

総務企画消防委員会行政視察報告

総務企画消防委員会委員長 首藤 正

- 【視察日程】平成30年11月12日（月）～14日（水）
- 【視察委員】首藤 正 委員長、江藤勝彦 委員、堀本博行 委員、平野文活 委員、
国実久夫 委員、市原隆生 委員、野上泰生 委員、三重忠昭 委員
- 【視察地】兵庫県神戸市、山口県山口市
- 【調査事項】神戸市：公民連携の取り組みについて
〃：実地視察（新神戸ロープウェイ再整備等事業）
山口市：コミュニティタクシー及びグループタクシー事業について

○公民連携の取り組みについて

視察先：神戸市企画調整局政策企画部産学連携課

1. 公民連携推進の背景等

神戸市の公民連携における過去の課題として、1. 民間事業者からの提案自体が少ない。2. 公民連携に関する提案窓口が明確でない。3. 提案の実現までに時間がかかる。といったことが挙げられたため、これを解決する手段として、事業者と担当部局をつなぎ、アイデアを実現するため、民間事業者から提案や相談があった場合、企画調整局産学連携課がワンストップ窓口となり、情報の共有や事業化の検討を行い、各部局との橋渡しを行うようになった。

また、平成26年7月には、民間事業者と行政がお互いの認識について理解を深め、公民連携の基本的な考え方や、導入方法等を共有することを目的に『神戸市公民連携（PPP）ガイドライン』を公表した。

2. 公民連携に取り組む目的

大きな目的の柱として、市民サービスの向上（多様なニーズに対応できる、きめ細かい市民サービスの実現）、行政コストの見直し（厳しい自治体財政・公民の役割分担の変化）、地域経済の活性化（地域のにぎわいづくりや地元企業の発展・地域における雇用の創出）を掲げ、市と事業者が対等なパートナーとして互いの強みを活かすことを基本姿勢としている。神戸市のメリットは先述したとおり、行政課題の解決であり、事業者にとってのメリットは、新たなビジネスモデルの構築や市場の創造、商品の売上げ向上や知名度アップなどがある。

3. 公民連携（PPP）の取り組み事例（主な具体的な取り組み）

- (1) 江崎グリコ(株)との包括連携協定
協定項目は、

- ① 神戸情報の発信に関すること：「神戸ローストショコラ」をK O B EスペシャルP Rパートナーに認定し、神戸の魅力を全国に発信
 - ② 地域活性化の支援に関すること：商品P Rを兼ねたタイアップイベントにおけるブース出展やスタンプラリーの開催によって賑わいを創出
 - ③ 防災に関すること：保存用ビスコの提供などを通じた、防災意識の啓発活動への協力
 - ④ 食育に関すること：「グリコピア神戸」の来館者に向け、神戸市の食育に関する啓発資料の展示やP Rパンフレットの配布
- (2) キリン㈱との包括連携協定
協定項目中、
- ③ 地域活性化支援に関すること：ペットボトル飲料の販売促進の景品として、缶マグネットをペットボトルにかけて配布（デザインは、神戸港、港をテーマに市内障がい福祉サービス事業所を通じて公募し、決定）
- (3) ㈱ファミリーマートとの包括連携協定
協定項目中、
- ① 神戸市産オリジナル商品の開発・販売に関すること：協定記念商品として、神戸市産オリジナル野菜「こうべ旬菜（キャベツ・ほうれん草）を使った4種類の商品を開発し、関西地区の約1, 800店舗で販売。また、神戸市立医療センター中央市民病院管理栄養士監修の弁当なども販売
- (4) ㈱ローソンとの包括連携協定
協定項目中、
- ① 神戸市産オリジナル商品の開発・販売に関すること（ロゴマークの採用による障がい者支援）：須磨区の障がい福祉サービス事業所の障がい者がデザインしたロゴマークをオリジナル商品に採用し、商品の売上げの一部が事業所の収入として還元される仕組みを構築
- (5) あいおいニッセイ同和損保㈱との包括連携協定
協定項目中、
- ① 市民の安全・安心に関すること：神戸市が取り組む「高齢者や認知症の人にやさしいまちづくりへの協力」として、高齢者等の火災に関するデータを受領
- (6) イオン㈱との包括連携協定
協定項目中、
- ① 地域の安全・安心に関すること：DV防止キャンペーンとして、DV防止のシンボルカラーである紫色の商品のみを集めたコーナーを設置し、客の目を引くことでDVを考えるきっかけをもってもらおう。
- (7) ㈱アシックスとの包括連携協定
協定項目中、
- ① ウッドチップジョギングコースの整備：みなとのもり公園からH A T神戸エリアまでの約500mにランニングコースを整備

