

令和5（2023）年度第2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11月10日（金）09:30～11:30

会議方式：栃木県総合文化センター第3会議室（オンライン併用）

1. 出席者

令和5（2023）年度第2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	区分	所属		役職	氏名	備考
1			栃木県	県土整備部交通政策課	課長	横尾 元央	
2	1号	地方公共団体	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	
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		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	欠席
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	欠席
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		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	福島大学 経営経済学類/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			帝京大学 経済学部		准教授	五鯉 みどり	欠席
13		公共交通の利用者	公募委員		—	福田 珠花	
14	3号	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	(代理) 運輸企画専門官 平岡 勇人
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	
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	(※)(代理) 専門官 山口 智之

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		〃	〃	係長	菊池 弘幸	〃
4		〃	〃	主査	小林 正孝	〃
5		〃	〃	主事	遠藤 大樹	〃

(R5.11.10現在)

2. 議題

- (1) 開会
- (2) 前回協議会について
- (3) 栃木県地域公共交通計画について
- (4) その他
- (5) (閉会)

3. 協議事項

(1) 開会

- ・ **【事務局】** 令和5年度第2回栃木県地域公共交通活性化協議会を開催する。本日は、15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。

(2) 前回協議会について

- ・ **【事務局】** 資料1について説明した。

(3) 栃木県地域公共交通計画について

- ・ **【事務局】** 事務局から、資料2～5について説明した。
- ・ **【吉田会長】** 資料2「地域公共交通計画策定の方向性の再整理」について、ご意見・ご質問等はあるか。
 - **【吉田会長】** 特に質問等はないため、計画策定の方向性は概ね確定とする。なお、具体的な施策が資料6の計画素案に記載されているため、資料6についての意見を伺う際にご意見いただきたい。
- ・ **【吉田会長】** 資料3「公共交通ネットワーク図の検討」について、前回協議会以降、地域部会で各市町から交通結節点や交通軸等に関する意見が反映されている。P18では、公共交通ネットワークが整備されていない観光施設・商業施設・教育施設等が抽出されたことが1つの成果と認識している。P20～22「市町を跨ぐ路線一覧」はSTEP 1～4の交通軸と一致しているのか。
 - **【事務局】** STEP 1～4の交通軸と市町を跨ぐ路線は整合を図っている。
 - **【吉田会長】** 交通軸として設定した重要な路線が国県補助、県単補助、フィーダー補助、のどれに位置付けられているのか、または位置づけられていないのか関係性を整理すべきである。サービス水準が少ないことが課題である等、ケーススタディで明らかになったことを丁寧に記載すべきであると考えている。
- ・ **【吉田会長】** 資料3「公共交通ネットワーク図の検討」及び資料5「確保すべきサービス水準の

検討」において、他にご意見・ご質問はあるか。

- 【諸星委員】資料5のサービス水準は、運行頻度だけでなく下校時間など時間を考慮した検討を行うべきである。運行水準の評価が運行本数だけとなっており、評価方法が運行本数の平均値を採用していることが違和感である。運転士や利用者が減少している現状の中、平均値が今後低下していくことを踏まえると確保すべき最低水準をどこに定めるべきか検討すべきであると考えます。
- 【吉田会長】運行本数のみで捉えて良いのか、平均値の大小で判断して良いのか事務局から意見を伺いたい。
- 【事務局】1つ目の運行本数だけでなく時間軸も含めて評価すべきとの意見については、ケーススタディとして高校の通学時間と医療施設への通院時間を考慮して検討した結果、イグレス交通に課題があることが確認された。本来はさらに深度化すべきであるが、今回はケーススタディとさせていただいた。2つ目のサービス水準を運行本数の平均値で検討して良いのかという点については、今回は平均値でサービス水準の検討を行ったが、必要な運行本数をどのように決めていくかは今後の課題とする。
- ・ 【吉田会長】資料5のP3,4の運行本数と通勤・通学流動を比較すると、例えば足利市と佐野市や宇都宮市と鹿沼市間の流動は、運行本数が多くあるべきである。しかしながら、既に多くの人口が通勤・通学している現状を鑑みるに、大量輸送ができる鉄道に流動人口が引っ張られている状況であると想定できる。資料5のP13では高校の通学可能圏を整理しているが、どの市町からも通学時間に1本以上は公共交通が確保されていることが確認された。したがって、P3,4の鉄道におけるサービス水準が横軸になっており、人口流動の評価を行っているが、バスにおける水準は抽出できておらず、平均値で検討して良いのか自分自身も疑問を抱いている。P8の日平均運行本数を見ると、バスの場合、地域交通軸は平均14.7往復/日のみであり、市町をつなぐバス路線で地域交通軸というプライオリティの高い路線においても1時間に1本あるかないかという低いサービス水準に留まっている。軸として検討するのであれば、運行本数は評価として採用したいが、もう少し定性的な整理があっても良い。拠点と軸を丁寧に整理したいため、もう一步踏み込んで整理いただきたい。
- 【事務局】確保すべきサービス水準はケーススタディも含めて検討させていただいたが、基本となる本数の設定は今後の課題として検討したい。
- 【吉田会長】本来であれば運行本数を数値として計画に入れ込みたいが、次回の計画改訂のタイミングで入れ込む方法もある。
- ・ 【吉田会長】資料4「評価指標・目標値の検討」にて整理されている評価指標は、毎年協議会の中で評価指標の達成状況をモニタリングしていく数値である。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の中で、公共交通の利用者数や公共交通の収支に関する指標は原則すべての計画で設定することが明記されているため、その部分と照らし合わせている。しかし、バス・タクシーの運転士数を目標値にしているのは他の計画で確認したことがなく、県計画の評価指標に出てくるのが違和感である。その点、バス協会としてご意見・ご質問はあるか。

