

【市長コメント】

《年頭に当たって》

明けましておめでとうございます。本年もよろしくお願いいたします。

まず、年末年始の大分の状況をお話します。世界では、カルロス・ゴーン氏の事件やアメリカ合衆国によるイランのバグダード国際空港攻撃事件などいろいろ起こりましたが、大分は暖かくて、穏やかな年末年始ではなかったかなと思います。

道の駅のつはるが11月30日にオープンして、1月3日はたくさんの方が訪れて湖畔で本を読んだり、憩ったり、そういう使い方をされていました。11月30日から12月29日までの約1カ月間の売り上げは1,900万円でしたので、単純に年間で計算すると、約2億4,000万円になります。目標は年間約1億円の売り上げでしたので、2倍以上の売り上げになるだろうと予測されます。来場者は1カ月で1万6,800人ということです。野津原は冬場寒いので、春、夏、秋にたくさん人が来るかなと思っていましたが、思いのほか、たくさんの方が来て、駐車場も混むような状況のようで、非常に良いスタートになっていると思います。

ちなみに売れ筋は、七瀬柿、米粉のミックスソフトクリーム、野津原の農家の皆さんがつくったまんじゅう、冠地鶏バーガーということです。

1月7日には各地域を回り、新年互例会に出席しましたが、野津原の皆さんは道の駅にぎわっていることを喜んでくれていました。今後も創意工夫しながら、いろいろな魅力を発信してほしいと思います。

道の駅は国道442号沿いですが、県道412号沿いにある「若妻の店」も相乗効果で売り上げが非常に伸びているそうです。両方ともにぎわっているということが大変ありがたいなと思います。

また今年、「天空の広場」が完成します。ななせダムをつくる時に必要な土を採取して平らになった山の上の方を、「天空の広場」として、コンサート等多目的に使えるように整備しています。このような施設も完成しますので、いろいろな取組を通じて野津原の活性化ができればいいなと思っています。

祝祭の広場は、ラグビーワールドカップ2019のときに大変盛り上がりしました。報道もしていただき、ありがとうございました。その後も「DO.Fes（ド・フェス）」などのイベントを開催し、引き続き盛り上がっています。12月7日の「ドローンサッカー」に7,000人、1月4日の「新春開運アゲアゲフェスティバル」には3,600人など、四つのイベントの合計で、約2万3,000人の方にお越しいただいていますし、今後も1月11日の「祝祭フリーマーケット」、1月25日の「Dog Festival」等、いろいろなイベントを用意しています。ラグビーワールドカップのパブリックビューイングほどではありませんが、にぎわっているなという感じがしています。透明のドームを10個置いています。今は順番待ちになるほどで、中で本を読んだり、カップルが中でお話ししたり、いろいろな形で活用していただいています。10個のドームは2月22日まで、イルミネーションは2月14日で終了となっていますが、いろいろな形で祝い、憩い、集う使い方をさせていただければと思っています。

その後の活用の仕方については、商工会議所や商店街連合会から、もっとパブリックビューイングができるように整備したらどうかなど、ご要望もありますので、それも踏まえながら、新年度に向けて検討を進めていきたいと考えています。

そして、今、野津原の話をしました。人口で言うと中心市街地以外のところで一番人が多いのは植田で約8万1,000人、鶴崎が約7万8,000人で、大南と大在が約2万8,000人、坂ノ市が約2万人となっています。西と東に分けると、大体均衡するよう

な人口になっていますが、顕著になっているのは、東側の鶴崎、大在、坂ノ市。特に坂ノ市あたりの人口が非常に増えていて、3地域合わせると約700人増えています。逆に、同じくらい減っているのが植田と大南です。その両側にある野津原と佐賀関の人口はかなり減っています。佐賀関が約8,000人で、野津原が約4,000人です。

