

# 全 員 協 議 会

日 時 令和8年3月26日（木）  
本会議終了後  
場 所 議場

付議事項  
視察報告について

会派「市民ネット」

## 視 察 報 告 書

1. 視察日 2025年12月24日(水) 11時～14:00
2. 視察先 福岡県「JR日田彦山線」\*宝珠山駅～添田駅
3. 視察事項 BRTで復旧した日田彦山線の実態について
4. 参加者 \*前田浩司・北永千賀・大年恒夫・矢田松夫
5. 視察の目的

2023年6月の豪雨災害により「JR美祢線」が全線運休しているが、復旧復興の主体を計画されているのがBRT「バス高速輸送システム」である。同様に、2017年6月九州北部豪雨災害においてJR日田彦山線も廃止され、苦渋の選択でJR九州の提案を受けBRT化された。今回、一般道区間と専用道区間を専用のバス「ひこぼし」に乗車することにより考察をした。

### 6. JR日田彦山線のBRTの実態(以下、JRは省略)

- ①線区登録は起・終点駅は城野駅(福岡県)～日田駅(大分県)
- ②BRT区間全37.7kmのうち、専用道区間の延長は、宝珠山駅～彦山駅(14.2km)残り彦山駅～添田駅(23.5km)は一般道を運行。出入口は、専用道であるため遮断機で進入禁止となる。
- ③BRTひこぼしラインの愛称で、小型電気バス(4台)中型ディーゼルバス(3台)で運行し旧鉄道より1.5倍の運行本数\*乗車したのは、バリアフリーノンステップ。
- ④専用道はほとんど山腹を運行しているので、山崩れなどの災害が心配である。また一般道は曲がりくねった道路は狭隘である。
- ⑤停車駅は、旧駅の7駅から36駅に増え、病院・学校・道の駅に停留する。
- ⑥添田駅では、駅から出ることなく電車とバスを乗りつぐことが出来る。

### 7. 考察

現在、美祢線の復旧復興は、鉄道での復旧は最短でも約10年程度かかる見通しであるため、県・沿線3市は苦渋の選択としてバス高速輸送システム(BRT)を決定した。現在は、国からの補助金を受けるために地域公共計画を作成する「法定協議会」が設置され議論が進められている。遅くとも来年度中は結論が出される予定だが、沿線3市への負担金など市議会や市民にとって重要な事案でもある。

- ①ひこぼしラインは、不通区間での専用道は48%だが、美祢線は、全線46kmのうち、貞任踏切～4.2kmに専用道が計画されている。
- ②厚狭駅～貞任踏切(本市厚狭川上地区付近)までは一般道を走行するとなればレールは不要となりそのまま放置するのか。宝珠山駅では「レール」の上を自転車で走行できるレジャー施設として再利用していた。
- ③視察先の駅舎は木の温もりが感じられ新設されていたが、美祢線では新たにどのような各駅舎を建築するのだろうか。
- ④現在の美祢線バス運行は、駅に停車するので余分な時間がかかるとの声もある。視察先のように病院・商業地へ停留所を多く設置すれば速達性が失われ、高齢者や学生へ優先的に運行管理する公共交通性を求められるが両立するのは可能か。
- ⑤トンネル内も観光用に装飾されていたが、3市沿線の観光地へのアクセスも検討されなければならない。
- ⑥JR九州のバス車両は、全7色ラッピングされ見た目が綺麗であるが、維持管理、購入費等は膨大な費用がかかるのではないか。

⑦BRT による利用者は 1 日 7 人ぐらい増加したが、美祢線沿いに国道 316 号線が走行している。速達性を思考すれば現在の代行バスと何らそんな色はないと思えたが、利用者減とならない手法も必要だ。日田彦山線沿線には、大きな観光地は存在しなかった。朝夕方の利用者は高齢者、学生中心であると聞いた。

などこれから先の法定協議会の議論の行方も大事だが、本市議会も「美祢線」の BRT 復旧について多角的に検討していかなくてはならない。財源と公共交通施策は表裏一体であり、その為にも、現地現場で見聞き体験したことをさらに活かしていきたい。



## 会派市民ネット 行政視察報告書

- 1、視察日 2026年2月10日(火) 10:00~11:30
- 2、場所 大阪府松原市 松原市役所 3階議会会議室
- 3、テーマ 「自治会活動活性化とそれに役立つアプリの活用」
- 4、担当課 市民協働課
- 5、松原市出席者 松原市議会議長 河内徹様、他市民協働課担当者3名
- 6、本市出席者 前田浩司・矢田松夫・北永千賀・大年恒夫

