

# 平成26年度 須賀川市議会委員会行政調査報告書

須賀川市議会

| 委員会                | 期間                 | 調査内容                | 調査地   | 資料<br>ページ |       |
|--------------------|--------------------|---------------------|---|-----------|-------|
| 常任委員会              | 総務                 | 10月27日～29日<br>(3日間) | 空港の利用促進について（岡山空港）                               | 岡山県岡山市    | 1～6   |
|                    |                    |                     | 危機管理体制について                                      | 大阪府枚方市    | 6～11  |
|                    | 建設水道               | 10月7日～9日<br>(3日間)   | J R木曾川駅周辺整備事業について<br>・整備方針について<br>・事業の概要と経過について | 愛知県一宮市    | 12～17 |
|                    |                    |                     | 本竜野駅周辺整備事業について<br>・整備方針について<br>・事業の概要と経過について    | 兵庫県たつの市   | 18～26 |
|                    | 生活産業               | 10月14日～16日<br>(3日間) | 小諸市グリーン・ツーリズム事業について                             | 長野県小諸市    | 27～34 |
|                    |                    |                     | ゆきむら夢工房について                                     | 長野県上田市    | 35～42 |
|                    | 教育福祉               | 10月8日～10日<br>(3日間)  | 小中一貫校村山学園の取組みについて                               | 東京都武蔵村山市  | 43～53 |
|                    |                    |                     | 小中一貫教育校の取組みについて                                 | 東京都三鷹市    | 54～62 |
|                    |                    |                     | 幼保一元化にむけた取組みについて                                | 栃木県小山市    | 63～70 |
|                    | 議会広報委員会            | 7月3日～4日<br>(2日間)    | 議会広報について<br>・議会だよりのリニューアルについて                   | 新潟県燕市     | 71～78 |
| 2月12日～13日<br>(2日間) |                    | 議会の広報について           | 茨城県龍ヶ崎市   | 79～85     |       |
| 議会運営委員会            | 7月30日～31日<br>(2日間) | 議会運営及び議会改革について      | 埼玉県戸田市  | 86～92     |       |

# 行政調査の概要

|      |   |      |                     |     |             |
|------|---|------|---------------------|-----|-------------|
| 委員会名 | 総務常任委員会   | 調査期日 | 平成26年<br>10月27日～29日 | 調査先 | 岡山空港<br>枚方市 |
| 参加者  | 委員長 相楽健雄    副委員長 石堂正章<br>委員 大寺正晃    川田伍子    佐藤瞭二    鈴木正勝<br>行政管理課長 尾島良浩<br>随行事務局 和田 靖 |      |                     |     |             |

## 《岡山空港》

調査項目    ○空港の利用促進について

### 1 沿革

岡山空港は、昭和37年10月13日、岡山市浦安地区（現岡南飛行場）に県が管理する第3種空港（滑走路延長1,200m）として開港し、東京便（1日2往復）が就航しました。

さらに、昭和53年10月からは、鹿児島便（1日1往復）

の定期便が就航しましたが、旅客、貨物の増大や全国主要都市への時間短縮による利便性の向上に対応するとともに、地域経済の発展に重要な役割を果たすジェット機の就航が可能な航空交通の拠点空港としての整備が求められました。

このため、昭和49年、岡山県は空港問題研究会を設置し、「交通技術革新に対応した岡山空港の在り方」について検討を重ね、その後、立地適正調査を行い、昭和53年に岡山市日応寺地区が新空港として最適値に決定しました。

昭和56年3月、岡山空港は、国の第4次空港整備5カ年計画に組み入れられ、同年12月から新空港の建設に着手し、昭和63年3月、第3種空港（滑走路延長2,000m×45m）として開港しました。

旧岡山空港は、小型機専用の飛行場（岡南飛行場）として利用することになりました。

新空港は、開港当初、東京便（1日2往復）、鹿児島便（1日1往復）、那覇便（1日1往復）の3路線が就航し、その後、平成2年札幌便、平成3年ソウル便、平成6年仙台便、平成8年小松便、平成9年宮崎便、平成10年上海便、グアム便、平成19年北京・大連便、平成20年香港便、平成25年台北便が就航しました。平成26年現在では、国内定期便（東京便、那覇便、札幌便）と国際定期便（ソウル便、上海便、グアム便、台北便）の合計7路線が運航しています。

開港後も、国際化の進展や航空需要の増加に対応するため、滑走路を平成5年3月には2,500m、平成13年10月には3,000mに延長しました。また、空港の利便性向上のため、平成18年4月から運用時間を14時30分に延長しました。さらに、駐車場についても、平成23年7月に一部を有料化しましたが、引き続き、全国でも最大規模を誇る2,889台収容可能な無料駐車場を備えています。

国際線・国内線を合わせた利用者数（チャーター便利用者含む）は、平成13年に100万人を突破し、平成24年10月13日には、開港以来の利用者数が2,500万人に達しました。



行政視察の様子

また、西日本の拠点空港として、今後増大する航空貨物需要に対応する航空貨物基地を目指して、平成8年10月にFAZ（輸入促進地域）の指定を受け、平成10年10月に新航空貨物ターミナルが開業しました。

一方、航空需要の増加に伴い、駐車場不足による航空機の誘導路待機が発生するなど、運航面・安全面での問題も顕著化してきていることから、駐車場の拡張整備を行い、既存路線の拡充や、新規路線の開設等に対応するため、空港機能の充実に取り組んでいます。

## 2 概要

- (1)設置管理者 岡山県
- (2)空港の位置 岡山市北区日応寺1277
- (3)標点の位置 北緯34度45分25秒  
東経133度51分19秒
- (4)標高 239.2m
- (5)飛行場の種類 陸上飛行場
- (6)敷地面積 187.2ha  
(第1期：135ha、第2期：26.5ha、第3期：25.7ha)
- (7)補助対象事業費 412億円  
(第1期：296億円、第2期：81億円、第3期：35億円)
- (8)工期 第1期：昭和56年度～昭和62年度  
第2期：平成元年度～平成4年度  
第3期：平成10年度～平成13年度

## 3 運用時間

- 7：00～21：30（14時間30分） 平成18年4月1日から実施
- 昭和61年3月～昭和63年7月 8：30～18：30（10時間）
- 昭和63年7月～平成5年7月 8：30～20：00（11時間30分）
- 平成5年7月～平成16年6月 7：30～20：30（13時間）
- 平成16年7月～平成18年3月 7：30～21：30（14時間）

## 4 主な施設

- (1)基本施設
  - ①着陸体 長さ3,120m 幅300m（着陸帯等級A級）
  - ②滑走路 長さ3,000m 幅45m  
真方位 北緯59度13分45秒
  - ③誘導路 長さ3,621m 幅23～30m
  - ④エプロン 79,608㎡
    - ・大、中、小型ジェット機用エプロン（コンクリート舗装）  
71,535㎡（376.5m×190.0m）  
7バース（大型2バース、中型1バース、小型4バース）
    - ・小型機用エプロン 8,073㎡ 6バース
  - ⑤GSE車両置場 6,300㎡

(2) 航空管制施設（航空局管理）

鉄筋コンクリート2階一部管制塔6階建 1, 321. 13 m<sup>2</sup>

- ・管制施設
- ・航空保安無線施設

(3) 航空気象観測施設（気象庁管理、航空管制施設内に所在）

- ・地上気象観測機器
- ・通信機器

(4) ターミナルビル施設

①所有者 岡山空港ターミナル株式会社

②旅客ターミナルビル

鉄筋コンクリートビル3階建 15, 935 m<sup>2</sup>

国内線エリア 8, 774 m<sup>2</sup>

国際線エリア 7, 161 m<sup>2</sup>

ボーディングブリッジ 4基

③貨物ターミナルビル 鉄骨平屋館 3, 410 m<sup>2</sup>

④給油施設 ジェット燃料 3基 自動車燃料 各1基（ガソリン・軽油）

**5 定期路線（平成26年4月1日）**

|          |      |       |               |      |        |
|----------|------|-------|---------------|------|--------|
| (1) 国内路線 | 東京線  | 1日5往復 | 全日本空輸         | 所要時間 | 1時間10分 |
|          | 東京線  | 1日6往復 | 日本航空          | 所要時間 | 1時間10分 |
|          | 那覇線  | 1日1往復 | 日本トランスオーション航空 | 所要時間 | 2時間00分 |
|          | 札幌線  | 1日1往復 | AIRDO         | 所要時間 | 1時間50分 |
| (2) 国際路線 | ソウル線 | 週7往復  | 大韓航空          | 所要時間 | 1時間35分 |
|          | 上海線  | 週7往復  | 中国東方航空        | 所要時間 | 2時間00分 |
|          | グアム線 | 週2往復  | コイット航空        | 所要時間 | 3時間30分 |
|          | 台北線  | 週2往復  | エバー航空         | 所要時間 | 2時間50分 |

**6 定期便利用者数（乗客数）**

|       |           |       |           |
|-------|-----------|-------|-----------|
| 昭和63年 | 164, 462人 | 平成14年 | 720, 828人 |
| 平成元年  | 208, 196人 | 平成15年 | 778, 354人 |
| 平成2年  | 249, 979人 | 平成16年 | 779, 054人 |
| 平成3年  | 296, 029人 | 平成17年 | 775, 876人 |
| 平成4年  | 298, 484人 | 平成18年 | 795, 590人 |
| 平成5年  | 274, 344人 | 平成19年 | 743, 086人 |
| 平成6年  | 371, 917人 | 平成20年 | 706, 485人 |
| 平成7年  | 354, 930人 | 平成21年 | 650, 065人 |
| 平成8年  | 335, 728人 | 平成22年 | 642, 217人 |
| 平成9年  | 364, 515人 | 平成23年 | 625, 441人 |
| 平成10年 | 398, 328人 | 平成24年 | 649, 899人 |
| 平成11年 | 438, 621人 | 平成25年 | 692, 765人 |
| 平成12年 | 470, 042人 |       |           |
| 平成13年 | 510, 138人 |       |           |

## 7 質疑応答

- Q 岡山空港を維持管理するうえで、県の支援策、あるいは市町村の支援策について伺いたい。
- A 空港を利用する方の支援策としては、修学旅行生に対する助成、また、国際線の韓国、中国などの利用者が減っているので一部助成（1人当たり2,000円から4,000円）をしている。
- Q 空港の施設維持管理について、年間どのぐらい経費がかかっているのか。
- A 空港の維持管理については、県の支援という事ではなく、県の管理施設のため、直接予算措置をして管理している。また、空港ターミナルビルにについて、株式会社として独立して民間が運営しているので細かいところは分からないが、赤字にならない程度で推移している。なお、空港の滑走路等の施設も老朽化していることから、更新していかなければならないが、全体工事費で約30億円から40億円が見込まれ、国に対して支援要請をしている。
- Q 航空会社への県の支援策はあるのか。
- A 新規就航される場合は3年間着陸料が減免される制度はあるが、それ以降は民間の努力で運営していただくこととなっている。
- Q 岡山空港の開港当初からの経過をみると、滑走路の延長や利用者の増など、全国の地方管理空港においては大変厳しい状況にある中、順調に推移しているので、その辺のポイントについて伺いたい。
- A 滑走路の延長については、当初2,000mから開港したが、当時はバブル期であったため用地取得について3,000m滑走路を想定し行った経過がある。また、建設にあたり県内市町村より支援をいただきながら実施してきたところである。
- 利用者の増については、ひとつには阪神淡路大震災で、関西の新幹線が遮断され、岡山空港を使用し東京へというながれとなり、飛行機の利用価値が認識された。もうひとつは料金体系の見直し（特割）が大きな要因である。
- Q 平成8年の空港貨物について伺いたい。
- A 貨物便については、伸びていないのが現状である。
- Q 福島空港については、防災拠点空港について検討中であるが、岡山空港においては阪神淡路大震災を経験され、現在どのようになっているのか伺いたい。
- A 防災関係については、防災ヘリ基地を来年度から併設するよう計画されている。
- Q 貨物便に対する利用促進にかかる施策等あれば伺いたい。
- A 過去にはワインの輸送に対し助成した経緯はあるが、現在は財政難によりしていない。
- Q 空港の利用者については、県内が多いのか。
- A 国際線については、概ね県内が6割、国内線についてはほぼ9割が県内となっている。

## 8 所感

### [相楽健雄委員長]

JALとANAで、約34万5千人と圧倒的に東京便で占めている。観光客ではなくビジネス利用である。海外便などは、年々少なくなる傾向で、やはり、当福島空港は、温泉あるいはスキー場、ゴルフ場、観光地が豊富であるため、世界から除染をしっかりと行い誘客を図るべきである。また、福島県、栃木県などの圏内の客をもっと増やすなど客増が大切である。震災時の対応なども考えるべきと思う。

### [石堂正章副委員長]

今回の行政調査視察では、具体的調査項目である「福島空港の利活用に関すること」に沿いまし

て、岡山県岡山空港での調査を行いました。岡山空港は、福島空港と同時期に滑走路が2,500mに延長され、後に3,000mへと再延長されました岡山県管理の地方空港です。

福島空港ターミナルビル建設の折に、参考とした空港であると聞いております。今回の調査では、岡山空港管理事務所の富岡次長、総務課の脇坂副参事、施設課の安本副参事、岸田施設課長の皆様から貴重なお話と、現地調査として滑走路などの空港管理敷地内を案内していただきました。

