

## 茨城県地域公共交通計画（別紙）【地域公共交通確保維持に係る計画】の策定概要

### 制度の概要

- 地域実情に応じた最適なバスネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行を支援する。
- 厳しい経営状況にあるバス事業者の負担軽減や老朽更新による安全確保・利用者利便を図るため、バス車両の更新等を支援する。
- 補助対象事業者の経常費用は、補助対象期間の前々補助対象期間を最終とする過去3年間の実績の平均により算出することとする。
- 補助対象事業者の経常収益は、補助対象期間の前々補助対象期間を最終とする過去3年間の実績の平均により算出することとする。

### 今回作成する計画の概要

#### ●地域公共交通確保維持に係る計画【令和8年度計画（R7.10.1～R8.9.30）】

対象事業者	令和8年度（今回申請）		参考 令和7年度	
	系統数	補助申請額（千円）	系統数	補助申請額（千円）
茨城交通株	21	118,283	22	115,626
関東鉄道株	13	81,520	14	68,495
茨城急行自動車株	4	21,402	4	20,141
朝日自動車株	2	7,710	2	10,040
ジェイアールバス関東株	2	3,080	2	3,978
合 計	42	231,995	44	218,280

#### ●車両減価償却費補助

対象事業者	令和8年度（今回申請）		参考 令和7年度	
	車両数	補助申請額（千円）	車両数	補助申請額（千円）
茨城交通株	19	31,712	17	26,507
朝日自動車株	1	472	1	472
合 計	20	32,184	18	26,979

### 各系統の目標について

- 地域公共交通計画と補助制度の連動化により、地域公共交通確保維持事業の定量的な目標（各系統の目標）について、茨城県地域公共交通計画（以下、県交通計画）の目標と整合性のとれたものとするため、以下のように設定する。

県交通計画の目標（P. 60）の考え方である「令和元年度の水準へ回復」に向けて、令和9年度（県交通計画の最終年度）までに、令和元年度の収支率以上となるよう、各系統の目標を設定

※バス分科会の本協議は、現在、茨城県地域交通推進協議会で行われている、茨城県地域公共交通計画変更に係る協議が承認され、かつ、県で変更手続きが行われることを前提にしております。

## 新型コロナウイルス感染症の影響による特例について

### ①計画輸送量が15人未満となる系統の取扱いについて

令和7年5月29日付けで国土交通省から発出された事務連絡により、地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る補助要件の緩和が示されたことに基づき、令和4年度及び令和5年度における計画輸送量が15人未満となる系統であっても、計画運送収入に「令和3年度、令和4年度及び令和5年度に国から追加交付された地域公共交通確保維持改善事業費補助金の額と、令和3年度、令和4年度及び令和5年度に地方自治体から交付された新型コロナウイルスの影響による運送収入減少の補填を目的とした補助金の額（以下、「追加交付額等」）」を算入して算定した輸送量が15人以上であれば補助対象とする。

【参考】地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）に係る補助要件の緩和等について（令和7年5月29日付け事務連絡）

#### 1. 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金について

- （1）交付要綱別表1「補助対象事業の基準」の補助対象事業の基準「へ」の「過去に2ヶ年度連續して1日当たりの実績輸送量が15人未満又は150人超ではないもの。」について、令和4年度及び令和5年度における実績輸送量が、新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員減少等により15人未満となつても、これにより補助対象外とすることはない。
- （2）交付要綱別表1「補助対象事業の基準」の補助対象事業の基準「へ」の「補助対象期間の1日当たりの輸送量が15人～150人と見込まれ」における1日あたりの輸送量（以下「計画輸送量」という。）について、計画輸送量が1日あたり5人以上かつ15人未満となる場合においては、実情を鑑み個別に判断することとする。
- （参考）計画輸送量＝計画平均乗車密度×計画運行回数  
計画平均乗車密度＝計画運送収入÷計画実車走行キロ÷平均賃率
- （3）上記の措置は、令和2年度から令和7年度までの計画において補助対象となっている系統にのみ適用する。

## 主な要項改定点について

### ○運賃改定実施時の平均賃率算定方法の見直し（様式1－5）

- 幹線補助の「補助適否判定」及び「補助額（カット額）計算」には、「当該バス系統の1便あたりの乗客数の見込み値」である計画平均乗車密度」を用いている。
- 現行の「計画平均乗車密度」の算定方法では運賃改定を実施した事業者について、運賃改定を実施しない場合と比べて小さい数値となり、補助対象外となる可能性や、補助額のカット措置を受ける可能性がある。
- このため、実態を反映した「計画平均乗車密度」となるよう「計画平均乗車密度」計算に用いる「平均賃率」の算定方法の見直しを行う。

従来：「補助対象期間の停留所相互間総運賃額」

→改定後：「基準期間（2年前）の停留所相互間総運賃額」