

改新クラブ会派視察報告書			実施年月日	H30.7.11
			報告者	中鉢 和三郎
テーマ	『九重“夢”大吊橋』の建設経緯と地域振興への寄与について			
視察先	大分県九重町	応対者	九重町議会 小川克巳議長 九重町議会教育民生観光常任委員会 増田裕子委員長 九重町商工観光・自然環境課 友松直和課長 九重町商工観光・自然環境課 時松洋一リーダー	

1. 九重町の概要

大分県中西部に位置しており、東は由布市、南東は竹田市に、北西は玖珠町に、南西は熊本県阿蘇郡に接している。

町の中央部を筑後川上流玖珠川が東西に走り、西側に田畑、山林等が開け、南東の方には久住山、大船山、三俣山等 10 有余の標高 800m から 1,764m に達する九州の屋根といふべき名峰が連なる「くじゅう連山」に囲まれている。

耕地は、主に玖珠川沿いの流域と山麓の傾斜地の標高 350m から 1,050m の間に段階状に散在し、大部分は山林、原野に覆われており、気候は変化が激しい。

全域が山地（山林面積 56.5%）であり、町域の多くは阿蘇くじゅう国立公園に指定され、変化に富んだ自然景観に恵まれており、多くの登山客・観光客が訪れる。

地熱による発電量が多く、電力自給率は全国の市町村で最大の 2,293% に達する。（八丁原発電所など、町内に 6 カ所）

面積	271.37km ² ※内、山林面積 56.5%
総人口	9,587 人 (2018 年 4 月末) ※高齢化率 41.53%
人口密度	33.5 人/km ²
隣接自治体	大分県：竹田市、由布市、玖珠郡玖珠町 熊本県：阿蘇郡小国町、南小国町



2. 『九重“夢”大吊橋』の建設経緯と地域振興への寄与について

2-1. 元々の話の発端

「谷につり橋をかけりゃあ、滝も紅葉もきれいに見えるぞ」

大吊橋の構想は、1956 年 7 月に地元商店会の若手会員であった時松又夫が、こう発言したことに端を発するとされている。

その際は、長老たちからは「寝ぼけている」、「誰が金を出すのか?」と一蹴され、30 年以上も店晒しになっていたが、'90 年代に入りやっと光が当たり、地元の若者達から町おこしの一環として建設要望があがり、ついに'93 年度に町の観光振興計画に盛り込まれるに至った。

2-2. 九重町観光振興計画〔平成6年（'94年）2月策定〕

〔従前〕『通過型』の観光形態 ※平成3年当時

九重町の観光客数	年間 606 万人
うち、町内宿泊客数	年間 55 万人

（国立公園への登山客の通過が多い？）

} 日帰り客がほとんどであり、
町内の滞在時間は短い。

〔目標〕 滞在型、通年型の観光地づくり⇒リゾート開発の推進

- ① ゴルフ場建設（用地取得に止まり、未着手）
- ② スキー場建設（H8年、九重森林公園スキー場建設）⇒冬季の観光客の増大
- ③ 『震動の大吊橋』建設

鳴子川渓谷及び周辺整備計画書策定〔平成12年3月〕

- ▶ 滞在型・通年型の観光地づくり
- ▶ 過疎化の歯止め対策
- ▶ 若者の定住化対策

【課題】

- ▶ 財源の確保
- ▶ 住民・議会の理解

2-3. 『九重“夢”大吊橋』の建設経過

平成14年6月	地形、路線測量、橋りょう予備設計・地質調査
平成14年9月	先進地視察（宮崎県綾町 綾の照葉大吊橋ほか）
平成15年度	大吊橋・駐車場進入路等実施計画着手
平成16年度	大吊橋本体工事着手
平成17年度	建築物等実施設計着手
平成18年度	公募による名称決定（応募総数 約5,890点より）
平成18年10月30日	落成式及び一般公開開始
平成18年11月7日	入場者数10万人突破（開通より9日目）
平成18年11月22日	入場者数30万人突破（開通より24日目）
平成18年12月28日	入場者数50万人突破
平成19年4月10日	入場者数100万人突破

2-4. 工事の概要

主要施設

◆吊橋本体

- ①橋種 鋼単径間補剛人道専用吊橋
- ②長さ 390m（完成当時、日本一）
- ③高さ 173m（日本一）
- ④歩行部分幅員 1.5m
- ⑤橋の標高 777m
- ⑥主塔の高さ 43m
- ⑦耐重量 117t（1人平均65kgとすると、約1,800人）

