

公共交通 ワークショップ

“みんなで描く、守谷の交通”

守谷市の公共交通を将来に向けてより良くするために、
市民の皆様と一緒に考えるワークショップ(意見交換会)です。
ご意見をお聞かせください。



第 1 回

会 場

2026年5月23日(土)
14:00~16:00(世代別グループワーク)

守谷市役所大会議室

本日の流れ

14:00~	オープニング(5分)	主催者挨拶
14:05~	自己紹介(10分)	参加者同士の自己紹介
14:15~	概要説明(10分)	守谷市の公共交通についての理解
14:25~	グループワーク(50分)	守谷市の公共交通の現状と課題について
15:15~	休憩(10分)	
15:25~	発表(25~30分)	各グループ5分程度で発表、投票
15:55~	総括(5分)	主催者総括



守谷市公共交通 ワークショップ 説明資料

「みんなで描く、守谷の交通」

守谷市の公共交通の現状について



- 現状守谷市には、以下の公共交通が存在しています。
- 各公共交通が、市民の皆さんの「移動手段」として運行しています。

鉄道(2路線3駅)



つくばエクスプレス(TX)
関東鉄道

路線バス(5系統)



関東鉄道

モコバス(2ルート+実証運行ルート)



守谷市

タクシー(個別輸送、3社)



京成タクシー
守谷タクシー
小川交通

デマンド乗合交通(市内全域フルデマンド)



守谷市

守谷市の公共交通の現状について



【凡例】

- モコバス みずき野・松並青葉ルート
- モコバス 市役所・板戸井ルート
- モコバス 高野・同地・赤法花循環ルート(実証実験)
- 路線バス
- バス停
- つくばエクスプレス
- 関東鉄道常総線

0 750 1,500 m



デマンド乗合交通について



～デマンド乗合交通とは～

事前に利用登録を行った方が電話で事前に予約し、利用者が指定する場所（自宅など）へ車が迎えに行き、目的地までを運行します。

※タクシー車両を使用していますが、タクシーではありません。

※目的地に応じて他の利用者と乗り合いになるため、到着時刻が遅れる可能性があります。

※予約した目的地以外での降車はできません。

〈利用対象者〉 守谷市に住民登録されており、1人で乗り降りできる方で
・65歳以上の方 ・障がい者手帳や療育手帳をお持ちの方
※同伴者として1名のみ乗車可能(同伴者の年齢不問)

〈運行区間〉 守谷市全域(市外への移動は不可)※目的地として設定できるのは、公共施設、医療機関、店舗等

〈運行日〉 月～土曜日(日曜日、12月29日～1月3日は運休)

〈運行時間〉 8:10頃乗車～16:20頃降車まで

〈手順〉 利用者登録申請後、電話(3運行日前～当日1時間前)にて予約 ※予約は先着

〈料金〉 65歳以上の方 : 300円
障がい者手帳をお持ちの方 : 200円(中学生以下:無料)
同伴者(利用者1名につき1名乗車可) : 300円(中学生以下:無料)

〈利用〉 原則1名につき2回/日 (往復予約可)

