

令和4(2022)年度

第2回 地域部会

## 第3回・第4回栃木県 地域公共交通活性化協議会について

# 1. 栃木県地域公共交通活性化協議会について～開催概要～

1

会議名	第3回栃木県地域公共交通活性化協議会	第4回栃木県地域公共交通活性化協議会
開催日時	令和4(2022)年 12 月13日(火) 10:00～12:00	令和5(2023)年1月27日(書面開催)
開催場所	ニューみくら 205・206 会議室	—
会議形式	対面とWEBのハイブリッド	書面開催
出席者	委員17人、アドバイザー1人 ※欠席 1名、代理出席 1名	委員18人、アドバイザー1人
議題	(1)前回協議会について (2)地域部会の開催状況について (3)基礎調査の実施状況について	(1)地域公共交通確保維持改善事業の事業評価 (2)基礎調査の実施状況について(R5.1月時点) (3)高校生アンケート集計結果 (4)市町アンケート集計結果

第3回栃木県地域公共交通活性化協議会 開催の様子



## 地域部会における主な意見まとめ ※R4.12.13 R4第3回栃木県地域公共交通活性化協議会資料(抜粋)

分類	事業者と市町から地域部会で得られた現状の課題と要望
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナ禍や高校生の人口減少等の要因による<u>公共交通利用者の減少</u>(<b>共通</b>)</li> <li>・ 生活路線としての<u>運行水準の維持</u>(<b>事業者</b>)</li> <li>・ 観光の<u>関係機関と連携した利用促進</u>など、利用者増加に向けた取組(<b>事業者</b>)</li> <li>・ 地域内交通の予約など利用方法を含めた<u>認知度向上と利用者増加</u>(<b>市町</b>)</li> <li>・ <u>地域内交通と既存の公共交通との役割分担の明確化</u>(<b>市町</b>)</li> <li>・ 公共交通に従事する専任の職員がおらず、兼任者が多い(<b>市町</b>)</li> <li>・ 幹線交通としての鉄道を、計画に位置付けることが必要(<b>市町</b>)</li> </ul>
県に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域連携ICカード、MaaSの取組導入の支援(<b>共通</b>)</li> <li>・ <u>長大系統の運行維持</u>に向けた支援(<b>事業者</b>)</li> <li>・ 公共交通維持に向けた沿線自治体との調整・連携に関与してほしい(<b>事業者</b>)</li> <li>・ 基準となる<u>収支率の見直し</u>(<b>市町</b>)</li> <li>・ コミバスやデマンド交通など輸送手段ごとに異なる基準の設定(<b>市町</b>)</li> <li>・ デマンド交通などは、<u>収支率によらない補助要件の設定</u>(<b>市町</b>)</li> <li>・ <u>収支と利便性が相反しない補助要件の設定</u>(<b>市町</b>)</li> <li>・ 車両購入やEVバス導入に対する財政支援(<b>市町</b>)</li> <li>・ バス停の待合環境整備に関する支援(<b>市町</b>)</li> <li>・ <u>隣県も含めた広域的なネットワーク構築、サービス構築等の補助的支援・調整</u>(<b>市町</b>)</li> <li>・ <u>ダイヤ編成等の運行計画立案に関するアドバイス</u>(<b>市町</b>)</li> <li>・ 他地域の優良事例など、公共交通に関する情報の提供・共有(<b>市町</b>)</li> <li>・ 県への申請書類の簡略化(<b>市町</b>)</li> </ul>

