

建設建築委員会報告書（案）

平成31年 月 日

北九州市議会議長 井上秀作様

建設建築委員会委員長 浜口恒博

本委員会は、次の事件について調査を終了したので、北九州市議会会議規則第101条の規定により報告します。

記

1 調査事件

(1) 道路施設における長寿命化修繕計画の取り組みについて

本市では、社会基盤の老朽化が全国的な課題となる中、道路利用者の安全・安心の確保とコスト縮減、予算平準化を図るために「橋梁長寿命化修繕計画」及び「トンネル長寿命化修繕計画」等を策定している。

本委員会は、道路施設における長寿命化修繕計画の取り組みについて、計画の内容や維持管理の現状を把握し、事業の進捗について調査を行うこととした。

(2) 交通政策について

本市では、人口減少社会に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再編を図ることを目的とし、北九州市基本計画「元気発進！北九州」プランに示すまちづくりの目標を実現するため、北九州市立地適正化計画との連携を図り、都市交通分野の取り組みを戦略的に推進していくための基本計画として、北九州市地域公共交通網形成計画を平成28年8月に策定している。

本委員会では、北九州市立地適正化計画に基づく都市形成の基盤となる次世代都市交通網（BRT、LRT等の導入）について検討し、本市の公共交通ネットワークとともに、持続可能な地域公共交通網に向けた調査を行うこととした。

2 調査の経過及び結果

(1) 道路施設における長寿命化修繕計画の取り組みについて

○ 平成29年7月3日 建設建築委員会

道路施設における長寿命化修繕計画の取り組み（橋りょう、トンネル）について、当局から説明を受けた。

(説明要旨)

橋りょう、トンネルでは、国の動向を踏まえつつ、長寿命化修繕計画に基づき、予防保全型の維持管理に取り組んでいる。

① 橋りょう（市管理1,967橋）

ア 橋りょうの状況

平成28年度時点で、建設後50年を経過する橋りょうの割合は、全体の34%であるが、10年後に60%、20年後に82%と急速に老朽化が進展する。

イ 予防保全型の維持管理の考え方

安全性、信頼性を確保し、トータルコストの縮減と予算の平準化を図るためには、損傷が軽微な段階で必要な対策を適切な時期に、着実かつ効率的に講じていくことが必要であるため、予防保全型の維持管理を導入し、平成21年度に橋梁長寿命化修繕計画を策定した。

ウ 橋りょうの長寿命化の取り組み

- ・ 橋梁長寿命化修繕計画（平成21年度策定）により、予防保全型の維持管理を行うため、主要橋りょうを対象に優先して取り組む橋りょう128橋を選定した。
- ・ 平成26年7月の道路法等の一部改正により、全ての橋りょうにおいて近接目視による定期点検が義務化され、健全性の区分が示された。これを受け、主要橋りょうに加え一般橋りょうの定期点検にも取り組み、予防保全型の維持管理の対象とするよう、平成29年3月に橋梁長寿命化修繕計画を改定した。
- ・ 国による健全性区分の設定に伴い、リニューアル対象橋りょうの見直しを行った結果、主要橋りょう31橋、一般橋りょう24橋となっており、これらは点検後5年以内にリニューアル工事を完了していく。

エ 橋りょうの耐震対策への取り組み

平成22年度より橋梁長寿命化修繕計画の中で、耐震対策を開始。平成2年の耐震基準改定以前に建設された橋りょうのうち、耐震対策が急がれる橋りょうとして、対策を優先して実施する橋りょう110橋を選定。

85橋は既に耐震工事が完了しており、今後は引き続き、未完了である25橋の進捗を図っていく。

オ 橋りょうの将来的な取り組み

点検、診断、措置などのメンテナンスサイクルを確立し、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管理を着実に実施していく。