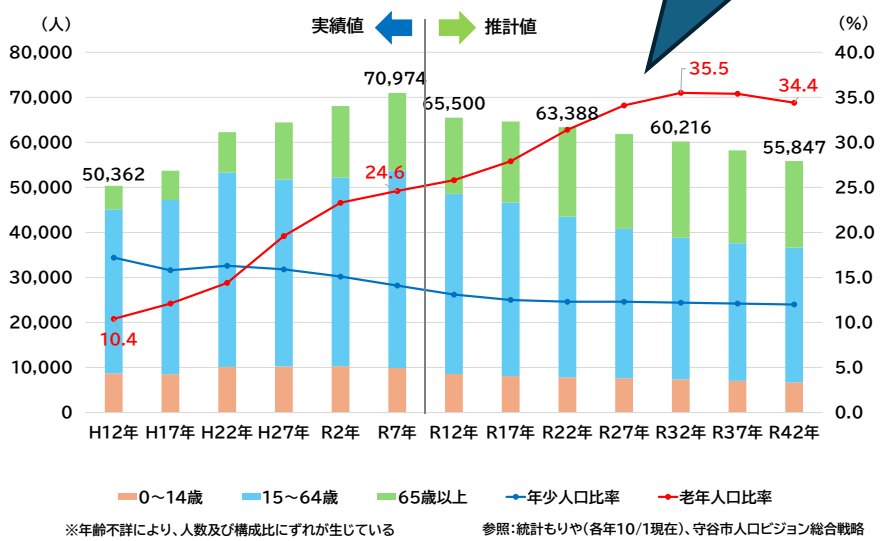




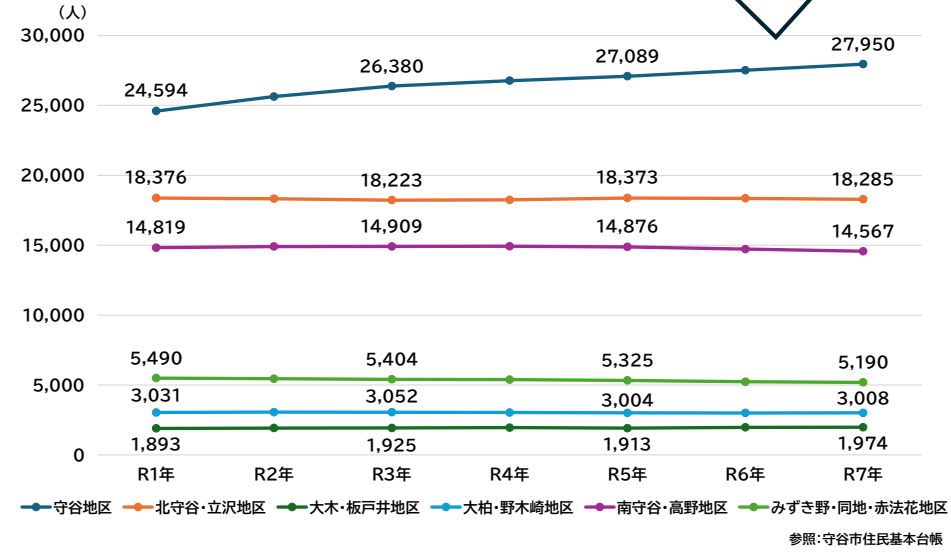
守谷市の現状について

- 守谷市の人口は増加し続けており、7万人を超えています。人口ビジョンの推計によると5年後には約6.5万人に減少するとなっており、この5年間で人口増加のピークを迎え、年々減少していく可能性もあります。
- 地区別にみると、守谷地区が年々増加傾向にあります。一方で、その他の地区は横ばいもしくは微減傾向にあり、地区によって異なる傾向となっています。

