

■とっておき！美しい都市の景観……………3

「見附島」珠洲市（石川県）

■市政ルポ 上野原市（山梨県）……………6

東京の隣で味わう「とことん田舎暮らし」

上野原市長 ● 江口英雄

■『日本百街道紀行』街道とまちづくり……………12

文化・歴史が息づく岐阜市

岐阜市長 ● 柴橋正直

■マイ・プライベート・タイム……………14

笑顔を求めて今日もゆく

野々市市長 ● 粟 貴章

■わが市を語る……………16

◆くすべては市民の幸せのためにく

「未来へつなぐ 心安らぐ 国際文化都市」を目指して 三沢市長 ● 小檜山吉紀

◆元氣な笑顔があふれる

「みんなが輝く街、上尾」の実現を目指して 上尾市長 ● 畠山 稔

◆笑顔の花咲くまち 大和高田 大和高田市長 ● 堀内大造

◆ココロまじわうトコロ

交流を深めた地域活性化を目指して 宇和島市長 ● 岡原文彰

■これぞ！食のイチオシ 名護市（沖縄県）……………24



市政ルポ

上野原市（山梨県）

圏央道で首都圏全域と直結の
環境共生都市

上野原市長 ● 江口英雄

特集

都市自治体の地域公共交通政策

〔寄稿1〕都市自治体に求められる地域公共交通政策

―地域公共交通関連法改正をどう生かすか―

福島大学経済経営学類准教授 ● 吉田 樹

〔寄稿2〕市民のライフステージ、地域特性に応じた地域公共交通網の構築

常陸太田市市長 ● 大久保 太一

〔寄稿3〕名古屋市のモビリティ政策

名古屋市長 ● 河村 たかし

〔寄稿4〕新たな公共交通「さいかいスマイルワゴン」―市民の生活の足を確保するために―

西海市市長 ● 杉澤 泰彦

動き

■世界の動き／旧ソ連圏でロシア退潮、中国・トルコが進出強化

拓殖大学海外事情研究所教授 ● 名越 健郎

■経済の動き／日本企業にも影響必至、バイデン政権の環境シフト

日本経済新聞社編集委員 ● 滝田 洋一

■自治の動き／コロナ感染対策で活発化する自治体による独自条例の制定

毎日新聞論説委員 ● 人羅 格

■都市のリスクマネジメント

「連携協働」と自治体の課題

兵庫県立大学大学院減災復興政策研究科長、神戸大学名誉教授 ● 室崎 益輝

■アスクレピオスの杖を探して 地域医療再生への道

城西大学経営学部教授 ● 伊関 友伸

■海外レポート

ドイツの「弱い地域」に対する考え

ジャーナリスト ● 高松 平藏

■時代を駆け抜けた偉人たち

南海の徳人 濱口 梧陵⑨ 洋行

作家 ● 出久根 達郎

■全国市長会の動き

■市政読書室

■令和3年全国市長会年間行事予定

■編集後記

58 56 55 52 50 48 46 44 42 40 38 35 32 29 26 25

(山梨県)

東京の隣で味わう「とことん田舎暮らし」 圏央道で首都圏全域と直結の環境共生都市

コロナ禍だからこそできること

取材に訪れた9月24日(木曜)の朝、上野原市役所の玄関を入ると、目の前の廊下の片隅に、一脚の椅子が置かれているのに気付いた。椅子の背もたれには、《続・マスクの輪プロジェクト／マスク配布会場》と書かれた案内の紙が貼り付けられている。案内の矢印に従い、小さな部屋に入る。部屋の中央には横長のデスクが2台つないであり、花畑のように多彩な色柄のマスクが並べられていた。

市民に手作りマスクを作製してもらい、それを市が買い取り、希望する市民に無料で配布する《マスクの輪プロジェクト》は、第1回目目5月の連休を挟んで実施された。新型コロナウイルス対策でGWにも遠方に出掛けられず、自宅で静かに過ごすことを求められた市民に、これを機会に市の新型コロナ対策に参画してもらおうと、江口英雄市長のアイデアを基に

上野原市政策秘書課が企画した。

手作りマスクは、基本的に大人用(9cm×17cm)で4段のプリーツタイプ、未使用のガーゼなど綿素材を2枚以上重ねて作り、繰り返し洗って使えるもの——という細かな条件付きながら、最終的に第1回目には、当初計画の2000枚を上回る3000枚が集まり無料配布したという。9月24日は、その第2回目として企画された《続・マスクの輪プロジェクト》の配布開始日だったのだ。

「例えばマスクに関する市独自の新型コロナ対策を挙げただけでも、上野原市では3月に後期高齢者、妊産婦、障害者、未就学児のいる家庭などを対象に、1人当たり15枚(未就学児には子ども用2枚ずつ)のマスクを配布しました。さらに国が一戸当たり2枚ずつの布製マスク配布を開始した5月の段階では、本市は既に50枚入りマスクを全戸(約1万戸)配布しています。

そのため、5月の連休前に開始した《マ

えぐち ひでお
江口英雄
上野原市長



クの輪プロジェクト》では、単に

足りないマスクを市民に供給するという意味合いが、それほど大きくありません。市民の有志が、他の市民のために心を込めマスクを手作りする。それを市が1枚当たり200円で買い取り、希望する市民に無料で配布し、喜んでいただく。そのプロセス自体が、新型コロナ対策への市民参画の第一歩として、非常に重要と考えたのです」



水力発電の銀座・桂川を象徴するハツ沢発電所施設は日本最大級の国重要文化財

温顔をほころばせてそう語る江口市長は、上野原市が上野原町だった時代、昭和63（1988）年から平成16（2004）年までの約16年間、旧上野原町立病院（現上野原市立病院）の院長（専門は外科）を務めていた。

さらに、同年から平成20（2008）年までの約4年間は、大月市立中央病院ならびに富士吉田市立病院の院長を歴任した。総計約20年間もの長期間、近接する上野原町（現上野原市）・大月市・富士吉田市の地域医療を中

核的に担う公立病院の院長を務めるという非常になれな経験を経て、平成21年3月、第2代・上野原市長に就任した。

それだけに余計「新型コロナウイルス対策には期するところがある」とも語る江口市長は、新型コロナウイルスの感染拡大がまだ楽観視されていた今年2月の段階で、幹部職員による新型コロナウイルス感染症対策本部を立ち上げ、各種「新型コロナウイルス対策」を国や県に先んじて矢継ぎ早に行ってきた。

「リアルタイムで事に当たらなければ意味がないと考え、市長と幹部職員が一堂に会する対策本部会議で、何事もスピード感を持つ



毎年6月開催の山岳レース「八重山トレイルレース」（本年は中止）

て対処してきました。まず3月に実施したのは、社会的に守られるべき人々へのマスク配布です。5月初旬には、今年度最初の臨時議会を開催していただき、第1次コロナ対策の費用として2億6千万円を計上。50枚入りマスクの全戸配布を行うとともに、市内の零細企業や個人事業主に一律10万円を給付する事業を行いました。また客足が絶えて苦戦する零細の飲食店には、テイクアウト推進の補助金として3万円ずつを別に支給しました。

一般市民には、第1回目の《マスクの輪プロジェクト》を5月に行い、行政と市民が丸となって危機を乗り越えるのに必要な参画意識の醸成を図りました。これら一連の事業は、国や県に比べれば予算規模もはるかに小さなものです。しかし、上野原市にとってはそれなりの金額を要しましたし、何よりも即断即決、一刻でも早く市民や事業者の皆さんに前向きな気持ちを持っていただきたい一念





宇宙船の内部を想わせる市立図書館



マスクの輪プロジェクト・マスク配布会場

部科学省で進めているGIGAスクール構想に関する費用を前倒しで予算化しました。パソコンは学校の授業以外に、自宅での自主学習のツールとしての使用も可能とし、もともとそのような体制を家庭で整えることができていた子どもたちだけでなく、全ての子どもたちが同じ条件で学習できる環境を作ることになりました。

で実施し、幸いにも市民からの好評をいただいております」(江口市長)

変わりゆく教育の在り方と医療連携

さらに6月の定例会において、江口市長は、第2次コロナ対策を打ち出したが、その対象は、主に小中学生に絞られた。

「学校が長期の休みになり、授業の遅れなどが懸念されていたため、第2次コロナ対策では、小中学生に対し全員に1台ずつのパソコンを貸与し、自宅と学校をつないだリモート授業が行える体制の早期実現を目指し、文

科

このパソコンの全員貸与によって、引きこもりの子どもも再び授業に参加する機会が得られるなど、さまざまな副産物も生まれる。

学校という場に行けない子、集団での学校生活が苦手な子も、先生との対面授業に近い形で受けられるリモート授業は、心の負担になりにくいのだ。「コロナというピンチが、考え方一つでそのように教育の在り方をも変えていく契機になり得る」といった江口市長の柔軟な発想力が、新たな可能性を広げたといえる。

さらに8月7日には、今年度2回目の臨時



ユネスコ無形文化遺産への提案へ決定している国の重要無形民俗文化財「無生野(むしょうの)の大念仏」

議会を開催。第3次のコロナ対策で、こども園、小中学校、駅や公共施設などのトイレや手洗い場の水道蛇口をほぼ全て、手をどこにも触れずに洗える自動水洗方式に切り替えた。同時に小中学校の生徒たちが密にならず、熱中症にならずに給食を食べることができるよう、使用していなかった部屋にもエアコンを備えた。

また、密を避けるための分散授業に必要な教育スタッフとして、教育指導者や教育サポーターになってくれる人材を公募したところ、20人近くが名乗りを上げてくれた。図らずもコロナを媒介に、市民による地域教育への参画を促進することになった。

「実は現在も議会中(第3回定例会)で、明

日(9月25日)が最終日なのですが、今回は第4次コロナ対策として、この冬も流行が予測されているインフルエンザに対し、高齢者や子どもたちへの補助金を増やして予防接種を促すなど、コロナとインフルエンザの流行がなるべく重ならないような手だてを考えています。

同時に、零細の飲食店や商店などは再び経営環境が厳しくなりつつあるので、市民1人につき5千円分の商品券の配布を計画しています。地元の中小零細のお店で7割ぐらいを使っていただき、残り3割は大型店も含め自由に使っていただく方式を盛り込んでいます(江口市長)

新型コロナウイルスの感染者や予防に対する医療面からの対処も、上野原市および周辺地域では独自色が目立つ。上野原市独自の取り組みとしては、上野原市立病院に近接する勤労青少年ホームの一部に臨時の《発熱外来》を5月21日から設けている。感染の懸念を持つ市民にはその場で抗原検査ができる体制も7月6日に整えた。これは上野原市立病院で4月に複数の職員がコロナに感染し、5月7日までの約3週間にわたり、休診せざるを得なくなった事例を受けて、通常の医療現場とコロナ対策の水際作戦の現場とを明確に区分するための措置だった。この措置により、上野原市立病院や他の医療機関にコロナの疑いのある患者が押し寄せることなく、通常の医療サービスを提供することができるようになった。

地域医療の現場においては、江口市長が公立病院の院長を歴任した上野原市(旧上野原町)・大月市・富士吉田市に都留市(大月市と富士吉田市の間に位置)を加えた4市を中心に、近隣8町村を合わせた12市町村が、もと山梨県内で広域圏《富士・東部地域》を形成しており、コロナ対策でも緊密に連携してきた。

「上野原市立病院で4月に複数の職員が感染し、5月7日まで休診せざるを得なくなつた際も、通常の救急搬送などは、富士・東部地域の各病院が的確にカバーしてくださり、大変感謝しています。もちろん、その逆のパターンもありますし、特にコロナに関しては6月に病院関係者が会合を持ち、いざという



平成24年に建て替えられた上野原市立病院

ときの連携について確認をしています。そのようなわけで、コロナ対策の面においても通常の医療の面においても、それぞれの病院が得意とする部分で他の病院の不足する部分を補い合う地域連携が、コロナ禍以前も以後も、私たちの地域ではバランスよく機能していると思います(江口市長)

市制15年目の新たなポテンシャル

医療や教育、日常生活の隅々にまでウィズ・コロナ仕様へのシフトが求められつつある現在、上野原市では、最大の地域課題である人口減少対策などにも変化が生じ始めている。「上野原市は今年、市制施行15周年の節目を



福祉関係の部署が一堂に会する総合福祉センターふじみ



上野原市の新たなポテンシャルの一つ談合坂スマートIC



子育て支援センター併設の上野原こども園(平成29年の入園式)

的な国立社会保障・人口問題研究所の予測がありますが、2060年時点で人口1万1000人強を達成すべく、これまでも多角的に改革を行ってきました。そうした積み重ねの上に迎えた市制15年の節目の年にコロナ騒動に見舞われた私たちが目指すべきは、『もともと 変えよう変えよう上野原』だと思ふのです(江口市長)

江口市長は、先に触れたように上野原市など周辺3都市の公立病院長を歴任した後、平成21年に2代目・上野原市長に満66歳で就任した。江口市長は、当時、地域医療の現場から近々引退し、「富士山の見えるまちで余生を送りたい」と考えていたという。しかし、江口市長の余生の設計図は、旧上野原町立病院時代の患者たちなど、市民有志による「市長選出馬への足掛け2年間にわたる再三再四の要請」によって、変更を余儀なくされる。

「変えよう変えよう上野原」のスローガンと共に登場した江口市長は、山梨県で初の「障害児も含めた中学3年までの医療費窓口無料化」を就任1年後に実現した(現在は高校3年まで)のを皮切りに、次々と改革の矢を放っていた。老朽化の激しかった上野原市立病院の建て替え(平成24年)、子育て支援センター併設の上野原こども園の開園(平成29

年)、市の玄関口・上野原駅南口周辺の再整備(平成30年)、自然災害対策などを担う危機管理室の設置(平成31年)、市内二つ目のICとなる中央自動車道・談合坂スマートICの開通(令和2年)など、懸案となっていた事業を着々と進めていった。

それらの事業は全て、当面の課題解決や地域活性化に向けた方策であると同時に、先の市長の発言にあるように、2060年時点での市独自の人口目標1万1000人強を実現するための、ポテンシャルアップの布石とも位置付けられている。

東京に最も近い「とことん田舎」

「上野原市にとっては圏央道がほぼ全て開通したということも、ポテンシャルアップに



桂川の河岸段丘沿いに建つ上野原駅(JR中央本線)

上野原市

市 政 ル ポ

(山梨県)



市と包括連携協定を結ぶ帝京科学大学は地域貢献に積極的
(アニマルサイエンス学科・市内イベントでの動物ふれあいコーナー)

大きな影響をもたらしました。もともと東京都心部からは60km圏の位置にあり、中央自動車道やJR中央本線を通じたアクセス性の良さには定評がありましたが、八王子JCT経由で圏央道が神奈川県、埼玉県、千葉県をネットワーク化したのに加え、関越・東北自動車道などへの連絡も格段に便利になりました。その結果、都心部だけでなく、横浜市や鎌倉市、さいたま市などとも一気に1時間圏内で結ばれることになりました。圏央道の圏域人口は約300万人といわれますが、上野原市もその環に組み込まれたことになります。これはいろいろな意味で、上野原市のポテンシャルのボトムアップ要因になっています」(江口市長)

