令和６年２月２８日

君津市議会議長　小倉　靖幸　　様

総務常任委員会
委員長　　下田　剣吾

委 員 会 視 察 報 告 書

総務常任委員会　視察報告書を次のとおり提出いたします。

１　期　日：令和６年１月３０日（火）から３１日（水）の２日間

２　視察地：１月３０日（火）　茨城県常陸太田市役所（茨城県常陸太田市金井町３６９０）
　　　　　　１月３１日（水）　茨城県常総市役所（茨城県常総市３２２２－３）

３　視察場所及び内容
（１）茨城県常陸太田市役所
・自動運転ＥＶバスの実証実験について
（２）茨城県常総市役所
・アグリサイエンスバレー構想について

４　参加議員
下田剣吾、石上塁、野上慎治、小倉広紀　　４名

５　交通機関
貸切バス

６　経　費　　別紙のとおり

総務常任委員会　行政視察経費

① 宿泊・日当　(12,450 円＋3,000 円×2 日)×4 人	73,800 円
② バス借り上げ料 (2 日間)	203,850 円
③ 有料道路代	19,360 円
④ 視察先手土産代(3,380 円×2 か所)	6,760 円
⑤ 車賃	930 円
合計	304,700 円

茨城県常陸太田市

日　時：令和６年１月３０日（火）　午後１時３０分～

出席者：常陸太田市議会　副議長

　　　　常陸太田市議会　事務局長

　　　　常陸太田市　　　企画部長

１　常陸太田市概要

・面積　371.99ｋ㎡

・人口　46,258 人（令和５年４月１日時点）

・予算　254.53 億（令和５年度一般会計当初予算）

常陸太田市は茨城県北部に位置する。東は高萩市、日立市に接し、西は大子町、常陸大宮市、南は那珂市、北は福島県矢祭町にそれぞれ接している。

標高は南部の平坦地で 10ｍ程度だが、北部の山岳地帯では 750ｍを越えている。また、南部は広く開けた水田地帯となっており、北部は阿武隈山系の一部となり、豊かな稜線を望むことができる。

東京からは 120ｋｍ圏内、常磐自動車道で約２時間の距離である。

２　調査事項

自動運転ＥＶバスの実証実験について

①　事業概要

人口減少に加えて少子高齢化が進展する中、外出に困りごとを抱える高齢者の割合が増加、及び市民の 40％が 80 歳までに自家用車の運転をやめる意向をアンケートにて確認。市民が住みやすい街づくり施策の１つとして、公共交通の維持発展のためバス運転士不足の解消に加え、市民の身近な「困った」の解決だけでなく、自動運転という話題性を創出することで、街に賑わいが生まれることも狙い自動運転の早期導入に向け実証実験の取組みを始めた。

はじめに国土交通省が公募する、高齢化の進む「中山間地における人琉・物流の確保」のため、道の駅を拠点とした自動運転サービスの社会実装の実験箇所として応募し、選定を受け実証実験がスタート。その後、内閣府地方創生事務局が公募する、「未来技術社会実装事業」に応募し、自動運転の社会実装を見据えたＭａａｓ×e コマース推進事業が選定され、２回目の実証実験を実施。今後は、移動性や利便性の向上と担い手不足の解消・公共交通衰退への対応を図りつつ市内各処での本格実装に備える。

君津市においても市街地の住環境の変化や公共交通衰退への対応が懸念される中、自動運転実証実験が今後の君津市における公共交通政策の参考になると鑑み視察項目とした。

<table>
<tr><th colspan="4">実　証　実　験　内　容</th></tr>
<tr><td></td><td>H29 年</td><td>R1 年</td><td>R4 年</td></tr>
<tr><td>車両概要</td><td colspan="2">ヤマハ発動機㈱製
※国土交通省指定車両
種別：小型自動車
（電気自動車・白ナンバー）
定員：6 人
最高速度：19Km</td><td>NAVYA 社製（フランス）

