

令和5年2月10日

取手市議会議長  
金澤克仁 殿

建設経済常任委員会  
委員 佐藤 隆治  
海東 一弘

### 所管事務調査（委員派遣）報告書

#### 1 委員派遣年月日

令和5年1月30日～令和5年1月31日

#### 2 委員派遣場所及び調査事項

- ・ 福岡県嘉麻市（定時定路線×デマンド運行）

#### 3 派遣委員

建設経済常任委員会委員2名

- ・ 副委員長 海東 一弘
- ・ 委員 佐藤 隆治

#### 4 委員派遣報告

事前にいただいていた資料、質問回答表に基づき研修が進められました。また、貴市よりご説明などの後、委員や委員外議員、担当部署職員から質疑や質問、意見等がありました。

冒頭に貴市についての説明があり、平成18年3月に1市3町の合併により誕生し、県のほぼ中央に位置した都市であります。江戸時代から昭和40年代までは産炭地として栄えていましたが、石炭産業の合理化政策の推進により衰退が著しくなり、炭鉱閉山後は新たな産業の誘致もかなわず、人口減少に伴い公共交通も廃線や減便等を余儀なくされてきました。そのような中、平成15年頃よりその代替策として、合併前の各市町において公共交通事業に着手され、改変を加えながら現在に至っています。

また、貴市担当部署は「交通政策課」であり、交通政策専門と伺えるような、交通分野に関し重きを置かれているとの所感を持ちました。

現在の概要、考え方などにつきまして、民間路線バスを含めた複数の運行体

系を組み合わせ、効率的かつ利便性を向上させるよう進められています。市内を4地区に分け、各地区の区域を越えて幹線路線が通っており、通学、通院、買い物などができることを目的に設定されています。そこに枝線路線である、各地区内での運行路線を配してその地域内で通院や買い物などができることを目的に「定時定路線型運行」と「デマンド型運行」の形態で運営されています。旧運行形態では、15路線の定期運行でしたが、令和2年4月1日に改変がなされ、現在の運行体系になり、幹線3路線、枝線7路線の定期運行と4区域のデマンド運行になりました。運賃体系は、幹線路線が市外400円と市内200円、枝線路線が200円、デマンドが300円であります。民間交通会社等は、JR九州1社の1駅、西鉄バス1社の3路線、タクシー3社になります。

#### ①デマンド型運行の導入まで

本事業の導入までの経緯について、大きく三点があげられています。一点目が交通空白地の解消です。主要道路をメインに運行する路線定期運行においては、山間部の集落等の狭隘な道路環境の地域が空白地となっていたことから、その解消に向けられた点をあげています。二点目が市バス利用者の低迷です。1便当たりの利用者数が1.0人を切る路線があり、空バス運行になり0.8~0.9人の路線が複数存在する点をあげています。三点目が市民ニーズの多様化です。アンケート調査では、運行本数が少ない、乗りたい時間の便が無い、行きたいところを通らないなど、数多くある市民ニーズに向けられた運行形態を検討したことをあげています。このようなところから本事業導入の検討が進められ、まず取り組まれたのは、合併前の旧自治体の運行形態を踏襲していた市バスを全体的に見直すことであります。コンサルタントに委託し平成29年度に「嘉麻市地域公共交通網形成計画」「嘉麻市公共交通運行計画」を策定され、本事業のデマンド型の考案につきましては、既に導入されている近隣自治体の先進事例や市民の方からの意見も参考にされ検討が進められました。その中で、路線定期運行を廃止して、ドア to ドアのデマンド運行のみでの対応も検討されましたが、時間帯により定時定路線バス利用者が多くデマンド型では非効率のため、利用が集中する時間帯を定時定路線型で、それ以外をデマンド型運行にされました。有識者や交通事業者関係者、市民代表者等からなる嘉麻市地域公共交通会議での協議が行われまして、本事業の導入に至っています。検討を開始した当初は交通事業者より強い反発もあったということでしたが、貴市では根気強く対話をする必要があるとされ、平成29年度の2つの計画を策定される過程において、市が考えている事業者の意見を聴取し、事業者への配慮、共存共栄を根底に進めたことで理解を得られているとされています。

