

令和 7 (2025) 年度 第 2 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 7 年 (2025) 年 9 月 2 6 日 (木) 15 : 00 ~ 16 : 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 2 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 13 名 / 全 19 名

5 結 果 概 要

(1) 開会

(2) 議題

① 令和 6 (2024) 年度監査報告 【資料 1】

② 栃木県地域公共交通計画に掲げる KPI の修正について 【資料 2】

事務局から上記①②についてまとめて説明し、事務局案のとおり、賛成多数で承認された。(質疑無し)

③ 本年度の各施策の取組状況 【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。
質疑は下記の通り。

【質疑】

田代委員：1 点目として資料 3 の P 3 の新たに見えてきた課題の枝 (市町をまたぐ広域交通ネットワーク) の交通については考え方の整理が不十分という記載があるが、具体的にどのような点が不十分なのか。2 点目として国・県が補助を受けている路線については運行状況を把握しているが、それ以外の系統については赤字であっても運行状況を把握できていないことは課題だと考える。補助対象路線以外のデータを新たに取得するためには、バス事業者の協力も必要かと思うが、どのように行うか、また各市町も情報を得られるか。

事務局：1 点目について、今回ご説明した資料 5 ページの水都西線のような路線は、まさに枝の部分で、従来から民間事業者様が民間の事業として営業してきた路線。ただ、近年の現状で行くと、それらの路線が廃線となった場合、市町が広域的なバスを自ら運営していかななくてはならないという状況になっている。広域的な移動のある路線をどうやって関係者で支えていこうかと考えた時に、やはり 1 つの自治体だけで支えていくのは難しい。広域的な観点から県なども含めて支援のあり方が整理できないかという意味で「考え方の整理」とい

う表現をしている。

具体的には、右側の赤枠のところで「新たな支援策・改善策」と書いてあるが、財政的な面や技術的な面など、支え方の部分を少し議論させていただきたい。

2点目について、「とちぎの公共交通」のデータの大元というのは、各事業者が毎年5月に国に報告している輸送実績報告書である。手元に全路線のデータはあるが、補助系統路線しか詳しく見ていないというのが現状。各事業者の輸送実績報告書で各路線の運行状況を詳しく見ていくことが最初のステップだと考えている。分析にあたっては市町が具体的にどのくらいの補助金で支援しているのかも合わせて把握したいと考えている。事業者の了解を得ながら市町も含めた関係者でデータを共有し分析を進めて行ければと考えている。

田代委員：1点目については県に協力いただきながら広域路線をどう守っていくかを対応しているところなので、広域の支援の仕方を今後も議論いただけるのはありがたい。データの取得についても市町村については大きなことなので、事業者に協力いただきながらデータを取得できるようになると良いと考える。最近運転手不足で運行経費の支援をしてもバス路線の維持が難しい側面もあるので、運転手不足への対応についても県や市町で連携しながら議論できればと考える。

事務局：公共交通の現状を語るときに「運転手不足」と当たり前のように言っているが、県全体の様々な交通機関で運転手の数がどう減っているか、どう変化しているかというのが、なかなか把握できていない。「とちぎの公共交通」では、従来のデータだけではなく、まさに運転手のデータなどを事業者から提供いただきながら、フォローアップする指標、評価する指標に加えていき、運転手不足が進む中で、どう対策を打てるのかを議論し、政策に活かしていけると良いと考えている。

吉田会長：枝の部分の課題の整理は今の運転手さんが足りていないということも、かなり重なっていると思う。都内のバス会社の担当者が言っていたのは、市内にある営業所のバス運転手さんを全社集めたら1000人いる。ところが、今後人数が増える要素は多分ないだろうとなった時に、限られた運転手さんの数で、より多くの人の移動をフォローできるのかを考えていかないといけない。

例えば、水都西線のような距離が長い市町をつなぐような路線は、運行数の割にはより多くの車両や運転手さんが必要となることがあり得る一方で、仮にその路線がなくなったとしても、他の路線で代替できるなら、ハレーションは少ないかもしれない。

しかし、路線がなくなることで通学や病院へのアクセスが困難になるような場合は、同じ収支率でも優先順位を高めるという発想も必要かもしれない。何が言いたいかというと、この情報というのも、例えば収支の情報だとか、年間の輸送人員の情報など、そういう財務的・利用実績的な情報だけではなく、「この路線がなければ困る人がいるかどうか」や「この路