4. 神戸市のPFI事業

事業の効果的・効率的な推進を目的として、民間の資金・技術・経営ノウハウ等を活用し、公共施設等設計・建設・維持管理・運営等を行う手法であり、その効果は、事業コストの削減・財政支出の平準化、質の高いサービスの実現により、利用者の満足度向上や地域経済の活性化が期待できる。

具体的事例

(1) 神戸市立医療センター中央市民病院

事業内容は、市内最大の総合病院の移転新築に伴う施設の整備、維持管理及び運営であり、BTO方式（事業者が病院施設等の設計・建設・工事監理を行った後、市民病院機構に所有権を移転し、事業期間を通して維持管理・運營業務を行う方式）で行っている。医療行為や病院経営を行う市民病院機構と医療関連サービスや顧客サービス、さらには施設整備関連業務を行う民間事業者とパートナーシップを築くことで、一体となって業務品質や患者サービスの向上に取り組むことができ、事業全体の効率化が図られる。

(2) 神戸布引ロープウェイ

事業内容は、老朽化したロープウェイ施設の更新と、併設するハーブ園事業の一体的運営であり、改修後のロープウェイ運行は事業者による独立採算制である。事業方式はRO方式（事業者が既存施設を設計、再整備するとともに維持管理を実施）で行っている。導入の効果は、老朽化した施設の大規模更新と効率的な運行システムを構築することであり、財政負担の縮減と市民・観光客へのサービスが向上した。

5. 神戸市民間提案型事業促進制度

市民サービス向上や地域活性化等さまざまな行政課題の解決に向けて、平成27年度から新たに創設したもので、市内から募集した行政課題について、①課題解決につながる民間事業の提案に対して市が補助金を交付する「課題解決型事業」と②市が実施する事業への民間提案、民間活力の導入検討のための調査を委託する「実現可能性調査型事業」のいずれかに分類し、民間事業者から提案を募集する制度

(1) 平成27年度

- ①地域資源を活かした交流人口増加に向けた新規事業の創出
- ②都心内の民間施設を活用した情報発信

(2) 平成28年度

- ①六甲山ブランドの形成に向けた六甲山林の活用プラン
- ②神戸産農水産物等を活用した商品開発の促進

(3) 平成29年度

- ①都市公園における公民連携の対象事業発掘と実現可能性の検討
- ②民間搬送サービス事業の市場調査及び参入促進に向けた調査

6. 産官学金連携に向けた取り組み

神戸市におけるPPP・PFI事業の推進及び民間事業者からの提案促進、産官学金のネットワーク構築等を目的として、神戸市産官学金連携フォーラムを平成27年度に3回、平成28年度、平成29年度にそれぞれ各1回開催している。

7. 質疑

Q：包括連携協定を結ぶに当たり、費用的なものは発生するのか。

A：市は、費用を負担することなく、民間事業者の方で協定内容を実行してもらっている。

Q：ランニングコースの整備はどのようなことを行い、それは企業からの提案によるものなのか。

A：公園の機能の部分は市が負担し、この機能を上回る部分をアシックスが負担している。具体的には先ほど説明したウッドチップの敷詰めがある。産業連携課と担当課、そして企業が相談して提案を決定していくこととなる。

Q：PFIにおいて、SPC（特別目的会社）を選ぶプロセスの中で、議会がどのタイミングでどういう形で関与していくのか。

A：金額の多寡にもよるが、ひとつの事業をPFIで行うことを決定するときに議会の議決を得ている。その段階ではまだ事業者が決まっていないが、最後の契約の際にまた議決が必要となる。

