

# 令和7年度 総務文教常任委員会 行政視察 復命書

## 1. 視察日程等

- (1) 日 程 令和7年10月27日(月)～29日(水)
- (2) 視 察 先 愛知県 名古屋市、豊田市、一宮市
- (3) 視察目的 名古屋市 ナゴヤスクールイノベーションについて  
豊田市 地域公共交通計画について  
一宮市 駅に隣接した図書館について
- (4) 参 加 者 大山委員長、渡部副委員長、梅尾委員、宮原委員、山口委員、丸岡委員

## 2. 視察結果

- (1) 名古屋市 ナゴヤスクールイノベーションについて
  - 日 時： 令和7年10月27日(月) 14時00分～16時00分
  - 対応者： 名古屋市教育委員会新しい学校づくり推進部  
名古屋市立山吹小学校特命主幹
  - 視察内容：別紙1のとおり
- (2) 豊田市 地域公共交通計画について
  - 日 時： 令和7年10月28日(火) 13時00分～15時00分
  - 対応者： 豊田市議会議長 議長 北川敏崇 様  
豊田市役所都市整備部交通政策課
  - 視察内容：別紙2のとおり
- (3) 一宮市 駅に隣接した図書館について
  - 日 時： 令和7年10月29日(水) 10時00分～11時30分
  - 対応者： 一宮市活力創造部図書館管理課
  - 視察内容：別紙3のとおり

(別紙1)

## 1. 名古屋市 ナゴヤスクールイノベーションについて

### (1) 説明主旨

名古屋市が実施するナゴヤスクールイノベーションは、子ども一人ひとりの興味・関心や進捗に応じた「個別最適な学び」と、協働的な学びを一体的に進めることを目的に始まった教育改革事業であり、幼稚園から高等学校まで「子ども中心の学び」を全市展開する枠組みとして位置づけている。

本事業は2019年度に始まり、市立学校園の教職員向けの学習会の定期的開催、先進事例を学ぶためオランダ海外視察、市内学校での公開授業を活用した意見交換などを重ねてきた。具体的施策として、2022年度には、名古屋市の学びの基本的な考えを示す「ナゴヤ学びのコンパス」を策定し、児童生徒に対する授業改善と教職員の働き方サポートをナゴヤ・コンパス・プロジェクト（下記）として一体的に推進している。

#### ■ナゴヤ・コンパス・プロジェクト 5つのコンセプト

Challenge（すすめるプロジェクト）：子ども中心・個別最適な学びを実践する授業づくり

Collaboration（つながるプロジェクト）：複数校で連携し、チームで学び合う実践

Change（かいぜんプロジェクト）：学校運営・校風を見直し、よりよい学びの環境を作る

Creation（つくりてプロジェクト）：先進事例の視察や研究を通じて実践をデザインする

Common（ひろがるプロジェクト）：授業公開や講演を通じて実践の輪を広げる

また、近年の展開としては、不登校の未然防止と支援策を重視し、有識者会議を開いて政策の検討や公開授業の実施を行うなど、学校現場と民間・有識者をつなぎながら、子どもが『行きたくなる』『学び続けられる』学校づくりをめざしている。

### (2) 主な質疑応答

1. 当事業を実施するに至った、名古屋市の教育行政上の問題点があれば教えてください。また、現在の全公立小中学校への普及状況、課題があれば教えてください。
  - ▶ 事業開始に伴い、学びの分野だけではなく働き方改革にも着手したため業務量が膨大となったことが課題であったが、令和4年度に新しい学校づくり推進課ができたことで体制構築が進んだと考える。普及状況は学校によって差異はあるものの、確実に一歩ずつ進んでいる現状である。

2. 当事業と「学習指導要領」との関係性はどのような形になりますでしょうか。
  - ▶ 学習指導要領においても、個別最適な学びと協働的な学びの実現ということが言われており、本事業において推進する「学びのコンパス」は、その両方を実現するため同じ方向を向いて進めていると認識している。
  
