

令和 6 年度

行政視察報告書

大船渡市議会 産業建設常任委員会

産業建設常任委員行政視察概要

1. 視察年月日 令和7年1月21日（火）～23日（木）
2. 視察先及び視察項目
 - I 愛知県春日井市役所（1月21日）
 - 新しいモビリティサービスについて
 - II 名古屋港管理組合（1月22日）
 - 名古屋港における貨物量の増加に向けた取組について
 - III 静岡県牧之原市役所「相良庁舎」（1月23日）
 - 海業の推進について
3. 視察参加者 議員7名、市当局職員1名 計8名

委員長	西風雅史
副委員長	小松龍一
委員	今野善信
委員	森操
委員	佐藤優子
委員	猪股明廣
当局職員	大和田達也

◎ 目次

I 愛知県春日井市役所	
1 春日井市の概要	4
2 市議会の構成等	4
3 地域公共交通政策について（先導的モビリティに関する取組）	5
II 名古屋港管理組合	
1 名古屋港管理組合の概要	9
2 名古屋港管理組合議会の構成等	9
3 名古屋港の取組について	10
III 静岡県牧之原市役所	
1 牧之原市の概要	14
2 市議会の構成等	14
3 地頭方漁港における海業推進の取組について	15

I 愛知県春日井市

1 春日井市の概要

市制施行	昭和 16 年 6 月 1 日
人 口	306,423 人（令和 6 年 4 月 1 日）
世 帯 数	141,562 世帯
面 積	92.78 km ²
産業別人口比率	第 1 次 0.7% 第 2 次 28.8% 第 3 次 67.9%
財 政	令和 6 年度一般会計予算 122,770,000 千円 （歳入内訳：市税 42.6%、地方交付税 3.3%、国庫支出金 19.9%、市債 8.6%、その他 25.6%） 特別会計予算 （7 会計）57,714,667 千円 企業会計 （3 会計）51,334,567 千円
特 色	①平安時代の書の三跡「小野道風」の生誕伝承地である「書のまち」 ②全国的にも珍しいサボテン実生栽培生産地 ③市街化区域中約 76%を土地区画整理事業で整備

春日井市（かすがいし）は、名古屋都市圏の北東部に位置し、市制の施行は、昭和 18 年 6 月 1 日で、鳥居松工しょう、鷹来工しょうを擁する軍需産業都市として誕生した。昭和 33 年 1 月 1 日には新市町村建設促進法に基づき高蔵寺町と坂下町を合併し、人口 7 万人余り、面積 93.03km²（合併当時）の都市となりました。昭和 30 年代後半に入り、土地区画整理事業の推進、高蔵寺ニュータウンの建設が始まり、この頃から、住宅都市としての性格が強まった。

このため良好な居住環境の形成に重点をおいたまちづくりを進め、昭和 49 年には人口 20 万人、平成 17 年には人口 30 万人を突破。現在では人口 31 万人を擁する中部圏の中堅都市として発展した。

2 市議会の構成等

- (1) 議員定数（現員数） 32 人（32 人）
- (2) 議会費（構成比） 令和 6 年度一般会計予算 467,673 千円（0.4%）
- (3) 政務活動費 30,000 円／月額（一人当たり）
- (4) 委員会構成（現員数）
 - ・常任委員会総務委員会（8 人）、文教経済委員会（8 人）、厚生委員会（8 人）、建設委員会（8 人）、予算・決算委員会（32 人）（任期 1 年）
※予算・決算委員会を除く 4 委員会を部門別委員会と呼称する
 - ・議会運営委員会 8 人（任期 1 年）
 - ・特別委員会 現在設置なし
- (5) 議会事務局職員数 9 人

3 地域公共交通政策について（先導的モビリティに関する取組）

◇説明 春日井市まちづくり推進部都市政策課 課長補佐 熊澤伸晃
交通企画担当 主査 津田哲宏

○ 背 景

春日井市の高蔵寺ニュータウンは、昭和 30 年代後半から 40 年代前半にかけて国策として整備された日本三大ニュータウン（多摩、千里、高蔵寺）の 1 つ。整備から 50 年が経過し、高齢化が進み、区域内人口も年々減少している。また、区域内は坂道が多く買い物や通院は以前から自家用車に依存していた。このような中、区域内の路線バスの運行本数も減少し、将来的な移動手段の確保など地域課題の解決に取り組む必要があった。

(1) 高蔵寺ニュータウン区域概要

- ・ 名古屋市中心部から 20 km 圏内
- ・ 面積は約 700ha（春日井市域の約 8 %）
- ・ 中心部に商業施設を集約したワンセンター方式
- ・ 日本三大ニュータウンの一つに数えられている。