- 【小矢島委員】運行本数について、先ほど議論があったが、バスの運転士が増加することで運行本数が増加するわけではない。コロナ禍で運行本数が2~3割程度減少し、利用者が公共交通を利用しなくなった現状がある。現状でもコロナ禍前の9割までの回復に留まっており、運行本数の確保及び運転士の減少が課題である。本来、運転士数と比例して運行本数が増加していくことが望ましいが、そのような傾向ではないため、その点も含めて目標値とすべきか疑問である。
- ・ 【事務局】評価指標については再度検討する。例えば、資料5のP3以降で評価指標案を整理しているが、公共交通サポーター制度の導入数も候補として考えられる。また、市町が公共交通の維持のために取り組んでいる市町数も1つの評価指標になると考えている。
- 【吉田会長】現在の運行本数を維持するために、どのくらいの運転士が必要であるのか現実と理想のギャップを埋めていくことで、目標値に設定する可能性はある。例えば、福島県の場合、福島交通・新常磐交通・会津バスの民間バス会社が地域ごとに運行しており、運転士数においては3社で取組を行うことができる。しかし、栃木県の場合は、会社の規模感を踏まえ、関東自動車1社が運転士数の多くを占めていることから、運転者数の評価が関東自動車の評価になる可能性がある。そのため、栃木県の場合は、共創という文言が目標に記載されているため、事務局から提案のあった公共交通サポーター制度の導入数の方が良い。
- ・ 【吉田会長】資料6「栃木県地域公共交通計画（素案）」について、P35以降では個々の施策・事業が整理されており、栃木県の取組事業だけでなく、各市町や交通事業者が取り組む内容も含まれている。資料6について、ご意見・ご質問はあるか。
- 【金子委員】P48において、MaaSに関する参考事例として仙台市を上げているが、地元のNIIKO MaaSの方が良いのではないか。
- 【吉田会長】仙台MaaSよりもNIIKO MaaSのほうが良いと思う。NIIKO MaaSを契機に展開していくことも考えると、栃木県内の施策を大切にしたい。
- ・ 【吉田会長】P52「県民主体による公共交通の確保」等について、資料2での記載には違和感がなかったが、素案での記載内容をみると、県の取組と市町の取組が混合しているように感じる。例えば、各市町が住民主体の取組を支援するのは各市町の計画に基づいて検証すると良い。栃木県としてはノウハウの後押しや県単補助制度等があげられるが、県の役割と市町に実行してもらいたい内容は整理すべきである。地域主体の内容として、P37の「取組4：地域共助型生活交通の導入支援」があるが、P52では「公共交通サポーター制度の検討」となっているため、整合は確認する必要がある。
- 【宇都宮市】県の取組と各市町が実行すべきことを区分して整理いただいた方が市町としてはわかりやすい。その他、素案について、以下3点を確認したい。P36「取組2：広域バスの導入促進や関係者との調整」について、広域バスは交通軸の整理から県外をつなぐ高速バス等が対象になると解釈できるが、ここでは市町を跨ぐ路線を広域バスと記載されていることから、広域バスの定義を教えていただきたい。次に、P39「施策1-3：交通結節点の維持・強化」について、実施主体に栃木県、各市町とあるが、県で想定している役割について教えてほしい。最後にP41「取組1：路線バス等の生活交通の運行支援」について、新

