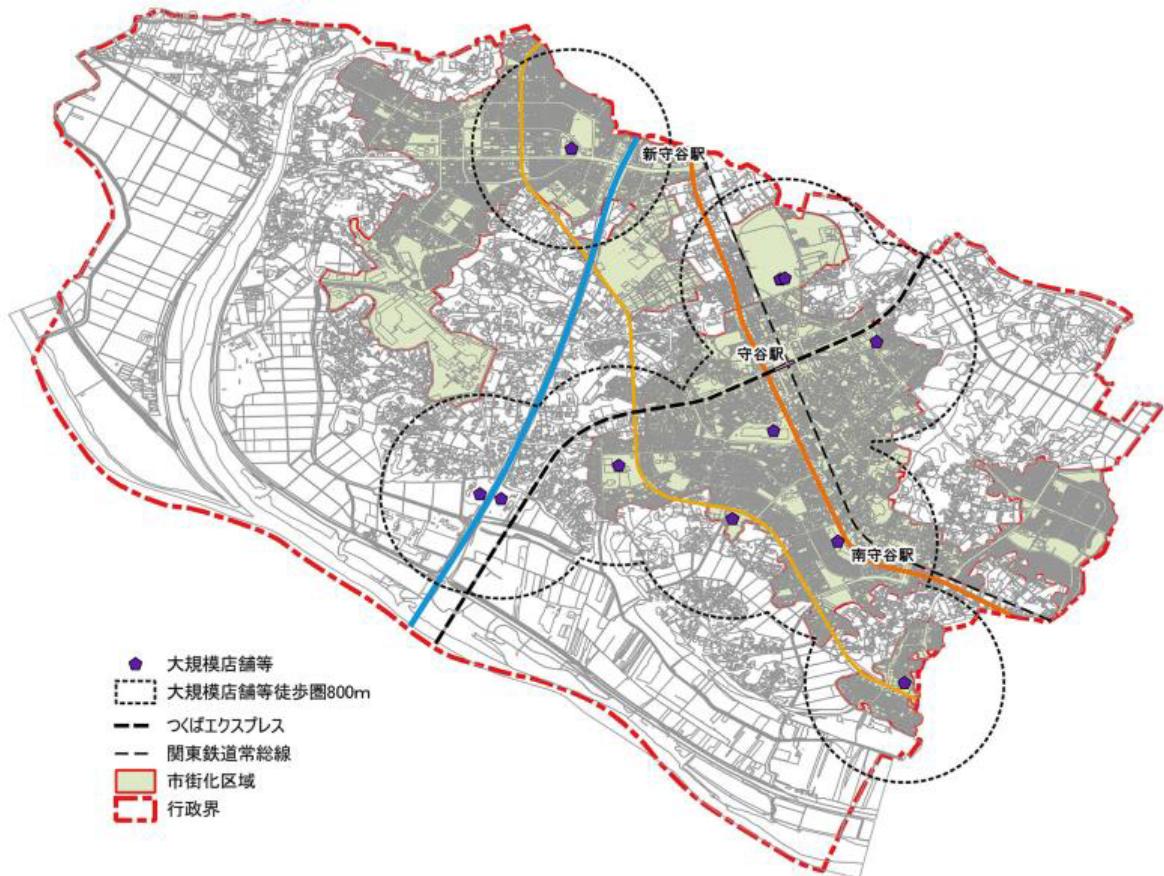


図 2-5 商業施設の立地状況

(2) 医療施設

- 市内には、総合守谷第一病院、守谷慶友病院の2つの病院が立地しています。
- リハビリテーションを中心とする病院として、会田記念リハビリテーション病院*が立地しています。
- 守谷第一病院、守谷慶友病院の徒歩圏内に駅はありません。
- 内科または外科を有する診療所は、市内に点在しています。

*会田記念リハビリテーション病院は、平成30年（2018年）2月から、茨城リハビリテーション病院に名称変更。

■医療施設の立地状況（国土数値情報 H26 より）



図 2-6 医療施設の立地状況

(3) 公共施設等

- 行政機能を担う守谷市役所は、市中央図書館と隣接して市中央部に立地していますが、徒歩圏内に駅はありません。
- 広域交流施設である「いこいの郷常総」が市西部に立地しています。
- 福祉施設は、市内に点在しています。

■公共施設等の立地状況

(公共施設 : H22 都市計画基礎調査, 福祉施設 : 国土数値情報 H27 より)



図 2-7 公共施設等の立地状況

(4) 教育施設、子育て施設

- ・茨城県立守谷高等学校が市北西部に立地しており、徒歩圏内に駅はありません。
- ・幼稚園、保育所は市内に点在しています。
- ・小学校は 10 校、中学校は 4 校立地しています。

■教育施設、子育て施設の立地状況

(国土数値情報 教育施設 H25、子育て施設 H27 より)

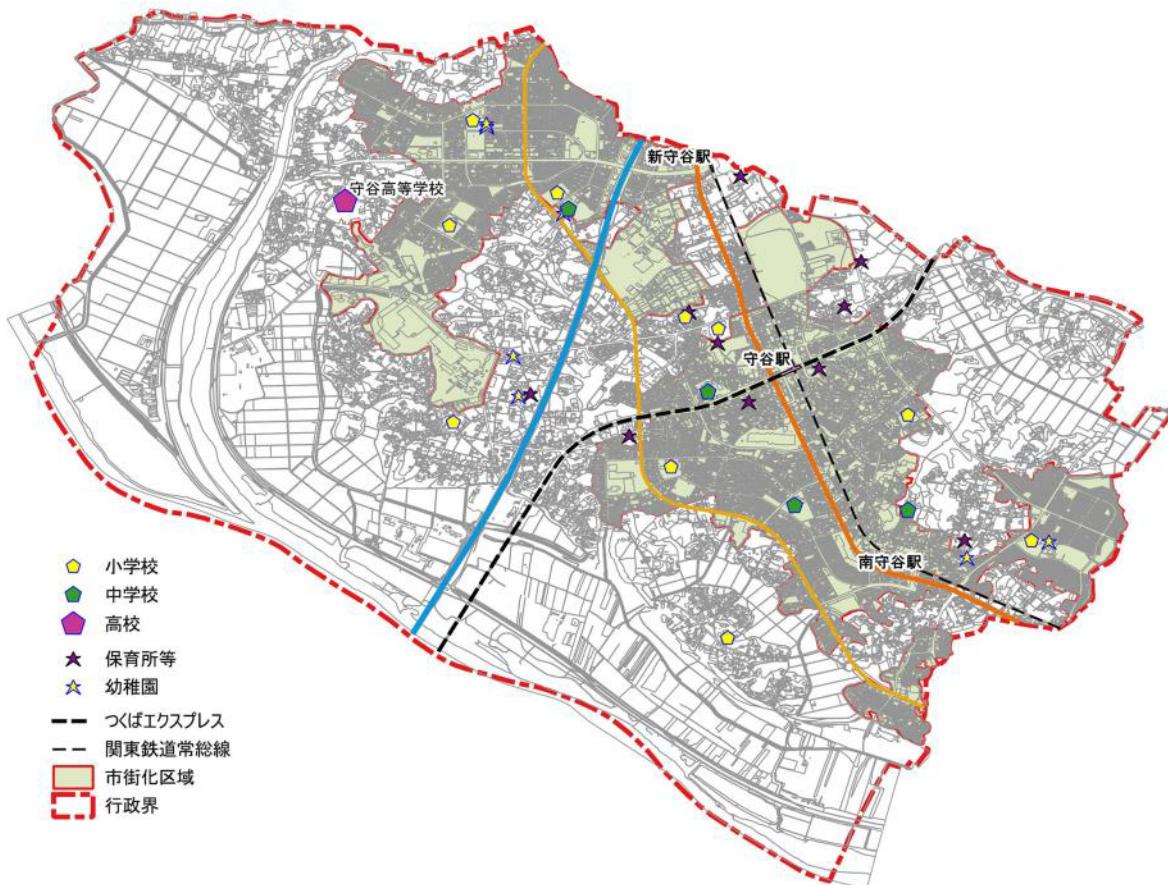


図 2-8 教育施設、子育て施設の立地状況

2.1.4. 公共交通の現状

守谷市の公共交通は、つくばエクスプレス、関東鉄道常総線の2つの鉄道と、路線バス5路線、モコバス3路線が運行されています。

(1) 鉄道

1) つくばエクスプレス

首都圏とつくば市を結ぶ鉄道で、市内には、守谷駅があり、関東鉄道常総線守谷駅と接続し、また、路線バス・モコバス・タクシーとの乗り継ぎなど、交通結節点となっています。

利用者数は、増加していましたが、平成25年（2013年）から平成26年（2014年）では減少し、平成26年（2014年）の1日の平均利用者数は23,575人/日となっています。

2) 関東鉄道常総線

取手市（取手駅）と筑西市（下館駅）を結ぶ路線で、市内には北から新守谷駅、守谷駅、南守谷駅があります。

駅乗降客数は、新守谷駅、南守谷駅では、微増減を繰り返しており、平成26年（2014年）の1日の平均乗降客数は南守谷駅で2,332人/日、新守谷駅で2,228人/日となっています。守谷駅は上昇しており、13,922人/日となっています。

■市内鉄道駅の1日平均利用者数の推移

（資料：関東鉄道（株）、首都圏新都市鉄道（株）より 各年（4/1～翌年3/31））



図 2-9 市内鉄道駅の利用者数の推移

(2) バス

1) ネットワーク

バスネットワークは、概ね市内を網羅しています。

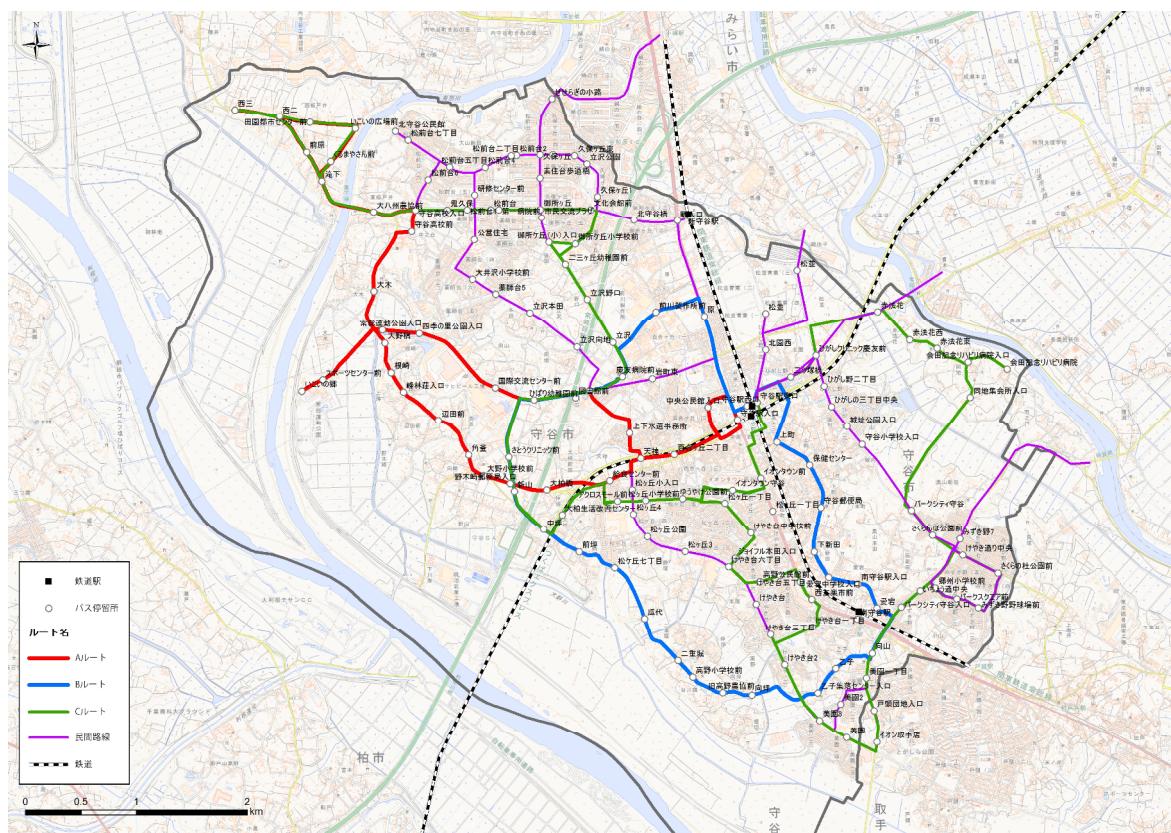


図 2-10 公共交通ネットワーク

2) 路線バスの運行本数

平日の運行本数は、路線 2 を除き、片道日 30 本以上であり、移動の利便性の水準の高い基幹的公共交通路線として機能しています。

表 2-1 路線バスの運行本数

バス路線		運行本数 (守谷駅発着本数)	
		平日	休日
路線 1	守谷駅西口～新守谷駅	守谷駅西口→新守谷駅	51
		新守谷駅→守谷駅西口	41
路線 2	守谷駅西口～北守谷公民館	守谷駅西口→北守谷公民館	17
		北守谷公民館→守谷駅西口	18
路線 3	守谷駅西口～岩井バスターミナル、内守谷工業団地、きぬの里方面	守谷駅西口→せせらぎの小路	41
		せせらぎの小路→守谷駅西口	32
路線 4	守谷駅西口～美園循環	守谷駅西口→美園→守谷駅西口	32
路線 5	守谷駅東口～取手駅	守谷駅東口→みずき野七丁目	49
		みずき野七丁目→守谷駅東口	52

※運行本数は「もりやバスブック（2015年4月発行）」より整理

◆ 「都市構造の評価に関するハンドブック

(平成 26 年 (2014 年) 8 月 国土交通省と支局都市計画課) より

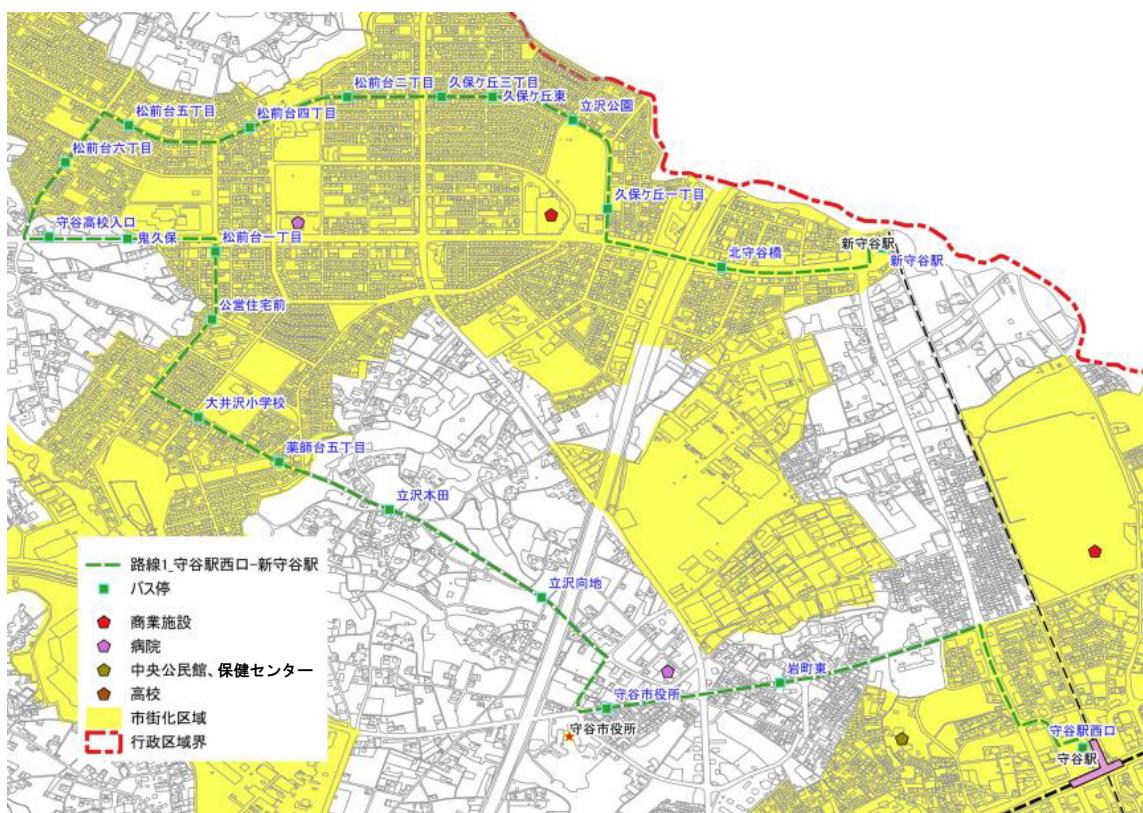
※基幹的公共交通路線

- ・運行頻度が片道日 30 本以上の運行頻度（概ねピーク時片道 3 本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線
- ・移動の利便性の高い公共交通路線

[路線 1 守谷駅西口～新守谷駅]

- ・守谷駅西口～茨城県立守谷高等学校～新守谷駅を結ぶルートです。
 - ・守谷駅西口→新守谷駅の運行時間は、平日：7:50～23:40、休日：7:25～21:40です。
 - ・平日の乗車のほとんどが守谷駅西口で、薬師台五丁目などで降車していく利用となっています。
 - ・新守谷駅→守谷駅西口の運行時間は、平日：5:50～19:40、休日：6:35～19:40です。平日の降車のほとんどが守谷駅西口であり、守谷駅までの交通手段として利用されています。
 - ・守谷駅西口で乗車→それ以降は降車、守谷駅西口まで乗車→守谷駅西口で降車していることから、通勤利用が多いと考えられます。また、守谷高校入口で乗車、降車が見られ、通学でも利用されています。
 - ・運行本数は、平日、休日ともに片道30本/日以上であり、基幹的公共交通路線としての機能を有しています。

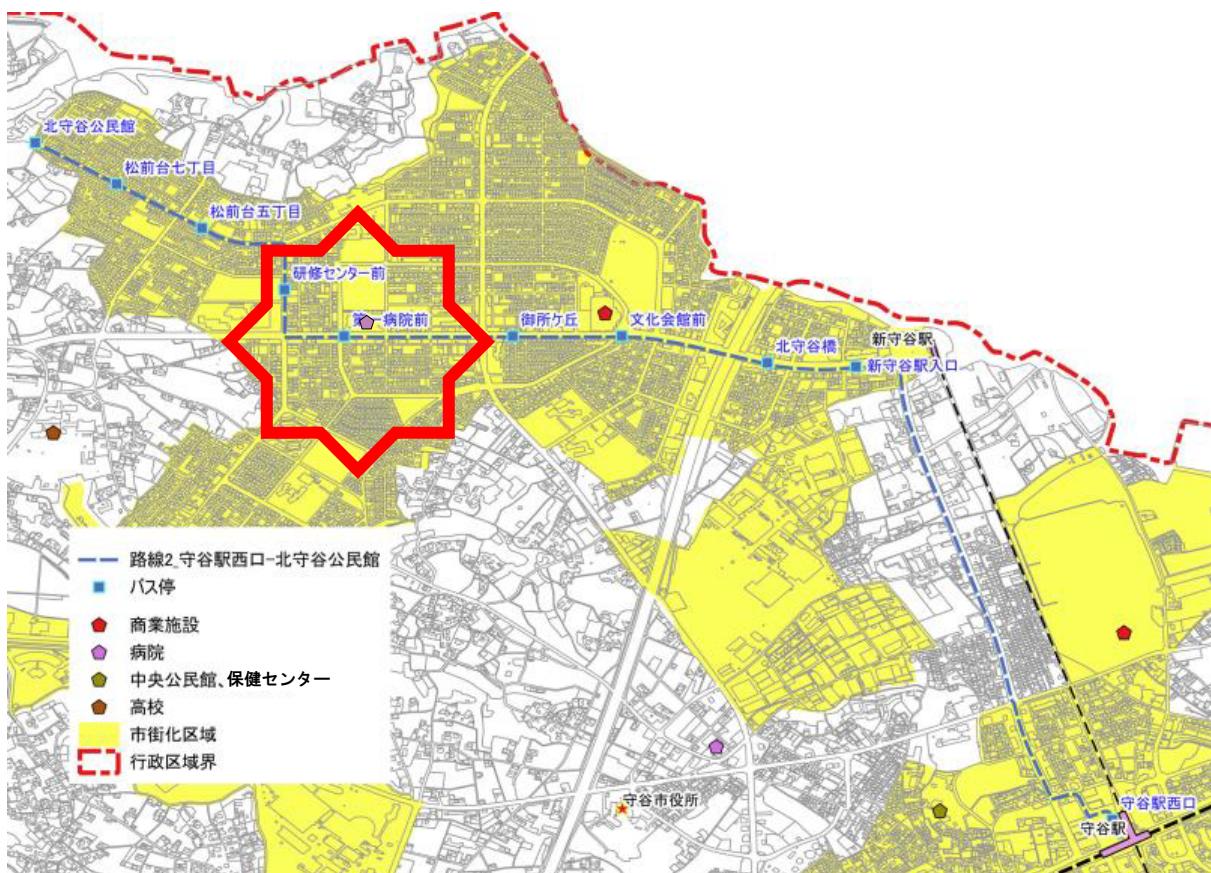
■路線1 守谷駅西口～新守谷駅



[路線2 守谷駅西口～北守谷公民館]

- ・守谷駅西口～新守谷駅～北守谷公民館を結ぶルートです。
- ・守谷駅西口→北守谷公民館の運行時間は、平日：9:35～22:55、休日：9:35～22:15 です。平日の乗車のほとんどが守谷駅西口で、以降は降車していく利用となっています。
- ・北守谷公民館→守谷駅西口の運行時間は、平日：5:45～20:35、休日：6:45～20:35 です。平日の降車のほとんどが守谷駅西口であり、守谷駅までの交通手段として利用されています。
- ・守谷駅西口で乗車→それ以降は降車、守谷駅西口まで乗車→守谷駅西口で降車していることから、通勤利用が多いと考えられます。
- ・運行本数は、平日、休日ともに片道 16 本/日となっています。

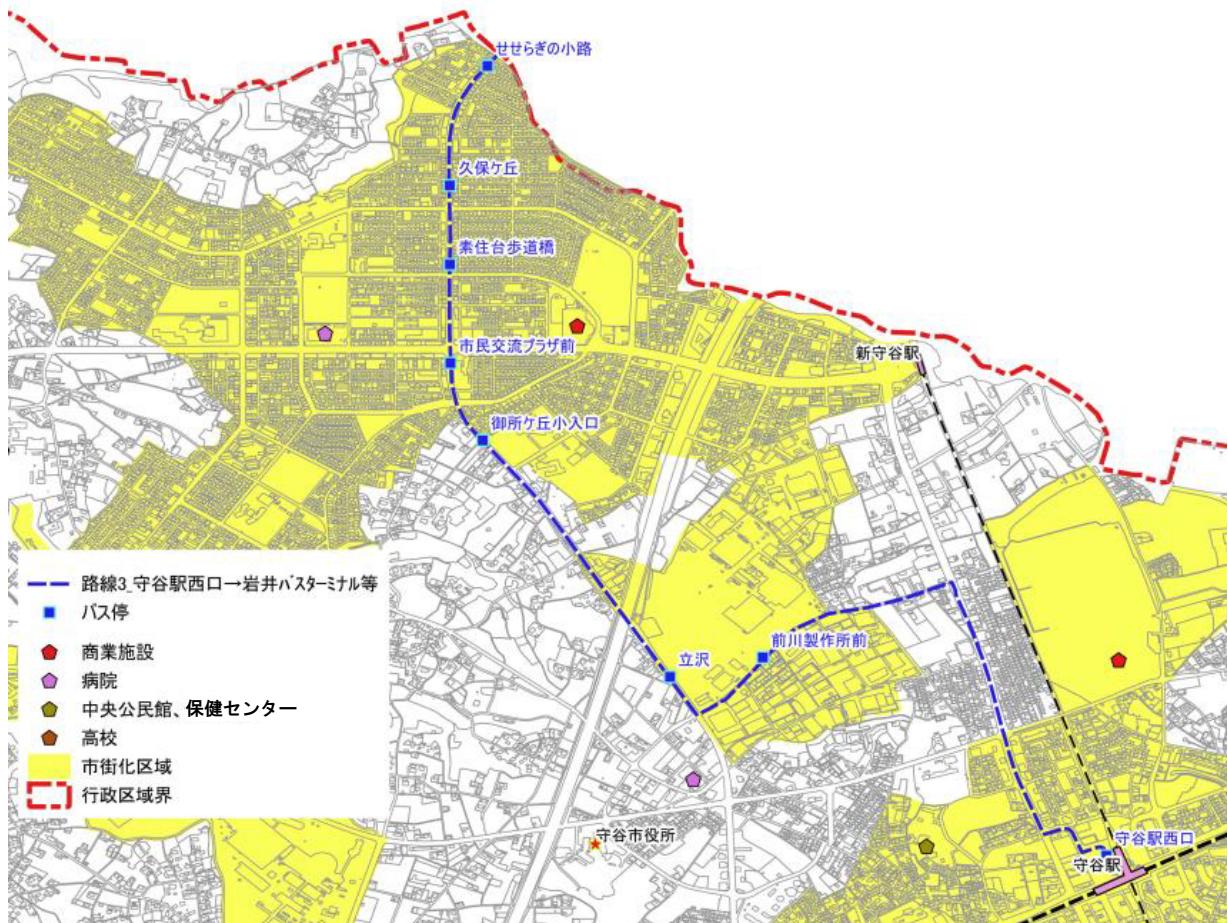
■路線2 守谷駅西口～北守谷公民館



【路線3 守谷駅西口～岩井バスターミナル、内守谷工業団地、きぬの里方面】

- ・守谷駅西口と市外の岩井バスターミナル、内守谷工業団地、きぬの里を結ぶ路線で、市内は守谷駅西口～せせらぎの小路バス停までのルートです。
- ・守谷駅西口→せせらぎの小路の運行時間は、平日：7:15～22:55、休日：8:30～21:40です。平日の乗車のほとんどが守谷駅西口で、以降は降車していく利用となっています。また、せせらぎの小路以降も乗車しており、市外へ利用する人もいます。
- ・せせらぎの小路→守谷駅西口の運行時間は、平日：5:54～20:44、休日：6:49～18:49です。平日の降車のほとんどが守谷駅西口であり、守谷駅までの交通手段として利用されています。
- ・守谷駅西口で乗車→それ以降は降車、守谷駅西口まで乗車→守谷駅西口で降車していることから、通勤利用が多いと考えられます。
- ・運行本数は、平日は片道30本/日以上であり、基幹的公共交通路線としての機能を有しています。