Q：SPC（特別目的会社）を選定する過程ではどういうふうに競争させるのか。また、出されたアイデアの実現性などの確認はどのように行っているのか。

A：選定に関しては、その対象によって変わってくるので、実際は当該対象について実績を持ったコンサルタントに入ってもらい、どういうところに留意すべきか相談しながらやっている。また、実現性の確認は一律には行っていないのが現状である。

Q：包括連携協定の期間はあるのか。

A：原則1年であるが、双方から特段申し出がなければ、自動で更新するようにしている。

Q：企業からの包括連携協定の申し入れを過去に断ったことはあるのか。

A：直接断ったことはないが、協定の個別の項目を実際どのように実行していくかということが大事なので、そこを相談するうえで、企業と考えが合わないことがある場合は、企業の方から離れていくことはある。

Q：現場の部局が課題を洗い出し、公民連携で行おうとする際、産業連携課等との調整

が大変なのではないかと思われるが、意思決定はどのようにしているのか。

A：役所内の調整は、基本的に実務レベルで進んでいくが、行政課題は現場が一番把握しているので、現場のニーズにあったものをいかに企業と組み合わせて実現していくかを調整するのが我々の役目だと考えている。

Q：公民連携に取り組む3つの目的（市民サービスの向上、行政コストの見直し、地域経済の活性化）について具体的に検証・整理したものはあるか。

A：ソフト事業を中心に行っているものが多いので、そこを総括・検証したものはまだない。

8. 視察の成果（視察参加者の考察）

・首藤 正 委員長

市財政の負担はなく、有名企業と包括連携協定やPRパートナー制度を設けて活用している。市と事業者が対等のパートナーとして互いの強みを活かしたWin-Winの連携を保ち、神戸の魅力を全国に発信している。別府市も公民連携事業に神戸方式を取り入れ実施すべきである。

神戸市の大事業にはPFIを導入している。事業の効果的・効率的な資金、技術、経営等の事前調査を重要視し、厳しい審査を実施している。参入業者はその事業に対して、ノウハウを持った企業が担当している。別府市も参入方式等について参考にすべきだ。

・江藤 勝彦 委員

市民サービスの向上、行政コストの見直し、地域経済の活性化を目指し平成25年4月に神戸市企画調整局（公民連携推進担当）を開設して、提案・相談が可能な窓口、庁内での公民連携に関する情報の共有、一元化を進め、庁内での事業化に向けた調整を行い、公民連携（PPP）を推進している。

人口154万人背景に資本力、地域社会の貢献企業が多く、公民連携・PFI参入を実施している。

・堀本 博行 委員

食品メーカーとの連携により、商品パッケージに神戸観光宣伝を載せ、相互の強みを生かした取り組みは素晴らしい。財政規模が違う当市版をどう考えるかが課題。研究を深め、議会提案していきたい。

・平野 文活 委員

多くの事業が企業提案で公費の支出なく実施されており、公民連携の事例として参考になった。神戸市という大都市だから企業にもメリットがあるから多くの企業が連携を求めているのではないかと感じた。同時に市立病院の場合、直営部分と民間委託部分との連携がうまくいくかどうかについては疑問が残った。

・国実 久夫 委員

ワンストップ窓口として、企画調整局産学連携課をつくり、民間のアイデアで資本力を活かした事業を行う。それにより、市内業者の活力並びに財政の負担の縮減が出

来るメリットがあり、次々と連携が行われている。江崎グリコ、伊藤ハム、キリン、ファミリーマート、ローソン、セブンイレブン、イオン等々。

・市原 隆生 委員

「神戸・KOBE」という名称に魅力があるようで、多くの企業が連携に参加しているところは大いに参考になった。行政側から連携のはたきかけをするのではなく、企業側から、市の名称を使うことで商品価値を高める連携を求めてくる点が素晴らしいと感じた。そのことが神戸市のPRになる。公民連携を進めるうえで、行政側の進め方としては、自治体の価値を高める取り組みが重要だと感じた。「別府・BEPPU」の名前を使用することで、企業の収益を高めることにつながると感じさせる市政運営が成功のカギか。

