

# 公共施設マネジメントにおける複合施設の利便性向上 に向けた検討～学校施設を中心とした施設複合化事例から～



愛知県高浜市 大八木 優希

## はじめに

今後、日本が直面する大きな問題の一つに、人口減少・少子高齢化の問題がある。それは高浜市にとっても大きな問題であり、中でも、生産年齢人口の減少による市税の減収、社会保障費の増大、人口減少による地域の衰退などがある。そしてもう一つが、一斉に老朽化する公共施設の問題である。高度経済成長期における持続的な人口増加に伴い、公共サービスへの需要が増大し、それに応えるために自治体は学校や公民館等の公共施設を整備してきた。今日、この公共施設の老朽化が進み、一斉に更新時期を迎え、膨大な更新費用や維持管理費をどのように負担するかが課題となっている。

高浜市では、この問題に対応するため「高浜市公共施設総合管理計画（以下「総合管理計画」という。）」を策定し、公共施設の計画的な総量圧縮を進めている。本レポートでは、公共施設複合化のモデルケースとして整備を行った「高浜小学校等整備事業」の取組を振り返り、複合化により市民の利便性がどのように変化したかを明らかにし、今後も続く複合化事業を、市民にとってより利便性の高い事業にするため、事業実施スキーム及びモビリティ支援の面から検討を行った。

## 1 高浜市の現状（人口、財政、施設保有）

### （1）市の概況

高浜市は愛知県中部、名古屋市から南東へ25kmの位置にあり、東西4.2km、南北5.5km、総面積13.11km<sup>2</sup>の非常にコンパクトなまちである。市内には名古屋鉄道三河線の駅舎が3駅存在し、名古屋市及び中部国際空港からも電車で1時間弱の圏内にある。（図1）



図1 高浜市の位置

### （2）人口動態・財政状況

本市の総人口は、1990年以降から現在まで増加しており、将来予測でも人口は増加するとされている。人口の増加は2040年をピーク（52,159人）に減少に転じ、それ以降2065年までに約4,000人減少すると予測されている。また、年少人口（0～14歳）は、2010年にピーク（7,681人）を迎え、2010年から2065年までに約1,828人減少するとされており、将来的な人口減少に備えていく必要がある（図2）。

一方、財政状況に目を向けると、歳入の状況は、市税収入では平成25年度の約83.3億円から令和元年度には約88.3億円と増加傾向にある。また、歳出の状況は、公共施設の整備などの建設費（投資的経費）が平成26年度の約4.9億円から少しずつ増加し、平成30年度では約35.9億円と大幅に増加している。これは小学校改築事業にかかる費用や、小中学校を始めとした公共施設の老朽化に対応するための支出である。

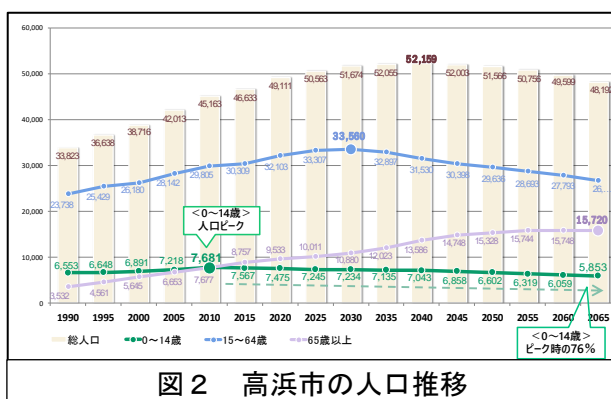


図2 高浜市の人口推移

### (3) 施設の保有状況

本市の公共施設の用途別面積割合は、小中学校や幼稚園などの教育系施設の面積が全体の約半数を占めている状況である（図3）。施設全体の延床面積については、昭和40年度頃から右肩上がりで増加していき、平成2年度以降は減少傾向となっており、現在は約11.8万㎡を保有している（図4）。

