

○4番（川上陽平）登壇 私は自由民主党福岡市議団を代表して、オンデマンド交通社会実験について、野多目校区における交通対策について、以上2点について質問をいたします。

まず、オンデマンド交通社会実験についてです。

生活交通については、高齢化の進展等に伴い、その確保が急務となっており、会派としても様々な検討を行ってきました。そのような中、今年度、福岡市が主体となったオンデマンド交通の社会実験が行われており、東区のエリア、南区のエリア、中央、城南区のエリアの大きく分けて3つのエリアが選定され、事業者としてアイシン、第一交通のグループが選定されております。この社会実験の取組は地域の期待も大きいところであり、持続可能な生活交通の確保に向けて、よりよいものとなるよう、取組内容や方向性などについて確認していきたいと思っております。

まず、社会実験の目的、事業開始からの取組の経過についてお尋ねいたします。

以上で1問目を終わり、2問目以降は発言者席にて行います。

○4番（川上陽平） 地域などと協議を進めているとのことですが、社会実験の対象となった3つのエリアでは、各地域のどのような場所に停留所である乗り場を設けるか、どのような利便施設の近くに乗り場を設定するのかなど、具体的な協議が進んでいるようです。これまでの状況を見ますと、実験エリアの住民が考えている運行エリア設定の希望と事業者の当初想定との間に細かいずれもあるようですが、住民の意向は日頃の生活圏とも重なっており、できる限り尊重することが利便性の面での評価を高めることになると思っております。

そこで、本市としてどのような姿勢で地域や事業者などと調整に臨む考えか、御所見をお伺いいたします。

○4番（川上陽平） また、休憩時間や運行の曜日、時間帯など、エリアごとに要望が異なることも想定されます。どの程度対応していくのか、御所見をお伺いいたします。

○4番（川上陽平） 福岡市が行う社会実験については、持続可能な生活交通の確保という視点に立って、採算の取れるエリアではしっかりと事業者が輸送収益やスポンサー収入などを得ていけるような仕組みを構築していただきたいと思っております。今回選定された3つのエリアは、いずれも商業施設や病院、商店街なども立地しており、これらにスポンサーとなってもらえるような働きかけをする上で、地域、事業者、本市が連携を取ることが重要であると思っております。

そこで、スポンサー確保におけるそれぞれの果たす役割についてどのように考えているのか、御所見をお伺いいたします。

○4番（川上陽平） 具体的に想定している協賛の仕組みについて簡単に御紹介ください。

○4番（川上陽平） 1回の乗車料金の設定が300円となっているようですが、例えば、今答弁があったような広告などの協賛メリットではなく、200円の利用割引券にスポンサー名を表記したものを利用者に配りたいといった希望が出てくることを我々としては想定しています。こうした協賛や利用促進などについて検討していくことが重要だと考えますが、御所見をお伺いいたします。

○4番（川上陽平） 一方で、こうした社会実験の恩恵を受ける地域とそうでない地域との公平性を担保する意味においても、一定の受益者負担的な考え方を検討していくことも今後の課題だと思っております。

制度化あるいは義務化するかどうかという議論は取りあえずさておくとして、市民局においては、各自治協議

会に出している補助金、あるいは各町内会単位で活用が可能な新しい補助金などから地域が生活交通の確保に向けた協賛を支出できるように検討していただきたいと考えますが、御所見をお伺いいたします。

○4番（川上陽平） 今回、事業者に選定されたアイシン、第一交通のグループは、利用時の決済に電子マネー機能のついた交通系ICが利用できるようです。しかし、福岡市が高齢者乗車券のサービスの支給に用いているはやかけんをベースにした交通系ICカードは利用できないようになっており、この点は早急に改善を求めたいと思います。

そこで、高齢者乗車券のサービスで交通系ICカードを選択する人の割合はどのくらいなのか、お尋ねいたします。また、これらの人たちが西鉄バス、市営地下鉄、西鉄やJRなどの鉄道をそれぞれどのような割合で利用しているのか、お尋ねいたします。

○4番（川上陽平） 西鉄バスの利用割合が6割とのこと。はやかけんベースの交通系ICカードでは、西鉄バスを乗り換える際の負担軽減のためのポイントサービスを受けられず、多くの利用者が現時点においても損をしている状況となっております。

高齢者乗車券のサービスをニモカへのチャージで受け取れるようにすること、さらには、今回のような生活交通に関するサービスの利用に使えるようにすることなど、幾つかの大きな課題があるとは認識していますが、改善の意思はあるのか、御所見を求めます。

