

産業建設委員会 所管事務調査報告書

産業建設委員会では、令和４年度の所管事務調査事項を下記のとおり決定し、調査研究を実施いたしました。以下その概要を報告いたします。

1 調査事項

- (１) 土地利用と企業誘致について
- (２) 官民共創による暮らし目線の地域交通について
- (３) モータースポーツ振興を通じた地域の活性化について
- (４) 雨水対策について

2 委員構成

委員長	山中 智博	副委員長	池田 憲彦
委員	森 喜代造	委員	大杉 吉包
委員	池上 茂樹	委員	水谷 進
委員	中村 浩		

3 調査活動概要

令和４年７月４日 委員会

執行部から調査事項の現状を聴取

- (１) モータースポーツ振興を通じた地域の活性化について
- (２) 土地利用と企業誘致について
- (３) 官民共創による暮らし目線の地域交通について
- (４) 雨水対策について

令和４年７月２５日～令和４年７月２７日 行政視察

視察先及び内容

- ・岐阜県美濃加茂市 「土地利用と企業誘致について」、「地域交通について」
- ・岐阜県高山市 「地域交通について」
- ・富山県射水市 「土地利用と企業誘致について」

令和４年８月１日 委員会

行政視察を終えての意見交換及び調査事項の論点整理

- (１) 土地利用と企業誘致について

(2) 官民共創による暮らし目線の地域交通について

令和4年10月11日 現地視察及び委員会

視察先及び内容

- ・渚雨水ポンプ場及び稲生中央第2排水区水路 「雨水対策について」
- ・鈴鹿商工会議所青年部 「モータースポーツ振興を通じた地域の活性化について」

委員会

現地視察を終えての意見交換及び調査事項の論点整理

- (1) 雨水対策について
- (2) モータースポーツ振興を通じた地域の活性化について
- (3) 土地利用と企業誘致について
- (4) 官民共創による暮らし目線の地域交通について

令和4年11月7日 委員会

調査事項のまとめ

令和4年12月12日 委員会

委員会所管事務調査報告書最終確認

4 調査研究の結果

(1) 土地利用と企業誘致について

—鈴鹿市の現状—

企業誘致について、本市では、鈴鹿市工業振興条例に基づく様々な奨励制度を活用し、新たに進出した企業はもとより、既存企業についても、研究機関の増設や他市にある工場を本市へ集約することに対して支援を行っている。

その結果、平成27年度から令和3年度までに本市に工場等を新たに立地したり、研究機関の増設や他市にある工場を本市へ集約し、操業した企業は10社となり、現在、市内の工業団地はほぼ完売している。

令和2年1月に認可された鈴鹿PAスマートIC周辺土地区画整理事業は、面積17.7ヘクタールの工業団地を造成しており、令和5年度の完成を目指し、現在は本地区における道路、水路等の公共施設の整備と企業を誘致するための宅地造成が進められている。

本市では、こうした道路交通網の整備に伴い、生産性の高い地域への産業集積や新たな雇用の創出を図るため、企業誘致に向けた活動を行っており、令和3年度にはPR動画やリーフレットを作成している。

令和4年度は、国内の製造や物流企業など2,000社を対象にアンケート調査を実施し、各企業の移転や新設等の動き、アンケート結果の分析を行う予定である。また、市内の企

業に対してもアンケート調査を実施し、市内のどのエリアを産業集積として期待するか、移転や新設等の把握と検証に努めている。

次に、土地利用について、本市では、市の都市計画の基本的な方針として鈴鹿市都市マスタープランを定めている。鈴鹿市都市マスタープランでは、基本理念から将来都市構造を設定し、具現化するため、土地利用方針を定めている。

将来都市構造は骨格軸、拠点、ゾーン・エリアの3要素で構成し、骨格軸は道路や鉄道等のネットワーク、拠点は都市機能の充実・強化を図るまちの核、ゾーン・エリアは概ねの機能で面的に区分して土地利用の方向性を示している。

また、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、都市計画法第7条に基づく区域区分を都市計画決定し、市内を市街化区域と市街化調整区域に分けている。