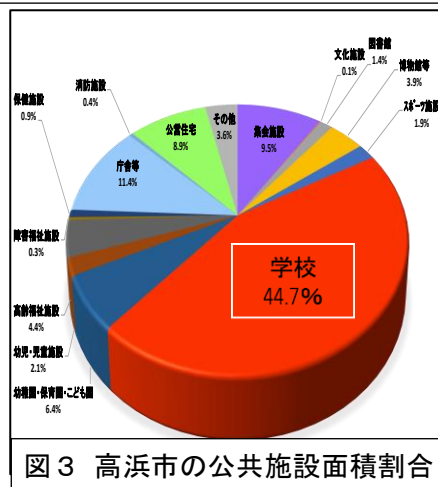


図3 高浜市の公共施設面積割合

これまで述べてきた、本市の人口、財政、施設保有の状況から、今後は公共施設の老朽化対策工事による歳出の増加傾向により、厳しい財政状況が見込まれる。そして将来的には人口減少に転じる人口予測から、人口減少が始まる前に公共施設の老朽化問題に取り組み、公共施設の老朽化により増加傾向にある投資的経費の低減や平準化を行い、計画的な支出をする必要がある。

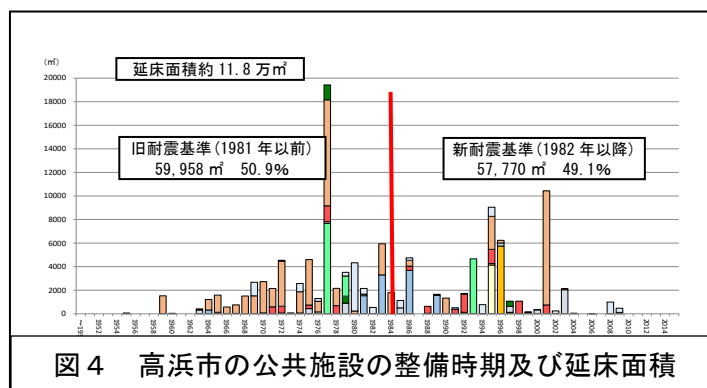


図4 高浜市の公共施設の整備時期及び延床面積

## 2 高浜市の公共施設マネジメントの取組と課題

### (1) 高浜市の公共施設マネジメントの取組経緯

公共施設マネジメントとは、「公共施設を重要な経営資源として捉え、市民ニーズや人口動態等を踏まえた施設の運営状況、利用状況、老朽化度やトータルコスト等を調査・分析し、最適な保有量の検討、維持管理の適切化、有効活用の実践、効果の検証を定期的に行い、全市的・総合的な視点から効果的かつ効率的な管理運営を推進していくこと」とし

て、総合管理計画に位置づけられている。

本市の公共施設マネジメントの取組は全国的にも比較的早く、平成24年度に「公共施設白書」を、平成27年度に「総合管理計画」を策定し、今後40年間の各公共施設の建て替えの費用や改修の時期をまとめた「公共施設推進プラン」を作成している。

## (2) 高浜市が目指す公共施設マネジメントの基本方針

総合管理計画では「学校を地域コミュニティの拠点として位置づけ、他の施設との複合化を視野に入れた、施設の改修・建替」を基本方針として示している。

少子高齢化が進む地域の一般的な公共施設施策では、児童生徒数の減少により学校の統廃合や、廃校施設のリノベーションなどを行い別の用途として利用するケースが多い。しかし、本市では今後も児童生徒数の大幅な減少が見込まれないため、現在の学校数を維持しつつ、施設全体の総量圧縮を図る必要性があった。また、小学校区を単位とした地域活動を行うまちづくり協議会の拠点としても学校が利用されていることから、他の公共施設を「小学校に集約」という選択をしたことは、本市の公共施設マネジメントの大きな特徴といえる。

このような取組を計画的に行うことにより、将来的な人口減少による地域コミュニティの変化や、歳入の減少により財政状況が悪化することを見越して、公共施設の再配置や総量圧縮（面積約23.7%削減）が図れ、計画的な財政運営を行うことができる。

一方、施設集約による課題としては、共有エリアを利用する際のセキュリティ対策や、授業を考慮した利用時間の制限、また利用者にとっては、慣れ親しんだ施設が解体される不安や新施設への移手段などが想定される。

