

令和4年度 会派調査研究報告書

(視察先1箇所につき1枚)

会 派 名	上志の風
事 業 名	先進地視察 福岡県大牟田市
事 業 区 分	①研究研修 ②調 査

1 上田市での課題と視察の目的

上田市には新幹線、しなの鉄道、上田電鉄別所線と3本の鉄路が走っているが、この鉄道路線駅と市内地域を有機的に結ぶ市内交通が脆弱であるという課題がある。九州新幹線（博多―鹿児島）の開業から10年が経過した。大牟田市には新幹線、JR、西鉄の3つの鉄道路線が走っており、上田市との類似性が認められることから、これら3路線に市内交通がどのように有機的な結びつきを持つのかを調査することは、上田市の交通施策を考えるうえでヒントになることが多いのではないかと考え、今回の視察を実施した。

2 実施概要

実施日時	視 察 先	大牟田市
令和4年10月18日 15:00~16:30	担当部局	都市整備部 国県道路・地域交通対策課 原田課長
視察事業名	大牟田市の地域交通施策研修	
報 告、	<p><u>1 視察先（大牟田市）の概要</u> 【人口】約108000人 【面積】81.45平方キロメートル 【位置】福岡県南端で熊本県に隣接する 【産業】かつては三池炭鉱の石炭資源を背景に石炭化学工業で栄えた。平成9年に同炭鉱が閉山してからは、廃棄物固形燃料発電施設を中心とした環境リサイクル産業などの新興産業や大牟田テクノパークへの起業誘致などに力を入れている。</p> <p><u>2 視察先の特徴</u> 【世界遺産】平成27年に三池炭鉱宮原坑・専用鉄道敷跡、三池港が明治日本の産業革命遺産として世界遺産に登録された。</p> <p><u>3 視察内容</u> 【都市インフラ】 南北は鉄道軸・市内は放射状のバス路線、公共交通カバー人口は8割を超える ○公共交通カバー圏域の考え方 国交省都市局が発行の都市構造の評価に関するハンドブックにおいて、公共交通の利便性の評価を行う際に設定する「公共交通沿線地域」として「すべての鉄道駅、</p>	

バス停の徒歩圏（鉄道駅は 800m、バス停は 300m）」としている。

【人流】

市内移動は自動車利用、市外への移動は自動車または鉄道利用

- ・市内移動は通学以外の目的での公共交通利用は低く自動車移動が高い。
- ・市外への移動は通学で鉄道利用が高くなるが、それ以外の目的では自動車利用は高い。

【鉄道の利用実態】

人口減少に応じて利用者も減少

令和 2 年度鉄道利用者の内訳は J R 3000 人、新幹線 266000 人、西鉄大牟田線 2356000 人という状況。

どの路線にも市の補助金はつけていない。

福岡市へは新幹線が一番時間的に速いが、西鉄利用が断然多い。J R は直行便がない。

- ・新幹線「新大牟田駅」は在来線駅や中心市街地から 7 km 離れた立地になっている。→アクセスが課題
- ・鉄道駅としては J R と西鉄大牟田線が共有している「大牟田駅」に利用が集中する。

【バスの運行と利用状況】

1 便当たりの利用者数が平均を下回る（経常的に赤字になる）路線が固定化している。

バス路線は大牟田駅を中心とした放射線状で大牟田駅を発着しており、各方面からの利用者が中心部へ移動している状況。

他の鉄道駅から発着するバス路線はない。

公共交通の空白地帯が存在し、将来的にはこのエリアが拡大する懸念がある。

市がバス路線に拠出している補助金は H30 年度に 3160 万円だったものが、R3 年度には 8130 万円へと膨張している。その一方で、利用客数は H30 年度 196 万人が R3 年度 117 万人へと減少。

【その他、バス運行に関する状況】

大学やイオンタウン（商業施設）が全額バス運行経費を出して、路線を形成しているケースがある。これらは市の補助金は全く出していない。

【鉄道、バス以外の取り組みと現状】

交通空白地帯にはすでにデマンド交通（タクシー車両）の実証実験を数回にわたり行っている。区域内は 1 乗車 300 円。区域外の商業施設などは 700 円と料金設定。令和 4 年 10 月から本格運行へ移行する地域もある。

このほか、まちづくり協議会が運行主体となって、市町村運営有償運行を行っている地域もある。これは、市が車両と燃料費を年間 150 万円補助してまちづくり協議会に運行委託の形をとっている。

	<p>【新幹線利用促進の取り組み・・・実証実験中】</p> <p>九州新幹線開業から10年を経て、ピークのH30年に44万6000人だった利用者数がコロナ禍の影響もあり、R2年には26万6000人にまで落ち込んだことから、新幹線利用促進につながる施策を実証実験中である。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 R4年8月～R5年2月まで「予約型乗り合いタクシー」運行 中心市街地から新大牟田駅まで約7kmを15分で結ぶ。 料金は1乗車700円 2 R4年10月～R5年2月まで「定時・定路線型シャトルバス」運行 中心市街地から新大牟田駅まで約7kmを18分で結ぶ。 料金は1乗車360円 3 R4年10月～R4年12月まで「タクシー初乗り料金700円割引」 新幹線利用者に限りこの制度を適用 4 R4年10月～R4年12月まで「時間貸し駐車場料金割引」 新幹線利用者に限り1台につき100円割り引く制度を適用
<p>考 察</p> <p>(まとめ:市政に活かせると思われる事項等)</p>	<p>大牟田市はS35年に20万6000人あった人口が現在10万人にまで半減という人口動態である。この状況の中で、地域交通を取り巻く諸課題にじっくり取り組んでいることを実感した。特に炭鉱によって支えられていた地域経済や、居住地域は三池炭鉱の閉山によって大きく様変わりしてしまった。かつて炭鉱労働者が多く住んでいた地域から人が減り、交通空白地帯が広がった中で、路線バスだけではカバーしきれない地域はデマンド交通や市町村運営有償運行などによって、住民の足を確保しようという動きが加速している。</p> <p>また、上田市ではあまり見られない、大学や商業施設(民間)が独自に補助金を出して、市の財政負担を求めない形でのバス路線の維持が図られていることは特筆すべきところである。</p> <p>今年度はコロナ禍の影響で利用者が落ち込んだ新幹線の利用促進を積極的に進めている。上田駅のように新幹線駅が在来線駅と同じ場所に立地しない新幹線「新大牟田駅」は中心市街地からの距離が7km離れているというアクセスの課題があることから、これを克服しようという取り組みが重層的に進められている。</p> <p>さて、上田市における地域交通の課題は運賃低減バスにより利用者を増加させる取り組みは行っているものの、便数の少なさや、利便性の低さから思うように利用者が増加しないことから、市の財政負担が年々増加しており、財政圧迫の一因になっているのが現状である。</p> <p>大牟田市では実証実験を終えたデマンド交通の導入を今年から本格導入する地域もあり、決して先行事例とまでは言えないものの、交通空白地帯の解消に向けた取組として評価される。</p> <p>上田市は路線バス重視の交通体系から、基幹バスを走らせながら、交通空白地帯の解消と高齢者の免許証返納につながるデマンド交通の導入に舵を切る時期にすでに入っていると考える。</p>

コストをかけずに利用者満足度を向上させる地域交通施策を会派としても真剣に考え、提言していきたい。

最後に、大牟田市の視察受け入れと施策のご教授に対して感謝申し上げたい。



※視察先の写真、資料等がある場合は添付のこと