

政務活動費調査研究報告書

会派名 市民の会

氏名 大塚正俊

日 程	令和 6 年 1 月 11 日（木）午後 1 時 30 分～3 時 30 分
場 所	福岡県糸島市役所
相手方	糸島市地域振興部コミュニティ推進課；八尋課長 〃 公共交通係；毛利主任 昭和自動車(株) 自動車事業本部 乗合事業部；白津課長 (株)SEED ホールディングス 昭和グループ役員室モビリティ事業推進グループ；白石課長 (株)アイシン CSS カンパニービジネスイノベーション部地域マーケティンググループ；成岡グループ長
参加議員氏名	大塚正俊、千木良孝之、木佐貫佳子
目 的	糸島市のデマンド型交通の取り組みについて現地調査を行い、デマンドバスの導入のあり方を探る。
内 容	<p>◇糸島市は、平成 22 年 1 月に前原市、二丈町、志摩町の合併により誕生した市です。行政面積；215.69 ㎥、人口；103,562 人。福岡都市圏のベットタウンとして発展しており、九州大学伊都キャンパスの立地や西九州自動車道の整備などに伴って新たな街づくりが発展しつつある。</p> <p>■調査の概要</p> <p>1. 糸島市「チョイソコよかまちみらい号」の取り組みについて</p> <p>①チョイソコ運行の目的と運行に至る経過と現状の課題（バス利用者のニーズとバス運行サービスにギャップが大きくなった。(株)SEED から市にチョイソコ運行の営業があり、昭和バスと連携してデマンドの試験運行、本格を実施。)</p> <p>②チョイソコ運行前の路線バス、コミュニティバス等の運行状況（路線バスは赤字、コミュニティバスも民間事業者が実施）</p> <p>③登録者数、年間延べ利用者数（総数と年齢別）の推移と利用者の評価（当初の計画を上方修正したが、それでも達成。登録者数 R3.3 月 210 人⇒R5.12 月 2,872 人、利用者数 R3.3 月 7.1 人/日⇒R5.12 月 97.7 人/日ともに増加している。利用者から高い評価を受けている。</p>

	<p>バス乗客者以外の方が新たにデマンドに乗車)</p> <p>④目的地と利用の多い施設（駅が 50%以上、その他病院等）</p> <p>⑤運行エリアの選定理由と今後のエリア拡大の考え方（高齢化の高いエリアのうち既設路線バス内でデマンド交通のニーズの高いエリアを選定、今後もエリアを拡大する計画）</p> <p>⑥公共交通会議における協議経過（乗合事業者1社、タクシー4社でスムーズに調整ができた。）</p> <p>⑦民間路線バス事業者のチョイソコ運行に対する意見と調整方法（デマンドの実施にあたり昭和バスがタクシー業界に働き掛け）</p> <p>⑧運行に対する市の補助金（市全体のバス事業に対する補助金は年間1億円、R3・4年度のデマンド交通に対する総事業1800万円、収入400万円、国・県補助金280万円、市補助金1,100万円、ワゴン5台購入経費を含む、エリアスポンサー収入360万円/年間）</p> <p>⑨運行エリアから運行エリア外への乗り継ぎの方法（なし）</p> <p>⑩高齢者に対する登録方法、利用方法などの周知（住民説明会の実施によりスマホ申請や電話での受付、紙媒体での登録）</p> <p>⑪停留所での乗降となっているが、高齢者、障がい者等で自宅前乗降の特例（なし）</p> <p>⑫高齢者、障がい者等の料金割引（障がい者割引のみあり）</p> <p>■事前学習資料（別紙参照）</p> <p>https://www.city.itoshima.lg.jp/s006/010/020/020/060/choisokoriyou_map.pdf</p> <p>https://kouseikyoku.mhlw.go.jp/kyushu/000256799.pdf</p>
<p>成 果</p>	<p>デマンド型交通では、民間バス路線との競合がネックとなり、導入できていないのが中津市の現状です。乗降する場所をいずれか1ヶ所のみ既存バス停からの乗降者をチョイソコの守備範囲と設定し、交通事業者と調整している点は参考となりました。デマンド交通の実施者が路線バス・タクシー運行の昭和バスであったことにより、交通事業者との調整がスムーズに進められた理由の一つです。</p> <p>また、「デマンド型交通運行補助金」として運行に係る運行経費から運賃収入を差し引いた損失部分を運行事業者に補助しており、補助額はR3、R4年度の合計額は1,100,000円（ワゴン車4台購入費用含む）となっており、コミュニティバスよりも運行経費は安く上がることが期待されます。</p> <p>全国でチョイソコ導入を営業している(株)SEEDの担当者によると中津市のデマンド型交通の導入については、南部・北部・豊田・和田・今津校区は効率的な運用が可能である。しかし、旧下毛地域の谷間を</p>

通過する運行についても、空バスを走らせるよりも経費削減になる
のであった。

議会としても公共交通の充実を求める決議も行っており、議員全
員を対象としたデマンド型交通の研修会を行い、コミュニティバスから
全市的なデマンド型交通への早期転換を求めていると考えています。