

# 建設経済環境委員会視察報告書

【視察日】 令和4年10月31日（月）～11月1日（火）

【視察委員】 多田 晃委員長、増田 克彦副委員長、深津 寧子委員  
鈴木 岳幸委員、山本 信行委員、岡村 好男委員、小林 和彦委員

【視察先】 （1）福岡県福岡市 （2）福岡県北九州市 （3）福岡県直方市

## 調査事項 令和4年10月31日（月）福岡県福岡市 生活交通の確保に向けた取り組みについて

### ①市の概要と課題

【推計人口（令和4年10月1日）：1,631,409人】【面積：343.47km<sup>2</sup>】【行政区：7区】

平成14年の道路運送法改正直後にはバス路線の休廃止が相次ぎ、近年では、高度経済成長期に開発された住宅地における高齢化が顕著となり、丘陵地など、公共交通が不便な地域における生活交通の確保が課題となっている。

### ②取り組みの経緯・内容

(1) バス路線の休廃止に伴い、代替交通の運行経費に市が補助を行っている。

(2) 生活交通確保に向けた地域主体の取り組みに対し、地域と交通事業者間の調整などの活動支援を行っている。

・「<sup>いきみなみ</sup>巻岐南のるーと」・・・以前、循環バスが通っており、利用者の減少により廃止となっていた地域で、地元とバス運行会社や、市役所が協議し実証運行しているオンデマンド交通。1中学校区程の範囲に39のバス停があり、時刻表がなくAIが選んだ最適なルートで運行。電話かアプリで予約し、ICカードも利用可能。1日約40人の利用がある。

・「チョイソコふくおか」（11月～試験運行予定）・・・民間事業者が行うオンデマンド交通社会実験。要会員登録（無料）。停留所間を乗り合わせ送迎、決まった路線や時刻表がなく、電話かインターネット申込が必要。公募にて事業者、運行エリア決定（地域が主体となって取組活用しなくては利用に繋がっていかない為）

(3) 都市部においては、交通混雑の緩和対策として駐車場条例やパークアンドライド駐車場確保により自動車流入を抑制、バス路線の再編効率化により利便性の向上、バス走行環境の改善等を行い公共交通の利用を促進している。



### ③本市に反映できると思われる点・意見

- ・事業者も参入できるような形態の必要性を感じた。
- ・高齢化も進む中で、バス停へのベンチの設置は検討すべき。
- ・公共交通が不便な地域の分析を活用して支援に結び付けていることが公平で効率的な支援に繋がっていると思われる。本市でも取り組んでいきたい。
- ・パークアンドライドは、交通集中を避けるためには有効である。藤枝市内の郊外には大規模な駐車場を備えた施設がいくつもあるため、そのような場所と提携して公共交通を連動させれば、駐車場を提供する側にも人の流れが出来て、メリットにはなる。

## 調査事項 令和4年11月1日(火) 福岡県北九州市 商店街振興施策について

### ①市の概要と課題

【人口(令和4年8月末日): 931,078人】

【行政区: 7区】

【面積: 491.71km<sup>2</sup>】

高齢化や人口減少、ドラッグストア等量販店の出店などにより商店街組合などへの未加入率の増加が課題。市全体では120の商店街があるが、空き店舗率は18.8%であり、全部で約2,000店舗のうち、370店ほどが空き店舗である。



### ②取り組みの経緯・内容

- ・平成25年11月に議会常任委員会として初の政策提案条例である「北九州市商店街の活性化に関する条例」を制定。商店街や事業者、市などのそれぞれの役割を明らかにすることで商店街の活性化を図ることが目的。
- ・「シャッターヒラクプロジェクト」・・・空き店舗への出店に対する補助。  
コロナ禍で店舗が撤退し、好立地の場所が空き、不動産や銀行等の働きかけもあり令和元年度19件、2年度40件、3年度42件と増加している。都市からの移住やこれまで商店街になかったような店も増えてきている。
- ・県事業に上乘せするプレミアム付き商品券や、商工会との連携でキャッシュレス商品券を発行。
- ・大学等と連携して、商店街の活性化に関する調査・分析・計画策定、実験事業などを行っている。
- ・市内の旦過市場では、今年度4月、8月、八幡東商店街では10月に火災が連続して起こり、多くの事業者が事業継続を断念する危機にあったが、市単にて火災・自然災害時の被災店舗向けの復興支援の補正予算を組み、事業再開のための費用の80%、最大120万円を補助