そのような経緯の中で、基本方針に基づくモデル事業として小学校の複合化事業が実施された。

## (3) モデル事業「高浜小学校等整備事業」の実施と効果

「高浜小学校等整備事業」は、総合管理計画に示された基本方針に基づくモデル事業として、平成26年度から実施している事業である。高浜小学校の老朽化による建替に合わせ、小学校区内にある公共施設（集会施設、スポーツ施設、児童福祉施設、介護予防施設）を同敷地内に集約し、複合施設として整備を行っている。（図5）

新施設は敷地南側に「小学校」が配置され、その北東側に学校体育館とホール機能を併せ持った「メインアリーナ」、西側には集会施設・介護予防施設として「地域交流施設」、スポーツ施設として「サブアリ



一ナ」，児童福祉施設として「児童センター」が配置された施設として令和2年10月に完成した。（図6）事業効果として，面積削減効果は既存施設との比較で約3,200㎡の削減につながり，今後の更新費用も大幅な削減につながる結果となった。

#### （4）モデル事業実施における市民との関わり

これまで本市の公共施設マネジメントの取組について述べてきたが，モデル事業である高浜小学校等整備事業が実施されるまでに，表1に示すように様々なかたちで市民と関わってきた。

まず，平成27年度に実施した市民説明会では，自由参加で約600人の市民が参加し，本市の公共施設の取組を説明するとともにアンケート調査を実施した。「学校を拠点とした，公共施設の複合化や集約化」についての問いに対しては，68%が「学校施設への複合化や集約化を図るべき」，7%が「現状維持を図るべき」と回答があった。また，自由意見で寄せられた意見では，「複合施設の共有部分の効率的な運用」，「学校施設への防犯対策」，「施設集約による駐車場台数の不足」，「施設へのアクセスの手段の不足」などがあった。

次に，平成26，29年度に実施した複合化や施設設計に関するワークショップでは，参加者を学校関係者や集約される既存施設の代表者で構成し，平成26年度に複合施設のイメージ図を検討，平成29年度に施設の設計内容について意見交換を行った。また，平成30年度に行われた施設完成後の内覧会では約1,000人の市民が訪れ，市民の関心が高い事業であったことが分かった。

このような取組から，学校への複合化には一定の割合で市民理解が得られた中で事業が進んでいたといえる。一方で，まだ使える施設を解体するのはもったいないという声から施設解体に反対する市民運動が活発になり，平成28年度に高浜市で初となる住民投票が行われており，全ての市民から理解を得ることの難しさが分かる事業となった。

#### （5）事業実施から見えてきた課題

モデル事業として実施した高浜小学校等整備事業は，これまで市民説明会やワークショップなどを通じて，事業実施による財政効果や複合施設についての議論が進められてきた。しかし，公共施設を複合化したことによる施設の利便性の効果についてはこれまで検証で



図6 高浜小学校整備事業の整備イメージ図

年度	整備事業	ワークショップ	市民説明会	住民投票
H26		ワークショップ (複合イメージ)		
H27	資料作成		市民説明会	
H28	事業者選定			住民投票
H29	設計	ワークショップ (施設設計)		
H30	建設工事		内覧会	

表1 高浜小学校等整備事業の実施経過

きていなかった。

本市の公共施設マネジメントの取組を、他の小学校においても継続して進めていくためには、モデル事業として実施した「高浜小学校等整備事業」により変化した利便性の変化に関する実態把握を行う必要がある。

本検証では、複合施設である高浜小学校と複合化された既存施設を比較し、その利便性の変化を把握するため次の2点を検証する。1点目は質的利便性（利用面）に着目し、施設の複合化による機能の変化によりどのような効果があるのかを施設別に評価していく。2点目は量的利便性（移動面）に着目し、住民が居住地域から施設を訪問すると仮定して居住地域と施設間の移動時間を算出する。

### 3 複合施設の質的利便性（利用面）の評価

#### （1）評価の方法

本評価は、質的利便性の実態把握として、施設の複合化により、利用面でどのようなメリットやデメリットがあるのかを施設別に評価していく。なお、評価にあたっては、表2に示された複合施設を対象とし、既存施設からの変化及び他の複合施設との関係性による変化について評価を行うものとする。