上野原市の移住・定住促進に向けた代表的なキャッチフレーズは『都心の近くで、とことん田舎暮らし』だ。日本橋を起点にした旧甲州街道における甲州最初の宿場町だった上野原は、東京と境を接する「東京の隣町」だ。市民の3割以上が都内に通勤・通学し、上野原市立病院の患者の多くが、より高度な医療を必要とする際には、都内の総合病院に向かうという。

「私は山梨の県庁所在地である甲府市出身ですが、上野原の人々の心と体が向かうのは県都ではなく東京なのだと、町立病院の院長時代にも痛感していました(笑)。実際に距離的に近いですし、圏央道ができてからはより一層、関東圏との関係性がいろいろな意味で密接になりました。」

コロナ禍が表面化してからは、上野原市へのサテライトオフィスの設置や、本社機能の移転の話などが水面下で盛んに持ち掛けられるようになってきました。首都圏へのアクセシビリティの良さから個人事業主やフリーランスの人々の上野原への関心も、高まりつつあるようです。ウィズ・コロナ時代の今後の情勢がある程度見極められれば、そうした動きも徐々に具体化していくと思われます。上野原市としても、今はそれを見守りながら、準備だけは整えておこうと、移住希望者や移転事業者への各種の補助・支援制度を整えているところだ」(江口市長)

全国の多くの都市と同様、人口減少の課題

を抱える上野原市ではあるが、20歳代前半の人口比率が実は非常に大きい。それは市内に1600人の学生を擁する帝京科学大学が立地しているためで、これも上野原市の知られざるポテンシャルの種といえる。帝京科学大学と上野原市は包括連携協定を締結しており、さらなる個別の連携推進で、若者を中心とした新たな活力も生まれようとしている。

市域の8割以上が山林で、真ん中を桂川(相模川)が流れる豊かな自然に恵まれた環境共生都市・上野原市。その多様なポテンシャルは今、「ピンチをチャンスに」変えることで、コロナ禍をものともせず次代の「芽吹き」を迎えている。

(取材・文＝遠藤隆／取材日令和2年9月24日)



上野原市の市街地は桂川の河岸段丘上に展開(2019年度桂川フェスティバル)

文化・歴史が息づく岐阜市

岐阜市長(岐阜県)

柴橋正直



はじめに

斎藤道三公による稲葉山城建設と先進的なまちづくり、まちを受け継いだ織田信長公による城の改修や山麓庭園などのおもてなし、最後の城主・織田秀信公と関ヶ原の戦い前哨戦。日本の中央に位置する岐阜は、戦国時代を通じて歴史の重要な舞台となった地である。そして、古くより陸運と水運が交錯する交通の要衝でもあった。

道三公が金華山(稲葉山)を本格的な山城とし、山麓に水運を基軸とした城下町を造り上げたのは、このような地の利があったからなのだろう。また戦国時代に醸成された鵜飼観覧や遊宴文化は、江戸時代以降も受け継がれ、独特の絆

や文化が育まれていった。岐阜の歴史文化は、多様な地勢と戦国城下町の出来事が相互に影響を与えながら形成されたといえるのではないだろうか。

東海シルクロード —陸運と水運、産業—

街道に目を向けると、岐阜市は東国と畿内をつなぐ場所に位置しており、奈良時代には東山道が、江戸時代には中山道が整備された。

中山道沿いには、河渡宿や加納城下町と一体となった加納宿が設置される。また、尾張藩領の岐阜町(かつての岐阜城下町)と加納城下町は、鵜飼で捕った鮎を加工した鮎鮎を献上するルートである御鮎街道で結ばれており、わずか4kmと近接した場所に二つの拠点

都市が併存した。この二つの町が核となって現在の本市が形成されていく。

中山道は、時折、大名行列や姫宮の輿入れなどにぎわった。最近の研究では、西国の大名が参勤交代で江戸に向かう途中、または



鮎鮎を献上するルートだった御鮎街道

東国の大名が大坂城を守衛する役である「大坂加番」のため大坂に向かう途中に、通常使われる東海道ではなく、中山道を使って岐阜に立ち寄ることがあったという。わざわざ岐阜に立ち寄った理由は長良川の鵜飼を見物するためであった。当時、長良川の鵜飼が全国に知られ、観光名所となっていたことがうかがえるエピソードである。

なお、古代に平城京に運ばれた特産品として、美濃綿などの絹製品、和紙、須恵器、鮎の加工品などがある。中でも絹や綿は時代を通じて有名で、江戸時代には岐阜縮緬や美濃縮緬として京都や江戸で販売された。他にも江戸時代の岐阜では、上流からたらされた和紙や竹を用いて、岐阜提灯や岐阜



金華山に建つ岐阜城

団扇、岐阜和傘が盛んに作られ、流通網を生かして江戸や京都、大阪に出荷された。

このように、岐阜の経済と文化は街道と川が育んだのである。

文化・歴史の継承とまちづくりの拠点

先に記述したとおり、御鯨街道や、中山道とつながりの深い長良川の鵜飼は現在でも本市の観光の主要な部分を担っている。

今年は、本市の稲葉山城（現岐阜城）や立政寺などが舞台となったNHK大河ドラマ「麒麟がくる」が放映され、「麒麟がくる」岐阜大河ドラマ館」が期間限定で開館

するなど、本市の魅力を全国に発信するまたとない機会である。街道や鵜飼とともに、さまざまな歴史のある本市の魅力を引き続き発信していきたい。

また、街道の歴史・文化を継承し、地域のまちづくり活動の場とするため、本年10月14日、旧加納町役場跡地に「中山道加納宿まちづくり交流センター」を開館した。

昭和15年の本市との合併を機に加納支所となった旧加納町役場は、岐阜空襲でも消失を免れ、国の登録有形文化財に登録された



歴史・文化を伝える中山道加納宿まちづくり交流センター

が、建物の強度不足により閉鎖、解体された。このような中、跡地整備について議論が重ねられ、「加納宿を中心とした中山道沿道の歴史・文化の継承」、また、「地域のまちづくり活動の場」を提供することを目的として当施設が開館するに至った。

歴史と文化を守り受け継ぎたい」とい思いの下、寄贈された和傘などのほか、中学生や高校生が作成した加納城のジオラマなどを展示している。

当施設では、地元団体による「加納の歴史・文化継承プロジェクト委員会」から、「大切なまちの

今後若い世代を含んだ地域の住民が、この施設をまちづくりの拠点として活用することで、地域に愛着や誇りを持ち、シビックプライドの醸成に寄与する施設になることを期待している。

中山道・御鯨街道

一口メモ

中山道・加納宿と河渡宿を有する要地・岐阜

五街道の一つ、中山道は江戸日

本橋を発して、京の三条大橋まで六十九宿をつなぐ約534kmの道

のりである。

旧岐阜市の中心部にある城下

町・加納には寛永11（1634）年、

中山道五十三番目の宿場加納宿が

整備され、東西二町三七間（約

2.4km）の町並みを誇り、中山道

屈指の宿場町として発展した。

岐阜城下と加納城下を結んだ尾

張街道（岐阜街道は、別名「御鯨

街道」、「鮎鯨街道」とも呼ばれ、

当時の街道の道筋がほぼ残されて

いる。



笑顔求めて今日もゆく

あわ 栗 貴章
ののいち 野々市市長(石川県)



祭りにて獅子頭を持つ筆者(写真中央)

「何をしている時が一番楽しいですか」と市内の小学生から質問を受けました。「みんなと、いろんな人とお話をしているのが楽しいなと思います」とお答えしました。人と話すこと、特に人の笑顔を見られる時が本当に楽しいです。

ですから、人が集まるイベントやお祭りも好きで、そこに並ぶ屋台の食べ物や流れる音楽に、歌と踊りも大好きです。平成19年の市長(当時は町長)就任以来、毎年各町内会の夏祭りや秋祭りに参加させていただいています。今年はコロナ禍で皆さんの顔を拝見することができず、寂しく感じて

いますが、また笑顔でお会いできるように対策に取り組んでいます。

「市民協働」皆で考え、創り上げる

平成23年11月11日、県内11番目の市として野々市市は誕生しました。前年の国勢調査で人口が5万人を超え、町から市へと念願の単独市制を果たすことができた時、うれしさはもちろんのこと、先人への感謝の念や、「町」が変わることへの少しの寂しさ、そして未来の野々市の姿など、いろいろな思いが駆け巡りました。

町から市になることで、市民の皆さんが自分のまちにこれまで以上に自信と誇りを持てたらいいなと考えました。そのためにはどうすればよいか、そこに住む人自らがまちづくりに関わり、創り上げていけば愛着も湧きます。そこで、市民と行政が力を合わせて取り組むまちづくりの基本、「市民協働」を進めることにしました。

本市は、石川県のほぼ中央に位置し、山・海のない平坦地で、東西4.5km、南北6.7kmのコンパクトなまちです。コンパクトなまちだからこそ、市民と行政の物理的な距離はもちろん、市民の声に耳を傾け、しっかりと対話ができる関係を築くことができます。何でも行政が主導するのではなく、ある程度は市民側からの動きを期待する姿勢でいます。多少時間は掛かりますが、自分たちで考え、自分たちで取り組



北国街道野々市の市

む事業は、達成感や満足感もあります。

来年は市制施行10周年を迎えます。市制施行時に種をまいた市民協働の取り組みが着実に成長し、今では大きな実を付けてくれています。その一つに「北国街道野々市の市」という事業があります。本市の本町地区の一部に残る旧北国街道を中心として、地域住民をはじめ、学校、各種団体、行政が連携し、協働という形で地域活性化を推進するイベントです。当日は、街道沿いに店が並び、舞台ではコンサート、広場では獅子舞が繰り広げられ、多くの人々が訪れます。お祭り好きの血が騒ぎ、毎年一緒に楽しませてもらっています。獅子頭を持たせていただくこともしばしば。



「1の1NONOICHIじょんからフェス」にてDJに挑戦する筆者（写真中央）



パオの下で本を楽しむ親子（学びの杜ののいち カレード）

人と交わることがエネルギーに

私自身、人と交わることが元気の源なので、人と交わって楽しめる場所、それぞれの力を発揮して輝ける舞台をつくりたいと思っています。

平成29年、図書館と学習センターの複合施設「学びの杜ののいち カレード」が誕生しました。「声の漏れる図書館」というと驚かれるかもしれませんが、「カレード」の館内はにぎやかで、子どもの泣き声が聞こえたり、親子で一緒に声を出して本を読む姿も多く見られます。子どものコーナーがあれば落ち着くという市民の声を反映させ、本市出身の米林宏昌監督のイラストに包まれるパオを設置するなど、面白い存在になっています。

そして平成31年には「にぎわいの里ののいち カミノ」がオープンしました。まちづくりの拠点となる市民活動センターおよび公民館からなる公共棟と、食堂、物産館、観光案内所などからなる民間棟「1の1NONOICHI」とい

う二つの施設で構成されています。オープン以来、フリーマーケットやマルシェなど、多くのイベントが開催され、かつての市を思わせるにぎわいを見せています。コロナ禍にあつては、苦境に立つ飲食店を支援するため、いち早くテイクアウトやドライブスルーにも取り組み、それに市民の皆さんが応えてくれたことは本当にうれしかったです。

ナンバーワンもオンリーワンも一歩からという思いを込めた「1の1」には、シェアキッチンやシェアオフィスを設けています。夢を持った人が野々市をスタートに全国に羽ばたいてほしいと願っています。

楽しむことが1番

趣味を一つ挙げるのは難しいところで、いろんなことに興味があります。性格を一言で表すと「陽気」ですかね。歌を歌うことも聞くことも好きです。子どものころに、大工の父親が歌を口ずさみながら仕事をする姿を見ていたことがきっかけかもしれません。よく昭和の歌謡曲を口ずさんでいますが、若い職員がキョトンとする顔を見るのもまた楽しいですね。

職員にも楽しんで仕事をしてもらいたいと思いますし、私も職員とのコミュニケーションを大切にしています。時間があれば、庁舎内のいろいろな課を回って話をしています。おかげで秘書室の職員が私を探し回



国際優秀つばき園認定報告の様子（野々市中央公園「ののいち椿館」にて）

る光景は日常茶飯事となっていますが、健康管理の一環としては、1日1万歩以上を目標にウォーキングをしています。歩く生活に慣れてくると、歩けない日はなんとなく調子が出ない。そんな気がします。やはり続けること、習慣というのは大事ですね。

これからの時期、野々市の市花木である「椿」がまちを彩り、楽しませてくれます。野々市中央公園には約200品種、約800本もの椿が植えられた「椿山」や厳選した椿を展示した「ののいち椿館」があり、本州で初の「国際優秀つばき園」に認定されました。皆さんにもぜひお越しいただき、楽しんでいただければうれしく思います。

わが

すべては市民の幸せのために

「未来へつなぐ 心安らぐ 国際文化都市」を目指して

国際色豊かな文化都市

三沢市は、青森県の南東部に位置し、東は太平洋、西は小川原湖を臨み、世界的に重要な湿地としてラムサール条約に登録された「仏沼」をはじめとする、豊かな自然に恵まれております。

現在は、米軍・航空自衛隊・民間航空会社が共同使用している全国有数の航空施設がある「大空のまち」として、約4万人の人口に加え、約8000人の米軍人、軍属およびその家族が住んでいることから、5人に1人がアメリカ人とい



味も鮮度も抜群の「三沢星イカ」

いう、異国情緒漂う国際都市として独自の発展を続けております。

昭和6年

（1931年）10月、三沢市淋代海岸から、クライド・パングボーンとヒュー・ハートンという2人のアメリカ人がミス・ビードル号を操縦し、飛行時間41時間10分を掛けて人類初の太平洋無着陸横断飛行に成功した後、本市は航空上の重要地点として世界的に認められました。戦中は旧海軍の航空基地が置かれ、戦後は米軍が駐留することになったほか、ミス・ビードル号をきっかけとし、着陸地のアメリカ合衆国ワシントン州のウエナツチ市・東ウエナツチ市との姉妹都市交流をはじめ、アメリカンデー、国際サマーフェスティバル、米軍三沢基地・航空自衛隊三沢基地と共同で開催している三沢基地航空祭など、数々の三沢らしい国際色豊かなイベントも毎年開催されております。



「アメリカンデー」で行われる迫力満点のアメリカンパレード

その中でも毎年6月に開催されているアメリカンデーは、ハーレーや米軍使用車両など約500台、参加者約1000名の迫力満点なアメリカンパレードが行われます。また、50店舗を超えるアメリカンフードブースは単に「アメリカンな食」という意味ではなく、さまざまな州から米軍人が来てい

