

令和4（2022）年度第2回栃木地域公共交通活性化協議会県南地域部会
議事録（議事概要）

開催日時：令和5（2023）年2月6日（火）13:00～14:00
会議方式：オンライン（栃木県庁15階会議室）

1. 出席者
委員

No.	区分	所属	役職	氏名	備考	
1	地方公共団体	栃木県	県土整備部 交通政策課	課長	高山 誠	部会長
2		足利市	総合政策部 総合政策課	参事兼課長	菊川 博士	
3		栃木市	生活環境部 交通防犯課	課長	田中 正和	
4		佐野市	都市建設部 都市計画課	課長	柳田 雅和	(代理) 係長 松島 昭夫
5		小山市	都市整備部 都市計画課	課長	村上 健介	(代理) 主事 内田 直人
6		野木市	産業建設部都市 整備課	課長	岩崎 統一	(代理) 主事 坂巻 裕太
7	公共交通事業者	東日本旅客 鉄道(株)	大宮支社 経営戦略ユニット	ユニット リーダー	伊藤 滋	
8		東武鉄道(株)	経営企画 本部	課長	金子 悟	
9	一般乗合旅客自動車運送事業者	関東自動車(株)	路線バス部	部長	福島 宗文	(代理) 課長 荒井幸二
10		ジェイアールバス 関東(株)	佐野支店	支店長	藤岡 孝二	欠席
11		足利中央 観光バス(株)		部長	福島 律子	
12		(株) 小山中央 観光バス		取締役会長	中島 一男	
13		大山タクシー(有)		代表取締役	大山 光	
14	公共交通関連団体	(一社) 栃木県バス協会		専務理事	小矢島 応行	欠席
15		(一社) 栃木県タクシー協会		専務理事	鉢村 敏雄	欠席

栃木県

No.	区分	所属	役職	氏名	備考	
1	県	県土整備部交通政策課	課長補佐(総括)	原田 和彦	事務局	
2		公共交通担当	課長補佐	亀山 泰剛	〃	
3		〃	〃	主査	菊池 弘幸	〃
4		〃	〃	主査	安生 真人	〃
5		〃	〃	主事	遠藤 大樹	〃
6		〃	道路計画担当	主任	小暮 弘規	〃

2. 議題

- (1) 第3回・第4回栃木県地域公共交通活性化協議会について
- (2) 地域の現状分析と課題について

3. 協議事項

(1) 第3回・第4回栃木県地域公共交通活性化協議会について

- ・ 【事務局】資料1の第3回・第4回栃木県地域公共交通活性化協議会について説明した。
- (2) 地域の現状分析と課題について
- ・ 【事務局】資料2の地域の現状分析と課題について説明した。
- ・ 資料1～2の内容について質問を伺った。

【公共交通の持続可能性について】

- 【高山部会長】: 公共交通への公費負担の増加が一つのテーマとなる。特に、バスの収支率がすべてではないが、低い場合には持続可能性に課題があるのも事実、現状について市町から意見をいただきたい。小山市は収支率が県内でも高い市町に位置しているが、どのような工夫をして取り組んでいるのかお話を伺いたい。
- 【小山市】: 元々定期券の販売を行っていたが、価格設定が高かったため利用者が伸びない傾向があったことから、安価に購入できるようにすることで、全線利用できる定期券を発行した。今までPT調査(利用者調査)で1か月の利用回数が月1回程度が大半だったことから、月2～3回使用できるような価格設定をした。半額から最大8割引きの定期を販売して、まずは利用者数の底上げを狙い、徐々に利用者が増加した。収支率に関しては高い水準を維持していたが、新型コロナウイルスの関係で効果測定が一部できていないところである。
- 【高山部会長】: まずは価格設定を安くし、利用者数を増やす意図があったと理解した。公共交通の

- 【高山部会長】: 事業者の立場から、利用者を増やすための取り組みとして、関東自動車で何か工夫している方策はあるか。
- 【関東自動車】: 県南地区では、おーバスの運行を一部支援している。周知不足が課題であると認識しているが、バスロケシステムによる位置情報の発信や、GTFSを活用することでリアルタイムでGoogleマップに位置情報が反映されるようになったなど、情報発信に力を入れている。ICカードを導入することで、乗降がスムーズになり、利便性向上に繋がっていると考えている。
- 【高山部会長】: バスロケは非常に便利であるが、高校生アンケートではバスロケの認知度が低いことが明らかになった。周知も非常に重要であると認識している。県北でも交通系ICカード導入の議論を始めたところであり、新聞等々で発表されている。これからICカード活用が普及していくと期待している。

- 【高山部会長】: その他ご意見やご質問等はあるか。
- 【東武鉄道】: 小山市の事例へ質問をさせて欲しい。おーバスの取り組みの中で定期券、回数券がデジタル化された成果が知られている。東武トップツアーズと連携しながら進めてきたと認識しているが、デジタル化することで、好きなタイミングで購入することができる点や回数券を持ち運ぶ必要がなく、スマホで完結することで利便性があり、利用者の増加につながった等の効果が見られているか。
- 【小山市】: 定期券の販売が新型コロナウイルスの影響で、発売窓口が午後7時から午後5時までになったこともあり、モバイル定期券を発売したことは利用者にもメリッ

トがあったと感じている。発売前と比較して 1.7 倍くらいの伸びがある。通学利用においては、定期券を購入する高校生も増えた。

- 【東武鉄道】：私もダウンロードして回数券を購入して利用した経験があるが便利であるとの印象を持っている。スマホも高齢者の 7~8 割は持っていることから、今後の普及や利用者獲得に向けた良い施策であると考ええる。