現在、市街化区域では適正な土地利用が行われており、企業立地に適した未利用地が不足している状況であり、企業誘致は主に市街化調整区域で進められている。

市街化調整区域で工業団地を造成する場合、都市計画法に基づく開発許可を受ける必要がある。

本市では、周辺の土地利用との調和を図りつつ、一定水準の市街地形成を確保するため、鈴鹿市都市マスタープランに則した箇所において、地区計画制度を活用しながら企業誘致に対応している。

なお、現在の鈴鹿市都市マスタープランは平成28年4月から運用しており、計画期間が令和5年度をもって終了することから、令和4年度、令和5年度にかけて、改定作業を行うとしている。

—視察概要—

(1) 岐阜県美濃加茂市

美濃加茂市では、三大都市圏、北陸圏へのアクセスが容易であることなどの交通アクセスの利便性、固く安定した地盤であることなどの優れた防災性、愛知県と近接していることなどの労働力の確保の有利性等の市の特徴を効果的にアピールすることで企業誘致につなげているとのことであった。

工業団地の整備における支援としては、国庫補助事業を活用し、土地区画整理事業に対して公的施設や上下水道管の整備等への支援を実施している。

しかし、新たな工業団地の造成に適した丘陵地に限りがあること、市の財政状況を鑑みると潤沢な支援の実施が困難であることなどにより、現在、新たな工業団地の整備が課題となっている。

そのため、岐阜県の工場用地開発可能性調査事業委託業務を活用し、工業団地の候補地に係る調査等を民間事業者へ委託し、その結果を都市マスタープランへ反映するとともに、美濃加茂インターチェンジ周辺の特定期間制限の緩和等を行っている。

また、働き方改革や職住近接などの社会動向に対応するため、現在、サテライトオフィスの誘致、大卒者の就職先となり得る企業の誘致に取り組んでいるとのことであった。

(2) 富山県射水市

射水市内には国際拠点港湾である富山新港があり、その背後地を含め、市内には 11 か所の工業団地等があり、そのうちの 8 か所は全ての区画が分譲済みで、分譲中の工業団地等を含め、全体の 97.6%が既に分譲されている。

こうした高い分譲率を誇っている要因としては、企業誘致を担当する職員が、市内外を問わず、金融機関、建設業者等を訪問し、工業団地を分譲中であることや、射水市の立地条件、生活環境をアピールするなどの営業活動を積極的に行っているとのことであった。

また、企業立地を推進するための取組として助成金を交付しており、中でも、滞在型観光の実現に向けて、ホテル等の宿泊施設の立地促進を図るための助成金制度を設けている。

さらに、富山県や近隣の地方自治体と連携することで、市単独では実施が困難な大きなイベントの開催が可能となり、展示会への共同出展や合同企業説明会等のイベントを開催している。

しかし、市内には多くの企業が立地しており、有効求人倍率も高いものの、立地企業の多くが金属製造業であり、市民が希望する職種とのズレが生じていることから、人材の育成、確保を図っているとのことであった。

—まとめ—

現在の鈴鹿市都市マスタープランの計画期間が令和 5 年度をもって終了することから、その改定に当たっては、今年度に行う企業アンケートの結果等も踏まえ、民間活力を活用して土地利用を促進できる計画となるよう取り組まなければならない。

工業団地の整備について、民間事業者が開発を行う場合であっても、行政が適切に情報を把握し、必要な指導を行い、主導的に整備を促進していかなければならない。

企業誘致について、本市に企業を誘致するためには、職員が積極的に金融機関、建設業者等に赴き、立地場所を求める企業に係る情報を収集するなどの取組を行う必要がある。

今後は、これまでのような工場等の誘致だけでなく、中心市街地へのサテライトオフィス等の誘致も検討し、多様な企業の誘致を図る必要がある。

企業誘致に係る PR を行うに当たっては、本市の立地条件、奨励制度をはじめ、福祉分野、教育分野等における特性も効果的にアピールし、誘致企業の従業員の生活環境においても本市を選んでいただけるよう取り組まなければならない。

また、県等との連携を検討し、本市単独では実施することが困難な大規模なイベントの開催、企業誘致に係る展示会への共同出展等により、更なる企業誘致の促進に取り組む必要がある。