種別：シャトルバス
（電気自動車・白ナンバー）
定員：11 人
最高速度：18Km</td></tr>
<tr><td>実施場所
実験ルート</td><td>道の駅・周辺集落
3.2ｋｍ</td><td>道の駅・高倉地区
1.8ｋｍ</td><td>常陸太田駅・市役所
2.0ｋｍ</td></tr>
<tr><td>乗車数</td><td>162 人</td><td>822 人</td><td>684 人</td></tr>
</table>

②事業の成果と課題

１回目の実証実験では、道の駅を拠点として周辺集落を結ぶルートで運行実施。乗車アンケートによると、７割の方が乗り心地に満足している一方で、２割の方から不安な意見もあった。また、地域コミュニティの維持が困難な状況下での利用者が見込めない事や、ハード対策費用の面など現状での実装は困難との結論に至る。

２回目の実証実験では、車両・技術がかなり進歩しており乗り心地に加え安全性も向上。話題性も大きく乗車希望が約９割と実装に向けた手ごたえが得られる

実証実験から、運営資金の確保や運行主体の選定、物流システムの構築・走行ルート選定や車両の準備が課題として挙げられた。今年度は（R５年度）は、実装に向けコンソーシアムの設立、自動運転 EV バスの実装、Maas×e コマース等の調査を実施中。

３　各委員からの質疑等

Q：令和５年２月に実施した実証実験の内容と結果について。

A：前頁表中の「実証実験内容」記載。令和５年２月 17 日から 23 日を期間とした。地域公共交通確保維持改善事業（国交省)。実運用した際の乗車希望として 89.4%が希望している。ドライバーからは好評であった。

Q：実証実験及び令和６年２月からの定期運行に係る事業費の内訳について。

A：配布資料 P23、本年度の取組み（R5)。

費用概算　合計 176,699 千円（補助金 136,372 千円）

人件費の割合が高い（5 割以上）

レベル４になってくれば、費用を抑えることができる。

Q：実証実験及び定期運行に係る補助金の活用状況、内訳について。

A：配布資料 P23、本年度の取組み（R5)。

国土交通省補助 100%、内閣府補助 50%。

Q：運行範囲の拡大予定はあるか。

A：配布資料 P25、本年度の取組み（R5)。

将来的には８㎞を予定。

Q：自動運転については様子を見ている自治体も多いなか、早期に取組むメリットをどのように感じているか。

A：高齢化が進む中、早期解決すべき案件として考えているため。

Q：自動運転に関して、市民や交通事業者からどのような意見・要望があったか。

A：配布資料 P16、新たな取組み（R4)。

茨城交通が協力していただけた。監視室を設けた。

Q：バスの仕様について。

A：配布資料 P21、本年度の取組み（R5)。

茨城県境町の後継車（自動運転)、自動運転レベル４に対応している。

Q：バスの操作に必要な資格について。

A：筆記１日、実技２日、施設審査、公道での審査が必要。

Q：バスを走行させるために必要な道路整備の内容と費用について

A：特別な整備はないため、費用はかからない。しかし、人間の眼と同じなため、環境変化に弱い。街路樹が伸びて視界が悪いだとか、新しい建物ができて街の様相が変

わるだとかがあると、車が停まってしまうことがある。

Q：今後は実走になると思うが、補助金の補助率はどうなるのか。

A：国に採択されてから３年間は変わらない。また、企業版ふるさと納税を一定額集めると、期間が３年から５年に延長される。

Q：ドライバー等の現場の意見はどうだったのか。

A：令和４年度は高倉地区が主の話だが、時速 20ｋｍなので、ちょっとした渋滞が発生してしまった。しかし、市民の方からは応援メッセージをいただいた。実証実験バスに乗車していない方達からも前向きな意見をいただいた。