人口推移



地区別人口推移



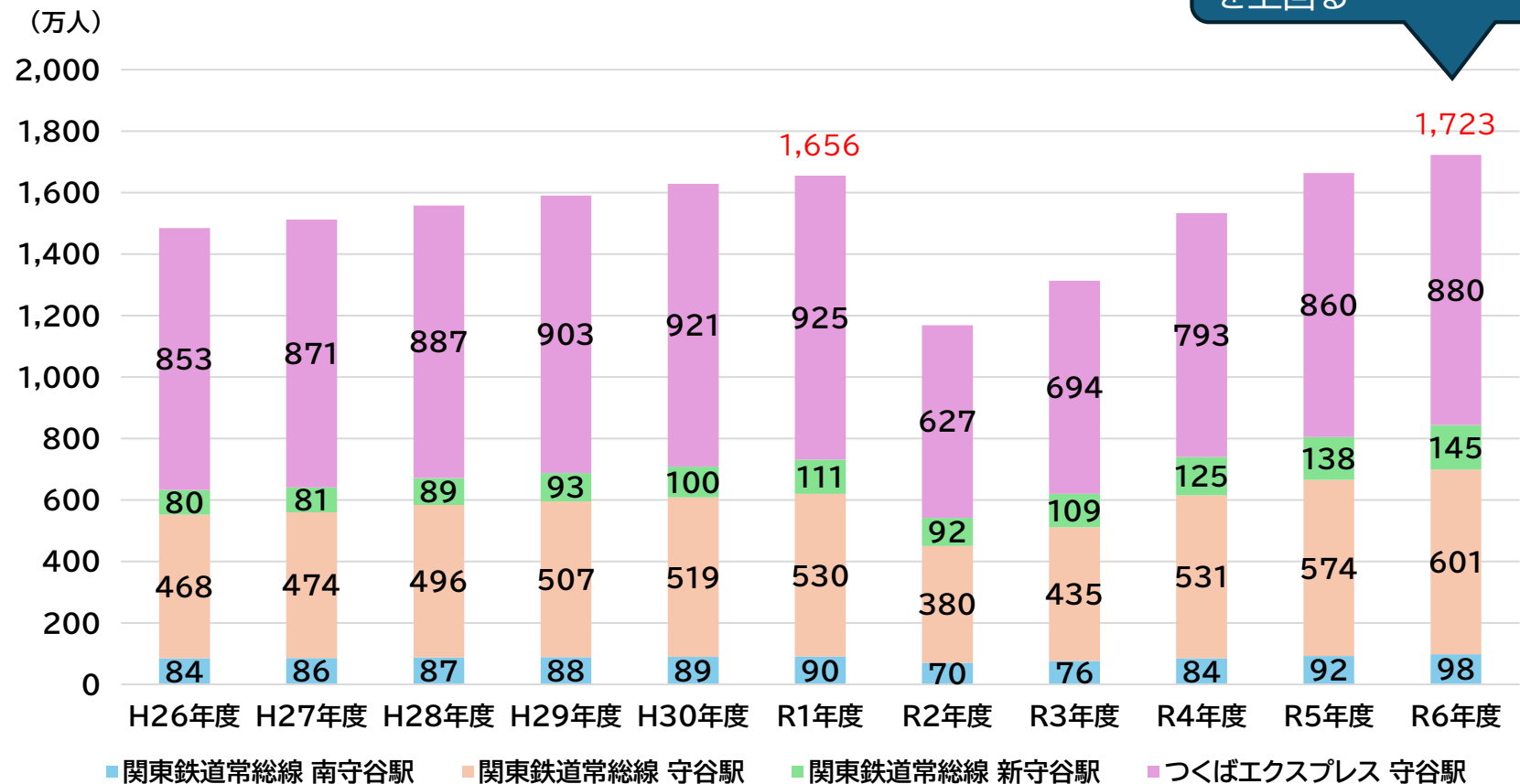


公共交通の利用状況について【鉄道】

- 鉄道はコロナ以降、順調に回復し、R6年度においてはコロナ前の利用者数を上回りました。

■鉄道利用状況

コロナ禍前(R1年度)
を上回る



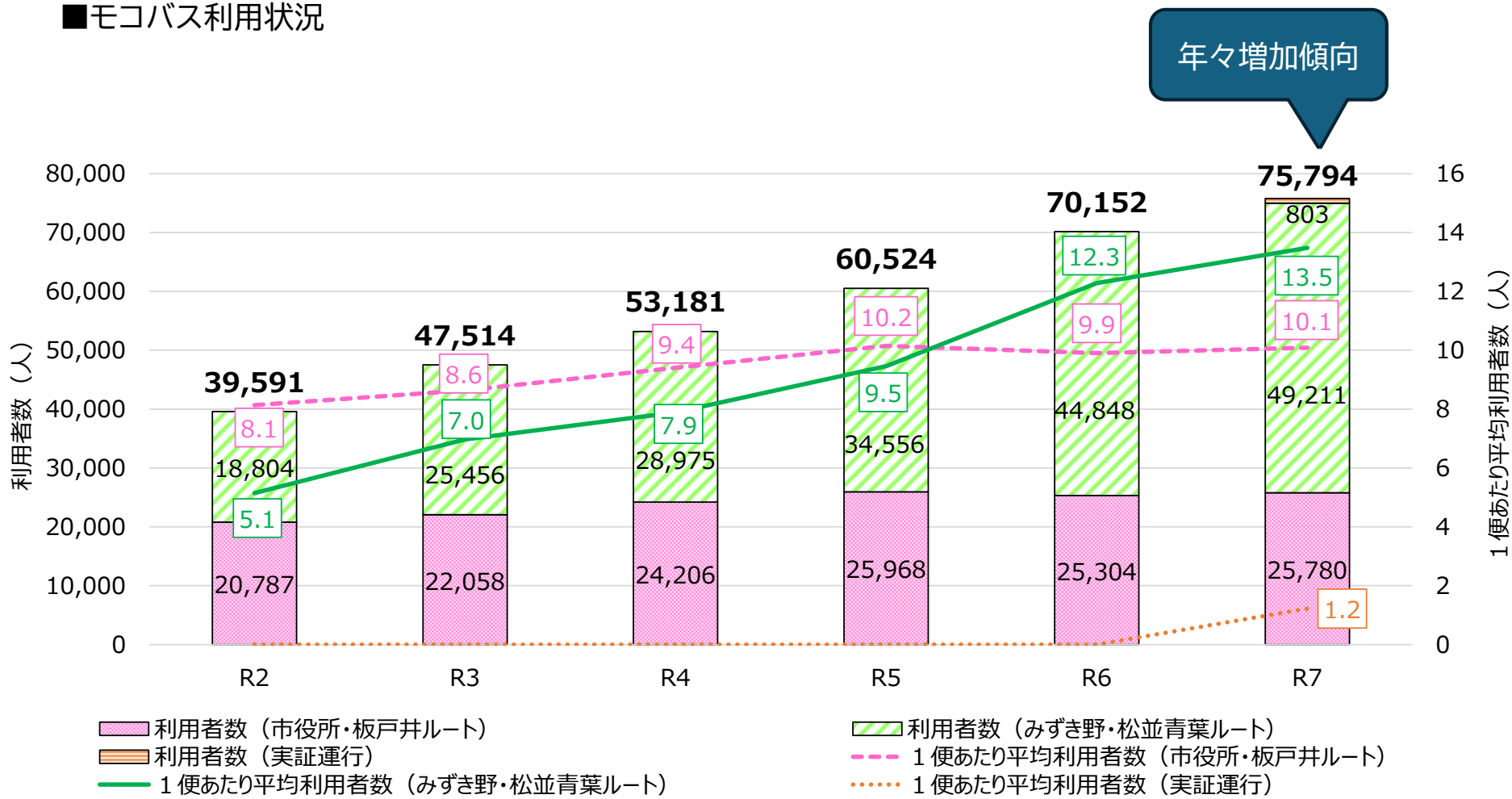
出典:統計もりや



公共交通の利用状況について【モコバス】

