

令和6年1月15日

村上市議会議長 三田 敏秋 様

村上市議会総務文教常任委員会
委員長 小杉 武仁

行政視察報告書

下記のとおり、総務文教常任委員会の閉会中継続調査（行政視察）を行ったので、その結果を報告します。

記

- 1 期 日 令和5年10月3日（火）～10月5日（木）
- 2 調査地 長野県佐久穂町、長野県軽井沢町、群馬県富岡市、群馬県前橋市
- 3 参加委員 小杉 武仁 委員長 高田 晃 副委員長 上村 正朗 委員
山田 勉 委員 三田 敏秋 委員 （計5名）

4 調査項目

- (1) 廃校施設の活用について（長野県佐久穂町）
- (2) ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設（カーリング）を核としたスポーツコミッションの取組について（長野県軽井沢町）
- (3) 富岡製糸場について（群馬県富岡市）
- (4) 自動運転バスの走行実証について（群馬県前橋市）

5 調査目的

(1) 廃校施設の活用について（長野県佐久穂町）

文部科学省「廃校施設活用事例集」で紹介され、旧佐久中央小学校が子ども教育支援施設（佐久穂町こどもセンター）として活用されている先進的事例を調査することにより、本市における廃校施設活用の検討や子育て支援の在り方、教育支援施設における取組等、本市における今後の取組の方向性、課題等を探ることを目的とする。

(2) ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設（カーリング）を核としたスポーツコミッションの取組について（長野県軽井沢町）

村上市スケートパークがスケートボードのNTC競技別強化拠点施設に指定（R4.4.1～R7.3.31）され、それに先立ち「むらかみスケートボードコミッション」が設立し、地域資

源を活用したスポーツ振興と地域活性化の活動が始まったことから、先進的な取組を展開する軽井沢町の取組を調査することにより、本市における今後の取組の方向性、課題等を探ることを目的とする。

(3) 富岡製糸場について（群馬県富岡市）

世界遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」の維持・保全・活用状況を現地調査し、本市において制度導入に向け事業が進められている「伝統的建造物群保存地区」制度や伝統的な意匠形態の歴史的建造物で構成された歴史的町並みを保存・活用する取組の方向性、課題等を探ることを目的とする。

(4) 自動運転バスの走行実証について（群馬県前橋市）

高齢化、過疎化、人口減少が進行し、地域の実情に応じた公共交通や移動手段への対応が求められる中、自動運転バスの走行実証を始めとする将来的な地域公共交通のあり方について、先進的な取組を進める前橋市の取組を調査することにより、本市における今後の取組の方向性、課題等を探ることを目的とする。

6 調査概要

(1) 廃校施設の活用について（長野県佐久穂町）

[日 時] 10月3日（火） 午後1時30分～午後3時25分

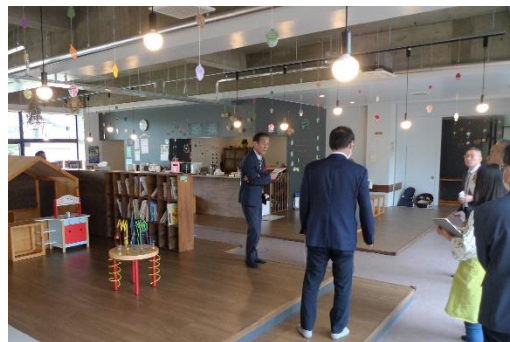
[対 応] 佐久穂町議会：議長、広報特別委員長、事務局長
教育委員会こども課：教育長、課長、子育て支援係長
総務課：管財係長
こどもセンター：主任、厚生員

[事業概要] 平成17年3月に旧佐久町と旧八千穂村が合併し「佐久穂町」が誕生した。これにより町内の小中学校は、小学校4校、中学校2校となったが、平成20年4月に佐久穂町小中学校・保育所あり方検討委員会から提言を受け、保護者・住民と協議を重ね、平成27年4月に小学校1校、中学校1校にそれぞれ統合された（施設一体型の小中一貫校）。

これにより廃校となった旧佐久中央小学校について、佐久穂町の子どもたちが将来、社会において活躍・貢献できるように、子ども、母親、父親、家庭を支援することを目的として、平成27年度から子ども教育支援施設（佐久穂町こどもセンター「さくほっこ」）として活用している。人格、能力形成に大切だと言われている妊娠期から幼少期にかけての子育て支援や、子どもの非認知能力の発達に力を入れた行事・イベントを実施するほか、子どもや保護者の交流を促進することで、こども同士、母親同士の相互ケアにも活用されており、充実した子育て体制が図られている。

[経 過] 旧佐久中央小学校に設置された佐久穂町こどもセンター「さくほっこ」において

担当者から資料により説明を受けた後、施設内を見学。その後質疑応答を行い、調査を終えた。



(2) ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設（カーリング）を核としたスポーツコミッションの取組について（長野県軽井沢町）

〔日 時〕 10月4日（水） 午前9時50分～午後0時15分

〔対 応〕 S C軽井沢クラブ：副理事長、専務理事

軽井沢町振興公社：事務局長、総務係員

軽井沢町：地域整備課課長補佐、総合政策課課長補佐

〔事業概要〕 平成10年に開催された長野オリンピックでは、カーリング競技が正式種目となって軽井沢町内で開催され、平成16年に設立されたNPO法人スポーツコミュニティ軽井沢クラブ（総合型地域スポーツクラブ。以下「S C軽井沢クラブ」）が競技スタッフとして参加した。

その後、オリンピックレガシーを継承しまちづくりに活かそうと平成22年に発足した軽井沢カーリング活性化プロジェクト推進委員会は、軽井沢町、軽井沢カーリングクラブ、S C軽井沢クラブが一体となり、スポーツによる地域活性化を推進するスポーツコミッションである。「軽井沢を日本のカーリングの聖地に」をスローガンとして、カーリング競技を通じた地域住民の健康増進、地域コミュニティの形成、スポーツツーリズムの増進、青少年の健全育成、競技の普及啓発、日本代表選手の輩出を目指し、カーリングを軸とした地域活性化に取り組んでいる。

