

## 地域間幹線系統の見直しについて

本県においては、令和 5 年 8 月に茨城県地域公共交通計画を策定し、その中で、事業性（収支率、平均乗車密度）が特に低い地域間幹線系統について優先的に見直しを図ることとしており、次のとおり、バス対策分科会において、地域ごと・系統ごとの事情を踏まえて、関係者（事業者・市町村・県・国等）で効果的な見直し方策を協議・検討を進めておりますので、ご承知のほどよろしくお願いいたします。

## 1 経過

令和 6 年 1 月 バス対策分科会開催前事前準備（個別協議）

令和 6 年 2 月 市町村・事業者に対する地域間幹線系統の見直しに係る意向調査の実施

令和 6 年 3 月 バス対策分科会

（第 1 回幹線系統見直し協議：水戸市周辺の 2 系統を対象）

## 2 今後の予定

事業性が特に低い地域間幹線系統全 17 系統（令和 5 年度実績）のうち、令和 5 年度は水戸市周辺の 2 路線について協議を行った。

令和 6 年度は、バス対策分科会において、全 17 系統を対象として対象路線毎に幹線系統見直しに係る関係者間協議を順次実施する予定。

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

# 地域間幹線系統の見直しに向けた今後の方針について

令和6年4月 茨城県交通政策課

# 1 基本的な考え方(茨城県地域公共交通計画で位置付け)

## ① 見直しの対象

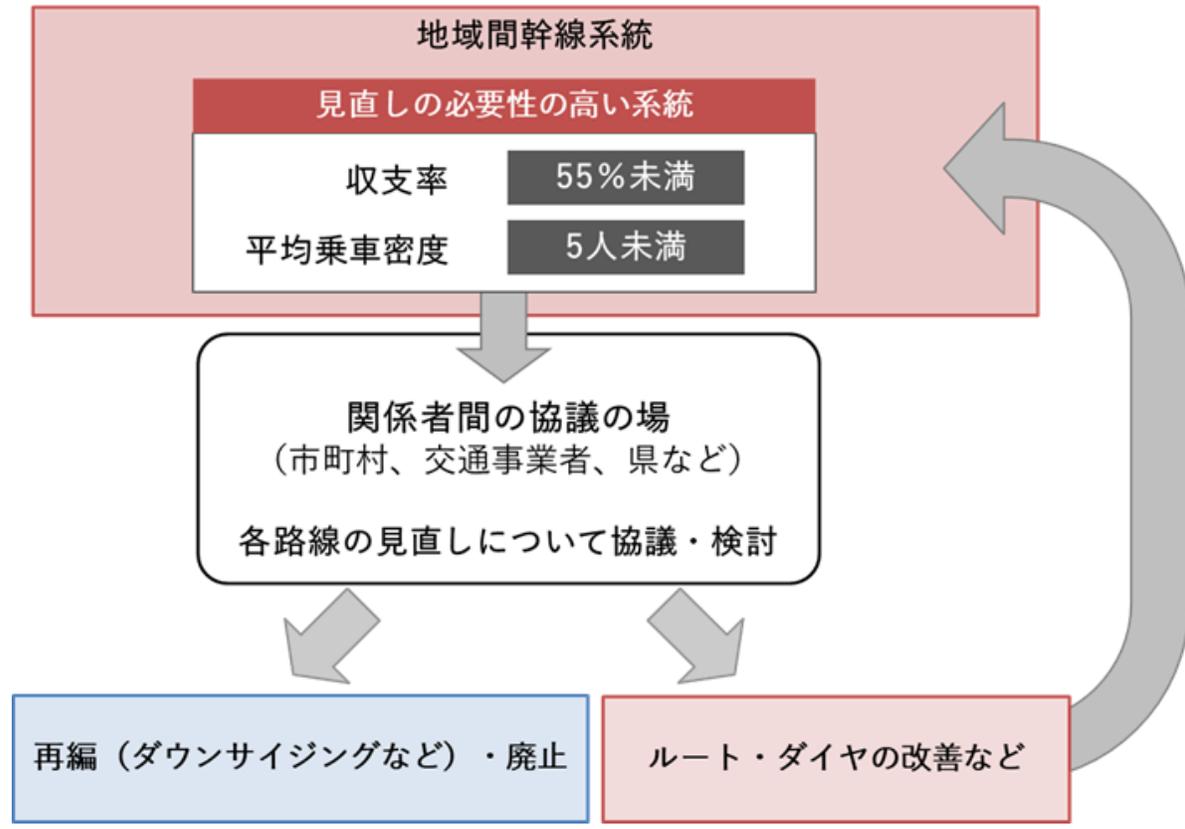
地域間幹線系統のうち、**事業性が特に低いものについて、見直しに向けた協議・検討**を関係者(事業者・市町村・県・国等)で行う。