② トンネル（市管理39本）

ア トンネルの状況

平成28年度時点で、建設後50年を経過するトンネルの割合は全体の10%であるが、10年後に15%、20年後に28%と老朽化が進展する。

イ 予防保全型の維持管理の考え方

橋りょうと同様に、損傷が軽微な段階で必要な対策を適切な時期に、着実かつ効率的に講じていくことが必要であるため、予防保全型の維持管理を導入し、平成24年度にトンネル長寿命化修繕計画を策定した。

ウ トンネルの長寿命化の取り組み

- ・ トンネル長寿命化修繕計画により、予防保全型の維持管理を行うため、コンクリートのひび割れ等の損傷具合を考慮し、優先して取り組むトンネル8本を選定。
- ・ 平成26年7月の道路法等の一部改正に伴い、近接目視による定期点検が義務化され、健全性の区分が示された。点検の結果、リニューアル工事対象トンネルは6本となっており、これらは点検後5年以内にリニューアル工事を完了していく。

エ トンネルの将来的な取り組み

点検、診断、措置などのメンテナンスサイクルを確立し、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管理を着実に実施していく。

《委員の主な意見》

- ・ 橋りょうやトンネルの点検については、市民を安心させるためにも国の基準である5年に1回の頻度ではなく、可能な限り早く実施されたい。

○ 平成29年11月22日 視察（新砂津橋、愛宕跨線橋）

橋りょうの点検及び補強補修工事について視察を行い、新砂津橋では当局の説明を受けながら実際の定期点検の様子を見学し、愛宕跨線橋では補強補修工事についての説明を受けた。

○ 平成30年3月22日 建設建築委員会

北九州モノレール長寿命化計画の取り組みについて、当局から説明を受けた。（説明要旨）

① 北九州モノレールの現状

昭和60年の開業後、平成10年にJR小倉駅まで延伸を行い、全延長が約9キロメートルで運行している。

都市モノレールの支柱、桁等のインフラ施設は道路構造の一部として、道路管理者（北九州市）の負担で整備することとなっている。

② 維持管理の考え方

モノレールを構成するインフラ構造物は建設から30年以上が経過し、延伸区間を除き同時期に建設されているため、老朽化も同時期に進展する。そこで、モノレールの安全性や公共交通としての信頼性の確保、維持管理のトータルコストの縮減と予算の平準化を図るため、予防保全型の維持管理を導入し、平成23年度に北九州モノレール長寿命化修繕計画を策定した。

③ モノレール長寿命化計画の概要

ア 進め方

- ・ 予防保全型の維持管理を進めるため、点検、診断、修繕、記録のメンテナンスサイクルを構築する。
- ・ 修繕計画は5年ごとの点検結果を踏まえ、更新する。

イ 対策内容

- ・ 各構造物の点検、診断結果に応じて、その性能や機能を保持、回復させるための劣化対策と、現行の道路橋示方書に準じた耐震性能を確保するための耐震対策を行う。

④ 長寿命化計画の将来的な取り組み

点検、診断、措置などのメンテナンスサイクルを確立し、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管理を着実に実施していく。

《委員の主な意見》

- ・ モノレールの劣化対策に係る塗装塗りかえ時の作業員の安全確保に努められたい。

○ 平成30年4月24日 視察（若戸大橋、若戸トンネル）

若戸大橋の橋台内にある展示室において、北九州市道路公社担当者から若戸大橋、若戸トンネルの説明及び主ケーブル定着部の状況等についての説明を受けた。

○ 平成30年5月11日 行政視察（東京都・東京港管理事務所）

レインボーブリッジは、若戸大橋の類似施設であり、千葉県方面及び神奈川県方面から都心へ向かう交通を分散させ、渋滞を緩和するとともに、開発が進む東京臨海副都心と既存都心部を結ぶために建設された。上層は首都高速11号台場線、下層は臨港道路、新交通システムのつり橋である。平成5年8月に首都高速道路、臨港道路部分が開通し、平成7年11月には東京臨海新交通臨海線「ゆりかもめ」も開通した。臨港道路の両サイドにある遊歩道は、平成12年4月から無料開放されている。

