

## 「下野市地域公共交通網形成計画」骨子案に関するご意見

No.	意見
1	<p>P1. 各種調査等を通じて把握した下野市の現状及び課題</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 14 行「利用を促進」⇒「利用促進」</li><li>・ 15 行「適正化検討」⇒「適正化を検討」</li></ul> <p>P2. 将来の交通網イメージの中に大松山の陸上競技場を入れてはどうか。 基本方針の説明と P3～基本方針の説明は、同じでは、まずいのか。</p> <p>P3～事業イメージは、P1 の下野市の現状及び課題に対してのものだと思われるので、突合できるようなレイアウトにすれば分かりやすいのではないか。</p> <p>P1. 各種調査結果からみた課題の実施した各種調査で、住民アンケート調査結果が 3 つに分かれている理由。</p>
2	<p>下野警察署では、運転免許証の自主返納を受理した際、自主返納者に対し、下野市や栃木県タクシー協会で行っている支援事業（特典）の案内を行っています。</p> <p>特典の案内のほかに、自主返納者に対するデマンドバスを含む公共交通の利用促進に向けた良い方策があれば、協力したいと思います。</p>

No.	意見
3	<p>資料4「下野市公共交通網形成計画骨子」に関する意見</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 「移動に関する市民アンケート調査」の結果が「骨子の基本方針」に記されていますが、その結果の全貌が示されていません。更に、指標（案）として示されていますが、案という指標はどのようなものなのでしょうか。いずれにしても、アンケート調査の回収率や集計、分析、評価を行ったのであれば会議に明示すべではないでしょうか。</li> <li>2. 「下野市地域交通網形成計画の基本方針」の一覧表の中で、左端に「下野市の現況」、「公共交通」、「各種調査結果」からとして課題が記されていますが、それぞれの課題の根拠にアンケート調査が示されていますが、その他上位計画・関連計画、実態調査、状況確認、ヒアリング等種々記されていてもそれらの出所の表示がありません。出所を表示することにより信頼性が増すのではないのでしょうか。</li> <li>3. 「目標を達成するために実施する施策（案）」の、基本方針①の施策は、デマンドバスを主眼に記されているように見受けませんが、ほかに日常的な移動の利便性を高める施策を挙げてもいいのではないのでしょうか。地域旅客運送サービスは、公共交通機関のみでは対応できないことを認めた国土交通省の参考資料の中にも、新しく「自家用有償旅客運送」が記されており、既に他県ではこのような先進的な施策が数多く生まれており、県内でも幾つか新しい施策が実施されています。</li> <li>4. 「目指すべき公共交通の将来像」として4項目が挙げられていますが、そのうち基本方針②については「立地適性計画と連携し」、「居住誘導区域への移住や定住化を促す」と記されていますが、上位計画があるなら明示すべきではないのでしょうか。将来像は長期的にみても計画に落とし込まれ、施策として実施される可能性が高いものであるべきではないのでしょうか。 <p>下野市は歴史があり先祖伝来の土地と墓が多い上、高齢化のみならず少子化も進んでおり、24、5年前に県の誘致と強力な支援により新しい理想的な住宅街として用地の取得、道路等インフラの整備等膨大な投資が伴い難産の末生まれた自治医大前の祇園と緑の住宅地区でさえ、今や二つの小学校の統廃合も時間の問題になりつつあり、他の地区でも既に小学校の統廃合が行われている下野市の現状から見て将来像として掲げられるものなのでしょうか。実施可能性のある計画であるべきではないのでしょうか。因みに数少ない例として、地域特性を生かし、北陸のある市では特別養護老人ホーム等高齢者福祉施設を中心に商業施設、医療施設のほか学生寮等若者をも巻き込んだ高齢者対策を主眼に集積したコンパクトシティの誕生や県内のあるでは公金を投入した市街地の中の数十階の高層住宅（マンション）の建設の例があることは周知のことです。</p> </li> <li>5. 「1. 下野市地域公共交通網形成計画の基本方針の将来の交通網イメージ」の、図の中の将来の交通網が幾つか示されていますが、それらはどのような根拠から導き出されたのでしょうか。そして、これだけの網で良いかの裏付けも必要ではないのでしょうか。</li> </ol>

