

○川上（陽）委員 自由民主党福岡市議団を代表して、生活交通の確保について質問する。生活交通については、郊外部の人口減少やバス乗務員の不足などによりバス路線の維持が課題となる中、本市においても、超高齢社会を迎え高齢化率は今後も上昇していくことから、その重要性が高まっており、買物や通院などの日常の交通手段を確保していくことが急務となっている。生活交通の確保については、平成22年に施行された公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例、いわゆる生活交通条例に基づき施策に取り組んでいる。また令和4年度からは、予約に応じて効率的に運行するオンデマンド交通を活用した社会実験が実施されている。我が自由民主党福岡市議団としても、3年にプロジェクトチームを立ち上げ、団塊の世代が後期高齢者となる2025年を念頭に、住み慣れた地域で安心して暮らしていける福岡市を実現するため、これまで党派として様々な検討を行ってきており、持続可能な生活交通の確保という視点に立った仕組みの構築、取組を強化すべきだと主張してきた。これまで先人たちが築き上げてきた安全、安心で住みやすい福岡市を、時代に合わせよりよくしていくためにも、生活交通は重要な取組の一つであるので、改めて基本的な方向性について確認していきたいと思う。まず初めに、6年度の生活交通支援事業の予算額及び取組内容について尋ねる。

○川上（陽）委員 今、答弁があった内容は、いわゆる生活交通条例に基づく取組の一環かと思う。ここからは、生活交通条例に基づく3つの取組である休廃止対策、不便地対策、生活交通確保支援について確認していきたいと思う。まず休廃止対策について、その内容及び取組状況について尋ねる。

○川上（陽）委員 対策が行われている路線は、東区志賀島のほかにも早良南部など市街化調整区域の地域が多いようである。これらの地域では、代替交通として運行しているバス路線や乗合タクシーが唯一の公共交通機関である。公共交通が空白とならないよう、地域住民の日常生活を支える交通手段としてしっかり維持していくことが重要である。また、これらの地域は、海や山など自然豊かな観光資源にも恵まれている。これらの観光資源も活用し、しっかりと地域などの声を聞きながら、利用者や地域の目線で取り組み、地域の活性化にもつなげてもらいたいと思う。次に、不便地対策について、その内容及び取組状況について尋ねる。

○川上（陽）委員 南区の柏原三丁目地区では、本市が試行運行などに支援を行い路線バスの本格運行が実現しているということで、引き続き地域と事業者と連携を図り取り組んでももらいたいと思う。次に、生活交通確保支援について、その内容及び取組状況について尋ねる。

○川上（陽）委員 南区の長丘、高宮地区には高台の地域もあり、買物に出かけるためには急な坂道を歩かねばならず、この循環バスが地域の足として大切なものになっている。また、福岡外環状道路のバス路線についても、沿線に福大病院など多くの病院があるので、通院に欠かせない大切なバス路線となっているのではないかと思う。引き続き、路線の維持のために取り組んでももらいたいと思う。さて、これまで条例に基づいた3つの施策の取組を確認してきたが、公共交通の輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少するなどの影響が出ている。そこで、市内の西鉄バス及び休廃止対策路線について、令和5年9月現在の乗客数と、新型コロナウイルス感染拡大前の元年9月の乗客数を比較した割合を尋ねる。

○川上（陽）委員 市内の西鉄バスは76%で、休廃止対策を行っている路線は91%となっており、一般の西鉄バス路線と比べると戻りが早いようである。この数値を見ても、一般の西鉄バス路線と比べて、休廃止対策路線が、利用される皆さんの日常生活に欠かせない重要な足となっていることがうかがえる。これから高齢化がさらに進むと、地域の生活の基盤、日常の足となる生活交通確保の取組はさらに切実になっていく。地域の声を聞く

と、高台の地域などで、高齢となり坂が急で買物や病院までの行き来が難しくなったという話をよく聞く。都市部でも同じような声を聞き、特に高齢者が日常生活に困難を抱えているように感じている。また、近頃はタクシーもつかまらず困ったという声も聞いている。休廃止対策はもちろん重要であり、それ以外の取組も行われているが、それでも困っている声は聞くので、そういった状況の改善を何とか模索するために行っているのがオンデマンド交通社会実験ではないかと思う。この取組は、令和4年度より、チョイソコふくおかという名称で社会実験が行われているが、利用者が会員登録し、電話やインターネットで予約を行って利用できる乗合サービスとなっている。路線バスとタクシーの間の乗り物といった感じだと思うが、この取組は地域の期待も大きく、改めて取組状況を尋ねていきたいと思う。まず、オンデマンド交通社会実験の目的及び取組地域の応募条件、募集時に相談に来た校区数、応募した校区数、現在社会実験を実施している校区数を含め、決定までの経過について尋ねる。

○川上（陽）委員 一部には都市部も含まれているが、バス停まで一定遠い地域や急な坂道がある地域など日常生活に困難を抱えており、生活交通を必要と認識している校区がそれぞれ応募し、この取組が進められている。取組校区は15校区となっているが、相談会には25校区もの人が参加している状況を踏まえると、生活交通が課題と思っている校区が多くあるので、引き続き相談を受け付け、しっかりと対応するよう要望する。次に、エリア決定後の取組状況について尋ねる。

