

令和 4（2022）年度

第 1 回 地域部会（県北・県央・県南）

地域の現状について

1. 市町アンケートの結果速報

1	市町が抱える公共交通に関する課題について
2	市町の県に対する意見・要望
3	栃木県地域公共交通計画の策定へのご意見

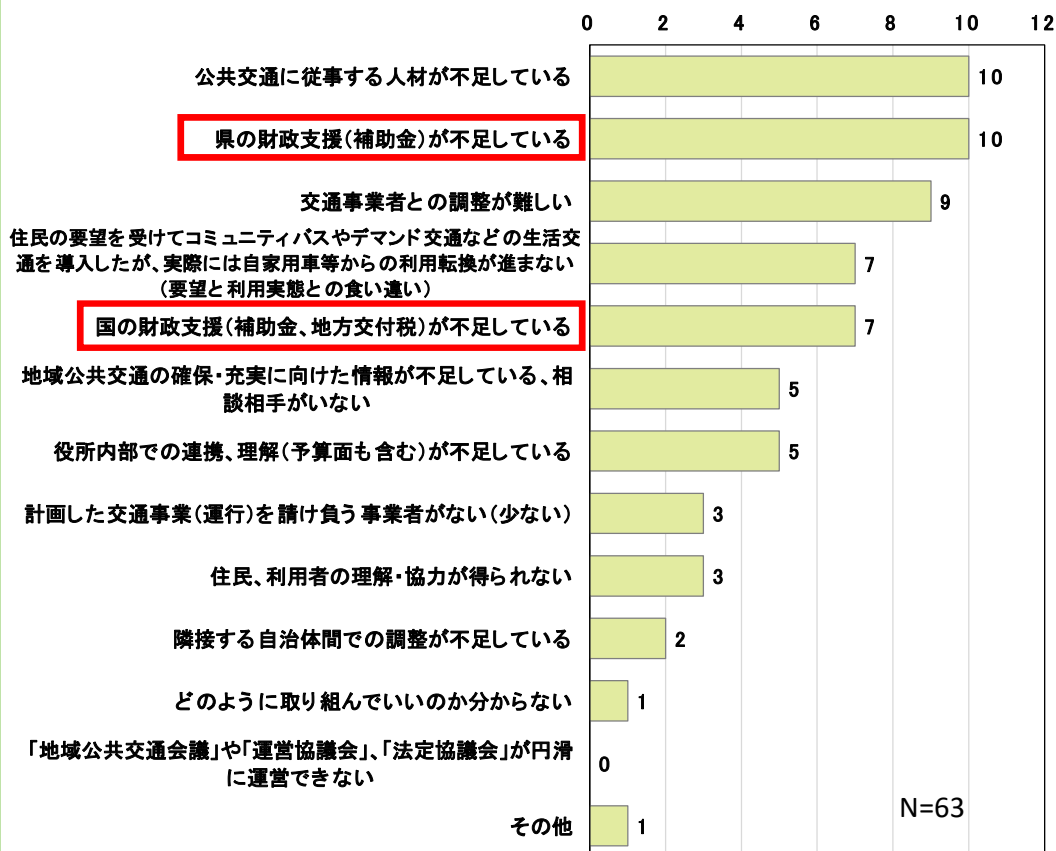
1 市町が抱える公共交通に関する課題について

問5-1 貴市町の「公共交通施策を進める上での課題」を教えてください

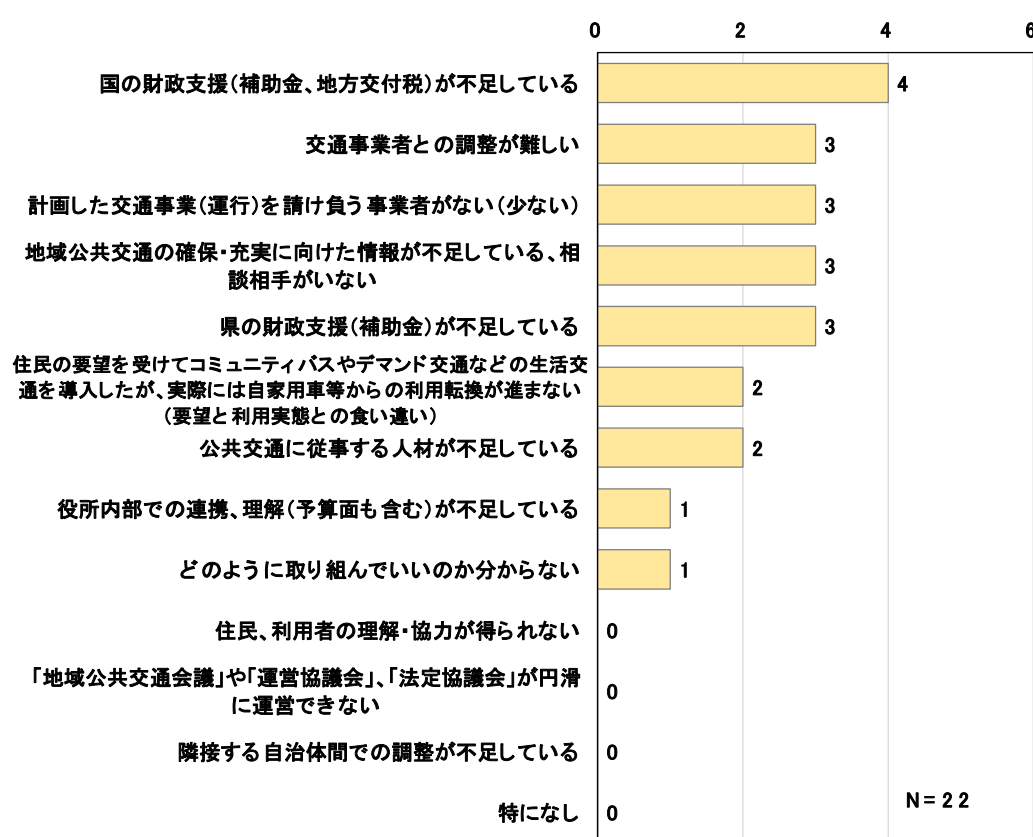
回答

- ✓ 全体では「公共交通に従事する人材が不足している」及び「県の財政支援（補助金）が不足している」が45.5%と最も高く、次いで「交通事業者との調整が難しい」が40.9%と高い。
- ✓ 1番課題と感じていることでは「国の財政支援（補助金、地方交付税）が不足している」が18.2%と最も高い。

