

令和 6 (2024)年度収支予算の補正 (案)

令和6（2024）年度収支予算の補正（案）

今回補正の趣旨

- ✓ 当協議会では、前回協議会（書面）の承認を得て、今年度、国土交通省補助事業「共創・MaaS実証プロジェクト（モビリティ人材育成事業）」を実施
- ✓ 補助事業に必要な支払いにあたっては「振込手数料」が必要
- ✓ 「振込手数料」は補助対象外経費であるため、振込手数料6件分の歳入確保が必要
- ✓ 県庁内部での調整の結果、県負担が可能となったため、歳入予算及び歳出予算の補正を行おうとするもの

1 歳入 (単位：円)

科目		令和6年度 予算額	今回補正後	増減	備考
1	負担金	0	6,270	6,270	栃木県負担金
2	補助金	3,000,000	3,000,000	0	国土交通省 R6 共創・MaaS 実証プロジェクト (モビリティ人材育成事業)
3	繰越金	5	5	0	R5 銀行預金利息
4	諸収入	0	0	0	
合計		3,000,005	3,006,275	6,270	

2 歳出 (単位：円)

科目			令和6年度 予算額	今回補正後	増減	備考
1	運営費	会議費	0	0	0	
		事務費	0	0	0	
2	事業費		3,000,000	3,006,270	6,270	国土交通省 R6 共創・MaaS 実証プロジェクト (モビリティ人材育成事業) ○講師謝金、業務委託料等 ○振込手数料@1,100×5件 @ 770×1件 〔 委託料 2件 〕 〔 報償費・旅費 4件 〕
3	予備費		0	0	0	
合計			3,000,000	3,006,270	6,270	

【参考】栃木県地域公共交通活性化協議会規約（抄）
（予算及び決算）

第9条 協議会の収支予算は協議会の議決により定め、協議会の収支決算は監査委員の監査を経て協議会の承認を得なければならない。

栃木県地域公共交通計画に掲げる施策の進捗状況

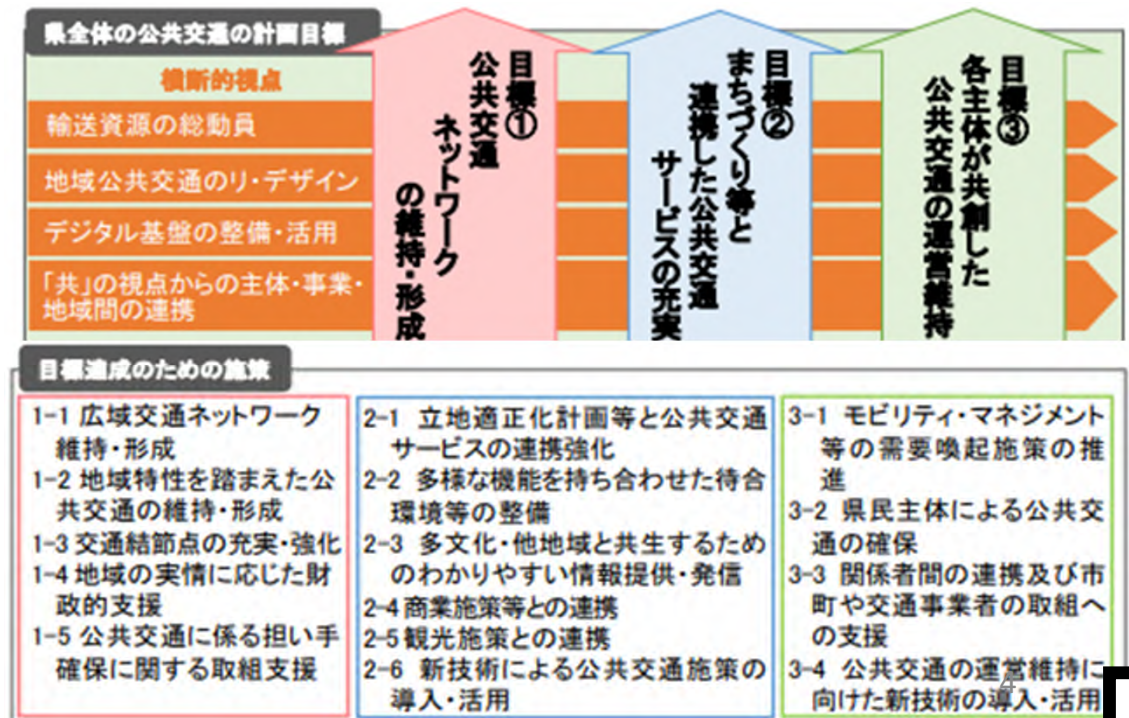
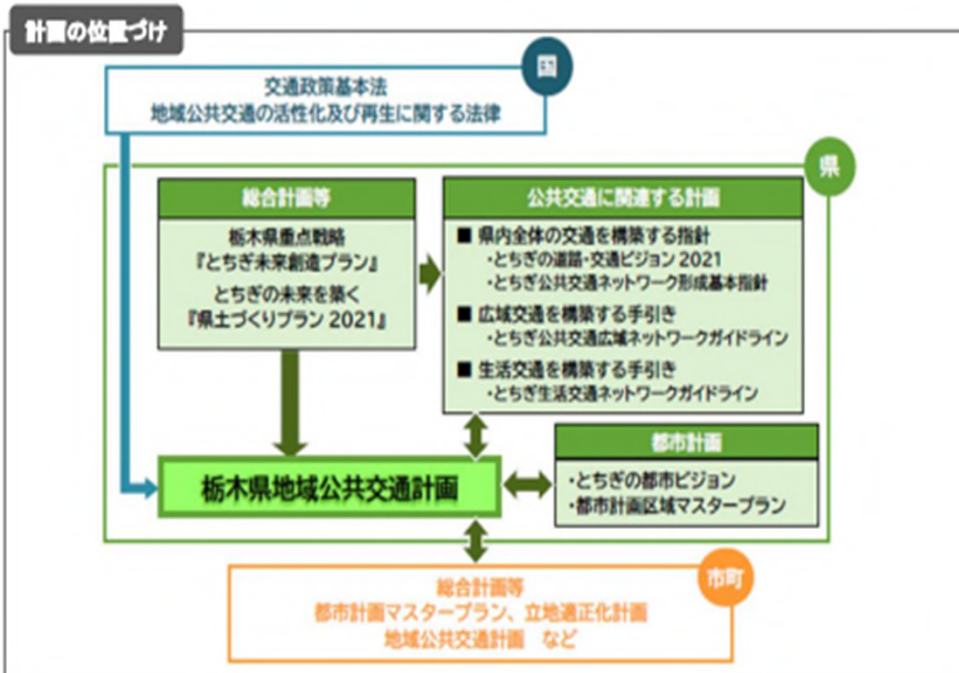
1 栃木県地域公共交通計画

栃木県域公共交通計画の策定（令和6年3月）

- ✓ 令和2年11月地域交通法の改正により「地域公共交通計画」の作成が地方公共団体の努力義務化
- ✓ 県内市町でも順次作成に向けた検討・協議が進められ、現時点で24市町（96%）と県で作成済み
- ✓ 市町・県では、それぞれの「地域公共交通計画」に掲げた目標達成のため、各種施策を展開中

県地域公共交通計画の策定に当たっての課題整理・目標設定

- ・ 県地域公共交通計画は、市町地域公共計画と整合を図りながら策定
- ・ 市町地域公共交通計画の記載事項を踏まえながら、県全体で目指すべき課題・目標・目標達成のための施策を整理



