平成３０年１月２６日

松阪市議会

議長　山本　芳敬様

報告　文教経済委員会

副委員長　松岡　恒雄　印

行　政　視　察　報　告　書

標記の件について、下記のとおり行政視察を行いましたので、その内容等を報告します。

記

１．視察の日程　　平成３０年１月１７日（水）～１月１９日（金）

２．視察先　　鳥取県境港市　㈱日新／岡山県玉野市　玉野競輪場／岡山県総社市

３．文教経済委員会

４．参加委員　　副委員長　松岡　恒雄

野呂　一男、西口　真理、楠谷　さゆり、栗谷　建一郎、中村　誠

５．報告書作成　　副委員長　松岡　恒雄、栗谷　建一郎、中村　誠

６．報告書提出　　副委員長　　松岡　恒雄

７．視察項目

Ⅰ．鳥取県境港市　㈱日新　　１月１７日（水）

１）地域材の活用と流通について

Ⅱ．岡山県玉野市　　１月１８日（木）

２）ミッドナイト競輪の現状と課題について

Ⅲ．岡山県総社市　　１月１９日（金）

３）デマンド交通について

Ⅰ．鳥取県境港市　㈱日新　　１月１７日（水）

１．㈱日新の概要

⑴社名：株式会社　日新

⑵設立日：１９９８年９月２４日

⑶所在地：鳥取県境港市西工業団地１００番地

⑷代表者：又賀　航一

⑸資本金：３，０００万円

⑹従業員数：４００人

⑺業務内容：構造用長尺合板、構造用合板、フロア台板、塗装用枠合板等の製造・販売

⑻売上高：２８０億円（２０１６年３月期）

２．新工場の計画概要

⑴工場所在地：三重県多気郡多気町１３４３番地１

①工場敷地面積　　７９，４８３㎡

②工場床面積　　１６，６９１㎡

⑵生産能力：　月産　６，０００㎥

⑶生産品目：　非構造用合板　１００％（フロア台板、内装用合板、塗装型枠合板）

⑷原木消費量　年間　　１０３，０００㎥

⑸工場稼働時期：２０１８年４月予定

⑹工場従業員　：約４５名予定

⑺総投資寮　　：工場建設・機会建設・機械投資　約７０億円を予定

３．三重県多気郡多気町に新工場（世界一の技術で日本一の合板工場）

㈱日新は、三重県多気郡多気町に新工場を建設することを決定し、昨年２月に工場進出を支援する三重県・多気町と企業立地協定を締結する。紀伊半島地域に蓄積する森林資源を活用する、この地域では初めてとなる合板生産工場でヒノキを活用したフロア台板等の非構造用合板の生産能力の強化を目指している。

４．新工場建設の目的

㈱日新は、地域経済発展、木材資源再生産と有効活用、木材文化継承、低炭素社会実現等に積極的に取り組み、顧客ニーズに合わせた住宅資材構造用合板の製造・販売とともに非構造用合板の生産能力、供給を強化するため新工場建設が決定された。

５．新工場建設の効果

国産材 100％の合板工場が稼働されることで、紀伊半島全域の森林資源活用により素材生産量の増加、林業と地域全体の活性化に繋がる。㈱日新独自の再造林支援制度、主伐後造林未済地発生防止による森林資源循環型の促進に貢献出来る。

６．質問事項　Q&A　　別紙参照

７．所感

この度の㈱日新への視察においては、三重県進出が紀伊半島地域ではじめてということから、会社概況等とともに合板の製造過程を、工場を見学し学ばせていただきました。合板は木材を薄く剥いた板を乾燥させ、それを数枚に重ねて接着剤で貼り合わせた板。製造に使う材料はラワン材が原木として利用されたが、地球環境保護の立場から針葉樹や植林木などへの原木樹種の転換が進んでいる。新工場は一昨年６月に倒産した㈱西村木材店旧本社工場跡地を増築し、２月末の完成予定。従業員は４５名のうち１１名が新卒採用。本社からの社員の中にも松阪に住まわれる方もいるとの事。松阪市においても新工場稼働により、ウッドピア市売共同組合からの仕入れ等の下支えとなり、松阪地域の原木市場の活性化に期待したい。