課題の抽出 ※各自治体、1～3つの課題を選択



1番課題と感じていること



その他の内容

件数

財政的負担の課題は当然あるが、コミュニティバス及びデマンドタクシーの利便性向上を検討するうえでは、事業者側の業務負担も考慮しなくてはならず、利用ニーズに対し、対応できる範囲に限界があること。

1件

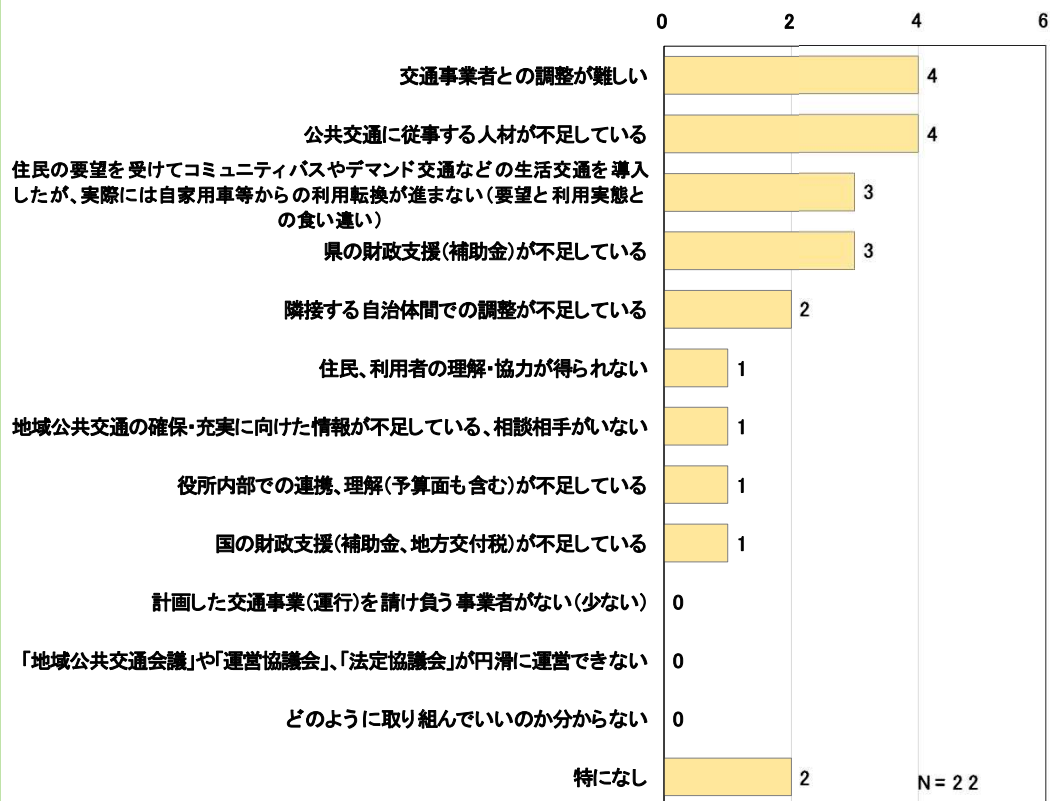
1 市町が抱える公共交通に関する課題について

問5-1 貴市町の「公共交通施策を進める上での課題」を教えてください

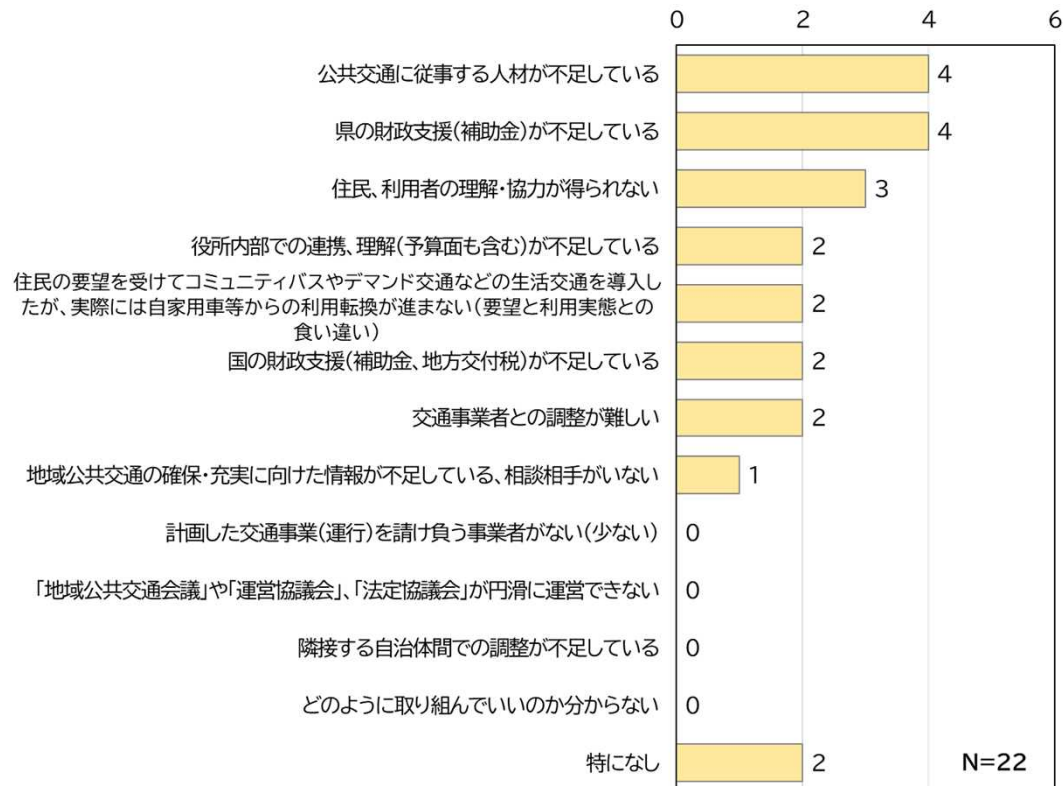
回答

- ✓ 2番目に課題と感じていることは「交通事業者との調整が難しい」及び「公共交通に従事する人材が不足している」がともに18.2%と最も高い。
- ✓ 3番目に課題と感じていることは「公共交通に従事する人材が不足している」及び「県の財政支援（補助金）が不足している」がともに18.2%と最も高い。

2番目に課題と感じていること ※無回答は「特になし」とする



3番目に課題と感じていること ※無回答は「特になし」とする



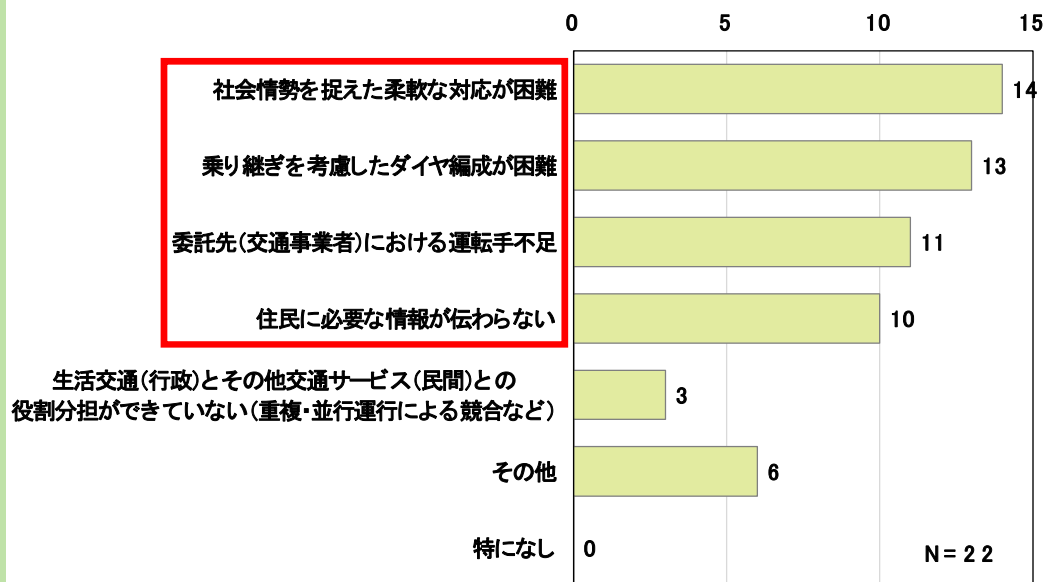
1 市町が抱える公共交通に関する課題について

問5-2 貴市町が運行する「生活交通（コミバス・デマンド交通など）の課題」を教えてください

回答

- ✓ 全体では「社会情勢を捉えた柔軟な対応が困難」が63.6%と最も高く、次いで「乗り継ぎを考慮したダイヤ編成が困難」が59.1%と高い。