- モコバスにおいては、市役所・板戸井ルートはほぼ横ばいですが、みずき野・松並青葉ルートについては、増加傾向にあります。

■モコバス利用状況

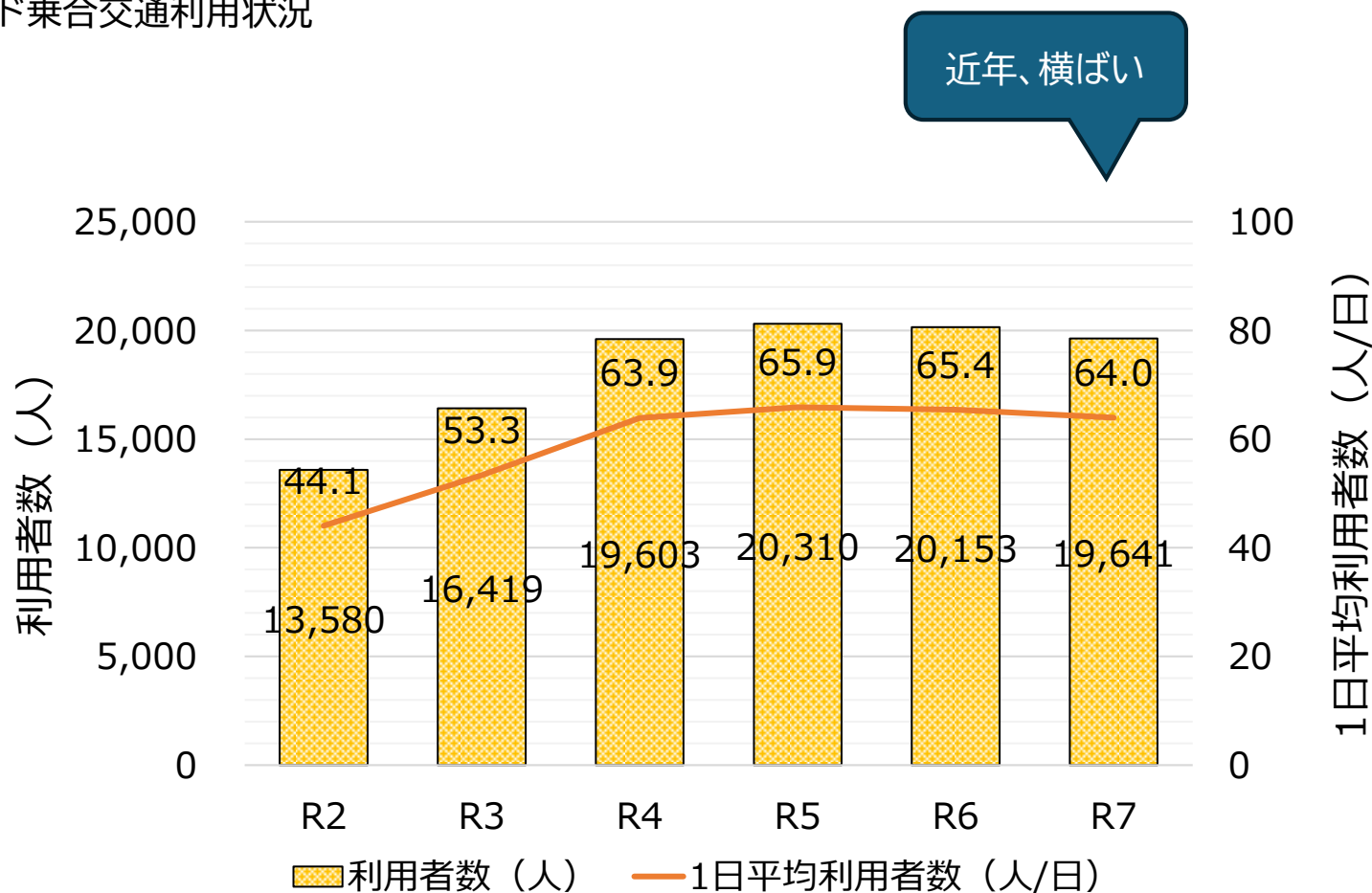


公共交通の利用状況について【デマンド乗合交通】



- デマンド乗合交通については、近年ほぼ横ばいの状況にあります。

■デマンド乗合交通利用状況

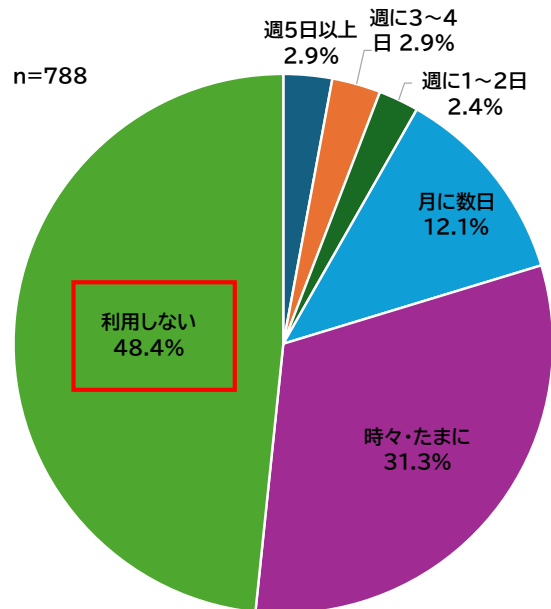




守谷市の公共交通の現状について(市民アンケート結果)

