

令和4年12月19日

鹿沼市議会

議長 大島久幸様

総務常任委員会

委員長 藤田義昭

総務常任委員会行政視察調査報告書

総務常任委員会行政視察について、下記のとおり報告します。

記

1 調査目的

近年の人口減少やコロナ禍で鉄道利用が低迷する中、国では地方鉄道の再構築として「特定線区再構築協議会」を設置し、JRなどの鉄道事業者や地方自治体と協議を開始するとの動きがある。鹿沼市においても、JR日光線の運行本数や編成車両数を減少させたことによる混雑発生や、東武日光線新鹿沼駅等の売店の利用客の減少による閉鎖など、市民生活に影響が出ているところであり、今後、鉄道が衰退していくと市の移住政策や人口対策、交通ネットワーク、観光、駅周辺の開発などへの影響が懸念される。また、隣の宇都宮市においてLRTが来年から運行開始することで、鹿沼市の市民生活や産業などにも様々な影響があると想定される。

このようなことから、地方鉄道の今後のあり方と沿線の自治体の関りについて、将来に向けた地域づくりの幅広い視点から調査研究が必要であると考えられるため、総務常任委員会の継続調査として「地方における鉄道と自治体の今後のあり方について」をテーマに取り組むこととした。このテーマに基づき、11月1日から3日まで、熊本県宇土市、熊本市を視察し、鉄道と行政の関わり方などを中心に公共交通政策の取り組みなどについて調査活動を実施した。

2 調査内容

(1) 熊本県宇土市 「鉄道の利活用等による交通政策について」

人口 36,491 人、面積 74.3 km²、有明海に面した宇土半島の北半分の位置にあり、形状は東西に長く、内陸側の東部エリアが中心地であり JR 鹿児島本線が走る。半島側の西部エリアは人口減少と高齢化が進んでいる。鹿児島本線の宇土

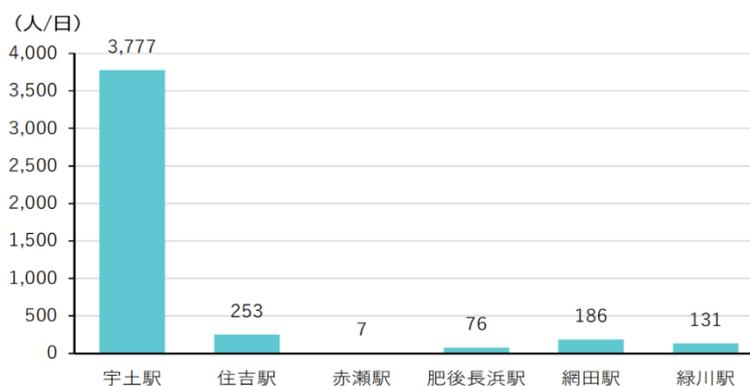
駅から分岐したローカル線の JR 三角線が海沿いを走っており、今回の調査では JR 三角線が、JR 東北本線から分岐した JR 日光線と状況が似ていること、さらに、令和元年の鹿沼市の水害時には、宇土市議会から議長、総務市民常任委員長が当市を訪れ、義援金を直接いただくなど交流のある都市であることから調査地として選定した。



① 鉄道（JR 三角線）について

- JR 三角線は海岸沿いに点在する漁村の集落を結び、運行本数は上下合わせて一日 32 本。
- 熊本方面への通勤のほか、小中学校の通学にも利用されているのが特徴。
- 利用者数を表す輸送密度については、コロナ禍により 2019 年度 1,187 人から、2020 年度 775 人、2021 年度 776 人に激減。国が存続協議とする基準 1,000 人未満となり、現在、県と今後のあり方について定期的に協議している。
- 現時点で効果的な対策はないが、鉄道事業者である JR と協働して様々な視点からの検討を行う必要があるとしている。
- 路線バスが並行する県道を走っているが、どちらを優先すべきか行政として悩ましい状況にあることもうかがえた。

