

町村週報

(町村の購読料は会費)
の中に含まれております)

3355号

毎週月曜日発行

発行所 全国町村会 〒100-0014 東京都千代田区永田町1丁目11番35号：電話03-3581-0486 FAX03-3580-5955

発行人 横田真二：定価1部40円・年間1,500円(税、送料含む) 振替口座001110-8-47697

<https://www.zck.or.jp/>



山門静まりて、花満ちる (埼玉県長瀬町)

もくじ

随情	フォーラム	政
想報	大向こうの声、再び！	策
	こんぴら歌舞伎の灯を守るということ………	第6次社会資本整備重点計画及び第3次交通政策基本計画の概要
	香川県琴平町長 片岡 英樹…(12)	国土交通省総合政策局社会資本整備政策課、交通政策課…(2)
		大地の恵と海の幸、心ひとつに希望の町 青森県中泊町…(7)

コラム

年度の終わりと始まり

東京大学名誉教授

西村 幸夫

この町村週報が届くころは、ちょうど新年度のスタートの時期で、年度末のたばたした時期も終わり、いずこの組織も新しい幕開けの気分ではないかと推察する。大学にながらうかがわってきた身としては、卒業や入学といった儀式やその前後の単位取得や入試採点、オリエンテーションなどのものもそろそろルーティンワークがこの時期の恒例の作業である。

後、堂島の米会所などで換金され、それを国元に還流させるため、タイムロスが発生するからだということである。

その際、よく言われてきたのが、欧米では9月から新年度が始まるのが通例なので、留学生を送り出すにしても、受け入れるにしても、学生にとって不都合が大きいということである。ではなぜ、欧米の新学期は9月に始まり、日本の新学期は4月に始まるのか。新年度も同様である。

この説が正しいとして、驚かされるのは、欧米でも日本でも農作業が年度を区切る基準となっていることは同じだということである。いずれの国においても、農業が国の基盤だった点が変わらないので、当然だと言えはその通りであるが、国の制度の枠組みそのものである年度の仕組みにまでそれが貫徹しているというのは感慨深い。

このことに関しては、欧米では、麦の収穫の時期を終えてから、新年度・新学期が始まるので、9月スタートとなった、というのが通説である。それに対して、日本では米の収穫の時期がずれるので、新年度・新学期が4月スタートとなったと言われている。

さらに日本の場合、米会所による換金システムまでかかわって年度の区切りが決められているとすると、その社会システムの複雑さは欧米以上ということにもなりそう。そのうえ、大坂で換金(換銀?)されたのち、大坂商人が造り上げた為替の仕組みによってそれぞれの国元に安全に資金を移動させる仕組みまで整っていた。

米の収穫は秋なのになぜ4月かということ、年貢米を大坂の各藩の蔵屋敷に搬送し、その

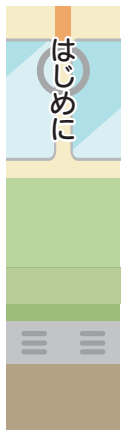
年度の始まりにあたって、こうした年度や学年の制度と米作とのかわりについて、想いを致すことも無駄ではないのではなからうか。この国の制度の根本のところには農業がかわっているのである。

写真キャプション

長瀬は「日本さくら名所百選」に選ばれた桜の名所。町内には約三千本に及び桜が植えられ、3月下旬から4月下旬まで、町全体がサクラ色に染まる。古くから火災除け・盗難除けのご利益で知られる貴登山神社の境内には、見事なしだれ桜が植えられており、隣接する玉泉寺の山門越しの眺めは、自然にとけこむ絵画さながらに、訪れる者を魅了する。

第6次社会資本整備重点計画及び 第3次交通政策基本計画の概要

国土交通省総合政策局社会資本整備政策課、交通政策課



(社会資本整備重点計画)

社会資本整備重点計画は、社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画です。

計画の対象は、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、水道、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地及び海岸等とされています。主な計画事項は、社会資本整備事業の実施に関する重点目標、重点目標の達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に実施するための措置等とされています。平成15年に第1次計画を策定して以降、順次、計画の改定を重ねてきました。直近では、令和3年度から令和7年度までの5年間を計画期間とする「第5次計画」に基づき、社会資本整備事業を推進してきました。

(交通政策基本計画)

交通政策基本計画は、交通政策基

本法(平成25年法律第92号)に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、政府が策定する計画です。

主な計画事項は、交通に関する施策についての基本的な方針、交通に関する施策についての目標、交通に關し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等とされています。

平成26年に第1次計画を策定して以降、令和3年には令和3年度から令和7年度までの5年間を計画期間とする「第2次計画」を策定し、同計画に基づいて交通に関する施策を推進してきました。

(次期計画の策定)

本年1月には、令和7年度から令和12年度までを計画期間とする「第6次社会資本整備重点計画」及び「第3次交通政策基本計画」が閣議決定されました。

本稿では、両計画の概要についてご紹介いたします。



直近の計画に係る計画期間は、いずれも令和7年度までとされていた

ことから、令和6年4月より、次期計画の策定に向けた具体的な検討を開始しました。その際、社会資本整備と交通は、共に国民の生活を支える基盤であること、共に「人」によって支えられていること、共にDXや自動化等イノベーションの力を最大限活用することが重要であることを踏まえ、それぞれが直面する課題を総合的に解決するため、社会資本整備政策と交通政策の連携を強化し、社会資本整備重点計画と交通政策基本計画を「車の両輪」として、一体的に策定することとしました。

具体的には、両計画が、社会資本整備分野と交通分野で関連する施策を双方に盛り込み、社会資本整備分野と交通分野の関係を明らかにしました。例えば、持続可能な地域社会の形成に向けて、立地適正化計画に基づく都市機能の誘導・集積と、地域内外を結ぶ公共交通の確保を一体で取り組むこととしています。