岡山空港の利用者に関しましては、最近では徐々に伸びており、特に新幹線、夜行バスとの競合はありますが、「早割」などの割引乗車券の販売開始や3,000台を超える駐車場の整備などにより、東京便の利用者が増進したこと、また、国内線は9割、国際線は6割という割合で県民が利用しているとのことでした。やはり地元県民の利用拡大が命題であると感じました。利用促進の取組みとしては、福島空港とほぼ同じであると認識を新たに持ちました。阪神淡路大震災の時には、施設的な被害は少なく、支援物資など物流拠点というよりは、3,000mの滑走路が最大に発揮され、大型機材が離発着できる代替空港として人的な利用が多かったそうです。

岡山空港は、関西大都市圏へ近距離であるという立地条件など、ポテンシャルは高く、いわゆる「防災拠点空港」としても可能性があると思いました。これらの点では、福島空港にも共通した要件が多いので、改めて首都圏を援護支援する「防災拠点空港」としての整備が理にかなっていると思いました。岡山空港とは、大都市圏に近い空港同士でありますので、今後とも情報交換、連携などを促進し、将来における地方空港の在り方について議論を深めていきたいと感じました。

#### 【大寺正晃委員】

岡山空港は、福島空港同様に県管理の地方管理空港である。昭和63年開港の滑走路2,000mの新空港は、その後、滑走路を2,500mと延長し、さらに平成13年には3,000mと延長したところである。

開港後の国際・国内線合わせた利用者はチャーター便を含め、平成24年10月には2,500万人に達している。一方、航空需要の増加に伴い、駐車場不足による航空機の誘導路待機が発生するなど、運航面や安全面に課題があり、空港機能の整備促進に取り組んでいるとの事であった。

今回の視察を参考に、様々な角度・視点から福島空港の利活用促進への提言をまとめ、積極的に発言をしていきたいと感じた。

#### 【佐藤瞭二委員】

前回の静岡空港に続いて、岡山空港を視察しました。現在、3,000mの滑走路が整備され、大変、広さを感じました。平成25年度は、国内定期路線で1,192,624人利用され、搭乗率61.6%、国際定期路線で1,369,072人、搭乗率61.8%と高い水準にあると感じました。東京便はビジネス利用が6割強、それ以外は観光目的7~8割として利用されているのが実態であると説明を受けました。東京便が最近増便されましたが、本年3月羽田空港の国際便発着枠拡大により、海外便との乗り継ぎの利便性が向上したことによる効果のようです。ただ、懸念材料としては、開港27年を迎え、滑走路や灯火施設など今後運営するうえで、維持管理、改修など更新すべき整備予算の確保が課題として述べられていました。本件も今後、同様な課題を検討しなければならないと考えます。

空港の利活用促進を考えた場合、受け入れ側の取組みとしてビジネス観光の情報発信、交通アクセスの充実、飛び立つ側としての搭乗率を向上し、様々な相手先の取り組みなどチャーター便を含め、常にアンテナを広げ挑戦実施していかない限り、改善しないのではないのでしょうか。現状どの地方空港も悩みが多く、改善に向け努力しています。本県も情報を共有し、更なる空港活用に進めていただきたいと思います。本市としても、空港利用促進に向け知恵を絞り、1人でも多くの利用拡大に向け、支援策を打ち出さなければいけないのではないかと考えます。

### 〔川田伍子委員〕

去る10月27日、岡山空港を視察しましたが、福島空港と相変わらず開港当時は利活用がありましたが、現在は、関西空港もあり以前より利活用がなく、福島空港と同じく今後の利活用に苦慮していました。しかし、富士山が世界遺産となり、海外からの利用客も多くなってきましたし、土地は3,000mの滑走路を有し、いつでも国際線に拡張できるようでした。

### 〔鈴木正勝委員〕

岡山空港は、昭和37年10月に県が管理する第3種空港、滑走路1,200mで開港し、その後、昭和63年3月に第3種空港の滑走路2,000mとして新空港が開港し、旧空港は小型機専用の飛行場として利用され、新空港は、東京便をはじめ、鹿児島便、那覇便、3路線が就航し、その後、札幌便、仙台便、小松便、宮崎便がそれぞれ追加で就航され、国際便についてもソウル便、グアム便、上海便、台北便が就航している。

開港後も、国際化の進展や航空需要の増加に対応するため、滑走路を平成5年に2,500m、平成13年には3,000mに延長し、また、利便性向上のため、平成18年から運用時間を14時間30分に延長されている。さらに、全国でも最大規模を誇る無料駐車場2,889台収容可能な駐車場を整備している。

こうした経過を踏まえ、平成24年10月には国際線・国内線を合わせた利用者数が2,500万人に達したそうであり、関西首都圏の近隣、さらには東京便のビジネス利用の手軽さや立地条件を生かした運営となっているようである。

福島空港の利活用の促進のためには、立地条件を活かし、立地自治体として多くの団体との連携を進め、具体的な利活用策や長期展望に立った防災拠点空港、また、国際貨物空港としての整備について、提言を取りまとめ県に対し実行運動の必要性が重要だと感じた。

## 《大阪府枚方市》

調査項目 ○危機管理体制について

### 1 市制施行

昭和22年8月1日

(枚方町から枚方市になる)

### 2 位置・広ぼう

東経135度39分・北緯34度48分  
大阪府の北東部、淀川左岸に位置する。  
市域は、東西12km・南北8.7km  
ほぼ正三角形をなしている。



枚方市役所前にて

### 3 面積

65.08km<sup>2</sup> (市街化区域面積41,82km<sup>2</sup>)

### 4 都市形態

住宅を中心とした多機能都市

## 5 人口と世帯数

人口407,558人 世帯数174,720世帯  
(平成26年3月末現在)

## 6 枚方市議会における災害発生時の対応について

### (1) 枚方市議会における災害発生時対応要領を制定

枚方市議会では、平成25年4月1日付けで、地震等の災害発生時において、議員としての役割や行動を明確にするため「枚方市議会による災害発生時対応要領」を制定しました。これにより、地震等の災害が発生し、枚方市災害対策本部が設置された場合、議長は「枚方市議会災害対策連絡会議」の設置を決定し、枚方市の災害対策活動を支援するとともに、議員自らが迅速かつ適切な災害対応に取り組んでいきます。

### (2) 議員研修会を実施

枚方市議会では、平成25年8月8日に「枚方市における防災体制」をテーマに、全議員を対象とした研修会を実施しました。当日は、「枚方市議会における災害発生時対応要領」をより実効性あるものにするため、枚方市の危機管理監（市民安全部副参事）を講師に招き、本市における防災リスクや防災体制について学びました。

### (3) 枚方市議会では、平成26年1月17日に「枚方市議会における災害発生時対応要領」に基づく、初の災害対策訓練を実施しました。

今回の訓練では、市の災害対策本部訓練と連動して市議会内に議長、副議長、各会派の代表者で構成する枚方市議会災害対策連絡会議を設置し、同会議の指揮のもと、議員の安否確認や災害情報の収集・整理・提供など要領に沿った手順を実践しました。

### (4) 議員研修会「AEDを用いた救命講習」を実施

枚方市議会では、平成26年4月10日に議員研修会「AEDを用いた救命講習」をじっししました。本研修は、過去にも同様の研修を実施していますが、「枚方市議会における災害発生時対応要領」を制定したことなどを踏まえて、今回改めて実施したものです。

講師は、枚方市寝屋川消防組合救急課の職員で、心肺蘇生法などの基礎的な知識について説明を受けたのち、実際にAEDを使用した基本実技を行いました。

### (5) 議員研修会を実施

枚方市議会では、「枚方市議会における災害発生時対応要領」をより実効性のあるものとするため、平成26年7月25日に全議員を対象とした研修会を実施しました。

当日は、近畿大学準教授の辻陽氏を講師に招き、「議会基本条例と災害時の議会の役割」をテーマに、本年4月1日に施行された「枚方市議会基本条例」と災害時における議会や議員の役割との関係性について、「二代表制」と「議会の効率性・開放性」の観点から説明を受けました。なお、本研修会は、議員研修会の会場として、初の市議会議場での開催となりました。

## 7 枚方市議会における災害発生時の行動マニュアル

### (1) 災害発生

市議会事務局長は、枚方市災害対策本部員として、当該本部の設置状況を議長及び副議長に連絡するとともに、事務局職員へ登庁の指示を行う。

### (2) 枚方市議会災害対策連絡会議の設置

議長は、連絡会議の設置を決定する。

事務局職員は、各派代表者に対し、連絡会議への参集の連絡を行う。



### (3) 安否確認・連絡体制の確立

連絡会議は、各議員の安否及び居所又は連絡先の確認を行う。

議員は、連絡会議から安否確認の連絡がない場合には、連絡会議へ自らの安否及び居所又は連絡先を報告する。

連絡会議は、各議員の安否等の情報について記録を行う。

### (4) 情報の収集・提供

市議会事務局長及び事務局職員は、枚方市災害対策本部から情報を収集し、連絡会議へ報告するとともに、その情報を議長の指示のもと各議員に提供する。

議員は、各地域における被災及び避難所等の状況について、必要に応じ連絡会議へ報告を行う。事務局職員は、各議員から集められた情報を整理し、枚方市災害対策本部へ情報の提供を行う。

### (5) 散会

議長は、枚方市災害対策本部の災害支援状況等から判断し、連絡会議を散会する。

## 8 枚方市の危機管理体制

### (1) 全庁的な危機管理体制（防災対策の推進組織）

|             |      |   |  |
|-------------|------|---|--|
| 枚方市防災会議     | 会長   | ⇒ | 市長   |
|             | 委員   | ⇒ | 市長が委嘱又は任命<br>・ 指定地方行政機関の職員<br>・ 指定公共機関の職員<br>・ 府、警察、消防<br>・ 市の職員 他 |
|             | 専門委員 | ⇒ | 市長が委嘱又は任命<br>・ 学識経験者等  |
|             | 幹事   | ⇒ | 市長が委嘱又は任命<br>・ 委員の属する機関の職員   |
| 危機管理施策推進委員会 | 委員長  | ⇒ | 市民安全部長   |
|             | 委員   | ⇒ | 各部の次長級   |

### (2) 災害発生時の組織動員体制

#### ・ 情報収集体制

気象情報等により災害発生のおそれがある場合必要に応じて

責任者：市民安全部長

情報収集員：政策企画部、市民安全部、総務部、都市整備部、公共施設部、  
土木部、下水道部

#### ・ 災害警戒本部体制

災害発生のおそれがある気象予警報が発表されたとき必要に応じて

市域で震度4を観測

本部長：副市長

本部長：上記7部及び、財務部、地域振興部、福祉部、環境保全部、環境事業部、  
教育委員会管理部

#### ・ 災害対策本部体制

災害が発生し、又は発生するおそれがあるとき

市域で震度 5 以上を観測

本部長：市長

本部員：全部局

職員の動員：1号配備（10%） 震度 5 弱

2号配備（25%）

3号配備（50%） 震度 5 弱

4号配備（全職員） 震度 6 弱以上

## 9 質疑応答

Q 自主防災組織について、全 45 の小学校区でという珍しい組織体制を取られているがその内容はどのようになっているのか。

A 枚方市においては自主防災組織の単位が小学校区というのが特徴であるが、もともとは区制度であったものをコミュニティ区と改め、それが小学校区であり、先にその制度が出来ていたという事である。

Q 小学校区単位とすると住民はどのぐらいになるのか。

A 3,000人から15,000人ぐらいである。

Q 議会の連絡会議のメンバーが正副議長と各派代表者となっているが、そういう意味では会派の役割が大変大きいので、会派の会合を毎月実施している等の状況はあるのか。

A 会派によっては毎月連絡調整等を行っているところもあるが、7つの会派があるがいろいろである。現在は、議長の命により実際参集した場合の内容について、どのようなことを協議し、具体的に調査検討、更には連絡するののかについて検討中である。

Q 市庁舎の窓口外国人受付窓口があったが、防災に関して外国人に対応したことを実施しているのか。

A 防災マップの外国語バージョンを作成しているが、それ以外の対応はまだしていない。

Q 防災マップについて、新たに作成されたものなのか、あるいはもともとあったものの改訂版なのか、また、備蓄について伺いたい。

A 防災マップについては、平成17年に全面改正し、その後は一部改正し現在に至っている。また、備蓄に関して、本市においては基本的に分散備蓄という形をとっている。

## 10 所感

[相楽健雄委員長]

広域的大規模災害における友好都市間の相互応援協定など、我々と同様に大災害が起きてからいろんな管理体制を取っているようである。

当市も他市に見習って考えるべきである。

市防災対策の推進取組み、災害発生時の組織動員体制、組織動員の要領、避難地、避難場所、避難所開設の流れ、避難の一般的要領、災害発生時の連絡手段、関係機関との応援協定など、全庁的な危機管理体制などマニュアル化されて、市民にとって安全、安心な体制が取られ感心した。

当市においても、一早い体制が望まれない。

[石堂正章副委員長]

今回の行政調査視察では、具体的調査項目である「危機管理体制に関すること」に沿いまして大阪府枚方市の行政調査を行いました。行政調査に先立ちまして、枚方市議会の榊田総務常任委員長からのご挨拶がありました。説明では、当局から市民安全部危機管理室の田村課長、議会事務局の

