

○議長 横尾 武志君

1 1 番、益田議員の一般質問を許します。益田議員。

○議員 1 1 番 益田 美恵子君

こんにちは。最後の一般質問をさせていただきます。24 年間の中の最後となりますので、よろしく願いいたします。

まず初めに町内の公共交通についてお尋ねいたします。要旨 1、平成 24 年 3 月に策定された「芦屋町地域公共交通確保維持」で定めた基本方針及び目指す将来像はどのように具体化されたのかお尋ねいたします。

○議長 横尾 武志君

執行部の答弁を求めます。環境住宅課長。

○環境住宅課長 入江 真二君

それでは、平成 24 年 3 月に策定いたしました「芦屋町地域公共交通確保維持計画」では、基本方針を「町民の日常生活を支える地域公共交通サービスを持続的に提供していくために、町民の日常生活移動に即した効率的・効果的な地域公共交通を町民・事業者・行政が力を合わせて創り、守り、育てる」としております。これは、少子高齢化の進展並びにモータリゼーションの発展などにより、全国的にも公共交通を取り巻く環境が厳しい状況であるため、芦屋町においても住民の生活基盤である公共交通を確保維持するために、行政だけではなく町民、事業者が一体となって推進することを基本方針として定めております。この計画では、目指す将来像を 6 項目定めております。

まず 1 点目です。芦屋タウンバスの延伸についてでございます。これは、利用者が非常に少なく将来にわたって収支の改善が見込めない状況であるという理由で、市営バスが平成 25 年 3 月末で路線を撤退した後、芦屋タウンバスを中央病院からはまゆう団地まで延伸するというもので、平成 25 年 4 月から運行を開始して、現在に至っております。運行に際しては、平日の便数を 2 便ふやして 9 便とし、乗継割引制度を導入するなど利用者の利便性を考慮して運行を開始しております。

2 点目は、芦屋タウンバスの一部ルート of 効率化として、はまゆう団地から遠賀川駅線については、自衛隊前から高浜・緑ヶ丘地区を運行することで、遠賀川駅までの運行時間の短縮を図っております。

3 点目は、JR との乗り継ぎ利便性の向上です。タウンバスの利用者の約 70% の方が利用する遠賀川駅での乗り継ぎに配慮したダイヤを、現在組んでおります。現在では、平均 10 分以内の待ち時間で JR 及び芦屋タウンバスに乗り継ぎができるようになっております。

4 点目は、乗り継ぎ拠点の明確化・強化として、山鹿バス停でタウンバスと市営バスの乗り継

平成 27 年第 1 回定例会（益田美恵子議員一般質問）

ぎを考慮したダイヤを組んで、高須・折尾方面へ効率的に移動できるように接続しております。

5 点目は、巡回バスの改善として、今年度アンケート調査及び意見交換会を行った結果、約半数の方が、「不満は特になく、今のまま巡回バスを存続してほしい。」と、いう意見であったため、現行の運行を継続することとしております。しかし、巡回バスは無償であること、平成 30 年の中央病院の移転に伴い運行ルート等の見直しなど、今後も継続して巡回バスのあり方については、検討しなければならないというふうに考えております。

6 点目に利用促進策として、割引率の高い回数券の発売、ラッピングバスの運行、遠賀川駅前サービスセンターでの定期券、回数券の販売、それと安全対策としてドライブレコーダーの設置等を実施し、利用促進を図っております。また、県及び九州産業大学と連携して、タブレット端末を使用したタウンバス利用者の降車数調べ、それと利用者の属性等の調査を行っております。この調査により、バス停及び便ごとの利用者数の実態が明らかになることで、今月末にもダイヤ改正をいたしますが、住民の買い物や病院移動の時間に合わせたダイヤに見直し、利用者数の少ない遠賀川駅行きの便を芦屋行きに振りかえることで、あまり経費をかけずに遠賀川駅からの最終便をふやすことができました。今後もタウンバスの利便性を図りながら、現状の便数を確保維持していくように努めたいというふうに考えております。

以上です。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

ただいま、答弁に 6 項目にわたっての努力をるるお話されましたが、アンケート調査では不満がないというお話が今なされました。しかしながら、私の耳に入るのはやはり、不満を言われる方がたくさんあります。私もバスにしか乗りませんので、それが一番話しやすいのかもしれないけれども、そういったお話があります。