○4番（川上陽平） 市営地下鉄が独自の交通系ICカードを発行する必要性がどのくらいあるのかということから、一度じっくりと考えるべきだと思います。地下鉄、西鉄、JR九州は、そもそも乗り入れや乗換えで相互につながっており、一本化するほうがメリットがあるのではないかと考えます。

また、これまで会派の中に生活交通プロジェクトチームを設け、調査研究を進めてきた中で、既存の公共交通サービスとの役割分担については注意を払ってきたところではありますが、今回の社会実験の目的、趣旨やスケジュール感、公募により事業を進めるとした手法などについて、タクシー事業者の方々に十分に理解が広がっていません。東京都心部の駅周辺などで格安の交通手段としてエリア限定で運行しているモビなどと今回の社会実験を混同しておられる事業者の方、こうした格安サービスを本市が推奨しているかのように誤解しておられる方、ひいては今回の社会実験のようなサービスが市内の至るエリアに広がっていくのではと考えておられる方が一定数おられるようです。我々としては、既存の公共交通サービスへの影響を避けながら、高台や公共交通不便地などを抱える地域で高齢者が運転免許を返納した後も生活を維持できるようにという視点で運行エリアを選定することを求めてきており、とりわけタクシーとのすみ分けについては十分念頭に置きながら政策提言を続けてきた中で、本市とも一定の共通認識を持つことができていると思っております。

そこで、既存の交通事業者、とりわけタクシー事業者の方々の理解や協力を得られるように十分な説明に努めるとともに、真摯に意見を伺う姿勢が求められると思いますが、御所見をお伺いいたします。

○4番（川上陽平） 今回の社会実験の大きな目的の一つとして、公共交通不便地等における生活交通確保に資する仕組みづくりに向けて、オンデマンド交通の有益性を確認することにあると思いますが、今後どのような検証内容を考えているのか、お尋ねいたします。

○4番（川上陽平） 今後、様々な課題が出るとは思いますが、それを受け止め、一つ一つ改善することで本格運行につなげていただきたいと思います。特に、持続的に生活交通を確保するためには採算性が重要になり、まずは協賛金の確保に向け、皆でしっかりと取り組むことが重要ですが、その結果、運行経費に対して運賃収入や協賛金収入がどの程度確保できたかはしっかりと確認する必要があると考えます。民間によるバス路線網が発達し

た本市では、引き続き民間が採算性を確保しながら路線網を維持していくことが望ましいと考えますが、コロナの影響や燃料の高騰等により全国的に交通事業者の経営は困難となっていると聞いております。また、他都市ではコミュニティバスなど、行政が主体となり運行するケースは多数あります。

今回の社会実験の結果によっては、行政が主体的に運行することを除外することなく、生活交通確保の仕組みを検討していただきたいと思いますが、御所見をお伺いいたします。

○4番（川上陽平） 来年、七隈線が延伸開業しますが、本市は地下鉄網を整備することでまちの発展につなげてきました。これからは生活交通確保に取り組むことで、市民が安心して快適に暮らせるようにするべきだと考えます。

これまで様々な提案をしてきた我々としても、地域の意見調整や協賛獲得の後押しをはじめ、しっかりと汗をかいて社会実験の成功に努めていきたいと考えております。関係部局も一丸となって頑張りたいと思います。

最後に、高島市長の意気込みをお尋ねして、この質問を終わります。

○4番（川上陽平） 次に、野多目校区における交通対策についてです。

福岡外環状道路は平成23年4月に全線開通してから10年がたちました。この間、がんセンター入口交差点はほぼ毎日渋滞しており、特に朝夕の通勤、通学時間帯においては約1キロほどの渋滞が生じております。その上、車だけではなく、人や自転車等の交通量も大変多く、事故も毎日のように頻繁に起こっているのが現状であります。この状況を鑑みて、これまでに私を含む5人の議員がこのがんセンター入口交差点の渋滞対策について計7回の議会質問をしてきました。しかしながら、同交差点における渋滞緩和は全く進展のない状況であることから、これまで本市がどのように検討を重ね、取り組んでこられたのか、改めて質問させていただきたいと思っております。

まず、平成23年4月に外環状道路が開通して以降、これまでどのような渋滞対策に取り組んでこられたのか、お尋ねいたします。

○4番（川上陽平） では、その結果、交差点の渋滞状況はどのように改善されたのか、お尋ねいたします。

○4番（川上陽平） この10年間で行った対策は、平成24年に信号機の調整、平成30年に右折レーンの延長ということですが、残念ながら渋滞状況は全く改善されておられません。この間、議会においてそれぞれの議員から様々な提案や要望があったと思っております。例えば、左折レーン設置等の交差点の改良、横断歩道橋の設置、歩車分離信号の導入、そして、都市高速道路を1区間割引して外環状道路から都市高速道路へと交通の転換を図るといった要望などをなされておりました。当局はその都度、国や関係機関と協議して検討しますとの答弁を繰り返してこられました。

