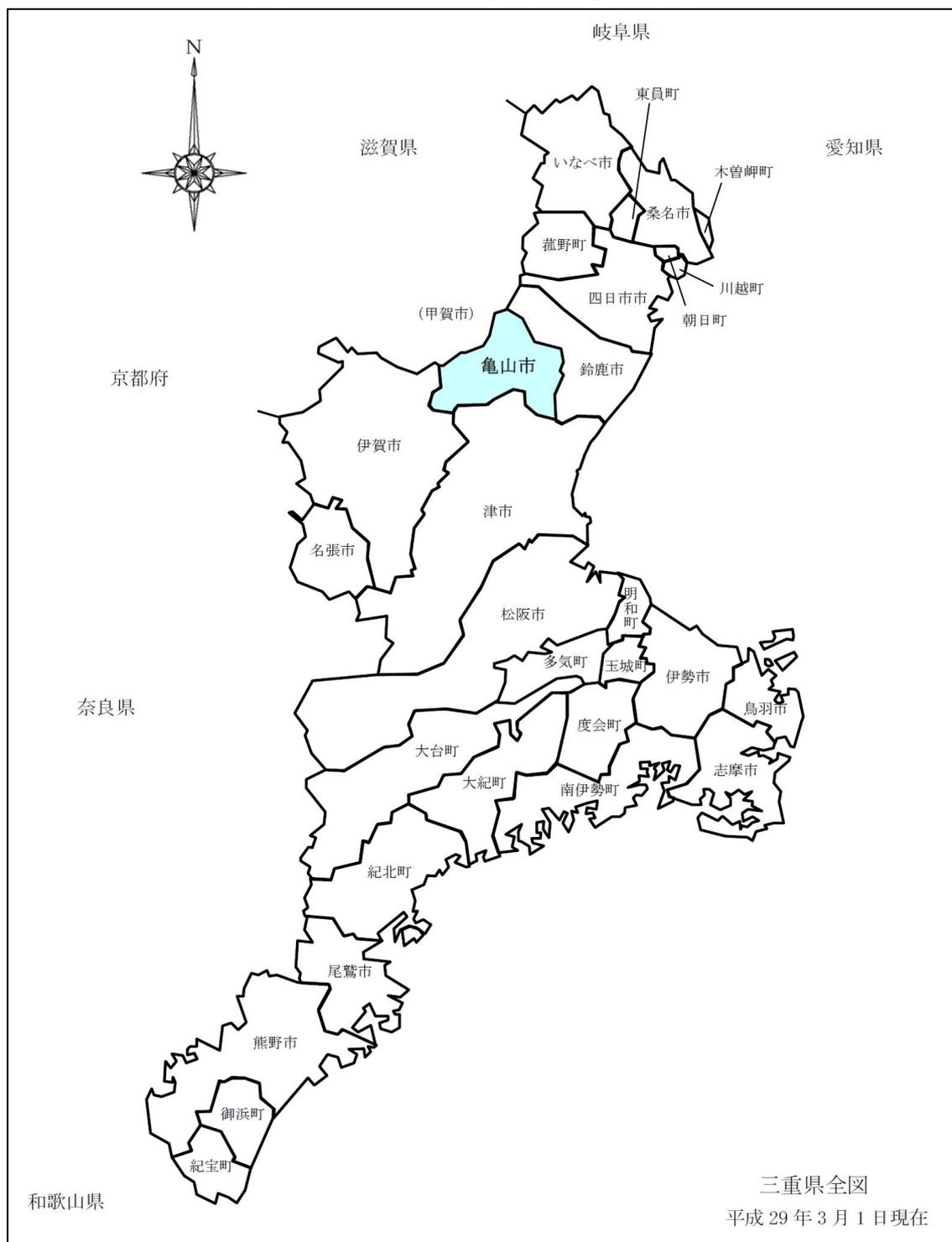


Ⅱ. 亀山市を取り巻く内外環境の整理

1. 亀山市の状況（内部環境調査）

図表Ⅱ-1-1 三重県地図と亀山の位置



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

(1) 土地利用の状況

①自然・地理的環境

亀山市は三重県の中北部に位置し、県庁所在地である津市や県内最大人口の四日市市、製造業を中心とした産業都市である鈴鹿市からは概ね 20km 圏内にある。

また、県外との位置関係を見ても、愛知県の名古屋市からは約 60km、大阪府大阪市からは約 100km の距離にあるなど、中京圏と関西圏のほぼ中間に位置している。

古くから東西交通の要衝となっていることから人・もの・情報の交流が進み、それらがまちの発展を支えている。

面積は、191.04 k m²であり、市の北西部には、標高 500m から 900m 前後の山々が連なる鈴鹿山脈がある。東方面にかけては、伊勢平野へと続く傾斜面の丘陵地や台地が形成され、中央部には、伊勢湾へと注ぐ鈴鹿川と中ノ川が東西に流れている。

2013 年の年間平均気温は 15.2℃、冬季（2014 年 1 月）の平均気温は、4.0℃と伊勢湾内陸部の温暖な気候である。

②土地利用の状況

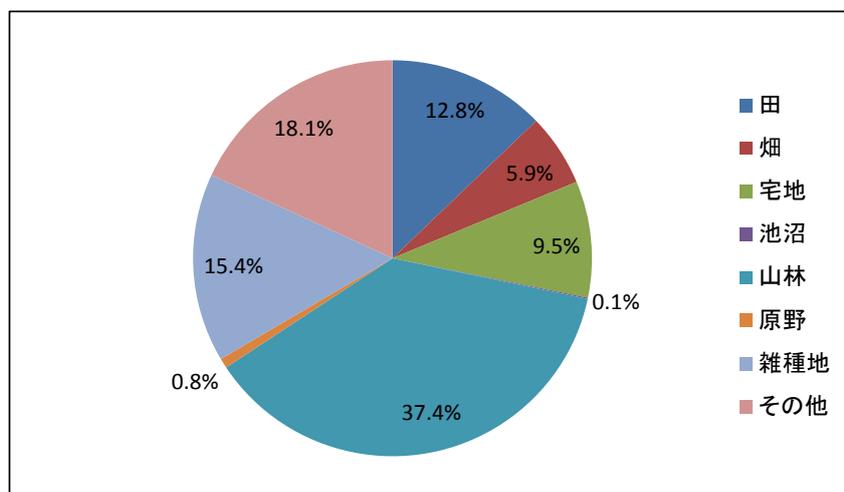
亀山市の地積をみると、全体 90 k m²のうち山林が 45.3 k m²と最も多く宅地は 11.8 k m²となっている。土地利用の状況を見ると、山林が全体の 37.4%、宅地が 9.5%となっている。

図表Ⅱ-1-2 亀山市の地積の状況

(単位:km²)

	田	畑	宅地	池沼	山林	原野	雑種地	その他	計
地積	16.2	7.4	11.8	0.0	45.3	1.0	7.8	0.5	90.0

図表Ⅱ-1-3 亀山市の土地利用の状況



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

(2) 各種計画の整理

①総合計画

(イ) 将来都市像

2025年までを計画期間とする第2次亀山市総合計画『グリーンプラン2025』を2017年3月に策定している。

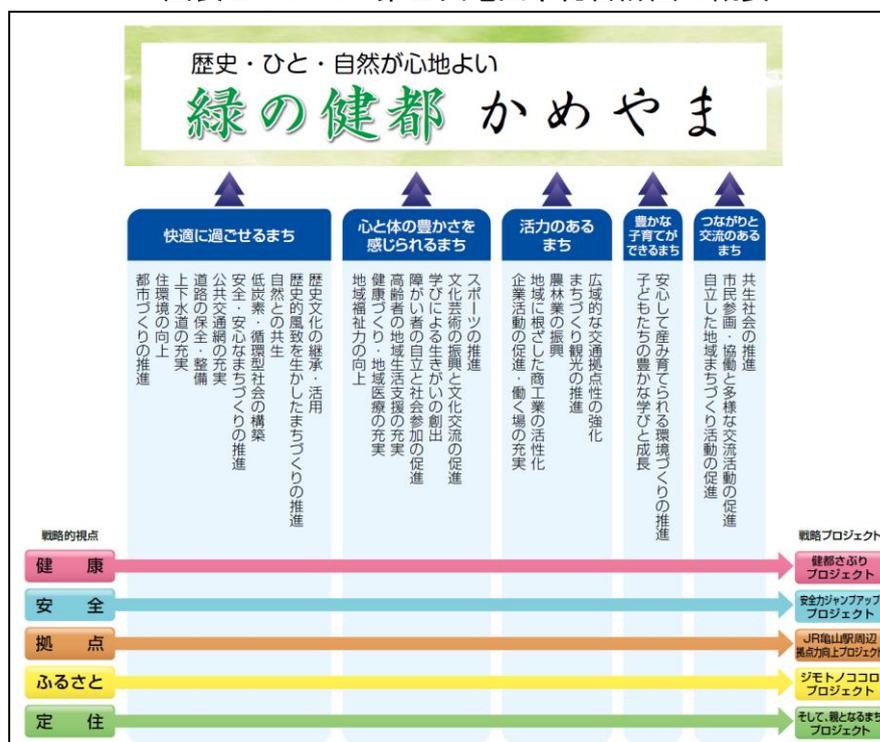
そのなかで、亀山市は、これまで顔の見える5万都市として、小さいながらも「暮らしやすさ」や「心地よさ」を備えた活力のある都市へと成長しており、今後も亀山市の魅力である豊かな緑や歴史文化と共生しながら、交通拠点性を高め、持続的に成長する都市であることを目指している。

亀山市の心地よさを「まち」も「ひと」も健康な状態であると捉え、それをさらに高め、次代へつなげるため、持続的に発展し続けられる「健康都市」でありたいという想いを、将来都市像『歴史・ひと・自然が心地よい 緑の健都 かめやま』として示している。

(ロ) 目指すまちのイメージ

将来都市像の実現に向けたまちづくりを進めるため、そこから導かれるまちのイメージとして、①快適に過ごせるまち、②心と体の豊かさを感じられるまち、③活力のあるまち、④豊かな子育てができるまち、⑤つながりと交流のあるまち、の5つを掲げ、それぞれの視点による亀山らしいまちづくりを目指している。

図表Ⅱ-1-4 第2次亀山市総合計画の概要



(資料) 亀山市「第2次亀山市総合計画 グリーンプラン2025」

(ハ) まちづくりの基本方針

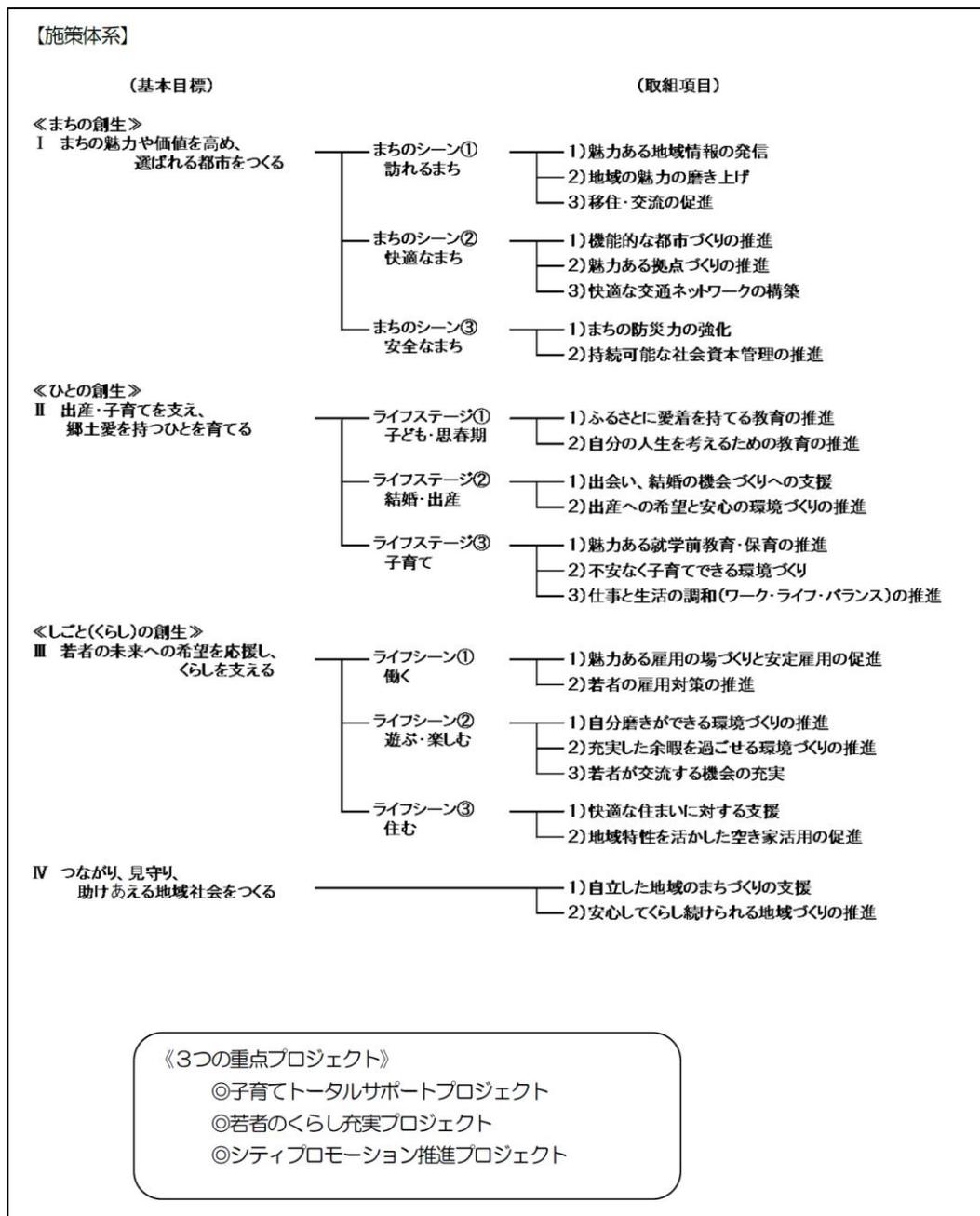
将来都市像の具現化を図るためには、市民・団体・地域・事業者など亀山市に関わるすべての主体がそれぞれの持つ力を合わせ、連携・協働してまちづくりを進めることが重要となる。市民と地域の持つ力を生かし、輝かせるまちづくりとして、『市民力・地域力が輝くまちづくり』を、まちづくりの基本方針として位置づけている。

②総合戦略

2016年2月に「亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定した（2017年2月改訂）。2015年度から2019年度までの5年間を計画期間としている。

総合戦略では、①まちの魅力や価値を高め、選ばれる都市をつくる、②出産・子育てを支え、郷土愛を持つひとを育てる、③若者の未来への希望を応援し、暮らしを支える、④つながり、見守り、助けあえる地域社会をつくる、という4つの基本目標のもと施策を進めている。

