

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

- 1 開催日時 令和4（2022）年11月24日（木）10:00～12:00
- 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4人、特別委員11人（うち代理4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。

〈交通事業者の現状について〉

- ・ 大田原地区は通学利用が多い。県北エリアの高校は定員割れをしている学校が多く、今後の学生輸送の減少が課題。
那須地区は那須塩原駅からロープウェイや湯本の方では観光利用があるが、コロナの影響で、利用者が完全には戻ってきていない。観光協会が運行していた「きゅーびー号」は休止していたが、今年7月から「那須観光周遊バス」として、運行ルートを改め、新たな周遊バスとして運行している。まだ周知が行き届いてないため、周知を図りながら利用促進を図っていききたい。ホテルへも乗り入れているので、乗車券とホテル宿泊がセットになった商品を販売するなど、ホテルとも連携しながら利用促進を図っていききたい。
県北エリアは人口が少なく、学生は宇都宮方面に流れている状況もあり、今後どう確保・維持していくかが課題。利用者の減少により、系統の収支率が悪化。県・市町の補助金を活用しても、長大系統は維持が難しくなってくる。【特別委員】
 - コロナ禍による学生のバス利用への影響はあるか。【部会長】
 - コロナ禍というよりは生徒の減少による影響の方が大きい。【特別委員】
 - 観光事業者との連携については、コロナ後のインバウンドの回復を見越して重要であると思うが、協議会等の設置は検討されているか。【部会長】
 - 特に協議会の設置は予定していないが、観光に関して町観光協会や町観光商工課とは連携、情報共有しながら進めている。【特別委員】
- ・ 旅行支援の割引などの影響もあり、観光客は若干増えてきている印象。市とともに塩原温泉

行のバスを運行しているが、昨年よりも回復してきているものの、輸送人員はコロナ前の6～7割程度。また、多少の渡航緩和がなされたことで、インバウンドも多少増えてきているが、県外からはマイカーやレンタカー利用が増えている。

運行本数について、塩原温泉行は概ね1時間に1本の運行。利用者からは増便の要望もあるが、現在の利用者と収入の状況では増便は難しい。1時間に1本の運行頻度ではあるが、生活路線としての利便性を損なわないためにも路線の維持をしていきたい。【特別委員】

→ 塩原に向かう路線は観光だけでなく、生活路線としても重要な位置づけ。公共交通で観光に来てもらいたいというのは、県としてもPRしているところ。特に那須高原は渋滞の影響が大きいので、鉄道とバスとの連携を期待したいところだが、都心からも近いために車で訪れる人が多いのが現状。今後、県としても対策していきたい。【部会長】

- ・ 7月に利用の少ない鉄道路線の経営状況を公表し、具体的な経費や収入を開示している。烏山線については、経費のうち収入が占める割合は1割前後。利用者の7割以上が朝夕の高校生であり、生活交通を担う機関としての役割が十分果たせていないのが実態。1日に上り13本、下り14本を運行しているが、鉄道として役割を果たせているのは全27本のうち5本程度であり、非常に厳しい。

県地域公共交通計画の最終的なアウトプットの目標は、どのようなレベルを目指しているか。交通事業者の視点からは、どうしても個別の利用が低迷している路線に目が行きがちになる。個別路線の今後の計画まで踏み込むのか、それとも県全体の方向性を考えるのか。【特別委員】

→ 県地域公共交通計画では、バスに係る国庫補助を継続して活用するに当たり、幹線系統のバス路線については、計画の中で個別の路線名を明記する必要がある。鉄道については、具体的な数値までは示せないと思うが、必要な路線としての位置付けや県としての考えは示したいと考えている。【部会長】

→ 公共交通機関として鉄道が果たすべき役割もあると思う。当社の現状と課題について認識、理解をいただく機会を設けたいと考えている。支援・協力をお願いしたい。【特別委員】

→ 烏山線については、県としても必要な路線という認識である。沿線住民、事業者との意見交換の場には、県も積極的に関与していきたい。【部会長】

〈地域共助型生活交通について〉

- ・ 昨年10月からコロナ地区と玉田地区を対象に地域共助型生活交通を導入し、住民主体の地元の団体が運行を行っている。1日8～9便で、地区から鉄道駅、市役所の間を運行しているが、高齢者や小学生の下校時の利用に偏っている。継続して運行を続けていくことが一番の課題。運行開始から1年が経過したことから、データを今後集めていく予定。【特別委員】
- 地域共助型生活交通は、過疎地における優れたシステムと捉えている。参考にさせていただく。【部会長】

