

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和3年1月27日

協議会名: 茨城県バス対策地域協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

| ①補助対象事業者等 | ②事業概要 | ③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況 | ④事業実施の適切性 | ⑤目標・効果達成状況 | ⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む) |
|---------------------------------------|---------------------|--|--------------------------|---|---|
| 事業者: 茨城交通株式会社 系統: 大宮営業所～中瓜連～水戸駅 | 大宮営業所～中瓜連～水戸駅の運行 | 乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①常陸大宮エリアの観光周遊に関する企画乗車券の販売促進活動を継続実施。 ②沿線地域中学3年生へ高校進学時のバス利用促進チラシの配布。 ③バス利用啓発活動として沿線地域イベントでの時刻表配布、沿線地域への時刻表配布を実施。 ④高齢者、免許返納者に対する助成制度に協力、継続実施。 | A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 | 【目標】 ○1日当り輸送量 30.2人 ○収支率 57.3% ○収入増 410千円/年 ○輸送人員 1,500人増/年 【結果】 ○1日当り輸送量 19.4人 ○収支率 35.7% ○収入増 △9,047千円/年 ○輸送人員増 △31,967人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。 | 県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。 |
| 事業者: 茨城交通株式会社 系統: 浜田営業所～石塚車庫～御前山車庫 | 浜田営業所～石塚車庫～御前山車庫の運行 | 乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①沿線市町と連携し、市報・町報を通じたバス利用の広報活動実施。また、毎月1回城里町庁舎内にて定期券の出張販売を継続。 ②沿線地域中学3年生へ高校進学時のバス利用促進チラシの配布。 ③沿線地域のイベントに参加し、チラシの配布。 ④高齢者、免許返納者に対する助成制度に協力、継続実施。 ⑤当該系統の観光周遊乗車券を水戸市、城里町、茨城大学と連携し作成。R02.06より弊社窓口にて発売開始し、HPへ掲載、地域共通クーポンを申請する等利用促進を図った。 | A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。 | 【目標】 ○1日当り輸送量 46.2人 ○収支率 70.5% ○収入増 710千円/年 ○輸送人員増 3,000人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 37.8人 ○収支率 54.6% ○収入増 △7,002千円/年 ○輸送人員増 △77,253人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。 | 県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。 |

| | | | | | |
|---|---|---|--|---|--|
| <p>事業者:茨城交通株 系統:太田営業所～ 小中車庫～里川入口</p> | <p>太田営業所～小中車庫 ～里川入口の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①マイ時刻表の継続配布。 ②沿線中学3年生に定期券案内チラシを作成配布。 ③高齢者、免許返納者に対する助成制度に協力、継続実施。 ④常陸太田駅接続ダイヤの見直し実施。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事業について、コロナ感染拡大により、一部実施できない施策があった。</p> | <p>【目標】 ○1日当り輸送量 17.3人 ○収支率 26.2% ○収入増 370千円/年 ○輸送人員増 1,900人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 10.5人 ○収支率 18.1% ○収入増 △2,986千円/年 ○輸送人員増 △20,631人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:水戸駅～桜ノ牧 高校前～水戸医療セ ンター</p> | <p>水戸駅～桜ノ牧高校前 ～水戸 医療センターの運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①水戸医療センター内にポ ケット時刻表を設置。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事業について、コロナ感染拡大により、一部実施できない施策があった。</p> | <p>【目標】 ○1日当り輸送量 55.7人 ○収支率 66.2% ○収入増 400千円/年 ○輸送人員増 1,800人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 43.4人 ○収支率 50.1% ○収入増 △5,229千円/年 ○輸送人員増 △26,692人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:茨大前営業所 ～アクアワールド大洗 ～那珂湊駅</p> | <p>茨大前営業所～アクア ワールド大洗～那珂湊 駅の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①当該系統の観光周遊乗車券を水戸市、茨城大学と連携し作成。R02.06より弊社窓口にて発売開始し、HPへ掲載、地域共通クーポンを申請する等利用促進を図った。 ②大洗町内イベントに参加し、時刻表配布。 ③列車接続によるダイヤの見直し実施。</p> | <p>A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p> | <p>【目標】 ○1日当り輸送量 61.1人 ○収支率 67.6% ○収入増 740千円/年 ○輸送人員増 3,500人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 55.3人 ○収支率 56.0% ○収入増 △347千円/年 ○輸送人員増△41,406人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要の減少影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |

| | | | | | |
|---|---|--|--|--|--|
| <p>事業者:茨城交通株 系統:茨大前営業所 ～東大野～平磯中 学校下</p> | <p>茨大前営業所～東大野 ～平磯中学校下の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①当該系統の観光周遊乗車券を水戸市、茨城大学と連携し作成。R02.06より弊社窓口にて発売開始し、HPへ掲載、地域共通クーポンを申請する等利用促進を図った。 ②効率的なダイヤ見直しを実施。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事業について、コロナ感染拡大により、一部実施できない施策があった。</p> | <p>C 【目標】 ○1日当り輸送量 79.5人 ○収支率 80.3% ○収入増 780千円/年 ○輸送人員増 3,600人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 51.4人 ○収支率 52.7% ○収入増 △15,890千円/年 ○輸送人員増 △106,585人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:水戸駅～旭台 団地入口～友部駅</p> | <p>水戸駅～旭台団地入口 ～友部駅の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①沿線小学校の社会科見学を実施。 ②沿線学校にて通学定期券の出張販売を継続実施。(茨城歯科専門学校) ③沿線中学校へチラシ配布。 ④沿線商業施設にて、乗り方教室、チラシ配布。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事業について、コロナ感染拡大により、一部実施できない施策があった。</p> | <p>C 【目標】 ○1日当り輸送量 26.0人 ○収支率 66.8% ○収入増 240千円/年 ○輸送人員増 1,200人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 18.8人 ○収支率 46.0% ○収入増 △4,447千円/年 ○輸送人員増 △30,648人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:赤塚駅南口～ 桜ノ牧高校前～水戸 医療センター</p> | <p>赤塚駅南口～桜ノ牧高 校前～水戸医療センター の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①水戸医療センター内にポ ケット時刻表を設置。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事業について、コロナ感染拡大により、一部実施できない施策があった。</p> | <p>C 【目標】 ○1日当り輸送量 26.2人 ○収支率 39.6% ○収入増 150千円/年 ○輸送人員増 790人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 21.6人 ○収支率 32.1% ○収入増 △1,700千円/年 ○輸送人員増 △9,995人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|---|
| <p>事業者:茨城交通株 系統:水戸駅～赤塚 駅～イオンモール水 戸内原</p> | <p>水戸駅～赤塚駅～イ オンモール水戸内原の運 行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を 把握するとともに、引き続き利 用促進策を実施。 ①温泉施設と連携した企画乗 車券を継続発売。地域共通 クーポンを申請し利用促進を 図った。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事 業について、コロナ感染 拡大により、一部実施で きない施策があった。</p> | <p>【目標】 ○1日当り輸送量 71.2人 ○収支率 91.8% ○収入増 420千円/年 ○輸送人員増 2,100人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 56.1人 ○収支率 66.4% ○収入増 △6,870千円/年 ○輸送人員増 △54,375人/年 未達成の主な要因として、コロナ ウイルス感染拡大による移動需要 減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との 連携を密にして、バス利用案 内、啓蒙活動を実施するととも に、自社においても広報宣伝 活動を強化し、利用客の掘り 起しを図り、目標達成に向けた 取り組みを行う。コロナウイル ス感染拡大による利用動向を 注視し、効率的な運行ダイヤ の見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:水戸駅～石塚 車庫～野口車庫</p> | <p>水戸駅～石塚車庫～野 口車庫の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を 把握するとともに、引き続き利 用促進策を実施。 ①沿線市町と連携し、市報・町 報を通じたバス利用の広報活 動実施。また、毎月1回城里町 庁舎内にて定期券の出張販売 を継続。 ②沿線地域中学3年生へ高校 進学時のバス利用促進チラシ の配布。 ③沿線地域のイベントに参加 し、チラシの配布。 ④高齢者、免許返納者に対す る助成制度に協力、継続実 施。 ⑤当該系統の観光周遊乗車券 を水戸市、城里町、茨城大学と 連携し作成。R02.06より弊社窓 口にて発売開始し、HPへ掲 載、地域共通クーポンを申請 する等利用促進を図った。</p> | <p>A 計画に位置付けられた事 業は適切に実施された。</p> | <p>【目標】 ○1日当り輸送量 35.8人 ○収支率 75.8% ○収入増 420千円/年 ○輸送人員増 1,900人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 36.0人 ○収支率 70.6% ○収入増 90千円/年 ○輸送人員増 △41,090人/年 未達成の主な要因として、コロナ ウイルス感染拡大による移動需要 減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との 連携を密にして、バス利用案 内、啓蒙活動を実施するととも に、自社においても広報宣伝 活動を強化し、利用客の掘り 起しを図り、目標達成に向けた 取り組みを行う。コロナウイル ス感染拡大による利用動向を 注視し、効率的な運行ダイヤ の見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:水戸駅～国田 局前～下江戸</p> | <p>水戸駅～国田局前～下 江戸の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を 把握するとともに、引き続き利 用促進策を実施。 ①沿線地区イベントにてチラシ の配布。 ②沿線地域、沿線中学校3年 生へバス利用促進チラシ配 布。 ③高齢者、免許返納者に対す る助成制度に協力、継続実 施。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事 業について、コロナ感染 拡大により、一部実施で きない施策があった。</p> | <p>【目標】 ○1日当り輸送量 18.6人 ○収支率 64.3% ○収入増 140千円/年 ○輸送人員増 640人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 14.2人 ○収支率 47.0% ○収入増 △1,669千円/年 ○輸送人員増 △11,594人/年 未達成の主な要因として、コロナ ウイルス感染拡大による移動需要 減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との 連携を密にして、バス利用案 内、啓蒙活動を実施するととも に、自社においても広報宣伝 活動を強化し、利用客の掘り 起しを図り、目標達成に向けた 取り組みを行う。コロナウイル ス感染拡大による利用動向を 注視し、効率的な運行ダイヤ の見直しを検討する。</p> |

