

特集

住民視点に立った 公共交通の在り方

「寄稿1」地域公共交通再生への政策課題
——地域の維持発展に欠かせない公共交通の構築を交通基本条例で図ろう——
立命館大学経営学部特別任用教授 ● 土居靖範

「寄稿2」人にも環境にもやさしい交通体系づくり
——三郷市の公共交通促進施策——
三郷市長 ● 木津雅晟

「寄稿3」ひたちなか市における公共交通活性化の取り組み
ひたちなか市長 ● 本間源基

「寄稿4」菊池市の交通体系の構築について
菊池市長 ● 福村二男

■とっておき！美しい都市の景観
岩倉市(愛知県)「五条川の桜並木」

■食から考える カ・ラ・ダいきいきライフ(服部幸應 監修)
春の青菜のみずみずしさをさわやかに味わう 小松菜の梅みぞれ和え

■新連載 市政ギャラリー 都市の素顔
「小樽港」(北海道)

動き

■世界の動き / 民主革命の嵐に揺れる中東 時事総研客員研究員 ● 金重 紘

■経済の動き / 大衆の「暴力」をどう防ぐのか 東京大学大学院教授 ● 伊藤元重

■自治の動き / 分権原理主義に地方の反発 ジャーナリスト ● 松本克夫

■マイ・プライベート・タイム
自然体験の楽しみ 見附市長 ● 久住時男

■わが市を語る
◆「確かな未来へ 夢はぐくむまち 南陽」を目指して 南陽市長 ● 塩田秀雄

◆観光交流人口100万人で安定した経済基盤を目指す 羽生市長 ● 河田晃明

◆夢ある都市各務原市新年度方針 各務原市長 ● 森 真

◆「おもてなしの心 日本一 ひとにやさしい温泉地」を目指して 嬉野市長 ● 谷口太郎

■歴史に見る リーダーと、それを支えた人たち

生地松山の風土——秋山真之(二)—— 作家 ● 童門冬一

■編集後記

表紙イラスト：山本 陽
本文イラスト：細田雅亮

■都市のリスクマネジメント36
国際関係と自治体の危機管理
明治大学政治経済学部教授、明治大学危機管理研究センター所長 ● 中邨 章

■全国市長会の動き— Mayors' Action48

■発見！驚き！「市政」トリビアクイズ54



市政ルポ28

天理市(奈良県)
職員の意識改革と市民力の高揚で図る
行財政改革の推進と、心のまちづくり
天理市長 ● 南 佳策

特集

住民視点に立った公共交通の在り方

各地域での公共交通機関の縮小・廃止、高齢化の進展に伴い、買い物や通院などの移動が困難となっている人々は、全国で600万人にも及ぶといわれています。こうしたことから、地方自治体を中心に地域の実態に適した地域公共交通の維持、再生の動きが出始めています。

今回の特集では、独自に地域の公共交通手段の確保に取り組んできた都市の事例を紹介するとともに、地域における公共交通の重要性、施策の方向性について考えます。

寄稿 1

地域公共交通再生への政策課題

—地域の維持発展に欠かせない公共交通の構築を交通基本条例で図ろう—
立命館大学経営学部特別任用教授 土居靖範

寄稿 2

「人にも環境にもやさしい交通体系づくり」

～三郷市の公共交通促進施策～
三郷市長 木津雅晟

寄稿 3

ひたちなか市における公共交通活性化の取り組み

ひたちなか市長 本間源基

寄稿 4

菊池市の交通体系の構築について

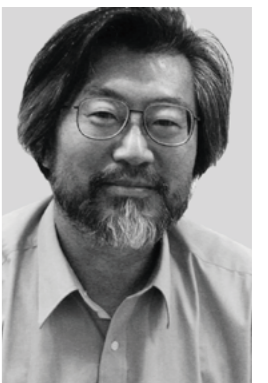
菊池市長 福村三男

地域公共交通再生への政策課題

—地域の維持発展に欠かせない公共交通の構築を交通基本条例で図ろう—

立命館大学経営学部特別任用教授

土居靖範 どいやすのり



地域交通の現状

日本の各地域で、移動が困難になる人が急速に増えている。地域公共交通機関の廃止が今も進んでいることと高齢化でマイカー運転が困難となる層が著しく増加していることが主因である。高齢者による自動車事故が増加し、「運転免許証返納」が喫緊の課題となっているが、代わりの交通手段がなく生活ができなくなる状況の下で、返納は進展していない。現状では従来と違い、高齢者は家族や地域の移動支援が受けにくくなってきている。鉄道やバスという地域公共交通機関が廃止されたり、極めて不便なために当該の地域住民の暮らしに大変大きな困難が噴き出てきている。第1に通院や買い物困難となり、生存権が剥奪されている。農協や郵貯のATMがなくなり、年金も引き出せない。また教育権・学習権の剥奪や下

宿強制による教育費用が増加している。高い通学定期代の負担回避やダイヤが登下校時間に対応せず、親によるマイカーでの送迎が日常化している。

現在都市部では「買い物難民」という言葉で移動困難層の増加が象徴されているが、地方部では1980年代からそうした状況は顕著である。

第2に、「社会的阻害」、すなわち社会参加の機会が大きく奪われる事態が進行している。図書館や公民館などに行けない状況に加えて、映画や美術展、音楽鑑賞といった文化活動や友人との出会い・交流が阻害されている。投票所が近くになく選挙権を奪われる深刻な事態ともなっている。

第3に、その地域に住み続けられず、離村などが続き地域崩壊、さらには国土荒廃が著しく進行している。本格的な人口減少に入ったわが国では、いったん地域の崩壊

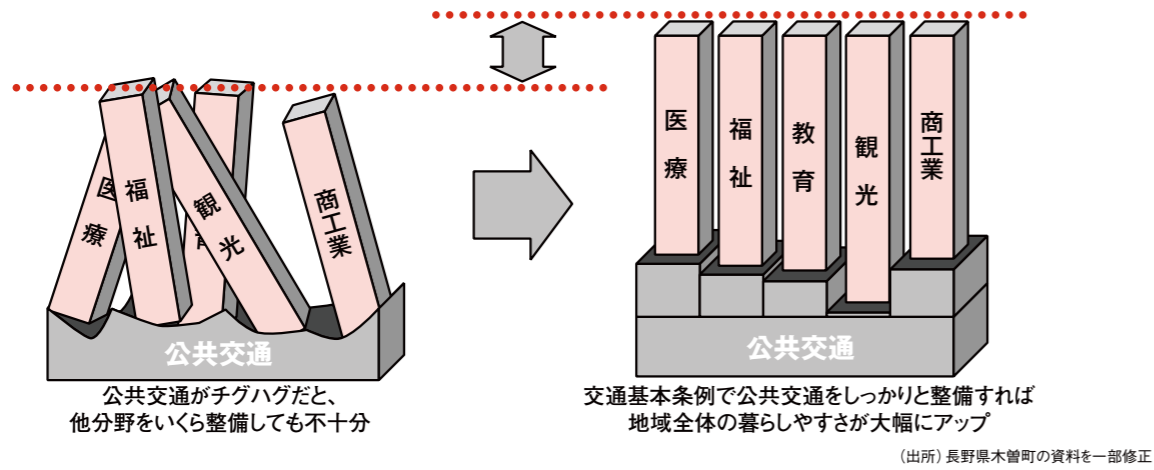
が進み出すと、それを押しとどめるのは容易ではない。

地域の足を確保するのは国と地方自治体の役割

こうした深刻な状況にある地方の生活交通は、2000年に入って公共交通事業の規制緩和と市町村合併の強制で、一層の危機的状況を深めていった。いかにすればこうした八方塞がりから脱却し得るであろうか。残念ながら現状では民間の鉄軌道やバス事業者、あるいは国に頼れない事態となっている。本誌で今回紹介されているように、自治体主導で住民の足を守る新しい動きがいくつも出てきている。

これまでは本人や家族・地域のマイカーに任せきりや、あるいは、交通事業者任せで推移してきた「住民の移動の確保」であるが、住民の生活に最も密接な関係を持ち、最終的な

図表1 各基礎自治体は交通基本条例の制定を—地域公共交通はすべての施策の土台—



責任を負うべき地方自治体にとって必要不可欠な行政サービスと位置付けるべきである。今後、高齢移動制約者が一層増大する。高齢化により、マイカー運転が困難になるため、さまざまな仕掛けを早急に真剣に準備することが必要となる。全国の各自治体は「すべての人と環境に優しい公共交通システム」の整備拡充を急ぐ必要がある。「豊かさのグレードアップ」も狙いで、住み続けられる地域づくり・まちづくりの視点で、交通改造を具体的に早急に展開することが望まれる。当然、国もそうした視点で全面的な支援をするべきである。

高齢社会では地域公共交通は地域の重要な装置

このように現在、全国で地域交通は大きな岐路に立たされている。この問題はそれぞれの地域自らの最重点解決課題として位置付け、実施される必要がある。社会的インフラとして交通がベースとしてあり、その上に医療・福祉・教育をはじめとする生活が営まれてきた状況を見ると、人々がいつまでも住み続けたい・住み続けられる地域として再生するために、公共交通が果たす役割は極めて大きいものといえる。

高齢福祉社会での公共交通の整備・充実は、まちづくりや豊かな医療・福祉、教育などを

実現する土台「プラットフォーム」に据えられるべきである。土台の公共交通が不十分であれば、医療福祉、教育あるいは観光など諸施策も十分に成果が出せない(図表1参照)。公共交通機関は社会資本・社会インフラ、あるいはライフ・ラインとして位置付けるべきで、地方自治体が地域交通政策の立案と実施のコントロールになる仕組みの構築が必要といえる。

急がれる交通基本法および交通基本条例の制定

住民の生活に最も密接な関係・最終的な責任を負うべき地方自治体にとっては、住民の移動の確保は地方自治体の「本来的な行政サービス」と位置付けるべきである。住民には当然障害者も含むべきで、すべての人が、安心・安全に生き生きと自由に移動できることが大きな課題となり、地域づくりと一体で生活交通を確保することで、当該自治体の存在・展望が大きく開けるのである。

基本的なスタンスは、従来まで国および交通事業者任せであった地域交通の権限を、地域住民に最終の責任を持つ市町村に移すという新しい枠組みを「交通基本法」制定でつくる。財源確保も行うのである。国は、長期的な道路政策も含めた総合交通政策を樹立し、地方自治体に権限を移譲し、「交通基金」(仮

「人にも環境にもやさしい交通体系づくり」 三郷市の公共交通促進施策

三郷市の概要

三郷市は、埼玉県東南部に位置し、都心から15〜24kmにあり、面積は30・41㎢、海抜1・4〜3・1mと低平な地形である。人口は、平成23年3月1日現在で約13万3000人、世帯数は約5万5000世帯、高齢化率は19・37%となっている。

市内の交通基盤としては、首都20km圏の環状鉄道であるJR武蔵野線が市域北部を北西から南東に縦断し、市の中央部を秋葉原とつくばを結ぶTX(つくばエクスプレス)が東西に横断しており、それぞれ「三郷駅・新三郷駅」、「三郷中央駅」が設置されている。

道路網では、首都高速6号三郷線、常磐自動車道路および東京外環自動車道を連結する三郷インターチェンジが首都圏の自動車交通の要衝となっており、1日に10万台を超える自動車がこのインターチェンジを通過している。平成20年12月には常磐自動車道三郷料金所スマートインターチェンジが開通し、自動車による広範囲な移動の利便性や本市へのアク

セシ性が高まり、近年の大規模商業施設の開業と相まって、県外・市外から本市を訪れる人が増加している。

近年のまちづくりにおいては、市街地整備事業が計画的に進められ、平成17年には三郷インターチェンジ周辺地区で大規模なロードサイド型商業施設(ピアラシティ)、流通業務施設などが開業した。また、同年8月には都市高速鉄道つくばエクスプレスが開通し、新駅を中心とした土地区画整理事業が進行中である。さらに平成20年〜平成21年にかけて旧国鉄操車場跡地に民間の大規模開発事業による駅前大型商業店舗(IKEA、コストコ、ららぽーと)などが次々に開業したところである。

このように都市化が進展する一方で、本市には水路、水田を中心とした昔ながらの田園風景や屋敷林、河川敷などの水辺空間といったまちづくりの貴重な資源となる自然景観も多く残っており、都市の利便性と田園の安らぎ・快適性が調和した「きらりとひかる田園都市みさと」にも企業にも選ばれる魅力的なまちを目指し、市民との協働によるまちづ

三郷市長

木津雅晟



くりを進めているところである。

地域交通における三郷モデルの構築 「地域コミュニティバス」の運行開始

本市では、昭和48年に鉄道が開通するまで都心への通勤・通学には、主に近隣都市の鉄道駅を利用して来た。そして、駅までのアクセス手段として路線バスが多く利用されていた。しかし、既存の路線バスは、通勤・通学以外での利用を重視していなかったこともあり、市民が買い物や通院などの日常生活で利用するには満足できる運行形態にはなく、鉄道の開通によりバス利用者は漸減していた。