また、年間を通してライトアップを行い、季節にあわせ、さまざまなパターンで美しさを演出している等の説明を受け、質疑を行った。

○ 平成30年10月11日 建設建築委員会

道路施設における長寿命化修繕計画の取り組み（大型カルバート、横断歩道橋）について、当局から説明を受けた。

（説明要旨）

① 大型カルバート（市管理20基）

5年に1回の頻度で定期点検を行い、その診断結果に基づき、必要な措置（対策工事）を講じていき、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管理に取り組んでいる。

ア 大型カルバートの状況

平成29年度時点で、建設後50年を経過する大型カルバートの割合は、全体の5%（1基）であるが、20年後に30%、30年後に50%と老朽化が進行していく。

イ 点検状況とリニューアル工事の取り組み

- ・ 点検の結果、リニューアル工事対象は2基となっており、頂版や側壁等のコンクリート部材にひび割れが確認されている。
- ・ 1基については、実施設計を行っており、残りの1基は関係機関との事前協議を進めているところである。

ウ 大型カルバートの将来的な取り組み

点検、診断、措置、記録のメンテナンスサイクルにより、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管理を着実に実施していく。

② 横断歩道橋（市管理92橋）

5年に1回の頻度で定期点検を行い、その診断結果に基づき、必要な措置（対策工事）を講じていき、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管理に取り組んでいる。

ア 歩道橋の状況

平成29年度末時点で、建設後50年を経過する横断歩道橋の割合は、全体の10%であるが、10年後に61%、20年後に77%、30年後に84%と老朽化が進行していく。

イ 点検状況とリニューアル工事の取り組み

- ・ 点検の結果、リニューアル工事対象は28橋となっており、塗膜劣化の範囲が広いものや防食機能の低下による部分的な塗膜の剥離や鋼材の腐食が確認されている。
- ・ 年間5橋程度の工事を実施することで、点検5年後以内に工事を完了させていく計画である。なお、この工事の実施に当たっては、通学路を優先することとしている。

ウ 横断歩道橋の将来的な取り組み

点検、診断、措置、記録のメンテナンスサイクルにより、施設の健全性を良好に保てるよう、予防保全型の維持管理を着実に実施していく。

《委員の主な意見》

- ・ 柳町横断歩道橋については、通学路の安全を確保する上では良いと思うが、高齢者や病院への通院者のことも考慮し、横断歩道を設置する等地元の方と協議を進めながら検討されたい。
- ・ 高齢者等の安全対策のため、歩道橋にエレベーターやエスカレーターを設置するか、横断歩道が近辺にない箇所には横断歩道の設置等を検討されたい。
- ・ 通学路でも学校前の歩道橋を撤去した例もあるので、歩車分離信号を活用する等、誰もが安全に利用できる方法を検討されたい。

○ まとめ

現在、北九州市の道路ネットワークは4,200km を超え、道路施設は地域経済の活性化や生活環境の向上など、市民生活に欠かせない最も基礎的な社会資本となっている。

道路施設はいずれも市民の安全にかかわるものであり、日々の点検と適切な維持管理が重要である。

国の方針では5年に1度の定期点検となっているが、利用頻度が高い主要なものについては、物理的に不可能でなければ、市民を安心させるためにも可能な限り早いサイクルでの点検に努められたい。

また、横断歩道橋については、点検結果に基づく対策を講じているが、利用状況などの変化により、各地区で需要が異なるため、地域とも協議し、その地区のニーズに合った整備を進められたい。

今後も、道路施設においては、点検、診断、措置、記録のメンテナンスサイクルを基本とした長寿命化修繕計画により、予防保全型の維持管理を着実に実施し、施設の健全性を良好に保たれたい。

(2) 交通政策について

○ 平成29年5月17日 行政視察（富山県富山市）

富山市では、人口減少や超高齢社会に対応した持続可能なまちづくりを進めるため、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、沿線に居住、商業、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを目指している。