(2) 高蔵寺ニュータウンの特性

- ・ 日本住宅公団の単独開発⇒再生の主体として UR 都市機構に期待する。
- ・ 全てが春日井市域内⇒施策の推進が比較的容易、広域的課題になりにくい。
- ・ ワンセンター方式⇒商業施設を中心に居住エリアと商業エリアを分けて作っている。
- ・ 公共交通は、バス中心⇒相当数の運行本数を誇るも民間開発が進みにくい。

(3) 高蔵寺ニュータウンの交通課題

- ・ まちびらきから 50 年以上が経過し、インフラや住環境は良好だが、初期に入居された方が一斉に高齢化している。
- ・ 区域内人口は、年々減少傾向。（平成 7 年：約 52,000 人→令和 6 年：約 42,000 人）
- ・ 坂道が多く、買い物屋や病院への移動は自家用車に依存。
- ・ 免許返納後の将来の移動手段に不安。
- ・ 路線バスの運行本数減少。

(4) 春日井市の行政計画等「高蔵寺リ・ニュータウン計画」

- ・ 地区の諸課題に対する取組をまとめた 10 年計画を作成。
- ・ 高蔵寺ニューモビリティタウン構想を作成。産学官連携により自動運転を含む新たなモビリティサービスの導入や既存交通システムとのベストミックスを模索しながら、交通サービスの最適化を目指している。
- ・ 行政と大学、住民、交通事業者が協力して、地域の交通サービスを改善するためのワークショップを開催している。
- ・ 地域住民の中には、交通手段の改善に対する強い要望がある。行政と地域住民の間でのコミュニケーションが重要であり、双方の意見をうまく吸い上げることが成功の鍵となる。
- ・ 地域の資源を活用し、誰が何を必要としているのかを掘り下げることが重要。NPO の熱意と大学の協力で地域の発展を目指す。

(5) 春日井市の行政計画等「高蔵寺ニューモビリティタウン構想」

- ・ 産学官連携により自動運転を含む新たなモビリティサービス導入。
- ・ 新たなモビリティサービスと既存交通とのベストミックス（モビリティ・ブレンド）を模索。

- ・ ニュータウンの特性に応じた、ニュータウン版 MaaS の構築を目指す。

(6) 新たなモビリティサービスの社会実装検討

- ・ 「ゆっくり自動運転送迎サービス」（ニュータウンの一部地域）の実施。
- ・ ゴルフカートを利用した地域内移動サービス。車両は7人乗りで、運転者と補助者2名を乗員として、最大5名の利用が可能。専用車両1台で運行。
- ・ 運営は、地域住民による NPO 法人で行っている。予約は電話で行われ、運行管理システムに入力して運用している。（システム導入は市が行った。）
- ・ 運行経費は、年間約120万円。うち利用料収入が20万円、年会費が30万円で、それ以外は事業者等の協賛金で運営している。市からの補助金はなし。（ただし、車両は市からの無償貸出）
- ・ 現在は20人程度（うちドライバー10人）で運営。（少額の謝金あり。）
- ・ 事故等の補償はNPO法人が責任を持つ。
- ・ 当該地域は、以前より自治力の高い地域。3年程度の検討期間を経て、持続可能な体制として住民主体のNPO法人による運営を選択した。
- ・ 利用目的は地域内移動と路線バス停留所への移動が主体であり、民間の交通事業者とのすみわけが行われている。

(7) 新たなモビリティサービスの社会実装検討

「オンデマンド乗合サービス」（乗合タクシー）

- ・ 実証実験として運行。令和6年9月末で実験終了。
- ・ タクシー事業者2社の参加により1台で運行。
- ・ 乗合割引や料金を事前に確定する制度で実施したが、乗合率が伸びず利益が上がらないため民間主体での事業化には至っていない。

(8) 新たなモビリティサービスの社会実装検討

- ・ 春日井版 MaaS ウェブアプリ「move! かすがい」を実施。デジタルチケットでのシティバスの定期券の購入や、公共交通機関の経路検索、オンデマンド交通の配車予約、タクシー予約等が簡単にできるシステムを開発。民間事業者と共同運用。

(9) 新たなモビリティサービスの社会実装検討

- ・ 「モビリティポート」実証実験を実施。
- ・ オンデマンド乗合タクシー、電動シェアサイクルとのサービス連携に加え、電動車いすの貸出を実施し、移動の利便性を高めることにより、高蔵寺ニュータウンの居住に対する価値向上を図ることを目的に約5カ月間実施。（バス乗場案内やバスルート検索機能、商業施設利用チケット（二次元コード）を表示するデジタル掲示板も設置。）
- ・ 「市営バス（かすがいシティバス）」と「オンデマンドバス（ワゴン車）」を運行。運行経費は市営バスが2億円、オンデマンドバスが2千万円程度。

