

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

- 1 開催日時 令和4（2022）年11月24日（木）13:30～15:00
- 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7人、特別委員16人（うち代理11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、委員及び特別委員から地域の現状や課題についての意見をいただいた。  
《主な意見等》
    - ・ 新型コロナの影響で利用者は3割減であったが、現在は回復傾向にある。バス補助を受けている幹線系統は大幅再編を行っていないが、コロナ禍の状況に合わせてダイヤ縮小等の見直しを行っている。縮小したダイヤをどのように回復させるのか、利用者増加に向けた検討を今後行っていく。【特別委員】
      - コロナ禍における行動制限に伴い人流が変化している。バスの運行ダイヤの調整については、県も含めて協議をお願いしたい。【部会長】
    - ・ 鬼怒川線（鬼怒川温泉～イオン今市）は県のバス補助路線、日光線（下今市～日光）は市町のバス補助路線として、それぞれ運行している。  
2023年1月4日の独協医大日光医療センターの移転（鬼怒川地区→土沢地区）に伴い、鬼怒川線を下今市以南まで路線延伸する。  
昨年度から利用者が少ない路線については一部廃止をするとともに、商業施設との連携等（大型商業施設への路線延伸、フリーパス発行など）による乗車率の向上にも取り組んでいる。この取組により乗客数は対前年比で6%の改善が見られた。一方で、定期利用客は2019年コロナ禍前の5割程度まで減少。その他の路線の乗客数は、鬼怒川線で2019年コロナ禍前の8割程度、日光線で7割程度。  
鬼怒川地区で観光路線を運行しているが、令和4年7月頃の乗客数の実績はコロナ禍前の6割程度にとどまる。10～11月の紅葉時期は8割程度まで回復してきているが、宿泊者数とインバウンドの回復が遅い。【特別委員】

- インバウンドについては不透明な部分があるが、2019年コロナ禍前の利用水準にまで戻ることを期待したい。県としても対応策を検討し共有していきたい。【部会長】
- ・ コロナ禍の影響を受けて鉄道輸送人員の減少はあったが徐々に回復してきている。コロナ禍前2019年と比較して、R 3は65%程度、R 4上半期は80%程度まで回復。鉄道のインフラ整備も課題であるため、関係自治体の協力を得ながら取り組んでいきたい。【特別委員】
  - 鉄道の地方路線は、学生の通学にも利用されるなど、県にとって重要なインフラであると認識している。【部会長】
- ・ 当社鉄道の利用者の特徴としては、観光での利用が多く、通勤・通学の割合が非常に少ない（2～3%程度）こと。鉄道輸送人員は、2019年コロナ禍前と比較してR 4上半期は50%程度。行動制限が解除されても、利用客はまだ戻らないという状況。【特別委員】
  - 県としても利用促進に向け連携していく。【部会長】

#### 〈地域内交通について〉

- ・ 当市の地域内交通の特徴は、市が全面的に運営の委託・支援をするのではなく、旧市町村単位で連合自治会を組み、自治会の地区ごとに地域内交通（デマンド交通）を運行していること。運行主体として各地域で運営協議会を組織し運営している。
  - 運営に当たっては、地域の住民が自ら収入を獲得していく仕組みとしている。運賃収入のほかに協賛金を運行経費の一部に充て、その残りを市が支援。持続的な運営体制が取れていると認識しているが、日常生活における利用ニーズは多様化してきており、地域内だけでなく地域外へ出たい等の意見がある。
  - 予約方法については、配車サービスに係る仕組みはある一方で、地域内での周知が行き届かず、十分な認知・理解を得られていないことが課題。地域内交通として維持していくために、新規利用者の獲得とサービスの向上を図るとともに、既存の公共交通とのバランスを考えていくことが重要。【委員】
  - 地域が自主的に取り組むことは非常に重要。矢板市では、地域共助型生活交通という地域自らが協力して運行していくという事例がある。県内外含め様々な事例を整理したい。【部会長】
- ・ 当市では、地域内交通として7つの自治会が集まり協議会を組成し、デマンド交通を運行している。最大の課題は、既存の公共交通機関との役割分担。自治会自らが協賛金を募り収入を得ており、市も補助しているが、一方で、利用者と登録者が少ないことが課題。【特別委員】
  - 利用者の確保についてはどの地域でも共通の課題であると認識している。【部会長】