居内課長代理をはじめとした職員の方々より、体験からくる貴重なお話をいただきました。

枚方市は浸水による水害が大きく、最近でも平成24年と25年に大水害を経験されております。改めましてお見舞い申し上げたいと思います。そのような経験がありますので、危機管理に關しましては、行政による総合的な防災体制に整備、小学校区を基準単位として組織されている自主防災組織、また消防団などによる大変高度に組織化されている体制に感じました。災害発生時における情報伝達においては、防災行政無線、テレビ、FMラジオ、インターネットの利用などで、参考となる事例を多くお聞きしました。また、市議会による対応も明文化されているとのことでしたので、当市議会でも、災害時には迅速に、そして有効に活動できるように、行動マニュアルなどの整備に努めてまいりたいと思いました。枚方市の危機管理において特筆すべき点は、「危機管理監」という役職を新設し、自衛隊OBの幕僚長クラスの幹部を招いていること、そして防災訓練では、危機管理監の指示、指導により計画され、時には抜き打ちで実施されるとの事ですので、実際に役に立つ訓練が行われており、良い意味での緊張感を持って、日常生活の中における防災意識の向上に寄与していると感じました。今後は、今回の調査結果を大いに参考にしまして、実効性のある防災体制の構築はもとより、市民、事業者、行政、市議会の防災意識の向上こそが、真の意味での防災に繋がることになり、大きな命題であることを忘れてはいけなと、改めまして災害に強い郷土づくりに邁進することを肝に銘じていきたいと思ひます。

#### 〔大寺正晃委員〕

枚方市においては、全庁的な危機管理体制の中で、専門的見地から自衛隊OBによる危機管理監を設置し、防災訓練等を行っているとのことであつた。専門的な指導は重要であり、大変参考になる事例である。

また、枚方市議会においても、独自に「枚方市議会による災害発生時対応要領」を制定され、各種事業を展開し、災害時における議員としての役割や行動について、明確にしているところであり、災害に対する議員としての役割の明確化は議会にとって重要であり、本市議会においても検討が必要ではないかと感じた。

#### 〔佐藤暁二委員〕

枚方市市民安全部の中に危機管理室を設け、地震、災害、風水害に対する危機管理体制を構築してまいりました。その他、防災、防犯そして消防団運営に関する所管を実施しております。危機管理体制については、本市とあまり変わらぬ体制であります。危機管理監として自衛隊OB、広域消防経験のOBが配置され、より専門的な指導が進められていた点は参考になりました。また、参考資料として防災マップ、ハザードマップの作成、大雨に備えてのチェックリスト、及び避難所生活に対する細かな気配りの資料の作成は価値あるものと感じました。

議会としての危機管理、すなわちアラートについては、議員の安否確認の情報共有と災害情報の当局と議会の連携に向けた取り組みは、要領及び議会基本条例の示されていた点は、本市においても検討すべき課題であると思ひます。

本市においても、東日本大震災時における様々な問題点を改善し、市民の安全安心な生活環境を進めるうえで、体制強化は大変重要であると思ひます。

#### 〔川田伍子委員〕

10月28日の大阪府の枚方市の危機管理体制についてでありましたが、議会の災害発生時の行動マニュアルが出来ており、議員研修会を開催したり、災害対策訓練を実施したり、講師を招き研修会を開催したりで議員としての役割としての関係性について、大いに参考になるものでした。

各地域において消防団員の減少があげられますが、枚方市では自衛隊員の退職者を利用しているとの事、参考にできるのではないのでしょうか。また、最近各地域で大雨による土砂崩れなどの被害

が多く発生することがありますので、その対応や関係機関との応援協定も考えておく必要があると思います。

**〔鈴木正勝委員〕**

枚方市議会においては、平成25年4月に、地震等の災害発生時に議員としての役割や行動を明確化するため「枚方市議会による災害発生時対応要領」を制定した。本要領に基づき、この間、議員研修会、災害対策訓練、救命講習会などを実施し、積極的な活動を展開している。

地震等の災害が発生し災害対策本部が設置された場合は、議長が「枚方市議会災害対策連絡会議」の設置を決定し、枚方市の災害対策活動を支援するとともに、議員自らが迅速かつ適切な災害対応に取り組んでいくこととしている。具体的には、「枚方市議会における災害発生時の行動マニュアル」を策定し、安否確認、連絡体制の確立、情報収集・提供などをマニュアル化している。

東日本大震災に被災した本市については、大変参考になる取り組みであるため、本市議会についても検討が必要であると感じた。



行政視察の様子



有効部分として6 mある。延長およそ67 m。バリアフリー対応でエレベーター、エスカレーター、東側にはトイレ、多目的トイレ等がある。



② 橋上駅舎部分

一宮は毛織物の街として栄えていた。毛織物の工場のイメージし、三角ののこぎり屋根をイメージした屋根の形になっている。

③ 東口の駅前広場

駅前広場は、面積がおおよそ3100㎡ある。この中には一般乗降者用の車の置き場として5台、障がい者用の車の乗り降り場として1台、バスの乗降場所として1台、タクシーの乗降場所として2台、タクシーの待機場所として2台設けている。歩道は全面、透水保水性にとんだインターロッキングブロックを設置している。道路照明は8基。

④ 西側駅前広場

面積おおよそ1700㎡。一般乗降者用に3台。身障者用の乗降場所として1台。タクシー乗り場として2台。歩道は全面、透水保水性にとんだインターロッキングブロックを設置している。道路照明は6基設置している。

⑤ 自転車駐輪場

3カ所整備。東口に900㎡、524台。西側に330㎡187台と282㎡240台の駐輪場を設置。

⑥ 補足

平成17年に人口3万人位の木曾川町と人口5万人位の尾西市と27万人の一宮市が合併した。木曾川駅の自由通路は、平成5年からはじまり木曾川町の住民にとっては、悲願であった。東から渡れないと西の駅舎に行けないため、県道は朝にすごい交通量があり、非常に危険な状態であった。これを何とかしなくてはならないという事で、新市総合計画に位置付け、完成に至った。木曾川町の住民も非常に喜んでおり、たくさん交流している。



## 2 質疑応答

(水野敏夫委員)

Q：橋上駅舎の所有はどこになっているか。また、総事業費27億円のうち、国庫補助金が10億6660万円。その外に何かあったのか。足りない部分は合併特例債と説明を受けたが、JRからの補助金はあったのか。

A：駅舎の所有は、JRである。橋上駅舎の費用は、JRは、バリアフリーの関係のエレベーターを設置する費用の3分の1の費用を負担している。JR側が、橋上駅化したというのではなく、公共側が安全を確保するために橋上駅化したということで、JR側の負担は難しい。基本的に地元負担で行った。橋上駅舎からホームへ降りるエレベーターは、バリアフリー化という中でJRの負担でやっているが1000万円に満たない。鉄道の中の工事なので、鉄道側が鉄道運行の安全を確保しなければならないという事で、JRと一宮市で協定を結び、JRに工事とか設計をすべてお願いした。JRはゼネコンに発注した。橋上駅舎も考え方としては、移転補償というか原形復旧という考え方の中で橋上駅を作り、費用を市で負担している。

(森新男委員)

Q：駅舎のJRの敷地は、駅舎を納めるだけの敷地ではなく、ある程度広めにあったのではないかと思うが、そういう中で橋上駅にした際に自由通路とか駅前広場とか、いろいろなものを作る際に、JR所有の土地と当時の町所有の土地、それらの協議も難しかったと思うが、その経緯がわかれば教えていただきたい。

A：道路拡幅の部分はJRの土地と木曾川町の土地をうまく交換したり、足りないところはJRから買ったりした。駅西側がそれにあたる。第3駐輪場と駅西広場のおおよそ1742㎡くらいをJR東海から買い受けている。東の方の駅前広場と駐輪場は個人からの購入である。

Q：現在は、JRの所有はあくまでも橋上駅だけか。自由通路の所有はどうなっているか。

A：自由通路自体は、一宮市であり、下の土地は当然線路なのでJRである。

Q：東口広場と西口広場はどうか。

A：一宮市である。

Q：JR所有は橋上駅の部分だけか。

A：あと若干、JRの工事車両搬入の土地が残っているが、それ以外は線路敷地ぐらいである。

Q：事業費の関係で、国庫補助金等で10億6660万円、そして合併特例債を活用したという事だが、極端な事を言えば27億から10億6660万円差し引いた残りの事業費の財源はどのようなになっているか。

A：17億は、合併特例債と残りは一般財源であり、できるだけ合併特例債を使っている。

Q：橋上駅自由通路の利便性を高める事と、踏切が非常に危険性が高い事を、合わせて解消するための事業であったと思うが、現在の踏切について、ふつうJRは締め切れと言う場合もあるが、図面をみる限り閉じるわけにはいかないと思うがどうなっているか。

A：県道であり結構交通量が多いため締め切ることはできない。安全のために、人を自由通路へと誘導している。

Q：現在ほどの程度の利用客がいるか。

A：若干増えている。ただ、これに合わせて、町を整備したわけではないので、あとは自然に伸びてくると思う。

Q：橋上駅の利用者の声はどのようなものが出ているか。

A：前に比べれば、はるかに使いやすくなったという話である。エスカレーターができエレベーターができ、問題なくいっている。



Q：維持管理は、JRにお金を払ってJRがやっているのか。

A：橋上駅舎はJR管理。自由通路は市で管理している。掃除は、別々に頼むより一緒に頼む方が、効率がいいので、JRの関係会社に委託している。

(國分康夫都市整備課長)

Q：都市マスタープランを拝見させていただいて、巡回バスに力を入れているようにお見受けしましたが、東口ができたという事で、東方面の循環バスのルートを増やしたりしたか。

A：実はそういうことを狙いかなかったのですが、東口にはバス用の乗り場として1か所設けてあるが、巡回バスは駅には入ってきていない。検討したが、道が狭く、ロスが多すぎる。

### 3 各委員の調査所感

(塩田邦平委員長)

木曾川駅周辺整備事業は、鉄道で西側と東側に分断された地域をバリアフリーの自由通路で結び、東西地区の地域文化交流の促進を図ることを目的に整備した。平成16年から工事が始まり、平成16・17年は道路局の補助を使い、その後平成18年から20年の3か年間はまちづくり交付金事業として事業を進めてきた。総事業費は、およそ27億円である。道路局と都市局の合計10億6660万円の補助金を充てている。

事業の概要としては、駅の橋上化と、東側の駅前広場の一般乗降者用の車の置き場と障がい者用の車の乗降場所、タクシーの乗降場所等と、1700㎡の西側駅前広場に、一般乗降者用と身障者用の乗降場所とタクシー乗り場等を整備している。また、自転車駐輪場は、東口に524台、西側に187台、もう1か所に240台の3カ所を整備した。

平成17年に木曾川町と尾西市と一宮市が合併するときも、新市総合計画に位置付け、完成に至った。

駅舎の所有は、JRであり、そのJRは、エレベーターを設置する費用の3分の1を負担した。

現地を視察し、本市の駅西地区周辺整備事業について考える上で、十分に参考になった。事業の財源としての国の補助金やJRの費用負担、及び駅前の整備内容、事業完了後の駅舎の帰属等、今回調査した事項について、本市の整備事業に十分に役立てていきたい。

(車田憲三副委員長)

木曾川駅は、1日8,000人の乗降客利用がありながら、駅前広場等が、未整備時の状態で、人、自転車、車が交錯し危険な交通環境であり、駅舎利用は踏切を渡る必要があり、利便性に欠けた駅であった。平成5年度に駅周辺地域住民より自由通路建設の要望書が提出され、平成8年度に整備計画が策定され、平成20年度に自由通路及び橋上駅が供用開始となり、東海道本線で分断された東側と西側が自由通路で結ばれ踏切を渡らず往来ができるようになり、駅周辺の環境が改善され安全が確保されたようである。約27億円の総事業費が費やされたが、この事業により駅周辺の賑わい、都市景観の形勢にも繋がっており、費用効果は十分あるものと思われる。

(五十嵐伸委員)

木曾川駅は、1日約8,000人が利用する駅ではあるが、周辺整備が未整備のため人や自転車が車と交錯し危険な交通環境になっている状況から、平成5年に近隣の3区長6町内会長からの周辺整備の要望が上がり、今回の事業に至ったようである。

平成16年度から平成20年度の事業期間で完了し、東西自由通路・橋上駅舎などが完成し、特色を生かした事業を提案し繊維産業で発展した町ということで、歴史的風情と現代的要素を取り入れた整備になって、市民が安心して24時間使用できる駅になっているようであります。



今回の研修で感じたことは、当市も同様な問題を抱えている状況ではありますが、木曾川駅周辺の整備については、行政がいろいろと先行して動くのではなく、不便な思いをしている市民の皆様の声から、周辺地域の各行政区長からの要望により、事業が展開された事でありました。やはり、この地域には何が必要かなど地域住民の協力がなければ事業は達成できません。当市の駅裏の開発や連絡通路など須賀川市が発展していくためには、必要な事業であると考えておりますので、今回の研修で得た情報について、当局に訴えていきたいと思っています。

#### (森新男委員)

本事業は、旧木曾川町時からの事業を引き継いだもので、一宮市との合併後に完成したものである。

事業計画の発端は、鉄道により地域が分断されていたことから、駅舎の有効利用と踏切を利用し駅舎に来ていた住民の安全確保を目的に、駅舎改築と周辺整備を行った事業である。

これらのことを念頭に、本市駅舎周辺整備を考えると現状では橋上駅舎としての計画は費用対効果と住民の利用状況を勘案した場合、駅舎は現状のままとして、連絡橋のみの設置を検討すべきものと思料する。

#### (鈴木忠夫委員)

J R木曾川駅は、1日8千人近い乗降客が利用する駅でありながら、駅前広場等が未整備の状況で人、車、自転車等が交錯し、また駅舎が西側にあるため、線路東側からの利用客には利便性に欠いた駅であることと、東側・西側の往来では狭く混雑した踏切を渡る必要があり、危険な交通環境の一因となっている状況であり、このため、平成5年に駅周辺地域住民より、木曾川町に自由通路建設に関する要望書が提出され、J R東海へ働き掛けた結果、平成11年に駅前周辺整備を前提とした東西自由通路・橋上駅舎建設についてJ Rの合意を得て、平成16年度より国庫補助事業の採択を受け事業着手し、平成20年4月12日に自由通路・橋上駅の供用を開始した。