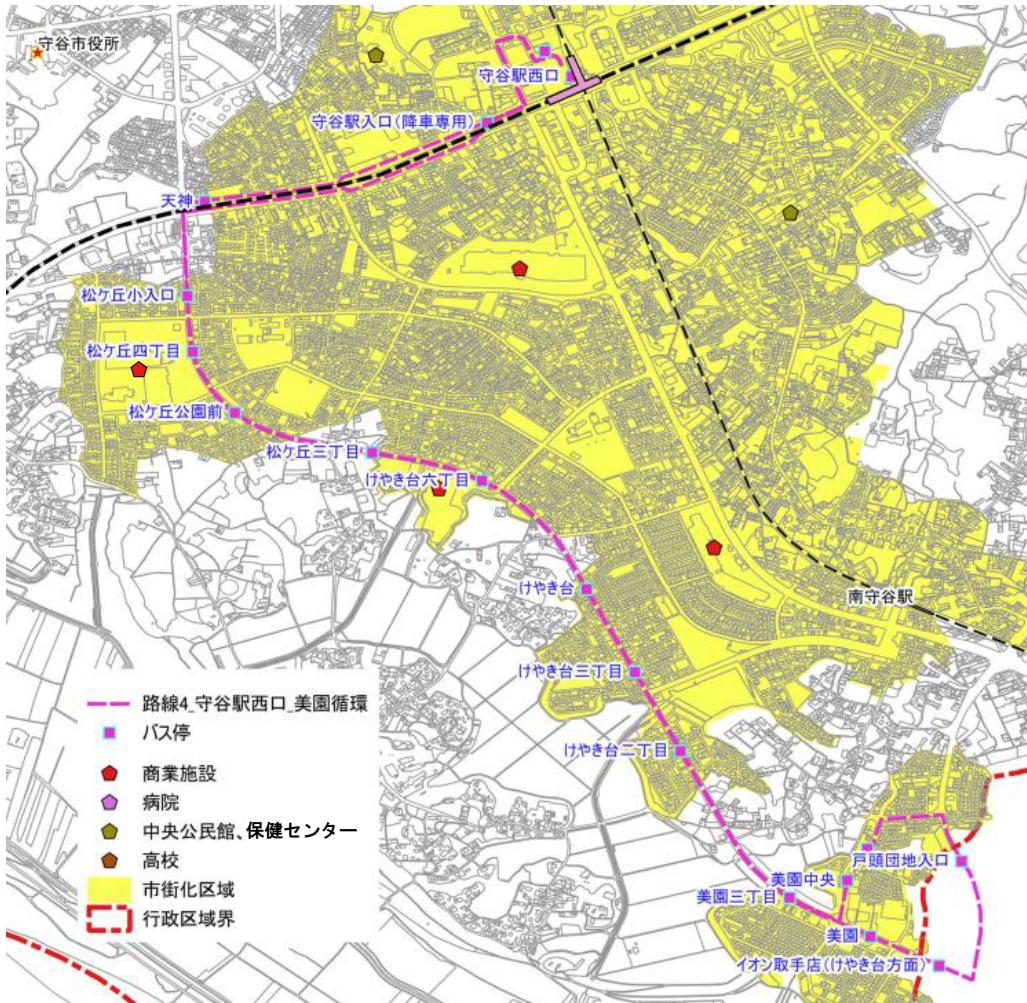
■路線3 守谷駅西口～岩井バスターミナル等



[路線4 守谷駅西口～美園循環]

- ・守谷駅西口と市南部の美園方面を循環する路線で、取手市の戸頭団地も連絡しています。
- ・平日の運行は、朝 5:50～8:30 までは美園中央バス停が始発バス停で、守谷駅西口からは 8:45～22:40 となっています。また、19:10 以降は守谷駅西口～美園バス停までの運行となっています。
- ・休日運行は、朝 6:40～7:40 までは美園中央バス停が始発バス停で、守谷駅西口からは 7:50～21:40 となっています。また、19:05 以降は守谷駅西口～美園バス停までの運行となっています。
- ・平日は、守谷駅西口で乗車したあと、美園中央バス停等まで降車していき、美園バス停等から乗車し、守谷駅西口で降車するという利用形態となっています。また、イオン取手店バス停では、20人/日前後の乗降があります。(なお、イオン取手店は、平成27年7月30日に閉店しました。)
- ・運行本数は、一方向の循環路線ですが、30本/日以上となっています。

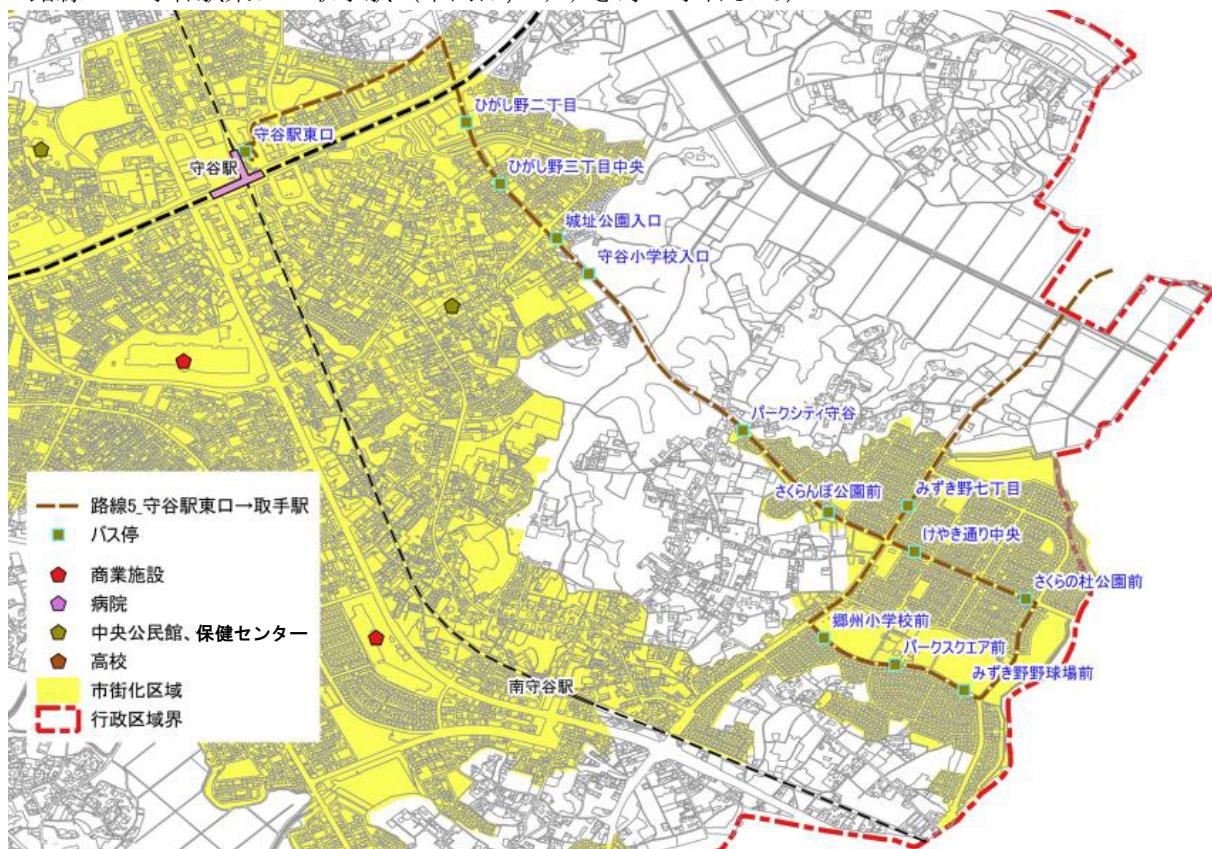
■路線4 守谷駅西口～美園循環



[路線5 守谷駅東口～取手駅]

- ・守谷駅西口と市南東部のみずき野方面を通り、取手駅を結ぶ路線で、市内は、みずき野七丁目バス停までです。
- ・守谷駅東口→みずき野七丁目の運行時間は、平日は 6:45～23:12、休日は 6:55～21:40 です。平日の乗車のほとんどが守谷駅東口で、以降は降車していく利用となっています。また、市外の取手駅方面まで利用する人もいます。
- ・みずき野七丁目バス停→守谷駅東口の運行時間は、平日は 6:07～21:49、休日は 6:42～20:30 です。平日の降車のほとんどが守谷駅東口であり、守谷駅までの交通手段として利用されています。
- ・また、さくらんぼ公園前バス停、さくらの杜公園前バス停での乗降者数が多くなっています。
- ・運行本数は、平日、休日とも片道 30 本/日以上であり、基幹的公共交通路線としての機能を有しています。

■路線5 守谷駅東口～取手駅（市内は、みずき野七丁目まで）



3) モコバスの運行本数

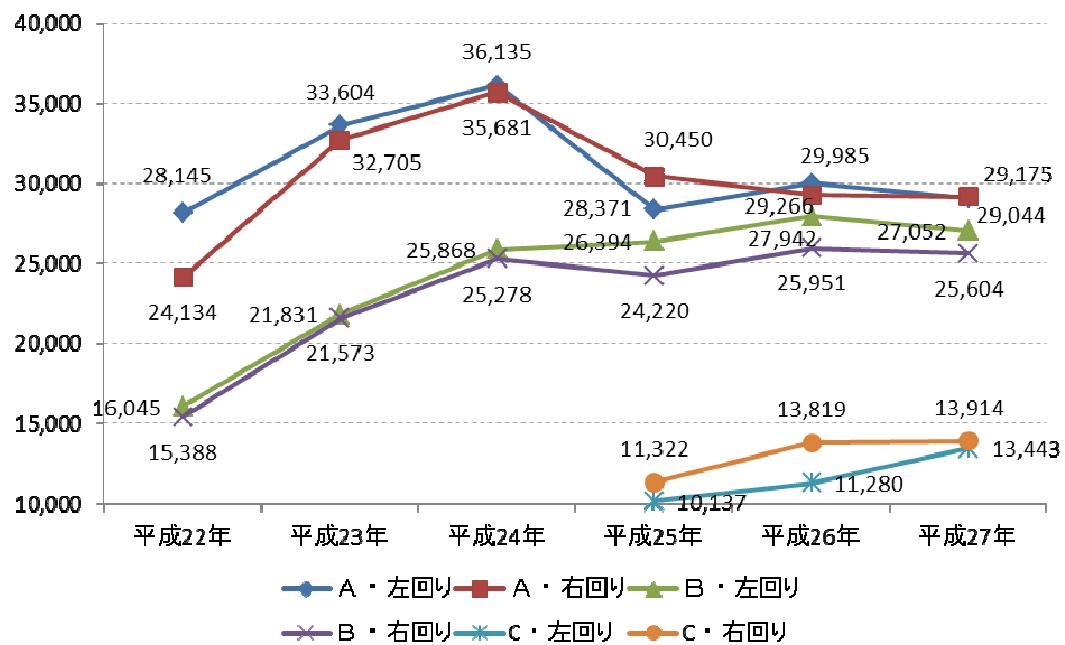
モコバスは、いこいの郷・板戸井ルート（Aルート）、南守谷ルート（Bルート）、買い物・病院ルート（Cルート）があり、各ルートで右回り・左回りが運行しており、3ルート6路線です。また、Cルートは、市内の主要な病院、商業施設を結ぶルートとして、平成25年（2013年）から運行が開始されました。

路線名	ルートの距離(km)	便数	路線の特徴
Aルート いこいの郷・ 板戸井	21.9	右回り 14 左回り 14	守谷駅・市北西部を結ぶルート 板戸井地区まで運行する便と 運行しない短縮便とがある
Bルート 南守谷ルート	12.1	右回り 16 左回り 16	守谷駅・市南東を結ぶルート 集落地を結んでいる
Cルート 買い物・病院 ルート	41.9	右回り 4 左回り 4	守谷駅・市内の主要な商業施設、病院、駅、市役所を結ぶルート 市街地内を網羅しており、ルートの距離が長い

利用者数に関しては、Aルート、Bルートは右回り、左回りとも平成22年（2010年）以降、利用者数は増加していましたが、Aルートは平成24年（2012年）以降、減少に転じています。また、Bルートも僅かですが、平成26年（2014年）以降は減少しています。Cルートは他のルートの半分以下の利用者数となっています。

■モコバスの年間利用者数の推移

		平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
いこいの郷・板戸井ルート (A・左回り)	A・左回り	28,145	33,604	36,135	28,371	29,985	29,044
	A・右回り	24,134	32,705	35,681	30,450	29,266	29,175
	A計	52,279	66,309	71,816	58,821	59,251	58,219
南守谷ルート (B・左回り)	B・左回り	16,045	21,831	25,868	26,394	27,942	27,052
	B・右回り	15,388	21,573	25,278	24,220	25,951	25,604
	B計	31,433	43,404	51,146	50,614	53,893	52,656
買い物・病院ルート (C・左回り)	C・左回り	-	-	-	10,137	11,280	13,443
	C・右回り	-	-	-	11,322	13,819	13,914
	C計	-	-	-	21,459	25,099	27,357



【モコバス Aルート（いこいの郷・板戸井ルート）】

- 守谷駅西口から市北西部を結ぶ路線です。「滝下」バス停など西方面までいくルートと、「常総運動公園入口」で戻る短区間ルートが運行されています。

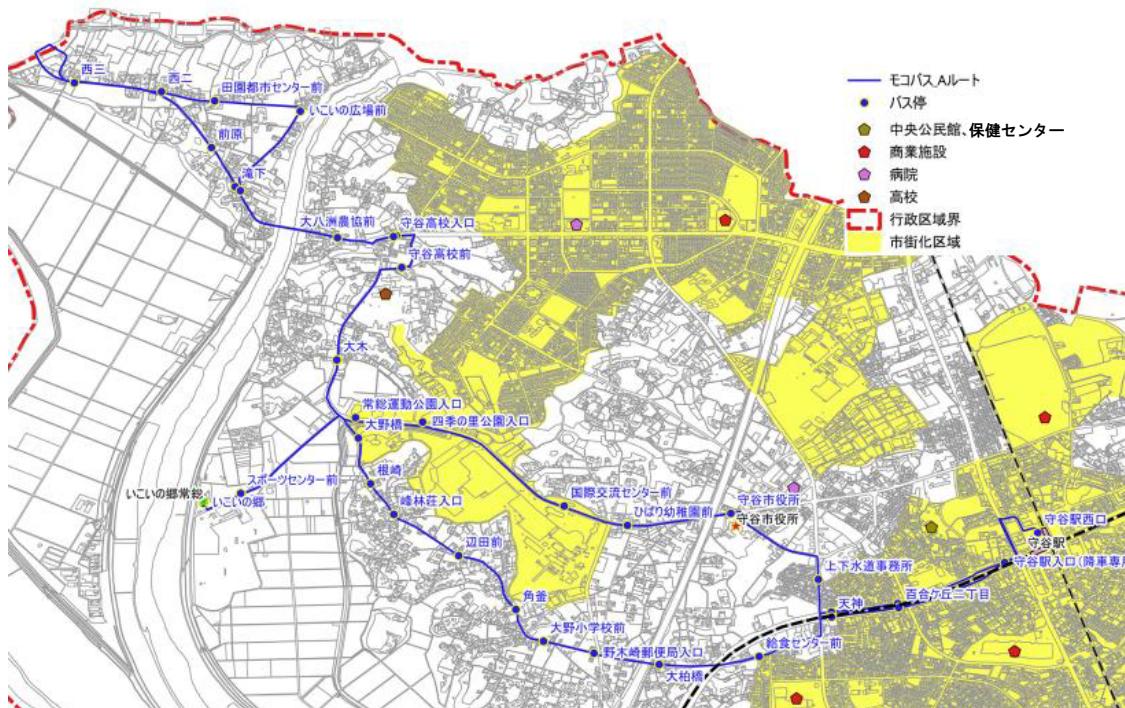
○左回り

- 運行時間は、平休日とも、始発は西三バス停発 6:50 で、守谷駅西口の運行時間は 8:05 ~19:32 です。
- スポーツセンター前バス停から西三バス停へ向かう路線と、西三バス停方面を経由しない路線が運行されています。また、路線によっては、いこいの郷バス停など、同じバス停を 2 回以上通るなど、複雑な運行となっています。
- 主要なバス停の運行本数は、平休日とも 12~14 本となっています。

○右回り

- 運行時間は、平休日とも、守谷駅西口からで、7:25~20:20 です。
- 左回りと同様に、スポーツセンター前バス停から西三バス停へ向かう路線と、西三バス停方面を経由しない路線が運行されています。
- 主要なバス停の運行本数は、平休日とも 12~14 本となっています。

■モコバス Aルート（いこいの郷・板戸井ルート）



[モコバス Bルート (南守谷ルート)]

- ・守谷駅西口から市南東を結ぶ路線です。

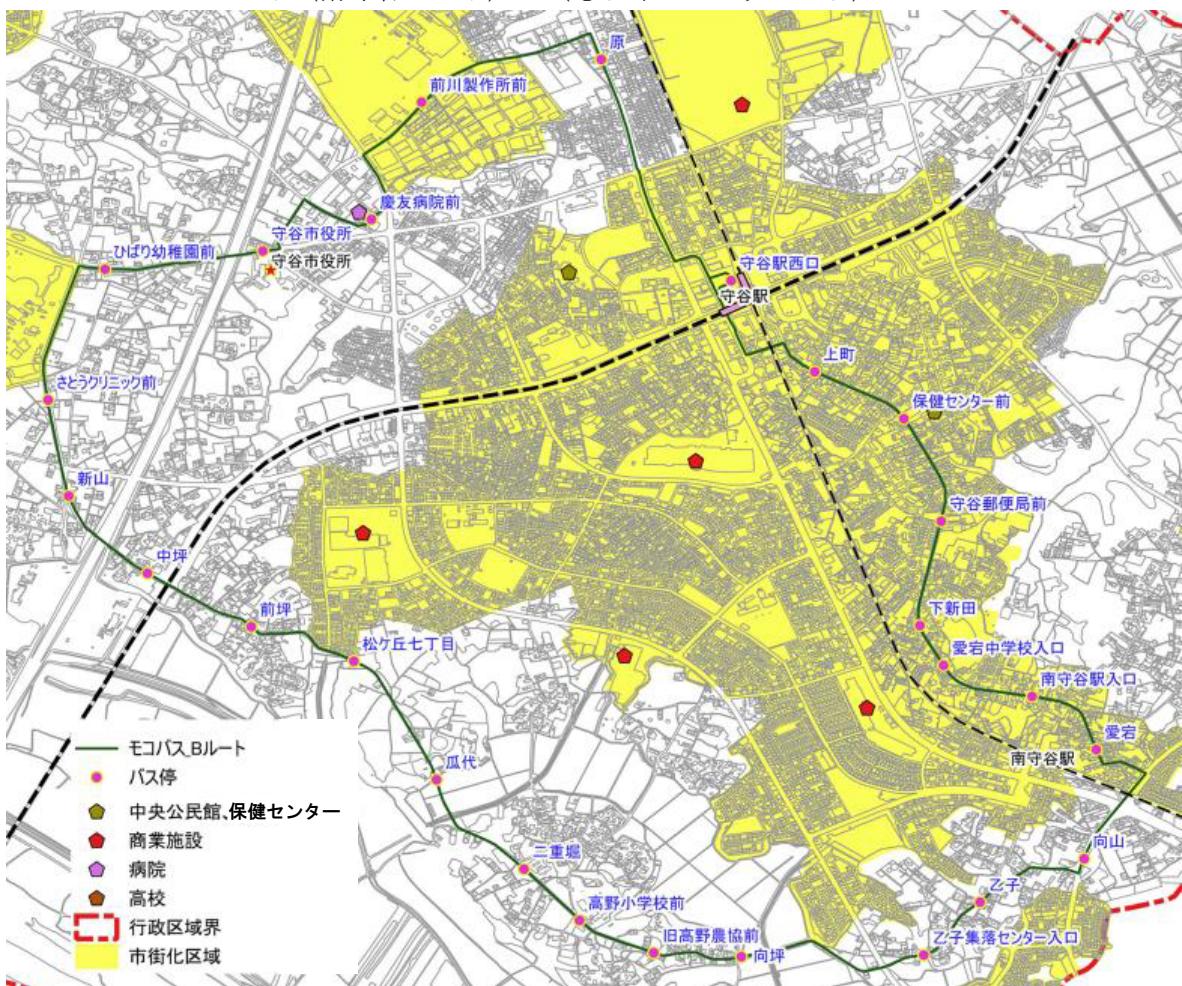
○左回り

- ・運行時間は、平休日とも、始発は守谷駅西口で 7:00～19:32 です。
 - ・守谷駅西口から市役所、乙子、南守谷駅を結ぶルートとなっています。
 - ・運行本数は、平休日とも 16 本となっています。

○右回り

- ・運行時間は、平休日とも、始発は守谷駅西口で、7:20～20:00です。
 - ・平休日とも、守谷駅西口で乗車し、それ以降、降車し、再度、さとうクリニック前バス停、ひばり幼稚園前など乗車し、守谷駅西口で降車する利用形態となっています。
 - ・運行本数は、平休日とも16本となっています。

■モコバス Bルート（南守谷ルート）（もりやバスブックより）



[モコバス Cルート（買い物・病院ルート）]

- 守谷市内の主要な商業施設、病院、守谷駅、市役所を結ぶ路線で、概ね市街地内を網羅するルートとなっており、1ルートの距離が長い路線です。

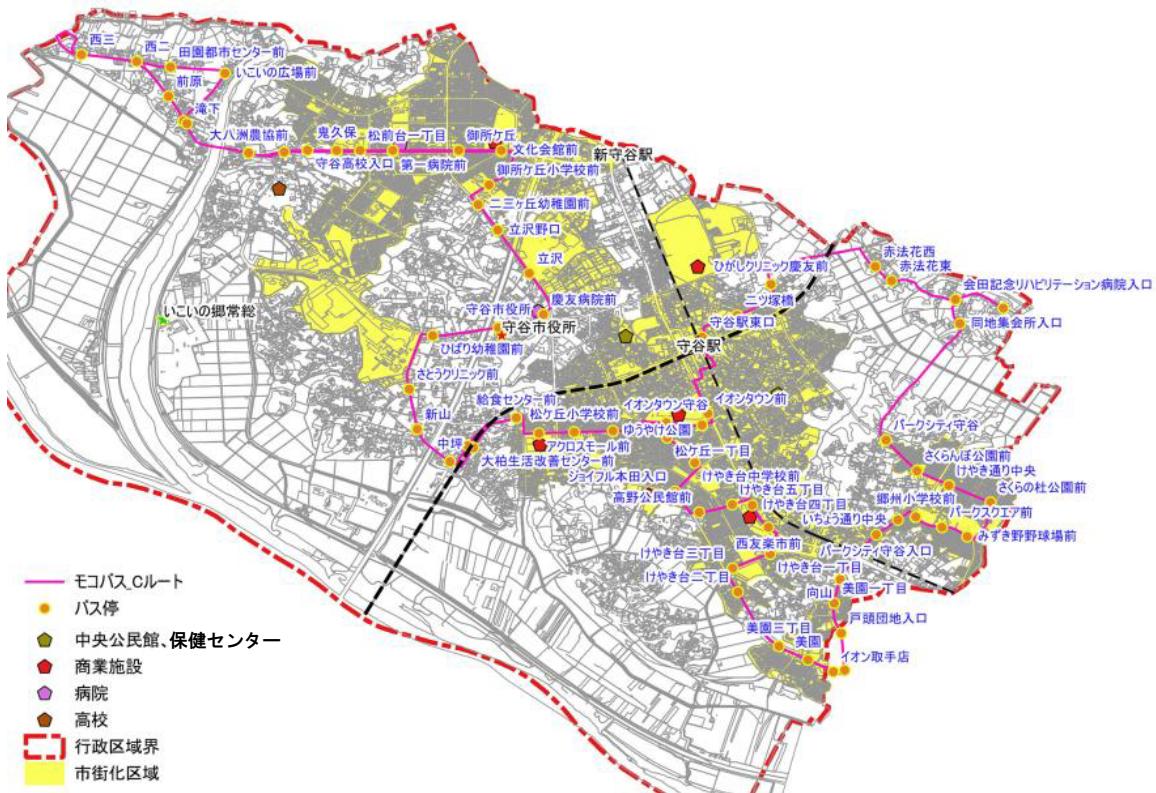
○左回り

- 運行時間は、平休日とも、始発はパークシティ守谷バス停で7:00～15:20です。
- 運行本数は、平休日とも4本となっています。なお、守谷駅東口からイオンタウン守谷バス停は、2回通るルートとなっています。

