

■とっておき！美しい都市の景観……………3

「九頭竜湖の紅葉」大野市（福井県）

■市政ルポ 鈴鹿市（三重県）……………6

最高に住みやすいまちの基盤は子どもの笑顔
鈴鹿市長 ● 末松則子

■城郭探訪 まちづくりと城の址……………12

「難攻不落」金山城とまちづくり
太田市長 ● 清水聖義

■マイ・プライベート・タイム……………14

ラジオ体操で元気アップ！
東村山市長 ● 渡部 尚

■わが市を語る……………16

◆「人にやさしいまちづくり」に向けて
深川市長 ● 田中昌幸

◆誰もが住みたい、住み続けたいと思えるまち
結城市
結城市長 ● 小林 栄

◆シグロ・カルシティ 下田市の挑戦
下田市長 ● 松木正一郎

◆未来へ輝く希望と信頼のまち「こまつしま」を目指して
小松島市長 ● 中山俊雄

■これぞ！食のイチオシ 田原市（愛知県）……………24

■写真で見る都市の変遷〜今と昔の風景〜……………25

旭市（千葉県）



市政ルポ

鈴鹿市（三重県）

『こどもまんなか』の
多面体的まちづくり!!

鈴鹿市長 ● 末松則子

特集

地域で守り育てる公共交通

〔寄稿1〕地域公共交通の「活性化」を捉え直す
―求められる「都市戦略」と「生活支援」の視点―

福島大学教授／前橋工科大学特任教授 ● 吉田 樹

〔寄稿2〕「エリア」括運行」を活用した路線バスの徹底見直し

松本市長 ● 臥雲義尚

〔寄稿3〕持続可能な公共交通システムの確立を目指して

三次市長 ● 福岡誠志

〔寄稿4〕持続可能な地域公共交通を創造する

別府市長 ● 長野恭紘

動き

■世界の動き／世界の「選挙イヤー」で与党苦戦の意味 拓殖大学客員教授 ● 名越健郎

■経済の動き／次期政権は経済運営の成果継続を 名古屋外国語大学特任教授 ● 滝田洋一

■自治の動き／1兆円超えた「ふるさと納税」 総額抑制の具体策が課題に

毎日新聞論説委員 ● 人羅 格

■都市のリスクマネジメント

「洪水氾濫」と自治体の課題 神戸大学名誉教授・兵庫県立大学名誉教授 ● 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

地方公共団体金融機構の地方自治体マネジメント支援

城西大学経営学部教授 ● 伊関友伸

■海外レポート

ドイツ自治体、「町の誇り」にアーカイブが不可欠だ ジャーナリスト ● 高松平藏

■時代を駆け抜けた偉人たち

鐵耕山人 富田鐵之助⑦ 媒酌人

作家 ● 出久根達郎

■全国市長会の動き

■編集後記

56	54	52	50	48	46	44	42	40	37	34	31	28	27
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

『最高に住みやすいまちの基盤は子どもの笑顔 「こどもまんなか」の多面体的まちづくり!!』

わがまちの持続可能な未来
「こどもまんなか」のまちづくり

伊勢湾（市域東側）と鈴鹿山脈（市域西側）に抱かれた自然豊かなまち・鈴鹿市は、昭和17（1942）年12月1日、2町12村の大型

合併の実施により市制施行。
令和4（2022）年12月1日には市制施行80周年の節



鈴鹿8耐（7月開催）と並ぶ鈴鹿の夏の風物詩「すずかフェスティバル（すずフェス／8月開催）」には、県内外から2,400人もの踊り子が毎年参加



令和4年11月28日、盛大に開催された市制施行80周年記念式典の様様（シャンパンボトル型巨大クラッカーで祝福）

目を迎えている。

自然に恵まれた鈴鹿市は、工業集積の進んだまちでもある。市制施行以前の昭和13（1938）年、鈴鹿地域には海軍航空隊と関連施設が設置された。それ以後、搭乗員の養成とともに、航空機関連の各種製造工場や研究機関なども次々立地していった。

2町12村による大型合併には、それらの軍事施設が立地していた地域全体を統合し、鈴鹿海軍工廠を設置する計画の下に推進された歴史的な背景がある。そのため、鈴鹿市は誕生と同時に《軍都》として、全国にその名を轟かせることになった。

そうした基盤の下に、鈴鹿市では戦後、工業集積地としての土壤を生かして平和産業の工業立地（誘致）を進め、伊勢湾岸地域有数の内陸工業都市へと発展を遂げる。中でも、本田技研工業株式会社（以下、ホンダ）など自動車産業関連の工業集積が広く知られるが、現在では食品、医薬品、精密機器など幅広い分

すえまつのりこ
末松則子
鈴鹿市長



野のモノづくり産業が集積する総合的な工業都市として、国内外から高い評価を得ている。

また、東海道や伊勢街道などの陸路、伊勢湾の海上交通などが交差する、古くからの「交通の要衝」でもあった鈴鹿の地には、東海道五十三次のうち二つの宿場（44番目の石薬師宿、45番目の庄野宿）があり、海産物だけでなく農産物の生産も盛んだった。そのため、多様な物産の集散地としての性格も併せ持っていた。



伊勢型紙が創った数々の文様は現在、クラフト作品などに幅広く使われ国際的にも人気が高い(鈴鹿市伝統産業会館)



F1の歴史をたどる展示が好評のHonda RACING Gallery (伝説のF1ドライバー、アイルトン・セナが実際に乗ったマクラーレン・ホンダのマシン)

このように、内外の多様な「人・モノ・コト」が交流する地域性がもともあつた鈴鹿では、多彩な文化・芸術・伝統工芸なども時代とともに育まれ、継承されてきた。

現在も全国で唯一無二の評価を得ている伝統的工芸品「伊勢型紙」と、「鈴鹿墨」は、象徴的な存在といえるだろう。

一方で鈴鹿市の名は、例えば世界最高峰の自動車レース「F1日本グランプリ」や、バイクファン憧れのオートバイレース「鈴鹿8時間耐久ロードレース(鈴鹿8耐)」が鈴鹿サーキットで毎年開催されるような、最先端の「モータースポーツのまち」としても世界中に発信されている。

時代を超えて醸成されたこの「多様性」は、現代都市としての鈴鹿市の《多面的魅力》を形成する要因となっている。

そんな鈴鹿市における最大の地域課題はやはり、一部の大都市圏を除いた全国の都市に共通の「少子高齢化」と「人口減少」の抑制だ。市制施行当時に約5万人だった人口のピークは、平成21(2009)年の約20万5000人。それ以後、漸減傾向を続けているとはいえず、本年6月末の時点で約19万5000人と、減少率は比較的低いままに推移している。しかし、平成21年以降、20歳〜39歳までの子育て世代の転出超過が進んでいることから、鈴鹿市では各種の「子育て支援策」を継続的に実施してきた。

とりわけ平成23(2011)年5月1日、中部地方9県でも初の女性首長として就任した末松則子鈴鹿市長は、自らの子育て経験なども踏まえ、実情に即した、先進的で、きめ細かい子育て支援策、教育支援策、女性(および母親)支援策などの実施に力を傾注してきた。その原点について、末松市長は次のように語る。

「市長就任前に、子育てをしながら、地元・鈴鹿市を基盤に三重県議として8年間の活動をする中で、常に痛感していたのは待機児童やひとり親家庭への支援の不足など、子育て環境の《実情》に即した支援が、三重県全体の傾向として遅れているという現実でした。

そして、そうした状況の是正

は、女性であり、母親であることを基盤に、県政にも参画してきた自分のような立場の人間に課せられた責務ではないのかという思いが、次第に募っていきました。さらに、その思いを具体的な政策として実現するには、どうしたらいいのか。自らが政策の実行役である市長になるしかない。そんな思いから、平成23年実施の市長選への出馬を決意したのです」

折しも本年2月に「令和6年度当初予算案」を発表した際、末松市長は、「本年度予算を『《最高に住みやすいまち鈴鹿》へのスタート予算』と名付けました。これまでと同様、鈴鹿市は子どもたちを中心に、どのようなまちづくりをしていくべきなのか。そこに焦点を当てて、しっかりと配分した予算案になっています」と発信した。

それは平成23年の就任以来、4期14年目に入った現在、これまで末松市長がさまざまな形で推進してきた「子どもを中心にした鈴鹿



市のまちづくり」が、いよいよ佳境に入りつつあることを示す、力強いコメントといえるだろう。

女性市長ならではの気づき 実情に即した子育て支援策の実践

「子育て支援は鈴鹿市の政策の中心であり、最高に住みやすいまちとは、子どもの笑顔が見られるまちに他ならない」との明確な基本理念を、就任以来、発信し続けてきた末松市長の子育て支援策に共通するのは、机上の論理ではなく「今、本当に必要とされている支援とは何か」という具体的なニーズ



毎年3月に開催される「伊勢国分寺まつり」は鈴鹿の春の風物詩

へのアプローチ、必要な部分にピンポイントで支援を実施する効率性、それゆえの有効性だ。
例えば市長に就任後、真っ先に手掛けた子育て支援の事業の一つは、中学校給食の導入だった。

「中学校給食の導入は、市長選でのマニフェストにも掲げていた事業です。当時の三重県は、他の地域に比べて、中学校給食の導入が遅れていました。朝からお弁当を作るのは、実はかなりの労力が要る作業です。私は子育てをしながら仕事をしていたので、中学生まで給食があればいいな、世の子育て中の働くお母さんたちも皆、この事業を欲しているだろうなと、いつも思っていました。」

そこで市長に就任した当初から準備を進め、平成27(2015)年度によりやく実現することができました。

さらに並行して子ども医療費の窓口無料化にも取り組みました」

例えば、ずいぶん以前から全国で必要性が叫ばれながら、なかなか普及しなかった取り組みの一つに、5歳児健診がある。末松市長はこれについても就任直後から取り組んできた。

「5歳という年齢は、発達面において言語理解や社会性が急速に進む時期に当たります。特に保育園や幼稚園などの集団生活を送る中で、個性や発達の特性などが、顕在化しやすくなる。鈴鹿市ではそこに着目し、平成28(2016)年度からモデル事業として5歳児健診(集団適応健診)を実施。令和元(2019)年度から本格始動しました。健診だけでなく、園での日常的な様子の観察なども行い、保護者に伝えるとともに、相談にも随時応じています。」

また、5歳児健診は、在宅で過ごしている子どもさんたち、外国籍の子どもさんたちも

含め、全ての5歳児を対象にしています」
鈴鹿市では0歳から18歳までの支援が必要な子どもたちを対象に、保健・福祉部門が一体となり、早期発見および途切れのない支援(障がい者医療費の助成、障がい者就労支援などを含む)も、並行して行ってきた。

末松市長が県議時代から懸念していた「ひとり親家庭への支援」についても、市長就任以来、学習支援事業、各種支援給付金事業、ひとり親家庭の医療費助成事業など、次々に拡充してきた。

これから子育てを始める女性を支えるための施策も同様だ。

「工業都市・鈴鹿市には多くの企業が立地しており、毎年度末・年度初めに転入して来られる、子育て世代の方が多くいらっしゃいます。そこで慣れない土地に引っ越してくる子育て中の方やこれから子育てをされる方たちを対象に、子育て施設を拠点とする『プレママのつどい』『転入ママのつどい』『近所ママのつどい』などの取り組みにも尽力してきました」

男女雇用機会均等法第12条・13条に基づく、妊娠中および出産後の女性労働者の保護は、近年さまざまな形で浸透しつつある。しかし実情は、勤務先の労働環境などにより、実施状況も浸透度も現在に至るまでバラバラだ。

末松市長はこの点についても早くから着手。



令和6年4月に、子育てへの期待感・ワクワク感を高めてもらい、新たな交流とにぎわいの創出につなげることを目的に、『情報誌』と『リーフレット』を発刊した

4月に施行された「こども基本法」の理念に基づき、同年7月、「こどもまんなか応援サポーター宣言」を行っている。

鈴鹿市では末松市長の就任翌年（平成24／2012年）に「鈴鹿市まちづくり基本条例」を策定して「子どもの権利」を明記。「鈴鹿市総合計画2023」（平成28年度～令和5年度実施）や「鈴鹿市子ども・子育て支援事業計画」（令和2～6年度実施）などにも盛り込むなど、子どもの権利を尊重する施策を積み重ねてきた経緯がある。

従って「こどもまんなか応援サポーター宣言」についても、鈴鹿市は単に「こども基本法」が施行されたから宣言を行ったのではない。これを新たなステップの一つとし、さ

平成26（2014）年度から、いわゆる「つわり休暇」（14日間）をいち早く導入し、市職員（女性）の子育てと仕事の両立を、制度面から支える契機とした。行政のこうした率先的な動きは当然、市内の民間企業にも陰に陽に影響力を発揮していることだろう。

そうした流れの中、

令和5（2023）年



市内の子育て支援施設では、子育て世代の「産前産後」のイメージを喚起するような多彩なイベントが随時開催されている（子育て支援センターりんりん）

らに「子どもたちの意見を尊重し、市民の皆さんとともに《こどもまんなか社会》構築に向け具体的なアクションを起こすという宣言」（末松市長）なのだ。

「こどもまんなか」の基本理念は当然、本年度から令和13（2031）年度まで実施のまちづくりの基盤「鈴鹿市総合計画2031（にいまるさんいち）」に、より一層、色濃く反映されている。

また、来年4月1日には「子どもが権利の主体として尊重され、安心して健やかに育つことができるよう、子どもや子育てにやさしいまちづくりの実現」を目的とする仮称《鈴鹿市子ども条例》が施行される予定

だ。仮称《鈴鹿市子ども条例》は、末松市長が就任以来、追求してきた「子どもを真ん中に置いた、最高に住みやすい鈴鹿市の実現」に向けた、新たな橋頭堡^{はつとうぼ}の一つともいえるだろう。