図表Ⅱ-1-5 亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略の政策体系



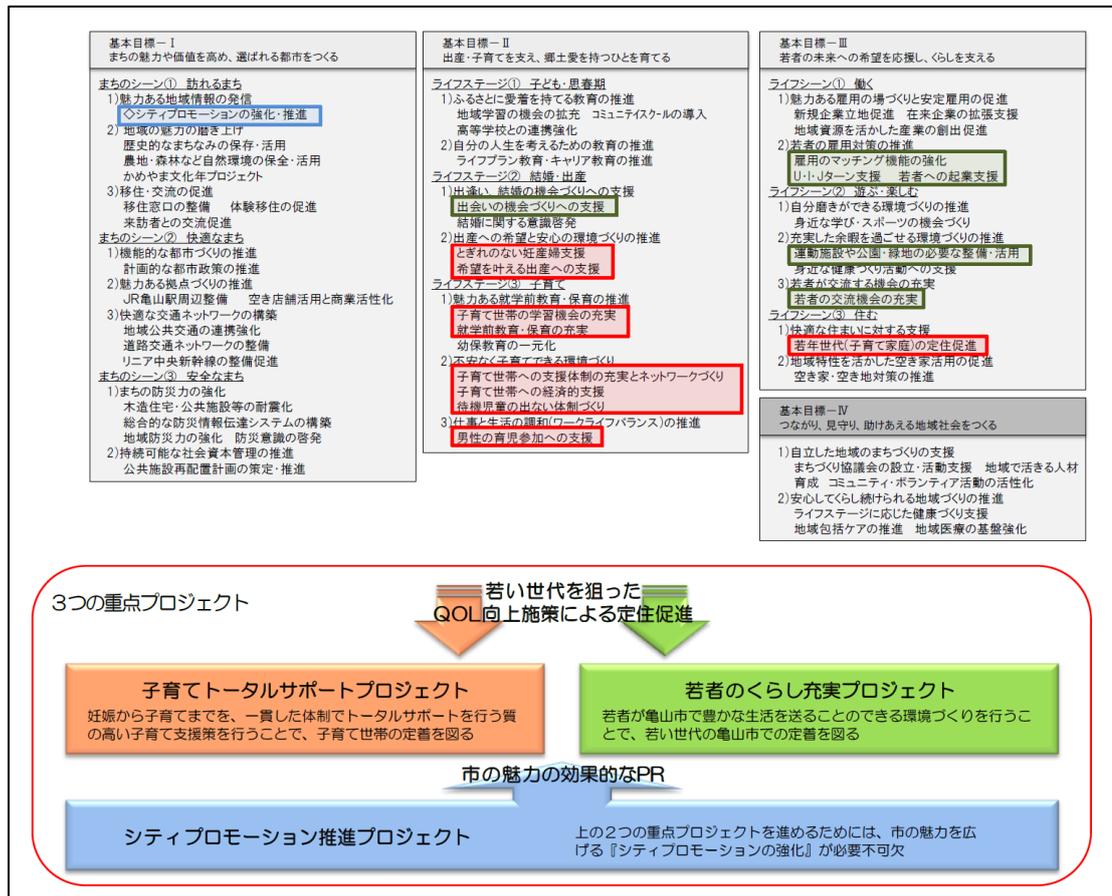
(資料) 亀山市「亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

また、総合戦略の期間内に進める施策の中でも、特に重点を置き、行政資源の配分を行い、積極的に進めるものを重点プロジェクトとして位置づけている。

重点プロジェクトは、「若い世代の定住促進」と「市民のくらしの質を高める取組」をポイントとして捉え、ターゲットを絞り込んだ取組を進めることで、若い世代の定住促進を図る。これらの取組の推進にあたっては、市民のくらしの質の向上につなげることを意識した取組とする。

更に、これら取組を効果的に推進するため、市の魅力を積極的に市内外にアピールしていく。こうした考え方に基づく3つの重点プロジェクトが、①子育てトータルサポートプロジェクト、②若者のくらし充実プロジェクト、③シティプロモーション推進プロジェクト、となる。

図表Ⅱ-1-6 亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

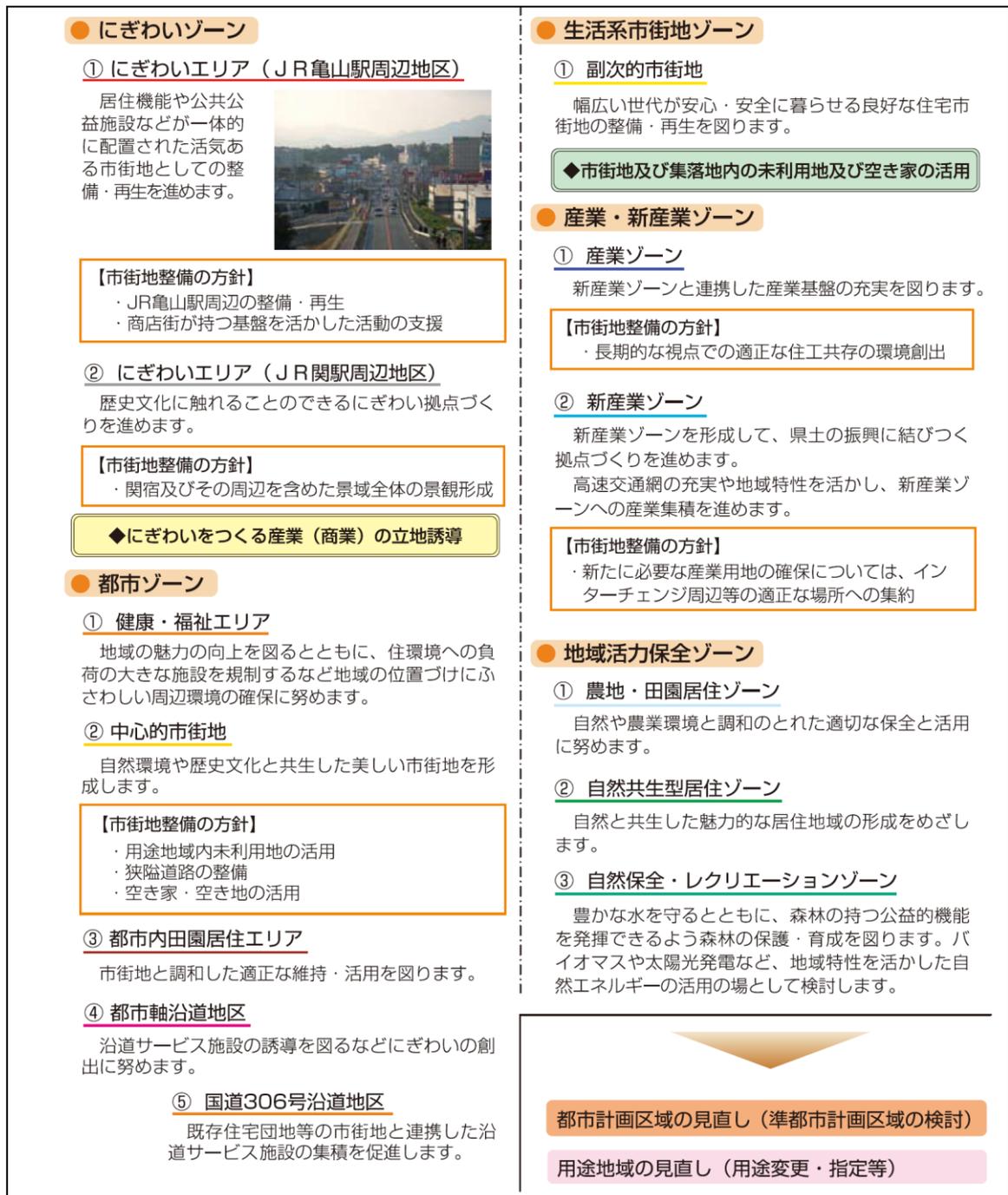


(資料) 亀山市「亀山市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

③都市マスタープラン

2010年に策定した「亀山市都市マスタープラン」において、亀山市における土地利用の方針として以下のようなゾーンを設定している。

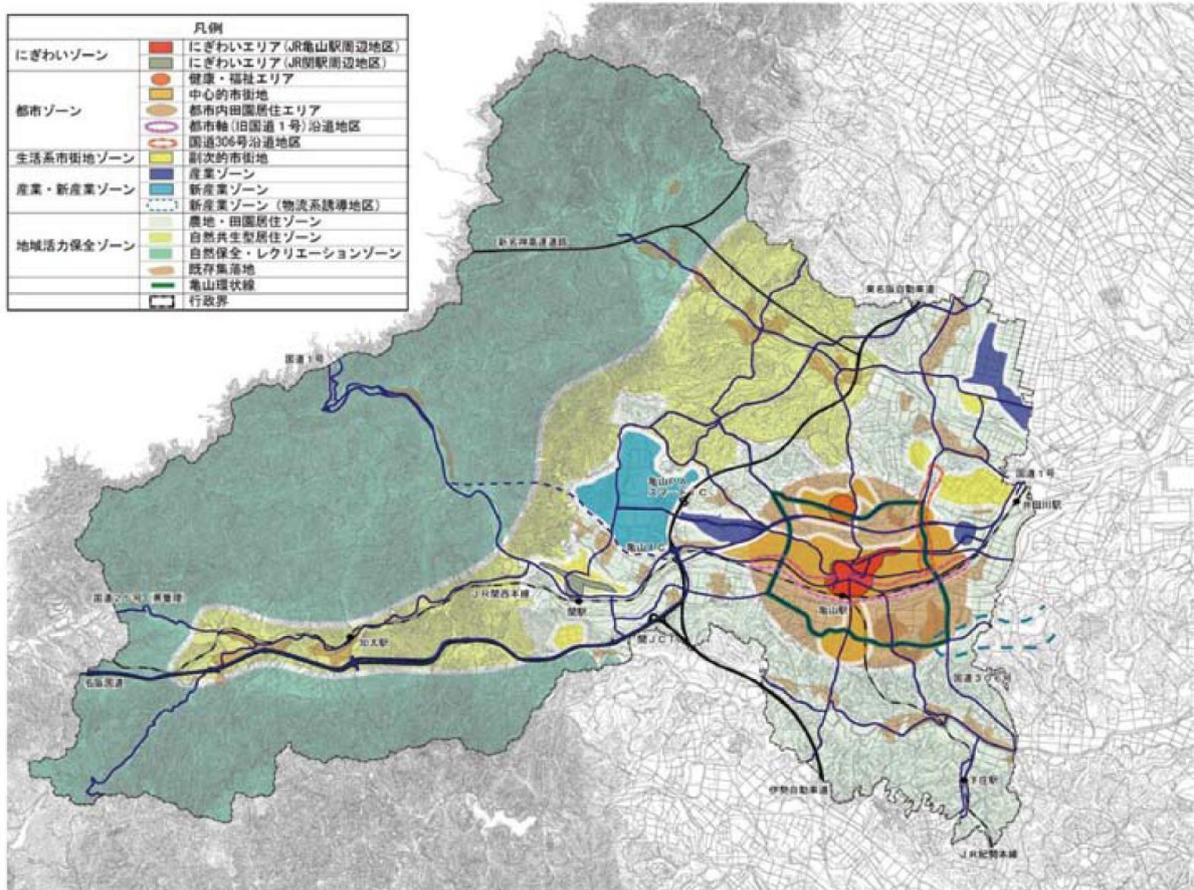
図表Ⅱ-1-7 亀山市都市マスタープランの概要



（資料）亀山市「亀山市都市マスタープラン」

亀山市都市マスタープランにおいて策定された土地利用配置図は以下の通り。

図表Ⅱ-1-8 亀山市都市マスタープランの土地利用配置図



(資料) 亀山市「亀山市都市マスタープラン」

④公共交通利用計画

亀山市が目指すべき姿の実現に向けて、公共交通が果たすべき役割を整理し、鉄道、バス等、本市に係る全ての地域公共交通が一体となって機能し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るため、2017年10月に亀山市地域公共交通計画【亀山市地域公共交通網形成計画】を策定しており、その中では、以下の基本方針のもと政策を進めていくこととしている。

基本方針① 亀山市が目指すべき交通体系の目標像の共有化

- 住民、行政、交通事業者が三位一体で亀山市の公共交通ネットワークを形成・維持していくにあたり、目指すべき交通体系の目標像や公共交通の事業理念の共有化を図ります。

基本方針② まちづくりと連携した市内全域で活用できる合理的な公共交通ネットワークの形成

- 個々の公共交通の役割と確保すべきサービス水準を明確にするとともに、各公共交通を維持していくための主体を明確に位置づけることにより、コンパクトシティのまちづくりと連携し、コミュニティバスのみでなく、鉄道、営業路線バス、廃止代替路線バス、乗合タクシー等の多様な交通サービスが相互に連携した総合的な公共交通ネットワークを形成します。

基本方針③ 地域の利用者ニーズを踏まえた効果的運行方式の導入と財政負担の軽減

- 住民の移動需要特性を的確にとらえる中で、定時定路線型のバス運行に限らず、福祉施策とも連携し、市民生活を支援する乗合タクシー運行システムの導入を図ります。
- コミュニティ系バス路線の再編にあたっては、現状程度の財政負担の範囲内で利便性を確保することとし、効率的・効果的な運用をします。
- 各バス路線の機能・利用環境及びサービス水準に応じた利用者負担（バス運賃）の見直しを実施します。

基本方針④ サービス水準の確保と利用促進を誘導する戦略的行政支援策の展開

- 共通回数券の充実や環境や利用者配慮したバス車両の改善など利用促進を誘導する施策を展開します。
- バス路線の評価・検証については、目標数値（総利用者数・乗車率・バス停乗降者数・市民アンケート結果など）を明確にし、亀山市地域公共交通会議・バス等検討委員会にて、評価基準等に基づき、適正に評価し、必要に応じて見直し（改善）をします。（PDCAの実施）
- バス路線維持のための欠損補助的な公的資金投入という視点から脱却し、民間交通事業者と経営指標の共通化を図ります。

基本方針⑤ 地域の主体的取り組みの支援と利用促進策の展開

- 地域生活バスについては、地域のニーズに応じた交通システムを地域が支えていく仕組みを構築する必要があるため、必要に応じ特定地域の協議会等の組織化を図り、市と地域が協働で運行・運営方式の検討及び利用促進策等を検討・展開できる体制や仕組みを構築します。
- 各地域まちづくり協議会等と連携し、バス等の交通資源を利用したイベントの開催等の利用促進策を展開します。

図表Ⅱ-1-9 亀山市地域公共交通計画における市内公共交通現状図

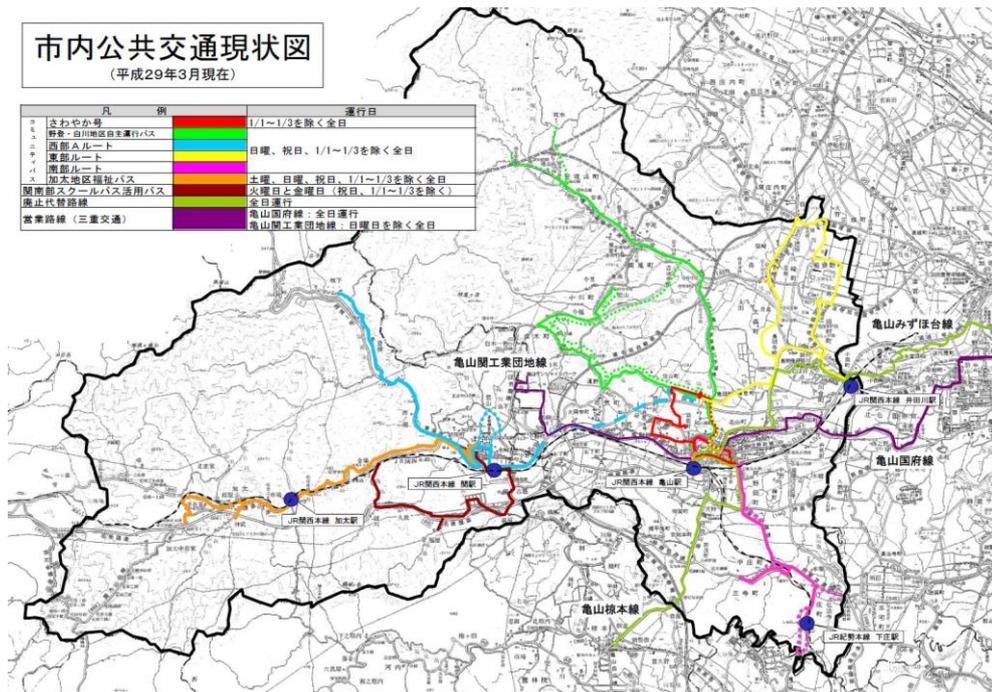
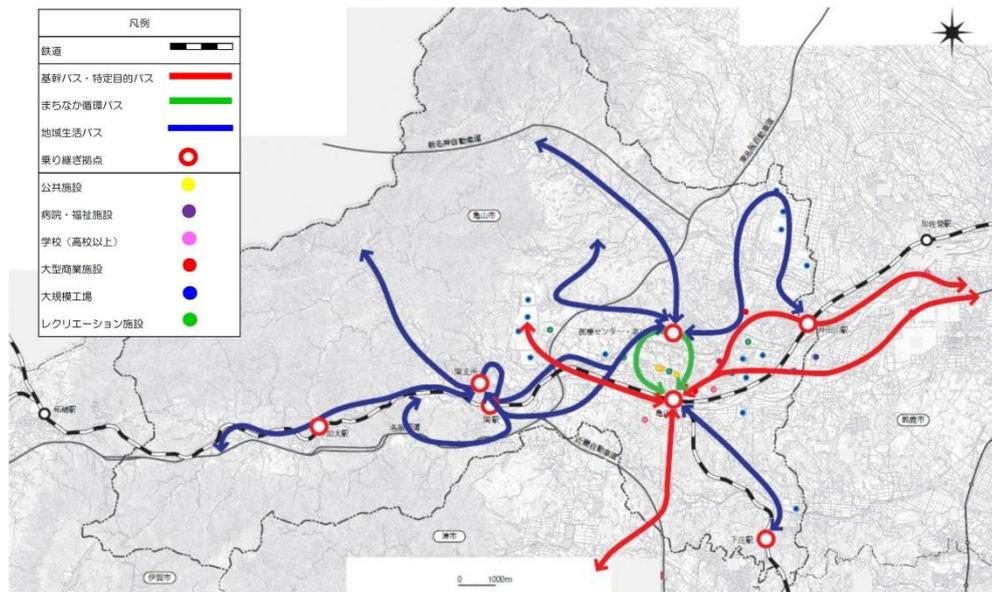


