

建設産業常任委員会 所管事務調査報告書

1. 調査事項

- (1) 観光政策について
- (2) 道の駅について
- (3) 交通政策について

2. 調査目的

(1) 観光政策について

観光政策に係る取組として、指針となる「本庄市観光振興計画」に基づき、市民と協働で計画を推進している。様々な情報を盛り込んだ観光ガイドブックなどを作成し、本庄駅南口直結の本庄市インフォメーションセンターでは、本市を訪れた観光客へのおもてなしとして、観光案内や観光協会推奨土産品などの販売を行っている。

地域の観光資源について、市民にもあまり知られていないものがある一方で「既に知名度が高い」との過信もある。また、「見る」だけでなく、体験できるものが少ないというのが課題となっている。観光PR上の課題としては、ネット対応が圧倒的に弱く、県外者、初回訪問者への知名度が弱いことが挙げられる。さらに旅のストーリー性、観光の一貫性が乏しく、確実に立寄る・滞在させる取組等の検討が必要となっている。

今後も観光施策としては、市外・県外者へのPR機会を増加させ、定着させるとともに様々な情報をリンクさせるなど一体感のあるPRに努めるとともに、観光資源のブランド・ストーリー性を高める取組を図る必要があることから参考とするため、緑に包まれる山道、立寄りたいスポットがたくさんあるまちなかななどを楽しんでもらうため、自転車での伊予市観光を掲げ、クロスメディアによるラジオを活用したPRやテレビCMによるPRのほか、SNSを活用したキャンペーンなどを実施している愛媛県伊予市の「自転車を活用した観光政策について」調査研究するものである。

(2) 道の駅について

本市では現在、道の駅設置に向けた検討として、道の駅設置検討プロジェクト・チームを令和4年に設置のほか、令和5年度には埼玉版スーパー・シティプロジェクトにおけるガバメントピッチへの参加、令和6年度には道の駅基本構想策定業務委託を実施している。

今後、建設用地の選定や道の駅を支える地域の仕組みづくりなど様々な課題が挙げられる。令和6年度に策定する「基本構想」をもとに、令和7年度以降についても道路管理者等の協議・調整を図り、道路工事の進捗にも注視しながら、継続して実現可能性の検討や地域及び民間との合意形成に進めるとともに、様々な整備手法とそれに伴う経済効果や地域への波及効果についても検証を行っていく必要があることから参考とするため、国土交通省の「全国モデル道の駅」に選定されるなど多くの人々が集まり、道の駅に設置された農産物直売所では食の安全・安心へのこだわりがあり、トレーサビリティという、新鮮で安心・安全な地元産の商品を提供している「道の駅内子フレッシュパークからり」を設置している愛媛県内子町の「道の駅について」調査研究するものである。

(3) 交通政策について

本市では、鉄道、路線バス、デマンドバス、シャトルバス、タクシーが運行しており、各々の特性に応じた役割を担っている。この役割を理解し、利用目的に応じて上手に使い分けることで、公共交通を支えていくことが求められている。

今後は、高齢者の増加により、運転免許証返納後も安心して移動できる移動手段の確保、及び今後増加が見込まれる公共交通の需要への対応やデマンドバスについて利用したい人が使えない状況の発生、予約に関する不満が多いことから、使いたいときに使えるような利便性の高いデマンドバスへの改善などが課題となっている。

令和6年度には、乗合率の向上やアプリやコールセンターの導入による予約の改善などAIオンデマンド型交通システムの導入や運行エリア、運行時間の見直しなど、デマンドバスの見直しが予定されていることから参考とするため、「安全で快適な暮らしを支える公共交通をつくる」などの取組方針を掲げ、施策を推進し、令和5年1月からは高齢者を中心とした外出機会の創出による健康寿命の延伸や地域経済の活性化を目的として、市内一部の地域で「チョイソコおおみしま」を導入している愛媛県今治市の「交通政策について」調査研究するものである。