芦屋から遠賀川に行く場合においては、上り、下り 10 分間の予備を見てあるということですが、帰りの便で、JR の上り下りの待ち時間というのは考慮されているのかどうか。博多方面から帰る場合の待ち時間が長いというお話を聞いております。そのために、寒い時にはやはり家族が迎えに行ったり、車がない時はタクシーで帰ってもらったりということなんです。この点についてはいかかでしょうか。

○議長 横尾 武志君

環境住宅課長。

○環境住宅課長 入江 真二君

先ほど申しましたアンケート調査というのは、これはすみません。巡回バスに対してのアン

平成 27 年第 1 回定例会（益田美恵子議員一般質問）

ケート調査でございまして、タウンバスとか市営バスについての内容ではございません。

それと、JR 遠賀川駅での乗り継ぎの件ですが、確保維持計画をつくるときに、全町民を対象にアンケートを行っております。この中で芦屋町民の移動特性として、通勤、通学もほとんどの方が北九州方面に移動するという結果が出ておりますので、タウンバスは遠賀川駅にしか行きませんので、遠賀川駅に着くと上りを優先して待ち時間を設定しております。遠賀川駅発、芦屋行きの便については、下りの電車を優先してダイヤを組むようにしております。ただ、それでも遠賀川駅で上りと下りの電車が同じ時間に着けば、同じような時間でもよろしいんですけど、そういうわけにはなりません。

それと朝は、タウンバスは1時間に3便運行している時もありますが、通常昼間の時間は1時間に2便しか運行しておりません。これに対してJRは、多いときは大体3便、4便というふうになりますので、どうしても乗り継ぎを考慮するとしても、どの便にするかというのが問題になってきます。ですから、乗り継ぎとした電車に乗られてない方が、遠賀川駅に着くとすると、最大で30分とか、あと7時過ぎるとバスが1時間に1本とかしかない場合には、最長でもやっぱり1時間くらい待つという状況にはなってしまう。これは、やはりバスの便数とJRの便数に差があるためやむを得ない状況というふうに考えております。

以上です。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11番 益田美恵子君

一人一人の要望に合わせるっていうことは、大変無理なことだろうと思います。しかしながら、やはり利便性を考えていく上においては、やはり通勤される方がどの時間帯を利用しているのか、また通学している学生さんがどの時間帯を一番利用しているのか、新たな試みとして、高校受験者家族の方に対して、アンケート調査をしてはどうかという思いを持っております。受験者ですからまだはっきりは決まっております。しかし、受験するからには目標の高校をどこまでっていうことは、どこに焦点を当てるかは本人が決めていると思いますので、やはりどのルートを利用するのか、時間帯はどの時間を利用するのか、この点をですね、ひとつアンケート調査を1回やっていただければ、本当にニーズに合ったダイヤが組まれていくんじゃないかと思いますが、この点についてはいかがでしょうか。

○議長 横尾 武志君

環境住宅課長。

○環境住宅課長 入江 真二君

芦屋タウンバスは、平成17年から運行しまして、1日68便というのは現在も運行しており

平成 27 年第 1 回定例会（益田美恵子議員一般質問）

ます。これで今いろいろ申しました、乗り継ぎの利便性を上げるためにダイヤを改正したとありますが、基本的には遠賀川駅で接続するどの便に乗り継ぎするかというのは変更しておりません。これはダイヤ改正する時も、我々課内の中でも協議をしておるんですけども、実際にどの便に皆さんが乗りたいのかというのは、実は把握できておりません。ですから、そういったものがわかれば、本当にその便に接続する。遠賀川駅でも準快速とか普通列車、快速はありませんが、そういったものがあります。ですから、そういったどの J R にどのくらい乗っているかというのは、今後の課題というふうに我々も考えております。

以上です。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

やはり、ニーズに合っているかどうかということ、やはり念頭に入れて、アンケート調査なりやっていたら、ありがたいかなと思います。

それから、2 点目に入ります。町内の公共交通に対する財政負担はどのようになっているのかお尋ねいたします。タウンバス、急行バス、巡回バスとありますのでよろしくお願いします。

