

令和5（2023）年度第1回栃木県地域公共交通活性化協議会
議事録（議事概要）

開催日時：令和5（2023）年8月10日（木）10:00～11:30

会議方式：栃木県庁北別館403会議室（オンライン併用）

1. 出席者

令和5（2023）年度第1回栃木県地域公共交通活性化協議会 出席者名簿

1 委員

No.	法6条 2項	区分	所属		役職	氏名	備考	
1	1号	地方公共 団体	栃木県	県土整備部 交通政策課	課長	横尾 元央		
2			栃木県市長会	宇都宮市総合政策部 交通政策課	課長	田代 卓也	(代理) 主幹 秋田 哲也	
3			栃木県町村会	茂木町企画課	課長	小河 克紀	(※) オンライン	
4	2号	公共交通 事業者等	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		
5			東武鉄道(株)	経営企画本部	課長	金子 悟	(※) オンライン	
6			(一社) 栃木県バス協会		専務理事	小矢島 応行		
7			(一社) 栃木県タクシー協会		専務理事	鉢村 敏雄		
8			道路 管理者	国土交通省 関東地方整備局	宇都宮国道事務所 計画課	課長	鶴巻 尚	(※) オンライン
9				栃木県	県土整備部 道路保全課	課長	石崎 浩	
10			3号	公安委員会	栃木県警察本部	交通部交通企画課	交通事故抑 止対策官	石井 清一
11	学識 経験者	国立大学法人福島大学 経営経済学類/ 公立大学法人前橋工科大学 学術研究院		准教授/ 特任准教授	吉田 樹	会長		
12		学校法人帝京大学経済学部		准教授	五艘 みどり	(※) オンライン		
13	地域公共交 通の利用者	公募委員		—	福田 珠花			
14	その他 必要と 認める者	国土交通省 関東運輸局		栃木運輸支局	首席運輸企 画専門官	上野 直人	(※) オンライン	
15		栃木県教育委員会		委員	鈴木 純美子			
16		(同) MoDip		代表	諸星 賢治			
17		(社福) 栃木県社会福祉協議会		事務局長	大倉 修夫	欠席		
18		(株) JTB	宇都宮支店	課長	辻本 裕之	(※) オンライン		

2 アドバイザー

No.	区分	所属		役職	氏名	備考
1	国	国土交通省 関東運輸局	交通政策部 交通企画課	課長	松木 拓	

3 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	〃
		〃	〃	主査	小林 正孝	〃
4		〃	〃	主事	遠藤 大樹	〃

(R5. 8. 10 現在)

2. 議題

- (1) 開会
- (2) 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
- (3) 令和5（2023）年度第1回地域部会の開催状況について
- (4) 栃木県地域公共交通計画（仮称）について
- (5) 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
- (6) その他
- (7) （閉会）

3. 協議事項

- (1) 開会
 - ・ **【事務局】** 令和5年度第1回栃木県地域公共交通活性化協議会を開催する。本日は、17名の委員の方に出席を頂いており、規約第六条第二項に定める定足数に達しているため、協議会が有効に成立していることをご報告する。また委員のうち8名は人事異動により今年度から新たに委員として就任されたことを報告する。
- (2) 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
 - ・ **【事務局】** 資料1について説明した。
- (3) 令和5（2023）年度第1回地域部会の開催状況
 - ・ **【事務局】** 事務局から、資料2について説明した。
 - ・ **【吉田会長】** 地域部会の開催状況で補足があれば、横尾部会長にお願いしたい。
 - **【横尾委員】** 地域部会で利便性の向上や採算性等の意見があった中、やはり皆様に利用していただくということが非常に重要だということが共通認識できた。
 - **【吉田会長】** 県への要望として以前から財政支援や制度改正等の意見は承知しているが、利用促進の面で市町が単独では実現が困難なケースや、隣接する市町との調整が困難なケースは挙げられていたか。
 - **【横尾委員】** 県として市町を跨ぐような計画については地域のニーズを把握し、関係する市町と連携を図る必要があると認識している。MaaS等の導入についても全県あるいは県を超えたもので整備するという意見があり、県としても検討している。
- (4) 栃木県地域公共交通計画（仮称）について
 - ・ **【事務局】** 資料3について説明した。

