

# 行政視察報告書

行政視察の結果について、下記のとおり報告します。

令和8年5月11日


光市議会議長 森戸 芳史 様

議員 小林 隆司

## 記

- 1 調査年月日 ①令和8年4月21日（火） 13:30～15:00  
②令和8年4月22日（水） 13:00～14:30
- 2 調査市等 ①長崎県島原市  
②福岡県飯塚市
- 3 調査結果 別紙のとおり

調査結果①

日 時	令和 8 年 4 月 21 日 (火)、13 : 30~15 : 00	
調 査 市 等	長崎県島原市	
調 査 事 項	公共交通 (予約・あいのり・たしろ号)	
説 明 者	政策企画課 平川 健太氏 等	

<奈義町の概要>

島原市は、長崎県南東部の市で、有明海に面している。面積はおよそ 82.8 平方キロメートルで、島原半島全体の約 2 割を占めている。西側には雲仙岳を中心とする山地がそびえ、東側は有明海に向かって比較的平坦な地形になっている。人口は 39,687 人 (2026 年 4 月 1 日時点) で、行政や生活の拠点機能が集約されている。

<予約・あいのり・たしろ号の沿革>

令和 3 年 5 月 12 日、島原鉄道株式会社から島原市に対し「島原市内のバス路線を廃止する」旨の発表があった。この発表を受けて、島原市は、島原鉄道や関係機関と協議し、地域の公共交通を維持するとの方針を示した。

- ・コミュニティバス「たしろ号」の運行形態を見直すことによる利便性の向上
- ・高齢者や免許返納者などの「生活の足」を確保

従来の予約制定路線型だったたしろ号を、令和 3 年 10 月からデマンド運行へ切り替え、市内全域の停留所を細かく設定してカバーする今の姿になっている。

<予約・あいのり・たしろ号の課題>

① コストと財源の負担

たしろ号は、デマンド運航によって利用者が大幅に増えている一方、運行経費が増加傾向にある。また、人件費や原油価格の高騰により、25 年度の事業費は前年比で 15.5% 増加 (約 800 万円) した。

② オペレーターと事業者の体制

市内の複数事業者がデマンド運行に参加し、AI 予約システムを活用して配車している。予約受付や配車調整にかかる事務負担の増や参加事業者ごとの稼働バランスや収入の公平感、さらにドライバー不足の中でバスの台数とシフト維持が課題である。

③ デジタル利用と高齢者への配慮

たしろ号は、スマホやウェブからも予約できる一方、高齢者やデジタル機器が苦手な人向けに電話予約も併用している。利用方法の周知や相談対応といった、デジタルとアナログの両立が求められる。

**予約・あいのり・たしろ号** 島原市 6

**自由経路に運行方法を見直し** ✓

定時定路での運行方法では、路線バスが通らなくなった地域をカバーするだけの、輸送能力は無い  
 しかし、競合のため避けていた路線バスのルートを実行しても支障が無くなったため、市内タクシー会社7社に運行を委託

①A Iの本格的活用 ⇒ **市内全域の停留所間で移動可能**  
 市内どこからでも中心部へ乗換無し  
 乗車30分前までの予約受付を実現

②停留所を増設 119箇所 ⇒ **251箇所**  
 廃線となった停留所、従前の停留所に加え、ドラッグストア・コンビニなどを中心に停留所を設置

③運行時間の延長 8時台～15時台 ⇒ **7時～18時**  
 路線バスで通勤・通学されていた方たちの移動を支えなくては  
 いけない（バスの代替機能：毎日運行）

**予約・あいのり・たしろ号** 島原市 8

**利用者数の推移**

R3.4										デマンド型に移行			AM4台 PM3台		
5	6	7	8	9	10	11	12	R4.1	2	3	R3計				
66	82	82	84	63	73	2,944	3,373	3,467	2,810	2,492	3,198	18,734			
<small>※定期定路利用者計：1,275人（R2.3～R2.9）</small>															
R4.4										平日1台増便			AM4台 PM4台		
5	6	7	8	9	10	11	12	R5.1	2	3	R4計				
3,403	3,582	3,634	3,705	3,593	3,179	3,773	3,875	3,730	3,303	3,464	3,898	43,139			
R5.4										平日2台、土曜1台増便			AM6台 PM4台		
5	6	7	8	9	10	11	12	R6.1	2	3	R5計				
3,695	3,753	4,025	4,109	4,871	4,684	4,881	4,444	4,734	4,165	4,296	4,722	52,379			
R6.4										EV車1台増便			AM7台 PM4台		
5	6	7	8	9	10	11	12	R7.1	2	3	R6計				
4,540	4,707	4,662	4,997	4,764	4,825	5,160	4,888	5,026	4,413	4,328	5,134	57,444			
R7.4													AM7台 PM4台		
5	6	7	8	9	10	11	12	R8.1	2	3	R7計				
4,962	4,980	5,029	5,479	5,207	5,147	5,545	5,144	5,140	4,653	4,615	5,459	61,360			

