

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3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) 市内経済の活性化に向けた取り組みについて
- (2) 次世代公共交通システムについて

2 委員構成

委員長	宮本 正一	副委員長	田中 通
委員	前川 申龍	委員	太田 龍三
委員	明石 孝利	委員	宮木 健
委員	大西 克美		

3 調査活動概要

令和3年7月5日 委員会

執行部から調査事項の現状を聴取

- (1) 市内経済の活性化に向けた取り組みについて
- (2) 次世代公共交通システムについて

令和3年8月2日 現地視察及び委員会

視察先及び内容

- ・ものづくり産業支援センター 「市内中小企業への支援内容について」
- ・一ノ宮地域づくり協議会 「一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験について」

委員会

現地視察を終えての意見交換

令和3年9月28日 オンライン視察及び委員会

視察先及び内容

- ・国土交通省中部運輸局三重運輸支局 「地域公共交通について」

委員会

執行部から調査事項の説明を聴取

オンライン視察を終えての意見交換

令和3年10月4日 現地視察及び委員会

視察先及び内容

・鈴鹿商工会議所 「市内産業の現状について」

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

令和3年11月1日 委員会

調査事項のまとめ

令和3年12月13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) 市内経済の活性化に向けた取り組みについて

—鈴鹿市の現状—

【市内経済の状況】

本市における新型コロナウイルス感染症の影響を起因とした信用保証付き融資制度（セーフティーネット保証制度）の認定手続きは、令和2年2月から令和3年3月末までの14か月で2,260件に上った。リーマンショック時の2年間（平成20年度、21年度）で1,482件だったことと比較しても今回の新型コロナウイルス感染症が多くの事業者に影響を及ぼしていることが分かる。業種別認定件数としては、飲食業で199件、建設・土木業で681件、卸売り・小売業で383件、製造業で338件など、幅広い業種で資金融資を受けて事業を継続している状況である。

【本市独自の経済対策】

本市が独自に実施した経済対策には、鈴鹿市プレミアム付商品券（すずかまるごと応援券「すずまる」）の発行、住宅リフォーム補助金、緊急家賃等給付金、モノづくり企業感染症対策応援事業費補助金、鈴鹿市時間短縮営業協力金、飲食業及び宿泊業を対象とした事業継続サポート給付金がある。

【中小製造企業への支援】

ものづくり産業支援センターでは、企業訪問、現場支援、人材育成を柱とし、中小製造企業の困りごと解決に向けて活動を続けている。企業OB等の専門アドバイザーが、市内を4地区に分け、1班2人で中小製造企業の経営状況の聴き取り、現場支援依頼の有無、センターからの情報発信などの目的で、月2回（80件程度）巡回訪問している。

【鈴鹿市工業振興条例に基づく各制度の活用状況と効果】

平成28年度に鈴鹿市工業振興条例を改正し、工場等設置奨励金をはじめとして用地取得費助成金、利子補給金、雇用奨励金、緑化推進助成金の奨励制度を運用している。また、

工場等設置奨励金の制度として、対象企業へは、本市への配置転換も含めて常用雇用者数の増員を要件としており、パートや人材派遣など非正規も含めると相当数の雇用機会が創出されている。本市への工場の新設、増設を契機に立地協定や地域連携協定を締結している企業もあり、本市とのしっかりとした関係性を築くこともできている。

【キャッシュレスの取組】

三重県キャッシュレス推進方針に基づく取組について、令和元年10月に三重県が公表した「三重県キャッシュレス推進方針」は、小売業におけるキャッシュレス比率50%の目標を掲げている。観光施策として、観光地におけるキャッシュレス化実証事業を、県が事業主体となって実施し、本市においては令和元年の鈴鹿F1日本グランプリの開催期間中に白子と平田町駅周辺の商店街及び鈴鹿サーキットにて行い、キャッシュレス導入による効果を検証した。また、市民への広報として、キャッシュレス・ポイント還元事業について、広報すずか令和2年2月5日号にて、周知を図っている。

—視察概要—

(1) ものづくり産業支援センター

ものづくり産業支援センターでは、中小製造企業に寄り添い、企業OB等の専門アドバイザーが豊富な知識と経験を生かし、現場支援のアドバイスや人材育成の講師として活動している。専門アドバイザーは現在35人（視察時点）で、現場や経営・管理の困りごとに関する支援活動を行っている。また、専門アドバイザーは、市内企業への巡回訪問活動、支援活動を通じて、市内企業と行政間の情報収集、情報提供の役割も担っている。

同センターでは、巡回訪問活動、人材育成のほかに、困りごと解決の橋渡しとして企業間のマッチングなどを行い、市内企業の輪づくり活動として毎年企業交流会を開催している。市内企業が活性化することにより、本市のものづくり産業の基盤強化につながっている。これからも新規の支援企業を増やしていきたいとのことだった。

