

令和7年度第1回茨城県地域交通政策推進協議会

日時：令和7年5月7日（水）10時00分～
（Webex Meetings によるオンライン開催
及び書面協議）

次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 議 事

（1）協議事項

- | | | |
|----------------------------|---|------|
| 【第1号議案】令和6年度事業報告 | } | 一括審議 |
| 【第2号議案】令和6年度収支決算 | | |
| 【第3号議案】令和7年度事業計画（案） | } | 一括審議 |
| 【第4号議案】令和7年度収支予算（案） | | |
| 【第5号議案】茨城県地域公共交通計画の目標と進捗状況 | | |

（2）報告事項

- 【報告1】地域間幹線系統の生産性の向上、見直しについて
【報告2】茨城県政策推進協議会及びバス対策分科会運営要領の改正

4 その他

5 閉 会

令和 6 年度事業報告について

1 協議会の運営に関すること

- ・ 令和 6 年 5 月 13 日 第 1 回協議会（書面協議・オンライン開催）

2 地域の交通課題の解決に関すること

地域の様々な交通課題に対応するため、国では自家用有償旅客運送制度の改革等が進められており、県内でも対応を検討するためワーキングチームを設置

- ・ 令和 6 年 5 月 31 日 第 3 回ワーキング
- ・ 令和 6 年 11 月 22 日 第 4 回ワーキング
- ・ 令和 7 年 2 月 14 日 第 5 回ワーキング

3 具体的な生活交通の確保方策に関すること

バス対策分科会において、次の項目について協議を実施。

(1) 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統に限る。）に関する協議

- ・ 令和 7 年度計画の審議（令和 6 年 6 月 26 日開催）及び提出（令和 6 年 6 月 28 日）
- ・ 令和 6 年度計画変更等に係る協議（令和 6 年 7 月 30 日開催）
- ・ 令和 6 年度生産性向上に係る協議（令和 6 年 11 月 22 日開催）
- ・ 令和 6 年度地域間幹線系統に係る生産性向上方策検討事業業務委託
 契約期間 令和 6 年 12 月 24 日～令和 7 年 1 月 31 日
 契約額 1,408,000 円（消費税込み）
 契約先 株式会社ケー・シー・エス
 業務内容 地域間幹線系統バスの詳細な利用実態調査及び分析等
- ・ 令和 6 年度事業の評価（令和 7 年 1 月 23 日開催）

(2) バス路線の休止及び廃止に伴う必要な生活交通の確保方策に関する協議

- ・ 道路運送法に基づく路線バスの休止及び廃止に関する協議
 実績：茨城交通管内路線 2 件（市町村へ協議付託）
 ジェイアールバス関東管内路線 1 件（令和 7 年 8 月 21 日開催）

(3) 地域間幹線系統の生産性向上・見直しに関する協議（計 3 回）

- ・ 地域間幹線系統の中で、収支率が 55% 未満かつ平均乗車密度が 5 人未満の系統について、生産性向上や見直しの協議を順次実施。

参加者：県、関係市町村、関係事業者

	開催日	開催方法	内容	結果
1	10 月 16 日	対面	県南地域 5 系統 ・ 筑波山口～土浦一高前～土浦駅西口	各バス停の利用状況などを

			・みどりの駅～農林団地中央～土浦駅西口 ・牛久駅～森の里～緑が丘団地 ・藤代駅～自由ヶ丘団地 ・取手駅西口～高岡～谷田部車庫	細かく分析し、R6実績の最新データを基に再度協議を行う。
2	3月26日	対面	県央・県北地域7系統 ・太田営業所～小中車庫～里川入口 ・馬場八幡前～東・西二丁目・大橋～大甕駅西口 ・馬場八幡前～はたそめ入口・真弓ヶ丘～大甕駅西口 ・太田営業所～竜神大吊橋～馬次入口 ・大宮営業所～中瓜連～水戸駅 ・水戸駅～国田局前～下江戸 ・赤塚駅南口～桜ノ牧高校前～水戸医療センター	各系統について次回協議までに更なるデータ収集や利用促進、ルート見直しの試算等を行う。
3	3月27日	対面	県南・県西7系統 ・みどりの駅～土浦駅 ・牛久駅～緑が丘団地 ・取手駅～谷田部車庫 ・竜ヶ崎駅～取手駅 ・柿岡車庫～石岡駅 ・境車庫～釈迦～古河駅西口 ・古河駅東口～古河第一高校前～友愛記念病院	

