

令和5年度

企画総務委員会行政視察報告書

☆ 視察事項(視察先)

地域交流施設「せきてらす」について(岐阜県関市)

地域公共交通について(愛知県知多市)

☆ 視察日

令和5年11月6日(月)・7日(火)

☆ 視察参加者

委員長	堀本 浩司
副委員長	磯部 孝義
委員	近藤 康夫
委員	田上 茂好
委員	松尾 一生
委員	森 良介
委員	山根 栄子

事務局 引頭 朋子(随行)



目 次

地域交流施設「せきてらす」について（岐阜県関市） …… 1

地域公共交通について（愛知県知多市） …………… 5

視察を終えての所感 …………… 10

地域交流施設「せきてらす」について

- ◆視察日時 令和5年11月6日（月）
午後1時30分～3時30分
- ◆視察場所 地域交流施設「せきてらす」
- ◆視察先対応者
産業経済部観光課長（林様）、主査（庄司様）
- ◆関市の概要

関市の概要(R5.4.1 現在)	
人口	84,984人
面積	472.33km ²

関市は、岐阜県のほぼ中央部の清流長良川の中流に位置している。東西延長は約39キロメートル、南北延長は約43キロメートルのV字型の地形をしている。北部地域は標高が高く緑

に恵まれ、南部地域は肥沃な平地が広がり、変化に富む地形を長良川・坂取川・津保川・武儀川が流れ、水と緑の豊かな自然環境が維持保全されている。

また、「日本一の刃物のまち」として全国に名が知られており、鎌倉時代からの高度な技術と伝統を継承して、刃物産業が地場産業として受け継がれ、国際刃物都市として進展している。

東海北陸自動車道と東海環状自動車道の結節点でもあり、東海圏域と北陸圏域の経済と産業の交流拠点として、工業・物流のハイテク産業都市としての飛躍が期待されている。

◆視察事項の概要

《施設設置の背景》

関市は日本刀の生産技術を生かし、現代では世界に知られる「刃物のまち」となっており、昔の技術が現代の産業に引き継がれている。このような背景もあり、平成4年から岐阜県と共に地場産業テーマパーク構想と



して「刃物を核とした拠点づくり」を検討してきた。平成24年度に刃物関連施設が集積する当該エリアを刃物ミュージアム回廊整備エリアと位置づけ、中心市街地再生事業の一つとして刃物ミュージアム回廊事業を実施した。

本事業エリアの中心に位置する場所に、観光案内所を有する貸館施設として関市地域交流施設「せきてらす」の施設整備を実施し、令和3年3月に供用を開始した。

施設の運営は、供用開始当時より一般社団法人関市観光協会が指定管理業務を受託して実施している。

《施設整備のコンセプト》

市民や訪れる人が関市の地場産業を知り、市民には自分のまちに誇りを持ってもらうこと、訪れた人には「おもしろいまち」として興味を持ってもらうことを目的として、関市の「人、もの、情報」が集まる産業観光拠点とするべく整備を行った。

《せきてらすの機能》



せきてらすは、刃物の展示・販売をする新刃物会館と相互に機能を補完、相乗効果を生むことを目指す。民間人材を観光振興トータルプロデューサーとして招聘し、その監修のもと、観光案内所、刃物工房、多目的ホールの機能を備えた施設として運営されている。

令和4年度利用実績

せきてらす利用実績(入込客数)

➡ 約5万2千人/年

※目標入込客数 3万人/年

イベント実施数 約40回

令和4年度周辺施設への効果

周辺4施設の入込客数

➡約5万7千人/年増加

※目標約2万人/年増加

◆主な質問と答弁

Q 建物等については、維持管理等のコストがかからないような設計を考えたか。

A 設計業務発注時の業務要求水準書には、維持管理及び環境に配慮した設計を求めているが、プロポーザル評価基準では、コスト削減の工夫自体を重点項目としていない。

【建設費コスト削減の工夫】

設計前より、刃物業界が組織する組合が運営する刃物直売所（協同組合岐阜関刃物会館）の建設スペースを同一敷地内に設けることとして計画しており、直売所の建設費用は民間が負担している。

