

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 2 回

会 場

2026年6月20日(土)
14:00~16:00(世代混合グループワーク)

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(15分)	守谷市の公共交通についての理解 第1回ワークショップにおける主な意見
14:30~	グループワーク(45分)	新たな移動手段の導入について
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



第2回 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)

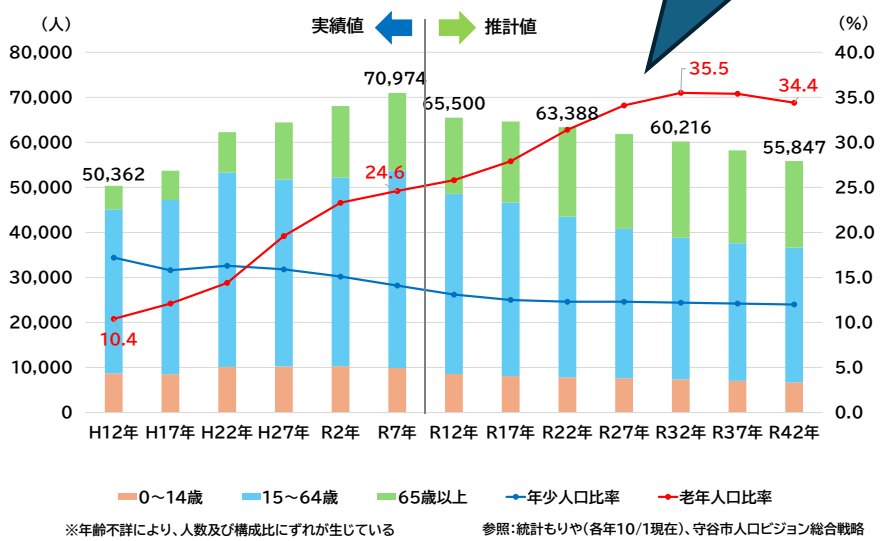
〈利用〉 原則1名につき2回/日 (往復予約可)