こうした状況が続く中で、本市においても、平成10年前後から全国各地で導入が進められていたコミュニティバス運行の要望が高まり、市では導入に向け調査・研究を進め、既存バスの利用実態や市民アンケートによる市民意識・ニーズ把握などの本格調査を実施した。その結果、本市の特性として駅から1km以上離れた人口集積地区での潜在的なバス需要があることが明らかになった。また、国からは運

称)の枠組みづくりを含めた財政制度の確立を図る。

都道府県は国の関係行政機関を含め、道路行政、交通規制権限も範疇に入れた「地域交通協議会」(仮称)の設置を行い、市町村が進める「地域交通計画」作成のコーディネーター役という重要な役割を果たす。また都道府県は国と共に市町村の交通政策課員の育成・教育・研修に積極的に当たる。

市町村は、当該地域交通の全体としてのコントロールを務めるが、そのため地域交通を確保するための交通政策を策定する。議会と協力し、「交通基本条例」の制定を行う。条例には当該地域の行政・市民のまちづくり理想・方向の実現のために、それぞれの役割・責任を明記する。また市町村は市民との協働を強める。市町村は公共交通事業者と交通契約を締結し、市民・住民のための交通サービスを責任を持って遂行する。公共交通事業者は質の高い輸送サービスを提供することで社会的責任を貫徹する。

交通基本法と「交通権」保障

交通基本法で憲法上保障された基本的人権を實質的に保障するものとして「交通権」を位置付けるべきである(図表2参照)。

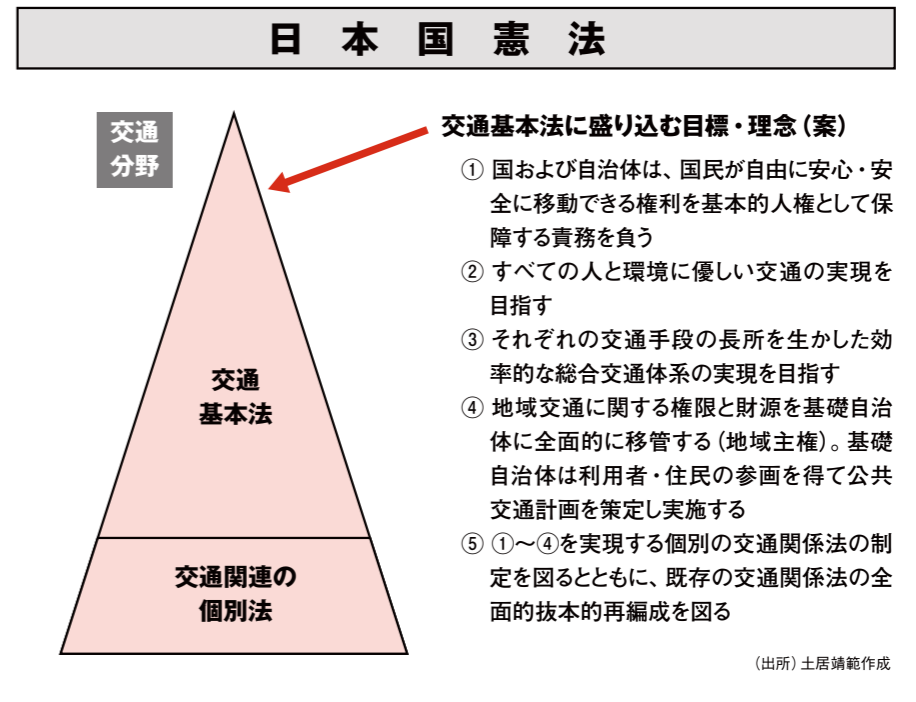
「交通権とは国民の移動する権利であり、日本国憲法の第22条(居住・移転および職業

選択の自由)、第25条(生存権)、第13条(幸福追求権)など関連する人権を集合した人権である」(交通権学会編『交通権憲章―21世紀の豊かな交通への提言―』日本経済評論社、1999年7月刊より)と定義される。

現政権は「交通基本法案」を今年の通常国会に上程しようとしている。交通基本法制定で交通の何をどう変えるべきか、絵に描いた餅にせず、効果あるものを構築することが切に問われている。交通権保障の内容をより精緻化し、それを盛り込んだ交通基本法制定と基礎自治体ごとに交通基本条例制定を進めることが望まれる。

参考文献
 ・交通権学会編(2011)『交通基本法を考える』かがわ出版
 ・杉田聡(2008)『買物難民―もうひとつの高齢者問題―』大月書店
 ・藤波匠(2010)『地方都市再生論―暮らし続ける

図表2 国は交通基本法の制定を



ために―』日本経済新聞出版社
 ・土居靖範(2007)『交通政策の未来戦略―まちづくりと交通権保障とで脱「クルマ社会」の実現を―』文理閣
 ・土居靖範(2008)『生活交通再生―住みつつけるための「元気な足」を確保する』自治体研究社
 ・土居靖範他(2004)『LRTが京都を救う』つむぎ出版



公共交通情報相互提供システム端末(左)、サイクル&バスライド駐輪場

情報を市民に広く周知するためのガイドブックの作成(全戸配布)、ピアラシティ内のバスターミナル整備、バス共通ICカードの導入社会実験などを行った。鉄道関係では、三郷中央駅および新三郷駅の駅前広場整備(公共交通と一般車両を分離)を行った。

また、本市では従前から公共交通の利用促進



TX三郷中央駅前バスターミナル

輸産業における規制緩和による路線バスの需給調整規制撤廃の方向が示されていたこともあり、市では、従来の市内循環型コミュニティバスでは市民ニーズを十分に満たせないとの判断から、新たな路線バス「地域コミュニティバス」の導入を決定した。

「地域コミュニティバス」とは、コミュニティバスのシステムを基本に、本市の地域特性や先進事例の成功ポイントを取り入れた三郷市独自のバス交通体系を目指したものであり、主な特徴は以下のとおりである。

- ① 地域(コミュニティ)内をきめ細かく、高頻度に短いルートで回り鉄道駅にアクセスする。
- ② 1路線の設定だけでなく、地域ごとに複数の路線を設定し、既存バスも含め相互に関連させ、全体として一つの公共交通サービス

展開する。(鉄道駅などを相互に連結)

- ③ 運行時間は6時から22時ごろまでとし、通常の路線バスと同程度のサービスを提供する。
- ④ バス車両は中小型タイプにこだわらず、需給規模や走行環境条件などに応じた適正な規模とする。なお、車両はノンステップバスの導入や低公害車を原則とする。
- ⑤ 路線や運行本数、使用するバス車両、運賃などについて、市民要望を踏まえ市とバス事業者が協議を行いながら運行計画を策定し営業する。(運営は通常の路線バスと同様に各バス事業者)

このような概念に立って、平成14年度に新設6路線(新規参入4社)の運行を開始し、併せて市では、バスの円滑な運行確保と利用促進を図るため、バス運行環境調査や利用者意向調査などのフォローアップ調査を行い、路上駐車対策や交差点改良などの走行環境整備を実施した。また、バス事業者においても、利用者ニーズなどを的確に反映したルート見直しや急行便運行などのサービス向上を継続的に行った。その結果、市民意識調査の「良くなったと思われる施策」で第1位に支持され、バス利用者数も平成16年度末には、新規路線だけで月18万人を超え、運行開始直後の2倍にまで増加し、市民の路線バスに対する意識も「わりと便利に使える」にまで変化していた。

環境に配慮した持続可能な交通体系の構築 〜ESTモデル事業〜

地域コミュニティバスの運行開始から3年

進、交通渋滞の緩和のための重要施策の一つとして自転車利用促進に取り組み、自転車を都市交通体系の中の重要なモードとして位置付けている。EST事業においては、サイクル&バスライド自転車置場の増設、自転車ネットワークの形成と走行空間整備などを行った。

その他、路線バスの安全性・定時性・速達性を確保するためのバス走行環境整備事業として、交差点改良、交通安全施設整備およびアクセス道路の整備などを行い交通渋滞の緩和や危険回避により円滑な運行を向上させることができた。

そして、さらなる公共交通の利用促進のためには、情報提供が益々重要になってきており、とりわけ鉄道駅などのバスターミナルでバス利用者が最も必要とする情報は何かと考えた。その中で目的地に行くために、数多いバスの中から「何番のバス停の、どの会社のバスに乗って、そのバスは何時に出発するのか」という運行情報を大型液晶ディスプレイに時系列(発車順)で表示する「三郷市公共交通情報相互提供システム」の端末を三郷中央駅に設置した。実際に利用者からは、分かりやすく便利との高評価をいただいている。

人にも環境にもやさしい交通体系を目指して

公共交通の利用促進のためにさまざまな取り組みを行ってきたが、交通を取り巻く環境は、本市においても難しい局面に入ってきている。人口構成では、高齢化率20%超えが目前であり、後期高齢者人口も急激に増加する

後、バス路線網の抜本的見直しが必要となる大きな転換期があった。先に紹介した、三郷インター周辺地区の「ピアラシティ」開業により、市内外から自動車で多くの来店者が訪れるようになり、商業施設付近を中心とした日曜祝日の交通渋滞が顕著になっていった。また、つくばエクスプレスの開通により都心までの所要時間が半分(約25分)に短縮されることになり、通勤・通学での経路変更やピアラシティへの買物需要などに配慮した大規模なバス路線の再編が必要となった。

同時期、国では環境問題対策への取り組みを本格化させ、その一環としてCO₂排出量の全体の2割を占める運輸部門においては、そのうち7割が自家用車からの排出であることから、公共交通の利用促進による自家用車に過度に依存しない環境的に持続可能な交通の実現を目指す「ESTモデル事業」を創設した。このモデル地区として本市と隣の八潮市が一体的地域として選定され、バス路線の再編を含むさまざまな取り組みが平成17年度から平成19年度までの3カ年事業として実施された。

事業体系としては、バス関係、鉄道関係、自転車関係を中心に、道路、公共交通全般に関わる事業を加えた総合的な交通体系整備事業として実施した。具体的にバス関係では、新駅(三郷中央駅)を中心に三郷駅、新三郷駅、市役所、ピアラシティを主要ターミナルとして再編を行い、5路線を新設(全体で23路線47系統)し、おおむね市域全体がバス利用可能地域としてカバーされ、再編の1年後には利用者が月24万人まで増加した。その他、バス運行

と推計されている。従って、自動車などの自らの移動手段を持たない、自由な移動が困難となる高齢者の買い物や通院といった日常生活での移動手段として、路線バスなどの公共交通機関の重要性は益々高まっていくことになる。

また、環境問題においても、わが国のCO₂削減目標が平成2年比で平成32年までに25%減が掲げられており、排出量が増加している現状において極めて高い目標であり、交通部門においては、新技術の導入はもとより、私たちの生活の中でも過度の自動車依存からの脱却を強力に進めなければならないのは明らかである。

交通は、市民にとって日常生活を営むための移動手段だけではなく、外出を促し人との交流の場をつくり、潤いと生きがいのある生活を提供するための重要な生活基盤でもある。このような交通の重要性にかんがみ、国では、交通施策の基本理念などを定める「交通基本法」の制定に向け手続きを進めているが、市民生活の安定向上実現のためにも、国に対しては各自治体の状況に応じた必要な財政上の措置などの支援を願うものである。

三郷市では、これからの交通施策において、今まで積み重ねてきた三郷モデルを継続しつつ、より詳細な住民ニーズを把握するため住民参加の在り方についての検討を進め、便利で快適な住みよいまちづくりを実現するために、「人にも環境にもやさしい交通体系づくり」に向け全力で取り組んでいく所存である。

ひたちなか市における公共交通活性化の取り組み

ひたちなか市長

ほんまもと き
本間源基



ひたちなか市の概況と広域交通

ひたちなか市は、平成6年11月に工業を基幹産業として発展してきた勝田市と水産業や観光を主体としてきた那珂湊市が合併して誕



ひたちなか市における公共交通の概要

生した。東京から約110km、茨城県の中部からやや北東に位置し、温暖な気候に恵まれた、人口約15万7000人の都市である。市の東部では、かつて米軍の水戸対地射撃場跡地であった、ひたちなか市と東海村にまたがる面積1182haの広大なひたちなか地区において、重要港湾である茨城港常陸那珂港区や国営ひたち海浜公園、常陸那珂工業団地などを核としたビッグプロジェクトが進められており、国内外を結ぶ14の定期貨物船航路の開設や大型建設機械メーカーの進出、大型商業施設の立地などにより、産業、流通および観光の拠点となっている。都心部からは、常磐自動車道を利用すると1時間半圏内であり、また、群馬県高崎市から常陸那珂港区に至る延長約150kmの北関東自動車道の開通により、栃木県を經由して群馬県とは約2時間で結ばれ、接続する東北地方や信越地方などとの連絡においても利便性が大きく高まり、今後さらに飛躍発展することが期待されているところである。鉄路においては、JR常磐線が上野駅から

