

検証シート

年度	令和5年度
委員会名	産業建設委員会
提言項目	1. 道の駅について
具体的内容	①防災の拠点、観光名所、市民の憩いの場として、本市の特色を生かせるような道の駅について、官民連携も視野に入れて、調査研究を進めること。 ②鈴鹿四日市道路、鈴鹿亀山道路の整備に合わせ、道の駅のコンセプト及びターゲットを明確にするとともに、設置に当たってはニーズについて調査していくこと。
提言後の取り組み及び現状	①道の駅は、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能を基本機能とし、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供と、地域の振興に寄与することを目的として設置されています。 また、近年では、広域的な防災拠点としての役割を果たすための機能も求められてきており、令和6年能登半島地震では、支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点としての役割を果たしています。 一方、全国に設置されている道の駅の多くは、公で設置し、民で経営する公設民営の運営方式がとられております。中長期的な施設の維持管理費や、採算性の確保などが施設運営の大きな課題となっており、官民連携による手法などを取り入れているケースもあります。 こうした状況を踏まえつつ、国土交通省や日本道路協会等が主催する道の駅整備や官民連携に関する各種セミナー等への参加、また、道の駅の開設に向けて取り組んでいる自治体への聴き取りを行いました。引き続き、整備や管理運営の手法、支援メニューなどについて、国や県などの関係機関と連携しつつ調査研究を進めていきます。 ②道の駅は、快適な休憩施設となるサービス提供の場から、魅力ある目的地として、さらには地方創生・観光を加速化する拠点へと拡張、高度化され、防災機能を含めた「道の駅」を多様な主体の支えによる、「まちぐるみ」の戦略的な取組が求

	められるようになってきています。 こうした状況を踏まえつつ、物流関係者からの聴き取りや商工会議所主催の勉強会に参加し、現状の課題やニーズの把握に努めるとともに、道の駅整備にかかる他市の公開サウンディング調査を傍聴し、コンセプトやターゲットを整理するための考え方や道路利用、地域振興、防災等、多様な視点から求められる機能と必要性について、調査研究を進めていきます。
委員会の意見等	引き続き国や県などの関係機関、地元と連携し、本市の特色にあった道の駅が設置できるよう、調査研究を進めること。

検証シート

年度	令和5年度
委員会名	産業建設委員会
提言項目	2. インバウンドを含めた観光誘客について
具体的内容	①インバウンドを増加させるため、SNSの活用を強化するとともに、県内外から鈴鹿サーキットを訪れる機会を生かせるように、地域資源や観光資源を効果的に情報発信し、本市での滞在時間を増加させる取組を実施すること。
提言後の取り組み及び現状	市内で開催される様々なモータースポーツイベントの情報を発信する「鈴鹿F1日本グランプリ地域活性化協議会」のSNS「X（旧Twitter）」は、フォロワー数も増加し、高まるインプレッション数などからは、SNSの活用による発信力を強く感じられるところです。 今年4月に史上初の春開催を迎えた2024年のF1日本グランプリでは、富士スピードウェイでの開催から戻った2009年以降最多の22万9千人（3日間）の観客動員がありました。この内、海外からは約5万人の観戦客が本市を訪れ、2023年大会と比較してもインバウンド来場者数は25%の増加となりました。 鈴鹿サーキットを訪れる機会を生かす取組として、F1日本グランプリや鈴鹿8時間耐久ロードレースなど、多くの集客が見込まれるモータースポーツイベントの開催前に、鈴鹿市観光協会などの観光事業者と連携し、市内の観光スポットや飲食店などの情報をSNSで発信し、「旅マエ」から本市の地域資源の魅力に触れられる取組を進めています。さらに、三重県観光連盟や周辺市町と連携し、観戦客向け冊子への情報掲載や鈴鹿サーキット内にPRブースを設置するなど、「旅ナカ」での情報発信を強化し、地域内の周遊性を高め、滞在時間を延伸する取組を進めているところです。 今後も、官民連携のもと、様々な観光事業者と協力し、SNSをはじめ複数の媒体で本市の魅力を発信し、モータースポーツの来訪機会を生かした地域活性化を実現していきます。

委員会の意見等	F 1 日本グランプリ等は、市内をはじめ、県内に相当な経済波及効果をもたらすことから、Xに加え、インスタグラムなど、SNSのさらなる活用を行い、発信力を強化すること。 受入れ体制の強化については、県や市の所有地、公共施設の駐車場の活用の検討を行うとともに、民間企業のアプリを利用した民地の空区画の活用など新しい取組の周知を図ること。 また、観光政策として、1年を通して鈴鹿市の名所に訪れていただく取組を進めること。
----------------	--

