

令和5(2023)年度

第1回 地域部会

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

- 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)

## 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

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	➤ Totoral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	➤ 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①を方向性として位置付けるか要議論
	➤ 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。	➤ 目標ごとに交通モードの記載があり、内容について被っている事柄があるため、利用者の視点、事業者の視点、各市町の視点等で目標の書きぶりを修正
	➤ 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)は目標④とは別立てで整理
	➤ 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③への追記を検討
	➤ 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。	➤ 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> 。	➤ ネットワーク図の作成時に考慮
	➤ 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	➤ ネットワーク図の作成時に考慮
	➤ 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>	➤ 事例集整理の際に、背景・目的記載し、他市町が横展開できるように留意
	➤ 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	➤ 施策への位置付けを検討
	➤ (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。	➤ 施策に「コンパクト+ネットワークの促進」を位置付け