

守谷市地域公共交通計画

令和 5 年 3 月

(令和 7 年 5 月変更)

守谷市地域公共交通活性化協議会

目次

第1章	計画の策定に当たって	1
1.1.	計画策定の背景	1
1.2.	計画の対象区域	1
1.3.	計画の期間	2
1.4.	計画の位置付け	2
第2章	守谷市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価	3
2.1.	数値指標	3
2.2.	数値指標の達成状況	4
2.3.	達成状況の評価	5
第3章	現況整理	6
3.1.	地域現況調査	6
3.1.1.	地勢・土地利用	6
3.1.2.	道路網の状況	9
3.1.3.	人口	10
3.1.4.	通勤・通学	17
3.1.5.	施設分布	18
3.1.6.	交通行動	24
3.2.	上位・関連計画の整理	27
3.2.1.	第三次守谷市総合計画	27
3.2.2.	第2期守谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略	27
3.2.3.	守谷市都市計画マスタープラン	28
3.2.4.	守谷市低炭素まちづくり計画	29
3.2.5.	守谷市立地適正化計画	29
3.2.6.	第3期守谷市地域福祉計画	30
3.2.7.	第8期守谷市高齢者福祉計画・介護保険事業計画	30
3.3.	公共交通現況調査	31
3.3.1.	公共交通の種類と整備状況	31
3.3.2.	公共交通の運行状況・接続状況	37
3.3.3.	公共交通の利用状況	48
3.3.4.	事業費	53
3.4.	現況整理の結果概要	55
第4章	市民及び利用者ニーズの把握	56
4.1.	市民アンケート調査による現状と問題	56
4.1.1.	外出実態	57
4.1.2.	公共交通の利用状況	63
4.1.3.	公共交通及び新しいサービスの利用可能性	74
4.1.4.	市民アンケート調査のまとめ	76
4.2.	公共交通利用者アンケート調査による現状と課題	77
4.2.1.	鉄道	78
4.2.2.	路線バス	81
4.2.3.	コミュニティバス（モコバス）	86
4.2.4.	デマンド乗合交通	90
4.2.5.	公共交通利用者アンケート調査のまとめ	93
4.3.	拠点施設利用者アンケート調査による現状と課題	94
4.3.1.	医療施設	95
4.3.2.	商業施設	97
4.3.3.	公共施設	99
4.3.4.	集客施設	101

4.3.5.	拠点施設利用者アンケート調査のまとめ	103
第 5 章	公共交通の課題	104
5.1.	公共交通を取り巻く現況	104
5.2.	地域公共交通計画策定に向けた課題	105
第 6 章	地域公共交通計画の基本的方針及び目標	106
6.1.	地域公共交通計画の基本的方針	106
6.1.1.	目指すべき公共交通の将来像	106
6.1.2.	公共交通が果たすべき役割	107
6.1.3.	公共交通の将来像の実現に向けた方向性と施策・取組	108
6.2.	地域公共交通計画の目標	109
第 7 章	目標達成に向けた施策・取組	111
7.1.	地域公共交通の確保・維持	111
7.1.1.	公共交通の役割の整理	111
7.1.2.	主な公共交通の補助事業活用状況	113
7.1.3.	対象路線の必要性	114
7.2.	目標達成に向けた取組内容	115
7.3.	施策のスケジュール	121
第 8 章	計画の実施体制	122
8.1.	実施主体	122
8.2.	計画の評価	123

第1章 計画の策定に当たって

1.1. 計画策定の背景

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た。しかし、令和 2 年から流行した新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、利用者数は伸び悩んでいる。

今後はさらなる少子高齢化により、鉄道やバス等の公共交通利用者の減少や、財政支出の増加が予想される。また、交通不便地域への対応などは引き続き必要である。

本計画は、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作成するものである。

1.2. 計画の対象区域

計画の対象区域は、本市全域とする。

本市は、守谷地区、北守谷・立沢地区、大木・板戸井地区、大柏・野木崎地区、南守谷・高野地区、みずき野・同地・赤法花地区の 6 地区に区分され、公共交通網のサービス状況や利用状況が異なるため、これらの特性を配慮した計画とする。

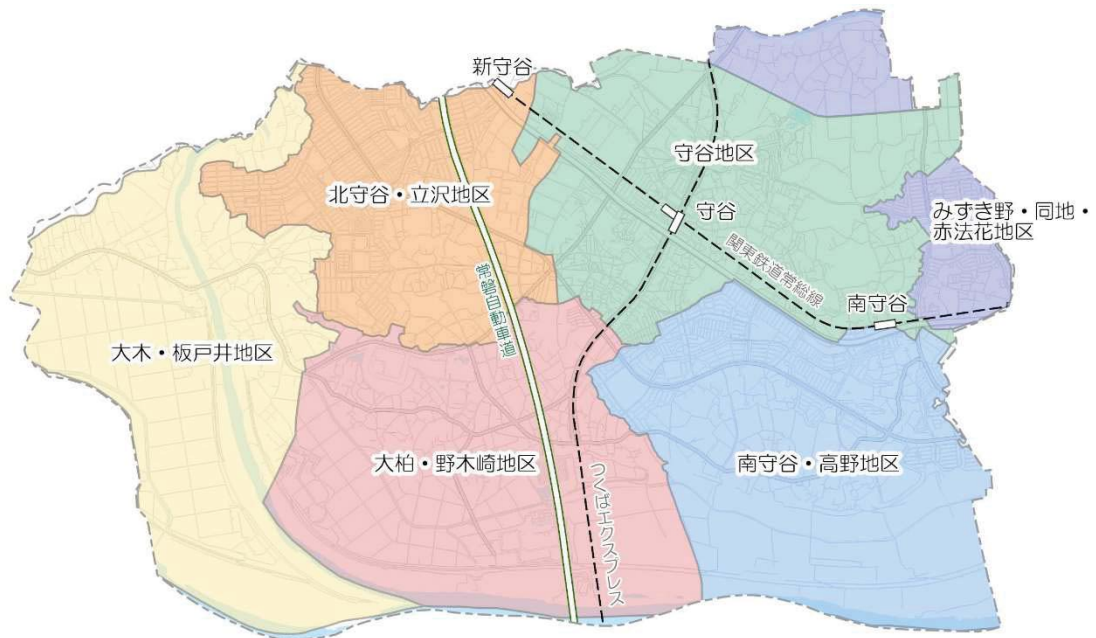


図 1-1 本市の地区区分

1.3. 計画の期間

計画期間は、令和 5 年度（2023 年度）～令和 9 年度（2027 年度）の 5 年間とする。

1.4. 計画の位置付け

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」に基づき策定するものである。

「第三次守谷市総合計画」、「第 2 期守谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「守谷市都市計画マスタープラン」、「守谷市低炭素まちづくり計画」を上位計画とし、本市の都市計画・福祉計画等の関連計画との連携を図る。今後、茨城県が地域公共交通計画を策定した場合は、連携を図る。

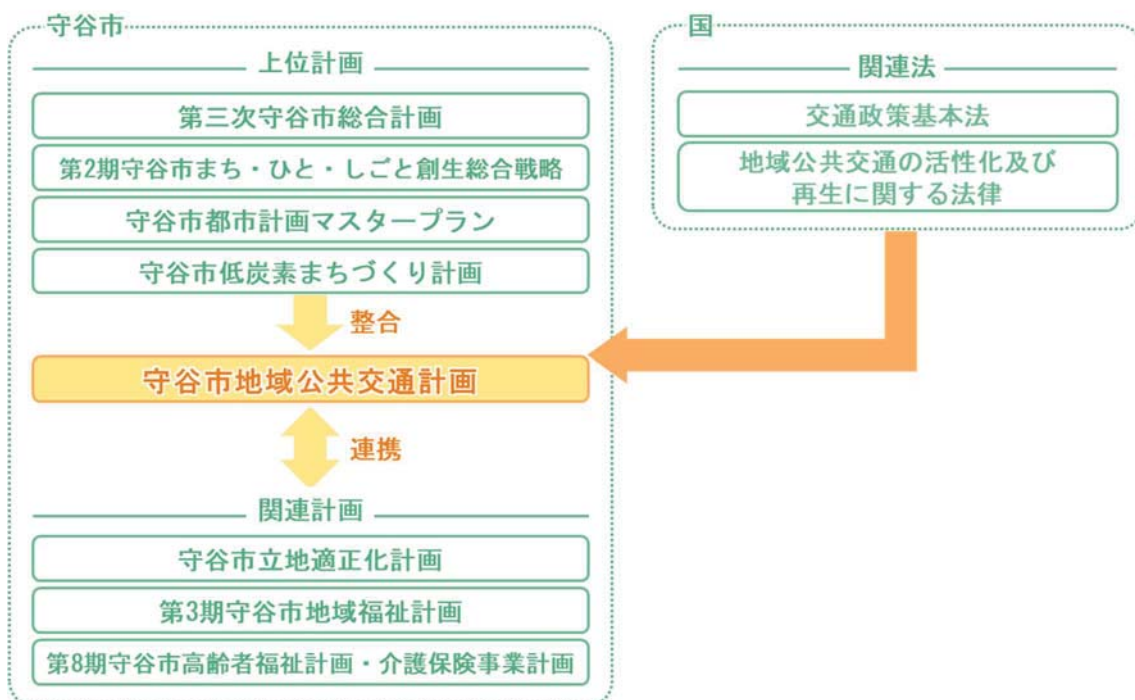


図 1-2 上位計画との関連性

第2章 守谷市地域公共交通網形成計画の達成状況の評価

2.1. 数値指標

「守谷市地域公共交通網形成計画」で定めた数値目標は以下のとおりである。

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（民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通）利用者数	
策定時 平成 27 年度(2015 年度)	目標値 令和 4 年度(2022 年度)
平日 約 4,000 人/日	平日 約 4,200 人/日

方向性2. 公共交通の利用促進

数値目標2 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	
策定時 平成 28 年度(2016 年度)	目標値 令和 4 年度(2022 年度)
23.5%	27%

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	
策定時 平成 28 年度(2016 年度)	目標値 令和 4 年度(2022 年度)
1 事業	3 事業

2.2. 数値指標の達成状況

「守谷市地域公共交通網形成計画」で定めた数値目標の達成状況は以下のとおりである。

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（民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通）利用者数		
目標値 令和4年度(2022年度)	現状 令和4年度(2022年度)	達成状況
平日 約4,200人/日	平日 3,674人/日※	未達成 策定時より約300人の減少

※路線バスは令和4年6月に実施した調査のデータ、

モコバス及びデマンド乗合交通は令和4年6月の平日の平均のデータを使用

出典：関東鉄道提供資料、守谷市資料

方向性2. 公共交通の利用促進

数値目標2 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		
目標値 令和4年度(2022年度)	現状 令和3年度(2021年度)	達成状況
27%	24.3%	未達成 策定時より0.8ポイントの上昇

出典：「守谷市まちづくり市民アンケート」令和3年度実施

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		
目標値 令和4年度(2022年度)	現状 令和4年度(2022年度)	達成状況
3事業	累計2事業	未達成

2.3. 達成状況の評価

数値目標 1 の「バス利用者数」については、策定時の平日 4,000 人/日を 300 人程度下回る約 3,700 人/日にとどまった。目標の 4,200 人/日は未達成となった。新型コロナウイルス感染症の拡大による外出控え、リモートワークが推進したこと、感染への懸念による乗合交通への忌避感などが、未達成の大きな要因となっていると考えられる。

数値目標 2 の「バスを便利に利用できると感じている割合」についても、令和 3 年度調査では 24.3%と、目標の 27%に達しなかった。しかしながら、新型コロナウイルス感染症の拡大により利用数が振るわないなかで、策定時よりも 0.8 ポイントの上昇が見られたことは、前向きな要素である。

数値目標 3 「バス待ち環境の向上に向けた事業数」については、令和 4 年度までの累計は 2 事業にとどまった。バス停に隣接した駐輪場の設置に関し、候補地選定のための現地調査等を行ったが、設置個所の選定に至っておらず、今後、継続して検討する必要がある。

第3章 現況整理

3.1. 地域現況調査

3.1.1. 地勢・土地利用

(1) 位置・地勢

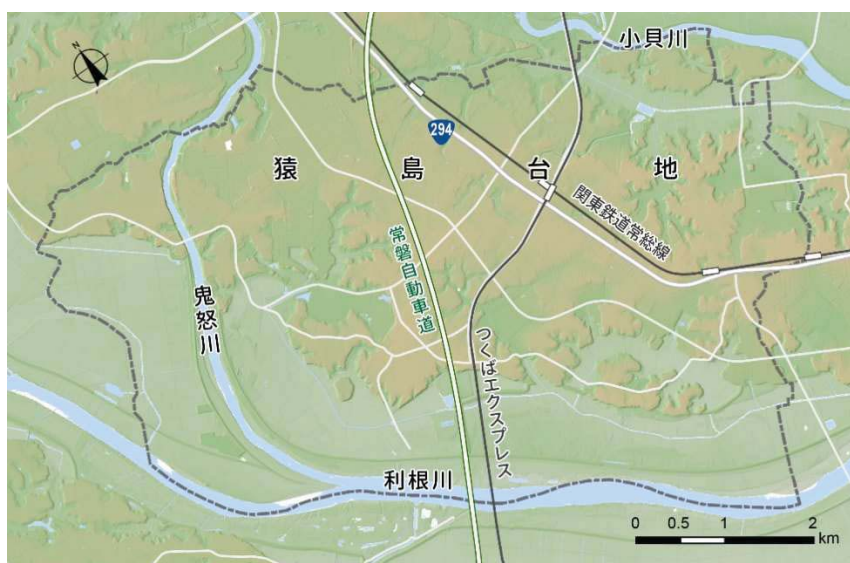
守谷市は、茨城県の南西端に位置し、東京都心から 40 キロメートル圏内にある。

茨城県南部から千葉県北部にわたる大きな洪積台地である「常総台地」から枝状に伸びる猿島台地の先端部分に位置している。

利根川東遷工事及び鬼怒川開削工事により、三方向を利根川・鬼怒川・小貝川に囲まれた島状の地形となっている。



図 3-1 守谷市の位置



出典：国土地理院 数値標高モデルを使用して作成

図 3-2 守谷市の地勢

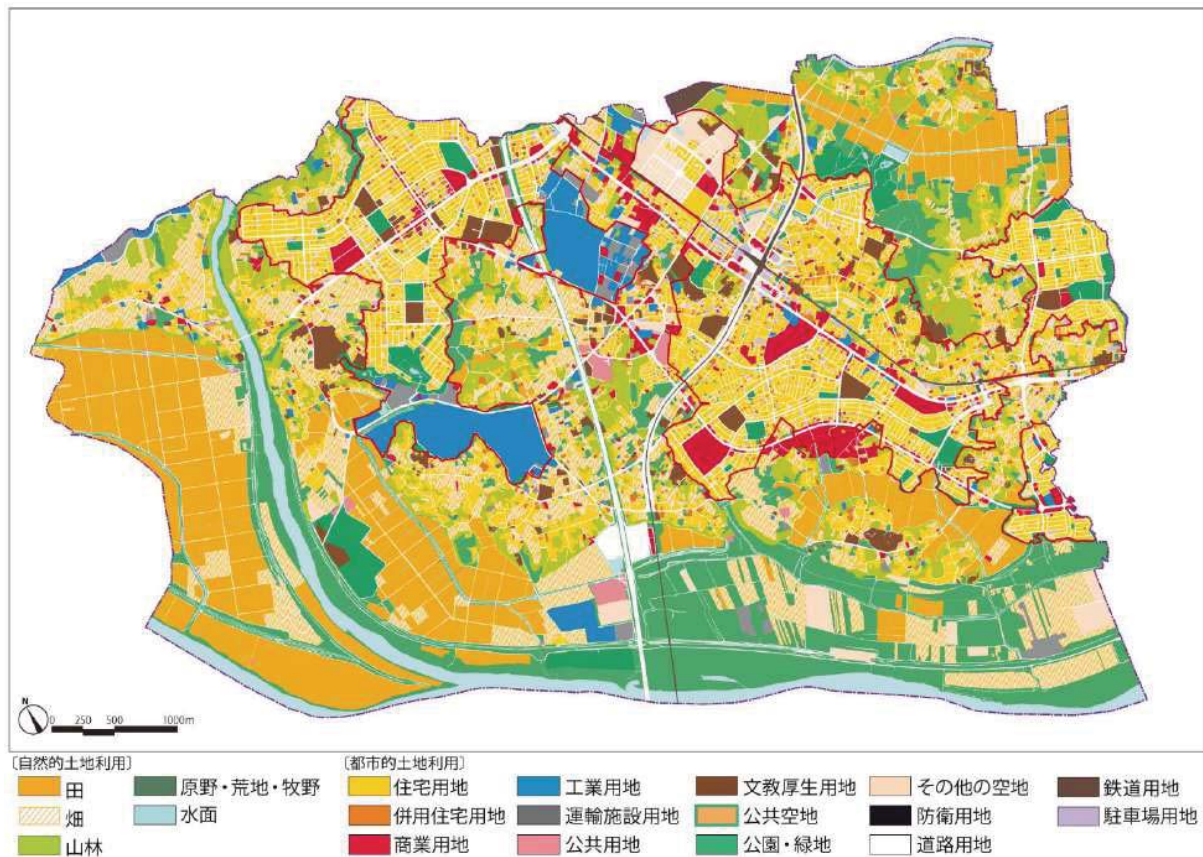
(2) 土地利用

利根川と小貝川沿いの低地に挟まれた猿島台地上部に住宅団地が造成されており、緑に囲まれた大規模住宅団地（北守谷、南守谷、みずき野、美園）や守谷駅周辺の既成市街地を中心に住宅系の土地利用が行われている。

商業系の土地利用は国道 294 号（都市計画道路取手守谷線）沿道、常総ふれあい道路（都市計画道路乙子北守谷線）沿道を中心に行われている。

工業系土地利用は主に県道野田牛久線（都市計画道路北園野木崎線）、国道 294 号、常総ふれあい道路沿道を中心に行われている。

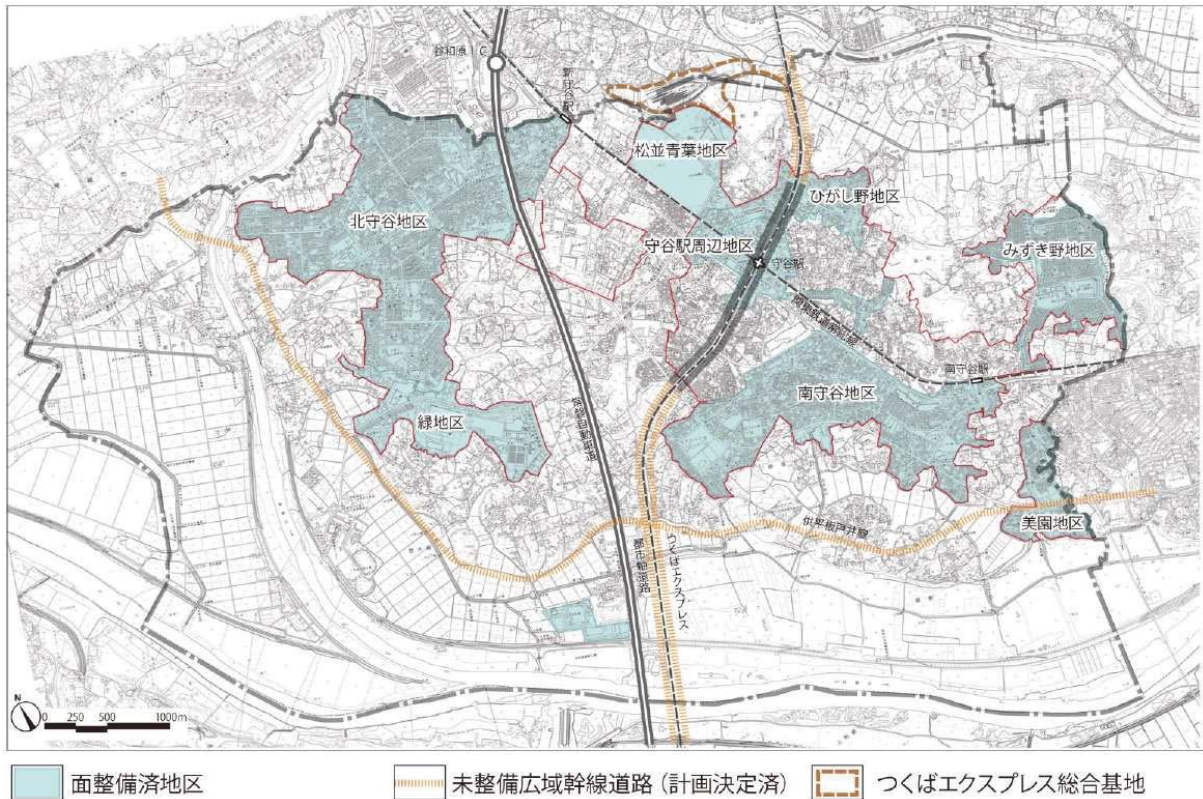
近年には、松並青葉地区の土地区画整理事業により自然的土地利用及び工業系土地利用から住宅系へ大規模な土地利用転換が進んだ。



出典：守谷市都市計画マスタープラン

図 3-3 土地利用状況図（平成 27 年度）

北守谷地区、南守谷地区、みずき野地区、緑地区、美園地区、ひがし野地区、守谷駅周辺地区及び松並青葉地区は既に面整備済であり、地区計画制度や建築協定などの導入により良好な市街地環境の形成が行われている。

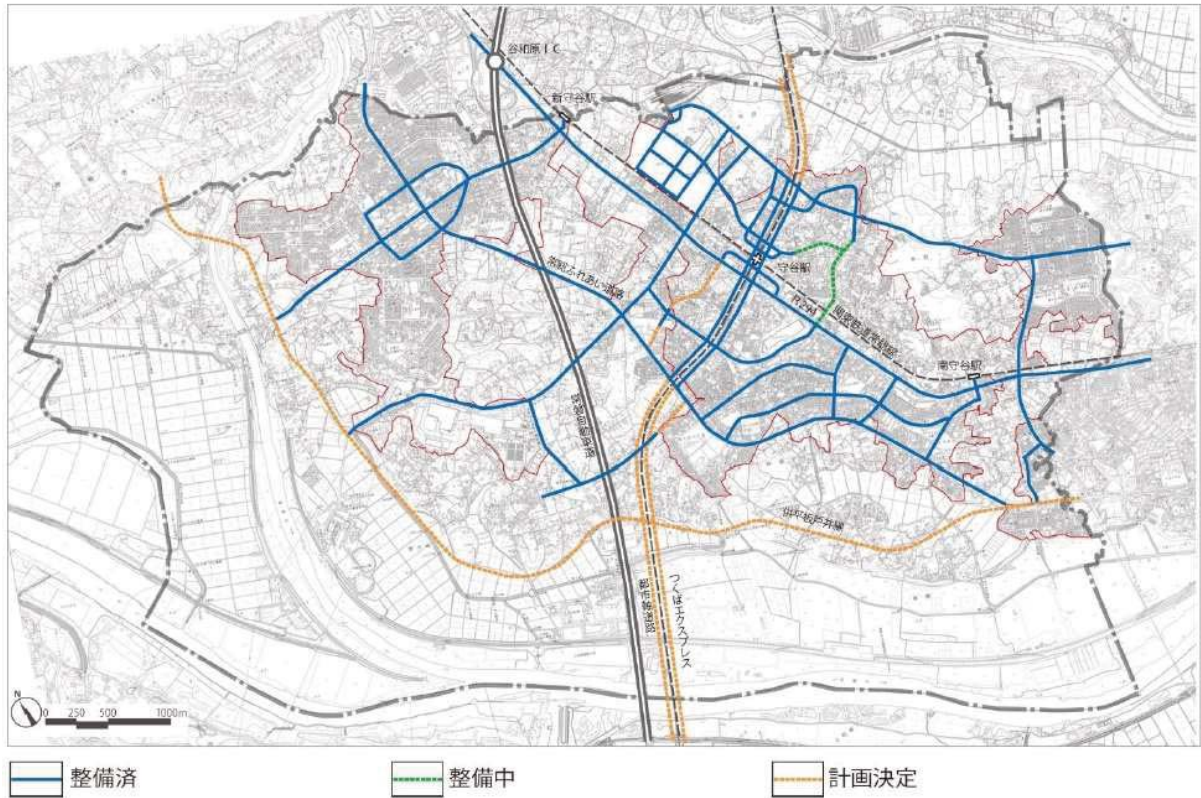


出典：守谷市都市計画マスタープラン

図 3-4 都市整備状況（平成 27 年度）

3.1.2. 道路網の状況

常磐自動車道が市の中心部を走行しており、国道 294 号と常総ふれあい道路（都市計画道路乙子北守谷線）が南北の主要道路軸を形成している。また、これをつなぐ形で東西の道路によりラダー（はしご）型の幹線道路ネットワークが形成されつつある。



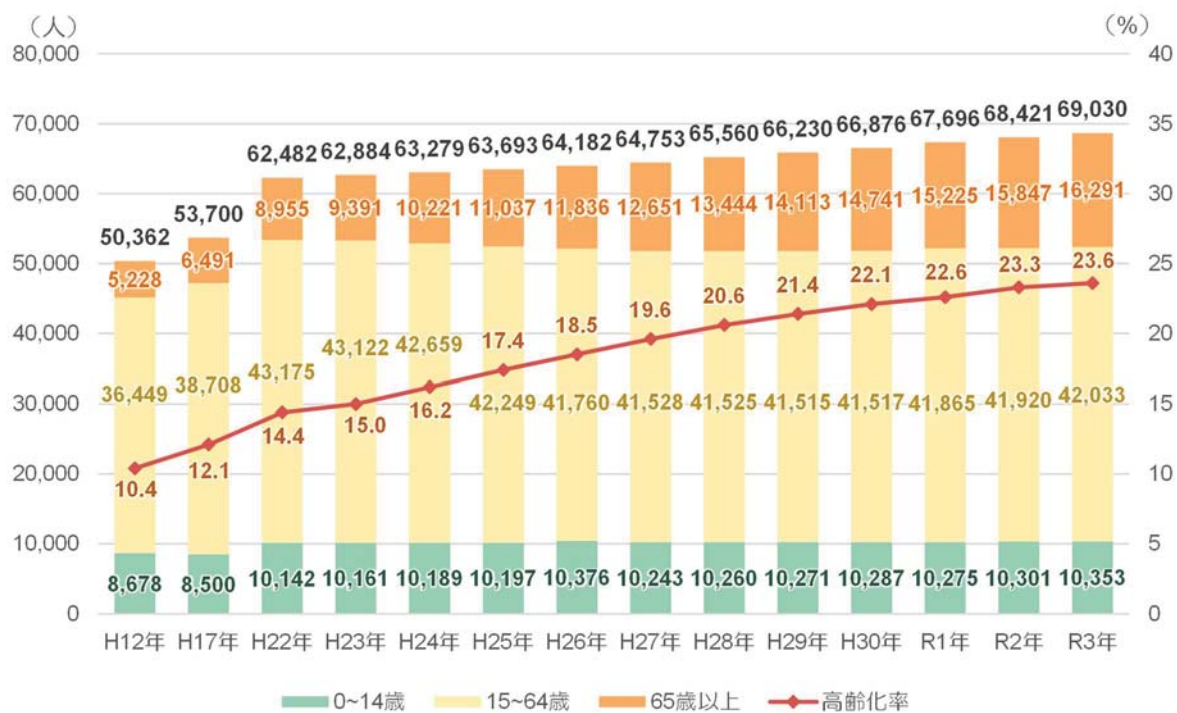
出典：守谷市都市計画マスタープラン

図 3-5 都市計画道路整備状況図（平成 27 年度）

3.1.3. 人口

(1) 人口推移と高齢化率の推移

人口は増加を続けており、令和 3 年で 69,030 人となっている。また、高齢化率も上昇を続けており、令和 3 年には 23.6%となっている。

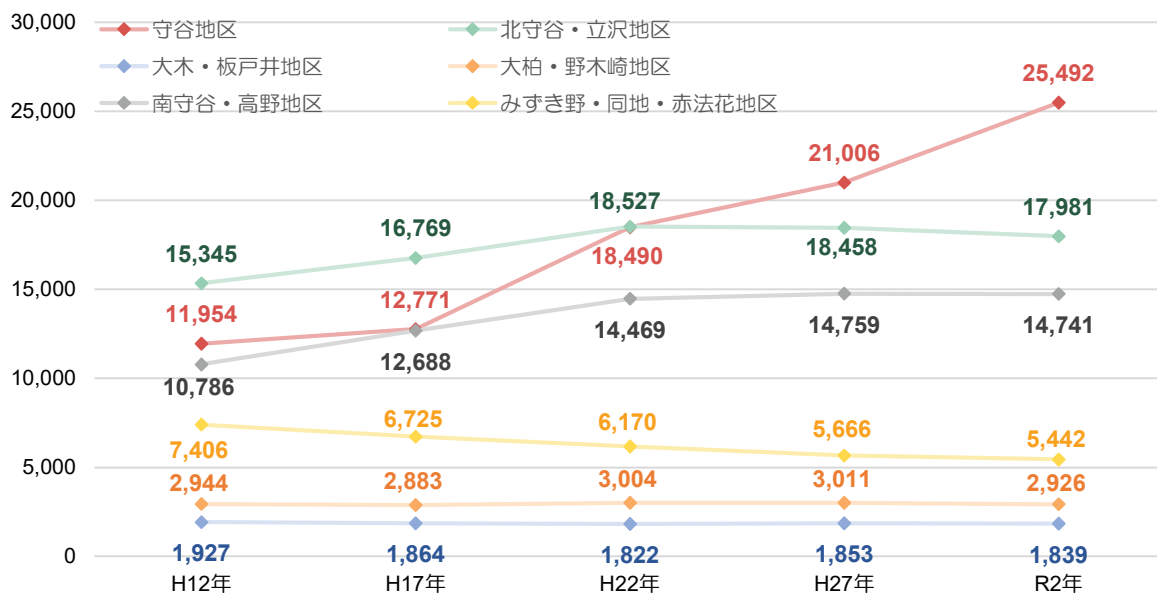


※総数には年齢不詳を含む
参照：統計もりや

図 3-6 人口推移

(2) 地区別の人口推移

守谷地区はこの 20 年で 2 倍以上の増加となっているが、その他の地域は、平成 22 年以降横ばい若しくは減少傾向となっている。

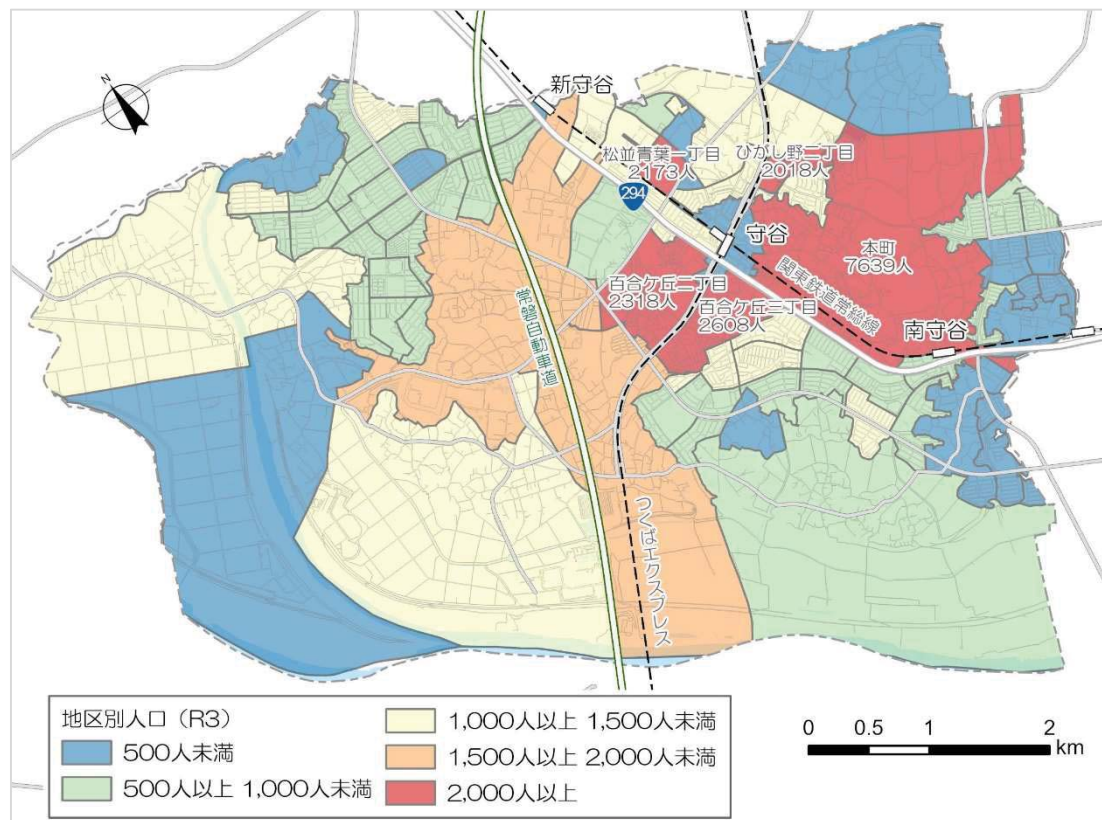


※小地域人口を各地区に区分、年度により範囲が異なることがある
参照：国勢調査

図 3-7 地区別の人口推移

(3) 地区別人口割合と人口分布状況

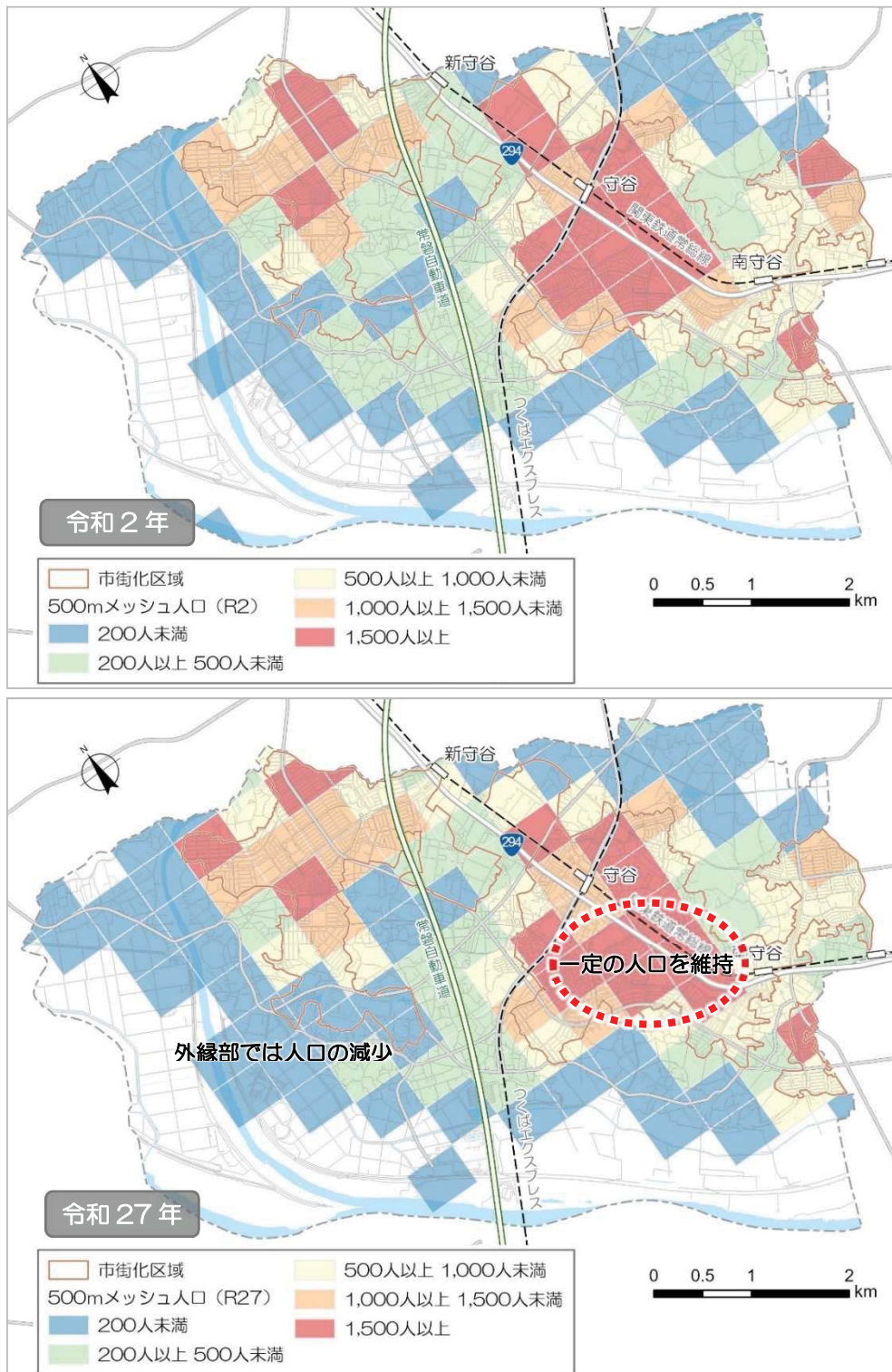
地区別人口は、本町、百合ヶ丘二丁目、百合ヶ丘三丁目、松並青葉一丁目、ひがし野二丁目が多く、特に本町は 7,639 人と一際人口が多い地区である。



参照：統計もりや

図 3-8 地域別人口（令和 3 年）

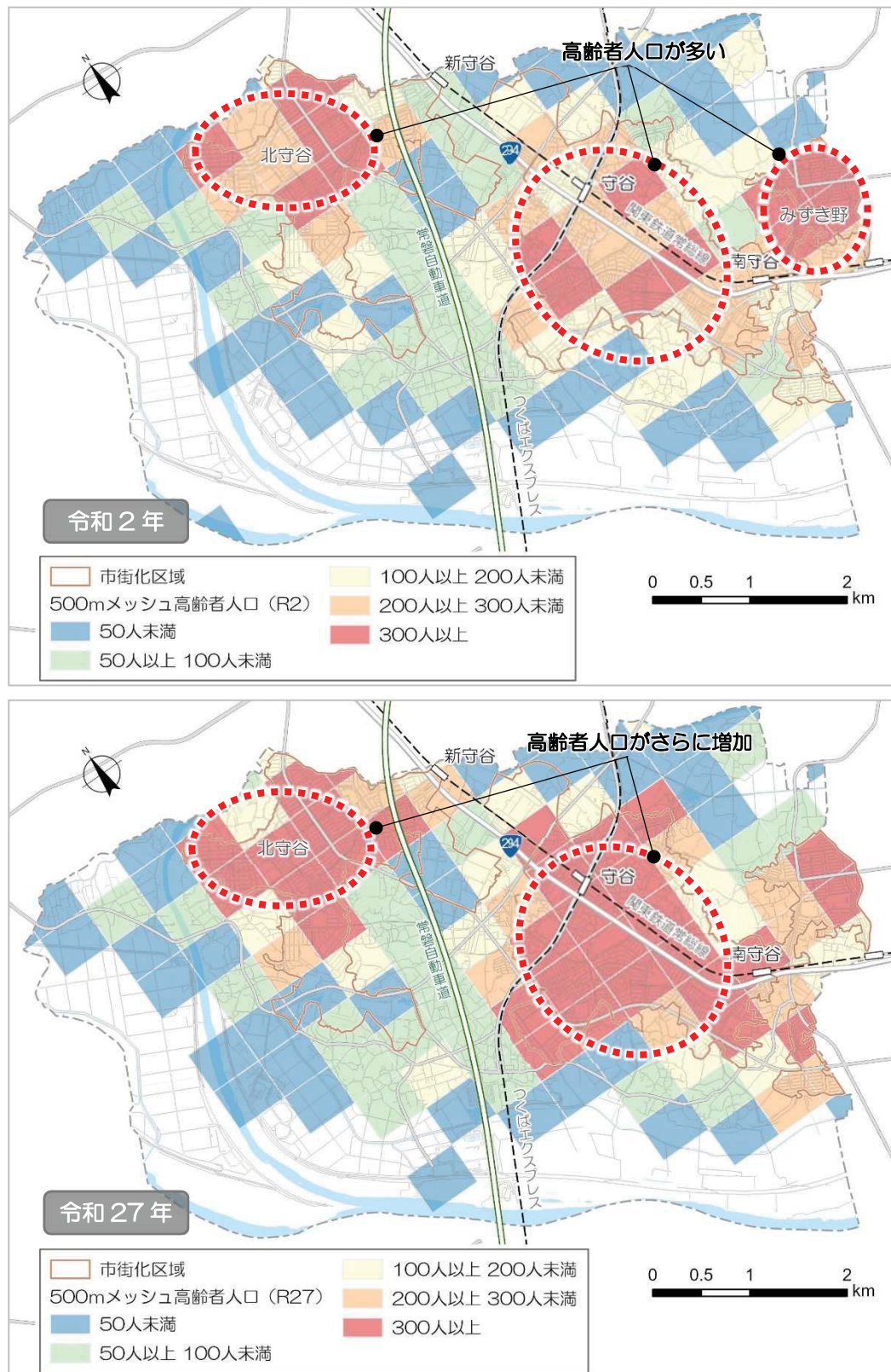
令和 2 年時点で市の外縁部に人口の少ないエリアが広がっており、令和 27 年にはさらに範囲の拡大が予想される。守谷駅南部の人口集積エリアでは一定の人口が保たれると推計されている。