図 公共交通維持確保改善の考え方に基づく公共交通の将来イメージ図(平成33年度)



(資料) 亀山市「亀山市地域公共交通計画」

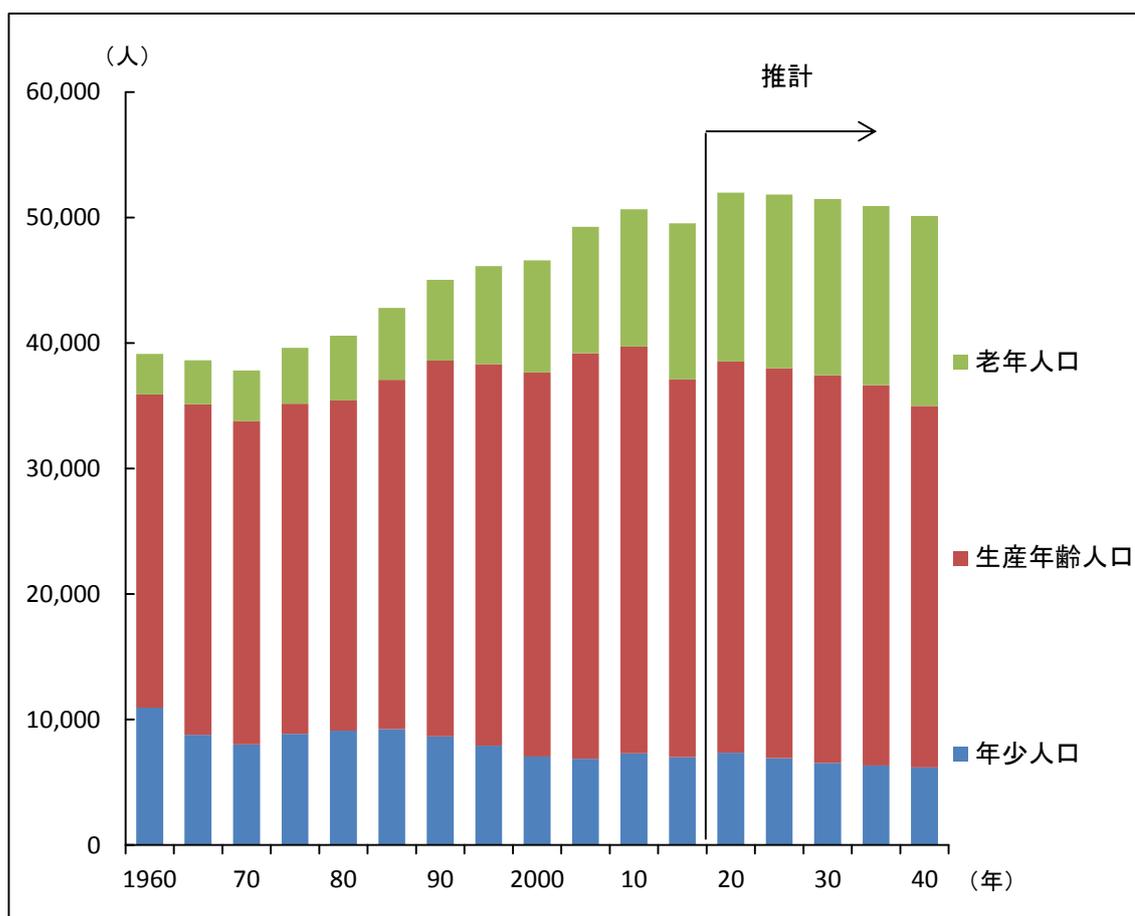
(3) 人口状況等

①人口推移

亀山市の人口は年少人口の減少により 1970 年にかけて減少したがその後は増加基調で推移し、1980 年には 4 万人を、2010 年には 5 万人を超えた。もっとも、2015 年には 45 年ぶりに人口が減少した。年齢階層別の人口構成をみると、老年人口の割合が拡大している。

人口の将来推計をみると、今後の人口はわずかに減少傾向となり、老年人口の拡大は続く見通しである。

図表Ⅱ-1-10 亀山市の人口推移（将来推計人口を含む）



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

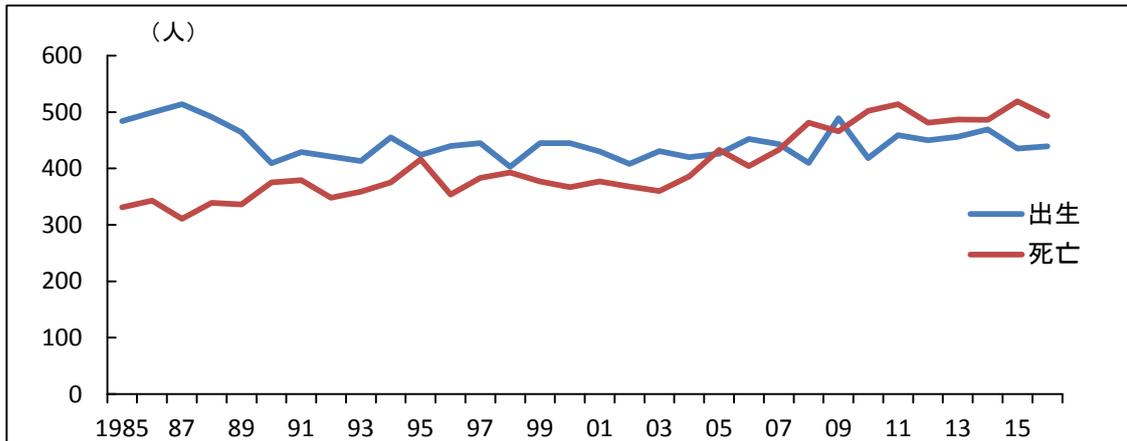
②人口増減（自然増減、社会増減）

(イ) 自然増減（出生、死亡）

1985年以降の亀山市の出生数の推移をみると、1987年の514人をピークに減少し、1990年代以降はほぼ横ばい圏での推移となっている。

一方、死亡数は1980年代の300人台から徐々に増加しており、2015年には519人と500人台を超えている。

図表Ⅱ-1-11 亀山市の出生・死亡の状況



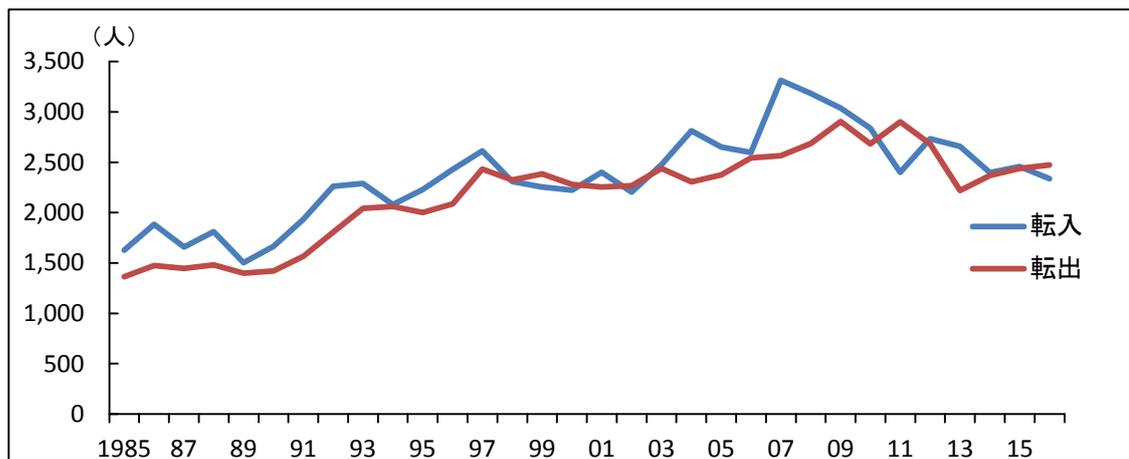
(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

(ロ) 社会増減（転入、転出）

1985年以降の亀山市の転入数の推移をみると、1990年以降は増加基調で推移し、特に2000年代前半から半ばにかけて増加ペースが強まり、2007年には3,315人とピークに達した。もっとも、その後は減少基調となっている。

転出数は1980年代から増加基調で推移し、2011年に2,903人となったが、その後は減少から横ばい圏で推移している。

図表Ⅱ-1-12 亀山市の転入・転出の状況



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

③ 亀山市人口ビジョンによる人口推計（「亀山市人口ビジョン」より）

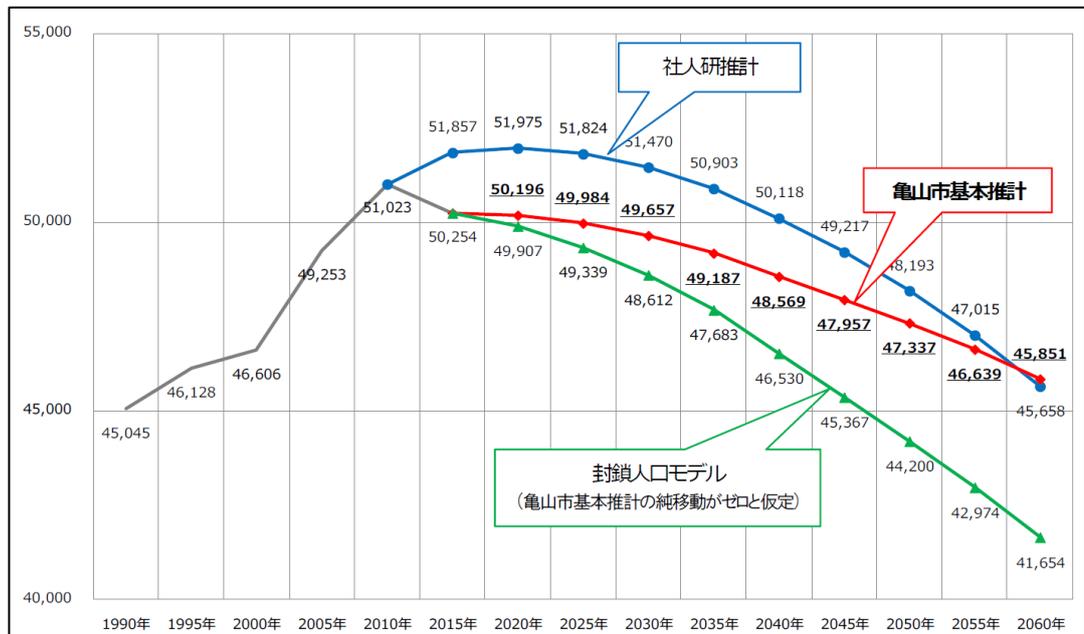
(イ) コーホート要因法による人口推計

国立社会保障・人口問題研究所の推計は、2020年まで人口が増加し、それ以降減少に転じているのに対して、亀山市基本推計の減少カーブは国立社会保障・人口問題研究所の推計よりも緩やかになっている。

2040年には2015年よりも約1,700人減の48,569人、2060年には約4,400人減の45,851人になると推計されている。

亀山市基本推計における純移動をゼロと仮定する封鎖人口モデルで再計算すると、2060年で亀山市基本推計よりも約4,000人少ない41,654人の推計となる。

図表Ⅱ-1-13 コーホート要因法による人口推計



国立社会保障・人口問題研究所推計：2010 国調人口を起点に、2005 国調人口との差を今後の推計の基準として算定

亀山市基本推計：2015 国調人口を起点に、2014 年までの住民基本台帳人口の推移と社人研推計の乖離を調整するため、純移動数の増加が突出していた 2005 年～2010 年を除いた期間の変動状況を基準に算定

亀山市推計(封鎖人口)：亀山市基本推計において、純移動数をゼロと仮定して算定

(資料) 亀山市「亀山市人口ビジョン」

(四) 亀山市における人口の将来展望

本ビジョンにおける亀山市の将来人口の推計（亀山市基本推計）では、地方自治法における市の要件の一つである人口 50,000 人を 2040 年までは維持するものの、2020 年をピークにその後、人口は減少し続けることが見込まれている。

こうした状況を踏まえ、本市の行政基盤の根本である人口を可能な限り維持していくためには、自然減・社会減の対策をバランス良く進める必要がある。

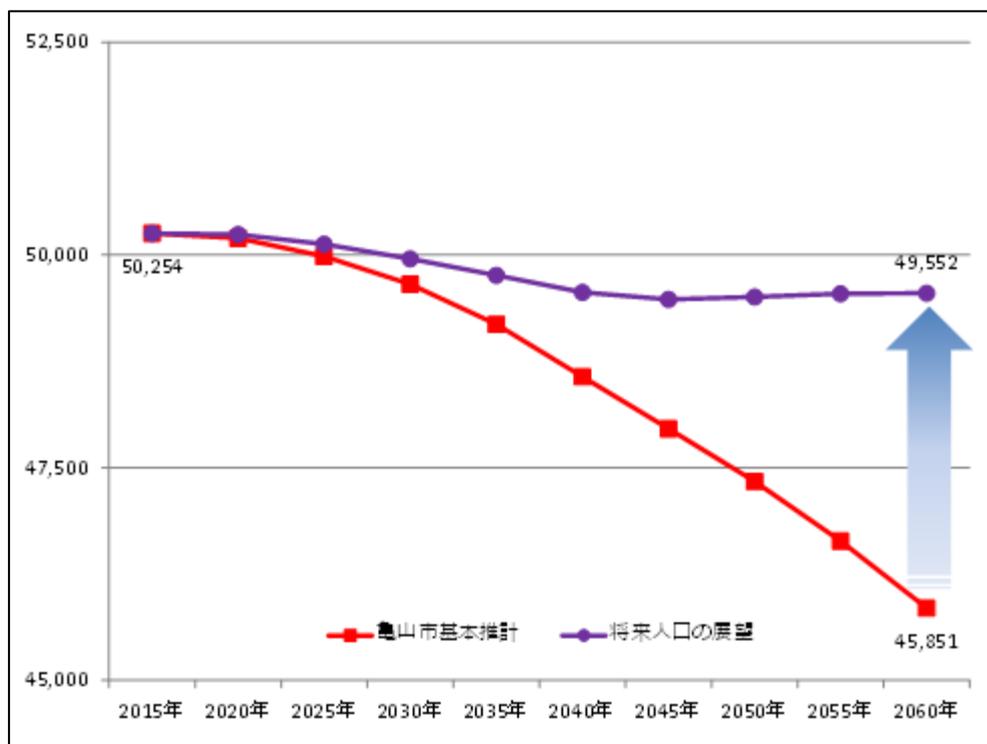
○人口展望

中長期的に見ても、本市が人口減少の局面へと推移することは避けがたい状況であるが、今後、人口減少対策を推進することにより、人口減少の進行を抑制することは可能であると考えられる。

そして、少しでも早く人口減少対策に取りかかることができれば、早期に人口減少社会からの脱却を図ることが可能になる。

亀山市においては、自然減・社会減対策を効果的に進めることにより、3,700 人の人口減少の抑制効果を発揮させ、2060 年に概ね 50,000 人の総人口確保をめざす展望を定める。

