

第 1 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

本県の交通を取り巻く現状について

(政策企画部)

令和 6 年 5 月 2 7 日 (月)

本県の交通を取り巻く現状について

1 自然環境、人口の状況

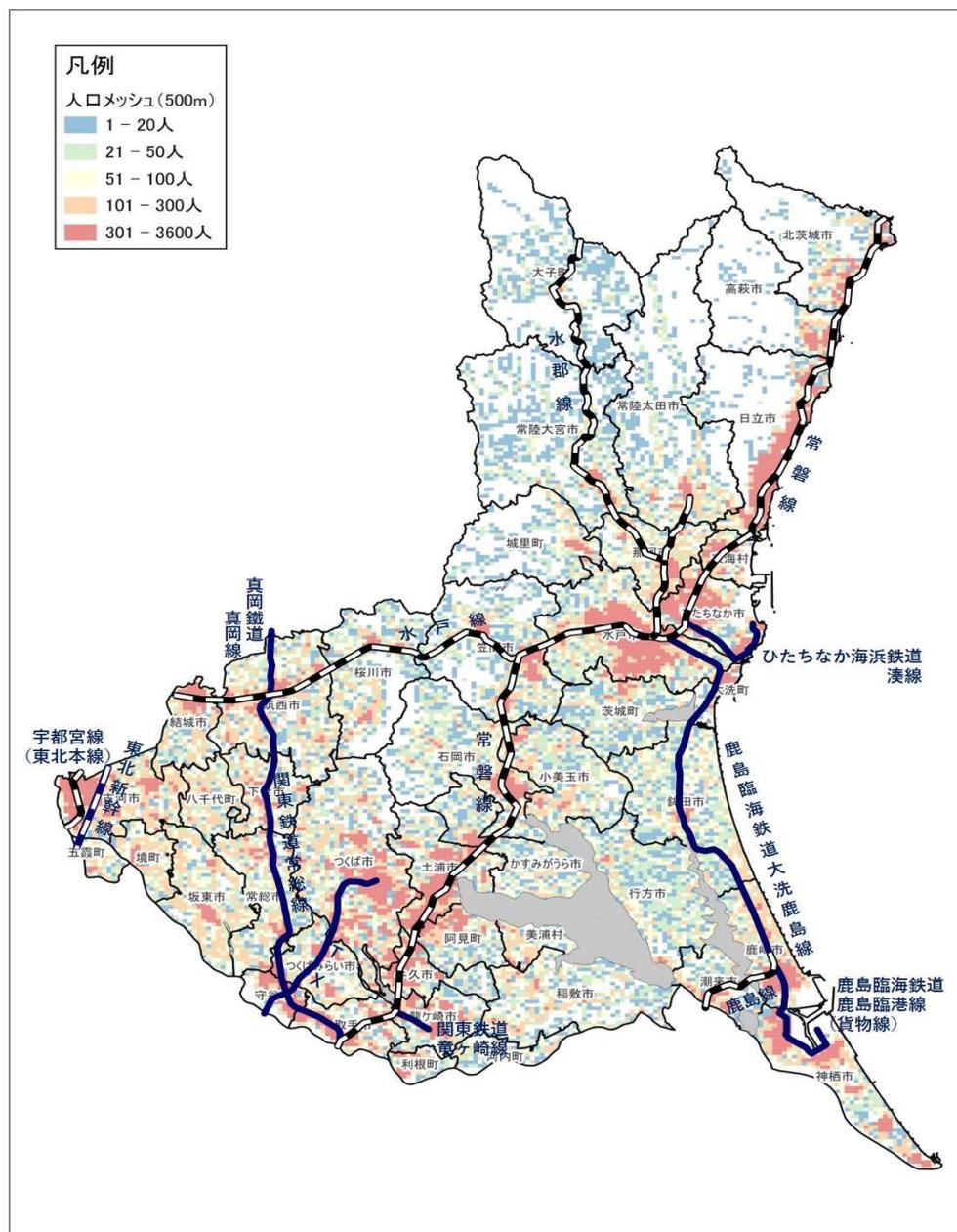
(1) 地勢・地理

本県は、関東地方の北東部に位置し、東京からおよそ 35～160 km圏と近接している。

また、面積は 6,097 km²で全国 24 位であるが、平坦な地形のため、可住地面積は 3,888 km²で全国 4 位であることに加え、道路実延長は 55,708.2 kmで全国 2 位の長さとなっており、人口が広範囲に分散している。

そのような状況の中で、比較的人口が集積している都市間を鉄道や主要な道路が連絡している。

(参考 1) 本県の人口分布 (R2 (2020) 年)



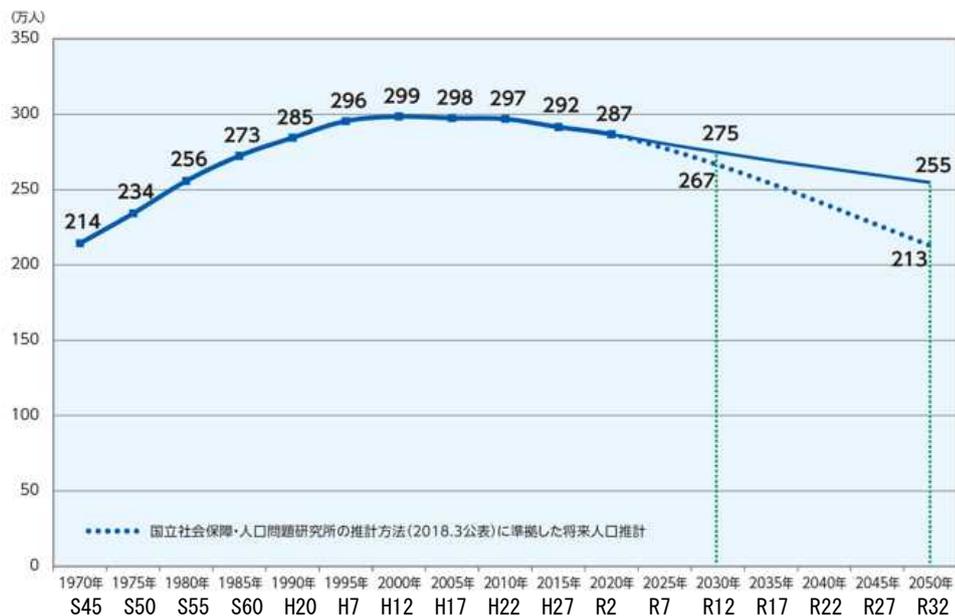
(2) 人口動態

本県の総人口は、平成 12 (2000) 年の 299 万人をピークに減少し、令和 6 (2024) 年 4 月現在、281 万人となっている。

将来展望としては、第 2 次茨城県総合計画において、令和 12 (2030) 年には 275 万人、令和 32 (2050) 年には 255 万人程度になると想定しており、通学等で公共交通の利用が見込まれる 14 歳までの若年層は、昭和 60 (1985) 年の県内人口の 23% から、令和 12 (2030) 年には 12% 程度にまで減少する見通しとなっている。

また、県内 5 地域別で見ると、唯一県南地域では人口が増加している一方、その他 4 地域では人口が減少しており、このうち県北及び県西地域の人口減少率が大きい。

(参考 2) 本県の人口の実績と見通し



(参考 3) 人口構成の見通し

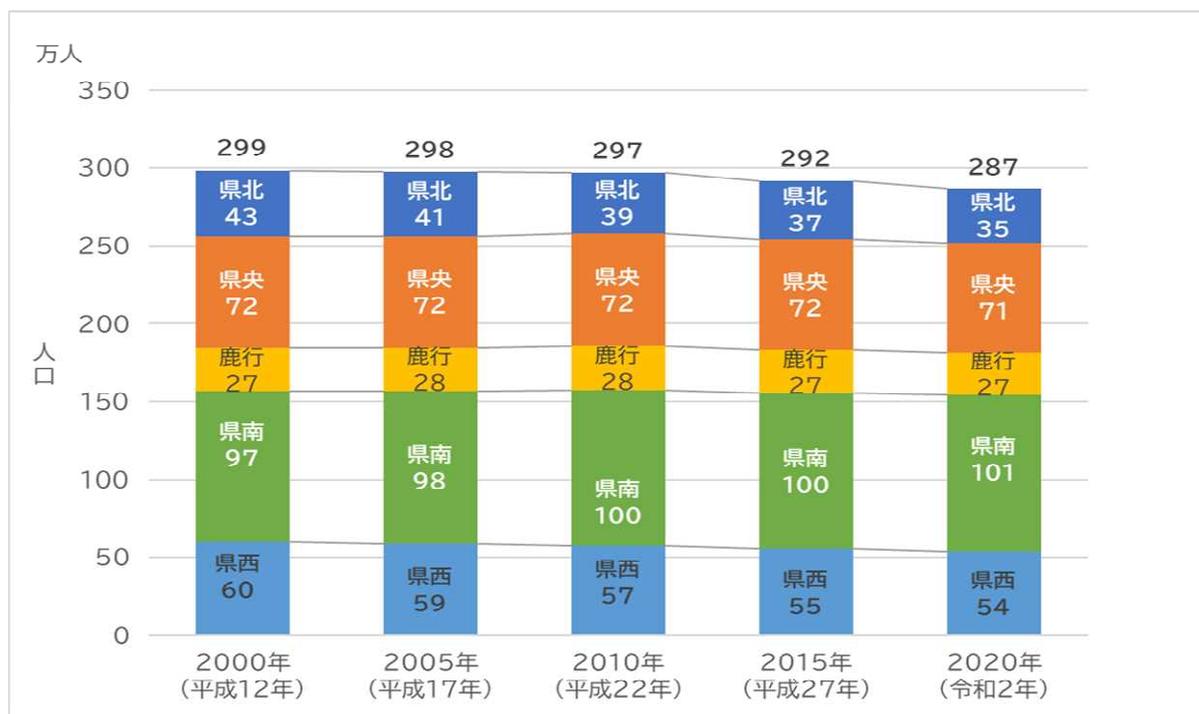


出典：茨城県「第 2 次茨城県総合計画」(参考 2、3とも)

R2 (2020) 年以前…総務省「国勢調査」

R7 (2025) 年以降…茨城県推計値

(参考4) 地域別人口の推移



出典：総務省「国勢調査」

2 社会経済の状況

(1) 観光客

茨城県観光客動態調査によると、本県への観光入込客数は、令和2（2020）年以降は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により大きく減少していたが、令和4（2022）年は各種イベントの再開や行動制限の緩和により、コロナ禍前の水準には達しないものの、前年の入込客数を大きく上回った。

(参考5) 観光客の入込状況

(単位：千人)

地域別	H29(2017)年	H30(2018)年	R1(2019)年	R2(2020)年	R3(2021)年	R4(2022)年
県北地域	8,166	8,030	8,895	4,829	5,080	6,363
県央地域	19,601	19,898	20,020	11,027	11,808	15,709
鹿行地域	6,853	7,142	6,851	3,411	3,237	4,324
県南地域	13,364	13,878	13,781	8,083	7,997	10,055
県西地域	7,870	7,607	8,860	6,229	5,994	7,491
茨城県計	55,855	56,555	58,406	33,579	34,115	43,941