時空を超え継承されてきた 伝統と先端が融合するまちづくり

だが、ここで注意すべきは、末松市長が推進する「子どもを真ん中に置いたまちづくり」とは「子どもを持たない家庭や結婚しない人々を脇に置いたまちづくりの理念」では決していないことだ。



女性隊員だけで構成された鈴鹿市の消防隊「Hiまわり分団」の存在は、鈴鹿市における女性活躍のシンボルの一つ

持続可能な地域社会を構築するには、もちろん、少子化や人口減少の抑制が不可欠だ。しかしそれ以上に

重要なのは、誰もが平等の権利を主張し合い、各自が持てる力を自在に発揮できる環境の構築だろう。男性も女性も、結婚したい人もしたくない人も、子どもを持ちたい人も持ちたくない人も、全ての立場や考え方を有する人々の権利

数を女性が占めています。

市の女性職員の管理職登用も積極的に進めており、本年度の課長級以上の女性管理職は58人で、これは全体の22・1%（※鈴鹿市では過去最高）に当たります。

鈴鹿市のこうした状況を反映してか、市内のさまざまな組織・団体においても女性リーダーが増えしており、例えば鈴鹿市商工会議所会頭も、近年は女性が就任しています」

さて、今回の取材では、市内・天名地区に令和5年末に完成したばかりの、公民館と子育て支援センターの機能を合体させた『天名複合施設』内にある『子育て支援センターりんりん』を訪問。これから父親・母親になる子育て世代を対象に、出産や子育てのイメージを醸成するイベント（赤ちゃん広場）を見学することができた。

指導役の保健師さんの話では、この施設は、周辺自治体の住民も盛んに利用すること。また、それ以上に、初めての出産・子育てを前に、鈴鹿市に転入してきたばかり



伊勢型紙の技術継承教室の様様（伊勢型紙資料館内）

りの子育て世代の利用頻度が高いという話は、末松市長の推進する子育て支援の効果の事例の一つとして、大いに納得させられた。

伊勢型紙の歴史展示や技術伝承の他、鈴鹿墨の展示を行う『鈴鹿市伝統産業会館』、大規模な伊勢型紙問屋・旧寺尾家（市指定史跡）を活用した「伊勢型紙資料館」を訪問した後には、ホンダモビリティランド株式会社のご厚意で、鈴鹿サーキットも見学することができた。

今では「モータースポーツのまち」として知られる鈴鹿市とモータースポーツとの結びつきの原点は、昭和35（1960）年に



平成9年に開館した伊勢型紙資料館

を平等に尊重し、その真ん中の軸として、地域や国の未来を担う子どもたちを据えたカタチ。それが末松市長の推進してやまない「子どもを真ん中に置いたまちづくり」の《肝》ではなからうか。

こうした「平等を旨とするまちづくり」を推進するのに不可欠なのが、今も全国的に遅れが目立つ女性の地位向上（男女共同参画社会の実現）だ。この点についても、鈴鹿市の実績は注目される。

「私は市長就任以来、男女共同参画の推進にも力を入れてまいりました。その結果として、現在では鈴鹿市のほぼ全ての審議会において、委員の半分以上、それ以上の

鈴鹿市

(三重県)

市 政 ル ポ

「スーパーカーブ」の生産拠点として「本田技研工業株式会社鈴鹿製作所（以下、ホンダ鈴鹿製作所）」が開業したことに端を発する。

そして、現在までに1億台以上が全世界で生産され、空前のベストセラーとなった「スーパーカーブ」の大ヒットは、昭和37（1962）年の鈴鹿サーキット誕生の契機へと結びついていく。

ちなみに、ホンダ鈴鹿製作所で生産された「スーパーカーブ」の第1号機は、ホンダ創業者の本田宗一郎氏から、当時の市長・杉本龍造氏（共に鈴鹿市名誉市民）に寄贈され、現在は「モビリティリゾートもてぎ」（栃木県）のコレクションホールに所蔵されている。

このように、鈴鹿市の「モータースポーツのまち」としての発展の軌跡は、ホンダの成長・発展の歴史とも重なる部分が大きく、平成16（2004）年には、全国的にも類を見ない「モータースポーツ都市宣言」を行うに至った。

また、「F1日本グランプリ」や「鈴鹿8耐」が毎年開催されるなど、モータースポーツを核に「鈴鹿市」「ホンダ」「鈴鹿サーキット」が一連となって実施する情報発信が、国内外のモータースポーツ・ファン、とりわけ若者たちに対する鈴鹿市のイメージ（好感度）を高めていることは、各種の意識調査などからも明らかだ。

このように、中世から現代に至るまで、

時代を超え、醸成されてきた数々の地域財産（資源）に囲まれるようにして立地する鈴鹿市。

そこで肅々と進化を続ける「子どもを真ん中に置いた、最高に住みやすいまちづくり」の未来図は、いったい、どのようなものになっていくのだろうか。非常に興味を引かれる問いではある。

いずれにしても、それは昨年中に行われた「こどもまんなか応援サポーター宣言」を経て、「『最高に住みやすいまち鈴鹿』へのスタート予算」が組まれた本年度以降、もっといえば来年4月の仮称《鈴鹿市子ども条例》



F1日本グランプリには市民応援席が設けられ、市民が一体となって、世界的なイベントに声援を送っている



近鉄名古屋線・白子駅西口に設置されているモノリスには、F1日本グランプリのボディウムに立ったドライバーの手形が刻まれている



鈴鹿8耐の決勝日前夜に行われる「バイクであいたいパレード」には、全国から多くの二輪ファンが集まり、市内から鈴鹿サーキットに向けて、バイクでパレードを行う

の施行を受けてのごく近い将来に、より一層明らかになっていくものと思われる。その時が、今から楽しみである。

（取材・文＝遠藤隆／取材日＝令和6年6月21日）

城郭探訪

まちづくりと城の址

太田市 金山城

「難攻不落」金山城とまちづくり

太田市長(群馬県)

清水聖義



金山城の概要

太田市にある金山は標高約239mの低山であります。頂からは太田・新田地域だけでなく、広大な関東平野を一望することができます。『万葉集』の東歌に「にいた

やま」として詠われるほど古くから畏れ敬われ、現在ではハイキングやトレイルランニングなどで市民に親しまれています。眺望絶佳の山、畏敬の山、そして、親しみの山である金山には、戦国期に「金山城」という山城がありました。

ました。

金山城は、敵の侵攻を食い止めるため、巧妙に仕掛けられた通路や岩盤を削って造った堀切、水を豊富にたたえた池や井戸、水害から城を守るための排水路など、城を守る工夫が随所に見られます。特に、東国



金山城跡が立地する金山(南から)

金山城は、新田義貞を輩出した新田氏の子孫である領主・岩松家純によって文明元(1469)年に築城されました。その後、下剋上により元家臣の横瀬氏(後の由良氏)が城を掌握しました。東国の統治者であった古河公方や、これに敵対する室町幕府方の関東管領、甲斐の武田氏や越後の上杉氏、相模の北条氏といった関東の覇権を狙う戦国大名勢力のはざまにあって、金山城の歴代城主は形勢をうかがい、所属する陣営をくら替えして領地を守りました。敵対陣営からの攻撃も耐え抜き「難攻不落」を誇った金山城でしたが、最期は北条氏によって接收され、天正18(1590)年の小田原合戦で北条氏が敗北し廃城となり



石垣で守られた大手虎口(おおてこぐち)の通路(西から)



復元整備された金山城跡（南上空から）

金山は、江戸期には将軍に献上するマツタケの産地として幕府直轄領となり、その後、明治から昭和初期



水をたたえる日ノ池（北東から）

ではまれな石垣を多く用いた戦国期山城として注目されています。

近世・近代の太田金山

江戸期の太田は、日光参詣のための例幣使道太田宿（現在の本町通り）が置かれ、宿場町として栄えました。また、徳川家康によって大光院が開かれ、新田氏を先祖とあがめる徳川將軍家の手厚い庇護を受けました。

明治から昭和初期の太田は、東京から近く、気軽に楽しめる行楽地として大光院、藪塚鑛泉を中心ににぎわっていました。また、大正期に飛行機研究所（現在の株式会社SUBARUの前身）が開業し、軍需工場のまちという一面を持つようになりますが、戦後は、自動車産業のまちとして飛躍的な発展を遂げました。

には、一部御料林として宮内省が管理しました。城の遺構がよく残されているのは、このように金山が嚴重に管理されていたことも要因の一つとされています。

現在の金山城跡とまちづくり

現在の太田市は、群馬県内で高崎市、前橋市に次ぐ第3位の人口規模となり、北関東随一の工業都市として、着実に発展してきました。

史跡金山城跡は、昭和9（1934）年に国史跡指定、平成14（2002）年に追加指

定を受け、山頂周辺で石垣復元などの史跡整備を行いました。また、平成21（2009）年に史跡金山城跡ガイダンス施設が金山南麓に開館し、金山城を含む金山の歴史や自然に関して情報発信をしています。さらに、財団法人日本城郭協会から日本百名城の一つに選定され、国内外から多くの人が訪れるようになりました。今後は、史跡金山城跡ほか市内文化財を有効活用し、地域への愛情や誇りを高めることで、にぎわいあるまちづくりを目指していきたいと考えています。

歴史探訪コラム

城と都市のでんせつ

江口知秀
建設産業図書館 学芸員

子育て呑龍

大光院は、金山城のある金山の南麓に位置する。義重山新田寺の山号のとり、徳川家康が祖先の新田義重や同家代々の菩提を弔うために、慶長18年（1613）に建立した。もともと太田市は新田氏の本拠となつた新田荘に位置しており、古寺の遺跡のあつたこの場所が適地となつたのだという。そして、初代住職に選ばれたのが、江戸芝増上寺の観智国師の弟子呑龍だった。呑龍は、貧民の子どもを弟子として養育したと伝わり、「子育て呑龍」と親しまれた。文政3年（1820）版の『檀林巡路記』には、「開山堂龍公の靈験多しとして平日参詣群集す」とあり、没後200年を経てもその高德がしのばれていたことがわかる。さて、そのような呑龍だが、「子育て」の

異名の別の由来が、昭和9年の『金山太田誌』にあるのでご紹介したい。

元和2年（1616）のことだというから、大光院開山間もない頃のことだ。病気の父親の病を癒やそうとして、禁鳥のツルを捕らえた源治兵衛という孝行息子をかくまったのだという。幕吏が来ても頑として渡さない。そこで幕府では老中を通じて譴責したけれども効き目がなく、それどころか源治兵衛と共に寺を脱出して、信州小諸の山中に潜伏してしまった。しかも、ただ雨露をしのぎ、草木で糊口をしのぐだけの凡人であるはずもなく、潜伏中は孝子源治兵衛の教化にも努めていた。

こうした義侠心が世間の評判となり、ついに幕府も折れて罪が許され、再び大光院に戻って人々に慕われることとなったという。

ラジオ体操で元気アップ!

ひがしむらやま

東村山市長(東京都)

わたなべ
渡部

たかし
尚

マイ
ブライベート
タイム

ラジオ体操と散歩で病気知らず

早いもので私が市長に就任して17年と4カ月が経過しました。全国の市長さんと同様、私も土日・休日もなく連日慌ただしく過ごしていますが、幸いにもこの間2度ほどインフルエンザで市役所を休んだ以外は大きな病気もせずに、毎日元気に仕事をさせていただき、健康のありがたみを実感する日々を送らせていただいております。

時々「激務なのに市長はいつも元気ですね。何かおやりになっっているんですか?」

と聞かれることがあります。特別何かすごいことをしているわけではありません。思い当たるのは、ほぼ毎朝、自宅から2kmほどの所にある「東京都立東村山中央公園」まで「多摩湖自転車歩行者道」という自転車と歩行者専用の緑道を散歩して、そこで東村山市ラジオ体操会連盟の皆さんとラジオ体操をして、また自宅まで同じ道を歩いて帰ってくる、ということをやっています。

毎朝、四季折々の武蔵野の景色を見ながら散歩して、体操仲間の皆さんと緑豊かな公園で楽しくラジオ

体操をすると、目覚めたばかりの身体にリズムが生まれ、気持ちもスッキリして、全身に力が湧いてくる気がします。そうした意味では、ラジオ体操と散歩が私の元気の源なのだと思います。

コロナ禍の中でも分散して体操会を継続

そもそも、なぜ私がラジオ体操と散歩を始めたかと言

ますと、市長に就任し会食などの機会が増えたせいか急激に太ってしまって、それを何とかしたいと思ったからで、健康維持・増進のために始めたというよりダイエットというか、出っ張ったおなかを少しでも引つ込めたいと思って始めた、というのが真実に近いかと思います(コチラはあまり効果ありませんが……)。

初め、簡単にできる運動ということで散歩を始めました。そのうち東村山中央公園を歩く私のすぐそばで体操をされていたラジオ体操会連盟の当時の会長さんから「通り道なら、ついでにラジオ体操もやりませんか」と声を掛けていただいたのがラジオ体操を始めたきっかけです。それ以来、早朝から仕事がある時や雨降り、花粉症の症状がひどい時期を除いて、ほぼ毎朝、連盟の皆さんとラジオ体操をするようになりました。かれこれ14、5年にはなろうかと思っています。

この14、5年で思い出深いのは、やはり令和2年からのコロナ禍です。コロナ禍であらゆるものが一時は中断をせざるを得ませんでした。ラジオ体操会も例外ではなく、大勢の人が集まるのは感染リスクが高いということで、確か半年ほどだったと思いますが、中断を余儀なくされました。

しかし、中止になってもしばらくすると誰かが呼びかけたというわけではないのに、見知った体操仲間が三々五々集まり、小グループになって公園内に分散し、マス



多摩湖自転車歩行者道を歩いて都立中央公園へ向かう筆者



都立中央公園でラジオ体操会連盟の皆さんと体操をする筆者



夏期巡回ラジオ体操・みんなの体操会で1,300人の前でラジオ体操をする筆者（その1）

市制60周年記念「夏期巡回ラジオ体操・みんなの体操会」を開催

実は本年4月、本市は市制施行60周年の節目を迎えました。数年前から私は60周年を迎えるに当たりNHKラジオで放送される「夏期巡回ラジオ体操・みんなの体操会」を60周年の記念