### ③本市に反映できると思われる点・意見

- ・商店街の1階にはシャッターが下りているが、2階では普通に生活をしており、1階を人に貸し出すのは嫌だという家主も少なくない。いくら手厚い補助や支援があったとしても、そのような方々の意識を変えなければ、活性化は出来ない。
- ・学生を巻き込んだ「商学連携」の取組は、複数の高等学校、大学を擁する本市としても取り組む価値があると思われる。
- ・本市においては商店街の皆さんとの意見交換、特に若い世代に出てきてもらい話し合いが必要ではないか。また外部のこれまでにない発想を取り入れることも必要。

### ④その他(感想、意見)

- ・火災や自然災害に対する復旧支援は非常に手厚く、商店街のにぎわい維持のための強い意志が感じ取れた。
- ・各種支援金が予算の上限に達しても締切りとせずに対応するなど意欲ある事業者の熱を削ぐことがないようにしており、「伴走型支援」と相まって事業者側の気持ちに寄り添った支援体制が素晴らしいと思った。
- ・北九州市でもこれからは駐車場が必要とされており、車での移動がメインの本市では駐車場は喫緊の課題である。

## 調査事項 令和4年11月1日(火) 福岡県直方市 「<sup>マース</sup>のおがたMaaS」実証実験について

### ①市の概要

【人口(令和4年8月末日): 55,699人】

【面積: 61.76km<sup>2</sup>】

### ②取り組みの経緯・内容

- ・公共交通の利用者が減少する事により、路線の維持が困難→便数が削減され不便になる→さらに利用者が減少する という悪循環が続いていた。そこで、少子高齢化や公共交通事業者の課題を踏まえ、「住民ニーズに対応した効率的で効果的な地域公共交通網の構築」に向けてオンデマンド交通を活用した新たな交通体系を検討し、伊藤忠テクノソリューションズ(株)と協力し、実証実験に至った。
- ・「のおがた MaaS」(実験期間: 令和4年5月9日~8月5日)・・・鉄道、バス、オンデマンド交通を含めた経路検索から予約までを行えるサービス。予約制乗り合いタクシーはエリア内であれば固定ルートがなく、ドア to ドアの移動が可能。  
エリア外は特別乗降地点(イオンモールやバス路線)のみ乗降可能で、そこから既存の公共交通を利用できる仕組み。

### ③今後の課題

- ・実証実験の経費約2,700万円(車両3台借上げ、予約センター人件費等)は全て事業者負担で実施。導入に向けては利便性向上と財政負担のバランスを十分検討する必要がある。
- ・目論見通りに MaaS が運用できればいいシステムだと思うが、利用数の少ない地域では AI 利用の利点が発揮されない。一人での利用が多かったため、乗り合いでの利用率が高まれば、利用者数の拡大につながるのでは。

### ④本市に反映できると思われる点・意見

- ・本市の「出かけっ CAR サービス支援事業」などは福祉事業ではあるが、運転手が地域のボランティアであり、高齢の方もいるため、持続可能性の面で公共交通として利用できる点は安心感がある。
- ・本市の取組みに、スマートフォンを活用して併用可能な仕組みが出来ないか。
- ・このまま本市で取り入れる事は難しいが、例えば、蓮華寺池周辺の回遊性が求められているため、こうした地域エリアを限定した使い方は検討すべき。

### ⑤その他(感想、意見)

- ・現在は実証実験が終了し、データの集計とアンケート調査中。新たな交通形態について、どのような全体の構図が直方市にとって最適か検証していくとのこと。検証結果についても注視したい。

