

令和8年度第1回茨城県地域交通政策推進協議会

日時：令和8年5月18日（月）10時30分～

場所：茨城県庁 9階 共用901会議室

次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 議 事

(1) 協議事項

【第1号議案】令和7年度事業報告 } 一括審議
【第2号議案】令和7年度収支決算 }

【第3号議案】令和8年度事業計画（案） } 一括審議
【第4号議案】令和8年度収支予算（案） }

【第5号議案】茨城県地域公共交通計画の目標と進捗状況

【第6号議案】「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」の改正について

(2) 報告事項

【報告1】地域間幹線系統の生産性の向上、見直しについて

【報告2】「いばらきモビリティ再編支援事業」について

【報告3】茨城県政策推進協議会及びバス対策分科会運営要領の改正について

4 その他

5 閉 会

◆茨城県地域交通政策推進協議会構成員（敬称略）（2026.4.1現在）

		地域交通政策推進協議会				
区分		構成団体	役職	氏名		
地方公共団体	県	茨城県	政策企画部	部長	木名瀬 貴久	
	市町村	水戸市	市長公室交通政策課	課長	椋崎 芳明	
		日立市	都市建設部都市政策課	課長	小山 博之	
		土浦市	都市政策部都市計画課	課長	齋藤 仁志	
		古河市	市民部交通防犯課	課長	森谷 栄	
		石岡市	都市建設部参事兼都市計画課	課長	海東 竜彦	
		結城市	企画財務部企画政策課	課長	湯山 友和	
		龍ヶ崎市	都市整備部都市計画課	課長	秋山 正典	
		下妻市	建設部都市整備課	課長	初澤 和彦	
		常総市	都市建設部都市計画課	課長	神達 隆樹	
		常陸太田市	企画部企画課	課長	竹林 正貴	
		高萩市	企画総務部企画財政課	課長	竹尾 貴司	
		北茨城市	まちづくり協働課	課長	鈴木 聡	
		笠間市	政策企画部 企画政策課	課長	井坂 亜紀子	
		取手市	都市整備部 都市計画課	課長	中村 大地	
		牛久市	経営企画部	理事 兼 政策企画課長 兼 公共交通 通対策室長		淀川 欽市
		つくば市	都市計画部総合交通政策課	都市計画部次長兼総合交通政策課長		細谷 知英
		ひたちなか市	企画部プロジェクト推進課	課長		田辺 稔
		鹿嶋市	政策企画部政策推進課	課長		藤松 研
		潮来市	市長公室企画政策課	課長		河瀬 由香
		守谷市	都市整備部都市計画課	都市整備部次長兼都市計画課長		笠川 輝章
		常陸大宮市	地域創生部地域創生課	課長		安島 正由紀
		那珂市	建設部 都市計画課	課長		黒川 耕二
		筑西市	都市整備部 まちづくり課	課長		岡本 崇生
		坂東市	市長公室企画課	課長		桃井 清史
		稲敷市	地域振興部産業振興課	課長		萩原 隆行
		かすみがうら市	都市建設部都市整備課	課長		石毛 一朗
		桜川市	建設部都市整備課	建設部次長兼都市整備課長		海老澤 貴
		神栖市	企画部政策企画課	課長		池田 修治
		行方市	企画部企画政策課	課長		川窪 敏夫
		鉾田市	政策企画部まちづくり推進課	課長		菅井 光輝
		つくばみらい市	都市建設部都市計画課	課長		野口 永治
		小美玉市	都市建設部 都市整備課	課長		真中 剛
		茨城町	町長公室地域政策課	課長		皆川 元生
		大洗町	まちづくり推進課	課長		海老澤 督
		城里町	まちづくり戦略課	課長		園部 繁
		東海村	産業部産業政策課	課長		小祝 優
		大子町	まちづくり課	課長		皆川 敦史
		美浦村	総務部企画財政課	課長		佐藤 大吾
		阿見町	産業建設部 都市計画課	課長		鶴田 広秋
		河内町	企画財政課	課長		伊藤 英樹
		八千代町	秘書公室 まちづくり推進課	課長		齊藤 典弘
		五霞町	まちづくり戦略課	課長		篠崎 雅美
		境町	政策統括部地方創生課	課長		川上 透
		利根町	政策企画課	課長		布袋 哲朗
		(千葉県)	野田市	交通政策室	室長	塚越 貴浩
		公共交通事業者	バス	(一社)茨城県バス協会		会長
	タクシー		(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会		専務理事	服部 透
	バス・鉄道		関東鉄道(株)		代表取締役社長	登嶋 進
	バス		茨城交通(株)	茨城交通株式会社	代表取締役社長	任田 正史
	バス		朝日自動車(株)	朝日自動車株式会社	専務取締役	高橋 直樹
	バス		茨城急行自動車(株)	茨城急行自動車株式会社	取締役社長	大館 広知
	バス		大利根交通自動車(株)		専務取締役	金澤 弘行
	バス		ジェイアールバス関東(株)	営業部	部長	伊佐 光徳
	鉄道		東日本旅客鉄道株式会社水戸支社	水戸支社	執行役員水戸支社長	下山 貴史
	鉄道		首都圏新都市鉄道株式会社		代表取締役社長	渡邊 良
	鉄道		鹿島臨海鉄道(株)	鹿島臨海鉄道(株)	代表取締役副社長	下山田 義弘
鉄道	ひたちなか海浜鉄道(株)			代表取締役社長	吉田 千秋	
鉄道	真岡鐵道(株)		真岡鐵道株式会社	代表取締役社長	中村 和彦	
道路管理者	国	国土交通省関東地方整備局	常陸河川国道事務所	事務所長	佐々木 哲也	
都市政策担当	茨城県	土木部	部長	和賀 正光		
公安委員会	茨城県警察本部	茨城県警察本部交通部	交通部長	菊地 政次		
利用者代表	(公財)茨城県老人クラブ連合会		会長	坂本 鉄夫		
	茨城県高等学校PTA連合会	茨城県高等学校PTA連合会	副会長(県立潮来高等学校PTA会長)	豊 由香里		
	(一社)茨城県経営者協会		会長	笹島 律夫		
学識経験者	筑波大学		教授	岡本 直久		
運輸行政担当	国土交通省関東運輸局	交通政策部交通企画課	課長	市野 将英		
	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	支局長	田中 幸久		

