

＝理事者回答とその所感＝

<回答>

駅前の「利便性向上」は、しっかりと進めてゆく。

財政出動を伴うかどうかは、住民の声を聞き、何をするかを決めてから考える。

過疎債ありきでは考えていない。

生活利便施設は、例えばコンビニ。(他にもさまざま、というイメージは持たれてそう。)

<所感>

もしかしたら、財政出動を(さほど)伴わないレベルで、ワークショップやって落としどころ、をみつける。といったのが今年度の活動のイメージではなかろうか？

(住民参加で、広場・空きスペースで、何をするか、など、主にソフト面での活用方法)

＝期待した回答＝ こう思ってほしかった。言わせなかった。

★駅前整備の最終目的は、「生活利便性の向上」にある。

道路、踏切、ロータリーの整備は、そのための手段の一つにすぎない。

一方で、利便性の向上のためには、西側改札口、駅前店舗(コンビニ)、

住民が集まれる場所、の構築が必須。

今の状態では、「生活利便性」は向上しているわけではない。(ゴールに至っていない)

★タイムスケジュール的には、過疎債の活用も考えると、来年度予算への反映

を考慮する必要がある。(再来年予算への反映がデッドライン)

★とは言え、石見駅の利便性向上は、全住民の 1/3 程度の関心事(でしかない。)

そこへの財政出動には、残り 2/3 の住民との合意形成が必要。

そのためにも、ここで、町全体の過疎対策プランを立案し、全体としての合意を

図る必要がある。(同時進行でなくともよい、1事業に財政出動することの合理性を示す)

＝そもそも問題提起と提案＝ 私の意見

★過疎の原因は地区により異なる。対策も異なる。利点も違うし、できること出来ないことも違ってくる。

都市計画マスタープランのように、地区毎に分析し地区毎に対策を取るのが良い。

まずは、マスタープランに従い、3地区に分け、それぞれの対策を具体化してゆく。

その場合、少なくとも東部地区にとっては、「石見駅前の利便性向上」が、大きな一手。

各地区をそれぞれ3年ほどかけて順番にやってゆく、では遅すぎる。

過疎債のあるうちに、3地区に対して財政出動を伴った過疎対策をとるべき。

例えば、過疎対策として30億規模の財政出動を図る。東部、中部、西部、各10億規模。それぞれ地区住民に参加を募り、環境に見合った過疎対策を立案する。現在の負債(約30億円)の半分を、過疎債に乗り換えることで、実質負担を増やすこと無く財源が確保できる金額である。

- ・負債15億円を、過疎債利用で実質5億円(1/3)に圧縮。
- ・実質負債総額は、20億円(15億+5億)となるので、さらに新たに10億円の借入可能。
- ・過疎債を利用することで、実質負債額10億円で30億円の借入が可能。

各地区で例えば、

東部地域は、石見駅前整備。

中部地域は、公共施設近のメリット、観光(太子道整備)。

西部地域は、但馬駅前整備。

といったものが上がってくるのが予想される。(マスタープランにも沿っている)

全体の道路アクセス、

三宅インター付近開発、

小柳、東屏風あたりの過疎対策、など、細かなところでは漏れがあるかもしれない。

特に3地区分割にこだわるわけではない。

要は、

「限られた期間で、過疎対策を実施する必要がある。」

「無理のないレベルで、どれだけ過疎債を活用できるかを行政が示し、

地区毎の過疎対策を住民参加で、財政を明示した上で考えてもらう。」

ことが重要と考える。

==後日談==

- ・石見駅前に、大幅な財政を伴う整備は、考えていない。
- ・民間の進出を助けるような、優遇措置などは考えている。
- ・まずは、現有の環境で出来ることを、住民に考えて、実践してもらいたい。それに対する応援はする。

官主導で町おこしの施策を打っても成功しない。

特に、商用施設など、現在のメンバに経営能力は期待できない。

官がやっても成功するような条件なら、とっくに民間が出てきている。

民間が店を出さないところに官が出して成功するわけがない。

駅前開発が進むかどうかは、「やる気のある民間人」が出てくるかどうかにかかっている。(お金は、やる気さえあれば、なんとでもなる。)

「お金がないから出来ない」ではなく、「人の熱意がないことが問題」という感覚のようだ。

いいかえると、住民は駅前の開発をそんなに望んでいない、ということ。。。。