## ② デマンド運行型バスの実績、評価、効果

利用者の推移につきまして、運行が開始された令和2年度は5,952人でしたが、翌3年度は10,114人、更に4年度は2年度と比較した12月までの9か月間（視察が令和5年1月の為12月までの集計結果）では128%増と利用者が急増しています。また、路線定期運行バス利用者数の推移では、令和2年度では85,393人でしたが、翌3年度は98,917人、更に4年度は2年度と比較した12月までの9か月間（視察が令和5年1月の為デマンド型と同等の集計）では、31%増と路線定期運行バスも利用者が増えています。

令和4年1月に実施された、デマンド利用者アンケートの結果において、69%が便利と回答され高評価になっています。また、利用者ニーズを把握するために随時アンケート調査を実施され、分析等がなされ改善できるところから対応が進められています。

## ③ 本事業の課題と今後の展望

デマンド運行に対する意見等において、運行範囲の拡大という点が出されています。運行範囲は旧市町単位を区域とされており、区域外への直通運行はなされていません。地区を越えた運行を望む声が多かったことから、事業者との協議調整が実施され、令和3年4月よりデマンドの乗継ポイントを設置して他地区への移動を可能にされました。特に令和2年4月に開業した「総合バスステーション」へは、全地区からの乗り入れを可能にして、利便性の向上が図られています。市バス4路線・62便、民間バス2路線の68便が乗り入れを行い、快適な待合環境が整備されています。

予約時の課題も、予約時間やオペレーション対応の意見等が出されていましたが、こちらの点も改善が図られています。予約可能期間につきまして、利用の1週間前から2時間前までに予約する必要がありましたが、令和4年7月より利用の1週間前から1時間前までの予約になりました。また、各地区ごとのタクシー事業者において予約取りが行われていましたが、予約受付センターが設置され一括で受付管理がなされるようになりました。これまでは他地区へ乗り継ぐ際に、それぞれの地区事業者に連絡して予約を取っていたところ、一括受付管理によりその手間が無くなるなど大きな利便性の向上が図られています。

今後の展望等につきましては、市を4分割して運行しているところを、市内全域に統一した運営ができるよう検討されています。これにより、一層の利用サービスの拡充、利便性の向上などが図られると考えられますが、実現にはハードルが高いということでありました。

利用者の増加に伴う配車管理の効率化や車両台数の増車の検討なども進めら

れていますが、乗務員の高齢化や確保に係る対応も大きな課題とされています。

#### ④本視察を通して

貴市におかれましても、地域の特性や現況等々を勘案され、交通政策の先進的取組がなされていました。中でも、地域住民や利用者の声、意見等を大切にされているという印象を受けました。その理由として、市民の方より本事業導入のポイントになるお話しをいただけたと貴市職員の方がお話しされていたためであります。地域が一つになり、課題等々に向き合われているとの所感がありますのと、利用者数が年々増加されているところからも成功に至っているのではないかと感じた次第です。

時間帯により運行形態を変える手法は、利用者のニーズ等に合わせ効果的であり、利便性の向上が大きく図られていると考えます。定時定路線のみでの運行では、時間帯によっては利用が無くロスにつながってしまうところを、予約に応じて運行するデマンド型にすることにより必要最小限で効率的な運行になります。また、ドア to ドアでの運行も可能になりますので、ご年配の方にとりましても、歩行が難しい方にとりましても、多くの方に効果があるように思います。

このように運行形態を変えるという考え方は、当市におきましても大変有効的であると考えます。定時定路線は安定した運行につながるものと思いますが、利用者がいなければ収益も上がらず、燃料費等のロスになります。

貴市の以前の運行形態から現行形態の経費の差を伺ったところ、ほぼ同額くらいで運営ができていると話されていました。貴市とは地域などの違いはあるにしても、当市としても時間帯により運行形態を変える、または曜日により変えるなど、定時定路線から一部デマンド型の導入も策の一つではないかと考えます。

新しい事業を導入するには、困難な課題等々もあることとは思いますが、見識者や専門機関等と連携を図り、現在も検討を進めていただいていますけれども、より一層のご検討をお願いしたく存じます。

上記のとおり報告します。