(10) 高蔵寺ニューモビリティタウン構想事業

「デジタル田園都市国家構想交付金」（地方創生推進タイプ）

- ・ 名古屋大学と共同し「デジタル田園都市国家構想交付金」を活用
- ・ このほか名古屋大学では各種補助金を活用する。

〔主な質疑応答〕

Q. 既存のバスへの影響など、問題が解決したものと未解決のものはあるか。

A. 単純な交通空白地かどうかという点では、空白地ではないが、坂が急だということもあり、住民からのニーズはあった。バス停自体は、地域の周りにあるため、交通事業者との住み分けとして、サービスをあくまでエリアの中だけにして、エリア外に出掛けるときには、バスに乗り換えていただくことになる。

距離に応じたサービスの住み分けをしてきたというところがあり、2019 年以降の話でワークショップをしたり、交通事業者にも入っていただいたり、最終的に実装する前は、エリアの住み分けなどに時間をかけて協議したことから、理解いただいていると思っている。

Q. 市からの助成や委託料など、市からの持ち出しはあるのか。

A. 補助金や委託料は出していない。自動運転システムや、運行管理のベーシックな費用をシステム代として、市が業者に出している部分はあるが、運行経費などで補助しているものはない。

Q. 年間どれくらいの収益があるのか。

A. 初年度で 120 万円くらいの収入があった。運賃などの料金、年会費は大体 30 万円くらいで、その他は、基本的に別の協賛金、寄付金で払っている。

Q. 事故のリスクなど、何かあった時についての対応と運営人数について伺う。

A. 事故を起こした責任が全て当該人について、頑張ってやっていた人が何もできなくなるということを避けるため、何かあったときの責任の所在を法人に置くべきということで、法人にしてきた経緯がある。運営人数は 20 数名ほど。組織としてドライバーにエントリーする方が 10 数名ほどで、シフトを組みながら運営している。

○ 所 感

春日井市は昭和 30 年代後半、土地区画整理事業の推進、高蔵寺ニュータウンの建設と住宅都市としての性格が強まり、このため良好な居住環境の形成に重点をおいたまちづくりを進めてきた経緯があった。今後、ますます進む人口減少や少子化、ライフスタイルの変化等、地域公共交通のあり方については、将来的な移動手段の確保など地域課題の解決に取り組む必要があった。

当市との規模や名古屋都市圏の北東部にあるという大きな違いはあるが、地域公共交通政策についての先導的モビリティサービスに関する取組については、令和 8 年度からの次期「大船渡市地域公共交通計画」策定等の参考になった。



視察の様子



庁舎前にて

Ⅱ 名古屋港管理組合

1 名古屋港管理組合の概要

設 立 1951 年（昭和 26 年） 9 月 8 日

名古屋港管理組合は、名古屋港の港湾管理者として設立された特別地方公共団体。名古屋港では、元々、愛知県と名古屋市が整備してきたものを一体的に管理すべきとの議論を経て、両者を母体とする「一部事務組合」形式での設置となり、その行政範囲は 4 市 1 村の複数の行政エリアにまたがるが、この一元的管理が名古屋港の飛躍的発展の基礎となっている。

組 織 管理者は、愛知県知事と名古屋市長が 2 年交替で就任。
議会は、愛知県議会と名古屋市議会より選出された 30 名で構成。
(約 610 名の職員が在籍し、港湾の多岐にわたる業務に携わる)

財 政 令和 6 年度予算 392 億円

名古屋港は、1907 年（明治 40 年）の開港以来、中部地域の海の玄関口として着実な発展を続けてきた。今日ではコンテナ貨物のみならず、バルク貨物完成自動車をバランスよく取り扱う総合港湾として、世界約 170 の国・地域を結ぶ我が国を代表する国際貿易港に成長している。

貿易額	23 兆円（全国の約 11%）
総取扱貨物量	1 億 5,784 万トン（22 年連続日本一を記録）
外貿易取扱貨物量	1 億 905 万トン（24 年連続日本一）
自動車輸出台数	145 万台（45 年連続日本一）

2 名古屋港管理組合議会の構成等

(1) 議 会

愛知県及び名古屋市によって設立された名古屋港管理組合の議事機関として置かれている。

(2) 議員数

30 人（愛知県議会選出議員 15 名及び名古屋市議会選出議員 15 名で組織）

(3) 定例会

年 3 回（臨時会は必要がある場合に特定の事件に限って招集）

(4) 常任委員会

委員会条例第 1 条の規定に基づいて、企画総務委員会及び港営建設委員会が設置されており、議員はそれぞれ一の常任委員にならなければならない。

(5) 特別委員会

委員会条例第 4 条の規定により特定事件に限って、そのつど議会の議決により設置される。決算の審査については、一般会計・特別会計決算特別委員会及び公営企業会計決算特別委員会を設置し、付託することとしている。

