

# 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7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) 地域資源を活かした官民連携による地域活性化について
- (2) 農業集落排水事業の在り方について
- (3) 立地適正化計画について
- (4) ライドシェアについて

## 2 委員構成

委員長	加藤 公友	副委員長	藤井 栄治
委員	石田 秀三	委員	桐生 常朗
委員	森 雅之	委員	南条 雄士

## 3 調査活動概要

令和7年7月2日 委員会

執行部から調査事項の現状を聴取

- (1) 地域資源を活かした官民連携による地域活性化について
- (2) 農業集落排水事業の在り方について
- (3) 立地適正化計画について

令和7年7月30日～令和7年8月1日 行政視察

視察先及び内容

- ・愛知県瀬戸市 「地域資源を活かした官民連携による地域活性化について」
- ・群馬県前橋市 「農業集落排水事業の在り方について」
- ・静岡県富士市 「立地適正化計画について」

令和7年8月6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) 地域資源を活かした官民連携による地域活性化について
- (2) 農業集落排水事業の在り方について
- (3) 立地適正化計画について

令和 7 年 10 月 17 日 現地視察及び委員会

視察先及び内容

・伊勢市 「ライドシェアについて」

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 7 年 11 月 5 日 委員会

調査事項のまとめ

令和 7 年 12 月 11 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) 地域資源を活かした官民連携による地域活性化について

―鈴鹿市の現状―

まず、市内の観光の状況について、昨年 1 年間（1 月～12 月）における観光地点ごとの観光入込客数のトップ 3 は、鈴鹿サーキット、椿大神社、三重交通 G スポーツの杜鈴鹿であり、全体の 80%以上を占めている。また、鈴鹿サーキットには、2024 年の F 1 日本グランプリに 3 日間で約 22.9 万人が訪れ、本市における入込客数の 5 %以上を占めている。

来年の 2026 年の F 1 日本グランプリに向けては、鈴鹿 F 1 日本グランプリ地域活性化協議会を活用し、産業建設委員長の参画のもと準備を進める予定である。

次に、モータースポーツによる交流機会の創出に向けた取り組みについて、多くの来訪が期待されるレースを控えた週末には、鈴鹿商工会議所青年部などと連携し、パレードやおもてなしの充実を図ることで、交流機会の拡大を目指している。

一方で、レースがない週末でもモータースポーツの魅力を発信するため、e モータースポーツを活用した取り組みを展開しており、リアルとバーチャルの両面から地域活性化を図っていききたいと考えている。

次に、モータースポーツを活用した官民連携の取り組みとして、次の 3 点が挙げられる。

1 点目は、新名神高速道路・鈴鹿 P A での車両展示で、昨年は、ホンダ F 1 初参戦から 60 年、アイルトン・セナ選手の没後 30 年という節目の年でもあったことから、セナ選手を 2 度目のワールドチャンピオンへと導いた車両の展示を行った。

2 点目は、本市とスーパーフォーミュラとの地域連携パートナーシップを契機に、近畿日本鉄道や鈴鹿サーキットと協力し、本市のモータースポーツ都市宣言から 20 年を記念する記念入場券を販売した。

3 点目は、ふるさと納税の返礼品として令和 5 年より F 1 プレミアムチケットを登録し、高額の寄附を集める取り組みをしている。

次に、伝統産業に関する官民連携の取り組みとして、鈴鹿市伝統産業会館では、伊勢型

紙や鈴鹿墨の展示・実演を行い、来館者にその魅力をPRしている。また、株式会社ポケモンや三重県と連携し、三重応援ポケモンであるミジュマルをデザインしたマンホール蓋の設置やポーチ染め体験事業を実施している。さらに、鈴鹿サーキットでのレースに合わせて、レーシングカーやチェッカーフラッグをデザインしたポーチ染め体験を通じてモータースポーツファンへの発信も行っている。

