

## 委員長報告書

総務委員会は、平成 24 年 10 月 30 日（火）、31 日（水）の 2 日間、福岡県八女市、福津市において、地域交通施策について視察研修を行いました。

以下その概要について報告します。

### 記

八女市	市制施行	昭和 29 年 4 月 1 日
	人口	69, 023 人
	世帯数	23, 967 世帯
		(平成 24 年 4 月 1 日現在)
	面積	482. 53 k m <sup>2</sup>

八女市は、九州の中心都市・福岡市から南へ約 50 km に位置し、福岡県内では北九州市に次ぐ広大な面積を有する。市域の西部は市街地の周辺に平坦な田園地帯が広がる一方、南東部から東部にかけては丘陵地から山地となり、森林が大部分を占める。

昭和 29 年に市制施行後、平成 18 年と 22 年に周辺の町村を編入合併し、現在に至っている。

### 予約型乗合タクシー事業

#### 1. 事業導入の背景

八女市は平成 18 年と 22 年の二度にわたる周辺町村の編入合併により、広大な面積を有する市になった。歴史的には既に日常生活文化圏を形成していた周辺町村と合併した新八女市は「定住自立圏構想」に基づく安全・安心なまちづくりを目指している。

#### 2. 事業の目的

広大な山間地域を抱え、全国平均を大きく上回る高齢化が進む中、定住

自立圏構想の柱のひとつである地域公共交通の維持・確保を図るため、既存の路線バス、患者輸送車、福祉バス等の地域生活交通を抜本的に見直し、デマンド交通を導入した。

### 3. 事業の概要

事業主体：八女市、八女市地域公共交通協議会

事業形態：国土交通省所管事業による実証運行（平成 21 年度～23 年度）を経て平成 24 年度から本格運行へ移行

運行方式：電話予約によるドアー・ツー・ドア方式の乗合タクシー

運行台数：10 人乗りワゴン型タクシー12 台

運行委託：予約・配車業務は八女市商工会▼車両運行業務はタクシー、バス事業者

利用方法：①事前登録 ②電話で予約 ③玄関から玄関までの送迎

利用料金：片道 300 円（旧市町村を越えるエリア移動は 400 円）

### 4. 利用状況

導入当初（運行台数 3 台）は 1 日の利用者は 20 数人であったが、平成 22 年 12 月の市域全域での運行後は順調に利用者が増加し、平成 23 年 4 月に運行台数を 12 台に増車後は一日あたり約 260 人以上が利用している。

利用者は 70 歳以上が最も多く、全体の 80%を占めている。

乗降場所は病院、福祉施設、商業施設で約 7 割を占めており、高齢者の日常生活を支える交通機関として利用されている実態が現れている。

### 5. 今後の課題

運行日や運行時間帯、運行ルールの見直し、路線バスとの連携などの課題が多くあり、今後、さらに改善を進めていく必要がある。

この新しい交通システムを活用し、市内に点在していた交通空白地域の解消を図り、安全・安心なまちづくりを支えていくものである。

福 津 市	市制施行	平成 17 年 1 月 24 日
	人 口	56, 497 人
	世 帯 数	22, 656 世帯
		(平成 24 年 3 月 31 日現在)
	面 積	52. 70 k m <sup>2</sup>

福津市は、平成 17 年に旧福間町と旧津屋崎町が合併してできた新しい市で、福岡県の北部、福岡市と北九州市の両政令指定都市の中間に位置する。東西に J R 鹿児島本線と国道 3 号が走り、近くに九州自動車道のインターチェンジがあるなど広域的な交通利便性に富んでいる。

## ふくつミニバス事業

### 1. 運行に至る経緯

市制施行直後の市内のバス運行は、複数の民間バス事業者が比較的収益性の高い幹線道路を放射線状に運行しているほか、市においてもふたつの庁舎を結ぶシャトルバスを運行するなど複雑に絡み合った状況にあった。

市のシャトルバスは民間路線バスとの競合を避ける必要から J R 福間駅への運行ができずに利便性が不十分との指摘があったほか、幹線道路から外れた地域では数多くの交通空白地域が存在した。さらに、私鉄の西鉄宮地岳線が廃止されたことに伴い、高校生の通学の足や沿線地域の公共交通機関の確保という課題を抱えていた。

このような背景のもと、平成 18 年度から 19 年度にかけて、①主要幹線軸は民間事業者、郊外部や公共交通空白地域の循環軸は公共支援による路線確保②利便性の向上を重視③事業者や自治体、利用者の積極的な協力による持続可能な制度④利用実績や周辺環境の変化に応じた路線廃止や変更を適宜調整できる仕組みの整備 ― を基本方針として、地域交通体系を整備し、平成 20 年 4 月から運行を開始した。

### 2. 運行路線の決定

平成 18 年度に、小学校区単位（7 カ所）で市民意見聴取会を開催し、多様な意見の集約を図った。これをもとに素案を作成し、さらに平成 19 年度に再度、地域単位の市民説明会を開催し、運行方法やルート、運行ダイヤ

を決定した。

その後、運行していく中で新たな課題が出てくることを見込み、3年周期で大幅に見直すことになっている。平成23年度には全ルートごとの乗降調査を実施し、路線の延長、バス停の追加・廃止などを行い、運行改善を図った。

### 3. 運賃の設定

200円の定額としているが、高齢者や身体障がい者、小学生は100円である。また、複数のルートを乗り継がなければならない場合は乗継券の車内発行により、次のルートの運賃を半額としている。

回数券や定期券の発行を求める利用者の声があるため、今後の課題としている。

### 4. 利用状況

平成20年度は一日あたりの平均利用者が259人であった。その後、21年度は265人、22年度は270人と微増傾向にあったが、23年度は258人と減少し、24年度も若干の減少傾向が出ている。

支出に対する収入の比率については、毎年20%程度と厳しい運営を強いられているが、県費補助制度を活用しながら運行している状況である。

### 5. 今後の課題

利用率の向上が何よりも最優先の課題である。このため、乗降調査をもとに利用状況を詳細に把握し、利用者（市民）の意見を広く聴取した上で、最適なルートや利用状況に合わせたダイヤ設定の必要がある。しかしながら、保有車両の状況（規模、台数など）もあり、利用率の向上を図ることは現実の問題として難しい課題である。

利用キャンペーンなどを積極的に行うことも重要であるが、利用者がさらに減少すれば、減便や廃止せざるを得なくなることを、強く市民に周知することも必要である。

以上、概要を報告いたします。

なお、詳細については議会事務局に資料を保管していますので、ご覧ください。