

令和5年度 第2回 「芳賀・宇都宮地域公共交通活性化協議会」結果概要

- 日 時 令和6年2月14日（水）13時00分～14時30分
- 場 所 ライトキューブ宇都宮 201会議室
（オンライン併用）
- 内 容
- 1 開 会
 - 2 あいさつ
 - 3 議 題
 - (1)「芳賀・宇都宮地域公共交通計画（素案）」について
 - (2)「芳賀・宇都宮東部地域公共交通利便増進実施計画」の変更について
 - 4 そ の 他
【報告】国の制度改正を踏まえた芳賀・宇都宮地域公共交通活性化協議会と宇都宮市地域公共交通会議の今後の位置づけについて
 - 5 閉 会

○ 主な発言の要旨・会議結果

3 議 題

- (1)「芳賀・宇都宮地域公共交通計画（素案）」について

○芳賀・宇都宮地域公共交通計画（素案）について

（結果）

➡ 議題について各委員了承

（主な発言の趣旨）

【委員】

- ・ 収支の計画・輸送人員は、計画通りに進んでいるか。収支も記載した方が、市民も安心するかと思うので、LRTを西口に延伸する際、東口側建設時に出た課題を整理したうえで、計画を作成してほしい。

【事務局】

- ・ 本計画は、宇都宮市と芳賀町の全域の公共交通のベースとなる計画である。これから、収支や課題については詳しく検討していく。引き続き検討していく形としたい。
- ・ 西側での延伸の事業効果については、東側でのLRT開業後の実績などを踏まえ、収支計画を作成したい。収支の計画が明らかになり次第、関係課と協議していくことを想定している。

【委員】

- ・ LRT の延伸計画では、JR の在来線を超えて新幹線の高架下を交差する計画になっている。この内容について、すでに JR と合意しているのか。

【委員】

- ・ 東北新幹線の開業時に LRT が交差することは計画されておらず、開業後に工事を行うことになり、珍しいケースである。工事の際は、支障物の撤去検討などが必要で、LRT が在来線を高架で超える部分の工事は難易度が高い。すでに複数回調査などを行っているが、今後も事業の実現に向けて引き続き協議を進めていきたい。

【会長】

- ・ 平成 30 年度の芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会にて、当該ルート案については承諾されている。

【委員】

- ・ 13 頁に記載されている地域内交通というのは、定時定路線のことを指すのか。または、タクシー会社が実施主体となって、補助金を受けながら運行するデマンド形態のものを指すのか。

【事務局】

- ・ 13 頁に記載の地域内交通については、定時定路線ではなくデマンド型である。一部は、フィーダー交通の補助を受けていないが、定時定路線型の形態で運行している路線もある。市内では、15 地区 18 路線で運行しており、15 路線がデマンド交通である。

【委員】

- ・ 芳賀町はフィーダー交通と表現していて、宇都宮市は地域内交通と表現している。デマンド型のサービスが主体とのことだが、表現方法を整理した方がよい。

【事務局】

- ・ 表現については検討したい。

【委員】

- ・ 5 頁にて栃木県公共交通計画と連携・補完すると記載されているが、栃木県地域公共交通計画以外に連携・補完していく計画はあるか。
- ・ 8 頁に記載の利用者数の数値は開業前の数値と認識しているが、22 頁に記載されている最新の数値を見ると 2,509 万人と記載されており、現行計画の目標が達成できているように見られる。この数値は、どのような経緯で設定したのか。

【事務局】

- ・ 栃木県地域公共交通計画との連携については、主に 14 頁に記載の幹線バス路線の維持・充実がメインとなる。その他に宇都宮市内のフィーダー交通や乗り合いタクシーへの補助を受けている。今後も宇都宮市、芳賀町、栃木県と連携して進めていく。
- ・ 8 頁の数値については、現行計画策定時（宇都宮市東部地域・芳賀町エリア）の数値を用いている一方で、新たに作成している芳賀・宇都宮地域公共交通計画では、宇都宮都

市交通戦略の目標値と指標を統一したことから、宇都宮市全域・芳賀町エリアの利用者数となっていることから、現行計画から増えた数値となっている。

(2)「芳賀・宇都宮東部地域公共交通利便増進実施計画」の変更について

○「芳賀・宇都宮東部地域公共交通利便増進実施計画」の変更について

(結果)

➡ 議題について各委員了承

(主な発言の趣旨)

【委員】

- ・ 2024年問題により、バス業界も非常に厳しい状況に置かれている。今回の利便増進実施計画は、運転手不足が如実に表れた結果になった。労働条件を改善しつつ、利用者の利便性も考慮して、バス路線の再編を最小限とした。バス業界としては、引き続きバス運転手の雇用を推進していくので、今後も行政などからも協力を賜り、公共交通を維持していきたい。

【委員】

- ・ 2024年問題に対応するため、運転士の休息時間を11時間確保する場合、さらに3~4人の運転士が必要になる。運転士の確保、バス車両の確保ができれば減便せずすむが、現状賄うことができない。苦肉の策として減便といった形になったことは、ご理解いただきたい。

【委員】

- ・ 全国的にバスの運転手は減少している。バス事業者の中で、自動運転バスの導入検討を行っている事業者はいるか。現在、全国の様々な自治体が、自動運転バスの導入の検討を進めていて、早ければ2年後にはレベル4でのサービスが実現できると想定している。宇都宮市はバス路線数も多いため、自動運転バスの導入検討を行っても良いかと思う。

【委員】

- ・ 栃木県での自動運転の取組として、一部バス路線で自動運転を進めようとしている。しかし、技術的な問題、法律的な問題が多いため、現在課題の検証を行って、ノウハウを蓄積している。あくまでも、行政は事業者の下支えする立場であるので、交通事業者にて進めていくべきこともある。
- ・ 現在、下野市の自治医大と自治医大駅の1kmの区間で、自動運転バスの実証実験を行っている。実現に向けて着実に進めるとともに、2024年問題で起こりうる課題を1つでも解消していきたい。

(3) その他

○国の制度改正を踏まえた芳賀・宇都宮地域公共交通活性化協議会と宇都宮市地域公共交通会議の今後の位置づけについて、事務局より報告があった。

(主な発言の趣旨)

【会長】

- ・ 芳賀・宇都宮地域公共交通活性化協議会があり、その下部組織として地域公共交通会議が部会という建付けで位置付けられている。今後、芳賀町で公共交通会議が設置された場合は、宇都宮市の地域公共交通会議、芳賀町の地域公共交通会議の 2 つが立ち上がるという認識でよいか。

【事務局】

- ・ 芳賀町にもすでに、地域公共交通会議は存在している。しかし、現在芳賀町内の事業で、国庫補助金を活用した事業は実施されていないため、部会として位置付けていない。今後、国庫補助金を活用した事業を行う場合は、それぞれの地域公共交通会議が下部組織として位置づけられることになる。

以 上