・野上 泰生 委員

神戸市の公民連携への取り組みについて学んだ。神戸市においては、公民連携の主軸は企画部局が担っているソフト事業（企業との協定）に移行していた。公共施設分野における公民連携（PFI）に関しては、各部局において調整されているという事だった。神戸市が規模も大きく、住民も多いので、企業との戦略的な協定の案件は活発であった。協定に関しては、できるだけ頻繁に企業とミーティングをして改善をしているということだった。自治体の規模感が異なっているので、別府市にどの程度の応用ができるかはわからない。

・三重 忠昭 委員

公民連携を進めていく上で議会との関わりはPFIで行う対象となる事業の議決と最終的な契約のところであるとのこと。有名企業と協定項目を結び、神戸市の情報発信や地域活性化支援など様々な取り組みを進めていたが、なかでも興味をひいたのが市産のオリジナル商品の開発にあたって神戸市立医療センター中央市民病院管理栄養士が監修し、ファミマとの低カロリー・減塩の弁当の取り組みであった。

別府市に多くある医療機関や大型スーパーなどと連携して進めていくことも検討できるのではないかと考える。

いずれにしても別府市が抱える課題解決や別府市としての付加価値を高めていくためにも、市内にある企業や民間との連携を深め様々な方法を模索していく必要があると考える。



○実施視察（新神戸ロープウェー再整備等事業）

視察先：神戸市 新神戸ロープウェー 神戸布引ハーブ園
（神戸市建設局公園部管理課）

1. 新神戸ロープウェー・神戸布引ハーブ園について

市政100周年記念事業の一つとして、平成3年10月にハーブ園を開園。事業費は90億円で、200種75,000株のハーブや花、展望レストハウス、香りの資料館、温室等を備えている。再整備前の年間入園者数は、約25万人である。

新神戸ロープウェーは、市都市整備公社が、ハーブ園へのアクセスとしてハーブ園と同時にオープンした。傾斜長1,471m、高低差は330mで約10分で山頂に到着できる。

新神戸ロープウェーは、乗客数の減少や老朽化などの課題を抱え、市都市整備公社が自ら大規模更新工事を実施することが困難になり、市は平成21年3月に公社からロープウェー施設を取得し、民間活力を最大限活用できるPFI方式により改修と運営を行うとともに、ハーブ園を民間事業者に一体的に運営させ、集客力強化・財政負担縮減を図ることとなった。

2. PFI事業・指定管理者制度について

PFI、指定管理者ともに神戸リゾートサービス㈱が行っており、契約期間は平成21年12月から平成38年3月までの16年4か月である。

ハーブ園は運営のみで、施設再整備を事業に含まないため指定管理事業で行い、長期指定することにより、ハーブ園部分にも事業者の投資が可能となり、また、営業・広報を含め、ハーブ園とロープウェーの一体的なプロモーションが可能になった。

PFI事業の特徴としては、ロープウェーの改修費12.9億円のうち、市の負担は4.7億円で残り8.2億円が事業者の投資である。事業者は、利用料金収入を運営費と投資返済資金に充当し、運営は事業者の独立採算で行っている。

3. 質疑

Q：指定管理料はいくらで、従業員は何人いるのか。

A：指定管理料は約3億円弱で、従業員はアルバイトを含めると100人位になるが、社員は、2、30人である。

Q：この神戸リゾートサービス㈱はどのように設立されたものなのか。

A：この会社は、ロープウェーを作っている日本ケーブルが主に出資し作られた会社で、神戸市の公募に応募し選定されたものである。

Q：SPCの最初の事業計画は、比較的順調に推移しているのか。

A：16年間の計画を立て、実際は計画を上回っている状況にある。

4. 視察の成果（視察参加者の考察）

・首藤 正 委員長

神戸市が施設を所有し、民間に管理・運営を任せている事業である。市としては民間の優れたノウハウを公共事業に導入して、管理・運営をさせている。

このことにより、市は、財政負担を縮減しており、民間業者も利用料金収入で利益を得ている。公共施設を利用し、民間の経営方針など新しい事業手法を採っている。別府市も今後のPFI・PPP事業に対して参考にすべき事業である。

・江藤 勝彦 委員

平成3年10月に公社としてスタートするも採算が取れず、PFIにより公募、ロープウェー製造会社による提案を良として、指定管理者に指定。平成21年3月よりハーブ園を併設して運営。関西圏をターゲットにして、観光客の誘致、各種イベントの開催、インバウンド客の増加により、右肩上がりの来場数となり成功している。

