

総合交通政策調査特別委員会

行政視察結果報告書

令和6年度

令和6年11月5日～7日
北九州市、福岡市、熊本市

令和6年度総合交通政策調査特別委員会行政視察結果報告書

- 1 調査期間 令和6年11月5日(火)～7日(木) (3日間)
- 2 視察都市 北九州市、福岡市、熊本市
- 3 視察参加者
- | | |
|------|------------------|
| 委員長 | わたなべ泰行 (公明党) |
| 副委員長 | かんの太一 (民主市民連合) |
| 委員 | こんどう和雄 (自由民主党) |
| 委員 | 佐々木みつこ (自由民主党) |
| 委員 | 山田一郎 (自由民主党) |
| 委員 | たけのうち有美 (民主市民連合) |
| 委員 | 森基誉則 (民主市民連合) |
| 委員 | 熊谷誠一 (公明党) |
| 委員 | 太田秀子 (日本共産党) |
| 委員 | 脇元繁之 (大地さっぽろ) |
- (随行書記 松田 弦也、土佐岡 潤)

4 調査事項

- (1) 北九州空港について
- (2) 連節バスについて
- (3) 地域公共交通について

北九州市

【北九州空港について】

1 空港施設の概要について

北九州空港は平成18年3月16日に供用を開始し、2,500mの滑走路を保有する九州／四国で唯一の24時間空港であり、海上空港という特徴から、空と海のシームレスな輸送を可能としている。

＜滑走路延長＞

- ・総事業費：約130億円
- ・事業期間：令和5年度～9年度
令和9年8月末供用開始
- ・事業効果：3,000m化により、大型航空機の北米・欧州への長距離運航が可能となり、企業の競争力や地域の立地環境が向上。



わたなべ 泰行 委員長

＜北九州空港将来ビジョン＞

「福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完」の考え方を基本とし、3つの将来像の実現を目指す。

将来像1：九州・西中国の物流拠点空港【物流】

STEP 1

ポテンシャルの発揮

東九州自動車道沿線地域等、新たに后背圏となり得る地域を含め、地域の需要を支える空港を目指す。

STEP 2

北部九州の物流拠点

施設の拡充や通関体制の整備等、空港機能の強化により、北部九州の物流拠点空港を目指す。

STEP 3

九州・西中国の物流拠点

東九州・九州・中国自動車道3方向の結節点の物流拠点化を推進し、九州・西中国までを含む広域的な物流拠点空港を目指す。

将来像2：北部九州の活発な交流を支える空港【交流】

STEP 1

ポテンシャルの発揮

24時間空港であるポテンシャルを活かし、福岡空港では取り込めない新たな需要創出を目指す。

STEP 2

福岡空港の補完

福岡空港との役割分担・相互交換により、逼迫する福岡空港の需要を受け止める空港を目指す。

STEP 3

北部九州の活発な交流を支える

アジアの成長を受けとめ、福岡空港とともに、北部九州の活発な交流を支える空港を目指す。

将来像3：航空関連産業の拠点空港【産業】

STEP 1

MRJの飛行試験拠点

エプロンや格納庫等、必要な施設整備を行い、MRJの飛行試験の拠点を目指す。

STEP 2

MRJの製造拠点

MRJの飛行試験拠点となることで、集積する技術・人材を背景に、MRJの製造拠点を目指す。

STEP 3

航空関連産業の拠点

周辺地域も含め、さらに広範な技術・人材の集積を活かし、航空機部品産業や人材育成拠点、航空機整備産業拠点を目指す。

空港を起点として

北九州市の更なる発展

- ・しごとの創出
- ・新しいひとの流れ
- ・住みよいまちづくり



北九州市

2 アクセス強化の取組について

基幹路線であるエアポートバスの利便性向上に加え、鉄道、タクシー等の交通モードをフル活用するとともに、イノベーションの力を北九州空港のアクセス強化に生かす。

【検討・推進項目】

○エアポートバスの増便（小倉線ノンストップ便・朽網線）

- ・小倉線は航空機の朝の便などの航空旅客の利用が多いことから時間帯の増便を図る。
- ・朽網線は JR 日豊本線との鉄道乗継ができることから利便性の向上を図る。