令和 6 年度収支決算

【会計年度：令和 6 年 4 月 1 日～令和 7 年 3 月 3 1 日】

収 入 額 2, 0 0 0, 2 7 6 円
 支 出 額 1, 4 2 3, 6 1 0 円
 差引残高 5 7 6, 6 6 6 円（令和 7 年度へ繰越）

1. 歳入

(単位：円)

款	項	目	予算額(A)	収入額(B)	差額(B-A)	摘 要
1 負担金	1 負担金	1 負担金	2,000,000	2,000,000	0	茨城県負担金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	5	5	0	
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	995	271	▲724	預金利息
計			2,001,000	2,000,276	▲724	

2. 歳出

(単位：円)

款	項	目	予算額(A)	支出額(B)	差額(B-A)	摘 要
1 運営費	1 会議費	1 会議費	90,000	13,000	▲77,000	委員謝金等
	2 事務費	1 事務費	9,500	2,610	▲6,890	振込手数料等
2 事業費	1 事業費	1 事業費	1,901,500	1,408,000	▲493,500	令和 6 年度地域間幹線系統に係る生産性向上方策検討事業業務委託費
計			2,001,000	1,423,610	▲577,390	

令和 6 年度収支決算監査報告書

茨城県地域交通政策推進協議会設置要綱第 9 条第 2 項の規定により、令和 6 年度茨城県地域交通政策推進協議会決算について、関係諸帳簿並びに証拠書類及び業務の執行状況を監査した結果、適正かつ正当であると認める。

令和 7 年 4 月 15 日

監 事 川 上 悟

令和 7 年度事業計画（案）

1 茨城県地域公共交通計画の推進に関すること

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条に基づき、必要な調査検討、協議を行う。

- ・ 地域間幹線系統の運行内容の変更等について照会（5 月）、計画に反映（6 月）
- ・ 計画のフォローアップ（随時）
- ・ 協議会及び交通計画分科会の開催（随時）

2 具体的な生活交通の確保方策に関すること

バス対策分科会において、次の項目について協議を行う。

（1）地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統に限る。）に関する協議

- ・ 令和 8 年度計画の作成・提出（5 月～6 月）
- ・ 令和 7 年度事業の評価（1 月）
- ・ 計画変更等に係る協議（随時）
- ・ 地域間幹線系統の生産性向上、見直しに関する協議（10 月、2 月）
※見直し対象の系統（収支率 55%未満かつ平均乗車密度が 5 人未満の系統）毎に、
必要に応じて関係者間での協議を随時行う。
- ・ 令和 7 年度地域間幹線系統に係る生産性向上方策検討事業業務委託（8 月～）

（2）バス路線の休止及び廃止に伴う必要な生活交通の確保方策に関する協議

- ・ 道路運送法に基づく路線バスの休止及び廃止に関する協議（随時）

3 地域の交通課題の解決に関すること

地域の様々な交通課題に対応するため、国では自家用有償旅客運送制度の改革等が進められており、県内でも対応を検討するためワーキングチームを設置。

- ・ 国による交通空白解消に向けた取組事例紹介
- ・ 自治体等による自家用有償旅客運送の取組事例等の紹介
- ・ 新たな移動サービスの導入・検討に係る意見交換、情報共有等

令和 7 年度収支予算（案）

【会計年度：令和 7 年 4 月 1 日～令和 8 年 3 月 3 1 日】

1. 歳入 (単位：円)

款	項	目	予算額	摘 要
1 負担金	1 負担金	1 負担金	2,000,000	茨城県負担金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	576,666	令和 6 年度からの繰越
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	334	預金利息
計			2,577,000	

2. 歳出 (単位：円)

款	項	目	予算額	摘 要
1 運営費	1 会議費	1 会議費	52,000	委員謝金等
	2 事務費	2 事務費	10,000	振込手数料等
2 事業費	1 事業費	1 事業費	2,515,000	地域間幹線系統に係る生産性向上方策検討事業業務委託
計			2,577,000	