このように、人口が増える地域と減る地域があり、地域の新年互例会に行くと、その地域によって課題があります。例えば、大在は小学校の児童数が増え、議会でも陳情が採択されたことから、東側に小学校をもう1校建てようということで準備しています。減ってきている地域は活性化がより求められています。そこについても、例えば野津原は、ダムと道の駅を核として、いろいろな取り組みが進みそうだなという期待が芽生えていますし、佐賀関は、アートレジオン推進事業として旧大志生木小学校をアトリエとして活用したり、木佐上にコミュニティセンターができたりしています。

佐賀関のパンパシフィック・カップが年末にかけて大規模改修を行い、工場の処理能力を上げたそうです。ほかの鶴崎、大在、坂ノ市の企業も最新の投資を次々にしてくれています。野津原も佐賀関もいろいろな取組が進んできているという感じがします。

それから、植田では人口が減っていますが、例えば富士見が丘でふるさと団地の元氣創造推進事業の取組を行っていますし、加えて、緑が丘の住宅団地でも取り組むということです。

大南には、スポーツ施設を整備する予定です。ほかにも、地域の皆様のご協力をいただきながら、新環境センター整備のプロジェクトが進んでいるところです。

それぞれの地域で課題がありますが、地域まちづくりビジョンでも検討されている課題を解決すべく、各地域でさまざまな取組が地域の力によって進められているところがあるなど感じています。

そのような中で、日本経済新聞が1月6日の朝刊に、「自治体で広がる子育て支援」という大きな記事を掲載していました。これは、政令市と都道府県の県庁所在地の162自治体を対象にアンケート調査をして、共働き子育てしやすい街ランキングを発表しているのですが、大分市は18位でした。上位は東京都の特別区が多く、葛飾区、杉並区、新宿区が入っていますが、東京都内を除くと、大分市は全国で8位と、非常に高位にランキングされています。どう評価されたかはこれから研究しないといけないのですが、ありがたいことだなと思います。これは全国に発信されていますので、地域の皆さんが大分に住む満足度を上げる上でも研究していくことは大事です。ほかの都市と比べてどこが足りないのか、どういうところにもっと力を入れていけばいいのかを政策研究するに当たって、こういう調査は大変ありがたいと思います。一方で、大分市の東側は新規の企業立地が非常に増えていて、中心市街地の方も、例を挙げると、トランス・コスモスやコンカーなど特に女性が活躍できる企業が増えています。企業が大分に進出しようかというときにも、子育てしやすいまちだというのは大変重要です。

ちなみに九州で大分より上にランキングされているのが北九州市で、全国で9位、大分市が18位です。

工業品出荷額は、全国で1,718市町村あるうち、大分市は全国15位で、将来はベスト10に入ってくると思います。北九州市は20位で、大分市は九州の中では圧倒的に1位です。子育てしやすいまちランキングでは北九州市が九州1位、大分市は2位となっていますが、どちらにしましても、共働き子育てしやすいまちをつかっていくことは大変重要です。今、待機児童ゼロへ向けた取組や、県と一緒に子どもの安全を守るための児童相談所をどうするか、検討を進めています。共働きで子育てしやすいまちを目指して取り組んでいくのは今年も重要な課題だと思っています。

今年は一つ一つの課題を一步前に進めていく一年にしたいと思います。

また、ラグビーワールドカップは大成功だったという評価をいただいていると思いますが、そのにぎわいと自信を今年のオリンピック・パラリンピックにつなげていくということも重要だと思っています。フィジー等の事前キャンプもありますし、サーブルのチーム、パラ陸上のスイスのチームなど、いろいろなチームが大分に来て、事前キャンプを行いますので、その準備をしっかりしていくことも大事だと思っています。また、ラグビー協会の主催でイングランド対日本戦も大分で開催されるので、市としてもサポートしていきたいと思っています。

