

令和 8 年度 第 1 回 水戸市地域公共交通協議会全体会議

日時 令和 8 年 7 月 17 日（金）

午前 10 時から

場所 水戸市役所 4 階

政策会議室

次 第

1 開会

2 議事

- (1) 水戸市地域公共交通計画に係る令和 7 年度評価（協議）
- (2) 水戸市地域公共交通計画に位置付けた施策の進捗状況（報告）
- (3) 水戸市地域公共交通協議会の令和 7 年度決算及び令和 8 年度事業計画（報告）

3 その他

4 閉会

（配付資料）

資料 1 水戸市地域公共交通計画に係る令和 7 年度評価

資料 2 水戸市地域公共交通計画に位置付けた施策の進捗状況

資料 2 別紙 1 令和 6 年度バス路線再編調査業務委託調査報告概要

資料 2 別紙 2 令和 6 年度受託研究報告

資料 3 水戸市地域公共交通協議会の令和 7 年度決算及び令和 8 年度事業計画

参考資料 水戸市地域公共交通協議会規約

水戸市地域公共交通計画に係る令和７年度評価

水戸市地域公共交通計画の評価等結果（令和７年４月～令和８年３月）（案）

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
<利用しやすい公共交通ネットワークの形成> 市内における１日当たりの路線バス利用者数 26,906人（令和５年度）→ 35,000人（令和10年度）	・バス路線の再編 ・交通結節点の環境整備 ・乗り継ぎしやすい環境づくり ・利用しやすい運賃体系の導入	バス事業者の有するデータを集計	24,288人 ・前年度から-2,065人減	・ダイヤ改正による減便や定期券を持たない人のバス離れ等が影響し、利用者が減少している。 ・定期券を利用した人数は全体で増加していることから、バスの固定利用者数をいかに増やしていくかが課題と思われる。	１日当たりの定期券利用人数 13,401人 （前年度から822人増）
<市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実> バスロケーションサイトへの年間アクセス数 19,426千件（令和５年度）→ 43,000千件（令和10年度）	・インフォメーション環境・共通サインの整備 ・バスマップの作成 ・デジタル技術の活用・MaaSの推進 ・観光客が回遊しやすい環境づくり	バス事業者の有するデータを集計	28,013千件 ・前年度から7,643千件増	・市のホームページにバスロケーションシステムの案内を掲載し、市民ガイドブックには各バス事業者のホームページのQRなどを掲載することで周知に努めた。引き続き、積極的な発信に努め、さらなるアクセス数向上を目指す。	
<公共交通の利用意識向上> エコ通勤チャレンジウィークの年間取組者数 7,526人（令和５年度）→ 8,000人（令和10年度）	・モビリティ・マネジメントの実施	取組実績	7,644人 ・前年度から-263人減	・エコ通勤チャレンジウィークが周知され、当初と比較して取組人数は増加しているものの、前年度比で減少した。今後はさらなる取り組み人数増加に向け、実施方法や周知方法等の見直しについて検討を進める。	
<公共交通ネットワークの維持> 市内を通過する路線バスの系統数 240系統（令和５年度）→ 240系統（令和10年度）	・既存公共交通の維持・確保 ・広域公共交通ネットワークの維持・確保及び利用促進	バス事業者の有するデータを集計	234系統 ・前年度から２系統増	・目標指標を下回っている状況であるが、前年度と比較し、２系統増加した。 ・移動ニーズが著しく低下している区域が存在する中、交通事業者として不採算路線の縮小・再編を模索することは、持続可能な経営を維持する上で不可避である一方、地域ごとの需要特性に応じ、維持が必要な路線については、引き続き財政的支援等を行う。	
<地域や利用者に応じた移動手段の確保> 水都タクシーの年間利用回数 6,103回（令和５年度）→ 7,300回（令和10年度）	・郊外部における移動手段の確保 ・高齢者が移動しやすい環境づくり	取組実績	9,276回 ・前年度から1,444回増	・事業が周知され利用者が増加している。 ・令和６年度に一部の運行エリアを拡大したことから、利便性が向上したものと考えられる。 ・今後もさらなる利用者増加に向け、周知を図っていく。	

目標	目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
<移動手段の脱炭素化> 公共交通による年間温室効果ガス排出量 282千t-CO2（令和3年度）→ 267千t-CO2（令和10年度）	・次世代自動車の導入 ・シェアサイクルの拡充	環境省作成の「自治体排出量カルテ」における自動車（旅客）及び鉄道による年間温室効果ガス排出量の合計を集計	293千t-CO2 （令和5年度実績） ・自動車（旅客）：277千t-CO2（前年度から3千t-CO2減） ・鉄道：16千t-CO2（前年度から増減無し）	・コロナ禍収束後経済活動が活性化し、計画策定当初よりも排出量が増えたものと考えられるが、前年度と比べ、自動車の排出量は減少している。 ・公共交通の利用促進を進め、温室効果ガス排出量の減少に努めたい。	自治体排出量カルテの当該項目は、2年度分遅れて公表されるため、左記に記載の実績は令和5年度実績である
<バリアフリー環境の構築> ノンステップバスの導入率 71.2%（令和5年度）→ 80.0%（令和10年度）	・移動空間のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入 ・バス・タクシーのバリアフリー化	バス事業者の有するデータを集計	80.1% ・総車両台数206台（前年度から2台減）、うちノンステップバス165台（前年度から3台増） ・前年度比0.2%増	・バス事業者による新規購入により導入率が増加した。 ・今後もノンステップバス購入に対する支援を継続し、導入率が増加するように努めたい。	

（参考）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律抜粋

（地域公共交通計画の評価等）

第7条の2 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成した場合には、毎年度、当該地域公共交通計画の区域における地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、地域公共交通計画を変更するものとする。

