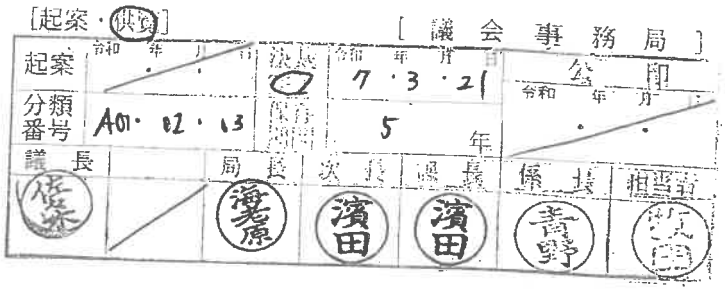
第8号様式（第8条）



令和７年３月２１日

習志野市議会議長　佐々木　秀一　様

会派名　元気な習志野をつくる会

代表者名　田中　真太郎

出張調査等報告書

習志野市議会政務活動費の交付に関する規程第8条の規定により、下記のとおり出張調査等報告書を提出します。

記

1	出張者名	相原　和幸、飯生　喜正
2	用務先	千葉県君津市（習志野市立鹿野山少年自然の家）
3	出張期間	令和６年１１月２１日（木）
4	調査等の結果概要	別紙のとおり
5	出張に伴う経費の精算	精算額　１５，３９４　円

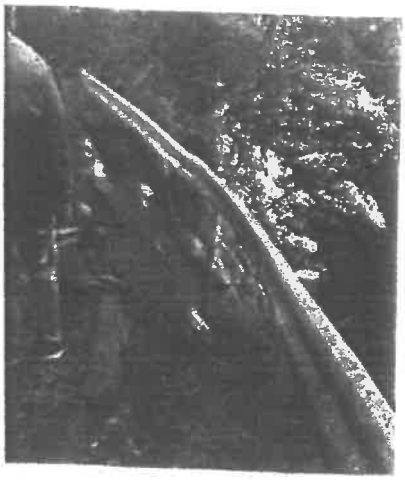
元気な習志野をつくる会　行政視察レポート

習志野市セカンドスクール　鹿野山少年自然の家

【主な視察の目的】昭和40年代に建てられた鹿野山少年自然の家の現状と課題について現地視察を行った。

鹿野山少年自然の家は、運用開始から50年が過ぎた。現在、千葉県内での自治体において、子どもたちの自然体験学習の施設として所有し、運用している自治体は少ない。
今回は、50 年をこえて運用している施設の状況を視察したが、建物内については、長い月日がたったとはいえ多少の老朽化は仕方がないが、大切に物品などは管理されており、小学生の時に訪れた際とあまり変わりないように感じた。
次に、周辺環境について行政職員から説明を受けた。その中で、鹿野山少年自然の家につながる道路について説明を受け、早急な改善が必要な個所があった。下記の写真でもわかるように県道である道路が経年劣化で崩落等を起こしている状況だ。習志野市教育委員会としても県に道路の安全全盛の確保は要望済みとのことだった。
また、ハイキングコースについての説明を受けた。ハイキングコースは、民有地を地権者の協力のもとこれまで実施できている。しかし民有地の為、コースの大規模修繕等は難しい状況だ。また、近隣の土地の所有者が新たな事業を行うなど、この50年で周辺環境は変化せざるを得ない状況について理解ができた。
今後の習志野市セカンドスクールを鹿野山少年自然の家で継続するためには、まず人員の確保や周辺環境の安全性の確保など様々な問題を抱えていることがわかった。
今回の視察から習志野市セカンドスクールの今後について教育委員会と様々な議論を踏まえ、子どもたちの自然体験学習の場の提供を継続するためにはどのようにしていくべきか考える大きな分岐点とも感じた。

記　相原和幸



[起案・供覧]　　[議会事務局]

起案	令和　年　月　日	決裁	令和　年　月　日	公印
分類番号	A01・02・03	保存期間	5　年	令和　年　月　日

議長	局長	次長	課長	係長	担当者
佐々木	海老原	濱田	濱田	青野	[illegible]

第8号様式(第8条)