《1. 「豊予海峡みらいづくりシンポジウム」を開催します》

豊予海峡の調査は、1期目に着任してからずっと取組を進めてきました。2月12日に「豊予海峡みらいづくりシンポジウム」ということで、いろいろな方に来ていただいて、コンパルホールの多目的ホールで開催します。基調講演には日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）の中村副会長、それから、奥野先生。この方は国土交通省の国土審議会会長で、国土をどういうふうにしていくかということを進めていく審議会のトップの方です。豊予海峡についても関心を持っていただいています。

このように、国土審議会の会長もこれは重要だという認識をしていただいています、昨年末に奥野先生と今のJR東海の柘植会長のところに行って意見交換をしてきました。話が弾みまして、今度シンポジウムがあるのでぜひお話しただけませんかと申しましたら、すぐに「行きましょう」ということになりました。このように、国土の形成に重要な役割を果たしている方に来ていただきます。

三つ目はスーパー・メガリジョンです。スーパー・メガリジョンは東京、名古屋、大阪がリニアモーターカーによって1時間でつながる、ここをスーパー・メガリジョンといいます。そこにメガリジョンがつながっていくことによって、ネットワーク型の国土形成ができます。このネットワークのつながり方が、新幹線であったり、高速道路であったりということです。九州でメガリジョンというと、今、福岡の地域になると思います。そういうところがスーパー・メガリジョンにつながって行って、一つのリニアを中心として、非常に効率的になります。東京と大阪が1時間でつながりますから、東京、名古屋、大阪はある意味で一つの都市ですよ。スーパー・メガリジョンができて、その周りにメガリジョンができて、そして強い国土が形成されていくという話を岸さんにさせていただきます。

そして、2部ではパネルディスカッションということで、日本文理大学の吉村先生にコーディネーターをしていただいて、JAPIC国土・未来プロジェクト研究会の藤本委員長、うみたまごの橋本社長、愛媛県の地域振興局長、大分県の交通政策課長、伊方町の高門町長に参加していただきます。伊方町には伊方原発があり、今、海路で避難訓練をしています、道ができると、これは命の道だと、ぜひ整備してほしいということを、伊方町長は前からずっとおっしゃっています。この方と私も入って、パネルディスカッションをする予定にしています。

大規模なプロジェクトは一朝一夕には進みませんが、こういう地道な調査を進めて、そしてシンポジウム等で知見を共有することによって機運をつくっていくことは大事だと思っています。例えば四国も、四国新幹線ということで努力しておりますが、やはり今、整備新幹線がまだ動いていますから、その後になるということで、2040年になります。

高速ネットワーク網の整備も進んでいます。高速ネットワークのほうは、例えば先に保内インターチェンジと宮河内インターチェンジをつなぐと、四国の高速ネットワーク網と九州の高速ネットワーク網がつながって、そして四国と中国がつながって、そこから関西がつながっていますので、ネットワークのネットワークができるという効果もあります。

いろいろな観点から議論していきたいと思います。

豊予海峡ルート of 整備について、2016、2017、2018年に、どのくらいの費用でどんな効果があるかを調査してきました。新幹線の単線で大分駅と松山駅をつなぐと約6,860億円かかります。宮河内インターチェンジと保内インターチェンジをつなぐと約6,900億円です。トンネルの方が橋より費用が抑えられます。

このルートの整備により、旅客では手段の変更として、便利になることによりルートを変える人、飛行機、バス、乗用車から新幹線に変える人という変化が考えられます。物流も、国道九四フェリーは今、物流の手段として利用が増えていますが、豊予海峡ルートを利用するという計算をすると、費用便益分析として、鉄道単線では1.19、道路では1.27ベネフィットがコストを上回ることとなります。金利を4%で計算していますので、今のように金利がゼロに近い数字ですと、3倍ぐらいベネフィットのほうが上回るようになります。

また、リダンダンシーとしての役割が結構大きくて、第2国土軸というのはそういう意味ですが、山陽から福岡に入ってくるルートが遮断されたときに、四国を經由して九州に入ってくるルートは大変重要になります。これは、熊本地震のときに大分から熊本にガソリンが運ばれたこともありましたが、こういうルートを確保していく。それから観光面では、別府温泉を楽しんだ人が道後温泉を楽しむとか、そういうことができるようになります。