2 計画の達成状況の評価

計画指標・目標値の設定

- ✓ 設定した目標ごとに達成状況の評価するための「評価指標」及び「目標値」を設定

目標	評価指標	データ取得方法	現況値 ^{※1}	目標値 (令和10年度)
目標 i) 公共交通ネットワークの維持・形成	鉄道・バス等の利用者数 ^{※2}	交通事業者保有のデータにより毎年計測	23.6 万人/日 (平成30年度)	24.6 万人/日
	民間バス及び市町バス（デマンド除く）の1便当たり平均乗車密度	交通事業者、市町保有のデータにより毎年計測	4.1 人 (令和3年度)	5.1 人
目標 ii) まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実	公共交通に関する満足度	県政世論調査により毎年計測	60 % (令和4年度)	60 %以上
	主要観光地の最寄り鉄道駅・バス停における乗降客数 ^{※3}	交通事業者保有のデータにより毎年計測	2.6 万人/日 (平成30年度)	2.6 万人/日
目標 iii) 各主体が共創した公共交通の運営維持	共創に係る事業の取組件数 ^{※4}	実施件数を毎年計測	24 件 (令和4年度)	50 件
	路線定期運行バスの平均収支率	交通事業者保有のデータにより毎年計測	44.4 % (令和3年度)	56.0 %以上

計画の進捗管理

- ✓ 計画を着実に実行し、効果を得ていくためのPDCAサイクルによる進捗管理を実施

実施事項	N 年度		N+1 年度		N+2 年度
	上半期	下半期	上半期	下半期	上半期
事業の評価・改善策の検討 【 Check 】 【 Action 】	各種データの取得 → とちぎの公共交通作成		評価・確認 改善策の検討		
事業の計画 【 Plan 】				次年度事業の検討	
事業の実施 【 Do 】					事業の実施

2 計画の達成状況の評価

■栃木県地域公共交通計画 進捗管理表（令和6（2024）年度 取組1年目）

目標	施策	令和6年度の取組状況	評価指標	計画策定時 基準値	今回令和6評価 （計画1年目）	目標値	令和7年度の 取組方針
目標 i 公共交通ネットワークの維持・形成	1-1 広域交通ネットワークの維持・形成	■地域間幹線系統の維持確保に係る関係者間の調整等 ■LRTの乗り方・交通ルールの周知等 ■自動運転バスのPRイベント（下野市）の支援（5回） （下野市産業祭：10/27、自動運転バス体験会：2/8、2/9、2/15、2/16）	▶鉄道・バス等の利用 者数	23.6万人/日 (H30)	18.6万人/日 (R4)	24.6万人/日 (R10)	※詳細は資料3参照 ✓既存取組の着実な推進 ✓未着手事業の企画検討・取組開始 ✓広域交通ネットワークの新たな支援策・改善策の検討
	1-2 地域特性を踏まえた公共交通の維持・形成	■交通空白解消に関する説明会（関東運輸局）開催支援（2/26）					
	1-3 交通結節点の充実・強化	■自家用有償旅客運送事業に係る許可及び指導助言（37件+α） ■芳賀・宇都宮LRTを基盤とした公共交通の利用促進（交通結節機能の高度化）による道路ストックを有効活用する社会実験の実施					
	1-4 地域の実情に応じた財政的支援	■地域間幹線系統に対する民間バス運行費補助（国庫協調、県単独） ■市町村生活交通路線運行費補助制度の抜本的な見直し ■第3セクター鉄道に対する支援 ■ノンステップバスの導入支援（2台） ■LDタクシーの導入支援（13台） ■交通事業者運行緊急支援（第1期：10月、第2期：2月）	▶民間バス及び市町 バスの1便当たり 平均乗車密度	4.1人 (R3)	※精査中	5.1人 (R10)	
	1-5 公共交通に係る担い手確保に関する取組支援	■バス運転体験会・会社説明会（県バス協会主催）の開催支援（11/30） ■小学生向け副読本「のりもの・乗り方ガイドブック」の作成・配付					
目標 ii まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実	2-1 立地適正化計画等と公共交通サービスの連携強化	■都市計画区域MPにおける公共交通軸の設定に向けた検討 ■庁内まちづくり担当者（県都市政課ほか）との勉強会 ■市町公共交通計画の策定支援（2市町：真岡市、塩谷町）	▶公共交通に関する 満足度	60% (R4)	67% (R6)	60% (R10)	※詳細は資料3参照 ✓既存取組の着実な推進 ✓未着手事業の企画検討・取組開始 ✓現場目録での効率的なデータの取得・管理から利活用までを考えた交通情報基盤の整備の方向性の検討
	2-2 多様な機能を持ち合わせた待合環境の整備	■交通事業者と連携した待合環境の整備の実施					
	2-3 多文化・他地域と共生するための分かりやすい情報提供・発信	■GIFSデータ作成等に係る実践演習の実施（3回：9/25、10/3、1/27）					
	2-4 商業施策等との連携	■県民の日「東武宇都宮線フリー乗車DAY」実施の支援					
	2-5 観光施策との連携	■奥日光地域オフピーク観光の支援	▶主要観光地の最寄り 鉄道駅・バス停に おける乗降客数	2.6万人/日 (H30)	2.0万人/日 (R4)	2.6万人/日 (R10)	
	2-6 新技術による公共交通施策の導入・活用	■交通情報共有基盤の構築に向けた検討					
目標 iii 各主体が共創した公共交通の運営維持	3-1 モビリティ・マネジメント等の需要喚起施策の推進	■小学生向け副読本「のりもの・乗り方ガイドブック」の作成・配付 ■バスの乗り方教室（那須町主催）への参加（9/12）					※詳細は資料3参照 ✓既存取組の着実な推進 ✓未着手事業の企画検討・取組開始 ✓多様な分野との共創を実現するための取組の更なる強化策の検討
	3-2 県民主体による公共交通の確保	■とちぎ県政出前講座（テーマ：公共交通）の実施（2/17）					
	3-3 関係者間の連携及び市町や交通事業者の取組への支援	■「とちぎの公共交通」作成・公表 ※「とちぎの公共交通」関連 ・国土交通大学校での講義 ①国土交通大学校（10/9） ・国土交通省小委員会への出席・取組説明 ②国土交通省本省（11/19） ■国土交通省補助事業「共創・MaaS実証プロジェクト」を活用したモビリティ人材の育成 - 事業）人材育成（計7回） ✓デジタル人材育成（3回） ・オンラインセミナー（9/25） ・第1回実践演習（GIFSデータの作成）（10/3） ・第2回実践演習（GIFSデータの活用）（1/27） ✓公共交通戦略人材育成（3回） ・第1回セミナー（東大 伊藤先生）（9/3） ・第2回セミナー（早大 森本先生、宇大 長田先生）（10/11） ・第3回セミナー（東大 中村先生）（12/13） ✓現場労働環境改善人材育成（1回）バス運転体験会等（11/30） ■市町勉強会の開催（4回） 【テーマ】✓共創・担い手確保（10/29） ✓公共交通ネットワーク・交通結節点（10/29） ✓モビリティデータ・デジタル活用（1/23） ✓観光・まちづくり（1/23） ■第4種踏切安全対策協議会の設置・運営	▶共創に係る事業の 取組件数	24件 (R4)	48件 (R6)	50件 (R10)	
	3-4 公共交通の運営維持に向けた新技術の導入・活用	■無人自動運転移動サービスの県内バス路線への導入に向けた支援 ・国土交通省サバイバル補助金の採択（1件） ・下野市自動運転バスの実証運行（1/28～2/28） ・日光市奥日光（低公害バス路線）における路車協調実証に係る調査 ・県内横展開に向けたアドバイザー派遣	▶路線定期運行バスの 平均収支率	44.4% (R3)	48.7% (R4)	56.0% (R10)	

主な取組事例一覧（目標別）

目標 i 公共交通ネットワークの維持・形成

- 【新規】・芳賀・宇都宮LRTを基軸とした公共交通の利用促進による道路スツクを有効活用する社会実験
- 【新規】・市町村生活交通路線運行費補助制度の抜本的な見直し
- 【新規】・交通事業者運行緊急支援（第1期・第2期）
- 【新規】・バス運転体験会・会社説明会の開催支援

目標 ii まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実

- 【新規】・地域交通に関するデジタル技術・データの活用に向けたGTFSデータ作成等に係る実践演習の実施
- 【新規】・日光地域におけるオフピーク観光の支援
- 【新規】・交通情報共有基盤の構築に向けた検討