○議長 横尾 武志君

環境住宅課長。

○環境住宅課長 入江 真二君

それでは、平成 23 年度から平成 25 年度までの 3 年間の決算額でお答えいたします。

まず、タウンバスにつきましては、平成 23 年度の経費は約 4, 100 万円でしたが、燃料費の高騰やまゆう団地線延長に伴うバス停の新設、回数券の増刷、備品の購入等、それと運行距離の延長による運行経費が上がったために、24、25 年度は約 4, 500 万となっております。3 年間の平均経費は約 4, 400 万円となっております。これに對しまして運賃収入は平成 23、24 年度は約 2, 600 万円。25 年度は運賃改定を行っておりますので、約 2, 900 万円となっております。3 年間の平均収入は約 2, 700 万円となっており、他にも国とか県の補助金がございますので、タウンバスの年間の町負担額は平均で年約 1, 600 万円、収支率は 63.1% となっております。

黒崎芦屋間急行バスにつきましては、平成 23、24 年度は、平日 24 便、土日 16 便の運行に対して年間経費は約 250 万円、平成 25 年度は運行便数を平日 16 便と土日便が減便となったために年間約 150 万円、3 年間の平均負担額は年約 220 万円となっております。

巡回バスにつきましては、運行委託費が主な経費となっておりますので、3 年間の平均負担額は年約 580 万円となっております。

平成 27 年第 1 回定例会（益田美恵子議員一般質問）

これらタウンバス、急行バス、巡回バスの合計の経費は、3年間の合計で約7,200万円、年間では約2,400万円となっております。また、これらの財源として、過疎債を充当しておりますが、3年間で約6,500万円充当しております。

以上でございます。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11番 益田美恵子君

3年間で過疎債を約6,500万円充当し、750万円の持ち出しがあります。例えば、過疎債の充当がいつまで見込めるのか、見込めなくなった場合においてどのような施策を講じられるのかお尋ねいたします。

○議長 横尾 武志君

環境住宅課長。

○環境住宅課長 入江 真二君

過疎債ですが、過疎債は、平成32年度までとなっておりますので、平成33年、今の時点で3月末までとなっております。それと過疎債がなくなった後の対策ということですが、町としては、公共交通が抱える改善策としては、その地域に必要な公共交通サービスを確保すること。利用促進により収支の改善を図ること。これが最重要と考えております。現在のタウンバスの収支率は約63%となっており、県内の他市町村が運行する公共交通の収支率と比較しますと、県内でもトップクラスとなっております。それでも採算という面ではとれていません。

国では、今年2月に交通政策基本法に基づく「交通政策基本計画」を閣議決定しております。この中で交通に関する施策の基本的方針の中に、「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」と定めて、具体には地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しするとしております。施策の例としてデマンドタクシーの導入例等も示されています。

現在、芦屋タウンバスについては、国土交通省が所管する「地域公共交通確保維持事業」において、はまゆう団地から遠賀川駅線に係る赤字の2分の1の補助を受けております。このように、国としても地域の公共交通に対して、いろいろな支援を実施しています。

このため、芦屋町の現在の公共交通については、まず利用促進により収支を改善する。そして、次に国及び県の多様な支援を受けることで、住民の皆様が使いやすい交通の実現を目指していきたいと考えております。

以上です。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

ただいま過疎債が 3 2 年度までということですので、その後では今回閣議決定された
デマンド交通等の打ち出しがあっているということは、恐らく国も補助をしていくという考えだ
ろうと思いますので、その点についてはよろしくお願ひいたします。

続きまして、3 点目に入ります。芦屋町の立地条件、陸の孤島に対して、これからの公共交通
のあり方は、どのように考えておられるのかお尋ねいたします。

○議長 横尾 武志君

環境住宅課長。

○環境住宅課長 入江 真二君

かつての芦屋町は、河川と海を結ぶ交通の要所として栄えておりましたが、現在、町内を J R
が通っていないため、交通の便が悪いというふうに言われております。

現在、折尾駅に向かう市営バスは、平日 8 0 便、土日祝日は 6 6 便運行しております。これに
対して、遠賀川駅に向かうタウンバスは平日が 6 8 便、土日祝日は 4 0 便、黒崎駅に向かう黒崎
芦屋間急行バスは平日 1 6 便が運行しています。また、町内には、バスが運行していない地域と
いうのはございません。バス停から半径 3 0 0 メートルの範囲より外側の地域を交通空白地域と
申しますが、町内で交通空白地域は栗屋・大城の遠賀町境の一部地域だけとなっており、町内の
ほとんどの方が、3 0 0 メートル以内にバス停があり公共交通を利用できるようになっておりま
す。