○川上（陽）委員 今答弁があったように、地域、交通事業者、本市による運行協議会による協議や準備を経て、令和4年11月から東区のエリアを皮切りに運行がスタートし、現在運行開始から1年4か月ほどが経過している。さらに、運行のスタート以降も、地域を中心とした協議会において、運賃以外に収入を得る取組として、地域の病院や商店等から協賛を得て設置するスポンサー停留所の拡大をはじめ、利便性向上や利用促進などの取組も行われていると聞いている。東区、南区のエリアはさらなる取組を進めるということで、当初は運行開始から1年間の予定を、それぞれ期間が1年延長され、間もなく1年を迎える中央区、城南区エリアも含め、現在も市内3エリアで社会実験が継続されている。そこで、市内3エリアの6年2月時点の会員登録者数、うち高齢者の割合、月間延べ利用者数、うち障がい者の割合について尋ねる。

○川上（陽）委員 高齢者の登録が大半を占め、また、障がいのある人の利用も一定数あるようなので、日常生活に困難を抱えている人の外出手段の一助になっていることがうかがえる。次に、市内3エリアの令和6年2月時点の停留所数、うちスポンサー停留所数について尋ねる。

○川上（陽）委員 このオンデマンド交通の運行には警察など関係者との協議が必要だと思うが、道路状況や協力が得られれば比較的安易に停留所が設置できるといったメリットがあると聞いている。先ほど、3つのエリアで300を超える停留所、そのうちスポンサーとして協力している停留所が60近く設置されてきたと聞いた。そこで、停留所の主な設置場所、そのうち取組校区の公民館への停留所設置状況について尋ねる。

○川上（陽）委員 自宅から公民館への行き来も難しい人がいると思うので、全ての公民館に停留所が設置されているということで、この取組が地域のコミュニティ活動の一助になっているのではないかと思う。また、運行していく上では、今後も利用者からの要望などを踏まえ利便性の向上を図っていく必要があると思う。これまで社会実験の取組が進められているが、見えてきた成果や課題について尋ねる。

○川上（陽）委員 利用者がまだ少ないものの増加傾向で、高齢者などの外出機会の促進にもつながっているとのことだった。地域の人に尋ねると、まだ知らない人もいるようなので、地域住民へさらなる広報などを行い、

認知度を向上させ利用促進に努めることが大切なので、今後さらに取組を進めてもらいたいと思う。また、今回の社会実験では、運賃以外の収入の確保の取組として、スポンサー拡大の取組のほか、利用促進策として、城南区のエリアでは花みずき通り商店会と連携した乗車割引券が導入されており、また高齢者乗車券のサービスが利用可能となるなど、いろいろと取組が進められている。東区や南区のエリアは、試行運行の期間が1年間延長されたが、その際のアンケートなどで意見もあったように、南区のエリアでは、地域の人々からも、井尻駅付近や博多南駅付近などへの停留所追加の要望も出ている。また我が会派としても、プロジェクトチームとして延長に当たっては新たな取組を提案してきたところである。そこで、社会実験を延長した東区、南区については、実験がよりよい取組となるよう、今後も新たな取組を進めていってはどうかと思うが、所見を尋ねる。

○川上（陽）委員 社会実験の取組も、南区のエリアは鉄道駅に停留所がない。駅近くへ停留所を設置することで、地域の利便性の向上や利用者の増加にもつながると考えるので、しっかりと検討を進めてもらいたいと思う。我々としても、地域や交通事業者とも、よりよいものとなるよう一緒になって調整など取り組んでいきたいと思っているので、市当局も、バスやタクシーの既存の公共交通事業者の理解や協力を得られるよう、説明に努めるよう要望する。さて、社会実験に取り組んでいる地域は、日常生活の移動に困難を抱えている地域である。今回の社会実験の実施に当たっては、行政として、地域と事業者の調整に加え、広報や説明会実施の周知拡大や停留所設置などの関係者との協議などに取り組んでおり、事業者も、スポンサー停留所の獲得などの利便性向上等の取組を行っていると思う。また、校区も高齢の独り暮らしの人などにチラシのポスティングや、町内の掲示板にポスター掲示、住民の説明会の実施など、地域の人たちも利用促進などに尽力している。地域の乗り物でもあるし、まずは周知拡大を図り利用を増やしていくことは欠かせないと思うが、地域の頑張りにも限界があると思う。また、社会実験は、公共交通が不便で困っているような地域で、中でも地域が熱意を持って取り組んでいるところである。そのような地域で本格運行が難しいようであれば、他のエリアでは、運賃や広告協賛収入だけで採算性を確保することはなおさら難しいのではないだろうか。生活交通確保の仕組みに当たっては、こういった状況を踏まえた持続可能な仕組みを考えていく必要があると思う。持続可能な生活交通確保に向けては、地域の活動を事業者と本市が支え、3者で取り組めるような仕組みを構築することが重要だと思うが、所見を尋ねる。

○川上（陽）委員 地域の活動を本市が支えていくという答弁があったので、利用促進など、地域活動も含めて今後の本格運行に向けた行政からのさらなる支援の検討をお願いします。また、社会実験の運行が2年目に入ったことはよかったと思うが、今後どうなるのかと地域の人々も不安に思っており、いつまでに今後どうしていくといった将来の展望も含めて検討が必要だと思う。今後ますます高齢化が進む中、高齢者や障がい者など、誰もが安心して快適に暮らせるような福岡市にすべきであり、これまで生活交通の確保などについて提案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など、しっかりと汗をかいて、社会実験の成功をはじめとした生活交通の取組などに努めていきたいと考えている。市民が住み慣れた地域で安心して生活するため、持続可能な生活交通の確保について、今後どのように取り組むのか、最後に市長の意気込みを尋ね、私の質問を終わる。