設計においては、費用を投下する部分（公共空間）と安価に建設する部分（事務室等）に分け、建設費の削減に努めた。

【維持管理費のコストの削減】

事業地内に民間施設を有することで、目的外使用料許可や借家借地法による賃貸借契約で必要になる施設改修費は不要となっている。

Q セキイズムの心髄はどこにあると考えるか。

A セキイズムを、関市の経済における特徴として解するのであれば、「サステナブルなハモノの歴史」でないかと考える。一般的に伝統産業のイメージは守るべき対象であり、その存続のために税金が投入される印象があるが、関市の刃物産業は700年経過した今でも常にチャレンジし、民間の民間による発展が絶え間なく続いており、いい意味で伝統産業に分類されていない。

当該施設は、観光案内所を有する貸館施設であるため、施設自体にこの要素があるものではないが、観光案内所においてこのような関市の魅力ある施設・場所・人を案内し、刃物産業に倣って施設の貸館運営等も持続可能となるようなにぎわい発生装置を目指して、運営を行っているところである。

Q 施設整備に際し、市民等（地域・各種団体・企業）はどのように関わったのか。

A 各段階における市民等との関りは以下のとおり。

【事業計画時】

平成25年度実施計画策定時に商工会議所ほか産業・観光・農業に関係する18団体により施設整備方針に関する提言書が提出されており、これが整備コンセプトや整備方針に反映されている。

【設計前～現在】

事業地内に民間施設（岐阜関刃物会館）を整備。また、設計時には市民ワークショップを5回開催し情報を収集、設計へ反映した。

【運営時】

令和3・4年度は指定管理者が中心となり、主催イベントを実施してきた。また、市民主体イベントの実施も増えてきており、今後も持続可能なにぎわい発生装置となるような運営を目指す。

Q 指定管理料を含め、採算期間等はどのように考えているか。

A 刃物ミュージアム回廊事業の総事業費は約21億円。

当該施設は、観光案内所と貸館を有する公の施設であり、施設運営による採算があるものではないため、実施計画等において採算期間の設定はしていない。

参考として、本事業の実実施計画及び観光振興戦略により設定した数値を用いて採算期間を算定すると、約35年程度になるのではないかと。しかしながら、令和4年度実績は計画を上回っており、その数値で算定すると約12年となる。

Q 利用者数や滞在期間を増やす工夫は考えているか。

A 利用者数増加に向けては、多様な属性をターゲットとしたイベントの実施を促進している。

滞在時間の増加に向けては次の取組を行っている。

☆施設利用時間増加に向けて

- ・刃物に関連する体験メニューの定常化
- ・多目的ホールの開放（予約がないときにオープンスペースとして開放）

☆市内滞在時間増加に向けて

- ・観光案内所機能の強化

Q 今後、運用面や維持管理で必要なことは何と考えるか。

A 運用面ではソフト事業の運用が重要と考えている。ソフト事業の中核となるイベントや情報発信の業務はともに、事業者を含めた地域とのかかわりが必須であり、最重要要素である。そのため、これを担う人材（育成）及び人材が育つための環境、組織体制整備が必要と考える。

Q 継続するための課題は何と捉えているか。

A 施設の運営者となる指定管理者が、悪循環に陥ったときに、指定管理者の人材育成や組織マネジメントに対し、市がどこまで意思を持って関与できるのかということが今後の課題になるのではないかと考えている。

地域公共交通について

◆視察日時 令和5年11月7日（火）

午前10時～12時

◆視察場所 愛知県知多市役所

◆視察先対応者

市民協働課長（平岩様）、地域活性化・地域交通チーム長（加藤様）

総務課長（石川様）

◆知多市の概要

知多市の概要(R5.4.1 現在)	
人 口	83,646 人
面 積	45.90 km ²

知多市は、知多半島の北西部に位置し、西は伊勢湾に面し、北は東海市、東は東浦町・阿久比町、南は常滑市に接しており、名古屋市の周辺都市として昭和45年に誕生した。沿岸には、

発電所や製油所など臨海工業地帯があり、内陸部ではペコロス・フキなど農業も盛んな都市として発展をしてきた。また、佐布里池の梅林や海水浴場の新舞子マリンパークなどの観光資産、県内最古級の岡田簡易郵便局をはじめとする文化財も多く存在するまちである。