令和７年３月２１日

習志野市議会議長　佐々木　秀一　様

会 派 名　元気な習志野をつくる会

代表者名　田中　真太郎

出 張 調 査 等 報 告 書

習志野市議会政務活動費の交付に関する規程第8条の規定により、下記のとおり出張調査等報告書を提出します。

記

1	出 張 者 名	相原　和幸
2	用　務　先	静岡県沼津市
3	出 張 期 間	令和６年１２月１３日（金）
4	調 査 等 の 結 果 概 要	別紙のとおり
5	出張に伴う経費の精算	精　算　額　　１０，１４２　円

習志野市
議会事務局
収 7.3.21 受
第6-1-6号

元気な習志野をつくる会　行政視察レポート

沼津市　自動運転バス　実証運行

【主な視察の目的】公共交通機関のひとつとして自動運転バスの可能性について現地調査

現在、公共交通機関として電車や京成バスおよびハッピーバスや福祉バスが、習志野市では運行されている。しかし近年の運転手不足や物価上昇などで運賃の上昇や運行本数の削減など様々な問題が生じ始めている。そこで今回は、自動運転バスの実証運行について調査してきた。
今回の実証運行バスは運転手が乗る有人バスで様々な障害物や危険回避を行っていた。
沼津駅から沼津港という約10分の距離で実証運行していた。
自動運転バスはGPSで見えない線路をプログラムしそのルートを運行するものだった。時速は30キロ程度だが意外とスピード感は感じられた。
ここで自動運転の障害物について考えさせられた。今回のルートは大通りで、運行しやすいと思っていたが、意外と配達の車両などが道路に停車していて人の手が必要になることを感じた。しかし、メリットとして自動運転バスが、市民に認知されていけば、自然と路上駐車は減っていくものとも感じた。
今回の実証運行では、信号機の色の識別をシステムに組み込んでいたため、デメリットとして大型車が前を走行し信号機が見えない状況で、信号機を認識するのが遅れ急に赤信号と認識した際に急ブレーキがかかるということも学んだ。他の実証運行には、すべての信号機の情報を読み込むケースもある。しかし費用は相当掛かるとも感じた。
また、今回学んだ大きな問題として車両の右折があげられる。車両の左折に関しては、対向車の情報は不要だが、右折には対向車の情報が必要不可欠となる。このような右折が必要な信号機の情報が捉えられるようなシステムを信号機から送られてくるようにプログラムされていた。このように信号機に多くのシステムを埋め込むとなると大きな負担が生じることから、自動運転バスは、できる限りルートを反時計回りで設定することも必要だと感じた。
今回の実証運行は国の補助金100%の実証運行だが、将来的には現在の公共交通機関である路線バスと同じ程度の財源で運行できることを期待する。
今回の実証運行では運転手が、危険回避などを行っていたが、将来的には、様々な問題をクリアして安全に運行できる自動運転バスが日本全国に広まり公共交通機関の一つになることを期待する。

記　相原和幸

［起案・供覧］　　［議会事務局］

起案	令和　年　月　日	決裁	令和　年　月　日	公印
分類番号	A01・02・03	保存期間	5年	令和　年　月　日

議長	局長	次長	課長	係長	担当者
佐々木	濱原	濱田	濱田	青野	

第8号様式（第8条）

令和７年３月２１日

習志野市議会議長　佐々木　秀一　様

会派名　元気な習志野をつくる会

代表者名　田中　真太郎

出張調査等報告書

習志野市議会政務活動費の交付に関する規程第8条の規定により、下記のとおり出張調査等報告書を提出します。

記

1	出張者名	田中　真太郎、相原　和幸、飯生　喜正、関根　洋幸、高橋　正明
2	用務先	大阪府大東市、愛知県知多市、名古屋市、岐阜県岐阜市
3	出張期間	令和７年１月２９日（水）～１月３１日（金）
4	調査等の結果概要	別紙のとおり
5	出張に伴う経費の精算	精算額　３１６，９７０　円

習志野市
議会事務局
収 7.3.21 受
第6-1-7 号

元気な習志野をつくる会　行政視察レポート

北条まちづくりプロジェクト

【主な視察の目的】昭和 40 年代に建てられた市営飯盛園第 2 住宅を、全国で初めて PPP 手法を用いて、市が出資をしたまちづくり会社が主体となり、テナントリーシング、ファイナンス協議、設計、施工や完成後の資産保有や維持運営を行い、魅力的なエリアを公民連携でつくりあげていくという手法を取り入れた