3. また、当事業の推進にあたって教員への理解と協力をどのように取り組んできたか教えてください。また、当事業を推進するにあたり、教育委員会内部の推進組織はどのような体制となっているのでしょうか。大学や民間企業等との外部連携について、連携内容や役割分担をお聞かせください。
  - ▶ 本事業の開始時に、全市の校長が名古屋市教育センターに一堂に会して意思統一を図るため決起集会を行った。その後、校長が各学校において教職員と共有するという形をとった。推進課としては、学習会や公開授業のたびに、事業内容を改めて伝えながら、理解と協力を得ていくことを継続して行っている。教育委員会の組織体制について、推進課に、学びの改革担当として課長と課長補佐、指導主事が5人、あとは主事1人の体制として行っている。大学や民間企業との外部連携については、継続的な連携はなく、大学教授などを学習会などに招き、指導や助言を頂いている。
  
4. 子ども一人ひとりの学びを支える人的体制について、お教えてください。教員以外の「大人の伴走者」(ICT支援員、地域の専門家等)をどのように確保され、それらの方々が学校現場で具体的にどのような役割を担われているか、そして多様な立場の大人が連携して子どもを支える上での工夫や課題等をお聞かせください。
  - ▶ 名古屋市では、ICT支援員、キャリアナビゲーター、スクールカウンセラーがその役割を担っている。キャリアナビゲーターは、キャリアコンサルタントの資格を持つ方で、中学校の全てに常勤配置しており、民間企業との連携や多様な人との学びにつないでいる。
  
5. この事業を実施して、著しく効果が認められた事象があれば教えてください。例えば、当事業により、不登校の未然防止にも取り組んでいると承知しておりますが、事業実施後、不登校の児童生徒数などに変化はみられましたでしょうか。当事業の評価をどのような指標や方法で測定しているかについても教えてください。
  - ▶ 全国的にまだまだ不登校者数は増えており、名古屋市でも決して減っているとは言えない。ただ、不登校は問題行動ではないということを認識する必要があると考えている。不登校の児童生徒数の推移については、現状ははっきりと分析はできておらず今後も継続的に見ていく。指標としては、全国学力学習状況調査の質問紙における、学校は楽しいなどといった回答項目を注視している。
  
6. 私立中学校との格差や子供達の成績の格差がある場合どう解消するか教えてください。

- ▶ まず、本事業においては、テストの点数など成績に変化が起こるのではなく、非認知能力を育てていきたいと考えている。また、子どもが友達と協力しつつ、コミュニケーション力を伸ばすというところに力を入れていきたいと考えている。

7. 当事業において新たな ICT 機器や教材の整備があったのであれば教えてください。

- ▶ ICT 機器や教材の整備については、タブレット端末を全ての児童生徒に 1 人 1 台を配布する時期と本事業がちょうど同時期であった。

### (3) 委員の所見・感想

#### ■大山委員長

視察を通じて、「子どもが自分で考え、学び、行動する」ための仕組み・文化・環境が、名古屋市において着実に整備されつつあることを実感しました。特に「問いを立てる」「協働する」「振り返る」というサイクルが、子ども主体の学びを根付かせるキーマニズムであると感じました。

千歳市としても、同様の観点を教育政策・学校支援に取り入れつつ、地域実情に即したアプローチを構築していくことが大きな課題であると再認識しました。今後、名古屋市の取組を参考にしながら、私たちの地域の子どもたちが「自分で考え、行動できる」力を育むために、議会・行政・学校・地域・家庭が一体となる仕組みづくりを進めてまいります。

#### ■渡部副委員長

ナゴヤスクールイノベーションの大きな特徴としては、従来の上意下達型ではなく、学校現場の実践による生の声を行政が吸い上げ、それを政策化する循環を生み出した点と考える。

それにより行政は、教育現場の管理から伴走へと役割を広げると同時に、市内の校長・教職員研修も実践改善型へと転換したといえる。また、「ナゴヤ学びのコンパス」により教育ビジョンが全市で共有され、児童生徒だけではなく保護者や対外的にも教育政策の説明力が高まった。

