

06 数値目標

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(2021)年度 | 目標値 令和9(2027)年度 |
|--|------|--------------------|--------------------|
| 市内のバス(民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通)を便利に利用できると感じている割合 | 年1回 | 24.3% | 27% |
| 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 |

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(2021)年度 | 目標値 令和9(2027)年度 |
|----------------------|------|--------------------|--------------------|
| 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 |
| 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 |

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

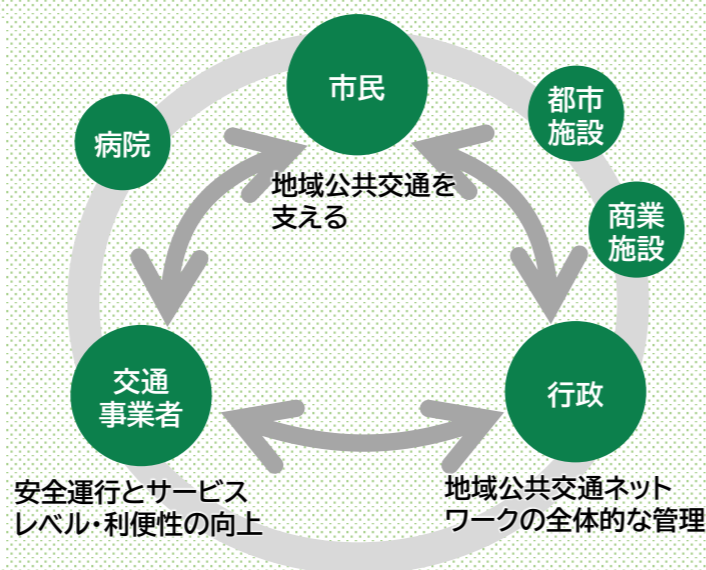
| 指標 | 評価時期 | 現況値 令和3(2021)年度 | 目標値 令和9(2027)年度 |
|---------------------|------|--------------------|--------------------|
| 交通結節機能の強化・待合環境整備事業数 | 年1回 | 1事業 | 3事業 ※計画期間累計 |

07 計画の実施体制

実施主体(行政・地域市民・交通事業者・関係機関)で連携し、地域公共交通網の形成に取り組みます。また、都市施設や病院等の運営者とも連携し、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・連携します。

計画の適切な進捗管理はPDCAサイクル(計画→実施→評価→改善)で行います。定期的に目標の達成状況や利用状況の評価を行い、目標値が未達成の場合は、その要因を分析した上で改善策を検討、事業内容や目標の見直しを実施します。



守谷市地域公共交通計画(概要版)
2023(令和5)年3月

問い合わせ 守谷市 都市計画課(守谷市地域公共交通活性化協議会事務局)

守谷市地域公共交通計画 概要版

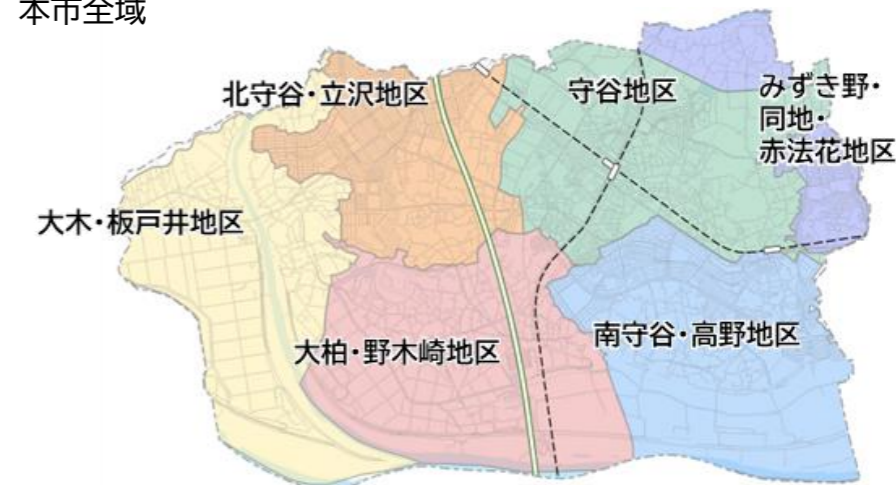
01 計画の策定にあたって

本市では、平成30年度(2018年度)に「守谷市地域公共交通網形成計画」を策定し、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実施してきました。

今後のさらなる少子高齢化による公共交通利用者の減少、財政支出の増加、交通不便地域等に対応し、将来にわたり持続可能な公共交通網の構築のための、取組方針等を示すために本計画を作成します。