3 名古屋港の取組について

◇ 説明 名古屋港管理組合議会事務局長 柴田 尊
議事課長 山川英之
議事課調査係長 瀧 隼人

○ 名古屋港の現状

名古屋港は、日本の航空宇宙産業の集積地である中部地域を背後地として、国際競争力を持つことを使命としている。特にコンテナ物流機能の強化が重要であり、名古屋港は産業や暮らしに必要な資源やエネルギー、食料の供給において重要な役割を果たしている。

名古屋港は広大な面積を持ち、輸出入において重要な役割を果たしている。特に自動車関連の輸出が多く、エネルギーや鉄鉱石の輸入が多い。貨物量の増加に対応するため、施設整備やインフラ整備を進めている。

大きさは東京港と横浜港を合わせた面積よりも広く、輸出の6割は自動車関連。輸入の半分以上はエネルギーや鉄鉱石となっている。

(1) 名古屋港のコンテナターミナルの整備

- ・ 名古屋港ではコンテナ貨物の増加に伴いコンテナターミナルの整備を進めている。
- ・ 特に飛島埠頭と鍋田埠頭において、自動化を実現したターミナルが存在する。

(2) 名古屋港の交通ネットワークの更新

- ・ 名古屋港は交通の要所でありさらなる効率化に向けた道路整備が進められている。
- ・ 特に埠頭間を結ぶ道路の渋滞を解消するための新たな道路計画が進行中。

(3) 名古屋港の活動と取組

- ・ 名古屋港では、海外派遣や名古屋港懇談会、視察会を通じて港の活用メリットを PR し、企業誘致を推進している。
- ・ 安全安心な港湾として、緊急物資輸送岸壁や幹線貨物輸送岸壁の整備を進めている。
- ・ 伊勢湾台風以降の防災施設の整備や、魅力ある交流空間の形成を進めている。
- ・ 名古屋港懇談会は名古屋市内と東京で年1回実施。

(4) ガーデンふ頭と金城ふ頭の開発

- ・ ガーデンふ頭は名古屋港のにぎわい施設として再開発が進められており、金城ふ頭ではレゴランドやリニア鉄道博物館などの交流開発が進行中。
- ・ これらの施設は名古屋港の物流拠点としても重要な役割を果たしている。
- ・ ガーデンふ頭開発基本計画の作成。
- ・ 金城ふ頭は名古屋市が中心となって開発。

(5) 名古屋港の新たな展開

- ・ カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組を進めており、2013 年度以降、2030 年度で 46%の CO2 削減、2050 年度にカーボンニュートラル 100%を目指している。官民一体での取組が進行中である。
- ・ 国土交通省の DX 施策に基づき、自動化ターミナルや遠隔操作 RTG の導入を進めている。
- ・ 将来的には次世代エネルギー拠点や次世代産業のテストフィールドとしての開発が検討されている。
- ・ 自動化ターミナルの導入。
- ・ 名古屋港の物流とインフラ整備。名古屋港は主に近隣のものづくり産業からの貨物を扱っており、道路網の整備が重要。

- ・ 2024 年問題に対応するため、道路網の充実や効率的な物流システムの構築が求められる。
- ・ 津波や高潮に対する防災対策も進められている。
- ・ 名古屋港は近隣のものづくり産業からの貨物がメイン。
- ・ 道路網の整備がトラックドライバーの効率向上に寄与。
- ・ 2024 年問題に対応するためのインフラ整備が進行中。

(6) 名古屋港の漁業と環境問題

- ・ 名古屋港内では漁業権が設定されておらず、漁業活動は行われていないが、港外では海苔の養殖が盛んである。
- ・ 環境問題としては、都市排水の改善により安定している。

(7) 名古屋港の防災対策

- ・ 名古屋港は津波や高潮に対する防災対策を進めており、耐震対策や緊急物資輸送のためのインフラ整備が行われている。
- ・ 住民の緊急避難については都市行政の役割としている。

(8) 名古屋港のコンテナ貨物の増加戦略

- ・ 輸出がメインであり、特にものづくり産業からのコンテナ貨物が重要。
- ・ 産業支援を通じて貨物量を増やすことが求められている。
- ・ 国際的な競争力を維持するため、基幹航路の維持が重要。

※この後、管理組合所有の大型クルーズ船により港湾施設を海上から視察（約 1 時間）

〔主な質疑応答〕

Q. 2024 年問題で、量が増えているのか。

A. 名古屋港は、ものづくり産業の企業から貨物が来るということで、まず道路網の充実とターミナルに入る際にあまり渋滞しないようなシステムを構築して、少しでもトラックドライバーの拘束時間を短くするためにコンテナターミナルの中での効率化、生産性向上を図り、2024 年問題に対応できるような形にしている。

