

政
策
解
説

自治体は先導する役割を

地方公共交通の活性化へ提言

国土交通省の「地域公共交通の活性化および再生の将来像を考える懇談会」(座長・山内弘隆一橋大学大学院商学研究科教授)は、今後10年を見据えた中長期的な視野からの提言をまとめた。

提言では、地域公共交通に関わる主体として「行政(国・地方公共団体)」「交通事業者」「住民」の3者を挙げて、求められる役割や取組を明記した。このうち地方公共団体には、地域公共交通のビジョンを持って活性化の取組を先導していくことが期待されるとし、具体的には担い手となる職員の充当・育成、「地域活性化」の手段として地域公共交通を位置づけることなどを求めた。

活性化再生法制定から10年

2007年に制定された「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」は、地方公共団体が地域公共交通に対して主体的・能動的に取り組むべきことを明示した。その後、モータリゼーションや人口減少が進み、乗り合いバスや鉄道の路線が廃止される事態が相次いでいる。それを原因として公共交通利用者がさらに減少するという負のスパイラルが続いている。

そのため、14年の同法改正では、①地方公共団体が中心となり②まちづくりと連携し③面的な公共交通ネットワークを再構築―することをポイントにした。具体的には、現状・

問題点、課題の整理を踏まえて、地域公共交通を持続させることを目的に住民・交通事業者・行政の役割を定める「地域公共交通網形成計画」を策定できるようにした。

同計画を策定するメリットとしては、①公共交通ネットワークの整備方針が明確になる②鉄道、バス、タクシーなど公共交通機関同士の連携が強化される③担当職員の異動後も政策が継続する―ことがある。17年6月末時点では303件が策定され、さらに142の地方公共団体が今年度中の策定を検討している。しかし、自治体間で将来に対する危機感に差が大きいことなどから今回、懇談会を設置することにした。

今後予想される4つの変化

提言では、今後10年間における地域公共交通を取り巻く大きな状況変化として「人口動態」「財政事情の厳しさ」「都市構造集約の必要性」「技術革新の進展」の4つを挙げた。

人口動態としては65歳以上の高齢化率上昇などを原因とした全体的な需要減少、運転者不足、高齢者をはじめとする移動制約者への配慮といった課題を提示した。

また、財政事情では地域公共交通に対する公的負担を効率化する必要性を指摘。さらに都市構造については、地域公共交通ネットワークを軸として、周辺に居住機能や都市機能を誘導・集約するコンパクトシティの実現が望まれているとした。

一方、情報通信技術(ICT)の進展により、交通事業者はICカード情報を活用することで移動ニーズの把握が容易になったほか、路線別収支の把握により経営改善にも寄与していることなどを列挙。さらに自動運転の実用化に向けた実証実験が行われていることを挙げ、ICTを積極的に活用する必要があるとしている。

政 策

地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会 提言概要

今後10年を見据えた中長期的な視野から、地域公共交通の活性化・再生の取組の方向性について提言

活性化再生法定化からこれまでの10年とこれからの10年

- 2007年の法制定後、2014年の法改正を行った結果、網形成計画の策定等に正面から取り組む地域が増えつつある一方で、取組に着手もできていない地域もいまだ多く、地域間の格差が拡大。
- 今後10年で人口動態の変化、技術革新の進展等が予想される中、まだまだやれることがあるという意識を持って、活性化再生法による地域主体で取り組むという枠組みの下、それぞれの地域の実情に応じた「あるべき姿」を目指して、地域公共交通に関わる各主体が期待される役割を果たすことが望まれる。

地域公共交通を活性化・再生するための今後の方向性 【別紙参照】

- 地域公共交通ネットワークの形成のあり方
～交通圏全体を見据えた再構築、地域の実情にあったネットワークの形成、効率性の高い域内交通ネットワークの形成～
- 利便性の向上、需要の創出 ～情報提供の充実、施設・設備の改善、データに基づく運行改善、域内外の需要創出、サービス提供の多角化～
- 運転者不足、車両の老朽化、自動運転、高齢者の移動手段