2 地方公共団体は、前項の調査、分析及び評価を行ったときは、速やかに、その結果を主務大臣に送付しなければならない。

3 主務大臣は、前項の規定による送付を受けたときは、その送付に係る事項について、地方公共団体に対し、助言をすることができる。

議事（2）

水戸市地域公共交通計画に位置付けた施策の進捗状況

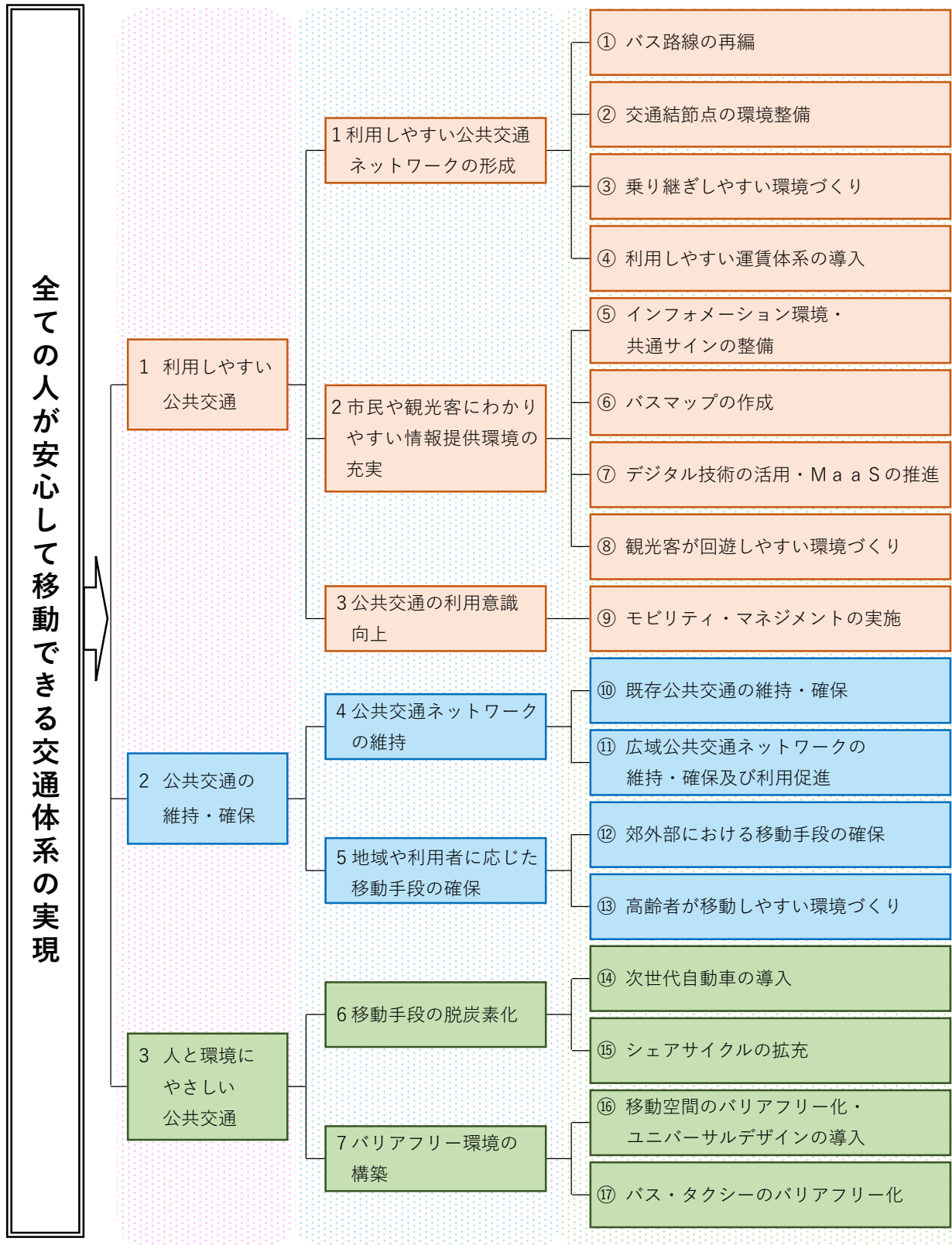
<施策の体系図>

<目指す将来像>

<基本方針>

<計画の目標>

<施 策>



基本方針 1 利用しやすい公共交通

計画の目標 1 利用しやすい公共交通ネットワークの形成

施策①	バス路線の再編	実施主体：市、バス事業者		
施策概要	利用者のニーズの把握に努めながら、市とバス事業者が連携・協力し、利便性と効率性を両立したバス路線への再編を進めます。			
進捗状況				
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
実施	実施			
<令和 7 年度実施内容> ・ 双葉台地区における再編について、再編最終案がまとまり、再編が決定した。 ・ みと好文テラスのオープンに合わせた、観光循環路線の千波湖西駐車場への延伸について、関係者と協議を行い、延伸が決定した。 ※ 再編に当たっては、バス交通分科会においても協議を行い、課題等について確認を行うとともに、追加で調査を行うなど意見を反映した。				

施策②	交通結節点の環境整備	実施主体：市、公共交通事業者		
施策概要	「① バス路線の再編」に伴い、水戸駅北口をはじめとした既存のバスターミナルやバス事業者営業所・車庫等の各交通結節点について、機能強化を行います。利用者が安心してバスを待つことができるよう、バス乗り場の導線、待合所の環境改善、パークアンドライドやサイクルアンドライドなど、公共交通へ乗り継ぎしやすい環境の整備に取り組みます。			
進捗状況				
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
未実施	実施			
＜令和 7 年度実施内容＞				
・ 県庁バスターミナルにおいて、シェアサイクル「みとちゃり」の専用ラックを設置した。				
・ 赤塚駅において、シェアサイクル「みとちゃり」のステーションを新設し、交通結節点の環境整備を図った。				

施策③	乗り継ぎしやすい環境づくり	実施主体：市、公共交通事業者		
施策概要	鉄道とバス及びバス相互の乗り継ぎがしやすいダイヤ調整に加えて、情報提供の改善や乗り継ぎ環境の整備により、利用者の視点に立ったシームレスな乗り継ぎ環境をつくれます。			
進捗状況				
令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
実施	実施			
<令和7年度実施内容> 公共交通事業者の連携により、鉄道ダイヤに合わせたバスダイヤの調整が図られた。				

施策④	利用しやすい運賃体系の導入	実施主体：市、公共交通事業者		
施策概要	本市では公共交通事業者ごとに利用できる決済サービスが異なっており、事業者の運行エリアをまたぐ区間での利用が課題となっています。 事業者共通の乗車券など、特に乗り継ぎ利用時における費用負担の軽減、利便性の向上につながる運賃体系の導入について、事業者と協議しながら検討を進めます。			
進捗状況				
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
未実施	未実施			
＜令和 7 年度実施内容＞				

計画の目標 2 市民や観光客にわかりやすい情報提供環境の充実

施策⑤	インフォメーション環境・共通サインの整備	実施主体：市、バス事業者			
施策概要	バス事業者共通のインフォメーション環境を整備し、乗り場案内や行き先案内等の情報案内を実施します。泉町一丁目に設置しているデジタルサイネージの運用から得られた課題等を踏まえながら、デジタルサイネージ等によるバスロケーションや時刻表等の情報提供の拡大を推進します。 併せて、バス事業者共通の系統番号の設定や主要方面別のカラーリングなど、共通サインの整備について検討します。				
進捗状況					
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	
実施	実施				
＜令和 7 年度実施内容＞					
・ 泉町一丁目バス停のデジタルサイネージを運用した。					

施策⑥	バスマップの作成	実施主体：市		
施策概要	市民はもちろんのこと、観光客など、本市を初めて訪れる人にも本市の主要バス路線や所要時間、主要駅のバス乗り場がわかるようにします。 バスマップを定期的に更新するとともに、デジタル地図との連動を図るなど、掲載内容の拡充・改善を進めます。			
進捗状況				
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
実施	実施			
＜令和 7 年度実施内容＞ ・ 「みとバス MAP」 及び「赤塚バス MAP」 を、市 HP に公開した。				

施策⑦	デジタル技術の活用・M a a S の推進	実施主体：市、公共交通事業者		
施策概要	バスロケーションシステムや乗換案内アプリ等の利用を促進します。また、キャッシュレス決済の導入を支援し、公共交通の利便性の向上を図ります。 併せて、本市を含むエリアで展開されるM a a S の取組に参画しながら、他都市の先進事例について、調査・研究を進めます。 また、事業者と連携しながら、自動運転等の新たな技術を活用したモビリティの導入の可能性についても、同様に調査・研究を進めます。			
進捗状況				
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
実施	実施			
<令和 7 年度実施内容> ・ バス事業者により、バスロケーションシステムが運用された。 ・ M a a S 「ひたちのくに紀行」との連携を継続実施した。				

