

(様式1)

令和 6 年度 政務活動費 内訳

会派名 : 政友クラブ

議員名 項 目	会派				計
調査研究費① 燃料費 (年間支出額)					
調査研究費② 通信費 1 (年間支出額)					
調査研究費③ 通信費 2					
調査研究費 ①～③以外	2,551,060				
研修費					
広報費					
広聴費					
要請及び 陳情活動費					
会議費					
資料作成費	5,137				
資料購入費 ①新聞購読料					
資料購入費 ②その他					
人件費					
事務所費					
計	2,556,197				

(様式 2)

令和 6 年度政務活動費報告

会派名 政友クラブ

1. 調査研究費／①～③以外

月	日	摘 要	支払金額	頁番号	領収書番号
6	28	台湾視察宿泊費（1泊1人上限14,000円）	392,000	1	1
		台湾視察航空運賃（往復）	644,000	1	1
		燃油サーチャージ等	341,880	1	1
		成田空港施設使用料保安サービス料	42,140	1	1
		成田空港国際観光税	14,000	1	1
		現地空港税	33,600	1	1
		台湾視察交通費（現地バス）	345,380	1	1
6	27	台湾視察傷害保険	91,800	2	1
6	27	振込手数料	550	2	1
8	2	福岡視察宿泊費（1泊1人上限14,000円）	177,800	3	1
		福岡視察航空運賃（往復）	423,360	3	1
		福岡視察交通費（レンタカー-按分50%）	44,550	3	1
			2,551,060		

税率	税抜金額	¥38,310
10%	消費税額	¥3,830
税率	税抜金額	¥0
8%	消費税額	¥0
税率	税抜金額	¥2,438,360
0%	消費税額	¥0



TOKIO MARINE
NICHIDO

〒 287-0225

千葉県 成田市 吉岡

令和 6 年 6 月 25 日

SEIYUKURABU

DAIHYO AKIYAMA SHINOBU

様

東京都千代田区大手町2-6-4

東京海上日動火災保険株式会社

【お問い合わせ先】 ご不明な点につきましては、以下代理店/仲立人へお問い合わせください。

営業店 6777
成田支社

代理店/仲立人 7062
株式会社 アシスト (村嶋)
電話番号 0476-29-4500
代理店校番

保険料お払込みのご案内 兼 請求書

拝啓 平素は格別のお引き立てをいただき、誠にありがとうございます。
ご契約いただいております下記損害保険契約の保険料についてご案内を申し上げます。

敬具

記

令和 6 年 7 月 5 日までに、以下【A】 【B】 のいずれかの方法をご選択いただき、保険料をお払込み
いただきますようお願いいたします。

お払込み金額

¥91,800※

* お払込みいただきました保険料につきましては、保険料領収証の発行を省略させていただきます。

【A】 銀行振込での払込

下記の弊社口座にお振込みください。弊社口座への着金日が保険料領収日となります。

銀行名		支店名	
口座番号			
口座名義人	トキョウカイ ジョウチドウ カサキケン (カ) 東京海上日動火災保険 (株)		

* 振込手数料は差し引いたうえでお振込みいただけます。
* 金額が10万円を超える場合は、金融機関ATMでの現金振り込みができません。

【B】 コンビニでの払込

下記のコンビニエンスストアでお支払い可能です。レジまたはコンビニの設置端末にて下記番号を使用し、お払込みください。

セブン-イレブン			
払込票番号			
ローソン、ファミリーマート、ミニストップ、セイコーマート*、デイリーヤマザキ*			
お支払い番号		[第1番号]	
確認番号		[第2番号]	*印がつくコンビニでは当該番号は使用しません

収納業務は三菱UFJファクター㈱に委託のうえ、一部情報 (*1) はあらかじめコンビニシステム (*2) に提供させていただいております。

【ご契約の保険内容】

契約者名	SEIYUKURABU DAIHYO AKIYAMA SHINOBU			様
証券番号		保険種目	傷害総合保険	始期 (変更) 日 令和 6 年 7 月 11 日
備考欄				

【お払込み金額の内訳】

連番	保険料	年度一回目	連番	保険料	年度一回目	連番	保険料	年度一回目	連番	保険料	年度一回目
1	¥91,800	01	2			3			4		
5			6			7			8		
9			10			11			12		

弊社整理番号 〇〇〇〇〇〇〇〇 *1 お払込み金額・お客様氏名等 *2 コンビニ決済機能を提供する㈱セブン-イレブン・ジャパン、ウェルネット㈱

視察行程表

	期日	地名	時間	交通機関	行程	食事
1	7/11 (木)	成田空港 成田空港 発 台北（桃園空港）着 桃園 桃園	7:00 9:25 12:05 13:00 15:30 17:00頃	 CI-107 専用車	成田空港第2ターミナル出発階 Pカウンター前集合 中華航空107便にて空路、台北へ 台北空港到着 入国手続き後、ガイドと合流・空港視察へ 桃園空港視察 視察後、桃園市役所へ移動 桃園市政府表敬訪問 ホテルチェックイン 夕食は緑園餐廳（台湾料理）にて 桃園市内 シェラトンホテル 泊	朝：× 昼：機内 夕：○
2	7/12 (金)	桃園	午前 14:00 15:00 16:00 17:30頃	専用車 専用車	ホテルにて朝食 専用車にて視察へ（日本語ガイド同行） 大溪老街視察 昼食は溪友縁（客家料理・華北から移住してきた漢民族料理）にて 桃園市立図書館視察 観光旅行局による講義（桃園市立図書館にて） 源鮮（ゲンセン）農場視察 ホテル到着 夕食は点水楼（小籠包が有名）にて 桃園市内 シェラトンホテル 泊	朝：ホテル 昼：○ 夕：○
3	7/13 (土)	桃園 台北（桃園空港）発 成田空港 着	午前 14:35 18:55	専用車 CI-108	ホテルにて朝食 専用車にて視察へ（日本語ガイド同行） 興国市場視察、自由散策 視察後、桃園空港へ 中華航空108便にて空路、帰国の途へ 成田空港到着 入国手続き後解散	朝：ホテル 昼：機内 夕：×

※この行程は運輸機関のダイヤ改正及び各地の道路状況により多少時間が変更になる場合がございます。

令和6年度 政友クラブ行政視察報告書

1. 日程

令和6年7月11日（木）～13日（土）

2. 視察先

7/11（木）

①桃園国際空港

7/12（金）

②桃園市立図書館

③桃園市観光戦略

④源鮮農場

7/13（土）

⑤興国市場

3. 参加者（14名）

会長：秋山忍

副会長：荒木博

幹事長：鳥海直樹

顧問：石渡孝春

議長：神崎勝

村嶋照等

藤崎勇一

眞野義行

葛生孝浩

小高夕佳

別府弘孝

中島圭介

小泉英樹

中島達也

4. 概要

会派政友クラブとして、成田市の主要産業の1つである観光を主眼に友好都市である台湾桃園市にて「観光戦略」と「空港を中心としたまちづくり」の行政視察を行った。

5. 所感

①桃園国際空港について（秋山、荒木、鳥海）

1979年2月26日、台北松山空港から国際線の業務の移転を目的とし開港した。これにより、松山空港は国内線専用、桃園国際空港は国際線主体で、国内線の一部が運航という役割分担がなされるようになったため、国内・国際の航空路線を共に増便することが可能となった。

2000年に第2ターミナルが開業し、2017年には桃園機場捷運（MRT）が開通し、台北都心との直結が実現。現在は64万㎡の規模を持つ第3ターミナルが建設中であり、2026年ごろの完成を予定している。空港の機能強化や都心との交通アクセスなど成田空港と良く似ているが、成田空港と最も異なるのが桃園国際空港は24時間営業している点である。第3ターミナルとともに自由貿易地域（フリートレードゾーン）も併設される予定である。

空港会社（桃園機場公司）の従業員は約660名であるが関連会社が240社あり約35,000人が従事している。利用者はアジア特に日本と韓国が多く3割以上占めている。航行先は、香港、東京成田、仁川、大阪が多い。

桃園国際空港は民営会社であったが、現在は国の交通部（運輸省）の所管の国営空港である。騒音防止や利益の還元、地域の発展や親睦等、空港会社と桃園市、住民や各団体が連携して行っている。市長が主催する会合で住民の要望を聞いたり、特に第3ターミナルを建設するにあたって住民の方がどのような要望を持っているのかの会合を設けている。最も多いのが用地取得に関する要望であるが、その他に具体例としては、建設中の第

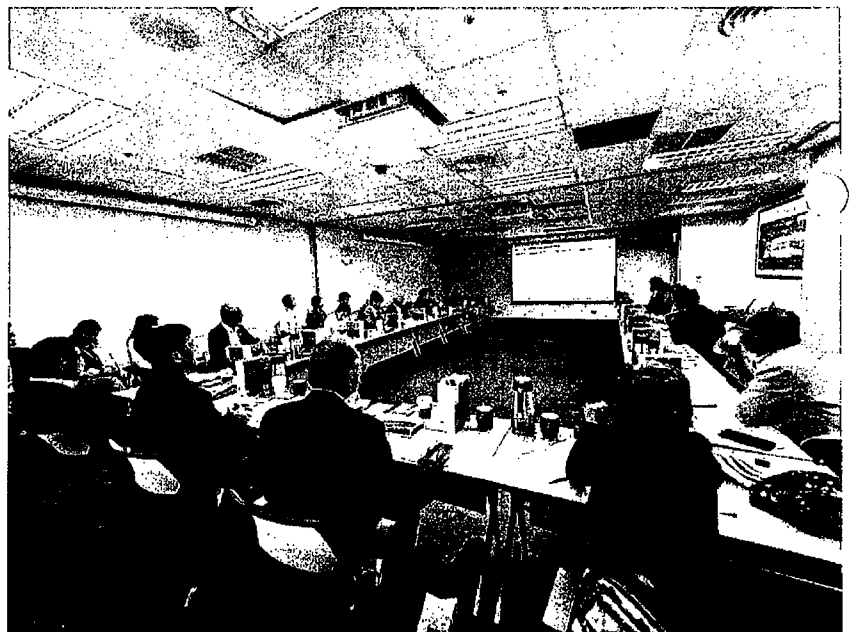
3ターミナルの建設にあたって工事関係のダンプ等の交通量が多いので、安全の面から通学時間帯、通勤時間帯には稼働しないように市の方からも業者に求めている。また、空港開設に当たり地元には38か所のウジカミ（氏神？）様が祭られていたが、それを一か所に祭る施設を作った。自治体との連携ではイベントや芸能活動への協力等も行っている。空港の利益は地元還元することは法律に基づき11.7%還元することとなっており、コロナ前の2019年は9.4億円であった。成田空港の問題でもある落下物問題は桃園国際空港にはない。騒音測定器は空港周辺に18機取り付けられている。

