

行政視察報告書

令和6年11月18日

長浜市議会議長 高山 亨 様

長浜市議会議員 中川 リョウ

私が出席した次の行政視察の結果について報告します。

記

1. 視察等名 令和6年度産業建設常任委員会行政視察研修
2. 視察期間 令和6年11月5日（火）～11月6日（水）
3. 視察場所及び目的
 - ①茨城県日立市
ひたちBRTについて
 - ②栃木県栃木市
産業団地の整備について
4. 調査内容感想等

・視察の目的

①茨城県日立市 ・新交通導入事業の概要（ひたちBRT）について

②栃木県栃木市 ・産業団地の整備について

茨城県日立市

「新交通導入事業の概要（ひたちBRT）について」

□BRT導入の目的と背景

平成20年に日立電鉄線から鉄道跡地を寄付取得

日立電鉄線跡地活用整備基本構想を策定し、学識経験者、企業、交通事業者、地域住民等から組織された委員会の立ち上げ、関係団体等へのヒアリングを実施。

平成23年に新交通導入計画を策定、その後平成23年3月に東日本大震災が発生。

長 浜 市 議 会

★南北の主要幹線道路での慢性的な交通渋滞による公共交通の利便性低下や環境負荷の増大及び産業活動への影響があった

↓

交通渋滞の緩和を図りつつ、自動車交通に過度に依存しない新たな交通手段の確立を目指す

↓

新交通（ひたち BRT）の導入を決定

□メリット

定時性、速達性の確保、柔軟な運航ルート設定、安価な整備・維持管理費

★専用の走行空間、軌道が不要

□整備概要

バス専用道路、交通ターミナル、交通広場、自転車駐車場、附帯施設等を整備

運航ダイヤ 平日 6 時 30 分から 21 時 36 分まで 休日 6 時 32 分から 20 時 45 分

運賃 200～480 円（小学生は半額）

□運航管理システム

1、一般車両の誤侵入を防止するため、指定車両を判別しバースゲートを自動閉鎖

2、バスロケーションシステムの導入

RFID タグや有線 LAN の活用により、通信費や整備費の削減や運転手の操作がなく、運行時の安全性を確保、太陽光を採用し、環境負荷軽減を実現

□利用状況の推移

★平成 25 年の利用者数は鉄道代替バスの約④倍に当たる 13.7 万人が利用

★利用者は 2019 年まで毎年増加

★新型コロナウイルス感染症の影響もあり現在（2023 年）は頭打ちの状態

★Ⅰ期区間の目標ライン 470 人/日は平成 25 年に概ね達成

★Ⅱ期区間の目標ライン 2400 人/日は未達成

□関連事業の概要

駅舎、東西自由通路、西口駅前広場の新設や南北アクセス道路を整備

□ひたち BRT まちづくり計画の策定

ひたち BRT を日立市の新たなまちづくりの基軸として機能させ、交通機能の向上及び沿線地域の活性化を図るため策定

検討範囲は国道 6 号沿道を含むえ臨海部、南北は JR 日立駅周辺から市南端部まで

都市機能の集積、事業者へのインセンティブの実施、公共交通の利用促進を盛り込む

Ex>宅地等創出促進事業・・・ひたち BRT 沿線区域において、良好な宅地分譲を促進するため、宅地開発事業者に補助金を交付、1 区画につき 60 万円（上限 600 万円）

□自動運転の取り組み

平成 30 年から小型バスで自動運転レベル 2 で実証実験開始、令和元年に車両を大型化、有償で自動運転レベル 2 で実証実験、自動運転レベル 4 の許可を今年の 5 月に取得。

□質問回答

1、整備にかかってから完成までの苦労は警察や公安委員会との協議（信号処理、専用道路の設置など）運行管理システムに道路にラインを敷設や JR との協議による橋梁の整備にも労力がかかった。市民への事業の周知にも苦労

2、BRT は新しいジャンルの交通ということで、市民への認知が課題だった。トータルデザインによる公共交通のイメージ刷新、協議運賃で利用促進、コミュニティ戦略としてサポータークラブの設置により市民参加を促した。まちづくり戦略として沿線人口の増加など沿線地域の定住を促した。商業施設や宿泊施設との連