大変良く出来きていたと感じてきた。特に自由通路は24時間人だけではなく、自転車も降りて通行できる（エレベーター付）。本市の駅西地区整備に対しては、自由通路は必要条件の一つだと思うが、J Rの補助は1千万円が上限みたいなので、整備計画においては財源（各種補助）の確保と財政面も考えて進めていく必要があると思う。

#### (水野敏夫委員)

東海道本線のJ R木曾川駅は、1日8千人の乗降客が利用する駅です。駅周辺整備のため「東西自由通路・橋上駅舎建設」を平成11年にJ Rと合意しました。

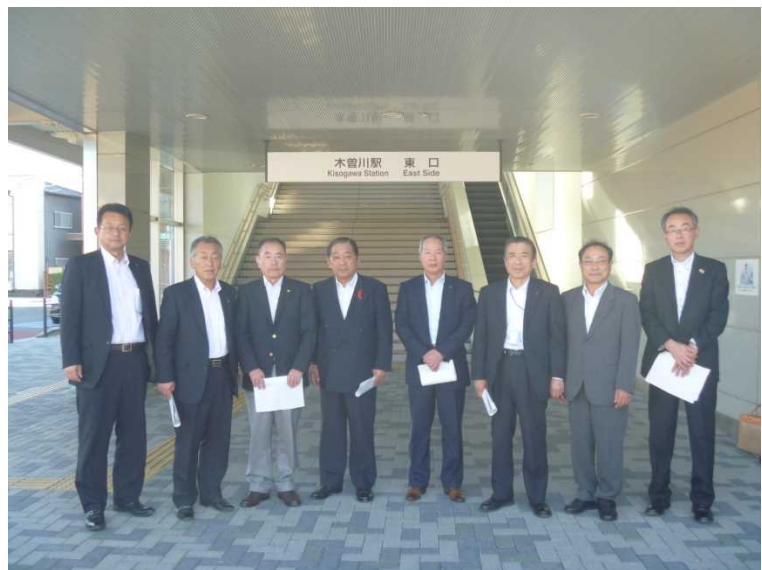
東西自由通路は、人だけではなく、自転車も通行することができ、東海道本線で分断された東側と西側を結ぶ通路として、駅利用者だけではなく、だれもが24時間利用できます。

事業は、駅舎だけではなく、道路、東西の駅前広場、駐輪場などが整備されました。総事業費は27億円で、国庫補助金（交通安全施設等整備統合補助金、まちづくり交付金）が、10億6660万円です。事業には合併特例債も活用されました。J Rからの補助金は、バリアフリーのエレベーター設置費の3分の1だそうです。駅舎を改築するのにJ Rからの補助金があまりにも少ないと思います。

J R木曾川駅は東海道本線であり、路線が4路線あるために須賀川駅と比較して、自由通路は長くなります。自転車通行と、誰でも24時間利用できることは、大変良いことと思いました。

(高橋秀勝委員)

1日約8,000人の利用客があり、踏切を渡る利便性に欠けた駅であった。駅(線路)で東と西に分断されていた。我が須賀川駅も駅西の今後の利用を考え、エスカレーターやバリアフリーとか何とかなく木曾川駅の様な事で進めないものかと考えた。総額27億円で、国庫補助が10億6660万円、その他は合併特例債などを利用した。合併前の木曾川町が要望書を提出され、その後平成17年に合併され進めてきて、3年位で完成された。我市も駅西の整備も市民の利用しやすい様な整備を考えていかなければと思う。



## 調査事項 : 本竜野駅周辺整備事業について

- ・整備方針について
- ・事業の概要と経過について

### 【たつの市の概要】

- ・市制施行 平成17年10月1日
- ・面積 210.93 km<sup>2</sup>
- ・人口 79,451人 (平成26年9月末日現在)
- ・世帯数 29,875世帯

## 1 たつの市の概要

平成17年に合併して、1市3町が合併し、当時約82,000人の人口であったが、現在は約79,000人である。合併して、漢字の「竜野市」からひらがなの「たつの市」になり、来年10年を迎えようとしている。たつの市の位置は、兵庫県の南西部にあり、北は山地、南は瀬戸内海、真ん中に揖保川が流れている。大変自然に恵まれた歴史と文化の町で、物流、人文が発展し、江戸時代には物流の港として多くの文化が栄えていた。北に龍野城があり、53,000石の城下町として揖保川を中心に政治文化が栄えており、現在も武家屋敷、寺院、醤油蔵が残っているという事で、播磨の小京都と言われている。街並み保存にも従来から力を入れている。赤とんぼの三木露風がたつの市の出身で、動揺祭りやコンクールを教育委員会が開催している。揖保の糸は全国の約35%前後のシェアがある。薄口しょうゆで知られている醤油が発展し、旧龍野藩も保護するという事で当時から力を入れており、現在も栄えている。代表的なものがヒガシマル醤油である。ハイテク産業としては、エアバックを爆発させる機械であるインフレーターが作られており、そのシェアが60%、世界でも10何%占めている。室津には、ランドセルのセイバンがある。世界最高性能の大型放射光施設スプリングエイトがあり、放射光の研究施設がある。最近では、人工衛星のハヤブサのイトカワの粒子をこちらで分析した。また、兵庫県立大学の学術研究機関として集積している。

## 2 本竜野駅周辺整備事業について

### (1) 事業概要

旧龍野市街については、揖保川の右岸地区は歴史的な街並みを残すようにし、播磨の小京都としての観光地として、左岸地区は、交通ネットワークの核となる駅、市役所、商業施設が集積しているにもかかわらず、基盤整備の遅れが見える。そして、賑わい、地域の活性化が遅れて、玄関口としての再生が重要になってきた。そのため、本竜野駅を中心として、周辺整備事業を実施することによって、以前の賑わい、活性化を取り戻すために、平成19年度より旧まちづくり交付金事業、現在の社会資本整備事業、都市再生整備計画により事業に着手した。そして、平成24年6月に完成している。総事業費が約30億円を投資し、その内訳は、たつの市の直営事業、JRに委託した事業を合わせて、自由通路、都市計画道路、駅東広場、それらを含めて約27億円。それと、兵庫県施工の駅西側からの都市計画道路と、駅前広場のその分の工事の市負担分が3億円となっている。合わせて、総事業費として30億円。

### (2) 整備に至った経緯

JR本竜野駅周辺においては、基盤整備の遅れ、賑わいの薄れが大きく影響し、竜野の玄関口としての役割が果たせない状況になっていた。その第1点目の基盤整備の遅れとしては、本竜野駅を中心として都市計画道路があるが、約50年あまり未整備状態であった。駅西側には県道として、歩道が設置されていたが、片側にしかなかった。しかも幅員は1m程度の狭い歩

道であった。そのため、それを利用する市民と観光者が不便であった。また、駅東側は、駅西と駅東を結ぶ100m先の狭い2m程度の踏切と、数百m北側の2つの踏切を利用するしか方法はなかった。さらに東側の都市計画道路は、一切整備がされていなかった。そのため、駅を利用する方は、南側の細い市道又は北側の道路を利用するしかなかった。周辺は、ミニ開発が進み、スプロール化が進行していった。また、市の人口全体で見たら減少している反面、駅周辺の地区は、人口が増加している。そのため、道路含めて都市基盤整備が急務になってきた。新線の乗降者数は、昭和40年代の年間590万人をピークに平成20年度には240万人と、6割減少している。近年においても、平成4年の1日の乗降者数が2,092人。しかしながら、事業着手年度である平成19年度には1,477人。15年間で615人が減少している。年間に換算すると約22万人3割も減少している。更には、昭和50年頃までには、西側の駅前通りには、飲食店や薬局、電気店などが立ち並んでいたが、駅利用者減少に伴い店舗関係が少なく、今では1店舗しかない。そのため、それ以前に比べ、人通りが減った。そして、さびれてきた駅前に人を呼び戻すために、駅前の利便性を高め、利用者が戻ってくるように利用促進を図ることが重要になってきた。事業を進めるうえで必要不可欠になってくるのが、地元住民の協力、これをどのようにして得るかが、重要な鍵となってきたが、行政だけではなく、やはり、地元も同じような危機感を抱いていた。そのため、まちづくりの思いが一致したのである。

### (3) 地域活動

平成3年に危機感を抱いた地元住民から、まちづくりの動きが見えてきた。その後平成7年に地元自治会を中心にどのようなまちづくりを進めていきたいかと「本竜野駅西まちづくり研究会」がスタートした。更には平成12年に「本竜野駅西まちづくり協議会」を設立して、平成13年には駅西まちづくり基本構想を策定した。そのまちづくり協議会において、まちづくりニュースを作成するなど、行政と連携した街づくりを進めてきた。平成18年には、駅の東側の田園地域についても区画整理事業を含め進めており、おやけ地区の小学校区で、「おやけ地域交流広場」が発足した。駅の西側では、協議会を委員会として再編して、お互いが共同して活動を続けてきて、事業を完了した今現在、「たつの駅西まちづくり委員会」というものの範囲を広げて、「本竜野駅周辺まちづくり委員会」という新たな委員会が発足した。これには行政が今のところ携わっていない。この街づくり委員会の中で、空き家対策、区画整理等、将来を見込んだ活動を考えている。



#### (4) 事業内容と成果

- ① 平成6年完成の古き良き時代の駅舎→現在の橋上化された駅舎
- ② 東側からの旧駅舎→現在の駅舎
- ③ 駅周辺の避難所に指定されている小学校への通路として、自由通路を利用して避難所に早くたどり着けるようにと、線路の軌道と並行し幅員3m延長300mの通路を駐車場と軌道の間に設けている。
- ④ 橋上化の幅員3m自由通路、1階には観光部門として観光案内所、中段のトイレ、物産品の展示販売所を設けている。
- ⑤ 交流部門として、地域コミュニティ施設、喫茶コーナーを設けている。2階は、改札、待合コーナー、会議室を設置した。地域触れ合いを大切にすることを目的とした、たつの市観光協会、県民ホール広場、優しさを育む町おやけ推進委員会共同事業体によって指定管理を利用した維持管理を行っている。
- ⑥ 駅東広場は、田園地帯の姿から住宅地としての姿に変貌しつつある。JRの軌道により地域が分断されていた道路についても、狭小の踏切があったが、現在は車両の移動が可能な踏切へと姿を変えている。今後、地域間交流が活発になることを期待している。今後は駅利用をどのようにして増加させていくのかがポイントで、一つの手段として、駅周辺施設の整備を行うことがあげられた。具体的には、駅西及び駅東に駐車場を、駅西北側に無料の駐輪場を設置し、そして、駅西ロータリーの北側には、ロータリーと駐車場の間に、送迎広場を設けた。また、駅のアクセス向上と同じく、付帯施設を整備して、駅利用者の利便性を図っている。

#### (5) 定住人口の確保に向けた対策

駅東は、兵庫西農協が事務局になり、平成19年度から区画整理事業に着手し、3年をかけて、平成21年度に完成した。それがたつの市の直轄事業だが、その他に兵庫県施工の駅西広場等を含め、駅前にタクシー乗り場ができて、体の不自由な方や高齢者が利用しやすい駅ができた。駅前広場については、本来、たつの市が整備を計画する予定だったが、都市計画街路は、兵庫県の事業として整備してもらい、そのおかげですべてが整備できた。

#### (6) 駅周辺の土地利用、土地活用について

本竜野駅西地区は、都市計画マスタープランにより、商業施設や伝統産業を集積するゾーンに位置付けて、駅舎及び都市計画道路の供用開始に伴い、玄関口として賑わいのある土地利用を図るため、商業地域へと変更している。そして、高度利用を図るため、高度地域の指定をしている。

駅の東側、本竜野駅東地区は、土地区画整理事業、農地で施工している。

駅前には、建築物の立地誘導を図るために、第2種中高層専用地域から第1種住居地域へ緩和している。

用途地域が緩和されることから、遊戯施設と風俗施設の建築が可能となり、建築できる範囲業種が拡大されるため、住環境の悪化が懸念されることから、駅西区域、地元まちづくり協議会より、風俗施設を排除したいという要望を受けて、特別用途区域を決定し、排除用途を決定した。また、工場があり北側に住宅等の日照等の問題も出てくるため、高度地区の設定をした。

交通ネットワークの確保では、利用促進のため、平成22年の3月から乗車人数300万人を目標に社員300人乗車作戦というのを実施している。それにより、平成21年の240万

人から平成25年には295万人まで増加した。そして、本年度平成26年には、300万人まで達成できるものとして、引き続き市民に共同してまちづくりを進めており、本竜野周辺に賑わいが復活するものと期待している。

この本竜野駅周辺整備事業は、一つの目途が付き、今現在は山陽本線、たつの駅の周辺整備事業について、昨年度より計画・測量、今年度から基本計画の策定を進めている。来年度より事業採択を受け、再来年度から工事を進める。そして、平成32年完成の目標を持って現在進めている。

#### (7) 事前に説明を依頼した内容についての説明

##### ① JRとの協議の経緯

平成15年よりJRと協議を開始し、当初は、西側の駅前広場、自由通路と駅舎を橋上化するのではなく、東側が開けてなかったため、東側に改札をつけてもらえないかという協議から始めている。