◆駐車場

- 中村側 10,000 m²
（バス30台 普通車206台）
- 北方側 2,000 m²
（普通車20～30台）

- ◆直売所
 - ① 木造平屋建 延床面積 158.99 m²
 - ② 木造平屋建 延床面積 113.44 m²
- ◆管理棟 1棟 木造平屋建 延床面積 92.75 m²
- ◆公共トイレ
 - 中村側 木造平屋建 延床面積 110.99 m²
 - 北方側 木造平屋建 延床面積 49.68 m²
- ◆発売所
 - 中村側 木造平屋建 延床面積 55.89 m²
 - 北方側 木造平屋建 延床面積 26.49 m²
- ◆休憩救護室 1棟 木造平屋建 延床面積 16.56 m²
- 用地買収面積 78,548 m²

2-5. 事業費及び財源

項目 / 許可年度		14年度		15年度		16年度		17年度		18年度		合計	
			繰越		繰越		繰越		繰越予算	予算額			
事業費	建設費	大吊橋本体工事費等			350,000		280,000	120,000	335,497			1,085,297	
		周辺整備費		920	93,352	198,178	16,675		20,540	202,508	77,800		609,973
		用地・補償費			62,585								62,585
		測量・調査・設計委託費		84,042	57,007	1,207	3,500	7,839		11,191	3,000		167,786
	小計		84,962	57,007	507,144	201,678	24,514	280,000	151,731	540,805	77,800	1,925,641	
	その他事務費等		7,672	0	27,787	0	26,531	0	11,969	0	0	73,959	
合計		92,634	57,007	534,931	201,678	51,045	280,000	163,700	540,805	77,800	1,999,600		
財源内訳	国庫支出金						16,400		11,000		27,400		
	起債	過疎債	財政融資		72,000	54,000			24,600	185,100		335,700	
			道路保険			480,500	188,200					669,000	
		地域再生事業債						280,000	120,000	330,000		730,000	
	小計		72,000	54,000	480,500	188,200	0	280,000	444,600	515,100	0	1,734,700	
一般財源等		20,634	3,007	54,431	13,478	34,645	0	18,100	26,705	77,800	137,500		
合計		92,634	57,007	534,931	201,678	34,645	280,000	181,700	540,805	77,800	1,999,600		

【事業費】

- ・ 本体工事費等……………10億 8,500万円
 - ・ 周辺整備費……………6億 1,000万円
 - ・ 用地・補償費……………6,300万円
 - ・ 測量・調査等委託費……………1億 6,800万円
 - ・ その他事務費等……………7,400万円
- } 総事業費 約 20 億円

【財源内訳】

- ・ 国庫支出金……………2,700万円
 - ・ 過疎債……………10億 500万円
 - ・ 地域再生事業債……………7億 3,000万円
 - ・ 一般財源等……………2億 3,800万円
- } 財源合計 約 20 億円

2-6. 吊橋の営業の制限

・原則、年中無休

- 但し、悪天候等の以下のケースでは一時的に閉鎖する場合あり
 - ◇ 落雷の危険性があると判断した場合は、一時的に閉鎖し、雷通過後 30 分～1 時間後に営業再開する
 - ◇ 風速が、常時 15m 以上の場合(設計上は、風速 67.2m まで耐える)
 - ◇ 震度 4 以上の地震が発生した場合(設計上は、震度 7 まで耐える)
 - ◇ 各種警報発令時

2-7.事業の実績及び効果等

◆事業目標

✓入場者目標 30万人/年

✓起債償還 12年間 (@500円/人×300,000人/年×12年=18億円)

