

# 平成 2 1 年度第 2 回 福島市地域公共交通会議 - 会議録 -

## 1 . 日時

平成 2 2 年 2 月 2 2 日 ( 月 ) 午後 2 時 0 0 分 ~ 午後 2 時 5 0 分

## 2 . 会場

福島市保健福祉センター 5 階 大会議室

## 3 . 出席委員 ( 代理含む )

	団体・機関名	職 名	氏 名	備 考
1	福島市	都市政策部長	氏家 主計	
2	福島交通株式会社	自動車部乗合営業課長	千葉 正人	
3	JRバス東北(株)福島支店	福島支店長	松田 勝廣	
4	(有)カネハチタクシー	代表取締役社長	高野 勝男	
5	福島地区ハイヤー・タクシー協同組合	理事長	西條 勝敏	
6	社団法人福島県バス協会	事務局長	千代谷 俊行	
7	社団法人福島県タクシー協会	理事	坪井 大雄	
8	私鉄福島交通労働組合	福島支部長	紺野 淳	
9	全国自動車交通組合連合会福島地方本部	執行委員長	萩尾 哲夫	
10	福島商工会議所	総合企画部長	本田 政博	
11	福島市町内会連合会	副会長	齋藤 良介	
12	福島市自治振興協議会連合会	会長	羽田 清久	
13	福島市老人クラブ連合会	理事	本間 弘貞	
14	ふくしま市女性団体連絡協議会	会長	山際 陽子	代理
15	福島市交通安全母の会連絡協議会	副会長	丹治 吉	
16	東北地区高等学校生活指導協議会	橘高校教諭	永冨 修司	代理
17	国土交通省東北運輸局福島運輸支局	首席運輸企画専門官	宮地 和久	
18	福島県東北地方振興局	県民環境部長	遠藤 栄一	
19	福島県福島北警察署	交通課長	島 文博	

## 4 . 欠席委員

	団体・機関名	職 名	氏 名	備 考
1	福島県身体障害者福祉協会	支部長	佐藤 邦男	
2	福島県福島警察署	交通第一課長	松沢 勝美	

## 5 . 会議の公開・非公開 公開

## 6. 会議内容

### 《平成21年度第2回福島市地域公共交通会議》

#### 1. 開 会

司 会（眞島都市政策部次長）

本日は、ご多忙のところ、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。  
私、本日、司会を担当させていただきます、都市政策部次長の眞島幸雄でございます。  
よろしくお願いいたします。  
それでは、ただ今より第2回福島市地域公共交通会議を開会いたします。

#### 2. あいさつ

司 会（眞島都市政策部次長）

続きまして、当会議会長 氏家主計よりご挨拶申し上げます。

挨 拶（氏家会長）

本日は、ご多用のところ、ご出席いただきまして誠に有難うございます。  
皆様には、常日頃、市政発展のため、多大なるご指導とご協力をいただいております  
ことに対し、この場をお借りいたしまして厚く御礼申し上げます。  
本市におきましては、今年度において、バス路線等の改廃に関する実質的協議を行う  
「福島市地域公共交通会議」、公共交通機関の活性化を目指す計画を策定する「福島市公  
共交通活性化基本計画策定懇談会」と、公共交通利用促進施策を実施するための協議機  
関をそれぞれ設置させていただき、市民、交通事業者、行政機関が一体となって、将来  
にわたって安全で安心な福島市をつくりあげる体制を整えさせていただきました。  
今後におきましては、よりよい公共交通網の構築のため、より一層、本会議において  
ご協議をお願いする機会が多いと存じますので、委員の皆様の特段のご指導とご協力を  
お願い申し上げます、開会にあたってのご挨拶といたします。

#### 3. 議 事

司 会（眞島都市政策部次長）

ありがとうございました。続きまして議事に参ります。  
なお、設置要綱第6条第2項に照らし、本会委員定数21名のうち、本日もご参会いた  
だきました委員数は、代理2名を含む19名となっており、本会議が成立していること  
をご報告申し上げます。