不登校支援についても、けして不登校が悪ではないとの考えを共有することにより、教育現場や市内においても生徒の声を取り入れる姿勢も強まり、「子ども中心」の教育行政への移行が進んでいる。今後、本事業の広がりが、学力・出席率などの成果データにどのように影響を与え推移するか注目し、本市の教育行政にも本事業の有効性を提言したい。

### ■梅尾委員

- ・ 全国自治体でも注目されている名古屋スクールイノベーションは、自分のペースで勉強できる事で、子どもにとって居心地の良い教室環境になっていると感じた。
- ・ このプロジェクトを進めるにあたり、校長会、教頭会、教職員組合、自治労等に十分な説明がされ、導入がスムーズに進んだように感じた。
- ・ モデル校で、自由進度やプロジェクト型学習などの実践が出来ている点は感心した。
- ・ 市内全体で400校を超える学校があり、モデル校や10校程度の話なので、市内全体に広げて定着させる時間と工夫が必要であり、今後、全校、全教員にどのように浸透させるかが課題であると思う。

### ■宮原委員

視察を経て率直に感じたことは、幼稚園から高等学校までの400校を超える全校種において、教育革命ともいえる教育イノベーションを実現していることへの驚きであった。

教科書中心の教育とは一線を画し、子どもの自律を促す「子ども中心の学び」という教育方針が、学習指導要領との整合性において疑問があったが、この教育方法は個人の主体性や他者との協調性を高める効果があり、学習指導要領を網羅するだけでなく、まさに先をいくものであると感じた。

また、この事業の大きな成果としては、不登校児童生徒におけるスクリーニング効果の推進に繋がっていることや、数値化が難しい感情や人間関係の構築等を指す所謂「非認知能力」を伸ばしていく効果が考えられる。

各学校現場の教員・指導者が同じ思想にたち一丸となって推し進めていく必要があることから、その理解を得ることが大きなハードルとも言えるかと思うが、この先進的な教育イノベーションは間違いなく参考になるものと感じた。

### ■山口委員

- ・ ここでは「ナゴヤ学びのコンパス」として、子ども中心の学びについて拝聴した。特に、名古屋市立山吹小学校における取り組みや、YSTの実践事例を中心に学んだ。これらの取り組みは、児童の自立性や自主性を最大限に尊重し、後押しする姿勢が印象的であった。児童が自分独自の時間割を策定し、自分のペースで授業を受け、また参加できる仕組み、さらにはサークル対話を中心とした独自プログラムが実践されていた。
- ・ 児童が自ら学ぶ姿勢の構築は、学力向上のみならず、児童の多様なイノベーション

につながるものと捉え、非常に有意義な取り組みと感じた。一方で、学習進度のばらつきや、教材・指導が個別化することによる教員の負担増が懸念される。しかし「ふりかえり」プログラムによる学習成熟度の均一化や、ICTを活用した教材作成・児童管理により、一定程度の負担軽減が図られているように見受けられた。

- ・ 今後、教員の働き方改革や QOL 等を鑑みると、ICT 活用は必須であり、効率化や学習レベル向上の観点からも重要であると考えます。ただし、個々の学校単位では限界があり、教育委員会を中心に市として積極的に関与していく必要もあると感じました。また、児童生徒の自主性を高める手法は、本市でもぜひ取り入れたいプログラムと感じました。

#### ■丸岡委員

子供達中心の学びをしている。子供達の自主性を重んじている教育。自分で考える力を育てている。独自の補助教材教育マニュアルを作っている。

(別紙2)

## 2. 豊田市 地域公共交通計画について

### (1) 説明主旨

豊田市の「豊田市地域公共交通計画」は、人口減少・少子高齢化・公共交通事業者の経営環境悪化などの背景から、市民の日常的な移動を将来にわたって確保し、地域の活力を維持・向上させることを目的として策定された。

豊田市の特徴として、平成 17 年度の合併により市域が 918 km<sup>2</sup>と拡大し、その大半が山村および山村に準ずる地域であることから、地域特性のある多数の拠点を持つことが必要であることから、「多核ネットワーク型都市構造」の確立を目指しているとのこと。

