

令和6年2月2日

都城市議会  
議長 長友 潤治 様

総務委員会  
委員長 畑中 ゆう子

## 総務委員会報告書

令和4年第2回都城市議会定例会において、閉会中も継続して調査するものとして申し出た事件について、その調査結果を会議規則第109条の規定により、下記のとおり報告します。

### 記

#### 1 調査事項

(1) 人口減少社会における地域公共交通の在り方について

#### 2 本市における現状及び課題等について

本市は、南九州圏域の中心都市として交通や交流の要衝機能が求められている。少子高齢・人口減少社会が本格化する中、公共交通機関は重要な交通手段であるが、マイカーの普及等によって、その利用は減少傾向にある。

第2次都城市総合計画（第2期総合戦略）において、誰もが利用しやすい幹線・支線を明確化したネットワークの構築、モビリティマネジメント等によっていかに持続可能な地域公共交通を形成できるか、また、市民の利便性をいかに確保するかは、重要な課題として示されている。

しかし、高齢化による中山間部での買い物難民の増加や、公共交通空白地域における公共交通の不便さを訴える声は多く、移動手段に不安を抱える市民は現在だけでなく将来的にも多く潜在している状況である。

このような状況から、「人口減少社会における地域公共交通の在り方について」調査・研究を行うこととした。

### 3 調査の経過

開催日	活動	内容
令和4年 3月15日	総務委員会 (委員間討議)	閉会中の所管事務調査申出について ※「人口減少社会における地域公共交通の在り方について」調査・研究を進めることを確認
令和4年 6月20日	総務委員会 (委員間討議)	調査の基本的サイクル(スケジュール感)を確認し、今後の調査の流れを確認
令和4年 8月5日	総務委員会 (執行部聴取)	「都城市地域公共交通網形成計画(平成29年3月策定)」の内容と進捗状況を踏まえた本市の地域公共交通網の現状と課題について聴取(総合政策課)
令和4年 9月16日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※調査の方向性を協議
令和4年 9月27日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※調査の方向性を協議
令和4年 10月24日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※近隣自治体(小林市・えびの市・志布志市)での地域公共交通に関する取組について視察を実施することを確認
令和4年 12月5日	総務委員会 (委員間討議)	視察に向けた視察項目及び質問事項等の確認を実施
令和4年 12月13日	総務委員会 (委員間討議)	視察に向けた質問事項等の確認を実施
令和4年 12月20日	行政視察 (小林市・えびの市)	小林市及びえびの市の地域公共交通の現状と課題について視察を実施
令和4年 1月27日	行政視察 (志布志市)	「チョイソコしぶし」をはじめとした志布志市の地域公共交通の取組について視察を実施
令和5年 3月6日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について ※調査のスケジュール感等を確認
令和5年 3月15日	総務委員会 (委員間討議)	今後の所管事務調査の進め方について

令和5年 5月18日	総務委員会 (委員間討議)	収集した資料や各委員の報告書等をもとにこれまでの調査結果等を整理。今後の調査の方向性を協議。都城駅の視察を行うことを確認。
令和5年 6月6日	総務委員会 (委員間討議)	次回の都城駅視察について確認。
令和5年 6月9日	管内視察 (都城駅)	都城駅舎施設等を視察。九州旅客鉄道株式会社宮崎支社様から現状等について聴取。
令和5年 6月26日	総務委員会 (委員間討議)	2回目の都城駅視察について確認。
令和5年 7月10日	管内視察 (都城駅)	都城駅舎施設等を視察。九州旅客鉄道株式会社宮崎支社様から現状等について聴取。
令和5年 8月23日	総務委員会 (委員間討議)	都城駅の利活用について、政策提言を見据えた協議を進めることを確認。
令和5年 9月1日	アンケート調査	駅利用者の多い市内高校3校に対し、アンケート調査を依頼。
令和5年 9月7日	総務委員会 (委員間討議)	日南駅の整備について、動画資料をもとに状況を確認。
令和5年 9月25日	総務委員会 (委員間討議)	政策提言書(案)の作成等について協議
令和5年 10月13日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和5年 10月25日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和5年 11月2日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和5年 11月8日	資料請求	小林市・日南市に対し、駅コミュニティスペースの利用状況等について資料請求を実施。
令和5年 11月9日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和5年 11月24日	総務委員会 (執行部聴取)	本市の総合計画・総合戦略及び地域公共交通網形成計画等の各種計画の内容について聴き取りし、提言内容との課題・方向性の比較、検討を実施。

