

報 告 書

令和7年8月21日(木)から8月22日(金)まで、創生会及びみね創政塾並びに健政会の3会派合同で、大分県臼杵市、福岡県添田町の視察を行いましたので、下記のとおり報告します。

記

美祢市議会

議長 荒山 光広 様

創生会

末永 義美

杉山 武志

みね創政塾

秋枝 秀稔

山下 安憲

健政会

山中 佳子

井上 敬



臼杵市市役所

本市の公共交通網は見直しの時期に来ている。現行の公共交通網は、路線や定期的な交通手段がない地域があり、市民・観光客からの苦情が絶えない。また、2年前に国の補助金を受け、自動運転の実証実験を行ったが、事業は試行どまりとなっている。

面積が広い本市の公共交通網を考える上で、臼杵市役所の行政視察を行った。

1 視察内容

公共交通網整備について

2 質問事項及び回答

(1) コミュニティバス(民間バス)導入の経緯について

ア 定義「市営」と考えてよいのか

バス会社・タクシー会社に依頼し、補助金を交付している。

イ 導入によって、従来の路線状況やどのような課題点が解決できたか

従来より、細部に亘る交通網が実現された。

(2) 臼杵市が負担した導入した際の経費、また現在補填(負担)している年間運行経費について

添付資料「利用者数と財政負担」による。

全体金額の記載がない事から本市との対査ができず、交付金を含めた数字を後日提供予定。

(3) 既存営業路線に於ける既得権について

(既存営業路線がある場合、陸運局の運行許可が出ない現状回避)

重複する区間は旧道等を使用する事等により回避しており、重複区間への問題は現状ない。

(4) 路線図及び運行本数について

添付資料「民間バス路線」及び「コミュニティバス路線(市内循環線ふぐバス・デマンド型タクシー・地域コミュニティタクシー移動支援サービス)」により、広く全域をカバーしている。

公共交通網が集落より2.5km範囲内に必ずある。

(5) 市民要望の取りまとめや住民説明会の開催状況について

数度にわたり説明会を開催した際に、「乗降者が少なくなければなりません」と確約し、市民からの要望が出された際には、従前の路線を廃止している。

(6) 稼働・利用状況と運行開始後の課題について

市民要望等随時検証しており、問題点等発生時には見直しを図っている。

(7) その他質問

ア 市立病院について

不採算部門となるので、建設していない。

イ 住んでみたいまちの上位に位置しているが、何か努めておられるか

特にはありませんが、「子育てしやすいまちづくり」に努めている。

3 所感

民間バス路線を軸に、地域性を加味し「循環型・デマンド型」を使用している形態は本市同様だが、大きく違うのが、本市は「door to door」であるのに対し、「市民意見による集落起点」を設けている。それにより、「利用者登録が不要」であり、「誰でも(市外観光客でも)利用できる」ようになっている。観光客来訪のある本市にとっては、必要な手法であると考えている。

また、地域コミュニティタクシー移動支援サービスにおける「海辺(アマベ)地区互助移動支援サービス」は、ボランティアにより運賃が「ガソリン代(20円若しくは40円)」としている点は、本市においても導入すべきと考える。

添田町役場

本市では、令和5年7月1日午前3時に8.4mの最高水位により JR 美祢線全線46キロの内約37キロ、80箇所被災し、現在、バスによる代行運行が行われている。

美祢線復旧に対しJR西日本は、先般 BRT での復旧が望ましいという意向を示しており、もしBRTが導入されれば、さまざまな課題が生じてくることから、添田町役場の行政視察を行った。

1 視察内容

日田彦山線 BRT「ひこぼしライン」について

2 質問事項

- (1) 「平成29年7月九州北部豪雨災害」による日田彦山線被災状況及び添田町が負担した費用について

(例えば、全復旧費に対して、JR 九州が何割、福岡県が何割、沿線自治体が何割など)

JR提示資料として、全域復旧に78億円要し、復旧後の損益は2.7億円となることから、自治体負担として1.6億円が求められたが、到底受け入れられるものではなかった。