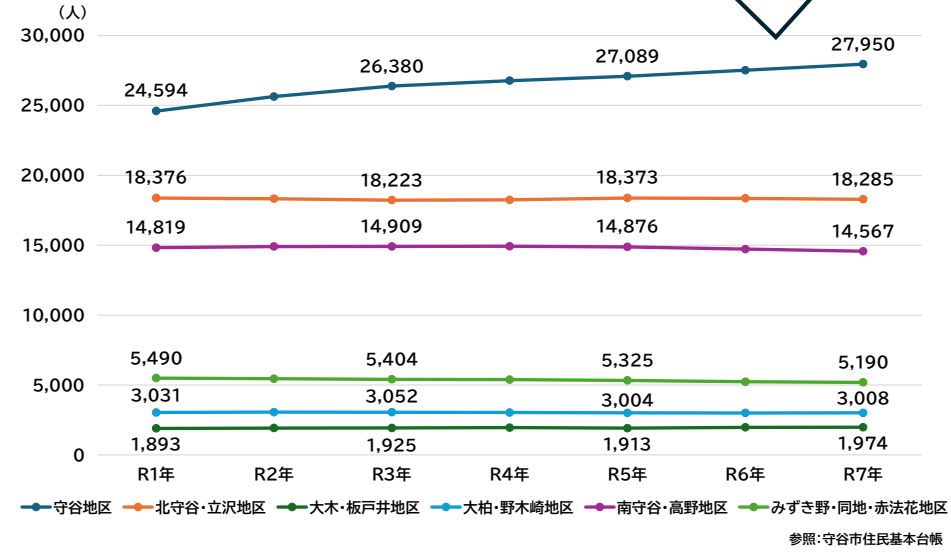
守谷市の現状について

- 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



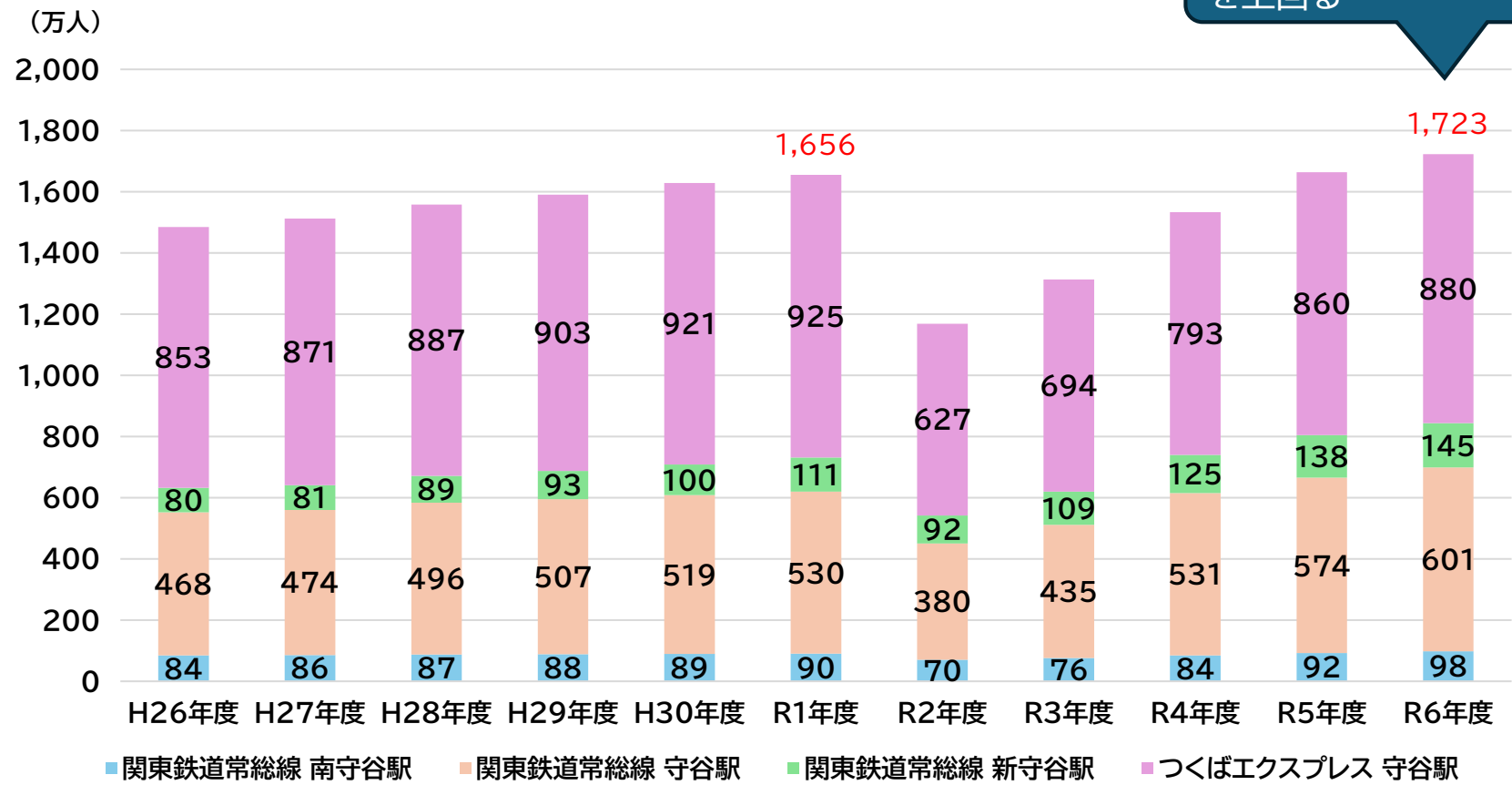


公共交通の利用状況について【鉄道】

- 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

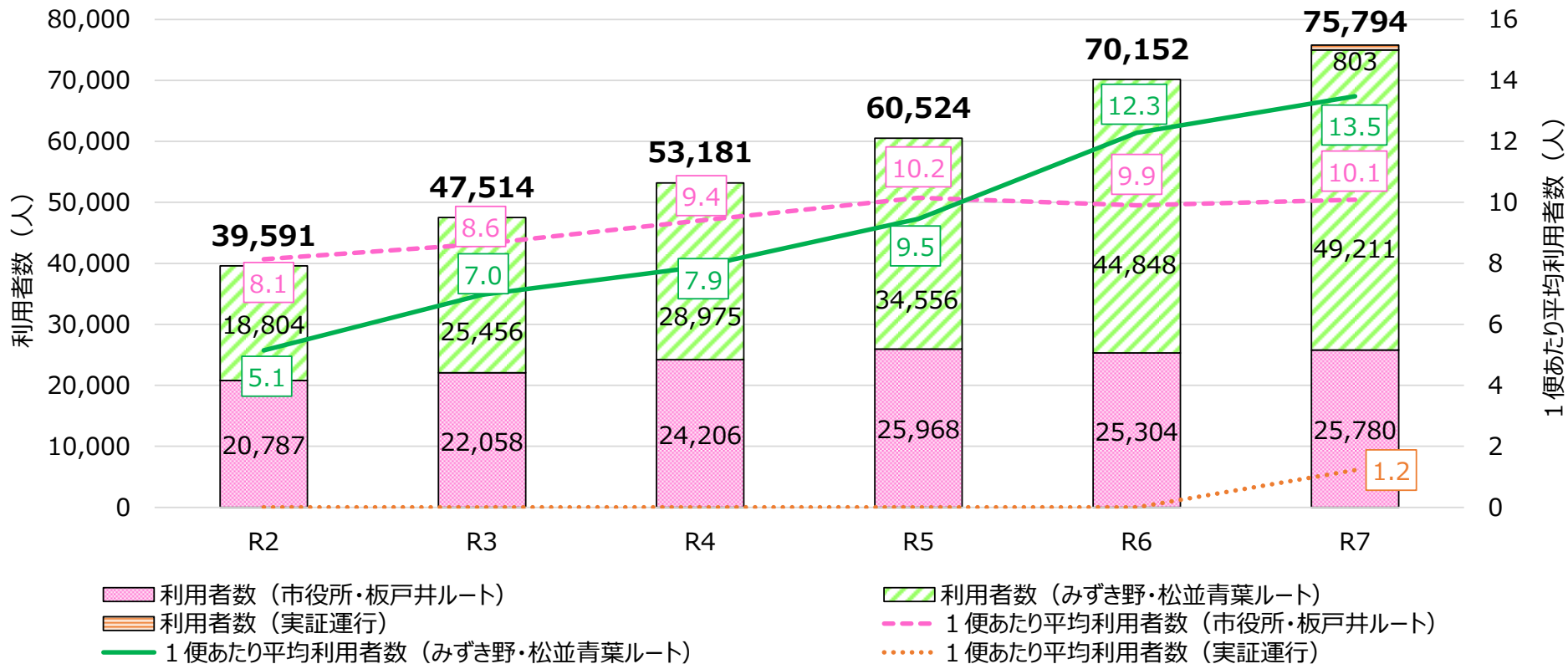


公共交通の利用状況について【モコバス】

- 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

年々増加傾向

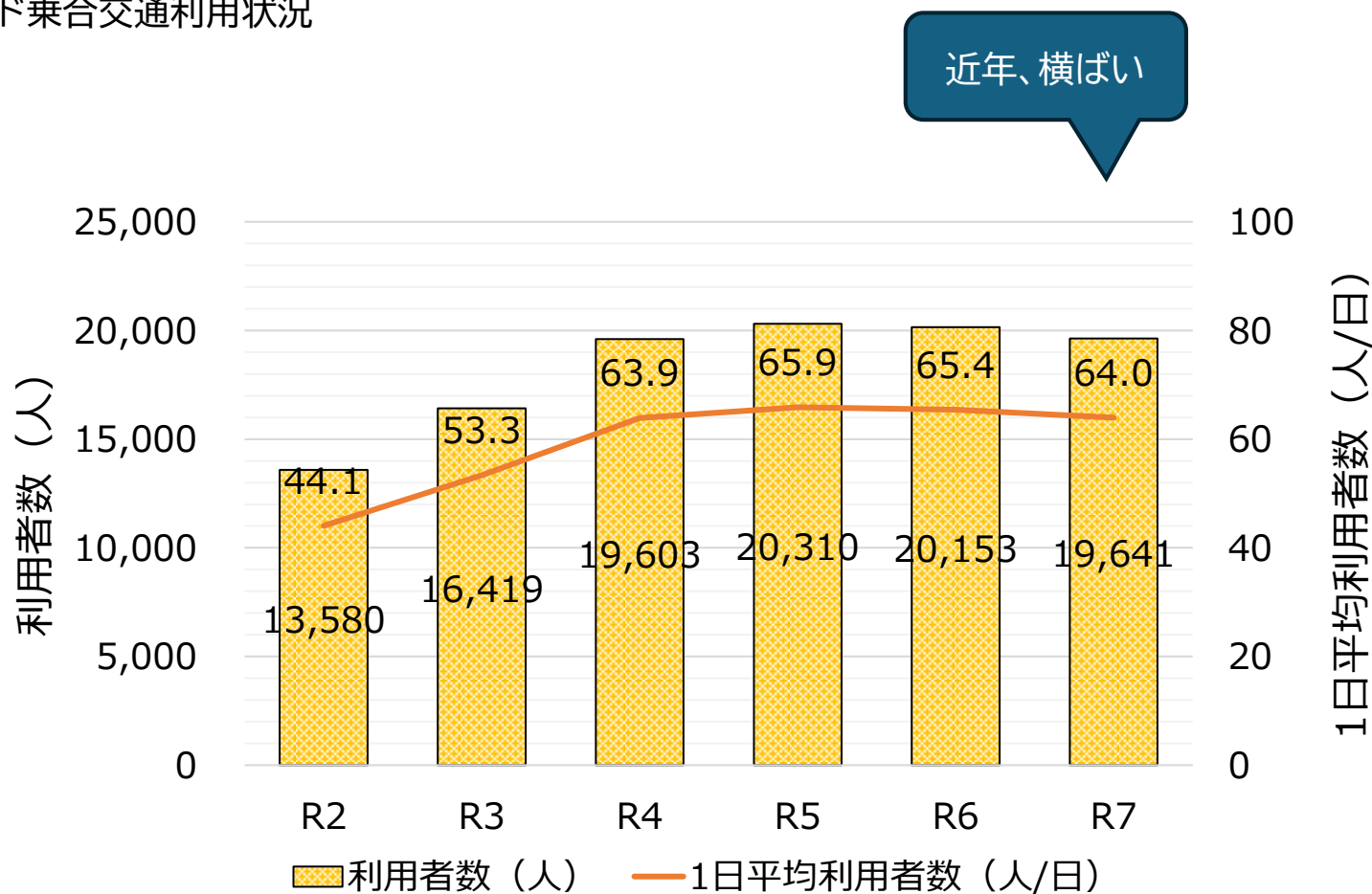


