

第2号様式（第4関係）

令和7年12月9日

調布市議会議長 宮本和実様

提出者 建設委員長 清水仁恵

視察等共通部分報告書

下記のとおり、視察（研修・視察研修）を実施いたしましたので、
視察等個別部分報告書（第3号様式）を添えて報告いたします。

記

1 実施名称（テーマ）

令和7年度調布市議会建設委員会行政視察

2 実施期日（期間）

令和7年10月14日から令和7年10月16日（3日間）

3 実施場所（視察先・研修会場）

- ・福岡県春日市（春日市議会）
- ・福岡県北九州市（北九州市議会・西鉄春日原駅）
- ・大分県大分市（大分市議会）

4 実施目的

建設委員会所管事務について、他自治体の視察、事務調査を行うことにより、今後の市政に十分反映させることを目的とする。

5 参加者の氏名

- ・清水 仁恵
- ・佐藤 勇彦
- ・阿部 草太
- ・磯邊 隆
- ・井上 耕志
- ・松野 英夫

6 実施結果（視察概要・研修概要）

・福岡県春日市（西鉄天神大牟田線連続立体交差事業及び西鉄春日原駅周辺整備事業について）

春日市都市整備部道路管理課による説明。

（1）春日市の概要

春日市は、福岡市の南側に隣接し、福岡都心部から近距離にある住宅都市である。

面積は 14.15 平方キロメートル、令和 7 年 8 月末現在の人口は 11 万 1,689 人、人口密度は、1 平方キロメートル当たり 7,893 人で、福岡県内で最も面積が小さく、九州沖縄地域で最も人口密度が高い。

（2）事業実施の背景

約 100 年前の大正 13 年頃における西鉄春日原駅周辺は、野球場や球技場、池などがあり、住宅はほとんどなかった。

昭和、平成と時代が進むと、福岡都心部から近距離であることや、都心部に比べて生活環境が良好であることなどにより、住宅やマンションが増え、人口が増加した。そうしたことから、車両や自転車の通行量も増え、踏切遮断による渋滞が発生するようになった。

さらに、西鉄春日原駅周辺では、送迎スペースがないことに起因する渋滞の発生や、一方通行の道路による渋滞の助長が浮き彫りになっていた。また、歩道のない道路やたまり場のないバス停での乗降者と歩行者の接触等、安全性に問題が生じていた。

（3）西鉄天神大牟田線（春日原～下大利）連続立体交差事業

ア 事業目的及び概要

地域の交通渋滞緩和と安全性向上を目的として、福岡県が事業主体となり、踏切の廃止と線路の立体化を推進する事業である。

春日原駅を含む連続立体交差事業は、春日原駅から下大利駅の区間約 3.3 キロメートル（うち、春日市内部分 0.56 キロメートル）が行われた。

春日原駅の高架化は、現在ある線路の両側に構造物を造り、電車を走らせながら線路の真上に高架橋を造って高架化を行う方法が採用された。

線路は令和 4 年 8 月 28 日に高架切替えが行われた。

高架切替え後は、地上線路上のレールや走行するための電気系統を撤去し、安全性向上のための地中梁を構築した。最後に高架駅の建築を行い令和 6 年 11 月末に完成した。

高架した新しい春日原駅のデザインには春日市の「春」の漢字を取り、桜を取り入れた柄が採用されている。

新しい駅が完成した後は、残工事を行い、令和 6 年度末に工事は完了した。

令和 7 年度から 8 年度は工事補償が進められている。

イ 効果

(ア) 交通渋滞の解消

踏切による遮断時間がなくなることで、交通渋滞が大幅に減少した。

(イ) 安全性の向上

踏切事故のリスクが解消され、歩行者や自転車、車両の安全が確保された。

(ウ) 地域の利便性向上

交通の円滑化により、通勤通学時間の短縮や地域間のアクセス性が改善した。

(エ) 周辺環境の整備促進

立体交差に併せて駅周辺や道路環境の整備が進み、まちの活性化に寄与している。

(4) 西鉄春日原駅周辺整備事業

ア 事業目的等

西鉄春日原駅周辺整備事業は、線路の立体交差化に伴い、都市化の進展により増加する交通量や安全面の課題を解決するため、春日市が行う事業で平成初期から計画が始まった。

イ 計画内容及び進捗

(ア) 事業スケジュール

西鉄春日原駅周辺整備事業の一部は、連続立体交差事業が完了後に工事可能となることから、着工可能箇所から隨時工事を行い、令和9年3月末の完了を予定している。

(イ) 周辺道路

駅へのアクセス道路であり都市計画道路である春日原駅前線（車道10メートル、歩道両側各3.5メートル）及び線路沿いの道路である側道春日原1号線、2号線、3号線、4号線の4本の側道を整備する。

歩道はマウンドアップという歩行者にとって歩きにくい構造からバリアフリーに特化したセミフラット構造の歩道に整備される予定である。

(ウ) 駅前周辺

東西に駅前広場ロータリーを整備し、停車車両を分けることで安全性を確保する設計となっている。

令和6年度に春日原駅の高架化が完了したことから、令和7年度から工事を行っている。

西口駅前広場は、路線バス、コミュニティバス、タクシーが使用し、公共交通のつながり強化、利便性向上を目的としている。雨風や日差しを防ぐためのシェルター（幅5メートル）が設置され、シェルターには駅舎と同じように、桜が舞うデザインが採用される予定である。

東口駅前広場は、主に一般車及びタクシーが使用するロータリーを整備する予定である。

また、地元自治会等がイベントを開催できるスペースとし

て活用できるよう幅 13 メートルの歩道を整備予定である。

東口駅前広場についても西口と同様に桜のデザインのシェルターを設置する予定である。

人が歩いていて歩きやすい、歩きたくなるような歩道を目指し、駅周辺の歩道では、ストリートプリントと呼ばれる工法を採用し、石畳のような美しい見た目と耐久性の高さを実現している。また、歩道には、ところどころに桜のデザインを施している。

現在は主要な土木工事は完了し、美装工事等の仕上げ段階にある。

(エ) 商店街通り

春日駅周辺には駅を挟んで東西に 2 つの商店街が位置している。地域の活性化を目的に東西の商店街通り（市道 112 号線・市道 117 号線）を併せて整備し、将来、道路をフラットにする整備等を計画している。

(オ) 高架下空間利用

春日市域の高架下空間は 564 メートル（隣接する大野城市の高架下空間は 2.3 キロメートル）であり、駅部が 247 メートル、一般部が 317 メートルとなっている。

西日本鉄道株式会社が高架下に東西改札を通らず行き来することのできる外コンコースを設置し、商業スペースの工事を進めている。

春日市は高架下に交番を移転するほか、市民アンケートの結果から、要望の多かった駅利用者のための自転車駐輪場を整備する計画である。

ウ 地域住民や商店街との連携

春日市は、住民説明会を定期的に開催し、進捗報告や意見交換を実施しているほか、商店街からの意見は、専用の窓口やワークショップを通じて継続的に収集し、可能な限り計画に反映している。

また、工事による影響を最小限にするため、工期や作業時間の調整、情報発信を強化している。

そのほか、地域イベントへの協力やコミュニティ活動支援を積極的に行い良好な関係構築に努めている。

(5) 課題について

工事による影響として、一部工区での通行規制や騒音・振動への住民理解促進と対策強化、工事による商店街への一時的な来客減少への対応策が挙げられた。

また、予算については、年度ごとに細かく管理され、計画段階で詳細なコスト見積もりと厳格な工事管理が行われているが、今後、物価変動や追加工事発生時に対応できる柔軟かつ厳密な予算管理が求められること、新たな施設や設備の維持管理と予算確保が必要となることが課題として挙げられた。

(6) その他

初めに、春日市議会内の会議室で理事者による説明を受けた後、西鉄春日原駅及び駅周辺の視察を行った。

— 春日市議会・西鉄天神大牟田線春日原駅 —



・福岡県北九州市(地域公共交通の活性化について)

北九州市都市戦略局計画部都市交通政策課による説明。

(1) 北九州市の概要

北九州市は、昭和38年に5市合併により誕生した九州最北端に位置する市で、7つの行政区で構成されている。

面積は491.71平方キロメートル、人口は、令和6年6月1日現在で91万516人である。

人口は昭和54年をピークに減少しており、高齢化率は20政令市の中で最も高くなっている。

(2) 北九州市における地域公共交通の状況

北九州市の公共交通利用者は、昭和40年から令和5年の間に約70%減少している。平成13年から令和5年の間には79路線、205キロメートルのバス路線が廃止され、最近ではさらに3路線が廃止されている。

また、北九州市内では運転手不足が深刻化しており、タクシー運転手はコロナ前に比べて900人減少、バス運転手は50人不足している。こうした状況により、バスにおいては、路線廃止や減便、タクシーにおいては、夜間の時間帯空白や供給不足が懸念されている。

(3) 移動手段確保としての取組

北九州市では、幹線のバス停あるいは店舗や病院等に向かう手段として、バス事業者が主体となって路線バスが運行されているが、利用者減少や収支悪化により効率的な運行が難しい場合は、小型バスを導入し、路線の延命化を図っている。

