

産業建設委員会会議録

令和8年1月19日（月）
市役所本庁舎委員会室

委員 全員出席 牧野 晶、笠原大輔、神保貴雄、目黒哲也、今井久美、
寺口友彦、中沢一博
議長 出席 塩川裕紀
執行部 小高特命副市長、南雲建設部長、腰越産業振興部長、富所都市計画課
長（交通政策主幹）、西潟商工観光課長、塩原道の駅再整備準備室長
事務局 大津議会事務局長、書記

委員長（牧野晶）

開会。

（9時26分）

出席委員数は7名である。議長からも出席していただいている。

本日の調査事件は、配布のとおりとする。

委員長

2、調査事件（1）次世代交通推進本部についてを行う。

執行部より説明を求める。

建設部長（南雲久仁之）

当市の市民バス事業は、公共交通空白地帯の解消を目的に平成27年4月から市内13コースで運行を開始し、令和6年10月に南越後観光バス株式会社の路線バス廃止の代替として1路線が増え、現在14コースで運行している。利用者の利便性が向上するようにその都度修正を加えながら、現在に至っている。

市民バスを含む公共交通を取り巻く環境は全国的な課題となっており、人口減少や高齢者の足の確保だけでなく、新型コロナや世界情勢による物価高なども追い打ちとなり、今まで見えていなかった課題が一気にあふれ出した形となっている。最近では、事業者の運転士不足による路線の廃止、減便などが一番の課題になっている。

当市の市民バス事業においては、コロナ禍で利用者数は若干減少した時期もあったが、減少幅は路線バスより少なく、現在はコロナ禍前の水準に戻った状況である。これにプラスして路線バスの廃止に伴い、市民バスへ代替をしたことなどにより、令和6年度では平成27年の導入時の4万6,850人を若干上回る4万7,141人で過去最高の利用者となった。

このように目まぐるしく変化する公共交通の課題に取り組むべく、令和2年2月策定の南魚沼市地域公共交通網形成計画を更新し、南魚沼市地域公共交通計画を令和7年3月に策定した。これは地域公共交通の基本計画としての役割

を果たすもので、市の公共交通の課題を整理し、今後も持続可能な公共交通を実現するため、その目標と施策を示したもので、当市の課題に取り組むべく施策として公共交通の再編に着手したものである。

当市の公共交通事業者においても担い手不足、運転士不足は例外ではない。全国的な流れとして効率的な運行体系ということで、公共交通政策にA I オンデマンドの導入は必須となっていており、さらにライドシェアや自動運転なども導入や検討する自治体が増えてきている。

当市も小高特命副市長を迎え、これからの公共交通をどうしていくかを市長をトップとした次世代交通推進本部を掲げ、重点的に取り組むことになった次第である。市民バス等の路線バスを通学バスや観光系バスなどとともに総合的に検討し、持続可能な公共交通体系として事業者と協議を行い、準備が整った路線からA I オンデマンドを導入していきたい。

都市計画課長（富所了）

<資料No. 1 に基づき説明>

資料No. 1 - 1、地域公共交通を取り巻く状況についてである。地域公共交通を取り巻く状況は大きな転換期を迎えており、これまでの運行方法では公共交通を維持していくことが極めて困難な状況になってきている。少子高齢化の進行や市内の免許返納者は毎年 230 件を超えており、市民バスの利用ニーズは高まっているもののバスやタクシーなどの運転士不足は深刻化してきており、既存のバス路線を維持することが困難になりつつある。加えて、人件費や燃料費の高騰などの問題もあり、交通事業者の経営にも大きな影響が考えられる状況を踏まえて、行政をはじめとする交通事業者が相互に協力して、持続可能な公共交通サービスの維持確保を図るために、令和 7 年 3 月に南魚沼市地域公共交通計画を策定し、課題解決に向け取組を始めたところである。

4 つあるグラフの左上が、市内在住者の免許返納件数である。南魚沼警察署の資料で令和 4 年が 230 件、令和 5 年が 245 件、令和 6 年が 241 件である。グラフの左下が、市内の第二種免許保有件数で、新潟県警察の交通年鑑から各年の 12 月末の数字を抜粋したものである。青色が大型第二種免許、茶色が中型第二種免許、灰色が普通第二種免許になっている。合計で令和 3 年が 908 件、令和 4 年が 871 件、令和 5 年が 860 件で、少しずつ減少してきている状況が分かる。

グラフの右上が市民バス利用状況で、年間の市内全体の市民バス利用者数を都市計画課で取りまとめたものである。令和 4 年が 4 万 313 人、令和 5 年が 4 万 2,485 人、令和 6 年が 4 万 7,141 人で、少しずつではあるが、増えてきている状況である。グラフの右下の路線バス利用状況は、令和 4 年の 17 万 371 人から令和 5 年は若干落ち込んだが、令和 6 年は 17 万 166 人で、令和 4 年からは少しの減少という状況である。

2 ページの次世代交通推進本部の発足についてである。地域住民の移動手段の維持確保を図るため、多様な輸送サービスについて検討を進める中で、A I オンデマンドバスの導入が最適との判断になり、令和 7 年 9 月定例会で補正予算

の承認をもらい、取組をスタートしている。10月7日には市長を本部長とする次世代交通推進本部も発足している。次世代交通推進本部は、公共交通が抱えている諸課題に総合的に立ち向かうことや持続可能な運行体制の実現を目的として、全庁を挙げて部署横断的な取組を推進するために設置されたものである。

次世代交通推進本部の下部組織としてミライ交通戦略会議を置き、その中では3つのミーティンググループにおいて、様々な輸送資源の活用検討を進めている。①A I オンデマンド・ライドシェアMTGは、令和7年12月23日に第1回目の会議を開催した。地域づくり協議会との連携を含めたA I オンデマンドやライドシェアについてで、担当部署は記載のとおりである。12月23日の会議では、基本的な運行内容について決定を行った。

②自動運転バスMTGは、自動運転バスの運行検討や補助金などの事業費についてで、こちらも令和7年12月23日に第1回の会議を開催した。導入の可否と運行した場合のコース案について取りまとめを行っている。

③観光循環バスMTGは、令和7年12月23日と令和8年1月9日に会議を開催している。市内の観光名所などをめぐる巡回バスや近隣自治体へのネットワークなどの観光系バスの運行についてで、観光循環バスの運行の可否について検討している。

3ページ、次世代交通推進本部の推進体制図である。市長を本部長として、副本部長に小高特命副市長、顧問に南雲総括副市長が就いている。次世代交通推進本部の事務局は都市計画課が務め、事務局長は建設部長が担っている。また、第三者機関である南魚沼市地域公共交通協議会と情報共有を行い、連携しながら次世代交通の取組を行っている。

4ページ、公共交通の方向性及び進捗状況である。公共交通改変は3本柱を掲げ取組を進めている。①ミックス集約化である。路線バス、市民バス、スクールバスのバス体系を、1つに混乗できないか、そして最適化を図っていこうということで検討を進めている。

②ハイブリッド化である。1路線の中に通勤通学の混雑時は定時定期型の路線バスとして運行を行い、日中の閑散時間帯は範囲拡大の予約型のA I オンデマンドバスを運行するという2段構えのハイブリッド化を検討している路線もある。

③行き届くガイドということで、利用者に対する丁寧な説明になる。利用者に対して、公共交通の解説を新たな方法で行い、利用に際してさらなる告知と寄り添うことで利用率を高めていきたい。

上田地区の市民に対し、A I オンデマンドバスの利用説明会を令和8年3月に13回予定している。A I オンデマンドバス利用の説明会のみではなく、市民への説明のための関係者説明会を庁内の部署や関係団体組織、施設に対しても開催していきたい。職員向けの説明会は、令和7年12月に全部で5回実施した。また、令和8年1月に市政懇談会という形で、城内地区、五十沢地区、大巻地区を対象にA I オンデマンドバスの説明会を実施した。そして3月には、上田地区

に実際の利用説明会として予約の仕方などの丁寧な説明会を行っていく。併せてホームページやチラシなどでも告知を行っていききたい。

5 ページ、市民バス再編計画及び来期改変予定である。令和 8 年 4 月から第 1 次再編で、上田地区を実施する。上田地区は通学利用が非常に多い地区ということで、朝夕の定時便と A I オンデマンドのハイブリッド化を予定している。第 2 次再編は令和 8 年 10 月からである。城内・五十沢地区も朝夕は通学利用が多いということで、朝夕の定時便と A I オンデマンドのハイブリッド化を予定している。塩沢・石打地区、中之島地区と上田地区を合わせた中之島・上田地区、六日町・大巻地区は、A I オンデマンドのみで運行する。第 3 次再編は令和 9 年 4 月からを予定しているが、できれば令和 8 年中に前倒しで進められたらと思っている。浦佐・藪神地区と大崎・東地区である。浦佐・藪神地区も、通学利用が多いということでハイブリット化を予定している。

下段には、A I オンデマンドに併せ、自動運転バスの実証実験検討、ライドシェアの実証実験への支援も検討している。自動運転バスは、ミライ交通戦略会議の中で六日町駅から市民病院のルート、浦佐駅から魚沼基幹病院のルートを検討した。案として病院のルートを提示した理由は、市民バスの利用者は病院への利用が一番多いということが挙げられ、その中でも職員を含めた魚沼基幹病院への利用が非常に多いことから、運行する場合は浦佐駅から魚沼基幹病院のルートが最適だろうと考えている。ライドシェアは、タクシー不足の週末や夜間に限定した中で、市内のタクシー事業者の中に 1 社、ライドシェアの取組を令和 8 年 4 月から始めたいという動きが出ている。その取組に対して支援をしていきたいと考えている。

6 ページ、7 ページ、公共交通改変のタイムスケジュールである。令和 8 年 4 月 1 日から第一次実証実験開始ということで、上田地区での実証実験は 3 か月間を考えており、本格運行は 7 月 1 日からである。この 3 か月の実証実験の中で、実際に利用者からの意見を聞き、停留所の位置変更など、よりよくなるように修正していききたい。令和 8 年 10 月 1 日から第二次実証実験開始で、こちらも 3 か月間の実証実験を行う予定である。利用者から意見をもらった中で修正を加えて令和 9 年 1 月 1 日から本格運行を行いたい。令和 9 年 4 月 1 日から第三次実証実験を予定している。こちらも同様に 3 か月間の実証実験を行い、意見をもらい修正し本格運行を令和 9 年 7 月 1 日から始めたい。

8 ページ、全体計画の区割り図である。色分けごとにバスを運行する予定で、6 地域でそれぞれ運行を開始していく。なお、六日町地域、浦佐地域、塩沢地域はある程度利用者が多いことが考えられるので、基本は各地区でバス 1 台の運行と思っているが、利用者が多い場所は 2 台または 3 台を検討している。この区域内と六日町の市街地を結ぶ区間でしか利用ができない形でスタートするが、将来的には市内全域を 1 つの区域にして市内であればどこでも移動ができる形を検討している。

資料 No. 1 - 2、上段には A I オンデマンドバスの特色をまとめている。A I オ

ンデマンドバスは、予約に基づく乗合バスであり、時刻表がなく、安価な料金である。停留所が多くなり、予約のない停留所を経由しないので最短コースで運行する。コースが決まっておらず、当日の予約状況により最短距離で運行し、毎日ルートが変わる。