| | | | | | |
|--|-----------------------------|--|--|---|--|
| <p>事業者:茨城交通株 系統:茨大前営業所 ～勝田駅前～勝田営業所</p> | <p>茨大前営業所～勝田駅前～勝田営業所の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①沿線地域のイベントに参加し、チラシ配布、ICカードを利用したバスの乗り方教室を実施。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事業について、コロナ感染拡大により、一部実施できない施策があった。</p> | <p>C 【目標】 ○1日当り輸送量 34.2人 ○収支率 80.0% ○収入増 250千円/年 ○輸送人員増 1,600人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 30.0人 ○収支率 64.6% ○収入増 △3,763千円/年 ○輸送人員増 △40,686人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:水戸駅～市毛十文字～笠松運動公園前</p> | <p>水戸駅～市毛十文字～笠松運動公園前の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①沿線地域のイベントに参加し、チラシ配布、ICカードを利用したバスの乗り方教室を実施。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事業について、コロナ感染拡大により、一部実施できない施策があった。</p> | <p>B 【目標】 ○1日当り輸送量 28.3人 ○収支率 92.6% ○収入増 100千円/年 ○輸送人員増 410人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 30.0人 ○収支率 88.1% ○収入増 882千円/年 ○輸送人員増 △5,819人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:鯉淵営業所～河和田小学校～水戸駅</p> | <p>鯉淵営業所～河和田小学校～水戸駅の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①沿線小学校の社会科見学を実施。 ②沿線学校にて通学定期券の出張販売を継続実施。(茨城歯科専門学校) ③沿線中学校へチラシ配布。 ④沿線商業施設にて、乗り方教室、チラシ配布。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事業について、コロナ感染拡大により、一部実施できない施策があった。</p> | <p>C 【目標】 ○1日当り輸送量 38.0人 ○収支率 86.9% ○収入増 200千円/年 ○輸送人員増 1,200人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 28.8人 ○収支率 61.7% ○収入増 △3,931千円/年 ○輸送人員増 △32,305人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |

| | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|
| <p>事業者:茨城交通株 系統:鯉淵営業所～若林～水戸駅</p> | <p>鯉淵営業所～若林～水戸駅の運行</p> | <p>乗降調査をもとに需要動向を把握するとともに、引き続き利用促進策を実施。 ①沿線小学校の社会科見学を実施。 ②沿線学校にて通学定期券の出張販売を継続実施。(茨城歯科専門学校) ③沿線中学校へチラシ配布。 ④沿線商業施設にて、乗り方教室、チラシ配布。</p> | <p>B 計画に位置付けられた事業について、コロナ感染拡大により、一部実施できない施策があった。</p> | <p>C 【目標】 ○1日当り輸送量 21.3人 ○収支率 95.7% ○収入増 100千円/年 ○輸送人員増 550人/年 【結果】 ○1日当り輸送量 15.1人 ○収支率 63.6% ○収入増 △1,626千円/年 ○輸送人員増 △15,172人/年 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:馬場八幡前～東西二丁目～大橋～大甕駅西口(学園前)</p> | <p>馬場八幡前～東西二丁目～大橋～大甕駅西口(学園前)線の運行</p> | <p>①バス乗り方教室の開催 沿線各地区でのバス乗り方教室の実施。 ②日立市のお出掛け支援事業に協力し、お得な路線バスカードを販売。 ③バスマップ・時刻表の作成・配布(日立市・常陸太田市) バスマップ・時刻表の改訂および配布。 ④(常陸太田市高齢者運賃助成制度) 高齢者の運賃半額助成制度の継続実施。 ⑤(運転免許証自主返納者支援事業) 運転免許証自主返納者に対するバス運賃助成制度の継続実施。</p> | <p>B 計画に位置づけられた事業について、コロナ感染拡大により一部実施できない施策があった。</p> | <p>B 【目標】 ○1日当り輸送量 45.4人 ○収支率 41.0% ○収入増 750千円/年 ○輸送人員増 2,431人 【結果】 ○1日当り輸送量 39.5人 ○収支率 42.65% ○収入増 △3,781千円/年 ○輸送人員増 △13,337人 未達成の主な要因として、コロナウイルス感染拡大による移動需要減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:馬場八幡前～はたそめ入口～真弓ヶ丘～大甕駅西口(学園前)</p> | <p>馬場八幡前～はたそめ入口～真弓ヶ丘～大甕駅西口(学園前)線の運行</p> | <p>①バス乗り方教室の開催 沿線各地区でのバス乗り方教室の実施。 ②日立市のお出掛け支援事業に協力し、お得な路線バスカードを販売。 ③バスマップ・時刻表の作成・配布(日立市・常陸太田市) バスマップ・時刻表の改訂および配布。 ④(常陸太田市高齢者運賃助成制度) 高齢者の運賃半額助成制度の継続実施。 ⑤(運転免許証自主返納者支援事業) 運転免許証自主返納者に対するバス運賃助成制度の継続実施。</p> | <p>B 計画に位置づけられた事業について、コロナ感染拡大により一部実施できない施策があった。</p> | <p>B 【目標】 ○1日当り輸送量 57.9人 ○収支率 43.0% ○収入増 170千円/年 ○輸送人員増 750人 【結果】 ○1日当り輸送量 52.0人 ○収支率 44.34% ○収入増 11,070千円/年 ○輸送人員増 40,493人 当該系統は、再編特例で2019年4月からの補助系統路線であり、前年運行実績が183日分。輸送人員、収入前年比較については、増加している。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との連携を密にして、バス利用案内、啓蒙活動を実施するとともに、自社においても広報宣伝活動を強化し、利用客の掘り起しを図り、目標達成に向けた取り組みを行う。コロナウイルス感染拡大による利用動向を注視し、効率的な運行ダイヤの見直しを検討する。</p> |

| | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| <p>事業者:茨城交通株 系統:馬場八幡前～ 太田二高・太田西山 高校前～大甕駅西口 (学園前)</p> | <p>馬場八幡前～太田二高・ 太田西山高校前～大甕 駅西口(学園前)線の運 行</p> | <p>①バス乗り方教室の開催 沿線各地区でのバス乗り方教 室の実施。 ②日立市のお出掛け支援事業 に協力し、お得な路線バスカ ードを販売。 ③バスマップ・時刻表の作成・ 配布(日立市・常陸太田市) バスマップ・時刻表の改訂お よび配布。 ④(常陸太田市高齢者運賃助 成制度) 高齢者の運賃半額助成制度 の継続実施。 ⑤(運転免許証自主返納者支 援事業) 運転免許証自主返納者に対 するバス運賃助成制度の継続 実施。</p> | <p>B</p> <p>計画に位置づけられた事 業について、コロナ感染 拡大により一部実施でき ない施策があった。</p> | <p>B</p> <p>【目標】 ○1日当り輸送量 16.3人 ○収支率 51.1% ○収入増 31千円/年 ○輸送人員増 80人 【結果】 ○1日当り輸送量 24.8人 ○収支率 81.58% ○収入増 △1,517千円/年 ○輸送人員増 △4,147人</p> <p>未達成の主な要因として、コロナ ウイルス感染拡大による移動需要 減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との 連携を密にして、バス利用案 内、啓蒙活動を実施するととも に、自社においても広報宣伝 活動を強化し、利用客の掘り 起しを図り、目標達成に向けた 取り組みを行う。コロナウイル ス感染拡大による利用動向を 注視し、効率的な運行ダイヤ の見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:日立駅中央口 ～砂沢～十王駅前</p> | <p>日立駅中央口～砂沢～ 十王駅前線の運行</p> | <p>①バス乗り方教室の開催沿線 各地区でのバス乗り方教室の 実施。 ②日立市のお出掛け支援事業 に協力し、お得な路線バスカ ードを販売。 ③日立市バスマップ・時刻表の 作成・配布 バスマップ・時刻表の改訂お よび配布。 ④(運転免許証自主返納者支 援事業) 運転免許証自主返納者に対 するバス運賃助成制度の継続 実施。</p> | <p>B</p> <p>計画に位置づけられた事 業について、コロナ感染 拡大により一部実施でき ない施策があった。</p> | <p>B</p> <p>【目標】 ○1日当り輸送量 22.9人 ○収支率 66.6% ○収入増 62千円/年 ○輸送人員増 300人 【結果】 ○1日当り輸送量 20.2人 ○収支率 67.75% ○収入増 △1,509千円/年 ○輸送人員増 △7,948人</p> <p>未達成の主な要因として、コロナ ウイルス感染拡大による移動需要 減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との 連携を密にして、バス利用案 内、啓蒙活動を実施するととも に、自社においても広報宣伝 活動を強化し、利用客の掘り 起しを図り、目標達成に向けた 取り組みを行う。コロナウイル ス感染拡大による利用動向を 注視し、効率的な運行ダイヤ の見直しを検討する。</p> |
| <p>事業者:茨城交通株 系統:日立駅中央口 ～国道6号～十王駅 前</p> | <p>日立駅中央口～国道6 号～十王駅前線の運行</p> | <p>①バス乗り方教室の開催沿線 各地区でのバス乗り方教室の 実施。 ②日立市のお出掛け支援事業 に協力し、お得な路線バスカ ードを販売。 ③日立市バスマップ・時刻表の 作成・配布 バスマップ・時刻表の改訂お よび配布。 ④(運転免許証自主返納者支 援事業) 運転免許証自主返納者に対 するバス運賃助成制度の継続 実施。</p> | <p>B</p> <p>計画に位置づけられた事 業について、コロナ感染 拡大により一部実施でき ない施策があった。</p> | <p>B</p> <p>【目標】 ○1日当り輸送量 21.0人 ○収支率 54.2% ○収入増 95千円/年 ○輸送人員増 420人 【結果】 ○1日当り輸送量 19.1人 ○収支率 56.75% ○収入増 △1,696千円/年 ○輸送人員増 △7,516人</p> <p>未達成の主な要因として、コロナ ウイルス感染拡大による移動需要 減少の影響が大きかった。</p> | <p>県・沿線市町村・関係機関との 連携を密にして、バス利用案 内、啓蒙活動を実施するととも に、自社においても広報宣伝 活動を強化し、利用客の掘り 起しを図り、目標達成に向けた 取り組みを行う。コロナウイル ス感染拡大による利用動向を 注視し、効率的な運行ダイヤ の見直しを検討する。</p> |

| | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------------|---|---|--|---|--|---|
| 事業者:関東鉄道株 系統:水戸駅～石岡駅 | 水戸駅～石岡駅の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売する等の利用促進策を講じた。 | A | 事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。 | B | 輸送人員93,046人以上の目標に対し70,041人で目標を達成することができなかった。要因としては、コロナ禍による利用者減少が考えられる。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |
| 事業者:関東鉄道株 系統:筑波山口～土浦駅西口 | 筑波山口～土浦駅西口の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売のほか、沿線小学生を対象としたバスの乗り方教室を開催する等の利用促進策を講じた。 | B | 事業が計画に位置付けられた通り実施されていない点があった。(沿線学校の休校に伴う休校日ダイヤ運行による運休あり) | B | 輸送人員120,369人以上の目標に対し105,973人で目標を達成することができなかった。要因としては、コロナ禍による利用者減少が考えられる。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |
| 事業者:関東鉄道株 系統:水海道駅～土浦駅西口 | 水海道駅～土浦駅西口の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売のほか、沿線小学生を対象としたバスの乗り方教室を開催する等の利用促進策を講じた。 | B | 事業が計画に位置付けられた通り実施されていない点があった。(沿線学校の休校に伴う休校日ダイヤ運行による運休あり) | A | 輸送人員83,110人以上の目標に対し90,106人で目標を達成することができた。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |
| 事業者:関東鉄道株 系統:みどりの駅～土浦駅西口 | みどりの駅～土浦駅西口の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売のほか、沿線小学生を対象としたバスの乗り方教室を開催する等の利用促進策を講じた。 | B | 事業が計画に位置付けられた通り実施されていない点があった。(沿線学校の休校に伴う休校日ダイヤ運行による運休あり) | B | 輸送人員58,681人以上の目標に対し33,849人で目標を達成することができなかった。要因としては、コロナ禍による利用者減少が考えられる。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |
| 事業者:関東鉄道株 系統:岩井バスターミナル～守谷駅西口 | 岩井バスターミナル～守谷駅西口の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売する等の利用促進策を講じた。 | A | 事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。 | B | 輸送人員62,082人以上の目標に対し53,690人で目標を達成することができなかった。要因としては、コロナ禍による利用者減少が考えられる。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |

| | | | | | | | |
|-------------------------------|----------------|--|---|--|---|--|---|
| 事業者: 関東鉄道株 系統: 牛久駅～桜ヶ丘団地 | 牛久駅～桜ヶ丘団地の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売のほか、沿線住宅地や駅前ターミナルにおいて時刻表を配布する等の利用促進策を講じた。 | B | 事業が計画に位置付けられた通り実施されていない点があった。(輸送需要の減少に伴う最終便繰上げを実施) | B | 輸送人員62,082人以上の目標に対し53,690人で目標を達成することができなかった。要因としては、コロナ禍による利用者減少が考えられる。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |
| 事業者: 関東鉄道株 系統: 牛久駅～緑が丘団地 | 牛久駅～緑が丘団地の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売のほか、沿線住宅地や駅前ターミナルにおいて時刻表を配布する等の利用促進策を講じた。 | B | 事業が計画に位置付けられた通り実施されていない点があった。(輸送需要の減少に伴う最終便繰上げを実施) | B | 輸送人員51,808人以上の目標に対し32,814人で目標を達成することができなかった。要因としては、コロナ禍による利用者減少が考えられる。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |
| 事業者: 関東鉄道株 系統: 藤代駅～自由ヶ丘団地 | 藤代駅～自由ヶ丘団地の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売する等の利用促進策を講じた。 | A | 事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。 | B | 輸送人員51,231人以上の目標に対し20,346人で目標を達成することができなかった。要因としては、コロナ禍による利用者減少が考えられる。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |
| 事業者: 関東鉄道株 系統: 牛久駅～みどりの駅 | 牛久駅～みどりの駅の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売のほか、沿線住宅地や駅前ターミナルにおいて時刻表を配布する等の利用促進策を講じた。 | A | 事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。 | B | 輸送人員138,329人以上の目標に対し108,645人で目標を達成することができなかった。要因としては、コロナ禍による利用者減少が考えられる。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |
| 事業者: 関東鉄道株 系統: 取手駅西口～谷田部車庫 | 取手駅西口～谷田部車庫の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝日限定のIC1日乗車券を発売のほか、沿線住宅地や駅前ターミナルにおいて時刻表を配布する等の利用促進策を講じた。 | A | 事業が計画に位置付けられた通り、適切に実施された。 | B | 輸送人員91,959人以上の目標に対し81,687人で目標を達成することができなかった。要因としては、コロナ禍による利用者減少が考えられる。 | 利用者の流動状況を適切に反映した運行ダイヤの設定や利用促進策による増収等により収支改善を図る。 |

| | | | | | | | |
|-----------------------------------|----------------------|---|---|-----------------------------------|---|--|---|
| 事業者:関東鉄道株 系統:荒川沖駅東口 ～県立医療大学 | 荒川沖駅東口～県立医 療大学の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝 日限定のIC1日乗車券を発売 のほか、沿線小学生を対象と したバスの乗り方教室を開催 する等の利用促進策を講じ た。 | A | 事業が計画に位置付け られた通り、適切に実施 された。 | B | 輸送人員63,430人以上の目標に 対し36,489人で目標を達成する ことができなかった。要因としては、 コロナ禍による利用者減少が考え られる。 | 利用者の流動状況を適切に反 映した運行ダイヤの設定や利 用促進策による増収等により 収支改善を図る。 |
| 事業者:関東鉄道株 系統:竜ヶ崎駅～江戸 崎 | 竜ヶ崎駅～江戸崎の運 行 | 鉄道線との接続調整や土日祝 日限定のIC1日乗車券を発売 する等の利用促進策を講じ た。 | A | 事業が計画に位置付け られた通り、適切に実施 された。 | B | 輸送人員21,458人以上の目標に 対し10,390人で目標を達成する ことができなかった。要因としては、 コロナ禍による利用者減少が考え られる。 | 利用者の流動状況を適切に反 映した運行ダイヤの設定や利 用促進策による増収等により 収支改善を図る。 |
| 事業者:関東鉄道株 系統:竜ヶ崎駅～取手 駅東口 | 竜ヶ崎駅～取手駅東口 の運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝 日限定のIC1日乗車券を発売 する等の利用促進策を講じ た。 | A | 事業が計画に位置付け られた通り、適切に実施 された。 | B | 輸送人員82,698人以上の目標に 対し78,966人で目標を達成する ことができなかった。要因としては、 コロナ禍による利用者減少が考え られる。 | 利用者の流動状況を適切に反 映した運行ダイヤの設定や利 用促進策による増収等により 収支改善を図る。 |
| 事業者:関東鉄道株 系統:鹿島神宮駅～ 銚子駅 | 鹿島神宮駅～銚子駅の 運行 | 鉄道線との接続調整や土日祝 日限定のIC1日乗車券を発売 のほか、沿線小学生を対象と したバスの乗り方教室を開催 する等の利用促進策を講じ た。 | A | 事業が計画に位置付け られた通り、適切に実施 された。 | B | 輸送人員91,663人以上の目標に 対し64,553人で目標を達成する ことができなかった。要因としては、 コロナ禍による利用者減少が考え られる。 | 利用者の流動状況を適切に反 映した運行ダイヤの設定や利 用促進策による増収等により 収支改善を図る。 |
| 事業者:関東鉄道株 系統:つくばセンター ～水戸駅南口 | つくばセンター～水戸駅 南口の運行 | 輸送需要の高い時間帯の増便 を実施したほか、60人乗り車両 を導入する等、輸送の効率化 策を実施した。 | A | 事業が計画に位置付け られた通り、適切に実施 された。 | A | 輸送人員29,617人以上の目標に 対し39,777人で目標を達成する ことができた。 | 利用者の流動状況を適切に反 映した運行ダイヤの設定や利 用促進策による増収等により 収支改善を図る。 |