平成19年、スカップ軽井沢がナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設（カーリング）に指定され、その後、カーリングホールが完成した時点で現在の軽井沢アイスパークに指定移行されている。

〔経 過〕 初めにNTC競技別強化拠点指定施設「軽井沢風越公園カーリングホール 軽井沢アイスパーク」を始めとする風越公園内のスポーツ施設内を見学。その後、担当者から資料により説明を受けた後、質疑応答を行い、調査を終えた。



(3) 富岡製糸場について（群馬県富岡市）

【日 時】 10月4日（水） 午後2時00分～午後3時35分

【対 応】（株）まちづくり富岡：解説員

【事業概要】 富岡製糸場は、明治5年に明治政府が設立した官営の器械製糸場。洋式の製糸技術を導入し、外国人指導者の下、全国から募集され伝習を終えた工女は技術者として出身地に戻り、高品質に重点を置いた生糸は海外で高く評価された。明治26年に民営化された後も一貫して製糸を行い、経営母体を変遷しつつ、製糸技術開発の最先端として国内養蚕・製糸業を世界一の水準に牽引した。

日本の製糸業の衰退とともに昭和62年3月に操業を停止したが、その後も民間会社によってほとんどの建物は大切に保管された。平成17年9月に建造物の一切が富岡市に寄贈され、その後は富岡市で保存管理を行っている。平成17年7月には国の史跡に、平成18年7月には主な建造物が重要文化財に、平成26年6月には「富岡製糸場と絹産業遺産群」として世界遺産一覧表に記載された。さらに同年12月には繰糸所、西置繭所、東置繭所の3棟が国宝となった。

【経 過】 富岡製糸場において解説員からガイドツアーにより説明を受け、随時質疑応答を行い、調査を終えた。



(4) 自動運転バスの走行実証について（群馬県前橋市）

【日 時】 10月5日（木） 午前9時55分～午前11時50分

【対応者】 群馬大学次世代モビリティ社会実装研究センター：副センター長

群馬大学研究推進部産学連携推進課：専門職員

前橋市交通政策課：職員

【事業概要】 路線バスにおける慢性的な人員不足の解消、将来的な運行経費の削減を図ることを目的とし、自動運転バスの通年での社会実装を目指している。

J R前橋駅から上毛電気鉄道(株)中央前橋駅までの既存の路線バスの運行区間における自動運転バス(遠隔管制室から複数台のバス車両を同時監視することができる遠隔型自動運転)の通年運行を目指し、自動運転システムの開発を担う群馬大学・日本モビリティ(株)、路線バスの運行を担う日本中央バス(株)が平成29年度の連携協定を締結。平成30年度には、全国初の取組として営業路線における乗客からの運賃収受を行いながらの長期間自動運転実証(自動運転レベル2)を行った。以降、毎年度実証実験を積み上げ、自動運転の機運醸成、周辺技術(5G、顔認証等)の高度化、各種課題への対応などによって、令和7年度の本格実装へ向けて取組を進めている。

【経過】 群馬大学荒牧キャンパス内にある「群馬大学次世代モビリティ社会実装研究センター」において担当者から資料及びパワーポイントにより説明を受けた後、質疑応答を行った。その後、同センターを見学、敷地内で自動運転バスに試乗し、調査を終えた。



7 各委員の所感

(1) 廃校施設の活用について

■小杉 武仁 委員長

本市においても、廃校となった校舎の利活用については課題も存在することから、先進的な取組を進めている長野県佐久穂町にて調査を実施しました。

学校統合によって廃校となった旧佐久中央小学校を子ども教育支援施設「佐久穂町こどもセンター」として活用されておりましたが、子育て支援の在り方などの現状及び今後の方向性を伺いました。

佐久穂町は平成17年に旧佐久町と旧八千穂村が合併した段階で児童生徒数は減少しており、学校統合が大きな課題となっていたということでした。

町村合併後に小中学校と保育園のあり方検討委員会が設置され、保護者アンケート調査等を実施しながら慎重に学校の統合化が図られてきたとのことでしたが、平成 26 年度の旧佐久中央小学校閉校後、平成 27 年度には子ども教育支援施設として利用を開始したとのことでした。

主な利用者は乳幼児の親子や子育て中の保護者と小学生となりますが、学童クラブも開設しており、平成 29 年度には乳幼児と保護者が集う場としてプレイルームを創設して、親子が自然と集える空間を設けていました。このプレイルームでは週 1 回程度で親子参加型のイベント等を企画し、子どもの発育や教育に加え、母親のゆとりを創造する取組も進められていました。

施設は既存校舎のレイアウトを有効に活用されており、必要なスペースだけを改築するなど、ローコストな施設整備に徹底していたようにも思えました。

また、グラウンドの半分を舗装したことで利便性の向上も図られていましたが、保護者はもとより、放課後に多くの子どもたちが気軽に集える場があることで、様々な活動を通じて成長につながる教育環境になっていると感じました。

施設では、不登校の児童生徒への対応に中間教室をこどもセンター内に設置し、子どもたちの居場所づくりに関しても対応をされており、このような教育支援を中心とする学びの場もあることがとても魅力的でした。

その他にも、佐久穂町では廃校を売却したことで民間の小中一貫教育校も開校され、日本で初めてイエナプラン教育に基づく学校が誕生し、公教育の選択肢が増えたことで人口流入にもつながっていました。

本市では、少子化により学校統合も計画的に進められましたが、子どもたちの教育環境は今後も更に変化することが予測されます。

また、学校統合により廃校となった経緯から、利活用については検討委員会において協議をしてきたところですが、屋内あそび場の開設に加え、子育て支援拠点となる旧神納東小学校以外は現在も具体的な用途決定に至っていないのが現状です。地域住民を交えた意見交換などを重ねてきた佐久穂町のように、ハード面だけではなく、地域の魅力も伝えられる環境を市民と協働で充実させていかなければと捉えています。

