

平成30年度
西都市議会
文教厚生常任委員会
行政調査報告書

日時：平成30年8月20日（月）
～
平成30年8月21日（火）

視察先：①福岡県太宰府市
日本遺産について
②熊本県人吉市
乗り合いタクシー制度について

当委員会は、所管事務に関する調査のため、平成30年8月20日から21日の間において、福岡県太宰府市、熊本県人吉市を訪問し、本委員会の所管事務中、福祉行政及び教育行政に関する事項に関し、行政調査を行ったので次のとおり報告する。

委員長	兼松 道男
副委員長	狩野 保夫
委員	山地 将生
〃	濱砂 磐
〃	荒川 敏満
〃	太田 寛文
随 行	事務局 関谷健司

福岡県太宰府市

■日 時 8月20日(月) 14:00～15:50

■調査目的 日本遺産について

太宰府市は、平成27年4月に初めて日本遺産に認定された18件のうちの1件である。日本遺産認定を受け、ホームページやアプリ、パンフレットの制作や3次元VRアプリを制作している。太宰府市は平成29年度をもって、国の3年間の補助が終了している。

本市においても、平成30年5月に日本遺産に認定され、今後の具体的な取り組みやアプリなどの活用の効果や課題、また、国の補助金終了後の取り組みについて、本委員会としては参考になるものであるため調査を行った。

■調査事項

- (1) 日本遺産登録に至る経緯について
- (2) 登録後における活性化等への具体的な取り組みについて
- (3) アプリ活用の経緯と効果・課題等について
- (4) 国の補助金終了後の取り組みについて
- (5) 今後の課題について

■概 要

1. 市の概要

太宰府市は、福岡市の南東約16kmに位置し、北東部は糟屋郡宇美町、南東部は筑紫野市、北西部は大野城市に接し、面積29.60km²、人口71,225人(平成30年3月末現在)である。

古代においては、太宰府政庁の所在地として九州地方の政治・経済・外交の要となり、わが国の文化活動の一大拠点として重要な役割を占めていたことから特別史跡や名所旧跡が数多く点在している。

2. 調査内容

(1) 日本遺産登録に至る経緯について

平成26年10月に前々市長が全国の史跡整備の市町村協議会の会長をやっており、文化財課がその事務局をやっていて、その協議会の会長をやっていて、文化庁から市長へ日本遺産の登録申請の依頼があり、日本遺産登録申請の募集が平成27年1月に始まった。当初、文化財らしい申請書を提出したが、文化庁より内容に指摘等があり、再度、内容について検討を行った。

「古代日本の『西の都』～東アジアとの交流拠点～」という題名については当初、「太宰府」という名前を入れていたが、最後に文化庁の指摘で「太宰府」をはずすこととなった。

その後、平成27年4月24日に太宰府市を含む18件が最初の日本遺産に認定された。

(2) 登録後における活性化等への具体的な取り組みについて

まず、1年目は日本遺産となった「新たなストーリー」を知ってもらうために、パンフレット、ホームページ、アプリの3つを全てを統一デザインや内容も含めて、相互に連携できる形で作成した。その中で現地来訪のためのコンテンツ作りを優先して行った。

27年6月に、太宰府市日本遺産活性化協議会を設立し、10月にはアイドルグループ「ももいろクローバーZ」コンサートの開催時にふくおか文化遺産ウィークパネル展示を行った。28年2月には雑誌への掲載を行い、日本遺産のPRに努めた。

2年目の28年度ミュージカルや日本遺産「西の都」をテーマにした太宰府検定、日本遺産紹介パネル展やまるごと太宰府歴史展などを開催した。また、日本遺産の解説のため、出前講座等も4回実施した。こうした中で、事務局はホームページサイト・パンフレット・アプリを27年度に制作し、28年4月に公表した。また、28年度に当時の建物の姿や状況を表現するためにVR（バーチャルリアリティ）アプリの制作を行い、29年4月に太宰府政庁のVRアプリ制作を発表した。

最終年の29年度は、ヘッドマウントディスプレイを利用した2次元、3次元の世界が体験できるVRアプリを制作し、30年7月から大宰府展示館の中で実施した。

(3) アプリ活用の経緯と効果・課題等について

平成27年度に制作したアプリは1年間に約1,000件であった。2年目に制作したVR太宰府アプリを27年度に制作したアプリにも追加した。その結果、一月で数万件のダウンロードがあった。しかし、このほとんどが中国からのダウンロードであって、現地に来ていないようであった。一番見ていただいているのはホームページである。