①地域交通の継続が非常に危ないということで、路線・市民バスをオンデマンドバス化へとある。決まった幹線道路を同じ時間に運行するのが路線バスで、市民バスは決まった地区内の道路を同じ時間で同じ停留所を経由して運行している。これらを合わせ持つものがA I オンデマンドバスということになる。現在、少子高齢化による運転士の減少や利用者の減少、人件費や燃料費の高騰による経費の増加で、地域公共交通は全国的に危ない状況になっている。市内では路線バスが令和7年に城内地区、五十沢地区、上田地区において各1便ずつ減便され、令和6年は魚沼市から茗荷沢を通過して浦佐駅に行く路線と、六日町駅から君帰を通過して五日町駅そして大崎地区に通じる路線の2路線が廃止になっている。そのうちの六日町駅から大崎地区に行くコースは、市民バスでカバーしているが、路線バスは運転士不足が非常に顕著であり、バス事業者からも度々相談を受けている現状である。利用者の減少や運転士不足、そしてこれらの社会課題を解決するためにA I オンデマンドバスを導入するものであり、現在、市内で14路線、13台のバスで運行しているものを、6地域、10台のバスで運行が可能だと考えている。路線バスは南越後観光バス株式会社と相談しながら、再編を考えており、経費についても大分抑えられるのではないかと考えている。

②オンデマンドバスとはいったい何ですかということで、イメージとしては乗合型の安価なタクシーということだと思っている。A I オンデマンドバスにはいろいろなメリットがあるが、中でも停留所の数が増えるので、乗降が非常に楽になること、時間の融通が利くことである。予約に基づくバスなので、利用者が予約をすれば好きな時間にバスが来る仕組みである。一方で予約が必ず必要になるので、予約方法が心配だという意見をもらっている。予約方法は、電話による予約とスマホのアプリでの予約を検討している。予約方法の説明は、3月に入ってから利用者に丁寧な説明会を開催していきたい。県内30市町村のうち12の市町村でA I オンデマンドバスが導入されている。全国では1,788の自治体のうち3分の1が既にA I オンデマンドバスを導入している。

③地域移動の要オンデマンド交通を導入ということで、オンデマンド交通とは、利用者が電話や携帯で簡単に乗車を予約することができる交通手段である。利用者の条件や利用状況に対応し、利用者の希望にできるだけ応じて、時刻や経路が変わる交通手段として、全国の新公共交通機関として拡大しつつある。

④3つのバスタイプを覚えてくださいということで、A I オンデマンドバスを利用して朝晩の定時定路線、日中のA I オンデマンド、さらに閑散期は周遊観光として一台三役という利用ができないか検討を進めている。

⑤は資料No.1-1、8ページと同様であるので割愛する。

⑥全国オンデマンドが広がる意味とはということで、現在市民バスの停留所

は 252 か所ある。A I オンデマンドバスでは、停留所を 3 倍以上の約 800 か所に増やす計画である。各集落内に 3 か所程度の停留所が設置できるように検討を進めており、自宅から歩いて 300 メートルくらいで停留所に到着できると考えている。例えば、五十沢・大月コースは現在 1 日 2 往復しか運行していないが、A I オンデマンドバスになると利用者の予約に基づいて、1 日に何回でもバスが来るようになり、とても便利になると思っている。

⑦デマンドとは半分 A I と地元力の理解ということで、基本的に予約での配車になる。利用者の不安は予約の仕方であるが、スマホのアプリを利用して予約が難しいという人に対して、電話での予約ができるようにコールセンターを設置し、丁寧に受付をして配車をしたい。例えば、9 時頃に六日町駅へ行きたいという電話が入ったら、コールセンターで本人に変わって A I に打ち込みを行い、出てきた情報を利用者に伝える形を検討している。また、スマホ等に慣れている人は、スマホのアプリを利用してもらおうと近くの停留所に何時頃バスが到着しますのでお待ちくださいという案内が即座に出るので、非常に便利になるのではないかと考えている。

⑧オンデマンド運行。全国の実証実験ということで、全国で動いているオンデマンドバスは見ると分かるように大体ハイエースを使用している。当市も 10 人から 14 人乗りのハイエースタイプのバスの運行を考えている。

委員長

質疑を行う。

寺口委員

①資料No. 1 - 1、4 ページ、公共交通改変についての 3 本の柱に関連して、市が負担している経費の節減につながるよにということで、経営形態について聞く。路線バスは民間事業者が行っているが、市民バスは民間が行ったものに対して市が補助する方法をとっている。そしてスクールバスは市直営であるが、ほぼ民間に委託している。結局のところ市と民間と経営形態が 2 つ存在しているが、経費節減につながるということであれば、経営形態の統一について今後はどうなるのか。

②公共交通政策を始めるにあたり、アドバイザーとして N T T に業務委託を行っている。N T T に対して行った業務委託が公共交通の改変について、どのような効果を与えているのか。

③資料No. 1 - 1、5 ページ、ライドシェアの実証実験への支援について、運転士確保は非常に大事な部分である。既に湯沢町ではライドシェアを実施しているが、本当にライドシェアで運転士確保につながるようになるのか。民間の事業者では運転士不足でタクシーやバスも台数を減らしている中で、一般の人に運転してもらっても、なかなかそこまで踏み出そうという人を見つけることが非常に難しいと思っている。そういう意味でこのライドシェアで運転士不足が解消できることにつながるかと考えているか。

④資料No. 1 - 1、6 ページ、7 ページ、スケジュールについて、実証実験が始

まるのは、ほぼ夏場である。冬季の雪の中のバスの運行では、非常に遅れたり、あるいは運休が発生している。令和8年12月上旬から令和9年1月中旬にかけて、路線別改変及びミックス集約化説明会開始となっているが、結局NTTにしても、恐らく冬場の我々の雪の実態を全く知らないといった中で、この冬場の実態を考えたときに、やはり令和9年4月1日の第三次実証実験開始までに、冬場どうするかということを、大きな問題として捉えなくてはならないと考えている。冬場に対する考え方と、実証実験をしながらということであっても、そこを臨機応変に対応していくということであれば、どういう体制をとっているのか。

都市計画課長

①バスの統合再編は、これまで学校教育課とスクールバスとの統合ができないかという会議を2回行っている。市民バスや路線バスは主に市街地の中心部へ行く、学校は郊外へ行くということもあり、なかなか重なる部分はないが、会議では7路線7区間でスクールバスとの統合が可能ではないかという意見であった。その後、NTTの業務委託が決まり、それでよいかも含めて、検討を進めている。学校へ行くまでの全部の区間で統一ができるかというところではなく、市民バスあるいは路線バスの一部区間だけの場合もあるので、これからさらに検討を進めていかなければならない。

②NTTからは、今進めているAIオンデマンドのシステムそのものの仕組みづくりを行ってもらっている。NTTから何かアドバイスがあるなどではなく、AIオンデマンドのシステム自体の構築と令和8年3月から始まる上田地区と一緒にしてもらい、アプリの操作や申込みの操作といった部分を一緒に行っていく。

③ライドシェアが運転士の確保につながるのかである。これは実際行ってみないと分からないが、可能性としてはあると思っている。令和7年3月に取りまとめた南魚沼市地域公共交通計画では、これからあらゆる輸送資源について検討を進めていかなければならず、その一角でこのライドシェアについて、市内のタクシー事業者の中で動きが出ているので、応援をしていこうということである。

④指摘のとおり雪道の運行は非常に気になっている。AIオンデマンドの事業者はNTTだが、全国で実証実験を行っており、もちろん雪が降る自治体の実証実験も行っている。しかし、ほかの自治体と違うのは豪雪地帯ということで、雪の量が違うことであるが、これからと言ってしまうとそれまでだが、冬場は初めてのケースなので、何か問題や課題が生じてくるようであれば、冬の運行を見て修正や改変を臨機応変にしていきたい。

寺口委員

①1番目の質問についての答弁がかみ合っていなかったと思っている。経費節減となる経営形態の統一ということについて、市直営と民間に対する補助がある。市のスクールバスは市直営でありながらも委託もある。民間が行っているものに補助を出すなど、今は3本立てになっている。その形態をどう統一していく

のか。

多分民間は路線バスを撤退したいのであろう。そうした場合に、市が考えている公共交通の形態全体について、市の直営として民間に委託していく方法でいくのか。そういったところの考え方を聞きたかった。

お金をかけても衰退していくようであれば経営体をほぼ一本化して、そして経費節減につなげ、もっとよい方法にするという認識を持っていたわけだが、その説明がなかった。経営体の統一については、路線バス、市民バス、スクールバスの今の方法はどう変わっていくのかという説明をもう一度願いたい。

建設部長

①路線バスは、自治体をまたぐような路線があり、そこは近隣の市町村が関わる部分で、今後の情勢にもよるが、直営ではできないことがある。

都市計画課長

①路線バスと市民バスを統一して、同じ運行形態の経営にしたほうが効率は確かによくなると思うが、民間企業は自分たちの経営があるので、一緒になるかどうかは相手次第である。また、運転士不足の中であるが、できるだけ路線バスに残ってもらいたいというのが正直なところである。ここで再編をすると運転士の数も減ってしまう。そうではなく、路線バスは路線バスでできるだけ頑張ってもらいたいと思うし、そこでどうしてもカバーできない部分は、徐々に再編をしていく考え方になると思っている。ここで一挙に、2つの路線を1つにするのではなくて、経営が難しい路線については、市民バスでカバーし、応援していこうという考え方で動いている。

寺口委員

①なかなかかみ合わない。要するに、路線バスも含めて全部市が直営で行い、直営の部分について、いろいろなバスの形態を民間に委託するという方法になるのか。今までと同じであるとする、路線バスは民間が全て行い、それに対して赤字であれば、市が補填をする体制を残したままなのかと聞いたわけである。それが残るということであれば、この公共交通の改変でどこが経費節減になるのかを一番聞きたい。

特命副市長（小高直弘）

①正直な話をすると、ほかの自治体の考え方や実績も見ているが、最終的に不要に走っている路線バスは廃止をしてもよいのではないかとと思っている。今までは、路線バスを廃止すると言われたら、そこに対して市から補填をする形で維持をお願いしていた。これからオンデマンドバスを導入することにより、路線バスの部分もかなりカバーできるようになってくるので、その部分を縮小する形でかなり経費削減になると思っている。

ただ、課長も言っていたが、それを一挙に進めるといろいろなところでひずみが生まれる。オンデマンドバスを走らせることによって、路線バスがどのような動きをするのか。また、一挙に変えてしまうと市民も混乱するので、徐々に進めていく形をとりたい。

スクールバスについては、朝晩の送迎以外の空いている昼間は市民の足に使うようにと国も検討している。

そういう形でどんどん効率的に一本化していき、どんどん変えていきたい。

寺口委員

①答弁がかみ合っていない。

委員長

整理すると建設部長の答弁もあり、都市計画課長の最初の答弁もあったが、まだあるのであればもう一回許すが、どうか。

寺口委員

①経営については従来どおりのままということである。それはそれでいくのだと言ってももらえればそれでよい。その中でも、ミックスしてどうなるか行ってみようとしていることは分かった。

路線バスがこの路線を走ることについて、民間事業者が辞めたいと言ってくるのを待つのか。市がこうするから辞めて市と一緒に行わないかと言うのか。そこまで考えての経営統合かということを知りたかった。

4回目を許してもらったので、ぜひとも明確な答弁をお願いします。

都市計画課長

①経営については、路線バスは路線バス、市民バスは市民バスということで、今までどおりの形態で当面は行っていく予定である。

今井委員

委員会の資料が届き、読んでから令和8年1月17日にあった五十沢地区での市政懇談会に臨んだが、漠然とした説明で分からなかった。今日の話聞いて、何となくイメージが湧いてきたし、やはりこれは予約してみて、本当にバスが来るということを体験しないとよく分からないと思う。市政懇談会に参加した人たちは、ほとんどが高齢者であった。また誰かが説明しないと駄目である。これから実証実験を行う上田地区は五十沢地区と似ており、一本の県道で上下が結ばれている地域である。非常に地形が似ているので同じような課題が出てくると思うが、小高特命副市長が何度も説明に行き、何年もかけて仕上げていくものがA I オンデマンドという話を聞かせてもらって安心した。確かに寺口委員が言うように、雪国の課題もいろいろ出てくると思う。そういうことも含めて、予約の中継地点は五十沢地区だと開発センターになるのか。どこかを中継するようなイメージでよいのか。

