

「茨城県地域公共交通計画に係る地域間幹線系統の新規位置付けの考え方」の改訂について

令和5年8月の茨城県地域公共交通計画（以下、「交通計画」という。）策定後、令和6年度第2回茨城県地域交通政策推進協議会において承認されました「茨城県地域公共交通計画に係る地域間幹線系統の新規位置付けの考え方」（以下、「新規位置付けの考え方」という。）の改訂について、御審議いただきますようお願い申し上げます。

1 地域間幹線系統について

令和2年11月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に伴い、令和6年度以降、国の地域間幹線系統補助を受けるためには、**交通計画へ地域間幹線系統への位置付けが必須**とされた。そのため、本県では令和5年度の国補助分のために申請していた全47系統を県内乗合バス全社も委員として参画する茨城県地域交通政策推進協議会（以下、「協議会」という。）の承認を経て、交通計画へ地域間幹線系統として位置付けた。

【地域間幹線系統の主な該当要件】

- ① 県の地域公共交通計画に掲載されている運行系統である
- ② 複数市町村（平成13年3月31日時点）を跨る路線である
- ③ 広域行政圏の中心市町（又は準ずる市町村）へアクセスしている
- ④ 運行回数3回/日以上
- ⑤ 輸送量15人以上150人未満/日

R6 補助分から要件追加

従前からの要件

2 新規位置付けの考え方制定経緯について

交通計画へ地域間幹線系統への位置付けが必須となった令和6年度に、バス路線の維持・確保のため、地域間幹線系統への追加申し出（ジェイアールバス関東株式会社が運行する3系統）があった際、地域間幹線系統の要件を満たした上で、以下の要件を満たす場合に限り、交通計画を改正し、地域間幹線系統として位置付けるものとした。

- ① 駅、役場及び病院などの生活基盤の拠点を2つ以上経由する広域的に結ぶ幹線系統であること
- ② 事業者が経営努力（DXによる業務効率化等）を行い、一定以上の赤字を圧縮できる見込みがあること
- ③ 系統上の全ての沿線市町村が、茨城県バス運行対策費補助金交付要項における平均乗車密度に基づく市町村負担額及び収支率に基づく支出額を支出する方針を示すこと
- ④ ③に加えて市町村が、地域間幹線系統補助の県（平均乗車密度が5人未満の系統の場合に、市町村が負担する金額を除く）の負担額を上回る補助を一定期間以上行うこと
- ⑤ 市町村から地域公共交通計画への地域間幹線系統の位置付けに係る要望書の提出があること
- ⑥ 事業者が地域間幹線系統補助及び④の補助を受けて、一定程度、運行継続する方針を示していること
- ⑦ 見直しの必要性の高い系統※に合致しないこと

※平均乗車密度が5人未満かつ、収支率が55%未満の系統

3 新規位置付けの考え方改訂（案）について

地域間幹線系統の要件を満たした上で、以下の①～⑦の要件を全て満たす場合に限る。

- ① 駅、役場及び病院などの生活基盤の拠点を2つ以上経由する広域的に結ぶ幹線系統であること
 - ② 事業者が経営努力（DXによる業務効率化等）を行い、一定以上の赤字を圧縮できる見込みがあること
 - ③ 系統上の全ての沿線市町村が、茨城県バス運行対策費補助金交付要項における平均乗車密度に基づく市町村負担額及び収支率に基づく支出額を支出する方針を示すこと
 - ④ 沿線市町村が公共交通に対し、一般会計予算額に見合う規模の支出を行っていること
 - ⑤ 市町村から地域公共交通計画への地域間幹線系統の位置付けに係る要望書^{※1}の提出があること
 - ⑥ 事業者が地域間幹線系統補助及び④の補助を受けて、一定程度、運行継続する方針を示していること
 - ⑦ 見直しの必要性の高い系統^{※2}に合致しないこと
- ※1 要望書には次の事項について記載すること
- ・沿線市町村による事業者に対する現状の支援状況
 - ・路線維持のため、他の手段（市町村による独自補助等）ではなく、地域間幹線系統として位置付ける理由
- ※2 平均乗車密度が5人未満かつ、収支率が55%未満の系統

■改訂の目的

改訂前の要件「④③に加えて市町村が、地域間幹線系統補助の県（平均乗車密度が5人未満の系統の場合に、市町村が負担する金額を除く）の負担額を上回る補助を一定期間以上行うこと」については、系統によっては市町村の負担が過大となる。

そのため、一律で対象系統に対する追加の補助を求めるのではなく、市町村の公共交通に対する総合的な取組状況を評価することで、維持すべき地域間幹線系統を計画に位置付けられるようにするものである。

「茨城県地域公共交通計画に係る地域間幹線系統の新規位置付けの考え方」新旧対照表

(新) 改訂案	(旧) 令和6年6月制定時
<p>■新たに地域間幹線系統に位置付けを行う際の考え方 地域間幹線系統の要件を満たした上で、以下の①～⑦の要件を全て満たす場合に限る。</p> <p>① 駅、役場及び病院などの生活基盤の拠点を2つ以上経由する広域的に結ぶ幹線系統であること</p> <p>② 事業者が経営努力（DXによる業務効率化等）を行い、一定以上の赤字を圧縮できる見込みがあること</p> <p>③ 系統上の全ての沿線市町村が、茨城県バス運行対策費補助金交付要項における平均乗車密度に基づく市町村負担額及び収支率に基づく支出額を支出する方針を示すこと</p> <p><u>④ 沿線市町村が公共交通に対し、一般会計予算額に見合う規模の支出を行っていること</u></p> <p>⑤ 市町村から地域公共交通計画への地域間幹線系統の位置付けに係る要望書※1の提出があること</p> <p>⑥ 事業者が地域間幹線系統補助及び④の補助を受けて、一定程度、運行継続する方針を示していること</p> <p>⑦ 見直しの必要性の高い系統※2に合致しないこと</p> <p>※1 <u>要望書には以下の事項について記載すること</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線市町村による事業者に対する現状の支援状況 ・路線維持のため、他の手段（市町村による独自補助等）ではなく、<u>地域間幹線系統として位置付ける理由</u> <p>※2 平均乗車密度が5人未満かつ、収支率が55%以上の系統</p>	<p>■新たに地域間幹線系統に位置付けを行う際の考え方 地域間幹線系統の要件を満たした上で、以下の①～⑦の要件を全て満たす場合に限る。</p> <p>① 駅、役場及び病院などの生活基盤の拠点を2つ以上経由する広域的に結ぶ幹線系統であること</p> <p>② 事業者が経営努力（DXによる業務効率化等）を行い、一定以上の赤字を圧縮できる見込みがあること</p> <p>③ 系統上の全ての沿線市町村が、茨城県バス運行対策費補助金交付要項における平均乗車密度に基づく市町村負担額及び収支率に基づく支出額を支出する方針を示すこと</p> <p><u>④③に加えて市町村が、地域間幹線系統補助の県（平均乗車密度が5人未満の系統の場合に、市町村が負担する金額を除く）の負担額を上回る補助を一定期間以上行うこと</u></p> <p>⑤ 市町村から地域公共交通計画への地域間幹線系統の位置付けに係る要望書の提出があること</p> <p>⑥ 事業者が地域間幹線系統補助及び④の補助を受けて、一定程度、運行継続する方針を示していること</p> <p>⑦ 見直しの必要性の高い系統※に合致しないこと</p> <p>※平均乗車密度が5人未満かつ、収支率が55%以上の系統</p>