Ⅱ．岡山県玉野市　玉野競輪場　　１月１８日（木）

１．玉野競輪場の概要

⑴施工者　玉野市

担当部署　産業振興部競輪事業課

職員数　９名（嘱託１名含む）従事員数１１０名（警備員・投票員含む）

⑵競輪場

開設　昭和２５年３月１６日　バンク周長　４００m　みなし直線４７．９m

収容人員　約１５，０００人　入場料　無料

⑶専用場外車券売場

サテライト津山（Ｈ１３）サテライト笠岡（Ｈ１６）

サテライト山陰（Ｈ１８）サテライト鳥取（Ｈ２７）

上記施設は全て民間経営（独立採算）

⑷繰越金残高　６．５７億円

⑸基金残高　　９．９７億円（競輪事業基金 5.03 億円：施設整備基金 4.94 億円）

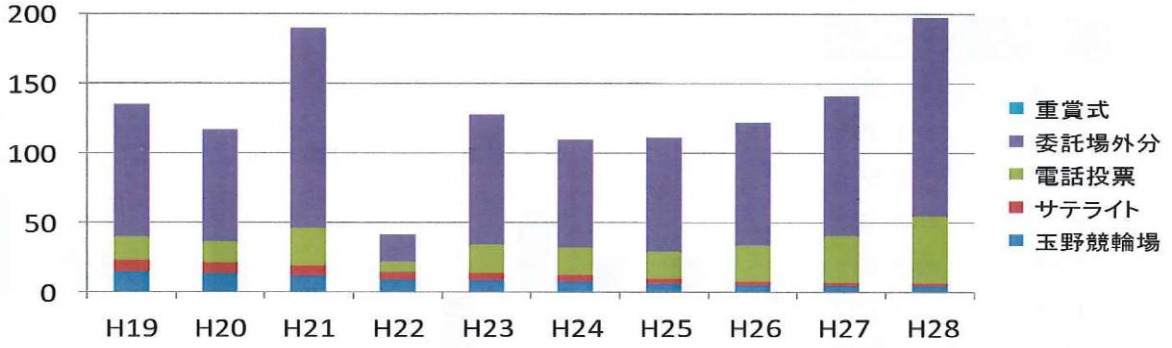
２．視察項目

（１）ミッドナイト競輪参入までの推移及び現状と課題について

１）入場客数の減少と発売方式

どこの競輪場も同様であると思われるが、玉野競輪場においても入場客数が減少している状況にあり、発売チャンネル別に見ていくとよくわかる。

6　車券売上額（発売チャネル別）[単位：億円]



玉野競輪場	14.46	13.03	11.73	8.53	8.33	7.56	5.96	4.86	4.43	4.32
サテライト	8.46	8.04	7.27	5.81	5.33	4.75	3.65	2.78	2.29	2.14
電話投票	16.80	15.08	26.81	7.51	20.47	19.65	19.34	25.91	33.66	47.97
委託場外分	95.28	80.86	144.31	19.58	93.34	77.70	82.01	88.33	100.67	142.70
重賞式					0.02	0.06	0.03	0.07	0.08	0.09
合　計	135.00	117.01	190.12	41.42	127.48	109.73	110.99	121.96	141.14	197.22