複合化施設名	複合化施設名
高浜小学校	高浜小学校
校舎	校舎
体育館（メインアリーナ）	体育館、中央公民館ホール
高浜児童センター	中央児童センター
高浜市地域交流施設たかびあ	
サブアリーナ	体育センター
公民館機能	
集会室、和室	中央公民館、大山公民館、老人憩の家（高浜北部、高浜中部、ふれあいの家）
IT工房室	IT工房くりっく
ものづくり工房室	ものづくり工房あかおににどん

表2 複合化前後の施設比較表

なお、学校については、斎尾（1999）による学校への機能複合化における整備計画要件のうち、「学校施設の地域開放（学校開放）」、「地域施設との複合整備（施設複合整備）」の視点から評価していく。

#### （2）評価結果

##### ①小学校

斎尾（1999）による学校への機能複合化における整備計画要件として、まず「学校開放」については、施設管理への不安・教職員への労力負担増が大きな課題として挙げられており、学校側の不安の解消や負担が発生しないことが要件として述べられている。高浜小学校では、体育館・音楽室・多目的室・家庭科室・図工室を開放施設とし、利用に関しては、併設する地域交流施設を窓口としているため、学校の負担が軽減されている。一方、地域利用が平日夜間か休日のみに限られていることが課題といえる。

次に「施設複合整備」については、学校のカリキュラムに組み込める生涯学習施設については学校と複合化が行いやすいと述べられており、現在、パソコン教室を運営する「IT工房」、木工教室を運営する「ものづくり工房」、茶道教室が開かれている「和室」などで、学校のカリキュラムへの導入検討が進んでおりメリットが生まれているといえる。

##### ②児童センター

高浜児童センターは中央児童センターからその機能を小学校に移転した施設である。

小学校に機能移転したことで、これまで学校のグラウンドで実施していた放課後居場所

事業との連携ができることや、学校敷地を出ることなく学校から児童センターへ移動して利用することが可能となっている。このような学校と児童センターとの複合化は、市内の一部の小学校でも既に実施されており、利便性の向上が期待できる施設と評価できる。

### ③地域交流施設

地域交流施設は、中央公民館・地区公民館・老人憩の家・体育センター・介護予防施設の機能を複合化した施設である。施設は学校開放の窓口や会議室・サブアリーナ・IT工房・ものづくり工房などの介護予防施設で構成されている。学校体育館をスポーツ施設機能とホール機能の両方を持たせるなどの設計の工夫により、スペースの共有が可能になり施設面積の圧縮につながっている。また、スポーツや介護予防などの施設を集約したことにより、様々な地域活動の拠点として利用することができる施設となった。しかし、本施設へ複数の施設を集約したことにより、希望する利用時間が重複する可能性があることや、体育館をホールとしても共有するなど、既存施設の代替えとして必ずしも十分な機能を持たせることができない点がデメリットといえる。

## 4 複合施設の量的利便性（移動面）の検証

### (1) 検証方法

本検証では、量的利便性の実態把握として施設の複合化により利用する施設が変化した市民の利便性の変化を把握するため、簡易的に移動負荷の増加している地域を特定することを目的とする。検証は住民が居住地から施設を訪問すると仮定し、居住地と施設間の移動時間を算出する。なお、居住地は該当する町内の中心地とする。対象施設は、高浜小学校へ複合化された表3に記載の9施設とし、利用用途に応じて、市内全ての市民を対象とする「全市民利用施設」、小学校区内の市民を対象とする「小学校区市民利用施設」、特定の町の市民を対象とする「町内市民利用施設」に分類する。この時、移動手段による違いも把握するため、市内利用者の移動手段として想定される「徒歩」及び「自動車」のパターンで算出する。移動距離の算出方法は、Googleマップにより施設間の経路検索を行った最短の距離とする。また移動速度については、西堀（2019）が用いた使用データを参考に、徒歩は時速4km/h、自動車は時速30km/hとする。検証結果として、高浜小学校への移動時間を基準時間とし、基準時間より短い施設は、複合化を行ったことにより移動負荷が大きくなった施設とする。