目標 iii 各主体が共創した公共交通の運営維持

- 【継続】・「とちぎの公共交通」の作成・公表
- 【新規】・国土交通省補助事業「共創・MaaS実証プロジェクト」を活用したモビリティ人材の育成
- 【新規】・市町勉強会の開催
- 【継続】・交通事業者等による無人自動運転移動サービスの県内バス路線への導入に向けた支援

3 令和6年度の主な取組事例①

目標 i 公共交通ネットワークの維持・形成

施策1-3 交通結節点の充実・強化

取組名 芳賀・宇都宮LRTを基軸とした公共交通の利用促進(交通結節機能の高度化)による道路ストックを有効活用する社会実験

事業の概要

- ✓ 広域交通ネットワークの維持・形成、交通結節点の充実・強化を目標とし、端末交通とLRTとの連携を強化する取組
- ✓ 移動における公共交通の利用割合を増やし、交通混雑の緩和など、交通全体の利便性向上を図る

社会実験の内容

- 1) 限られた施設を有効に活用するには、**利用に適した交通モード**が必要
(民間プロポーザータ調査・シェアサイクル社会実験の結果による)
- 2) 高齢者の**安全な移動を確保する交通手段**が必要(高齢者対象アンケートによる)
- 3) **芳賀町中心部を結ぶ南北方向の公共交通**が必要(芳賀町の公共交通の課題)

R7 実証実験の方向

(2次交通)

①**近距離**に対応した移動支援モビリティの検討

【実験対象】公民館等自宅近隣の交通結節点⇄トランジットセンター

②**中・長距離**に対応した安全運転システム搭載のカーシェアリングの検討

【実験対象】交通結節点間(芳賀TC⇄道の駅はが等)

(3次交通)

③**芳賀町中心部を結ぶ南北方向の適した公共交通**の検討

【実験対象】自宅近隣⇄交通結節点(道の駅はが)

移動距離に応じたP&Rの最適利用を図り、限られた交通結節点を有効に活用

自家用車も賢く利用

- ・端末交通を充実させることで、移動における公共交通の分担率の増加
- ・周辺道路NWの交通混雑の緩和・旅行速度の増加等

次年度の社会実験の内容について

○ R7芳賀町が社会実験で行う事業

①**移動支援モビリティの実証実験(2次交通の強化)** ※芳賀TC

・P&Rの距離に応じた最適利用、高齢者の安全な移動を支援

②**カーシェアリング実証実験(2次交通の強化)** ※CI搭載モビリティ

・端末交通利用における、高齢者の安全な移動を支援

③**移動支援バス(3次交通の強化)**

・芳賀町中心部を結ぶ南北方向の公共交通が脆弱



3 令和6年度の主な取組事例②

目標 i 公共交通ネットワークの維持・形成

施策1-4 地域の実情に応じた財政的支援

取組名 市町村生活交通路線運行費補助制度の抜本的見直し(収支率の撤廃等)

事業の概要

✓ 旧制度における課題、県版地域公共交通計画に掲げた目標の達成を踏まえた制度の抜本的見直しを実施

補助制度見直しの内容

旧制度の状況と課題

- 現行制度の適用（H27～）により、市町村生活交通の運行効率化に一定の成果があった一方で、限界も表面化
- 「市町村版地域公共交通計画」の策定が進むも、公共交通を取り巻く環境はこれまで以上に厳しくなることが予想
- 現行制度の課題が浮き彫りとなり、制度の見直しを求める市町の多数の声

令和2(2020)年11月
地域交通法改正

市町村生活交通にかかわる
地域関係者による協議

『市町村版地域公共交通計画』
の策定と実施

平成27(2015)年度～令和元(2019)年度

■ 特定市町では「収支率の向上」、「輸送人員の増加」など、**一定の成果**

県補助の対象となる市町の二極化

■ 特定市町では「収支率の悪化」、「輸送人員の減少」に**歯止めがからず**

令和2(2020)年度以降の社会情勢の変容

新型コロナ
利用者減少

燃料費・
物価高騰

2024年問題・
運転手不足

人口減少
少子高齢化

など

⇒ 地域公共交通を取り巻く環境はこれまで以上に厳しくなることが予想

見えてきた課題

- 人口減少・少子高齢化の著しく、潜在的な交通需要量の少ない市町では、「収支率」の維持・向上への取組の限界
- 現行制度下では、県補助の対象となる市町が二極化

⇒ 制度の見直しを求める多数の声

見直しの考え方

- 現行制度における課題、県版地域公共交通計画に掲げた目標の達成を踏まえた制度の見直しを実施
- 補助要件「収支率」の撤廃や市町の実情（財政力など）に応じた県補助制度とすることにより、持続可能な市町村生活交通の確保に向けた支援制度を構築

- ◆ 現行制度における課題を踏まえ、**市町の実情（財政力など）に応じた県の支援が必要**
- ◆ 栃木県地域公共交通計画の目標の一つ「公共交通ネットワークの維持・形成」の実現のためには、幹・枝・葉の交通が有機的に繋がる市町村生活交通のネットワークの形成が不可欠

持続可能な市町村生活交通の確保に向けた支援制度に抜本的見直し

主な見直しの内容

- ① 補助要件「収支率」の撤廃
- ② 補助要件「市町村版地域公共交通計画」の策定の新設
- ③ **市町の実情（財政力など）に応じた県補助制度の構築**

【県の市町支援のあり方】
財政面における運行効率化の促進

市町村生活交通ネットワークの形成に係る
必ずしも収支率にとらわれない市町村版
公共交通計画に基づく運行への支援強化

⇒ 新制度は、令和6年10月～令和7年9月運行分（令和7年度予算）から適用

3 令和6年度の主な取組事例③

目標 i 公共交通ネットワークの維持・形成

施策1-4 地域の実情に応じた財政的支援

取組名 交通事業者（乗合バス、タクシー・貸切バス）運行緊急支援（第1期・第2期）

事業の概要

✓ 直近の燃料価格高騰の影響による交通事業者の経営上の負担増に対応するため、緊急的に支援金の支給を実施

緊急支援の内容

燃料価格高騰に対応した支援金の補助実績 **3億6,600万円** [第1期：1億7,871万円
第2期：1億8,729万円]

▶ 第1期 (R6.10月～R7.2月)

※令和6年9月補正予算対応

	乗合バス事業者 運行緊急支援	タクシー・貸切バス事業者 運行緊急支援	
補助対象者	路線バス事業者	タクシー事業者	貸切バス事業者
補助対象	運行バス車両	運行タクシー車両	運行貸切バス車両
補助額	140,000円/台	28,000円/台	90,000円/台
補助実績	8社	127社	92社
	402台	1,335台	945台
	5,628万円	3,738万円	8,505万円
第1期 支援総額	1億7,871万円		

▶ 第2期 (R6.2月～3月)

※令和6年12月補正予算対応

	乗合バス事業者 運行緊急支援	タクシー・貸切バス事業者 運行緊急支援	
補助対象者	路線バス事業者	タクシー事業者	貸切バス事業者
補助対象	運行バス車両	運行タクシー車両	運行貸切バス車両
補助額	150,000円/台	28,000円/台	95,000円/台
補助実績	8社	128社	91社
	400台	1,343台	944台
	6,000万円	3,761万円	8,968万円
第2期 支援総額	1億8,729万円		

3 令和6年度の主な取組事例④

目標 i 公共交通ネットワークの維持・形成

施策1-5 公共交通に係る担い手確保に関する取組支援

取組名 バス運転体験会・会社説明会の開催支援

事業の概要

- ✓ バス運転士不足の解消を目的に「バス運転体験・会社説明会（栃木県バス協会主催）」を実施
- ✓ 栃木県バス協会加盟7社、栃木運輸支局、栃木労働局等とも連携協力して開催
- ✓ 栃木県では、次の内容で後方支援
 - ・ 栃木県_交通政策課 → 後援名義の使用承認
 - ・ 栃木県地域公共交通活性化協議会 → 参加者募集に係るweb広告、運転士の労働環境改善に係るアンケート実施