・堀本 博行 委員

ハーブ園とロープウェーの一体管理・運営することにより、黒字経営とのこと。民間ノウハウを生かした事例であり、別府市としてのあり方を勉強したい。

・平野 文活 委員

平成3年に、市政100周年事業として、90億円かけてハーブ園とロープウェーをつくったというが、もともと採算が取れない事業だったのではないかとくにロープウェーの老朽化対策は、今後も負担になるのではと感じた。

・国実 久夫 委員

市政100周年記念事業として、H3. 10月に公社として90億円をかけて運営するが、H21. 3月からPFI事業として改修、ハーブ園を指定管理者制として運営を行う。25万入園者数が右肩上がりの数字が出て、現在は38万人程となっているとのこと。やはりPFI、指定管理者制として成功している感じがした。よいアイデアであると思う。

・市原 隆生 委員

企業の持つ「強み」の部分を生かすことで良い成果を上げると共に、立地の条件も良く観光の主力の一つになっていると感じた。行政の持つ既存の施設や、ネームバリューの価値を再発見し、企業の収益増につながる提案ができれば大きな力になるのではないと思う。

・野上 泰生 委員

神戸市が PFI の手法で運営している神戸ロープウェイとハーブ園を視察し、現地担当者からの話を聞いた。民間の資本および経営のノウハウが加わる事で、ロープウェイの更新に関する設備投資およびハーブ園の運営がレベルアップしている事を理解した。ロープウェイの乗降客数が見込みより増えているということで、ハーブ園の建物に追加の民間投資を行って、魅力の向上に努めている事が印象的だった。公営ではむつかしいようなオリジナル商品の開発など、民間ならではの経営努力の現場を垣間見ることができた。

・三重 忠昭 委員

平日とはいえ神戸市内では多くの外国人観光客の姿が目についたものの、現地調査では限られたわずかな訪問時間ではあったが、当施設でのその数は少ないように感じられた。ロープウェイの改修や、施設内のハーブ園などの改修を行い、集客に向け努力は感じられたが、外国人観光客にとって、また対象となる観光客の年齢層などを考えると、そもそもの立地条件や金額設定などを考えると魅力的な観光施設かといえれば個人的には厳しいように感じられた。

ロープウェイについては PFI で運営し、ハーブ園の施設については16年間で年間3億の指定管理を結んでおり前述の状況から予算額、今後の施設のあり方もふくめて正直疑問を抱いた。PPP、PFI において民間資金の活用で目先の公費負担が抑えられるからと言って必要性が低い施設を残したり、どの範囲まで公的な部門として維持するのかなど、やはり前段での市民に対する情報提供や聞き取りを行い計画を策定しなければならないと考える。



○コミュニティタクシー及びグループタクシー事業について

視察先：山口市都市整備部交通政策課

1. 山口市市民交通計画、総合連携計画の策定

山口市は、平成17年10月に1市4町が合併し、平成22年にさらに1町を合併したため、1,023km²の広大な面積となった。この合併に伴い、中心市街地の衰退や生活インフラ整備・維持コストの増大、さらには農山村の人口減少や住民の生活機能が低下することとなり、これにより、行政主体でバスの運行を始めるが、移動手段のない地域からの不公平感から不満が出るようになり、また財政的負担も限界となった。

このような状況から、山口市市民交通計画、総合推進計画を策定するに当たり、山口市交通まちづくり委員会を設置し、出来る限り市民の意見を反映させるため、行政は資料提供のみとし、委員会のメンバーで公共交通のあり方を検討してもらった。平成19年9月には、市民交通計画を策定し、交通政策の舵取り役として、市民、事業者、有識者、行政等の協働による山口市公共交通委員会が組織され、平成20年3月に山口市地域公共交通総合連携計画を策定した。

山口市市民交通計画の基本理念は、市民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、市民、事業者、行政が協働して、持続的な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼り過ぎない交通まちづくりを目指すこととした。市民の移動手段は「行政が確保する」といったこれまでの考え方を見直し、市民の移動手段は、「みんなで創り育てる」ことを取組姿勢とし、市民・事業者・行政のそれぞれの役割を明確にした。