(2) 官民共創による暮らし目線の地域交通について

—鈴鹿市の現状—

令和3年11月から、国では国土交通省が事務局となってアフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会が開催されている。当該研究会は、感染症を契機に人々の暮らしをめぐる環境や価値観が大きく変わる中、地域交通の持つ価値や役割を見詰め直し、移動サービスの質・持続性を向上するため、官民や分野にとらわれない地域の多様な関係者による共創に関して研究を行うために設置された。

研究会では、コミュニティを核とした暮らし目線の交通の実現のため、①医療・介護、子育て・教育、商業、エネルギーなどの他分野との連携の推進、②本源的な生活ニーズを意識したソーシャルビジネスへの立ち返りの推進、③公共交通と多様な輸送資源との掛け合わせの推進の3つの施策を推進している。

本市では、昨年度、鈴鹿市地域公共交通計画の策定に当たり、市民へのアンケートを実施し、本市の地域交通における課題として、①高齢者等の移動に制約がある市民の移動手段の確保、②移動ニーズに対応した使いやすい地域公共交通の実現、③地域の力や資源を有効活用した持続可能な地域公共交通の実現、④地域公共交通に対する意識の醸成の4点を設定した。

また、鈴鹿市総合計画や鈴鹿市都市マスタープランを踏まえ、本市の地域公共交通の将来像を、「行政・事業者・地域のみんなで利便性の高い地域公共交通を「使い」、「つくり」、「守り育てる」と設定しており、この将来像を実現するための基本方針の一つが、「多様な移動ニーズに対応した地域公共交通の確保」である。

今後は、こうした課題や将来像の実現を目指し、公共交通空白地域や高低差がある地域、高齢化が進む地域等において既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズにこたえるため、既存の地域公共交通の運行経路、ダイヤ等の見直しを行い、利便性の向上を図るとともに、新たな移動手段の導入についても検討を行い、地域の実情に応じた移動手段を確保していくとしている。

—視察概要—

(1) 岐阜県美濃加茂市

美濃加茂市では、市のコミュニティバスとして「あい愛バス」を運行している。あい愛バスは、平成29年度まで週2回1日3便を運行していたが、それを大きく見直し、原則として9路線を1日8便、14台の車両で毎日運行することとし、運賃は距離を問わず100円とした。その結果、コミュニティバスの利用が高まり、令和3年度はコロナ禍においても過去最高の年間利用者数となった。

こうした市民の利便性の向上のため、「おしゃべり喫茶」と名付けた意見交換会を開催して市民からの意見を伺い、それに応じてダイヤ改正等を行っている。

また、バスを利用して移動することにより、健康増進につながるという研究もあることから、バスの利用促進のため、中学生以下の子どもたちや、障害者手帳の所有者とその介護者、65歳以上の市民で運転免許証の自主返納者の運賃を無料としている。

加えて、乗り方教室や「バス停カードを集めよう」と題したイベント等の開催、高校生に対する通学へのバス利用に向けた PR 活動などにより、市民へのバス文化の定着を図っている。

課題としては、路線の創設、バス停の増設などにより、鉄道駅から 1 キロメートル、バス停から 500 メートル以内の人口カバー率 95%を達成したものの、今なお一定の交通空白地帯が存在することや、運行に要する経費に係る市の負担が増大していることなどがある。

今後、地域内移動の不便さを解消するため、先進技術を活用したオンデマンド交通の導入に向けた検討を進めるとのことであった。

(2) 岐阜県高山市

高山市では、地域公共交通として、地域内の移動を確保して幹線との接続を図る地域バスである「のらまいカー」、中心市街地の公共施設や病院、商店街、観光施設などを短時間で運行する中心市街地バスである「まちなみバス」、市街地外縁部の市営駐車場と古い町並を連絡する観光特化型バスである「巧バス」を運行している。

運賃は距離を問わず 100 円であるが、バスの利用促進のために様々なサービスを実施しており、小学生、中学生、高校生には「ヤングパスポート」という無料利用券を配付し、65 歳以上の方や障害者手帳の所有者、難病療養者には年間 6,000 円で乗り放題となる「おでかけパスポート」を販売し、また、65 歳以上の市民で運転免許証の自主返納者には「おでかけパスポート」を 1 回に限り無料で交付するなどの取組を行っている。