#### 〈施策実施の課題について〉

- ・ 公共交通に関する専任者がいなく、公共交通事務に費やすことのできる時間は半分程度。【特別委員】
  - 県ができるだけ相談しやすい環境や制度を整える必要がある。【部会長】
- ・ 専任の担当がおらず、3人で公共交通の業務を実施。公共交通に割けるリソースは1/3程度。【特別委員】
- ・ 兼任者が公共交通を担当。係長等と協力しながら進めている。【特別委員】
  - 各市町における人員不足は最大の課題。交通政策に係る県の市町への支援を深めていきたい。【部会長】

#### 〈県に求める支援について〉

- ・ デマンド交通を1市2町で相互運行している。利用者は市町ごとに異なる利用方法で予約等をする必要があり、不便に感じている。【特別委員】
  - デマンド交通は市町ごとの制度（システム）の下で運営されている。利用促進に関する勉強会は実施しているが、MaaSは議論できていない。一部の自治体では、観光MaaSを試験的に実施しているため、県としての方向性を検討する。【部会長】
- ・ コミュニティバスの停留所を40箇所設けており、ベンチの設置による待合環境の改善を

図っているが、民間事業者で上屋の設置等を行っているバス停もみられ、当市の取組としても検討をしたいと考えている。バス停の整備について、県の支援をお願いしたい。【特別委員】

→ バスの待合環境については、道路管理者で一定の基準を設けているが、コミュニティバスについては含まれていない。所管する県土木事務所と今後協議を進めていく。【部会長】

- ・ デマンドタクシーの収支率は現在 11%。当町は過疎地域であり、区域面性が広く収支率を上げることは困難なため、県の支援をお願いしたい。【特別委員】
  - ・ 財政力指数が 1.0 を超えているため、現在は県補助支援の対象となっていない。しかし、デマンド交通は地域の重要な公共交通の 1 つであると考えているので、財政力指数が 1.0 以上であっても県補助の対象としていただきたい。【特別委員】
  - ・ デマンド交通の運行に係る収支率は、現在 18~19%。週休日の運行など、利便性の向上を図ろうとすると、一方で収支率の減少に繋がり、県補助の対象とならなくなる。収支率と利便性の向上が相反しないような県補助要件を検討していただきたい。【特別委員】
  - ・ 公共交通計画や立地適正化計画の事業に対する県補助を検討していただきたい。収支率については悪化しており、県補助要件を満たさない路線も多い。収支率を撤廃して、計画や事業を評価するような県支援を検討いただきたい。【特別委員】
  - ・ デマンドバスを 1 回 100 円で運行しているが、収支率は 1 桁台。公共交通を維持するために、収支率だけでなく条件の設定等も考えてもらいたい。【特別委員】
  - ・ 収支率のみの条件設定は現在の社会情勢に合っていないと昨年度に開催された他の市町関係会議等の場でも言われているテーマ。各市町の収支率の低下による現状は理解している一方で、収支率を抜きにした持続可能な運営はできないとも考えている。収支率以外の指標も検討していくことが重要と考えている。【部会長】
- 市町村生活交通に対する県補助に関して、公共交通を持続的にしていくためにも収支率は重要と考えているが、各市町の取組を後押しできていないのも事実であると認識している。各市町が交通サービスの確保・充実を図るためのチャレンジ的な取組に対する補助制度となるよう検討していく。【事務局】

#### 〈その他〉

- ・ 県には広域的な道路ネットワークに関する支援をいただきたいと考えている。  
運賃の乗り継ぎ割引等の運賃負担サービスなどは自市内までは問題ないが、隣接市町の住民も利用することから、行政界を跨ぐことでサービス内容に差が生じてしまう。広域的なネットワークの構築やソフトのサービス等の補助的な支援や調整を県をお願いしたい。【委員】
- 市町を跨ぐ路線に関する割引等については、県も間に入り調整等をした事例がある。利用者の利便性向上が最重要であるため、今後も取組を進めたいと考えている。【部会長】
- ・ 鉄道の利用状況は、令和 4 年 9 月はコロナ禍前と比較して 65%程度であるが、10 月は 75%程度まで回復。今年から利用者の少ない路線については情報を開示しており、栃木県内においては烏山線を開示している。6 億円以上の赤字であり、収支率は 8.9%程度。持続可能な烏山線のあり方を検討するために、現状と課題を沿線住民に示しながら議論を進めていきたい。【委員】
- 烏山線は県にとってなくてはならない存在。協議の場を設けていきたい。【部会長】