○最寄り駅（朽網駅）への特急列車

- ・特急列車の導入は北九州市西部方面の速達性・利便性の向上に寄与するとともに、福岡・大分方面の高速アクセスの提供を可能とする。

○自動運転バスの社会実装

- ・運転手不足の解決による持続可能なバスアクセスを実現する。



かんの 太一 副委員長

3 施設調査について

説明聴取の後、施設内の視察を行った。



こんどう 和雄 委員

【委員からの主な質問と回答】

- Q：令和9年に供用開始予定の滑走路延長を契機に、貨物便の増便を図るとのことだが、福岡県内からも、陸路で成田まで運ばれている現状を聞くが原因と対策はどう考えているのか。
- A：物流事業者の多くは、作業の効率化及び荷捌き等の観点から、成田空港周辺に荷物を集荷する施設を持っていることが多く、空路を利用するよりもコストパフォーマンスが良いと判断されていることが原因と考えている。これに対し、北九州市としては、福岡県とも連携し、市内企業への移送費補助を行う等、利用促進に向けた取組を行っている。
- Q：滑走路延長に伴い、空港ターミナルビルの拡張を行う考えはあるのか。
- A：滑走路延長による効果として、大型貨物船の就航が想定されるため、旅客数の増加は見込んでいない。このことから、現時点で空港ターミナルビルの拡張は考えていない。
- Q：海上空港は台風や地震に伴う津波の心配があるがどうか。また、貨物の輸入が多く、外国人も多く利用されるが、災害時の外国人対応はどのように備えているのか。
- A：北九州空港が位置する場所は、南海トラフ地震が発生しても、大きな津波は発生しないと言われていているが、外国人対応も含め、国主体のBCP計画に基づき備えている状況。
- Q：空港利用者のアクセス強化を図るとのことだが、特に力を入れているのはどこか。また、そのメリットについても伺いたい。
- A：現在の主要手段はバスであるが、空港まで軌道鉄道を引き込みたいと考えている。メリットは最寄りである朽網駅からの2次交通が利用できること。また、定時性・速達性が確保され利便性の向上が考えられる。
- Q：駐車場の管理はPFIで行っているとのことだが、何年更新か。また、駐車場は平面であるが、立体駐車場にする予定はあるか。
- A：3年更新。立体駐車場を建設したい考えはあるが、更新であることがゆえに、投資を促進することができないため、現時点で立体駐車場にする予定はない。

福岡市

【連節バスについて】

1 概要及び導入の経緯について

(1) 概要

○ 車両について

車両仕様	シャシ：スカニア社 ボディ：ボルグレン社	メルセデス・ベンツ
全長	17.98m	17.99m
車幅	2.48m	2.55m
定員	133名	130名



○ 走行ルート



○ 運行内容

- ・便数：計 94 便/日
- ・停留所：9 箇所

○ 運賃

天神～博多駅	天神～ウォーターフロント(WF)地区	博多駅～ウォーターフロント(WF)地区
¥150	¥210	¥260

○ 利用者数

- ・最大：約 5,200 人/日 (R1.8 実績)
- ・直近：約 3,300 人/日 (R5.9 実績)

(2) 導入の経緯

○ 平成26年5月に「福岡市都市交通基本計画」における「都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上」の主な施策として、天神・渡辺通地区、博多駅周辺地区、WF地区間相互の交通アクセスの強化を目標として掲げた。その実現に向けては、様々な関係者がより一層連携した、総合的かつ一体的な取組が必要であることから、学識経験者、公共交通利用者・市民代表、交通事業者、エリアマネジメント団体や行政等で構成される「総合交通戦略協議会」を設置。協議会で重点的な交通施策の目標をより明確化し、効果的な施策展開を目的として平成27年3月に「福岡市総合交通戦略」が策定され、これに加え「都心3拠点間を結ぶバスによる公共交通幹線軸を形成する」ことが位置付けられた。



佐々木 みつこ 委員

○ 平成27年4月に分かりやすさ、定時性・速達性や輸送効率向上の観点から都心循環BRTの導入に向けて取り組んでいくことで西日本鉄道株式会社と方向性が一致し、平成28年8月に試行運転を開始し、令和元年7月から現行の15分間隔での運行形態となる。

福岡市

2 今後の取組について

(1) 現状と課題

都心部の流入交通量は減少傾向にあるものの、依然として都心部を目的とするバス・マイカーは多い状況にあるため、公共交通への転換や、自動車交通量の削減・抑制に取り組む必要がある。

(2) 課題解決に向けて

- 都心部においては、「道路交通混雑の緩和」や「都心拠点間の交通ネットワークの強化」を図るため、都心循環 BRT をはじめ、フリンジパーキングの確保など総合的に取り組む。
- これまで、走行空間の改善として、都心循環 BRT や路線バス、タクシーとの共存が可能な優先レーンの確保や、バス走行空間の明示に取り組んできた。しかし、専用走行空間を確保した場合、自動車交通への影響が大きいため、引き続き、マイカーやタクシー、路線バスなどと共存する形で、都心拠点間の公共交通の充実・強化を模索する。



