

■商工会議所（産業分野）を取り巻く環境（現状）

- ・工業についてはホンダの動向に大きく左右される。新型コロナウイルス感染拡大を背景とした半導体不足やサプライチェーンの混乱などの影響を受け、ホンダ鈴鹿製作所では生産調整が実施されており、市内に多くある2次、3次の下請け企業も生産調整を余儀なくされ、厳しい状況である。また、鈴鹿市は運送業も大きなウェイトを占め、自動車の生産調整の影響が波及し、厳しい状況となった。
- ・豊田合成がホンダの自動車部品の受注を開始し、豊田合成の部品を受け入れるための倉庫をホンダロジスティクスが市内に建設しており、系列を超えた動きが見られ始めた。
- ・新名神高速道路の新四日市JCT～亀山西JCTが開通したことなどを背景に、新しい企業が立地したいという話が多くあるが、土地利用規制で立地できない。県内外企業から「土地利用規制を緩和してほしい」という要望は非常に多くある。外資系スーパー進出の話もあったが、候補として挙げられた土地が市街化調整区域であったため市内への進出は難しく、亀山市でオープンする予定となった。
- ・商業については厳しい状況が続いている。個人消費は統計上だと少しずつ持ち直してきているとみられるが、統計と実感では全く異なる。市内の大手事業所では忘年会などの大人数での飲み会の制限が続いているほか、コロナ禍における生活様式や価値観の変化により「家飲み」が定着し、3年振りに行動制限がなくなってもこれまで一杯飲んでから帰宅していたような人が飲食店に戻る動きがみられていない。プレミアム付食事券やプレミアム付デジタル商品券など行政も商工会議所も支援を継続実施しているものの厳しい状況である。

■鈴鹿市の産業における課題と産業振興のために必要だと思う課題

- ・鈴鹿市に進出したい企業が多くあっても土地利用規制の影響で進出したい立地に土地がなく、企業進出が進まない。スーパーから「3,000坪程度の土地がないですか」とよく問い合わせがあるが、希望する土地はほぼすべて市街化調整区域である。これは、新規の企業進出のみならず、市内企業も工場増設などの投資の際に市内で土地を探すものが見つからず、市外での投資を余儀なくされているため、土地利用規制は見直す必要があると考える。人口が減り空き家が増え、職住接近やコンパクトシティなどが進む中、「ここは住むところ、ここは働くところ、ここは商売するところ」と細かく分けていること自体がナンセンスである。都市全体の組み換えを考える上では、規制はできるだけ緩やかにする方向でまちづくりを考えないと、都市間競争に負けるだろう。
- ・商工会議所で最も問題視しているのは人口減少。人口減少によって、市内市場の縮小が考えられる。現在の総合計画ではできる限り20万人をキープするとしているが消極的すぎる。鈴鹿市は人口について微減と言っているが、四日市市や津市と比べると減少率が大きい。土地利用規制で団地開発が進まず安価な住宅を提供できないほか、アパートが建てられず良好な物件が少ないことから、「住むのは亀山、働くのは鈴鹿」という人が非常に多くおり、土地利用規制は人口誘致にも弊害がある。