出典：茨城県「観光客動態調査」

(2) 自動車保有台数

本県の一世帯当たりの自動車(※)保有台数は1.35台と全国平均0.81台を上回っている。特に、県西地域や鹿行地域の一世帯当たりの保有台数は県平均を上回っている。

※ 自動車の対象車種：普通自動車、小型自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車

(参考6) 地域別自動車保有台数 (R5 (2023) . 3. 31 現在)

地域別	自動車保有台数 (単位：台)	人口		世帯	
		人口 (単位：人)	人口に対する 保有率	世帯数 (単位：世帯)	一世帯当たり 保有台数
県北地域	178,102	334,595	0.53	146,312	1.22
県央地域	411,140	697,444	0.59	303,698	1.35
鹿行地域	175,189	262,954	0.67	110,636	1.58
県南地域	535,005	1,013,571	0.53	444,952	1.20
県西地域	336,829	529,006	0.64	207,396	1.62
茨城県	1,636,265	2,837,570	0.58	1,212,994	1.35
全国(※)	48,766,685	125,416,877	0.39	60,266,318	0.81

出典：自動車保有台数…関東運輸局「市区町村別自動車保有車両数」

全国の人口及び世帯数…総務省「住民基本台帳」(R5(2023).1.1現在)

茨城県の人口及び世帯数…茨城県「常住人口調査」(R5(2023).1.1現在)

※全国の数値は、国土交通省「自動車保有車両数有数統計」

(3) 免許保有者数

本県の一世帯当たりの免許(※)保有者数は1.68人と全国平均1.36人を上回っている。特に、県西地域や鹿行地域の一世帯当たりの保有者数は、県平均を上回っている。

※ 二輪免許を含む。

(参考7) 地域別免許保有者数 (R4 (2022) . 12. 31 現在)

地域別	免許保有者数 (単位：人)	人口		世帯	
		人口 (単位：人)	人口に対する 保有率	世帯数 (単位：世帯)	一世帯当たり 保有者数
県北地域	240,865	334,595	0.72	146,312	1.65
県央地域	504,162	697,444	0.72	303,698	1.66
鹿行地域	191,729	262,954	0.73	110,636	1.73
県南地域	714,794	1,013,571	0.71	444,952	1.61
県西地域	389,973	529,006	0.74	207,396	1.88
茨城県	2,041,523	2,837,570	0.72	1,212,994	1.68
全国	81,840,549	125,416,877	0.65	60,266,318	1.36

出典：免許保有者数…県警察本部「茨城県交通白書」

全国の人口及び世帯数…総務省「住民基本台帳」(R5(2023).1.1現在)

茨城県の人口及び世帯数…茨城県「常住人口調査」(R5(2023).1.1現在)

3 地域公共交通の状況

(1) 鉄道

本県においては、地域鉄道(※)の廃止（平成 17（2005）年に日立電鉄線、平成 19（2007）年に鹿島鉄道線）や、つくばエクスプレスの開業（平成 17（2005）年）を経て、現在、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR 東日本」）5 路線、首都圏新都市鉄道株式会社 1 路線、地域鉄道 4 社 6 路線（うち 1 路線は貨物輸送のみ）が運行されている。

※ 一般に新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のこと

ア JR 東日本 5 路線（駅数は本県内所在分。以下同じ）

- ・常磐線 29 駅
- ・水戸線 15 駅
- ・水郡線 26 駅
- ・鹿島線 4 駅
- ・東北本線 1 駅

イ 首都圏新都市鉄道株式会社 1 路線

- ・つくばエクスプレス 6 駅

ウ 地域鉄道 4 社 6 路線

- ・関東鉄道株式会社 常総線 25 駅、竜ヶ崎線 3 駅
- ・鹿島臨海鉄道株式会社 大洗鹿島線 15 駅、鹿島臨港線（貨物）3 駅
- ・真岡鐵道株式会社 真岡線 4 駅
- ・ひたちなか海浜鉄道株式会社 湊線 11 駅

(2) 路線バス

県内の路線バス事業者は 10 社あり、平成 14（2002）年の道路運送法改正に伴う需要調整規制の廃止（※）以降、366 系統、1,339km が廃止となっているものの、令和 4（2022）年 3 月 31 日現在、県内全市町村を跨る 1,349 系統、営業キロ 6,522km が運行されている。

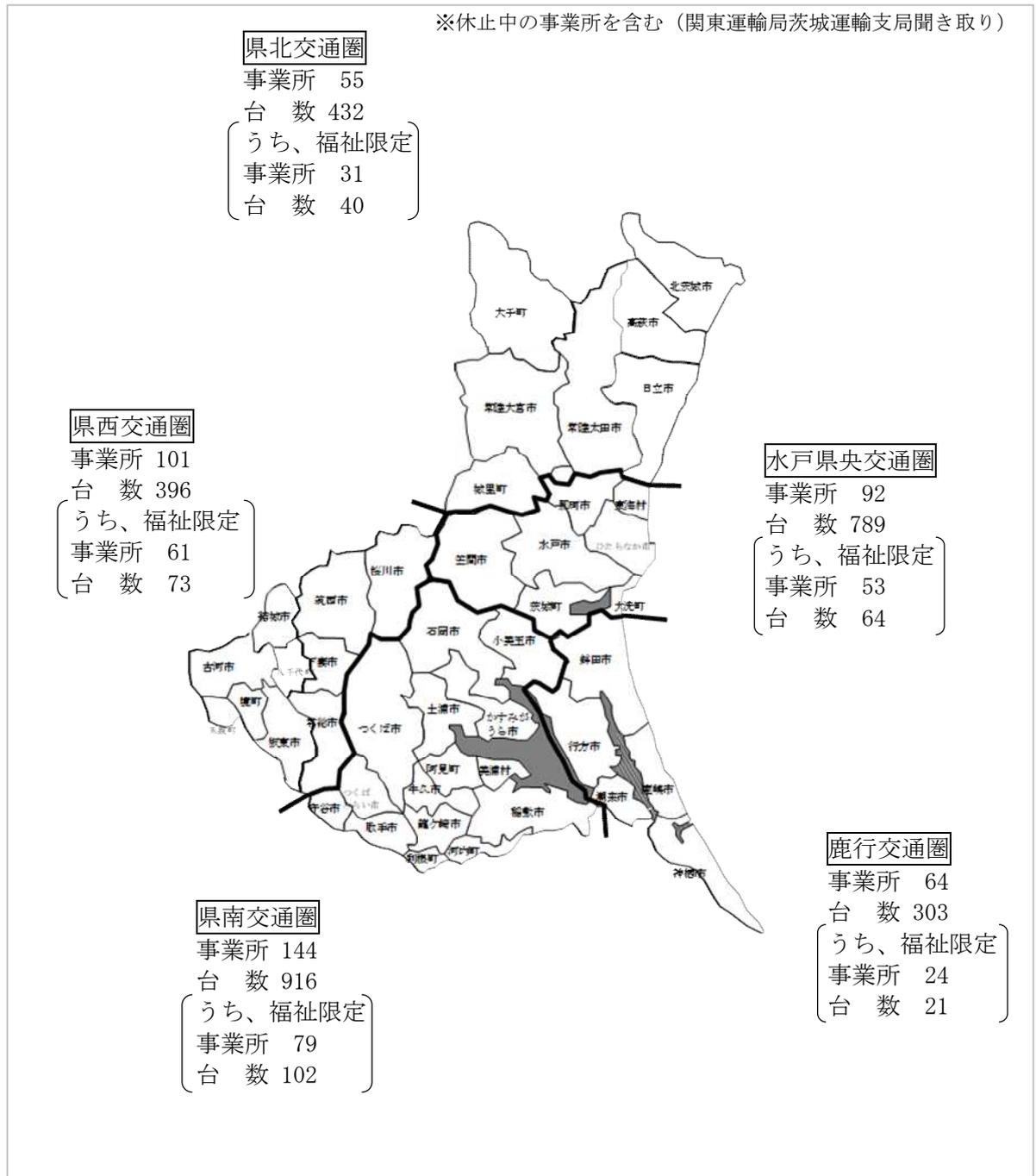
※ 路線バスの参入・退出規制の緩和により、事業への参入・退出が原則自由化され、不採算路線からの退出についても、従来の許可制から 6 ヶ月前までの事前届出制に変更された。

(3) タクシー

県内のタクシー事業者は 453 社あり、福祉限定 (※) を含め、令和 5 (2023) 年 3 月 31 日現在、下記のとおり 5 つの交通圏で 456 事業所、2,836 台の車両が運行されている。

※ 一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のこと。

(参考 8) 各交通圏のタクシー事業所数(※)及び車両数 (R5 (2023) .3.31 現在)



出典：国土交通省「一般乗用旅客自動車運送事業の事業者数調べ」

(4) コミュニティバス等

県内においてコミュニティバス・乗合タクシーのいずれかを運行している市町村は 42 市町村となっており、このうちコミュニティバスが 23 市町、乗合タクシーが 32 市町村、両方とも運行しているのは 13 市である。

さらに、広域的な移動に対応するため、複数の市町が連携し、路線バスよりも低廉な運賃設定となるよう助成を行っている広域連携バスが 7 つの路線で運行されている。

(参考 9) 県内市町村のコミュニティバス・乗合タクシーの導入状況 (R6 (2024) . 4.1 現在)

コミュニティバス (23)	乗合タクシー (32)
土浦市、古河市、龍ヶ崎市、常総市、下妻市、北茨城市、取手市、牛久市、つくば市、ひたちなか市、鹿嶋市、守谷市、筑西市、坂東市、稲敷市、桜川市、神栖市、行方市、つくばみらい市、小美玉市、大洗町、河内町、五霞町	水戸市、日立市、土浦市、古河市、石岡市、結城市、龍ヶ崎市、常総市、常陸太田市、高萩市、笠間市、牛久市、つくば市、鹿嶋市、守谷市、常陸大宮市、那珂市、筑西市、坂東市、かすみがうら市、神栖市、行方市、鉾田市、つくばみらい市、茨城町、城里町、東海村、大子町、美浦村、阿見町、八千代町、利根町

※ は両方運行 (13)