### 7、視察の目的

自治会活動の活性化に注力している大阪府松原市の実態を調査し、本市でも、今後の自治会活動、さらには各RMOの地域活動に役立てることを目的とする。

### 8、視察事項説明と質疑応答

ア) ポイント制報奨金制度があり、1ポイント100円として世帯ごとにポイントが加算される。例えば、清掃活動や祭りなどのイベント、防災訓練などをSNSで公開すると一回につき20ポイントを得られる。令和6年度は約300万円分の報償金が交付された。松原市では自治会加入世帯数に応じて、加入世帯1件につき310円の報償金が各自治会に交付されていて、令和7年度予算は自治会振興報償金として約1,340万円を計上している。

イ) 令和7年度「町会運営アプリ」を導入した。このアプリは町会運営を効率化するため、主な機能は、デジタル回覧板、災害時の安否確認、名簿の管理やスケジュール管理である。市が800万円の予算を確保し、導入・運営する自治会に対して、利用料金全額を補助することとした。令和7年度は49の町会が導入すると見込んでいる。これは令和8年度も継続し、その後は各自治会が利用料金を負担することとなる。

ウ) 「きらり活動アプリ」を導入した。これは65歳以上の方を対象に、ウォーキングや生活状況の登録、ボランティアや介護予防教室への参加などがポイントとなり、たまったポイントで松原市の特産品に交換してもらえるサービスである。高齢者の健康寿命を伸ばすことを目的とし、これからの活用が期待される。

エ) 松原市では「青パト」という、地域のパトロールを行う軽バン車両が町を走っている。

青パトは市と自治会等地域団体が連携して活用している。毎年2台の購入、整備、燃料代などの予算が計上されており、河内議長も現在町会長を兼任されているので青パトを運転することもあるということだった。

### 9、考察

大きく三つの事業について質疑・意見交換を行った。いずれも歴史の浅い事業であるため、成果や課題を十分に掘り下げることができなかったが、本市ではまだ実施していない事業として参考になった。本市では自治会の非加入率はそれほど高くないが、その要因の一つとしてゴミ集積所の使用権が挙げられる。矢田議員がその点を紹介したところ、松原市では行っていない取り組みであるため参考になると評価された。今後、人口減少が進む中で、自治会の存在はこれまで以上に重要になると考えられる。地域の課題

は地域で解決できる体制を整えることが必要であり、RMOも含めて今後の課題として取り組むべきである。自治会の活性化およびその有効活用は、本市の未来を支える重要な基盤になり得るのではないか。

# 視察報告書

令和8年3月23日

山陽小野田市議会 議長

高松 秀樹 様

会派羅針盤

会派代表者 濱本 健吾

## <視察日時・場所>

令和8年1月22日、23日

大阪府堺市

## <視察対象>

### 1 堺エコライフポイント事業

#### (1)市民全体の環境意識を高めしていく必要性

気候変動に対する国連の取組を受け、2020年には国が、2022年には山口県が「2050年までのカーボンニュートラル」を宣言した。山陽小野田市においても行政や企業のGXへの取組みが端緒に付いたところであるが、今後もっと本市の市民全体の環境意識を高め、環境行動を促進し、GXの機運を盛り上げていく必要があるのではないか。その先進事例として、大阪府堺市の堺エコライフポイント事業を視察することとした。

#### (2)環境に対する堺市の特色

堺市は大阪第2の人口(約80万)を誇り、日本有数の産業都市であるが、かつては公害問題も抱えた。その中で、カーボンニュートラルに対する反応も早く、「2030年度までにエネルギーを地産地消するプロジェクト」に取り組んでいて、堺エコライフポイント事業もこのプロジェクトの一環として、市民の環境意識を高め、環境行動を促進するために実施している。なお本事業では環境省と「食とくらしの『グリーンライフポイント』推進事業」で連携している。

#### (3)本事業の仕組み

(ア)市民がアプリをダウンロードする(登録者約1万2千人)。

(イ)参加店舗等で市民に「環境に良い行動」(自転車の使用、カトラリー類の辞退、食事の食

べきり、省エネ家電の購入等々で、スポットは全市的に1300カ所以上)をしてもらい、ポイントを付与する。

(ウ)貯めたポイントは年に一度、協賛企業(約30社)からのプレゼント(抽選)や、電子マネーギフトに還元される。

#### (4) 予算規模

初年度(令和4年)と2年目に1500万円ずつ(3分の2は環境省からの補助)。令和6年度7年度は600万円。

#### (5) 本事業の効果

利用者アンケートの結果として、「環境について日常的に行動実践している」が41%から52%に増加し、「アプリによって環境への意識が高まった」が53%(ちなみに「以前から環境への意識がある」が43%)と効果が見て取れる。