## ② 見直しの方向性

協議・検討にあたっては、**生産性向上**のほか**他モードへの転換や統合**等も選択肢とする。

## ③ 見直しのスケジュール

**期限(原則3年間)を定めて**、協議・検討を行う。



【茨城県地域公共交通計画 P.57】

## 2 見直しの対象

事業性が特に低い地域間幹線系統 = 平均乗車密度5人未満かつ収支率55%未満の系統(R5実績)

地区	事業者名	系統名	平均乗車密度	収支率	関係市町村
県北	茨城交通(株)	太田営業所～小中車庫～里川入口	2.0	14.1%	日立市、常陸太田市
		馬場八幡前～大橋～大甕駅西口	2.4	37.4%	日立市、常陸太田市
		馬場八幡前～はたそめ入口～大甕駅西口	3.3	41.0%	日立市、常陸太田市
日立駅中央口～国道6号～十王駅前		3.1	52.9%	日立市	
県北／県央		大宮営業所～中瓜連～水戸駅	3.3	40.2%	水戸市、常陸大宮市、那珂市
県央		水戸駅～旭台団地入口～友部駅	4.5	52.7%	水戸市、笠間市
		赤塚駅南口～桜ノ牧高校前～水戸医療センター	2.0	31.6%	水戸市、茨城町
	水戸駅～国田局前～下江戸	3.1	48.1%	水戸市、那珂市	
県南	関東鉄道(株)	筑波山口～土浦一高前～土浦駅西口	2.8	43.1%	土浦市、つくば市
		みどりの駅～農林団地中央～土浦駅西口	2.7	37.4%	土浦市、つくば市
		牛久駅～森の里～緑が丘団地	1.1	24.4%	牛久市、つくば市
		藤代駅～自由ヶ丘団地	1.7	38.2%	取手市、つくば市、つくばみらい市
		取手駅西口～高岡～谷田部車庫	2.5	36.4%	取手市、つくば市、つくばみらい市
		龍ヶ崎市駅～済生会病院～江戸崎	0.7	13.0%	龍ヶ崎市、稲敷市
		竜ヶ崎駅～光風台団地入口～取手駅東口	2.0	33.4%	龍ヶ崎市、取手市
県西	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	1.5	40.4%	古河市
	朝日自動車(株)	五霞町役場～幸手駅	2.0	50.8%	五霞町