クをしながら輪になってラジオ体操をするようになっていきました。散歩だけは続けていた私はこうした工夫をしながら体操を続けようとする皆さんの熱心さを目の当たりにして、とても感動し、すぐさま体操の輪に加えていただいたのです。そのおかげで私も再びラジオ体操ができるようになりました。

皆さんは「ラジオ体操をするのが日課になってしまうと、体操しないとどうもその日一日調子が出ない、なんとか継続したい」と口々におっしゃっていたことが印象的でした。「継続は力」と言いますが、逆にラジオ体操には「継続させる力」があると分かり、改めてラジオ体操の底力というか魅力をコロナ禍で再発見したところです。

幸い東京都ラジオ体操連盟様の後押しも頂き、「夏期巡回ラジオ体操・みんなの体操会」の主催団体であります（株）かんぽ生命保険様、NHK様、NPO法人全国ラジオ体操連盟様のご理解を頂き、本年7月26日に本市で開催の運びとなったのです。

当日は素晴らしい青空に恵まれ、早朝にもかかわらず会場となった東村山市運動公園には、子どもから大人やご年配の方まで1300人という多くの方にお集まりいただきました。鈴木大輔先生の元気あふれるご指導と幅しげみ先生の素晴らしいピアノ伴奏、そしてアシスタントで本市にゆかりのありました館野伶奈さんと森山雅斗さんの美しい模範演技で、会場は大変な熱気に包まれました。特に幅しげみ先生には、伴



夏期巡回ラジオ体操・みんなの体操会で1,300人の前でラジオ体操をする筆者（その2）

奏で東村山が生んだお笑い界のスーパースター志村けんさんの『東村山音頭』や『ヒゲダンス』を演奏いただき、会場は大変な盛り上がりでした。

参加された市民の皆さんも大きな声を出して力いっぱい体操され、NHKラジオ第一放送を通じて、本市の市制施行60周年の慶びとともに、東村山市から市民の皆さんの元気を市内外の方に広くお届けすることができたと思います。

今後も日課のラジオ体操と散歩を続け、自分自身の健康維持・増進を図るとともに、今回の「夏期巡回ラジオ体操・みんなの体操会」の東村山開催を契機に、市民の皆さんの間にラジオ体操を広げ、まちぐるみで元気アップを図っていききたいと思っています。

「人にやさしいまちづくり」に向けて

はじめに

深川市は、北海道のほぼ中央、札幌市から北へ100km、旭川市の西隣に位置し、鉄道や北海道縦貫自動車道、国道など交通の要衝にあり、周辺地域を含む農業地帯を背景に流通サービスの拠点として、農業を産業の柱に発展してきました。

肥沃な土地と気象条件に恵まれ、稲作、畑作、野菜、果樹、花卉、畜産など幅広く農畜産物を生産し、北海道内有数の食料基地として重要な役割を果たしています。

中でも稲作は、作付面積、収穫量とも北海道179市町村中第2位を誇り、生産性や品質の面でもトップクラスに位置付けられており、おいしいお米作りに向けて生産者・農業団体・行政が一丸となつてさまざまな取り組みを進めています。

ます。そんな米をテーマとした道の駅「ライスランドふかがわ」は、毎年100万人が来場する人気スポットとなっており、採れたての野菜・果物や精米したての米などの特産品販売コーナーや、炊きたての釜飯が自慢のレストランなどで地域の魅力に触れていただくことができます。

また、全国第2位の生産量を誇るソバのほか、明治時代から栽培されているリンゴを活用し、リンゴと酵母だけで造るふかがわシードルは新たな特産品となっています。そのほか夏から秋にかけて旬のフルーツ狩りが楽しめる観光果樹園や、温泉、オートキャンプ場などにも、多くの観光客や地域の方々が訪れます。

早くからスポーツ都市宣言のまちとしてスポーツも盛んで、ナイ

人にやさしいまちづくり

私がまちづくりで一番大切に考えていることは「人」です。人はずちの宝物と考え、子どもや高齢の方、障がいのある方をはじめ、「人」にやさしい施策に取り組んでおります。

「やさしいまち」とは、みんなで支え合い、助け合える居心地のよいまちです。誰一人として取り残



深川市の田園風景



年間100万人が訪れる道の駅ライスランドふかがわ



深川産リンゴ100%で造るふかがわシードル



五輪出場選手も参加するホクレンDC深川大会



こどもまんなか応援サポーター宣言

するとともに、出産時の移送にかかるハイヤー料金の全額を助成、「妊娠・出産応援交付金事業（愛称…コウノトリ応援プラン）」で、第1子・第2子は33万6000円、第3子以降

されることなく、包み込む、何かあったときにお互いさまで言える、そんな「人にやさしいまちづくり」を市民の皆さんと一緒に進めます。

こどもまんなか社会の実現に向けて

少子化対策の強化として、こどもまんなか社会の実現に向けて、子どもや若者の健やかな成長を地域社会全体で後押しするため、本年2月に「こどもまんなか応援サポーター」宣言をし、子育て応援プロジェクトの柱として「こども・子育て条例」を新たに制定することとし、子どもの意見を直接反映したものとなるよう取り組んでいます。この動きに先がけて、生後1カ月のお子さんが受診する1カ月児健診の費用助成を新たに実施

53万6000円を交付、「特定不妊治療費助成事業」で、3万5000円を上限とした自己負担の7割を助成するなど、子育て世帯の経済的負担の軽減と妊娠・出産から子育てまで切れ目のないサポートを続けていきます。

このほか、これまで中学生以下の医療費自己負担分の全額助成を、本年8月からは高校生まで拡大、学校給食費の無償化を半年へ拡大するとともに、学校給食費の増額改定分を市が負担し、併せて、保育園および幼稚園などの副食費についても、半年間の助成へと支援を拡充しています。

また、全国に比べ北海道での整備が遅れていた、市内8小中学校のエアコン設置は、本年度で整備を完了しました。

今後ともこれらの施策により若い世代の結婚や子育ての希望をかなえる環境を整えていきたいと考えております。

持続可能なまちづくりと積極的な情報発信

SDGsの推進や、DXの推進、気候変動問題への対応など、持続可能なまちづくりに関連する取り

プロフィール



深川市長
田中昌幸

- ◆ 面積 529.42km²
- ◆ 人口 1万8437人
- ◆ 世帯数 1万302世帯

〔将来都市像〕豊かな自然と暮らしが調和した 田園都市 ふかがわ

〔まちの特徴〕北海道のほぼ中央に位置し、石狩川と雨竜川流域に広がる肥沃な大地の恩恵を受けた、農業を基幹産業としたまち

組みとして、令和5年3月に「ゼロカーボンシティふかがわ」を宣言し、公共施設の照明灯のLED化や庁内会議資料のペーパーレス化などを進めております。また、本年3月には「深川市パートナーシップ宣誓制度」を導入し、誰もが自分らしくいきいきと輝く、多様性を認め合う社会の実現を目指しています。

市民ニーズに合わせた情報を収集しやすい環境を整えました。

市の取り組みやイベント情報を、市公式ホームページで発信するほか、私も率先してSNSのさまざまなツールを活用し、市内外の皆さんに情報発信していくことで、「行ってみたい」「住んでみたい」「住み続けたい」と思っていただけのようなまちを目指し、市民の皆さんと共にまちづくりにまい進してまいります。



- 〔特産品〕米、ソバ、ふかがわシードル
- 〔観光〕カタクリの里「丸山公園」、桜山公園、鷹泊自然公園
- 〔イベント〕ふかがわ夏まつり、ふかがわまんなかフェスティバル、ふかがわ冰雪まつり

※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。

わが

誰もが住みたい、住み続けたいと
思えるまち
結城市

結城市は、首都圏から70 km圏内にあり、茨城県西北端で栃木県との県境に位置し、新4号国道と国道50号バイパスが交差する交通の要衝にあり、茨城県の西の玄関口になっています。中世城下町の町割りがあるまま残る北部市街地、

結城駅南部地区から北西部地域に広がる良好な住宅街、

中央部に位置する工業団地、そして南部に広大な農地が広がり、大変バランスの取れた環境となっております。

本市を代表する地場産業「結城紬^{つむぎ}」は、日本最古の歴史を有する高級絹織物で、全ての工程を現在も手作業で行っており、その中でも「糸つむぎ」「緋くくり」「地機織り」の三工程は昭和31年に「国重要無形文化財」、昭和52年に「伝統的工芸品」に、そして平成22年には「ユネスコ無形文化遺産」に登録され、後世に伝え残さなくてはならない貴重な財産であり、大きな魅力でもあります。また、農業も盛んであり、首都圏に向けて新鮮な野菜

（トウモロコシ・トマト・レタス・白菜など）が出荷されております。

「新3K宣言」

第6次結城市総合計画では、「みんなの想いを 未来へつなぐ活力あふれ文化が薫るまち 結城」を将来都市像と定め、歴史や伝統、自然環境などを次代に継承しつつ、地域資源として活用しながら、魅力と個性あるまちを新たに創造していくことを目標としています。

令和6年3月、本市は市制施行70周年の節目を迎えました。この先、100年、200年と繁栄を続けるために、守るべきものは守り、変えるべきものは変えていく必要があります。

そこで、掲げたのが「健康（KENKO）」「教育（KYOUIKU）」

「経済（KEIZAI）」三つの柱となる事業の頭文字をとった「新3K宣言」です。

「健康寿命日本一」を目指して

一つ目は、全ての源である「健康」の確保です。「市民の健康を守ることこそが全ての幸福の前提となる」との考えから健康寿命日本一を目指しています。幼児から子ども、青年期の現役世代、高齢者まで全ての市民が健康を意識し、より一層人生が豊かになるよう、個人ごとの健康増進・維持プログラムの導入や、健康診断の受診率の向上、介護や医療の充実はもとより、地域に根差した介護予防事業を展開できる体制づくりに努めています。

現在、本市の介護保険料は、茨城県内でも一番低額な自治体となっています。これもひとえに、市民の皆さまの健康に対する意識の高さに加え、健康づくりやシルバリーハビリ体操などの介護予防



市庁舎と街並み



ユネスコ無形文化遺産「結城紬」



イベント「きものday結城」の風景

最も大切な財産」という考えのもと、無限の可能性を持つ子どもたちの個性を伸ばし、才能開花の一助となるような教育環境の整備を進めます。現在進めている小中一貫校整備について

子どもこそ未来をつなぐ財産

二つ目は、「教育」の充実です。「子どもこそまちの未来をつなぐ」への取り組みのおかげだと思っております。

本年度から、さらに市民が健康づくりに積極的に取り組んでもらえるよう自身の健康状態を定期的に確認するための「血圧計」や手のひらをセンサーに約30秒当てただけで推定野菜摂取量が測定できる機器「ベジチェック[®]」などの健康機器を市役所や市内各所に設置いたしました。

持続可能な農業・工業・商業の振興

三つ目は、前述の二つの柱を進めるため、また、継続的な各種事業を進めるために必要な自主財源となる「経済」の進展です。本市の主要産業である農業をより充実させるため、基盤整備や農地の集約化を進める一方で、小規模でも無農薬野菜などの付加価値のある作物栽培が可能な農業形態を模索しております。

は、地域資源を生かした魅力的な教育カリキュラムの導入に加え、既存集落における地域指定の導入などの周辺環境整備、さらに卒業後に市内在住や市内企業への就職など、一定の要件により返還免除となる奨学金制度を導入するなど、「移住・定住」を含めた活性化につながるような「教育を核とした地域づくり」を進めているところです。

また、現在進めている「結城第一工業団地繁昌塚南地区」については、早期整備と優良企業の誘致により、新たな雇用の確保と地域経済の発展に寄与するものと考えております。

プロフィール

商業では、ユネスコ無形文化遺産である結城紬をはじめとする地場産業、結城家ゆかりの寺院や見世蔵などの地域資源を活用し、商業と観光の一体的な活性化を図ってまいります。

少子高齢化や人口減少、不安定な社会情勢や物価高騰など、地方自治体を取り巻く環境は大変厳しいものと認識しておりますが、こうした中においても、市民の皆さまと共にこの難局を乗り越え、誰もが住みたい、住み続けたいと



結城市長
小林 栄

〔将来都市像〕みんなの想いを 未来へつなぐ 活力あふれ文化が薫るまち
結城
〔まちの特徴〕美しい自然とゆたかな歴史・伝統に恵まれたまち

◆ 面積 65・76 km²
◆ 人口 4万9632人
◆ 世帯数 2万1504世帯



〔特産品〕結城紬、桐下駄、桐簞^{たんす}、トウモロコシ、トマト、レタス、白菜、みそ、しょうゆ、地酒、ゆでまんじゅう
〔観光〕見世蔵、結城蔵美術館、結城市伝統工芸館
〔イベント〕結城夏祭り、祭りゆうぎ、きものday結城、北関東中学校野球大会、結城シルクカッププロードレース大会



城下町の風情が残る「見世蔵」

思えるまちづくり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。

グローバルシティ 下田市の挑戦

下田市は、静岡県の伊豆半島南端近くに位置することから、古くから東西海上交通の要衝として形成された港町でした。江戸時代には海の関所「御番所」が置かれ、「出船入船三千艘」のにぎわいだったと下田節にうたわれています。



黒船祭公式パレード

ます。この港に幕末の嘉永7（1854）年、ペリー提督率いる黒船が来航し、下田は日本で初めて海外に港が開かれたのでした。

それを記念して、本市では毎年5月に「黒船祭」が開催されています。米海軍や大使館、外務省や自衛隊など多彩なVIPを乗せたオープンカーがまちなかをパレードし、子どもからお年寄りまでたくさんの市民や水兵さんたちが参加してさまざまな国際交流の輪が生まれる、「グローバルシティ」下田市が誇る一大国際イベントです。