特に日本の中で多いのは東京、神奈川、大阪、京都、愛知などの3大都市圏からこられる方のアクセス数が多い。海外については、中国が多いが次いで韓国、香港、タイ、台湾の方がホームページを見ている。

PR、周知については、初回のVRはマスコミや市の広報、ホームページ、チラシなどを作ってやっている。チラシには、QRコードを載せているが、ここからのアプリ取得件数が多かった。

マスコミ等への紹介状況としては、最初の日本遺産ということで西日本新聞などで取り上げられ、VRについては中国でも取り上げられた。

(4) 国の補助金終了後の取り組みについて

平成29年度で国の補助金が終了し、市の補助金で事業を行っているが、システム管理として、ホームページやアプリ等のサーバの維持管理の費用がかかる。その他、普及啓発事業や情報発信として、パンフレットやポスターをリニューアルする予算も上げている。また、文化庁の方から日本遺産ではないが、歴史文化基本構想を活用した観光拠点づくり事業をやっており、この補助をうけて、古代都市・太宰府のかつての壮大な姿を実感し、その意味を理解してもらうためのツールとして、平成28年度より進めているVR制作事業をさらに進める「西の都」太宰府復元図制作事業や日本遺産を柱とする観光拠点づくりを実現するための、ワーキンググループ設立を目指して、ワークショップを行う「西の都」太宰府観光拠点づくりワーキンググループ運営事業を行っている。

(5) 今後の課題について

各認定地域の取り組み状況を審議するための委員会として、文化庁に設置してある日本遺産フォローアップ委員会がある。そこからボトムアップの仕組み、ストーリー体験、継続的な情報発信体制の3つの改善すべき事項として指摘を受けている。その改善策として、「西の都」太宰府観光拠点づくりワーキンググループ運営事業を活用して、民間の方の発掘や育成を考えている。SNSの活用や民間との協働が太宰府市としてはできていないため、これから観光拠点を磨き上げていく形で今後やっていきたい。

■まとめ

平成27年4月に初めて日本遺産に認定された太宰府市は、1年目に日本遺産活性化協議会を設立し、太宰府展示館での日本遺産紹介パネル展や日本遺産の出前講座、日本遺産をテーマにした太宰府検定などを実施し、多くの方が来館、受験した。また、雑誌への掲載等も行い、広く日本遺産の普及啓発に努めた。また、併せて現地来訪のためのコンテンツ作りを行い、2年目には、ホームページサイトやパンフレット、アプリの制作を行い、3年目には太宰府政庁のVRアプリを制作し、太宰府に多くの観光客を呼び込んだ。

国の補助金終了後も市からの補助金を活用し、ホームページやアプリ等のサーバの指示管理や普及啓発事業としてイベント等へのブース出展、情報発信としてパンフレットやポスター等のリニューアルも行っている。

平成30年5月に日本遺産に認定された西都市においても、まずは、日本遺産認定を広く普及啓発するためにも、各種イベントにてパネル展やブース出展、パンフレットやポスター掲示などを行い、情報発信をしていくべきだと感じた。また、本市のみならず、宮崎市と新富町とも協力し、アプリ開発などを行うことにより「南国宮崎の古墳景観」を日本中、世界中に発信でき、多くの観光客を確保することができると感じた。



□太宰府市議会 橋本 健議長あいさつ



□西都市議会文教厚生常任委員会
兼松道男委員長あいさつ



□日本遺産の説明を受ける
文教厚生常任委員会の委員



左：太宰府市教育部文化財課 城戸康利課長
右：太宰府市教育部文化財課
保護活用係 井上 信正 主任主査



太宰府市役所前

熊本県人吉市

■日 時 8月21日(火) 10:30~12:00

■調査目的 乗り合いタクシー制度について

人吉市は、平成24年10月に予約型乗り合いタクシーの運行を開始した。この乗り合いタクシーは5路線を人吉タクシー株式会社とつばめタクシー株式会社の2社で運営している。この制度は、人吉・球磨地域公共交通総合連携計画に基づき導入され、地域内交通の運行形態の見直しや財政負担の軽減を図っている。また、免許返納者割引も行っている。