検証シート

年度	令和5年度
委員会名	産業建設委員会
提言項目	3. ふるさと納税の取り組みについて
具体的内容	①ふるさと納税の業務に集中して取り組めるような職場環境の整備を検討すること。 ②寄附額の増加につなげることから、本市の特産品を生かしたふるさと納税の定期便を充実させること。また、本市を訪れていただけるような体験型の返礼品や観光イベントなどを増やしていくこと。
提言後の取り組み及び現状	①現在、商業観光政策課にて、地域資源の認知度拡大に向けた業務や伝統産業の振興等の業務と併せて、ふるさと納税の業務を行っている状況です。こうした体制において、魅力ある地域資源や伝統産業に係る産品を、ふるさと納税の返礼品として登録しやすいというメリットがあり、順調に返礼品登録数を増やしてきた経緯があります。 また、ふるさと納税に係る業務内容としては、現状では、ふるさと納税全般に係る業務を商業観光政策課、寄附金受領証明書に係る業務を財政課、ワンストップ特例申請に係る業務を市民税課が担うなど、部を越えて3課にわたり行っています。 こうした業務内容について、さらなる寄附額の増加や事務負担の軽減を図るため、このたびふるさと納税の中間管理業務委託事業者を新たに選定し、令和7年4月からの切替に向け、協議を進めているところであります。今後は、ふるさと納税関連業務を商業観光政策課に集約しつつ、これまで培った知見を生かしながら、新たな中間管理業務委託者の下、効率化を図っていく予定です。 ②本市のふるさと納税の現状については、直近3年間の推移では、令和3年度が寄附件数1万6,963件、寄附額2億5,058万4,000円、令和4年度が寄附件数2万425件、寄附額3億355万4,000円、令和5年度が寄附件数2万7,721件、寄附額4億9,297万5,000円となっており、寄附件数、寄附額ともに順調

	に増加しています。特に、令和5年度は、寄附額で対前年比約1.62倍となっており、全国平均の約1.2倍を大きく上回る顕著な伸び率を示しています。 こうした順調な伸びの要因としては様々ありますが、寄附額の増加によって欠かせない取組は返礼品の登録数の充実であります。令和7年1月6日現在、2,615点が返礼品として登録されており、令和2年度末の681点から比べると、約1,900点の増加で、約3.8倍となっています。 また、現在、当課では吉本興業（株）と包括連携協定事業を取り組んでおり、この事業を生かして、御提言にもありますように、定期便や体験型の返礼品の登録に向けて事業を進めています。 さらに、新たな中間管理業務委託者と連携しながら、ポータルサイトの充実やリピーター獲得に向けての方策について協議を進めている状況です。 今後もこうした取組を複合的に展開することで、寄附額のさらなる増加につなげていきたいと考えております。
委員会の意見等	ふるさと納税の寄附額は、順調に増加しており、引き続き業務の推進をお願いしたい。 また、次年度より中間管理業務委託者が変更となることから、新たな事業者の企画力を生かした新商品の開発に努めること。 加えて、返礼品については、鈴鹿の名が入ったパッケージとする等、鈴鹿市をよりPRできる返礼品となるよう方策を検討すること。

検証シート

年度	令和5年度
委員会名	産業建設委員会
提言項目	4. コミュニティバス（C-BUS）について
具体的内容	①コミュニティバス（C-BUS）の運行に当たり、運賃体系や車両の小型化、路線等について、利用実態やニーズに基づき検討すること。
提言後の取り組み及び現状	運賃体系等については、鉄道・バス事業者の多くが、コロナ禍後に運賃値上げを実施しておりますが、コミュニティバスについては平成28年より値上げしていません。 C-BUS利用者からの運賃に係る要望として、通学・通勤割引や高齢者割引制度の導入について要望がありますが、現在の運賃は、民間路線バスの料金体系に比べて割安です。 乗降客数が、コロナ禍後に着実に回復している要因の一つに、料金体系が起因すると想定しております。 ニーズに基づいた割引制度を導入すれば、朝・夕の混雑がさらに増し、追便・追車といった経費の追加が見込まれます。 これにより、さらなる収支率低下も招きかねないことが想定されます。 車両の小型化については、予備車をのぞき、他の自治体と同様の小型車両に転換してきております。 小型車両への転換により、朝・夕の時間帯では乗り切れない状態が発生することも想定されるため、現状より小型化を進めることは、追便の必要性が生じると考えます。 併せて、朝・夕の時間帯は、運行委託先の三重交通株式会社の営業路線にも、多くの運転士が配置されていることから、C-BUS路線に更なる増員は難しいというのが現状です。 鈴鹿市地域公共交通計画では、市の財政負担により、コミュニティバス（C-BUS）の運行を維持するとともに、利用実態や市民ニーズ等を踏まえ、必要に応じて路線や運賃体系の見直しを行い、市内の拠点間を結ぶ路線の確保に努めるとしております。 今後も引き続き、これらの運送資源に対する考え方も踏まえ、効率的で持続可能なコミュニティバス（C-BUS）のあり方

	の検討・協議について、地域、バス事業者と一緒に慎重に進めてまいります。
委員会の意見等	コミュニティバスの運行事業を維持するため、適正運賃について検討を行うこと。また、学生や高齢者など自ら広域の移動が困難である方については、定期券の発行など運賃体系の見直しを検討すること。