図表Ⅱ-1-14 亀山市の将来人口の基本推計と将来展望



(資料) 亀山市「亀山市人口ビジョン」

(4) 経済・産業の状況

①経済の構造（地域経済循環）

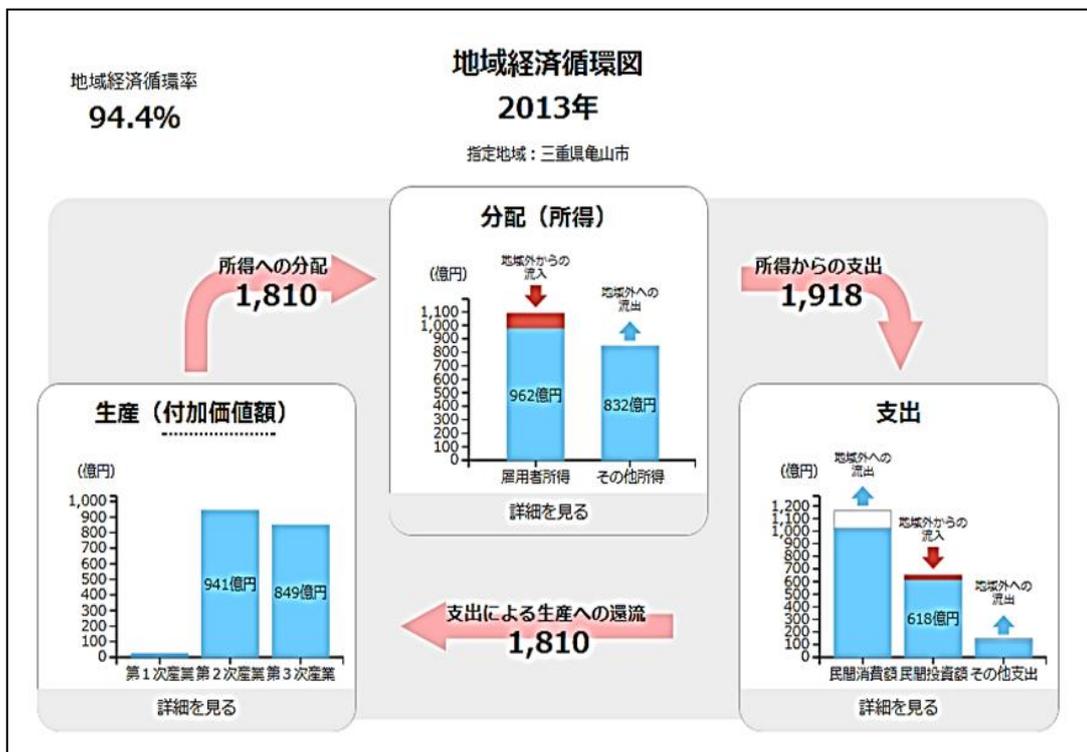
内閣府の地域経済分析システム（RESAS）を用いて、地域の経済構造を表す地域経済循環図をみると、亀山市の地域経済循環率は94.4%となっており、概ね地域内の所得と生産のバランスがとれた状態になっている。

分配（所得）面をみると、地域外からの所得の流入がみられる。

支出面をみると地域外から流入している金額に比べて、地域外へ流出している金額の方が多くなっている。

生産（付加価値額）面をみると、第1次産業は小さく、第2次産業と第3次産業がほとんどを占めている。

図表Ⅱ-1-15 亀山市の地域経済循環図（2013年）



「地域経済循環率」とは、生産（付加価値額）を分配（所得）で除した値であり、地域経済の自立度を示している。（値が低いほど他地域から流入する所得に対する依存度が高い。）

「雇用者所得」とは、主に労働者が労働の対価として得る賃金や給料等をいう。

「其他所得」は、財産所得、企業所得、交付税、社会保障給付、補助金等、雇用者所得以外の所得により構成される。

「其他支出」は、「政府支出」+「地域内産業の移輸出-移輸入」により構成される。例えば、移輸入が移輸出を大きく上回り、その差が政府支出額を上回る場合（域外からの財・サービスの購入を通じた所得流出額が政府支出額よりも大きい場合）は、「其他支出」の金額がマイナスとなる。

「支出流出率」とは、地域内に支出された金額に対する地域外から流入・地域外に流出した金額の割合で、プラスの値は地域外からの流入、マイナスの値は地域外への流出を示す。

（資料）内閣府「地域経済分析システム」

②主な産業の動向

(イ) 第一次産業

亀山市は気候や土質が茶の栽培に適しており、古くから茶の生産が盛んであった。全国第3位の生産量を持つ三重県の中でも亀山市は有数のお茶どころとなっている。また、国産紅茶第1号品種「べにほまれ」を活用した亀山紅茶のブランド化を目指した活動が進んでいる。

(ロ) 第二次産業

生糸やローソクなどの地場産業が古くから盛んであった。1963年に、低開発地域工業開発促進法の地域指定を受け、製造業を中心とした内陸工業都市として発展してきた。

本田技研工業(株)鈴鹿製作所の取引関係により、非鉄金属産業などの自動車関連産業が多く立地しており、特に大きな割合を占めてきた。

2002年には「クリスタルバレー構想」の核企業となる世界的大手液晶関連企業が誘致されたことにより、FPD（フラットパネルディスプレイ）製造関連企業が県内に多く操業しており、亀山市内では「亀山・関テクノヒルズ」を中心に立地している。

以降、液晶関連産業の工業出荷額は増加したものの、世界的規模での市場の競争により生産が大きく左右されるため、デジタル市場での競争の市況を受けやすい産業構造となっている。

また、2016年3月には、航空機部品の製造を行う企業の本地域への進出に伴い、亀山市としてはじめて国際戦略総合特区「アジアNo.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」の指定を受けている。

(ハ) 第三次産業

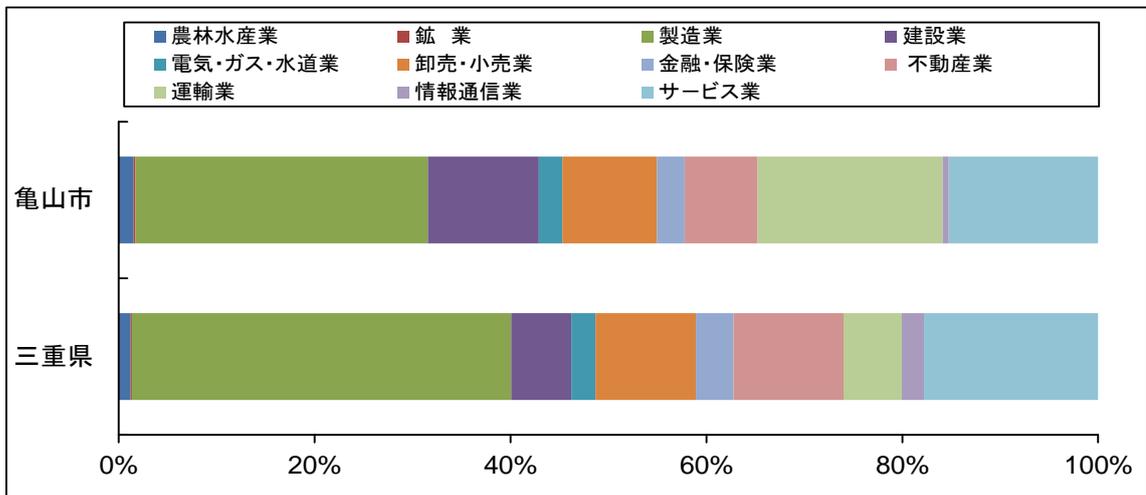
旧東海道沿いに商店街が形成され、それに隣接してショッピングセンターが立地している。もっとも、近年では隣接する鈴鹿市などに大規模な郊外型ショッピングセンターが立地していることも影響し、市外への消費流出が目立っている。

③産業構造

産業構造をみるために、県民経済計算における総生産額（産業部門）の数値を用いて三重県と亀山市の産業別の構成比をみると、亀山市は三重県全体に比べて製造業、不動産業、サービス業のウェートが小さくなっている。一方、建設業、運輸業のウェートが大きくなっており、特に運輸業のウェートは三重県全体に比べて3倍程度となっている。

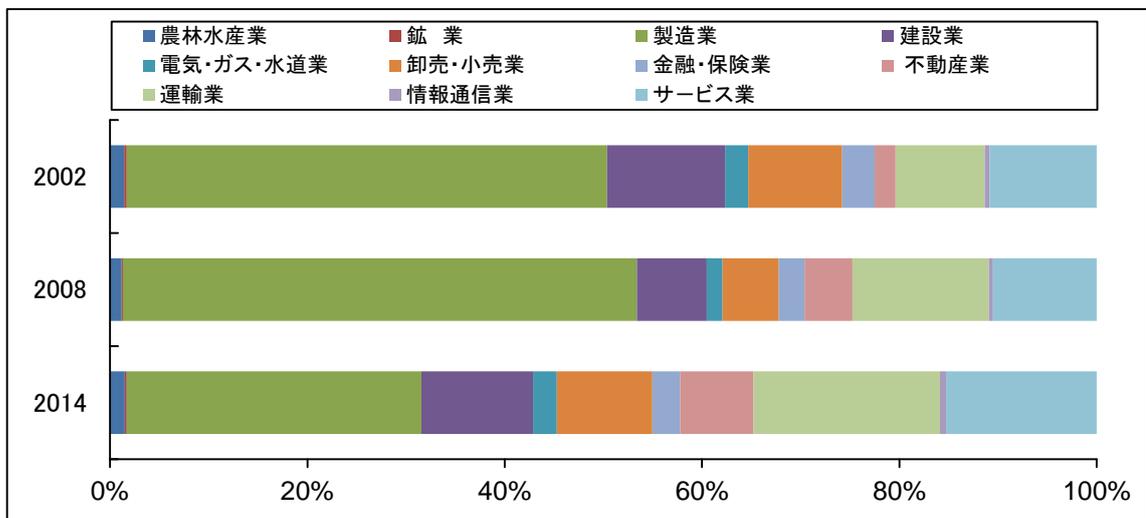
市内総生産額を用いて亀山市の産業構造を経年で比較すると、製造業のウェートは2002年から2008年にかけて上昇した後、2014年には大幅に低下している。建設業、卸売・小売業、サービス業は2002年から2008年にかけて低下した後、2014年には再び拡大している。不動産業、運輸業は2002年、2008年、2014年と徐々に拡大している。

図表Ⅱ-1-16 三重県と亀山市の産業構造の比較



(資料) 三重県「県民経済計算」「三重県の市町民経済計算」

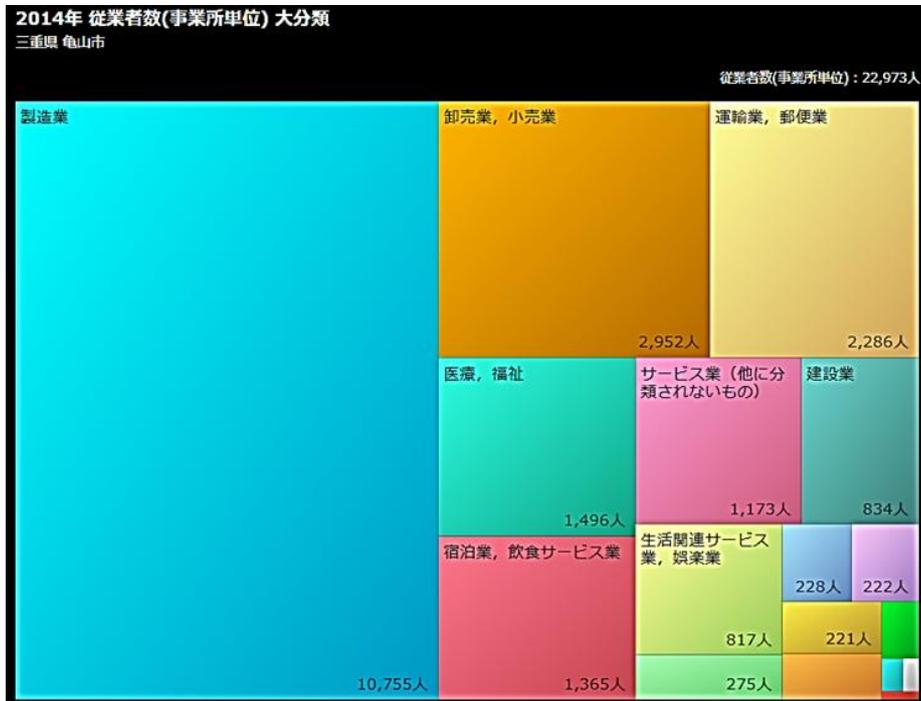
図表Ⅱ-1-17 亀山市の産業構造の変遷



(資料) 三重県「三重県の市町民経済計算」

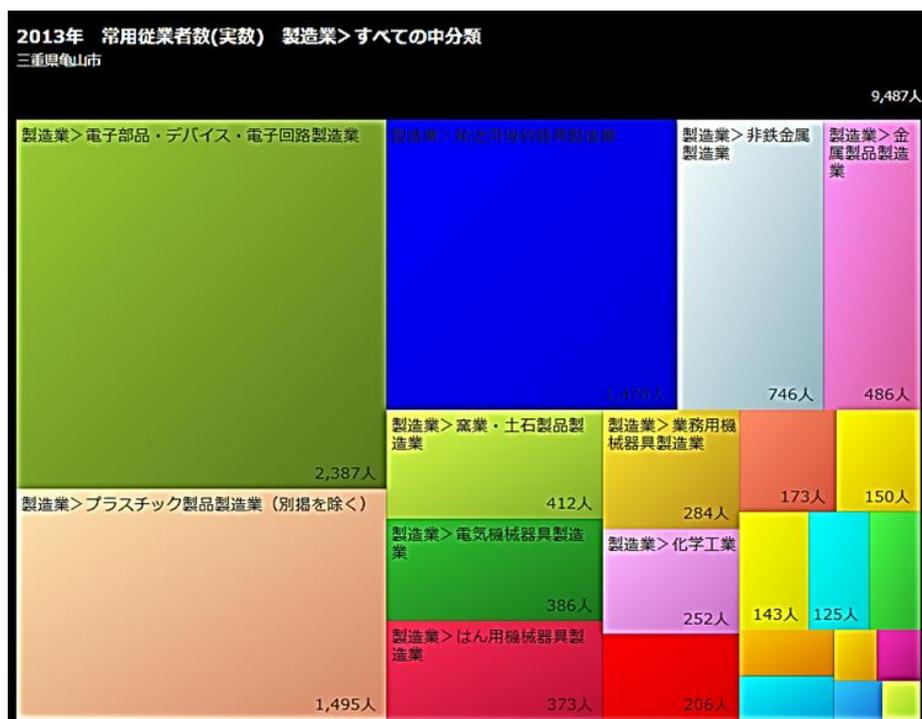
<RESASによる産業構造図表>

図表Ⅱ-1-18 亀山市の従業者数にみる産業構造（2013年）



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅱ-1-19 亀山市の従業者数にみる製造業の産業構造（2013年）