それから移住の促進の面では、国は地方創生ということで当初、2020年に関東圏に入る人口よりも出ていく人口を増やそうと計画を立てましたが結局、東京オリンピック・パラリンピック開催によって関東圏・東京にもものすごい勢いで投資されています。投資が行われれば、そこに人が集まるのは当たり前のことです。インフラを整備せずに人だけ動かそうとすると無理が生じてしまいます。やはり投資を含めて、しっかりインフラを整備していかないと、人口は増えません。先ほど人口の話をしましたが大分全体でいうと、去年は約400人減りました。やはりこういう整備によって、48万人の都市が、多分、50万、60万、70万人と増えるような効果が出てくると思いますので、こういう整備をしていくことが大事だと思っています。

世界を見ると、延長距離では青函トンネルが長くて英仏海峡トンネルがその次です。青函トンネルは古いですし、関門トンネルの4キロぐらいのものも非常に古くて、日本のトンネル技術は世界に冠たるものがあります。

整備費用の負担については、行政機関が資金を調達して税金でつくっているもの、それから、行政機関が資金を調達して融資で行っているもの、公債、公団、PFIなどもあります。独立採算型では、グレート・イスタンブール・トンネル、香港東部海底トンネルなど幾つかあります。独立採算型というのは通った人から通行料を取って、民間事業として回収するという方法ですが、民間資金の独立採算型というのは距離が短いものが多いのが特徴です。都市と都市の間、都市の内部連携をする香港やイスタンブールなど、都市だけど、離れ島になっているのでつなぐというのが結構独立採算型としては多いです。

豊予海峡は14キロ離れていますから、民間の企業が掘って、通行料を取って回収するというのは、この調査から言うと難しいかなと思います。ただ、国道九四フェリーの料金表で計算すると、約50年で資金が回収できるという計算になります。そういう意味で、こういう大規模プロジェクトとしてはかなり収益性のある事業だと考えていいと思います。

もう一つ、昨年、愛媛県の市長会に行きました。愛媛県の市長さんたちの前で話をし、意見交換をしましたが、これから愛媛県側、そして大分県にも入ってもらって、しっかり検討していきましょうということで、今、場づくりを進めようとしています。このよ

うにさまざまな形で、シンポジウム等とあわせて、こういう取組を進めています。

《2. 大分市－武漢市友好都市締結40周年記念事業を実施します》

武漢市と大分市の友好都市締結から40年目ということで、40周年を祝う記念事業を開催します。昨年末は副市長を団長として武漢市に伺いました。2月8日に、まず「武漢点心屋台村」を大分駅府内中央口広場で開催します。武漢市から本場の料理人が来られて、武漢料理の紹介ということで、熱干麺、タンバオ、ドウピー、スープ、ごまだんごなど8品を販売します。また、大分の農産品を使ったオリジナルレシピをつくっていただき、試食していただき、大分市の食、農産物の魅力、そして武漢市の料理の魅力と、両方を発信します。あわせて、両市のこれまでの交流がわかる動画やパネル展示を行います。

大分市国際都市交流親善会議は私が会長になっていますが、マスコミの皆さんや社長さんなど、いろいろな方に会員になっていただいていますので、ぜひ皆さんで盛り上げていただければと思います。武漢市はちょうど中国の真ん中なので、辛い四川料理やもう少し穏やかな上海料理など、いろいろな料理のエッセンスが集まっていると言われるところです。そういう意味でも中国の食が満喫できる催しになるとと思いますので、よろしくお願いします。

そして、3月26日には平和市民公園能楽堂で、記念式典を開催する予定です。このときは武漢市から周市長にお見えいただいて交流しますし、合唱団の武漢市青少年交流団の皆さんが来てくれますので、大分市の合唱団の皆さんと交流してもらいます。まだ予定ですが、大分県知事をはじめ、中国総領事、交流で中国に行った卓球の子どもたちなどに出席していただき、40周年を祝う会をしたいと思っています。