市のほぼ中央を南北に走り、特急の常時停車駅である勝田駅まで約70分で結んでいる。平成22年3月には、高速道路利用で本市から40分圏内に茨城空港が開港しており、海外を含めた広域的なアクセスにおいて、本市は利便性が大きく向上している。

市民に支えられた地方鉄道の再生

湊鉄道線は、JR常磐線の勝田駅を起点にして、合併前の2市の市街地を結び、海浜部の阿字ヶ浦駅まで、市内を東西に走る延長14・3kmの基幹鉄道である。大正2年に運行を開始して以来、地域の産業、経済、文化の発展に貢献しながら、市民の足として親しまれてきた。昭和40年代の最盛期には年間350万人の利用をみたが、マイカーの普及や少子化の影響を受けて、利用者は5分の1にまで減少し、一民間事業者の努力では事業の維持が困難な状況に至り、平成17年12月、鉄道事業者である茨城交通(株)から、平成20年3月末をもって廃線する旨の申入れがなされた。

おりしも県内において地方鉄道の廃線が相次ぐ中、全人口の約8割を占める旧勝田市を中心に湊鉄道線を利用したことの無い市民も多く、この時点では必ずしも存続への危機感が高いとは言えない状況にあったが、平成18年6月に、市は、自治会、商工会議所、観光協会、沿線高校、県などからなる「湊鉄道対策協議会」を組織し、市長を会長として湊鉄道線の存続に向けた利用促進や支援策の検討を開始した。将来の高齢化への対応や高校生の通学手段の確保、まちのにぎわいの維持や交通渋滞の緩和、さらには環境対策のため、鉄道を将来にわたって存続する必要があるという思いが地域の中で次第に共有化

され、平成19年1月には、自治会、商工会議所などが中心となって、市民組織である「おらが湊鉄道応援団」が結成された。おらが湊鉄道応援団を中心に、シンポジウムの開催や商店街と連携したキャンペーンなどの利用促進運動が地域をあげて展開され、また沿線の高校生の活動や、自治会による鉄道を利用した歩く会も開催されるなど、住民と地域団体、行政が一体となって利用促進に取り組んだ結果、平成19年度には、減少の一途であった利用者数が微増し、利用者減少に歯止めをかけることができた。

市は、県、茨城交通および関係する金融機関と協議を重ね、平成19年9月に、引き続き湊鉄道線を存続させることで合意に達し、市と茨城交通の出資のもと、平成20年4月1日より、ひたちなか海浜鉄道(株)が第三セクターとして新たなスタートをきったところである。

一方、湊鉄道線の存続に賛同する自治会や企業、個人の方から、1500万円に上る多額の寄付が市に寄せられた。寄付金は市の財源と合わせて湊鉄道線振興基金に積み立て、この基金を活用して駅の待合室やトイレの改修、沿線の植栽など、湊鉄道線の環境整備や利用促進に役立てさせていた。市としては、公共性が高く社会的に必要とされながら、民間事業者では成り立たない事業であるからこそ、行政が負担する必要があるという考えに立つとともに、ひたちなか海

浜鉄道に対しては絶えず経営改善する努力を求めながら、鉄道事業の経営安定化のための経営支援補助や、安全運行確保のための国県と協調しての設備投資補助による支援を行っているところである。こうしたさまざまな取り組みが効果を奏し、一時は70万人にまで落ち込んだ輸送人員も、平成20年度75万人、平成21年度77万人、平成22年度は80万人の見込みと着実に増加してきている。

利用者の回復は、ひたちなか海浜鉄道の努力はもちろんのことであるが、地域住民による地道な利用促進活動のたまものである。活動の中心であるおらが湊鉄道応援団は、湊鉄道線の主要駅である那珂湊駅待合室に設置されたブースを活動拠点として、まちの案内や駅の清掃など住民の目に見えるさまざまな活動を展開し、地域をあげて鉄道を盛り上げ、現在も利用促進の大きな原動力となっている。

鉄道再生とまちの活性化

ひたちなか海浜鉄道では、イベント時に地元産のタコを取り入れた「多幸めし」や「那珂湊やきそば」などの地元特産品を紹介・販売したり、駅周辺の町並みをめぐるハイキングの実施、地元野菜の駅構内での販売、鉄道利用者への商店街でのサービス特典付与など、地域と連携した取り組みを数多く行っており、鉄道の利用促進活動が、地域の活性化や魅力の発信にもつながっている。



那珂湊駅の専用ブースを拠点に活動続ける「おらが湊鉄道応援団」のみなさん

菊池市の交通体系の構築について

菊池市長 福村三男



菊池市の概況

菊池市は、熊本県の北東部に位置し、阿蘇の外輪山を源とする菊池川・合志川の恵みによる緑豊かな自然とともに、古い歴史、伝統、文化を誇る都市で、平成17年3月に、菊池市、七城町、旭志村、泗水町の4市町村が合併して誕生した、人口約5万2000人、面積約276km²の自治体である。

本市は、古来、市名に名を残す菊池一族の統治による九州の政治・文化の中心地として栄え、現在でも多くの遺跡が各地に残っている。江戸・明治期には農業技術の先進地として、また良質な米の集散地である商業都市として発展してきたところである。

近年では、豊かな自然を生かした農林畜産業を基幹産業とし、菊池米の「きくちのまんま」と「七城のこめ」、県内一の生産量を誇るシイタケ、「七城メロン」および「旭志牛」などはブランド化され県内外へ出荷している。ま

な便益の大きさは収支や採算だけでは測りきれないものがある。市民や地域に支えられた鉄道の活性化がまちの活性化につながり、また、まちの活気が鉄道利用を促すという好循環の相乗効果が、鉄道を中心とした地域全体の発展につながっている。

公共交通ネットワークの構築を目指して

市では、交通不便地区の解消と高齢化の進行などを見据えた交通弱者対策の一つとして、市内を循環するコミュニティバス「スマイルあおぞらバス」の運行を平成18年10月から開始している。2路線でスタートし、

利用者の視点に立ったコースやダイヤの見直しを毎年行いながら、現在は5路線で住宅地と駅や商業施設、病院、公共施設などの市内各所を結んで運行しており、利用者は年々増加し、年間約15万人が利用している。平成23年度からは、高齢者による交通事故を抑制するため、自動車運転免許返納者に対し、スマイルあおぞらバスの乗車料金を1年間無料

にする取り組みも開始した。

また、本市では「地域公共交通総合連携計画」に基づき平成21年度から3年間の実施事業として、国の補助制度を活用しながら、湊鉄道線の阿字ヶ浦駅と海浜公園を結ぶシャトルバスの運行や交通不便地区を中心とした乗合タクシーの運行を実施しているところである。

市の玄関口である勝田駅においては、平成23年度中の完了を目指して駅東口の再開発事業を進めており、駅前広場や周辺道路を整備して、交通結節点としての機能強化を図っているところであるが、こうしたまちづくりの施策と合わせて、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーなどの公共交通機関を適切に組み合わせ、交通弱者や地球環境にやさしい移動手段として、利便性と効率性に重点をおいた総合的な交通ネットワークを構築し、多くの人が行きやすい、交流するまちづくりを目指していきたいと考えている。

追記

平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震により、市内全域が大きな被害を受けました。多くの自治体をはじめ団体、個人の皆さまからご救援をいただきましたことに対し、この場をお借りして深く感謝申し上げます。

交通体系の見直しのきっかけ

私は、市長選の選挙公約の中に「交通体系の見直し」を掲げ、平成13年7月に旧菊池市の市長に就任した。市街地には環状線がなく、市街地住民の1次交通、また郊外から来られる住民の2次交通の不便さから、市街地巡回バス「きくちべんりカー」の運行を提唱していた。市街地と郊外とを行き来する補助金運行の路線バスの利用者は少なく「空気を運んでいるバス」であった。

市民から「不便かあ：（不便だな）」と言われていたが、全国的に策はなく、市は、これらの路線バスへ多額の補助金を支払っていたばかりではなく、路線を重複どころか先の方まで運行させていたスクールバスにも、多額の委託費を支払っていた。

当時は、今と違って、交通体系の見直しは選挙の大きな争点となるような時代ではなく、多額の補助金を出している役所にも、市



公募による新デザイン「曙光(しょうこう)の大地」で海浜鉄道湊線を走る3710(みなと)型車両

また湊鉄道線の沿線には、年間150万人の観光客が訪れる国営ひたち海浜公園や那珂湊駅近くのおさかな市場、阿字ヶ浦海水浴場など多くの観光地を有している。観光シーズンには渋滞を避けて鉄道を利用する観光客も増加しており、近年では沿線の景観、歴史ある駅や車両そのものを目的に訪れる鉄道ファンも増加し、鉄道自体を観光資源としてとらえた新たな取り組みも展開しているところがある。

地域住民の生活を支える足の確保に加え、地域の活性化、環境対策、鉄道やまちに対する愛着心の醸成など公共交通が担う社会的

民にも問題意識は無かった。

交通事業者との調整

道路運送法は、既存の交通事業者の権益を守る色彩が濃く、乗合バス事業者を上位に位置付けてある。この良し悪しの判断は、大変難しい。

本市が直面した場面で言えば、市街地巡回バスを導入しようとする、バスで運行すればタクシー事業者は反発し、ジャンボタクシーで運行すれば乗合バス事業者は反発する。このほか、貸切バス事業者や人材派遣系の業者もいる。地元の事業者ということができるかどうかなど、事業者間の利害調整が大変難しく、全国の自治体でも同様に大きな課題となっている。

交通事業者以外の課題



きくちあいのりタクシー

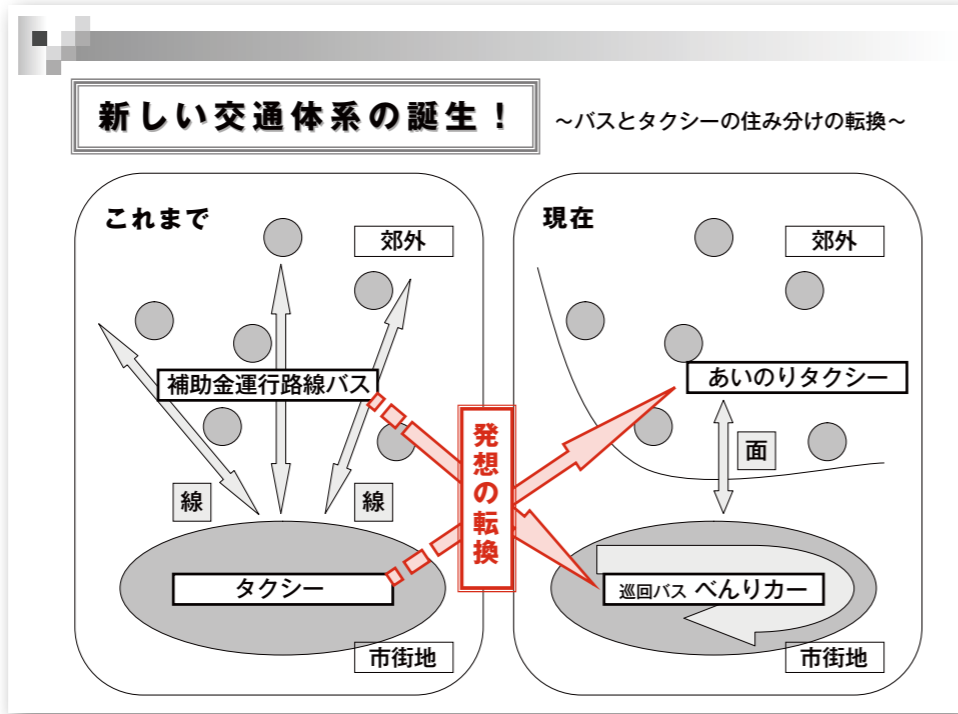
市街地巡回バスを運行させる上で課題となったのが、市街地より不便な中山間・山間地域の交通体系をどうするかであった。スクールバスの方が路線バスより細やかに地域を運行していたため、地域住民をスクールバスへ混乗さ

せ、財政負担の大きい路線バスを廃止することを模索したが、教育現場からの理解を得ることができず、新たな発想で交通体系を考えたこととなった。

快走を続けている「きくちあいのりタクシー」は、担当者の発想と知恵によって生まれ、現在、菊池方式の乗合タクシーとして脚光を浴びているが、当初、許認可の権限を持つ国の反応は大変厳しいものであった。私は「大きなバスでなくても、小型のタクシーの方が、人口規模が小さく、道路事情などの悪い、地方部では有効である」と要望を行い、やっと国に認められたものであった。国がそうであるから、事業を行うタクシー事業者の不安も相当なものであったと推察する。