背後丘陵部の宅地開発も進んでおり、市制施行時には3万9千人だった人口が平成8年には8万人に達しており、住宅都市としても良好な発展を続けている。

◆視察事項の概要

これまでの知多市における公共交通は次のとおり。

種別	概要
鉄道	市域の西側に名古屋鉄道の常滑線が、東側には河和線が運行。特急電車で名古屋駅まで約20分圏内と通勤通学に便利。特急停車駅（朝倉駅、新舞子駅、巽ヶ丘駅）
路線バス	知多乗合株が運行。朝倉駅を起点とする岡田線、佐布里線、朝倉団地線と、新舞子駅を起点とする日長団地線の計4路線を運行。
コミュニティバス	公共交通空白地域の補完として、あいあいバスを3コース運行し、主要駅、商業施設、公共施設等への移動手段を確保している。

《路線バスについて》

4 路線が民間事業者により毎日運行されている。運賃は、片道 170～350 円。利用する時間によって、減額規定あり。近年、マイカー利用の増加や新型コロナウイルス感染症の影響を受け、路線バス利用者の減少が続いている。

路線バス運行事業者との取組
R4.3.1 岡田線・佐布里線のダイヤ改正 名古屋方面への行き・帰りの利用者に争点を当て、円滑な乗継を目的としたダイヤ改正を行った。
R4.1.1 バス利用啓発チラシを住民に対して回覧した。
R4～5 日長団地線のルート・ダイヤの見直し検討中

《コミュニティ交通「あいあいバス」について》

市内公共交通空白地帯において、高齢者・障がい者・学生などの自動車の運転ができない人の活動範囲を広げられるよう、市が運行している。年末年始（12月29日～1月3日）を除く毎日運行、運賃は1乗車100円で、現在は市内に3コース設置。小学生以下、障がい者、無料あいパス（65歳以上の免許返納者と75歳以上の市民に発行）提示者は無料となっている。

あいあいバスの今後の課題
① 路線の維持 （運転士不足、人件費の高騰、物価高への対応など）
② 自動運転、MaaSなどの新技術、カーボンニュートラル（電気バス等）への対応
③ バスで賄えない移動ニーズへの対応

今後の見込み マイカーを利用できなくなる高齢者が増え、公共交通への移動ニーズが高くなる（バス停や駅までも移動できない人が増加）

既存の交通では対応できない、きめ細かな交通手段が求められる



地域バスの導入

地域バスとは？ バス停までの移動が困難な高齢者が多い地域や、道路幅が狭く通常のバスが運行できない地域など、既存の交通では対応することができない地域特有の移動ニーズを補完する新しい交通手段

➡ 地域の実情に即した交通 ➡ 普通自動車を使用したバス以上タクシー未満の交通

《地域バスについて》

導入にあたり、計画段階から、地域が主体的に携わることで、地域の実情に即した移動手段となった。また、地域の物理的要因に応じて車両選択を可能としたことにより、地域ニーズに対応することも可能となった。

現在、市内1コミュニティで本運行、2コミュニティで実証運行を行っている。

また、1投票区において、地域バスを利用した投票所への移動支援を行っている。

地域バス運行プランの基本的な考え方		地域バスの今後の課題
運行日	原則平日（月～金）※年末年始は運休	① 利用促進（地域住民への周知、浸透）
運行時間	午前9時～午後4時	② 事業（コミュニティ）の継続性の支援
運賃	無料	③ 時とともに移り行く地域の実情への対応
運行エリア	原則、コミュニティエリア内（生活圏の範囲内で隣接市町への運行も可能）	投票所への移動支援の今後の課題
車両	普通自動車サイズの車両	① バスを臨時運行するので、利用者が分かりにくい
停留所	住宅のフェンス等に看板を設置（設置個所等もコミュニティで協議する）	② 期日前投票利用者が多く、はっきりした効果が出づらい

◆主な質問と答弁

あいあいバスについて

Q 導入の背景、経緯は。

A 平成12年5月から、庁内会議である知多市バスプロジェクト検討委員会において導入についての検討を開始。平成15年10月に2路線の試行運行、平成17年9月から本格運行を開始した。検討開始当時は、全国的にコミュニティバス導入の機運が高まっ



ていたことに加え、市内高齢者から日中の移動手段としてのコミュニティバス導入のニーズが高まっていたこともあり、導入に至った。

Q 導入に向けて市民等はどのように関わったか。

A 試行運転時には市民を対象にアンケートを実施し、本格運行時の参考とした。また、バスの愛称も公募して決定している。導入の検討時には、タクシー事業者や路線バス事業者にヒアリングを実施し、地域に見合った交通の検討を進めた。