○右回り

- 運行時間は、平休日とも、始発はパークシティ守谷バス停で9:50～17:00です。
- 運行本数は、平休日とも4本となっています。なお、左回りと同様にイオンタウン守谷バス停から守谷駅東口は、2回通るルートとなっています。

■モコバス Cルート（買い物・病院ルート）（もりやバスブックより）

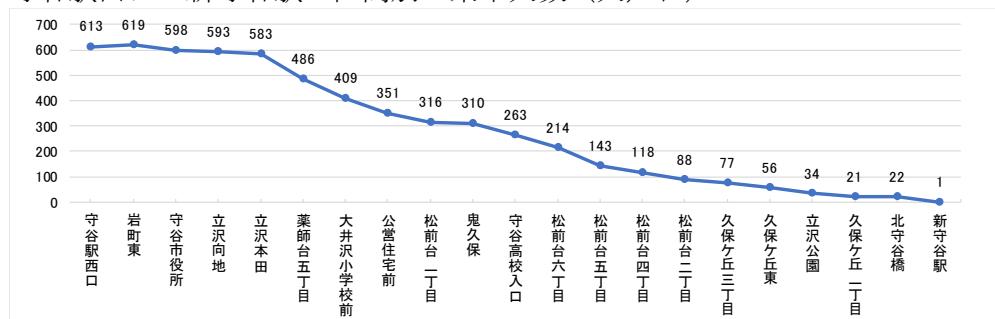


4) バスの利用者数

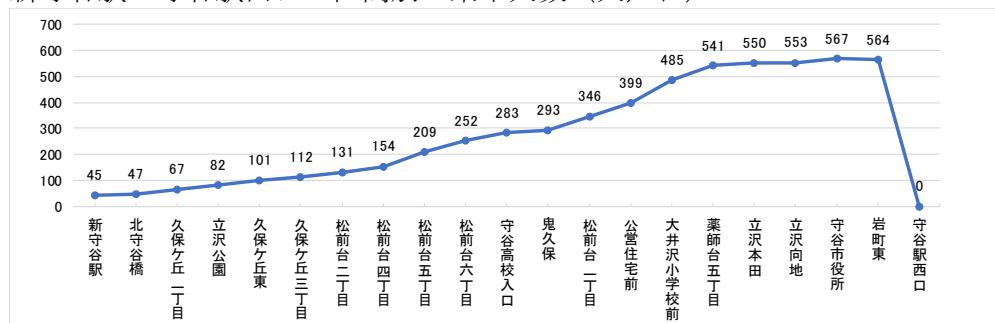
路線バスのバス停ごとの乗降状況については、平成 27 年（2015 年）6 月 22 日（月）に事業者調査が実施されています。また、モコバスのバス停ごとの乗降状況については、平成 27 年度（2015 年）に乗降調査が実施されています。路線バス利用者数の特徴を整理しました。

路線バス 守谷駅西口～新守谷駅

守谷駅西口→新守谷駅 区間別の乗車人数（人／日）

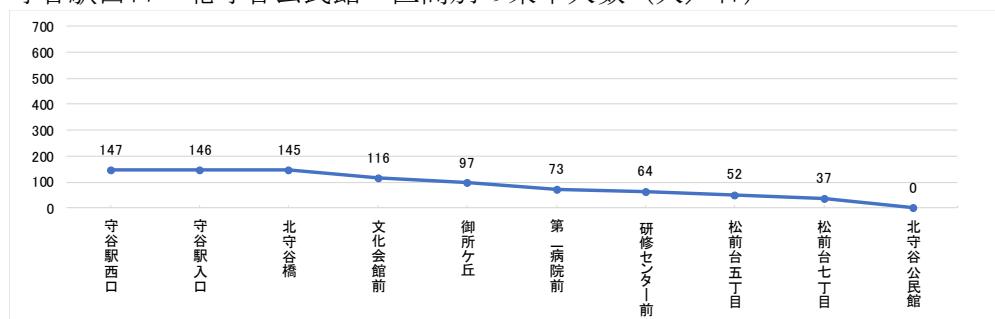


新守谷駅→守谷駅西口 区間別の乗車人数（人／日）



路線バス 守谷駅西口～北守谷公民館

守谷駅西口→北守谷公民館 区間別の乗車人数（人／日）

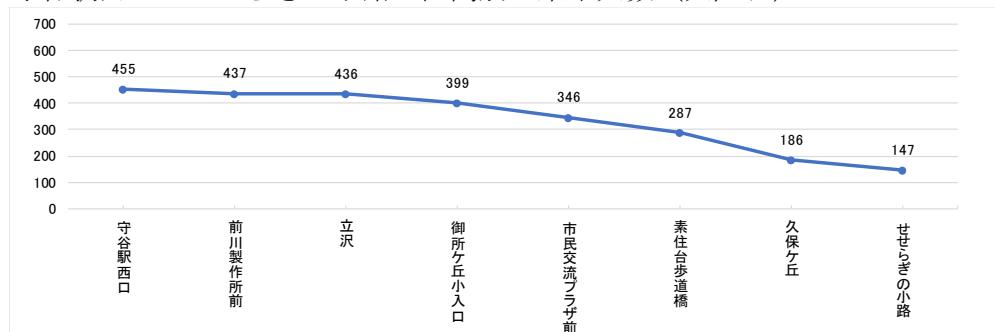


北守谷公民館→守谷駅西口 区間別の乗車人数（人／日）

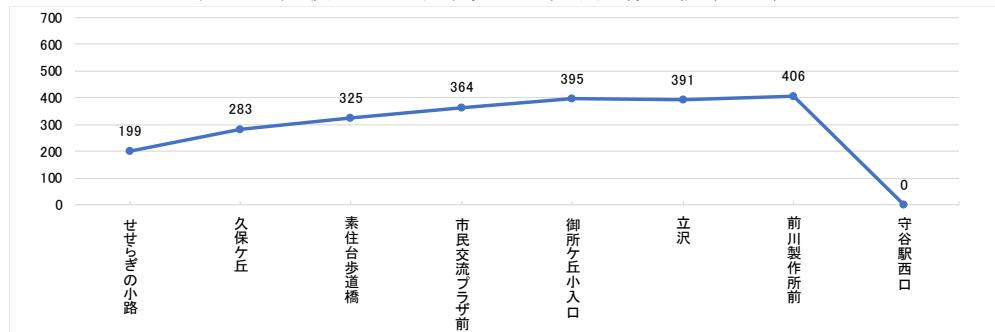


路線バス 守谷駅西口～岩井バスターミナル、内守谷工業団地、きぬの里方面

守谷駅西口→せせらぎの小路 区間別の乗車人数（人／日）

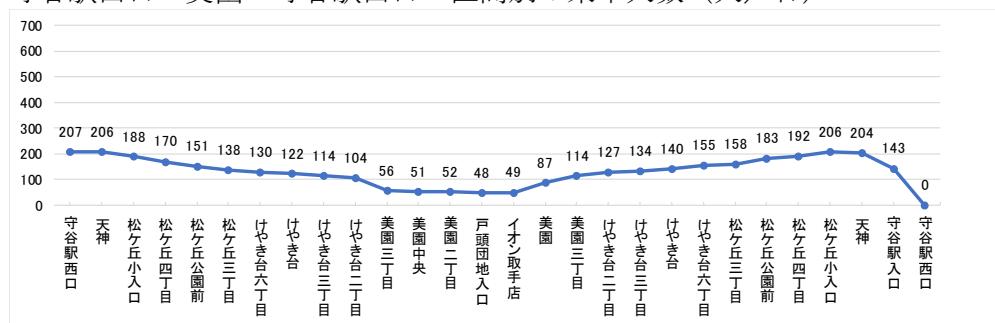


せせらぎの小路→守谷駅西口 区間別の乗車人数（人／日）



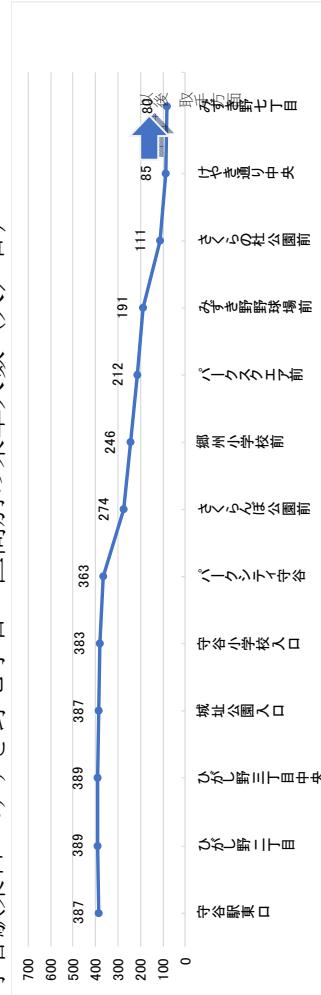
路線バス 守谷駅西口～美園循環

守谷駅西口→美園→守谷駅西口 区間別の乗車人数（人／日）

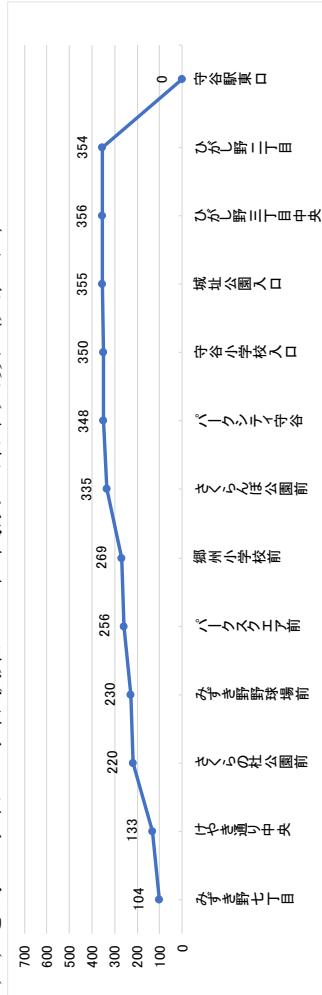


路線バス 守谷駅東口～取手駅

守谷駅東口→みずき野七丁目 区間別の乗車人数(人／日)

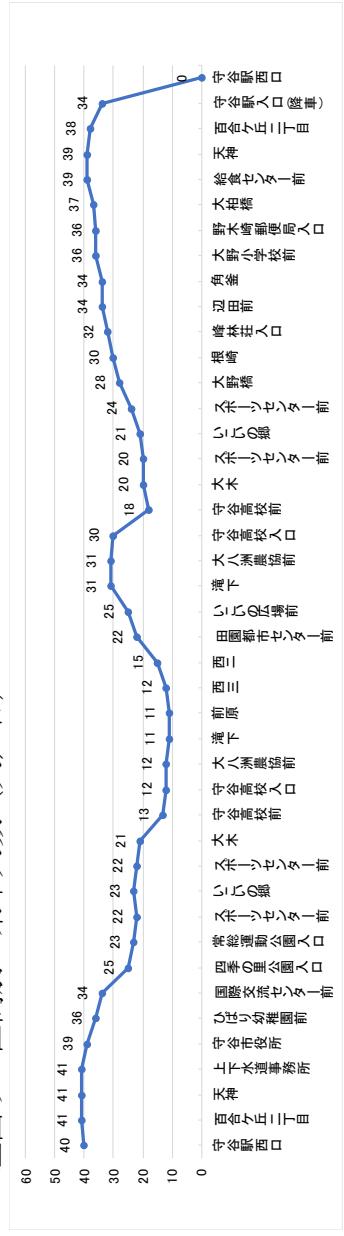


みづき野七丁目→守谷駅東口 区間別の乗車人数(人／日)



モコバス A ルート いこいの郷・板戸井ルート

区間別の乗車人数(人/日)



右回り 区間別の乗車人数(人/日)



モコバス ブルート 南守谷ルート

左回り 区間別の乗車人數(人／日)



右回り 区間別の乗車人数(人/日)



モコバスルート 買い物・病院ノート

左回り区間別乗車人数(人／目)



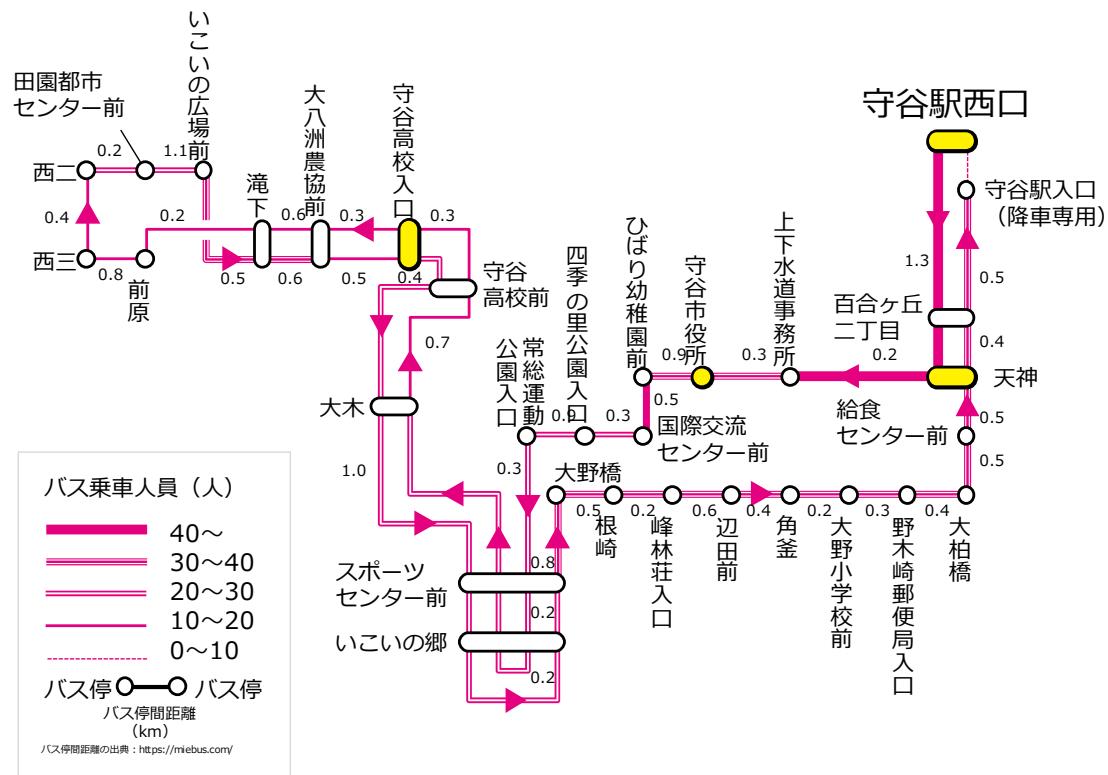
有回り区間別の乗車人数(人／目)



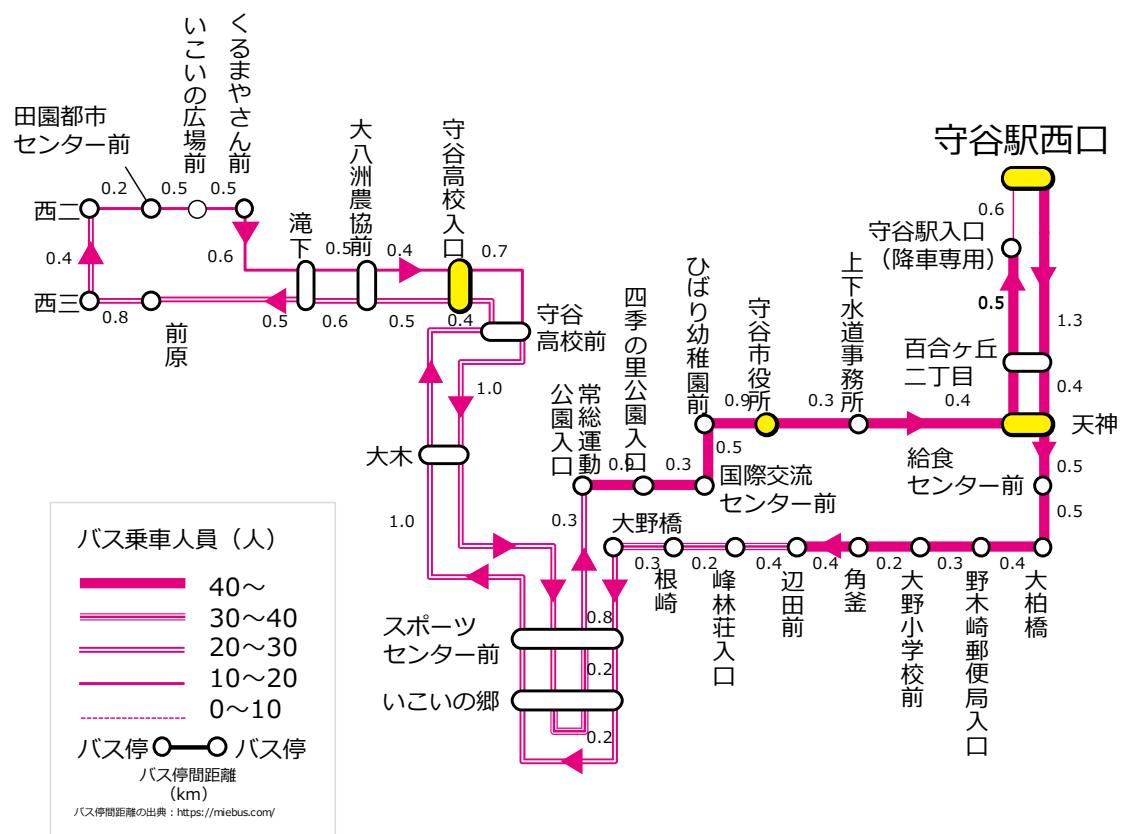
区間別の利用者数

モコバス A ルート

左回り



右回り



モコバス B ルート

左回り

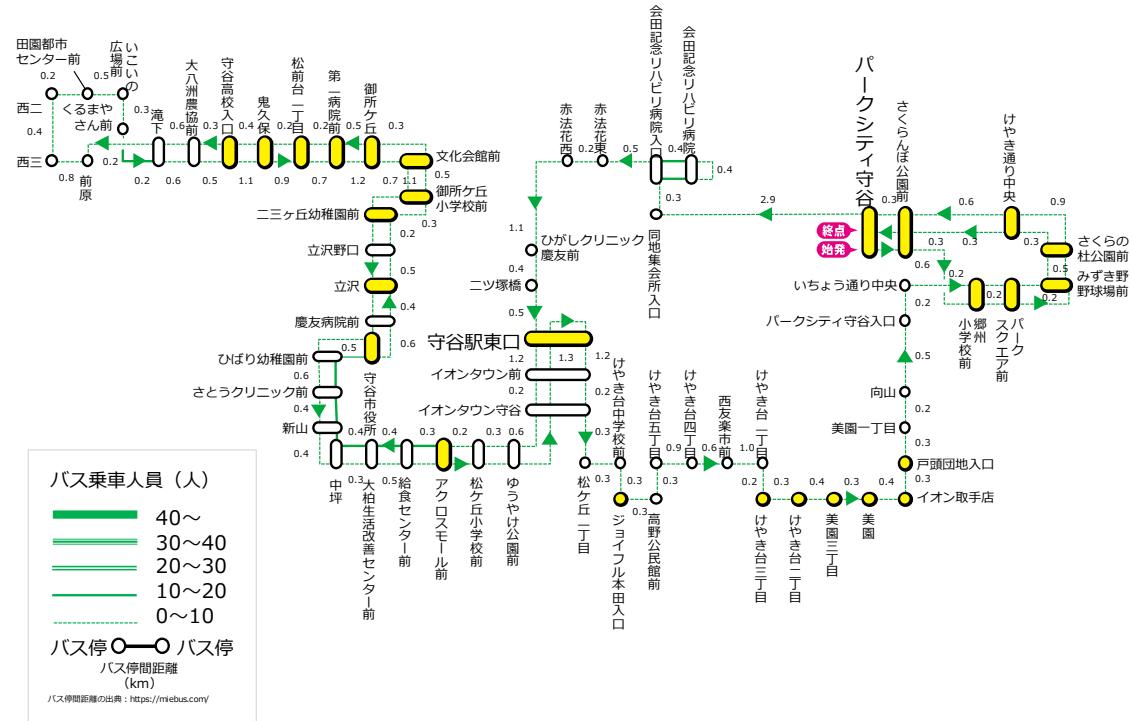


右回り

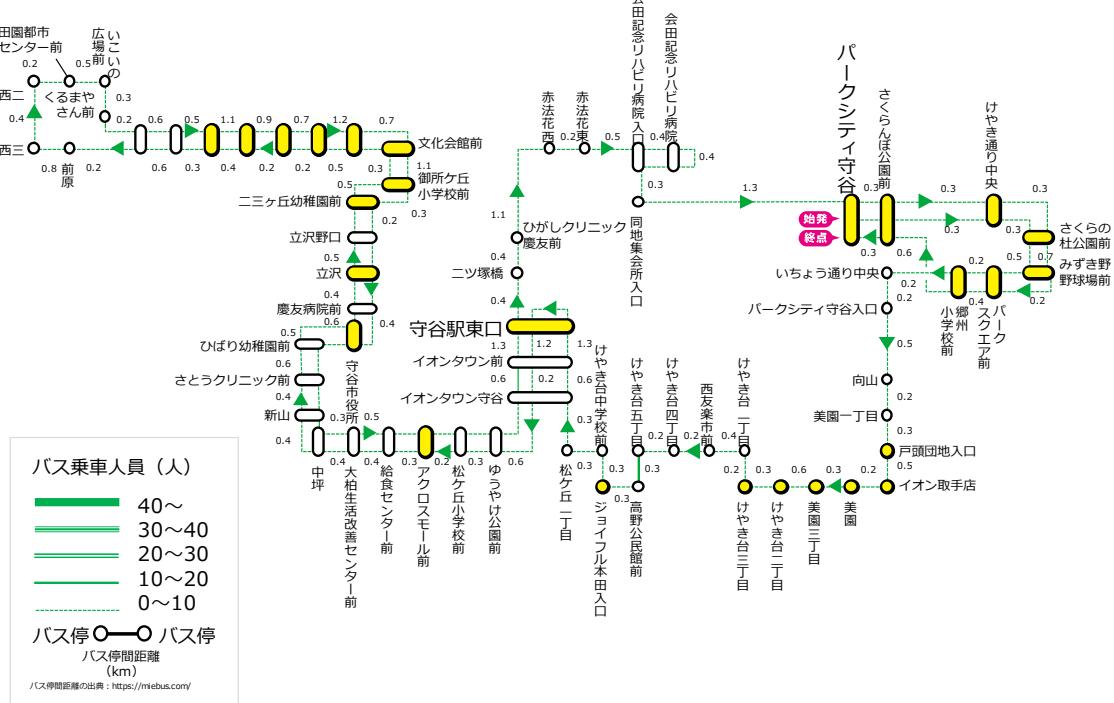


モコバス C ルート

左回り



右回り



(3) 公共交通不便地域

鉄道駅およびバス停のカバー範囲から、公共交通不便地域について整理しました。鉄道駅の徒歩圏を半径 1km、バス停の徒歩圏を 0.5 km とした場合、市東側、西側の一部が交通不便地域となります。