それで平成17年には、東側の改札はJRとしては考えられないというので、橋上化の方で協議を進めて、橋上化、駅前広場、費用負担等の協議を始めた。やはり、行政側からの橋上化等の申し入れのためJRの動きが遅く、また費用負担等は基本的にはできないという事であった。そのため、駅を橋上化することによるJRのメリットを説明し、協議の上に乗ってもらった。JRのメリットとして、橋上化することによって利用が増える事と、エレベーターを設置することにより、バリアフリー対策ができる事を問いかけた。

18年からは、どの部分が国庫補助事業の対象としてできるのか、という協議を進めて、南側の踏切の拡幅等の話をし、19年の費用負担協議へ進んできた。

最終的には、自由通路は、JRのほうは負担せず、たつの市で負担し、道路認定、市道認定することにより国庫補助対象として進めている。既存の跨線橋と、構内の踏切の撤去、JR側のエレベーター費用の一部をJRの負担としている。

駅舎は、橋上化をする事によって行き来を自由にしたいという声が地元から上がっていたので、そういう形で行政としても進めた。

##### ② 住民対応の経緯

平成8年から地元のニーズが高まって各まちづくり協議会、委員会を中心に説明会やまちづくりニュースを発行し、市民や地権者の意向をその中で調査し、その意見を整備計画に生かすという形でフィードバックしている。

地権者の賛成反対の意見は、

- ・ 東側は、もともと土地利用してなかったという事で、おおむね反対される方は居なかった。
- ・ 西側は、協議会を中心にいろいろ話をした。一部地権者において、代替地の要望とか、があった。⇒たまたまこの時期に代替地があった。
- ・ 納税猶予地については、粘り強く話を払い支払ってもらっている。
- ・ 駅西側については、高齢者の方が多く、なかなか移転ができていないという方もおり、順次個別に説得していき、事業を進めている。

##### ③ 財源について

旧まちづくり交付金事業、途中より社会資本整備事業、都市再生整備事業計画により国庫補助事業の対象とし、本市も合併したので、合併特例債を利用し、財源を充当させた。





### 3 質疑応答

(水野敏夫委員)

Q：商店街の賑わいが薄れてきている話があったが、須賀川市の場合、駅、中心商店街を中心として、周りに大規模商業施設が3カ所、ショッピングモールとかアウトレットができました、ちょうど取り囲むようにできた。それで、中心市街地にあった商店街もそちらに移ったりして、そこは、買い物客で車がいっぱいになっているが、中心商店街や駅前が商店もなくなってしまう状況であるが、たつの市さんは、そういった大規模商業施設等はあるのか。どうなっているのか。まちづくりニュースの発行は、本竜野まちづくり協議会が発行しているようですが、そのほかどのような団体で構成されているのか

A：大型商店は、現在、たつの市にはない。姫路のイオン。中国中間道、たつの市の上になるがそこにも同じイオン。たつの市内にはもともとは、30年程度前になるがダイエーとジャスコがあったが、今はもうさびれてしまった。マックスバリュというイオンの小さい版はある。

山陽自動車道をメインに広げていきたいという思いはあるが、市街化調整区域になっており、大型店舗が誘致できない状況にある。

Q：まちづくり協議会はどうでしょう。

A：まちづくり協議会に関しましては、当然都市計画課が入りまして、周辺の自治会、それとコンサルがアドバイザーとして。メインは自治会長さん。それと企業の方が1から2名入っている。というのは、私共の「ひがしまる」さんが2名は入っている。それでだいたい12～13名の組織です。

(高橋秀勝委員)

Q：駅西と駅東の整備事業が平成3年に、合併前の竜野市独自で計画があったようですが10年以上かかったというのは、JRとの協議は難しい問題があったのか。

A：当然、JRもある。やはり、住民等の思いや燃え上がりが一番で少し足りなかった。それと、平成12・13年に再度整備に向けた盛り上がりが出たと聞いている。やはり一番は、JRと地元住民。

Q：平成21年度にほぼ完成を見たわけですが、先ほどの説明の中では完成をした後に、駅前周辺というか、駅西・駅東周辺が非常に活発になってきたと聞いたが、この事業を行ったおかげで駅前が、活気がなく静かだったのが、どのような方向に変わっていったのか、説明をお願いしたい。

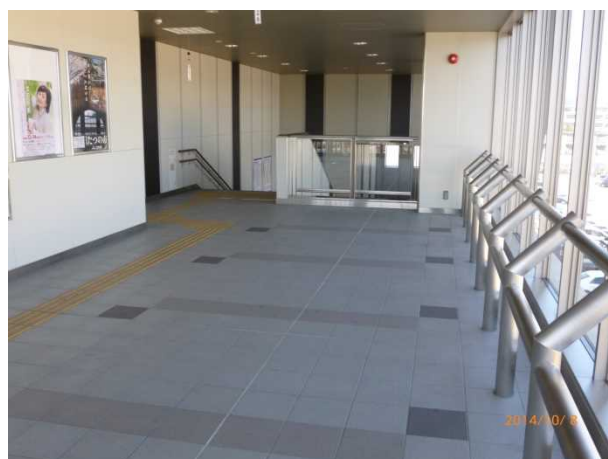
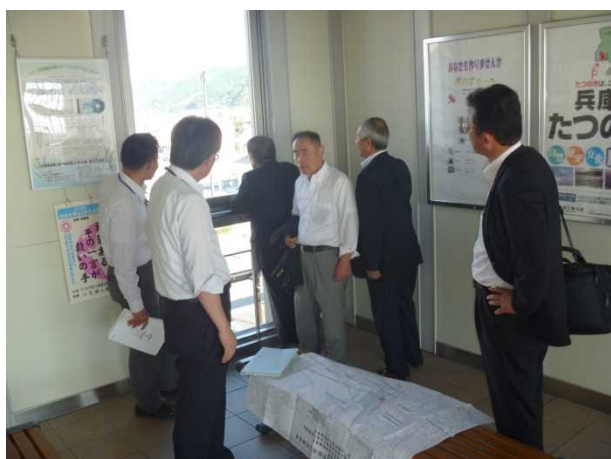
A：まだ、賑わいが復活していない。21年にこの駅舎が完成したが、一部反対住民もあり、都市計画道路の西側がまだ完成していない。

また、まだ5年程度のため、戻ってくる商店がまだ少なく、空き地になっている。この何年間で戻ってくるのを期待しているところである。そのため、活発になっていないのが現実で、まちづくり委員会を解散せずに範囲を広げて活動に取り組んでいこうと現在動いている。

Q：わが市は駅が町のはずれにある。そのため、私共の中心市街地の活性化、まちづくりは、駅をからめたものではない。駅西というか駅裏の開発が全くされていないので、駅の前と裏の両方利用するためにどうするかという事で、たつの市さんへ勉強に来たわけですが、たつの市さんは、駅の周辺が中心市街地であったのかどうか伺いたい。

A：旧たつの市は駅の西側が中心市街地、東が田園と調整区域が広がっている。

このおやけ地区が開発によりどんどん住宅が立ち並び人口が増えた。それがあって橋上化したわけであり、橋上化してから人口が増えたわけではなく。人口が増えたから橋上化したという理由もある。



### 3 各委員の調査所感

(塩田邦平委員長)

本竜野駅周辺整備事業は、現在の社会資本整備事業により事業に着手し、総事業費が約30億円である。本事業は、目標の1つ目として、「交通結節機能の強化による龍野の玄関口の再生(都



市基盤整備の充実)」を掲げ、「シンボル性と交通結節機能の強化」「駅前広場の整備」「東西間の連絡」「土地区画整理事業」等を実施している。目標の2つ目として、「緑豊かで快適な愛着の湧くまちづくり（都市アメニティの向上）」を掲げ、「公園整備、道路緑化、ポケットパーク整備」「道路景観の整備」等を実施している。目標の3つ目として、「安全で安心して暮らせるまちづくり（安全・安心の向上）」を掲げ、災害に備えた公園避難の整備（案内板）」等を実施している。事業を実施する上では、地元住民の協力が必要不可欠で重要な鍵となるが、行政だけではなく、やはり、地元も同じような危機感を抱いていたため、「まちづくりの思い」が一致した。そのため、危機感を抱いた地元住民から、まちづくりの動きが見えてきて、まちづくり協議会・委員会が設立され、都市再生整備計画が策定された。そして、まちづくり交付金事業で着手し、本竜野駅橋上化工事が平成21年度に完成した。

JRとの協議については、平成15年よりJRと協議を開始し、最終的には、跨線橋と構内の踏切の撤去、JR側のエレベーターの費用の一部がJR側の負担となった。

駅舎には、交流部門として、地域コミュニティ施設、喫茶コーナーを設け、2階は、待合コーナーを含め、会議室を設置し、「地域触れ合いを大切にすることを目的としたたつの市観光協会、県民ホール広場、優しさを育む町おやけ推進委員会共同事業体」によって指定管理を利用した維持管理が行われている。

利用促進の点では、平成22年の3月から乗車人数300万人を目標に、社員300人乗車作戦というのを実施し、平成21年の240万人から平成25年には295万人まで増加し、そして、本年度平成26年には、300万人まで達成するため、市民と共同してまちづくりを進めている。

現地を視察し、本市の駅西地区周辺整備事業について考える上で、十分に参考になった。「まちづくりの目標の設定」や「地元住民の協力による委員会設置」「JR協議」「維持管理方法」等、今回調査した事項について、本市の整備事業に十分に役立てていきたい。

#### **(車田憲三副委員長)**

たつの市では竜野地域の市街地を都市交流拠点として位置づけ本竜野駅周辺整備事業を計画し、駅の橋上化と自由通路並びに観光交流施設の建設と、駅周辺整備として、アクセス道路、駅前広場、駐車場並びに駐輪場の整備を進めており、平成20年から建設を開始し、22年3月に供用開始となっている。以前は駅への乗降は、片側だけとなっていたが、この整備事業において、両側からの乗降が可能となり、駐輪場、駐車場が設けられたことにより、利便性は大幅に向上し、利用者数も増加したということである。しかしながら、現在のところ駅周辺の賑わいには繋がっていないようであり、これからの課題であると思われる。

#### **(五十嵐伸委員)**

たつの市は、当市と同等の人口で駅周辺の整備は、まちづくりの一環として行われたようである。平成17年10月に1市3町で合併したが、都市基盤の整備が十分でないため、地域核としての賑わいの薄れや、スプロール化の進行が問題となっており、龍野の玄関口の再生が急務になっていたことから進められた事業でありました。

連絡通路や駅周辺の整備をしたことにより、住宅が増加したようであるが、駅周辺の活発化は戻ってきていないようである。

前日、研修した木曾川駅と同じように橋上駅舎、自由連絡通路などの周辺整備をするための事業費は、両駅とも約27から30億の事業費がかかっており、合併特例債や各種の補助金を受け建

設していますが、駅舎については補助の適用がなく、市単独の予算にて建設をしなくてはならないなど、当市で建設を予定するには、多くの問題が有るのではないかと考えます。

いずれにせよ、JR須賀川駅の周辺整備については、早急に整備をしなくてはならないと考えておりますので、市民の方々のご意見、ご協力を得ながら行政と一体となって事業を進めていかなくては、当市の発展、活性化はないと思います。私も事業に向かって行政に対し働きかけをしていきたいと思います。

#### (森新男委員)

本事業は、駅周辺の土地利用向上を図るため都市計画街路の整備、農住土地区画整備事業による宅地整備等の事業に併せて、駅舎の改築（橋上駅）を行ったものである。

したがって、本市の駅周辺の状況を考えると、一宮市同様に連絡橋の設置を検討すべきものと思料する。

#### (鈴木忠夫委員)

駅舎の老朽化、駅前広場・道路・駐車場等の都市基盤施設整備の遅れ、改札口が西側にあるため、東西間の交通は幅員の狭小な踏切に集中し、踏切事故や駅周辺地域の分断化の要因となっているため、本竜野駅東農住土地区画整理事業とともに進め、平成20年に着手し、駅の橋上化と自由通路・観光交流施設が平成22年3月に供用開始する。内容は、前日に視察したJR木曾川駅と同じ様である。JRの補助金は1千6百万円である。

JRの補助が少額であることを鑑み、本市の整備計画においては、財源（各種補助）の確保と財政面も考えて進めていく必要があると思う。

#### (水野敏夫委員)

人口、面積とも本市とほぼ同じたつの市は、JR山陽本線、JR姫路線が通り、山陽自動車道など、交通網も本市と似た都市である。JR姫路線の本竜野駅は西側が商店街に面し、東側は田園であった。須賀川駅によく似た駅であったが、駅周辺整備事業によって整備された。駅舎を改築し自由通路で東西を結び、通路に橋上駅がつくられ、両側から駅が利用できるようになった。東側は2車線の道路、駐車場、駐輪場、公園が整備され、住宅も建設されつつある。東西の駐車場を結ぶための踏切も整備された。須賀川駅もこのような整備が必要と感じた。

この地区はたつの市の中心市街地であるが、空き店舗が増加する傾向にあり、その対策のため平成12年に「本竜野駅西まちづくり協議会」が設置された。まちづくり構想を作成、まちづくりニュースの発行、住民からのアンケートの集約などの活動をしているが、駅舎の改築も構想の中に入っている。この協議会の構成を質問すると、自治会長、企業、コンサルタントと住民が中心であり、市は都市計画課も入っていました。協議会がまちづくりを進めるうえで必要なことは、市にお願いするそうです。中心市街地活性化計画を市が作成し、住民に協力をお願いしている本市との違いを感じました。たつの市のテーマは、「市民がまちを変え、市民がまちを創る」です。