- ・ 【吉田会長】 昨年度の協議会でいただいた様々なご意見を反映し、今回の資料では課題と目標の整理の仕方を変更した。内容が多岐にわたるため、前段と後段で切り分けて議論を進めた。まず前段の計画の課題、方向性、目標、施策について、資料3-3を見ながらお気づきの点やご意見をいただきたい。
 - 【諸星委員】 まず1点目、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。現状としてバスの系統番号は時刻表になく、バスとgoogleだけに出てくる。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。2点目として評価指標について、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。
 - 【事務局】 県としてもガイドライン作成は承知しているため、是非対応していきたい。
 - 【吉田会長】 サインについて、主要駅を優先的に整備した後、他の駅も整備することも考えられるため、優先順位付けの観点からもガイドライン作成は重要と感じた。目標の評価指標については、他県の例、あるいは栃木県独自の指標を考慮するのか、次回の議論で深掘りしたい。
- ・ 【金子委員】 昨年度から変更された目標の整理について、方向性としてシンプルでポイントが絞られ、課題も整理分けができており、わかりやすくなったと感じている。質問としては⑤のCO2抑制量について、公共交通としての抑制か、それとも車からの転換等、地球環境の課題としての観点か。
 - 【事務局】 CO2排出量の抑制について、バスのEV化等では全体数量が限られるため、車からの転換によるCO2排出の抑制を目指している。
 - 【金子委員】 その意味では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。
 - 【吉田会長】 CO2排出量抑制について、低炭素を目指すか脱炭素まで目指すか、レベルによって異なるが、自家用車からの分担率を下げることが重要になってくる。これを結び付ける施策が重要になるため、事務局でも検討していきたい。
- ・ 【伊藤委員】 新しい資料についてわかりやすくなったと感じているが、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。
 - 【吉田会長】 ピークとオフピークの差が大きいという課題について、確かに初回に議論した。県として施策に加えることを検討しているか。
 - 【事務局】 目標達成のための施策の3-1「モビリティマネジメント推進」の中でオフピークの利用促進について記載している。今後については資料3-4、16ページ「確保すべきサービス水準の検討項目」の中で検討していく。
- ・ 【小矢島委員】 県全体の方向性として「つくり・まもり・そだてる」という点はその通りと感じている。目標①として「広域的な公共交通ネットワークの維持・形成」が挙げられているが、移動制約者にとって広域的なものが優先順位が一番に求められているかと考えた場合、市

外を跨いで移動するもしくは県外と繋ぐ部分は重要だが、通勤通学を含め身近な用を足すための公共交通を創るという視点の方が重要ではないかと考えている。

- 【吉田会長】 重要なお指摘である。事務局として「広域的な」の意図を説明いただきたい。
- 【事務局】 この計画は県全体の計画であり、市町内の移動は各市町が、市町を跨ぐ移動は県が維持・確保するという思いで「広域的な公共交通ネットワークの維持・形成」と挙げている。
- 【吉田会長】 駅までの末端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。
- ・ 【田代委員代理：秋田様】 1点目として「公共交通の公的資金投入額」について、一般的に公的資金の投入額等が指標として設定されているのかどうかについて、教えていただきたい。もう1点、「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。
 - 【事務局】 公共交通への公的資金投入額は国の標準的な評価指標に入っている。利用促進の課題については、ご指摘いただいたように改めて検討し、別途ご意見を伺いたい。
 - 【吉田会長】 公的資金投入額は国の標準指標ではあるが、収支率や利用者数と比べると一段下であり、他の自治体ではあえて入れていないケースもある。何を対象として指標にしていくかは、次回具体的な数値を見て議論したい。利用促進については課題③「利用促進に係る課題」があるが、確かに交通空白地域を誰が解消するのか、県には精査していただきたい。
- ・ 【五艘委員】 観光の点だけコメントするが、コロナが明け、通常通りのインバウンドが入ってくることが予想される。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。実際、日光市のバスも土日は混雑し、長い距離を立ったまま移動する状況がみられる。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。
 - 【吉田会長】 ご指摘の通り、観光交通マネジメントについても施策の中に入れておく必要がある。
 - 【事務局】 観光についても日光市の渋滞等の課題は承知している。県としてもオーバーツーリズムを懸念し、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。公共交通の面でもオフピーク利用の促進とともに利用抑制についても検討していく。
- ・ 【松木委員】 まず課題の整理について、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。続けて目標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。3点目、目標③の評価指標の公的資金投入額について、国のガイドラインには目標として定めたものとあるが、市町と広域的な県で位置づける意味合いが異なってくるケースがみられるため、他の自治体では柔軟に考えていただいている。4点目、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。課題への取り組みにはさまざまなものが考えられるため、具体的でないほうがよいと考えている。5点目、施策の3-5にあるGXに関する記載について、自治体によってはGXへの意気込みに差がみられるため、栃木県の計画には合わなかったということにならないよう、ご留意いただきたい。

