

(行政視察・政務活動・議員研修) 報告書

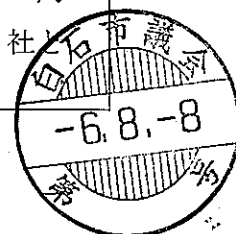
令和 6年 8月 8日

白石市議会議長 松野久郎 殿

議員氏名 角張 大治

下記のとおり行いましたので報告いたします。

期 間	令和 6年 7月 24日 (水) ~ 7月 25日 (木)
調査・研修先	長野県須坂市 長野県大町市
調査事項 (研修事項)	長野県須坂市 (1) インターチェンジ周辺地区開発について (2) 公共交通計画及び公共交通施策について 長野県大町市 (3) 鳥獣害対策について
対応者・講師等	各課担当職員
概 要 ① 背景・目的 ② 内容・特色 ③ 主な質疑 ④ 考察 (感想、課題、 政策提言等)	<p>(1) 長野県須坂市 インターチェンジ周辺地区開発について</p> <p>①背景・目的</p> <p>白石市では現在 SIC 周辺整備事業が進行しており、道の駅予定地の整地及び新規工業団地への企業誘致が行われています。須坂市のインターチェンジ周辺地区開発では、企業主導である等条件の違いはありますが、先行事例として視察先の1つとしました。</p> <p>②内容・特色</p> <p>本開発は、株式会社長工が中心となっている民間開発であり、この開発により、須坂長野東インターチェンジ周辺地区に新複合交流拠点が形成され、須坂市の産業振興のみならず、広域交流の促進に伴い、北信地域全体の活性化にも寄与することが期待されています。須坂市の役割として、事業者の提案内容に対する検討・支援、土地利用調整計画や都市計画マスタープランの変更及び農振除外等により土地利用規制の調整、渋滞対策のための周辺道路整備などがあります。視察時点では、物流関連企業1社と</p>



製造業企業2社の操業が開始されており、周辺のインフラ整備も大部分が完成していました。これにより、地域の物流機能の向上・雇用機会の創出・通勤等の移動の円滑化・法人市民税や固定資産税の増収があります。また、令和7年度中にはイオンモールが開業予定となっており、これにより北信地方の商業拠点・更なる雇用増加・所得税の増収などが見込まれます。

③主な質疑

- ・商業施設へのアクセス ・須坂市側からの企業に対する支援
- ・定住人口増加見込み及び新たな施策の検討状況について
- ・既存の店舗への影響 ・上下水道の整備について
- ・災害リスクや対策 ・水量確保について など

④考察（感想、課題、政策提言等）

須坂市のインターチェンジ周辺地区開発事業ではポジティブな効果が多分に想定される一方で、道路やインフラの維持管理費の増加・環境への影響（自然環境の破壊・生態系への影響）・経済的な影響（競争の激化・投資リスク）などのネガティブな側面も考えられます。白石市の開発においても、これらの断続的に発生するリスクやコストを想定し、開発による税収増加や地域経済の活性化による収入を活用して長期的な財政計画を立てる必要があると考えます。

（2）長野県須坂市 公共交通計画及び公共交通施策について

①背景・目的

白石市の公共交通の課題として、市民バスの1乗車あたりの平均人数の少なさ、人口減少による公共交通の行政負担額の増加といった点があり、これらは須坂市も抱える共通課題であるということ。また、白石市では導入していないデマンド型交通を導入しているということ。以上のことから視察先の1つとしました。

②内容・特色

須坂市には鉄道・民間バス・市民バス・すざか乗合タクシー・タクシーの5つの地域公共交通があり、市民や観光客の移動手段として利用されていますが、市民の生活スタイルにおける自動車利用の依存や2000年以降の人口減少と少子高齢化により、公共交通の利用が減少傾向にあり、地域公共交通網の維持が困難になりつつあります。これらの課題を解決し、将来的に持続可能な公共交通体系を形成していくために「須坂市地域公共交通計画」が作成され、それに基づいて公共交通施策が実施されています。

すざか乗合タクシーは、市内バス路線の一体的な再編及び乗合公共交通で市民の移動を確保する目標基準設定の必要性があることから2009年度に導入されました。人口低密度地域では、1つの路線バス便に乗り合わせる乗客数が平均3人未満であったことから、一定の公共交通需要が見込めるバス路線を「交通軸路線」として主軸とし、小規模需要地ではデマンド型としてきめ細やかな交通サービスを実現するように努めました。乗合タクシー定着後はおおむね2000人前後の利用者で推移しています。市内タクシー事業者への影響は少なく、利用者が少ない昼間の時間帯や既存の需要の少ない便の活用を検討中です。

③主な質疑

- ・乗合タクシー導入のきっかけ
- ・市の財政負担
- ・運行初期からの変更点
- ・今後について
- など

④考察（感想、課題、政策提言等）

須坂市においては、2013年度から2021年度比で「市民バスの1人乗車あたりの行政負担額が約4.4倍に増加」している一方で、「乗合タクシーの行政負担額はほぼ変わらない」という結果でした。併せて、タクシー事業者の利益への影響も少ないことから、白石市においても需要の多少（時間帯や路線など）に合わせ、停留所の位置の見直しや乗合タクシーの導入及びそれに合わせて公共交通計画の変更を検討するべきと考えます。

(3) 長野県大町市 鳥獣害対策について

①背景・目的

白石市における鳥獣害被害は農業従事者のみならず、住居・自家用車等に対する住環境被害、更には市役所や白石城等の公共施設付近道路でのカラスの糞害等さまざまな方面での被害があります。須坂市はサル被害に対して先進的な取組を行っており、大変な成果をあげています。また、現在はサル被害対策で培ってきた経験を活かし、他の鳥獣害に対する取組にも力を入れています。このような背景から視察先の1つとしました。

②内容・特色

大町市においての鳥獣による被害はサルによるものが多く、本格的なサル対策事業を開始するまでは追い払いと少数の捕獲（年間約50頭）で対応してきたが、一向に被害が減らず、逆に被害が拡大してきたため、頭数が増え捕獲するしか方法がないという結論になり、最新機器・罠の導入に至りました。最新機器を用いた生態調査・捕獲、職員・猟友会・協力員・地区住民の連携による追い払い・駆除により被害が激減しました。年間約50頭の捕獲数だったものが5年間で約1100頭の捕獲・駆除になり、農業従事者からは「農作物が作れるようになった」、「現在の状況を今後も維持してほしい」「今の職員体制を維持してほしい」といった声がでています。また、現状ではサルのみではありますが、住居への侵入や観光施設・市施設への被害はほぼ無い状況です。現在はニホンジカ対策を重点的に行っており、カラスについては猟友会に捕獲をお願いし対応しています。

④考察（感想、課題、政策提言等）

今回の大町市の鳥獣害対策が成功したと思われる私なりの考えを3点述べさせていただきます。まず1点目は「最新機器導入後の試行錯誤」です。罠の改造、設置場所の工夫、効果的な餌やその置き方、罠の設置期間などトライアンドエラーを繰り返し、より効果的な方法で実施しています。2点目は「人材の充実」です。

担当職員は銃・罾の免許を所有し自らも猟友会に所属しています。また、専門の会計年度職員も雇用されています。3点目は「協働による好循環」です。①担当する職員が自ら罾の設置・パトロール・駆除などを行う→②住民の協力を得られ、餌及び情報の提供や住民自らの率先した追い払い等の予防→③被害の減少・ノウハウの積み上げによる業務の効率化→職員の仕事時間の確保→①

起点がどの点から始まるかは検討する必要がありますが、意識すべき重要な点と考えます。