公共交通の利用状況について【デマンド乗合交通】



- 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

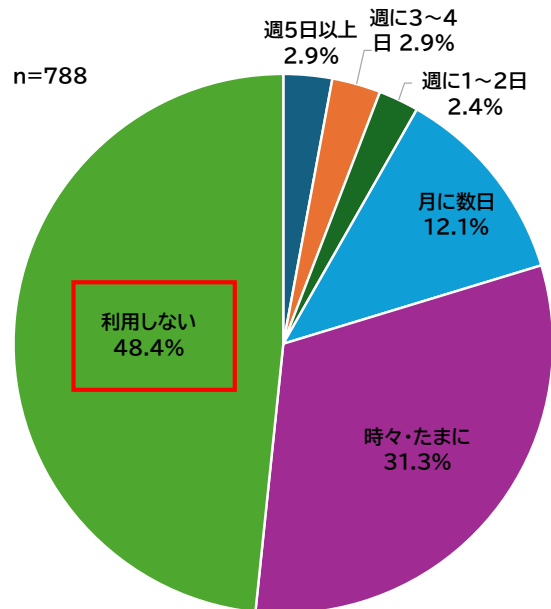




守谷市の公共交通の現状について(市民アンケート結果)

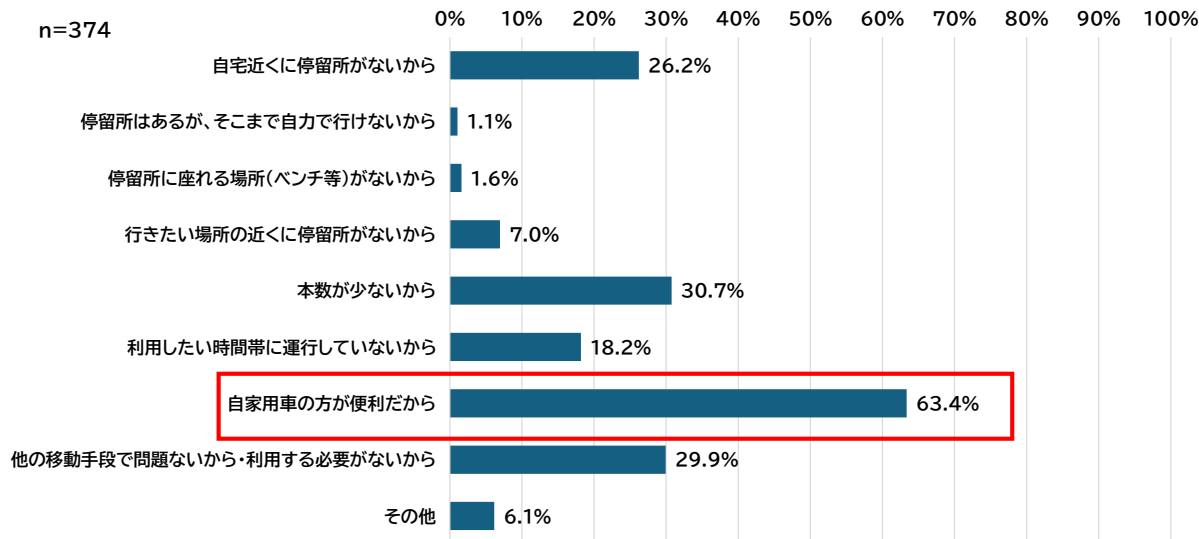
- 3月に実施したアンケート結果より、路線バスの利用頻度は「利用しない」が最も多く48.4%となっており、約半数の方が路線バスを利用していないことがわかります。
- 路線バスを利用しない理由として、「自家用車の方が便利だから」が最も多く63.4%、次に「本数が少ないから」が30.7%、「他の移動手段で問題ないから・利用する必要がないから」が29.9%となっています。