計画の対象区域

本市全域



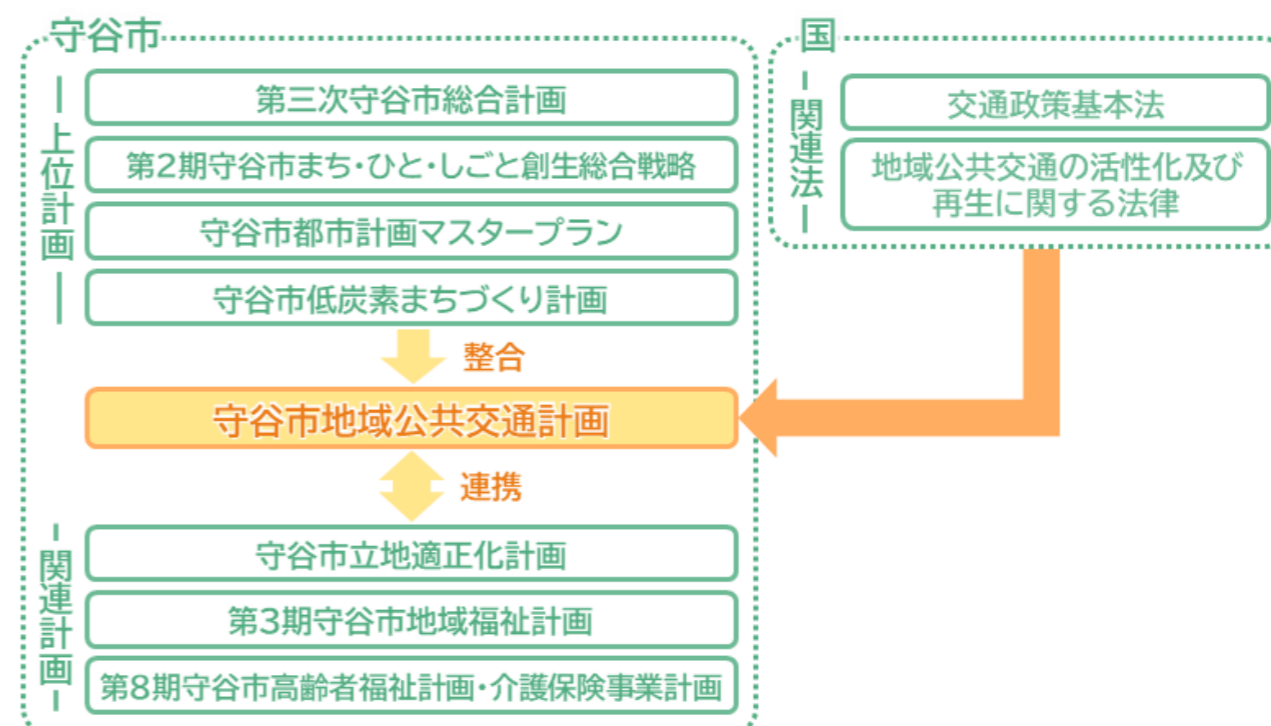
計画期間

令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)の5年間

計画の位置づけ

本計画は、「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定します。

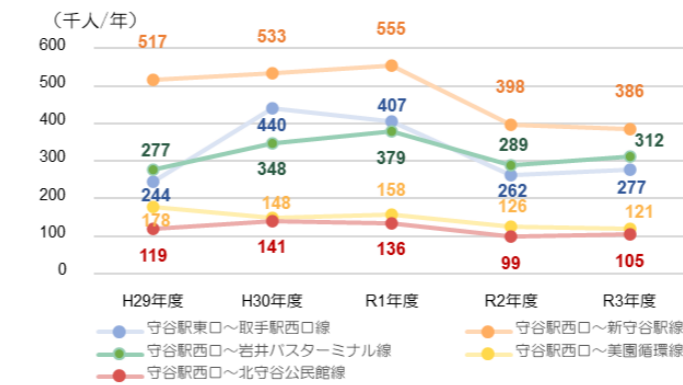
本市の上位計画との整合や、関連計画との連携を図ります。



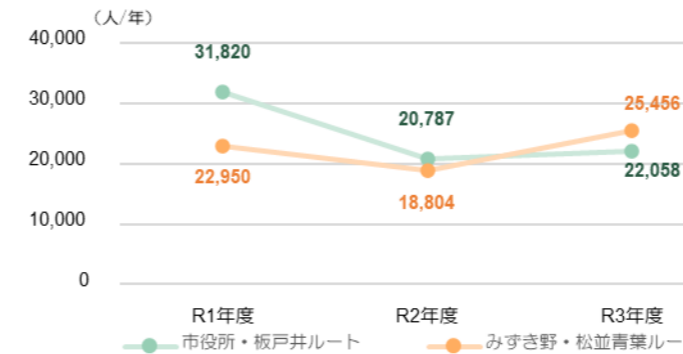
02 公共交通を取り巻く現況

| | |
|----------------|--|
| 地域現況調査 | <ul style="list-style-type: none"> ● 人口増加が続いているが、減少地域もみられる。 ● 東京都の通勤・通学圏内であり、流動が多い。 ● 生活利便施設が、市内に分散している。 ● 自動車の交通分担率が高い。 ● 高齢化率の上昇が続いており、運転免許証の自主返納数が増加している。 |
| 上位関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道交通は輸送力強化・利便性の向上、バス交通についてはネットワークの確保、利便性向上、利用促進等が掲げられている。 |
| 公共交通現況調査 | <ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の人口カバー率は86%となっている。 ● 新守谷駅・南守谷駅では、バリアフリー化が十分ではなく、人的サポートが必要である。 ● 鉄道・路線バスの利用者は増加傾向がみられたが、近年は新型コロナウイルス感染症の影響を受けている。 ● モコバスの再編及びデマンド乗合交通の導入における課題については事業者と調整し、本格運行を開始した。みずき野・松並青葉ルートについては利用者が増加傾向にある。 ● デマンド乗合交通は利用者が増加している。 ● モコバス及びデマンド乗合交通の事業費は年々増加している。 |
| 市民アンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ● 自動車依存が伺える。 ● 通勤・通学の際、鉄道駅まで自転車や徒歩で移動する割合が比較的高い。 ● 路線バスを利用しない理由として、「運行本数が少ない」が上位に挙がっている。 ● 大木・板戸井地区では、モコバスの利用率が路線バスよりもわずかに高い。 ● デマンド乗合交通を知らない割合が各地区で3割以上を占める。 |
| 公共交通利用者アンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道は通勤での利用が多く、7・8時台に利用が集中する。 ● 路線バスも通勤・通学で朝・夕に利用が多く、運行本数が少ないと感じる割合が高い。 ● 守谷駅でのバス乗降が多く鉄道との乗継需要が伺える。一方で、利用のないバス停がみられる。 ● モコバスは、朝・夕に利用が多く、7・8時台の運行本数が少ないと感じる割合が高い。 ● デマンド乗合交通は通院利用が多く、往路は9・10時台の利用に集中している。乗りたい時間に予約が取れないと感じる割合が高い。 |
| 拠点施設利用者アンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> ● 各拠点施設ともに自動車利用割合が最も高い。 ● 運行本数や運行時間帯等を見直すことで、公共交通利用頻度が増加する可能性がある。 |