◆事業実績

入場者数	10,618,679人
入場料	5,028,156千円

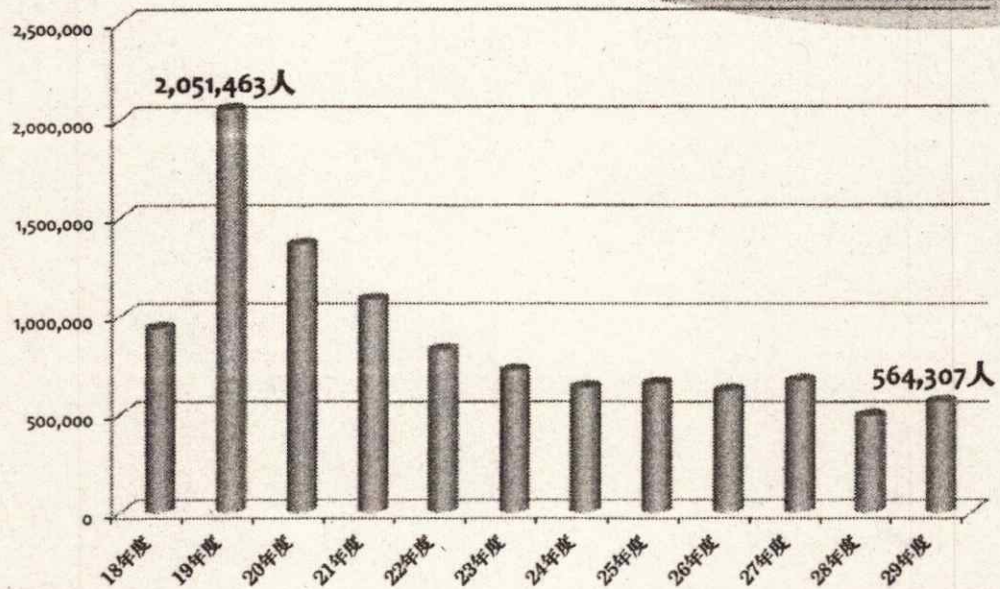
※平成30年3月31日現在

【入場料】

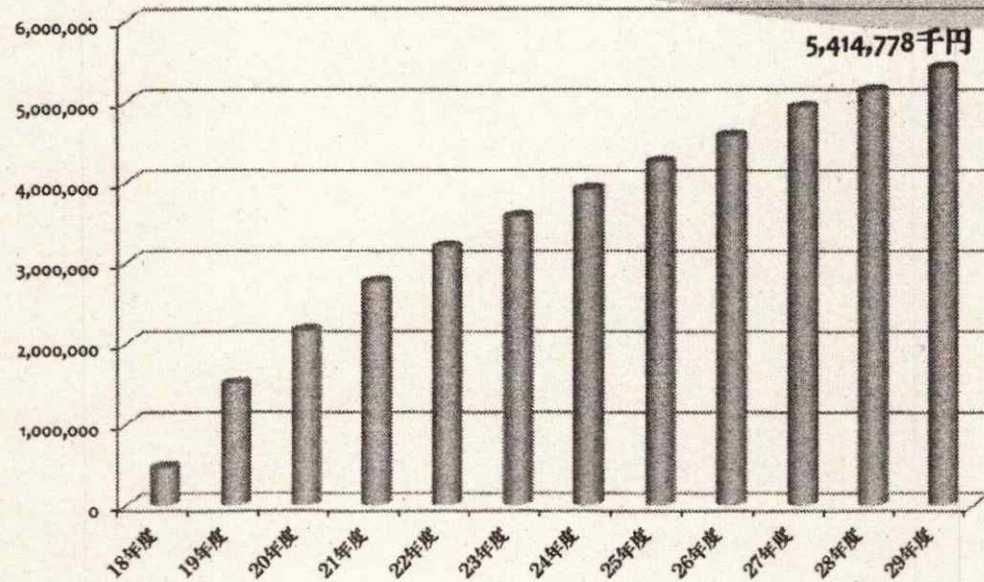
中学生以上 500円

小学生以下 200円

* 入場者数の推移



* 使用料収入の推移



◆効果

①九重町の全国的PR

②想定外の入場者

③県内外への波及効果

・経済波及効果 356 億円(観光消費額(直接)177 億円、波及効果(間接)179 億円)

《具体的間接効果》

✓筋湯温泉のホテル……客室稼働率が例年落ち込む1～5月にフル稼働を実現。

✓宝泉寺温泉のホテル……冬場の宿泊客が2割増。

✓別府市のホテル……宿泊客が増え、週末や祝日は満室。

✓熊本県黒川温泉……日帰り入湯客が増え、物販や飲食が増えた。

✓(地元)長者原の観光施設……売上高が前年比50%増。

✓地元酒造業者……酒蔵見学が前年比90%増。

※地元のみならず、隣接の市町村や隣の県まで波及効果があった。

④将来のまちづくりを見据え、少子化対策の一環として住民福祉の向上への動き

・平成19年10月より、子ども医療費助成の拡充

(従前は、未就学児対象だったものを、中学卒業までとした)

2-7.事業が与えた町財政への影響

①財政基盤の強化

《主要な財政指標》 (平成28年度決算統計に基づく)

* 経常収支比率 87.0% (3/18市町村)

* 自主財源比率 38.2% (3/18市町村)

* 実質公債費比率 4.4% (4/18市町村)

* 地方債現在高 6,712,519千円 (17/18市町村)

* 積立基金現在高 6,866,679千円 (2/18市町村)

地方債現在高 < 積立基金現在高

∵大吊橋使用料収入等について、健全財政維持のため積立実施

《特徴的な自主財源》

・九重“夢”大吊橋使用料(H18～)

237,000千円(H30当初予算)

・バイナリー発電熱料金収入(H28～)

108,000千円(H30当初予算)

・小水力発電売電収入(H30～)

10,880千円(H30当初予算)

