

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

開催日時：令和5（2023）年2月10日（金）13:30～14:50  
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		大田原市	市民生活部 生活環境課	課長	小室 雄司	(代理)係長 齋藤 優子
3		矢板市	市民生活部 生活課	課長	村上 治良	
4		那須塩原市	市民生活部 生活課	課長	鈴木 正宏	
5		さくら市	総合政策部 総合政策課	課長	関 和久	
6		那須烏山市	まちづくり課	課長	大谷 光幸	(代理)主査 益子 昂大
7		塩谷町	企画調整課	課長	柿沼 善和	(代理)主査 星 愛
8		那須町	ふるさと定住課	課長	高久 祐一	(代理)補佐 井上 高憲
9		那珂川町	総務課	課長	笠井 真一	(代理)主事 水井 巧
10	公共交通 事業者	東日本旅客 鉄道(株)	大宮支社 経営戦略エグゼ クティブ	ユニット リーダー	伊藤 滋	
11	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
12		ジェイアール バス関東(株)	西那須野支店	支店長	中川 行雄	
13		しおや交通(株)		支店長	増淵 岩男	欠席
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	
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		"	"	主任	和久井 俊哉	"
5		"	"	主事	遠藤 大樹	"
6		"	"	主事	滝田 星斗	"

## 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) 地域の現状と課題について

- ・ 【事務局】資料2の地域の現状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。

## 意見交換

### 【公共交通の持続可能性について】

- 【高山部会長】: 本日のテーマとしては、1つは「①公共交通の持続可能性に関する課題」の中の「公共交通への公費負担の増加」、それと、「③利便性向上・利用促進に関する課題」の取組みについて、皆様の事例等をご紹介いただければと思う。  
まず那須塩原市さん。最近新聞報道もあったが、県北部の市町連携で交通系ICカード導入の検討をされていると聞いている。それに期待する効果と今後の見通し、検討状況についてご紹介いただきたい。
- 【那須塩原市】: 那須地域定住自立圏の取組で、大田原市、那須町、那珂川町の協力のもと進めていく予定である。宇都宮市が関東自動車と既に取り組んでいる **totora** をベースに、今後、那須地域定住自立圏で、各市町単独ではなく広域で公共交通をとらえ、使うときのネックとなる運賃支払いのわずらわしさを極力解消するため、どこに行っても支払が楽にできる交通系ICカードの導入を、定住自立圏の各市町と連携して行っていく。
- 【高山部会長】: 午前中の県央部会にて、宇都宮の **totora** の話題にも若干触れた。宇都宮市によると、**totora** を入れたことで運賃の上制限とか、これから導入するLRTとの連携、乗継の割引等、様々なことに取り組めるという紹介があった。交通系ICカードの導入は、インバウンドの方にも非常に期待されていると聞いているので、今後とも検討を進めていただければと期待している。  
続きまして、JRバス関東の中川支店長様。事業者の立場から、利用者を増やす施策について何かやっていたらご案内いただきたい。
- 【JRバス関東】: 毎年10月後半から11月頭にかけて、屋根のないオープンバスを運行している。去年で3回目だが、塩原に来ていただくきっかけというか、魅力を伝えるために、毎年、紅葉時期にオープンバスを運行することに決めている。お客様もオープンバスを目当てに塩原地区に観光で来ていただいております。紅葉時期には大変好評である。お客様のアンケートからは、紅葉だけでなく新緑の時期にも運行してほしいという意見をいただいている。オープンバスは来年度もやる方向だが、時期は未定。
- 【高山部会長】: オープンバスは1日に何便ほど出るのか。
- 【JRバス関東】: 去年は1日1便にした。10:30に発車して約2時間の周遊コース。もみじ谷（大つり橋へは行かなかったが）、日塩もみじラインを周遊するコースで設定している。
- 【高山部会長】: 那須塩原市は観光地として塩原温泉、また、那須への玄関口ということで国内だけでなくインバウンドのお客様もいらっしゃるが、このようなオープンバスは大変魅力的と思われる。今後もこのような情報を共有させていただきたい。

続いて、公共交通の維持に関する公費負担の問題。はじめに大田原市さん。大田原市で運行されているコミュニティバスとデマンド交通の料金設定の考え方についてご案内いただければと思う。