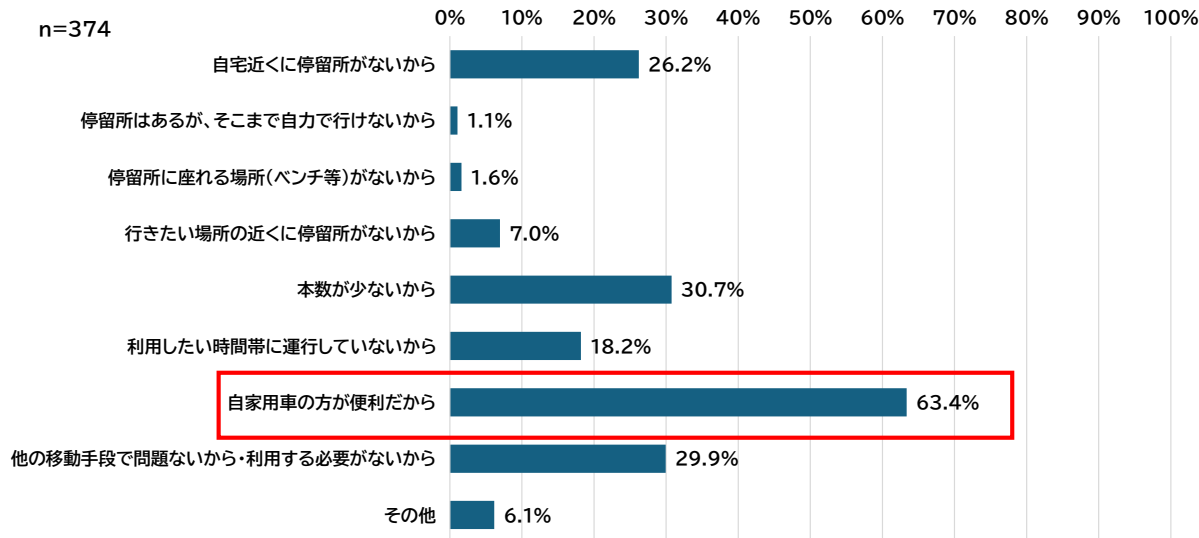
- 3月に実施したアンケート結果より、路線バスの利用頻度は「利用しない」が最も多く48.4%となっており、約半数の方が路線バスを利用していないことがわかります。
- 路線バスを利用しない理由として、「自家用車の方が便利だから」が最も多く63.4%、次に「本数が少ないから」が30.7%、「他の移動手段で問題ないから・利用する必要がないから」が29.9%となっています。

■路線バスの利用頻度



■週5日以上 ■週に3~4日 ■週に1~2日 ■月に数日 ■時々・たまに ■利用しない

■路線バスを利用しない理由

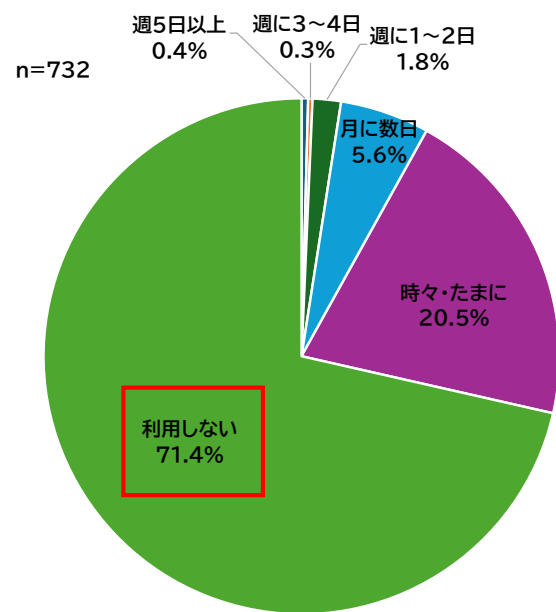




守谷市の公共交通の現状について(市民アンケート結果)