これまでの事業の推移としては、2006 年度の「豊田市公共交通基本計画」策定が起点となり、「とよたおいでんバス」の段階的な導入が進められると同時に、基幹バス路線の整備を通じてネットワークを確立し、その後、地域バスやデマンド交通の整備、ICT 活用の強化など、多面的な施策へと広がった。

2022 年 10 月には計画を「豊田市地域公共交通計画」へ改定し、長期ビジョン「交通まちづくりビジョン 2024」とともに、行政主導だけでなく住民や地域団体が主体的に関与する共助交通の考え方を明確に位置付けた。

現在は、運転手不足や運行コストの増加といった全国的課題に対応するため、次期計画に向けた基礎調査を進めており、将来需要の把握やデジタル技術を用いた効率的な運行方式の検討を行ない、中山間地域を抱える豊田市ならではの持続可能な公共交通モデルの構築を進めているとのこと。

### (2) 主な質疑応答

1. 本計画の策定において、交通事業者、自治会、関係者との連携や協働はどのように進められましたでしょうか。合意形成のプロセスなど、実際の事例や課題点があったのであれば教えてください。
  - 本計画の策定には、各地域の地域バス運営協議会などを通じて公共交通の課題や今後の方向性を説明し、それぞれの地域住民の意見を集めてきた。各地域によって必要とされる車両や運行時間に違いがあることから、それらを取りまとめるのが大変ではあった。
2. AI オンデマンド交通等の新しい交通サービスの導入や、多様な交通手段を連携させる計画を推進するなかで、運転手、運行管理者、整備士などの専門人材を将来にわたってどのように確保・育成していくお考えでしょうか。新技術の導入に伴う人材育成や、既存の交通事業者との連携による人材の有効活用等について、具体的な取り組みがございましたら

お聞かせください。

- ▶ 運転手の確保を含めた運行管理面については専門である運行事業者に任せており、行政として運行に携わる資格者などを育成することは困難であることから、今後も地域のタクシー事業者、バス事業者に人材確保などを担ってもらう方針である。
3. 計画の実施にあたり、トヨタ自動車などから協力を仰いでいる事例(車両の導入など)、企業との連携で実証を行っている事例などあれば教えてください。
- ▶ 公共交通計画においてトヨタ自動車との車両導入などに関する協力関係は特段ない。ただ、豊田市のまちづくりとして先進技術を活用する分野においては、トヨタ自動車に協力いただいている事例があり、水素燃料を活用したバスの導入を6年前に他自治体に先んじて行った。
4. 豊田市もゼロカーボンシティ宣言をされておりますが、本計画の実施による、温室効果ガス排出量に対する効果等の目標値は定めていますか。
- ▶ 現状、公共交通計画の分野での温室効果ガスの排出量に対する目標を定めてはいない。CO<sub>2</sub>削減の観点で車両購入をすることが難しいことから目標設定していないことが理由としてあげられる。
5. 豊田市地域公共交通計画概要版6ページの「生活交通の移動手段として一般乗車タクシーの活用を行う」の詳細と「住民共助による輸送への支援」についての具体的方法について教えてください。
- ▶ 一般乗車タクシーの活用については、買い物や通院などに困る人を対象に、地域がタクシー会社と契約しタクシー券を配布する等の取り組みに支援を行っている。具体的には、利用者が契約費用の一部を負担する事業に限って、行政から補助率10分の9で毎年度上限30万円の支援を行っている。住民共助による輸送支援については、車を共同利用した支え合いの活動であるコミュニティカーシェアリングを行っており、行政としてはボランティア輸送専用保険に関する費用の補助、ドライバーの安全運転講習会の場を提供するなどの支援を行っている。
6. これまでの具体的な施策の実施状況と、それにより地域公共交通にどのような変化が起こり、地域住民から利便性の向上などについて意見があがっていれば教えてください。
- ▶ 具体的施策の実施状況は説明主旨のとおり。地域住民への満足度調査を行っているが、結果における満足度は高くはなく、公共交通に対してはさらに期待する声が多。特に基幹バスなどに関しては運行本数を増やしてほしいという声が多い。名古屋市内に通勤通学する方もいることから、名古屋市内と比較するとバスの本数も少ないことから利便性向上について意見が出ている。