施策⑧	観光客が回遊しやすい環境づくり	実施主体：市、バス事業者		
施策概要	観光客が路線バス等で市内を回遊しやすい環境をつくります。 観光客にもわかりやすい、主要な行き先を記載したバスマップを配布するとともに、バス事業者が販売する1日乗車券「水戸漫遊1日フリーきっぷ」の利用を促進します。 併せて、イベント開催時において、観光名所を周遊するバスの運行を実施するほか、観光拠点と中心市街地間を回遊する循環バス路線の新設を検討します。			
進捗状況				
令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
実施	実施			
＜令和7年度実施内容＞				
・ みと好文テラスのオープンに合わせた、観光循環路線の千波湖西駐車場への延伸について、関係者と協議を行い、延伸が決定した。（再掲）				

計画の目標 3 公共交通の利用意識向上

施策⑨	モビリティ・マネジメントの実施	実施主体：市、民間事業者		
施策概要	公共交通の重要性や利便性についてより多くの人に周知し、関心を高めってもらうことで、自動車利用から公共交通利用への転換を促進します。 特に、ゼロカーボンシティの実現や交通渋滞の解消に向け、「エコ通勤」を企業と連携して推進するなど、公共交通の利用を促します。			
進捗状況				
令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
実施	実施			
＜令和7年度実施内容＞				
・ バス事業者の協力により、路線バス乗り方教室を実施。 実施校：吉田小（104名）、吉沢小（105名）、渡里小（103名）、堀原小（46名）、 稲荷第一小（48名）、内原小（77名）				
・ エコ通勤チャレンジウィークを実施。 第1回：3,841名 第2回：3,803名				

基本方針 2 公共交通の維持・確保

計画の目標 4 公共交通ネットワークの維持

施策⑩	既存公共交通の維持・確保	実施主体：市、公共交通事業者		
施策概要	市内を運行する鉄道、路線バス、タクシーなど、既存公共交通の維持・確保に努めます。 新型コロナウイルス感染症の影響や燃料価格の高騰、運転者不足等により、公共交通事業者を取り巻く環境はより一層厳しくなっています。国や県と連携しながら、公共交通事業者の事業を継続させるための支援を実施します。			
進捗状況				
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
実施	実施			
＜令和 7 年度実施内容＞				
・ 茨城県バス運行対策費補助金に係る嵩上げ補助として、バス系統維持補助金を交付した。 実績額：7,133,169 円（4 系統）				
・ 大洗鹿島線の車両検査や整備に係る事業に対して、大洗鹿島線安全輸送設備等整備事業補助金を交付した。 実績額：6,064,990 円				

施策⑪	広域公共交通ネットワークの維持・確保及び利用促進		実施主体：市、県、関係市町村	
施策概要	本市を含む県内広域で運行する公共交通を維持・確保します。 併せて、「いばらき県央地域連携中枢都市圏」の連携中枢都市として、周辺市町村から本市に乗り入れる路線バスやデマンド交通等の充実を図ります。			
進捗状況				
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
実施	実施			
<令和 7 年度実施内容> 国、県及び沿線市町村と協調し、地域間幹線系統維持のための財政支援を実施した。 (茨城県バス運行対策費補助金に係る市町村負担金として県に納付) 実績額：5,523,150 円（7 系統） - 路線バス「石塚・赤塚線」及び「石塚・内原線」の運行に係る費用の一部を、本市と城里町で支援した。 実績額 石塚・赤塚線：15,000,000 円 石塚・内原線：5,224,235 円				

計画の目標 5 地域や利用者に応じた移動手段の確保

施策⑫	郊外部における移動手段の確保	実施主体：市			
施策概要	本市では、公共交通が利用しづらい郊外部における移動手段を確保するため、昼間の稼働率が比較的低い市内のタクシーを活用して「水都タクシー」を運行しています。引き続き運行し、日常生活圏域や交通結節点までの移動手段を確保します。 水都タクシーは、公共交通の利便性が低い市内 11 地区で運行していますが、運行地区との境界付近など、その他の地区においても部分的に公共交通の利便性が低い地域が点在するため、それらの地域での運行について、検討を進めます。				
進捗状況					
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	
実施	実施				
＜令和 7 年度実施内容＞					
・ 公共交通の利便性が低い市内 11 地区において、「水都タクシー」の運行を継続した。 令和 7 年度利用回数：9,276 回（前年度比 1,444 回増）					

施策⑬	高齢者が移動しやすい環境づくり	実施主体：市		
施策概要	高齢者の移動を支える手段として、バス・タクシー等公共交通機関の割引制度の導入を検討します。 また、新たなモビリティを活用したデマンド型交通等について、他市事例を調査・研究しながら、導入の可能性を検討します。 併せて、高齢者が移動しやすい環境づくりに向け、水戸市の実情に合った新たな制度について検討します。			
進捗状況				
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
実施	実施			
＜令和 7 年度実施内容＞ - バス事業者による、高齢者向け定期券の販売が継続された。 - 広く高齢者が移動しやすい環境づくりを行うため、庁内横断体制によるプロジェクトチームを立ち上げ、新たな高齢者の移動支援施策の検討を実施した。				

基本方針 3 人と環境にやさしい公共交通

計画の目標 6 移動手段の脱炭素化

施策⑭	次世代自動車の導入	実施主体：市、公共交通事業者		
施策概要	本市で運行する公共交通事業者へのE V車両導入を促進することで、脱炭素化を推進します。 併せて、燃料電池車両等についても、車両価格や航続距離等の性能向上の状況を注視しながら、導入促進を検討します。			
進捗状況				
令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
実施	実施			
<令和7年度実施内容> ・ 市内において電気バスを導入する路線バス事業者及び路線バス貸与事業者に対し、電気バス導入事業補助金の交付による支援を行った。 実績額：9,999,000 円（2 社 7 台）				

施策⑮	シェアサイクルの拡充	実施主体：市		
施策概要	まちなかの回遊性の向上及び公共交通網の補完を目的として導入しているシェアサイクル「みとちゃり」について、拡充を進めます。 併せて、自転車が安全に通行できる環境を整えるなど、利用促進に取り組みます。			
進捗状況				
令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
実施	実施			
＜令和7年度実施内容＞ ・ 車両及びステーションを増設した。 車 両 台 数：98 → 148 台 ステーション数：42 → 55 箇所				

計画の目標 7 バリアフリー環境の構築

施策⑯	移動空間のバリアフリー化・ユニバーサルデザインの導入		実施主体：市、公共交通事業者、道路管理者ほか	
施策概要	「水戸市バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区として定めた水戸駅周辺地区のバリアフリー化を進めるとともに、ユニバーサルデザインの導入を図ります。 併せて、路線バス車体を利用して「車いす体験」や「高齢者体験」を行うバリアフリー教室を実施し、「心のバリアフリー」の普及・啓発を推進します。			
進捗状況				
令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
実施	実施			
＜令和7年度実施内容＞ ・ 国土交通省関東運輸局茨城運輸支局及びバス事業者と連携しながら「バリアフリー教室」を実施し、実際の路線バス車両を用いながら、高齢者及び障害者への理解促進を図った。 実施校：新荘小（61名）、常磐小（68名）、渡里小（109名）、下大野小（9名）、稲荷第二小（35名）				