成田国際空港と桃園空港は共通している所が多く、空港の機能強化、都心とのアクセス問題、住民との関係、等大変参考になった。

（文責：秋山忍）

台湾桃園市とは、2016年9月（平成28年）に「友好都市協定」を締結し、また、同時に空港輸送における2大ハブ空港の協力関係を強化し、航空ネットワークの拡大及び両空港を利用する方への高品質なサービスの提供を目的として、「姉妹空港」を締結しております。

桃園国際空港の開港は1979年（昭和54年）2月26日で、成田国際空港は1978年（昭和53年）5月20日と約1年違いです。台湾最大で、東アジアを代表する国際空港のひとつである桃園国際空港を有する桃園市にとって空港都市計画



は大変重要な政策として位置づけられており、現在は滑走路2本（3660mX60mと3800mX60m）でその面積は1,249haですが現在は第3滑走路の建設中で、その用地面積685haトータルでは1,934haとなります。第3滑走路の完成予定2025年で4000mと4,500万人対応の第3ターミナルビルを建設中です。全体計画を桃園市政府、台湾政府、桃園国際空港会社が共有し、それぞれの立場で努力していくとのことです。

成田国際空港の面積は1,198haでしたが、機能強化に向けて建設されている第3滑走路等を含めた総面積は2,297haとなります。日本の羽田空港も日本国内の地方と東京を結ぶ空港として大変重要なものであります。それと同時に成田国際空港は日本最大の国際空港の役割を果たすため、第3滑走をはじめたワンターミナルと成田空港のより一層の機能強化と都心との時間距離の短縮のための政策を押し進めていかなければなりません。

そして「成田空港が目指すべき地域共生・まちづくりの姿」関係機関と相互に連携し、空港を中心に一体的・持続的に発停していく「エアポートシティ」の実現に向けて地域の魅力や資源を発掘・創出するとともに相乗効果による観光・産業振興に取り組んでまいります。（医療ツーリズム、半導体製造装置・医療機器メンテナンス拠点。国産生鮮品輸出拠点、航空機エンジンメンテナンス拠点）等

（文責：荒木博）

今回、本市との友好都市でもある、桃園国際空港の視察を行った。台湾桃園国際空港は、台北市から約 40 キロメートル離れた桃園市にある台湾最大の国際空港である。台湾十大建設の一環として 1979 年に開港した空港で、台湾の国際線のほとんどが台湾桃園国際空港に発着している。桃園空港は第 1 ターミナルと第 2 ターミナルで構成されており、24 時間運用で、出発ロビーには快適なソファや充電コンセント、Wi-Fi ホットスポットなど、どちらのターミナルにもカフェやレストラン、お土産ショップなどの施設が充実している。なお 2026 年には、桃園空港内に「第 3 ターミナル」がオープン予定で 640,000 m²の広さを誇る大きなターミナルが建設されているので、今後あらゆる視点における成長が期待される。

さて、東アジアの空港は貨物戦略でトランジット貨物を取り込む方針に取り組んでおり、今回の視察先である桃園空港においても力をいれている。その取扱量に占めるトランジット貨物の割合では台北・桃園空港が 50%を超えており、他の空港では、ソウル・仁川空港は約 40%で推移し、約 30%の成田空港を巡っては、将来に向けた「新しい成田空港」構想で東アジアの貨物ハブを目指してトランジット貨物を取り込んでいく方針を示している状況である。一方、フルサービスキャリアの国際線旅客便の羽田シフトや新型コロナウイルス禍収束に伴う復便、増便で羽田は 5 割を超えており、成田と羽田の特徴が浮き彫りになりつつあるのも現状としてある。

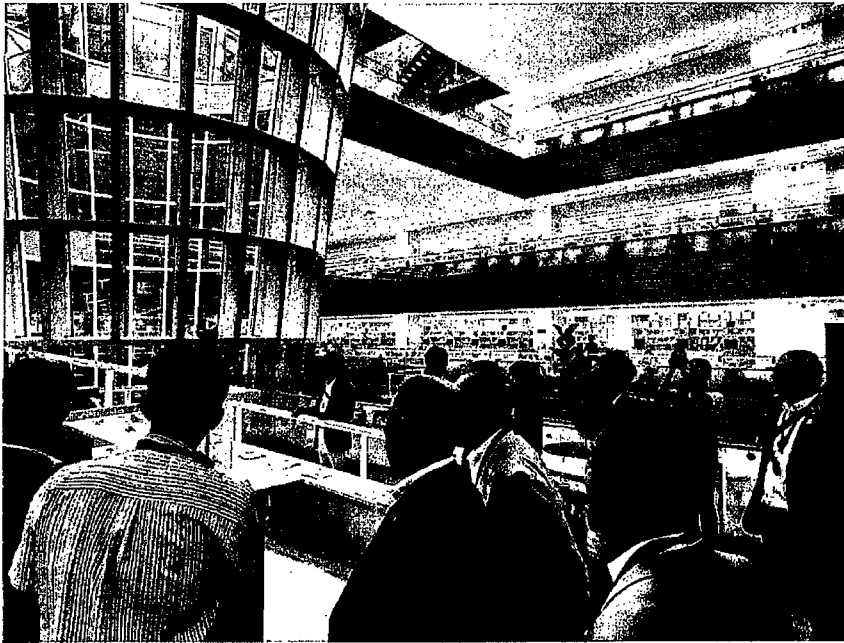
今回第 3 ターミナルの現場と説明を受け、その内容として、第 3 ターミナルの総床面積は第 1、第 2 ターミナルの合計と同程度の広さとする予定で、年間旅客処理能力はメインターミナルが延べ 2,700 万人。さらにその後、30 年の完成をめどに第 3 滑走路の新設を計画しており、これに合わせてトランジット客が主に利用するサテライトターミナルも設置する予定とのこと。これを合わせると第 3 ターミナルの旅客処理能力は延べ 4,300 万人に達する。実現の際には、第 1 ターミナルを商用専用または格安航空会社専用とすることも検討しており、戦略的な展開を目論んでいる。

桃園国際空港は、国際空港評議会（ACI）の顧客サービスに関する国際空港評価「ASQ（Airport Service Quality）」において、旅客数規模別部門、乗降客数・貨物取扱量ランキング、世界の空港ランキングベスト 100 など、すべての分野での上位に君臨している。

成田空港は、国内競争だけでなく世界との競争となることを、本視察にて感じることもなった。成田空港は成田市の成長エンジンである。成田市の安定した財源は、成田空港に関する都市計画税や法人事業税など 200 億以上の税収がある。ゆえに、成田市の財政指数が高く、行政サービス水準は高いといわれている。他国の空港戦略に負けてしまう成田空港では、成田市の財政に影響すること、市民の行政サービスの低下につながるものと思う。よって、成田市は行政としても成田空港の成長のためにやれるべきことを行う必要があり、成田空港とリンクした市の戦略的な事業を行っていくことも重要であると感じ、今後、政策提案をしてまいります。

（文責：鳥海直樹）

② 桃園市図書館について（藤崎、眞野、石渡）



桃園市図書館新総館は2022年に台湾の桃園市にオープンした公共図書館であり、日本の株式会社梓設計と台湾の郭自強建築師事務所による日台共同プロジェクトである。台湾にある図書館としては敷地面積が最大の51,600平方メートル、地上8階・地下2階の建物で、敷地内にはスターバックスや蔦屋書店が入っており、蔦屋書店やスターバックスをどのように誘致・決定したのかという質問には、プロポーサル方式をとったということである。

る。

日本国内でもこういう民間の店舗を誘致して図書館の活性化を図るというのは、すでに定番の手法であると思うが、プランニングに、ここまで有機的にレストラン、映画館などを備え、公共図書館とは思えない規模や内容になっており、図書館の中央には、巨大な吹抜けあり、吹抜を回遊するように階段とエスカレーターが配置され、巨大な螺旋階段の様に建物を上階に導いている。

そして、その吹抜がセットバックすることで、各階にテラスの様な空間が作り出され、そこが休憩やラウジングのコーナーになっていたり、吹抜に面した「生命樹」と名付けられた光のタワーを中心に構成され、この空間の在り方がとても効果的であり、このスペースが、台湾で最も美しい図書館と呼ばれるに相応しいと感じた。

また、特記すべきは、桃園市には、たくさんの外国人労働者や外国人労働者がいるためなのかわからないが、マレーシア、ミャンマー、カンボジアなどの書籍コーナーがとても充実していた。

成田市は、成田ニュータウンの再生を見据えた複合施設（複合施設整備予定地は、図書館本館・中央公民館・赤坂保育園の用地及びその周辺の4ヘクタール）を整備するために令和6年度に基本調査を行っている。その中で、市民アンケート調査やより幅広い意見を聞くためにワークショップなどを開催している。

そして、来年度は、本調査の結果を踏まえて、複合施設の整備に係る民間事業者の参入可能性などを把握するサウンディング調査を実施するということあるので、こうした機会を通じて、市民の声や民間事業者のニーズを的確に把握するとともに国内の先進地や台湾桃園市の図書館のように、民間の店舗を誘致して成功した事例等を参考にして赤坂地区複合施設の整備に向けてスピード感をもって取り組むことが重要であると感じた。

（文責：藤崎勇一）

成田市と友好都市である、人口233万人の桃園市を表敬訪問。成田市の約18倍の規模でありながら、市民の平均年齢が40歳という若さ。インフラ整備のために雇用拡大を図っており、外国人労働者の雇用も積極的に行なっている。また、若い世代が移住しやす

い様に小中学校の教育に力を入れている。英語は小学校から行っており、高校では第2外国語を履修できる。さらに、多文化共生を踏まえた学校教育が行なわれており、国際都市としての市民の意識は高い。また文化交流行事も月一回ペースで行い、多くの市民が参加している。その交流事業を開催している場所が、桃園市立図書館である。

新本館は、51,600 平方メートルの敷地に、地下 2 階、地上 8 階建ての建物として計画されており、図書館機能のみならず、文化交流及び創造、商業、映画館、テーマレストランなどの複数の機能を併せ持つ、台湾が誇る最新の図書館である。読書をする環境をストレスなくより快適なものにするために、1 階から 7 階までを親子、青少年、年長者、多元文化、地方文献等の特色ある閲覧エリアに区分けしていた。