国の許認可ばかりでなく、地域住民の意向は大変重要なポイントである。地域の方は、何が何でもバスが良いと言われる。初めてあいのりタクシーを導入した地域には、これまでに路線バスが一度も走ったことがない。2カ所目の地域は、1日3往復の路線バスを廃止して、導入することにしたが、路線バス廃止の前後3カ月間は、相当な反発があった。もちろん、市議会でも取り上げられた。

しかし、約2年後、残る3本の市内完結型の補助金運行路線バスを廃止し、旧菊池市の中山間・山間地域のほぼ全域をあいのりタクシーの区域とする時には、バス路線の廃止反対より、あいのりタクシーを早く導入してほしいとの声の方が大きくなっていったのである。



～バスとタクシーの住み分けの転換～

日1日中運行しているコミュニティーバスとしては、1便に3名乗車していれば成功と言われている中で、6年連続して11名を突破している。

一方の「きくちあいのりタクシー」は、中山間・山間地域のべんりカーとして位置付けている。

あいのりタクシーは、自宅から目的地の玄関までドアtoドアで行けること、バスでは行けなかった地域にまで運行できるようになったことから、運行地域はバスと比べて、はるかに広がったにもかかわらず、隔日時間帯設定運行で予約制であるため、予約が無ければ運行しないことから、補助金運行の路線バスと比較して、1/3以下の行政負担で運行できている。さらに通信事業者のデマンドシステムを導入していないため、巨額の初期投資、維持管理費用も全く不要である。

このほか、観光版のべんりカーとして、市内の主要な観光スポットと温泉（旅館）街とを結ぶ「きくち観光あいのりタクシー」、3月12日に全線開業したばかりの九州新幹線とアクセスする特急バス「きくち温泉GO」、通学版のべんりカーとして、スクールバスを民間委託し一部の路線で導入した「スクールタクシー」など、さまざまな交通べんりカー事業を行っている。

平成17年度以降は、全国から、毎年、年間50件以上の視察や講演依頼を受ける等、大変

公共交通機関を180度、転換

本市では、市街地と郊外地域とを結ぶ交通が路線バスから乗合タクシーへ、市街地内の交通が一般のタクシーからコミュニティーバスへ、内容も事業者も180度入れ替わっている。

文字にすれば簡単に聞こえるが、先述したとおり、こうした事業者間の調整は、行政が交通体系の事業にかかわる際の最大の難関である。

「不便かあ…」を「便利かあ…」に！

市街地を巡回しているコミュニティーバスの名前は、選挙中によく聞いた「不便かあ…」の対義語「便利かあ…」から、「きくちべんりカー」と名付けた。担当者は、市民の方からの要望などで、あちこちから「べんりカーは、便利かあ…」(便利だな)と聞いていた。だからべんりカーを回してほしい」と言われている。利用者数は、地方部で毎



市街地巡回バス「きくちべんりカー」

高い注目を浴びている。

国土交通大臣表彰を受賞

こうしたことから、菊池市の交通体系に関する取り組みが顕著であるとして、昨年6月に「国土交通大臣表彰」を受賞した。

自治体としての受賞は初、国から補助金をもらっていない団体としても初、九州から初のことであり、選考に携わられた方々からは、異例尽くしの受賞であったとの声をいただいている。

今後、市民の皆さまから「便利かあ…」と言っていただけのように、「頑張っていた」と考えている。



左から、国交審議官、本市担当者、国交副大臣、筆者、国交次官

職員の意識改革と市民力の高揚で 行財政改革の推進と、心のまちづくり

みなみ けいさく
南佳策
天理市長

宗教文化都市・天理の 「心のまちづくり」

昭和29年に奈良県下4番目の都市として誕生した天理市。ここには良質なイチゴや柿などを産するのどかな田園風景を縫うように、日本最古の道として知られる山の辺の道、崇神天皇陵や三角縁神獣鏡を出土した黒塚古墳をはじめとする古代大和の有力古墳群、さらに伊勢神宮と並ぶわが国最古の神宮である「日本書紀」にも記述された石上神宮や大和神社など数多くの社寺仏閣・史跡が点在している。そのたまたまはまさに、豊かな自然環境を生かした人々の暮らしの中に、歴史と文化が混然と息づく田園文化都市の様相である。

また天理市には近代以降、その市名の由来ともなった天理教の宗教施設や教育文化施設などが多数建てられ、天理教の成長とともに都市としての発展を歩んできたユニークな歴史も持っている。いわば古代から中世、近世、

近・現代に至る過程に醸成された、多彩な宗教文化が今も脈々と共存する、ほかに類を見ない宗教文化都市という側面がある。

一方で、鉄道や車で1時間以内で位置する大阪市・京都市、そして奈良市に近接し、併せて、LSIや液晶ディスプレイなどの研究施設・工場を擁するシャープ天理研究所が立地するなど、現代のかつ先端的な顔も併せ持っている。

そんな天理市において3期10年目の任期を迎えている南佳策市長が最初の選挙でマニフェストとして掲げ、現在も天理市のまちづくりの基礎と位置付けているのが「いきいき百歳天理のまちづくり」。すべての市民が「生きてきてよかった」と実感でき、地域を心から誇れるようなまちづくりに「健康づくり」「学習活動」「ボランティア活動」を基本理念に置き、昨今の世相を念頭に、天理市民の社会参画意識を醸成するための各種施策を実施している。



「私には奈良県の職員として公務員生活を終えて、さあ、もうすぐ悠々自適の老後の生活、具体的には憧れの目で見ていたまちの写真家になろうかと考えていた時期に、ひょんなことから市長選挙投票日まで1カ月と数日前に担ぎ出されるといって急転直下の人生を歩んできた経緯があります。そのため、通常マニフェストとして掲げられることのない企業誘致など、今の社会状況を考えたらとうてい実現の可能性が疑問視されるような施策は一切掲げませんでした。そうして天理市政が陥っている行財政状況

の悪化からの脱却を不退転の誓いとし、一見抽象的に思われるかもしれませんが、実は最も大切な精神的分野で市民が元気に生きる指針とすることのできるような事柄を、あえて最重要の目標にしようと決めました」

結果は多くの市民の支持を得て、6人の候補が乱立した選挙での当選となったわけだが、南市長はひょうひょうとした表情と語り口で「今の天理市政に最も大切と思ったことを掲げ、それで落選するのなら仕方ない」、実はそう覚悟していたと回想する。

南市長はさらに「天理っ子」育成推進運動も掲げているが、明るく、はっきりあいさつできる子どもを育てよう、これは実は子ども

の問題というよりはむしろ大人の世界の問題であり、その主役は家庭、学校、地域に課せられた課題であるという考え方だという。

高齢化社会をにらんで対象年齢を広く設定した「いきいき百歳天理プラン」と併せて、次代を担う子どもたちのあいさつ運動も前面に打ち出したのだ。宗教文化都市・天理市ならではの「心のまちづくり」といえるだろう。

もちろん都市としての発展に必要な各種産業の振興やインフラ整備（例：県内で初の下水道整備普及率100%目前）などにも十分に目を向け、その実現に最大限の努力を払いながらも、一方で南市長がこうした精神的部分での市民力強化にこだわっているのは、「地域の活力やうるおいは、そこに暮らす人々の豊かな心の所産であり、それがまさにまちづくりの根本」であるということ。さらにその基本をまず樹立しなければ、外部からどのような活性化策を落下傘的に持ち込もうとしても効果は一時的であり、地に根付いたものにはなりにくいと考えているからにはかならない。



幽玄な雰囲気が漂う石上神宮

いきいき百歳天理プランと 天理っ子育成推進運動

何よりも「人が基本」を旨とする天理市政、その要としての「いきいき百歳天理プラン」と「天理っ子」育成推進運動の具体化に向けて、天理市ではおおよそ次のような施策を実施している。「百歳天理推進事業（施策はいずれも平成22年度用）」

1. 基本理念Ⅱ体力の維持・増進は自分の力で
図る「健康づくり」、百歳まで続ける知識・
技術の習得「学習活動」、日々を楽しく生き
がいを持って取り組む「ボランティア活動」
2. 具体的施策の例示
・健康づくり（食からの健康づくり）Ⅱ60歳以

- ・学習活動（市民大学講座Ⅱ20歳以上対象、山の辺の道文化歴史講座Ⅱ年齢不問、写真教室Ⅱ年齢不問）
- ・ボランティア活動（地域安全ボランティアⅡ高齢者対象）

百歳天理事業という高齢者が対象かと思われがちだが、老若男女が参加している。もともと当初は高齢者が圧倒的だったものの、最近では市民の理解が進み、参加年齢がかなり幅広く広がってきたという。各年齢層の市民が頭と心の健康づくりを図るとともに、高齢者が中心になって地域安全を図る事業（チーム単位で市民への安全啓発、子どもの見守り・声掛けなど）は、結果的に高齢者を筆頭に各世代がまちの運営を担っていたかつてのコミュニティ再生への一助ともなりそうだ。



神秘的なたたずまいの第10代崇神天皇陵（全長242m）



日本最古の道として知られる山の辺の道

長年の福島隆史氏など、天理市に所縁のあるそうそうたるメンバーが並んでいる。安全安心な暮らしをテーマとする講座は、南市長自ら担当した。さらに近年の写真ブームを背景としてか、初歩から高度な技術まで学べる写真教室はひととき参加者の人気が高い。「天理っ子」育成推進運動は「子どもを『あいさつ』で育てる」「子どもは『あいさつ』で育つ」を理念に、あいさつ運動を第一の基本としている。併せて「小さな親切」「きれいなまちづくり」をも基本に置いたさまざまな推進策を実施している。



イルミネーションが美しい冬のイベント「光の祭典」(平成17年創設)



まちと人の活性化を目指して平成17年から始まった「てんりな祭り」

良好な人間関係を結ぶためのあいさつを当たり前にできる子どもや青年の前には、これに比例して大きな可能性が開けてくるのは自明の理だろう。「小さな親切」や自分のまちを慈しむ「きれいなまちづくり」を自発的に実践する心も、その同一線上にある。「天理っ子」育成推進運動はそういう意味で、単なるあいさつ推進運動でなく、子どもたちの未来を明るく開くための取り組みでもある。

今回の取材では日本最古の道とされる山の辺の道をはじめ、天理市ご自慢のウォーキングコースをいくつか訪ねることができた。一口にウォーキングコースといっても、その内容は非常に充実している。冒頭に書いたように天理市には古代から中世、近世、近・現代に至る宗教文化の歴史を今に伝える、国宝級の史跡や文化財が数多くあり、それらが山の辺の道など、古代から人々が連綿と踏みしめてきた古街道で縦横に結ばれているのだ。周辺の田園風景、自然環境の充実ぶりも申し分なく、歴史に興味のある人もない人も十二分に楽しめるコースが用意されている(主要なものだけで9

多彩な歴史的資産を活用した観光振興

人口7万人ほどのまとまりやすい都市規模であることも幸いしているだろう。しかし、それ以前の問題として、市長を先頭に全市を挙げて、こうした心の問題に取り組む体制を整えた天理市の在り方は、教育環境の悪化に悩むまま何ら有効な打開策を見出せないでいる日本の児童教育の現状に、地味ではあるものの、小さな一石を着実に投じる試みといえるのではないだろうか。

コース)

取材の過程では、随所に点在する丈の低い柿の木(刀根早生)畑の間を進む道筋に史跡が展開する、のどかにしてみやびな風景が印象に残った。刀根早生は天理市で生まれた、日本を代表する渋柿の品種だ。日本の柿は渋柿と甘柿に大別されるが、渋柿は新潟県を発祥の地とし、「おけさ柿」などで知られる平核無柿が基本品種とされる。刀根早生柿はこの平核無柿の突然変異種として、天理市・刀根農園(菅生町)において昭和30年ごろ(新品種の認定は昭和55年)に生まれた。以来、刀根早生柿の栽培は各地に広まっていく。「柿の生産量は現在、和歌山県が全国トップです。奈良県がその次に位置していますが、その多くは天理市で生まれた刀根早生なのです。奈良名物の柿の葉寿司を巻く柿の葉も、この刀根早生柿の葉が使用されています(南市長)



雄大な規模を誇る天理教本部はまちのランドマーク

食からの健康づくりについては高齢者向けの食育事業も実施している。高齢者がより健康やかで充実した老後を送るための手段の一つとして、手づくり料理の楽しさを学んでもらい、高齢者が家庭内に閉じこもらないよう、活発な社会交流を促す機会と場を提供することがこの事業の主な目的である。スポーツ教室は近年の健康志向に比べると同時に病氣予防のため、マシーンを使ったストレッチ&マッスルエクササイズによる身体の柔軟性の促進と、日ごろあまり使わない筋肉の活性化を主眼とした事業が実施されている。また市民大学講座は講師陣が実に豪華である。地域の古代史に関する講座(奈良大学名誉教授・水野正好氏)をはじめ、健康・文化・人生訓・テレビ開発史などの多彩なテーマに、東大寺長老の狭川宗玄氏、奈良大学国文科教授の上野誠氏、シャープ研究所本部・総務部