◆茨城県地域交通政策推進協議会・交通計画分科会構成員（敬称略）（2026.4.1現在）

		交通計画分科会			
区分	構成団体		役職	氏名	
地方公共団体	県	茨城県	政策企画部	部長	木名瀬 貴久
	市町村	水戸市	市長公室交通政策課	課長	椋崎 芳明
		常陸太田市	企画部企画課	課長	竹林 正貴
		稲敷市	地域振興部産業振興課	課長	萩原 隆行
		神栖市	企画部政策企画課	課長	池田 修治
		五霞町	まちづくり戦略課	課長	篠崎 雅美
公共交通事業者	バス	(一社)茨城県バス協会		会長	任田 正史
	タクシー	(一社)茨城県ハイヤー・タクシー協会		専務理事	服部 透
	バス・鉄	関東鉄道(株)		取締役社長	登嶋 進
	バス	茨城交通(株)	茨城交通株式会社	執行役員運輸部長	飛田 潔
	バス	朝日自動車(株)	朝日自動車株式会社	専務取締役	高橋 直樹
	バス	茨城急行自動車(株)	茨城急行自動車株式会社	取締役社長	大館 広知
	鉄道	東日本旅客鉄道株式会社水戸支社	水戸支社	ユニットリーダー	藤澤 充哲
	鉄道	ひたちなか海浜鉄道(株)		代表取締役社長	吉田 千秋
都市政策担当			都市局長	寺田 明弘	
学識経験者	筑波大学		教授	岡本 直久	
運輸行政担当	国土交通省関東運輸局	交通政策部交通企画課		課長	市野 将英
	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局		首席運輸企画専門官（輸送担当）	柿本 憲治
	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局	国土交通省関東運輸局茨城運輸支局		首席運輸企画専門官（企画・調整担当）	羽生 真人