また、市内には白浜海岸をはじめ、10カ所のビーチがあります。エメラルドグリーンに輝く海の美しさに国内外から毎年数多くの海水浴客が訪れます。さらに、本市はサーフィンやライフセービングの聖地でもあり、下田中学校サーフィン部では国内外のトップサーファーとの交流も行われています。

そのほか、国際カジキ釣り大会も毎年下田で開催されており、



白浜大浜海岸

100チーム以上のクルーザーが港に集結する圧巻の風景は、夏を告げる下田の風物詩です。

攻めの防災

一方で、南海トラフ巨大地震による津波の脅威は本市の最重要課題です。

題です。もし発生したときは、海に近い中心市街地に甚大な被害が想定されることから、できるだけ早期に復興できるように、万が一に備えてあらかじめ復興まちづくりの方向性を市民と共有しておこうと、2年以上かけてシンポジウムやワークショップなどを重ね、本年7月に「下田市事前復興まちづくり計画」として取りまとめました。

この計画は、本市の現状や課題を整理した上で復興まちづくりの方針を示す「復興ビジョン編」、復興まちづくりにおける住民・事業者・行政の役割分担や体制、手順を示す「復興プロセス編」、復興のビジョンとプロセスの検討を踏まえて平時からの取り組み事項を示す「事前の準備編」の三つで構成されており、本市の上位・関連計画の内容やワークショップでの市民意見などにも配慮して、複数の復興パターンを示しています。

今後は、住宅の耐震化など従来型の防災対策はもとより、その一歩先を見据え、あらゆる課題を掘

り起こして「攻めの防災」を展開してまいります。

ウォーカブルなまち

ヨーロッパの都市のように、という少し大げさですが、本市には旧市街が保存されています。「旧町」と呼ばれるそのエリアは、江戸時代に形成された町割りで、碁盤の目状に交差する路地の中には、あえて直進できないように作られた矢折れ（クランク状）の交差点などもあり、観光客に人気のペリーロードなど、幕末の面影を残す街並みそのものが一つの観光資源です。

しかし、バブル崩壊以降、まちなかの商店が次々とシャッターを



ペリーロード



市内小学校での日米交流会

下ろすようになり、にぎわいが失われてきていました。そこで、令和4年度から空き店舗を活用して出店する際の改修費補助制度を開始したところ、これまでの2年半でなんと約40件の申請があり、今、商店街のシャッターが次々と開き、Uターンやイターンによる新たなにぎわいが生まれるようになりました。

また、本年11月には「全国路地サミット2024 in 下田」が旧町で開催されます。全国各地から多くの路地のファンや有識者が集いますので、ぜひお越しください。皆さんと交流し、学びながら、歩いて楽しい（ウォーカブルな）まちとして、さらに魅力を増やしていきたいと思っています。

つながる下田 新しい未来

第5次下田市総合計画に掲げた本市のまちづくりの理念は、「時代の流れを力に つながる下田 新しい未来」です。人口減少社会においても、人と人、行政と企業、都市と地方など、さ

プロフィール

さまざまなものが「つながる」ことで、これまでにない新たな価値を創出し、コンパクトでハッピーなまちづくりを目指していきます。

また、最近では世界各地から文化研究者や環境研究者にお越しいただき、地元の小中学生とさまざまな交流を進めています。地元を愛する心を抱きつつ（ローカリズム）、地球規模で活躍できる（グローバルイズム）、そんな「グローバル人材」を育てることで「新しい

未来」を訴求していきたいと考えています。

伊豆半島の先端の小さなまち下田市ですが、多様なモノ・コト・ヒトとつながり、国際的な観光文化都市としてそのブランド力を高め、国内外の人々の憧れを呼ぶようにする。このミッションに市役所全庁を挙げて取り組んでまいります。今、これをお読みの皆さまともぜひつながれたら、と心よりお願い申し上げます。

- ◆ 面積 104.38 km²
- ◆ 人口 1万9442人
- ◆ 世帯数 1万403世帯

〔将来都市像〕幕末の街並みを生かしたコンパクトな国際観光文化都市

〔まちの特徴〕黒船来航による開国の歴史が漂う港町

『伊豆の踊り子』のラストシーンでも有名



下田市長
松本正一郎



〔特産品〕キンメダイ、ところてん、ニューサマーオレンジなど

〔観光〕ペリーロード、了仙寺、玉泉寺、白浜大浜海水浴場、下田公園、爪木崎、龍宮窟、下田海中水族館など

〔イベント〕黒船祭、あじさい祭、アロハシャワー、下田太鼓祭り、国際力ジギ釣り大会、水仙まつりなど

※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。

わが

未来へ輝く希望と信頼のまち
「こまつしま」を目指して

小松島市は、徳島県東部の沿岸

に位置し、紀伊水道を臨む形で広がる徳島小松島港という良港を持つ港湾都市として発展し、かつては「四国の東門」と呼ばれ、四国と関西を結ぶ旅客船などが発着していました。市中央部には南北に向かう国道55号が通っており、徳島阿波おどり空港やJR徳島駅からのアクセスも

比較的簡単な立地になっています。

源義経ゆかりの地をめぐる義経ドリームロードをはじめ、四国八十八ヶ所霊場18番札所「恩山寺」、19番札所「立江寺」やスタ



港地区を熱気で包む「こまつしま秋の阿波踊り」

ジオジブリ『平成

狸合戦ぼんぼこ』

のモチーフとなつ

た民話「阿波狸合

戦」に出てくる金

長たぬきを祀った

金長神社、世界一

大きい狸の銅像で

ある「金長たぬき

像」など、本市に

は魅力的な観光地

やイベントがたく

さんあり、毎年夏には徳島小松島

港の「新港岸壁」で90年近く続く

「小松島港まつり」が開催され、夜

空を彩る打ち上げ花火を市内外の

皆さま約9万人にお楽しみいただ

いています。

また、北端に連なる日峰山嶺、

東端に紀伊水道と、山と海に囲ま

れた自然豊かな本市は、山の幸や



大玉花火の連発数は四国最大級「小松島港まつり」

海の幸も豊富で

あり、水稻を主

体に、キュウリ、

トマト、イチゴ

などの施設園芸

や畜産、中山間

地でのミカン、

ヤマモモなどの

果樹など多様な

農産物が生産さ

れており、紀伊

水道の豊かな漁

場では、シラス、ハモ、太刀魚な

ど多くの水産物が取れており、季

節ごとに新鮮な食材に舌鼓を打つ

ことができます。

港町ならではの特色を
生かしたまちづくり

本市は東四国の玄関口や物流と人流の結節点として重要な役割を



観光PRマスコットキャラクター金長たぬき「こまボン」と豪華客船

一大総合支援ゾーンを形成するとともに、重要港湾・徳島小松島港小松島地区港は現在も、コンテナターミナルや10万t級のクルーズ船も停泊する四国を代表する港となっています。

さらには、徳島南部自動車道の整備により、今後、インターチェンジが市内に2カ所供用される予定となっており、関西圏からの移動時間が大幅に短縮され、交流人口の増加などにつながる絶好のチャンスと捉えています。

現在、本港地区は、ウッドデッキやボードウォークなど公園施設が併設され、海風を感じられる憩



子どもたちの声があふれる「SL記念広場」

いの場となっていますが、さらなる人の流れを生み出し、にぎわいを取り戻すため、令和6年2月には国鉄駅跡地に整備された小松島ステーションパーク・SL記念広場にインクルーシブ遊具を設置し、連日、子どもたちの声があふれています。

また、たぬき広場と市立図書館との接続エリアにおいて、アウトドア・テラスの整備を進め、木陰で読書などを楽しむことのできる癒やしの空間を構築し、港を中心とした、子どもから若い世代、高齢者まであらゆる世代が集い、自然と笑顔になる場所や機会を創出していく予定としています。

「ここ暮らし(ここで、ずっと、暮らしたい)」と思っていただけるまちづくり

本市では、ここで、ずっと、暮らしたい。そう思ってもらえるまちを目指し、出会いから結婚、出産、子育てまで各ライフステージに合わせた切れ目のない支援を通して、市民の暮らしをサポートしています。

「ここ暮らし」の取り組みの一つである「ここで、はたらく」と

して、小松島市に住み続けながら、全国の会社にオンラインで従事でき、テレワークなどの多様な働き方を支援するため、リスクリソング推進事業にいち早く取り組んできました。

市民向けにデジタル学習や講座の開催、企業でのリモート体験ができるインターンシップの導入などの支援を積極的に行うことにより、結果としてテレワークによる在宅就労の実現につながっています。

プロフィール

◆ 面積 45・37km²
◆ 人口 3万4851人
◆ 世帯数 1万7166世帯

〔将来都市像〕未来へ輝く希望と信頼のまち「こまつしま」

〔まちの特徴〕四国の東門と呼ばれ、四国と関西を結ぶ小松島港を中心に栄えてきた港町

〔特産品〕ハモ、ちりめん、ちくわ、



小松島市長
中山俊雄

小松島を守り抜く

今後も、豊かな自然環境や港町である特色などを生かしながら、人口減少対策をはじめとするさまざまな施策を展開し、そして推し進めていくことで、持続可能な、明るく、未来につながるふさと「小松島」を守り抜くために取り組んでまいります。

皆さま、お近くにお越しの際は、ぜひ「小松島市」にお立ち寄りいただきたいと思います。



※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。

たはら
田原市 (愛知県)

これぞ!
食の

イチオシ



**茎まで甘くておいしい
ブロッコリー!**

推薦者



渥美半島きらり観光大使
キャベツウ

愛知県の最南端、渥美半島をほぼ
市域とする田原市は、年間を通して
温暖な気候に恵まれた、花卉^{かき}や野菜
の一大産地です。

中でも全国トップクラスの生産量
を誇るブロッコリーは、半島特有の
海風による寒暖差によって糖度が増
し、茎の部分まで甘くおいしく育ち
ます。

美容と健康に欠かせない、食物繊維
やビタミン、たんぱく質が豊富に
含まれている田原のブロッコリー
を、ぜひ味わってみてください!



面積	191.11km ²
人口	5万8,450人 (令和6年7月31日現在)
特産品	花卉(輪菊、洋花、鉢物)、 キャベツ、ブロッコリー、 メロン、アサリ、シラスなど

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



全国屈指のサーフポイント 太平洋ロングビーチ

写真で見る

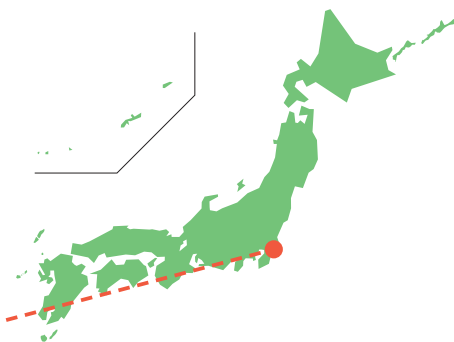
都市の変遷

今と昔の風景

地域の発展や変化にあわせて
移り変わってきたまちの姿。
今と昔を写真とともに振り返ります。

あさひ

旭市(千葉県)



令和
6年
(2024年)



左:生涯活躍のまち
「みらいあさひ」
右:病院



企画政策課
ただゆうすけ
多田勇介さん

病院中心のまちづくりで健康寿命の延伸

国保旭中央病院は、昭和28年に設立された自治体病院です。設立時と現在の規模を比較すると、人口(万人)4.0→6.3、病床数113→989、診療科数4→40、延床面積(m²)1,348→17万4,922と人口の増加を超える成長を遂げ、現在では診療圏人口90万人の中核病院として機能しています。

隣接する道の駅を含め、病院を核とした官民連携によるまちづくり(生涯活躍のまち)を展開しています。また、産官学による糖尿病の発症・重症化予防の取り組みを行い、健康増進を目指しています。



昭和
48年
(1973年)

開院20年経過時の
病院周辺

市政

令和6年10月号

特集

地域で守り育てる公共交通

利用者の減少による事業環境の悪化、交通空白地域の拡大、運転手不足など、公共交通に関する各種問題が深刻化する中、各自治体では、持続可能な公共交通の再構築を目指し、さまざまな取り組みを進めています。

特集では、学識者から、「都市戦略」「生活支援」の両面から見た公共交通の現状や求められる施策などについてご寄稿いただきました。また、路線バスの再編に向けて実施したエリア一括協定運行事業、住民や周辺自治体と連携して推進した鉄道の利用促進策、交通空白地域の解消に向けた公共ライドシェアの導入など、公共交通の活性化に努める都市自治体の取り組みを紹介します。

寄稿 1

地域公共交通の「活性化」を捉え直す —求められる「都市戦略」と「生活支援」の視点

福島大学教授／前橋工科大学特任教授 吉田 樹

寄稿 2

「エリア一括運行」を活用した 路線バスの徹底見直し

松本市長 臥雲義尚

寄稿 3

持続可能な公共交通システムの 確立を目指して

三次市長 福岡誠志

寄稿 4

持続可能な地域公共交通を創造する

別府市長 長野恭紘



地域公共交通の「活性化」を捉え直す ―求められる「都市戦略」と「生活支援」の視点

福島大学教授／前橋工科大学特任教授

吉田 樹
よしだ いつき



はじめに

都市自治体でも、運転士不足を背景としたバス路線の減便や廃止が話題になることが多くなった。これまでは、農山村地域のほか、都市の場合は主に郊外部でこうした課題が見られたが、オンデマンド交通や自家用車による運行などの「代替策」が講じられた例も少なくない。しかし、都市部のバス路線は、輸送人数や運行回数が多く、上記の「代替策」で対応できるとは限らない。また、公共交通のサービス水準が低下することで、自家用車への依存度が高まることになれば、道路混雑や環境負荷の増大をもたらし、都市の活力がそがれる懸念もある。一方、超高齢社会が進展する中、鉄道駅やバスの停留所から離れた地域や運行されなくなった時間帯、さらには、外出に身体的な困難を抱える方の「ラストワンマイル」を支える輸送サービスの提供が都市自治体に対して求められることも増えている。

