

令和4(2022)年度第2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4(2022)年7月27日(水) 10:00~12:00
2. 会議形式 ハイブリッド(対面とWEB)会議(県庁昭和館4階多目的室)
3. 出席者 委員18人、アドバイザー1人(うち代理4人)

[会長]

吉田 樹 (国立大学法人福島大学 経営経済学類 准教授)

[委員]

高山 誠 (栃木県県土整備部交通政策課 課長)

阿久津 誠 (栃木県市長会 (宇都宮市総合政策部交通政策課 主幹)) ※代理出席

石河 敏昭 (栃木県町村会 (茂木町企画課 課長))

伊藤 滋 (東日本旅客鉄道(株)大宮支社企画室 室長) ※オンライン出席

金子 悟 (東武鉄道(株)経営企画本部 課長) ※オンライン出席

小矢島 応行 ((一社)栃木県バス協会 専務理事)

鉢村 敏雄 ((一社)栃木県タクシー協会 専務理事)

大和田 宜雄 (国土交通省関東地方整備局 宇都宮国道事務所計画課 課長)

野澤 浩 (栃木県県土整備部道路保全課 課長)

井上 明 (栃木県警察本部 交通部交通企画課 交通事故抑止対策官)

五艘 みどり (学校法人帝京大学 経済学部 准教授) ※オンライン出席

福田 珠花 (公募委員)

小菅 達也 (国土交通省関東運輸局 栃木運輸支局 運輸企画専門官) ※代理出席

鈴木 純美子 (栃木県教育委員会 委員)

諸星 賢治 ((同) MoDip 代表) ※オンライン出席

和氣 桂子 ((社福)栃木県社会福祉協議会 総務部長) ※代理出席、オンライン出席

辻本 裕之 ((株)JTB 宇都宮支店 課長) ※代理出席

[アドバイザー]

松木 拓 (国土交通省関東運輸局 交通政策部交通企画課 課長)

[栃木県]

谷 英夫 (栃木県県土整備部 次長)

[事務局]

原田 和彦 (栃木県県土整備部交通政策課 課長補佐(総括))

亀山 泰剛 (栃木県県土整備部交通政策課 公共交通担当 課長補佐)

菊池 弘幸 (栃木県県土整備部交通政策課 公共交通担当 主査)

石原島 範明 (栃木県県土整備部交通政策課 公共交通担当 主査)

遠藤 大樹 (栃木県県土整備部交通政策課 公共交通担当 主事)

