

令和4(2022)年度第5回栃木県地域公共交通活性化協議会 議事概要

- 1 開催日時 令和5(2023)年3月15日(水) 10:00~12:00
- 2 会議形式 ハイブリッド(対面とWEB)会議(ニューみくら205・206会議室)
- 3 出席者 委員18人(うち1人欠席)、アドバイザー1人

4 議事

(1) 第3回・第4回協議会について

前回、前々回協議会について、資料1に基づき事務局から説明した。

(2) 地域部会の開催状況について

第2回地域部会の開催状況について、資料2に基づき事務局から説明し、委員から意見をいただいた。

《委員からの主な意見等》

- ・ **【吉田会長】**: 第2回地域部会の議題において、気になった点や議論のポイントを高山委員より補足いただきたい。
 - **【高山委員】**: 地域部会では、フリートーク形式で出席者から様々な視点で意見を伺った。前回の地域部会では、市町の公共交通の利用促進に向けた施策と運賃設定の考え方をお聞きした。対応が進んでいる市町では、定期券の電子化や割引の導入、交通系ICカードを活用した料金上限制度等の導入により利用促進を図っていた。一方、多くの市町において、近隣市町の料金と横並びで運賃設定をしているといった事例が多いように感じた。運賃を安く設定しているからには、行政サービスを最大限に活かすために利用促進を図ろうというのが共通認識である。また、JR東日本から料金設定に関する取組について御説明いただいた。その他、公共交通の運行に要する市町の財源についても触れた。公共交通の運行費に対しては、国の特別交付税が投入されている。公共交通の運行に係る市町の負担を国にある程度保証してもらっていると捉え、新たなチャレンジの推進を提言した。乗車率を向上させるための取組として全国の成功事例を今回の計画の参考編として取りまとめたいということで、共通認識をいただいた。
 - **【吉田会長】**: 他県では、民間の鉄道や路線バスがメインで、足りないところをコミュニティバスやデマンド交通が担う構図であるが、栃木県ではコミュニティバスやデマンド交通がメインとなる市町が多く、少し特殊である。コミュニティバス・デマンド交通の料金設定を各市町の公共交通会議で意思決定できることは大きなメリットであるが、近隣市町の金額を見ながら料金を決定することはあまり合理的ではない。運賃設定に係る意図が議論されていないと、例えば、運賃を100円のまま変えられない、収支率が悪いために運行できなくなる等の事態が起こり

得る。特別交付税措置により、地域公共交通計画を策定している自治体では最大8割の国庫補助が受けられ、そうでない場合財政力指数に応じて最低4割に引き下げられる現状もある。交付税交付金であるため直接交通会計に直接充当されるわけではないことを考えると、引き続き国が支援してくれるかどうかは、各市町が不安に感じていると思われる。コミュニティバス・デマンド交通に対する考え方をまとめた県の標準的なガイドラインのようなものがあると良いのかもしれない。

(3) 計画策定の方向性の整理について

栃木県の公共交通の方向性と目標、公共交通ネットワークの構築のあり方について、資料3に基づき事務局から説明し、これまでの基礎調査結果等を整理した参考資料の内容も含めて、委員から意見をいただいた。