■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

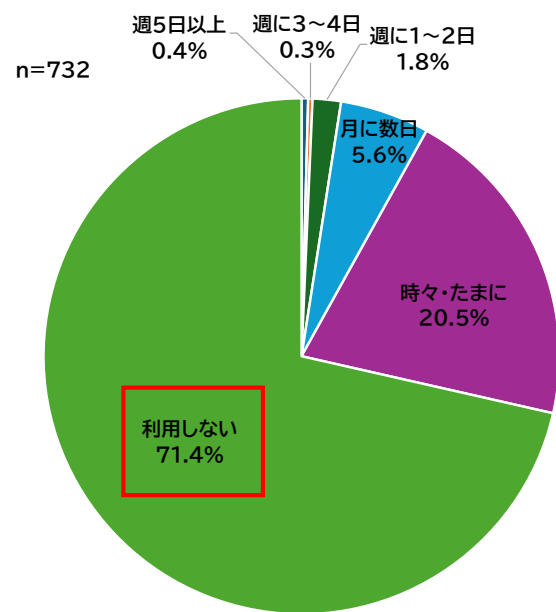




守谷市の公共交通の現状について(市民アンケート結果)

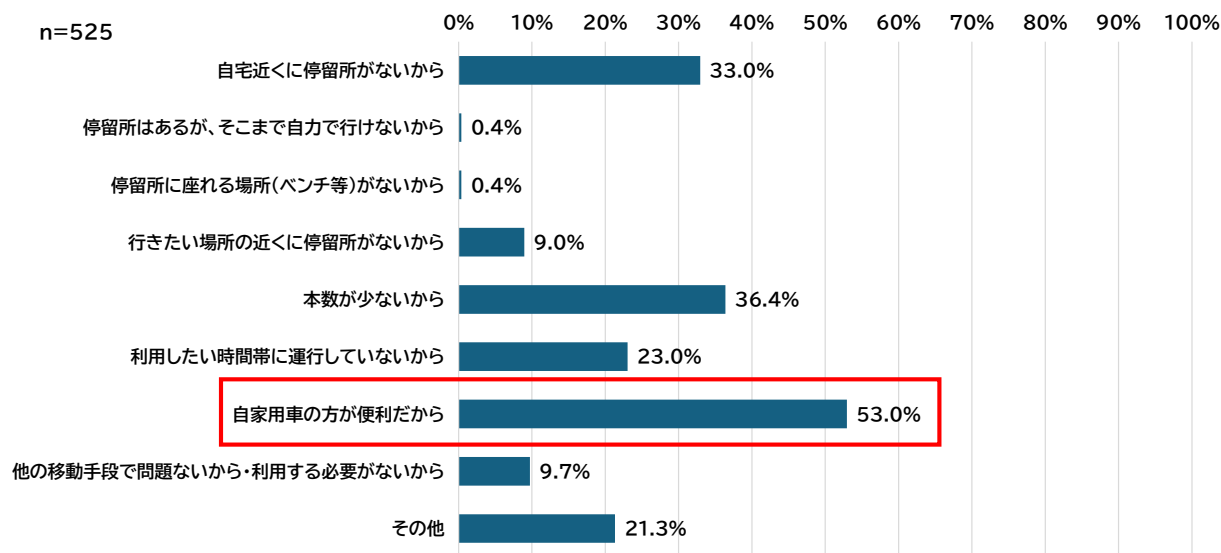
- 3月に実施したアンケート結果より、モコバスの利用頻度は「利用しない」が最も多く71.4%となっており、約7割の方がモコバスを利用していないことがわかります。
- モコバスを利用しない理由として、「自家用車の方が便利だから」が最も多く53.0%、次に「本数が少ないから」が36.4%、「自宅近くに停留所がないから」が33.0%となっています。

■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



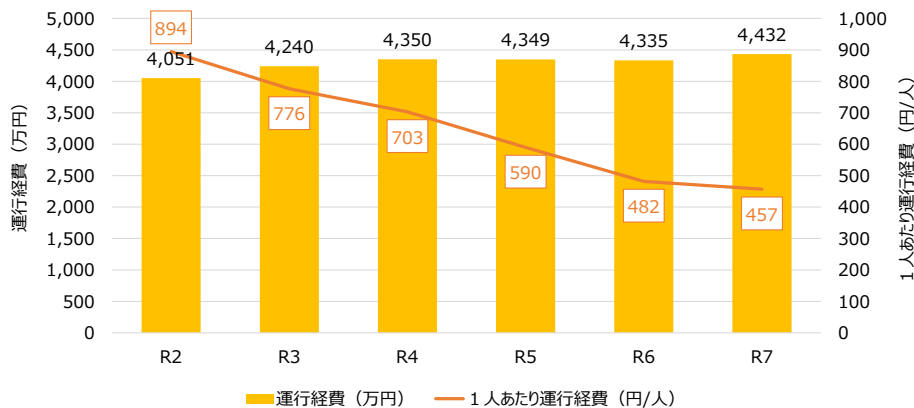


守谷市の公共交通の現状について(運行経費)