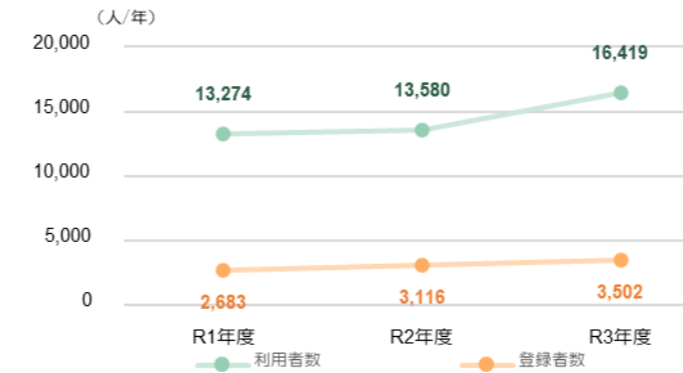
路線バスの利用者数



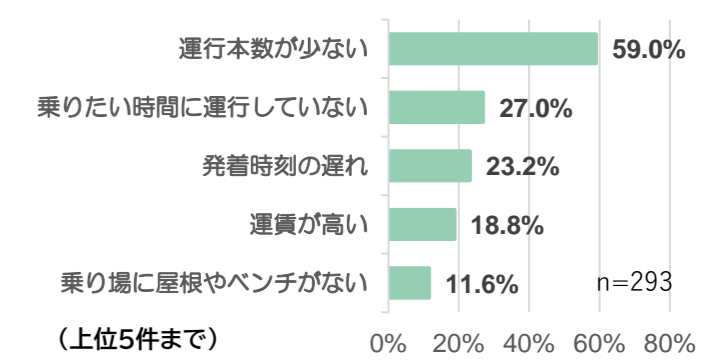
モコバスの利用者数



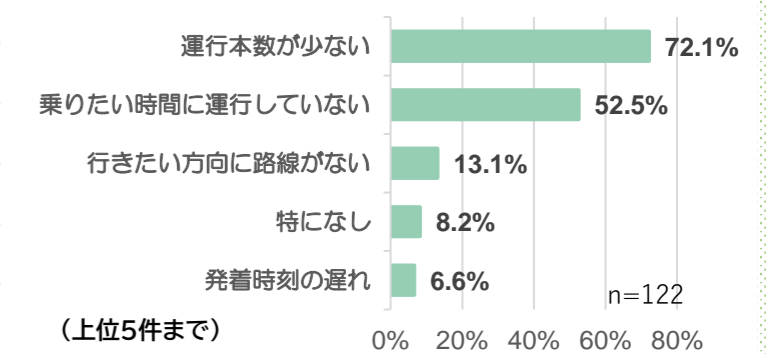
デマンド乗合交通の利用者数・登録者数



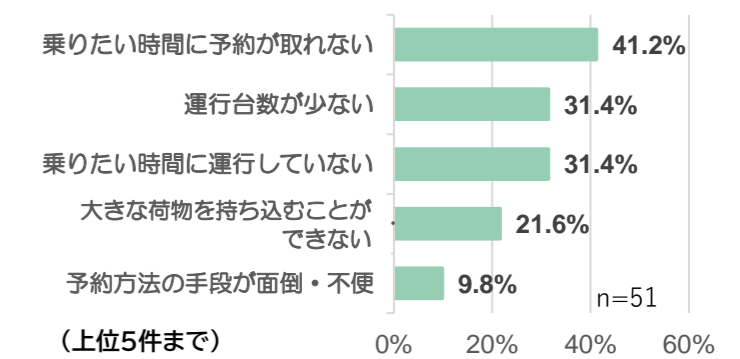
路線バスについて改善してほしいこと



モコバスについて改善してほしいこと



デマンド乗合交通について改善してほしいこと



03 公共交通における課題

課題
1

移動ニーズに応じた公共交通網の確保

- 公共交通を活用しながら安心して生活できるような公共交通網を確保する必要があります。
- 社会情勢や利用状況等を踏まえながら、移動ニーズに応じた公共交通網を維持、若しくは再編する必要があります。

課題
2

公共交通のサービス水準の維持・向上

- 利用者増加を目指して、利用実態に応じたサービス水準を検討し、利便性の向上を図る必要があります。

課題
3

公共交通の利用者の増加

- 将来にわたる公共交通網の確保や、サービス水準の維持のためには、公共交通利用者の増加が必要です。

課題
4

わかりやすい公共交通サービスの提供

- わかりづらさの解消や、公共交通の利用方法等の周知のため、紙面、インターネット、アプリ等、多様な利用者を想定した情報提供を行う必要があります。
- 予約方法などのサービス提供方法についても、高齢者から子供まで多様な利用者を想定し、わかりやすいものにする必要があります。

課題
5

交通結節点の整備・利用環境の向上

- 市外への通勤・通学において鉄道の役割は大きく、路線バスと鉄道を乗り継ぐ利用者が存在することから、守谷駅を交通結節点として機能の向上が必要です。
- 駅周辺のバリアフリー化など、歩行・自転車利用環境を整える必要があります。