司 会（眞島都市政策部次長）

それでは、当会議設置要綱第6条第1項に基づき、以降の議事につきましては、会長  
を議長として議事を進行して参ります。会長、よろしくお願いいたします。

会 長（氏家会長）

それでは、議事を進めて参ります。  
協議事項  
(1) 福島飯野線の運行（案）について  
事務局より説明願います。

## 事務局（交通政策課）

まず、ご説明の前に資料の確認をお願い申し上げます。

お配りの封筒に、次第下段に記載がございます資料１～４までと、参考資料が２部入っております。以上について、添付もれ等はございませんか。

それではご説明させていただきます。

### 協議事項

#### （１）福島飯野線の運行（案）について

資料３及び参考資料１について説明。

#### <説明概要>

国鉄バスとして昭和２９年に運行を開始いたしました、JRバス東北船福線につきましては、昭和５９年に国鉄改革の合理化の対象になりました。

しかし、福島～船引間における通勤・通学等にかかせない生活バス路線であることから、沿線市町（現在福島市、二本松市、田村市の３市）により協議会を設置し、以来、協議会が運行主体としてJRバス東北（株）福島支店に運行を委託し、路線の維持に努めてきました。

これまで、住民の生活の足として運行を継続してきましたが、現状として、飯野町～船引駅区間はほとんど利用されていない状況にあります。

また、二本松市において平成２０年３月に「二本松市公共交通計画」が策定され、平成２２年４月を目標に路線バスの見直しが検討されており、対象路線として船福線についても二本松区間の廃止が明示されていることから、沿線市協議会においても、運行の見直しについてこれまで検討を行ってきましたが、平成２１年８月２１日に開催された沿線市協議会総会において、事実上協議会としての運行継続は困難との判断から、平成２２年３月末日をもって廃止することが議決されました。

福島市におきましては、平成２１年８月２６日に開催された「福島市地域公共交通会議」において船福線としての廃止は決定されましたが、船福線の路線経路の内、福島駅東口から飯野町区間については、市民の生活の足としての重要な基幹交通網と位置づけ、沿線市協議会による運行廃止後も福島市内における代替バス路線を確保するという議決に至っております。

これを受け、路線の需要設計を考える上で、昨年１０月に渡利地区、立子山地区、飯野地区におけるアンケートを実施いたしました。このアンケートでは、JRバス東北船福線沿線地区での利用実態のみならず、日常生活での交通行動にも言及することで、潜在需要の把握を意図したものです。

#### アンケート結果説明（参考資料１参照）

このアンケート調査結果及び乗降調査の結果により、「JRバス東北船福線」廃止により一番影響を受ける立子山地区、飯野地区において、利用が多く見られた「若内」、「春田」、「浜井場」、「青木広表」、「竹の内」、「飯野下町」、「飯野町」の各停留所は、現在利用している方の利便性を損なわないために、経由する必要があると考えます。

また、飯野地区及び立子山地区における朝夕の通勤・通学利用実態があることから、飯野地区及び立子山地区～福島駅間における、通勤・通学利用を重視した運行形態が望ましいと考えられます。

ダイヤにつきましては、アンケートの３地区共通の結果として、学生の通勤通学の時間帯である午前６時～午前７時と、６０歳以上の方の免許を持っていない方の移動時間帯である午前９時～午前１０時の福島駅行きのダイヤを設定することが望ましいと考えられ、飯野町行きのダイヤは午前１１時～午後１時の時間帯と、午後３時～午後７時までの間において、運行することが求められています。

このことから、福島市は、事業者、市民、行政が一体となって公共交通を維持するという考え方にに基づき、福島飯野線に限らず、今後新たな路線を設定する際には1年間の実証運行を行い、1年の間に様々な試みを三者協働で行うことにより、利用しやすい公共交通を創り上げて行きたいと考えています。

運行経路及びダイヤをスライドで説明（資料3参照）

ただ今説明申し上げた案で運行を実施した場合において、約1年間の実証運行期間中に路線の課題問題点を精査し、利用実態及び地区の皆様の需要把握に努め、路線経路及びダイヤを修正いたします。また、上限運賃を800円程度と考えており、現在、運行事業者である福島交通さんに最終調整をしていただいております。

なお、需要がない場合や、利用が思ったほど伸びなかった場合には、廃止なども含めた路線の大幅な見直しも検討いたします。

会 長（氏家会長）

ただ今、事務局より説明のありました

（1）福島飯野線の運行（案）について

ご質問がありましたら、よろしくお願いたします。

委 員（斎藤委員）

アンケートでは年に1回しか利用しないという方が、アンケートに90%も回答しているというのはどういうことなのか。アンケートを実施するにあたって何か作為的なものがあつたのかどうか、影響のない範囲内でお答えいただければと思います。