※交通不便地域の定義（茨城県公共交通活性化指針（平成28年（2016年）3月茨城県））

駅とバス停からの徒歩圏に含まれない地域を対象とし、鉄道駅の徒歩圏を半径 1km、バス停の徒歩圏を 0.5km として設定しています。

■公共交通（鉄道駅徒歩圏 1.0km、バス停徒歩圏 0.5km）の不便地域

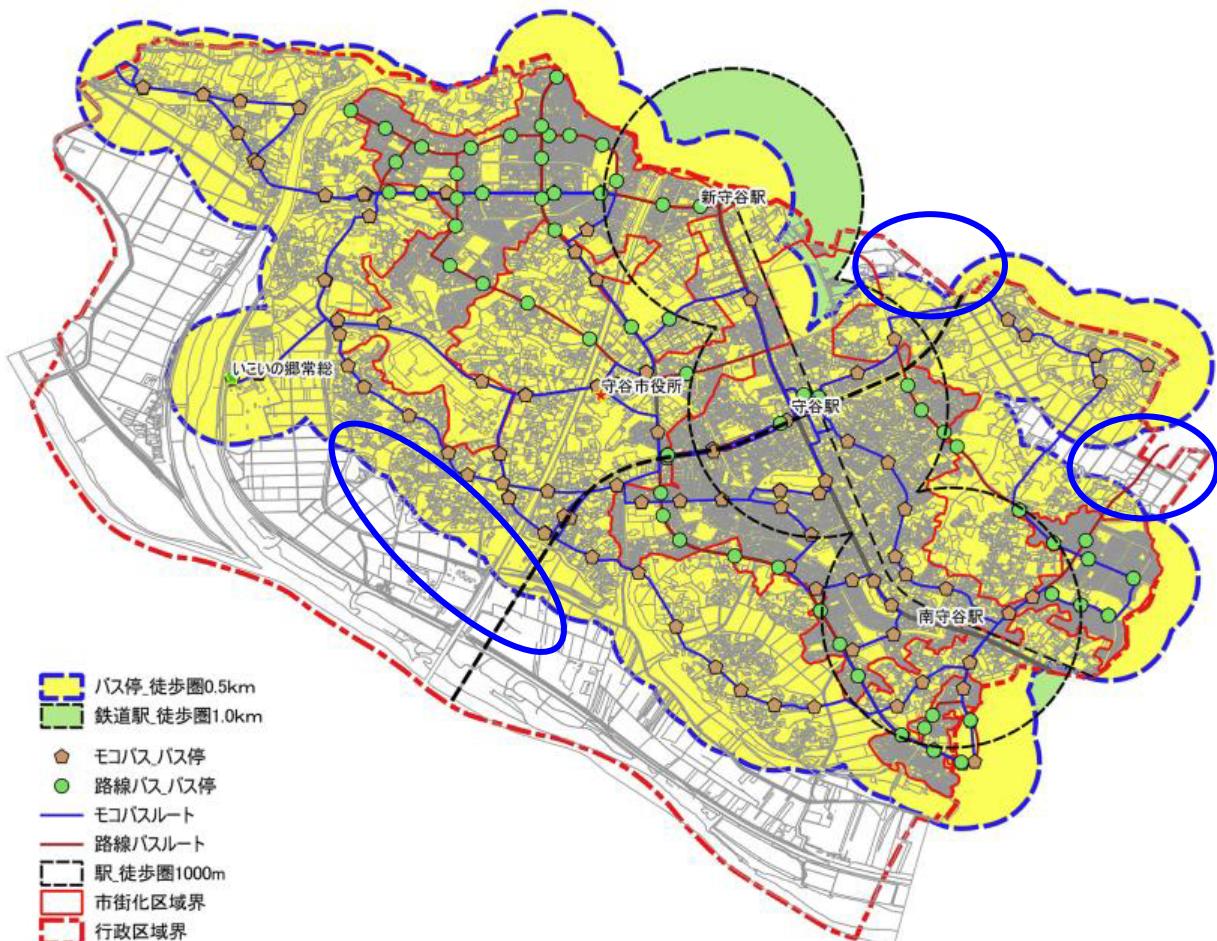


図 2-11 市内の交通不便地域

(4) モコバスの利用実態調査

モコバスの利用実態について、利用者の乗降場所や乗降距離について把握するために、乗り込み調査を実施しています。

1) 調査方法

調査員がバスに乗り込み、乗車バス停、降車バス停等の調査を行いました。

2) 調査時期

- ・ 平成 29 年（2017 年）9 月 12 日（火） A ルートおよび B ルート
- ・ 平成 29 年（2017 年）9 月 19 日（金） C ルート

3) 主な OD およびトリップ長

A) A ルート左回り

路線延長 21.9km に対して、利用延長の平均値は 5.4km となっています。

乗降場所については、守谷駅西口～守谷高校前間、守谷駅西口～西二・西三、守谷駅西口～常総運動公園付近の利用が多くなっています。通勤と高校生の利用が多いと考えられます。

乗	降	km	利用者数
守谷駅西口	守谷高校前	7.6	13
西二	守谷高校前	3.3	11
守谷駅西口	西三	9.8	9
守谷駅西口	守谷市役所	2.7	6
守谷駅西口	四季の里公園入口	4.4	6
守谷駅西口	国際交流センター前	3.5	5
守谷駅西口	常総運動公園入口	4.7	5
西三	守谷駅西口	11.7	5
峰林荘入口	守谷駅西口	4.4	4
守谷駅西口	天神	1.5	3
大野橋	守谷駅西口	5.1	3
野木崎郵便局入口	守谷駅西口	2.9	3
守谷駅西口	ひばり幼稚園前	3.2	2
西三	守谷高校前	3.7	2
西三	守谷駅入口	11.1	2
百合ヶ丘二丁目	守谷市役所	1.4	2
田園都市センター前	守谷高校前	3.1	2
滝下	守谷高校前	1.5	2
大野橋	守谷駅入口	4.5	2
大柏橋	守谷駅西口	2.5	2
給食センター前	守谷駅西口	2	2
守谷駅西口	大八洲農協前	8.2	1
守谷駅西口	辺田前	17.7	1
守谷駅西口	上下水道事務所	1.8	1
西三	天神	10.2	1
田園都市センター前	守谷駅西口	11.1	1
大木	守谷駅入口	6.7	1
天神	守谷高校前	6.1	1
根崎	守谷駅西口	4.6	1
辺田前	守谷駅入口	3.2	1
大野小学校	守谷駅入口	2.6	1
大野小学校	守谷駅西口	3.2	1
天神	守谷駅西口	1.5	1
守谷市役所	守谷高校前	4.9	1

B) A ルート右回り

路線延長 21.9km に対して、利用延長の平均値は 6.2km となっています。

乗降場所については、左回りと同様の乗降場所が多くなっています。

乗	降	km	利用者数
守谷駅西口	大野橋	4.7	10
常総運動公園入口	守谷駅西口	4.7	7
四季の里公園入口	守谷駅西口	4.4	7
守谷駅西口	四季の里公園入口	16.1	5
守谷高校前	守谷駅西口	7.6	5
守谷駅西口	峰林荘入口	4.2	4
ひばり幼稚園前	守谷駅西口	3.2	4
守谷駅西口	大野小学校	3.2	4
四季の里公園入口	守谷駅入口	3.8	4
守谷高校前	守谷駅西口	12.9	3
守谷市役所	守谷駅西口	2.7	2
守谷駅西口	西三	9.8	2
守谷駅西口	辺田前	3.8	2
守谷駅西口	守谷高校入口	7.9	2
守谷駅西口	田園都市センター前	10.4	2
守谷駅西口	大柏橋	2.5	2
四季の里公園入口	天神	2.9	2
ひばり幼稚園前	守谷駅入口	2.6	2
守谷高校入口	常総運動公園入口	3.3	1
西三	守谷駅西口	10.7	1
西二	守谷駅西口	10.3	1
大木	守谷駅西口	6.9	1
守谷駅西口	野木崎郵便局入口	2.9	1
百合ヶ丘二丁目	峰林荘入口	2.9	1
いこいの広場前	守谷駅西口	9.6	1
峰林荘入口	百合ヶ丘二丁目	15.2	1
天神	守谷駅西口	1.5	1
守谷駅西口	天神	1.5	1
守谷高校前	百合ヶ丘二丁目	11.8	1
守谷高校前	百合ヶ丘二丁目	6.5	1
大野橋	守谷駅入口	15.2	1
いこいの郷	守谷高校入口	2.2	1
西三	守谷駅入口	10.1	1
守谷高校入口	守谷駅入口	7.4	1
国際交流センター前	守谷駅入口	2.9	1
国際交流センター前	守谷駅西口	3.5	1
守谷駅西口	守谷高校前	7.6	1
守谷駅西口	角釜	3.4	1
守谷駅西口	滝下	11.4	1
田園都市センター前	守谷駅西口	10.1	1

C) B ルート左回り

路線延長 12.1km に対して、利用延長の平均値は 3.1km となっています。

乗降場所については、守谷駅西口～前川製作所間、守谷駅西口～ひばり幼稚園の利用や病院で乗降が多くなっています。通勤と通院の利用が多いと考えられます。

乗	降	km	利用者数
守谷駅西口	前川製作所前	1.9	27
守谷駅西口	ひばり幼稚園前	3.4	12
守谷駅西口	慶友病院前	2.5	7
守谷郵便局前	守谷駅西口	1.5	7
二重堀	守谷駅西口	5.4	4
守谷駅西口	さとうクリニック前	4	3
下新田	守谷駅西口	1.9	2
守谷駅西口	新山	4.4	2
向山	守谷駅西口	3.3	2
守谷駅西口	原	1.2	2
南守谷駅入口	守谷駅西口	2.4	2
保健センター前	守谷駅西口	1.1	2
新山	向山	4.3	2
愛宕	守谷駅西口	2.7	1
愛宕中学校入口	守谷駅西口	2.1	1
守谷駅西口	守谷駅西口	12	1
松ヶ丘七丁目	保健センター前	5.3	1
慶友病院前	向山	6.2	1
守谷駅西口	前坪	5.2	1
ひばり幼稚園前	守谷駅西口	8.6	1
愛宕	保健センター前	1.6	1
さとうクリニック前	守谷駅西口	8	1
慶友病院前	さとうクリニック前	1.5	1
守谷駅西口	二重堀	6.6	1
守谷駅西口	守谷市役所	2.9	1
慶友病院前	愛宕	6.8	1
さとうクリニック前	保健センター前	6.9	1
守谷駅西口	向山	8.7	1

D) B ルート右回り

路線延長 12.1km に対して、利用延長の平均値は 4.2km となっています。

乗降場所については、左回りと同様の乗降場所が多くなっています。

乗	降	km	利用者数
前川製作所前	守谷駅西口	2.2	11
守谷駅西口	守谷郵便局前	1.6	9
ひばり幼稚園前	守谷駅西口	3.9	6
慶友病院前	守谷駅西口	2.8	5
守谷駅西口	ひばり幼稚園前	9.2	4
さとうクリニック前	慶友病院前	1.7	4
守谷駅西口	松ヶ丘七丁目	7	3
守谷駅西口	保健センター前	1.2	3
さとうクリニック前	守谷駅西口	4.5	3
守谷駅西口	南守谷駅入口	2.5	2
旧高野農協前	守谷駅西口	7.9	2
守谷駅西口	高野小学校前	5.5	2
新山	守谷駅西口	4.9	2
守谷駅西口	二重堀	6	2
守谷駅西口	中坪	7.8	1
守谷駅西口	前坪	7.4	1
守谷駅西口	乙子集落センター入口	4.1	1
守谷駅西口	下新田	2	1
中坪	守谷駅西口	5.3	1
保健センター前	松ヶ丘七丁目	5.8	1
保健センター前	さとうクリニック前	7.4	1
守谷駅西口	新山	8.2	1
新山	慶友病院前	2.1	1
松ヶ丘七丁目	守谷駅西口	6.1	1
乙子	新山	4.4	1
守谷駅西口	さとうクリニック前	8.6	1
守谷郵便局前	向山	1.8	1
愛宕	慶友病院前	7.5	1
守谷市役所	守谷駅西口	3.4	1
保健センター前	慶友病院前	9.1	1

E) C ルート左回り

路線延長 41.9km に対して、利用延長の平均値は 5.9km となっています。

乗降場所については、同一の乗降場所の利用が少なく、病院や買い物、市役所への利用が見られます。

乗	降	km	利用者数
守谷駅東口	さとうクリニック前	4.4	3
守谷駅東口	ひばり幼稚園前	5	2
西二	慶友病院前	9.8	2
守谷市役所	イオン取手店	29.4	2
慶友病院前	西二	5.4	2
守谷駅東口	イオンタウン守谷	1.4	2
松前台一丁目	前原	1.5	2
松前台一丁目	田園都市センター前	2.9	2
松前台一丁目	いこいの広場前	3.1	2
松ヶ丘小学校前	守谷市役所	3.2	2
赤法花東	守谷市役所	7.7	1
ひがしクリニック慶友前	文化会館前	8.9	1
さとうクリニック前	慶友病院前	1.7	1
さとうクリニック前	ジョイフル本田入口	7.2	1
イオンタウン守谷	守谷駅東口	1.9	1
パークシティ守谷	会田記念リハビリ病院	7.2	1
さくらの杜公園前	イオンタウン守谷	9.9	1
さくらの杜公園前	会田記念リハビリ病院	5.4	1
けやき通り中央	守谷駅東口	7.6	1
アクロスマール前	第一病院前	6.3	1
御所ヶ丘	給食センター前	6.3	1
文化会館前	守谷駅東口	8.9	1
文化会館前	給食センター前	5.6	1
文化会館前	イオンタウン守谷	7	1
文化会館前	守谷市役所	2.9	1
給食センター前	イオンタウン守谷	1.4	1
アクロスマール前	イオンタウン守谷	1.1	1
松ヶ丘小学校前	守谷駅東口	2.8	1
ジョイフル本田入口	さくらの杜公園前	7.5	1
ひがしクリニック慶友前	守谷駅東口	0.9	1
守谷駅東口	松ヶ丘小学校前	2.3	1
イオンタウン守谷	文化会館前	6.6	1
松前台一丁目	西三	1.7	1
松前台一丁目	くるまやさん前	3.6	1
松前台一丁目	滝下	3.9	1
松前台一丁目	滝下	4.1	1
守谷市役所	けやき台五丁目	8.9	1
ひばり幼稚園前	守谷駅東口	5.5	1
イオンタウン守谷	さくらの杜公園前	8.4	1
美園一丁目	同地集会所入口	2.3	1
みずき野球場前	文化会館前	17	1
さくらんば公園前	守谷駅東口	7	1
ニツ塚橋	アクロスマール前	3	1
守谷駅東口	イオンタウン守谷	1.4	1
イオンタウン守谷	慶友病院前	4.7	1
給食センター前	守谷市役所	2.7	1
御所ヶ丘小学校前	守谷高校入口	2.1	1
西二	守谷駅東口	16.2	1
文化会館前	慶友病院前	2.5	1
御所ヶ丘小学校前	イオンタウン守谷	5.9	1
守谷駅東口	美園三丁目	6.5	1
守谷駅東口	パークスクエア前	9.1	1

F) C ルート右回り

路線延長 41.9km に対して、利用延長の平均値は 5.3km となっています。

乗降場所については、左回りと同様の乗降場所が多くなっています。

乗	降	km	利用者数
パークシティ守谷	けやき台中学校前	7	2
みずき野球場前	イオンタウン守谷	6.2	2
郷州小学校前	イオンタウン守谷	5.8	2
イオンタウン守谷	パークスクエア前	9.1	2
イオンタウン守谷	守谷駅東口	2.3	2
守谷駅東口	パークスクエア前	7.2	2
守谷市役所	アクロスマール前	3.2	2
ゆうやけ公園前	守谷駅東口	2.9	2
イオンタウン守谷	郷州小学校前	9.7	2
パークスクエア前	イオンタウン守谷	6	1
パークシティ守谷入口	けやき台中学校前	4.8	1
イオンタウン守谷	アクロスマール前	1.1	1
第一病院前	アクロスマール前	8	1
第一病院前	守谷市役所	5.3	1
文化会館前	イオンタウン守谷	7.6	1
守谷市役所	けやき通り中央	11.9	1
守谷市役所	給食センター前	3	1
アクロスマール前	ひがしクリニック慶友前	4.9	1
松ヶ丘小学校前	ニツ塚橋	3.6	1
さくらんば公園前	郷州小学校前	1.5	1
みずき野球場前	ジョイフル本田入口	5.3	1
パークスクエア前	ジョイフル本田入口	5.1	1
パークスクエア前	美園一丁目	1.3	1
イオンタウン守谷	守谷駅東口	1.9	1
松前台一丁目	滝下	4.1	1
松前台一丁目	西二	2.9	1
松前台一丁目	田園都市センター前	3.1	1
第一病院前	守谷駅東口	11.2	1
さとうクリニック前	アクロスマール前	2.1	1
イオンタウン守谷	さくらんば公園前	7.5	1
パークスクエア前	守谷駅東口	7.9	1
いちょう通り中央	イオンタウン守谷	5.6	1
文化会館前	イオンタウン前	8.9	1
ひばり幼稚園前	イオンタウン守谷	4.2	1
ひばり幼稚園前	守谷駅東口	5.9	1
守谷駅東口	赤法花西	2.1	1
会田記念リハビリ病院	パークシティ守谷	2.3	1
さくらの杜公園前	ジョイフル本田入口	5.8	1
パークスクエア前	高野公民館前	4.8	1
パークシティ守谷入口	守谷駅東口	7.3	1
美園三丁目	イオンタウン守谷	3.4	1
けやき台二丁目	イオンタウン守谷	2.8	1
アクロスマール前	文化会館前	5.5	1
守谷市役所	文化会館前	2.5	1
慶友病院前	第一病院前	2.7	1
田園都市センター前	守谷駅東口	15.6	1
文化会館前	守谷市役所	3.4	1
文化会館前	守谷駅東口	9.3	1
慶友病院前	さとうクリニック前	1.9	1
守谷市役所	守谷駅東口	6.4	1
守谷市役所	イオンタウン前	6	1
アクロスマール前	守谷駅東口	3.4	1
守谷駅東口	会田記念リハビリ病院	3.4	1

(5) 乗降パターン

乗り込み調査結果を踏まえ、各ルートの乗降の特徴について整理しました。

1) A ルート

- ・守谷駅を発着する利用が多くなっています。
- ・日中の時間帯、守谷高校前と板戸井地区との間の乗降は少なくなっています。短距離便に切り替えられる可能性があります。
- ・右回りでは、駅から四季の里など、遠回りの利用も見られます。このような利用に対しては、循環路線ではなく、往復路線の方が、利便性が高いと考えられます。

2) B ルート

- ・守谷駅を発着する利用が多くなっています。
- ・朝夕は短距離の通勤利用、日中は居住地から駅へのアクセス利用となっています。
- ・日中の利用促進、通勤時間帯の他の交通手段との競合・補完について検討することが有効であると考えられます。

3) C ルート

- ・みずき野地区から守谷駅周辺、文化会館周辺から守谷駅周辺の利用が多い傾向があります。
- ・守谷駅周辺については、駅のほかに、市役所、イオンタウン守谷、アクロスモール前の利用が多くなっています。駅周辺の利用については、短距離利用も多いため、路線の短縮と運行本数の増加等により、利用促進を検討することが有効であると考えられます。
- ・利用者が少ないものの、小学生を含む一定の利用のある板戸井地区の移動手段確保にも配慮する必要があると考えられます。

2.2. 関連する法令及び計画の整理

2.2.1. 関連する法令

(1) 交通政策基本法

(平成 25 年 (2013 年) 12 月施行)

- ・国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるとの基本的な認識の下で、交通に関する施策を推進していかねばならない等の基本理念を規定しています。
- ・国が講すべき施策として、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者相互間の連携と協働の促進等を規定しています。

(2) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

(平成 26 年 (2014 年) 11 月施行)

- ・地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要です。
- ・持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、市町村等による「地域公共交通網形成計画」の作成等について定められています。
- ・「地域公共交通網形成計画」は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」で、地域の取組が計画的に進められることで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成を目指していくものです。

2.2.2. 関連する計画

(1) 「茨城県公共交通活性化指針」

計画期間：平成 28 年度（2016 年）～平成 32 年度（2020 年）（5 年間）

基本理念

人が輝く元気で住みよい「いばらき」を支える交通ネットワークの構築

○人口減少、少子高齢化の進行による人口構造の変化、自家用車を中心としたライフスタイルの定着の中であっても、バリアフリー化やさらなる低炭素化、省エネ化などに配慮しながら、地域の実情等に応じて、まちづくりと一体となった地域公共交通の実現を図ることが求められています。

○このような社会情勢や求められる役割等を踏まえ、基本理念のもとで、県民、交通事業者、国、市町村等と連携し、人が輝く元気で住みよい「いばらき」を支える持続可能な交通ネットワークを構築していきます。

2.2.3. 上位計画

(1) 第二次守谷市総合計画 後期基本計画

計画期間 平成 28 年度（2016 年）～平成 33 年度（2021 年）（6 年間）

政策 4 快適に暮らせるまち（都市基盤）

3 道路網・公共交通体系の整備

公共交通網の充実

バス、鉄道等の公共交通による快適な移動を確保します。

◎つくばエクスプレスの車両編成の 8 両化や東京駅延伸の促進

◎公共交通ネットワークの再構築〔総合戦略〕

◎市内循環バス（コミュニティバス）の利用促進策の実施

(2) 守谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略

計画期間 平成 27 年度（2015 年）～平成 31 年度（2019 年）（5 年間）

展開施策① 「住みたい理想のまち」を創る

■公共交通ネットワークの再構築

- ・利用目的（通勤・通学、日常生活、高齢者・交通弱者の移動など）や交通機能としての役割、事業主体（民間、公共）などを総合的に考慮しながら、本市の公共交通ネットワークの再構築を進めます。

(3) 守谷市低炭素まちづくり計画

計画期間 平成 26 年度（2014 年）～平成 35 年度（2023 年）（10 年間）

基本方針 2 環境にやさしい移動手段の利用促進

- ・自動車に過度に依存しない自転車や徒歩で暮らせる低炭素なまちの実現に向けて、市内を循環するバスを中心とした公共交通の利用促進を図ります。

計画の目標を達成するための導入メニュー

③公共交通の利用促進

6)公共交通の柔軟な運行

- ・現在の循環型のバス路線の運行に加え、通勤・通学の利便性の高い柔軟な運行を実施し、公共交通機関の利用促進を図ります。
- ・人が集う生活利便施設とバス運行との連携を強化し、バスでのアクセス性を高めます。
- ・公共交通の利用促進に寄与する鉄道・バスの料金体系を検討します。

7)バス案内システムの構築

- ・I T を活用したバスロケーションシステムの導入や、わかりやすいバスの案内標識の設置により、バス利用の向上を図ります。

3. 住民及び利用者ニーズの把握

3. 1. 市民アンケート調査におけるバス利用の現状と問題

市民アンケートの回収状況は以下のとおりです。

実施アンケート	対象	配布数	回収数	回収率
①市民アンケート	無作為抽出した市民	1000	471	47.1%

主な調査結果について以下に示します。

●バスの利用割合は低く、特にモコバスの利用が少ない。

- 外出時の交通手段としては、「路線バス」が7.9%、「モコバス」が1.3%で、計9.2%と低い割合となっています。
- 外出目的で割合が高いのは、「通勤」が49.3%、「買い物」が28.2%です。「通勤」における「路線バス」利用は6.5%、「モコバス」利用は0.9%、「買い物」における「路線バス」利用は5.3%、「モコバス」利用は0.8%となっています。

◆外出交通手段

回答	回答数	割合
1 車(自分で運転)	286	60.7%
2 車(他の人が運転)	34	7.2%
3 バイク	0	0.0%
4 自転車	45	9.6%
5 路線バス	37	7.9%
6 モコバス	6	1.3%
7 タクシー	0	0.0%
8 送迎バス	0	0.0%
9 徒歩	59	12.5%
10 その他	1	0.2%
11 記入なし	3	0.6%
計	471	100.0%

◆外出目的

回答	回答数	割合
1 通勤	232	49.3%
2 通学	10	2.1%
3 通院・検診	41	8.7%
4 買い物	133	28.2%
5 飲食・娯楽	16	3.4%
6 業務	4	0.8%
7 家族や知人の送迎	13	2.8%
8 その他	18	3.8%
9 記入なし	4	0.8%

◆外出目的「通勤」、「買い物」における交通手段

	通勤		買い物	
	回答数	割合	回答数	割合
1 車(自分で運転)	143	61.6%	91	68.4%
2 車(他の人が運転)	9	3.9%	11	8.3%
3 バイク	0	0.0%	0	0.0%
4 自転車	18	7.8%	14	10.5%
5 路線バス	15	6.5%	7	5.3%
6 モコバス	2	0.9%	1	0.8%
7 タクシー	0	0.0%	0	0.0%
8 送迎バス	0	0.0%	0	0.0%
9 徒歩	41	17.7%	9	6.8%
10 その他	1	0.4%	0	0.0%
11 記入なし	3	1.3%	0	0.0%
計	232	100.0%	133	100.0%

※複数回答のため、割合は回答者数471人に対する率である。

●バスの利用の潜在的需要は高い。

- ・バス利用については、「バスを利用したい」が 18.5%（「積極的に利用したい」が 6.6%, 「できる限り利用したい」が 11.9%）, 「身近にバス停があれば利用したい」が 13.2%, 「ゆくゆくはバスを利用したい」が 37.4%となっており、潜在的な需要は高いと考えられます。

◆将来のバス利用について

回答	回答数	割合
1 積極的に利用していきたいと思う	31	6.6%
2 できる限り、利用していきたいと思う	56	11.9%
3 身近にバス停(バスルート)があれば利用したい	62	13.2%
4 今は自家用車利用が中心であるが、ゆくゆくはバスを利用したい	176	37.4%
5 今後も自家用車利用が中心で、バスは利用しないと思う	101	21.4%
6 その他	32	6.8%
7 記入なし	13	2.8%
計	471	100.0%

