
第9章 今後の課題

1 ビジョン実現に向けた全体課題

今後は、総合交通ビジョンをベースに、個々の具体施策の実現に向けて、関係機関との協議調整や具体の運行計画を策定し、実証運行（又は本格運行）を実施する必要がある。

そのため、事業実施及び施策評価の推進体制を構築すると同時に、事業化のためのスキーム構築を進めることが課題である。

推進体制については、総合交通ビジョンの策定機関である「須賀川市総合交通活性化協議会」を母体として、新たな関係主体の参画や、必要に応じて幹事会・部会の設置等を検討し、推進体制を再構築する必要がある。

事業化のためのスキームについては、交通事業者、商業施設、医療施設や市民団体、地域住民等の多様な関係者との協働の可能性を模索すると同時に、地域公共交通活性化・再生総合事業への申請も視野に入れ、検討を進める必要がある。

2 施策検討のための個別課題

(1) 路線バスに係る課題

- ・ 路線バスについては、市民の移動手段を確保するために必要な路線を維持する一方、廃止・減便に取り組む必要がある。特に廃止・減便にあたっては、大量性が求められる路線等への機能移転を視野に入れ、関係事業者との十分な協議が必要である。
- ・ 今後、路線バスの利用維持・拡大を図る上では、分かりやすいバス停表示や各種公共交通機関の総合的な運行ダイヤの作成等の利便性向上施策・広報事業等のソフト施策を継続していく必要がある。
- ・ 従来の運行赤字補てんに代わる仕組みとして、お試しチケットの配布など、実需要に直接作用するような施策を展開する等、利用者の定着・掘り起こしに向けた取り組みが必要である。

(2) 乗合タクシーに係る課題

- ・ 市主体の乗合タクシー事業の拡充は、民間事業者にも少なからず影響を与えることにもなるため、関係事業者との契約形態等の十分な協議が必要である。
- ・ 実運行に際しての、詳細運行エリア設定や運行形態等の運行面、利用方法や運賃設定等の利用面については、実現可能な運行形態の確保と、利用者利便に配慮した運行形態の実現を両立することが求められることから、関係事業者及び地域住民との協議・調整が必要である。
- ・ 特に運賃は、地域住民の利便性と事業継続性及び市民間の公平性のバランスに配慮しつつ、利用距離や乗車時間等を加味した運賃設定を検討する必要がある。

- ・ 地域の利用が事業継続性につながるため、地域における公共交通の利用促進のきっかけづくりが必要である。特に、地域住民が「マイ公共交通」の意識を持って主体的に活動することが重要である。
- ・ たとえば地域住民が参加する任意組織を立ち上げ、その中で地域住民が主体となって公共交通の運行維持・利用促進に取り組むことが考えられる。その実現に向け、市は様々な機会を通じて、地域住民に協働に向けた働きかけを進める。
- ・ また、公共交通の維持確保の観点から、協賛企業の獲得に向けた様々な取り組み（表示広告や停留所の設置など、インセンティブ付与）を検討し、持続性を更に高める方法を模索することが重要である。

(3) 循環バスに係る課題

- ・ 路線バスとの関連性を十分に考慮した上で、事業構築を図る必要がある。
 - ⇒運行主体の検討（民間事業者の運行に対する市の関わり方）
 - ⇒利用者利便や沿線施設へのアクセス性を考慮したルート、ダイヤ、バス停配置の検討
 - ⇒運賃設定
 - ⇒沿線施設内でのバス停設置の可能性検討
 - ⇒路線バスや乗合タクシーとの接続を考慮した乗継拠点の整備
 - ⇒現在運行している事業者の事業参画への配慮
 - ⇒企業の自主性を尊重した運行形態の構築
- ・ また、公共交通の維持確保の観点から、協賛企業の獲得に向けた様々な取り組み（表示広告や停留所の設置など、インセンティブ付与）を検討し、持続性を更に高める方法を模索することが重要である。

(4) 福島空港アクセス路線に係る課題

- ・ まちづくりの核として福島空港を位置付けている本市にとって、空港アクセスの確保は政策的に取り組むべき課題である。
- ・ しかし就航便数や利用状況、あるいは社会情勢等を鑑みると現時点で事業化を図るよりも、空港アクセスの必要性に対する機運が醸成した時点で事業着手すべきと考えられる。
- ・ そのためには、長期的な視点での関係機関を巻き込んだ取り組みを行いながらも、実施のタイミングを見誤らないよう、空港を取り巻く環境の変化に関する情報の収集やニーズ把握のための調査等の実施も検討する必要がある。
- ・ また、事業着手時には、定期固定型の交通手段による運行だけでなく、その時点での利用規模を勘案した柔軟性の高いデマンド型交通手段による運行も選択肢に加えて幅広く検討し、需要規模に適したサービス確保方法について模索する必要がある。