施策⑰	バス・タクシーのバリアフリー化	実施主体：市、公共交通事業者		
施策概要	全ての人が移動しやすい移動空間の創出に向け、バス・タクシーのバリアフリー化を促進します。			
進捗状況				
令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
実施	実施			
＜令和 7 年度実施内容＞				
・ バス事業者によりノンステップバスが導入された。 総車両台数 209 台のうち、ノンステップバス 165 台（80.1%）				

令和 6 年度バス路線再編調査業務委託 調査報告概要

1 研究の背景と目的

運転士の担い手不足や、いわゆる「2024 年問題」による公共交通機関の衰退、地方部における高齢者の移動手段確保などが課題となっており、効率的で持続可能な公共交通体系の構築が求められている。

本研究では、双葉台地区をバス路線再編を検討する上での代表的な事例として選定し、バス路線の支線・幹線化を軸とした再編案について、データに基づく定量評価と、市民参加型（オープンハウス型）の住民説明会を通じた合意形成プロセスを試行・検証し、また、再編の実現可能性を検討するため、アンケート調査を通じて参考情報を得ることを目的とした。

2 現状分析

双葉台地区に乗り入れるバス路線は、途中経由地が複数パターン存在し、地区内のバス発着拠点も複数あるため、非常にわかりにくい路線網となっている。

また、2024 年のダイヤ改正により、大規模な減便が行われ、平日は最終バスの繰り上げや朝夕ラッシュ時の便の削減が見られ、ピークカットが試みられている。さらに、土日祝日の大幅な減便も目立った。

双葉台におけるバス利用人数は 17 年間で半数近くまで減少しているが、この要因として、地域内の人口減少が挙げられる。ダイヤ改正前後を比較すると、平日・日祝日は現状維持または微減である一方、土曜日は利用者数が大幅に減少していた。

3 再編の検討と合意形成プロセス

対象地域において、バス路線再編に係る住民説明会をオープンハウス形式で開催し、地域住民から具体的な意見を多数得ることができた。

また、再編案の便益評価結果などのデータ提示による情報提供や、意見収集プロセスを経ることに対しても、概ね好意的な意見を得ることができた。

これらの意見から、新規路線開業等を伴わない既存路線のみに関する比較的小規模な再編であっても、住民参加による計画・合意形成プロセスを経ることによって、路線再編に対する住民の評価ならびに住民から再編を行う主体への信頼度等が向上する可能性があることが示唆された。

住民説明会で得られた意見を踏まえて、バス路線再編による社会便益の評価手法を更新する前後において、便益評価結果の傾向が大きく異なった。このことから、住民意向を反映したバス路線再編を検討することで、自治体やバス事業者の内部のみで検討した際に比べて、考慮できる検討項目の範囲や再編案自体に有意な差異が出る可能性が示唆された。

以上のことから、新規路線開業等を伴わない既存路線のみに関する比較的小規模な再編であっても、住民参加による合意形成プロセスを経ることによる効果があることが示されたと考えられる。

令和7年度水戸市地域公共交通協議会
第1回バス交通分科会
2025年6月23日



資料 2 別紙 2

分科会報告資料

[https://trans.civil.ibaraki.ac.jp/
mitobusbunkakai0623ppt.pdf](https://trans.civil.ibaraki.ac.jp/mitobusbunkakai0623ppt.pdf)

令和6年度受託研究報告

双葉台地区におけるバス路線再編に係る調査研究 および路線再編案



双葉台路線再編検討WEB
[https://trans.civil.ibaraki.ac.jp/
mitobus.html](https://trans.civil.ibaraki.ac.jp/mitobus.html)

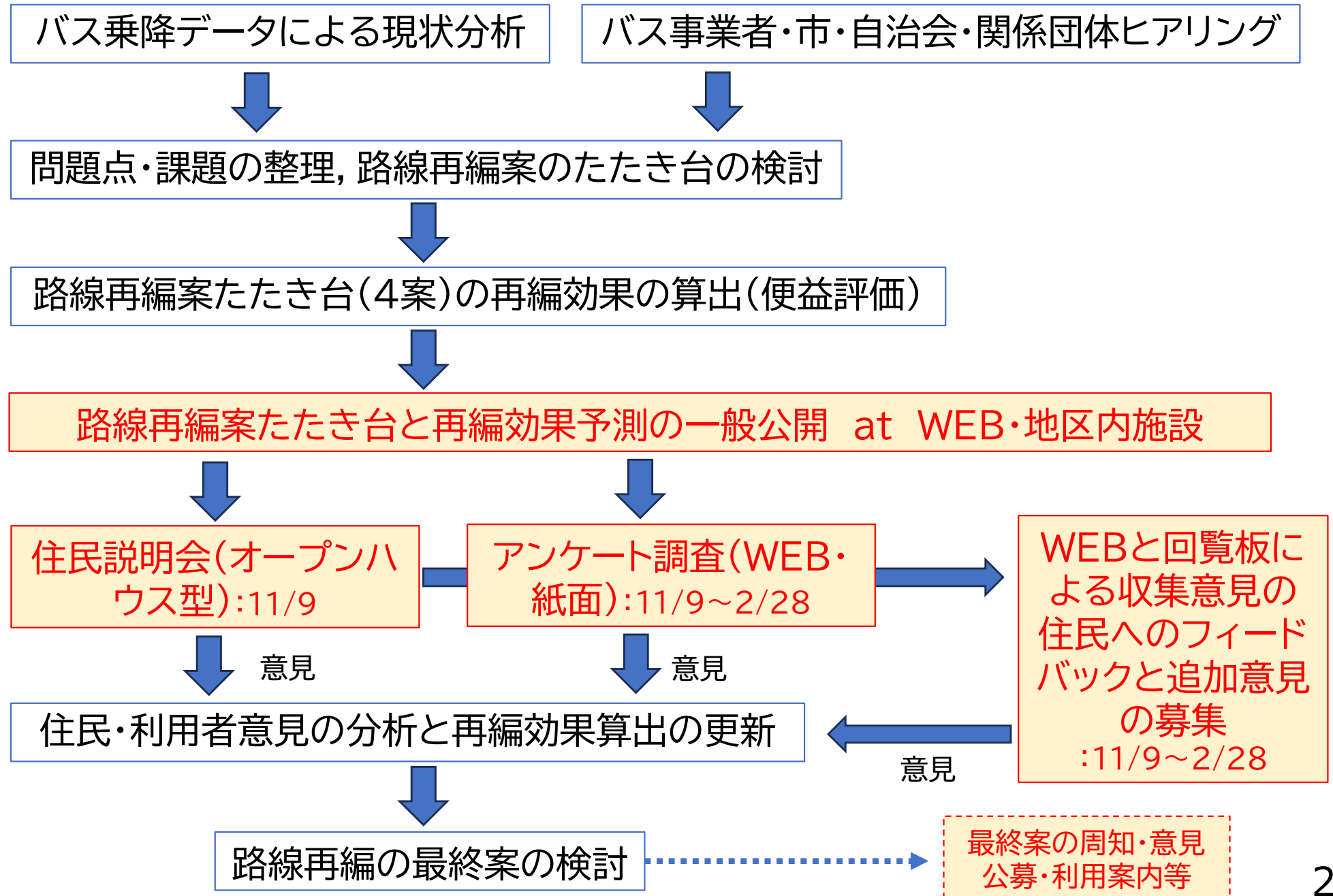
茨城大学*, 茨城交通, 水戸市

* 調査研究作業協力者: 高橋和晃氏(元茨城大学大学院修士課程)