3. 調査方法

(1) 現状調査

- ① 調査日時 令和6年6月6日(月) 12時00分～12時31分
- ② 調査会場 本庄市議会 第1委員会室
- ③ 出席委員 山田康博(委員長)、堀口伊代子(副委員長)、

- 小賀野健司、山口豊、柿沼綾子、高橋和美、林富司
- ④ 説明員 経済環境部 落合部長、市川次長、我妻次長
商工観光課 細野課長、神岡課長補佐、船樹課長補佐
産業開発室 堀越室長、小暮副参事、四方田係長
都市整備部 齋藤部長、長嶋次長
都市計画課 武正課長、栗田補佐、山田補佐

(2) 先進地調査

1) 観光政策について

愛媛県伊予市「自転車を活用した観光政策について」

- ① 調査日時 令和6年7月23日(火) 14時30分～16時00分
② 調査会場 伊予市役所
③ 出席委員 山田康博(委員長)、堀口伊代子(副委員長)
柿沼綾子、高橋和美、林富司
④ 説明者 伊予市 産業建設部 商工観光課 岡井課長
松本課長補佐
福岡係長

2) 道の駅について

愛媛県内子町「道の駅について」

- ① 調査日時 令和6年7月24日(水) 10時00分～11時30分
② 調査会場 内子町役場分庁
③ 出席委員 山田康博(委員長)、堀口伊代子(副委員長)
柿沼綾子、高橋和美、林富司
④ 説明者 内子町 農林振興課 大久保課長
農村支援センター 新田所長

3) 交通政策について

愛媛県今治市「交通政策について」

- ① 調査日時 令和6年7月25日(木) 10時30分～12時00分
② 調査会場 今治市役所
③ 出席委員 山田康博(委員長)、堀口伊代子(副委員長)、
柿沼綾子、高橋和美、林富司
④ 説明者 今治市 地域振興部
地域政策局 地域振興課 越智課長
越智課長補佐

吉本課長補佐
しまなみ政策局 しまなみ住民課
中山課長
小林課長補佐

4. 調査概要

(1) 観光政策について（愛媛県伊予市）

① 事業の目的

伊予市は人口35,333人、面積194,43㎡、四国山地と瀬戸内海を望む愛媛県のほぼ中央に位置し、県都松山市から10kmに位置している。

市の抱える課題としてコロナ後の新しい生活様式への対応、スマートフォン普及に伴う「ながら運転」の増加などによる自転車マナーの悪化、増加する自然災害時の移動手段の確保、中年代の市民の運動不足の傾向の解決策として「自転車を活用した観光振興計画」を一つの手法とするに至った。

② 導入・開始経緯

もともと愛媛県知事が自転車愛の強い方だそうで自転車ヘルメットの着用率も高い県だそうであるが、伊予市での自転車の活用は、コロナ対策の臨時交付金を活用して計画策定（コンサルによるたたき台作成費839万3千円）が始まったとのことである。令和4・5年クロスメディアによる自転車活用推進啓発事業（交付金1540万円）として、県内メディア（ラジオ局）を活用し、サイクリングコースやコース周辺の店舗の情報発信を行い、自転車活用の推進、地域活性化を図った。

また、主催者が設定した市内の各スポット（全43か所）を時間内で参加者が巡り写真を撮影しポイントを競うロゲイニングを実施して運動習慣の確保や観光スポットのPRを行う日を設けたり、2カ月間Instagramへハッシュタグ「#いよし日和」とタグを付けて伊予市の風景と共に自転車又は自転車の付属品を投稿するハッシュタグキャンペーンを実施した。

また、愛媛県下の各自治体が11月の第2日曜日に自転車活用に関するイベントを一斉に実施する「愛媛サイクリングの日」で伊予市は、普段自転車に乗らない方に自転車の魅力を再発見してもらうことを目的にe-bikeの無償貸出を行った。県と近隣自治体との取り組みではJR予讃線のサイクルトレイン「サイクルトレイン愛ある伊予灘号」の運行に広告料や運航委託料として負担金25万円を支出して参加した。