《委員からの主な意見等》

- ・ **【吉田会長】**：資料3の「栃木県の公共交通の方向性と目標」について意見、要望等お聞きしたい。
- ・ **【伊藤委員】**：例として青森県が示されており、JRの路線を公共交通の幹として位置付けられているが、現実的には青森から津軽半島を繋ぐ路線は鉄道としての優位性が発揮できず、地元に対して交通のあり方についての協議を申し入れている。目標①「「幹、枝、葉」で運行する持続可能な公共交通」において「維持すべき幹線・支線・地域内交通の位置づけを明確化に」と記載されているが、どのような条件の下で検討するかは議論が必要である。地域のデマンド交通や路線バスについても収支が厳しい状況であり、JRの鉄道路線も同様に栃木県内の一部路線でも厳しい状況がある。そのような中で利用者を取り合うことは避けようと議論するのであれば、どこで調和するのが良いかを考えればよいが、ニーズが無い地域では需要をどう掘り起こしていくか。ニーズがあることが前提の“位置づけの明確化”ということで、議論をお願いしたい。鉄道の優位性は、速達性・定時性・広域性であるが、「大量」輸送が条件に入るので、引き続き意見交換をしたい。
- **【事務局】**：委員の意見や今年度の基礎調査の結果等を踏まえ、来年度にどのように公共交通の幹線を位置付けるのか、公共交通ネットワークをどう設定するのか、さらに議論させていただきながら決めていきたい。
- **【吉田会長】**：私は青森県地域公共交通会議の座長もやっている。青森県の公共交通ネットワークは、今週金曜日の協議会で確定する予定。奥津軽いまべつ駅と津軽半島の間は、JR津軽線が運行しており、災害復旧の議論をしている最中であるが、蟹田や三厩などの地域は、都市間は繋いでいるが「線路に沿って軸を描いているのではない」のがポイント。地域の実情を踏まえた適材適所を見極めたい。JR東日本が公表している経費について、第三セクターである青い森鉄道が担った場合とでは、「キロ当たりの原価がJR東日本とは異なるのではないか」、「その背景は何か」というところを議論しているところ。その上で、運行主体は従来通りJR東日本なのか、青い森鉄道のような三セクがよいのか、路線バスなのか、輸送

量が少なければオンデマンド交通に切り替えていくのか。適材適所を見極めながらも、青森～三厩までのラインが無くなると、全く高校や大規模医療機関もないエリアなので地域住民は生活が出来なくなってしまう。サービス水準はさておき、このラインは青森県として広域交通軸を維持するという宣言。「幹線」を考えるときには、速達性や運行本数の多さという意味での「幹」の考え方もあれば、長いネットワークがなくなれば通学や通院ができなくなるという性能面での話と、2つの「幹」の考え方がある。1時間に1本以上という「品質」で考える部分と、高校や病院へ行けるようにする「性能」の部分と、両方やっつけていかなければならない。青森県ではこの2つの幹を色分けしてはいないが、栃木県のやり方として、幹を色分けして示すというのものもあるかもしれない。具体的な整理の仕方は、次年度議論させていただきたい。

- **【高山委員】**: 距離（トリップ長）は1つの要因になると思う。例えば、宇都宮から烏山に向かう際の移動手段として、路線バスと鉄道では、多くの方は鉄道を利用すると思う。移動需要を調べて幹・枝・葉に置き換えた際に、どの移動手段が適切なのが、交通ネットワークを位置付けるための要素になると思っている。
- ・ **【諸星委員】**: 参考資料 44 ページのバス利用を避ける理由として「目的地まで行くバスが無い」という回答が多い。他の地域でもよくあることだが、そもそもバス路線の有無を調べることができていないため、この回答がとても多いと想定されることに留意をしなければいけない。また、参考資料 48 ページでバス利用者とタクシー利用者でスマートフォンによる路線検索の話が出ているが、なぜタクシー利用者の方がチケット購入・決済の回答が多くなっているかという点、タクシーは利用料が高く、料金がいくらかかるか不安なので事前に知りたいというのが結果に表れている。一方、バス利用者は、料金が安価なため気にしないことが多い。路線検索や情報伝達についてはニーズがあると思うが、チケット購入・決済については、日本でやっている MaaS にはそれほど意味がないと思っている。海外では、ゾーン制運賃やフリーパスが当たり前の中でそれが買えるか・買えないかが MaaS。日本ではデジタルで決済できれば MaaS と捉えられているのが大きな勘違い。小山市や宇都宮市の取組（上限運賃の設定や定期券購入者への特典など）は、全国的に見ても先進的な取組。これらの事例の横展開を図っていきながら、情報提供に係る路線検索だけはしっかり対応し、拡充させていければと思う。
- **【事務局】**: 海外、ヨーロッパ等における MaaS は、一定料金を支払うことで公共交通が乗り放題というのが主流であり、日本ではまだそこまでやれていない。小山市や宇都宮市での取組を参考に、市町の状況を確認しながら県内にどうやって普及していけるかも検討し、計画にも盛り込んでいけたらと思う。
- **【高山委員】**: 小山市の取組事例では、合意形成が最重要で値段を下げることから始めたと聞いている。そのうえで、対象エリアで乗り放題とすることで、試算結果がプラスに転じる予測のもとで導入している。さらに、LINE を活用しているため、市民も利用しやすく良い事例である。また、宇都宮市では乗り継ぎ上限 400 円という制度を導入しており、利用しやすいシステムになっている。これらの優良