両者の課題は、根本的に異なる性質を有する。前者は、地域公共交通を都市戦略として捉え、公共交通事業者とのパートナーシップを実質化できるかが問われる。他方、後者は都市自治体内部の部局間連携や、NPOや社会福祉法人、住民組織などとの他分野連携を図りながら、地域公共交通を生活支援の文脈で捉えることが求められる。しかし、都市自治体の多くは、地域公共交通の「活性化」という言葉の下で、両者を一緒に捉えてしまうため、課題解決が阻まれるケースも散見される。本稿は、地域公共交通を「都市戦略」と「生活支援」の両面から捉え直し、人口減少や運転士不足の制約条件下で何を考えるべきかを述べる。

「都市戦略」としての地域公共交通

表1は、家計調査（総務省統計局）から求めた「公共交通運賃等^①」と「自家用車維持・利用」に関する費用^②を示したものである（2019年）。全国の市区町村を人口規模別に区分し

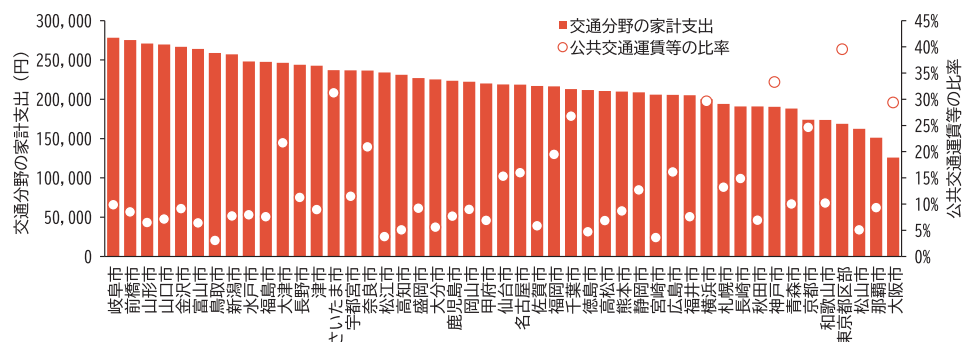
た結果、小規模自治体ほど「自家用車維持・利用」への家計支出が卓越する状況にあり、「公共交通運賃等」への支払額を加えた、交通分野への家計支出も高いことが分かる。一方、各区分の金額は平均値のため、各都市にも差が見られる。県庁所在地における交

表1 交通分野の家計支出(2019年)

	交通分野の家計支出	公共交通運賃等	自家用車維持・利用
政令指定都市、特別区	226,125	72,800	153,325
15万以上の市	249,243	52,536	196,707
5万以上15万未満の市	268,379	45,911	222,468
5万未満の市、町村	286,289	29,065	257,224
	(円)	(円)	(円)

総務省「家計調査」より筆者作成

図1 県庁所在地における交通分野の家計支出



通分野の家計支出の3カ年平均（2020～22年）を求めた結果、岐阜市（278千円）、前橋市（275千円）の順に高く、最も低い大阪市（126千円）との差が大きくなっている（図1）。交通分野の家計支出が高い県庁所在地は、三大都市圏の中心部への通勤が多い大津、さいたま、奈良の3市を除くと「公共交通運賃等」の比率がおおむね1割未満と低く、

自家用車依存度の高さが交通分野の家計支出を高めていると結論付けられる。

地域公共交通の中心を担う国内の乗合バス事業は、交通事業者による独立採算が基本であった。そのため、運賃などへの家計支出が少なく、サービス水準が低くなりやすく、自家用車依存が進むことで、家族の送迎に費やす時間

も大きくなる。「企業等の東京一極集中に関する懇談会」（国土交通省国土政策局）の調査結果では、東京圏への移住要因となった地元の事情として、女性の場合、進学先や仕事のミスマッチと同等に「公共交通機関が不便であること」が挙げられており³、自家用車依存の課題は、都市自治体の持続性の点からも課題が多い。しかし、国による運行費補助や地方財政措置は、利用者が相対的に少ない地方バスを念頭に置いた制度であり、都市部における基幹的なバスサービスの維持には、ほとんど活用されてこなかった。こうした中で、大都市圏や県庁所在地にある交通事業者は、貸切バスや高速バスのほか、関連事業からの収益による「内部補助」で乗合バスの運行を続けてきた⁴。つまり、都市自治体の基幹的なバスサービスは、もともと交通事業者の経営環境に影響されやすい状況にあり、利用者の多い都市部で運転士不足に至った背景も、上記の構図から賃金の低さや長時間労働に結びついたことが根底にある。また、自動運転技術への期待も高まるが、現状では、新業開発の「治験」に相当する段階であり、目下の課題解決を期待できる状況にはない。そこで、都市自治体は、基幹的なバスサービスの提供に関して、コミュニティバスの考え方を「拡張」することが求められる。

コミュニティバスの定義は一意ではないが、運営主体と運行主体が異なることが特徴であり、運営主体（都市自治体）が地域住民と

の合意に基づき、必要なサービスを計画し、提供するものである。コミュニティバスは、後述する「生活支援」のために導入されることが多いが、基幹的なバスサービスも、都市自治体の持続性を高める上で必要であることに変わりはない。そのため、交通事業者の経営判断では、切り下げられかねないサービス水準（とりわけ運行回数）を都市自治体が関与することで引き上げる、あるいは維持する試みがあってもよい。基幹的なバスサービスが目標とする運行回数を地域公共交通計画（地域交通法上の法定計画）に定め、協定を結んだ交通事業者が目標を達成した場合に成功報酬を付与するような制度（エリア一括協定運行事業に類する）のほか、増便や設備更新による経費増や運転士を含めた人的資源などの面で、交通事業者のリスクを一時的に肩代わりする仕組みが選択肢となり得る。都市戦略としての地域公共交通は、交通事業者との単なる受委託の関係から一歩踏み込み、パートナーシップの構築に至ることができるかが鍵となる。

「生活支援」としての地域公共交通

鉄道駅やバスの停留所から離れた地域や運行されない時間帯、あるいは、坂道などの地形条件や身体能力の状況により外出に困難を抱える方を対象とする地域公共交通は、居住者の生活支援が主たる導入目的となる。高齢社会の進展で、これらのニーズが高まると考

えられる一方、都市自治体、交通事業者、地域住民のうち、誰かに負担がかかり過ぎる構図では、運行の継続が難しくなる。

AIを活用したオンデマンド交通は、移動需要がランダムに発生するケースに導入適性があるが、乗降地点や時刻の自由度を高めるほど、相乗りが成立しにくくなり、タクシー輸送を廉価にした形態と変わらなくなる。また、利用希望の増加に併せて、車両数を増やした場合、財政負担が拡大するとともに、タクシー会社も、メーター運賃（理論上は、適正利潤を含み赤字になることはない）を収受する機会が少なくなるため、経営が厳しくなることがある。反対に、車両数を増やさない場合は、利用を断る場面が増え、生活支援の目的が達成されなくなる懸念がある。

最近では、自家用車を活用した輸送サービスへの注目が高まっているが、こちらも留意点がある。自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）は、地域住民の生活に必要な輸送をバス・タクシー事業では提供することが難しい場合に自家用車を用いて有償で運送できる制度である。その必要性は、同法に基づく地域公共交通会議の場で判断することが基本であり、例えば、タクシーが不足する時期や時間帯に活用することも従前から可能であった。しかし、このことが広く認識されていたとは言えず、国土交通省は、通達を一部改正

（2024年4月26日）し、「少なくとも交通空白地（交通サービスが限られる時間帯が生じる地域を含む。）に該当する」例として「移動を希望する者が、恒常的に、許可可能な時間内に公共交通を利用できない地域・時間帯」を挙げ、「少なくともタクシーが恒常的に30分以内に配車されない地域は交通空白地に該当する」などと例示するに至った。自家用車活用事業（日本版ライドシェア）が道路運送法第78条第3号に基づく国土交通大臣の「許可」を要するのに対し、公共ライドシェアは、同条第2号に基づく「登録」のため、地域公共交通会議などで協議を調えることで、柔軟な運用が可能になり、表2に示したさまざまな運用変更も図られた。ただし、公共ライドシェアの導入可否を最終的に首長の責任で判断できるようになったことで、地域公共交通計画に基づく他の施策や、地域公共交通会議などの議論を「軽視」することがあってはならない。また、自家用車を活用した輸送サービスを地方公共団体以外の主体（NPOや社会福祉法人、住民組織など）が担う場合は、人員や資金が不足し、継続が困難になった例も少なくない。そのため、導入自体が目的化し、生活支援としての目的がおざなりになっては、本末転倒である。ライドシェアに関する議論が活発になる中、都市自治体は省みる必要がある。

表2 自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）における運用変更の主な例

- ① 旅客から収受する対価の目安を引き上げ（2023年12月28日：国自旅第263号通達）
タクシー運賃の約8割を対価の目安とし、協議結果により、タクシー運賃の約8割を超える運送の対価を設定することも可能に。
- ② 交通空白地有償運送の実施形態の緩和（2023年12月28日：事務連絡（国自旅第217号通達関連））
交通空白地有償運送の実施区域において、配送業（株式会社）が自治体等に協力して配送ルートの途中で旅客の運送に使用することなどが可能に。
- ③ 事業者協力型自家用有償旅客運送の多様化（2023年11月2日：国土交通省令第87号）
運行管理に加えて配車サービスの提供など「ノウハウ面の提供」に交通事業者が協力する場合も事業者協力型自家用有償旅客運送に含めた。
- ④ タクシーとの共同運営の仕組みの導入（2024年4月26日：国自旅第73号通達）
タクシー配車が困難な場合に、事業者協力型自家用有償旅客運送の実施主体がタクシー運賃と同額で配車できるように。
- ⑤ 首長による自家用有償旅客運送の導入判断（2024年4月26日：国自旅第71号通達）
地域公共交通会議に自家用有償旅客運送の導入を提案した後、最長2カ月程度の協議を重ねても結論に至らなかった場合、自家用有償旅客運送の導入可否を首長が判断できるように。

1 鉄道運賃、鉄道通学定期代、鉄道通勤定期代、バス代、バス通学定期代、バス通勤定期代、タクシー代の合計額

2 有料道路料、ガソリン、自動車等部品、自動車等関連用品、自動車整備費、年極・月極駐車場借料、他の駐車場借料、自動車保険料（自賠責）、自動車保険料（任意）の合計額

3 国土交通省ホームページ（<https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/content/001409459.pdf>）（最終閲覧日：2024年7月31日）

4 制度上は、乗合バス事業の規制緩和（2002年）により「内部補助」が否定されている。

「エリア一括運行」を活用した 路線バスの徹底見直し

まつもと
松本市長（長野県）

がうんよしなお
臥雲義尚



長野県松本市の概要

松本市は長野県の中央部に位置し、県内で最も広い面積を持つ。標高は最低でも555m、最高地点は3190mに達し、日本アルプスを含む。交通面では、JR松本駅から新宿駅まで特急「あずさ」で約2・5時間、名古屋駅まで特急「しなの」で約2時間である。また、松本市には日本で最も標高が高い「信州まつもと空港」があり、札幌、神戸、福岡などと空路で結ばれている。

取り組みを行うに至った背景や状況について

松本市の公共交通の利用状況は、全国的な傾向と同様に長期的に減少している。特に路線バスの利用は、昭和53年の20%まで落ち込んでいる。市民の自家用車依存が依然として強く、路線バスは人口減少や高齢化により売り上げ増が見込めない。また、バスドライバーの不足により路線の廃止や減便が懸念

されていた。

路線バス事業は、観光バスや貸し切りバスとは異なり赤字事業であり、自治体に対し毎年、損失補填^{ほてん}を求める状況が続いていた。このような状況に対し、松本市は路線バスという重要な社会インフラの立て直しを図り、「座して死を待つ」状況から脱却を目指すこととした。

令和5年4月、松本市は市内の路線バスルートや運行ダイヤを行政が決定し、民間事業者が運行を担当する「公設民営バス」制度を開始した。そして同年10月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により創設された「エリア一括協定運行事業（契約期間5年）」に移行した。

具体的な取り組みの中身について

（1）再編の考え方

再編前の松本市の路線バスは、民間路線バス、タウンズニーカー（主に松本駅と観光地を結ぶ市街地循環線）、西部地域コミュニ

ティバス、市営バスなど、複数の運行形態によりバラバラに運行されていた。市は路線バスを単なる移動手段ではなく、教育政策や社会福祉政策と密接に関連する「社会インフラ」と再定義し、市が主体的に関与しながら再編を進めることとした。具体的には、三つのキーファクター（ルート／運行本数／運賃水準）を市が設定した。また、公民連携による特定の民間交通事業者1社とエリア一括協定を結び、路線バス事業運営の安定化を目指して複数年（5年間）の協定を締結した。

再編に当たっては、各路線の現状や問題点を把握するため、路線ごとに「バスカルテ」を作成し、以下の四つの再編基準を設定した。

- ・収支率が一定水準を維持している路線は、継続を基本とする。
- ・利用者が10人／便未満、収支率が20%未満の路線は見直し対象とする。
- ・郊外部の長大なルートとなっている路線は見直す。

・交通空白地域については、既存路線のルート変更、系統分割または新設路線で対応する。

(2) 住民らへの説明

令和3年12月から意見交換会や説明会を開始し、路線再編の必要性を説明するとともに、意見聴取を行いながら再編案を固めていった。市民との意見交換会は計55回開催し、延べ1011人が参加した。コロナ禍においてもWeb参加を含め、活発な意見交換を行った。

(3) 主な再編内容

エリア一括で市がマネジメント
民間交通事業者の自主路線や市が運行主体の路線が混在していた状況を整理し、エリア全体を一括して路線網を再設計した。また、令和5年に国が創設した「エリア一括協定運行事業」を全国で初めて実施した。

ルート・便数の見直し

(路線バスのオーバーホール)

