

令和4(2022)年度

第2回 地域部会

地域の現状と課題について

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
共通の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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>(共通) ・ 生活路線としての<u>運行水準の維持</u>(事業者) ・ 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(事業者) ・ 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>(市町) ・ <u>地域内交通と既存の公共交通との役割分担</u>の明確化(市町) ・ 公共交通に従事する専任の職員がおらず、兼任者が多い(市町) ・ 幹線交通としての鉄道を、計画に位置付けることが必要(市町)
県に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域連携ICカード、MaaSの取組導入の支援(共通) ・ <u>長大系統の運行維持</u>に向けた支援(事業者) ・ 公共交通維持に向けた<u>沿線自治体との調整・連携</u>に関与してほしい(事業者) ・ 基準となる<u>収支率の見直し</u>(市町) ・ コミバスやデマンド交通など<u>輸送手段ごとに異なる基準</u>の設定(市町) ・ デマンド交通などは、<u>収支率によらない補助要件</u>の設定(市町) ・ <u>収支と利便性が相反しない補助要件</u>の設定(市町) ・ 車両購入やEVバス導入に対する財政支援(市町) ・ バス停の待合環境整備に関する支援(市町) ・ <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</u>の補助的支援・調整(市町) ・ <u>ダイヤ編成等の運行計画立案</u>に関するアドバイス(市町) ・ 他地域の優良事例など、<u>公共交通に関する情報の提供・共有</u>(市町) ・ 県への申請書類の簡略化(市町)

【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

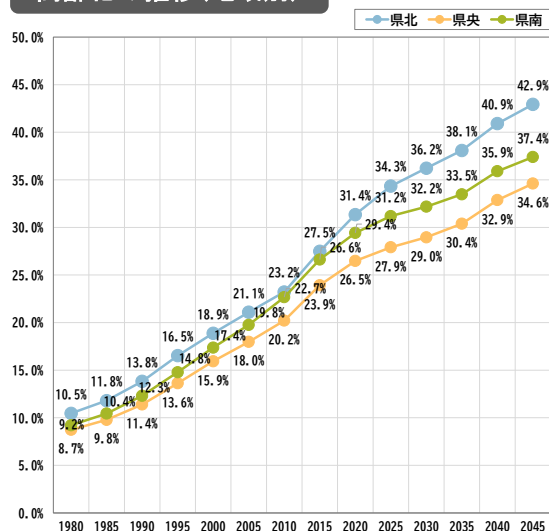
市町 : 市町から得られた課題と要望

事業者 : 事業者から得られた課題と要望

(1) 各種データから見える栃木県の公共交通に関する現状 ※一部作業中

- 県内全域で人口減少・高齢化が進行。
- 人口当たりの自家用車保有台数、全国2位。
- 通勤・通学の移動手段の多くは自家用車。自家用車に依存の傾向。
- 運転免許返納者の割合は、増加傾向。
- 多くの市町で公共交通サービスの人口カバー率100%。公共交通サービスの人口カバー率をデマンド交通の区域運行で補完する市町が多い。

高齢化の推移(地域別)

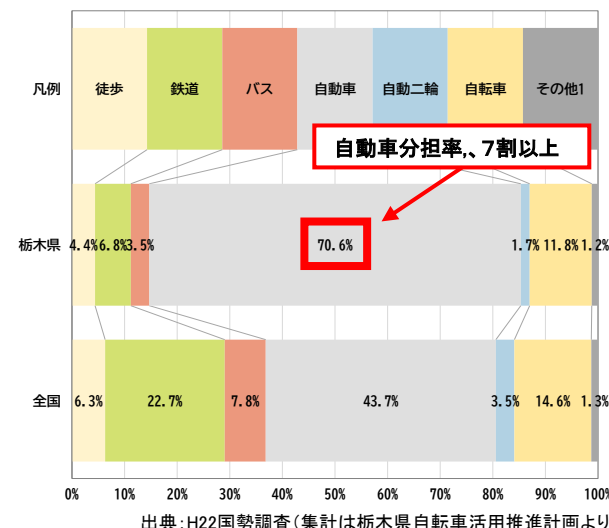


自家用車の保有および利用の状況

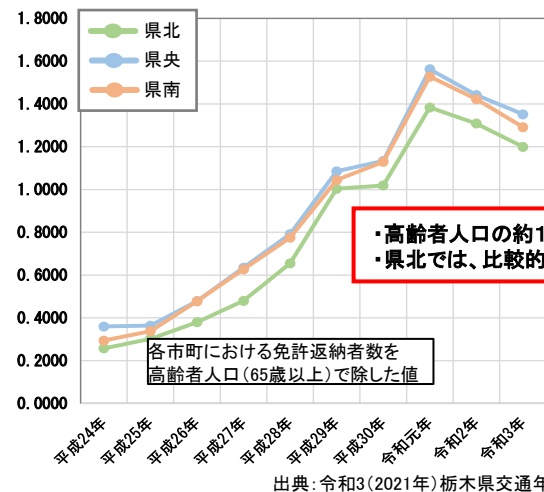
項目	栃木県	茨城県	群馬県	全国平均
自家用車の保有台 (人口100人あたり) (令和3年3月 (一社)自動車検査登録情報協会)	68.6台 2位	68.5台 3位	70.5台 1位	48.7台
自家用車の保有台数(世帯あたり) (令和3年3月 (一社)自動車検査登録情報協会)	1,581台 5位	1,565台 7位	1,602台 4位	1,037台
自動車免許保有率 (平成30年 栃木県交通年鑑)	71.4% 4位	71.0% 5位	72.0% 1位	65.0%
乗合バス輸送量(人口1人あたり) (2018年 貨物・旅客地域流動統計)	10.73人 36位	16.83人 24位	5.70人 47位	34.38人