- 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。

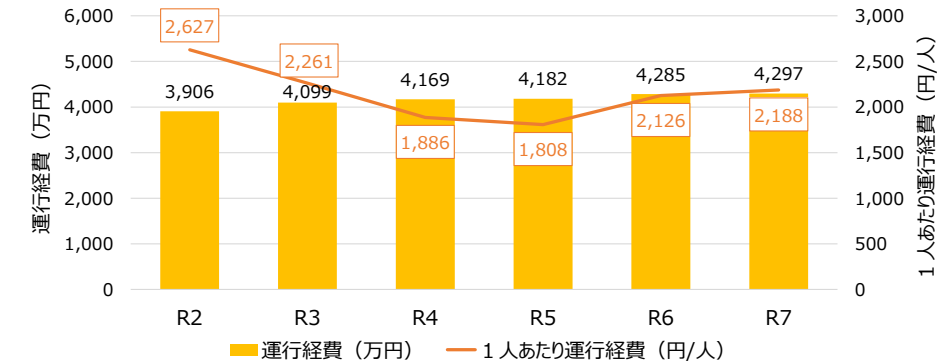
■モコバスの1人当たりの運行経費

	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%	—	—

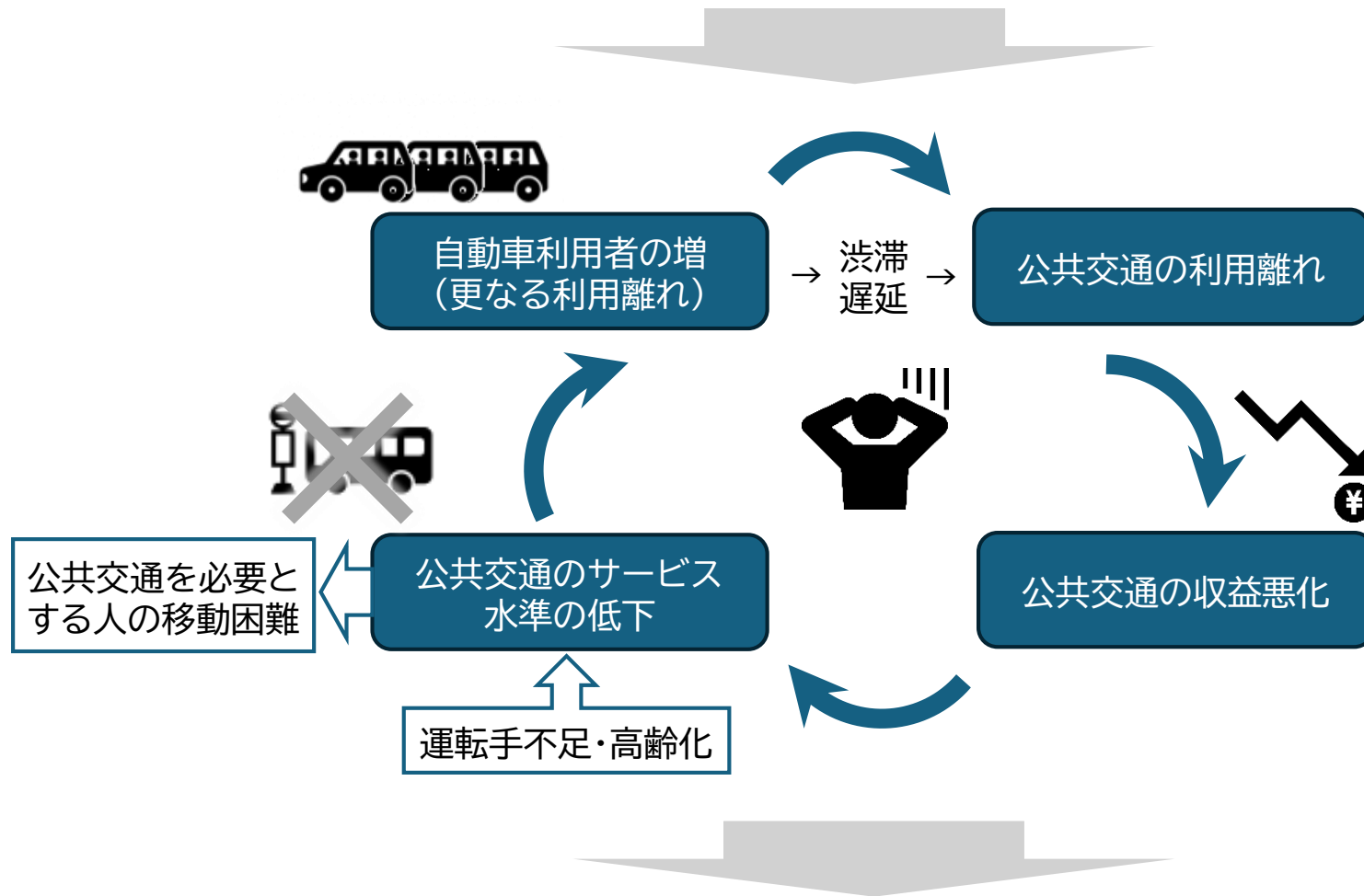


※令和6年度から、運賃収入を受託タクシー会社の収益とする取り扱いとしたため、運賃収入及び収支率は、いずれもゼロ(「-」表示)となる。

※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…



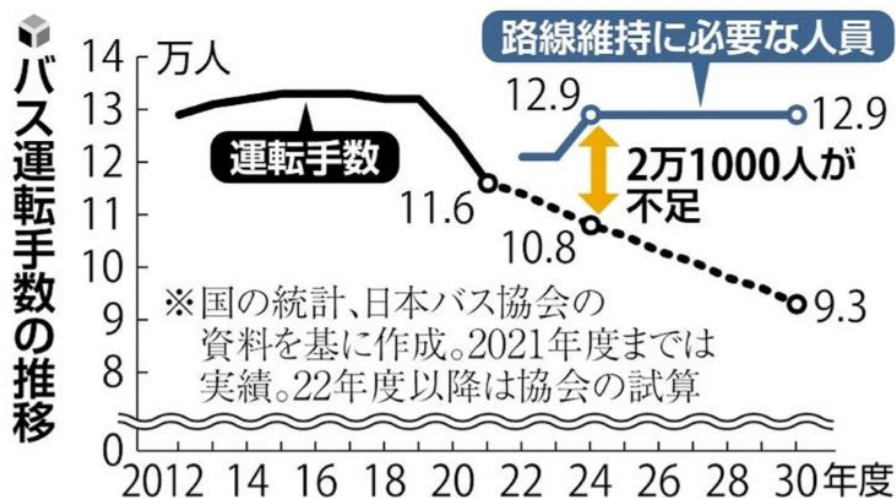
負の連鎖から抜け出せない！！



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。



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】

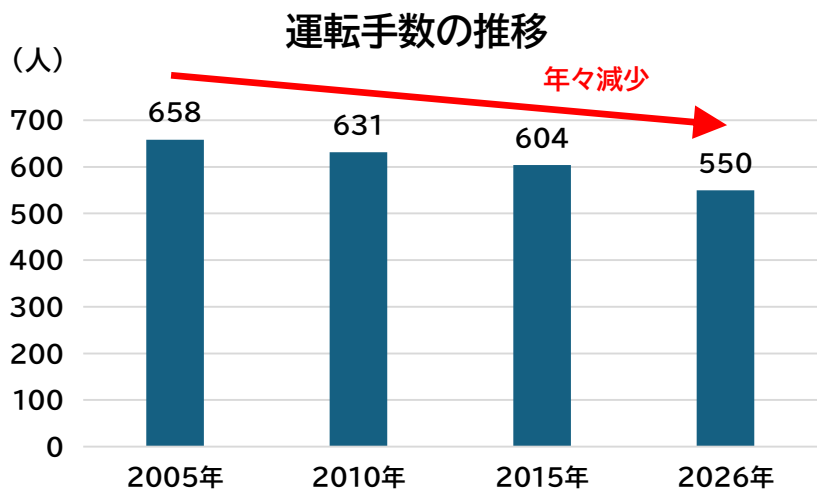
- ①労働時間の制限→長時間運転が困難に
 - 休日や深夜を含む長時間運転が困難になるため、現在の運転スケジュールが維持できなくなり、運行本数の削減につながる。
- ②運転手不足→バスの運行頻度の減少や縮小
 - 労働基準の厳格化や給与面により、運転手不足が進み、バス運行頻度の減少や縮小される可能性がある。
- ③高齢化が進む→若手運転手の確保が課題
 - 運転手の高齢化が急速に進んでおり、定年退職者が増える一方、業務の厳しさや給与面等から若手運転手の確保が進んでおらず、人材確保が課題となっている。