4. 議題

(1) 報告事項

- ・ 栃木県の公共交通について 資料 1

(2) 協議事項

- ・ 令和 4（2022）年度収支予算の補正について 資料 2
- ・ 基礎調査の実施内容について 資料 3
- ・ 地域部会の設置について 資料 4

5. 議事概要

(1) 報告事項

1) 栃木県の公共交通について

資料1に基づき、栃木県の公共交通に関する概要を説明し、委員の皆様から留意点等について意見をいただいた。

《委員からの主な意見等》

- ・ 【吉田会長】：バス事業の現状及び課題について小矢島委員に伺う。
 - 【小矢島委員】：コロナ以前以後で、バス事業者の収入は約3割減少した。コロナ以前の10年ほどは、コミュニティバスなどで行政がバス事業に関与する割合が増えたことにより、輸送人員は横ばいとなっていた。今後の人口減少を見据えれば、車を手放す上でも必要なものであることから、これからは、いかに公共交通に乗ってもらうかということを考えていきたい。
 - 【吉田会長】栃木県内では、地域公共交通計画をほとんどの市町において策定済み、もしくは策定中である。コロナ以前に輸送人員が横ばいとなっていたのは、自治体行政が公共交通に対して関心が高いことも作用していると思う。
- ・ 【吉田会長】資料にはないタクシーの現状について、鉢村委員に情報提供をお願いしたい。
 - 【鉢村委員】：タクシー業界は、コロナの影響で一時は売上7割減となったこともあり、令和2年度3年度でも約4割減と非常に経営が厳しい状況である。さらに燃料代が高騰しており、国や県からの支援を頂いて運営している。市町のデマンド交通に参入している事業者に関しては、国、県、自治体からの補助もあり経営維持ができている一方で、参入していない事業者の経営の見通しが悪い。また、最大の課題はドライバー不足。ドライバーの平均年齢は63歳。歩合制のため、収入で生活を維持できないことから若い運転手が少ない。コロナ前は、県内に2,000人ほどいたが現在は1,700人ほどに減少しており、ドライバーの確保、労働条件の見直しが必要。
 - 【吉田会長】：栃木県のタクシードライバーの平均年齢は近県の地域よりも高いと記憶している。
- ・ 【諸星委員】：資料では鉄道やバスなどの公共交通をまとめているが、輸送手段という視点から、シェアサイクルなども整理をしてはどうか。また、福祉、教育分野の送迎バスなどもまとめてもらいたい。
- ・ 【吉田会長】：デマンド交通でカバーしている領域が多くを占めている市町が多いのは他県には見られない特徴である。さらに、人口の多い自治体でも民間バスがカバーする領域が少なく市町バスでカバーしている点も、他県ではあまり見られない。特に、小山市や足利市などの県南地域では市町バスでカバーされている領域が多い。そのため、栃木県では行政が中心となってバス路線やデマンド交通を提供している反面、財政負担が大きいという課題がある。福祉系のサービスやスクールバスとの連携、都市内部ではシェアサイクル等の自転車の活用等にも目を向けることが望ましい。
- ・ 【吉田会長】：鉄道についても意見を頂きたい。
 - 【伊藤委員】：JR東日本においては、コロナ前から、輸送人員の数は減少傾向にある。東北本線は横ばい、ただし宇都宮以北は徐々に減少。日光線もコロナ前は横ばい。一方で、烏山線は、コロナ前から減少しており、現在は大幅に輸送人員が減少している。

- **【金子委員】**: 東武鉄道においては、コロナの影響によりスカイツリーライン、アーバンパークライン、東上線では 2018 年度比で 2 割弱の減少がある。それに対し、日光鬼怒川等の北関東エリアは 2018 年度比で、3～3.5 割減の状態である。元々の母数が少ない地域にもかかわらず、輸送人員の戻りが少ない。当社は、日光エリアにおいて NIKKO MaaS の取組を進めている。公共交通が良い場所にカーシェアやシェアサイクル等の二次交通と組み合わせることで、公共交通の利便性の向上を図り、全体の利用者増につなげたいと考えている。
- **【吉田会長】**: 観光地域内交通（二次交通）の考え方は重要である。公共交通に準じた様々なモードを活用していきたい。今回は観光に係るデータが少ないため、次回以降議論をしていきたいと考える。