- (2) どのような流れで、鉄道復旧ではなく BRT での復旧となったか

寺西町長より、添付資料「日田彦山線BTRひこぼしライン」2ページから9ページを利用し、経緯の説明を受けた。

最終合意の際、「今後廃線の議論は行わない」、「路線においてはJRが責任を持って行う」と要望したが、言葉が丸められた結果となった。

- (3) BRT 復旧に対する議員の意見(賛否状況)について

議員の中にも賛否はあり、反対意見は市民同様「レールを残したい」との思いからであった。

(4) 現在、BRT 運行に対する補填(負担金)はあるのか

当初県が「地域の活性化を目的とする地域振興基金」10億円を設け、県・添田町・東峰村で活用することとした。施策においては、ハード面1/2・ソフト面1/3上限5,000万円として活用することとなった。

本町においては、「フォレストアドベンチャー」(遊園地)や「歓遊舎ひこさん駅」「添田駅周辺整備」「彦山駅周辺整備」の建設整備等に活用した。

現在のBRT維持等への補填はない。

(5) 停留所について

ア 鉄道の駅数から BRT の停留所数はどのくらい増えたか。

24駅から36箇所に増設した。

イ 増やした停留所の場所は、どのようにして決定したのか。

町民要望による調整を行い、後に2箇所追加したものが現在数となっている。

ウ 停留所数が増えたら鉄道と比べて移動時間はかかると思うが、住民の反応は。

利用者ヒアリングによると、満足しているとの評価だったが、町としては「乗継回数」が増えたことによる利便性が落ちている事を問題としていた。

(6) 廃線路や廃駅(もしあれば)の現状について

ア 跡地の維持管理(草刈りなど)について

跡地の管理はJRが行っているので、問題はない。

イ 所有者は引き続き JR となっているのか。

レール・配線は撤去したものの、所有者に変更はない。

ウ 所有者が JR であれば、廃線路となっても固定資産税は課税されているのか。

レールが撤去された事により償却資産税の減免は有ったかも知れないが、大きな変動はない。

(7) BRT 移行に関する住民説明会の開催などについて

ア 住民説明会の開催回数について

添付資料「日田彦山線BTRひこぼしライン」4ページから5ページの時系列及び住民反応のとおり。

イ どのように住民意見を集約したのか(アンケート調査を実施など)

説明会の都度、アンケート調査を行い精査した。

(8) その他

ア 運行当初からの利用者数の推移

所要時間は1.5倍になったが、2016年131人・2023年164人・2024年138人の利用状況となっている。これは、地元利用者と観光客利用者と、わずかに変動がある。

イ BRT 運行後の課題や問題点

添田駅に於ける列車からバスへの乗り換えが増えたことによる利便性の低下、必要時間が1.5倍となった。

ウ 利用頻度が高い学生や高齢者の意見や反応(わかれば)

通学利用は少なく、高齢者の利用に関して負担に思われていない事を確認している。

9 その他質問

(1) 道の駅運営について

近隣に道の駅ができ、運営は圧迫されているが、道の駅を「法人」とし、町の収入源となっている。

- (2) 本町は合併もしておらず、所謂コンパクトシティ状態で公共交通や施設も充実しており、財政面において企業など特段の税金などあるか

特にはないが、県立高校が廃校となった際、県より安価で受け入れ、現在企業を誘致し収入にはつながっている。(株式会社 山口油屋福太郎「めんべい製造・販売所」)

- (3) 市立病院の設置について

不採算部門となるので、着手していない。

所感

「負担」を増収に繋げた強みを感じた。

- 1 日田彦山線被災により負担が発生すべきところ、地域振興基金を導き出し、地域施設の充実と観光・賑わいの創生を生み出した。
- 2 JRから敷地の売買の話を受けたが購入せず、引き続き固定資産税を受け入れている。
- 3 別件ではあるが、廃校となった県立高校を安価で受け入れ、企業を誘致し、増収を図った。

「福岡県入湯税」を活用した施設の改修(彦山駅トイレ改修)を行っている。

面積の84%が森林であり、居住地・集落が比較的集まっていることから、自然にコンパクトシティ状態となっている。

担当者のお話では人口や店舗の減少を出されたが、良く整理された地形に賑わいも感じ、また、誘客施設にも着手されており、住みやすさを感じた。

日程表

8月21日（木）＜1日目＞

9:00	出発
↓	(途中昼食)
14:00	到着
↓	白杵市市役所視察
15:30	出発
↓	
	到着
	ホテル（白杵市内）
	*ビジネスホテルすが野

8月22日（金）＜2日目＞

7:00	ホテル出発
↓	(途中昼食)
	(途中BRT乗車)
13:30	到着
↓	添田町役場視察
15:00	出発
↓	
17:30	到着 解散