このグラフから見て取れるのは年々本場の売り上げが減少している、すなわち入場客数が減っている。

顧客の層の変化により様々な発売方式ができている。

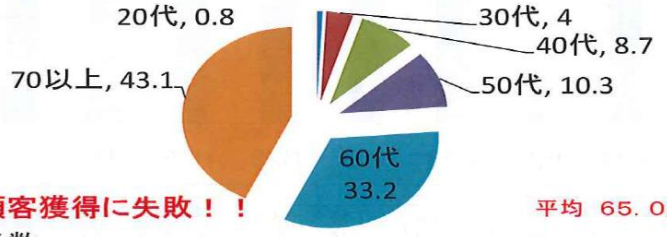
２）客層の現状：なぜ昼間は売れないのか。

●来場者（お客様）の基本属性

競輪場の来場者はほとんどが男性で占められる。（男性　90.8%　女性　9.2%）

●来場者の年齢構成

70歳以上が43%で最多、次が60歳代で33%、合わせて60歳以上の高年層が76%とういう極端な高年層偏在型構成である。



平成22年国勢調査
55歳以上の男性　21,678千人

平成27年国勢調査
60歳以上の男性　18,636千人

5年後　14%減

平成23年玉野記念売上
68.2億円

平成27年玉野記念売上
58.27億円

新規顧客獲得に失敗！！

平均　65．0歳

●来場者数

平日は300人～500人程度で休日（土日祝）は800人～1,200人程度
年々減少の一途をたどっている。

このままではお客様はいずれいなくなってしまう！

本場に来場していただけない状況がもっと進むことが予想される。

３）そこで！ミッドナイト競輪！：特徴とメリット

○ナイター競輪が概ね 21 時に開催終了するのに対し、21 時から 23 時 30 分までの

2 時間 30 分の間に７車立てで７レースを実施。

○車券は基本インターネット投票による販売となり、ＰＣ、スマホ、タブレットのインターネット中継を中心に、ＣＳ放送のスピードチャンネルでも放送。

○開催時間が深夜となるために近隣対策を考慮して観客を入れずに競争を実施。

○無観客で行うため、必要経費が大きく削減することができる。（送迎バス、警備、清掃、発券機等の保守等の委託料や人件費）

４）ミッドナイト競輪参入への道のり

○平成 23 年 3 月 11 日東日本大震災発生

翌 12 日から開催予定の開設 60 周年記念を中止

開設以来初・3.6 億円赤字（実質単年度収支）

○平成 25 年度　ミッドナイト参入への検討開始（12 月委員会に報告）

○平成 26 年　5 月　ナイター照明実施設計開始

○平成 26 年 12 月　ナイター照明工事請負費の補正予算計上

◆平成 26 年 12 月 20 日　全国初の小倉競輪場を借り上げてのミッドナイト競輪開催　⇒2 節開催　売上　6.16 億円

○平成 27 年 5 月　着工　10 月　完了

○平成 28 年 1 月　玉野競輪場で初のミッドナイト競輪開催

◆平成 27 年度　ミッドナイト競輪開催車券売上額

小倉借上げ（2 節開催）及び本場開催（4 節開催）　合計売上　22.7 億円

◆平成 28 年度　ミッドナイト競輪車券売上額

本場開催（8 節開催）　売上　30.4 億円

◆平成 29 年度　ミッドナイト競輪車券売上額（見込み）

本場開催（8 節開催）　売上　35.0 億円

５）ナイター照明設備

※全国競輪場初のオールＬＥＤ照明※

着工：平成 27 年度　5 月 11 日　完了：平成 27 年 10 月 31 日

中央鉄塔：4 本支柱　照明器具数　112 組（１．５００㍗）

外周鉄塔：単支柱　　42 組×4 角 168 組（１．５００㍗）

審判用照明　　一式　　12 組（　　174 ㍗）

イニシャルコスト：□設計・地質調査・工事請負　総額　3.44 億円

ランニングコスト：発電機リース料 5 台　1.173 万円／年

：軽油代　５３５㍑／１日×約 120 円×48 日≒308 万円／年

※あまりに明かりが強すぎて競輪場向う岸（瀬戸内海に面している）の小島まで照らし出されてしまい、海上保安庁から光度を調整するよう依頼された。

６）今後の課題

〇現在 11 場がミッドナイト競輪を開催しており、ナイター競輪を含む過密日程が予想され売り上げ減が見込まれる。

考えることはどこも同じであり、玉野競輪独自の特色を模索している。

〇施設の老朽化とファン層の高齢化に伴う来場者数減が起こっている。

現状にそぐわない巨大施設を集約

快適で安心安全な空間を提供

若者や地域住民が気軽に立ち寄れる施設

〇ナイター・ミッドナイト化により昼間にしか来れない既存のお客様への対応

年に一度の開設記念競輪だけでなく、普段見れない超一流レーサーが集う特別競輪（ＧⅠ、ＧⅡ）を積極的に誘致

〇カジノ法案（ＩＲ法）に振り回されることなく 60 有余年の歴史と実績を誇りに粛々と継続。

３．所感

ナイター競輪及びミッドナイト競輪開催場が増加していくことが予想される中、松阪競輪場においては 14 番目（14 場目）となり楽観視できる状態ではなく、日程的に見ても現時点年間 468 日開催と毎日どこかで開催されており、競輪選手の斡旋によっては売り上げに大きくとはいかないがある程度の差異が出てくると思われる。

ミッドナイト競輪を開催することによって全てが上向きになるとは言えず、本場において昼の開催が減少する分の観客動員数の維持増加に向けて更なる努力が必要である。

また、玉野競輪場においては、市民から苦情等は皆無とのことであったが、競輪場周辺環境が松阪競輪場とは大きく異なり、松阪競輪場においては、開催に当たり地元住民等への対応について細心の注意を払う必要を改めて感じた。

音に関して言えば、車輪の音や銅鑼などはほぼ問題ないといえるが、照明に関しては周辺住民の方に聞き取りを行っていくことが肝要である。

玉野競輪場や他の競輪場に比べ、松阪競輪場は民営化にしても今回のミッドナイト競輪開催についても後手〃に回っている感があり、数年後にはミッドナイト競輪の売り上げも飽和状態になることが予想される、民間が運営しているメリットをいかし新規事業にいち早く参入できるよう、官民連携を強化して欲しい。