レンタサイクル事業では207万4千円でクロスバイク14台、シティサイクル4台の計18台を購入し、市内観光施設4か所で貸し出しを行っている。貸出件数は、令和3年度は83件、令和4年度は195件、令和5年度は287件と、増加している。市内の周遊や滞在時間の増加に寄与し、経済効果も生じているとのことである。

③ 事業成果・今後の課題

コロナ後は全体として自転車の利用は増えている。e-bikeにはガイドをつけることや、故障車のサポートの充実も課題としてあるということである。今後は、乗り捨てレンタルの導入など自転車活用に関する機運の醸成、マナーの啓発、自転車ネットワーク計画の策定による環境整備、サイクリングコースのPR、自転車活用に関するイベントの実施に力をいれていきたいとのことであった。

④ 本庄市の現状

本庄市では、本庄市観光振興計画に基づき観光政策に取り組んでいるが、観光政策への自転車の活用については行っていない。しかし、観光政策ではないが、平成25年に89日間、本庄早稲田駅北口、本庄駅南口、本庄駅北口（サイクルセンター矢代）を設置場所として計30台の自転車を無料で貸し出すコミュニティサイクル社会実験を行った。借りたところに返す方式ではなく違う場所にも返せる方式で2205件の利用があった。市外からの利用が84%で利用者の多くが同一ポートの往復となっており、コミュニティサイクル本来の特性が活かされているとは言えない結果となったと市は分析している。

⑤ 本庄市へ導入する場合の課題

伊予市は平成17年、1市2町が合併をしてできた市（旧伊予市・旧中山町・旧双海町）で、山、海、まち、それぞれの地域の特徴を生かしたサイクリングコースがうまく設定されている。何よりも海を臨むコースがあることが、本庄市にない強みである。山と歴史ある街道のまち本庄では条件が違うが、アップダウンの多い児玉方面では、e-bikeや電動アシスト自転車の貸し出しも行うようにすれば、本庄全体としても自転車の活用による観光や買い物が促進される可能性はあると考えられる。

⑥ 本庄市への反映・提言

健康づくりや、車に依存しない移動手段として、また、観光や買い物に自

転車を使う、その自転車も、自分の自転車の場合もあるし、貸し出しの自転車の場合もある。市内や近隣、あるいは遠くからの観光客などいろいろなニーズに対応する貸出し自転車の貸し出し環境の整備、道路の整備やサイクリングコースの充実やそれらの周知など、自転車の活用を図ることで観光政策としてだけでなく本庄市にとってのメリットは今後、今よりは増えていくと考えられる。しかしながら移動手段としての自転車の活用は他の公共交通機関や、自動車、民営バスなど多岐にわたっているので全体的な本庄市の特性やニーズに合わせていく中で活用方法について研究をしていくことが必要である。

(2) 道の駅について (愛媛県内子町)

① 事業の目的

内子町は愛媛県のほぼ中央部に位置し、面積の約8割を山林が占めている山間の人口14,927人(令和6年4月末)の小さな町である。

盆地特有の寒暖差で果物がより甘く美味しく育つことなどから、県内有数の落葉果樹(ぶどう、キウイフルーツ、桃、梨、栗、柿など)産地となっている。また、野菜においては、きゅうり、ピーマン、トマト、イモ類など多様な品種が生産されている。

そこで、農林水産業、産業の発展に寄与し、地域の活性化に貢献することを目的として農産物直売所が開設され、平成8年8月に道の駅の登録となった。

国道56号線沿い、4月にオープンしたばかりのカフェの眼下には中山川が流れる。直売所を抜けるとその先は木立に囲まれ、左側のデッキには椅子とテーブルが用意されている。右側にはパン工房、更にその先にはレストランが佇む。途中左に折れるとそこには小さな橋が架かり、浅瀬で透明な川では親子連れが水遊びをしている。川と森の地形を最大限に生かした場所に「道の駅内子フレッシュパークからり」がある。