2. コミュニティタクシーの導入

コミュニティタクシーの導入に当たっては、平成19年5月にコミュニティタクシーモデル地域を募集し、5地域が応募した。

地域主体で行うメリットは、①ルートやダイヤ、バス停などに地域の実情を反映させやすい。②地域に貢献したい身近な事業者の参加を促すことができる。③愛着が湧き、みんなが利用しやすくなる。④交通を介して地域づくりや地域の連帯感が強まる。が挙げられる。

地域組織が主体となった1年間の実証運行の後、本格運行に移行するためには、3年以内に収支率30%以上、乗車率30%以上の基準を達成することを条件に補助することとした。

コミュニティタクシーを導入している地域は現在7地域（小鯖地域、宮野地域、嘉川地域、小郡地域、佐山地域、阿知須地域、藤木地域（ただし、秋穂地域は平成27年8月末で運行終了））であり、地域住民が自分達の問題と捉え、地域特性・ニーズに合ったルート・ダイヤで運行している。

今後の課題は、人口減少や自動車免許をなかなか手放さないことによる利用者の減少、さらには地域の担い手不足、タクシー事業者の運転手不足が挙げられることから、今後は、生活圏を踏まえた運行形態の研究や運行基準・運行体制を見直す必要がある。

3. グループタクシーの導入

コミュニティタクシーは、ある程度の人口規模や需要がある地域でなければ効率的な運行が困難であることから、散在する小さな集落の移動手段を確保する観点から、一般タクシーを共同利用する仕組みを目指して、タクシー利用券を交付する事業として、グループタクシーを導入した。

タクシー利用券の交付要件は、年齢65歳以上、最寄りの公共交通機関から1km(75歳以上は700m)以上離れていること、福祉系等他の利用券制度を受けていないこととした。申請は、これらの要件を満たす原則として4人以上のグループが行うものとし、利用券(距離に応じて、300円券60枚、500円券60枚、700円券60枚を交付)は1乗車につき、1人1枚利用でき、タクシー運賃から利用券の額を差し引いた運賃を現金でそれぞれが負担する。

グループタクシーのアンケート調査から、自家用車と違い信頼・安心感がある。他人の助けを借りることなく自由に出かけられる等の意見があった。

コミュニティタクシーの利用状況は、ここ10年ほぼ横ばいであるのに対し、グループタクシーの申請者数、利用枚数は共に右肩上がりである。

4. 公共交通の利用促進について

- (1) 山口市は過度なマイカー社会地域と言われ、交通体系の整備だけでは利用者の増加が見込めないことから、積極的な情報提供を行う必要があるとし、駅・停留所の位置やルート等の情報不足の解消を図り、公共交通利用の障壁を取り除くために、「山口市公共交通マップ」を作成。また、市内の鉄道、バス、コミバス、コミタクなどの運行時刻を1冊にまとめた「山口市総合時刻表」も作成した。
- (2) 公共交通の利用促進のため、市民意識の高揚を図り、利用の動機付けとなる事業として、チラシの全戸配布やイベントの開催、市内一斉ノーマイカーデーの実施、小学生を対象とした路線バスの乗り方体験などを行っている。

