

# 令和4（2022）年第3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12月13日（火）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（うち代理1人）、アドバイザー1人

## 4 議 事

### （1）前回協議会について

前回協議会の内容と委員からの意見に対する検討状況について、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1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、委員から意見を頂いた。

#### 《委員からの主な意見等》

- ・ 【吉田会長】：地域部会について、部会長である栃木県の高山委員に補足的に説明頂きたい。
- 【高山委員】：地域部会では各市町から意見を頂いた。県が策定する地域公共交通計画は幹線系統のバス補助と連動しているということもあり、バスに対する議論に偏りがちなところがあったが、鉄道を含めた広域的な交通網に関する意見が多く出された。広い視野で公共交通ネットワークを考える必要があることを再認識した。また、市町からは市町が運営する公共交通に関する県補助への要望が多く、内容としては県補助の要件でもある収支率に関するものが多かった。一方、デマンド交通のAI配車やMaaSなどの取組に対する補助の要望もあった。地域部会における意見を踏まえながら、市町の新しい取組に対する支援の仕組みを作りたいと考える。今後とも意見交換を重ねながら、最終的に公共交通利用者の利便向上につながるよう県計画の策定に努めていきたい。
- 【吉田会長】：県に対する要望として、市町から上がっているものの多くが、補助制度である。栃木県に限らず、県単独の補助制度がある場合には、このようなニーズが多い。県の公共交通計画を策定しているひとつの意図は、地域間幹線系統、市町を跨ぐような基幹的なバス路線の国庫補助を受けるに当たって計画が必要になるためである。これは、生活・交流に必要な路線に対して支援をしたいという国の意図があることからこうした制度になっている。そうすると、県の補助制度も、市町が運行をする市町内で完結するバス路線やデマンド交通に対して、県として市町にどのようなことに取り組んでもらいたいのか、どういったところを県として応援していきたいのか、そうした意図を計画の中に記載し、それを実現する手段として補助制度に反映させていくことが必要と考えている。県としての考え

はいかがか。

- 【高山委員】：県の補助制度も、今回の計画に合わせて見直しをしていく予定である。それぞれ市町が運営するバス路線、民間のバス事業者が運行する市町を跨ぐ広域的なバス路線とでは役割がそれぞれ異なるため、それらの位置付けを県の計画に書き込んだ上で、市町をしっかりと支援できるよう計画を作り込んでいきたいと考えている。
- ・ 【吉田会長】：市町の話に関連して、宇都宮市の阿久津委員に伺う。宇都宮市と他の市町とでは規模感が違うところもあるが、基礎自治体として、様々な課題や県に求めたいことがあるかと思うがいかがか。
- 【阿久津代理委員】：市町アンケート等でいろいろな要望等も含めてまとめていただいた。今後、県としての考え方を示す前提として、このような市町の意見を十分に反映していただければと思う。市町の課題はそれぞれ異なり、例えば宇都宮市については公共交通に関する職員も配置できており、他の自治体と比較すると恵まれている状況にあるが県内の他の市町では人材面での課題が多いことを知ることができた。計画策定をする上での一つの要素として検討いただければと思う。
- 【吉田会長】：小規模自治体の場合、職員が業務を兼任していることから、政策連携はさせやすい。一方で、専門性があるような業務になると、時間や手間がかかるため大変苦労している自治体も多数見ている。県や近隣自治体と歩調を合わせながら、上手くいく仕組みづくりが県としては必要になってくるかと思う。一方で、宇都宮市でなければできないこともあると思っている。例えば、県の中心は宇都宮市であって、公共交通の分担率を一番高めなければならないところである。L R Tも含めた交通再編などの施策を頑張っているが、県全体の計画と県庁所在地である宇都宮市の計画を連携させていくことも大事になってくる。