- ✓ その他では、「運転手/車両確保・利用者減少に伴う維持継続について、事業者ごとのサービス対応の違い、適正費用の判断等があげられる」

課題の抽出 ※各自治体、1～3つの課題を選択



課題の抽出（その他）

その他の内容	件数
デマンド交通利用者の大部分が高齢者であることから、スマホによる予約がなかなか浸透しないことと、情報伝達手段が広報紙に限られてしまうことが課題。	6件
・ 運行費用が増大、適正費用の判断が困難 ・ 利用者ニーズが生活交通ごとに異なり、乗り継ぎに結びつかない ・ <u>利用者が減少する中で、どこまで維持し続けるか</u> の判断が困難	
運行車両の増強に伴う、車両の確保が困難	
1. 交通空白地の存在が課題になっているが、市域が広大で移動ニーズも多様なため、市の予算の範囲内で実施できる明確な再編案の作成が困難である。 2. 通勤・通学の時間帯においてバスの利用者が多く車両が不足している状況だが、一方で日中の時間帯のバス利用が低調で、非効率である。 3. 限られた人員と予算の中での、コミュニティバスのサービス水準の確保や安全管理	
デマンド交通（乗合タクシー）は、旧町で区域設定しそれぞれのタクシー事業者が運行しているが、各事業者で利用者へのサービス対応の差がある。 また、旧町区域を繋ぐ交通手段として路線バスがあるが、便数が少なく利用者也減少している。	
運転手確保の課題も含め、 <u>今後もコミュニティバス及びデマンドタクシーの維持・継続を図ることが、大きな課題の1つ</u> と考えている。	