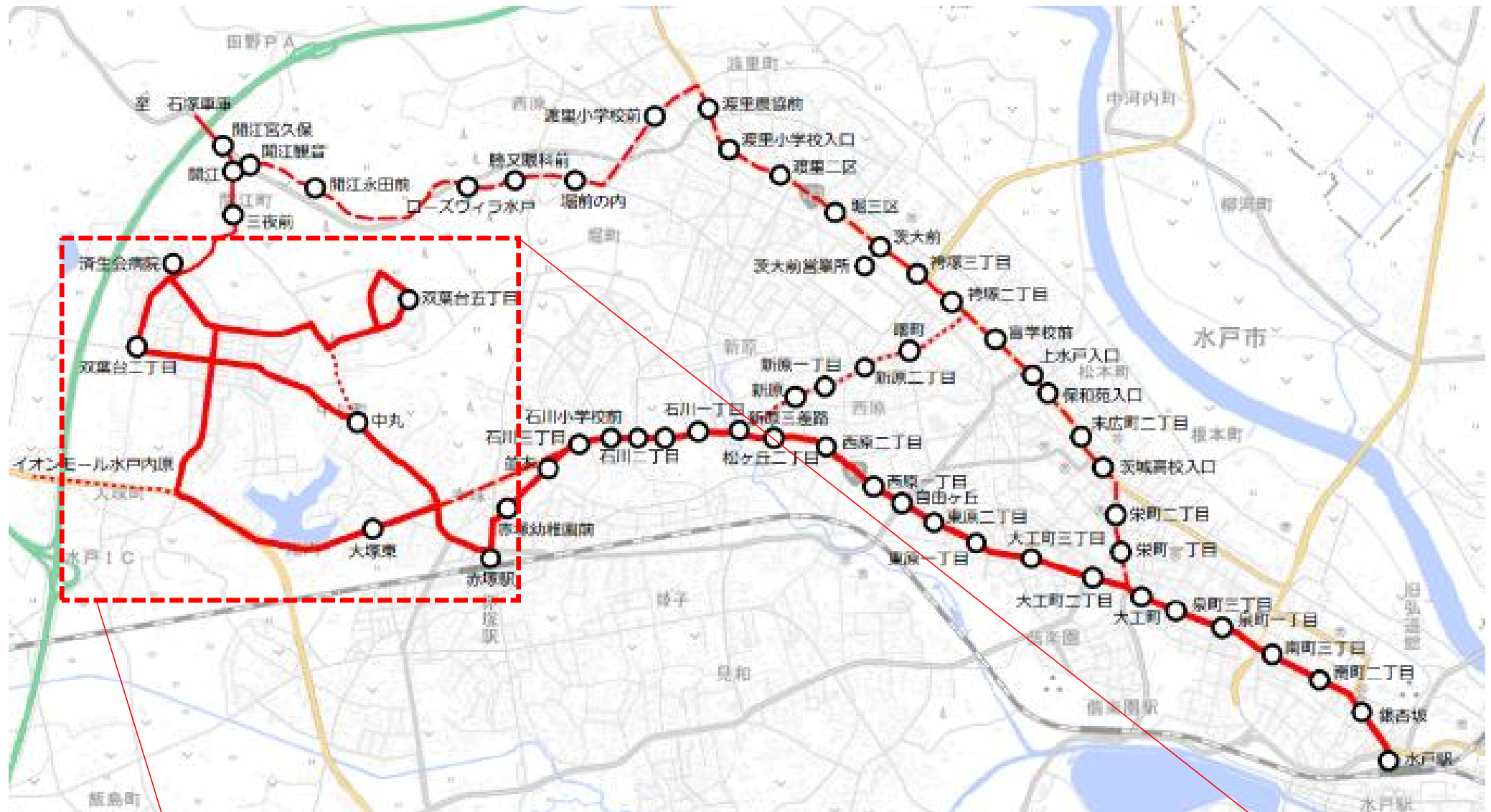
調査研究の概要・ねらい

- R6年度, 協議会からバス路線再編調査業務を受託
- 双葉台地区の分りにくいバス路線の再編案をバス乗降の個票データの分析等から検討
- 再編計画の決定においては, 公共事業で推奨されている市民参画型プロセス(PI)を念頭に, 市民とのコミュニケーションを通した「透明性・客観性・合理性・公正性」の向上を極力図った.
- これらを通じて, 利用者とバス事業者の双方にとってより良い再編案を丁寧に検討しつつ, 地域全体で公共交通をより真剣に考え, その維持・活性化のための活動継続のきっかけにしたい.