### (3) 基礎調査の実施状況について

基礎調査の実施状況について、資料3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》

- ・ 【諸星委員】：システムの専門家として、使い方が困難なシステムは導入しても意味がないと考えている。今回の高校生アンケートにおいても、バスロケーションシステムに興味はあっても使い方がわからない、つまり使い方にコツが必要である。このような段階でシステムを導入しても公共交通の利用は促進されない。システム導入の支援を望む意見もあるが、使いやすいシステムとする必要がある。高校生はGoogle マップや経路検索アプリ利用率が高いことから、まずはそこにしっかりと情報を出していくところとシステムをセットでデータも含めて考えていく必要がある。また、資料の後半ではGTFSの整備が足りないという意見もあったが、バスロケーションシステムと同様に整備をするだけでは十分ではない。実際に県内観光施設の検索を試みたところ、自動車のルートはGoogle マップで検索可能だが、バス路線によっては検索できないルートも多い。実際のシステムのアクセス情報を確認すると、地域のバスも移動手段として存在するが、情報が利用者に伝わっていないというのは間違いないので、情報整備を早急に行っていく必要があると思う。
- ・ 【諸星委員】：もう1点、栃木県内の塾の受講者が平成30年の調査では3万人ほどいる。送迎に係る調査は通学だけでなく、通塾についても調査が可能であれば検討していただきたい。
  - 【事務局】：学習塾に関する調査については実施の可否も含めて、検討させていただく。
- ・ 【吉田会長】：GTFSやバスロケーションシステムについては、宇都宮都市圏では導入されているが、資料3の22ページを見ると、他地域に比べて若干県央の認知度が高い。ただし、そこまで多くはないという印象である。バスロケーションシステムについては、宇都宮都市圏だと、関東自動車が展開しているが、宇都宮市として周知しているのか確認したい。
  - 【阿久津代理委員】：バスロケーションシステムの周知については市として行っていないが、GTFSについては、関東自動車(株)はデータ整備がされているものの、ジェイアールバス関東(株)については未整備なため、導入の働きかけをしている。
  - 【吉田会長】 比較的整備の進んでいる県央であり認知度が変わらないのはもったいないと感じることから、周知にも力を入れていただきたいと思う。
- ・ 【吉田会長】 学校の送迎の話に関連して、鈴木委員の意見を伺う。
  - 【鈴木委員】：塾の送迎については保護者の負担になっている。塾は駅の周辺に立地している場合が多いので通学の途中で塾には通えるが、塾からの帰宅時間帯は公共交通の本数も少なくなってしまうので、保護者が送迎したりすることが多い。通学に関しては、駅に近い人は駅まで自転車で通学することができるが、健康に不安のある学生等は保護者に送迎されている場合が多い。また、住宅を建てる際

には子どもの通学のことまでを考慮している家庭は少ないのではと思う。子どもが中学生・高校生になり、後から不便を感じる人も多いのではないか。

- 【吉田会長】：資料3の19ページの通学手段について、細かいパーセンテージの変化をエリアごとに見ると大きな違いがあると思っている。例えば、晴れている日の往路では路線バスの利用割合が最も高いのが県北、最も低いのが県南、中間なのが県央である。県央との比較で不便そうに思える県北が一番バスの分担率が高くなっている。県南はバスの分担率が低い、これは鉄道で補っているところがある。一方で、雨天の路線バスの利用割合に着目すると、県北が「13.1%から16.9%」となり微増である。県南も「2.1%から3.4%」となり微増である。一方で、県央が「6.6%から11.7%」とほぼ倍増になっている。これらの数値から、県北は栃木県内の中では通学においては天候に関係なくバスが使われている傾向にある。県南は鉄道（両毛線）を中心とした利用割合が高い。一方で、県央はバスの分担率が晴天日と雨天日で全然違うという構造が読み取れる。バスの運行本数が多くない県北の方が一番バスの分担率が高いところが気になった。復路では自動車の保護者送迎が県北だと64.6%、往路は復路よりもパーセンテージが少し高いということで、往路復路で若干違いがあることが見えている。
- ・ 【吉田会長】：通学が一番身近である福田委員の意見を伺う。
  - 【福田委員】：高校・大学と通学で電車やバスを利用することが多いが、バスロケーションシステムについてはこれまで聞いたことがなく、地図アプリや乗り換えアプリしか利用していなかった。利用者に対する更なる周知が必要であることを体感している。また、宇都宮市のシェアサイクルの社会実験の取組について、実施場所や利用方法などの情報をいまのところ学校では知る機会がない。当該社会実験の周知について、学校へ広めるような取組をしているのか疑問に思った。
  - 【吉田会長】：宇都宮市のシェアサイクルの社会実験に関する周知について、宇都宮市の阿久津委員に伺う。
  - 【阿久津代理委員】：シェアサイクルの社会実験については今年の12月から開始し、来年3月までの4か月の期間で実施することとしている。ポートについては、開始時は中心市街地の約10箇所（県庁や市役所などの主要な公共施設や宇都宮駅のような交通結節点にポートを設置）から始め、利用の状況に応じて順次拡大していきたいと考えている。宇都宮市ではホームページなどに掲載するなどして周知を図っているところであるが、まだまだ不十分であることを感じた。改めて様々な機会を捉えて周知を図っていきたいと考えている。また、シェアサイクルに加えて電動キックボードの社会実験を来年1月から開始する予定である。電動キックボードのポート設置場所については、シェアサイクルと同じ場所に展開していく予定である。
  - 【吉田会長】：シェアサイクルや電動キックボードについては、宇都宮市で策定している公共交通関連の計画に記載があるのか。
  - 【阿久津代理委員】：都市交通戦略の中ではシェアサイクルの充実に関する項目を記載している。