伊勢型紙では、伊勢形紙協同組合などと連携して実施する匠の里伊勢型紙フェスタの開催や、鈴鹿にちなんだデザインを募集する鈴鹿小紋デザインコンテスト、東京や名古屋での展示を通じて県外へ魅力を広める活動が行われている。

一方、鈴鹿墨では、筆や硯など書道文化を支える産地が集まる文房四宝まつりを行政、組合、関連団体などが連携して行っている。さらに東京で開催した鈴鹿墨展では、ワークショップや著名書道家による作品展示を実施している。また、全国から作品を募集する鈴鹿墨書道わあるどかつの開催を通じて、書道文化の振興や発展に取り組んでいる。これらの官民連携により、伝統産業の魅力を国内外へ広く発信している。

次に、ふるさと納税について、寄附額は年々拡大しており、最も大きな要因は、返礼品の充実であると考えられる。現在、公開中の返礼品数は約2,700点であり、令和2年度末の681点と比較すると、約4倍となっている。本市では、事業者と連携し、伝統的工芸品やモータースポーツ、ものづくり製品、植木やお茶といった本市の地域資源を全国に発信する絶好の機会として活用している。これにより、地域経済の活性化にもつながるため、引き続き返礼品登録事業者の開拓や新規返礼品の発掘に積極的に取り組んでいく予定である。

このように、F1日本グランプリをはじめとしたモータースポーツ、伊勢型紙と鈴鹿墨からなる伝統産業、すずか応援寄附金の返礼品登録など、本市が持つ魅力的な地域資源を官民連携によって活用し、交流機会を拡大するとともに、地域経済の活性化を進めていきたいと考えている。

## —視察概要—

### (1) 愛知県瀬戸市

瀬戸市には、瀬戸市まるっとミュージアム・観光協会という任意団体の観光協会があり、市の商工観光課の観光係の職員が兼務している。また、全国最大級の陶磁器イベントであるせともの祭については、大せとものまつり協賛会という組織を設け、商工会議所や瀬戸市が主な事務局として活動している。

せともの祭において、市が担う役割は、市有地、道路、施設の借用、臨時駐車場の調整、警察・消防への届出、照会、協力依頼、他市との調整、市広報誌への情報提供などである。

一方、観光協会では、事前の清掃活動やせともの祭の一部分の事業企画、観光協会として行っているポスター作製などを観光協会の予算を活用して実施している。

商工会議所は、せともの祭の行事の取りまとめを行っているが、各行事はそれぞれの主催者が申請し実施している。また、せともの祭期間中は、国道を2日間通行止めにするため、交通規制の調整や官公庁、各種団体との協力、問い合わせ対応を行っている。

さらに、土曜日の夜には花火の打ち上げが行われ、寄附の募集、打ち上げ場所の設置、実施の見守りを担っている。当日は、InstagramやFMラジオを活用して駐車場やイベント情報を配信するとともに、総合案内所を運営し、迷子や救護の対応も行っている。

運営体制は、せとものまつり協賛会が中心となり、瀬戸市、商工会議所、観光協会、愛知県陶磁器工業協同組合などが構成団体として活動している。各団体は主体的に事務局を運営しており、例えば、国道での廉売市は瀬戸陶磁器卸商業協同組合が主体となり、瀬戸市と連携しながら実施している。

予算については、せともの祭は年間約 2,500 万円の予算で運営されている。そのうち、瀬戸市はせとものまつり協賛会に例年 1,300 万円を負担金として支出している。観光協会も年間約 180 万円の予算を持ち、清掃活動、PR 活動、イベント運営の一部に充てている。

次に、来場者については、主催者発表で 36 万人と公表している。この数字は前年の来場者を基準に、出展者への意見聴取や、尾張瀬戸駅の利用人数、臨時駐車場の満車状況などを勘案し算出している。