施設名	学区	施設機能
高浜小学校	高小	教育施設
全市民利用		
中央公民館	翼小	集会施設
IT工房くりっく	高小	介護予防施設
ものづくり工房あかおにどん	高小	介護予防施設
体育センター	港小	スポーツ施設
小学校区市民利用		
大山公民館	高小	集会施設
中央児童センター	高小	児童福祉施設
町内市民利用		
高浜北部老人憩の家	高小	集会施設
高浜老人ふれあいの家	高小	集会施設
高浜中部老人憩の家	高小	集会施設

表3 対象施設一覧表

### (2) 検証結果

#### ①全市民利用施設

表4は全市民利用施設の対象施設と各町への徒歩と自動車による移動時間を算出し、小

施設移動時間比較表【徒歩】	高浜小学校区	港小学校区	吉浜小学校区	高取小学校区	翼小学校区	全市平均
施設名/各町中心部	高小学校区平均	港小学校区平均	吉小学校区平均	取小学校区平均	翼小学校区平均	
高浜小学校(基準時間)	12分22秒	18分00秒	39分30秒	30分22秒	38分00秒	28分48秒
全市民利用施設						
中央公民館	15分45秒	34分00秒	32分45秒	19分07秒	18分00秒	24分36秒
IT工房くりっく	09分22秒	21分00秒	36分00秒	30分00秒	35分00秒	27分05秒
ものづくり工房あかおにどん	14分37秒	19分00秒	41分45秒	36分23秒	42分30秒	31分57秒
体育センター	18分00秒	14分00秒	46分00秒	36分45秒	45分30秒	33分41秒

施設移動時間比較表【自動車】	高浜小学校区	港小学校区	吉浜小学校区	高取小学校区	翼小学校区	全市平均
施設名/各町中心部	高小学校区平均	港小学校区平均	吉小学校区平均	取小学校区平均	翼小学校区平均	
高浜小学校(基準時間)	01分54秒	02分56秒	05分52秒	04分21秒	05分36秒	04分17秒
全市民利用施設						
中央公民館	02分15秒	04分52秒	04分50秒	03分15秒	02分40秒	03分41秒
IT工房くりっく	01分30秒	03分24秒	05分24秒	04分30秒	05分20秒	04分08秒
ものづくり工房あかおにどん	02分21秒	02分48秒	06分52秒	05分54秒	07分08秒	05分12秒
体育センター	02分42秒	02分16秒	07分08秒	05分39秒	07分04秒	05分13秒

表4 移動時間一覧表（全市民利用施設）

学校区ごとに平均した表である。高浜小学校区では徒歩・自動車ともに1施設で移動時間が長くなっており、市内全体では2施設で移動時間が長くなっている結果となった。しかし、市内に1施設で自動車による移動を想定した場合についての時間差は全市平均の最大で36秒差であることから、利便性の大きな低下にはつながっていないといえる結果となった。

## ②小学校区市民利用施設

表5は小学校区市民利用施設の対象施設と各町への移動時間を算出した表である。大山公民館は、徒歩での移動時間が2町で長くなっており、自動車では、春日町からの移動時間は大幅に短い、その他の町では高浜小学校の方が移動時間は短くなる結果となった。

施設移動時間比較表【徒歩】		高浜小学校区				
施設名/各町中心部	青木町	春日町	禰田町	沢渡町	高小学校区平均	
<b>高浜小学校(基準時間)</b>	<b>07分30秒</b>	<b>15分00秒</b>	<b>09分00秒</b>	<b>18分00秒</b>	<b>12分22秒</b>	
小学校区市民利用施設						
大山公民館	10分30秒	03分00秒	19分30秒	12分00秒	11分15秒	
中央児童センター	18分00秒	16分30秒	09分00秒	09分00秒	13分08秒	
施設移動時間比較表【自動車】		高浜小学校区				
施設名/各町中心部	青木町	春日町	禰田町	沢渡町	高小学校区平均	
<b>高浜小学校(基準時間)</b>	<b>01分24秒</b>	<b>02分12秒</b>	<b>01分12秒</b>	<b>02分48秒</b>	<b>01分54秒</b>	
小学校区市民利用施設						
大山公民館	01分36秒	00分24秒	03分24秒	03分24秒	02分12秒	
中央児童センター	02分24秒	02分48秒	01分12秒	01分36秒	02分00秒	

