

■平成29年度 総務財政委員会 所管事務調査報告

調査テーマ：地域公共交通体制づくりの推進

1. 本市の現状と取り組み

(1) バスの状況

①定期路線バス

市内で48系統を運行している。このうち、国・県・市等が補助を行い、市町村をまたがって運行する主要路線である地域間幹線が10系統、市が補助を行い運行している生活交通維持路線が7系統、宮崎交通が廃止した路線について、市が運行計画を立てて、同社へ依頼し、継続している広域的バス路線が3系統、補助なしで宮崎交通が運行している一般路線が28系統である。

○乗車人員推移（年度10月～9月）（単位：人）

区分	H27	H28	H29	H29/H28比
地域間幹線	276,522	267,588	256,097	95.7%
生活交通維持路線	69,050	67,289	66,345	98.6%
広域的バス路線	12,691	11,422	12,414	108.7%
一般路線	540,062	472,491	445,344	94.3%
合計	898,325	818,790	780,200	95.3%

○延岡市補助金推移（年度10月～9月）（単位：千円）

区分	H27	H28	H29	H29/H28比
地域間幹線	10,207	11,292	15,799	139.9%
生活交通維持路線	13,694	15,730	18,665	118.7%
広域的バス路線	10,504	10,386	10,881	104.8%
合計	34,405	37,408	45,345	121.2%

②まちなか循環バス

路線バスや電車等と接続して市中心部の回遊性を高めることで、まちなかの賑わいを創出すること等を目的として、平成25年4月から宮崎交通と市で共同運行を行っている。ルートは、宮崎交通延岡バスセンターを発着点として、市内の病院、店舗前を回る1周約47分のルートである。運行は、月曜日から土曜日を基本とし、9時から16時台、内回り、外回りそれぞれ1時間に1便運行している。利用料金は中学生以上が200円である。

○乗車人員推移（年度4月～3月、H29年度は1月まで）（単位：人）

H25		H26		H27	
乗車人員	1便あたり乗車人員	乗車人員	1便あたり乗車人員	乗車人員	1便あたり乗車人員
35,757	7.9	41,476	8.8	46,965	10.0
H28		H29		H29/H28比	
乗車人員	1便あたり乗車人員	乗車人員	1便あたり乗車人員		
46,800	9.9	39,334	10.0	101.0%	

③コミュニティバス・乗合タクシー

路線バスが運行していない交通空白区間を中心に、現在20路線を運行している。三北地域では、山間部から中心部である総合支所付近までをつなぎ、そこで宮崎交通の路線バスに接続している。なお、コミュニティバス、乗合タクシーについては、国のガイドラインにより、路線バスとは競合しない路線を設定している。

○乗車人員推移（年度4月～3月、H29年度は1月まで）（単位：人）

	H27		H28		H29	
	乗車人員	1便当たり乗車人員	乗車人員	1便当たり乗車人員	乗車人員	1便当たり乗車人員
北方線	4,530	3.9	5,238	4.2	4,099	3.9
北浦線	2,776	2.8	2,245	2.3	1,741	2.1
北川線	8,055	2.8	7,231	2.5	5,407	2.2
旧延岡線	921	1.3	847	1.3	768	1.3
合計	16,282	2.7	15,561	2.6	12,015	2.4

（北方線9路線、北浦線3路線、北川線4路線、旧延岡線4路線）

④その他

本市を発着、経由する特急バス（熊本行き）、高速バス（福岡、宮崎、高千穂、大分・別府、神戸・大阪・京都行き）が運行されている。

（2）バス利用促進の取り組み

宮崎交通などの事業者や区長会、さんさんクラブ連合会、九州保健福祉大学等利用者の代表で構成している延岡市バス利用促進協議会を中心に、利用促進の取り組みを行っている。本年度は主に下記の事業を実施した。

①のべおか美食めぐりバス PR 事業との連携

外浦線と宮野浦線で運行しているラッピングバスの利用促進のため「バスクバスポート」と名付けたスタンプラリーシートを作成し、沿線の飲食店等のスタンプラリーを平成30年9月30日までの期間で実施している。また、バスのデザインを担当した上杉忠弘氏がデザインしたICカード「nimoca（ニモカ）」を宮崎交通と連携して500