## 【凡例】

**共通** : 市町、事業者の両者から得られた共通の課題と要望**市町** : 市町から得られた課題と要望**事業者** : 事業者から得られた課題と要望

## 基礎調査の実施内容 ※R5..13 R4第3回栃木県地域公共交通活性化協議会資料(抜粋)

調査内容	使用資料	調査目的	アウトプット
<b>1 地域の現状分析</b>			
(1)人口動向等	R2国勢調査 ・メッシュデータ (人口・世帯に関する編成)	・県内人口及び高齢化の推移と将来予測の把握 ・公共交通ネットワーク(以下「公共交通NW」)の形成状況や移動実態との関連で公共交通NWの形成が十分かどうかの確認等に活用	・人口推移と将来予測 ・市町別の人口減少率 ・高齢化率の推移(地域別) ・市町別の高齢化率
(2)大規模施設等	国土数値情報GISデータ (公共施設、医療機関など)	・日常生活における主要な移動目的地である施設の把握 ・公共交通NWの形成状況や移動実態との関連で公共交通NWの形成が十分かどうかの確認等に活用	・大規模施設(公共施設、医療機関)の立地状況を国が表示するGISポイントデータを地図上に表示
	商業施設データ	・日常生活における主要な移動目的地である施設の把握 ・公共交通NWの形成状況や移動実態との関連で公共交通NWの形成が十分かどうかの確認等に活用	・大型商業施設の立地状況
	国土数値情報駅別乗降客数データ	・交通結節点の拠点の把握 ・公共交通NWの形成状況や移動実態との関連で公共交通NWの形成が十分かどうかの確認等に活用	・交通結節点の一つとなる鉄道駅を抽出
	観光客入込数・宿泊数推定調査結果	・県内外から利用の多い観光施設の立地状況の把握 ・公共交通NWの形成状況や移動実態との関連で公共交通NWの形成が十分かどうかの確認等に活用	・観光客入込数の多い観光施設の立地状況
<b>2 データ等による検証分析</b>			
(1)公共交通の運行とネットワークの形成状況	国土数値情報GISデータ (鉄道路線、駅)とちぎの公共交通	・主要な公共交通として鉄道、バス、タクシーのNW形成状況の把握 ・人口動向等や大規模施設等の立地状況など、地域の現状との関連で公共交通NWの形成が十分かどうかの確認等に活用	・栃木県の鉄道網 ・栃木県のバス路線網 ・タクシーの営業圏域 等 ・栃木県内の公共交通サービス圏域
	GTFS-JPデータ (標準的なバス情報フォーマット)	・バス停や運行経路等のバス情報をGIS上で可視化 ・例えば、高校生の通学にあたり十分な公共交通NWが構築されているか等を確認し、サービス水準見直しのための基礎資料として活用	・GTFSデータを地図上に表示



# 1. 栃木県地域公共交通活性化協議会の振り返り～基礎調査について～

4

## 基礎調査の実施内容(つづき) ※R4.12.13 R4第3回栃木県地域公共交通活性化協議会資料(抜粋)

調査内容	使用資料	調査目的	アウトプット
<b>2 データ等による検証分析</b>			
(2)多様な輸送資源の状況	スクールバス運行調査(高校/大学)	・地域の多様な輸送資源として、高校/大学のスクールバスの運行状況の把握 ・運行の有無やバスの保有状況、運行エリア等を確認することで、地域の移動手段の一つとしての活用可能性の検討に活用	・スクールバス運行調査結果
	レンタサイクル・シェアサイクルデータ	・地域の多様な輸送資源として、レンタ/シェアサイクル等の設置状況の把握 ・地域の移動手段の一つとしての活用可能性の検討に活用	・レンタサイクル貸出店、シェアサイクルポートマップ等
(3)移動実態	R2国勢調査 ・従業地・就業地による人口・就業状態等集計	・公共交通の利用の多い通勤・通学時における人の流動を把握 ・人口動向等や大規模施設等の立地状況など、地域の現状との関連で公共交通NWの形成が十分かどうかの確認等に活用	・通勤流動 ・通学流動
	交通事業者/市町の保有データ、ICカードデータ、ICカード以外の乗降データ	・路線バスや市町バスの利用状況を可視化 ・サービス水準と利用実態の乖離等を確認し、人口動向等や大規模施設等の立地状況など、地域の現状との関連で公共交通NWの形成が十分かどうかの確認等に活用	・利用者別(ICカードデータのみ)、路線別の乗降数データを集計
	RESAS (地域経済分析システム) 「モバイル空間統計®」	・休日や観光シーズンにおける県内外の人の流動を把握 ・地域外からの重要な収益源となる観光面における公共交通の利用促進の必要性を確認し、人口動向等や大規模施設等立地状況など、地域の現状との関連で公共交通NWの形成が十分かどうかの確認等に活用	・休日の人口流動(県内) ・休日の人口流動(県外)
	WEBアンケート	・ビジネス目的による県外来訪者の公共交通の利用実態や課題の把握 ・地域外からの重要な収益源となるビジネス面における公共交通の利用促進に向けての検討に活用	・Webアンケート調査結果
	高校生アンケート	・公共交通の主要な利用者である高校生の公共交通の利用実態の把握 ・潜在的需要や公共交通の「利用、満足度、改善点」などを確認し、公共交通の利用促進や利便性向上のための検討に活用	・高校生アンケート調査結果
	市町アンケート	・地域公共交通の一端を担う市町の取組や課題の把握 ・県内全域を対象とした地域公共交通政策の推進にあたり、県の役割の明確化や公共交通の維持・充実に向けた検討を行うために活用	・市町アンケート調査結果
(4)移動手段を確保する上での課題整理等	交通事業者アンケート・ヒアリング	・地域公共交通を支える交通事業者の現状や課題の把握 ・県内全域を対象とした地域公共交通政策の推進にあたり、県の役割の明確化や公共交通の維持・充実に向けた検討を行うために活用	・バス事業者ヒアリング ・タクシー協会ヒアリング ・タクシー業界の現状
	鉄道駅バス案内表示	・鉄道からバスへの乗り継ぎの観点で、地域ごとのバス案内表示の実態を把握 ・県内公共交通の案内表示の統一化による、公共交通の利便性向上のための検討に活用	・県内鉄道駅のバス案内表示の現況調査結果