これに対して、郡内各町は J R が町域を運行しておりますけれども、駅までの公共交通の便数
を比較しますと、岡垣町の町営バスは平日 6 8 便、土日祝日 5 8 便。それと西鉄バスが岡垣町北
部の波津、海老津駅間を平日 4 3 便、土日祝日 3 8 便運行しています。岡垣町の町営バスは、町
内 4 路線を平日 6 8 便運行しておりますので、路線ごとの平均の便数というのは平日で約 1 7 便
の運行となっております。

遠賀町の町営バスは、町内を平日 4 0 便、土日祝日 3 4 便。西鉄バスが遠賀川駅から鞍手方面
に平日 2 8 便運行しております。遠賀町も町域の面積が広うございますので、町内を 6 路線、平
日 4 0 便運行していますので、路線ごとの便数は、7 便弱となっております。

各町の駅までの平日の便数を比較しますと、岡垣町は海老津駅までのバスの便数は、多い地区
で 4 3 便、少ない地区では 1 0 便となっております。また遠賀町では、多いところで 1 0 便、少
ないところでは 5 便となっております。これに対して芦屋町は、折尾駅、遠賀川駅、黒崎駅それ
ぞれにバスが運行しており、駅までの交通機関の利便性というのは非常に高いと認識しておりま
す。ただ、芦屋町としても将来の人口減、少子高齢化等、一層厳しい状況になると予想されます
ので、現在の運行便数の確保維持、また効率化を図るなどして利便性を図っていきたいというふ

平成 27 年第 1 回定例会（益田美恵子議員一般質問）

うに考えております。

以上です。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

確かに、今言われましたように他町に比べると芦屋町は便数も多く運行いたしております。なのになぜって私は思いたいんですね。なのになぜ不便さを感じ、喜びを得られないのか。満足感がなぜないのか。不便さを訴えられるということは、やはりそこに個々的にはいろんな問題があるろうかと思いますが。他町には、例えば遠賀町であればゆめタウン、ルミエール。岡垣もイオンとかダイソー、その他スーパーがあります。水巻もルミエールほか、たくさんのスーパーがありますね。芦屋はスーパーはまゆう、それにフラップということで、選択肢がやはり少ないんですね、他町から見れば。ゆえに、やはり不満を感じ満足感を得られないのではないかと私は考えるんですね。そのためにも、交通体系というものは、しっかり全体的に考えていく必要性が、私は今高齢化社会を迎えるにあたって、この時期だからこそ考えなくちゃならない問題点ではなかろうかと、このように思うわけです。

先ほどですね、300メートル以内にバス停があるということをお話がありました。課長ともお話ししましたが、健康な人は300メートルをどのくらいで歩くかとか、何分で行くかとかですね。例えば、はまゆうに行ってですね、バスがない時、私はバスですから、バスがない時に安い買い物をしたと思って、荷物を抱えて歩きました、浜口まで。もう銀行くらいのところでなんかもう物を捨てたくなりますね。それほど体力が衰えるということは、物を抱えて歩くということが大変なんですね。バス停が遠ければ、行きはいいんですね、何も持っていないから。そこまですぐ何とか行ける。帰りは、買い物をするとバスがなかったら、これは大変だ。30分も40分もだったらタクシーで帰ろうかなというときもありますが、私もあえて役場の下の方で時間を潰して、バスに乗って帰ることもあります。だから、やはり時間帯というのはですね、なかなかその人に合わせるというのは難しいことではありますが、今後、考えていただきたい問題を抱えていると思います。あと全部つながっておりますので、お願いいたします。

それでは、要旨4、特に便数の少ない大城区、栗屋区、はまゆう区等に対する対策はどうするのかお尋ねいたします。

○議長 横尾 武志君

環境住宅課長。

○環境住宅課長 入江 真二君

大城、栗屋地区につきましては、市営バスが平日45便、土曜38便、日祝日32便運行して

おりますので、現在の便数の確保を北九州市交通局のほうに要望していきたいと考えております。

はまゆう路線については、市営バスが運行していた平成 24 年には平日 7 便、土日祝 6 便を運行してございましたけれども、現行のタウンバスでは、平日で 2 便増便して 9 便、土日祝日は 6 便運行しております。しかしながら、現在の利用状況は平日約 13 人、土日祝日 3 人と市営バス運行時よりも平日は利用者数が減少しております。