重複路線の統合を行った。また、交通空白地域の解消を目的に路線を新設した。さらに、利

用状況や市民の意見を反映して、起終点やルートの変更を行った。同時に、利用者が多い朝夕の通勤通学時間帯を増便し、利用者の少ない時間帯や路線の一部を減便した。結果として、令和5年4月の再編では、路線数が35路線から38路線に増加したが、総走行距離は7.5%削減された。(図1)

図1 路線バスのオーバーホール(徹底見直し)

【路線数】 35路線 ⇒ 38路線 (3路線増)
【総走行距離】 1,942千km/年 ⇒ 1,797千km/年 (7.5% 減)

松本市 再編路線図

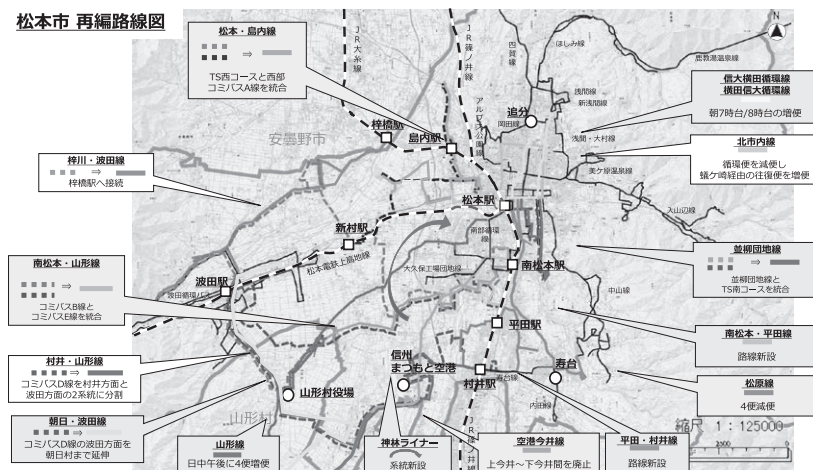


図2 ロゴマーク・愛称およびバス停の統一

○ ロゴマーク・愛称

- ・応募総数191作品の中から、松本地域公共交通協議会委員が5つ選定
- ・インターネット・LINE・地域づくりセンター窓口にて広く市民から投票し決定



ロゴマーク

- ✓ りんごをモチーフとした親しみやすさ
- ✓ 丸の回りの輪っかには地域の繋り感
- ✓ 葉っぱの部分には上高地の雄大な山並み

愛称

- ✓ 「ぐるっとに乗って...」「ぐるっとで○○へ」など会話の中でも馴染みやすいような語感をイメージ
- ✓ 韻を踏んで覚えやすく親しみやすく

○ バス停の統一

- ・交通モードに応じて複数あったバス停標柱を一本化
- ・さらに、ロゴマークと愛称をいれた版面デザインに統一



ロゴマークや路線名の統一
運行形態の統一と合わせて、親しみやすい路線バスを目指し、ロゴマークと愛称を一般公募した。応募総数191作品から「松本地域公共交通協議会」で五つを選定し、市民投票を経て、りんごをモチーフにしたロゴマークと「ぐるっとまつもと」という愛称を決定した。(図2)

「ぐるっとまつもと」運行開始後の 継続的な改善

(1) 利用者アンケートの実施

令和5年4月の再編後も利用者の意見を反映するため、同年7月から約1カ月間、インターネットを中心に利用者アンケートを実施した。回答数は延べ1099件で、運行本数の増加、ダイヤの遅延改善、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定などの意見が寄せられた。これらの意見を基に、ダイヤ改正の方向性やポイントについて議論を重ねた。

(2) ダイヤ改正の実施

バスの利便性向上と利用者拡大を目的に、令和5年度には2回のダイヤ改正を実施した。道路状況による遅延や電車との接続不具合がある路線については、便数やルートを変更せず、発車時刻やバス停通過時刻を見直し、現状に即したダイヤ改正を行った。

(3) キャッシュレス決済の拡大

国内では、交通系ICカード(電子マネー)の認知度が非常に高い。一方で、インバウンドの増加に伴い、交通系ICカードを持たない乗客に対しても、クレジットカードを改札機にかざすことで乗降できる仕組みが求めら

れている。また、交通分野に限らず、キャッシュレス決済全体で見ると、最も利用されている方法はQRコード決済であり、クレジットカードや電子マネーを上回っている。

現在、クレジットカード、デビットカード、交通系ICカード、他の電子マネー、そしてQRコード決済がキャッシュレス決済市場で激しく競い合っている。その中で、松本市はまず路線バスにQRコード決済を導入し、「Ticket QR」を令和5年11月11日のダイヤ改正と同時に本格運用を開始した。さらに、本年2月19日からは、クレジットカード併用できるよう機能に拡充した。

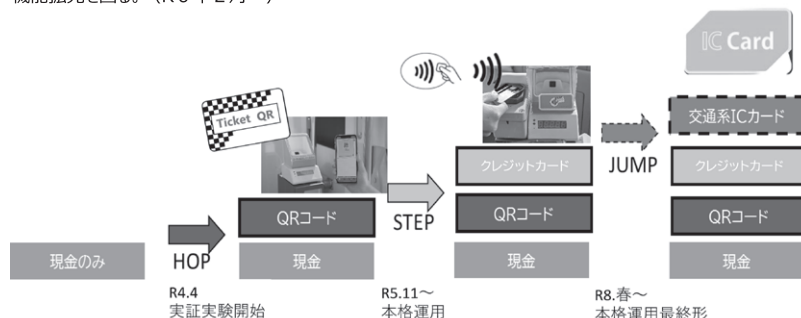
松本市が目指す最終目標は、交通系ICカード(Suicaなど)を含む主要なキャッシュレスツールが全て利用できる環境を構築することであり、その達成を令和8年4月としている。(図3)

今後の展望

松本市は、公共交通を樹木に例え、「幹」を鉄道や幹線バス、「枝」を市街地と地域を結ぶ支線バス、「葉」をデマンド交通などの地域内移動と位置づけ、将来を見据えた再編に取り

図3 キャッシュレス決済の拡大

- 交通系ICカード(Suicaなど)を含む主要なツールが使える環境の構築を本格運用最終形と位置付け、目指す到達点とする。
- 交通キャッシュレス決済は、技術革新が激しい分野であり、マーケットシェアもコロナ禍の中で大きく変動していることから、まずは、キャッシュレス決済普及の土壌を固めることとする。
- 交通キャッシュレス決済は、R5年6月に実施したプロポーザル審査委員会でも正式なツールとして選定した「Ticket QR」を、実証実験のタウンスニーカーから全路線に拡大し、本格運用を開始。(R5年11月～)
- また、インバウンドを含む観光客のユースケースを想定し、初期設定不要なクレジットカード決済の併用方式による機能拡充を図る。(R6年2月～)



組んでいる。

「公設民営バス」を軸として、鉄道や自転車とシームレスにつながる移動環境、市内全域に移動支援の多様なネットワークを構築して、便利・快適で持続可能な公共交通を目指していく。

持続可能な公共交通システムの 確立を目指して

みよし
三次市長（広島県）

ふくおかさとし
福岡誠志



はじめに

三次市は、広島県北部にあり、中国地方の「へそ」に位置する。面積は778・18㎢、人口は約4万8000人のまちである。平成16年に8市町村が合併して以来、それぞれの特色を生かした地域づくりを行ってきた。中国山地の山々に囲まれた盆地の中央には、西城川、馬洗川、江の川の3川がともえ状に合流して江の川となり、水量も豊かに中国山地を横断して日本海へと流れ下っている。古くから山陽と山陰を結ぶ交通、経済、文化の要衝であり、県北の中核都市としての機能を有し、産業、商業、教育、医療などをけん引している。また、寒暖差を利用したブドウの栽培が盛んで、中でも「三次ピオーネ」は贈答用として人気が高い。広島三次ワイナリーは良質なワインを醸造し、国際的な受賞も多く、G7広島サミットでも使用された逸品である。他にもチーズやワインビーフ、日本酒などが本市を代表する産品である。

地域公共交通のこれまでの取り組みと方針

本市では、地域の公共交通として鉄道、高速バス、路線バス、市民バスなどが運行している。しかし、人口減少や家用自動車の普及に伴い、これらの公共交通の利用者数は年々減少している。また、市民バスは旧町村部の6町内において域内運行しており、地域外との連結を望む声がある。このため、市としては利用者の利便性向上と効率的な運行を目指し、これまで数回にわたる公共交通計画などの策定により、施策を推進してきた。

最新の計画である「三次市地域公共交通計画（令和3年度～令和7年度）」では、これまでの取り組みを踏まえつつ、さらなる利便性の向上と公共交通の活性化を図ることを目指している。

具体的には、市民バスの路線再編や高齢者運転免許自主返納支援事業の継続実施、交通空白地を埋める相乗りタクシー制度など、利用実態に即した効率的な公共交通システムの

構築を図っている。また、市内7地区において設立された地域内生活交通検討会では、地域内の実情や住民の暮らしに応じた移動支援について検討が行われており、既に一部の地域では、地域の実情に応じた独自の取り組みが実施されている。

また、鉄道においては、市内にJR芸備線とJR福塩線が走っており、地域住民や周辺自治体との連携を深め、利用促進策を実施している。具体的には、JR芸備線およびJR福塩線沿線自治体で構成される対策協議会を中心に、沿線地域の魅力を発信し、利用促進に向けた取り組みを進めている。

地域公共交通の課題

本市における公共交通の課題は、地域ごとの実情に合ったサービスの提供が求められている点である。特に、人口減少や高齢化が進む中で、従来の公共交通のサービスモデルを見直し、持続可能な公共交通システムの構築として、より柔軟で効率的な運用が必要と

なっている。また、市民一人一人が公共交通を利用しやすい環境を整えることが重要であり、そのためには、市と運行事業者との連携をさらに強化し、実効性のある改善策を進めていく必要がある。

また、公共交通の維持に必要な経費も増え続けている現状がある。三次市地域公共交通計画では、公共交通の効率化を図ることで財政負担額の増加を抑制するため、令和元年度の予算水準の維持を目指しているところである。

令和5年10月に利用が低迷するJR芸備線の備後庄原駅（庄原市）と備中神代駅（岡山県新見市）間の再構築協議会の設置についてJR西日本から要請があり、本年1月に協議会設置が決定した。本市も協議会の構成員として参加し、まちづくりと持続可能な公共交通についての議論に参加している。本市は、三次駅と島根県の江津駅を結ぶJR

三江線が、利用者数の減少を理由に、平成30年4月1日付で全線が廃止された経験を持つ。国鉄分割民営化後、本州のJR廃止路線としては最長距離の路線だった。廃線後に代替交通として路線バスを運行しているが、地域の活力が低下したことは否めない。持続可能な公共交通とはどういうものか、地域のまちづくりにどうつなげていくのか、多くの問題を突き付けられた出来事だった。

JR芸備線の危機

平成30年7月の西日本豪雨（平成30年7月豪雨）により、JR芸備線狩留家駅と白木山駅の間にある第1三篠川橋りょうが崩壊し、復旧までに約1年3カ月を要した。その間、代替バスが運行され、移動の支援が行われてきたが、この間にJR芸備線の利用者が大幅に減少した。橋りょう崩壊前の平成29年度の三次駅と下深川駅間の輸送密度は1645人だったのに対し、平成30年度は941人。復旧した令和元年度は888人まで減少した。

令和元年10月、JR芸備線が復旧した時には、運転再開を待ち望んだ多くの市民が喜びに沸いた。そして、運転再開を起点に減少した利用者を再び呼び戻すために、新たなJR芸備線の利用促進策を打ち出すとともに、その翌年度から芸備線



芸備線運転再開

の翌年度から芸備線対策協議会の予算を大幅に増やし、沿線市が連携してさまざまな利用促進策に取り組むこととした。しかし、そこに新型コロナウイルスの感染拡大が起き、人々の生活に大きな影響を与えた。人混みや外出を避ける動きが広がり、公共交通の

利用も低迷し、利用促進を進める自治体にとって大きな痛手となった。

公共交通の新たなチャレンジ

新型コロナウイルス感染拡大を受けて、ダメージを受けたのは鉄道だけでなく、バス会社も同じだった。備北交通株式会社の黒字路線だった三次と広島を結ぶ高速バスが赤字へ転落し、危機感が広がった。そんな公共交通の危機でもあった令和3年に、競争相手だった鉄道とバスが協調へかじを切り、打ち出したのが「バス&レール どちらも割きっぷ」の販売だった。発端は、私からJR西日本広島支社長へ「芸備線と高速バスを行きと帰りで使い分けられる切符を作れませんか」という投げかけだった。JR芸備線の利用促進に力を入れた当時の広島支社長も快諾し、広島電鉄と備北交通の社長も続いて承諾するに至り、一気に商品化へと進んだ。スピードに発売にこぎ着けるため、広島電鉄と備北交通の窓口だけで扱うことにし、市からの補助金と運行事業者の割引により、驚きの価格で三次と広島を結ぶ公共交通を利用するチケットが誕生した。

JR芸備線と高速バスの片道券をセットにした往復切符「バス&レール どちらも割きっぷ」は令和3年11月から事業を開始し、初年度は5カ月で3665枚を売り上げた。翌年度も約11カ月販売し、7199枚を売り上げた。新型コロナウイルス感染症の5類移



バス&レール どっちも割きっぷ

行となった令和5年度は、前年度の倍以上の1万5653枚を売り上げるまでに伸びた。切符を購入した方を対象にしたアンケートによれば、これまでは自動車で移動していたという方が全体の約35%を占め、高速バスもJR芸備線も利用者が増加している。本年度は、8月末時点で令和5年度比136%とさらに増え続けており、多くの利用者に浸透した事業となっている。

これからの地域公共交通

交通空白地の対策として打ち出した相乗りタクシー制度だけでは、カバーできない地域も出てきているため、地域によってはドアtoドアの公共交通の構築に向けて、自主的に自家有償旅客運送を目指す動きが出ている。現在は1地区で運行されているが、交通空白地を持つ地域で自主的に運行しようと検討が始まっている。また、広島に本社を持つマツダ株式会社と連携した自家有償旅客運送に取り組んでいる地区では、高齢化率が50%を超え、課題となっている高齢者の移動手段への期待が高まっている。