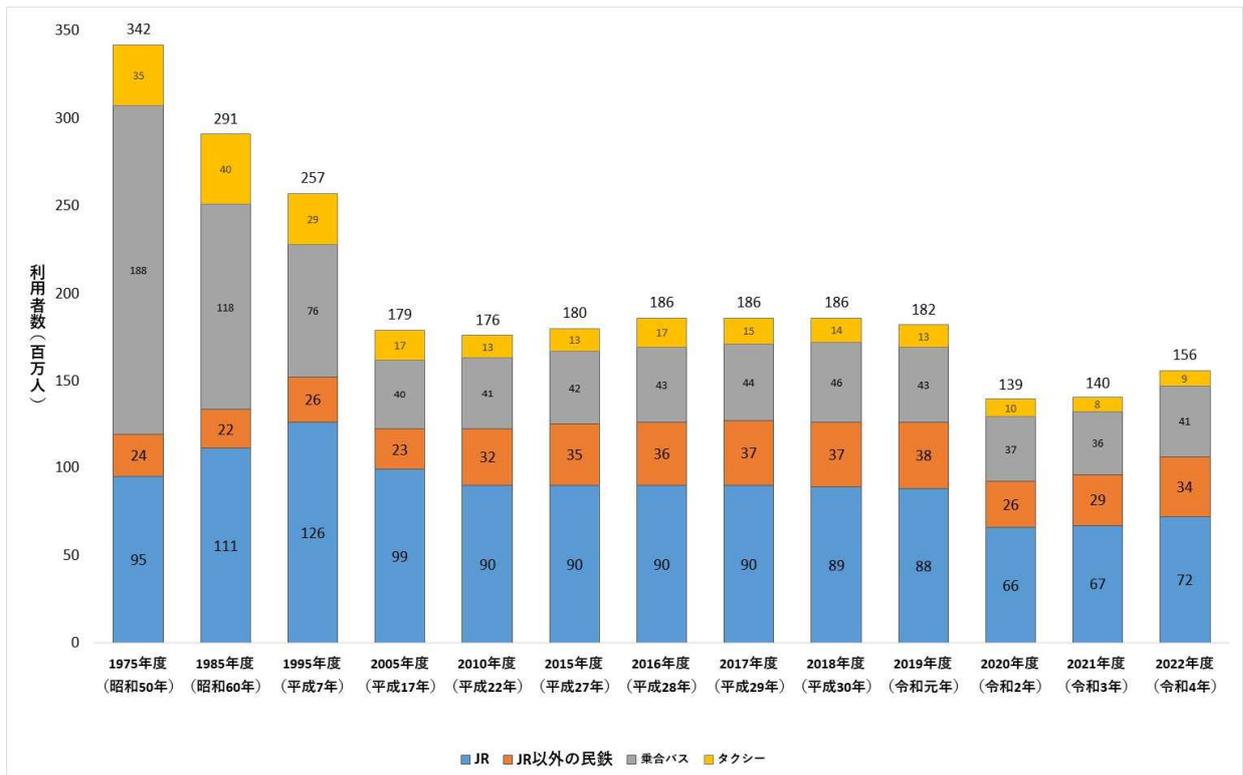
(参考 10) 広域連携バスの運行状況 (R6 (2024) . 3.31 現在)

市町村	名称	運行事業者	運行区間
土浦市、行方市、かすみがうら市	霞ヶ浦広域バス	関東グリーンバス(株)	土浦駅西口ー土浦協同病院ー玉造駅
潮来市、行方市	鹿行北浦ライン	関東グリーンバス(株)	水郷潮来 BTー潮来駅ーレイクエコーーあそう温泉
水戸市、城里町	石塚・赤塚線	茨城交通(株)	石塚車庫ー水戸済生会病院ー赤塚駅
稲敷市、牛久市	稲敷エリア広域バス	関東鉄道(株)	江戸崎ー奥野生涯学習センターーひたち野うしく駅
鹿嶋市、潮来市、行方市	鹿行広域バス神宮あやめ白帆ライン	関東鉄道(株)池田交通	チェリオ・イオンー潮来駅ー麻生庁舎
土浦市、かすみがうら市	千代田神立ライン	関東グリーンバス(株)	神立駅ー土浦協同病院
筑西市、下妻市	筑西・下妻広域連携バス	関東パープルバス(株)	川島駅ー関本ー下妻駅

(5) 利用状況

本県の公共交通の利用者数は、自家用車の普及や少子化の進展を背景に、令和元(2019)年度には約1.8億人と、昭和50(1975)年度から概ね半減するなど、減少が続いている。さらに、新型コロナウイルス感染症による外出自粛などの影響により、令和2(2020)年度には、約1.4億人に落ち込んだが、その後、回復傾向にある。

(参考11) 公共交通の利用者数の推移



出典：国土交通省「旅客地域流動調査」

4 地域公共交通計画に基づく持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

人口減少・少子高齢化の進展が見込まれるとともに、新型コロナウイルス感染症の拡大による生活様式の変化などにより、地域公共交通を取り巻く環境はますます厳しくなっている。本県では、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築を目指し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域公共交通のマスタープランとなる「茨城県地域公共交通計画」を令和5(2023)年8月に策定し、市町村や交通事業者などの関係者との連携を密にしながら、地域住民の移動手段の確保に取り組んでいる。

(1) 概要

ア 計画の区域

茨城県内全域及び隣接県を跨ぐ一部バス路線沿線地域

イ 計画の期間

令和5(2023)年度から令和9(2027)年度まで

(2) 計画の基本方針

- ア まちづくりの連携と、関係者の役割分担と連携による、地域の状況に適した地域公共交通ネットワークへの高度化
- イ 広域的な移動を支える鉄道や広域幹線バス路線の維持・確保
- ウ 利便性の向上と利用促進の取組による地域公共交通の活性化

(3) 施策内容

- ア まちづくりと一体となった公共交通政策
- イ 地域の実情に応じた移動手段の確保
- ウ 広域的な移動を支える公共交通の維持
- エ 公共交通における共創の推進
- オ 主要拠点における利用環境の改善
- カ デジタル技術を活用したサービス向上

第 1 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

1 広域的な移動を支える公共交通の維持

(1) 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(2) 地域公共交通の維持に必要な支援の実施

① 鉄道ネットワークの現状等

(政策企画部)

令和 6 年 5 月 2 7 日 (月)

(1) 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(2) 地域公共交通の維持に必要な支援の実施

① 鉄道ネットワークの現状等

1 現状と課題

(1) 県内の鉄道路線

現在、東日本旅客鉄道株式会社（以下「JR東日本」）5路線、首都圏新都市鉄道株式会社1路線、地域鉄道(※)4社6路線（うち1路線は貨物輸送のみ）が運行されている。

平成17（2005）年につくばエクスプレス（以下「TX」）が開業した一方、同年の日立電鉄線、平成19（2007）年の鹿島鉄道線など廃止となった地域鉄道の路線もあり、鉄道ネットワークの維持・活性化が課題となっている。

※ 一般に新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線のこと

(参考1) 鉄道路線図



出典：国土地理院「地理院地図」（鉄道路線名を追記）

(参考2) 各路線の県内駅数、営業キロ、所要時間

会社名	路線名 (駅数※1)	営業キロ (※2)	所要時間
JR東日本	常磐線 (29 駅)	品川⇄仙台 373.3km [取手⇄大津港 141.3km]	上野⇄土浦 42分 上野⇄水戸 72分 上野⇄日立 97分
	水戸線 (15 駅)	友部⇄小山 50.2km [友部⇄小田林 45.3km]	友部⇄下館 42分 友部⇄小山 63分
	水郡線 (21 駅)	水戸⇄郡山 142.4km [水戸⇄下野宮 62.0km]	水戸⇄常陸大子 81分 水戸⇄郡山 191分
	常陸太田支線 (6 駅)	上菅谷⇄常陸太田 9.5km	上菅谷⇄常陸太田 14分 水戸⇄常陸太田 34分
	鹿島線 (4 駅)	香取⇄スジアム 17.4km [潮来⇄スジアム 12.2km]	佐原⇄鹿島神宮 21分
	東北本線 (1 駅)	上野⇄盛岡 531.7km	上野⇄古河 62分
	首都圏新都市鉄道	TX (6 駅)	秋葉原⇄つくば 58.3km [守谷⇄つくば 24.2km]
関東鉄道	常総線 (25 駅)	取手⇄下館 51.1km	取手⇄水海道 27分 取手⇄下館 64分
	竜ヶ崎線 (3 駅)	佐貫⇄竜ヶ崎 4.5km	佐貫⇄竜ヶ崎 7分
鹿島臨海鉄道	大洗鹿島線 (15 駅)	水戸⇄スジアム 53.0km	水戸⇄大洗 18分 水戸⇄鹿島神宮 80分
真岡鐵道	真岡線 (4 駅)	下館⇄茂木 41.9km [下館⇄ひぐち 6.6km]	下館⇄真岡 22分 下館⇄茂木 64分
ひたちなか海浜鉄道	湊線 (11 駅)	勝田⇄阿字ヶ浦 14.3km	勝田⇄阿字ヶ浦 28分

※1 駅数は本県内所在分。貨物輸送を除く。

出典：各鉄道事業者ホームページ

※2 カッコ書きは他都県に跨る路線の県内区間営業キロ。

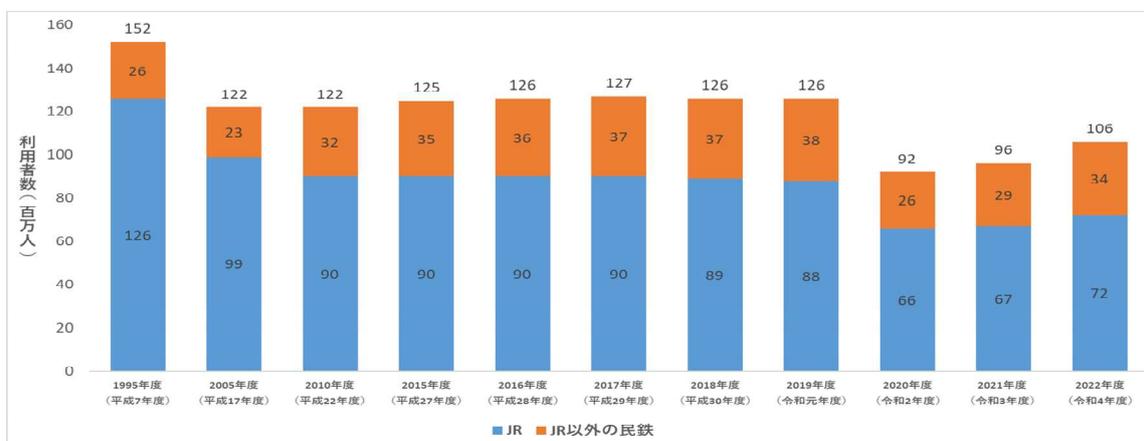
(2) 鉄道の利用者数の減少及び経営状況の悪化

人口減少やモータリゼーションの進展といった社会情勢の変化により、鉄道利用者は年々減少傾向にあり、原油価格高騰とも相まって、鉄道事業者の経営を圧迫している。

ア 本県の鉄道利用者数の減少

国の旅客地域流動調査では、令和4(2022)年度の県内鉄道の利用者数は106百万人であり、平成7(1995)年度に比べると46百万人減少している。

(参考3) 本県の鉄道利用者数の推移



出典：国土交通省「旅客地域流動調査(府県相互間旅客輸送人員)」

イ 各路線の利用状況

① J R 東日本

新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に落ち込んだ後、回復傾向にあるが、コロナ禍前の利用者数には至っていない。

(参考4) J R 東日本各路線 県内主要駅別 1日当たりの乗車人員の推移 (単位:人)