本市では、交通弱者対策として平成24年10月から敬老バス事業とコミュニティバス事業を実施し、敬老バス事業では敬老バスカードの発行や高齢者用バス定期券購入費補助を行っている。コミュニティバス事業ではデマンド型乗り合いタクシーを導入し、高齢者対策を行っている。

本委員会としては、コミュニティバス事業のデマンド型乗り合いタクシーの導入をより充実させるものとして参考になるものであるために調査を行った。

■調査事項

- (1) 乗り合いタクシー制度導入について
- (2) 導入にあたっての市民の意見聴取について
- (3) 利用できる対象者等について
- (4) 導入したことに対する市民の反応について
- (5) 導入にあたっての自治体財政の負担について
- (6) 今後の議題等について

■概 要

1. 市の概要

人吉市は、面積210.55km²、人口32,630人(平成30年4月1日現在)で、九州山地に囲まれた人吉盆地に位置し、球磨川沿いの温泉と川下りで有名である。熊本市から直線距離で真南に約70kmの場所に位置し、熊本県の最南端に当たる。人吉・球磨地方の中心地で人吉藩相良氏の城下町として栄えた。市内中心部に熊本県唯一の国宝である青井阿蘇神社があり、平成27年に近隣の球磨郡の各町村と並んで、「相良700年が生んだ保守と進取の文化～日本でもっとも豊かな隠れ里-人吉球磨～」が日本遺産に認定された。

2. 調査内容

(1) 乗り合いタクシー制度導入について

平成24年10月から予約型乗り合いタクシーの運行を開始した。4系統5路線の運行で、運行開始から現在まで路線の増減はない。4系統5路線で運行ダイヤを固定し、予約のあった便だけを運行するデマンド型を採用している。主にルートとしては中山間地域から人吉市の町中を繋ぐルートになる。ルートの距離は10kmから20km程度になっている。運行便の多いところで21便、少ないところで13便となっている。稼働率は約2割から3割程度である。

予約に関しては乗車時刻の1時間前までになっている。ただし、路線によっては早朝6時や7時に発車する便があるため、その場合は前日までの予約が必要となる。予約コールセンターはタクシー事業者の中に設置をしている。運行については市内のタクシー事業者2社で行っている。市は補助金を交付して路線を維持するという形になっている。使用する車両は、タクシー会社が保有する車両で普通車とジャンボタクシーである。車両に関しては、予約型乗り合いタクシーの専用車というわけではなく、通常の営業にも使用するため、予約型乗り合いタクシーとして運行する際は、車体に「予約型乗り合いタクシー」と書いたマグネットを付けて運行するようにしている。

この制度の発端は、人吉・球磨地域公共交通総合連携計画に基づく路線バスの再編からきており、この計画が平成22年から平成31年までの計画になっている。この計画の目的が、人吉・球磨地域内のバス路線の整備、統合による効率化と毎年多額の負担が生じるバス会社への補助金の軽減（財政負担の軽減）であり、今現在も人吉・球磨地域10市町村と関係団体でバス路線の再編に取り組んでいる。しかし、他の市町村にまたがったり、系統数も16系統あり、非常に複雑で話がなかなかまとまらなく、再編も進まなかった。そこで、まずは人吉市内の路線バスを整備するというこで、乗り合いタクシーの話が出てきた。

赤字幅の大きい4系統5路線がそのまま乗り合いタクシーに移行した。運行形態は当時、定時定路線の路線バス形式だとドライバーを固定して運行しなければならないということで費用がかさんだ。そこで予約があったときだけに運行するデマンド交通を導入して路線バスのルート、運賃を引き継ぐ形で5線不定期型のデマンド交通、人吉市予約型乗り合いタクシーが運行されることになった。

(2) 導入にあたっての市民の意見聴取について

予約型乗り合いタクシーを導入するにあたっては、町内会や老人会で説明を行っている。公共交通の大半の利用者が高齢者が占めているという傾向があり、老人会での説明を行っている。また、スムーズな移行を行うために路線バスを走らせて、産交バスやタクシー業者へのヒアリングも行っている。

(3) 利用できる対象者等について

人吉市予約型乗り合いタクシーは誰でも利用できる。人吉市民以外でも利用でき、事前に住所、氏名の登録も不要である。コールセンターで予約をすれば誰でも利用することができる。運行は土日、祝日、お盆時、年末年始関係なく毎日、予約のあった便を運行している。運行については、一部の町中で乗降制限をかけている。路線バスと重複する停留場では、乗り合いタクシーの利用はできなくし、路線バスとの競合を防ぐようにしている。

