

令和2年3月18日

『下野市地域公共交通網形成計画(素案)』に対する意見  
※赤字部分は事務局回答

## I 総論

標記計画は、事業計画を策定する時の、いくつかの重要な構成要素が欠如している。その主要なものは、次のとおりである。

(1) 当計画は、『下野市地域公共交通総合連携計画』の後継計画であるのだから、当計画策定に当たっては、当『連携計画』の評価（Check）から始まるPDCA（または、CAPD）の記述が不可欠である、と考える。

⇒デマンドバスの目標値との乖離については、再度、検証のうえ、実現可能な数値目標に見直すことを考える。R2年度の計画策定までに事務局にて、検討し会議にて諮る。

(2) 事業計画の要（かなめ）は、資金計画である。即ち、損益計算書・貸借対照表・キャッシュフロー計算書（各予想）の記述が不可欠である、と考える。

⇒以上のことが、標記計画素案に記述されていないのは、なぜか。

これらを記述しない合理的理由はあるのか、お答え願いたい。

⇒地域公共交通網形成計画で記載が求められる項目は、国交省の手引き（マニュアル）で規定されており、それに基づき「基本方針、区域、目標、…計画期間」等を記載している。

網形成計画では、路線バス、デマンドタクシー等の各種モードについて、体系的に記載するもので、デマンドに特化した記載はそぐわない。また、収支の視点は非常に重要であり、こうした観点で見直しを進めていくにあたっては、デマンドバスの再編計画（アクションプラン）を定める場合には、具体的に検討が必要と考えている。

※今回策定する網形成計画では、あくまで施策レベルでの記載となる。

## II 各論

### 1. 外部事業環境分析

①他の自治体等の動向を把握・分析しているか。

例中頓別町で実施されている無償ライドシェアモデル（道路運送法に抵触しない）

⇒他地域の事例は、継続して情報収集し、参考となる事例や取り入れられる取り組みは、事務局の方で整理のうえ、会議に諮りたい。一方で、他地域と下野市で状況が異なる部分もある。例えば、タクシー事業者が複数社おり、事業を継続されている中、こうしたライドシェアを導入することで、事業者の撤退を加速する恐れもある（客を取り合うことになる）。こうした状況を踏まえ、事務局として、導入可能な施策を引き続き検討したい。

### 2. 経営資源分析（上記 I (1) と関連）

①当計画で実施しようとする（または、実施した）サービスを把握・分析しているか。

例えば、委託先事業者のサービス品質、費用対効果

②住民、市（自治体）、事業者のリスク配分は妥当か。

（私は、現行サービスの枠組みだと、事業者は全くリスクを負わず（または営業努力・工夫をせず）とも、契約した委託料は確実に収入できる仕組みになっているのではないかと感じている。）

⇒事業者と勉強会を開き、サービス、コストについて継続して検討を進めている。協議結果、改善策等がまとまれば、会議の中で提示していきたい。

③下野市の独自ノウハウ（その有無を含め）をどう認識しているか。

⇒これまで、循環バス等を運行してきた経験等は、地域モビリティを検討する上でのノウハウにはなっていると考えている。

④下野市民をサービスの担い手に育てる発想が無いのはなぜか。（Ⅱ(1) 関連）

⇒現行法制度、今後の改正等を鑑みて、導入可能な施策については、積極的に検討を進めていく。一方で、市内事業者等に影響が出ないように配慮するとともに、市内公共交通の維持に努めていきたいと考えている。

### 3. 計画全般

①ニーズ（言い換えれば、サービス提供対象）が明確化されているか。

⇒サービス改善において、誰に対するサービスか、サービスの利用者があるか、その他施策と比較した場合の優先度はどうか、多角的に検討し、計画に反映できるよう事務局で継続して検討を進める。また、必要に応じて、交通事業者の意見も確認していく。

### 4. 事業戦略

①補助金を受けることを前提とした計画なのか。

②収支の均衡を図ろうとする価格戦略等のアイデアがあるのか。

③計画年度内に計画される事業（ミッション）は線表（ガントチャート等）により記述されるべき、と考えるがいかがか。

⇒法律の改正を踏まえ、施策の導入が柔軟になっている部分もある。公共交通単体で黒字化は難しい現状であるが、地域の移動手段を確保することが、下野市に居住することの満足度につながり、日々の生活が豊かなものとなることも踏まえ、引き続き、検討をしていきたい。

広域連携バスにおいても、国庫補助が得られるよう利用者を確保していく必要がある。また、MaaS等の取組から国の補助が得られるのであれば、事務局も検討を進める。※施策導入が目的とならないよう、将来像や計画目標と合致した施策を継続して検討していく。

### 5. サービスを支える機能

①ドライバーや当サービス運用担当者等、人的資源の確保・強化について、検討されたか。

②マッチングを効率化する情報システムの導入について、検討されたか。

③P54 「デマンドバスの車体の小型化の検討」について。

これを現在の枠組みのまま実現すれば、ドライバー人員増→経費増・収入不変→収支悪化になることは明らかである。事業者への委託費の開示・分析・評価がなされないまま、これを計画に載せることは、不適切と考える。

⇒市内を広域にカバーするデマンドバスの改善は喫緊の課題と考える。事業者も含めた勉強会を継続して開催し、積極的な議論を行う。

### 6. 年度予算の策定

上記Ⅰ(2) 損益計算書・貸借対照表・キャッシュフロー計算書（各予想）を、少なくとも年度毎に策定することが、PDCAを廻すために必要と考えるが、いかがか。

⇒デマンドバスの目標値との乖離については、本計画策定のタイミングで、実現可能な数値目標に見直すことを考える。R2年度の計画策定までに事務局にて、検討し会議にて諮る。

### 7. 実施とフォロー

予算と実績の差異が数値により分析できるようになっていることが、PDCAを廻すために必要と考えるが、いかがか。

⇒各施策に対して、数値目標を設定し、PDCAサイクルを回していき、交通会議にてチェックできるよう体制を整える。