建設部長

五十沢地区の中継地点は地域づくり協議会ではないが、そのあたりも総務部企画政策課とも連携しながら、拠点づくりを進めていければと思っている。

上田地区についても、上田地区の地域づくり協議会は工場団地あたりにあるが、そこには停留所をつくり経由する形を考えている。

今井委員

地域づくり協議会を核とするのかと聞いたのは、思っていたものと少し違っ

ていたからである。予約の方法など情報を提供するの、やはり地区の中核であれば情報が届きやすいので、そのような形も将来的には考えてもらいたいと思うし、始まる前に丁寧に説明会を行ってもらわないと、A I という頭文字がついているだけで私たち高齢者はなかなかぱっと入っていけない。利用する人が利用しやすいものであってこそ一番の施策であるから、丁寧にやってもらうようお願いする。

建設部長

実際に市民バスを利用している人たちもきちんとフォローしながら、さらに地区に入っていき、上田地区では 13 会場で説明会を行う。いろいろなところで問合せがあったときには全庁を挙げての体制も整えている。

委員長

確認だが、電話受付はコールセンターで間違いないか。

特命副市長

集中センターをつくり、集中センターに予約をしてもらう形である。中には、集中センターに予約ができない、電話すらかけられないというときに拠点を一上田地区の場合は、上田地区センターの事務局長が代行して連絡をするということで拠点を使ってもらう形になるのではないかと考えている。

拠点の事務局長などが、例えば月曜日に買物に行くからと地域住民を募り、予約をまとめて取り、買物に行き帰ってくるといったことを初めは拠点事業で行ってもらいたいと思っている。

個人的に移動したい場合は集中センターに電話をしてもらえれば、そこで受けてもらう。もっと発展していけば、スマホで予約ができるようになってくるのではないかと予想している。

中沢委員

①経費と利用料金である。総合的に経費を考えると予算的に減になるのではないかと報告があった。現在、市民バスは 1 人 1,600 円くらいの経費がかかっていると思う。今後はどのくらいの経費を考えているのか。予算も含め、よりよいものをつくる中で、どのような想定をしているのか。

また、料金体系がどうなるのか。距離や障害者など、ニーズがかなりあり、市民は注視している。現在の想定を聞かせてもらいたい。

②コースの件である。エリア内ということが一つの原則だが、通院や買物が一番の地域の声である。将来的には市内全体という考えであると聞いたが、例えば、大巻地区から魚沼基幹病院へ行くことを心配する声を聞いている。その部分を聞かせてもらいたい。併せて、先ほど同僚議員からもあったように、健康づくりを進めていくためにも地域の拠点づくりをどうしていくか。今後大事になってくる部分ではないかと考える。どのように考えているか。

③停留所を集落で 3 か所想定していると説明があった。これは地域と協議して計画した中で 3 か所を決めようとしているのか。行政が停留所を決めるのか。

④聞いているとよいことばかりのような感じがする。マイナスを考えるとし

たらどのようなことが想定されるのか、聞かせてもらいたい。

都市計画課長

①経費についてである。市民バスは14路線で13台のバスで運行しているが、料金を一律300円で行い、国県の補助金が今と同じように約700万円弱、そして運行経費が大体1日3万円と仮定して試算をすると、現行より1,700万円くらい安くなり、経費削減が行われると考えている。料金が一律400円になると、2,100万円くらい経費削減できると試算している。

料金体系は、一律で行っていききたい。検討しているのは1回の乗車で300円から400円程度。距離ではなく、1回当たりで考えているが、運行エリアが市内全域に変わったときには距離制の料金をその時点で判断して導入になるかと思っている。

③集落内の停留所の3か所については、停留所の場所はまだ決定していないが、1か所は集落センターに設置が必要と思っている。残りの2か所は、まずは行政主導で設置し、試験運行で地域住民から意見をもらった中で、勘案しながら変更していききたい。

④マイナスは、予約の申込みでつまづくのではないかとということだけである。あとは、中沢委員が言うように悪いことはない。このAIオンデマンドで、行政も経費削減ができ、市民も利便性が高まるということで、私が知る限りではデメリットはない。あるとすれば、申込みに少しつまづく人がいるのではないかとと思うので、そこは丁寧な説明をしていききたい。

特命副市長

②拠点に関しては、想定でまだ決定ではない。ただ、次世代交通推進本部を立ち上げ、その中でも他課と協働しながら横軸で進めている。拠点で何を行うかは先ほど話したとおり、申込みができない人や利用に不慣れな人に対して拠点がどのように活躍していくかである。例えば、月曜日は皆で温泉に入りに行く日、水曜日は皆で買物に行く日などというものを各拠点単位で組み、皆が一緒にAIオンデマンドを利用しながら行動していくようなことから始めていこうかと思っている。中には、拠点に集まってカラオケに一緒に行く、小さなミニバスを与え近所のコミュニティーを司るなど、そのような形で拠点を十分に踏まえた形で動いていこうかと思っている。既に上田地区の事務局長に話をしており、どのようなことが拠点でできるか、拠点からどのようなイベントがつくれるのかをまずスケジュール化していく形をとっている。

③停留所は必ずしも3か所ではない。実証実験を経て、5か所に増えるかもしれない。逆に乗り降りがないようなら、1か所になるかもしれない。それを実証実験中にどんどん詰めていく形である。タクシー業務と同様に個人宅の前まではやはりできない。そういう部分も踏まえながら、より便利なものを実証実験中に進めていく形になる。実証実験終了後も変更することになるかもしれない。集落の中3か所で計算すると300メートル置きくらいに停留所ができると言われているが、50メートルかもしれないし、1キロメートルになるかもしれない。

このような形でそれをどんどんA I オンデマンドでデータをつくっていく形である。

④オンデマンドで悪いことがあるのかという質問はよく出る。全国 1,750 自治体の約 3 分の 1 で行っているが、予約の乗合タクシーが走っているところを含んでの 3 分の 1 であり、我が市の場合はA I を入れる。A I によってかなりレベルの高い判断をA I が行う仕組みになっている。A I を入れているところは、今のところ 100 数か所くらいだと思う。上のレベルを入れていこうと思うので、少し時間もかかるのではないか、もしくは不都合が出るのではないかということがある。今のところ、ほかの町での不都合のうち 7 割くらいは高齢者には予約が難しく、これを何とかスマートにすること。あとの 3 割くらいは、工事で通れなかった際のコースの変更や 10 人乗りの車両に予約が 10 人以上となり乗れない人が当日に出てくる、こういうトラブルをどう防ぐかということくらいで、先ほど課長がよいことづくしだと言ったが、づくしとまでは言えないが、経費的にもいろいろなことでよいことが多いと考えている。

建設部長

④補足する。現在市民バスの料金は一律 200 円だが、オンデマンドバスでは 300 円から 400 円を考えているので、どうしても 200 円据置きというわけにはいかず、そこは利用者にとってはマイナスかと思う。

中沢委員

①例えば障害を持っている人、また子供の料金について、現在考えているかもしれないが、答弁がなかった。考えている、考えていないでも結構なので、聞かせてもらいたい。利用回数が多くなってくると思うので、その部分を吟味した中で計画してもらいたい。

細かいことの確認であるが、アプリか電話で予約するわけである。時刻表がなく、毎回違うわけである。時間が違ってきた場合はA I が判断をして、その場で分かりましたではなくて、後でこの時間帯にお待ちくださいという連絡が追ってまた来ると、当事者は思ってよいのか。

また、今イベントが多くなっていて高齢者がイベント会場に行きたい場合、日曜日に市民バスが出ていない。日曜日に関して、どのような形を考えているのか聞かせてもらいたい。

都市計画課長

①障害者が車椅子利用なのか、そのほかいろいろな障害があると思うが、例えば車椅子利用の対応はなかなか難しい。運行事業者とも相談をしながら、そういった話があるようであれば、車椅子対応のバスの導入に向けて検討していかなければならない。障害の程度によっては、市民バスよりも福祉タクシーを利用してもらい、あるいは通常のタクシーを利用してもらい、ライドシェアを利用してもらいといった、ドアツードアの移動のほうが一番ではないかと考えている。

委員長

障害者割引や学生割引のことではないのか。

都市計画課長

①障害者割引と学生割引については、導入を検討している。

配車時間の連絡は、例えば電話で連絡をもらえれば、オペレーターが代わりにA Iへ打ち込み、オペレーターからいつどこへ伺うという連絡を必ず行う。アプリであれば何時頃であるというものがその場で分かると思う。

土日祝日の運行については、現在の市民バスのように、当初は運行は行わない予定としている。

神保委員

①新潟県内のオンデマンドバスの状況をみたときに、上越市の実証実験で想定よりも利用者が少なかったために本運用を遅らせたという事例があった。そういった利用者が想定より少なかった場合の想定はしているのか。また、そうなった場合はどのような対応をとるのか。

②予約方法がすごく大事になってくる。どのようなアプリになるのか。幅広い年齢層が使うアプリになると思うので、簡易性——工夫し分かりやすいものになるのか。アイデアがあれば教えてほしい。

③停留所が3倍に増え、使わなければ移動していくとのことだが、どういったデザイン、どういった形になるのか。イメージが全くつかないので、決まっていることがあれば教えてほしい。

都市計画課長

①実際にどのくらいA I オンデマンドを利用してもらえるかということは、私たちが初めての事業で分からないので、3か月の実証実験を予定している。その中で、ある程度見極めて対応を検討していきたい。

②五十沢地区の市政懇談会に出られた委員もいるが、市政懇談会ではほとんどが高齢者であった。その際、LINEの利用を聞いたところ8割から9割くらいで使われているということが分かった。LINEについては、すごく使いこなしている実態があり、LINEでも申込みができるように考えているし、またアプリも難しくならないよう、NTTの話では3つか4つ情報を入力すれば、申込みが完了できるようになると聞いている。アプリについては実際にはまだ見えないので、どのようなものができあがるかについてはこれからになる。

③停留所は説明したとおり、3倍に増やし約800か所になるが、この800か所全て表示をするわけではない。公共施設については固定式の停留所を設置したいと思う。集会所のような場所には張り紙式の停留所ができるが、それ以外については、クラウド式の地図上での表示といった停留所にして、意見を聞いた中で、少しずつ臨機応変に停留所を動かすことができる形で検討している。

目黒委員

①資料No.1-1、1ページ、運転士不足の対策として、市で第二種免許取得の補助金を出したと思うが、何人が申請し、取得したのか。

②2ページ、観光循環バスのミーティングチーム内で、近隣自治体のネットワークの記載があるが、今どのようなネットワークづくりをしているのか。現段階

で検討していることを教えてもらいたい。

③4 ページ、ハイブリッド化のオンデマンドバスの運行は 10 時から 15 時である。その他のハイブリッドではない地域において、オンデマンドバスの運行時間帯は何時から何時くらいを想定しているのか。

都市計画課長

①令和 7 年度の第二種免許取得の補助金については 2 件の申請があったが、1 件取下げがあり、1 件になる見込みである。

②近隣の自治体との連携である。湯沢町をメインに考えているが、観光戦略推進本部との連携を進めながら取り組まなければならないと思っている。ミライ交通戦略会議の中で、昼の時間帯前後は、市内でもタクシー利用者が多いということが、タクシー事業者の聞き取りの中で分かった。当初想定していた昼の時間帯前後を観光周遊バスあるいは、湯沢町からの食事難民バスといった観光者向けのバスに利用しようと思っていたが、難しいのではないかとと思っている。状況を見ながら取り組んでいきたい。