- 【吉田会長】先ほどの公的資金投入額については、利用促進に係る課題、移動制約者対応、通学の分担率、高校生の通学に関する意見があるが、整理方法についてアドバイスをいただいた。また、最も重要な考えとして県の公共交通計画における目標は、栃木県という全県の話なのか県庁が定める目標であるのかという点を整理することである。また、最後の施策について、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」については、目標よりは施策に近いという指摘について事務局からいかがか。
- 【事務局】栃木県地域公共交通計画における目標が県庁の目標か全県的な目標かについては、いわゆる県庁としての共通目標と捉えて記載している。また、目標③の部分の人材不足、財政負担の課題部分の記載が細かいという指摘については目標を達成する施策へ移行することを検討する。
- 【吉田会長】公共交通の課題、目標については文言の整合性、過不足についてはあらためて精査をしていただきたい。松木さんにもう1点伺うが、例えば群馬県・茨城県の計画は、県庁の目標として策定しているのか、それとも全県の目標というイメージか。
- 【松木委員】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。
- 【吉田会長】例えば、福島県や青森県でも基本的に全県の目標という位置付けになっている。その中で「県は何をするのか、市町村自治体は何をするのか。」という建付けになっている。恐らく目標・施策への書きぶりの認識に違いがあったと考えている。改めて松木委員の指摘について考慮いただきたい。
- ・ 【吉田会長】利用者の立場からご意見をいただきたいため、鈴木委員に伺う。
- 【鈴木委員】高校生アンケートの実施時期がコロナ禍であったことから、観光客が比較的少ない時期であった。コロナが収束し日光方面への電車に乗車する観光客が多い。例えば自転車を持ち運ぶ方がいたり、観光客が多いことで高校生が乗りにくい状況を聞いてい

る。計画には盛り込まれていないが、今後観光客が増えていく想定の日光方面や那須方面の電車の乗りやすさを検討するのはいかがか。

- 【吉田会長】五艘委員からの観光のピークに関する意見と重なる部分もあるが、まずはJR伊藤委員に伺う。日光線の利用動態は変化しているのか。
- 【伊藤委員】2023年3月頃からインバウンドの観光客が増加しており、日光方面へ訪れる欧米系の観光客が最も多い。外国の方限定でお手頃なパックのような商品があり、JR日光線を利用しているという状況である。多くは、浅草方面から東武線を利用された方が交通の便が良い宇都宮駅で乗り換えを行い、JRパスと言われているものをお持ちの観光客である。また、利用形態が一番多いのは、東京にホテルを予約し日帰りで日光に行かれるという形態である。夕方の17～19時の新幹線ホームは半分以上がインバウンドの観光客という状況である。自転車の件は恐らくJR日光線ではなく、東武線のことであると認識している。鈴木委員のご指摘の点は、先ほど吉田会長の指摘にもあった一次交通と二次交通の有機的な接続という観点を盛り込む必要があると考えている。新幹線との接続しやすくなるようにダイヤを組んでいる関係から現在のような状況になっている。鈴木委員の指摘は課題として認識させていただく。
- 【吉田会長】コロナ禍に調査を実施した点については仰る通りであることから、鉄道の状況については、五艘委員からの観光マネジメントに関する指摘とも重なるが、計画に盛り込んでいければと考えている。
- ・ 【福田委員】通学と観光の公共交通については切り分けて考える必要があると考えている。通学と観光では利用用途が変わってくることから、観光客が多い時間は便数を増加させる等の工夫、学生が多い時間帯は別の観光地に誘導するような工夫があると、日光・那須方面の混雑をうまく散らすことができるのではないかと思う。
- 【吉田会長】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。
- ・ 【吉田会長】色々のご意見を伺っているが、計画の建付けに関する意見はここで終了にする。公共交通の課題は細分化されたことで単的に記載され、全体としては分かりやすくなったというご意見があった一方で、利用促進に入っている項目、あるいは移動制約者に入っている項目の中で、例えば利便性の向上に関わるようなところがあるのではないかと指摘もあった。この部分について重点的に精査していただきたい。また、県の公共交通の方向性は概ね問題ないということであったが、目標の書きぶりについては県庁としての目標というよりは全県という位置づけが望ましい。その中で県と市町の役割分担決めていく方が良く考える。目標①は一次交通・二次交通の広域的なネットワークの維持・形成という点で繋がりやすい。個別の施策、目標についてもご意見いただいたが、観光交通・生活交通との切り分けについても、具体的にどのように記載するのか、次回協議会でこの目標値・評価指標の話と合わせて、協議できると良