路線名	駅名	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	H30→R4 増減率	R3→R4 増減率
常磐線	取手	27,613	27,277	20,717	21,058	22,162	▲19.7%	5.2%
	龍ヶ崎市	12,824	12,529	8,625	9,000	9,837	▲23.3%	9.3%
	牛久	12,793	12,444	8,995	9,414	10,322	▲19.3%	9.6%
	土浦	16,124	15,956	11,034	11,720	13,343	▲17.2%	13.8%
	石岡	5,667	5,591	3,976	4,175	4,563	▲19.5%	9.3%
	友部	3,578	3,531	2,565	2,566	2,868	▲19.8%	11.8%
	水戸	29,889	29,172	22,175	22,843	25,161	▲15.8%	10.1%
	勝田	13,485	13,586	9,904	9,877	10,878	▲19.3%	10.1%
	日立	11,175	10,789	8,822	8,213	8,306	▲25.7%	1.1%
	高萩	2,775	2,643	2,179	2,063	2,053	▲26.0%	▲0.5%
	磯原	1,759	1,697	1,360	1,337	1,395	▲20.7%	4.3%
	11 駅計	137,682	135,215	100,352	102,266	110,888	▲19.5%	8.4%
水戸線	結城	2,097	2,041	1,565	1,619	1,742	▲16.9%	7.6%
	下館	3,317	3,241	2,507	2,565	2,777	▲16.3%	8.3%
	岩瀬	1,010	918	763	718	761	▲24.7%	6.0%
	笠間	1,342	1,292	1,088	1,071	1,122	▲16.4%	4.8%
		4 駅計	7,766	7,492	5,923	5,973	6,402	▲17.6%
水郡線	上菅谷	762	734	607	588	631	▲17.2%	7.3%
	常陸大宮	921	935	803	788	822	▲10.7%	4.3%
	常陸大子	300	255	167	211	223	▲25.7%	5.7%
	常陸太田	1,205	1,153	985	890	877	▲27.2%	▲1.5%
		4 駅計	3,188	3,077	2,562	2,477	2,553	▲19.9%
鹿島線	鹿島神宮	989	968	742	761	779	▲21.2%	2.4%
	潮来	328	320	248	266	274	▲16.5%	3.0%
		2 駅計	1,317	1,288	990	1,027	1,053	▲20.0%
東北本線	古河	13,345	13,050	9,032	9,709	10,812	▲19.0%	11.4%

出典: J R 東日本ホームページ

② その他の鉄道事業者

ひたちなか海浜鉄道湊線のみ、沿線の学校開設(令和3(2021)年度)により定期旅客が大幅に増えた結果、コロナ禍前よりも利用者が増えているが、その他の各路線の状況はJ R 東日本の各路線と同様である。

(参考5) その他の鉄道事業者の路線の年間乗車人員の推移 (単位:千人)

路線名	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	H30→R4 増減率	R3→R4 増減率
首都圏新都市鉄道 TX	139,741	143,106	100,448	110,610	126,381	▲9.6%	14.3%
関東鉄道 常総線	10,204	10,358	7,695	8,336	9,806	▲3.9%	17.6%
関東鉄道 竜ヶ崎線	838	810	567	604	706	▲15.8%	16.9%
鹿島臨海鉄道 大洗鹿島線	2,112	2,050	1,498	1,571	1,720	▲18.6%	9.5%
真岡鐵道 真岡線(SL含む)	967	933	690	794	880	▲9.0%	10.8%
ひたちなか海浜鉄道 湊線	1,007	1,060	719	1,086	1,116	10.8%	2.8%

出典: 各鉄道事業者ホームページ

ウ 利用者減少等による経営状況の悪化

J R東日本では、令和4（2022）年度から「利用の少ない線区」として、令和元（2019）年度実績において平均通過人員（※）が2,000人／日未満であった線区の経営状況を公表しており、本県では、水郡線の常陸大宮～磐城塙間と鹿島線が該当している。

これらの線区では、令和4（2022）年度の運輸収入、平均通過人員は前年度より改善したものの、燃料費高騰等により、計24億円の赤字となった。

※ 鉄道利用者の1日1kmあたりの人数であり、利用者数の指標として使用される。

（参考6）各路線の収支及び平均通過人員の推移

路線	区間	年度	収支(百万円)			平均通過人員 (人/日)
			運輸収入 (a)	営業費用 (b)	収支 a-b	
水郡線	常陸大宮～ 常陸大子	R1 (2019)	82	1,292	▲1,210	830
		R2 (2020)	50	1,192	▲1,141	608
		R3 (2021)	61	1,346	▲1,285	670
		R4 (2022)	69	1,301	▲1,232	720
	常陸大子～ 磐城塙	R1 (2019)	10	512	▲502	152
		R2 (2020)	6	488	▲482	109
		R3 (2021)	8	449	▲441	139
		R4 (2022)	9	539	▲530	143

路線	区間	年度	収支(百万円)			平均通過人員 (人/日)
			運輸収入 (a)	営業費用 (b)	収支 a-b	
鹿島線	香取～ 鹿島サッカースタジアム	R1 (2019)	89	957	▲867	1,207
		R2 (2020)	62	805	▲743	952
		R3 (2021)	70	654	▲583	1,012
		R4 (2022)	81	720	▲638	1,085

出典：J R東日本ホームページ

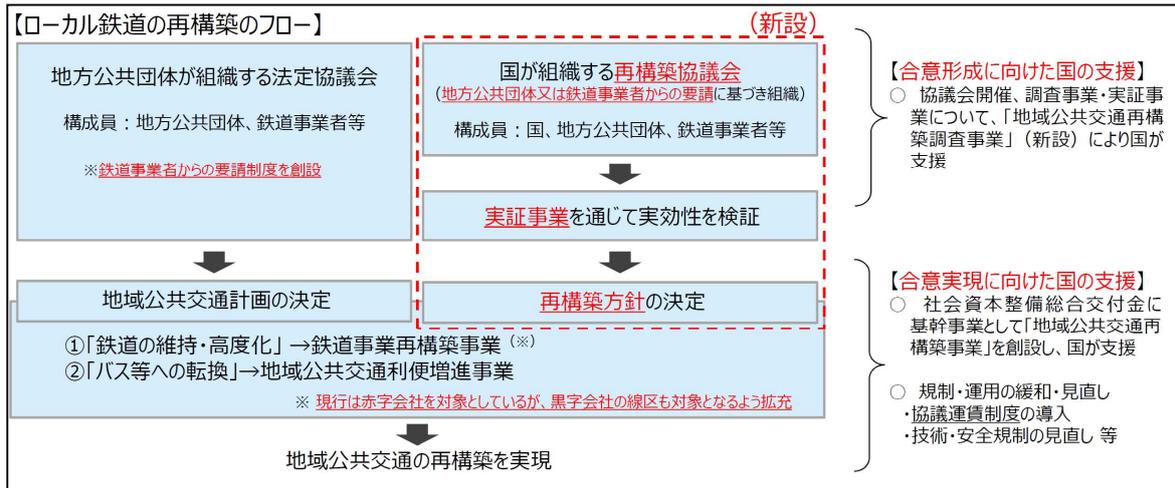
（参考7）地域公共交通ネットワーク再構築に係る国の動向

人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍により、特に一部のローカル鉄道において、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況を踏まえ、あらゆる交通モードの連携により地域公共交通ネットワークを再構築する必要があることから、令和5（2023）年4月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正された。

改正法では、自治体の地域交通計画への記載に努める事項として、地域の関係者（自治体・交通事業者・地域の多様な主体等）の連携に関する事項が追加されたほか、国についても、関係者相互間の連携と協働の促進が努力義務とされた。

さらに、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みとして自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき国土交通大臣が設置する「再構築協議会」の創設や鉄道事業再構築事業の拡充などが盛り込まれた。

● ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設



出典：国土交通省ホームページ

● 地域公共交通再構築事業の創設

令和5(2023)年度から、社会資本整備総合交付金の基幹事業として、地域公共交通再構築事業が追加された(基幹事業の追加は創設以来初)。

鉄道事業再構築実施計画の認定により鉄道施設の整備に活用できる。

(交付金事業者) 地方公共団体

※交付金の対象事業は、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者が実施するものも含まれる。

(補助率) 1/2

(交付対象事業) 地域公共交通活性化法に基づく再構築実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備
 鉄道施設(駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等)の整備
 バス施設(停留所・車庫・バスロケ施設、EVバス関連施設)の整備

(3) 鉄道運転事故及び施設老朽化の状況

ア 鉄道運転事故

本県では、毎年度、10件程度の鉄道運転事故が発生している。踏切障害及び人身障害が大半を占めているが、令和2年度には列車脱線(※)も発生した。

※ 土浦市において、普通自動車の運転者が警察からの追跡を逃れるためネットフェンスを突き破り常磐線の線路内に侵入し、列車と衝突したことにより、1両目の車輪の一部が脱輪したもの。

(参考8) 県内における鉄道運転事故の発生状況

	列車脱線事故(※1)			踏切障害事故(※2)			人身障害事故(※3)			合計 件数
	件数	負傷者 数	死亡者 数	件数	負傷者 数	死亡者 数	件数	負傷者 数	死亡者 数	
R1(2019)年度	0	0	0	6	3	3	1	1	0	7
R2(2020)年度	1	0	0	2	1	0	8	2	6	11
R3(2021)年度	0	0	0	7	1	3	5	3	2	12
R4(2022)年度	0	0	0	6	1	4	6	1	5	12

出典：国土交通省地方運輸局「関東運輸管内における鉄軌道事故等の発生状況等」

※1 列車(軌道事業においては、本線路を運転する車両)が脱線した事故

※2 踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故

※3 列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故(列車事故、踏切障害事故及び道路障害事故に伴うものを除く。)

このうち、踏切での事故が約半数を占めており、鉄道事業者等と連携した安全対策の推進が必要である。

特に、遮断機・警報機が設置されていない「第4種踏切」が県内で77箇所あり、過去10年間で5件の死亡事故が発生している。

一方、第4種踏切以外でも事故は発生しており、令和5(2023)年1月6日には、笠間市小原のJR常磐線上り線踏切(第1種踏切)において、列車と北側から侵入した軽乗用車が衝突し、親子2人が死亡した。

(参考9) 県内の第4種踏切の設置状況 (R6(2024).3.31現在)

路線名	箇所数	路線名	箇所数
JR東日本 水郡線	15	鹿島臨海鉄道 鹿島臨港線	8
関東鉄道 常総線	32	真岡鐵道 真岡線	1
関東鉄道 竜ヶ崎線	5	ひたちなか海浜鉄道 湊線	16
合 計			77

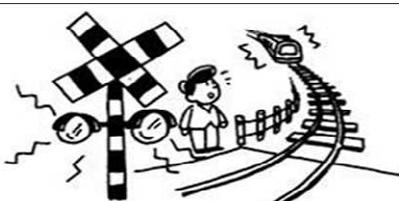
出典：茨城県まとめ

(参考10) 過去10年間の県内の第4種踏切における死亡事故

事故発生 年月日	事故発生場所		事故概要
	路線名 市町村	踏切道名(区間)	
H26(2014).6.9	常総線 下妻市	北大宝8 (大宝駅～騰波ノ江駅間)	列車と小型乗用車が衝突。1名死亡 (小型乗用車の運転手：男性25歳)
H26(2014).10.27	常総線 下妻市	小島1 (宗道駅～下妻駅間)	列車と原動機付自転車が衝突。1名死亡 (原付の運転手：男性18歳)
H28(2016).9.12	常総線 筑西市	井ノ上1 (黒子駅～大田郷駅間)	列車と自転車が衝突。1名死亡 (自転車の運転手：男性9歳)
R1(2019).5.4	湊線 ひたちなか市	三反田第一 (金上駅～中根駅間)	列車と軽貨物自動車が衝突。1名死亡 (軽貨物自動車の運転者：女性76歳)
R6(2024).1.18 ※調査中	常総線 常総市	平内2 (三妻駅～南石下駅間)	列車と自転車が衝突。1名死亡 (自転車の運転手：女性84歳)