Q 市の負担は。

A 実際の運行は路線バス事業者が行っている。車両については路線バス事業者の所有であり、市がリースする形をとっている。市は、運転士の人件費、燃料費、車両の減価償却費から、運賃収入、国庫補助金等の運行収入を差し引いた額を支出している。(令和4年度3路線で約5,475万円)

Q 利用者の声や市民の反応はどうか。

A 運行エリアの拡大や本数の増便、バス停の増設といったさまざまな要望がある。

Q 導入にあたって民間事業者との競合はなかったのか。

A 既存のバス路線と競合しないよう、路線や運賃を考慮。路線バスと共存しながら、市内全体として利用しやすい路線網とした。導入を進めるにあたっては、路線バス事業者からの意見も取り入れた。

Q 導入にあたり最も苦労した点は。

A バス停設置の際に、警察・道路管理者・地権者との調整が難航した。

Q 今後の展開をどう考えるか。

A 鉄道・路線バス・コミュニティバスが各地域に配備されているため、現在、市内に公共交通空白地帯はない。今後の展開としては、今ある公共交通網を持続可能なものとするために、利便性の向上を図り、利用を促進する取組を進めていく。

★地域バスについて

Q 導入の経緯は。

A 令和4年3月に1コミュニティで実証運行を開始した。導入時には、利害関係者となるタクシーやバスなどの交通事業者とは事前に協議を行い、地域公共交通会議で合意形成を図った。

Q 利用促進のため、どのような工夫やPRを行っているか。

A コミュニティが主体となって、地区内での回覧、老人会、老人クラブへのPRのほか、地区説明会を開催して地区住民への浸透を図っている。

Q 利用者の声や市民の反応は。

A バス停まで行けない、坂が多くて普段の生活に困っていたが地域バスで行けるようになり助かったとの声がある。

Q 今後の展開をどう考えるか。

A 現在、小学校区単位で形成された10のコミュニティのうち3つで取り組まれている。今後も、導入優先エリアのコミュニティから導入の意向があれば、導入に向けて支援する。



視察を終えての所感

委員長 堀本浩司

★ 地域交流施設「せきてらす」について

ヒトとヒトとのつながりから新しい関を作り出すといったことから市民交流、産業振興の場として「せきてらす」の整備が始まったとのこと。「人・もの・情報」が集まる産業観光拠点を整備することで、市民や訪れる人に関市の地場産業を知ってもらい面白いまちとして興味をもってもらうこと、市民には自分のまちに誇りを持ってもらうこと、そして刃物産業の更なる発展を目指すことをコンセプトとして建設された。

産業と観光をいかにして結び付け、人を呼び込むのか。また、人口減少による担い手不足や雇用の確保問題、製造業そのものの衰退といったさまざまな問題に対し、本市がどのように取り組んでいくかを考える上で、関市の取組は非常に参考になった。

また、「せきてらす」見学後に、温水プールを含む複合型体育施設も見学する機会を設けていただき、本市の施設建設を考えるにあたり大いに参考になった。

★ 地域公共交通について

コミュニティバスのあいあいバスはどこまで乗っても100円。視察当日も朝倉駅から市役所まで利用させていただいた。ピンクや黄色、ブルーの微笑ましく愛嬌のあるバスで、路線によって色を変え、誰にでもわかりやすいようにしているとのこと。市の財政負担としては、年間約5千万円とのこと。しかしながら、65歳以上の免許返納者や75歳以上の高齢者には無料パスを発行することで高齢者の外出支援につなげており、そのことが市民の健康寿命の延伸や医療費の削減にもつながっていくと思えば、財政上の効果は高いのではないかと感じた。

地域バスはコミュニティ（本市の自治会とは異なる）と市が主体となって運行している。利用者からは移動しやすくなったと高評価を得ており、市としては今後も導入するコミュニティへの支援を続けていきたいとのこと。また、この地域バスを利用して、坂道の多いコミュニティでの選