次に、公共交通機関の利用については、大きな混乱は生じていないものの、土曜日の花火終了後には、混雑がみられるため、3 本の臨時列車を運行している。それでも、30 分程度の待ち時間が発生することがあり、駅と連携して電車待ちの列を整列させるなど、混雑を緩和する仕組みを検討している。

次に、せともの祭に対する市民の意見については、全体的に肯定的な声が多いものの、一部個別の意見も寄せられている。

例えば、せともの祭の花火は、瀬戸工科高校のグラウンドから上げるため、毎回燃え殻が町に飛散する。そのため、職員を含めたボランティアなどが燃え殻を回収しているが、地元住民の中には軒先に燃え殻を集めて回収しやすくするなど協力的な姿勢が見られる一方で、新住民からは、苦情や問い合わせが寄せられることもある。

また、せともの祭の 2 週間前には、観光協会を主体としてクリーンアップ大清掃が実施され、市内外の企業も自社の T シャツを着用して積極的に参加している。これにより、市民や企業が一体となって祭りの準備を進めている。

さらに、せともの祭以外の取り組みとして、瀬戸市では、企業アンバサダー制度を導入している。この制度は、企業が市のプロモーションに協力しながら、各企業が取り組む SDGs 目標を発信することで、企業と市の双方のイメージアップと認知度の向上を図るものである。企業アンバサダーには、瀬戸市ロゴマークのデータや専用ステッカーが提供され、広報せとや市のホームページで紹介される。一方で、企業側はロゴマークを名刺や印刷物に使用し、ホームページや SNS を通じて瀬戸市の魅力を発信している。

#### —まとめ—

せともの祭は、瀬戸市、商工会議所、観光協会が中心となり、様々な団体や関係機関と連携して開催されるイベントである。また、これらの 3 団体が一体となり、それぞれが役割を分担しながら情報を共有し、多くの関係機関と協力することで、36 万人が来場する大

規模なイベントを大きな問題もなく運営している。

本市では、大規模なレースが開催されない時期には、eモータースポーツなどを活用してモータースポーツに触れる機会を提供している。同時に、伝統産業を活用した官民連携による様々な取り組みも積極的に進めている。

今後も商工会議所や観光協会をはじめとする関係機関と連携し、官民一体となって地域の発展につながる取り組みをさらに推進していく必要がある。

## (2) 農業集落排水事業の在り方について

### ―鈴鹿市の現状―

本市の農業集落排水事業は、農村集落の生活環境の改善を目的とし、農林水産省の補助を受けて生活排水等の汚水进行处理する施設を整備してきた。市街化区域は公共下水道で汚水処理を行い、市街化調整区域では当事業によって汚水処理を進めている。

市内 18 箇所の農業集落排水処理施設は、平成 6 年度に合川地区の供用を開始し、平成 27 年度末に三宅・徳居地区の供用を開始するまで順次整備してきた。総事業費は、225 億 8,000 万円であり、供用期間は最も長い施設では 31 年が経過している。

農業集落排水事業の公共下水道との大きな違いは、法律に基づく事業ではなく、地元要望に基づく補助事業である点である。当初は、各地元が管理組合を設立し、処理施設の運営や維持管理を行っていたが、平成 21 年度に料金徴収業務が水道局へ移行したことを契機に、地元管理組合の高齢化も進み、維持管理が困難となったため、施設の管理業務は市に移管された。

現在の課題として、18 箇所の農業集落排水処理施設がそれぞれの地区人口に応じて計画されたため、小規模で運用効率が低いことが挙げられる。これにより維持管理費の増加が問題となっている。また、平成 27 年度に新規整備は完了したが、既存施設の老朽化が進んでおり、今後、更新費用の増加が見込まれる。この状況を踏まえ、計画的な維持管理や更新時期の検討が必要である。さらに、広域化や共同化、民間活用などの取り組みを進めることで業務の効率化を図り、経費削減を行っていくことが必要である。