■高田 晃 副委員長

◆佐久穂町こどもセンター開設までの経緯

町村合併当初（平成 17 年度）、町内に小学校は 4 校、中学校は 2 校あったが、合併 3 年後の 2008（平成 20）年 4 月に佐久穂町小中学校・保育所あり方検討委員会から「小中学校・保育園のあり方に関する提言」があり、その提言を受け、保護者・住民と協議を重ね、2015（平成 27）年 4 月に小学校を 1 校、中学校を 1 校にそれぞれ統合（施設一体型の小中一貫校）された。2014（平成 26）年度に廃校となった旧佐久中央小学校を活用し、佐久穂町の

子どもたちが将来、社会において活躍・貢献できるよう「子ども、母親、父親、家庭を支援」することを目的とした佐久穂町こどもセンター「さくほっこ」を開設した。

◆施設の現状

ここでは、人格、能力形成に大切だと言われている妊娠期から幼少期にかけての子育て支援や子どもの非認知能力の発達に力を入れた行事・イベントを実施しており、子どもや保護者の交流を促進することで、子ども同士、母親同士の相互ケアを行っている。

当施設は町で唯一の小学校から徒歩5分の立地にあり、当初から小学校統合時には小学生による活用が想定できる施設だったため、まずは小学生による利用促進を検討し、放課後児童健全育成事業(学童クラブ)を開設。その後、地方版総合戦略により策定されている「親子に寄り添うコミュニティーの充実」を目指し、2017(平成29)年度に乳幼児とその保護者が気軽に集える場として「プレイルーム」を創設。

併せて、北校舎1階に乳幼児の健診等が行える「健診室」を設置。既存のレイアウトを活用し、健診室には「プレイルーム」を通らないと入室できない導線となっており、乳幼児とその保護者が自然と集うような仕掛けがされている。

また、活用決定までには、行政や保育園、児童館子育て支援団体等でプロジェクトチームを結成して協議を重ねたほか、子育て中の保護者を対象に、アンケートや参加体験型学習(ワークショップ)を開催している。そうした意見が施設の機能や運営に生かされているほか、学校施設としての構造やレイアウトを変えず、最小限の改修を行うことで費用を最小限に抑えている。

◆特筆点と本市における取組の可能性

学童クラブと児童館、母子保健施設が併設された施設となっているが、専門スタッフも充実しており、それぞれの活動や機能を上手くリンクさせ、相乗効果を得ていることは非常に参考になるところであった。特に、少子化により子どもの遊びが孤立化傾向にある中、非認知能力の発達に力を入れた取組をしているところが特筆すべき点である。

また、母子保健事業や乳幼児の保護者の交流・相談事業等も一体的に行われていることから、地域の子育て支援拠点施設としても充実した機能を備えており、子育て中の保護者の多様な欲求にも対応できる施設となっている。

本市でも子育て支援を目的とした廃校の利活用が進められているが、今後は教育と子育て、母子保健などが一体となった多機能型の施設を検討すべきと考える。

■上村 正朗 委員

1 現状

平成17年の町村合併により中学校2校と小学校4校の計6校が閉校となったが、そのうち5校(小学校3校、中学校2校)については活用されており、旧小学校1校が未定となっている。

2 経緯

平成 17 年度に 2 町村が合併し佐久穂町が誕生した。平成 19 年度から平成 22 年度にかけて小中学校・保育所あり方検討委員会や保護者・地域住民懇談会を開催し、平成 23 年度に学校跡地施設等利用検討委員会を設置して検討を行い、「佐久穂町学校跡地施設等の利活用提言書」を公表した。その後、平成 26 年度に上記 6 校を閉校して、跡地施設の利活用に取り組んだ。

その結果、佐久中学校跡地には町立小学校・中学校が開校（平成 27 年度）、佐久中央小学校跡地にはこどもセンターが開設（平成 27 年度）、旧佐久東小学校は学校法人に売却して私立小学校（平成 31 年度）・中学校（令和 4 年度）が開校、旧八千穂中学校はふるさと遺産収蔵館を開設（令和 3 年度）、旧佐久西小学校は一般公募で売却（令和 4 年度）を行った。八千穂小学校跡地のみが未活用となっている。

3 課題

活用が決まっていない旧八千穂小学校については、施設の老朽化に伴い利活用が難しいこと、工事に伴う原材料等が高騰していること等から今後の活用について懸念されている。

4 特筆点

- (1) 閉校の前に「学校跡地施設等の利活用提言書」をまとめ、「地域戦略なき跡地利用はあり得ない」との考え方の下、各学校跡地の利活用方針を策定して取り組んだこと。閉校の前に計画を持っていたことに感銘を受けた。
- (2) 活用が決まった 5 校のうち 2 校を民間事業者に売却したこと。とりわけ学校法人が小学校・中学校を開校し流入人口の増につながったことに感銘を受けた。

5 村上市における取組

- (1) 「地域戦略なき跡地利用はあり得ない」との考え方にに基づき、市全体の活性化にとっての個々の学校跡地の役割や位置づけを明確にして取り組むことが必要である。
- (2) 学校法人や民間企業を含めた活用を考え、広く情報を周知しアイデアや活用事業を募集する必要がある。

■山田 勉 委員

佐久穂町こどもセンター「さくほっこ」に行きました。0 歳から 18 歳までの児童。土曜日は小学生も保護者同伴。また町内で活動する子育てサークルなど時間は 9 時から 17 時まで、月曜日から金曜日まで。土曜日は 9 時から 13 時まで。遊びの部屋、勉強の部屋、図書館などがあります。各部屋をのぞくとみんな一生懸命に勉強したり遊んだり楽しんで仲良くしていました。保護者も同伴、村上でもこのような場所があれば助かると思います。

