

令和5(2023)年度

第1回 栃木県地域公共交通活性化協議会

令和4(2022)年度  
栃木県地域公共交通活性化協議会の開催状況について

# 1. R4年度協議会・地域部会の開催概要

1

- 昨年度は、栃木県地域公共交通活性化協議会を5回、地域部会を各2回開催した。

No.	会議名称	開催日時	議題
1	第2回 栃木県地域公共交通活性化協議会	令和4年 7月27日(火)	(1)栃木県の公共交通について (2)令和4(2022)年度収支予算の補正について (3)基礎調査の実施内容について (4)地域部会の設置について
2	第1回 栃木県地域公共交通活性化協議会 地域部会	令和4年 県央 県北:11月24日(木) 県南 :11月30日(水)	(1)栃木県地域公共交通計画 について (2)第2回地域公共交通活性化協議会における協議について (3)地域の現状について(課題と要望)
3	第3回 栃木県地域公共交通活性化協議会	令和4年 12月13日(火)	(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
4	第4回 栃木県地域公共交通活性化協議会	令和5年 1月27日(金) (書面開催)	(1)基礎調査の実施状況について (2)高校生アンケートの集計結果について (3)市町アンケートの集計結果について
5	第2回 栃木県地域公共交通活性化協議会 地域部会	令和5年 県南 :2月6日(水) 県央 県北:2月10日(木)	(1)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 (2)地域の現状分析と課題について
6	第5回 栃木県地域公共交通活性化協議会	令和5年 3月15日(水)	(1)第3回・第4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 (4)計画策定の方向性の整理について (5)令和4年(2022)年度収支予算の流用について(報告) (6)令和4年(2022)年度収支予算(案)について(協議)

## ● 第2回栃木県地域公共交通活性化協議会

議題	主な意見等	対応状況
➤ 基礎調査の実施内容	➤ 輸送手段という観点から、シェアサイクルや福祉・教育分野の送迎バスなども整理してもらいたい。	➤ 県内の「レンタサイクル・シェアサイクル、福祉有償運送、スクールバス」に関する提供状況を整理
	➤ 都市計画と公共交通計画との連携は重要である。	➤ コンパクト+ネットワークに関する施策を計画に位置付け
	➤ 地域毎にバスの乗り方・時刻表の表示などが異なり、乗り慣れていない人には乗り方が難しいため、県統一を検討するのが良いのではないか。	➤ 県内の主要駅の案内表示・時刻表の場所等の実態調査を実施した上で、優良事例集やガイドラインの作成を検討
	➤ 栃木県の最大の特徴はコミバスやデマンド交通が発達していることである	➤ 施策の位置付けに検討
➤ 地域部会の設置	➤ 市町単独では検討が難しい幹線に関する意見などを地域部会の場で意見を聞けると良い。	➤ 各市町に「市町をまたぐ広域路線の運行について県に求めること」をアンケート調査した上で、第1回地域部会にて意見聴取
	➤ 地域部会において、複数の地域とつながりのある市町の対応をどうするか検討すべきである。	➤ 県と各市町等の役割分担を検討

## 2. R4年度協議会・地域部会の主な意見

### ● 第1回栃木県地域公共交通活性化協議会 地域部会

議題		主な意見	対応状況
➤ 栃木県地域公共交通計画について		➤ 特になし	
➤ 第2回地域公共交通活性化協議会における協議について		➤ 特になし	
➤ その他			
	➤ 市町の課題	➤ 公共交通に従事する専任の職員がおらず、兼任者が多い	➤ 施策内で市町への支援策を検討
	➤ 県に対する要望	➤ 地域連携ICカード、MaaSの取組導入の支援 ➤ 長大系統の運行維持に向けた支援 ➤ 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 ➤ 基準となる収支率の見直し ➤ 車両購入やEVバス導入に対する財政支援 ➤ バス停の待合環境整備に関する支援 ➤ 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 ➤ ダイヤ編成等の運行計画立案に関するアドバイス ➤ 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 ➤ 県への申請書類の簡略化	➤ 施策への位置づけを検討

