

下野市地域公共交通計画（案）パブコメ結果について

[提出意見と意見に対する下野市の考え方]

令和3年1月25日（月）から2月15日（月）まで「下野市地域公共交通計画」素案に対する意見募集を行った結果、3名の方から計10件のご意見を頂きました。

提出されたご意見を十分検討の上、それに対する市の考え方を次のとおりまとめました。

「第3章 下野市の公共交通を取り巻く現状と課題」について

No.	項目	意見の内容	意見に対する考え方
1	3.4 現状からみる課題 (P.47)	表 3-20 の観光と表 3-21 の公共交通の施設等整備状況の課題が同じ文言になっています。課題は異なると思います。	表 3-21 の公共交通の施設等整備状況に関しまして課題となる内容を以下の様に記載しました。 本文「鉄道による南北方向の移動と駅を拠点とした二次交通での移動がスムーズにできるよう待合スペースや乗継の利便性を向上させる設備等を充実させる必要がある。」
2	3.4.3 各種調査結果からみた課題 (P.48)	「周知」の文言がありますが、具体的にどう周知するかの記事をしてください。	施策として、「公共交通に関するわかりやすい情報提供ツールの導入と情報共有機会の創出」(P.55)に記載しているように路線バスやデマンド交通に関する公共交通マップの作成及び広報紙の作成、市内の公共施設や地域ふれあいサロンにそれら資料の配布をすることにより、市民の皆さまに周知していきます。

「第4章 地域公共交通計画の基本的な考え方」について

No.	項目	意見の内容	意見に対する考え方
1	4.1.1 目指すべき公共交通の将来像 (P.49)	地域住民からは定時循環型のコミュニティバスを希望する声を聴いているが、何ら検討された形跡がないこと、今後検討するとの記述がないことが残念に思います。	P.49の図4-1「将来の交通イメージ」に記載しているとおり、将来の交通軸の検討としてコミュニティバスの運行可能性を検討していきます。
2	4.1.1 目指すべき公共交通の将来像 (P.49)	路線バス(自治医大線)を地域内交通の幹線に位置づけていますが、運行距離が短く、一便当たり平均2.7人の利用者(P.62)の現状では幹線とは言えないのではないのでしょうか。	ご指摘のとおり、自治医大線は、利用者も減少傾向で減便された実績もあり、支線と位置づけることも1つの考え方と思われませんが、事務局としては、今回の計画策定時において、路線バスは地域内外における幹線として位置付け、利用促進を図りたいと考えております。今後、支線と位置付けるか今後の利用状況を見て計画見直時に判断したいと思っております。
	P62～ 持続可能な公共交通サービスの提供	この路線バスを利用しているのは自治医大附属病院への市外からの通院や来訪者が中心と思われる。現状のままでは市民の利便性の向上にはつながらず、R7年の目標値達成は期待できないと思っております。 地域内幹線と位置づけるなら、地域内市民も通院や買い物に利用しやすくなるよう、路線の延伸やグリーンタウン地区内循環等と一体的な運行を検討して欲しいです。	ご指摘の運行ルート等も含め、検討を継続していきたいと思っております。デマンド交通の運行の中で、こうしたルートに一定の利用者数があり、自治医大線を延伸することで利用者を確保できると判断できる場合には、運行事業者である関東自動車に対しても協議をしていきたいと考えております。

3	4.1.1 目指すべき公共交通の将来像 (P.49)	<p>スクールバスの運行について、(P.50)で触れられているがどのように検討していくのか施策では触れていません。</p> <p>P.58 公共交通の利用促進 の項に「南河内小中学校開校に伴うスクールバスの運行形態について、公共交通資源として活用できないか、教育委員会と共に検討します。」と追記して頂きたい。</p>	<p>P50 に記載のとおり、下野市内におけるスクールバスの運行は、限定的に運行されている状況から、現時点では、公共交通の一つとして位置付けることは難しい状況です。現状においても、路線バスの利用は朝夕が多く、日中は少ない状況です。スクールバスの運行時間外である日中に余ったバスを活用し運行することも考えられますが、定時定路線で運行するのはニーズに合わず継続して運行することが難しいと考えます。しかしながら、将来的に人手不足等が見込まれるため、継続して輸送資源としての活用を検討したいと思えます。</p>
4	4.2.1 基本方針①日常的な一道の利便性を高める公共交通サービス (P.52)	<p>スマホを使用しない・できない人もかなりの割合にいると思うので、それらの人たちの対応をどうするか検討する必要があると思います。</p>	<p>デマンド交通の運用に関しては、スマートフォンやインターネットからのご予約が難しいご利用者様に関しましては、以前と同様に電話での予約も変わらず実施していきます。また、スマートフォンやご自宅のパソコンからもご予約が出来るように予約システムの利便性を高めるよう取り組んでおり引き続き、利便性の向上に努めてまいります。</p>
5	P.59「デマンド交通の車体の小型化の検討」	<p>一便あたりの乗車人数実績からの提案と思うが、利用者の多い時間帯のニーズに応えられるのでしょうか。</p> <p>セダン型車両の導入とあるが、UD 車両にしなくていいのか。折り畳み式ベビーカーや買い物カート等もセダン型だと乗せにくいのではないのか。</p>	<p>本市では、通院等で通常の交通機関を利用することが困難な方の外出支援のため、福祉タクシーの利用券を配布しております。デマンド交通は、乗合式のタクシーとしての運行であり、福祉タクシーとの役割分担を図っていきたいと考えております。運行台数を増やすため、利用者が多い時間帯にも対応できると考えております。</p>

6	P.61～62 目標値	いずれの目標とも低いような気がします。目標を絞った方が良くと思います。特にデマンド交通収支率は市の財政負担を減らすためにも 20%はいかないと思います。	目標値は、本市の公共交通の利用者推移に加え、本市の人口推移や他の関連計画に掲げる目標設定値等を踏まえ設定しております。デマンド交通に関しましては、運行内容の見直しや効率化を検討していくことで財政負担の軽減に努めていきます。
7	P.63 計画のスケジュール全体	8 つの施策のスケジュールがすべて 2021 からとなっているが、優先順位を付けて対応すべきで、可能な施策は 2021 からでも実施できるようにすべきである。また、2022 から検討する施策があってもよい。	施策に関するスケジュールの設定は、検討の熟度を踏まえ早期に取り組むことが出来る内容と長期にわたり検討する必要がある取組に分けて設定しています。継続して検討していくとともに、デマンド交通の運行方法の見直しについては、2021 年から着手していきたいと思います。