Q：①資料に危険と感じたのが２割とあるが、どんな場面か。

②実走は乗車定員何人想定か。

③運賃はどのように考えているか。

A：①交差点で右折する場面。直進車が来た際の停車がキツク感じた模様。

②道路使用許可の関係で、オペレーターを含め 10 名の予定。

③アンケートを実施したところ、200～300 円が多かった。

令和４年度の実験では、平均 6.5 人/日、年１万８千人の乗車人数。仮算定で月 10 万円、採算が合わない。また、運輸局で登録するために車両の改造に２千万円。

Q：公共交通の確立のためということであったが、どのような意味か。

A：１人体制で複数のバス

Q：ロードマップを踏まえると、毎年いくらの経費か。

実走はいつを予定しているか。

A：定常運行で 6,500 万円、調査に 1,400 万円。拠点整備の予算は要求していない。

国の補助金（10/10）があればと思うが。令和７年度は１億 3,000 万円で自動運転レベル４を目指す。

Q：組織構成は。

A：事務員５名、各担当が相当尽力した。専門課が設置できるならその方がいい。

Q：自動運転に１億円かけるなら、別の事や地域に予算をかけてほしいという意見はなかったのか。

A：赤字補填として億の予算がかかっている。予算組み替えとして路線バスの減便、高齢者のタクシー補助も実施している。

Q：君津市では路線バス 12 路線、バス事業者へ 5,000 万円補填、大学生に対し高速バスの交通費補助も行っているが、中々市民のニーズにフィットしきれない状況。常

陸太田市に負けないようにこちらも努力していきたい。

境町の宣伝手法が素晴らしく、無料ではなく有料での視察受け入れを行っている。

ちなみに常陸太田市の強みはどんな点か。

A：各市町村様々な取組みをしていると思うが、自動運転レベル４に対応した車両の導入は全国初であるという部分だと感じている。

常陸太田市は本日のように、交流を深めていく。

Q：補助金事業として国から５月に情報発表となったが、動き出したのは発表前か後か。

A：記者発表があってから動き出した。また、実証実験で止まると補助金が出なくなってしまう。少ないところだと 1,000 万円しか補助されない自治体もあったため、事業をやめて補助金を返還したところもあると聞いている。

Q：ｅコマースを織り交ぜたのも補助金のためか。

A：お見込みのとおり。付随する事業も進めていく必要があったため。

４　所　感

自動運転を確立していくことによって、１人の遠隔監視員により複数車両の管理を実現し運転士不足の解消及び公共交通衰退への対応ができる。また、様々な連携を図ることで商品受取りロッカーへの配送と自宅で受取りできるシステム構築を目指すことで、日常の買い物の大きなサポートとなる。

まずは自動運転の導入を始めることで、樹形図のように広がっていく様々な展望が生まれ、常陸太田市の今後が楽しみである。

君津市は、常陸太田市と面積が近く人口減少傾向の流れも非常に近しいものがあると感じる。公共交通の問題においても同様で、市域が広いことから地区によって違う課題を抱えており、喫緊の課題である。

しかし、地域住民の意見集約及び地域毎の課題の検討、これらを進めていくための人員及び予算の捻出、市の重点施策の優先順位等、多くの課題を抱えている状況である。

現時点では、多くの市民が自家用車にて移動しているが、今後、１０～２０年後は免許返納が増加するものと思われる。今回の自動運転及び自動運転を活用した事業を検討を進めることで、住みやすい街づくりの施策の１歩になるのではないかと展望の兆しを垣間見た。

君津市議会として市民の意見集約等に努め、執行部と連携を図り公共交通の維持発展を目指し、１人でも多くの市民が住みやすい街となるよう取組んでいく。

本視察を終えて、非常に有意義なものであった。今後、常陸太田市の動向を注視し、他市の事例の良いものは君津市での導入を挑戦していくべきと感じた。

５　活用できるソース

常陸太田市ＨＰ「自動運転 EV バスに乗ってみよう！in 常陸太田市」

https://autonomouscar-hitachiota.jp/

６　視察の様子

『自動運転車両』
開発：ＮＡＶＹ社
定員：乗客１１人
・ハンドルはなく自立走行を基本とした車両
・遠隔監視、操作が可能

茨城県常総市

日　時：令和６年１月３１日（水）　午前１０時００分～
出席者：常総市議会　議長
　　　　常総市議会　事務局長
　　　　　　　　　　事務局会議　係長
　　　　常総市　産業振興部アグリサイエンスバレー整備課　課長補佐
　　　　　　　　産業振興部アグリサイエンスバレー整備課道の駅整備係　主事