本市は、駅前・中心市街地の賑わいが無くなり、大規模商業施設に囲まれているのが、その主な要因と思われるため、たつの市の状況を質問すると、以前はイオンタウンがあったが、現在は売店だけになったそうです。原因はわかりませんが、ここにも「市民がまちを変え、市民がまちを創る」意気込みが感じられました。

**(高橋秀勝委員)**

本竜野駅周辺整備事業として、昭和50年、年間590万人の駅利用者が、平成19年には、240万人となり、駅前周辺の街づくりと関係で整備として初められた。平成21年に完成され、駅前に住まれるのが多く見られる。

我が市としての駅周辺としては、駅西の関係であるが、たつの市の様な周辺整備が課題ではなく、駅西としての考えであり、駅中心の整備というより、駅西の整備を早急に対応するように進められる事を感じた。



## 行政調査の概要

|      |  |      |                     |     |                  |
|------|--|------|---------------------|-----|------------------|
| 委員会名 | 生活産業常任委員会  | 調査期日 | 平成26年<br>10月14日～16日 | 調査先 | 長野県小諸市<br>長野県上田市 |
| 参加者  | 委員長 八木沼久夫    副委員長 関根 保良<br>委員 安藤 聡 生田目 進 加藤 和記 菊地 忠男 橋本 健二<br>理事者 佐藤 忠雄（農政課長） 随 行 大槻 巧 |      |                     |     |                  |

調査項目：小諸市グリーン・ツーリズム事業について（小諸市）

### 【小諸市の概要】

- (1) 市制施行 昭和29年4月1日      (2) 面積 98.66 km<sup>2</sup>
- (3) 人口 43,471人                  (4) 世帯数 18,117世帯

### 1 小諸市グリーン・ツーリズム事業について

小諸市は、農林業や地域資源を生かしたグリーン・ツーリズム事業を推進し、観光資源及び地域の活性化を図ることを目的として「浅間山麓グリーン・ツーリズム協議会」「小諸市西部グリーン・ツーリズム協議会」による活動を通して、都市と農村の交流事業を推進している。

### 2 取組の概要

#### (1) 平成25年度の活動実績

都市農村交流として県内外より、延べ2,500人の受入れを行った。

小諸市では、グリーン・ツーリズムを広くPRするため、市ウェブサイトへの掲載のほか、首都圏の旅行会社等への営業活動を重点的に実施している。

特に、教育分野では農業農村・自然体験が新たなテーマとして注目されている

ことから、首都圏のアクセスの良さを生かして、農業農村体験・自然体験と歴史学習・民間宿泊施設を組み合わせたモデルプランをPRしている。



（視察研修の様子）

#### (2) 平成26年の活動

新たな農業体験等の受入れのため、引き続き日本の棚田百選にも選ばれている菱野地区の棚田整備を浅間山麓グリーン・ツーリズム協議会等と連携して進め、体験受入れの増加を図っている。また、小諸市グリーン・ツーリズム拠点施設「みはらし交流館」の情報を広く発信するとともに、先進地視察等を行い、受入れ側のスキルアップも目指している。

### 3 具体的な農業・自然体験内容

#### ○農家民宿

農業の傍らで民宿経営をしている農家が「農家民宿」としてグリーン・ツーリズムの取組みに加わった。

このことにより、信州小諸におけるグリーン・ツーリズムとしての教育旅行に広がりが見られる。



(農家民宿「青雲館」を見学)

#### ○農業体験

棚田での田植え・稲刈り・生き物観察・どろんこ遊び、様々な野菜や果物の収穫体験、森林での間伐体験など、様々なメニューを用意して都市と農村との結びつきによる地域活性化を図っている。

#### ○信州小諸の自然体験（深沢渓谷）

小諸市の西部「高峰山」、東御市の「三方ヶ峰」に挟まれた深沢渓谷は天然広葉樹林など、東信州で大規模の自然林と言われており、児童・生徒の自然体験やトレッキングに最適なスポットである。

#### ○信州小諸の農業・農村生活やグリーン・ツーリズムの拠点施設（みはらし交流館）

冷涼な浅間山麓に広がる標高900メートルの高原に、グリーン・ツーリズムの拠点施設として、小諸市西小諸活性化施設「みはらし交流館」を整備した。施設を利用した体験に加え、バーベキュー、キャンプファイアー、近隣の農場での収穫体験、野外体験時の休憩場所など、農家の方々とのふれあいの場として利用されている。

### 4 平成25年度の都市農村交流実績

#### (1) 主な体験内容

親子ふれあいフォーラム、田植え体験、野菜づくり体験、そば打ち体験、ペットボトル製作・熱気球搭乗体験、稲刈り体験等

#### (2) 主催者

みはらし交流館、浅間山麓グリーン・ツーリズム協議会、西小諸活性化施設運営委員会、SBCテレビ、日本環境教育フォーラム、サイエンス倶楽部、東京造形大学、こもろそば振興会、コープトラベル等

#### (3) 受入れ団体

浅間山麓グリーン・ツーリズム協議会、西小諸活性化施設運営委員会、全農長野、JA佐久浅間、小諸市、浅間山麓国際自然学校等

#### (4) 参加人数等

- ・ 対象人数 1,804人
- ・ 引率者等 70人
- ・ 地元スタッフ等 182人



## 5 みはらし交流館の概要

### (1) 施設概要

所在地 小諸市大字滋野甲4162番地189

敷地面積 5,061.81㎡

建物面積 235.87㎡ (木造平屋建)

→ 研修室①、研修室②、研修室③、調理実習室、  
オープンスペース、シャワー室、ピザ窯・かまど等



(2) 利用料金 研修室：半日500円～ (当日説明をいただいた小諸市の担当者・関係者の皆さん)  
調理実習室：半日1,000円

### (3) 平成25年度年間利用実績

- ・主な内容 ピザづくり教室、山菜取り、バーベキュー、体験農園、そば打ち体験、料理講習、おやきづくり体験、野菜収穫体験等
- ・合計利用人数 2,038人

### 【質疑応答】

(生田目進委員)

Q：農家民泊への行政側の支援体制はどうなっているのか。また、これらの事業の立ち上げ時の苦労等があったか？

A：当地域は、学生村として1960年代から夏季の避暑地として学生を受け入れていた歴史がある。そこに、中山間総合整備事業を導入し、農家を生かして農家が元気になる取組を行った。行政としては、みはらし交流館等の施設や農道の整備といったハード面を行っているが、ソフト面については、地域で組織を作ったり、NPOを活用したりしている。また、農家への民泊ではなく、学生村当時からあった民宿に泊まっている（現在4件）。

Q：予算はどのぐらいか？

A：みはらし交流館の指定管理料として42万円、グリーン・ツーリズムの全体予算としても年間100万円程度である。

(加藤和記委員)

Q：みはらし交流館整備の経緯をお知らせいただきたい。

A：基盤整備事業（農道・水路）と連携して、当該事業の最終年に農山漁村活性化プロジェクト支援交付金を活用し、約4,000万円で整備した。

(菊地忠男委員)

Q：みはらし交流館の維持費は？

A：使用料が約10万円、太陽光発電の売電料が約20万円、指定管理料が42万円、その他に県単独補助を入れて運営している。

Q：わら作り体験は、具体的にはどのような作業を行っているのか？

A：しめ縄作りである。

Q：江戸川高校受入れ時の食事の調理スタッフは何人で対応しているのか？

A：味工房小諸すみれに委託しているが、そのスタッフは6人～7人である。  
なお、高校生は1回当たり80人が4回訪れている。

(生田目進委員)

Q：小諸の伝統職人等の登録名簿等は整備しているのか？

A：NPO法人浅間山麓国際自然学校が整備しているが、そこには108人が登録しており、こと連携する形をとっている。

(関根保良副委員長)

Q：都市間交流を行うこととなったきっかけは？

A：まず、NPO法人浅間山麓国際自然学校が立ち上がったことが大きい。また、従来からあった東京の高校の山荘が老朽化したため、小諸市に寄附されたことから、その土地を利用してみはらし交流館を整備した。

Q：夏・冬の企画体験ツアーのメニュー作りはどのようにしているのか。

A：旅行会社と市の担当者が協議して決定しているが、基本的には市の担当者から旅行会社に対して実施可能なメニューを提案している。市では担当者を1人置いて対応している。

(橋本健二委員)

Q：このような事業を長続きさせるためには人材の育成が必要であるとともに、後継者の育成も必要不可欠と思われるが、展望をお聞きしたい。

A：このような事業は簡単に利益が出ない。現在は、ほとんどがボランティアでお願いしているが、まるきりボランティアでは継続できない。この後の課題であると思われる。

(八木沼久夫委員長)

Q：首都圏への営業活動を5回程度行っているが誰が担当しているのか。また、受入れ窓口はどこになっているのか。さらに、農家民泊を増やしていくという考えはあるのか。

A：営業については、軽井沢のホテル、NPO法人、市農林課、観光課、観光協会の5者で行っている。宿泊については、人数が多いときは軽井沢のホテル、少ないときは小諸市の民宿という形ですみ分けを行っている。また、営業の際は、首都圏の小さな旅行会社もまわっている。

(安藤聡委員)

Q：学生村ができた経過は？

A：1960年代の林間学校が始まりではないかと思われる。



(生活産業常任委員～みはらし交流館前にて～)

## 【各委員の調査所感】

(八木沼久夫委員長)

研修会場となる「みはらし交流館」に着いての第1印象は建物が思った以上に小さかったこと。

でも、利用実績などを説明されて、少ない経費の中で、4月から12月まで毎月10日以上の利用があり、年間2,000人以上の人がここを活用していることに驚き。

また、宿泊施設は併設せず、近くの農家民宿4軒を活用すると共に、隣町の軽井沢のホテルと提携し、そちらを宿泊地としたプランを進めているとのこと。利用者のニーズが体験活動と宿泊施設を別にして、ゆったりと休みたいということだそう。

首都圏などへの営業活動も、小諸市、軽井沢のホテル、そしてグリーン・ツーリズムの構成団体が参加し、東京から2時間程度という交通の便利さと体験のメニューの多さをアピールし、学校の教育旅行に採用してもらおうべく、旅行会社などに出向いているとのこと。

メニューも、そば打ち体験、野菜栽培・収穫体験、稲刈り、リンゴ狩り、星空観察など多彩で、地域の人の協力体制も万全とのこと(この地は昔から夏場の冷涼な気候が都会の学生の学習としての下地があった。)

実際の農家民宿「星雲館」を見学させていただいたが、この夏に手造りの五衛門風呂を完成させたり、利用者と一緒にピザ窯を作ったりと心底からのおもてなしがなされているものと経営者の説明や振る舞いで確信できた。

須賀川市としても、藤沼湖自然公園周辺施設や悠久の里、大滝川公園、市民の森など現在ある施設をうまく活用することによりハード面での投資はそんなにかからないのではないか。

急がなくてはならないのは、ソフト面で、受入れ団体の組織化とコーディネートをいかにするかが課題となろう。

民間の奮起を促すばかりではなく、行政としてリードされんことを期待するものである。

(関根保良副委員長)

小諸市におけるグリーン・ツーリズムは、平成26年度を目標年次とした総合計画第4次構想を策定し「みんなで育む笑顔と自然が響き合うまち作り」の中にあつた。豊かな自然と恵まれた中での事業は、地の利を生かし、自然を生かした内容で取り組み、地域の受入れ組織などと連携し、都市と農村の交流を図り、地域住民とのふれあいを大切に活動を行っていた。

本市におけるグリーン・ツーリズムの取組も基本的には変わるところはないように思う。小諸市との違いは、拠点となる「みはらし交流館」という場所の存在である。指定管理者において、管理運営がなされ、市と連携し誘客事業の内容が生まれ、民宿等などとも連携が図られ内容が充実していた。

本市においても、中心となる施設を設置し、活動の拠点づくりを進めていくべきと考える。例えば、現在、復旧工事が進んでいる藤沼湖周辺に拠点を設置することにより、観光を含め、更には宿泊施設等の活用を図るとともに、地域の資源を生かした交流人口の拡大を図るべきであると考える。

(安藤聡委員)

小諸市では交流人口拡大策として都市農村交流事業を行っていた。県内外より延約2500人の受入れ



(H25) で、約 50%が首都圏からの宿泊学習に関連するようなものであった。体験内容としては、江戸川高校のそば打ちが約 340 名、都内小学校の自然体験やリンゴ狩りが約 400 名で 8 割以上を占めていた。その他生協組合員や大学ゼミ学外研修などが 1 割で田植えや収穫祭、ピザ焼きなどを行っていた。一般は 38 名、シニアは 18 名と民間的な交流は少数であった。市県内では親子体験農園で 25 名、その他季節等の夏祭りやそば等の収穫祭イベントでの交流が約 800 名と大半を占めていた。「みはらし交流館」では各地域の公民館事業のようなものが行われ利用されていた。PR 方法は市のホームページと首都圏旅行会社への営業活動が年 5 回モデルプランを持って行っていた。受け入れ側のスキルアップとして先進地視察も行っていた。予算は施設の維持管理が主なもので年約 120 万位とのこと。収入は利用料 10 万、売電 20 万とのことであった。

当市においても、藤沼湖自然公園や悠久の里、市民の森等を交流拠点と位置付け、まずは市内の学校が藤沼等で宿泊体験学習をするとか、地域の諸団体がイベントや交流事業を行うなど利用促進を図る事が大切であり、利用ニーズが高まれば遊歩道やアスレチック・樹木迷路等々の施設充実に繋げていけると感じた。特に地元の子供に当市の良さを知ってもらうことは成長して進学就職で一度地元を離れても戻りたくなる愛着心が育まれると思う。団体受け入れ態勢を整えた後、友好都市の学校や諸団体とか首都圏の旅行会社にモデルプランを持って営業していけば、人口交流の拡大になると思う。宿泊施設に関しては利用者ニーズを聞き電波や家電・洗面等々改善していけばと思う。(友好都市間相互の保養施設であればさらに理解が深まる) まずはやる気を持って、それぞれの利用者が不便や不快に感じない施設利用方法を検討して頂きたい。