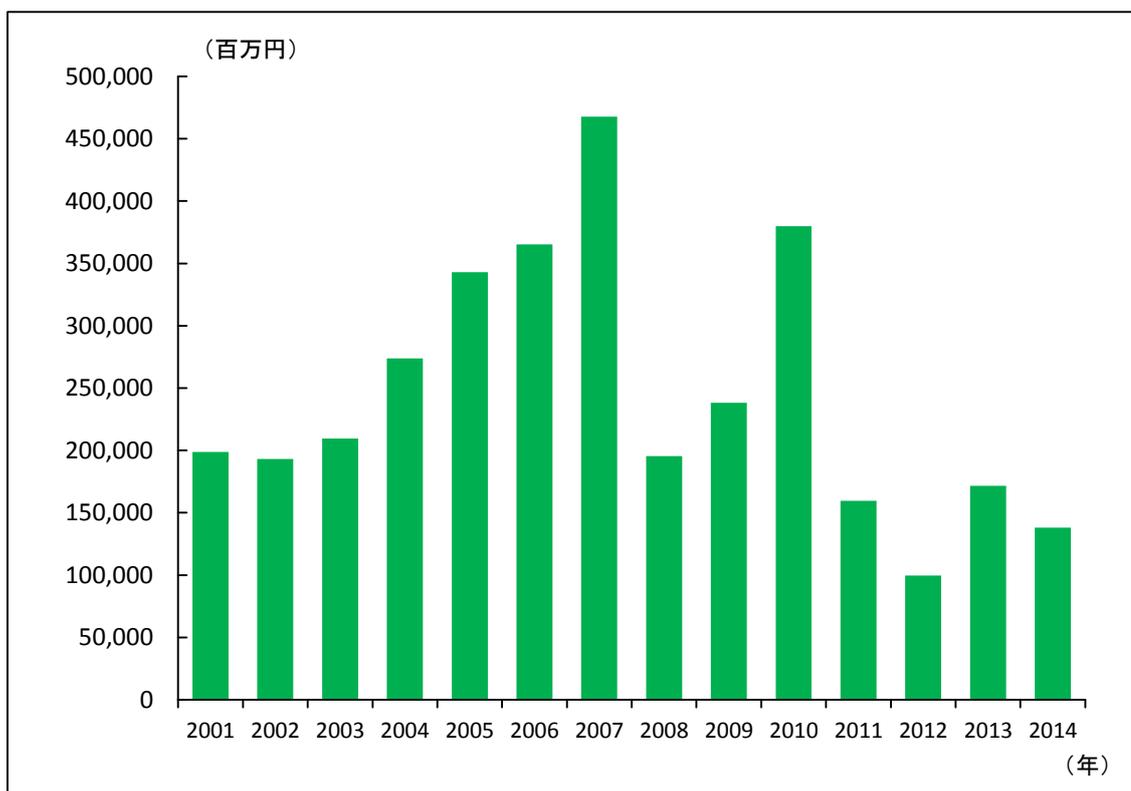
(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

④総生産

亀山市の経済活動の規模の変化をみるために、2001年以降の市内総生産額の推移をみると、市内総生産額は2001年から2003年にかけて200,000百万円前後で推移していたが、2004年以降は大幅に増加し、2007年には467,797百万円と2001年の2倍以上の規模まで拡大している。

その後は、リーマンショック等の影響もあり、2008年に再び大幅に低下し、2010年にかけて持ち直したものの、2011年以降は2000年代前半の規模を下回る水準で推移している。

図表Ⅱ-1-20 亀山市の市内総生産の推移



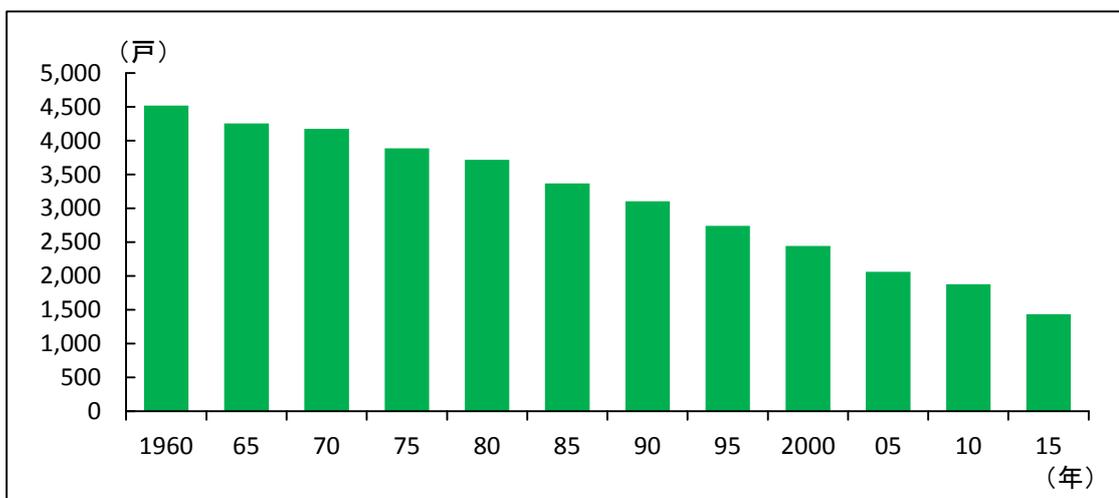
(資料) 三重県「三重県の市町民経済計算」

⑤農林業

1960年以降の亀山市の農家数の推移をみると、1960年は4,518戸と4,500戸を超えていたが、年々減少基調で推移しており、2015年には1,435戸と1960年の3割程度の水準まで減少している。

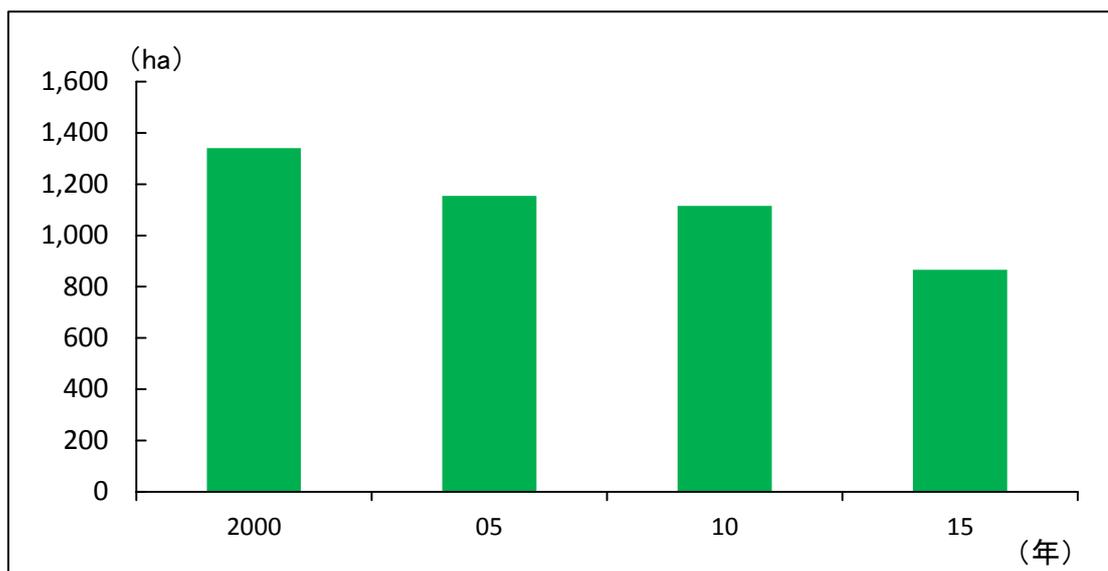
2000年以降の経営耕地面積（販売農家）の推移をみると、2000年は1,341haと1,000haを超えていたが、減少基調で推移しており、2015年には866haと1,000haを割り込み、2000年の6割強の水準まで減少している。

図表Ⅱ-1-21 亀山市の農家数の推移



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

図表Ⅱ-1-22 亀山市の経営耕地面積（販売農家）の推移



(資料) 亀山市「数字でみる亀山市」

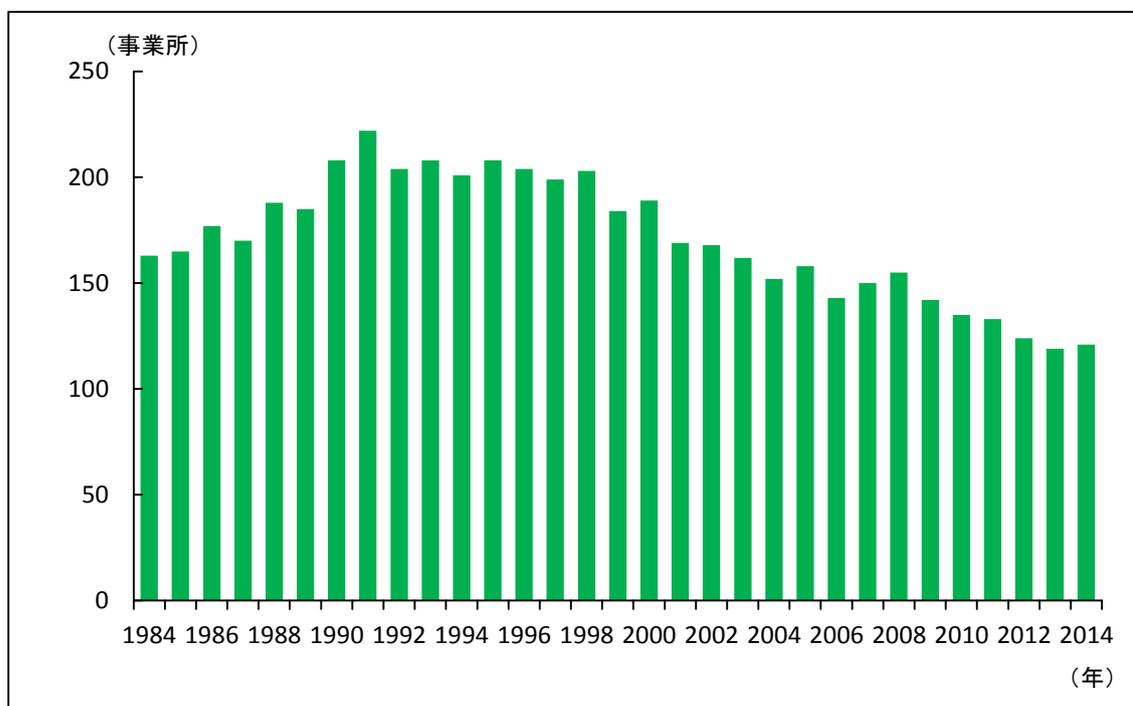
⑥製造業

亀山市の製造業事業所数について1984年以降の推移をみると、1984年から1991年にかけては概ね増加基調で推移している。その後、1998年までは概ね200事業所前後で推移したが、2000年代前半以降は減少基調で推移している。2014年の事業所数は121事業所とピーク時の概ね6割程度の水準となっている。

製造業従業者数は1984年の6,091人から1991年の8,651人まで増加した後、2003年にかけては緩やかな減少基調で推移した。2004年から2008年にかけては再び増加基調で推移し、2008年には12,438人となった。もっとも、2009年に10,657人と大幅に減少した後は、緩やかな減少基調で推移し、2014年にはわずかに持ち直したものの、9,701人となっている。

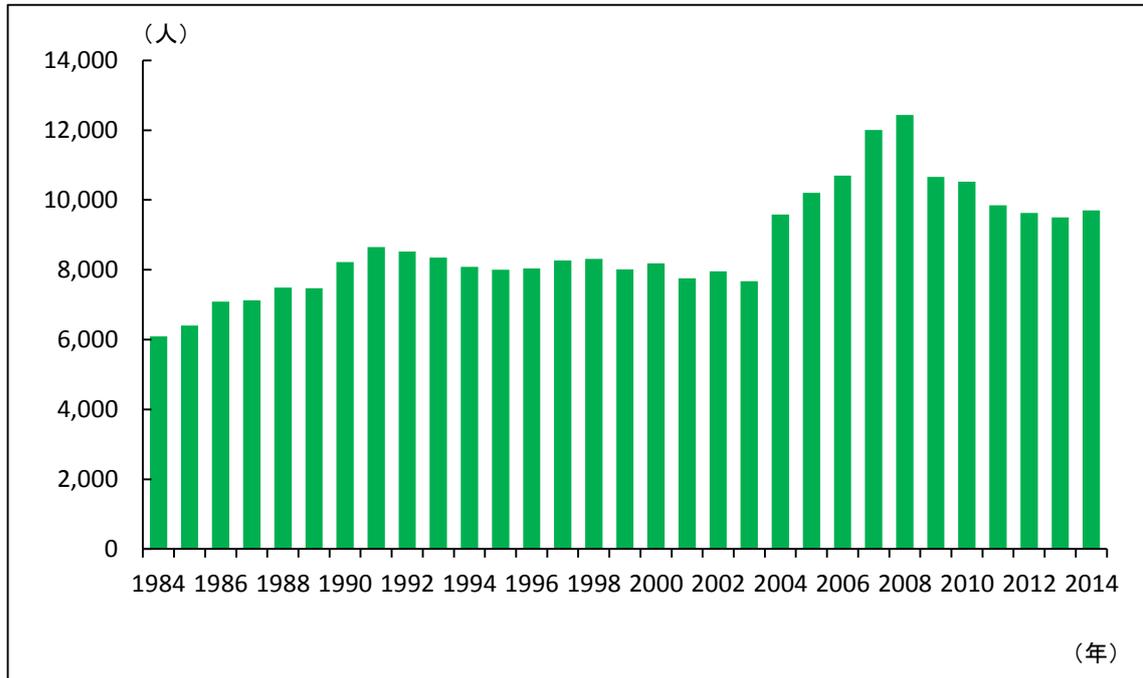
製造品出荷額等は1991年にかけて緩やかに増加した後、2003年まで概ね300,000百万円台で推移した。2004年以降は大幅に増加に転じ、2008年は1,384,314百万円と2004年からの4年間で4倍の水準まで増加した。その後、2011年には624,749百万円とピーク時の半分程度の水準となったが、2012年以降は再び増加に転じ、2014年は1,049,467百万円となった。

図表Ⅱ-1-23 製造業事業所数の推移



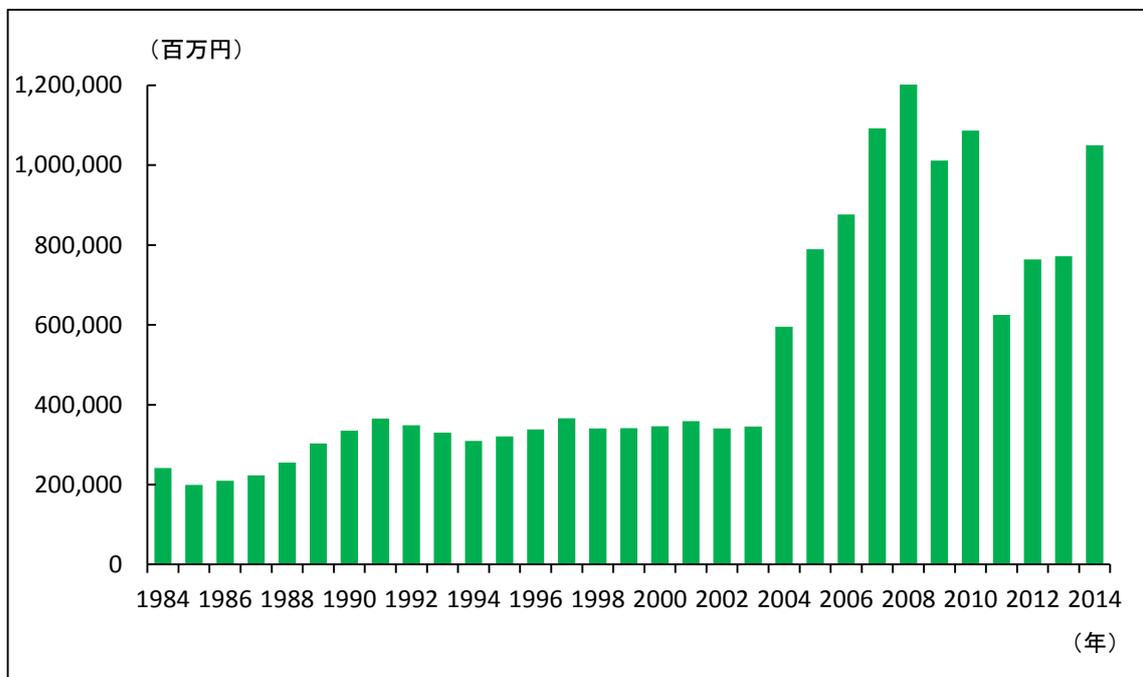
(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