7. 全国的にもバス事業者の採算性が課題となっておりますが、本計画においてバス路線を維持する必要性と採算性のバランスをどのように捉えておりますでしょうか。
- 本市においてもバス事業者の経営維持は課題であるが、採算性がないからとすぐにバス路線を廃止ができる状況にはない。バス自体は、地域住民の社会資本であることから、住民の足をどのように確保するかを基本に考えている。
8. 豊田市のデマンド交通・乗り合いタクシーはどのようなエリア設定・予約方法・運賃体系で運行されていますでしょうか。導入後の利用者数の推移と共に、地域バスとの棲み分けをどのように調整していますか教えてください。
- デマンド交通・乗り合いタクシーについてもエリア設定も各地域の実情により設定されていることから地域バスとの棲み分けの調整はしていない。予約方法や運賃体系もそれぞれの運行事業者の設定による。

### (3) 委員の所見・感想

#### ■大山委員長

今回の視察を通じて、豊田市が「地域公共交通計画」をベースに、住民・地域・ボランティアを巻き込んだ“共助交通”の仕組みを実践しており、従来の公共交通だけでは対応しきれない移動課題に対して有力なモデルを提示していると感じました。

千歳市としても、こうした先進的な取り組みを参照しながら、地域住民が「自分で考え、行動できる」交通体制を育むため、議会提言・制度整備・地域支援を進めていくことが重要だと再認識しました。今後、豊田市の取り組みを参考に、我が地域の実情に即した交通政策を検討してまいります。

#### ■渡部副委員長

豊田市は、平成の大合併により市域面積 918 km<sup>2</sup>という広大かつ大半が山村地域を有する自治体となった。地域公共交通計画の策定にあたっては、単に公共交通を維持するのではなく、地域特性に合わせた利便性をどのように維持するかを決定するまで相当の苦労があったものと感じた。

中心市街地から山村地域まで、生活圏の広さと分散が大きいので当市では、従来の一律的なバス路線維持では住民ニーズに応えきれない側面がある。そのため計画では、「基幹交通」と「地域内交通」を明確に分け、それぞれに異なる役割を与えている点が印象的であった。また、鉄道や基幹バスを中心的な手段として据えつつ、細かな移動を担うデマンド交通や地域バスを地域ごとに設計していることは実践的な考え方と感じた。

一方、全国と同様に公共交通の担い手が減り続けている状況で、広大な市域にどこまでサービスを維持できるのか、特に、住民による共助交通では運転手自身の高齢化が進んでおり、新たな交通手段の確保は不可避になるが、すでに共助交通に着手してきたことから今後も他の自治体にとっての先進的事例になるであろう。

地域ごとの実情に合わせてあらゆる交通手段を確保する豊田市の姿勢は、本市を含む全ての自治体に必要なものとする。

#### ■梅尾委員

- ・ 基幹交通との接続の課題があると感じた。
- ・ 支線だけ強化しても、基幹線に繋がっていないと所要時間、乗り継ぎが悪くなり、地域内移動環境は良くなれないと感じた。
- ・ 地域交通の維持のためオンデマンド、タクシー、地域住民参加型交通（ボランティア・共助交通）など、多様な形での取組みは参考となった

#### ■宮原委員

広範囲に渡る地域交通を網羅するために「豊田市公共交通基本計画」を基に、バス及びタクシー事業者、住民による交通ネットワークの整備を行っているが、特に地域住民が中心となり、運営や運行に関わる「共助交通」を取り入れていることが大きな特徴である。

特に興味深かったのは、「生活交通の移動手段として一般乗車タクシーの活用を行う」事業と、「住民共助による輸送への支援」であった。いずれの事業も、キーマンとなる人間や団体がおり、勉強会や調査から始まり、ニーズの把握やサービスの検討、そして具体的な運営運行を行うわけだが、この仕組みが成り立っていることがこの事業の肝であり大きく評価される点であると感じた。一方で、次世代を担うキーマンとなる人材の育成や確保が今後の課題とのことから、現状を維持するための更なる計画と人材をカバーするための新たな取組みが必要であることは、先進的な豊田市でも同じであることがわかった。

