

調査地：愛知県常滑市

調査年月日：令和7年10月15日

概要・特色

○常滑市の概要

愛知県知多半島の西海岸に位置し、面積 55.90 平方キロメートル、東西 6 キロメートル、南北 15 キロメートル、海岸線 19.8 キロメートルの南北に細長い街。気候は年間を通じて温暖で適度の雨量があり、海、山の幸に恵まれている。平安時代末期ころからの「古常滑」と呼ばれる焼き物の産地として知られ、瀬戸、信楽、越前、丹波、備前と並び、日本六古窯のひとつとされ、中でも最も古く最大の規模とされている。窯業は現在も主産業になっています。窯業のほかには繊維、工業、機械金属工業、醸造業などがある。農業は大規模な耕地整備が進められ、野菜、果物などの栽培が盛ん。漁業も盛んで、魚の宝庫といわれる伊勢湾から多種類の魚が獲れ、のり養殖も行われている。

○農家レストランとは

常滑市の活性化計画のなかで農家レストランの整備による交流人口の増加に取り組む、市内で 2 軒営まれている。その効果は年間 7 万人以上が生まれているそう。

今回伺った「株式会社ブルーチップファーム」さんは「ワイナリーレストランを常滑に！」という構想の下、知多半島の恵み（お肉・お米・卵・野菜）が味わえるアメリカンテイストの農家レストランやいちご栽培・いちご狩りなどにも取り組んでいる。

○国家戦略特区等への申請

農地にレストランが建設できない現実に直面も、愛知県庁職員が農場見学をしてから、あえなく落選するなど紆余曲折を経ながら 3 年越しで、愛知県初の国家戦略特区に認定。ワイナリーについては「農林漁業成長産業化推進機構」からの支援を仰ぐ。愛知県、常滑市、名古屋銀行とのプロジェクトチームが発足し構想が現実化する。

○主な質疑応答

Q 2 軒の農家レストランの場所は市が決めたのか。また、建物は市が用意したのか。

A 市は用意していない。市は計画が進むように手続きのサポートを行った。

Q 農家レストランの経営に市は関わっているのか。

A 経営に市は関わっていない。①毎年度の実績報告の依頼②施設拡張など変更を考えている場合の事前相談を依頼している。

Q 国県の補助金は事業費の何割か

A 当時の農山漁村信仰交付金実施要領から補助割合は29万円/m²の2分の1だった。

Q 農業就業人口や農業生産額への影響は。

A 具体的に示せる数値はないが、ブルーチップファームではワイン・イチゴ・ブルーベリー、南部のデイルーフาร์มでは鶏卵を自社生産で農家レストランの食材として利用している。また、牛乳や野菜など市内から調達しているものもあり、市内農業に貢献している。

○所感

・現在、特区制度は全国展開されたことで農家レストランの設置が可能となっている。神奈川県内でも有機農業に取り組みながら近隣の福祉施設と連携して障がい者を受け入れ、農福連携による農園を運営する6次産業化の取り組みとレストラン経営を行っている農家レストランが藤沢市などでも展開されている。これらの取り組みに刺激を受けている市内農家も少なくないと思われる。農家レストランの振興策が耕作放棄地対策や後継者不足など農業を取り巻く課題を一挙に解決できる可能性を秘めている。「ピンチがチャンス」ではないか。以上のことを改めて認識できた機会となった。公の支援策はかなり充実している。そういったチャレンジをぜひ後押ししていきたい。

・常滑市は人口6万人にも満たないのに、農家レストランが2軒もあるのはすごいことで、どうしてだろうという疑問を持って今回の視察に臨んだ。

これまでの常識を考えると、農地にレストランを建てることはさまざまな規制があつてはハードルが高かったが、馬場氏の熱意と国家戦略特区施行が突破口になった。

農業従事者も新規飲食従事者も減少傾向にある。一方で、食に観光やレジャーの要素を求める「そこでしか味わえないもの」といった唯一無二のグルメ志向のニーズは高まっている。テレビやネット、SNSを見ても食に関する情報が日々あふれ、新しいもの、価値のあるものに人気が高まる傾向だ。農家レストランの存在は、欧米諸国では一般的に知られているのに日本ではこれまで法律の壁があつて設置することは難しかった。

国の戦略特区はひとつの打開策にはなるものの、制度があつてもそれにチャレンジするのは、結局は人であり企業である。今回の馬場氏の話聞いて、彼の

本気度・情熱が常滑市の行政を動かし、県や国も動かすことができた。断られても何度も挑戦しできるまで挑戦し続ける熱量がすごい。レストランのメニューや独自ワインの値段を見た時は、けしてお手頃価格とは言えず、高級感があり昨今の物価高を鑑みると果たしてお客様が集まってくるのか疑問に思う。しかし、年間を通じて昼間も夜もお客様が絶えず遠方からわざわざ農家レストランを訪れてくれる。ワインも私が日頃愛飲するワインの値段と比較して数倍もするのにここでしか買えない、飲めないといって完売するまで人気があるのだからすごい。馬場さんのレストランやワイナリーにかける想いを聞いたあとでは、こういった状況に納得した。