平和市民公園能楽堂の隣には「武漢の森」があり、武漢市の景色を再現しています。武漢市長が来られたときは、必ずそこで植樹をしてもらっています。今度、周市長さんが来られたときも植樹会を開催したいと思っています。

40年前に新日鐵、今の日本製鉄が武漢市の鉄鋼コンビナートの近代化に協力しようということで交流してきたのがきっかけとなり、友好都市の締結が行われました。今でも武漢市の皆さんが来て、環境問題について勉強するほか、中国の美術や卓球などで交流も行っていきますし、車いすマラソン大会にも参加していただいています。

《3. グリーンスローモビリティの実験運行を4月から開始します》

グリーンスローモビリティの実験運行を4月からはじめたいと考えています。昨年ラグビーワールドカップの開催期間中に大分駅上野の森口から南蛮B V N G O交流館へ走行したeCOM-10というバスを1台、本年度中に購入して、4月1日から毎日1便、道の駅のつはるから大分駅まで運行します。

車両は電気自動車で、時速20キロ、22名乗れるバスです。

運行は無料で、定員は13名です。基本的に毎日1往復しますが、イベントがあるときなどは、バスがほかのところに出動することもあります。これは実験ではありますが、無料ですので、野津原から大分の中心市街地に買い物に行きたいという方にご活用いただけるといいかなと思います。午前9時30分に道の駅のつはるを出発して、最初は原村というところを通り、野津原支所や廻栖野を通過して、植田支所まで行きます。地図の緑色のところはフリー乗降区間で、人家の周辺を通りますので、バス停ではなくても、乗りたい人が家の前で手を挙げたらどこでもとまります。植田支所からは通常、車の乗り入れができない緊急用河川敷道路を通ります。ここを走らせることによって自動運転の実験もできますし、安全に走らせることもできると考えています。そして、午前11時20分に大分駅に着きます。帰りの便は午後2時に発車して、逆のルートをとって、午後3時50分に

道の駅のつはるに着きます。このような実験を1年間行います。

時速20キロですから時間がかかるので、途中でトイレ休憩を入れながら走るということと、後ろに車が来て交通の邪魔になる可能性もあるので、そういう状況になったら横によけて、車を先に行かせて交通の邪魔にならないようにするという事で、国土交通省や警察と話をしておおむね協力を得られるめどが立ちつつあります。

野津原地域の皆さんには大変喜んでいただいています。やはり地域の方から邪魔だからやめてくれと言われると実験できなくなるので、ここはぜひ協力いただきたいと思っています。これまでは中心市街地を回っていましたが、こういう形で自動運転の技術ができるだけ使いながら、地域に足を延ばしていくのは高齢者の方々の対応という意味でも大事になってくると思います。

自動運転の技術がもう一歩先に進むと、行き先だけインプットすると自動で行くということができるとは思いますが、それまでに10年以上かかると思うので、その間の交通手段として、このような取組は大事だと思います。私の気持ちとしては、1年たったらこのルートをやめて、ほかのところにするのではなく、さらに増やしていきたいと思っています。ニーズはいろいろあります。例えば団地の中を回って、家から公共のバスが走るバス停まで運んでほしいとかですね。今、ふれあい交通でタクシーを使っていますが、いろいろな応用問題がこれから出てくると思います。eCOM-10のバス、あるいは大分キャンバスのルートを自動運転で走行したポンチョバス、そのようなものを活用しながら、このネットワークを広げていきたいと思っています。

eCOM-10ですが、池袋の「IKEBUS（イケバス）」という赤いバスで、1台だけ黄色いバスが走っていますが、あれと同じバスです。IKEBUSは水戸岡先生が池袋に合うようにということで、赤く、内装も含めてデザインしたそうで、コストもかかっているようです。大分市はコストをあまりかけず、実験を繰り返したいと思っています。そして、新年度はバスを増やして、路線を増やしていけたら、あるいはまた違うステージかもしれませんが、実験を増やしていけるといいなと思っています。