②財政健全化

* 使用料の充当状況

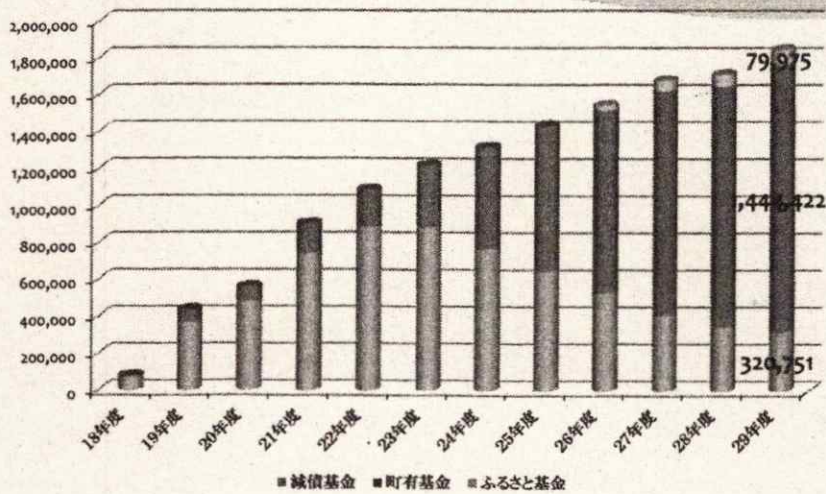
区分	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度
管理・事業	240,633	227,525	217,708	147,989	117,207	113,802	113,012	97,499	92,250	80,000	80,000	100,000
公債費	145,785	319,920	109,910	96,445	118,200	118,200						
積立金	81,325	485,154	321,187	338,931	183,360	133,537	215,003	234,889	226,832	252,484	105,995	158,655
既費・その他		6,919	8,446	6,788	17,451	14,854	6,482	13,450	4,731	14,000	21,000	21,000
合計	467,743	1,039,518	657,241	590,153	436,417	380,493	334,497	346,838	520,312	566,474	206,995	279,655

* 地方債の償還状況

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
元金	147,215	422,760	293,828	85,956	108,760	110,084	111,424	112,781	114,155	115,545	62,959	24,420	24,813
利息	18,462	22,567	13,511	10,488	9,440	8,116	6,776	5,419	4,045	2,553	1,291	691	298
元利合計	165,677	445,327	307,339	96,444	118,200	118,200	118,200	118,200	118,200	118,100	64,250	25,111	25,111

区分	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度
残高	1,377,785	1,164,724	870,897	784,941	676,180	566,096	454,672	341,892	227,737	112,192	49,233	24,813	0

* 基金積立の状況



3. 考察及び所感

念願の『九重“夢”大吊橋』(以下、夢吊橋と省略)への視察が叶い、実際の夢吊橋を目にすることができ率直に感動しました。

元々、かなり前に中山平地区の住民から夢吊橋のうわさと、鳴子峡に架けられないだろうかという声を頂いておりました。

私自身、鳴子峡に同種のものできたら素晴らしいなと想像していたところでしたが、現物を見てもいない中で話を周囲にできずにいたところです。

今回、実際に現地を訪問し関係者から詳細に亙り説明を伺いました。

また、事前にインターネットで情報収集もしたところです。

結論として、20億円あれば、長さ390mの吊橋は掛けることができることを実感してきました。

鳴子峡の場合、溪谷の幅から言えば図1の通り160mと半分程度です。しかし、対岸に工事用の道路が無いことや、長さが短いことで魅力半減となることを考えるとこのルートは適切とはいえません。

一方、図2に示した溪谷に沿ったルートは、長さ450m程度となり、現在、400mで日本最長の静岡県「三島スカイウォーク」を凌駕し日本一を狙えるものです。このルートであれば、以前の遊歩道同様溪谷に沿って歩くことで、紅葉、新緑又は雪景色に彩られた溪谷美を全年で鑑賞することが可能と考えられます。

天候に左右されず全年で観光客を呼べる施設となり、鳴子温泉地域の交流人口拡大の起爆剤として大変有効な手段ではないでしょうか。

今回の視察で、夢吊橋の良い点を以下の様に捉えました。

1. 日本一の吊橋＝話題性（建設当時は、長さ高さ、現在は、高さ日本一、長さは第二位）
2. 実際に見て渡ってみると、百聞は一見に如かずで、橋の大きさに圧倒され、景観美に魅了され、透けて下が見えるグレーチングの上を歩くスリル感など感動がたっぷり味わえる施設である。
3. 全天候、オールシーズンで稼働可能な施設である。

（雨天時も通行可能としている。但し、落雷の危険性がある場合や風速が常時15m以上となる場合等例外もあるが、ほぼ毎日稼働可能とのことであった。また、鳴子で心配される降雪の影響は、九重町も九州としては降雪が多い地域であり冬季間はかなり降雪があるそうだが、手作業で雪かきをしながら稼働しているとのことであった。このことからすると、以前の遊歩道の年間通行可能日数以上に稼働できる可能性があると思われる。）

