

令和8年度 Mine みらいトーク<赤郷地区>

日時:令和8年7月17日(月) 17:22~19:26 場所: 赤郷交流センター 大集会室

個人	
テーマ	・ユネスコ世界ジオパーク認定、JRの DC などに絡めたイベント企画の提案について ①滞在型観光への転換 ②推進体制の構築 ③体験コンテンツの具体案 ④関係機関との連携強化

要望・質問内容等	当日の回答	補足説明等
現状は秋吉台などで4時間程度滞在した後、市外に流出しています(通過型観光)。 滞在時間延長のため、市独自の「1泊2日プラン」を造成・発信すべきです。	滞在時間延長と1泊2日プランの重要性は、同感です。 市の DMO(観光協会)事業として、体験型コンテンツの充実が課題であると認識しています。	
行政、観光協会、宿泊事業者等が連携する「音頭を取る組織」の設立が必要です。 個別の宿泊施設では広報力に限界があるため、行政が主導して対外的に発信すべきです。	提案内容は観光担当課および観光協会と共有し、今後の施策の参考とさせていただきます。 また、関係人口創出のため「ふるさと住民登録制度」の導入を検討しています。	
(体験コンテンツの具体案) 1.自然・文化 秋吉台での「火道切り」「火入れ」、天体観測、神楽、名水巡りなど、非日常を味わえる体験。 2.農業 自然薯やごぼうの植え付けから収穫まで、一連のプロセスを体験するプログラム。	天体観測は実施中ですが、本来の目的から外れているため見直しが必要であると認識しています。 提案内容の 6~10 名程度の小規模なツアーは、収益性や運営面で有効な手法であると考えます。 また、各地域に埋もれている魅力を掘り起こす必要があると認識しています。	

3.ウォーキング 宿泊を前提とした「美祢線 2 デーウォーク」や「秋吉台一周ウォーク」。 4.その他 携帯電話を預け、自然の中で過ごす「デジタルデトックス」ツアー。		
イベント開催時に、市や観光協会は宿屋協会へ積極的に連携を呼びかけるべきです。 特典付き宿泊プランなどを共同で企画し、単なる予約サイトへの誘導に留まらない直接的な連携を求めます。	観光協会が宿泊情報を十分に集約・発信できていない点は課題であり、改善を促す必要があると考えます。 このため、宿屋協会と観光協会の連携を強化する必要性を認識しています。 イベント時の宿泊連携の呼びかけは重要であると考えます。	

団体	赤郷地区振興会【3名】
テーマ	・赤郷交流センターの施設整備について ①横出入口の屋根(差し掛け)増設 ②ゲートボール場の砂利敷設 ・赤郷多目的グラウンドのヘリポート共有部分の整備、活用について

要望・質問内容等	当日の回答	補足説明等
赤郷交流センター建設当初は検診車の駐車を想定し屋根が設置されていませんが、現在は庁舎に横づけするため、屋根があっても問題ありません。検診車利用時やイベント時、雨に濡れないよう、既存施設に屋根の増設を要望します。なお、積雪や強風への耐久性を考慮した設計を希望します。	建築担当課にて、強度(耐風・耐雪)、採光などの技術的な観点から実現可能性を調査・確認する必要があるため、調査の上、後日回答します。	

現在利用されていないゲートボール場は雨でぬかるむため、アスファルトを粉砕したもの(アスファルトガラ)での舗装を要望します。 材料(アスファルトガラ)を市が提供すれば、敷き均す作業は地域住民で実施可能です。ただし、現在の土を剥ぎ取る作業は市での実施を要望します。	当初の「砂利敷設」ではなく、「アスファルトガラ」での整備が要望であることを確認しました。 アスファルトガラの入手可否や、市が施工する場合の手続(設計等)について調査します。 地域住民による協力を得られるのであれば、早期の実現可能性があるため、その方向で検討を進めます。	
ヘリポートとしても利用される多目的広場ですが、現状ほとんど利用されておらず、草刈りの負担が大きい状況です。 市の方で舗装するか、他の活用策等はないかと考えます。	多目的広場は条例上「体育施設」であり、正式なヘリポートではありません。体育施設としての利用実態がない状況は認識しています。 行政財産から普通財産へ切り替えることも含め、民間活用など別の活用策を市内部で検討します。 具体的な活用策を検討する際に、あらためて地域の皆さんに相談します。	
多目的広場脇にある未利用の倉庫を、交流センターの駐車場へ移設し、有効活用したいと考えます。 倉庫は空の状態で、移設作業は地域住民で実施可能です。	市が移設を行う場合、建築確認等が必要となり手続が複雑になります。 有効活用の観点から、前向きに検討します。 倉庫の所有権が市(備品)にあるか関係課で確認し、将来の撤去責任の所在などを整理する必要があります。	

団体	一般社団法人ドリームレッド【4名】
テーマ	・スクールバス・デマンドバスの運行体制について ・スクールバス・デマンドバス委託料の増額について ・公民館の指定管理者制度導入について

要望・質問内容等	当日の回答	補足説明等
----------	-------	-------

小学校の児童数が減少し、スクールバス2台体制の維持が困難になることを心配しています。一方で、デマンドバスの利用者は年々増加し、現行の2台でも不足する場合があります。 スクールバスが1台に削減された場合でも、その車両をデマンドバスに転用し、最低でも「車両2台体制」を今後3年間は維持して欲しいと考えます。 これにより、運転手の雇用安定にも繋がります。 また、将来的に中学生の送迎も受託できる体制ができています。	スクールバスとして使わなくなった車両を市が引き上げる予定はありません。補助金の返還義務期間も過ぎているため、デマンドバスとして利用することは可能です。 中学生の送迎に関しても何台で全生徒の送迎が可能か、シミュレーションが必要であると考えます。	
市からの委託金は増額されていますが、運営に関わる経費の増加により、経営が圧迫されています。特に3時間を超える運行で赤字になることがあります。一方で、昨今の賃金上昇に対応する必要があります。 令和10年3月から課税事業者となり、約60万円の消費税負担が発生する見込みです。 これらのことから、スクールバスの時間単価とコミュニティバスの委託料日額単価の引き上げを要望します。	人件費や物価の高騰、団体の安定経営の必要性は理解していますが、スクールバス単価は、他のタクシー会社との均衡を図る必要があります。 まずは団体側から具体的な要望額などを提示いただき、予算要求に向けて、担当課と密に情報共有し、協議を重ねていただきたいと考えます。	
指定管理者制度の具体的な仕組みがよく分かっていませんが、指定管理者になれば、土日の施設活用(直売所開設など)や雇用の創出といったメリットが期待できると考えています。指定管理者制度に対する市のスタンス(考え方)について、お尋ねします。 もし、導入が可能であれば、積極的に取り組みたいと考えます。	基本スタンスとして、地元でできることは地元で担ってほしいと考えており、前向きに検討します。 まずは市と団体が共同で、制度そのものや他市の成功・失敗事例について調査・勉強することから始めたいと考えます。 市が「仕様書」(最低限実施すべき業務)を作成し、団体は、それ以外の独自事業を「自主事業」として提案する形になります。指定管理料の算定やリスク分担など、詳細を詰める必要があり、最終的には議会の議決が必要な事項となります。	指定管理者制度は、公の施設の管理運営を民間に委託する制度。公民館業務は対象だが、出張所業務(戸籍等)は対象外。