〈県に求める支援について〉

- ・ 県では各種補助制度を事業者にも周知していると思うが、市町には周知されていない。町の公共交通施策を考える上で、県の補助制度をどのように活用していくかというのも論点になると思うので、市町にも情報提供をお願いしたい。【特別委員】
- ・ 担当者が少なく兼任で事務をやっている状況の中で、思い切った見直しや更なる改善をしていくための体制づくり等ができずに苦労している。【特別委員】
- 市町の人材確保が難しいことは承知しており、県に相談しやすい環境を作っていきたい。【部会長】
- ・ 今年度、コミュニティバスへのEVバス1台の導入を進めている。製造元の都合でまだ導入できていないが、本市はゼロカーボンシティの宣言をしており、脱炭素に向けた取組の1つとしてEVバス導入を謳っている。そのような取組を進める中で、県や国からの積極的な支援をいただきたいと考えている。【特別委員】
- 各方面でEVバスの導入が話題となっており、国の補助制度も制度設計の途中ではあるが、

検討がなされている。これまで県としては、バリアフリーへの対応としてノンステップバスの導入支援を進めてきたところであり、EVバスの支援についてどう考えるか、交通政策の部署だけでなく環境部署等とも連携しながら検討を進めたい。【部会長】

〈市町村生活交通に対する運行費補助について〉

- ・ コミュニティバスとデマンド交通を運行しており、2つの路線を合わせると収支率は35%。県の運行費補助金を活用しているが、人口減少とコロナの影響もあり、令和2年度からデマンドタクシーの収支率が、13%にまで低下。現在はコロナの要件緩和措置で補助を受けられているが、収支率の向上は難しく、運転士不足のために人件費の見直しも行わなければならない中で、補助要件となる収支率を下げるか、バスとデマンド交通の基準を別に設ける等の検討をしていただきたい。【特別委員】
- ・ コミュニティバスとデマンドタクシーを運行しているが、デマンドタクシーについては収支率が低く補助要件を満たせない。収支率ではない別な補助要件を設定し、必要な補助が行き届くようにしてもらいたい。【特別委員】
 - 他県では、県補助に係るデマンド交通とコミュニティバスの収支率を分けている事例もある。収支率以外の判断基準による補助のあり方は今後のテーマになると考える。意見をいただきながら検討していく。【部会長】
- ・ 利用者がコロナ禍で減っているため、テコ入れとして増便をしたことで、経費が増加し、収支率が悪化。一方、県の補助制度では、路線ごとだけでなく、市町全体の収支率も要件となっているが、路線ごとであれば現在の要件でも満たすことのできる路線もあるため、見直していただきたいと考えている。【特別委員】
 - 今回いただいた意見を参考にしながら今後の補助要件を考えていきたい。収支率は持続可能な公共交通とするための一つの指標として重要であるが、収支がすべてではない仕組みを考えていきたい。【部会長】

〈施策実施上の課題について〉

- ・ コミュニティバス、デマンド交通ともに収支率が低いので、それをどうするかが課題。デマンド交通については、民間企業と協定を結び、効率化による利用率向上を目指して実証実験を行い、それを踏まえて今後の検討していく予定。
 - その他、小規模自治体では職員の異動等により、これまで考えたことが振出しに戻るなど、効率が悪い部分もある。【特別委員】
- ・ 最大の課題は、烏山線の維持・存続。経営状況の公表を受けて危機感を覚えている。来年度に烏山線開業100年を迎えることもあり、この機会を生かして市でも利用向上策を検討している。【特別委員】
 - 県南の自治体では、市内在住の東京への通勤者に対して、鉄道利用に対する補助金を出すなどの工夫をしている。様々な施策を取りながら烏山線の利用促進を図ることが必要。【部会長】
- ・ 市町境や県境を越える市営バスを自家用有償運送で維持している状況。収支率がここ数年で激減しており、喫緊の課題。県でも地域間幹線の維持・増進について配慮・指導いただきたい。デマンド交通についても収支率が課題。運行を受託するタクシー事業者がいなくなると維持できないため、一定の業務委託料の計上が必要。市内では3地区で導入しているが、収支率は9%~12%台。利用は増えているが、収支率はなかなか向上しない。県には補助要件の収支率の見直しを検討いただきたい。【特別委員】
 - 隣県の市町と連携する路線については、市町単独で協議すると上手くいかない事例もある中で、県が調整に関与しながら進めていけるといい。【部会長】
 - 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一つであるが、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。市町がサービスの確保・充実を図る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】

〈その他〉

- ・ 高校生の通学の品質に関して、協議会委員から意見があったが、本市でも「公共交通の利便性が悪いため地元高校への進学を諦めた」という意見を市民からいただいたことがある。優秀な人材を地元で確保していくための要素として、公共交通が重要であることに気づかされた。県計画ではそのようなことも視野に入れてほしい。【特別委員】
- 「バスがないから高校に通学できない」ということは切実な問題。学生の通学の足として公共交通を確保することは最大の課題。通勤・通学の点についても、十分に考慮しながら県計画を策定していきたい。【部会長】