令和 5 年 11 月 27 日	総務委員会 (委員間討議)	提言内容について協議。
令和 5 年 11 月 29 日	全員協議会	提言内容を全議員に説明。議会の総意として政策提言書を提出することが決定。
令和 5 年 12 月 8 日	総務委員会 (委員間討議)	政策提言書の提出方法等について協議。
令和 5 年 12 月 25 日	総務委員会 (委員間討議)	政策提言書の手交式に向けた協議。
令和 6 年 2 月 1 日	総務委員会 (委員間討議)	政策提言書の手交式に向けた協議。
令和 6 年 2 月 5 日	政策提言書の手 交式	政策提言書を市長へ提出。

## 4 調査の内容

### (1) えびの市の取組について

えびの市の地域公共交通の現状と課題について、えびの市へ視察を実施した。コミュニティバスの導入検討における実証実験や、タクシー利用助成事業の導入について説明を受けた。

平成 24 年度よりコミュニティバスが運行されているが、バス停が遠く利用できない等の理由で利用者が少ない状況にあり、支障なく外出できる環境を整えるため、平成 27 年度よりタクシー料金助成事業を実施している。65 歳以上の方が利用でき、タクシー料金の約 4 割（上限が 1,500 円）を助成するもので、4 月に 48 枚、9 月に 48 枚、年 2 回発行されている。令和 3 年度はワクチン接種分のタクシー券が 4 枚配布されるなど、高齢者にとって満足度の高い助成事業となっている。

また、吉都線の駅舎及び駅周辺の賑わい創出に関して、地元団体の取組についての説明を受けた。駅を管理する地元自治会には駅見守り報奨金を支給している。

研修後、JR 京町温泉駅敷地内に設置されているえびの市観光交流センターを見学した。観光協会がレンタカーやレンタサイクル、浴衣等を保有し、観光客に貸出している。

## (2) 小林市の取組について

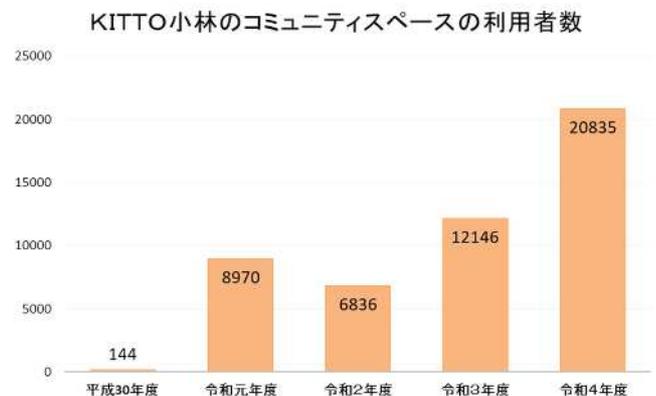
小林市の地域公共交通の現状と課題について、小林市へ視察を実施した。

地域公共交通の策定、JR吉都線利用促進の取組、市内高等学校通学費助成事業、タクシーおよび福祉タクシー利用助成事業について説明を受け、研修後はJR小林駅にて、駅舎および小林市地域・観光交流センター「KITTO小林」を見学した。

福祉タクシー利用料金助成事業は、車両を保有していない75歳以上の高齢者や重度障がい者の方が利用できる制度で、年間30枚が上限で、本人と他の人が同乗できるなど、通院や買い物利用に便利になっている。