村上市でも、廃校施設をどのように使用するか、市民の皆様にご意見を聞いて、委員会を作って、これからの村上市を考える会を作ってもらいたいと思います。

■三田 敏秋 委員

町村合併により、町内に小学校4校、中学校2校があったが、小中学校・保育所あり方検討委員会からの提言を受け、保護者・住民と協議。平成27年に小学校1校中学校1校に統合（小中一貫校）されました。閉校となった町内でも利便性の高い旧佐久中央小学校に佐久穂町児童館を開設。その後、まち・ひと・しごと創生「総合戦略」の策定の中で基本目標を定め、母親の負担、ストレスの軽減を図り良好な子育てを図ること、子どもたちの健全な遊びを促すことによって非認知能力の向上を目指すことを目的として、子育て支援プロジェクトチームを結成しました。住民や保護者との意見交換、ワークショップの開催を通じ、行政・住民の協働での施設である佐久穂町こどもセンター「さくほっこ」を平成27年度に開設。当時の学童クラブ、児童館、子育て関連の団体、サークルに場所の提供に加えて、母子保健事業、乳幼児等の保護者の交流、相談事業を行っているとのことでした。

県事業ではあるが、母親の就労相談や、不登校児童に対する支援等、多岐にわたってその役割を果たしていると感じました。お話の中で、お母さんの元気と笑顔を作ることが子育てで一番大切であると痛感しました。

ハード面においても駐車場の整備（利用者の利便性）、利用する場所のみの改築（低コスト）、また、他の閉校校舎では全国初の「イエナプランスクール」として学校運営を行っている学校法人が開校し、この学校法人によって地域活性化、人口増の効果も期待されるとのこと。

本市においても、旧神納東小学校で屋内遊び場を開設しました。親子ともに健全に生活できるような拠点施設であるように期待します。

(2) ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設（カーリング）を核としたスポーツコミッションの取組について

■小杉 武仁 委員長

村上市スケートパークがスケートボードのナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設に国から指定されましたが、それに先立ち「むらかみスケートボードコミッション」が設立され、地域資源を活用したスポーツ振興と地域活性化に向けた活動が進められてきたところです。そこで、本市と同様にカーリングのナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設に指定されている長野県軽井沢町にて調査を実施しました。

軽井沢風越公園には、平成25年4月にオープンした日本最大級の通年型カーリングホールがあるアイスパークだけではなく、総合体育館やアイススケートリンク、フットサルコート、テニスコート、総合グラウンド、温水プール、トレーニングルーム、ダンススタジオ、武道場が同じ敷地内に隣接していますが、四季を問わず一年中多種目のスポーツを楽しめる環境が整っていました。

年間利用者は56,000人となり、施設の利用やスポーツを通じた健康維持の観点から、移住される方も多くいるとのことでした。各種競技の合宿地としても人気が高まっており、軽井沢周辺には宿泊施設も多いことから学生の合宿地としても活用されていました。また、カーリン

グチームの選手を地元企業で採用するケースもあり、アスリート雇用の取組も指定管理者が主体となり進めていました。

カーリングの聖地として軽井沢町民にも認識され、約 60 チームにも及ぶ地元の年少団体から高齢の方まで、多くの人が趣味としてカーリングを楽しんでいるとのことでしたが、世界を目指す次世代アスリート選手の育成にも取り組まれ、既に国内では優秀な成績を修めている 21 歳以下のジュニア選手が長野県内外から集まり、エリートアカデミーにおいてトップ選手の指導の下、世界で活躍する選手を育成できる環境が整えられていました。

また、現役で活躍する日本代表選手の練習を見学できる環境から、中学校や高等学校のサークルも活発で、選手の育成にもつながっている実態もありました。幼少期からカーリングに親しんだ子どもたちが競技を続けられるように環境づくりを進め、カーリングを軸としたまちづくりや地域の活性化につなげてきたことは、スポーツツーリズムの先駆けとも感じられました。

スポーツによる交流人口の拡大や大会の誘致活動など、指定管理者と自治体の多岐にわたる取組を目の当たりにしましたが、スポーツを通じて市民と行政のつながりを多く感じられたことから、恵まれた観光資源とスポーツ資源を有する本市においても、各地域がそれぞれの特徴を活かし、コミッションの体制強化を進めながら地域創生の取組を強化していく必要があると捉えています。

この度はカーリング施設を中心とした視察でしたが、その他の体育施設においても様々な工夫が施され、武道場では可動式の柔道畳が設置され、剣道場としても利用されていたことから、本市の施設でも有効的な活用を視野に検討するべきだと感じました。

本市では、旧市町村 5 地域全てに体育施設やグラウンド等が点在する事から、人口減少が進む中で今後のスポーツ関連施設等の在り方や維持管理も併せて研究する必要があると感じますが、スケートボードの聖地として全国に向けたスポーツツーリズムの周知を進める必要性も感じました。

■高田 晃 副委員長

◆経緯と現状

SC 軽井沢クラブは、長野オリンピックから 6 年後の 2004 年に NPO 法人として設立された総合型地域スポーツクラブ。2010（平成 22）年には「軽井沢カーリング活性化プロジェクト」が発足し、行政と競技団体、そして SC 軽井沢クラブが三位一体となって、「軽井沢町を日本のカーリングの聖地に」することを目指し、カーリングの普及やトップ選手の育成のほか、地域住民の健康増進や地域コミュニティの形成、スポーツツーリズムの推進など、地域活性化を目的としている。

その地域活性化の核となるカーリングを地域住民や観光客がいつでも活動・体験できるようにするため、2013（平成 25）年にシート 6 面を備えた国内最大級の「軽井沢アイスパ

ーク（カーリング場）」を建設。通年営業にしたことで、いつでも多くの方がカーリングをプレーできるようになったほか、プレーするだけでなく、企業研修などでも利用されるようになってきている。

2007（平成 19）年、スカップ軽井沢がナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設に指定され、その後アイスパークに移行された。

◆コミッションの活動（特徴）

軽井沢カーリング活性化プロジェクトでは、カーリングの裾野を広げるため、①カーリングを軸としたPR映像の作成と発信、②アウター人口を拡大するためのイベントの開催、③町民の一体感を醸成する体験会や交流会、大会の開催を行っているほか、競技力向上、強化事業として、④2022年北京五輪事前合宿誘致活動、⑤世界を目指すジュニア選手の育成活動などの事業を行っているが、中でも、進学～卒業～就職まで、一貫して競技者の環境整備を支援する「アスリート育成パスウェイ」を構築していることが特筆される。