Q. 名古屋港では、港の内側での養殖はやっていないのか。

A. 名古屋港は、港湾区域というところにあり、漁業権は設定されていない。名古屋港外のすぐ近くに、海苔の養殖漁業などはまだ盛んに行われている。大きな河川があり、海水と淡水が混ざるといった良好な漁場で海苔養殖が盛んに行われている。

Q. 津波等に備えて、防波堤とか防潮堤などが作られているのか。

A. 完全に閉じた形ではないが、湾の河口に高潮防波堤があり、特別何かをしているわけではなくても、名古屋湾内から伊勢湾に出ている水によって公害や汚れの原因になっているということは現在ない。

Q. 津波避難対策について関連して、東南海沖地震、南海トラフが想定される中で、いろいろな対策とか、そういった避難想定などはされているのか。

A. 名古屋港は、津波自体の高さは東南海から南海が連動で最悪のケースであっても、津波の高さ自体は、そこまで上がってこないだろうという想定になっている。

名古屋市のほうは、7メートルぐらいだと思うが、伊勢湾台風に対応する高さで位置を高潮、高波と湾内の防潮堤の高さを設定している。

Q. 湾内の耐震強化が関係に関わる計画の中で、住民の緊急避難等を目的とするとは、どういったことか。

A. 緊急避難は都市行政の役割であり、一部事務組合の港湾管理者は、港湾のみを管理するというので、地域行政は担っていないというところがバックボーンにあるので、緊急避難を支援するような、緊急物資輸送などのバックアップ的な役割を果たすということである。

Q. コンテナ貨物を増やすための取組について伺う。

A. ものづくり産業から輸出されるコンテナ貨物がメインになってきており、名古屋港に関しては、そういった産業をいかに支援して貨物を生み出すかというところが、コンテナ貨物を増やす機会と思っていることから、産業を支援する形での物流用地の提供や施設整備に取り組んでいる。

Q. 名古屋港の位置づけは上海などを考えて進むのか伺う。

A. 上海、武漢、韓国などの大きい港は、世界的なコンテナ貨物船、大型コンテナ船が寄港する拠点として位置づけられており、名古屋港とは規模的に10倍以上違う取扱能力である。北米とヨーロッパを結ぶヨーロッパの基幹航路というのは、まだ就航していることから、それを維持するために貨物を十分創出していこうということで、対抗していくのは難しいが、基幹航路の維持に向けた貨物量の確保に努めていきたい。

○ 所 感

「名古屋港の発展の基礎となっているのが、一部事務組合を形成したことである。」と名古屋港湾管理組合の資料にある。全国的には、横浜や神戸のように、普通地方公共団体が港湾管理者となる例が一般的だが、これに対し名古屋港では、愛知県と名古屋市が整備してきたものを一体的に管理すべきとの議論を経て両者を母体とする「一部事務組合」形式を設置し、4市1村の複数の行政エリアにまたがる臨港地区の広さは、日本最大である。他方、名古屋港の広大な空間を眺めて見ると、天然の良港・大船渡港の今後の取組は、市単独ではなく、設備投資や改善、維持管理を実施するにせよ、計画等について、国、県とどのようなコンセンサスを得て進められるかを、考慮することも一案と思われる。



視察の様子



視察の様子
(クルーズ船上にて)



クルーズ船前にて

Ⅲ 静岡県牧之原市役所

1 牧之原市の概要

市制施行	平成 17 年 10 月 11 日
人 口	42,758 人（平成 6 年 4 月 1 日）
世 帯 数	17,373 世帯
面 積	111.69 km ²
産業別人口比率	第一次 11.1% 第 2 次 41.1% 第三次 46.6%
財 政	令和 6 年度一般会計予算 21,700,000 千円 （歳入内訳：市税 35.6%、地方交付税 13.8%、 国庫支出金 11.8%、市債 7.5%、その他 31.3%） 特別会計予算（5 会計）10,171,758 千円

牧之原市（まきのはらし）は、静岡県の中西部、駿河湾の西端に位置し、静岡市より約 33 km、浜松市より約 45 km の距離にあり、東西 10.9 km、南北 20.3 km、面積 111.69 km²。牧之原大茶園を背に、東に駿河湾を望む緑豊かな市。

歴史的には戦国時代に、この地域は進出してきた今川氏・武田氏・徳川氏の戦乱の舞台となった。1758 年（宝暦 8 年）、田沼意次が大名として相良藩の領地を統治し、以後 29 年にわたり田沼時代が続いた。海積み出し港として江戸中期より発展した駿河湾に隣接する各港は、後期には江戸と大坂を結ぶ航路の中継地として、飛躍的に発展し栄えた。明治期には、牧之原地区を中心に茶生産が広まり、経済発展の基盤となった。現在、牧之原市には国宝聖武天皇勅書をはじめ国指定 4 件、県指定 22 件、市指定 81 件の文化財がある。

明治 22 年に市町村制が施行され、2 町 5 村が生まれた。昭和の合併を経て平成の合併では、平成 17 年 10 月 11 日に旧相良町と旧榛原町が合併し、「牧之原市」が誕生した。東名高速道路「相良牧之原 I C」と「御前崎港」、さらに富士山静岡空港と、陸・海・空それぞれの玄関口を持つ市である。