② 導入・開始の経緯

〈知的農村塾の開講〉

1986年(昭和61年)、町内の農業者を集め農村塾を開講。講演・討論会においては122回、招聘した講師は107名、受講者(塾生)においては述べ6,000人以上となった。

塾での学習を契機に、直売所活動・農産物加工・グリーンツーリズム等の取り組みが進むこととなった。

〈フルーツパーク計画の策定〉

1992年直売所開設にあたり、夢を持っていただくために、農家のおかあさん方を対象とし、説明会を50回以上開催した。

〈産直トレーニング施設「内の子市場」の開設〉

1994年7月～1996年3月まで、模擬直売所でトレーニングを実施。開設当初は、価格の設定・品揃え・消費者との対応に戸惑いを見せていた農家さんも消費者の反響に支えられ、売上も順調に推移していった。課題として、出荷・引き取り・生産など直売所運営上の様々な要望等が明らかになってきた。また、同時に農家との合意形成も図っていった。

〈からり直売所オープン〉

平成8年5月 直売所オープン

9年6月 レストラン開設

10年3月 農畜産処理加工施設開設（パン・燻製）

13年7月 農畜産物加工施設開設（あぐり亭、あぐり加工場）

17年3月 特産産物直売所模様替え（レジボックス、工芸品・園芸売り場）

20年4月 農畜産処理加工施設開設

24年3月 特産物直売所模様替え（テント張替え等）

31年3月 地域連携販売力強化施設（直売所）リニューアル

令和6年4月 あぐり café 川楽里オープン

昭和61年、農家の方々への様々なアプローチから始まり、10年後からは直売所からスタートした。翌年レストランを開設、その後パンやソーセージなどの加工所を順次開設していき、そして今年度はカフェを開設。38年という長い期間を経て現在の形となっている。

③ 事業成果・今後の課題

〈(株)内子フレッシュパークからりの概要〉

資本金7,000万円（内子町50%、株主677人）

平成9年4月1日創立 雇用者64名 直売所出荷者登録406名

第3セクターとしてスタートした。

〈会社全体の販売実績〉

平成30年	6億5,168万円	レジ通過者	35.9万人
令和元年	6億8,120万円		40.4万人
2年	6億5,990万円		34.9万人
3年	6億3,238万円		31.5万人

4年	7億	891万円	34.7万人
〈販売割合〉			
直売所	65.4%	ジェラート	5.0%
レストラン	9.7%	特産事業部	4.5%
パン工房	9.0%	その他	1.0%
燻製工房	5.2%		

コロナ禍においては若干売上が下がったが、収支についてはほとんどだとの説明があった。

〈各賞受賞について〉

- 2000年 3月 農林大臣賞受賞（交流部門）
- 2002年 7月 全国農業コンクール名誉賞受賞
- 2004年12月 日経地域情報化対象地域活性化センター賞受賞
- 2005年 2月 オーライ！日本大賞受賞
- 2005年 3月 日本農業賞食の架け橋賞審査員特別賞受賞
- 2006年 3月 日本農業賞特別賞受賞（集団組織の部）
- 2007年 2月 創業・ベンチャー国民フォーラム「地域貢献賞」
- 2007年 4月 第24回ふるさと振興賞受賞（愛媛銀行）
- 2013年11月 全国直売所甲子園2013賞受賞
- 2015年 1月 国土交通省 全国モデル「道の駅」選定
- 2017年11月 第56回農林水産祭「むらづくり部門」
内閣総理大臣賞・農林水産大臣賞受賞
- 2018年 2月 愛顔のえひめ賞受賞

上記のとおり、様々な部門において多数の受賞経歴を持つ注目の道の駅である。

〈課題〉

高齢化の進展、後継者不足により出荷者（農家）が減少すれば商品も減少し、売上に影響する懸念がある。

また、マンネリ化を防ぐためにも8年おきに施設のリニューアルを行っている。令和6年4月にはカフェをオープンしたが、今年度はパン工房の改修を行い、ここ3～4年で大幅なリニューアルを予定している。財源は町の予算で行っていくとの説明があった。