### 3 見直しの方向性(協議・検討を行うにあたっての視点)

#### 基本的な方向性

地域にとって本当に必要な系統か？  
(優先して残すべきか？)  
→ ex.輸送量が非常に低いので廃止 等

置き換え・統合可能な交通モードがあるか？  
→ ex. 重複するコミバスと統合 等

広域的な需要はあるか？  
→ ex. 市町村内での利用が多いので  
区間廃止 等

ダイヤ(運行回数)やルートは適正か？  
→ ex.利用の少ない日中時間帯の減便 等

生産性向上(収支率改善)が見込めるか？  
→ ex.利用促進のみ行い見直しをしない 等

#### その他の考慮すべき要素

市町村の交通計画や施策との整合性

行政負担額

運転手確保  
→ ex.運転手不足のため維持できない、  
ピーク時間帯の運転手確保のため  
減便できない等

通学手段の維持・確保  
→ ex.廃止すると通学できなくなる生徒  
がいる 等

その他地域特有の事情



高

見直しの度合い

低

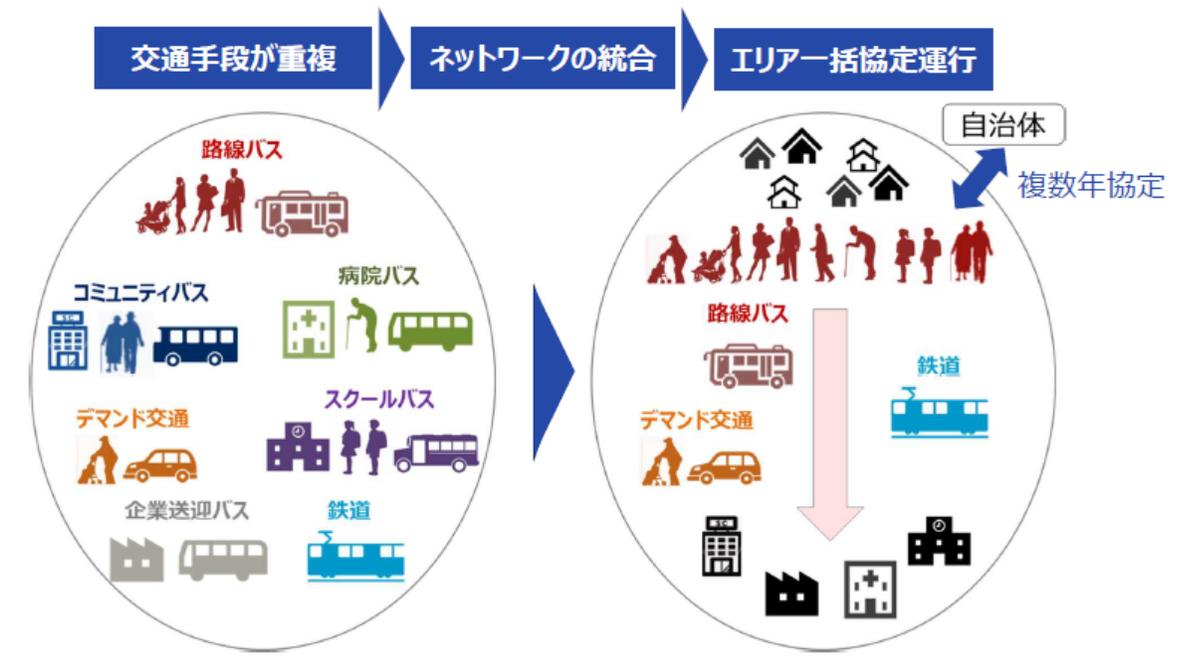
→ 地域ごと・系統ごとの事情を踏まえて、関係者(事業者・市町村・県・国等)で最適な見直し方策を協議・検討

### 3 見直しの方向性(エリア一括協定運行事業の活用)

- 地域間幹線系統の見直し(特にコミバスとの統合や他モードへの転換)を行うにあたっては、「**エリア一括協定運行事業**」(国新規事業)の活用も選択肢とする。
- エリア一括協定運行事業を活用する場合、フィーダー系統やその他のコミュニティ交通まで含めた見直しとなる可能性あり。  
→ 幹線系統にとらわれず、周辺地域全体での協議・検討となることも想定。

#### エリア一括協定運行事業

- 自治体と交通事業者は、**複数年かつエリア単位**で、黒字路線・赤字路線を一括運行する協定を締結。
- 国は、当該運行について複数年(最長5年)定額を支援し、当該**支援額を初年度に明示**。
- 協定期間中に経営改善により生じた**収益は交通事業者に帰属**。次の協定期間には**要補助額が減少**。



# 4 見直しのスケジュール

令和5年11月

**R5年度実績確定**

令和5年12月

**事前準備**

令和6年1月

バス事業者・関係市町村に対して個別に今後の方針を説明

令和6年2月

**R5実績で収支率55%未満の地域間幹線系統の見直しに向けた協議・検討開始**

**今後の対応に係る市町村・事業者に対する個別意向確認（アンケート）**

（どのような見直し方法が考えられるか、エリア一括事業の活用意向はあるか、コミュニティ交通との統合はできるか、系統を維持する必要があると考えているのか・・・等）

令和6年3月～

**バス対策分科会（個別協議）**

幹線系統見直しに係る関係者間協議を随時実施

**市町村交通会議**

市町村のコミュニティ交通の再編を伴う場合は、各市町村交通会議においても協議が必要

令和8年9月  
(令和8年度事業終了時)

**地域間幹線系統見直しに係る協議・検討の原則3年間の期限**

※事業性の低い系統について、R9年度事業から県補助対象外とすることを検討