【質疑応答】

《1. 「豊予海峡みらいづくりシンポジウム」を開催します》

記者 今年1年でどのあたりまで進めたいという考えはありますか。

市長 これは、大分市が独自性を持ってできる話ではないので、少しでも進めたいということではありますが、以前に比べるといろいろな調査が進んで、具体化についてのデータの蓄積が進んだということや奥野先生をはじめ、いろいろな方々からサポートいただけそうな状況になっているということ、それから愛媛県側の人たちとの意見交換が進んだということがあります。もう一つは、商工会議所には前から応援していただいています、青年会議所も愛媛県の青年会議所と意見交換すると言ってくれています。そういう民間のサポートも得られそうになっているところもありますので、一步一步進めていきたいと思っています。

特に、整備新幹線が終わらないと、なかなか次にという議論になりませんが、私たちは豊予海峡だけではなく、東九州新幹線とあわせて整備する必要があると考えています。新幹線整備が白紙になっていることは非常に大きな問題だと考えています。基本路線を両方ともまず整備新幹線に格上げすべきだと言っているわけですが、そういう取組をするにしても、新幹線のほうは実現に時間がかかると思います。道路のほうは、具体的に言うと、中九州横断道路の議論が、今、竹田から阿蘇のほうに延びています。大分方面には犬飼まで来ていますが、その先はどうするかという議論が当然あります。そこを考えると、中九州横断道路というのは第2国土軸、つまり、犬飼から佐賀関を通過して、三崎に抜けて、四国につながると、それ

が第2国土軸になります。それを豊後伊予連絡道路と呼んでいますが、これは構想道路網の候補路線に入っていて、下関北九州道路と呼ばれる第3の関門海峡道路と一緒に。これから、四国的高速ネットワーク網と九州の高速ネットワーク網をつないでいこうという議論が本格化してくることも期待されますので、そういう意味でどこかに取っかかりをつくって1個ずつ進めていく。そういう意味でも、このようなシンポジウムをはじめとした、さまざまな地道な取組が大事なのではないかと思います。

記者 豊予海峡ルートの意義は、日本全体の人口が現状から増えていることを前提にして、地方移住の促進などと言われていたと思います。昨年末に出生数が90万人を割ったということで、今後人口が減っていく中でなかなか厳しいのではないかと思うのですが、改めて豊予海峡ルートの意義を教えてくださいよろしいですか。

市長 九州では、今、本州からの入り口がすべて北九州、福岡になっています。もちろん飛行機もありますが、飛行機の場合は、例えば大分と東京で、乗っているだけで1時間30分かかり、空港から都内まで30分以上、大分市内から大分空港までは1時間以上かかりますから、結局大分市から東京への移動時間は約4時間かかります。豊予海峡がつながって新幹線で行くと、東京と新大阪は1時間でつながります。新大阪から大分までは、今の新幹線のスピードでも2時間でつながりますので、大分から東京まで新幹線に乗って3時間でつながることになると、人の流れが変わってきます。

つまり、今までは九州に入ってくるのに、大分や宮崎の場合、飛行機しかないのですが、豊予海峡ルートによって、大分を経由して、大分から福岡、大分から熊本、大分から鹿児島という流れになってきます。大分は昔から西洋文化の入り口で、九州の入り口でしたが、これは船の入り口でした。これが、豊予海峡がつながることにより、文字通り人のネットワークの入り口が大分になる。そして、大分と福岡・北九州の二つの入り口ができるわけです。そういう形になることによって、リダンダンシーの確保ができるという災害に強いまちづくり。それから、人の入り口になるということは、その分さまざまな産業がさらに集積して、人が定住します。