人口100人当たり
自家用車の保有台数、全国2位

通勤・通学の交通分担率(H22国勢調査より)



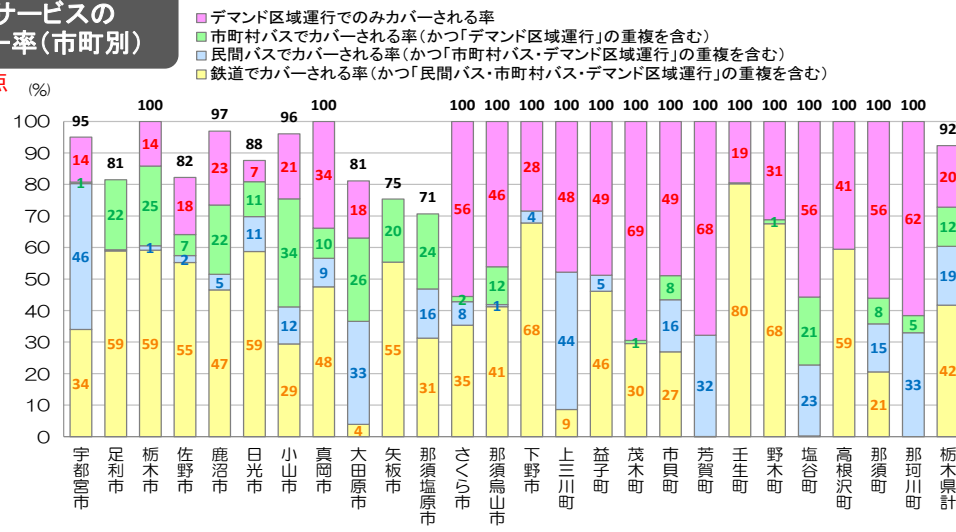
高齢者の免許返納者の割合の推移



- ・高齢者人口の約1%が毎年免許返納
- ・県北では、比較的免許返納が少ない

公共交通サービスの人口カバー率(市町別)