#### (6) 視察で得た知見

(ア)環境意識や環境行動は、日常生活の中の小さな実践から始まる。本事業は、行政が比較的 low コストで、市民や企業巻き込み型の事業に取り組むことで意識変容や行動実践を促進する、先進事例であった。低コストなのは、事業自体がハード面をあまり必要とせず、市民の日常生活の中でのアプリ利活用によるからと考える。

(イ)GXや脱炭素は新しい産業構造の文脈で語られることが多いが、もちろん環境問題への取り組みは行政や企業にお任せではなく市民行動が不可欠である。

(ウ)本市を振り返るに、家庭ゴミの分別や減量に関しては市民の意識が高く、環境意識が高いと評価できる。また、自然が豊かな本市では、自然は汚してはいけないものという意識も高いし、生物多様性への意識もある。しかし、市はカーボンニュートラルやGXへの啓発については不十分であり、市民もこれらに自分がどのように関わっていくべきか、まだよく分からないというのが本音ではないだろうか。

(エ)堺市の細分化された環境局を学び、本市の環境課は市民の日常生活の環境問題には深く関わっているが、例えばGXの啓発についてどの程度促進しているかは見えてこない。今回の視察で得た知見を、本市でのGX等の取り組みに活かしていきたい。

## 2 金岡フィッシングパーク

### (1) 視察の目的

本視察は、本市市民プールの有効活用の可能性を検討するため、既存プール施設を活用した先進事例である金岡フィッシングパークの運営状況、費用対効果及び利用実態等を調査し、本市施策の参考とすることを目的として実施した。

### (2) 視察概要

視察先:金岡フィッシングパーク

所在地:大阪府堺市北区南花田町 36 番地 1

開設時期:令和 3 年 4 月(実証実験)

経緯:堺市金岡公園プール再整備検討に伴い、プールの一部を利活用

主な機能:釣り堀及び BBQ エリア

### (3) 事業内容・費用・実績

#### 【管理形態】

民間事業者による運営(指定管理制度ではなく、市が場所を貸与)。

事業者は売上の 1%を市に場所代として支払っている。

#### 【初期費用(すべて民間事業者負担)】

転落防止柵設置:約 100 万円

井戸掘削(水道水コスト削減):約 500 万円

建物改装費:約 1,000 万円(必須ではない)

既存施設を活用し、市の財政負担を伴わず事業開始が可能な点が特徴である。

## 【利用実績(令和 6 年)】

利用者数:6,060 人

売上高:1,023 万円

来場者内訳:府内 70%、府外 30%

※井戸水の水質の問題で魚の死滅が一定数発生しており、現時点では十分な利益確保には至っていない。濾過などの努力の結果死滅については減少傾向にはあるとのこと

また初期に水質検査を実施しており異常はなかった。

魚種は冬季は虹鱒、夏季は桜ダイを使用。水質が良好であれば収益性改善の可能性はある。

### (4) 本市への示唆

本市市民プールは立地条件に恵まれている一方、利用期間は年間約 2 か月弱にとどまり、長期間未活用となっている。

本事例から、

- ・プールの一部転用(釣り堀等)
- ・季節外期間の BBQ 等集客機能付加
- ・初期投資を民間が担う官民連携手法の活用

により、通年型のにぎわい創出と施設価値向上が期待できる。

特に、市の財政負担を抑えつつ一定の売上と広域集客が確認できた点は、本市における公共施設活用検討において有益である。

### (5) まとめ

金岡フィッシングパークは、既存プール施設を活用し、民間資金により低コストで新たな集客機能を創出した先進事例であった。

本市においても、市民プールの未利用期間を活用した通年型利活用について、民間連携を前提とした具体的検討を進め、政策提案につなげていきたい。

## 視察研修報告書

1. 視察者 奥良秀 伊場勇 恒松恵子 穂本真一 脇本直美
2. 視察日 令和8年2月6日
3. 視察先 静岡県浜松市
  - ① 浜松オートレース場（対応者）公営競技室長 池野聡明
  - ② 浜松こども館（対応者）館長 原田益美

### 4. 報告事項

#### ① 浜松オートレース場

##### 【視察の目的】

浜松オートの包括民間委託による経営効率化やメインスタンド建替等の施設整備実績を調査し、収益の一般会計還元や地域共生の在り方を学ぶことで、山陽オートレース場の大規模改修および持続可能な事業運営の検討に活かす。