表5 移動時間一覧表(小学校区市民利用施設)

また、中央児童センターへの移動時間は徒歩・自動車ともに沢渡町で長くなっている結果となった。なお、小学校区市民利用施設の平均では高浜小学校の方が全ての町から早く移動できるという結果になった。このことから、全体の平均時間では高浜小学校への移動時間の方が短くなるが、春日町から大山公民館と高浜小学校の移動時間の差が大きいことから、本施設への利便性の低下が課題といえる。また、沢渡町から中央児童センターと高浜小学校の移動時間の差についても大きい結果となっているが、徒歩の移動が想定される児童は同敷地内の高浜小学校から移動するため、利便性の低下にはつながっていない結果となった。

## ③町内市民利用施設

表6は町内市民利用施設の対象施設と対象の町への移動時間を算出した表である。表からは徒歩・自動車ともに多くの施設で移動時間が長くなる結果となった。主な利用者が高齢者である老人憩の家では、全ての施設で徒歩での移動時間が長くなっていることから、本施設への利便性の低下が課題といえる。

施設移動時間比較表【徒歩】		高浜小学校区		港小学校区	
施設名/各町中心部	青木町	春日町	碧海町	二池町	
<b>高浜小学校(基準時間)</b>	<b>07分30秒</b>	<b>15分00秒</b>	<b>15分00秒</b>	<b>13分30秒</b>	
町内市民利用施設					
高浜北部老人憩の家	-	03分00秒	-	-	
高浜老人ふれあいの家	03分00秒	-	-	-	
高浜中部老人憩の家	-	-	10分30秒	12分00秒	
施設移動時間比較表【自動車】		高浜小学校区		港小学校区	
施設名/各町中心部	青木町	春日町	碧海町	二池町	
<b>高浜小学校(基準時間)</b>	<b>01分24秒</b>	<b>02分12秒</b>	<b>03分24秒</b>	<b>02分00秒</b>	
町内市民利用施設					
高浜北部老人憩の家	-	00分24秒	-	-	
高浜老人ふれあいの家	00分24秒	-	-	-	
高浜中部老人憩の家	-	-	03分12秒	02分12秒	

表6 移動時間一覧表(町内市民利用施設)

これまで、高浜小学校等整備事業の実施による利便性を質的利便性(利用面)及び量的利便性(移動面)に着目し、施設複合化による効果、移動時間の変化の検証を行ってきた。これまでの結果を総括すると、量的利便性(移動面)の検証結果として、徒歩での移動の場合に高浜小学校区北部地域や老人憩の家などの施設で、高浜小学校への複合化により利便性の低下が懸念される配置であるという結果となった。一方、質的利便性(利用面)の効果の評価について、高浜小学校が複合化施設となったことにより、学校側では、学校開放施設に対する負担軽減につながり、児童センターとの併設により児童の施設利便性が向上した。また、生涯学習施設の集約による地域活動拠点化など、複合化により一定の効果が期待できることが分かった。

## 5 モビリティ支援策についての事例研究

### (1) 移動手段に関する支援策の検討

ここまでモデル事業を基に利便性の変化に関する実態把握を行ってきた。実態把握の結果から、一部で移動面の利便性低下がみられる地域があったが、本市は「学校」を拠点とした施設複合化を行う方針であり、学校敷地での建替を行わざるをえない状況である。そのため、利便性の低下が懸念される地域に対しては、拠点施設の配置の考慮ではなく、移動手段に関する支援策の検討が適切であるといえる。利便性の低下要因である移動時間の変化についても距離にして1kmに満たない変化であり、対象は老人憩の家などの高齢者を利用対象者とする施設であることから、短い距離の利用で利用者の負担が少ない支援を行う必要がある。そのような中、先進事例として近年注目を集めているのが、国土交通省が推進している「グリーンスローモビリティ」である。

また、既に本市で実施されているモビリティ支援施策である市内循環バス（いきいき号）についても、市役所や病院を目的地として各小学校区内をベースに平日は1日7便で運行されているため、ルート変更検討ではなく、新たな目的をもつ路線追加による支援をしていきたい。