出典：国土交通省「運輸安全委員会報告書」

(参考11) 踏切種別

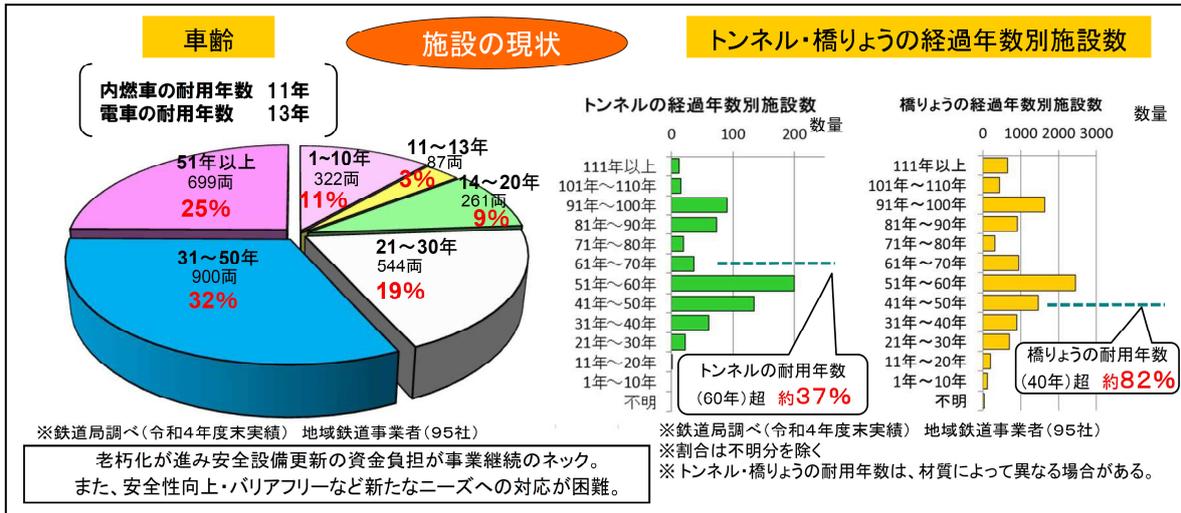
<p>第1種踏切</p>  <p>踏切警報機、踏切遮断機が設置されているか、踏切保安係が配置されている</p>	<p>第3種踏切 ※茨城県内設置なし</p>  <p>踏切警報機と踏切警標がついている</p>
<p>第2種踏切 ※現在設置なし</p>  <p>一部時間帯のみ踏切保安係が踏切遮断機を操作するもの</p>	<p>第4種踏切</p>  <p>踏切警標だけの踏切で、列車の接近を知らせる装置がない</p>

出典：(一社)日本民営鉄道協会ホームページ(一部加工)

イ 施設等の維持管理

各鉄道事業者とも施設の老朽化が進んでおり、維持・修繕等に多額の費用が見込まれる。また、車両についても、計画的に新型車両の導入を進めてきたものの、部材高騰等による製造会社からの急激な値上げ要請もあり、車両の導入も困難な状況にある。

(参考 12) 鉄道車両・施設の現状



出典：国土交通省ホームページ

(4) TXによる経済発展効果のさらなる波及

県全体として人口減少が進む中で、TX沿線の人口は増加傾向にあるなど、TX沿線とそれ以外の地域において発展の状況に大きな差が発生しており、TXによる経済発展の効果が、他の地域に十分に波及していない。

新たな鉄道ネットワークを構築し、TXの整備効果を県内全域に波及させることにより、将来に向けた経済発展を目指す必要がある。

(参考 13) TX沿線3市の人口動態

(単位：千人)

	H17 (2005) (A)	R5 (2023) (B)	増減(C=B-A)	増減率(C/A)
つくば市	200	256	56	28.0%
守谷市	54	70	16	29.6%
つくばみらい市	40	51	11	27.5%
3市合計	294	377	83	28.2%
TX沿線以外	2,694	2,449	▲245	▲9.1%
県全体	2,988	2,826	▲162	▲5.4%

出典：茨城県「常住人口調査」

2 施策の方向性

人口減少に伴う利用者数の減少及び原油価格高騰等により鉄道事業者の経営状況が悪化する中、鉄道利用者の安全性の確保や利便性の向上のため、国や沿線自治体と連携した取組を行っている。

また、沿線自治体及び鉄道事業者等の関係者と連携し、鉄道の利用促進の取組を図っている。

(1) 安全性の向上に関する取組

ア 安全輸送設備の維持確保（地域鉄道設備等整備促進費）

安全な鉄道輸送を確保するため、県では、国及び市町と協調しながら地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備整備等を支援している。

① 制度の概要

対象事業者	県内の地域鉄道事業者
対象路線	前年度決算において、経常損失を生じている旅客路線 ・関東鉄道 常総線（水海道駅～下館駅区間） ・関東鉄道 竜ヶ崎線 ・鹿島臨海鉄道 大洗鹿島線 ・真岡鐵道 真岡線 ・ひたちなか海浜鉄道 湊線
対象事業	安全輸送設備等の整備（対象は国に準拠）
補助率（※）	全事業黒字事業者の赤字路線：国 1/3、県 1/6、市町村 1/6 全事業赤字事業者：国 1/3、県 1/3、市町村 1/3

※ 県の補助は、市町村の補助額以内。

② 令和5(2023)年度実績・令和6(2024)年度計画

年度	補助額 (千円)	内 訳
R5(2023) 実績	65,401	真岡鐵道 4,626（木マクラギ交換、軌道道床整備等） ひたちなか海浜鉄道 32,546（信号保安設備更新、車両検査等） 関東鉄道 12,019（線路設備更新、信号保安設備更新、車両検査） 鹿島臨海鉄道 16,210（車両修繕、車両検査）
R6(2024) 計画	121,904	真岡鐵道 4,540（線路設備更新、信号保安設備更新） ひたちなか海浜鉄道 88,534（車両更新、車両検査等） 関東鉄道 15,107（線路設備更新、信号保安設備更新等） 鹿島臨海鉄道 13,723（車両整備、車両検査）

イ 踏切での安全対策

第4種踏切に対する安全対策としては、事業者や地元自治体と協議の整ったものについて、廃止や統合を実施しているほか、第1種踏切への格上げを行っている。

生活に密着した踏切道が多いため、利便性と安全性両方の観点から調整が難航する場合もあるが、継続して第4種の廃止に向けた取組を行う。

(参考 14) 第 4 種踏切における近年の対策実績

年月日	路線名	市町村	踏切道名 (区間)	対策内容
R1 (2019) . 10. 15	常総線	下妻市	原 2 (玉村駅～宗道駅間)	廃止
R1 (2019) . 10. 15	常総線	下妻市	原 1 (玉村駅～宗道駅間)	廃止
R3 (2021) . 3. 31	湊線	ひたちなか市	東本町 (那珂湊駅～殿山駅間)	廃止
R3 (2021) . 3. 31	湊線	ひたちなか市	教会 (那珂湊駅～殿山駅間)	廃止
R3 (2021) . 4. 15	常総線	常総市	沖ノ内 1 (中妻駅～三妻駅間)	廃止
R3 (2021) . 4. 15	常総線	常総市	新家 (中妻駅～三妻駅間)	廃止
R4 (2022) . 2. 27	常総線	常総市	三坂 1 (三妻駅～南石下駅間)	第 1 種化
R4 (2022) . 3. 10	常総線	常総市	山戸内 2 (三妻駅～南石下駅間)	統廃合
R4 (2022) . 8. 23	常総線	取手市	井野台 (取手駅～西取手駅間)	廃止
R5 (2023) . 3. 29	常総線	常総市	二高前 1 (水海道駅～北水海道駅間)	廃止
R6 (2024) . 2. 28	常総線	常総市	三ツ谷 (南石下駅～石下駅間)	第 1 種化
R6 (2024) . 3. 28	常総線	常総市	砂畑 (南石下駅～石下駅間)	統廃合

出典：茨城県まとめ

(参考 15) 小原第 3 踏切 (第 1 種踏切) の安全対策

● 改良内容

【笠間市の対応】

- ・凹凸のついた停止線の設置、カラー塗装
- ・注意看板及び路面標示の設置
- ・踏切の取付道路の拡幅・舗装修繕

【J R 東日本水戸支社の対応】

- ・踏切の警報機を全方向から見えやすい全方位警報機に交換
- ・遮断器にタレベルト (ライトが当たると発光) を設置

ウ J R 東日本への要望

安全対策の強化について、沿線市町村及び関係団体とともに、J R 東日本に対して要望を実施している。

- ① 直近の要望内容 (J R 東日本水戸支社 (令和 5 (2023) 年 7 月 28 日))
 - ・ホームからの転落事故防止設備の整備 (視覚障害者の安全対策等)
 - ・ワンマン運行化に伴う安全対策及び不安の払拭 (視覚障害者誘導ブロックの設置等)
 - ・踏切における安全対策及び踏切事故防止に関する啓発活動の強化
 - ・駅構内、列車内、線路上における安全対策の強化

② 踏切事故に係る緊急要望

令和 5 (2023) 年 1 月 6 日に発生した小原第 3 踏切 (第 1 種踏切) での死亡事故を踏まえ、同年 3 月に J R 東日本水戸支社に対し、踏切の改修等も含めた抜本的な対策について、緊急要望を実施した。

(2) 原油価格高騰に対する事業継続支援

原油価格高騰により経営が厳しい中、運行を継続している地域鉄道事業者に対し、「交通事業者等原油価格高騰緊急支援事業」により、事業の継続を支援した。

ア 支援金の算定方法

路線ごとの年間走行距離を基準とし、燃料消費量や燃料単価の上昇分等を考慮のうえ、事業者ごとに支援金を算定した。

イ 支援の実績

支給対象事業者	R5.1月補正予算 (R5.1～R5.3分)	R5.6月補正予算 (R5.4～R5.9分)	R5.12月補正予算 (R5.10～R6.3分)	計
関東鉄道	5,276,800円	2,638,400円	5,619,175円	13,534,375円
鹿島臨海鉄道	2,840,000円	1,420,000円	3,042,275円	7,302,275円
真岡鐵道	259,200円	129,600円	288,350円	677,150円
ひたちなか海浜鐵道	617,600円	308,800円	680,725円	1,607,125円
計	8,993,600円	4,496,800円	9,630,525円	23,120,925円

(3) 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の運賃改定による経営改善

鹿島臨海鉄道では、大洗鹿島線沿線の人口減少による利用者数の減少及び近年の燃料価格や物価の上昇などによる運行経費の増加への対応が必要な中、老朽化した車両や施設の更新を図り、引き続き安全な運行を堅持するため、効率化による経費削減のみでは限界にきていることから、運賃改定を実施する。