農家レストランを目的に交流人口が増加する、農業が活性化することはよいことだ。地産地消のもとに、現地で生産された野菜やお肉をそのまま味わえるのは、非常に満足度が高い。できれば、農業関係者に農家レストランをやっていたきたいが、実際企画・運営することは容易ではなく、そこには馬場さんのようなフロンティア精神をもったプランナーがいないと難しい。

本市でもぜひ農家レストランを設置したいと思うところだが、ビジネスの手法も取り入れて、時代に沿った農業にも観光にもよい影響を与えられるよう委員会や行政サイドとも研究をして実現の道を探りたい。

・はっきり言ってオーナーの馬場氏個人の強い想いが成し遂げた事業であった。もちろん国家戦略特区を活用した事業であったので、県や市の後押しはあったが、彼の行動力や創造力、人脈がすべてであろう。本市も農業が盛んなので、6次産業としての農業レストランも考えられるが、馬場氏のような意欲を持つ農業従事者を探すところから始めたほうが良いと感じた

・今回の視察で強く感じたことは、熱量の高い者が一人いれば、街は動く活性化する、耕作放棄地が減る、雇用が増える、農業の明るい将来が見える、そんな気持ちとなった。

佐賀出身者である馬場氏が、常滑の地を選んだ理由は、中京大学出身という関係人口。そして、現在ブドウ栽培をしている農地で、今から50年前にソニーの創業者盛田氏の一族の方が、同じブドウ栽培をしていた事実など、大変不可思議なことなどの話しをいただき、馬場代表の魅力と大きな熱量を強く感じた視察となった。



調査地：愛知県碧南市

調査年月日：令和7年10月16日

概要・特色

○碧南市の概要

碧南市は、県庁所在地の名古屋市から40キロメートル圏内に位置し、北は油ヶ淵、東は矢作川、西・南は衣浦港と、周囲を水に囲まれ、地形的には標高約10メートル強の碧海台地と矢作川沖積地からなる平坦地。

昭和32年に衣浦港が重要港湾の指定を受けてからは、臨海工業地域としてめざましい発展を続けている。

温暖な気候と風土に恵まれ、窯業、鋳物、醸造などの伝統産業と近代的な輸送用機器関連産業などがバランスよく存在し、さらには、商業、農業、漁業とも調和のとれた産業構造となっている。

○碧南駅周辺地区都市再生整備計画とは

名鉄碧南駅周辺は、碧南駅前線の一方通行による商店街の衰退や、狭隘道路が多いことから住宅地のスプロール化が顕著となっており、昭和60年代に区画整理事業を前提とした検討が進められていたが、相当数の建物移転が必要であることから事業化が困難となっていた。そこで、平成12年に国の歩いて暮らせるまちづくりモデル事業の指定を受け、平成16年度からまちづくり交付金を活用して、散策路の整備とともに主要道路である都市計画道路碧南高浜線の整備や県道岡崎碧南線の拡幅を進めてきた。

碧南駅は、市南部の通勤・通学において重要な駅であり、フレンドバスや送迎車の混雑が顕著となっており、駅前広場の拡張が課題となっていた。

平成29年に名鉄が駅舎の建て替えを決めたことにより、駅前広場の課題解決のために駅前広場の拡張を進め、これまで、新たにバスレーン、駐輪場、待合所などの整備を行っており、令和5年度は、ロータリーの整備が行われた。

都市計画道路「碧南駅前線」は、令和元年度より用地取得を進め、令和5年度からは無電柱化のための電線共同溝の整備を進め、令和8年開催予定のアジア競技大会に向けて事業を進めている。

交通結節点としての機能強化とともに、駅周辺地域の利便性が向上、加えて、てらまちとして景観に配慮した整備を進めることで、魅力あるまちづくりを目指し、来訪者をはじめ地域、内外との交流が促進し、地域が活性化することが狙い。

○主な質疑応答

Q 近年の資材費、工事費高騰による事業への影響は。

A 令和5年度までに工事を終えていたので影響は限定的で済んだ。

Q 駅周辺地域は商業・業務施設等の誘致により、とあるが具体的に取り組んでいる内容とは。

A ホテルを誘致する動きもあったが特にしていない。駅前線に商店などが来て駅周辺が活性化することを期待する。

Q 「歴史・文化を題材とした現代和風の演出」とあるが、詳細について。

A 現代和風の演出とは、てらまちの町並みとの調和、祭りの素材を生かした演出駅前広場、公園、駐輪場、通路に土色の定番舗装を使い調和させた。地場産業のかわらを使用、地区固有の歴史の案内板を設置。