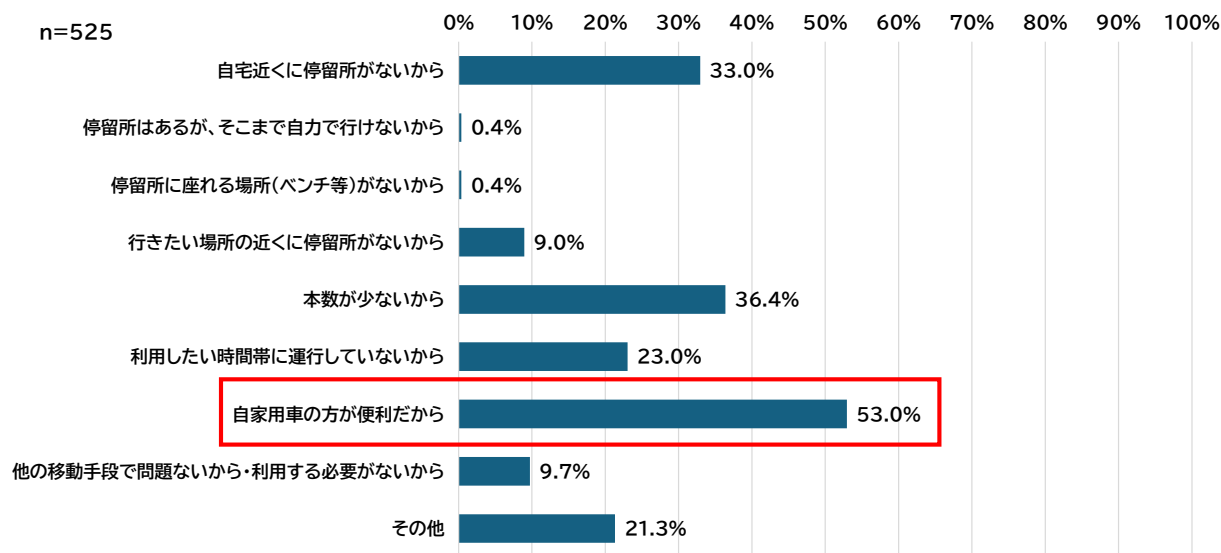
- 3月に実施したアンケート結果より、モコバスの利用頻度は「利用しない」が最も多く71.4%となっており、約7割の方がモコバスを利用していないことがわかります。
- モコバスを利用しない理由として、「自家用車の方が便利だから」が最も多く53.0%、次に「本数が少ないから」が36.4%、「自宅近くに停留所がないから」が33.0%となっています。

■モコバスの利用頻度



■週5日以上 ■週に3~4日 ■週に1~2日 ■月に数日 ■時々・たまに ■利用しない

■モコバスを利用しない理由



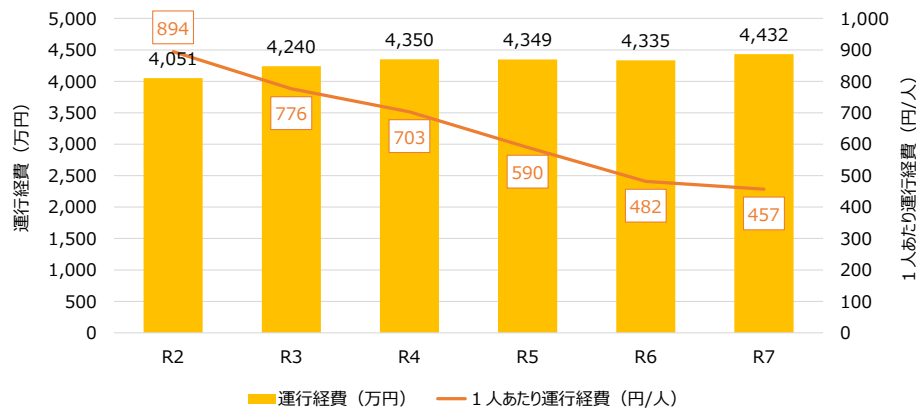


守谷市の公共交通の現状について(運行経費)

- モコバスの1人当たりの運行経費は、R2年度から年々減少しており、1人あたりの運行経費は減少しています。
- 一方で、デマンドの1人当たりの運行経費は、R2年度からR5年度にかけては減少しています。R6年度から、1人あたりの運行経費は横ばいとなっていますが、1人あたり2000円を超えている状況です。