ア 平均改定率（旅客人員を考慮した増収率）

全体 17.7%

普通旅客運賃（定期外） 21.1%

通勤定期旅客運賃 25.6%

通学定期旅客運賃 9.2%

(参考16) 主要駅間の運賃改定率

区間 (水戸～)	定期外		通学定期 ^{※1} （1か月）	
	現行	改定後（改定率）	現行	改定後（改定率）
大洗	330円	420円（27.3%）	9,540円	11,340円（18.9%）
新鉢田	820円	960円（17.1%）	24,530円	25,920円（5.7%）
鹿島神宮 ^{※2}	1,590円	1,750円（11.4%）	45,120円	45,170円（0.1%）

※1 通学定期は、割引率を50%→55%に拡大

※2 JR区間（鹿島サッカースタジアム～鹿島神宮）の運賃（190円）は改定率に含まず

(参考17) 水戸～大洗駅間と同距離帯の運賃

会社	運賃	会社	運賃
JR東日本	240円	ひたちなか海浜鐵道	460円
首都圏新都市鐵道	380円	関東鐵道	500円
真岡鐵道	410円	茨城交通（バス）	540円

イ 改定後の旅客営業損益見込（令和7（2025）年度）

旅客営業収入 約808百万円（約1億円の増収）

旅客営業利益 約33百万円

(参考18) 令和7（2025）年度の旅客営業損益見込

	現行運賃を維持した場合	運賃改定後
旅客営業収入（A）	708,334千円	807,952千円
旅客運賃収入	591,872千円	691,490千円
その他雑収 [*]	116,462千円	116,462千円
旅客営業費 [*] （B）	774,921千円	774,921千円
旅客営業損益（A－B）	▲66,587千円	33,031千円

※ その他雑収及び旅客営業費は、令和4（2022）年度実績とした場合

ウ 運賃改定のスケジュール

認可申請日 令和6(2024)年4月11日

運賃改定日 令和6(2024)年10月1日(予定)

(4) JR東日本への要望

ア 要望の概要

利用者に配慮した安全で快適な輸送サービスが提供されるよう、毎年沿線市町村及び関係団体とともに、JR東日本に対して要望を実施している。

(参考19) 参加団体

< JR東日本水戸支社要望 >

- ・茨城県常磐線整備促進期成同盟会(茨城県及び20市町村)
- ・水戸線整備促進期成同盟会(茨城県、12市町村、2団体)
- ・茨城県水郡線利用促進会議(茨城県及び6市町)
- ・茨城県南常磐線輸送力増強期成同盟会(会長:土浦市長/6市町)
- ・常磐線東海道線乗り入れ推進協議会(会長:土浦商工会議所青年部直前会長)
- ・茨城産業会議
- ・茨城県観光物産協会

< JR東日本千葉支社要望 >

- ・茨城県
- ・鹿嶋市、潮来市、千葉県香取市
- ・大洗鹿島線を育てる沿線市町会議(会長:大洗町長)

イ 直近の要望内容

① JR東日本水戸支社(要望日:令和5(2023)年7月28日)

路線名	主な要望内容
常磐線	・中距離列車、特急列車、特別快速列車の運転本数増発 ・中距離列車、特急列車、快速列車の運転区間の延伸 ・乗車料金、特急料金等の値下げ ・(仮称)羽田空港アクセス線への常磐線の乗り入れ 等
水戸線	・増発、運転区間の延伸(水戸駅始発・終点列車の勝田駅以北への延伸) ・他線(東北新幹線、東北本線、両毛線、常磐線等)との接続改善 ・両毛線との相互直通運転の実現 ・快速列車の導入 ・始発の繰り上げ/最終の繰り下げ 等
水郡線	・運転本数の維持、増発 ・イベント日や行楽シーズンの増発 ・上菅谷駅での本線と常陸太田支線との接続改善 等
共通	・安全対策の強化(踏切における安全対策、ホームドアの設置 等) ・利便性向上のための環境整備 ・バリアフリー化及び障害者等に対する合理的配慮の推進 ・輸送障害対策の強化 等

② JR東日本千葉支社(要望日:令和6(2024)年3月28日)

路線名	主な要望内容
鹿島線	・成田(千葉)駅-鹿島神宮駅間の直通列車の増便 ・新型車両の運行における安全管理の徹底及び利用者への配慮 ・鹿島アントラーズの公式戦実施日における鹿島サッカースタジアム駅への延長運転 ・沿線地域のイベント開催時における臨時列車の運行 等

(5) 鉄道の利用促進に向けた取組（主なもの）

ア JR水郡線の利用促進

県及び沿線市町が一丸となり、県北山間部の基幹交通機関である水郡線の利用促進及び沿線地域の魅力発信を図る。

① 茨城県水郡線利用促進会議の取組

県と沿線6市町で構成する「茨城県水郡線利用促進会議」において、事業者や学校と連携した利用促進の取組等を実施する。

- ・通勤・通学での利用促進（小中学生の水郡線利用時の運賃助成等）
- ・観光での利用促進（沿線観光・集客行事等の連携等）
- ・水郡線活性化対策協議会（福島県）との連携（児童絵画展の開催等）

② 水郡線全線開通90周年記念イベントへの支援

沿線の観光事業者等と連携し、「水郡線90周年大感謝祭」として、現地イベントの開催や駅でのおもてなし企画など各種企画を実施する。

イ 鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の利用促進

県及び沿線市町で構成する「大洗鹿島線を育てる沿線市町会議」において、沿線自治体及び鉄道事業者等の関係者が連携し、利用促進を図っている。

【主な取組内容】

- ① 貸切列車利用者への運賃一部助成（補助率1/2、上限40千円）
- ② マイレール意識向上のための沿線中学生への回数券配布
- ③ 鹿島アントラーズ及び水戸ホーリーホック特別仕様の時刻表作成
- ④ 沿線ボランティアグループによる環境整備（駅前美化）のために必要な種苗や清掃道具の配布
- ⑤ B. B. B A S E (※)と連携したサイクルトレインの実証実験の実施
※ JR東日本が所有する特別車両「ぼうそう ばいしくる ベース」の略称。
自転車を解体せずそのまま車内に搭載可能なサイクルラックや、滑りにくいゴム床など、サイクルトレインに特化した仕様となっている。

ウ その他鉄道の利用促進

県や市町村、交通事業者、利用促進団体等で構成する「県公共交通活性化会議」において、本県の地域公共交通の活性化対策を推進している。

【主な取組内容】

- ① 交通事業者等が行う啓発事業等への助成
 - ・公共交通マップの作成及び配布、市内路線バス無料乗車券の配布 等
- ② 公共交通のPRイベントの開催
 - ・ショッピングモールでの車両展示、交通グッズ販売、企業PR 等

(6) 新たな鉄道ネットワークの構築

ア TX県内延伸について

TXをつくばから延伸させ、TXの整備効果を県内全域に波及させることにより、将来に向けた経済発展を目指す。

① 延伸方面決定までの経緯

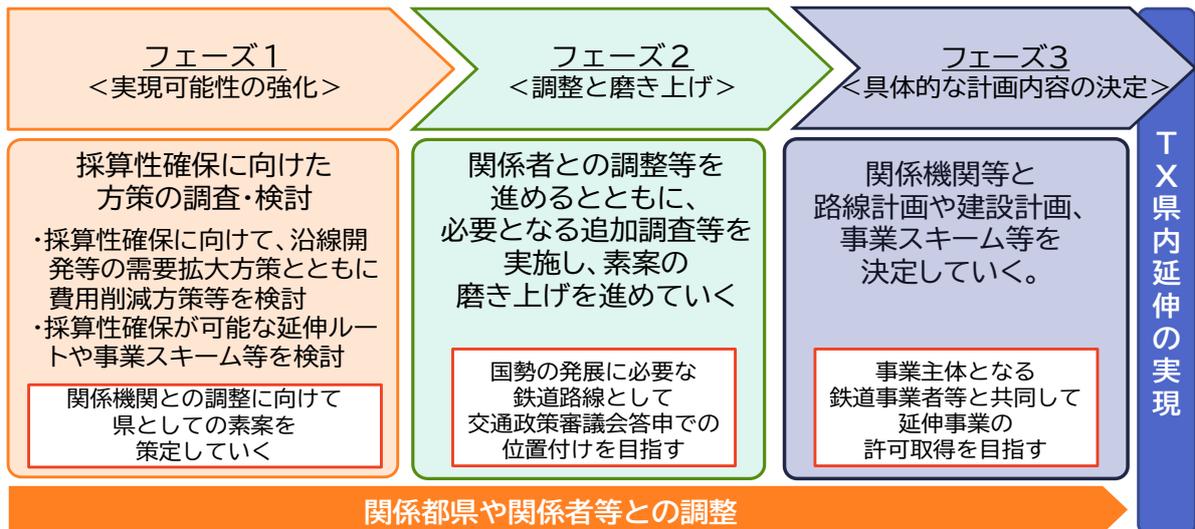
R4(2022). 5～	県総合計画に位置づけた県内延伸4方面案（土浦・茨城空港・水戸・筑波山）について、絞り込みに必要な調査を実施。
R4(2022). 12～	学識経験者等で構成する「TX県内延伸に関する第三者委員会」で、調査結果を踏まえた検討を実施（4回）。
R5(2023). 3. 31	第三者委員会から、延伸方面は土浦方面、接続駅は土浦駅とする旨の提言がなされる。
R5(2023). 5. 1～5. 30	上記提言を尊重する旨の県の考え方を示し、パブリックコメントを実施。
R5(2023). 6. 23	知事定例記者会見で延伸方面を土浦方面とする旨を発表。 <ul style="list-style-type: none"> TX県内延伸の方面は土浦方面とする。また、JR常磐線と接続する駅は土浦駅として、県内延伸構想の具体化に向けた検討を進めていく。 土浦延伸実現後、空港の着陸制限の緩和等、空港を取りまく状況が変化した場合、改めて茨城空港延伸について議論する。

② 延伸方面決定後の流れ

第三者委員会からの提言及びパブリックコメントの結果からは、需要の呼び起こしや事業スキームの更なる検討が課題として提示されている。

今後、TX県内延伸の実現に向けて、実現可能性の強化、調整と磨き上げ、具体的な計画内容の決定の3つのフェーズに分けて進めていく。

(参考 20) 実現に向けた今後の進め方



(参考 21) ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸計画について

ひたちなか市では、市民の利便性向上や、沿線地域の活性化を図るため、鉄道事業者と連携し、湊線の延伸を計画している。

- 延伸により期待される効果
 - ・ 国営ひたち海浜公園へのアクセス向上
 - ・ 新駅付近へ進出する企業への通勤輸送力向上
 - ・ 阿字ヶ浦区画整理地区への輸送手段の確保

① 延伸の概要

- ・ 事業主体：ひたちなか海浜鉄道（株）
- ・ 延伸区間：阿字ヶ浦駅から国営ひたち海浜公園西ロケット付近まで
- ・ 延伸延長：3.1 km
- ・ 新設駅数：2 駅

② これまでの経緯

時期	内容
R3(2021).1.5	延伸に係る鉄道事業許可を取得
R4(2022).1.14	工事施行認可申請延長 (R5(2023).3.31 まで)
R5(2023).3.31	工事施行認可申請再延長 (R6(2024).3.31 まで)
R6(2024).2.9	事業基本計画変更申請
R6(2024).3.4	変更事業計画での事業許可取得
R6(2024).3.11	第1工区工事施行認可申請
R6(2024).3.11	第2工区工事施行認可申請期限の延長申請
R6(2024).3.19	第2工区工事施行認可申請期限延長 (R12(2030).3.31 まで)