参照：国勢調査、国土数値情報（※H27 国勢調査を基にした推計）

図 3-9 人口分布（令和 2 年、令和 27 年）

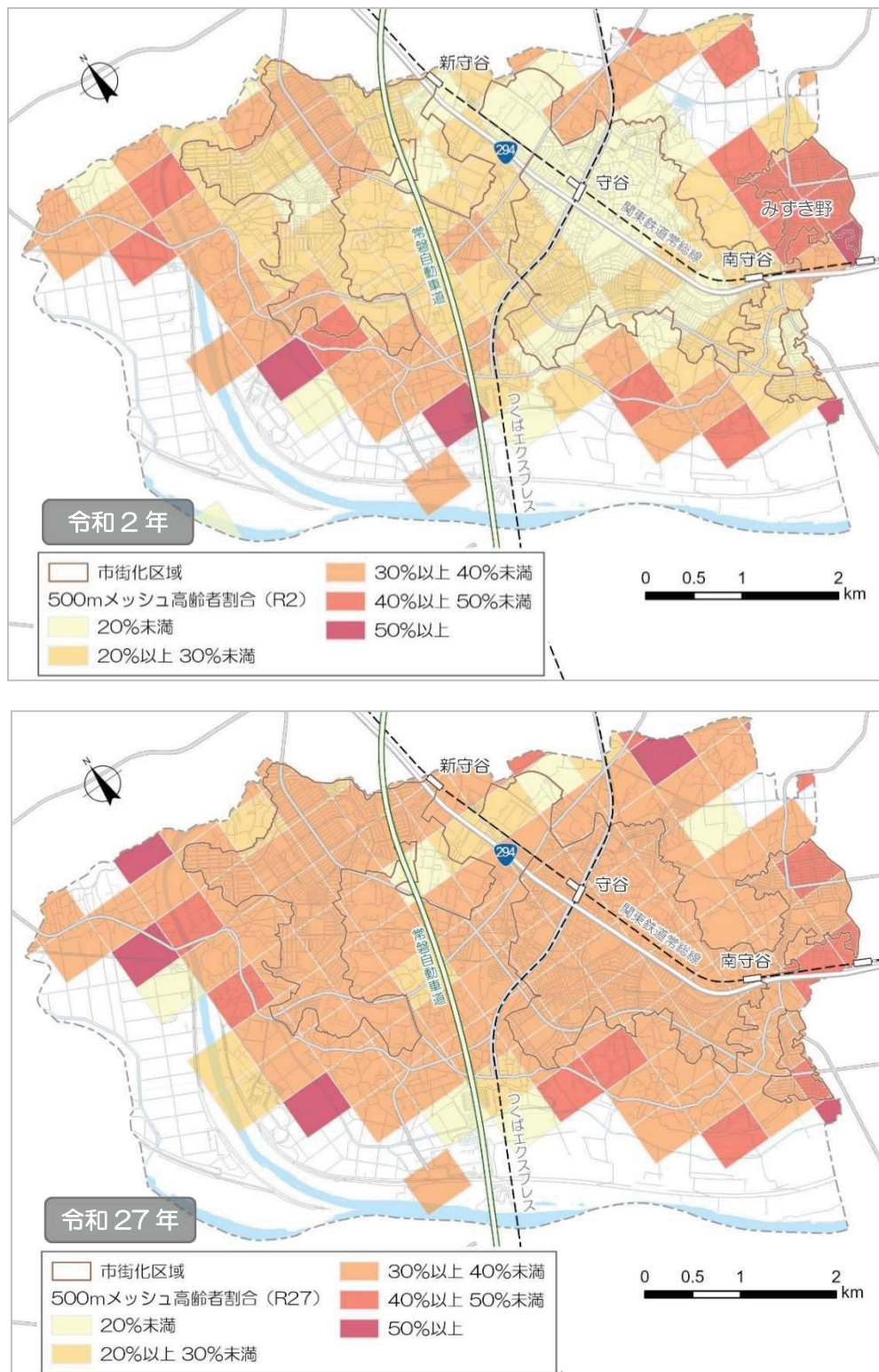
守谷駅の南部及び北守谷地域は令和 2 年時点で高齢者が多いエリアである。令和 27 年にはさらに範囲が広がることが予測されている。



参照：国勢調査、国土数値情報（※H27 国勢調査を基にした推計）

図 3-10 高齢者人口分布（令和 2 年、令和 27 年）

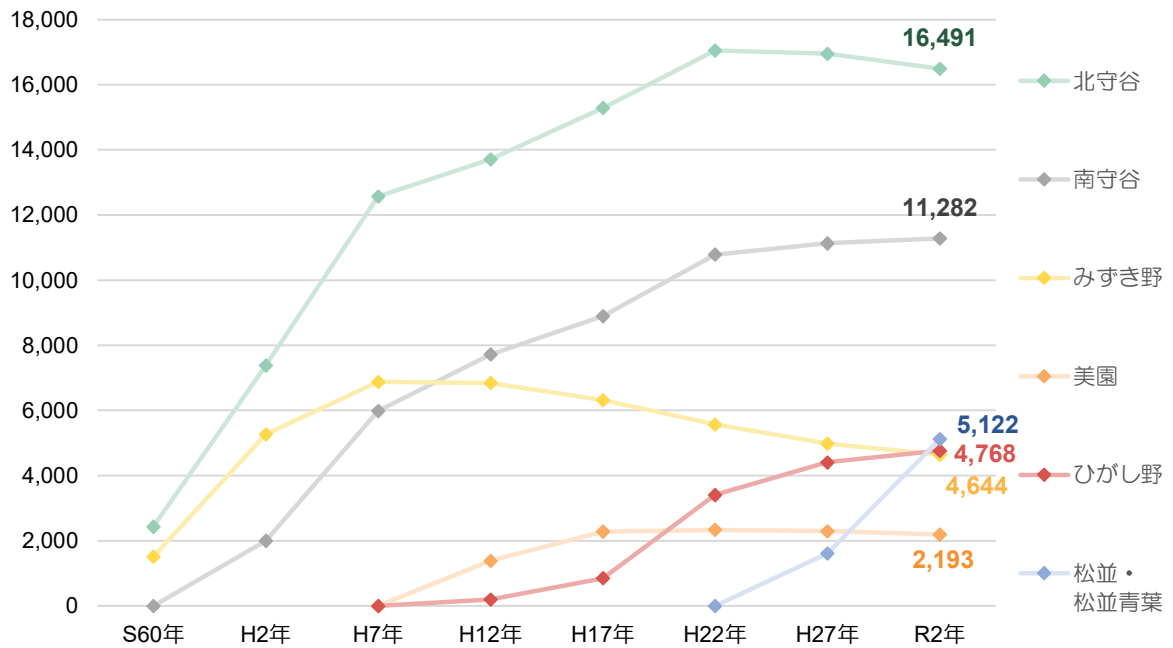
令和 2 年の高齢化率を見ると、みずき野など高い地区もあるが、一方で守谷駅周辺のよう
に 20%未満の地区も存在している。令和 27 年にはほとんどの地区で 30%以上となる
ことが予測されている。



参照：国勢調査、国土数値情報（※H27 国勢調査を基にした推計）

図 3-11 高齢者人口割合（令和 2 年、令和 27 年）

大規模開発地区内の人口は、近年はほとんどの地区で減少、若しくは増加が鈍化している。一方で、最も新しく開発された松並・松並青葉地区では急激に人口が増加している。



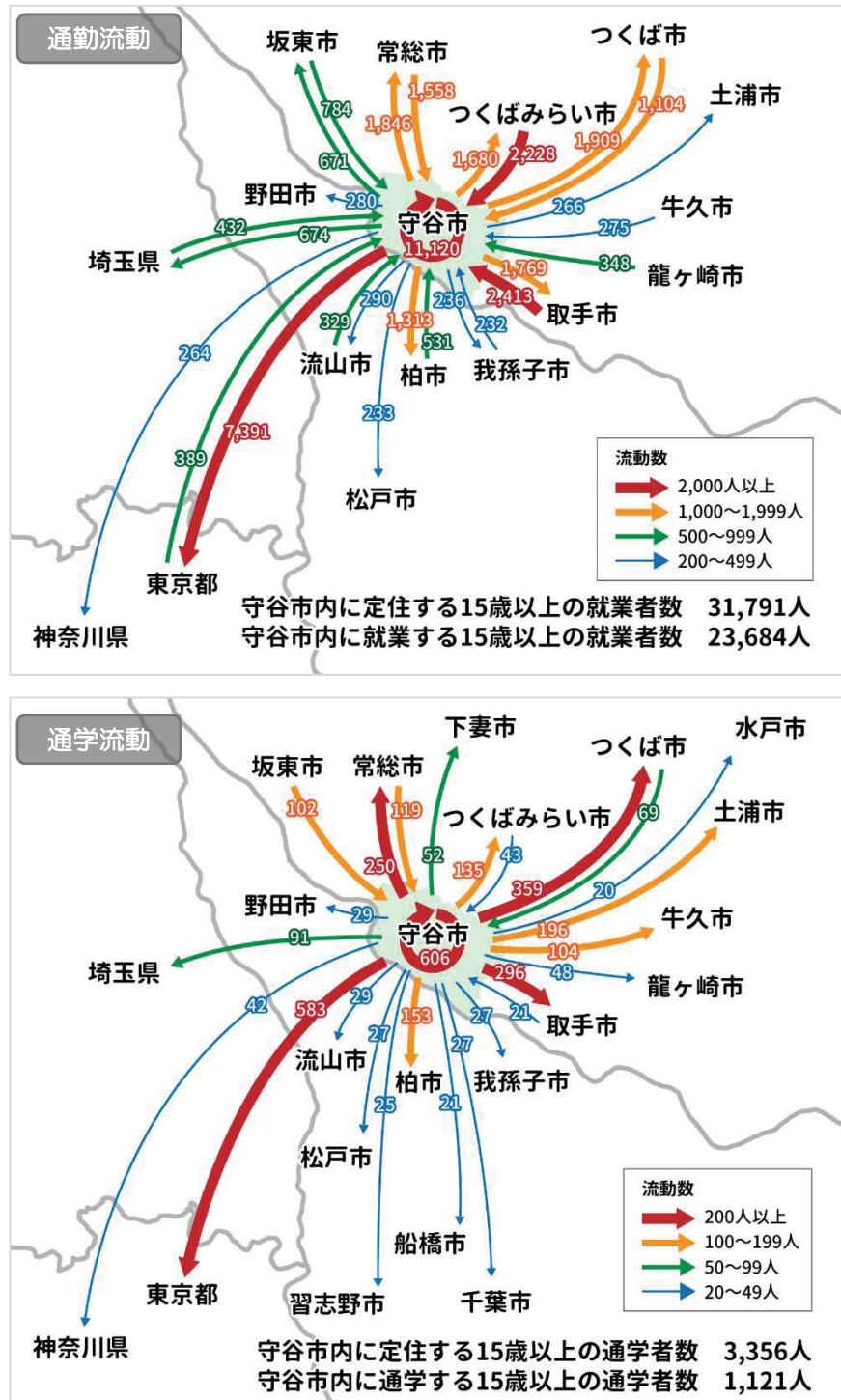
参照：統計もりや

図 3-12 大規模開発地区内人口推移

3.1.4. 通勤・通学

通勤では、市内通勤者のほかは、東京都への通勤者が一際多い。また、つくばみらい市、取手市からの流入も目立つ。

通学では、市内通学者数と東京都への通学者数は同程度であるほか、大学が立地するつくば市や複数の高校が立地する取手市、常総市への通学流出も一定数見られる。



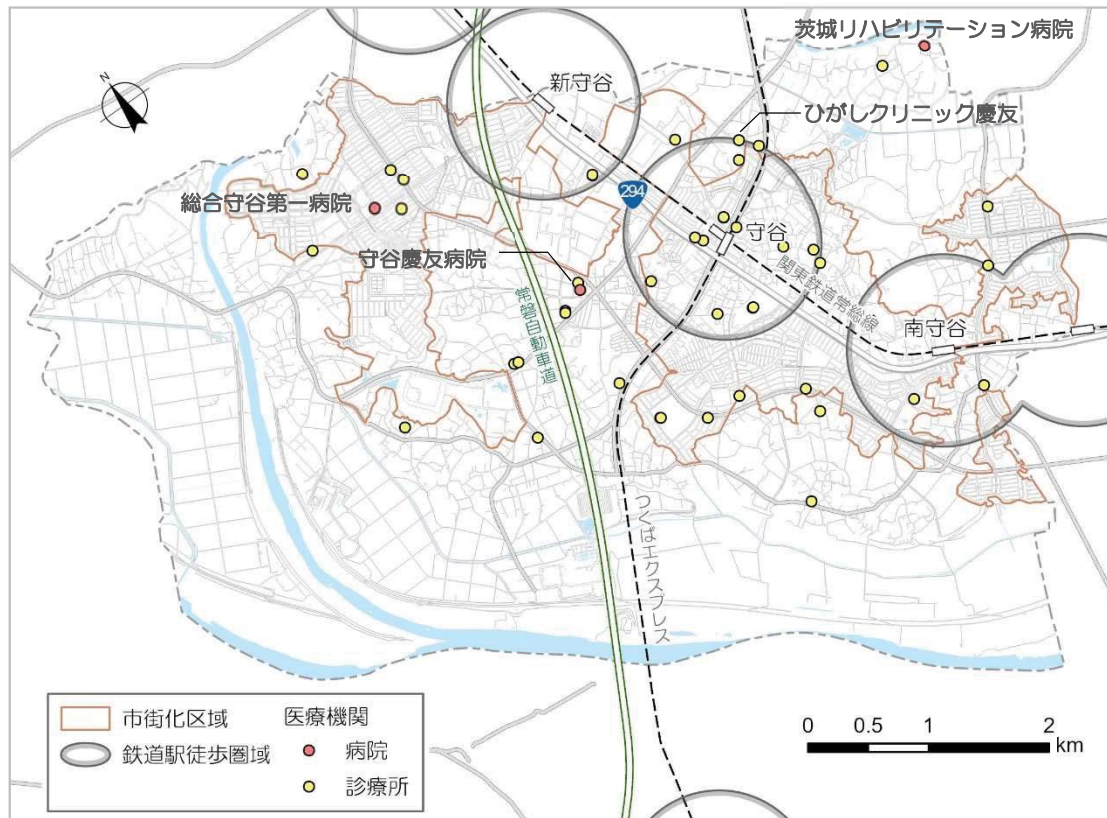
参照：国勢調査

図 3-13 15歳以上の就業者・通学者の流動（令和2年）

3.1.5. 施設分布

(1) 医療機関

市内には3つの病院があり、それぞれ駅の徒歩圏外に位置している。診療所は市内に分散して立地している。

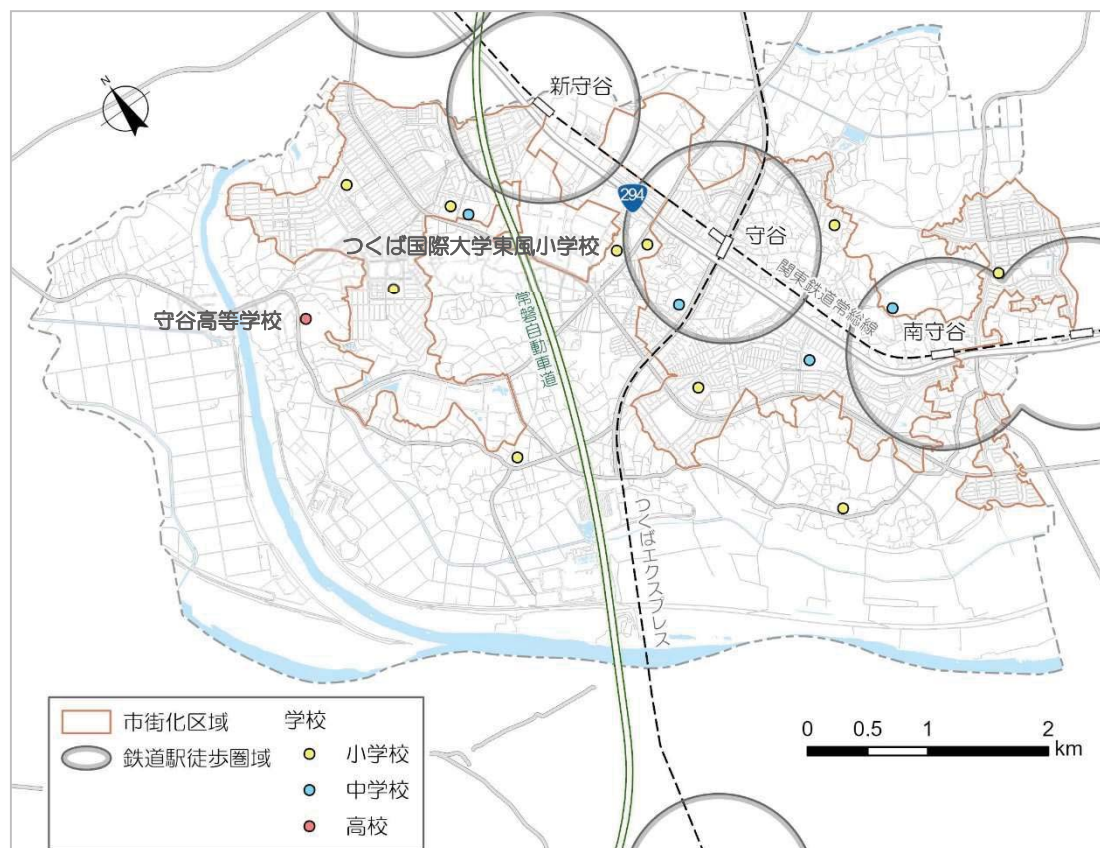


※鉄道駅徒歩圏域は都市構造の評価に関するハンドブックに基づき 800mとした
参照：国土数値情報

図 3-14 医療機関の立地状況

(2) 教育施設

市内の公立小・中学校は下図のとおり分布しているほか、守谷駅から 900m の位置に 1 校の私立小学校が立地している。高等学校は駅の徒歩圏外に 1 校立地しているのみである。

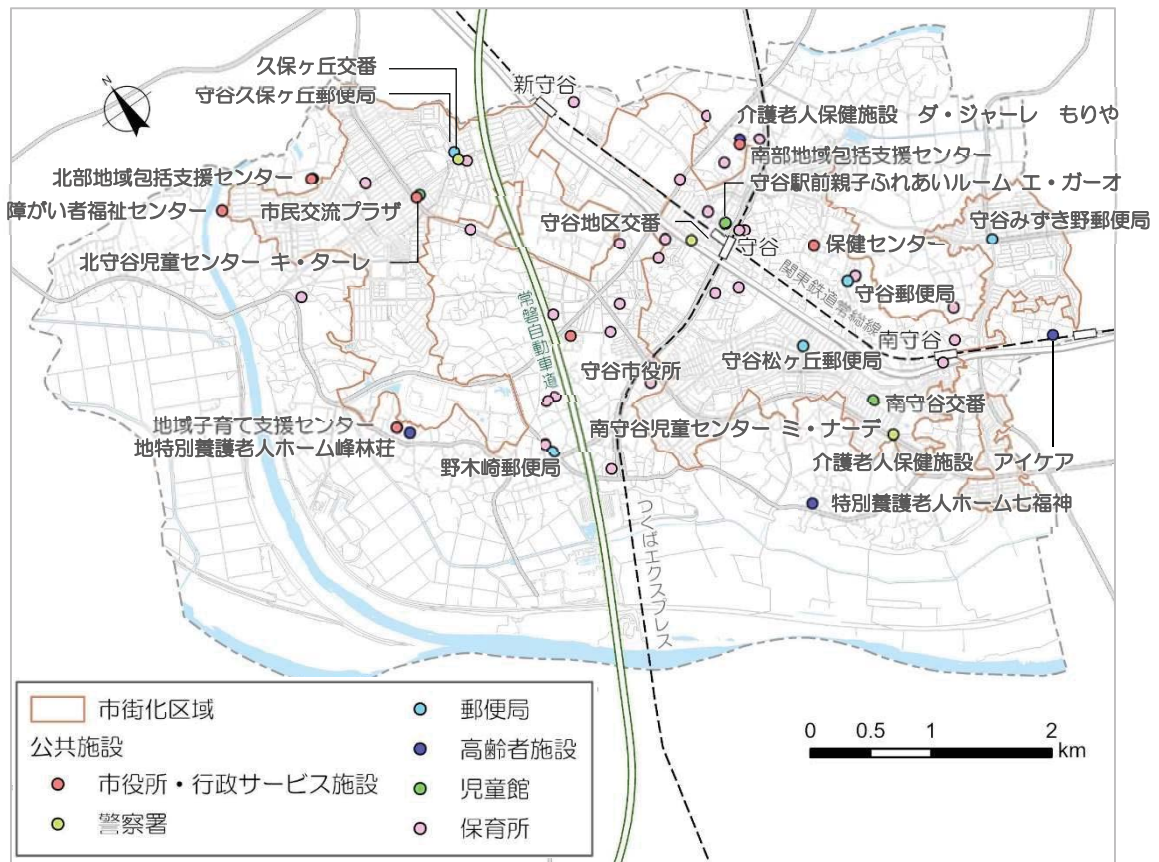


参照：国土数値情報

図 3-15 学校の立地状況

(3) 公共施設

市役所は市街化調整区域の大柏地区に立地している。郵便局や交番は分散して立地している。

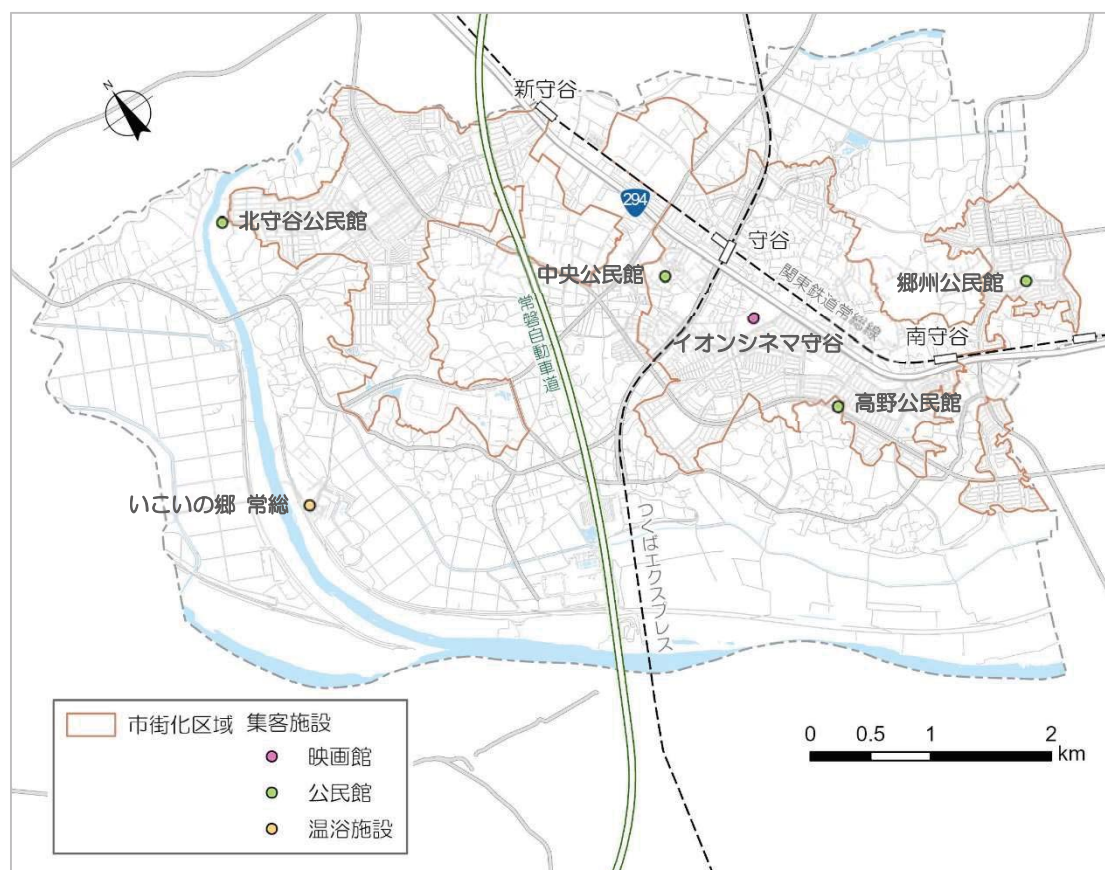


参照：国土数値情報、守谷市 HP

図 3-16 公共施設の立地状況

(4) 集客施設

市内には映画館が1軒、温浴施設が1軒、公民館が4軒立地している。映画館は守谷駅の徒歩圏域内にあるが、温浴施設は市街地から離れて立地している。4軒の公民館は分散して立地している。

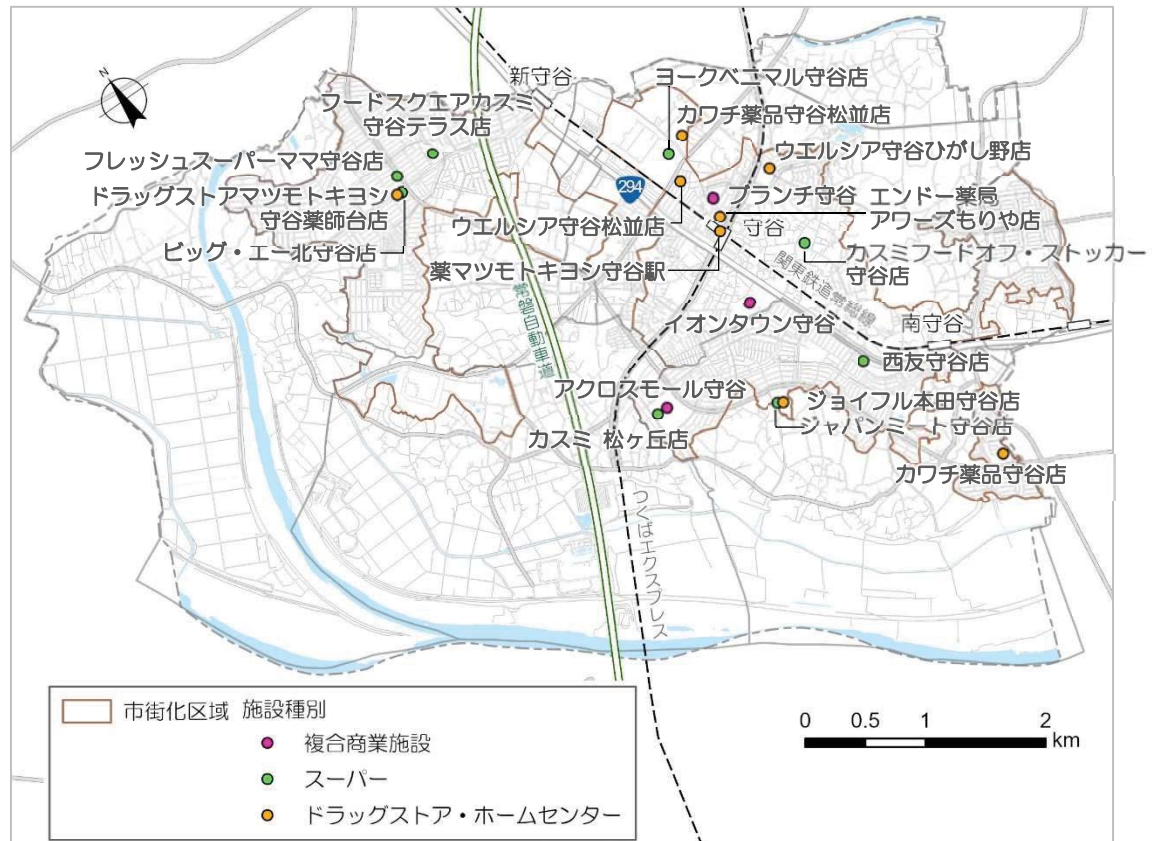


参照：国土数値情報

図 3-17 集客施設の立地状況

(5) 商業施設

商業施設は守谷駅の周辺に集積しているほか、常総ふれあい道路の沿線にスーパー等が複数立地している。

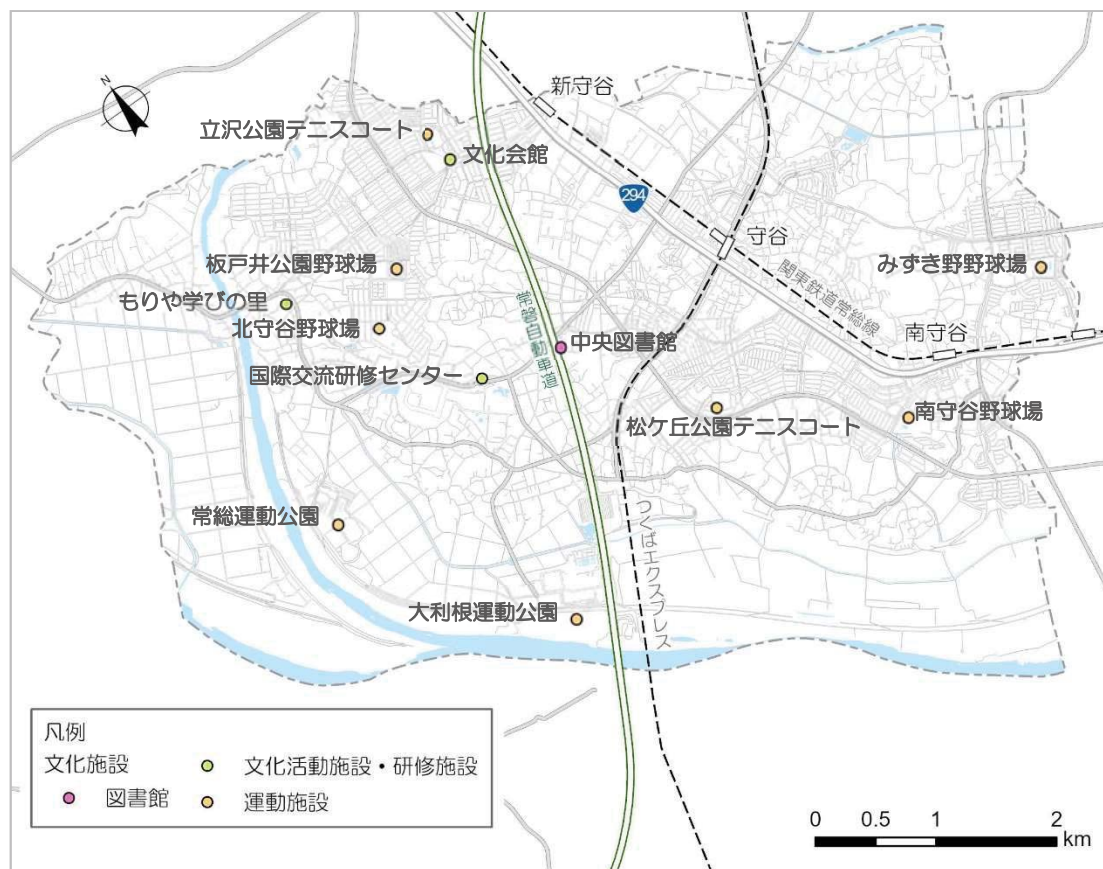


参照：iタウンページ、施設 HP

図 3-18 商業施設の立地状況

(6) 文化施設

文化施設は北守谷地域に多く立地している。運動施設は市内に分散して立地している。



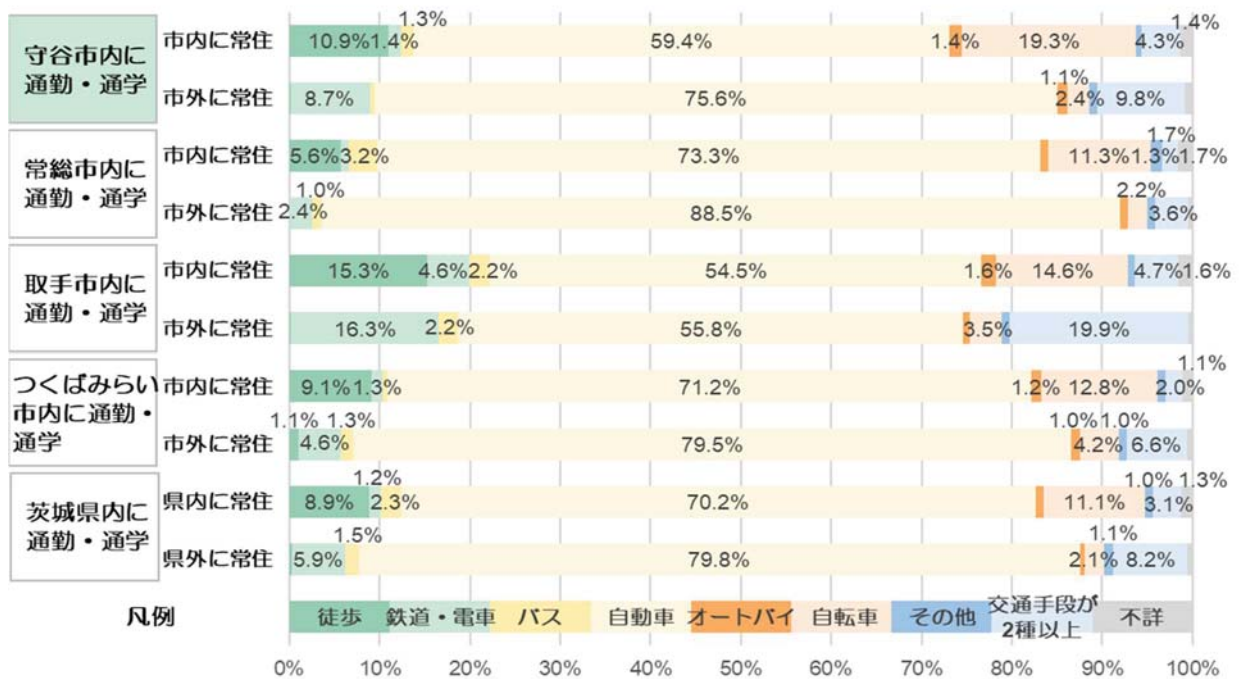
参照：国土数値情報

図 3-19 文化施設の立地状況

3.1.6. 交通行動

(1) 交通手段

いずれの市においても、自動車の交通分担率が高く、守谷市内に通勤・通学する市内常住者では、59.4%、市外常住者では75.6%となっている。また、守谷市内に通勤・通学する市内常住者では、自転車の割合が他市と比べて高く、バスの利用割合は、市内常住者では1.3%、市外常住者では1.0%未満にとどまる。



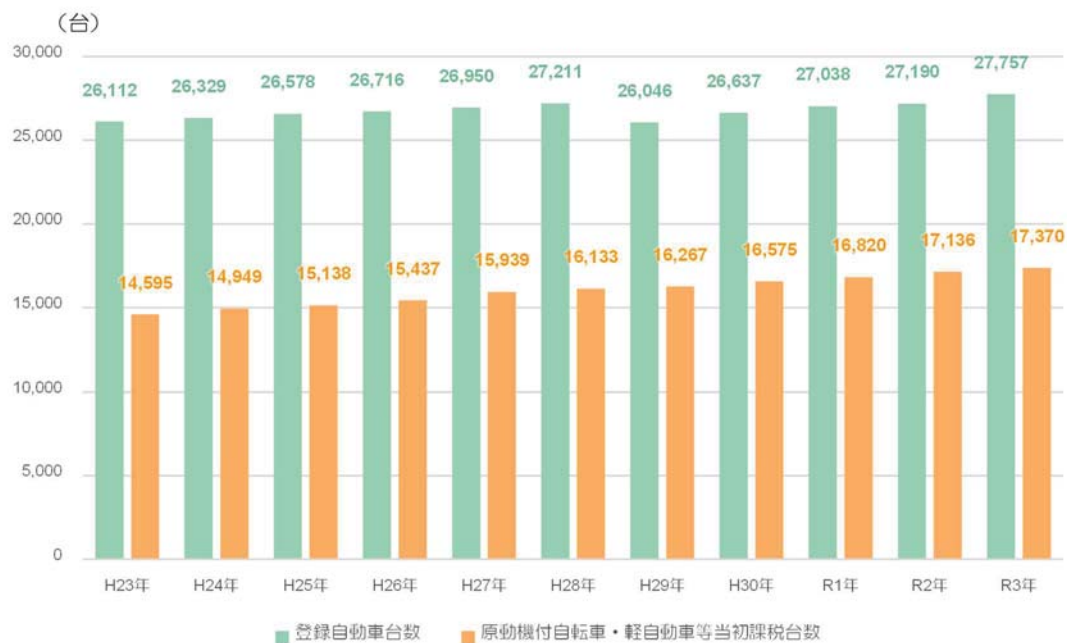
※「バス」には「乗合バス」「勤め先・学校のバス」を含む
 ※「自動車」には「自家用車」「ハイヤー・タクシー」を含む
 ※1.0%以上の数値のみ掲載

参照：国勢調査

図 3-20 通学・通勤における交通手段分担率（令和2年）

(2) 自動車保有台数

登録自動車台数は概ね 27,000 台前後で推移しており、過去 10 年では令和 3 年が最も多い。また原動機付自転車・軽自動車等当初課税台数については、年々増加傾向である。

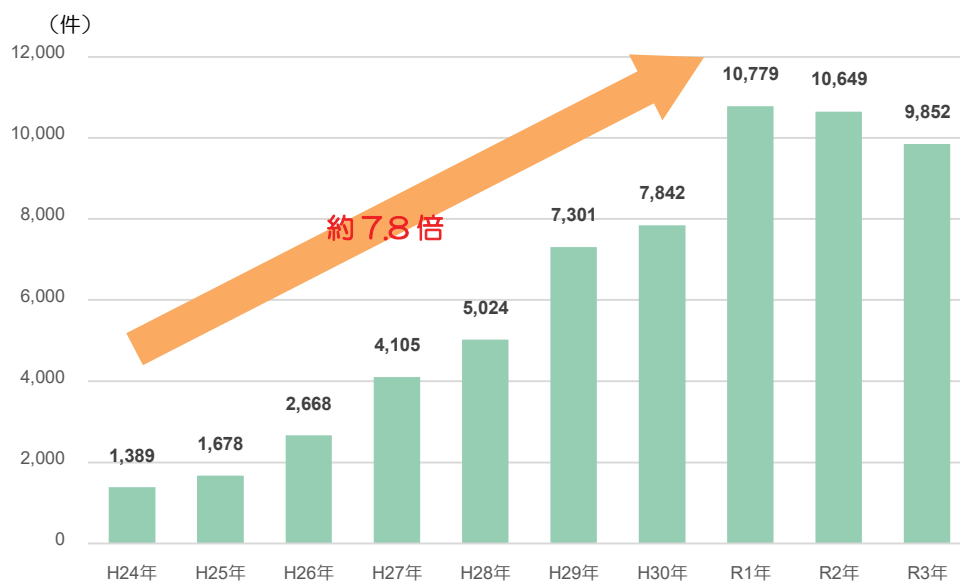


※登録自動車台数は各年 3/31 時点、原動機付自転車・軽自動車等当初課税台数は各年 4/1 時点
参照：統計もりや

図 3-21 自動車等保有台数

(3) 運転免許証返納件数

茨城県における運転免許証の返納件数は、令和元年には 10,779 件であり、平成 24 年と比較すると約 7.8 倍の件数となっている。



参照：警察庁 運転免許統計

図 3-22 運転免許返納件数推移（茨城県）

3.2. 上位・関連計画の整理

3.2.1. 第三次守谷市総合計画

策定年	令和4年3月
計画期間	令和4年度～令和13年度
将来像	水と緑のパワースポット もりや ～持続・創造・進化するまち～
整合を図る 交通施策	施策13. 利便性の高い都市基盤の整備 コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり ・各拠点への交通アクセス性の向上