No.	意見
3	<p>6. 「目標を達成するために実施する施策（案）」の、基本方針②の、施策1 地域間及び地域内の交通網整備の中で、「仁良川地区を含む居住エリア」と記されていますが、この「居住エリア」はとは仁良川地区と同程度の規模を指すのでしょうか。もしそうであれば既存の公共交通の恩恵の少ない郊外・過疎地域について等閑視せずどうすべきか具体性のある施策が考えられてもよいのではないのでしょうか。</p> <p>7. 「目標を達成するために実施する施策（案）」の、基本方針③の、施策②公共交通の利用促進の、事業イメージ（案）の中に、「免許返納者支援制度の充実」とのみ記されていますが、もう少し踏み込んだ施策を示してもよいのではないのでしょうか。現在交通事故防止の観点から高齢者の免許返納は喫緊の課題として取り上げられ、既に他県では先進的対策が数多く実施され、県内でも幾つかの市で実施されています。</p> <p>8. 国土交通省の参考資料の中に「地域公共交通計画」に名称変更するのは、「有償運送」を始め福祉バス、スクールバス等を広く視野に入れ、「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」と「地域における輸送資源の総動員」により、「網」計画を脱して、国が基本方針を示し、これに基づいて市町村（または都道府県）が計画を主体的に作成するという他の行政で既に行われている一般的な形になることを志向しており、本計画ではどの程度この視点を踏まえようとしているのでしょうか。</p> <p>9. 置かれた地勢も歴史も異なる3町が合併して生まれた下野市は、地域によって住民サービスのばらつきがあるのは否めませんが、それはきめ細かなボトムアップによる政策形成によって解決へ近づくと考えられ、「地域の足を自らデザインする」地域公共交通計画の作成がそのよい機会の一つではないのでしょうか。交通弱者のきめ細かな把握の手段には、自治会、老人会、障害者親の会から意見を聞くほか家庭を訪問できる民生委員・地域包括支援センターの職員・保健師（いずれも秘密保持義務がある）等がもつ情報の活用等があります。このような協力により手作りの計画が可能になり、計画と現状の分離が少なく血の通ったものになり、実施後の定期的な見直しも比較的やり易くなります。</p> <p>10. 郊外などの過疎地域の公共交通事業は、収支バランスを欠くことは避けられず、営利事業と棲み分けして、行政が運営主体となり、かつ住民の力を活用する基金制度やボランティアなど「地域における資源を総動員」して積極的に取り組んではいかがでしょうか。国等の助成に頼っても収支のバランスが取れないデマンドバスの運営状況からも自明です。このような主体的な取組から、市が運営しているコミュニティバスの終身無料乗車券を高齢者の免許返納者に交付して、高齢者の免許返納問題の解決を図っている県内の市の実践例が幾つかあります。</p> <p>11 市民にとって1日も欠くことのできない日常生活の基礎的なインフラである地域公共交通の多様で持続的な施策を市が主体的・計画的にきめ細かく取組み、常に実態に合うように手直し、今後福祉バス、スクールバス等地域における輸送資源の総動員し、運営も縦割りを排して人、物を集中し効率化を図って行くことが要請され、地域交通対策課または係のような専門担当組織を整えて対応しなければならないのではないのでしょうか。</p>

No.	意見
4	<p>■標記「網形成計画の基本方針」策定の基本的考え方について</p> <p>1. 実績評価</p> <p>(1) 新基本方針の策定に当たっては、PDCAの手順を用いることに異論を唱える関係者はいない、と思われる。</p> <p>(2) 平成30年度までの収支（委託費vs運賃収入）等実績を診て、これらをどう評価するか＝「見立て」が、ファクトに基づいて偏見なく公正に行われるか否かが、新基本方針の立案・実施およびその結果（成果）に大きく影響することを肝に銘じるべきである。</p> <p>(3) 報告された平成28年度から平成30年度の、収支の乖離状況は、収入1に対して支出が4.1～5.6であり、かつこの乖離幅は年々増加している。</p> <p>このことは、単年度収支を均衡させるためだけでも、①収入を6倍にする、②支出を1/6に圧縮する、③それらの合わせ技（折衷案）となるが、いずれも現行サービスの「改善（マイナー・チェンジ）」では解決できないほどの「重篤な」経営事象である、と私は診ている。</p> <p>例えば、収入を6倍にするとすれば、年間利用客数（延べ数）は13.4万人が必要となる。  （22,401人（30年度年間利用者数）×6＝134,406人）  （そもそも、乗客1人あたりの収入が、195円（平成30年度実績）と、定価300円に比し▲35%になっていることも問題であるが。）</p> <p>この意味するところは、1便当たり平均乗車人数は3.2人（実績）から19.2人になる、ということである。</p> <p>したがって、利用パターン（偏り・ばらつき）を最大限に平準化し、利用率100%（全ての便に空席が無い状態）に極力近づけることができた場合を仮定しても、少なくとも車両（10人乗りワゴン車＝客席は9人分）をさらに3台・運転手を3人増加しなければ需要に対応できないことになる。</p> <p>（134,406人÷292日（年間サービス日数）÷9人/台・回÷10回＝5.1台≒6台）</p> <p>この場合、既存3台と併せた計6台分のコスト（年委託料）は、2倍の4.9千万円と見込まれるのである。</p> <p>2,448万円（平成30年度委託費）÷3台×6台＝4,896万円  （委託費内訳は開示されていないため、これ以上の分析不可。）</p> <p>これに対し、運賃収入は、195円×13.4万人＝2,621万円であるから、  収支の乖離幅は2,275万円（4,896万円－2,621万円）となり、平成30年度の実績収支乖離幅の2,012万円を上回るのである。</p> <p>この意味するところは、即ち、  <u>現行サービス枠組みのまま、利用者増加施策を打てば、収支がさらに悪化するだけで、持続可能性はさらに遠のくのである。</u>  <u>このことを市民は正しく認識する必要がある。</u></p> <p>したがって「利用促進の取り組み（第4回資料2-7）」は、当該事案の「命取り」にこそなれ、ソリューションにはならないのである。</p>