③ 今後の予定

- ・ 第1工区開業を事業着手（令和7(2025)年度以降）から5年後に予定。
- ・ 第2工区開業は、第1工区の進捗に合わせて決定するため未定。



§ 延伸の概要
 1 事業主体
 ひたちなか海浜鉄道株式会社
 2 路線名
 ひたちなか海浜鉄道 湊線
 3 鉄道事業の種類
 第一種鉄道事業
 4 延伸区間の概要
 ・ 区 間
 ・ 延伸延長
 ・ 新設駅数
 阿字ヶ浦駅から新駅2
 3.1 km (第1工区 1.4 km)
 2 駅
 5 主要構造 (全長) (第1工区)
 高架・橋梁区間 1.6 km 0.4 km
 盛土・擁壁区間 0.9 km 0.4 km
 地平面区間 0.6 km 0.6 km

出典：ひたちなか海浜鉄道株式会社

3 今後の対応・改善の方向

鉄道は、地域住民の通勤・通学や観光客の足となっているだけでなく、地域の経済活動の基盤となる重要な社会インフラであることから、国や沿線自治体、鉄道事業者と連携しながら、鉄道の安全性の確保や利便性の向上に資する施策を推進するとともに、利用促進の取組をさらに強化していく。

また、新たな鉄道ネットワークを構築するため、TXの土浦への延伸について、実現可能性を高めるために必要な調査・検討を進めていく。

第 1 回 交通政策・物流問題調査特別委員会資料

1 広域的な移動を支える公共交通の維持

(1) 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(2) 地域公共交通の維持に必要な支援の実施

② 路線バスの現状等

(政策企画部)

令和 6 年 5 月 2 7 日 (月)

(1) 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

(2) 地域公共交通の維持に必要な支援の実施

② 路線バスの現状等

1 現状と課題

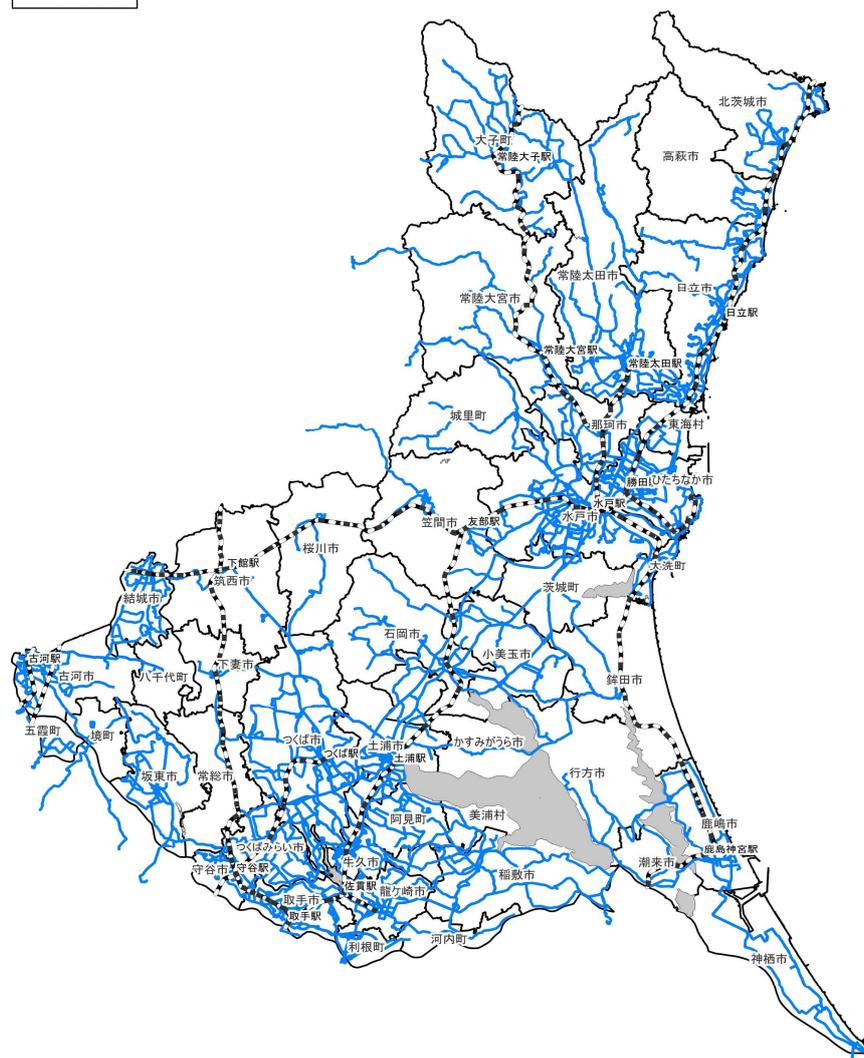
(1) 路線バスの状況

県内の路線バス事業者は10社あり、令和4（2022）年3月31日現在、県内全市町村に跨る1,349系統、営業キロ6,522kmが運行されている。

人口減少やモータリゼーションの進展といった社会情勢の変化に伴い、輸送人員の減少など、バス事業者の経営状況は大変厳しいものとなっており、国土交通省「一般乗合バス事業の収支状況について（令和4（2022）年度）」によれば、保有車両30両以上の事業者のうち、三大都市圏以外の地域を運行する事業者の96%が赤字事業者となっている。

(参考1) 県内の鉄道及びバス路線

凡例	
--- 鉄道	
— バス路線	



出典：茨城県地域公共交通計画（令和3（2021）年3月末現在）

ア 輸送人員の推移

令和4(2022)年度の県内の乗合バス輸送人員は約41百万人で、平成30(2018)年度の約46百万人から9.6%減少した。

なお、全国では、令和4(2022)年度は約3,618百万人で、平成30(2018)年度の約4,348百万人から16.8%減少した。

(参考2) 輸送人員の推移

(単位：千人)

	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	H30→R4 増減率	R3→R4 増減率
茨城県	45,903	43,065	37,062	35,642	41,482	▲9.6%	16.4%
全国	4,347,727	4,257,648	3,120,554	3,308,773	3,617,561	▲16.8%	9.3%

出典：国土交通省「旅客地域流動調査」

イ 路線バスの系統数

令和4(2022)年3月31日現在、1,349系統が運行されているが、平成30(2018)年度から令和4(2022)年度の期間において、事業性の面から37系統が廃止されている。

路線バス廃止に伴い、代替手段として市町村がコミュニティバス、乗合タクシー等を運行している場合があり、令和4(2022)年度時点で、県内ではコミュニティバス130台、乗合タクシー220台が運行され、年間の利用者についてはコミュニティバス約2,659千人、乗合タクシー約474千人となっている。

平成24(2012)年度と比べ、車両台数、輸送人数いずれも増加しており、地域の移動を支える手段となっている。

(参考3) 廃止系統数の推移

	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	計
廃止系統数(系統)	20	11	2	1	3	37
廃止キロ程(km)	83.0	24.0	14.1	1.3	8.5	130.9

出典：茨城県バス対策協議会

(参考4) コミュニティバス・乗合タクシーの利用者等の推移

		H24年度 (2012)	R4年度 (2022)	H24→R4 増減率
コミュニティバス	運行車両台数(台)	97	130	34.0%
	年間輸送人員(人)	2,221,738	2,658,724	19.7%
乗合タクシー	運行車両台数(台)	123	220	78.9%
	年間輸送人員(人)	444,971	473,934	6.5%

出典：茨城県「県内市町村が運行する地域公共交通システム等データ一覧」

(2) 運転手の減少等

大型二種免許保有者の減少に加え、運転手の離職及び高齢化による退職者の増加、さらに令和6（2024）年4月から時間外労働に対する規制が強化されたこと（いわゆる「2024年問題」）に伴い運転手不足が深刻となっており、運行便数等への影響が生じている。

ア 大型二種免許保有者の状況

バスを営業運転するために必要な大型二種免許の保有者数は、平成25（2013）年と比べ、令和5（2023）年では、全国では22.3%減少、本県では19.5%減少している。

また、免許保有者の高齢化も進んでおり、全国では、60歳以上が占める割合は平成25（2013）年の56.0%から令和5（2023）年の59.8%と、約4ポイント上昇している。

(参考5) 年齢別大型二種免許保有者数の推移

(単位:人)

	29歳以下	30～59歳	60歳以上	全国計	(参考)茨城県計
令和5（2023）年	6,498 (0.8%)	308,336 (39.4%)	467,860 (59.8%)	782,694 (100%)	20,466
平成25（2013）年	10,386 (1.0%)	433,743 (43.0%)	563,614 (56.0%)	1,007,743 (100%)	25,411

出典：警察庁「運転免許統計」

イ バス運転手の状況

運転手の高齢化に加え、毎年3～4%程度就業者が減少しており、令和5（2023）年度における乗合バス運転手は、平成30（2018）年度と比べ15.5%減少した。

(参考6) バス運転手平均年齢の推移

	H25（2013）年	R5（2023）年
バス運転手平均年齢（歳）	48.3	53.9

出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

(参考7) バス運転手の推移

(単位:人)

	H30年度 (2018)	R1年度 (2019)	R2年度 (2020)	R3年度 (2021)	R4年度 (2022)	R5年度 (2023)	H30→R5 増減率
運転手数の推移	1,535	1,491	1,454	1,392	1,344	1,297	▲15.5%

出典：県内路線バス事業者

ウ 運転手不足に伴う路線バスの減便

運転手不足の影響により、令和5（2023）年9月以降、茨城交通（株）及び関東鉄道（株）において路線バスの減便が続いている。

同様に、コミュニティバスの一部でも減便が行われている。

(参考8) 近年の主な路線バス減便状況(1日当たり)

実施日	事業者名	対象地域	減便規模
R5(2023).9.1	茨城交通株	日立市、常陸太田市	平日▲89便(▲9.1%) 土曜▲7便(▲1.5%) 日祝日▲7便(▲1.5%)
R5(2023).10.23	茨城交通株	水戸市、ひたちなか市、大洗町、那珂市	平日▲129便(▲5.0%) 土曜▲106便(▲6.5%) 日祝日▲127便(▲8.3%)
R5(2023).12.20	関東鉄道株	土浦市、つくば市、牛久市、龍ヶ崎市、取手市、守谷市	平日▲235便(▲8.5%) 土日祝日▲116便(▲6.1%)
R6(2024).4.1	茨城交通株	水戸市、ひたちなか市、東海村、大洗町、城里町、笠間市、茨城町、日立市、高萩市、常陸太田市、常陸大宮市、大子町	平日▲282便(▲8.5%) 土曜▲245便(▲12.3%) 日祝日▲247便(▲13.3%)
	関東鉄道株	水戸市、茨城町、鹿嶋市、神栖市	平日▲72便(▲2.9%) 土日祝日▲35便(▲2.3%)