1 市町が抱える公共交通に関する課題について

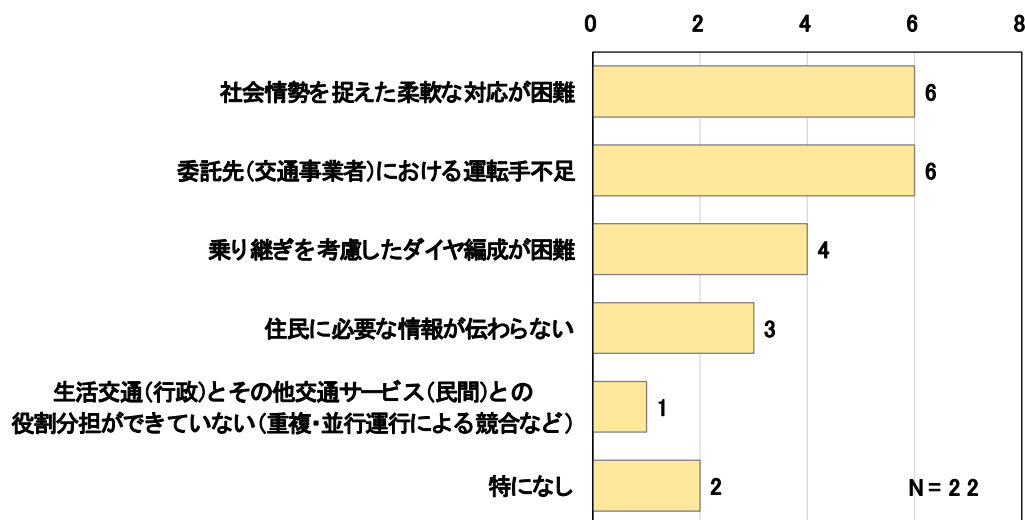
問5-2 貴市町が運行する「生活交通（コミバス・デマンド交通など）の課題」を教えてください

回答

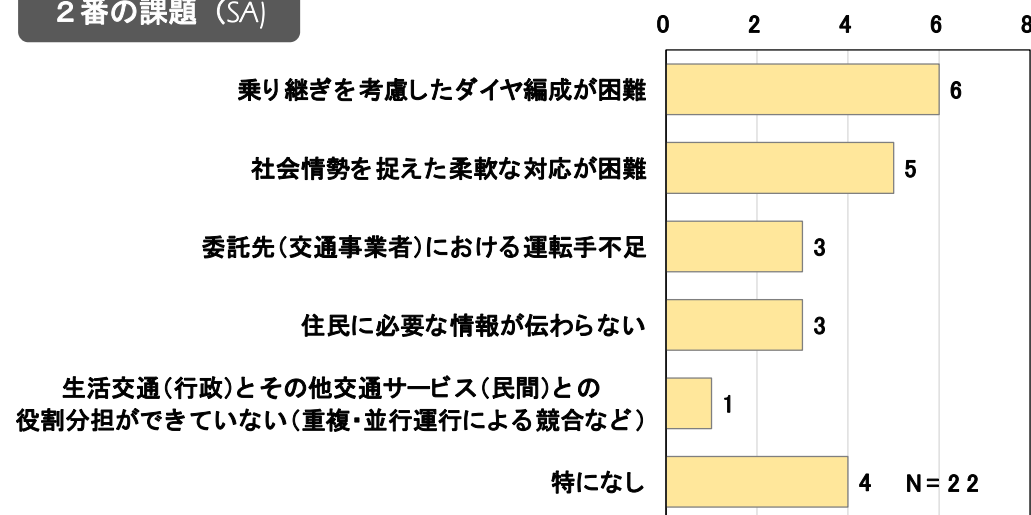
- ✓ 1 番課題と感じていることは「社会情勢を捉えた柔軟な対応が困難」及び「委託先（交通事業者）における運転手不足」がともに27.3%と最も高く、2 番目に課題と感じていることは「乗り継ぎを考慮したダイヤ編成が困難」が27.3%となっている。

課題と感じていること ※無回答は「特になし」とする

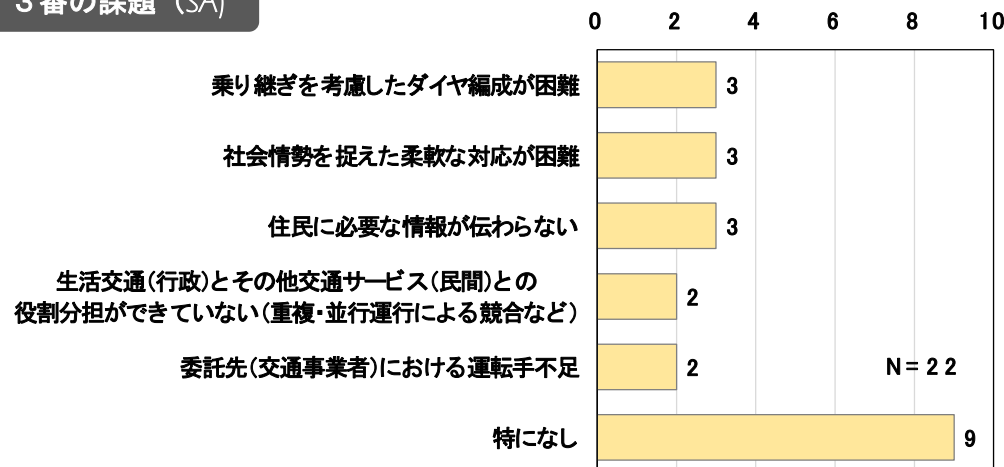
1 番の課題 (SA)



2 番の課題 (SA)



3 番の課題 (SA)