線がなくなると通学や通院が難しくなるかどうか」といった定性的な整理もすべきであると思うし、あとは、運行の時間帯も重要。例えば、終バスの時間帯がどうなっているか、運行本数がどのくらいか、直近 5 年間でそれぞれの数値指標がどう変化しているかなどの変化がちゃんと見えるよう、県として把握しつつ各市町の公共交通のアップデートにも使えるようにしていけば、非常に有効に機能すると思う。ぜひ県の方としても検討いただきたい。

金子委員：資料 3 の 10 スライド目、データの適正管理や有効活用に関して、我々も事業者としていろいろなデータを活用しているが、あくまで交通は目的ではなく手段なので、データそのものから新しく需要を作り出すのは難しいと考えている。一方で幹から枝、枝から葉という中で、幹の部分のデータは不動のデータとしてあると思うが、宇都宮駅や東武宇都宮駅にどの時間帯にどのくらいの人がいるかという時間帯別の波動のようなデータを把握することが結果として 2 次交通のネットワークを作っていくか、需要も含めて可視化できると思うので、機会損失抑制の観点から出せるデータはお見せして議論していけると思うので、ワークショップ等で協力していきたい。

吉田会長：ワークショップやロールプレイなど、どういうやり方をするのかを事務局の皆さんと考えていきたいと思う。委員からも、力をお貸しいただき協力いただけると非常に助かるので、よろしく願いしたい。今の鉄道やバスの輸送実績データだけでは、実際にどこに需要があるのかが見えにくい部分がある。

例えば、東武駅や JR 宇都宮駅周辺で、時間帯ごとの滞在人数などのデータが使える環境があれば、実際の運行本数とのギャップを見て、利便性を高める可能性もあるかもしれない。そういったデータの有効活用も、ぜひメニューとして検討いただけると重要だと思う。

事務局：鉄道事業者のデータについては、年度別の駅ごとの利用客数など、インターネット上で公表されているデータを取りまとめている状況。しかし、それだけのデータでは現状の数の評価しかできておらず、需要分析などができていないというのが実情。提供いただけるデータについては、内部限りのものと公表できるものがあると思うが、まずはこういったデータがあるかについて、意見交換させていただければと思っている。例えば人口データについては、国勢調査のデータがあるし、携帯の位置情報データを活用して人流を把握するなど、市内でもデータを持っている部署がある。市町村ごとに揃えるのは難しいなら、県がある程度一律で基礎的に使えるデータを揃えてしまった方が効率的ではないか。こういったデータが使えるか、その中で県が整理した方が良いデータは何か、事業者や市町村に活用いただけるように検討していきたい。

吉田会長：前回、タクシー協会の君島会長から「タクシーも公共交通として一緒に考えてほしい」との発言があった。それを受けて、事務局として具体的にどんなデータがあるのか、

今整理されているものがあるかどうかを確認したい。

事務局：タクシー事業者の方でも人手不足が進む中で、まずはドライバーの人数や、人数が減っていることでサービスがどれくらい低下しているかを把握したい。評価する指標については「距離」や「回数」に関するデータなど、データを提供いただきながらタクシー業界の現状を共有していきたい。

吉田会長：実働率、つまり稼働率というものを見ていくことは1つの指標になると思う。また、年間運送回数などでも見るができる。さらに、運転手の平均年齢なども重要なデータ。タクシー協会では県内全体の平均年齢を把握しているか。

小菅委員：現状把握していない。

吉田会長：関東運輸局・市野委員にお伺いしたいのだが、管内で共創の話や人材育成の際に県レベルで「福祉と交通」や「教育と交通」のような他分野連携のセミナー等開催されているか。

市野アドバイザー：行われているところは把握していない。

吉田会長：同じ市役所や町役場でも、規模が大きくなればなるほど、交通は交通として、福祉は福祉として分かれてしまうことが多い。しかし、一緒に考えていけるのであれば、考えていった方が良い場面もあるように感じている。同じ市役所や町役場でも、規模が大きくなればなるほど、交通は交通として、福祉は福祉として分かれてしまうことが多い。しかし、一緒に考えていけるのであれば、考えていった方が良い場面もあるように感じている。