③ハイブリッドではない地区の A I オンデマンド運行時間については、まだ決定ではないが 8 時半から 17 時半くらいまでの検討を進めている。

副委員長（笠原大輔）

①運用が始まるという前提で聞く。コールセンターを設置するという話であったが、市内で外に出さずに自前での運営になるのか。仮に外に出すのであれば、コストの規模感はどの程度になるのか。N T T の話もあったが、システムのコストも恐らく A I 導入に際してはかかってくると思うが、今回の切替に当たって各所にあるコストの規模感を聞きたい。

②電話の受付は、いつでもできるものなのか。ほかの自治体で乗ったことがないので、乗るときにどのようなことが想定されるのか。利用者目線でいくと受付はどの程度のことまで可能なのか。

③最初はエリア別運行で行い、その後、エリアの壁をなくし好きな形でメリットを最大限に生かした交通にしたいというときに、恐らく距離別の料金に変わるという説明を聞いたが、そうなる、バスを降りるときに現金をじゃらじゃらとするわけである。定額であれば、現金 200 円を手にとってといったことが可能だが、距離別の料金となったときに、複数人いた場合どんどん運行が遅れていくイメージがある。なかなか我々の人口の規模感だと難しいかもしれないが、決済方法が充実しないと利便性も総合的には上がってこないのではないかと。都内の交通機関はモバイル S u i c a などととにかく便利なわけである。そういった決済方法を今後、検討する余地があるのか。

④具体的な利用者目線になってしまうが、A さんが 9 時頃に六日町駅に行きたいと予約をし、そのあとに別の人が同じエリアで別の予約が入れたときに、最適なルートを通ったとしても予約時間がどんどんずれていくのではないかと。どういうリアルな運行になってくるのか。あと、予約はいつからできるのか。それに対して、予約時間のリマインドがアプリを使ってうまくできるのか。

都市計画課長

①市内のタクシー事業者でコールセンターを受けてもらう予定である。A I オンデマンドのシステムは、ランニングコストが年間 1,000 万円くらいの見込みである。受付時間については、アプリの場合は 24 時間であるが、電話受付はコールセンターに人がいる時間帯しかできない。多少の前後はあるかもしれないが、8 時前後から 17 時半前後と考えている。

②同じエリア内で後から予約が入ってきた場合についてである。最初に予約をした人がまず優先になり、最初に予約をした人の時間は絶対にずれない。2 番目に予約をしてきた人が、1 番目の予約に合わせる形となる。例えば、1 番目に 9 時の予約しているケースでは、アプリやコールセンターの中で 2 番目の予約には 9 時 15 分であれば乗れるかどうかという案内が出てくるかと思っている。

予約できる期間は、1 週間前から 30 分前くらいの間で検討を進めている段階である。

建設部長

③料金については、前払いを考えており、そのほかにアプリ内での決済で料金を払う機能も検討している。

委員長

到着時間が、ずれることはないのか。

都市計画課長

到着時間も一番最初に予約した人の時間は絶対に動かない。例えば、9 時に到着したいという予約が入ると、後から、2 番目の人が、9 時 30 分頃に到着したいという予約が入っても、その場合は次のバスを案内する形になる。最初に予約した運行の時間帯の中に、2 番目、3 番目の予約の時間帯が組み込めるかどうかで判断していく。2 番目、3 番目の予約が組み込めないとすると、次のバスを案内するか、15 分や 20 分前後の時間帯であれば乗れるかどうかという案内が出るかと思っている。

委員長

質疑を終わることに異議ないか。

〔「異議なし」の声あり〕

委員長

質疑を終了する。

委員長

調査事件（1）次世代交通推進本部についてを終了する。

休憩とする。再開を 11 時 10 分からとする。

（10 時 58 分）

委員長

休憩を閉じて会議を再開する。

（11 時 09 分）

委員長

(2) 観光戦略推進本部についてを行う。

執行部より説明を求める。

産業振興部長（腰越勝利）

当市の観光は過去から冬のスキー関係の産業を中心に、天地人のあった平成21年度の468万人が入り込み者数のピークであった。その後、異常少雪の年が増えたこと、観光施設の老朽化等が増え廃業等もあったことから、冬季観光は伸び悩み、選ばれる観光地としての訴求力が試される時期があったと感じている。2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けてインバウンド観光への投資にも力を入れ、ある程度成果が出た平成30年度は390万人ほどの入り込み者数まで回復した。しかし、その後発生した新型コロナウイルスの蔓延から、令和2年度には200万人を下回る状況となった。コロナ禍を経て生活様式の変化に伴い、観光に対する価値の求め方や旅行形態も変わったことから、それに対応しながら持続できる観光地づくりを目指すため、南魚沼市観光戦略を策定し、取組を開始したところである。

観光戦略を進める上で行政が主体となる南魚沼市観光戦略推進本部について、南魚沼市観光戦略の説明も併せて商工観光課長から説明する。観光戦略推進本部については、市長を本部長とした長い取組になると思うので、議員との意見交換や協議をしてもらうことが非常に重要だと思っているのでよろしくお願いいたします。

商工観光課長（西潟一郎）

＜資料No.2に基づき説明＞

資料No.2、南魚沼市観光戦略推進本部についてである。新型コロナウイルス感染症や人口減少、少子高齢化などの影響を受けて、多様化した旅行形態に対応するため、令和7年9月に南魚沼市観光戦略を策定した。この戦略では地域の関係者が協議会を組織し、地域観光の発展に向けた取組を推進する。また、市は観光振興施策を計画的に進めるため全庁的な協力を得て、予算の確保や施策の実施などに取り組む南魚沼市観光戦略推進本部を令和7年10月7日に発足させた。

1、組織体制、(1)組織は、本部長に林市長、以下記載のとおりである。(2)推進体制図は、後ほど資料No.2-1を見てもらいたい。

2、活動状況、(1)第1回観光戦略推進本部会議を令和7年11月25日に開催した。参加人数は本部長以下14人、次世代交通推進本部との合同開催であった。本部長を始めとする関係者が共通の認識を持ち、推進していくための組織、体制、今後の方針を決定した。(2)第1回ミライ観光戦略会議は、記載のとおり開催している。要綱及び推進体制の説明を行い、3つのミーティンググループ、①六日町駅周辺周遊観光検討MTG、②観光税・交付金活用検討MTG、③プロモーション再編検討MTGの構成員の指名、担当する検討事項を共有し、今後の取組内容を検討した。詳細は資料No.2-2になるが、後ほど見てもらいたい。

3、今後の予定は、各ミーティンググループに明確な目標を設定し、定期的に会議を実施する。必要に応じて視察や調査を行い、検討事項を具体化して推進本部に提案し、南魚沼市観光戦略推進協議会と連携しながら取組を進めていく。

4、南魚沼市観光戦略について、(1) 戦略策定の経過は、令和6年度から南魚沼市観光戦略策定委員会を4回、南魚沼市観光戦略運営準備会を6回開催し、多様な関係者と意見を交わし、令和7年9月末に南魚沼市観光戦略を策定した。

(2) 戦略策定後の動き、ア、観光戦略報告会は、南魚沼商工会で南魚沼市観光戦略策定委員会及び南魚沼市観光戦略運営準備会を対象に、9月に策定した南魚沼市観光戦略の報告会を開催した。策定経過や今後の展開、南魚沼市観光戦略推進協議会の発足について報告し、今後は各部会でテーマ別に事業内容を検討する方針を示した。イ、部会、①食のブランディング部会は7人が参加し、②受入環境整備部会は2回開催し、8人と6人が参加した。内容は記載のとおりである。③地域プロモーション部会は今後開催予定で、デジタルやアナログのプロモーションを実施する。④マーケティングマネジメント部会も今後開催予定で、人流分析、観光データの収集と分析を行い、地域課題の抽出とともに各事業への情報提供と助言を行っていく。

(3) 今後の予定である。南魚沼市観光戦略の目標達成のために、令和8年2月12日に南魚沼市観光戦略推進協議会を発足させ、効果的な推進体制を構築する。令和8年度からの取組に向けて準備を進め、ゼッピン雪国宣言を広く周知することを目指し、より観光客を呼び込む地域となるよう積極的に推進していく。

(南魚沼市観光戦略について、資料No.2－3に基づき説明。)

委員長

ここで昼食のため休憩とする。再開を13時10分からとする。

(11時43分)

委員長

休憩を閉じて会議を再開する。

(13時08分)

委員長

質疑を行う。

寺口委員

①資料No.2－2、(1) 六日町駅周辺周遊観光検討MTG、検討内容④施設整備(支援)周遊コースとあるが、これは六日町駅周辺のみならず市内観光の周遊で考えれば、やはり車で来たり、鉄道で来たり、バスで来たりとなる。上越線の駅は無人駅が圧倒的に多く、申し訳ないが駅周辺はあまりきれいではない。そういったことも含めた検討を行うと考えてよいのか。

②民間の事業者との連携についてである。民間の事業者は家族経営と高齢化が非常に問題である。市が周遊観光、あるいは六日町駅周遊を行うにしても、民間の事業者がもう商売できないとなってしまうのは一大事で、その検討はどのように進めるのか。

③資料No.2－2、(2) 観光税導入・交付金活用検討MTGであるが、観光税はいわゆる宿泊税に当たるものと思っている。湯沢町も宿泊税を検討しているが、まだ議会に提案はないということである。新潟県も宿泊税について導入を考

えている。新潟県も南魚沼市も両方が宿泊税導入を進める形になるが、新潟県との兼ね合いをどこまで検討するのか。

④資料No.2-2、(3) プロモーション再編検討MTGの中で、同一や類似のPRを別々に行っている場面があり、煩雑になっている傾向を解消したいとある。構成員として出ている企画政策課、商工観光課、農林課、U&Iときめき課、生涯スポーツ課で具体的にこういう事例があり、これは一本をして進めなくてはならないということがあるのか。

商工観光課長

①JR上越線の駅周辺の美化等を含めて検討していかなければいけないと考えている。駅周辺の美化というとトイレも含めた中で考えるが、今JRではトイレでいたずらが多発しているためトイレトペーパーを置かないという情報も入ってきている。JRを利用して来て降りた町を見ると大体その町の状況などが分かってくるはずである。JRとどの程度一緒にできるのか、あるいはJRを除いた部分でどのような環境整備ができるのか、今後の検討課題と認識している。

②飲食店を含めた様々な業種において、後継者がいない現実は事実である。市が民間の事業者に対して支援できるかどうかもあるし、駅を出たときにそもそも飲食店がない地域もある。ある程度の集中と選択が必要だと思っているが、制度化ができるのか、あるいは制度が必要なのかも含めて検討していきたい。

③新潟県知事が宿泊税に取り組むと報道されている。湯沢町は宿泊税導入を令和8年度から令和9年度に延長したと聞いている状況である。同じ南魚沼圏域であるので、宿泊税の導入は湯沢町と歩調を合わせることができるのか。事業者の理解が得られないと導入できない。財源を確保するということでも非常に大切だと認識しているが、現在、新潟県との調整は全く進めていない。今後ミーティンググループの中で情報交換をしながら、宿泊税が導入できるかを含めて検討していきたい。

④記載された部署に加え、保健課でも保健師の募集をプロモーションしている。現在は各課がそれぞれ独自にプロモーションを実施している状況である。市の施策としてはプロモーションの指針を明確に定め、一元化して情報を発信する必要があると考えている。第1回目の検討会議でも、一元化の重要性について意見があった。シティープロモーションは横断的かつ効果的な取組を進めるべきと担当課では認識しており、そのためにもミーティンググループの意見を反映させながら具体的に進めていきたい。

産業振興部長

③補足する。観光税の導入で宿泊税という話をしているが、宿泊税に決め打ちをしているわけではない。ほかに税として取れる財源がないかということも含めて柔軟に考え、中心としては宿泊税になるが、宿泊税のみではなく検討していく。