3.2.2. 第2期守谷市まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定年	令和4年3月
計画期間	令和4年度～令和8年度
人口ビジョン	令和42年に6万5千人程度の人口を維持する
整合を図る 内容	戦略分野② 自然の中で活力にあふれ、愛着やほこりが持てるまちをつくる 誰もが住み慣れた地域で安心して安全に暮らし続けることができるよう、 先端技術の活用、環境への配慮と再生可能エネルギーの積極的な導入等によ り、愛着や誇りを持つことができる活力あふれたまちを目指す

3.2.3. 守谷市都市計画マスタープラン

策定年	令和2年3月
目標年次	令和17年度
将来都市像	緑きらめく大地で人々がふれあい、幸せに暮らし続けるまち
整合を図る 交通施策	交通体系整備の方針 広域交通体系の更なる強化 ・ つくばエクスプレスの東京都心に向かう輸送力の強化 等 守谷駅の交通拠点機能の拡充 ・ 鉄道間の乗換、鉄道と他の交通機関との乗換等が円滑化・快適化 地区の生活交通の利便性の向上 ・ 公共交通システムの充実・快適化と利用の増進
	鉄道交通 ・ つくばエクスプレスの東京駅までの延伸と輸送能力の強化促進と利便向上
	バス交通 ・ 鉄道駅やその周辺の地域生活拠点、各地区や集落を円滑に連絡するバス路線網の充実 ・ 誰もが利用しやすいコミュニティバスの路線の検討・再編 ・ デマンド乗合交通の利用を促進 等



図 3-23 交通体系整備方針図

3.2.4. 守谷市低炭素まちづくり計画

策定年	平成 26 年 7 月
計画期間	平成 26 年度～令和 5 年度
目指すもの	都市の集約化と、環境にやさしい移動手段による持続可能なまちづくり ～誰もが住んでよかったと思える低炭素まちづくりの実現のために～
整合を図る 交通施策	基本方針 2 環境にやさしい移動手段の利用促進 ③公共交通の利用促進 ・公共交通の柔軟な運行 ・バス案内システムの構築

3.2.5. 守谷市立地適正化計画

策定年	令和 2 年 3 月											
目標年次	令和 17 年度											
計画の全体像	～持続的成長を維持し、住宅市街地の活性化を図る～											
整合を図る 交通施策	<table border="1"> <tr> <td>鉄道</td><td> ・輸送力の増強や利便性向上について鉄道事業者への要請 ・利用促進 </td></tr> <tr> <td rowspan="2">バス</td><td> (民間バス) ・速達性・定時性の確保による利便性の向上 ・利用促進 </td></tr> <tr> <td> (モコバス) ・運行の維持、利用促進 </td></tr> <tr> <td>デマンド 乗合交通</td><td> ・適正な利用のための周知 </td></tr> <tr> <td rowspan="3">交通結節点</td><td> (守谷駅) ・交通結節機能の維持 ・新たな交通への対応の検討 ・公共空間の有効活用や周辺の民有地の土地利用の高度化 </td></tr> <tr> <td> (新守谷駅・南守谷駅) ・鉄道の利用促進 ・ニーズの変化に対応した機能強化 </td></tr> <tr> <td> (その他 各住宅団地のセンターに位置するバス停留所) ・バリアフリー化やバスシェルターの整備などの身近な交通結節点の機能強化 </td></tr> </table>	鉄道	・輸送力の増強や利便性向上について鉄道事業者への要請 ・利用促進	バス	(民間バス) ・速達性・定時性の確保による利便性の向上 ・利用促進	(モコバス) ・運行の維持、利用促進	デマンド 乗合交通	・適正な利用のための周知	交通結節点	(守谷駅) ・交通結節機能の維持 ・新たな交通への対応の検討 ・公共空間の有効活用や周辺の民有地の土地利用の高度化	(新守谷駅・南守谷駅) ・鉄道の利用促進 ・ニーズの変化に対応した機能強化	(その他 各住宅団地のセンターに位置するバス停留所) ・バリアフリー化やバスシェルターの整備などの身近な交通結節点の機能強化
鉄道	・輸送力の増強や利便性向上について鉄道事業者への要請 ・利用促進											
バス	(民間バス) ・速達性・定時性の確保による利便性の向上 ・利用促進											
	(モコバス) ・運行の維持、利用促進											
デマンド 乗合交通	・適正な利用のための周知											
交通結節点	(守谷駅) ・交通結節機能の維持 ・新たな交通への対応の検討 ・公共空間の有効活用や周辺の民有地の土地利用の高度化											
	(新守谷駅・南守谷駅) ・鉄道の利用促進 ・ニーズの変化に対応した機能強化											
	(その他 各住宅団地のセンターに位置するバス停留所) ・バリアフリー化やバスシェルターの整備などの身近な交通結節点の機能強化											

3.2.6. 第3期守谷市地域福祉計画

策定年	令和4年3月
計画期間	令和4年度～令和8年度
基本理念	全ての市民が住み慣れた地域で安心して幸せに暮らせるまちづくり 支え合い・共に育む・福祉夢彩都～絆を大切にするまち守谷～
整合を図る 交通施策	基本目標2 生きがいを感じ健やかに暮らせる地域づくり 基本施策3 市民の活動支援 ② 外出支援・コミュニケーション支援 ・ コミュニティバスの無料化（障がい者） ・ デマンド乗合交通 ・ 福祉タクシー券交付事業 基本目標3 安心して暮らせる地域づくり 基本施策1 保健福祉サービスの充実 ① 高齢者支援の推進 ・ デマンド乗合交通（再掲） ・ 福祉タクシー券交付事業（再掲） ② 障がい者支援の推進 ・ コミュニティバスの無料化（障がい者）（再掲） ・ 低床バスによる運行 ・ デマンド乗合交通（再掲） ・ 福祉タクシー券交付事業（再掲）

3.2.7. 第8期守谷市高齢者福祉計画・介護保険事業計画

策定年	令和3年3月
計画期間	令和3年度～令和5年度
基本理念	住み慣れた地域で健やかで幸せに暮らせるもりや
整合を図る 交通施策	基本目標3 高齢者のニーズに応じた公的サービスの提供 （3）安心して暮らせる地域の創出 ・ ユニバーサルデザインを考慮した公共空間の創出・改善 ・ 高齢者運転免許証自主返納支援 ・ 高齢者の移動手段の確保

3.3. 公共交通現況調査

3.3.1. 公共交通の種類と整備状況

(1) 公共交通の種類

守谷市内には、民間事業者が運行する鉄道 2 社 2 路線、路線バス 1 社 6 路線のほか、守谷市が運行するモコバス、デマンド乗合交通などの公共交通が存在している。

表 3-1 公共交通の種類

種類	事業主体	運行路線
鉄道	首都圏新都市鉄道	つくばエクスプレス（秋葉原駅ーつくば駅）
	関東鉄道	常総線（取手駅ー下館駅）
路線バス	関東鉄道バス	守谷駅西口ー北守谷公民館 （北守谷シャトル（急行））
		守谷駅西口ー岩井バスターミナル
		守谷駅西口ー新守谷駅
		守谷駅西口ー美園循環
		守谷駅東口ー取手駅西口
		守谷駅東口ーつくばセンター （深夜急行バス）
		※運休中
コミュニティバス	守谷市（モコバス）	市役所・板戸井ルート
		みずき野・松並青葉ルート
	つくばみらい市 （みらい号）	小絹ルート
		谷井田ルート
デマンド乗合交通	守谷市	（運行区域）守谷市全域
タクシー	守谷タクシー(有)	20 台
	京成タクシー茨城(株) 守谷営業所	—
	小川交通(有)	11 台

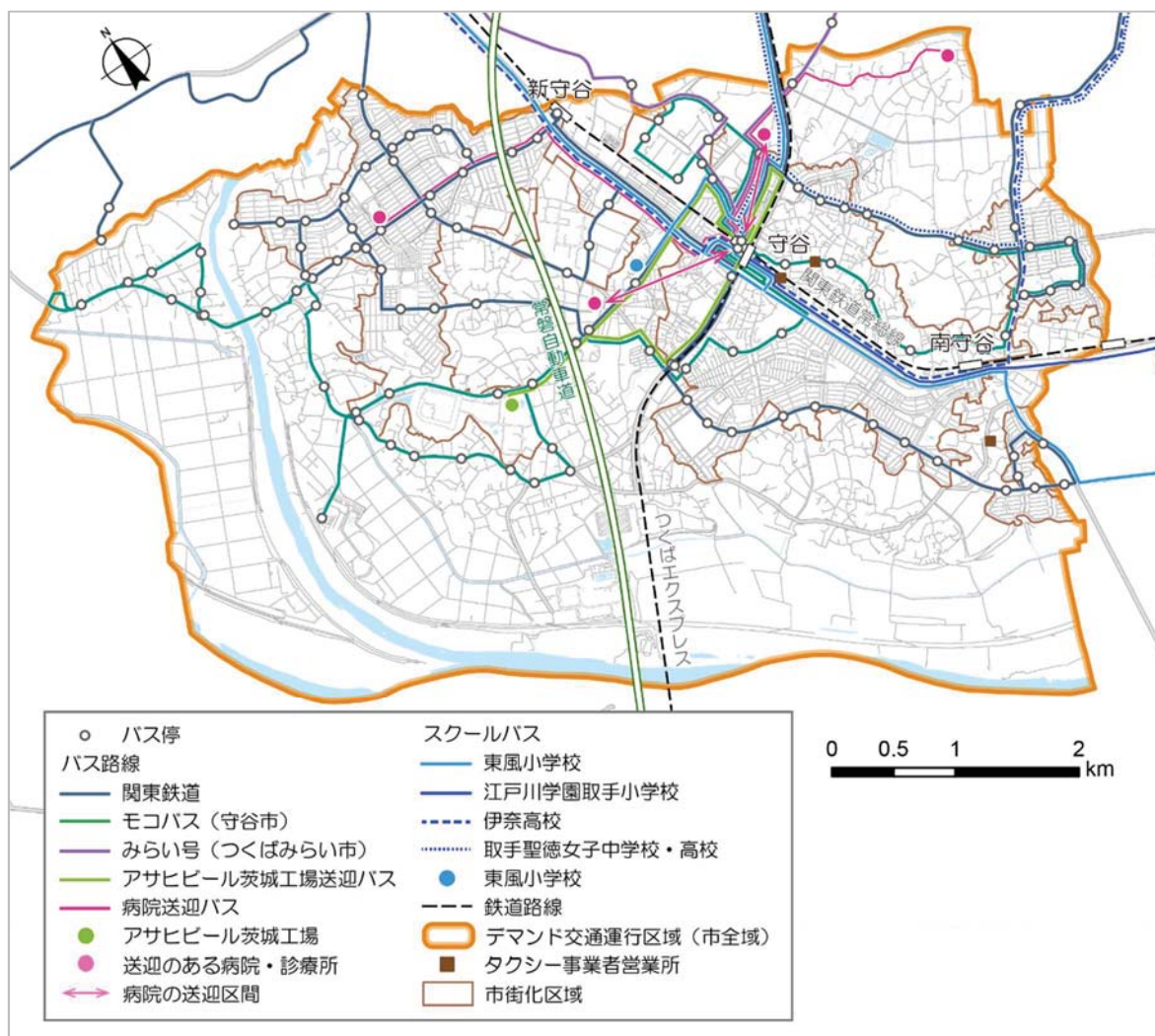
参照：つくばエクスプレス HP、関東鉄道 HP、守谷市 HP、
つくばみらい市 HP、茨城県ハイヤー・タクシー協会 HP

表 3-2 その他の交通サービス

種類	事業主体	運行路線
スクールバス	つくば国際大学 東風小学校	つくばコース
		みどりのコース
		牛久コース
		藤代コース
		我孫子コース
	江戸川学園取手小学校 (取手市)	守谷駅西口－学校
	聖徳大学附属取手聖徳女子 中学校・高等学校 (取手市)	守谷駅西口－学校
	茨城県立伊奈高等学校 (つくばみらい市)	守谷駅西口－南守谷－みずき野－学校
企業の送迎バス	アサヒビール茨城工場	通勤用・見学者用
病院送迎バス	守谷慶友病院	守谷慶友病院－守谷駅西口－ ひがしクリニック慶友－ 伊奈クリニック
		守谷慶友病院－守谷駅西口
	総合守谷第一病院	病院－守谷駅西口
	茨城リハビリテーション 病院	病院－守谷駅東口

※スクールバスの市外経由地は省略

参照：各学校 HP、アサヒビール提供資料、各病院 HP



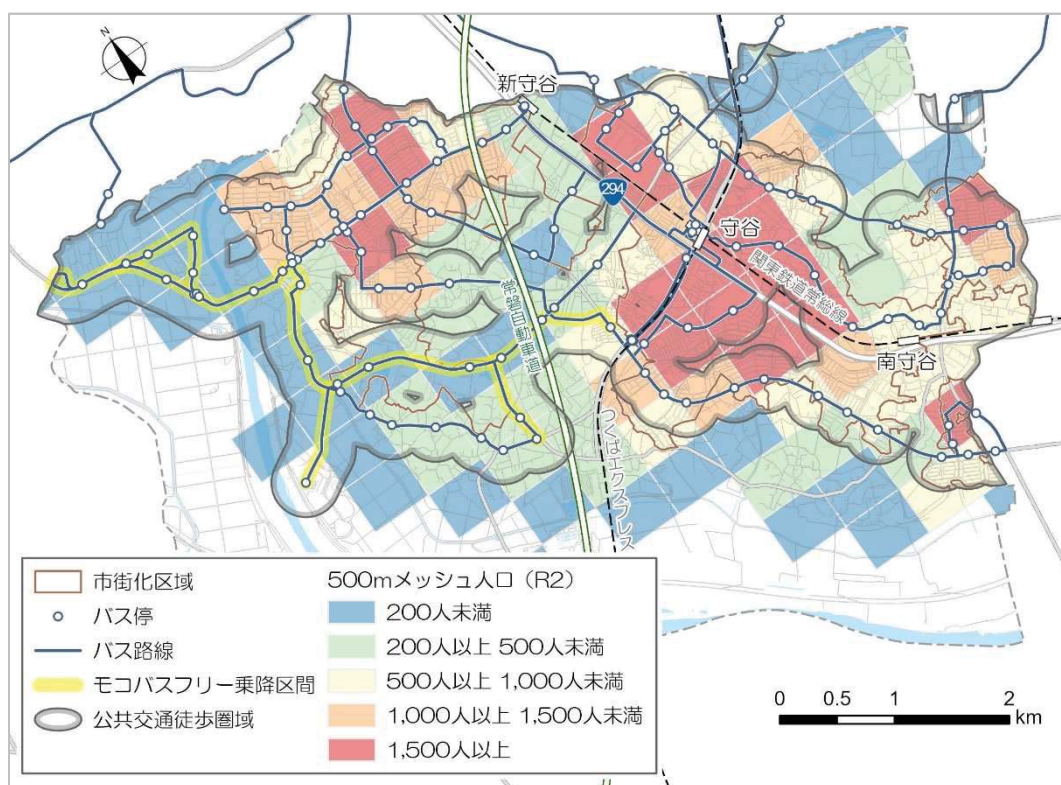
※スクールバスは市内及び隣接市に立地する学校のみ掲載

図 3-24 公共交通等の運行状況

(2) 鉄道及びバスによるカバー圏域

鉄道及びバス（関東鉄道・モコバス・つくばみらい市みらい号）によるカバー圏域内の人口は令和 2 年の総人口に対し 86% となっている。なお、市内全域においてデマンド乗合交通が運行しているため、鉄道及びバスのカバー圏域に含まれない地域においても公共交通は利用可能である。

また、令和 27 年人口においても同程度のカバー率が見込まれる。



※徒歩圏域はバス停から 300m、駅 800m に設定、
ただしフリー乗降区間はバス停ではなく路線から 300m の範囲とした
参照：守谷市 HP「市内バス路線図」、国勢調査

図 3-25 鉄道及びバスによるカバー圏域

表 3-3 鉄道及びバスによるカバー圏域内の人口及びカバー率

	令和 2 年	令和 27 年
人口	68,421 人	64,673 人
鉄道及びバスによるカバー圏域内の人口	58,757 人	55,911 人
鉄道及びバスによる人口カバー率	85.9%	86.5%
高齢者人口	15,847 人	21,902 人
鉄道及びバスによるカバー圏域内の高齢者人口	13,276 人	18,919 人
鉄道及びバスによる高齢者人口カバー率	83.8%	86.4%

参照：統計もりや、
国立社会保障人口問題研究所日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）

(3) バリアフリー整備の進捗状況

1) 鉄道駅

守谷駅はつくばエクスプレス・関東鉄道ともに様々な利用者を想定した整備が進められている。一方で、南守谷駅、新守谷駅ではバリアフリー化対応がなされておらず、車椅子やベビーカーの利用者にとって使いづらい構造となっている。

表 3-4 鉄道駅のバリアフリー整備状況

鉄道路線	駅	有人/ 無人	バリアフリー対応の有無					
			エスカレーター	エレベーター	ホームドア	音声案内・点字案内	車椅子対応トイレ	その他
つくば エクスプレス	守谷駅	有人	○	○	○	○	○	・ ハンドル形電動車いすの配備 ・ 駅構内の設備や案内等にユニバーサルデザインを取り入れている
関東鉄道 常総線	守谷駅	有人	○	○	×	○	○	・ ハンドル形電動車いすの配備
	南守谷駅	無人	×	×	×	×	×	・ 事前連絡をするとサポート対応あり
	新守谷駅	半有人	×	×	×	×	×	・ 事前連絡をするとサポート対応あり

参照：つくばエクスプレス HP、関東鉄道 HP

2) 鉄道車両

つくばエクスプレスの車両は、様々な利用者を想定した車両が導入されている。

表 3-5 鉄道車両のバリアフリー整備状況

鉄道路線	バリアフリー対応	
つくばエクスプレス	フリースペース	・ 一部車両に車椅子やベビーカーで利用できるスペースの設置
	乗降口	・ 車両床面とホームの高さの差をできる限り解消 ・ 乗降口端部に傾斜 ・ 乗降口の床面と周りとの色差
	点字案内	・ すべてのドアに号車番号とドア番号を点字標示
関東鉄道常総線	フリースペース	・ 一部車両に車椅子やベビーカーで利用できるスペースの設置

参照：つくばエクスプレス HP、関東鉄道 HP

3) バス車両

関東鉄道バス・モコバスともに、全ての車両で乗車時の段差の少ないバスを導入。

表 3-6 バス車両のバリアフリー整備状況

事業主体	バリアフリー対応
関東鉄道バス	・路線バス全台のバリアフリー車両(ノンステップバス・ワンステップバス)を導入
守谷市(モコバス)	・全便低床車両を導入

参照：関東鉄道 HP、守谷市 HP

4) タクシー車両

タクシー事業者においても、車いす対応が進められている。

表 3-7 タクシー車両のバリアフリー整備状況

事業主体	バリアフリー対応
守谷タクシー	・車いす対応車両 9 台導入
京成タクシー 茨城	・車いす対応車両 1 台導入

参照：事業者提供資料

3.3.2. 公共交通の運行状況・接続状況

各交通手段の便数について整理した。

(1) 鉄道

つくばエクスプレス守谷駅では、平日は1日あたり秋葉原方面行で217便、つくば方面行で120便の運行となっている。特に秋葉原方面では通勤・通学時間帯の7時台には1時間に22本運行している。休日の運行本数は、秋葉原方面では平日の約8割、つくば方面では約9割の運行となっている。

関東鉄道常総線では、平日は守谷駅の水海道・下館方面行が84便、取手方面が78便、南守谷駅では上下線ともに平日78便、新守谷駅では上下線ともに79便運行しており、いずれも1時間あたり平均約4便の運行となっている。

表 3-8 鉄道路線便数

鉄道路線	駅	方面	1日あたり便数			
			平日		休日	
つくば エクスプレス	守谷駅	秋葉原方面	普通	133 便	普通	112 便
			区間快速	62 便	区間快速	41 便
			快速	22 便	快速	31 便
		つくば方面	普通	36 便	普通	39 便
			区間快速	56 便	区間快速	38 便
			通勤快速	7 便	快速	33 便
			快速	21 便		
関東鉄道 常総線	守谷駅	水海道・ 下館方面	普通	79 便	普通	67 便
			快速	5 便	快速	5 便
		取手方面	普通	78 便	普通	66 便
	南守谷駅	水海道・ 下館方面	普通	76 便	普通	64 便
			快速	2 便	快速	2 便
		取手方面	普通	78 便	普通	66 便
	新守谷駅	水海道・ 下館方面	普通	79 便	普通	67 便
		取手方面	普通	79 便	普通	67 便

※時刻表は 2022/8/22 時点

参照：つくばエクスプレス HP、関東鉄道 HP

(2) 路線バス

新型コロナウイルス感染症の影響により、路線バスでは便数の減少や営業時間の短縮が見られたが、守谷駅西口～新守谷駅、守谷駅西口～きぬの里では平日 1 日あたり 30 便以上、守谷駅西口～内守谷工業団地、守谷駅西口～美園、守谷駅東口～取手駅西口では平日 1 日あたり 20 便以上が運行している。

表 3-9 路線バス運行便数（平日）

路線	発地	着地	営業時間帯	1 日あたりの便数	朝ピーク時の便数※2	オフピーク時の便数※3
守谷駅西口～新守谷駅	守谷駅西口	新守谷駅	7:50～22:24	34 便	1.5 便	2.0 便
	新守谷駅	守谷駅西口	5:50～19:56	34 便	3.5 便	2.0 便
守谷駅西口～北守谷公民館 (急行北守谷シャトル)	守谷駅西口	北守谷公民館	9:35～21:50	15 便	—	1.0 便
	北守谷公民館	守谷駅西口	5:45～20:45	18 便	1.5 便	1.1 便
守谷駅西口～内守谷工業団地 岩井バスターミナル	守谷駅西口	きぬの里	18:40～22:23	12 便	—	—
		(きぬの里経由) 内守谷工業団地	7:40～20:20	20 便	2.0 便	1.6 便
		(きぬの里・内守谷工業団地経由) 茨城県自然博物館	—	—	—	—
		(きぬの里・内守谷工業団地経由) 岩井バスターミナル	7:15～19:05	5 便	0.5 便	0.3 便
	岩井バスターミナル (きぬの里・内守谷工業団地経由)	守谷駅西口	6:15～20:08	7 便	1.0 便	0.2 便
	茨城県自然博物館 (きぬの里・内守谷工業団地経由)		—	—	—	—
	内守谷工業団地 (きぬの里経由)		8:20～20:58	19 便	0.5 便	1.7 便
	きぬの里		5:45～8:15	6 便	1.5 便	—
守谷駅西口～岩井バスターミナル (直行坂東号)	守谷駅西口	岩井バスターミナル	19:00～21:30	2 便	—	—
	岩井バスターミナル	守谷駅西口	6:45～7:30	1 便	—	—
守谷駅西口～美園循環	守谷駅西口	守谷駅西口	8:45～19:20	21 便	0.5 便	2.0 便
	美園	守谷駅西口	6:10～8:50	8 便	2.5 便	—
	守谷駅西口	美園	19:10～22:00	7 便	—	—
守谷駅東口～取手駅西口	守谷駅東口	けやき通り中央	21:55～22:06	1 便	—	—
		(けやき通り中央経由) 取手駅西口	6:35～21:20	25 便	2.5 便	1.3 便
	取手駅西口 (けやき通り中央・大橋経由)	守谷駅東口	6:25～21:15	25 便	2.5 便	1.5 便
	けやき通り中央 (大橋経由)		6:15～7:54	4 便	1.0 便	—
	大橋		6:22～6:50	1 便	—	—
みずき野循環	守谷駅東口	守谷駅東口	21:05～22:06	2 便	—	—

※1：時刻表は 2022/8/22 時点

※2：朝ピーク時（7 時～9 時）の 1 時間あたりの便数

※3：オフピーク時（9 時～17 時）の 1 時間あたりの便数

参照：関東鉄道 HP「路線バス時刻表」

表 3-10 路線バス運行便数（休日）

路線	発地	着地	営業時間帯	1日あたりの便数	朝ピーク時の便数※2	オフピーク時の便数※3
守谷駅西口～新守谷駅	守谷駅西口	新守谷駅	7:45～22:02	26 便	1.5 便	1.7 便
	新守谷駅	守谷駅西口	6:35～19:34	24 便	2.0 便	1.7 便
守谷駅西口～北守谷公民館 (急行北守谷シャトル)	守谷駅西口	北守谷公民館	9:35～21:25	14 便	—	1.0 便
	北守谷公民館	守谷駅西口	6:45～20:55	16 便	1.5 便	1.1 便
守谷駅西口～内守谷工業団地 岩井バスターミナル	守谷駅西口	きぬの里	17:30～21:45	7 便	—	—
		(きぬの里経由) 内守谷工業団地	8:25～15:36	4 便	0.5 便	0.3 便
		(きぬの里・内守谷工業団地経由) 茨城県自然博物館	10:10～16:28	3 便	—	0.5 便
		(きぬの里・内守谷工業団地経由) 岩井バスターミナル	9:10～17:33	3 便	—	0.3 便
	岩井バスターミナル (きぬの里・内守谷工業団地経由)	守谷駅西口	8:10～18:58	4 便	0.5 便	0.2 便
	茨城県自然博物館 (きぬの里・内守谷工業団地経由)		11:05～17:20	3 便	—	0.3 便
	内守谷工業団地 (きぬの里経由)		9:20～17:56	5 便	—	0.5 便
	きぬの里		6:40～8:20	3 便	1.0 便	—
守谷駅西口～岩井バスターミナル (直行坂東号)	守谷駅西口	岩井バスターミナル	—	—	—	—
	岩井バスターミナル	守谷駅西口	—	—	—	—
守谷駅西口～美園循環	守谷駅西口	守谷駅西口	7:50～19:25	23 便	1.5 便	2.0 便
	美園	守谷駅西口	6:40～8:00	4 便	1.5 便	—
	守谷駅西口	美園	19:05～21:25	4 便	—	—
守谷駅東口～取手駅西口	守谷駅東口	けやき通り中央	20:50～21:51	3 便	—	—
		(けやき通り中央経由) 取手駅西口	6:30～21:15	24 便	1.5 便	1.6 便
	取手駅西口 (けやき通り中央・大橋経由)	守谷駅東口	7:00～20:45	22 便	2.0 便	2.0 便
	けやき通り中央 (大橋経由)		6:40～7:23	2 便	0.5 便	—
	大橋		—	—	—	—
みずき野循環	守谷駅東口	守谷駅東口	—	—	—	—

※1：時刻表は 2022/8/22 時点

※2：朝ピーク時（7 時～9 時）の 1 時間あたりの便数

※3：オフピーク時（9 時～17 時）の 1 時間あたりの便数

参照：関東鉄道 HP「路線バス時刻表」

(3) モコバス

みずき野・松並青葉ルートは1時間あたり1便の運行だが、市役所・板戸井ルートは2時間あたり1便運行の時間帯がある。

表 3-11 モコバス運行便数

路線	発地	着地	1日あたり便数 (平休同じ)
市役所・板戸井ルート	西三	守谷駅西口	1 便
	守谷駅西口	守谷駅西口	6 便
みずき野・松並青葉ルート	パークシティ守谷	パークシティ守谷	10 便

参照：守谷市 HP

守谷市地域公共交通網形成計画に基づき、平成31年4月1日から令和2年3月31日までの1年間において、モコバス再編及びデマンド乗合交通の導入を実施した。ルートやエリアの限定や、運行時間短縮等の課題に対しては、事業者等と調整し改善を図りながら、令和2年度より本格運行を開始した。

表 3-12 実施概要（従来の運行からの変更点）

	当初	変更点
運行ルート	3 ルート (各左回り・右回り循環型)	2 ルート (シャトル型)
運行エリア	市内全域	・ 守谷駅・市役所周辺、板戸井地区 ・ 松並青葉地区、本町・みずき野地区
車両台数	6 台	2 台
運転手	7 人 (ローテーション)	2 人 (1 台 1 人)
運行時間	6 : 50 ~ 21 : 20	7 : 30 ~ 19 : 30

表 3-13 実施結果

利用者数	全体の利用者数は減少したが、1 便あたり利用者数は増加
経費	前年度（平成 30 年度）経費が約 9 千万円であったのに対し、令和元年度は 35,756,304 円となり、一人あたりの運行経費でも目標値を下回った。
課題	● 廃止地区では不便という意見 ● 大井沢小学校の児童の下校時間が合わない ● 大野地区から目的地への所要時間がかかりすぎる ● みずき野地区内は路線バスと重複路線となる ● 松並青葉地区では、通勤時間に間に合わないという意見

(4) デマンド乗合交通

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

表 3-14 デマンド乗合交通運行概要

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

参照：守谷市 HP

(5) 鉄道とバスの接続状況

守谷駅での鉄道と路線バスの平均乗り継ぎ時間は、バスから鉄道、鉄道からバスのいずれにおいても、ほとんどの路線で 20 分以内である。

新守谷駅では、バス乗降場がより近く、平均 15 分以内での乗継が可能である。

表 3-15 守谷駅における路線バスから鉄道への乗継時間（平日）

路線バス→鉄道		平均乗継時間
北守谷公民館方面 →守谷駅西口着	関東鉄道常総線 守谷駅発→水海道・下館方面行	15 分
	関東鉄道常総線 守谷駅発→取手方面行	20 分
	つくばエクスプレス 守谷駅発→つくば方面	13 分
	つくばエクスプレス 守谷駅発→秋葉原方面	12 分
美園方面 →守谷駅西口着	関東鉄道常総線 守谷駅発→水海道・下館方面行	19 分
	関東鉄道常総線 守谷駅発→取手方面行	19 分
	つくばエクスプレス 守谷駅発→つくば方面	16 分
	つくばエクスプレス 守谷駅発→秋葉原方面	14 分
取手駅方面 →守谷駅東口着	関東鉄道常総線 守谷駅発→水海道・下館方面行	16 分
	関東鉄道常総線 守谷駅発→取手方面行	17 分
	つくばエクスプレス 守谷駅発→つくば方面	16 分
	つくばエクスプレス 守谷駅発→秋葉原方面	13 分
岩井バスターミナル方面 →守谷駅西口着	関東鉄道常総線 守谷駅発→水海道・下館方面行	16 分
	関東鉄道常総線 守谷駅発→取手方面行	17 分
	つくばエクスプレス 守谷駅発→つくば方面	16 分
	つくばエクスプレス 守谷駅発→秋葉原方面	11 分

※移動時間を 10 分とし、最短の着発時刻の組合せを乗継時間として各便で算出している

表 3-16 守谷駅における鉄道から路線バスへの乗継時間（平日）

鉄道→路線バス		平均乗継時間
関東鉄道常総線 取手方面→守谷駅着	守谷駅西口発→ 北守谷公民館方面	15 分
関東鉄道常総線 水海道・下館方面→守谷駅着		20 分
つくばエクスプレス 秋葉原方面→守谷駅着		18 分
つくばエクスプレス つくば方面→守谷駅着		13 分
関東鉄道常総線 取手方面→守谷駅着	守谷駅西口発→ 美園方面	17 分
関東鉄道常総線 水海道・下館方面→守谷駅着		16 分
つくばエクスプレス 秋葉原方面→守谷駅着		16 分
つくばエクスプレス つくば方面→守谷駅		12 分
関東鉄道常総線 取手方面→守谷駅着	守谷駅東口発→ 取手駅方面	15 分
関東鉄道常総線 水海道・下館方面→守谷駅着		15 分
つくばエクスプレス 秋葉原方面→守谷駅着		11 分
つくばエクスプレス つくば方面→守谷駅着		12 分
関東鉄道常総線 取手方面→守谷駅着	守谷駅西口発→ 岩井バスターミナル方面	16 分
関東鉄道常総線 水海道・下館方面→守谷駅着		16 分
つくばエクスプレス 秋葉原方面→守谷駅着		15 分
つくばエクスプレス つくば方面→守谷駅着		12 分

※移動時間を 10 分とし、最短の着発時刻の組合せを乗継時間として各便で算出している

表 3-17 新守谷駅における鉄道と路線バスの乗継時間（平日）

バス→鉄道		平均乗継時間
守谷駅方面 →新守谷駅着	関東鉄道常総線 新守谷駅発→ 水海道・下館方面行	12 分
	関東鉄道常総線 新守谷駅発→ 取手方面行	13 分
鉄道→バス		平均乗継時間
関東鉄道常総線 取手方面 →新守谷駅着	新守谷駅発→ 守谷駅方面	10 分
関東鉄道常総線 水海道・下館方面 →新守谷駅着		11 分

※移動時間を 5 分とし、最短の着発時刻の組合せを乗継時間として各便で算出している

【参考】乗継時間の考え方

駅やバス停の構造を考慮して、鉄道と路線バスの乗継にかかる時間を移動時間と設定している。移動時間を満たす鉄道と路線バスのダイヤの組み合わせのうち、最短となるものを乗継時間と定義し、乗継時間の平日 1 日の平均を平均乗継時間として算出している。



(6) バスとバスの接続状況

需要の多い移動を想定し、守谷駅でバスを乗り換えて往復する場合の平均的な乗継時間・移動時間を算出した。

みずき野地区といこいの郷常総の往復、みずき野地区と総合守谷第一病院の往復では、乗継時間が 30 分を超え、片道移動で 1 時間を超える場合がある。

1) 北守谷地区からジョイフル本田への移動（往復）

想定した経路：松前台五丁目⇄守谷駅西口

⇄けやき台六丁目（ジョイフル本田最寄りバス停）

表 3-18 北守谷地区からジョイフル本田への移動時間（平日）

		経路	平均 所要時間
守谷駅西口～ 北守谷公民館線 と 美園循環線 の乗継	往 路	松前台五丁目バス停→守谷駅西口	15 分
		乗継時間	24 分
		守谷駅西口→けやき台六丁目バス停	7 分
		松前台五丁目バス停→けやき台六丁目バス停	46 分
	復 路	けやき台六丁目バス停→守谷駅西口	18 分
		乗継時間	9 分
		守谷駅西口→松前台五丁目バス停	15 分
		けやき台六丁目バス停→松前台五丁目バス停	42 分
守谷駅西口～ 新守谷駅線 と 美園循環線 の乗継	往 路	松前台五丁目バス停→守谷駅西口	14 分
		乗継時間	14 分
		守谷駅西口→けやき台六丁目バス停	7 分
		松前台五丁目バス停→けやき台六丁目バス停	35 分
	復 路	けやき台六丁目バス停→守谷駅西口	18 分
		乗継時間	10 分
		守谷駅西口→松前台五丁目バス停	12 分
		けやき台六丁目バス停→松前台五丁目バス停	40 分

※移動時間を 5 分とし、最短の着発時刻の組合せを乗継時間として各便で算出している

※ジョイフル本田の営業時間に合わないバスは除外して算出

2) みずき野地区からいこいの郷常総への移動（往復）

想定した経路：けやき通り中央バス停⇄守谷駅東口⇄守谷駅西口

⇄いこいの郷バス停

表 3-19 みずき野地区からいこいの郷常総への移動時間（平日）

		経路	平均 所要時間
守谷駅東口～ 取手駅西口線 と モコバス市役所・ 板戸井ルート の乗継	往 路	けやき通り中央バス停→守谷駅東口	16 分
		乗継時間	33 分
		守谷駅西口→いこいの郷バス停	午前便 17 分 午後便 45 分
		けやき通り中央バス停→ いこいの郷バス停	午前便 1 時間 6 分 午後便 1 時間 34 分
	復 路	いこいの郷バス停→守谷駅西口	午前便 58 分 午後便 30 分
		乗継時間	28 分
		守谷駅東口→けやき通り中央バス停	11 分
		いこいの郷バス停→ けやき通り中央バス停	午前便 1 時間 37 分 午後便 1 時間 9 分
モコバスみずき野・ 松並青葉ルート と モコバス市役所・ 板戸井ルート の乗継	往 路	けやき通り中央バス停→守谷駅東口	19 分
		乗継時間	26 分
		守谷駅西口→いこいの郷バス停	午前便 17 分 午後便 45 分
		けやき通り中央バス停→ いこいの郷バス停	午前便 1 時間 2 分 午後便 1 時間 30 分
	復 路	いこいの郷バス停→守谷駅西口	午前便 58 分 午後便 30 分
		乗継時間	1 時間 6 分
		守谷駅東口→けやき通り中央バス停	9 分
		いこいの郷バス停→ けやき通り中央バス停	午前便 2 時間 13 分 午後便 1 時間 45 分

※移動時間を 10 分とし、最短の着発時刻の組合せを乗継時間として各便で算出している

3) みずき野地区から総合守谷第一病院への移動（往復）

想定した経路：けやき通り中央バス停⇄守谷駅東口

⇄守谷駅西口⇄第一病院前バス停

表 3-20 みずき野地区から総合守谷第一病院への移動時間（平日）

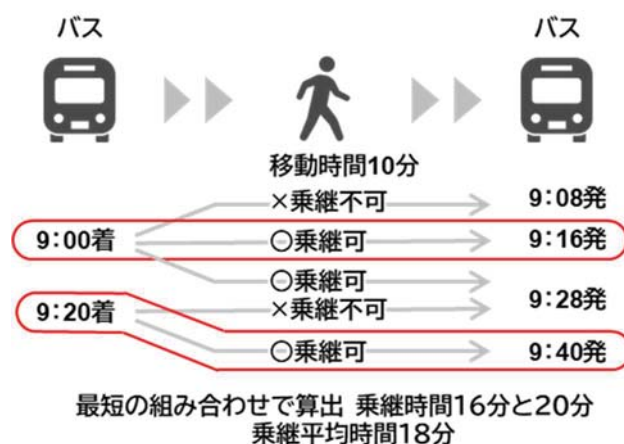
		経路	平均 所要時間
守谷駅東口～ 取手駅西口線 と 守谷駅西口～ 北守谷公民館線 の乗継	往 路	けやき通り中央バス停→守谷駅東口	16 分
		乗継時間	18 分
		守谷駅西口→第一病院前バス停	8 分
		けやき通り中央バス停→第一病院前バス停	42 分
	復 路	第一病院前バス停→守谷駅西口	12 分
		乗継時間	43 分
		守谷駅東口→けやき通り中央バス停	11 分
		第一病院前バス停→けやき通り中央バス停	1 時間 6 分
モコバスみずき野・ 松並青葉ルート と 守谷駅西口～ 北守谷公民館線 の乗継	往 路	けやき通り中央バス停→守谷駅東口	19 分
		乗継時間	28 分
		守谷駅西口→第一病院前バス停	8 分
		けやき通り中央バス停→第一病院前バス停	55 分
	復 路	第一病院前バス停→守谷駅西口	12 分
		乗継時間	50 分
		守谷駅東口→けやき通り中央バス停	9 分
		第一病院前バス停→けやき通り中央バス停	1 時間 11 分

※移動時間を 10 分とし、最短の着発時刻の組合せを乗継時間として各便で算出している

※総合守谷第一病院の受付時間に合わないバスは除外

【参考】乗継時間の考え方

バス停の構造を考慮して、バス同士の乗継にかかる時間を移動時間と設定している。移動時間を満たすバス同士のダイヤの組み合わせのうち、最短となるものを乗継時間と定義し、乗継時間の平日 1 日の平均を平均乗継時間として算出している。