04 課題・方向性・施策の体系

目指すべき公共交通の将来像及び課題・方向性・施策の体系について以下に示します。

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

課題

方向性

施策

課題 1
移動ニーズに応じた公共交通網の確保

課題 2
公共交通のサービス水準の維持・向上

課題 3
公共交通の利用者の増加

課題 4
わかりやすい公共交通サービスの提供

課題 5
交通結節点の整備・利用環境の向上

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

本市には鉄道、路線バス、コミュニティバス(モコバス)、デマンド乗合交通のほか、タクシー、企業バス、病院バスなど様々な交通手段が運行しています。多様な移動ニーズに対応するために、これら全てを本市の交通資源と捉え、連携・補完し合いながらわかりやすく、利用しやすいネットワークの構築を進めます。

2 公共交通の利用促進

公共交通を維持し、環境にやさしいライフスタイルを実現するために、自動車利用から公共交通への転換を促します。利用実態を反映したサービス水準を検討し、より利用しやすいサービス提供や、わかりやすい情報提供等を行います。また、市民等への効果的なPRとなる新たな技術を導入した交通サービスの導入なども検討します。

3 交通結節機能の強化及び公共交通利用環境の向上

駅においては、多様な利用者、乗継需要などを想定し、交通結節点としての機能強化を進めます。また、身近な交通結節点となり得るバス停などを中心に、待合環境やサイクルアンドバスライド駐輪場などの整備、周辺のバリアフリー化などを行い快適な利用環境を創出します。

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

2 デマンド乗合交通運行の利便性の向上と効率化

3 多様な交通手段の活用と相互連携

4 公共交通の利用方法等の周知

5 わかりやすい情報提供

6 施設等との連携による利用促進

7 バス停の利用環境の整備

利用状況やニーズを踏まえ、路線バス事業者と協議しサービス水準を見直します。一方で、利用の少ない便やバス停は、影響を十分に検討したうえで、減便・廃止を行います。

デマンド乗合交通は、利用時間帯によっては予約がとれないことがあり、これらの解消や、より使いやすく、効率的な運行を目指します。

事業費や人材等のコストをできる限り抑えつつ、移動手段を確保するために、市内の交通資源を柔軟に組合せて活用します。

市民が公共交通を身近なものとして親しみをもち、利用への意識を高めるために、市民向けに利用方法等の周知活動を行います。

わかりやすく、利用しやすい公共交通を目指して、バスの運行に関する情報提供を行います。

本市でこれまでに行ってきた市内の企業や商業施設等と連携した取り組みを、継続的に実施するとともに、拡充を検討し、公共交通の利用を促進します。

バス停においては、待合環境の充実やサイクルアンドバスライドの促進を図ります。

05 施策と取組内容

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、便数を見直します。利用の少ない時間帯については、減便・廃止等を検討します。

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、維持に努めます。またニーズに応じた運行経路の変更を検討します。

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します。

| 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 | 見直しの検討 | | 検討に基づく運行・評価 | | |
| 1-3 | 見直しの検討 | | 検討に基づく運行・評価 | | |

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します。

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します。

| 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 | | |

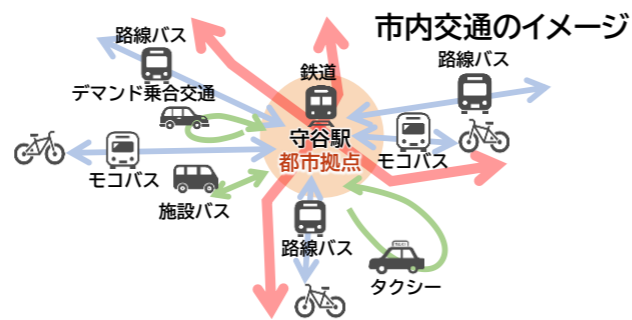
施策3 多様な交通手段の活用と相互連携

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ります。また、シームレスな乗り換えのために、MaaSの導入を検討します。

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します。



| 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 | | |

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します。高齢者等に向けても利用方法等の積極的な周知を実施します。

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します。

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します。交付する交通利用券の内容についても検討します。

これまでに実施したバス体験乗車イベント



| 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 | | | | |

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ます。

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します。



事例: つくばみらい市利用ガイド

| 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 | | |

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」の再開を目指します。

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していきます。路線バスやモコバスにおける同様の取り組みや、茨城MaaSとの連携も検討します。

| 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 | | | | |

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います。

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します。

これまでに設置したベンチ



| 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 | |

公共交通の役割

| 位置付け | 役割 | 系統等 | 確保・維持施策 |
|-------|------------------------------|--|---|
| 広域幹線 | 都市拠点から市外への広域交通を担う | ○鉄道路線 ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス ・関東鉄道常総線 | ● 利便性向上と利用促進を図り一定以上の運行水準を確保します |
| 地域内幹線 | 守谷駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する | ○関東鉄道バス 下記以外の5路線 ○関東鉄道バス ・守谷駅西口-岩井バスターミナル | ● 利便性向上と利用促進を図り一定以上の運行水準を確保します ● 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、持続可能な運行を目指します |
| 支線 | 市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する | ○モコバス(守谷市) ・市役所・板戸井ルート ・みずき野・松並青葉ルート ○デマンド乗合交通 ・市内全域 | ● 交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保します ● 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指します |

06 数値目標

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(2021)年度 | 目標値 令和9(2027)年度 |
|--|------|--------------------|--------------------|
| 市内のバス(民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通)を便利に利用できると感じている割合 | 年1回 | 24.3% | 27% |
| 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 |

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(2021)年度 | 目標値 令和9(2027)年度 |
|----------------------|------|--------------------|--------------------|
| 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 |
| 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 |