エントランスホールには TSUTAYA、スターバックス、レストランが店舗を構え、図書館とは思えない親子エリアでは、こども達が走り回ることでも可能で、こども達がリラックスした状態で、クッションで横になりながら読書をしたり、おもちゃ遊びに興じたりしていた。また青少年エリアでは、さすが親日派の台湾だけに、日本のコミックブックが多数揃えられていた。タイトルが日本と同じものから台湾風にアレンジしたものまであり、興味深かった。

6 階には、「文化多様性」をテーマとした館蔵資料を特色とした、中国語、外国語、東南アジア諸言語の図書資料など、非常に多くの書物及び資料が収集してあり、読者に文化多様性に富んだ情報サービスを提供していた。その背景には、桃園市が様々なルーツを持つ住民によって構成されていることがある。成田市の図書館にも同じようなコーナーがあるが、その規模の違いに驚かされた。

本の返却方法は極めて画期的であった。すべての本に搭載されている IC チップを読み取ることで、ベルトコンベアで運ばれた本が 1F から 7F まで自動選別され、人件費削減に大きく貢献していた。

また、コンビニ貸出・返却サービスも充実しており、図書館まで足を運ばなくても本が借りられるとのこと。図書館が非常に身近なものになっていると感じた。

館内で働く職員は、市職員 50 人、派遣社員等 250 人の計 300 人であり、民間人材は採用されていないとのこと。官民一体型の組織運営が行なわれていれば、さらに興味深い図書館になるのでは、という感想を持った。

本市でも、赤坂地区の再開発に伴う、図書館及び公民館の建て直しが始まろうとしているが、民間のアイディアを積極的に取り入れ、利便性の追求だけでなく、すべての市民にとって憩いの場になるような施設にするよう、行政に積極的に働きかけていきたい。

(文責：眞野義行)



昨年出来たばかりだという桃園市立図書館を訪れた。

市街地の中に突如として現れた美術館という感じがする巨大な芸術的な建物が市立図書館であった。正面を入るとスターバックスと蔦や書店があり、巨大なショッピングセンターのような感じがした。さらに中央には透明の円筒形の大きな吹き抜けがあり、景観を楽しむデザインだけでなく、自然光が差し込む中で読書が出来る環境を作り出しているとのことでした。

案内を受けながら、階上へと進んでいったが、莫大な書籍の数が感じさせられた、百万冊以上の所蔵だそうで、年代別にフロアが分かれてあったり、小さな子供たちの遊ぶスペースも作られてあった。読書をするにもゆったりとしたスペースがあり、貸し出し用の本のディスプレイも見やすく、長い時間滞在できる空間が作られてあるので、いわゆる学生層ばかりでなく全ての年齢層がゆっくり過ごせる施設としていた。本の貸し出し、返却についても、人の手を省力化した自動システムも見せられ、新時代の図書館というものを見せつけられた。

外観だけでなく、新しい観光スポットとなり得る施設であり、市民の憩いの場ともなる複合文化施設である巨大な図書館であった。部分的には大いに参考になったが、やはり、人口 200 万を超える大都市の力は感じた。

(文責：石渡孝春)

③桃園市観光戦略について（中島達也、小泉、中島圭介）

今回人生で初めて海外に行く経験をした。海外の文化に触れこれまで私が考えていたことや想像していたことを多角的に見直す経験ができた。その中でも特に2日目に訪れた地上8階、地下2階の大きさをほこる桃園市立図書館で拝聴した桃園市の観光戦略についての所感を述べる。

桃園市は国際空港をもつ自治体で、台湾最大の都市である台北までタクシーで約40分のところに位置しています。これは本市と東京との関係に似ていると考えます。桃園市でも観光客が桃園を素通りして台北を目指してしまう状況を変えようと様々な策を打つと同時に、桃園も台北も含めた台湾に観光客を呼び込むための策を打っていました。先進的な図書館に限らず台湾（桃園市）は観光分野においてもデジタル技術を活用したスマートシティの考えが普及しています。当然ながら観光署が観光案内などの主導ですが、観光署は交通部にあります。この交通部観光署が海外からの観光客誘致を実施しており、観光PRや民間プロモーションの活用し歴史的な文化財や自然を活用した魅力の発信、そして交通インフラの整備を実施していた。

これはまさに本市が目指す取組であり、本市でも実施している部分でもある。その一方で桃園が先行し本市が後れをとっている部分はなにか。それはビッグデータの活用などのデジタルの部分と交通部が観光を管轄していることに代表される全庁的な視点であると考ええる。現在本市でも公共交通に充実にむけて人の移動のビッグデータの活用を進めており、第二次成田市観光基本戦略においてのビッグデータの活用をすすめているが、やはり後れをとっていると感じる。今後新しい手法やさらに効果的な新技術などが発見された場合にはライバルは国内ではあくデジタル先進国であると考えスピード感をもって進めてほしい。そして豊かな自然や農業は観光資源になる、便利な交通は観光客の足を止めるのではなく市内に足を向けさせる、成田（日本）の文化を特に外国人観光客にPRすることはSNSが普及している現代においては世界にPRすることにつながると考える。だからこそ全庁的に成田（日本）の魅力をもっと広く深くそして効率的に発信していく方法を考

えていくべきだと感じた。

最後に、海外の自治体の事例を現地に足を運び、五感で感じる意義を、身をもって知ることができた。この経験を今後の市政に活かしていきたいと強く感じることに加え、外国で学ぶ機会をためらっている人のチャレンジを応援したいと感じた。

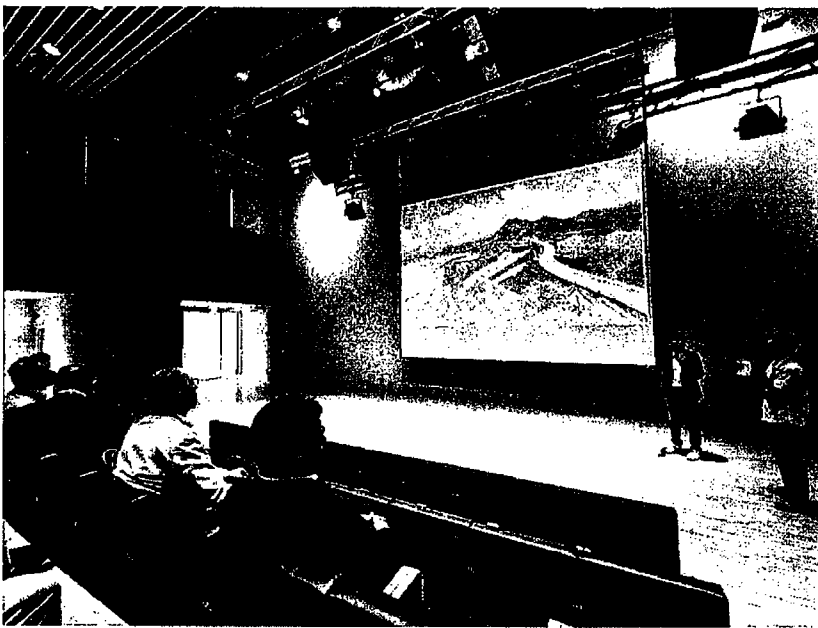
(文責：中島達也)

令和6年7月11日(木)～13日(土)の3日間、台湾桃園市へ会派行政視察を行った。

成田市と桃園市の交流は、2015年9月に桃園市長を団長とする「桃園行政訪問団」の表敬訪問時に、都市交流の拡大に向けた意見交換と、「2016台湾ランタンフェスティバル in 桃園」への参加要請があり、2016年2月に開催された台湾最大の観光イベントであるランタンフェスティバルに参加し、同年9月には「成田伝統芸能まつり」への桃園市伝統芸能団体の出演の決定などがあり、両都市の間に友好交流を進める機

運が高まり、桃園市より、成田市との友好都市の締結をしたいとの意向があり両市とも空の玄関口である国際空港を擁し、空港と共に発展するまちづくりを行っているという類似点などもあることから、2016年9月に「友好都市協定」を、成田国際空港も台湾桃園国際空港との「姉妹空港覚書」を締結しています。その後も両市が交流を重ね、今日まで良好な関係を築いている。

今回、桃園市への行政視察を行うにあたり、「桃園国際空港」「桃園市立図書館」「桃園市観光戦略」「源鮮農場」



「興国市場」の5つのテーマが設けられた。この中で私からは桃園市における「桃園市観光戦略」について所感を述べさせていただく。

桃園市の規模は人口230万人、面積1220平方キロメートルと成田市とは比較にならないほど大きく、一概に比較や参考にするのは難しいとは思いますが、桃園市には台湾のハブ空港である「台湾桃園国際空港」があり、さらに海と山に囲まれた自然豊かな地であることから、観光スポットの開発、地域の伝統文化の振興など、観光業競争力の向上に注力してきた自治体である。また、昨今では桃園空港を利用した7割の人が別の都市に向かうというデータ分析結果を受け、桃園市として周辺の4つの都市と連携し各都市で利用できる交通カードの開発を手がけるなど、桃園市が自分の自治体だけではなく、自治体を越えた経済波及効果を周辺都市へも繋げ、台湾ハブ空港を擁する訪台旅行者への玄関、責任自治体として様々な分野に力を入れている。また、これらの取り組みを促進する上で、桃園市政府観光局は観光客のビッグデータ解析やデータ利活用に力を入れており、先端的な取り組みをしている都市としても注目されている。成田市においても成田国際空港を利用した方のうち一体どれくらいの割合の方が本市に訪れているのか、観光立市を目指している本市もビッグデータ解析やデータ分析に力を入れて、明確な目標数値、目指すべき姿を改めて示しめしていかなばならないと思う。

また桃園市の観光戦略の説明では、自国の他自治体からの誘客よりも友好姉妹都市をはじめ他国からの誘客について空港と強く一体となって進めている印象を受けた。これはきっと成田市においてもそうであってほしい部分であり、空港を擁さない他の自治体と一線を画した観光施策として前面に出していかなばならないところだと改めて感じた。

桃園市観光戦略の中で、海外旅行客の背景（どの国からどれだけの方が何を求めて来ているのか）をしっかりと捉え、更なる訪台旅行客に繋げる海外プロモーションとマーケティング戦略への取組、またトランジットステイと相互都市提携の推進という部分はとても大きな柱であると感じた。これらはやはりしっかりとしたデータ分析の結果に基づいて取組まれているところであり、本市としてもこの観光云々のみならず早急に人流データを分析し様々な施策を行っていく際に、裏付けとして活用していただきたいと思う。

2016年9月に「友好都市協定」を締結した桃園市とは、今後とも国際空港を擁する自治体同士として更なる交流を深めて頂き、お互いの課題や問題の解決の一助となれればと願う有意義な視察であった。

