

(別紙様式2 ②)

議員報告書	
1 議員名	益田 一磨
2 期 日	2025年 11月 12日 ~ 2025年 11月 13日
3 研修先等	1 日目 徳島県上勝町 2 日目 徳島県海陽町ほか
4 内容 (目的)	徳島県上勝町における「葉っぱビジネス」は成功をおさめたが、現在、高齢化による後継者問題に取り組みが行われている。その取り組みとは「全国に向け後継者の募集を行い、それに対し応募者がいて、その職に就いて定住にもつながっている。」と問い合わせに対し返答を得た。したがって、本市の農業をはじめとする後継者問題の参考にするため、その詳細を現地にて調査する。 また、阿波海岸鉄道については私鉄経営における乗客数の減少からDMV (列車バス兼用) を取り入れ運行をされている。過疎における鉄道の存続のあり方を調査し研究する中で今後の芸備線のあり方の検討材料とする。
5 報告事項	<p>【1 日目：徳島県上勝町】</p> <p>上勝町は人口約 1,300 人、高齢化率約 53%の中山間地域であるが、葉っぱ (料理のつまもの) を特産品とした「彩 (いそどり) 事業」と、ごみ焼却・埋立ゼロを目指す「ゼロ・ウェイスト」の二つの取り組みで全国的に知られている。</p> <p>まず株式会社いそどりの説明と映像により、「葉っぱビジネス」の仕組みを学んだ。つまもの用の葉を高齢農家が栽培・出荷し、年間売上約 2 億円超、全国シェア約 6 割という規模に成長している。生産者の平均年齢は 70 歳で、約 120 軒が参加しているが、各農家はタブレット端末等を活用し、市場の需要情報をリアルタイムで確認しながら「早い者勝ち」で受注する仕組みとなっている。これにより、高齢者であってもデジタル機器を活用し、軽量の葉物作業を通じて相應の収入と生きがいを得ている点が印象的であった。専業での平均年収は 400~500 万円、最高で 2,000 万円の農家もいるとの説明であり、「身近な資源の価値を見直し、情報と仕組みで高付加価値化する」発想の重要性を実感した。</p> <p>また、葉っぱビジネス発足までの経緯として、林業衰退と人口流出に直面する中で、先代社長が料亭を自ら訪ね歩き、需要の掘り起こしと品質向上に長年取り組んできたことが紹介された。「みんなで頑張りよう」という抽象的な呼びかけではなく、「〇〇さんだからできる」と個人を名指しして巻き込むアプローチが参加拡大に有効だったとの説明は、地域づくり全般にも通じる示唆であると感じた。さらに、後継者不足への対応として 2 年間の研修雇用や地域おこし協力隊の活用、他地域との連携商品の開発など、時代に応じて柔軟に仕組みを更新している点も学びとなった。</p>

ゼロ・ウェイストセンターでは、ごみ処理の歴史と現状について説明を受けた。町内唯一のごみ収集施設であり、町民自らがごみを持ち込み、45 分別を行うこと、各分別ごとにリサイクル先や買取価格が掲示されていること、生ごみは全戸で電動処理機による自家処理とし、購入には町の助成（1 台 1 万円）があること等が特徴である。高齢者や車のない世帯には 2 か月に 1 度、委託事業者が戸別回収を行う仕組みも整備されている。

かつては野焼きが一般的であったが、ダイオキシン規制を契機にごみを県外搬出することになり、多額の処理費が発生したことを受けてゼロ・ウェイスト宣言に至った経緯が紹介された。現在、全国平均約 20% に対し、上勝町のリサイクル率は約 80% に達する一方、町民一人当たりのごみ処理コストは他市町村より高い水準となっているとの説明があり、「住民参加型の環境政策はコストだけでは測れない価値（ブランド力、企業連携、観光資源化等）を持つ」ことを改めて認識した。花王の紙おむつ炭化装置導入など企業との連携も進んでおり、今後さらに焼却ごみの削減が見込まれている。