公共交通の活性化のため、L R Tネットワークを形成し、歩いて暮らせるまちの実現を図り、利用者の減少が続いたJ R 富山港線（鉄道）を公設民営の考え方を導入し、日本初の本格的L R Tシステムによみがえらせる取り組みを行った。

また、公共交通沿線地区への居住促進のための助成や、中心市街地の活性化のために、交通事業者と連携し、65歳以上の高齢者を対象に市内各地から中心市街地へ出かける際に公共交通利用料金を1回100円とするおでかけ定期券事業等を実施している等の説明を受け、質疑を行った。

○ 平成29年5月18日 行政視察（石川県金沢市）

金沢市中心部の渋滞解消や、交通弱者への新たな移動手段の提供を目的として、北陸鉄道株式会社に運営委託を行い、コミュニティバス（金沢ふらっとバス）運行事業を導入している。

細街路等を走行する短距離、少量多頻度、巡回型で公共交通空白地域を運行し、あらゆる人々に快適なモビリティを提供する利用者優先、需要創造型のシステムを基本としている。

また、通勤者ではなく高齢者及び主婦層を主なターゲットにしており、買い物や通院利用としての時間帯（8:30～18:15）で利便性の高い15分ヘッドで運行している。

より便利に、より身近に感じてもらうための利用促進策として、こども料金の導入、こども音声案内、親子・三世代利用促進キャンペーンや公民館との連携事業等を実施している。基本的に地元の方を対象としており、今後できるだけ地域の方に利用してもらえるように促進していきたい等の説明を受け、質疑を行った。

○ 平成29年5月22日 建設建築委員会

北九州市地域公共交通網形成計画（平成28年8月策定）について、当局から説明を受けた。

（説明要旨）

① 計画の概要

- ・ 人口減少社会に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再編を図ることを目的とし、北九州市基本計画「元気発進！北九州」プランに示すまちづくりの目標を実現するため、北九州市立地適正化計画（平成28年9月策定）との連携を図り、都市交通分野の取り組みを戦略的に推進していくための基本計画として策定。
- ・ 期間は平成28年度から平成32年度までの5年間とする。
- ・ 計画の作成及び実施については、北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会において協議を行う。

② 総合交通戦略（地域公共交通網形成計画）で取り組む交通施策

ア 交通施策の概要

平成26年8月の総合交通戦略（中間見直し）で設定した30の交通施策と其中的取り組みの柱となる7つの重点施策について、意識、公共交通、道路交通の3つの分野でまちづくりと連携し人口減少に対応すべく取り組みを充実させ、展開していくこととする。

イ 公共交通ネットワークの再構築に向けた取り組み

- ・ 人口減少社会の到来を見据えたバス路線の再編を行い、地域密着型バスネットワークの提供を進める。
- ・ 都心部の余力ある輸送力を周辺部に分散させ、効率化を図るとともに、地域の実情に応じたサービスを提供する。

③ 計画目標

望ましい交通体系を目指すための基本方針に沿って、わかりやすく効果計測が可能な3つの計画目標を設定。

- ・ 公共交通人口カバー率の80%維持
- ・ 公共交通分担率24%に向上
- ・ 自家用車CO₂排出量について平成17年度比で約6%の削減

《委員の主な意見》

- ・ 市全体の力を結集した計画推進に努められたい。
- ・ 超高齢者が利用しやすい公共交通について検討されたい。
- ・ 超高齢社会を見据え、福祉関係部局など関連の部署と連携した事業の推進に努められたい。
- ・ 公共交通網形成計画を補完する施策の一体的な展開を検討されたい。
- ・ BRTの導入に向けた目に見える形での早期の取り組みをされたい。
- ・ 高齢化社会の進展を踏まえた市民主体の施策を検討するための体系の構築をされたい。

○ 平成29年12月7日 建設建築委員会

拠点間BRTの検討状況について、当局から説明を受けた。

(説明要旨)