どのスポーツの競技者も就職時点が、競技生活を続けるためのウィークポイントとなる。学生時代に好成績を上げ、将来を有望視される選手は、大手企業からのオファーも多いが、未知数の選手にとっては、就職を機に継続を断念せざるを得ない状況になっている。こうした中で、軽井沢カーリング活性化プロジェクト推進委員会の取組は、地域挙げて選手をサポートしている取組の表れだと感じる。

また、軽井沢駅の新幹線の改札口にカーリングに関する展示物を置いたり、軽井沢アイスパークでカーリングウェアのファッションショーを行ったりして、スポーツツーリズムを推進するためのPR活動にも取り組んでいる。

◆本市での取組の可能性

財政状況から、施設環境については比較すべきものではないが、コミッションが行う活性化プロジェクトは非常に参考になる活動である。

先ず、カーリングの聖地になるため、行政、SC、競技団体、企業が一体となって普及拡大や住民の健康増進、地域コミュニティの形成、選手の育成強化、資金援助に取り組んでいること。そして何よりも、ナショナルトレーニングセンターとしてトップ選手の育成に物心両面で手厚い支援を行っている。

本市でもスケートパークを核として競技者育成や大会誘致活動を行っているが、トップ選手（オリンピック）の養成は競技団体任せになっている感がある。村上市スケートボードコミッションにおいても、本市固有の地域資源を活かしながら、スケートボードの普及はもとより、健康増進や観光を含めた地域活性化を視野に入れた施策が求められる。特に、パスウェイの確立は、トップ選手育成に必要な制度であることから、喫緊の課題として取り組むべきと考える。

■上村 正朗 委員

1 現状

平成 19 年度からナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設の指定を受けている。令和 3 年からは町内連携（軽井沢カーリングクラブ、S C 軽井沢クラブ、軽井沢町、商工会、ホテル旅館組合、スポーツ協会、旅行代理店、軽井沢フード、観光協会）によるスポーツコミッションの体制強化を図り、令和 3～4 年度はスポーツ庁補助事業を受けて「カーリングの町・軽井沢」を目指して地域活性に取り組んでいる。

2 経緯

平成 10 年に開催された長野オリンピックでカーリング競技の開催会場となり競技スタッフとして参加した。その後、長野オリンピックレガシーの継承として、第 1 回軽井沢国際カーリング選手権大会（平成 11 年～現在）、カーリングフォーラム～長野五輪 10 周年記念イベント～（平成 20 年）を開催、平成 22 年に軽井沢カーリング活性化プロジェクト推進委員会が発足、平成 25 年には日本最大級の通年型カーリング専用リンクとして軽井沢アイスパークがオープンした。

軽井沢カーリング活性化プロジェクト推進委員会は「軽井沢を日本のカーリングの聖地に！」をスローガンにして行政、競技団体、総合型地域スポーツクラブが協働して地域活性化を目指す取組を行っている。

3 課題

町民へのカーリング競技の普及拡大と児童生徒から競技者へのパスウェイづくりが課題であり、町民への普及拡大のために地域のカーリングコミュニティづくりやカーリングの観光資源化・PRに取り組んでいる。パスウェイづくりについては軽井沢中学校での部活復活や軽井沢高校でのカーリングサークル設立等の成果があった。

4 特筆点

- (1) 歴代の町政が「屋根のない病院」「訪問客が健康になって帰る」の理念に基づいて町民の福祉・健康の増進に取り組んできたこと。町の財政力も高いこと。
- (2) カーリングに係るプロジェクトについて、専門性の高い総合型地域スポーツクラブが企画・運営・調整を行ってきたこと。

5 村上市における取組

スケートパークやスポーツコミッションの企画運営について、専門性の高い団体に委託して行うことが必要である。市の担当課も企画戦略課であるべきと考える。

■山田 勉 委員

軽井沢風越公園では総合体育館を始めメインアリーナ、サブアリーナ、スタジオ、アイスアリーナ、スカップ軽井沢、野外テニスコートなど、春夏秋冬いつでも手軽にスポーツができます。軽井沢風越公園には夏と冬、両方のオリンピック聖火台が設置されています。カーリング

は初心者向けの体験教室があり、未経験でも楽しめます。カーリングホール、ふれあいホール、展示スペースなどがあります。

屋外スケートリンク、フットサルコート、スケートリンク（屋外）、フットサルコート（屋外）、ローラースケート（屋外）、1周400m×幅13m、ショートパイル人工芝、1周400m×幅13m国際公認リンク、アイスアリーナ、スカップ軽井沢、トレーニングルーム、屋外テニスコートなどがあります。

これからの村上市では、スケートボードを中心に、初心者でもすぐに楽しめる場所を作ってもらいたいと思います。

■三田 敏秋 委員

カーリングではすでに30年の歴史を有する軽井沢町。1998年長野オリンピックにおけるカーリング競技の開催地として、またオリンピックでの競技スタッフとして参加。その後もオリンピックレガシーの継承、国際大会開催、カーリングフォーラムの開催、2010年には3団体（行政、競技団体、総合型スポーツクラブ）が協働し「軽井沢カーリング活性化プロジェクト推進委員会」発足。「軽井沢町を日本のカーリングの聖地に！」をプロジェクトのスローガンに掲げた。視察をさせていただき、そのことを真に実現している様子を感じました。

2013年には新たなカーリング場「軽井沢アイスパーク」がオープン。平昌オリンピックでの日本代表チームの輩出、サポート等、また町内での各種団体との連携によってコミッションの体制強化、集客や活性化が図られていると感じた。また住民の認知、理解も得られているとのことで、クラブチームにおいてもコンセプト、ミッションが明確で、プロ集団として更なる高みを目指しているとのこと。また、風越公園の案内もいただき、アイスパークを始め総合的なスポーツ施設が整った公園であり、軽井沢という地の利を感じました。

本市のスケートパークにおいても、運営方法、スタッフの人材育成、地域活性化、市民理解の醸成に努める必要を強く感じた研修でした。

(3) 富岡製糸場について

■小杉 武仁 委員長

群馬県富岡市にある世界遺産の富岡製糸場にて、文化遺産の保存とまちづくりの観点から調査を実施したのですが、明治維新を迎えた日本では、外貨獲得の為に国策として殖産興業政策を掲げ、明治後期には生糸の生産量と輸出量は世界一になったとのことでした。