3、バス路線の見直しを実施、乗り継ぎポイントの設置などを行なった。

4、自動運転の導入は地域住民や利用者の社会受容性の向上や事業性が成立する運航モデルの実現、より広いルートへの拡大、路側インフラの支援などが課題。

5、あらゆる公共交通との連携を重視して日立市地域公共交通計画を策定しているので参考にしてほしい。

★年間のランニングコストは 3000 万円くらい、基本的に赤字だが国からの交付金がある。

栃木県栃木市

「産業団地の整備について」

□市内産業団地数；11 団地は全て完売 現在造成中

平川産業団地、栃木インター産業団地 本市のも製造品出荷額；約 1 兆円

★データセンターの誘致に成功している。国が進める半導体関係の誘致に則って取り組まれている。

□主な市内立地企業

日立グローバルライフソリューションズ

いすゞ自動車

サントリースピリッツ

ミツカン

岩下食品

日清医療食品

エステー

□企業誘致について

①栃木市東京サテライトオフィス (CIC TOKYO)

東京圏の人や企業に対して本市の魅力を発信して新たな関係を構築しながら市内企業と東京圏企業との事業連携や企業誘致、本市への移住促進などに取り組まれている。

勤務体系；職員 1 名、勤務日；週 2～3 回程度 コワーキングスペース

CIC TOKYO・・・世界 9 都市で展開する大型のイノベーションセンター、大手企業からベンチャー企業、地方自治体（現在 260 社）が入居。

宇都宮市、壬生町、浜松市、東京都、新潟県、広島県など

★実績 誘致件数 42 社

②平川産業団地

立地；北関東自動車道の都賀インターから車で 5 分

特色；3000m³の地下水が利用可能

配慮点；地区内住民の築いたコミュニティを尊重して区画を集約、企業用地との区分を図っている。

1、栃木市フードバレー構想の推進に向けて食品製造業を優先的に誘致

2、整備手法は土地区画整理事業を採用、地区内に民有地を換地

3、地下水が豊富

4、水害の恐れが少ない

★フードバレー構想との繋がり

ほとんどが農業振興地であり、農用地とも隣接している、農振除外の理由として地域の農業活性化を掲げ、地元の農作物や豊富な地下水を活用できる食料製造（加工）業を優先的に誘致している。

将来的には企業の求める農産物を企業に提供するところにより農業の安定と地場産業の振興に繋げる。

③栃木インター産業団地について

特徴；特別高圧電力が2系統、最大600mwの電力が引き込める、再生可能エネルギーが利用可能、地域IX（通信、空港が近くあるのと同義）が近くにある、造成終了間近、地盤が強い、水害の恐れがない、地権者の同意が得られている。住民に地区外へ移転してもらっている。

将来ビジョン；次世代産業と融合した新たな拠点整備としてビッグデータやAIを活用して企業の集積を目指す。次世代型のハイブリット産業を作り上げる。

効果；先端技術の情報や技術者が集結、地域セキュリティの向上、多額の投資による高額納税

★「半導体・デジタル産業戦略」の策定、高い競争力のある強靱な半導体・デジタル産業を作り上げていく施策。データセンター整備を「デジタルインフラ」の大きな柱の一つにしている、海外投資家は「テロ対策」に非常に関心がある、地域セキュリティの重要性を再認識

★関西は蓄電池に主体をおいているので長浜市では蓄電池関連産業の誘致を目指すべき？

④データセンターについて

誘致のメリット；新たな産業の創設、更なる経済波及効果、自主財源の確保、栃木市のブランド力アップ

特に生成 AI に関わるデータセンターを誘致（画像処理）

国の動き；デジタル田園都市構想にて全国各地に地方データセンター拠点を 5 年ていで整備する

MMMT 戦略会議の創設；栃木市、総務省、経済産業省、三菱総合研究所で構成、国と直接、定期的に交流することで国の制度の活用や国との交渉ができる。

データセンター協会に加入することにより、三菱総合研究所の協力を得られている。

★コンセプトを持った企業誘致を実施しなければならない。

⑤栃木市産業基盤成長戦略について

背景と目的；市内企業から事業拡大や移転に伴う産業用地の問い合わせに対応していくため、企業が立地を検討する際の誘導区域の設定をしなければならない。

主な内容；①市が造成を行う産業団地整備区域を定める、②起業立地のための誘導区域を定める

質問 1、CIC TOKYO への入居コスト、中での様子

答え；入居だけ 30 万程度 産業基盤整備課 総合戦略部局 みんなの前でプレゼンを行う、カウンターバーがあり交流イベントが多い 東京事務所職員とも連携している 宇都宮市は 2 人が部屋を借りて常駐している。職員の努力と資質が必要である

質問 2、データセンター誘致を重要なデジタルインフラの一つとして設定されているがなぜそうなったのか？

答え；千塚工業団地の時に労働力の問題があった。物流や雇用は限界がある。若

い人が働きたくなる職場を創出した。投資家からのヒアリング ロボット、AI へ
の転換

質問 3、労働力不足について

立地申請書をいただいている、一棟あたり 4、50 名は雇用が必要、「定住」が一
つのキーワードになる。 データセンターによる波及効果を期待している。