- 【吉田会長】：仙台市では、1日のバスの利用者に対してシェアサイクルの利用者が3%程度存在する。シェアサイクルは仙台の都市部だけで展開されていることから、都市内でのバスの利用とシェアサイクルの利用を見ると、バスの利用の1割程度を占めてくるという段階になっている。シェアサイクルを都市交通の一つのツールとして（計画に）書いていくことが必要な段階になってきている。栃木県としての公共交通計画として書くときにシェアサイクルをどのように取り扱うかというところは、シェアサイクルを導入していない市町が多いこととむしろ観光でのレンタサイクルの方が栃木県の場合には多勢を占めているというところから考えると、県計画にどのように書いていくのか、観光の絡みも含めて議論する必要がある。
- ・ 【吉田会長】 前回協議会では、五艘委員から観光に関する指摘をいただいた。本日の資料に対する意見を伺う。
  - 【五艘委員】：シェアサイクルや電動キックボードについての意見が出たが、コロナ禍で欧米の観光客が出掛けて行くような海外観光地ではかなり浸透しているところがあり、観光面で言えばそれはきちんと導入されるのがベストだと思う。宇都宮市ではポートの出入りが同じであるが、ヨーロッパの都市では、比較的密を下げる交通手段として電動キックボードが2020年・2021年に大きく広がった。ポートなしでその辺に置いてある状況というのがいろんな都市で見られ、それらはすべてアプリでバッテリー量なども確認できる状態で置いてあるというものが浸透してきている。外国人を意識すると、そういう高いサービスについても早めに検討するのがいいと思う。コロナ禍で観光の入込が落ち込んだこともあり、事業者が疲弊している状態で、県として補助や支援をしていくときに、観光路線と生活路線とではやり方が違ってくる。生活路線に関しては、恒常的な収入が減少していく可能性がある中で、資料の中にあつたようなバス路線がないために進学先を変えたという事例があると、地域側としては次世代がいなくなり、恒常的な収入が減少していくことになることから、ある程度手厚く支援するべきである。反対に、観光入込が今後見込めるところについては、単発での補助ではなく、将来的には観光客と地域の事業者と自治体や県とで少しずつランニングコストを出していけるような割引サービスの仕組みがあるといいのではないかと思う。ヨーロッパの小さな観光地では、（会費を事業者から徴収している）観光協会・地域の自治体と観光客も少し負担をする割引切符のようなものがあるほか、一部観光税を導入している事例もある。観光の路線と生活の路線とで濃淡をつけて、政策を考えるのがいいのではないかと思った。
  - 【五艘委員】：基礎データについて、資料3の16ページでRESASを使った観光客の入込についての流入人口の記載があるが、これは5月の数値なので観光シーズンの一時的なデータになってしまっている。このデータも使えるかもしれないが、観光客の入込に関しては、県の観光交流課において経年の詳細なデータを取っているので、このデータを元に検討してもいいのではないかと思う。
  - 【吉田会長】 観光のデータとして5月だけとなると季節性がそれぞれの観光地で

あるはずなので、県観光交流課で取っているデータも補完的にということは五艘委員の指摘どおりと考える。各路線のサービスについても観光と生活路線とは文脈を分けて議論していくことも必要かと思う。先ほど高校の通学の話があったが、栃木県は全県1学区であり、県南・県北からも宇都宮市内の高校に通うケースは多少なりともあると理解しているが、県北・県央・県南で括ってみて、例えば、特定の高校の始業時刻に間に合う範囲を地図上で可視化すると、公共交通による通学可能範囲がわかる。朝・夜ともに通学が不可能であるのか、始業時刻には間に合うが部活の朝練には間に合わないのかなど、地図ベースに落とししたアクセシビリティの分析はしたほうがいいと思った。事務局として次回以降の対応は可能か。