定住という意味で言うと、東京や大阪でビジネスをしたい人は、大分に住んでいてもなかなかビジネスにならないので、今までは東京、大阪にオフィスを構えていましたが、3時間で行けるということになれば、大分に住んで、週に2回、3回ビジネスに行くときは、新幹線に乗って大阪に行こうというふうに変ってきます。このように選択の幅がより広がることによって大分に定住しようとする人たちの人口が増えてくるということで、今、大分市の人口は約47万9,000人ですが、人口が50万人、60万人と増えていく方向に動いていくのは間違いないだろうと思います。

現にそういう研究はたくさんありますが、新幹線が通っている都市が発展しているというのは熊本市が良い例で、最近では金沢市、群馬県の高崎市と前橋市が良い例です。新幹線が通っている都市は人口が増えているという研究は、京都大学の藤井先生をはじめとして、たくさん論文が出ています。九州の大分というのはほんとうにすばらしい都市ですが、唯一といってもいい弱点は、高速鉄道網が整備されていないことです。ですから、そこをしっかりと整備していくことによって、人口が増えていって、定住人口も増えていくという理論や研究のもとに進めています。

記者 日本全体の人口総数が減っている中でも、心配はあまりないんですか。

市長 豊予海峡ルートがつながることによって、日本全体の人口が減っていく中でも、大分市の人口は増えると思いますが、日本全体の人口が減ってもいいということでは

ありません。子育て支援などさまざまな施策で、子どもを産んで育てようという意欲がより高まるような施策を充実していくこと、これは、必ず日本全体としても大分市としても必要なことです。

大分市の人口は、今、約48万人ですが、生まれてくる子どもは年間4,000人を切っています。生まれてくる子どもが全員100歳まで生きて、その後100年間、ずっと同じ人数で生まれても40万人です。100年の間で8万人減ってしまいます。人口推計によると、2060年に37万人ぐらいになるそうですから、そうならないように子育て支援を充実していくのは、また別の施策として大変重要です。人口が減ることを前提としてこういうことをやっても無駄だということではなくて、減る中でもこれは大いに定住人口を増やす効果があると思います。さらに子育て支援の施策は進めていきたいと思っています。

《3. グリーンスローモビリティの実験運行を4月から開始します》

記者 イメージとしては乗客はどういう方を想定していまか。

市長 もちろん住民の方です。まだ十分相談し切れていませんが、手を挙げた方はどなたでも乗っていただくということにするのか、例えば長寿応援バスのような要素を入れるのか、そういう議論もあるかと思っています。今はまだ決まっていませんが、基本的には自動運転等の実験ですので、住民の方どなたでも乗っていただくということではなかろうかと思っています。

逆に、中心市街地から道の駅のつはるへはバス便がなく、みんな車で来ているので、そういう方が行きだけでも使っていただくこともあろうかと思っています。

記者 地域の高齢者の方に使ってもらおうという想定ですと、帰りが1便しかないのではなかなか使いづらいかもしれませんが、観光面での活用は考えていないのでしょうか。

市長 どちらかという地域の方で、午前11時20分に大分駅に着きますので、中心市街地で買い物をしていただいて、午後2時のバスに乗って帰ってもらうということもあるかなと思っています。

道の駅のつはるからスタートしていますから、地域の高齢者の方を含めて、住民に使っていただきたいと思いますが、道の駅のつはるが完成したときに、車に来るしかないという議論が結構ありました。大分駅から道の駅のつはるに向かうと、片道になってしまいます。午後3時50分着で、大分駅までの帰りの便がないので、そこはこれからの課題だと思います。ご指摘のとおりだと思います。

記者 1.5往復というのは難しいのでしょうか。

市長 まずやってみて、やってみると改善点などが出てくると思います。私の気持ちとしては、2往復あるとだいぶ応用できるようになるので良いと思いますが、時速20キロで片道2時間かかり、途中でトイレ休憩を入れないといけないということもあり、今のところはまずこれでスタートしようと考えています。