事例を県内に広めるために、全国を含めて収集した事例を計画書の別冊として取りまとめたいと思っている。

- ・ **【稲葉委員】**: 公共交通サービスに関しては利便性向上が目的であるが、やみくもに利用料金を安価にして利用者を増やすのではなく、宇都宮市ではコンパクトシティ、まちづくりの方を考えていて、各地域に拠点をつくり、人に住んでいただく。その人々が中心市街地の高次な都市機能を楽しむように、運賃の割引を始めたところである。全体の考え方があった方が、割引等の考え方を普及させていくのに絶対的な説得力がある。県計画の目標④で他分野との連携を掲げているが、このような点は非常に重要と感じている。運賃軽減策の手法として、宇都宮市では IC カード totora を活用したサービスを提供しており、既存のバス事業者で導入されていたものに行政も乗っからせてもらった。小山市の「おーバス」は、市営のコミュニティバスというクローズしたところで、いかに利用者を確保するかという目的があり、手法も背景によって嵌り方が異なるため、共通化はしつつも独自性もあるというバランスがうまく取れると良い。なお、今回の内容について、資料3の6ページの課題・目標の中で、目標②の移動制約者への対応が、これからの時代には非常に重要であるが、人を中心に据えているのが目標②だけとなっている。目標①の持続可能性をいうのであれば、コアなターゲットである通勤通学者をどうしていくかについても目配せが必要ではないか。また、利便性向上と利用促進は似て非なるものだと思うので、うまく整理する必要がある。2ページ・3ページに示す課題①・②の内容が被っている部分も見られるため、つくるところ、整理はしっかりしたほうが良い。
- ・ **【吉田会長】**: 前段で運賃の話があったが、大事なことは運賃を下げるのではなく、「誰に乗ってもらいたいか」、「誰に使ってもらいたいか」が明確であること。小山や宇都宮の取組を他の自治体そのまま真似しようとしても、多分うまくいかない。それまでのストーリーとか、誰に乗ってもらいたいかという意図が明確でないといけない。運賃の上限設定は、かえってコンパクト・プラス・ネットワークに逆行しないか、稲葉委員に伺う。
 - **【稲葉委員】**: ベースの背景は、郊外に居住している市民に街なかへ来ていただき、拠点を盛り上げるということが1つある。どこに住んでいても都市機能を楽しむということ。一方で、観光拠点や地域資源を活用して街なかから外へ来てもらう効果もある。そのため、宇都宮市で進めるNCC（ネットワーク型コンパクトシティ）の考え方とのずれはないと思う。
 - **【吉田会長】**: その辺りの整理は重要。郊外のどこに住んでいても、totoraがあれば運賃の上限が400円になるのであれば、どこに住んでも同じとなるかもしれない。ただし、車の分担率を下げよう、公共交通を利用してもらうという話になると、値段が下がれば通学定期券が買えるようになり、親の送迎に頼らず宇都宮の学校まで通えるかもしれない。自家用車の分担率を下げることで、県庁所在地のような大都市でのストーリーとしてあったのではないかと思います、伺った。
 - **【稲葉委員】**: 数値の把握はしていないが、運賃負担が軽くなることで、車で街な

