平成２２度　第３回　福井市地域生活交通活性化会議　議事要旨

【協議事項】

● 案件１　清水地域バスの今後の取扱いについて
【案件上程者：福井市都市戦略部交通政策室】

〔 案件上程者 〕

【資料１に基づく説明の要旨】

・ 清水地域バスは、当初、平成２１年７月１日から平成２２年３月３１日までの予定で試行運行を開始したが、９ヶ月間では利用傾向を十分に把握できないことから、試行運行期間を１年間延長し、今年度の運行を行ってきた。
・ 平成２２年１０月にはダイヤ改正や回数券販売を始めとする運行計画の見直しを行い、西地区は１便あたり２人以上、北・東地区及び南地区は１便あたり３人以上という利用目標に向けて、チラシの回覧等により利用促進を図ってきた。
・ そのような中で、平成２２年１０月～１２月の利用実績は、西地区では目標人数を達成する月があったものの、北・東地区及び南地区では目標人数を達成することができなかった。
・ そのため、清水地域バスの今後の運行については、西地区の２ルートのみ平成２３年４月１日から本格運行に移行する。その一方、北・東地区及び南地区は平成２３年３月３１日を以って試行運行を取り止めることとする。

（委　　員）　清水各地域の利用実績を見ると、西地区は路線バスが少ないため、地域バスが利用されやすい状況だったのではないか。一方、北・東地区についてはプラント３方面ではなく、ワッセや福井市街地に向かう移動需要が多いと想定され、南地区については清水山線が地域バスと重複しているため、利用が伸びなかったのではないか。試行運行を取り止める一方で、既存路線バスを活かして交通網を整備するなど、今後の代替案を考えていく必要がある。

（委　　員）　平成２２年１０月に実施した運行見直しから３ヶ月で運行継続の可否を判断して良いのか。

〔 案件上程者 〕　目標を達成できなければ運行を取り止めるということは、

９月に開催した当該会議や清水地域審議会でも説明、協議してきた。また、運行見直し以降は清水地域内での回覧等でも周知を図ってきたところである。その上、各地域としても目標達成に向けた取組みを行っていると考えられる中で、それでも目標を達成できないことを考慮すると、現行の形態でバスを継続的に走らせることは難しいと判断した。このようなことから、現行の形態での運行は一旦取り止め、路線バスの利用や地域コミュニティバス運行支援事業の活用を視野に入れながら、当該地域の交通のあり方について改めて考えていきたい。

（委　　員）　単に試行運行を取り止めるということだけではなく、これから先、清水地域の交通をどうするかについて考えることが大切である。例えば、路線バスと地域バスの乗継割引制度の導入や、デマンド方式の運行などが可能性として考えられるのではないか。

（委　　員）　今後、西地区が本格運行に移るということだが、本格運行後の運行継続の判断はどのように行うのか。

〔案件上程者〕　利用が少ないからといって即座に運行を取り止めるものではなく、ルートやダイヤの見直しを行うことが必要である。それでも利用が伸びない場合、地域バスという形態での運行は取り止め、地域コミュニティバス運行支援事業を活用したデマンド運行や路線バスの利活用による交通手段の確保について考えていくことになる。

（委　　員）　公共交通のサービスは、一度運行を取り止めるのではなく、代替案を提示しつつ、移動の継続性を確保しながら進める方が良い。そのような方法を取らないと、一度掘り起こした需要がゼロに戻ってしまいかねない。

（座　　長）　今後は、現行のバスの運行継続の可否について考えつつも、次の交通のあり方についても考えていけるような体制を取ることが望ましい。

（委　　員）　社会全体が、車中心の生活に慣れてしまっている状況にあって、公共交通が地域に浸透するには時間がかかる。公共交通を途切れさせないためにも、可能な限り早く次の交通プランについて考えることが必要である。

（委　　員）　平成２２年の５月～８月に実施した、運行見直しのため

の勉強会の参加委員に対し、当該勉強会を清水地域全体の交通について考える場として発展的に残していくことを提案し、継続的に清水地域の交通について考えていきたい。

（委　　員）　利用実績の数字だけを見て、利用が少ないから廃止とするのではなく、高齢者が病院に行くための１便だけでも残すような方法についても考えていただきたい。

（座　　長）　一旦、原案のとおり試行運行を取り止めることになるが、地域のニーズを汲み上げながら、前向きに清水地域の交通について考えていって欲しい。

⇒その他、意見はなく原案のとおり協議が調ったものとする。

【報告事項】

●海岸地域バス・海岸広域ルートにおける停留所の新設等について

【資料２基づく説明の要旨】

・ 福井市都市交通戦略においては、公共交通幹線軸上に設定する地域拠点や乗継拠点の交通結節機能を高めるため、待合空間の整備やパーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐車場の整備を進めることとしている。
・ こうした考えに基づき、自家用車や自転車から路線バス・地域バスへの乗継機能を強化することで公共交通機関の利用促進を図るため、「鉾島」及び「鷹巣公民館前」バス停の新設を行った。
・ 「鷹巣公民館前」には、パーク＆ライド駐車場等の施設整備を行った他、観光案内版を設置する等、観光面でのバス利用の増加を図っている。

（委　　員）　京福バスと海岸地域バスのどちらでも乗れるフリー乗車券等の企画切符の販売など、協力しながら利用促進を図っていきたい。

（委　　員）　地域の皆で頻繁に海岸地域バスを利用しており、生活の足として大変助かっている。ただ、待合環境があまり良くないので、上屋を設ける等、改善してもらえるとより利用しやすくなる。

（委　　員）　今後は、パーク＆バスライド駐車場や駐輪場のハード面の

整備だけではなく、福井県の観光連盟等、様々な機関と連携して幅広くＰＲを行っていくことが重要である。

⇒その他、意見はなく報告終了。

【その他】

（委　　員）　先日の大雪の際、利用者から運行状況に関する問い合わせが多数あったが、自社のバス状況であれば回答できるが、乗り換えや代替手段など、他社の運行状況については答えられなかった。緊急時に一元的に情報を集約し、適切に情報提供を行うような仕組みを作ることはできないだろうか。

（委　　員）　電話は不通になることも多いので、最新の情報をホームページにアップするなどして欲しい。

（委　　員）　ホームページはパソコンだけではなく、外出中でも情報を入手できるよう、携帯電話にも対応したものにする必要がある。

（委　　員）　高齢者はパソコンを使えない方も少なくないので、地域によっては地域内の有線放送等を利用することを含め、適切な情報提供を行ってほしい。

⇒その他、意見はなく会議終了。