事業継続には補助金がどうしても必要となるが、「補助は資本である」と言い切っていた担当部署の考え方に、ある意味感銘を受けた。

今回学んだ事業の特性と考え方は千歳市においても大きく参考になる点があると感じた。

#### ■山口委員

- ・ ここでは、公共交通ネットワークの整備について拝聴した。豊田市も市町村合併により整備範囲が広く、各エリアで需要にばらつきがあることから、バス一択の公共

交通整備では費用面を含め課題が存在していた。その解決策として、複数の輸送手段を複合的に組み合わせる手法をとり、利用者利便性と費用抑制を図っていた。

- 鉄道網、基幹バス網、地域バス（コミュニティバス）網、地域タクシーを複合することで、各交通手段のメリットを集約した体系的なシステムを構築していた。また、地域住民ボランティアによる共助交通や、地域タクシーと組み合わせた「チョイソコ」の取り組みも興味深かった。
- 特にタクシーの積極的な活用（マイカー利用との連携含む）や、共助交通（カーシェアリング事業含む）は合理的であり、令和7年第3回定例会で私自身が提案した千歳市の新たな公共交通整備と同じ構図であったことは大いに参考となった。
- 「たかみお助け隊」のようなタクシーチケット多用の事業は財政規模の違いから本市での参考性は限定的であるが、今後は大型バスによる移動から、AIを活用しつつ個々のニーズに合わせた移動手段を複合的に整備する必要性を改めて感じた。今後の本市公共交通整備に活かしていきたいと考える。

#### ■丸岡委員

民間に任せきりにしない。社会資本としてバスを位置づけている。地域にあった運営をしている

(別紙3)

### 3. 一宮市 駅に隣接した図書館について

#### (1) 説明主旨

一宮市立中央図書館は、2013年10月に開館。JR・名鉄「尾張一宮駅／名鉄一宮駅」直結の複合施設「尾張一宮駅前ビル i-ビル」の5階～7階に入居している。

館内構成としては、5階は児童書を中心に据え、靴を脱いで親子でくつろげる部屋や、市のマスコット「いちみん」の形をしたソファなど、幼少期の読書環境として工夫された空間が設けられている。6階は一般書・新聞・雑誌コーナー、AVブース、学習室と、幅広い年代に対応する閲覧・学習エリア。7階はビジネス資料・郷土資料・調査・研究用途のフロアとなっており、地域の文化・活動拠点としての役割も果たしている。

中央図書館は基本コンセプトを「知をつむぐ 学びふれあい 憩いの場」とし、当市の図書館としてネットワークの中核拠点として、専門的資料や地域資料の提供、多様なメディアを利用した高度で専門的なサービスの提供により、利用者の多様なニーズへの対応に努めている。

また、入居するビルは「子育て支援センター」など他機能との複合化がされており、公共交通との連携・駅近という立地を活かして、日常の通勤・通学のついでに立ち寄れる図書館となっている。

#### ■施設構成など

・運営方式	市直営（カウンター業務など一部業務委託）
・開館時間	午前9時～午後9時
・休館日	祝休日除く第1・第3月曜日、祝休日の翌日、年末年始
・延べ床面積	約6,588㎡
・蔵書点数	約64.2万点（令和7年3月31日時点）
・閲覧席	合計621席（うち学習室160席）
・その他	屋上に約30万冊の資料が収納できる自動閉架書庫を備える

#### (2) 主な質疑応答

1. 駅直結による利用者数の動向について、顕著に見られる特性などあれば教えてください。  
（車で来館が少ない。雨の日は来館者が多いなど）また、隣接する施設の利用者数や、そのうち図書館の利用のみを目的としている人の割合はどのくらいか、ここ数年の推移がわかれば教えてください。  
➤ 駅直結ですが、車で来館される方も多いです。雨の日に来館者が多いという傾向はあまり見られません。尾張一宮駅前ビル（通称iビル）はJRと名古屋鉄道の複合駅に隣接して