※R2年度時点

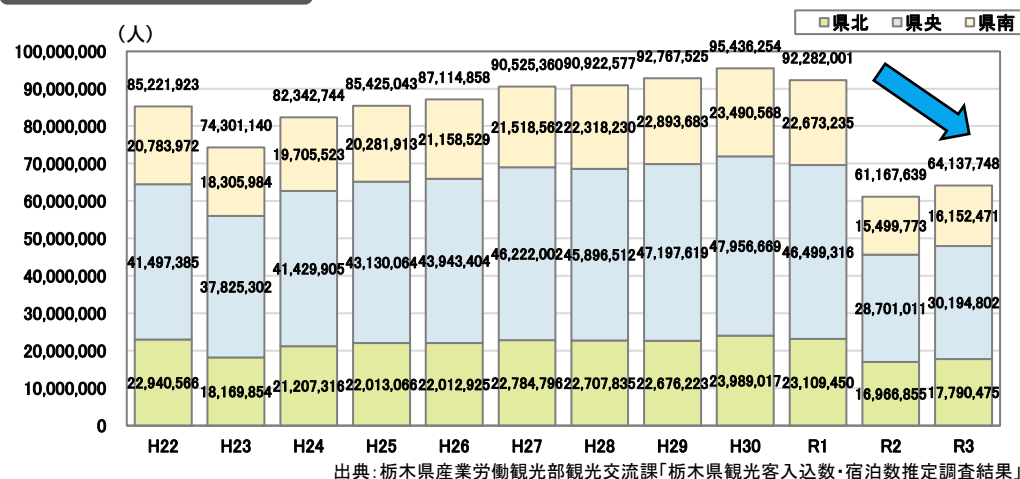


2. 基礎調査の実施状況

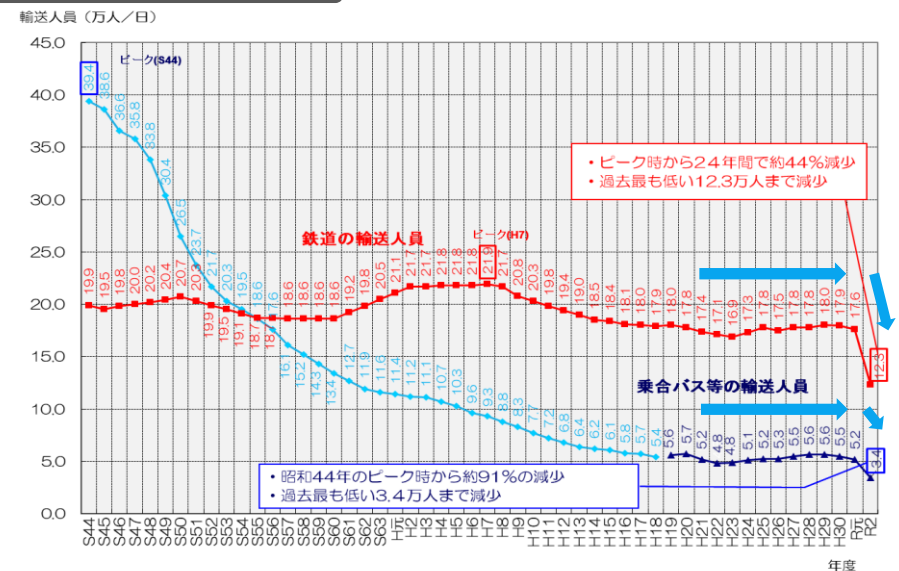
(1) 各種データから見える栃木県の公共交通に関する現状

- 県内の観光客入込数は増加傾向にあったが、R2年はコロナ禍により大きく減少。
- 輸送人員について、近年は鉄道18万人/日程度、乗合バス5万人/日程度で横ばい推移。R2コロナ禍により大きく減少。
- 生活交通運行に係る公費負担は年々増加。R2コロナ禍により更に大幅増加。
- 生活交通運行に係る公費負担額の内訳は、市町バス(路線型)が60%、市町デマンド交通が24%。生活交通運行に係る公費の多くを市町が負担。

観光客入込数の推移

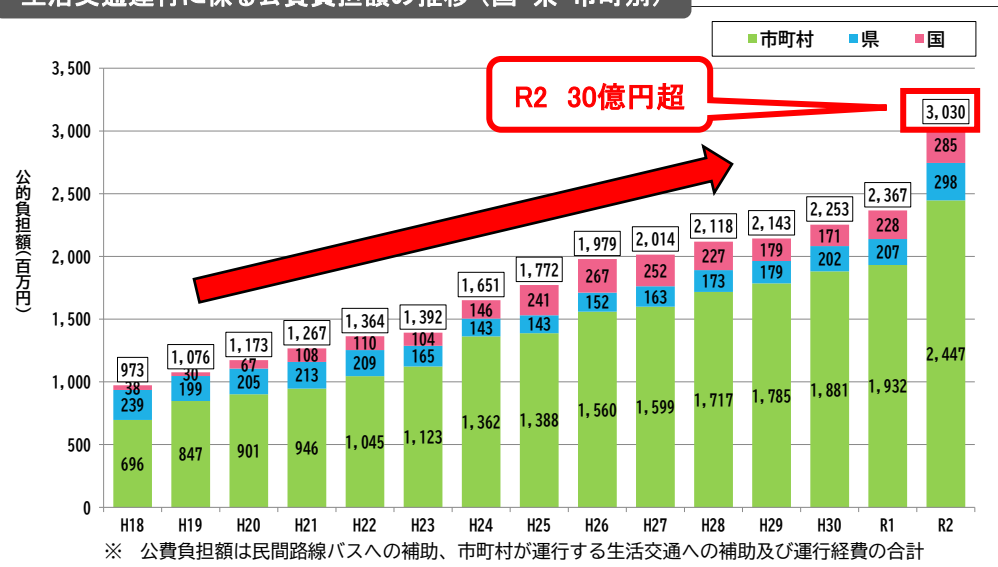


鉄道・バス輸送人員の推移

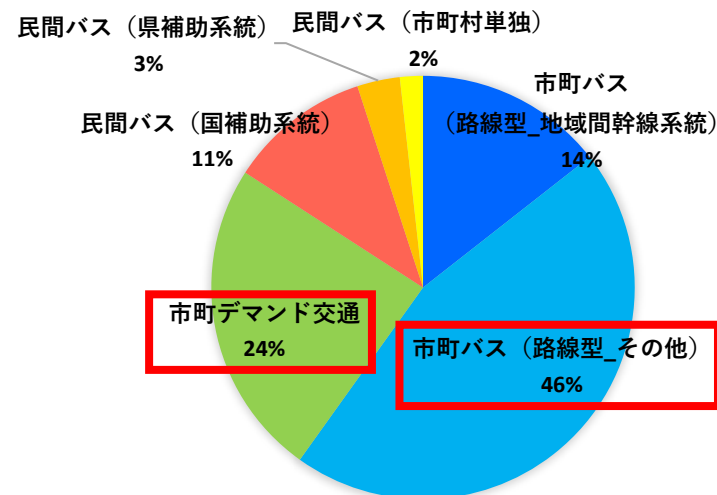


出典: 栃木県「とちぎの公共交通」

生活交通運行に係る公費負担額の推移(国・県・市町別)



