

令和 7 (2025)年度 第 4 回栃木県地域公共交通活性化協議会
議事録要旨

1 日 時 令和 8 年(2026)年 3 月 1 3 日 (金) 15 : 00～17 : 00

2 場 所 対面及びオンラインによる会議 (栃木県庁北別館 202 会議室)

3 会議名 令和 7 (2025)年度 第 4 回栃木県地域公共交通活性化協議会

4 出席委員・アドバイザー 17 名／全 19 名

5 結 果 概 要

(1) 開会

(2) 議題

① 令和 7 (2025)年度の取組状況 【資料 1】

事務局から上記①について説明し、事務局案のとおり、賛成多数で承認された。
質疑は下記の通り。

② 令和 8 (2026)年度以降の取組方針 【資料 2】

事務局から上記②について説明し、事務局案のとおり、賛成多数で承認された。
質疑は下記の通り。

③ 生活交通対策部会における協議会の報告 【資料 3】

事務局から上記③について説明し、事務局案のとおり、賛成多数で承認された。
(質疑無し)

【議題①の質疑】

○担い手確保（運転手不足）への取組について

小矢島委員：資料の 21 ページの「令和 7 年度の取り組み」で支援金を出していただき、路線バス・貸切バス事業者ともに燃料高騰の中、非常に助かっている。ただ、昨日も新聞報道でガソリン価格が 30 円ほど上がったとあった。暫定税率が廃止されても、それ以上に燃料費が上がっている状況だ。中東情勢も絡んでいるので一概には言えないが、この状況が長引くと厳しい。バスはタクシーのように簡単にサーチャージ制を導入できず、運賃改定の認可には半年以上かかるからだ。また、一部の事業者からは「燃料会社が出し渋っている」という話も聞く。バス会社はインタンク（自家用給油所）でローリー買いをしているが、店頭販売が優先され、ローリーへの供給が後回しになると、満タンにしてもらえなかったり必要量が届かなかったりする。燃料が入らないのは死活問題なので、行政としても注視していただき、公共交通事業者への優先的な配布などを検討してほしい。

事務局：燃料の問題は公共交通の維持に直結する。ガソリン関係は県土整備部だけでは難しい面もあるが、県庁内の産業労働部局とも連携していく。現場でどのような状況が起きているか情報を共有してもらいながら、適切な支援を検討したい。

金子委員：燃料の問題は鉄道も同じだ。採算を悪化させる大きな要因なので注視していく。それから、先ほど議論のあったデータ活用の件だが、日常生活の手段である鉄道やバスは、データを繋ぎ合わせてニーズに即した対応をすることが大事だ。一方で、バスやタクシーのローデータは、解析のされ方によっては事業者にとって脅威（競合への情報漏洩など）になる可能性もある。そのあたりのバランスや配慮は必要だろう。

○担い手確保（運転手不足）への取組について

吉田会長：資料 1 の 23 ページの「市町勉強会（那須塩原）」について聞きたい。これは実際どの程度の来場があり、採用に結びついたのか。

小矢島委員：今回が 2 回目の開催で、1 回目・2 回目ともに約 80 名が来場した。普通免許があれば運転体験ができる枠も 80 名でほぼ埋まった。企業ブースには 7 社が出展し、福利厚生などを直接話せる場とした。

1 回目の結果としては、5 名が就職した。しかも全員が「二種免許なし」または「バス運転経験なし」の新規層だ。これは非常にありがたい。直近（昨年 11 月）の分はまだ半年ほどだが、今のところ「検討中」という方は多いが採用確定までは至っていない。年度末を機に 4 月以降に動く人もいだろう。この取り組みは長く続け、公共交通の重要性や夢を発信し続けていきたい。

吉田会長：80 名の来場から 5 名の採用というのは、非常に高い成果だ。しかも宇都宮ではなく那須で開催してこれだけ集まるのは意義が大きい。

【議題②の質疑】

○観光・データ活用・デマンド交通について

五艘委員：観光の視点から言えば、インバウンドを地方へ呼び込むプレッシャーが強まっており、県の観光戦略でも高い KPI が設定されている。公共交通側もこれと足並みを揃える必要がある。

また、那須町などでは「観光税」の導入をモビリティに充てる議論も出ている。データの面では、混雑率が見える化されるのは良い。週末に大谷方面などでバスが非常に混んでいるといった「きめ細かなデータ」を積極的に表に出してほしい。

事務局：観光部署と連携を深め、利用者を増やす取り組みをしたい。「公共交通の充実が観光振興にもなる」という考え方で、混雑時のデータなどの細かな分析も努力する。

吉田会長：札幌市では観光税の財源を公共交通（多言語化や運転手確保）に充てることが決まっている。栃木でもこうした連携が鍵になる。

小菅委員：資料の 31 ページにある「広域バス路線の運行情報を活用した分析と関係者による検討が必要」の項目で、デマンドタクシーの件だが、広域バスの廃止代替としてデマンドタクシーが走っている現状も、分析対象に含めるのか。我々の業界としては、今のデマンドの運行形態が本当に実情に即しているのか、将来も維持できるのかを危惧しており、県内の事業者で部会を作って検討を始めている。

また、求人については、全国団体にネット検索システムを作った。ハローワークだと求人票に基本給（低い金額）しか書けない制約があるが、独自システムなら「歩合を含めた実態」を表現できる。こうした取り組みで人を確保していきたい。

事務局：デマンドも重要な手段なので、合わせて分析・勉強していきたい。資料の 12 ページにタクシーの運転手数の推移も掲載したが、データの把握はやっとスタートが切れた段階だ。タクシー協会の部会ともぜひ情報交換させてほしい。

吉田会長：デマンド交通は生産性の評価方法がまだ確立されていない。私の研究室で北関東の調査を行った際、エリアが広すぎると効率が極端に下がることなどが見えてきた。こうしたデータをもとに、タクシー会社も交えた勉強会を次年度やりたい。

○国の補助金活用と結びについて

諸星委員：資料の 32 ページの事業は国も重点を置いている。国の補助金（100%補助など）を活用して、スクールバスや送迎バスのデータ把握、担い手確保に繋がられないか。

事務局：活用を検討したいが、タイミングや予算執行のルールで難しい面もある。

吉田会長：栃木県はアナログながら、長期間同じデータを取得し続けている。これは他県にない強みだ。これに GTFS データなどを組み合わせてシステムティックな仕組みを作れば、国のプロジェクト（交通空白解消など）とも合致するはずだ。

市野アドバイザー：ご指摘のプロジェクト（モビリティ人材・組織育成タイプ）は、まさに地方公共団体の体制強化を支援するものだ。データ購入や分析ツールの構築も補助対象になる。

吉田会長：協議会としてこうした予算を使える可能性もある。

（３）その他

- ・次回は７月から９月に開催を予定。

（４）閉会