挙時の移動支援を行っているとのこと。過去に一般質問でバスを用いた選挙時の移動支援を提案したこともあり、大変興味深かった。

この視察で得た事項を、本市の課題にあわせた形の施策として提案していきたい。

副委員長 磯部 孝義

★ 地域交流施設「せきてらす」について

「刃物のまち 関市」の顔となる拠点づくりとしての整備、市民には自分のまちに誇りを持ってもらい、訪れた人にはおもしろいまちとして興味を持ってもらうコンセプト。また、市民に誇りと愛着を持ってもらう工夫も伝わってきた。頑張っている企業・人をPRする場にもなっており、特にものづくりの現場を見学・体験できるイベントである「関の工場参観日」は、「ものづくりのまち下松市」としても必要なイベントであると感じた。参考にすべきと考える。

地域の魅力を高め、それをモノ・ヒト・コトの交流につなげていくことが重要と感じた視察であった。

★ 地域公共交通について

高齢者等の外出支援や公共交通空白地の対応といった課題に真正面から取り組まれ、市民や地域を巻き込んだ議論（市民協働）が進められている。また、状況把握及び分析の大切さを感じた。特に、地域公共交通に関する委員に、各地域（コミュニティ）の方が多く入られており、計画段階から地域が主体的に携わることの大事さを感じた。

地域バス導入について、市とコミュニティの役割を明確にし、地域での体制づくり（運行プランの作成、住民への周知、燃料費負担など）が図られている。地域委員の後退といった継続性が課題とのこと。実証運行から本運行への移行判断には目標値が定められており、参考にすべきと考える。

タクシー・路線バス事業者、地域と一緒にあって、その地域にあった公共交通の在り方を見つけ出していくことが重要と感じた視察であった。

委員 近藤 康 夫

★ 地域交流施設「せきてらす」について

岐阜県関市は清流長良川の中流に位置するまちである。9月末に当選されたばかりの山下清司市長、三輪正善市議会議長の大歓迎を受けた。冒頭のあいさつで、「せきてらす」の目的は、瞬時に理解することができた。それは（１）産業の観光化、（２）担い手不足の解消の２点である。

「せきてらす」設置の背景、目的、役割等を考えたとき、このまちの歴史と伝統が根源にあると考える。それは「日本刀のまち」であるという事だ。日本刀五箇伝の一つである美濃（関）伝の発祥の地であるというアイデンティティ。室町時代から現在まで700年以上途絶えず美濃（関）伝が続いているという日本で唯一の地域である。

この日本刀の生産技術を生かし、今では世界に知られる「刃物のまち」となっており、かつての技術が現代の産業に引き継がれている状態そのものが世界でも稀有な事例と言える。単に昔のものをそのまま継続することは「伝承」であり、「よき伝統」とは「伝承と革新」でなければならないと私は思う。

あわせて、本市で整備を進めつつある多機能複合型スポーツ施設の参考にと、市役所近くの複合施設を見学させていただいた。休館日であるにもかかわらず感謝である。

最後に、観光を意識したまちは違うなと思った事例を一つ紹介したい。

「せきてらす」での視察後、施設を出て歩いていたら、せきてらす内のカフェの従業員の方が私の忘れ物を走って届けに来てくれて大いに助かった。全くもって尾関君（前市長・松下政経塾後輩）はいい仕事をしたなと感じ入った次第である。

★ 地域公共交通について

「ちょうどいいまち」というキャッチフレーズどおり住みよいまちとの第一印象を持った。鉄道のほかに、民間の路線バスは知多乗合(株)が合計4路線を運行している。公共交通地域の補完として、「あいあいバス」を3コース運行し、主要駅・商業施設・公共施設等への移動手段を確保していた。便数も非常に多く、驚いた。さらに驚いたのは、その料金100円である。また高齢者には無料パスが支給されるとのことで、家に閉じこもることなく、外出しやすいサービスが提供されているとのこと。

我がまちの免許返納で、なにがしかの記念品を受け取るのとは大違いである。財政力があるということか。

本市においては「米川あったか便」と笠戸島のオンデマンドタクシー試行がなされているところだが、私は「ライドシェア」の研究調査が大事ではないかと思う。なぜなら、一人一台の車社会でゲタ代わりに車で移動することが最も便利だからである。他の都市では、一律500円で近所の人マイカーで試験運行しているところもあるようだ。

下松市のように、民間バス会社に既存のバス路線を維持するために、年間5千万～6千万円を補助していても、効果は薄いと考える。空気を運んでいる状態では、働く運転手さんも働き甲斐がなかろうと思う。知多市のあいあいバスは、コンパクトな車体に、平均10～15人が常時乗っているとのこと。税金は生き目いくように使うべきだと思う。