令和2年度704名（月平均60名）の利用者が、現在は5,000名を超える月もあり約80倍以上に増加している。予約が取りづらいという声を受け、これまで午前・午後の半日で運行していた事業者に、1日フルで運行してもらい稼働台数を増加する方法で対応している。  
 また、令和6年11月からEV車両を導入し、車両自体も7台から8台に増車した。

<質疑>

Q1	2026年3月17日現在、本事業ではEVたしろ号を含む8台体制で運行しているが、自動車整備をはじめとする年間のランニングコストをお示しください。
A1	本事業のランニングコストは、運行事業費補助金4,560万円、予約システム保守委託料330万円、予約受付業務委託料1,160万円、消耗品・通信運搬費等70万円、総計6,120万円である（財源内訳：特別交付金4,920万円、市負担1,220万円）。
Q2	全国的にバス運転手が不足している中、本事業のバス運転手の確保状況、ならびに運転手確保に向けた取組をお示しください。
A2	本事業のバス運転手は43人で、本来の定員から15人不足している。また、運転手確保の取組としては、バスの運転体験会を定期的で開催している。
Q3	島原市は、2024年11月1日から2025年1月31日まで、EVたしろ号による実証実験を実施した。これはCO2排出量削減と最適な運行形態の検証を目的とし


	ており、福岡工業大学等と連携して走行データを収集・分析したとあるが、その結果をお示しください。
Q4	2024年11月1日から2025年1月31日まで、福岡工業大学等との連携のもと、走行・バッテリー使用量等のデータ収集、燃費、排出ガス削減効果を分析した。その結果、燃料費は半分以下、CO2排出量は約6割削減できた。

<所感>

予約・あいのり・たしろ号は、従来の路線バスの一部を置き換える形で導入されたデマンド型の乗合交通で、事前予約して同じ方向にむかう人同士が相乗りする仕組みである。これは市民のニーズを的確に捉え、環境への配慮や財政負担の軽減にもつなげている。一方、人件費や物価高騰等の影響による事業費の増加、また運転手不足によるバスの便数が減少している。

光市では、一部の地域において交通空白地帯があり、ここに本事業を導入すれば、市民に大きなメリットもあり、さらに環境負荷への軽減にもつながることから、前向きに検討することが必要と感じた。

調査結果②

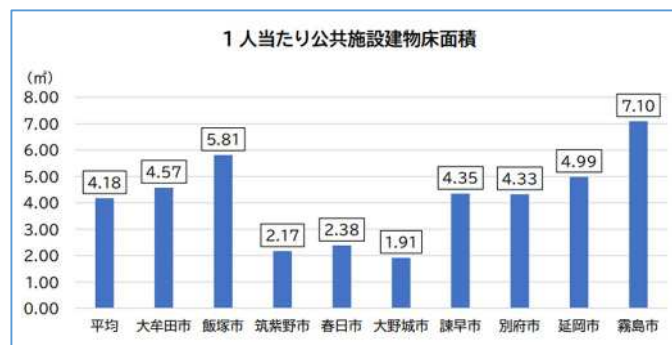
日 時	令和 8 年 4 月 22 日 (水)、13 : 00～14 : 30	
調査市等	福岡県飯塚市	
調査事項	公共施設マネジメント	
説明者	財産活用課 大田 智広氏 等	

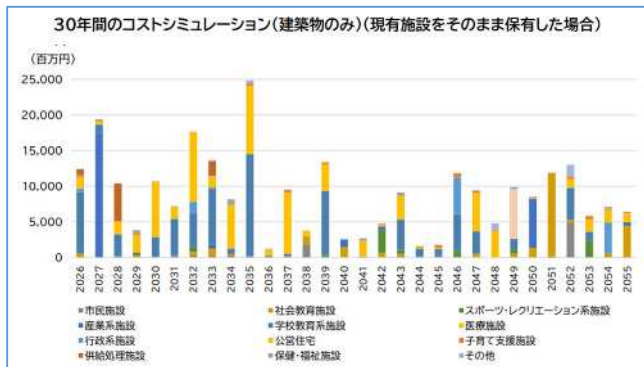
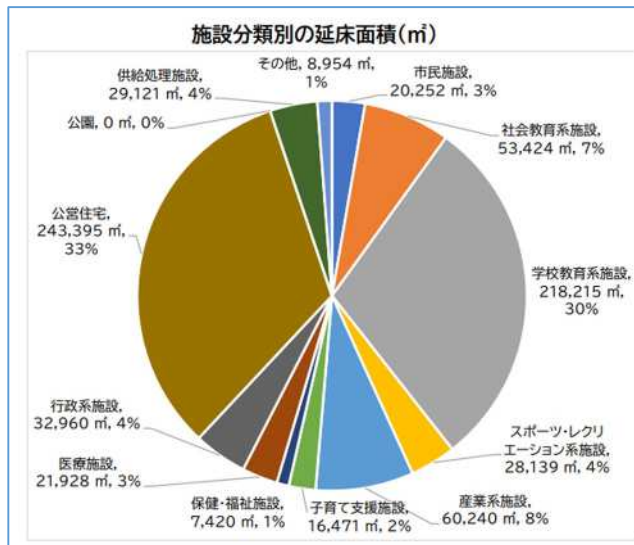
<飯塚市の概要>