① 目的

人口減少、超高齢化、少子化社会に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るため、まずは、小倉～黒崎間を中心に、拠点間BRTの形成に段階的に取り組む。

② 内容

バス機能強化区間に幹線バスとしての連節バスの導入、わかりやすい停留所の整備、路線バスとの乗り継ぎ強化に加え、定時性、速達性を向上させる専用走行空間を備えたシステムとする。

③ 導入予定箇所(案)

- ・ 小倉～黒崎間(旧電車通り)
- ・ 戸畑～小倉間
- ・ 小倉～門司港間

④ 拠点間BRTの形成に向けた進め方

バス路線の再編、効率化、乗り継ぎ拠点の整備と専用走行空間の整備については、北九州市次世代都市交通システム勉強会において検討する。

⑤ 連節バス試走調査について

西日本鉄道株式会社所有の連節バスを用いて、走行予定ルートにおける交差点での右左折状況や、バス停への接車状況などの走行確認をすることを目的とし、導入予定箇所である3路線において、平成29年度中に試走予定。

《委員の主な意見》

- ・ バス専用レーンや優先レーンを試走し、実際にどういった課題があるのか検証結果を委員会に報告されたい。
- ・ 連節バスの導入による市民生活の向上に努められたい。

○ 平成30年1月11日 建設建築委員会

高齢者モビリティマネジメントの推進、高尾地区プチおでかけ交通の運行、拠点間BRTの試走について、当局から説明を受けた。

(説明要旨)

① 高齢者モビリティマネジメントの推進について

高齢者を対象にモビリティマネジメントを行うことで、公共交通への利用転換を図るとともに少子高齢化社会の到来に向け、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図っていく。併せて自動車運転免許証の自主返納を支援し、高齢運転者の交通安全の推進を図る。

【今後の進め方】

- ・ 交通事業者と連携し、積極的にモビリティマネジメントを行う。
- ・ 立地適正化計画で定める公共交通軸沿線の居住誘導区域において各区ごとに順次実施していく。(平成29年度から実施)
- ・ 多くの高齢者にモビリティマネジメントを実施するため、保健福祉局や市民文化スポーツ局と連携し、効果的に実施していく。
- ・ 期待される効果は、自動車運転免許証の返納による公共交通利用の増加や高齢者による交通事故の減少、更には外出の増加による認知症防止や健康増進。

② 高尾地区プチおでかけ交通の運行について

北九州市地域公共交通網形成計画において設定した30施策の中で、地域の実情に応じた輸送サービスを提供し、買い物などの交通手段の確保を目的とした「おでかけ交通への支援強化」は重点施策に位置づけられている。

既存のおでかけ交通では対応が困難な需要が小さな地域において、相乗りタクシーによる地域と鉄道駅や主要バス停、スーパーマーケット等を結ぶ移動手段の確保について、地元や交通事業者、国など関係機関と協議を行ってきた。今回、協議が調い、小倉北区高尾地区において、自宅から最寄りスーパーマーケットまで相乗りすることにより、割り勘程度の料金で利用できるプチおでかけ交通を開始することになった。(平

成30年1月下旬乗合事業の認可予定)

- ・ 運行主体 北九西鉄タクシー株式会社
- ・ 運営主体 高尾地区プチおでかけ交通運営委員会
- ・ 運行車両 5人乗りセダン型タクシー
- ・ 運行頻度 月～金の週5日運行 6便(3往復)／日
事前予約制(土曜日10時から15時に予約受付)
- ・ 運行区域 高尾地区～アルク到津店(乗降場所自由)
- ・ 割り勘程度の料金で利用できる。(運賃は人数によって変動)
- ・ タクシー会社はメーター程度の料金を受領するため、赤字にならない。
- ・ 市は従来のおでかけ交通と同様、運行に関する関係機関との調整を担う。