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

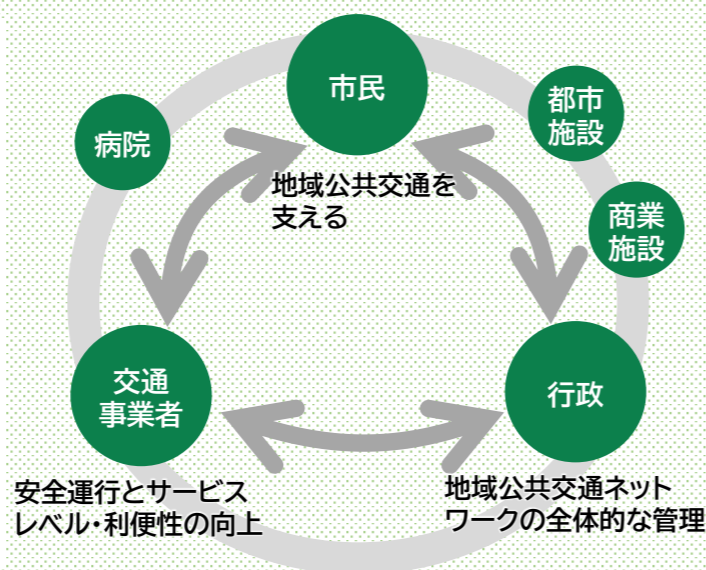
| 指標 | 評価時期 | 現況値 令和3(2021)年度 | 目標値 令和9(2027)年度 |
|---------------------|------|--------------------|--------------------|
| 交通結節機能の強化・待合環境整備事業数 | 年1回 | 1事業 | 3事業 ※計画期間累計 |

07 計画の実施体制

実施主体(行政・地域市民・交通事業者・関係機関)で連携し、地域公共交通網の形成に取り組みます。また、都市施設や病院等の運営者とも連携し、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・連携します。

計画の適切な進捗管理はPDCAサイクル(計画→実施→評価→改善)で行います。定期的に目標の達成状況や利用状況の評価を行い、目標値が未達成の場合は、その要因を分析した上で改善策を検討、事業内容や目標の見直しを実施します。



守谷市地域公共交通計画(概要版)
2023(令和5)年3月

問い合わせ 守谷市 都市計画課(守谷市地域公共交通活性化協議会事務局)

守谷市地域公共交通計画 概要版

01 計画の策定にあたって

本市では、平成30年度(2018年度)に「守谷市地域公共交通網形成計画」を策定し、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実施してきました。

今後のさらなる少子高齢化による公共交通利用者の減少、財政支出の増加、交通不便地域等に対応し、将来にわたり持続可能な公共交通網の構築のための、取組方針等を示すために本計画を作成します。