(2) 協議事項

1) 令和4（2022）年度収支予算の補正について

資料2に基づき、令和4（2022）年度収支予算の補正について説明した。

⇒委員の賛成多数により承認

2) 基礎調査の実施内容について

資料3に基づき、基礎調査の実施を説明し、委員の皆様から留意点等について意見をいただいた。

⇒来訪者にターゲットとする調査分析を別途検討することとし、委員の賛成多数により承認

《委員からの主な意見等》

- ・ 【吉田会長】：本協議事項は、基礎調査を国勢調査・バス等の利用データ・データのグラフ化や地図等での可視化・高校生や各市町の担当者へのアンケート調査などの方法により実施することについて、協議会に諮るという趣旨のもの。
- ・ 【吉田会長】：高校生アンケートに関することで福田委員に意見を伺う。公共交通を使って高校に通学していた経験を踏まえ、良かったこと、困ったことがあれば意見を願います。
 - 【福田委員】：良い点としてはバス停の間隔が近いこと。混雑時には隣のバス停に移動できるので便利。一方で、全学年の登下校時間が同じため、バス混雑時は電車に乗り遅れることがあるなど、乗り継ぎの不便さを感じるがあった。高校生アンケートの調査内容に通学時間と帰宅時間を設定していることはいいと思う。
 - 【吉田会長】：生徒数の多い高校は、始業・終業時間になるとバス停に学生が集中する。鉄道・バスを乗り継いで通学は、宇都宮都市圏だけではない。鉄道とバスの乗り継ぎで困っていることがないかどうか、アンケート調査で実態を把握できればいいと思う。
- ・ 【吉田会長】通学する子ども達を見守る立場から鈴木委員の意見も伺いたい。
 - 【鈴木委員】：栃木県では電車の乗り継ぎに時間がかかる。乗り継ぎがうまくいかないという話は聞く。最近話題になっていたが、ダイヤ改正で電車が減便され、授業を早めて終わらなければいけない学校があった。鉄道事業者にも諸事情があるのだと思うが、学生は影響を受けている。また、学生が集中する通学時間帯の車両が少なくなったりした路線もあり、コロナの中、子ども達は心配しながら電車通学をしていたと思う。混雑時のダイヤについては今後どうなっていくのか注視したい。
 - 【吉田会長】：春のダイヤ改正（減便、減車）については、運用の効率化もあるので理解できるころはある。一方で、高校生の通学の品質をどのように確保していくのか、鉄道事業者だけでなく、鉄道に接続するバス会社・自治体バスと有機的に繋がるような仕組みづくりが今後必要になってくると思う。
 - 【小矢島委員】：通学時間帯に混雑するバス路線について、バス事業者は増便して運行している状況だと思う。学校と調整しながら学年毎の時差通学を導入することも通学時間帯の密を回避する一つの方法だと思う。
 - 【吉田会長】：私が関わった事例では、足利市の生活路線バス（あしバスアッシー）の時刻に合わせて学校の始業時刻を調整したことがある。足利市では5分ずらさだけで通学できることが

判明したため、学校と調整してそのような対応を取ったこともある。目的地とどう調整するのかというところも重要な視点。高校生アンケートを実施し、特筆すべき課題が出てきたような高校などについては、別途ヒアリングを実施して調整していくということもあり得ると思う。

- ・ **【松木アドバイザー】**：資料の9ページ目に各種計画との連携や整合を図ることの記載がある。地域公共交通活性化再生法でも都市計画との連携を意識することをお願いしているが、既に策定済みの地域公共交通計画を見ると形式的な記載にとどまるものが多いという印象。都市計画と公共交通計画では、計画のタイムスパンが異なるが、やはり連携は重要。単に現時点での都市計画との整合を完全に図るというよりも、まずは公共交通において何が大事なのかを考え、都市計画を必要に応じて見直していくということも大事であると考え。
- ・ **【伊藤委員】**：(ダイヤ改正により学生に影響が出たという鈴木委員の意見に関して) 高校の状況はある程度落ち着いていることは承知願いたい。どの交通事業者も同じだと思うが、突出したピークに合わせて施設や要員を確保することは難しい。突出したピークをいかに抑えていくか、地域の皆様に鉄道事業者の実態などを御理解いただきながら、相互に協力できることを検討していきたいと思う。
 - **【吉田会長】**：重要な論点。ピーク時の需要に合わせた供給力の確保にはお金がかかるし、例えばバス・タクシーだと運転手不足にも直面しており対応できない。昼間の需要の底上げをしながらピークの平準化を図っていくというのは一つの考え方。ピークそのものを分散して行って、昼間の一定の需要を確保していきながら効率化を図り、採算性を上げていくという考え方もある。最近の都市計画の議論の中では、ピークのない都市というのをどう考えるのかといった議論があるようだ。栃木県独自の考え方を整理する議論があってもいいと考えている。
- ・ **【吉田会長】**：市町の地域公共交通計画は栃木県内でもそれなりに知見が蓄積されてきているが、県レベルでの地域公共交通計画は全国的にまだ事例が少ない。県計画の策定に当たっては、どのような点に留意する必要があるのか、松木アドバイザーに意見を伺いたい。
 - **【松木アドバイザー】**：市町には幹線の鉄道やバスに対する思いがあると思う。市町単独では検討が難しい幹線に関する意見などを地域部会の場で県が吸い上げることができればいいと思う。
 - **【吉田会長】**：栃木県は市町運営のバスが多いという土地柄。利用者側からすると、運行ルートが市町に限られ、地域をまたぐ移動が難しいといった実態がある。市町をまたいだ移動を調整する場として、地域部会は重要な役割を果たしてくるのだと思う。
- ・ **【吉田会長】**：栃木県の最大の問題は、市町によってバスの乗り方、時刻表の表示などが全然違うこと。バスの利用者からすると怖くて乗れない。県統一のクオリティがあってもいいのではないかと思っている。長野県でも同様のチャレンジをしようとしている。県としての計画を策定するに当たっては、そのような部分にも踏み込んでいけたらいいと思っている。
- ・ **【五艘委員】**：基礎調査の対象は、生活者としての高校生、財政的・行政的な面としての自治体、公共交通の担い手である事業者であり、調査設計としては問題ない。公共交通は税金で作られているので、県民中心となるのだと思うが、人口が減少する中、これからは収益源としての県外からの来訪客(例えば、観光客、出張者、移住者検討者)についても考える必要がある。県外からの人の流れであったり、サービスに対する意見などはどのように吸い上げるか。
 - **【事務局】**：観光面での公共交通の利用は重要なお指摘であると考え。現段階では、検討して

