

茨城県地域公共交通計画に係る地域間幹線系統一覧の変更について

関東グリーンバス(株)の関東鉄道(株)への吸収合併に伴い、関東グリーンバス(株)の記載を関東鉄道(株)とする(No. 37～40)。

	事業者名	路線	主な利用目的及び必要性
1	茨城交通(株)	大宮営業所～中瓜連～水戸駅	沿線市町(常陸大宮市、那珂市、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から那珂市内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
2	茨城交通(株)	浜田営業所～石塚車庫～御前山車庫	沿線市町(常陸大宮市、城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
3	茨城交通(株)	太田営業所～小中車庫～里川入口	常陸太田市里美地区から常陸太田中心部への通勤・通学、沿線住民の常陸太田市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
4	茨城交通(株)	水戸駅～桜ノ牧高校前～水戸医療センター	水戸駅から水戸市内の高校への通学、茨城町の水戸医療センターへの通院、水戸市民球場への催事時の移動手段として必要である。
5	茨城交通(株)	茨大前営業所～アクアワールド大洗～那珂湊駅	沿線市町(ひたちなか市、大洗町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、買い物、通院等の移動手段として必要である。
6	茨城交通(株)	茨大前営業所～東大野～平磯中学校下	沿線市町(ひたちなか市、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、買い物、通院等の移動手段として必要である。
7	茨城交通(株)	水戸駅～旭台団地入口～友部駅	沿線市町(笠間市、水戸市)の水戸市中心部への通勤・通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
8	茨城交通(株)	赤塚駅南口～桜ノ牧高校前～水戸医療センター	赤塚駅から水戸市内の高校への通学、茨城町の水戸医療センターへの通院、水戸市民球場への催事時の移動手段として必要である。
9	茨城交通(株)	水戸駅～赤塚駅～イオンモール水戸内原	沿線の地区から水戸市内への通勤・通学・通院や、大型ショッピングセンター(イオンモール水戸内原)への買い物の移動手段として必要である。
10	茨城交通(株)	水戸駅～石塚車庫～野口車庫	沿線市町(城里町、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
11	茨城交通(株)	水戸駅～国田局前～下江戸	沿線市町(那珂市、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
12	茨城交通(株)	茨大前営業所～勝田駅前～勝田営業所	沿線市町(ひたちなか市、水戸市)の水戸市内への通勤・通学、水戸市内からひたちなか市の日製工場への通勤等の移動手段として必要である。
13	茨城交通(株)	水戸駅～市毛十文字～笠松運動公園前	水戸駅からひたちなか市の日製工場への通勤、水戸駅から笠松運動公園への催事時の移動手段として必要である。
14	茨城交通(株)	鯉淵営業所～河和田小学校～水戸駅	沿線の地区から水戸市内への通勤・通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。