出典：県内路線バス事業者

(参考9) 県内2事業者の令和5(2023)年度総減便数

事業者名	減便前の総便数	総減便数(減少率)
茨城交通株	平日 3,557便	▲500便(▲14.1%)
	土曜 2,096便	▲358便(▲17.1%)
	日祝日 1,995便	▲381便(▲19.1%)
関東鉄道株	平日 2,746便	▲307便(▲11.2%)
	土日祝日 1,657便	▲151便(▲9.1%)

出典：県内路線バス事業者

(参考10) コミュニティバスの減便状況

実施日	市町村	運行事業者	減便規模
R6(2024).4.1	取手市	関東鉄道(株) 大利根交通自動車(株)	全7ルート計64便 →計60便(▲4便)
	牛久市	関東鉄道(株)	全8ルート計94便 →計84便(▲10便)
	つくば市	関東鉄道(株)	全10ルート計317便 →平日計274便(▲43便) 土日祝日計213便(▲104便)

出典：県内路線バス事業者

(3) 路線バス運賃改定の状況

人件費の増加や原油価格等の高騰などを受け、厳しい経営環境が続くことが想定されるため、県内路線バス4社は、令和6(2024)年3月1日付けで運賃改定を実施し、平均改定率20%強の値上げを行った。

(参考11) 近年の路線バス運賃改定

	茨城交通(株)		関東鉄道(株)	関鉄グリーンバス(株)	関鉄パープルバス(株)
	水戸オフィス	日立オフィス			
改定年月日	令和6(2024)年 3月1日		令和6(2024)年 3月1日	令和6(2024)年 3月1日	令和6(2024)年 3月1日
平均改定率	20.15%		21.95%	21.83%	21.75%
初乗り 運賃	変更前	170円	190円	170円	170円
	変更後	190円	200円	190円	190円

出典：県内路線バス事業者

2 施策の方向性

(1) 幹線系統及び幹線系統を補完する支線の維持に向けた支援

バス事業者が厳しい経営環境にある中、地域住民の交通手段確保の必要性から、複数市町村間を運行する「地域間幹線系統」について、国や市町村と連携し、事業者等への支援を行っているほか、これらと接続する市町村の域内交通である「地域内フィーダー系統」に関しても、市町村に対して必要な助言を行っている。

また、地域間幹線系統のうち、見直しが必要な路線に関しては、国や市町村、バス事業者と連携のうえ、効率的・効果的な運行について協議を行っている。

ア 地域間幹線系統

① 地域間幹線系統の概要

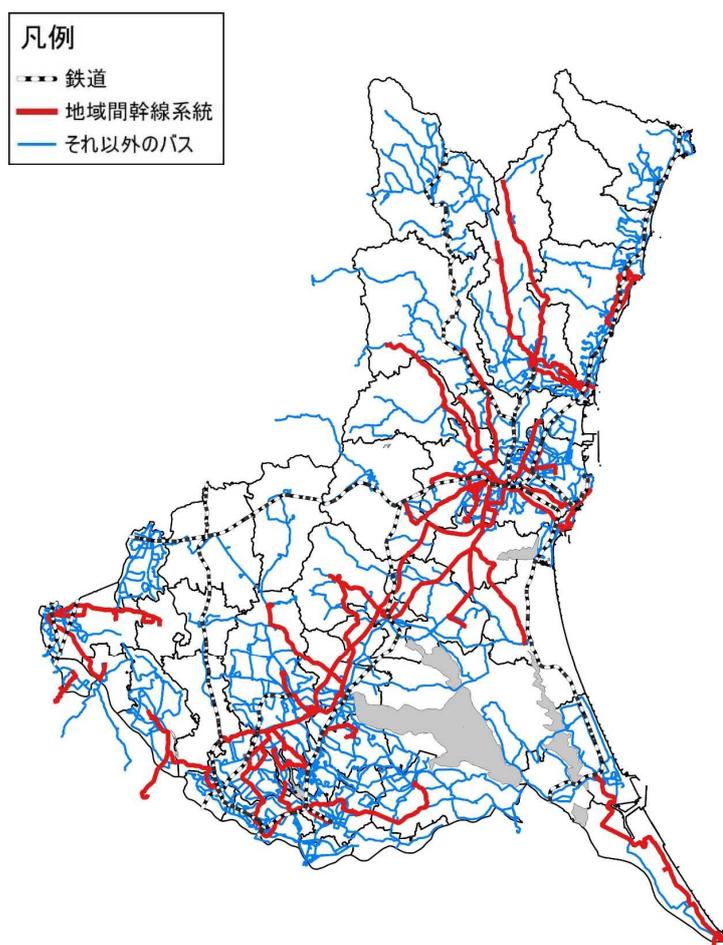
国の補助要綱等において、複数市町村間を運行していることや広域行政圏の中心市町へのアクセス等、地域間幹線系統としての要件が定められており、県では「茨城県地域公共交通計画」において47系統を位置付けている。

【本県の地域間幹線系統】

系統数：47 総距離数：960.8km(県内のみ)

利用者数：3,888,976人(令和4(2022)年10月～令和5(2023)年9月)

(参考 12) 地域間幹線系統等の広域路線バス



出典：茨城県地域公共交通計画（令和3（2021）年3月末現在）

② 支援の状況

事業者の経営努力だけでは路線の維持が困難であることから、国や市町村と連携し、バス事業者等に対し運行経費の一部を補助している。

【令和5（2023）年度補助実績】

国補助額 : 195,212 千円

県補助額 : 124,002 千円

市町村補助額 : 133,567 千円

補助対象期間 : 令和4（2022）年10月～令和5（2023）年9月

イ 幹線系統を補完する支線（地域内フィーダー系統）

① 地域内フィーダー系統の概要

国の補助要綱において、地域間幹線系統を補完する赤字の支線であることや輸送量が2人／1回以上（路線定期運行の場合）であること等、地域内フィーダー系統としての要件が定められており、本県では、26市町村（令和4（2022）年度時点）において、路線バスやコミュニティバス等が地域内フィーダー系統として市町村の地域公共交通計画に位置付けられている。

② 支援の状況

事業者等の経営努力だけでは路線の維持が困難であることから、国が市町村又はバス事業者等に対し運行経費の一部を補助しており、県は市町村の交通会議等において必要な助言等を行っている。

【令和4（2022）年度補助実績】

国補助額 : 167,574 千円

補助対象 : 地域内フィーダー系統（路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等）がある 26 市町村

補助対象期間 : 令和3（2021）年10月～令和4（2022）年9月

（2）地域間幹線系統の見直し

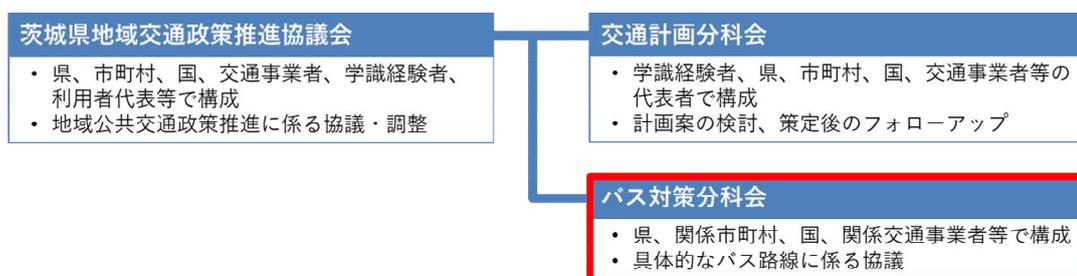
ア 見直しの必要性

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のうち、事業性が低い系統（平均乗車密度5人未満かつ収支率55%未満）については、適宜見直すこととしている。

イ 見直しの進め方

茨城県地域交通政策推進協議会に設置するバス対策分科会において、系統別に事業性が低い原因を調査し、運行ルート・運行時間・便数など路線の維持に向けた必要な見直しを行う。

（参考13）茨城県地域交通政策推進協議会の構成図



出典：茨城県地域公共交通計画

(参考 14) 見直し対象系統

全 17 系統 (R4 (2022). 10.1~R5 (2023). 9.30 運行実績分)

事業者名	系統名
茨城交通(株)	太田営業所～小中車庫～里川入口
	馬場八幡前～大橋～大甕駅西口
	馬場八幡前～はたそめ入口～大甕駅西口
	日立駅中央口～国道6号～十王駅前
	大宮営業所～中瓜連～水戸駅
	水戸駅～旭台団地入口～友部駅
	赤塚駅南口～桜ノ牧高校前～水戸医療センター
	水戸駅～国田局前～下江戸
関東鉄道(株)	筑波山口～土浦一高前～土浦駅西口
	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
	龍ヶ崎市駅～済生会病院～江戸崎
	竜ヶ崎駅～光風台団地入口～取手駅東口
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
朝日自動車(株)	五霞町役場～幸手駅

出典：茨城県まとめ

(3) 運転手の確保

バス運行の担い手である運転手の確保を図るため、茨城県バス協会では、県（中小企業課）が交付する「運輸事業振興助成交付金」を活用し、大型二種免許取得費用の一部を補助している。

【令和 5（2023）年度実績額】 1,400 千円 @100 千円×14 人

【令和 6（2024）年度予算額】 1,500 千円 @100 千円×15 人

(4) 原油価格高騰に対する事業継続支援

原油価格高騰により経営が厳しい中、運行を継続している路線バス事業者等に対し、「交通事業者等原油価格高騰緊急支援事業」により、事業の継続を支援した。

ア 支援金の算定方法

路線バス事業者、タクシー事業者については、車両 1 台あたりの定額支給とし、単価は業種毎に車両 1 台あたりの年間燃料消費量や燃料単価の上昇分等を考慮して算定した。

イ 支援の実績

支給対象事業者	R5.1月補正予算 (R5.1～R5.3分)		R5.6月補正予算 (R5.4～R5.9分)		R5.12月補正予算(※) (R5.10～R6.3分)		計 (千円)
	単価	実績 (千円)	単価	実績 (千円)	単価	実績 (千円)	
路線バス (11社)	30千円/台	30,150	15千円/台	15,120	35千円/台	30,855	76,125
タクシー (172社)	10千円/台	21,480	5千円/台	10,635	—	—	32,115
計		51,630		25,755		30,855	108,240

※ R5.12月補正予算では、支給対象期間中に運賃改定を行った場合、運賃改定後の期間は支給対象外とした。

(5) 路線バスの利用促進に向けた取組（主なもの）

県や市町村、交通事業者、利用促進団体等で構成する「県公共交通活性化会議」において、本県の地域公共交通の活性化対策を推進している。

【主な取組内容】

- ① 交通事業者等が行う啓発事業等への助成
 - ・公共交通マップの作成及び配布、市内路線バス無料乗車券の配布 等
- ② 公共交通のPRイベントの開催
 - ・ショッピングモールでの車両展示、交通グッズ販売、企業PR 等
- ③ 新高校生等に対するリーフレットの配布
 - ・バスお試し乗車券付きリーフレット「エコ通学のススメ」の作成及び配布

3 今後の対応・改善の方向

路線バスは、鉄道と同様、地域住民の重要な移動手段であり、経済活動の基盤となる社会インフラであることから、既存の公共交通サービスの改善・充実によりさらなる利用促進を図る。

また、地域の多様な輸送手段の総動員による新たな移動サービスの導入など、国や市町村、バス事業者と連携しながら、持続可能な交通ネットワークの構築に努めていく。