経営状況については、処理区域内の人口減少に伴い、水洗化人口が減少し、それに伴って使用料収入も減少する見込みである。このため、平成 30 年 4 月に 38.9%増となる使用料改定を実施した。この改定により経費回収率は一時的に向上したが、人口減少による収入減少と老朽化による更新費用の増加が見込まれるため、経費回収率は緩やかに悪化する見通しである。

このような中、国は公共下水道への接続や処理場同士の統廃合に対する国庫補助を設けている。本市でも、長期的には市街化区域に隣接している農業集落排水処理施設について公共下水道への接続を検討する必要がある。また、農業集落排水処理施設同士の統廃合を進め、一つでも多くの処理施設を削減することで、費用削減につなげることが求められる。

さらに、経営基盤を強化するため、省電力機器の導入や電動機のインバータ化などを進め、経費の縮減を図る予定である。既に維持管理適正化計画に基づく事業計画を策定しており、市内 18 箇所の農業集落排水処理施設について、3 箇所ずつ機器の取り替えや更新

工事を計画的に実施する予定である。これにより、省エネ化を進め、施設の機能強化を図っていく方針である。

具体的には、国からの補助金を活用し、第1期として3地区（国分・木田、国府、深溝）の農業集落排水処理施設において、令和7年度に実施設計を行い、令和8年度から令和10年度にかけて機能強化工事を実施する予定である。この第1期計画では、高圧受電施設を持つ処理場を対象とし、老朽化した高圧受電施設や回分槽ブロワなどの更新を実施する。特に、ブロワのインバータ化や原水ポンプの高効率化を進めることで、省エネルギー技術を取り入れた機器の更新を行う予定である。

このように、老朽化した農業集落排水処理施設の維持管理と経営状況の改善には多くの課題がある。本市としては、これらの課題に対し、計画的な更新や効率化を進め、引き続き農業集落排水処理施設の維持管理に努めていく方針である。

#### —視察概要—

##### （1）群馬県前橋市

前橋市の農業集落排水事業は、昭和54年に前橋東部地区の小屋原集落排水処理施設が供用開始になって以降、平成22年の白河東地区農業集落排水処理施設の供用開始をもって、採択事業すべてが完了した。現在、市内には農業集落排水事業の施設が19箇所、20処理区存在している。また、令和5年4月1日から地方公営企業法を全部適用し、公営企業管理者の所管として水道局へ事務を移管している。

まず、前橋市では上水道、下水道、農業集落排水のすべての徴収業務を業務委託している。窓口及び電話受け付けの従事者は昼休みや繁忙期を含め、常に適切な人数が配置されており、市民の待ち時間の短縮に繋がっている。また、収納率についても、委託会社の安定的な徴収業務により高い収納率を維持している。令和6年度調定の農業集落排水処理施設使用料を含めた下水道使用料の4月末時点での収納率は98.85%に達している。

次に、委託前と比較したコスト削減効果については、収納業務のほか、検針業務やメーター交換など、水道局全体の業務が包括されている。それとは別に上水場の運転監視業務も委託しているが、これらすべての委託料と人件費を合計しても、委託開始前の人件費を下回っており、費用面の削減効果が確認されている。

維持管理費削減の取り組みとして、平成28年度に込皆戸地区集落排水処理施設において、従来採用していた一体型曝気攪拌方式を、微細気泡ディフューザと水中ミキサー併用方式に変更した。この変更により、工事費は約2,500万円、電気料金は年間約54万円も削減され、維持管理費の抑制に十分な効果があると評価されている。

また、使用料単価については、事業開始時の昭和54年には、農業集落排水事業に係る使用料単価を公共下水道の単価の1.8倍に設定していた。その後、1.5倍に変更し、平成12年には、農業集落排水事業特別会計の設置に際して、汚水処理サービスの公平性の観点から、公共下水道と同額の使用料体系を適用した。令和5年度に地方公営企業法を適用し、水道局が事業を所管するようになって以降、使用料改定の必要性を感じつつも、見直しの検討には至っていない。