かに来て駐車場料金を払うよりも安くなったという、利用者の声を聴いている。

- **【吉田会長】**：県で事例集をまとめる場合は、単に「こんなことやっています、利用者伸びています」だけではなく、「何を目的に取り組んだのか」という背景を共有しないといけないので、そこは留意いただきたい。
- **【高山委員】**：目標④（他分野との連携）にも含まれているが、背景が無いと難しいと思うので参考にさせていただく。
- **【吉田会長】**：目標②と目標③であるが、目標②は移動制約者に軸足を置いている。実は目標③とも重なってくるので、目標②と目標③は再整理が必要という指摘であった。
- **【事務局】**：意見を踏まえて、再検討させていただく。
- **【吉田会長】**：課題②における問題「複数の輸送モードによる利用者の分散」と検討の方向性「多様な輸送資源の役割分担の明確化」は、デマンド交通とタクシーのかかわり方を整理すべきという観点だと思うが、むしろ課題①（持続可能性）に含まれるものではないか。タクシーやバスの運転手は足りないが、一方でスクールバスの車両は多いはず。乗合事業をやっている事業者ではないかもしれないが、運転手が少なくなっている中でスクールバスが何十台もあって、コミュニティバスが増やせないという話はアンバランスではないか。タクシー、デマンド交通だけでなく、複数の輸送モードによる利用者の分散というのが、むしろ①の持続可能性に関する課題に位置付けた方がすっきりするのではないか。
- **【事務局】**：御意見を踏まえて、課題①・課題②を再整理する。
- **【吉田会長】**：①の持続可能性はサービス供給側のメッセージ、②③は利用者側を見たものと考えられるので、そういう視点で整理すると良い。
- **【小矢島委員】**：6ページの「栃木県の公共交通の方向性（案）」で“将来”という言葉が使われているが、国土交通省では平成17年頃から“将来”という言葉が使われ続けており、現在既に困っている人たちがいる、待ったなしの状況であることを考えると、“将来”を使うのは再考した方が良い。目標④についても下の文章中に“将来像”とあり、確かに自動運転やカーボンニュートラルのような新しいことへの対応は“将来像”になると思うが、それ以外の、コンパクトなまちづくりや観光需要への対応は既に進んでいないといけない。高齢の方でマイカーを手放して公共交通へのシフトが進む状況が待ったなしであるところも考えた方が良い。
- **【吉田会長】**：“将来”とは、事務局はどのくらいの期間を想定しているか。
- **【事務局】**：基本的には5～10年先、さらにはもう少し先の将来も含みながらと思う。まずは5～6年でどうしたいかというのを考えながら計画をつくっていききたい。
- **【吉田会長】**：地域公共交通計画は基本的には標準5年。計画の有効期間5年を考慮すると、自動運転の実用化が途上であることもあり得るし、一方で待ったなしで取り組まなければならない課題もある。そういう意味では“将来”という言葉を方向性の冒頭に入れておく必要があるのかどうか、検討いただければと思う。
- **【五艘委員】**：参考資料のWebアンケートの回答者属性を見ると、性別は男性が圧倒

的に多く、かつ 40 代以上の回答が大多数を占めており、回答者の属性にかなりの偏りがあると思われる。そのような中で、32 ページ④「デジタル活用の希望が少ない」という意見が多いとして、今後の検討を進めると歪んでくる可能性があるので留意いただきたい。