委員 田上茂好

★ 地域交流施設「せきてらす」について

関市と言えば「刃物のまち」として有名だが、大和、山城、備前などの日本刀五箇伝のうちで、現在までその伝法が続いている唯一の地域であり、昔の技術が現代の産業に引き継がれていることは、世界でも稀有なこと、とのことである。

刃物を核とした拠点づくりとして、地域交流施設という意義づけの「せきてらす」であるが、観光案内所による関市の魅力発信と貸館事業により、人と人が集う、持続可能な賑わい発生装置を目指している。これにより、豊かさと生きがいの感じられる地域社会の形成に寄与したいとしている。

刃物産業を最大限活用できることは幸いである。下松においては、これほど知名度のある産業があるわけではないが、知恵を絞りつつ、地域の特性を生かした市内経済の発展と市民のくらしの向上を考えていかねばならない。施設建設には、維持費や政策の持続性などを考えると、慎重さが求められるが、「これだから下松はいい」と言われるまちづくりでアピールする方法も考えられるのではないか。

そのためには、大胆な政策展開が求められるとの思いを深くしている。

★ 地域公共交通について

市域の東西に2系列の鉄道路線、1運行事業者による4つの路線バス、電車や路線バスが通らない交通空白地域には、市がコミュニティ交通「あいあいバス」を3コース運行、さらには、それでもカバーできない交通弱者への対応として、無料の「地域バス」の導入が行なわれている。市北部の「あいあいバス」は、1運行の時間が約1時間半、バス停は40ヶ所、1乗車100円、小学生以下や障がい者、無料バス提示者は無料という優れものである。また、道路幅が狭い場所でも運行できる「地域バス」はその上をいくものである。

なぜ、ここまで交通政策が前進できたのかと考えながらの視察であったが、1時間を超える説明を丁寧を受け、なるほどと感じたのは次の点である。1つは、行政側の熱意と体制構築であり、既存の運行事業者との緻密な協議や市民協働課という職員体制にも表れている。2つは、地域コミュニティづくりに早くから取り組み、その発展の中から、市民との協働が進み、市民参加の交通政策になっていることである。一方で、運転手不足や人件費高騰、市の財政負担など、我々と同じ課題を抱えてもいる。

公共交通の改善は避けては通れない問題であり、対応を強める必要がある。

委員 松尾 一生

★ 地域交流施設「せきてらす」について

関市は「西のゾーリング、東の関」と言われるほどの刃物のまちである。その特色を生かした「刃物ミュージアム回廊事業」の中心施設として「関市地域交流施設（せきてらす）」が建設され、令和3年から供用開始されている。運営には民間活力を生かし、各種イベントや行事を開催することで地域経済の活性化に寄与している。また、SNSをはじめとする情報発信も積極的に行い、「刃物」を中心としたふるさと納税返礼品による財源涵養も好調である。ただ、「東西ウイング」と呼ばれる旧町村部を抱えて、市域全体にわたる行政サービスの向上が大きな課題であると推察される。

下松市は重厚長大型産業や商業施設の集積があるものの、中山間地域や海、島も抱えていることから、どうしても分散型で総体的なまちづくりに

ならざるを得ず、関市のような一点集中型の取組みができにくい。下松市では今後、公共交通網の整備と並行して、各地域の特色を生かした流動型のにぎわい創出が求められる。「にぎわい創出」もひいては市民福祉に寄与するようなまちづくりであるべきである。関市の発展と課題は大いにその示唆を与えるものとなった。

★ 地域公共交通について

知多市では、「路線バス」に加えて「コミュニティ交通（あいあいバス）」「地域バス」が運行され、三者がそれぞれの長所を生かし、短所を補いながらバランスのとれたコーディネートがされている。また、コミュニティの自主的、自律的な活力をうまく引き出しつつ、市民の声を十分反映しようとする努力がうかがえた。特に、民営圧迫を避け、コミュニティに目標とやりがいをもたらす工夫は大変参考になった。

下松市でも地域公共交通網の整備を進めようとしている。路線バス、コミュニティバス、地域バスの三本柱は知多市と同様の状況であるが、知多市のような「運転免許証返納者」のモチベーションを利用したり、コミュニティの自主的、自律的な活力を利用し切れていない憾みがある。「運転免許証返納者」を意識したコミュニティバスの料金設定、バス停や時刻表等の構築、さらには各コミュニティに「目標値」を与えて努力を促すなど、知多市の取組みは大いに参考になると考える。

