

令和4（2022）年度第1回栃木県地域公共交通活性化協議会
県南地域部会 議事概要

- 1 開催日時 令和4（2022）年11月30日（火）10:00～11:30
- 2 会議形式 対面とオンラインによるWEB会議のハイブリッド
- 3 出席者 委員5人、特別委員10人（うち代理3人）
- 4 部会長選出
栃木県地域公共交通活性化協議会規約第5条第5項に基づき、高山委員が部会長に選出された。
- 5 議題
 - (1) 栃木県地域公共交通計画について
資料1に基づき、事務局が栃木県地域公共交通計画について説明した。
《主な意見等》
 - ・ なし
 - (2) 第2回栃木県地域公共交通活性化協議会における協議について
資料2に基づき、事務局が第2回栃木県地域公共交通活性化協議会における協議について説明した。
《主な意見等》
 - ・ なし
 - (3) 地域の現状について
資料3に基づき、事務局が地域の現状について説明し、委員・特別委員から地域の現状や課題について意見をいただいた。
《主な意見等》
 - ・ 県の地域公共交通計画では、交通ネットワークにおいて、鉄道路線を含めた検討を予定しているか。【特別委員】
→ 鉄道は県全体の公共交通のネットワークとしては非常に重要であると認識している。今回の計画において、ネットワークの全体像を踏まえた鉄道の位置づけは行っていくが、個別路線の利用者数等の細かい部分については触れる予定はない。【部会長】
《交通事業者の現状について》
 - ・ 当社が運行するバスは、交通弱者・移動制約者の方に多く利用してもらっている。近年、学生の乗車も増えてきているが、高齢者に比べると高校生等の利用は少ない。【特別委員】
 - ・ 利用者の多くが高齢者。今後、現在自動車を利用している高齢者予備軍の方々が、バスの利用者層に移行していくと思われるので、どのような対応をとるべきか検討している。【特別委員】
 - ・ コロナ前との比較で、両毛線の利用者数は、9月で65%、10月で75%程度の状況。コロナ第8波等により、11月は厳しい数字になると予想。協議会の中で「学生の通学の質」という意見が出たことについては、3月のダイヤ改正において、持続可能な鉄道の維持を目的に大規模な改正が行われたことが波及した結果であったと認識している。当社としては、事前に十分な情報発信ができていなかったことが反省点。情報提供以外の品質についても利用者にご迷惑をおかけしている点があることをしっかりと受け止め、具体的な改善に取り組んでいるところ。関係者には次年度の改正に向けて内容が固まり次第、広く周知していく。【委員】
 - ・ 鉄道の収入については、10月と11月はコロナ前の15%減少。伊勢崎線のエリアは特に厳し

い状況であり、3割以上減少。なお、東武日光線は2割減。都市部が10%から15%程度減という状況と比較すると減少幅が大きい。北関東エリアにおいて利用者の戻りが悪いのは、ビジネスの来訪が減っているのが一因ではないかと考えている。当社では、栃木県・群馬県の両自治体で連携した両毛エリアの協議会を作り、今後の方針を議論しているところ。交通モードの最適化に向けて、地域と連携し、利用状況の実態把握や持続可能な2次交通について検討している。【委員】

→ 県・各自治体と情報を密にし、地域の足として鉄道の利用促進を後押しできればと考えている。バスについては、バスの需要予測は地域によって異なる部分もあり、学生が中心の地域、高齢者中心の地域など人口動向を把握しながら進めていく必要がある。【部会長】

〈コミュニティバスの現状について〉

- 保有車両が少ないことが課題であるが、車両購入は財政的に難しい。また、交通空白地域の移動手段の確保について研究や取組をしているが、県のアドバイスや、他地域の優良事例を取り入れたい。駅とバスの連携についても、通勤・通学・観光とバスのマッチングについても検討していきたい。バス車両が少ない点については、中橋が架け替えとなることもあり、路線全体の見直しや新たな路線の検討をしているところで、現在の車両台数では足りない部分がある。

【特別委員】

→ 他の自治体の事例については、県でも収集し、計画にも、参考となる事例を記載する予定。

【部会長】

- コロナ禍前より、モビリティ・マネジメントに関する取組を進めており、コロナ禍においても利用者数の減少はなかった。利用者が多い路線もあり、乗り切れない場面も見られ、車両の更新を検討しているが、市の補助だけでは対応することが難しい。路線によっては、学生が多く、車両が足りず供給量も足りない状況がある。私立高校は自校でスクールバスを運行しているが、公立高校は一般のコミュニティバスに頼らざるをえない。

また、ダイヤ編成等の運行計画に対して、担当職員も限られる中で、県からもアドバイスをいただきたい。

過去に県外隣接市へのデマンド交通の乗り入れを検討したことがあったが、当該隣接市の地域公共交通会議の承認が得られずに断念した事例がある。県には、そうした際の自治体間の調整も支援してほしい。【特別委員】

→ コミュニティバスを運営する自治体においては、担当者が少ないことで運行計画や運営において課題が多いと感じている。市の力になれるような取組を県としても進めていく。また、市町を跨ぐ移動、県を跨ぐ移動については、県が調整に協力していく場面もあると思われる。

【部会長】

〈県に求める支援について〉

- 専任職員はおらず、公共交通については兼任者が担当しているため、人材不足が課題となっている。県内自治体の状況を横断的に整理した資料の共有等を要望する。【特別委員】

- 昨年度末に、地域公共交通計画を策定し、コンパクト+ネットワークのまちづくりを目指す上で、鉄道の重要性について計画に記載した。鉄道の持続的な維持が重要であり、路線バスや2次交通との連携についても考えていく必要がある。特に、鉄道利用者の維持や増加が一番の課題と感じている。利用者を増やす上で、地域連携ICカードやMaaSなどの利便性向上策を進めていく必要がある。しかし、システムについては、自治体単独で取り組むのが難しいことから、県地域公共交通計画の策定に当たってはこのような取組についても検討していただきたい。【特別委員】

→ 県の地域公共交通計画では、バスの幹線系統の位置付けを行わなければならない一面がある一方で、鉄道等の幹線や路線バス等の支線についても記載が必要であると認識している。MaaSや利便性向上に向けて、先進的な取組を計画内で扱うことで周知していきたいと考えている。【事務局】

〈市町村生活交通に対する運行費の補助について〉

- ・ 路線指定の際に必要な乗降調査の見直しをお願いしたい。【特別委員】
- ・ 申請書類の記載項目がかなり多く、職員の負担になっている。また、補助要件の収支率の基準も下げていただきたい。【特別委員】
 - 申請書類については、国の様式に合わせて作成している。申請様式についても制度の見直しと合わせて検討する。【事務局】
 - 他の市町からも、補助要件の収支率に関する意見を伺っている。公共交通サービスを持続的に維持していくためには、収支も重要な指標のひとつであるが、現状の補助要件が実態に合っておらず、市町の取組を後押しできていないことは認識している。そのため、市町がサービスの確保・充実のための挑戦がしやすくなる方向で補助制度を見直していきたい。【事務局】