はまゆう路線を撤退した市営バスは、「利用者が非常に少なく、将来にわたって収支の改善が見込めない状況である。」という理由で、平成 25 年に路線廃止となって、タウンバスが引き継いでおります。現在もその利用状況に大きな変化はございませんが、24 年 3 月に策定した公共交通確保維持計画で定めた「町民の日常生活を支える地域公共交通サービスを持続的に提供する」、このために、今年 2 月に田屋、はまゆう、正津ヶ浜、柏原、丸の内の 5 区の住民の方、延べ 55 名の住民の方とタウンバスに関する意見交換会を実施しております。

意見交換会では、現在のタウンバスの利用状況、収支状況を住民の方に御報告し、住民の方からは、タウンバスの利用や買い物や通院の移動の方法と時間等をお伺いし、住民の方の移動特性や要望等を聞き取ることでタウンバスの課題を洗い出すことを目的に実施しております。

今回お伺いした意見により、今月末にタウンバスのダイヤ改正を行う予定ですが、はまゆう団地から遠賀川駅行きのダイヤの一部改正を行う予定でございます。これによって、利用者が多くなることを期待しておるわけですが、今後も、このような意見交換会、特に利用者の少ないところについては、こういったことを継続することで、住民の方のニーズや要望を伺い、より良い地域の公共交通の運行を継続して行こうというふうに考えております。

以上です。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

栗屋、大城の人が折尾駅を利用する場合は市営バスでいいですね。ところが、遠賀川駅を利用するとなれば、タウンバスということになります。ところが、学生さんがタウンバスに乗ろうと思えば、競艇場前か若松または鬼津ということで、大変便利が悪いということを聞いております。通勤の方はですね、マイカーで行って車を預けるか、通学だったら家族が送るかタクシーか歩かせるか、いずれにせよ困難を極めておりますという声があります。課長が今言われましたように、江川台、大君、田屋、はまゆう、正津ヶ浜、柏原、丸の内の問題もあります。

博多方面から帰られる方が、やはり時間帯が合わないということで、家族が迎えに行っているわけですが、「どんなに芦屋町によい政策があったとしても満足度が半減するし、定住できないよね。」と孫が言いましたということなんですね。だから、芦屋に入って来る人も出るのが便利

平成 27 年第 1 回定例会（益田美恵子議員一般質問）

が悪ければ、入る人も便利が悪いわけです。じゃあ芦屋町の観光を、今から観光立町にしたいという思いがあっても、入って来る人の利便性、またこちらから出る人の利便性がなければ活性化にはつながらないだと、私は思っております。この問題が解消できれば、これほど住みよい町はないと私は思っております。芦屋町は私も大好きです。それで、この後にその問題と質問と続かせていただきますので、お願いいたします。

5 点目、政府は日本の交通網の未来図を示す「交通政策基本計画」を閣議決定し、使いやすい交通の実現の中にデマンド交通の導入が盛り込まれました。芦屋町において導入の考えはないかお尋ねいたします。

○議長 横尾 武志君

環境住宅課長。

○環境住宅課長 入江 真二君

27 年 2 月に閣議決定された「交通政策基本計画」では、三つの基本的方針が定められ、その一つに「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」と定められ、その施策の目標には、一つに自治体中心にコンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する。二つ目に地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする等が示されております。

デマンド交通は、全国の自治体でも導入されており、路線定期型交通を救う「魔法の杖」のように思われております。しかし、導入に当たり初期投資に係る経費、それと事前予約というものが必要でございますが、この事前予約のわずらわしさから導入直後は利用客が少なくなるなど、いろいろな課題も出てきております。

芦屋町が平成 24 年 3 月に策定した「地域公共交通確保維持計画」の住民アンケートでも、デマンド交通の事前予約については、全体の 48%の方が「事前予約は面倒なので利用しない」、また、自宅前または自宅のすぐ近くで公共交通に乗れることが重要かという問いについても、46%の方は「決められたバス停まで徒歩等で移動するため問題ない。」という結果が出ております。