- **【事務局】**: 対応について検討していきたい。
- ・ **【吉田会長】**: 栃木県の観光の動向や基礎調査のデータ等について、JTBの東浦委員に伺う。
  - **【東浦委員】**: 県事業でインバウンドに対するモデルルートの設定等をしている中で、日本人にとっても公共交通機関を使って観光することの難しさを感じている。栃木県は車社会である中、観光地は離れており、観光が盛んな地域の路線バスの本数は少ない。まずは日本人が上手く（公共交通を）使えないことにはインバウンドを上手く公共交通機関で周遊させるということはハードルが高いと思っている。資料の中のサイネージの例にもあったように、どこに行くのかが一目で分からない、乗り場まで行ってみないと分からないというのは、日本人であっても公共交通の利用のハードルが高い。そういった部分から整備していくのは必要と思う。新しいサービスの展開や実証実験はそれを知らない人が圧倒的に多い中で、関係者だけでなく地域の飲食店、観光事業者、宿泊事業者等も巻き込んで、それぞれのホームページにそれらの取組や公共交通機関の利用方法を掲載（相互にリンクを貼る）するだけでも（お金を掛けずに）プロモーション効果は一定程度得られるのではないかと思う。
  - **【吉田会長】**: 観光客は、どこの会社や市町がバスを運行しているか知る術がないということになると、諸星委員の意見のようにGoogleマップに適切に反映されているかなどは必要になってくるかと思う。そのような情報の基盤が整っていれば、東浦委員の意見のような飲食店やそれぞれの観光施設がアクセス情報としてGoogleマップからすぐに遷移することもできるので、そういう汎用性のあるような情報の出し方というところは栃木県として整えていかなければいけないというところは改めて思った。
- ・ **【吉田会長】**: 資料3の28、29ページでは案内表示について整理されている。公共交通を利用する際、行先に迷うことは顧客満足度を下げることになる。できる限りここは整えたいところだと思う。案内表示の設置に係る管理者や管理区域は駅ごとに異なっており、鉄道事業者についてはそれぞれでデザインが標準化されていることからこのような表示になっている可能性はあると思っている。このことに関してどのような調整ができるのか、交通事業者の対応事例なども含めて鉄道事業者に意

見を伺いたい。

- 【伊藤委員】：鉄道会社が設置するサインは資料にあるような表示となる。バス路線は比較的改廃が頻繁に行われることから、鉄道会社では管理しきれないという理由がある。そのため、鉄道事業者からはバス乗り場の方向を案内し、その先はバス事業者間で調整をしていくことになる。最も優れているケースがバスタ新宿である。バスタの乗り場の方向を案内すれば、その先でバス事業者が協力して案内をしている。また、一番成果として大きかったと考えているのは東京駅の八重洲中央口に併設している都バスのバスターミナルである。乗り場が9か所程度あるが、鉄道会社側でバス乗り場の掲示板のフレームを敷地の中で提供してバス事業者が掲示板の内容を更新するという方法を実践した。鉄道会社がスペースを提供して、その中で掲示方法をバス事業者に考えてもらう方法もいいと思う。
- 【金子委員】：バスはダイヤの変わる頻度がかかなり早く、すべてを鉄道事業者側でメンテナンスしていくことは難しい部分の実態としてある。バス事業者にとってもメンテナンスは負担であり、これらの解決策の一つとしてデジタル化をしていくというところは方策としてあると思う。東武鉄道として観光というところでは「NIKKO MaaS」の取組を実施している。日光を訪れる観光客に対して、移動の検索も含めて一元的に提供できていることで利用も相当数伸びている。ユーザー視点で方策を絞り込んでいくのがいいのではないか。
- ・ 【吉田会長】：バス協会の小矢島委員・タクシー協会の鉢村委員にも意見を伺う。
- 【小矢島委員】：路線バスの事業経営は、コロナ禍前から、国・県・市町に補助を受けながら生活交通路線を維持してきている状況であった。今回のコロナでの減収や燃料高騰で支出が増えたことで事業継続自体が厳しい。さらに運転手の不足や高齢化もあり、路線の廃止・減便という負のスパイラルになってしまうという現状がある。そうした中で、バス停の整備、待合環境の改善、案内版の改善等の必要性は理解しているが設備投資ができない。現状維持だけで精一杯というところまで来ている。事業者も当然経営努力をして生活交通を維持するという前提で事業経営をしているが、公共交通に対する補助を厚くしてもらいたい。補助を少しでも増やしていければ、利用者の利便性向上に繋がる設備投資等も少しずつは進んでいくと思う。
- 【吉田会長】：バス路線を維持するために事業者が赤字を抱えながら運行している路線もある。設備投資が手薄になってしまう現状がある。市町を跨る地域間幹線系統に対する国の補助金がもらえるギリギリのラインが運行回数6回（3往復）であるが、都市的な地域、人々の流動を高めたい、観光客を誘致したいという話になると3往復では足りない。運行回数20回（10往復）でも2時間に1本ということになるので、どのくらいのサービスの質を私たちが確保していくのかということもおそらくこれから議論になってくると思う。案内サインなど、事業者として設備投資が手薄になってきているところを県民のために必要と考えるのであれば、そのことも計画の中に盛り込んで財政的支援を検討する流れも必要ではないかと感じた。