1 市町が抱える公共交通に関する課題について

問5-3 「問5-1,5-2で選択した課題の解決に向けて貴市町で取り組んでいること」を教えてください

- 回答
- ✓ 地域公共交通の課題解決に向け自治体間、運行业者等との「関係づくり・情報交換」に関連する取り組みが多く、次いで「モビリティマネジメント」や「分析・計画策定」による取り組みも多い。
 - ✓ その他、「地域公共交通の見直し」、「新たな公共交通の検討」、「運転手確保」及び県への「要望・働きかけ」といった取り組みが行われている。

主な取り組み 有効回答17件 ※複数回答を含む

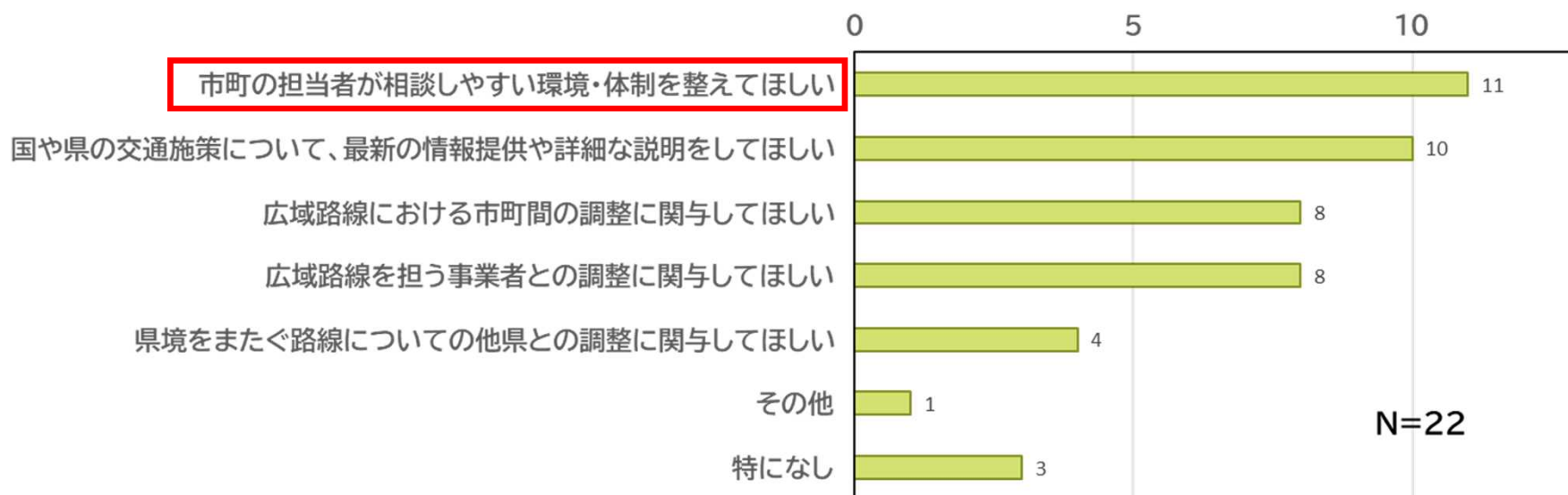
分類	件数	内容
関係づくり・情報交換	10件	● 栃木運輸支局への相談、交通事業者との関係づくり
		● 都市計画部局と相互に情報共有
		● 行政と運行受託業者とのパートナーシップ
		● 地域公共交通会議における関係機関との情報交換
		● 各種研修等への参加や企業との情報交換 など
モビリティマネジメント	5件	● バスの乗り方教室の実施
		● 生活交通の周知・広報活動
		● 広報紙、HP、SNS、敬老事業、公共施設、デマンド利用先関係施設、成人式での情報発信 など
分析・計画策定	5件	● 地域公共交通計画の策定
		● 利用者のデータ化と分析
		● 交通計画策定にかかる現デマンド体制のシミュレーション実施 など
地域公共交通の見直し	3件	● デマンド交通の利用促進のため、運行区域の追加
		● 利用が少ない区間の運行を見直し、路線の効率化を図る など
新たな公共交通の検討	3件	● 多様な輸送資源の活用についての検討
		● 電気バス等の導入について検討
		● AI配車システムの導入検討、視察
運転手確保	1件	● 運転手人件費に充当される経費（運行車両経費）の金額を増加
要望・働きかけ	1件	● 栃木県に対する要望活動

2 市町の県に対する支援策の意見・要望

問6-1 「市町をまたぐ広域路線の運行についての栃木県へ求めること」があれば教えてください

- 回答
- ✓ 市町をまたぐ広域路線の運行について栃木県へ求めることについて、「市町の担当者が相談しやすい環境・体制を整えてほしい」が50.0%と最も高く、次いで「国や県の交通施策について、最新の情報提供や詳細な説明をしてほしい」が45.5%と高い。
 - ✓ その他では「広域路線（地域間幹線系統等）における、国庫補助の拡充に関する国への働きかけ」があげられた。