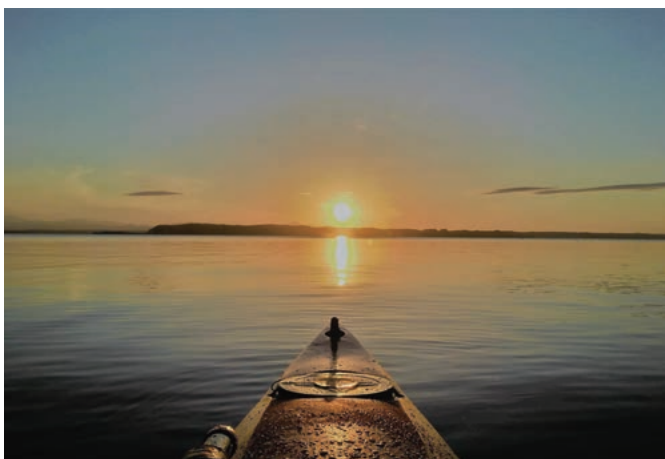
るため、その州のご当地グルメを味わうことができます。

アクティビティと観光施設

本市には海があり、湖があり、歴史があり、空の物語があります。アウトドアも遊びも楽しめる要素が満載で、「四季折々によって変化する自然を思いっきり楽しめる」ことも魅力の一つです。

本市に隣接する小川原湖は、遠浅なこともあり、「体感する小川原湖」として、初心者でもカヤックなどを体験しやすい環境です。また、普段見慣れた風景とは違った景色を湖面より見ることが出来ます。八甲田連峰をシルエットに、湖面へ輝きながら沈みゆく夕日は絶景です。

そして本市には鬼才・寺山修司のゆかりの地として、「寺山修司記念館」が建設されております。俳人、歌人、詩人、劇作家、劇団主宰、映画監督、エッセイスト、競馬評論家などその活動は多岐にわたり、「職業・寺山修司」といって



小川原湖の湖面から見える美しい夕景

三沢の魅力を世界に発信

しまうユーモアセンスを詰め込んだ、独特な世界観を味わうことのできる施設となっております。

他にも、空と深い関わりを物語る「青森県立三沢航空科学館」、国際交流の拠点施設「国際交流教育センター」、近代洋式牧場を開牧した斗南藩士・廣澤安任の紹介と、市の特産物を販売する「道の駅みさわ斗南藩記念観光村」など、全てのスポットで「国際文化都市」三沢を実感することができます。

本市は、年齢、性別、国籍など



三沢市で昨年、実施された車いすラグビーの日本代表とカナダ代表の試合

の違いを超えた共生社会の実現に向け、東京パラリンピックの事前合宿地として車いすラグビーカナダ代表チームの受け入れをはじめ、「ユニバーサルデザインの街づくり」や「心のバリアフリー」絵画コンクールなど、さまざまな事業を積極的に進めてきたことが評価されました。また、内閣官房より東京オリンピック・パラリンピック共生社会ホストタウンの中から、「先導的共生社会ホストタウン」に認定されております。

新型コロナウイルス感染症の影響により、東京2020オリンピック・パラリンピック大会の開催が1年延期となりましたが、歴史に刻むオリンピック・パラリン

ピックの成功に向け、市民の皆さまと一丸となって取り組んでまいりますとともに、大会を通し、さらなる共生社会の浸透を図り、本市の魅力を世界に発信してまいります。

市民の皆さまの「健康と安全」を最優先に

国難ともいえる新型コロナウイルス感染症は、対応の長期化など

プロフィール

- ◆ 面積 119.87 km²
- ◆ 人口 3万9,273人
- ◆ 世帯数 1万9,470世帯

〔将来都市像〕 未来へつなぐ 心安らぐ 国際文化都市

〔まちの特徴〕 人類初の太平洋無着陸横断飛行を成し遂げた出発地とした大空と心豊かで国際性に富んだまち

〔特産品〕 ゴボウ、ニンニク、長芋、三沢昼イカ、北寄貝、バイカ（豚バラ軟骨）、バラ焼き、ごぼう茶



三沢市長
小檜山吉紀



〔観光〕 寺山修司記念館、Sky Plaza Misawa、青森県立三沢航空科学館、道の駅みさわ斗南藩記念観光村

〔イベント〕 アメリカンカンデー、みさわ七夕まつり、三沢まつり、みさわ港まつり、三沢基地航空祭、MISAWA BBQ ジャンボリー、ハロウィンフェスタ in MISAWA

により、国内経済が大きく減速しており、市内経済も深刻な状況となっております。このような状況下にあつて、市民の皆さまが今後の先行きへの不安や閉塞感を抱える中、市民の皆さまの「健康と安全」を最優先に考え、「新しい生活様式」の定着を図りながら、市民生活の維持・安定のため、市民の皆さまとともに、この難局に立ち向かい、未来へとつないでまいります。

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

わが

元気な笑顔があふれる
「みんなが輝く街、上尾」の実現を目指して

都市と自然が融合するまち

上尾市は、埼玉県南部に位置し、古くは中山道の宿場町として栄えました。市制施行当時は約3万7000人だった人口も22万9000人を超え、首都圏にありながら自然と調和した、埼玉県の中核を成す都市へと成長しました。



多くの人が利用するJR上尾駅。年間を通じて多くのイベントも開催

市街地を離れると、果樹園や農地などの田園地帯が広がり、市内全域に緑豊かな公園が配置されています。西境に荒川、東境に綾瀬川、中心部に鴨川と芝川が流れる、水

と緑に囲まれた、四季折々に趣のある自然豊かなまちです。

また、東京都心から約35kmの距離にあり、JR湘南新宿ライン・JR上野東京ラインの開通によって新宿駅や東京駅まで約40分と立地が良く、通勤、通学、買い物などに便利です。上尾駅周辺や郊外には商業施設が充実し、活気があり、住みやすいまちです。

子育てに優しいまち・
豊かな学びを育む
子育て施設の充実

「家族の夢はあげおで叶う」をモットーに子育て支援に力を注いでいます。

妊活・妊娠から子育て期にわたる切れ目ない支援を行う「あげお版ネウボラ」の窓口として、「子育て世代包括支援センター」を開設

しました。助産師の資格を持つ専任のコーディネーターが、妊娠中の生活や子育てに関する相談に寄り添っています。

令和元年6月からは、産前産後の育児不安や、育児負担を軽減する「産前産後ヘルパー派遣事業」や「産後ケア事業」「産後カフェ事業」などを開始しました。また、市内13カ所の「地域子育て支援拠点施設」で出張相談を行い、身近な窓口としてご利用いただいています。

これらを通じ、安心して妊活・妊娠・出産・子育てができるよう、今後も切れ目ない支援を行っていきます。

また、市内には62の「保育施設」、40の「放課後児童クラブ」、18の「幼稚園」、そして児童館は「アップੀランド」と平成23年の

調査で来館者数全国1位を記録した、「こどもの城」の2カ所があります。

現在、令和5年度開設を目指して、保育所、児童発達支援センター、発達支援相談センターを複合する「仮」子ども・子育て支援複合施設」の整備を進めています。子育て関連施設が抱える問題を、公共施設の在り方を見直しつつ、複合化することにより効果的な施設運営ができると考えています。多様性を認め合い共に学び、お互いを理解し合いながら、豊かな人間性を育んでもらいたいと思います。



令和5年度の開設を目指す「（仮）子ども・子育て支援複合施設」（イメージ図）

学ぶ意欲を育む、 先進的な教育環境

全小・中学校33校にALT（外国語指導助手）を配置し、小中9年間を見通した英語教育を推進し、日常的に「生きた英語」に慣れ親しむ環境をつくっています。

また、県内でもいち早く全小・中学校・全普通教室へ大型モニタを設置したほか、学習者用端末や教師用デジタル教科書の導入、普通教室や特別教室、体育館への無線LAN環境を整えています。

さらに、小学校でのプログラミング教育必修化を受け、本年度から各教科などの授業においてプログラミング教育を実施し、ロボットプログラミング教材を整備するなど、時代に適した教育を行っています。



ALTに学ぶ生きた英語

グローバル化の進展や技術革新の時代を迎え、子どもたちの学ばう意欲を育み、社会の担い手として活躍できるよう教育の一層の推進・充実に努めています。

いざというときに備え、 さらなる防災力を強化

本市は、「防災に強いまち」を目指し、防災力のさらなる強化に取り組んでいます。災害対応に向けた迅速な情報伝達として、「安否確認・一斉通報システム」や、移動支援の迅速化を図る「避難行動要支援者システム」などを導入しています。

また、指定避難所における感染対策について、市独自のガイドライン作成や、市総合防災訓練の内容を全面的に見直し、劇場型の訓練から、より実践的な訓練へ移行しました。ドローンやスマートフォンによる被災現場・避難所と本部との連携訓練や、コロナ禍の備えとして、パターションを設置した避難者受け入れ体制の検証など、さまざまな状況を想定して取り組んでいます。

さらに、上尾市防災士協議会と連携し、「マイ・タイムライン作成キット」を導入し、活用を推進しています。

いざというときに備え、普段から準備や心構えをし、さらなる防災力強化に努めます。

「みんなが輝く街、上尾」 の実現を目指して

本市は平成30年に、市制施行60周年という記念すべき節目の年を迎えることができました。本市の発展にご尽力をいただきました皆さまに心より感謝申し上げます。

コロナ禍の長期化により、市民生活を取り巻く環境は大きく変化しました。この間、昼夜を問わず懸命

に治療に当たってくださいている医療機関の皆さま、細心の注意を払いながら福祉現場を支えてくださっている皆さまなどのご尽力によって社会生活が維持されています。今後も市民の皆さまのお力添えをいただきながら、真に必要とされる事業を積極的に展開し、元気な笑顔があふれる「みんなが輝く街、上尾」の実現に向け、全力で市政運営に取り組んでまいります。

プロフィール

- ◆ 面積 45・51km²
- ◆ 人口 22万9332人
- ◆ 世帯数 10万3484世帯

〔将来都市像〕「笑顔きらめく、ほっとなまちあげお」

〔まちの特徴〕埼玉県南東部に位置し、武蔵野の面影を残す自然環境と近代的な都市環境が調和した都市

〔特産品〕キウイフルーツ、ナシ「黄金の雫」、ブドウ、トマト



上尾市長
畠山 稔



〔観光〕上尾丸山公園、上尾市自然学習館、あげおお土産・観光センター、上尾市民球場など

〔イベント〕上尾さくらまつり、あげお花しょうぶ祭り、上尾夏まつり、平方のどろいんきょ、あげお花火大会、あげお産業祭、上尾シティハーブマラソン、あげおイルミネーションなど

※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。

笑顔の花咲くまち 大和高田

**自然環境や歴史文化に
あふれた交通至便のまち**

大和高田市は、奈良県の北西に位置し、古くから交通の要衝として、また、県中南部地域を代表する商工都市として発展してきたまちです。金剛山地の美しい山並みを望む16・48km²の市域に、本年10月1日現在、およそ6万4000人の市民が暮らしています。市内には、JR線2路線、近鉄線2路線の計4路線に二つの特急停車駅を含む六つの鉄道駅があり、これらを利用すれば大阪都市圏まで約30分で行き来することができま

す。また、南阪奈道路や京奈和



県内有数の桜の名所「高田千本桜」

自動車道と連絡する大和高田バイパスや県中部を東西に貫く中和幹線道路などの道路交通網も整備されており、近年は、大都市圏に近接した交通至便の住宅都市としての色彩を強めています。

市中央部を南北に流れる高田川沿いの大中公園は、県内有数の桜の名所「高田千本桜」として知られ、春には、川の両岸約2・5kmにわたって見事な桜が咲き誇り、県内外から多くの方々にお越しいただいています。

**活気あふれるにぎわいの
まちを目指して**

本市では古くから商工業が盛んに行われ、まちは産業の発展と共に歩みを進めてきました。商業は、明治時代以降、鉄道駅の開設や日紡高田工場が立地していたことなどにより繁栄をし、最盛期には大変なにぎわいを見せました。現在も市内には数多くの商店街が存在しています。また工業については、本市は全国有数の繊維関連製品の産地として知られ、高度な

技術力と応用力を誇っています。

しかしながら、近年は繊維関連工業分野における海外輸入製品や他素材製品の攻勢、郊外型大型店舗の進出などによる影響を受け、本市の産業は減退傾向にあります。これは、市全体の活力に関わる大きな問題であり、大変憂慮すべき事態であると捉えています。

そこで、本年度、地域経済の発展に欠かすことのできない中小企業の支援を進めるべく、産業構造や地域課題が類似する隣接自治体と協働して、ビジネスサポートセンター「K o C o o B i z（ココービズ）」の設立準備を進めています。

この取り組みは、事業者や起業希望者が抱える創業、商品開発、他業種とのコラボ、事業承継などといった課題に対し、有識者や協力団体などが強力にサポートするための公的支援機関の設立、運営を進めるものであり、奈良県内では初めての試みとなります。従来では連携する機会のなかった企業



大中公園に整備された浮舞台「桜華殿」

間でのイノベーションの創出や事業者の収益力の強化を図ることによって、起業者の増加や事業後継者の確保、域内雇用の拡大などにつなげ、地域経済の活性化を進めていくことができればと考えています。

「笑顔の花咲くまち 大和高田」の実現に向けて

本市は今、加速的に進行する少子高齢化や人口減少の影響を受け、非常に厳しい状況に直面しています。このような状況を乗り越え

え、将来に向けて発展を続けていくためには、常に変化する社会環境をこれまで以上に的確に見極めながら、しっかりと先を見据えた行政経営を行っていかねければなりません。

そこで、令和元年度に、市の進むべき方向性を市民の皆さまにより分かりやすく伝え、そして急激な社会情勢の変化にも柔軟に対応していけるよう、これまで数次にわたって策定を続けてきた総合計画に代えて、新たに「大和高田市まちづくりの指針」を策定しました。「大和高田市まちづくりの指針」においては、将来都市像



二上山と桜華殿

である「笑顔の花咲くまち大和高田」～みんなで奏でる幸せのハーモニー～を実現するための六つの基本目標を設定し、さらにこの基本目標を実現するため、「医療・保健・福祉の充実」「若者世代・子育て世代が住みよいまちづくり」「災害に強いまちづくり」「産業の活性化」の四つの施策を、今後4年間の重点施策として位置付けました。本年度は、まずはこれに合

プロフィール

- ◆ 面積 16・48 km²
- ◆ 人口 6万3933人
- ◆ 世帯数 3万235世帯

〔将来都市像〕笑顔の花咲くまち 大和高田～みんなで奏でる幸せのハーモニー～

〔まちの特徴〕自然環境や歴史文化あふれる交通至便な商工都市

〔特産品〕靴下、パンティーストッキング、奈良さくらコットン、軟弱野菜



大和高田市長
堀内大造



〔きくな、こまつな、しろな、ほうれんそう、ねぎ〕
〔観光〕高田千本桜、横大路（日本最古の官道として日本遺産に認定、弥勒寺（国指定重要文化財…弥勒仏坐像）、不動院（国指定重要文化財…本堂）
〔イベント〕高田千本桜、奥田蓮取り行事、高田おかげ祭り

せて、行政組織の大幅な改編や施策の進捗状況を検証する行政評価システムの一新などの取り組みを進めています。
市民の皆さまには「住んでよかった」「住み続けたい」、また、市外の皆さまからも「住みたい」と思っていただけ「笑顔で暮らせる大和高田市」を築けるよう、全力で市政運営を進めてまいります。