そして、課題は以下のような事項に整理できる。

1. 図3に示すように、鳴子峡の全域が、国定公園第1種特別地域に指定されており各種行為が様々な制限を受ける。それにより、建設の許可を得ること自体がかなりハードルが高いといわざるを得ない。（夢吊橋は、阿蘇くじゅう国立公園に隣接するものの指定地域となっていないため、この問題はなかった。しかし、九重町には、国立公園区域内にスキー場を建設しリフトを設置した例もあり、自然公園法の網を潜り抜ける秘策は無いとは限らない。）
2. 日本一を目指すとするれば、20億円を超える投資が必要となるが、事業主体をどうするか、財源をどこに求めるかという財源確保策も大きな課題である。（九重町では、町直営とし、財源の大半は、過疎債10億500万円と地域再生事業債7億3,000万円で賄っている。よって、大崎市過疎計画に掲載し過疎事業としてできないかが最も現実的な選択肢と考えられる。）
3. 投資リスクに対する説明責任をしっかりと果たし、市民理解を得ながら事業を進めなくてはならない。

以上、視察で得られた知見を元に鳴子峡における事業化に向けた考察を行った。



〔図1〕 溪谷を横切るルートの例



〔図2〕 溪谷に沿ったルートの例



〔図3〕 鳴子峡の国定公園指定区域図

簡単な話ではない。しかし、現物の夢吊橋を見て考えてみると、鳴子峡でけっしてできない話でもないと感じられた。

『九重“夢”大吊橋』の“夢”は、1956年7月に時松又夫氏が発した夢物語が現実に化けたことに起因する。30年間、夢物語といわれたことが、地元からの強い建設要望により実現したというエピソードは、大崎市鳴子温泉、鳴子峡においても実現可能であることを示す格好の例とも思える。

いずれにしても、現在の鳴子温泉の最大の課題である滞在時間を延ばす方策＝約半日遊べる施設、イベント又はアクティビティの整備において、有力な解決策となることは議論を待たない。

期成同盟会等の組織づくりや同種の橋の見学会を企画し、市民理解と整備に向けた盛り上がりの醸成に向け積極的な取組を行うことを提言すると共に、議員として政治家として、この課題に息長く取り組んでいく決意を新たに示した。

今回の会派視察にあたり、快く受け入れて頂いた九重町の皆さんに感謝すると共に、準備等でお世話になった事務局職員の皆さんに謝意を示し報告とします。

会派視察報告書

大崎市議会 政務活動概要報告書

1. 視察概要

会派名	改新クラブ
視察者名	氷室勝好、八木吉夫、中鉢和太郎、佐藤講英、山口壽、山口文博、鹿野良太
視察日	平成30年7月12日
視察先	大分県豊後大野市
出席者	豊後大野市議会副議長 衛藤竜哉氏、同事務局長 太田基一氏、 豊後大野市商工観光課長 新宮幸治氏、同課観光振興係長 渡部美絵氏、 同係副主幹 平川尚子氏、同係主任 後藤賢太郎氏、 一般社団法人ぶんご大野里の旅公社代表 長吉敏満氏

2. 視察内容

視察項目	九州オルレ(奥豊後コース)の取り組みと地域振興への寄与について
視察内容	<p>1. 豊後大野市の概要</p> <p>豊後大野市は、大分県の南西部、大野川の中・上流域に位置し、東西約22km、総面積は603.14km²であり大分県土の9.5%を占める。人口36,453人、世帯数16,234世帯(平成30年3月31日現在)。</p> <p>平成30年度の一般会計当初予算は、251億7,500万円。</p> <p>大分の野菜畑と称されるなど、主な産業は農業であり大分県内でも先進的なインキュベーションファームにて夏秋ピーマンを栽培しており、若者の定住促進にも取り組んでいる。</p> <p>また、「おんせん県おおいた」において温泉の無い2つの自治体のうちの一つ。</p> <p>2-1. 「オルレ」について</p> <p>「オルレ」とは、韓国・済州島から始まったウォーキングトレイルである。</p> <p>「オルレ」は、「通りから家に通じる狭い路地」を指す済州島の方言。</p> <p>済州島には2007年(平成19年)に最初のコースがオープンし、その後順次コースが開設され、現在では「済州オルレ」として全長約425km/26コースで島を一周することが出来る。オルレの魅力は、海岸線や山などの自然、民家の路地などを身近に感じ、自分なりにゆっくり楽しみながら歩くところにある。済州島には年間70万人がオルレコースを歩くために訪れており、島の大きな観光資源にもなっている。</p> <p>2-2. 「九州オルレ」について</p> <p>九州観光推進機構が、済州オルレと協定を締結。</p> <p>平成24年3月に「九州オルレ」第一次認定コースとして、奥豊後コース(他3コース)がオープン。平成30年3月まで第七次認定までされており、全21コースが整備されている。(他にも申請中の未認定コースがある)</p> <p>平成24年3月から平成29年3月までの「九州オルレ」の訪問者は、29万7千人(年間5~6万人)※内訳:韓国人16万9千人/日本人12万8千人</p> <p>2-3. 「九州オルレ(奥豊後コース)」について</p> <p>自然豊かで山の中に観光地が立地している豊後大野市では、車を使った観光が主となり、滞在時間が短いという課題を抱えていた。そのような中でオルレは、公共交通機関を使って訪れることが出来き、山の中の観光地を繋いでコースを歩くことで滞在時間を長くすることが出来るため、豊後大野市に向いている事業であると判断し申請を決めた。コース選定に於いては、地域住民とともに古地図をもとにコースを歩き勉強会を行い、外国人来場者が想定されることについても理解を求め、課題の発見や解決に努めた。草刈りなどの簡単な道の整備や手作りベンチの設置は、地元住民ボランティアにお手伝いをいただいた。そのような交流の中で、スタート地点のJR朝地駅の空きスペースに、韓国には自生しない竹(市内の古民家のものを再利用)を使い内装を整えるアイデアが出るなど本場韓国の来場者を意識した工夫も行われた。また、地元住民が、自主的に来場者の</p>