各主体に期待される今後の取組

交通事業者の経営力の強化

- 経営の革新
地域単位の経営集約化の事例や、持株会社の下で地域を超えた複数の企業が経営統合する事例など、企画機能強化に繋がる体質改善を進めている事業者もあり、経営意識を改革し、企画機能の向上・維持・回復が必要。
交通事業者自身の生産性向上や、増収策も重要であり、乗降データ等に基づく路線やダイヤの見直し、スクールバス等の一本化、貨客混載の活用等が必要。
- 地方公共団体や住民との協働
- 地域内の需要の拡大
- 域外からの旅客の誘致
- 地域密着サービスによる多角化

地方公共団体の交通政策の実行力の向上

- 活性化再生法によって、地域の公共交通ネットワークの形成は、地方公共団体が主導することとなったが、一部の地方公共団体では、そもそも交通担当の部局が無いなど、地方公共団体が交通政策への取組を強化し、地域公共交通のビジョンを持って、協議会の運営も含め、地域公共交通の活性化の取組を牽引することが必要であり、実行力の向上も含め、以下のような取組が必要である。
- 担い手の充実・育成
- 地域公共交通の必要性と実態の認識
- 地域活性化を視野に入れた対策推進

地元住民の意識改革と主体的な参画

- 地元住民が地域公共交通の重要性について明確に認識
- 「乗って残す」必要があるという自覚をもって、自ら地域公共交通を積極的に利用
- 学校、企業、事業所でのMMの実施
- 利用者たる住民自らが「マイルール」「マイバス」意識を持って、域内交通の企画・運営に参画

国→各主体の後押しと環境整備

- 交通事業者の経営力強化
近年のホールディング化、経営統合、公営交通の民営化などの事例を踏まえ、その効果等を検証した上で、今後の地域公共交通の担い手にふさわしい経営組織のあり方等について議論を深め、経営力の強化等を後押しするための施策について検討する。

- 地方自治体の実行力の向上
大学との連携、本省や運輸局によるセミナー・研修の更なる充実やオンライン講座の実施など、地方公共団体の職員が必要な知識を習得しやすい環境づくりに取り組む。

- 住民の理解の促進
地域公共交通の重要性について、住民に対する啓発活動を強化する。

- 自動運転の推進とその円滑な実装、貨客混載の促進、地方公共団体との連携強化、交通事業者と地方公共団体との協議の仲介、協議会の現場での積極的な支援、他部局・他省庁との積極的な連携

有機的な交通ネットワークを

以上を踏まえ、提言では今後10年を見据えて、利用者・地域社会にとつての望ましい地域公共交通のあり方を次のように集約した。

公共交通ネットワークは有機的に連携し、利用しやすいものになっている。具体的には、幹線道路では一定の頻度で路線バスが運行され、町の中心部や病院・学校などと結ばれている。

また、幹線道路から離れている地域でもコミュニティバスや乗り合いタクシーなどの移動手段で幹線道路や町の中心部と結ばれている。乗り換えが必要な場合でもダイヤや運賃の調整があり、シームレスな乗り換えができる。

さらに人口が希薄な地域でも貨客混載や自家用有償旅客運送の活用も含めて、さまざまな工夫により最低限必要な移動手段が確保されている。

市町村や都道府県は、地域の将来像を見極めながら地域全体の交通ビジョンを描き、その達成に向けた環境整備や調整を行っている。さらに必要に応じて、交通事業者との役割分担を明確にした上で、自ら主体的にサービスの提供を行っている。

地方公共団体は実行力向上を

こうした望ましい姿を示したものの、一部の地方公共団体においては、そもそも交通担当の部局が無かったり、専任担当者がいなかったりするケースが多々ある。そこで提言では、地方公共団体に対して交通政策の取組を強化する実行力が重要とした。

第一の具体策として挙げたのは、担い手の充実・育成だ。現状では、交通事業者に任せきりになっている事例がみられ、交通圏を踏まえた市町村連携も不十分だと指摘した。

こうした状況に対処するため、国は地方運輸局を通じた指導・助言のほか、オンライン講座による研修も実施する方針だ。特にオンライン講座は、多くの業務を抱える市町村職員にとっても参加しやすいものにする。扱うテーマは交通政策に関連する制度のほか、先進事例の共有などを想定している。