導入した自治体の事例を見ますと、デマンド交通に何を期待するのか、デマンド交通によって誰が救われるのか、確保すべきサービス水準等をどう整理するのかということが、重要と考えております。先ほどから説明しております、住民の皆様との意見交換により、例えば、芦屋町の山鹿地区がどのような現状であるか、どのような課題があるのかなどそれぞれのニーズ、課題を聞くことで山鹿地区に適した公共交通のあり方を住民の方と一緒に作り上げていきたいと考えております。

公共交通に関する研修会に我々も参加しますと、「住民の意見と公共交通を利用する人の意見

平成 27 年第 1 回定例会（益田美恵子議員一般質問）

は異なる」というような趣旨の発言を良く聞きくことがあります。芦屋町でも一家に 2 台から 3 台の自家用車がある家も珍しくはありません。運転免許と自家用車を持っている方は、自分の行きたい時間に行きたい場所に、いつでも自家用車で行くことができます。運転免許も車も持っている方に、バスについての意見を聞くと、「バスは便利が悪い。便数が少ない。でもなくなると困る。」というふうにならずに必ず言われます。これらの意見をもとに、仮にバスの便数をふやしても、車を利用している方は、バスに乗るといことはほとんどありません。今までどおり車を利用しております。しかし、運転免許も車もお持ちでない方は、公共交通しか頼ることができません。このような公共交通を本当に真に利用する方の意見を拾い上げて、芦屋町のあるべき公共交通を育てていきたいというふうに考えております。

以上です。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

アンケート調査の結果とか事前予約が面倒しいとかですね、48%。そういった例がありますが、国は人口減少によるバス路線廃止が相次いでおり、このため地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする、その一つとして地方自治体が主体となって、乗り合い、予約型小型バスやタクシーを運行するいわゆるデマンド交通を本格的に普及させ、高齢化社会に対応した取り組みを進めるということで、この導入が決まっているようでございます。

現在、芦屋町の高齢化率はどのくらいあるのかお尋ねいたします。

○議長 横尾 武志君

福祉課長。

○福祉課長 吉永 博幸君

26 年の 10 月 1 日現在でございますけども、人口が 1 万 4,847 人。それから、65 歳以上の方が 4,059 人ということで、27.3%が高齢者の方ですね。そのうち、後期高齢と言われる方が 2,008 人、率にして 13.5%おられます。

以上です。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

今、高齢化率を述べていただきました。平成 37 年度には、高齢化率は 32.4%、75 歳以上は 19%の見通しが示されております。高齢者のみの世帯数でも 23.7%、高齢者一人暮らし世帯数で 38.2%、高齢者がいる世帯数は 38.1%ということで、ずっと高齢化が推移し

ているわけでございます。

例えばですね、導入した自治体の事例の中でデマンド交通に何を期待するのかと、先ほど述べておられましたが、これは、町民の利便性を期待するわけです。誰が救われるのか、これは人が救われるわけです。人に光を当て、人が生きる。それが地方創生だとも言われています。同志社大学大学院の新川達郎教授は、「住民幸福度の高い地域を考えていくことが肝要。」との指摘をされております。

私、八女市のふる里タクシーの視察に公明党議員団で行ってまいりました。この予約型乗り合いタクシー導入の目的は、全国平均を大きく上回る高齢化が進む中、定住自立圏構想の柱の一つであると言われており、これを導入したようでございます。これは、既存の路線バス、患者輸送車、福祉バス等の地域生活交通を抜本的に見直し、デマンド交通を導入した。市内に点在していた交通空白地域の解消を図り、安全・安心のまちづくりを支えていくものであるという基本的構想の中で導入したようであります。

そのアンケートの結果でございますが、80%の方が「暮らしが便利になった。」という回答をいたしております。会員登録が面倒しいとかいろいろありますけれども、やはり便利になれば、これは会員数もふえていくものと思っております。それから、先ほど初期投資のことをおっしゃっていましたが、八女市のほうではですね、導入前と導入後は、あまり大差はないということの言葉をいただきました。予約して家から病院、家から買い物。どれほどありがたいかわかりません。買い物を買って帰る時のことを考えればですね、そのまた何時に帰るからという時間を予約すればいいわけですから。その、今からですね、今後、中央病院の移転問題もありますし、やはりデマンド交通を私は検討課題としていただきたいなと思っておりますが、町長の見解を聞いても、「また。」とおっしゃいますけど、ちょっとお聞かせください。