飯塚市は、福岡県の中心部に位置しており、県内で 4 番目に人口が多く（令和 8 年 4 月 1 日時点：123,098 人）、長崎街道の宿場町、筑豊炭田時代の中心地など、歴史的な変遷を背景に、市内に 3 つの大学を有している「学園都市」である。歴史文化財として、九州の炭鉱王・伊藤伝右衛門と筑紫の女王・柳原白蓮が過ごしたお屋敷である旧伊藤伝右衛門邸や、昭和 6 年に完成し、現代も興業が行われている木造二階建ての劇場「嘉穂劇場」などがある。

<公共施設等の現状と課題>

- 飯塚市が保有する建築物の人口 1 人あたりの公共施設等の延床面積をみると令和 4 年度は 5.81 ㎡/人であり、平成 25 年度の 6.03 ㎡/人から削減傾向にある。
- 公共施設の内訳をみると、特に公営住宅の延床面積が類似団体の平均値の約 1.6 倍、小中学校の延床面積も平均値の 1.3 倍となっており、他市と比べて多い状況にある。
- 九州地方における類似団体と比較すると、平均値 4.18 ㎡/人と比較して約 1.4 倍になっている。
- 本市が保有する建築物の築年別の延床面積の状況をみると、全体の 66.8%、およそ 3 分の 2 の建物が建築後 30 年以上経過している。
- 総務省の簡易推計モデルで建築物の今後 30 年間の大規模研修・更新費用を算出すると、物価高の影響総額で 2,672 億円（市立病院、卸売市場、オートレース場含む）となっており、平均すると年間 89 億円が必要となる。現有施設をそのまま維持更新した場合、年間 19 億円が不足する。





**<質疑>**

<b>Q1</b>	第1次・第2次の公共施設等総合管理計画の中で、すでいくつかの施設について統廃合や用途廃止が行われてきたが、具体的な取組をお示してください。
<b>A1</b>	楽市保育所の用途廃止等による床面積縮減、老朽施設の集約や複合化による削減、さらに小中学校再編に合わせた周辺施設の見直しに取り組んだ。
<b>Q2</b>	市民参画による見直しを推進するとあるが、具体的な取組をお示してください。
<b>A2</b>	公共施設等の縮減や再編にあたっては、施設カルテなどを活用して、現状の見える化を行い、市民に広く公表することで情報を共有する。
<b>Q3</b>	公共施設等の最適化について、限られた財源をより効率的、かつ効果的に活用するためには、周辺市町との連携を必要と考えるが、見解をお示してください。
<b>A4</b>	近隣市町村などと広域的な連携を推進し、公共施設等の相互利活用を行うことで、利用者の利便性向上と施設の稼働促進を図っていく。

**<所感>**

飯塚市は「公共施設等のあり方に関する基本方針」を早い段階から持ち、現在は第3次の基本方針や総合管理計画を整備している自治体である。令和5年の総務省指針改定を

踏まえた第 3 次基本方針をまとめ、市民意見も募りながら見直しを進めている点が特徴的である。一方、実際の個別施設の再編や廃止、複合化など「現場での実行」が今後本格化していく段階であり、計画と住民ニーズ、地域コミュニティの維持をどう両立させていくかが大きな課題として残っているように伺える。

現在、光市では、「光市公共施設等総合管理計画」を定めて、公共建築物とインフラを一体で管理する方針を示しているが、計画通りに進捗していない状況が伺える。既に取り組んでいるとは思いますが、市の現状と課題を広く市民に広報し、今後の未来をより明確に見せることが必要と考える。また、限られた財源をより効率的、かつ効果的に活用するため、公共施設の相互利用など、近隣市町の緊密な連携が必要である。