「天理市は宗教文化都市として培われた精神的な規範を背景に、していいことと悪いこと自然に育てられてきたという歴史があります。しかし、私が市長に就任した当時は全国的にも学校が荒れていた時期で、天理市もまたその例外ではありませんでした。そこで私は古代から現代に至る豊かな宗教文化が今も根付いているはずの天理市が、そのような状況を放置すべきではないと考え、礼儀やけじめの初歩中の初歩である『あいさつ』をまず徹底することから、当時の子どもたちの一部にまん延しかけていた悪しき流れを是正しようと取り組みことにしたものです。子どもたちにあ

いさつの習慣を浸透させることは、堅苦しい鑄型にはめたような礼儀を強いるということではなく、子どもたちが将来、自立した生活を行い、世の中に何らかの形でお返しすることができるようになるための、その出発点だといえます(南市長)

平成15年度から始まったその取り組み体制は非常に手厚い。市長を本部長とする「天理っ子」育成推進本部を置き、家庭や学校、地域などでのあいさつの習慣化を機会あることに教え、見守り、イメージキャラクターを活用したポスターを掲示するなど、さまざまな手段を駆使しつつ「あいさつの大切さ」を称揚している。さらに教育長を幹事長とする幹事会が本部の活動を補佐し、育成推進運動に必要な資金の一部を確保するためこれに共感してくださる市民からの浄財も天理っ子育成基金として



大和神社の例祭「ちゃんちゃん祭」はまさに野を行く古代絵巻(毎年4月)



大和神社祭礼「御弓はじめ式」

天理市では昭和60年に天理市行政改革大綱を策定して以来、庁内組織「天理市行政改革推進本部」を中心に各種の取り組みを実施してきた。こうした中で南市長が平成13年秋の就任以来、このままでは市財政は遠からず破綻すると予測し、これを回避するためスリムでしなやかな行政運営を目指し、その第一段階としていち早く市職員数と市財政の健全化に着手。結果、1期目の4年後には、定数内職員数は910人から830人に、さらに2期目の8年後には750人へと削減。同様に一般会計予算額も260億円から231億円に、またさらに4年後には218億円にとスリム化を果たしている。さらに平成23年度からの5年間で対象とする新たな行政改革実施プランでは「5年間で21億円の財源不足分に見合う経費削減を目指しています。この新たな行政改革大綱と行政改革実施プランは『行政改革実施プログラム2011』と名付け、より一層の実効を挙げるべく、実施するつもりです」(南市長)

市長就任時から新しい市政の車の両輪としてきた不転の行政改革と市民に向けた「心のまちづくり」事業。これらは一見、直接には結びつかないように思われるかもしれない。しかし、健全な自治行政の実現に、健全な行政環境と市民の安寧はどちらも欠かすことのできない不可分の最重要項目である。南市

不転の行政改革と今後の天理

長が就任以来、とりわけその両者を重視してきたゆえにだろう。折しも2月下旬の取材時、天理市では奈良で開発されたイチゴの新ブランド「アスカルビー」の沖縄向け出荷が佳境を迎えていた。前出の天理市特産の刀根早生柿の沖縄向けの出荷が好評を博したことを受けて、天理の特産物直売事業の一環だ。今後は「天理市生活改善グループ連絡会」が開発に成功した「柿ジャム」などの加工品開発への動きと併せ、天理ブランドの全国発信を目指している。

「今後は自らの行政改革および、百歳天理事業、『天理っ子』育成推進運動を軸に各種福祉施策をより一層推進していく必要があるとします。同時に観光振興や農業振興をはじめとする各種産業の振興、商店街(商業)の活性化などの重要課題についても、より一層の実効を挙げることを心掛けていく必要があります。その道は決して平坦ではないでしょうが、私はこの天理市が大好きなのです。私にとって趣味の写真もそうですが、人間は大好きなものなら、時間も疲れ



天理の未来を握るのは子どもたち(天理っ子)の健やかな成長



平成19年に完成した農業集落排水事業「福住地区処理場」

も忘れて一生懸命にやれるものです。そのことを糧に、これからも職員の皆さん、市民の皆さんのご理解とご協力の下、全力で進んでいきたいと考えています」(南市長)

その執務室の書棚の上には、全国の各市区が提供する各種公共サービスについて、その市区住民からインターネットを通して寄せられた声で選ばれた満足度大賞第9位の表彰状が静かに飾られていた。

取材最終日は晴天に恵まれた土曜日。JR・近鉄の天理駅からはウォーキング支度の老若男女が、天理教の恒例行事に全国から参集した人々とともに、商店街を仲良く歩く姿がごく自然に見られた。大和青垣と形容される天理の、うっすらと青くかすむような遠景が、とても美しい日であった。

(取材・文 遠藤 隆)



毎年11月開催の「てくてくてんり」ウォーキングフェスタ



黒塚古墳から出土した三角縁神鏡(レプリカ)

また都市再生整備計画に基づく事業(旧まちづくり交付金事業)を活用して、山の辺の道を核とする観光振興・地域振興を図るとともに、「集客交流都市・天理」の実現を目標に平成18年度から22年度にかけ、JR長柄駅前と公衆トイレ整備

これまで述べてきたように、天理市には他市がうらやむような恵まれた環境のウォーキングコースが豊富にある。進行する高齢化社会の重要課題である市民の健康づくりの観点からも、ウォーキングは全国注目のソフト・アイテムであり、そういう意味からも天理市の取り組みの今後が注目される。

関西で盛んな押し寿司を柿の葉で巻くアイデアは、柿の葉の持つ豊かな風味とともに、その殺菌効果に着目した庶民の知恵だろう。近年ではさらに、ビタミンC、K、B類などのミネラル分フラボノイドなどを多く含む柿の葉の薬効研究が進み、血管を強化する作用、止血作用、花粉症予防などの効果を持つサプリメントなどに柿の葉エキスが盛んに活用されるようになった。

ウォーキングの途次、その刀根早生柿の畑が広がる丘陵地帯で休憩し、風味・滋味豊かな柿の葉寿司のランチを食べながら、眼前に広がって古代の雰囲気を濃厚に伝えるのどかな景観に息を飲む。そんな人々もきっと多いことだろう。

「天理市は大和青垣国定公園に属していません。歴史と自然が一体になったその風景は、

ただ眺めるだけでなく、実際に歩いてみることで魅力が何倍にも実感できます。山の辺の道の周辺だけでも年間約20万人がウォーキングを楽しんでおり、当市最大の観光資源なのです。それをより多くの方に知っていただくため、毎年11月開催の『てくてくてんりウォーキングフェスタ』を中心に、四季折々の景観や史跡を生かした各種ウォークイベントを積極的にプランニングしています」(南市長)

そうした機会に天理市を訪れる人々のため、東海自然歩道拠点施設「トレイルセンター」が平成12年にオープンし、毎年多くのウォーカーたちに活用されている。さらに邪馬台国の女王・卑弥呼が中国・魏の皇帝から3世紀に贈られた銅鏡ではないかとの説もある三角縁神鏡(33面)と画文帯神鏡(1面)が黒塚古墳で出土したことを受けて、黒塚古墳そのものが公園として整備され

備、道路整備、道標・観光案内板整備、ポケットパーク整備、自然ふれあい体験事業、観光パンフレット作成などを実施した。

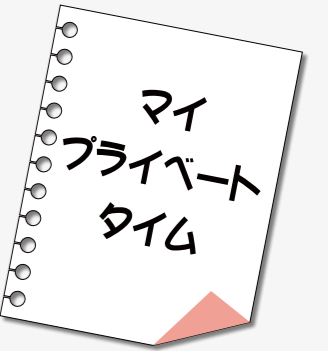
「ウォーキングを楽しむ方たちはどうしても50代以上の年齢層が中心になりがちです。今後はより幅の広い年齢層にアピールするような各種の企画を実施したり、ウォーキングコースも自然景観や歴史的景観を損なわないよう配慮しつつ、さまざまな再整備を実施する必要があると考えています」(南市長)

そのための方策として、天理市では広域観光への取り組みと併せ、今後は商業・農業との連携、市民の自主的なまちづくり活動との連携の拠点づくりなど、多方面からの取り組みを行う予定である。

さらに恒例のウォークイベント「てくてくてんり」のより一層の発信、環境負荷の少ないウォーキング・ツーリズムそのものへの積極的な誘い、奈良県が進めるポスト1300年祭構想の1つ「記紀・万葉プロジェクト」をはじめとする広域連携の拡充のほか、9つのウォーキングコースの「ブランド化」も図っていく予定だ。

自然体験の楽しみ

みつけ見附市長(新潟県) 久住時男
Tokio Kusumi



自然体験のすばらしさ

8年前、52歳の時、故郷である見附市に戻り、市長になりました。商社勤務を約30年。北米の木材取引から始まり、中国返還の前と後、2回の香港やベトナム駐在を経て、日本に戻って2年足らずの時でした。海外で仕事をしていたころは、優雅とは程遠い駐在生活で、満足に休日も取れない日々でした。それでも、各地の自然をできるだけ楽しみたいと過ごしてきました。そして日本に戻り、経営したアウトドア関連会社が、カヌーやシーカヤックを扱っていたことが縁で、こぎ方を習い、長瀬や伊豆へも出掛けました。東京では海や川に行くのに、何時間も



カヌーに乗って

かかり一日がかりのス
ポーツです。

市長になってみますと、丸一日の休みはなかなか取れませんが、半日は比較的可能です。見附市から日本海まで車で30分、夏に午前半日の休みが取れますと、朝6時に家を出て日本海へ、7時には日本海に浮いています。シーカヤックは海の自転車、静かな早朝は鏡のような海面です。ミズスマシのごとく楽しんだ後、暑くなる前には戻ってきます。夕方には、日本海に沈む夕陽に向かってこぎ出します。大いなる自然に抱かれ、思わず感涙する体験もありました。東京では味わえない大変贅沢な時間です。これは、見附市が海と山、どちらにも30分で行けるといふ、新潟県の「どまん中」にあるおかげでもあります。

また、2人乗りのゴム製のカヌーを自家用車に積んでいます。湖や川で思い立った時、すぐに使えるためです。実際には、見附市にある大平森林公園や、奥只見湖など、まだ数えるくらいしか使用しておりませんが…。



子どもたちのツリーハウス製作体験

自然体験と教育

今の子どもたちに自然体験をさせることは、自信を持ち「生きる力」をはぐくむためにも、極めて重要な施策であると考えてきました。NPO法人RAC(川に学ぶ体験活動協議会)の副代表理事もしておりますが、水道や電気がなくても人は生きてゆける。特に子どもたちには、自然の素晴らしさや怖さ、畏敬の念、ぜひ自然を学ぶ体験をしてもらいたいと思っております。先日、財団法人 河川環境管理財団が企画編集した、「川を活かした体験学習プログラム」授業に役立つ川の指導書が発刊されました。学校の先生だけでは難しい、自然体験授業の

組み立てと、実施方法などを具体的に掲載してありますので、ご興味ある方は、ぜひ参考にしてください。

Eポート

「Eポート」という名前を聞かれたことがあるでしょうか。全国で防災用として、また、地域交流用として使われている、10人乗りの赤いゴムポートです。毎年、参加者が1000人を超える大会が、全国各地にあります。東京でもお台場で毎年開催されています。前述の体験



市民の森を歩こうイベント

学習の本にも、Eポートによる授業例が載っております。この体験学習は、協調性・主体性・積極性・社会性など、7つの教育力があると発表された先生もおられます。

実は、この赤いEポートの開発は、市長になる前の私の最後の仕事でした。メーカーのある欧州の湖で最終試乗し、OKを出し、日本に戻り辞表を提出、2週間後に選挙戦に入ったという次第です。また、見附市は、平成16年の新潟豪雨で、市内を流れる刈谷田川が氾濫し、激甚災害指定を受けました。その際に、このEポートが災害救助用として、十分な機能を持っていることが分かりました。今やEポートは、地域の交流、自然体験として利用されるだけでなく、防災用としても全国に普及しています。市長になり、不思議な縁に驚くことが多々あります。このEポートもその一つです。

今、全国の多くの市と連携して、スマートウェルネス(健幸)シティ構想を立ち上げています。健康を切り口にした、まちづくりの総合計画です。自然体験のできるまちづくりも、「健幸」の重要な施策であると思います。災害復旧後の刈谷田川でも、自然体験のメニューを増やし、市民とともに大いに楽しんでゆきたいと考えています。

座右の銘

「一隅を照らす」(照千一隅此則国宝)