図表Ⅱ-1-24 亀山市の製造業従業者数の推移



(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

図表Ⅱ-1-25 亀山市の製造品出荷額の推移



(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

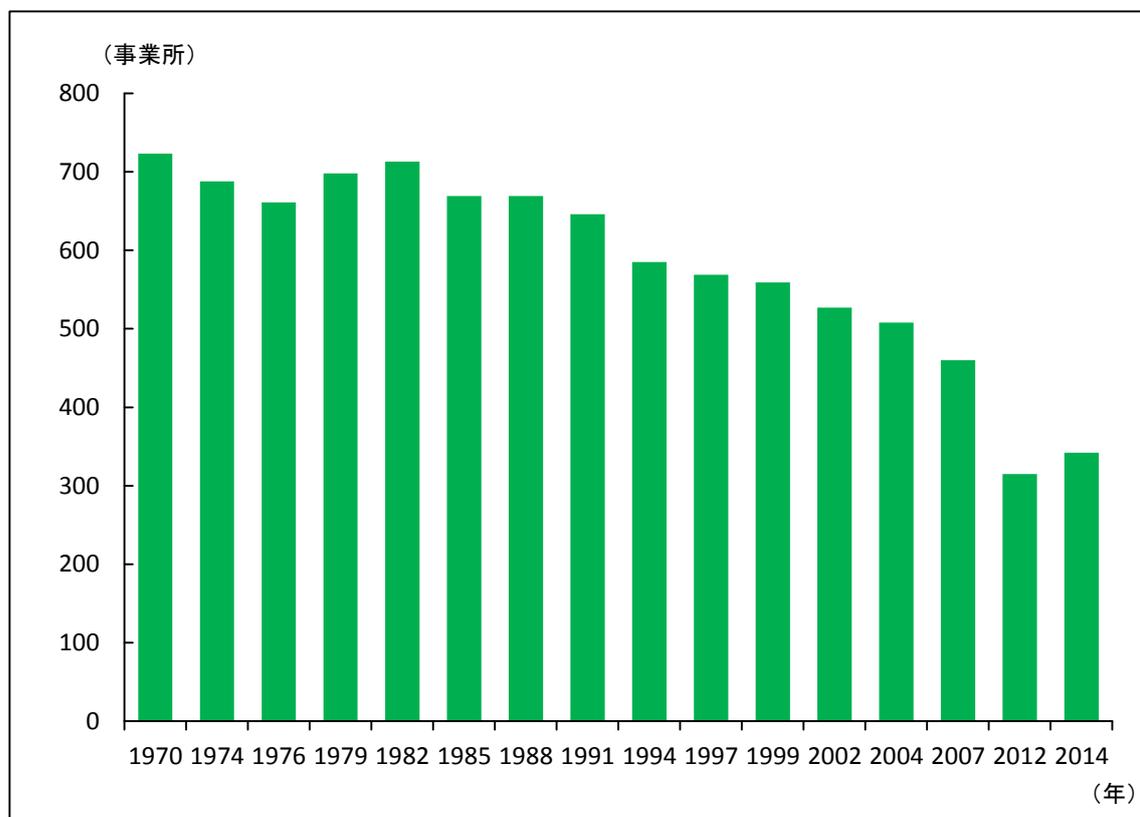
⑦商業

亀山市の卸売業・小売業の事業所数について 1970 年以降の推移をみると、1970 年から 1988 年にかけては 700 事業所前後で推移したが、1991 年以降は緩やかに減少し、2007 年には 500 事業所を割り込んで 460 事業所となった。さらに、2012 年には大幅に減少し 315 事業所となっている。もっとも、2014 年にはわずかに持ち直し 342 事業所となっている。

従業者数は 1970 年から 1985 年にかけては 2,200 事業所前後で推移した後、1988 年から 2007 年にかけて概ね増加基調で推移し、2007 年には 2,955 人となった。もっとも、2012 年に 2,055 人と大幅に減少したのち、2014 年にはわずかに持ち直し、2,241 人となっている。

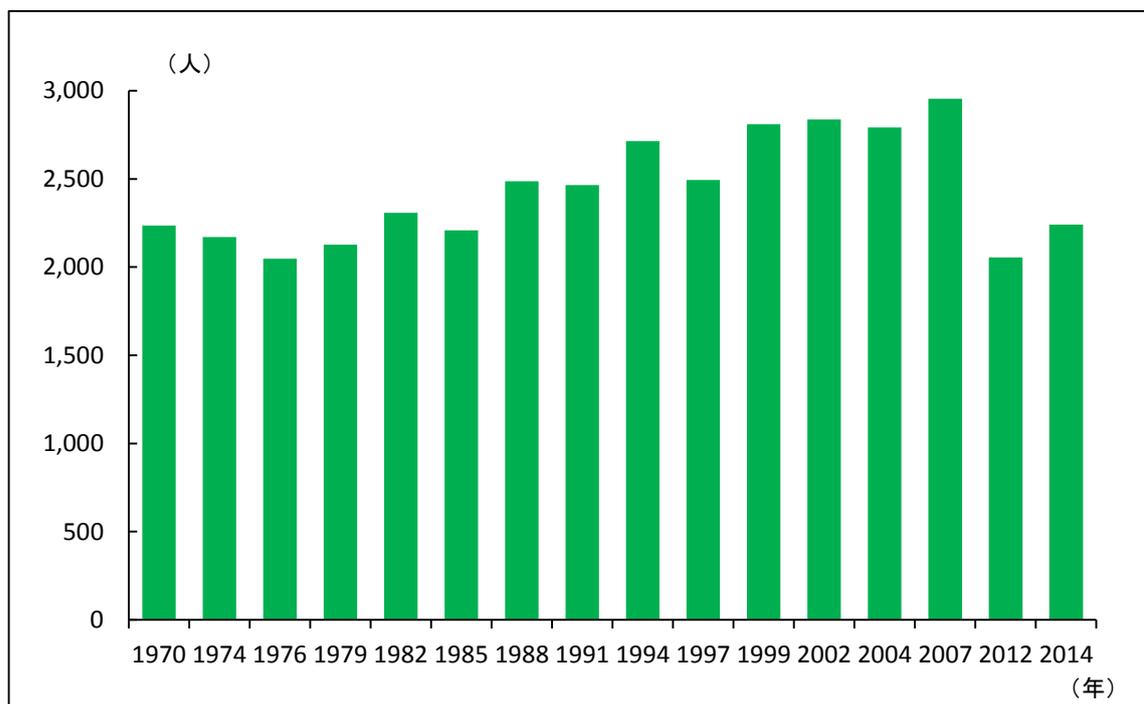
年間商品販売額は 1970 年 9,615 百万円から 1994 年の 64,748 百万円まで増加基調で推移したものの、1997 年にかけて減少に転じた。もっとも、2002 年に 106,215 百万円、2004 年に 119,557 百万円と大幅に増加した。2007 年以降は再び減少し、2014 年は 2004 年の半分以上の水準となる 54,372 百万円となっている。

図表Ⅱ-1-26 亀山市の卸売業・小売業事業所数の推移



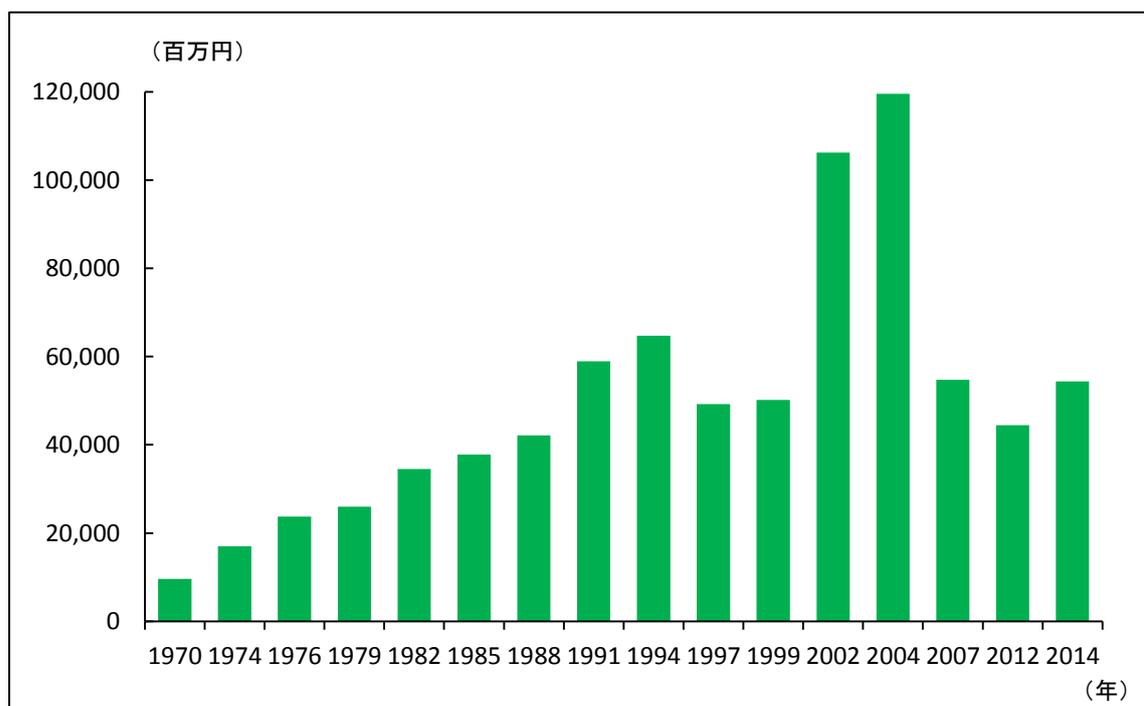
(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

図表Ⅱ-1-27 亀山市の卸売業・小売業従業者数の推移



(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

図表Ⅱ-1-28 亀山市の卸売業・小売業年間商品販売額の推移



(資料) 三重県「三重県市町村累年統計」

⑧産業支援策

(イ) 亀山市産業振興条例

産業振興条例における奨励措置の対象事業及び施設は以下のものである。

■奨励措置の対象事業

物品の製造に係る事業、物流機能を有する保管施設事業、ソフトウェア業、情報処理・提供サービス業、デザイン業、エンジニアリング業、研究開発支援検査分析業、その他市長が認める事業

■奨励措置の対象施設

新設、増設又は移設を伴う事業所に係る土地、建物、償却資産（奨励措置指定施設として市が指定したもの）

図表Ⅱ－1－29 奨励措置の内容

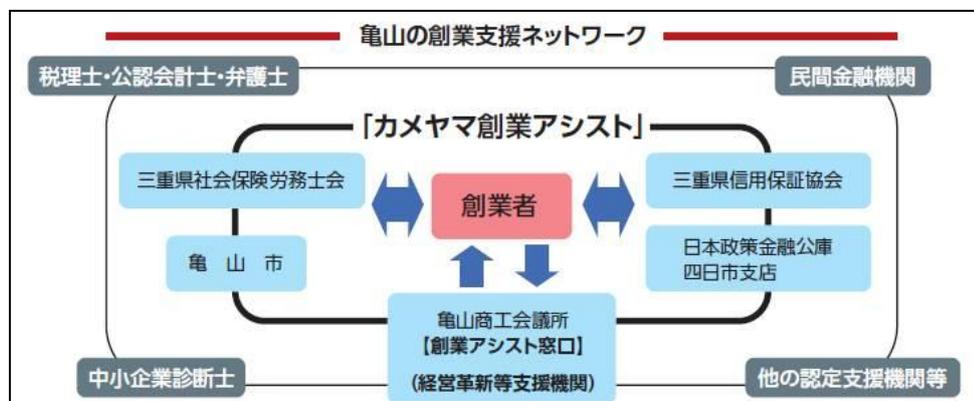
奨励措置対象条件					奨励措置		
事業区分	事業者区分	立地区分	投下固定資産総額	新規雇用者等	奨励金額	各年度限度額	奨励期間
製造業等	中小企業者以外	新設 増設 移設	5億円以上	10人以上	①土地取得価額相当額 ×25/100×1/3 ②指定施設に係る各年度の 固定資産税相当額 ×50/100 ※①または②のいずれか	1億	3年
	中小企業者	新設		5人以上			
		増設 移設	1億円以上	増設・移設 前の雇用 者数以上			
物流関係	区分なし	新設 増設 移設	5億円以上	10人以上	指定施設に係る各年度の 固定資産税相当額 ×50/100		

(資料) 亀山市HP

(ロ) 創業支援体制

地域の創業支援機関等が連携し総合的な創業相談やスキルアップなどの場の提供を行うものに「カメヤマ創業アシスト」がある。

図表Ⅱ－1－30 カメヤマ創業アシストの概要



(資料) 亀山商工会議所HP

⑨産業の展望（現状の産業政策の方向性及び企業支援施策の状況）

(イ) 地域産業活性化基本計画による産業集積の方向性

当地域は、高速道路が結節する交通アクセスの利便性や中部・関西両圏の中間に位置する地理的優位性を生かし、亀山・関テクノヒルズや名阪亀山・関工業団地等を中心に内陸工業都市として発展を遂げてきた。2014年工業統計調査によると、1事業所あたり及び従業員1人あたりの製造品出荷額等は全国9位の三重県において、いずれも県内1位となっており、ものづくり産業の集積は、本地域の産業の特徴でもある。

一方、本地域の基幹産業である液晶関連産業や自動車関連産業は、グローバル競争の影響を受けやすく、また、国内においては、企業の生産拠点の海外流出によるものづくり産業の空洞化が懸念されている。

こうした現状や今後の人口減少社会をふまえ、本市の産業の持続性を高めていくためには、経済情勢の変化にも対応できる多様な産業集積を図っていく必要があることから、既存産業の更なる集積や高度化により、それらの産業をより強靱なものにするとともに、今後の成長が見込まれ地域資源を生かした産業創出も期待できる産業や、本地域の地理的優位性を生かした産業の集積を図り、さらには、2015年10月に国の認定を受けた地域再生法に基づいた地域再生計画「三重県企業拠点強化（本社機能移転等）促進プロジェクト」において、本地域も地方活力向上地域に設定されていることから、企業の本社機能の移転や拡充を促進していくこととする。

以上のことから、亀山地域産業活性化基本計画においては、次の産業分野の集積を目指すとしている。

a) 液晶パネル等電子部品関連産業の集積

本地域に一定の産業集積があり、核企業であるシャープ(株)の新事業展開による同社亀山工場の更なる拠点性向上も期待できることから、液晶関連をはじめとした電子部品関連産業の更なる集積や事業高度化を図る。

b) 自動車等輸送機械関連産業の集積

本地域の基幹産業の一つでもある自動車関連産業は産業の裾野が広く、また航空関連産業については、今後の成長も期待できることから、輸送機械関連産業の更なる集積や事業高度化を図る。

c) 環境・エネルギー・健康関連産業の集積

環境・エネルギー対策や少子高齢化対策などの社会的課題等を背景に今後の成長が見込まれ、地域資源と連携した事業展開も期待できることから、環境・健康関連産業の集積を図る。

d) 物流関連産業の集積

本地域の地理的条件を活かし、製造業の流通機能を支える物流関連産業の更なる集積を図る。

図表Ⅱ－1－31 亀山地域産業活性化基本計画の概要



(資料) 亀山地域産業活性化協議会「亀山地域産業活性化基本計画」

(ロ) 上位計画との連携

中部地域及び三重県で進められている広域的な産業振興施策においては、次項にて概略を確認するが、亀山地域では主にそれらの施策の中で以下のような取組が進められている。

中部地域次世代自動車関連産業集積活性化ビジョン
中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン
中部地域ヘルスケア関連産業集積活性化ビジョン
国際拠点化にかかる取組み
産業防災にかかる取組み
みえライフイノベーション総合特区

(5) 交通ネットワーク

①道路

(イ) 既存道路について

東西に国道1号と名阪国道、南北に東名阪自動車道と伊勢自動車道を有し、これら幹線道路が亀山インターチェンジで結節するという恵まれた環境にある。

2018年度には新名神高速道路の本線開通を控え、更なる広域幹線道路ネットワークの拡充が見込まれるとともに、慢性的な渋滞の解消が期待される。

また、亀山パーキングエリアのETC専用スマートインターチェンジ設置により、亀山・関テクノヒルズ（民間産業団地）や名阪亀山・関工業団地（公的工業団地）は、高速道路網に直結した交通利便性に優れた立地条件となっている。

(ロ) 計画道路について

都市計画道路 鈴鹿亀山道路（仮称）は、鈴鹿市街地と東名阪自動車道や新名神高速道路を結ぶ道路で、北勢バイパス付近から亀山JCT付近をつなぐ延長約10kmの地域高規格道路である。

当該地域は、産業集積地にあるものの、高速道路へのアクセスに時間を要し、新たに整備される新名神高速道路等の機能を十分に活かすことができない状況にあり、企業活動や新たな企業誘致等を支援するために高速道路への所要時間を短縮し、定時性を確保する道路整備が必要となっている。