●バスは運行本数が少ない。（車が便利）

- ・バスを利用しない理由としては、「運行本数が少ない」が 30.8%と最も多く、ついで、「バスを利用する必要性がない」が 16.0%, 「近くに停留所がない」が 7.3%となっています。また、その他の意見として、「車が便利」という意見が多くありました。
- ・バスの改善策としても、「運行本数を増やす」が 52.4%と高く、ついで「運賃を安くする」が 30.6%, 「バスルートを見直す」が 28.5%, 「バス停の数を増やす」が 24.0%となっています。
- ・なお、「運行状況をバス停やスマートフォンでわかるようにする」については、平成29年2月1日より、スマートフォンで利用可能なバスロケーションシステム『見えバス』を導入しています。

◆バスを利用しない理由

回答	回答数	割合
1 運行本数が少ない	131	30.8%
2 運賃が高い	8	1.9%
3 近くに停留所がない	31	7.3%
4 目的地が停留所から遠い	13	3.1%
5 時刻表どおりにバスが来ない	5	1.2%
6 乗り心地が悪い	0	0.0%
7 混雑する	0	0.0%
8 乗り降りが不便	1	0.2%
9 鉄道との乗り継ぎが悪い	3	0.7%
10 自宅が目的地に近いなど、バスを利用する必要がない。	68	16.0%
11 その他	70	16.5%
12 記入なし	95	22.4%
計	425	100.0%

◆バス利用の改善

回答	回答数	割合
1 バス停の数を増やす	113	24.0%
2 バス停の数を減らす	2	0.4%
3 運行本数を増やす	247	52.4%
4 始発や最終を延長する	101	21.4%
5 運賃を安くする	144	30.6%
6 バスルートを見直す	134	28.5%
7 現在のままでよい	44	9.3%
8 運行状況をバス停やスマートフォンでわかるようにする	101	21.4%
9 その他	68	14.4%
10 記入なし	23	4.9%
計	977	-

※複数回答のため、割合は回答者数471人に対する率である

●望ましい自宅からバス停までの距離は300m未満が概ね半数以上。ただし、100m未満という要望も多い

- ・望ましい自宅からバス停までの距離は、「100m以上～300m未満」が47.1%、「100m未満」が31.6%、「300m以上～500m未満」が10.8%となっています。
- ・また、「身近にバス停があれば利用したい」と答えた方の望ましい自宅からバス停までの距離は、「100m～300m未満」が46.8%、「100m未満」が40.3%となっています。

◆望ましいバス停までの距離

回答	回答数	割合
1 ~100m未満	149	31.6%
2 100m以上～300m未満	222	47.1%
3 300m以上～500m未満	51	10.8%
4 その他	16	3.4%
5 記入なし	33	7.0%
計	471	100.0%

◆身近にバス停があればバスを利用したい人の望ましい自宅からバス停までの距離

回答	回答数	割合
1 100m未満	25	40.3%
2 100m～300m未満	29	46.8%
3 300m～500m未満	6	9.7%
4 その他	1	1.6%
5 記入なし	1	1.6%
計	62	100.0%

●バスを利用して行けるとよい場所は、「守谷駅」、「守谷市役所」など

- ・バスを利用して行けるとよい場所としては、「守谷駅」が45.9%、「守谷市役所」が35.7%、「イオンタウン守谷」が22.3%、「総合守谷第一病院」が21.9%となっています。

◆バスを利用して行けるとよい場所

回答	回答数	割合
守谷駅	216	45.9%
南守谷駅	8	1.7%
新守谷駅	8	1.7%
その他の駅	16	3.4%
守谷市役所	168	35.7%
公共施設	37	7.9%
総合守谷第一病院	103	21.9%
慶友病院	17	3.6%
会田記念病院	2	0.4%
病院	34	7.2%
各病院をネットワークする	3	0.6%
郵便局	5	1.1%
取手警察署	1	0.2%
銀行	1	0.2%
ふれあい道路	2	0.4%
イオンタウン守谷	105	22.3%
ジョイフル本田	43	9.1%
西友楽市	13	2.8%
ヨークタウン守谷	9	1.9%
その他の商業施設	36	7.6%
各商業施設をネットワークする	5	1.1%
保育園・保育所・幼稚園	3	0.6%
小学校	1	0.2%
中学校	2	0.4%
高校	2	0.4%
教育施設	4	0.8%
常総運動公園	24	5.1%
公園	3	0.6%

※複数回答のため、割合は回答者数471人に対する率である。

3.2. バス利用者へのアンケート調査による現状と問題

バス利用者へのアンケートの配布・回収状況について以下に示します。

バス路線		配布数	回収数	回収率
路線バス	守谷駅西口～新守谷駅	20	5	25%
	守谷駅西口～北守谷公民館	20	8	40%
	守谷駅西口～岩井バスターミナル、内守谷工業団地、きぬの里方面	20	12	60%
	守谷駅西口～美園循環	20	12	60%
	守谷駅東口～取手駅	20	15	75%
モコバス	A ルート	40	16	40%
	B ルート	40	18	45%
	C ルート	40	22	55%

主な調査結果は以下のとおりです。

●路線バス

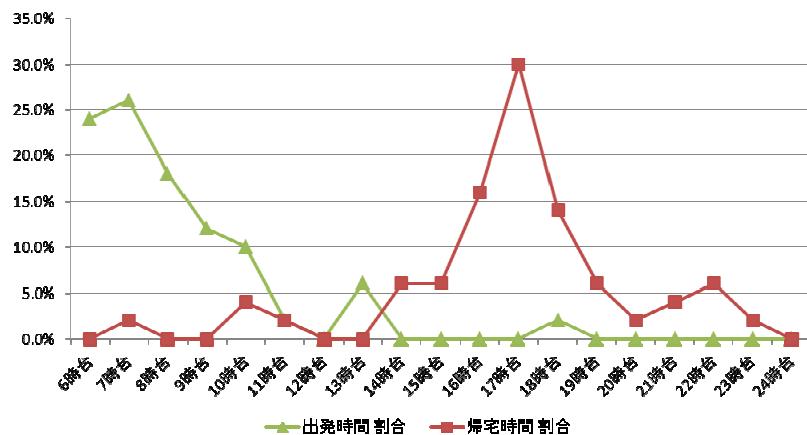
●バス利用の目的は、「通勤」が多い。

- 外出目的は、「通勤」が 57.7%で最も多く、ついで「通院・検診」が 19.2%となってています。
- 出発時間は 7 時、帰宅時間は 17 時がピークとなっています。

◆外出目的

回答	回答数	割合
1 通勤	30	57.7%
2 通学	2	3.8%
3 通院・検診	10	19.2%
4 買い物	5	9.6%
5 飲食・娯楽	3	5.8%
6 業務	0	0.0%
7 家族や知人の送迎	0	0.0%
8 その他	2	3.8%
9 記入なし	0	0.0%
計	52	100.0%

◆出発時間、帰宅時間



● 「運行本数が少ない」ことが問題。

- ・バス利用の問題としては、「運行本数が少ない」が 73.1%と最も多く、ついで、「運賃が高い」、「バス停の数が多すぎる」とともに 21.2%、「鉄道との乗り継ぎが悪い」が 19.2%となっています。

◆バス利用における問題点

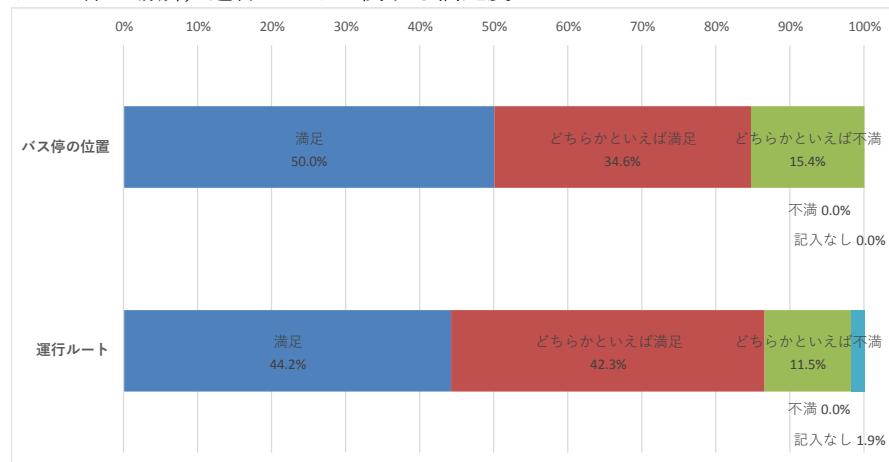
回答	回答数	割合
1 運行本数が少ない	38	73.1%
2 運賃が高い	11	21.2%
3 近くに停留所がない	0	0.0%
4 バス停の数が多すぎる	11	21.2%
5 時刻表どおりにバスが来ない	1	1.9%
6 乗り心地が悪い	0	0.0%
7 混雑する	6	11.5%
8 鉄道との乗り継ぎが悪い	10	19.2%
9 その他	1	1.9%
10 記入なし	0	0.0%

※複数回答のため、割合は回答者数 52 人に対する率である。

●バス停の位置、運行ルートに関する満足度は高い。

- ・バス停の位置については、「満足している」が 84.6%（「満足」 50.0%，「どちらかといえば満足」 34.6%），また、バスの運行ルートについては、「満足している」が 86.5%（「満足」 44.2%，「どちらかといえば満足」 42.3%）とともに高い数値となっています。

◆バス停の場所、運行ルートに関する満足度



●望ましい自宅からバス停までの距離は 100m未満が最も多い。

- ・望ましい自宅からバス停までの距離は、「100m未満」が 53.8%，「100m以上～300m未満」が 36.5%，「300m以上～500m未満」が 9.6%となっています。

◆望ましいバス停までの距離

回答	回答数	割合
1 ~100m未満	28	53.8%
2 100m以上～300m未満	19	36.5%
3 300m以上～500m未満	5	9.6%
4 その他	0	0.0%
5 記入なし	0	0.0%
計	52	100.0%

●バスを利用して行けるとよい場所は、「守谷駅」、「守谷市役所」が多い。

- ・バスを利用して行ける場所としては、「イオンタウン守谷」が46.2%、「守谷市役所」が44.2%、「守谷駅」が42.3%となっています。

◆バスを利用して行けるとよい場所

回答	回答数	割合
守谷駅	22	42.3%
南守谷駅	4	7.7%
新守谷駅	0	0.0%
その他の駅	0	0.0%
守谷市役所	23	44.2%
公共施設	5	9.6%
総合守谷第一病院	7	13.5%
慶友病院	3	5.8%
会田記念病院	0	0.0%
病院	2	3.8%
各病院をネットワークする	0	0.0%
郵便局	2	3.8%
取手警察署	0	0.0%
銀行	0	0.0%
ふれあい道路	1	1.9%
イオンタウン守谷	24	46.2%
ジョイフル本田	3	5.8%
西友楽市	1	1.9%
ヨークタウン守谷	0	0.0%
その他の商業施設	2	3.8%
各商業施設をネットワークする	0	0.0%
保育園・保育所・幼稚園	1	1.9%
小学校	1	1.9%
中学校	0	0.0%
高校	0	0.0%
教育施設	0	0.0%
常総運動公園	2	3.8%
公園	0	0.0%

※複数回答のため、割合は回答者数20人に対する率である。

●モコバス

モコバスは、Aルート（いこいの郷・板戸井ルート）、Bルート（南守谷ルート）、Cルート（買い物・病院ルート）の3ルートで、それぞれ右回り・左回りが運行されています。一方、モコバスは利用者数が少ないことが課題となっています。

このため、モコバスについては、ルートごとに整理します。

●A、Bルートは「通勤」利用が多く、Cルートは「通院・検診」と「買い物」利用が多い。

・Aルート

「通勤」が43.8%、「買い物」が25.0%、「飲食・娯楽」が12.5%となっています。

・Bルート

「通勤」が50.0%、「通院・検診」が22.2%、「買い物」が16.7%となっています。

・Cルート

「通院・検診」、「買い物」とともに27.3%、「業務」が18.2%となっています。

◆外出目的 ルート別

	Aルート		Bルート		Cルート	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
1 通勤	7	43.8%	9	50.0%	2	9.1%
2 通学	1	6.3%	1	5.6%	0	0.0%
3 通院・検診	1	6.3%	4	22.2%	6	27.3%
4 買い物	4	25.0%	3	16.7%	6	27.3%
5 飲食・娯楽	2	12.5%	0	0.0%	1	4.5%
6 業務	0	0.0%	0	0.0%	4	18.2%
7 家族や知人の送迎	1	6.3%	0	0.0%	1	4.5%
8 その他	0	0.0%	1	5.6%	2	9.1%
9 記入なし	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	16	100.0%	18	100.0%	22	100.0%

● 3ルートとも「運行本数が少ない」、「鉄道との乗り継ぎが悪い」ことが問題。

・ Aルート

「運行本数が少ない」が 81.3%，「鉄道との乗り継ぎが悪い」と「バス停の数が多すぎる」が 31.3% となっています。

運行本数については約 8 割と高い割合となっています。

・ Bルート

「運行本数が少ない」が 61.1%，「鉄道との乗り継ぎが悪い」が 33.3%，「運賃が高い」が 22.2% となっています。

・ Cルート

「運行本数が少ない」が 54.5%，「鉄道との乗り継ぎが悪い」が 31.8%，「バス停の数が多すぎる」が 27.3% となっています。

・ 3ルートとも「運行本数が少ない」が最も多く、ついで「鉄道との乗り継ぎが悪い」となっています。これは、駅までの移動手段として利用している人が多いためと考えられます。

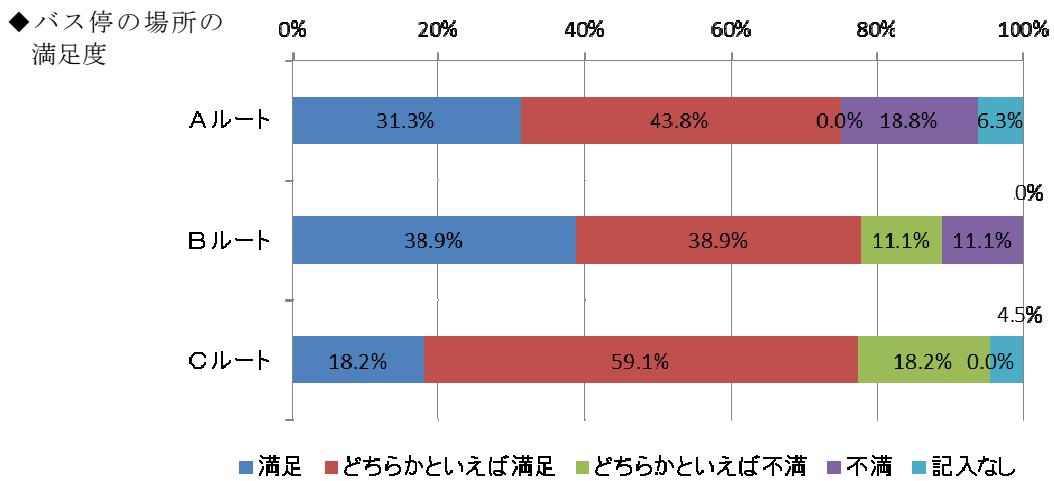
・ また、Aルート、Cルートでは「バス停の数が多すぎる」ことが多くなっています。

◆ バス利用における問題点

	Aルート		Bルート		Cルート	
	回答数	割合	回答数	割合	回答数	割合
1 運行本数が少ない	13	81.3%	11	61.1%	12	54.5%
2 運賃が高い	2	12.5%	4	22.2%	5	22.7%
3 近くに停留所がない	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
4 バス停の数が多すぎる	5	31.3%	2	11.1%	6	27.3%
5 時刻表どおりにバスが来ない	0	0.0%	3	16.7%	1	4.5%
6 乗り心地が悪い	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
7 混雑する	1	6.3%	2	11.1%	1	4.5%
8 鉄道との乗り継ぎが悪い	5	31.3%	6	33.3%	7	31.8%
9 その他	1	6.3%	1	5.6%	4	18.2%
10 記入なし	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%

● 3ルートとも、バス停の場所は、「満足している」が7割以上である。

- ・3ルートとも、バス停の場所は、「満足している」が高い割合となっています。



●バス運行ルートの満足度は、Cルートで「不満である」が約6割である。

- ・Aルート

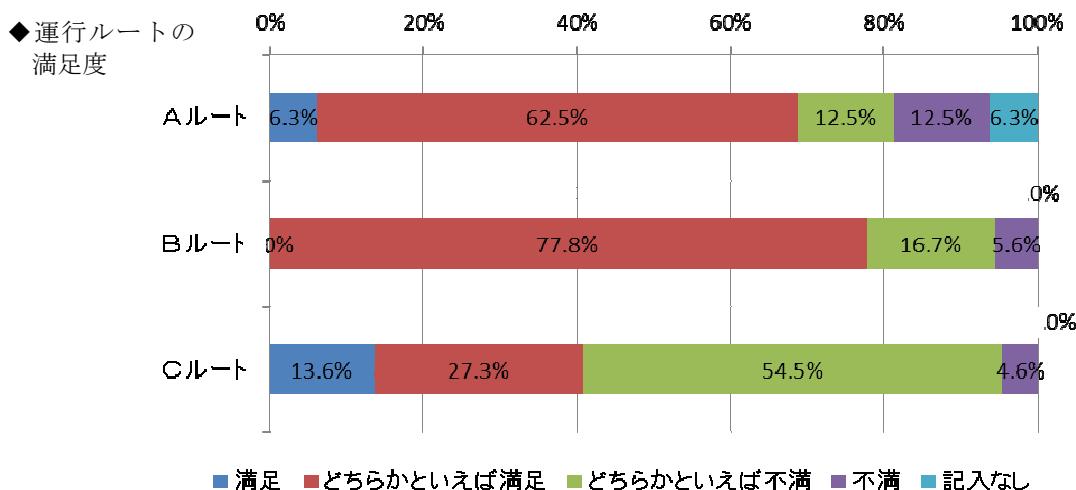
「満足している」は68.8%（「満足」が6.3%，「どちらかといえば満足」が62.5%）であるが、不満と感じている人も25%（「どちらかといえば不満」が12.5%，「不満」が12.5%）となっています。

- ・Bルート

「満足している」は77.8%（「満足」が0%，「どちらかといえば満足」が77.8%）ですが、「満足」は0%となっています。

- ・Cルート

「満足している」は40.9%（「満足」13.6%，「どちらかといえば満足」27.3%）と低く、「不満である」は59.1%（「どちらかといえば不満」54.5%，「不満」4.6%）と、半分以上となっています。



●バスを利用して行けるとよい場所は

A, Bルート利用者は、「守谷駅」、「イオンタウン守谷」が多い。

Cルート利用者は、「守谷市役所」、「守谷駅」が多い。

- ・バスを利用して行ける場所としては、

Aルート利用者

「守谷駅」が43.8%，「イオンタウン守谷」が37.5%，「守谷市役所」が25.0%
Bルート利用者

「守谷駅」が44.4%，「イオンタウン守谷」が38.9%，「守谷市役所」が22.2%
Cルート利用者

「守谷市役所」が63.6%，「守谷駅」が59.1%，「イオンタウン守谷」が36.4%
であり、AルートおよびBルートの利用者においては、それぞれのルートにない「イオ
ンタウン守谷」が、「守谷駅」について2番目となっています。

3.3. アンケート調査による現状と問題のまとめ

市民、バス利用者へのアンケート調査より、バス路線の現状と問題について以下のとおりまとめられます。

・「バスを利用したい」人はいますが、利用条件とバス運行状況があわないと、バ
スを利用できないと考えられます。

・バスの利便性の向上策として、運行本数の増加、運賃を下げる、バスルートを見直
す、バス停を増やすことが望まれています。

・自宅からバス停までの距離は、300m未満が多いですが、荷物が発生する商業施設
利用者や現在バスを利用している人は、100m未満が多くなっています。

・バス利用の割合は低く、とくにモコバスの利用が少ない結果となっています。

・路線バスは、通勤利用が多く、通勤・帰宅時間を対象とした「運行本数が少ない」、
「バス停の数が多すぎる」が問題としてあげられています。

・モコバスは、3ルートとも、「運行本数が少ない」、「鉄道との乗り継ぎが悪い」こ
とが問題点としてあげられています。また、Cルートの運行ルートは、「不満である」が約6割となっています。