バス運転体験会・会社説明会の内容

日 時	令和6 (2024) 年11月30日 (土曜)
会 場	那須自動車学校 (那須塩原市二区町352-7)
参加対象	バス運転に興味があり、将来的にバス会社に就職を希望する者
プログラム	◆バス運転体験会： 教習車大型3両(MT)、マイクロバス1両(AT)を使用して教習所内コースを走行体験 ※普通免許OK ◆合同企業説明会： 県バス協会加盟7社が企業ブースを設けて、会社の業務説明、個別相談 ◆労働環境改善アンケート： バス運転士を目指すに当たっての不安等の意見を徴収
実施主体	主催：県バス協会 後援：栃木県(栃木運輸支局、栃木労働局)

【事業の狙い】

実際に大型バス・中型バスの運転を体験してもらうとともに、バス会社の事業内容や労働環境に関する理解を深めてもらうことで、バス運転士という職業に対する潜在的な不安を払拭し、将来的なバス運転士の確保を図る

説明会 会場



体験会待機所



教習所内コース



企業ブース①



企業ブース②



大型バス展示・内覧



3 令和6年度の主な取組事例⑤

目標 ii

まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実

施策2-3

多文化・他地域と共生するための分かりやすい情報提供・発信

取組名

地域交通に関するデジタル技術・データの活用に向けたGTFSデータ作成等に係る実践演習の実施

事業の概要

- ✓ 地域の実情に応じた公共交通政策の企画立案にはデジタル技術やデータの活用が有効であり、その基盤となるGTFSデータの作成・更新、活用方法等に係る知識と基礎的技術を習得するとともに、県の役割を踏まえた利活用の方向性を検討

GTFSデータの作成等に関する取組の内容

▶R6年度 の取組

- ・国土交通省補助事業を活用した実践演習を実施 ※詳細は後述
 - GTFSデータ作成等に関する知識と基礎的技術の習得)
 - 実践演習終了後、現在未整備の市町等に対しては、初めての作成完了までを伴走支援 → **3市町が作成等完了**
- ・QGISでGTFSデータを用いた路線図の見える化を実践
- ・Googleマイマップ (※無料ツール) によるバス路線の見える化を試作

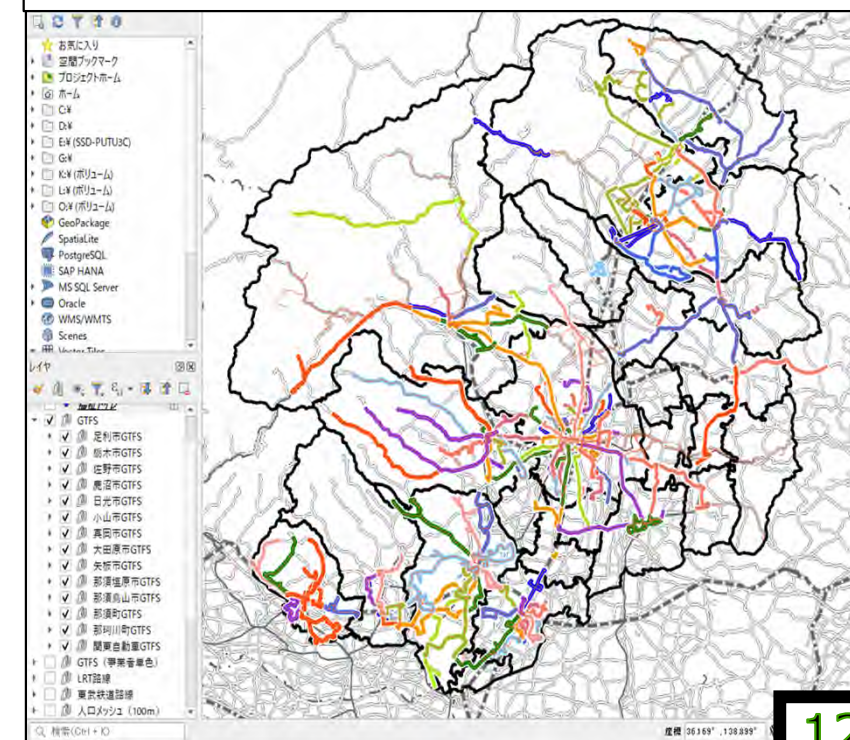
▶次年度 に向けた検討事項

- ・路線図とその他情報の紐づきの検討(マップ化のメリットを活かせる情報の拡大)
- ・民間バス事業者の保有するデータへの拡大の検討

【将来のイメージ】

- ・各運行主体によるGTFSデータの適切な更新(維持管理)と同一基盤への集約
- ・県内すべての公共交通ネットワークを1つの地図で分かりやすく表現できる
- ・利用者が自分好みに表示項目をカスタマイズできる(路線の絞り込み、関連施設の表示など)

QGISによる公共交通情報の見える化 ※県職員作成



3 令和6年度の主な取組事例⑥

目標 ii まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実

施策2-5 観光施策との連携

取組名 日光地域におけるオフピーク観光の支援

事業の概要

- ✓ 奥日光地域の玄関口であるいろは坂における紅葉時期の渋滞解消を目指し、日光市が栃木県や東武グループと協働し、観光施策と合わせて交通円滑化を図るプロジェクトを実施
- ✓ 平日またはオフピーク観光推奨や、ピーク時における公共交通機関利用推奨に係る取組などを実施

観光周遊向上の取組の内容

プロジェクト概要

- 平日またはオフピーク観光
- ピーク時における公共交通機関利用

● 公共交通 からの主な取組

- ① 主要駐車場混雑情報の発信
- ② 急行バスの運行
- ③ 臨時特急列車の運行
- ④ 臨時夜行列車の運行

● 観光 からの主な取組

- ① 遊覧船増便、明智平ロープウェイ早朝運転
- ② 観光ガイド等について平日や夜間に開催

オフピーク観光の推奨

臨時夜行列車「日光紅葉夜行」

- ◆ 運 転 日 10/12 (土)・19 (土)・25 (金)・26 (土)
11/ 1 (金)・ 2 (土)
- ◆ 時 刻 浅草 23:45発、東武日光 2:16着
※ 途中、北千住・新越谷・春日部に停車
- ◆ 接続バス 東武日光駅 4:30発、中禅寺温泉 5:10着、
竜頭の滝 5:21着、赤沼 5:24着、湯元温泉 5:37着



公共交通の利便性向上

東武日光駅～中禅寺温泉 線の迂回運行(日光有料道路経由)

- ◆ 運 転 日 10/12 (土)～11/4 (月) の土日祝日は往復
10/21 (月)～11/4 (月) の平日は片道(中禅寺温泉発)のみ
- ◆ 時 刻 往路 東武日光駅 9:50発 ※ 途中、横手～リッツのみ停車
復路 中禅寺温泉 16:10発 ※ 東武日光駅まで直行



3 令和6年度の主な取組事例⑦

目標 ii まちづくり等と連携した公共交通サービスの充実

施策2-6 新技術による公共交通施策の導入・活用

取組名 交通情報共有基盤の構築に向けた検討

事業の概要

- ✓ 地域の実情に応じた公共交通政策の企画立案にはデジタル技術やデータの活用が有効であり、交通政策立案に向けた分析への利活用、事務処理の効率化等に資する交通DXの実現等を目指すための検討を開始