枚作成したほか、バス停のオリジナルサインの設置も行った。

②バスクバスを活用した日帰りツアー

バスクバスを運行する外浦線・宮野浦線の観光地等を巡るツアーを宮崎交通と連携して実施した。これまで6回開催し85人が参加している。

③まちなか循環バスのバスラリーキャンペーン

昨年8月に行った小学生運賃無料化に合わせ、乗車証明書を3枚集めて応募すると抽選で景品が当たるキャンペーンを実施した。平成29年8月は5,019人が利用した。

④バス旅

宮崎交通のワンコインパスを利用して、日豊汽船フェリーで島野浦島に渡り、加工場見学、昼食、クルージングなどを楽しんでもらう取り組みを行った。定員20人で開催したが、40人程のキャンセル待ちが出るなど好評であった。

⑤バスの乗り方教室

市内小学校4校の9クラスを対象として、244人が参加した。ICカード「nimoca（ニモカ）」や整理券を使ったバスの乗り方体験や時刻表の見方等の説明を行うとともに、実際にバスに乗車し、ルートを通りながら説明等を行った。

(3) 鉄道の状況

佐伯～延岡間、延岡～南延岡間の昭和62年度と平成28年度の平均通過人員を比較すると、佐伯～延岡間は大幅に減少し、延岡～南延岡間は微増である。平成26年から3か年の延岡駅、南延岡駅の1日の平均乗車人員については、延岡駅が若干の減少、南延岡駅は増加している。

このような状況の中、JR九州の平成30年春のダイヤ改正において、重岡・市棚～延岡間の普通列車について、現行の1日8本から5本削減し、残りの3本の運行となった。

(4) 離島航路の状況

平成26年から3か年の浦城港と島浦港を結ぶ航路の旅客数については、若干の変動はあるが安定的な利用状況である。

(5) タクシーの状況

本市内では5社が営業を行っており、独自の取り組みとして、運転免許証を返納した高齢者に対するサービスを実施している会社もある。

(6) 今後の取り組み

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正に伴い、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を目指すため、自治体は民間事業者と協議、合意の上で、公共交通のマスタープラン的な役割を持つ、地域公共交通網形成計画が策定できるようになった。本市においても今後、策定を行う予定である。

2. 他自治体の取り組み状況

◎富士市（静岡県）における「コミュニティ交通の導入」について

同市では、平成 26 年 3 月に「富士市地域公共交通総合連携計画」を改定し、コミュニティ交通の導入に立候補制を取り入れ、地域との協働により導入の検討を行っている。

このことにより、「コミュニティ交通を導入してほしい」ではなく、「コミュニティ交通を導入したい」という地区と導入について検討を行うこととしている。

（1）同市におけるコミュニティ交通の導入（検討）の流れ

同市では、公共交通に関する勉強会（地区主催で市は協力を行う。）を行った後、「サポート組織」を立ち上げ、地区負担の方法を検討し、同組織がコミュニティ交通導入検討の申請を行い、導入について、必要性、運行形態、運行内容等の検討を行う。

その後、最大 2 年間の実証運行を行い、費用負担の収支率 1/3 を満たすかの検討を行いながら、本格運行を行うかどうかを検討している。

（2）費用負担の限度（1/3ルール）について

同市のコミュニティ交通においては、本格運行を行う際には、運行経費の 2/3 を市の負担とし、残りの 1/3 を運賃収入と地区の負担で賄うルールを定めている。

（2 年間の実証運行期間中においては、欠損額の全てを原則市が負担している。）

（3）サポート組織について

サポート組織は、地元のまちづくり協議会を中心とした委員や利用者代表などで構成され、運行内容の検討、コミュニティ交通の PR、財源の確保などを行っている。

特に財源の確保については、1/3ルールの地区負担分を確保するため、地元企業へのサポート金の依頼や地元負担金が発生した時に捻出する財源の取り決め（町内会費で集める、古紙回収等）を行っている。