私が高校一年の時に、僧職にある英語の先生に教わったものです。人はそれぞれ、世の中を照らしてゆくことと理解し、今日まで大事にしてきました。伝教大師の山家学生式や、史記の典故であること、また、一隅から千里を照らす人材という解釈が正しいことも後で知りましたが、高校の時に理解した意味を大事にしました。

「径寸十枚非是国宝 照千一隅此則国宝」、高校の先生の言葉が一生の銘となり、教育の力をいまかみ締めています。



子どもたちのEポート体験

第13回

国際関係と自治体の危機管理

明治大学政治経済学部教授、明治大学危機管理研究センター所長 中邨 章



火山噴火とジャスミン革命

ニュージーランドでの震災や九州での火山噴火など、自然災害があとを絶たない。ただ、この先になると、自治体が国際関係の強い災害や事件に巻き込まれる可能性のあることが憂慮される。これまでの経験では、自治体が国際的色彩を持つ事件や事故に巻き込まれると、ほとんど無防備で対応策を持たない。国際法や国内法ですら自治体を守れないのが通例である。そのことを、首長はあらためて認識しておく必要がある。

今後、関心を持たなければならぬ問題の一つは、北朝鮮で大規模な火山噴火の起こる可能性である。中国吉林省と北朝鮮両江道の国境地帯に白頭山という標高2744mの休火山がある。これが数年内に相当な確率で大規模な噴火を起こすと予測されている。不幸にしてそれが現実になると、噴煙が日本海を越え東北地方と北海

道にまで達する可能性がある。これらの地方で農業や水産業に大きな被害が出ることは必至である。白頭山の監視は今後、怠ることはできない。

もう一つは、チュニジアやエジプトで起こったジャスミン革命である。それが今も進行中のリビアでは、難民が隣国やマルタ島に大挙して押し寄せているという情報が出ている。日本の自治体は、今からその推移に注視しておくことが望まれる。仮に隣国でジャスミン革命が発生すると、難民は日本海に面した自治体にポルトープールと化して漂着することが予想される。それにどう対応するかは、きわめて悩ましい問題である。現在進行している北アフリカの事例から学ぶべき点が多いと考えられる。

国際協定を無視する隣国と自治体

国境を越えた事件や事故が起こると、直接、被害を受けるのは自治体である。対応策には相当な費用が必要であるが、それを

茨城県が負担した。チルソン号はその後、3月になって船体が断裂し、石油が流失しはじめた。県は流失現場をフェンスで包囲するなど、事故の拡散防止に努めた。問題はその後もつづいた。茨城県はやがてチルソン号の船主が100万円程度の損害保険しか掛けていないことを発見した。そもそもこの船は損傷が激しく、船体が断裂するのは時間の問題とされる老朽船であった。また、チルソン号に限らず、北朝鮮船籍の船は船体の状態が悪く、日本の海域で海難事故を起こす可能性が今後も高いことが判明した。

海難事故では「海難救助に関する国際条約」(1989年制定)が重要な意味を持つてきた。遭難した船舶がSOSを発信すると、それを救助するのは古くからの国際的ルールである。このルールの歴史は長く、既に国際的な慣行として定着している。

チルソン号が引き起こした事故によって、茨城県は総額にしておよそ6億3800万円の損害を受けた。県はこの金額を、北朝鮮の船主と荷主である黄海製鉄所に要求した。船主側には船舶の引き取りもあわせ依頼を行った。これに対して2003年3月、船主からファックスによる回答があった。その中身は、船舶が断裂したため、「船体の所有権を放棄する」というものであった。老朽船で使いものにならない、「お好きなように」というのが、船主側の意向であった。

この返事に茨城県は困った。結局、県はチルソン号を解体し、それを鉄屑として売却することを決めた。入札の結果、船は鉄屑として1690万円で売れ口がついたが、茨城県にはなお6億円を越える損害が残った。それらの損害は結局、国からの支援や特別交付税などによって手当された。それでも茨城県は最終的には1億円前後の損害を受けることになった。

海難事故からの教訓

チルソン号による座礁事件が、わが国の自治体に教えるところは少なくない。今回の事件で茨城県にほとんど瑕疵はなかった。SOS信号を受けた茨城県は、国際慣行に従い船舶の救助を行った。それに掛かった費用は、救助を受けた船主側が負うのは当然のことである。今回の事故では、この国際的な常識が通じなかった。この事件以後、茨城県では条例を改正し、問題を抱える船舶が港湾を利用することに制限を課すことになっている。

茨城県は歯止めを設け、将来の海難事故と損害の発生を防止することに努めているが、港湾の使用制限がどれほど実効性を持つかについては疑問も残る。規制を課しても、SOSを発信する船舶が出ると人道上前、それを救助しないわけにはいかない。老朽船舶であろうがなかろうが、海難事故の救助は国際的なルールである。その結果、海

外国に請求するには大きな問題が立ちだかる。窓口は外務省や経済産業省ばかりでなく、国連などの国際機関がかかわることが多い。手間ひまをかけながら結局、交渉はもの別れ、損害は泣き寝入りに終わる可能性も高い。

2002年12月5日、北朝鮮籍のチルソン号(3144t)が茨城県の日立港沖で座礁した。乗組員21名のこの船は、タイヤ・チップを1200t積み込み北朝鮮に戻る途中であった。船は座礁と同時にSOSを発信し、茨城県に救助を求めた。県は国際海難条約に基づき、海上保安庁にただちに連絡した。同時に警察や消防などを出動させ、即刻、チルソン号の救助にあたった。

座礁事故から8日を経過した12月13日になると、チルソン号の乗組員は船を離れた。日立市の旅館に滞在し、事件の収束を待った。その後、21名の乗組員はバスで新潟に移動し、空路ウラジオストクを経由して平壤に帰国した。それらの費用は、すべて

難事故が発生すると、自治体が被害者になり、損害を受ける可能性は残る。県の関係者の中には、将来、チルソン号に似た事故が起こると、茨城県は船舶に対して、「隣接の千葉県か宮城県に行け」と指示すると冗談を言うヒトもいる。

茨城県の事例から、国際規則が必ずしも自治体を守るものでないことは明らかである。とりわけこの事例では、国際ルールを遵守した茨城県が、結果として被害者になったという矛盾した結末を迎えている。そうなった原因の一つは、国際ルールを守らない国が実在するからである。現実には、海難事故以外に原子力や地球の温暖化などの分野においても「無法国家」が増える傾向にある。そうした「無法国家」の出現から、わが国の自治体はどう身を守るか、それがこれからの自治体の危機管理の課題である。

筆者プロフィール

中邨 章 (なかもらあきら)

1940年大阪生まれ。1963年関西学院大学法学部卒業。1966年カリフォルニア大学バークレー校政治学部卒業(B.A.)。1973年南カリフォルニア大学大学院政治学部博士課程卒業。政治学博士(Ph.D.)。カリフォルニア州立大学講師、ブルッキングス研究所研究員、カナダ・ピクトリア大学講師などを経て、明治大学政治経済学部教授。現在、国際行政学会副会長、日本自治体危機管理学会会長、自治大学校特任教授。危機管理関連の著書に「危機発生後の72時間」、「行政の危機管理システム」などがある。

わが

「確かな未来へ 夢はぐくむまち 南陽」を目指して

はじめに

南陽市は、東に奥羽山脈を控え、南から西にかけて吾妻山系と飯豊山系に囲まれた山形県南部の置賜盆地に位置し、山形県を人の横顔に例えると、ちょうど「えくぼ」に当たります。また明治期、英国女



元大蔵大臣・第15代日本銀行総裁「結城豊太郎記念館」

性旅行家のイザベラ・バードは、著書『日本奥地紀行』で、この地の風景を「東洋のアルカディア(桃源郷)」と評しました。

現在も、北部は山間地で南に沃野が広がり、気候も比較的温和で、米・野菜・果樹などの栽培に適し、赤湯温泉をはじめ豊富な観光資源に恵まれています。また、交通アクセスも山形新幹線や国道13号と国道113号が縦横断する県南地方の要衝の地でもあります。

本年度から、平成32年度を目標年次とする第5次総合計画がスタートしました。日本一の人づくりで心豊かな明るいまちを目指す「教育のまちづくり」、地域の活力を生み出し、働きがいのあるまちを目指す「産業のまちづくり」、生き生きと多世代が交流する元気なまちを目指す「健康のまちづくり」

の3つのまちづくりを柱に、多様な施策を展開していきます。

未来は人づくりにあり

わが郷土の偉人、元大蔵大臣・第15代日本銀行総裁の結城豊太郎先生が「郷土の発展は人づくりにあり」と説いたように、私も人づくりこそが財産で、活力に満ちた未来への礎であると考えています。

第5次総合計画の前期5カ年基本計画においても、人材育成は最重要課題ととらえ、小中学校などの教育施設整備や徳育を根底とした生涯教育の推進・充実に力を入れていきます。

具体的には、中学校統合校舎などの改築・耐震化工事、青少年センターナショナルセミナー、学習アドバイザーやスポーツコーディネーター事業、全国青年まちづくり



4年目を迎える青年教育事業、青年グループ「HOPE」

フォーラムの開催などが一例として挙げられます。

これらをはじめ、種々掲げるハードとソフトが調和した施策を展開しながら、未来につながる南陽市を築いていきます。

住環境支援で子育て応援

人口が国全体で減少する時代に、少子高齢化や生産年齢人口の減少による地域経済の低下が懸念される中、出生率、転入人口の増加を図る施策にも積極的に取り組

みます。

子育て世代の住宅取得への支援や子育て応援住宅団地の造成などの住環境施策をはじめ、子どもを産み育てる年代が、安心して子育てしやすい環境づくりとして、保育や学童保育などの支援サービスの充実を図っていきます。

南陽ブランドの確立に向けて

本市の農産物、温泉、ワインなどの地域資源は、外に誇れる優れた宝です。



子育て支援都市宣言のハード面のシンボル「ドリームランド」

これまでは、東北人はPR下手といわれるように、外に向けての宣伝力が今一つ足りなかったという強い思いから、本年度より新しく課を設置し、専門に取り組む体制を整えました。

本市経済の回復も視野に入れた、南陽ブランドとしての商品販売戦略を構築し、国内外への売り込みPR施策を展開しながら、本市の知名度拡大と南陽ブランドの創生を図っていきます。

また、首都圏をターゲットにした情報発信オフィスを千代田区内に開設致しましたので、企業誘致活動、企業商談、観光や物産のPRなど、ここを拠点に本市の地域資源を売り込んでいきたいと考えています。

結びに

今年の干支は「卯年」です。平成22年12月に、地元民放局主催の第11回山形ふるさとCM大賞において、県内35市町村の作品の中から、本市の「幸せを呼ぶ3羽のうさぎ」が初の大賞に輝きました。このCMは県内で365回、東北各県でも100回放映される予定です。本市HPからも視聴できますので、ぜひ

プロフィール

- ◆面積 160・70km²
- ◆人口 3万4186人
- ◆世帯数 1万1016世帯

〔将来都市像〕確かな未来へ 夢はぐくむまち 南陽

〔まちの特徴〕北に丘陵、南に沃野が広がり、上杉の奥座敷として栄えた開湯900有余年の赤湯温泉など、歴史と文化が息づく豊かな自然に包まれた美しいまち。「子育て支援都市」の宣言を行い、「教育日本一のまちづくり」を柱に掲げている。

〔特産品〕ブドウ、サクランボ、ラフランス、リンゴ、ワイン、そば、おかひじき、赤湯ラーメン、米沢牛、青芋織



南陽市長 塩田秀雄



と成長」を基本理念に据えながら、上杉鷹山公の「為せば成る」のチャレンジ精神を持って、各種施策に取り組む覚悟です。

結果として、その先に、必ずや「確かな未来」が見えてくるものと確信しています。

〔観光〕赤湯温泉、白竜湖、南陽スカイパーク、結城豊太郎記念館、稲荷森古墳、烏帽子山八幡宮、熊野大社、ドリームランド、夕鶴の里、くぐり滝、岩部山三十三観音、サクランボ・ブドウ・リンゴ狩り

〔イベント〕赤湯温泉桜まつり、スカイフェスティバルin南陽、南陽のパラまつり、熊野大社例大祭、南陽ワインフェスティバル、赤湯温泉ふるさとまつり、日本一の歴史と技と文化を誇る南陽の菊まつり、南陽さわやかマラソン大会、雪灯かりまつり

※面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」に、人口・世帯数は「住民基本台帳」による。

観光交流人口100万人で 安定した経済基盤を目指す

はじめに

「四里の道は長かった。その間に青縞あおしまの市の立つ羽生のまちがあった」で始まる明治の文豪・田山花袋の小説『田舎教師』。

この小説の舞台となった羽生市は、豊かな水と肥沃な大地に恵まれ古くから農業と藍染め、衣料のまちとして栄えてきました。そして今、この地場産業を礎に、伝統を守りつつも新しい感覚と技術を取り入れ、衣料からファッション産業、自動車産業へと変貌を遂げようとしています。