たな補助の導入は県単補助、フィーダー補助も対象であるのか。生活交通の言葉の 카테고리として、各市町をつなぐ生活交通が補助の中に入るのか否か気になっている。

➤ 【事務局】3つの質問に対して各々回答する。まず、P36の広域バスという表記で想定しているのは、平成2年に導入したゆうがおバスである。路線バスが整備されていなかった路線に新たに導入した経緯がある。その後、新たな導入はないが、今後目的地はあるが路線がないあるいは本数が少ない路線についても支援するという想定である。次に、交通結節点の整備に対する県の役割は、国の制度が改定され、社会資本整備総合交付金が補助金に該当することになったため、交通結節点の強化は重要であると認識している。具体的な整備箇所は決まってないが、交付金の導入も検討しながら、県も関わっていききたい。最後に、補助の見直しについて、既存の公共交通ネットワークの維持において、幹線バスだけでなく新たな路線の導入やコミュニティバス、デマンド交通等の支援も検討していく必要があると認識している中での記載である。

・ 【吉田会長】サービス水準が低い交通軸となる路線のサービス水準を上げていく際には栃木県が主導になり取組をしていく必要がある。一方で、市町としての要望は県単補助制度の要件を拡大してほしいという要望がある。補助制度については、現段階で見直し案を確定させることはできないが、現状の課題に対して数年後には検討する、あるいは検討体制を構築する等の対応ができないか。その点を留意しながら、計画に記載いただきたい。また、下野市における広域は、コミュニティバスが市町を跨ぐ路線のため広域と設定しているが、計画上の広域バスとは、東京を結ぶ路線のことになってしまう。計画における文言の整理は改めて検討していただきたい。

・ 【辻本委員】P56「公共交通の満足度」を評価する際に、満足度の結果に応じて路線の再編・廃止等を行うのか。また、行う際の満足度の基準を設定しないのか。

➤ 【吉田会長】満足度に限らず、評価指標については本協議会にて継続的にモニタリングを実施する。こちらについてはどのように管理していくのか。

➤ 【事務局】進行管理について県の方でとりまとめながら、計画の達成に向けて検討していく。満足度の良し悪しで路線を検討するのではなく、満足度によってどのような工夫ができるのかを検討する枠組みとする。

➤ 【辻本委員】事業を継続して実施していくことが分かれば問題ない。

・ 【吉田会長】評価指標をどのようにモニタリングしていくかは非常に重要である。栃木県では「とちぎの公共交通」を毎年策定しており、P57をみると同時期に次年度事業の検討となっているが、予算の獲得は「とちぎの公共交通」の策定期間よりも若干早いタイミングとなる。仮に年度末までに「とちぎの公共交通」を策定する場合、予算獲得に全く間に合わないのではないか。

➤ 【事務局】データの取得の都合上、12～3月頃にデータの収集・分析となり、策定は次年度の6月となる。

➤ 【吉田会長】スケジュールを整理する必要があるが、計画の進行管理において事後評価を行うが、締切はいつ頃か。

- 【平岡委員代理】幹線補助・フィーダー補助等の通常の補助については例年1月に行う。事業の検討・評価を組み合わせるのであれば、同時期に実施する。
- 【吉田会長】運輸支局には計画の目標値の進行を毎年提出しなければならない。1月締めであるため、12~1月頃の協議会でモニタリングを行う必要があり、恐らく、「とちぎの公共交通」にも転用することになる。2023年度の効果を計測する場合は、2024年の1月に運輸支局に提出し、2024年度の6月に承認される。2025年度に向けての取組は2023年度の評価を使用することになるため、1年度前のデータを扱うことになることも踏まえ、精査いただきたい。
- ・ 【吉田会長】P29, 30において、地域公共交通確保維持改善事業等に係る補助の必要性について記載しているが、記載内容で問題ないか確認いただきたい。
 - ・ 【事務局】P29とP30については、現在関東運輸局に確認していただいている。
 - ・ 【吉田会長】補助の必要性は各運輸局で判断が異なることがあるため、すでに関東運輸局に確認いただいているということで問題ない。また、「みなし」と記載があるが、一般的な表現ではないため、注釈の追加等の対応をいただきたい。
- ・ 【吉田会長】利用者視点で鈴木委員・福田委員からコメントをいただきたい。
 - ・ 【鈴木委員】高校生が通学において、始業時間に間に合うか否かの整理はとても良いと評価する。田舎から通学している学生においては、家から駅まで通学時間がかかる学生もいるため、データは整備されていないかもしれないが、今後検討していく必要があるのではないか。また、通勤通学以外のオフの時間帯の利用が極端に不便になることがあるため、カバーできるものがあれば良い。
 - ・ 【吉田会長】県央の3つの高校でイグレス交通が確保されていないことが課題とされているが、P36以降の事業が記載されていない。GTFSデータを用いて通学可能圏を整理しているが、分析したデータを関係者や市町に公開するのが良い。分析は毎年にするのか、3年に1回にするのはどちらでも構わないが、3年に1度でも、サンプルで作成いただいた宇都宮中央高校のように可視化できると良い。
- 【事務局】課題への対応について、明確に記載しているわけではないが、目標の総動員という言葉にもあるように、利用者のニーズを踏まえた運行の効率化についてP37で記載している。また、P39で自宅から目的地までを結ぶ交通モードとの有機的な連携を記載しているが、乗換時間が長いという課題に対する取組である。さらに、P53では各課題に関して連携・協議を実施する旨の記載をしている。高校の通学可能圏の課題に対しては高校再編によって大きな影響が出ること、LRT開通によって宇都宮清陵高校の受験倍率が上がった等、公共交通と高校は密接に係り合うことは認識している。引き続き、教育委員会と連携しながら取り組みたい。
- 【福田委員】鈴木委員からあったように鹿沼市と宇都宮市を結ぶ路線をどこで補うか、上三川高校を結ぶ路線の検討等ができるとう良い。今回は県計画のため、栃木県全域の視点であるが、利用者はエリア単位で公共交通のマップがある方がわかりやすいのではないかと。栃木県で作成するべきかわからないが、マップ作成が施策として記載された方が望まし