2 市議会の構成等

- (1) 議員定数（現員数） 16 人（15 人）
- (2) 議会費（構成比） 令和 6 年度一般会計予算 149,735 千円（0.7%）
- (3) 政務活動費 なし
- (4) 委員会構成（現員数）
 - ・常任委員会 総務建設委員会（8 人）、文教厚生委員会（8 人）〔任期 2 年〕
 - ・議会運営委員会 6 人〔任期 2 年〕
 - ・特別委員会 議会改革特別委員会（16 人）、議会広報特別委員会（6 人）
- (5) 議会事務局職員数 5 人

3 地頭方漁港における海業推進の取組について

◇説明 牧之原市産業経済部農林水産課長 藤田圭一
 基盤整備係長 中西祐喜
 南駿河湾漁業協同組合
 御前崎本所総務部総務課長 松本匡広
 指導課 池田晃雄

(1) 南駿河湾漁協について

- ・ 南駿河湾漁港は静岡県の中東部に位置している。
- ・ 平成 25 年 1 月に御前崎漁協、地頭方漁協、相良漁協、吉田町漁協が合併。
- ・ 御前崎市、牧之原市、吉田町 2 市 1 町にまたがる広域漁協の誕生となった。
- ・ 正組合員 328 名 ・ 准組合員 2,224 名
- ・ 水揚げ数量 2,559 トン ・ 水揚げ金額 約 27 億円（令和 5 年 12 月末）

御前崎市場 水揚げ高 令和 5 年（1/1～12/31）

漁業形態	魚種別水揚げ（千円）	漁業種類別水揚げ（千円）
遠洋かつお一本釣業 1 経営体	しらす 1,332,075	しらす船びき網 1,332,075
近海かつお一本釣業 1 経営体	かつお・まぐろ 491,884	近海かつお一本釣り 442,637
しらす船曳網漁業 33 経営体	きんめだい 380,796	沿岸一本釣り 519,460
定置網 3 経営体	いせえび 182,105	刺網 202,258
沿岸漁業 150 名	さわら 23,683	定置網 83,447
内、刺網漁業 33 名	その他 246,286	その他 76,952
内、一本釣り漁業 98 名	合計 2,656,829	合計 2,656,829

平成 29 年市場の統合を実施（4 市場⇒2 市場に統合）
 鮮魚→御前崎市場・しらす→吉田市場、御前崎市場



漁獲物を集約した
 ことで魚価が向上

(2) ブランド魚について

- ・ 魚価向上の取組としてブランド魚を立ち上げ、飲食店を中心に PR を実施している。
- ・ 静岡県のブランドとして、御前崎生カツオ・御前崎黒潮キンメを登録している。
- ・ 漁協独自のブランドとして「波乗り鯖」というものを立ち上げた。
- ・ 波乗り鯖は、牧之原市の漁業者がメインとなっており、普通の鯖がキロ 1,100 円ほどのところ、「波乗り鯖」はキロ 3,000 円～4,000 円ほどの値段で取引される、厳しい基準をクリアした商品であり、通常の価格よりも高値で取引されている。
- ・ 御前崎クエは、浜岡原子力発電所の温排水を利用して、クエの完全養殖を御前崎市事業として行っており、観光客の来訪動機に繋がっている。

(3) 藻場を取り戻す活動について

榛南地区の沿岸部は、35 年前まで約 8,000ha という日本最大級のカジメ・サガラメの藻場が広がっていた。しかし昭和 60 年頃から海藻が失われていく現象「磯焼け」がはじまり、平成 12 年にはすべての藻場が消失した。

磯焼けの原因は不明。
磯焼けが回復しないのは、藻食性魚類による食害がおおきな原因というのが近年の調査でわかってきた。

○海藻の種まき（種苗投入）
○海藻を食べる魚を捕獲
○海藻の苗入れ（母藻設置）
○モニタリング調査



取り組んで 25 年
ゼロだった藻場が
870 ヘクタール
まで回復

藻場を取り戻す活動をしている

(4) 榛南海域におけるブルーカーボンについて

- ・ブルーカーボンは漁業者により導入され収益は主に環境保護活動に使われている。
 - ・J ブルークレジットとして 49.1t-CO₂。スギで換算すると 3,507 本分の認証を取得。
- ※ 同規模のヒノキ森林（40 年生）と比較して 8.35 倍の炭素固定量

藻類（カジメ）が二酸化炭素（CO₂）を吸収・貯留することで
大気中の二酸化炭素排出量を減らす。

ブルーカーボンとは、海藻類は光合成により、海中の二酸化炭素を吸収・隔離し、有機炭素として貯留することが近年明らかになった。
森林など陸域のものをグリーンカーボン、海域のものをブルーカーボンと区別するようになった。