記者 グリーンスローモビリティという特性を考えると、都市部に向かうよりも、むしろ都市部の人たちが郊外に行って、少しずつ景観を眺めるというほうが意義があるのかなと思いますし、野津原から都市部に向かうのであれば、ゆっくり見るよりも早く行ったほうがいいのではないかと考えます。いつもまちなかで暮らしている人が少しずつ外に出て、野津原に向かいながら、ゆっくりと景色、風景を見る楽しみがあるということを提案できるものなのかなと思いました。

市長 おっしゃるところも分かります。なかなか悩ましいところですが、まずはやってみて、セールスポイントとしては、手を挙げたらどこでもとまって、乗ってもらうことができる。バス停まで行くのも大変という方々がいるので、これは観光客という

よりは、地域住民の方用です。道の駅のつはるまでだと、最寄りのバス停まで距離があります。地域住民の方の交通手段として、ふれあい交通等もありますが、このグリーンスローモビリティも使ってほしいと考えています。

確かに、地域住民の交通手段と観光面とで両方を追い求めているところもあるので、実験運行を行いながら、便数も含めて少しずつ整理していかなければいけないと思います。

記者 トイレ休憩を入れるということですが、目安として、どこでトイレ休憩を入れるのでしょうか。

市長 トイレ休憩は、道の駅のつはる、野津原支所、植田支所、JR大分駅になります。植田支所は5分程度の停車を想定しています。

《その他 今年1年の市政について》

記者 今年1年の市政について、昨年はラグビーワールドカップという大きな目標が一つあって、それに向けた中心市街地の整備等がありました。今年1年、目玉というか、こういうことに取り組む1年にしていきたいというものがあれば教えてください。

市長 まちづくりについて言うと、22街区、54街区、荷揚町小学校跡地の活用について具体化していきます。特に荷揚町小学校の跡地は、来年度中でかなり具体化してくると思います。あわせて進めていけないといけないのが新環境センター、ごみの焼却施設、大南のスポーツ施設など、具体化していくもので重要なものがあります。

それから、児童相談所の話は期限を決めずに、体制をしっかりつくっていこうということで議論していますが、認可保育所など、子育ての関係は全般的に、昨年10月の幼児保育無償化の影響をどういうふうに吸収していくかという議論が必要ですので、これは大変大事な話になってきます。あわせて、市立幼稚園の整理・統合の話が進んでいます。これは地域の皆さんにとって非常に関心の大きな話ですので、それぞれの地域に一つこども園を設置して、地域の私立幼稚園、保育園のモデルや指導的な役割も含めて整備していくことにしていますが、この話も進めていけないといけません。

それから、祝祭の広場も、パブリックビューイング等の機能についての正式な要望を商工会議所、商店街連合会からいただいています。祝祭の広場を整備するときも、要望をもらって検討を加速させたことがありましたが、このようなものも形にしていく必要があるのかなと思っています。

一つ一つを話すと多くなりますが、それぞれの事業を一步前進させる、具体化をしていくということです。また、地域まちづくりビジョンを、それぞれのビジョンごとに具体化していくことも当然必要と考えています。

《その他 オリンピック・パラリンピックについて》

記者 オリンピック・パラリンピックの関係で、大分市は試合会場となっていない中で、どういうふうにオリンピック・パラリンピックと大分を結びつけていこうと考えていますか。

市長 大分市では事前キャンプがありますが、フィジーの7人制ラグビーの皆さんや多くの方々 comes ますので、そういう方々と市民との交流も期待されます。例えば、フィジーの7人制ラグビーを見たいという方が、市外県外から来た際に、大分に来てよかったと思ってもらえるような取組をしたいと思っています。現在、豊後企画駄原

球技場の入り口にトレーニングルームとシャワールームを含めた施設を整備しようということで準備をしていますし、インフラの整備も必要になってくると思います。

以上で記者会見を終了します。

※出席者の発言内容については、言い違いや重複した言葉づかいなどを整理して掲載しています。

※発言内容は記者会見当時のもので、内容が変更になっているものもあります。