市町公費負担額の内訳



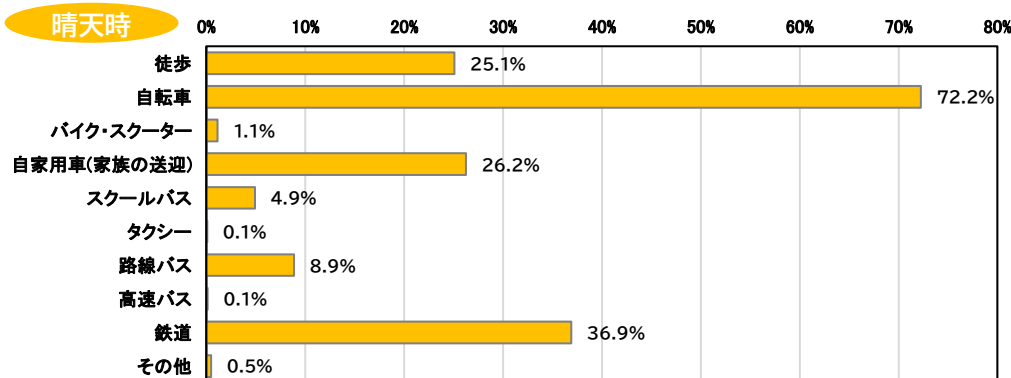
2. 基礎調査の実施状況

(2) 高校生アンケート結果(学生の公共交通の利用状況)

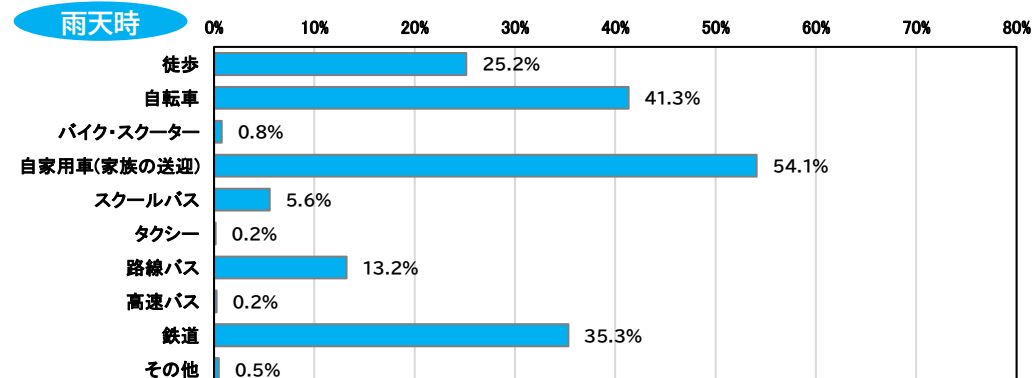
- 晴天時の通学手段は、7割以上が自転車、約3～4割が鉄道、約1割が路線バス。雨天時は家族送迎(自家用車)とバス利用の割合が高まる。
- 家族送迎(自家用車)で通学する学生が3割近く。雨天時は5割以上に大幅増加。
- 路線バスを利用しない理由では、「時間の制約を受ける」、「バスの本数が少ない」、「家からバス停まで遠い」との意見が多い。
- 乗換・地図アプリは多く利用されており、鉄道路線の多い県南地域では6割以上が利用。
- バスロケーションシステムを知らない学生が全体の約8割。一方で「今後使ってみたい」という意見が約4割。

高校生の通学手段(登校時)