さらに需要が減少した場合は、おでかけ交通を導入し、おでかけ交通も成り立たない地域については、タクシーによる個別輸送となり、北九州市では、タクシーの配車がスムーズにいくようタクシー協会と連携を取っている。

(4) おでかけ交通

ア 概要

公共交通空白地域（鉄道駅から 500 メートル以上，かつバス停から 300 メートル以上離れた地域）において，地域住民の日常生活や外出を支援する生活交通を確保するため，住民，タクシー事業者，北九州市の連携により，一定の採算性の確保を前提に，ジャンボタクシーや相乗りタクシーなどを運行するものである。

おでかけ交通を導入する際は，地域住民から市におでかけ交通導入希望の相談を受け，地域住民と市が協議，需要を確認の上，タクシー協会に運行事業者の推薦依頼を行う流れとなっている。

運行において，北九州市は地域住民，交通事業者との協議・調整，運行に関する助言・指導，運行経費や車両の調達費の支援を行い，地域住民は，積極的な利用，協賛金の確保等，収支を賄う取組を行い，交通事業者は継続的な運行，低コスト運行の工夫を行うなど，3 者が役割を担いながら事業を継続している。

イ 経緯

おでかけ交通は八幡東区の枝光地区で始まった。

枝光地区は，官営八幡製鉄所の創業により道路が狭隘な傾斜地に住宅が形成され，住宅地下の平地に商店街が発展していた。その後，製鉄所本事務所の移転や，大型商業施設の開店，住民の高齢化などにより，商店街，住宅地ともに衰退の危機にあった。

そこで，住民の外出を支援するため，地域住民，交通事業者，北九州市の3者の連携により，平成12年に枝光やまさか乗合ジャンボタクシーが誕生した。

枝光地区では現在も運行を継続しており，生活交通の確保及び商店街の活性化に寄与している。

枝光地区を皮切りに現在は 10 地区で運行を行っている。

ウ 運行形態

定時定路線型と予約に応じて走る自由経路型の相乗りタクシーを需要の大小で選択する。現在、8 地区が定路線型、2 地区が自由経路型となっている。

自由経路型の相乗りタクシーは、自宅と幹線のバス停と店舗の 3 つを結ぶもので、相乗りタクシーの決められたエリアに住む人であれば前日までに電話予約し利用することができる。

運行時間は一般のタクシーの繁忙時間を避け、場所は路線バスのバス停までにすることで、既存の交通事業者の運行に影響がない形で運用している。

目的地や便数については、予約率及び相乗り率という 2 つの指標を設け、地域で組織される運営委員会において話合いで決められている。

(5) 北九州市の支援

ア 運行経費の一部助成

交通事業者の収支が赤字の際に運行経費を一部助成する。

バス事業者が運営する小型バス、おでかけ交通の定路線型は、運行経費の 2 分の 1、または赤字額のいずれか少ないほうを助成し、おでかけ交通の自由経路型は、運行経費の 4 分の 2.7、または赤字額のいずれか少ない額を助成する。

イ 交通事業者による車両購入・リース費用への助成

交通事業者が車両購入に要する費用に最大 400 万円、または 800 万円を助成する。リースの場合は、1 年当たり 80 万円を助成する。

ウ 運行開始時のバス等整備等の助成

交通事業者が運行開始時のバス停整備等に要する費用に、最大 160 万円を助成する。

エ 利便性向上設備導入の助成

交通事業者がキャッシュレス決済等の利便性向上設備の導入に要する費用に最大 100 万円を助成する。

オ 利用促進に係る支援

北九州市では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し、その活用の 1 つとして利用促進に係る支援を行っている。具体的には、定期券や回数券新設への助成（設定額の 30% 相当）や、分かりやすいバス停表示、啓発チラシ等の地域と交通事業者が協働して行う利用促進活動経費に対して、定路線型は最大 40 万円、自由経路型や最大 10 万円助成する。

(6) 交通空白解消に向けた「北九州モデル」の取組

ア 実施体制等

運転手不足による交通空白発生を予防するため、交通空白解消等北九州モデル推進会議を設立し、北九州市と交通事業者が、運転手確保や利便性向上、人事交流を見据え、連携協力を実行している。

本事業は、令和 7 年 4 月に国土交通省の「交通空白」解消緊急対策事業に採択され、同年 6 月に「交通空白」解消パイロットプロジェクトに選定されている。

イ 内容

(ア) おでかけ交通に地域人材活用

地域住民からおでかけ交通の導入希望があり、タクシー協会に運行事業者の推薦依頼を行っても運転手不足により事業者が見つからないケースが発生している。北九州市では、事業自体の継続が難しくなる危惧から、交通事業者ではできなかった地域コミュニティで運転手募集を行っている。

応募者は、交通事業者の採用試験、教習を受け、おでかけ交通に乗務する。二種免許取得については北九州市が支援する。

一連の取組が全て成立すれば、九州初の取組となる。

本取組により、自分たちで自分たちの交通を守っていく地域貢献の意識向上につなげることを狙いとしている。

運転手募集について、視察日時点で、既に数件問合せがきているとのことだった。

(イ) おでかけ交通の利便性向上

おでかけ交通の予約ができるようアプリの開発を行っている。

(ウ) 業界を超えた運転手募集

運転手の募集については、これまで事業者が独自に体験会や募集案内等を行っていた。

こうした取組に加え、北九州市が業界を超えたプロモーション活動を主導し、大手交通事業者のノウハウの共有や、業界全体の魅力をアピールする取組を行っている。

具体的には、現役ドライバーとの交流会、バス運転体験やタクシーの操作体験、合同企業説明会等を交通モードを問わず展開することで、運転手の全体数を底上げしていく取組に行政が積極的に関与している。

(7) 課題

ア 公共交通全般における課題

路線バスの減便が広がっていく状況において、将来を見据え、公共交通を利用することやドライバーへの参画を通して、公共交通を地域で守るという市民の意識や理解を得ることが必要である。

イ 北九州モデルにおける課題

北九州モデルとして行っている運転手募集については、事業者間での人材の奪い合いにならないよう、他業種、経験者、新規の若手採用など、新たな人材の登用が必要である。

— 北九州市議会 —



・ 大分県大分市（交通環境対策の取組について）

大分市都市計画部都市交通対策課による説明。

（1）大分市の概要

大分市は、九州の東端、東九州軸の北部、瀬戸内海の西端に位置し、九州でも有数の広い市域を有している。

面積は 502.39 平方キロメートル、令和 7 年 3 月末現在の人口は 47 万 1,290 人である。

大分市人口ビジョン（令和 7 年 3 月策定）によると、人口は平成 28 年をピークに人口減少局面に入り、令和 2 年から令和 32 年までの 30 年間で総人口は約 6 万人減少し、高齢化率は 37% に達すると予測されている。

（2）大分市の公共交通における課題

大分市では交通事業者 2 社が路線バスを運行しているが、令和 5 年度の 2 事業者合計の乗務員数は、平成 29 年度比で 70 人減の 361 人、運転キロ数は平成 29 年度比で 2,040 キロメートル減の 5,336 キロメートルになるなど、深刻な乗務員不足や減便傾向が続いている、一部地域では路線の休廃止が顕在化している。

また、大分市地域公共交通計画（令和 4 年 3 月策定・令和 7 年 3 月変更）によると、平成 28 年度から令和 2 年度までの 5 年間で

バス利用者数は約 28%，タクシー利用者数は約 43% 減少している。

一方、大分市内では、令和元年以降、毎年度 2,000 人ほどの高齢者等が運転免許を返納しており、高齢者をはじめとする市民の移動手段を確保する必要がある。

(3) 大分市地域公共交通計画

大分市では、公共交通利用者が減少する中、市民一人一人が公共交通の利用を意識しなければ、公共交通を維持することは困難であるとし、市民、交通事業者、行政が連携し、誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築を目指すことを基本理念とした大分市地域公共交通計画を令和 4 年に策定した（令和 7 年 3 月変更）。

大分市地域公共交通計画では、地域公共交通の基本方針として、①全ての人が住み慣れた場所で安心して生活できる公共交通の維持・活性化、②風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特性を生かした個性的で魅力ある地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築、③利用者のニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築、④市民や来街者、誰もが分かりやすく利用しやすい公共交通の環境整備を定めている。

(4) モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取組

大分市地域公共交通計画に基づき、公共交通の利用促進（モビリティ・マネジメント）に取り組んでいる。

ア 主な取組内容

(ア) エコ交通まちづくり教室（バスの乗り方教室）

市内の小学校を対象に、公共交通の利用による温室効果ガスの削減やバスの乗り方・乗車マナーを学習する出前教室をバス事業者と共同で実施している。

例年、五、六校の小学校で実施しており、年間のカリキュ

ラムとして対応する小学校も増えてきている。

令和6年度は市内6校で実施し、513人の児童が参加した。

(イ) パークアンドライド

中心市街地などへの過度な自動車の流入を軽減し、交通渋滞を緩和することや公共交通の利用を促進することを目的に、主に郊外の駅で自動車から鉄道に乗り換えて移動することを進めている。また、民間事業者と連携し、駅周辺の駐車場情報を市のホームページに掲載している。