## 協議会委員からの意見

カテゴリ	意見
市町の支援	<ul style="list-style-type: none"><li>● 県として市町に取り組んでももらいたいこと、応援したいところなどの意図を計画の中に記載し、それを<u>実現する手段として補助制度に反映</u>させていくことが必要。</li><li>● 県としての公共交通の考え方を示す前提として、市町の意見を十分に反映していただきたい。</li><li>● 市町アンケートで、「社会情勢を捉えた柔軟な対応が困難」という意見があるが、対策として乗降数が把握可能なシステムを導入することで解消できるのではないかな。</li><li>● <u>県と市町の役割分担として、市町を跨るような広域路線については県が支援することになると思うが、そのような路線についても移動ニーズの把握などに努めてほしい。</u></li></ul>
情報の提供・充実	<ul style="list-style-type: none"><li>● <u>高校生は、Googleマップや経路検索アプリの利用率が高いため、それらのサイトにしっかり情報提供</u>するところと、バスロケーションシステムの整備をセットで考えていく必要がある。</li><li>● 単にGTFSデータの整備を行うだけでなく、情報提供のための整備も早急に行う必要がある。</li><li>● バスロケーションシステムの存在や、シェアサイクルの社会実験(宇都宮市)について、<u>十分周知がなされていない</u>と感じる。</li><li>● GTFSデータを導入することによって、より効果的な利用促進を図ることができると思う。</li></ul>
まちづくりとの関連	<ul style="list-style-type: none"><li>● <u>住宅を建てる際、子どもの通学のことまでを考慮する家庭は少ない</u>ため、子どもが中高生になったときに、公共交通の不便に気づくことが多いのではないかな。</li></ul>
案内表示	<ul style="list-style-type: none"><li>● 鉄道駅でのバス案内表示について、鉄道事業者がバス路線やダイヤの変更にあわせて対応するのは難しい。そのため、鉄道事業者が、バス事業者向けに案内掲示スペースを提供する方法や、ユーザー視点としてMaaSアプリ等によるデジタル化の推進などがある。</li><li>● デジタルの戦略だけでなく、<u>案内表示のデザイン統一やフォントのガイドライン策定</u>といったアナログな取組も重要。</li><li>● 宇都宮では、駅周辺の広告を電子パネル化する予定と聞いている。情報の書き換えがスムーズなので、公的な案内と民間の宣伝とで時と場合による使い分けができ、交通案内にも使用可能と思われる。他の市町村でも宇都宮市の利用状況を見ながら導入を検討してはどうか。</li></ul>