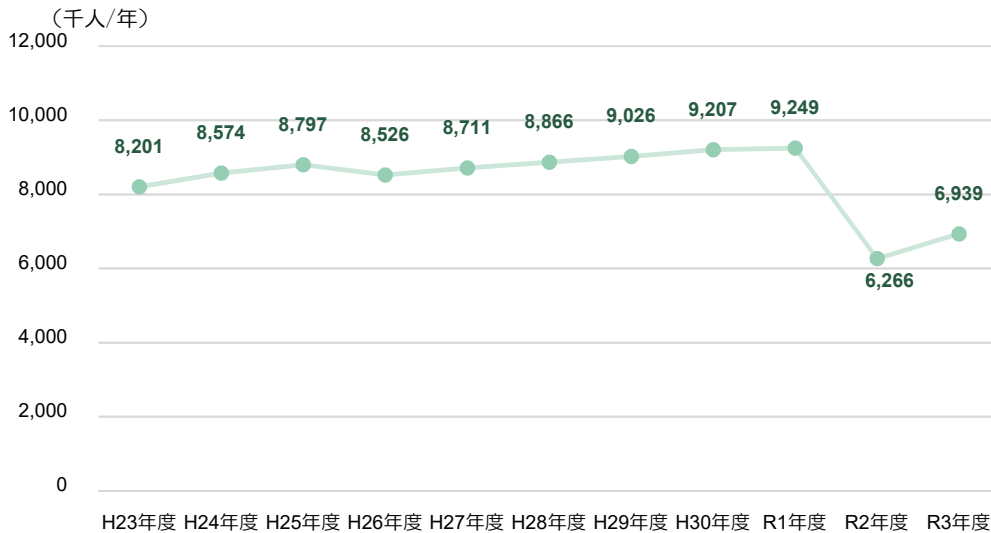


3.3.3. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

1) つくばエクスプレス

年間利用者数は令和元年度までは年々増加傾向であったが、新型コロナウイルス感染症の感染が拡大した令和2年度には大きく減少した。令和3年度には年間利用者数が増加したものの、令和元年度の水準までの回復には至っていない。

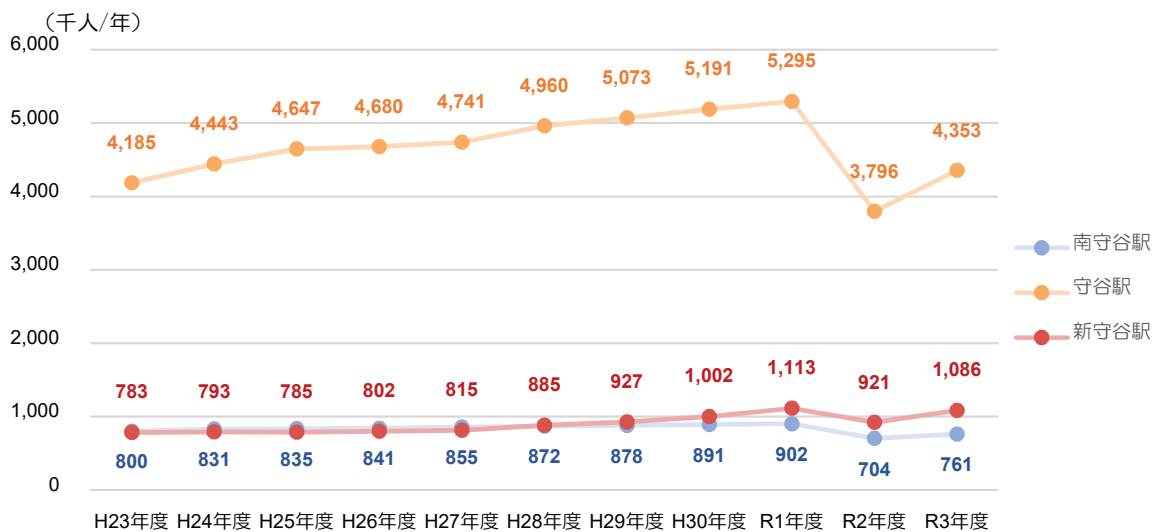


参照：統計もりや

図 3-26 つくばエクスプレス年間利用者数

2) 関東鉄道常総線

関東鉄道常総線の各駅の年間利用者数は守谷駅が一際多く、各駅とも令和元年度までは年々増加傾向であったが、令和2年度に減少した。令和3年度には年間利用者数が増加したものの、令和元年度の水準までの回復には至っていない。

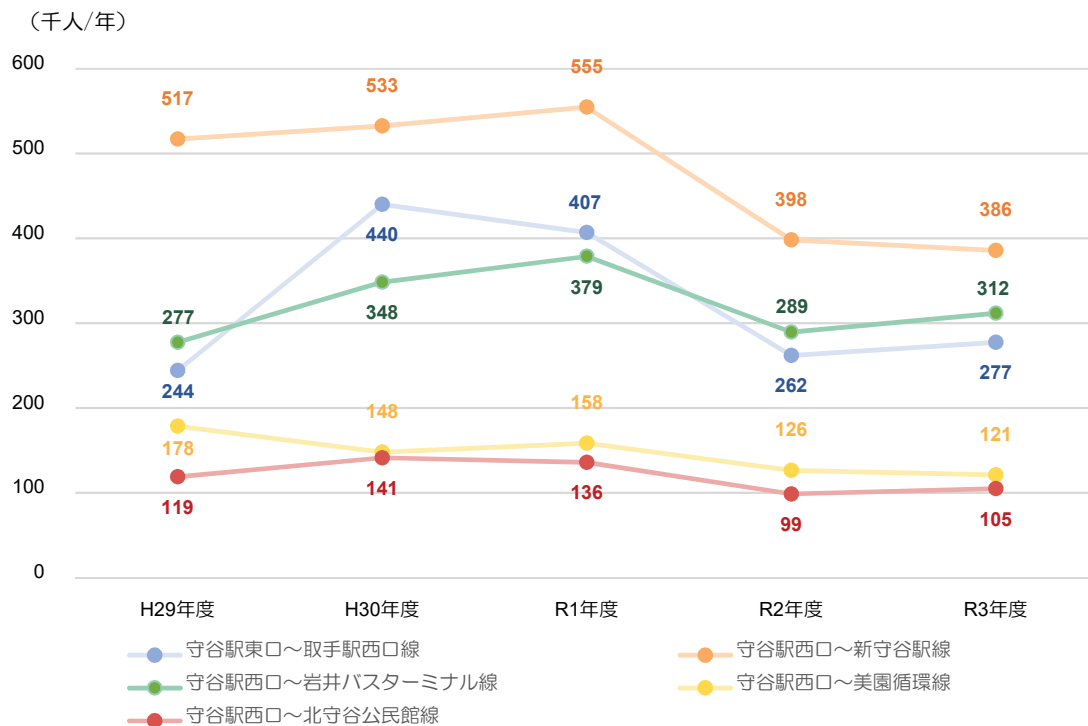


参照：統計もりや

図 3-27 関東鉄道常総線年間利用者数

(2) 路線バス

守谷駅西口～新守谷駅、守谷駅西口～岩井バスターミナル線は令和元年度まで年々利用者が増加している。各路線とも令和 2 年度には利用者数が減少し、守谷駅西口～新守谷駅線、美園循環線は令和 3 年度にさらに減少している。

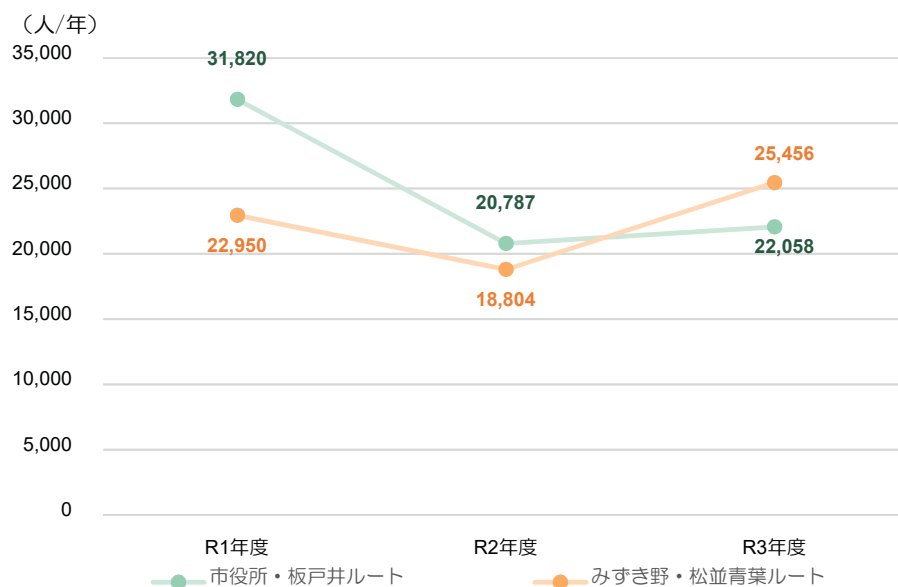


※守谷駅西口～岩井バスターミナル線は内守谷工業団地線、きぬの里線を含む
参照：関東鉄道バス提供資料

図 3-28 路線バス利用者数

(3) モコバス

市役所・板戸井ルートは令和元年度に 30,000 人を超えているが、令和 2 年度に減少したのち、令和 3 年度の回復は乏しい。みずき野・松並青葉ルートは、令和 2 年度には減少したが、令和 3 年度には回復して令和元年の水準を超えている。

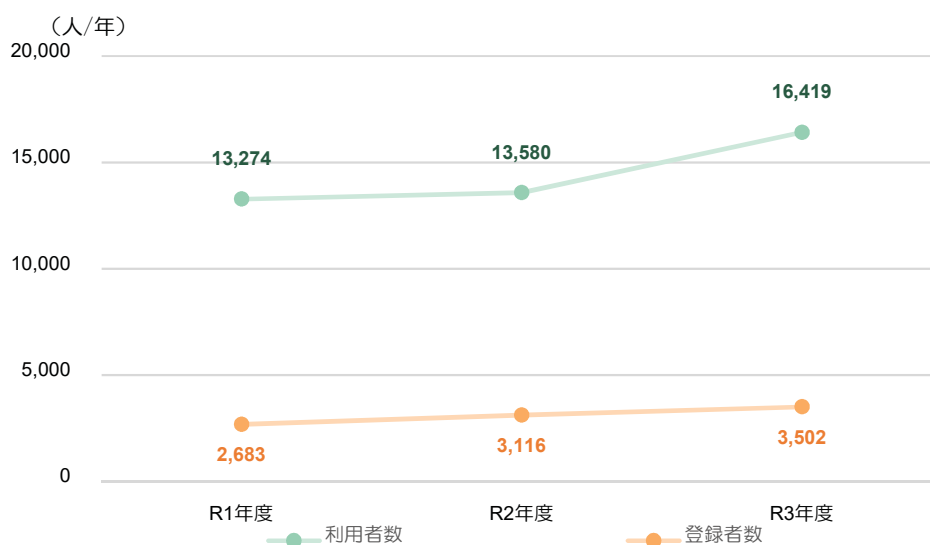


参照：統計もりや

図 3-29 モコバス利用者数

(4) デマンド乗合交通

デマンド乗合交通は年間利用者、登録者数とも年々増加傾向にある。

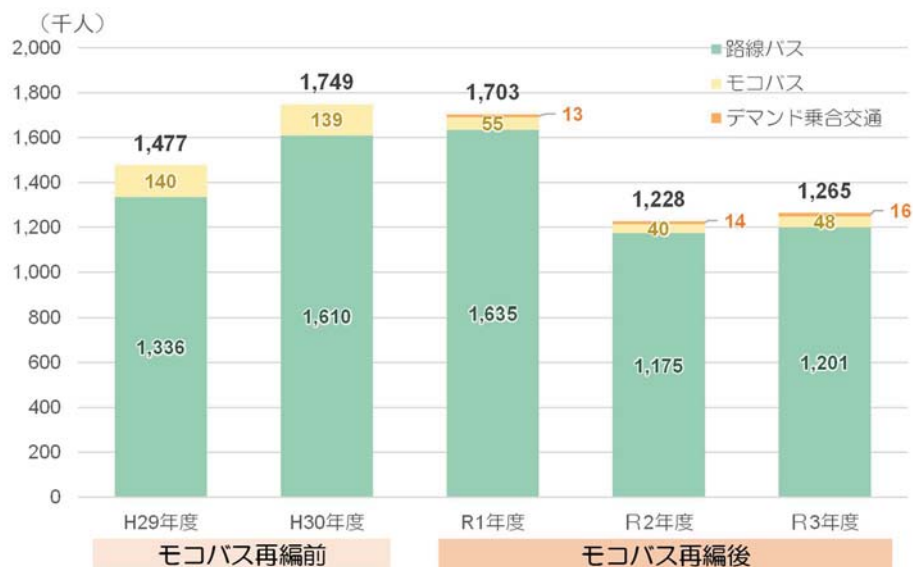


参照：守谷市資料

図 3-30 デマンド乗合交通利用者数・登録者数

(5) モコバス再編後の利用状況

モコバスが再編される以前の平成 30 年度はバスの利用は年間約 175 万人の利用があった。再編後の令和元年度は路線や便数が減ったモコバスの利用者は減少したものの、路線バスへの転換やデマンド乗合交通による補完もあり、年間約 170 万人の利用となった。令和 2 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け大幅に利用者が減少した。

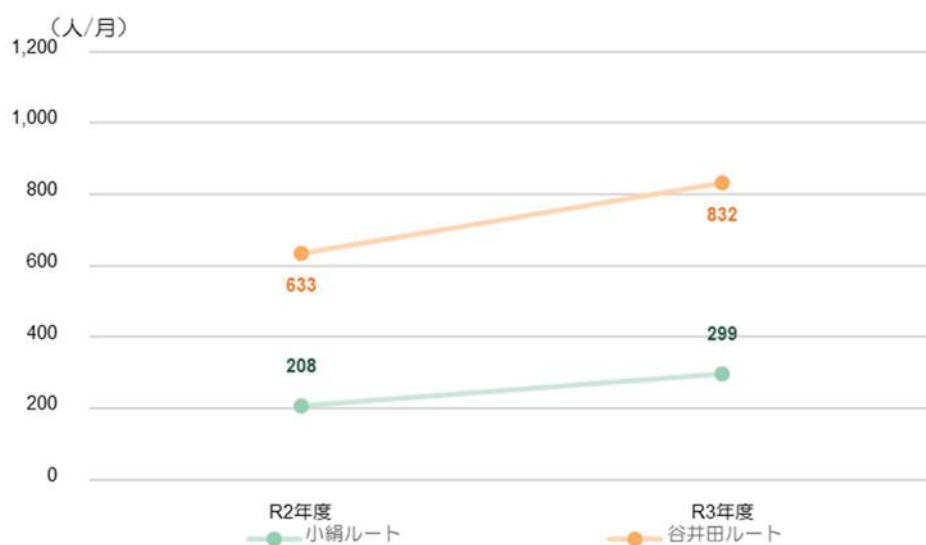


※モコバス再編による利用転換は把握できないため、市内のバス等の利用のデータで算出

図 3-31 モコバス再編前後の路線バス・モコバス・デマンド乗合交通の利用状況

(6) つくばみらい市みらい号

つくばみらい市が運行するコミュニティバス「みらい号」の利用者数は、谷井田ルートでは増加しているが、小絹ルートは横這いである。



参照：つくばみらい市提供資料

図 3-32 みらい号利用者数

(7) タクシー

守谷市内におけるタクシーの利用は、平日の朝夕が多く、通勤や帰宅の際に守谷駅を起終点として利用していると見られる。また、日中は高齢者が通院や買い物等の目的でよく利用している。

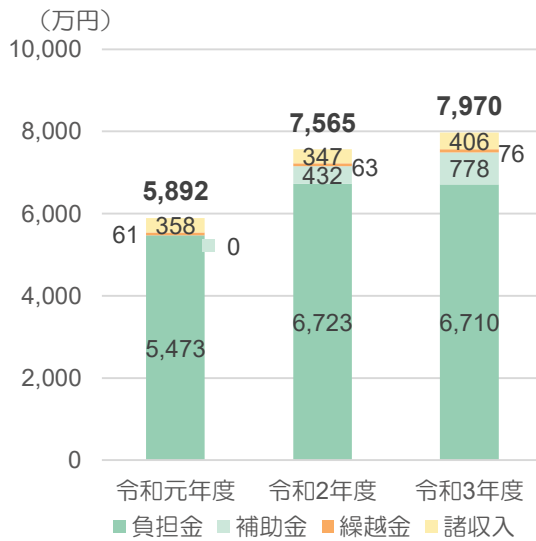
3.3.4. 事業費

(1) モコバス及びデマンド乗合交通

モコバス及びデマンド乗合交通の事業費を含む地域公共交通活性化協議会の歳出は年々増加しており、特に令和2年度に大幅な増加がみられる。モコバスでは新車両を導入し、デマンド乗合交通では車両を増台した影響がある。

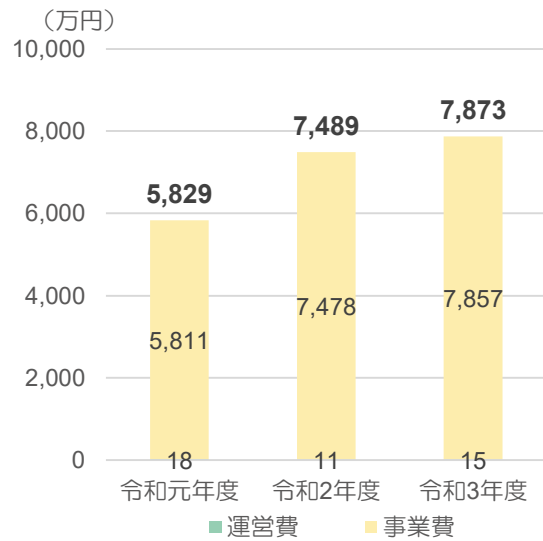
歳入も令和元年度から令和2年度にかけ、市の負担金が大きく増加しているが、令和3年度にかけては市の負担金は横這いである。

また、歳入と歳出の差額は、年々増加している。



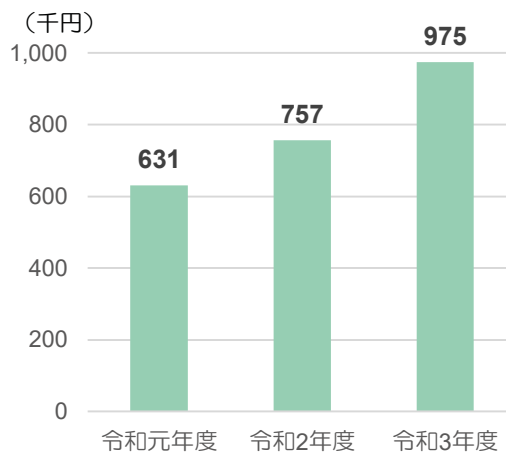
参照：守谷市資料

図 3-33 地域公共交通活性化協議会の歳入



参照：守谷市資料

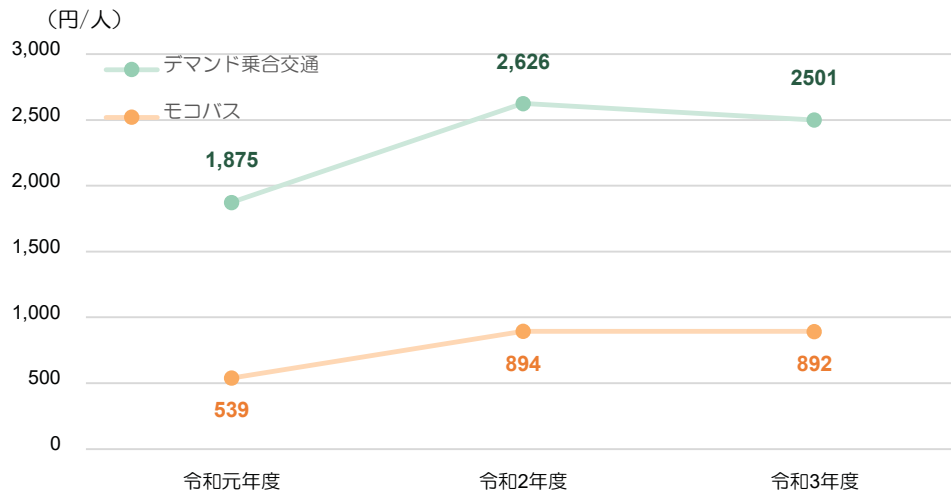
図 3-34 地域公共交通活性化協議会の歳出



参照：守谷市資料

図 3-35 地域公共交通活性化協議会の歳入・歳出の差額
(歳入額) - (歳出額)

利用者 1 人あたりの経費は、乗合数の少ないデマンド乗合交通では、令和 3 年度は約 2,500 円、モコバスでは約 900 円となっている。1 回あたりの利用料がデマンド乗合交通は 300 円（身体障がい者手帳等をお持ちの方は 200 円）、モコバスは大人 200 円のため、1 便あたりの利用者数を増やすなど効率よい運行が求められる。



参照：守谷市資料

図 3-36 モコバス・デマンド乗合交通の利用者 1 人あたり経費

3.4. 現況整理の結果概要

本市の現況及び公共交通に係る現況について整理を行い以下の結果を得た。

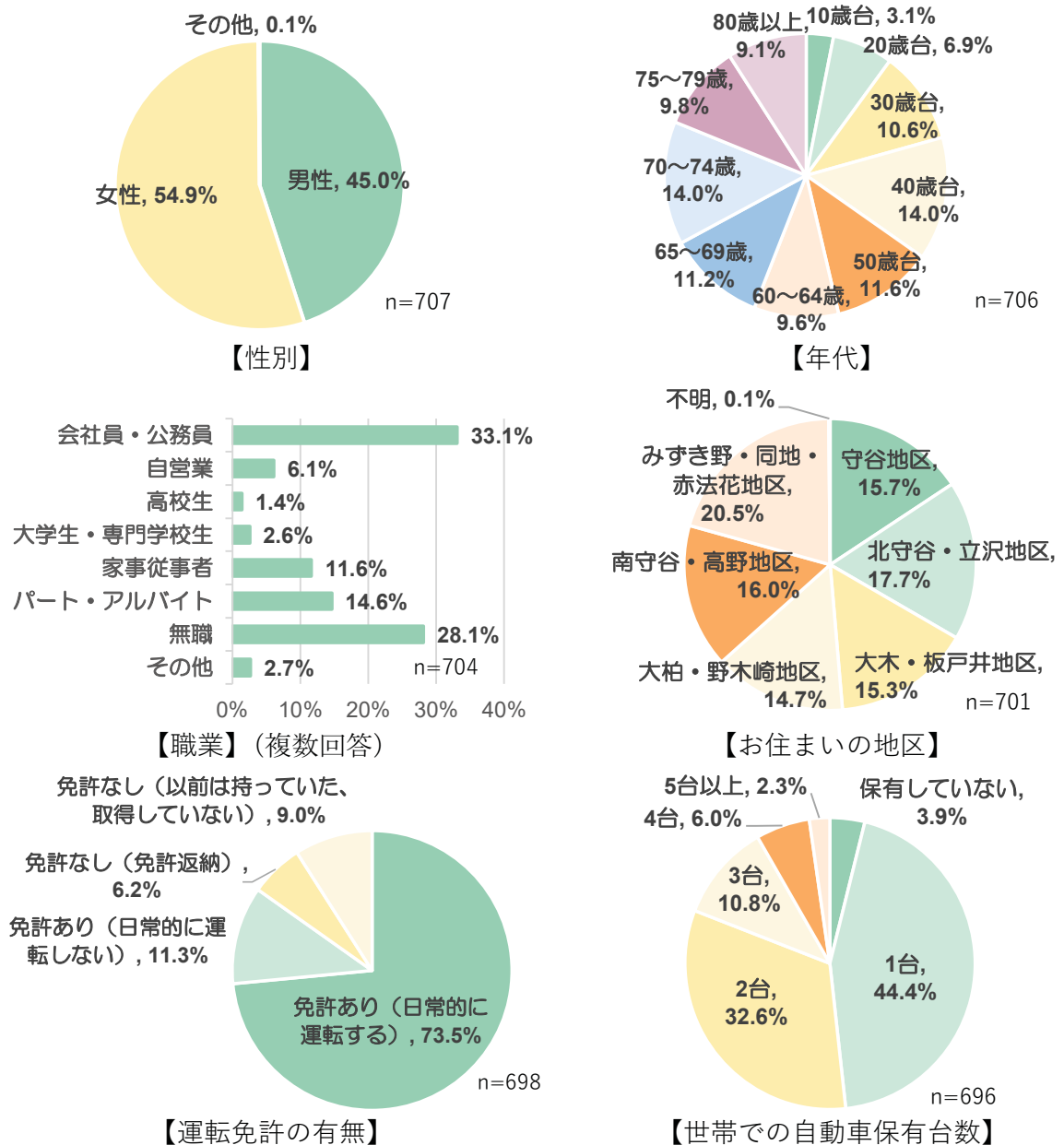
地域現況調査	地勢・土地利用	東京都から 40km 圏域にあり、猿島台地上部に住宅団地が造成され、近年においても住宅系の土地利用が進んでいる。
	道路網の状況	はしご型のネットワークが形成されている。
	人口	人口増加が続いているが、地区によっては減少若しくは横這いで推移している。高齢化率の上昇が続いている。
	通勤・通学	市内及び近隣市との流動のほか、東京都内への流出が通勤・通学ともに目立つ。
	施設分布	商業施設は守谷駅の周辺に集積があるが、医療施設、公共施設、文化施設などは、市内に分散して立地している。
	交通行動	自動車の交通分担率が高い一方で、免許返納件数は増加している。
上位関連計画		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おり、これらと整合を図る必要がある。
公共交通現況調査	公共交通の種類と整備状況	本市の公共交通の人口カバー率は 86%となっている。守谷駅ではバリアフリー化が進められている一方、新守谷駅・南守谷駅では、人的サポートに頼る部分がある。
	公共交通の運行状況・接続状況	平成 31 年度に実施した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、本格運行を実施した。
	公共交通の利用状況	鉄道・路線バス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。モコバスのみずき野・松並青葉ルート、デマンド乗合交通は利用者が増加している。
	事業費	モコバス及びデマンド乗合交通の事業費は車両更新などもあり、年々増加している。

第4章 市民及び利用者ニーズの把握

4.1. 市民アンケート調査による現状と問題

市民の公共交通の利用状況や、公共交通に対するニーズを把握するために、アンケート調査を実施した。

配布数	回収数	回収率
2,000 票	708 票	35.4%



※回収数 708 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした（以下同様）
 ※職業は単数回答の設問だが、複数項目を選択した票があったため、複数回答として集計

図 4-1 回答者属性

4.1.1. 外出実態

(1) 買い物

- 買い物へ行く頻度は「週に1～2回」が半数近くを占める。
- 買い物で利用する施設は「イオンタウン守谷」が一際多い。
- 買い物の移動手段は、行き帰りともに「自動車（自分で運転）」が半数程度である。

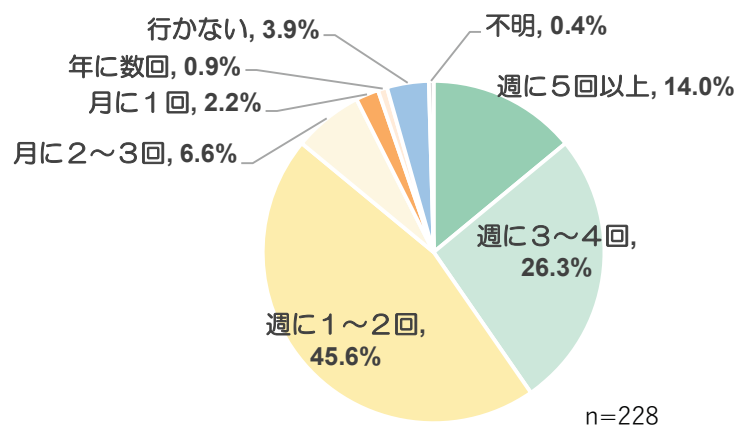


図 4-2 買い物へ行く頻度

表 4-1 買い物で頻繁に行く場所（複数回答）

買い物で頻繁に行く場所	市内/市外	回答数
イオンタウン守谷（カスミフードスクエアイオンタウン守谷店含む）	市内	108
守谷テラス（カスミフードスクエア守谷テラス店、Mr.MAX含む）	市内	59
アクロスモール守谷（カスミ松ヶ丘店含む）	市内	58
ジョイフル本田守谷店（ジャパンミート守谷店含む）	市内	51
西友守谷店	市内	40
ヤオコー取手戸頭店	取手市	29
ヨークベニマル守谷店	市内	24
カスミフードオフ・ストッカー守谷店	市内	13
ヨークベニマルつくばみらい店	つくばみらい市	10
フレッシュスーパーママ守谷店	市内	9

※上位 10 件を抽出

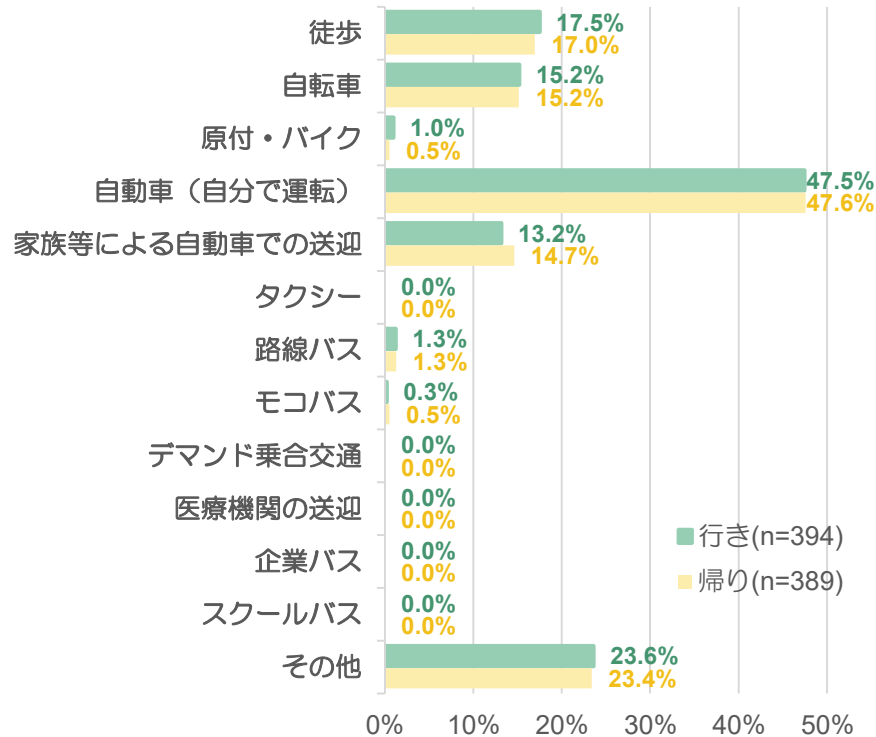


図 4-3 買い物で外出する際の移動手段（複数回答）

(2) 医療機関

- 医療機関へ行く頻度は「年に数回」が半数近くを占めている。
- 利用する医療機関は「総合守谷第一病院」が最も多く、「守谷慶友病院」「貝塚みずき野クリニック」が続く。
- 行き・帰りともに半数程度が「自動車（自分で運転）」である。

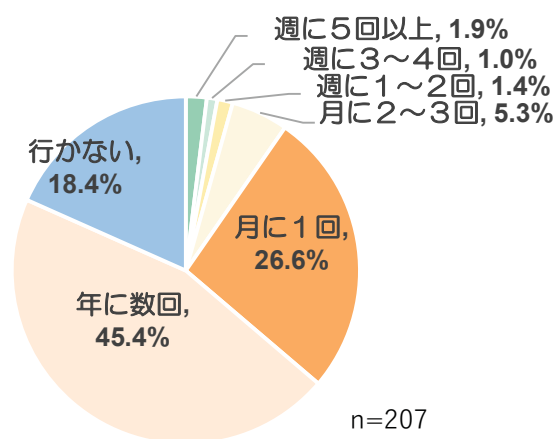


図 4-4 医療機関へ行く頻度

表 4-2 頻繁に行く医療機関（複数回答）

頻繁に行く医療機関	市内/市外	回答数
総合守谷第一病院	市内	66
守谷慶友病院	市内	25
貝塚みずき野クリニック	市内	16
はら内科クリニック	市内	12
いとう眼科	市内	11
ゆりがおかクリニック	市内	10
海野メディカルクリニック	市内	10
よしみ内科胃腸科医院	市内	9
JAとりで総合医療センター	取手市	9
えのもと小児科	市内	8

※上位 10 件を抽出

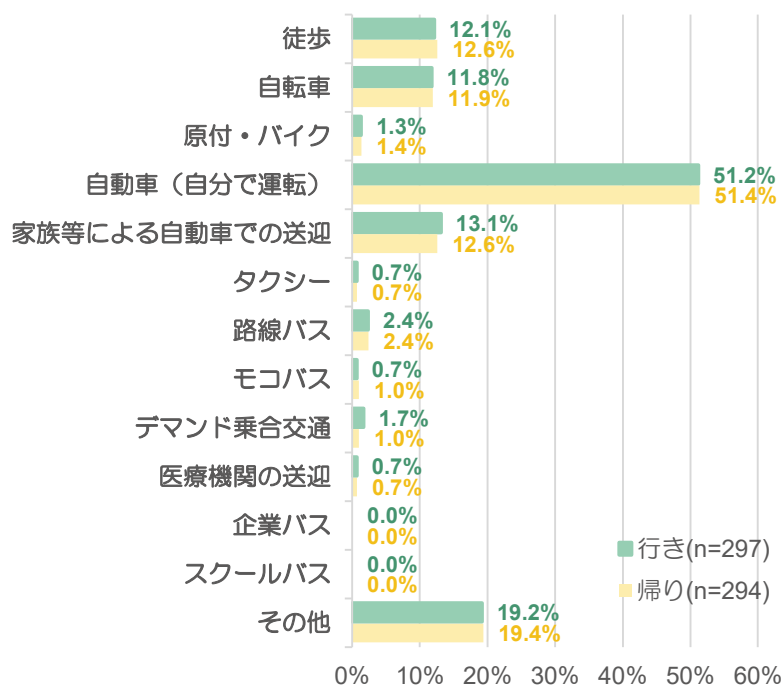


図 4-5 医療機関へ行く際の移動手段（複数回答）

(3) 通勤・通学

- 通勤・通学の頻度は「週に5回以上」が半数を占めている。
- 鉄道利用がある場合の、通勤・通学時の移動手段として、徒歩と自転車利用が約3割ずつおり、路線バス利用は1割を超えている。
- 鉄道利用がない場合の通勤・通学時の移動手段は、自動車移動が6割以上いる一方、路線バス、モコバスともに利用はない。

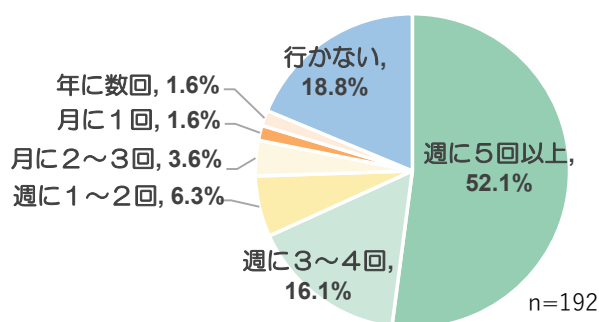


図 4-6 通勤・通学の頻度

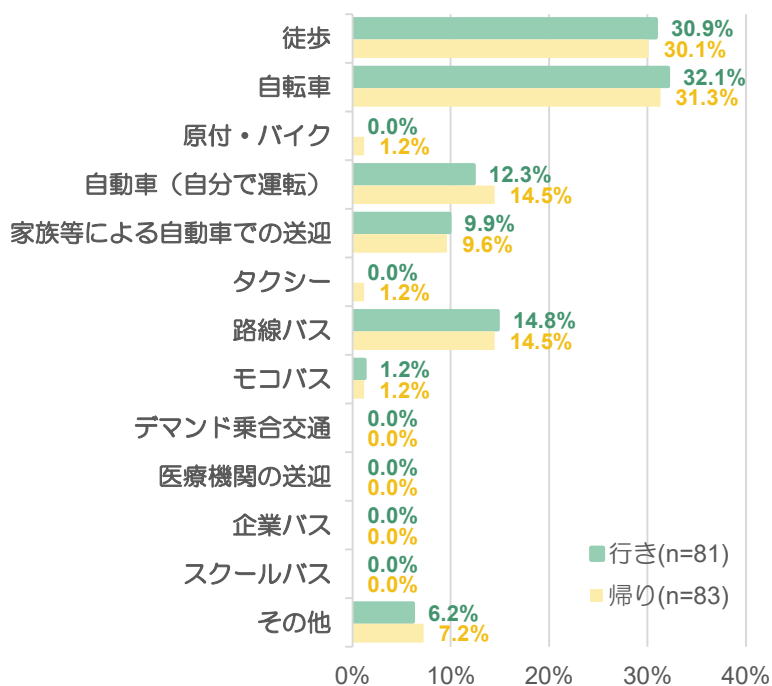


図 4-7 通勤・通学時の移動手段【鉄道利用あり】（複数回答）

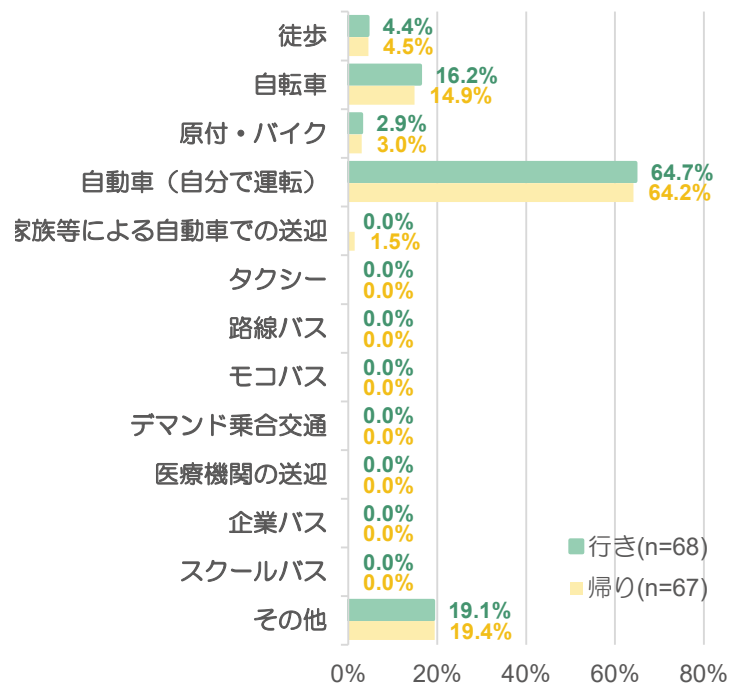


図 4-8 通勤・通学時の移動手段【鉄道利用なし】（複数回答）

(4) 私用のお出かけ

- 私用のお出かけは、「週に1～2回」が約3割で最も多い。
- 私用で頻繁に行く場所は「イオンタウン守谷」が一際多い。
- 私用でのお出かけの際の移動手段は、約半数が「自動車（自分で運転）」を利用している。

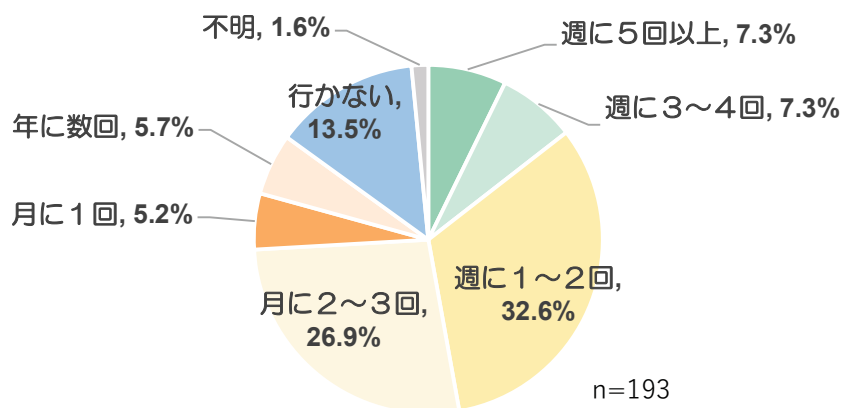


図 4-9 私用のお出かけ頻度

表 4-3 私用で頻繁に行く場所（複数回答）

私用で頻繁に行く場所	市内/市外	回答数
イオンタウン守谷	市内	40
ジョイフルアスレティッククラブ	市内	10
アクロスモール守谷	市内	9
郷州公民館	市内	7
立沢公園	市内	7
守谷中央図書館	市内	6
イオンモールつくば	つくば市	6
市役所	市内	5
常総運動公園	市内	5
ジョイフル本田守谷店	市内	4