山田 一郎 委員



たけのうち 有美 委員

3 実地調査について

説明聴取の後、走行中の BRT に乗車した。



【委員からの主な質問と回答】

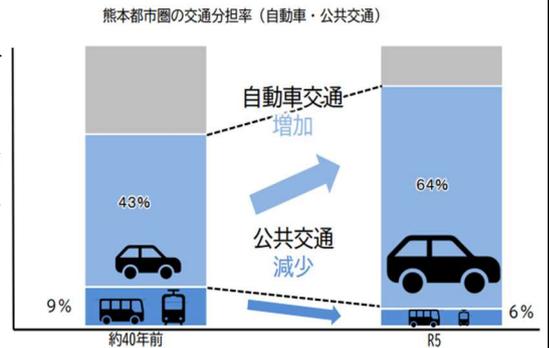
- Q：乗降場所が後方部にもあるが、料金の支払い確認はどのように行っているのか。
 A：運転手の位置からは目視できないが、いわゆる「信用乗車」として、確認は行っていない。
- Q：BRT の導入に当たっては、市民からどのような声が上がっていたのか。
 A：導入当初は「怖い」「不安」等の声もあったが、地元のローカル番組で取り上げられ「幸運を呼ぶ黄色いバス」との呼称がつくなど、次第に市民生活へ浸透してきている。
- Q：連節部分はどのようにコントロールしているのか。
 A：コンピューター制御によって、曲がる際の膨らみや、車線変更時の移動（車体後方部分）をコントロールしている。
- Q：利用者の種別はどのようになっているのか。
 A：区間ごとによっては全く違う種別となっている。具体的には天神～ウォーターフロント地区間は観光客の割合が多く、その他の区間に関しては、市民利用が多い印象である。
- Q：バス停の間隔を短くする予定はあるのか。
 A：路線バスと違い、定時性及び速達性を重視した交通機関となることを目的としているため、主要なバス停のみとし、短くする予定はない。

熊 本 市

【地域公共交通について】

1 公共交通の現状及び課題について

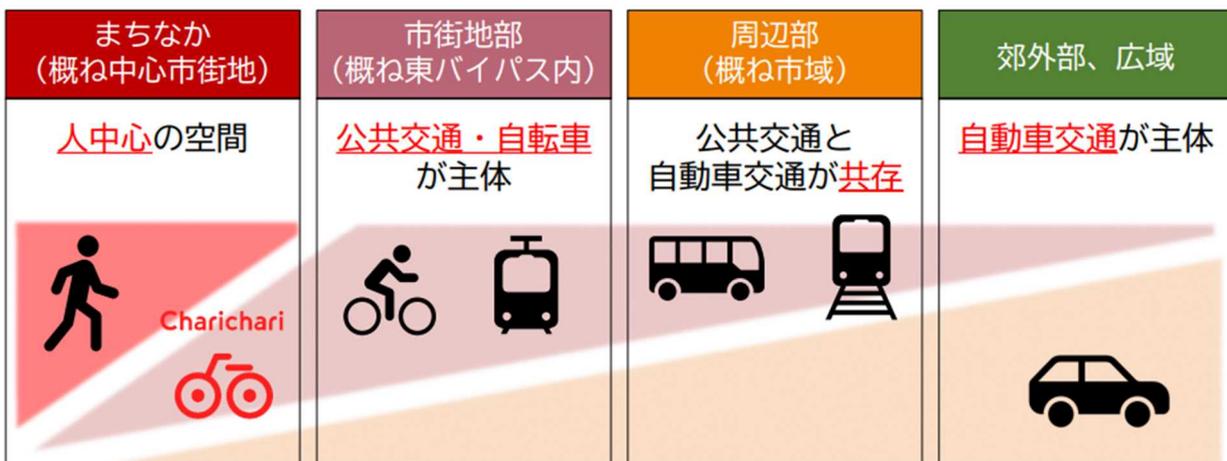
熊本市は、渋滞箇所数が全国ワースト1位であり、市民1人あたり約17～24万円／年の渋滞損失額が発生している。また、バス利用者はピーク時（昭和50年代）の約5分の1まで大きく減少し、バス事業者の経営悪化、サービス水準の低下が負のスパイラルを生み出している。



2 ベストミックスの構築について

上記課題に加え、人口減少・超高齢社会の到来や環境問題等へ対応するためには、持続可能で利便性の高い公共交通で結ばれたまちづくりが必要と考え、「公共交通ネットワークの将来像」における具体的な取組方針として、基幹公共交通軸の強化、バス路線網の再編、公共交通空白・不便地域の解消を掲げた。→公共交通と自動車交通のベストミックスを構築