世界遺産の登録前から観光地として知られていましたが、外国人観光客も多いことが印象的でした。ガイドの説明では世界遺産登録時には観光客も一気に増えたそうですが、現在はコロナ禍の影響もあり、減少傾向にあったとのことでした。

また、小学生が歴史を学ぶ場としても活用されており、群馬県内の小学4年生時には必ず課外授業で訪れるとのことでした。

施設内を見学させていただきましたが、歴史的建造物の維持や修復には多額の費用も必要となりますが、一部では現在も修復工事が進められており、世界遺産の維持管理についても神経を使うご苦労をうかがえましたし、建物内部では操業当時の製造機械が残されており、繭玉から生糸にする貴重な実演の見学もできました。

本市には、富岡市のような大型の文化遺産はないことから、今ある観光資源を活用した観光客の増加や、各種イベントを活用した誘致を積極的に進める必要があります。本市のインバウンド戦略も含め、今後の課題でもあると感じますが、観光地としては通過型から滞在型の戦略も必須であり、本市においても地域資源である文化を活かし、将来を見据えたまちづくりの重要性を感じたところです。

インバウンド対応においては、外国人向けに対話の対応もする必要があり、本市においてもスマートフォン等を活用した情報発信や通訳機能の周知の重要性を感じましたが、何よりも先人から残されてきた文化財を次世代に継承することの努力と重要性が感じられる視察となりました。

■高田 晃 副委員長

◆富岡製糸場設立の目的とその背景

江戸時代末期、鎖国政策を変えた日本が諸外国と貿易を始めた当時、最大の輸出品は生糸であった。しかし、生糸の輸出が急増したことにより需要が高まった結果、質の悪い生糸が大量に作られる粗製濫造問題がおき、諸外国から生糸の品質改善の要求、外国資本による製糸工場の建設の要望が出されたことから、明治維新後、富国強兵を目指した政府は、外貨獲得のため、生糸の品質改善・生産向上を急いだ。このため、当時の民間資本による工場建設は困難な状況であったことから、洋式の繰糸器械を備えた官営の模範工場を作ることを決め、1872年「官営模範工場富岡製糸場」が設立された。

◆富岡製糸場の変遷

富岡製糸場は、国が建てた大規模な器械製糸工場で、長さが約140mある繰糸所には300釜の繰糸器が並び当時の製糸工場としては世界最大規模であり、建設はフランス人指導者ポール・ブリュナの計画書をもとに明治4年(1871年)から始まり、翌年の明治5年(1872年)7月に主な建造物が完成、10月4日には操業が開始された。繭から生糸を取る繰糸所では、全国から集まった伝習工女たちが働き、本格的な器械製糸が始まった。

器械製糸の普及と技術者育成という当初の目的が果たされた頃、官営から民間経営へ移り、明治26年(1893年)に三井家に、明治35年(1902年)には原(合名)に譲渡、昭和13年(1938年)には(株)富岡製糸所として独立したが、昭和14年(1939年)には日本最大の製糸会社であった片倉製糸紡績(株)(現・片倉工業(株))に合併された。

第二次世界大戦後は自動繰糸機が導入され長く製糸工場として活躍したが、日本の製糸業の衰退とともに昭和62年(1987年)3月ついにその操業を停止することになったものの、

操業停止後も片倉工業（株）によってほとんどの建物は大切に保管され、平成 17 年（2005 年）9 月に建造物の一切が富岡市に寄贈された。そして、平成 17 年 7 月には国の史跡に、平成 18 年（2006 年）7 月には主な建造物が重要文化財に、平成 26 年（2014 年）6 月には「世界遺産一覧表」に記載された。さらに、同年 12 月には繰糸所、西置繭所、東置繭所の 3 棟が「国宝」となった。

◆本市における取組の可能性

本市においても、国・県指定（登録）の史跡や文化財が存在しており、保存修復に努めている。これらの指定文化財等は、当市の歴史的発展の経緯や文化的価値を伝える貴重な資料であるとともに、今後の地域づくりや観光交流等のまちづくりを展開する上で、重要な地域固有の地域資源である。

また、城下町下における旧武家町、旧町人町、寺町についても一体となった環境整備が進めており、町屋や町並みなど歴史的風致を維持するための修景、修復事業のほか、伝統的な建造物群の保存にも乗り出している。

今後は、そうした有形の地域遺産だけでなく、村上地区の民間団体が開催している町屋イベントや神林地域塩谷集落の歴史的な町並み景観を活用した地域活性化のイベント、朝日地域大須戸集落に伝承されている大須戸能を活用したイベント、山北地域山熊田集落の生業の里における「羽越しな布織体験」など、市内各所で文化財を活用した地域活性化の取組を結び付け、資源価値を高めながら世界に発信することが必要と考える。

■上村 正朗 委員

1 現状

富岡製糸場は明治 5 年に政府が製糸業の近代化を図るために設立した官営模範工場であり、木骨レンガ造りの建造物群が 140 年を経過して現存している。

2 経緯

建造物群は国から民間に払い下げられた後、主要な部分はそのまま活用され、製糸技術の発展に伴い増改築を行いながら、115 年間生産を続けた。昭和 62 年の操業停止後、平成 17 年に富岡市の所有管理となり、敷地全体が国史跡となった。平成 18 年には設立当初期の 9 件の構造物が国重要文化財に指定された。また、平成 26 年 6 月には世界遺産として登録され、同年 12 月には重要文化財のうち東西の繭置所と繰糸所の 3 棟が国宝に指定された。

3 課題

- (1) 広大な敷地に数多い建造物と機械等が存在しており、受付で配られるパンフレットだけでは工場や建造物群、施設や機械等の構造や歴史、操業の様子等が理解できない。せっかくの遺産が十分活用されていないと感じた。訪問者が関心を持てる案内・説明を行う工夫・仕掛けが必要である。
- (2) 国史跡や重要文化財、国宝に指定されているからか休憩場所が少ないように感じられ