１　常総市概要

・面積　123.64ｋ㎡
・人口　59,507 人（令和５年４月１日時点）
・予算　241.15 億（令和５年度一般会計当初予算）

常総市は茨城県南西部に位置する。東はつくば市、つくばみらい市、西は坂東市、南は守谷市、北は八千代町、下妻市にそれぞれ接している。

標高は 5m～24mで、気候は太平洋型の気候であり、四季を通じて穏やかである。西部は丘陵地となっており、集落や畑地、平地林が広がっているが、住宅団地や工業団地、ゴルフ場なども造成され、近郊整備地帯として都市機能の強化も図られている。

都心からは 55ｋｍ圏内、常磐自動車道で約１時間の距離である。

２　調査事項

アグリサイエンスバレー構想について

①事業概要

圏央道常総インターチェンジ周辺の 45ha に「農地エリア」と「都市エリア」を形成し、生産・加工・流通・販売が一体となった地域産業の核となる産業団地を形成。常総市の新たな玄関口として「食と農と健康」をテーマに６次産業化を軸としたまちづくりと地域活性化を目指すプロジェクト。

②事業の成果と課題

アグリサイエンスバレー事業が地域経済へもたらす具体的な波及効果試算として、農地面積が 1/3 と減るにも関わらず、地域の基幹産業農業の再生・発展により、農業進出企業３社の年間生産高約 14 億円、農業生産の年間生産性高は稲作から約 27 倍に増加。企業誘致による雇用創出・税収増加により、雇用創出は約 2,000 人、税収は固定資産約 3 億円を見込める。さらには、働く場、生活の場が創出され、魅力ある地域づくりとなり人口流出の抑制にも繋がり好循環を生み出している。

課題としては、大手ゼネコン会社に興味を持ってもらえるような魅力や可能性を理解してもらえるか。また、地権者へ説明し理解を得ることができるか。また、農地であるためハードルが高いこと。そして国、県の理解を得ることは容易ではない。

３　各委員からの質疑等

Q：厳しい規制により開発が不可能とされている農用地を、どのような手法で開発に結びつけることができたのか。

A：平成 25 年、民間からプロポーザルでアグリサイエンスバレー構想の提案があった。当時、安倍総理大臣の攻めの農業という意向に乗った。当初の想定で 66 億円の事業費。規模が大きすぎるので、事業者の力により成し遂げた。

Q：事業の構想策定にあたり、国、県、立地事業者、コンサル、ゼネコンとの調整はどのように進めていったのか。

A：まずはパートナー探し、ゼネコン会社。県に行く際、県の都市整備課に依頼し、時間短縮を図るため関係課を集めて説明を進めた。国は事業者が説明を進めた。

Q：立地する事業者の誘致と選定時期について。

A：区画整理組合。戸田建設が先行投資ということで購入し、まとめて進めた。市で土地改良を行った。誘致は市、県、戸田建設とで実施。都市エリアと農地エリア別々に行った。

Q：事業展開にあたり、一番の障壁はどのようことであったか。

A：地権者の理解を得るのに時間がかかった。反対もあった。換地して返還した。国の理解を得るのにも時間がかかった。常総市初の区画整理だったので、庁内の理解を得るのが大変だった。開発に補助金をかけず、戸田建設のスピード感を重視した。