※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。

ココロまじわうトコロ
交流を深めた地域活性化を目指して豊かな自然に恵まれた
城下町

宇和島市は、今から約400年前の江戸時代、仙台藩主・伊達政宗の長男である秀宗が治め、以来、宇和島伊達家10万石の城下町



現存12天守の一つ「宇和島城」

として栄え、市の中心に位置する宇和島城は、現存12天守の一つで、江戸時代に建てられたそのままの姿で現在も存在感を示しています。

宇和島産の食材を全国の人に知ってもらいたい

「平成30年7月豪雨」では、未曾有の土砂災害により、段々畑が流されてしまうなど、基幹産業であるかんきつ栽培は大きなダメージを受けました。しかし、これをきっかけに農地の再編復旧などを進め、災害に強いまちにしようと、2年余りを経過した今もなお、国・県の力をお借りしながら取り組んでいるところです。

同時に、魚類や真珠養殖などの生産現場でも自然災害のリスクが

式海岸が続いています。穏やかな湾内では魚類養殖が営まれ、また、海を見渡す段々畑ではかんきつがたわわに実るなど、海の幸、山の幸に恵まれた温暖で過ごしやすい地域です。



マダイ養殖いけす

高まりつつあり、昨今の台風の頻発はもちろん、赤潮が発生して魚類や真珠の養殖に悪影響が及ぶ状況もあります。本市は、かんきつ王国愛媛の中においても中心的な産地の一つであることはもとより、魚類、真珠の養殖においても生産量は日本一であります。そのため、被害が発生した場合、生産者はもちろんのこと、周辺への影



ミカンの出荷

響も大きくなりますので、産地の責任として、産業を守っていく必要があると考えています。

現在、コロナ禍により需要が減少したマダイの消費喚起のため、「#鯛たべよう」キャンペーンを打ち出し、官民が一体となって全国の小売業者に宇和島産のマダイをPRしています。今後はマダイに加え、出荷シーズンを迎えたブリ、かんきつや真珠・じゃこ天のPRもスタートする予定です。私はもとより水産会社で営業の仕事をしてきたこともあり、豪雨災害特に広報には力を入れ、豪雨災害

時に支援をいただいた方々をはじめ、全国に向けてしっかりと売り込んでいきたいと考えています。

宇和島に愛着を持ってくれる人を育てていきたい

このような魅力あふれる本市ですが、一方で人口が毎年約1100人のペースで減少しているという現実があります。そのうち6割は、これまで本市を支えていたご高齢の方がお亡くなりになることなどですが、残りの4割は、高校を卒業した若者が進学や就職のため市外に出ていくことによるものです。

そういった意味では、仕事に就いてどのような道筋をつくっていくかが重要です。本市では2年前から「おかえりプロジェクト」として、子どもたちの郷土愛醸成に力を入れており、地元の子どもたちに地域の魅力をいか知ってもらえるかに注力しています。例えば、市役所内に「高校生まちづくり課」を作り、高校生たちが中心となってワークショップを開催するほか、高校生たちを含めた地元の青少年が自由に交流できる「青少年市民協働センター事業」(ホ

リバタ事業)」に取り組み、彼らの柔軟な発想をまちづくりに生かしていきたいと考えています。

また、学校を卒業して市外に出ていった後も、SNSなどを活用して連絡を取り合う体制をつくっており、故郷から離れても本市の情報を積極的に伝えながら、いつかは戻りたいと、そう感じてもらえるようなまちづくりを展開しているところです。

いろいろな人が交わることで、より魅力的なまちへ

やはり、地域で育った子どもたちが、地域を盛り上げる担い手になってほしい、そして、彼らの活動を通じて「宇和島って楽しそうだね」という雰囲気伝わって、他の地域からも人が訪れていただけるとうれしです。地元の人と市外から来た人のさまざまな価値観を交えて、新たな挑戦をする、そんな仕組みを作っていきたいと考えています。

このような中、令和元年に本市のキャッチコピーを「ココロまじわうトコロ」に決定しました。この「まじわう」という言葉は、宇和島(うわじま)を逆から読んだ

造語で、「人と人が関わり合い、心が通い合う」という意味を込めて



キャッチコピーとロゴマーク

います。

私自身、子どものころから育った本市の魅力は何といっても人の「温かみ」だと思います。ウィズコロナ、アフターコロナの時代においては、ますます人と人のつながりが大切になってくると確信していますので、本市の今をどのように考え、次の世代に何を残していきたいか、みんなで考えることができる市政を目指していきます。

プロフィール

- ◆ 面積 468.19 km²
- ◆ 人口 7万3367人
- ◆ 世帯数 3万5899世帯

〔将来都市像〕継承・共育・発信のまち
「世代を超えて、自然を愛し、歴史を誇るふるさとうわじま」の実現を目指して

〔まちの特徴〕自然豊かな宇和海と鬼ヶ城連峰に囲まれた、歴史あふれる伊達10万石の城下町

〔市町村合併〕平成17年8月1日、宇



宇和島市長
岡原文彰

和島市、吉田町、三間町、津島町が対等合併

〔特産品〕真珠、マダイ、ブリ、しらうお、じゃこ天、宇和島鯛めし、ブラッドオレージ、三間米

〔観光〕宇和島城、天赦園、遊子水荷浦の段畑、和霊神社、伊達博物館、道の駅ささいや広場、南楽園

〔イベント〕うわじま牛鬼まつり、闘牛大会、伊達なうわじまお城まつり、パールフェスティバルinうわじま



※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。

これぞ!
食の

イチオシ

名護市（沖縄県）

商店街から始まった
ナゴビール



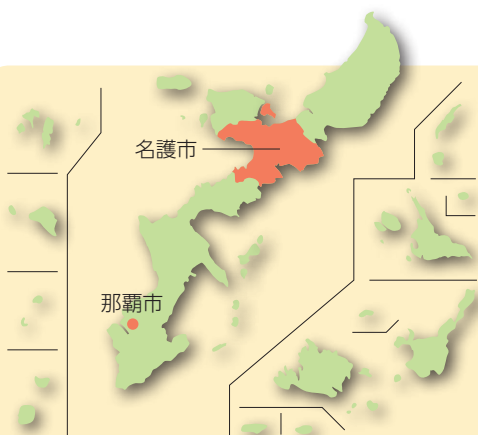
推薦者



名護市商工・企業誘致課
とかしきしょう
渡嘉敷 昌さん

名護市は沖縄本島北部に位置しており、令和2年8月に市制50周年を迎えました。本市には沖縄を代表するオリオンビール工場があり、平成30年に商店街を盛り上げたいとの思いで名護十字路商店連合会を発足し、オリオンビールとのタッグで「75 BEER」が誕生しました。

世界生産数量1%未満希少ホップを使い、特産品であるシークワーサーを思わせる爽やかな香りが広がるビールとなっており、多くの人々から愛されています。



面積	210.94km ²
人口	6万3,639人 (令和2年9月30日現在)
特産品	タンカン、ゴーヤー、 かぼちゃ、アレカヤシ、 シークワーサー、 ドラセナ類、ウコン、 小ぎく

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



名護市は令和2年に市制50周年を迎えました。誕生日となる8月1日には、市民と共に記念日をお祝いするため、花火を盛大に打ち上げ、夏の夜空を彩りました。

特集

都市自治体の 地域公共交通政策

本年5月「地域公共交通活性化再生法」をはじめとした地域公共交通関連法が改正され、6月に公布されました。住民の移動手段の確保に向けて市区町村の主体的な関与が期待されていますが、人口減少の本格化などに伴い、従来型の公共交通の維持・確保が厳しさを増し、地方圏に限らず大都市圏の都市自治体においても、路線バスの廃止や減便、公共交通の空白地域などが多く発生しています。

今回の特集では、改正された地域公共交通関連法の内容とそれを踏まえた現状の課題、都市自治体に求められる地域公共交通政策などについて、学識者よりご寄稿いただきました。また、市民、交通事業者、その他関係者と協働しながら、地域交通網の維持、コミュニティバスの運行、デマンド交通の導入、まちづくりと一体となった交通施策の推進など、地域の実情と環境に応じた公共交通政策を進める都市自治体の具体的な取り組み・事例を紹介します。

寄稿 1

都市自治体に求められる地域公共交通政策 —地域公共交通関連法改正をどう生かすか

福島大学経済経営学類准教授 吉田 樹

寄稿 2

市民のライフステージ、 地域特性に応じた地域公共交通網の構築

常陸太田市市長 大久保太一

寄稿 3

名古屋市のモビリティ政策

名古屋市長 河村たかし

寄稿 4

新たな公共交通「さいかいスマイルワゴン」 ～市民の生活の足を確保するために～

西海市市長 杉澤泰彦



都市自治体に求められる地域公共交通政策 ——地域公共交通関連法改正をどう生かすか

福島大学経済経営学類准教授

吉田 樹 よしだ いつき



都市自治体の地域公共交通と近年の変化

わが国の公共交通は、鉄道網の整備と沿線開発とを一体に進めた大手私鉄の存在や、地方においても交通事業者が地域の観光開発を行ったことなどを背景に、民間企業の独立採算を基本とする維持形態が貫かれてきた。乗合バス事業を例に挙げると、国が交通事業者のエリア独占を認める代わりに、採算部門の収益を不採算路線の維持に充てる「内部補助」を求めることで路線網を確保するというものがあり、先進諸国でも稀な手法が採られた。しかし、モータリゼーションが進展し、市民のモビリティが高まったことは、市街地を薄く広げることに作用し、自家用車利用が卓越した地方都市では、交通事業者の自助努力だけで地域公共交通を維持することが難しい現状にある。

内部補助の制度自体は、乗合バス事業の規制緩和（平成14年）で否定され、地域公共交通の維持を判断する主体は地方自治体に委ねら

れたが、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」が制度化（平成18年）され、その合意に基づけば、乗合型の公共交通（乗合バス、デマンド交通など）の運行形態や運賃を柔軟に設定できるようになった。また、平成19年には「地域公共交通活性化・再生法（以下、活性化法）」が施行され、地域公共交通会議に活性化法の協議会機能を組み込むことで、地域公共交通網形成計画⁽¹⁾の策定が可能になり、協議会構成員の参加応諾義務や結果尊重義務も担保された。地方自治体と交通事業者、市民や利用者代表らが「対話」しながら、地域公共交通政策を立案し、実行することが求められている。

活性化法に基づく法定協議会は、地方部の市町村を中心に設置が進み、地域公共交通網形成計画の策定は606件（本年9月末）を数えるが、大都市圏での策定数は少ない傾向にある。大都市近郊の乗合バスには、不採算路線も少なからず存在しているが、同一事業者の黒字路線や高速バス、貸切バスなどの収益

から内部補助することが事実上可能であったことから、都市自治体が運行費補助を投じなくとも維持されてきた（「補助なし不採算路線」の存在）。しかし、近年では移動を支える「担い手不足」の問題が顕在化している。バス・タクシーの運転士は、生産年齢人口の減少もさることながら、実労働時間の割に給与水準が低いとされ⁽²⁾、運転士不足を理由とした路線バスの減便が首都圏でも散見されるようになった。

さらに、新型コロナウイルス感染症の拡大で、高速バスや貸切バスの需要が急減したほか、通勤交通需要の回復は緩やか⁽³⁾である。そのため、「補助なし不採算路線」からの撤退や大幅減便が懸念されるほか、黒字であった路線でも減便が検討される動きもあり、交通事業者の自助努力だけで「高頻度・高密度」のバス路線網を継続することは困難になりつつある。都市自治体の地域公共交通をどう確保・維持し、市民に「選ばれる」サービスを提供することができるのか、高齢者の移動手段

表 地域公共交通関連法の改正案・主な変更点

地域公共交通計画（改正前の地域公共交通網形成計画）策定の努力義務化

- 原則全自治体が策定：複数市町村での策定を推進。複数市町村が都道府県に対して広域の計画策定を求めることが可能に。
- 乗合バス運行費補助との連動化：地域公共交通計画での記載が補助要件に。
- 計画策定後のマネジメント：利用者数、収支を標準指標としたモニタリングを求める。

「地域公共交通利便増進事業」の創設

- 独占禁止法特例法：乗合バス事業の「共同経営」が可能に。
- 地域公共交通利便増進実施計画：改正前の「地域公共交通再編実施計画」の対象を広げ、複数路線の等間隔運行（減便を伴うものも可）や、乗合型の公共交通以外の「協議運賃」が事実上可能に。

「輸送手段の総動員」と技術革新への対応

- 輸送資源の総動員：従来からの公共交通、自家用有償旅客運送に加え、学校・福祉・商業施設などへの送迎車両の活用も視野に入れることを明記。
- 地域旅客運送サービス継続事業：乗合バス事業者の維持困難の申し出に対する代替輸送サービスの確保特定事業化。
- 自家用有償旅客運送に関する制度変更（注）
 - ・交通空白地有償運送（仮称）と福祉有償運送（仮称）に市町村運営有償運送を編入。
 - ・交通事業者協力型自家用有償旅客運送の創設（交通事業者が整備管理に関わることで登録期間を5年に伸長）。
 - ・交通空白地有償運送（仮称）は、旅客の名簿作成不要に。
 - ・地域公共交通計画に種別、実施主体、路線・区域、旅客の範囲について記載があれば、自家用有償旅客運送の実施について協議が調ったものと見なされる。
- 新モビリティサービス事業計画：運賃届出のワンストップ化。

（注）道路運送法施行規則改正案（令和2年9月）時点の内容

確保などの政策課題に込めることも併せ、地域公共交通政策の立案と実行は、大都市圏でも必要性が増している。

地域公共交通関連法などの改正

活性化法をはじめとした改正地域公共交通関連法は、本年の通常国会で成立、11月27日に施行されることになった。筆者が考える主な変更点は表に示す3点である。

第1に、現在の地域公共交通網形成計画は「地域公共交通計画」に改称、各自治体の策定が努力義務化され、数年後には、乗合バス運行費の国庫補助金（地域間幹線系統、地域内フィーダー補助系統）を申請する場合、同計画の策定が必須となる。また、計画策定後のマネジメントが重視され、利用者数や収支が標準的なモニタリング指標に位置付けられるが、収支の改善は目的ではない。運行回数を増やす場合、収支に関わる目標を下方に見積もることもあり得るほか、計画期間中の改定も可能である。

第2に、地域公共交通計画を策定することで認定申請できる特定事業に「地域公共交通利便増進事業」が加わる。従来の「地域公共交通再編事業」に代わるものだが、サービスの総量を減らしつつ、複数の路線や交通事業者を「束ねる」ことで利便性を高める取り組みにも適用されるほか、乗合型の公共交通以外でも、必要経費に利潤を加えて運賃を決める総括原価方式によらない運賃の立案が可能になる。

また、独占禁止法特例法も本年11月27日に施行（同日から10年間の時限立法）され、同法に定められた「共同経営計画」の作成を目指すことを前提に、複数事業者の運賃や運行回数の調整を活性化法の協議会で図ることができ、地方自治体がこれまで関与しにくかった黒字バス路線の運行間隔平準化や、事業者間のダイヤ調整を提案しやすくなる。