④ 本庄市の現状

本庄市は埼玉県内第3位の野菜の産出額を誇る。（1位深谷市214億、2位川越市81億円、3位本庄市71億円 出典：農林水産省平成29年市町村別農業産出額）

市内には、JA埼玉ひびきのが運営する「あおぞら館」（本庄地域）と「こだま館」（児玉地域）がある。

17号バイパス本庄道路の全線事業化により「17号バイパス道の駅構想」がたち上がり、調査・研究中である。

⑤ 本庄市へ導入する場合の課題

まず、17号バイパスの全線開通がいつになるのか未定である。場所についても何処につくるのかも課題である。国道17号バイパスと国道462が交差する地点、下り側車線が有力とされているが場所についても調査研究中である。防災機能を備えた道の駅案も出ているが、防災機能ではお客は呼べない。

⑥ 本庄市への反映・提言

内子町役場での説明を聞いた後、実際に「道の駅内子フレッシュパークからり」を視察した。木立を抜けた先にあるレストランは木と大きな窓の落ち着いた佇まいのレストランで、メニューは蕎麦やうどんなどがあった。季節のジェラートは休業していた。オープンしたてのカフェで昼食をとった。

直売所について昼頃訪れたが商品の数が少ない。これは全ての直売所に言えると言っていいだろう。今は売上が直接生産者のスマホや携帯電話に届くシステムとなっている。例えば午前11時と夕方6時など設定ができるため、午前中売れた場合はその後納品が可能である。しかし、きゅうりや葉物野菜などはその日に売り切らなければならず翌日に持ち越せないものもある。そのため、追加の補充はなかなか行わない。消費者は新鮮な野菜を求め朝一で直売所に出向く傾向があるため、開店時以降は、品薄の状態となっていく。

さらに、もう一つ言えるのは一日に何個売れるのかが問題である。大規模農家や農業を家業としてやっている方々は直売所に下ろしていたのでは捌けきれないため直売所には出さない傾向がある。よって直売所に出す主な方々は、高齢者と退職者が中心のように見受ける。

国土交通省により登録された「道の駅」は、平成5年の制度創設以来、令和5年で30年が経過し、地方創生・観光を加速する拠点への進化を目指す第3ステージの取り組みを進めることとしている。初回登録は103駅。令和5年8月時点で1,213駅となっている。競争激化で約3割が赤字運営と言われている中、埼玉県内では熊谷市が令和10年の開業を目指し道の駅構想が立ち上がっている。鴻巣市や桶川市も同時に構想が立ち上がっている。

本庄市においては、直売所を中心とした道の駅が考えられるが、本市の農業振興を図る上でも、今後の農業を担う就農者の方々にとっていかに魅力的

な直売所に出来るかが課題である。同時に、直売所だけでは運営は厳しいため、消費者のニーズに応えるためにはどのような施設が必要なのか。今後さらなる調査・研究が必要である。

(3) 交通政策について（愛媛県今治市）

① 事業の目的

平成17年1月に平成の大合併で12市町村が合併し、新たな今治市が誕生し面積が約420km²と拡大した。今治市は、陸地部と大島・伯方島・大三島などの島しょ部に分かれているため、それぞれの地域にあった公共交通の必要性が出てきた。利便性と市の財政の健全性の両面に配慮した誰もが利用しやすく持続可能な公共交通体系の実現を目的としている。