計画の対象区域

本市全域



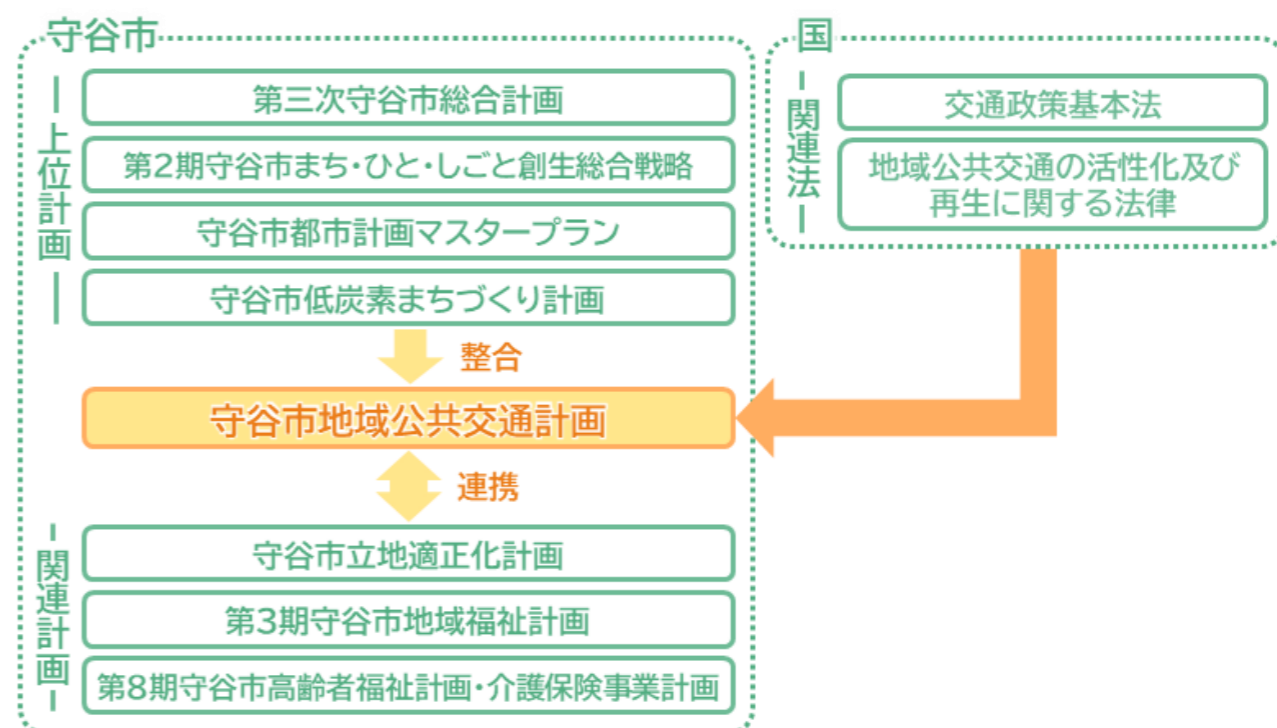
計画期間

令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)の5年間

計画の位置づけ

本計画は、「交通政策基本法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定します。

本市の上位計画との整合や、関連計画との連携を図ります。



02 公共交通を取り巻く現況

| | |
|----------------|--|
| 地域現況調査 | <ul style="list-style-type: none"> 人口増加が続いているが、減少地域もみられる。 東京都の通勤・通学圏内であり、流動が多い。 生活利便施設が、市内に分散している。 自動車の交通分担率が高い。 高齢化率の上昇が続いており、運転免許証の自主返納数が増加している。 |
| 上位関連計画 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道交通は輸送力強化・利便性の向上、バス交通についてはネットワークの確保、利便性向上、利用促進等が掲げられている。 |
| 公共交通現況調査 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の人口カバー率は86%となっている。 新守谷駅・南守谷駅では、バリアフリー化が十分ではなく、人的サポートが必要である。 鉄道・路線バスの利用者は増加傾向がみられたが、近年は新型コロナウイルス感染症の影響を受けている。 モコバスの再編及びデマンド乗合交通の導入における課題については事業者と調整し、本格運行を開始した。みずき野・松並青葉ルートについては利用者が増加傾向にある。 デマンド乗合交通は利用者が増加している。 モコバス及びデマンド乗合交通の事業費は年々増加している。 |
| 市民アンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> 自動車依存が伺える。 通勤・通学の際、鉄道駅まで自転車や徒歩で移動する割合が比較的高い。 路線バスを利用しない理由として、「運行本数が少ない」が上位に挙がっている。 大木・板戸井地区では、モコバスの利用率が路線バスよりもわずかに高い。 デマンド乗合交通を知らない割合が各地区で3割以上を占める。 |
| 公共交通利用者アンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道は通勤での利用が多く、7・8時台に利用が集中する。 路線バスも通勤・通学で朝・夕に利用が多く、運行本数が少ないと感じる割合が高い。 守谷駅でのバス乗降が多く鉄道との乗継需要が伺える。一方で、利用のないバス停がみられる。 モコバスは、朝・夕に利用が多く、7・8時台の運行本数が少ないと感じる割合が高い。 デマンド乗合交通は通院利用が多く、往路は9・10時台の利用に集中している。乗りたい時間に予約が取れないと感じる割合が高い。 |
| 拠点施設利用者アンケート調査 | <ul style="list-style-type: none"> 各拠点施設ともに自動車利用割合が最も高い。 運行本数や運行時間帯等を見直すことで、公共交通利用頻度が増加する可能性がある。 |

施策5 わかりやすい情報提供

事例：つくばみらい市利用ガイド

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ます。

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します。



| 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 | |

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」の再開を目指します。

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していきます。路線バスやモコバスにおける同様の取り組みや、茨城MaaSとの連携も検討します。

| 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 | | |

施策7 バス停の利用環境の整備

これまでに設置したベンチ

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います。

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します。



| 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 | |

03 公共交通における課題

課題1

移動ニーズに応じた公共交通網の確保

- 公共交通を活用しながら安心して生活できるような公共交通網を確保する必要があります。
- 社会情勢や利用状況等を踏まえながら、移動ニーズに応じた公共交通網を維持、若しくは再編する必要があります。

課題2

公共交通のサービス水準の維持・向上

- 利用者増加を目指して、利用実態に応じたサービス水準を検討し、利便性の向上を図る必要があります。

課題3

公共交通の利用者の増加

- 将来にわたる公共交通網の確保や、サービス水準の維持のためには、公共交通利用者の増加が必要です。

公共交通の役割

| 位置付け | 役割 | 系統等 | 確保・維持施策 |
|-------|------------------------------|--|---|
| 広域幹線 | 都市拠点から市外への広域交通を担う | ○鉄道路線 ・首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス ・関東鉄道常総線 | ● 利便性向上と利用促進を図り一定以上の運行水準を確保します |
| 地域内幹線 | 守谷駅を発着地として、市内並びに隣接市の各拠点を連絡する | ○関東鉄道バス 下記以外の5路線 | ● 利便性向上と利用促進を図り一定以上の運行水準を確保します |
| | | ○関東鉄道バス ・守谷駅西口ー岩井バスターミナル | ● 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し、持続可能な運行を目指します |
| 支線 | 市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する | ○モコバス(守谷市) ・市役所・板戸井ルート ・みずき野・松並青葉ルート | ● 交通事業者と連携した取組により一定以上の運行水準を確保します |
| | | ○デマンド乗合交通 ・市内全域 | ● 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、持続可能な運行を目指します |

05 施策と取組内容

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、便数を見直します。利用の少ない時間帯については、減便・廃止等を検討します。

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、維持に努めます。またニーズに応じた運行経路の変更を検討します。

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します。

| 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 | 見直しの検討 | | 検討に基づく運行・評価 | | |
| 1-3 | 見直しの検討 | | 検討に基づく運行・評価 | | |

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します。

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します。

| 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 | | |

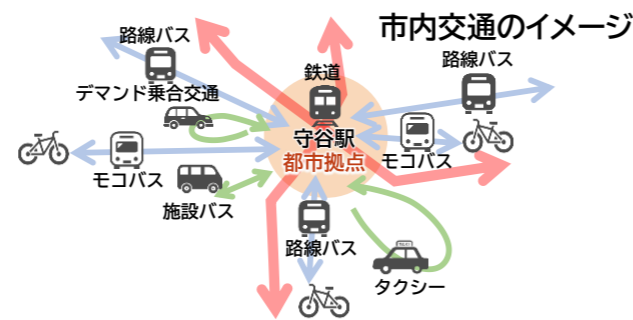
施策3 多様な交通手段の活用と相互連携

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ります。また、シームレスな乗り換えのために、MaaSの導入を検討します。

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します。



| 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 | | |

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します。高齢者等に向けても利用方法等の積極的な周知を実施します。