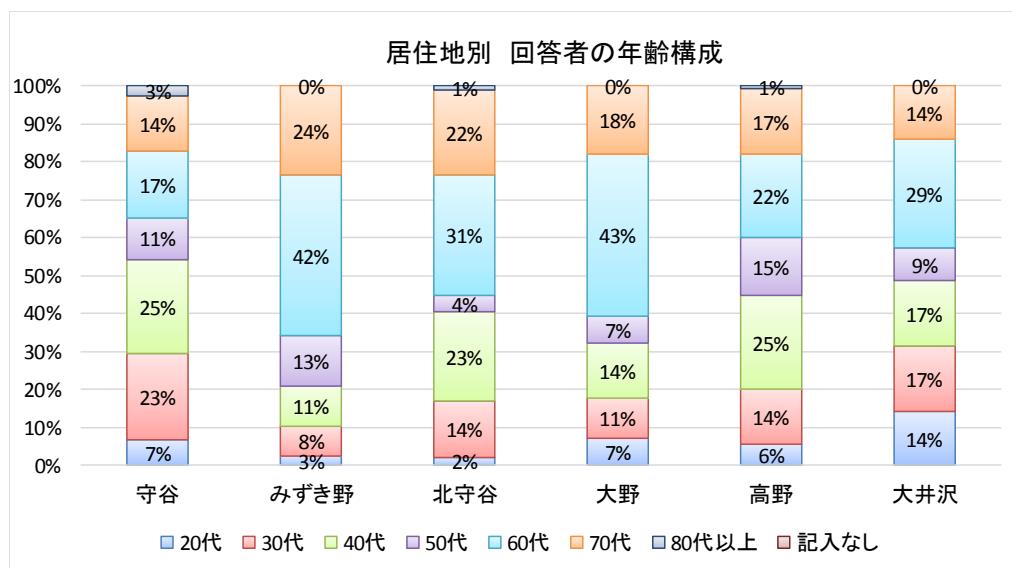
3.4. 地区別のニーズ

市民アンケートについて、回答者の居住地をもとに、地区別に移動実態とニーズについて集計しました。

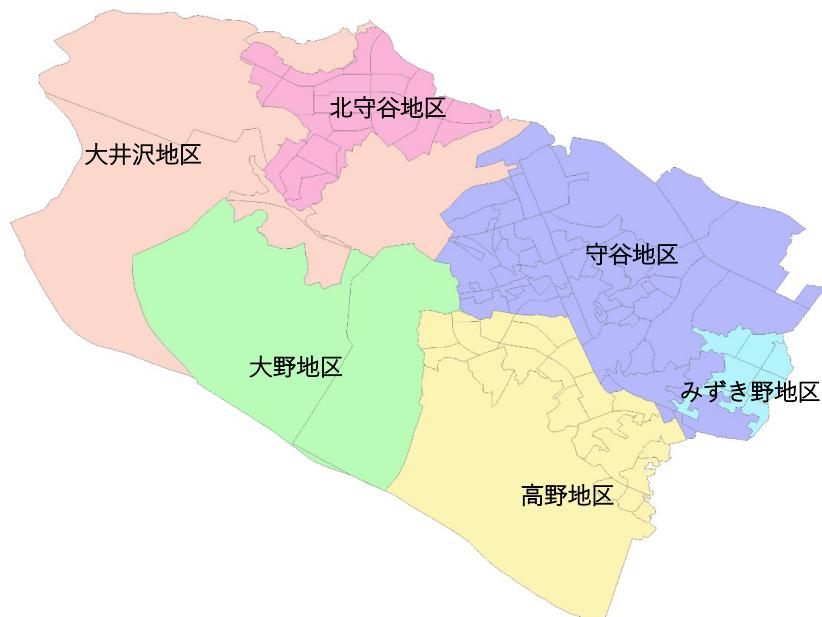
3.4.1. 地区別の回答者数

地区別の回答者数は以下のとおりです。

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
173人	38人	90人	28人	105人	35人



【参考】地区区分

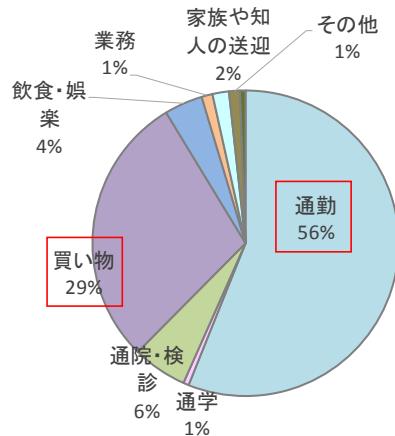


3.4.2. 地区別の移動特性

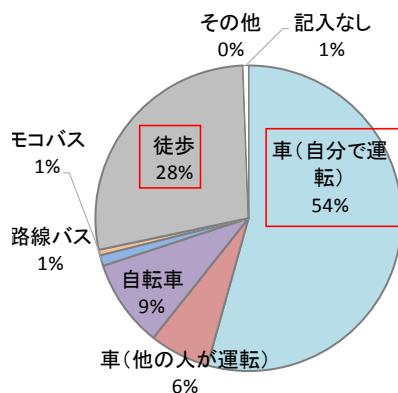
(1) 守谷地区 N=173

- 通勤や買い物に、車や徒歩で行っている。
- 公共交通の利用意向にはばらつきがある。
- バスで行きたい施設にもばらつきがある。

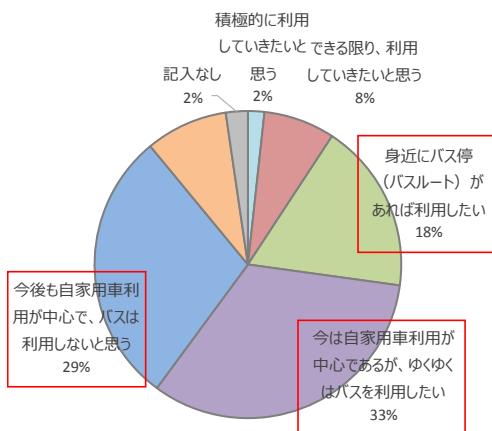
1) 外出目的



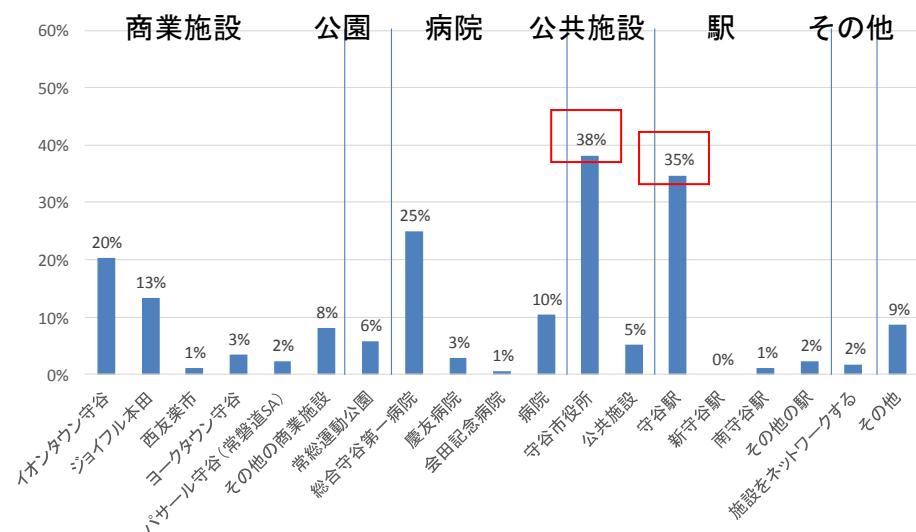
2) 移動手段



3) 公共交通の利用意向



4) バスで行きたい施設

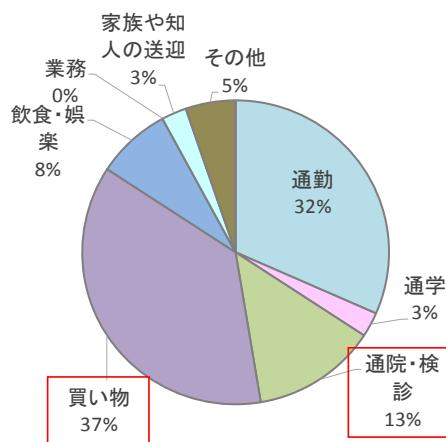


※会田記念リハビリテーション病院は、平成30年（2018年）2月から、茨城リハビリテーション病院に名称変更。

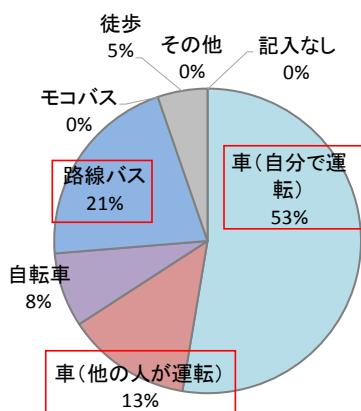
(2) みずき野地区 N=38

- 買い物や通院が比較的多い。車に加え、送迎や路線バスの利用も多い。
- 公共交通の利用意向が高い。
- 守谷駅、市役所、イオンタウン守谷への需要が高い。

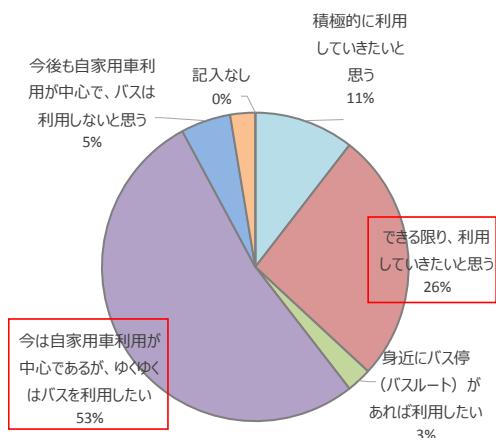
1) 外出目的



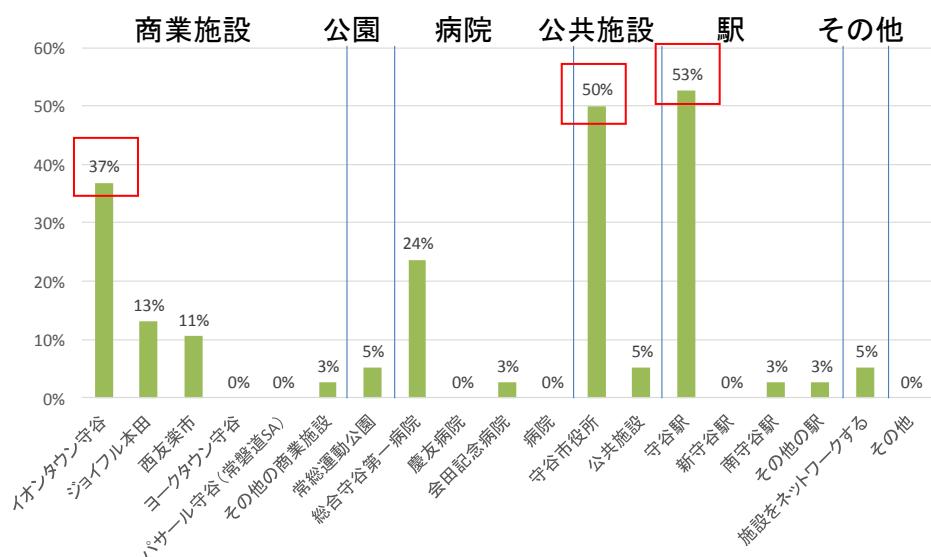
2) 移動手段



3) 公共交通の利用意向



4) バスで行きたい施設

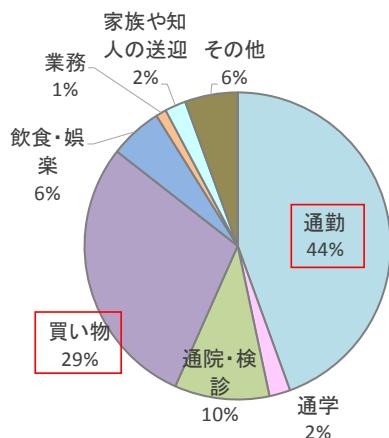


※会田記念リハビリテーション病院は、平成30年（2018年）2月から、茨城リハビリテーション病院に名称変更。

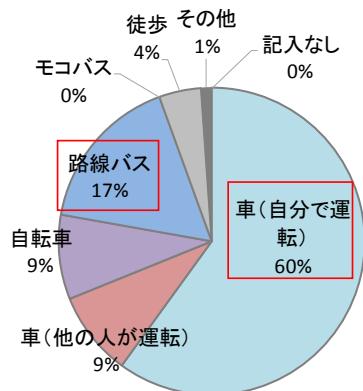
(3) 北守谷地区 N=90

- 買い物や通院が比較的多い。車に加え、路線バスの利用も多い。
- 公共交通の利用意向が高い一方、「今後も利用しないと思う」方が約2割いる。
- 守谷駅、イオンタウン守谷への需要が高い。

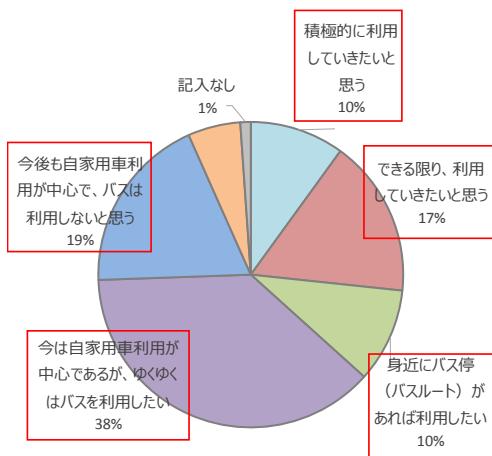
1) 外出目的



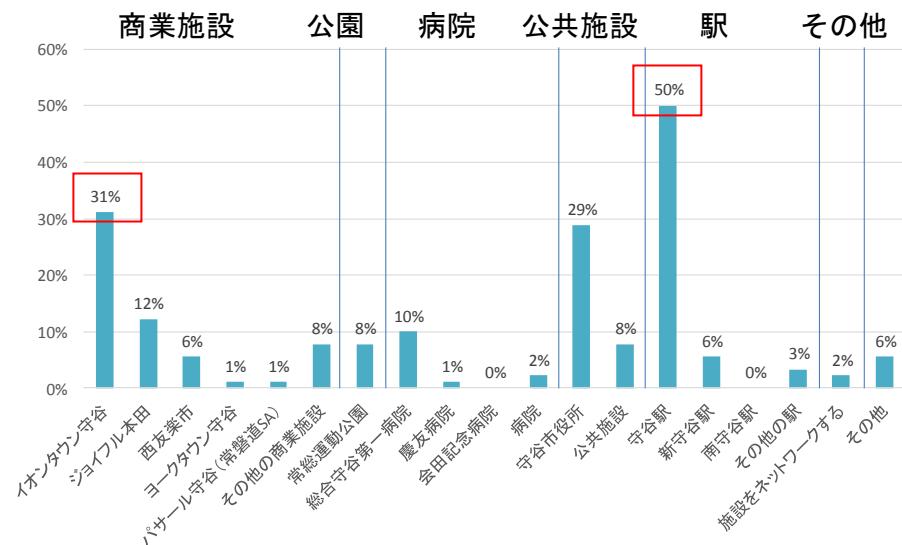
2) 移動手段



3) 公共交通の利用意向



4) バスで行きたい施設

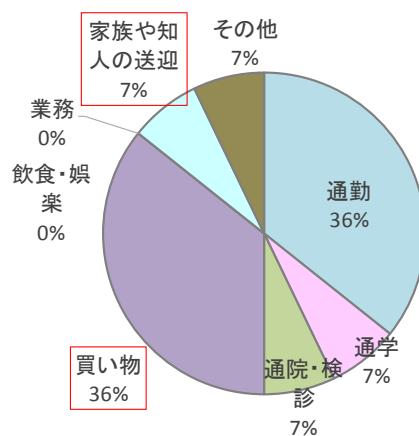


※会田記念リハビリテーション病院は、平成30年（2018年）2月から、茨城リハビリテーション病院に名称変更。

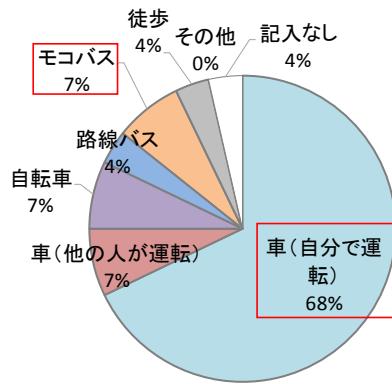
(4) 大野地区 N=28

- 買い物が比較的多い。車に加え、モコバスの利用も多い。
- 公共交通の利用意向が高い一方、「今後も利用しないと思う」方が約2割いる。
- 守谷駅への需要が高い。

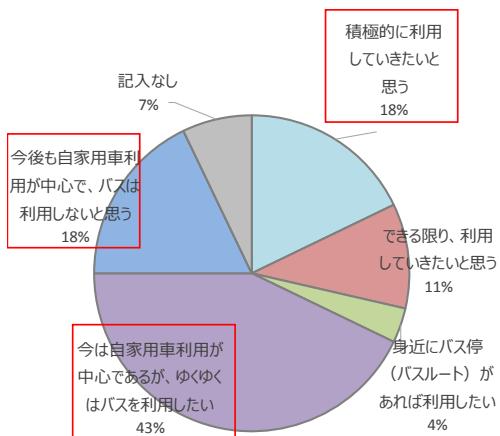
1) 外出目的



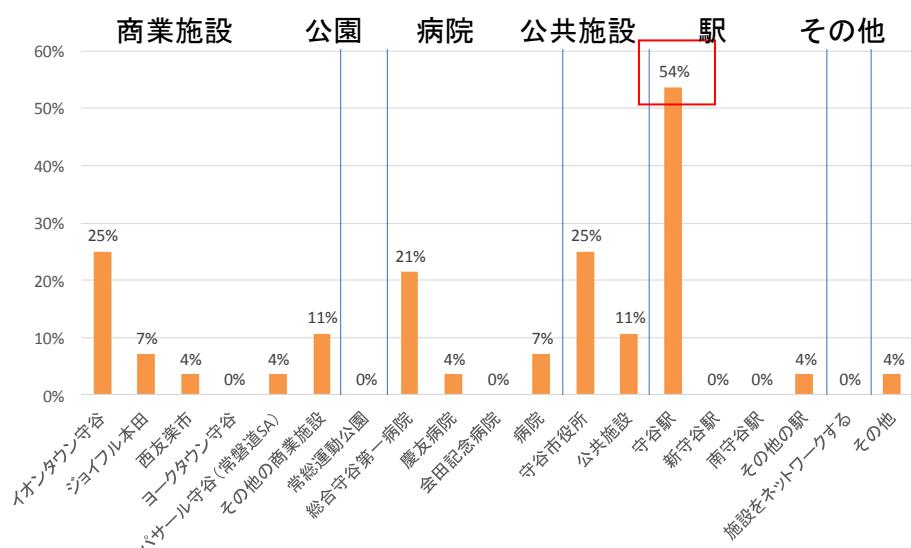
2) 移動手段



3) 公共交通の利用意向



4) バスで行きたい施設

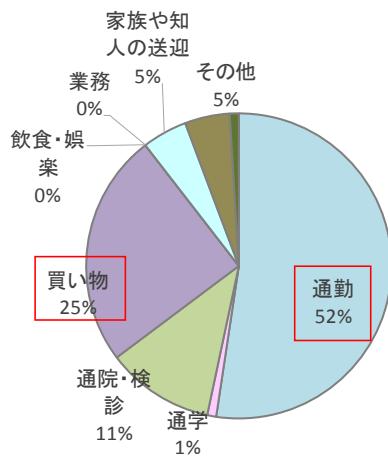


※会田記念リハビリテーション病院は、平成30年（2018年）2月から、茨城リハビリテーション病院に名称変更。

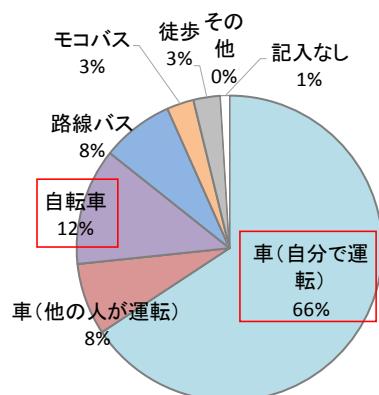
(5) 高野地区 N=105

- 通勤と買い物が多い。車に加え、自転車の利用もやや多い。
- 身近にあれば公共交通を利用するとの回答が多い。
- 守谷駅、市役所、総合守谷第一病院への需要が高い。

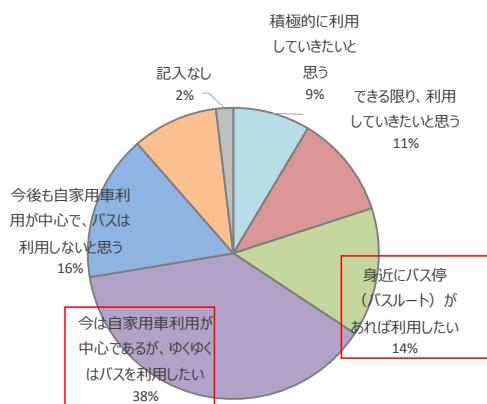
1) 外出目的



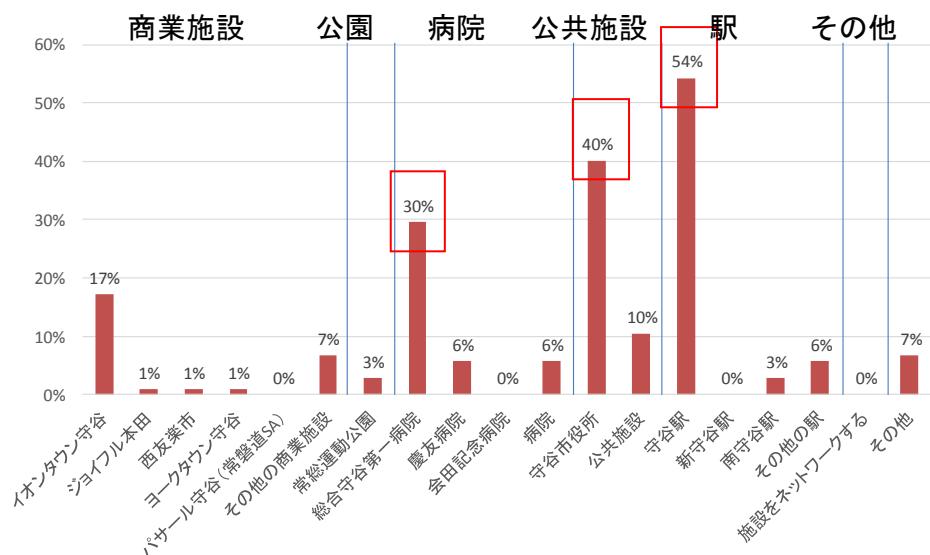
2) 移動手段



3) 公共交通の利用意向



4) バスで行きたい施設

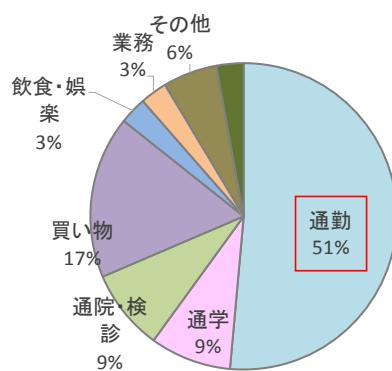


※会田記念リハビリテーション病院は、平成30年（2018年）2月から、茨城リハビリテーション病院に名称変更。

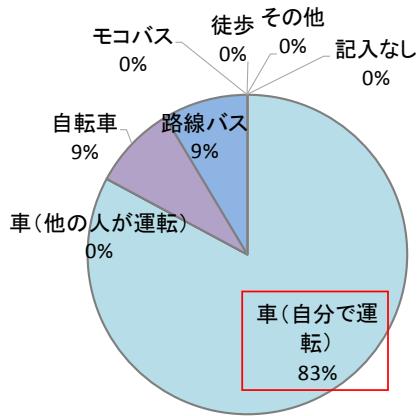
(6) 大井沢地区 N=35

- 通勤が多い。他の目的は満遍なく回答されている。車の利用が非常に多い。
- 身近にあれば公共交通を利用するととの回答と今後も利用しないとの回答が多い。
- バスで行きたい施設の回答が少ない。

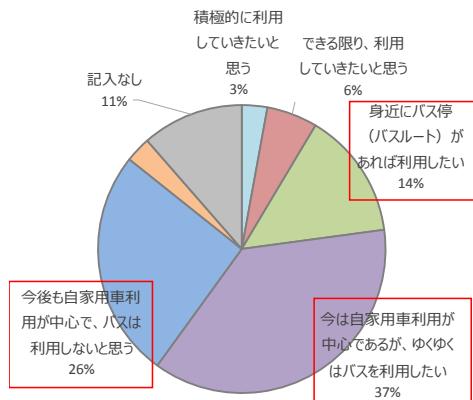
1) 外出目的



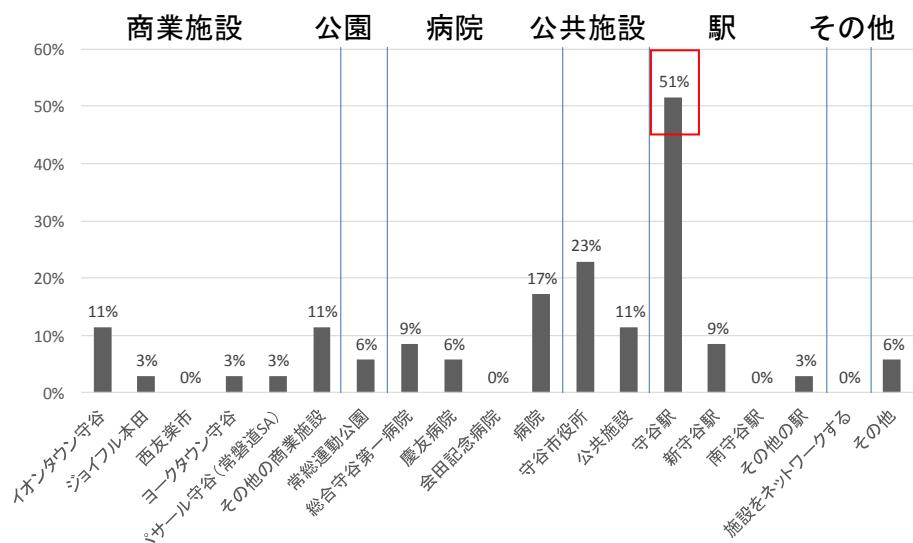
2) 移動手段



3) 公共交通の利用意向



4) バスで行きたい施設



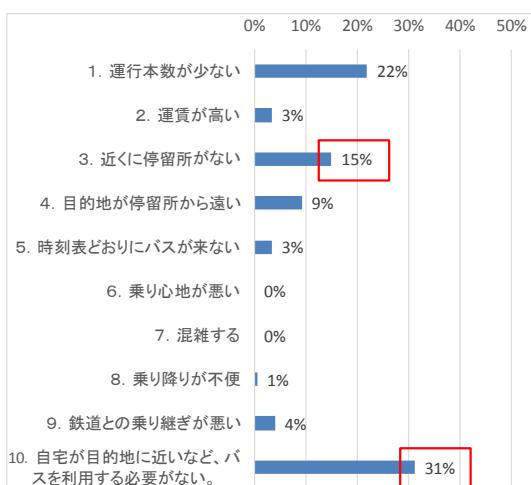
※会田記念リハビリテーション病院は、平成30年（2018年）2月から、茨城リハビリテーション病院に名称変更。