（4）協力体制

サポート組織が中心となって、運行内容や収益率向上策の検討を行うが、市の所管課によるアンケート結果や利用状況の提供、運行事業者による法律上の問題や経験からの助言、運転手の意見のアドバイス等の協力が行われている。

（5）導入の効果

「自分たちのことは、自分たちで考える」といった場が作られ、「市役所が何をしてくれるのか」ではなく、「市役所に何をしてもらおうか」という意識のもと、地区住民の熱心な活動・取り組みが行われている。

また、地区住民と協議し、コミュニティ交通については、コミュニティバスを運行するほどの需要がない場合は、デマンドタクシーを導入するなど、地区の実情にあった運行形態をとることができる。

同市では、コミュニティバスの利用者数が 10 年間で約 7 倍に増えている。

◎松本市（長野県）における「地域主導型公共交通事業」について

同市では、平成 28 年 2 月に隣接する山形村も含めた「松本市地域公共交通網形成計画」を策定し、市全体の公共交通に関する整備・利用促進等を進めている。

このうち、中山間地域を運行していた路線バスの代替交通の運行形態として、市の補助事業である「地域主導型公共交通事業」を導入している。

（1）制度の概要

同制度では、運行経費の 90%を市が補助し、残りの 10%を運賃と地元負担金で賄

う仕組みとなっている。(市補助金の限度額は年間 850 万円)

運行については、地元設立の協議会がバス会社と契約して行っている。また、地元負担の 10%については、運賃収入の他、町会費、戸別負担、広告費等で確保する条件となっており、この 10%が確保できない場合は、補助を行わないこととしている。

(2) 導入の効果

地元が主体となって導入したこともあり、廃止前の路線バスでは、運賃形態が 31 区分、最長区間で 720 円の負担であったが、導入後は、1 乗車あたり大人 300 円、小学生及び福祉バス助成事業対象者 100 円に統一された。

また、路線バスでは、国道沿いに停留所があったが、14 人乗りのバスを使用し、集落の中を運行することにより、自宅からより近い場所で乗り降りできるようになった。

その他、ダイヤのピークを 9 時台にするなど、実情に合わせた運行を行うことにより、利用者は路線バス時代より増加している。

なお、同制度の導入時には、デマンド交通についても検討されたが、毎日利用する人は定時に利用する人が多いことや申し込みの電話を受ける担当者の人件費等を考慮し、デマンド交通の導入は行わなかった。

3. まとめ

本市を含めた地方都市においては、人口減少や自家用車の普及により、列車、バスなどの地域公共交通の利用者が減少しており、今回の J R九州のダイヤ改正による運行見直しからも、その機能の維持が課題となっている。

また、高齢化が進む中、高齢ドライバーによる重大事故等の発生が全国的な問題となっており、各自治体では運転免許証の返納者に対する優遇措置を設けるなどの対策を行っているが、対策のさらなる進展には、自家用車の代替の移動手段となる公共交通の利便性の確保が鍵となっている。

このような中、本市における路線バス等の利用者については、まちなか循環バスや旧市内のコミュニティバス・乗合タクシーは、ほぼ横ばいの状況であるが、その他の定期路線バスや旧三町のコミュニティバスは減少傾向となっている。

全体的な利用者減少の中、大規模な路線の増加は難しいと考えるが、新たな幹線道路の完成や商業施設、病院の新設等が行われた場合には、利用者の動線や目的地の変化を考慮した路線の検討・見直しが必要であると考えます。

また、今後、本市でも地域公共交通網形成計画の策定を予定しているが、計画策定にあたっては、高齢者など真に公共交通網の充実を必要としている市民の意見が十分に反映されるとともに、調査を行った富士市のような「コミュニティ交通を導入してほしい」ではなく、「コミュニティ交通を導入したい」といった市民の意識の変化をもたらすような方策が求められる。