記念写真の撮影スポットがあればいいと「歓迎のかかし」作り、撮影スポットを整備するなど住民意識の醸成にも成功した。

住民と一体となって行った準備の結果、豊後大野市から竹田市に至る約 12km のコースが認定された。

【コース概要】

豊後大野市から竹田市に至る約 12km のコース

こぢんまりとした素朴な無人駅の JR 朝地駅をスタートし、昔懐かしい集落を通り、近世の城跡、歴史の道を巡る道。

スタートしてはじめての見どころは、大分県内有数の紅葉の名所である「用作公園」、岡藩の別荘地であった園内には 500 本以上のカエデ・モミジが植えられており、紅葉シーズンには多くの観光客を楽しませている。

「用作公園」を過ぎ 2km ほど歩くと、あじさい寺で有名な「普光寺」に到着する。寺社から見える不動明王の磨崖仏は、高さ 20m、幅 10m の岩肌に掘り出された巨大なものであるが、その表情は一般的な威圧的なものとは違い、ややユーモラスな顔立ちをしている。不動明王の横には、石窟があり、石像が安置され、歩いて渡ることが出来る。石窟から眺める穏やかな里山の風景は懐かしさを感じさせる。

朝地駅を午前 10 時前後に出発すると、ちょうどこの普光寺駐車場で、昼食をとる時間となる。駐車場には、磨崖仏茶屋という建物があり、ツアー等の予約があれば開放している。また、食事の予約があれば、有償だが地元特産の原木椎茸を使った太巻などのお弁当も用意しており、ツアー客に喜ばれている。

普光寺を後にし、柱状節理が美しい十川の清流を渡ると、中世の山城・岡城、くじゅう連山、祖母山、阿蘇山を一望できるスポットなど自然を満喫し、コースの終わりは竹田の城下町を散策し、終点 JR 豊後竹田駅へ。豊後竹田駅近くには温泉施設もあり、疲れを癒すことができる。

【来場者数】

国内の来場者は、九州(特に福岡県)からが最も多い。また、九州という立地から海外(主に韓国)からの来場者が多く、近年は、欧州や中国からの来場者も増えてきている。

※JR 朝地駅の観光案内所でカウントしている人数

来場者数	26 年	27 年	28 年	29 年
国内	1,820 人	1,652 人	1,285 人	1,248 人
国外	644 人	812 人	557 人	661 人
計	2,464 人	2,464 人	1,842 人	1,909 人

29 年九州オルレ奥豊後コース来場者数			
	国内(人)	国外(人)	合計(人)
1 月	14	17	31
2 月	15	21	36
3 月	252	134	386
4 月	81	61	142
5 月	82	35	117
6 月	107	40	147
7 月	21	41	62
8 月	57	28	85
9 月	19	105	124
10 月	74	44	118
11 月	494	119	613
12 月	32	16	48
合計	1,248	661	1,909

2-4. 事業の成果と地域振興について

当初の予想よりも多くの来場者が来たことで、JR 朝地駅に観光案内所を開設しボラン

ティアで運営している。また、道や植物の知識を持ったガイド養成講座を開いている。(ガイド利用は1回6,000円)

民泊受入は、豊後大野市8軒、竹田市26軒で可能。一泊6,000円～6,800円。特に韓国の来場者に喜ばれている。

これまで年間2,000人程度の来場があり(見込めることから)観光的要素の強い事業であるが、準備段階からコース選定、歩道整備(草刈りや砂利道整備)など、多くの地域住民に関わっていただいたこと、コースオープン後も、ガイドや接待ボランティアなどの多くの地域住民に関わりを持ってもらうことで、住民相互の交流にも寄与しており地域づくりへの効果も大きく表れている。