また、地域公共交通を「地域の活性化」という地方行政の重要な目的を果たすための手段の一つとして認識することも求めている。具体策として、「行政部内」「交通事業者」「住民」といった各主体と協働することが必要とした。

政 策

まず「行政部内」では、交通が関係する部局との情報共有を挙げた。具

体的には、福祉部門や文教部門など移動手段の確保が特別必要とされる分野、さらにはまちづくりや観光部門など交通政策により人の移動ルートが決まってくる分野などを挙げた。

また、「交通事業者」との関係において、赤字に対する単純な穴埋め補助を見直すよう求めている。例えば、輸送に直接必要な経費に限定すれば運賃収入により自立的な事業継続が可能になる場合、鉄道用地・施設を自治体が所有し、それらを鉄道運行事業者が無償で使用させる「上下分離方式」など公有民営方式を含めた適切な役割分担を求めた。

さらに「住民」との関係においては、信頼関係構築により協議の「場」を設けることを提案。さらに住民だけでなく、観光客など実際の利用者とも意見交換するよう求めている。

もう一つの「行政」である国においても、運転手不足の解決に役立つ自動運転の技術革新の推進に向けて実証実験を行うよう提案。また、貨客混載の促進として、旅客運送と貨物運送との「かけもち」による生産性向上を推進する必要性を指摘。乗り合いバスは全国で、貸し切りバス、タクシー、トラックは過疎地域を対

象とするよう盛り込んだ。

交通事業者は経営力強化を

交通事業者の中には人口減少の影響もあり厳しい経営環境にあるところが多い。こうした事業者では経営企画や財務マネジメント部門に人員を割く余裕がない場合がある。

そこで、地域単位での経営集約化や、ホールディングカンパニーの下で地域を越えた複数の企業が経営統合することにより企画機能が強化された事例があることを紹介。さらに大学との連携や外部人材の登用についても検討を求めた。

また、地域内の需要拡大についても言及。学生や高齢者、子育て世代には確実な需要が見込まれるほか、可能であれば自家用車の使用を避けたい層などは潜在的な利用者であるとした。

確実な需要が見込まれる層には、例えば学校行事における地域公共交通の利用に向けた働きかけ、高齢者に対する利用促進策のほか、それぞれのニーズに合わせたダイヤ設定が重要だと指摘。さらにICTを活用した多頻度利用者に対する累進的な割引運賃の適用についても検討すべきたとした。

そのほか、需要が希薄な地域においては本来の旅客運送にとどまらず

に買い物代行や高齢者の見守りサービス、図書館の本の貸し出し・返却代行など「生活総合サービス化」を図るべきだとした。その上で、路線バスや乗り合いタクシーを活用した貨物輸送や、貨物車両への旅客同乗など新しい可能性についても積極的な取組を求めている。

住民に「乗って残す」意識を

自家用自動車の利用が多い地域においては、地域公共交通に対する住民の関心が低い場合が多い。このような地域で地域公共交通の活性化・再生を実現するために不可欠なのが、住民の主體的な取組だ。そこで、地域公共交通は「乗らなければ無くなるもの」であり、「乗って残す」必要があることを自覚する必要があるとした。

具体的には、①公的負担を受けて運行している路線にはその旨を利用者に開示②「週末だけでも地域公共交通を利用する」など「かしいクルマの使い方」の提案③商業施設における公共交通利用者への割引などを効果的な取組として例示した。

時事通信社 真島 裕

コトバの図書館

羹(あつもの)に懲りて 膾(なます)を吹く

羹は肉、魚や野菜を煮込んだ熱い汁もの。膾は薄く切った魚介類や野菜を酢などであえた冷たい料理のこと。「羹に懲りて膾を吹く」とは、熱い汁ものを飲んでやけどをした人は、冷たいあえ物まで吹いて冷ます、という意味。転じて以前の失敗に懲りて度を越して用心深くなることを揶揄したことわざである。出典は中国・戦国時代の詩歌集『楚辞』。

英語の「once bitten, twice shy(一度咬まれると2度目は憶病になる)」など、同じ意味のことわざは数多く存在する。誰だって失敗して痛い思いをしたり、傷ついたりするのは怖いもの。危険を知って用心深くなるのは、動物の本能に違いないし、失敗から学んで次に生かすこともビジネスマンの大切な仕事だろう。