（文責：小泉英樹）

桃園市観光局の周柏吟局長が登壇。前日まで韓国でのプロモーション活動から帰国後とのこと。桃園市立図書館にお越しいただき、桃園市の観光戦略についてご説明をいただきました。

観光名所紹介

自然

1. ララ山（巨木）
2. 小烏来スカイウォーク
3. 慈湖園區
4. 石門ダム
5. 草漯砂丘
6. 竹圍漁港

歴史・文化

1. 大溪旧市街（老街）
2. 迎富送窮廟
3. 海螺文化園區
4. 横山書法芸術館
5. 兒童美術館
6. 茶文化
7. 夜市
8. 観光工場
9. X Park
10. グロリアアウトレットモール
11. 小人園テーマパーク
12. 桃園ランタンフェスティバル
13. 龍岡米干節
14. 桃園蔬食節
15. 大溪大禧
16. 桃園ハロウィン

いずれも多岐にわたる観光資源で多くの観光客を受け入れるだけの可能性を感じました。台湾＝台北のイメージだったが桃園市だけでも十分に楽しめるエリアだった。

海外観光客の傾向

2023年のデータによると、台湾を訪れる海外観光客の出身地は、香港・マカオ（20%）、日本（16%）、韓国（16%）が多く、東アジアからの訪問者が84%を占め

ています。ただし、円安が続くと日本からの観光客は減少する可能性があります。トランジット客については、2019年から2023年にかけて17.5%増加（532万人→625万人）しており、北米と東南アジアの乗り継ぎ客が全体の3/4を占めています。

観光戦略

団体客

団体客では韓国（17%）と日本（16%）が多く、桃園での宿泊に力を入れています。

個人客（FIT）

個人客では香港（27.7%）、シンガポール（14.6%）、マレーシア（10.7%）が多く、桃園 MRT（台北～高雄を結ぶ地下鉄）や台湾好行バス商品（シャトルバス）とのセットで桃園を PR しています。

海外プロモーション戦略

1 プロモーション力の拡大

- 海外旅行博への出展や BtoC 戦略によるターゲットへの直接売り込み
- 民間プロモーションや旅行業者との交流（BtoB 戦略）
- 自治体との覚書締結

2. 多元メディアの活用

- ライブ映像配信サービスや旅行メディア、桃園観光 HP、桃園スマート遊アプリ（7 言語対応）
- 従来の紙ベースのパンフレットも作成

3. 友好旅行の推進

- 商品（特徴ある桃園のコース、オーダーメイド旅行チケット、海外 OTA ツールへの商品掲載）
- ブランド（パール海岸、人文・歴史・田園風景、探索北横＝野外活動の聖地、桃園優良ブランド、台湾好行バス）

トランジット旅客の開発

交通部観光局は、7～24 時間のトランジットで滞在する旅行者に対して、ビザ有効期限内またはビザ免除者にトランジット半日ステイ体験を提供しています。桃園市の優位性としては以下が挙げられます。

1. 交通の利便性
2. 旅行業者の提携意識の高さ
3. 地下鉄やバスを使った旅行商品の開発

講演の総括

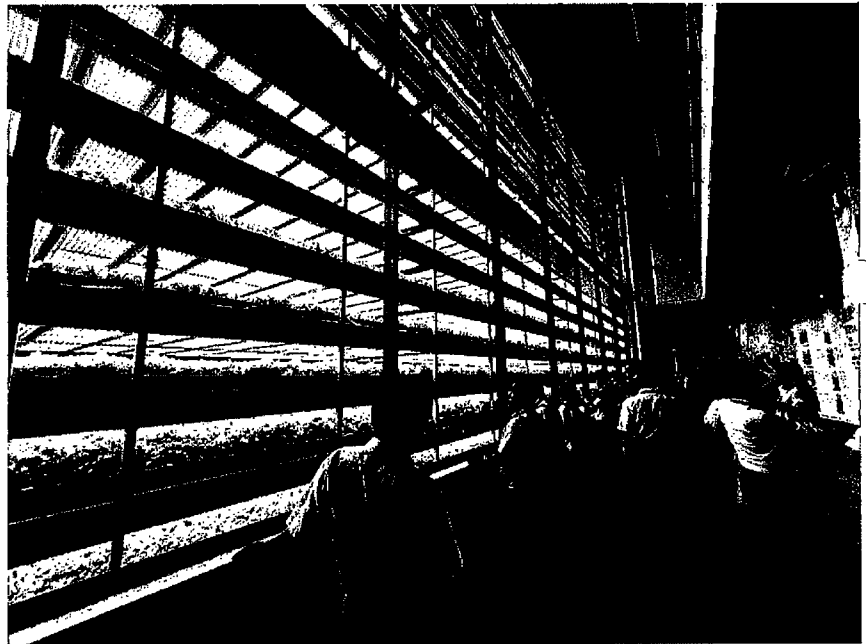
今回の講演を通じて、桃園市には豊かな観光資源が多くあることがわかりました。その資源を生かし国際空港の利便性と併せて、桃園市政府が主体となって観光プロモーション戦略に意欲的に取り組んでいることが理解できました。東アジアにターゲットを絞った総合的なアプローチが着実に効果を上げており、これらの事例は成田市にとっても参考になるケースもありました。ただし桃園市と成田市では面積が違うことから、成田市単独ではなく北総地区など広い範囲での旅行の制度設計を進めていくことが必要だと思えます。講演を通じた上での懸念点としてはオーバーツーリズム対策についてはあまり話題にな

かったことです。空港周辺の渋滞や観光地での混雑をどのように快適な旅行体験に変えるかが今後の課題として重要になってくるのではないかと現地を訪れて実感したところです。

（文責：中島圭介）

④源鮮農場について（別府、葛生、小高）

令和6年7月11日（木）～13日（土）の3日間にわたり、台湾桃園市に視察に行かせていただきました。1日目は桃園国際空港・桃園市政府表敬訪問、2日目は大溪老街・桃園市立図書館・桃園市観光戦略・源鮮智慧農場、3日目は興国市場で多くのことを学ぶことができ、とても充実した3日間を過ごしました。人口約228万人、面積約1,200Km²で、施設の数や大きさなども本市とはスケールが違ったものの、内容として参考となるものは多く、今後の成田市に役立てていきたいと感じています。



今回は、これらの視察先の中から源鮮智慧農場の視察について報告します。

台湾桃園市にある「源鮮智慧農場」は、台湾の蔡文清董事長によって設立されました。蔡文清さんは、電子業出身の実業家で、44歳の時に肝癌末期と診断されました。

「病は食から」と食べ物と身体に与える影響が大きいという判断の下、自己救済のために農業に興味を持ちました。無農薬で無汚染の生鮮野菜を育てることを目指し、光電技術と野菜栽培技術を結びつけて水耕栽培を行い、無毒で寄生虫の卵も含まれていない品質の高い野菜を提供しています。また、自身の病も独自の療法と安全な食品をとることで完治したということでした。

施設内には、世界にも誇れるほどの垂直農園施設があります。光と温度や湿度、自然に近づけるための風速などがコントロールされた環境になっており、さらにクラシック音楽を流して植物の養分吸収を促し、理想の野菜育成に努めています。また、フードコートや販売コーナーも併設し、「信じられないほど新鮮な野菜だ」と高い評価を得ているものを提供しています。私達にも野菜ドリンクを提供していただき、確かに新鮮さと品質の高さを感じられるものでした。

源鮮智慧農場を視察し、確かにこのように栽培された野菜を食していれば健康の維持増進には役立つものと感じました。しかし、充実した設備の中で作られた野菜のため販売価格は高騰し、一般庶民が常に出せるものではないといった印象です。また、生産者も設備投資に見合った費用対効果を得ることは困難であると感じました。消費者と生産者の生活のバランスを考えると、わが国では現行の農業の在り方に近い形で、より安心して

食することができるものを生産する工夫をしていくことが懸命であると感じました。

（文責：別府弘隆）

今回の視察では桃園市における観光戦略を中心に、観光に資する施設や取組を視察した。源鮮智慧農場もその1つである。2008年に民間によって創設され、健康づくりの根本である食事に焦点を当て、より無害な野菜栽培の研究機関として活動を開始した。そして、現在はその野菜を販売するとともに、栽培の様子や取組を見学できるスペースやその食材を使った食事スペースなどが整備されている。最先端技術と農業を組み合わせた同社の取組は海外でも注目されており、2018年にEU離脱に伴う食材費高騰の可能性のあるイギリスのナショナル・アグリフード・イノベーション・キャンパスへの進出を計画した際に、イギリス側が優遇措置を提供するなどしたことから屋内での垂直栽培による野菜の安定供給への期待感が窺える。ただ、その後の情報が確認できないことから計画は中止された可能性が高い。また、生産物の販売価格は路地栽培の3～4倍だが、需要に供給が追いついていない状況とのこと。なお、販売価格を上げるのは設備投資などに費用がかかる際のみで、需要に合わせて価格を上げたりはしていない。

当該施設の視察について、桃園市政府から強く勧められたことから桃園市の観光において今後重要な施設となっていく可能性があると同時に、特定の分野に特化した先進事例は観光資源になり得ることを示唆している。本市でも今年度には成田市魅力台帳の更新を予定していることから、それを公開することで魅力の再発見や新たな観光コンテンツの創造につながり、そしてそれが観光戦略の発展の好循環へつながることを期待している。

（文責：葛生孝浩）

源鮮智慧農場は姉妹都市である台湾桃園市にあり、水耕栽培により様々な有機野菜を栽培し出荷している大型の植物工場であり、工場内はすべてITによって緻密に管理されスマート農業の一端を担っている施設である。2022年には国際的な賞も受賞し、工場自体環境に配慮し、省エネにも努めているということで今視察の2日目に工場内見学を行った。

設立の背景には日本と同じような高齢化と自給率の低下という背景がある。

台湾の農業と農村地域は地球規模の気候変動、国際貿易の自由化、農業労働力不足、高齢化など様々な課題に直面している。そういった背景のなかで桃園市においてはアジアのシリコンバレーを目指すとして様々な企業誘致とスマート農業の推進を計っている。さらに国民の健康意識の高まりにより、本工場は2017年12月にアジア最大規模の水耕栽培の植物工場として誕生した。

本工場では様々な種類のフルーツや野菜を栽培しており、またその植物が水耕栽培で栽培可能なのかを含め多くの実験を行っていた。栽培期間は35日から40日で、一日1200キロの野菜を生産し100種類以上の野菜が栽培可能だという。市場における生産量が多いものについては、あまり栽培しないようにするなど周辺農家への配慮もおこなっており、その結果最近ではハーブ類の栽培が多いところであった。ここでの栽培は全てデータ集計され、8年間に及び各種データは国内外で認められておりデータ提供等を行っているとのことである。

