

宗像市議会
議長 神谷 建一 様

建設産業常任委員会
委員長 北崎 正則

所管事務調査報告書

本委員会は、下記のとおり所管事務調査を行ったので、報告します。

記

【調査期間】 令和6年1月～令和6年6月

【調査事項】 本市の公共交通の今後のあり方について

1 所管事務調査の背景、目的

本市の公共交通は、JR鹿児島本線が東西に運行し、西鉄バスは、国道3号及び旧国道3号を幹線とし、南北に路線が設定されている。あわせて、西鉄バスの路線を補うように、ふれあいバスやコミュニティバスの路線を設定し市民の日常生活を支えてきた。

しかしながら、近年、市内の路線バスは利用者の減少に伴い一部が赤字運行に陥っていることに加え、路線バスのような大型・中型バスを運転するのに必要な大型二種免許を所持する運転手が不足しており路線バスの減便や廃止が発生している。このような状況の中、日の里地区で運行していた路線バスが令和3年4月で廃止となり、それに替わる交通手段としてAIオンデマンドバス「のる一と」が導入された。

また、本市においても高齢化が進み65歳以上の割合が30%を超えてきている。それに伴い運転免許証を自主返納する人も毎年一定数おり、自家用車から公共交通へ乗り換える人も増加していくことが想定される。

本委員会では、公共交通が市民の日常生活を支えるために必要不可欠なものとして、さらなる利便性の向上を図ることを目的に調査を行い、提言するものである。

2 調査経過

(1) 本市の公共交通の現状について

本市における広域交通、幹線交通、支線交通について、利用者数の推移、年間経費、年間収入、コストを調査し、現状について検証を行った。

(2) 他自治体の事例について

域内全域でAIオンデマンドバスを運行する他自治体の状況について、課題の検証を行った。

3 調査で明らかになった主な事項

(1) 本市の公共交通の現状について

- ①広域交通であるJR鹿児島本線について、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、市内3駅の利用者数が令和元年度と比べ令和4年度は約13%減少している。また、ダイヤ改正により福岡市方面及び北九州市方面ともに減便となっている。特に快速電車が大幅に減便となっている。
- ②幹線交通である西鉄バスについて、市が補助を行っている路線について検証を行った。路線バスの利用者は、こちらも新型コロナウイルス感染症の影響を受け減少傾向にあり、そうした中、西鉄バスの直方鞍手宗像線が廃止となっている。この廃止された路線分も含め、令和4年度の年間利用者数は、令和元年度に比べ60%まで減少した。廃止に伴い赤字補填額の総額は減少したが、他の路線バスを維持するためには継続して赤字分を補填し続けなければならない。赤字補填を行っている津屋崎・鐘崎線、泉ヶ丘線、日の里線の令和4年度利用者数は、合計で約4万6,000人。赤字補填額は、年間約200万円。一人当たりのコストは約50円から400円である。
- ③支線交通であるふれあいバス、コミュニティバスについて、まず、ふれあいバスは、3路線で運行しているが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和元年度と比べ約13%減少している。令和4年度の利用者数は、約9万7,000人で年間経費は、約4,500万円である。一人当たりのコストは約360円である。コミュニティバスは、8地区6台で運行しており、令和元年度までは利用者数が増加傾向にあったが、こちらも新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、令和元年度と比べ約15%減少している。令和4年度の利用者数は、約6万2,300人で年間経費は、約5,200万円である。一人当たりのコストは約740円である。駅周辺や商業施設から離れた地域は、住宅が点在しそれらをつなげる形で支線交通が運行している。その結果、運行距離が長くなり、目的地までの乗車時間も時間も長くなっている。
- ④日の里地区で運行している「のる一と」について、利用者数は令和3年度が約3万5,000人。令和4年度が約4万4,000人と増加しており、市民生活を支える公共交通として定着している。令和4年度の年間経費は、約4,000万円、一人当たりのコストは約740円である。
- ⑤市内の団地は、丘陵地を造成した所が多く、自宅から幹線交通、支線交通のバス停まで高低差が大きく、坂道が高齢者の負担になっている。
- ⑥運転免許証の自主返納件数は、年間約450件から500件で推移している。年齢が高くなるほど件数が多くなる傾向にある。

(2) 他自治体の事例について

福岡県宇美町では、令和5年2月から町内全域で「のる一と」を運行しており、広域での運行について検証を行った。宇美町は、面積が約30km²、人口が約3万7,000千人の区域を3台の車両で運行している。日の里地区は、面積が約2.1km²、人口が約1万2,000人とコンパクトな区域を2台で運行しており、広域での運行では、車両の増加の検討や、待ち時間が長くなるといった課題が見えてくる。「のる一と」を先行的に導入した本市には、面積や人口、立地条件など各地域の実情に合わせた運営方法の確立が期待される。

4 課題

現状及び本調査を踏まえ、課題として、次のことが挙げられる。

(1) 市民ニーズの把握について

本市の今後の公共交通のあり方を議論するにあたり、市民のニーズを十分に把握することが必要であるが、市民アンケートでは回答数が少なく、限られた人数での集計となっている。多くの市民ニーズを的確に把握することが必要である。