とはいっても、一度の失敗で「自分はダメだ」といつまでもクヨクヨ落ち込んだり、過剰に警戒心を抱いて守りに入っていないだろうか？ 羹に懲りて膾を吹いた結果、めぐってきた千載一遇のチャンスをみすみす逃してしまっただけでは、本末転倒だ。どんな状況にも対応できる守りの固さと同時に、大事な場面で攻めに転じられる決断力と瞬発力を同時に磨いていきたいところだ。

フォーラム

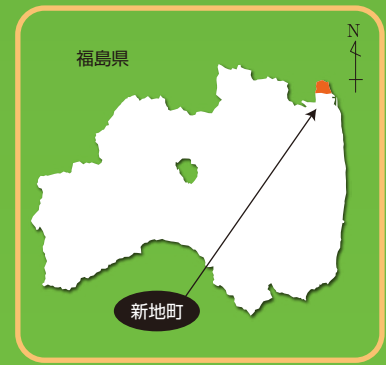
▷鹿狼山頂からみる初日の出

現地レポート

町村独自のまちづくり

新たなまちづくりへの取組

福島県 新地町



新地町の概要

新地町は、福島県の太平洋側最北部に位置し、東西南北とも約7km、周囲24kmのほぼ四辺形を成し、総面積は46・53km²、中心部は海拔平均20〜30mとなっています。

交通は、JR常磐線が平成28年12月に再開をし、道路は東京から水戸市・いわき市を経て岩沼市に至る国道6号及び常磐自動車道が本町を縦断し、新地ICが開設されています。また、相馬市を経て国道115号で県都福島市へ、国道113号で宮城、山形方面へ至ります。自動車では相馬市へ10分(9km)、県都福島市までは80分(65km)、東北の中枢都市仙台市へは60分(54km)の距離に位置します。

海、里、山、田園と多様な自然環境を有しており、豊富な産物にも恵まれています。海洋性気候により、東北地方の中では比較的温暖な地域であり、降雪も少ないことから、四季を通じて住みよい気候に恵まれた新地町は、旧石器時代の遺跡をはじめ、縄文時代の「新地貝塚」や「三貫地貝塚」などがあり、原始時代から多くの人々の歩みが刻まれています。

また、近世の戦国時代には伊達氏と相馬氏の政争の地となり、伊達政宗によって駒ヶ嶺、新地の両城が攻略され、以後伊達領となって明治維新を迎えました。

そして、明治22年の町村制施行によって、福田・新地・駒ヶ嶺の3カ村が誕生し、昭和29年には、3カ村が合併し新たに新地村が誕生、昭和46年に町制を施行しました。

フォーラム

未曾有の大震災

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、千年に一度という地震と大津波をもたらし、かけがえのない多くの生命と美しいふるさとが失われました。町の総面積46・53km²の約5分の1にあたる9・04km²が津波で浸水し、そのうち農地は、本町の農地の約40%にあたる約4・2km²が被害を受け、また家屋については、全半壊630戸の被害がありました。さらに福島第一原子力発電所事故では比較的放射線量の影響を受けない当町でも農業や漁業、観光などへの風評被害が未だに残っている状況です。



△震災直後のJR新地駅

震災からの復興の現状

東日本大震災という未曾有の困難に直面しましたが、「やっぱり新地がいいね」を基本理念に掲げ、新地町復興計画に基づき、復旧・復興に向け取り組んできました。これまで国、県、自治体からの職員の派遣支援等多くの支援を得ながら被災地でも復興まちづくりのトップランナーと評価をいただいているところです。

第一次復興計画では住宅を失った津波被災者の高台移転による「すまい再建事業」を最優先課題として取り組み、震災からのいち早い復旧・復興事業を進め、第二次復興計画では、「すまいの再建」に加え、「コミュニティ・絆」や



△JR常磐線運転再開記念式典



△JR常磐線運転再開 電車を見送る地域住民

「仕事・なりわい」の復興と「新たなまちの拠点づくり」をめざして復興を加速させたことにより、昨年末には「すまいの再建」が概ね完成し、津波で被災された住民が移転した居住地で新たな生活をスタートさせています。