前述したとおり、本植物工場は環境に配慮しており省エネだけでなく、植物を成長させる段階においても種付けするベースをスポンジではなく、海藻を主成分としたものにし、ごみの排出を削減するなど、環境への配慮も行っている。

大規模な水耕栽培を行う最先端の植物工場を視察し、新時代の農業の在り方を改めて考えさせられる視察内容であった。（文責：小高夕佳）

⑤興国市場について（村嶋、神崎）

今回お邪魔した市場は、以前にも会派で視察させていただいたところですが、街の中心にあり、地理的に大変便利な場所と感じました。中に入りますと身近な食材を初めとして、生活雑貨まで、市場というより日本のスーパーのような役割を担っているようです。街中ですから、駐車スペースは限られますが、市民の皆さんは徒歩やスクーターで多くのお客様で賑わっていました。成田市にもこういった市場があってもいいと感じた次第です。（文責：村嶋照等）



興国市場は、中山路と民生巷にある「サツマイモ市場」として知られており、中華民国の40年代に露店商人の自然な集まりによって形成され、後に市場の拡張と発展、道路拡幅プロジェクトにより現在の場所に移転しました。

2010年から12年連続で四つ星市場に選定され、2022年と2023年は五つ星市場の称号を獲得したとのことで、桃園市でも人気のスポットとなりました。

現在の敷地は3階建てで、1階の小売り売り場は220店が軒を連ね、食品、魚介類、野菜や果物、南北の食料品、衣料品や靴、家庭用品などを販売していた。

場内は隣接との仕切り等はなく、食品に関しては冷蔵（ショーケース）は見受けられませんでした。

当市場のフルーツタワーは興国市場の精神的な要塞であり、上部には市場のシンボルマスコットであるサツマイモの人形があり、コンセプトは、「伝統的な市場の人間味を存分に発揮すること」。

駐車場は、2階と3階があり、市場の営業時間中2時間は無料とのことです。

市場の管理運営については、計画を管理する自治協会を結成しており、すべての屋台ベンダーは經濟部中央弁公室と桃園県政府産業商業発展局の指導を受けていました。

日本からの輸入に関しては、2011年の震災後は、福島県や千葉県などからの輸入制限はいまだに続いており、早い規制会場が求められる。

様々な食品や商品を見ることができたが、やはり品質や鮮度を見る限り、日本のほうがよく見えたのは私だけでしょうか？

また、日本の製品や商品などは、台湾や桃園市からはどのようにみられていたのか、確認することができませんでした。

（文責：神崎勝）



(集合写真：桃園市役所表敬訪問、意見交換後に張善政市長らと)



目付 2024 年 8 月 2 日

下記、正に領収いたしました

領收金額

¥690,260

但し、手配旅行
旅行代金として

株式会社 

本社 千葉県成田市南郷田鳥570-03

電話 0476-33-7417

登録番号 T6040001042692

旅行事業部  あかうみトラベル

千葉県印旛郡酒々井町飯積2-2-2

電話番号 043-309-5514

発行者

250

LCC使用の為予約のタイミングでの
料金となります

月	日	項 目	単 価	数 量	金 額	税率	適 要
8	20	航空運賃(往復)	27,740	1	27,740	10%	ベッセルイン博多中州
8	20	航空運賃(往復) ①	30,340	12	364,080	10%	
8	20	航空運賃(往復)	31,540	1	31,540	10%	
8	20	宿泊代(一人部屋・朝食付き) ①	12,700	14	177,800	10%	
8	20	レンタカー ①	44,550	2	89,100	10%	
合 計					690,260		

内 訳

税率	税抜金額	¥627,510
10%	消費税額	¥62,750
税率	税抜金額	¥0
8%	消費税額	¥0
税率	税抜金額	¥0
0%	消費税額	¥0

政友クラブ

地域公共交通部会 視察

令和6年8月20日（火）～ 8月21日（水）

福岡県嘉麻市

地域公共交通
（ハイブリッド型デマンド交通）
について

福岡県福岡市

地域公共交通
（生活交通の確保）
について

目次

- 2 日程表
- 3 嘉麻市
- 15 嘉麻市質問事項
- 17 福岡市
- 28 福岡市質問事項
- 30 成田市

日 程 表

8月20日(火)

成田空港 → 福岡空港 → トヨタレンタカー福岡空港店(貸出手続) → 昼食

7:10発

9:20着

9:30

10時頃出発

(ジェットスター503)

→ 嘉麻市役所(視察) → 博多 → ベッセルイン博多中州

(R201)

13:00~15:00

(R201)

宿泊

電話: 092-271-4055

8月21日(水)

昼食

ホテル → 福岡市役所(視察) → トヨタレンタカー福岡空港店(貸出手続) → 徒歩5分

10:00~12:00

13:40

→ 福岡空港 → 成田空港

14:00 15:10発

17:00着

(ジェットスター508)

令和6年度 政友クラブ(地域公共交通部会)

行政視察報告書

☐ 日程

令和6年8月20日(火)～21日(水)

☐ 視察先

8月20日(火) 福岡県 嘉麻市
ハイブリッド型デマンド交通

8月21日(水) 福岡県 福岡市
生活交通の確保

☐ 参加者 14名

会長：秋山忍 副会長：荒木博 幹事長：鳥海直樹 顧問：石渡孝春

議長：神崎勝

地域公共交通部会長：小高夕佳

藤崎勇一 眞野義行 葛生孝浩 飯嶋重一
別府弘孝 中島圭介 小泉英樹 中島達也

☐ 概要

地域公共交通、住民の移動手段の確保は喫緊の課題である。今、働き方改革等による運転士不足、民間路線廃止及び市の公共交通の縮減が各地域における住民の生活に大きく暗い影を落としている。政友クラブはこの地域公共交通について政策要望の1つの重点指針とし、早期地域公共交通網確立に向け、福岡県嘉麻市（ハイブリッド型デマンド交通）、福岡県福岡市（生活交通の確保）の先進的な取組みを参考にすべく2日間の行政視察を行った。

所感

福岡県 嘉麻市 ハイブリッド型デマンド交通



嘉麻市における公共交通対策としては、市民の就労機会の拡大及び嘉麻市を支える公共交通の乗務員の確保を図り、市内を運行する乗り合いバス路線及び市内を運行するタクシー事業を維持するための「嘉麻市第2種運転免許取得助成事業」。更に公共交通の利用促進、通学などに関する負担軽減を目的として通学のために使用した定期券購入に係る費用の5割を補助金として交付する「GOGO割」。そしてメインとなるのがデマンド運行バスである。

デマンド運行バスは通学や通院、買い物ができるサービス水準を確保することを目的とし、各地域の区域を越えて運行する3本の幹線路線と、合併前の旧市町の範囲で運行する枝線路線。その枝線路線は、予約に応じてドア to ドアでの運行を基本とし、必要最小限の運行により効率的な運行を目的とする「デマンド運行」と、利用者が集中する時間帯に定時定路線型での運行を行うことで効率的な運行を目的としている「定時定路線型運行」で。民間路線バスを含め複数の運行体系を組み合わせ、効率的かつ利便性の向上を目指している。その結節点となるのが「総合バスステーション」。嘉麻市の中心付近で2つの国道が交差する交通の要衝付近に設置されている。施設には市バス4路線・57便、民間バス2路線・68便、計125便が乗り入れ「道の駅」的な待合環境を整備している。その予約についても改善する努力が行われている。予約受付方法では各地区（山田地区、稲築地区、碓井地区と嘉穂地区）での受付から、予約受付センターで全運行地区の予約を一括受付、一括管理とし効率的な運行が可能とした。また予約可能期間も一週間前から2時間前までから一週間前から1時間前までと改善した。

人口約36,200人。成田市の大栄地区、下総地区の地域公共交通計画を考えるに参考となる規模の市であった。その結節点を旧大栄支所におき、ドア to ドアでの枝葉路線をそこに集め、市内の公共施設等へ幹線路線、あるいはコミュニティで結ぶ公共交通体系を確立していただきたい。（文責：秋山忍）



嘉麻市は平成18年3月に、山田市・稲築町・碓井町・嘉穂町の1市3町の合併により誕生した。

江戸時代から昭和40年代にかけて筑豊炭田として栄え、最盛期には人口11万人を超えていたが、昭和40年代の閉山に伴い人口の減少がはじまった。

公共交通に関しても、炭鉱閉山に伴い人口が減少し、JR線や民間バス路線の廃線に減便となり、平成15年頃から代替え策として各市町による公共交通事業を開始し現在に至っていた。

嘉麻市では、民間路線バスを含め複数の運行体系を組み合わせ、効率的に利便性を向上させるため、各地域の区域を超えて運行する路線で、通学や通院、買い物などができるサービス水準を確保することなどを目的としていた。

8人乗りの同一車両を使い運行形態を時間帯に分け、8時30分から10時までの利用が多い時間帯は定時定型の運行を行い、10時以降は枝線となる細い道路などのデマンド型としての運行も行っていた。

令和2年4月には、各路線からの結節点となる総合バスステーションを開業し、令和3年4月からデマンドの乗り継ぎポイントを設置し、乗り継ぎによる他地域への移動も可能とし利便性の向上を図っていた。

また、嘉麻市のデマンドバスは、ドア TO ドア型で運行しており、乗降時の移動時間が極端に少なくバス停への移動が負担となる高齢者には好評のようだ。

令和4年1月に実施したアンケート調査では、69%が便利と回答し、デマンド運行に対し高評価であった。

デマンド利用者の推移としては、運行開始以降毎年増加しており、利用者による「口コミ」により広がりもみせており、利用登録者も順調に増加していた。

これにより、路線定期運行の利用者も増えており、特に、高校生の通学時の公共交通利用率が、平成26年度調査では26.7%だったが、令和4年度調査では51%まで増加し令和8年度の目標を達成していた。

また、運転手不足の対策として、第2種免許取得の補助を行なったが、平成30年に1件の申請があったが、その後は無いとのこと。

やはり、民間事業者の理解がどこまで深められるか、運転士の処遇や運営上の補填をどこまでできるか、そして何よりも、ドライバーの確保をどうするかが問題だ。今後も交通不便地域の高齢者の移動の確保に、さらなる取り組みに期待します。(文責：神崎勝)

■

福岡県の嘉麻市は、嘉麻市全域において交通空白地（公共交通人口カバー率が74%（平成22年度）ほどで、住民の約4分の1は出かけづらい状況である）をゼロにすることを目的とし、MONETのオンデマンドモビリティの活用により、地域に特化した取り組みを実施しており、高齢者はもちろんのこと、全市民が、自家用車がなくても便利に移動ができる政策・事業を展開している。