さらに、公共交通機関の利用促進については、様々な施策を行っており、バス旅のような好評な企画もあるので、引き続き内容のさらなる充実を願うとともに、駅前複合施設(エンクロス)の開館により、同施設への集客増が公共交通機関の利用促進にもつながるので、関係機関と連携しながらオープンに合わせた利用促進策を行うことも有効であると考えます。

最後に、市議会では、九州保健福祉大学の学生との意見交換を行っているが、学生からは、通学等に利用するバス路線の利便性向上の要望が多く出されている。今後、学生のニーズ等を把握しながら、若者に魅力あるまちづくりの一端となるような方策が行われることを期待したい。

調査テーマ：祖母・傾・大崩ユネスコエコパークの推進

1. 現状と取り組み

(1) ユネスコエコパークとは

ユネスコエコパークは、生態系の保全と持続可能な利活用の調和を目的として、1976年にユネスコが開始した制度で、豊かな生態系や生物多様性を保全し、自然に学ぶとともに、文化的にも経済・社会的にも持続的な発展を目指す地域のモデルとして、最近では国内でも注目されている。

ユネスコエコパークは、国内での呼称であり、正式には「生物圏保存地域」と呼ばれており、世界自然遺産が「顕著な普遍的価値を有する自然地域を保護・保全する」ことを目的としているのに対し、ユネスコエコパークは「生態系の保全と持続可能な利活用の調和」を目的としており、保護・保全だけではなく、自然と人間社会の共生に重点が置かれている。

ユネスコエコパークの機能として、「保存機能」、「経済と社会の発展」、「学術的研究支援」がある。また、この3つの機能を達成するため、「核心地域」、「緩衝地域」、「移行地域」の3つの区域が設定されている。

(2) 祖母・傾・大崩ユネスコエコパークの概要

①これまでの経緯

平成27年2月に設立された「祖母傾ユネスコエコパーク大分・宮崎推進協議会」を中心に登録に向けた取り組みが行われ、平成28年9月にユネスコ本部で申請書が受理された後、昨年6月14日に最終審査が行われ、正式に登録が決定された。

また、登録決定を受け、同年9月9日にこれまでの両県協議会が発展的に解散され、新たに「祖母・傾・大崩ユネスコエコパーク推進協議会」を設立し、登録後の取り組みについては、当該協議会を中心に行っている。

②祖母・傾・大崩ユネスコエコパークの申請概要

大きなテーマは「尖峰と渓谷が育む森と水、いのちの営みを次世代へ、自然への畏敬を込めて」となっている。ゾーニングは、総面積が243,672haで、核心地域は、祖母・傾・大崩の山頂を中心とした範囲の1,580ha、緩衝地域は核心地域を取り囲むエリアの17,748ha、移行地域は居住区である224,344haとなっている。

③登録により期待される効果

「国内外への情報発信力の強化による地域活性化」、「世界基準の認定によるブランド価値の向上」、「環境教育、研究の拠点としての活用」の3点が期待されている。

④取り組みの方向性と主な事業

※3つの基本方針に基づき取り組みを行う。

【基本方針1】貴重な生態系の持続的な保全

・調査研究の推進による保全機能の充実

→持続的な現状把握と重要種の保護措置の検討、実施

具体的事業：祖母傾国定公園地域の学術調査、移行地域における自然環境調査への支援など

- ・地域住民主体の保全活動の推進
 - 住民が主体となった予防的保全活動の推進
 - 具体的事業：ユネスコエコパークエリアへの立ち入り、利用に関するマナー啓発、住民活動団体の活動活発化に向けた支援（登山マナー啓発用のパンフレット作成）など

【基本方針2】学術的研究や調査・研修への支援

- ・国内外の課題解決のモデルとしての貢献
 - ユネスコエコパークとしての取組等の国内外への情報発信
 - 具体的事業：解説冊子の制作、祖母・傾・大崩ユネスコエコパークを紹介するホームページやパンフレットの制作、既存施設を活用したデジタルセンター機能の整備など
- ・学術研究体制の構築による調査研究の推進
 - 域内の調査研究活動の活性化促進
 - 具体的事業：移行地域自然環境調査を通じた域内調査研究活動の促進、調査研究活動拠点施設化に向けた既存施設の改修など
- ・地域との連携によるE S D（持続可能な開発のための教育）の推進
 - 学校教育や地域住民との連携によるE S Dの推進
 - 具体的事業：次世代育成事業の継続的实施、成果の共有、学校との連携によるユネスコエコパークの周知、理念の浸透、地域住民への浸透や理解促進のための普及啓発活動など