③ 拠点間BRTの試走について

関係機関との協議が調い、連節バスの試走の日時が決定した。

- ・ 小倉～黒崎間：平成30年1月18日(木) 0:00～5:00
(八幡営業所までの回送ルートも含む)
- ・ 小倉～戸畑間：平成30年1月19日(金) 0:00～5:00
(戸畑営業所、北九州工場までの回送ルートも含む)
- ・ 小倉～門司港間：平成30年1月20日(土) 0:00～5:00

《委員の主な意見》

- ・ モビリティマネジメントについて、市民に分かりやすいよう、易しい日本語での表現に努められたい。
- ・ 高齢者に優しい交通政策を推進されたい。
- ・ 公共交通への利用転換の促進のため、おでかけ交通以外の交通手段も検討されたい。

○ 平成30年2月8日 視察(筑豊電気鉄道株式会社・LRT)

筑豊電鉄の新型低床式車両(LRT)の運行便(黒崎駅前駅～楠橋駅間)に体験乗車後、楠橋電車営業所において、当局から北九州市地域公共交通網計画について、筑豊電気鉄道株式会社事業本部運輸車両課長から、同社の概要及びLRTの現状等についてそれぞれ説明を受けた。

○ 平成30年3月22日 建設建築委員会

拠点間BRTの試走結果について、当局から説明を受けた。

(説明要旨)

平成30年1月18日から20日の3日間で試走3ルート(小倉～黒崎間、小倉～戸畑間、小倉～門司港間)、回送3ルート(八幡営業所、戸畑営業所、北九州工場)で連節バスの試走を実施した。

① 実施結果

ア 交差点等通過状況

32交差点のうち、5交差点で走行時の課題が確認された。

- ・ 右折時の区画線の逸脱（中央ゼブラ帯や誘導線）
- ・ 対向車線への逸脱（対向車線停止線、対向右折誘導線）

イ 停留所定着状況

74停留所のうち、51停留所で課題が確認された。

- ・ 横断防止柵等の路上施設が支障となり、乗降口が使用できない。
- ・ バスベイの長さ不足や道路カーブ付近への停留所設置により、バスベイに車両が収まらない。
- ・ 停留所で停車した車両の位置が取り付け道路等からの離隔5メートルが確保できない。

② 今後の対応等

- ・ 試走結果を踏まえ、運行主体である西鉄バス北九州株式会社において、ルートや停留所の選定、停留所での3ドア運行の運用方法などの検討を行う。
- ・ 平成31年度中の連節バス導入（営業運行）に向けて、関係機関と協議を進めていく。

○ 平成30年5月9日 行政視察（神奈川県鎌倉市）

鎌倉市では、交通需要マネジメント（TDM）施策であるパークアンドライドや鎌倉フリー環境手形等を実施し、成果を上げている。首都圏中央連絡自動車道の開通や東京オリンピック・パラリンピックの開催により、鎌倉地域に多くの来訪車両が流入してくることが想定されるため、鎌倉地域の地区交通計画の策定に向けて、関係機関とともに自動車利用の抑制策であるロードプライシングなどについて検討を行っている等の説明を受け、質疑を行った。

○ 平成30年5月10日 行政視察（新潟県新潟市）

新潟市では、超高齢社会、環境問題、まちなか再生などに対応するため、過度にマイカーに依存しなくても誰もが移動しやすい交通環境の実現に向けた取り組みを進めている。とりわけ、都心部においては、マイカーを使わなくても移動しやすいサービスレベルの高い交通環境を整備していくため、新たな交通システム「BRT」を導入している。

また、それとあわせて乗り換え拠点などを整備し、まちなかのバス路線を効率的に再編、集約し、生じた余力を郊外路線の維持、拡充に充てながら、全市的なバス路線再編を図る「新バスシステム」により、将来にわたって持続する公共交通の実現を目指している。新バスシステムの取り組みは、BRTの施設整備など初期投資に関する事項は新潟市が担い、運行や運営といった事項は運行事業者が担う公設民営方式で進めている。