## ● 第3回栃木県地域公共交通活性化協議会

議題	主な意見等	対応状況
➤ 前回協議会について	➤ 特になし	
➤ 地域部会の開催状況	➤ 市町に取組を進めてもらいたいことを計画に記載すべきである。実現の手段として、補助制度を充実させるべきである。	➤ 施策や関係者の役割分担にて整理
➤ 基礎調査の実施状況		
➤ 公共交通ネットワーク	➤ バスネットワークの人口カバー状況について、バスの運行回数のサービス水準は、どのくらいのサービスを確保すべきかも議論するべき。	➤ 計画の目標に応じたサービス水準を検討
➤ バスの案内表示	➤ 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などのアナログな取組も重要である。	➤ 優良事例集やガイドラインの作成を検討
➤ 高校生アンケート	➤ 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で検討すべきである。	➤ 施策への位置づけを検討
➤ 観光入込客数	➤ 観光入込客数に関しては、年単位で分析し繁閑期を確認すべきである	➤ 観光入込客数に関する分析を基礎調査に追加
➤ レンタ・シェアサイクル	➤ 計画におけるシェアサイクルの位置づけは、観光と絡めて議論すべきである。	➤ 二次交通としての位置づけを検討
➤ その他	➤ 福祉有償運送や各交通機関が相互連携できると良い。福祉交通の観点を計画に盛り込む点は重要な論点である。	➤ 施策への位置づけを検討

## ● 第4回栃木県地域公共交通活性化協議会

議題	主な意見等	対応状況
➤ 基礎調査の実施内容		
➤ 交通事業者ヒアリング	<p>➤ タクシー事業者のアプリやキャッシュレス対応は早急な対応が必要であり、今後は参入するか否かで経営に大きな影響が及ぶと考えている。事業者が高齢化していることもあり、導入には行政や民間の丁寧な指導が必要</p> <p>➤ ICカードデータは有効である一方で、バスやタクシー事業者は高齢化しており、分析・集計には苦手意識を持つ可能性もある。分析を継続的に民間委託して結果を公表するなどして運行調整に役立ててもらうのが良い</p>	<p>➤ 事業者への支援策を検討</p> <p>➤ 計画の評価指標に位置付ける等、ICデータ活用策を検討</p>
➤ その他	<p>➤ 広告を電子パネル化することで、情報の書き換えがスムーズになり、公的な案内と民間の宣伝を使い分けることができる。交通案内にも使用可能であり、先進事例を参考に導入検討すべき</p>	<p>➤ 導入予定である宇都宮市の事例をまとめ、事例集として整理</p>

## 2. R4年度協議会・地域部会の主な意見

### ● 第2回栃木県地域公共交通活性化協議会 地域部会

議題		主な意見等	対応状況
➤ 前回協議会について		➤ 意見なし	
➤ 地域の現状分析と課題			
➤ 公共交通の持続可能性	➤ totoraによる乗継割引制度を実施し、LRT開通後も連携を検討しており今後に期待	➤ 施策への位置づけを検討	
	➤ 定期券の電子化、定期券の割引を実施し、売り上げが増加し収支率も改善		
	➤ 定住自立圏(那須塩原市/大田原市/那珂川町/那須町)で各市町と連携し、交通系ICカードの導入を検討		

## ● 第5回栃木県地域公共交通活性化協議会

議題	主な意見等	対応方針
➤ 計画策定の方向性の整理	➤ 「方向性(案)」で“将来”という言葉が使われているが、既に困っている方がいることから“将来”の使用は再考すべきである。	➤ ご指摘を踏まえ、再考
	➤ 5年かかっても実現し得ない目標から、喫緊に取り組むべき目標までが混ざっているため、 <b>方向性としての“将来”は不要</b> である。	
	➤ 方向性案のビジョンに当たる部分について、“とち木”の“木”というのはおそらく幹・枝・葉を強調する必要は無いのではないか。デザイン性を工夫する必要はない。	
	➤ 「計画の実現＝栃木県」の公共交通が良くなることを示したいため、 <b>“とち木”の“木”を強調する必要はない</b>	



## ● 第5回栃木県地域公共交通活性化協議会

議題	主な意見等	対応方針
➤ 計画策定の方向性の整理	➤ 課題・方向性・目標は1対1対応で検討するのが難しく、大きな目標を掲げ、小さな目標を検討するのはいかがか	➤ 目標の内容について再整理
	➤ 目標①～⑤は優先順位であると解釈できるが並びについては要検討事項。「目標②：移動制約者の移動支援・利用促進」と、「目標③：誰もが利用したくなる公共交通」は移動制約者についての言及はある内容が被っており、再整理が必要である。県民に伝えるメッセージを考慮し、優先順位は①～⑤の順で良いのか、目標については構造・階層を検討し、再整理すべきか等議論の余地がある。	
	➤ 目標④の「他分野との連携」について、DX/GX/自動運転/カーボンニュートラルは別の目標として位置付けるべき。スクールバスとの連携等については、目標④に入るのではないか。	➤ DX/GX/自動運転/カーボンニュートラル(インフラや都市計画、新しい顧客など様々な分野)は別立てで整理
	➤ 目標④の「他分野との連携」について、実施中の自動運転等の新技術の活用に関するチャレンジが該当すると認識している。交通政策課以外の課との連携が全て「目標④：他分野との連携」に盛込まれているため再整理が必要である。	
	➤ 「デジタル決済＝MaaS」ではない。チケット購入・予約決済については、ゾーン制料金、フリーパス等も併せて検討すべきである。しかし、事例集をまとめる際は「何を目的に取り組んだか」という背景に留意する必要がある。	➤ 県内のMaaSに関する先進事例を収集し、県内への普及・展開に向けて参考となるよう、目的・背景も含めてカルテ形式で整理
	➤ 方向性や目標において、観光に関する記載が非常に少なく、検討する必要がある。	➤ 目標②へ追記
	➤ 目標に「住民・県民が何をしたいのか」という視点を入れていただきたい。住民がどのように公共交通を支えるのか考えることも重要であり、真岡市では“公共交通サポーター制度”を設けている。	➤ 目標③にて利用者視点も加味した目標を設定