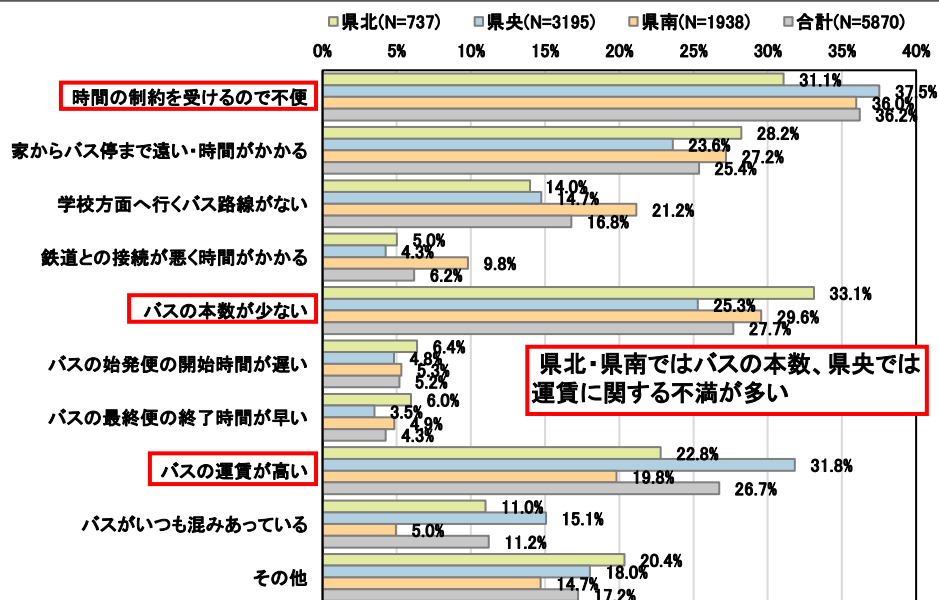
晴天時



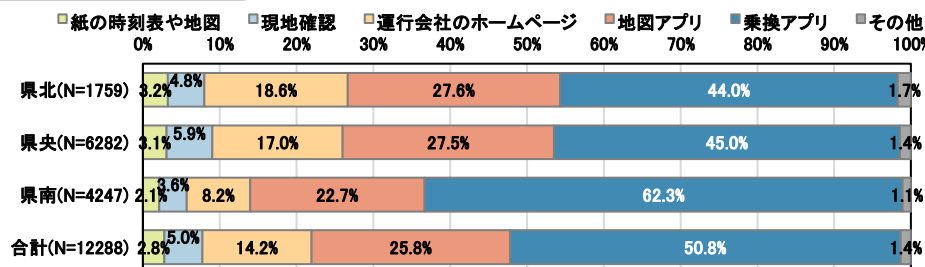
雨天時



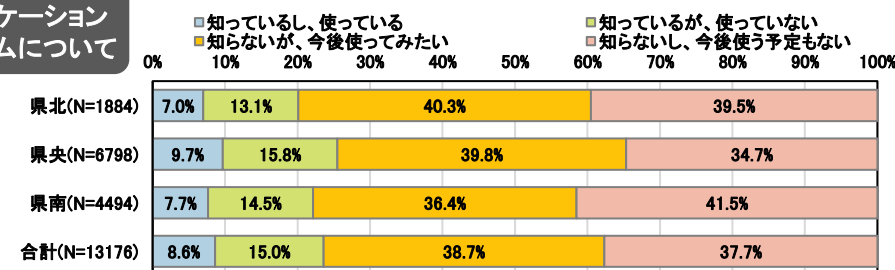
路線バスを利用できる環境に住んでいるが、学校への通学に利用していない理由



時刻や経路の調べ方



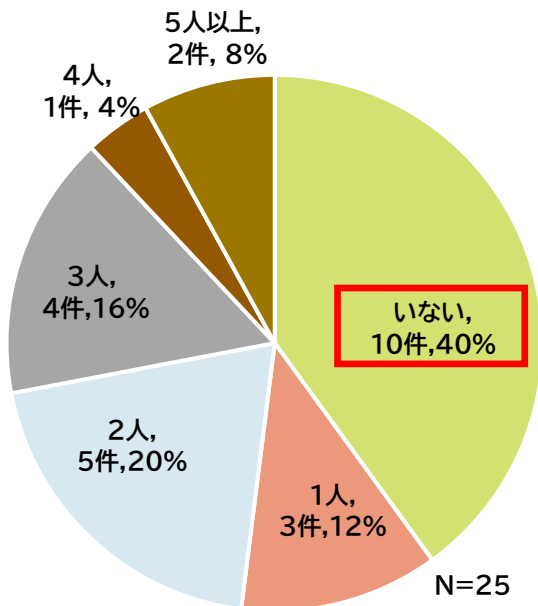
バスロケーションシステムについて



(3) 市町アンケート結果(市町が抱える課題等)

- 市町では、公共交通に従事する職員が不足。
- 「財政支援(補助金)の不足」、「人材不足」、「交通事業者との調整」を課題と捉える市町が多い。
- 広域路線の運行について、県の「相談しやすい環境・体制」、「最新情報の提供や説明」、「市町間調整への関与」を求める意見が多い。

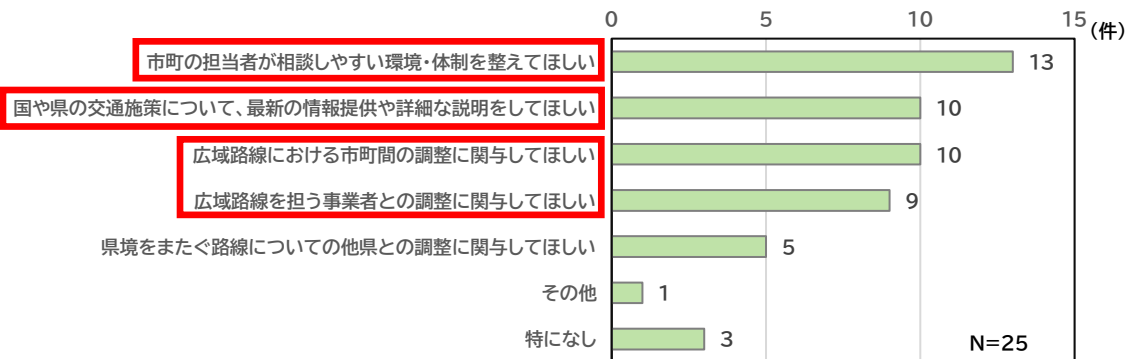
公共交通に係る市町「専任」担当者の人数



公共交通施策を進める上での市町の課題



市町をまたぐ広域路線の運行について栃木県へ求めること



2. 基礎調査の実施状況

(4) 交通事業者ヒアリング結果(交通事業者の現状と課題等)