い。

- ・ 【吉田会長】公共交通ネットワーク図について、拠点については現在の設定の方法で良いのかというような話が事務局からあったが、ネットワークについては、私が申し上げた一次交通と、広域的なネットワークをどう有機的に接続をさせるのかという観点で、接続させると思われる拠点を列挙しながら、拠点から高校に通えるのか、医療施設に通えるのかという整理も次回以降で委員の皆様へ提示する。
 - 【吉田会長】はじめに会長から気になった点を指摘する。1点目は、3ページ目の基幹交通結節点は、首都圏からの来訪者がよく降車する駅をリスト化しているが、基幹交通軸、基幹交通結節点で“基幹”という文言を使用していて、次のステップ2では主要交通結節点となり、“主要”という言葉が使用されている。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。2点目は、5ページ目と6ページ目のスライドにおいて、那須町、大田原市、那須塩原市周辺の那須地域では那須定住自立圏として計画を作成していて、その拠点を採用している。一方で他の自治体は、都市計画マスタープランの拠点を採用しているが、そもそも一次交通との接続が施策的に意識している部分であるのか否かについては正直わからない。この点については、一度各市町に確認していただくプロセスが必要であると考えている。3点目は、12ページと15ページに関わるが、「補助路線はすべて包括されている」と記載されているが、補助路線とは地域間幹線系統か、それとも県単補助も入っているのか。
 - 【事務局】基幹交通ではなく、広域交通ではないかという意見については改めて検討する。6ページ目の市町の拠点が都市計画マスタープラン等だけで網羅されているかについては、改めて市町に確認する。補助路線については県単補助も入っている。
 - 【吉田会長】国の地域間幹線系統補助が国と県で1/2ずつ出す補助である。市町村に跨るバス路線が対象になるが、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。
 - 【事務局】輸送量はコロナ禍で非常に落ち込んでおり、国の緩和措置で補助を頂いている状況である。15人で区切ってしまうと、多くのものが落ちてしまうことが想定される。また県単補助を位置づける意義としては、やはり県として必要だから県単補助しているため、ネットワーク上に位置付ける。
 - 【吉田会長】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。例えば、塩原温泉から上三依塩原温泉口や、大田原市役所や湯津上に行く路線を入れるべきか、入れないかべきかという問題が解けないので整理いただきたい。
- ・ 【田代委員代理：秋田様】LRTについてはどのように捉えているのか。

➤ 【事務局】軸として位置づけており実線で記載されている。点線のバス路線は今後見直しが予定されているルートである。

- ・ 【小矢島委員】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組みがあると良い。

➤ 【吉田会長】自治体の境界線で路線が分断をされて乗り継ぎが必要になる際に、2回初乗り運賃が必要になり、運賃が高くなることについての意見である。運賃のマネジメントも市町間を超えて運行する際には、県が調整役担う必要があると考えているが、事務局はいかがか。