第3に、乗合型の公共交通以外の移動手段

についても、活性化法に基づく協議会や地域公共交通計画の対象にすることが推奨されるほか、自家用有償旅客運送に関する制度が変更される。従来の市町村運営有償運送は、対象とする旅客の範囲に応じて、交通空白地有償運送（仮称。現在の公共交通空白地有償運送）もしくは、福祉有償運送（仮称）に編入され、交通空白地有償運送は、地方自治体が運行主体であるかを問わず、制度上は対象旅客を限定しないことに改められ、限定する場合は、地域公共交通会議などで調整を図る「引き算方式」になる。また、MaaSをはじめとした新たなモビリティサービスの導入促進を図るため、「新モビリティサービス事業計画」とそれを立案するための協議会制度も創設される。

同事業計画は、複数の交通モードや事業者による運賃届け出のワンストップ化を図るものであるが、地域公共交通計画や活性化法の協議会との調和を図り、地域の実情に馴染むモビリティサービスの創出が求められる。

改正法の視点を先取りした 都市自治体の公共交通施策

制度改正により「実現できること」の中には、現行制度下でも可能なものがある。地域公共交通に関わる近年の法改正は、こうしたことを敢えて明文化し、先行事例が直面した障壁を減らすという発想で実施されることがある。

青森県八戸市（人口約23万人）では、地域公

公共交通会議が介在し、八戸市交通部と岩手県北自動車南部支社（南部バス）の2社を対象に、八戸駅と市中心街との間を運行する路線バスを10分間隔（平日昼間）に平準化、総運行回数を減らす「共同運行」を平成19年から続けている。実施前は、事業者・系統ごとにダイヤが設定され、前便との間隔が3分以内のケースが全体の2割を占めた一方、10分を超えるケースも3割弱になった⁽⁴⁾。共同運行の実施で、同時時間帯に八戸駅を発車する便数は71便から54便に減少したが、年間利用者数は増加し、黒字に転換した年度もある。

これまでの独占禁止法は、都市間バス以外は「十分な経営合理化努力を行っているにもかかわらず、輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる路線」である場合に限り、複数事業者の共同経営を認める解釈が存在した。そのため、不採算路線同士の調整を行った八戸市は共同運行を実現できたが、黒字路線や黒字事業者を交えた調整は困難とされた⁽⁵⁾。しかし八戸市の事例は、サービスの総量が減少しても、需要が増加し、価格（運賃）の上昇も招かなかつたことから、独占の弊害は認められず、一般の独占禁止法特例法が風穴を開けることになった。事業者同士の「共創」で、利便の増進と効率的なサービス提供との両立が図られる可能性がある。

埼玉県飯能市（人口約8万人）では、市内の

あがの
吾野地区・東吾野地区を対象とした、公共交通空白地有償運送「奥武蔵らくらく交通」が平成30年12月に始まった。両地区は西武秩父線の沿線にあるが、乗合バスは運行されておらず、市内を営業区域とするタクシー事業者の営業所や待機所からも離れており、呼び出し配車の効率が低い地域でもあった。そこで、同市の地域公共交通網形成計画（平成30年3月）では、両地区における「地域公共交通網形成の取り組みイメージ」として、「地域主体の移動手段の確保」と記載した。「既存の路線バスやタクシーの活用を基本とし、公共交通への影響を考慮した上で、乗合タクシーや貸切バスの運行、スクールバスへの混乗や企業送迎バスの活用、さらには自家用有償運送、無償運送等の多様な選択肢から地域の実情に合わせて選択する」ことを基本方針として、地域の「選択」を重視することが合意された⁽⁶⁾。それを受け、平成30年10月の地域公共交通会議⁽⁷⁾の場で、公共交通空白地有償運送の登録を申請することが承認されたが、両地区外への輸送は地区発の輸送に限定し、地区外発の輸送はタクシーなど既存の公共交通に委ねる「制約」を設けた。

一般の法改正に位置付けられた「引き算方式」の考え方を導入したことになるが、これにより、車両の回送や待機に要する時間を圧縮することができ、双方の供給効率を担保し

た。また、本年6月に開催された協議会では、隣接する日高市の医療機関を着地とする輸送に対象が拡大することが承認されたほか、11月20日からは、南高麗地区^{みなみこま}で市内の医療法人が所有する自家用（送迎）バス車両に、一般旅客を相乗りさせる試行が始まる。同地区には国際興業バス問野黒指線^{よのくろさす}が運行されているが、日中に6時間の空白時間がある。その隙間を埋める取り組みだが、バス停留所での乗降を可能にすることで、移動手段の隙間を「輸送資源の総動員」によってカバーしている。

地域公共交通政策で「何を」目指すのか、そして、その目標に近付けるために、移動手段を合理的に提供することができるか。法制度を「使いこなす」視点が都市自治体には求められる。

- 1 同法施行時は「地域公共交通総合連携計画」という名称であった。活性化法に定められた協議会構成員の要件を満たせば、地域公共交通会議とは別に設置しても構わない。
- 2 国土交通省「地域交通フオロアップ・イノベーション検討会提言」図31（令和元年6月）より。
- 3 国交省関東運輸局管内の輸送実績を取りまとめた「関東輸送動向概要―令和2年7月分―」によると、管内の鉄道の輸送人員は対前年同月比3割余りの減少、乗合バスも3割弱の減少である。
- 4 平日の9～18時に八戸駅を発車する便が対象。
- 5 公正取引委員会「一般乗合旅客自動車運送事業に係る相談について」（平成9年7月）。
- 6 飯能市「飯能市地域公共交通網形成計画」（平成30年3月）。
- 7 同市では「地域公共交通対策協議会」という会議名称である。

市民のライフステージ、 地域特性に応じた地域公共交通網の構築

ひたちのおおた
常陸太田市市長（茨城県）

おおくぼたいち
大久保太一



はじめに

常陸太田市は、茨城県の北部に位置し、平成16年に1市1町2村が合併をして現在に至っており、南北に約40km、東西に約15kmと県内で1番広い面積を有し、市の南部に商業施設などの主要施設が集積している。

本市の人口は、合併時の6万548人から4万8320人（令和2年4月1日現在）と減少が進み、高齢化率も37・2%（令和2年4月1日現在）と高く、今後も人口減少、少子高齢化が進むものと推定される。

そのような中、本市の公共交通の主な利用者である高齢者や小中高校生の移動手段の確保に向けて、市民のライフステージや市の地域特性を踏まえた地域公共交通の再編が課題であった。

地域公共交通の再編に向けて

本市の公共交通は、民間の路線バスやタクシーのほか、市民バス（コミュニティバス）、

医療機関への無料送迎バス（みどり号）、スクールバス、乗り合いタクシー、公共交通空白地有償運送といった多くの交通手段が市町村合併前の形態のまま、それぞれ運行を継続していた。そのため、運行ルート・運行時間の重複や、運行日・運行本数、運賃などのサービス水準が地域間において相違が生じており、運行ルートの改善、地域間でのサービス水準を統一する必要性があった。

この間、国においては、平成25年に制定された「交通政策基本法」に基づく「交通政策基本計画」および平成26年に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により、まちづくりや観光振興などの地域戦略との一体性を確保し、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークを形成することや、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせなどの方向性が示された。このことから、本市では平成27年4月に「地域域公共交通活性化協議会」を設置し、多様な地域公共交通を地域公共交通「網」として構築し直

す「地域公共交通の再編」を進めることとした。

再編に向けた方向性

本市民のライフステージ別の移動手段は、運転免許取得前の小中高校生は徒歩、自転車、家族などによる送迎や路線バスなどの地域公共交通を利用し、運転免許取得後は自家用車、高齢になると再び徒歩や家族などによる送迎、地域公共交通の利用といったように、ライフステージに応じて大きく変化しており、本市の公共交通利用の特徴として、利用者のほとんどが小中高校生および高齢者に限られている状況にあった。

また、県内一面積が広い本市の地域特性として、商業施設が乏しく高齢化が進む山間部の地区から、南部の商業施設などへの移動における公共交通の必要性が高い状況にあった。

このような状況を踏まえ、平成28年3月に「常陸太田市地域公共交通網形成計画」を策定し、市民の快適な外出が可能となるような地

域公共交通「網」の構築と、小中高校生と高齢者を中心とする公共交通利用促進策の取り組みを開始することとした。

路線バスへの統合と 運行ルート、運賃などの見直し

本市では、再編前、市内および周辺自治体を結ぶ路線バス、廃線となったバス路線の補完交通である市民バス（コミュニティバス）、小中学校の統合による通学手段としてのスクールバス、通院手段としてのみどり号が運行していたが、市民の利便性向上や費用の削減などの総合的な判断から、可能な限り路線バスに統合することとし、運行ルート・運行時間を見直すとともに、平日における運行頻度を週5日に統一することとした。なお、路線バスへの移行が困難な一部のバスについては、運行頻度を拡充した乗り合いタクシーに移行することで利便性を確保した。

また、昼間の時間帯の運行ルートを、買い物・通院対応を中心に変更するとともに、市街地循環線や観光広域路線（土日祝日運行）の新設など、運行内容の見直しも行った。

（図1）

路線バスへの統合に当たっては、運賃体系の見直しも行った。再編前は、乗車距離に応じて上昇する170円から最大1,690円であった市内運賃を、乗車距離別の3価格帯（200円、300円、500円、※市街地循環線は100円）に統一し、分かりやすく、

利用しやすい価格設定とした。また、スクールバスを利用していた生徒に対しては、市単独で遠距離通学費補助を交付することで無料

図1 再編後の移動手段と運行頻度（再編前後の比較）

分類	移動手段		運行頻度		運行日	新/継	備考
	～平成28年9月	⇒ 平成28年10月～	～平成28年9月	⇒ 平成28年10月～			
バスサービス	路線バス	⇒ 路線バス	⇒ 週5日	⇒ 週5日	平日	継続	一部土日祝日運行
		⇒ 路線バス	⇒ —	⇒ 週5日	平日	新規	
		⇒ 市街地循環線	⇒ —	⇒ 週2日	土日祝日	新規	観光路線（常陸太田駅⇄西山荘⇄道の駅ひたちおた）
		⇒ 路線バス	⇒ —	⇒ 週2日	土日祝日	新規	道の駅ひたちおた⇄常陸太田駅⇄竜神大吊橋
	市民バス	⇒ 路線バス	⇒ 週2日	⇒ 週5日	平日	継続	A～C、G～Jコース
		⇒ 市民バス	⇒ 週2日	⇒ 週2日	平日	継続	D～Fコース
	みどり号	⇒ 金砂郷地区	⇒ 乗り合いタクシー	⇒ 週1日	⇒ 週2日	水・金曜	継続
		⇒ 水府地区	⇒ 路線バス	⇒ 週1～2日	⇒ 週5日	平日	継続
		⇒ 里美地区	⇒ 路線バス	⇒ 週5～6日	⇒ 週5日	平日	継続
	スクールバス	⇒ 路線バス	⇒ 週5日	⇒ 週5日	平日	継続	機初小、誉田小
ドア・ツー・ドアサービス	⇒ 常陸太田地区	⇒ 乗り合いタクシー	⇒ 週1日	⇒ 週1日	火曜	継続	
	⇒ 金砂郷地区	⇒ 乗り合いタクシー	⇒ 週1日	⇒ 週2日	水・金曜	継続	
	⇒ 水府地区	⇒ 乗り合いタクシー	⇒ 週1日	⇒ 週1日	金曜	継続	
	⇒ 公共交通空白地有償運送	⇒ 公共交通空白地有償運送	⇒ 週7日	⇒ 週7日	全日	継続	里美地区

図2 運賃体系の見直し

再編前のバス運賃

乗車距離	約10km以内	約10km～約20km	約20km以上
バスの種類			
路線バス	170円～490円	500円～790円	800円以上 最大1,690円
市民バス	200円均一		
みどり号	無料		
スクールバス	無料		

再編後のバス運賃

路線バス	200円 (市街地循環線：100円)	300円	500円
------	-----------------------	------	------

利用者負担軽減と利用促進施策

とした。（図2）

定期的に高頻度で公共交通を利用している高齢者（75歳以上）に対する路線バスICカードを活用した路線バス運賃の半額助成事業、運転免許証自主返納者に対する公共交通運賃助成事業（3年間の継続支援）を開始し、利用者の負担軽減と利用促進の取り組みを開始した。

また、各種公共交通の利用向上、路線バス利用者の不安解消を図るため、公共交通マップの作成・市内全戸配布や、バスに乗り慣れない方などのためのバスの乗り方教室、路線バスツアーなどの各種施策を継続して実

図3 利用促進施策

(1) 公共交通マップの制作・配布

- 市内全ての公共交通路線等を1冊に網羅した公共交通マップを作成・配布
- 「配布先」
- 市内全戸
- 乗継拠点施設（道の駅ひたちおた・常陸太田駅）
- 公共施設
- 観光施設
- 医療施設 など