令和5年度および令和6年度の決算において、農業集落排水事業では汚水処理に要する経費を使用料収入で賄えておらず、独立採算性の原則に則っていない状況である。この状況を踏まえ、水道局では適正な使用料設定を検討したいが、前橋市では公共下水道の使用料体系を適用する方針を採用しており、不足分は一般会計からの基準外繰り入れで補填されている。このため、独立採算性や効率性を考慮した使用料改定を実施することは困難な状況である。なお、令和5年度の決算では収益が計上されているが、これは一般会計から約3億円の赤字補填分が繰り入れられているためである。

次に、現在計画している農業集落排水事業の流域下水道への接続及び処理施設の統合については、まず1つ目の計画として、前橋東部地区において流域下水道への接続を進めるための協議を行っている。今年度中に前橋東部地区集落排水処理施設統合基本設計業務を実施し、流域下水道への接続を進める予定である。2つ目の計画として、稲里地区農業集落排水処理施設を新長屋地区集落排水処理施設へ統合する計画がある。この計画では令和8年度に統合接続管の工事を行い、令和9年度に供用を開始する予定である。3つ目の計画として、コミュニティプラントである城南住宅団地排水処理施設を荒砥北部農業集落排水処理施設へ統合する計画が進められている。今年度中に詳細設計を実施し、来年度には接続管工事を行い、令和9年度からの供用開始を目指している。

また、処理施設の統合や流域下水道への接続が困難な施設については、単独での継続使用を検討している。これらの施設の中には、建設から20年程度しか経過していない施設もあるが、今後、管路の更新が必要となった場合には、処理施設を新たに作り直すか、戸別に浄化槽を設置するかの選択が求められる。しかし、現段階ではこれらの詳細な検討には至っていない。

#### —まとめ—

前橋市の農業集落排水事業は、汚水処理に要する経費を使用料収入で賄えておらず、一般会計から赤字分を補填している。この状況を改善するため、令和5年度より公営企業会計に移行している。また、農業集落排水処理施設の統合や流域下水道への接続を計画しており、現在、3つの計画が進行中である。

本市では、農業集落排水事業の経営状況について、処理区域内人口の減少に伴い使用料収入が減少していく見通しである。このため、投資の合理化を進めるべく、農業集落排水処理施設の公共下水道への接続や、農業集落排水処理施設同士の統廃合について検討している。

今後は、公共下水道への接続および農業集落排水処理施設同士の統廃合について、計画的に進めていく必要がある。

### (3) 立地適正化計画について

#### —鈴鹿市の現状—

立地適正化計画とは、都市中心部だけでなく、中心拠点や生活拠点を結ぶ公共交通ネットワークを軸とした多極ネットワーク型都市構造を想定し、各拠点において必要な都市機

能や住宅を誘導する計画である。この計画は、平成 26 年 8 月に都市再生特別措置法が改正されたことにより創設された。都市の再生と活性化を通じて経済成長や地域の活力を向上させることを目的とし、人口減少や高齢化、都市機能の低下などの社会的課題に対応しながら、持続可能で魅力的な都市構造を形成することを目指している。

この計画は、市町村が都市全体を見渡しながらか作成し、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実などに関する方針を定めるものである。

また、立地適正化計画に定められた住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針は、市町村マスタープランの一部とみなされ、都市計画法と一体的に機能させるべきものとされている。そのため、三重県の都市計画区域マスタープランや鈴鹿市都市マスタープランとの調和を図りながら策定する必要がある。

鈴鹿市都市マスタープランでは、コンパクトで住みよい都市づくりを方針として掲げている。これまで、都市マスタープランを活用し、コンパクトなまちづくりに向けて都市機能の誘導や交通ネットワークの形成を図ってきたが、急速に進む人口減少社会に適応するため、より実効性のある立地適正化計画策定に着手している。