■人口減少時代の地域間の連携について

- ・それぞれの市に総合計画やマスタープランがあってまちづくりが行われており、市単位で商工会議所があるためまちづくりの分野での商工会議所同士の連携は出来づらいと考える。連携を強化する切り口としては観光が挙げられる。近隣の四日市市や亀山市などと連携し、それぞれの強みを生かしながら観光客増に取り組むことが必要である。
- ・今後、人口減少が進めば単独で行政サービスを行うことへの負担が増してくるため、四日市市と鈴鹿市が合併する話がかつてあったが、リニアが開通する頃にはそういった話が再び出ていることも考えられる。
- ・製造品の輸送やコーヒー豆の輸入などで四日市港を多く利用しているため、整備促進に向けた四日市市との連携は非常に強い。また、リニア開通に向け、亀山と鈴鹿を結ぶ道路が弱いため、整備のため亀山市との連携が非常に深くなっている。
- ・将来的に、総合計画の中でもう少し広域的な考えを持っていただきたい。鈴鹿市と四日市市、亀山市、菰野町の近隣3市1町の連携が強まれば、コンパクトで経済力が強い経済圏が出来上がる。それは、三河や東濃の都市にも匹敵するだろう。鈴鹿亀山道路の近隣には広い土地があり、その場所はちょうど鈴鹿、四日市、亀山、菰野の中心で、各地へアクセスする道路網も整備されているため、圏域の中核となりうる。3市1町の圏域の中核を作っていくといった夢のある総合計画を策定いただきたい。

■各事業の取組状況

- ・新型コロナウイルスが流行したことを皮切りに、これまであまり注目されてこなかったサービスの需要が高まったり、新しいビジネスが生み出され、開業を希望する人が大きく増加した。商工会議所ではスタートアップの支援として「創業塾」を実施しているが、40名の定員に対して倍以上の応募がある。
- ・当会議所では、国からの補助金以上の人員を独自に配置して企業のニーズやシーズ（事業や技術の種類）を直接出向いて収集し、何か力になれることがないかを確認している。最近になって行政も企業に出向いて情報収集をするようになったようだが、「行政が訪問してきたことは一度もない」ということを企業から聞くため、市内で企業が存続・発展していくためにも、投資のための土地のニーズがないかなど積極的に情報を収集する必要があると考える。

■労働環境づくりについて

- ・労働人口が減少する中、外国人材の活用と女性の労働参加の取り組みが非常に重要である。なお、高齢者雇用については国主導で定年が引き上げられ、高齢者を継続雇用する企業が増加しているため、大きな課題はないと考える。
- ・3年に1回の役員改選前の情報になるが、全国515の商工会議所のなかで女性が会頭なのは鈴鹿を含めて3会議所のみ。女性の活躍推進に向けては、子育て支援の充実を図るとともにリカレント教育が重要となる。

- ・円安の影響もありベトナム人の技能実習生が帰国していると派遣会社より聞いた。企業を誘致しても、「人が集まる」というフレーズがないと企業の存続は上手くいかないだろう。外国人が住みやすい街とすることが重要である。2022年4月には、ベトナム人と日本人が交流できる場所として「ベトナム名誉領事館」が開設された。
- ・大手事業所は本社が新卒者を一括採用しており、県内の中小事業所の人手不足は統計の数値以上に深刻である。働き方改革が進んだことで、例えば全国に物流拠点がない運送業者では時間外労働の関係により2人体制で運送する必要性が生じたことも、人手不足を加速させている。
- ・人手不足対応としてテレワークの活用も広がっているが、市内は基本的にものづくり企業が多いためできない事業者が多い。商業事業者に向けては、人手不足対応や売上確保に向けて新しい販売方法としてEコマースの活用を推進している。

■交通の拠点性が高まることについて

- ・東海環状自動車道が全線開通することで日本海へのアクセスが向上し、マーケットの大きい中国との距離が縮まることに期待できる。なお、土地利用規制により整備された道路沿線の開発ができないことから、ストック効果（整備された社会資本が機能することによって、整備直後から継続的に中長期にわたり得られる効果）が十分に得られないことが課題として挙げられる。

■特に力を入れるべき部分

- ・「鈴鹿市に進出したい、鈴鹿市で事業を拡大したい」という企業のニーズがあるのに土地を提供できない現状を一刻も早く変えなければいけない。「行政の決めた枠で企業活動をする」という形から、「企業が自由な経済活動をできるように行政が応援・支援する」という姿が理想である。
- ・企業が地域住民を雇用し、存続するためにどうすれば良いか、商工会議所として事業を支援できるよう、会議所職員の能力向上に取り組む必要がある。
- ・DXなどについて、中小企業でも対応できるようにしていくことである。中小企業の社長は普段忙しすぎて知識をいれることができないため、商工会議所がサポートしていきたい。