2-5. 今後の課題

事業の結果、豊後大野市の観光面の課題であった「滞在時間の短さ」に対しては、一定の効果はあったが、滞在時間延長が経済効果に直接結び付いていないことが挙げられる。

理由として、

- ① オルレは始点・終点どちらからスタートしても構わないが、豊後大野市の JR 朝地駅は、奥豊後コースのスタート地点となっている為、お土産等の購買に繋がらない。
- ② 「温泉県・大分」にありながら、豊後大野市は温泉が湧出していない為、宿泊による経済効果が望めない。終点の竹田駅近くに温泉施設があるため、竹田市側で歩き終えて温泉に入る方やそのまま宿泊する方が多く、朝倉駅が終点となりにくい。

今後、豊後大野市で消費活動が活発になるよう、「オルレフェア」の開催や、豊後大野市内のショートコースの整備などの施策を強化していくとのこと。

3. 宮城オルレ(大崎コース)への展望

九州と比べ地理的な不利があり、海外(特に韓国)からの来場者が九州オルレほど多く見込めない「宮城オルレ」において、主な来場者は、県内または東北6県の近隣県や関東の方々が見込まれる。

また、コースには心を癒す自然風景、歴史的舞台又は建造物など、単体でも観光スポットとして魅力的なスポットを散りばめることで飽きずにトレッキングを楽しむことができると実感した。

鳴子温泉を有する本市に於いては、温泉とトレッキングの相乗効果が大きく期待できるほか、コースに「名勝 鳴子峡」や松尾芭蕉ゆかりの「奥の細道」「尿前の関」を組み入れる構想など、自然と歴史にスポットを当てた取り組みが可能だ。

更には、地域ブランド GI 認証を取得した「岩出山凍り豆腐」や、伝統の「もち料理」などを提供する地域住民による「おもてなし」事業も有効と考える。

今回の視察から、観光面だけではなく様々な場面で地元住民に多く関わりを持っていただくことで、地域づくりにも一定の効果が期待できるという事例を参考にしつつ、これからのコース認定及びオープンに向けて、会派議員も研修を重ねると共に住民の理解を得られるよう努めていく。

最後に、オルレが今後益々ブランドとして、全国そして世界に認知・浸透することが事業の成功に大きく寄与することから、宮城オルレに留まらず、九州オルレのような「東北オルレ」への広がりを期待すると共に、宮城県や各自治体も広く PR していくことも必要であると考える。

他会派との
合同実施

なし

以上

改新クラブ会派視察報告書		実施年月日	H30. 7. 13
		報告者	佐藤 講英
テーマ	公共交通事業の取り組みと、地域振興への寄与について		
視察先	福岡県朝倉市	応対者	朝倉市防災交通課交通対策係 浦塚武実係長

朝倉市は、平成 18 年 3 月に 1 市 2 町が合併し誕生した。

人口 52,444 人、高齢化率 31.7%、面積 246.73 k²、標準財政規模 155 億 7,400 万円、福岡市へ 1 時間と交通に恵まれた市である。

[1] 朝倉市の公共交通は、定時定路線型のコミュニティバスが 1 路線、事前予約型の相乗りタクシーが 8 路線、相乗りスクールバスが 1 路線の合計 10 路線を一律 200 円、65 歳以上 100 円の運賃で、市が事業主体となり市内の一定地域を運航している。

ア. 運行様態

- ①コミュニティバスは、4 コース週 4 便、1 便は事前予約方式である。
- ②相乗りタクシーは、路線バス廃止代替路線 5 路線が往復週 4～8 便、新規導入路線 3 路線が週 3 日往復 3～4 便で、予め運行時間と運行コースを設定し予約された便と区間のみを運航している。新規導入路線は、需要を把握するため最低限の便数としている。
- ③相乗りスクールバスは、2 コース週往復 2～5 便が一般と混乗化しているが、登下校時間帯は児童・生徒優先としている。車両はスクールバスを活用し市が運行管理する自家用有償運送をしている。

イ. 利用者数と市の負担額と推移については、平成 29 年度実績において年間利用者数が 26,391 人、1 日平均 120 人程度が利用しており、年間事業費は 41,896,000 円と 1 人当たり 1,500 円である。

平成 25 年度は、利用者数 32,196 人、事業費 3,550 万円であり、平成 29 年度と比較すると利用者数が 5,805 人減少しており、事業費が 639 万円増加している。

[2] コミュニティバス創設の背景には、旧市町で、路線バスや福祉バス、スクールバス等が運行され、運賃や利用者制限、交通空白地区の存在等、サービス内容に地域間で「格差」が存在していた。又、少子・高齢化や車中心の生活など社会的要因により利用者は年々減少し、その公共交通の維持費にかなり市からの財政負担が生じていた。