委員 森 良 介

★ 地域交流施設「せきてらす」について

岐阜県関市は、鳥が翼を広げた状態の丁度、胴と翼の付け根あたりに位置する人口8万4千人の刃物生産で知られる自治体である。

古くは、刀鍛冶から始まり、明治には刃物生産へと移行した。伝統産業の多くは時代と共に廃れると同時にそれに携わる職人もいなくなるどころだが、関に限っては職人も残る稀有のまちとなって現在の刃物産業発展に至る。

この「せきてらす」は長良川鉄道の単線、せきてらす前駅にあり、アクセスも良く、市のものづくりの情報拠点として、発信、にぎわいの創出を担っている。

- ① 建物は開放感があり、つくる体験、人の動きやつどいの様子がわかりやすい。
- ② 刃物に限らず、他の創作産業や文化の展示販売、喫茶でのくつろぎを提供している。
- ③ オープンなコミュニケーションの空間を設け、制限なく使用できる。

総じて、特色産業を・つくる・買う・食べる・学ぶ・見ると五感で楽しめることができる施設であり、コンセプトの市民が集う、産業に触れる、他企業とのコラボの場といった項目が十分に生かされていた。

本市においても、ものづくりに関して、車両や、製缶、造船等、それに付随する産業の紹介や展示、市の歴史、古墳等、細かく集約した資料館があると本市において必ず足を運ぶ場として、他市他県にPRできる存在になるのではと思いを巡らせたそんな「せきてらす」であった。

★ 地域公共交通について

知多市は45.9キロ²と本市の約半分の面積において、キロ²当たり1,822人と人口密度は本市の3倍であり、知多市に入ってから、平坦さを感じる非常にコンパクトな街である。

現在では中部圏の中核の名古屋市周辺都市として、多くの産業が進出し、現在では8万2千人が住んでいる。

この知多市は沿岸の産業地域と住居地域を二分するように名鉄常滑線、北部から分岐し、東側には河和線が走っているが、その中間には交通空白地帯が存在しており、それを補うように「地域バス」と地域公共交通「あいあいバス」が整備されている。

地域バスの導入に当たってポイントは3点。

- ① 市民、地域（自治会）、各団体、企業との度重なるヒアリング
- ② 民間交通とのルートや運賃の協議
- ③ 運営体制のコミュニティと市の役割を明確にすみわけする

市とコミュニティの協働の上に、地域が主体的に携わることで実情に即した移動手段として運行ができており、既存の交通では対応できないきめ細かな交通手段として移動ニーズに貢献している。

このような経緯で実証実験は1年を要し、正確なサンプルを採取し、その中で、最良な形に変更を加えながら、本運行にこぎつけている。

鉄道に挟まれた交通空白地帯に走るあいあいバスは、3つの循環をしいており、1時間当たり一本と利用者の希望に沿った運行で自由度が高い。

本市も、一刻も早く安心して免許返納できるようにしないといけない。そして、活気につながる市民の移動を生み出すためには、利用の極端に少ない路線バスを廃止することで助成を削減し、運行本数、料金の定額制を採用した交通弱者のニーズに最大限寄り添うコミュニティバスの運行を実現させることが必要である。今、もはや研究する段階ではなく、実証実験に入るなど、様々なことを模索する段階にきているのではないかと感じた。

委員 山根 栄子

★ 地域交流施設「せきてらす」について

関市は令和5年4月時点で人口約8万5千人の東西にV字に分かれた合併自治体である。日本刀5箇伝の一つ美濃伝の発祥の地であるこの地は700年以上絶えず続いている唯一の日本刀生産地である。この生産技術を生かし、現在では世界に知られる「刃物のまち」として日本刀ブームや日本食ブームも後押しし、世界有数の刃物のまちとして知られている。またコロナによる巣ごもりもあって、家庭で食卓を囲むことが急増し、その際必要となる包丁の需要が伸びたこともあり、ふるさと納税返礼品の包丁やキッチン用品を豊富に取り揃え、2022年度は約49億円の寄付額となっている。