一方、全国では自治体ライドシェアに取り

組む動きが出てきた。本市の場合、事業者協力型として、タクシー事業者が運行管理や車両整備を請け負い、地域のドライバーを活用した移動手段を確保することで、タクシー事業者が会社から離れた地域の交通空白地をカバーできると考えている。

現在、中心市街地は定時定路線型の循環バスを運行しているが、これからはAIオンデマンドバスによる運行が効率的であり、バス停から離れた住民の移動手段としてより適切であると考えている。システムは各社それぞれに特徴があり、既に全国各地で導入が広がっている。本市も中心市街地では路線バスが幹線しか走っておらず、循環バスのバス停から離れた区域では、公共交通の見直しに期待する市民は多い。大きな変革を迎えつつある地域交通の取り組みは、まさに住み続けられる地域をつくる上で重要な要素であることは間違いない。

そして、これからは地域住民だけでなく、観光客の対応も重要である。本市を訪れていただく観光客の2次交通を整備することは、まちのにぎわいにも大きく関わる問題と捉えている。

終わりに

今後の方針として、交通空白地域の解消を図ることを一つの大きな目標としている。こ

れにより、市内全域で誰もが公共交通を利用しやすい環境を整えることが可能となる。また、市民バスや相乗りタクシーだけでなく、新たな仕組みや運行効率を高めるための技術導入や、新たなルートの開設も検討していく。ルートによって自動運転の実証実験もチャレンジする必要があるだろう。令和8年度からの次期公共交通計画に向けて、新たな仕組みの公共交通に踏み込んでいくタイミングを迎えている。

さらに、市民一人一人が公共交通を利用しやすいよう、情報提供の充実や利用促進キャンペーンも積極的に行っていく予定だ。これにより、市民が日常生活で公共交通をより身近なものと感じられるよう努めていきたい。最近では、地元高校生が通学に利用する鉄道を盛り上げようと「芸備線を盛り上げる会」を設立し、市民の関心を高めるために自主的な活動を行っている。若い力にも大いに期待したい。

公共交通は市民生活に欠かせないインフラであり、その充実には地域全体の活性化にも寄与する。これからは、公共交通を利用する人も利用していない人も共に公共交通を支えていくといった機運を高めることが必要だ。今後も、本市は持続可能な公共交通システムの確立を目指し、市民が快適に利用できる環境づくりに取り組んでまいりたい。

持続可能な地域公共交通を創造する

別府市長（大分県）

ながの やすひろ
長野恭紘



はじめに

別府市は、九州の北東部、瀬戸内海に面した大分県の東海岸のほぼ中央に位置している。人口は約11万2000人で、市内には約3000人の留学生在が勉学に励んでおり、日本でも有数の異文化あふれる国際交流都市として成長を続けている。

市内には、別府八湯と呼ばれる八つの温泉エリアが点在し、日本一の湧出量を誇る温泉は、医療、浴用などの市民生活はもとより観光、産業などにも幅広く活用され、古くから日本を代表する温泉地としてにぎわっている。

交通空白地域の解消に向けた取り組み

1 本市における交通の現状

本市の公共交通事業者の経営環境は、長年にわたる利用者の減少に加え、コロナ禍の影響による急激な利用者数の落ち込みなどにより悪化し、コロナが落ち着いた後も利用者数

がコロナ以前の水準まで回復していない。

特に路線バスを運行するバス事業者は、事業採算が確保できない路線を数多く運行しており、その回復の見通しが立っておらず、今後の急激な人口減少の中、地域公共交通を巡る環境はますます厳しいものとなることが予想される。

本市では近年、慢性的な運転手不足などの影響で、路線バスについては令和4年度と令和5年度との比較で、43便の減便、1路線の廃止という状況であった。

タクシーについても、市内で381台の車両を保有しているものの、コロナ前に比べ運転手数が約2割減っていることもあり、令和5年9月時点の昼間の稼働率は35・7%、夜間は11・3%とかなり厳しい状態が続いている。こうしたことを背景として、コロナの「5類」への移行後、市民らから「昼間のタクシーがつかまらない」「夜間のタクシーがない」など数多くの声が寄せられるようになった。また、観光地からの目線で見ると、訪れる

観光客の内訳は9対1の割合で日本人観光客が多く、その6割以上が九州管内からの観光客である。また、その81%が自家用車などを利用している状況にもかかわらず、公共交通サービスはひっ迫した状況だ。この状況下においてインバウンド需要が急激に増加したことで、公共交通を利用する観光客がますます増加し、オーバーツーリズム状態が急加速的に進んでいる。

このことから、市民が日常的に利用する公共交通はさらに深刻さを増し、移動難民が増加することで、地域住民の生活に多大な影響を及ぼすなど深刻な地域課題となっている。

一方で日本の交通事情に不慣れた訪日外国人観光客にとっては、2次交通の整備の遅れは旅行における回遊性の低下を招き、地域経済の活性化における機会損失にもつながりかねない。

このように人手不足を要因とするタクシーの稼働率低下や路線バスの休廃止などの動きが今後拡大していくことは、「交通手段を持

たない」「公共交通に頼らざるを得ない」いわゆる移動難民が増加し続けることを意味するだけでなく、インバウンドを通じた地域の活性化を図る上においても、深刻な地域課題に直面することとなる。

超高齢社会が本格的に到来する2025年が目前に迫る今だからこそ、誰もが自由に移動でき、より暮らしやすい都市にするための社会インフラの整備は必要不可欠であり、その一翼を担う安定した公共交通サービスの質を維持向上させる取り組みは、迅速な対応を求められる。

2 交通空白地域の解消に向けた

さまざまな取り組み

バス路線の廃止、超高齢社会の本格的な到来、インバウンドの急回復などで交通課題の深刻化が見込まれる中、誰もが自由に移動でき、より暮らしやすく、そして訪れやすく、世界にも誇れる観光温泉文化都市としてふさわしい街を目指すため、令和5年度より移動手段の確保に向けた取り組みを強化した。

令和5年7月からバスやタクシーなど公共交通機関の運転手不足の解消に向け、就職氷河期世代で県外から移住して運転手として就職する人に最大400万円の支援金を支給する制度を導入し、交通事業者とリクルート活動を協働して取り組むなど官民の垣根を超えた取り組みを実施した。

続いて同年8月25日から、週末の夜間の繁

華街から確実に安心な深夜の帰宅手段を確保することにより、外出促進や消費喚起につなげ、コロナ禍で打撃を受けた地域経済の反転攻勢を支援するため、緊急的な対策として「ナイトバス」を運行することとした。

一方、市役所内部においては、交通利用者が抱える課題を把握し、利用者ニーズに沿った解決策を庁内横断的に検討するため、関係課で構成する「持続可能な地域交通を創るタスクフォース」を設置した。そこではAIなどのデジタル技術を活用した、新たな公共交通システムの導入など、さまざまな利用者のニーズに沿った持続可能な地域交通の実現に向けた総合的な議論を行っている。

令和5年12月末には、道路運送法第78条第2号による自家用有償旅客運送について一部通知を改定したことで、全国の自治体において「公共ライドシェア」導入への機運が高まり、本市も「時間」や「エリア」を限定した交通空白地域の一刻も早い解消に向けた対策として、既存の公共交通事業者との共存共栄を図りながら、公共ライドシェア（通称・湯けむりライドシェア）の導入の検討を始めることとなった。

この湯けむりライドシェアの導入に当たっては、地域住民の交通に対するニーズを把握するため、1万人を超える地域住民に交通意



「湯けむりライドシェア」の車両

識調査を実行するなど、交通空白地域の認定に向けたエビデンス取得への取り組みについても同時並行的に行っている。

3 湯けむりライドシェア運行開始

市内で最も独居の高齢者率が高く、タクシーは比較的充足されているものの、路線バスが1日1便を運行する南部地域は、公共交通会議において交通空白地域と認められた地域である。この地域住民のニーズとして「運行路線及び停留所を定めて定期的に運行

「する方法」による移動手段を望んでいることから、地元の交通事業者から地域の移動ニーズに対応した交通サービスの企画を募集したものの提案がなかったことから、道路運送法第78条第2号に基づく定時定路線のコミュニティバスを本年6月下旬より湯けむりライドシェアとして実証運行を開始した。実証運行は翌年の6月までの予定で、同年7月から本格運行を目指している。

同年10月からは北部地域における路線バスの休止に伴う、代替路線の確保のため、南部地域と同様に湯けむりライドシェアによるコミュニティバスを運行することとなっている。

湯けむりライドシェア 南部循環線の実証運行が開始

地域の方が安心して生活できる環境整備が必要であることから、令和6年6月26日から「湯けむりライドシェア 南部循環線」の実証運行を開始します。

南部循環線の運行概要

運行日時	平日 8時～13時 ※悪天候・年末年始(12/29～1/3)は運休
運行便数	10便/日運行
利用料金	1乗車 200円(小学生以下は無料) ※「別府市ひとまわり」・「おでかけ交通事業(スリム乗車券)」も利用可能 ※現金のみ利用可能(IC乗車券は利用不可)
利用者	別府市民だけでなく、どなたでも利用可能
車両	1号車(乗客定員8名)、2号車(乗客定員6名)※禁煙
運行期間	令和6年6月26日(水)～令和7年6月末日
乗継割引	「湯都ピア浜臨」停留所に限り、1回のみ無料で乗り継ぎが可能 乗継方法 ○乗車時に乗務員に乗り継ぎをされる旨をお伝えください(乗継乗車券を発行いたします)。 ○乗継先の南部循環線の乗車時に、受け取った乗継乗車券を運転手にお渡しください。 ※乗継乗車券のご提示がない場合、無料での乗り継ぎはできません。

「湯けむりライドシェア」実証運行のチラシ

交通が地域内の経済循環を生み出すための重要なツールであるため、令和5年度のナイトバスの結果も踏まえながら、週末の夜間の繁華街へ移動や繁華街から帰宅できる、安心で確実な移動環境を確保するため、ドアtoドア型のデマンドによるライドシェアの導入についても検討している。

(南部地域の湯けむりライドシェアの概要)

実施主体	別府市
運行主体	一般社団法人別府市産業連携・協働プラットフォームROSELINK
運行管理	市内のタクシース事業者
運行時間	平日 8時～13時(年末年始は運休)
運行便数	10便/日運行
運賃	1乗車200円
車両	別府市が所有する車両を2台で運行

4 今後の方向性

本市の交通事業者のいずれにとっても重要なのは、高齢者をはじめとする地域住民、特に移動弱者の声を把握する機会を設け、移動に関するニーズを把握し、交通政策や交通

サービスの内容をその実態に即した内容に見直していくこと。

外出の機会を損失する「通院時間帯にバスが運行していないので利用できない」「買い物荷物が重いのでバス停から自宅まで歩けない」などの意見があれば、サービス内容の見直しや新たな移動手段を検討するなど柔軟な考えを持つことが必要である。

また、公共交通の利便性の側面で「運行本数が少ないので、長時間待つのが辛い」という場合には、例えば運行本数を増やすことができなくても、バスが商業施設や中核となる医療機関に乗り入れたり、バス停に上屋やベンチを設置したりすることでより快適に待つ環境を作り出せる場合もある。

そのためにも、地域住民の生活ニーズの把握に努め、行政の福祉部局や関係団体と情報共有しながら連携することが欠かせない。

さまざまな交通手段を有機的に組み合わせ、それぞれの地域に必要な持続可能な交通体系を構築することは、今後の地域づくりにおいて極めて重要な課題であり、地域のニーズや実情を踏まえた弾力的な輸送サービスの提供を既存の公共交通事業者と共に取り組む柔軟な姿勢が必要である。

そのためにも新たな移動手段である湯けむりライドシェアは大いに活躍が期待できるものではないか。

「洪水氾濫」と自治体の課題

神戸大学名誉教授・兵庫県立大学名誉教授

室崎益輝



地球温暖化の影響もあって、大量の雨が降る回数が増えている。記録的な大雨という言葉や、河川氾濫や内水氾濫による浸水被害が日常化している。この水害激化の時代を迎えて、その被災の緩和を図るための総合的治水対策の強化が、行政にも地域にも求められている。そこで本稿では、慢性化し激甚化する水害にいかに向かわべきかを、新たな視点で検討する。

洪水氾濫の動向

最初にこの10年ほどの水害の動向を見ておこう。今年の7月末の山形・秋田の豪雨や8月末の台風10号は、線状降水帯を形成するなどして、日雨量で500mmを超えるような大量の雨を被災地にもたらしている。時間雨量50mmを超える降雨の回数はこの30年の間に4割も増えているし、氾濫危険水位を超える河川の数はこの10年の間に3倍にも増えている。

ている。

最近の水害の特徴として、広域化、激甚化、多様化、不測化を指摘することができ。広域化では、6年前の台風7号による西日本豪雨に象徴されるように、被害が広範囲に広がる傾向がある。激甚化ということでは、被害家屋が5000戸を超える大水害が、令和2年の球磨川水害などこの5年間に8件も起きている。

多様化では、外水氾濫だけでなく内水氾濫や土砂災害が、直接被害だけでなく断水や停電などによる間接被害が増える傾向にある。不測化では、前例のない大量の降雨に突如として見舞われるといった、不意を突かれるケースが増えている。

多重化による減災対策

こうした災害の動向は、対策の足し算による被害の引き算という「総合治水」や「多重減災」を求めている。手段の足し算では、人へ

の対策と水への対策の両面作戦がある。そのうちの人の対策では、行政職員および地域住民の意識や能力を高めるための教育が欠かせない。危険を察知する力や的確な行動を引き出す力をいかにして育むか。人材育成と水防学習に、もっともっと力を入れなければならない。

