

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

開催日時：令和5（2023）年2月10日（金）10:00～11:30

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		宇都宮市	総合政策部 交通政策課	課長	稲葉 寛	
3		鹿沼市	市民部生活課	課長	佐藤 美樹子	(代理) 主査 薄田 由利子
4		日光市	建築部 都市計画課	課長	小菅 茂雄	(代理) 副主幹 板垣 史恵
5		真岡市	総合政策部 総合政策課	課長	高山 等	(代理) 主査 小林 大貴
6		下野市	市民生活部 安全安心課	課長	高山 正勝	(代理) 主幹 古口 貴之
7		上三川町	地域生活課	課長	大山 光夫	(代理) 主査 富田 法
8		益子町	総務部企画課	課長	石塚 誠	(代理) 主事 大根田 竜也
9		茂木町	企画課	課長	石河 敏昭	(代理) 主任 松崎 健二
10		市貝町	企画振興課	課長	金田 道宙	(代理) 主任 北井 亮平
11		芳賀町	建設産業部 都市計画課	部長兼課長	赤澤 幸男	(代理) 主査 阿久津 貴淑
12		壬生町	総務部 総合政策課	課長	大垣 勲	(代理) 主任 桑川 紘慧
13		高根沢町	地域安全課	課長	阿見 弘一	(代理) 課長補佐兼係長 亀田 信浩
14		塩谷町	企画調整課	課長	柿沼 善和	(代理) 主査 星 愛
15	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	
16		東武鉄道(株)	経営企画本部	課長	金子 悟	欠席
17		真岡鐵道(株)		専務取締役	上野 公男	
18		野岩鐵道(株)		取締役総務部長	中川 浩然	
19		わたらせ渓谷鐵道(株)		代表取締役	品川 知一	
20	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
21		ジェイアールバ ス関東(株)	佐野支店	支店長	藤岡 孝二	欠席
22		東武バス日光(株)		取締役運輸統括部長	田端 将之	
23		日光交通(株)		専務取締役	川嶋 一修	
24	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	
25		(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		次長（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	石原島 範明	〃
5		〃	〃	主事	遠藤 大樹	〃
6		〃	〃	主事	蔵持 いづみ	〃

## 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。
- ・ 続いて、資料2の説明を行う。

### (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】：栃木県における現状と課題について資料2の通り整理した。「公共交通の課題」における“③利便性向上・利用促進に関する課題”について、宇都宮市はLRTの開業を目前に控えており、課題解決に向けた取組を教えていただきたい。
- 【宇都宮市】：利便性向上と利用促進については、似た言葉であるが切り分けが必要と考えている。利便性向上について、利用者に提供するサービスの質を向上するため、公共交通に乗りたい気持ちにさせる意識醸成及び雰囲気づくりを実施している。例えば、交通系ICカード「totora（トトラ）」による乗り継ぎ割引制度を実施しており、地域内交通と路線バスを乗り継いだ際に割引がなされる。市内のどこに居住していても街中の都市機能を享受できる環境を公平に提供できるよう、500円以内で中心地へ移動できるように設定した。LRTが運行を開始した際には、LRTとも連携する。また、「MOVE NEXT UTSUNOMIYA」の取組として、中高生に対するICカードの配布や、公共交通の情報を取りまとめたパンフレットを2023年3月から配布する。さらに、高齢者に対しては外出支援事業として、1万円分のポイントが入ったICカードを配布している。事業者に対してはエコ通勤の促進を検討しており、国の認証制度と連携し、各種インセンティブを付与する予定である。具体的には、入札時における審査時の加算やバスラッピングによるPR等、試行錯誤を重ねて公共交通の利用促進を実施する。
- 【高山部会長】：先進的な取組が多い中で、交通系ICカード「totora（トトラ）」による功績が大きいと感じた。利便性向上と利用促進は異なる意味を持つと認識した。エコ通勤のインセンティブについて、市民向けのインセンティブもあるか。
- 【宇都宮市】：現在交通事業者がピーク時の通勤・通学向けの取組を実施しているため、これらの取組と連携していく。乗り継ぎ割引制度は公共交通の日中利用促進が目的であったため、民間事業者の取組を支援するイメージで、運賃割引制度の工夫を続けていきたい。
- 【高山部会長】：宇都宮市は電動キックボード、電動自動車の取組も実施していることから、これからも先進事例として参考にさせて頂く。
- 【高山部会長】：事業者として東武バス日光は、観光周遊の観点から工夫している取組を教えてほしい。
- 【東武バス日光】：昨年度から東武鉄道が主体として日光MaaSに取り組んでおり、バスのフリーパスの購入やジョルダンと連携しスマホやPCでフリーパスを購入できるシステムを構築した結果、増収に繋がっている。インバウンドについては昨年10月から増加し2018年の水準に戻りつつあり、今冬は日本人より海外の方の方が多い印象である。

- 【高山部会長】：一度離れたインバウンドを戻すことが重要である。MaaS等海外では一般的に行われているシステムで交通機関・宿泊施設を予約・利用できることが観光地には求められている。ジョルダンと連携する中で、何故ジョルダンであるのか、またシステム構築の負担金が発生しているか。
- 【東武バス日光】ナビタイム等がある中でジョルダンは比較的連携しやすい条件であったため導入した。