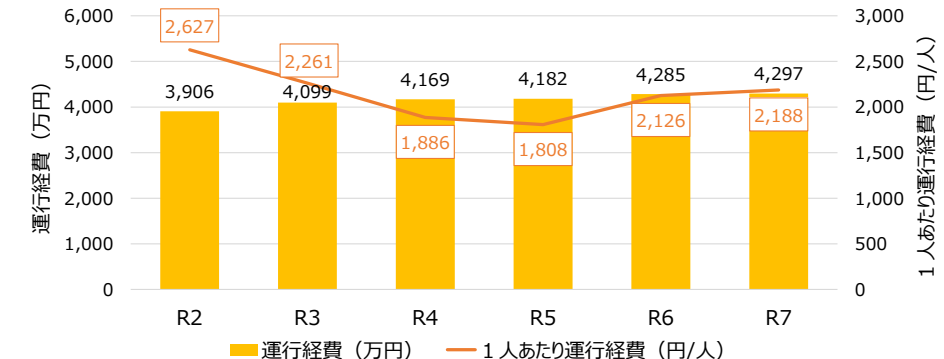
■モコバスの1人当たりの運行経費

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



■デマンドの1人当たりの運行経費

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

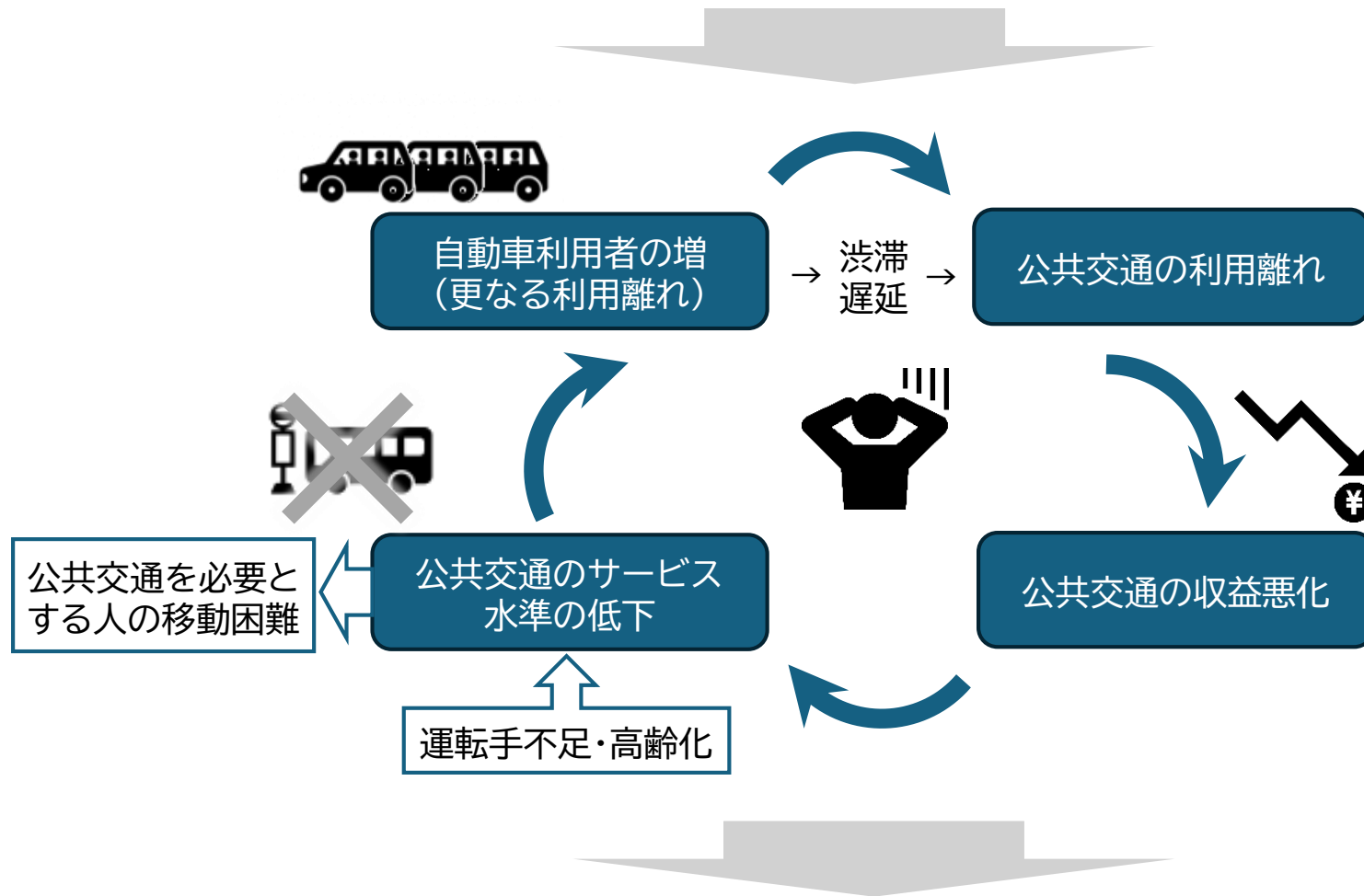


※令和6年度から、運賃収入を受託タクシー会社の収益とする取り扱いとしたため、運賃収入及び収支率は、いずれもゼロ(「-」表示)となる。

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



先程のアンケート結果等を踏まえると…



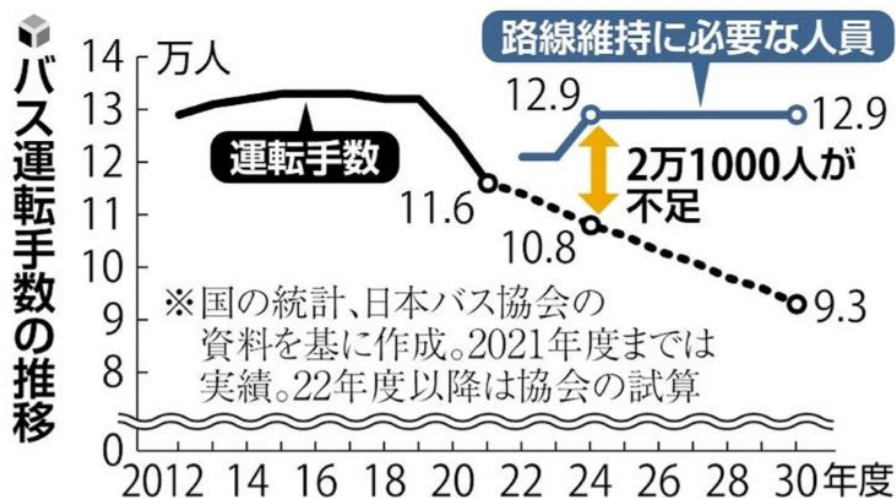
負の連鎖から抜け出せない！！



運転手不足について

- ・ 昨今、路線バスを含めた運転手不足が大きな課題となっており、各地で路線維持に必要な人員が年々不足(減少)している状況となっています。
- ・ 2024年問題は、トラックドライバーや運転手をはじめ、日本の物流・運輸業界全体が抱える深刻な課題です。

■バス運転者数の推移(全国)



出典:読売新聞オンライン

■2024年問題(改善基準告示)について

働き方改革関連法により、バス運転手の時間外労働が規制され、年間960時間までの残業という上限が導入されています。

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 原則:3,380時間 最大:3,484時間	改正前(月換算) 原則:281時間 最大:309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則:3,300時間 最大:3,400時間	改正後 原則:281時間 最大:294時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