令和7年度事業報告について

1 協議会の運営に関すること

- ・ 令和7年5月1日 第1回交通計画分科会（書面協議）
- ・ 令和7年5月7日 第1回地域交通政策推進協議会（書面協議・オンライン開催）
- ・ 令和7年6月5日 第2回交通計画分科会（書面協議）
- ・ 令和7年6月26日 第2回地域交通政策推進協議会（書面協議）

2 地域の交通課題の解決に関すること

地域の様々な交通課題に対応するため、国では自家用有償旅客運送制度の改革等が進められており、県内でも対応を検討するためワーキングチームを設置

- ・ 令和7年7月28日 第6回ワーキング（オンライン開催）
 - ↳ 「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開について（茨城運輸支局）
 - ↳ 行方市夜間送迎応援タクシー実証運行開始の経緯について（行方市）
- ・ 令和8年3月2日 第7回ワーキング（オンライン開催）
 - ↳ 公共ライドシェアの導入状況について（茨城県）
 - ↳ 「交通空白」の解消等に向けた地域交通のり・デザインの全面展開について（茨城運輸支局）

3 具体的な生活交通の確保方策に関すること

バス対策分科会において、次の項目について書面協議を実施。

(1) 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統に限る。）に関する協議

- ・ 令和7年度計画変更等に係る協議（令和7年4月10日承認）
- ・ 令和8年度計画に係る審議（令和7年6月18日承認）
- ・ 令和7年度生産性向上に係る協議（令和7年11月28日承認）
- ・ 令和7年度事業の評価（令和8年1月28日開催）
- ・ 令和8年度計画変更等に係る協議（令和8年3月30日承認）
- ・ 令和7年度地域間幹線系統に係る生産性向上方策検討事業業務委託
 - 契約期間 令和7年12月17日～令和8年1月30日
 - 契約額 2,178,000円（消費税込み）
 - 契約先 株式会社ケー・シー・エス
 - 業務内容 対象系統のICカードデータや乗降調査結果の分析、地域間幹線の一覧表作成及び公共交通マップの作成

(2) バス路線の休止及び廃止に伴う必要な生活交通の確保方策に関する協議

- ・ 道路運送法に基づく路線バスの休止及び廃止に関する協議

実績：茨城交通（株）管内路線 2件

関東鉄道（株）管内路線 9件、1件（市町村へ協議付託）

(3) 地域間幹線系統の生産性向上・見直しに関する協議（計3回）

- ・ 地域間幹線系統の中で、収支率が55%未満かつ平均乗車密度が5人未満の系統について、生産性向上や見直しの協議を順次実施。

参加者：県、関係市町村、関係事業者

	開催日	開催方法	内容	結果
1	9月18日	オンライン	県西1系統（R6未実施のため） ・五霞町役場～幸手駅	ダイヤ改正及び運賃改定の効果を踏まえ、再度協議を実施。
2	10月28日	対面	県央・県北地域3系統 ・大宮営業所～中瓜連～水戸駅 ・水戸駅～国田局前～下江戸 ・赤塚駅南口～桜ノ牧高校前～水戸医療センター	減便による収支改善、路線の廃止に向けた協議を年度内に再度実施。
3	10月29日	対面	県南地域5系統 ・みどりの駅～土浦駅 ・牛久駅～緑が丘団地 ・取手駅～谷田部車庫 ・竜ヶ崎駅～取手駅 ・柿岡車庫～石岡駅	減便による収支改善や利用促進策、路線再編により地域間幹線系統への位置付けへの検討を実施。
4	11月7日	対面	県北地域4系統 ・太田営業所～小中車庫～里川入口 ・馬場八幡前～東・西二丁目・大橋～大甕駅西口 ・馬場八幡前～はたそめ入口・真弓ヶ丘～大甕駅西口 ・太田営業所～竜神大吊橋～馬次入口	路線存続に向け、期利便増進計画の見直しや利用促進策について引き続き協議を実施。
5	11月10日	オンライン	県西地域1系統 ・古河駅東口～友愛記念病院	大幅減便後の代替策等について協議を実施。
6	11月12日	オンライン	県西地域1系統 ・五霞町役場～幸手駅	コミュニティバスとの統合や収支改善策について協議を実施。