運賃については、割引制度も準用している。65歳以上の方で、市民、市民以外は問わずに運賃が半額になる制度がある。また、小学生以下は半額で利用することができるようにしている。

利用方法については、デマンド交通のため完全予約制になっている。

(4) 導入したことに対する市民の反応について

老人会や町内会の説明では、財政の逼迫、財政負担には理解を示しており、導入も止むを得ないという反応があった。導入後に、アンケート調査等を行っておらず、具体的な反響は不明だが、利用者の実績が減少傾向にあることから利用者の利便性が低くなったのではないかと考えている。

(5) 導入にあたっての自治体財政の負担について

導入にあたっては、バス停、乗降場所の表示看板と時刻表利用ガイドの印刷代、タクシー会社の予約のための専用電話回線の設置費用が発生している。新しくルートは作っておらず、路線バスから乗り合いタクシーに移行しているため、特別な費用は発生していない。現在生じている費用は、タクシー会社への運行経費、電話代等を補助金として支出している。

乗り合いタクシーを導入した平成24年度に比べ、年々補助金が増加傾向にある。平成24年度が約1,590万円だった経費が、平成29年度には約2,000万円になった。年間約100万円ずつ増加している。併せて、路線バスの補助金もかさんでおり、平成24年度には約4,000万円だったが、平成29年度では約4,500万円になった。路線バスと乗り合いタクシーを合わせて、公共交通の維持に約6,000万円の支出を行っている。また、人吉市の場合、バスだけではなく第3セクターで運営している球磨川鉄道にも補助を行っているため、約8,000万円を超える額を毎年、公共交通の維持の必要な負担として支出している状況である。

(6) 今後の議題等について

1つ目の課題は、乗り合いタクシーの導入後、約8,000人から約3,700人に利用者が減少したことである。今でも定時・定路線への見直しの要望等もある。今でも導入した後の地域住民にあった運行のあり方を協議しながら、実証運行などを通して路線の改善、運行形態の見直しに取り組んでいる。現在、実証運行という形で新しい乗り合いタクシーのあり方を検証している。実証運行ではドアtoドア運行（自宅まで迎えに来て、目的地のバス乗降場所まで運ぶ）を行った。自宅まで迎えに来るため助かるという意見もあったが、一方では、迎えに行き目的地に運ぶということではいつ着くか分からないと言う意見もあった。バスの良いところは、時間通りにバスが来て、時間通りに目的地に運ぶという点である。そのため、ドアtoドア運行が必ずしも皆さんに望まれているわけではないということで、改善、見直しについても苦慮している。

2つ目の課題は、補助金の増加である。乗り合いタクシーの導入の本来の目的は、財産負担の軽減であったが、残念ながら、補助金の額が年々増加している。原因としては、乗り合い率が低調であることと予約便数の増加があげられる。

3つ目の課題は、多様なニーズへの対応である。乗り合いタクシーは公共交通であり、不特定多数の市民、市民以外の方を運ぶ公共交通機関としての利用を想定して運行をしている。路線バスの頃は、大きな箱バスとして、20~30人を運ぶものだったため、比較的意见の聞き取りがしやすかったが、乗り合いタクシーは普通車であれば2~3人、ジャンボタクシーであれば10人程度で、比較的細かな個人を対象とする公共交通機関でニーズが細かくなっている。路線バスから乗り合いタクシーに運行の形態は変わっているが、走らせれば良いというわけではなく、利用される方は質の高い尚且つ自分にあった

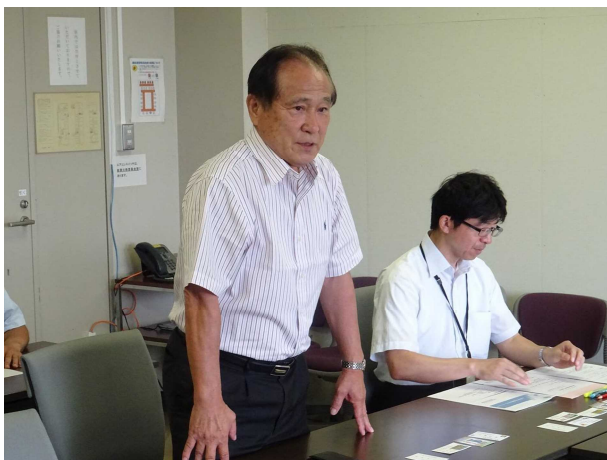
使い勝手の良いサービスを求めている。アンケートや個人ヒアリングを実施するが、まとまった意見とはならず、それを運行に反映するということができない状況にある。共同で利用する公共交通に細かで複雑なニーズをどこまで反映できるのかということが現在の大きな課題である。