5. 質疑

Q：コミュニティタクシーのルートは、地域住民で決めたということであるが、時刻表についてはどのような決め方をしたのか。

A：一番大きいのは、アンケート結果によるものであるが、住民の病院へ行く時間帯であったり、路線バスのダイヤ改正に合わせ、その接続を考慮し決定した。

Q：コミュニティバスと福祉優待バスの予算額はどのようになっているのか。

A：コミュニティバスの予算額は、今年度が6,220万円、昨年度が5,972万円である。福祉優待バスが平成29年度予算で1億4,343万4千円である。

Q：職員は5人とのことであるが、この5人で交通体系を総合的かつ専任してやっている

のか。

A：交通政策課という部署で専任してやっている。

Q：予算をみると、公共交通に関し、高齢者や福祉関係にかなり大きな予算が投入されているようにあるが、その他のいわゆる交通弱者からの不満はないのか。

A：不満として具体的に出ているものは、高校生の定期代金が高いといったものがあるが、その他は特になく、議会からはこの予算額でもまだ不十分だと指摘されることがある。

Q：予算は、ほとんどが一般財源になるのか、それとも有利な補助金等を活用しているのか。

A：国の路線バスの国庫補助は直接事業者に支出されているが、一般財源のほか、特別交付税で措置されている。

6. 視察の成果（視察参加者の考察）

・首藤 正 委員長

市民生活と都市活動を支える公共交通の確立を基本とした制度である。市民、事業者、行政が協働して創り上げたコミュニティ交通体系を整えている。グループタクシーは、原則として同地区に住む4人以上のグループを申請要件とし、地域の意見を最重要視して決定している。別府市も中山間地地区民及び高齢者の対応に参考となる制度である。

・江藤 勝彦 委員

平成17年10月の1市4町合併により、行政面積が1,023km²と広大になり、非効率的な都市構造となり、交通不便地域の解消に取り組み、住民との話し合いの結果、コミュニティタクシーを実施、10年経過後も安定した利用人数、回数は推移しているものの財政負担を考慮して7地域で地域主体のコミュニティタクシーを運行するようになった。

・堀本 博行 委員

全国的に高齢者の移動手段の確保は、喫緊の課題。山口市の市民を巻き込んだ手法は継続のポイントだと感じた。行政主導ではなく、市民とともに意見を聞き、推進したい。

・平野 文活 委員

路線バスはワンコイン、路線のない地域にはコミュニティバス、さらにコミュニティタクシー（定時定路線もあり、デマンドもある）、さらに細かいニーズに対応してグループタクシー制度をつくっているという重層的な公共交通政策に感動した。さらに5人の市職員が専任し、地域住民とともに取り組んでいる点にも「すごい」と思った。

・国実 久夫 委員

交通不便地域の住民サービスを考えるというコンセプトの基に行政と住民との話し合いの結果、コミュニティタクシーが生まれた。1年間の実証運行の後、本格運行へ移行して10年程安定した人数、回数等が推移しているが、財政面等を考えグループタクシー事業を行い、個人負担の軽減に努めたとのこと。

・市原 隆生 委員

公共交通を守り育てるのは、企業と行政だけでは難しい。その点、市民も加わって、公共交通のあり方を考えていくことは大事なことだと思う。「ワンコインバス」など、利用料金のことばかり取り上げられるが、利用者を増やす努力をしていかないと、これからの人口減少に伴って、公共交通の存続自体、危うくなるのではないかと思う。

・野上 泰生 委員

山口市で実施されている公共交通体系の整備については、市営バスの民間移譲に伴いさまざまな手段で住民の移動支援をしている状況が理解できた。コミュニティバス、コミュニティタクシー、オンデマンド型のタクシーなど、非常に多様な事業を組み合わせたきめのこまかな施策展開をしている事が印象的であった。投入される予算規模も非常に大きく、住民ニーズが高い事を理解した。一方で、支援は高齢者に偏っているのが、若年層がどのように考えているのか？は疑問に感じた。山口市は市域も広く、移動支援が重要なテーマではあるが、別府市の場合は比較的コンパクトな市域になっているので、すべてというよりは一部の施策を参考にできればと感じた。特にタクシーの割引チケットの制度は融通も利きそうで有効ではないかと感じた。運転手の人手不足が大きな課題ということで、これは別府でも同じ。ライドシェアに関しては、まだ積極的に進める感じではなかった。

・三重 忠昭 委員

一般会計で別府市の倍の予算があるとはいえ、公共交通政策に年間約4億の予算を投じており、コミュニティバス、ワンコインバス、コミュニティタクシー、グループタクシーと様々な取り組みをしていることに正直驚きを隠せなかった。しかし、7割の市民が1年に一回もバスに乗っていない、ガソリンの消費量は全国で1位といった調査結果もあることから、交通計画を策定10年が経過し実際の成果を検証する必要があると考える。

ただ、コミュニティタクシーを導入するにあたって、地域事情を一番知っている地域が主体となって運行計画やニーズ調査などをおこない創り育てている点は「協働のまちづくり」として大いに参考になった。今後別府市も高齢化による免許証返納者の増加、公共交通機関の人材不足など持続可能な公共交通体系整備と、交通弱者の支援政策の一層の推進が必要であると考えます。