また、強靱な物流ネットワークの構築による生産性向上を図るため、道路・港湾等のインフラ整備と、モータリシフトの推進等の施策を一体で取り組むこととしています。そのうえで、両計画がめざす「ゴールを、共

政策

社会資本整備重点計画と交通政策基本計画の一体的な策定について

社会資本整備と交通政策を、「車の両輪」として連携・整合を図り、相互の取組の相乗効果が得られるよう、一体的に施策を実行

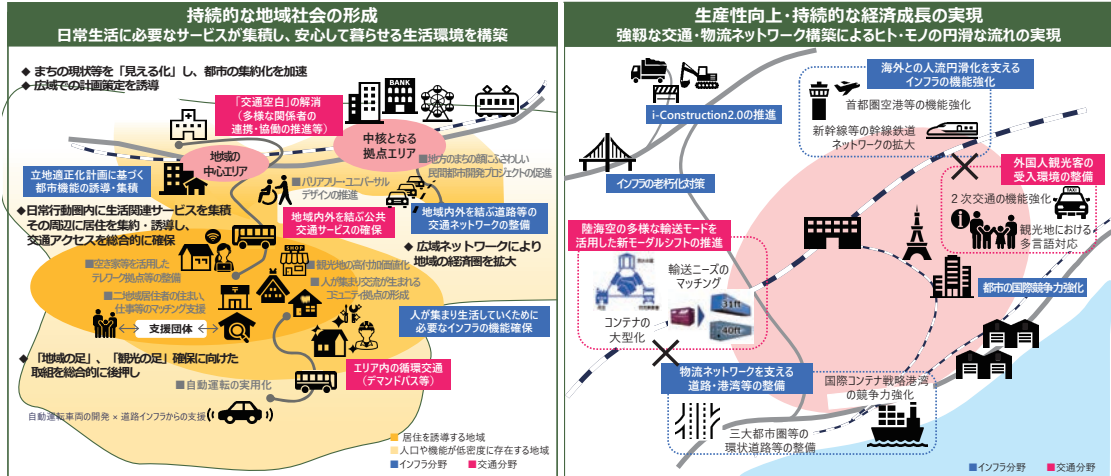
施策を相互に盛り込む 社会資本整備重点計画と交通政策基本計画の両計画が、インフラ分野と交通分野で関連する施策を双方に盛り込み、インフラ分野と交通分野の関係を明らかにする。

共通のメッセージを発信する 両計画で共通する視点(共通認識)と目指すゴールを、共通のメッセージとして盛り込む。

一体的な進捗管理を行う 両計画で関連する各施策分野ごとに、指標等を用いて一体的な進捗管理を行う。

【共通メッセージ】 人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさや安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現

【社会資本整備と交通政策の一体的な施策実行のイメージ】



※ 具体的な進捗管理の進め方については、別途、社整備・交審計画部会において方針を策定し、一体的にフォローアップ

▲ 「社会資本整備重点計画と交通政策基本計画の一体的策定」の概要

① 持続可能な地域社会の形成

急速に進む人口減少の影響により、地方では、買い物や医療、公共交通など、暮らしに不可欠な生活関連サービスを確保するために必要な需要密度が低下し、生活基盤が脆弱化する危機に直面しつつあります。こうした人口減少の危機に真正面から取り組むため、インフラ整備と交通政策の連携のもと、生活サービスの維持に必要な集積と移動の足が確保された地域づくりをめざした新たな施策体系を示し、重点目標Iに位置づけました。

具体的には、「まちづくりの健康診断」により、まちの適切な評価・見直しを促すとともに、市町村域を越えた広域での計画策定を推進するなど、立地適正化計画の深化・発展を通じて、都市機能の集積等を加速



② インフラ老朽化対策

高度経済成長期以降に整備されたインフラの老朽化が加速度的に進行する中、老朽化に起因する事故による人命・財産の喪失、経済社会活動の影響を回避するため、埼玉県八潮市で発生した道路陥没事故の教訓を踏まえた老朽インフラ対策を充実・強化します。具体的には、下水道について、調査による緊急度の判定基準を強化した上で、緊急度に応じた対策を確実に実施するとともに、管路の安全へのハザードや事故発生時の社会的影響を勘案し、点検方法などの充実を図り、メリハリを付けながら点検調査を実施します。また、下水道以外のインフラ全般についても、点検箇所や方法等にメリハリを付けて重点化し、実施するスキームへの高度化を図ります。

人口減少が進む地方においては、地域の将来像を踏まえてインフラの整備や管理を行い、集約・再編等に

政 策

第6次社会資本整備重点計画の概要



取り巻く社会経済情勢の変化 <<時代の重大な岐路に立つ、我が国の社会経済情勢>>

人口減少等がもたらす地域の危機	インフラ老朽化の更なる進行	災害の激甚化・頻発化	成長型経済への転換期にある経済	地球環境を巡る世界的な潮流	デジタル・新技術の急速な進歩	暮らし・働き方やニーズの多様化
-----------------	---------------	------------	-----------------	---------------	----------------	-----------------

重点目標と目指す社会の姿 <<目指す姿を掲げ、そこからバックキャストして社会資本整備のビジョンを構想>>

○我が国が直面する先送りでできない社会課題に真正面から向き合い、時代の要請に応えながら危機を好機に変え、未来を切り拓くインフラ政策を構築
⇒社会経済情勢を踏まえ、インフラ政策の「羅針盤」として、4つの重点目標を掲げ、それぞれ目指す姿と、実現に向けた進路を示す