## ● 第5回栃木県地域公共交通活性化協議会

議題	主な意見等	対応方針
➤ 計画策定の方 向性の整理	➤ 栃木県では、コミュニティバスやデマンド交通がメインとなる市町が多く、特殊な形態である。	➤ 今後地域部会等を通して、継続議論
	➤ <u>価格設定の意図を明確にする必要がある</u> 。例えば運賃100円のまま変えられず、収支率が悪いため運行できなくなるなど起こりえる。	
	➤ 速達性や運行本数の多さという意味での「幹」＝品質、公共交通が通学通院を維持している意味での「幹」＝性能の考え方があるが、 <u>ネットワーク図に2つの違いを色分けする方法も考えられる</u> 。	➤ 性能については、確保すべきサービス水準にて整理方法を検討
	➤ 公共交通ネットワークを設定する際に、「福祉交通・スクールバス・その他各交通モード」の連携を図ることが重要	➤ 幹線から中心部まではネットワークに位置付け、市町内は市町の計画で明記
	➤ ネットワーク図として書き込む際にどの程度の解像度にすべきか議論する必要がある。例えば、幹線から中心部までの路線までを引き、その中心市町への線は市町の公共交通計画に委ねるというやり方がある。	
	➤ 小山市や宇都宮市の取組を他の自治体がそのまま取組んだとしても上手くいかないことが想定される。 <u>導入の経緯や想定されるターゲット等を明確にする必要がある</u>	➤ 施策の記載内に関連する事例を整理することとし、背景・目的を含め、他市町が横展開できるよう留意
	➤ 事例集をまとめる際に、「優良事例の紹介、利用者が増加していることの説明」だけでは意味がなく、背景・目的を共有する必要がある	
	➤ シェアサイクルや電動キックボードについて、県統一のアプリやデータ基盤がある方が良い	➤ 施策へ位置付け
	➤ (Webアンケートの結果に対し)「デジタル活用の希望が少ない」という意見が多いと言ってしまうのは、このまま計画をつくると歪んでしまうと思う。	➤ 施策に繋げる際に留意
	➤ 公共交通サービスを検討する際に、背景にコンパクト+ネットワークの考えなどがある方が良い。	➤ 施策へ位置付け