市町をまたぐ広域路線の運行について栃木県へ求めること ※無回答は「特になし」とする



その他の内容	件数
広域路線（地域間幹線系統等）における、国庫補助の拡充に関する国への働きかけ	1件

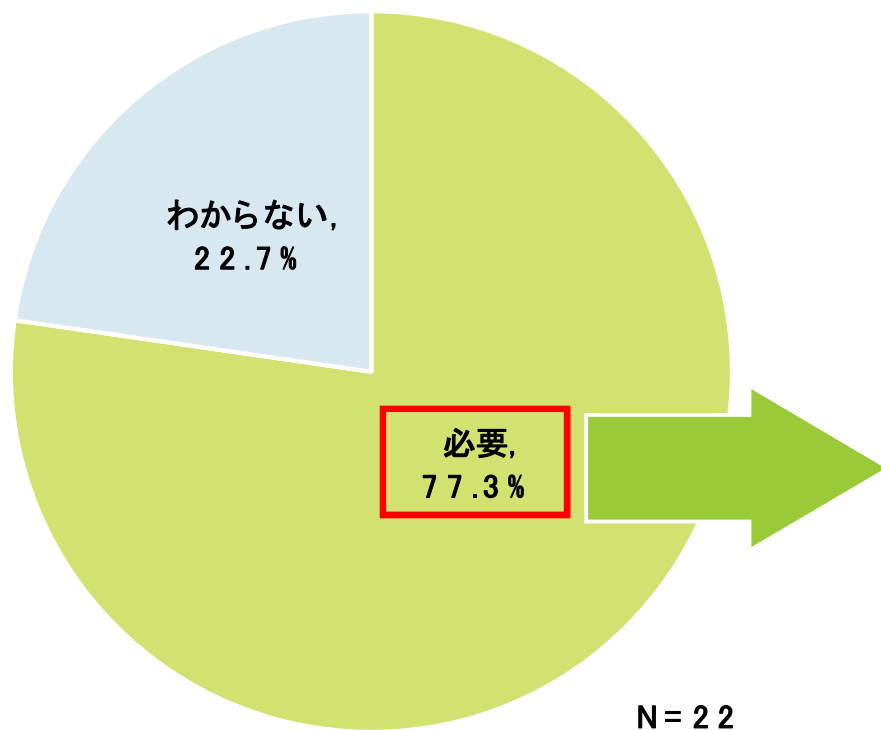
2 市町の県に対する支援策の意見・要望

問6-2 「栃木県の“市町村生活交通路線運行費補助”に対する“見直し”の必要性」について教えてください

回答

- ✓ 栃木県の市町村生活交通路線運行費補助に対する見直しの必要性について、「必要」が77.3%と大半を占め「不要」の回答はなかった。
- ✓ 「見直し」の内容については、「補助要件の収支率」に関する改善や撤廃が大半を占め、その他「申請様式」の改善、「補助要件の財政力指数」の撤廃などがあげられた。

栃木県の市町村生活交通路線運行費補助の見直しの必要性和主な見直しの内容(FA:有効回答17件 ※複数回答含む)



分類	件数	内容
補助要件 「収支率」	14件	● 「収支率」を撤廃し、「地域公共交通計画」などの公共交通が関わる計画における事業を評価する。
		● 規定の市町村収支率を満たさないと全路線が対象外となるため、路線ごとの収支率で。
		● 土日運行などの利便性向上の施策を検討したいが収支率を引下げにつながり、補助採択が遠ざかる。
		● 過疎地域で面積が広く収支率を維持するのが難しい自治体こそ補助を受けられるように。
申請様式	2件	● コロナ前の利用数を上回るまでの増加は難しく、対象要件に該当することが難しくなってしまう。
		● 収支率の悪いデマンド交通を導入すると全体の収支率が悪化するため、路線バスとデマンド交通の補助制度を別々に作成するか、デマンド交通分の収支率を緩和する等の方策 など
補助要件 「財政力指数」	1件	● 財政力指数1.0以上の自治体は対象外だが、日常の交通手段として重要な地域公共交通の確保・維持するため対象としていただきたい。
その他	1件	● 市町負担を軽減させてほしい。

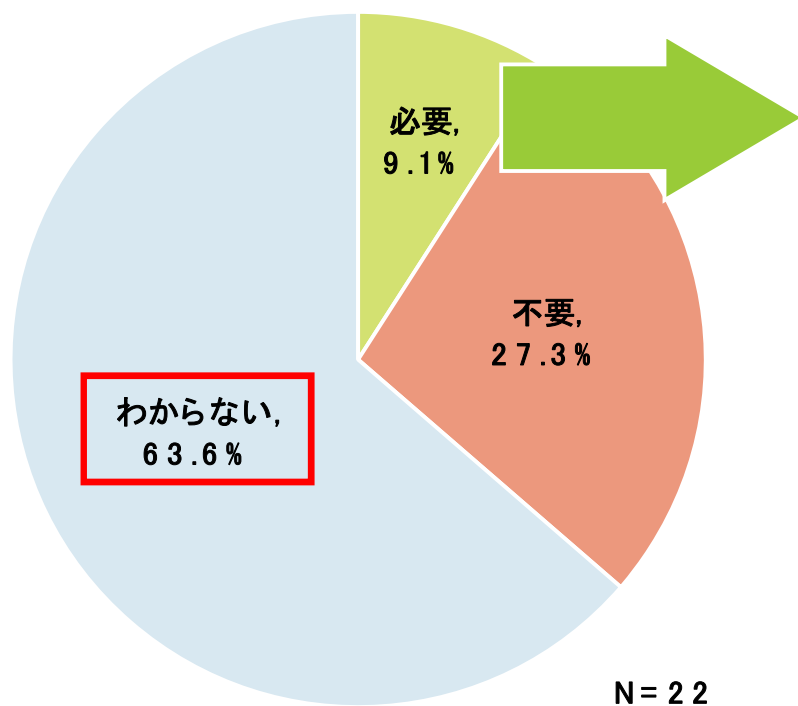
2 市町の県に対する支援策の意見・要望

問6-3 「栃木県の“生活交通再構築事業費補助”に対する“見直し”の必要性」について教えてください

回答

- ✓ 栃木県の生活交通再構築事業費補助に対する見直しの必要性について、「必要」が9.1%と「市町村生活交通路線運行費補助」と比べると少ない。
- ✓ 「見直し」の内容については、「実証運行に係る事業・利用環境整備に係る事業」に関する要件の改善や、1回の計画策定事業ごとでなく、年度ごとに申請が可能といった「申請様式」の改善があげられた。