鉄道利用者やコンコースを東西通行するなど不特定多数の方が利用しているため、隣接する施設の利用者数や、そのうち図書館の利用のみを目的としている人の割合については把握できません。中央図書館として2024（令和6）年度延べ入館者数は705,877人（開館日数319日）となります。【参考までに、2023（令和5）年度延べ入館者数705,287人開館日数323日】

2. 当該施設の運営形態は指定管理制度と認識しておりますが、自主財源確保のための自主事業があれば教えてください。また、運営コストの削減効果やサービス品質の確保、利用者満足度をどのように評価していますでしょうか。
  - 中央図書館の運営形態はカウンター業務等の図書館運営業務の一部を、公募型プロポーザルで選定した業者に委託しています。
  
3. 中央図書館ならではの、蔵書の特徴や傾向などあれば教えてください。また、「知の拠点」や「市民交流の場」として、本の貸出機能以外で重点的に取り組んでいることを教えてください。
  - 一宮市内には中央図書館以外に尾西、玉堂記念木曾川、子ども文化広場図書館がありますが、一宮市立図書館の中央館として他の館では収集が難しい専門書などを選書することもあります。一宮市の地場産業である繊維産業に関する資料を収集し、「せんいコーナー」に配架しています。「知の拠点」や「市民交流の場」として、本の貸出機能以外で重点的に取り組んでいることはイベント業務です。毎週土日を中心におはなし会を開催するほか、中央図書館見学ツアー、小中学生配架応援隊、ぬいぐるみおとまり会、ブックバイキング、16ミリフィルム映画上映会、ビブリオバトル、電子図書館体験会などのイベントを毎年開催しています。
  
4. 多くの親子連れにご支持いただいていると推察する一方で、図書館運営上の課題についてお聞かせください。例えば、静かな環境を求める利用者との共存や、図書の盗難防止対策などがあれば、教えてください。
  - 当館は5階が児童フロア、6、7階が一般フロアと分かれているため、例えば児童フロアでおはなし会などのイベントを開催していても、他のフロアから苦情が出るようなことはほとんどないです。フロアが分かれており、子どもの本は5階にあり、料理や子育ての本が別の階にあるという状態になっているため、特に親子連れの利用者で不便を感じる方が多かったが、それを少しでも解消するため、5階児童フロアに子育て関連の本を季節ごとに集めた「子育て展示コーナー」を設置しました。図書の盗難防止対策としては、図書館資料にICタグを貼付し、出入口にBDSゲート（図書紛失防止装置）を設置しています。

5. 電子書籍・オンライン予約・自動貸出返却など、デジタル化への取組状況について、また、それらの導入コストや利用率、利用者の反応や課題があれば教えてください。

➤ ○電子書籍

2017（平成 29）年 1 月から導入。（TRC-DL を採用）

コロナ禍以降、利用が増加。

導入コストについて、初期導入費（図書館システム連携構築費用）は、2017 年の図書館システム構築費用に含むため不明

（参考）電子書籍利用状況

（単位：点）

年 度	貸出	予約	書籍数
令和元年度	9,188	2,430	4,719
令和 2 年度	14,286	4,002	5,380
令和 3 年度	14,447	4,524	6,045
令和 4 年度	12,685	4,433	6,359
令和 5 年度	11,384	3,693	6,621
令和 6 年度	11,718	4,000	6,874