寺口委員

②民間の事業者との連携である。夕食難民対策ということで、六日町駅前でイルミネーションを始めたこともあるが、夕食難民対策の規模としては小さ過ぎると思っている。少し駅から遠くても南魚沼市内の大きな宿泊施設、それから割烹というような大きな飲食店と連携しながら、バスで移動してそこで食事してもらうことも検討の中に入っていると思うが、そこをもう少し説明してもらいたい。

④KNOW THE FUTUREは大変よいものをつくったと思っている。それが観光につながるということであれば、食になるのか、農作業を手伝いに来るのか、田んぼ、あるいは畑の風景を見に来るのか分からないが、ここは一本化したほうがよいという具体的なものはないのか。

商工観光課長

②バス移動で食事の件だが、市内の飲食店は限られており、約 480 の事業者との連携が不可欠である。そのため、夕食難民を誘客しても受入可能なキャパシティが不足している問題に直面することになる。この点について、事業者へのアンケートを行い、様々な点から検討していきたい。

移動手段についても情報共有し、ミーティンググループの中で多様な意見が出ることを期待している。

④プロモーション再編検討MTG会議も始まり、この会議では現在行われているプロモーションの内容を検証し、それに基づいて誘客や関係人口に効果的な施策を検討する。これらの検証結果を踏まえながら進めていきたいと考えている。

中沢委員

①資料No.2-3、南魚沼市観光戦略の6ページ、(3)観光関連事業者の今後の展望である。現在宿泊施設が約190施設、飲食店舗が約480施設ある中で、例えば宿泊施設は前まで400施設以上あったのが、190施設まで減っている。

継続していくには設備投資をしなくてはいけないと感じている。そこを市としてどのように考えているのか。例えば、どのような国の補助金を事業者が使えるのか。事業者に対し、継続してもらいたいという発信を市はしているのか。

②このデータからもあるように7割がリピーターというくらい、リピーターが多いと思っている。具体的にリピーターに対して、どのようなアプローチをしていくのか。新しく誘客することも大事だが、リピーターからも発信してもらわなくてはならない。そういう角度はどのように考えているのか。

③資料No.2-3、18ページ、1、推進の考え方についてである。観光地域マーケティングが分析したデータを行政だけで留めるのではなく、各関係事業者にもどのように発信しているのか。重要な観光戦略であり、その部分を聞かせてもらいたい。

④リピーター率が高い中で、教育観光というものが観光戦略に出てきていない。南魚沼市の教育観光は大事だと思っている。それはなぜかというと、景気に左右されないからである。教育観光をどう発信していくかも大事ではないかと

思っているが、その点をどのように考えているのか。観光は具体性が大事だと思っている。教育と観光を一緒になって進めようとしているのか、具体的に聞かせてもらいたい。

産業振興部長

①宿泊施設は、コロナ禍を経てさらに減少している。施設の老朽化が進んでいる中で、どのように進めるべきか非常に難しいが、設備投資にはどうしてもお金がかかる。国の政策としても、実際に力がある民間事業者には補助金で設備投資を進めているという構図がある。かたや、家族で経営している季節民宿のようなところは厳しい状況だと思うが、ここに限られた財源で市から補助金を出すことは難しいで、民間事業者を巻き込んで行かうかという中には、行政だけの思いだけでは進まないところがある。宿泊事業者やいろいろな事業者が、事業経費などについて悩んでいるところがあり、まず聞き取りを行い、市としてどのようなことができるか検討していきたい。

スノーリゾートも含めて国からの補助金をどう有利に獲得するかも苦心しなければいけない。始まったばかりであるが、国県の補助金や市が取れる方法については意見を聞いた中で、なるべく早めの情報発信に努めていきたい。

商工観光課長

②リピーターのSNSでの情報発信は、非常に効果的と考える。訪れた人たちから、どのようにして情報を発信してもらうかが鍵である。例えば、観光地で美しい風景や宿泊した際の感想などを情報発信してもらえる仕組みづくりも検討していかなければいけないと思っている。行政からの情報提供だけではなく、実際に訪れた人からの情報発信が非常に効果的だと考える。

③データマーケティングは非常に重要であり、民間の事業者との協議会やプロモーション活動で、市が集積した情報を分析し、共有して、誘客につなげる具体的な方策をこれから検討することになる。

④教育観光は友好市からの合宿などを受けており、今後もこの取組を継続することが重要だと考えている。南魚沼市観光協会では、小学校5年生を対象としたセカンドスクールを受け入れている。

南魚沼市観光協会については、市の会計年度任用職員である地域おこし協力隊員を令和8年1月から1人採用して、セカンドスクールを含めた情報発信に努めている。教育観光をやめたわけではなく、小学生にも一度訪れてもらい、この地のすばらしい魅力を体験してもらうことで、リピーターにつながることを期待される。コロナ禍以降、学校の教育環境は大きく変化しており、学校の協力なしには誘客は容易ではない。東京都武蔵野市には市長を含め、実際に売り込みに行っており、この戦略の一環として教育観光にも取り組んでいきたい。

中沢委員

①補助金関係は、今後検討した中で発信していくということだが、今は市の観光協会に入らない団体が多く、そういう人たちには今後どのような形で発信していくのか。情報提供、データ分析にしても、そのところが心配である。観光協

会に入らない団体を市としてどのように考えているのか。

②リピーターに関して、今後いろいろ検討し、SNSの発信をこれから期待したいと思う。

④教育観光で、先ほど合宿という言葉があった。夏の合宿はこの地域にとってはとても大きいと感じている。今までは体育施設などを借りられていたが地域の部活で借りられなくなる。そうではなくて、観光と教育の連携で、どちらをどうするのかをきちんと捉えていかないとなかなか次の教育観光に結びつけられないことが多いのではないかと感じているが、その点を市としてどのように考えているのか。

⑤上越線の越後湯沢駅から浦佐駅までの二次交通についてである。昔のようなスキー切符ではないが、エリアとインバウンドを通じたものが発信できれば二次交通の範囲を広げることができるのではないかと感じている。エリア的な考え方も、JRと協力した中で進めていくことも大きな戦略の一つだと思っている。交通料金を見ても、大きく違いがある。エリアとして考えなければ大きな違いが出てくるのではないかと感じているが、そういう考えはないか。

産業振興部長

①観光協会の会員数が減ってきているのは間違いない。観光協会と別の切り口で行うことにしたのは、観光協会に全て担ってもらう形にすると加盟していない事業者への波及や意見を吸い上げる場が少なくなるということで、このようにかじを切っている。観光協会に加入していない事業者はSNS等を使う若い事業者も増えてきており、SNS等で周知しているが、そこから漏れる事業者もいるので、行政としては配慮して、民間の事業者の意見を聞きながら取り組んでいきたい。

⑤二次交通のエリア的な考え方である。コロナ禍前からガーラ湯沢にインバウンドが来ていたが、JRがつくったJRパスという外国人向けのパスがあり、このJRパスで行ける範囲がガーラ湯沢までであった。それを広げてほしいという話を新潟県内の自治体全体で取り組んでおり、まだ続けている。越後湯沢駅からどう送客するか、二次交通を観光にどう使って、どう発信するかは非常に苦慮している。

これからこの地域へ来るインバウンドがますます増えることを考えると、露出して認知してもらう精度を高めなければいけない。イルミネーションもそうであったが、JRを抜いては取り組めない話であり、エリア全体に観光客が来なければ潤わないので、JRや湯沢町とも連携して、協議できるような体制をつくっていきたい。

商工観光課長

④合宿の受入れと部活動の地域移行に伴う体育施設の利用については、合宿期間中は市の教育委員会で一定のルールを設けている。部活動の地域移行によって、体育施設の利用状況がどのように変化するかが重要な課題である。その中で、合宿と部活動がうまくすみ分けられるのか、あるいは共存できるのか検討する必要がある。限られた体育施設を有効に利用するためには、特に夏期合宿の場

合、早めの予約になるので、教育委員会と協議の場を設けて進めていかななくてはならないと考えている。

中沢委員

④大きな団体になればなるほど、早めの予約をせざるを得ないのが実情である。そうしたときに、やはり教育関係と協議を早めに——今からしないと間に合わなくなってくる。調整は今までどおりで大丈夫と現場は見てよいのか。

商工観光課長

④具体的に大丈夫だという話をここでできればよいが、現在、教育委員会と協議が進んでいない。観光客の誘客と市民の健康増進を考慮する中で、部活動の地域移行についてどのように対応していくかは、現時点では具体的な考えを持っていないので、今後教育委員会を含めた中で検討していきたい。

目黒委員

①整理という意味で、聞かせてもらいたい。観光戦略推進協議会の内容を見ると、まさにDMOだと思う。現在あるDMOと観光戦略推進会議の関係性と雪国観光圏との連携はどのように進めていくのか。

②資料No.2－3、24 ページからの基本戦略1には、食のまち、プロモーションやメディア戦略、基本戦略2には、DX等を活用した利便性の向上やMa a S、戦略3には、CRMを活用したマーケティング等の記載がある。非常に専門的な知識が必要になってくるものが多く、データを集積するのはよいが集積したデータの分析をきちんと行い、それを落とし込んでマーケティングにつなげないとまるっきり生きてこないのが現状かと思うが、どのように考えているのか。

例えば、企業人材の活用でぐるなびと契約をしているが、今後そういった形のプロとの連携を考えているのか。

③質疑の中に夕食難民は、今期を見て考えるという答弁であった。現在イルミネーションのほかに何か戦略があって、様子を見るということか。

産業振興部長

①コロナ禍前に南魚沼市観光協会を地域DMOにして、それを軸に推進する形を考えていた。その取組は南魚沼市観光協会とも進めているが、観光協会は人材不足が甚だしく、対して地域DMOは観光庁の再認定を受けるに当たり選定基準が厳しくなっている。南魚沼市観光協会が改めてDMOを継続できるかの分かれ目に来ているところなので、南魚沼市観光協会にも注力をしていかないと進まない。市全体の事業者の意見も吸い上げながら、南魚沼市観光協会と一緒に取り組む形にしている。

雪国観光圏との連携である。食のブランディングにおいては、雪国観光圏が外せないところになり、一緒に取り組んでいる事業のウエイトの大半を占めている。そこについて伸ばさなければいけないと考えている。

②専門的な人材確保は非常に苦しんでいる。もともとデータマーケティングに基づいて観光を進めたいということから、地域活性化企業人には、デジタルデータマーケティングができる人を入れたいと取り組んでいたが、オファーを出

した大きなデジタル会社に、専門的にできる人材はいないということであった。なので、今後も継続をして専門的な人材確保を進めなければいけない。

食のブランディングについては、ぐるなびに了解をもらい進めている。本来であればそれが両輪となり、うまく進むというのが理想であるが、これからも検討し、専門的な人材獲得を進めなければいけない。

商工観光課長

③イルミネーション事業と湯沢町からの夕食難民の受入れについてである。現在、行っているプロモーションは、ポスターの掲示やSNSでの情報拡散等である。また、おでかけウォッチャーを導入しており、この地域に訪れる人々のデータを集積し、それに基づいて分析を進める。夕食難民の受入れについては、現在協力店舗にアンケート調査をして、どの程度の効果があったかを踏まえ、また次年度以降にブラッシュアップできる部分、不足している部分等があればそこを補強していく方針である。イルミネーション事業も単年度で終わることは考えていない。

目黒委員

③二次交通の対策を令和7年度は考えていないのかと思う。長岡市が夕食難民を受け入れようとしている。越後湯沢駅から長岡駅まで新幹線だと各駅に停まらないので20分。越後湯沢駅から六日町駅まで上越線だと各駅に停まり、同じ20分。交通手段と飲食店の数を宣伝し、長岡市が積極的に始めている中で、隣の市としては遅れをとってはいけないと思うが、商工会でバスを出す、上越線の切符代の補助を出したという経緯もあるので、何か検討がされたかどうか聞かせてもらいたい。

