

背景

- 広域移動を支える広域幹線を維持・確保するためには、地域の实情や利用状況にあわせたダイヤやルートの改善、利便性の向上、他の交通モードとの役割分担を踏まえたネットワークの再編等により、生産性向上を図る必要があります。
- 国や県、市町村の補助を受けて運行している「地域間幹線系統」においても、収支率や平均乗車密度が低く、補助要件を下回る可能性のある系統も出てきています。
- こうした事業性が特に低い系統については、補助要件割れとなり、運行が立ち行かなくなる前に、今後の方向性を決めたくえで見直しを図っていくことが重要です。
- 見直しの必要性が高い系統から優先的に、県、沿線市町村、交通事業者等関係者の協議の場において、維持や改善、再編等の方策を協議・検討します。
- 関係者が認識を共有し、維持や改善に一体的に取り組むことで、広域幹線の機能性の向上とネットワークの強化を図ります。

見直しの必要性が高い系統

見直しの必要性の高い系統の考え方

下記 ①A 及び ①B に該当する系統 (= ①Aかつ①B) について、見直しの協議を行う。

収支率	55%未満 . . . ①A
平均乗車密度	5人未満 . . . ①B

(参考) 茨城県バス運行対策費補助金における制度概要

- 地域間幹線系統のうち経常費用と経常収益の差額（経常費用の45%を上限）の1/2を補助。
- ただし、事業性の低い系統については次の要件がある。
 - ① 平均乗車密度5人未満
 - ➔ 県補助額に対する市町村負担（負担割合は県補助額の1/2）
 - ② 収支率55%未満
 - ➔ 事業者に対する市町村の補助（収支率55%に達することが条件）

出典：茨城県地域公共交通計画

見直しの必要性が高い系統

R5見直し対象17系統（R5.11時点）

連番	事業者名	系統名	関係市町村	R5 平均 乗車密度	R5 収支率	見直し協議
1	茨城交通(株)	太田営業所～小中車庫～里川入口	日立市、常陸太田市	2.0	14.1%	R7.3.26
2		馬場八幡前～大橋～大甕駅西口	日立市、常陸太田市	2.4	37.4%	R7.3.26
3		馬場八幡前～はたそめ入口～大甕駅西口	日立市、常陸太田市	3.3	41.0%	R7.3.26
4		日立駅中央口～国道6号～十王駅前	日立市	3.1	52.9%	※1
5		大宮営業所～中瓜連～水戸駅	水戸市、常陸大宮市、那珂市	3.3	40.2%	R7.3.26
6		水戸駅～旭台団地入口～友部駅	水戸市、笠間市	4.5	52.7%	R7.3.26 ※1
7		赤塚駅南口～桜ノ牧高校前～水戸医療センター	水戸市、茨城町	2.0	31.6%	R6.3.27 R7.3.26
8		水戸駅～国田局前～下江戸	水戸市、那珂市	3.1	48.1%	R7.3.26
9	関東鉄道(株)	筑波山口～土浦一高前～土浦駅西口	土浦市、つくば市	2.8	43.1%	R6.10.6 ※1
10		みどりの駅～農林団地中央～土浦駅西口	土浦市、つくば市	2.7	37.4%	R6.10.6 R7.3.27
11		牛久駅～森の里～緑が丘団地	牛久市、つくば市	1.1	24.4%	R6.10.6 R7.3.27
12		藤代駅～自由ヶ丘団地	取手市、つくば市、つくばみらい市	1.7	38.2%	R6.10.6 ※1
13		取手駅西口～高岡～谷田部車庫	取手市、つくば市、つくばみらい市	2.5	36.4%	R6.10.6 R7.3.27
14		龍ヶ崎市駅～済生会病院～江戸崎	龍ヶ崎市、稲敷市	0.7	13.0%	※2
15		竜ヶ崎駅～光風台団地入口～取手駅東口	龍ヶ崎市、取手市	2.0	33.4%	R7.3.27
16	茨城急行自動車(株)	古河駅東口～古河第一高校～友愛記念病院	古河市	1.5	40.4%	R7.3.27
17	朝日自動車(株)	五霞町役場～幸手駅	五霞町	2.0	50.8%	R7年度（予定）

※1…R6実績の収支率が55%以上となり、見直し協議の対象外となった。（連番4, 6, 9, 12）

※2…運行回数が3回未満となり、幹線系統要件から外れたため、見直し協議の対象外となった。（連番14）

見直しの必要性が高い系統

R6新規見直し対象3系統（R6.11時点）

連番	事業者名	系統名	関係市町村	R6 平均乗車密度	R6 収支率	見直し協議
1	茨城交通(株)	太田営業所～竜神大吊橋～馬次入口	常陸太田市	3.6	12.43%	R7.3.27
2	関東鉄道(株)	柿岡車庫～石岡駅	石岡市	2.3	47.18%	R7.3.27
3	朝日自動車(株)	境車庫～釈迦～古河駅西口	古河市、境町	3.0	44.22%	R7.3.27