なお、バス路線については、中心部を走る骨格幹線をBRT、郊外部のフィーダー交通は、路線バスとそれにつながる区バス、住民バスが運行を担っている。

事業効果としては、重複して運行していたバスをまちなかでBRTに集約して効率化し、郊外路線を増便した。更に新たな経路や新設路線により空白区域解消の効果もあった。開業後、利用者数は増加している。

今後は、専用走行路と道路中央部への島式ホームの設置や新潟駅から駅南方面への延伸、県庁方面とを結び、大きな環状線の早期実現等を検討していく等の説明を受け、質疑を行った。あわせて市役所前バス停の見学も行った。

○ 平成30年5月22日 建設建築委員会

「北九州市交通安全対策事業推進基金（黒土基金）」を活用したおでかけ交通の新たな支援策について、当局から説明を受けた。

（説明要旨）

おでかけ交通は、バス路線廃止地区やバス路線のない高台などにおいて、地域住民の交通手段を確保するため、地域住民、交通事業者、市がそれぞれの役割分担のもとで連携し、ジャンボタクシー等を運行するものである。

昨年10月に第一交通産業株式会社の黒土始会長から、交通安全対策事業の推進を目的とした寄附を受け、「北九州市交通安全対策事業推進基金」を設置。基金の活用方法の一つとして、おでかけ交通の利便性向上や利用客の増加につながる方策に対して支援を行うことにした。

【現行の支援策】

車両調達等の費用、試験運行や本格運行に要する費用の一部に対する助成など

- ・ 交通事業者が運行開始時に要する費用に最大460万円を助成
- ・ 交通事業者が車両更新時に要する費用に最大300万円を助成
- ・ 交通事業者の収支が赤字の際に、赤字額の一部を助成
- ・ 地域が主体となって試験運行を実施する際に、赤字額の一部を助成

【新たな支援策】 予算額3,000千円（平成30年度）

- ・ 定期券や回数券を新設、設定額の30%相当を助成し、割引して販売
- ・ 地域と交通事業者が協働して行う利用促進活動経費を助成

《委員の主な意見》

- ・ 住民に対して、利用しないとおでかけ交通は成り立たないということを周知徹底されたい。
- ・ 基金に頼るだけでなく、新潟市のような支援の仕方を研究されたい。
- ・ 公共交通について、政策を新たに転換する必要があるのではないか。
- ・ 福岡市でベンチャー企業が計画している、広告収益で無料タクシーを運行するような新たな取り組みについても、調査研究されたい。

○ 平成30年11月12日 建設建築委員会

新潟市のバスに関する取り組みと本市の拠点間BRT導入の現状について、当局から説明を受けた。

(説明要旨)

① 新潟市のバスに関する取り組みについて

ア 新潟市の概況

新潟市の交通体系は、都心と各区を放射状に結ぶ都心アクセスと、中央区以外の7つの区を中心部と各地を結ぶフィーダー交通により構築されている。

イ 新バスシステムについて

- ・ 持続可能な公共交通体系の構築を目指すため、都心アクセスの強化策として、平成27年度にBRT導入によるバス路線の再編を行った。
- ・ 再編により郊外部の路線が充実したことや併せて高齢者割引（市内居住の65歳以上対象の「シニア半わり」）を始めたことから、バス利用者が開業後1年目で前年比の0.8%増、2年目は1年目比2.5%増、直近の3年目は2年目比2.3%増となっている。

ウ 郊外部のフィーダー交通について

- ・ 郊外部の生活交通については、路線バス（33路線）、区バス（13路線）、住民バス（15路線）で形成されており、郊外部は人口密度も低いため、概ね全路線において収支は赤字であり、赤字額は概ね全額市が補填している。

エ 高齢者割引制度について

- ・ 公共交通の利用促進と健康寿命の延伸につなげるため、市内居住の65歳以上を対象として、バス運賃が半額になる「シニア半わり」制度を導入している。利用者は約31,000人（平成29年度実績）