※上位 10 件を抽出

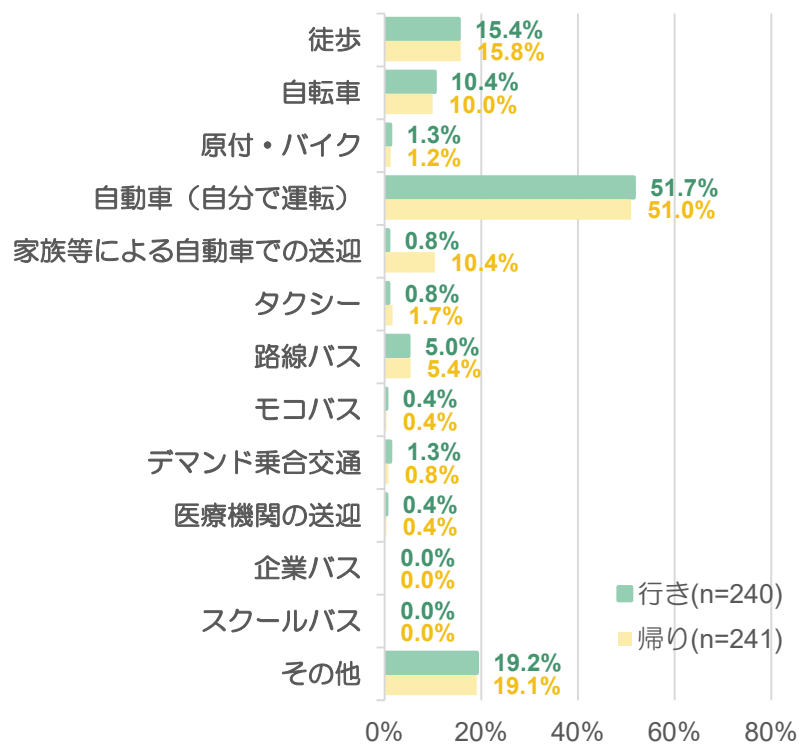


図 4-10 私用でのお出かけの際の移動手段（複数回答）

4.1.2. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

- 鉄道の利用状況は守谷市全体で約 6 割以上が利用しており、特に守谷地区や北守谷・立沢地区の利用者は 7 割を超えるが、大木・板戸井地区では、利用者が 3 割程度にとどまる。
- 鉄道をより利用するために改善してほしい点として 5 割以上が「運賃が高い」点をあげた。
- 非利用者が鉄道を利用しない理由としては、「駅が遠い」が 2 割で、次いで「運賃が高い」が続く。

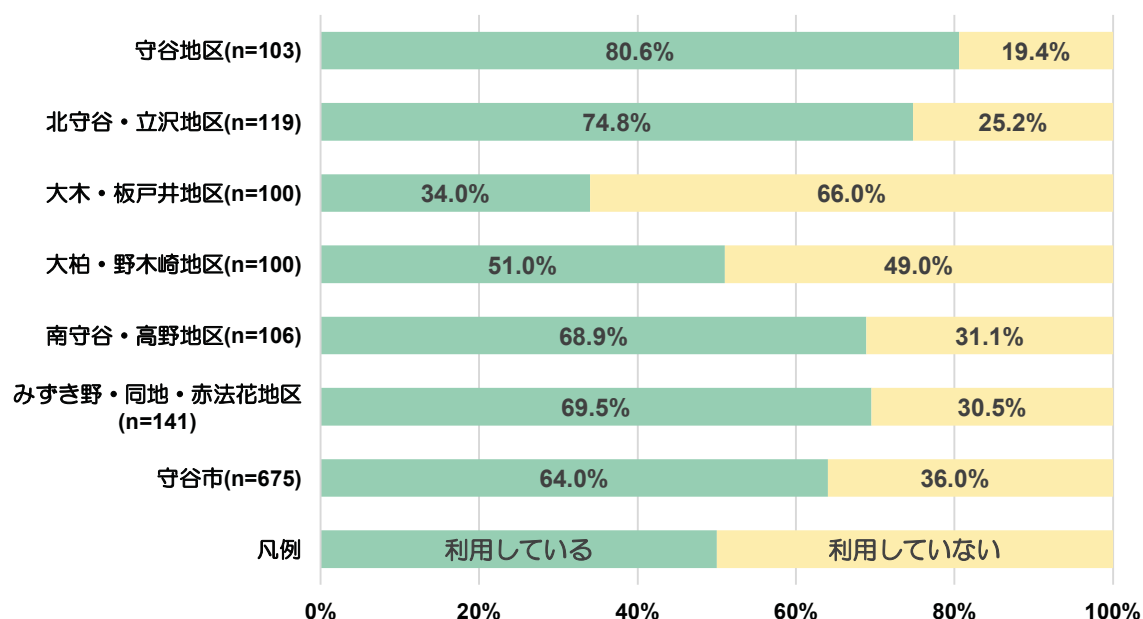
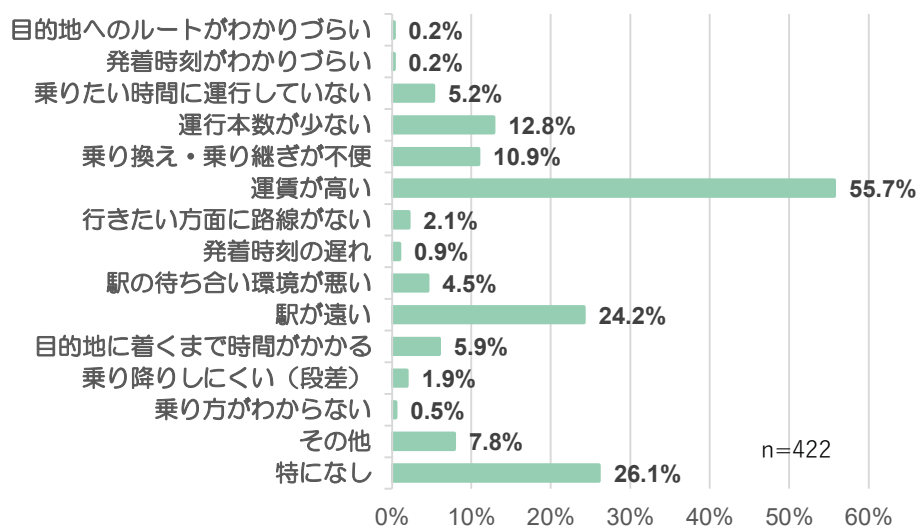
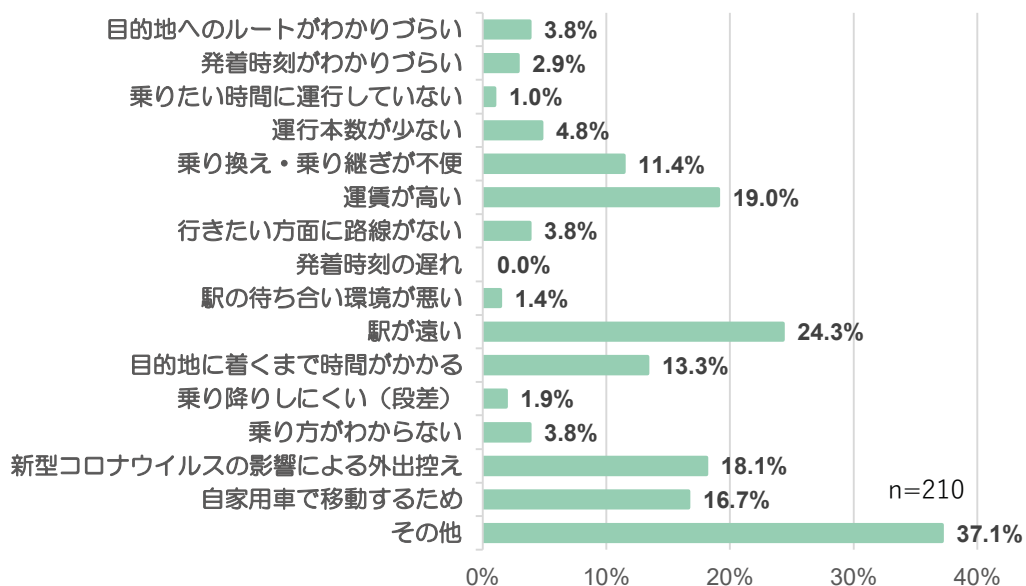


図 4-11 鉄道の利用状況（地区別）



※最大3項目を選択する設問だが、4つ以上選択した票も有効回答として集計した
 図 4-12 鉄道をより利用するために改善してほしい点（複数回答）



※最大3項目を選択する設問だが、4つ以上選択した票も有効回答として集計した
 図 4-13 鉄道を利用しない理由（複数回答）

(2) 路線バス

- 路線バスの利用状況は守谷市全体で約 2 割である。地区別にみると、北守谷・立沢地区が約 5 割、みずき野・同地・赤法花地区では約 4 割と、比較的高い割合である。
- 路線バスをより利用するために改善してほしい点として 6 割以上が「運行本数が少ない」点と回答した
- 非利用者が路線バスを利用しない理由としては、「自家用車の方が便利」が約 6 割と最も高く、「利用する必要がある」「運行本数が少ない」が続く。

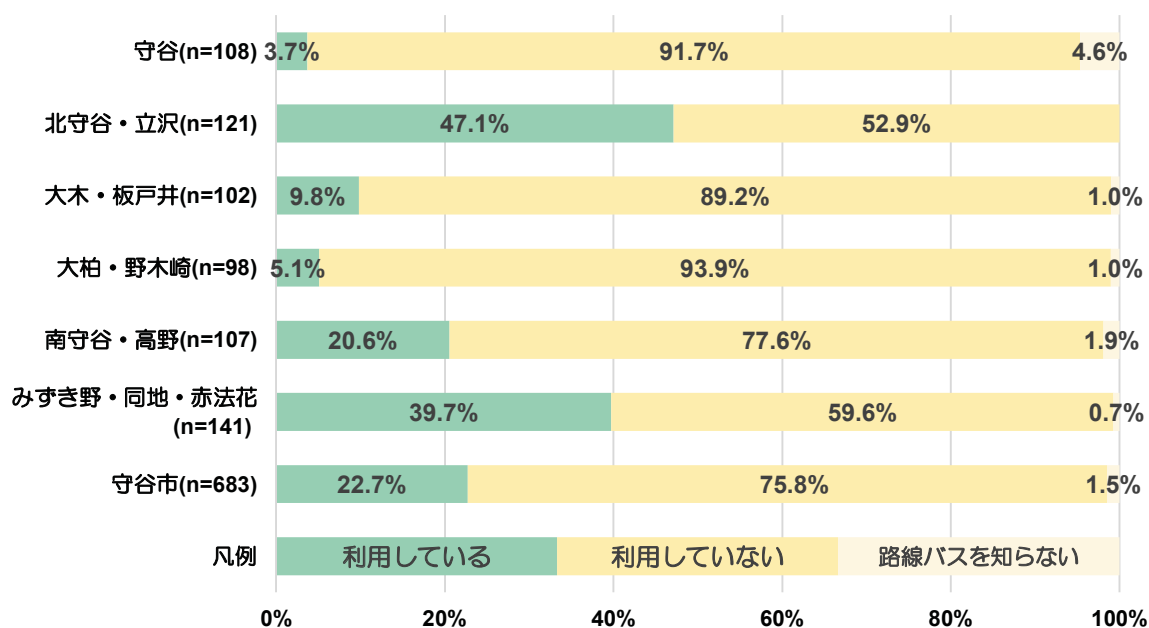
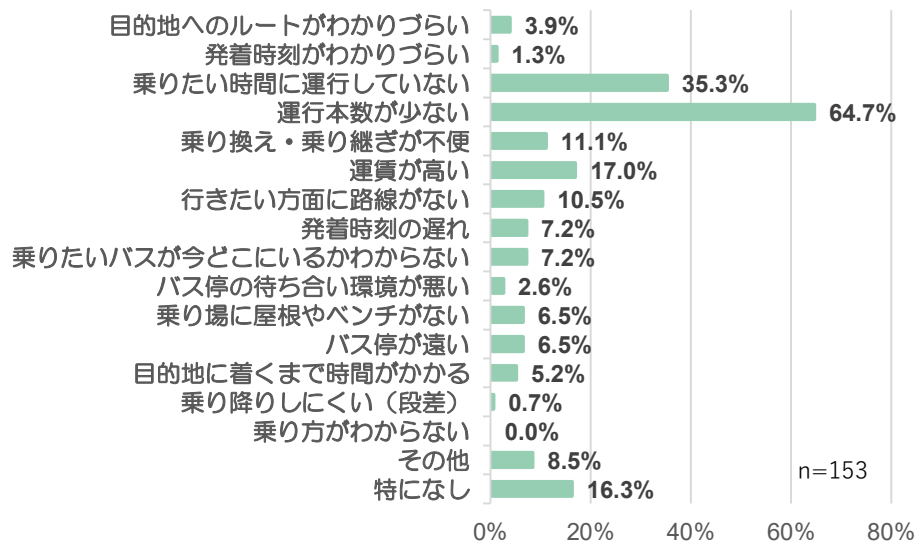


図 4-14 路線バスの利用状況（地区別）



※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した

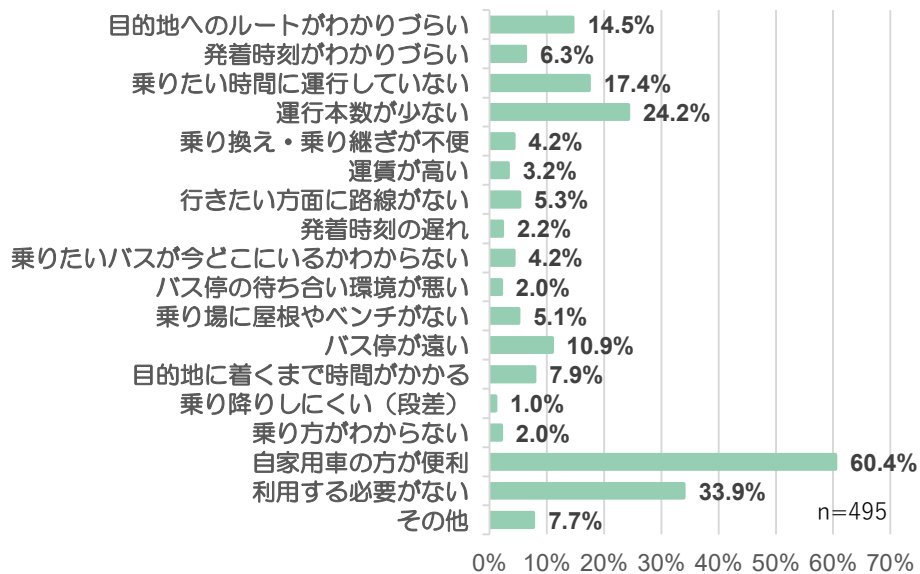
図 4-15 路線バスをより利用するために改善してほしい点（複数回答）

表 4-4 路線バスをより利用するために改善してほしい点（地区別）（複数回答）

	守谷地区 (n=4)	北守谷・立沢 地区 (n=57)	大木・板戸井 地区 (n=10)	大柏・野木崎 地区 (n=5)	南守谷・高野 地区 (n=20)	みずき野・同 地・赤法花 地区(n=56)
目的地へのルートがわかりづらい	25.0%	5.3%	0.0%	0.0%	5.0%	1.8%
発着時刻がわかりづらい	25.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
乗りたい時間に運行していない	25.0%	35.1%	50.0%	80.0%	20.0%	33.9%
運行本数が少ない	75.0%	66.7%	70.0%	80.0%	50.0%	64.3%
乗り換え・乗り継ぎが不便	0.0%	12.3%	0.0%	0.0%	5.0%	14.3%
運賃が高い	25.0%	24.6%	30.0%	0.0%	15.0%	8.9%
行きたい方面に路線がない	0.0%	5.3%	10.0%	0.0%	20.0%	12.5%
発着時刻の遅れ	0.0%	7.0%	10.0%	40.0%	10.0%	3.6%
乗りたいバスが今どこにいるかわからない	0.0%	7.0%	0.0%	40.0%	10.0%	5.4%
バス停の待ち合い環境が悪い	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	5.0%	3.6%
乗り場に屋根やベンチがない	0.0%	3.5%	0.0%	40.0%	15.0%	5.4%
バス停が遠い	0.0%	5.3%	10.0%	20.0%	15.0%	1.8%
目的地に着くまで時間がかかる	0.0%	5.3%	10.0%	20.0%	5.0%	3.6%
乗り降りしにくい(段差)	0.0%	1.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
乗り方がわからない	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	0.0%	12.3%	0.0%	20.0%	5.0%	7.1%
特になし	25.0%	15.8%	20.0%	0.0%	20.0%	16.1%

※各地区における割合が上位 5 位までを着色

※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した



※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-16 路線バスを利用しない理由（複数回答）

表 4-5 路線バスを利用しない理由（地区別）（複数回答）

	守谷地区 (n=96)	北守谷・立沢 地区 (n=63)	大木・板戸井 地区 (n=87)	大柏・野木崎 地区(n=88)	南守谷・高野 地区(n=79)	みずき野・同 地・赤法花 地区(n=77)
目的地へのルートがわかりづらい	19.8%	20.6%	12.6%	14.8%	12.7%	7.8%
発着時刻がわかりづらい	9.4%	7.9%	5.7%	4.5%	5.1%	5.2%
乗りたい時間に運行していない	9.4%	7.9%	20.7%	15.9%	19.0%	28.6%
運行本数が少ない	15.6%	23.8%	16.1%	26.1%	27.8%	37.7%
乗り換え・乗り継ぎが不便	0.0%	3.2%	3.4%	3.4%	5.1%	11.7%
運賃が高い	0.0%	4.8%	2.3%	3.4%	3.8%	6.5%
行きたい方面に路線がない	3.1%	3.2%	4.6%	4.5%	8.9%	7.8%
発着時刻の遅れ	4.2%	0.0%	0.0%	0.0%	5.1%	2.6%
乗りたいバスが今どこにいるかわからない	0.0%	3.2%	2.3%	5.7%	10.1%	5.2%
バス停の待ち合い環境が悪い	2.1%	0.0%	2.3%	3.4%	2.5%	1.3%
乗り場に屋根やベンチがない	5.2%	4.8%	5.7%	4.5%	6.3%	3.9%
バス停が遠い	5.2%	4.8%	20.7%	19.3%	8.9%	5.2%
目的地に着くまで時間がかかる	1.0%	9.5%	16.1%	5.7%	10.1%	6.5%
乗り降りしにくい（段差）	2.1%	1.6%	0.0%	1.1%	0.0%	1.3%
乗り方がわからない	3.1%	1.6%	2.3%	1.1%	3.8%	0.0%
自家用車の方が便利	63.5%	60.3%	63.2%	61.4%	59.5%	51.9%
利用する必要がある	45.8%	34.9%	28.7%	27.3%	39.2%	27.3%
その他	2.1%	9.5%	6.9%	10.2%	8.9%	10.4%

※各地区における割合が上位 5 位までを着色

※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した

(3) モコバス

- モコバスの利用状況は守谷市全体で 1 割に満たない。大木・板戸井地区、みずき野・同地・赤法花地区では比較的用户が多い。
- モコバス利用者がより利用するために改善してほしい点として 6 割以上が「運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行していない」点と回答した。
- 非利用者がモコバスを利用しない理由としては、「自家用車の方が便利」が約 5 割と最も高く、「利用する必要がある」「運行本数が少ない」が続く。

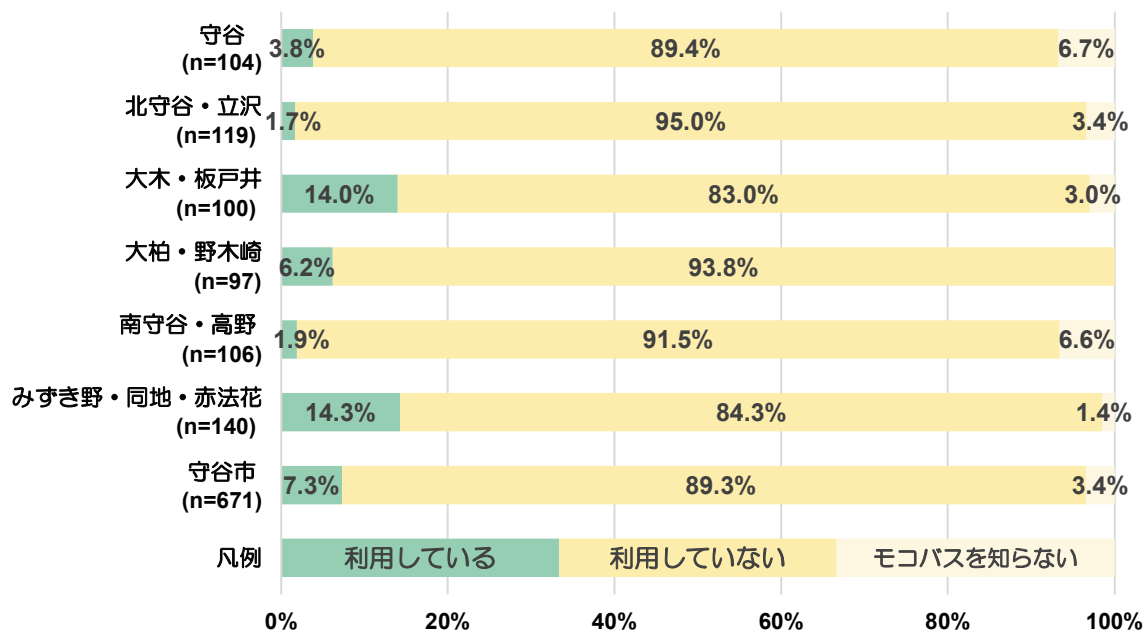
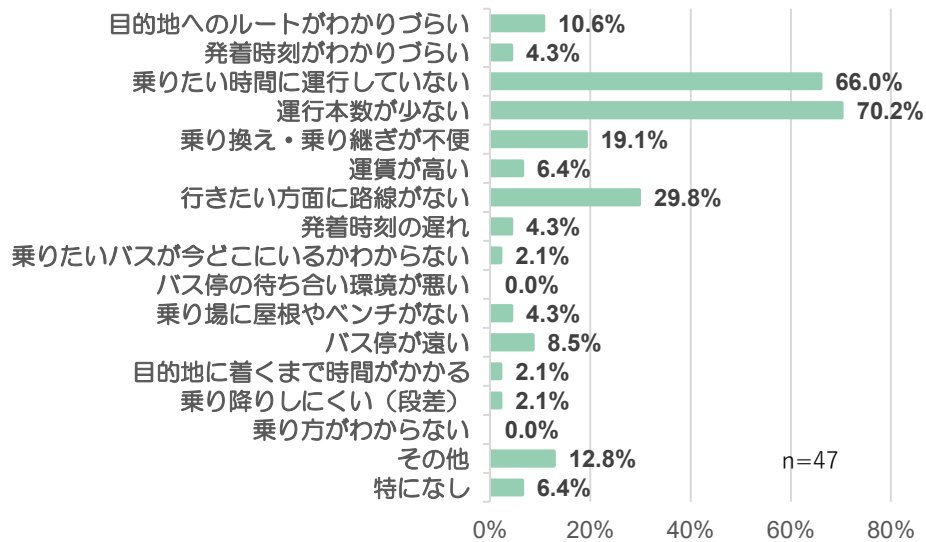


図 4-17 モコバスの利用状況（地区別）



※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した

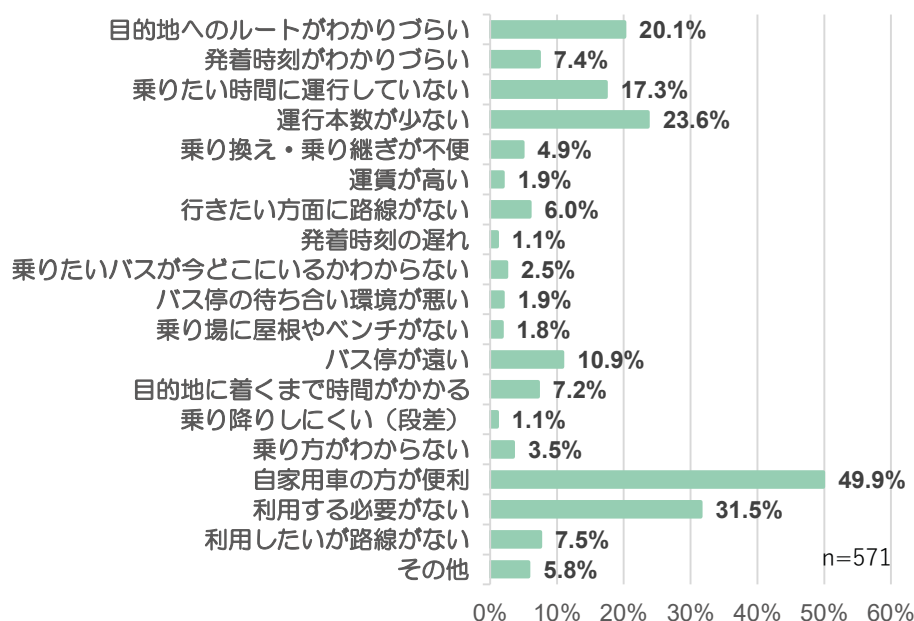
図 4-18 モコバスをより利用するために改善してほしい点（複数回答）

表 4-6 モコバスをより利用するために改善してほしい点（地区別）（複数回答）

	守谷地区 (n=4)	北守谷・立沢 地区 (n=2)	大木・板戸井 地区 (n=14)	大柏・野木崎 地区 (n=5)	南守谷・高野 地区 (n=2)	みずき野・同 地・赤法花 地区(n=19)
目的地へのルートがわかりづらい	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	21.1%
発着時刻がわかりづらい	0.0%	0.0%	7.1%	0.0%	0.0%	5.3%
乗りたい時間に運行していない	50.0%	0.0%	78.6%	100.0%	0.0%	63.2%
運行本数が少ない	50.0%	100.0%	14.3%	40.0%	100.0%	10.5%
乗り換え・乗り継ぎが不便	0.0%	50.0%	14.3%	0.0%	0.0%	26.3%
運賃が高い	0.0%	50.0%	7.1%	20.0%	0.0%	0.0%
行きたい方面に路線がない	25.0%	0.0%	28.6%	0.0%	50.0%	42.1%
発着時刻の遅れ	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%
乗りたいバスが今どこにいるかわからない	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%
バス停の待ち合い環境が悪い	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
乗り場に屋根やベンチがない	0.0%	0.0%	7.1%	20.0%	0.0%	0.0%
バス停が遠い	0.0%	50.0%	14.3%	0.0%	50.0%	0.0%
目的地に着くまで時間がかかる	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
乗り降りしにくい(段差)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%
乗り方がわからない	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他	25.0%	0.0%	14.3%	20.0%	0.0%	10.5%
特になし	25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	10.5%

※各地区における割合が上位 5 位までを着色

※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した



※最大3項目を選択する設問だが、4つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-19 モコバスを利用しない理由（複数回答）

表 4-7 モコバスを利用しない理由（地区別）（複数回答）

	守谷地区 (n=88)	北守谷・立沢 地区 (n=109)	大木・板戸井 地区 (n=80)	大柏・野木崎 地区 (n=87)	南守谷・高野 地区 (n=90)	みずき野・同 地・赤法花地区 (n=113)
目的地へのルートがわかりづらい	21.6%	23.9%	12.5%	14.9%	14.4%	30.1%
発着時刻がわかりづらい	5.7%	9.2%	6.3%	6.9%	8.9%	7.1%
乗りたい時間に運行していない	5.7%	13.8%	15.0%	25.3%	16.7%	23.9%
運行本数が少ない	14.8%	17.4%	18.8%	28.7%	21.1%	37.2%
乗り換え・乗り継ぎが不便	3.4%	2.8%	2.5%	8.0%	2.2%	9.7%
運賃が高い	2.3%	1.8%	2.5%	3.4%	0.0%	1.8%
行きたい方面に路線がない	4.5%	9.2%	3.8%	4.6%	7.8%	5.3%
発着時刻の遅れ	1.1%	0.0%	0.0%	1.1%	2.2%	1.8%
乗りたいバスが今どこにいるかわからない	1.1%	1.8%	2.5%	2.3%	6.7%	0.9%
バス停の待ち合い環境が悪い	2.3%	0.9%	2.5%	2.3%	2.2%	0.9%
乗り場に屋根やベンチがない	3.4%	0.9%	1.3%	1.1%	4.4%	0.0%
バス停が遠い	2.3%	16.5%	12.5%	14.9%	16.7%	3.5%
目的地に着くまで時間がかかる	1.1%	3.7%	12.5%	10.3%	10.0%	7.1%
乗り降りしにくい(段差)	2.3%	0.9%	1.3%	0.0%	0.0%	1.8%
乗り方がわからない	2.3%	4.6%	6.3%	1.1%	3.3%	3.5%
自家用車の方が便利	64.8%	39.4%	60.0%	54.0%	47.8%	39.8%
利用する必要がある	42.0%	33.9%	25.0%	27.6%	37.8%	24.8%
利用したいが路線がない	3.4%	2.8%	3.8%	3.4%	3.3%	2.7%
その他	4.5%	6.4%	8.8%	4.6%	1.1%	8.8%

※各地区における割合が上位5位までを着色

※最大3項目を選択する設問だが、4つ以上選択した票も有効回答として集計した

(4) デマンド乗合交通

- デマンド乗合交通の利用状況は守谷市全体で 1 割に満たず、知らないという回答が 4 割を占める。南守谷・高野地区、みずき野・同地・赤法花地区は比較的利用割合が高い。
- デマンド乗合交通利用者がより利用するために改善してほしい点として、「運行台数が少なく、満車で予約が取れない」点と 4 割が回答している。
- 非利用者がデマンド乗合交通を利用しない理由としては、「自家用車の方が便利」が 7 割以上と最も高く、「利用する必要がない」「登録・予約が面倒」が続く。

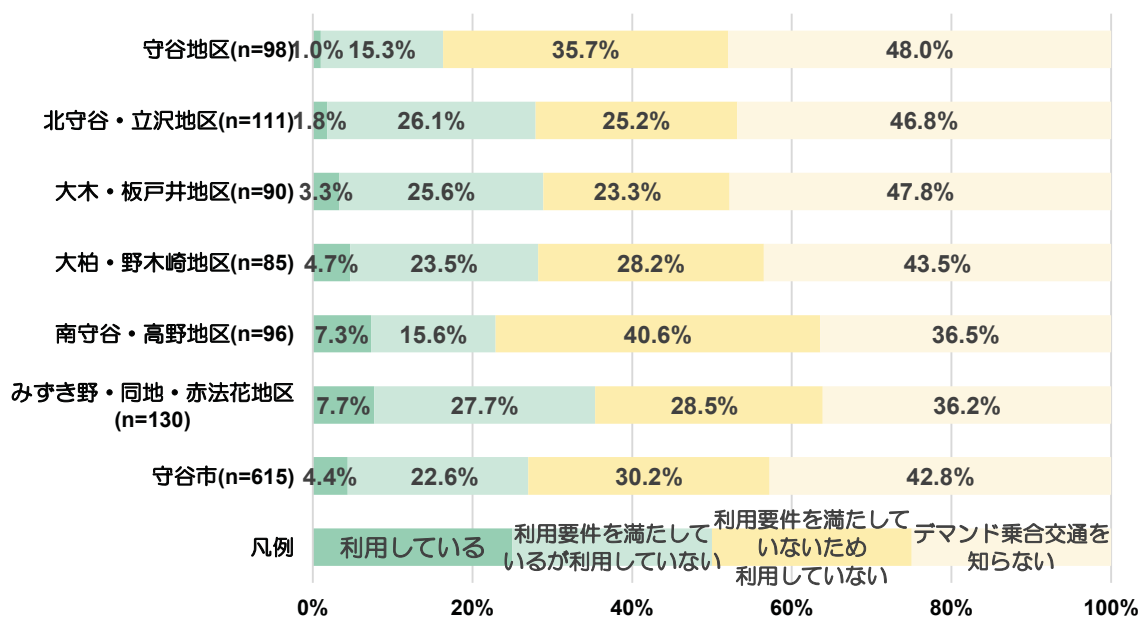


図 4-20 デマンド乗合交通の利用状況（地区別）

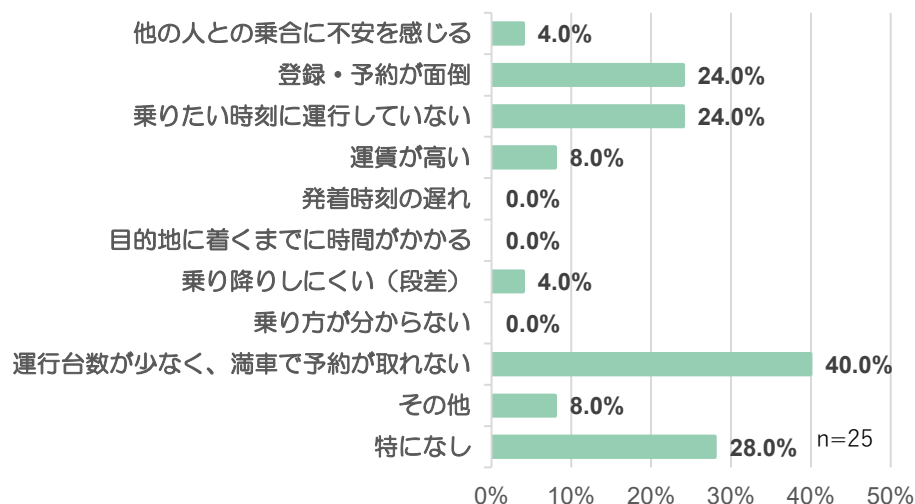
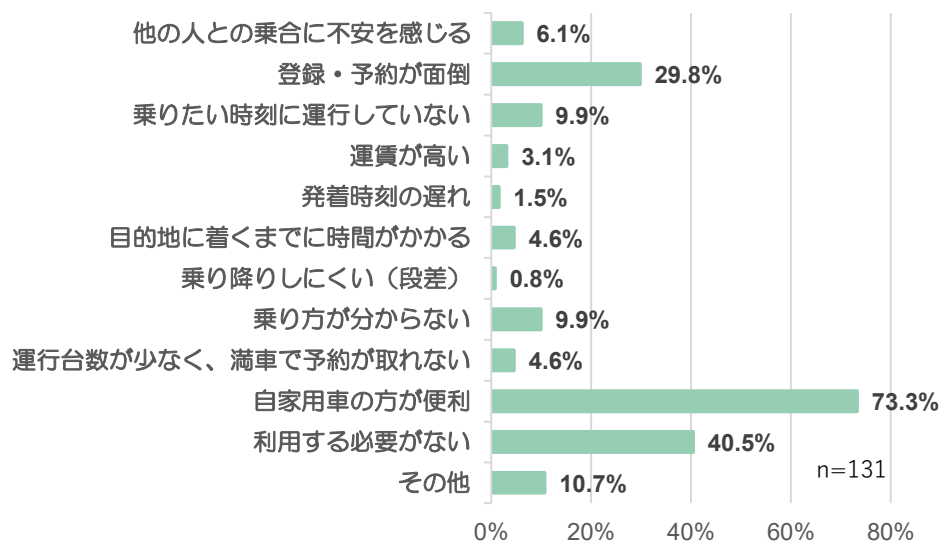


図 4-21 デマンド乗合交通をより利用するために改善してほしい点（複数回答）

表 4-8 デマンド乗合交通をより利用するために改善してほしい点（地区別）（複数回答）

	守谷地区 (n=1)	北守谷・立沢 地区 (n=2)	大木・板戸井 地区 (n=2)	大柏・野木崎 地区 (n=3)	南守谷・高野 地区 (n=7)	みずき野・同 地・赤法花 地区(n=10)
他の人との乗合に不安を感じる	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
登録・予約が面倒	0.0%	50.0%	0.0%	66.7%	14.3%	20.0%
乗りたい時刻に運行していない	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	28.6%	30.0%
運賃が高い	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	14.3%	10.0%
発着時刻の遅れ	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
目的地に着くまでに時間がかかる	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
乗り降りしにくい(段差)	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
乗り方が分からない	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
運行台数が少なく、満車で予約が取れない	0.0%	0.0%	100.0%	66.7%	28.6%	40.0%
その他	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	0.0%	10.0%
特になし	100.0%	0.0%	50.0%	0.0%	42.9%	20.0%

※各地区における割合が上位 5 位までを着色
 ※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した



※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-22 デマンド乗合交通を利用しない理由（複数回答）

表 4-9 デマンド乗合交通を利用しない理由（地区別）（複数回答）

	守谷地区 (n=15)	北守谷・立沢 地区 (n=25)	大木・板戸井 地区 (n=23)	大柏・野木崎 地区 (n=17)	南守谷・高野 地区 (n=15)	みずき野・同 地・赤法花地区 (n=35)
他の人との乗合に不安を感じる	6.7%	4.0%	4.3%	0.0%	0.0%	14.3%
登録・予約が面倒	40.0%	32.0%	13.0%	41.2%	40.0%	25.7%
乗りたい時刻に運行していない	6.7%	4.0%	0.0%	11.8%	20.0%	17.1%
運賃が高い	13.3%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%
発着時刻の遅れ	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%
目的地に着くまでに時間がかかる	6.7%	0.0%	4.3%	5.9%	6.7%	5.7%
乗り降りしにくい（段差）	6.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
乗り方が分からない	6.7%	12.0%	13.0%	11.8%	13.3%	5.7%
運行台数が少なく、満車で予約が取れない	0.0%	0.0%	0.0%	11.8%	6.7%	8.6%
自家車の方が便利	66.7%	68.0%	73.9%	64.7%	66.7%	85.7%
利用する必要がある	20.0%	56.0%	47.8%	41.2%	33.3%	34.3%
その他	20.0%	8.0%	4.3%	11.8%	20.0%	8.6%

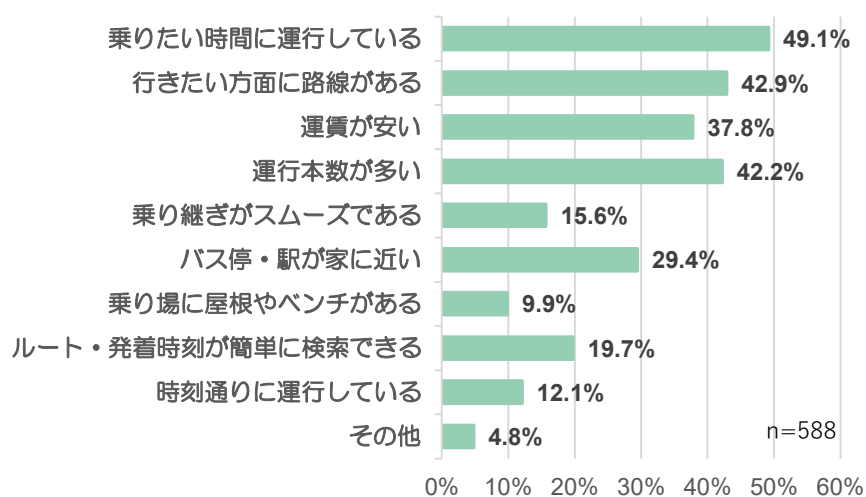
※各地区における割合が上位 5 位までを着色

※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した

4.1.3. 公共交通及び新しいサービスの利用可能性

(1) 公共交通をより利用するために重視する項目

公共交通を利用するためには「乗りたい時間に運行している」ことが最も重視されており、「行きたい方面に路線がある」「運行本数が多い」が続く。



※最大3項目を選択する設問だが、4つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-23 公共交通を利用するために重視する項目（複数回答）

(2) 新しいサービスの利用可能性

- スマートフォンを活用した公共交通サービスの利用意向は全世代では約半数が利用するとしているが、70歳台以上では2～3割程度の利用意向である。
- 新しいサービスを利用しない理由として、約5割が「利用方法が難しそう」と回答している。