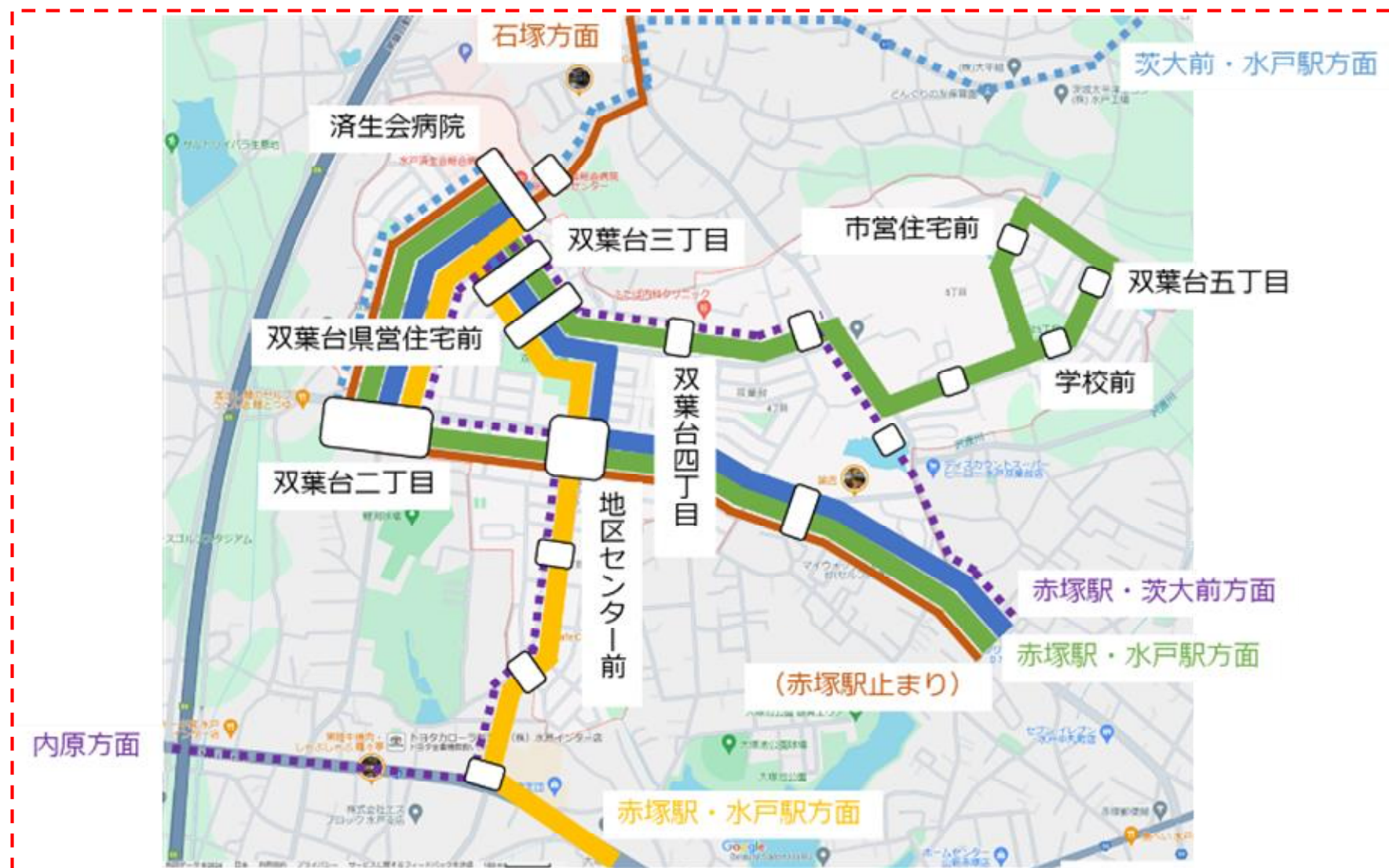
調査研究のプロセス



対象路線(広域)



対象路線(双葉台地区を拡大)



主要な系統は3つ:

終点が2か所(双葉台2丁目・学校前) × 経由地が2か所(中丸・大塚)

路線再編の目的設定：問題認識

- ① 双葉台地区においても、バス利用者が減少
- ② バス事業者の乗務員不足・収益の低下が著しい
- ③ 路線の運行パターンが多く、複雑
 - ・ 行先が複数存在する
 - ・ 地区センター前の停留所が4箇所あり、わかりにくい
 - ・ 双葉台三丁目・双葉台県営住宅前バス停が方面別に整理されていない
- ④ 済生会病院付近の渋滞に路線バスが巻き込まれ、定時運行に影響
- ⑤ 双葉台五丁目付近での折返し待機時に、バスの路上駐車が発生している⇒可能であれば、双葉台五丁目周辺にバス待機場整備を行いたい



これらの解消を目的に路線再編案のたたき台を複数検討

(一般的に、複数案の相対評価や選択の方が利用者が分かりやすく、他にも様々な再編アイデアが出やすい)

路線再編案～たたき台：4案

【原則】全ての案で「地区センター前」「双葉台三丁目」「双葉台県営住宅前」バス停を方面別に整理し、課題③「路線の運行パターンが多く、複雑」の解消を図る

【案①：発着2か所】

現2丁目止まり系統を病院止まりに



【案②：発着1か所】

全系統を5丁目終点で統一



路線再編案～たたき台：4案

【案③：発着2か所
(大塚・中丸経由便数変更)】
現2丁目止まり系統を病院止まりに



【案④：発着1か所
(大塚・中丸経由便数変更)】
全系統を5丁目終点で統一



住民・利用者意見のまとめ

A) 再編案への意見

- ・ 案①の一部病院終点の方が案②の全便5丁目終点よりも遅延の関係で高評価だが、居住地に依存しそう。
- ・ 大塚経由便の減便は否定的意見が多い。
- ・ 案②は分かりやすい
- ・ 案①で病院でバスが待機する場所の確保の問題