○インフラマネジメントをインフラ政策の核心に据え、国民の共有財産であるインフラを、社会経済のコースに合わせて効果的に活用し、価値を創出

人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現

重点目標Ⅰ 活力のある持続可能な地域社会の形成	重点目標Ⅱ 強靱な国土が支える持続的で力強い経済社会	重点目標Ⅲ インフラ分野が先導するグリーン社会の実現		
<p>【目指す姿】 地域経済の核となる集積づくりと広域連携</p> <ul style="list-style-type: none"> まちづくり・交通と一体のもとで持続可能な都市構造に転換(日常の行動圏内で生活関連サービスが享受できる地域の形成) 地域資源を活用した「稼ぐ力」の創出と、広域ネットワークによる地域の経済圏の拡大 <p>地域の将来像を踏まえたインフラの再構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 埼玉県八潮市の道路陥没事故の教訓を踏まえた老朽化対策の徹底 人口減少に対応し、まちづくりと一体で良質なストックを形成 <p>豊かで快適な生活環境</p> <ul style="list-style-type: none"> リアアリー・ジェンダー主流化の推進、安全な移動空間の形成 インフラ空間を活用した豊かで過ごしやすい環境形成 	<p>【目指す姿】 持続的で力強い経済成長の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 生産性向上を支える人流・物流ネットワーク整備 地域の産業立地に対応した周辺インフラの整備 革新的なイノベーションの社会実装の促進(自動運転サービスの実現、自動物流道路等) <p>暮らしと経済の礎となる防災・減災、国土強靱化</p> <ul style="list-style-type: none"> 能登半島地震はじめ大規模災害等で得られた教訓も踏まえ、ハード・ソフト一体となった「事前防災」の推進 あらゆる関係者の総力を結集した平時からの備えの強化(TEC-FORCE等の体制・機能の拡充、防災拠点の強化) 	<p>【目指す姿】 2050年カーボンニュートラルの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> インフラ空間を活用した再生可能エネルギーの拡大 脱炭素化を支える基盤の整備 <p>自然共生社会の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> 河川空間等におけるグリーンインフラの形成推進 ネイチャー・ポジティブの実現 <p>資源循環型の経済社会システムの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設リサイクルの高度化 産業副産物等を利用したブルーインフラの整備 下水汚泥の肥料利用の推進 		
重点目標Ⅳ 戦略的・計画的な社会資本整備を支える基盤の強化				
<p>【目指す姿】 地域のインフラを支える地方公共団体の管理機能の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域・複数・多分野のインフラ管理の推進(地域インフラ群再生戦略マネジメント) 	<p>建設業等の担い手の確保・育成、生産性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 第三次・担い手3法を踏まえた処遇改善、働き方改革の推進 i-Construction2.0等を通じた現場の生産性の向上 	<p>新技術・DXによるインフラの価値向上</p> <ul style="list-style-type: none"> データ連携やAIを活用したインフラDX オープンデータによる建築・都市のDX 		
インフラマネジメントを通じて社会資本ストックの質的改善と高度化を推進				
ハード・ソフトの活用 [例] インフラ整備×新技術	他分野連携 道の駅の防災拠点化 流域総合水管理の推進	官民連携 産官学金労言など 多様な主体の連携強化	地域住民の参画 住民参加型 インフラメンテナンス	イノベーション創出 AI、新技術の導入
戦略的・計画的な社会資本整備を支える安定的・持続的な公共投資 「国民共有の貴重な資産」であるインフラを支える、国民一人ひとりの理解の醸成				

▲第6次社会資本整備重点計画の概要

より、インフラストックを適正な水準にしておくことも必要です。このため、まちづくりの計画とインフラ老朽化対策の計画の一体的な策定により、インフラの集約・再編、修繕・更新等の的確な実施を推進するとともに、全地方公共団体の取組状況の「見える化」により、地方公共団体相互の問題意識の醸成や取組の喚起を図ります。

③社会資本整備を支える基盤の強化

人口減少・少子高齢化が進む中で社会資本整備を持続可能なものとしていくためには、その支え手である地方公共団体のインフラ管理機能と建設業等の担い手が持続可能なものでなければなりません。このため、インフラを支える主体の確保・育成について、重点目標Ⅳに位置づけ、インフラ整備と一体をなすものとして推進します。

技術者が不足する地方自治体の体制構築を図るため、広域・複数・多分野でインフラを管理する取組(地域インフラ群再生戦略マネジメント)の普及を図るとともに、インフラメンテナンス国民会議等を通じて機運醸成、官民連携による先行事

例の横展開、インフラの効率的な管理に資する新技術の活用を進めます。

建設業については、労務費に関する基準の作成・勧告等、第三次・担い手3法で創設された新ルールを適切に運用し、処遇の改善を進めるとともに、Construction2.0の推進等により、新技術を最大限活用し、建設現場の自動化、省人化に取り組みます。

これらの取組により、官・民・新技術等の総力を結集し、地域のインフラの「整備力」を強化します。

3. 第3次交通政策基本計画のポイント

①地域社会を支える、地域課題に適切した交通の実現

地域公共交通は、地方の「暮らし」と「安全」を守る基盤ですが、急速な人口減少・少子高齢化により、運転者等の担い手が不足し、減便・廃止が相次ぐなど供給が減少する一方で、免許返納、学校や病院等の統廃合等に伴う移動距離の増加により社会的需要が拡大しており、「交通空白」が全国で生じています。

この「交通空白」の解消を進めるべく、国土交通省では令和7～9年

政 策

度を「集中対策期間」と定め、地方運輸局等による自治体の伴走支援、自治体が作成する地域公共交通計画のアップデートを支援するツールの提供、困りごとを抱える自治体・交通事業者・ソリューションを有するさまざまな分野の企業等とのマッチングの場の提供と先進的な事例づくり、事業者・産業・自治体の壁を超えた連携・協働による地域の輸送資源のフル活用を促進するための新たな制度的枠組みの構築等、国による総合的な後押しを強力に推進していきます。