栃木県でも、学校統廃合や部活動の地域移行がある中で、自治体の規模問わず自治体がバスを借り上げてスクールバスのような形で運行しているが、運転手不足で入札が不調になるケースをよく聞く。そういう場合に路線バスを使用するというような話があっても良いのかもしれない。

あるいは、デイサービスなどの送迎の中で、自家用有償運送、いわゆる公共ライドシェアのような形で、限られたエリアかもしれないけれども、少し移動を助ける部分もあるかもしれない。一緒にやっていくことはリソースが限られる、力が限られる時代だからこそ、やっていかなければいけない。

他分野の皆さんに色々と交通を学んでいただきつつ、学ぶだけでなく、形にすることが重要だと思っている。そういう取り組みが、県としても狙っているところがあるか。

事務局：まずはスタートとして、福祉と教育の部分で連携を始めている。教育委員会の方で

は、部活動の地域移行やスクールバスの代替として公共交通を使うという話も交通部門と教育部門で話をしている。今まで完全に縦割りだったところが、一緒に考えられるようになってきているというのは、1つの成果だと思う。

成果になることが重要であり、議論を深めながら政策に結びつけていけるようにしっかり取り組んでいきたいと思う。

吉田会長：茂木町さんにお聞きしたい。葉の交通について、需要は少ないかもしれないがきめ細やかなサービスが必要だったり、福祉や教育と交通の連携については、町村などの小規模自治体でも取り組まなければならない課題であると思う。実際には取り組む上でハードルがあるようにも感じており、県が何か取組みに対してアドバイスや情報提供、サポートをしてくれると町として動きやすくなるといったことがあるか確認したい。

小川委員：デマンドタクシーを担当しているが、福祉タクシーや介護タクシーのような福祉分野と情報共有できればいろいろな方にサービスを提供できるのではと考える。ライドシェアについても具体的な方法の情報提供をいただけるとありがたい。

吉田会長：例えば福祉タクシーや介護タクシーの情報も「とちぎの公共交通」で、毎年リストを作成し、箇所修正をしていくというとなると自治体の政策として「タクシーチケット」などを導入することで、福祉交通を少し分厚くするといった考えの自治体も出てくるかもしれない。

また、昔からあった「自家用有償運送」という言葉が「公共ライドシェア」という形になって、実際には中身は変わっていないのに、なぜか急激に注目されている。

石川県小松市は日本版ライドシェアを先駆けて行っているが、同市には小松空港と小松駅、あるいは空港・駅から金沢市内や加賀市内などへの移動に通常のタクシーのリソースが割かれてしまうため、生活交通としてのタクシーが不足するという構造的があるので、供給力を補うために日本版ライドシェアを選択している。足りないところをどう補うか、何が足りないのか、なぜ足りないのかを追求していくと色々見えてくると思う。全国には、そうした事例が積み上がってきている。

近隣では群馬県桐生市は東武新桐生駅と市街地が離れている構造のため、特定の地域にタクシーのリソースが割かれる構造を補うために「日本版ライドシェア」を市が手を挙げて導入したという事例もある。県内でも、今後こうした事例を関係者と一度考える機会を持つても良いのではないかなと思う。

枝の交通についてデータを集めていくときに収支や利用者数などの量的・財務的な目線だけでなく、この路線はどのように機能しているときちんと考察できるようにした方がよい。G T F Sを使ったような高度な調査は公共交通計画を作成する5年に1回調査費を使って更新するとして、「この高校にはこの路線しかない」といった重要性を箇条書きで整理

するだけでも十分なので行っていくことが非常に重要だと思う。タクシーのデータをいただけるというお話をいただいたし、人々がどこにいるのかというデータを県庁内でも持っている部署があるということなのでそのような素材を活用しながら、データの利活用をさらに高めていけると良いと感じている。

共創については皆さまからヒントをいただいたので引き続き事務局で具体的な取り組みを精査していただきたい。

欠席されている委員の皆様も何名かおられる、個別に意見などをいただく機会を、ぜひ事務局の方でも作っていただければと思っている。

(3) その他

- ・ 次回は3月に開催を予定。

(4) 閉会