た。休憩や飲食ができるスペースが敷地内（無理なら近く）に必要である。

4 特筆点

- (1) 解説員によるガイドツアーがあり建造物群や製糸業の歴史等についての詳しい説明を聞くことができる体制が作られていた。
- (2) 古い建物の中に新しい技術を用いて動画や音声で説明を受けることができるコーナーが設けられていた。

5 村上市における取組

- (1) 歴史ある町並みや建物を最新の技術で訪問者に分かりやすく説明する仕組みづくりが必要である。
- (2) 観光ガイドや歴史ガイドの育成や休憩スペース・トイレの整備を進めることが必要である。

■山田 勉 委員

昭和 30 年代の暮らしの様子を伝える、カイコの生態展示をしています。当時のままの様子を見学できます。

1872 年 2 月より工女募集が行われましたが「フランス人が工女の生き血を採って飲む」という噂が流れるなどしたため、順調に集まりませんでした。政府は「告諭書」を何度も出すとともに、初代場長の尾高が娘の勇を率先して入場させた結果、32 道府県から工女が集まりました。

日本が開発した生糸の大量生産技術は、かつて一部の特権階級のものであった絹を世界中の人々に広め、その生活や文化をさらに豊かなものへと変化させました。

■三田 敏秋 委員

世界遺産富岡製糸場に学ぶ。当時、輸出品として需要が高かった生糸を国策として模範器械製糸場の設立を 1870 年決定。政府は生糸に精通したフランス人ポール・ブリュナを指導者として招き、製糸に必要な繭、良質な水、広大な土地、燃料の石炭等の確保から、群馬県富岡の地と決定。後にブリュナと本契約。建物の設計は横須賀製鉄所の製図工であったオーギュスト・バステアンを雇う。建築資材は調達できないもの以外は現地で調達し、煉瓦はフランス人技術者の指導で隣町で作る。繰糸機械、動力用蒸気エンジン、窓ガラス、鉄製の窓枠等はフランスから輸入。木造での骨組み、壁面は煉瓦を用いる。木骨煉瓦造、小屋組みにはトランス構造、大規模なものとしては日本で唯一完全な形で残る物。

1987 年まで操業し、2005 年富岡市の所有管理。2014 年 6 月「富岡製糸場と絹産業遺産群」として世界遺産登録され、19 世紀後半から 20 世紀の日本の養蚕、製糸の分野における世界との技術交流と技術革新を示した絹産業に関する遺産であるとのこと。

本市においても数多くの価値ある遺産を有しているが、有効な活用を望むものである。

(4) 自動運転バスの走行実証について

■小杉 武仁 委員長

自動運転バスの視察は、群馬大学荒牧キャンパス内にある自動運転を研究する施設で行いました。

高齢化・過疎化・人口減少が進行し、地域の実情に応じた公共交通や移動手段への対応が求められる中、自動運転バスの走行実証を始め将来的な地域の公共交通のあり方について、先進的な取組を進める前橋市の取組を調査することにより、本市における取組の方向性や課題等を探ることを目的とするものですが、自動運転は未来への取組ではなく、既の実証実験が行われ、全国では運行導入が進められております。乗車した前橋市民によるアンケート調査では、既に公共交通として認知され、安心感も持たれているとの結果だったとのことでした。

実際にテストコースで車両にも乗せていただきましたが、最高時速は50キロで通常運転時は30キロの速度で走行するそうです。今は法令の関係で運転士が1名乗車しておりましたが、自動運転の機能と性能は正確であることから、近い将来には完全無人化となるそうですので、技術の進歩には目を見張るものがあります。

このシステムは後付けキットとなっており、現在使用しているバスや車両に取り付けるタイプとなり、価格は約1千万円とのことでした。昨今では、ドライバー不足も深刻化している現状から、基礎自治体では自動運転バスを導入しているところも年々増加している実態も確認できましたし、輸送トラックにも活用されているとのことでした。

自動運転レベル4に対応する関係法令は整備されつつありますが、責任の所在やセキュリティシステムの信頼性など課題はある中、国においても自動運転に関連する様々なプロジェクトが推進されていることから、将来的には大いに期待されると思います。

本市においても人口減少が進むの中で、持続性のある公共交通施策を守る観点からも、多様性が求められると感じました。市民の足となる公共交通の確保は採算性を考えれば維持さえも難しいと思えますが、一方では技術の進歩によって新たな取組が可能になるものと感じられました。本市においても地域の実情に合った公共交通の構築を目指して施策を進めていますが、今後もこの度の視察研修を基に研究をしていきたいと思っております。

■高田 晃 副委員長

◆初めに

人口減少による公共交通の在り方や慢性化する運転手不足が課題となる中、自動運転バスの実用化に向けて前橋市は、2018年度（平成30年度）に群馬大学・日本モビリティ（株）や路線バスの運行を担う日本中央バス（株）と連携協定を結び、自動運転の研究を進めてきた。今回は自動運転技術を研究している群馬大学・日本モビリティ（株）の小木津武樹先生から、これまでの研究内容についてご教授いただいた。

◆現状と経過

2020（令和2）年度に、J R 前橋駅と上毛電鉄の中央前橋駅の間のおよそ1キロの区間で、民間の路線バス運行区間において、遠隔管制室から複数台のバス車両を同時監視することが出来る自動運転バスの実証実験が始まった。

車両の内部や前後、それに車体の下には遠隔監視のためのカメラが合わせて14台取り付けられ、走行位置はGPSなどで把握する仕組みになっているほか、運行状況は駅から6キロほど離れたバス会社の管制室から確認でき、運行に支障が生じた場合は、運転を手動に切り替えて運転席に座っている運転手がハンドルやブレーキを操作できるようになっている。同区間で自動運転レベル2の遠隔監視による実証実験には、10日間で1,035人が乗車している。2021年には5G通信を利用したカメラやセンサーにより、遠隔管制室からの識別距離を100mまで伸張している。

