

令和5(2023)年度

第5回 栃木県地域公共交通活性化協議会

前回協議会等について

開催日時	令和5年12月5日(火) ～ 令和5年12月15日(金)
会議名	・第3回栃木県地域公共交通活性化協議会 ・第3回栃木県地域公共交通活性化協議会 地域部会(県北・県央・県南)
会議形式	書面協議
議事 (協議事項)	「栃木県地域公共交通計画(素案)」について
議題の趣旨	栃木県パブリック・コメントを実施するに当たり、12月1日時点で作成した 「栃木県地域公共交通計画(素案)」の記載内容について、意見を求めるもの

1. 計画素案に対する主な意見と対応方針

1

(1) 第3回協議会（書面協議）の結果概要

資料	主な意見	対応方針
第1章 「はじめに」	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ①県の最上位計画である『栃木県重点戦略』等との整合を図るとともに、市町が策定する各関連計画についても連携を図ります。 ⇒「とちぎ未来創造プラン」は総合計画ではなく重点政略であるので、「最上位計画」よりは「県政の基本指針」の方がより正確 ➤ ②「等」とは何を想定？ →図1-1からみると「県土づくりプラン2021」のこと？ ➤ ③「整合を図る」という表現は違和感があり、「とちぎ未来創造プラン」や「県土づくりプラン2021」の考え方のもとで計画するということではないか？ ➤ （修正案）県政の基本指針である『栃木県重点戦略「とちぎ未来創造プラン」』や『県土づくりプラン2021』に基づき計画するとともに、 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ①「県の最上位計画である」⇒「県政の基本指針である」に修正 ➤ ②「等」は、図1-1に記載の総合計画、公共交通に関連する計画、都市計画に記載の計画を想定して記載 ➤ ③「整合を図る」⇒「に掲げるとちぎの目指す将来像の実現に向けた基本的な考え方や目標等を踏まえて策定する」に修正
第2章 「栃木県の地域特性」	➤ P6（2）免許返納者数の推移のグラフの中の凡例で、オレンジ色が「県南」となる ところ「県央」になっております。	➤ 修正
	➤ P8：凡例「宇都宮ライトレール停留場」に修正してください。	➤ 修正
第5章「基本方針と計画目標」	➤ P31(2)各交通軸の日平均運行本数について、「宇都宮市⇄芳賀町」の考察は、LRTの開業を考慮いただきますと幸いです。	➤ 注釈でLRT開業前のデータということを明記
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 5-4 確保すべきサービス水準の検討「(2) 各交通軸の日平均運行本数」について、「サービス水準の運行本数の評価は、各交通軸ごとの日平均運行本数によるものもひとつ考えられます。」という表現しかない事に違和感を覚えます。前回の(3)の議論と同様ですが、平均値に対してサービス水準として評価を行うと、今後各交通機関の減便が続くと平均値が下がり、現状維持の路線が「水準が高い」という評価になってしまいます。それで人々の移動や生活は良いのでしょうか？ ➤ (3)では、基幹的公共交通路線が「30 本/日以上」の運行頻度と書いていただいたのと同様、(2)の【STEP1】～【STEP4】のサービスレベルも同様に平均値ではなく、定量的な検討の可能性は残しておきたいと考えます。したがって、(2)において平均値以外にも可能であれば追記をお願いしたいです。 	➤ 「定量的な検討など、その他手法についても今後検討します」を追記