事務局（交通政策課）

ただ今のご質問についてですが、今回、アンケートを実施させていただく際に、郵送での送付回答という形式をとっていませんでした。地元の町内会長さんを経由して各世帯に配布させていただいたところでございます。そのため、各町内会長さんをはじめ、各班長さんにも多大なるご苦勞をおかけいたしました。郵送での回答であれば、ここまでの回答率には至らなかったと思われま。また、立子山地区、飯野地区において、約90%という高い回答率になった背景には、JR バス東北船福線がなくなってしまうことに対する強い関心と危機感の表れでないか、と判断しております。

委 員（斎藤委員）

わかりました。

委 員（西條委員）

運行主体が福島交通に至った経過をお伺いしたい。また、路線を考える上で、バスモード以外に積算をしたのかどうか。

会 長（氏家会長）

運行形態を検討する上で、多様な交通モードにおいて積算をしたかどうかという意味ですか。

委 員（西條委員）

そうです。

事務局（交通政策課）

ただ今のご質問ですが、まず、原案につきましては、経路や運賃、利用人数を試算した上で独自に積算しております。

会 長（氏家会長）

ただ今のご質問ですと、バスだけではなくて、デマンドタクシー等についても積算したかどうかという意味ですので、その点について、事務局から再度説明願います。

事務局（交通政策課）

当初、交通モードの選択肢として、デマンドタクシーやデマンドバス等についても検討を行いました。しかし、3地区19.6キロにまたがる長大な経路において、デマンド形式で実行することが困難であると考えております。このことから、デマンド形式での積算はしておりません。

委 員（西條委員）

なぜ、そういうことを聞くかということ、他市ではタクシー会社がデマンドタクシーや路線バスを運行することが多くなってきています。なぜ、福島市だけがバス会社だけに運行を委託するのか、その選定経過を明確に示してほしいと考えるからです。

市民の税金で運行するわけですから、公平公正なやり方で運行事業者を決めるべきです。

会 長（氏家会長）

ただ今のご質問は、どういう経過で運行態様や運行主体が決定したのか、という部分についてですから、その点について、事務局もう一度説明願います。

事務局（交通政策課）

先ほど説明が足りなかった部分がございますが、この福島飯野線の運行は、市が委託契約をして運行を行ったり、補助金を支出して赤字分を補填するような運行形態ではございません。

あくまで、今回の福島市の趣旨に福島交通さんにご賛同いただき、ご協力をいただく形での実証運行となります。従いまして、繰り返しますが、この実証運行に関して、福島市からの支出はございません。

会 長（氏家会長）

ただ今事務局から説明がありましたとおり、今回の路線については、福島交通さんの自主運行という位置づけですので、実証運行期間中に福島市から補助金を支出することはありません。

福島市全体の公共交通については、「福島市公共交通活性化基本計画策定懇談会」の中で、福島市としてどのような公共交通体系であるべきかということを、デマンド方式も含めた総合的な議論をして参りたいと考えております。

委 員（西條委員）

もう一つ付け加えますと、規制緩和以降、タクシー会社でも何台もバスを保有しているところもあるわけです。そういう意味でも、福島市として運行を委託する場合には、参考にしていただきたいと考えますので、よろしくお願ひいたします。

会 長（氏家会長）

わかりました。

当然、福島市としても、十分理解しながら、どういうものが最良の手段なのか検討させていただきたいと考えておりますので、ただ今のご発言を要望として承らせていただきます。

会 長（氏家会長）

その他ございますか。なければお諮りしてよろしいでしょうか。

協議事項

（１）福島飯野線の運行（案）について

原案のとおりご承認いただけますでしょうか。

《異議なし》

会 長（氏家会長）

ありがとうございました。ただ今、JR バス東北船福線の廃止にかかる代替路線として、福島飯野線の運行について承認をいただきました。

会 長（氏家会長）

それでは、続きまして、

協議事項

（２）飯野針道線の廃止（案）について

事務局より説明願います。

事務局（交通政策課）

協議事項

（２）飯野針道線の廃止（案）について

資料４について説明。

<説明概要>

福島交通株の路線バスである「飯野針道線」については、現在１往復のみの運行となっており、針道発１３：２１で飯野まで行き、飯野発１４：３７で針道に戻る手段として利用されてきました。