交通情報共有基盤の構築に係る取組の内容

【現場の実務】

- ・それぞれに異なる情報の取得・取扱方法
- ・紙媒体等を用いたアナログな事務処理
- ・各種資料の作成に多大な労力と時間 など

改善の余地

▶ R6年度 の取組

- ・市町のデータに関する現状と課題についてアンケート調査
- ・統一規格によるデータ管理とオープンデータ化の検討
- ・交通政策立案に向けた分析ツールの検討

▶ 次年度 に向けた検討事項

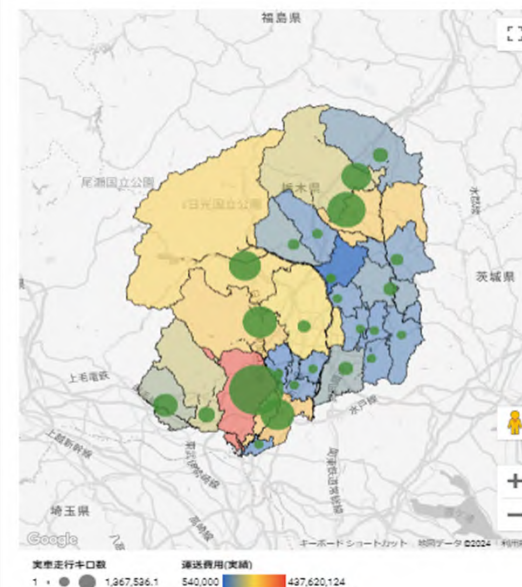
- ・効率的なデータ収集方法、収集するデータの種類の検討
- ・民間バス事業者への拡大

【将来のイメージ】

- ・県内統一フォーマットによるデータの基盤化
→ 目的に応じた資料等の自動出力（会議、補助申請、進捗管理etc）
- ・EBPMによる（データに基づく）交通政策の企画立案

Google Looker Studioによる公共交通運行情報の見える化 ※県職員試作

（仮）公共交通データ利活用プラットフォーム



データ選択

市町村名

路線区域

系統名・地区名

データ出力

収支率

16.1%

実運行本数

25.1万

輸送人員

237.7万

運送収入(実績)

4.2億

運送費用(実績)

27.7億

県補助金

8,059.0万

国庫補助額

1.6億

3 令和6年度の主な取組事例⑧

目標iii 各主体が共創した公共交通の運営維持

施策3-3 関係者間の連携及び市町や交通事業者の取組への支援

取組名 「とちぎの公共交通」の作成・公表

事業の概要

- ✓ 県内の公共交通サービスレベルや収支状況等をデータから整理し、目指すべき公共交通のあり方を考える基礎資料として、令和5(2023)年度版を作成し、公表

「とちぎの公共交通」の掲載内容

▶令和5(2023)データの主要な指標と動向

No.	指標	動向	
		令和4年度(前年度比)	令和元年度 ※10ヶ月前
1	公共交通の人口カバー率	94.6% (+0.3%)	92.7%
2	鉄道・バスの輸送人員	18.7万人(+1.8万人)	22.8万人
3	生活交通への公費負担額	28.5億円(▲0.5億円)	23.6億円

【R5データのまとめ】

- 毎年上昇していた人口カバー率は、デマンド交通導入の落ち着きなどにより、ほぼ横ばい
- 新型コロナの影響により減少していた輸送人員は、回復傾向が顕著
- 公費負担額は、輸送人員の回復(増加)により前年比から微減

▶掲載データ

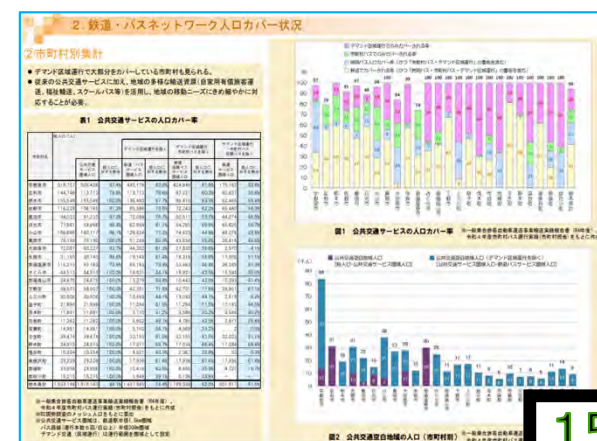
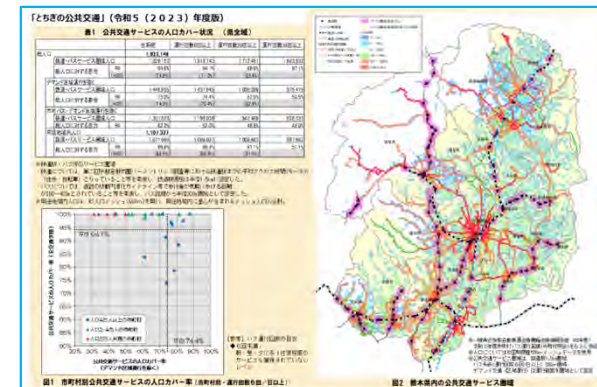
鉄道_関係	民間バス_関係	市町村_関係	県全対のサービスレベル_関係
路線ごとの起終点、運行距離、駅数、平均駅間距離、輸送人員 等	系統情報、事業者別の各種データ(系統数、輸送人員等) 等	市町村生活交通の系統情報、市町村別の各種データ(人口カバー率、1人1回利用当たりの公費負担額、収支率など)	平均駅間距離、可住地面積あたりバス走行キロ、人口カバー状況、生活交通に係る公費負担額(国・県・市町村別)

県内公共交通のサービスレベルや収支状況を一元的に把握し、各地域の目指すべき公共交通のあり方を考える“基礎資料”

年次ごとの推移を捉えることで初めて見えてくる地域交通の現状

▼市町による自身の立ち位置の把握
▼公共交通政策の企画立案、地域公共交通計画等の検討に係る基礎データとしての活用 など

他(隣接・財政規模が同等など)の市町村との比較



3 令和6年度の主な取組事例⑨ その1

目標iii 各主体が共創した公共交通の運営維持

施策3-3 関係者間の連携及び市町や交通事業者の取組への支援

取組名 国土交通省補助事業「共創・MaaS実証プロジェクト」を活用したモビリティ人材の育成

事業の概要

- ✓ 地域交通の本質的課題に対応するための検討体制を構築するため、地域交通に関するデジタル技術やデータを活用できる人材の育成を目指し、セミナー・実践演習・職場体験会におけるアンケート等の取組を実施

モビリティ人材育成事業の内容

- **事業主体** 栃木県地域公共交通活性化協議会（事務局：栃木県交通政策課）
- **事業詳細**

① デジタル人材育成事業（3回：9/25、10/3、1/27）

デジタル技術の利活用に係るワークショップなどを行い、デジタル技術や公共交通データの十分な利活用による定例業務の効率化を図ることのできる人材を育成

② 公共交通戦略人材育成事業（3回：9/3、10/11、12/13）

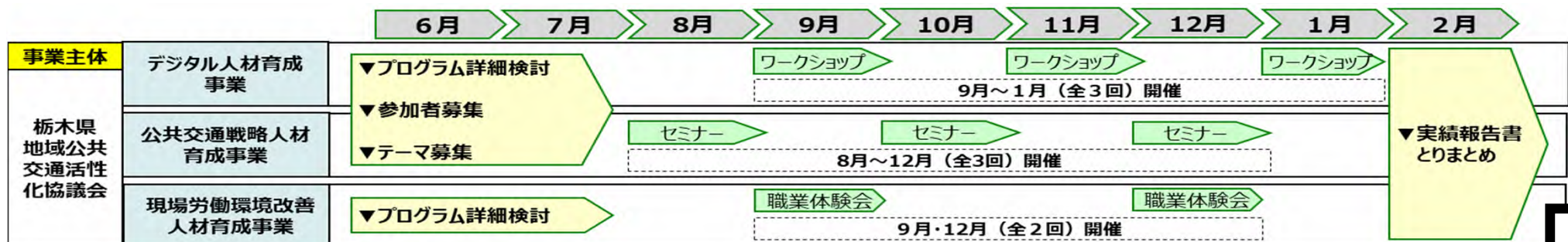
地域交通に造詣の深い有識者によるセミナーなどを行い、EBPMによる戦略的な交通政策の企画・立案を推進することのできる人材を育成