2022（令和2）年度には、研究用車両による運行から、営業用車両に自動運転システムを仮装した運行を実施。同時に、道路における人、自転車の飛び出しリスクや信号機の灯火を検知した情報をバス車両へ伝送、さらには道路白線計測による自己位置推定など、安全性向上の実証がなされている。

地域交通を守る「切り札」ともなり得る車の自動運転について、国は、条件に応じてレベル1から5までの5段階に分けている。前橋市のように運転手が補助的に乗車して一定の条件のもとでシステムに操作を任せる仕組みは「レベル2」に位置づけられていて、日本モビリティは2024年度までに無人での運転が可能になる「レベル3」での運行を目指している。

◆本市における取組の可能性

過度に自動車に依存した生活が進む中、自動運転バスの実用化は、運転手の担い手不足の解消や地域交通の維持にもつながると期待され、国が推し進めている。

人口減少や過疎化が進む本市においても、自動車を使えない学生や高齢者にとって地域の公共交通は必要不可欠な状況にあるが、自動運転バスの導入には課題が多く、導入までのイニシャルコスト（車両価格1,000万円、環境実験調査費1,000万円）や走行距離（運行範囲）の問題、降雪時の安全性、採算性の問題、また広大な面積を有する本市において走らせたい場所と走られる場所のマッチングなど、導入へのハードルは高いと感じる。

現在、全国各地で自動運転の実証実験が行われており、その結果や推移を見定めながら研究すべきものとする。

■上村 正朗 委員

1 現状

前橋市は人口336千人、面積311.59k㎡。自家用車への依存率が高く（75%）自家用車保有率が全国4位（群馬県）。中核市60市中、人口当たり乗合バス利用者数が57位（令和2

年)。免許非所有者の外出率が低く、中高生の交通事故件数も非常に高い。

JR 両毛線や上越線、上毛電鉄を軸に前橋駅を中心にバスが放射線状に運行されており、前橋駅周辺の市街地部分で各方面の路線が重複して運行している。市街化調整区域（人口分布低密度）では予約制のデマンド交通が運行されている。路線バスは委託路線が多く赤字補填による市の財政負担が大きい。また、バス運転手が不足して廃線・減便の恐れもある。

2 経緯

自動運転バスの実証実験は、平成 29 年、群馬大学が前橋市内に次世代モビリティ社会実装センター（CRANTS）を設立し、限定区間での完全自動運転（レベル 4）の実現を目指し公道での実証実験について前橋市に打診したことがきっかけとなってスタートした。

前橋市と群馬大学、日本中央バスが協定を結び公道における実証事件を実施した。なお、令和 2 年に群馬大学が日本モビリティ（株）を設立し自動運転システム等を提供している。

現在は、GPS と 3D マッピングによって自車位置を測定し、運転席にドライバーが座り、安全確認と緊急時の対応はドライバーが実施（レベル 2）している。当面は、ドライバーレス車両（複数台）の運行を遠隔制御することで運転手不足を補完し、さらには運行コストの削減を目指している。

3 課題

- (1) 技術的な課題としては、GPS 不感時の自車位置測定や 1 車線区間で駐停車車両があった場合の追越し、駅前ロータリー内走行、対向車のはみ出し等の場合の手動に切り替えるタイミングが問題となる。
- (2) 群馬大学が目指しているのは「地方部基幹路線」における実施であり、人口分布が低密度な地域（村上市の様な）では経済的効率性（対費用効果）の面から実施困難である。

4 特筆点

1 人のオペレーターが複数台のバスを遠隔操作することで効率的にバスを運行でき、バス運転手不足の解消につながる。また、導入費用を考慮してもその後のランニングコストを抑えることができ、市の財政負担の軽減につながる。

5 村上における取組

まちなか循環バス等での活用は技術的には可能だと思うが、経済的持続可能性の面から導入は困難だと考える。

将来的に導入実績と技術革新が進んで、コストが大幅に低減した段階では活用の条件が生まれる可能性もあり、情報の収集を継続的に行う必要があると考える。

■山田 勉 委員

自動運転システムの開発を担う群馬大学・日本モビリティ（株）、路線バスの運行を担う日本中央バス（株）と協力体制を築いています。

平成 30 年度には全国初の取組として、営業路線に乘客からの運賃收受を行いながらの長期

間自動運転実証を行った。路線バスにおける慢性的な人員不足の解消、将来的な運行経費の削減を図ることを目的とし、自動運転バスの通年での社会実装を目指しています。

村上市では道路が狭いため、自動運転は難しいと思います。もう少し幅のある道路を作って、安全に使用できる道を作ってもらいたい。

■三田 敏秋 委員

群馬県前橋市では群馬大学で乗合バスの自動運転技術の導入の取組について、群馬大学の先生からご教示をいただきました。

前橋市の課題として、市街地が低密度衰退、また自家用車の依存が高い、高齢化の進展により移動に関する課題が顕在化、車依存の社会、中高生の交通事故の多発等が挙げられます。加えて駅周辺でのバス路線の重複運行、市街化区域での交通運行等が挙げられます。また近年バス運転手不足や運行コストの削減から、自動運転技術の導入に期待が高まります。

そこで前橋市、市内バス会社、群馬大学で3者協定を結び、群馬大学では車両システムを提供する日本モビリティ（株）を設立。国の交付金を受け、公道での実証実験を行い、多岐にわたる課題に対応しています。また社会受容性調査においても市民の関心は高く、また自動運転乗車前後の印象比較においても、乗車前は70%強が不安、乗車後においては60%強が安心と答える等、市民説明会においても理解が高まっているとのこと。現在は有人での実証実験ですが、2025年度には本格実装を目標に、他地域、他路線への展開を目指しているとのこと。本市での可能性を伺ったところ、利用率の問題、長距離ではコストの上昇、今後普及が進んでコストが下がってからとの回答。現段階では、コンパクトシティのようなところでの普及が適当ということでした。

最後に大学構内でのコースでデモ車に乗せていただき、研修を終了。深刻な運転手不足という現状を解決する手段としても有効であると期待したが、村上市において移動困難者の移動支援として事業導入の可能性は、上記回答を踏まえるとかなり難しいものと考えます。