市内高等学校通学費助成事業は、路線バスの利用促進を図るため、定期券購入費用の一部、年3万円を上限に助成している。

小林駅周辺整備事業は、JR小林駅利便性向上や、市民や観光客の交流の場の提供、市の魅力を市内外にPRする情報発信の拠点として、平成26年度より5年計画で実施された。JRから土地や駅舎1,301㎡を買収し市有地とした。総事業費は8億875万円。中でも、平成29年オープン「KITTO小林」は2階コミュニティスペースにおいて、集会、会議、展示会、音楽ライブ、スポーツ教室など1年を通して幅広く活用されており、地域の交流の場、賑わい創出の場となっている。貸切時間以外は、フリースペースとして開放され、交通機関の待合スペース・勉強スペース等に使われている。「KITTO小林」の建設費は、4億5,757万円。



## (3) 志布志市の取組について

乗り合い型デマンドタクシー「チョイソコしぶし」の取組について、視察を行った。チョイソコしぶしを導入した経緯、運行計画、予算、実績等について説明を受けた。

適用エリアの選定においては、路線バスや福祉タクシーの運行していない交通空白地の解消が喫緊の課題であったため、まず街中で実証運行を行い、段階的に市内全域に拡大していた。乗り場は710カ所であり、ごみステーション469カ所が乗り場となっているため、日常生活での徒歩圏内に乗り場がある。既存のタクシー事業者に配慮した料金設定および停留所設定にしている。



## (2) JR日南駅について

JR日南駅は、日南市街地近くに位置し、日南線を所属線とする。

近隣に日南学園中学校・高等学校があるため、通学利用の他、清掃ボランティア活動に勤しむ生徒の姿が見かけられる。

平成27年4月から、日南市が駅業務を受託する簡易委託駅となっている。

JR九州における「九州 DREAM STATION」を通じた駅有効活用に向けた取組を行っている事例として、JR日南駅の整備事業について調査した。

令和3年4月に整備され、新駅舎には自由に使用できる学習スペースや、小上がりの和室等が設置されている。オープン直後から、期待どおりに広い年代の人に利用されている。高校生が毎日の電車の待ち時間に勉強したり、駅近くにある市役所や県の職員が仕事をしていたり、列車を待つビジネスマンや観光客がパソコンを開いて仕事をしていたり、読書をしていたりしている。寄贈による図書が設置されている。

コミュニティスペースの利用時間は午前5時30分から午後10時までで、午前6時30分から午後6時30分の間は、市の会計年度任用駅員が駐在している。利用時間については、利用者へのアンケート調査を実施し、検討を重ねているようである。

コミュニティスペースの利用者数は、令和3年度6,252人、令和4年度7,492人で増加傾向となっている。



## (5) JR都城駅について

他市の取組を調査する中で、本市の公共交通を取り巻く一つ一つの課題に応えるには限界があり、中山間地域の公共交通の隙間を埋めるには何が必要なのか協議を重ねた結果、本市の公共交通の要であり、市の顔である都城駅がカギなのではないかという視点を持った。

その都城駅において、駅を利用する高校生から、駅の待合スペースの椅子不足や、駅で長時間待つことが馴染まず近隣の商業施設を利用し待ち時間を過ごしている状況等を指摘する声を伺った。都城市域公共交通網形成計画（平成29年3月策定）では「公共交通に期待すること」という調査項目に対し、「運行本数を増やしてほしい」が第1位となっているが、それに引き続き「待ちやすい乗場の改善」が第2位となっている。これは、公共交通利用者の増加を図る上で、特に着目すべき点であると考えた。

加えて、都城市域公共交通網形成計画の調査では、住民意向として公共交通の維持を求める意向が示されるものの、市民の公共交通利用に対する意識が低く、自家用車利用に依存した生活が浸透していることが指摘されている。同計画では、地域公共交通の見直しを図ることと併せ、「地域が一体となって公共交通を守り育てていく」気運の向上を目指すことを方針として定めている。その方針を達成するためには、駅を利用することがない市民についても、駅に足を運んでもらう機会を作り、駅に触れ、身近に感じてもらうことで、今後、将来にわたり地域公共交通を守り育てる気運醸成を図る必要があるのではないかと考えた。