商工観光課長

③令和7年4月に小高特命副市長と共に湯沢町役場を訪れ、イルミネーション事業の取組を話し合ってきた。その後、長岡市も同様の事業を計画しているという情報が入ってきた。長岡市役所職員から直接、南魚沼市に訪問し、同様の事業について理解を得たいとの申出があった。こちらから特段意見を述べることはなかった。長岡市までは新幹線で越後湯沢駅から約20分の距離である。越後湯沢駅から六日町駅まで上越線で約20分の距離である。移動手段は似ているが、やはり新幹線に劣る部分がある。その補完として二次交通を協議したかであるが、地元のタクシー会社等を含めた正式な協議は開催していないが過去の実績を踏まえた中で、JRを使った誘客をしたかどうかという結論に至った。湯沢町まで帰ることを含め、人手不足によりタクシーの台数も限られ、大型バスも出せるか分からないところを総合的に考えなくてはならない時代になっていると認識している。具体的な事業の実施に至らないのが現状である。

目黒委員

③OTAのエリアが、南魚沼は魚沼十日町エリアに入っており、湯沢岩原エリアには入っていない。OTAの地域エリアが湯沢岩原エリア側であれば、恐らく海外の人たちにも近いというイメージになるが、湯沢岩原と別のエリアになっ

ていることは非常にマイナスだと思うので、二次交通等の検討も必要になってくる。相手が民間で大変難しいとは思いますが、行政としてそういったエリアの検討をしたことがあるのかどうか、今後どのようにしていくか考えがあれば聞きたい。

産業振興部長

③目黒委員が言った話を、実は小高特命副市長とかなり議論をしたことがある。O T Aのサイトで地域エリアが魚沼十日町エリアになっており、どうしてもサイトが別の形になってしまうことがまず一番の問題だという話をしている。そこを何とか湯沢岩原エリアに入れる方策をしなければならないという議論はしている。

二次交通については、公共交通の検討部会側に任せている。その中で例えばライドシェアといったものは必ず検討する時期がくるので、早めの検討をしたいと考えている。

副委員長

全体的な話になる。この観光戦略という大枠の中で、私なりにこれを要約すると、7割のリピーターにどれだけ継続してリピートしてもらえるかということがコアだと思う。細かいところは省くが、リピーターが7割いるというところまでしかほぼ触れられていない。私が思うに、この7割のリピーターをリピーターとして見るのではなくて、我々サイドのプレーヤーくらいの感覚で捉え、インスタグラムで紹介してもらうことが、ありがたいどころではなくてそれが一番強いわけである。各ミーティンググループやほかでもだが、もっと掘り下げてもらい、いかにリピーターに南魚沼市に来るメリットを与えられるかが勝負だと思って、この資料を見ていた。

ゼッピン宣言と書かれているので、この言葉のように観光に来たらゼッピン対応をしてもらいたいと当然思う。ここまでの銘を打ったのであれば、もう少しとがった形でファンをもっと囲い込まなければならない。その辺について、今後もっと掘り下げていく具体的な方法や現時点で考えていることがあれば伺いたい。

産業振興部長

確かに言われるとおりである。分析し、7割がリピーターということは、ある意味、既に固定客であるリピーターをどう増やすか、リピーターの満足度をどう上げるかに間違いなく取り組んで、プラスアルファで新規をどう増やすかになるので、やはりそこをとがった形で目指したくて言葉としてゼッピンという理念を使わせてもらった。

ほかから来る人にも波及するように取り組まなければいけないが、南魚沼市に来て感じられるものをゼッピンだという感覚、例えば、選ばれているコシヒカリはとがっているものかもしれない。そういったものを植え付ける戦略をしなければならない。

具体的に家族で来ている人たちを大事にしていくことが、受入れ体制の環境

整備だと思っている。ただ、そこは民間事業者と歩調を合わせられていないので、真摯に取り組みたい。総合的になってしまうが、そういう体制で進めていきたい。

今井委員

根本的なことを伺うが、認識が違っていたらまた指導願いたい。合併して 20 年で、やっと商工会は一つになることができた。本庁舎を出て歩いてみると、六日町観光協会がすぐそこにある。南魚沼市観光協会は道の駅にある。以前の産業建設委員会で南魚沼市観光協会を呼び調査をしたことがあったが、スキー場の入り込み数やその他のデータも含めて観光協会ではつかみ切れていないと言い、出てきたデータは数年前のものであったりとひどい状況であった。この六日町観光協会が存続しなければならない意味と観光協会が南魚沼市と六日町などそれぞれ分離していたほうがよい意味は。その辺も含めて、現状は一つになることができないのか。

産業振興部長

南魚沼市観光協会が一般社団法人という形で統合したのが、平成 25 年か平成 24 年頃だと思う。それまでは各地域に観光協会があり、それを一緒にしなければいけないということで統合したのが一般社団法人南魚沼市観光協会だと認識している。理想としては、各地域にある観光協会を全て一緒にしたいが、やはりその地域でどうしても中核を担う観光事業者であったり、協会があるので、市と一緒にするということはいえない。形としては一般社団法人で理事という形になって取り組まれているので、そこは一緒になっていると感じている。

つかみきれないデータについては、そのとおりである。今までは、民宿にアンケートを出して何人くらいという定期的な調査を行ってこなかった。それであるがゆえに、実際に来ている観光客の実数と、観光協会がつかんでいる実績が乖離しているところがあったと感じている。今回からおでかけウォッチャーといってポイントを市内数百か所決め、携帯電話を持って動いている人が何人来たかを拾い上げてデータを集計するシステムを導入した。年齢、性別、市内外、国別も出るようになっており、実際に来ている数を把握できるようにする。宿泊者がどれくらい来ているかを把握するように努め、正確な数字をすぐに出せる取組を始めたところである。おでかけウォッチャーは正確な数字で信憑性があるので、事業者にも共有しながら進めていきたい。

今井委員

せっかく市長が本部長になって観光戦略推進本部を立ち上げたが、その下で一緒に行っていく観光協会が統一されておらず力強さが見えない。各町の夏祭りも含め、せっかくよいスキー場施設を持っていながら、その全体像がなかなかつかめないのは次に打って出るときに弱いところだと思っている。市の各観光協会が一つになり、きちんと集約ができるような体制を整えていかなければ、これからの戦略が描けないと思う。また頑張ってもらいたい。

委員長

3 町の観光協会、六日町、大和町、塩沢町がまず合併した。その中で六日町が

新しくつくるといった、そこのところのひもときを一緒にしたほうがよいのではないか。

産業振興部長

今、委員長が言ったように、旧六日町、大和町、塩沢町の観光協会が形として統合した。その下に各地区単位の協会があるという形である。たしかに外から見るとなぜ合併したのに一緒にないのかという、その辺の意見については十分踏まえさせてもらいながら観光協会の体制を職員の不足も含めて、ある程度の強化を行わなければならない。意見を踏まえた中で改善するように取り組んでいきたい。

委員長

質疑を終わることに異議ないか。

〔「異議なし」の声あり〕

委員長

質疑を終了する。

委員長

(2) 観光戦略推進本部についての調査を終了する。

暫時休憩とする。

(14 時 03 分)

委員長

休憩を閉じて会議を再開する。

(14 時 04 分)

委員長

(3) 道の駅南魚沼の進捗状況についてを行う。

執行部より説明を求める。

産業振興部長

道の駅南魚沼は、平成 2 年の旧塩沢町時代に今泉博物館として開館後、寄附者である今泉隆平氏より寄贈されたパプアニューギニアの民俗資料や南太平洋の民族美術品、世界の人形などを展示してきた。しかし、有料観覧者の減少、施設設備の経年劣化による維持管理費の増加によって年間の支出が大きくなったことから、平成 23 年に農産物直売所、休憩交流棟などを整備するとともに、今泉記念館の修繕を行い、平成 24 年 3 月に道の駅に登録をして現在に至っている。年間入り込み者数は、コロナ禍の令和 2 年度は年間 28 万 8,000 人まで落ち込んだが、令和 6 年度は年間 52 万 4,000 人で過去最高となった。

今泉記念館は建設から 33 年が経過し、平成 23 年度に道の駅に登録したときに 700 万円をかけて不具合箇所を補修を行ったが、以後 10 年が経過したことから、利用方法の検討も含め大規模な改修が必要なことや今ある直売所や休憩交流棟、駐車場の面積が狭いことから、面積の拡充の要望が多くあった。

その中で訪日外国人の増加、災害の増加と激甚化、少子高齢化社会のコミュニティー機能などの対応を掲げて、道の駅において第 3 ステージの機能を満たし

ているものを推進することを国土交通省で行っており、道の駅南魚沼が道の駅第3ステージ応援パッケージに選ばれ、現在取り組んでいる。

基本設計と並行して令和7年12月に再整備後の管理運営にあたる指定管理予定者の選定を行った。これらも含め、進捗状況について道の駅再整備準備室長から説明する。令和12年春がグランドオープン予定で、まだまだ先が長い事業だが、議員からの意見をもらい、協議をしながら取り組んでいきたい。

道の駅再整備準備室長（塩原裕一）

<資料No.3に基づき説明>

資料No.3-1、道の駅南魚沼の進捗状況についてである。令和7年度、道の駅再整備事業の主な進捗と出来事である。令和7年4月に道の駅南魚沼が国土交通省の道の駅第3ステージ応援パッケージの支援対象駅に選定された。現在、この応援パッケージで、事業を実施するための補助金や交付金のメニューについての助言、支援を受けている。

令和7年5月、6月に道の駅再整備後の運営に関する説明会を実施した。説明会には、市外の3事業者と市内の6事業者の9事業者が参加している。

令和7年8月には、施設の設計段階から民間の柔軟な発想力や経営に関する豊富な経験を取り入れることが、本事業を進める上で最良の方法であると考えたことから、公募型プロポーザルの参加受付を開始した。

令和7年11月には、道の駅南魚沼リニューアル事業の基本計画概要書を取りまとめた。これは資料No.3-2で説明する。

同じく令和7年11月に公募型プロポーザル審査会で候補者の選定を行い、審査の結果、南魚沼・白の夜明け共同体が妥当であると判断し、12月に指定管理に関する覚書を取り交わした。今後は取りまとめた基本設計概要を基にして、指定管理予定者や設計者など一体となり、よりたくさんのお客様に訪れてもらえて、市民に愛される道の駅の再整備に取り組んでいく。

また、令和7年9月定例会の所信表明で市長が述べたが、国土交通省が道の駅南魚沼周辺において、集中降雪時の国道の車両滞留解消も含めた防災機能強化の検討を始めたことから、国の動きと連動して防災能力を高めるため、道の駅周辺での市の除雪基地や防災施設の整備について関係部署とともに検討を開始している。

資料No.3-2、基本設計概要である。2ページ、施設全体の鳥瞰パースである。右側の白い屋根の施設が既存の直売所、トイレ休憩所になり、直売所右側に新設する雪室、湯沢町側に新しく建設する道の駅施設があり、今泉記念館を取り囲むように回廊でつなぐ予定となっている。左側の今泉記念館の横は、越後三山などの山並みを展望可能な展望台を新設する。

3ページ、新しく建築する施設のコンセプトになる。設計者選定プロポーザル審査により選定されたデザインでは、屋根材質はこの地域で一般的に使用されているガルバリウム鋼板だけでなく、一部幕構造を採用しており、昼間はこの幕屋根をとおして自然の光が地上のイベント空間に届き、夜間はこの幕屋根の下

に設置するライトの明かりによる雪あかりのイメージを体現できるようにしている。また既存施設と同様に雪国の雁木のイメージのコンセプトとなっている。

4 ページ、当地域の雪国文化の一つである雪室についての概要になる。屋外にもイベント用として貯雪する計画となっている。詳細は専門家の意見を聞きながら検討を進めていきたい。