ものづくりの精神を継ぎ 農業と工業の融合

市北部を流れる利根川によってもたらされた肥沃な大地は、稲作を中心に小麦やナス、キュウリ、

イチゴなどの栽培に適し、本市の特産品となっています。特に、埼玉県で推奨する水稲「彩のかがやき」は、東北地方の有名ブランド米と比較しても食味値が変わらず、島根県出雲市で開催された「第9回全国米・食味分析鑑定コンクール」

など数々の食味コンテストで入賞し、安くておいしい米として販路を拡大中です。また、市内キヤツセ羽生で作る地ビール「こぶし花ビール」は、「インターナショナル・ビアコンペティション」において10年連続入賞するなど、本市の特産品のひとつとなっています。一方では、東北自動車道羽生インターチェンジを利用すれば都心まで60分弱という地の利を生かし、市内3カ所に工業団地が造成されています。インターチェンジを起点とした幹線道路の整備も進み、

盤の上に成り立ちます。私は、安定した経済基盤を観光面で築いていきたいと考えています。市内には、総面積54haの羽生水郷公園があり、その中には全国でも珍しい淡水魚を中心に展示する「さいたま水族館」があります。国の天然記念物ミヤコタナゴや食虫植物ムジナモ、体長が1mを超えるソウゴヨやコイなど、川や沼に生息する約80種類の魚やカメ、エビなど約20種類の小動物を展示しています。また、同公園に隣接して、四季折々の花が楽しめる、地ビールや新鮮な地場産野菜を購入できるキヤツセ羽生もあり、市の観光スポットの一翼を担っています。

これらの施設や特産物を活用することにより集客力を高め、地元業者の活性化と税収の確保を実現し、強い経済基盤を築いていきたいと考えています。

今年も11月26・27日に ゆるキャラ®さみつとを開催

新しい観光要素として、平成22年11月に「ゆるキャラ®さみつとin羽生」を開催しました。全国から85体もの着ぐるみが参加し、パフォーマンスを繰り広げるほか、各自治体の物



全国から85体ものゆるキャラが勢揃いした「ゆるキャラ®さみつとin羽生」

現在は、自動車部品の製造業からIC産業、医薬品製造業などをはじめ、先端技術産業や研究機関など60数社が操業し、安定した雇用創出の場となっています。

さらなる飛躍を目指して

このような中、平成22年6月に2期目となる羽生市長に就任いたしました。財政難から疲弊していた地方自治体の現状と少子高齢化による人口の減少、地域社会の活力低下など、山積するさまざまな課題を打破し、本市がさらなる飛躍をするために次のことに取り組みんでまいります。

●日本一魅力ある羽生市を目指すこと
まちの魅力は生活の場としての活力であり、安心であり、誇りであり、誇りです。私は、市民の皆さま一人ひとりにそのような意識と誇りを

産の販売や展示などが行われ、約5万人の家族連れでにぎわいました。また本年は、B級グルメなども取り入れ、西の彦根、東の羽生といわれるような新しい羽生の地域資源とします。

安定した経済基盤の上に 魅力あるまちづくりを目指す

国が地域主権を進めるに当た

り、地方はその在り方について自ら考え、自ら行動しなければなりません。私は、本市が持つ自然や歴史、文化など貴重な地域資源と、市民との協働による新しい観光資源の発掘と活用によって、税収の増加と地域の活性化を図り、個性的で魅力あるまちづくりを目指します。

プロフィール

- ◆面積 58・55km²
- ◆人口 5万7065人
- ◆世帯数 2万1225世帯

- 〔将来都市像〕 活力に満ちた 人輝く文化都市 羽生
- 〔まちの特徴〕 関東地方のほぼ中央に位置し、地域の北を利根川が流れる。古くから農業と藍染めのまちとして栄え、自然と都市が調和したまち
- 〔特産品〕 藍染め製品、米、ナス、キュウリ、イチゴ、いがまんじゅう、地ビール



羽生市長
河田晃明



※面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」に、人口・世帯数は「住民基本台帳」による。

夢ある都市 各務原市新年度方針

未来への物語をつくる

90年代初頭、バブル経済が崩壊して以来、日本経済は停滞、国力は低下して、国民は将来への不安を感じています。閉塞感がまん延する中、個人でも、都市でも、国家でも、成長への推力はただ一つ、「目標と、それに向かうたくましさ」です。

政治・行政の第一の任務は、市民により良き未来を提示し、「さあ一緒にそこへ進もう」という決意と、ビジョンと、そこへ向かうたくましさ、そのトータル環境づくりにあります。

未来を見据え、たくましく歩んでいく各務原市の平成23年度事業は次の4つが柱です。

●本の街

日本はほとんど無資源国です。

⑤本で友人、コミュニティづくり。春と秋、年2回の「青空古本市」を中心としたブックフェスティバルの開催など【本で触れあう事業】これら、ハード2事業、ソフト44事業の展開を通して、「本の街かみがはら」をつくります。

●各務原市第二次新総合計画の着実な推進

2年度目を迎える「各務原市第二次新総合計画」に掲げられた諸事業を確実に実施します。

本市の長期計画はすべて数値目標を設けてあり、毎年度末に検証、達成率を公表しています。前の第一次計画は、10年で達成率137%、プラス26事業でした。また、この間、本市のまちづくり



三世代が触れ合う「森の交流館」(完成外観パース)

最大の資源は日本人の知力と勤勉さです。それで世界の先進国になりました。この伝統を未来へ継承しなければなりません。知力は読書から始まります。本は人類の英知の宝庫です。受動的な映像と違い、これらの知恵を自らの意欲で得て、考え、想像し、夢と志をばぐくみ、憩いと潤いを与えます。

知人のある高名なジャーナリストが、最近英国で汽車の旅をしました。その車中の風景は、「英国人は窓外の美しい田園風景を眺めているか、本を読んでいるかでした。日本の新幹線の中は、疲れたように眠りこけているか、マンガ、週刊誌、携帯、パソコン……。この状態が5年10年続くと、日英知力の差がついてくるのではないか」そう危機感を持って私に語りました。ユーラシア大陸の東と西に、狭

は、平成17年公園都市日本一「緑の都市賞」内閣総理大臣賞、平成20年日本都市計画学会賞、日本まちづくり大賞、平成21年住みよい都市づくり国際コンクール銀賞・世界第3位受賞など、国内外からも高い評価を受けています。

●安全・安心な都市

市民の暮らしの安全・安心を無しに、都市づくりを語ることはできません。災害や救急時の救援活動を着実に実行するための「高機能消防指令センター整備事業」に着手します。

また、「高齢者安全安心事業」や、自助・共助を實踐できる地域のリーダーを育成する「防災ひとづくり講座事業」などを立ち上げ、ソフト面からも安全・安心な都市を支えます。

●公共施設の延命化

従来の応急的な公共施設の維持補修ではなく、公共施設などの戦略的な延命化工事を行います。

本市の公共施設は、人口急増期に建設した施設が多く、今後同時に老朽化し、維持補修の時期を迎えます。そこでそれらを戦略的に延命化、つまり耐用年数を延ばす工事に着手します。

い海を挟んで、日本と英国があります。その英国の首都ロンドンから3時間ほど行ったところに、ヘイ・オン・ワイという人口数千人の地域があります。年2回の古書市には、全英国から古書が集まり、全英国から買いに来ます。30年前からまちおこしとして始めた古書市が、今では古書市、コンサート、グルメなど壮大な地域文化フェア地域として発展しています。21世紀、知識社会の最先端エリアといえましょう。

本市は読書人口が多い地域です。小学生1人平均年66冊以上、また市立中央図書館の蔵書冊数および貸し出し冊数も、人口同規模の他都市平均と比べ、かなり多く、それは年を追って増えています。

本市は2年前から、音楽人口が多いことに着目し、「音楽の街」を

たくましい財政力の維持向上

本市は健全財政都市です。行財政構造改革のスピードが速く、今日、財政力で1・01(全国平均0・55)、実質公債費比率2・6(全国平均11・2)など、健全財政です。

また、プライマリーバランス(基礎的財政収支)も9年連続黒字です。今後も、この「たくましい財政力」を維持、高めていきます。

プロフィール

- ◆ 面積 87・77km²
- ◆ 人口 14万9684人
- ◆ 世帯数 5万5432世帯

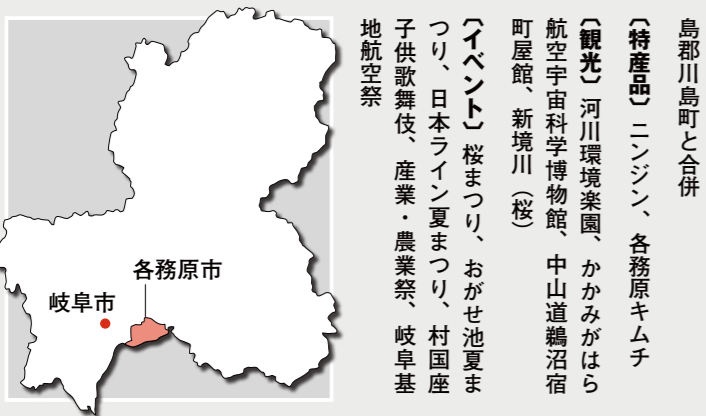
〔将来都市像〕夢ある都市「元氣な各務原市」の発展、公園都市・共生都市・快適産業都市へ

〔まちの特徴〕濃尾平野北部に位置し、モノづくりの都市として発展した、自然・文化・歴史が融合したまち

〔市町村合併〕平成16年11月1日、羽



各務原市長 森 真



島郡川島町と合併

〔特産品〕ニンジン、各務原キムチ

〔観光〕河川環境楽園、かみがはら航空宇宙科学博物館、中山道鶴沼宿

町屋館、新境川(桜)

〔イベント〕桜まつり、おがせ池夏まつり、日本ライン夏まつり、村国座

子供歌舞伎、産業・農業祭、岐阜基地航空祭

※面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」に、人口・世帯数は「住民基本台帳」による。



市特産のニンジンと、姉妹都市・韓国春川市の松の実を使った「各務原キムチ」



世界的な建築家・伊東豊雄氏が設計、ロビーコンサートも開催される「瞑想の森 市営斎場」

- ①2つのハード事業。図書約5000冊を増冊し、三世代交流スペースとして「森の交流館」を新設。また、市立中央図書館をリニューアルし、知の発信拠点として再整備
- ②幼児、児童が本に出会う「絵本ラ イブ」など、【本に出会う事業】
- ③憩いや潤いある人生のための【本を楽しむ事業】
- ④夢や志をばぐくむための【本に親しむ事業】

わが

「おもてなしの心 日本一」 ひとにやさしい温泉地」を目指して

はじめに

平成18年1月1日に嬉野町と塩田町が合併し、誕生した嬉野市は、観光産業の核となっている「日本三大美肌の湯」で九州屈指の名湯である嬉野温泉や、旧長崎街道の宿場町に残る建物や遺跡などが点在し、佐賀県の産業遺産として登録された「志田焼の里博物館」、伝統的建造物群保存地区に指定された「塩田津」および地区内の国指定重要文化財「西岡家住宅」などの歴史・文化の資産を数多く有しています。

また、全国茶品評会において平成21・22年に連続して農林水産大臣賞を受賞した「うれしの茶」と「清酒」や「温泉湯どうふ」など全国的なブランドになっている特産品もあります。

本市は、長崎自動車道嬉野IC、

国道34号線を主要交通網に福岡、佐賀、長崎を結ぶ西九州観光ルート基地であり、また、「九州新幹線西九州ルート嬉野温泉駅」の設置も予定されていることから、西九州ひいては西日本へ広がる広域的な交通アクセスの向上が期待され、将来へ向けた発展の可能性が大きくなりました。

「ひとにやさしいまちづくり」と「第5回ユニバーサルデザイン全国大会」

私は、初代市長に就任して以来、2期5年「バリアフリーなおもてなしのあるまち」「観光と公共施設のユニバーサルデザインを進めるまち」「住民同士が助け合うまち」を柱とし、障がい者や高齢者などの体の不自由な人たちが、快適な社会生活や旅の楽しみを満喫できるように「ひとにやさしいまちづくり」

を進めてまいりました。

そのような中、平成22年12月に「第5回ユニバーサルデザイン全国大会」が、本市で開催され、全国から多くの関係者にご参加いただきました。温泉地での開催は全国で初めてであり、UDの考え方を基本とし安心・安全な観光地づくりを目指している本市にとりまして、「癒やしと安らぎのまち」を全国にアピールする絶好の機会となりました。公共施設のバリアフリー化とともに、現在、13旅館20部屋が床の段差解消をはじめ、身障者用トイレ付きの部屋などのUD対応に模様替えをされ、全国でもトップレベルの施設整備が着々と進んでおります。