それらの状況から、都城駅を交通の発着点として列車やバスの乗降を行う目的以外にも、駅自体を市民が利用しやすい環境に整え、「人が集う場」「地域交流の場」とすることによる市民の公共交通の利用機会の拡大の可能性について模索するため、調査を行うこととした。

### ア 駅舎について

JR都城駅は、日豊本線と吉都線との結節駅であり、駅長1名、社員3名が常駐している。今の駅舎は昭和49年10月に完成し、築約50年が経過しているが、耐震構造については問題ない。また、平成26年にはバリアフリー化が完了している。

駅舎1階の旧観光協会跡のスペースは、約12坪の広さがあり、いつでも賃貸契約が可能である。

また、駅舎2階の会議室は約22坪の広さであるが、JRの社内利用のスペースであり、現在は関係者以外立ち入り禁止となっている。使用頻度が低いため、利用するには入念な手入れが必要である。社用スペースではあるが、賃貸契約および市民開放について、JR宮崎支社は前向きな態度である。



## イ JR都城駅利用の高校生アンケート調査の実施

市内の県立高校3校を通じて、通学に都城駅を利用している生徒に向けてのアンケート調査を実施した。駅利用の頻度や、待ち時間についてなど、9項目にわたる質問に対し、県立都城泉ヶ丘高等学校附属中学校の中学生1名を含む全133名から回答が得られた。

自由回答欄には、待合スペースの狭さ（椅子の少なさ）や、自転車置き場の不便さ等、さまざまな意見が多数寄せられ、都城駅に対し、多くの改善が求められていることがわかった。

### （ア）調査対象

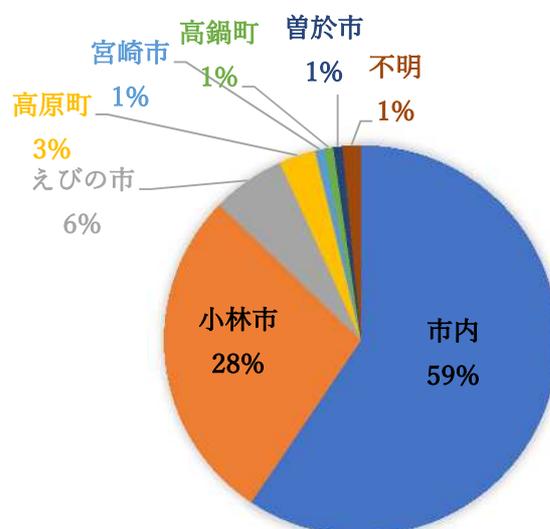
県立都城泉ヶ丘高等学校（附属中学校を含む）、県立都城商業高校、県立都城農業高校の都城駅利用者を対象。回答者133名



### （イ）回答結果

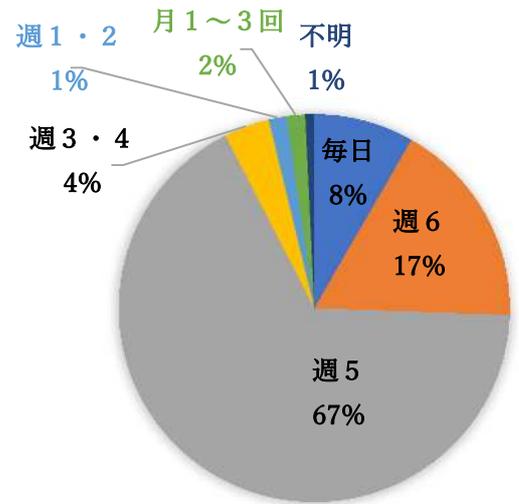
#### a. 住まい

市内 79名 / 市外 54名



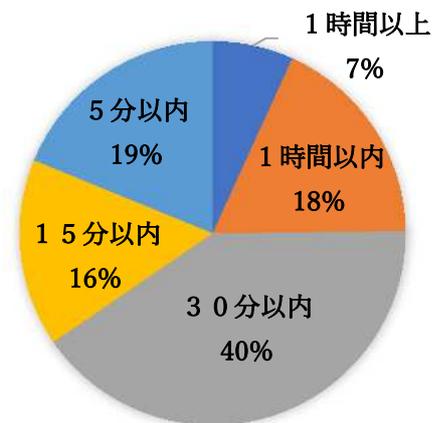
b. 利用頻度

- 1. 週5回 89名 (67%)
- 2. 週6回 23名 (17%)
- 3. 毎日 11名 (8%)
- 4. 週3~4回 5名 (4%)
- 5. 週1, 2回/月1~3回 各2名