(ウ) サイクルアンドバスライド

自動車から自転車及び路線バスへの転換による市中心部の渋滞緩和、環境負荷の軽減、路線バスと自転車の利用促進を目的としている。

バス停近くの店舗等の協力を得てバス利用者のための専用駐輪場13施設を設けた。

(エ) 公共交通情報ナビ

バスや列車の位置情報の確認等ができるウェブサービスの案内や、路線バスの割引サービス、サイクルシェアの案内等を掲載したチラシ「公共交通情報ナビ」を作成し、公共交通の利用促進を図っている。チラシは交通事業者の案内所等で配付している。

イ 他部署との連携

大分市が実施する、所定の要件を満たす70歳以上の高齢者等が大分市が発行する乗車証で市内路線バスを1乗車180円（一部地域は150円）で利用することのできる「長寿応援バス事業」と連携し、大分市が主体となり運行する乗り合いタクシーや路線バス代替交通においても同乗車証を適用している。

ウ 効果

公共交通機関利用促進に関する事業の効果は短期的に測ることが難しいことから、大分市地域公共交通計画では、鉄道やバスなどの利用者数を評価指標としている。

令和 5 年度の実績は、鉄道の乗車人員は、目標値が 1 日 3 万 3,000 人に対し、1 日 3 万 259 人、路線バスの乗降客数は、目標値が年間 960 万人に対し、年間 876 万 7,000 人、タクシー利用者数は、目標値が年間 449 万 5,000 人に対し、年間 329 万 9,000 人であった。

(5) 多様なモビリティーサービスの取組

ア 背景と取組内容

高齢者等の移動困難者の支援や過疎地域における移動手段の確保、運転手不足への対応等、地域公共交通が抱える課題解決に向け、地域公共交通計画の中で新たなモビリティーサービスという形で位置づけ取り組んでいる。

グリーンスローモビリティは令和 2 年度から実験運行を開始し、令和 5 年度から本格運行に移行した。

自動運転の実証実験は令和 2 年度、3 年度に実施され、空飛ぶクルマの試験飛行は令和 4 年度に 2 回実施された。

イ グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティは、市内の 3 地域（佐賀関地域、野津原地域、大南地域）で、平日毎日運行されており、利用料金は無料である。

利用者アンケートでは 9 割以上が「満足」、「どちらかといえば満足」と回答している。

住宅地と商業施設や病院等を結ぶ路線や、観光地へのアクセス手段として運行しており、利用者数は増加傾向にある。アンケートの結果では、買物や通院、暮らしの用事等の日常利用が多く、地域の移動支援として定着してきている。

グリーンスローモビリティは、時速 20 キロメートル未満で公道を走ることから、他の交通に影響を与える交通量の多い地域は不向きである。また、電動車であることからバッテリー残量を考慮した移動範囲としなければならず、ルートや運行エリ

アの選定、運行便数に留意が必要となる。

また、特殊車両のため、修理可能な工場が限られることや修理期間の長期化が課題として挙げられた。

(6) 自転車の利用促進の取組

ア 計画

大分市では平成18年に大分市自転車利用基本計画を策定し、自転車ルール・マナーの啓発や自転車通行空間の整備、放置自転車対策、イベント開催など総合的に自転車に関する施策を展開してきた。

令和2年に大分市自転車活用推進計画、令和7年に第2次大分市自転車活用推進計画を策定し、都市環境、健康、観光、思いやりの4分野に分けて取組を実施している。

イ 都市環境分野における課題及び取組

(ア) 課題

自転車通行空間の整備を進め安全で快適な利用環境の整備が必要であり、自転車通行空間の整備に当たっては鉄道駅や学校等、自転車利用の多い地域を重点的に進めることが必要である。また、公共交通と自転車の連携を促し、交通渋滞緩和、移動の利便性を向上することが課題となっている。

(イ) 取組

自転車通行空間の整備を進めるとともに、大分市自転車盗駐車場整備計画に基づき、中心市街地及び大分駅周辺のほか駐輪需要が高い駅周辺への公共駐輪場整備を行っている。

条例に基づく放置自転車対策や、保管期限を過ぎた放置自転車を活用したレンタサイクル事業、交通利便性の向上や公共交通の補完、駐輪場不足解消、市街地の回遊性向上などを目的としたシェアサイクル普及促進事業、サイクルアンドバスライド事業を行っている。

ウ 健康分野における課題及び取組

(ア) 課題

自転車の日常利用促進、自転車を利用した健康づくりや効果等の情報発信が必要であり、乗るきっかけを増やすことが課題として挙げられている。

(イ) 取組

電動アシスト自転車を一定期間貸し出す電動アシスト自転車普及促進事業や、企業に対し、自転車通勤や自転車の業務利用促進啓発を行っている。

電動アシスト自転車は、坂道の多い地形特性や高齢化社会に対応し得る移動手段として期待されており、電動アシスト自転車普及促進事業は18歳以上の方を対象に貸し出された。

エ 観光分野における課題及び取組

(ア) 課題

自転車利用環境の整備や、他自治体等と連携しながら広域的なサイクリングルートに関する情報発信を行うなどの自転車で観光しやすい環境づくりが必要となっている。

(イ) 取組

にぎわいの創出による中心市街地の活性化、新たな観光振興を目的とした自転車ロードレースの国際大会開催や、新設の道の駅にサイクルステーション・シェアサイクルポートの設置、サイクルツーリズム推進事業を行った。

オ 思いやり分野における課題及び取組

(ア) 課題

自転車ルール・マナーや自転車の安全利用に関する啓発が必要である。また、災害時に備え、自転車を活用した取組が必要である。

(イ) 取組

自転車損害賠償保険の重要性と加入の必要性、自転車安全利用五則についての周知啓発や、小・中学生やその保護者を対象に自転車ルール・マナーを主題とする教室の実施、「自

転車マナーアップ推進モデル」の指定、校警察等と連携した街頭啓発の実施を行っている。

(7) さらなるDX化を含めた地域公共交通の今後の展望
交通施策を体系的に整理し、他自治体の取組を注視しながら改善案を検討している。運転手不足等の大分市の抱える課題について、府内横断的な検討を今年度開始した。

(8) その他

始めに、理事者から説明を受けた後、グリーンスローモビリティ及び空飛ぶクルマに関する動画を視聴した。

一大分市議会 一



7 その他

特になし

8 実施結果に対する所感、意見等
視察等個別部分報告書のとおり

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	清水 仁恵
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
令和7年度 建設委員会 行政視察		
2 実施結果に対する所感、意見等 (質疑・意見交換した内容、今後の市政に生かすべき点等)		
福岡県春日市 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業及び西鉄春日原駅周辺整備事業について		
<p>春日市では西鉄天神大牟田線連続立体交差事業と、それに伴う西鉄春日原駅周辺整備事業が平成初期から現在に至るまで続いている。調布市と同様の状況であることから、春日原駅及び駅周辺を歩きながら視察を行った。既に鉄道は高架に切り替えが令和4年に完了しており、見た目には鉄道部においては完成している様に見受けられたが、工事補償が令和8年度まで実施されることであった。遮断機の撤去された旧踏切道の高架化を見ることができたため、今後本市における、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺の開かずの踏切解消に向けたイメージが湧くものであった。</p>		
<p>春日市も本市同様、福岡中心部まで 10 km程度であることから、ベットタウンとして発展してきた歴史を持ち、人口も増加を辿って来ている。春日市の人口規模は調布市の半分以下とはいえ、類似するまちの発展といった観点から、両市の市民ニーズには一定の親和性があるものと推測している。</p>		
<p>春日原駅駅舎は既に完成しており、今後西鉄が商業施設をオープンする運びとのことであった。春日原駅周辺整備事業では、西口と東口2カ所にロータリーを備えた駅前ひろばが設けられる予定であり、西口駅前広場は公共交通のつながりを強化し利便性を高め、東口駅前広場は、一般車の利用がメインとなる予定だそうだ。</p>		
<p>公共サインやシェルター（屋根）やベンチ、プランターなどの仕様も事例を列挙し、市民に分かり易く公開されている。透水性を備えたインターロックを敷設し、シェルターと同じモチーフが描かれるなど、コンセプトを持つ統一されたスタイリッシュな印象を受けた。</p>		

第3号様式（第4関係）

福岡県施行の連続立体交差事業は今年度末事業完了予定であり、春日市施行の西鉄春日原駅周辺整備事業は、令和9年に完了予定とのことである。

高架下空間利用計画では、市と県と民間の役割が明確化されており分かり易いものであった。鳥瞰図とともに、事業の早期完了に向けて、引き続き西鉄をはじめ関係機関と協議を行いながら工事を実施するというメッセージが市キャラクターと共に掲載されており、親しみ易く感じた。

また、住民説明会を定期的に開催し、進捗報告や意見交換が実施され、専用窓口やワークショップを通じ、商店街から意見聴取を行い、可能な限り計画へ反映させながら、地域イベントやコミュニティ活動への積極的支援により良好な関係構築に努めているとのことであった。