②成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

我が国の持続的で力強い経済成長のためには、経済活動に不可欠なヒト・モノの円滑な流れの確保や、燃料費をはじめとした物価高騰等による費用増を踏まえた持続可能な事業環境の構築、利用者のニーズに的確・迅速に対応した施策展開が必要で、す。このため、活発かつ円滑な交流の実現に向け、空港の機能強化や幹線鉄道ネットワークの着実な整備の推進、観光の二次交通の確保等、広域的な移動を支える基幹的な交通の

拠点とネットワークの構築や、これらのネットワークを支える担い手確保等の取組を推進します。

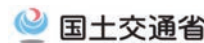
また、「総合物流施策大綱」に基づき、物流の効率化、商慣行の見直し、荷主・消費者の行動変容等の取組を強化するほか、国際競争力の向上や昨今の国際情勢を踏まえた経済安全保障の推進の観点で、国際コンテナ戦略港湾の機能強化や国際物流の多元化・強靱化等、国内外の諸情勢に対応した国際交通ネットワーク・システムを強化するとともに、造船業の再生等を通じた海事産業群の強靱化等、経済安全保障に資する交通分野の環境整備や交通関連産業の強化を推進します。

③デジタル・新技術の力を活かした交通サービスの進化

交通分野の課題は、時代や社会の変化に応じて多様化・複雑化しているほか、担い手の確保も大きな課題となっています。こうした社会課題に効率的・効果的に対応するために、デジタル・新技術の活用を通じた交通サービスの進化に取り組みます。

特に、持続可能な交通サービスの実現に向けて、データやデジタル・

第3次交通政策基本計画の概要



時代認識とそれを踏まえた現在の課題、目指す社会の姿

【第1章】

時代認識 「交通産業の事業環境の変化」 「ライフスタイル・価値観の変化」 「我が国を取り巻く自然環境、国際環境の変化」

現在の課題 ○人口減少・少子高齢化 ○担い手不足の深刻化 ○事業環境の厳しさ(需要減、物価上昇等) ○観光需要への対応 ○国際情勢の不安定化 ○巨大災害への備え ○輸送の安全・安心 ○2050年カーボンニュートラル目標 ○多様性・包摂性を持つ社会 ○技術の進化と普及拡大への期待の高まり

目指す社会の姿

① 未曾有の人口減少・少子高齢化に的確かつしなやかに対応した地域の実現

② 内外の諸情勢に対応した、豊かさを支える成長型の経済の実現

③ 防災・減災、安全・安心、環境や多様性等が確保された持続可能な社会の形成

④ デジタル・新技術の社会実装による、多様な社会課題への効率的・効果的な対応

【第2章】(基本認識・基本的方針) 【第3章】(目標・施策)

今後の交通政策の基本認識及び基本的な方針・施策の提示

<基本認識> 「人口減少という危機を好機に変え、一人ひとりが豊かさと安心を実感できる持続可能な活力ある経済・社会を実現」

基本的方針A 地域社会を支える、地域課題に適応した交通の実現

目標1 地域交通のリ・デザインの全面展開による「交通空白」解消・地域課題の解決

- 「モビリティ・パートナーシップ・プログラム」の推進等、新たな制度的枠組みの構築
- 官民連携プラットフォームを活用したパイロット・プロジェクトの全国展開等

目標2 持続可能なまちづくりや地域産業の活性化に向けた交通政策の推進

- まちの移動ニーズを充足・創出する新たなモビリティサービス開発
- 業務標準化プロジェクトによる生産性向上等

基本的方針B 成長型経済を支える、交通ネットワーク・システムの実現

目標3 多様な交通機能の拡充・強化による、地域間の円滑な人の流れ、交流の実現

- 基幹的な交通の拠点とネットワークの強化
- 事業者間の連携等による人材確保・育成推進等

目標4 多様な政策のベストミックスによる持続可能な物流の実現

- 多様な輸送モードを活用した「新モーダルシフト」の推進
- 物流拠点の整備等

目標5 交通ネットワーク・システムの強化による国際競争力の向上

- 海事産業群の強靱化
- 国際コンテナ戦略港湾の機能強化等

基本的方針C 持続可能で安全・安心な社会を支える、強くしなやかな交通基盤の実現

目標6 多様な災害リスクやインフラ老朽化、輸送の安全を徹底させる環境構築等への確実な対応

- 災害への対応力強化、交通インフラの老朽化対策
- 重大事故の防止に向けた安全対策強化等

目標7 気候変動の顕在化や世界的潮流等を踏まえたグリーン社会実現に向けた交通の実現

- 徹底した省エネ、グリーンエネルギーへの移行
- 環境価値の見える化等

目標8 全ての人が活躍できる共生社会を支える交通の実現

- リアフリー・ユニバーサルデザインの推進
- 交通サービスにおけるジェンダー主流化等

基本的方針D(分野横断的) デジタル・新技術の力を活かした時代や環境の変化に応じた交通サービスの進化

目標9 サービスの高度化とデータ駆動型の取組による、新たな価値創造とより便利で快適な移動の実現

- データ仕様の標準化等、地域交通DXの推進
- 国土交通分野の行政情報のオープンデータ化と活用等

目標10 自動化・遠隔化等を通じたサービスの構造変革による、生産性向上等の実現

- 徹底した自動化・遠隔化技術の導入推進
- 交通分野のDX推進による生産性向上等

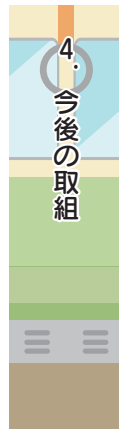
目標11 サイバーリスクの十分な想定と対応の推進による、安全・安心な交通サービスの実現