また、交通インフラにおいても常磐自動車道・新地ICの開通や東北中央自動車道・相馬福島道路の一部開通、そして、震災の津波により流出したJR常磐線・新地駅と周辺の線路は内陸に移設し、新たな新地の顔として新駅舎とともに運転再開となりました。

平成28年4月からは第5次新地町総合計画後期基本計画に復興計画を統合し、平成32年の町の将来人口を概ね8、700人（※）と目標を定め、各施策を行っています。

（※）平成27年国勢調査人口は8、218人

新たなまちの拠点づくり

新地駅周辺地区は、JR常磐線新地駅を中心に、国道6号や主要地方道相馬巨理線バイパスなど交通アクセスに恵まれ、さらに町役場や保健センター、図書館などの公共施設が集積する地区にも隣接しています。

このため、駅周辺の23・7haを新たなまちの拠点地区として位置づけ、平成25年から新地駅周辺市街地復興整備事業に取り組んでいます。現在は、造成は概ね終わりを迎え、消防・防災センターや災害町営住宅の整備が完了し、住宅やクリニックの建築が始まっています。

本年度は、「新たなまちの拠点づく



▷駅前パース図

フォーラム

海・里・山の魅力回復と賑わいの回復

「リ」に注力し、主な事業として、町民が気軽に立ち寄れる「複合交流センター」、子どもから大人まで楽しめるフットサルを中心とした「屋内型スポーツ施設」、新たな事業者や起業家の支援と駅前賑わいの創出を図るための「複合型商業施設」、交流人口の拡大が期待される「温浴・宿泊施設」を整備していきます。

また、この地区ではスマートコミュニティを導入します。具体的には、平成30年操業を目指し相馬港4号小頭に建設しているLNG（液化天然ガス）基地からパイプラインを通して供給されるLNGを活用するため発電施設「地域エネルギーセンター」を整備し、この施設で造られる電気に加え、発電で生じる温熱、熱交換器で発生させる冷熱を各施設に安定して供給するほか、今後整備が予定されるスマートアグリにはCO₂も供給し、環境負荷の少ないエネルギーシステム導入の先進地を目指します。

本町の玄関口となる新地駅周辺の事業とともに、町が賑わうための方策として観光・交流人口の拡大と移住・定住を促進していく必要があると考えています。

本町は、町の概要でも前述したとおり、比較的小さな町域ながら豊かな自



△40,000本もの色鮮やかなチューリップが咲き誇る「チューリップ祭り」

然を背景に海や里、山に触れ、体感することのできる資源があります。

まず本町のシンボルでもある山、標高429・9mの鹿狼山かろうざんです。山頂から360度の眺望が見事で、四季を通じてハイキングなどが楽しめる山です。5つの登山コースが整備され、所要時間も40分から1時間程で登ることができ、子どもから大人まで楽しむことができます。毎年、地域住民を中心とした実行委員会が主催する「鹿狼山元日登山」が恒例となっており、本年は「日本一早い山開き」として実施したところ、町内外から約3、500人の登山者があり、山頂より初日の出を迎えております。

里では、毎年4月中下旬には約40品種、4万本もの色鮮やかなチューリップ



△多くの観光客が訪れた海辺のイベント「遊海しんち」

ブが咲き誇る「チューリップ祭り」や右近清水の菅ノ沢溜池（約3ha）を取り囲むようにソメイヨシノ、河津桜や珍しいウコン桜などの様々な種類の桜が咲き誇る「桜の回廊」、そして秋には里山の紅葉をみることもできます。

最後に海です。残念ながら、東日本大震災により被災し、まだ復旧途上にあることや風評被害などにより、まだ交流ができる環境が十分に整っていないと言える状況ではありませんが、震災前には、海釣り公園や釣師浜海水浴場など多くの人で賑わっていました。海釣り公園では、相馬共同火力発電株（新地発電所の温排水により、様々な魚種が集まる釣り場として人気があり、大きいもので74cmのヒラメが釣れた時もあることから、県内外から釣果をもとめて多くの方に来場いただきました。また、釣師浜海水浴場では、シーズン中