いなかった部分であるため、調査について検討する。

- 【五艘委員】：事務局からはビッグデータの活用も検討していると聞いていたが、ICカードのデータは何を使うのか。
- 【事務局】：バス事業者のICカードデータを使用する。
- 【五艘委員】：観光だけでなく、ビジネスも含めて県外からの移動実態を把握できると良い。
- 【吉田会長】：栃木県内で二次交通としての路線バスやデマンド交通が整備されていても、県外からの来訪者は、二次交通の存在を知らないし、利用の仕方も統一されていないので利用できない。地元の人も普段から公共交通を利用していないので来訪者に勧めることができない。ICカード、ビッグデータで観光客やビジネス出張者の流動を調査することができれば一番いいが、代替手法としては、大きな観光地点・事業所に対するアンケートも考えられる。県内の公共交通を使ったアクセスについて、どのような課題を感じているのかなど、定性的にでもいいので拾い上げる姿勢があってもいいと思う。その上で余力があれば、ICカード・ビッグデータを利用して補完的な分析ができればいいと思う。
- 【五艘委員】：ビッグデータはお金がかかるので、可能な範囲で対応してもらいたい。その他、MaaSに取り組んでいる地域では基礎調査を既に行っているかもしれない。そのような情報の提供も受けられたらいいかもしれない。
- 【吉田会長】：東武鉄道の日光におけるMaaSの取組がある。もちろん可能な範囲での対応になると思うが、当該情報の共有は可能か。東武鉄道の金子委員に伺いたい。
- 【金子委員】：「NIKKO MaaS」は、栃木県環境森林部との共同プロジェクト。可能な限り協力したい。デジタル情報は捕捉できているので、「どのエリアから来訪しているか」、「域内でどういう移動をしているか」の2点の情報を共有できる。
- ・ 【小菅代理委員】：デマンド交通のカバー率が他県に比べて大きいことは、関東運輸局栃木運輸支局としても同感である。各自治体の地域公共交通会議に出席する中、住民への十分な周知ができておらず、利用してもらえないといった実態がある。一方で、各市町の公共交通に関するホームページの見づらさを感じていた。今回策定する公共交通計画の中に、県民へのアピールについて盛り込むことも一案として検討してもいいのではないか。
 - 【吉田会長】：確かに自治体によっては、ホームページの出し方もばらばらであるし、どこを調べていいか分からないようなものもある。公共交通の利用を地元住民の会員制とし、来訪客を想定していない制度設計をしている例もある。各自治体で個別化されているサービスを対外的にどのように見せていけるか、今後議論していきたい。
- ・ 【高山委員】：地元目線では気付かない多くの貴重な意見をいただいた。委員の皆様からいただいた調査内容に対する意見については、できる限り対応したい。バス、デマンド交通、タクシーも含めて公共交通に乗ってもらうための工夫が一番の課題であると思っている。課題解決に向けた計画となるようしっかり議論していきたい。