立地適正化計画では、都市計画区域全体を計画区域とすることが基本であり、居住誘導区域と都市機能誘導区域の 2 つの区域を定めることになる。居住誘導区域は、人口密度を維持することで生活サービスやコミュニティを持続的に確保するために、居住を誘導すべき区域である。一方、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に設けられ、医療、福祉、商業などの都市機能を中心拠点に誘導・集約することで、効率的なサービス提供を図る区域である。

さらに、令和 2 年の法改正により、防災指針が策定されることとなった。災害リスクのある場所に都市機能を誘導する際には、その正当性や安全性を示す防災指針の策定が努力義務とされている。また、誘導区域外で大型施設や住宅の開発を行う場合には、事前に届出義務が生じることになる。

全国の都市計画区域を有する 1,352 都市のうち、令和 6 年 12 月 31 日時点で 891 都市が立地適正化計画に関する具体的な取り組みを進めている。また、三重県内の他市では、多くが立地適正化計画を既に策定・公表済み、もしくは策定中である。

本市では、立地適正化計画の策定期間を令和 7 年度から令和 9 年度までの 3 か年と予定している。この期間中に立地適正化計画の策定に関する都市計画審議会小委員会と協議を重ねながら策定を進める予定である。また、都市再生特別措置法第 81 条第 22 項では、立地適正化計画を作成する際に、住民の意見を反映させるための措置を講じることや、都市計画審議会の意見を聴取することが義務付けられている。そのため、計画策定の過程において、都市計画審議会に諮ることになる。

そして、本市の特性に応じた立地適正化計画を策定し、コンパクトシティ・プラス・ネットワーク型都市構造の構築を進め、持続可能で魅力的な都市づくりを実現していく考えである。



## —視察概要—

### (1) 静岡県富士市

富士市では、今後の人口減少により、来訪者の減少、空き家の増加、バス利用者の減少などの問題が生じることが予想される。このため、人口減少時代に対応した都市構造として、都市を幾つかの拠点に集約し、それらをネットワークでつなぐ集約連携型都市づくりを進める必要があると考え、平成 31 年 3 月に最初の推進戦略を策定し、取り組みを進めてきた。なお、この計画は概ね 5 年ごとに成果を検証し、見直しを行う予定である。

集約連携型都市づくりは、市街化区域だけでなく市街化調整区域も含めて、都市全体を見渡しながらか進める必要があるため、立地適正化計画と市街化調整区域の土地利用方針の 2 つの計画で構成されている。

1 つ目の立地適正化計画は、人口減少社会を見据えた土地利用等に関する計画である。この計画では、誘導区域、誘導施設、誘導施策を設定することで、集約連携型都市づくりの進め方を示している。

誘導区域の設定について、富士市では、法で定められた都市機能誘導区域と居住誘導区域に加え、市独自の区域として、住宅店舗等共存区域、ゆとりある低層住宅区域、工業振興区域を設定している。

令和 6 年の改定では、防災指針の策定に伴い、災害ハザードの状況を分析した結果を踏まえ、災害リスクの高い箇所への居住誘導は行わない方針を採用している。ただし、津波避難タワーの建設やハザードマップの整備など、警戒体制が進んでいる一部地域については、居住誘導区域に含めている。

誘導施設としては、市役所や大学病院などの都市機能施設、スーパーマーケットや金融機関などの生活利便施設を挙げている。また、新富士駅や J R 富士駅、土地区画整理を行った富士中部周辺地区、吉原中央駅周辺には、大学や病院、大規模小売店舗などを誘導する計画を進めている。

集約連携型の都市づくりを実現するため、5 つの基本方針に基づき誘導施策を展開している。基本方針 1 では、利便性と魅力ある拠点づくりを推進し、住みたい都市を目指している。基本方針 2 では、都市づくりの啓発や誘導区域での開発促進を図っている。基本方針 3 では、空き家活用や移住促進、計画的な土地利用により良好な住環境維持を目指している。基本方針 4 では、公共交通の機能強化や M a a S、自動運転バス導入を進めている。基本方針 5 では、災害リスク分析を通じ防災・減災を推進している。