- サイバー攻撃等への防御体制構築
- サイバーセキュリティ人材の確保・育成

▲第3次交通政策基本計画の概要

政 策

新技術の活用を推進します。開発成果である技術的なナレッジの公開や標準仕様を定めたドキュメント作成などのオープンソース戦略を推進し、早期の成果創出と横展開・社会実装を進める地域交通DX推進プロジェクト(COMmmons)の推進や、自動運転の社会実装の加速に向け、制度整備及び全国における事業化の推進等に取り組みます。なお、本計画では、自動運転に関する新たな数値目標として、「2030年度における自動運転サービス車両数1万台」を設定しています。



両計画を国土交通省の今後の礎として、施策を着実に推進することにより、地域の生活・なりわいを支えるとともに、力強い経済成長の実現に努めてまいります。

国土交通省総合政策局社会資本整備政策課、交通政策課
 社会資本整備政策課
 03-5253-8982
 交通政策課
 03-5253-8274

車両共済(保険)のご案内

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。

●お見積りのご請求・お申込み・お問い合わせなどは、下記までご連絡ください●

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 <https://www.chisato-ag.co.jp/>

TEL **0120-731-087** FAX **03-3519-7325**
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：祝日、年末年始を除く月～金 午前9時30分～午後5時)

- 「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株式会社とが集団契約を締結し、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の定める条件を満たす場合のみとなります。

このご案内は概要を説明したものです。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〉損害保険ジャパン株式会社

[SJ23-05507 (2023.8.1作成)]

都道府県別市町村数

(令和8年4月1日現在)

都道府県	町	村	町村計	市	計	都道府県	町	村	町村計	市	計	都道府県	町	村	町村計	市	計
北海道	129	15	144	35	179	富山県	4	1	5	10	15	岡山県	10	2	12	15	27
青森県	22	8	30	10	40	石川県	8	0	8	11	19	広島県	9	0	9	14	23
岩手県	15	4	19	14	33	福井県	8	0	8	9	17	山口県	6	0	6	13	19
宮城県	20	1	21	14	35	長野県	23	35	58	19	77	徳島県	15	1	16	8	24
秋田県	9	3	12	13	25	岐阜県	19	2	21	21	42	香川県	9	0	9	8	17
山形県	19	3	22	13	35	静岡県	12	0	12	23	35	愛媛県	9	0	9	11	20
福島県	31	15	46	13	59	愛知県	14	2	16	38	54	高知県	17	6	23	11	34
茨城県	10	2	12	32	44	三重県	15	0	15	14	29	福岡県	29	2	31	29	60
栃木県	11	0	11	14	25	滋賀県	6	0	6	13	19	佐賀県	10	0	10	10	20
群馬県	15	8	23	12	35	京都府	10	1	11	15	26	長崎県	8	0	8	13	21
埼玉県	22	1	23	40	63	大阪府	9	1	10	33	43	熊本県	23	8	31	14	45
千葉県	16	1	17	37	54	兵庫県	12	0	12	29	41	大分県	3	1	4	14	18
東京都	5	8	13	26	39	奈良県	15	12	27	12	39	宮崎県	14	3	17	9	26
神奈川県	13	1	14	19	33	和歌山県	20	1	21	9	30	鹿児島県	20	4	24	19	43
山梨県	8	6	14	13	27	鳥取県	14	1	15	4	19	沖縄県	11	19	30	11	41
新潟県	6	4	10	20	30	島根県	10	1	11	8	19	合計	743	183	926	792	1,718

フォーラム



▲黄金色に染まる津軽平野

青森県
なか じまり まち
中泊町

大地の恵と海の幸 心ひとつに希望の町

1. 中泊町の概要

本町は、津軽半島の中央部を走る津軽山地（通称中山山脈）の西側に位置し、五所川原市（旧市浦村）をまたぐ飛び地となっており、総面積が216.34km²となっています。

中里地域は、東に東津軽郡蓬田村と外ヶ浜町（旧蟹田町）、西はつがる市（旧車力村、旧稻垣村）、南は五所川原市（旧金木町）、北は五所川原市（旧市浦村）と接しており、東西13km、南北21km、面積が151.63km²となっています。面積の約6割が山地で、約3割が平地であり、袴腰岳（標高628m）をはじめとする津軽山地は、スギ・ヒバなどの針葉樹林を中心とした国有林となっています。南西部には、白神山地に端を発して津軽平野を縦断する

岩木川が流れ、いくつかの支流を集めて汽水湖の十三湖に注いでいます。河口付近の平野地帯は地下水位の極めて高い低湿地で、稲作などに適した肥沃な土壌になっています。集落は津軽中里駅周辺、国道339号沿い、河川沿いなど、山裾から低地にかけて形成されており、山裾の集落付近には数多くのため池が所在します。

小泊地域は、東に東津軽郡外ヶ浜町（旧三厩村）、南は五所川原市（旧市浦村）と接し、西は日本海を望み、北は北海道渡島半島に対峙しており、東西13km、南北16km、面積が64.71km²となっています。面積のほとんどが山地丘陵地で、平地は非常に少ない地域です。西南部に伸びた小泊岬は「権現崎」と称され、標高229mの尾崎山があります。西側の日本海沿岸は海蝕崖となつて海に迫り、東部の町境線は標高