- ・ **【五艘委員】**：資料 3 の 6 ページの①～⑤の課題と目標について、①～⑤の数値の記載があると、通常は①の優先順位が高いと捉えられることが多い。行政が主体で実施する目標①を最上位に掲げるのではなく、目標③の利用者視点を上位に上げるか、④は環境に配慮しながらアグレッシブに需要を創出していこうという項目だと思うので、県として公共交通を活性化していこうとするやる気を示すのであれば、上位にあげて良いのではないか。また、目標④は「他分野との連携」と書いているが、インフラや都市計画、新しい顧客など様々な分野が混ざっており分かりづらいので、文言を再考した方が良い。方向性案のビジョンに当たる部分について、「とち木」の「木」を強調しているのはおそらく幹・枝・葉を意識したものだと思うが、これは行政側の目線。ここを強調する必要は無いのではないか。
- **【吉田会長】**：Web アンケートは出張目的のビジネスマンにターゲットを絞っているので、その文脈で読めればよいのだが、41 ページや 42 ページをいきなり読んだ方には、普遍的な意見として受け取られる恐れがあるため、次年度検討していく際に留意されたい。資料 3 の目標の順番について、①も確かに重要だが、県民にメッセージを伝えることを考慮すれば、この優先順位で果たして良いのか、議論の余地がある。あと、目標④の他分野の話と、「とち木」の「木」をなぜ強調しているのか。
- **【事務局】**：目標④他分野との融合は全分野を十把一絡げでまとめてしまっているため、再検討を行う。「とち木」の「木」については、幹・枝・葉に加えて環境面も意識して提案させていただいた。これらについても、皆様との議論の中で検討させていただきたい。
- **【吉田会長】**：国土交通省総合政策局では木のイラストが描かれ、「幹の交通」「葉の交通」「枝の交通」が表現されているが、国土交通省自動車局では「幹・枝・葉」という言葉が用いられない。本省内でも解釈にぶれ幅があるのが実態。栃木の「木」は、国のリ・デザインにも合わせられるかと思うが、あまり付度する必要はない。むしろ、この計画を実現することで栃木の公共交通が良くなるのがダイレクトに伝わるのが好ましい。そこは、事務局に宿題としてお預けしたい。あと、他分野との融合について、例えば、新技術の活用に関するチャレンジ、栃木県で実施中の自動運転検討もここに入ると思う。あとは政策面、目的あつての交通なので「楽しい」ことはとても重要。そこで観光面の話も出てくる。様々な分野が混ざっており、交通政策課以外の課と一緒に取り組んでいくことが全部目標④に含まれている感があるため、再整理した方が良い。
- ・ **【松木アドバイザー】**：目標④の他分野との連携について、国（総合政策局）の中の議論では共創の話が④と⑤になると思うが、そのほかに交通 DX・GX は違う文脈で議論されている。DX・GX・自動運転・カーボンニュートラルは別の目標として位置付

けた方が良い。スクールバスについても、目標④に位置付けた方が良いのではない。国の整理も見ながら検討いただけると良い。共創の文脈といった観点では、目標①の持続可能性と共創は分けて整理することが難しい。目標①の検討の方向性は、利用者の増加を図っていくために、他分野との連携により利便性の向上を図る意図があると考えられるため、あるいは目標①を大上段に位置付け、それを実現するために個別の目標を並べていくのか、構造・階層を考えても良いと思う。また、目標に「住民・県民が何をしていくのか」という視点を入れていただきたい。ありがちな事例が、デマンド交通を最初に入れて、不便だということで、最終的に自治体全域の区域運行になり、単なる自家用車の代替になってしまったケース。住民がサービスを楽しむだけでなく、どう公共交通を支えていく側になるのか、というのも重要な課題である。真岡市では“公共交通サポーター制度”を設けている。県として、県民に公共交通にどう関わってほしいのか、位置づけていただけたらと思う。