### (2) 国土交通省によるグリーンスローモビリティ事業

国土交通省では、平成30年度から「グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業」を行っている。グリーンスローモビリティとは「20km/h未満で公道を走る4人乗り以上の電動パブリックモビリティ」のことで、見た目はゴルフカートから小型バスまで人数に応じて様々な形態がある。特徴としては、自動車より低速であるため大きな事故になりにくいことや、小型車両のため狭い道も走れること、シニアカーと比べて複数人で移動できることなどのメリットがある。一方で、1回の充電で走れる距離が短いため長距離に向かないというデメリットもあり、観光目的だけでなく、鉄道やバス停などから自宅までのラストワンマイル又はファーストワンマイルの移動手段として期待されている。

### (3) 東京都町田市鶴川団地「グリーンスローモビリティによる買物等送迎サービス」

居住地ら拠点へのファーストワンマイルの移動手段の先進事例として、東京都町田市鶴川団地では、高齢者への買物等支援のための送迎サービスが、グリーンスローモビリティを活用して運用されている。令和元年12月から有償運送が始まり、社会福祉法人を運行団体として、4人乗りのゴルフカート型車両2台が鶴川団地と商店街の間を移動している（利用料：1人年間500円）。事業効果として、導入目的である買物等の支援のための送迎サービスの効果に加えて、顔なじみの運転手や利用客と会話を楽しむような、コミュニティの場としての効果が期待できるとされている。

## 6 今後の公共施設複合化による利便性の向上に向けた政策提言

### (1) 複合化対象施設の利便性評価を事業実施スキームへ導入（公共施設をまとめる）



ここまでは本市における公共施設マネジメントの課題、利便性の変化に関する実態把握、先進自治体におけるモビリティ支援策を紹介してきた。これらを踏まえ本市における今後の公共施設マネジメントを進めるにあたっての政策提言を行いたい。

主な課題として挙げられることは、「複合化による量的利便性の低下」である。公共施設全体の約半分の面積を占め、児童生徒数の大幅な減少が見込まれない本市の特徴から、他の公共施設を「小学校に集約」し、地域コミュニティ拠点と位置づける複合化という方向性は、本市の公共施設施策の目標地点としては当然の方向性であるといえる。しかし、これまでの公共施設の老朽化問題について行政が市民に対して説明してきたのは、冒頭で述べた「人口・財政・施設保有の状況」であった。これらの情報は行政が危機的な状況であることを説明するためには必要な情報であるが、市民目線で考えれば、公共施設はこれまで「行政の都合で増えてきた」もので、状況が変われば「無くす」という行為は、行政の勝手な都合の押し付けであり、今まで施設を利用してきた市民を置き去りにしてしまうのではないだろうか。

そのため、今後進めていく本市の公共施設マネジメントによる公共施設の複合化を進めていく場合には、本レポートで調査した「質的・量的利便性の評価」を事業実施スキームの中に導入し活用することを提言したい。

例えば表7に示すように、モデル事業として実施した「高浜小学校等整備事業」での事業実施スキームに、これまで利用していた施設から新たな複合施設を利用する際に、利便性がどのように変化するか、また、複合施設を利用するにはどんな移動手段があるのかなどの「利便性の変化」をテーマにしたワークショップを加える。このスキームにすることで、施設設計検討によるプラス面の取組に加えて、利便性の低下というマイナス面の課題に向き合うことで、新施設の利便性の向上に向けた両輪の取組を進めることが期待できる。これにより新施設が完成した際には、既存施設を利用していた市民を取りこぼすことない「地域のコミュニティ拠点」として、公共施設をまとめるマネジメントを進めることができるのではないだろうか。

年目	整備事業	ワークショップ	市民説明会
1		ワークショップ (複合イメージ)	
2	資料作成	ワークショップ (利便性検証)	市民説明会
3	事業者選定		
4	設計	ワークショップ (施設設計)	
5	建設工事		内覧会
6		ワークショップ (利便性効果)	