今回の視察は、まちづくりの大きなヒントがあると思い大東市の官民連携プロジェクトを視察した。

今後、人口減少・少子化または、高齢化人口の増加など本市においても 2040 年問題を抱えた中で、どのような将来都市像を描くかがポイントだ。
北条まちづくりプロジェクトを展開し 4 年が経過した今、これまでのプロジェクト経緯及び現在の運営状況さらには将来ビジョンについて説明を受け感銘を受けた。

まず、プロジェクトのきっかけは、1 本のテレビ放映が始まりだと言う。
大東市には多くの市営住宅が存在するが、入居率は約 50%程度にとどまり、入居者自ら無許可の改築なども見られたと言う。
この状況をいかに改善するかが大東市の大きな課題と言うテレビ放映だったようだ。それをたまたま民間企業の一人の社員が視聴し、職場で上司に話をしたところ、民間企業のトップが動いた。
本社を移転して事業参入に手をあげたところ、当時の大東市市長は、歓迎したようだ。
このプロジェクトの課題は、大東市の市営住宅の再開発が出発地点だが、将来負担の軽減も大きな課題だったと言う。
また、民間企業としては採算性を度外視することはできないなど開発に携わる企業も将来ビジョンがあったようだ。
まず、大東市の計画は、市営住宅の再開発と将来的には市営住宅を民間への売却だ。
さて、民間企業はこの問題をどう解消するかを突きつけられた。
まず、大東市は地べたの提供及び 20 年間の家賃保証を約束した。
それにともない金融機関からの融資を可能にした。
民間企業の母体事業はアパレルの卸がメインだと言う。さて、このプロジェクト 20 年間は、採算が合わなくとも持続できる。しかし、20 年後は自力で採算がとれる事業展開が求められていると語ってくれた。今回、視察した際に、プロジェクト開始から 4 年が経過しているにも関わらず人が集まってきている。また、これまでの住人がおしゃれな服装をするようになったという。また、大東市のポテンシャルは、モノづくりのまちということが大きく影響しているかもと語ってくれた。

また、民間企業の哲学は美味しいスープづくりにある。みんないろいろなものが集まり融合し美味しいスープが出来上がることを目指している。
地域住民のモノづくりの趣味が仕事にも繋がっている。民間ならではの発想が随所に見られる。
また、現在の市営住宅の戸数は 74 戸に対し 73 戸が入居していると言う。
74 戸とは、再開発前の入居戸数だ。
こらは驚くべき入居率だ。
そして現地視察の際に感じたが、オガールで学んだことは、テナント先付け逆算開発し、金融機関と向き合い事業を強いものにし周辺家賃を牽引する気概を持った取り組みが染み渡っているように感じた。
周辺の民家も建て替えや若い世代の移転が見られる。
まさにまちの資産価値の醸成に成功していることがわかった。
今回の視察で学んだことは逆転の発想だ。行政と民間企業と多くの住民のかかわるスープづくりは、まだまだ美味しくなりそうだ。
貴重な視察機会をいただき担当してくださった竹中さんに感謝します。ありがとうございました。

記　元気な習志野をつくる会　相原和幸

詳しくは

morineki プロジェクト | 株式会社コーミン

西知多クリーンセンターにおける取組についての視察

日　時　；　令和７年１月 30 日（木）13:30pm～15:00pm
場　所　；　西知多クリーンセンター内
提出者　；　元気な習志野をつくる会　　飯 生 喜 正

【 説明をされた担当者】
① 西知多医療厚生組合議会
議長　北川 明夫 様（東海市議会議長）
② 西知多医療厚生組合　（東海市・知多市）
総務部長 [redacted] 様

【 西知多クリーンセンターの施設概要】
① 環境学習型を併設する西知多クリーンセンターは３R（リデュース・リユース・リサイクル）を基本方針として運営をする。
リデュース（ゴミの減量を図る）・リユース（ゴミにせず修理して活用）
リサイクル（分別して資源として活かす）
② 循環型社会の形成の推進を目指すとともに市民が安心して暮らすことのできる街とするため、環境の保全に配慮し、ゴミの安全・安定的な処理が可能な施設とする。