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します。

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

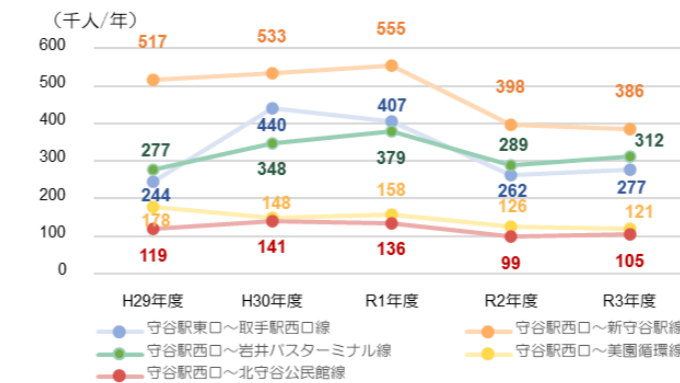
高齢者運転免許自主返納支援事業の周知を行い、免許の自主返納を促進します。交付する交通利用券の内容についても検討します。

これまでに実施した
バス体験乗車イベント

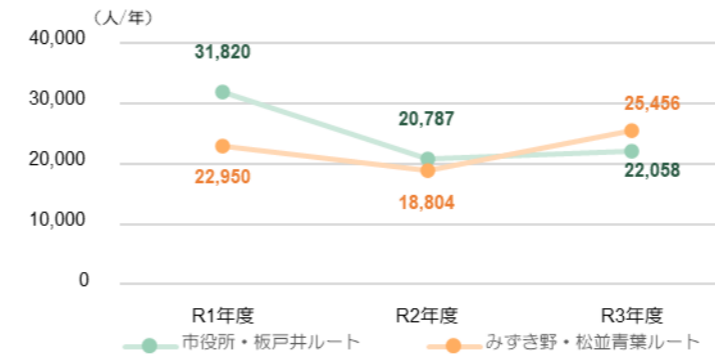


| 取組 | R5年度 | R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 |
|-----|------|------|------|------|------|
| 4-1 | 継続実施 | | | | |
| 4-2 | 継続実施 | | | | |
| 4-3 | 継続実施 | | | | |

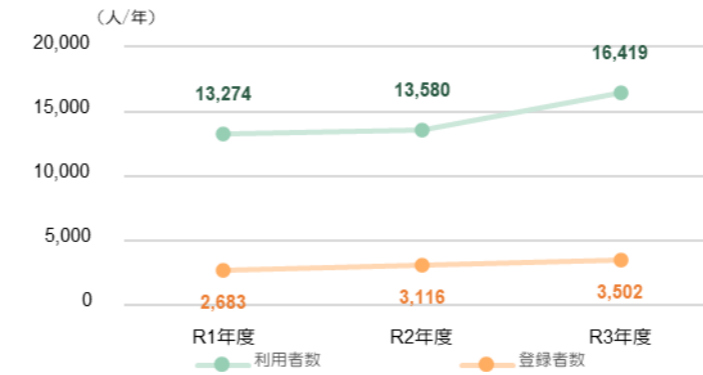
路線バスの利用者数



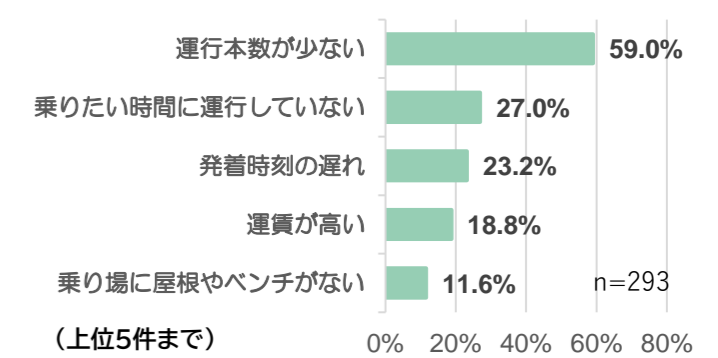
モコバスの利用者数



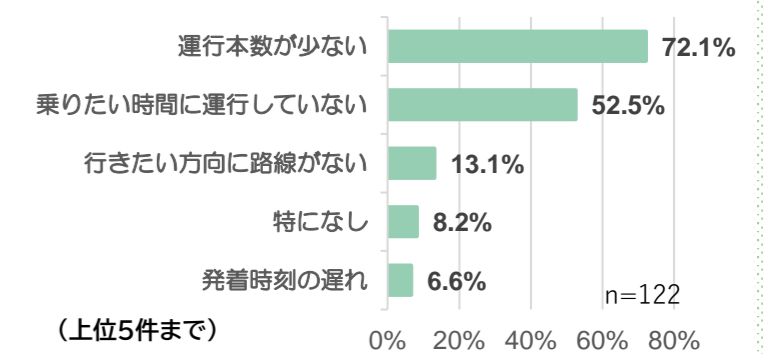
デマンド乗合交通の利用者数・登録者数



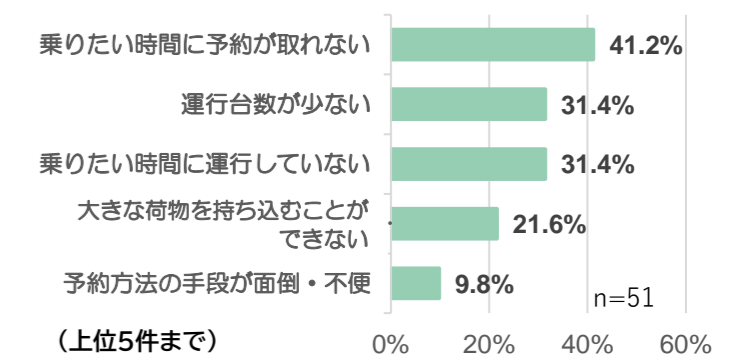
路線バスについて改善してほしいこと



モコバスについて改善してほしいこと



デマンド乗合交通について改善してほしいこと



課題
4

わかりやすい公共交通サービスの提供

- わかりづらさの解消や、公共交通の利用方法等の周知のため、紙面、インターネット、アプリ等、多様な利用者を想定した情報提供を行う必要があります。
- 予約方法などのサービス提供方法についても、高齢者から子供まで多様な利用者を想定し、わかりやすいものにする必要があります。