また、温泉街の入り口にある民間と協同で設立した「佐賀嬉野バリアフリーツアースセンター」では、「一

識醸成に努めていきたいと考えております。

また、老朽化のため閉鎖されていた公衆浴場を市民の強い熱望により、平成22年4月に再建し「シーボルトの湯」として市営で運営しています。シーボルトが残した「江戸参府紀行」に病をよく癒やす温泉として紹介されていることにちなみ命名された木造の建物で、オレンジ色のトンガリ屋根が嬉野温泉街のシンボルとなり、市民の憩いの場であるとともに、新たな観光スポットにもなっています。全館バリアフリー対応であり、中でも、一人では入浴できない人のために、



塩田津伝統的建造物群保存地区

車いすで浴室に入り、リフトのいすに移ってそのまま入浴できる貸切り湯も完備しており、体にハッピーのあ大変喜んでいただいております。

「ユニバーサルデザイン日本一の駅」を目指して

嬉野温泉は、年間約170万人の観光客が訪れ、県内最多の宿泊客数を誇る西九州有数の温泉観光地ですが、近年の景気低迷の影響などもあって、観光客数が伸び悩み厳しい環境にあります。しかし、本年3月に全線開通した九州新幹線鹿児島ルートや平成30年に開業予定の九州新幹線西九州ルートの新幹線を、新たな観光客を呼び込む強烈なツールとして飛躍のチャンスにしたいと考えています。平成22年には嬉野温泉駅にUDを取り入れるため「新幹線嬉野温泉駅(仮称)及び駅前広場ユニバーサルデザイン推進協議会」を発足し、西九州の新しい玄関口にふさわしい駅の完成に向けて、高齢者・親子連れ・障がい者・外国人の4つの視点から「ユニバーサルデザイン日本一の駅」を目指し推進しております。

「おもてなし」と「癒やしの力」で

かつては海軍病院(現国立病院機構嬉野医療センター)もあり、湯治場として栄えた嬉野には人を支え、癒やしてきた歴史があります。



嬉野市長
谷口太一郎



〔特産品〕 嬉野茶(玉緑茶の生産日本一)
〔市町村合併〕 平成18年1月1日、嬉野町と塩田町が合併し嬉野市となる
〔まちの特徴〕 豊かな自然環境に恵まれ、「日本三大美肌の湯」として西日本を代表する歴史のある温泉地、平成30年に「九州新幹線西九州ルート開業嬉野温泉駅」開業予定
〔イベント〕 吉田おやまさん陶器まつり、うれしの茶ミット、嬉野温泉梅まつり、嬉野温泉夏まつり、塩田町夏まつり、嬉野温泉秋まつり、産業祭、湯どうふフェスタ、志田焼の里博物館秋まつり、塩田津に旧Car、うれしのあつたかまつり

温泉を活用した健康志向への関心が高まりつつある中、「おもてなし」と「癒やしの力」をキーワードに官民一体となって、温泉の持つ効能を生かした保養型・滞在型・体験型の健康保養地づくりを進めていきながら新たな魅力を満喫できる観光地づくりを図っていききたいと考えております。

最後に

平成22年11月に「行政視察ガイドのパネルレット」を全国の自治体と議会事務局に郵送させていただきました。おかげさまで多くの市町村から本市にお出でいただきありがとうございます。これからも全国からの視察をお待ちいたしております。

プロフィール

- ◆ 面積 126.51km²
- ◆ 人口 2万8894人
- ◆ 世帯数 9886世帯

〔将来都市像〕 歓声が聞こえる嬉野市「明るく、やさしく、たくましく」

〔まちの特徴〕 豊かな自然環境に恵まれ、「日本三大美肌の湯」として西日本を代表する歴史のある温泉地、平成30年に「九州新幹線西九州ルート開業嬉野温泉駅」開業予定

〔市町村合併〕 平成18年1月1日、嬉野町と塩田町が合併し嬉野市となる

※面積は国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」に、人口・世帯数は「住民基本台帳」による。



平成22年にオープンした公衆浴場「シーボルトの湯」



枝野官房長官に緊急要請書を提出する政策推進委員

3月2日、政策推進委員会を開催し、「平成23年度子ども手当法案に関する緊急要請」、「社会保障と税の一体改革に関する緊急要請」を決定し、委員会終了後、会長、富山市長、川口市長、甲府市長、新見市長、鳥取市長が、枝野官房長官、与謝野社会保障・税一体改革担当大臣、大島自

#2 政策推進委員会を開催し、子ども手当、社会保障と税の一体改革に関する緊急要請書2件を決定し、緊急要請

全国市長会の動き



2月22日～3月22日

全国市長会ホームページURL

<http://www.mayors.or.jp/>

#1 森会長が子ども手当法案、地方交付税法改正法案等について緊急要請

2月22日、森会長は藤原全国町村会会長とともに、民主党の玄葉政策調査会長、自民党の谷垣総裁、小池総務会長、石破政務調査会長、社民党の又市副党首、重野幹事長、公明党の山口代表、井上幹事長、石井政務調査会長、細川厚生労働大臣と面会し、子ども手当法案、地方交付税法改正案等について緊急要請を行った。



森会長（中央）

要請では、地方交付税や地方税について年度内に成立しない場合、住民生活や経済活動に大きな影響が生じるため、是非、年度内成立を図ること。子ども手当法案については、まず、4月1日以降、地方の現場や住民が困ることのないようにしてもらいたいとし、そのためには、現金給付とサービス給付とのバランスのとれた制度設計を与野党で議論を尽くし、子育て世帯や市町村に混乱が生じないよう最大限の努力をするよう要請した。また、玄葉政策調査会長と厚生労働大臣には、併せて社会保障と税の一体改革の議論に際しては、市町村が社会保障の最前線でも果たしている根源的な役割を踏まえたくえで、我々の意見に十分耳を傾けることを要請した。

要請に対して、地方交付税法改正法案については、公明党、社民党とも基本的には賛成であること、子ども手当法案については、各党とも地方に迷惑をかけることは本意ではないとしつつ、自民党は現行案では賛成はできない、社民党は引き続き民主党と協議していきたい、公明党は現行案は賛成できないが、民主党からの提案があれば協議したいとしている。また、玄葉政策調査会長からは、子ども手当については地方に混乱が生じないよう最大限の努力をしていきたい、社会保障と税の一体改革については、細川厚生労働大臣と同様に地方の意見を十分聞きたいとの発言があった。

「企画調整室」

民党副総裁、坂口公明党副代表と面会し、緊急要請を行った。

要請では、枝野官房長官、大島自民党副総裁、坂口公明党副代表に対し、子ども手当について、与野党ともに、全国一律の現金給付と保育サービスなどの現物給付とのバランスに配慮した子育て支援策の在り方について、財源確保も含め冷静かつ集中的に議論を尽くして成案を得るよう強く要請した。また、枝野官房長官と与謝野大臣に対しては、地方は社会保障において大きな役割を担っており、地方の意見を十分聞いてもらいたいことを要請した。

要請に対して、子ども手当については、枝野官房長官からは、地方が混乱しないようにすべく現在努力しているところである、大島副総裁からは、予算を組み替え児童手当として拡充し、現物給付も充実するよう提案している、坂口副代表からは修正協議に入るにはその前提として、民主党が、党内を一本化し案がまとまること、また、恒久法とすべきであり、恒久財源を明示することが重要であるとした。いずれも地方が混乱をしないようにしたいとの認識を示した。社会保障と税の一体改革については、枝野官房長官、与謝野大臣とも、地方を抜きにして社会保障と税の一体改革はあり得ない、最初の段階では3月12日に総務大臣を通して地方の意見を聞くこととしているが、地方が社会保障に果たしている役割やビジョン等について、地方から

の意見をきちんと聞くことも重要であると認識していると発言した。

「企画調整室」

#3 「地方自治法の一部を改正する法律案」に関する考え方について（総務省回答）に対する意見を片山総務大臣等に提出

3月7日、本会が総務大臣等に提出した『地方自治法の一部を改正する法律案（概要）』等に対する意見（2月18日）に関し、総務省から回答があった「地方自治法の一部を改正する法律案に関する考え方について（2月28日）」は不十分であることから、改めて『地方自治法の一部を改正する法律案に関する考え方について（総務省回答）』に対する意見を片山総務大臣等に提出した。

意見では、本会がさらに慎重に検討を求めているにもかかわらず、この意見を踏まえずに改正を行う方向としていることは遺憾であること等を表明し、①地方税の賦課徴収等を直接請求の対象とすることについては、地方税財源の充実について抜本的な改革が行われようとしている今日、なぜ今改正を行うのか十分理解できず、改革の道筋等が明らかになった段階で、改めて導入の是非を検討すべきこと、②解散・解職請求の署名収集期間の延長と署名数要件の緩和を同時に行う必要性や、対象都市を拡大すること等の検証が不十分であること、③住民投票制度

■地震被災地に対する義捐金の取扱い

発総第38号
平成23年3月16日

市長各位

全国市長会
平成23年東北地方太平洋沖地震災害対策本部
本部長 森 民夫

地震被災地に対する義捐金の取扱いについて

このたびの地震により被害を受けられた皆様、被災都市に対しまして心からお見舞いを申し上げます。各都市及び各支部・都道府県市長会におかれましては、被災地域内の都市の一日も早い復興を願っておられることと存じます。

本会に対しましては、各都市から被災地域内の都市に対しまして義捐金を送金したいとの多くの申し出がなされているところであります。しかしながら、被災地域におきましては、現地の通信事情はもとより今回の被災の厳しい実情から、義捐金の送金が適わない状況にあります。

つきましては、こうした状況に対応するため、当本部におきましては、下記により各都市からの被災地域内の都市に対する義捐金について対応することといたしましたので、お知らせ申し上げます。

記

1 対象とする義捐金

各市区、各市長会から被災地域内の都市又は市長会あての義捐金

2 振込口座 三菱東京UFJ銀行麹町中央支店(銀行コード0005 店番号015)

普通預金 0050463

名義 全国市長会東北地方太平洋沖地震義捐金口

3 事前連絡

義捐金の送金にあたっては、事前に、別紙の「義捐金送金連絡票」をメール又はFAXにて全国市長会あて必ずご送付ください。

4 備考

(1) 送金手数料は、振込人の負担とします。

(2) 振込依頼書をもって領収書に代えさせていただきます。

平成23年 月 日

全国市長会 平成23年東北地方太平洋沖地震災害対策本部 あて

FAX 03-3263-5483 e-mail somu@mayors.or.jp

義捐金送金連絡票

貴都市名又は市長会名 (フリカナ) 振込名義人	()	
義捐金を送る被災都市又は関係市長会ごとの義捐金の額 ※義捐金を送る「被災都市名等」及び「金額」は必ずご記入ください。	被災都市名等	金額
		円
		円
	合計	円
振込予定日	月 日	
担当部課名	部	課
	電話	FAX
	E-mailアドレス	
担当者氏名		
連絡事項		

■緊急災害支援掲示板の開設

東北地方太平洋沖地震「緊急災害支援掲示板」の開設について

平成23年3月16日(水)

平成23年東北地方太平洋沖地震災害対策本部

目的

全国市長会のホームページ(メンバーズページ)内に『緊急災害支援掲示板』を設け、支援要請都市・市長会と応援申出都市・市長会に対し、具体の支援・応援事項の情報交換の場を提供します。

情報記載方法

①本会ホームページ(メンバーズページ)にアクセスし、支援要請事項や応援申出事項についての具体的な内容を下記「記載要領」に基づき、直接記載してください。

②ただし、本会のホームページ(メンバーズページ)にアクセスできない場合は、次の方法によってください。

ア 都道府県市長会を経由して記載してください。

イ 全国市長会へFAX(03-3263-5483)していただければ、本会で記載します。

利用方法

①各市または各都道府県市長会は、全国市長会ホームページ(メンバーズページ)にアクセスし、『緊急災害支援掲示板』をご覧ください。

市長会ホームページ <http://www.mayors.or.jp>

②各都市または各都道府県市長会は、要請する支援事項または応援申出事項が掲示板に記載されていた場合、情報を掲載した都市、都道府県市長会に、直接、連絡し、相互に調整してください。

③調整が整った場合、その結果については、全国市長会へご一報いただくとともに、当該記載情報の削除についてもよろしくお願ひします。

記載要領

(1) 支援要請事項

①記載日(○月○日) ②都市名または市長会名 ③代表者名(市長名または会長名) ④担当者(所属部署、役職、氏名) ⑤連絡先(電話、FAX、メール) ⑥支援要請事項(物資、要員、搬送先、その他の具体的内容及びその数量、人数等可能な限り具体的に記載してください)

(2) 応援申出事項

①記載日(○月○日) ②都市名または市長会名 ③代表者名(市長名または会長名) ④担当者(所属部署、役職、氏名) ⑤連絡先(電話、メール) ⑥応援申出事項(物資、要員、その他の具体的内容及びその数量、人数等可能な限り具体的に記載してください)