- ・ **【吉田会長】**: 今回の6ページのまとめ方は、課題と目標が1対1対応となっている。例えば、目標④について持続可能な公共交通を実現するために何をしていくのかというところで、他分野と融合していくことも考えられる。大きな目標（柱）をいくつか立てて、そこに小目標・小方針をぶら下げていくツリーにする手法も考えられる。
 - **【事務局】**: 地域の方々との協調の視点が抜けていたため、検討に含めていく。また、組み立て方について、本日の御意見を踏まえながら、課題と目標の位置付け・建付けについて検討していく。
 - **【吉田会長】**: 県民の皆様にどのようなメッセージを発信していくのか、県民の支えがなければ公共交通を持続できないということは事実。一方、作り手としては、県民に支えてもらいやすい環境整備が前段で必要であり、2つが重なることで持続可能性が高まることになる。県民に対するメッセージは計画の中に加えていただけると良い。
- ・ **【福田委員】**: 高校生アンケートを実施されているが、一方で高齢者にも焦点を当てているように思われる。高齢者の意見はどの程度考慮して検討しているのか。公共交通の利用は、働く世代よりも高齢者の方が今後多くなると思われる。高齢者の意見を実際に聞いていたら、教えていただきたい。
 - **【事務局】**: 高齢者の声は、過去に行政アンケート等でお聞きしている。また、各市町が作成している計画の中で、高齢者を含めてアンケート等を取っているため、それらも参考にしながら計画に反映している。
 - **【吉田会長】**: 各市町で交通政策をつくる際に高齢者の意見を聴くことが多いと思うが、茂木町の石河委員に、具体的な高齢者のニーズについてお聞きしたい。
 - **【石河委員】**: 町で計画を立てる際、利用者にアンケートを取っている。アンケートでは利用者の満足・不満足、行先の希望、運転手の対応等を把握している。さらに、アンケートに基づく地域公共交通会議を通じたダイヤ改正の検討や他町への病院への運行など、幅広く意見を受けながら、要望を叶えている。ただし、他町への運行については、交通事業者との調整が難しいので、アンケート結果を用

いながら理解をいただいている。

- **【吉田会長】**：高齢者の困り事は、同じ県内でも市町ごとに、あるいは市町の中でも異なることが多い。そのため、各市町が積極的に交通政策を立案し、多くの地域でデマンド交通を運行していることが栃木県における1つの到達点と思うが、市町が従来どおり主体的に動けるように・動きやすくするために、県として何ができるか、市町をまたがる広域的な調整が必要な場面、私が那須町でお手伝いした時は、利用対象者を限定し、運賃を鉄道を含めた乗り換えよりは高い金額に設定して、国際医療福祉大学に直行させるケースも、同じ栃木県内で実施している。例えば、市が違えば取組が上手くいかないのが、県が上手くアシストすることで車に頼りすぎなくても良い高齢者の暮らしが一步近づける可能性がある。市町に引き続きやってもらう領域と、市町がやりやすくするために県が行うべき環境整備、この2つを書き込んでおくことが必要。
- ・ **【諸星委員】**：目標①を計画の幹にして、それを支えるような話があったが、各目標に様々な交通モードが散らばり過ぎており、①ではバス、鉄道など各交通モードの役割分担と書いていながら、②ではタクシーとデマンド、③では観光の概念はあるが送迎バスは入ってなくてシェアサイクルが出てきたり、ばらばらしている。⑤では運転手不足の話が出てきて、もちろん全部繋がっている話ではあるが、輸送サービスのレベルをどうするのか。検討の方向性の段階で、バスや鉄道等の具体的なモードを書くよりも、こういうサービスを提供するから安心して住んでねとか、もう少し複合的に。福祉バスの概念も、普通のバスとは別扱いになってしまっている。④に紐づいている福祉交通をやったから、①とは別だからとか進めるのは良くないので、まとめるときに配慮いただけると良い。
- **【吉田会長】**：全体の目標では交通モードを強く意識せず、7ページ以降の公共交通ネットワーク・サービス水準を設定する際に、各交通モードを強く意識する。そういうやり方があっても良いかもしれない。
- ・ **【吉田会長】**：ここまでの議論をまとめると、本日の決定事項は次のとおりとなる。
 - ・ 5年かかっても実現し得ない目標から、喫緊に取り組むべき目標までが混ざっているため、方向性としての“将来”は不要である。
 - ・ “木”の強調も不要である。
 - ・ 目標の立て方は、大きな目標を位置付け、その下に小さな目標を整理する。相互に関わりがある項目を再整理する。
 - ・ 目標①～⑤の優先順位を再検討する。
 - ・ 高齢者の件でも話題になった、市町が取り組む領域と県がそれを支援するために調整する役割の整理。以上を踏まえ、次年度初回協議の内容を編集し直していただく。
- ・ **【吉田会長】**：資料3の「公共交通ネットワーク構築のあり方」については、交通モードを強く意識する内容であるため、本日の資料を基に整理を始めてよいか。交通軸の設定について、「①輸送機能」はバスの補助制度の指標のため、鉄道やLRT、タクシーのことは加味されないが、「②広域機能」で鉄道・タクシーを考慮している。