7	2月26日	対面	<p>県北・県央地域6系統</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大宮営業所～中瓜連～水戸駅 ・赤塚駅南口～桜ノ牧高校前～水戸医療センター ・太田営業所～小中車庫～里川入口 ・馬場八幡前～東・西二丁目・大橋～大甕駅西口 ・馬場八幡前～はたそめ入口・真弓ヶ丘～大甕駅西口 ・太田営業所～竜神大吊橋～馬次入口 <p>(※水戸駅～国田局前～下江戸については、廃止協議にて協議)</p> <p>鹿行・県南・県西地区4系統</p> <ul style="list-style-type: none"> ・境車庫～釈迦～古河駅西口 ・鹿島神宮駅～銚子駅 ・牛久駅～緑が丘団地 ・取手駅～谷田部車庫 	<p>大宮線、下江戸線の減便、水戸医療センター線の路線の廃止に向けた協議を実施。</p> <p>令和7年度見直し対象路線となる鹿島神宮駅～銚子駅線の見直し方策に係る協議を実施。牛久駅～緑が丘団地線については、地域間幹線系統への位置付けについて、引き続き協議を実施。</p>
---	-------	----	---	--

令和7年度収支決算

【会計年度：令和7年4月1日～令和8年3月31日】

収入額 2,580,267円
 支出額 2,193,140円
 差引残高 387,127円（令和8年度～繰越）

1. 歳入

(単位：円)

款	項	目	予算額(A)	収入額(B)	差額(B-A)	摘要
1	負担金	1 負担金	2,000,000	2,000,000	0	茨城県負担金
3	繰越金	1 繰越金	576,666	576,666	0	
4	諸収入	1 諸収入	334	3,601	3,267	預金利息
		計	2,577,000	2,580,267	3,267	

2. 歳出

(単位：円)

款	項	目	予算額(A)	支出額(B)	差額(B-A)	摘要
1	運営費	1 会議費	52,000	13,000	▲39,000	委員謝金等
		2 事務費	10,000	2,140	▲7,860	振込手数料等
2	事業費	1 事業費	2,515,000	2,178,000	▲337,000	令和7年度地域間幹線系統に係る生産性向上方策検討事業業務委託費
		計	2,577,000	2,193,140	▲383,860	

令和7年度収支決算監査報告書

茨城県地域交通政策推進協議会設置要綱第9条第2項の規定により、令和7年度茨城県地域交通政策推進協議会決算について、関係諸帳簿並びに証拠書類及び業務の執行状況を監査した結果、適正かつ正当であると認める。

令和8年5月8日

監 事 笠川輝章

令和8年度事業計画（案）

1 茨城県地域公共交通計画の推進に関すること

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づき、必要な調査検討、協議を行う。

- ・ 地域間幹線系統の運行内容の変更等について照会（5月）、計画に反映（6月）
- ・ 計画のフォローアップ（随時）
- ・ 協議会及び交通計画分科会の開催（随時）

2 具体的な生活交通の確保方策に関すること

バス対策分科会において、次の項目について協議を行う。

（1）地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統に限る。）に関する協議

- ・ 令和9年度計画の作成・提出（5月～6月）
- ・ 令和8年度事業の評価（1月）
- ・ 計画変更等に係る協議（随時）
- ・ 地域間幹線系統の生産性向上、見直しに関する協議（10月、2月）
※見直し対象の系統（収支率55%未満かつ平均乗車密度が5人未満の系統）毎に、必要に応じて関係者間での協議を随時行う。
- ・ 令和8年度地域間幹線系統に係る生産性向上方策検討事業業務委託（8月～）

（2）バス路線の休止及び廃止に伴う必要な生活交通の確保方策に関する協議

- ・ 道路運送法に基づく路線バスの休止及び廃止に関する協議（随時）

3 地域の交通課題の解決に関すること

地域の様々な交通課題に対応するため、国では「交通空白」解消の取り組み等が進められており、本県でも対応を検討するためワーキングチームを設置。

- ・ 国による交通空白解消に向けた取組事例紹介
- ・ 自治体等による、新たな移動サービスの導入・検討取組事例等の紹介
- ・ 関係者間での意見交換、情報共有等

令和 8 年度収支予算（案）

【会計年度：令和 8 年 4 月 1 日～令和 9 年 3 月 3 1 日】

1. 歳入 (単位：円)