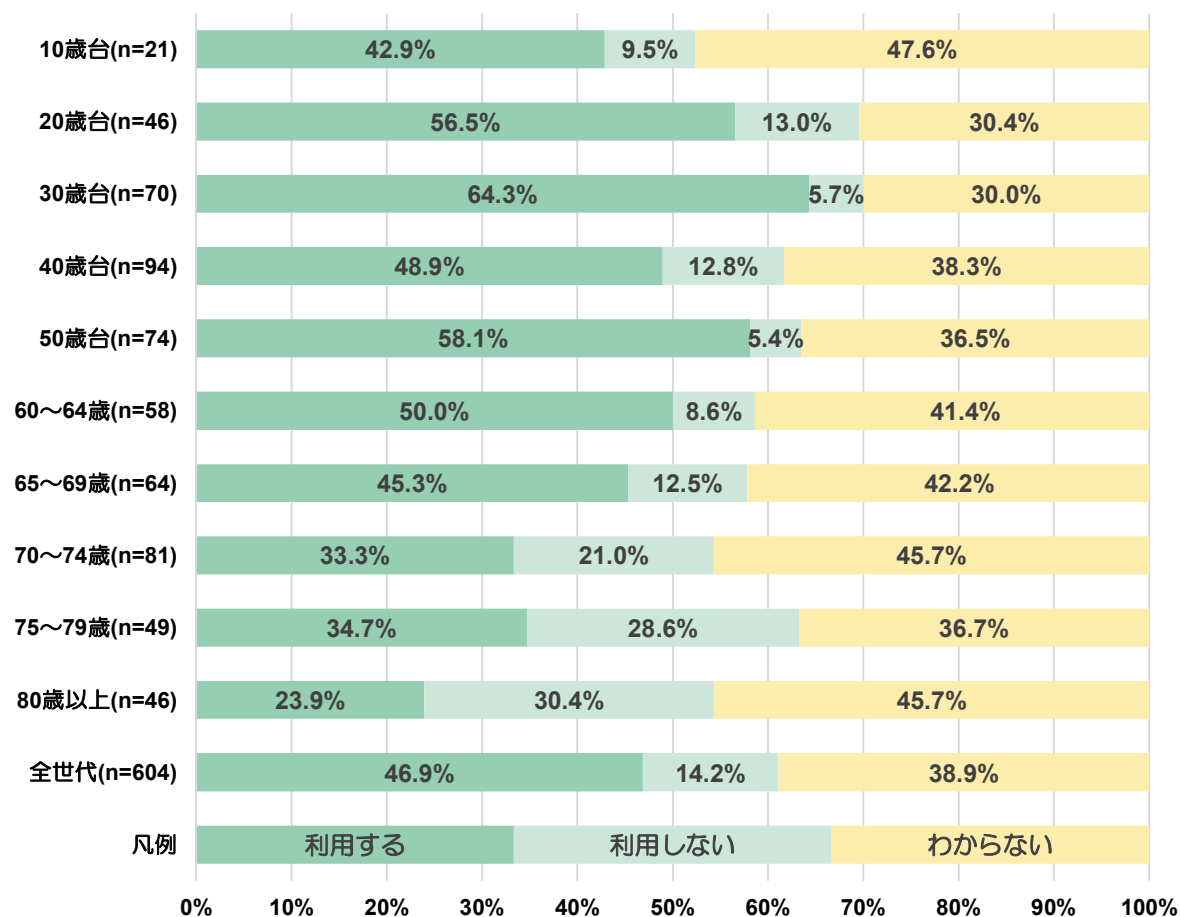


図 4-24 スマートフォンを活用した公共交通サービスが提供された場合の利用意向

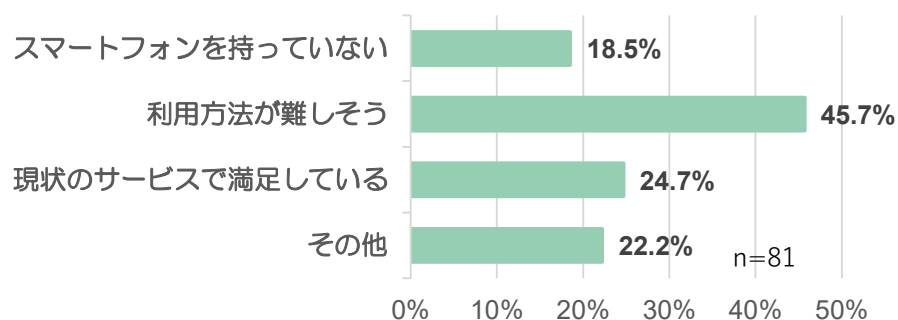


図 4-25 スマートフォンを活用した公共交通サービスが提供されても利用しない理由
(複数回答)

4.1.4. 市民アンケート調査のまとめ

市民アンケート調査の結果をまとめると、以下のとおりである。

外出実態
● 鉄道を利用する通勤・通学を除いて、自分で運転する自動車の利用が半数を占めており、自動車依存が伺える。 ● 一方で、鉄道を利用する通勤・通学において路線バスが利用されているものの1割超にとどまる。また、鉄道を利用する通勤・通学では、自転車や徒歩の利用割合が高い。 ● 利用施設は、買い物・私用で「イオンタウン守谷」を始めとするショッピングモールが、医療機関では「総合守谷第一病院」や「守谷慶友病院」が多い。
公共交通の利用状況
● 鉄道は守谷市全体で約6割が利用している一方、路線バスは約2割で、モコバスやデマンド乗合交通は1割に満たない。 ● 路線バスを利用しない理由として、「運行本数が少ない」が主な理由として各地区で上位に挙がっている。 ● モコバスは守谷市全体の利用率が1割に満たないが、大木・板戸井地区では、利用率が路線バスよりもわずかに高い。「バス停が遠い」ことが路線バスを利用しない主な理由になっている。 ● デマンド乗合交通自体を知らない割合が各地区で3割以上を占める。
公共交通及び新しいサービスの利用可能性
● 公共交通をより利用するには、「乗りたい時間に運行している」「行きたい方面に路線がある」「運行本数が多い」ことが重視されている。 ● スマートフォンでの新しいサービス提供については、年齢とともに利用意向が低くなる。
【守谷市に寄せられた市民のみなさまからのご意見・ご要望】
● モコバスのルートを見直して、利便性を高めてほしい。 ● デマンド乗合交通の運行範囲を市外にも拡大してほしい。

4.2. 公共交通利用者アンケート調査による現状と課題

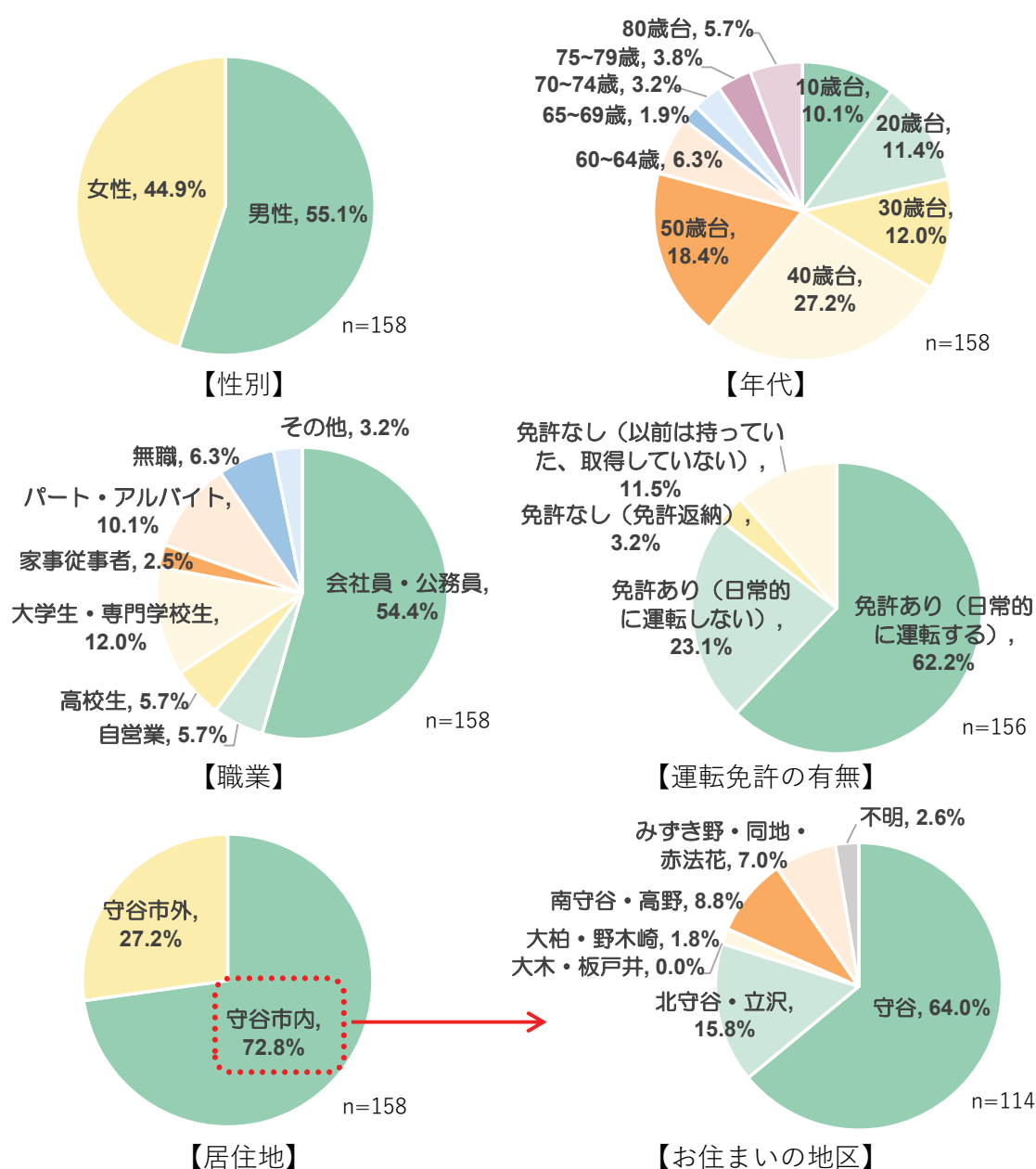
公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス・デマンド乗合交通）の利用者を対象に利用状況やニーズを把握するためのアンケート調査を実施した。

	鉄道 利用者	路線バス 利用者	コミュニティ バス利用者	デマンド乗合 交通利用者
回収数	158 票	306 票	151 票	67 票

4.2.1. 鉄道

(1) 回答者属性

- 男女比はほぼ半々で、40 歳台の割合がもっとも高い。
- 会社員・公務員が半数以上であった。
- 運転免許証を保有し、日常的に運転する割合が 6 割以上を占める。
- 居住地は市内が 7 割で、その内訳は守谷地区が 6 割以上である。

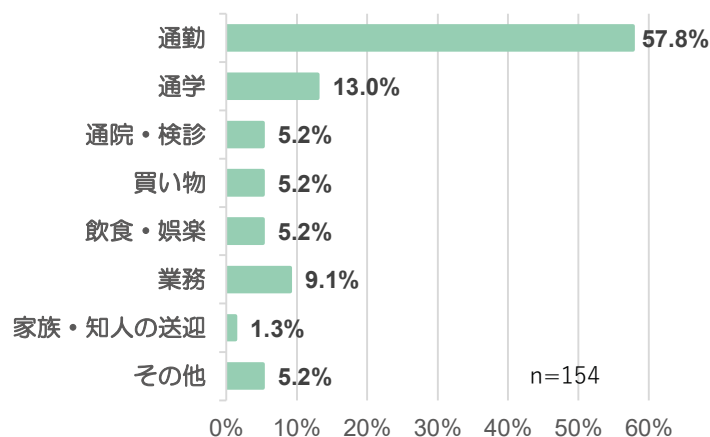


※回収数 158 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした（以下同様）

図 4-26 回答者属性

(2) 利用状況

- 利用目的は通勤・通学が約6割を占める。
- 往路では7時台、8時台にピークがみられ、復路では17時台から20時台に往路と比べ緩やかなピークがみられる。
- 乗降車ともに守谷駅の利用が最も多い。



※単数回答の設問だが、複数項目を選択した票があったため、複数回答として集計した

図 4-27 利用目的（複数回答）

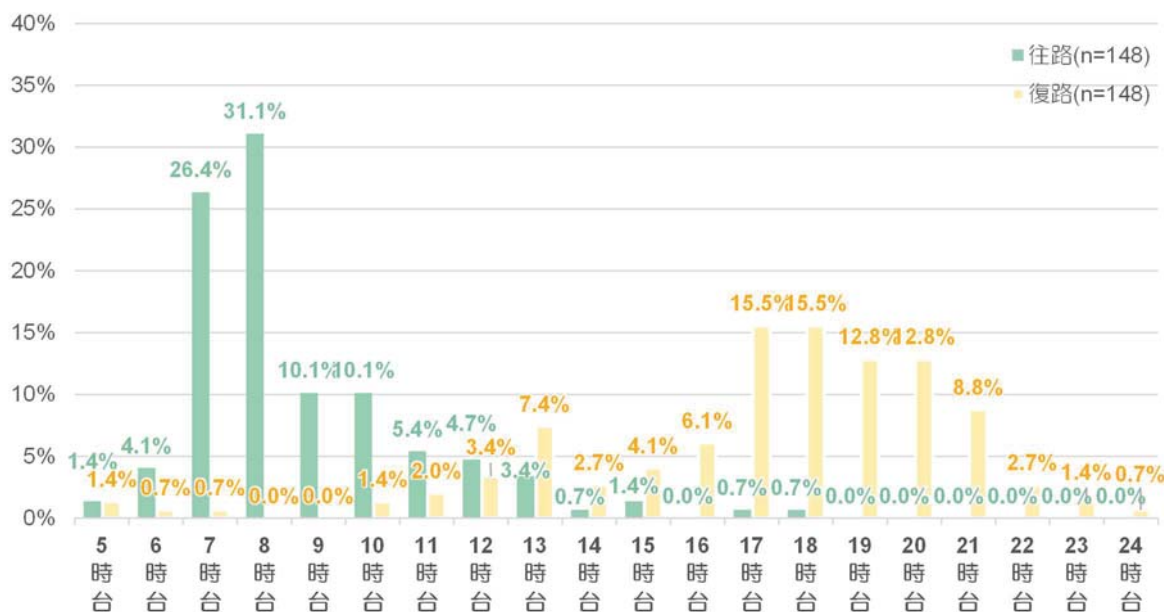


図 4-28 利用時間帯

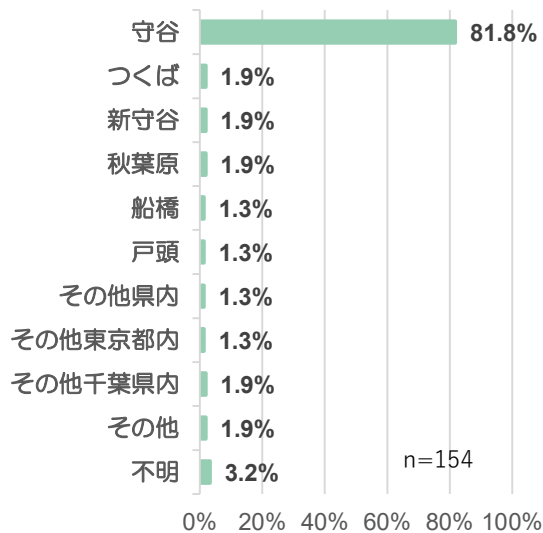


図 4-29 乗車駅

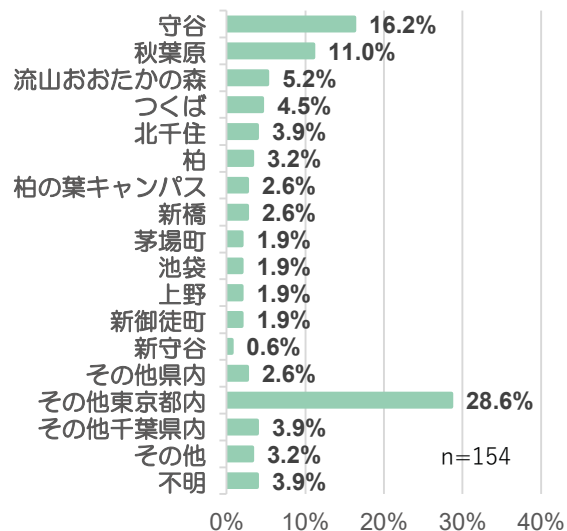


図 4-30 降車駅

(3) 利用者のニーズ

- 鉄道について改善してほしいことは、「運賃が高い」という意見が約6割と一際多い。「特になし」「運行本数が少ない」が続く。

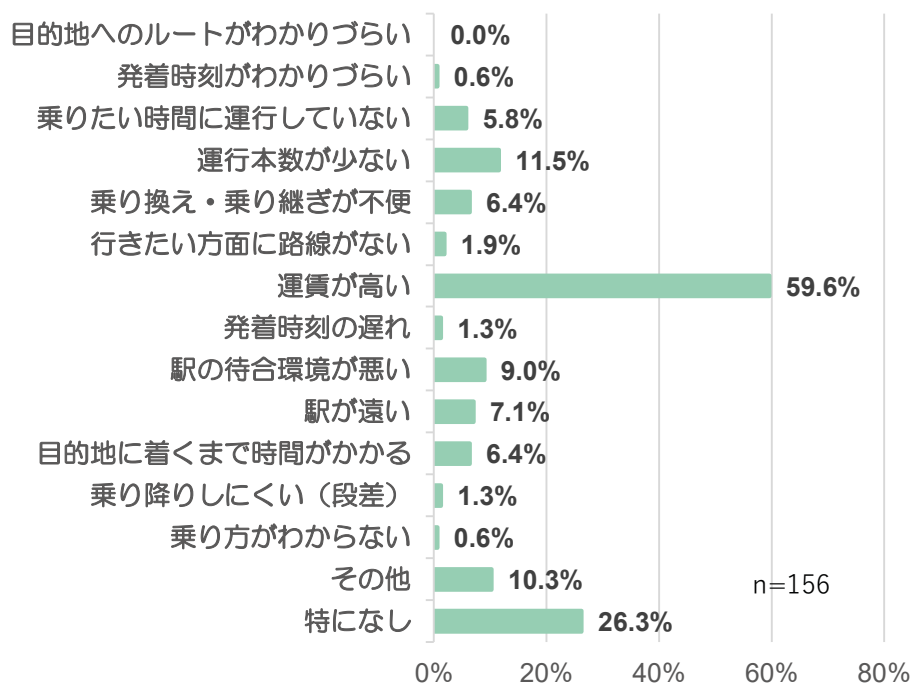
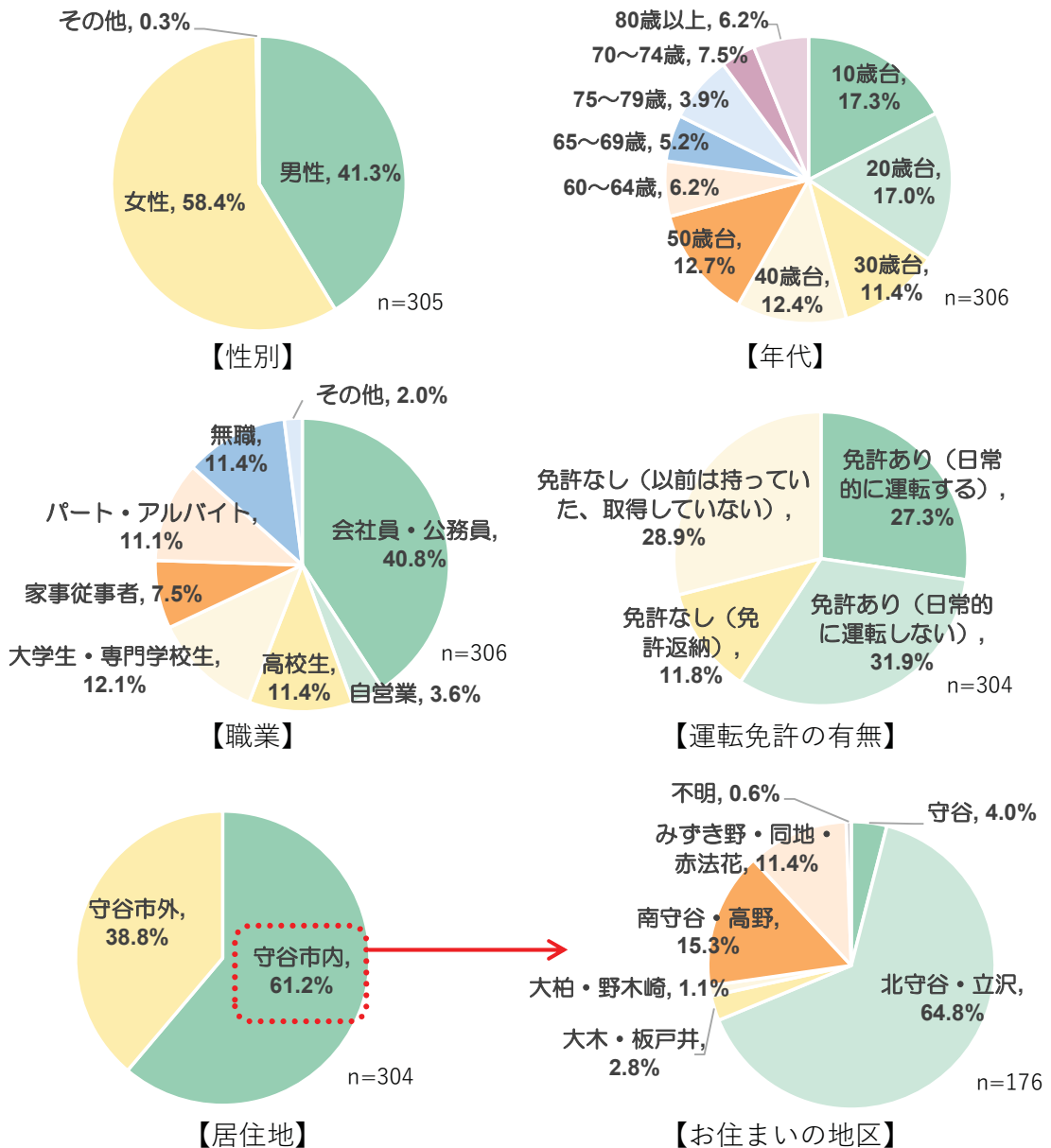


図 4-31 鉄道について改善してほしいこと（複数回答）

4.2.2. 路線バス

(1) 回答者属性

- 女性がやや多く、年代は10～30歳台で半数近くを占める。
- 運転免許証を保有する割合が約6割を占め、日常的に運転する人も約3割である。
- 居住地は市内が約6割を占めており、その中では北守谷・立沢地区が多く6割以上となっている。

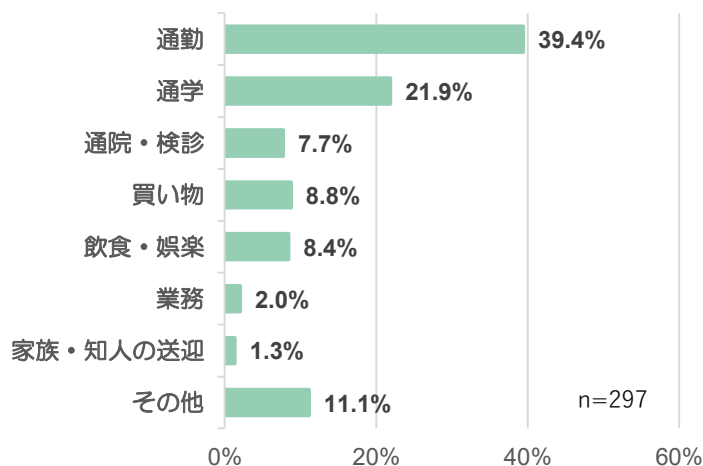


※回収数 306 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした（以下同様）

図 4-32 回答者属性

(2) 利用状況

- 利用目的は通勤・通学で6割を占める。
- 往路では7時台が最も利用が多く、復路では18時台の利用が多い。
- 市内路線は、守谷駅での降車が多く、広域路線は市外乗降も多く、近隣市への移動手段として用いられている。



※単数回答の設定だが、複数項目を選択した票があったため、複数回答として集計した

図 4-33 利用目的（複数回答）

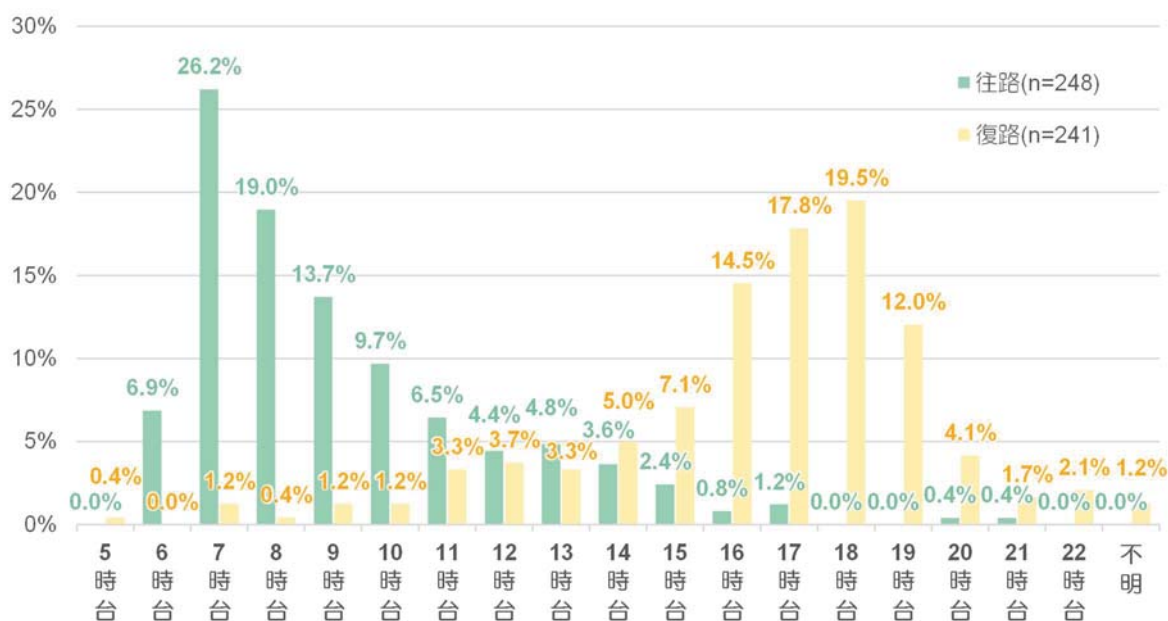


図 4-34 利用時間帯

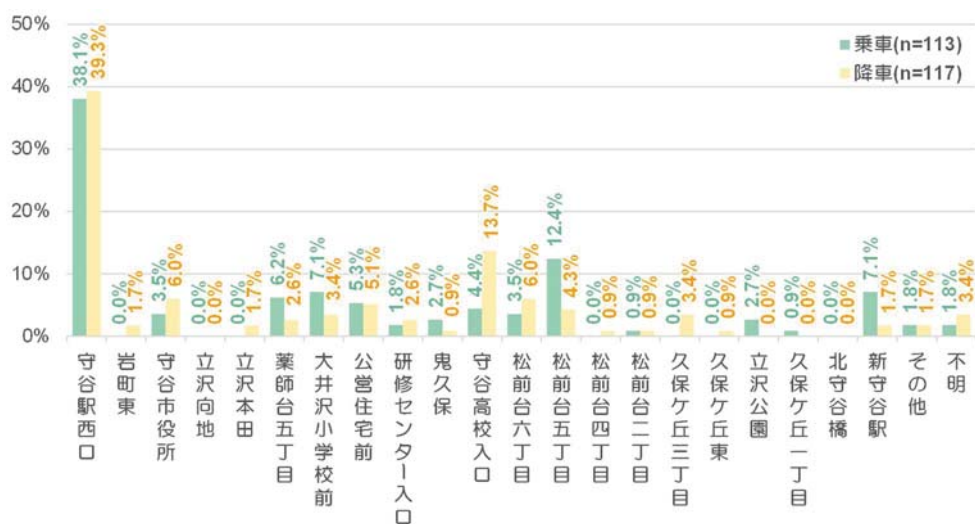


図 4-35 乗降バス停【守谷駅西口～新守谷駅】

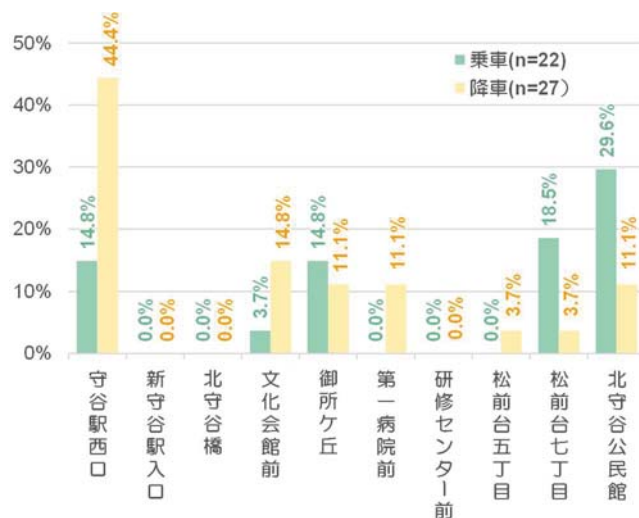


図 4-36 乗降バス停【守谷駅西口～北守谷公民館】

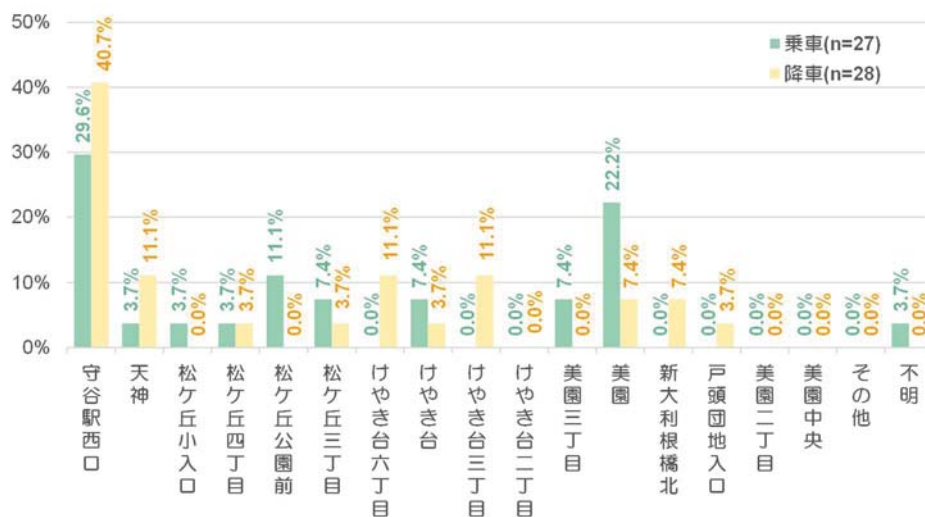


図 4-37 乗降バス停【守谷駅西口～美園循環】

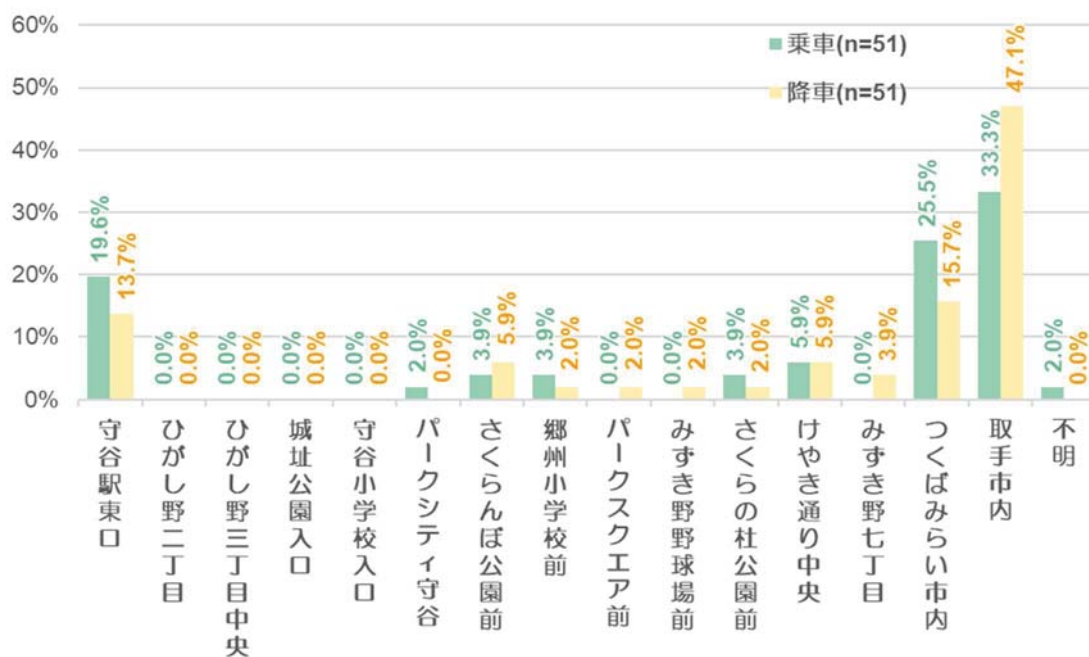


図 4-38 乗降バス停【守谷駅東口～取手駅西口】

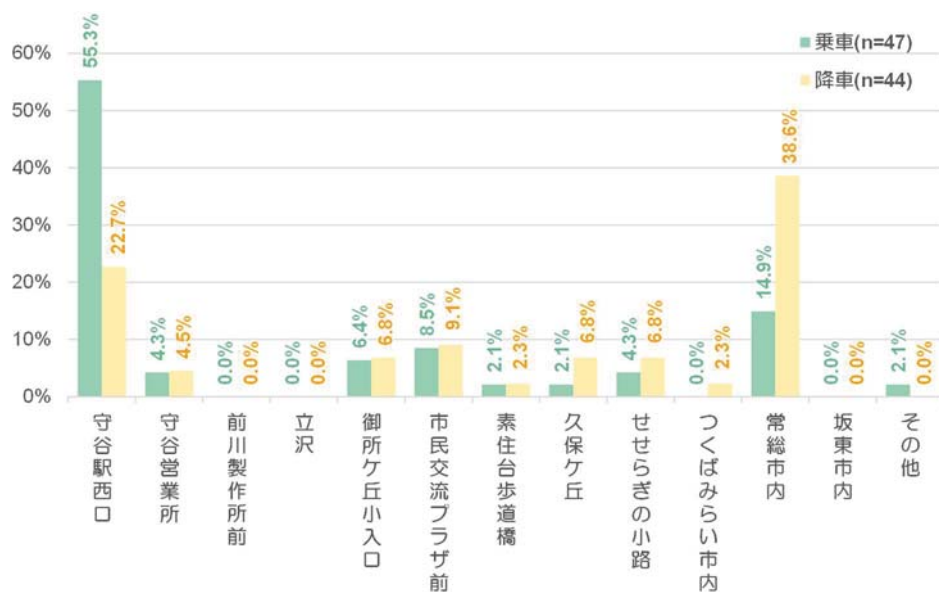
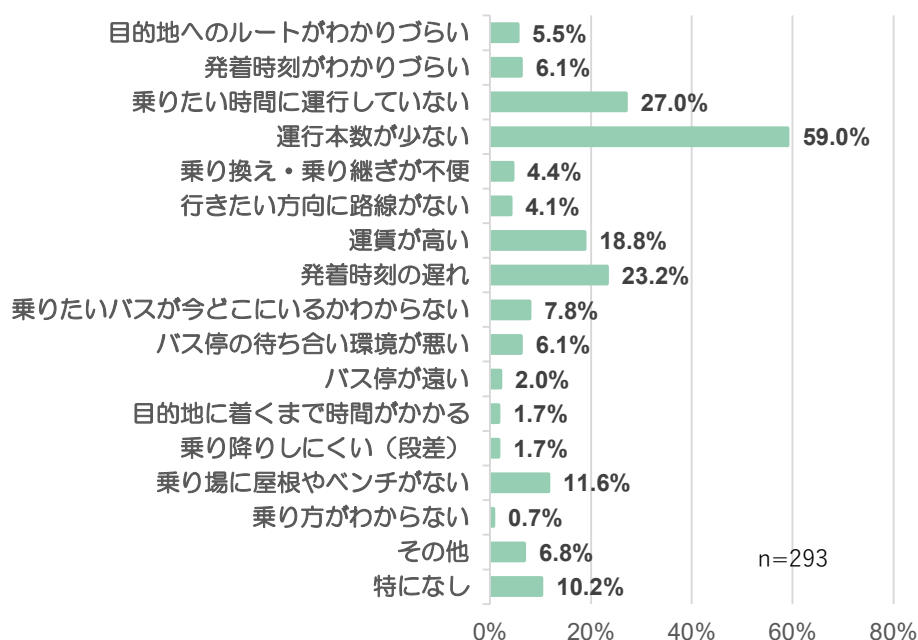


図 4-39 乗降バス停【守谷駅西口～きぬの里・内守谷工業団地・岩井バスターミナル】

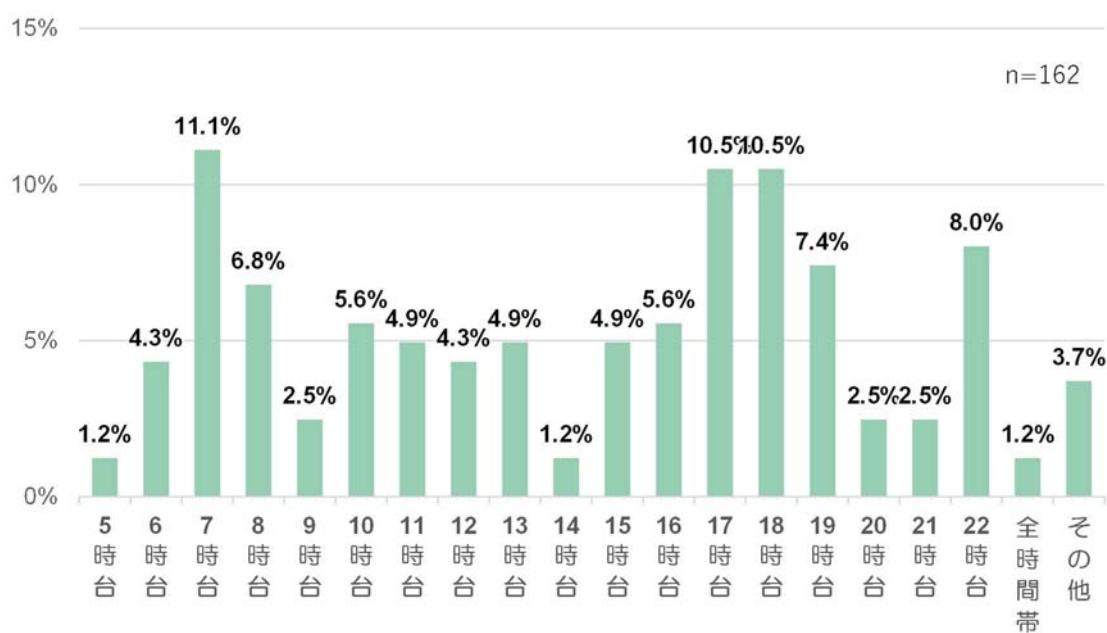
(3) 利用者のニーズ

- 路線バスについて改善してほしいことは、「運行本数が少ない」という意見が約6割と一際多い。「乗りたい時間に運行していない」「発着時刻の遅れ」が続く。
- 特に7時台、17時台、18時台の運行が少ないと感じている割合が高い。



※最大3項目を選択する設問だが、4つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-40 路線バスについて改善してほしいこと（複数回答）



