

■協議内容

2025年度目標値に対する実績値を下表のとおり取り纏め、数値目標の進捗状況、課題、最終目標への見込み等を記載しております。  
2025年度の実施状況を踏まえ、今後の取組方針について、下表のとおり協議会へ報告してよろしいか伺います。

（参考）2025年度末時点の進捗率の計算方法

$$2025年度目標値に係る進捗率 = (2025年度実績値 - 策定時の数値) \div (2025年度目標値 - 策定時の数値)$$

評価指標	利用データ	目標値設定の考え方	策定時の現状		目標		2025年度末時点※			実績・課題等	今後の方向性
			年度	数値	年度	数値	目標値	実績値	進捗率		
①市町村における地域交通計画策定数	県調査データ	活性化再生法改正（2020（令和2年11月）の趣旨に鑑み全市町村で作成	2021（令和3）	31	2027	44	44	40	(69%)	【策定状況】 ・地域交通計画策定 39自治体 ・網形成計画 1自治体 ・策定予定 4自治体	策定予定の3自治体については、令和8年度中の策定を進めている。1自治体は、令和10年度中の策定を予定している。引き続き、策定に向け積極的に働きかけを行う。
②県内の公共交通の年間輸送人員	国土交通省「旅客地域流動調査」	コロナ前（2019（令和元）年度）の水準への回復	2020（令和2）	139百万人	2027	182百万人	163.5百万人	175百万人	(147%)	輸送人員全体では、目標値を上回っている。 2019（令和元）年度 → 2024（令和6）年度 計182百万人 → 計175百万人 ・JR：88百万人 → 78百万人 ・民鉄：38百万人 → 39百万人 ・バス：43百万人 → 43百万人 ・タクシ：13百万人 → 15百万人	引き続き、「茨城県公共交通活性化会議」や「水郡線利用促進会議」等を活用し、通勤・通学利用の促進に加えて、各種利用促進事業の助成を図るなど、県・市町村・交通事業者・利用者団体等の関係者の連携のもと、公共交通の利用促進に取り組む。
③市町村の新たなモビリティサービスの導入件数	県調査データ	AIや自動運転技術等を活用した新たな移動サービスを目指す全市町村に導入	2022（令和4年10月）	3市町村	2027	18市町村	12市町村	25市町村	(244%)	【導入状況】 ・AIを活用した運行システム：19市町村 ・公共ライドシェア：6市町 ・スクールバス混乗化：2市 ・自動運転バス：4市町 ・パーソナルモビリティ：2市 ・MaaS：1市	国の補助制度の活用による新たな移動サービスの導入促進や「いばらきモビリティ再編支援事業」の活用により、市町村のコミュニティ交通等の再編を支援し、本取組をモデル事業として、県内市町村へ横展開を図る。
④平均乗車密度が5人以上の地域間幹線系統数	交通事業者提供データ	コロナ前（2019（令和元）年度）の水準への回復	2021（令和3）	4系統	2027	13系統	10系統	18系統	(233%)	新たに、4系統（土浦市～つくば市間、坂東市～野田市間の系統等）が平均乗車密度が5人以上となる。一方で、3系統（水戸市～笠間市間、鹿嶋市～銚子市間の系統等）が平均乗車密度が5人未満となった。コロナ禍からの利用者数回復が一巡し、令和6年度と比較すると、全体として利用者数は横ばいの状況にある。	地域間幹線系統見直し協議において、令和6～7年度に対象となった路線（平均乗車密度5人未満は2系統）について、利用促進策や運行改善等について関係者間での協議・検討を行う。 また、今後の方向性について決定し、補助を継続することとなった令和5～6年度対象路線（平均乗車密度5人未満は8系統）についても、引き続き利用実績の分析を実施する。
⑤収支率が55%以上の地域間幹線系統数	交通事業者提供データ	コロナ前（2019（令和元）年度）の水準への回復	2021（令和3）	27系統	2027	39系統	35系統	34系統	(87.5%)	新たに、9系統（日立市内、日立市～常陸太田市間、土浦市～つくば市間、龍ヶ崎市～取手市間、石岡市内の系統等）が収支率55%以上となる。 一方で、2系統（水戸市～鉾田市間、鹿嶋市～銚子市間の系統）が収支率55%未満となる。結果7系統の増となったが、地域間幹線系統の見直しのなかで、系統の統合や路線長の縮小を行うことで生産性を上げた事例もある。	地域間幹線系統見直し協議において、令和6～7年度に対象となった路線（収支率55%未満は2系統）について、利用促進策や運行改善等について関係者間での協議・検討を行う。 また、今後の方向性について決定し、補助を継続することとなった令和5～6年度対象路線（収支率55%未満は5系統）についても、引き続き利用実績の分析を実施する。
⑥コミュニティバス等の運行情報をGTFS化している市町村数	県調査データ	コミュニティバスを導入する全市町村が対応	2021（令和3）	11市町	2027	23市町村	20市町村	19市町村	(89%)	市町村独自の取組により、GTFSデータの整備を進めており、昨年度から2自治体が増加した。一方で、専門的知識や事務作業の負担、ダイヤ改正に伴うデータ修正の煩雑化、技術やノウハウの引継ぎ等の課題から、GTFSデータ整備へのハードルが高く、継続的にGTFSデータの技術が習得可能な研修体制の構築が必要となる。 このような課題を踏まえ、職員自らが作成修正できる方法を検討しており、栃木県の取組事例を調査するなど、研修会の開催方法について検討している。（結果として、県職員主導による技術の指南は難しく、改めて研修会開催を検討している。）	県が主体となり、GTFSデータの作成方法やデータの利活用についての研修会を開催し、GTFSデータ整備の促進を図る。