調布市においては、本年1月、つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺の開かずの踏切解消の早期実現を目指し、あわせて鉄道沿線のまちづくりを促進していくことを目的として、地域住民・市議会・市が一体となった京王電鉄京王線（つつじヶ丘駅・柴崎駅周辺地区）開かずの踏切解消促進協議会が設立された。本市において長年の課題となっている開かずの踏切問題解消へ向け、スタートに立ったと言える。春日市での見聞を今後の本市東部地区のまちづくりに生かしたい。

福岡県北九州市 地域公共交通の活性化について

北九州市では、おでかけ交通と官民連携「北九州モデル」の取組について視察を行った。北九州市では1979年に人口ピークを迎え、この間、人口減少と高齢化率の高まりが課題となっている中、運転手不足や路線廃止などの問題が加わり、公共交通は危機的な状況にあるという認識であった。2001年～2023年にかけて79路線、205kmものバス路線が廃止となっており、私どもが視察に伺う直前にも、バス会社から新たに3路線廃止の連絡を受けたと担当者が困惑するといった状況である。しかしながら、地方に位置する北九州市では、首都圏の都

第3号様式（第4関係）

市部に位置する調布市に比して、かなり早い段階から危機感を持ち、市民の移動手段の確保に向けた対策が講じられて来た経験を有することが強みであると感じた。バスの小型化による路線の延命化をはじめ、交通空白発生を抑制する取組に時間をかけて官民連携で臨んで来たことが挙げられる。

中でも、タクシー事業者と連携した「おでかけ交通」の取組は興味深いものであった。公共交通空白地域において、地域住民の日常生活や外出を支援する生活交通を確保するため、住民・タクシー事業者・市の連携により、一定の採算性の確保を前提に、タクシー事業者がジャンボタクシーや相乗りタクシーなどを運行するものであり、公共交通空白地域とは「鉄道駅から 500m 以上、かつバス停から 300m 以上の地域」であることがしっかりと定義されている。また、「おでかけ交通」に地域人材を活用すること、おでかけ交通の利便性向上を図ること、業界を超えた運転手募集を掲げることで「北九州モデル」とされており、現在 10 地区で運行継続されている様に、一定の需要が見込まれた場合、地域で守っていかなければならぬという認識である。

市はチラシ等を作成し地域で運転手を募集、交通事業者は採用試験や教習を実施し、地域住民が乗務するといった一連の流れの中で人材確保に挑まれている中、複数のバス事業者・モノレール・タクシー事業者が一体となって、運転体験会や乗務員座談会・アプリ配車操作体験などのプロモーション活動を行い、ドライバーといった業界全体の魅力のアピールを行うことで求職者の選択肢が増えることでの相乗効果により、運転手全体数の底上げが狙いとなっている様に、交通業界の課題である運転手不足に対する行政の積極的な関与が特徴的である。将来を見据え社会的負担をいかに抑えられるか、おでかけ交通の利用とドライバーへの参画を通して「おでかけ交通を地域で守る」といった市民の意識と理解が不可欠である。

また、北九州市では交通安全対策事業の推進を目的とし「北九州市交通安全対策事業推進基金」が設置されている。この基金の一部が、

第3号様式（第4関係）

地域と交通事業者が協働して実施する「分かりやすいバス停表示」「啓発チラシ」「地域イベントとの連携」など利用促進のための活動や、利用者の定期券・回数券への助成に活用され「お出かけ交通」の利便性向上や利用客増加に寄与している。北九州モデルの今後の展開に注目して行きたい。

大分県大分市 交通環境対策の取組について

大分市では近年交通政策全般の様々な実証実験が実施されていることから、多岐に渡る交通施策の視察となった。

先ず、将来的に期待される空飛ぶ車に関する取組が 2022 年・2023 年と 2 か年にわたり実施され、九州地方での無人初飛行となった 2022 年には高低差約 40 メートルの異なる 2 地点間での試験飛行が、2023 年には別府湾での海上・有人飛行が実施されたとのことであり、近未来において本取組に準ずるモビリティが全国的に標準的な交通施策となり得ると示唆されたものと期待を寄せたい。

その他、同じく 2022 年には自動運転車両の実験運行が期間限定で実施され、市民は無料で全長 1.4 キロメートルの運行ルートを走行する遠隔型自動運転車両への約 15 分間の乗車体験ができたそうである。

こういった近未来に期待のできる取組が、昨今の運転手不足や高齢化といった社会背景による公共交通に課せられた全国的な課題解決に対応し得る日が、早期に到来することを願うばかりである。

さて、大分市では大分市地域公共交通計画に基づき、市民・交通事業者・行政が連携し、誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築に向けて、公共交通の利用促進に取り組んでいる。しかしながら、大分市においても、多分に漏れず市内路線バスにおいては深刻な乗務員不足により減便傾向が続いていることから、高齢者等の移動困難者の支援や、過疎地域における移動手段確保、乗務員不足への対応が

第3号様式（第4関係）

課題となっている。これら課題解決に向けた取組として、冒頭に記述した空飛ぶ車や自動運転など、多様な技術の活用された新たなモビリティサービスの検討がされる中において、グリーンスローモビリティについては、タクシー会社に委託し、住宅地と商業施設や病院等を結ぶ地域内の運行或いは観光地へのアクセス手段として現在も運行されており、アンケート結果から買い物や通院、暮らしの用事等の日常利用が多く、地域の移動支援として定着が図られている。国土交通省によるとグリーンスローモビリティは、時速 20 km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスであり、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されるとのことである。大分市民に定着するグリーンスローモビリティは地域の抱える課題のみならず、環境にも貢献することのできるツールなのだ。

本年、調布市議会第3回定例会建設委員会では、自動運転バスの実証実験に向けた調査費用 3000 万円の増額補正を含む補正予算を審議した。理事者の説明によると、公共交通におけるミニバス運行等は減便や再編が実施されており、その理由として運転手不足が挙げられることから自動運転技術の導入可能性について事業スキームやルートなどの具体的な調査を行い、その解決に向けた検討を行いたいとのことであり、それを受け委員会においても議論が深められたところである。大分市で視察を行った取組を参考に、本市における課題解決に向け、委員会においてさらに活発な議論としたい。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

全て文中に記載。

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名 佐藤堯彦
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）	
令和7年度建設委員会行政視察	
（1）福岡県春日市：「西鉄天神大牟田線連続立体交差事業および西鉄春日原駅周辺整備事業について」	
（2）福岡県北九州市：「地域公共交通の活性化について」	
（3）大分県大分市：「交通環境対策の取組について」	
2 実施結果に対する所感、意見等 (質疑・意見交換した内容、今後の市政に生かすべき点等)	
（1）福岡県春日市：「西鉄天神大牟田線連続立体交差事業および西鉄春日原駅周辺整備事業について」	
春日市内の西鉄天神大牟田線の連続立体交差事業と、それに伴う春日原駅周辺の再開発事業についての視察を行った。西鉄天神大牟田線の連続立体交差事業および春日原駅の高架化工事は令和6年11月に完了しており、今は仕上げの段階にあたっており、駅周辺や駅舎の中などを見学することができた。	
連続立体交差事業の実施前、かつての春日原駅周辺にはいわゆる「開かずの踏切」に近い状態の踏切が複数存在しており、踏切遮断による自動車の渋滞が多発してしまっていたそうである。また、駅前にバスロータリーや送迎スペースがなかったことから路上駐車が常態化し、歩道が狭いことから、歩行者にとって非常に不便な常用となっていましたとも聞いている。これらの状況は調布市内のつつじヶ丘駅や柴崎駅周辺に非常に似通っており、京王線連続立体交差化事業による柴崎駅前の状況改善および再開発を策定していく上で大いに参考になると思われる。	
再開発事業において特徴的なのは、駅の東西にロータリーを設けて役割を分けていることである。東口駅前広場はタクシーに加えて一般車両がするのに対して、西口駅前広場はタクシーとバスが利用して一般車両は立ち入り禁止としている。ロータリーを分けることで循環をよくする狙いがあり、決して十分とは言えない広さの敷地をいかにスムーズに交通の結節点にしてい	

くための工夫が見られた。設計段階では歩行者動線と車両動線の両立が図れており、完成後の様子を是非見てみたいと感じさせるものだった。つつじヶ丘・柴崎駅周辺の再開発の参考にしていきたい。

（2）福岡県北九州市：「地域公共交通の活性化について」

北九州市では交通空白解消に向けた官民連携プロジェクトを実施し、独自の「おでかけ交通」の普及啓発と運転手募集における「北九州モデル」の確立に努めている。調布市も路線バスやミニバスの減便といった課題に直面しており、是非参考にしていくべき事業である。

北九州市ではバス事業者の運行する路線バスの減便した地区において、同じくバス事業者の運行する小型バス、タクシー事業者が運行する独実の「おでかけ交通」の二種類の公共交通手段で交通空白を補っている。このうち、小型バスは自治体の運行するいわゆるコミュニティバスではなく、あくまでも事業者が路線バスより小型の車両にて行っている事業である。利用者の減少とそれによる利益率の低下によって維持できなくなった路線は、まず小型バスでの運行に切り替えて存続させていく。そして、それすらも維持できなくなったら、おでかけ交通に切り替えていくという流れである。