(2) 乗り方教室の開催

- バスの乗り方（ICカードの使い方、整理券の取り方など）について、実際のバス車両を使用して説明を実施



(3) 路線バスツアーの実施

- 高齢者を中心に、実際に路線バスへの乗車・乗り継ぎなどを経験してもらい、路線バスの便利さを実感することで、今後の利用促進を図る。



バス停	乗車時間	バス停	乗車時間
上野井	8:20	上野井	8:25
常陸太田駅	8:25	上野井	8:30
上野井	8:30	上野井	8:35
上野井	8:35	上野井	8:40
上野井	8:40	上野井	8:45
上野井	8:45	上野井	8:50
上野井	8:50	上野井	8:55
上野井	8:55	上野井	9:00
上野井	9:00	上野井	9:05
上野井	9:05	上野井	9:10
上野井	9:10	上野井	9:15
上野井	9:15	上野井	9:20
上野井	9:20	上野井	9:25
上野井	9:25	上野井	9:30
上野井	9:30	上野井	9:35
上野井	9:35	上野井	9:40
上野井	9:40	上野井	9:45
上野井	9:45	上野井	9:50
上野井	9:50	上野井	9:55
上野井	9:55	上野井	10:00
上野井	10:00	上野井	10:05
上野井	10:05	上野井	10:10
上野井	10:10	上野井	10:15
上野井	10:15	上野井	10:20
上野井	10:20	上野井	10:25
上野井	10:25	上野井	10:30
上野井	10:30	上野井	10:35
上野井	10:35	上野井	10:40
上野井	10:40	上野井	10:45
上野井	10:45	上野井	10:50
上野井	10:50	上野井	10:55
上野井	10:55	上野井	11:00
上野井	11:00	上野井	11:05
上野井	11:05	上野井	11:10
上野井	11:10	上野井	11:15
上野井	11:15	上野井	11:20
上野井	11:20	上野井	11:25
上野井	11:25	上野井	11:30
上野井	11:30	上野井	11:35
上野井	11:35	上野井	11:40
上野井	11:40	上野井	11:45
上野井	11:45	上野井	11:50
上野井	11:50	上野井	11:55
上野井	11:55	上野井	12:00
上野井	12:00	上野井	12:05
上野井	12:05	上野井	12:10
上野井	12:10	上野井	12:15
上野井	12:15	上野井	12:20
上野井	12:20	上野井	12:25
上野井	12:25	上野井	12:30
上野井	12:30	上野井	12:35
上野井	12:35	上野井	12:40
上野井	12:40	上野井	12:45
上野井	12:45	上野井	12:50
上野井	12:50	上野井	12:55
上野井	12:55	上野井	13:00
上野井	13:00	上野井	13:05
上野井	13:05	上野井	13:10
上野井	13:10	上野井	13:15
上野井	13:15	上野井	13:20
上野井	13:20	上野井	13:25
上野井	13:25	上野井	13:30
上野井	13:30	上野井	13:35
上野井	13:35	上野井	13:40
上野井	13:40	上野井	13:45
上野井	13:45	上野井	13:50
上野井	13:50	上野井	13:55
上野井	13:55	上野井	14:00
上野井	14:00	上野井	14:05
上野井	14:05	上野井	14:10
上野井	14:10	上野井	14:15
上野井	14:15	上野井	14:20
上野井	14:20	上野井	14:25
上野井	14:25	上野井	14:30
上野井	14:30	上野井	14:35
上野井	14:35	上野井	14:40
上野井	14:40	上野井	14:45
上野井	14:45	上野井	14:50
上野井	14:50	上野井	14:55
上野井	14:55	上野井	15:00
上野井	15:00	上野井	15:05
上野井	15:05	上野井	15:10
上野井	15:10	上野井	15:15
上野井	15:15	上野井	15:20
上野井	15:20	上野井	15:25
上野井	15:25	上野井	15:30
上野井	15:30	上野井	15:35
上野井	15:35	上野井	15:40
上野井	15:40	上野井	15:45
上野井	15:45	上野井	15:50
上野井	15:50	上野井	15:55
上野井	15:55	上野井	16:00
上野井	16:00	上野井	16:05
上野井	16:05	上野井	16:10
上野井	16:10	上野井	16:15
上野井	16:15	上野井	16:20
上野井	16:20	上野井	16:25
上野井	16:25	上野井	16:30
上野井	16:30	上野井	16:35
上野井	16:35	上野井	16:40
上野井	16:40	上野井	16:45
上野井	16:45	上野井	16:50
上野井	16:50	上野井	16:55
上野井	16:55	上野井	17:00
上野井	17:00	上野井	17:05
上野井	17:05	上野井	17:10
上野井	17:10	上野井	17:15
上野井	17:15	上野井	17:20
上野井	17:20	上野井	17:25
上野井	17:25	上野井	17:30
上野井	17:30	上野井	17:35
上野井	17:35	上野井	17:40
上野井	17:40	上野井	17:45
上野井	17:45	上野井	17:50
上野井	17:50	上野井	17:55
上野井	17:55	上野井	18:00
上野井	18:00	上野井	18:05
上野井	18:05	上野井	18:10
上野井	18:10	上野井	18:15
上野井	18:15	上野井	18:20
上野井	18:20	上野井	18:25
上野井	18:25	上野井	18:30
上野井	18:30	上野井	18:35
上野井	18:35	上野井	18:40
上野井	18:40	上野井	18:45
上野井	18:45	上野井	18:50
上野井	18:50	上野井	18:55
上野井	18:55	上野井	19:00
上野井	19:00	上野井	19:05
上野井	19:05	上野井	19:10
上野井	19:10	上野井	19:15
上野井	19:15	上野井	19:20
上野井	19:20	上野井	19:25
上野井	19:25	上野井	19:30
上野井	19:30	上野井	19:35
上野井	19:35	上野井	19:40
上野井	19:40	上野井	19:45
上野井	19:45	上野井	19:50
上野井	19:50	上野井	19:55
上野井	19:55	上野井	20:00
上野井	20:00	上野井	20:05
上野井	20:05	上野井	20:10
上野井	20:10	上野井	20:15
上野井	20:15	上野井	20:20
上野井	20:20	上野井	20:25
上野井	20:25	上野井	20:30
上野井	20:30	上野井	20:35
上野井	20:35	上野井	20:40
上野井	20:40	上野井	20:45
上野井	20:45	上野井	20:50
上野井	20:50	上野井	20:55
上野井	20:55	上野井	21:00
上野井	21:00	上野井	21:05
上野井	21:05	上野井	21:10
上野井	21:10	上野井	21:15
上野井	21:15	上野井	21:20
上野井	21:20	上野井	21:25
上野井	21:25	上野井	21:30
上野井	21:30	上野井	21:35
上野井	21:35	上野井	21:40
上野井	21:40	上野井	21:45
上野井	21:45	上野井	21:50
上野井	21:50	上野井	21:55
上野井	21:55	上野井	22:00
上野井	22:00	上野井	22:05
上野井	22:05	上野井	22:10
上野井	22:10	上野井	22:15
上野井	22:15	上野井	22:20
上野井	22:20	上野井	22:25
上野井	22:25	上野井	22:30
上野井	22:30	上野井	22:35
上野井	22:35	上野井	22:40
上野井	22:40	上野井	22:45
上野井	22:45	上野井	22:50
上野井	22:50	上野井	22:55
上野井	22:55	上野井	23:00
上野井	23:00	上野井	23:05
上野井	23:05	上野井	23:10
上野井	23:10	上野井	23:15
上野井	23:15	上野井	23:20
上野井	23:20	上野井	23:25
上野井	23:25	上野井	23:30
上野井	23:30	上野井	23:35
上野井	23:35	上野井	23:40
上野井	23:40	上野井	23:45
上野井	23:45	上野井	23:50
上野井	23:50	上野井	23:55
上野井	23:55	上野井	24:00



再編後の利用状況と課題

施している。（図3）

再編直後は公共交通利用者が増加し、市民アンケートの結果も「利用機会が増えた」が約39%、「運賃に満足している」が約53%を占め、一定の成果が出た。しかし、現在は、人口減少や少子化が進む中において、利用者が徐々に減少に転じており、高齢者などがさらに利用しやすくなるような公共交通システムの再構築や、少子化に伴う新たな小学校統合によ

る通学手段の確保など、対応しなければいけない課題の解決に向けて、これまで以上にスピード感を持って進めていかなければならないと考えている。

まとめ

この度の地域公共交通の再編に当たっては、地域公共交通活性化協議会の設置（平成27年4月）から1年半での運行実施という短期間のスケジュールの中で、交通、教育、医療、福祉、行政などの関係機関・団体の協力をい

ただきながら作業を進め、市民アンケートの実施や、再編に係る市民・関係機関などの合意形成を目的とした数多くの説明会の開催などを経て、実施に至ることができた。

また、再編後には、市の南部に位置する「道の駅ひたちおた」や市の北部（山間部）の「高倉地区」において、自動運転走行の実証実験（国土交通省）に取り組み、新たな移動手段の検証も行った。この一連の取り組みに対して、ご理解、ご協力をいただいた市民や関係機関などに対して、改めて感謝を申し上げたい。

本市は、いち早く少子化・人口減少対策を市の最重点事項として、地域公共交通の再編を含めたさまざまな施策に取り組んできたところであるが、第6次常陸太田市総合計画に定めたまちの将来像「幸せを感じ、暮らし続けたいと思うまち 常陸太田」の実現に向けて、さらなる施策などを推進していきたいと考えている。



自動運転走行実証実験（道の駅ひたちおた）

名古屋市のモビリティ政策

なごや
名古屋市長(愛知県)

かわむら
河村たかし



はじめに

名古屋市は日本のほぼ中央に位置し、東京や大阪へ向かう鉄道や幹線道路の結節点として東西の要衝となっている。また、リニア中央新幹線が開業すると、品川駅から名古屋駅への移動時間が現在の約100分から約40分へ大幅に短縮される。そして大阪までの全線開業により東京・名古屋・大阪の3大都市圏が約1時間で結ばれ、名古屋大都市圏の中枢としての重要性がこれまでに増すことになる。

したがって、リニア中央新幹線の開業を契機の一つとして捉え、交流人口増加への対応や都市の魅力向上などのため、今まで以上に公共交通の利便性や回遊性の向上が求められる。

名古屋の特徴的なモビリティ

本市では、急激な人口増加や道路交通渋滞などの課題に対応するため、段階的に公共交



基幹バス

通などを整備してきた。現在、市営バスは163系統・営業キロ約767km、地下鉄は6路線・営業キロ約93kmと、ともに公営では



ガイドウェイバス

全国で2番目に長い距離を運行しており、地下鉄の環状運転は日本初である。このように公共交通の充実を図ってきた本市には、道路

交通渋滞の緩和などを期待して導入された基幹バスやガイドウェイバスシステムといった、他都市にはない特徴的な交通システムも存在する。

基幹バスは専用車線を有し、一般系統に比べて停留所間隔を長くする急行運転方式を採用している。現在2系統あるうちの1系統は道路中央部の着色された基幹バスレーンを走行する中央走行方式を採用し、道路の中央にあるバスシエルターで乗降することで、定時性の向上が図られている。

一方、ガイドウェイバスは路線バスと新交通システムの中間需要を担うシステムである。路線バス車両に案内装置を取り付けることで、郊外部は一般道路を路線バスとして走行し、道路が混雑する都心区間は高架専用軌道を連続して走行することができると、定時性・速達性に優れている。

このように、本市では地域の実情に応じ、まちづくりと連携してモビリティを導入することで交通課題に対応してきた。現在も、都心の回遊性の向上などを図る新たな路面公共交通システムの導入や、新たな総合交通体系の実現に向けた次期総合交通計画の策定など、まちづくりと連携したモビリティ施策を進めている。

現状の取り組み

① 新たな路面公共交通システム「SRT」

本市の特徴である豊かな道路空間に着目



SRTのイメージ

し、人が主役の「まち」へと転換することで新たな交流社会「まち」の創出を目指す「まちまちづくり」を、「なごや新交通戦略推進プラン」(平成23年9月策定)のリーディングプロジェクトとして掲げた。

「まちまちづくり」を着実かつ計画的に具体化し、「安心・安全な」「環境にやさしい」「賑わいのある」「まちを創っていくため」、「なごや交通まちづくりプラン」(平成26年9月策定)では「道路空間の主役転換」「自動車の都心部への集中緩和」「移動手段の多様化」の取り組みを3本柱に据え一体的に進めていくことと

し、その中の「移動手段の多様化」では、新たな路面公共交通システムの導入を主要施策として掲げている。

こうしたいきさつに基づき、本市では都心における回遊性の向上やにぎわいの拡大を図るため、「新たな路面公共交通システムの導入に係る基本的な考え方」(平成29年3月策定)において、まちへ訪れる人が魅力ある地点へストレスなく、まちを見ながらゆつくりと移動できる環境を整えるべく、従来のLRTやBRTの優れた点を併せ持ち、「わかりやすさ」「使いやすさ」「楽しさ」を備えた最先端で魅力的なタイヤベースシステムの導入を検討する方向性を提示した。

その後、システムの具体化について検討を進め、「新たな路面公共交通システムの実現を目指して(SRT構想)」(平成31年1月策定)において、「技術の先進性による快適な乗り心地やスムーズな乗降、洗練されたデザインなどのスマート(Smart)さを備え、路面(Roadway)を走ることでまちの回遊性やにぎわいを生み出す、今までにない新しい移動手段(Transit)である新たな路面公共交通システムSRT」として、実現を目指すシステムの姿、まちづくりにおけるシステムの位置付けやコンセプトを示した。

SRTの導入に向けては、本市都心部の主要幹線道路における検証走行や、市民にその姿や効果を体感してもらい、機運を醸成していくことが重要であると考えており、本年10

月11日に、S R Tのコンセプトである「ゆとりのある車内空間」や「環境にやさしいエネルギー」を備えた車両に近いものとして、連節バスおよび燃料電池バスを用い、試験走行を行った。これにより、車両の特性に応じた課題の洗い出しを行うとともに、市民をはじめ多くの方に走行する様子を見ていただくことができた。

今後も都心部のまちづくりと連携し、効果的な導入ができるよう整合を図りながら、さまざまな形で社会実験などを積み重ねつつ市民や関係者の理解を得ていき、リニア中央新幹線開業時には、S R Tの導入効果を最大限に発揮できるよう取り組みを進めていきたい。

②新たな総合交通計画

少子高齢化などによる人口構造の変化、南海トラフ巨大地震や近年頻発しているゲリラ豪雨などの自然災害、環境の持続可能性などといった社会的課題への対応が必要であるとともに、交通分野においても、第20回アジア競技大会の開催やリニア中央新幹線の開業といった機会を捉えたさらなるまちの発展に向けて、取り組む必要がある。

さらに、昨今の自動運転やパーソナルモビリティ、シェアリングをはじめとした新たな移動手段の登場や、多様な移動手段および目

的地におけるサービス・情報を総合的に連携させ快適な移動を実現するMaaSの展開が全国的に始まっていることから、先進的技術の進展を見据えた交通の在り方について検討する必要がある。

以上を背景として、現在本市では、まちづくりと連携した新たな時代の総合交通体系の実現に向け、新たな総合交通計画の検討を行っている。

この計画では、ICT、AI、自動運転技術などの先進的技術を積極的に活用することで、住む人・働く人・訪れる人がより快適で活発に移動できる「最先端モビリティ都市」の実現をコンセプトとしており、これまでの交通施策の継承と発展だけではなく、先進的技術の交通まちづくりへの活用方策も含めて検討を進めている。

また、本年に発生した新型コロナウイルス感染症の拡大は、人々の移動に関する意識やライフスタイル、ワークスタイルなどに大きな影響をもたらしており、「ニューノーマル」の生活を見据えたまちづくりや交通の在り方についても考えていく必要がある。

今後、新たな総合交通計画の策定を行い、既存の移動手段に加えて、先進的技術を含めた交通体系を示すことにより、「わかりやすく・使いやすい交通」「安全・安心で環境にや

さしい交通」「名古屋大都市圏の成長を支え、交流を促進する交通」の実現を目指すとともに、持続可能な都市交通体系の形成に向け取り組みんでいく。

終わりに

近年、全国各地で自動運転やさまざまなパーソナルモビリティの実証実験が行われている。さらに、公共交通の利便性向上のため、鉄道・バス・タクシーといった既存の公共交通とシェアサイクルといったさまざまなサービスを組み合わせたMaaSも実証実験が行われ、一部地域では社会実装されている。このように、先進的技術を積極的に導入し、多様な交通手段を組み合わせ最大限に活用することにより、利用者にとって最適な移動環境を実現しつつ、地域の交通課題の解決につなげる取り組みが全国的に行われている。