視察後、委員から「今後さらに企業同士の連携が重要になってくる」、「新しい企業が本市に設立できるような支援を期待する」、「事業規模に応じた支援が必要ではないか」、「産学官などの外部との情報交換を進めていくことも必要ではないか」等の意見があった。

(2) 鈴鹿商工会議所

商工会議所職員及び、飲食業、社交飲食業、宿泊事業者の代表から話を伺った。

まず、2021年上期（1～6月期）の景気動向調査の結果は、前期調査（2020年7月～12月期）と比較すると、改善は見られるものの、新型コロナウイルス感染症の影響が長期化している現状がうかがえる。業種別に見ると、特に飲食業が緊急警戒宣言による人流の抑制や時短営業の要請、まん延防止等重点措置に指定されたことによる酒類提供の自粛など大きな影響を受けている。

次に、市内の飲食業については、コロナ禍における時短営業の影響を受けており、リバウンド阻止期間（令和3年10月1日～14日）においては、みえ安心おもてなし施設認証制度の承認を受けている場合は、通常の店舗より1時間延長して夜9時までの営業ができ

るが、認証を受けるまでに時間を要するとのことである。また、キャッシュレス推進方針に基づき、キャッシュレス決済の導入を行ったが、決済手数料の無料期間が終了し、今後は手数料がかかってくるため、負担が大きくなるとのことである。宿泊業については、令和元年度と比較すると、客数が50%程度落ち込んでおり、国体が中止になったことによる支援金の補助はあるが、市内ではテレワークプランの需要もほとんどなく、厳しい状況であるとのことである。

視察後、委員から「新型コロナウイルス感染症の影響を受けた2020年度からの本市の休業、廃業の件数について把握する必要がある」、「キャッシュレス決済の導入によって、経理処理の負担は軽くなったのか検証する必要がある」、「市内に観光客を呼び戻すためにはどのような施策が必要か検討する必要がある」等の意見があった。

—まとめ—

市内経済は、令和2年2月以降、現在に至るまで長期にわたって新型コロナウイルス感染症の影響を受けている。

市内企業の経済状況や各企業の困りごとを把握するためには、市と鈴鹿商工会議所との連携が不可欠になってくる。国や県の支援制度の申請に関する相談体制を整えた上で、国や県の支援制度において不足する部分を市が補足していく必要がある。市が、商工会議所と協力して中小企業を支援し、地域経済及び企業経営に関する調査、研究を行うことが重要である。

コロナ禍における感染症の予防や消費者の利便性の向上、地域産業の活性化に資することを目的として、キャッシュレス決済が推進されているが、今後は事業者の手数料負担が大きくなり、決済後の経理処理も複雑になっていく。そのためキャッシュレス化促進、維持継続を踏まえた上で、キャッシュレス決済の導入、運用支援や導入後のサポートについて、市内経済の活性化につながるような支援の検討が必要である。

ものづくり産業支援センターにおいては、巡回訪問を行うに当たり、規模の小さい企業は巡回訪問の受け入れさえも困難な状況であるため、事業規模に応じた支援を検討するなど、支援活動内容について効果検証を行う必要がある。また、産学官連携の取組や企業同士の連携を通して、既存企業の定着化や新規企業の市内進出を促し、市内の製造業の活性化につながるような新事業・新商品の創出や雇用の創出をさらに図るための支援制度の創設が必要である。

(2) 次世代公共交通システムについて

—鈴鹿市の現状—

次世代公共交通システムとは、最先端の情報通信技術を駆使して、安全で運転しやすく、経済的で環境にも優しい車社会の実現を目指すシステムのことで、少子高齢化社会を見据えた、次の世代の人たちが利用しやすい交通システムとも捉えている。

このような次世代に向けての交通を考えるに当たり、技術開発が進む自動運転技術や、複数の移動手段を使用しても出発地から目的地のルート上すべての手段の検索・予約・決済が一つのアプリで完結できるシステムであるMaaSを活用し、新たなモビリティサービスを構築することが求められているという認識の下、本市では、多様なニーズに対応し、全ての人移動しやすい総合的な交通ネットワークの構築を図ることを、総合計画2023後期基本計画のミッションとしている。また、地域公共交通の役割を整理し、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成や再構築、地域における輸送資源の活用など本市の公共交通の在り方を明らかにし、その実現に向けた施策や方針を示した鈴鹿市地域公共交通計画を令和3年度末までに策定することとなっている。

本市のC-BUSの現状については、西部地域の庄内・神戸線及び椿・平田線、南部地域の白子・平田線及び太陽の街・平田線について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受けたことにより、利用者数の減少に伴い、運賃収入が下がり、収支率が悪化している状況であるが、以前の利用状況に徐々に戻りつつもある。新型コロナウイルス感染症の影響も見据えながら、運行を行っていく。