3) 地域部会の設置について

資料4に基づき、地域部会の設置について説明し、委員の皆様から留意点等について意見をいただいた。

⇒地域部会の構成員を柔軟に対応することとし、委員の賛成多数により承認。

《委員からの主な意見等》

- ・ 【吉田会長】：宇都宮市の阿久津代理委員から意見を伺いたい。
 - 【阿久津代理委員】：市町により交通の状況は異なることから、市町の課題を把握し、地域部会の枠組みの中で議論することは良いことであると感じた。市町のアンケートなども通じて議論ができればと思う。
- ・ 【吉田会長】 茂木町の石河委員にも意見を伺いたい。
 - 【石河委員】：地域部会の設置には賛成であるが、県央地域は広すぎるため、それぞれの市町の個性があり、調整が難しくなる恐れがあると考える。
- ・ 【伊藤委員】：東北本線は南北に伸びているため地域が分かれるのは仕方がないが、烏山線が県央と県北で2地域に分かれている。烏山線沿線を同一の地域と出来ないか検討いただきたい。
 - 【吉田会長】：烏山線沿線の他にも、塩谷町は県央と県北のどちらとも繋がりがあある。石河委員から県央が広いという指摘もあったが、事務局はどのように考えるか。
 - 【事務局】：地域の区分はバスネットワークの視点で作成した。市町や交通事業者と調整した上で、必要に応じて複数部会に参画する等の対応を検討したい。
 - 【伊藤委員】 承知した。
 - 【吉田会長】：幹線補助系統を計画に位置付けなければならないため、R3年度の地域間幹線補助系統の線に繋がる自治体で区分したことは理解できる。しかし、その場合は塩谷町が県北であるのかという議論もあるため、事務局で臨機応変に対応してもらいたい。さしあたり県央地域は広く始め、内容に応じて集まる自治体を絞るなどの対応をお願いしたい。
- ・ 【松木アドバイザー】：地域公共交通計画はタクシーや鉄道も含めた様々なモードを含めて公共交通を確保していく計画であるため、バスに限らず人の移動ということを考えるのが良いのではないか。また、地域部会の開催回数が少なく感じる。このあたりについても柔軟に対応してもらいたい。
 - 【吉田会長】：開催回数を柔軟に対応できるのか、地域部会の事務局は誰が運営するのかについて教えてもらいたい。
 - 【事務局】：開催の回数など柔軟に対応したい。
 - 【吉田会長】：今年度は基礎調査等をまとめて1回、課題整理の1回の合計2回で良いのではと考える。しかし、実際に計画を策定する来年度に関しては回数を増やす必要があると考える。長野県では高頻度で地域部会を開催している。また、青森県では地域部会のような枠組みを常設化している。
- ・ 【井上委員】：交通事故の観点から意見がある。公共交通の便が悪いところは運転免許の返納が進まないところがある。過疎地域の公共交通の活性化に繋がるように、地域部会を通して議論できればと思う。
 - 【吉田会長】：栃木県の場合、それぞれの市町の地域公共交通会議で計画を作成していること

から、運転免許の返納者数に関しても市町村やエリアごとに示してもよい。

4) その他

- ・ 【事務局】次回の協議会は、10月頃を予定している。基礎調査の結果の中間報告を中心に扱う。