栃木県の生活交通再構築事業費補助の見直しの必要性 と主な見直しの内容(有効回答 2 件)



分類	件数	内容
実証運行に係る事業・ 利用環境整備に係る事業	1 件	● 市町村生活交通路線運行費補助の交付対象またはそれにかわる路線が要件となっているが、間接的に実施要件になる収支率が障壁となっている。 <u>実証運行や利用環境整備こそ、課題の把握や利用促進に直接的に必要なこと</u> であるため、要件を見直すべきではないか。
申請様式	1 件	● 1 回の計画策定事業ごとでなく、年度ごとに申請が可能だとありがたく、見直し時も利用可能と思われるが、そのことも明言してほしい。

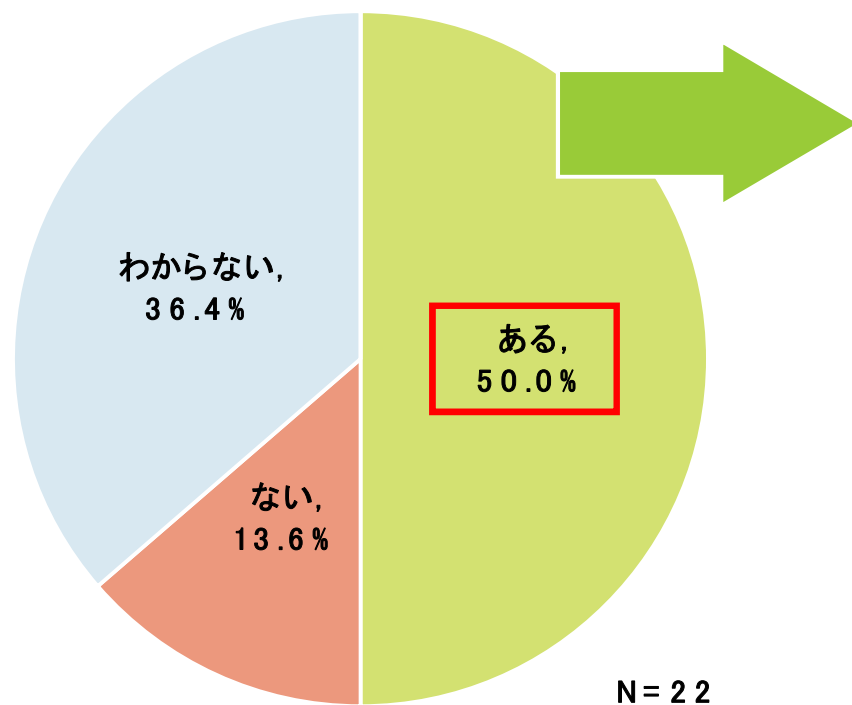
2 市町の県に対する支援策の意見・要望

問6-4 「栃木県の現行補助制度のほかに“県に支援を求める取組や補助制度”の有無について教えてください

回答

- ✓ 県に支援を求める取組や補助制度の有無について、**「ある」が50.0%と半数**を占めた
- ✓ 「要望」の内容については、各種制度・とちぎの公共交通の別紙作成・初任者研修といった「情報提供」に関する要望や最新技術や車両等の「導入支援」に関する要望が多くみられた
- ✓ その他、「公共交通利用者支援」や「県による一括申請」、またMaaSを見据えた「広域的な交通体系」、国県道における「待合環境」などの整備があげられた。

栃木県の現行補助制度のほかに県に支援を求める取組や補助制度の有無と主な要望内容(有効回答11件 ※複数回答を含む)



分類	件数	内容
情報提供	3件	● 県補助制度等の情報共有の機会の創出。
		● 「とちぎの公共交通」の別冊的な各市町の公共交通事業のまとめ資料の作成（委託料や事業者選定などに参考となる資料）。
		● 各市町の公共交通担当者向けの初任者研修の実施。
車両・機器類等の導入支援	3件	● 決済サービスの多様化等利用客の利便性を考えると、機器類の導入や決済サービスの導入開始時の負担が大きいため、導入支援が必要。
		● 運行車両の購入に伴う補助制度の導入。
		● EVバス車両、充電設備等の導入に関わる国庫補助金の協調補助。
公共交通利用者支援	2件	● 公共交通利用者支援に力添えいただきたい。
		● 公共交通の住民サービス改善への支援があるとよいと思う。
県による一括申請	1件	● 国の補助制度が複雑化しており、地形の特色等、国の施策に沿うことが困難な状況もあるため、県が一括して申請する等の支援があるとよい。
広域的な交通体系	1件	● MaaSを見据えた交通システムの統一基準の検討。
待合環境	1件	● 国県道上に設置しているバス停の待合環境の整備。
補助金の増額	1件	● 市町への補助金の増額。

3 栃木県地域公共交通計画の策定へのご意見

問8 「栃木県地域公共交通計画の策定へのご意見」について教えてください

回答

- ✓ 栃木県地域公共交通計画の策定へのご意見について、「策定済みの各市町計画内容を踏まえた上で、各市町の意見を聴取し県としての将来ビジョンを示してほしい」という意見と「広域的な交通路線の維持の必要性について検討する機会を設けていただきたい」という意見を得た。