- **【鉢村委員】**: タクシー業界もバス業界と同じように、コロナの影響により非常に厳しい経営状況にある。また、運転手が大幅に減少しており、運転手不足が課題となっている。若者の参入がないのも課題となっている。また、最近ではコロナ禍に加えて燃料高騰の影響を受けて廃業する事業者も多い。業界として今後は高齢化社会に対応したユニバーサルデザインタクシーの導入、観光面では高付加価値を付けるという意味で観光ガイドができるドライバーの育成等もやっていかなければと考えている。高齢の運転手では荷物の持ち運びやドアサービスもできなくなる。ドライバーの若返りを図らないとサービスの低下に繋がっていく。このような中で、交通空白地域における自家用有償旅客運送の導入の動きがある。バスやタクシーは利用者の安全を十分に確保しながら運行しているが、自家用有償旅客運送や地域共助型生活交通については2種免許が不要であり、事故防止、運行管理、健康管理が十分でないという問題がある。費用面で安く済めばいいという考えの自治体もあると感じており、その導入に当たっては人の命を預かる交通機関だということ念頭に置きながら検討をしてもらいたい。
- **【吉田会長】**: 栃木県の一つの特徴として、ほとんどの市町でデマンド交通が導入されている。前回協議会では、デマンド交通の運行を受託している会社と受託していない会社とで経営面での大きな違いがあるとの意見をいただいた。タクシーの固定的な委託路線みたいなものが増えてしまい、本来歩合給で稼げるところが少なくなってしまう。さらに、このコロナ禍でタクシーの利用者が一層少なくなってしまうと給与が支払えず、人材を集められないといった構造的な問題も出てくると思う。資料3の10ページでタクシー交通圏の記載があるが、営業区域の境界線で距離的には近くても営業区域の関係でタクシーを呼べないという問題が関東運輸局管内でも課題として出てきている。高齢者の移動手段の確保の選択肢が狭まっているという指摘もあったので、このことについては議論の視野に入れていきたいと考えている。
- ・ **【吉田会長】**: 高齢者の観点から社会福祉協議会の南雲委員に意見を伺う。
  - **【南雲委員】**: 県社協の研修会で紹介しているが、地区社協の単位などで福祉有償運送を行っている地域があることは知っていたが、そうした移動手段も公共交通の分類に入るのか。
  - **【吉田会長】**: 福祉有償運送のような自家用有償旅客運送は、道路運送法79条の規定にあることから地域公共交通の一種である。タクシーで地域の移動手段をすべてカバーできるかと言うとそうではなく、地域によっては非効率になるところがあるかもしれない。デイサービス送迎のようなお互いの顔が見える範囲で運行するのであれば福祉有償運送も有力な選択肢になるだろうとも思う。一方で、タクシーにももう少しできることが多々あると考えており、各モードが上手く折り重なる領域ができることによって移動に困っている人を減らすことができるのではないかと考えている。福祉交通の観点を県交通政策の中に入れていくのは重要な論点であると思っている。

- ・ 【諸星委員】：デジタルの戦略はとても大切であるが、デジタルもアナログも大切であると考えている。ヨーロッパや台湾などでは、現地の案内もしっかりとしている。これはデジタルだけではカバーできない。上手くできているところは複合した見せ方、デザインの統一、フォントのガイドラインを策定するなどの取組を行っている。事業者間では調整できないことは行政が入って調整をしている。本協議会で案内表示等に関する課題の意見が出るのであれば、費用負担も含めてある程度行政のほうで責任をもって今後やっていく方向で是非検討してほしい。
- 【吉田会長】京都市では京都市交通局の取組を京阪バスなども含めて展開しているケースもある。沼津では事業者間のフォーマット、ガイドラインを定めている。小田原駅では観光客向けに自由通路のサイン計画を作り、こちらも別途標準的なガイドラインが定められている。公共交通だけではなく、シェアサイクル等の新たなモビリティサービスも含めて、実際に試してみることによって物事の満足度や価値が決まるものと思っているので、県としても質を担保するという内容も計画に織り込んでもらいたい。

以上