【 施設内の見学後に質疑応答をする 】
質問　；　建設事業費と建設の規模を教えて戴きたい。
回答　；　ゴミ処理施設設備・運営事業建設工事請負契約
契約期間　令和２年９月 14 日から令和６年６月 30 日まで
令和２年９月 14 日契約　　167 億 5,850 万円
令和５年７月３日変更契約（ｲﾝﾌﾚｽﾗｲﾄﾞ）　　９億 2,570 万円
合計額　176 億 8,420 万円

施設規模
敷地面積　；　32,996.22 ㎡
延べ面積　；　10,700.45 ㎡
地上４階建て高さ 34m　煙突の高さ 59m
ゴミ焼却施設　全連続燃焼式ストーカ炉　185t / 日（92.5t / 日×２炉）
発電能力　定格 5,220kw（蒸気タービン発電機）
粗大ゴミ処理施設　21t / 日

質問　；ゴミ処理施設設備・運営事業運営業務委託契約について教えて戴きたい。
回答　；契約期間　令和6年7月1日から令和26年6月30日まで
令和2年9月14日契約　117億3,150万円
令和5年11月17日変更契約（ｲﾝﾌﾚｽﾗｲﾄﾞ）　6億4,638万2,872円
合計額　123億7,788万2,872円

質問　；人員体制について教えて戴きたい。
回答　；事業者の選定にあたり要求水準書で有資格者を要求する。
1・廃棄物の処理及び清掃に関する法律　第21条で定める技術管理者を現場総括責任者に配置。
2・電気主任技術者及びボイラー・タービン主任技術者を配置

人員体制　；32人体制（事業者提案）
現場総括責任者に発電付きの同種運営事業者の経験者として、組合と窓口を一本化し、現場の運転責任者のもとに下記の体制とする。
1・焼却運転班　：3人×4班（24時間交代勤務）
2・保全班　：3人
3・受入班　：11人（班長、副班長を含む）
（1）計量　：（ゴミ種別等の受入）
（2）1階プラットホーム　：3人（市民受入）
（3）2階プラットホーム　；4人（主に集積場所の収集車両）
（4）粗大運転　：1人（破砕機等の監視・操作）
※ 繁忙期には1階及び2階プラットホームに増員をして対応する

【 習志野市においての課題 】
全連続燃焼式ストーカ炉の施設を検討するなか焼却灰の再資源化が課題となる。
西知多クリーンセンターは焼却灰をコンクリート製品（型枠等）の材料としてリサイクルをしている。
最終の焼却灰を他市の埋め立て用地において使用して戴けるにも限度があると察するなかまた、多大な予算を計上することを鑑み、今後の対応として循環型社会の形成を推進させなければならないと考えます。

元気な習志野をつくる会　行政視察報告

視察場所：岐阜市役所
視察事項：自動運転バス
視察日時：令和７年１月３１日

《自動運転バス「GIFU HEART BUS」の概要》

岐阜市は、人口減少や高齢化によるドライバー不足、高齢ドライバーによる交通事故等の課題解決を目指し、自動運転技術を利用した持続可能な公共交通サービスの構築に取り組んでいる。これまでに自動運転バスの実証実験を２回実施し、その技術や社会的受け入れやすさなどを検証してきた。その結果として、岐阜市は自動運転バス３台を導入し、これを５年間連続して運行することとなった。令和５年１１月の運行開始から、５，０００便以上の運行を行い、乗車人数は予想を上回る５万人を突破した。この取り組みは、岐阜市民の皆様だけでなく、北海道から沖縄までの国内外の方々からも注目を集め、多くの方々に自動運転バスを利用いただいている。

GIFU HEART BUS

オペレーターが乗車

《視察報告》

現在、岐阜市における自動運転バスの運行は「レベル２」である。これは、オペレーターが必ず乗車し、道路の状況に応じて自動運転と手動運転を切り替えて運行するという形を取っている。今後の目標は、５年間で「レベル４」まで技術のレベルを引き上げることである。このような先進的な事業には大きな予算が必要となるが、国の補助金も多く活用できるため、市の積極的な姿勢が見受けられる。運転手不足によるバスの運行停止を防ぐためには、完全な自動運転バスの普及が急務である。