○議長 横尾 武志君

町長。

○町長 波多野茂丸君

今、いみじくも最後、益田議員言われましたように、高齢化率がどんどん高くなるわけでございます。現実問題やはり、後期高齢者の方が車を運転するというのは、非常に危ない、危険、家族の方も車を取り上げるというようなこともですね、よく耳にするわけでございますが。デマンド交通というのは、将来、これは避けて通れない、芦屋町にとりまして。私は今はいいけど、将来にはこのデマンド交通というのは避けて通れないところであろうかと思っております。

以上でございます。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

それでは件名 2、子育て支援としての通学費補助についてお尋ねいたします。

芦屋町の人口減少は深刻であり、人口減少を食いとめる施策に積極的、具体的に取り組んでいく必要があるかと思っています。そこで、子育て世帯の負担軽減を図るため、子育て支援施策の一環として、小学校・高等学校等の通学費補助制度の導入についてお尋ねします。今回の当初予算におきましては、るる子育て世帯の負担軽減を図る政策が盛り込まれておりましたので、大変うれしく思っております。

一つ、町内小学校への通学費の状況は、どうなっているのかお尋ねいたします。

○議長 横尾 武志君

学校教育課長。

○学校教育課長 岡本 正美君

町内 3 小学校のうち、バス通学をしているのは、栗屋・大城地区から芦屋東小学校に通学している児童 29 名です。また、北九州市営バスの定期代は、3 カ月で 9,420 円、6 カ月で、17,850 円となっています。

以上でございます。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

それでは、高等学校等への通学費の状況をお尋ねいたします。

○議長 横尾 武志君

健康・こども課長。

○健康・こども課長 木本 拓也君

高等学校への通学費の状況でございますが、個々の生徒の通学費に関する統計資料がございませんので、JR 折尾駅周辺の高校、宗像高校、八幡南高校、八幡高校及び独立行政法人国立高等専門学校機構北九州高等専門学校、これらに通学する場合を例にあげ、最も経済的と思われる通学経路とそれに要する定期運賃について、説明させていただきたいと思っております。なお、便宜上、北九州市営バスは第二栗屋から、タウンバスははまゆう団地からの運賃で算出しております。まず、折尾地区の高校へ通学する場合ですが、北九州市営バスを利用し、折尾駅まで利用すると仮定します。この場合、3 カ月定期で約 3 万 5,000 円、6 カ月定期で約 6 万 6,000 円です。

宗像市の宗像高校へ通学する場合は、タウンバスを利用し、遠賀川駅で JR に乗り換えて最寄り駅の東郷駅まで利用すると仮定します。この場合、3 カ月定期で約 5 万 3,000 円、6 カ月

平成 27 年第 1 回定例会（益田美恵子議員一般質問）

定期で約 10 万円です。

北九州市八幡西区の八幡南高校へ通学する場合、市営バスで折尾駅、その後西鉄バスへ乗りかえて永犬丸まで利用した場合で、3 カ月で約 6 万 1,000 円、6 カ月定期で約 11 万 9,000 円です。

八幡東区の八幡高校へ通学する場合は、市営バスで折尾駅へ、そこから JR で八幡駅へ、そこから高校まで西鉄バスで通学する場合、3 カ月定期で約 7 万 4,000 円、6 カ月定期で約 14 万 2,000 円です。

小倉南区の独立行政法人国立高等専門学校機構北九州高等専門学校へ通学する場合は、折尾駅、小倉駅と乗り継いで、北九州モノレールで終点の企救丘駅が最寄り駅となりますが、この場合、3 カ月定期で約 8 万 2,000 円、6 カ月定期で約 15 万 6,000 円となります。

以上でございます。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

働く女性にとりましては、幼児期は保育料。例えば 7 階層の 3 歳児で 36,000 円。それから小学校に入りますと、粟屋・大城から鶴松までが 9,420 円、3 カ月定期ですね。その後今度は、働いておりますから学童クラブに入ります。月額 6,300 円、それからおやつ代が 1 日 100 円ですから、20 日としても 2,000 円。これで、8,300 円。このように、ほんとうに子供を持つことによって、うれしい反面お金がやはりたくさんかかります。