5 ページ、道の駅の防災計画と屋根雪の処理方法について検討している。防災計画ではライフラインの幾つかを2階部に設置することにより、災害時での機能の維持を図る計画である。今後は費用対効果も検証しながら進めていきたい。また、屋根雪の処理方法は、ガルバリウム鋼板の屋根部は地下水を上げての消雪予定であり、幕屋根部はメーカーの説明や積雪寒冷地の類似施設の状況により落雪の雪処理としているが、今後地元専門家などの意見でよりよい処理方法を研究、検討していく。

6 ページ、新しい施設のイメージである。幕屋根は関越道から見えやすくなるように並行する向きで配置している。

7 ページ、道の駅の立地ロケーションと近隣の市有施設との関係性を示した図になる。近隣施設との連携は、今後検討していきたい。

8 ページ、道の駅の敷地内の空間を用途や機能別にした図面になる。駐車スペースを現在の道の駅の湯沢町側と六日町側に配置し、敷地の機能を地域価値の向上エリアと地域ブランディングへの貢献エリアに分けて計画している。

9 ページ、敷地と建物の詳細な機能区分の図面で6つのエリアに分けて計画している。

10 ページは、8 ページ、9 ページを機能別に区分し、計画したものの詳細になる。ゼロから9の領域で計画している。ゼロは防災になり、防災機能を配置する領域である。1は雪室、稲作体験領域で、新設する雪室と既設の休憩所の計画となっている。2は健康促進領域になり、新設の展望台と民間経営になるが、既設の診療所と院外薬局になる。3はショッピング領域で、既設の直売所と今泉記念館の1階の一部、新設する建物の3か所で計画している。4は文化体験領域になり、今泉記念館の2階の展示スペースをそのまま利用する計画である。5はグルメ領域で、新設する建物の1階にフードコートを設置する計画である。6は子育て学習施設領域になり、新設する建物の1階と2階を吹き抜け空間として利用し、子供の遊び場として計画している。同じページの右上のイラストがイメージ図となっている。また、今泉記念館の1階と2階の展示スペースを改修して子供の遊び場や子供の知性を育む場として計画している。7は里山散策領域になり、ドッグランや田園風景を感じられるような散策コースとして計画している。8はアウトドア体験領域になる。越後三山や巻機山を展望できるロケーションとなっており、現時点ではグランピングや冬のアクティビティーとしてのスノーパークを計画しており、熊出没などの状況を考慮しながら指定管理予定者と協議し、内容を検討していきたい。9はイベント活動領域で、イベント出店などが展開する領域と屋外遊具を配置する領域として計画している。

資料No.3－3、新道の駅南魚沼の指定管理予定者の選定と今後の事業実施スケジュールについてである。指定管理予定者の選定について、選定された指定管理予定者の団体名は南魚沼・白の夜明け共同体で、構成する事業者は、代表構成団体として新潟市に本社を置く株式会社新潟放送。こちらは、系列の法人が新潟市の新潟ふるさと村アピール館の指定管理者グループの一員になっている。構成する団体として、市内事業者の株式会社魚沼新潟物産。同じく市内業者の株式会社雪国リゾートインフォメーション。新潟市に本社を置く株式会社ヴァーテックスは、令和9年度から現在整備中の村上市の道の駅朝日の指定管理グループの一員になる予定である。最後に現在の道の駅指定管理者の一般社団法人南魚沼市観光協会、市内事業者3団体、市外事業者2団体の計5団体の構成となっている。

3ページ、令和7年12月現在での再整備計画の事業実施スケジュールになる。令和8年度は事業の実施設計や用地買収の範囲を確定し、事業認定などの手続を行う予定である。また、工事の順番にもよるが、可能であれば令和11年度に一部プレオープン、令和12年度にグラウンドオープンを目指している。しかしながら、用地買収は相手もあることで、今後の国土交通省の防災拠点整備の概要や実施スケジュールなどにより、遅れる可能性もあることを承知してほしい。

以上で道の駅南魚沼の進捗状況についての説明を終わる。

委員長

質疑を行う。

寺口委員

①資料No.3－2、5ページ、屋根雪の処理についてである。左側の屋根部はガルバリウム鋼板に地下水を上げて消すということである。現在の道の駅の直売所は同じようにガルバリウム鋼板に地下水を上げて消しているが、大雪では対処しきれていない。それがこれほどの長さになれば、雪の処理はほぼ無理である。雪が落ちたところが、雁木から離れていても雁木に入ってくる可能性が非常に大きい。歩いている人に非常に危険な形である。ここを設計者はどう考えているのか。

右側のテント幕部については落雪ということだが、これだけの屋根面積を持っているところの落雪は大変な量になる。右側にビオトープがあり、ここを池のような状態で消すということはまず考えられない。そうすると恐らくつながってしまうだろう。これを横の面で見ただけでも冬場の屋根雪の処理はほぼ無理である。ここをどのようにして直して、対応するのか。つくってしまった後に駄目だというときにどのようにするのか。非常に問題のある設計だと思うが、担当課はどう考えているのか。

②資料No.3－2、8ページ、上から見た図である。はっきり言って、雪国の中にこれほどのごてごてしたものを詰めれば、冬場の雪で身動きがとれなくなる施設だというのは一目瞭然だと思う。中側にこれほどのものをつくったら冬場はどうなるかということを、現場にいる担当者たちはどのように設計者に伝える

たのか。

③国の防災拠点であるということで、恐らく国が求めてくる土地は、この図面の右側。今泉記念館から湯沢側の土地を求めてくると思うわけである。そうすると右側一帯を防災拠点の面積として活用する場合は、国道 17 号からそこに入るまでの間に相当大きな道路を入れざるを得ない。そうしたときに、やはり雪を地下水で消すだろうから、相当の地下水をくみ上げて、それが下流へ流れていくと当然考える。その水の流れを設計者に、どのように伝えたのか。

④資料No.3-2、7 ページ、近隣の地域との連携とあるが、全く無意味だと思う。旧石打小学校の校舎、トレーニングセンター、保育園等々がここにあるという掲示だけ十分で、連携して何かをしようということであるならば、道の駅の考え方から大きく外れていくものであり、どうしてこれがいまだに残っているのか分からない。その理由を聞かせてもらいたい。

⑤資料No.3-3、3 ページ、スケジュールを見ると、⑧大規模改修工事が令和 10 年度末から令和 11 年度にかけてである。これは何を大規模改修するのか。恐らく道の駅ではなく、今泉記念館の内部の改修かと思うが、どういう工事を考えているのか。

産業振興部長

①テント幕構造は、非常に危惧していた。実際にガルバリウム鋼板の屋根より保つのか、それから下雪をどう対応するかをかなり揉んでおり、結果としてガルバリウム鋼板の屋根は水を上げ、テント幕は、想定しているのが、A種という幕になり、東京ドーム、東京駅の八重洲口、雪国でも使われているものである。コーティングしてあり、20 数年から 25 年間メンテナンスフリーになっている。その下の柱の構造は耐荷重性を上げる。屋根は広いので、消雪方法はまだ検討中である。例えば、屋根の上に霧状の消雪パイプを設けることも含めて検討している。ただ、横にガビオンというものを設けるので、そこで雪止めをすることを考えている。中にはなるべく雪が入ってこないようにしたいと思う。ビオトープに水を流すだけでは足りず、地下水を使わざるを得ないと思うので、その水量も含めた計算が必要になると思う。

通路について、国道 17 号線側の建物から今泉記念館まで雁木がある。ここは屋根雪を下す形にするが、周りはできる限り消雪を考えず、雁木を感じてもらおうといった、ある程度の雪利用に取り組みたい。そういったことを含めた中で雪処理は検討している状況である。

道の駅再整備準備室長

②基本的には、回廊でつなぐ真ん中に雪を貯雪し、そのまま残しておくエリアとして今のところ考えている。ただ、小売店舗などでどうしても車で進入しないと日々の物資の搬入ができないこともある。事業者が決まったので、その動線も考えながら、どこまで雪を溶かすのか、逆に雪を積むエリアというものも考えていきたい。

③今後、田んぼを買って宅地化していくに当たり、路面排水は基本的には既設

の水路には流せないだろうと考え、国土交通省の防災拠点も合わせて、完全に別の水路として魚野川へ排水する計画を考えている。

④地域連携については、旧石打小学校はまだ用途が決まっていないが、トレーニングセンターには運動する器具があり、道の駅も健康増進施設といったことがあるので、そういった連携ができるのか考えたい。石打保育園は今も天気がよいときに遊びに来ているので、これからも定期的に来てもらい、平日の昼間には賑わいの創出もあるので、そういった連携を考えていきたい。

⑤大規模改修は今泉記念館になる。今泉記念館も老朽化が進んでおり、設備、水道、電気、屋根の全てを変えなければいけないと考えている。一部の展示スペースをやめて子供の遊び場、知育の場にしたいと考えているので、そういった改修も必要になってくる。

寺口委員

①どうしても雪国であり、今年のように雪が少ないことを当たり前だと思っ
てはいけないと思っている。合併して20年、大雪で痛い目にあったことは2年
ほどあるが、とてもではないが処理できる量ではなかった。そういったときに、
敷地の中にごちゃごちゃしているものをつくるということは、絶対に雪国でし
てはいけないことだ。雪処理を考えた場合にもっとシンプルに行うべきだと、強
く設計者に伝えてもらいたい。また、排水についても考えているようだが、排水
するには相当下流まで持っていかなければ、自然に魚野川に入れることはほぼ
不可能なわけである。排水するという考えも大事だが、私はこの水を循環しなが
ら雪を消していく形を考えることも頭の中に入れなければならないと思ってい
るので、その考え方はどうか。

④旧石打小学校の校舎の使い方が決まっていないということだが、道の駅と
連携して何かをしようという制約があるから、使い道が決まらない大きな原因
ではないのか。トレーニングセンターや保育園の考え方はそれでよい。しかし、
旧石打小学校の校舎については完全に切離し、別の施設として活用して近くに
道の駅があるという考え方にならなければ、いつまでたっても旧石打小学校は
そのままだと思うが、その考えは。

⑤今泉記念館の大規模改修ということは分かった。今回、運営を兼ねて行う南
魚沼・白の夜明け共同体は、道の駅としての改修であればノウハウはあるだろう
が、今泉記念館は本来博物館であり、博物館としての改修、子供の遊び場につい
てのノウハウがあるとは思えない。今泉記念館の大規模改修を最後に行うが、大
切な所蔵物をどう維持していくか。最も大事なことで、ただ道の駅として使うこ
とだけをしてはいけないと思っているが、その考え方を聞きたい。

道の駅再整備準備室長

①コンサルタントの話では、川の高さだけを考えるとそんなに離れないで排
水できるだろうということである。国土交通省はどの程度の集水面積になるか
まだ決定していないので、そこも見ながらいろいろな可能性を検討していきたい。

産業振興部長

①雪処理についてである。敷地内には既に井戸が3本ある。当然冬になると地下水水位が低下するので、循環というのは一つの提案だと思う。案として冬は田んぼ等へは用水を使わないので、ビオトープにその水利権を使用するといったことも検討している。雪処理はなるべくうまくいくように、業者と十分な調整をしていきたい。

例えば雪を貯めて雁木で見せるというのも、消すことができない部分を見せる形に持っていききたいということもある。

④旧石打小学校は用途を必ず連携させたいとは考えていない。ただ、道の駅第3ステージ応援パッケージの10か所に選定された理由として、道の駅を中心にしたまちづくりという要件がある。道の駅からソフト面、ハード面を含めてどのようなことをするのか検討の中には必要になる。今は旧石打小学校も加えた中の検討ではあるが、実際に道の駅再整備を進めるに当たって、必ずありきということは考えていない。