計画策定にあたり、市民の意見を反映させるため、令和 4 年と令和 5 年にそれぞれ 2 回ずつ市民懇話会を開催した。また、パブリックコメントの実施前に地域別説明会を 7 回開催し、市民の意見を収集した。これにより、市民の意見を計画に反映させるとともに、立地適正化計画の理解を深める機会を設けている。

立地適正化計画における届出制度は、都市機能誘導区域外で誘導施設を整備する動きを市が把握するためのものである。この制度により、誘導区域外での建設が可能になるが、計画の誘導効果が損なわれるわけではない。また、この制度を通じて、居住誘導区域や都市機能誘導区域といった立地適正化計画の考え方を事業者に周知する機会としても活用

している。さらに、居住誘導区域や都市機能誘導区域は固定ではなく、5年ごとの見直しの中で開発ニーズを考慮した区域の再設定が可能である。これにより、柔軟な対応が可能となっている。

次に、市街化調整区域の土地利用方針について、市街化調整区域は、市街化を抑制することを目的とした地域であり、原則として建築行為が制限されている。この区域では、秩序ある都市的土地利用を実現するため、5つの土地利用方針を示しており、その実現手法として地区計画制度の適用と立地基準の運用という2つの方法を採用している。

地区計画制度は、都市計画法に基づく制度であり、地区独自のルールを設定することで特性を生かしたまちづくりを可能にするものである。適用可能な地区は、上位計画での位置付けや人口・産業の集積などの定量的基準に基づき、4つの類型に分類された18地区が設定されている。その中で、富士山フロント工業団地周辺地区は、令和2年4月に都市計画決定が行われ、富士市で初めて市街化調整区域に地区計画制度を適用した地区となっている。

一方、立地基準は、市街化調整区域において開発可能な施設や許可基準を定めたもので、一定の条件を満たせば建築が可能となる。この基準により、市街化調整区域における土地利用の柔軟性を確保している。

今後は、社会情勢や地域の特性の変化を踏まえ、必要に応じて立地基準の運用を見直し、土地利用の規制と誘導を効果的に図る方針である。

#### —まとめ—

富士市では、人口減少時代に対応するため、都市を幾つかの拠点に集約し、それらをネットワークでつなぐ集約連携型都市づくりを進めている。この取り組みは、都市全体を見渡しながら、市街化区域だけでなく市街化調整区域においても進める必要がある。そのため、立地適正化計画と市街化調整区域の土地利用方針の2つの計画で構成されている。

また、都市機能や居住地を一定のエリアに緩やかに誘導するため、自動運転バス導入を含む5つの基本方針に基づく誘導施策を展開している。これにより、災害リスクを考慮しつつ地域の安全性を高める視点が盛り込まれている。

これまで本市では、都市マスタープランを活用し、コンパクトなまちづくりを目指して都市機能の誘導や交通ネットワークの形成を図ってきたが、急速に進む人口減少社会に対応するため、より実効性の高い立地適正化計画の策定に着手したところである。

## (4) ライドシェアについて

### —視察概要—

#### (1) 伊勢市

伊勢市では、夜間や観光繁忙期にタクシーが不足しているとの市民からの声が寄せられていたため、令和5年度に三重県が実施した観光地における夜間タクシー増車配備の実証事業に関するデータ分析を行い、夜間タクシーの需要を把握した。このデータに基づき、令和6年12月5日から令和7年3月1日の木曜日から土曜日、20時から24時の時間帯

に伊勢市「日本版ライドシェア」実証事業を行った。運行主体は安全タクシー三重、三交タクシー、三重近鉄タクシーの3社で、利用方法はタクシーアプリGOのみとし、予算は、500万円、その内250万円が県の補助金である。