【基本方針3】自然と共生した持続可能な発展

- ・時代に即した持続的利活用による地域の発展
 - 祖母・傾・大崩ユネスコエコパークのブランドイメージの形成、認知度向上
 - 具体的事業：ロゴマークの作成とそれを活用した普及啓発グッズ等の制作、地域外への情報発信・広報活動、ユネスコエコパークブランドの形成・活用に係る調査研究（ロゴマークの商標登録を予定）など
 - ユネスコエコパークの枠組みやブランドネームを活用した地域活性化
 - 具体的事業：住民活動団体のネットワーク化の促進、自然と共生するアウトドアレジャー環境の整備、自然と共生する新たなツーリズムの展開、ユネスコエコパーク地域が連携した地域振興イベントの開催など
- ・次世代の担い手の確保、育成
 - 民俗芸能の継承、環境教育活動の推進
 - 具体的事業：伝統芸能、祭礼等の継承支援の継続
 - 地域外からの人材受入れ、活用
 - 具体的事業：移住促進の情報発信へのユネスコエコパークイメージの積極的活用など

2. 他自治体の取り組み状況

◎南アルプス市（山梨県）における「南アルプスユネスコエコパークへの取り組み」について

(1) 南アルプスユネスコエコパークの概要

南アルプスユネスコエコパークは、山梨県韮崎市、南アルプス市、北杜市、早川町、長野県飯田市、伊那市、富士見町、大鹿村、静岡県静岡市、川根本町の10市町村の302,474haで構成され、「高い山、深い谷が育む生物と文化の多様性」をテーマに平成26年に登録されている。

自然環境の特色としては、3,000m級の山が10座あり、現在も年間約4mm隆起しており、氷期の遺存種や様々な南限種、固有種が存在している。

また、土地については、山梨県側が県有地、長野県側が国有林、静岡県側は民間企業の社有林となっており、構成自治体には、豊かな歴史や文化芸能が伝承されている。

(2) 推進体制について

南アルプスユネスコエコパークの推進体制については、構成10市町村の市町村長及び議長を委員とした「南アルプス自然環境保全活用連携協議会」が設立されている。また、同協議会には参与として、環境省関東地方環境事務所、林野庁関東及び中部森林管理局、山梨県、長野県、静岡県の関係行政機関や主要地権者である民間企業の代表者も加わっている。

また、協議会の内部組織として、構成10市町村の担当課長等で構成される幹事会、実務担当者や関係者が出席して2カ月に1度開催される地域連絡会議が設置されており、地域連絡会議の中には、ニホンジカ対策、ライチョウ保護対策、定期報告、観光情報、道標ガイドライン、公共標識ガイドラインの各ワーキンググループが設置され、それぞれ担当機関が決められている。また、ユネスコエコパークの科学的な保全管理を協議する科学委員会も設置予定である。

(3) 現状と課題

南アルプスユネスコエコパークは、国内最大のユネスコエコパークであるため、構成10市町村をはじめとした、多数の関係者が存在する。そのため課題として、1つの事項を決めるだけでも様々な関係者が存在し、それぞれの立場や利害関係を調整することが困難で、時間が掛かることが挙げられる。また、自治体における生態学や環境教育などの専門職員の不在も課題である。

このような課題も存在するが、同地域では、複数自治体が運営する国際的なモデル地域を目指しており、平成25年8月には、構成市町村間で基本合意を締結し、南アルプスの自然保全、南アルプス山麓の地域間交流の拡大による地域活性化、南アルプスユネスコエコパーク憲章の策定、地域の情報発信、永続的な管理運営体制の確立について合意を行っている。