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



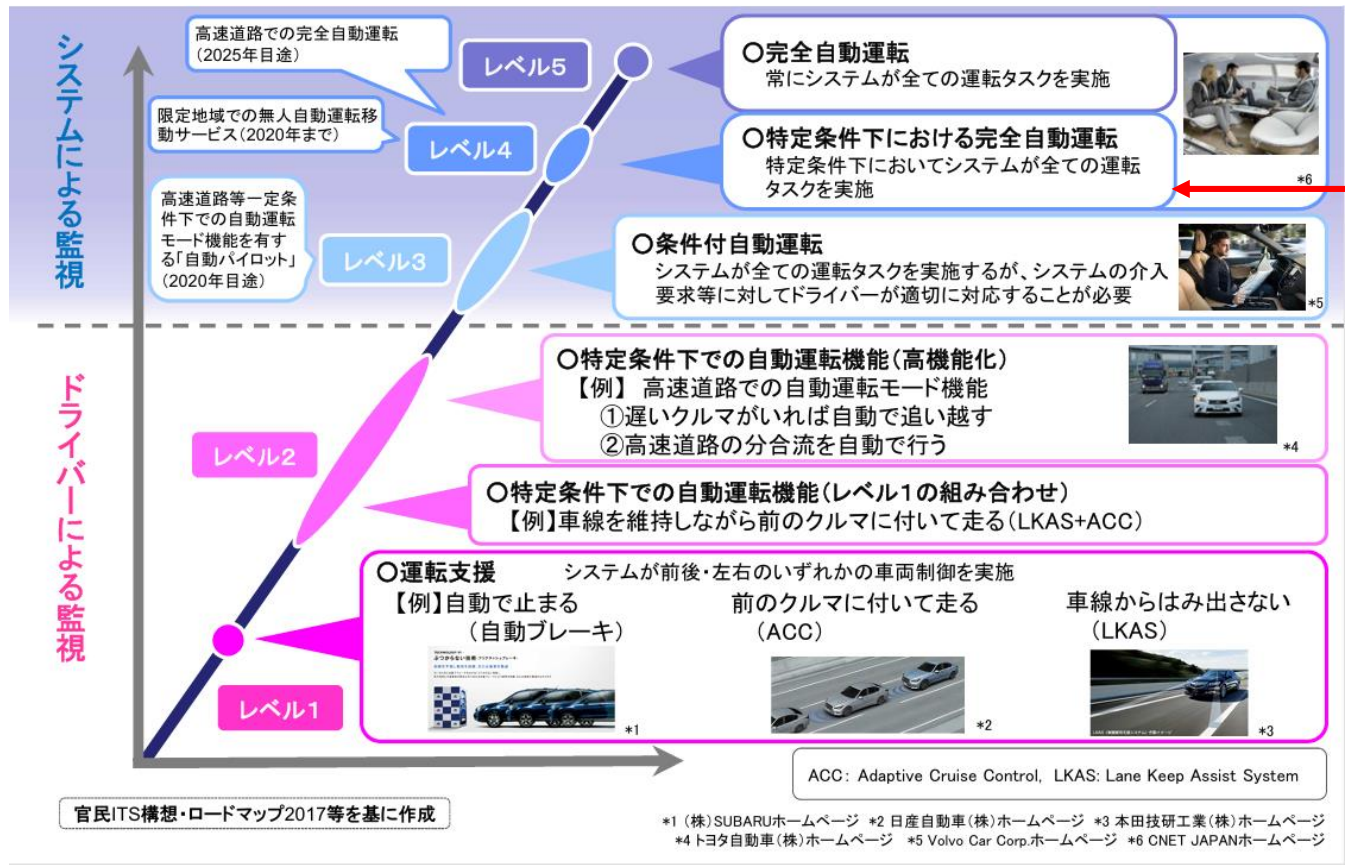
第1回ワークショップの結果概要

	出された意見・アイデア
公共交通の利用状況	・自家用車での移動が当たり前という認識が強く、公共交通の利用が「選択肢にない」「習慣がない」 ・バスは、朝方や夜間は便数が少なく、「利用したいときに乗れない」「生活に合わせにくい」 ・バスは、時刻通りに来ないこと、電車等の他の公共交通との接続が悪いことなど、利用に際し様々な壁がある
運行面での課題	・運転手不足から、バスの増便や路線の拡充には限界があることを認識 ・利用者が少ない中で持続性をどう確保するかが大きな課題 ・公共交通の維持に多くの税金を投入していることから、料金設定の見直し、市民のニーズに合わせたきめ細かなルート設定、車両の小型化を行う等、改善を検討すべき ・モコバスやデマンド乗合交通については、存在や使い方が十分に周知されていない
改善策	・公共交通は「行政だけが支えるもの」ではなく、「市民も一緒に維持していく」という意識が必要 ・市は利便性を向上させ、市民側は積極的に知る・利用することで守谷市全体を良いスパイラルにしていきたい ・免許返納後の高齢者の移動手段の確保を最優先するべき ・免許返納後も安心して暮らせるよう、自動運転やライドシェア等、新たな移動手段の導入を検討していくことが必要 ・既存交通の拡充も必要