⑤今泉博物館の改修は、実際に今泉氏の遺族と話をしており、展示物などについては今泉氏の遺族としては展示と維持は求めている。展示物はいただいた市の教育財産であるので十分な検討が必要であるが、配慮をしたがゆえに道の駅の機能、コミュニティースペースとしての機能が減ることは考えるところである。今泉記念館から収蔵物を全て撤去することは考えていないし、展示に努める中でどう融合させ、道の駅というよりは今泉記念館の人の流れをどうつくるかも考えていきたい。

寺口委員

①国の指定を受けて補助金もあるから、非常に大きな財政をかけて行いたいという気持ちは分からなくもないが、維持をしていくことを考えると、雪国ではシンプルでコンパクトな道の駅にしていかなければならない。9つの領域についても、コンパクトに変換をしていく必要性があると思っているが、担当課の意見を聞きたい。

産業振興部長

①現在は基本設計の概要ができたばかりの途中ということになる。令和5年度につくった基本構想などに基づいているが、実際に事業費、工事費を積み上げていくと非常に大きな金額になるので、当然コストダウンを図らなければいけないし、機能の精査が必要だと思う。様々なことを配慮し、担当室では既に議論しているが、今後とも取り組んでいきたい。

中沢委員

①12月定例会でもあったように、道の駅と国の防災拠点とは別施設として同時並行で進めていく形だと聞いている。現在、国との進捗状況はどこまで進んでいるのか。国は何を求めているのかが見えない。どのような状況になっているのか。

②実際に補助金は、どのくらいもらえるのか。事業においてはすごく大きな部分である。現在の概算で結構なので、実際の総事業費を市としてどのくらいと考

えて進めようとしているのか。

③市民の声の多くに、子供たちの遊び場を耳にする。遊具はどの程度を考えているのか。市民はとても期待している。考えを聞かせてほしい。

道の駅再整備準備室長

①国とは道の駅の概要を定期的に話している。今のところ特段、道の駅自体に注文があるわけではない。進捗状況は、国は防災拠点の事業化を進めている最中である。まだ予算化されていない事業で、なかなか公表できないことがたくさんあるが、令和8年度に向けて予算を要求したという話を聞いている。予算がつく時期が正直、計り知れないところがあるが、なるべく手戻りがないように進めていきたい。

③子供たちの遊具は、指定管理予定者が決まったばかりなので、これから一緒に検討していく。より効果的なもの、特に屋外は雪で冬場は使えなくなるので、大きなものは入れられないかもしれないが、全天候型として屋内がある。予算はあるが、充実させていきたい。

産業振興部長

②補助金は道の駅の整備においては2分の1を見込んでいる。道の駅は全国で1,300か所以上あるが、今リニューアルを目指している道の駅がかなり多く、国ではその中でインバウンド観光、地域のコミュニティとしての機能、防災拠点となり得る道の駅としてリニューアルを進める道の駅を全国から道の駅第3ステージ応援パッケージということで10か所選び、これに対して国土交通省が窓口になり、全省庁の補助金をトータルで取り扱える体制をつくったという状態である。国の財源の多寡はあるが、全て一括で取り扱える状態になっているので、使えるものについては全て使いたいと考えている。

概算であるが、指定管理予定者が決まり、例えば指定管理予定者で直売所のレイアウトや広さをどうするといった話になる。フードコートにしても、個別の厨房になるのかセントラルでよいのかという話になってくる。まだ、詳しい数字を言えないので、明らかになり次第知らせたいと思うので、容赦願いたい。

中沢委員

①国が令和8年度に具体化するということである。道の駅で2分の1補助という場合、防災拠点については国が全てしてくれるのか。防災拠点はどう見ているのか。

②予算は、一つ一つを見ていかないと金額が出てこないという答弁であった。市としては、このくらいの予算の中で進めたいというのではなく、積み上げ方式の予算という形で考えているのかを確認したい。

心配なのは、国が具体化してきたときに道の駅の大綱は変わらない方向性でよいのか。やり直すことになるのもつたいないのでその点を確認させてほしい。

道の駅再整備準備室長

①国が防災拠点としてつくる部分は、建設費、維持管理費を含めて、管理する国で全てを出すということを聞いている。

産業振興部長

②事業費は、道の駅については2分の1の獲得に向かう形で取り組んでいる。ただ、市の防災施設があるので、そこについては積み上げが必要で、できる限り補助財源を見つけなければいけないし、無理だとすると有利なもの——起債なのか何なのかと、財政課とも協議をしている。実際に防災基地までつくるかどうかを含めての検討を進めている。

基本的には国の大綱は変わらない。補助金獲得のために、令和8年度から5か年間の計画を提出している。ただ、懸念材料として国の補助金を申請する団体が多い。団体が多くなれば、その分案分されて配分が減る恐れがあるということを確認している。

目黒委員

①道の駅を防災拠点にすれば国の補助金が出るのでトライしたらどうかと以前に一般質問したときには、ハザードマップで浸水区域になるので難しくできないという答弁であった。今回、国に認められたのはどういう経緯があったのか。

②100万人の来場を目標にするということで、駐車場も広くとるようだが、国道からの出入口を何か所くらい考えているのか。

③テント幕であるが、雪が降らない地域と比べると雪が積もるこの地域はかなり汚れがつく。この高さや広さをきれいな状態で維持するのに、相当なメンテナンスが必要かと想像してしまう。専門ではないのでわからないと思うが、その辺はどうか。

道の駅再整備準備室長

①実際に長岡国道事務所とハザードマップで浸水区域になっていると話しており、国としてハザードマップの浸水区域という認識は当然あるが、国は冬の降雪による関越道を含む交通止めに対応する能力を獲得することでスキーシーズンに安心して当地に来られるのではないかと言っていた。国道の防災基地については、まだ分からないが少し嵩上げをする可能性がある。

②道の駅から前面の田んぼについては、地権者の反対があり用地買収は難しい状況であるので、道の駅の入口は現在の1か所である。国の防災拠点がどのように計画していくかはまだ分からないが、場合によってはもう一か所を市の道路として整備する可能性がある。

③テント幕は、基本的にセルフクリーニングをする素材ということである。コーティングにより雨水で洗い流されて、長期間メンテナンスがいらない。東京ドームも30何年たつが、大きなメンテナンスはしていない。近隣だとビッグスワンのテント幕も同じ素材となっており20数年たっているが、今のところの大きな汚れは目立っていない。カタログスペックで言えば、そんなにメンテナンスがかからないのではないかと考えている。

目黒委員

③ニコ精密の幕は、どのような状況であるか。雪が多いところの地域の汚れはなかなか落ちないが、その辺は確認しているのか。

道の駅再整備準備室長

③ニコ精密の幕は種別が違い、1 ランク落ちるものではないかと思っている。耐用年数も短く、汚れもつくかもしれないが、ニコ精密には設計者と一緒に伺い、話を聞いている中で、まだつくって間もないこともあるが、そんなに苦労はしていないという話であり、少し安心しているところである。

委員長

質疑を終わることに異議ないか。

〔「異議なし」の声あり〕

委員長

質疑を終了する。

委員長

(3) 道の駅南魚沼の進捗状況についてを終了する。

休憩とする。再開を 15 時 10 分からとする。

(14 時 57 分)

委員長

休憩を閉じて会議を再開する。

(15 時 09 分)

委員長

3、その他、報告(1) 渇水対策の実績についてを行う。

執行部より報告を求める。

産業振興部長

令和7年の夏に発生した渇水への対応実績について報告をする。その前段として、やはり令和5年の夏の大規模な渇水対応を経験したことから、土地改良区などの関係者と渇水時への備えを様々進めてきたことが今回の実績にある程度つながり、結果として、あまり枯れたということなく終わったのではないかと考えている。

農林課長より詳細を報告する。

農林課長(貝瀬好彦)

＜資料No.4に基づき説明＞

資料No.4、渇水対策の実績についてである。令和7年度夏の渇水の経過を記載している。令和7年7月16日に関係機関の土地改良区、地域振興局と市で協議した。6月15日から7月14日までの30日間で総雨量が79ミリメートル、その後も干天が続く予報であったので渇水対策の実施を決定した。実施の基準が、城内開発センター防災気象観測所において1日5ミリメートル未満の干天日が20日以上ある場合、もしくは30日間の総雨量が100ミリメートル未満である場合で、基準に達していたためである。

令和7年7月17日から8月31日までを対策期間として、早急に各行政区に通知を行った。消雪井戸使用の受け付けを行い、併せて農業用渇水対策井戸の工事が終わったところから使用を始めた。

令和 7 年 8 月 31 日で農業用水渇水対策は終了し、その後、実績に併せて申請をもらい、全体の金額が出てきたところである。

2 ページは補水補助実施状況の写真であり、参考に見てもらいたい。

3 ページ、①南魚沼市農業用水渇水対策支援事業の内訳と結果になる。井戸の使用で 46 か所、水路等の揚水で 15 か所、土地改良区施設への補水で 1 か所、車両等で水運搬は、給水車での補水で 1 か所、井戸を 2 か所もしくは 3 か所使っているところもあり、申請の件数としては 47 件である。表の右から 3 番目の欄が補助額である。市からの補助金は合計 4,070 万 2,405 円であった。国県から渇水対策緊急補助金で対応してもらえることになり、国の補助として、水利施設管理強化事業（特別型）で対象事業費 3,603 万 4,000 円、補助金額 1,800 万 7,000 円を申請している。県の補助として、かん水用機械等整備対策事業費補助金は、国の補助金とかぶらないもので、対象事業費 13 万 5,359 円、補助金額 6 万 7,679 円を申請している。ほぼ半額が国県の補助金となる。

4 ページ、市の単独事業で対応した②消化栓からの農業用水補水は、5 地区 5 か所で、合計金額 465 万 3,880 円であった。

5 ページ、当初予算からの補助事業である③地元施行農業用水渇水対策施設整備補助で、3 地区の渇水対策用の井戸新設に事業費の 90%補助を行った。3 地区合計で 2,913 万 5,700 円であった。この井戸は春先から工事をして夏の渇水に間に合い、対応ができたということになる。

6 ページ、④バルブベント設置は、消雪用井戸から取水をしやすい形に改良するものである。令和 6 年度から事業を行っており、令和 7 年度で 6 地区、6 か所を設置、令和 6 年度は 8 地区、8 か所で設置した。令和 7 年度の補正予算で 16 か所を追加で整備して、地域全体を網羅する形の対応を行っていく予定でいる。

以上で報告を終了する。

委員長

質疑を行う。報告案件ということを理解の上で、質疑に当たること。

〔「なし」の声あり〕

委員長

質疑を終わることに異議ないか。

〔「異議なし」の声あり〕

委員長

異議なしと認める。よって、質疑を終了する。

委員長

以上で、報告（1）渇水対策の実績についての報告を終了する。

〔執行部退席〕

委員長

その他に委員の皆さんから何かあるか。

今井委員

12 月定例会で閉会中の調査項目を上げてから、調査するまで時間がある。私

は今回、建設部長に除雪について調査を上げてこれから回答もらうが、そういうタイムリーに必要なことを所管の委員会で調査できないか。調査項目に上がっていないということで、調査ができないのでは所管の委員会として残念だと思う。今日は委員長、議長もいるので、どうしてもこのことについて、調査項目に加えてくれというお願いを委員会で調査できるように取り計らってもらいたい。

議会事務局長（大津素子）

閉会中の継続調査については議決事項になっているので、その項目でしか調査ができないことを理解してもらいたい。調査ではなく報告をしてもらうということもあるが、調査については議決事項になる。

委員長

暫時休憩とする。

（15 時 20 分）

委員長

休憩を閉じて会議を再開する。

（15 時 24 分）

委員長

その他に委員の皆さんから何かあるか。

〔「なし」の声あり〕

委員長

ないようなので、3、その他を終了する。

これにて産業建設委員会を閉会する。

（15 時 25 分）

副委員長

（挨拶）