そこでお尋ねします。これまでの議会からの提案や要望に対して、どのように協議し、検討してきたのか、また、実現しなかった理由もお答えください。

○4番（川上陽平） これまでにあった議会からの提案の実現は難しいとのことですが、この交差点の渋滞解消については打つ手がないということでしょうか。しかしながら、南区にとっては、この国道385号線や外環状道路は大変重要な道路となっております。この交差点の渋滞状況は、そこを使用する市民や近隣住民にとりましても大変大きなストレスとなっており、著しく生活の利便性を欠くものとなっております。この状況についてどのように考えるのか、御所見をお伺いいたします。

○4番（川上陽平） これまでがんセンター入口交差点の渋滞についてお尋ねしてきましたが、次に、この渋滞

に関連した事故がどれくらい発生しているのかを確認していきたいと思います。

まず、この交差点を抱えている野多目校区において、外環状道路開通後の交通事故発生件数のうち死傷者が発生している人身事故件数について、年間の平均件数をお尋ねいたします。

○4番（川上陽平） 野多目校区で発生した人身事故件数は年間平均で94.5件ということです。これは3.8日に1回の人身事故が発生している計算になります。では、これだけ多くの人身事故が野多目校区のどこで発生しているのかを確認したいと思います。（パネル表示）これは南警察署から取り寄せた資料ですが、昨年令和3年に野多目校区で発生した人身事故の発生状況であります。この縦が国道385号線、横が外環状道路で、毎日、朝と夕方の交通量の多い時間帯は本当にこのまま渋滞が発生しておるんですが、見てのとおり、事故のそのほとんどががんセンター入口交差点の渋滞の範囲内で発生していることが分かります。これは27年から7年分の事故の発生状況であります。本当にこの交差点、どこに道路があるか分からないぐらい事故が発生しているわけですが、やはりこのがんセンター入口交差点の渋滞の範囲内でこれだけの事故が発生しております。そして、この事故がこの場所でこの7年間、3日あるいは4日に一遍、今もなお続いて事故が起こっているということでもあります。

では次に、これだけの事故がいつ発生しているのかということですが、（パネル表示）これは野多目校区人身事故の時間帯別の発生件数であります。過去6年のものになりますが、どの年も朝と夕方の8時、9時前後、夕方は16時から18時前後、この時間がやはり一番多く事故が発生しているということが確認できます。また逆に、これは曜日別の発生件数を表しておるんですが、交通量の少ない日曜日は、やはり事故が少ないようです。

渋滞と事故の因果関係は定かではありませんが、やはりこのようなデータを見ても分かるように、渋滞が事故の大きな要因の一つであるということ間違いのないと思います。年間平均94件の人身事故のその大部分がこの交差点の渋滞の範囲内で発生しており、この間、1件の死亡事故をはじめ、18件の重傷事故が発生しているという事実は見過ごすことのできない大変な事態であると思います。

当局はこの実態を把握されていたのか、また、このような事態をどのように受け止めているのか、お尋ねいたします。

○4番（川上陽平） 先日、野多目校区で開かれた交通防犯集会では、南警察署の警察官から、この交差点は南区管内で最も事故が多い交差点といった説明がありました。また、日本損害保険協会のホームページによると、令和元年の同交差点における事故件数は福岡県内でも残念ながらワースト4位とのことでもあります。当局は福岡外環状道路が全線開通してから、この10年間、がんセンター入口交差点の渋滞対策についていろいろと検討はされてきたとは思いますが、結局のところ全く進展がありませんでした。しかし、これは市民の命と安全を守る上でも早急に取り組まなければならない喫緊の課題ではないでしょうか。野多目校区としても、これまでに安全対策として歩車分離信号の導入などの陳情を行ってきており、地域住民からは、毎日子どもたちの見守りをはじめ、安全に対する啓発など、自分たちでやれることは全てやっている、これ以上何をやればいいのかという悲痛な声が上がっております。

私はこのような状況下では、もはや最終的な手段として、抜本的な交差点の改良を直ちに行うべきだと考えます。今後は渋滞対策だけでなく、事故対策との両輪で進めていく必要があります。その対策として、右左折する車両と歩行者とを分離させるような横断歩道橋の設置や地下通路の導入など、実効性のある対策に速やかに着手していただきたいと思います。というか、もうこれしかないと思っています。南区は福岡市で唯一、地下鉄の恩恵を受けていない地域です。多少予算がかかったとしても、市民の命とよりよい生活環境を守るために本市が率先して取り組むべき問題だと思っております。最後に、当局の責任ある答弁を求めて、私の質問を終わります。