

## 会派研修報告書

大崎市議会 政務活動概要報告書

令和7年11月25日 提出

### 1. 研修概要

会派名	大志会
参加者名	相澤久義・富田文志・関武徳
日 時	令和7年11月12日(水)、13(木)、14(金)(3日間)
研修先	兵庫県 朝来市・岡山県 西粟倉村・滋賀県 彦根市
出席者	(1)朝来市 危機管理部防災安全課長 坂本 和昭・防災安全課長補佐兼係長 羽渕 慎也・道の駅「但馬まほろば駅長」田中 孝佳・他 (2)西粟倉村 産業観光課主幹 藤川 達也・他 (3)彦根市 都市政策部交通政策課 主任 内田 亮・副議長 林 利幸・他

### 2. 研修内容

研修項目	<p>研修目的</p> <p>(1) 朝来市 防災道の駅「但馬のまほろば」について 今年度防災道の駅の指定を受けた三本木の道の駅「やまなみ」の在り方について朝来市防災道の駅「但馬のまほろば」の広域防災拠点としての機能や整備状況について学ぶ。</p> <p>(2) 西粟倉村 ローカルベンチャーの取り組みについて 西粟倉村は総面積 57,97 km<sup>2</sup>の内 9 割以上 (53,68 km<sup>2</sup>) が森林を占めており、森林環境保全と人口減少対策が求められる中、地域外からの人材によるローカルベンチャーの取り組みの成果の中から地方創生の在り方を学ぶ。</p> <p>(3) 彦根市 湖東圏域公共交通活性化協議会について 彦根市を中心とした 1 市 4 町が構成する湖東圏域公共交通の取り組みの中から、大崎市が抱える地域公共交通の課題解決につなげる取り組みを学ぶ。</p>
研修項目	<p>(1)朝来市 防災道の駅「但馬のまほろば」について</p> <p><b>事前質問項目</b></p> <p>○広域支援拠点の指定認定の強みと役割について。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>①定期の訓練はどのように計画されているか。</li><li>②災害時の自家発電対応能力はどれほどか。</li><li>③通信が断絶した場合の対応策はどのようにになっているか。</li><li>④備蓄品等の管理(数や種類)はルール化されているか。</li><li>⑤災害時のトイレの対応、数や設置手順などどのようにされているか。</li></ul>

⑥障害のある方への対応が十分に整えられているか。

⑦災害時の駐車場、避難車両と救援車両の割り振りはどのようにされているか。

以上については別紙回答を頂いた。

#### 施設の概要など説明、その後防災道の駅「但馬のまほろば」を視察

##### ※主な概要と質疑項目

○防災道の駅「但馬のまほろば」は、道路管理者の国交省と朝来市が一体として整備したもので、施設面積は約3万m<sup>2</sup>(国約21千m<sup>2</sup>・市9千m<sup>2</sup>)で、三本木道の駅「やまなみ」(22千m<sup>2</sup>)と比べてかなり広い施設になっている。通常は飲食・物販施設と朝来市埋蔵文化財センターが併設されており、利用者にとっては快適な滞留時間の提供になっている。

○施設の維持管理は指定管理者の「(株)グリーンウインド」が担っており、維持管理費用は国交省と市で応分の負担となっている。

○施設は瀬戸内海と日本海側を結ぶ主要幹線道路に位置しており、近年多発する甚大な災害の際に地域内外からの応急支援員や救援物資等の中継基地として重要な役割を担っている。

○施設の内国交省が独自管理の部分もあるということで、緊急の場合(高速道路と一般道路の相互交通するためのゲート)に市との連携がスムーズに行われるかが課題の一つであると感じた。

○防災道の駅指定によるハード・ソフトにわたる国からの支援についてはハードルが高く、補助メニュー等国交省とのきめ細かな協議が重要となる。

#### (2) 西粟倉村 ローカルベンチャーの取り組みについて

##### 事前質問項目

①企業誘致の状況、移住促進の取り組み経過と西粟倉村の特徴的な取り組みは。

②地場産材を活用した起業家育成と企業支援の経過と成果について。

③地元住民の経済効果と次世代人材の育成と定着状況について。

④村(地域振興)と企業(事業拡大・成長)との連携取り組みについて。

##### 説明と取り組みの概要

○平成の合併の際に単独村として自主・自立を選択。地方創生の取り組みの一環として、百年の森構想の実現とローカルベンチャー事業を柱とした地方創生に取り組む。

○村全体面積の約9割以上が森林という特徴を生かし、長期的な視点に立つ百年の森林事業を推進する6次産業化と付加価値を付けた商品化を進める。

○村が森林管理の一元化を目指して所有者から森林管理の委託を受け、一括して(株)百森に再委託、林業事業体や協同組合を介して木材や加工製品として商品化に取り組む。

○100億円売り上げの企業を一つ誘致するより、1億円の事業所を百作ろうと始まった

	<p>ローカルベンチャー事業は現在62の事業が生まれ、TAKIBIプログラムとして増殖を続けている。</p> <p>○大崎市においても、所有者が管理できなくなっている森林の委託を受けて、一括して森林管理と再生産化に取り組むシステムの構築が必要であることを強く感じた。</p> <p>(3)彦根市 湖東圏域公共交通活性化協議会について</p> <p><b>事前質問項目</b></p> <p>①県と彦根市、および近隣自治体との財政負担の現状と今後の課題、支援金の割合はどのような検討の結果決定したか。</p> <p>②赤字が増えれば各自治体の負担も増える。負担の上限は検討されているか。</p> <p>③鉄道、バス、乗り合いタクシーなどの総合利便性、乗り継ぎ等ダイヤの整合性が課題と思われるがどのように行われているか。</p> <p>④利用率が低いときめ細かな運行(休日や早朝・遅い時間帯の発着)ができなくなるがどのような検討がされているか。</p> <p>⑤コストの上昇(燃料費・車両維持・人件費等)に対する対応策について。</p> <p>⑥公共交通は利用したいが、車がないと困るという地域住民とのミスマッチの解消にどのような対応策が考えられているのか。</p> <p><b>説明と取り組みの概要</b></p> <p>○湖東圏域ではJR駅が4駅、近江鉄道駅が11駅あるが、基幹交通であるJR4駅がすべて彦根市にあることから、他の町からJRを利用するためには彦根市に来る必要があるため、バス路線を効率的に運行するためには連携して一体的に管理することが必要であることから、「湖東圏域公共交通活性化協議会」が設立された。</p> <p>○アンケート調査の結果自家用車利用(約8割)が圧倒的に多く、現行のバス路線を運航することは極めて困難で、湖東圏域におけるバス路線の再編(路線や区間の廃止)が必要であった。</p> <p>○バス廃止路線は「愛のりタクシー」へ移管。</p> <p>○大崎市においても抱える課題は共通していると強く感じた。特に地域公共交通としてのタクシー会社のエリア問題については、湖東圏域公共交通活性化協議会では各タクシー会社に構築したシステム(エリア外に行くこと)を説明して、そのうえで参加業者を募り運行を委託する方法をとることにより、愛のりタクシーに参加しない業者からの不満などはないということで大変参考になった。</p> <p>詳細は別紙資料を添付し会派の行政報告とします。</p>
他会派との合 同実施	<p>・<input checked="" type="checkbox"/> 有 (会派名: )</p>