| | | | | | |
|---|------------------------------------|---|---|---|---|
| <p>事業者:朝日自動車(株) 系統:境車庫～古河駅西口</p> | <p>境車庫～釈迦～古河駅西口の運行</p> | <p>①令和元年9月～10月と令和2年3月～4月の共通学生フリーバス販売時期に合わせ沿線学校や、自社ホームページ及びバス車内で周知し、販売促進を図った。 ②令和2年2月に自社ホームページを改修し、時刻表検索システムを導入した。 ③令和元年12月にバスロケーションシステムを導入した。</p> | <p>A 事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された。</p> | <p>B 新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大幅に減少した結果、輸送人員の目標83,717人に対して実績は76,363人となり目標が未達成となった。</p> | <p>・引き続き新型コロナウイルス感染症拡大防止対策を実施し安心して利用できるバス車内の環境保持に努める。 ・引き続き共通学生フリーバスの販売促進を図る。 ・高齢者定期券を検討し高齢者のバス利用へ繋げる。</p> |
| <p>事業者:朝日自動車(株) 系統:五霞町役場～幸手駅</p> | <p>五霞町役場～桜まつり会場(まつり開催時)～幸手駅の運行</p> | <p>①幸手市のホームページにて、権現堂で開催されるイベント情報へのアクセス者にバスでの交通手段を掲載したが、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため令和2年3月以降の各イベントは中止となった。 ②令和元年12月にバスロケーションシステムを導入した。</p> | <p>B 新型コロナウイルス感染症の影響により、一部の事業が計画に位置づけられたとおり実施することができなかった。</p> | <p>B 新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が大幅に減少した結果、輸送人員の目標48,341人に対して実績は43,743人となり目標が未達成となった。</p> | <p>・引き続き新型コロナウイルス感染症拡大防止対策を実施し安心して利用できるバス車内の環境保持に努める。 ・桜まつり開催時は渋滞が発生するため、関係各所と連携しバスの定時性確保を図り利用増に繋げる。 ・高齢者定期券を検討し高齢者のバス利用へ繋げる。</p> |
| <p>事業者:茨城急行自動車(株) 系統:古河駅東口～友愛記念病院</p> | <p>古河駅東口～古河第一高校前～友愛記念病院の運行</p> | <p>将来的な通勤利用者を確保するため、時刻表の配布等による共通学生フリーバスの販売促進策を実施。 高齢者などの乗降時の利便性向上を図るために、ノンステップバスへの代替を実施。</p> | <p>A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p> | <p>C 1日当たり輸送量18.4人、収支率60.7%の目標に対し、1日当たり輸送量は15.4人、収支率は49.9%となり目標を達成できなかった。沿線の通勤等の利用客が感染症拡大の影響により減少し目標達成にいたらなかった。事業実施により沿線住民の通勤・通学、通院等に必要な移動手段は確保された。</p> | <p>感染症拡大により利用者が減少の中でも感染予防策を講じ継続的に車内、沿線学校等での時刻表の配布を行い利用促進及び経費の削減で目標の達成を図る。</p> |
| <p>事業者:茨城急行自動車(株) 系統:古河駅東口～八千代町役場</p> | <p>古河駅東口～牛ヶ谷～八千代町役場の運行</p> | <p>将来的な通勤利用者を確保するため、時刻表の配布等による共通学生フリーバスの販売促進策を実施。</p> | <p>A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p> | <p>C 1日当たり輸送量49.2人、収支率76.1%の目標に対し、1日当たり輸送量は37.8人、収支率は53.9%となり目標を達成できなかった。沿線の通勤等の利用客が感染症拡大の影響により減少し目標達成にいたらなかった。事業実施により沿線住民の通勤・通学、通院等に必要な移動手段は確保された。</p> | <p>感染症拡大により利用者が減少の中でも感染予防策を講じ、継続的に車内、沿線学校等での時刻表の配布を行い利用促進及び経費の削減で目標の達成を図る。</p> |
| <p>事業者:茨城急行自動車(株) 系統:古河駅東口～三和庁舎</p> | <p>古河駅東口～牛ヶ谷～三和庁舎の運行</p> | <p>将来的な通勤利用者を確保するため、時刻表の配布等による共通学生フリーバスの販売促進策を実施。 高齢者などの乗降時の利便性向上を図るために、ノンステップバスへの代替を実施。</p> | <p>A 計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p> | <p>C 1日当たり輸送量28.7人、収支率87.0%の目標に対し、1日当たり輸送量は21.0人、収支率は57.8%となり目標を達成できなかった。沿線の通勤等の利用客が感染症拡大の影響により減少し目標達成にいたらなかった。事業実施により沿線住民の通勤・通学、通院等に必要な移動手段は確保された。</p> | <p>感染症拡大により利用者が減少の中でも感染予防策を講じ、継続的に車内、沿線学校等での時刻表の配布を行い利用促進及び経費の削減で目標の達成を図る。</p> |