オ まとめ

- ・ 新潟市の郊外部の人口密度は低く、更に公共交通分担率も7.5%と低いため、運行補助や高齢者割引制度などに年間約6億円近くの前算を投入することで、公共交通を維持している。
- ・ BRTの導入やフィーダーバス路線の設置、乗り継ぎ拠点の整備など、複数の事業を一体的に進めることが重要であることから、新潟市の取り組みを参考にしたいと考えている。

② 本市のBRT導入についての現状

人口減少、超高齢社会、乗務員不足に対応した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るため、小倉～黒崎間を中心に拠点間BRTの形成に段階的に取り組むこととしている。

ア 連節バス導入の概要

- ・ 事業主体 西鉄バス北九州株式会社
- ・ 総事業費 約10億円

- ・ 全体計画 平成31年度に2台、32年度に4台、33年度に4台の計10台を導入予定。(平成30年度は環境省補助事業に採択された)
- ・ 平成31年度の運行ルート
小倉～戸畑間及び小倉～黒崎間で運行予定。
※ 小倉・門司港間は平成32年度以降を予定

イ 今後のスケジュール

- ・ 平成31年1月 車体デザイン市民投票
- ・ 平成31年3月まで 連節バスが正着するためのバス停整備
- ・ 平成31年4月以降 昼間試験運行
- ・ 平成31年夏頃 運行開始

《委員の主な意見》

- ・ BRT導入について、先行事例を学ぶことは重要である。本市で実施する場合には、その課題を研究し、更に内容を改善して事業に取り組みたい。

○ 平成30年11月12日 視察（おでかけ交通・八幡東区枝光地区）

八幡東区枝光本町商店街アイアンシアターにおいて、株式会社光タクシー代表取締役社長の石橋孝三氏からおでかけ交通（八幡東区枝光地区）について事業説明を受け、2班に分かれて体験乗車。その後、アイアンシアターに戻り、おでかけ交通の現状や課題等について説明を受けた。

○ まとめ

本市は、人口減少やマイカー利用者の増加に伴い、公共交通機関利用者が減少している。そこで、今後の都市交通のあり方を総合的に検討し、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図る「北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通網形成計画）」を策定した。この計画に基づき、過度なマイカー利用から、公共交通機関等への利用転換を図り、市民の多様な移動手段の確保と安全・安心な交通体系を実現するため、市と交通事業者、関係行政機関が一体となって、総合的な都市交通施策の推進に努めているところである。

本委員会の調査事項となっている次世代都市交通網であるBRTやLRTの導入については、先進事例である新潟市や富山市等に赴き、その成果と課題を調査してきた。新潟市はBRT導入によるバス路線の再編を行うことで郊外部の路線が充実し、利用者が増加した。富山市は公共交通軸によるコンパクトなまちづくりを行い、LRTネットワークの形成とともに郊外から居住誘導地域への誘導策が効果を上げている。今後は両市のような先進事例を更に調査、研究し、本市のニーズにあった内容に改善して施策に取り入れられたい。

交通施策の中でも、フィーダー的なバス路線の構築は大切である。現行のおでかけ交通については、事業者による地域貢献事業としての側面があることも

認めざるを得ない。利用促進のためには、地域住民への周知徹底と市の支援方法の調査、研究も必要である。現在のルールでは既に行き詰まっている感があるため、更なる超高齢社会を迎えようとしている中、新たな施策についても検討すべき時期に来ているのではないかとと思われる。

また、超高齢社会に対応していくためには、単に人口カバー率を維持するというだけではなく、高齢者にとって利用しやすい公共交通機関が何かということも研究していく必要があると思われる。一部局だけでこの問題を考えるには限界があるため、福祉面からのアプローチや予算面も考慮し、関係部局と連携を図りながら取り組むことが求められる。

今後は、本市が目指す持続可能な公共交通ネットワークの再構築のため、更なる施策の拡充を期待する。