ア. 地域公共交通の課題について、

- ①旧市町の交通体系をそのまま引き継いでおり、朝倉市として地域間のサービス水準の公平性が保たれていない。
- ②福祉バスは、高齢者や障害者専用であり、沿線上で利用したい子供や妊婦さん、骨折などでけがをしている人がいても利用できない。
- ③路線バスへの赤字補填は毎年拡大する傾向にある。
- ④利用者が、全くいないのに走っているバスがあつたり、スクールバスと路線バスとが、重複して運行している部分あるなど効率的でない。
- ⑤朝倉市の 25%が、公共交通の空白地区である。

[3] 問題を解決する為、平成 20 年度に地域交通活性化・再生法第 5 条に基づく「朝倉市地域公共交通総合連携計画」を策定し、計画期間を平成 21 年度から平成 25 年度とした。

ア. 朝倉市地域公共交通総合連携計画の方針については、

- ①将来に持続可能な公共交通を構築する為、既存の公共交通を見直し、効率化

による行政負担の軽減を図る。

②市内の周辺部から、中心部に来た市民の公共交通の利便性を図るため、市街地の交通体系の整備を行う。

③既存交通の見直しを行った後、新たな交通システムの導入を行う。

イ. 連携計画の目標については、

①市全体で一定の公共交通サービスレベルを確保する。

①将来に持続可能な公共交通体系を構築する。

②市民の都市圏との交流を支援する公共交通を目指す。

ウ. 施策のポイントについては、

①利用者数の少ない路線バスを廃止し、デマンド交通(事前予約型の乗り合いタクシー)を導入。

②スクールバスの活用。

③福祉バスのコミュニティバス化。

④既存の公共交通のルートを見直し、交通空白地区を解消。

エ. 朝倉市地域公共交通総合連携計画の主要施策については、

①路線バスを廃止路線バスの代替交通として、デマンド交通の導入やスクールバスを活用し一律有料とする。

②福祉バスをコミュニティ化し、これまで利用者を限定し運賃を無料としていたが、利用者制限を廃止し運賃を有料化した。

③最寄りのバス停から距離が500m以上離れている地区を対象とした、交通空白地帯の解消。

オ. 取り組みの成果としては、

①平成21年度、交通空白地区が三地区において17.9%~57.32%であったが、平成26年度では、どの地区もほぼ0%になり交通空白地区が解消した。

②コミュニティバス委託費と路線バスへの財政支援額が、平成21年度では8,967万円であったが、平成26年度では8,753万円と、約200万円公共交通維持費が抑制された。

③市周辺部は、市(委託)でコミュニティバスが運行主体となり、幹線は路線バスを民間で運営(補助)し、中心市街地では、循環線を市と民間(補助)で運行し、市内全域で公共交通網を構築した。

[4] コミュニティバス事業今後の課題については、

ア. コミュニティバスが市内全域で運行開始した平成25年度の利用者数は、平成27年度までは横ばい状態、28年度以降は減少が見込まれる。行政負担は拡大が見込まれ、持続可能な公共交通とするためには、効率化による事業費抑制と利用促進が絶対条件であり、地域と一体となった取り組みが不可欠である。

イ. 各路線の運航率(計画運行便数÷実運行便数)は、平均で約49%であり、運行便数の適正化を図る必要がある。また、コミュニティバス導入の経緯により、運行サービス水準に格差があり平準化が求められている。

[5] 今後の方向性については、

朝倉市における地域公共交通体系は、平成25年度までに朝倉市地域公共交通総合連携計画に基づき概ね計画通りに構築されました。その後は、平成26年度に「朝倉市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能な公共交通体系の実現を目指して、各路線事業の評価や課題を踏まえたフォローアップ施策(事業改善)を推進している。

コミュニティバスを将来に渡って持続可能な公共交通として行く為には、より多くの市民の方々に必要なライフラインとして認識して頂くと共に、利用促進や事業効率化による事業費の抑制が欠かせない。

こうした課題について、解決に向け利用者や沿線住民の理解を得ながら、輸送サービス水準の適正化や平準化に向けた取り組みが必要である。

[6] 終わりに、「持続可能な公共交通体系の構築に向けて」改新クラブ会派視察に、丁寧にご説明頂いた朝倉市の防災交通課交通対策係長様に御礼を申し上げます。

大崎市に於ける公共交通の現状と課題を改めて調査するとともに、交通の空白地帯をなくし、少子・高齢化に対応した公共交通の構築に務めてまいります。

また、空いている時間帯におけるスクールバスの一般住民の混乗化等については早速にも提言してまいりたいと思います。

以上、報告とします。