

■協議内容

2023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。

2023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。

■2023年度末時点の達成率の計算方法

2023年度目標値に係る増加量の達成率 = (2023年度実績値 - 策定時の数値) ÷ (2023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 | | 2023年度末時点※ | | | 実績・課題等 | 今後の方向性 |
|-------------------------------|-----------------|-------------------------------------|---------------|------------|------|------------|--------------|------------|--------|--|--|
| | | | 年度 | 数値 | 年度 | 数値 | 期待値 | 実績値 | 達成率 | | |
| 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 | 31 | 2023 | 44 | 44 | 36 | (38%) | ・地域交通計画策定 32自治体 ・網形成計画 4自治体 ・策定予定 5自治体 | 策定予定の自治体及び未作成自治体への働きかけを継続的に行う。 |
| 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 | 139 百万人 | 2027 | 182 百万人 | 151.3 百万人 | 156 百万人 | (138%) | 行動制限緩和に伴い各交通モード全体において、回復傾向となる。 | 市町村や事業者等と連携しながら、利用促進に向けた取組を継続的に行う。 |
| 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 | 6 市町村 | 15 市町村 | (400%) | 県補助の活用に加え、市町村独自の取組により導入件数増加傾向となる。 | 自治体等のニーズに対応した支援策の見直しを図るとともに、新たな移動サービスの導入に向けた支援を継続的に行う。 |
| 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 | 4 系統 | 2027 | 13 系統 | 7 系統 | 10 系統 | (200%) | 水戸市への乗り入れ路線において利用者が増加傾向となる。 | 引き続き利用状況や運転手不足の状況を踏まえて、効率的・効果的な運行の見直しを図っていく。 |
| 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 | 27 系統 | 2027 | 39 系統 | 31 系統 | 28 系統 | (25%) | 運行経費の増加等により改善に課題あり | 引き続き利用状況や運転手不足の状況を踏まえて、効率的・効果的な運行の見直しを図っていく。 |
| 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 | 13 市町村 | 2027 | 23 市町村 | 16.3 市町村 | 13 市町村 | (0%) | 龍ヶ崎市、大洗町にて今後導入を検討。一方で、経費の捻出も課題となる | 公共交通利用の利便性向上に向け、引き続きGTFS化の導入に向け推進を図る。 |

※②は2022年度の値（最新の公表データ）