#### 【収入・支出の運賃設定について】

- 【高山部会長】：公共交通の課題として整理した“①公共交通の持続可能性に関する課題”について、公共交通に対する公費負担の増加が大きな課題となっている。鹿沼市では4月から料金改定を予定しているが、料金設定についての検討内容、設定時の乗客数の達成率を教えてほしい。
- 【鹿沼市】運賃収入の減少による行政負担の増加しているものの、持続可能な運行のために減便・廃線を避けるために適正な運賃負担を実現するため、今年度リーバス（コミュニティバス）の運賃改定等に取り組んだ。運賃改定に際しては、令和9年度までの運行経費の上昇を見据えて設定し、乗降調査より無料券の利用者や利用者年齢の上昇率から算出した。また、値上げだけでは利用者が離れる恐れがあるため、利用数が多い市民へのインセンティブとして、6か月・1年の定期券や片道通学定期券、予約バスと併用できる定期券、新成人に対する1回限りの無料券の発行を実施した。運賃値上げに係るクレーム等については、複数回にわたる広報誌への掲載やバス車内での周知、昨今の社会情勢等により想定より少ない。達成率については未算出である。
- 【高山部会長】：コロナ禍の影響とともに働き方が変化することで、公共交通利用者はコロナ禍前まで戻らない可能性がある中で、利用料金を改定しないと持続可能性を確保できない。利用していただくことが重要で、利用が多い市民に対するインセンティブの付与は参考となる。
- 【高山部会長】：真岡市では全区間100円に設定されている。利用者からはどのような意見が寄せられているか。
- 【真岡市】コミュニティバスの「いちごバス」は距離ではなく100円均一で運行している。前身のホットベリー号が平成24年度から運行しており、平成31年に車両の大型化及び1台の増便を行った。ホットベリー号を運行する際に市民アンケートを行い価格受容性を評価し、運賃の設定を行った。コミュニティバスは民間事業者による路線バスが運行していない区間における利便性を高めるための政策的な目的があった。価格を200円としても収支は見合わないため、多くの市民に乗っていただくため100円と設定し、現在も運賃負担を上げないようにしている。
- 【高山部会長】：100円、200円に関わらず財政的には不採算であることについては理解した。コミュニティバスは民間路線バスが運行していない区間を運行することが多いため、運営が厳しくなる。その中で、より多くの市民に利用していただくことが重要であり、市民アンケートによる意見聴取は重要である。
- 【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、都心の利用料低下を受け、ダイナミックプライシングなど打ち出されている。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、ピークに合わせた資機材が利用減少で重荷になってくる。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い、ピークを小さくできれば要員や設備が抑えられる。電特區間(大宮～高尾～大船～蘇我)の

中で移動が完結される通勤定期ご利用の方は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。一方で定期収入が全体で増収とならないよう、対象外である従来通りの定期券は1.4%値上げする。なお、通学定期は対象外としている。また、バリアフリー料金加算も電特区間内で10円加算する予定である。バリアフリー設備の維持に関する費用に充てる。

- 【高山部会長】：ダイナミックプライシングについては利用の平準化を図るための取組である。コミュニティバスは路線バスや鉄道ほど混雑しないが、昼間の利用者数増加が課題であるため、インセンティブの付与なども1つの手段となる。また、バリアフリー費用についても、新たな取組には財源が必要となるためヒントとなる。来年度策定する地域公共交通計画において、これらの先進的な情報を掲載することを検討している。
- 【高山部会長】公共交通の利用を促進するために新たな取組を実施することが好ましく、新たな取組により利用者が増加すれば行政サービスの質の向上を図ることができる。先進事例の収集とともに市町村バスに対する補助制度の改定を検討しており、新たな取組に対してい支援できるような仕組みを進めていく。真岡市のように運賃が100円、200円に関わらず黒字化しない場合、AIの活用等チャレンジし、そこに補助ができるようにする仕組みづくりを進めていきたい。
- 【栃木県バス協会】：公共交通の課題として、“③利便性向上・利用促進に関する課題の「観光客・来訪者の公共交通利用の促進」と“④他分野との連携に関する課題の「観光事業と連携」”に関連するもので、JR東日本がデスティネーションキャンペーンで指摘された二次交通の脆弱性について県の予算が使われなかった。県内の既存路線バスは生活交通に特化しており、観光目的は利用しづらいことが想定される。観光地に観光客が多く来訪する時期には、数日間だけでも貸切バスを運行する手法も考えられる。バス事業者が21条による一部運行に取り組んだり、路線バス事業者と市町担当者が連携し二次交通を確保することが求められる。
- 【高山部会長】那須の渋滞対策で観光バスにご協力いただきながら、那須の麓に自家用車を止め観光バスに乗り換え観光客を誘導した実績がある。また、観光バスで日光東照宮まで輸送した実績もあるため、各市町の観光シーズンの渋滞対策として参考に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。