△若者たちの活気がみなぎる「やるしかねえべ祭」

に訪れる海水浴客は言うまでもなく、毎年8月上旬には釣師浜海水浴場や漁港を会場とした海に関連するイベント「遊海しんち」が開催され、夜には花火の打ち上げがあり、多くの集客がありました。そのイベントは、震災後の夏、町に元氣を取り戻そうと新地町商工会青年部主催で「なんだ かんた 言っちゃってやるしかねえべ祭」としてよみがえり、震災以降沈んでいた町の空気も、子どもたちの歓声、大人たちの笑顔によって活気が戻り始めました。今では、新地町商工会青年部が主体となった実行委員会が運営する「やるしかねえべ祭」として定着し、回を重ねるごとに来場者が増え、昨年開催された第6回では、過去最多の36,000人の来場者がありました。

この祭りもそうですが、震災以降は、若者たちが自分たちの手でまちづくり

フォーラム

移住・定住の取組

を行うという意識や活動がより高まったように感じます。

移住・定住の促進については、都会からのUIJターンなどの方を受け入れるオープンな地域づくりや、若者世代が安心して結婚・出産・子育てができるよう、保健や医療、子育てに対する支援の充実を図り、定住促進住宅の建設などで、若者世帯を中心に、移住・定住に繋がるような取組を推進しています。

特に教育の充実を図っており、未来の新たな教育のカタチとして全国に先駆け、ICT活用教育に取り組んでいます。現在、小・中学校の授業では、



△ICT活用教育（タブレットを利用した授業）



△ICT活用教育（テレビ会議システムによる他校との交流授業）

各教室に整備された電子黒板や一人一人に配付されているタブレットを使用し進めているほか、テレビ会議システムにより国内外とつながる交流授業、他校との意見の共有など各校それぞれ工夫をした授業が行われており、子どもたちの将来を見据えた教育を町全体で行っています。

おわりに

震災から7年目を迎えましたが、復興はまだ道半ばです。町のめざす将来像「信頼の輪が広がる暮らしきらくくしんち」の実現のため、東日本大震災による「ピンチ」を「しんち」の新しいまちづくりの「チャンス」と捉え前向きに取り組んでいきます。

新地町長 加藤憲郎

町村専用ページ「町村.com」をご覧ください

<http://www.zck.or.jp/choson/>

全国町村会では、全国の町村との連携を密にし、町村長と町村職員のみなさんの情報収集の利便性を向上させるため、町村専用ページ「町村.com」を開設しています。

「町村.com」では、全国町村会の活動状況や中央省庁などの政策情報を随時ご提供しているほか、全国の町村の先進的な取り組み事例をはじめ、各種統計資料など様々なデータも公表しています。

私どもは、「町村.com」が町村関係者にとって真に役立つホームページとなることを目指し、

これからも充実をはかっていきたいと考えていますので、ご覧になったご感想・ご意見を、下記のメールアドレスにお寄せください。

kouhou@zck.or.jp

・「町村.com」は、町村関係者の方だけがご利用いただける専用ページです。ご覧になる際は、所定のパスワードが必要になります。

・ユーザー名とパスワードは、各町村にお知らせ済み（平成18年9月27日付）ですが、お問い合わせは、全国町村会広報部までメール(kouhou@zck.or.jp)でお願いいたします。



随 想



いとう みつる
伊藤 実
とよね
愛知県豊根村長

随 想

挑 戦

愛知県内に村は飛島村と豊根村の2村、そのうちの1つ豊根村は、県の東北端に位置し、北は長野県、東は天竜川を境に静岡県に接しており、中部山岳地帯赤石山系の南端に位置し、総面積155・88km²のうち93%を山林で占めております。近年、東海環状自動車道や新東名高速道、二遠南信自動車道の整備が

進み、都市圏への時間距離は大幅に短縮され、名古屋市や豊橋市、また静岡県浜松市までは90分、長野県飯田市までは60分の位置関係となりました。

かつては林業で栄えてきた村ですが、昭和28年の佐久間ダムや昭和48年の新豊根ダムの建設により集落が水没した世帯のほとんどが離村し、急激な人口減少への引き金となりました。