市内駅の一日常たりの乗降客数（2018 年）



② バスやタクシーについて

<民営交通>

- ・路線バス（九州産交バス 4 路線、産交バス 4 路線、熊本バス 1 路線）
- ・タクシー、福祉タクシー

<公営交通> ※運行は民間委託

- ・コミュニティバス「行長しゃん号」
【市街地循環型】
- ・ミニバス「のんなっせ」5 路線
【郊外部⇄市街地】
- ・デマンドバス【交通空白地】
- ・福祉バス「あじさい号」9 路線



- 市街地と半島部の郊外など異なる地域の特性に応じた運用をしている。
- コミュニティバス、ミニバスの近年の状況は、利用者数が一日 10 人～30 人、市からの運行事業補助金 3,000 千円～5,000 千円程度で推移し、運行事業費に対する運賃収入の割合は 10～15%
- 住民からバス路線がわかりにくいとの意見があり循環型ルートに変更した。
- コミュニティ交通 10 周年を記念した啓発事業として、無料乗車体験やノベルティグッズの作成などを行った。
- デマンドバスは市民からの要望により実証実験を行った後に令和 3 年 10 月から運行開始。乗車人数によりタクシーの車両も使用している。

③ その他特記事項

- 担当課が企画課であることから総合計画や各種計画などとの整合性がとりやすい。
- 新幹線の沿線なのに通過されていることに対して、もともと特急通過駅だったので住民は気になっていないとのこと。
- 熊本市へ 11km、鉄道で約 12 分というアクセスの良さから、今後はベッドタウンとしてのまちのありかたも検討している。
- 熊本県菊陽町への台湾の半導体世界最大企業『TSMC』の熊本工場（JASM）新設により、周辺地域への関連工場や従業員 1,700 人規模に対する住宅地建設を見込んだ地価高騰が起きている。
- 熊本県立大学と県による自治体の課題解決の事業に申し込み、学生とバスマップを作製した。県立大学ならではの自治体との小回りの利いた共同事業であり、地元で教育研究機関があることの恩恵や必要性を感じた。
- 熊本県立宇土中学校・宇土高校は中高一貫校として、文部科学省指定 SSH（ス

ーパーサイエンスハイスクール) 事業の枠組みにおいて、経済や社会の構造が急速に変化する中で、高度な専門的知識に加え、従来の常識や慣習にとられない柔軟な思考と斬新な発想を持つ人材育成に取り組んでおり、教育を重視した地域性を感じた。

(2) 熊本県熊本市 「路面電車の活用等による交通政策について」

人口 737,895 人、面積 390.3 km²、九州では福岡市、北九州市に次ぐ 3 番目に大きな政令指定都市であり、大正 13 年(1924 年)に開通した路面電車が 2 つの系統で市内を東西に走る交通網として市民や観光客に幅広く利用されている。

全国初の「公共交通基本条例」を制定し、路面電車など公共交通を活かしたまちづくりを推進する都市であることから調査地として選定した。

① 交通政策の状況について

- 自動車の普及が進み、交通機関利用における自動車の割合が、平成 24 年には昭和 48 年の倍増となり、市街地や幹線道路の交通渋滞が常態化し、平均速度や主要渋滞箇所数が政令指定都市でワースト 1 位となった。
- 公共交通の利用者も減少し、交通事業者の経営悪化、サービス水準の低下を招いたため、平成 24 年に「公共交通グランドデザイン」を策定、平成 25 年に「公共交通により円滑に移動可能な地域社会の実現」を目的とした全国初の「公共交通基本条例」を制定。
- 基幹公共交通の機能強化に加え、公共交通と自動車の「ベストミックス」の概念による総合的な交通戦略を進めている。

② 路面電車(熊本市交通局・熊本市電)について

開業後、昭和 30 年代には路線延長 25 km に達したが自動車普及のため廃止を検討。市民の要望で昭和 54 年に現在の 2 系統 11.9 km の存続が決定、現在に至る。令和 3 年には全国初の女性専用車両を本格導入、令和 5 年には開業 100 周年を迎える。





<主な課題>

- 人口減少やコロナ禍による乗車人員の伸び悩み
(H29:11,094人→R3:7,354人)
- 採算の確保(運賃収入 H29:15億9500万円→R3:10億5500万円)
約3400万円の純損失を計上
交通事業会計繰出金 R3 決算 8億500万円(うち国の交付金コロナ対応分
3億400万円)
- 車両・設備の老朽化(全45編成のうち車齢最高70年、平均42年)
- 運転士等の人材確保と技工職員の高齢化による技術継承(運転士85名は全
て非正規職員、技工職員は平均年齢54歳)

