

令和5(2023)年度

第2回 地域部会

令和5(2023)年度第1回栃木県地域公共交通活性化協議会 の開催状況について

1. 令和5年度第1回協議会の開催概要

1

開催日時	令和5年8月10日(木) 10:00～12:00
開催場所	栃木県庁北別館403 会議室
会議形式	ハイブリッド(対面とWEB)会議
議題	(1)令和4(2022)年度栃木県地域公共交通活性化協議会の開催状況について (2)令和5(2023)年度第1回地域部会の開催状況について (3)栃木県地域公共交通計画(仮称)について (4)令和4(2022)年度栃木県地域公共交通活性化協議会の収支決算について



- 4つの議題のうち、「(3)栃木県地域公共交通計画(仮称)について」について、主な意見と対応方針を以下に示す。

議題	主な意見等	対応方針
➤ 公共交通の課題	➤ 昨年度序盤で議論があった利用集中による過大な設備投資や人材確保といった課題や、利用が見込まれるエリアとそうでないエリアについても、資料に含めていただきたい。	➤ 「ピークとオフピークの差が大きい」という課題を追記
	➤ 「育てる」という目標について利用促進が重要だと考えているが、資料3-1、3-2の課題だけでなく、過去に利用促進のため行ってきたことについて、何か課題があったか整理したうえで検討する必要もあると考えている。	➤ 「③利用促進に係る課題」を再検討
	➤ 4-2と4-3で公共交通を利用しない方に利用してもらう工夫、通勤通学の公共交通の分担率が低い点は、物理的に公共交通がない地域だと移動制約者という意味ではよいが、公共交通があるのに利用していない場合に利便性が悪いという理由だと「②利便性向上に関する課題」の方ではないか。利用できないとか、したくてもできない、そういった表現の方が整理としてわかりやすくなると考えている。	➤ 「②利便性向上に関する課題」「④移動制約者への対応に関する課題」を再検討
➤ 公共交通の目標	➤ CO2排出量の抑制について、地球環境の課題ではあるものの、公共交通の面ではチャンスになるため、目標の中により踏み込んで盛り込んでいけると感じた。	➤ 目標への位置づけを検討
	➤ 目標①の「広域的な」というキーワードについて、栃木県の目標なのかそれとも全県の目標なのか。全県の目標であれば、施策として県は広域的なところ、市町は地域のネットワークといった建付けでいいと感じた。 ➤ 目標としては、全県の方が肌感覚として多い印象である。その目標の中で、市町村との役割分担に繋がっていくと考える。	➤ 他県の位置づけを再確認した上で、目標の建付けを精査
	➤ 目標③「交通事業者・市町の人材不足・財政負担などの課題に応じた県の支援制度を整備する」について、目標①②の記載と比較し、より具体的な施策のように書かれている印象を受けた。	➤ 当該箇所は目標ではなく施策で記載

議題	主な意見等	対応方針
➤ 目標達成のための施策	➤ 情報提供に関して、主要駅におけるバス案内表示の統一化とすると、主要駅以外のところは案内表示統一化しなくてもいいと見えてしまう。簡単なもので構わないが、情報の統一化ガイドラインを県に作成いただければ、市町としても動きやすいと感じている。	➤ 「バス案内表示の統一化ガイドラインの作成」に関する施策の位置づけを検討
	➤ 駅までの端末交通を二次交通と言うが、医療の世界では「一次診療」は身近なかかりつけ医のことを指す。同じように考えると、自分の家からの身近な交通は「一次交通」であり、それが広域的な公共交通ネットワークと結びついていくべきである。「広域的」には県の責務が大きいと理解しているが、自宅からの「一次交通」との有機的な連携が読み取れるような、そこに結びつくような施策が出せるような資料にしていきたい。	➤ ご指摘を踏まえ、施策の位置づけを検討
	➤ これまでバス等の利用促進についてのご意見が多かったが、場所によってはオーバーツーリズムの観点で利用を抑制していく必要がある。施策の中にMaaSやシェアサイクルが挙げられているが、これ以外の方法で利用を一部抑えることも検討していく必要があるため、まずは窓口を設けることをご検討いただきたい。	➤ 県として観光客の誘致よりも質を上げる取り組みにシフトしているため、「観光交通マネジメント」に関する施策の位置づけを検討
	➤ 周遊ルートを工夫する考え方は実例がある。インバウンドの観光客に対してツアーの行程を伺い、観光ルートとして「銀座が先か、浅草が先か」という整理を行い、観光客に対するマネジメントを行うことで、観光バスの駐車対応が可能になる等を調査した。以上のことを踏まえ、やはり観光交通におけるマネジメントは、栃木県の場合、特に高校生の通学と重なる点の指摘を頂いていることから、文言として記載ができればと考えている。	
	➤ 宇都宮市の施策を否定するわけではないが、宇都宮市のバスは日中だと上限400円で運行しているが、芳賀町・茂木町・市貝町に入った際に、運賃割引がなくなってしまう。宇都宮市民には非常に有難い施策である一方で、他市町はその恩恵を受けにくい。他市町も含めた全体的な割引ができるような取り組みがあると良い。	➤ 施策への位置づけを検討
➤ 評価指標	➤ 評価指標について、収支率等だけで見ってしまうとどうしても拾えないところが出てくるため、クロスセクター効果等の波及効果を要素として検討いただきたい。	➤ 評価指標を再検討

議題	主な意見等	対応方針
➤ 公共交通ネットワーク	➤ STEP1について、基幹交通軸、基幹交通結節点となっているが、南関東地方と繋ぐという意味では、基幹ではなく“広域”ではないのか。文言の再整理が必要と考えている。	➤ 広域交通軸、広域交通結節点に修正
	➤ 国の補助には輸送量という基準があり、基準値の15という数字を下回ると対象から外れる。しかし、この路線がないと通学できない、通院できないという意見や、観光客が一次交通として使うことで利用できない実態があった時に補助は現状ないが県として検討していかなければならないのではと、他地域で指摘したことがある。その際に、栃木県は輸送量が15人という基準を割り込むことがどれだけあるのか、割り込んだ場合でも県単補助で可能であれば問題がないということであるのか、確認したい。 ➤ 緩和措置がなくなり国の補助がなくなると、全て県が補助をすることは困難であると考えている。ネットワークについては補助路線で検討しなくても良いのではと考えている。しかし、県としての県単補助の考え方もあることから、宿題として再整理頂きたい。	➤ 輸送量に関して整理した上で、軸を再検討
➤ 確保すべきサービス水準	➤ 新潟県湯沢町で、送迎バスと路線バスの統合に取り組んでいる。今回の計画には送迎バス等の話が入っていないが、人口流動の観点から公共交通では拾えていない流動も考えられることから、貸切バスやタクシーによる軸もあると認識している。今後のサービス水準の検討の際に、基準についてタクシーの概念やシェアサイクルも入れるのはいかがか。	➤ ご指摘を踏まえ、サービス水準の検討方針を再整理