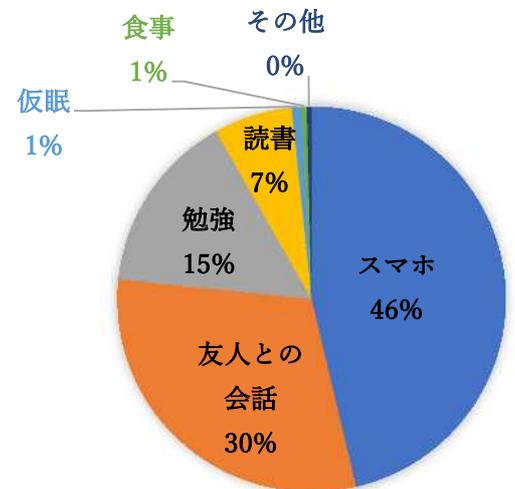
c. 駅での待ち時間

- 1. 30分以内 54名 (40%)
- 2. 5分以内 25名 (15%)
- 3. 1時間以内 24名 (18%)
- 4. 15分以内 21名 (16%)
- 5. 1時間以上 9名 (7%)



d. 駅での待ち時間の過ごし方

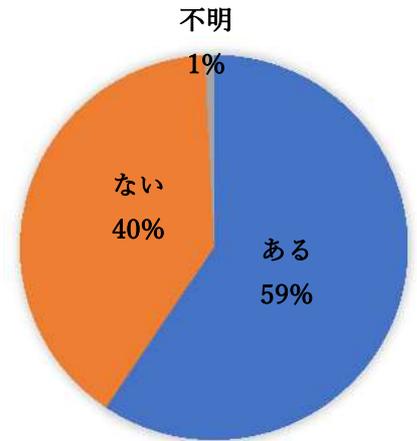
- 1. スマホを見る (46%)
- 2. 友人と会話する (30%)
- 3. 勉強 (15%)
- 4. 読書 (7%)
- 5. 食事、仮眠 (各1%)



e. 駅での待ち時間が長くなりそうな時、駅以外の場所を利用するか

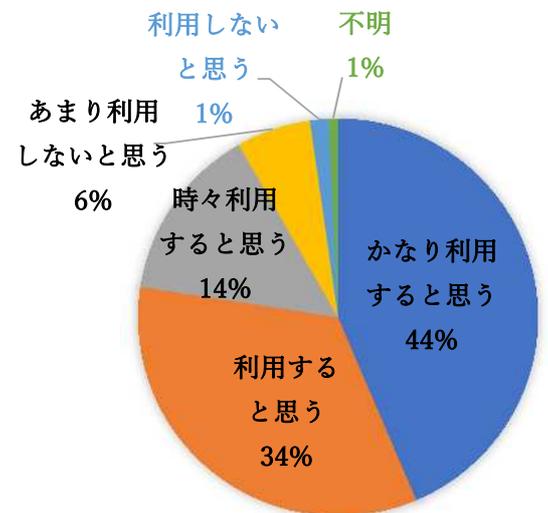
YES 59% / NO 40%  
※利用する場所（回答者79名）

1. イオンモール都城駅前 (65名)
2. 学校 (9名)
3. 図書館 (6名)
4. コンビニ (3名)
5. ブックオフ (2名)
6. 総合文化ホール、塾 (各1名)



f. 都城駅に机や椅子が置かれているスペースがあれば利用するか

1. かなり利用すると思う 58名 (44%)
2. 利用すると思う 45名 (34%)
3. 時々利用すると思う 19名 (14%)
4. あまり利用しないと思う 8名 (6%)
5. 利用しないと思う 2名 (1%)



g. 駅に求めるもの（自由回答）※待合室関係以外

- ・駐輪場の改善 (27名)
- ・トイレをきれいにしてほしい (14名)
- ・駅をきれいにしてほしい (8名)
- ・コンビニ、売店、カフェが欲しい (計8名)
- ・ホームの椅子を増やしてほしい (1名)
- ・自販機の飲料代、価格設定を安価に (1名)
- ・20~21時まで過ごせる場所が欲しい (1名)