3.4.3. 地区別のニーズ

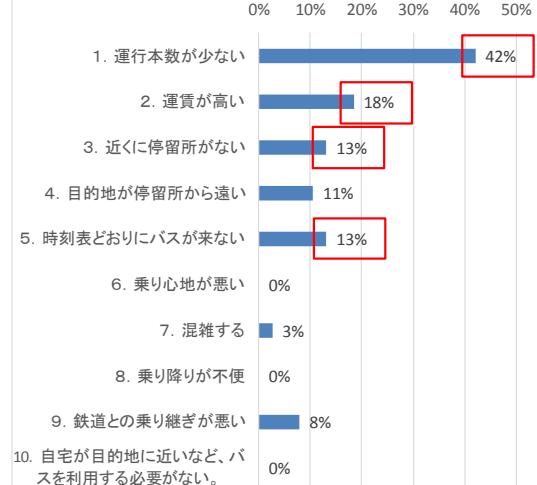
(1) バスを利用しない理由

バスを利用しない理由について居住地別に集計した結果を示します。

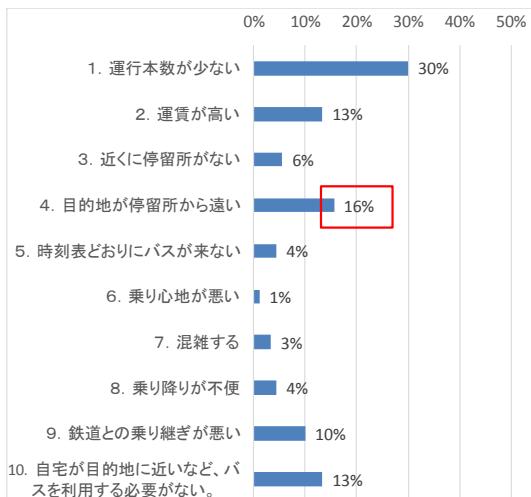
【守谷地区】



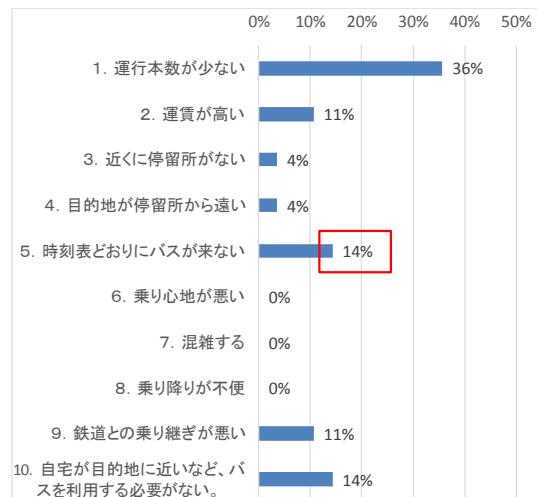
【みずき野地区】



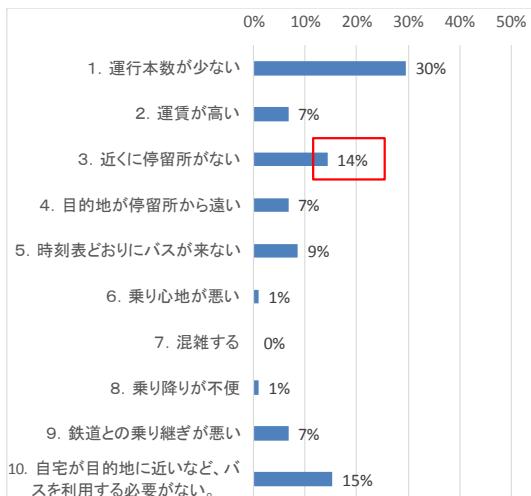
【北守谷地区】



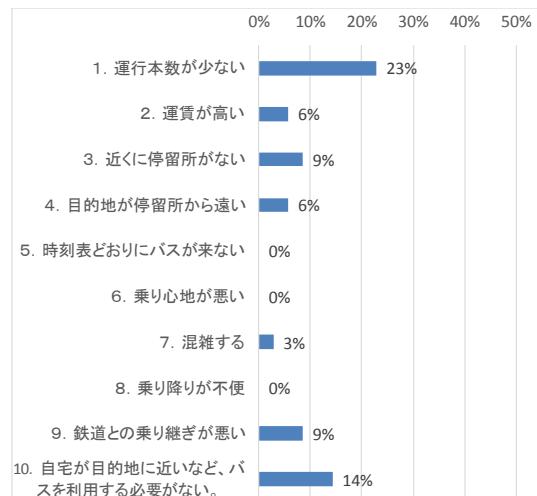
【大野地区】



【高野地区】



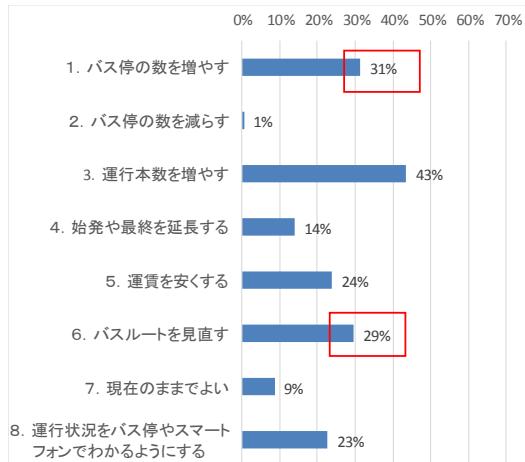
【大井沢地区】



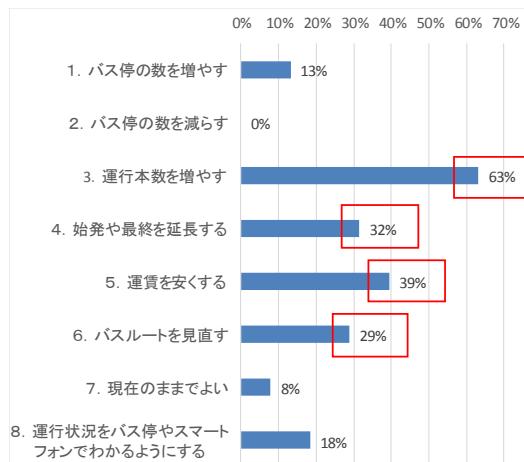
(2) バスに対する要望

バスに対する要望について居住地別に集計した結果を示します。

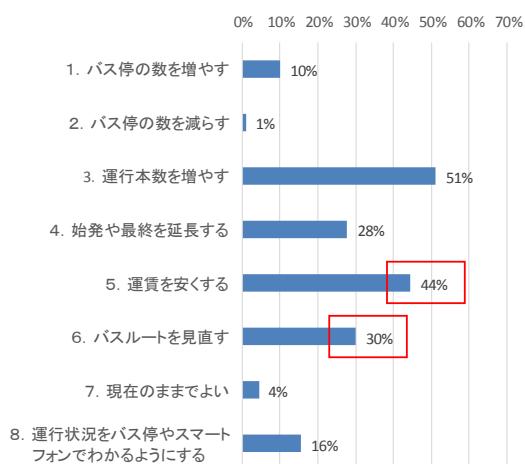
【守谷地区】



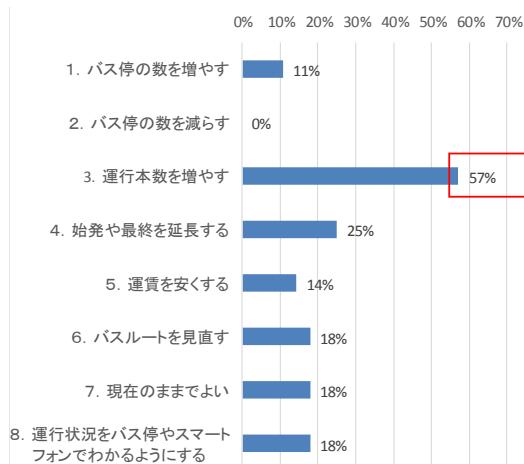
【みずき野地区】



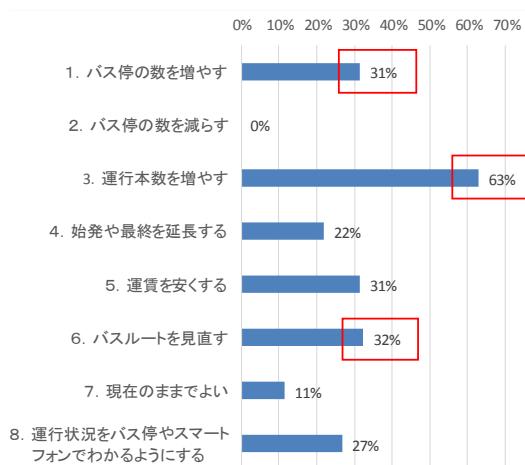
【北守谷地区】



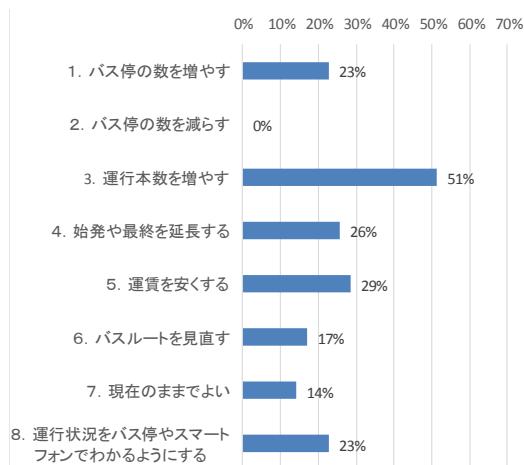
【大野地区】



【高野地区】



【大井沢地区】



3.4.4. 地区別の集計まとめ

地区別の特徴と対応案について整理しました。

地区	特徴と考えられる対応
①守谷地区	<ul style="list-style-type: none"> ・交通手段、バスで行きたい施設が多様 ・バス停の数を増やすことに対する要望が多い →守谷駅や地区内の商業施設へ向かう短距離の移動手段の充実
②みずき野地区	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物や通院、送迎の移動が多い。 ・路線バスの利用が他地区よりも多い。公共交通の利用意向が高い。 ・運行本数や運賃、運行時間帯など、バスに対する要望が多い。 →公共交通手段の確保、サービスレベルの向上
③北守谷地区	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物や通院の移動が多い。 ・路線バスの利用が他地区よりも多い。「公共交通を積極的に利用する」・「できるだけ利用する」との回答と、「今後も利用しない」との回答に分かれている。 ・目的地まで遠いこと、運賃が高いことが不満として挙げられている。 →守谷駅周辺やイオンタウン守谷への移動手段の確保
④大野地区	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物の移動が多い。 ・モコバスの利用が他地区よりも多い。「公共交通を積極的に利用する」との回答と、「今後も利用しない」との回答に分かれている。 ・公共交通に対する不満や要望が、他地区に比べて少ない。 →モコバスの利用促進による公共交通の定着
⑤高野地区	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤と買い物の移動が多い。 ・自転車の利用が他地区よりも多い。「身近にあれば公共交通を利用する」との回答が多い。 ・バス停が無いことに対する不満が多い。 →公共交通手段の確保（新たな手段も含む）、自転車との連携
⑥大井沢地区	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤の移動が多い。 ・車の利用が非常に多い。「身近にあれば公共交通を利用する」との回答と「今後も利用しない」との回答が多い。 ・公共交通に対する不満や要望が、他地区に比べて少ない。 →公共交通手段の確保（新たな手段も含む）、周知活動

4. 公共交通の課題

本市では、快適に暮らせるまちの実現を目指し、公共交通においては、誰もが快適に移動でき、環境にやさしい交通手段として公共交通網の再構築を図ることを目指しています。現状整理、住民および利用者ニーズの把握結果を踏まえ、本市の公共交通に関する課題について整理しました。

4.1. 公共交通を取り巻く現況

公共交通を取り巻く現況について以下のとおりとなっています。

○高齢化の進展

- ・老年人口（65歳以上）が増加傾向にあることから、自動車による移動が困難な人が増加することが見込まれます。

○将来のバスの利用意向

- ・アンケート調査のバス利用に関する設問では、「今は自家用車利用が中心であるが、ゆくゆくはバスを利用したい」と答えている人が3割以上となっています。よって、高齢者の増加に伴い、バス利用者数は増加し、重要な交通手段となることが見込まれます。

○施設へのアクセス性

- ・主要な施設は、市内に点在して立地していますが、これらの施設の徒歩圏内に駅はなく、各施設へのアクセスを確保することが必要です。

○路線バスとモコバスによるバスネットワークの状況

- ・路線バスは、守谷駅西口～北守谷公民館以外の路線は、1日の運行本数が片道30本/日以上で、利便性の高い基幹的公共交通路線として機能しています。これらの路線は、守谷駅を中心に、市の北東部、南西部、南東部の市街地を通っていますが、アクセスできない主要な施設があります。
- ・路線バスの不便地域を補う形でモコバスが運行されていますが、運行本数が少なく、また、ルートの複雑さ、主要施設を網羅するため運行ルートが長いなど、利用者にとって使い勝手が悪くなっていると考えられます。

○バス利用の潜在的ニーズ

- ・アンケート調査のバス利用に関する設問で「バスを利用したい（積極的に利用したい、できる限り利用したい）」とした割合と、交通手段に関する設問で「路線バス、モコバス」とした割合を比較すると、前者の割合が高くなっています。このことから「バスを利用したい人」の行き先や時刻が合わない等、現状のバス運行と利用ニーズがあわないため、バスを利用していない状態となっていると考えられます。

○地区別の移動実態とニーズ

- ・地区別の移動実態とニーズを踏まえ、地区に応じた異なる対応が必要となります。
 - ①守谷地区：守谷駅や地区内の商業施設へ向かう短距離の移動手段の充実
 - ②みずき野地区：公共交通手段の確保、サービスレベルの向上
 - ③北守谷地区：守谷駅周辺やイオンタウン守谷への移動手段の確保
 - ④大野地区：モコバスの利用促進による公共交通の定着
 - ⑤高野地区：公共交通手段の確保（新たな手段も含む）、自転車との連携
 - ⑥大井沢地区：公共交通手段の確保（新たな手段も含む）、周知活動

4.2. 公共交通網形成に向けた課題

公共交通を取り巻く現況を踏まえ、本市の公共交通網形成に向けた課題について整理しました。

○課題1 バス運行の効率性を考慮した公共交通ネットワークの再編

【課題】

- ・現状のバスネットワークは、市街地を網羅するネットワークとなっていますが、アンケート調査では、「運行本数が少ない」ことが、バスの課題としてあげられています。運行本数を増加させるため、ルートの距離を短縮し、運行回数を増やすなどの対策が必要です。
- ・モコバスCルートの利用者へのアンケート調査では、運行ルートに、「どちらかといえば不満」、「不満」と答えられた方が約6割となっています。

○課題2 公共交通の利便性を高める運行方法の改善

【課題】

- ・バスの利用者数は、外出目的により利用する時間が異なります。各ルートが結ぶ主な施設を踏まえ、時間帯の運行本数を検討していく必要があります。

【課題】

- ・通勤時間帯など、鉄道駅までの時間を短縮し、公共交通の利便性を高めることが必要です。また、鉄道駅でのバスの乗り継ぎにも留意する必要があります。

○課題3 公共交通の利用者の増加

【課題】

- ・モコバスは利用者が少なく、利用者の増加を図ることが必要です。

【課題】

- ・バスの持続を図るため、車利用から公共交通利用への転換を進めが必要です。

○課題4 公共交通の利用環境の改善

【課題】

- ・バス利用において、バス待ち時間がバス利用の障害となる可能性を踏まえ、快適な環境づくりが必要です。

5. 地域公共交通網形成計画の基本的方針及び目標

地域公共交通網形成に向けた基本的方針及び目標を以下に示します。

5.1. 基本的方針

5.1.1. 目指すべき将来像

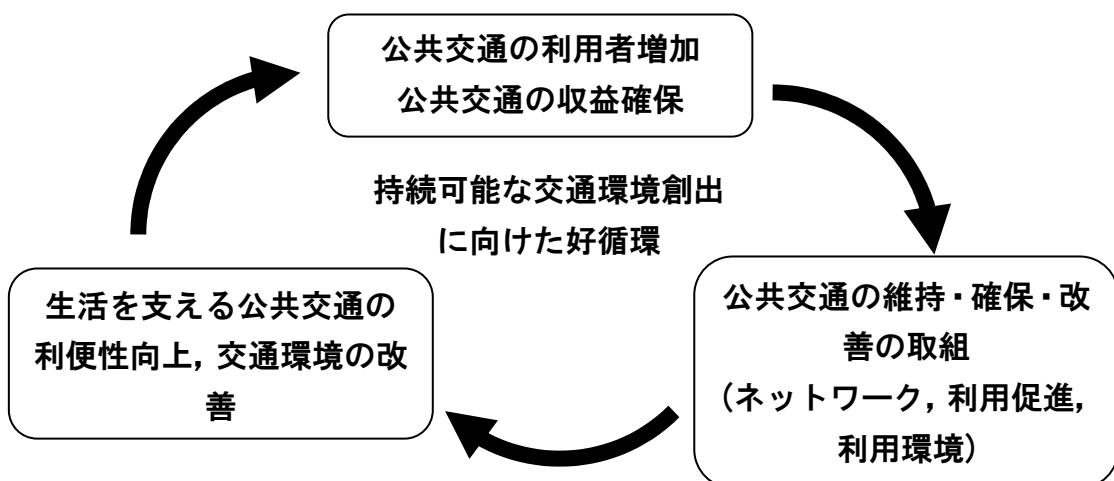
**誰もがいきいきと活動でき、
安全・快適な生活を支える交通環境の創出**

本市は、35.71 km²のコンパクトな都市です。このコンパクトな都市の中に、憩いの空間である水と緑、充実した商業機能や医療機能が立地しています。これらの空間や施設を誰もが快適に利用できる、「住んでよかった」と心から思えるまちづくりを目指します。

5.1.2. 公共交通が果たすべき役割

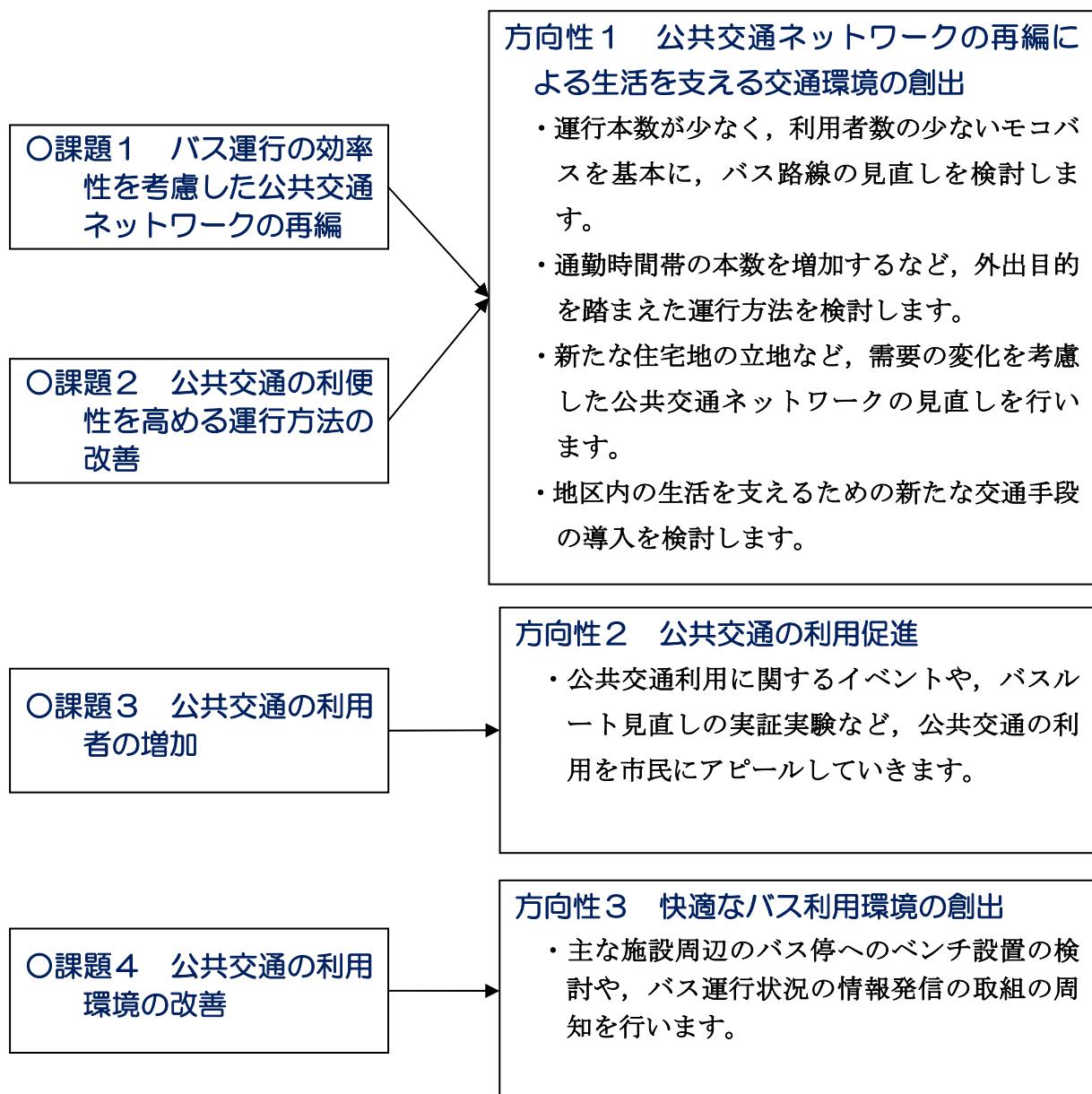
充実した様々な空間や都市機能を結び、誰もが気軽に外出できる安全・快適な移動手段としての充実を図ります。

充実した公共交通の創出により、車利用から公共交通への転換を促し、更に公共交通の機能が充実する、このような好循環の創出により、環境にもやさしい、持続可能な交通環境を創出していくます。



5.1.3. 公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性

これまで整理した課題を踏まえ、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を整理します。



5.1.4. 公共交通網形成の考え方

生活を支える交通環境の創出に向けた、公共交通ネットワークの考え方について示します。

路線バスおよびモコバスによるバスネットワークにより、各地区の拠点と守谷駅周辺等の移動の目的地を効率的につなぎ、路線バスおよびモコバスでカバーしきれない地区の移動を支援するための「小さな交通」の確保を行い、全市域としての移動手段の確保を目指すこととします。

5.1.5. バスネットワークの考え方

住民の移動が、守谷駅周辺やイオンタウン守谷への移動が多いこと、来街者は鉄道駅から駅周辺の企業等への移動が多いこと、モコバスのCルートのような長大で頻度の低い路線の利用率が低いことを踏まえ、各地区の拠点から鉄道駅へのバスによるネットワークを確保することとします。

また、守谷駅周辺の施設を循環する交通手段について、高頻度で利便性の高いものとなるよう、検討します。

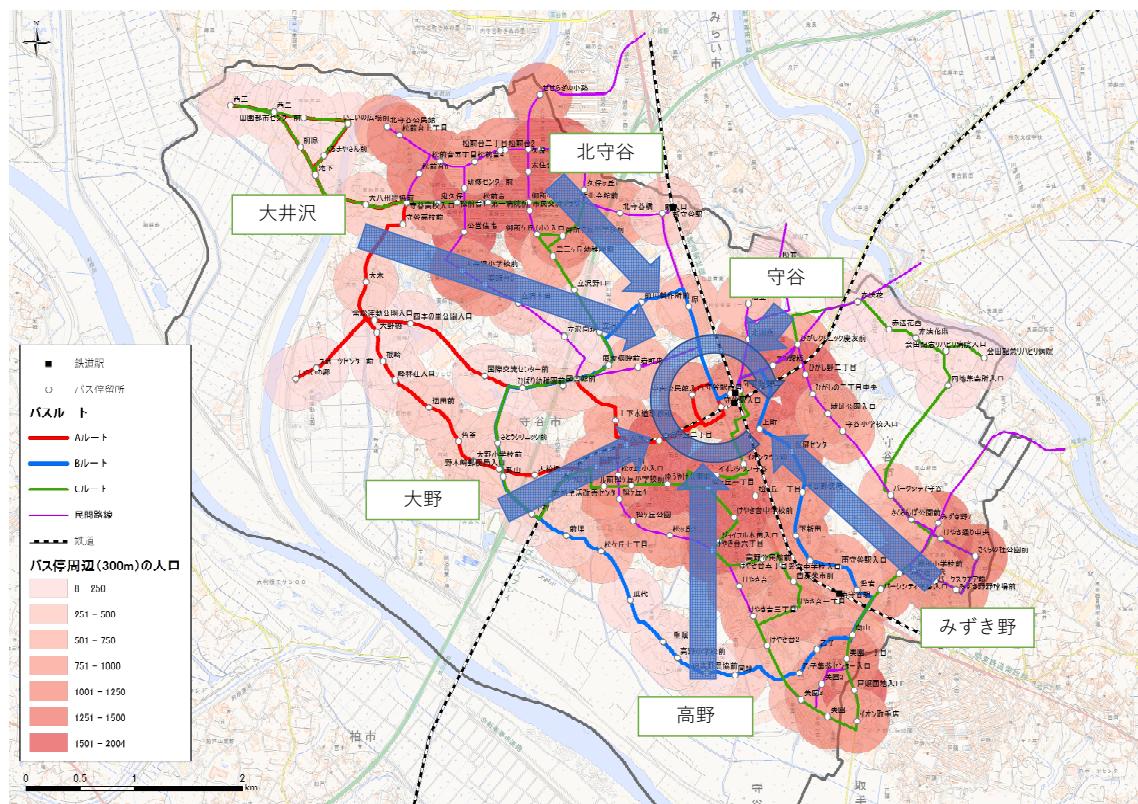


図 5-1 「バスネットワーク」の考え方

5.1.6. 小さな交通の考え方

路線バスを補完する目的で運行しているモコバスについて、地区の移動を支える目的では十分に機能していない現状を踏まえ、地区内の移動を支える「小さな交通」について検討していくこととします。地区の拠点を中心として、自家用有償運送（NPOの運営・市の運営）、デマンドタクシー、自転車の活用などにより、地区内の移動やバスネットワークへのアクセスを担う交通手段について、地区主体で検討するものとします。

地区単位・集落単位での移動実態、移動手段の必要性を、市と地域が協働して検討、導入する体制の構築を目指すものとします。以下に示す、「小さな交通」の検討および導入のフローを構築し、地域の実情に合った手段の導入を図ります。