■商工会議所（産業分野）を取り巻く環境の未来予想（2031年）

- ・産業分野を取り巻く環境の未来は、市の総合計画に起因するところが大きいと考える。誰も10年先は見通せない。行政には変化が生じた際にフレキシブルに対応できる体制を構築していただきたいと強く思う。行政は民間の意見を聞く姿勢をとるものの、大きな変化が生じた際に「総合計画にない」という理由で修正できないことが多い。民間では朝令暮改が当たり前に行われている。
- ・少なくともホンダを中心とした製造企業群は残っていてももらわないと困るだろう。ホンダは軽EVのみを製造していくと表明しており、幸い鈴鹿では軽自動車のマザー工場であることから現状では大きな影響は聞かれないが、10年後にどうなっているのかは全くわからない。また、EVのみの生産となれば部品点数が減少するためホンダのみを頼りにするのではなく、様々な産業を強化していく必要がある。

- ・自動車産業の変革期に合わせた企業誘致を行っていく必要がある。EVはバッテリー、モーター、ハーネスが主要部品であり、モーターは富士電機、ハーネスは住友電装があるが、バッテリーメーカーはない。日本自動車工業会を巻き込んでホンダにバッテリーを製造する拠点を市内に建設するよう依頼したものの、米国での工場建設に動いており難しかった。今後、ホンダに関わらずバッテリーメーカーの誘致に取り組んでいく方針である。
- ・鈴鹿亀山道路の事業化やバイパス整備など道路交通網の充実が進んでいるほか、名古屋港・四日市港の港湾整備、飛島の物流拠点の整備も進んでいる。東海圏は、東にトヨタのマザー工場があり、東海環状で回ると西にホンダのマザー工場がある。東海環状自動車道が全線開通して名神高速道路とつながり日本海側へのアクセスが構築されれば、東海圏は関東圏の次に戦える場所であると考えられる。そのため、鈴鹿もギリギリ持ち堪えられるのではないかと。ただし、人口減少時代に当然働く人も減り、労働人口の確保が課題となるため、働く人が集まるような政策を打ちだしていく必要がある。市内は比較的地価が低いと人呼び寄せのチャンスはあるだろう。
- ・商業分野において、DXが推進されることが望まれる。レジスターの高機能化が進んでおり、だれがいつ何を購入したのかを瞬時に集約することが可能となる「スマートレジスター」が登場し、販売戦略に生かせるセミナーを当会議所もやっているが、会員は比較的小規模な事業者のため導入にはなかなか至らない。

■商工会議所（産業分野）が目指す姿・展望（2031年）と、目指す姿を実現するために商工会議所が取り組むべきこと

- ・次期総合計画の策定に向けて商工会議所が作成した「鈴鹿市 30 万都市創生に向けて」で提言した通り、総合計画並びに都市マスタープランの戦略的な改定が行われ、計画的なまちづくりが進んでいることである。
- ・当会議所としては、地道に活動を続け、会員数を少しでも増やしていくことである。当会議所は中規模に分類される。数の力があれば、それだけ要望や陳情するときのパワーになる。

■鈴鹿市と協働、連携して取り組みたいこと、進めたい部分

- ・人口減少対策の一つに尽きる。付随しているのが土地利用対策であったり、人を集めるためには教育面を充実させる必要がある。また、外国人、特に高度人材を呼ぶためにはインターナショナルカレッジが必要という意見も聞かれる。
- ・「海あり、山あり」で鈴鹿市は住みやすいという調査結果もみられるが、それに満足するのではなく、何が若年層に魅力を感じるのかを考える必要がある。若年層の関心が高いものの1つに環境対策が挙げられる。先進的な環境の取り組みがある地域に住んでみたいという声もあるため、そうした取り組みも検討していく必要がある。