一方、導入に当たっては、新たな移動手段の通行空間に関する整備・調整、関係する交通事業者やサービス事業者などとの調整など、さまざまな課題もある。

そのため、本市では最先端モビリティ都市の実現に向け、国や全国各地の動向を注視しつつ、先進的技術を活用することにより、交通課題の解決に取り組んでいきたい。

新たな公共交通「さいかいスマイルワゴン」 市民の生活の足を確保するために

さいかい
西海市長（長崎県）

すぎざわやすひこ
杉澤泰彦



はじめに

西海市は人口約2万7000人、長崎県の二大都市である長崎市と佐世保市の間、西彼杵半島の北部に位置し、三つの有人離島を有するまちである。

本市の面積は241・59km²と、大阪市の225・30km²よりも広く、山がちな地形で、三方を海に囲まれている。

基幹産業は農業・水産業で、多種多様な農水産物が採れるが、中でも、みかん、トマト、イセエビ、アラカブ（カサゴ）など、全国に誇れる産品については、ぎゅぎゅつと！西海と冠してブランド化の取り組みを進めており、次第に注目が高まってきている。

また、ばら積み貨物船で世界中を市場にしている（株）大島造船所、国内初の海外炭専焼に取り組んだ電源開発（株）松島火力発電所、「五島灘の塩」で知られるダイヤソルト（株）など、日本有数の事業所が所在する点も本市の特徴である。

本題の公共交通についてであるが、鉄道が通っていない本市では、これまで、民間路線バスが唯一の陸上公共交通機関として、市民の足の役割を担ってきた。

市域が広く、集落が点在しているため、自家用車が生活必需品である本市では、車の運転ができない中高生や高齢者が路線バス利用者の中心であったが、人口減少の影響により徐々に利用者が減少。不採算路線の減便や路線撤退が進み、移動手段を持たない交通弱者にとって厳しい状況が続いていた。

市長選に際して市内各地を訪問する中、「買い物や通院の足がなく困っている」「市内の公共交通を何とかしてほしい」という、多くの高齢者の声を耳にし、「買い物や通院の移動手段の確保」を重要政策課題の一つに掲げ、速やかに課題解決に取り組むことを心に誓った。

「さいかいスマイルワゴン」導入に至るまで

市長就任後、最初に取り組んだのは、西海

市にどのような運行手法が適しているかの検討である。

まずは先進地に学ぶことが必要と考え、就任初年度の平成29年8月に担当職員を伴い、広島県安芸高田市の「お太助ワゴン」を視察した。

10人乗り車両12台を使い、自宅などの乗車場所から行きたい目的地までを送迎するドア・ツー・ドアでの運行や、予約センターの状況などを見学したが、本市には路線バスの運行しかなかったため、ドア・ツー・ドアでの運行がとても新鮮で本市の実情に合うものと感じた。また、予約システムも洗練されており、オペレーターが同じ運行時間帯に複数の利用者を調整して、運行情報を車両に搭載された車載機へ配信していることに驚かされた。

費用面では、オペレーターの人件費、予約受付システム、車両購入費、運行委託料などかなりの金額が必要であることも分かったが、それだけの費用を掛けてでも取り組むべきであると感じた。

同じく平成29年度には公共交通に関する市

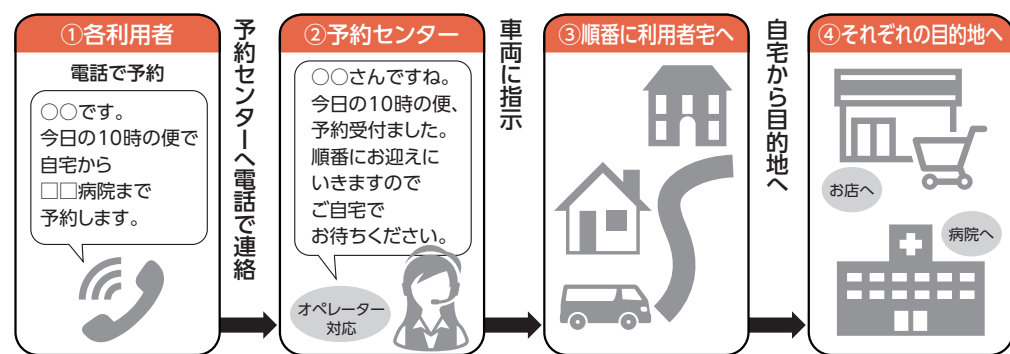
表1 運行開始までの流れ

年	月	取り組み内容など
平成29	5	市長就任
	6	ニーズ調査などの補正予算計上
	8	先進地視察(津山市・安芸高田市)実施
	9	市民アンケート実施
平成30	4	交通政策の専門部署「情報交通課」を新設
	5	～8月にかけて予約システム、ドア・ツー・ドア運行などの先進地視察(3市3町)実施
	11	車両4台入札／予約システムプロポーザル実施／愛称公募
平成31	2	老人クラブ連合会などへの説明会開始(約50カ所)
	3	条例制定／予約センター設置／オペレーター配置／市内タクシー4社に運行を委託
	4	「さいかいスマイルワゴン」運行開始
備考		議会全員協議会、市地域公共交通会議など適宜開催

表2 運行概要

運行エリア	市内全域を四つのエリアに区分
運行主体	市内四つのタクシー事業者
運行形態	予約制、ドア・ツー・ドア
運行日	平日(土日、祝日、年末年始(12/31～1/3)は運休)
運行便数および運行時間	8便(8時台～16時台(12時台はなし))
運賃	1回300円(小学生150円、未就学児無料(保護者同伴))
運行車両	10人乗りワゴン(各エリアに1台の合計4台)
予約センター	オペレーター(3人)
乗り継ぎ場所	4カ所(乗り継ぐ場合のみ)
その他	事前登録制(市外者も登録可能)

図1 さいかいスマイルワゴン予約の流れ



運行主体は市内四つのタクシー事業者とすることで、タクシー利用者の減少に配慮し、運賃についてはバス、タクシーの初乗り運賃の間を取り、1回乗車300円とした。

予約受付については、市役所内に設置した予約センターにオペレーターを配置している。また、利用者の把握と予約をスムーズに行う観点から事前登録制を採用し、市民以外も利用できることとしている(図1)。運行概要は表2の通りである。

「さいかいスマイルワゴン」の1番の特徴は、バス停まで行く必要がなく、自宅などの乗車場所から行きたい場所まで行くことができるドア・ツー・ドアでの運行を行っているところである。

これにより、足腰に不安のある高齢者や重い荷物を持った買い物客が利用しやすいものとなっている。

運行主体は市内四つのタクシー事業者とすることで、タクシー利用者の減少に配慮し、運賃についてはバス、タクシーの初乗り運賃の間を取り、1回乗車300円とした。

予約受付については、市役所内に設置した予約センターにオペレーターを配置している。また、利用者の把握と予約をスムーズに行う観点から事前登録制を採用し、市民以外も利用できることとしている(図1)。運行概要は表2の通りである。

民アンケートを実施し、その結果、公共交通機関の利用状況や改善ニーズを把握することができた。中でも車を運転できない高齢者の方から、通院や買い物への支援を求める多くの市民の声に触れ、改めてその必要性を実感した。

事業化を早急に進めるため組織改革を行い、平成30年4月1日付で情報交通課交通政策を新設し所管させた。

そして目標通り市長就任から2年を待たず、平成31年4月1日から新しいコミュニティ

ティ交通である「さいかいスマイルワゴン」の実証運行を開始することができた。運行開始までの流れは表1の通りである。

運行概要

運行区域は、市域が約230km²と広いので、長くても1時間以内に乗客を目的地まで送れるよう四つのエリアに分割し、移動はエリア内に限

ることとした。

こうすることで、乗車による負担も少なく、移動は各エリア内に限られるため、医療機関や商業施設など地域のコミュニティも守られる。

また、「さいかいスマイルワゴン」の1番の特徴は、バス停まで行く必要がなく、自宅などの乗車場所から行きたい場所まで行くことができるドア・ツー・ドアでの運行を行っているところである。

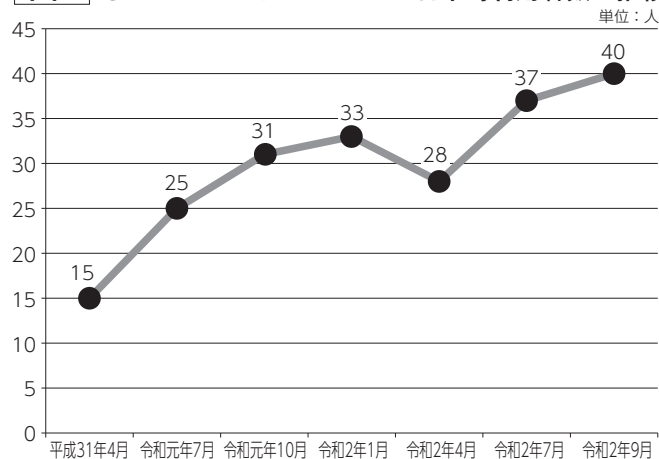
運行実績

「さいかいスマイルワゴン」運行当初からの利用者数の推移は、図2の通りである。

運行開始当初の平成31年4月は、1日平均で15人の利用であったが、徐々に評判も高まり利用者が増え始め、新型コロナウイルス感染症の影響を受けながらも、令和2年9月には1日平均40人と過去最高の利用となっている。

令和2年8月に実施した市民意識調査では、公共交通の充実の満足度が、平成26年度

図2 さいかいスマイルワゴンの1日平均利用者数の推移



調査時点の23・6%から38・3%へと、14・7ポイント上昇している。

課題

別のエリアにある大型スーパーを利用したなどの利用者から、「エリアを越えて運行してほしい」との声が多く寄せられた。先に述べたように面積が広い本市にとって、エリアを越える運行は運行時間がかかり過ぎることや、地域コミュニティを守る観点からエリア内のみの運行は変更せず、乗り継ぎ場所を設けることとした。しかし乗り継ぎ時に待ち時間が発生することなどから実際の利用者は少ない。

もう一つの課題が、路線バスおよびタクシーとの共存である。「さいかいスマイルワゴン」の利用者が今後急激に増加していくと、バス・タクシーの利用にも影響し、路線バスの減便や路線廃止の恐れがある。

エリア越えも同じだが、安易に利便性を向上する見直しは本市の公共交通の共倒れにもつながるため、慎重な判断が必要であると考えている。

まとめ

市民の思いでもあった新しいコミュニティ交通の導入が、検討開始から2年弱で運行開始できたことについて、各交通事業者を

はじめ関係者の皆さまにお礼を申し上げます。近年高齢者の交通事故が増加する中、運転免許証の自主返納者も年々増えているが、このような方々の受け皿となり得る「さいかいスマイルワゴン」が果たす役割は大きい。

「さいかいスマイルワゴン」を高齢者だけにとどまらず、市民の足として利用できる仕組みと、他の公共交通機関との共存を構築していかなければならないと考えている。

現在は、実証運行の段階ではあるが、市民からはある程度の評価を得ている。今後、本格運行に向けてさまざまなニーズに対応しながら、将来にわたって市民に親しまれるような公共交通になることを目指していきたい。



さいかいスマイルワゴン

都市の リスクマネジメント

第128回

「連携協働」と自治体の課題

兵庫県立大学大学院減災復興政策研究科長、神戸大学名誉教授

室崎益輝



この「都市のリスクマネジメント」の連載では、自治体の課題として「減災」と「危機管理」を取り上げたが、もう一つ忘れてはいけない大切な課題がある。それが「連携協働」である。三大教訓として、防災から減災へ、防災対策から危機管理へ、行政主導から連携協働が求められるようになっていく。そこで、連携協働の視点からこれからの自治体の災害対応の課題を考えることにしたい。

連携協働の考え方

減災では、巨大災害に対応する自助や公助だけでは不十分で、それを補う共助や互助が大切なことを述べた。危機管理では、想定外の事態が発生するクライシスマネジメントにおいて、劣勢をカバーする補完や補填^{ほてん}が大切なことを述べた。その共助や補完を実現するのが、ネットワークとしての連携であり、コラボレーションとしての協働である。

互いにつながることに重きを置く連携と、共に活動することに重きを置く協働とは、多少の概念の違いがあるが、共に力を合わせる

ことを求めている点では同じである。大きな自然に対して小さな人間は、力を合わせて大きな力をつくるしかないし、個々に対応できない大量のニーズに対しては、シーズをかき集めて対処するしかない。

大きな力に向き合うためには、1+1が5にも10にもなる関係性の構築がある。そのために、立場を超えて、組織を超えて、職種を超えて、地域を超えて、有機的に連携し協働しなければならぬ。行政と市民の協力というレベルにとどまらず、多種多様な人間の足し算や掛け算が求められる。共助は無限度の可能性を秘めており、その可能性を連携協働で引き出すのである。

連携協働の正四面体

その足し算や掛け算の在り方を示すモデルとして、連携協働の正四面体というのがある。立体の中では正四面体が、外力に対して最も強い抵抗力を持っている。正三角形の四つの面がしっかりとスクラムを組んで耐え忍ぶことができるからである。四つの頂点が等距

離でつながっている正四面体の形状が、その強い抵抗力の源泉となっている。

減災の正四面体という時には、この四つの頂点に「コミュニティ、行政、企業、市民団体」が座ることが期待されている。市民団体には、生協や青年会議所などの中間組織やNPOなども含まれる。日本では、まだまだ企業や市民団体の減災や災害対応への参画が弱く、ボランティアの力量も必ずしも十分でない。それだけに、正四面体となるためには、企業の参画を図り、NPOの成長を促すことが欠かせない。

リスクコミュニケーションの正四面体もある。この時は頂点に「行政、市民、メディア、専門家」が座る。行政の情報だけでなく、専門家の持っている情報や知識も欠かせない。市民の持っている草の根の情報も欠かせない。さらに、メディアの力を借りて情報の共有化を図り、社会全体のリスク認識を高める必要がある。メディアの存在はとても大きく、それを味方につけるようにしないといけない。

Risk Management

連携協働の規範

正四面体で、頂点の間の距離が等しいことが抵抗力の源泉だと述べた。距離が等しいというのは、対等の関係で結びついていることを意味する。行政が上から主導することを意味しない。相互尊重の上につながることを求めている。この対等の関係ということでは、コーディネートション、コミュニケーション、オペレーション、コラボレーションという「四つのC」が求められる。

コーディネートションでは、お互いの良さが引き出されるようにつなげる、コミュニケーションでは、お互いの情報を共有するように努める、オペレーションでは、一緒に企画し運営するよう心掛ける、コラボレーションでは、一緒に力を合わせ行動することが求められる。このうちのオペレーションについては、防災会議や対策本部の中に企業やNPOなどの代表の席を設けることも、考えなければならない。

連携協働の課題

災害が相次ぐ中で、連携協働の関係構築も進化しつつある。例えば、ボランティアセンター設置などの災害支援においては、行政と社協と民間セクターの3者連携が積極的に図られている。被災地の瓦礫^{がれき}処理では、行政、技術系ボランティア、自衛隊、消防組織などの連携も図られるようになった。防災士と消

防団との連携も進んでいる。

とはいえ、まだまだ課題が多い。その課題のキーワードは、相互信頼、自律連携、支援受援、専門協働、減災サイクルの五つである。相互信頼は、先に述べた対等の関係に通じる。信頼関係の構築に努め、それぞれの良さを認め合うようにしなければならない。パートナーシップの熟達求められるということである。

