

様式第5号

出張調査報告書

令和6年7月3日

松伏町議会議長 田口義博様

会派名 未来クラブ

代表者氏名 長谷川 真也

下記のとおり先進地視察をしたので届け出ます。

記

1 期 日	令和6年6月23日から令和6年6月24日
2 視 察 地	(1) 気仙沼市東日本大震災遺構・伝承館 (2) 道の駅大谷海岸 (3) 気仙沼線BRT
3 視 察 目 的	(1) 東日本大震災の復興状況 (2) 道の駅整備主体及び管理運営方式決定までの経過と理由 (3) 道の駅事情採算性の考え方、集客採算などについて (4) BRTの現状について
4 視 察 者 氏 名	増田 秀雄
5 視 察 結 果	行程、視察結果は別紙のとおり

## 別紙 行程表

日時	内容	備考
6/23 10時50分	J R大宮駅集合	11時10分発はやぶさ19号 12時38分一関経由 14時10分気仙沼着
14時45分	J R気仙沼線	B R T乗車
15時06分	陸前階上駅着	タクシーで移動
15時30分	気仙沼市東日本大震災遺構・伝承館	語り部体験コース研修
17時46分	陸前階上駅発	B R T乗車、松岩着17時53分
	ホテル宿泊	ホテルルートイン 050-5847-7501
6/24 9時29分	J R気仙沼線 松岩駅	B R T乗車 9時43分大谷海岸駅着
10時00分	道の駅大谷海岸	B R T駅も兼ねる道の駅調査
13時43分	大谷海岸駅発	B R T乗車 16時10分小牛田経由 17時08分古川駅発はやぶさ110号
18時31分	大宮駅着解散	

## ○視察の趣旨及び目的

今回の視察は東日本大震災の被災地を訪問し、その現状と復興状況を確認し、今後の松伏町における災害対策、減災対策を構築するうえでの参考とすること。

また、現在、工事が進捗している東埼玉道路は高規格道路の事業化が決定し、道の駅でのBRT（バス高速輸送システム）の発着導入もめざしていることから、先進事例の道の駅及びBRTを視察し、松伏町で設置するうえでの参考にすることを趣旨としています。

以上のことから、気仙沼市東日本大震災遺構・伝承館を訪れ、被害の概要、復興現況の確認、また、気仙沼市の道の駅大谷海岸、気仙沼市BRTを視察し、BRTについては乗車体験をすることにより、現状の課題や取組などについて以下のとおり視察概要として報告します。

## ○視察概要

6月23日（日）

気仙沼駅からBRTに乗車し、陸前階上駅まで行き、気仙沼市東日本大震災遺構・伝承館を見学。

伝承館は映像・展示ゾーン、震災遺構（気仙沼向洋高校旧校舎）からなっています。

始めに同館職員により、施設内を案内してもらい、気仙沼向洋高校旧校舎の遺構を見学し、最後にビデオを見る。

気仙沼向洋高校旧校舎の遺構は、被災時のまま残されており、津波の恐ろしさを肌で実感する。しかし同校の生徒、職員は一人の犠牲者がいなかったのだが、これは普段の定期的な災害訓練の賜物であるとのこと。避難訓練の重要性を説明していただいた。



6月24日（月）

道の駅大谷海岸を視察。ここではまず駅長から1時間ほど説明を受ける。

それまで海岸に近い気仙沼線の大谷海岸駅に道の駅があった。しかし被災により、仮店舗営業を続けてきたが、被災から10年後に道の駅大谷海岸をスタートさせた。

道の駅は第3セクター方式で運営されており、建設に当たっては前身の道の駅の経験からコンサルを導入しなかった。

正職員8人、パートなどの非正規職員が26名の32人体制で運営している。職員はすべて地元雇用である。

道の駅には、産直市場、カフェテリア、ファーストフード店、展望デッキ、24時間トイレ7、アクアリウムトンネル、観光情報コーナーがある。駐車場は194台、大型車8台のスペースがある。

トイレは24H。トイレについては特に気を遣い、女性用についてはきれいなものとし、使いやすいものとした。男性用も清潔感があるものであった。

来場者数が50万人から80万人に増えたが、BRT利用者は全体の2～3%とのことで、割合的には多くない。

それまでの負債が約4950万円あったが、3年で完済できた。その後も黒字営業を続けている。

ロケーションは、すぐ近くに海岸線が見え、砂浜に降りることもできとても良いものであった。

物産品は、ふかひれソフトクリームや地元産の魚介類を使用した食事を楽しめるように独自色のあるものを開発した、これが受けた。

道の駅については、それまで生きていたマンボウを展示していたが、飼うことが難しいので、プロジェクションマッピングデジタルでの展示とした。また、港町のある施設にふさわしいものと考え、船の底をイメージしたデザインを天井部分に取り入れるなどの工夫もした。

採算的にはそれまでの負債をすべて返済し、現在も1年に1000万円ほどの利益を出している。

なお気仙沼線について、住民は、鉄道の復活を希望したが、費用が700億円と膨大となり、話し合いの結果によりBRT方式となった。鉄道のころより利用者は増えたとの事である。

帰路BRTに2時間ほど乗車。途中通常の道路を通ったのだが、これは本来の通路が自動運転車両の実験をしているためとの事。すでに先を見据えて試行しているようである。

感想 増田秀雄

BRTについては、専用車線があるので、正確に運行されており、必要に応じ

て専用車線を外れることもあるが、運行には問題がないようである。

このことから松伏町においても、十分実用化できるのではと感じた。ルートをうまく設定することにより、役場、スーパーなどを通り、公共交通対策の一環となると感じた次第です。

次に道の駅ですが、やはりロケーションの良さを感じました。そしてここにもキラークンテンツがあり、いかに目玉を作るかが重要かと。観光地でもなく、海も山もないこの松伏に人を集める工夫が必要と感じたところです。

防災面ですが、海も山もないのは強みですが、地震や豪雨は松伏にも起こります。これを防ぐことはできないので、災害発生時にどれだけ速やかに住民が避難し、ストレスのない避難生活を送れるか。

まず避難ですが、これは普段の訓練、心構えが必要。町だけでなく、自治会を含め、住民自らの意識がものをいうので自己責任の部分もあると思います。