昭和44年に愛知県最高峰の茶臼山高原を中心として「天竜奥三河国定公園」に指定されたことを機に、観光と交流を目指して村づくりに取り組んできました。

これまでに愛知県唯一のスキークの建設や温泉施設・芝桜園地等を整備し、今では1,200人の村に年間を通して78万人の観光交流人口を数える様になりました。

第5次総合計画において、高齢化を支える「現役世代の積極的な支援」、主産業だった林業に代わる産業として「観光と交流による地域づくり」、そして住民主体の地域づくりとして「特色ある地域づくりへの積極支援」を柱とし、地方創生を積極的に取り入れ将来に繋げる村づく

りに取り組んでおります。

現役世代支援では「出雲い」「結婚」「出産」「修学」「就職」「定年」そして「老後」迄を共に考え必要な支援策を行って、ここに住んで良かったと思える村を目指しております。

観光面では、平成26年に観光交流人口100万人を目指すアクションプランを作成し「閑散期をなくしていく」「もつ」一カ所寄ってもらおう」「沢山の人が集まる新しい魅力を作っていく」ことを目指して村民皆で考えた20のプランに挑戦しております。

地域づくり支援では、地域が施設等の維持管理や補修を実施する場合の支援「地域協働支援事業補助金」、行政主導でなく地域の自主的な活動等自由裁量で活用できる「地域づくり支援交付金」や、新しい産業や取組に向けて起業を目指す為の「起業家支援補助金」により地域の元気を応援し、地域のことは地域で考え、地域で決めることができる体制づくりに取り組んでいるところです。こうした取組によって住民一人ひとりが元気になることが地域の元気に、そして村全体の元気に繋がるいわば地方創生の地域版でもありま

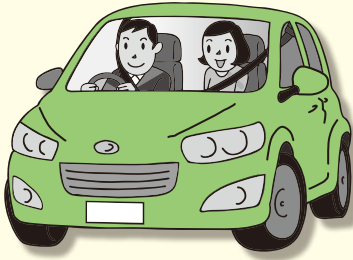
す。

現在も少子高齢化には歯止めがかけられない状況が続いておりますが、今進めております「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を確実に進めることによって地域が変わり、将来の姿を皆で共有できる風土になります。

また、山間地域にある豊根村は豊富な水に恵まれており、従来の農業振興対策、林業振興対策に加えて水産振興にも取り組み、清流やダム湖を利用した漁業から育てる漁業を目指し、アマゴやイワナの養殖に加えてチヨウザメやヒメマス、子持ち鮎の養殖の取組も始めました。

養殖技術や加工と言った面では、東海大学海洋学部の水産学科と連携するほか、低温プラスチックを活用した養殖改善や、高度化については名古屋大学と連携し新しい産業を目指しております。

常に今より一歩前に進むこと、あらゆる要因、素材を取り込んだ地域づくりを進め、将来にわたって「小さく持続する村」を目指して参ります。機会が御座いましたら是非一度お立ち寄り頂きたいと存じます。



車両共済(保険)のご案内

(一般自動車保険の車両保険)

この車両共済(保険)は、町村生協の自動車共済で補償する対人賠償、対物賠償、限定搭乗者傷害等に加え「ご自身のおクルマの補償(車両保険)」を追加する制度です。
お車が衝突した場合や台風・いたずら・盗難など偶然な事故で損害を被ったときに、共済(保険)金をお支払いします。

町村生協の自動車共済にご加入の皆様なら!

- 無事故による割引で新規から **43%(保険料)割引**
 - ・ご加入を希望するお車が町村生協の自動車共済で過去3年無事故の場合は、ノンフリート等級9等級からスタートします。
- 集団扱年一括払いによる割引で更に **5%割引**
 - 保険料分割払(12回)も選択可能です。
 - ・保険料分割払をご利用の場合は上記の集団扱年一括払の5%割引の適用はありません。

さらに 無料ロードサービスがついてきます。

ご契約のお車が、事故・故障で自力走行できなくなった場合、事前にロードアシスタンス専用デスクにご連絡ください。ロードアシスタンス業者にお取り次ぎし、レッカーや30分程度の緊急修理などを手配します。 ●バッテリー上がりや、キー閉じ込み、ガス欠など