款	項	目	予算額	摘 要
1 負担金	1 負担金	1 負担金	2,000,000	茨城県負担金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	387,127	令和 7 年度からの繰越
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入	873	預金利息
計			2,388,000	

2. 歳出 (単位：円)

款	項	目	予算額	摘 要
1 運営費	1 会議費	1 会議費	260,000	委員謝金等
	2 事務費	2 事務費	30,000	振込手数料等
2 事業費	1 事業費	1 事業費	2,098,000	地域間幹線系統に係る生産性向上方策検討事業業務委託等
計			2,388,000	

■協議内容

2025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。
2025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。

（参考）2025年度末時点の進捗率の計算方法

$$2025年度目標値に係る進捗率 = (2025年度実績値 - 策定時の数値) \div (2025年度目標値 - 策定時の数値)$$

評価指標	利用データ	目標値設定の考え方	2025年度末時点※							実績・課題等	今後の方向性
			策定時の現状		目標		目標値	実績値	進捗率		
			年度	数値	年度	数値					
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（令和3）	31	2027	44	44	40	(69%)	【策定状況】 ・地域交通計画策定 39自治体 ・網形成計画 1自治体 ・策定予定 4自治体	策定予定の3自治体については、令和8年度中の策定を進めている。1自治体は、令和10年度中の策定を予定している。引き続き、策定に向け積極的に働きかけを行う。
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（令和2）	139百万人	2027	182百万人	163.5百万人	175百万人	(147%)	輸送人員全体では、目標値を上回っている。 2019（令和元）年度 → 2024（令和6）年度 計182百万人 → 計175百万人 ・JR：88百万人 → 78百万人 ・民鉄：38百万人 → 39百万人 ・バス：43百万人 → 43百万人 ・タクシー：13百万人 → 15百万人	引き続き、「茨城県公共交通活性化会議」や「水郡線利用促進会議」等を活用し、通勤・通学利用の促進に加えて、各種利用促進事業の助成を図るなど、県・市町村・交通事業者・利用者団体等の関係者の連携のもと、公共交通の利用促進に取り組む。
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	12市町村	25市町村	(244%)	【導入状況】 ・AIを活用した運行システム：19市町村 ・公共ライドシェア：6市町 ・スクールバス混乗化：2市 ・自動運転バス：4市町 ・パーソナルモビリティ：2市 ・MaaS：1市	国の補助制度の活用による新たな移動サービスの導入促進や「いばらきモビリティ再編支援事業」の活用により、市町村のコミュニティ交通等の再編を支援し、本取組をモデル事業として、県内市町村へ横展開を図る。
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（令和3）	4系統	2027	13系統	10系統	18系統	(233%)	新たに、4系統（土浦市～つくば市間、坂東市～野田市間の系統等）が平均乗車密度が5人以上となる。一方で、3系統（水戸市～笠間市間、鹿嶋市～鉾子市間の系統等）が平均乗車密度が5人未満となった。コロナ禍からの利用者数回復が一巡し、令和6年度と比較すると、全体として利用者数は横ばいの状況にある。	地域間幹線系統見直し協議において、令和6～7年度に対象となった路線（平均乗車密度5人未満は2系統）について、利用促進策や運行改善等について関係者間での協議・検討を行う。 また、今後の方向性について決定し、補助を継続することとなった令和5～6年度対象路線（平均乗車密度5人未満は8系統）についても、引き続き利用実績の分析を実施する。
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（令和3）	27系統	2027	39系統	35系統	34系統	(87.5%)	新たに、9系統（日立市内、日立市～常陸太田市間、土浦市～つくば市間、龍ヶ崎市～取手市間、石岡市内の系統等）が収支率55%以上となる。 一方で、2系統（水戸市～鉾田市間、鹿嶋市～鉾子市間の系統）が収支率55%未満となる。結果7系統の増となったが、地域間幹線系統の見直しのなかで、系統の統合や路線長の縮小を行うことで生産性を上げた事例もある。	地域間幹線系統見直し協議において、令和6～7年度に対象となった路線（収支率55%未満は2系統）について、利用促進策や運行改善等について関係者間での協議・検討を行う。 また、今後の方向性について決定し、補助を継続することとなった令和5～6年度対象路線（収支率55%未満は5系統）についても、引き続き利用実績の分析を実施する。
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（令和3）	11市町	2027	23市町村	20市町村	19市町村	(89%)	市町村独自の取組により、GTFSデータの整備を進めており、昨年度から2自治体が増加した。一方で、専門的知識や事務作業の負担、ダイヤ改正に伴うデータ修正の煩雑化、技術やノウハウの引継ぎ等の課題から、GTFSデータ整備へのハードルが高く、継続的にGTFSデータの技術が習得可能な研修体制の構築が必要となる。 このような課題を踏まえ、職員自らが作成修正できる方法を検討しており、栃木県の取組事例を調査するなど、研修会の開催方法について検討している。（結果として、県職員主導による技術の指南は難しく、改めて研修会開催を検討している。）	県が主体となり、GTFSデータの作成方法やデータの利活用についての研修会を開催し、GTFSデータ整備の促進を図る。