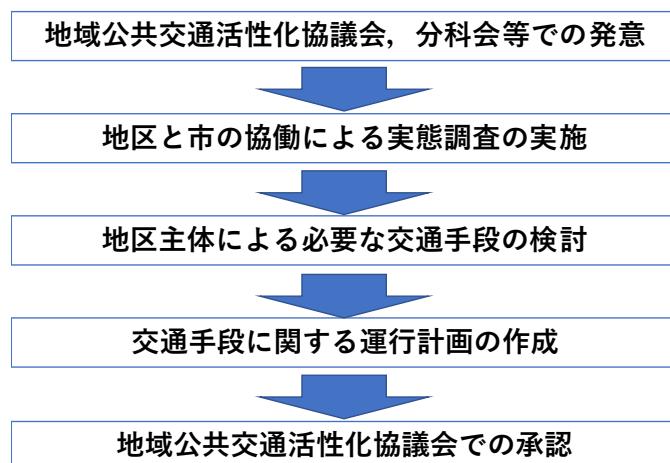


図 5-2 「小さな交通」の検討および導入のフロー（案）

5. 2. 数値目標の設定

公共交通の活性化及び再生に向けた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ます。

方向性1 公共交通ネットワークの再編による生活を支える交通環境の創出



数値目標1 バス等利用者数

- ・市内のバス等の利用者数の維持、増加を図ります。
- ・今後の取組の中で、地区における「小さな交通」が新たに導入された場合は、それら交通手段の利用者数も含むものとします。

指標	現況値 (平成27年度(2015年度))	目標値 (平成34年度(2022年度))
事業数	平日 約4,000人/日	平日 約4,200人/日

【バスの利用者数】(平成27年度調査結果)

	バス路線	乗車人員 (人/日)	データ
路線バス	守谷駅西口～新守谷駅	守谷駅西口→新守谷駅	630
		新守谷駅→守谷駅西口	656
	守谷駅西口～北守谷公民館	守谷駅西口→北守谷公民館	201
		北守谷公民館→守谷駅西口	151
	守谷駅西口～岩井バスターミナル、内守谷工業団地、きぬの里方面	守谷駅西口→せせらぎの小路	468
		せせらぎの小路→守谷駅西口	272
モコバス	守谷駅西口～美園循環	守谷駅西口→美園→守谷駅西口	446
	守谷駅東口～取手駅方面	守谷駅東口→みずき野七丁目	404
		みずき野七丁目→守谷駅東口	294
	Aルート	右回り	101
		左回り	102
	Bルート	右回り	90
		左回り	87
Cルート	右回り	44	守谷市の乗降調査(平成27年(2015年)6月の平日平均)
	左回り	43	
合計			3,989

方向性2 公共交通の利用促進

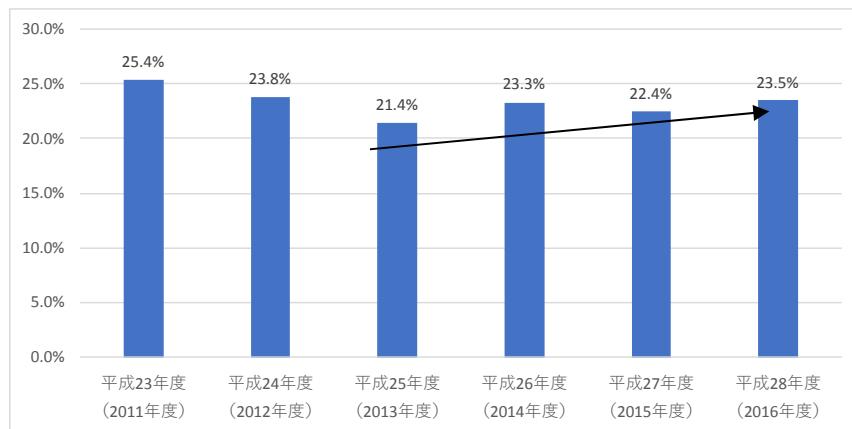
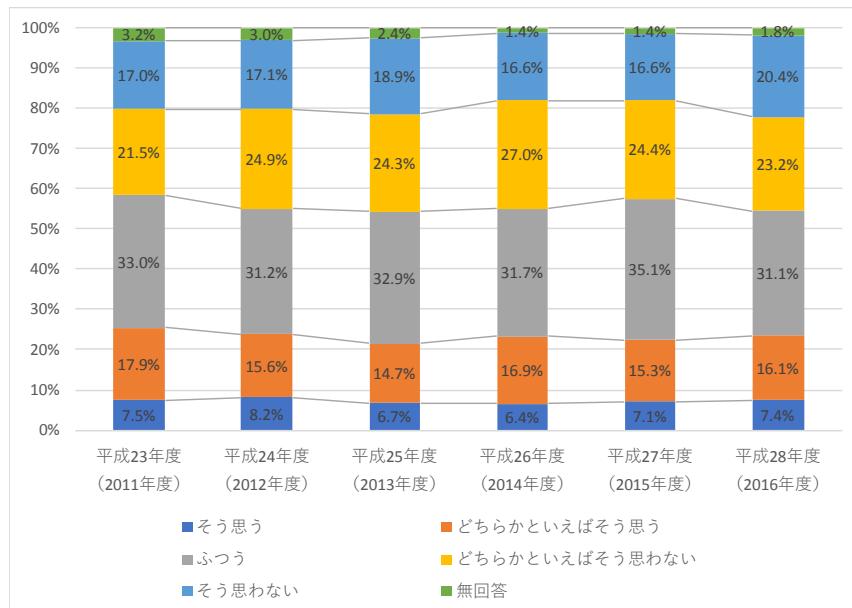


数値目標2 バスを便利に利用できると感じている割合

- ・バス利用の利用促進（利用してもらう、知ってもらう）に向けた取組を行い、バスを便利に利用できると感じている割合を高めます。

指標	現況値 (平成28年度(2016年度))	目標値 (平成34年度(2022年度))
事業数	23.5%	27%

【市内のバス（路線バス、コミュニティバス）は便利に利用できるか】



※「守谷市まちづくり市民アンケート」の「市内のバス（路線バス、コミュニティバス）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しています。

※モコバスCルート運行開始後の平成25年度（2013年度）以降の値から、一次回帰により、目標値を算定しています。

方向性3 快適なバス利用環境の創出



数値目標3 バス待ち環境の向上に向けた事業数

- ・主なバス停のバス待ち環境の向上を図ります（スペースの確保、ベンチ、バス案内システムの設置等）。

指標	現況値 (平成28年度(2016年度))	目標値 (平成34年度(2022年度))
事業数	1事業	3事業

※平成28年度にバスロケーションシステムを導入し、バス待ち環境の向上を実施しました。

6. 目標達成に向けた取組

6.1. 目標ごとの取組内容

方向性1 公共交通ネットワークの再編による生活を支える交通環境の創出



数値目標1 バス等利用者数

施策① 運行ダイヤの調整

鉄道－バス間だけではなく、バス相互の乗り継ぎの負担を軽減するため、対象となる箇所における乗り継ぎの円滑化について、事業者間で連携を図り、調整を行います。

【具体的な取組案】

①－1 ダイヤ改正に合わせた鉄道との乗り継ぎ時間の調整

主に、つくばエクスプレスの快速および区間快速と、路線バスやモコバスとの接続を考慮し、鉄道のダイヤ改正に対応したダイヤの見直しを行います。

①－2 バス相互の乗り継ぎ利便性向上

モコバスから路線バスへの乗継場所におけるダイヤ調整や接続における課題（時間面、料金面、環境面等）を明らかにし、利便性向上に向けた改善を行います。

表 6-1 モコバスの乗り継ぎ券の利用状況（2017年6月の利用者数）

利用者数（人/月）		構成比
全体	12,116	100%
路線バス→モコバス	39	0.3%
モコバス→路線バス	234	1.9%
モコバスA→モコバスB	10	0.1%
モコバスB→モコバスA	14	0.1%
モコバスA→モコバスC	22	0.2%
モコバスC→モコバスA	24	0.2%
モコバスB→モコバスC	25	0.2%
モコバスC→モコバスB	34	0.3%
(参考) 回数券	6,914	57.1%

施策② モコバス再編事業

バスの利用実態や拠点間の接続の必要性を踏まえ、モコバスのネットワークやバス停位置の見直しを検討します。たとえば、松並青葉地区など人口密度の高い区域で交通不便地域となっている地区的解消を図ります。また、バスの接続先として市民要望が高い守谷駅、市役所を結ぶ区間を中心に、周辺の商業施設や病院とを結ぶ循環路線の検討を行います。

【具体的な取組案】

②－1 モコバス C ルートの利便性向上に向けた再編検討

C ルートの運行頻度を向上させ、利便性を高めることを目的として、路線の短縮化や分割に向けた検討を行います。

例：利用の多い区間（守谷駅～文化会館前、守谷駅～みずき野）に区切り、路線の分割による新たな運行方法を検討

②－2 モコバス A ルート、B ルートの利用促進に向けた再編検討

A ルートおよび B ルートの利用促進に向けて、人口分布を考慮した路線の見直しや頻度向上に向けた検討を行います。

例：A ルートの短縮路線の頻度拡大

例：B ルートの松並青葉地区等への迂回等による利用促進

②－3 まちなか循環線の導入検討

駅、市役所、商業施設、郵便局、病院など、まちなかの複数の施設を移動することを想定した、まちなかの循環路線を検討します。新たに支出が増えることの無いよう、最新技術の活用や民間との連携による運営等、運営面での工夫を行います。

モコバス利用者の平均移動距離（平成 29 年 9 月調査）

A ルート 左回り	=	5.4 km
A ルート 右回り	=	6.2 km
B ルート 左回り	=	3.1 km
B ルート 右回り	=	4.2 km
C ルート 左回り	=	5.9 km
C ルート 右回り	=	5.3 km

- ・モコバス利用者の平均乗車距離は、3km～6km 程度となっています。
- ・これらの距離を目安として、守谷駅周辺で移動需要の高い区間を対象に、機能強化を検討します。

まちなかの移動手段事例

輪島市：電動カートを活用した新交通システム

市内中心部での回遊性向上を図る新たな移動手段として、電動カートを活用した新交通システムが、商工会議所によって運行されています。



出典（輪島市）：<http://wajimacci.or.jp/ecocart/>

欧州：専用レーンや一般道を走行する無人運転公共交通

歩行者空間を低速(平均速度 5.5~8km/h)で無人走行する車両の実証実験が、欧州において実施されています。



出典（欧州）：<http://www.citymobil2.eu/>

施策③ 小さな交通の導入検討

モコバスの再編と連携しつつ、高齢者等の交通弱者への対応を図るために、デマンドタクシー等の手法を活用した小さな交通の導入を、地区主体で検討します。

【具体的な取組案】

③-1 小さな交通の導入検討

モコバスのサービスレベルが低下する可能性のある地区を対象に、地域との話し合いの場を設置し、地域との協働による移動手段の確保方策を検討します。とくに、地区の拠点を中心として、自家用有償運送（NPO の運営・市の運営）、デマンドタクシー、自転車の活用などにより、地区内の移動やバスネットワークへアクセスを担う移動手段を検討します。

地区と市が協働して、実態把握や交通手段の検討、運行計画の作成を行い、地域公共交通活性化協議会に諮ることを基本的な流れとし、地区主体で検討する体制の構築を図ります。

例：デマンドタクシーの導入、自家用有償運送の導入

【各取組の実施時期】

内容	実施主体	実施予定年度					
		H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
運行ダイヤの調整	市・交通事業者						
		ダイヤ改正に合わせて適宜実施					
モコバス再編事業	市・交通事業者・地域住民	協議・調整					
			事業実施				
小さな交通の導入検討	市・交通事業者・地域住民	協議・調整					
			事業実施				

【参考】

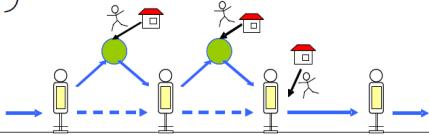
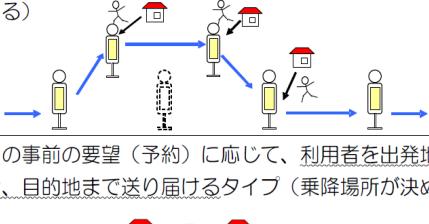
デマンド交通の定義

1) 運行時刻の定義

主なタイプ	概要
「時刻表」型	あらかじめ運行するスケジュールが決まっており、それに沿って運行するタイプ
「運行本数設定」型	30分に1本など、あらかじめ運行する本数（頻度）が決まっており、出発地からの出発の頻度が決められているタイプ
「完全デマンド応答」型	頻度、時刻等について決められておらず、利用者からの希望を受けて運行するタイプ（タクシーに近い形態）

出典：とちぎ生活交通ネットワークガイドライン

2) デマンド交通における運行経路の定義

主なタイプ	イメージ
固定ルート ／停留所間型	あらかじめ決められたルートがあり、利用者からの事前の要望（予約）があった停留所のみ停車するタイプ 
迂回ルート ／停留所間型	あらかじめ迂回するルートが決められており、利用者からの事前の要望（予約）に応じて、停留所間の決められたルートを迂回運行するタイプ 
完全デマンド応答 ／停留所設定型	利用者からの事前の要望（予約）に応じて、どのルートで運行するか（どの停留所を経由するか）を決めるタイプ（乗降場所が決められている） 
完全デマンド応答 ／ドア・ツー・ドア型	利用者からの事前の要望（予約）に応じて、利用者を出発地まで迎えに行き、目的地まで送り届けるタイプ（乗降場所が決められていない） 
凡例	 一般の停留所  自宅（利用者出発地）  予約がない場合のルート  運行ルート  徒歩

出典：とちぎ生活交通ネットワークガイドライン

【参考】

全市域のデマンドを想定した場合の運行コスト（試算）

1) デマンド交通の運行に係る費用単価

「平成28年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（確保維持事業費補助金）計画認定申請に係る地域標準経常費用」（国土交通省）

一般乗合旅客運送事業 1時間・1台当たり 標準経常費用 = 2,721.96 円

2) 茨城県内のデマンドタクシー運行状況

守谷市に隣接する市町村（守谷市 人口 64,753 人、密度 1,813.3 人/km²）

常総市 人口 61,483 人 6台×9便（10時間）

坂東市 人口 54,087 人 2台×8便（9時間）

つくばみらい市 人口 49,136 人 2台×8時間

取手市 人口 106,570 人 デマンドタクシー運行なし

3) 守谷市全域で運行した場合の想定規模

【台数】

2) の事例から、守谷市の人団規模を考慮すると、2台～4台程度での運行になると想定される。

【時間】

2) の事例を踏まえ、9時間と設定する。

【費用】

一般乗合旅客運送事業の場合 → 2台×9時間×2,721.96円／台時×365日
= 約 18,000,000円

4台×9時間×2,721.96円／台時×365日
= 約 36,000,000円

モコバスの収支実績 平成28年度（2016年度）

→収益 15,922,450円、費用 105,652,970円

方向性2 公共交通の利用促進



数値目標2 バスを便利に利用できると感じている割合

施策⑤ 公共交通利用促進

市民や小・中学生等を対象に、バスの乗り方教室等を開催し、公共交通への理解を高めます。市内開催の各種イベントと連携し、公共交通の利用促進につなげます。

【具体的な取組案】

⑤-1 小・中学生と高齢者を対象とした乗り方教室の継続実施

これまでの実績を踏まえ、乗り方教室を継続的に実施します。また、参加者に対するフォローアップためのコミュニケーションをとり、公共交通の利用実態把握や利用促進に向けた働きかけを行います。

⑤-2 バスを活用したイベントの実施

イベントと連携したモコバスの無料デーの実施や、交通不便地域を対象としたバスによる買い物ツアーの実施により、普段バスを使わない方への利用促進を展開します。

バス乗車体験実績

日時：平成28年（2016年）6月6日（月） 人数：16人

日程：下表のとおり

バス停名	時間
大野小学校前	11時01分 乗車
守谷駅西口（のりば1）	11時20分 到着
昼 食	
守谷駅西口（のりば1）	12時20分 乗車
四季の里公園入口	12時30分 到着
アヤメ祭り	
四季の里公園入口	14時30分 乗車
大野小学校前	15時01分 到着
解 散	



【各取組の実施時期】

内容	実施主体	実施予定年度				
		H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)
公共交通利用促進	市・交通事業者、他関係者					

方向性3 快適なバス利用環境の創出



数値目標3 バス待ち環境の向上に向けた事業数

施策⑥ バス待ちスペースの整備

市役所や大規模商業施設に隣接するバス停では、施設内をバス待ちスペースとして利用することについて検討・調整を行います。乗降者数が多く、用地が確保可能なバス停のバス待合所の屋内化、屋根・ベンチ等の整備を行い、バス待合環境の改善を図ります。

【具体的な取組案】

⑥-1 既存施設の待合スペースとしての活用検討

市役所、商業施設を対象に、バスの待合スペースとしての活用について検討・調整します。また、バスの乗り入れ可能性についても検討します。

⑥-2 利用者の多いバス停を対象とした待合環境の改善

利用者の多いバス停を対象に、上屋の整備やベンチの設置可能性について検討する将来的な拠点形成等の土地利用施策との連携により、対象箇所を選定します。

民間施設と連携したバス待ち環境整備の事例

京都市 サークルK西京極店

快適なバス待ち環境を創出するため、民間事業者の協力のもと、イトインスペースにおけるモニタ型バス接近表示器、屋外ベンチなどの設備を備えた「バスの駅」を設置

4 設置イメージ



出典：京都市交通局資料

コンビニエンスストア近傍にあるバス停（例）

【新山バス停】



【守谷高校前バス停】



施策⑦ サイクル&バスライドの促進

自宅からバス停が離れている人のため、バス停周辺での駐輪場の確保を検討します。沿線にある商業施設と調整を図り、敷地内の駐輪場を利用した、サイクル&バスライドの推進を図ります。

【具体的な取組案】

⑦-1 サイクル&バスライドのための駐輪施設整備

鉄道駅から約 2 km以上離れているバス停を対象に、サイクル&バスライドの候補箇所を選定し、駐輪施設を整備します。

例：アクロスマール、松前台地区における整備

本取組の主なターゲット案

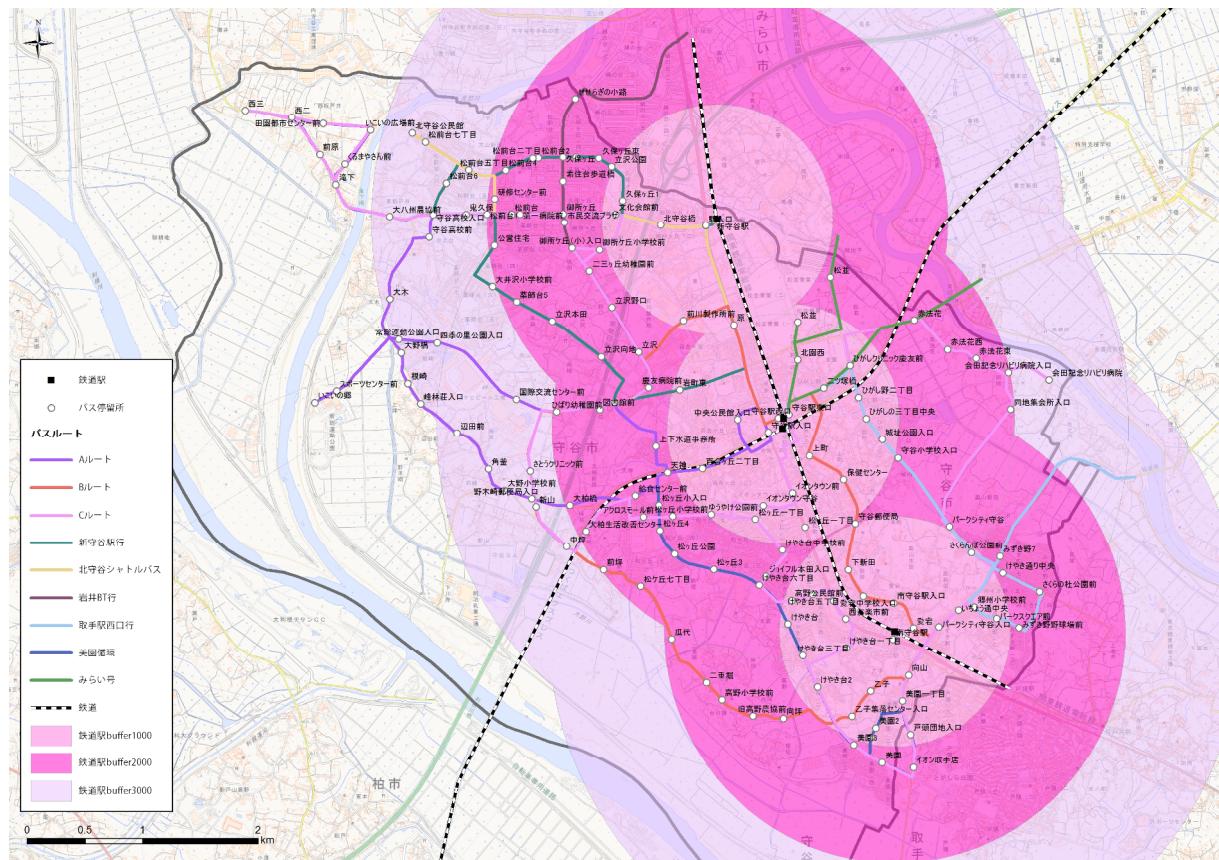
案1 【就業者】市内で就業している方　自家用車から自転車＋バスへの転換

案2 【家事従事者】市内で買い物をする方　自家用車から自転車＋バスへの転換

案3 乗降客数の多いバス停

本取組の対象エリア

駅から 2 km以上離れている地域を、サイクル&バスライド（自転車で直接駅や中心部に来る代わりに自転車+バスを利用する）の対象エリアとして想定します。



【各取組の実施時期】

内容	実施主体	実施予定年度				
		H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)
バス待ちスペースの整備	市・交通事業者・関係事業者		協議・調整		事業実施	
サイクル&バスライドの促進	市・交通事業者		協議・調整		事業実施	

7. 計画の実施体制

7.1. 実施主体

各取組に関して、行政、地域住民、交通事業者、関係機関を実施主体とします。

実施主体で連携し、地域公共交通網の形成に取り組みます。また、整備においては、既存の都市施設、病院、商業施設などの運営者と連携し、事業を推進します。

各取組を推進するために、市民、交通事業者、行政が、各自の役割を認識し、協力、連携していくこととします。

●市民

- ・バス路線を維持していくには、バス利用を促進することが必要です。利用されないバス路線は廃止となります。地域でこのことを認識し、運営への参画など、地域を走るバスを支えていくことを認識することが必要です。

●交通事業者

- ・交通事業者は、安全運行とサービスレベル向上に取り組むほか、利用者のニーズを受け、利便性の向上につなげていくことが必要です。

●行政

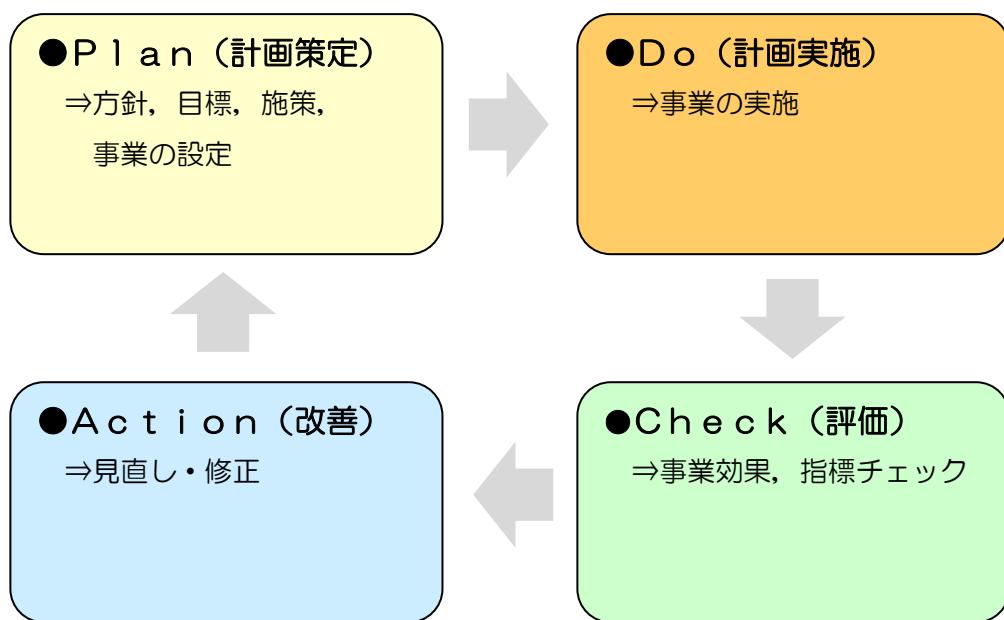
- ・市は、地域公共交通のネットワーク全体を主体的に計画・実施し、市民の移動手段として支援していきます。

7.2. 計画の評価

計画の適切な進捗管理を行うため、P D C A サイクル（計画→実施→評価→改善）を行います。

定期的に目標の達成状況や利用状況の評価を行い、目標値が達成できていない場合は、その要因を分析した上で改善策を検討し、事業内容や目標の見直しを繰り返していきます。

P D C A サイクルは、5年間の計画期間を対象として目標の達成状況を評価しますが、対象とする評価指標は、毎年、収集可能であることから、年度ごとに把握していきます。



対象	データ収集方法	実施主体	時期
バス等利用者数	路線バスおよびモコバス等の利用実績データより算出	守谷市	年1回
バスを便利に利用できると感じている割合	守谷市まちづくり市民アンケート	守谷市	年1回
バス待ち環境の向上に向けた事業数	バス待ち環境の改善事業の実施件数	守谷市	年1回