▲兼任集落支援員が企画した多世代交流ハロウィンパーティー



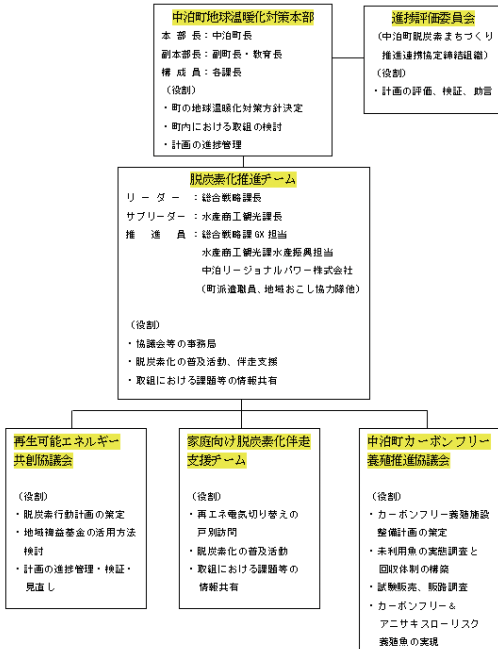
▲夕日が沈む日本海で行われるヤリイカ漁

586mの矢形石山をはじめとした400〜500mの峰が走り、その峰までの間はおおむね10〜30度の傾斜をもつ国有林地帯となっています。集落は小泊漁港、下前漁港などの漁港付近に形成されています。

主要な産業は、第1次産業となっており、『中里地域の農業』『小泊地域の漁業』を活かした取組を進めています。

2. 兼任集落支援員を活用した地域コミュニティの活性化

令和7年度末時点で33地区に兼任集落支援員を配置し、地域で解決できる問題に一つ一つ取り組んでいただいております。特に今年は例年になく大雪となり、高齢者世帯の除雪作業などに取り組んでいただきました。また、地域のおまつりや百万遍などの開催によ



▲脱炭素先行地域の取組体制のイメージ図

り地域住民が主役となるまちづくり積極的に取り組んでいます。

少子高齢化による人口減少は避けられない状況ですが、兼任集落支援員が中心となって地域の課題を地域で解決する力をつけていくことにより、人口が減っても地域の生業を維持できるよう今後も努めてまいります。

3. 脱炭素先行地域の取組

本町は、環境省が推進する脱炭素先行地域として2026年2月26日に選定されました。

また、3月には、「中泊町地域裨益型再生可能エネルギー共創条例」及び「中泊町地域裨益基金条例」を制定し、再エネ事業者が地域に裨益することを定めた協定を町と締結することを義務

化することで、再エネ事業収益の一部を基金として積み立て、地域に裨益する事業（更なる再エネ導入、農林水産業、観光等）へ活用してまいります。

地域内にある自然エネルギーを地域内で消費するため、令和6年12月に、自治体新電力会社『中泊リージョナルパワー（株）』を設立しました。町内でつくられた再エネ由来の電力の調達・供給と、その収益の一部を基金に積み立てる役割を担い、再エネ電気への切り替えが進めば、収益の一部を地域裨益事業に充てる仕組みにより、これまで域外に流出していたエネルギー代金を域内に循環させることができます。令和8年1月から町の公共施設へ供給を開始し、本年3月から町内の一般家庭や事業者への供給受付も開始したところです。

4. 中泊町カーボンフリー養殖推進協議会の設立

令和8年4月に、完全閉鎖循環型養殖と再生可能エネルギーを活用したカーボンフリー養殖事業を実現し、地域産業の脱炭素化と付加価値向上を図ることを目的として、中泊町カーボン

2030年度までに民生部門の温室効果ガス排出量の実質ゼロをめざすとともに、地域課題の解決と脱炭素化を同時に実現する先行的な取組モデルとして発信することで、全国の脱炭素化を先導する役割を果たしていきます。

フォーラム



▲商品開発に取り組んでいる中泊さかなプロダクツ協議会の皆さん

5. 中泊さかなプロダクツ協議会の取組

フリー養殖推進協議会を設置します。本協議会では、養殖事業における再生可能エネルギーの利用や未利用魚の飼料化を通じて、温室効果ガス排出量の削減と資源循環の促進を図るとともに、脱炭素と産業振興を同時に実現するモデルの構築をめざします。

地元で獲れる自慢の魚介に付加価値を付け、全国へ届けることを目的に漁協婦人が中心となって構成している協議会では、町が北海道福島町と包括連携協定を締結しているご縁もあり、昨年、本州北限のサザエのブランド化を目的に「青森県産漁師のサザエカ



▲昨年発売された「青森県産漁師のサザエカレー」

6. 自然環境を活かした津軽海峡遠泳

中泊町文化観光交流協会が事務局を担う津軽海峡遠泳連盟を令和6年8月30日に発足し、令和7年度からは、遠泳によって横断することが世界の海峡の中で成功難易度が高いとされている7つの海峡(オーシャンズセブン)である津軽海峡を舞台に、津軽海峡遠泳チャレンジャーの受け入れ、サポートを行っています。10人の外国人スイ

マーを受け入れし、うち6名が成功を収めました。また、遠泳事業や津軽海峡を遠泳の聖地として情報発信することを目的に、令和7年7月6日に津軽海峡交流フェスタを開催いたしました。青函圏交流事業の一環として、北海道福島町長を招いたパネルディスカッションや津軽海峡横断リレー、SUP体験などの多彩な催しを通じて、津軽海峡の魅力を強く発信しました。



▲津軽海峡遠泳に挑戦する外国人スイマー

今後もブルーツーリズムの観点から津軽海峡を新たな観光資源として位置づけ、積極的に外国人スイマーを受け入れるなど、津軽半島の振興・活性化、当町及び北海道福島町、津軽海峡の魅力を全世界に発信してまいります。

7. 文化のかほる中泊町

本年、宮越家の襖絵「春景花鳥図」が中泊町を飛び出し、かつて奈良の談山神社を共に飾っていた「秋冬花鳥図」「琴棋書画仙人図」と、約150年の時を超えた奇跡の再会を果たします。東京都美術館および大阪中之島美術館で開催される展覧会において、宮越家の文化財が広く世に発信されることとなります。