Q：事業が順調に進んでいるが、構想・計画策定や事業実施の段階でもっとこうして

おけば良かったかもしれない、というような具体的な事例があったらご教授願う。

A：収益性に優れた農業モデルである、株式会社たねまき常総は 20 年の土地賃貸であるため、少なくも 20 年は市が関らなければならない。この手法がよかったのかは心配である。

Q：他市ではインター開発の部署や計画を作ったものの、その後、実現できなかった事例もある。事業の実現まで長期間にわたることや、失敗のリスクについて庁内ではどのように考えていたか。

A：地権者のリスクがあった。売れるまで固定資産税が賦課され続ける。下水道整備に 8 億円かかった。規模が大きいため、議会の理解を得るのに時間を要した。

Q：①戸田建設をどのように誘致したのか。
②市と戸田建設の負担割合は。
③環境配慮はどのようにしたか。

A：①戸田建設側から、農業に寄与できること、農業を活かすことをしたかったと申し出があった。
②事業規模は 60 億。市は債務負担 5 億円で設計費に充てた。道の駅は 22 億円、下水道は 8 億円で市の負担。ゼネコンなので通常は建てたら撤退するが、市の発展に携わりたいということで土地、建物をそのまま所有している。
③大塚製薬と包括連携を結んでいる。今後、どのような展開になるかは未定だが、太陽光パネルは載せた。

Q：アグリサイエンスバレー整備課はいつ設置され、何人程所属してきたのか。

A：平成 23 年度。その前は都市計画課で所管していた。今は 8 人だが、最盛期は 13 人であった。計画自体は平成初期からあり、鬼怒川決壊被災からの復興シンボルとして進めた。

Q：国、県、市議会議員からは協力があったのか。

A：構想で進めてダメだったらと思ったが、大丈夫であったため執行部の事務方で進めることができた。

Q：国、県との調整はどのように進めたか。

A：申請を提出する 1 年程前から調整を進めた。

Q：構想策定前の話となるが、地権者は大型商業施設を求めていたが、その後どのようにして説明していったのか。

A：平成 26 年に地域協議会が立ち上がり、大型商業施設の誘致は厳しいので構想で進め

ると説明した。

Q：反対者がいたようだが。

A：土地単価が千葉、埼玉と比較して安いことから、地権者の理解を得難かった。

Q：平成25年より前のことだが、県とどのようにして協力してきたか。

A：構想がなかったので、あまり調整は進んでいなかった。構想ができた後、加速的に進んだ。

Q：県が担当窓口を1つで総括的に受けてくれるよう協力はあったのか。県も様々な部署があり、賛否あったと思うが。

A：窓口一本化前は部署により反対があった。農業関係部署は反対であった。しかし都市計画課は賛成だったので協力してもらった。県の賛成を得ることで国にもアピールとなった。

Q：農振法、農地法、都市計画と並行して進めたのか。地域未来投資促進法は使用したのか。

A：地域未来投資促進法は利用していない。面積は減るが、生産高は上がるということで県に説明した。

Q：以前は市街化調整区域か。

A：市街化調整区域で農用地であった。

Q：常総インターチェンジは、国道294号がもともとあったから整備されたのか。

A：換地で生み出された道路である。西部地区より東部地区ということでできた。

Q：常総市になる前、水海道市には道の駅の計画はあったのか。

A：話はあったが、計画まではいかなかった。

Q：①資料11ページ、アグリサイエンスバレー事業のあゆみの部分で、当初の平成25年度は発展できるような手応えは想定できていたのか。

②地域未来投資促進法を利用せずどのような考えで進めたのか。

A：①当時は想定できていなかったが、道の駅を設置することで、地元農業者にも説明して進めることができた。

② 1つの事業で、市街化と市街化調整区域がまたがる事業はなかったので、この手法となった。

Q：まずはイメージを作成し、業者を見つけることで、国、県へも説明理解を進めることができたということで認識した。また、ゼネコンのメリットとしては、先行投資ということで、地代等の価値上昇というところか。