また、地域バスである「のらまいカー」の運行ルートについて、地域からの要望に応じて見直しを行い、買い物や通院等を地域内で完結することが困難な地域においては、地域外の最寄りの商業エリアまで路線を延伸するなどして利便性の確保を図っている。

課題としては、美濃加茂市と同様に、運行に要する経費に係る市の負担が増大していること、店舗の閉店等により居住地域で買い物ができなくなるなど、日常生活における移動範囲に変化が生じていること、情報通信技術等の地域公共交通における新たな技術の活用が必要とされていることなどがあるとのことであった。

—まとめ—

コミュニティバスについて、現在、本市のコミュニティバスの運賃は未就学児が無料となっているが、その対象者を見直し、小学生、中学生や 65 歳以上の運転免許証返納者の運賃を無料とすることでコミュニティバスの利用を促進する必要がある。

また、地域のイベント等で市民がコミュニティバスに触れ合える機会を設け、生活手段としてのコミュニティバスが市民に定着するよう市民意識の醸成に取り組まなければならない。

本市では、利用者数の少ないコミュニティバスの路線は運行する便を減少させることが多いが、必ずしも運行本数を減少させるのではなく、地域住民のニーズを把握できるよう

な取組を実施した上で、要望のある時間帯、路線には積極的にコミュニティバスを運行させるなどの更なる改善を行う必要がある。

コミュニティバスの運行の見直しに当たっては、民間路線バス等の市内の公共交通を組み合わせた移動手段の確保、福祉部門をはじめとした市内の連携や民間企業等との連携などの官民共創の促進により、各地域の移動ニーズに対応できるよう多様な交通手段を視野に入れて使いやすい地域交通の実現に取り組んでいかなければならない。

また、市内の公共交通の活用にあたっては、先進技術を活用したオンデマンド交通等の新たな手法の導入を検討し、市民の利便性の向上に取り組む必要がある。

(3) モータースポーツ振興を通じた地域の活性化について

—鈴鹿市の現状—

本市では、昭和 37 年 9 月に鈴鹿サーキット国際レーシングコースが完成し、平成 16 年にモータースポーツ都市宣言を行った。それ以降、モータースポーツに係る振興策として、平成 20 年に鈴鹿 F1 日本グランプリ地域活性化協議会の設立、平成 21 年に F1 ジュニアピットウォークの実施等の様々な取組を行ってきた。

近年、モータースポーツを取り巻く環境が変化し、バーチャルな e モータースポーツへの関心が高まっており、既存のリアルなレースに加え、新たな手法でモータースポーツの魅力を発信するチャンスであることから、e モータースポーツに係る取組を促進している。

モータースポーツ振興を通じた地域の活性化には 3 つの要素があり、第 1 にシビックプライドが挙げられる。市外の方から見ると、「鈴鹿」のイメージはモータースポーツのまちであり、市民もまた、本市について問われた際は F1 グランプリや 8 時間耐久ロードレースが開催されるサーキットがあるまちであると答えることが多い。こうした認知を得ていることが市民としての誇りとなり、さらには住み続けたいという思いにつながると考えられる。

第 2 に経済効果が挙げられる。平成 18 年に百五経済研究所で F1 グランプリの経済効果を調査したところ、本市への経済効果は 76.9 億円であるとの結果が出た。現在の経済効果は当時とは異なると考えられるが、平成 18 年当時の結果を鑑みても、やはりレースが開催されることによる経済効果は非常に大きいことから、モータースポーツの開催が地域の活性化につながるということを意識してモータースポーツ振興に取り組む必要がある。

第 3 に更なるブランド力の発信が挙げられる。e モータースポーツを促進することにより、リアルなレースには関心がなく、これまで本市に関わりがなかった方にも、バーチャルな e モータースポーツを通じて本市に興味を持っていただくとともに、鈴鹿サーキット国際レーシングコース、ひいては鈴鹿市を訪れていただけるような取組を実施し、新たなファン層の獲得により、更なる地域の活性化につなげる必要がある。