具体的には、利用者が集中する朝（8:30～10:00）・昼（12:00～13:30）の時間帯は「定時定路線バス」として運行し、利用者が分散する時間帯についてはドア to ドアで移動できる「デマンド運行バス（事前予約型バス）」を運行している。

また、合併前の旧市町単位を運行範囲としていたため、地区を超えた運行を望む声が多かったことから運行範囲を拡大するために、乗り継ぎができるように嘉麻市の中心で、2つの国道が交差する交通の要衝付近に総合バスステーション（デマンド運行型バスと市バスの乗り

継ぎも可能)を設置して、全地域からの乗り入れを可能とし、利便性の向上を図っている。

なお、現在の交通網の整備前と整備で市民の外出頻度や移動範囲に変化があったかという質問に、大きく利用が伸びた部分としては、商業施設が不足していた地区から商業施設がある地区への買い物の利用者が増加した。また、高校生の通学時の公共交通利用割合が、27%から51%に増加したという回答でした。

成田市でも人口減少と少子高齢化の進行、公共交通を担う運転士の不足など公共交通を取り巻く環境や諸課題は多様化・複雑化しており、将来人口の推計では、人口増加が見込まれる地域がある一方で、人口減少が見込まれる地域もあることから、地域の実情に応じた公共交通の維持確保が必要不可欠となっている。このような状況を踏まえ、令和6年度は、都市計画課内に交通政策室を設置し、公共交通計画推進事業(地域公共交通再編支援業務委託)を実施している。

この事業の概要については、①携帯電話の位置情報等から得られるビックデータの分析により、市民の移動実態などを把握した上で、交通事業者や市民代表など立場の異なる幅広い関係者を一堂に集め、ワークショップ等を通じた地域公共交通に係る問題意識の共有と、課題解決に向けた検討を②一連の検討を経て、コミュニティバスの再編やオンデマンド交通の見直しに向けた実施計画(ロードマップ)を作成し、次年度以降の実証運行を目指す。ということである。

この事業の中で、市民の声や交通事業者等の問題点や課題を的確に把握するとともに国内の先進地(政友クラブは、前橋市、嘉麻市、福岡市を視察済み)の事例等を参考に行政、交通事業者、市民の皆様が一体となって取り組み、持続可能な地域公共交通の構築を向けてスピードをもって取り組むことが重要である。

政友クラブの地域公共交通部会のメンバーとともに、今までの視察等を参考にしながら市に対して、コミュニティバス・オンデマンド交通、民間バス路線についての政策提言を行うとともに来年度の具体的な予算要望等に結び付けていきたい。(文責：藤崎ゆういち)

福岡県嘉麻市は2006年に1市3町(山田市、碓井町、稲築町、嘉穂町)が合併して誕生した自治体である。合併後も従前の公共交通体系が継続していたが、市民の利便性向上のために旧市町の区域を統合した公共交通体系の確立が必要になった。そこで2020年度から公共交通を旧市町の区域をまたぐ幹線路線とまたがない枝線路線に分け、幹線路線では民間路線バスを中心に、枝線路線では市営バスを中心に効率的な運行を図っている。特に、市営バスではハイブリット運行を行っており、乗客数の多い時間帯は定時定型運行に、反対に少ない時間帯ではデマンド型運行になる点は注目である。

また、市域135㎢である嘉麻市は2本の国道の交差点で市の地理的中心部に交通結節点として総合バスステーションを設置しているが、市の南側に位置する嘉穂地区は人口21%、面積60%であるのに対し、北側に位置する稲築地区は人口44%、面積12%と人口分布

に対する中心部とは言い難い。それでもワンボックスやマイクロバスなど様々なサイズの車両を駆使して乗降客数に合わせた運行体系を確保することで満足度の高い公共交通体系を構築し、通学利用を含めた利用者数が年々増加している。なお、総合バスステーションは観光協会が委託を受けて管理しており、観光拠点としての役も担っている。

さらに、運行路線を市内に限っていないことや、市民以外でも登録さえすれば利用できる点は成田との大きな違いである。やはり公共交通の拡充において利用者数の確保は重要であり、そのために①年齢制限を設けないこと②交通結節点を設けて効率的な運行を行うこと③乗り継ぎがスムーズにできることの3点は大事な要因だと考える。

翻って、成田市では213km²と市域が広いことから上記②の適正配置が特に重要であり、コンパクトシティ+ネットワークを考慮しても、より効果的な交通結節点の検討は必要であると感じる。その際、騒音地域は本市の地理的中心部となることから騒音地域の振興策と併せて検討することで新たな結節点の構築に資する可能性がある。また、ハイブリット運行は本市のコミュニティバスとデマンドタクシーの統合の可能性を示してくれた。引き続き、効率性と利便性を考慮し、本市に最適の取組を検討していく。(文責：葛生孝浩)

■

成田市は地域によって生活環境が全く異なる。

私の場合は大栄地区に住んでいるため大栄地区の事について嘉麻市を参考に地域交通を考察してみた。大栄地域の多くの人たちの意見としてバスが少なく不自由だ、買い物の店がなく不自由だと言う人が多い。70代、80代の人たちも多く、遠距離での自家用車での買い物、病院への通いは危険な状態になりつつある。高齢者の交通事故は増えつつあり、喫緊の課題として考えなければならない。また、成田市のアンケートでも大栄地区は生活満足度が一番低く市内は生活満足度が高い。

嘉麻市の注目すべき点

1、同じワゴン車タイプの車でバス路線、デマンド交通を行う。

大栄地区の各自治会、地域ごとに定期的に運行して、買い物等が出来れば良いのではないかと考える。一度に多くの利用者を運ぶことにより、コスト低減と利便性を高める。

また、オンデマンドとしても病院等に行ければ、コストを安くでき利用料金を安くでき多く利用してもらえるのではないかと考え、財政的にも負担がかからないと考える。

2、総合バスステーションがある。

総合バスステーションを大栄支所跡に作り、住民が簡単に買い物ができる施設。大栄地区の特産のさつまいも、あるいは関連したスイーツ等も販売して観光需要も作り利用者の増大を図る。また、未来学園や保育園、幼稚園も近いこともあり、子供館、子どもの居場所も併設し、送迎等が出来れば利用者の増大に繋がり、地元住民からも喜ばれる。

大栄地区においては人口規模が嘉麻市より少ないため複合施設と考えることが最善と考える。

3、子育て世代の利用、学童クラブや習い事の利用、学生の送迎。

大栄地域では仕事をしながら子どもの送迎をすることが仕事の制約や負担になる場合が多い。

地元では塾も少なく、部活動の地域移行なども考えるとき子どもの送迎は利便性が高いと考える。親の負担が大きいと子どもを多く産もうとしないのでますます少子高齢化に拍車をかける。

4、嘉麻市のバスは全て赤で統一されている。

安全性の面からも視認性が良く、市民からの認知度の点からも良いのではないかと考え、成田市も取り入れるべきだと考える。

大栄地区における人口減少と少子高齢化は、地域全体の活力を低下させています。提案した解決策を実行に移すことで、住民の生活利便性を向上させ、地域活性化に貢献できると考えます。行政と住民が協力し、持続可能な地域交通システムを構築していくことが重要と考えます。

5、嘉麻市第二種運転免許取得補助事業

成田市では運転手不足も懸念されているので2種免許を取得するのに補助金を出すことも期待したい。

あるいは自動運転バスも視野に入れないといけないのではないかと考える。

最近の生成AI、ロボットの開発競争により、自動運転と共に人型ロボットの運転手も視野に入れるべき段階に来ていると思う。近い将来200万円以下で販売するという企業もある。

大栄地域の特徴としては人口減少、少子高齢化が進み自治会活動、農業にも影響が出始めていて、地域全体の活力を低下しています。内容としては子どもが居るが、成田市の市内に引越したり、市外、県外に仕事で居るために高齢者の親だけが住んでいる状況が多い。

提案した解決策を実行に移すことで、住民の生活利便性を向上させ、地域活性化に貢献できると考えます。行政と住民が協力し、持続可能な地域交通システムを構築していくことが重要です。残された高齢者や現在居る若者、子どもたちのために利便性を高めないとさらに過疎化が進むと考えます。(文責：飯嶋重一)

令和6年8月20日(火)・21日(水)の2日間にわたり、福岡県の嘉麻市と福岡市に地域公共交通の取り組みについて行政視察に行かせていただきました。嘉麻市では、ハイブリッド型デマンド交通について、福岡市では、生活交通の確保について学びました。とても充実した2日間を過ごし、今後の成田市の地域公共交通の推進に向けて参考となる内容が多くあったと感じています。

今回は、これらの視察先の中から福岡県嘉麻市の地域公共交通について報告します。

嘉麻市は、平成18年3月に山田市、稲築町、碓井町、嘉穂町の1市3町の合併により誕生しました。江戸時代から昭和40年代にかけて産炭地として栄え、最盛期は人口11万人を超える地域でした。昭和40年代に全ての炭鉱が閉山となり、新たな産業の誘致に取り組みま

したが、主要産業と位置付けるような企業誘致はかなわず、農業を中心とした産業の発展に尽力しています。炭鉱閉山からは人口が減少し、現在では約 35,000 人になっています。

公共交通に関しては、人口の減少に伴い、ＪＲ線や民間バス路線の廃線や減便等が相次ぎ、平成１５年頃から代替策として各市町による公共交通事業に着手していました。平成１８年の市町合併後の公共交通は、旧自治体の運行形態で実施しており、有料や無料等の様々な形態が混在していましたが、令和２年度から現行の形態になりました。

嘉麻市内の公共交通は、民間の鉄道がＪＲ線１社１駅、路線バスが西鉄バス筑豊１社３路線、タクシーが３社になります。それらに加えて嘉麻市バスが、幹線３路線と枝線５路線、さらにデマンド運行をしています。枝線に関しては定時定型とデマンド型を時間帯に分けて運行しており、利用が低迷する時間帯は、空バスを減らすために予約に応じたデマンド型運行をしており、複数の運行体系を組み合わせることで効率的かつ利便性の向上に努めています。また、嘉麻市の中心付近に総合バスステーション「バス来る嘉麻」を設置し、市バス４路線５７便、民間バス２路線６８便、計１２５便が乗り入れを行い快適な待合環境の整備と市内８箇所に乗り継ぎポイントを設置し、市内４地区への移動を可能とし、利便性を高めています。

令和２年度から始まった路線定期運行バスとデマンド運行型バス利用者の推移では、年々利用者が増加しています。路線定期運行バスでは、特に高校生の通学利用率が上がり総合計画に掲げる令和８年度の目標数値に達しています。デマンド利用者も約７割の方が便利と回答しており、口コミによる広がりから利用登録者数も順調に増加しています。