③ 現場労働環境改善人材育成事業（1回：11/30）

職場体験会を活用した調査などにより、公共交通の運行現場における問題点を抽出し、運転士の労働環境を改善することのできる人材を育成



第2回実践演習の様子（1/27）
講師：（合）MoDip代表 諸星賢治氏



3 令和6年度の主な取組事例⑨ その2

育成手法

ワークショップ

フィールドワーク

実戦形式

背景・お困りごと

- 近年、県・市町の地域交通担当部局では、「人員不足」、「他業務兼任」を理由とした人員・人材面でのリソース不足に陥っており、交通DX化の取組はそれらの課題を認識しながらもほとんど進んでいない
- 地域交通に関するデータの利活用や分析ノウハウが未熟であることから、単純業務に多大な時間を取られ、限られたリソースの有効活用、必要な公共交通サービス水準の検討、国の施策に連動した取組など、地域交通の本質的課題に対応するための検討体制が構築できていない

実施内容

- **概要・習得スキル**：交通DX理解促進のための講義、公共交通データの活用事例の紹介や公共交通データを見える化するための実践的演習を通じて、公共交通データの効果的な分析手法、利活用に係るデジタル技術の活用手法・データを根拠とするEBPMを活用した分析手法、地域交通の実運行現場に係る課題抽出方法を習得
- **人材育成の内容・手法（延べ参加人数：385人）**

名称、開催日	内容（参加人数）
Webセミナー（9月25日）	GTFSデータに造詣の深い有識者を講師に迎え、
第1回実践演習（10月3日）	GTFSデータの作成・更新、データを活用した運行
第2回実践演習（1月27日）	情報・交通空白地の見える化等を実践（53名）
第1回セミナー（9月3日）	交通政策・都市政策に精通する学識経験者を講師
第2回セミナー（10月11日）	として招聘し、地域交通政策へのデータ活用や他
第3回セミナー（12月13日）	分野との共創に関するセミナーを実施（245人）
職場体験会（11月30日）	運転士の労働環境改善に係るアンケートを実施（87人）

- 地域交通に関する基礎・応用の知識の習得に加え、現場の実務に落とし込むための実践までを体験する人材育成プログラムを設定
- 実施主体事務局職員の実践演習等への積極的な参加により、必要な知識と技術を習得し、次年度以降の本事業の継続化と自立化を推進

今後の事業展開

- 本事業の深化・高度化が必要と判断した人材育成については、テーマや内容を拡充し、県独自予算等により今年度同様の事業を実施
- 職場におけるOJT実施状況のモニタリング及び助言を行いながら、地域の実情やレベル感に応じたモビリティ人材育成の継続化と自立化を目指す

事業の基礎情報

実施主体	栃木県地域公共交通活性化協議会
ターゲット（参加者）	県・市町の地域交通担当者、交通事業者
事業実施地域	栃木県内全域
講師 （有識者、学識者等）	【実践演習】 諸星賢治（合同会社MoDip）、伊藤浩之（公共交通利用促進ネットワーク）、上條信治（株式会社マップル） 【セミナー】 伊藤昌毅（東京大学准教授）、森本章倫（早稲田大学教授）、長田哲平（宇都宮大学准教授）、中村文彦（東京大学特任教授） ※開催順

実施による成果・効果

名称	活動から得た効果
実践演習 （ワークショップ）	GTFSデータの適正な作成と維持管理、地域交通の課題抽出・解決策の実践を通じ、モビリティデータを単なる公共交通の運行情報として活用するにとどめず、公共交通戦略の企画立案へと発展させるための知識と技術を習得
セミナー	栃木県内にも適用可能な他地域の先進的取組や成功事例などを紹介しながら、地域交通に関するデータの実践的な活用・分析手法や見せ方、まちづくり等他分野との共創による戦略的な公共交通政策の企画立案のプロセスや考え方を習得
職場体験会	バス運転士の維持確保対策の企画立案に活用するため、現場目線での有用な意見を収集

参加者の声：

これまでは外部委託に頼ってきたデータの分析や維持管理を今後は組織内の人材育成で対応できるかもしれない期待を持てるようになった。

通常業務の中では気付けないデータの効果的な活用方法や他分野との共創の重要性を学んだ。直面する地域交通の課題解決に向けた政策立案の現場の実務に活かしていきたい。



セミナー等の様子

3 令和6年度の主な取組事例⑩

目標iii 各主体が共創した公共交通の運営維持

施策3-3 関係者間の連携及び市町や交通事業者の取組への支援

取組名 市町勉強会の開催

事業の概要

- ✓ 県・市町の地域公共交通計画に掲げる取組等を着実に推進していくための「勉強会」を新設
- ✓ 初年度は、県計画目標に合わせた4つのテーマで、県・市町の担当者レベルでの対話（意見交換）を計4回実施

市町勉強会の内容

県・市町計画の推進に対するこれまでの課題感

地域公共交通計画に基づく取組の現状

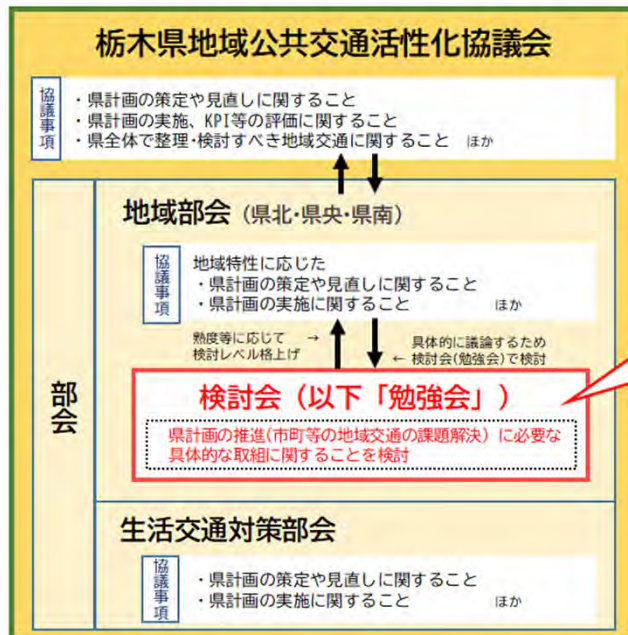
- ✓ コミュニティバスやデマンド交通などの既存交通モードに関する取組については、明確な課題整理や将来像のイメージができるため、順調に取組が進められている。
- ✓ 一方で、市町を超えた県全体で取り組むべき広域的な業務（広域的な公共交通ネットワークの維持形成や交通結節点の機能強化 など）やこれまでに経験のない業務（データ・デジタル技術の活用、新モビリティの導入などの先進的な取組）については、市町単独での検討が難しく、計画に掲げたものの取り組みていない事例も少なくない。



- ✓ 地域交通の課題解決による公共交通サービスの確保・充実を目指すため、県と市町の地域公共交通計画を形だけのものとせず、**各種施策（取組）を着実に推進していくための検討体制が必要。**



- ✓ 栃木県地域公共交通活性化協議会（地域部会）の中に**検討会（以下「勉強会」）を設置**
（令和6年度第1回協議会で承認：令和6年6月7日）
- ✓ 一時的な任意の集まりとならないよう、勉強会を持続的な組織とするため、関係規程に明確に位置づけ



R 6 勉強会のテーマ

- ◆ R 6 勉強会のテーマは、事務局（栃木県交通政策課）が設定する4テーマからスタート
- ◆ テーマや議論内容は固定せず、参加者の意見や議論の状況を踏まえ適宜見直しを行う

R 6 勉強会のテーマ	議論をしたい内容
モビリティデータ・デジタル活用 1/23	・現場実務の実態把握とその改善 ・データ収集・管理のあるべき姿 ・交通政策へのデータ活用 ・県全体で目指すMaaS など
公共交通ネットワーク・交通結節点 10/29	・交通モード（輸送手段）の役割分担 ・交通結節点に必要な機能や役割 ・新たな広域交通ネットワークなど
観光・まちづくり等連携 1/23	・地域交通と他分野との連携に係る現状と課題の共有 ・全国の取組事例の紹介と検討 ・県内統一のわかりやすい公共交通情報の提供と発信 など
共創・担い手確保 10/29	・モビリティマネジメント（MM）の先進事例の共有と検討 ・運転士不足の現状と課題の共有 ・担い手確保に向けた交通事業者との連携 など

3 令和6年度の主な取組事例⑪

目標iii 各主体が共創した公共交通の運営維持

施策3-4 公共交通の運営維持に向けた新技術の導入・活用

取組名 交通事業者等による無人自動運転移動サービスの県内バス路線への導入に向けた支援

事業の概要

- ✓ 公共交通の担い手不足が進む中、地域の移動の足を確保していくため、県内バス路線への自動運転バスのレベル4による本格運行を目指し、市町や交通事業者等が実施する自動運転バスの実証実験や導入に向けた検討を支援

自動運転バスの実証実験等の内容

栃木県内初の完全無人化運行に向けた第一歩

Let's get on!