■まとめ

人吉市は、以前あった路線バスのルート、運賃を引き継ぐ形で不定期型のデマンド交通、人吉市予約型乗り合いタクシーが運行されることになり、乗り合いタクシーを導入したことによって利用者が約半分に減り、導入の本来の目的であった財産負担の軽減は、残念ながら、年々補助金の額が増加している状況にある。そのため、ドアtoドアの実証運行を行ったがメリット、デメリットがあり、必ずしも皆さんに望まれているわけではないということで、改善、見直しについても苦慮していた。

西都市においては、高齢者対策として既存のバス路線に加え、交通空白地域での移動手段を確保するため、平成24年10月から三納地区、都於郡地区においてコミュニティバスの運行を開始した。平成27年10月からは三財地区、穂北・東米良地区にも導入し、市内の多くの地域をカバーすることとなった。しかし、高齢者の増加は続き、近年は運転免許証を自主返納される方も増加傾向にあり、今後も公共交通への需要は高まることが予想され、平成29年10月にコミュニティバスの運行について全体的な見直しを行った。高齢者クラブ等にアンケート調査を行い、夕方の増便や路線の延長などの見直しを行った。また、この見直しに合わせて「デマンド型乗合タクシー」を導入した。このことにより、少しではあるが、現在は増加傾向にあり、市の財政負担の軽減に繋がっている。

今後、西都市では、コミュニティバスや乗合タクシーの利用者である高齢者を確保するために、高齢者クラブ等での積極的なアンケート調査を行い、ニーズに合った運用を実施することによって、高齢者対策の一つとなり、財産負担の軽減にも繋がると感じた。



□人吉市議会 田中 哲 議長あいさつ



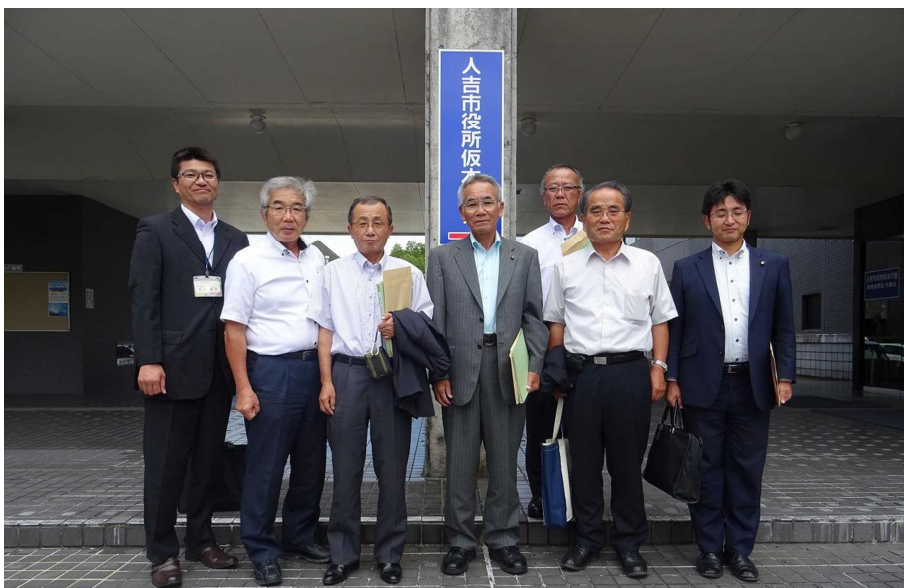
□西都市議会文教厚生常任委員会
兼松道男委員長あいさつ



左から：人吉市企画政策部企画課 交通政策係 野中 雅子 主任
 人吉市企画政策部企画課 交通政策係 舟戸 章吾 係長
 人吉市企画政策部 椎屋 彰 次長
 人吉市議会事務局 青木 康德 書記



□乗り合いタクシー制度の説明を受ける文教厚生常任委員会の委員



□人吉市役所前