バス事業者

分類	内容
バス事業者の現状	<ul style="list-style-type: none"> ● コロナ禍前との比較において、現在の利用者数は都市部で8割程度、県北6割程度の回復状況。観光地では5割程度の回復状況 ● ヒアリングを実施したすべての事業者において、運転手の平均年齢は50代
バス事業者共通の課題	<ul style="list-style-type: none"> ● <u>運転手の不足・高齢化が課題</u>、若手人材不足に定年者の再雇用で対応 ● バス車両の不足、車両の老朽化等が進む中、<u>新車購入は非常に高額な費用負担</u> ● 定時性の確保(朝・有の通勤時、観光地シーズン時の道路渋滞、道路工事等による遅れ)に向けた 走行環境整備に向けて県との連携した取組が必要
県に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> ● 県の補助制度の改定(国の補助要件との整合、往復回数等の要件の改定)による支援の充実 ● 物価高騰や最低賃金の見直し等を踏まえ、燃料費、機器(精算機等)の<u>更新費の補助</u> ● 路線バスの割引制度等県内での統ルールが不明確(精神障害者割引規則、等)、子育て世代への通学定期券の購入補助制度や支援制度の申請窓口等の一本化 ● 機器導入の初期費用だけでなく、維持管理に係る<u>ランニング費用に対する支援</u>(バス案内表示設置後の維持管理等) ● 一般路線バスへのバスロケーションシステム導入に向けた支援等
その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ● ICカードデータを活用した利用実績の分析や運行水準決定への活用等への期待あり ● <u>GTFSは、大規模バス事業者は整備済み、中小バス事業者は整備遅れのケースあり</u> ● 県北地域では、自治体が主体となりEVバスの導入に取り組む事例あり ● フリーきっぷをふるさと納税で販売する等、自治体と連携する取組あり

タクシー協会

分類	内容
タクシー業界の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 県内タクシー事業者の大半はコロナ禍における経営状況の悪化により、<u>現状維持することで精一杯</u> ● 観光地では、行動制限の緩和による観光客増加の影響を受け、利用状況の改善がみられる
担い手の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 低賃金・労働条件の不利、業界全体として<u>慢性的な人材不足と高齢化</u>が目立つ ● 人材確保のための賃金制度や労働条件の見直し・改善が早期に必要とされるが、ドライバーの待遇が大幅に変化することから現実的に困難な状況
デマンド交通に関する現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動制約者向けの交通手段であるデマンド交通の本来の目的について再周知が必要 ● <u>タクシーとデマンド交通の用途の違いを明確化した上でのタクシー事業者との共存への取組が必要</u>
タクシー事業者の取組みと現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 配車アプリ、キャッシュレス決済などの新技術について事業者側で対応に不安 ● 配車アプリの利用により利用者の落とし物等の追跡が容易 ● 運転免許返納者に対する割引は継続的に実施
利用者の要望	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者から<u>配車アプリやキャッシュレス決済などの利用の要望は多数あるが、一部事業者からは対応が難しいとの意見</u> ● 営業時間の延長等の要望もあるが、労働環境の見直しの背景もあり対応は困難
自治体等への要望	<ul style="list-style-type: none"> ● 県に対しては、バス・タクシー事業者が存する地区での自家用有償運送の導入の検討にあたっては、慎重な検討が必要 ● 市町に対しては、タクシー事業者は中小企業が多いので、<u>デマンドタクシー導入により民営事業者を圧迫しないよう、事業者への配慮や地元の事業者の活用を希望</u>

(5)これまでの協議会・地域部会における意見

カテゴリ	指摘事項
市町への支援	<ul style="list-style-type: none"> 県として市町に取り組んでもらいたいこと、応援したいところなどを計画に位置付けた上で、補助制度に紐づけていくことが必要。 ダイヤ編成等の運行計画立案に関するアドバイス。
情報の提供・充実	<ul style="list-style-type: none"> 地域内交通の予約など、利用方法を含めた利便性向上に繋がるツールの認知度向上による利用者増加。 地図アプリや経路検索アプリへの情報提供と、バスロケーションシステムの整備は、セット。 バスロケーションシステムやシェアサイクルなどに関する取組の周知が不十分。
公共交通機関別の位置づけ・役割分担	<ul style="list-style-type: none"> 幹線交通としての鉄道を、計画に位置付けることが必要。 地域内交通と既存の公共交通との役割分担の明確化。
公共交通のサービス水準	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線としての運行水準の維持。 観光路線と生活路線では、政策に濃淡をつけて考えるべき。 公共交通のサービス水準の明確化が必要。
公共交通のサービス実態(学生向け)	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道を使用する学生の意見として、鉄道とバスの乗り継ぎに時間がかかることが挙げられる。 高校へ公共交通で通学可能な範囲の可視化によるアクセシビリティ分析があると良い。
案内表示	<ul style="list-style-type: none"> バスの乗り方・時刻表の表示など、県統一のクオリティがあってもいいのではないか。 鉄道駅でのバス案内表示は、交通事業者間の連携やMaaSアプリ等デジタル化の推進により、ユーザー視点での方策を考えるべき。 案内表示のデザイン等のガイドライン策定などの取組が必要。
観光需要への対応	<ul style="list-style-type: none"> 観光の関係機関と連携した利用促進など、公共交通の利用者増加に向けた取組。 シェアサイクルの位置付けについて、観光の絡みも含めた議論が必要。 インバウンド客に公共交通で周遊してもらうには、日本人が利用できないことにはハードルが高い。 観光地での公共交通の利用促進には、様々な関係者を巻き込んで情報掲載を行うだけでも効果あり。
バス事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍でバス事業者の事業継続が厳しい中、待合環境や案内サインなどの設備投資が困難。
タクシー事業の課題	<ul style="list-style-type: none"> タクシー業界では運転手が不足、若返りを図らないとサービス低下につながる。 タクシーの営業圏域の境界付近では、隣の圏域のタクシーは近くても呼べないという問題あり。
福祉交通の観点	<ul style="list-style-type: none"> 移動弱者を減らすという観点から、福祉有償運送など福祉交通の視点を、県の交通政策に位置づけることが重要。
都市計画との連携	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画と公共交通計画との連携は重要。公共交通を先に考えた上で、都市計画を必要に応じて見直していくという考え方。
新技術の導入	<ul style="list-style-type: none"> 地域連携ICカード、MaaSなどの新技術導入に対する支援が必要。 EVバス導入に対する財政支援。
関係機関どうしの連携・調整	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通維持に向けた沿線自治体との調整・連携への県の関与 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