藻場はこれまで認識されていた「食料生産の場」、「産卵期や幼稚魚の成育場」としてだけでなく、ブルーカーボンを蓄積する場としても重要であることが明らかになった。
藻場を保全することで、陸上植物と同様に二酸化炭素を固定する機能が発揮されることが期待される。

(5) 南駿河湾漁協の課題

- ・漁業者の減少と担い手不足
- ・主力漁業者の平均年齢が 60 代後半
- ・年々漁業者が廃業している。
- ・新規就業が極めて少ない。
- ・人口が地区外へ流出
- ・交通インフラが整備され多くの企業が進出、高賃金のため就職先として人気。
- ・漁業が昔ほど高収入ではないため、魅力的ではなくなった。
- ・漁獲量の減少
- ・主要魚種（かつお・しらす）の漁獲量減が深刻な問題
- ・令和 6 年は過去最低の水揚げ量
- ・主力漁業者の相次ぐ廃業
- ・平成 29 年 8 月から続く「黒潮の大蛇行」により、しらすの流入が少ない。
⇒かつおの回遊にも影響
- ・漁協としても漁業だけに頼らない、新しい収入の柱が必要だと感じている。

(6) 海業振興計画（地頭方地区の概要）

- ・地頭方地区は牧之原市にあり、人口約 4.3 万人。市内に東名高速道路 IC、御前崎港、富士山静岡空港と陸・海・空の玄関口を持つ。
- ・地頭方地区には 5 つの行政区があり、活性化に取り組む協議会が組織されている

(7) 南駿河湾漁業協同組合地頭方支所について

- ・ 正組合員 65 名、准組合員 391 名
- ・ 漁業種類 定置網、一本釣り、刺網漁、養殖（ワカメ）、しらす船曳網、アジ、キンメダイ、カツオ、タチウオ、カマス、イセエビ、ヒラメ等
- ・ 世界で初めてビタミン B1 の抽出に成功した鈴木梅太郎博士にちなみ、地区の店舗が集結するビタミンフェスタなどを地頭方海浜公園で開催し、イベントを通じて地域振興を進めており、漁業者が参加して魚を販売する取組も行われている。

地頭方漁港海業振興計画（協議会を経て）

- ① マルシェ・軽トラ市での水産物・水産加工品販売
- ② 直売所整備
- ③ 地元水産物の提供施設（レストラン・バーベキュー場）飲食店等整備
- ④ 情報発信施設整備
- ⑤ 海浜公園整備

(8) これまでの経緯（海業へのきっかけ）

- ・ 地頭方地区漁業有志が「地頭方地区が寂れていく地頭方地区を盛り上げたい」と、「海業」を漁業者が水産庁に申請した。
- ・ 水産庁からモデル地区として選定され、海業の振興計画を立案することになった。
- ・ 漁村総研の支援を受け、「地頭方漁港海業振興モデル事業推進協議会」を設置。
構成員：南駿河湾漁協、牧之原市、地頭方地区協議会(町内会)、牧之原市商工会
アドバイザー：漁村総研、静岡県、静岡県漁連

(9) 現在の状況

静岡県に、静岡県海業推進本部という組織体制ができた。

これは水産庁から静岡県内で他に 4 つの海業を推進している地区があり、地頭方漁港含め、5 か所の海業を取り組む地区を支援していただいている状況。

① 軽トラ市イベント開催

- ・ 地区協議会が主催する「ビタミンマルシェ」（年 3 回開催）に漁協・漁業者が出店。定置網の鮮魚販売、未利用魚の串揚げ、浜焼き等を販売。

② 飲食施設の開設

- ・ 地頭方漁港すぐそばで、鮮魚店を営む企業が海浜公園内の鮮魚店&飲食店設置に興味を示しており、現在協議中。
- ・ キッチンカーを導入し、設置予定場所で販売することも検討。

③ 直売所及び情報発信施設の開設

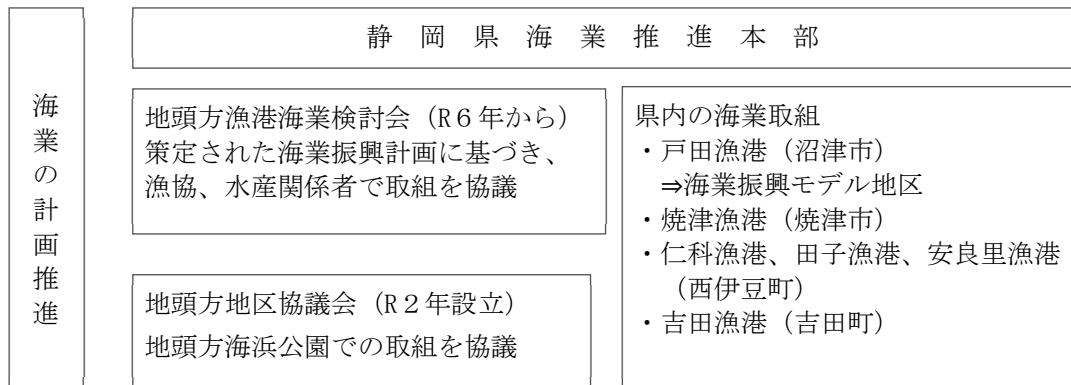
- ・ 地頭方漁港すぐそばで、鮮魚店を営む企業が海浜公園内の鮮魚店&飲食店設置に興味を示しており、現店舗を残し、仮設店舗で試験運用することも検討。
- ・ 観光客向けより、地元住民が身近に使えるお店を目指す。