15	茨城交通(株)	鯉淵営業所～若林～水戸駅	沿線の地区から水戸市内への通勤・通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
16	茨城交通(株)	水戸駅～飯富～石塚車庫	沿線市町（城里町、水戸市）の水戸市内への通勤・通学、水戸駅から城里町内の高校への通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
17	茨城交通(株)	太田営業所～竜神大吊橋～馬次入口	常陸太田市水府地区から常陸太田中心部への通勤・通学、沿線住民の常陸太田市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
18	茨城交通(株)	茨大前営業所～薬師台～東中根団地	沿線の地区からひたちなか市及び水戸市内への通勤・通学、沿線住民の水戸市内への買い物、通院等の移動手段として必要である。
19	茨城交通(株)	馬場八幡前～東・西二丁目・大橋～大甕駅西口	沿線の地区（日立市、常陸太田市）の通勤・通学、買い物、通院等の移動手段として必要である。
20	茨城交通(株)	馬場八幡前～はたそめ入口・真弓ヶ丘～大甕駅西口	沿線の地区（日立市、常陸太田市）の通勤・通学、買い物、通院等の移動手段として必要である。
21	茨城交通(株)	日立駅中央口～砂沢～十王駅前	沿線の地区（日立市内、十王地区）の通勤・通学、買い物、通院等の移動手段として必要である。
22	茨城交通(株)	日立駅中央口～国道6号～十王駅前	沿線の地区（日立市内、十王地区）の通勤・通学、買い物、通院等の移動手段として必要である。
23	関東鉄道(株)	水戸駅～石岡駅	水戸葵陵高、水戸啓明高、石岡一高、茨城東高、堅倉小等への通学や水戸、石岡市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線水戸駅、石岡駅への移動手段として必要である。
24	関東鉄道(株)	筑波山口～土浦駅	筑波高校、土浦一高、土浦工業高校等への通学や土浦市街地の商業施設への買い物のほか、常磐線土浦駅への移動手段として必要である。
25			(欠番)
26	関東鉄道(株)	みどりの駅～土浦駅	常総学院高等への通学や筑波学園病院、国立霞ヶ浦医療センター等への通院、つくば、土浦市街地の商業施設への買い物のほか常磐線土浦駅、TX線みどりの駅への移動手段として必要である。
27	関東鉄道(株)	岩井バスターミナル～守谷駅	坂東清風高、守谷高等への通学や坂東、守谷市街地の商業施設への買い物のほか、TX線守谷駅への移動手段として必要である。
28	関東鉄道(株)	牛久駅～緑が丘団地	茎崎高への通学や牛久市街の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅への移動手段として必要である。
29	関東鉄道(株)	藤代駅～自由ヶ丘団地	藤代紫水高への通学や常磐線藤代駅への移動手段として必要である。
30	関東鉄道(株)	牛久駅～みどりの駅	茎崎第一小等への通学やつくば双愛病院への通院、牛久、つくば市街の商業施設への買い物のほか、常磐線牛久駅、TX線みどりの駅への移動手段として必要である。
31	関東鉄道(株)	取手駅～谷田部車庫	つくば工科高、伊奈高、取手一高、取手二高、谷田部小等への通学や筑波学園病院等への通院、取手、つくば市街の商業施設への買い物のほか、常磐線取手駅への移動手段として必要である。
32	関東鉄道(株)	荒川沖駅～県立医療大学	県立医療大学、茨大農学部への通学や県立医療大学付属病院、東京医科大学茨城医療センターへの通院のほか、常磐線荒川沖駅への移動手段として必要である。
33	関東鉄道(株)	龍ヶ崎市駅～江戸崎	済生会病院への通院、龍ヶ崎市内の商業施設への買い物のほか、常磐線龍ヶ崎市駅への移動手段として必要である。