4. 公共交通の現状と課題の整理①

- ✓ 現時点における基礎調査の結果や協議会・地域部会で得られた意見の下、公共交通の現状と課題を整理。
- ✓ これらの整理・検討の精査を行い、県計画のベースとなる基本方針の策定に向けた検討を進める。

公共交通の現状

- 国内有数の自家用車保有台数
- 自家用車の分担率が高い通勤・通学移動
- 鉄道・乗合バスの輸送人員の減少
- 公費負担額の増加、市町運行の公共交通がその多くを占める
- 公共交通サービスの人口カバー率をデマンド交通の区域運行で補完する市町が多い
- 交通事業者は運行の現状維持で精一杯
- 県計画における鉄道の幹線交通としての位置づけが必要

- 県内全域での人口減少・高齢化の進行
- 運転免許返納者数や割合の増加傾向
- 通学時における家族送迎（自家用車）の存在
- タクシーとデマンド交通の共存への取組が必要
- 利便性向上に繋がるツールの認知度向上と利用促進が必要

- 晴天時の通学のほとんどは自転車利用、雨天時はバス利用が増加
- 通学に路線バスを利用しない理由の多くは、時間や運行本数の制約
- 乗換・地図アプリ等は一定程度の認知と利用
- バスロケシシステムの認知度は低い、今後使ってみたいとの意向もあり
- 交通事業者は運行の現状維持で精一杯、利便性向上に繋がる設備投資が困難
- 路線バスやタクシーへの新技術の導入の遅れと導入支援を求める意見
- 観光客入込数は、コロナ禍前まで概ね増加傾向
- 観光路線と生活路線の違いを考慮した政策の濃淡
- 観光需要を踏まえたシェアサイクル等の輸送資源の計画への位置づけ
- 地域等で異なる公共交通のサービス水準



公共交通の課題

①公共交通の持続可能性 に関する課題

クルマ社会の進展による公共交通離れ

コロナ禍による公共交通利用者の減少

公共交通への公費負担の増加

②移動制約者への対応 に関する課題

運転免許返納者の移動手段の確保

通学時における家族等近親者への依存

多様な輸送資源の役割分担の明確化

公共交通のバリアフリー化の促進

③利便性向上・利用促進 に関する課題

公共交通サービスと移動ニーズのミスマッチ

公共交通に関する情報の周知不足

新技術の導入・活用の遅れ

観光客・来訪者の公共交通利用の促進

公共交通サービスに関する県統一のクオリティの明確化

公共交通の現状

- 都市計画と地域公共交通の連携が必要
- 観光客入込数は、コロナ禍前まで概ね増加傾向【再掲】
- 観光の関係機関と連携した公共交通利用の促進が必要
- 移動制約者を減らすという観点からの、福祉交通の位置づけが必要

- 市町が抱える財源不足、人材不足等の課題
- 県に対する市町の広域路線等の運行に係る調整、情報提供の求め
- 交通事業者が抱える慢性的な運転手不足と運転手の高齢化