| | | | | | | | |
|---|-----------------------------|---|---|-------------------------------|---|--|--|
| <p>事業者:茨城急行自動車(株) 系統:古河駅東口～三和庁舎</p> | <p>古河駅東口～丘里工業団地～三和庁舎の運行</p> | <p>将来的な通勤利用者を確保するため、時刻表の配布等による共通学生フリーパスの販売促進策を実施。 高齢者などの乗降時の利便性向上を図るために、ノンステップバスへの代替を実施。</p> | A | <p>計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p> | C | <p>1日当たり輸送量43.2人、収支率66.2%の目標に対し、1日当たり輸送量は43.2人、収支率は61.3%となり目標を達成できなかった。沿線の通勤等の利用客が感染症拡大の影響により減少し目標達成にいたらなかった。事業実施により沿線住民の通勤・通学、通院等に必要なた移動手段は確保された。</p> | <p>感染症拡大により利用者が減少の中でも感染予防策を講じ、継続的に車内、沿線学校等での時刻表の配布を行い利用促進及び経費の削減で目標の達成を図る。</p> |
| <p>事業者:茨城急行自動車(株) 系統:岩井線</p> | <p>野田市駅～下町～岩井車庫の運行</p> | <p>将来的な通勤利用者を確保するため、時刻表の配布等による共通学生フリーパスの販売促進策を実施。 高齢者などの乗降時の利便性向上を図るために、ノンステップバスへの代替を実施。</p> | A | <p>計画に位置付けられた事業は適切に実施された。</p> | C | <p>1日当たり輸送量64.0人、収支率79.4%の目標に対し、1日当たり輸送量は50.8人、収支率は60.1%となり目標を達成できなかった。沿線の通勤等の利用客が感染症拡大の影響により減少し目標達成にいたらなかった。事業実施により沿線住民の通勤・通学、通院等に必要なた移動手段は確保された。</p> | <p>感染症拡大により利用者が減少の中でも感染予防策を講じ、継続的に車内、沿線学校等での時刻表の配布を行い利用促進及び経費の削減で目標の達成を図る。</p> |

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年1月27日

| | |
|-----------------------------|--|
| 協議会名: | 茨城県バス対策地域協議会 |
| 評価対象事業名: | 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金 |
| 地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性) | 可住地面積が広い本県では、生活圏は市町村を越えて広域化しており、教育や商業、医療の施設が存在する広域行政圏の中心市町村等への交通手段は、住民の日常生活に欠かせないものとなっている。バス路線の存続が危機に瀕している地域において、自家用車を自ら運転できない移動制約者等の交通手段を確保する必要があることから、広域行政圏の中心市町村等へアクセスする路線に対し、地域公共交通確保維持事業による補助制度を活用し、路線の存続を図る。 |