(生田目進委員)

今回の行政調査は、所管事項の中から本市の基幹産業である農業振興と交流人口の拡大による地域産業の活性化について、具体的な先進事例として、小諸市グリーン・ツーリズム事業(都市農村交流事業)概要について、現地の西小諸活性化施設「みはらし交流館」の会議室において、施設の概要、事業実績、事業費予算等について学んだ。

小諸市では、農林業や地域資源を生かしたグリーン・ツーリズム事業を推進し、観光資源や地域活性化を図ることを目的に、浅間山麓グリーン・ツーリズム協議会と小諸市西部グリーン・ツーリズム協議会による活動を通して、都市と農村の交流事業を推進している。

平成 25 年度は、延べ 2,500 名を受け入れた。継続的に訪れるリピーターが多く、来訪者の満足度も高い。県外への営業活動を重点に実施するなど(首都圏の旅行会社等)効果が大きく羨ましい。首都圏から 2~2.5 時間の距離であるため、交通アクセスの良さと体験型モデルプランを提示し、「農業農村体験」「自然体験と歴史学習」「民間宿泊施設」などの組合せとテレビ番組によるマスメディアを活用し、広く PR していることが素晴らしい。さらには、都内中学校収穫体験、旅行会社ツアーなど計画的に推進し、具体的に取り組む積極性を伺うことができた。

別荘地である軽井沢にも近いことから、軽井沢ホテルとの連携や長野市 SBC テレビ局番組での紹介などに取り組む積極性が伺える。

また、地域活性化施設である「みはらし交流館」は、大正琴教室、SBC テレビ局収録、体験農園野菜定植、料理教室、そば打ち教室、バーベキュー・キャンプ、カラオケ教室などの体験教室の開催など、メニューの豊富さと気軽に安価で利用できる施設である。

いつでも・誰でも・誰とでも集える市民参加型施設として、平成 25 年度は 2,038 名の利用実績である。都市農村交流事業として、行政の意欲的な取組に深い感銘を受けた。言葉だけで終わる

ことなく、形として表し、具体的な事例として、観光振興と交流人口の拡大にその効果が期待できる研修であった。

本市にも、これら事例に学ぶべき類似する資源の多くが存在し、市民の森周辺や藤沼湖周辺地域、悠久の里周辺地域など、優れた地域資源を活用し、第 7 次総合計画の具現化に向けて新たに事業化することが、都市農村交流事業として市民からの評価と期待に応えるものである。本市にも優れた観光資源や埋もれた地域資源が豊富であることから、地域資源の棚卸を行い、新たな発想で定住人口と交流人口の拡大のため、一步前進させ、新たな施策の立ち上がりに期待したい。現状維持は衰退であるの言葉にならないよう市長のリーダーシップと担当職員が積極性を持って意欲的に取り組める職場環境の構築に期待したい。さらに、配布された資料から、小諸市の平成 26 年度当初予算特別会計には、「住宅新築資金等貸付事業」費目が計上され、人口減少社会への新たな対応として、具体的な施策を展開され、定住人口の拡大と財源確保として、その効果に期待できる研修内容であった。今後は、これらの調査結果を委員会活動で提言してまいりたい。

(加藤和記委員)

職員を配置して、きめ細やかな内容で事業は進められており、以前から民宿をやっていた農家や周囲の宿泊施設等を利用して、本事業の拠点となっている「みはらし交流館」を有効に活用していて、大変感心させられた。

今回の調査で一番注目したのは「みはらし交流館」が、国の「農山漁村活性化プロジェクト支援交付金」を活用し、「農村のみち整備事業」という道路予算の中で建設されていたことである。このグリーン・ツーリズム事業の中で「みはらし交流館」が無くては実施できないものと思われた。一般質問等でも提案しているように、本市でもこうした仕掛けをやることで、それぞれの地域の特色を生かした地域おこしができるものと思われることから、例えば長沼地域等では宿泊施設（コテージ等）があり、拠点となる多目的機能を有する交流館等が設置されれば、外から人を呼べる地域おこしができると思われる。交流人口の拡大になり、毎年実施されているイベント（牡丹園、花火大会、松明あかし等）の更なる誘客にもなると予想され、当局の今一步前進した取組に大いに期待したい。

(菊地忠男委員)

都市農村交流として約 2,500 人の受入れを行い、農業体験や民宿の手作り露天風呂等で都会では味わえない体験をすることは個々の人生の思い出になるものと思われた。

夏ツアーは、どこでも可能だが、冬ツアーで星空観察等することも含めて個性ある企画だと感じた。

「みはらし交流館」は、研修機能を重視した施設であるが、貸館業務としての活用をもっと図れば施設の有効活用もできるのではないかと感じた。

江戸川高校の合宿を受け入れしている状況等で、味工房の採算に寄与していると思うが、事業自体がボランティア感覚で対処しなければグリーン・ツーリズムの農家に「潤いとやりがい」を与えることができないので、長いスパンで考える必要があると感じた。これは、グリーン・ツーリズムの難しさかもしれない。

管理者（みはらし交流館）の手当てが低いので、今後、この形で受け継ぐことができるか、課題となると思われるが、本市においても運動実施の拠点となる所があれば具体的な動きも活性化

されると思う。

(橋本健二委員)

小諸市は、浅間山と千曲川に挟まれた急峻な坂の町で、昔から斜面を活用した棚田による稲作が文化となっており、日本の棚田百選にも選ばれている。

小諸市は、浅間山麓グリーン・ツーリズム協議会等と連携して、豊富な自然・地域の伝統文化や生活習慣などを生かした都市と農村の交流活動を進めている。

今回の研修は、平成22年にオープンした「みはらし交流館」において、棚田における田植えや稲刈り、生き物観察、泥んこ遊び、野菜やリンゴなどの果樹収穫体験、森林での間伐体験など、様々な体験内容の説明を受け、質疑応答を行わせていただいた。

小諸市は、首都圏などへの交通アクセスに恵まれ、東京や新潟、名古屋、大阪から、夏ばかりでなく、冬の体験ツアーに参加する人があるという。夏には「星空キャンプ」、冬は「小諸で過ごすお正月」などのメニューがある。

様々な補助事業を活用して進められているが、財政や運営において、まだまだ課題の多い事業である。農家民宿やボランティアの全面的な支援がなければならないことや、その地域の生業を確固のものとして後継者の育つことのできる環境整備と事業展開が欠かせない事業のようだ。

近年の日本のグリーン・ツーリズムは、農村にとっての農家経営の多様化を意味しているが、施設依存、メニュー型体験活動などの画一化など、本来の姿から離れているのではないかとの批判もある。

グリーン・ツーリズム本来の基本は、農村漁村においての自然・文化、農業・漁業とのふれあいや人と人との交流を楽しむことにある。ヨーロッパなどでは、国民の間にグリーン・ツーリズムが定着し、農村や漁村が育んできた自然、生活・文化ストックを都市の人々に開放し、多くの市民が「ゆとり」や「やすらぎ」のある人間性豊かな田舎ならではの余暇活動を満喫されていると聞いている。



(みはらし交流館の全景)

調査項目 : ゆきむら夢工房について

【上田市の概要】

- (1) 市制施行 平成18年3月6日 (2) 面積 552.00 km<sup>2</sup>  
 (2) 人口 160,839人 (4) 世帯数 65,643世帯

1 ゆきむら夢工房の概要

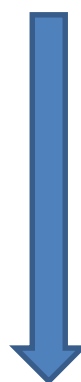
- (1) 名称 ゆきむら夢工房  
 (2) 所在地 上田市真田町長6090-1  
 (3) 建物構造 鉄骨平屋造  
 (4) 延床面積 511 m<sup>2</sup>  
 (5) 建設費 110,859千円 (217千円/m<sup>2</sup>)  
 (6) 完成年月 平成15年1月  
 (7) 管理主体 上田市 (真田地域自治センター)

2 利用内容

- ・ 体験道場 (140 m<sup>2</sup>)  
 体験学習会、講習会、研修会等
- ・ 事務室、会議室 (50 m<sup>2</sup>)  
 研修会、試験研究会、会議等
- ・ 漬物加工室 (35 m<sup>2</sup>)  
 餅、漬物
- ・ 菓子加工室 (35 m<sup>2</sup>)  
 食パン、ロールパン、桜蒸し、  
 米粉パン
- ・ 調理研修室 (35 m<sup>2</sup>)  
 味噌、ケチャップ
- ・ 案内、展示室 (77 m<sup>2</sup>)  
 市内外の情報発信拠点
- ・ その他 (139 m<sup>2</sup>)  
 廊下、更衣室、洗面所



| 3 利用人数   | 【来客数】   | 【日平均】 |
|----------|---------|-------|
| ○ 当初計画   | 22,008人 | 61人   |
| ● 平成18年度 | 15,715人 | 44人   |
| ● 平成19年度 | 19,557人 | 54人   |
| ● 平成20年度 | 24,238人 | 68人   |
| ● 平成21年度 | 26,764人 | 75人   |
| ● 平成22年度 | 34,083人 | 95人   |
| ● 平成23年度 | 34,385人 | 96人   |
| ● 平成24年度 | 36,632人 | 102人  |
| ● 平成25年度 | 45,081人 | 126人  |



当初計画を平成20年度から上回り、その後も、年々利用者が増加傾向にある。



#### 4 農業生産活動を中心とした主な利用実績

##### ○新鮮市出荷者会議

- ・対象者 新鮮市会員
- ・人数 延べ120人(60人×2回)
- ・内容 農産物直売所会員打合せ会議、講習会、農薬安全使用研修等

##### ○特産果樹生産者会議

- ・対象者 果樹生産農家
- ・人数 延べ50人(25人×2回)
- ・内容 果樹生産、出荷打合せ

##### ○真田町グリーン・ツーリズム研究会

- ・対象者 部会役員
- ・人数 20人×1回、8人×4回
- ・内容 総会、農家民泊企画会議

##### ○上小畜産女性ネットワーク

- ・対象者 真田町内外
- ・人数 14人
- ・内容 会議

##### ○青葉会

- ・対象者 会員
- ・人数 35人
- ・内容 会議、試食会



(そば打ち研修の様子を視察見学)

#### 5 主な食の加工体験 (有料)

##### ○ そば打ち体験

地粉を使用したそば打ち体験。捏ね・伸し・切り・茹でまでを分かりやすく指導する。さらに、打ったそばは試食可能である。



(生活産業常任委員自らおやき作りを体験)

##### ○ おやき作り体験

信州の郷土料理でおなじみのおやき作り体験。野沢菜やなす、切干大根、きのこなど、季節の食材を具材としておやき作りを体験する。



(自ら作ったおやきを試食)

##### ○ パン作り体験

自分で作った焼きたてのパンを試食できる。2種類のパンを作り、作ったパンは持ち帰りすることも可能である。

##### ○ もち・みその加工体験

材料を預かり、加工を請け負っている。無添加で素材本来の旨味のある仕上がりとなる。

## 6 その他の活動

- ・ 観光案内 — 真田三代ゆかりの地や菅平高原などの観光情報を案内
- ・ 無料レンタルサイクル — 周辺観光地巡りのために貸出し（電動アシスト付）
- ・ お土産販売 — 真田三代関連グッズや特産品などを販売
- ・ 休憩所 — 短時間の休憩のために利用

## 7 関連事業 【ゆきむら夢工房観光トイレ】

- (1) 所在地 上田市真田町長6090-1
- (2) 構造 木造平屋建て  
(材木山地：長野県内・上田市)
- (3) 面積 60.06㎡
- (4) 施設の内容 男子トイレ（大）3、（小）5、  
手洗い3  
女子トイレ6、手洗い5
- (5) 事業費 26,292千円
- (6) 財源 木造公共施設整備事業 6,500千円[長野県補助金]  
一般財源 19,792千円



（新たに整備した観光トイレ）

- (7) 施設の概要 ゆきむら夢工房と隣接して新たに設置された。従来から、ゆきむら夢工房利用者のほかに、観光客のトイレ利用も多かったことから、今後の利便性向上が期待できる。

なお、木材は、地元の上田市の木材を中心として、長野県内の木材を使用している。

## 8 質疑応答

（安藤聡委員）

Q：利用者の内訳はどうなっているのか。

A：平成25年度は、そば体験が959人、おやき体験が143人で合計1,102人となっている。また、レンタルサイクルが616人、観光案内に訪れた人が約40,000人となっている。

Q：利用者が年々伸びているが、その要因は何か。

A：いわゆる「歴女ブーム」も影響している。また、体験型観光の需要が伸びていると感じるし、都市農村交流も活発になってきている。

（生田目進委員）

Q：ランニングコストはどうなっているか。また、当該施設は何人で管理し、市からの助成はどのようなになっているのか。

A：人件費を除けば、管理費は年間約700万円である。合併前の振興公社が管理していたときは、年間約2,100万円だった。職員については、観光商工系の職員が4人、土地改良系の職員が1人の正職員5人である。それに加え、観光関係の臨時職員が3人をおり、そのうち常時2名勤務する体系をとっている。シルバー人材センターからも1人応援にきてもらっている。