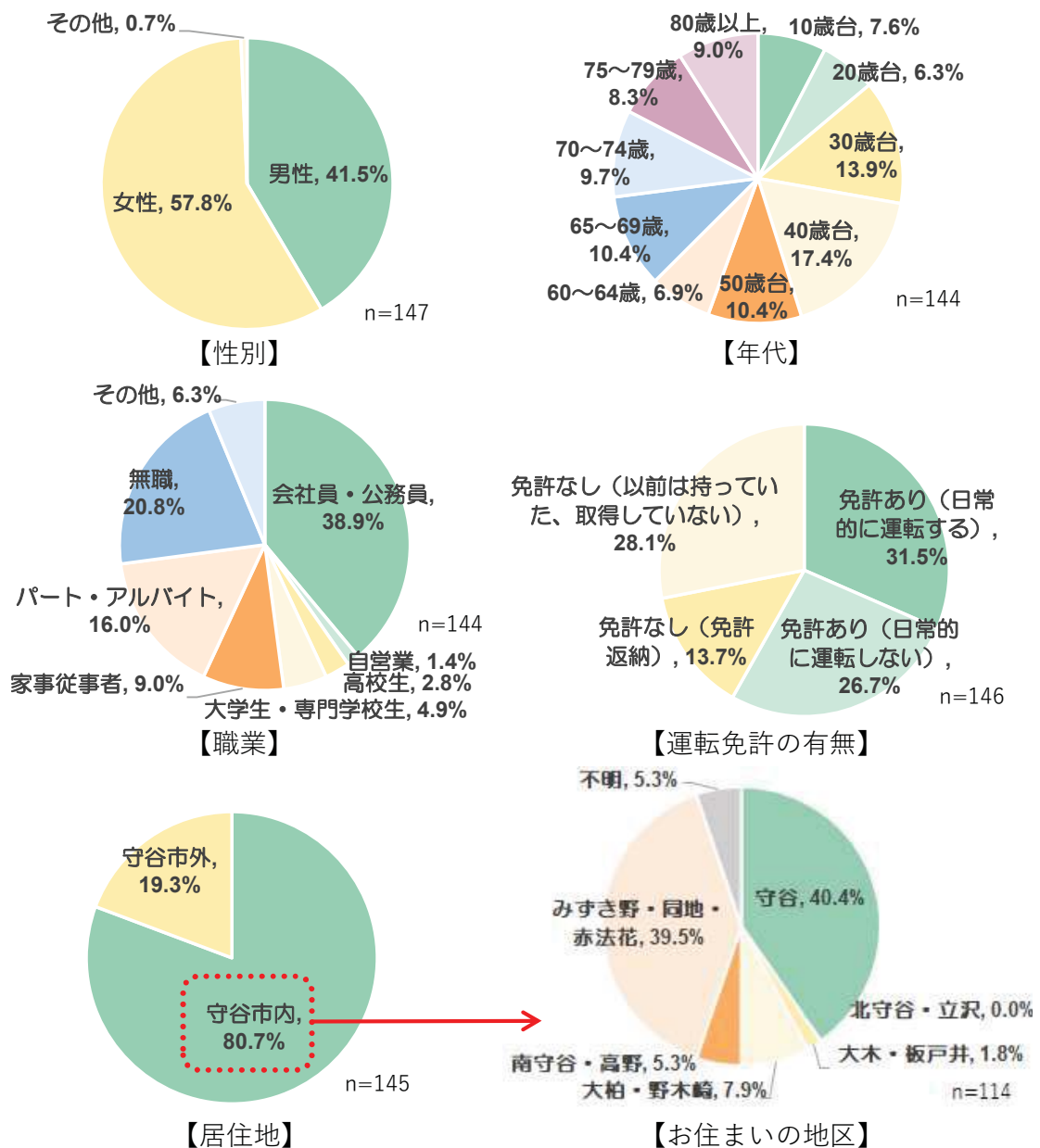
※単数回答の設問だが、複数回答した票があったため、複数回答として集計した

図 4-41 運行本数が特に少ないと感じる時間帯（複数回答）

4.2.3. コミュニティバス（モコバス）

(1) 回答者属性

- 女性の回答者がやや多く、年代は 40 歳台が多い。会社員・公務員が 4 割を占める。
- 運転免許を保有し、日常的に運転する回答者が最も多いが、免許なし（返納含む）も 4 割を占める。
- 回答者の 8 割が市内在住であった。内訳をみると、守谷地区、みずき野・同地・赤法花地区がそれぞれ 4 割程度となっている。今回の調査では、北守谷・立沢地区の居住者からの回答は得られなかった。

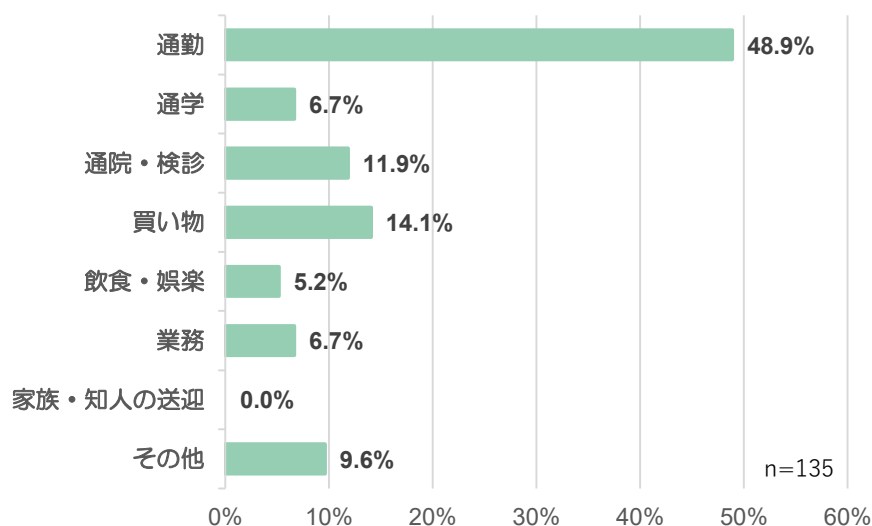


※回収数 151 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした（以下同様）

図 4-42 回答者属性

(2) 利用状況

- 利用目的は通勤で約半数を占める。続く買い物は1割を占める。
- 往路では8時台が最も利用が多く、復路では16～18時台の利用が多い。
- 市役所・板戸井ルートは乗降車ともに守谷駅が多く、その他は四季の里公園での乗降、イオンタウン守谷の降車が1割程度である。
- みずき野・松並青葉ルートは守谷駅での乗車、パークシティ守谷の降車が多い。



※単数回答の設問だが、複数項目を選択した票があったため、複数回答として集計した

図 4-43 利用目的（複数回答）



図 4-44 利用時間帯

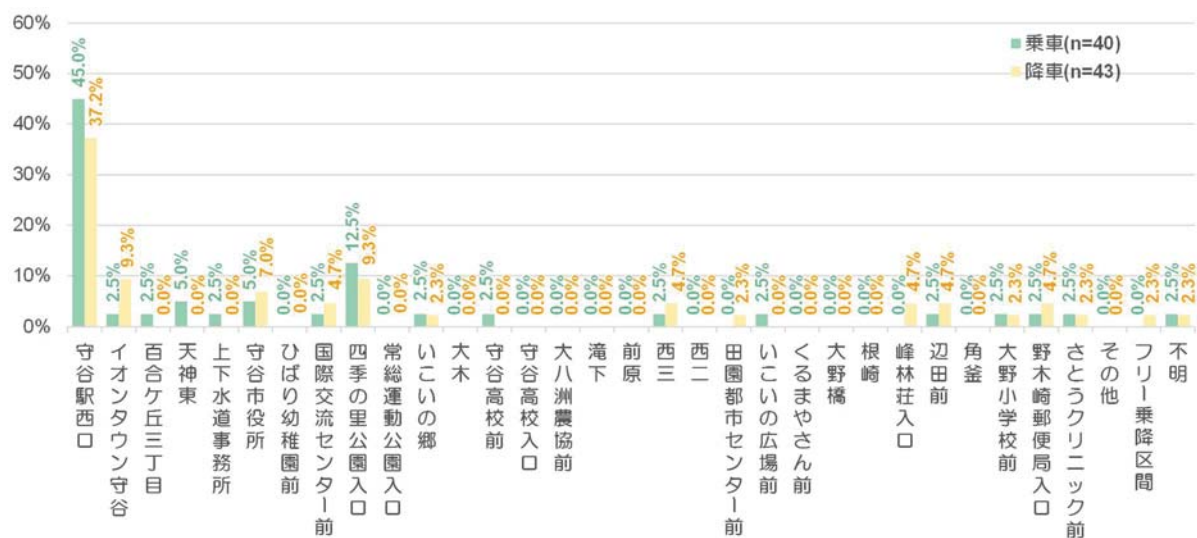


図 4-45 乗降バス停【市役所・板戸井ルート】

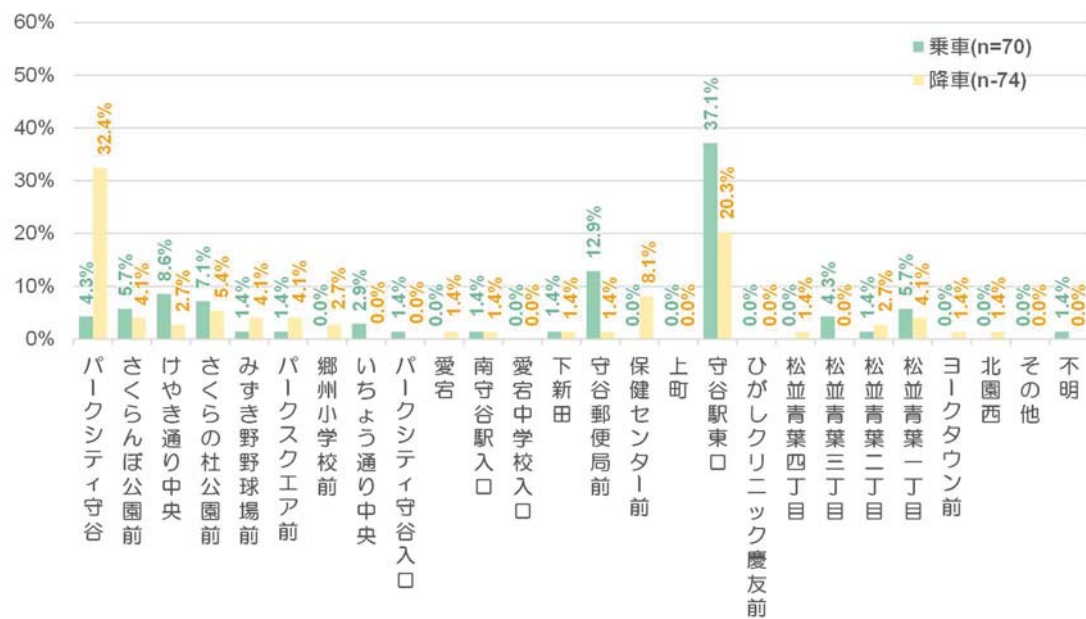
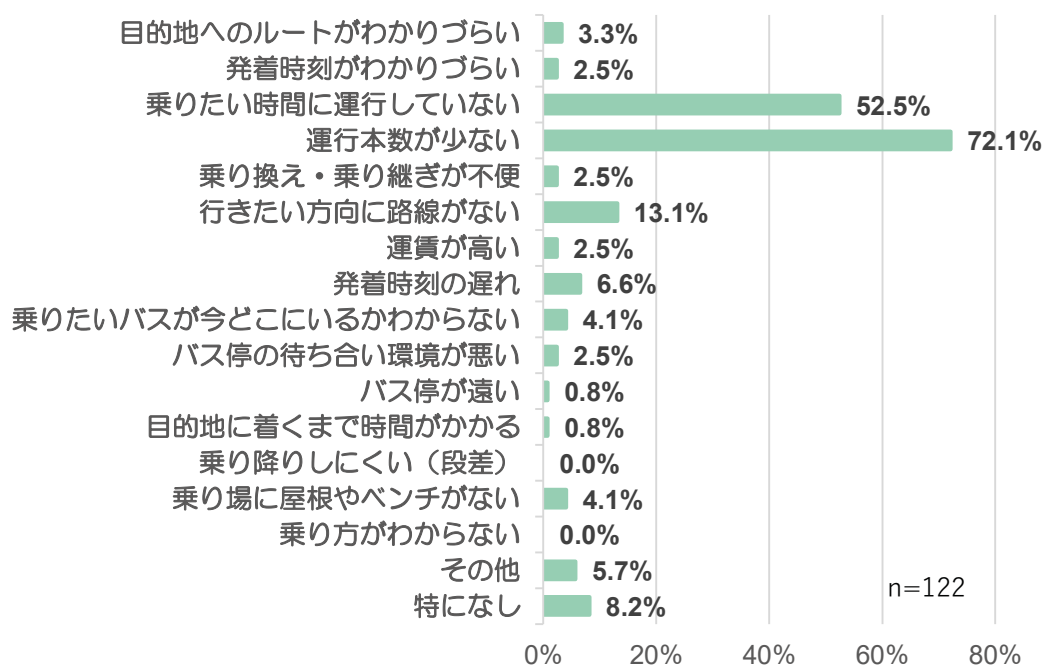


図 4-46 乗降バス停【みずき野・松並青葉ルート】

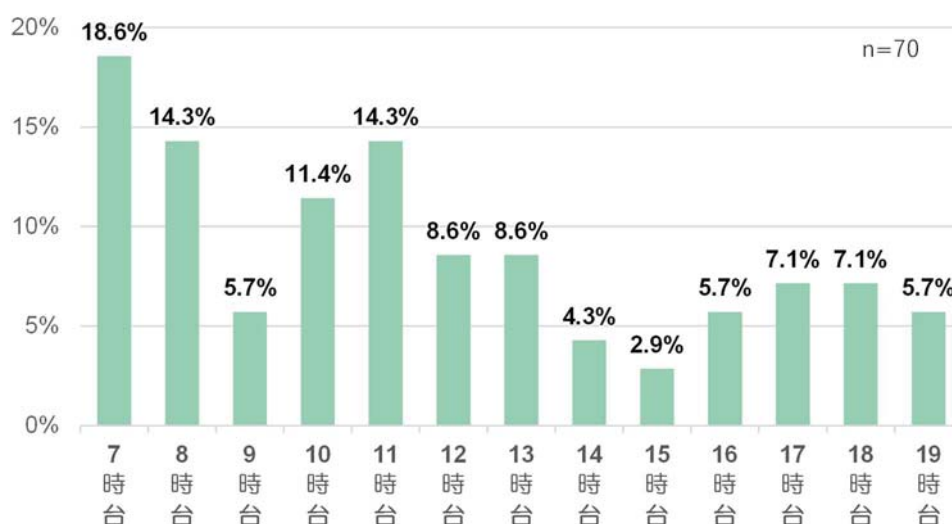
(3) 利用者のニーズ

- モコバスについて改善してほしいことは、「運行本数が少ない」という意見が約7割と一際多い。「特になし」「乗りたい時間に運行していない」が続く。
- 特に7時台、8時台、11時台と午前の運行が少ないと感じている割合が高い。



※最大3項目を選択する設問だが、4つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-47 モコバスについて改善してほしいこと（複数回答）



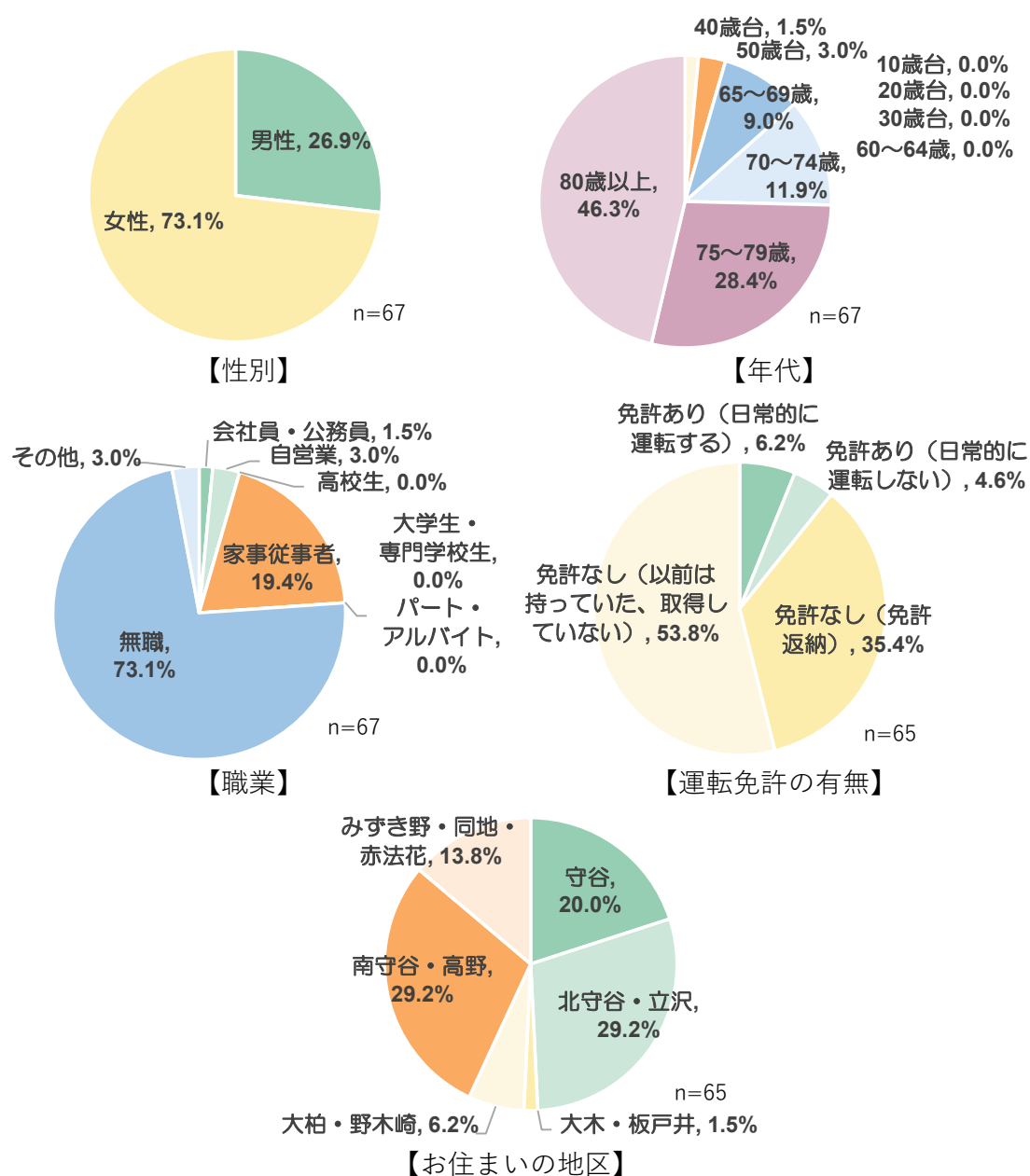
※単数回答の設問だが、複数回答した票があったため、複数回答として集計した

図 4-48 運行本数が特に少ないと感じる時間帯（複数回答）

4.2.4. デマンド乗合交通

(1) 回答者属性

- 女性の割合が 7 割を占め、半数近くが 80 歳以上である。
- 無職若しくは家事従事者で約 9 割を占める。
- 免許返納を含め運転免許証を保有しない割合が約 9 割を占める。
- 居住地は北守谷・立沢地区と南守谷・高野地区がそれぞれ約 3 割である。

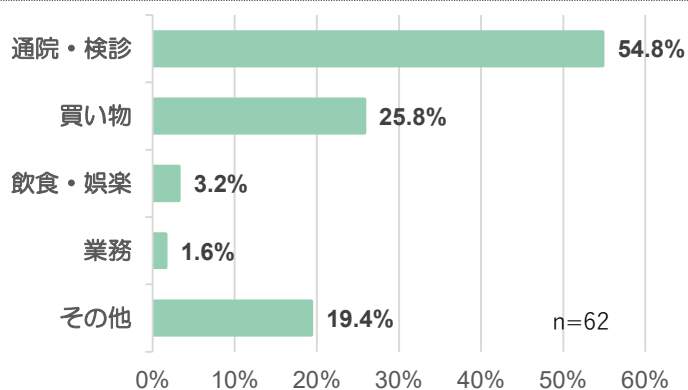


※利用対象者は 65 歳以上の方や障がい者手帳または療育手帳をお持ちの方及びその同伴者である
 ※回収数 67 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした（以下同様）

図 4-49 回答者属性

(2) 利用状況

- 利用目的は通院・検診が半数、買い物が2割である。
- 往路では10時台の利用が最も多く、復路は11時台が最も多い。



※単数回答の設問だが、複数項目を選択した票があったため、複数回答として集計した

図 4-50 利用目的（複数回答）

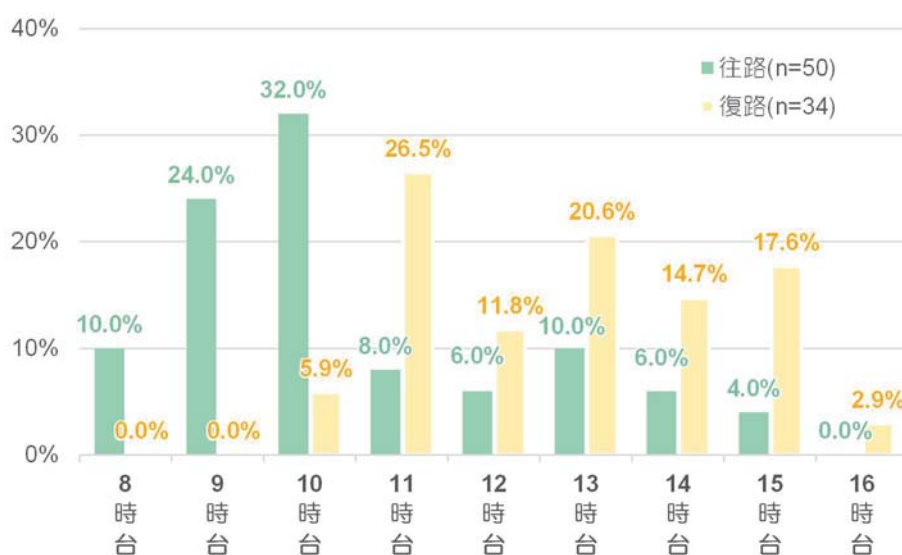
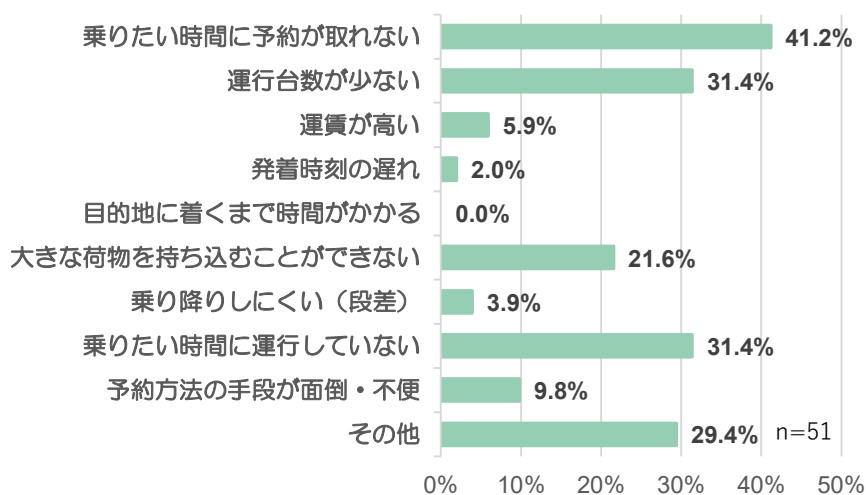


図 4-51 利用時間帯

(3) 利用者のニーズ

- デマンド乗合交通について改善してほしいことは、「乗りたい時間に予約が取れない」という意見が約 4 割と最も多い。「運行台数が少ない」「乗りたい時間に運行していない」が続く。
- 「乗りたい時間に運行していない」と回答した方は、現状の運行時間帯よりも遅い時間帯を望む意見が目立つ。



※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-52 デマンド乗合交通について改善してほしいこと

表 4-10 運行してほしい時間帯

運行してほしい時間帯 (平日)	回答数	運行してほしい時間帯 (休日)	回答数
17:00頃	2	9:00頃～18:00頃	2
7:00頃～19:00頃	1	8:00頃～20:00頃	1
8:00頃～17:00頃	1	10:00頃～14:00頃	1
8:00頃～18:00頃	1	10:00頃～19:00頃	1
10:00頃～14:00頃	1	15:30頃～19:00頃	1
15:30頃～19:00頃	1	17:00頃～18:00頃	1
16:00頃～17:30頃	1	19:00頃	1
16:00頃～20:00頃	1		
17:00頃～18:00頃	1		
17:00頃～20:00頃	1		
18:00頃	1		
19:00頃	1		

4.2.5. 公共交通利用者アンケート調査のまとめ

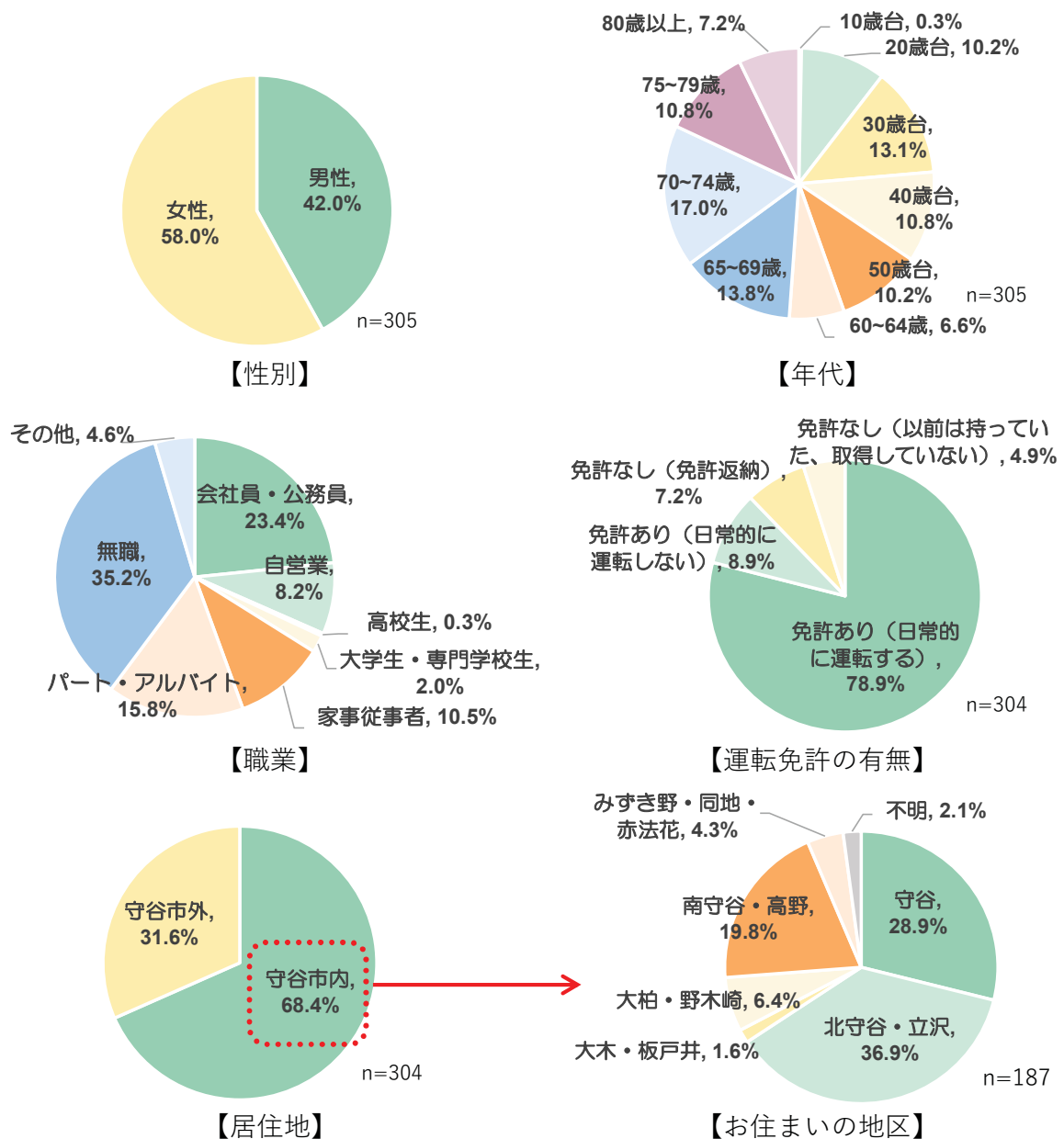
公共交通利用者アンケート調査の結果をまとめると、以下のとおりである。

鉄道
● 通勤での利用が多く、7 時台・8 時台に利用が集中する傾向がある。
路線バス
● 通勤・通学の時間帯である朝・夕の利用が多くなっている。一方で、この時間帯に運行本数が少ないと感じている割合が高い。 ● 守谷駅へのアクセスや、市外への移動手段として利用されている一方、利用のないバス停もある。
モコバス
● 路線バスと同様に、朝・夕に利用が多く、特に朝 7 時台、8 時台の運行本数が少ないと感じている割合が高い。 ● 守谷駅、住宅地、主要施設などへの移動手段として利用されている。
デマンド乗合交通
● 通院利用が多く、往路は 9 時台、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。

4.3. 拠点施設利用者アンケート調査による現状と課題

市内の主要な施設利用者を対象に利用状況やニーズを把握するためのアンケート調査を実施した。

	医療施設	商業施設			公共施設	集客施設
	総合守谷 第一病院	アクロス モール	イオンタウン 守谷	守谷テラス	守谷市役所	いこいの郷
回収数	100 票	32 票	30 票	37 票	74 票	32 票
	計					305 票



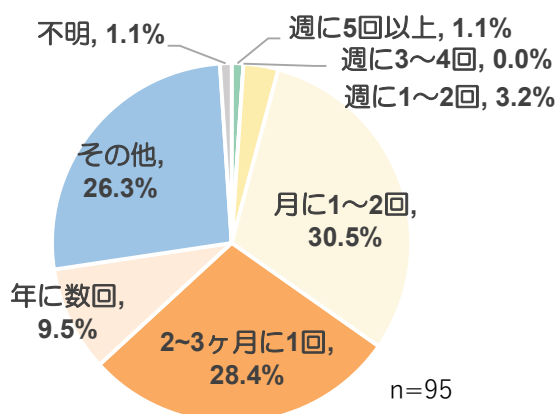
※回収数 305 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした

図 4-53 回答者属性

4.3.1. 医療施設

(1) 利用頻度

- 利用頻度は「月に1～2回」、「2～3ヶ月に1回」がそれぞれ約3割である。



※回収数 100 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした（以下同様）

図 4-54 施設の利用頻度

(2) 移動手段

- 回答者の7割以上が自分で運転する自動車を利用。

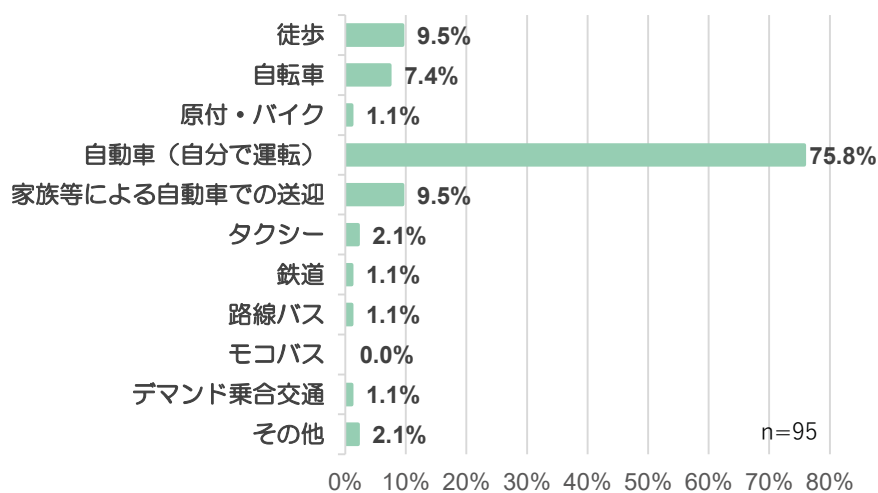
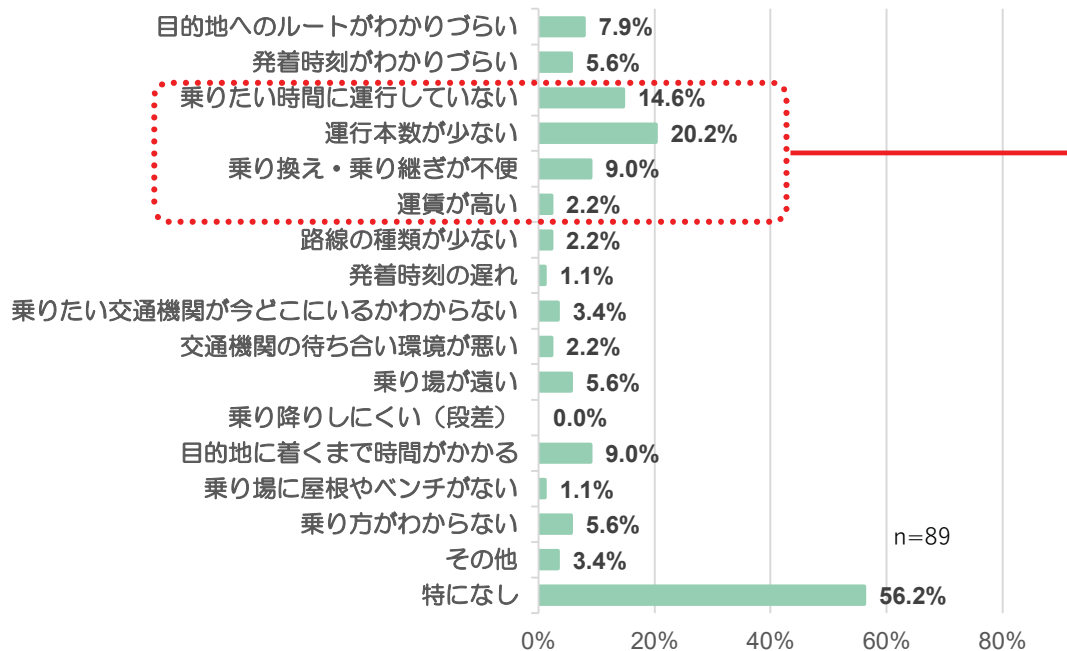


図 4-55 施設までの移動手段（複数回答）

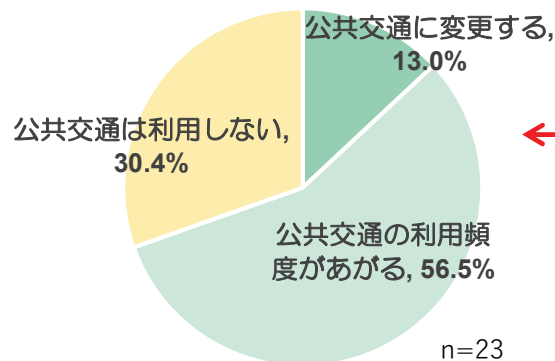
(3) 施設利用者のニーズ

- 「特になし」を除いては、「運行本数が少ない」が約2割で最も多い。
- 改善項目が改善されたら半数以上が「公共交通の利用頻度があがる」と回答。



※最大3項目を選択する設問だが、4つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-56 公共交通について改善してほしいこと（複数回答）



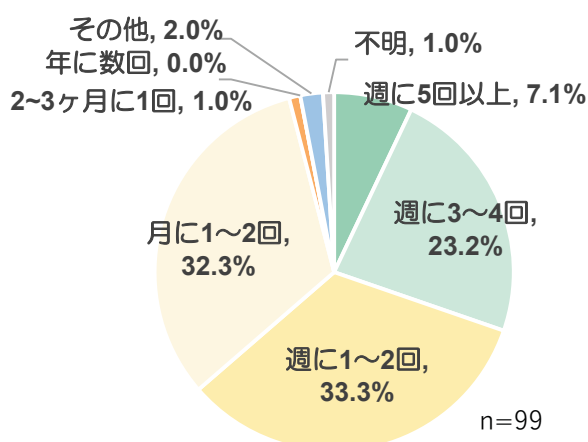
※改善してほしいことで「乗りたい時間に運行していない」「運行本数が少ない」「乗り換え・乗り継ぎが不便」「運賃が高い」を選択した方のみが回答

図 4-57 改善項目が改善された場合の公共交通の利用意向

4.3.2. 商業施設

(1) 利用頻度

- 利用頻度は「月に1～2回」、「週に1～2回」がそれぞれ約3割である。



※回収数 99 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした（以下同様）

図 4-58 施設の利用頻度

(2) 移動手段

- 回答者の約7割が自分で運転する自動車を利用。3割程度は徒歩で移動。

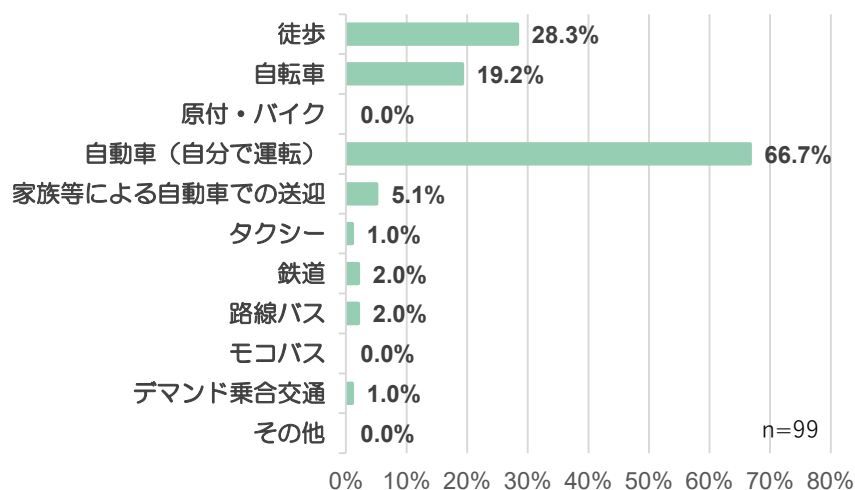


図 4-59 施設までの移動手段（複数回答）

(3) 施設利用者のニーズ

- 「特になし」を除いては、「運行本数が少ない」が約2割で最も多い。
- 改善項目が改善されたら半数が「公共交通の利用頻度があがる」と回答。

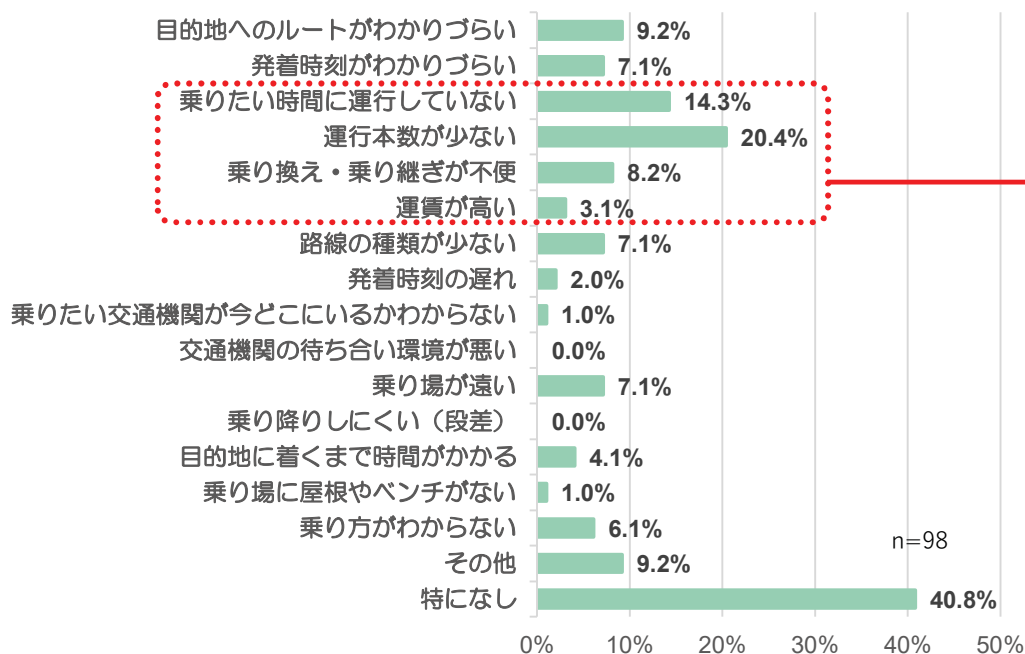
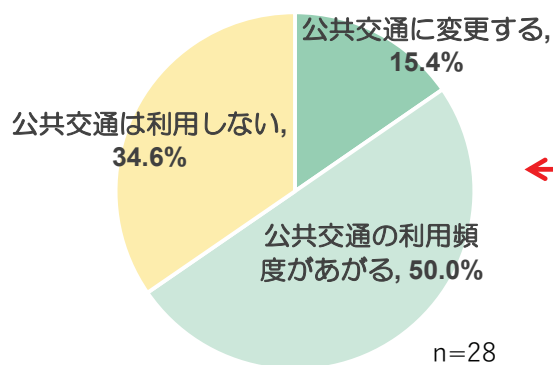