課題
5

交通結節点の整備・利用環境の向上

- 市外への通勤・通学において鉄道の役割は大きく、路線バスと鉄道を乗り継ぐ利用者も存在することから、守谷駅を交通結節点として機能の向上が必要です。
- 駅周辺のバリアフリー化など、歩行・自転車利用環境を整える必要があります。

04 課題・方向性・施策の体系

目指すべき公共交通の将来像及び課題・方向性・施策の体系について以下に示します。

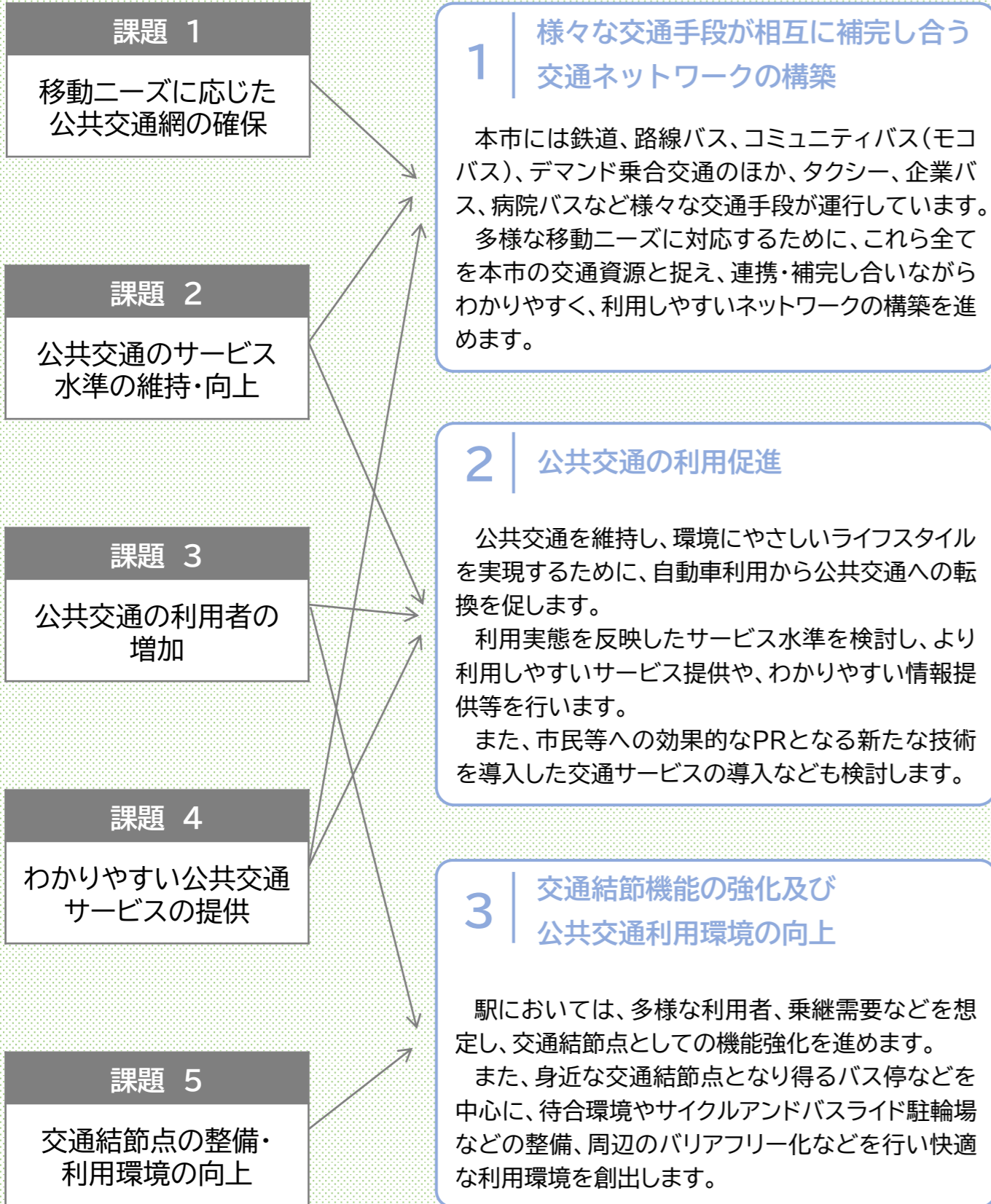
目指すべき
公共交通の将来像

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

課題

方向性

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

利用状況やニーズを踏まえ、路線バス事業者と協議しサービス水準を見直します。一方で、利用の少ない便やバス停は、影響を十分に検討したうえで、減便・廃止を行います。

2 デマンド乗合交通運行の利便性の向上と効率化

デマンド乗合交通は、利用時間帯によっては予約がとれないことがあり、これらの解消や、より使いやすく、効率的な運行を目指します。

3 多様な交通手段の活用と相互連携

事業費や人材等のコストをできる限り抑えつつ、移動手段を確保するために、市内の交通資源を柔軟に組合せて活用します。

4 公共交通の利用方法等の周知

市民が公共交通を身近なものとして親しみをもち、利用への意識を高めるために、市民向けに利用方法等の周知活動を行います。

5 わかりやすい情報提供

わかりやすく、利用しやすい公共交通を目指して、バスの運行に関する情報提供を行います。

6 施設等との連携による利用促進

本市でこれまでに行ってきた市内の企業や商業施設等と連携した取り組みを、継続的に実施するとともに、拡充を検討し、公共交通の利用を促進します。

7 バス停の利用環境の整備

バス停においては、待合環境の充実やサイクルアンドバスライドの促進を図ります。