○自動貸出機

2013（平成 25）年 1 月 10 日の中央図書館開館時から採用。

○座席予約システム

2021（令和 3）年 12 月から導入。学習室の利用の予約を 1 週間前から WEB で受付。

### （3）委員の所見・感想

#### ■大山委員長

駅と隣接した土地を市で所有し、建物も市で 6 4 億かけて新築している。

規模が大きく、同じ建物に子育て支援施設を併設している。

一宮市の駅隣接型複合施設は、図書館の新しい形を示す先進事例であり、特に子育て支援機能の併設、多世代が集う空間づくり、駅前活性化の観点から多くの学びがあった。

市民が気軽に集い、学び、交流できる拠点として、今後の公共施設整備の方向性を考える上で大きな参考になる視察であった。

#### ■渡部副委員長

まず、一宮市立中央図書館を訪問し最も印象的だったのは、駅直結というアクセスの良さであり、通勤・通学途中や買い物ついでに立ち寄りやすい立地が実現されている。

これは、図書館利用の敷居を低くする効果もあることを感じた。

館内は各フロアともに書架のデザイン性も含めて明るく開放的であり、特に児童書の

コーナーにはぬいぐるみのディスプレイを多く盛り込むなど、幼少期から読書・図書館は楽しい場所という印象を育む仕掛けが感じられた。

また、館内にはPC持ち込みブース・無線LAN・学習席といった学習環境も整備されており、学習室は160席規模を確保していることから、学生の自習や資格勉強へのニーズも満たしている。

さらに、閉館時間が夜9時に設定されており、駅直結の利点を最大限に活用していることも市民にとって満足度が高いものとする。

総じて、一宮市立中央図書館は「アクセス良好」「用途多様」「利用者視点」の三拍子が揃っており、本市においても図書館を含めた公共施設活用の提案に活かせる視察となった。

### ■梅尾委員

- ・ 子ども向けの図書館機能が充実していること、また多様なイベント展示も開催しており、子どもの読書週間や専用の学習室の設置等、子どもが本に親しみ、読書習慣を身につけるきっかけとなり得る取組みは、大変参考になった。
- ・ 不要図書のリサイクル会を開催する等、蔵書の整理・活用も積極的に行われている点が参考になった。
- ・ 地域に密着した図書館サービスと、今後、千歳市の中心市街地に第2図書館を設置した場合の拠点的サービスの両立が鍵となると感じたと同時に、移動図書館を含めた、全市域ネットワークの強化が課題であると感じる。

### ■宮原委員

駅直結という立地条件を活かし、幅広い利用者層の獲得と市街地の賑わいづくりに大きく寄与している点が図書館の本来機能以上の役割を担っていることに注目した。図書館機能としても、延べ床面積の広大さと蔵書点数の豊富さの一方で本の探しやすさを意識した配列、さらに蔵書管理と利用者の利便性を高めるICタグの活用、自動貸出機の稼働など、管理運営とサービス提供に対して合理的な環境に整備されている点が大きく参考となった。

また、電子図書館サービスやスマホの貸出カード機能、ネット予約など、時代を意識した運営を展開されており、安定した入館数と貸出点数に繋がっていることがわかる。今回の視察を通して、改めて図書館の存在意義とそれに見合った環境整備の重要性を感じた次第である。

## ■山口委員

今回視察した一宮市立中央図書館は、鉄道駅に直結した施設であり、立体駐車場も整備されていることから、極めて利便性の高い立地であった。図書館内は複数のエリアに分かれ、利用者の視点からターゲットを絞り込んだエリア設計となっていたため、図書館内の利便性も非常に良い印象であった。

蔵書数も本市より多く、蔵書管理はハイテク技術により自動化されたシステムが導入されていた。生徒や学生が学習できるエリアも広く確保されており、さらに幼児や高齢者に配慮した仕掛けも多く存在していた。全体として非常に素晴らしい施設と感じたが、そのまま本市で実現するには財政規模の差から難しい面もあると考える。

しかしながら、どれほど優れた施設であっても交通利便性が悪ければ、市民の利用は伸びず「宝の持ち腐れ」となる可能性も強く感じた。現在の本市図書館は設置から相当年数が経過しており、再整備に向け多くの課題があると認識しているが、まずは市民が利用しやすい交通利便性を高める必要があると感じた。

特に交通弱者になりやすい学生や高齢者にとって、現在の本市図書館の立地と公共交通網の弱さは大きな課題である。市民の声を聴く会でも、多くの学生から交通アクセスの悪さについて意見が寄せられていた。本市の実情に合った、利用者が集いやすい施策を進めていきたいと感じた

## ■丸岡委員

37万人に対して4か所の図書館が存在している。ない本は図書館同士の貸し借りでのいである。相互貸借を行っている。指定管理でなく業務委託をしている