自動運転について

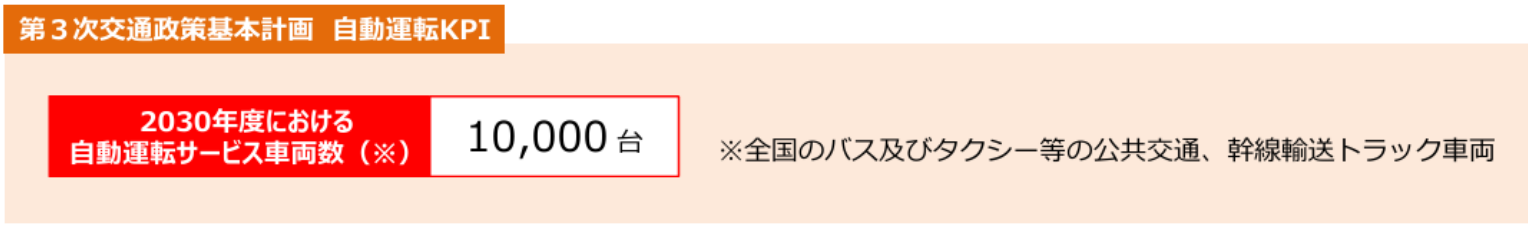


■自動運転のレベルについて



今ココ

■自動運転サービス車両数の目標値





自動運転について

■自動運転レベル4等先進モビリティサービス 研究開発・社会実装プロジェクト(9箇所)



大型EVバス（大阪府大阪市（万博））



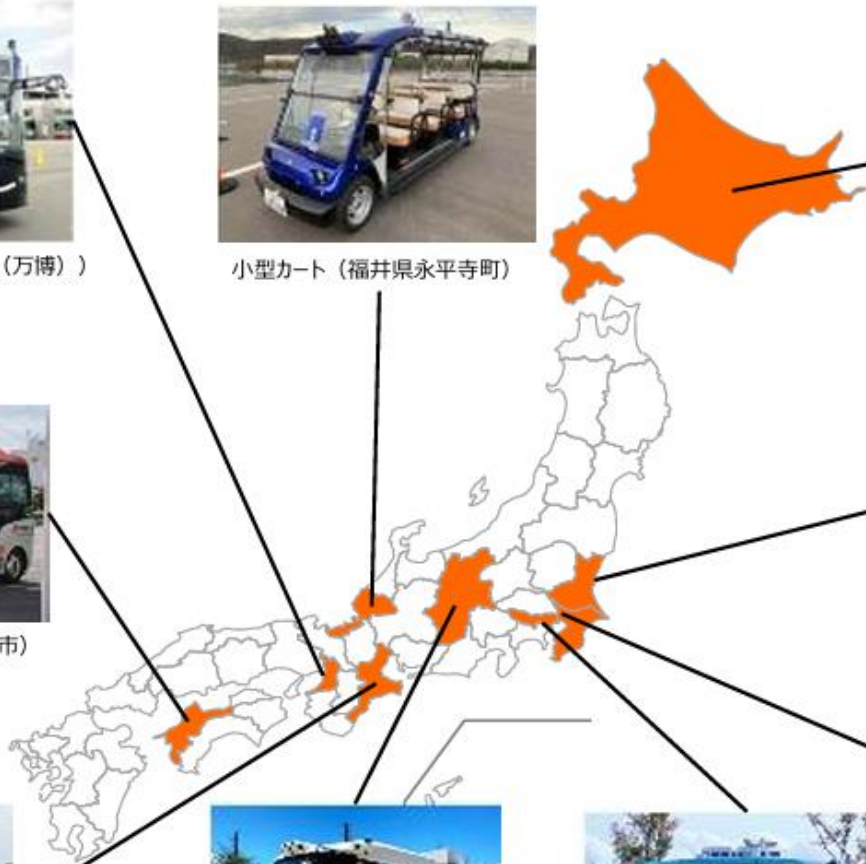
小型カート（福井県永平寺町）



ハンドルがない車両（北海道土幌町）



小型EVバス（愛媛県松山市）



中型バス（茨城県日立市）



ハンドルがない車両（三重県多気町）



小型EVバス（長野県塩尻市）



ハンドルがない車両（東京都大田区（羽田））



中型バス（千葉県柏市）

⇒現在は自動運転に関するプロジェクトの終了により、レベル4自動運転は全箇所運休中

※レベル2にて実施している地域は複数あり



新たな移動手段(ライドシェア)について

～ ライドシェアとは？ ～

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、自家用車を活用して、一般のドライバーが運転する車両にて、移動手段を提供(有償)する方法をライドシェアと呼んでいます。

ライドシェアには2種類あります。

公共ライドシェア……市町村、NPO法人等が運行。地方公共団体の主宰する「地域公共交通会議」等で、関係者間で協議が調った場合に導入

日本版ライドシェア…タクシー事業者が運行。国土交通省が指定する、『タクシーが不足する地域、時期及び時間帯』で導入

ライドシェアの特徴

- ・講習を受けることで、普通自動車第一種免許しか持っていない方でもドライバーを務めることができます。
- ・移動時間や目的地が同じ方と乗り合う可能性があります。

地域のニーズ

公共交通がない
利用しにくい



通院や買い物など
日常に必要な移動が
ままならない



地域の実情

人口減、高齢化で
ドライバーの確保が難しい

デマンド乗合交通の
運営が厳しい



持続可能な地域の
移動手段の確保のため
住民のニーズに応じた
移動手段





ライドシェアの導入事例

■茨城県牛久市(周辺自治体と共同で実施)

2025年1月27日
運行開始!

牛久市

地域連携公共ライドシェア

～地域を支え、人をつなぐ～

牛久エリア

サービス利用の流れ

会員登録

ログイン

予約申込

マッチング

待ち合わせ

乗車

降車

運行時間

平日・土 8:00～15:00

※【運休】日曜・年末年始 12月29日～1月3日

牛久エリア
webサイトはこちら >>>

地域連携公共ライドシェアとは?