##### 【視察状況】

#### (1) 経営・財務状況

一般会計への貢献：開場以来、累計約808億円を繰り出し。近年は年額5,000万円を固定で繰り入れている。

収益構造の変化：ネット投票の伸長により売上は増加傾向。SGレース開催時は1日平均約3億円の売上を記録。

独自施策：周辺住民への配慮（騒音対策）からミッドナイト開催不可のため、午前9時10分開始の\*\*「アーリーレース（消音マフラー使用）」\*\*を令和4年より導入。

#### (2) 運営形態（包括民間委託）

受託者：日本トーター株式会社（令和5年～11年の7年間契約）。

委託料と市の収益：令和6年度の委託料は8.4億円。市は売上の一定割合（収益保障率2%）を確実に受領するスキーム。

責任分担：開催日程・最終責任：浜松市。

日常的維持管理：100万円以下の修繕は受託者、100万円超は市の負担。

#### (3) 施設整備と老朽化対策

ネット投票主体の時代に合わせ、「施設のダウンサイジング（適正規模化）」を行っている点の特徴。

観覧席数 2,997席 → 678席（大幅削減）

延床面積 7,571 m<sup>2</sup> → 2,751 m<sup>2</sup>（約3分の1）

建設費・メインスタンド等：約20.3億円

※今後の計画：令和9～11年度に選手宿舎改築（約21億円）を予定。

課題：施設全体のグランドデザイン（全体計画）が未策定のため、個別改修による「ちぐはぐさ」への懸念がある。

財源：基金不足（約6.5億円）のため、今後の大規模改修には起債を充当予定。

#### (4) 地域連携・観光・青少年対応

地域還元：利益は保育所整備や道路照明 LED 化に活用。地元自治会への直接的な金 銭支援は現在行っていない。

青少年への対応：本場開催時に限り、「モータースポーツ観戦」として保護者同伴で入場可。ただし、場外発売時は不可。教育機関との特段の連携はなし。

観光活用：フィルムコミッションと連携し、映画・ドラマのロケ地として積極的に提供。

選手会の貢献：累計約 1,900 万円のふるさと納税寄付など、選手主導の活動が活発。

## (5) 施設運用のコストと制約

土地：敷地の約 64%が借地であり、年間約 1 億 1,000 万円の借地料がかかっている。市が買い取る等の検討はしていない。

アクセス：立地条件をカバーするため、グレードに応じバスを運行（年間予算 約 5,000 万円）。

### 【考察】

こ本視察で最も注目すべきは、ネット投票主流の時代に合わせ、メインスタンドの面積を約 3 分の 1 にまで縮小した「施設のダウンサイジング」である。維持管理コストを抑制しつつ、トイレの美装化等で快適性を向上させ、新規顧客層を開拓した「選択と集中」の戦略は、本市の施設改修においても極めて重要な指針となる。全国にわずか 5 箇所しかないオートレース場を擁する本市にとって、この施設は単なる競技場ではなく、市外・県外から資金を呼び込む「外貨獲得」の大きな可能性を秘めた唯一無二の資源である。浜松市が、収益を道路整備や子育て支援へ具体的に還元し、市民の理解を得ている実績は、本市においても「オートレース事業が市民生活に不可欠な財源である」との認識を広く醸成する上で非常に参考になる。現在、本市は包括的業務委託先として、他の公営競技でも豊富な実績を持つ株式会社 JPF とパートナーシップを築いている。今後は浜松市の事例以上に、JPF が持つ民間の経営感覚や最新のマーケティングノウハウを積極的に取り入れ、官民連携の深化を図るべきである。本市が強みとするミッドナイトレースの収益を持続的なものにするためには、浜松市が課題として挙げた「全体計画の不在」を反面教師とし、将来を見据えた「場内全体整備マスタープラン」の策定が不可欠である。老朽化対策を好機と捉え、民間の知見を最大限に活用しながら、地域経済の活性化の一助としてオートレース場の価値を再定義する必要があると考える。

## ② 浜松こども館

### 【視察状況】

・地域資源の政策的活用：施設内の部材に市産材を全面的に採用し、子ども向け施設として国内初の「FSC プロジェクト認証」を取得。単なる設備更新ではなく、森林資源の循環を教育に昇華させている。

・産業文化の次世代継承：地元の基幹産業（楽器・精密技術等）を遊具のデザインや体験に反映。遊びを通じて郷土への愛着を育む仕掛けを構築している。

・拠点機能の強化：商業施設内への設置による利便性の確保と、託児・相談機能の併設。孤立防止と中心市街地活性化を同時に図る多機能化を実現している。

### 【考察】

単なる遊び場の提供に留まらず、郷土愛を育む取り組みや、保護者の孤立を防ぐ相談機能や中心市街地の活性化をも担う「多機能な都市拠点」としての公共施設運営については大変参考になった。