1. 計画素案に対する主な意見と対応方針

2

(1) 第3回協議会（書面協議）の結果概要

資料	主な意見	対応方針
第6章 「目標達成の ための施策」	➤ P41: 参考事例(清原地区市民センタートランジットセンター)リード文について、「路線バスや地域内交通への乗り換えのほか」に修正。	➤ 修正
	➤ P45: 参考事例「宇都宮市立地適正化計画」のリード文「宇都宮市では、将来の都市構造として「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」を掲げ、「公共交通ネットワークの構築」との連携を図りながら、居住や都市機能の誘導などの「拠点化の促進」に取り組んでいる。都市機能誘導区域の設定にあたっては、～LRT停留場(トランジット機能を備えた場所)の周辺を含めた地域に都市機能誘導区域を配置している。」にご修正ください。	➤ 修正
	➤ P46: 施策名・参考事例のリード文「サイクル・アンド・バスライド」と「サイクル&ライド(P41)」のアンドの記載が標記揺れしているのご確認ください。	➤ &に修正
	➤ P48: 参考事例(道の駅うつのみや ろまんちっく村)について、交通結節点ではないので、事例の差し替えをお願いします。 ➤ <文案> 大谷コネク(大谷観光周遊拠点施設)(宇都宮市):ビジターセンターを備えるなど、観光・周遊の拠点となる「大谷コネク(大谷観光周遊拠点施設)」が令和5年11月に供用開始され、施設付近には、商業施設や、バス停、グリーンスローモビリティの乗り場を設置されており、交通結節点の複合機能化を図っている。	➤ 修正
	➤ P50: 参考事例(交通系ICカード) ➤ 表題: 交通系ICカード「totra」(totra運営協議会・東日本旅客鉄道株式会社) ➤ 「JR東日本が提供する～栃木県内の路線バス(関東自動車、ジェイアールバス関東)～利用できる。複数事業者の定期券を1枚にまとめられるほか、地域の独自サービスとして、「LRT・バス・地域内交通間の乗継割引」や「高齢者・障がい者を対象とした福祉ポイントの付与」などの機能が搭載されている。」にご修正ください	➤ 修正。紙面の都合上、「高齢者・障がい者を対象とした福祉ポイントの付与」は未反映
	➤ 「ライドシェア」について、どこかで触れてはどうか。	➤ 施策3-2取組1で包括した記載とする
第7章 「計画の達成 状況の評価」	➤ (前回協議会の)資料2において、「評価指標・目標値の検討について」に係る意見に対する対応として評価指標をバス・タクシーに運転士数から公共交通サポーター制度の導入数に変更とされていますが、(今回書面協議に係る)資料157ページにおける指標は”共創に係る事業の取組件数」と書かれている。	➤ 評価指標は「共創に係る事業の取組件数」が正となります。

(2) 第3回地域部会（書面協議）の結果概要

資料	主な意見	対応方針
第1章 「はじめに」	➤ P1の計画の位置づけの関連計画について、市町の欄に「地域公共交通計画」とあるが、「那須地域定住自立圏」の地域公共交通計画も、関連計画として位置づけをお願いしたい。	➤ 「地域公共交通計画」に那須地域定住自立圏等の広域的な計画も含めているため、未反映
	➤ 2ページ計画の対象のエリア区分や6ページ免許返納者数の推移のグラフ等で、県央、県北、県南地区の色がそれぞれ違うため誤認しやすいため、統一した方がよいかと思います。	➤ P2エリア区分図に併せてグラフの色を修正
第2章 「栃木県の地域特性」	➤ 6ページ免許返納者数の推移のグラフの凡例に県南がありません。	➤ 凡例修正
	➤ 計画書P6の「移動制約者」は一般的に使われる単語でしょうか。	➤ 国交省資料で明記されている表記であるが用語集に追加 (https://www.cgr.mlit.go.jp/universal/pdf/01_s01-04.pdf)
第3章 「栃木県内の地域公共交通の現状」	➤ P10の図3-3及び図3-4について、縦軸が小さく輸送量が少ない路線について傾向が読み取れなくなっている。可能であれば縦軸を大きくしていただき、引き延ばしていただきたい。	➤ レイアウトや体裁等を勘案し、未反映
第5章 「基本方針と計画目標」	➤ ①計画書P26に、市町・事業者・県民の役割と記載がありますが、 県の役割 はここに記載しないのでしょうか。	➤ ①追記
	➤ ②計画書P28について、ひとつ前のページの定義に従うと、氏家駅は主要交通結節点にあたるのではないのでしょうか。	➤ ②市町を跨ぐバス路線が接続していないため、地域交通結節点に設定
	➤ 第2回地域部会で指摘させていただいた他市を跨ぐコミュニティバスについて、佐野市と跨いだ岩舟線の追記がありません。	➤ 公共交通ネットワーク図に追記済のため未反映