④ 釣り堀の開設

- ・ 地区協議会が主催する「ビタミンマルシェ」（年 3 回開催）に漁協・民間企業が出店。

⑤ 地頭方海浜公園の再整備

- ・ 地元住民が気軽に利用できる公園整備を市が主導となり目指す。
- ・ 多目的グラウンドは全面芝生化が完了。
- ・ 生い茂っていた雑草は、地元町内会有志で刈取り実施。
- ・ ビーチエリアには仮設の水上バイク揚降施設が設置される見込み。



〔主な質疑応答〕

Q. 駿河湾は深海魚も捕れるが、駿河湾の海洋深層水の利用について伺う。

A. 駿河湾は3,000mくらいの深さがあるので、駿河湾の海洋深層水は栄養が豊富であり、海藻の栽培に利用している。

Q. ブルーカーボンの申請で、実際どれぐらいの収益があるのか。

A. フルクレジットは、令和4年度の実績が49.1トンで、令和5年度も申請をして、40.1トンのクレジットの取得をしている。

企業に販売をする形で行っており、令和4年度は約140万円の収益があり、モニタリングの費用として使用している。

Q. 必要経費はどれぐらいになるのか。

A. 大体3割ほどである。

Q. 牧之原市として、こういった関わりをされているのか。

A. 地頭方漁港は、農林水産課と公園整備課に関わりがある。防潮堤の整備ということで、市の担当課が協議に入っている。また沿岸活性化計画というのがあり、牧之原市は海岸線を15キロ抱えていることから、静波地区から地頭方地区を含め、5地区ごとに計画を立てているような形になっている。地頭方地区は、沿岸活性化計画と海業という計画があるという状況になっている。

Q. 調整を行うのが自治体の役割だと思うが、水産系で進めるのか、観光系で進めるのか。

A. 元々のコンセプトが、静波地区はスポーツの目的でサーフィンをしているようなところがある。地頭方地区は、マリンスポーツ、ジェットスキーをやれるのが地頭方の人し

かないので、そういうところも見て活性化させていく、地区ごとのコンセプトに合わせたというところで動いている。

Q. モデル地区の事業について伺う。

A. ハード面の整備はできない事業で、専門家の派遣計画を立てる支援メニューである。

Q. 漁業の収益が減った分を、若い人たちが海業などの活動で収益を増やしていきたいということなのか。また、今後も海業は産業として継続していけるのか。

A. 漁獲量は、地球規模で環境の変化に対応していく必要があり、水産庁もそれを受けて、海業の推進に取り組んでいるが、現状は漁業者が減り、漁獲量も減っている。静岡県でも沼津市や伊豆市のほうは、漁業もやりながら釣船も行い、観光もやるというような形でうまく生活している方がいるが、地頭方地区は、ほぼ漁業一本で食べている方がほとんどで、漁業以外のことをやることに非常に抵抗がある地区ではある。

ただ、若い漁業者は自分の将来に危機感を持っていて、漁業だけでは食べていけないから何をすればいいのかということで、今回、海業についてやってみようということになり、海業での活動を見ていくしかないと考えており、まずは推進をしていきたいと考えている。

○ 所 感

牧之原市ならびに南駿河湾漁業協同組合の背景として、海洋環境の変化等による全国的な不漁や漁業者の高齢化と担い手の不足を挙げている。

藻場を取り戻す活動、ブルーカーボンは漁業者により導入され、環境活動に使われており、漁業者自らが主体的に活動に参加をしている。

そして、海を持つそれぞれの土地にある地域資源の価値や魅力を活用する取組として、ブランド漁の立ち上げなどにも取り組んでいる。

「海業」は、国内外からの多様なニーズに応えることにより、地域の賑わいや所得と雇用を生み出すことが期待されるものとして示されている。その海業推進へのきっかけとなる背景をふくめ、当市の特色を踏まえた取組を進められるよう検討していく。



視察の様子



議場にて

以上、令和7年1月21日～23日に実施いたしました、産業建設常任委員会行政視察の報告書といたします。

令和7年9月

大船渡市議会議長 伊藤力也様

産業建設常任委員長 西風雅史