(4) 南アルプス市の取り組み

①ユネスコスクールの活動

ユネスコスクールに登録している市内4校の学校登山の支援

②様々な保全活動

県天然記念物の楡形山のアヤマ群落の保護、高山植物、希少種の巡視活動、ガイドの養成

③ヤマトイワナの保護、保全活動

野呂川流域で、地域が主体となった調査、実態把握、適切な保護管理の実施を県、関係市町、漁協が協力して行っている。

④こどもユネスコエコパーク探検隊の活動

夏休みを中心とした子ども向け自然体験学習等の応援、小学校による体験学習の開催

(5) その他同市の登録後の状況、取り組みについて

①市民アンケートによる市民の反応（ユネスコエコパークの認知度）

H26：26.5%、H27：39.4%、H28：38.3%、H29：32.3%

※登録の翌年は増えているが、その後はやや減少している。

②登録前後の観光客の動態

北岳山荘の利用者数は横ばいである。また、6月から8月までは果樹観光が主体となるが、エコパークを意識しての訪問客はいない状況である。

③登録後の主な取り組み

- ・エコパークカフェ開催による市民主体のワークショップによる事業立案
- ・新宿～南アルプス間の高速バスエコパークライナーのラッピング
- ・ガイドの養成（日本山岳ガイド協会公認登山ガイド、市ネイチャーガイド協会の自然ガイド）

④ロゴマークの積極的な利用（利用規定の策定）

3. まとめ

昨年6月に正式登録された祖母・傾・大崩ユネスコエコパークは、その目的である「生態系の保全と持続可能な利活用の調和」を目指すことにより、自然保護をはじめ、文化、経済、社会など様々な分野における取り組みや効果が期待されている。

本市のエリア内においては、核心地域に大崩山、緩衝地域に鬼の目山や鹿川渓谷、行藤山、移行地域に家田・川坂湿原など、本市が誇る自然景勝地の多くが含まれており、今後の取り組みの基本方針の1つである貴重な生態系の持続的な保全が重要となっている。

これは、本市だけではなく、区域内共通の課題となっており、登山者に対するマナー啓発や民間団体の自然保護活動への支援などの取り組みが今後も求められる。

また、本エリアより先行して登録された南アルプスユネスコエコパークにおいても課題とされているが、制度自体の知名度の低さもあり、地域住民に祖母・傾・大崩ユネスコエコパークが十分に認知されていない状況である。今後も講演会やイベントの開催、地元住民向けの啓発用パンフレット等の作成などさらなる認知度向上策が必要である。

さらに、キャラクターである「オークエさん」の商標登録を予定しているが、登録後は、同キャラクターや協議会ロゴマークを有効に活用しながら地元特産物の販売促進を図ることなどにより、改めて地域の自然環境の価値が見直され、結果的に同ユネスコエコパークの認知度向上や地域住民による、さらなる推進活動につながると考える。

また、本市には、同ユネスコエコパークの区域外であるが、ひむか遊パークうみウララに代表される美しい海や、東九州バスク化構想による「食」を活かした街づくりなど魅力

的な観光資源も存在するので、これらとも十分に連携しながら同ユネスコエコパークの推進を図ることも有効であると考えます。

市民力が自慢の本市では、ボランティア活動が活発で、同ユネスコエコパークにも多くのボランティアが携わっているが、ユネスコエコパークを持続可能な形で推進するためには、これらに対する協力・支援を引き続き行うとともに、有料ガイドなどプロフェッショナルの養成や将来を担う世代への教育を行うなど、人づくりの取り組みも求められる。

まもなく、同ユネスコエコパークの登録から1年を迎えるが、様々な取り組みはこれからが本番であると考えます。登録により、国からの直接の補助や助成は期待できないため、協議会を中心としながら構成自治体が連携して取り組むとともに、本市においても、自然保護、農林業、教育、観光など様々な分野での取り組みが必要であるので、所管課を中心に庁内の連携体制を構築し、必要な予算措置をしっかりと講じていただくことを期待したい。