➤ 【事務局】課題として今後検討していく。

➤ 【吉田会長】例えば都市交通としての機能を高めていくことであれば、人口が大きい都市の軸を厚くする一方で、市町に跨るところが薄くなりがちになることについては、県南地域を中心に、コミバスが各自治体で完結してしまい、市町の境界線から出られないということがある。その際に路線を乗り入れたとしても、運賃がネックになり、通し運賃にしてしまうとお互いに収入が下がってしまうケースもある。さらに、県単補助が今まではそれぞれが受けられたが、一緒になることで補助が受けられなくなったということもあり本末転倒である。ネットワークを市町のみなさんが考えるときに、どういうネットワークを作ってもらいたいのか誘導するための道具として県単補助を位置づけるのが良い。県単補助を活用して誘導していくことが望ましい。

- ・ 【諸星委員】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。

➤ 【吉田会長】芳賀町等の大きな工場では、今までは特定輸送を行っていたが、LRT開業後は移行したい場合、比較的大きな工業団地の場合には企業送迎を行うケースというのかもしれない。そういうケースも確認して評価していくことは必要な話と考えているため、ご考慮いただければ考えている。

- ・ 【吉田会長】私が申し上げた一次交通と、広域的な交通をどう結び付けていくか。結びつけていくときに、例えばどのぐらいの運行頻度は保っていくことや、乗り継ぎ拠点では案内サインの質を担保する、といった具体策に持ち込むために、今回のこのケーススタディというものが使われてくるということになっていく。次回はもう少し詳細な分析というものを含めて、委員のみなさんに提示できると思う。

(5) 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

- ・ 【事務局】資料4に基づき、令和4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説明した。

- ・ 【吉田会長】事務局案について、本協議会の規約第六条第二条の二項の規定に基づき、決議を諮る。
- ・ 【委員一同】承認した。

(6) その他

- ・ 【吉田会長】本日の協議会全体を通し、ご意見等あればご発言いただきたい。
 - 【横尾委員】本日は、行政サイドではなかなかわからないような生の声や、本当にこういう事もできるのかというところも踏まえて、皆様から本当に貴重な意見をいただいた。県の公共交通の目標についても曖昧な形であったが、特に吉田先生からのご指摘もあったように皆様に明確に伝わるような表現に努め、誰でも理解できるような表現としたい。また、通常の利用者、観光客としての利用者を区分した整理についても、これから検討していきたい。さらに、データがオープン化されている中で、GTFISや人口統計等があるが、これらを十分活用しながら地域公共交通計画を作成していきたい。
 - 【辻本委員】本日の皆様からのご意見を踏まえ、やらなければならないことが沢山あると思うが、ぜひ優先順位をつけて進めていただきたい。特に、先ほどからキーワードとして一次交通・二次交通等のキーワードがあったが、その地域が観光者を先に考えなければいけない地域なのか、それとも地域の生活する方に対して考えなければならない地域なのかというところを明確にしながら進めていただきたい。
 - 【吉田会長】重要なお指摘だと思う。今日も観光と生活の交通というものをどう調和させていくのかという論点が出た際に、それは局地的にこのエリアで起きているという話なのか、あるいはこの沿線で起きているというところがあればそこにターゲットを当てて、どういう体制でいろいろ考えていくか等があるため、具体的な施策は次回に向けて事務局に精査いただきたい。
- ・ 【吉田会長】以上で議事は終了となるが、今日の時点で前回に比べて計画に対する課題は大分整理されてきたが、利用促進や、移動制約者、あるいは観光と生活交通の話、ピークの話等、少し漏れていた部分があるため、そういった点を書き加えていただきたい。また、県全体の目標という形で目標自体も整理いただいた時に具体的な施策として何が書き込めるのか、そして後段議論をさせていただいた拠点に係るデータ整理というところについても、事務局の方で作業を進めていただきたい。
- ・ 【事務局】次回の協議会は、10月頃に開催予定となっており、計画素案についての協議を予定している。計画の取りまとめに向けて、各委員の皆様にも再度ご協議頂けなければならない事項が多数あるため、10月頃の協議会前に書面等でのご対応にご理解ご協力をいただきたい。
- ・ 【吉田会長】全ての議事が終了したため、事務局にお返しする。

(7) (閉会)

- ・ 【事務局】第1回栃木県地域公共交通活性化協議会を閉会する。