昨年の宮越家の公開では、キャンノン、京都文化協会が制作した「秋冬花鳥図」の高精細複製品が宮越家で公開され、観覧チケットが予約開始初日に完売す



▲津軽海峡交流フェスタでのパネルディスカッション



▲国指定名勝静川園(宮越家)



▲春景花鳥図(宮越家所蔵)

時代の流れが加速的に早まる中、従来の教育のままではこどもたちが取り残されてしまうのではないかと、それと同時に、人口減少が進む日本国内だけでなく、世界で活躍できる人材を育成する必要性を感じ、中泊町教育委員会では、町内のすべての小中学校を対象に、インターネット上の仮想空間「メタバース」を活用した英語教育に取り組んでいます。令和7年度から教育課

8. 町独自の英語教育

今年の宮越家一般公開につきまして、春公開が5月22日(金)から6月28日(日)まで、秋公開が9月25日(金)から11月1日(日)となっております。詳しくは、中泊町文化観光交流協会へお問い合わせください。

るなど、町内外から大きな反響をいただきました。今回の企画展を通じ、文化を大切に守り継いできた宮越家のある町・中泊町を、町民の皆さまがあらためて誇りに思い、郷土への愛着を深める機会となることを大いに期待しております。

この他、宮越家庭園の「静川園」についても、令和8年2月に国名勝の指定が決定しました。町では初めての国名勝指定となり、本州最北端の名勝庭園の誕生です。今後も、町が国内のみならず世界から注目されるよう、引き続き魅力発信に努めてまいります。



▲フィリピンの講師とのオンライン英語教育

程特別校の指定を受け「グローバル科」を新設しました。主に、聞く・話すことに重点を置いた授業となっており、教室にいなながら、海を越えてフィリピンの講師とオンラインでつながり、英語レッスンを受け、ときにはフィリピンの街並みをバーチャルで散策し、海外留学のような体験も行っています。

将来の町を担う人材が、世界を舞台に活躍できるスキルを獲得し、この小さな町から世界に羽ばたく人材となることを期待しています。

青森県中泊町
総合戦略課 課長補佐 木村将師

活用してみませんか？ 町村専用ページ「町村.com」

https://www.zck.or.jp/choson/

「町村.com」では、全国町村会の活動状況や中央省庁等の政策情報を随時提供しています。ぜひご活用ください。

「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。

ログイン時のユーザー名とパスワードは、各町村にお知らせ(平成18年9月27日付)しております。お問い合わせは、全国町村会広報部(kouhou@zck.or.jp)までお願いいたします。

詳しくは Webへ

お問い合わせはこちら



情 報



若者の町外流出抑える 東京圏への通学定期券代を補助 群馬・邑楽町、東武鉄道と連携して支援

(群馬県邑楽町)

群馬県邑楽町は4月1日から、東武鉄道を使って東京圏の学校に通う町内在住の25歳以下の大学生や短大生、専門学校生を対象に、通学定期券代を2万円まで補助する「定住促進通学支援金」を始める。支援金を申請した学生に東武鉄道のポイントカード「TOBU POINT」の1万ポイントを付与するキャンペーンも実施する。鉄道利用者の減少や若者の町外流出を防ぎ、将来の定住につなげる狙い。期間は来年3月31日まで。

町の支援金の予算規模は1000万円で、世帯年収などの条件は設けない。「移住促進だけでなく、若者が町から出ていかないうような施策を」との町民の声を受けて実施することにした。ポイント付与のキャンペーンは東武鉄道と連携して行う。東武線区間を含む2万円以上のPASMO(パスモ)通学定期券を使っていることなどが条件。「TOBU

POINTアプリ」を登録し、町の通学支援金の申請時にアプリの会員番号を記入する。申請は期間中に1回のみ。

町の支援金は申請からおよそ1カ月後に口座へ振り込まれる。ポイントは申請から約2カ月後にアプリ内に付与され、1ポイント1円として東武特急券の購入や東武百貨店での買い物などに使える。東武鉄道によると、県内自治体と同様の取り組みは館林市に続いて2例目となる。

町企画課の窓口や町ホームページの電子申請フォームから申し込む。町企画課は「実家から大学へ通うことで、卒業後も町で暮らすイメージを持ってもらえれば」と期待している。

(2026年3月30日・上毛新聞)

備蓄強化、集配送拠点も 石川・能登町、地震で物資不足

(石川県能登町)

石川県能登町は30日、2024年元日の能登半島地震や同9月の豪雨への対応に關し、町幹部で構成する委員会で検証した結果をまとめた。地震により山間部に点在する集落が孤立して支援までに時間を要したほか、避難所に帰省者も集まったことで翌日には非常食などの物資が不足した所もあった。町は、災害発生後3日間は町内で対応できるよう備蓄し、集配送の拠点も整備する方針。

町によると、県の被害想定に基づき4200人分の備蓄を3日分用意する計画で進めていたが、地震発生時に準備できていた

のは1日分だった。想定以上の避難者数となり、1月2日午前3時時点で既に不足する避難所もあった。物資輸送にドローンなど最新技術を活用できるよう、平時から訓練や実証実験を検討することした。

また、仮設住宅の建設候補地を選ぶのに時間がかかり、利便性の低い場所に建てざるを得なかったとして、普段から大規模災害を想定して候補地の選定を進める。

検証委は昨年4月、吉田義法町長をトップとして発足。住民にも聞き取りし、外部の有識者と18項目にわたって課題などを整理した。井戸や山水などを災害時に活用できるよう分布状況を共有するほか、災害関連死の分析や対策の検討なども盛り込んだ。

今後、地域防災計画に反映させる。吉田町長は取材に「被災時の対応について全庁を挙げて考えていく」と述べた。

(2026年3月30日・共同通信)

村内全域対象、観光客ら誰でも利用可能 南牧村、来月から「有償運送」

(長野県南牧村)