図 4-60 公共交通について改善してほしいこと（複数回答）



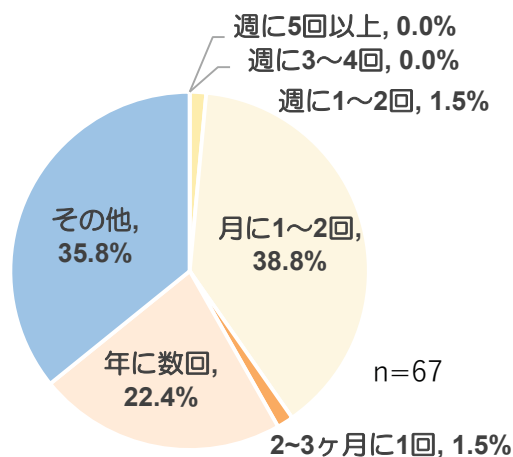
※改善してほしいことで「乗りたい時間に運行していない」「運行本数が少ない」「乗り換え・乗り継ぎが不便」「運賃が高い」を選択した方のみが回答

図 4-61 改善項目が改善された場合の公共交通の利用意向

4.3.3. 公共施設

(1) 利用頻度

- 利用頻度は「月に1～2回」が約4割と最も多く、「年に数回」が約2割である。



※回収数 74 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした（以下同様）

図 4-62 施設の利用頻度

(2) 移動手段

- 回答者の7割弱が自分で運転する自動車を利用。自転車も2割程度が利用。

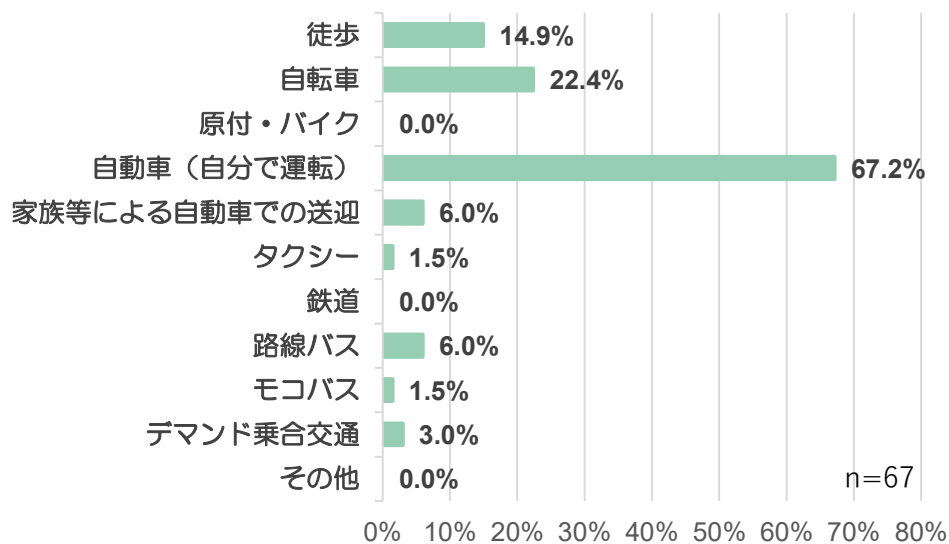
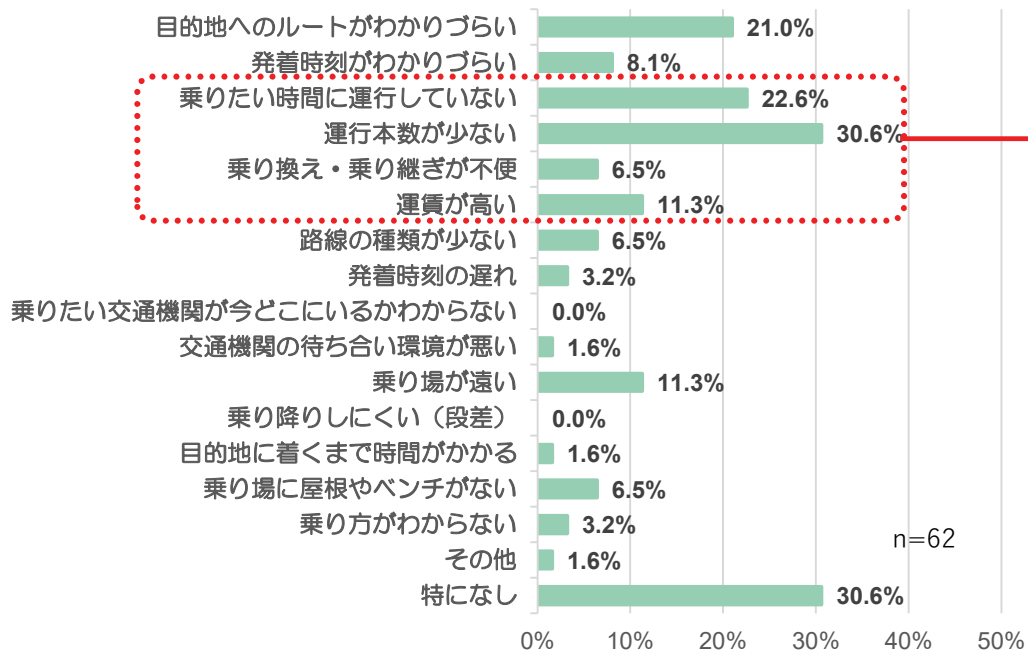


図 4-63 施設までの移動手段（複数回答）

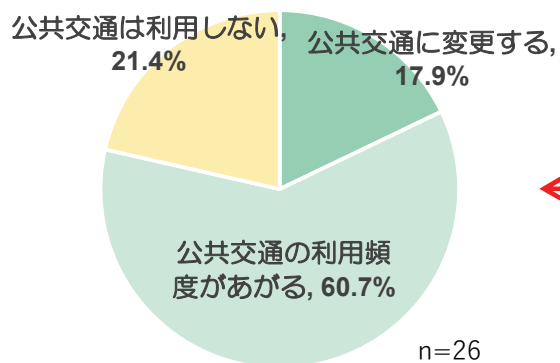
(3) 施設利用者のニーズ

- 「特になし」を除いては、「運行本数が少ない」が約 3 割で最も多く、「乗りたい時間に運行していない」「目的地へのルートがわかりづらい」は約 2 割が回答。
- 改善項目が改善されたら 2 割近くが「公共交通に変更する」、6 割が「公共交通の利用頻度があがる」と回答。



※最大 3 項目を選択する設問だが、4 つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-64 公共交通について改善してほしいこと（複数回答）



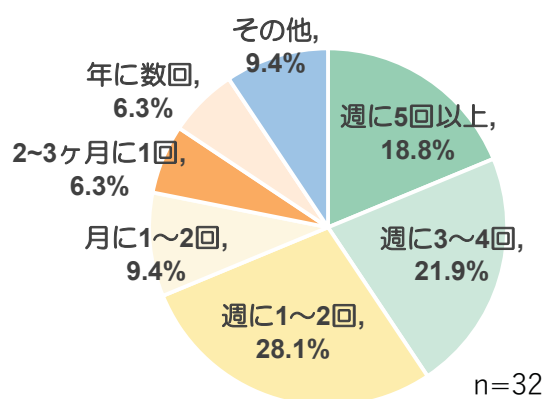
※改善してほしいことで「乗りたい時間に運行していない」「運行本数が少ない」「乗り換え・乗り継ぎが不便」「運賃が高い」を選択した方のみが回答

図 4-65 改善項目が改善された場合の公共交通の利用意向

4.3.4. 集客施設

(1) 利用頻度

- 利用頻度は「週に 1～2 回」がそれぞれ約 3 割で最も多く、「週に 3～4 回」「週に 5 回以上」と利用頻度の高い回答もそれぞれ約 2 割である。



※回収数 32 票のうち当該質問への回答者数を n 値とした（以下同様）

図 4-66 施設の利用頻度

(2) 移動手段

- 回答者の 7 割以上が自分で運転する自動車を利用。

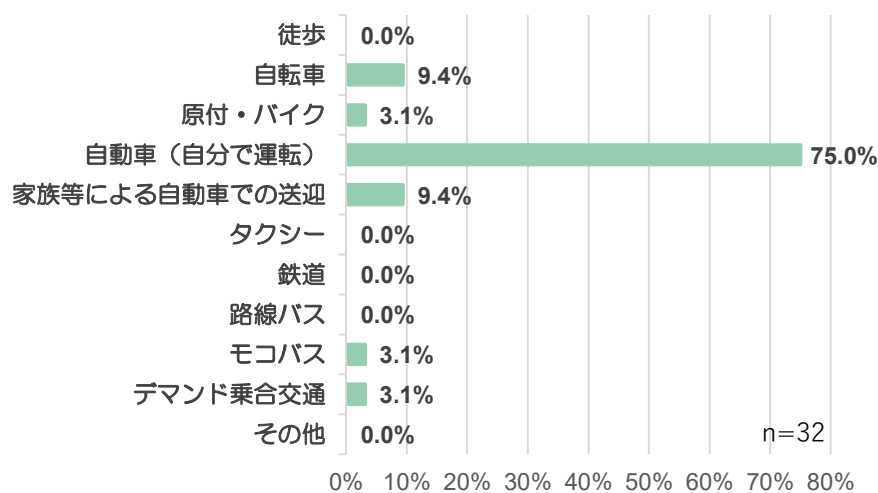
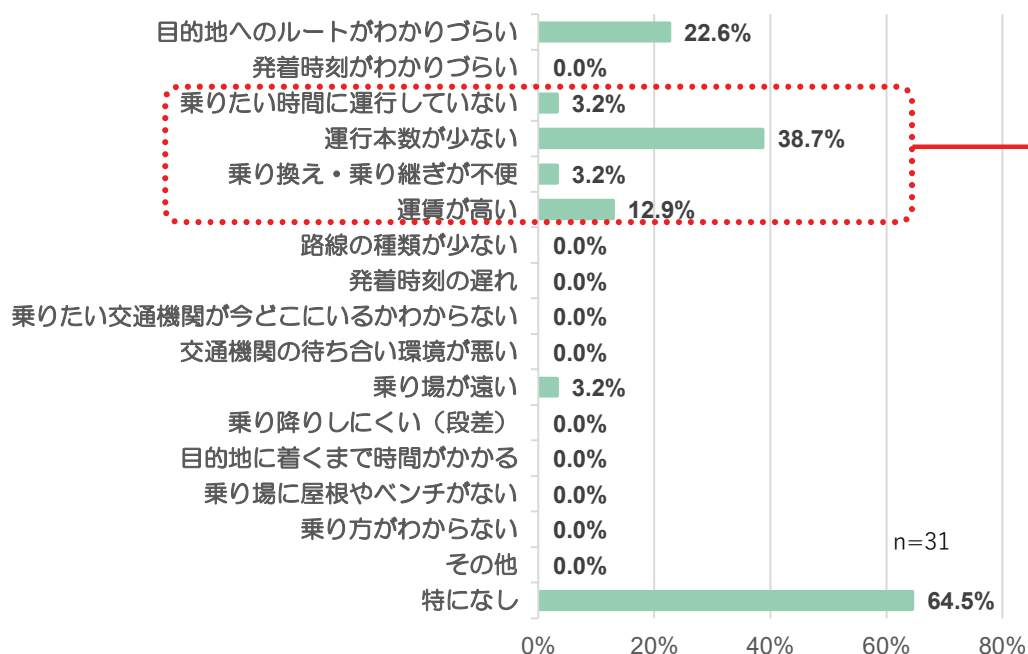


図 4-67 施設までの移動手段（複数回答）

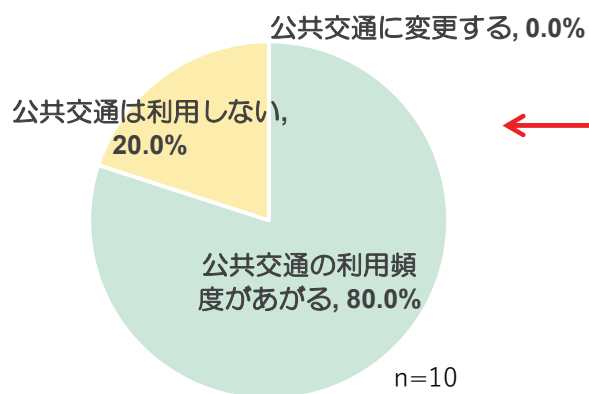
(3) 施設利用者のニーズ

- 「特になし」を除いては、「運行本数が少ない」が4割近くおり、「目的地へのルートがわかりづらい」と2割以上が回答。
- 改善項目が改善されたら8割が「公共交通の利用頻度があがる」と回答。



※最大3項目を選択する設問だが、4つ以上選択した票も有効回答として集計した

図 4-68 公共交通について改善してほしいこと（複数回答）



※改善してほしいことで「乗りたい時間に運行していない」「運行本数が少ない」「乗り換え・乗り継ぎが不便」「運賃が高い」を選択した方のみが回答

図 4-69 改善項目が改善された場合の公共交通の利用意向

4.3.5. 拠点施設利用者アンケート調査のまとめ

拠点施設利用者アンケート調査の結果をまとめると、以下のとおりである。

医療施設
● 自家用車利用の割合が高いが、公共交通の運行本数や時間帯などを見直すことで、公共交通利用頻度が増加する可能性がある。
商業施設
● 自家用車利用の割合が高いが、公共交通の運行本数や時間帯などを見直すことで、公共交通利用頻度が増加する可能性がある。
公共施設
● 自家用車利用の割合が高いが、公共交通の運行本数や時間帯などを見直すことで、公共交通利用頻度が増加する可能性が高い。 ● ルートがわかりにくいと感じている人も多い。
集客施設
● 自家用車利用の割合が高いが、公共交通の運行本数などを見直すことで、公共交通利用頻度が増加する可能性が高い。 ● ルートがわかりにくいと感じている人も多い。

第5章 公共交通の課題

5.1. 公共交通を取り巻く現況

各種調査を踏まえて、本市の取り巻く現況は以下のとおりである。

地域現況調査	● 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、市内に分散して立地している。 ● 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。
上位関連計画	● 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	● 本市の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、人的サポートに頼る部分がある。 ● 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。 ● 平成31年度に実施した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	● 自動車依存が伺える。 ● 通勤・通学で利用する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」が各地区で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	● 鉄道は通勤での利用が多く、7時台・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ている割合が高い。 ● 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、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、特に朝7時台、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時台、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	● 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。

5.2. 地域公共交通計画策定に向けた課題

地域の現況や、調査結果を踏まえて、本市の公共交通における課題を整理した。

課題1	移動ニーズに応じた公共交通網の確保
- 本市では、各利用目的・各施設での自動車利用の割合が高い。高齢化の進行とともに免許返納が進むことを想定し、公共交通を活用して生活利便施設等にアクセスでき、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る。 - 人口減少地域の存在や新型コロナウイルス感染症の流行以降在宅ワークが進んでいる社会情勢、及び、バス停や施設等の利用状況を踏まえながら、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る。	
課題2	公共交通のサービス水準の維持・向上
路線バスやモコバスでは運行本数の不足や運行時間帯などに不便を感じる利用者が多く、デマンド乗合交通では、乗りたい時間に予約が取れない状況がある。時間帯別の利用状況等の実態に応じたサービス水準を検討し、利便性を向上することで、利用者の増加につながる可能性がある。	
課題3	公共交通の利用者の増加
自動車依存の傾向が顕著であるが、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ある。	
課題4	わかりやすい公共交通サービスの提供
- 目的施設までのルートのわかりづらさの解消や、デマンド乗合交通を含む公共交通サービスの利用方法などの周知のため、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る。 - 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る。	
課題5	交通結節点の整備・利用環境の向上
- 本市は東京圏への通勤・通学圏内であり、これらの移動において鉄道の役割は大きく、守谷駅は重要な交通結節点である。路線バス・モコバスの乗降も多く、路線バスと鉄道を乗り継ぐ利用者也存在することから、鉄道との結節点として、結節機能の向上が求められる。 - また、通勤・通学での鉄道利用者は徒歩や自転車利用が多いことから、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る。	

第6章 地域公共交通計画の基本的方針及び目標

本市の上位計画や公共交通に係る課題を踏まえ、基本的方針及び目標を以下に示す。

6.1. 地域公共交通計画の基本的方針

6.1.1. 目指すべき公共交通の将来像

本市の最上位計画である「第三次守谷市総合計画」において、本市の将来像及び、その実現に向けた方向性として、以下のように掲げている。

将来像 水と緑のパワースポット もりや ～持続・創造・進化するまち～

守谷市の将来像を実現するための3つの柱と基本方針

ひと	全てのひとが心身ともに健康で生きがいや働きがいを実感できる暮らしを実現します
地域自治	一人ひとりの個性や経験を生かして支え合い身近な問題を解決して住みよいまちにします
くらしの基盤	恵み豊かな自然と調和する便利で暮らしやすい街を創ります

本計画では、これらの実現に向けた公共交通の目指す将来像を以下のとおり掲げる。

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

本市は35.71㎢のコンパクトな都市である。拠点となる守谷地区とその他の地区を結び、誰もが自動車に依存しなくても生活できるよう移動利便性を向上させ、本市でのいきいきとした快適な暮らしを支える公共交通の実現を目指す。

また、長く住み続けたいと思えるまちとなるためには、こうした暮らしを支え続けられる公共交通である必要がある。昨今では新型コロナウイルス感染症の流行が生活に様々な影響をもたらし、また人口の減少や高齢者割合の増加が予測されるなか、変化に対応しながら持続可能な公共交通体系を目指す。

6.1.2. 公共交通が果たすべき役割

本市における公共交通が果たすべき役割について以下のように考える。

1 市民及び来街者の移動の確保

学生や高齢者を含む自動車を運転しない方々の移動の確保は公共交通の役割としてとても重要である。高齢者の自動車の運転が社会的な課題となっており、本市でも今後の高齢化の進展を見据え、公共交通による移動を確保することで、自動車運転免許自主返納を促進させる役割が期待される。

2 都市拠点とのネットワークの確保によるコンパクトシティの推進

「守谷市都市計画マスタープラン」及び「守谷市立地適正化計画」と連携しながら、公共交通により都市拠点とのネットワークを構築することで、まちづくりにおける役割を果たすものである。

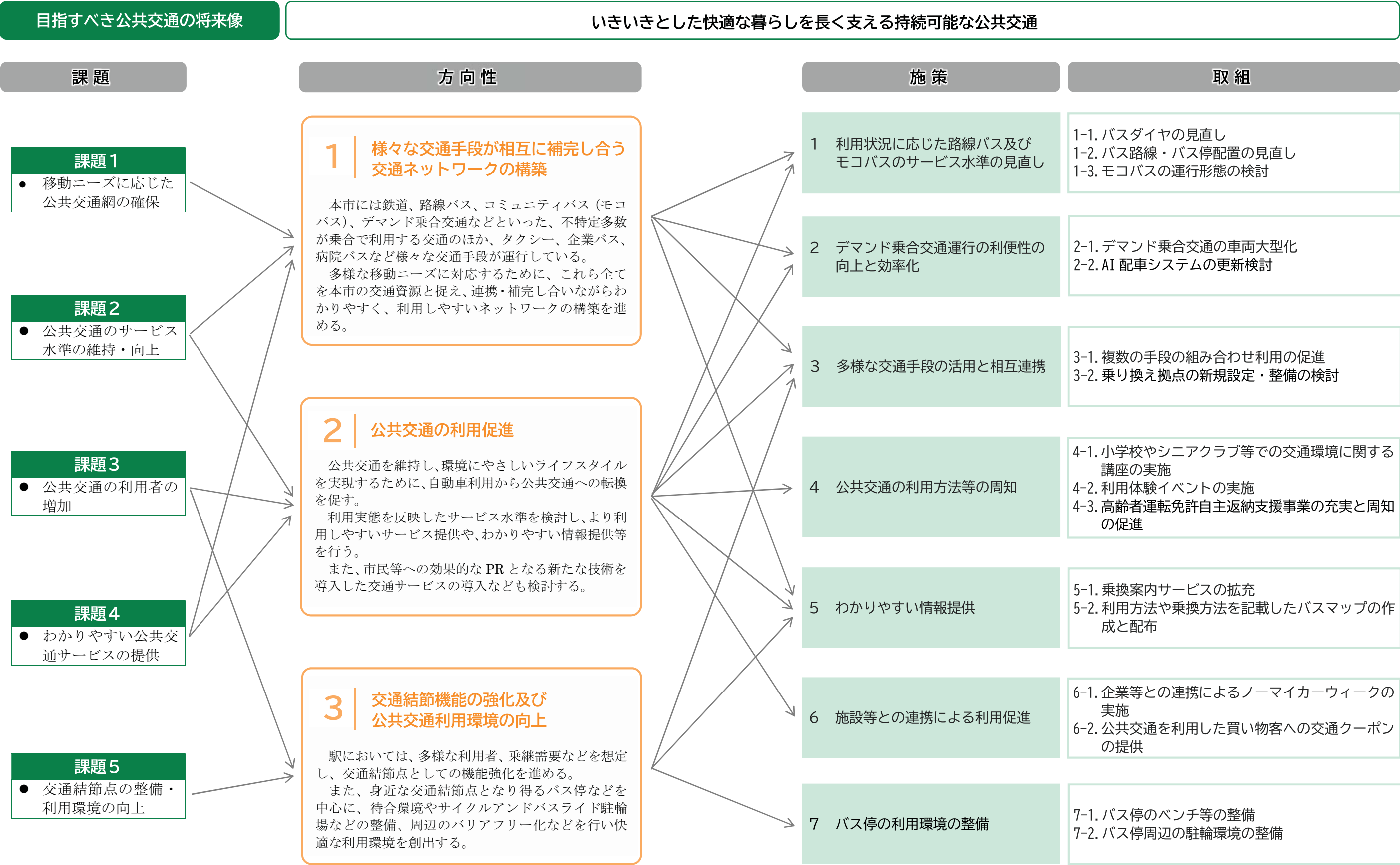
3 環境にやさしいライフスタイルの推進

自家用車から公共交通への利用の転換による二酸化炭素排出抑制は、公共交通の役割のひとつであり、市民一人ひとりの環境意識の向上にもつながることが期待される。

また、公共交通の利用は、外出機会の増加による地域交流の活性や、バス停や駅まで歩くことが習慣づくことによる健康増進効果など、多方面での役割が期待できる。

6.1.3. 公共交通の将来像の実現に向けた方向性と施策・取組

前章までに整理した課題を踏まえ、将来像の実現に向けた方向性、及び施策・取組を以下に示す。



6.2. 地域公共交通計画の目標

取組の方向性に関して、取組の達成状況を評価するための数値目標を設定した。

方向性 1

様々な交通手段が相互に補完し合う交通ネットワークの構築

数値目標 1 市内のバス（民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通）を便利に利用できると感じている割合	
現況値（令和 3 年度(2021 年度)）	24.3%
目標値（令和 9 年度(2027 年度)）	27%
評価方法 「守谷市まちづくり市民アンケート」の「市内のバス（民間路線バス、モコバス、デマンド乗合交通も含む）は便利に利用できるか」の質問における、「1.そう思う」、「2.どちらかといえばそう思う」の回答者割合を指標とする。	
数値目標 2 モコバス及びデマンド乗合交通の運営に係る公的負担金額	
現況値（令和 3 年度(2021 年度)）	年間 約 7,400 万円
目標値（令和 9 年度(2027 年度)）	年間 約 9,000 万円
評価方法 年間の公的負担金総額	

方向性 2

公共交通の利用促進

数値目標 3 バス（民間路線バス、モコバス）の利用者数	
現況値（令和 3 年度(2021 年度)）	平日 約 3,420 人／日
目標値（令和 9 年度(2027 年度)）	平日 約 4,500 人／日
評価方法 市内の路線バス及びコミュニティバスの 1 日あたりの利用者数合計	
数値目標 4 デマンド乗合交通の利用者数	
現況値（令和 3 年度(2021 年度)）	年間 約 16,400 人
目標値（令和 9 年度(2027 年度)）	年間 約 17,500 人
評価方法 市内のデマンド乗合交通の年間利用者数	

方向性 3

交通結節機能の強化及び公共交通利用環境の向上

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

第7章 目標達成に向けた施策・取組

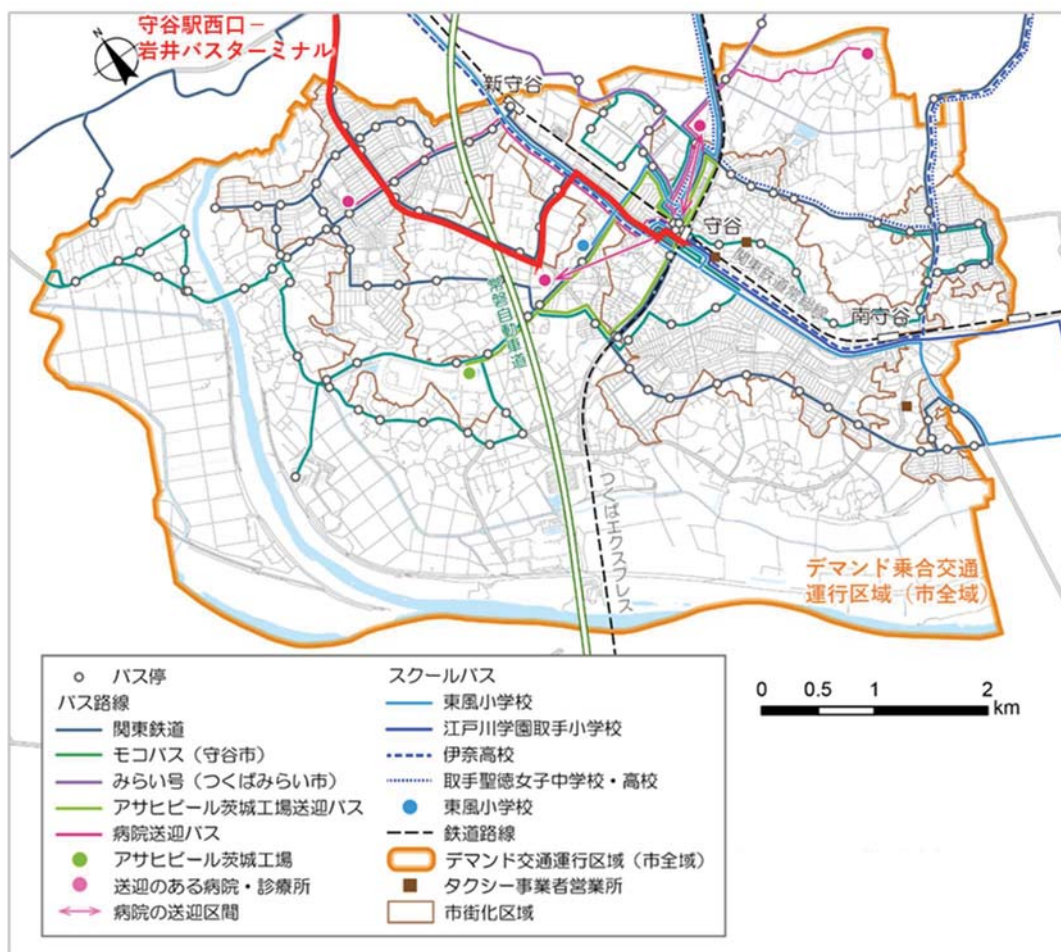
7.1. 地域公共交通の確保・維持

7.1.1. 公共交通の役割の整理

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

表 7-1 公共交通の役割の整理

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



※持続可能な公共交通網形成のため、施設送迎バス等についても連携を図る必要があることから、記載している。

図 7-1 公共交通等の運行状況

7.1.2. 主な公共交通の補助事業活用状況

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

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

表 7-2 主な公共交通

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

7.1.3. 対象路線の必要性

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

(1) 守谷駅西口ー岩井バスターミナル

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

(2) デマンド乗合交通

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

7.2. 目標達成に向けた取組内容

目標達成に向けて取り組むべき施策を以下に整理した。

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

市内の主要な移動手段であるバスを便利に利用できるよう、利用状況や市民ニーズを踏まえ、路線バス事業者と協議しサービス水準を見直す。一方で、健全なバス運営のために、利用の少ない便やバス停については、影響を十分に検討したうえで、減少・廃止する。

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、その必要性を十分に検討し、便の減少若しくは廃止等を実施する。

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。またニーズのある方面、若しくは利用者の少ない区間・バス停に対しては、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

現在モコバスは定時定路線で運行しているが、利用状況やニーズに応じた柔軟な運行形態を検討する。

施策 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、定時定路線型のバスではカバーされない交通空白をカバーし、高齢者等の移動手段を確保するための交通として、本市全域を運行している。しかしながら、利用時間帯によっては予約がとれないこともあり、これらの解消や、より使いやすく、効率的な運行を目指す。

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のために、AI 配車システムの更新を検討する。システム更新により、利用者の利便性の向上が期待できる。

施策3

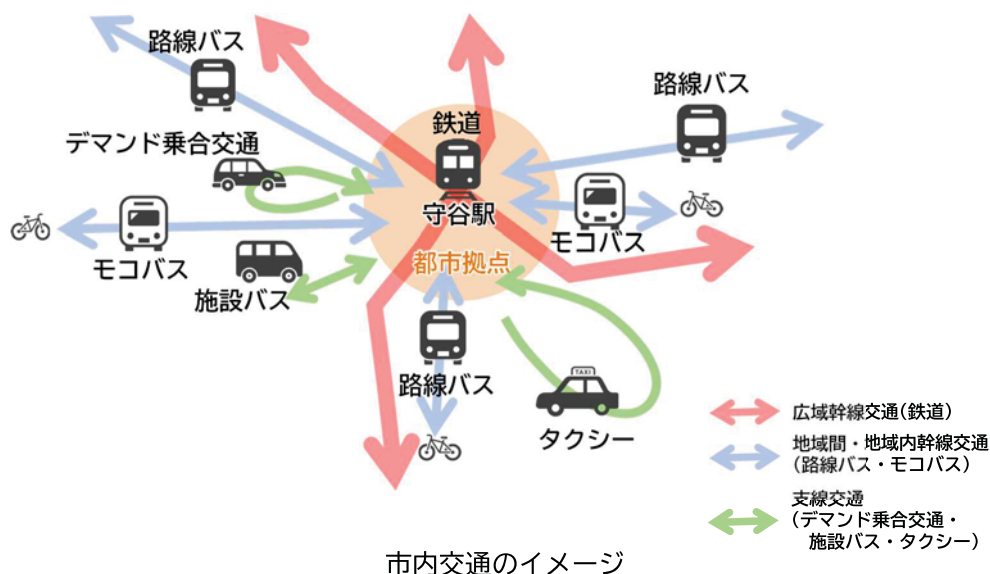
多様な交通手段の活用と相互連携

やみくもにバス路線を増やしたり、便数・車両数を増やすことは、かかる事業費や人材も増加することになり、持続可能な運営とは言い難い。できる限りコストを抑えつつ、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する。

3-1. 複数の手段の組み合わせ利用の促進

路線バス、モコバス、デマンド乗合交通、タクシー、施設送迎バスなど、それぞれ1本では目的地に到達できなくても、守谷駅などの乗り換え拠点となる施設で複数手段を組み合わせることで様々な施設への移動が可能である。施設送迎バスとも連携を図り、乗り換え拠点でスムーズに乗り換えできるようダイヤ調整を行い、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。(MaaSとは、Mobility as a Serviceの略で、一人ひとりの移動ニーズに応じて、複数の交通手段を最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスである。)



茨城 MaaS

県内の異なる交通事業者間であっても、シームレスで利便性の高い利用環境を実現するために、県内交通事業者が主体となって、「茨城 MaaS」の取組を進めている。

茨城 MaaS でできること

- 経路検索
- 乗車チケットの購入・発券
- クーポン券の提供



茨城 MaaS 利用画面

3-2. 乗り換え拠点の新規設定・整備の検討

鉄道駅以外の主要施設に、公共交通の乗り換え拠点の新設を検討する。

施策 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う。

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

小学生のうちから交通環境について学習の機会を提供する。また、インターネット等で自ら情報収集を行うことが苦手な高齢者等に向けても利用方法等について、積極的な周知を実施する。

4-2. 利用体験イベントの実施

公共交通をあまり利用しない市民を対象に、利用方法やどこへ行けるかなどを把握してもらえよう利用体験イベントを行う。また、体験会参加者との意見交換会等を実施する。



これまでに実施したバス体験乗車イベント

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

本市の実施する高齢者運転免許自主返納支援事業に関して、医療機関や警察と連携しながら周知を行い、免許の自主返納を促進する。現在交付中の利用券ではデマンド乗合交通のみを利用できるが、モコバス沿線の高齢者が公共交通を利用しやすいように、デマンド乗合交通かモコバスを選択して利用できる利用券の交付など柔軟な対応ができるよう検討する。

高齢者運転免許自主返納支援事業

運転免許証の全部を自主返納された 65 歳以上のかたを対象に、1 人 1 回限り、守谷市デマンド乗合交通の利用券を交付

対象者	平成 21 年 11 月 1 日以降に、有効期限内のすべての運転免許証を自主返納された守谷市民で、次のいずれかに該当するかた ● 自主返納をしたときに満 65 歳以上のかた ● 満 64 歳の者で、有効期限が満了する日の直前の誕生日の 1 カ月前から、誕生日の前日までに自主返納をしたかた
-----	--

支援内容	守谷市デマンド乗合交通利用券 35 枚
------	---------------------

施策 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う。

5-1. 乗換案内サービスの拡充

鉄道、路線バス、モコバス、タクシー等の様々なパターンの乗り換えがスムーズにできるよう、守谷駅の乗り換え案内を充実させる。バスの運行情報や経路案内等を表示するデジタルサイネージの設置や路面の案内表示等、乗り換え支援に有効な取組を検討する。

また、バス車内においても、乗換に関する掲示やアナウンスの充実を図る。

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

路線バス、モコバス、デマンド乗合交通も含めた利用方法や、乗換拠点や乗換方法等を記載した、総合的な公共交通マップを作成し配布する。

事例 つくばみらい市 利用ガイド

コミュニティバスみらい号のルート図・時刻表やデマンド乗合タクシーの利用方法をまとめて掲載



つくばみらい市 利用ガイド

(つくばみらい市ホームページ)

施策 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する。

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

本市では「守谷市内一斉ノーマイカーウィーク」を令和元年度まで年に一度行っていたが、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により実施を見合わせていた。感染状況を踏まえながら再開を目指す。

守谷市内一斉ノーマイカーウィーク			
守谷市では、9月に市内一斉ノーマイカーウィークを実施（令和元年度まで）			
取組状況	事業所の取組状況		
		事業所数	対象者数
	平成29年度	16事業所	445人
	平成30年度	11事業所	294人
	令和元年度	11事業所	312人
	市役所の取組状況		
		対象者数	実施者数
	平成29年度	349人	219人
	平成30年度	352人	189人
	令和元年度	368人	151人

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

本市では、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実施しており、これを継続していく。加えて、路線バスやモコバスにおいても、商業施設との協力体制による同様の取組を拡充する。また、茨城 MaaS との連携も検討する。

施策 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る。

7-1. バス停のベンチ等の整備

利用実態等から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。



これまでに設置したベンチ

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。

7.3. 施策のスケジュール

公共交通に関する施策は、以下のスケジュールで実施する。

施策		施策工程（年度）				
		R5	R6	R7	R8	R9
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	見直しの検討		検討に基づく運行・評価		
1-2	バス路線・バス停の見直し					
1-3	モコバスの運行形態の検討					
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	大型化の検討		実施・評価		
2-2	AI 配車システムの更新検討	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	導入の検討			実施・評価	
3-2	乗り換え拠点の新規設定・整備の検討	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	継続実施				
4-2	利用体験イベントの実施	継続実施				
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	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	導入の検討			実施・評価	
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	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	継続実施				
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	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	整備箇所の検討			整備	
7-2	バス停周辺の駐輪環境の整備	整備箇所の検討			整備	

図 7-2 施策のスケジュール

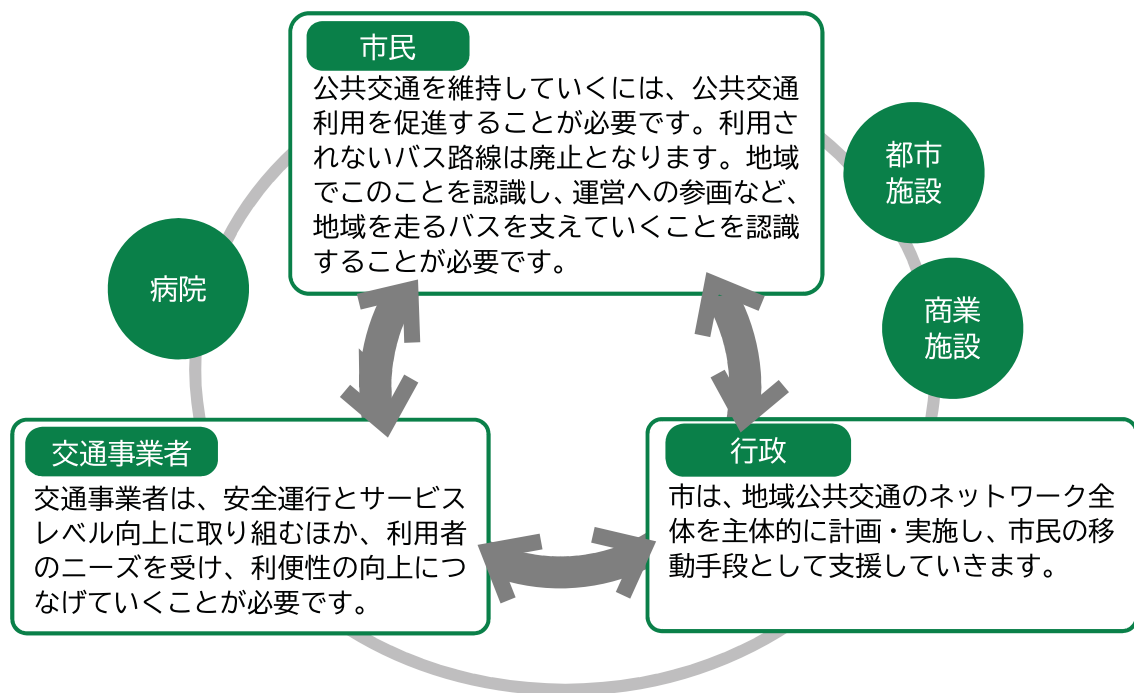
第8章 計画の実施体制

8.1. 実施主体

各取組に関して、行政・地域市民・交通事業者・関係機関を実施主体とする。

実施主体で連携し、地域公共交通網の形成に取り組む。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する。

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する。



8.2. 計画の評価

計画の適切な進捗管理を行うため、PDCAサイクル（計画→実施→評価→改善）を行う。

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繰り返す。

PDCA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进行评估するが、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する。



図 8-1 PDCA サイクル

表 8-1 事業の評価方法

数値目標	データ収集方法	実施主体	時期
市内の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
モコバス及びデマンド乗合交通の運営に係る市の負担金額	モコバス及びデマンドバスの収支データより算出	守谷市	年 1 回
バス（民間路線バス、モコバス）の利用者数	路線バス及びモコバスの利用実績データより算出	守谷市	年 1 回
デマンド乗合交通の利用者数	デマンド乗合交通の利用実績データより算出	守谷市	年 1 回
交通結節機能の強化・待合環境整備事業数	交通結節機能の強化・待合環境整備事業の実施件数	守谷市	年 1 回

守 谷 市 地 域 公 共 交 通 計 画

発行日 令和 5 年 3 月
発行者 守谷市地域公共交通活性化協議会
編 集 守谷市地域公共交通活性化協議会事務局
(守谷市 都市整備部 都市計画課)
住 所 〒302-0198 茨城県守谷市大柏 950 番地の 1
T E L 0297-45-1111 (代表)
F A X 0297-45-2804
E-mail toshikei@city.moriya.ibaraki.jp