※②は2024年度の値（最新の公表データ）

【評価指標③⑤の考え方】

■【評価指標③】市町村の新たなモビリティサービスの導入件数

○A I等を活用した運行システム（19市町村）：①日立市、②古河市、③石岡市、④龍ヶ崎市、⑤下妻市、⑥常総市、⑦常陸太田市、⑧高萩市、⑨つくば市、⑩鹿嶋市、⑪守谷市、⑫常陸大宮市、⑬筑西市、⑭神栖市、⑮つくばみらい市、⑯東海村、⑰大子町、⑱五霞町、⑲境町

○公共ライドシェア（6市町）：①土浦市、②下妻市、③牛久市、④つくば市、⑤常陸大宮市、⑥城里町

○スクールバス混乗化（2市）：①笠間市、②取手市

○自動運転バス（4市町）：①日立市、②常陸太田市、③つくば市、④境町

○パーソナルモビリティ：2市

①つくば市（パーソナルシェアリングサービス「つくモビ」）、（パーソナルモビリティ）、シェアサイクル「つくチャリ」②水戸市（シェアサイクル「みとチャリ」）

○MaaS（1市）：つくば市（こどもMaaS）

○今後の取り組み意向のある市町村

・ひたちなか市：アプリを活用したシェアサイクルや運転免許が不要な小型モビリティ、バスロケーション、自動運転技術など、新たな移動手段等の適合性を検討。

・潮来市：コミュニティバスの実証運行の成果をもとに、新たな交通サービスの導入について検討。

・坂東市：デマンドタクシーへのAIシステムの導入を検討。

・稲敷市：「交通空白」解消のため、AIオンデマンド交通の導入を検討。

・行方市：R8年度中に定額タクシー運行事業の拡大を予定。

・美浦村：AIデマンドバスの導入の検討

・八千代町：町内主要施設間の移動に対応したシェアサイクル、レンタサイクル等の導入を検討。また、町外主要施設への移動に対応したデジタルシステムを用いた交通手段の導入を検討。

■【評価指標⑤】収支率が55%以上の地域間幹線系統数

・令和6年度から令和7年度にかけて、新たに9系統が収支率55%以上に改善されたものの、2系統が55%未満となる。

・経緯として、関東鉄道の水戸市～鉾田市間の系統については、関鉄グリーンバスの関東鉄道への吸収合併（令和6年7月）に伴い、関東鉄道に引き継がれ、路線変更はないものの、運行経費を算出する際の単価が変更となったことから、経費が従前より上回り収支率が55%を下回ったもの。

・また、関東鉄道の鹿嶋市～銚子市間の系統については、期間中に大きな運行形態の変化は無かったものの、長期的な利用者数の減少傾向（終点の銚子駅への需要が減少していること等が要因）によるもの。

・その他の系統においても、令和6～7年にかけて各社において実施した運賃改定により収益は改善した一方、人件費や物価の上昇等による運行経費の増加が収支率の押し下げ要因となり、目標値に届かなかったもの。