A：お見込みのとおり。

Q：事業を進めるのに担当部署に13名もの職員が在籍していたとのことだが、それだけマンパワーが必要ということか。

A：お見込みのとおり。

Q：市の最上位計画として位置付けたか。

A：お見込みのとおり。

Q：構想策定の費用はどの程度だったか。

A：1,000万円程。株式会社サポート、昭和グループの系列。

Q：エリア外にも民間があったが、何か声掛け等を行ったのか。どんな種類があるのか。

A：似たような種類の事業者が来ている。地域未来投資促進法を使用したい模様である。

Q：農地の面積はどれくらい減ったか。

A：31ヘクタール。

Q：戸田建設は次をやるような空気感はあったか。もう次はやらないという話を聞いたことがあるが。

A：常総市をモデルにしたいと思っている様子。また、場所によっては土地の価値が違うため、地権者にとって損得が偏らないよう、対象地域全体でその価値を平均化して、地権者全員を平等に取り扱った。

Q：どのように開発を手掛けたか。

A：開発というより農業。

４　所　感

アグリサイエンスバレー事業の推進体制は、市と事業協力者((株)戸田建設)と地権者（常総市圏央道常総インターチェンジ周辺地域整備事業推進協議会）の三者が一体となり官民連携体制を構築（ＰＰＰ（パブリック・プライベート・パートナーシップ）事業）したことにある。

そして周辺土地利用がテーマとなるが、農業関連法が大きな壁となり、多くの自治体が前に進めていない状況である。同事業において、必ずしも開発という手法だけではなく、発展的な地域農業という形で取組めることは、新たな取組みとして各自治体の未来を示していると感じた。

農業の６次産業化「アグリサイエンスバレー構想」は、その成果として、「道の駅常総」が開業し、田んぼしかなかった農業主体のエリアに、令和５年４月２８日のオープニング

セレモニーグランドオープンをはじめとし大型連休には観光客がどっと押し寄せ約７万人もの来場があったとのこと。

本視察を終えて、非常に有意義なものであり、市が取組むべき重要事項であると再認識した。

君津市議会としてこれまでも取り上げている、君津インターチェンジ周辺の新たな産業の受け皿づくりを推進していくため、執行部等と連携を図り新たな土地活用に取組み、市の新たな魅力創出となるよう取組んでいく。

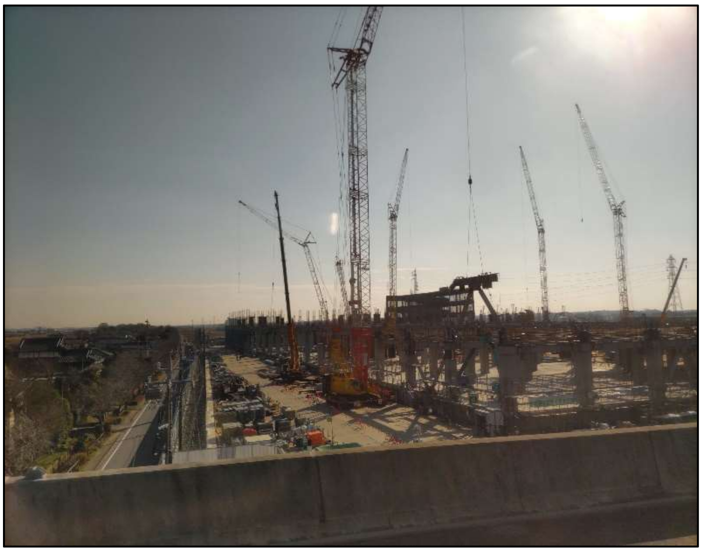
５　活用できるソース

常総市ＨＰ「圏央道常総インターチェンジ周辺関連事業」

https://www.city.joso.lg.jp/kurashi_gyousei/shisei/seisaku/kenodo_josoic_around_business/

６　視察の様子

『道の駅常総』



#お焼き芋

自転車
借りられます
関鉄Pedal