この今の実態を鑑みてですね、3 点目に入りますが、通学費補助制度を導入するお考えはないのでしょうか。これは、町長にお尋ねいたします。

○議長 横尾 武志君

町長。

○町長 波多野茂丸君

通学費補助制度の導入というのは、以前から刀根議員が二度ほどですね御提案いただいたりわけでございますが。今、地方創生のそういう時代に入って、国も補助制度を厚くしようという構えでございます。

現在の芦屋の子供たちは、中学校を卒業し、進学するにはやはり町外の学校に通学するわけでございますが、先ほど来より芦屋の交通機関のお話が出ておるわけでございますが、折尾駅か遠賀川駅という形になろうかと思えます。学校までの通学時間が都市部で暮らす場合と異なりまして、やはり地の利の面では不利だと言わざるを得ないわけでありまして。通学費用も余計にかかってしまうのが、これが現実であるわけでありまして。子供さんがやはり一人、二人、三人とおられる

家庭では、なおさら家計に響いてくるわけでありますが、そういった中で、来年度より「子ども・子育て新制度」が始まります。また、昨年末に閣議決定された「まち・ひと・しごと創成総合戦略」には、戦略の 3 本柱として、「東京一極集中の是正」、「若い世代の就労・結婚・子育ての希望を実現する」、「地域の特性に即して地域課題を解決する」ことが掲げられておるわけでありますが、これは芦屋町といたしましても、来年度までに芦屋版の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定するようしております。第五次総合振興計画の後期基本計画の策定と同時進行で進めていくこととなるわけでありますが、この中では「定住促進」、「子育て世代の包括的支援」の取り組みは、重点的な取り組みとして今後必要となると考えます。議員が言われています通学費の補助につきましても、子育て世代への支援策の一つであろうと認識はしております。

しかしながら、子育て世代への支援策は、それだけではないと思っております。子育て世代のみなさんが今必要だと感じていることをしっかりやはり受けとめ、町として何をしなければならないことかを考える時期に来ていると考えております。「魅力を活かし、みんなでつくる元気な芦屋」、「芦屋の子供は、芦屋で育てる」という芦屋には大きな基本理念があるわけですが、若年世代が芦屋町で暮らし、子供を生み育てる意欲を高められる施策について、非常に大事なことだと認識はしておるわけであります。

しかしながら、先ほど来より各議員さんに将来のことをいろいろお聞きされるわけですが、次年度以降の方向性というか新たな制度に関することとございますので、今この時点で具体的にどうだということは控えさせていただかなければならないと思っております。御理解を賜りますことをお願い申し上げまして、答弁にかえさせていただきます。

○議長 横尾 武志君

益田議員。

○議員 11 番 益田美恵子君

過去に私が議員になってすぐくらいに署名活動をやらせていただいて、多くの方の署名を集めて、やはり議会で質問させていただいて、その中で全部の方ではありませんが、3,000 円の交通費の補助制度ができたことがあります。ただ、これが合併の問題の時に、他町にないものということで、一線を引かれて無くなったわけですが、私の家のことですから、他の方のことを言うわけではありませんのであれですが、我が家は上二人が年子であったために、頭がずば抜けていれば近いところでよかったですしょうけど、上二人が 3 路線を使っただけの通学だったために、交通費に随分悩んだものです。ただ、3 人目は 1 路線で行ける折尾を目指したんですが、自信を持って臨んだんですが、結果は不合格でした。本当は親に私立にやるだけの能力、生活力があれば良かったんですが、心が痛みましたが、話し合いの末に中浪を余儀なくいたしました。それほど、通学費の問題は深刻な家計を圧迫するものでございます。小さい時はですね、早く産

平成 27 年第 1 回定例会（益田美恵子議員一般質問）

んでいるほうがいいかなと思ったんですが、高校、大学に行くようになったら、このことがこんなに大きいのしかかってくるとは思いませんでしたので、これはちょっと悩んだ問題でございました。やはり、子供さんを二人、三人、四人と少子化社会に歯どめをかけて産んでいただくためには、やはり先ほど町長が言われましたように、この問題だけではありませんが、子育て支援策の一環として検討の課題の中に入れていただきまして、デマンド交通の取り組みとあわせてですね、今後頑張っていただければなとこのように思っております。

私の 24 年間、大変お世話になりましたことを感謝申し上げまして、質問を終わらせていただきます。ありがとうございました。

（拍 手）

○議長 横尾 武志君

以上で、益田議員の一般質問が終わりました。