ドライバーは15名程度雇用することを目標にしていたが、最終的に12名の雇用を行った。また、市の会計年度任用職員が1名執務し、利用者からの声の収集や利用者属性の聞き取りなどを行った。

ライドシェアを運行するにあたり、公用車もライドシェア車両として使用できるようにしたが、大半のドライバーがタクシー事業者の空き車両を使用したとのこと。また、自家用車をライドシェア車両として使用する場合、時給にプラス200円加算されるとのこと。

実証の結果、利用状況は曜日別に見ると土曜日が最も多く、時間帯では20時から21時の利用が多いことが分かった。また、利用者の属性としては、半数以上が市民以外の利用であった。

課題としては、民間企業の副業禁止のため、ドライバーの確保が困難であり、実証事業期間に1、2回しか勤務していない人がいるなど稼働率の低いドライバーが見受けられた。また、NASVA（ナスバ）の講習の予約が取りづらく、公用車をライドシェア車両として使用する際には多くの事務作業が発生した。年末年始の交通規制時には、法律の関係でライドシェア車両がバス・タクシー専用レーンを利用できなかった。また、年末年始のドライバーを確保することができず、1台の稼働に留まった。3社での実施により、シフトに無駄が生じ、さらに正規タクシーの顧客の一部がライドシェアに奪われるといった課題があった。

次に、令和6年度の実証事業を踏まえ、令和7年度実証事業を令和7年8月1日から令和8年1月31日に行っている。実証曜日は木曜日の需要が少ないことが分かったため、金曜日と土曜日のみとし、実証時間は20時から24時と令和6年度と同じ時間帯にしているが、繁忙期は営業終了時間が24時以降の店の声を反映して26時までとした。事業を行うにあたり、国・県の補助金を活用することで、市の負担は約70万円程度になる見込みである。

令和7年度の取り組みとしては、利用可能時間を拡大し、深夜帯の需要を検証している。また、郊外に待機場所を設けることにより、中心地以外の需要を検証している。

令和6年度の実証事業により、通常期と繁忙期に需要の波があることが分かり、稼働台数を通常期は減らし、繁忙期は増やすなど営業収入を確保できるような取り組みを行っている。

令和7年度実証事業の8月の1か月分の結果として、24時から26時の需要は1時間に1件程度であった。待機場所を分散したものの、郊外からの配車依頼は1回に留まり、需要は少ないことが分かった。また、利用者は観光やビジネス用途が多い傾向が見られた。

#### —まとめ—

主な目的は夜間のタクシー不足を補完することであり、利用者の半分は市民以外の観光客やビジネス客であった。タクシー不足の補完は一定程度成功しており、新たな取り組み

として大いに参考になった。鈴鹿市で同様の取り組みを行う場合、夜間の飲食後の交通手段に、税金を投入してまでタクシー不足を補完する必要があるのかという点には疑問を感じる。

## 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 地域資源を活かした官民連携による地域活性化について

- ① 民間で対応が難しい部分は行政が担い、行政で対応しきれない部分は民間が補完するなど、商工会議所や観光協会等と密接に連携して官民連携の取り組みをさらに進めること。

### 2 農業集落排水事業の在り方について

- ① 農業集落排水事業は、人口減少による使用料収入の減少や処理施設の老朽化に伴う更新費用の増加が見込まれるため、農業集落排水施設の統廃合や公共下水道への接続を検討するなど効率的な維持管理を十分検討すること。なお、事業を始める際は、事前に綿密な計画を策定し、着実に進めること。

### 3 立地適正化計画について

- ① 立地適正化計画を策定し、都市拠点の魅力を高めることで、住民がその地域に住みたいと感じるような都市づくり、居住誘導を進めること。なお、誘導区域外への無秩序な開発を防ぐため、届出制度を適切に運用し、誘導区域外での開発動向を把握すること。また、災害リスク分析等を実施し、災害リスクの高い地域への居住誘導は行わないこと。