このような昔の技術が現代の産業に引き継がれている状態そのものが世界で稀有な事例であることから、令和4年から岐阜県とともに地場産業テーマパーク構想として「刃物を核とした拠点づくり」の検討が開始され令和3年3月より観光案内所を有する「せきてらす」の施設整備、供用開始となった。

興味深いのは伝統の刃物を現代のニーズとマッチさせつつも上手く歴史と融合させて市の魅力をプロデュースし、日本のみならず世界に向け発信している所である。一見なんら変哲もないどこにでもある包丁のようで、そこに歴史と伝統をマッチさせ付加価値を高め、人をひきつけるポップ等を使い上手く宣伝している所に非常に興味がわき、ぜひ下松市の観光や宣伝にも取り入れていくべき所だと感じた。

「せきてらす」の視察後に、スポーツ総合施設「わかくさプラザ」を見学させていただいた。この総合施設は約20年前に建設されたが、その頃からすでに複合施設という考え方で建築・運営されてきたことに感心した。しかしやはり地下にあるプールは、湿気により随所に錆が発生しているところもあり、管理の難しさを実感した。

プロバスケットの試合が出来るコートや武道館も併設しており、本市のスポーツ、武道団体が抱えている施設面での課題を一挙に解決出来るような施設であった。見学して、複合施設とはどのような建築デザインとなるのかなどの明確なイメージは持てたが、本市とは設備規模が違うため同じような大きさの空間を確保する事は難しく、それでいて市民の満足を満たす建造物を再構築出来るのかと考えさせられた。本市の今後の取組を注視していきたい。

★ 地域公共交通について

知多市は令和5年4月時点で人口83,646人、高齢化率28.6%の比較的平野部に位置する人口密度1,822人/km²のまちである。今回この地域の公共交通空白地域の解消のために運行されているコミュニティ交通「あいあいバス」等について視察を行った。知多市の公共交通の現状は、鉄道が西側に名古屋鉄道の常滑線（3駅停車）、東側に河和線が運行しており、特急電車で名古屋駅まで約20分圏内と通勤通学に便利な立地である。路線バスとしては、知多乗合(株)が4路線運行している。この自治体でも全国的に問題となっている公共交通の赤字路線を抱えており、特にここ数年の新型コロナウイルス感染症の影響を受け路線バスの利用者減少が続いており、その欠損額を（令和4年は約5,500万円）市が負担している。またその間の公共交通空白地域の補完として、あいあいバスと地域バスを運行しているとのこと。

この公共交通空白地帯を埋める取組のうち、特筆すべき点は、地域バスの運行において地域コミュニティと市の役割が明確に分かれて実施されており、行政による主導だけではないという点である。

運行プラン策定及び改訂（ルート・ダイヤ・停留所）検討、決定。利用促進（住民への促進）、利用者対応（運行内容に関する問い合わせ）。燃料費（本運行時、準備委員会・運営委員会の運営に係わる問い合わせ等）はコミュニティの役割となっている。このコミュニティは下松市でいえば小学校校区であり、連合自治会の人々の集団組織といった所だろう。この地

域コミュニティの人々が集まり運行に必要な体制づくりをし、準備委員会を運営している。この知多市のコミュニティは昭和63年には既に10か所設置されており、今回この中の3つのコミュニティが地域バス事業に手をあげ導入している。運行プランを作成する際には、このコミュニティの住民等が、住民アンケートやワークショップにより住民ニーズを把握し、運行形態、ダイヤやルート等の運行プランを作成するといった気の遠くなるような作業を重ねており、地域の人々の連携によって実施に至ったと言える。下松市でいえば米川の「あったか便」を、さらに大きくした取組であると感じた。この事業の成功は、一重に地域の人々の行動力と長く続く地域コミュニティの力があってこそではないだろうか。決して行政まかせにせず、絶対にこの事業が必要であり地域の事を真剣に考え、実行に移してきたのだろう。下松市も地域公共交通計画が既に出来ている。これを市民協働で実現するためのお手本となる取組がここにあると感じた。

しかしその反面、路線バスの赤字補填やコミュニティバス運営にかかる費用を考えると、約1億円近い支出となっているのも事実である。今後さらに高齢化が進むため、費用はさらに増加するのではないだろうか。それをどこまで人口減少が続く日本の各自治体で補填する事が出来るだろうか。長期的な運用に耐えられるのか、大きな問題を抱えながらの事業でもあると考えさせられた。