4市(つくば市、土浦市、下妻市、牛久市)が連携して実施する自家用有償旅客運送サービスです。

交通空白地における住民の移動手段を確保することを目的とした取り組みです。

本サービスは、1種/2種免許ドライバーの自家用車を活用した予約制オンデマンド型交通により、みなさまのおでかけ(買い物、通院、公共施設利用など)をサポートします。

運賃表

事前申込・直前申込共通

基本	700円	障害者	600円
高齢者 (55歳以上)	600円	未就学児	無料
小学生	600円		

以下運賃は条件を満たした場合に適用

	事前申込	直前申込
グループ ※同一予約かつ複数人の乗り合わせ	500円	500円
集合 ※複数予約の乗り合わせ	500円	—

運行エリアはWEBサイトでご確認ください。

自宅登録はこちら >>>

アカウント登録はこちら >>>

お問い合わせ先

050-2030-2626

受付時間 7:30～19:00 (年中無休)

【対象者】牛久市の市街化調整区域に自宅または実家がある方
 ※おひとり様1回の乗車運賃
 ※お支払い方法は現金、PayPay(降車時)、またはクレジットカード(予約申込時)
 ※事前申込は乗車予定日の前日12時までの予約申込が対象。集合の可能性あり
 ※直前申込は乗車予定日の前日12時以降の予約申込が対象。集合なし
 ※牛久エリアは自宅登録とアカウント登録必須です。
 ※ご利用可能な方は、牛久市の市街化調整区域に自宅または実家がある方のみです。

出典:牛久市HP

19

ライドシェアの導入事例



■茨城県牛久市(周辺自治体と共同で実施)

RECRUITMENT

募集概要

※募集概要を一部修正いたしました。(2024年10月23日)

業務内容	指定エリアにおける、自家用車を使用した住民や来訪者の運送業務を行うこと（自家用有償旅客運送）
運送区域／時間帯	以下の4つのエリアのいずれかより選択（複数選択可） ① つくば・土浦エリア（桜ニュータウン及び天川団地を含む周辺地区） ② 筑波山エリア ③ 下妻エリア（下妻市南部エリア） ④ 牛久エリア（牛久市内）
募集対象	応募時点で、21歳以上～70歳未満であること ※第二種免許所有者は年齢を問わず対象とする 普通自動車運転免許取得後3年以上経過していること 過去2年以内に免許停止履歴がないこと
使用可能車両	定員4人以上10人以下の車両であること ドライブレコーダー（前・後・車内）を搭載していること ※搭載していない場合、無償で貸し出し予定（条件あり）
雇用形態	Community Mobility株式会社との業務委託契約
提出書類/提出方法	以下の書類・情報を応募フォームに記入・提出 ・ドライバー本人情報（フォーム記入） ・運転免許証の写し（フォームより提出） ・使用する自家用車の車検証の写し（フォームより提出）
選考方法	Community Mobility株式会社にて、書類選考及びオンライン面談（1回）を実施
その他留意事項	- 使用する自家用車は、車検以外にも1年毎の法定点検を受けること - 確定申告は各自で行うこと - 運行に伴う必要な経費（燃料費、車両点検・整備費、スマートフォン等の通信量）は、各自で負担すること - 運行に必要な備品（車両の表示物等）は貸与する - 使用する自家用車の種類に係る第二種免許を保有していない方はCommunity Mobility株式会社の指示に従って、大匠認定講習を受講すること - 主たる勤務先への通勤時にドライバーとして運行することを検討されている場合は、事前に勤務先にご相談の上で、応募すること - 運行管理者の指示のもと法令に基づき^{*1*}運行すること（例：積雪や路面凍結時におけるスタッドレスタイヤの着用等） - 筑波山エリアの運行に関しては12月～3月の間、スタッドレスタイヤもしくはチェーンを着用すること

^{*1} 道路交通法第71条第6号
前各号に掲げるもののほか、道路又は交通の状況により、公安委員会が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るため必要と認めて定めた事項

^{*2} 茨城県道路交通法施行細則

第13条 法第71条第6号に規定する車両等の運転者が遵守しなければならない事項は、次に掲げるものとする。

(4) 積雪又は凍結している道路において自動車(二輪のものを除く。)を運転するときは、雪路用タイヤを用い、又はタイヤにチェーンを取り付けるなど滑り止めの装置を講ずること。

REWARDS

報酬

		つくば・土浦エリア	筑波山エリア	下妻エリア	牛久エリア
報酬体系	歩合給 (利用客あたり)	1,200 円			*同一申込で2名以降は1名当たり600円となります
	運行 インセンティブ ^{※1※2} (1ヶ月あたり)	3回以上 3,000 円	5回以上 5,000 円	10回以上 10,000 円	
	3回 運行した場合	6,600 円	歩合給 運行インセンティブ	3,600円 3,000円	
	5回 運行した場合	11,000 円	歩合給 運行インセンティブ	6,000円 5,000円	
	10回 運行した場合	22,000 円	歩合給 運行インセンティブ	12,000円 10,000円	
	初回運行インセンティブ ^{※2}	ドライバーとして登録した後で、1回以上の運行をおこなったドライバーに10,000円を支給。			
	現金取扱インセンティブ ^{※2}	月に1回以上運行した場合、現金取扱インセンティブとして1,000円を支給。釣銭の両替手数料や振込手数料などにご活用ください。			

※1 運行インセンティブはエリアごとにカウントします(カウントは月が替わるとリセットされます)
※2 各種インセンティブの内容は本事業を通じて見直す可能性があります



お買い物サポートみずき野(互助輸送)について

～お買い物サポートみずき野とは～

市の公用車両を利用して、地域の人が地域の人を買い物先に送迎してくれるサービスです。
運転手はボランティアで募集されています。

〈運行日〉

毎週月曜日・木曜日

〈買い物先〉

第1週:ジョイフル本田 第2週～第5週:イオンタウン

〈出発時間〉

第1回目:午前10時 第2回目:午後2時

〈集合場所〉

みずき野地区を約10分かけて1周し、各地点で利用者を乗せて買い物に行きます。(右図参照)

〈お買い物時間〉

1時間30分

〈利用方法〉

ご利用日の1週間前までにみずき野集会所内にあるお買い物支援ポストに利用申込書を投函。



■お買い物サポート車 乗車場所

みずき野地区 まちづくり協議会運営
お買い物サポート車 乗車場所

1回目 午前10時 スタート	2回目 午後2時 スタート	(定員:乗客は10名です)
① 郷州公民館の裏駐車場(みずき野ひろば裏)	② 3丁目18-7 角	
	③ 4丁目8-1角(さくら公園信号手前)	
	④ 8丁目15-15前	
	⑤ 7丁目16(どんぐり公園入口前)	
	⑥ 6丁目20-8角(さくら公園入口前)	
	⑦ ファミリーマート駐車場	
	⑧ いちよう通り中央バス停手前	
	⑨ パークシティ守谷バス停手前	

※ 復路は 逆コースで戻ります