—視察概要—

(1) 鈴鹿商工会議所青年部

鈴鹿商工会議所青年部の会長、副会長、専務理事、理事、ネクサス委員会担当者から話を伺った。

鈴鹿商工会議所青年部では、モータースポーツ振興を通じた地域の活性化のため、昭和63年度から様々な事業を行っている。昭和63年度に8時間耐久ロードレースの前夜祭イベントを開催し、その翌年度からは当該イベントを「出会いふれあいフェア」と名付けて実施するとともに、平成6年度からはF1グランプリにイベント等で参加し、「バイクであいたいパレード」、「F1マシンデモ走行」、「鈴鹿BOXKARTグランプリ」など、様々なイベントを開催している。

近年は、台風、新型コロナウイルス感染症の影響により、イベント等を開催できなかったが、令和4年度は5年ぶりに「バイクであいたいパレード」を開催し、全国からライダーが集まり、約360台のバイクによるパレードを行った。

また、鈴鹿商工会議所青年部ネクサス委員会には、本市在住のモトクロスライダーであり、鈴鹿と・き・め・きモータースポーツ大使を務める小島庸平氏が所属しており、小島氏は、モータースポーツ振興を通じた地域の活性化のため、小学校への訪問やお仕事体験等を実施し、バイクの体験搭乗など、子どもたちがモータースポーツに触れる機会の提供に取り組んでいるとのことであった。

—まとめ—

令和4年度は、3年ぶりにF1日本グランプリが鈴鹿サーキット国際レーシングコースで開催され、3日間でのべ20万人が来場するなど、モータースポーツへの関心の高さが感じられたものの、現在、市内で行われているモータースポーツに係るイベントの多くは鈴鹿サーキットの園内で開催されており、市内の商店街や市民との関わりが少ないことが課題となっている。

このため、今後、鈴鹿サーキットの賑わいが市内全体の経済活性化につながり、「モータースポーツのまち鈴鹿」の都市ブランドが確立できるよう、行政をはじめ鈴鹿市観光協会、鈴鹿商工会議所青年部、鈴鹿サーキット、自治会等の関係者を交えて協議を行い、様々な行政課題の解決に向けた取組を行う必要がある。

近年、eモータースポーツへの関心が高まっていることから、リアルなモータースポーツだけでなくバーチャルな取組も促進し、更なるシティセールスに取り組んでいかなければならない。

また、これからの鈴鹿市を支える子どもたちがモータースポーツへの関心を持つことが将来に向けたシビックプライド、つまり郷土に対する誇りや愛着の形成のためには重要であることから、小中学校の児童生徒が鈴鹿サーキット等でリアルなモータースポーツに触れる機会を設けるほか、鈴鹿市役所本庁に設置しているレーシングシミュレーターの体験搭乗を行うなど、モータースポーツが文化として根ざすための取組を進める必要がある。

(4) 雨水対策について

—鈴鹿市の現状—

本市では、平成 31 年 3 月に策定した鈴鹿市総合雨水対策基本計画に基づき、雨水対策事業に取り組んでいる。これは、本市における浸水被害を軽減するため、雨水対策事業の中長期的な課題に対する対応策を検討し、河川事業と下水道事業の一部に位置づけられる雨水事業を一体とし、総合的な雨水対策計画として策定したものである。

近年の浸水実績降雨では、平成 24 年 9 月 30 日の最大時間雨量 92 ミリメートルが最大の雨量となっていることから、この雨量に対して床上浸水被害を防止することを目指し、雨水対策に取り組んでいる。

雨水対策の推進に当たっては、浸水被害を軽減することにより市民の生命・財産を守ることを基本理念とし、整備の優先順位を設定した上で、計画した施設整備の実施、流出を抑制させるための流域の保水・遊水機能の活用及びハード対策だけでなくソフト対策も併用することを基本方針としている。

そのため、重点地区（A ランク）の地区を対象に事業を実施しており、おおむね 10 年の中期的に、ハード対策として重点地区内における河川や下水道雨水幹線の整備、沿岸部の排水を強化するためのポンプ増強のための施設整備、ソフト対策として排水機場の維持管理、雨水の流出抑制のための水田・ため池の保全、河川カメラ・水位計を活用した情報把握等について、関係部署と調整を図り、実施していく方針である。

