

## デマンドバス運行の課題検討について

### ◆運行車両等の検討について

#### 現行車両について

現行車両は、平成23年度に国庫補助を受けて導入し平成29年度までは補助対象期間となっておりますが、車両状況も引き続き使用できることから、下野市地域公共交通連携計画（平成28年～32年度）に基づき補助対象期間後も現行車両を利用し運行予定です。

現在の運行車両は、平成30年度末で33万kmを超える車両が出ることが見込まれます。

現在の車両の運行状態は、特段大きな故障等の問題もなく運行しております。現在の運行契約が平成30～31年度となっておりますが、平成32年度の車両については、運行事業者と車両状態の情報交換を行いながら、同車両を利用していきたいと考えております。

#### 運行車両について

現在本市では、1台あたり1回の運行で平均3人程度しか利用していない状況であることから、10人乗りワゴン車での運行が、効率的であるとは言えない状態にあるため普通自動車（セダン型）への移行の検討は必要となります。

あわせて、事業者からのワゴン車型（8人定員）を借上げて運行する方法の検討も行います。

なお、現行の事業受託業者の運行車両の移行についての意見も参考にしていきたいと考えております。

※参考：県内のデマンドバス事業における運行車両について …… 別紙1

### ◆運行エリアの検討について

デマンドバス運行開始時に、1時間を単位として運行を実施するという観点から、また10人乗りワゴン車を導入することを想定したことから、市内全域を1つのエリアとすることは困難であると判断した結果、合併前の旧行政区ごとに運行することが望ましいものと考え、3つのエリア運行としました。 …… エリア図：別紙2

その際エリアを超えての利用に対しては、乗り継ぎが必要になるのではないかという事から、市内3か所の乗継ポイントを設定し運行を開始しました。

しかし、利用者の約8割となる70歳以上の高齢者にとって、乗り継ぎの待ち時間等を考えた場合、他のエリアからも乗入れできる箇所を増やして、待ち時間の短縮を図るなどの検討も必要になります。

現在運行している3エリアについて、旧行政区で区域分けしており概ね運行管理は順調に行っていますが、JR宇都宮線を含んだ国分寺エリアでは、同じ区域内の中で線路を越えての運行箇所があり、横断するのに時間を取られてしまうなど、効率が良くない地区も見受けられます。

エリア分けについては、時間内での移動をするにあたり、より効率的な運行の検討が必要となります。

### ◆運行台数の検討について

デマンドバス運行は、車が自由に使えない人が安全に安心して外出・移動できる生活交通を確保するため、利用者を自宅まで迎えに行き、目的地まで送り届ける「完全ドア・トゥ・ドア型」運行システムを実施しています。

現行の1時間1便を基本に、渋滞による遅延等にも対応可能な余裕ある運行計画として旧3町の区域をエリアとしています。

運行台数を増やす場合、運行エリアの見直しと合わせて検討することになります。現在の運行状況は下記のとおりです。

#### ◆参考 エリア別の利用状況

現在、3つのエリア別運行で、1時間を単位として各1台の計3台で運行している。

利用状況をエリア別にみると次のとおりである。

(各4/1～3/31)

単位：人

	H27	H28	H29
石橋地区	7,797	6,416	6,272
国分寺地区	6,827	6,256	6,456
南河内地区	14,864	10,882	9,547
計	29,488	23,554	22,275

※各地区の利用者数を見てみると、南河内地区が石橋地区や国分寺地区と比較して、全体の半数近くを占めている。

### ◆市外医療機関乗り入れについて

デマンドバスの運行開始直後より医療機関への利用が多く占めていたことから、石橋地区の北西部ではうつのみや病院（旧宇都宮社会保険病院）へ、南河内地区の東部では上三川病院への送迎を希望する声が上がっていましたが、10人乗りワゴン車での時間内運行を実施している現状では、他市町への運行はその時間内での利用が制限されることになることから、市内利用のみに限定しています。

下野市のデマンドバス運行が交通空白地域の解消という事を考えると、上記のように路線バス等公共交通の無い地域でこそデマンド交通が必要になるため、市外医療機関へのポイント的な乗り入れが可能かどうかの検討も必要となります。

※参考：現在の医療機関乗り入れ状況について …… 別紙3

### ◆コミュニティバス（定期バス）運行の検討について

デマンド交通では、時間が不定期であることから、予約時間のある医療機関受診等の場合は、時間のはっきりしている定期運行を求める声が上がっていますが、平成24年3月31日まで運行していた市内循環バスの場合、空気を運んでいるような状態で、利用者が減ってきたことが原因で廃止となりました。他市町においてのデマンド交通への移行理由も、本市と同様な理由からとなります。

勿論、定期運行にはそれなりの利点もあるため、デマンド交通の充実と利用促進を目標として継続させていくとともに、1市2町による広域連携による交通ネットワーク会議においてバスの実証運行の検討を早急に進めていきます。

この広域連携によるバスの実証運行を踏まえながら、今後、新たなコミュニティバス運行については、その必要性、採算性等について地域公共交通会議で検討していきます。

### 平成33年度以降の新たな地域公共交通網形成計画策定について

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が平成26年11月20日に施行され、地域公共交通の現状・問題点・課題の整理を踏まえて公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通システムのあり方、住民・交通事業者・行政の役割を定める地域公共交通網形成計画を作成することができるようになりました。

そこで、本市では、平成31年度から連携計画に加え新計画に求められる事項（まちづくりとの一体性、広域性の確保などの視点）を踏まえつつ、市民ニーズや公共交通の運行実績等の現状分析から、新たな地域公共交通のマスタープランとなる「下野市地域公共交通網形成計画」の策定を進めていき、平成33年度からはこの新たな計画のもとでデマンドバス運行等の事業を進めていきます。