Q 土地の買収はどのように進めたのか？

A 民間から買収した部分（住宅・金融機関等）と名鉄から買収 金融機関は事実上廃墟となっていてATMのみだったのでスムーズに進んだ。

Q 住民を呼び込むマンションなどの建設は考えなかったのか。

A 人口増や定住促進までは計画しなかった。

Q 開発事業費がどのくらいで市の負担はどのくらいだったのか。

A 5億3800万円ほど 4割が国からの補助、6割は市の負担

Q 碧南駅の利用者数は回復傾向ということだが、どの層の利用が伸びたのか。

A 駅前広場を開発しても利用者は同じで、基本的には大きく利用者数は伸びない。自転車を止めやすくなった、車の送迎が便利になったと感じていただいて、少しずつ利用者を拡大できたらよい。

○所感

・碧南市では昭和60年代に区画整理事業を前提とした検討が進められていたが、相当数の建物移転が必要であることから事業化が困難となっていたように、伊勢原市と同じ背景をもつ。

碧南市は駅前ロータリーの整備や都市計画道路の整備などに舵を切り、事業費は5.3億円にとどめたとのこと。令和5年度に整備がほぼ完了していることから近年の資材高や工事費高騰の影響は限定的だったそう。

乗降人員が約3,000人の碧南駅と約40,000人の伊勢原駅とは規模の違いはあれども、「伊勢原駅北口地区市街地再開発事業」の事業スケジュールの見直しに及んでいる中で、碧南市の取り組みも一つの参考例として認識できた。

伊勢原駅北口再開発事業を抱える本市として、碧南市の駅前再開発事業が少しでも参考になればという想いで今回の視察に臨んだ。

碧南市は、人口 7 万人超えで伊勢原市より規模が小さい自治体なのに、駅が 4 つもあり、どの駅もまんべんなく利用されている。今回再開発したのは、そのうちの 1 つ碧南駅である。令和 5 年度には工事が完成していたので、物価高、資材高騰の影響を受けずに事業が終了し、本市としてはうらやましい限りだ。しかも開発事業費が 5 億円程度で済み、国の社会資本整備総合交付金を受けることができた。事後評価の実施が必要など一定の条件はあるものの少ない経費で効率よく再開発できたことはすばらしい。しかも身の丈にあった無理のない低層でシンプル、無駄のない設計は見習うべきものがある。

・土地の価格や利用者数など単純に比較できないので伊勢原市に碧南市の道理がそのまま当てはまると思わないが、資材高騰、人件費増により当初の計画が実行に移せないで駅前開発が立ち往生している本市としては、再度計画を見直し人口減少も見越した身の丈にあった現実可能な方法を探るよう早期に計画を練り直すべきではないだろうか。このままでは過去に伊勢原駅北口再開発が失敗した時の二の舞になってしまうと懸念する。

市民は、伊勢原駅の北口再開発の早期実現を望んでいる。現在北口周辺の再開発地区に店舗を構えている方々は先行きの事業計画が見通せず、不確定な現状下での遅延は多くの関係者たちに迷惑がかかってしまう。多少事業を縮小してもよいから、改革の手を緩めることなくどうすれば計画どおりにいくのか知恵を振り絞って前に進まなければならない。

話を碧南駅に戻すと、送迎者が一時的に待機できる駐車スペースや無料の駐輪場、観光案内所の休憩スペースなどうらやましく感じた。また、廃線となったレールをまるごと買い占め「レイルパーク」として市の公園にしてしまったことなど本当にユニークなまちだと感じた。再開発で、碧南駅とレイルパークをつなげる道を整備し、駅から自然とレイルパークに行けるバイパスのような市道を作ったことで周回性があると期待される。

今回碧南市は、駅利用者の安全性を最優先し、商店や会社の誘致はこれからとあまり商売欲は感じられない。しかし、今後ニーズを見極め、多くの関係人口につなげて行ってほしいと願う。

・事後評価制度については、大変参考になるところがあったが、本市が抱えている伊勢原駅北口の再整備とは、あまりにも規模が違いすぎて、比較できない。しかし、まちづくりの目標である、「観光情報発信拠点の創出」や「歴史・文化を題材とした現代和風の演出」は本市と似通った部分があるので、「伊勢原らし

さ」を醸し出す伊勢原駅北口再整備を望む。

・伊勢原駅北口再開発事業の視察研修で考えていたが、碧南駅西駅前広場の再生整備計画は、駅前ロータリーの整備が目的であり周辺の住環境整備や街の高度利用などなかった。この点に関しては消化不良となる。しかしながら、昭和25年に県決定都市計画道路碧南駅前線を市道に格下げしての道路整備の手法は感心した。碧南市はトヨタ城下町的な財政力豊かな都市ではあるが、早期完成を期するための措置としては、大変すばらしいと考える。