【2 日目：阿佐東線 DMV（海陽町ほか）】

阿佐東線沿線の自治体は人口約 7,000 人規模で、過疎化に伴う利用者減少により鉄道経営が極めて厳しい状況にあった。沿線の学校統廃合により通学定期利用が大幅に減り、定期利用者は年間約 1,000 人程度（のべ人数）にまで落ち込んだことから、自治体基金への依存度が高まり、従来型の鉄道のみでは公共交通の維持が困難となったことが、DMV 導入の背景として説明された。

DMV はマイクロバスをベースとした車両で、道路ではゴムタイヤ、線路上では鉄車輪に切り替え、乗客を乗せたまま約 15 秒でモードチェンジ可能である。座席数は 22 席で、平日約 15km、休日約 50km を運行し、徳島県と高知県を結ぶルートを走行している。運転には鉄道の動力車操縦者運転免許とバスの中型 2 種免許がともに必要であり、対応可能な運転士の確保が大きな課題となっていることから、地域おこし協力隊の活用など人材確保の工夫が行われている。

導入事業費は約 16 億 3,200 万円で、燃費向上や保守費用削減などにより年間約 1,300 万円弱の経営改善効果があるとされる一方、当初想定以上の試験・検査が必要となり、その費用で改善効果が相殺される局面もあるとの説明があった。「世界初の本格営業運行」という話題性により、DMV 目当ての観光客が訪れ一定の誘客効果を上げているが、地元住民の日常利用は全体の 5~10% 程度にとどまり、観光交通としての性格が強いのが現状である。車両ナンバーを形式に合わせた番号に揃えるなど、「見せる交通」としての工夫も随所に見られた。

質疑では、踏切を有する線区での運行可能性や、アップダウンの多い地域での適用、将来的な EV 化の可能性、デマンド交通・タクシーとの連携等について確認した。踏切を含む線区での実績や山間部での検証は進んでおらず、また重量制限の観点から現時点では EV 化は困難との回答であった。デマンド交通やライドシェアとの連携は検討課題として認識されているものの、観光利用重視か生活交通重視かの方針整理が進まず、実運用には至っていないとのことであった。

また、現時点での DMV の欠点として、急勾配やアップダウンの多い土地での運用が難しい点、降雪の多い地域では完璧な除雪が求められるといった懸念点もあり、安芸高田市との直接的な相性は良いとは言えない点が判明した。

【総括】

上勝町の事例からは、①身近な資源（葉っぱ、古着、ごみ等）の価値を再発見し、高齢者も含めた住民が主体的に参加できる仕組みをデザインすること、②徹底した情報共有とICT活用により、小規模農業でも高付加価値ビジネスが成立しうること、③ゼロ・ウェイストという明確な理念と分かりやすい仕組み、企業連携を組み合わせることで、環境政策そのものが地域ブランドとなり、視察・観光を通じた経済効果も生み出し得ることを学んだ。

阿佐東線 DMV からは、①「世界初」等の話題性のある交通システムは観光振興には有効である一方、生活交通としての利用定着とのバランスをどう取るかが重要であること、②多額の初期投資と想定外の試験・検査費用、人材確保等を含めたトータルな事業設計が不可欠であること、③平時の公共交通と有事の防災機能を兼ね備えたネットワーク構想が、今後の地域モビリティ政策の鍵となることを確認した。

また、いずれの視察先においても、人材確保の取り組みとして地域おこし協力隊の制度と予算を有効活用している点が見られた。

以上の視察を通じ、安芸高田市においても「地域資源の価値を引き出す仕組みづくり」「住民参加・ICT活用による小さなビジネスの創出」「環境・交通政策を地域ブランドと結びつける発想」「平時・有事を両にらみした交通ネットワーク構築」の4点を意識しながら、執行部と議会が連携して具体的な施策検討を進めていく必要があると考える。