水の対策では、「流す対策、貯める対策、浸み込ませる対策」の三つの足し算が欠かせない。流すための川床の掘削や放水路の整備も大切であるが、貯めるための遊水池や貯水池の整備も必要である。加えて、浸透性舗装にする、貯留マスを整備するといった浸み込ませる対策もある。流域治水という考え方の中で、その足し算の具体化を図り、公園や水田さらにはため池などとの共生を図ってほしい。

この手段の足し算ということでは、ハードに加えてソフトの対策に力を入れなければならない。行政の態勢強化、情報の収集発

Risk Management

信、避難システムの整備といったソフト対策が求められるが、これらの対策は自治体が主として担うべきもので、避難における官民協働の体制づくりを心掛けなければならない。

時間の足し算では、堤防の建設や川床の掘削などの事前の対策も必要であるが、ライフラインの遮断や汚泥の堆積などの間接被害が深刻なことに鑑み、事後の対策に力を入れる必要がある。避難所の環境改善や保健衛生の確保などの対策も必要で、そのためのボランティアの確保なども心掛けなければならない。風水害対策は長期戦であることを肝に銘じておきたい。

抑えるとともに逃げる対策を

洪水氾濫や土砂災害では、避難対策の果たす役割が大きい。大雨予測から家屋浸水や斜面崩壊までに、避難の時間があるからである。ところが三つの問題があつて、避難が正しく行われず犠牲者を生んでしまう。

第1は、災害情報コミュニケーションの問題である。自治体などからの警報や避難指示が適切な行動につながるのだから。ここでは、情報を流す側の制球力と情報を受け取る側の選球眼の向上が求められる。コミュニケーションの精度を上げる訓練としてのキャッチボールを強化したい。

第2は、避難場所整備の問題である。遠方であつて避難に時間がかかる、避難途中の経

路の安全性が確保されていない、避難先の生活環境が非人間的であるといった理由で、迅速な避難が妨げられている。避難場所の環境を人道的な視点で、避難場所の位置を時間的な視点で見直す必要がある。身近なところに安全な場所を確保しなければならない。

第3は、避難誘導態勢の問題である。避難の声かけや避難の移送手段があると、避難の行動が引き出される。高齢者が1人で歩いて避難することは難しい。避難のためのリヤカーやワゴン車がいる。高齢化社会では、車避難が欠かせないと思う。特定の車だけ避難に使うことを認め、高齢者をピックアップして避難所に搬送することを考えてほしい。

個別避難計画や地区防災計画の策定を図り、「早めの避難、みんな避難、安全に避難」という避難の3原則の具体化を図らなければならない。

地球温暖化対策にも力を

洪水氾濫の原因に、地球温暖化がある。雨が大量に降っても水位が上がらないようにしなければならないが、大量の雨が降らないようにすることを忘れてならない。そのためには、超長期的に地球温暖化の抑制に努めなければならない。二酸化炭素を過剰に排出する社会の構造を根本から変えなければならない。

「シンクグローバル、アクトローカル」と

いう言葉がある。私たちの身近な環境を変え、ライフスタイルを変え、温室効果ガスの排出を抑えるようにしなければならないのだ。その温暖化を解決する方策として、持続可能な開発目標（SDGs）が提起されている。このSDGsは、洪水氾濫に限らずあらゆる自然災害の減少につながる公衆衛生的な対策といえるべきものだ。総合的かつ包括的に自然災害に向き合っていきたい。

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、兵庫県立大学大学院減災復興政策研究科長を経て、2022年より兵庫県立大学名誉教授、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。



地方公共団体金融機構の 地方自治体マネジメント支援

城西大学経営学部教授 伊関友伸

地方公共団体金融機構の セミナーで講演

2024年8月23日福岡市内で行われた地方公共団体金融機構（JFM）の地方公営企業セミナーで講演を行った（写真1）。地方公共団体金融機構は、1957年に設立された旧



写真1

公営企業金融公庫が、政策金融改革により廃止され、2008年に全道府県・市区町村の出資により設立された法人である。民間金融機関では一定の限界がある長期・低利の資金を、地方債を通じて地方自治体に供給するとともに、地方自治体の財政運営全般に関して支援を行うことを使命としている。

地方公営企業セミナー

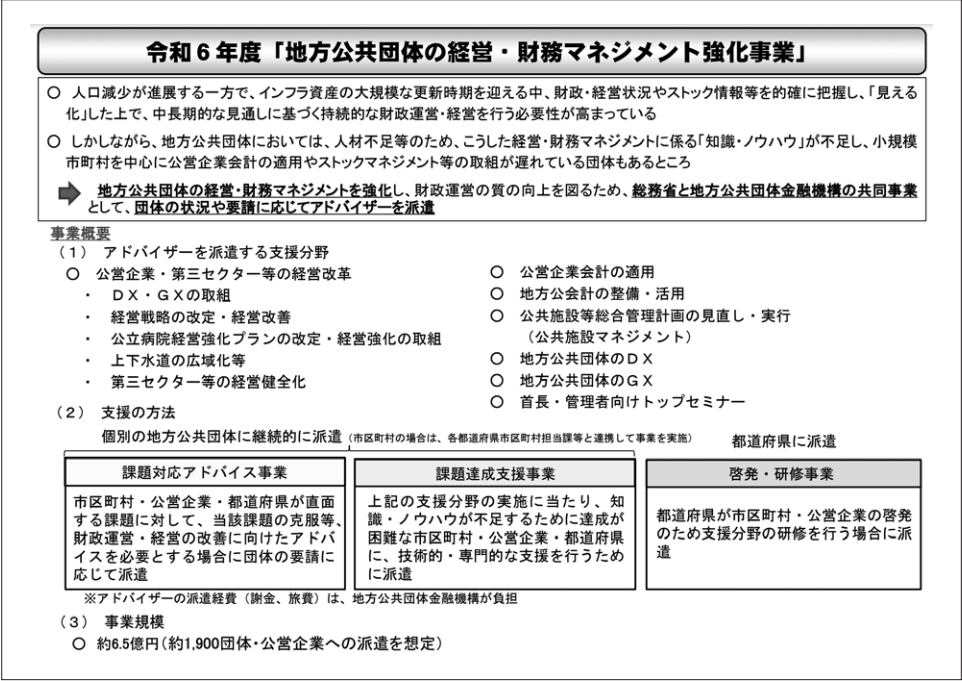
は、「自治体財政に関する喫緊の課題であるテーマを取り上げ、制度を所管する関係省庁や先進的な取り組みを行っている自治体からの報告、有識者の視点等からの講演を実施することにより、地方自治体の人材育成等の支援を行うこと」を目的として開催されている。主催者あいさつの中で、機構として、地方自治体・公営企業を支える人材の育成が最重要課題であると考えてセミナーを開催しているという言葉が印象的であった。これまでは、水道事業・下水道事業がテーマの中心であったが、本年度、初めて公立病院事業についてテーマに取り上げたという。

セミナーは、総務省自治財政局公営企業課長赤岩弘智氏の「地方公営企業等の現状と課題」という講演の後、筆者が「どのようにして自治体病院の経営を改善するか」について話しをさせていただいた。1時間という時間の制約の中で、ある程度の内容は話せたと考えている。セミナーは後日、地方公共団体金融機構のeラーニングとして動画配信される予定である。

経営・財務マネジメント強化事業

現在、地方公共団体金融機構が一番力を入れている事業が、総務省との共同事業である「経営・財務マネジメント強化事業（図1）」である。時代が大きく変化する中で、地方自治体は経営・財務マネジメントを強化し、財政運営の質の向上を図ることが求められている。しかし、人材不足などのため、こうした経営・財務マネジメントに係る「知識・ノウハウ」が不足し、小規模市町村を中心に課題解決の取り組みが遅れている団体も少なくない。事業は、団体の状況や要請に応じて課題解決のためのアドバイザーを派遣するもので、令和3年度に創設された。テーマは、公営企業・第三セクター等の経営改革（経営戦略の改定・経営改善、公立病院の経営強化、上下水道の広域化など）、公営企業会計の適用、公共施設マネジメント、地方自治体のDX・GXなど多種に及び、地方公営企業の事業に限らず、さまざまな分野の専門家が派遣

図1 総務省「地方公共団体の経営・財務マネジメント強化事業」資料



事業の特色として、アドバイザーの派遣費用は、経営・財務マネジメント強化事業が負担し、地方自治体の持ち出しはない。地方自治体内での予算確保が不要で、支援決定前でも弾力的にアドバイザー派遣を依頼できる。スピード感を持って自治体が課題解決に取り組むというメリットがある。

筆者の関わるアドバイス実例

筆者も令和6年度からアドバイザーを引き受け、現在2団体のアドバイスをを行っている。団体の一つは広島県にある世羅中央病院企業団である。企業団は、公立世羅中央病院（155床）と公立くい診療所（無床）を運営している。2021年4月1日に前広島大学病院形成外科初代教授であった横田和典医師が企業長に就任。さまざまな経営改善の取り組みがなされてきた。企業団としては、これまでにやってきた取り組みをアドバイザーに評価してほしい、さらなる取り組みがあれば教えてほしいというものであった。公立世羅中央病院の経営を分析するとかなり取り組みが進んでいること。改善策として、広島県のへき地医療拠点病院に指定され、第2種不採算地区中核病院の財政措置を受けることが検討されている。企業団としてもへき地医療拠点病院の指定に向けた取り組みを進めるとともに、さらなる経営改善の取り組みについて検討をしている。

もう一つの団体は福岡県糸田町の町立緑ヶ丘病院である。糸田町にある唯一の病院である町立緑ヶ丘病院は、旧館が1966年、新館が1979年とおよそ50年が経過しており、建物として限界を迎えている。森下博輝町長は、かねての町の課題であった病院の建て替えに取り組んでいる。有識者や医療関係者の

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。研究分野は行政学。総務省「持続可能な地域医療提供体制を確保するための公立病院経営強化に関する検討会」構成員など、数多くの国・地方自治体の委員を務める。総務省経営・財務マネジメント強化事業アドバイザー。著書に『新型コロナから再生する自治体病院』（ぎょうせい2021年）など。

協力を得て2022年度基本構想、2023年度基本計画を策定。本年度は基本設計に取り組んでいる。しかし、小規模自治体である糸田町には、病院建築や同時に行うことが求められる経営改善についてのノウハウが不足していた。このため、強化事業を使って筆者のアドバイスを受けることとなった。アドバイスは、病院建築手法の検討と経営改善に向けての体制整備を中心に行っている。

まだまだ本事業を知らない自治体も多いが、有利な制度なので積極的に活用されることをお勧めする。

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くす（ヘビ）の巻きついた杖。医療・医療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

8月20日～9月9日

全国市長会ホームページ

(<https://www.mayors.or.jp/>)

もご参照ください。



オンライン出席をする松井会長

#1 「自由民主党総務部会関係合同会議」に 松井会長等が出席

8月27日に開催された自由民主党総務部会関係合同会議に、地方六団体等の代表が出席し、本会から松井会長がオンラインで出席した。地方六団体を代表して、村井・全国知事会会長から、①令和7年度においても、一般財源総額について、令和6年度地方財政計画と実質的に同水準を確保し、充実にしたい。特に、令和6年人事院勧告に準じた給与改定等を適切に実施できるよう財源を確保いただきたい、②人口減少問題に戦略的に対応するため、政策を統括推進する司令塔組織の設置など、対策の強化を図っていただき



要請する全国基地協議会会長の上地・横須賀市長

たい、③資材価格の高騰下にあっても、防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策を着実に実施するため、例年以上の規模で予算を確保するとともに、国土強靱化実施中期計画を早期に策定し、継続的・安定的に必要な予算財源を確保していただきたい、④税源の偏在性が小さく税収が安定的な地方税体系を構築していただきたい等について要請した。また、全国基地協議会からは会長の上地・横須賀市長が出席し、①令和7年度総務予算概算要求に向けて、基地交付金及び調整交付金については、これまで3年ごとに増額されてきている経緯等を踏まえ、確実に増額を図ること、②今後の課題として、防衛施設の強靱化や厳しい安全保障環境を踏まえ、両交



挨拶する松本・総務大臣

付金予算の確保に当たっては、これまでの定期的な見直しにこだわることなく、柔軟な対応を図ること、③調整交付金については、いわゆるシーリングにおいて、基地交付金と同様、義務的経費とすることについて要請をした。なお、指定都市市長会からは会長の久元・神戸市長が出席し、①大都市特例事務に係る所要額の税制上の措置、②地方財政計画に大都市特有の財政需要の算入強化、③特別自治市制度の創設等について要請した。

【財政部・社会文教部】

#2 「令和7年度都市税制改正に関する意見」を決定

8月28日、都市税制調査委員会（委員長・富田・可児市長）をWEB会議により開催し、「令和7年度都市税制改正に関する意見」を決定した。同意見では、「真の分権型社会の確立に向けた地方税体系の構築」をはじめ、「固定資産税の安定的確保」、「地方たばこ税制度の堅持」等について提言している。また、同意見については、全国会議員、総務省、各政党に提出するとともに、令和7年度税制改正に向け、その実現方について要請活動を行うこととした。

【財政部】

#3 「第1回今後の国民スポーツ大会の在り方を考える有識者会議」が開催され、下鶴・鹿児島市長が出席

9月4日、「第1回今後の国民スポーツ大会の在り方を考える有識者会議（主催：日本スポーツ協会）」が開催され、本会から下鶴・鹿児島市長が出席した。下鶴・鹿児島市長からは、国民スポーツ大会（旧・国民体育大会）は、地域のスポーツ振興や大会開催による地域経済の活性化に重要な役割を果たしてお

り、今後も継続して実施することが必要であるとした上で、各競技の会場地となる都市自治体では、施設整備費などの財政負担や大会運営するための人的負担などが大きく、将来に向かって持続可能なものとしていくためには、開催地の負担軽減を図ることが極めて重要であり、大会のスリム化に向けて、競技施設基準の見直しや更なる弾力的運用、経費負担の見直し、競技運営・施設整備に係る財政支援の充実や人的支援の創設など多面的に検討していくことが必要等の発言を行った。

【社会文教部】



発言する下鶴・鹿児島市長