栃木県の公共交通  
の**方向性(案)**



将来、誰もが、

いつでも・どこでも**安全・安心・快適**に移動できる

とち**木**の公共交通 **リ・デザイン**

## 公共交通の**課題**

①公共交通の持続可能性

②移動制約者への対応

③利便性向上・利用促進

④他分野との連携

⑤交通事業者や市町との  
連携

## 公共交通の**目標**

**目標① 「幹、枝、葉」で運行する、持続可能な公共交通**

・維持すべき幹線・支線・地域内交通の位置づけを明確化し、地域の実情に応じた効率的な運行による持続可能な交通体系を構築する

**目標② 誰一人取り残さない公共交通**

・移動制約者の移動支援・利用促進に係る取組を実施し、誰一人取り残されない交通体系を構築する

**目標③ 利便性を向上し、移動需要を喚起する公共交通**

・通勤・通学をはじめとする移動の利便性向上、情報発信や新技術の活用による利用促進を図り、誰もが使いやすい公共交通サービスを実現する

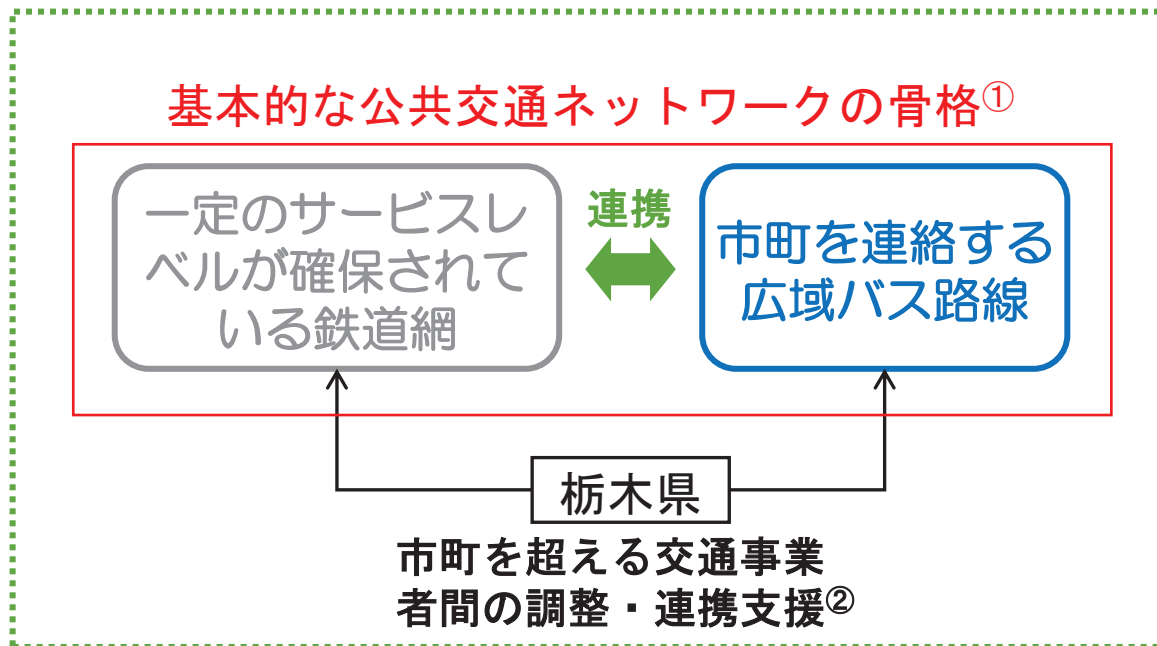
**目標④ 他分野と融合し新たな価値を創出する公共交通**

・コンパクトなまちづくり、観光需要への対応、カーボンニュートラルに向けた環境配慮型交通など、他分野と連携しながら相乗効果の発揮を促進し、公共交通の将来像をかたちづくる

**目標⑤ 多様な主体が連携し共創する公共交通**

・県による市町の公共交通政策の支援や複数市町や事業者との橋渡しにより、交通事業者・市町・県が連携し広域連携強化を図る

「とちぎの公共交通の方向性」・「公共交通の目標」を実現するために、  
栃木県の 公共交通ネットワークにおける交通拠点・交通軸を設定する。



- ①広域移動の目指すべきネットワークの方向性としては、一定のサービスレベルの確保されている鉄道網を公共交通の軸とした上で、これと各市町を連絡する広域バス路線を組み入れ、基本的なネットワークの骨格を構築していくことである。
- ②県の役割は、市町村を越える広域な移動に対応する生活交通について、関係者間の調整を図るなど、広域的な生活交通ネットワークの確保・充実に向けた支援である。(「とちぎ生活交通ネットワークガイドライン」より)
- ③栃木県における広域的な公共交通ネットワーク構築のあり方を検討するため、「拠点」と「軸」を設定する。

広域的な公共交通の骨格を構築①

公共交通における「拠点」「軸」の設定③  
設定にあたっての着眼点を次項に記載

広域的な公共交通ネットワークの検討③

【公共交通ネットワークのイメージ(青森県の例)】



※鉄道(LRTを含む)については、大量輸送性・速達性・定時性・広域性などの点で優れていることから、本計画においては、県内全ての路線を「軸」として設定する。



### ■「拠点」の設定に当たっての着眼点

#### ①結節機能

“鉄道⇄鉄道”や“鉄道⇄路線”  
バスへの乗換が可能な拠点

#### ②拠点機能

- ・ 鉄道・バスの運行本数
- ・ 鉄道駅の乗車人員
- ・ 路線バス系統の広域性  
などにより人が移動する際  
に重要な拠点

#### ③都市機能

周辺に広域的な利用が想定  
される施設(行政、教育、商業、  
医療)が立地し、都市計画マ  
スタープラン等により位置づ  
けられている拠点

### ■「軸」の設定に当たっての着眼点

#### ①輸送機能

- ・ 輸送量
  - ・ 運行本数
  - ・ 平均乗車密度
- などにより人員輸送力に特  
に優れている交通軸

#### ②広域機能

市町(H12年度末時点)間  
の広域的な移動・連携機能  
を有している交通軸

#### ③連絡機能

鉄道駅と広域拠点施設を  
連絡し、地域住民の日常生  
活に必要な民間バス路線と  
して、県と市町が認める交  
通軸

※鉄道(LRTを含む)については、大量輸送性・速達性・定時性・広域性などの点で優れていることから、  
本計画においては、県内全ての路線を「軸」として設定する。