34	関東鉄道(株)	竜ヶ崎駅～取手駅	竜ヶ崎一高、竜ヶ崎二高、藤代高校等への通学や東取手病院への通院、龍ヶ崎、取手市街の商業施設への買い物のほか、竜ヶ崎線竜ヶ崎駅、常磐線取手駅への移動手段として必要である。
35	関東鉄道(株)	鹿島神宮駅～銚子駅	鹿島高、波崎柳川高等への通学や神栖済生会病院等への通院、鹿嶋、神栖市街の商業施設への買い物のほか、鹿島線鹿島神宮駅、成田線銚子駅への移動手段として必要である。
36	関東鉄道(株)	つくばセンター～水戸駅	水戸市内やつくば市内への通勤の他、筑波大学等沿線学校への通学のための移動手段として必要である。
37	関鉄グリーンバス(株) 関東鉄道(株)	柿岡車庫～石岡駅	石岡一高、石岡二高などへの通学や石岡市街地の商業施設への買い物等のほか、常磐線石岡駅への移動手段として必要である。
38	関鉄グリーンバス(株) 関東鉄道(株)	柿岡車庫～土浦駅	土浦一高、土浦二高、土浦工業高校などへの通学や土浦市街地の商業施設への買い物等のほか、常磐線土浦駅への移動手段として必要である。
39	関鉄グリーンバス(株) 関東鉄道(株)	鉾田駅～水戸駅	水戸葵陵高、水戸啓明高、鉾田一高、鉾田二高などへの通学や水戸市街地や鉾田市街地への買い物等のほか、常磐線水戸駅への移動手段として必要である。
40	関鉄グリーンバス(株) 関東鉄道(株)	茨城空港～水戸駅	水戸葵陵高、水戸啓明高などへの通学や水戸市街地への買い物等のほか、常磐線水戸駅及び茨城空港への移動手段として必要である。
41	茨城急行自動車(株)	古河駅東口～古河第一高校前～友愛記念病院	古河駅への通勤・通学者、沿線の病院、学校、企業、公共施設への移動手段として必要である。
42	茨城急行自動車(株)	古河駅東口～牛ヶ谷～八千代町役場	古河駅への通勤・通学者、沿線の病院、学校、企業、公共施設への移動手段として必要である。
43	茨城急行自動車(株)	古河駅東口～牛ヶ谷～三和庁舎	古河駅への通勤・通学者、沿線の病院、学校、企業、公共施設への移動手段として必要である。
44	茨城急行自動車(株)	古河駅東口～丘里工業団地～三和庁舎	古河駅への通勤・通学者、沿線の病院、学校、企業、公共施設への移動手段として必要である。
45	茨城急行自動車(株)	野田市駅～下町～岩井車庫	通勤・通学者の最寄駅までの交通手段、沿線の病院・企業・公共施設への移動手段として必要である。
46	朝日自動車(株)	境車庫～釈迦～古河駅西口	当路線は、古河駅への通勤通学、沿線の病院、学校、企業、公共施設への移動手段として必要である。
47	朝日自動車(株)	五霞町役場～桜まつり会場（まつり開催時）～幸手駅	幸手駅への通勤通学、沿線工業団地や商業施設、病院、学校、公共施設への移動手段として必要である。
48	ジェイアールバス関東(株)	古河駅～大綱	古河市内の沿線の病院への通院、商業施設への買い物、学校への通学のほか、JR 宇都宮線古河駅への移動手段として必要である。
49	ジェイアールバス関東(株)	古河駅～駒羽根～古河駅	古河市内の沿線の病院への通院、商業施設への買い物、学校への通学のほか、JR 宇都宮線古河駅への移動手段として必要である。
50	ジェイアールバス関東(株)	古河駅～古河赤十字病院～駒羽根～古河駅	古河市内の沿線の病院への通院、商業施設への買い物、学校への通学のほか、JR 宇都宮線古河駅への移動手段として必要である。

茨城県地域公共交通計画における目標の評価指標の修正について

1 概要

2023（令和5）年8月に策定された、茨城県地域公共交通計画における目標の評価指標について下記事項のとおり修正を行う。

※茨城県地域公共交通計画 P.60「8－1 目標の評価指標」参照

2 改正内容及び改正理由

（1）評価指標①市町村における地域交通計画策定数における目標年度の修正について（改正理由）

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（2020（令和2）年11月27日施行）に伴い、『地域公共交通確保維持事業』の活用要件として、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付け（計画制度と補助制度の連動化）が必要となっている。

このため、県内全市町村において、遅滞なく補助制度を活用できるよう、経過措置期間終了年度の2023年度までに、県内44市町村全てで地域公共交通計画を策定することを目標数値としているところであったが、現状値において未達成のため、目標年度を2027年度に修正する。

（2）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における2021（令和3）年度現状値の修正について（改正理由）

2021（令和3）年度時点の現状値について、5市町（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以外のGTFS化の取組等が含まれていたため修正するとともに、2021（令和3）年度時点に取組のあった3市（下妻市、取手市、つくばみらい市）において計上されていなかったため追加し、「13市町村」から「11市町」へ修正する。