嘉麻市においては、定期運行とデマンド運行のハイブリッド型を採用し、総合バスステーションや乗り継ぎポイントの設置、更に定期的に運営状況の検証などを行い、その後早急に改善を図るなど、迅速な対応と工夫をした取り組みを行っています。どこの自治体においても少子高齢化が進み、高齢者の移動困難な状況が年々増え続けています。本市においても地域によって移動手段がなく、生活が困難な状況に追い込まれている方が増えてきています。先進的な取り組みを行っている自治体を参考にし、全市民ができる限り快適な生活を送ることができるように努めていきたいと強く感じています。（文責：別府弘隆）



福岡県 福岡市 生活交通の確保

■ 地域に必要な公共交通手段の確保として、「生活交通支援事業」があります。この事業は、地域の皆さんが主体となって交通事業者や行政と協力して、地域のニーズに沿った生活交通を作り上げるための支援策であり、地域が中心となり、広報活動や積極的な利用を促進し、市は費用の一部を補助し、利用する側は安全運航と低コストへの工夫などをし、運営ができるように三者が協力しています。

生活交通支援の基本的考えとしては、① 地域が主体的に取り組むことを前提と市、より使いやすいダイヤや運航ルートをつくり、みんなが積極的に利用し継続的な運航をするように活動をする。② 地域と業者が利用促進や定期的な検証・見直しに取り組みながら自主的な運航を行います。ただし福岡市からの財政支援はありません。③ 地域と業者、福岡市が一緒になって地域に根差した生活交通の確保に努め、地域は気容疑かいの立ち上げ、ニーズの把握など合意形成、利用促進に取り組み、交通事業者は安全な運行を第一として、低コストへの工夫などに取り組みます。そして福岡市としては、各段階における協議・調整や専門的なアドバイスをを行うとともに、検討経費や試行運行の経費等の補助を行っております。

三者で協議し必要な運行ルートや利用者数そして採算が取れるような経費や運行ダイヤなどありますが、福岡市のように人口、約1,568,265人と多い市なら利用者も多くおり、事業者も採算が取れるでしょうが、本市のように人口、約130,318人と少ない市では、地域と事業者等で協議をしてルート等を決めたとしても採算ベースには厳しいものがあると思います。今後は交通の不便な地域では住民同士が助け合いできる、地域の方によるライドシェアによって低料金で安心して利用できる考え方もあるのではないのでしょうか。本市でも様々な交通機関等を取り入れた中で、地域の方々が自分に合った交通機関を利用させていただくしかないのか今後も検討課題です。(文責：荒木博)

■ 福岡市の都市圏における公共交通についてのレクチャーは、まずバスの交通の現状、公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例に基づく施策体系、新型コロナウイルス感染症に伴う公共交通への影響報告を受けました。それに対する各施策の取り組み状況、そしてオンデマンド交通社会実験事業概要説明、そして今後の福岡市の生活交通のあり方の方向性を「福岡都市圏における公共交通に関する調査」のエビデンスを別添資料として行っていただきました。

福岡市は政令市であり、本市との人口差は13倍、市の面積も1.4倍ですが、中長期的な人口増減傾向や同じ空港を有する都市構造は似ており、福岡市の公共交通施策の取り組みは本市にとって十分参考となるものでありました。

特に福岡市の公共交通の特色としては、「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」を整備しており、現状分析とそれに対する事業施策を行っていることであります。

本条例の公共交通空白地等に関する施策として（１）休廃止対策（２）不便地対策（３）生活交通確保支援の３つのアプローチを明確にしていること。支援内容の検討段階と実施段階に繋げているプロセスも各々の施策ごとに行っていること。何よりも「公共交通空白地の分布状況」が明確になっており、「施策の取り組み状況の位置図」が連動して、現状把握と分析が整っていると感じました。

率直に思うことは、Ｓ（ストロングポイント）Ｗ（ウィークポイント）分析がしっかりできしており、もともと路線バス網が豊富にあった地域特性を活かし、それに対する弱みをどのように克服すべきか、実はシンプルに公共施策事業を行っているようにも感じました。そして、高齢化の進展に伴う、公共交通が不便な地域における取組の一つとして、成田市も同様な事業として、長く実証実験を行っているオンデマンド交通を、福岡市も令和４年度から行っています。

先程も述べた「公共交通空白地の分布図」と「施策の取り組み状況位置図」が明確に存在するため、オンデマンド交通施策がしっかりとアプローチできているか？実証実験として効果があったかどうか？が判断しやすいのではと感じました。

また、今回の福岡市公共交通施策の調査研究を行うに当たり、全国どこでも、交通施策の取り組み手法や課題においては、変わらない同様な考え方で対処していくべきものと感じる視察になりました。

あらためて思うことは、福岡市の「交通空白地等の分布状況」と「施策の取り組み配置図」の現状把握が明確になっていることにより、実証実験事業や、他の施策事業展開がどのように効果が出ているのかどうか、わかり易くなっていると思っております。逆に言うと、今後の成田市の課題としては、本市でいう「公共交通空白地」と「施策の取り組み配置図」の現状把握と課題整理が明確になっていない可能性があるのではと感じました。そして、一つの公共交通施策事業を市内全域で行うことについては地域によつてのメリット、デメリットが出たりすることや公共交通の空白地にて、何の事業がマッチするのかという視点からの検討余地があることと、事業に対する効果検証を行うべく、福岡市のような現状把握精査のクオリティを挙げる必要性を感じる視察となりました。

福岡市の地域公共交通の調査研究を経て、成田市が更に取り組むべきこととして、１．民間事業者が担うエリア２．民間事業者と本市のサービスが重複するエリア３．交通空白地等エリア（市が担うエリア）を、さらなる明確化や検討を行うことと、現在行っている施策取り組み位置図を照らしあわせて、事業の再構築を図っていくことも良いのではと感じました。

最終的には地域公共交通は民業にまかせるところ民業にまかせ、民間事業者へ補助を行うエリア（グレーゾーン）を事業者と協議しながら明確化していき、本市の事業である、オンデマンドタクシーやオンデマンド小型バスの展開、そしてタクシー券配布やユーザー料金補助体制等の検討など幅広い視点で、地域にあった柔軟な地域公共交通施策の展開が今後重要なファクターと思慮するものであります。

成田市の重要課題の１つである、地域公共交通施策については、我が会派が今年度設置し

た「地域公共交通部会」のメンバーとも連携して、引き続き調査研究し、市への地域公共交通施策の提案につなげてまいりたいと思っております。(文責：鳥海直樹)

■

今回の視察先は九州第一の都市福岡、言わずと知れた大都会である、もちろん都市部は別格であり、周辺部の生活交通の確保への取り組みについて福岡市住宅都市局の方からお話を伺った。

都市部と周辺部の交通格差は非常に大きいためか、平成 22 年に「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」を制定し地域、交通事業者と共働で生活交通の確保にとりくんでいる。

対象を 3 つのタイプ別に分けて取り組んでいるのが印象的であった。ひとつは、公共交通の空白となるバス路線の休廃止対策、次に不便地対策、そして生活交通確保支援とそれぞれの特性や困窮度にあわせた対策を行っていた。それは、画一的に陥らず、各地域、各対象となる地区の実情にあわせた施策が取りやすいため経費面でも非常に効率的であろうと感じた。バス路線の休廃止に伴う代替交通の確保は、交通事業者が引き続き、地域の実情に応じた生活交通の確保のため運行事業者として取り組んでいる。市の補助を受けながらとは言え地域の交通事業者がいたって協力的なのを感じられた

さらに令和 2 年からは、定められたエリア内に限っての事のように、ワンボックスカーでのオンデマンドバス「のるーと」の実証実験も行なわれている。

利用促進策としては、観光資源を活用し、1 日乗車券の販売やバス内に絵画を掲示したギャラリーバスの運行など工夫を凝らしていることが感じられた。利用ガイドや利用促進のチラシなどの配布も実施しているとのことでした。本市でもそのあたりの情報提供や PR 活動には積極的に取り組むべきと感じた。

ただ対象が、周辺部主体の事業とはいえ、あまりにも大都市での事業展開なので本市などの場合さらに工夫が必要であると思う。(文責：石渡孝春)

■

人口約 166 万、政令都市である福岡市を訪問。具体的な調査に基づいたデータの積み重ねで、交通空白地帯を埋めるべく様々な施策を行っており、非常に説得力があった。

私が視察前から最も関心を持っていた施策は「公共交通が不便な地域における地域主体となった生活交通確保の取り組みへの支援」。都市部と周辺部とで異なる課題解決のために、住民主体(自治会)の協議会設立を促し、市と交通事業者との 3 者で生活交通の確保に取り組む、というものだ。

福岡市は、こうした地域主体の取り組みについて、運行内容の検討や試行運行の実施に対して支援を行っているのである。

この発想は、災害時の住民の動きと同じだ。

「自分で助かろう」「自分たちで助かろう」という気持ちがない地域に対して、行政だけの努力では、災害から人を救うことはできない。

また、もう一つ興味があったことは、国、県、民間業者の三者で始まっているライドシェア。福岡市自体は関わっておらず、市独自の公共交通網整備との競合を心配したが、市の説明によると、むしろ様々な施策が業界の関心を呼び、現在は順調に推移しているとのこと。失敗を恐れない積極的な攻めの姿勢が、新しい未来を切り拓いていく良いモデルになっていると感じた。

私は今回の視察で思った。

公共交通網の崩壊は、突発的に大きな被害をもたらす災害とは異なるが、日常的にゆっくり災害の規模を大きくするという点では、さらに深刻な災害なのではないかと。

本市でも、区町会研修会で「自治会 DX」「自主防災」などの研修会を実施しているが、公共交通というテーマで研修会を実施し、住民一人ひとりの問題として認識してもらう努力が必要であろう。

また、本年度から始まった公共交通網整備のための分室設置も、福祉部高齢者福祉課の所管になっているオンデマンドタクシーを高齢者限定にせず、市民全体の生活の利便性の向上及び利益につながるよう、分室に取り込み1本化すべきであろう。

本市の行政組織は、これまで私が情報を得てきた自治体に限られるが、非常に縦割り意識が強く、閉塞感があると感じる。

公共交通政策こそ、都市計画課から公共交通課を独立させ、その課が、市民課のコミュニティバス、福祉課のオンデマンドタクシー、教育委員会のスクールバス、そして民間事業者の路線バスを一元的に所管し、取り組むべきであろう。