協議の基本的な考え方

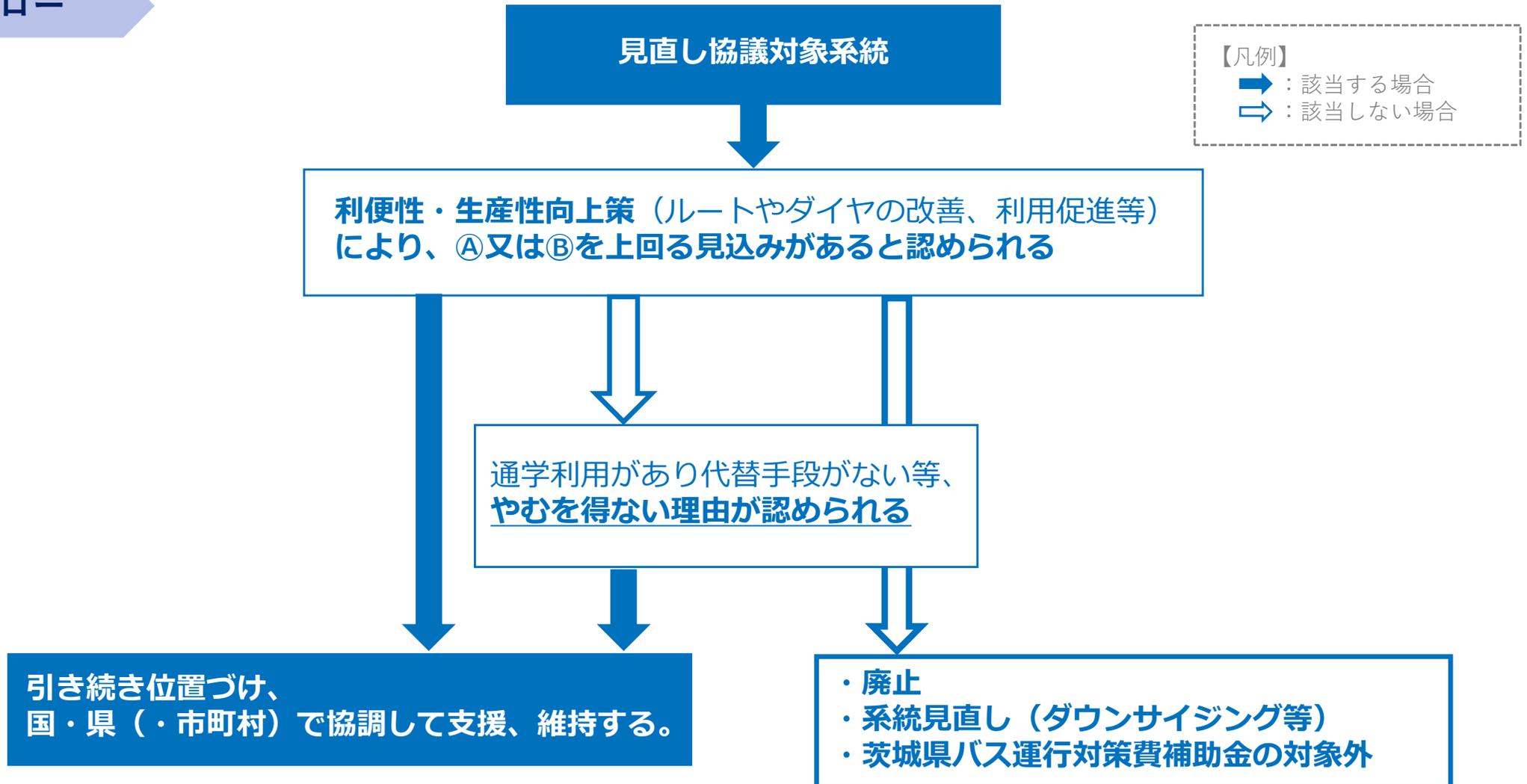
「平均乗車密度」及び「収支率」の向上が図られるような具体的な改善策を検討するとともに、実効性がある施策につながるよう議論を行っていく。

- 交通事業者の赤字額の削減を図るとともに、国、自治体の負担額を削減することも議題の一つとする。
- 他モードへの転換、統合も視野に入れる。
- 通学需要があり、かつ、当該系統が廃止された場合の代替手段を確保できないなど、やむを得ない理由がある場合は、理由に応じた新たな目標を期限付きで設定するなどの措置を取ることとする。

見直しの方向性

- **見直し対象** ①「平均乗車密度5人未満」かつ②「収支率55%未満」の系統
- **協議期間** 原則 **3年間**（例：R5事業実績で見直し対象 → **R8事業計画期間（R8.9月）まで**）
- **見直し方法** 系統毎の利用実態（属性、時間帯、利用者数等）の調査、検討を重ねた上で議論を行う。

フロー



見直しの方向性

スケジュール（R5見直し対象系統の場合）

令和5年11月

令和5年12月

令和6年1月

令和6年2月

令和6年10月～

令和8年9月
(令和8年度事業終了時)

R5年度（R4.10～R5.9）実績確定

事前準備

バス事業者・関係市町村に対して個別に今後の方針を説明

R5実績で収支率55%未満の地域間幹線系統の見直しに向けた協議・検討開始

今後の対応に係る市町村・事業者に対する個別意向確認（アンケート）

（どのような見直し方法が考えられるか、エリア一括事業の活用意向はあるか、コミュニティ交通との統合はできるか、系統を維持する必要があると考えているのか・・・等）

バス対策分科会（個別協議）

幹線系統見直しに係る関係者間協議を随時実施

市町村交通会議

市町村のコミュニティ交通の再編を伴う場合は、各市町村交通会議においても協議が必要

地域間幹線系統見直しに係る協議・検討の原則3年間の期限

※事業性の低い系統について、R9年度事業から県補助対象外とすることを検討