No.	意見
4	<p>そして、この愚策を続ける間、確実にメリットを享受するのはこのプロジェクトに参入している「交通事業者」だけである。</p> <p>要するに、現行のサービス枠組みは、利用促進を図るほど、収支の乖離が大きくなるにもかかわらず、市（行政）が、この収支の乖離に補助金等税金を充て「住民のため」という大義名分のもと、市場原理を逸脱した「良心」をもって、当該枠組みの延命を図れば、市民の税金（血税）は安定的に車両運行事業者の手に渡るだけ、という「奇妙かつ皮肉な結末」をもたらすのである。</p> <p>私たち市民は、現行のサービス枠組みは、そもそも破綻していることを認識しなければならない。</p> <p><u>2. 「基本方針」策定の考え方</u></p> <p>(1) したがって私は、この課題解決のためには、抜本的な改革・大胆な発想の転換が不可欠と考えている。</p> <p>(2) その発想の根底にあるべきは「自助・自治」であると思料する。</p> <p>(3) ただし、過渡期においては、既存サービス等（MaaS）の併用を排除しない。 （例：民間タクシー利用時の〇〇%補助）</p> <p><u>3. あるべき姿は、</u></p> <p>(1) 持続可能な仕組み・サービスであること。</p> <p>(2) 補助金に依存せず、(1)の仕組み・サービスの収支をバランスできること。</p> <p>(3) 自治・自助により運営されるサービスであること。</p> <p>(4) 「移動手段・方法」に関する技術の進展・環境変化を踏まえていること。</p> <p>(5) より効率的な街（居住環境）形成に向けた方向性を踏まえていること。</p> <p>(6) 既存の枠組みや既存のサービスは、より効率的で快適な枠組みとサービスに置き換わるべきこと。 換言すれば、既存の枠組みや既存のサービスを補助金をもって延命しないこと。 （自由市場原理・自由競争原理を尊重すること。）</p> <p>(7) 「安い・早い・使いやすい」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既存サービスより低廉である。</li> <li>・目的地にダイレクト移動（経由しない）</li> <li>・予約方法の簡便化、現金不要</li> </ul> <p><u>4. 「実施する施策」について</u></p> <p>「あるべき姿」と「現状」のギャップを埋める諸施策の立案・実施に係る事業者の選定や購買については、市場原理に基づき行われること。</p> <p>ただし、政治的な配慮が必要な場合には、その理由と規模を明示し、委員の理解を得ること。</p>

No.	意見
4	<p><u>5. 「住民ファースト」 であること</u></p> <p>(1) 換言すれば「民業圧迫」等 MaaS の考えと相いれない思想を持つ事業者には依存しない。</p> <p>(2) 住民こそ当該サービスの担い手となるべく、意識付け・組織化に速やかに着手すること。</p> <p>(3) 行政（市）と住民の適切な役割分担ができていること。</p> <p>(4) 民間事業者が提供する「移動サービス」のプライスが、住民の自助・自治によるサービスコストを下回るに至った時には、民間事業者の参入を認める。</p> <p><u>6. 各論（資料（資料4）について）</u></p> <p>(1) 基本方針</p> <p>④: 「交流人口の増加」を目指す意義とメリットを明示してほしい。</p> <p>(2) 施策（案）</p> <p>「事業イメージ（案）」について、見込まれるコストを各々併記してほしい。</p>