カテゴリ	意見
観光需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>シェアサイクルを県計画にどのように位置づけるか、観光の絡みも含めて議論が必要。</u></li> <li>● シェアサイクルや電動キックボードは、海外の観光地ではかなり浸透しており、今後の外国人の誘客を意識すると、そのような高度なサービスの導入を早めに検討するのが良い。</li> <li>● 観光入込客数について、1か月のデータでは、地域による繁忙期・閑散期の相違により、正確な実態が把握できない。年間の入込客数のデータも踏まえて検討すべきである。</li> <li>● 公共交通の行先や乗り場が分かりづらいなど、<u>日本人であっても公共交通利用のハードルが高い状況で、インバウンド客に公共交通で周遊してもらうのは難しいので、そのような部分（案内サイン等）から整備していくのが必要。</u></li> <li>● 観光地での公共交通の新しいサービス展開や実証実験を行う際は、<u>地域の様々な観光従事者を巻き込んで、取り組みや公共交通利用等の情報を掲載してもらうだけでも、プロモーション効果は得られるのではないか。</u></li> <li>● 観光入込客数の月次の繁閑を見て、バス運行をより細かに調整するなど工夫できると思う。</li> </ul>
バス事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コロナ禍での減収や燃料高騰等により、<u>バス事業の継続自体が厳しく、財政的支援がなければバス停や待合環境、案内板等、利便性向上のための設備投資ができない状況。</u></li> <li>● バスロケーションシステムの認知度向上に向けて、市町でPRすることが利用促進に繋がると考える。</li> </ul>
タクシー事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● タクシー業界は、<u>運転手不足の解消が大きな課題。</u>高齢化社会に対応したユニバーサルデザインタクシーの導入や、観光ガイドができる運転手の育成が必要であるが、<u>運転手の若返りを図らないとサービス低下につながる。</u></li> <li>● 交通空白地域における自家用有償旅客運送や地域共助型生活交通の導入の動きがあるが、2種免許が不要であるため、事故防止、運行管理、健康管理が十分でないという問題がある。費用面でのメリットだけに着目するのではなく、人の命を預かる交通機関であることを念頭に検討してほしい。</li> <li>● タクシーの営業圏域の問題として、圏域の境界に近いところでは、隣の圏域のタクシーは距離的に近くても呼べないという問題があるため、議論の視野に入れるべき。</li> <li>● <u>アプリやキャッシュレス対応は早急な対応が必要</u>であり、今後は当該対応の有無で経営に大きな影響が及ぶと考える。運転手が高齢化していることもあり、その導入には行政や民間の丁寧な指導が必要と思う。</li> </ul>
福祉交通の観点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 福祉有償運送やタクシーなど各交通機関が上手く折り重なる領域ができることで、移動に困っている人を減らすことができる。<u>福祉交通の観点を県の交通政策の中に入れていくのは、重要な論点。</u></li> </ul>

カテゴリ	意見
公共交通のサービス水準	<ul style="list-style-type: none"><li>● <u>県として補助や支援を行う上で、観光路線と生活路線とではやり方が違う</u>と思うので、それぞれ濃淡をつけて政策を考えるのが良い。</li><li>● 地域間幹線系統の国の補助が得られる最低ラインの運行回数6回(3往復)では、人々の流動を高めたり、観光客を誘致したりするには足りない。運行回数20回(10往復)でも2時間に1本程度なので、<u>どのくらいのサービスを確保すべきかも議論が必要。</u></li></ul>
公共交通のサービス実態(学生向け)	<ul style="list-style-type: none"><li>● ある特定の高校に公共交通を利用して通学可能な範囲(始業時刻に間に合う範囲)を地図上で可視化したアクセシビリティの分析をしても良い。</li><li>● 平成30年度には、学習塾へ通う学生が3万人もいることが明らかとなっており、学習塾に通う学生の公共交通の利用実態についても、調査が可能であれば検討していただきたい。</li><li>● 塾への<u>送迎は保護者の負担</u>になっている。塾から帰宅する時間帯は公共交通の本数もなく、保護者による送迎が多い。</li><li>● 雨天時に自転車を利用するのは危険だが、バスの本数の関係から利用せざるを得ない学生も多いと考える。事故が起きないように、自転車の多く走る道路には専用路を設けるべきと思う。</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>● 最近では、都心の中高で鉄道研究会の存在感が大きくなっていると感じる。鉄道研究会に所属する学生は、バスやフェリーも好きなので、こうした県内外の鉄道ファンたちにアプローチしてみてはどうか。彼らは乗る側だけでなく、将来の公共交通の担い手にもなる可能性がある。イベントの企画をする前に、意見交換会などしてみてもよいと思</li><li>● 今回は高校生に着目したアンケートだったが、世代ごと(大学生、社会人、子育て世代、高齢者など)に同じようなアンケートを行ったほうがより県内全体の公共交通の利用率が見えてくるのではないか。</li></ul>