- ・掛金(保険料)は、型式、初度登録年月、年齢条件、運転者限定特約の有無、共済(保険)金額、等級などにより異なります。
- ・このご案内は概要を説明したものです。詳しい内容については取扱代理店(千里)までお問い合わせください。

※この車両共済(保険)をご契約いただける方は、全国町村職員生活協同組合の自動車共済に加入されている方に限ります。

●お見積りのご請求・お申し込み・お問い合わせなどは、下記までご連絡ください●

お電話の際には、車検証をお手元にご用意ください

(受付時間 月～金 午前9時30分～午後5時)



0120-731-087
03-3519-7325

株式会社 千里 (取扱代理店)

〒100-0014 東京都千代田区永田町1-11-32 全国町村会館西館内

●ホームページアドレス <http://www.chisato-ag.co.jp>

- 「車両共済(保険)制度」は、全国町村職員生活協同組合と損害保険ジャパン日本興亜株式会社とが集団扱契約を締結し、実施しているものです。
- 集団扱としてご契約いただけるのは、保険契約者および被保険者が損保ジャパン日本興亜の定める条件を満たす場合のみとなります。詳細については、取扱代理店(千里)までお問い合わせください。

〔車両保険引受保険会社〕損害保険ジャパン日本興亜株式会社 〔損害保険ジャパン日本興亜株式会社〕は損保ジャパンと日本興亜損保が2014年9月1日に合併し誕生した会社です。

[SJK15-10902(2015.11.04作成)]

TIME of RELAXING

「ゆとり」と「やすらぎ」のひとつとき

静かさと心地よさに配慮し、室内インテリア全体を落ち着いた雰囲気にとまめ、ゆったりとしたやすらぎのひとつときをお届けいたします。

<http://www.zck.or.jp/kaikan/index.html>

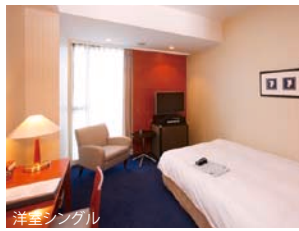


土・日・祝日は リーズナブルに

土・日・祝日のご宿泊は、
平日料金の **20%OFF**

金曜日のご宿泊は、
平日料金の **15%OFF**

和室もございますのでお問い合わせ下さい。
禁煙ルームをご用意しております。



シングル 119 室
平日料金10,100円より **SINGLE ROOM**

金曜日料金
15% OFF 8,600円より
土・日・祝日料金
20% OFF 8,100円より



ダブル 12 室
平日料金 13,700 円 **DOUBLE ROOM**
(2名利用) ※1名利用の場合 11,400円

金曜日料金
15% OFF 11,600円
※1名利用の場合 9,600円
土・日・祝日料金
20% OFF 10,900円
※1名利用の場合 9,000円



ツイン 17 室
平日料金 19,000円より **TWIN ROOM**
(2名利用)

金曜日料金
15% OFF 16,200円より
土・日・祝日料金
20% OFF 15,200円より



会議室・宴会場

2階には広さと設備が多様な、大小4つのホール、会議室。高い機能性を持ち、さまざまな演出が可能です。会議・研修、パーティーなどに幅広くご利用いただけます。



カジュアルレストラン「ベルラン」

ランチタイム 11:00 ~ 14:00
ティータイム 14:00 ~ 17:00
ディナータイム 17:00 ~ 22:00
(21:30 ラストオーダー)



和食処「さいかち」

ランチタイム 11:30 ~ 14:30
(14:00 ラストオーダー)
ディナータイム 17:00 ~ 22:00
(21:30 ラストオーダー)

※※ さいかち

全国町村会館

市町村職員共済組合等の宿泊助成券がご利用いただけます。

お電話でのご予約・お問い合わせは

TEL 03(3581)0471

FAX 03(3581)0220

〒100-0014 東京都千代田区永田町1丁目11番35号

WEBからのご宿泊予約は、特別料金(部屋数限定)がございます。

ホームページは **全国町村会館** 検索

全国町村会館へのアクセスガイド

- 有楽町線・半蔵門線・南北線「永田町」3番出口徒歩1分
- 丸の内線・銀座線「赤坂見附駅」徒歩8分
- タクシー東京駅から約20分