3 その他

（1）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の考え方について

本指標については、GTFSデータ活用により、利用者にとって使いやすく分かりやすい公共交通の利用環境の構築・推進を図るもので、市町村の運行するコミュニティ交通の運行情報のGTFS化のほか、市町村によるGTFSデータ活用によるサイネージやホームページ、バスロケーションシステムの導入等についても計上する。

目標の評価指標について以下の通り修正します。

8. 目標の評価指標と計画の進行管理

8-1 目標の評価指標

本計画の基本的な方針を実現するため、計画期間（2023～2027 年度）の5年間に達成すべき評価指標を以下の通り設定します。

評価指標	利用データ	目標値設定の考え方	現状		目標	
			年度	数値	年度	数値
①市町村における地域公共交通計画策定数 (関連：事業1-1)	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策定	2021 （令和3）	31 市町村	2023 2027	44 市町村
②県内の公共交通の年間輸送人員 (関連：事業1-2ほか)	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
③市町村における新たなモビリティサービスの導入件数 (関連：事業2-1)	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
④平均乗車密度が5人以上の地域間幹線系統数 (関連：事業3-1 ほか)	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
⑤収支率が55%以上の地域間幹線系統数 (関連：事業3-1 ほか)	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
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 (関連：事業6-1)	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）	43 市町村 11 市町	2027	23 市町村

■協議内容

計画の目標値に係る修正及び2024年度実績値において、下記のとおり修正するもの。

- ・評価指標①について、目標年度を「2023」から「2027」へ修正。
- ・評価指標⑥について、策定時の現状値を「13市町村」から「11市町」への修正するとともに、2024年度末時点の目標値を「18市町村」から「17市町村」に修正。
- ・評価指標⑥の考え方について、GTFSデータ活用による公共交通の利便性向上施策等についても市町村の取組として計上することとし、2024年度末時点での実績値を「12市町村」から「17市町村」に修正及び進捗率を「-20％」から「100％」へ修正。

（参考）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）

							2024年度末時点※			実績・課題等	今後の方向性
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		目標値	実績値	進捗率		
			年度	数値	年度	数値					
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 2027	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、	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 11市町	2027	23 市町村	18 市町村 17 市町村	12 市町村 17 市町村	←20％→ 100％	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①⑤⑥の考え方】

■【評価指標①】市町村における地域交通計画策定数

- ・目標設定を2023年度としていたが、実績値が未達成のため、目標年度を「2023」から「2027」へ修正するもの。

■【評価指標⑤】収支率が55%以上の地域間幹線系統数

- ・令和5年度から令和6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

- ・2021（令和3）年度時点の現状値について、5市町（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以外のGTFS化の取組等が含まれていたため「13市町村」から「8市町」に修正し、さらに、2025（令和7）年5月に未実施の市町村を対象に再度調査し、3市（下妻市、取手市、つくばみらい市）において、2021（令和3）年度にGTFS化の取組があったものの計上されていなかったため追加し、合計「11市町」へ修正する。
- ・2024（令和6）年度末時点の実績値について、2025（令和7）年3月末現在、取組があると回答した12市町は、土浦市、古河市、結城市、龍ケ崎市、常陸太田市、牛久市、つくば市、守谷市、稲敷市、桜川市、神栖市、五霞町となる。
- ・評価指標⑥の考え方の見直しに伴い、2025（令和7）年5月に未実施の市町村を対象に再度調査し、5市町（水戸市、下妻市、取手市、つくばみらい市、大洗町）において、GTFSデータを活用した、デジタルサイネージやバスロケーションシステムの取組が行われていることから、新たに追加し、合計「17市町村」に修正する。
- ・2021（令和3）年度時点の現状値の修正に伴い、2024（令和6）年度末時点での目標値を「18市町村」から「17市町村」に修正し、さらに、進捗率についても「-20%」から「100%」へ修正する。