② 導入・開始経緯

今治市は陸地部と島しょ部に分かれているため地域ごとに公共交通を整備する必要があった。

◎朝倉・吉海・玉川地域（乗合タクシー）

路線バスの利用者の減少やバスドライバーの担い手が不足するなど路線バスの維持が困難となり、生活の足を確保するために代替交通が必要となった。

朝倉・吉海地域では自治会や老人クラブ、バス事業者、コンサルタントなどとワークショップを開いて乗合タクシーの導入を決定した。

玉川地域では、地域の人たちに移動動向のアンケート調査をして、朝倉・吉海の乗合タクシーの運行方法を改善して導入した。

◎上浦・大三島地域（オンデマンド型交通 チョイソコおおみしま）

令和4年に愛媛県が、デジタル田園都市国家構想推進交付金を活用して新たなモビリティシステムを導入するために今治市に実証実験の申し入れをし、それを受けて、上浦・大三島地域を対象として取り組みを開始し、オンデマンド型交通の実証実験後、令和5年1月から今治市に移行した。

◎市街地（m o b i（モビ））

市街地においては、住民が自宅から生活圏内での移動は自家用車が主な交通手段だが、高齢者の免許返納などへの対応が求められていた。

これまで利用していた自転車やマイカーに代わる新しいスタイルの「共

有交通」としてm o b i（モビ）は、アプリや電話で簡単に呼ぶことができ、最適なルートを経率よく、相乗りしながら目的地へと移動できることから導入し、現在乗降スポットは約480カ所である。

③ 事業成果・今後の課題

朝倉地域の乗合タクシーは、利用者数は月平均約6人と低調であり、令和6年10月から運行方法の変更を予定している。

吉海地域では実利用者数は月17人～18人であるが、月に延べ150人の利用がある。こちらも見直しを検討している。

玉川地域は2月以降から利用者が増加している。

利用者からはタクシーより安価なので使いやすい、毎日運行してほしい、などの声が寄せられているが、今後は運行便数や場所の追加、既存の交通ネットワークとの連携、高齢者の免許返納に対応するため他地域での乗合タクシーを展開する必要がある。

チョイソコおおみしまは、乗降場を122カ所設置している。住民の要望に応じて増設は可能である。これは会員登録制であり、電話でもインターネットでも予約が可能で24時間受け付けている。令和6年3月では490人の登録がある。年間の延べ利用人数は2500件であり、60歳以上の高齢者が大半を占めている。

経路、乗降場所、時刻が柔軟なのでバス路線と比較して地域住民の利便性が向上した。同時に住民の外出機会が増え、外出促進につながった。バス路線廃止の地域においても住民の足の確保となった。

課題としては、委託料が13,000千円に対して利用料金収入が低いことや、柔軟な利用が可能なので、利用が分散し乗合率が低い。持続可能な公共交通として行政主導ではなく、住民とともに運営していく仕組みづくりが必要である。

『m o b i』は、最大3年間の実証運行であり現在2年目である。運行開始からエリアを拡大し現在は3台が運行している。アプリや電話で簡単に呼ぶことができ、AIルーティングにより、お客様の予約状況や道路状況を考慮して、最適なルートで相乗りしながら目的地まで経率よく移動できる。課題は今後の利用状況を見ながらである。

④ 本庄市の現状

本庄市では公共交通として鉄道駅(本庄駅、本庄早稲田駅、児玉駅)を交通結節点とし、民間路線バス、はにぼん号・もといずみ号のデマンドバス、はにぼんシャトル、タクシーが運行している。免許返納者や高齢者の増加に伴

いデマンドバスやシャトルバスが生活に欠かせない移動手段であるが、予約電話がつながらない、希望時間に移動できないなど必ずしも利用者の利便性にこたえるものではなく A I オンデマンド型交通システムの導入の検討に入った。

⑤ 本庄市に導入する場合の課題

今治市は陸地部と島しょ部に分かれていて非常に広大な面積を有している。そのためそれぞれの地域の特性に合った乗合タクシー、チョイソコ、m o b i という交通手段が設定されている。地域住民と話し合っただけで決めた乗合タクシーの利用が低調であるように交通手段としては効果が期待できない。今年度からオンデマンド型交通システムの検討が始まるが、今治市では利用料金や協賛金だけでは運行委託費には到底及ばない。料金設定と合わせて会員登録制であることの周知など市民に理解されることが必要である。