B) 系統が多く行先や待つべきバス停が分かりづらく、乗車するとき不安。

C) ダイヤを均等化してほしい。最低3便程度のダイヤへのニーズ。

D) 病院での渋滞、国道50号での渋滞などへの不満。赤塚駅での鉄道や県庁等への別路線への乗り継ぎが遅延でできないことへの不満。

E) 赤塚駅でのバスと電車の接続：短時間乗り継ぎやギリギリ接続できないダイヤ、バス遅延での接続不可

F) 双葉台地域内や赤塚駅まで区域での巡回移動のようなニーズがある

- ・ 高齢化に伴う病院や買い物等の近距離移動ニーズなど
- ・ 免許返納後のバス利用ニーズが大きい

G) 幹線・支線化に対する一定の受容性。一部は幹線への直行便を残すべき。待ち時間短縮と乗継運賃割引ニーズ。南口バス路線への乗り継ぎ不便。

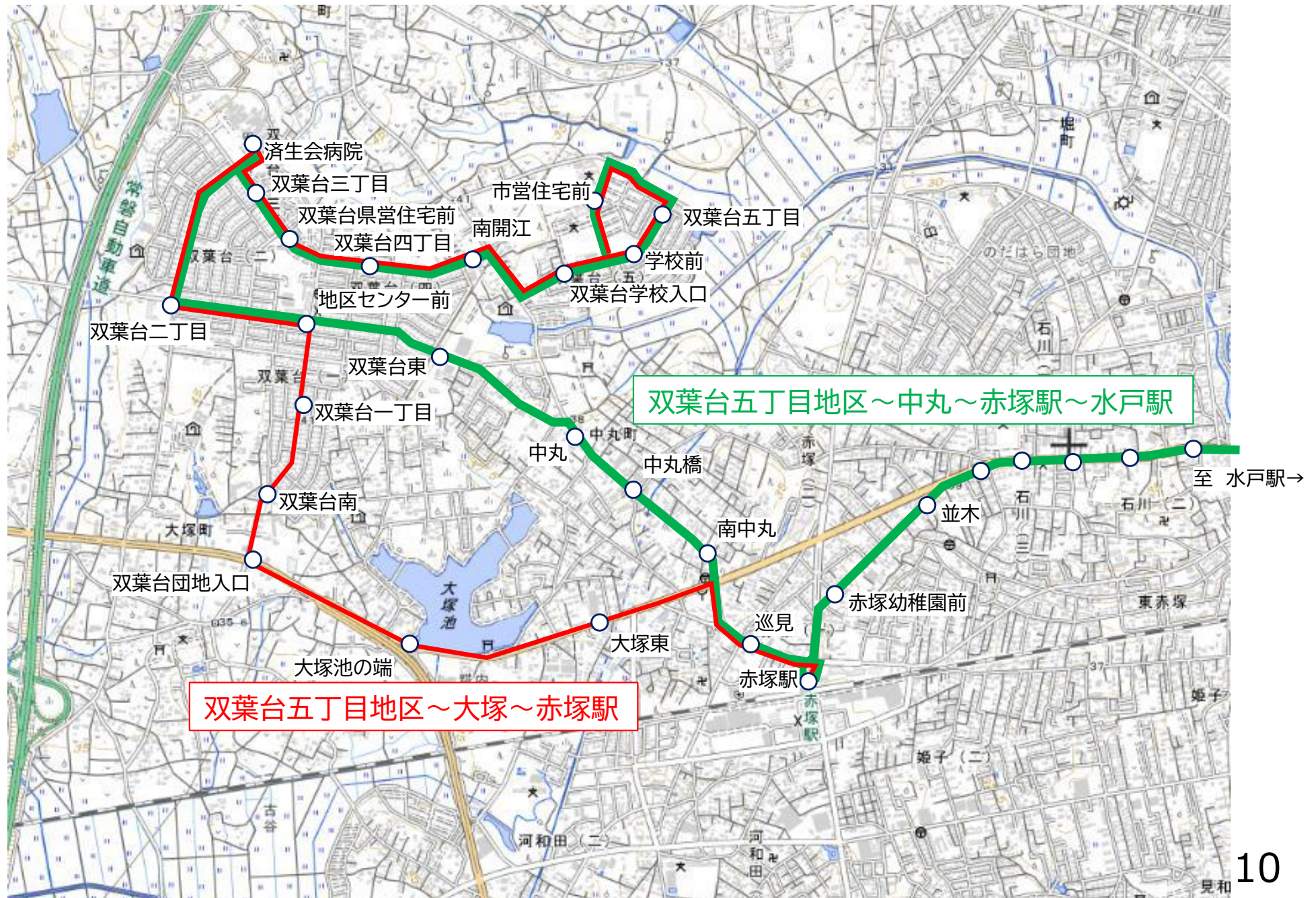
H) 北口ロータリーの混雑（一般車含め）。

I) 今回の路線再編検討プロセスへの評価

住民・利用者意見を踏まえた路線再編案

- 路線が長い場合の遅延の問題や病院周りの混雑などが指摘
⇒指摘を受け、双葉台地区内の遅延実績や近接バス停への徒歩移動可能性を踏まえた再編案の便益計算を更新。住民意見の傾向を定量的にも把握。
- 遅延緩和策は地域、病院、バス会社、自治体などで総合的に継続検討することとして、まずは利用者利便を考えた全系統が双葉台五丁目地区まで行く案をベースに検討。
- 一方で、赤塚駅止まりの幹線・支線化の受容性については反対意見もあるものの、一定程度の受容意見もあり、一部幹線への直行便を残すことで受容性を高められる可能性を示唆。
- 直行二ーズ、乗り継ぎ二ーズ、遅延軽減、大塚方面需要などを総合的に考え、現在の大塚経由系統を赤塚駅止まりにして、全便を双葉台五丁目地区終点としつつ、全体としてはコスト抑制を行えるような案を検討。

住民・利用者意見を踏まえた路線再編案



最終再編案の想定されるメリット

- 路線はかなりわかりやすくなる
- 特に地区センター付近のバス停を一気に集約し, わかりやすく, 便利, 快適になる.
- 双葉台五丁目地区は増便となり, 利用者増を期待.
- 全便を五丁目終点にし, 大塚経由を赤塚駅止まりとすることで, ダイヤ編成を組みやすくなり, 双葉台エリア内の便数をより均等ダイヤにしやすい可能性がある(今は実質2便→均等間隔に近い3便に). 利用者増を期待.
- 赤塚駅止まり系統は支線化され路線長が短くなり, 遅延が減らせるかも. 赤塚駅の電車乗り継ぎのときも遅延がないのはよい(電車に乗る方はあまり変わらないかもしれないが).