(2) 第3回地域部会（書面協議）の結果概要

資料	主な意見	対応方針
第6章 「目標達成のための施策」	<ul style="list-style-type: none"> ➤ P37 広域交通ネットワークの維持・形成の参考事例について、ゆうがおバスの実証運行では1市2町で実施いたしましたが、本格運行においては下野市と壬生町となっております。参考事例の「1市2町広域連携バス(下野市・上三川町・壬生町)」という表現が、実証運行のことを意味しているのかとは思いますが、現状とは異なるため少し気になりました。 ➤ 「栃木県地域公共交通計画」(素案)P.37の参考事例として、ゆうがおバスに関して記載されておりますが、1市2町広域連携バスとして実証運行を令和元年10月から開始し、令和4年4月に本格運行へ移行しましたが、その際に、利用実績等により、「ゆうきが丘循環線(石橋駅～ゆうきが丘～石橋駅)」は廃線となりました。その為、1市2町広域連携バスではなく、現状は下野市と壬生町を運行する広域連携バス「ゆうがおバス」となっております。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 上三川町を削除
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「取組3 「利用者のニーズを踏まえた運行の効率化」」について、他の取組は“支援します。”という表現なのに対して、この取組は県が事業主体で“路線の統廃合”や“イグレス交通の新設”や“協議会の構築”を実施するように記載してあるように見えます。県が事業主体でこういった事業を実施するという理解で良いでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 勉強会や協議会の実施体制の構築を県が主体となって実施することとしており、“路線の統廃合”や“イグレス交通の新設”は、交通事業者や市町と連携し、勉強会や協議会の中で検討を進める
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ P42の真岡市のユニバーサルデザインタクシー整備事業費補助金の記載について、以下の通り修正ください。 ➤ 内容:補助金の額は、予算の範囲以内において車体本体等の整備に要する経費に1/6を乗じて得た額以内のとする。ただし、1台あたり30万円を限度とし、県の補助する額以内で交付する。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 修正
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 要望になりますが、地域の支援学校や高校・工業団地の方々が地域の足として活用していただいている自主運行路線バスに対して、なかなか採算を取るのが困難なので、県としての補助金等を検討していただけるとありがたいです 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 施策1-4に補助の見直しを明記済

(1) 第3回地域部会（書面協議）の結果概要

資料	主な意見	対応方針
第6章 「目標達成のための施策」	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 47頁 佐野駅前交流プラザぱるぽーとのデジタルサイネージ(佐野市)について ➤ (修正案)佐野市では、佐野駅前にある交流施設内にが公共交通待合室を整備したの機能を有している。交流施設内にデジタルサイネージが整備されており、室内で休憩しながらバスの運行情報時刻表が確認できる。 ➤ (修正理由) 佐野駅前に交流施設が整備されたのは平成22年で、整備された時点で公共交通待合室の機能を有していました。また、デジタルサイネージにて提供しているバスの情報は、生活路線バスの時刻表のみです。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 現案でも修正理由の内容を満たしていることから未反映
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ P56の「取組2「GX等、他部署で所管する取組との連携」」について、今後、普及が進むと思われるEVバスについても、導入支援の実施についての検討と計画書への記載をお願いできないでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「GX等、他部署で所管する取組との連携」に包括しているため、未反映
第7章 「計画の達成状況の評価」	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 素案本編P57: 織姫神社⇒織姫公園に修正が必要かと考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 修正
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ P57の計画目標の設定について、地域公共交通計画の3つの標準指標のうち「公共交通への公的資金投入額」が入っていないが、入れない何らかの理由があるか。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ R5.8月開催の協議会にて、評価指標に設定していない自治体もあるという意見を踏まえ、本県は設定しない
資料編	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 資料15: 足利大学にあしバスアッシーの一部の乗り入れがありますので半径300m以内バス停の有無欄が○になると考えられます。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 修正