おでかけ交通はいわゆるジャンボタクシーへの相乗りを行う事業である。北九州市、タクシー事業者、地域住民が連携し、ここまで度々工夫を重ねながら運行している。特徴的なのは、ジオン財確保のために「地域人材活用」を掲げているところである。二種免許の取得については市から費用を補助する仕組みとなっており、「自分たちで自分たちの交通を守る」という意識を持ってもらいたいとの思いがある。まだまだ人材募集については発展途上であるようだが、一つの興味深い取組として見守っていきたい。

調布市においても北部地域で乗り合いタクシー、オンデマンド交通といった実証実験を行っているところであり、大いに参考になるものであった。

（3）大分県大分市：「交通環境対策の取組について」

大分市は公共交通の課題解決について非常に多くの先駆的な取組を行っている、交通環境対策の先進都市である。調布市としても見習うべき点が多くあった。本報告書では特に重要なものとして、パークアンドバスライドお

およびサイクル安堵バスライドを中心とした従来の公共交通と自家用車や自転車との組み合わせ、そして新たなモビリティの導入に向けた実証実験、の二点についての所感を述べる。

まず、パークアンドバスライドおよびサイクルアンドバスライドについて。中心市街地への過度な自動車の侵入による渋滞や路上駐車の増加を防ぐため、中心駅から外れた鉄道駅やバス停に隣接する駐車場を整備し、乗り換えを推進するのがパークアンドバスライドである。また、その自転車版、自転車とバスとの乗り換えを促進する取組がサイクルアンドバスライドである。大分市では民間事業者や近隣店舗と協力し、駅周辺の駐車場やバス停近くの駐輪場などを活用しているそうである。いわゆるトランジットステーションを整備することによる交通課題の解決は調布市でも積極的に取り組めるものであり、参考にしていきたいところである。

次に、新たなモビリティの導入に向けた実証実験について。大分市ではグリーンスローモビリティ、空飛ぶ車、自動運転バス、住宅地の移動支援サービス、など、多岐に渡る実証実験を行っている。そのうち、空飛ぶ車はまだ開発の初期段階で今すぐの課題解決に繋がるものではなく、また住宅地の移動支援サービスは実証実験のみで終了するなど、すべてが継続的に市内の課題解決に直接結びついているわけではない。しかし、実証実験によるテクノロジーの発達への貢献、課題解決の可能性追求という点においては大分市が担っている役割は非常に重要であると感じる。また、これらの事業一つについて市がPR用のチラシを作成し、それらを取りまとめている点も高く評価できる。様々な公共交通手段を活用している以上、普及啓発に力を入れねば住民の混乱を招きかねず、しっかり対応していることがうかがえる。大分市の実証実験への姿勢は大いに見習うべきと感じる。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

（1）福岡県春日市：「西鉄天神大牟田線連続立体交差事業および西鉄春日原駅周辺整備事業について」

京王線の連続立体交差化事業およびそれに伴う柴崎駅・つつじヶ丘駅周辺の再開発を行う際、ロータリーの役割分担や歩行者動線と自動車動線の両立を通じて住みやすい街づくりを目指すべきであるということを改めて感じた。春日市のような先進事例をしっかり調査・研究していくべきである。

（2）福岡県北九州市：「地域公共交通の活性化について」

従来型の市が主導するコミュニティバスではなく、事業者が主導する小型バスや地域住民を巻き込んだかたちでの地域公共交通の在り方を調査。研究していくべきである。

（3）大分県大分市：「交通環境対策の取組について」

調布市はトランジットステーションの適地を模索し、パークアンドバスライドおよびサイクルアンドバスライドの市内での実現可能性を調査・検討すべきである。自動運転バスやグリーンスローモビリティの導入について、調布市も積極的に市内での実証実験を行っていくべきである。その実証実験の結果を以て、交通課題の解決に向けた適切な手段を検討すべきと感じる。

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	阿部草太
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
<p>① 令和7年10月14日 福岡県春日市 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業及び西鉄春日原駅周辺整備事業について</p> <p>② 令和7年10月15日 福岡県北九州市 地域公共交通の活性化について</p> <p>③ 令和7年10月16日 大分県大分市 交通環境対策の取り組みについて</p>		
2 実施結果に対する所感、意見等 (質疑・意見交換した内容、今後の市政に生かすべき点等)		
<p>① 令和7年10月14日 福岡県春日市 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業及び西鉄春日原駅周辺整備事業について</p> <p>西鉄天神大牟田線連続立体交差事業は、踏切の廃止と線路の高架化を通じて交通渋滞の緩和と安全性の向上を図るものであり、春日原駅周辺では駅施設の改良と周辺環境の整備が併せて進められている。</p> <p>事業は平成初期より計画され、地域住民の意見を反映しながら段階的に推進してきた。</p> <p>本事業の効果として踏切遮断の解消により交通渋滞が大幅に緩和されている。踏切事故のリスクが排除され、歩行者・自転車・車両の安全性が向上している。通勤・通学時間の短縮や地域間アクセスの改善により利便性が向上している。駅周辺の道路・施設整備が進み、地域の活性化に寄与しているなどを確認できた。</p>		

地域住民および商店街等との連携については、定期的な住民説明会の開催による進捗報告と意見交換や商店街とのワークショップや専用窓口による意見収集と計画への反映、工事による影響を最小限に抑えるための工期調整・情報発信の強化、地域イベントへの協力やコミュニティ活動支援による関係構築などを行うことで地域連携を図ったことを確認した。

課題としては、工事期間中の交通規制や騒音・振動への住民理解の促進と対策や商店街への来客減少への対応策と地域商業活性化支援、説明会の充実やオンライン情報提供による住民参加の促進、物価変動・追加工事への柔軟かつ厳密な予算管理、完成後の施設・設備の維持管理体制と予算確保などがある事を伺った。

本事業は、都市交通の課題解決と地域活性化を両立する先進的な取り組みであり、地域との丁寧な連携が印象的であった。今後の都市整備や駅周辺開発においても、交通・安全・利便性・地域連携のバランスを重視した計画立案が重要であると再認識した。

④ 令和7年10月15日 福岡県北九州市

地域公共交通の活性化について

北九州市では、人口減少や高齢化に伴い、地域内の公共交通の維持が困難となる中、交通空白地域の拡大が深刻な課題となっていた。こうした状況に対応するため、同市は地域住民の外出支援と日常生活の利便性向上を目的とした「おでかけ交通」制度を導入している。

対象となるのは、一定の人口が集積する公共交通空白地域であり、制度の運用にあたっては地域住民による積極的な利用と協力体制が求められる。

運行形態は、既存のバス路線を維持するためにバス事業者が小型車両を導入して運行する「定路線型」と、タクシー事業者がジャンボタクシー等を活用して柔軟な経路で運行する「自由経路型」の二つに分類される。

また、地域・交通事業者・行政の三者が連携し、持続可能な生活交通を確保する「北九州モデル」として位置づけられており、地域主体の交通確保を行政が制度的・財政的に支援する協働型の仕組みである。

いずれも、一定の採算性を前提に地域・交通事業者・行政が連携して運行計画を立案し、行政は運行計画への助言、安全確保、制度運用の円滑化などを担う。

制度の持続性を支えるため、交通事業者の収支が赤字となる場合には運行経費の一部を助成する仕組みが設けられている。

定路線型では運行経費の 1/2 または赤字額のいずれか少ない額、自由経路型では運行経費の 2.7/4 または赤字額のいずれか少ない額が助成される。さらに、車両購入費（最大 400 万円または 800 万円）、リース費（年額 80 万円）、バス停整備費（最大 160 万円）、キャッシュレス決済等の利便性向上設備（最大 100 万円）に対する助成も行われている。

利用促進に向けては、交通安全対策事業推進基金を活用し、定期券・回数券の新設に対して設定額の 30%を助成するほか、地域と交通事業者の協働による啓発活動（バス停表示、チラシ配布、地域イベントとの連携など）にも助成が行われている。助成上限は、定路線型が最大 40 万円、自由経路型が最大 10 万円とされている。

今回の視察を通じて、北九州市の「おでかけ交通」制度は、地域住民の協力を前提とした制度設計と、段階的かつ柔軟な助成制度によって、導入初期の負担軽減と制度の持続性を両立している点で実効性が高いと評価できる。また、キャッシュレス対応や地域イベントとの連携など、利便性向上策が利用促進に寄与しており、交通弱者への配慮と地域活性化の両面に資する制度設計となっている。

調布市においても、交通空白地域の実態把握と地域ニーズの調査を踏まえ、地域主体の運行体制構築に向けた支援スキームの整備、交通事業者との連携体制の構築と採算性の検証、利用促進策の導入可能性、地域住民との協働による制度設計と合意形成などの観点が重要であると考える