自動運転バス

@shimotsuke

自治医科大学 附属病院

運行期間 1月28日(火)～2月28日(金)

※土日祝は運休

上記期間中、一部の便において自動運転バスの実証実験を実施します！

自動運転バス体験会【参加無料】

日時：2/8(土) 2/9(日) 2/15(土) 2/16(日)

午前①9:30～10:10 ②10:15～10:55 ③11:00～11:40

午後①13:00～13:40 ②13:45～14:25 ③14:30～15:10

予約：2/1(金)より予約を開始します。右のQRコードからお申し込みください。(事前予約が必要です)

集合場所：自治医科大学附属病院 (開始5分前までにお越しください)

人数：各回20人(先着順)

内容：自動運転バスの見学、試乗、クイズ、アンケート

参加者全員に記念品を配布します。さらにクイズ参加者には、抽選で関東自動車(株)オリジナルグッズをプレゼント！

お問い合わせ先

下野市 市民生活部 安全安心課 ☎ 0285-32-8894 (平日8:30～17:15)

関東自動車株式会社 ☎ 028-634-8133 (平日9:30～18:00)

下野市での自動運転バス実証実験

- 自動運転社会実装推進事業の採択 (採択額：5,500万円) ※補助率10/10の定額補助
- 令和6年の実証実験は、次年度以降の自動運転レベル4の運行に必要な技術検証、リスクアセスメント分析、社会受容性の醸成を目的に実施



【実証実験ルート図】

市町への自動運転アドバイザー派遣

- 本事業の将来的な展開は、無人自動運転バスの導入を希望する交通事業者や市町等への普及促進
- 希望市町に対して自動運転導入に向けた基礎的な検討を支援するアドバイザーを派遣
- 実証実験に必要となる課題の整理や自動運転を活用した解決方法の検討を支援

導入検討資料（参考：下野市）

【1】場所 本実験は、JR自治医科大学から自治医科大学附属病院で実施する。

【2】目的 下野市内の既存バス路線（自治医科大学～自治医科大学附属病院）のサービスの向上と市内の交通ネットワークの維持・発展を目的に定額運行路線の一部を自動運転バスに置き換える実験を行う。一般車両が行き交う混雑空間において自動運転バスの導入に向けた具体的な課題整理、検討ノウハウを蓄積するとともに、社会実装を見据えた地域の検討体制を構築する。

【3】想定車両 ① バス車両：レオパード・エス・エス ② 乗車人数：56人 ③ 車体色：白 ④ 動力：ガソリン ⑤ 走行速度：時速60km/h ⑥ 自動運転：レベル2 ⑦ その他：緊急時対応用のドライバーが介入

【4】地域連携 ① 下野市は、市内北部の石機駅から市街市街内への路線バスは一定の運行量があるものの、鉄道駅から市内へ接続するバスネットワークの整備が進んでいない。② バス利用者の大半が駅から主要目的地である自治医科大学附属病院への移動だが、鉄道との接続時間がない時間帯もあり、ラストワンマイルの交通手段の確保が必要である。

【5】実施に向けた課題整理 ① 運行時間：運行時間、発着時刻、ダイヤ設定、運賃、乗降体制 ② 関係者：関係者（自治医科大学、インフラ、車両提供事業者） ③ 実験期間：実験、下野市、栃木県 ④ 予算：実験費用の算定、交通機関利用料、実験費用の算定 ⑤ その他：実験費用、実験費用の算定

【検討資料（イメージ）】

次年度以降の取組方針

次年度以降の取組方針の設定方法

- ✓ 今年度の県計画に掲げる施策の取組状況に応じて、次年度の取組方針を決定
- ✓ 目標達成に向けた「取り組めている」、「取り組めていない」、「新たに見えてきた課題への対応」の3つに区分して今後の方針を検討

目標達成に向けた具体的な施策に

取り組めている



(取組状況の定量・定性のモニタリングを行いながら)

取組中の施策の継続

※モニタリングの状況によっては年度内であっても必要な見直しを実施

目標達成に向けた具体的な施策に

取り組めていない



(取組開始に向けた)

施策の検討 → 取組開始

※必要に応じて勉強会や部会などの活用も検討



令和6年度の施策展開の中で把握・整理した
「新たに見えてきた課題」への対応が必要

R6年度の施策

公共交通ネットワーク関係

- ▶市町村生活交通路線運行費補助制度の抜本的な見直し
- ▶芳賀町社会実験
(交通結節機能の高度化)

デジタル技術・データ関係

- ▶「とちぎの公共交通」作成・公表
(直近の運行情報の把握)
- ▶交通情報共有基盤の構築に向けた検討

共創関係

- ▶国土交通省補助事業を活用したモビリティ人材の育成
- ▶市町勉強会の開催
- ▶奥日光地域オフピーク観光の支援
- ▶無人自動運転移動サービスの県内バス路線への導入に向けた支援

新たに見えてきた課題

- ▶県計画が目指す公共交通ネットワークのイメージ、幹・枝・葉のうち、葉の交通は一旦整理できたが、枝（市町をまたぐ広域交通ネットワーク）の交通については考え方の整理が不十分
- ▶コロナ禍以降の利用者数の回復伸び悩み
(→コロナ禍前以上にはならない?)
- ▶特例措置(新型コロナ緩和や燃料価格高騰緊急対策)廃止を見据えた検討が不十分
(→行政の支援を受けられない赤字路線の増加による減便と廃止の可能性への対策が急務)
- ▶地域交通に関するデータの公共交通政策の企画立案への活用が不十分
- ▶データ取得の即時性が低いため、事後対応にならざるを得ないことが多い
- ▶民間交通事業者のデータ取得が不十分
(→データを利活用してできることはもっとあるはず)
- ▶地域が抱える様々な課題の解決のためには、多くの主体や多様な分野との共創が必要不可欠なところ、共創を推進するための体制構築のノウハウが不十分
(→「移動」は多くの人や分野にかかわること。「自分ごと」として取り組んでもらうには?)

新たに検討を開始する令和7年度の取組

広域交通ネットワークの新たな支援策・改善策

現場目線での効率的なデータの取得・管理から利活用までを考えた交通情報共有基盤の整備の方向性

多様な分野との共創を実現するための取組の更なる強化策

次年度以降のスケジュール(案)