公共交通の課題

④他分野との連携 に関する課題

都市計画と連動した公共交通の実現

観光事業との連携

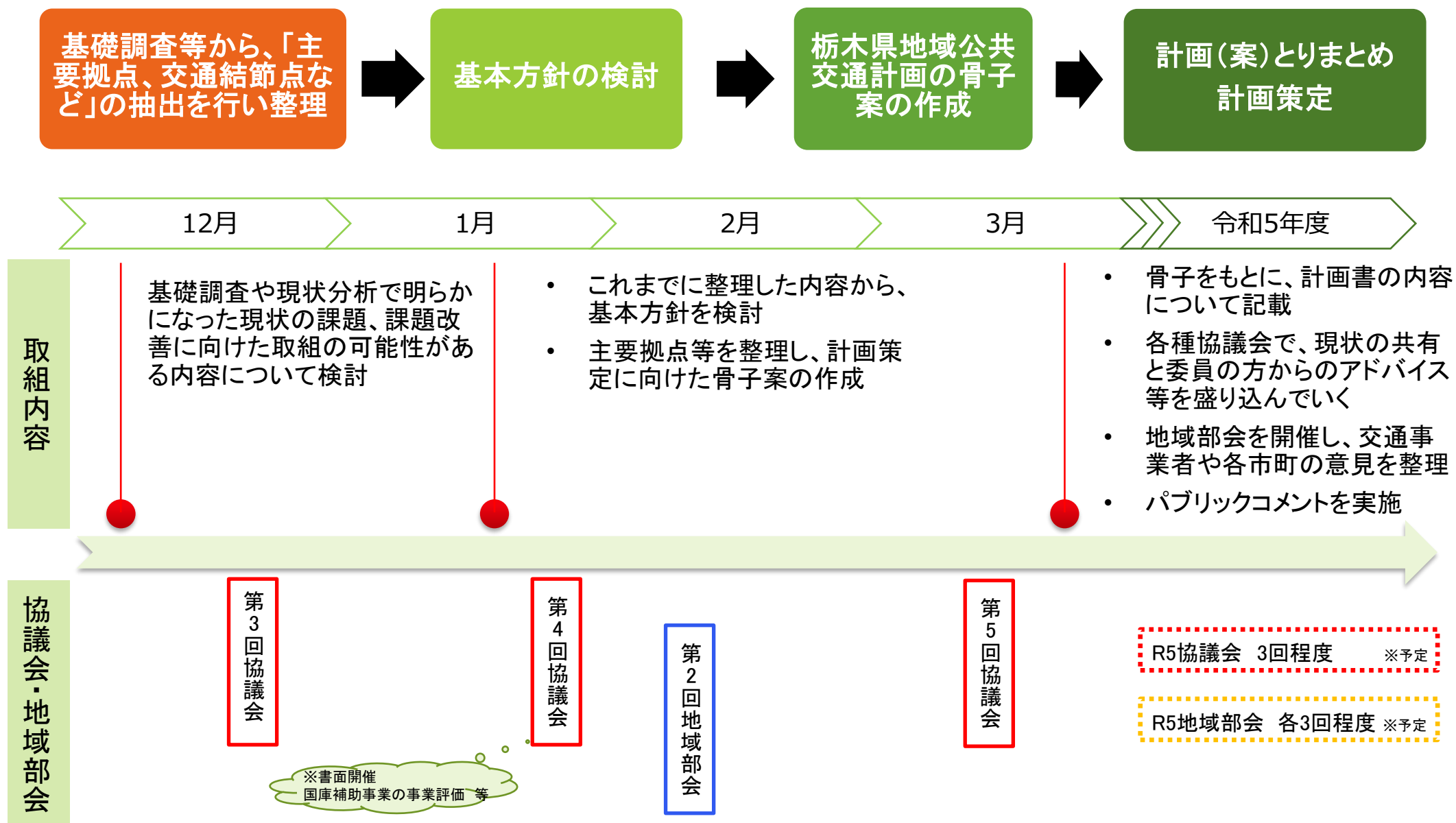
福祉交通の視点からの位置づけ

⑤交通事業者や市町との連携 に関する課題

交通事業者や市町における公共交通に従事する人材の不足

県の支援の現状と市町等が望む支援のミスマッチ

- ✓ 今年度は、各種調査の分析結果等をもとに、基本方針を検討し、計画策定に向けた骨子案を作成
- ✓ R5年度は、計画の内容について、本年度に引き続き協議会・地域部会において協議を行っていく



開催時期	事項	内容(予定)
R4年7月27日	R4第2回栃木県地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・栃木県の公共交通について ・基礎調査の実施内容について ・地域部会の設置について 等
R4年11月24日	<u>R4第1回地域部会(県北・県央)</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画の概要と地域部会の位置づけ ・第2回協議会で出された意見の共有 ・交通事業者・市町との意見交換 等
R4年11月30日	<u>R4第1回地域部会(県南)</u>	
R4年12月13日	R4第3回栃木県地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回地域部会で出された意見の共有 ・基礎調査の中間報告 等
R5年1月27日	R4第4回栃木県地域公共交通活性化協議会 (書面開催)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通確保維持改善事業の事業評価 ・基礎調査の実施状況について(R5.1月時点) 等
R5年2月6日	<u>R4第2回地域部会(県南)</u>	<ul style="list-style-type: none"> ・基礎調査の中間報告 ・第3回、第4回協議会で出された意見の共有 ・交通事業者・市町との意見交換 等
R5年2月10日	<u>R4第2回地域部会(県北・県央)</u>	
R5年3月15日	R4第5回栃木県地域公共交通活性化協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・第2回地域部会で出された意見の共有 ・基礎調査の結果報告 ・計画策定上の論点整理 等