栃木県地域公共交通計画の策定へのご意見 ※有効回答2件

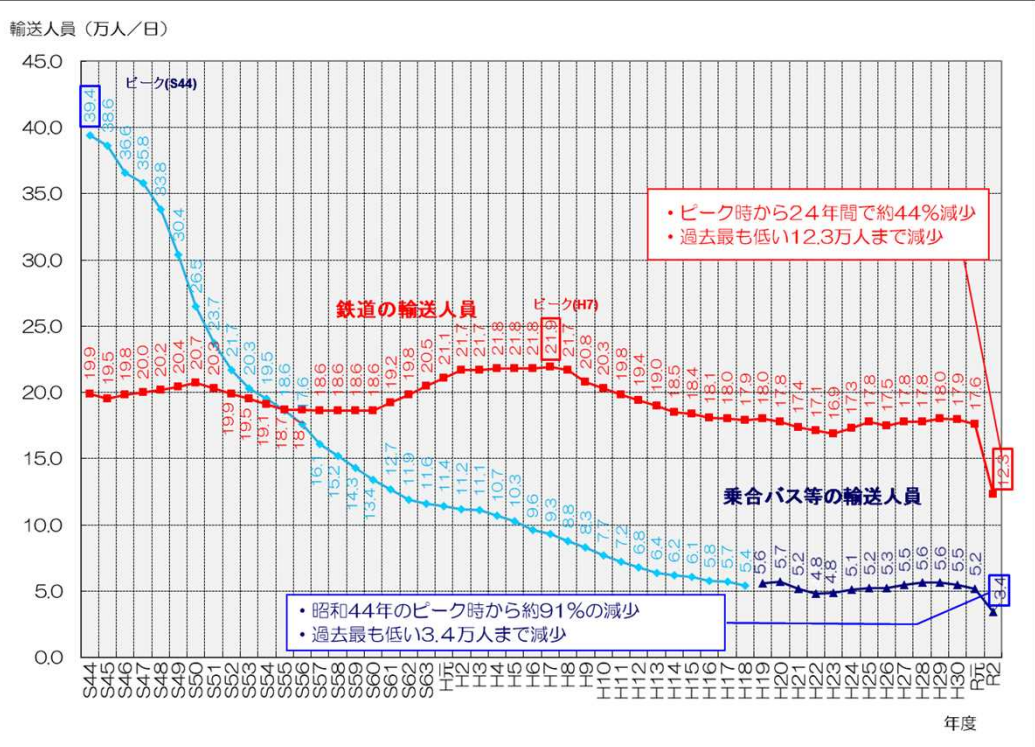
分類	件数	内容
市町公共交通計画との関係	1件	● 策定済みの各市町計画内容を踏まえた上で、各市町の意見を聴取し <u>県としての将来ビジョン</u> を示してほしい
広域交通	1件	● 県版公共交通計画の策定を機に、 <u>広域的な交通路線の維持の必要性</u> について検討する機会を設けていただきたい

2. 鉄道・バスの輸送人員

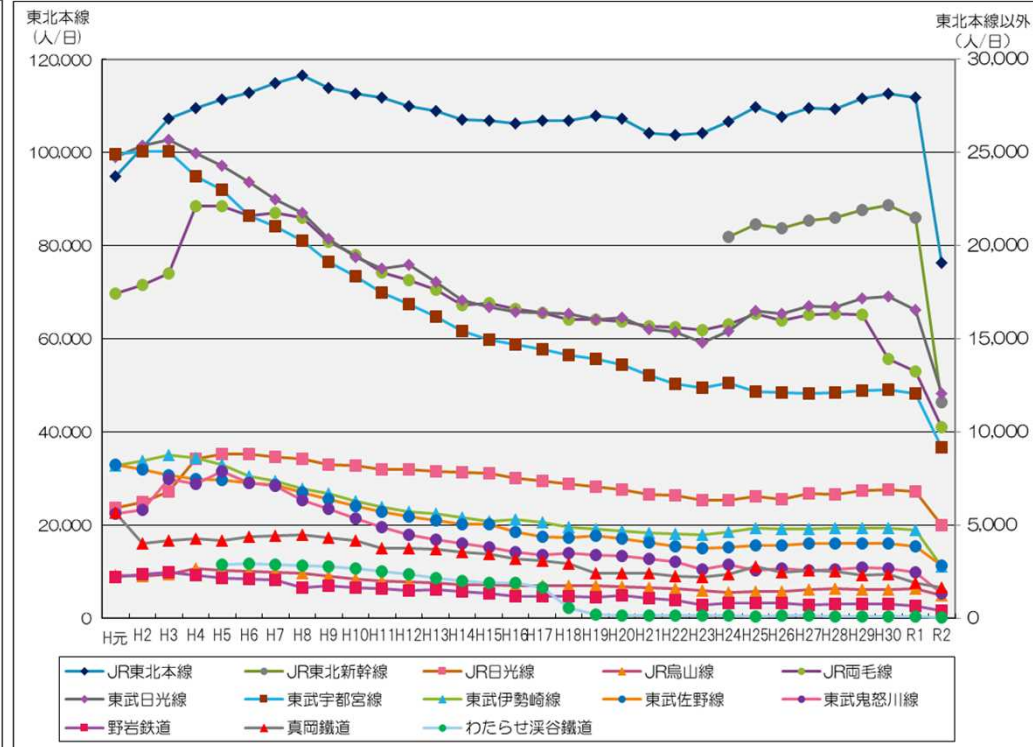
2-5 鉄道・バスの輸送人員

現状	<ul style="list-style-type: none"> 乗合バスはピーク時からH21年ごろまで減少が続き、近年は横ばい傾向であった。 R2年は新型コロナウイルス感染症拡大により輸送人員は大きく減少
----	---

鉄道・バス輸送人員の推移



鉄道の輸送人員の推移（路線別）



※鉄道の輸送人員は、新幹線を除く。
 ※H18以前は、道路運送法4条許可以外の市町村バスの輸送人員を含まない。
 ※乗合バス等の輸送人員には、デマンド交通の実績を含まない。

※ H19以降の真岡鐵道、H18以降のわたらせ渓谷鐵道は駅別乗車人員の割合から県内の利用者数を見込み算出した値