Q：体験の中では何が人気となっているか。

A：そば体験が人気で全体の9割となっている。

Q：客層はどうなっているか。

A：幅広い年代に来てもらっている。体験については家族連れが多く利用している。首都圏からのお客さんが多く、20代～30代の客層が多くを占めている。

(加藤和記委員)

Q：施設整備の財源内訳はどうなっているか。

A：国が55%、県が30%、市が15%となっている。

(菊地忠男委員)

Q：道の駅構想はあるのか。

A：道の駅にとの声は上がっている。上田市としては市内に既存の道の駅が1か所ある。道の駅とするためには、駅長となる人の人選が重要である。行政主導とはしないため、民間に声掛けをしているところである。

Q：その場合、ハード面の整備は行政が実施するのか。

A：既に道の駅としても十分対応できる施設だが、不足しているのが道路情報を24時間出すための施設のみであり、それについては行政が対応する予定である。

(関根保良副委員長)

Q：滞在型の観光という考えはあるのか。

A：加工体験に観光を組み合わせる2時間～3時間滞在していただくという考え方でやっている。

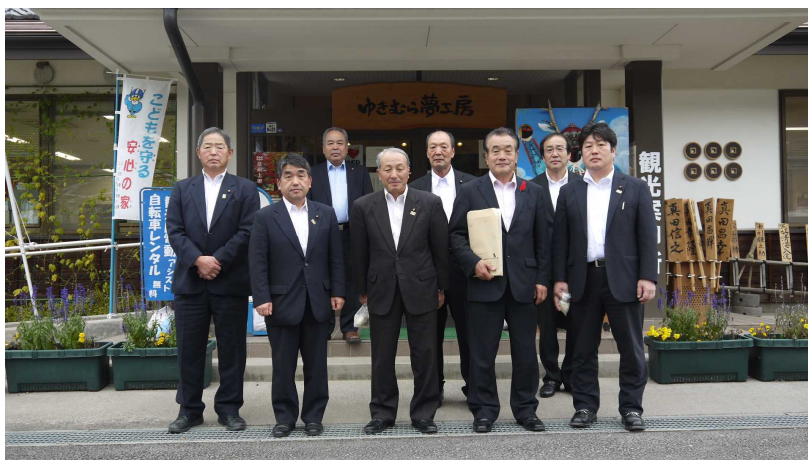
(八木沼久夫委員長)

Q：体験の講師は誰が務めているのか。

A：それぞれの部会に加入している地元の住民で対応している。各部会は15人程度で構成している。

Q：講師への謝礼はどうなっているのか。

A：そば体験については、振興公社時代にそば部会があったことから、作業員賃金として支払っているが、その他の体験については、体験料から支払っている。



(生活産業常任委員～ゆきむら夢工房前にて～)

## 【各委員の調査所感】

(八木沼久夫委員長)

外見から、道の駅かと思わせるづくりだが、観光案内所と体験施設併設の建物であり、隣には農産物直売所がある。

この建物は、合併前の計画で県営中山間総合整備事業の一環として地域活性化施設と位置付け建てられたもの。市の負担が15%で済んだという割の良い事業を探しだしたものだ。

また、26年3月に竣工した隣の観光トイレも県の木造公共施設整備事業で主要部分の2分の1の補助金を受けて整備した。

いかに有利な制度・施策を見つけるか、国・県の情報をこまめに収集できるかが肝要。

施設利用者は18年度が15,700人、25年度45,000人と右肩上がり。

体験利用者区分ではそば打ち体験が950人、おやき体験が143人。これらが主なもので、家族連れが大部分とのこと。

これらの加工体験の指導者に地域の女性方を15人から20人登録している。

私たち委員もおやき作りを体験した。とはいってもお膳立てをすべて用意してもらい、野沢菜や切干大根の具材を包み込む作業だけだったが、みんなで楽しんで取り組めたことに別な意味での感動を覚えた。

電動アシストレンタサイクル15台を備え、坂道の多い周辺の散策も苦にならない配慮。

平成27年のNHK大河ドラマに「真田丸」が決定して一躍脚光を浴びることになる。

今後、施設の模様替えをし、物販エリアを拡大すること。この機会に、上田を大いに売り込み一層の地域振興を期待したい。

また、今後の課題として、道の駅化も視野に入れているが、民間人で駅長になってくれる人が出ることを待っている状況とのこと。

須賀川市での交流人口の拡大を考える時、通過型の観光に終わらせるのではなく、体験的観光、滞在型観光を通じて、交流人口を増やすと共に、定住してくれる人をいかに増やすかだ。

以前は、須賀川市農業公社がその加工体験の役割を果たしてくれるものと期待したが、公益財団法人と位置付けたため、望みは絶たれた。

一日も早く、そば打ち体験や味噌づくり体験、漬物づくり体験など出来る加工所を整備し、グリーン・ツーリズムの柱に位置付けるべきだろう。

(関根保良副委員長)

県営中山間地総合整備事業の中において、農業生産基盤整備を行うことにより、農地の荒廃を防ぎ、女性や高齢者にやさしい農業を目指すとともに、核となる活性化施設や農業体験施設等を整備し、農産物の加工・研究やそば打ちなどの体験学習を行うことにより、都市と農村の交流を図ることを目的とした体験学習施設「ゆきむら夢工房」があった。

主に、地域の歴史と観光の面が一緒になり、成果を上げているように感じた。また、この地を訪れる人々の年齢の幅が広いことも成果の一因であると思う。

本市における体験施設等は十分と言えるものはない状況にあるが、現在ある施設等を十分機能させることにより、交流人口の拡大はできるように思われる。

もう一度、現存する施設等が十分活用できるよう見直しを図り、交流人口の拡大に向けた新たな体制作りを行うべきと考える。



(安藤聡委員)

自然・歴史等々魅力の多い上田市の旧真田町にある「ゆきむら夢工房」を視察した。県営中山間総合整備事業の農村生活環境整備で「ゆきむら夢工房」は活性化施設としてH18の合併前に整備された。観光拠点と食の加工体験(そば・パン等)などの交流拠点の機能もあり地元の方が先生となって行っていた。漬物や味噌など受注加工で10名から15名で加工しているとのことであった。施設の管理は振興センターで当初は行われたが、現在は市の管理となっていた。人を除く年間の運営費は2,100万円から700万円になった。スタッフは市職員5名(観光案内約650名と多い)臨時及び補助3名の計8名。JAの農産物直売所が隣接している。利用人数はH18、15,715人がH25、45,081人とH23頃から歴女・体験観光ブームなどの影響で伸びてきている。利用内容は、そば体験が9割で首都圏からの20代30代親子利用が多い。ゲーム等の影響など若い世代から戦国武将への関心は高く、駅前通りの真田十勇士モニュメントもあった。

当市においても、そば打ち体験やふるさと体験館など施設整備はできているが、拠点分散など利便性に欠ける。当市の歴史・文化・自然など、できるところから見える形で見どころ整備しておかなければ、ウルトラマンのイメージアップ戦略も一過性になり交流人口の波及に繋がらないのではないかと感じた。また、「おもてなし」や「ホスピタリティ」須賀川の人の好きが言われるが、例えば岩瀬の供養塔を見学に県外から須賀川駅に来た方に、どのような案内がされるのか?等々具体的な検証が必要と感じた。

(生田目進委員)

信州上田市は、戦国武将の真田幸隆、昌幸、幸村ゆかりの地として全国的にその名が知られ、2016年のNHK大河ドラマには「真田丸」が決定し、交流人口の拡大に大きな期待ができるものと羨ましい。

さらに、市内には、日本の聖地と言われる菅平高原を擁し、冬期間のスキーを始め、ラグビー等スポーツの合宿地として有名である。

今回の研修は、地元産の食材を使った加工体験施設である「ゆきむら夢工房」である。当該施設は、国道144号沿いに位置し、新たに「観光トイレ」を整備するなど、観光交流人口の拡大に効果が大である。

さらに素晴らしいことは、産業基盤と生活環境の整備に財源を投下し、産業の振興並びに住民の福祉、厚生、教養及び文化の向上を図るために、真田農業活性化施設「ゆきむら夢工房」を設置している。

施設の設置には「上田市真田農業活性化施設ゆきむら夢工房条例」を制定し、農業の活性化のため意欲的な取組に深い感動を受けた。

また、施設管理には、真田地域自治センター産業観光課として、組織体制が整備され、正規職員5名を配し、施策運営と主要な施策として取り組む積極性を伺うことができた。研修の初めに施設の概要について、担当職員から説明を受けた後に、地元産の食材を使った加工体験として、施設内の厨房を使い、地元ボランティアの主婦の方2名から「おやきづくり」体験を行った。

また、加工体験メニューには「そば打ち体験」や「おやきづくり体験」「パン作り体験」「味噌作り体験」などがあり、利用者の9割は、そば打ち体験のようである。

さらに、年末年始には餅つき体験もできることから、首都圏からの誘客に期待が高まり、意欲的な取組を感じることができた。

本市にも、優れた地域資源が豊富であることから、藤沼湖周辺地域などを活用し、農業活性化のための体験施設として整備を図り、意欲的に取り組む姿勢に期待をするものである。新たな発想で意欲的に

取り組むことは、全国各地からの観光誘客と交流人口の拡大に大きく貢献するものと確信するものである。

特に、藤沼湖周辺地域は、大震災による尊い命を奪われるなど、甚大な被害状況を後世に伝える施設として整備を図るなど、財源を集中的に投下し、メリハリのある施設に期待するものである。

研修を終えて感じたことは、上田市、小諸市いずれの施設も地域産業である農業の活性化に取り組む積極性を伺うことができた。

今後、委員会活動において、本紙にも優れた地域資源が豊富であることから、具体的な施策として数値目標を掲げ、交流人口の拡大による地域産業の活性化のため提言してまいりたいと強く感じた。

(加藤和記委員)

県営中山間総合整備事業により、農業生産基盤整備と農村生活環境整備が実施され、その中で活性化施設という位置付けで、ゆきむら夢工房が設置されていた。目を引くのは、財源が国 55%、県 30%、市 15%の割合で、約 110,000 千円が確保されていたことである。こうした施設が拠点となって、様々な展開が広がり、多くの人の交流につながるものと思われる。本市においては、こうした形がとられていない現状があり、財源確保に向けた国・県の情報等の収集が、急がなければならない課題であると思われる。現に上田市のように、こうした事業が実施されているところがある訳であり、今後、震災からの復興が完了した後の地域づくりを考えると、それぞれの地域の声に対応して、こうした拠点となる施設の導入は、必要なことだと思われる。農村にとっては、消滅してしまうような事態も予想されており、地方創生は国も最重要課題として考えており、各自治体の企画力が明暗を分けると言われる今回の国の政策をいち早く情報収集して、本市の地域活性化につなげていくべきと強く感じた。特に、藤沼湖の決壊からの復興が進められている長沼地域においては、こうした拠点となる活性化施設は欠かすことができないのではないかと思われる。当局の動きに大いに期待したい。同時に議会からも提案していきたいと思う。

(菊地忠男委員)

「中山間総合整備事業」や小諸市の「農村のみち整備事業」等にみられるように、国の補助事業や県の補助事業等で補助金の活用として、本市においても1つのメイン事業として都市交流による地域活性化は可能であると思われる。藤沼湖周辺での西部拠点や牡丹園周辺の拠点を設けて対処できるのではないか(温泉施設の設置等)。市内外からの誘客による税収の増にもつながるものと思われる。

「ゆきむら夢工房」の体験学習センターは、10年も前より温めていた道の駅構想とつながりを持つ施設として、補助対象を探りながら一つの形になったものではないかと思えた。

職員の配置により観光に力を入れた政策が町の活性化につながる施策として実行していると感じた。本市においても農業の衰退が懸念され、新たな政策の転換を見出していかなければ、市勢の発展につながらないので、企業誘致とともに、観光や定住政策に力を入れて、10年スパンで大成できる総合計画の見直しをするべきではないか。

(橋本健二委員)

農業生産基盤の整備を行い、農地の荒廃を防ぎ、女性に優しい農業を目指す、その核となる活性化施設や農作業準備休憩施設等を整備する農業活性化事業。ゆきむら夢工房は、農産物の加工・研究や、そば打ちなどの体験学習を行うことにより、都市と農村の交流を目的に作られた施設である。上田市は、〈真田忍法 じもの 七変化〉～住んでよし 来てよし 耕してよし～と真田町からの事業を発展させ、農業生産基盤の確立をめざし、県営中山間総合整備事業を進めてきた。

その事業の一環で作られた「ゆきむら夢工房」を訪ねた。ゆきむら夢工房は、上田市真田エリアの観光拠点であり、観光案内を中心に、そば打ちや味噌作りなどの体験活動や電動アシストサイクルの貸出業務も行っている。また、施設は、木の香いっばいの新しいトイレも建設され、「道の駅」の役割も担っている。

訪れた日は、多くの女性たちがそば打ちに取り組まれていた。上手にできないときは、男性アドバイザーが適切な助言を行っていた。加工体験に使用する食材は、全て地元産を使い、地産地消で地元農業者を支援している。

私たちは、二人の女性指導員のあたたかい指導を受け「おやき」作りを体験した。生地が柔らかく、丸く広げるのに苦労したが、煮野菜を詰めて出来上がりセイロで蒸しあげる。待つこと10分ほどでおいしい「おやき」が出来上がり、自分の作った作品の評価をしながらおいしくご馳走になった。

都市と農村との交流が新しい日本の文化を発展させることを期待しながら、お世話になった職員の皆さんに見送られながらバスに乗り込み帰路についた。



(当日お世話になった上田市の職員の方々と生活産業常任委員  
～ゆきむら夢工房前にて～)