現在、少子高齢化社会を見据えた、次の世代の人たちが利用しやすい新しい交通システムとして、公共交通空白地域であり、高齢者が多い一ノ宮地区において令和3年1月から乗合ワゴン実証実験が、地域住民の方が主体となってスタートしている。開始から数か月が経過して、改善すべき項目も出てきて、一ノ宮地域づくり協議会では、改善に向けたアンケート調査を実施し、持続可能な交通手法を模索している。

—視察概要—

(1) 一ノ宮地域づくり協議会

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験を実施している一ノ宮地域づくり協議会の現地視察を行い、説明を受けた。

市内の公共交通空白地域における移動手段の確保等の課題に対し、地域が主体となって運行する交通システムの導入・検討に向けた実証実験に取り組むこととし、一ノ宮地区を高齢者（65歳以上）の人口が市内で最も多いこと、地区内のバス路線が平成30年3月末日に廃止になったことから実証実験の地域として選定した。交通事業者に運行を委託する形で、ワゴン車両を使用し、路線、時刻表に基づき運行する形態となった。

運行後は、乗合ワゴンの利用実績の分析を行い、利用者が少ない停留所を廃止し、曜日を分けて路線の変更を行うことにより、所要時間の短縮につなげ、利用しやすい環境になるように改善を行っている。

視察後、委員から「乗合ワゴンの運行を継続していくための検討結果について期待したい」、「福祉タクシーと地域公共交通のすみ分け、統合を検討していく必要がある」、「スマートフォンも含めたデマンド型の実証実験も必要ではないか」等の意見があった。

(2) 国土交通省中部運輸局三重運輸支局

持続可能な地域公共交通の実現についてオンライン視察を行い、説明を受けた。

現在、多くの地域で人口減少が本格的に進行していることに伴い、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、深刻な運転者不足などにより地域公共交通の維持・確保が難しくなっている。さらに、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっている。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域公共交通に関するマスタープラン計画（地域公共交通計画）の策定を努力義務化した。従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）も計画に位置付け、利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定、毎年度の評価等が必要となった。国土交通省においては、地方公共団体が中心となって作成する地域公共交通計画等を通じて、地域の移動手段の確保・充実を図る取組について支援している。

視察後、委員から「公共交通を見直し、足りない部分をNPO等が補足していく必要がある」、「自家用有償旅客運送を進め、福祉分野との連携が必要ではないか」、「現状を踏まえ、C-BUSの停留所を見直すべきではないか」「費用対効果を視野に入れ、利用者のニーズごとに考え、将来的にはMaasを取り入れていくことも必要ではないか」等の意見があった。

—まとめ—

本市においても、モータリゼーションの進展や人口減少・少子高齢化に加え、交通事業の変化などにより、交通を取り巻く環境が変化し、高齢者などの移動手段の確保や市内の一体的な交通サービスの提供など、新たな課題への対応が求められている。

C-BUS運行について、市の財政負担が増加傾向にあるが、導入当初とは取り巻く環境も変化している。そのため、地域公共交通計画策定に向けて、利用者ニーズ等の調査を行い、地域公共交通を廃止した場合に、追加的に必要となる多様な行政部門の代替費用と、運行に関して行政が負担している財政支出を比較することで把握できるクロスセクター効果も考慮した上で、運行形態を検討し、市の財政負担を明確にしていく必要がある。

一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の結果を踏まえ、交通空白地域における移動手段を確保するために、Maasを活用するなど、需要規模に応じた効率的・効果的な運行として、利用者の輸送ニーズに応じて運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できるようなデマンド型の運行の検討が必要である。また、新たに策定される地域公共交通計画をもとに、介護保険制度における移動支援の導入も視野に入れた上で、各地域づくり協議会、福祉分野との連携も重要となってくる。

5 市行政への提言

以上のような調査・研究を踏まえ、次のとおり提言する。

1 市内経済の活性化に向けた取り組みについて

- ①鈴鹿商工会議所などの関係機関と連携を図り、コロナ禍による市内経済への影響を迅速に把握し、国や県が行う支援制度に対する相談体制の充実や、感染拡大状況に応じた必要な支援を検討すること。
- ②本市におけるキャッシュレス化の推進をはじめ、市内事業者のキャッシュレス化に係る導入・運用支援及び導入後のサポートを実施するなど、市内におけるキャッシュレス化の促進、維持継続について必要な支援を検討すること。
- ③ものづくり産業支援センターが行う支援活動内容について効果検証を行うとともに、産学官連携の取組や企業連携などによる新規事業構築に向けた新たな支援制度を検討すること。

2 次世代公共交通システムについて

- ①C－BUS運行については、将来的な市の財政負担の方向性を明確にするとともに、他の公共交通機関との連携を見据えるなど、利用者ニーズに応じた効率的な運行形態に向けて検討を行うこと。
- ②一ノ宮地区乗合ワゴン実証実験の結果を踏まえ、本市の交通空白地域における最適な移動手段を検討するとともに、新たに策定される地域公共交通計画に基づき、各地域づくり協議会や福祉分野と十分な連携を図り、移動困難者の課題解消に努めること。