—視察概要—

(1) 渚雨水ポンプ場、稲生中央第 2 排水区

渚雨水ポンプ場は、伊勢湾に面した低地帯であり、宅地化やゲリラ豪雨により度々浸水被害が発生している渚地区において、浸水を解消し、住環境の整備を行うことを目的として整備されたものである。排水機能に必要な設備は、津波浸水時にも排水が可能となるよう、津波推定水位以上に設置しているほか、津波の波圧でも崩壊しないよう構造を補強している。渚排水区からの水は当該ポンプ場に流入し、最終的には、放流渠を通り堀切川に排出されるところである。

稲生中央第 2 排水区について、当該排水区は周辺地域の最下点となるため、大雨により排水路が飽和状態となり、度々道路浸水被害が発生していることから、浸水を解消し、住環境の整備を行うことを目的として、全長約 240 メートルにわたって水路拡幅を実施している。令和 3 年度から令和 6 年度にかけて水路の拡幅工事を行い、令和 7 年度に道路の舗装工事を行って全体工事が完了する予定となっている。当該水路に流入した水は、稲生新川に排出され、最終的には堀切川に合流するところである。

—まとめ—

浸水被害が発生している地域において、浸水を解消するため、ポンプ場や側溝・水路の整備を進めることは、市民の住環境の改善につながるものであり、非常に意義深く、今後も積極的に整備を続ける必要がある。

その一方で、浸水被害が発生している地域の水路等を整備しても、幹線に当たる河川等の整備が適切に行われていなければ雨水対策の効力が発揮されないため、水路整備とともに幹線に当たる河川等の整備について、着実に進めていかなければならない。

また、民間事業者等が宅地開発を行う際には、浸水被害の発生が予見されるか否かを事前に検討し、対策が必要な場合には適切に指導を行い、公道への浸水被害予防のため、調整池やマスの設置など雨水の流出抑制を実施する必要がある。

渚雨水ポンプ場は、津波の水位、波圧にも耐え得るよう整備していることから、今後、関係部署と連携し、津波発生時に渚地区の住民が避難する津波避難ビルとして活用するなど、新たな施設の活用方法を検討してはどうかとの意見があった。

5 市行政への提言

以上の調査研究を踏まえ、次のとおり提言する。

1 土地利用と企業誘致について

①鈴鹿市都市マスタープランの改定に当たり、土地利用が促進される計画となるよう民間企業への調査結果等を反映すること。

②企業誘致について、工場等だけでなくサテライトオフィス等の誘致も視野に入れて本市の特性を効果的に PR するとともに、金融機関等を訪問して企業の動向を積極的に情報収集し、県等とも連携することで多様な企業の誘致に取り組むこと。

2 官民共創による暮らし目線の地域交通について

①地域住民の実情に応じてコミュニティバスの路線やダイヤ、運賃体系等を抜本的に見直すこと。

②福祉部門をはじめ市内での連携や、民間企業等との共創によって多様な移動ニーズにこたえる地域交通の実現を図るとともに、オンデマンド交通等といった新たな手法も導入し、市民の利便性の更なる向上に取り組むこと。

3 モータースポーツ振興を通じた地域の活性化について

- ①モータースポーツ振興が市内全体の経済効果に波及するよう産学官金等の関係者を交えた新たな協議の場を設けるとともに、e モータースポーツによる新たなファン層の獲得など更なるシティセールスに取り組むこと。
- ②小中学校の児童生徒がモータースポーツや e モータースポーツに触れる機会を設けるなど、モータースポーツが文化として根ざすように取り組むこと。

4 雨水対策について

- ①浸水被害が発生している地域の浸水の解消のため、ポンプ等の施設や側溝・水路等の整備を図り、併せて、流入する水が最終的に排出される幹線河川等についても、着実に整備を行うこと。
- ②雨水の公道への流出抑制や市街地における浸水被害の予防を図るため、事業者による宅地開発等の際には行政が適切に指導を行うこと。