【栃木県地域公共交通活性化協議会の開催（案）】

- 第1回

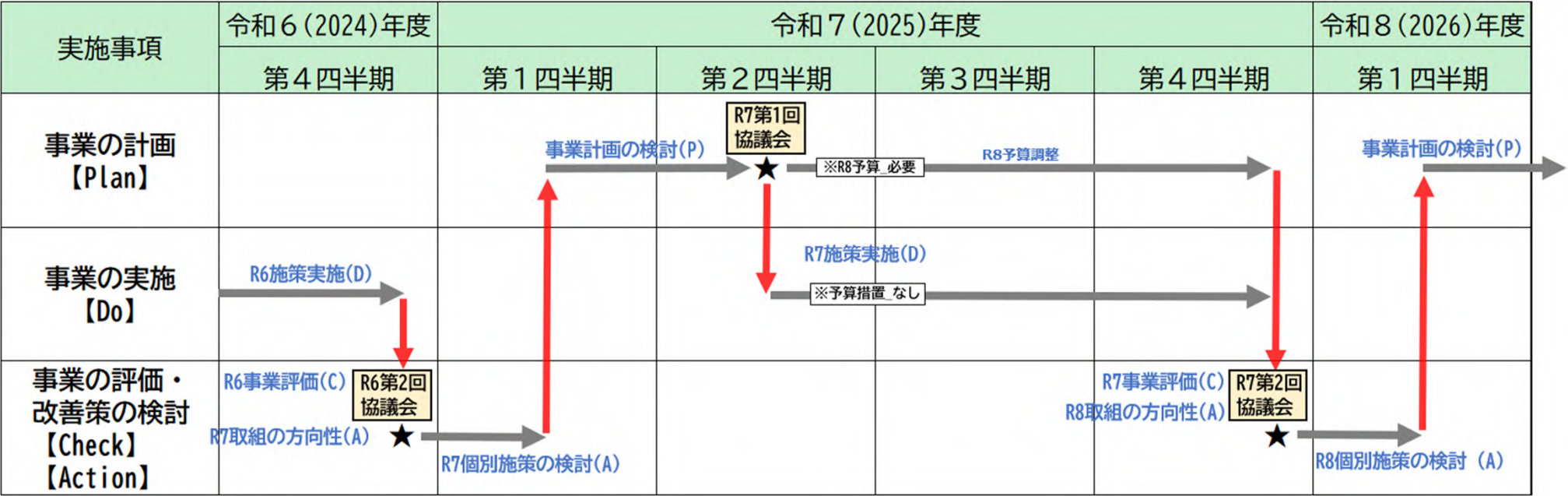
令和7年7月以降

・ R 7 新たな取組に係る事業計画について
- 第2回

令和8年3月

・ R 7 事業評価

・ R 8 以降の取組方針



生活交通対策部会における協議結果の報告

栃木県地域公共交通活性化協議会への協議結果の報告

- ✓ 協議会規約に基づき、協議会の下部組織である部会で協議をして決定した事項がある場合は、協議会に報告することとなっている。
- ✓ 生活交通対策部会では、例年、国・県等への補助金申請に係るバス路線の指定に係る協議を実施、年度末には県申請分の事業評価を行う。

【参考】

■栃木県地域公共交通活性化協議会規約（※一部抜粋）

（会議）

第6条 協議会の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開き、議決をすることができない。

3 協議会の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 前3項の規定は、部会の会議において準用する。この場合において、第1項中「会長」とあるのは「部会長」、第2項及び前項中「委員」とあるのは「委員（第5条第2項の規定により特別委員を置く場合にあっては、委員及び特別委員）」と読み替えるものとする。

5 協議会は、部会の決定事項を協議会の決議とすることができる。

■生活交通対策部会設置要綱（※一部抜粋）

（協議結果）

第4条 生活交通対策部会の決定事項は、協議会の決議とすることができる。

2 部会長は、生活交通対策部会において協議した結果を協議会に報告するものとする。

令和6年度に開催した生活交通対策部会の結果について

令和6年度_第1回部会 (R6.6.12)

○議事

- (1)令和7年度栃木県地域公共交通計画の認定申請について **【承認】**
- (2)「とちぎの公共交通（令和5年版）」の発行等について **【承認】**

○結果概要

- (1)関係交通事業者3社から地域間幹線系統（国庫協調）に係る補助申請計29系統についての説明を受け、審議し、承認された
- (2)事務局から「とちぎの公共交通」のとりまとめ概要についての説明を受け、発行について審議し、承認された

【令和7年度申請の概要】

事業者名	運行系統数	うち みなし系統	計画に基づく 国庫補助額（千円）
関東自動車株式会社	25	3	102,602
ジェイアールバス関東株式会社	1	0	6,485
日光交通株式会社	3	2	1,998
合計	29	5	111,085

令和6年度_第2回部会 (R6.9.3)

○議事

- ・栃木県生活バス路線の指定について **【承認】**

○結果概要

- ・関係交通事業者3社から生活バス路線（県単独）に係る補助申請計81系統についての説明を受け、審議し、承認された

1 補助金の概要 ①制度概要

民間バス事業者への補助金は…？

- 栃木県が行う民間バス事業者への補助金は「栃木県バス運行対策費補助金（以下、対策費補助金という）」、「栃木県生活バス路線維持費補助金（以下、維持費補助金という）」の2種類。
- 「対策費補助金」は国庫補助金（地域間幹線系統維持費国庫補助金）に該当する国庫協調の補助金。
- 「維持費補助金」は県単補助金の対象とならなかつた路線への促進の補助金。
- 両補助金ともに県・市町で協議して補助を行っている。

事業（補助対象）年度は…？

- バス補助金の事業年度は少く特例で各事業年度は前年10月始まり9月終わり。
- （例：令和7年度事業：令和6年10月～令和7年9月）
- 国庫補助金と市町補助金は民間バス事業者への運行費に対する補助金は前年10月始まり9月終わり。

国庫補助金との違いは…？

- 県は補助対象期間の1年間（10月～9月）の運行に対する実績補助。
- そのため、県補助金は補助対象年度の9月以降に運行しなければ補助金が決定しない。
- 国庫補助金は過去3年間の運行実績の平均から補助額を算定。
- （例：令和8年度補助金：令和4年度・令和5年度・令和6年度の3年間の実績から補助額を算定）
- そのため、国庫補助金と県補助金の補助額は一致しない。
- ※国庫補助金の事業年度の考え方は（令和8年度事業の場合）

1 補助金の概要 ②栃木県バス運行対策費補助金

補助要件

生活バス路線のうち、次に掲げるすべての要件を満たすもの

- 複数市町にまたがるもの（H13.3.31における市町の状態）
- 1日あたりの輸送量が15～150人と見込まれ、かつ、過去2年分の1日あたりの輸送量が15～150人（輸送量＝平均乗車密度×運行回数）であるもの
- 1日あたりの運行回数が3回以上のもの（1往復1回で算出）
- 過去2年連続して赤字であるもの

補助スキーム

補助実績（県・市町）

年度	補助額（千円）	市町数	補助額（千円）	市町数	補助額（千円）	市町数	補助額（千円）	市町数	補助額（千円）	市町数	
R1	22	1	R2	24	2	R3	23	2	R4	22	2
R5	146,300	22									

【補助金の概要等】

令和6年度_第3回部会 (R7.1.12)

○議事

- ・地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について **【承認】**

○結果概要

- ・関係交通事業者3社から事業の概要・評価についての説明を受け、部会の事業評価案について、審議し、承認された

令和6年度 栃木県における地域公共交通確保維持改善事業

協議会、補助対象事業者名

協議会：栃木県地域公共交通確保維持改善協議会
生活交通対策部会
関東自動車株式会社

事業者名：宇都宮駅～日光東照宮

事業の目的・必要性

- 宇都宮、日光両市の宇都宮駅～日光東照宮間は、日光（宇都宮、日光、日光）～東京（宇都宮、下野、日光）までの連絡・貨物のため。
- 宇都宮駅～日光東照宮間は、日光東照宮の観光客の移動のため。
- 宇都宮駅～日光東照宮間は、宇都宮駅～日光東照宮間の観光客の移動のため。

事業の概要・目標・効果

- 路線名：宇都宮駅～日光東照宮
- 駅名：宇都宮駅
- 路線距離：約40km
- 所要時間：約1時間30分
- 利用促進などの取り組み
- ダイヤ提供（GPS、GPSの提供）
- バスロケーションシステムによる乗客の提供
- 地域連携カードの導入
- 運営委託の委託先
- 一部乗客の乗客アサイン

目標・効果の達成状況

【達成状況】

路線の運行状況は、2024年度より、目標を達成し、乗客の増加が見込まれる。また、乗客の増加により、乗客の増加が見込まれる。

【今後の改善】

・ピーク時間帯の運行頻度の確保

・これまで行っていた付加サービス（バスロケーションシステム、アプリ、サイネージ）の維持

事業実施区域

宇都宮駅～日光東照宮

【関東自動車(株)事業概要】