運転手1人あたりの仕事量(労働時間)等を制限する法律

【働き方改革関連法による具体的な影響】

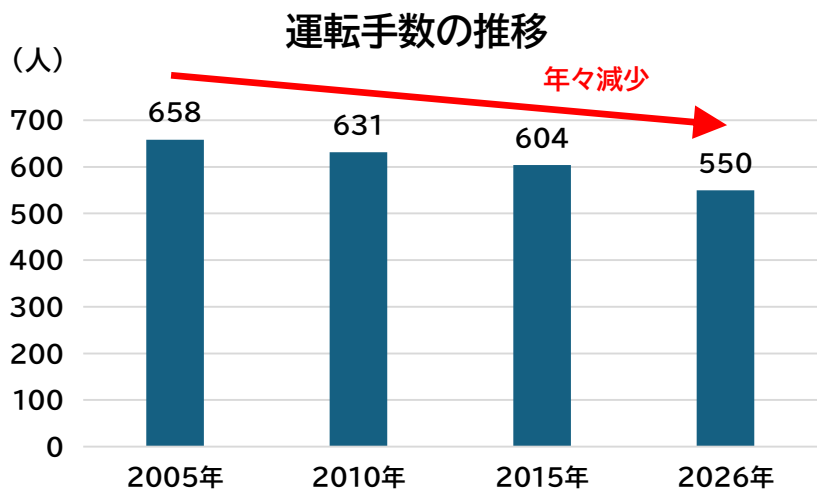
- ①労働時間の制限→長時間運転が困難に
 - 休日や深夜を含む長時間運転が困難になるため、現在の運転スケジュールが維持できなくなり、運行本数の削減につながる。
- ②運転手不足→バスの運行頻度の減少や縮小
 - 労働基準の厳格化や給与面により、運転手不足が進み、バス運行頻度の減少や縮小される可能性がある。
- ③高齢化が進む→若手運転手の確保が課題
 - 運転手の高齢化が急速に進んでおり、定年退職者が増える一方、業務の厳しさや給与面等から若手運転手の確保が進んでおらず、人材確保が課題となっている。



関東鉄道の運転手不足・減便の現状について

- 関東鉄道ではバス運転手が慢性的な不足が続いており、年々運転手の数が減少している状況にあります。また、平均年齢が上昇しており、運転手の高齢化も課題となっています。
- 令和5年12月には、守谷市内のバス路線も減便や夜間繰り上げが行われており、このままの現状が続けば、バス路線のさらなる縮小が余儀なくされる可能性があります。

■関東鉄道の運転手数の推移



■守谷市内路線バスの減便状況(2023年12月20日ダイヤ改正)

路線		改正内容（平日/改正前→改正後）	
		便数	最終便
内守谷 工業団地線	守谷駅西口行	32 → 31	20:58(変更なし)
	守谷駅西口発	37 → 33	22:00 → 21:40
美園循環線	守谷駅西口行	29 → 15	19:20(変更なし)
	守谷駅西口発	28 → 14	21:40 → 21:10
取手駅西口線	守谷駅東口行	30 → 21	21:15 → 20:55
	守谷駅東口発	28 → 21	21:55 → 21:30

合計減便数:49便 夜間繰り上げ:4系統

■関東鉄道の運転手の現状(2026年3月末時点)

運転手数	648人 (正社員497人、嘱託151人)
欠員数	47人 (充足率92.1%)
平均年齢	56.6歳 (前年比+1.8歳)

出典:関東鉄道提供資料から作成