【収入・支出の運賃設定について】

- 【高山部会長】：収入・支出の運賃設定について、市町の考え方について状況を聞きたい。
- 【佐野市】：佐野市の生活路線バスの運賃は、平成 25 年度に消費税率 8%に引き上げたときは、308.88 円となり、10 円未満の切り捨てで 300 円据え置きであったが、消費税が 10%になって 310 円に変更した。1 日乗車券は運賃×2 で 620 円としている。
- 【野木町】：平成 21 年 3 月からデマンド交通を開始し、当時から 300 円である。理由としては、バス並みの運行とわかりやすさが挙げられる。支払いの煩雑さを避ける観点で、事前にチケットを購入し利用時に支払う方式をとっている。当時の先進事例として近隣の筑西市、桜川市、古河市が同様の価格帯であったため、そこに合わせた大人 300 円、子供 200 円、3 歳未満無料として料金設定をした。
- 【高山部会長】：近隣の自治体に合わせることは、料金設定を決めるにあたって非常にわかりやすい。栃木県内においては高根沢市も定額でデマンド交通を開始し、わかりやすい価格設定とした。一方で、より乗ってもらわなければ収支が上がらない。佐野市・野木町は当初想定した利用になっているのか。1 日に想定した利用数に近いところまで乗ってもらっているのかわかる範囲で教えてほしい。
- 【佐野市】：想定している利用者数よりは少ない現状となっている。
- 【野木町】：平成 21 年当初の想定では、筑西市 800 人程度、桜川市 200 人程度、古河市（三和町、総和町）500 人程度の利用者数を参考に、当時の野木町の人口や高齢者数を比較し手算出した結果、その 1 割程度の利用だろうということで、33 人という数字を算出している。当初としては少なかったが、いコロナの影響も落ち着いてきて、令和元年は 1 日 40 人弱、現在も 35~36 人は利用している。
- 【高山部会長】：定額かつドア to ドアで乗れるデマンドは非常に便利であるが、本来高額なサービスが安い価格設定となっていることから、持続的に運営していくことは難しい状況となっている。タクシー並みの料金設定はデマンド交通としては難しく、小山市の事例のように、いかに乗っていただくかが重要である。安い金額であっても乗合で乗っていただく現状があれば、持続可能な公共交通として存続できる可能性がある。栃木県として、各種事例を整理し、地域公共交通計画にも盛り込み、地域の方々とデマンド交通の在り方を考えていきたい。
- 【高山部会長】：料金設定という面で JR さんに伺いたい。地方鉄道の運行の原資は都心の収入から成り立っていると思うが、都心の利用量が低下している状況を受け、ダイナミックプライシングなどの取り組みの検討を打ち出されている。簡単にご案内いただきたい。
- 【東日本旅客鉄道】：オフピーク定期を 3 月 18 日ダイヤ改正から販売する。新型コロナウイルスの影響で、利用者が減少している中、これまでは、ピークに合わせた資機材を投入してきたところであるが、利用者数が減少する中で、ピークに合わせた人員や資機材が利用者減少で逆に重荷になってくることがわかってきている。首都圏のピークの波は非常に高い状況である。固定費が高くなり、利用者数が少なくなると赤字になってしまうが、ピークを小さくできれば人や設備を抑えられる。電特区間(大宮~

高尾～大船～蘇我)の中で移動が完結される通勤定期をご利用の方は、ピークを避けた時間帯のみで利用できるオフピーク定期を購入すれば、従前より10%安い金額で乗ることができる。反対に今まで通りの定期は1.4%値上げする。同日の3月18日より、バリアフリー料金加算も電特区間で10円加算する予定である。転落防止ドアやバリアフリー設備の整備・維持に関する費用に充てる。なお、通学定期は対象外としている。

- 【高山部会長】: 料金で人の流れが変わることも期待できると思う。地方の路線ではなかなかピークという事はないと思うが、料金設定により利用者の移動時間帯の平準化の可能性があり、バス料金設定についても1つのヒントになる。全国的に良い事例があれば収集して計画に参考事例として載せていければと考えている。
- 【高山部会長】: 今日のフリーディスカッションにおける、テーマは収支と運賃の設定であった。財源をどうやって確保すべきかという課題もある。財源については特別交付金等々の運行財源について、今後もデータを収集したい。事務局から補足説明をさえていただく
- 【原田総括】: 市町の生活交通の運行費の財源については、国の特別交付税の算定基礎となっている点は、みなさまご存じのとおりである。補助対象は、8割、その他は8割に補正係数を掛けたものである。県においては、アンケート調査を掛けさせていただいたところで、財源や運行状況をしっかりと分析したうえで、県としてどのような役割を果たすべきか、計画の中でも記載をしていく予定である。
- 【高山部会長】: 地方のバス、デマンド交通の運行には、無条件ではないが、国の特別交付税で、一定水準の補助を入れている。県も同様で、特別交付税を入れて、補助をさせていただいている。一方で、財源は税金であることから、無制限に利用できるものではない。効率よく運行していく必要もある。一方で、国が保証してくれているから、新たな施策に挑戦することができるのではないかという点を強調したい。料金をただ下げるのではなく、利用者数を増やすような取り組みとセットで実施するなど、市町での取り組みの工夫が求められるものと考えている。次回以降も継続して議論させていただきたい。

- ・ 【事務局】: 本日の会議内容・資料についてご意見があれば、2023年2月16日(木)までに事務局までご連絡いただきたい。
- ・ 【事務局】 第2回県央地域部会を閉会する。

以上