

■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。

■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4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、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です。
- ・ 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。