しかし、現在、二本松市においては二本松市民の利用がほとんどみられないことから、路線の廃止を決定しております。また、現状で福島市民の利用はほとんどなく、廃止せざるを得ない状況にあります。

また、福島市における乗降調査及び福島交通株式会社の実態調査においても、福島市民の利用実態はほとんど０人に近い状況で、この理由としては、１日１往復のみの運行ということと、二本松市民の利用を考慮したダイヤとなっているためであると考えられます。

たしかに、利用者は０ではありません。資料４の２ページを見ていただきますと、二本松市民の利用が少数ございます。しかし、二本松市として、公共交通計画に基づく再編を進めている以上、福島市単独で路線を維持することは困難ですので、今回はやむなく路線廃止を提示させていただいたわけです。

これまで、利用実態の把握のみならず、飯野分会においても議論をして参りましたが、影響はほとんどないとの地元理解も得られております。

また、今後、福島飯野線の実証運行や、福島市公共交通活性化基本計画の策定において、更に需要把握に努め、市民生活への影響も検証して参りたいと思います。

会 長（氏家会長）  
ただ今、事務局より説明のありました  
協議事項  
（２）飯野針道線の廃止（案）について  
ご質問がありましたら、よろしくお願ひいたします。

会 長（氏家会長）  
ございませんか。なければ、お諮りさせていただきます。  
協議事項  
（２）飯野針道線の廃止（案）について  
原案のとおりご承認いただけますでしょうか。

《異議なし》

会 長（氏家会長）  
ありがとうございます。  
それでは、（２）飯野針道線の廃止について、ご承認いただいたところでございます。

会 長（氏家会長）  
それでは他になければ、以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。  
皆様にご協力いただき、滞りなく議事が進行できましたことにあらためて感謝申し上げます。  
福島飯野線につきましては、1年間の実証運行ということですから、来年度において、  
実証運行の結果を踏まえ、委員の皆様方にさらなるご協議をお願いする機会が多いかと  
存じますので、何卒よろしくお願ひ申し上げます。

会 長（氏家会長）  
これで議長の任を解かせていただきます。誠にありがとうございました。

司 会（眞島都市政策部次長）  
４．その他について、事務局で何かありますか。

事務局（交通政策課）  
今回の交通会議議事に直接関わる内容ではございませんが、今後の交通会議の運用に  
関わる部分がございますので、参考としてご報告申し上げます。  
お手元の参考資料２をご覧ください。  
第１回の会議の際、参考資料として、「地域公共交通会議に関する国土交通省としての  
考え方について」ご説明させていただいたところでございますが、今回、自動車交通局  
長より一部改正の通知がございましたので、内容をご説明させていただきます。  
すべてについて読み上げるべきものではございませんので、主な改正趣旨について申  
し上げます。  
資料の１２ページでございますが、コミュニティバスの導入に関するガイドラインに  
ついて、コミュニティバスという表現は噛み砕いて申しますと、市町村が主体的になっ  
て路線を検討し運行するバスという意味です。このコミュニティバスについて、市町村  
が運行事業者を選定する場合において、運行経費だけではなく、運行の安全性やその他  
運行にかかる環境整備についても考慮しなさい、という内容に変更になりました。以前  
のガイドラインにおいては、指針は示すけれども、決定は市町村の判断に委ねるとい

ような表記であったものが、留意すべき事項として協調されております。

この意味としては、経費の多寡のみを基準とすることなく、金額だけの入札によってダンピングが生じ、結果として安全性等が満たされないような運行によって利用者の不利益にならないようにという配慮です。

今後、福島市においても、このガイドラインに沿った形で運行事業者を選定する機会があるかと思われますので、参考までにご説明申し上げます。

司 会（眞島都市政策部次長）

ただ今の事務局の説明について、何かご質問等はございますか。

司 会（眞島都市政策部次長）

なければ、これもちまして、第2回福島市地域公共交通会議を終了させていただきます。ご協力ありがとうございました。

- 終了 -