③ 令和 7 年 10 月 16 日 大分県大分市

交通環境対策の取り組みについて

大分市では、地域公共交通の維持・活性化を重要な政策課題と位置づけ、「大分市地域公共交通計画」および「第 2 次大分市自転車活用推進計画」に基づ

き、市民・交通事業者・行政が連携した多角的な交通施策を展開している。人口減少や高齢化、ドライバー不足、環境負荷の増大といった複合的な課題に対応するため、従来の公共交通の利用促進に加え、新たなモビリティ技術の導入や自転車活用の推進など、持続可能な交通体系の構築に向けた取組が進められている。

まず、公共交通の利用促進に関しては、モビリティ・マネジメントの視点を取り入れた啓発活動が展開されている。代表的な取組として「エコ交通まちづくり教室（バスの乗り方教室）」が挙げられ、市内小学校を対象に、温室効果ガスの削減やバスの乗車マナーについて学ぶ出前授業がバス事業者と共同で実施されている。令和 6 年度は市内 6 校で実施され、延べ 513 名の児童が参加した。こうした教育的アプローチは、将来の利用者層の育成にも資するものである。

併せて、中心市街地への過度な自動車流入を抑制し、交通渋滞の緩和と公共交通の利用促進を図るため、「パークアンドライド」や「サイクルアンドバスライド」の取組が推進されている。駅周辺の駐車場情報の公開や、バス停近隣の店舗等に設置された専用駐輪場（13 施設）を活用することで、自動車から公共交通・自転車への転換を促している。

高齢者支援としては、「長寿応援バス事業」が実施されており、所定の要件を満たす 70 歳以上の高齢者等が、市が発行する乗車証を用いて市内の路線バスを 1 乗車 180 円（一部地域は 150 円）で利用できる制度となっている。この乗車証は、乗合タクシー「ふれあい交通」や代替交通にも適用されており、移動困難者の外出支援に寄与している。

令和 6 年度の公共交通利用促進関連予算は 514 千円であり、事業の効果は短期的な定量評価が難しいものの、「地域公共交通計画」に定める評価指標に基づき、毎年度の目標達成状況が確認されている。令和 5 年度の実績では、鉄道の乗車人員が 30,259 人／日（目標値 33,000 人／日）、路線バスの乗降客数が 8,767 千人／年（目標値 9,600 千人／年）、タクシー利用者数が 3,299 千人／年（目標値 4,495 千人／年）と、いずれも目標に近づいている。一方で、市内の路線バスでは乗務員不足が深刻化しており、減便や路線の休廃止が一部地域で顕在化している。令和 5 年度の実績では、2 事業者合計で乗務員数は 361 人、平均年齢は 54.4 歳と高齢化が進行しており、平成 29

年度比で運転キロ数も減少している。また、令和以降、毎年度約2,000人の高齢者等が運転免許を返納しており、移動手段の確保が喫緊の課題となっている。

こうした課題に対応するため、大分市では先進技術を活用した新たなモビリティサービスの導入にも積極的に取り組んでいる。グリーンスローモビリティは、住宅地と商業施設・病院等を結ぶ地域内運行や観光地へのアクセス手段として活用されており、買い物や通院など日常利用が多く、地域の移動支援として定着しつつある。利用者数は増加傾向にあり、アンケートでは9割以上が「満足」または「どちらかと言えば満足」と回答している。

自動運転の実証では、令和2年と令和4年に2回の無人運行を実施し、延べ1,372名が乗車。空飛ぶクルマについても、令和4年に無人飛行、令和5年に有人飛行の試験を実施し、延べ530名以上が参加するなど、市民理解の促進と将来的な実装に向けた基礎的検証が進められている。令和6年度の関連予算は32,303千円（グリーンスローモビリティの予算）で、運行委託料・事務費を含め、複数技術領域の実証が同時並行で行われている。

ただし、グリーンスローモビリティは時速20km未満のバッテリー駆動であるため、交通量の多い地域や長距離移動には不向きであり、ルート設計や運行便数の調整が必要である。また、特殊車両の修理対応が限られており、製造元（群馬県）への輸送に費用と時間を要するなど、維持管理面での課題も存在する。

自転車活用施策については、都市交通の多様化と持続可能な移動手段の確保を目的に、シェアサイクルの普及、駐輪施設の整備、安全啓発、公共交通との連携などが進められている。令和6年度の関連予算は117,334千円で、放置自転車対策や電動アシスト自転車の普及促進も含まれている。安全対策としては、世代別の安全教育や街頭指導、ヘルメット着用・保険加入の促進などが継続的に実施されている。

課題としては、自転車通行空間の整備不足が挙げられ、鉄道駅や学校など利用頻度の高い地域を中心に、安全で快適な通行環境の整備が求められる。健康面では、自転車の健康効果に関する情報発信や、サイクルイベントの開催による利用促進が期待される。観光面では、広域的なサイクリングルートの情報発信や他自治体との連携による環境整備が必要である。

以上のように、大分市の地域交通施策は、交通弱者支援、環境対策、都市機能の維持・活性化に資するものであり、今後は他自治体の先進事例を参考にしつつ、DX（デジタルトランスフォーメーション）を含めた施策の高度化が求められる。大分市の取組は、地域交通政策の実践モデルとして、当市における制度設計や事業展開の参考となるものである。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

本文中に記載

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	磯邊 隆
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
① 福岡県春日市「西鉄天神大牟田線連続立体交差事業及び西鉄春日原駅周辺整備事業について」		
② 福岡県北九州市「地域公共交通の活性化について」		
③ 大分県大分市「交通環境対策の取組について」		
2 実施結果に対する所感、意見等 (質疑・意見交換した内容、今後の市政に生かすべき点等)		
① 福岡県春日市「西鉄天神大牟田線連続立体交差事業及び西鉄春日原駅周辺整備事業について」		
市概要 人口111,689人、面積は14.15平方キロメートル。立地的に隣接する福岡市のベットタウンとして人口の増加が続いている。主要な産業は特になく、住民税が主な財源。弥生時代の遺跡が多く発掘され、弥生銀座とも呼ばれる。かつての「奴国」があったのではないかと期待されている。出土品の一部も展示してあった。中原議長の代から主権者教育に力を入れており、我々の訪問時も教職員によるリハーサルが議場にて行われていた。		
現状及び取り組み 大正13年では春日原駅前にはテニスコートや野球場、大きな池があるような場所であったが、昭和30年代になると駅前には住宅が多数立ち並び、2000年代ではぎっしりとマンションが立ち並ぶようになった。駅前は踏切遮断による渋滞、たまりばのないバス停、歩道のない道路など、交通課題が山積するようになった。 地域の交通渋滞緩和と安全性向上を目的として2003年より西鉄天神大牟田線連続立体交差事業が着工した。連立立体化に関しては福岡県が主導で行い、周辺道路整備事業を春日市で行っている。 現地視察も行い、現状を確認させて頂いた。連続立体交差事業に関しては立体化、旧線路や架線の取り外しが終了し、徐々に高架下の利用が始		

まった状態である。駅舎も完成し、テナントもまもなく入れるような状態であった。駅前整備に関しては主要な土木工事は終了し、内装・美装工事などの仕上げ段階にあった。駅舎や周辺道路のキーストーン、バス停の屋根には「桜」をイメージしたカラーリングやモチーフが施され、統一感がありおしゃれであった。地域住民や商店街とも説明会は定期的に開催し、理解を得ているようであった。

約20年かけてじっくり事業を行ってきたのだと感じた。職員とも話したが、自治体の予算規模からも連続立体に関しては市町村主体では荷は重く、県や都の責務であるのではと改めて感じた。

② 福岡県北九州市「地域公共交通の活性化について」

市概要

人口910,516人、面積は491.7平方キロメートル。個性豊かな7区によって成り立っている。小倉では青魚をぬか床で炊き込んだ全国的にも珍しい郷土料理「ぬか炊き」を推しており、ぬか炊きマップなるものを作成しており、事実多くの店舗で提供されていた。

調布と同様の公共交通を取り巻く厳しい環境にある。

現状及び取り組み

自家用車の普及に伴い、バスの利用者は1965年の98万人から2023年で7割減少している。ここ20年間でバスの路線は79路線廃止になった。

バス事業者としては西鉄バス・北九州市営バスの2事業者が路線バス、個別利用としてのタクシー、その中間を各々の事業者と行政が連携して交通空白を抑制している。ポンチョやローザなどの小型バス、さらに需要者が減少した場合のハイエースを利用した定期路線型のもの、さらに需要が減った場合はあいのりタクシー（デマンド）と、その需要に応じて適正な手段をとっている。公共交通空白地域において、住民の日常生活や外出の手助けとしてあいのりタクシーやジャンボタクシーを使った制度が官民連携事例「おでかけ交通」である。元々官営八幡製鉄所の操業により傾斜地に住宅街が形成され、平地に商店街が発達した。199

0年代に製鉄所が移転し、住宅街と商店街共に衰退の危機であったことから地域住民・交通事業者・北九州市の連携により始まった。現在10地区に拡大。地域住民が主体的に運営委員会を組織し、利用者の需要確保・協賛金の確保（商店などの広告を張ったり、回数券の数でくじ引きができたりなど）、なにより自身らの積極的な利用の促進を行い、交通事業者が低コストへの工夫により継続的な運行を心掛け、行政はあくまで経費の支援（現在は年間約2億円）や調整・指導に徹しているとの事である。