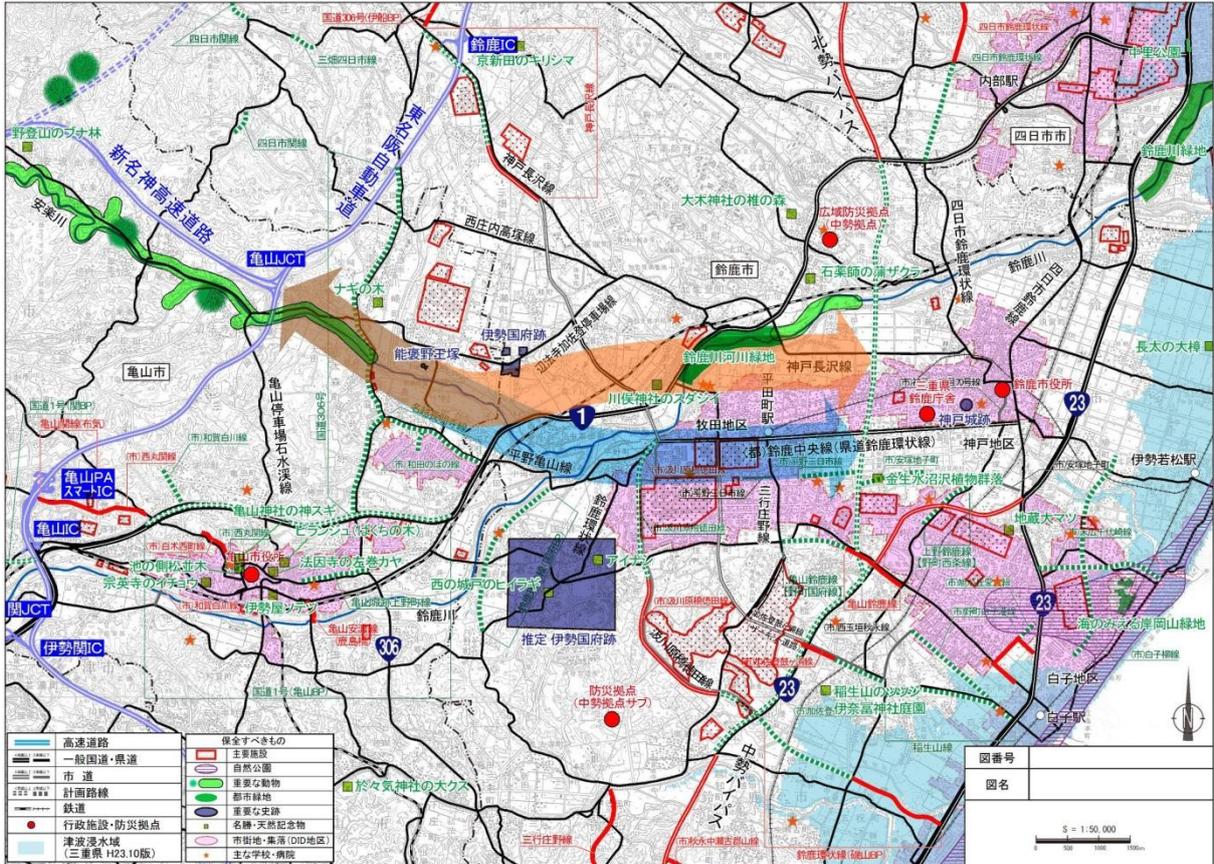
また、南海トラフ巨大地震発生時に沿岸部にて津波等による甚大な被害が想定されるなか、沿岸部の人口・産業の集積地と内陸部の高速道路を結ぶ、災害に強い東西軸の道路整備が必要となる。

当該地域において解決が必要な課題と求められる機能から、当該道路の目的を、

- ・ 工業製品出荷額等日本一の産業を支える道路基盤の充実
- ・ 中部・近畿や県内の連携強化のため、選択性のあるネットワーク確保
- ・ 災害時にも社会経済活動を持続し、地域の持つポテンシャルを早期復元できる道路機能の強化

として、企業活動を支え災害時にも機能する経済的・効果的な道路ネットワークの早期実現を目指している。

図表Ⅱ-1-32 鈴鹿亀山道路のルート案地図



(資料) 三重県HP

②鉄道網

J R 亀山駅は中部・関西経済圏を結ぶ J R 関西本線と J R 紀勢本線の分岐点である。リニア中央新幹線については、停車駅の市内設置を目指し、「LINEAR TO KAMEYAMA～新たなステージ、夢から現実へ!!」を合言葉に「リニア中央新幹線・J R 複線電化推進亀山市民会議」を通じた誘致活動を行っている。

③港湾

四日市港までの所要時間は、当地域から高速道路を利用し約 30 分である。四日市港は、国際拠点港湾に指定されており、国際海上貨物輸送網の拠点として、県内の輸出入産業に大きく貢献している。

(6) 地域資源の状況

図表Ⅱ-1-33 亀山市内の文化財等の状況

種類	指定種別	文化財
建造物	国指定文化財	地藏院本堂・鐘楼・愛染堂
	県指定文化財	亀山城本丸東南隅櫓
重要伝統的建造群保存地区	国指定文化財	亀山市関宿伝統的建造物保存地区
彫刻	国指定文化財	慈恩寺木造阿弥陀如来像
	県指定文化財	遍照寺木造阿弥陀如来像
		遍照寺木造観音菩薩坐像・勢至菩薩立像
登録文化財	国指定文化財	鈴鹿峠自然の家
		白川小学校校舎
		森家住宅主屋
史跡	国指定文化財	正法寺山荘跡
		野村一里塚
	県指定文化財	鹿伏兔城跡
		峯城跡 旧亀山跡多門櫓
古文書	県指定文化財	紙本墨書石上寺文書
		波多野文書
無形文化財	県指定文化財	亀山藩御流儀心形刀流武芸形
無形民俗文化財	県指定文化財	加太のかんこ踊り
天然記念物	県指定文化財	鈴鹿山の鏡岩
		宗英寺のイチヨウ
		野登山のブナ林

図表Ⅱ-1-34 亀山市内の観光資源の状況



(資料) 亀山市「亀山市観光振興ビジョン」

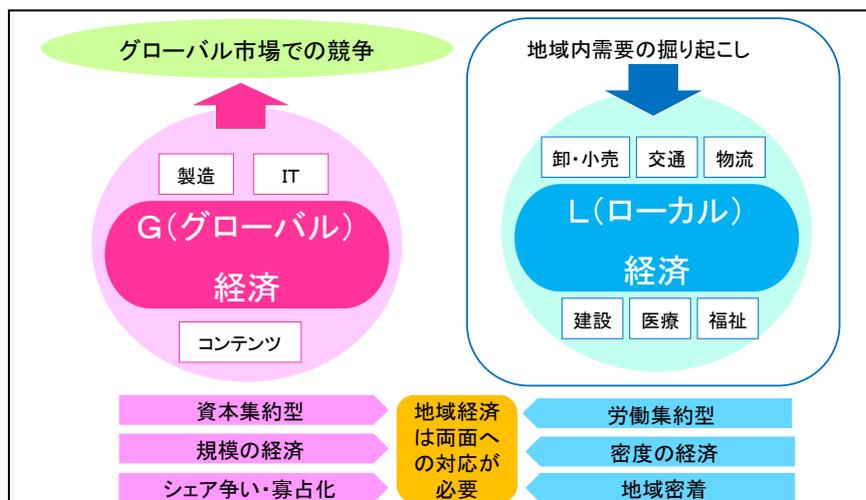
2. 国・中部圏・三重県における施策の方向性（外部環境調査）

（1）わが国における経済社会の潮流と政策の方向性

①経済社会の時代潮流

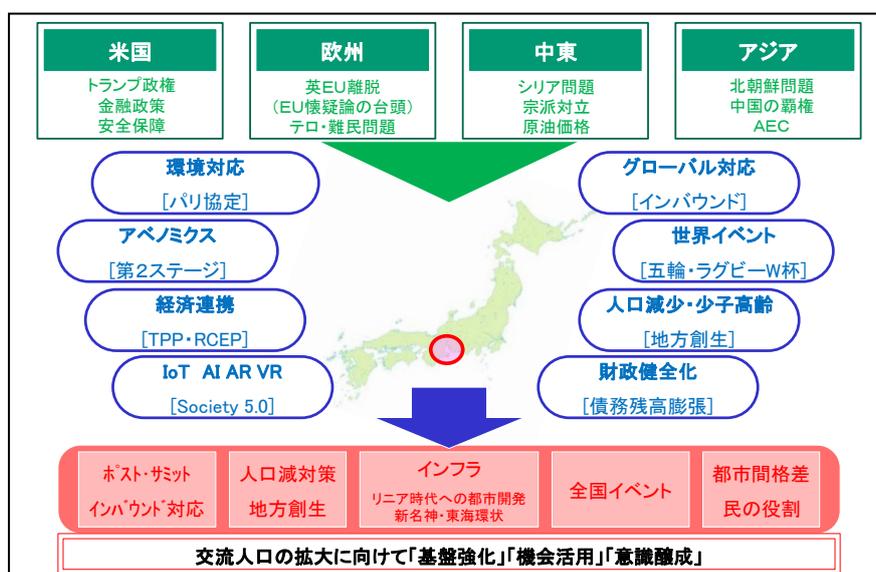
わが国が直面する経済社会の環境及び時代の潮流を概観すると、グローバル経済社会への展開と地域により密着したローカル経済社会への対応が同時に迫られる時代となっている。

図表Ⅱ-2-1 グローバル経済・地域経済の関係イメージ



今後の地域の経済社会を見通す場合にも、世界の政治・経済・社会情勢の変化によってわが国が受ける影響と、人口減少、環境問題への対応、デジタル社会の進展などわが国に構造的に生じている事象が地域にどのような影響を及ぼすかを検討する必要がある。

図表Ⅱ-2-2 地域経済を取り巻く外部環境のイメージ



図表Ⅱ-2-3 今後の生活環境の変化を見通す主なキーワード

今後の社会変化のキーワード	主な社会環境変化の内容
人口・労働の変化	日本における総人口・労働力人口の減少 新興国における総人口・労働力人口の増加 高齢労働者の割合の増加 労働者の多様化(性別、年齢、国籍等) 働き方の多様化(テレワーク、共働き、バーチャルオフィス等)
消費の変化	長寿・高齢化 価値観の多様化(ニーズのパーソナル化・高度化等) 価値観の変化(環境・健康意識の高まり、所有から体験・共有へ) EC(電子商取引)、デジタルマーケティングへのシフト
社会・経済の変化	グローバル化(経済、サプライチェーン等) 先進国市場の成熟 新興国市場の拡大、モータリゼーション
まちの変化	都市圏の都市化 地方圏の過疎化 社会インフラの老朽化 スマートシティ化、スマートグリッド化
環境・エネルギー変化	環境配慮関連の規制の強化 エネルギー(原油、天然ガス、石炭等)の調達競争の激化 エネルギー価格の上昇
デジタル化の進展	生活情報(ヒト、家庭、交通、小売等)の流通量の増加 生活情報・トレーサビリティ情報の活用の拡大 情報処理能力の向上、クラウド化・サーバーレス化 モバイル端末などの情報端末の個人持ち
製品の変化、IoTの普及	製品への通信機能の搭載化 製品・部品単位におけるサイバーセキュリティの強化 製品へのバッテリーの搭載化、エネルギーハーベスティングの増加 製品の自律化(車の自動運転等)
スマートファクトリー化	スマートファクトリー化 インダストリー4.0への対応 スマートロボットの普及(多能工、協調作業、人アシスト等) 3Dプリンタ・付加製造(AM)の利用の拡大
人工知能(AI)の技術革新・普及	ビッグデータ解析の利用の拡大 人工知能(AI)の利用の拡大 調達・生産・販売等の計画の予測、最適化・自動化
材料の技術革新	軽量材料への代替(アルミ・樹脂・炭素系材料等) レアメタルレス・レアメタルフリーな材料への代替 インテリジェント材料の利用の拡大(自己修復、自己診断等) 材料の設計革新(分子シミュレーション等) 材料の設計革新(高機能バイオマテリアル等)
ヒト支援の端末・デバイス普及	モバイル端末の普及 ウェアラブルデバイスの普及 AR(拡張現実)の普及 VR(仮想現実)の普及

(資料) 中部経済産業局「グローバル・トレンド2016年版 ver1.1 (未来洞察データ集)」

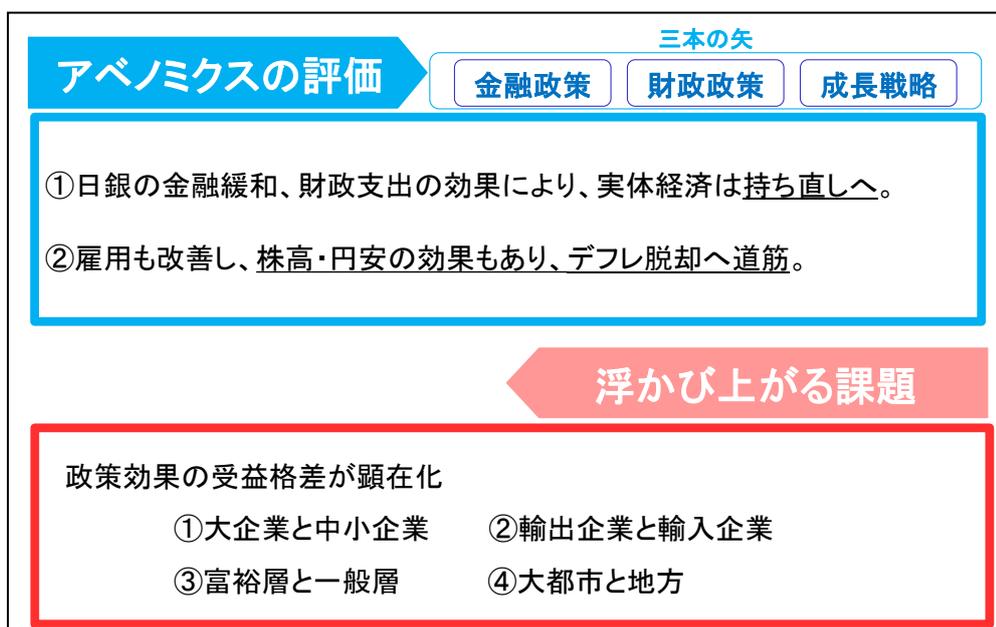
②政策の方向性

(イ) 政府による経済・産業政策

a) 経済政策

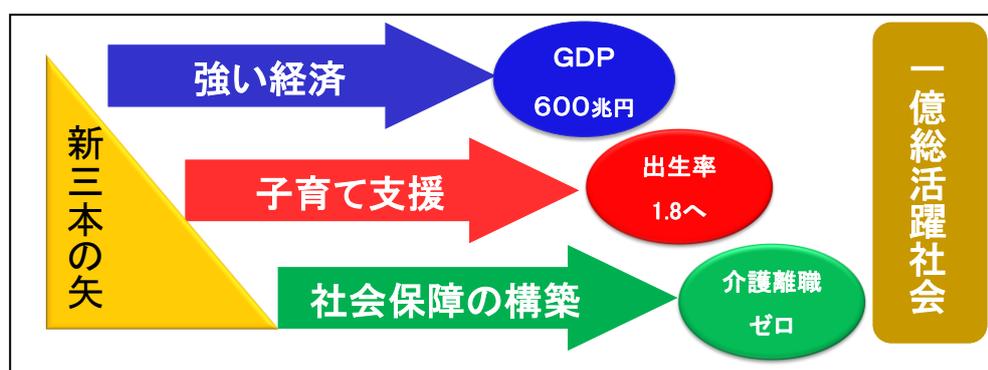
2012年末に発足した安倍政権は経済再生を政権の旗頭として、金融緩和、財政政策、民間活力の促進の3本の矢によるアベノミクスと呼ばれる経済政策を実施した。こうした政策の実施は株高、円安を通じて実体経済の持ち直しにつながったが、一方で大企業と中小企業や大都市と地方などの様々な受益の格差を生み出すこととなった。