<利用促進と収支改善に向けた取り組み>

- サイドリザーベーション化(電車が道路中央ではなく歩道側を走る方式)
- 定時性・速達性を活かしたロケーションシステム(電車の位置情報案内シス
テム)の導入
- Visaカードと連携したタッチ決済システム(ICカードへのチャージ不要)
- 上下分離方式の導入検討(運送業務→財団法人等、施設整備→交通局)

③ AI デマンドタクシー「チョイソコくまもと」の実証実験



○既存の公共交通の空白地を補完する新たなコミュニティ交通。通常のタクシ
ーとは異なり相乗り前提のサービス。

- 利用者の予約に対して AI 技術により相乗り時の最適な運行ルート検索や配車などをリアルタイムに行うことができる。
- 郊外部では主に高齢者向けに買い物や通院等の送迎を行う。
- 市街地では小中学生向けに部活動や塾、地域クラブ等の送迎を行う。
- 令和3年度から実証実験を実施中。令和5年度からの運行開始を目指す。
- ※「チョイソコ」は、愛知県刈谷市に本社を置くトヨタグループの自動車部品メーカーアイシンが開発・運営しているデマンド型交通の名称である。日本の地方公共団体向けに展開しており、地域の交通不便者（交通弱者）や高齢者を対象にした移動サービスで、外出促進と健康増進を目的としている。

④ 公共交通利用促進の啓発事業



- 熊本地震からの復興プロジェクトの一環として「桜町バスターミナル」を整備。ホテル・マンション・商業施設・市民ホール等との複合施設。まちづくりと公共交通をセットにした再開発を実施。
- 「バス待ち処」バス停直近のコンビニやスーパーと連携、イートインスペースをバス待合所として活用。時刻表などを掲示。
→鹿沼市においても、地域の商業施設や公共施設など地元にある様々な事業者や施設との柔軟な連携も検討できるのではないかと。
- 「まちなかループバス」中心市街地を早く・安く・わかりやすく結ぶ8の字のルートで走るバスを令和3年から試行的に運行中。
→住民にわかりやすい運行ルートの設定などは必要不可欠。
- バス電車無料日の実施、貸切「ピアガー電」の運行。

⑤ 共同経営型の事業形態への移行

- 民間路線バスの運転士不足と効率的な路線網により経営改善を行うため、バス会社5社による共同経営事業を実施（R3.4.1～R6.3.31）
- 熊本地震以降に、災害復旧工事に対応する人材の需要が高まり、バス運転士

がダンプ・トラック運転手に移行した。

○重複路線の見直し、運行ダイヤの調整により利便性の向上、運転士の労働環境改善、車両削減による経費の削減などを旨とする。

⑥その他

○熊本電鉄の市電との連結による LRT 化は、10 年前から話あったが、新たなレール敷設用地の買収や経営再建などにより凍結中。

○商店街とタクシー会社の協働で高齢者のタクシー待合所を運営している事例があった。絵本やマンガなどのまちなか図書室としての利用により子育て施設としても機能。市のコミュニティ支援の補助金を活用。