地域特性に合わせた“緩やかなすみ分け”⇒全体をリバランス



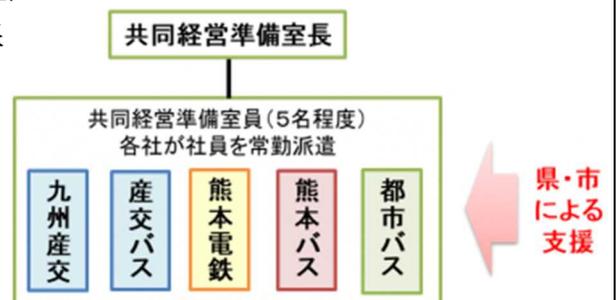
3 バス路線網の再編（ベストミックスの一部の取組）

基幹公共交通軸と共に一体的に機能するバス路線網の形成に向けて、令和2年1月にバス5会社より協働経営型の事業形態への意向を確認し、同年4月には共同経営準備室を設置（右図）。令和3年4月には共同経営計画に基づき、全国で初のバス5会社による共同経営がスタート。

利用者ニーズに沿った利便性の高い持続可能なバス路線網（あるべき路線網）の実現に向けて路線バス事業者5社がその垣根を越えて取り組むことはもとより、鉄軌道事業者・タクシー事業者・関係機関・地元自治体等とも緊密な連携を必要とした。

○ 具体的な取組

- | | |
|-------------|--------------------------|
| 1 重複区間等の最適化 | 2 コミュニティ交通等と連携したネットワーク維持 |
| 3 新規路線等の拡充 | 4 バスレーンを伴う階層化 |
| 5 利用促進策の拡充 | 6 経営資源の最適配置 |



森 基誉則 委員

熊 本 市

4 全国交通系 ICカードの廃止

(1) 背景・経緯

- 熊本県内の路線バス事業者5社及び熊本市交通局で現在使用されている、全国交通系ICカードにかかる決済機器の保守期限が、令和6年度末をもって満了を迎える。
- 新たに導入する決済機器について、利便性・経済性・将来性の観点や全国交通系ICカードの利用割合が全体の2割である点を踏まえて、関係者で協議を重ねた結果、クレジットカード等によるタッチ決済およびQRコード認証機能を持つ機器を導入することに決定。

導入機器

更新費用:約6.7億円 (うち熊本市支援額:約1.1億円)

更新スケジュール



R6.11.15まで	全国交通系ICカード利用期限 (路線バス・電鉄電車)
決済手段	全国交通系ICカード、くまモンのICカード、現金
11.16~R7.2.28	全国交通系ICカード利用停止 決済機器入替期間
決済手段	くまモンのICカード、現金
R7.3月上旬(予定)	路線バス・電鉄電車において、 タッチ決済運用開始
決済手段	タッチ決済、くまモンのICカード、現金

(2) 周知広報

令和6年11月16日から全国交通系ICカードが利用停止となり、利用可能な決済手段が変わるため、利用者になるべく混乱を来すことなく円滑に決済手段の変更に対応してもらうため、交通事業者や県等と連携し、タッチ決済体験会や広報誌等様々な媒体を駆使して周知を実施。また、決済手段変更に関する周知だけでなく、既存のくまモンのICカード、今後バス・電鉄電車導入される「タッチ決済」を使った施策を実施し、公共交通の需要の下支えを目指す。



熊谷 誠一 委員



太田 秀子 委員



脇元 繁之 委員

【委員からの主な質問と回答】

- Q：民間バス会社が多い中、わずか3か月で共同経営に向けて動き出しているが、どのような背景であったのか。
- A：もともとあった市営バス路線の一部を民間バス会社へ渡す等、路線の再編をきっかけに、今後の在り方を検討する会が発足し、バス路線維持への機運が高まっていた。そのような中、現市長が当選したタイミングで、市と民間の共同による面的な交通ネットワークを構築・維持に向けた話が持ち上がり、共同経営推進室の設置へとつながった。
- Q：上記の経緯はわかったが、民間バス会社であることによる利益競争はなかったのか。
- A：都心に近い路線は、4社が共同出資し設立した会社が保有し、そのほかのエリアを方面別に保有していたため、起こらなかった。
- Q：全国交通系ICカードを廃止する中、くまモンのICカードを引き続き利用可能とした理由はどのようなものか。
- A：全国交通系ICカードと違い、地域特有のカードであることから、その時々交通施策の展開に応じてカスタマイズできるというメリットがあるため。