Ⅲ．岡山県総社市　デマンド交通について　　１月１９日（金）

１．総社市の概要

面積２１２キロ平方メートル（松阪市６２４キロ平方メートル）
人口　６万８５７９人　（松阪市１６万３８６３人）
老人人口比率２７．６％　（　松阪市２８．６％）

⑴総社市の交通事情

地図にあるように、市の中心部以外約７０％程度が山間部であり、国道とＪＲが主な交通手段となっている。

⑵デマンド交通「雪舟くん」を導入する前の交通
２００５年３月に１市２町が合併し新「総社市」が誕生する。バス路線を維持確保

２００７年高齢者バス・タクシー料金助成事業

２００９年　コミュニティーバス「こまわりくん」運行　　（高齢化率の高い２地区４路線）
２０１１年３月　デマンド交通「雪舟くん」運行

⑶交通手段に関するアンケート調査
２０１０年７月、６５才以上を含む２９００世帯、回収率６７％

どのような地域交通があればよいか？
①便数が多い
②家の前まで迎えに来てほしい

③安い料金がいい

⑷交通体系見直しの方針とその後の見直し

①公共交通空白地帯の解消

市内全域を「面」でカバーできる公共交通システムの実現

②高齢者の移動手段の確保

地域公共交通に不便を感じている高齢者が、市内での

買い物や通院に利用しやすいサービスの提供

③行政経費の見直し

平成２２年度の地域公共交通の対策等にかかっている予算の範囲内での見直し

④既存のバス・タクシー業者との役割分担をおこなう

（「雪舟くん」の運行は平日の昼間、バス・タクシー料金助成券

・・・一乗車に付き５０円券発行）

⑸「雪舟くん」の使い方

○事前登録をしてもらう。

○月曜から金曜日の平日、８時から１６時半まで

○料金１乗車３００円　小学生・障がい者・要支援・要介護者・介助者２００円

○未就学児０円

○ドアからドア、家に迎えに行き、目的地まで行き、市内中心部にむかう。

その途中で乗車する人を乗せてゆく。帰りも同様に帰宅できる。

⑹運行後の状況や評価

○登録者１８０１７人（２６・２％）

○平均一日の利用者１９２人～２４９人

○利用者平成２８年度、５０代未満１８・４％、６０代１１・１％、７０代２４・９％

８０代以上４５・６％

○乗車の目的、平成２８年度、病院２８・９％、商店３４・１％、公共施設９・８％、

交通機関８・７％宿泊・福祉施設６・９％、学校等５・６％

○便利になったか　平成２８年度　便利になった６１％　あまり変わらない２％

不便になった１％、無回答１７％　　（利用の多い上位１００人にアンケート）

○未利用者の評価　平成２８年度　良かった３９％、良くなかった３％、その他１３％

無回答４５％　（６０歳以上の登録者で未利用の３００人にアンケート）

○バス・タクシー料金助成券、病院で予約受付、「のり得サービス」（ランチ代５０円引きなど）、

金融機関や大型商業施設等に「雪舟くん待合所」設置など工夫。

⑺「雪舟くん」導入前後の交通体系と予算

「雪舟くん」導入前後の交通体系と予算

（単位：千円）

	H22予算	移行方針	H23予算	H24予算		H27予算	H28予算	H29予算
総社市新生活交通	初期導入費 45,932					システム更新費 8,121	車両更新費 44,433	
			入 17,750 出 57,885	入 16,850 出 64,238		入 16,150 出 70,396	入 14,000 出 70,633	入 14,000 出 71,391
			差引 40,135	差引 47,388		差引 54,246	差引 56,633	差引 57,391
路線バス（市内４路線）	15,500	減便（３路線）又は廃止（１路線）	8,050	4,000		4,200	4,200	4,200
路線バス（広域４路線）	6,100	現行のまま継続	5,700	4,400	…	800	800	800
山手ふれあいタクシー	1,287	名称変更して継続（倉敷中央病院往復便）	1,441	1,441		1,482	1,482	1,482
コミュニティバス（４路線）	2,444	廃止	0	0		0	0	0
高齢者バス・タクシー料金助成事業	39,000	廃止後いきいきチケットへ移行	3,000	3,183		2,625	2,018	2,107
合　計	64,331		58,326	60,412		63,353	65,133	65,980

⑻その他

○高齢者は３００メートル位しか動けないということを考慮した。

○コミュニティーバスを導入したが、成功せずデマンド交通にした。

○アンケートを随時とって、未利用者の声もきいて改善に努めている。

○予約センターは嘱託３人とパート２人で、ＧＰＳシステムを使い、利用者と「雪舟くん」に随時連絡をとっている。

○交通対策課は５人の体制で対応している。

○議会の特別委員会で約１年議論をした。

２．所感

総社市の面積は松阪の約３分の１だが、優れたシステムだと考える。松阪のような元負担金はとてっていない。バス・タクシーとの共存に配慮している。交通対策課が５人と松阪市の３人に比べて人口比で約４倍の体制をとっている。住民の要望や意見をよくとりあげて行政にいかしていること。行政と議会が一体になってこのとりくみをすすめたことなどが教訓的である。

総社市の経験も大いに参考にして、市民の強い要望である公共交通の抜本的な改革に取り組むことが急務だと考える。