自由経路型である あいのりタクシー は、既存のバス・タクシーと競合しないよう、運行時間を朝のピーク時を避けて運行すると配慮している。乗降場所は自宅・店・バス停と限定しており、ルート毎に1～数台で朝昼3便程度、前日までに電話予約となっているのは利用者層のニーズからである。アプリ等のシステム利用料がないことが経費削減につながっている。（現在はアプリの開発も進めている）

利用者の減少・燃料高騰と地域公共交通は厳しい状況であり、とりわけ運転手不足は今後も踏まえ急務であるとされている。令和7年に「北九州モデル」が国土交通省の「交通空白」解消緊急対策事業に採択され、交通空白解消等「北九州モデル」推進会議を設立する運びになった。これはおでかけ交通に地域人材を活用するというもので、市（コミュニティ支援課）が地域コミュニティに働きかけをし、地域人材の発掘、2種免許の取得は市が負担（50%は国費）し、おでかけ交通に乗務してもらうというもの。チラシも作成している。現時点では少し反応があるとのことであり、今後に期待ができる。他にも交通業界の魅力ややりがいを現役ドライバーから聞く交流会やバスやタクシーの運転体験等、運転手の全体数を底上げする取り組みを多方面から行っている。

北九州市では自動運転に関しては おでかけ交通 では国交省の審査に通らなかったが、北九州空港とJR朽網駅間での自動運転実証実験は一昨年度から実施している。

地域愛をはぐくむのにも有効な地域住民からの民間ドライバーの掘り起こしは大変ユニークに感じた。ただ運転手不足は喫緊の課題であり、悠長なことは言っていられないはず。地域性までは不明だが、本事業がど

の程度ドライバーの確保につながるのか、注視をしていきたいと思う。

③ 大分県大分市「交通対環境策の取組について」

市概要

人口 4 7 1 , 2 9 0 人、面積は 5 0 2 . 3 9 平方キロメートル。

大分県の県庁所在地であり、中核市に指定されている。豊後国の国府が置かれていた。戦国時代はキリスト教大名大友義鎮により南蛮文化が栄えた。フランシスコ・ザビエルも呼ばれた。大分市議会には大分市議会議員政策研究会が設置され、会派を超えた政策的条例案の策定や市長への政策提言を積極的に行っており、本件について令和 6 年度の調布市議会議員研修でオンライン視察を行ったことがある。

現状及び取り組み

人口減少の本格化によるバスの利用者減、運転手不足の深刻化により地域公共交通の維持・確保の為に多岐にわたる施策を行っている。交通対策課の職員数は正規職員 2 4 名、非正規職員 8 名の計 3 2 名であるが、今回お示し頂いた施策は複数年度にまたがるものであるそうである。

ご説明は調布市議会からの質問事項を元に進行頂いた。

1・モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用促進に向けた取り組み

パークアンドライド、サイクルアンドバスライドの取り組み、福祉・高齢者の部署との連携で「長寿応援バス事業」や路線バスや乗り合いタクシー「ふれあい交通」等でも利用できる 1 乗車 1 8 0 円（一般は 2 0 0 円、小学生以下は 1 0 0 円）で利用できる乗車券を発行している等の説明があった。路線バスの乗員不足、毎年 2 0 0 0 人の免許返納の高齢者の移動手段など課題は多い。

2・グリーンスローモビリティや空飛ぶクルマ等の多様なモビリティについて

運転手不足、移動困難者の支援等の為に多様な技術の活用の検討を開始し

ている。グリーンスローモビリティは海沿いや山間で3地域無料で運行している。利用者は増加傾向。一年ごとの車検が必要であり、特殊車両であることから製造元の群馬までの運搬もあり、維持費で3地域で360万程度掛かるとのこと。道の混雑時間はさけての運行となっている。実際に動画で見せて頂いたが、外装も可愛らしく、乗客も楽しんでいる様子であった。

無人運転の施行実施は1回目は令和2年11月に実施、2回目は令和4年2月に実施。

3・空飛ぶ車は令和4年7月に一回目（無人飛行）、令和5年2月に二回目（有人飛行）を実施。

自転車の利用促進については平成18年3月に「大分市自転車利用基本計画」を策定、自転車のルール・マナー啓発、放置自転車対策、OITAサイクルフェス等のイベント開催を行っている。現在は「第2次大分市自転車活用推進計画」を施行。【都市環境】では自転車歩行空間の整備や公共駐輪場、放置自転車対策、シェアサイクル普及促進事業、放置自転車を活用したレンタサイクル事業、サイクルアンドバスライド事業等を実施、【健康】では坂道の多い特性から電動アシスト自転車レンタル、【観光】では自転車ロードレース国際大会「OITAサイクルフェス」の実施、新設の道の駅にサイクルステーションの設置、【思いやり（安心・安全）】では自転車損害賠償責任の必要性を生徒や保護者に周知徹底、おでかけ自転車マナーアップ教室の実施等、多面的に実施。

4・さらなるDX化を含めた地域公共交通の今後の展望については他自治体の取り組みを注視しつつ検討を進めている状態。

お話を伺い、海あり、山あり、勾配ありという多様な地形と共に、高齢化し、乗客不足や運転手不足など、本市と同じ課題を抱えている大分市だが、グリーンスローモビリティや空飛ぶ自転車等、非常に多様な取り組みに“未来”を感じられたし、また自転車に関しても積極的なマナー啓発を行っており、事実乗り入れ禁止のアーケード商店街では走行している自転車

をほぼ見かけていない。国道や県道等も自転車通行帯の設置を道路改修の折などに積極的に働きかけているそうである。放置自転車の利活用も大変興味深い。

地域公共交通の基本方針として「(2) 風格とにぎわいのある都市拠点や地域の特性を活かした個性的で魅力ある地区拠点の形成を支える公共交通ネットワークの構築」というものがあるが、この“風格”という言葉はこの町の持つ歴史や文化を表していると理解した。

各担当の職員の方にお越し頂き色々ご説明頂いたが、公共交通に関して悲観的などらえ方ではなく、前向きな印象を受けた。今後も是非頑張って頂きたい。

三市とも大変参考になり、充実した視察となった事をご報告申し上げる。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

本文にあり

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	井上 耕志
1 観察（研修・観察研修）の実施名称（テーマ）		
福岡県春日市 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業及び西鉄春日原駅周辺整備事業について		
福岡県北九州市 地域公共交通の活性化について		
大分県大分市 交通環境対策の取組について		
2 実施結果に対する所感、意見等 (質疑・意見交換した内容、今後の市政に生かすべき点等)		
福岡県春日市		
令和7年8月末現在で人口約11万人、約5.1万世帯を有する福岡県春日市は長年にわたり、送迎スペースの無い駅前、歩道のない道路、たまり場の無いバス停との課題を擁し、市の中心部に位置する西鉄春日原駅周辺整備事業を地域の交通渋滞緩和と安全性の向上を目指した事業として平成初期から進めてきた。		
この長年にわたり進捗してきた連続立体交差事業は令和4年8月に高架切替が行われ、令和6年11月には春日原駅舎がそして事業完了が令和7年3月末とされている。数百億円規模ともなる総事業費は、国と福岡県および西鉄による負担と合わせて基礎自治体である春日市と大野城市においてそれぞれの負担割合に応じて予算化されたとのことであるが、今後の物価変動や追加工事発注時に対応できる柔軟かつ厳密な予算管理のもと事業は進められてきた。県施行事業として事業決定が行われるまでにも相当の時間を要し、30余年をかけて完成させた事業における現場のご苦労などについてもお伺いすることができた。本市においては京王線連続立体交差事業が終了し、線路跡地整備事業は令和6年度末に、そして調布駅前広場整備事業も令和7年度末完了を目指して事業が進捗しているところである。		
この事業終了と同時に進行しながら東部連立事業についても着手されている。追加財政需要をどのように平準化させていくことが出来るのか、近隣住民の方々の意向をできる限り反映したまちづくりをどのように進めていくのか、今回の春日市の事例を大いに参考にさせていただきながら本市の新たな連立事業に資する議論を議会としても行ってまいりたい。		

福岡県北九州市

面積 491.71 km² 人口約 91 万人を擁し、福岡市に次ぐ九州第二の都市である北九州市は非都道府県県庁所在地においては神奈川県川崎市に次ぐ第二の人口を有する政令指定都市である。

こちらでは地域公共交通の活性化についてとのテーマで視察を行わせていただいた。人口減少・自動車の普及・少子高齢化・路線廃止・運転手不足というさまざまな要因が重なり公共交通の利用者数は1965年の98万人から2023年の31万人へ、さらに2001年～2023年においては79路線205kmのバス路線が廃止となり、公共交通の危機的な状況を改善するために官民連携のもと移動手段の確保に向けた取組に着手することになる。