※②は2024年度の値（最新の公表データ）

## 【評価指標③⑤の考え方】

### ■【評価指標③】市町村の新たなモビリティサービスの導入件数

○A I等を活用した運行システム（19市町村）：①日立市、②古河市、③石岡市、④龍ヶ崎市、⑤下妻市、⑥常総市、⑦常陸太田市、⑧高萩市、⑨つくば市、⑩鹿嶋市、⑪守谷市、⑫常陸大宮市、⑬筑西市、⑭神栖市、⑮つくばみらい市、⑯東海村、⑰大子町、⑱五霞町、⑲境町

○公共ライドシェア（6市町）：①土浦市、②下妻市、③牛久市、④つくば市、⑤常陸大宮市、⑥城里町

○スクールバス混乗化（2市）：①笠間市、②取手市

○自動運転バス（4市町）：①日立市、②常陸太田市、③つくば市、④境町

○パーソナルモビリティ：2市

①つくば市（パーソナルシェアリングサービス「つくモビ」）、（パーソナルモビリティ）、シェアサイクル「つくチャリ」②水戸市（シェアサイクル「みとチャリ」）

○MaaS（1市）：つくば市（こどもMaaS）

○今後の取り組み意向のある市町村

・ひたちなか市：アプリを活用したシェアサイクルや運転免許が不要な小型モビリティ、バスロケーション、自動運転技術など、新たな移動手段等の適合性を検討。

・潮来市：コミュニティバスの実証運行の成果をもとに、新たな交通サービスの導入について検討。

・坂東市：デマンドタクシーへのAIシステムの導入を検討。

・稲敷市：「交通空白」解消のため、AIオンデマンド交通の導入を検討。

・行方市：R8年度中に定額タクシー運行事業の拡大を予定。

・美浦村：AIデマンドバスの導入の検討

・八千代町：町内主要施設間の移動に対応したシェアサイクル、レンタサイクル等の導入を検討。また、町外主要施設への移動に対応したデジタルシステムを用いた交通手段の導入を検討。

### ■【評価指標⑤】収支率が55%以上の地域間幹線系統数

・令和6年度から令和7年度にかけて、新たに9系統が収支率55%以上に改善されたものの、2系統が55%未満となる。

・経緯として、関東鉄道の水戸市～鉾田市間の系統については、関鉄グリーンバスの関東鉄道への吸収合併（令和6年7月）に伴い、関東鉄道に引き継がれ、路線変更はないものの、運行経費を算出する際の単価が変更となったことから、経費が従前より上回り収支率が55%を下回ったもの。

・また、関東鉄道の鹿嶋市～銚子市間の系統については、期間中に大きな運行形態の変化は無かったものの、長期的な利用者数の減少傾向（終点の銚子駅への需要が減少していること等が要因）によるもの。

・その他の系統においても、令和6～7年にかけて各社において実施した運賃改定により収益は改善した一方、人件費や物価の上昇等による運行経費の増加が収支率の押し下げ要因となり、目標値に届かなかったもの。