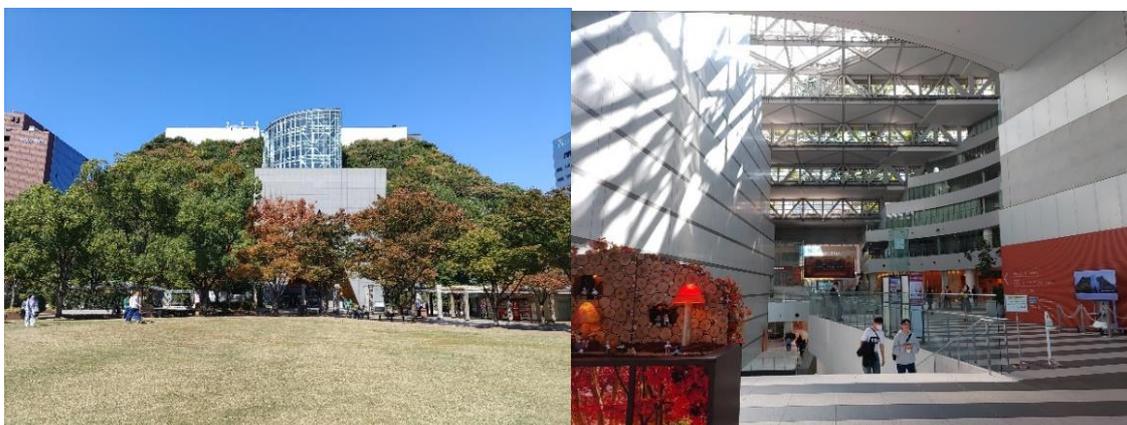


(3) 福岡県福岡市 複合ビル「アクロス福岡」

○公共施設の今後のあり方の参考事例として調査見学。コンサートホールやコンベンション施設、テナント、飲食店などを備え、外観には階段状に樹木を植栽し屋上まで登れるようになっているため、まちなかの憩いの場としても利用されている。

○館内に楽器店のテナントがあることで、音楽イベントでの連携が図られているものと想定される。

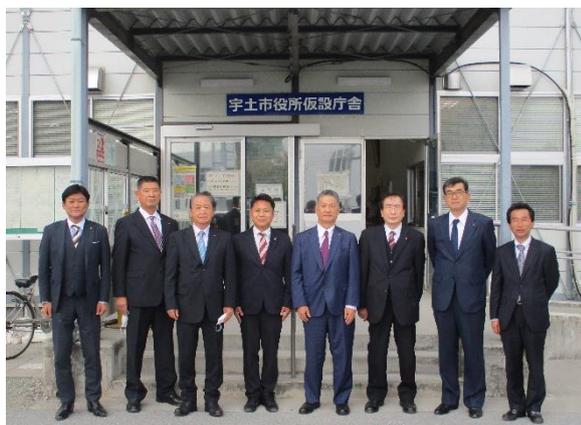
○複合的な機能を持たせることで、多様な人や物の交流から新たな付加価値が生まれる可能性がある。



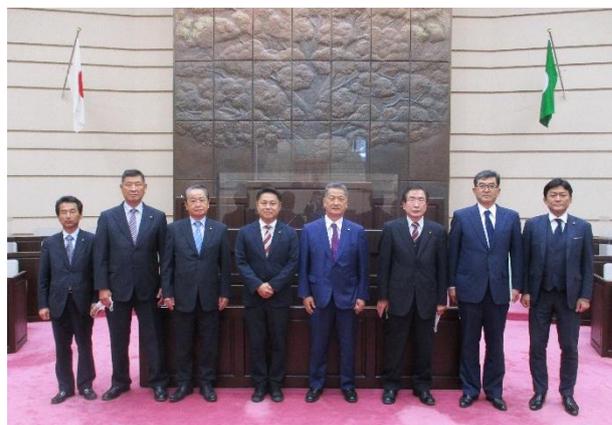
3 所感など

- 人口減少や車社会の広がりに加え、コロナ禍の追い打ちによる、地方鉄道の苦しい現状が見て取れた。
- 例えばローカル線のLRT化を検討しても、用地取得や施設整備に係る莫大な経費の問題で凍結されるなどの状況。
- 地方の住民の生活やコミュニティを維持するための鉄道の必要性の視点において、抜本的な解決策は難しいが、定時性、速達性という鉄道の利点に注目しながら、駅舎や駅前周辺に複合的な機能性を持たせることなど、鉄道路線に付加価値を持たせるための工夫も今後検討すべき。
- バスやタクシーなどを含めた公共交通全般においては、利用客増加のために、乗りやすさ、わかりやすさに加えて「乗ってもらうきっかけ」を生み出すことも必要。
- 地方の鉄道などの地域公共交通を維持していくためには、当然、交通事業者と自治体との連携が前提であり、市民を巻き込んだ議論の場も必要となってくることもある。国の検討会などの動向を注視しながら引き続き調査研究していきたい。

最後に、私たちの行政視察を快く受け入れ、誠実かつ熱心に説明をしてくださった2市の行政職員の皆様に感謝を申しあげ報告とする。



宇土市役所仮庁舎前



熊本市議会議場