自律連携というのは、連携の前に自律することが必要ということであり、もたれあいになつてはいけないことである。連携や応援が強調されるようになって、他者依存的な誤った風潮が強まっている。市民は全てを行政の責任にし、行政は市民に責任を押し付けがちである。そのもたれあいの風潮の中で、行政の防災自治の精神、コミュニケーションの相互扶助の精神が薄れてきている。

支援受援というのは、連携協働を支援する側あるいは支援される側だけでバラバラに考えるのではなく、相互の共同作業として捉え、支援側と受援側の協働のオペレーションを構築することが欠かせない。そのために、自治体やコミュニティの受援計画の充実が求められる。助けられ上手にならない。

専門協働というのは、専門性や経験値を持ったスペシャリストの参画が欠かせないということである。お互いに欠けているものを補い合うという視点からは、専門技能や災害経験の補完が必要になってくる。瓦礫処理における重機ボランティア、住宅再建における

建築ボランティア、健康管理における保健看護ボランティアなど、多様で重層的な連携を図ることが望まれる。

最後の減災サイクルでは、予防対応から応急対応、さらには復興対応におけるまでの協働関係の継続が求められる。とりわけ平常時から、協働のプラットフォームをつくるなどして、行政と市民団体などとの連携関係の基礎をつくり、応急対応や復興対応の事前の共同訓練をして連携関係の熟達を図る必要がある。加えて、姉妹都市の締結や応援協定などで日ごろからの交流を進めておくことも欠かせない。

筆者プロフィール

室崎益輝 (むろさき よしてる)

1944年生まれ。京都大学工学部卒業、同大学院工学研究科修士課程修了。神戸大学都市安全研究センター教授、独立行政法人消防研究所理事長、消防庁消防研究センター所長、関西学院大学教授、ひょうご震災記念21世紀研究機構副理事長を経て、2017年より兵庫県立大学大学院減災復興政策研究科長、神戸大学名誉教授。日本火災学会会長、日本災害復興学会会長、地区防災計画学会会長、中央防災会議専門委員、消防審議会会長などを歴任。日本建築学会論文賞、日本火災学会賞、防災功労者内閣総理大臣表彰、兵庫県社会賞、神戸新聞平和賞、NHK放送文化賞などを受賞。著書に、『地域計画と防火』（勁草書房）、『建築防災・安全』（鹿島出版会）、『大震災以後』（岩波書店）など。



危機的な状況にある小児科診療所の経営

城西大学経営学部教授 伊関友伸

危機的な状況に直面する 小児科診療所の経営

本年9月7日、公益社団法人日本小児科医会は、「子どものかかりつけ医がいなくなる?! 日本の小児医療がピンチです!」という緊急メッセージを公表した。(図1)

緊急メッセージでは、新型コロナウイルスは、「子どもたちにとっては普通のカゼよりも軽い病気であることがほとんど」であることが、世界での経験で明らかになったものの、「わが子が感染することを恐れる当然の親心による受診控えによって子ども達や小児医療は深刻な影響を受けている」とする。

外来患者数の激減が続いていることで、全国の小児科診療所が経営危機に瀕していること、このままでは、わが国から身近な、かかりつけの小児科医が消えてしまうこと。さらに、地域から小児科医が減ってしまうと、小児救急、幼稚園・保育園医、学校医、乳幼児健診など地域の子どもたちへの医療保険行政

も回らなくなることとを訴えている。

その上で、日本小児科医会は国に向けて緊急支援の要望を提出したこと、保護者からも声を上げて、小児科医を応援することについて要望をしている。

大幅に減少した小児科患者数

なぜ小児科の患者が減少したか。さまざまな要因があると思われるが、何よりも3月から5月に掛けて、学校、幼稚園、保育園が休みとなり、子どもが新型コロナウイルスをはじめとする感染症に罹患する機会が激減した。その後も親などの子どもの感染症対策(手洗いの励行など)が継続されていることが大きいと思われる。

日本小児科医会による全国400施設以上の小児科診療所経営実態調査では、3月、4月の外来患者数が前年比30%以上減少の診療所は68・5%、40%以上減少の診療所は47・5%。5月の外来患者数20%以上減少の診療所は90%、40%以上減少の診療所は

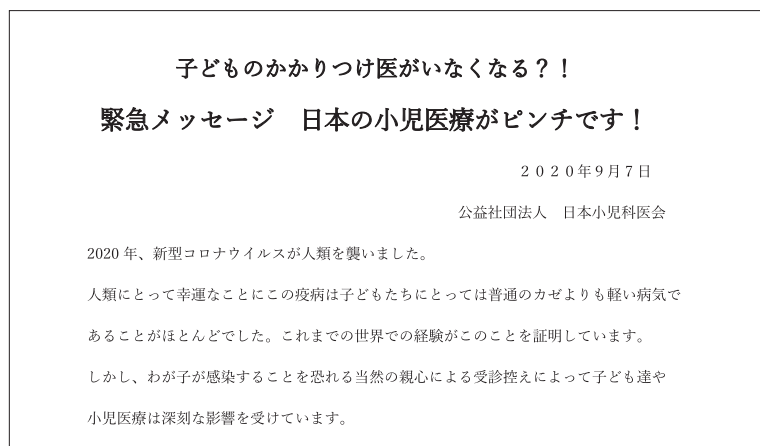
41%、60%以上減少の診療所は8・4%に達している。

小児の患者の減少に伴い、小児科診療所の収益は急激に悪化している。図2のように、診療報酬総額(診療所収入)は、3月がマイナス25・7%、4月がマイナス38・2%、5月がマイナス48・3%となっている。特に緊急事態宣言が延長された8都道府県ではマイナス59・3%に達しているという。小児科は全ての診療科の中で最も影響を受けており、8月になっても回復の兆しは表れていないという。閉院する小児科診療所も出始めているとされる。

病児保育所の運営にも影響

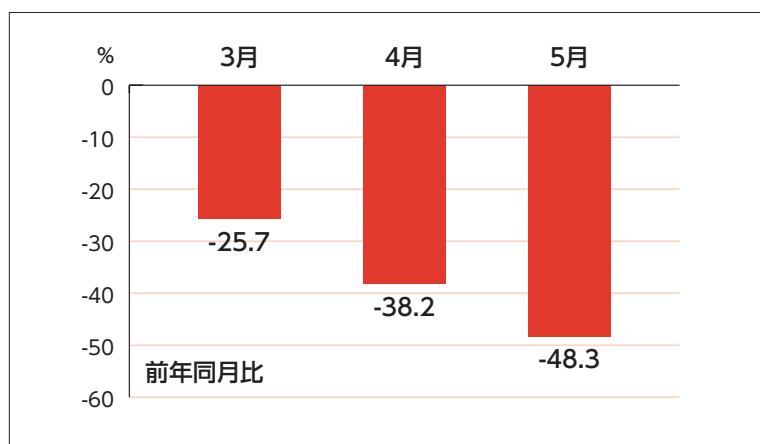
小児科診療所の経営危機により、病児保育にも影響が出ている。病児保育は、小児科診療所に併設されているところが多い。病児保育利用者が月間ゼロから数名の施設がほとんどで、収入が激減し、運営の継続が厳しくなってきた。そもそも病児保育

図1 公益社団法人日本小児科医会からの緊急メッセージ



日本小児科医会ホームページより引用

図2 急激に悪化する収益



日本小児科医会「小児科診療所経営実態調査」より作成

所は、かぜ（普通感冒）の子どもの保育の受け入れを行うのが仕事の中心となっている。かぜは、ライノウイルスや旧型コロナウイルス、RSウイルスなどウイルス（複数のウイルス感染の場合もあり）によってもたらされる。普通のかぜと違って子どもを受け入れたが、その子どもが新型コロナウイルス感染者であれば、他の子どもや保育士・看護師などといったスタッフへの感染の危険が生じる。病児保育室を通じて、新型コロナウイルスの感染が起されば、病児保育室の一時閉室、濃厚接触者となるスタッフが

自宅での待機を行うことが必要となる。マスクが病児保育室での感染を報道する可能性もあり、風評被害による利用者の急減が起きる危険性もある。

新型コロナウイルスは病児保育の運営そのものを脅かしている。

このままではわが国の小児科診療所ネットワークが崩壊する

そもそも、医療機関は患者のピークに対応できるように体制を整えることが求めら

れる。新型コロナウイルスの影響で一時的に患者が減ったことにより、診療所が経営破綻すれば、将来の患者のピークに医療を提供できない事態に陥ることになる。患者が減って収入が減れば、その分だけ収入を補って小児科医療の提供を継続していく必要がある。診療報酬増額や補助金交付が必要であると考え。

病児保育は設置者が市町村であり、国と地方財源によって支えられている。その維持については、地方自治体の支援が必要であると考え。

筆者プロフィール

伊関友伸 (いせき ともし)

1987年埼玉県入庁、県民総務課、大利根町企画財政課長、県立病院課、社会福祉課、精神保健総合センターなどを経て、2004年城西大学経営学部准教授、2011年4月同教授。研究テーマは、行政評価、自治体病院の経営、保健・医療・福祉のマネジメント。総務省公立病院に関する財政措置のあり方等検討会委員など、数多くの国・地方自治体の委員等を務める。著書に「まちに病院を!」(岩波ブックレット)「自治体病院の歴史 住民医療の歩みとこれから」(三輪書店)などがある。

タイトルの「アスクレピオスの杖」とは、ギリシア神話に登場する名医アスクレピオスの持っていた蛇(クサシヘビ)の巻きついた杖。医療・医術の象徴として世界的に広く用いられているシンボルマークである。

全国市長会の

動き

10月12日～11月8日

詳細につきましては、全国市長会ホームページ
(<http://www.mayors.or.jp/>)
をご参照ください。



発言する菅総理大臣（総理官邸にて）



発言する立谷会長（全国市長会事務局にて）

#1

国と地方の協議の場（令和2年度第2回）
（テレビ会議）を開催し、立谷会長が出席

10月13日、「国と地方の協議の場」（令和2



立谷会長

#2

地方六団体と総務大臣との意見交換会が
開催され、立谷会長が出席

10月13日、地方六団体と総務大臣との意見
交換会がWEB会議により開催され、立谷会
長をはじめ地方六団体の代表が出席した。
総務省から「地方行政のデジタル化」につい
て説明の後、意見交換が行われた。

【行政部】

年度第2回）がテレビ会議形式で開催され、
本会から立谷会長が出席し、「地方創生及び
地方分権改革の推進」および「新型コロナウイルス
感染症対策」について協議を行った。

【企画調整室】



坂本・まち・ひと・しごと創生担当大臣に要請

#3
まち・ひと・しごと創生対策特別委員会
委員長の亀井・名張市長をはじめ地方
六団体代表者が「新たな時代に対応した
地方創生の実現に関する提言」について、
加藤・内閣官房長官、坂本・まち・ひと・
しごと創生担当大臣に要請



加藤・内閣官房長官に要請

方六団体代表者が加藤・内閣官房長官、坂本・
まち・ひと・しごと創生担当大臣に面会の上、
「新たな時代に対応した地方創生の実現に関
する提言」について要請を行った。

【行政部】



立谷会長

#4
「地域医療確保に関する国と地方の
協議の場（第5回）」が開催され、
本会から立谷会長が出席

10月29日、「地域医療確保に関する国と地
方の協議の場」が開催され、本会から立谷会
長が出席し、新型コロナウイルス感染症を踏
まえた地域医療構想の考え方について協議を
行った。

厚生労働省から「新型コロナウイルス感染
症を踏まえた地域医療構想の検討状況」につ
いて説明の後、意見交換を行った。

【社会文教部】



吉田・本庄市長

#5 「新しい時代の初等中等教育の在り方
特別部会(第17回)」に吉田・社会文教
委員会委員長が出席、意見陳述

10月29日、中央教育審議会初等中等教育分
科会「新しい時代の初等中等教育の在り方特
別部会(第17回)」が開催され、社会文教委員
会委員長の吉田・本庄市長がオンラインで出
席した。

〔社会文教部〕



立谷会長

#6 立谷会長と西村・経済再生担当大臣が
「年末年始における分散型休暇の取得の
推進等」について意見交換

10月30日、立谷会長と西村・経済再生担当
大臣が「年末年始における分散型休暇の取得
の推進等」についてオンラインで意見交換を
行った。

〔社会文教部〕



齊藤・熱海市長

#7 自由民主党「予算・税制等に関する
政策懇談会」に副会長の齊藤・熱海市長
が出席

11月5日、自由民主党「予算・税制等に関
する政策懇談会」が開催され、副会長の齊藤・
熱海市長をはじめ、地方六団体等の各代表が
出席した。

〔財政部〕

自治立法権の再発見

北村喜宣先生還暦記念論文集

原島良成 編著

第一法規 定価(本体3,500円+税)

機関委任事務制度を廃止した地方分権改革は、自治体にとって、条例制定の対象および裁量を大きく拡大させるとの期待を抱かせるものでした。しかし実際には、法令の規律密度の高さなどから、20年前に思い描かれた広範な自治立法権の実現には至っていません。

そうした中、本書は、一般理論および個別法政策の両面から、自治立法権の可能性をあらためて探究する論文集です。さらに、条例論を第一線でリードされてきた北村先生の論考や条文・判例資料も収められており、自治体関係者の皆さまにぜひご一読いただきたい1冊です。



令和3年 全国市長会年間行事予定

月 日	時 刻		会 場	会 議 名 他
	開始	終了		
1月27日(水)	10:00	12:00	全国都市会館 日本都市センター 他	(行政、財政、社会文教、経済) 委員会
	13:30	15:00	全国都市会館	理事・評議員合同会議
4月7日(水)	13:30	15:00	全国都市会館	理事会
4月8日(木)	10:00	12:00	全国都市会館	各支部・都道府県市長会事務局長等連絡会議
6月8日(火)	11:00	12:00	全国都市会館	理事・評議員合同会議
	13:30	15:00	日本都市センター ルポール麹町 JA共済ビル	第1～第4分科会
	15:30	17:00	全国都市会館	市長フォーラム
6月9日(水)	10:00	12:00	ホテルニューオータニ	第91回全国市長会議
	13:00	13:20	同上	(行政、財政、社会文教、経済) 委員会
7月14日(水)	10:00	12:00	全国都市会館 日本都市センター 他	(行政、財政、社会文教、経済) 委員会
	13:00	14:30	全国都市会館	理事・評議員合同会議
10月7日(木) (第1日)	9:30	17:00	アクリエひめじ	第83回全国都市問題会議 開催地：姫路市 アクリエひめじ(住所：姫路市神屋町143番地2)
10月8日(金) (第2日)	9:30	12:00 (午後視察)	同上	
11月17日(水)	13:00	15:00	全国都市会館 日本都市センター 他	(行政、財政、社会文教、経済) 委員会
	15:30	17:00	全国都市会館	市長フォーラム
11月18日(木)	13:00	15:00	全国都市会館	理事・評議員合同会議
12月 (政府予算対策)			全国都市会館	(必要に応じて) 理事会または政策推進委員会

※時刻、会場等については予定であり、正式には開催通知で連絡いたします。

市政

令和2年12月号