「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。

茨城県バス運行対策費補助金の概要について

1 制度の趣旨

本制度は、以下の内容の補助金をバス事業者に交付し、生活交通路線として地域に必要なバス路線のうち広域的・幹線的なバス路線の運行の維持・確保を図るものである。

2 補助対象事業者 乗合バス事業者(黒字・赤字事業者いずれも可)

3 補助対象期間 令和8年度:令和7年10月1日から令和8年9月30日まで

4 補助対象路線

地域に必要な広域的・幹線的な生活交通路線であって「茨城県地域公共交通確保維持改善計画(地域間幹線系統確保維持計画)」等に位置づけられたバス路線

- ・複数市町村(平成13年3月31日における状態)にまたがるもの
- ・1日当たりの運行回数が3回以上
※地域協議会が認めた場合に限り平日当たりの運行回数が3回以上
- ・1日当たりの輸送量が15人～150人
※利便増進計画に地域間幹線系統と位置付けられた系統については、当該計画期間中に限り、1日当たりの輸送量が3～150人
- ・広域行政圏中心都市等にアクセスしていること

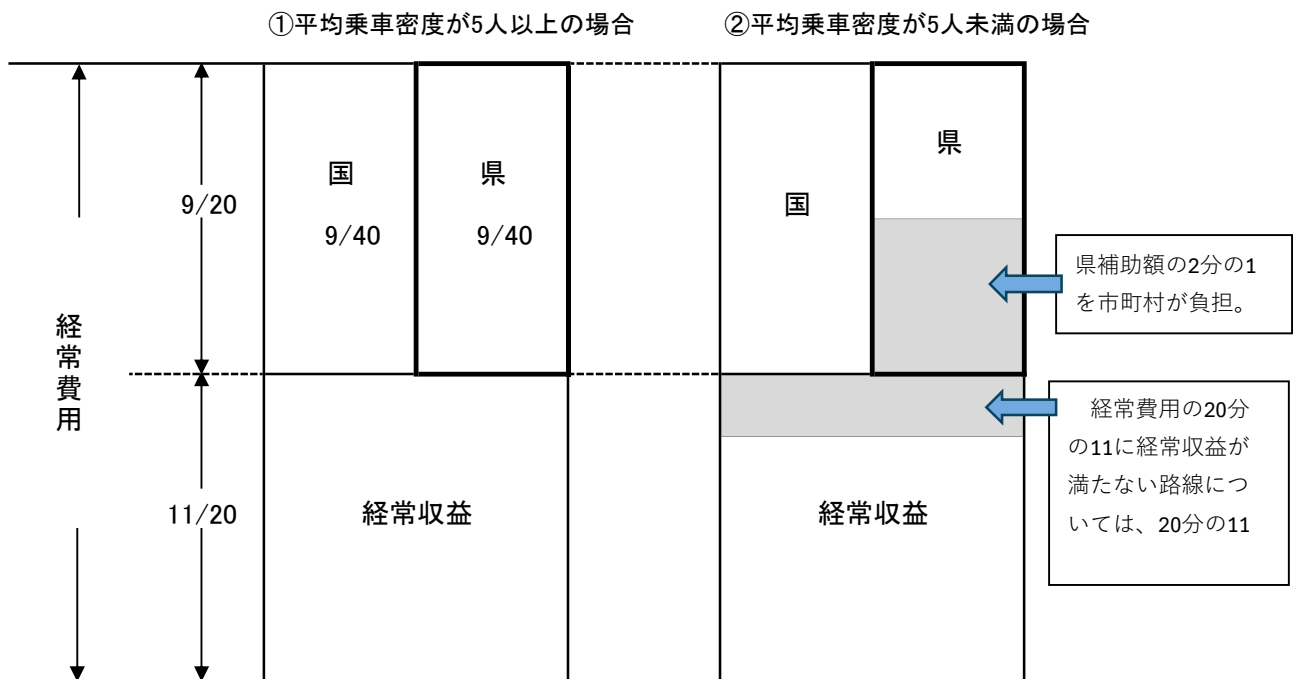
5 補助対象額等

補助対象経費：経常費用－経常収益(経常費用の20分の9を上限とする。)

補助率：県1/2 国1/2

※ 平均乗車密度5人未満の路線については、県補助額の2分の1を市町村が負担。

6 補助対象経費認定の方法



「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>