- 【大田原市】：平成4年4月から交通弱者の利便を図るために市営バス運行を開始した。当初は2路線だったが徐々に本数を増やして、現在は11便運行している。平成25年度に大規模な編成を行い、2地区でデマンド交通を運行している。運賃は、当初は大人400円だったが、平成15年4月から利用者負担の軽減を図るために200円にして現在に至る。
- 【高山部会長】：400円から200円にしたときに、利用者は増えたか。
- 【大田原市】：細かい数字は把握していないが、料金を下げたことで利用が減ることは無かったという記録は残っている。
- 【高山部会長】：私も、以前大田原市にいたときに通勤で利用させていただいた。市内だけでなく雲巖寺の方まで行っても200円と便利であった。運賃を下げるきっかけが利用者負担の軽減であったと思うが、半額にすると公費負担が多くなってしまふ。その点についてはいかがか。
- 【大田原市】：公費負担は増えていて、今すぐではないが距離別運賃を導入してはどうか、という声もあるので、検討の余地がある。
- 【高山部会長】：観光客にとってはありがたい料金設定と思う。栃木県でディスティネーションキャンペーンをやらせていただいたとき、スポットの1つとなっていた雲巖寺へ行く観光客向けに、市営バスと、当時はデマンド交通も市外の方へ開放されており、大田原市の公共交通は非常に便利なものだったと記憶している。もうひとかた、那須町さん。コミュニティバスにあわせてデマンド交通をされていると思うが、今の料金設定の考え方をご教示いただければと思う。
- 【那須町】：コミュニティバス、那須町では「町民バス」と呼んでいるが、2路線で運行しており、一般のお客様500円、60歳以上と小中学生が300円、障害者は無料。デマンドは町民バスの料金にあわせている。
- 【高山部会長】：利用状況についてはいかがか。当初運賃を設定した時に目標としていた人数があったかと思う。コロナ禍という事もあったが、導入した時の目標に対してはいかがか。
- 【那須町】：導入当時はそれなりの人数が確保できていたが、かなり利用が減ってきて、公費負担が年々増加している現状。
- 【高山部会長】：市町の公共交通負担の現状について、やはり県南や県央の市町でも同じように、公費負担がかなり大きくなっているとの話は聞いている。そのような中、県が地域公共交通計画を策定し、市町への補助に対する考え方も変えていこうかという状況なので、今後ともヒアリングさせていただきたいと思っている。どうしても公費負担が発生してしまう中、鉄道事業では料金の工夫して課題を解決しようという取組が行われている。JRさんにダイナミックプライシング、バリアフリー費用の上乗せについて、地域公共交通にとっても参考になる事例なので、お聞きしたい。
- 【東日本旅客鉄道】：1点目はオフピーク通勤定期券。こちらは利用エリアを限定しているため、栃木県内の駅は対象になっていないが、ご容赦いただきたい。内容は、平日の朝ピーク時間帯以外のみで定期券としてご利用いただけるもので、通常の定期より割安な価格設定をしており、具体的には約10%の値引きを行っている。その分の原資を確保しなければならないので、弊社の定期収入が全体で増収にならない程度で、一般の定期を約1.4%値上げして収支を合わせる。対象は通勤定期のみで通学定期は対象外。適用区間は、東京の電車特定区間のみで完結する駅間の定期券で、乗車また

は降車が区間外であれば対象外になる。電車特定区間の北の端は大宮駅で、それより都心側の範囲で運用する。入場時の時間で判定する。たとえば大宮駅の場合は 6:45 までに入場する場合、または 8:15 以降に入場する場合がオフピークの適用対象となる。6:45~8:15 の間に入場したら、通常の運賃をお支払いいただくことになる。導入の目的は、コロナ禍で社会的に高まっている三密回避、混雑緩和というニーズへの対応であり、もう 1 つは過度なピークを縮小できれば、鉄道事業者としては車両や施設や要員をコンパクトにでき、持続可能な鉄道運営に資することが期待できる。このような取組の実施を表明しているのは弊社だけにとどまっている。

もう 1 点は、鉄道駅バリアフリー料金設定について。こちらもオフピーク定期と同様、3 月 18 日のダイヤ改正から実施する。国が創設した鉄道駅バリアフリー料金制度を活用して実施するもので、東京圏の電車特定区間内で完結する切符を購入したり、Suica で支払いするときに、1 乗車あたり 10 円を頂戴する。エリアを対象に通勤定期の場合は 1 か月あたり 280 円を加算させていただく。こちらも通学定期は対象外。