表7 複合化事業の実施スキーム案

## (2) 複合施設をつなげるモビリティ支援 (公共施設をつなげる)

提言の2つ目は複合施設をつなげるモビリティ支援策である。まず、利便性の評価結果から「利便性の低下」がみられる地域に対しては、主に高齢者の移動支援を目的としたグリーンスローモビリティを取り入れ、地域と複合施設をつなげていくことを提言したい。具体的には、利便性の低下

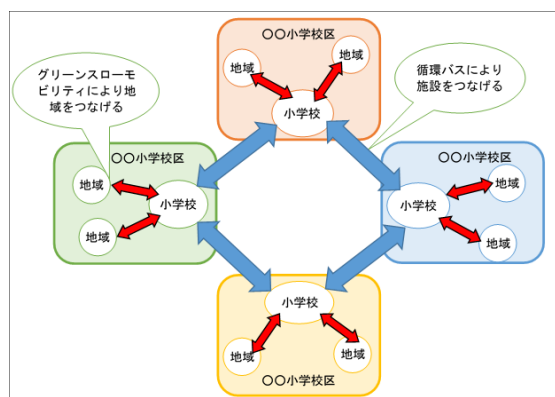


図7 複合施設をつなげるモビリティ支援図

がみられる高浜小学校区北部エリアと高浜小学校を対象エリアに絞り、電動ゴルフカートを導入し、地域と複合施設をつなげていく。次に、市内循環バス（いきいき号）の新規路線として、今後複合施設となる学校同士をつなぐための路線の新設を提言したい。今後、他の小学校区においても小学校への複合化が行われ、拠点の公共施設となっていくことから、1つの複合施設に全ての機能が備わっていても、それぞれの小学校区の複合施設にある機能を相互利用することでその機能を補い合うことが期待できる。

このように、グリーンスローモビリティが地域と複合施設をつなげ、循環バスが複合施設をつなげることで、複合化により地域と複合施設の距離は離れるが、それぞれのモビリティをつないでいくことで、複合施設がより豊かで利便性の高いものになっていくのではないだろうか。

## **おわりに**

私は入庁以来9年間、公共施設マネジメントの担当職員として業務に関わってきた。その中で公共施設老朽化問題における、市民理解の難しさを自分なりに痛感した。これらの経験が本レポートのテーマ選定に大きく影響している。特に施設廃止に関わる事業については「利便性の変化」に対して市民への十分な説明ができなかったことは今後の課題であると感じる。また、市民理解の部分に関しても、市の事情を説明するだけでは、本当の意味で地域住民の理解を生み出すことはできない。地域の特性を理解し、それを活かした対応策を打ち出していくためには、職員が常に地域と向き合うように努めていく必要があるのではないか。

そのため、本レポートで提案した公共施設を「まとめる、つなげる」マネジメントの取組が、市民と行政が互いに手を携えて公共施設の老朽化問題に前向きに向き合い、公共施設をより豊かで利便性のあるものにしてほしいと期待している。

そして、職員も市民の一人として、積極的にまちづくりに関わるという意識を持つことで、地域とともに歩む職員の育成につなげていき、地域づくりを「自分ごと」として捉える風土を作り上げたい。そのために、私自身もこれから何をすべきか、何ができるのか、ということを中心に考え、挑戦していきたい。

## **【参考文献等】**

- ・高浜市（2015）「高浜市公共施設総合管理計画」
- ・斎尾直子、藍澤宏、土本俊一、村山直（1999）「公立小・中学校の地域施設としての機能複合化に関する研究」『日本建築学会計画系論文集第523号』 p.131-138
- ・西堀泰英、坪井志郎、エンスンヨン（2019）「複数の施設の集約を考慮した利便性の評価と公共交通利用者の不便の要因に関する研究」『公益財団法人日本都市計画学会都市計画論文集vol.54 No.3』 p.1549-1555
- ・環境省・国土交通省「グリーンスローモビリティ導入実証事業の活用について」
- ・スーモジャーナル「エコな移動が地域を救う？グリーンスローモビリティ全国で広まる」  
(<https://www.city.fukuoka.lg.jp/soki/kikaku/smartcycle/index.html>) 2020年12月22日