長野県南牧村は4月1日、公共交通機関では移動手段が十分確保できない地域で、一般ドライバーが自家用車で乗客を送迎する「交通空白地有償運送」を始める。村内全域が対象で、観光客らを含む誰もが利用できる移動手段を確保する目的。希望者は電話予約で時間と場所を指定して利用する。村は「タクシーのようにつけてほしい」としている。

村は福祉バスや福祉有償運送、無料バス「へるり野辺山」などを運行しているが、利用条件や運行範囲、期間に制限があった。交通空白地有償運送では、乗車人数が異なる車4台を用意。運転手は村職員2人が担当する。最も大きい車は6人まで乗車できる。

運賃は2キロ未満400円、2キロ以上600円。村内が発着点であれば村外と行き来することもでき、基本料金600円に、1キロごとに200円を加算する。待機が必要な場合は時間に応じた料金が別途かかる。

運行日時は、祝日を除く月～金曜日の午前8時半～午後5時。利用前日までに予約が必要。予約は村の担当者(0900・8930・9030)へ。

(2026年3月28日・信濃毎日新聞)

町村週報3355号10ページ、「町村かわら版」の記事内容に誤りがございましたので、謹んでお詫言申し上げます。訂正記事は全国町村会Webサイト(https://www.zck.or.jp/uploaded/attachment/5015.pdf)をご覧ください。

47行政 https://47gyosei.jp/ 本コーナーの記事は施策立案にも役立つ47行政ジャーナルの許諾を受けて掲載しています。

随 想

「よつ、高麗屋！」

客席から飛んだその大向こうの声が、江戸天保時代の今から一九〇年前に建てられた旧金毘羅大芝居の空気を震わせた瞬間、私は思わず目頭が熱くなった。令和六年、四国こんぴら歌舞伎大芝居の再開である。今年四月、第三十九回の公演を迎えるにあたり、私はあの苦渋の日々を改めて思い返している。

旧金毘羅大芝居(金丸座)は、現存する日本最古の芝居小屋だ。江戸時代そのままの「桝席」に座り、「ぶどう棚」と呼ばれる天井を仰ぐと、



大向こうの声、再び！

こんぴら歌舞伎の灯を守るといふこと

香川県琴平町長 片岡英樹

灯を灯してこそ、真の文化財保護になる——その信念が、不可能と言われた挑戦を現実のものとした。

以来四十年近く、琴平町民が誇るこの芝居小屋で、毎年四月、十六日間にわたり昼夜三十二回の本格的な歌舞伎公演が繰り広げられてきた。全国から訪れる観劇客は約二万人、事業費三億円以上をかけた公演は、十億円を超える経済効果を地域にもたらすと言われている。私たちにとって単なるイベントではない。町の誇りであり、町の命であった。その灯が消えたのは、コロナ禍の

距離で舞台と向き合う。その「密」こそが、金丸座でしか味わえない唯一無二の臨場感であり、全国の歌舞伎ファンが琴平をめざす理由そのものだった。感染防止のために「三密を避ける」ことは、こんぴら歌舞伎の本質を否定することと同義であった。代替策も、妥協策もない。やるか、やらないか——その二択しか存在しなかった。

そして、小屋の耐震補強工事「令和の大改修」と重なり、また三年間開催を見送った。何度も見送りの決断を下すたびに、関係者の落胆する

電気照明すらなかった時代の観客たちの息遣いまでもが聞こえてくるような気がする。

この小屋で本格的な歌舞伎興行が復活したのは、昭和六十年(一九八五年)のことである。瀬戸大橋が開通の三年前。国指定重要文化財での歌舞伎公演は極めて先駆的な試みであり、文化財保護と公演の両立、人力の舞台機構の活用、文化庁や松竹との交渉など、当時の先人たちが乗り越えた苦労は計り知れない。「金丸座という宝を、ただ保存するだけでは意味がない。ここで再び芝居の

ことだ。令和二年、第三十六回の公演中止を決断したのは、公演初日のわずか三週間前である。直前になつての開催中止の発表は、まさに断腸の思い、苦渋の決断だった。

しかし、その決断を一層重くしたのは、皮肉な事実だった。コロナ対策として世に広まった「三密を避けよ」という言葉——密閉・密集・密接。実はこの三つは、こんぴら歌舞伎そのものの魅力を言い表しているのだ。江戸時代の芝居小屋そのままに、桝席にぎゅっと身を寄せ合い、役者の息遣いや汗までも感じられる

顔が脳裏に浮かんだ。

だからこそ、五年ぶりに再開された令和六年の幕開けは忘れられない。花道を歩む役者の足音、三味線の音色、そして満員の桝席を埋めた観客の笑顔。「待ってました！」の掛け声が重なるたびに、失われていた時間が一気に戻ってくるようだった。文化の力とはこういうものか、と私は改めて思い知らされた。どれほど時代が変わり、困難が続こうとも、人が人として生きることへの渴望は消えない。歌舞伎が長きにわたって愛されてきた理由が、そこに

あるのだろう。

香川県琴平町は、「四国は讃岐のこんぴらさん」と親しまれる金刀比羅宮の門前町として栄えたが、人口八千人足らず、約八町の小規模自治体である。その小さな町に、コロナ禍後に約二百三十万人を超えるまで観光客が回復している。しかしその魅力の根底には、金丸座をはじめとする文化的蓄積がある。観光資源とはつまるところ、地域が長い年月をかけて育んできた「本物」に他ならない。昭和六十年、先人たちが不可能を可能にしたように、それを守り、次の世代へ手渡すことが、町の使命だと思っている。

今年四月も第三十九回の幕が上がると。「よつ、待ってました！」——その声のために、この灯を絶やさないう責任を、私たちはこれからも担い続けていく。