⑥ 本庄市への反映・提言

超高齢社会を迎え今後ますます市民の移動手段が課題となってくる。外出する機会を保障し元気で日常生活を送るためにも気軽に便利に利用できる交通システムが望まれる。

本市はオンデマンド型交通システム導入の検討を開始するが、経路の設定や最適な乗合せ、料金設定など市民ニーズの把握に努め、委託事業者の選定と地元運行事業者の協力体制など、研究する必要がある。24時間予約可能となっているが、実際は電話予約が100%に近い今治市の現状から高齢者の立場にたつての仕組みが望まれる。

持続可能な公共交通として行政が主体となるのではなく、市民とともに運営していく仕組みづくりが大切である。

5. 提言

先進地視察にあたり、事前の調査研究において現在日本国内で少子高齢化・人口減少・多様性の中で問題視されている課題・その中でも本庄市に関して優先事項の部分を加味しながら、候補地を選定した。自治体の規模や文化やおかれている環境など違う点は多々あるが、抱えている問題は共通する部分もおおいに感じる事のできた実りある視察研修だった。訪問先でも心温まる歓迎ムードでお迎えをいただき、また、丁寧な説明・意見交換会をご設営いただき、友好的な交流もさせていただいた。

◎伊予市【自転車を活用した観光政策について】

自転車機能発祥の地といわれる本庄市として今回『自転車』というキーワードにスポットをあて、先進地の観光政策への自転車活用の取組を多岐にわたりご説明をいただいた。愛媛県知事の肝いりの政策からのスタートだとお聞きしたが、実際に実践という形で『観光』『生活』『健康』『マニア』とカテゴリーを分けながら相乗効果を出していくような取り組みをしている。

サイクリングコース・ツアーガイド・レンタサイクル・まちの中に落とし込んで行く努力をしている。様々なクロスメディアを活用したPR活動や周知啓発活動も行っているとのこと。本庄市としても観光政策に対して『自転車』というアイテムをどう活用していくか？ひとつにはサイクリングを含め、走れる場所の整備やロケーションとのマッチング、健康づくり、買い物弱者のためのレンタルサイクルなど、どの部分に注力していくべきか効果的な政策が求められる。

◎内子町【道の駅について】

本庄市においても以前から「道の駅」開設の要望も各所からあり、令和4年には道の駅設置検討プロジェクトチームの設置、令和6年には道の駅基本構想策定業務委託が実施され、徐々に道の駅開設に向けた動きがここ数年で始まっている。内子町において感じた事は『主体性』という言葉がピタリとはまった。道の駅が農業従事者を中心に『主体性』をもって企画・運営を行い、ある意味覚悟をもってリスクをとっての事業であると認識できた。道の駅に関してはそれぞれの土地の特性を活かしたものになると思うし、内子町では最初から作りこんでいない。作りこみ過ぎない。段階を踏んで少しずつ時代に合わせ変化させ拡張をしているというのを感じ取れた。本庄市においても仏作って魂入れずではなく、従事者が主体性を持ち、最初から完璧なものを作るのではなく、余地や余力を残しつつ、常にあきさせない戦略が必要であるのではないか。

◎今治市視察【交通政策について】

公共交通のシステムについては、理想としては市民誰もが使いやすい持続可能なものが必要となる。しかしながら民間事業者との共存やコスト面など、本庄市に限らず全国的に課題とされる部分であると考え。地域の実情がそのままシステムに反映できればそれに越したことはないが、今治市でも陸地部・島しょ部など複雑に交通網が張り巡らされている。エリアごとのシステムを変えながら実践そして検証されている。本庄市においても超高齢化社会を迎える今、交通弱者救済という避けて通れない道をしっかりと捉え、民間事業者とのバランスを取りながら、自動運転の時代の到来も見据え、最新の技術を活用しながら

ら、トライ&エラーを繰り返しながら、最適な公共交通システムを構築していくべきであると考える。