- 【高山部会長】: ヒントが多く隠されてると思い、JR さんに取組をご案内いただいた。1 つはダイナミックプライシング。これは利用客の分散というところにある。地域公共交通は、昼間の利用が非常に低いことが課題。利用していただくにはインセンティブが必要ということで、例えば、昼間の料金を下げるのも 1 つの案。また、多く乗ってもらうために、鹿沼市のように 6 ヶ月や 1 年といった長期の定期券を設定し、割引率を上げ、利用を促進するというので、なるべく利用を平準化し多くの人に利用してもらうのが、JR さんの取組からもヒントとしていただけたと思う。あと、バリアフリー費用の上乗せについては、新しいことをやるには費用が必要になるので、様々な工夫をしながら財源を確保していく。そのような取組の 1 つだと思う。町のバスでも EV カーや車両の更新がある場合には、例えばバスのラッピングで広告料をもらうとか、いろんなことで財源の確保が 1 つのキーワードになると思う。
- 【栃木県バス協会】: 公共交通の課題の中で、2050 年の脱炭素、カーボンニュートラル実現が 1 つあると思うが、先ほど JR バス関東から話のあったオープンバスを導入する場合、環境にやさしい EV とか燃料電池車 F C V のオープンバスを導入するとか、関東自動車は 2030 年までに 158 台の EV バスを導入するとか、日光地区では小田代原の EV バスとか、田母沢公園付近でのグリーンスローモビリティとかの部分少しづつ入ってくると思うが、これからの公共交通はカーボンニュートラルも離せない問題だと思う。もう 1 つは、栃木県が今行っている自動運転車両の導入、ABC プロジェクトで実証実験されていて、今後社会実装することになれば、運転者不足の解消もあると思うので、目玉として自動運転車両導入のことも盛り込んでもらえると思う。
- 【高山部会長】: 座長の私から、県の考えということでお話しさせていただきたい。カーボンニュートラルは、計画には盛り込まなければならないと認識している。具体的な目標値を設けられるかどうかも含めて、今後検討していきたいが、関東自動車が EV バス導入を検討している宇都宮発着のバス路線については、行政としても力になりながら、導入を考えなければならない。運輸部門のカーボンニュートラルを担う役割は非常に大きいと認識している。まずは公共交通であるバスから、次にトラック等の物流部門にも拡大が必要だと思う。  
2 つ目に栃木県 ABC プロジェクトの社会実装について。これは、公共交通計画にも当然盛り込むものと思っている。社会実装の課題である利用者の理解や、技術革新の深度によるものだと思うが、国が令和 7 年には一部の地域で社会実装するという目標を立てている中、栃木県も令和 7 年を目標としてこれまで実施してきた。来年 3 か所で実験をすると、栃木県内で 10 か所実験が完了し、実験で得たノウハウを令和 7 年か

ら実行に移すことになる。県だけではないので、バス事業者と協議・調整を行いながら実施していきたい。そのような目標を、栃木県公共交通計画にも盛り込ませていただきたい。

今日の公共交通の課題の中で、まだ1点触れてないのが、財源の話である。公共交通の維持・充実のためには当然財源の確保が不可欠で、地方自治体を実施する公共交通は、民間バス事業者ではなかなか利益が得られないところに公費を投入し、地域住民の方々の利便性を確保するため、ということから読み取ると、必ず黒字になる路線はなく、ほぼ赤字になる。ただ、これを赤字と読み取ってしまっても良いのか、各場面で議論されている。地域公共交通の評価のやり方として、有識者の先生方が提案しているのが、クロスセクター方式という評価方法。「仮にこのバスがなかったらどんな現象が起きるか」を想定し、そのマイナス分をバス事業に投入することによって、プラスに変えていく。仮にバス路線が無ければ、高齢者は引きこもりがち、病気がちになる。そのような「仮に」を集約・積算し、バスへの公費投入は決して無駄ではない、という評価方法と伺っている。公共交通は、必ず公費負担が発生する事業という前提の中で進めていかなければならない。とはいえ、お金はかかる。

お金については、国の特別交付税算定の対象となっており、公共交通事業を国が大々的にバックアップしてくれることの表れだと思う。国がバックアップしてくれているのだから、これは私個人の考えだが、大々的にチャレンジ、新たなことに取り組んでいけば良いのではないかと思う。JRの事例でお示したような新たな取組に対して、来年度策定する県の計画については、少し手厚く補助ができないかと模索中である。今後も、市町にヒアリングさせていただきながら、計画の骨子をまとめていきたい。例えばコミバスとスクールバスを統合するとか、いろいろな策があるようだ。我々も全国の事例を調べ、地域公共交通計画に盛り込ませていただき、こんな事例をやればこんな効果があるということを、今後の取組の参考になればということでまとめていきたいので、ぜひよろしくをお願いします。

ほかに皆様からご意見はあるか。ほかにご意見等あれば、引き続き交通政策課で受付させていただきます。

- 【事務局】：地域部会は、来年度も引き続き開催させていただくので、公共交通計画策定に向けての力になっていただければと思う。策定に向けて、皆様へのアンケートやヒアリング等々でご協力いただくかと思うが、よろしくをお願いします。
- ・ 【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。