③は、運行本数としては交通軸に含まれないが、公共交通サービスが無くなることで生活が出来なくなってしまう軸があるため、そのような路線は維持していかなければならない。足りない点については意見、要望があればお聞きしたい。

- ・ **【諸星委員】**:「観光」という文字が全く入っていないため、入れた方がよい。
- **【吉田会長】**:公共交通ネットワークや拠点について数値的な指標のみで整理した場合、観光拠点と生活拠点は異なる。青森では“ゲートウェイ”という言葉を用いており、広く青森県に入ってくる人たちの拠点である「結節機能」より上位の概念で整理している。図の緑色の○は、空港や新幹線駅、フェリーターミナルをゲートウェイとしている。広域の生活拠点は赤い○で、青森駅、弘前駅、本八戸駅の周辺。概ね2ケタ万人の都市。数万人規模の自治体や普通科の高校が存在するような街がオレンジの○、という形でレイヤー分けをしている。これがそのまま使えるかは分からないが、拠点にもレイヤーがあり、観光の拠点と生活の拠点は栃木県で少し違うかもしれないので、栃木県らしい設定をしていただければよい。
- ・ **【五艘委員】**:ネットワークはどこまで細かく広がるのか。レンタサイクルまで入ってくるのか。公共交通を使えば使うほど、レンタサイクル等で末端まで行きたいという気持ちがあると、駅やバスターミナルから末端まで行く需要も増えてくると思う。恒常的に細かいポートの位置まで拾っていくのか。
- **【事務局】**:現時点では、県全体の広域ネットワークであるため、軸となるところを基本に考えている。県内の広域的なネットワークの軸から先は、市町の役割分担として考えていくことを想定している。
- **【吉田会長】**:ネットワーク図として書き込むときにどのくらいの解像度まで出せるか。青森の場合は、平成の大合併以前の旧市町村の中心同士をどう結ぶかが出てくる。その中心までどういくかは、各市町村の公共交通計画に委ねる。ただし、シェアサイクルがあった場合は、青森市、弘前市、八戸市で導入しているアプリが異なり、入れ直さなければいけないということで、データ連携をどう図るのかという視点で、データの基盤を県で整備し、全体をコーディネートすることが考えられる。地図で示せるアナログな部分とバーチャルで接続する2つの領域があるという整理である。この辺りも含めて今後議論ができればと思う。

(4) 令和4年(2022)年度収支予算の流用について(報告)

令和4年(2022)年度収支予算の流用について、資料4に基づき事務局から報告した。

(5) 令和5年(2023)年度収支予算(案)について(協議)

令和5年(2023)年度収支予算の流用について、資料5に基づき事務局から説明し、委員の承認を得た。

5 その他

- ・ **【伊藤委員】**:沿線通学の質の向上を求める意見があり、具体的な課題として「JR黒田原駅

で運行ダイヤが高校生のカリキュラムと合わない」、「JR 鹿沼駅の利用者の集中」の2点が挙げられていた件については、令和5年3月18日(土)のダイヤ改正で一部見直しを図る。黒田原駅では地元とのコミュニケーション不足により生じた課題であったため、打合せを重ねてご意見をお聞きし、それをダイヤ改正に反映させることとした。鹿沼駅では、特定の列車に一定程度利用者は集中しているものの、過度な集中は解消されていることから現ダイヤを維持する。ただし、4月からは鉄道の利用に不慣れな新入生の利用が始まるため、案内をするための係員を配置してスムーズな乗降を促進する。

以上