## (6) 市の取組について

執行部に対し、第2次都城市総合計画（第2期総合戦略）や都城市地域公共交通網形成計画等の各種計画に基づいた本市の公共交通利用者減少に対する取組を調査するため、聴き取り調査を実施した。

公共交通の結節点となる乗り場環境の充実のため取組を行っているところであるが、都城駅については、都城市の玄関口でありJRと各種路線バスを繋ぐ結節点であると認識しているものの、現時点で都城駅待合室等に関し整備等の計画・構想等はないということを確認した。

また、マイカーが普及している本市において公共交通を必要としない車保有者に公共交通への転換を進めていくことは非常に厳しい状況にあるが、その上で効果的なモビリティマネジメントを進めていくためには、マイカーと公共交通との併用を前提に「公共交通に乗り慣れてもらう」「公共交通に乗るきっかけを創出する」こと等が効果的であると考えていることを確認した。

## 5 委員会としての意見

コミュニティバスおよび吉都線の利便性向上といった、中山間地域における公共交通の問題点の改善に向けて始まった本委員会の調査は、調査を進めるにつれ、課題の抱える範囲の広さ、問題の根深さに気付くこととなった。

一つ一つのニーズにこたえるには限界があり、中山間地域の公共交通の隙間を埋めるには何が必要なのか協議を重ねた結果、本市の公共交通の要であり、市の顔である都城駅がカギなのではないかという視点を持った。

どのように整備し、賑わいを創出するのかを話し合い、行政視察で訪れた小林駅や、日南駅の整備事業を例に、「地域の人が集える場としての駅舎の利活用を行うことが、公共交通を身近に感じてもらい利用促進につながる」と仮説を立て、都城駅に関する調査を入念に行い、都城駅舎における待合スペースの整備に関する提言を行うに至った。

本委員会の提言は、単に乗降場としての駅を整備しようというものではなく、電車やバスの利用がなくても立ち寄りたくなる駅を目指すことで、ひいては、駅に人の流れが創出されることを狙うものである。

また、一日当たりの平均乗降数800人のうち約半数を占める定期利用の高校生の8割以上が、列車の待ち時間に勉強できるスペースを駅舎に設置されることを望んでおり、利用者のニーズにも対応しうるものである。

※以下、提言内容（政策提言書より抜粋）

本市の玄関口である都城駅が、利用者にとって利用しやすい駅となり、また、地域交流の場・賑わい創出の場として「行きたくなる駅」「集いたくなる駅」となることで公共交通利用者の増加につながるよう、JR九州と連携し、下記の取組を行うこと。

1. 通勤・通学で都城駅を利用する中・高校生等が、長時間過ごせるような利用しやすいスペースを創設すること。
2. 高齢者層など多様な世代が集う場として、地域交流が促進されるスペースを創設すること。
3. 地域住民も駅に気軽に立ち寄れるよう、駅の付帯施設の整備を行うこと。
4. 上記を満たすことによって、駅の賑わいを創出し、駅を発着点とする公共交通の利用機会を促進すること。

また、今回、提言までは至らなかったが、高齢化による中山間部の買い物難民の増加や、免許返納者増加に対する移動手段確保や、公共交通空白地域への対応は、今後も委員会として調査研究すべき重要な課題であると考えている。

高齢化により移動手段に不安を抱える市民が増加することは確実であるため、移動手段が無いことによる生活の質の低下やひきこもりなどの様々な問題に波及していかないためにも、小林市・えびの市で取り組んでいるタクシー利用料金助成事業や、志布志市で取り組んでいる乗り合い型デマンドタクシー事業など、解決に向けた調査研究が引き続き必要であると考えている。