・運行本数 ※石塚・赤塚線・開江線除く

	現行	改正後
平日	19.5往復	39往復
土曜	15往復	25往復
日曜・祝日	12.5往復	22.5往復

本数変更なし

	現行	改正後
平日	37往復	25.5往復
土曜	25往復	15往復
日曜・祝日	22.5往復	12.5往復

茨城大学の提案を受けた茨城交通再編検討結果

- ・運転士労働減少時間【1日当たり】

平日 6:52 土曜 7:10 日祝 7:10

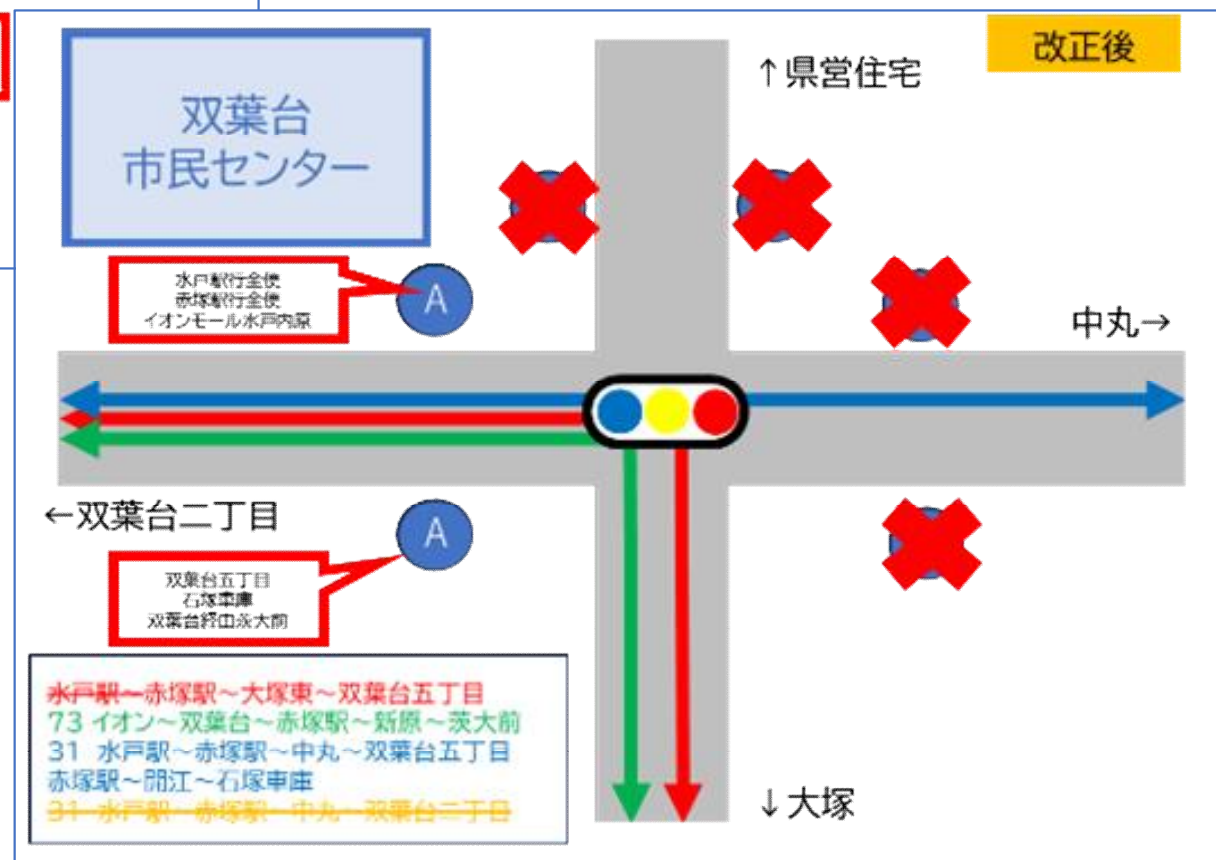
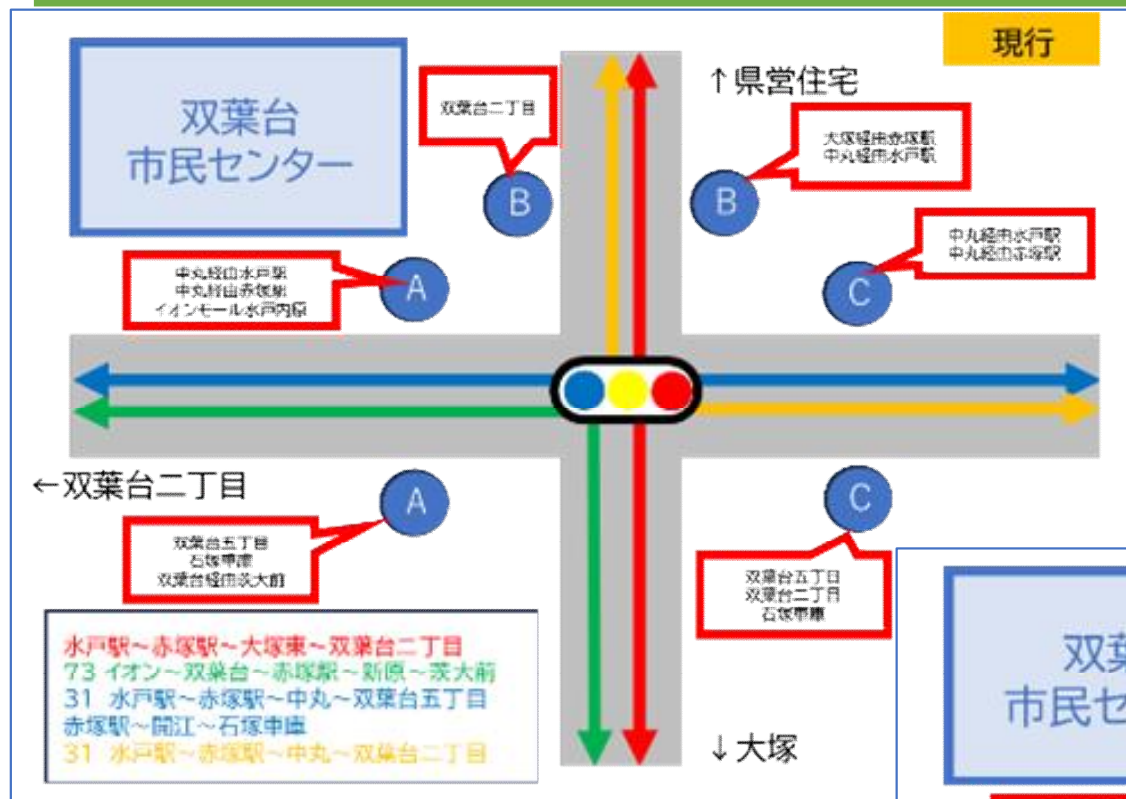
- ・茨大前営業所交番数 平日 1交番減(運転士1名減)

※土曜・日祝は交番数の都合上、これ以上の交番削減が難しい状況。

- ・削減運行キロ 年間合計 ▲ 29,272.2km

- ・年間削減費用 ▲500万円(見込)

地区センターバス停について



今後の検討課題

- 双葉台五丁目行きが増え、折り返し時のバス運転手の待機環境の確保・改善, 地域の理解・協力
- 病院出入口渋滞対策, 安全対策
- 赤塚駅ロータリー内のバスの待機スペースが現状不足. 北口では3台が限界, 南口でも4台程度でいっぱい. 事故等のリスクの懸念.
- 赤塚駅乗り継ぎ環境の分析, 改善？
- 赤塚の南口発着便との連携(赤塚止まり便のその後の路線回し状況によっては北口経由⇒南口終点もありえるかどうか. そのニーズは？)
- 道路渋滞対策, バス優先策
- 地域でのバス利用促進体制, その他公共交通, 自転車との連携

議事（3）

水戸市地域公共交通協議会の令和7年度決算及び令和8年度事業計画

○令和7年度決算

	金額	備考
収 入 ①	801,130 円	水戸市負担金等
支 出 ②	290,101 円	
差引残高 ①－②	511,029 円	水戸市へ返納

【収入内訳】

(単位：円)

款	項	目	予算額 (A)	収入額 (B)	差引残額 (B)－(A)	備 考
1 負担金			800,000	800,000	0	
	1 負担金	1 負担金	800,000	800,000	0	水戸市負担金
2 補助金			1,000	0	△1,000	
	1 国庫補助金	1 国庫補助金	0	0	0	
	2 その他	2 その他	1,000	0	△1,000	
3 繰越金			1,000	0	△1,000	
	1 繰越金	1 繰越金	1,000	0	△1,000	
4 諸収入			2,000	1,130	△870	
	1 諸収入	1 預金利子	1,000	1,130	130	預金利子
		1 雑入	1,000	0	△1,000	
計			804,000	801,130	△2,870	

【支出内訳】

(単位：円)

款	項	目	当初予算額 (A)	支出額 (B)	不用額 (A)－(B)	備 考
1 事業費			47,000	16,410	30,590	
	1 事業費	1 事業費	47,000	16,410	30,590	国交省研修参加費
2 総務費			753,000	273,691	479,309	
	1 総務費	1 会議費	697,000	258,201	438,799	委員報酬等
		2 事務費	56,000	15,490	40,510	通信運搬費等
3 予備費			1,000	0	1,000	
	1 予備費	1 予備費	1,000	0	1,000	
計			801,000	290,101	510,899	

令和7年度水戸市地域公共交通協議会収入支出決算監査書

令和7年度水戸市地域公共交通協議会収入支出決算について、関係帳簿及び証拠書類に基づいて監査を執行したところ、いずれも適正に処理されていることを認めます。

令和8年 6 月 19 日

監事 (一社) 茨城県バス協会

ち賀重徳 

令和8年 6 月 19 日

監事 水戸市住みよいまちづくり推進協議会

角田恒巳 

○令和 8 年度事業計画

1 「水戸市地域公共交通計画」に位置付けた事業の進捗管理等

各実施主体が、「水戸市地域公共交通計画」に位置付けた事業を着実に推進するよう事業の進捗管理を行うとともに、各事業の円滑な実施のために必要な実施主体間の連絡調整を行う。

2 全体会議等の開催

事業の進捗管理等に必要な協議及び連絡調整を行うため、次のとおり、全体会議並びに分科会を開催する。

(1) 全体会議

全 2 回開催予定

(2) 分科会

必要に応じ、バス交通分科会や運賃分科会を開催する。