い。

- 【吉田会長】 県北・県央・県南の区分で、マップが作成できると良い。また、市町圏での取組を後押しできる取組があると良い。これらの意図をくみ取れる事業はあるか。
- 【事務局】 各地域の取組は、今後も地域部会を活用しながら、関係者間で協議を進めていく方針である。具体的にはP36の広域バスの導入促進やP46のバス表示の統一、多言語化等で連携できればと思う。
- 【吉田会長】 県北地域では那須地域が既に4市町連携でバスマップを作成している。各種計画も合同で策定しており、栃木県内でも取組が行われている。他のエリアにおいても、県央はLRTを契機に整理されてきている。以上の事例を参考にして、取組を広げられると良い。特に県南地域は各自治体でコミュニティバスを運行しており、対立構造もあることから栃木県が間を取り持つ等の調整ができれば良い。

- ・ 【大倉委員】 P46では「分かりやすい情報提供・発信」が施策として位置づけられているが、具体的な取組として、車椅子使用者が利用しやすいノンステップバスの運行状況の提供や、視覚障がい者に対する音声案内等の障がい者に配慮した情報発信を検討いただきたい。
- ・ 【諸星委員】 データについては誰でも使用できることが重要であり、P46においてサイネージを設置するとなった際には、栃木県がデータを整備していくことが必要である。オープンデータに関する取組について、以前は記載があったと記憶しているが、現在の素案にはその記載がないように思える。また、関東自動車提供しているデータは誰でも使用できるデータではない。基礎的なデータは誰でも使用できるように「誰でも使用できる」等の文言も追記いただきたい。
 - 【吉田会長】 データのオープン化について言及されていないが、いかがか。
 - 【事務局】 P49「取組1：交通情報共有基盤の構築」の中で、公共交通に関するデータを集約した交通情報共有基盤の構築、各市町及び交通事業者が連携しやすい環境を整えることを記載しているが、ご意見を踏まえて記載内容は再検討する。
- ・ 【諸星委員】 P48に記載しているシェアサイクルが公共交通に入るか否かという議論がある。本計画では「公共交通サービス」の1つとした方が認識に齟齬が無いと考えているため、P49の取組1では「公共交通サービス」と記載していただきたい。
 - 【吉田会長】 公共交通のデータの観点では、シェアサイクルも含める可能性がある。仙台市ではシェアサイクルポートの満空情報が提供され、利用者は状況を確認してシェアサイクルとバスのどちらを利用するか判断する。結果として公共交通の利用促進にもつながることから、シェアサイクルも含めた公共交通とした方が望ましい。
- ・ 【吉田会長】 以上で本日の議論を終了する。総括すると、資料2について修正意見はなく、資料3,5についても大きな異論はなかった。交通軸の整理については、運行本数の平均値で評価するのではなく、サービス水準に踏み込んだ目標があった方が良い。素案のP36以降で、県の取組、市町の取組が混在しており、県の取組がダイレクトで整理された方が良いため、事務局で検討いただきたい。さらに、公共交通サービスの呼称、評価指標における運転士数の再検討、とちぎの公共交通の発行時期・予算要求時期・運輸局への報告時期のスケジュールの整

理、生活圏単位でのバスマップの作成等、追記・修正を検討いただきたい。

(4) その他

- ・ 【吉田会長】 今後、本日の議論を踏まえ、資料6を事務局で修正していただき、書面協議で再度皆さんにお諮りする。その後、パブリックコメントの実施という工程であるが、時間がタイトであるため、書面協議でのご意見をどのような形で取りまとめていくかについては、会長と事務局に一任していただきたい。
 - 【各委員】 異議なし。
- ・ 【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。

(5) (閉会)

- ・ 【事務局】 第2回栃木県地域公共交通活性化協議会を閉会する。