横串を通すことについて本気で考えないと、交通空白地帯を放置したままの成田市になってしまうのではないか。

今回の視察を今後の政策活動に積極的に活かしていきたい。(文責：眞野義行)

福岡市は平成14年の道路運送法改正直後にはバス路線の休廃止が相次ぎ、近年では、高度経済成長期に開発された住宅地における高齢化が顕著となり、丘陵地など、公共交通が不便な地域における生活交通の確保が課題となっている。

そこで福岡市は「公共交通空白地等及び移動制約者に係る 生活交通の確保に関する条例」に基づき、公共交通空白地帯等に関する施策では主に3つの支援施策を行なっている。

- ① 休廃止対策
- ② 不便地対策
- ③ 生活交通確保支援

成田市との大きな違いは事業者として西鉄バスがほぼ全域に路線を確保しており、バスネットワークが幹線道路を中心に完備されている。

- ①については公共交通空白地となる地域において、代替交通（乗合タクシーなど）に補助

を出している。

②については地域主体の取り組みに対する検討経費や交通事業者が実施する施行運行の経費に補助をする。なお検討経費補助としては年間 50 万円（最長 5 年）、試行運行経費補助としては試行運行に必要な経費と収入の差額。経費の 1/2 と 300 万円のいずれか少ない方を限度としている（最長 1 年）。

③については生活交通確保に向けた地域主体の取り組みに対して、地域と交通事業者間の調整などの活動支援を行っている。

オンデマンド交通社会実験ではエリアスポンサー制度を取り入れ、欠損額（市の負担金）の削減を目指している。現時点では 21 箇所にスポンサーがついており、その広告料は 1000 円～10000 円で賄っているという。実証実験ということもあるせいか、広告の相場的にかなり安く設定されているのが気になった。本格運行が叶った際にはこの辺りの収支も改善される施策が求められているのではないかと思った。（文責：中島圭介）

■

政友クラブでは令和 6 年 8 月 20 日(火)～21 日(水)にかけて福岡県嘉麻市（地域公共交通・ハイブリッド型デマンド交通について）、福岡県福岡市（地域公共交通・生活交通の確保について）視察を行った。

この中で今回、福岡県福岡市（地域公共交通・ハイブリッド型デマンド交通について）、の取組について所感を述べさせていただく。福岡市は人口減少や高齢化の進展などにより、地域の公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあり、平成 14 年の道路運送法改正直後にはバス路線の休廃止が相次ぎ、近年では、高度経済成長期に開発された住宅地における高齢化が顕著となったことから、丘陵地など、公共交通が不便な地域における生活交通の確保を課題としてきた。取り組みとしては、平成 22 年 12 月に施行された「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例（生活交通条例）」に基づき、市による「公助」を、市民及び市民団体による「共助」及び「自助」、並びに公共交通事業者のさらなる「努力」で補い合いながら、地域、交通事業者と共働で生活交通の確保を進めており、この生活交通条例に基づき公共交通が不便な地域を対象として支援の対象とする地域を、「公共交通空白地」「公共交通不便地」「公共交通不便地に準ずる地域」に分け、地域の生活交通に関する課題の解決に向けた地域主体の取り組みについて、検討段階における運行内容の検討や試行運行の実施に対して支援を行っていた。

「公共交通空白地」バス停・鉄道駅から概ね 1 km 以上離れた地域

「公共交通不便地」バス停から概ね 500 m 以上離れ、鉄道駅から概ね 1 km 以上離れた地域（公共交通空白地を除く）

「公共交通不便地に準ずる地域」次の 1、2 のいずれかに該当する地域

1. バス停・鉄道駅との高低差が概ね 40 m 以上の地域（公共交通空白地、公共交通不便地を除く）

2. バス停・鉄道駅までの経路について、迂回を要する、一定の勾配がある等、公共交通が不便と考えられる地域であって、地域住民が生活交通の確保に向けた協議会を組織している地域（公共交通空白地、公共交通不便地及び1の地域を除く）

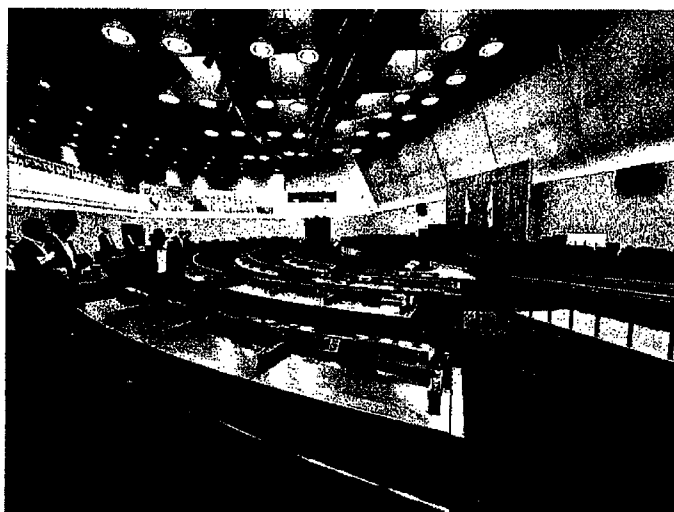
印象に残った公共交通空白地等に関する施策では、「休廃止対策」「不便地対策」「生活交通確保支援」の3つのアプローチで対策と支援を行い、やはり市・地域・交通事業者が共働で進めている点と、ざっくりでも期限を定めて本格運用までのスケジュール感をしっかり持たれていた点は本市においても考えていかなければならない。（文責：小泉英樹）

福岡市は人口150万人ほどの政令指定都市であり、交通事業者による交通網が充実しており、さらに地下鉄も整備されているため、都市部では行政による支援の必要がないことは安易に予想できる。実際都市部では交通空白地はほとんどなく、幹線道路を中心に平日運行100本（往復）以上の路線を複数含むバスネットワークが形成されている。

本市においても西口大通りなどJR成田駅に繋がる道路ではバス路線が充実している一方で公共交通不便地またはそれに準ずる地域は存在すると気付かされた。バス路線が充実していると思われるニュータウン地区においてもバスを利用せずに自家用車による送迎が多く見受けられるのは防犯面や心理的不安だけでなく、「満足ではない公共交通網」にも一因があると考えた。また一般的に生活の利便性が高く駅までのバス路線が充実している地域は地価や家賃相場も高くなると考えられるため、まちとしての価値を高める、新たな人口流入を呼び込むためにも充実したバス路線の整備は、公共交通空白地を抱える地域における福祉的な側面と並行して実施すべきだと考える。

その点においては今回視察した福岡市は人口規模などのスケールの差はあれど参考になる部分が多い。具体的には地区ごとに住民のニーズをきちんと把握し、施策を行なっている点である。路線バスの運転手不足や経営難など全国的な問題を抱えながらも路線バス、乗車人数が異なる乗合タクシー、そしてオンデマンド交通を地域ごとに工夫して目的にあった配置を行なっている。路線バスの休廃止対策として観光資源を活用したバス旅や利用促進のチラシの配布など交通事業者と利用者の双方のメリットになるような取り組みや生活交通確保支援として定員8人の時刻表がなく、AIが選んだ最適なルートで病院や公共施設、スーパーなどののりばを運行するオンデマンドバスが実証実験で運行されている。このオンデマンドバスでは広告協賛による運行支援等も行われており、本市でも広告を募ったり、のりばにしてもらうことで売り上げアップを狙う企業や店舗に活用 of 可能性があると感じた。

そういった魅力的な仕組みを構築しているものの、現状は利用者数や収支は厳しい状況が続いているようだ。しかしながら根気強くアンケート調査や利用促進を行うことで認知度や利便性の向上を、地域と交通事業者、市が共同で取り組んでいく姿勢に本市が取り組まなくてはならない地域公共交通の形があると感じた。（文責：中島達也）



地域公共交通部会長総括

新型コロナ禍は過ぎ、コロナ前の平穏に戻りつつあるように見えるが、経済活動の停滞は私たちの生活に今なお大きく影響を及ぼしている。その一つが地域公共交通である。

コロナ禍による不要不急の外出の禁止は大量離職を生み、結果として経済活動が再開した今でも人出がもとに戻らない現状がある。さらに追い打ちをかけるように、運送業の働き方改革も重なり、地域公共交通を担う、担い手不足による減便や廃止が相次いでいる。

成田市においても、その影響を大きくうけており、本市内をはしるコミュニティバスは大幅減便となり、郊外においても高齢化が進んだことにより、生活の足となる地域公共交通の充実が求められている。そこで、本市の公共交通政策の現状をまずは調査した結果、課題解決にむけた先進事例として福岡県嘉麻市のハイブリッド型デマンド交通システム、福岡市では生活交通のありかたについてというテーマで視察を行った。

嘉麻市のハイブリッド型デマンド交通システムは全国で初の取り組み事例である。本市にも当てはまることだが、利用者が集まりにくい時間帯をどうするかという課題から市職員の発案によって生まれたとのことであった。

高齢者の方はもちろんのこと、全ての方が、自家用車がなくても便利に移動ができるような

手段を構築しており、具体的には、利用者が集中する朝（８：３０～１０：００）・昼（１２：００～１３：３０）の時間帯は「定時定路線バス」として運行し、利用者が分散する時間帯についてはドア to ドアで移動できる「デマンド運行バス（事前予約型バス）」として運行することで、時間帯ごとに運行形態を変え、利用者に合わせた公共交通サービスを展開しているとのことであった。視察中の質疑応答を通していても、市が抱える課題に即したアイディアの発案と切り切った改革によるものであり、本市においても一部区間で試験的運用を行うなど実現可能性が高いように思われた。

福岡市で印象的であったのは自治会が地域公共交通会議のようなものに参加し、交通政策システムについて協議や意見の集約をおこなえる場があること、デマンド交通の予算を少しでも確保するため停車位置にスポンサー制度を取り入れていたことが印象的であった。最後に、福岡市においては地域公共交通を条例のなかでも制定しており、市としてきちんと条例化することによって政策を実現していく方法も有益であると感じた。（文責：小高夕佳）

(様式2)

令和6年度政務活動費報告

会派:政友クラブ

7. 資料作成費

[illegible]

(様式3)

7. 資料作成費

《領収書添付用》

会派 政友クラブ



DCM株式会社
DCM成田店
TEL 0476-23-2752
登録番号 T7010701039115
お買い上げありがとうございます

領収証

2025年03月11日(火)11:47 領*0003

016 国産コピー用紙

¥2,185

016 白さ鮮やかコピー用紙A4

(¥492×6コ)

¥2,952

合計 ¥5,137

税合計 ¥467

(内10%対象額 ¥5,137)

(内10%税額 ¥467)

クレジット ¥5,137

お買上点数 7点

領*No. 店No130162