(2) 広域交通について

JRの減便、特に快速電車の減便で不便を感じる市民の声が多く届いている。再度の増便を望む声が上がっているが、駅利用者が減少したままでは増便は実現できないと考えられる。駅利用者を増やし増便を実現させるためにも、市内3駅への幹線交通、支線交通を利用したアクセスの向上が課題である。

(3) 幹線交通について

バス運転手の労働時間の規制や担い手不足による、ルート再編や減便も行われており、幹線交通に市民ニーズが反映されなくなってきたことが課題である。また、運行を維持するために市が毎年赤字補填を行っており、今後赤字補填額の増加やさらなる担い手不足などにより運行が困難になっていく可能性が高いことが課題である。

(4) 支線交通について

ふれあいバス、コミュニティバスともに支線交通として、市民生活を支えており今後も不可欠な存在である。しかしながら、ルートによっては運行日が隔日であることや運行便数が少ないこと、目的地に到着するまでに時間がかかること、目的地までに乗り継ぎが必要であること等に対し不便を感じる声もあり、多様なニーズへの対応が課題である。

(5) ラストワンマイルについて

本市は、昭和40年代以降に住宅団地が造成され、同時に住宅を購入した世代の高齢化が進んでいる。それとともに運転免許証を自主返納するなどし、運転免許証を持たない高齢者が増加している。また、住宅団地は、丘陵地を造成した場所が多く、路線バスが走る道路までの坂道が高齢者の負担となっている。このバス停から自宅までのラストワンマイルが課題である。

(6) 公共交通に係る経費について

公共交通を維持するために、多額の経費が必要となることが課題である。既に、西鉄バスの赤字路線へは赤字補填を行っており、ふれあいバス・コミュニティバス・日の里地区の「のりーと」でも年間で多くの経費を必要としていることに加えて、今後西鉄バスへの路線維持に伴う赤字補填額が増加する可能性が高い。

(7) まちづくりの基礎としての公共交通について

本市は、福岡、北九州、両政令市への中間地点としてアクセスのよさから発展してきた。しかしながら、コロナ禍を経て駅利用者が減少し、ダイヤ改正で減便となったことで、不便を感じる市民が多くいることは、本市の公共交通の利便性という点での魅力や価値にとって課題である。

5 提言

公共交通の利便性の向上を図るためには、多くの課題がある。課題解決のためには、市民の公共交通に対するニーズの把握が重要であり、ニーズに合わせた再編が必要である。離島や生活利便施設から離れた地域に住んでいる市民の生活を支えることを大前提としながら、公共交通を利用した通勤、通学が便利であることは魅力のあるまちとして、子育て世代の定住化の決め手にもなり得る。また、高齢化社会が進む中で、高齢者が安心して毎日の生活を送ることができるためにも公共交通は必要不可欠であり、早急な課題解決が求められる。そこで、本市の公共交通について、今後も市民生活を支え定住都市むなかたの発展を目指し、次のとおり提言する。

(1) 市民ニーズの把握について

市民ニーズを把握するためのアンケートや協議を行う際は、デジタル技術の活用や全戸配布など、公共交通利用者や特定の人に限らず広く市民から意見を収集する方策を検討すること。また、日常生活において、どこに行きたいのか目的地を調査すること。

(2) 広域交通について

市内3駅への幹線交通、支線交通のアクセスを向上させ、利用者の利便性の向上を図ること。

(3) 幹線交通について

ルートの再編や減便について、事前に事業者と十分な協議を行い対応を行うこと。幹線交通としての役割を維持させること。

(4) 支線交通について

利便性や速達性において課題はあるものの、コロナ禍前の令和元年度では、ふれあいバスで年間約11万人、コミュニティバスで約7万人の利用者があった。市民生活を支える支線交通として市民ニーズを十分に反映し利便性や速達性の向上を図りつつ再編を検討すること。「のるーと」のエリア設定では、市民が公共交通を利用してどこに行きたいのか目的地を明確にし、そこを起点としたエリア設定を検討すること。エリアによっては、目的地から離れた地域も出てくることも想定されるため、幹線交通、支線交通との組合せを検討すること。エリアの設定にあたっては、コミュニティ単位や校区で区切ることなく検討すること。

(5) ラストワンマイルへの取組

先進自治体の事例を調査研究するとともに、自動運転や官民連携による乗合タクシー等の導入の検討を行うこと。

(6) 持続可能な公共交通とするために

今後、公共交通の利便性や速達性の向上を図るためにさらなる支出が想定されるが、様々な課題がある中で、優先順位をつけて、経費についての議論を行った上で、「のるーと」の他地区への導入やふれあいバス、コミュニティバスの再編、新たなモビリティの導入を行うこと。

(7) 魅力あるまちづくりと公共交通について

魅力あるまちづくりと公共交通の整備は、都市計画全体と切り離すことができない。市内外への通勤、通学、通院や買い物など、公共交通は市民生活の基本を支えるものである。「住んでみたいまち、住み続けたいまち、『定住都市むなかた』」の発展のため、公共交通の課題と関わる都市計画や子育て施策、高齢者施策等の課題と併せて解決に取り組むこと。