■協議内容

2024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。

■2024年度末時点の進捗率の計算方法

2024年度目標値に係る進捗率＝（2024年度実績値－策定時の数値）÷（2024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		2024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	2023	44	44	39	（62％）	【策定状況】 ・地域交通計画策定 37自治体 ・網形成計画 2自治体 ・策定予定 4自治体 ・検討中 1自治体	策定予定の4自治体については、令和7～9年度の策定に向け検討を進めている。検討中の自治体については、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	157.4 百万人	169 百万人	（163％）	輸送人員全体として2024年度時点の目標値を上回っている。 【コロナ前の水準に回復している】 JR以外：38百万人、乗合バス：44百万人 【コロナ前の水準までは回復していない】 JR：76百万人、タクシー：11百万人	引き続き、茨城県公共交通活性化会議等と連携し、JR線やタクシー利用をはじめ、公共交通全体の利用促進を図る。
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	9 市町村	22 市町村	（317％）	【新規導入状況】 AIを活用した運行システム：5市村 公共ライドシェア：4市町 スクールバス混乗化：1市 パーソナルモビリティ：1市	国や県の補助事業を活用した新たな移動サービスの導入に向けた周知するとともに、取組自治体の効果・検証等について共有を図る。
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	8.5 系統	17 系統	（289％）	新たに、6系統が平均乗車密度が5人以上となった。（水戸市、ひたちなか市、守谷市、阿見町）一方で、新たに平均乗車密度が5人未満となった系統はなし。	地域間幹線系統の生産性向上、見直しについて、期間目標を定め、引き続き、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。
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	33 系統	27 系統	（0％）	新たに、3系統が収支率55％以上となった。（水戸市、笠間市、つくば市、土浦市、鉾田市）一方で、新たに4系統が収支率55％未満となった。（つくば市、土浦市、石岡市、古河市）追加となった3系統については、コロナ禍以降、利用者の回復、運賃改定等により、収支が改善したもので、減少した4系統については、交通事業者による路線の廃止、運行経費の増加等に伴い、収支率が下回ったもの。	地域間幹線系統の生産性向上、見直しについて、期間目標を定め、引き続き、運賃改定や貨客混載等による収支改善について、関係者間での協議・検討を行う。
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）	13 市町村	2027	23 市町村	18 市町村	12 市町村	（-20％）	データ整備の事務負担や予算確保、ダイヤ改正に伴うデータ修正の煩雑化等の課題から、GTFS化が進まない。一部の市町村では、県公共交通活性化会議の助成金を活用し、コミュニティバスのGTFS化を進めている。	GTFS化の活用事例や事務スキーム等について情報共有を図り、導入に向けた取組を進めていく。

※②は2023年度の値（最新の公表データ）

【評価指標⑤及び評価指標⑥の考え方】

■【評価指標⑤】収支率が55%以上の地域間幹線系統数

- ・ R5年度からR6年度にかけて、新たに3系統が収支率55%以上に改善されたものの、4系統が55%未満となる。
経緯として、関東鉄道の運行する、2系統が廃止され、1系統は関鉄グリーンバスの関東鉄道への吸収合併に伴い、関東鉄道に引き継がれ、路線変更はないものの、運行経費が関東鉄道のブロック単価等へ変更となることから、経費が従前より上回り収支率が55%を下回ったもの。
- ・ さらに、朝日自動車の運行する1系統においては、大きな利用形態の変更はなかったものの、運行経費の増加等に伴い収支率が55%を下回ったものと想定するもの。
- ・ これらの経緯を総じて、対象となる系統において、コロナ禍以降、バス利用者の回復や運賃改定等に伴い、収支が改善された系統が増加したものの、一方で、交通事業者による運行内容の見直しに伴い、廃止や運行経費の増加等により、目標値に届かなかったもの。

■【評価指標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

- ・ 市町村の取組状況において、ヒアリングを行った結果、策定時の現状数値に、バス事業者による取組が含まれていたこと、また、策定時がGTFS化に取り組んでいたものの、現行は継続していない市町村があることから、結果、新たに取組を進めた、古河市、龍ヶ崎市、常陸太田市、神栖市は追加となったものの、水戸市、取手市、かすみがうら市、行方市、大洗町、城里町においては、現状取組はないことから、実績数値には計上せず、結果として、目標値を下回ったもの。
- ・ GTFS化の取組が進まない背景として、予算の確保や担当者の負担、大幅なダイヤ改正に伴うデータ修正の煩雑化が要因としてあげられている。
- ・ 2021（令和3）年度時点の現状値について、水戸市、かすみがうら市、行方市、大洗町、城里町において、コミュニティ交通へのGTFS化の取組はないものの、計上されていたため、現状値を「13」から「8」に修正を行う。6月に開催予定の茨城県地域交通政策推進協議会にて協議するもの。