北九州市では鉄道駅から500m以上、かつバス停から300m以上の地域を公共交通空白地域と位置付け、住民・タクシー事業者・市の連携により、一定の採算性の確保を前提に、タクシー事業者がジャンボタクシーや相乗りタクシーなどを運行するおでかけ交通を現在市内10地区で運行中とのことであった。本市においても現在デマンド型交通の実証実験を行っている最中ではあるが、負担コストが大きすぎ、採算性が全く合わないという課題の解決に向けて、これまで運行してきた巡回ワゴンバスの本格導入に向けて検討を行っていくことが急務といえる。

一方で運転手不足の解消に向けて九州で初めての取組として実施されている地域での運転手募集という施策が秀逸であったといえる。これまで交通事業者だけでは手が出せなかつた「地域」に対して行政がアプローチを行い、交通事業者が採用試験と講習を行い、実際に地域住民が乗務するという内容で、本市における交通不便地域においても同様の取組を行っていくためのさまざまな議論を喚起していくことが、これから地域公共交通の活性化の一助にもなりうると考えるに至った。

大分県大分市

大分市では交通環境対策の取組についてのテーマで研修させていただいたが、人口約47万人に対して502.4 km²という市域面積においてふれあい交通運行という事業が令和7年4月現在で33ルート整備されている点が非常に印象深かった。この事業は地域の拠点から最寄りの路線バスの停留所まで一回200円で輸送するという事業であり、東西の市域の広さをカバーするための大分市としての特色ある取り組みであると感じるに至った。このふれあい交通運行事業をはじめとし、各地域におけるコミュニティバスの運行やグリーンスローモビリティの実施、さらには九州地方での初飛行ともされたドローン

を活用した空飛ぶくるまに関する取組など、多岐にわたる交通インフラ整備に向けた対応が、所管課である都市交通対策課の創意工夫を持った熱い取り組みであるとの受け止めを喚起させた。

現在本市においては自動運転の実証実験に向けた取組が進められているところであるが、大分市では 2020 年と 2022 年に佐賀関地域と J R 大分駅近隣地域で行われたという事例もあり、ここで得られた大分市の知見についてもぜひ本市での参考として取り上げてまいりたいと考える。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

2 文章中に記載。

第3号様式（第4関係）

視察等個別部分報告書	作成者氏名	松野 英夫
1 視察（研修・視察研修）の実施名称（テーマ）		
1 令和7年10月14日（火）		
福岡県春日市 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業及び西鉄春日原駅周辺整備事業について		
2 令和7年10月15日（水）		
福岡県北九州市 地域公共交通の活性化について		
3 令和7年10月16日（木）		
大分県大分市 交通環境対策の取組について		
2 実施結果に対する所感、意見等 (質疑・意見交換した内容、今後の市政に生かすべき点等)		
1 令和7年10月14日（火）		
福岡県春日市 西鉄天神大牟田線連続立体交差事業及び西鉄春日原駅周辺整備事業について		
春日市の人口は約11万人であり、調布市の約半数の規模にあたる。西鉄天神大牟田線春日原駅を中心に鉄道によって分断され、駅周辺の発展が妨げられる事となった。踏切遮断による渋滞といった交通問題、駅周辺では送迎スペースの無い駅前、たまり場の無いバス停、歩道の無い道路、駅前道路の一方通行などが課題となった。これらを受け、福岡県が施行する西鉄天神大牟田線連続立体交差事業とあわせて、駅周辺の道路や東西駅前広場の整備、高架下空間の利活用検討などに取り組まれ、地域住民の意見を取り入れながら段階的に進められた。事業予算は国・地方自治体および西鉄による負担で実施となる。		
連続立体交差事業により、春日市内の踏切が二か所取り除くことができ、遮断時間がなくなり、交通渋滞が大幅に減少した。さらに、交通が円滑化さ		

れ通勤・通学、地域間のアクセスも改善された。駅周辺整備については、商店街や地域住民と連携し、定期的に説明会を開催し、進捗報告や意見交換を実施している。

事業による課題は、工事期間中の騒音・振動といった問題があげられる。また、商店街の一時的な来客減少といった地域商業への対応策も必要である。現地視察をし、踏切が無くなり交通がスムーズになった反面、自転車などのルールの厳格化が必要であると実感した。また整備中という部分もあるが、自転車の往来と歩行者、バス利用者との接触がないよう工夫も必要である。また、高架下の工事では、音の反響もあるという事であった。こうした工事期間中の騒音問題対策は十分に考えていかなければならない。春日原駅には、桜をイメージした壁面となっており、周囲を明るくする環境となっていた。駅周辺にはロータリーを含め、広々とした環境と、一部にある路面ペイントのようなアクセントが一層に明るさを際立させていた。現在、調布市が抱えている課題と同じ状況であるため、こうした事例を参考にして参りたい。

2 令和7年10月15日（水）

福岡県北九州市 地域公共交通の活性化について

北九州市の人口は約91万人となる。運転手不足や少子高齢化などの影響により、公共交通の利用者は減少傾向となり、バス路線廃止や公共交通空白地域（鉄道駅から500メートル以上、かつバス停から300メートル以上離れた地域をさす）といった課題が生じた。よって、地域住民の日常生活や外出を支援する生活交通の確保が必要となり「おでかけ交通事業」が開始された。おでかけ交通とは、バス路線廃止地区などの公共交通空白地域において、地域住民の生活交通を確保するため、採算性の確保を前提として、地域住民、交通事業者、北九州市がそれぞれの役割分担のもとで連携して、ジャンボタクシー等を運行するものとなり、官民連携の取り組みとなる。運航経費に係る支援では、交通事業者の収支が赤字の際に、運行経費の一部を助成するようになっている。

市では、運転手不足の対策として「地域人材活用」に取り組んでいる。市が

地域で運転手を募集し、交通事業者が採用・教習を行い地域住民が乗務する流れとなっている。二種免許取得費用の支援もあり、積極的に雇用促進をしている。運転手募集については、市が連携を主導とした業界一体のプロモーション活動し、運転手の全体数を底上げを図っている。バスの運転体験や、ドライバーとの交流、説明会を通じ業界全体の意欲向上につながっている。この度の視察において、「地域で守る」という意識を学ぶことができた。公共交通全般において社会的負担をいかに抑えられるかが課題となる。そうした中で、地域人材活用、運転手募集など「地域」を通す事で、公共交通への意識と理解が広がる事が大切であると実感した。調布市においてもバス運転手不足や負担軽減は同じ課題である。北九州市のおでかけ交通のように「地域で守る」という考え方は今後も参考にして参りたい。

3 令和7年10月16日（木）

大分県大分市 交通環境対策の取組について

大分市の人口は約47万人となる。人口減少に伴い公共交通サービスの縮小や経営の悪化、運転手不足などにより移動手段を確保することが課題であった。2022年に策定された「大分市地域公共交通計画」に基づき、市民・交通事業者・行政が連携し、誰もが快適に移動できる公共交通ネットワークの構築に向けて、公共交通の利用促進に取り組んでいる。主な取り組みとして、市内の小学校を対象とした、バス事業者と共同で実施する「エコ交通まちづくり教室」公共交通の利用促進を目的とした「パークアンドライド」路線バスと自転車の利用促進を図る「サイクルアンドバスライド」などがあげられる。福祉・高齢者の方へは「長寿応援バス事業」を実施しており、市が発行する乗車証で1乗車180円で利用できる。

市では、時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス「グリーンスローモビリティ」を通じた様々な取り組みが行われている。

利用者の9割以上の方から「満足」「どちらかといえば満足」とのアンケート結果となった。その他に「空飛ぶクルマ」といった多様な技術を活用し、

地域公共交通が抱える課題解決に取り組んでいる。取り組みの一つとして、高齢化が進む住宅団地では時速19キロで走行する移動支援サービス実証実験が行われた。

市は「第二次大分市自転車活用推進計画」を策定し、自転車が魅力的な交通手段となるよう「だれもが安全・快適に自転車を利用できるまちの実現」を目的に関係者と連携して効果的に取り組みを推進している。先に述べた「サイクルアンドバスライド」のように公共交通機関との連携を図り自転車利用促進を図っている。また、健康面や観光、それらをふまえたうえで交通安全教育の推進など安全で安心な交通環境を目指している。

市の地域公共交通の基本方針に「利用者のニーズに合った効果的な公共交通ネットワークの構築」の中で「市民・交通事業者・行政が連携し、通勤をはじめとする利用者ニーズに応じた公共交通の見直しを行います」と記されているように、とても市民の意見を聞く体制が整っている事と、最新技術を活用した実証実験に取り組む姿勢に关心した。

多くの自治体において交通環境の課題は共通しているが、市では市民ニーズの調査をしっかりと行っている事で市内の交通に反映されている。例えば、大分市の「おでかけ交通」においては高齢者が利用しやすいように電話利用で対応している。調布市において北部地域におけるデマンド型交通実証実験が行われているが、アプリなどの新しい技術も大切だが、電話での対応といった、誰もが安心して利用できるような市民の受け皿となる体制も必要であると改めて実感した。常に市民のニーズに応えていく大分市の姿勢は、見習わなければならない。

3 その他（今後の課題・調査研究すべきテーマ等）

上記に記載。