図表Ⅱ-2-4 アベノミクスの評価と課題



そこで、2015年9月にはアベノミクス第2ステージとして、「強い経済」、「子育て支援」、「社会保障の構築」からなる新三本の矢を打ち出し、一億総活躍社会を目指す政策を新たに打ち出している。

図表Ⅱ-2-5 アベノミクスの新三本の矢



現在は引き続き、賃金上昇や岩盤規制の改革、潜在成長力の拡大などを中心とした成長戦略に取り組むとともに、人手不足対応と生産性向上およびワークライフバランスの実現による消費拡大を目指す「働き方改革」や人口減少社会における地方の自立的な活力を実現する「地方創生」などの政策を進めている。

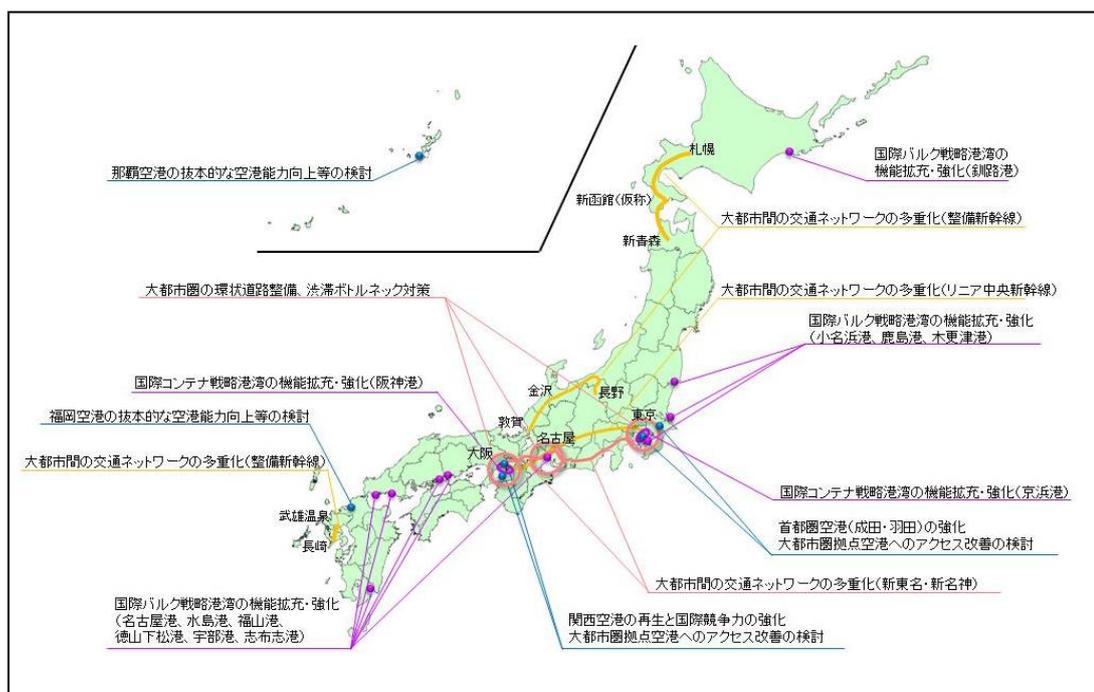
図表Ⅱ-2-6 国の主要政策の方向性

成長戦略	①賃金上昇、②岩盤規制改革、③潜在成長力の拡大、 に向けて経済体質の強化へ。
働き方改革	人手不足対応としての生産性向上とワーク・ライフ・バ ランス実現による消費の活性化。
地方創生	少子・高齢化と人口減少を克服し、地方創生に向けた ローカルアベノミクスの実現。

(d) 交通インフラ整備の方向性

国土交通省によると、政府の空港、港湾、鉄道道路等の交通インフラの整備方針については以下の図表の通り。国際競争力の強化に向けて空港、港湾等の整備を図るとともに、鉄道、道路等において国内的な交通ネットワークの強化が図られる見通しである。

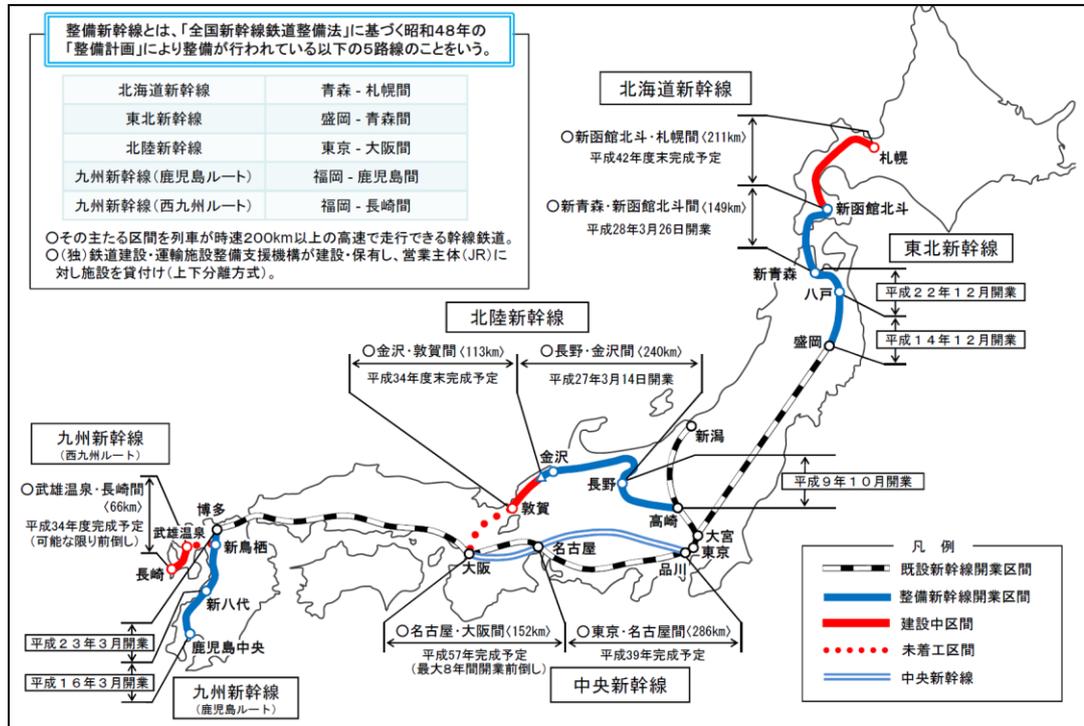
図表Ⅱ-2-7 国が進める交通インフラ・ネットワーク機能の拡充・強化



(資料) 国土交通省HP

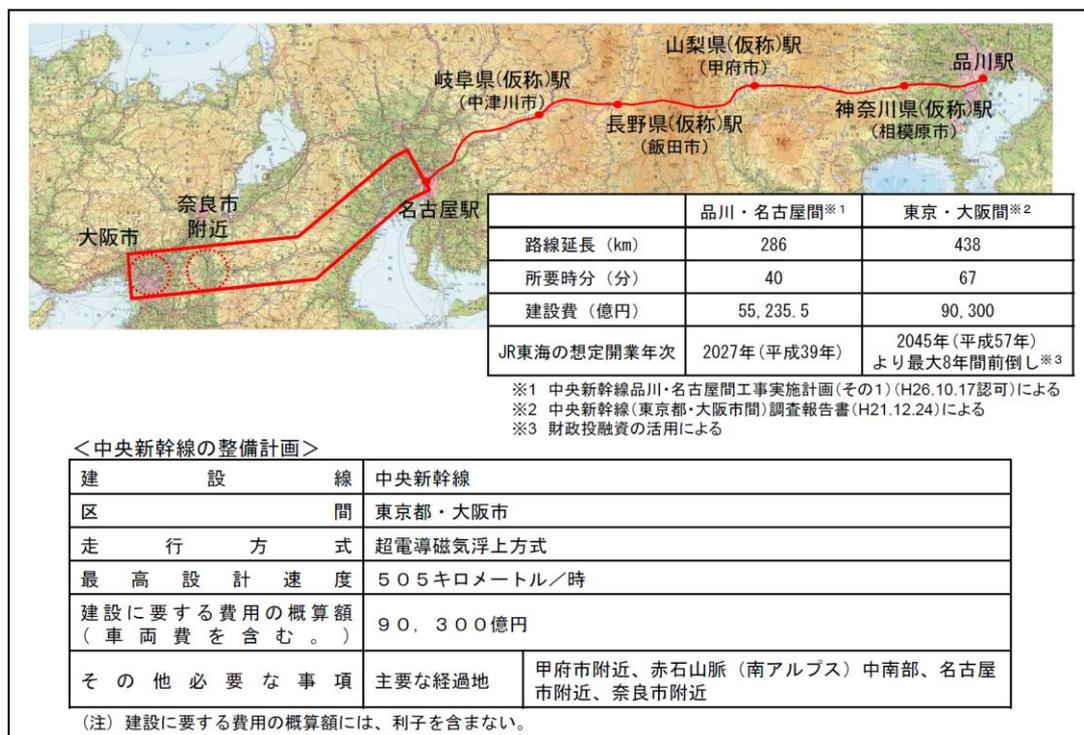
上記方針の中で大都市間の交通ネットワークの多重化として、整備新幹線及びリニア中央新幹線の整備が位置付けられている。

図表Ⅱ-2-8 全国の新幹線鉄道網の現状



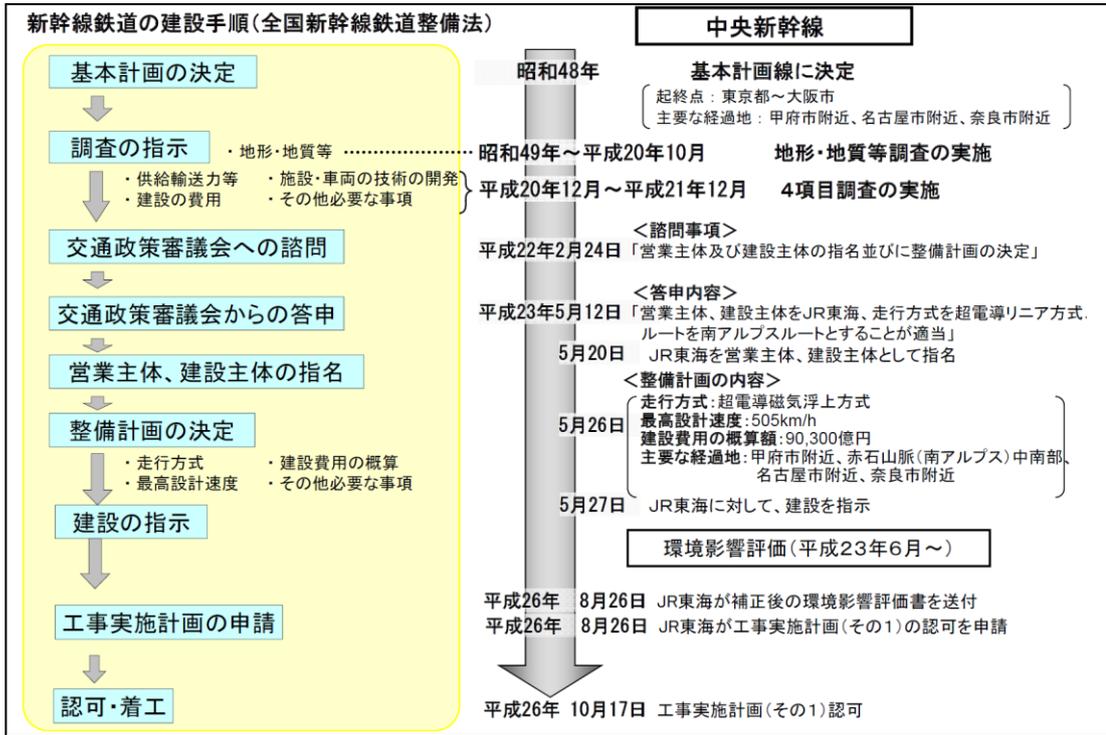
(資料) 国土交通省HP

図表Ⅱ-2-9 リニア中央新幹線の概要



(資料) 国土交通省HP

図表Ⅱ-2-10 リニア中央新幹線の整備手続きの流れ



(資料) 国土交通省HP

(2) 中部圏の方向性

①経済・産業の政策

現在、中部圏において進められている政策について、主なものは以下の通りとなっている。

図表Ⅱ-2-11 中部圏で進められている政策・ビジョン

政策・ビジョン等	主な内容
中部地域次世代自動車関連産業集積活性化ビジョン	中部地域の基幹産業として今後発展が見込まれる次世代自動車関連産業について、中部地域は連携して、更なる関連産業の集積と高度化を目指し、「中部地域次世代自動車関連産業集積活性化ビジョン」に取り組んでいる。
中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン	今後発展が期待される航空宇宙関連産業について、航空宇宙関連産業の集積地である中部地域は連携して、更なる関連産業の集積と高度化を目指し、「中部地域航空宇宙関連産業集積活性化ビジョン」を策定している。
アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区	エリアをこれまでの愛知県・岐阜県から三重県まで広げつつ、中堅・中小企業を特区区域の対象に加えた国際戦略総合特区「アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」が国の指定を受けている。
中部地域ヘルスケア関連産業集積活性化ビジョン	今後発展が見込まれる医薬品、医療・福祉機器等ヘルスケア関連産業について、中部地域は連携して、更なる関連産業の集積と高度化を目指し、「中部地域ヘルスケア関連産業集積活性化ビジョン」の基本合意を行っている。

(資料) 中部経済産業局資料

②インフラ整備のビジョン

一般社団法人中部経済連合会では、2016年4月に「中部圏交通ネットワークビジョン～我が国経済を牽引する中部の新たな基盤づくり～」を策定している。

本ビジョンの定義は以下の通りとなる。

○ビジョンの目的

中部圏が我が国経済を牽引し続けるために、交通インフラのさらなる整備・強化が不可欠であるとの認識のもと、財政逼迫など厳しい現状も念頭に置きつつ、既存インフラ活用を前提に、整備すべきインフラの必要性和優先順位を提示

○位置付け

当会会員をはじめ、国・自治体等の関係者との認識の共有化や議論、インフラ整備のための諸活動に活用

○対象地域

本会の活動エリアである長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の5県とする。
これをビジョンでは「中部圏」と言う

○交通機関

港湾、空港、鉄道（リニアを含む）、道路（高規格幹線道路、地域高規格道路を中心）の4種類の交通モード

※基本的にインフラ整備を対象とし、料金設定やサービス形態などについては主に考えない

○交通ネットワーク

広域幹線系を主とし、市街地や地域内の交通体系は基本的には対象外

○想定年次及び期間

①短期（～2020年）、②中期（2021年～2027年）、③中長期（2028年～2040年）、④長期（2041年～）

※中期については、リニア中央新幹線の開業予定（2027年）までに整備すべきという観点から2027年と定義

○国・自治体との整合

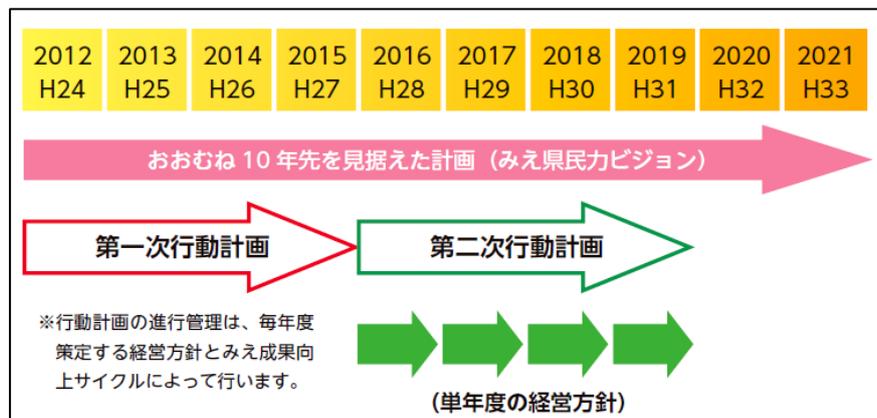
本ビジョンは国・自治体等の関係機関が検討・公表している取組み等と整合を図りながら策定

(3) 三重県の状況

①総合計画（みえ県民カビジョン：第二次行動計画）

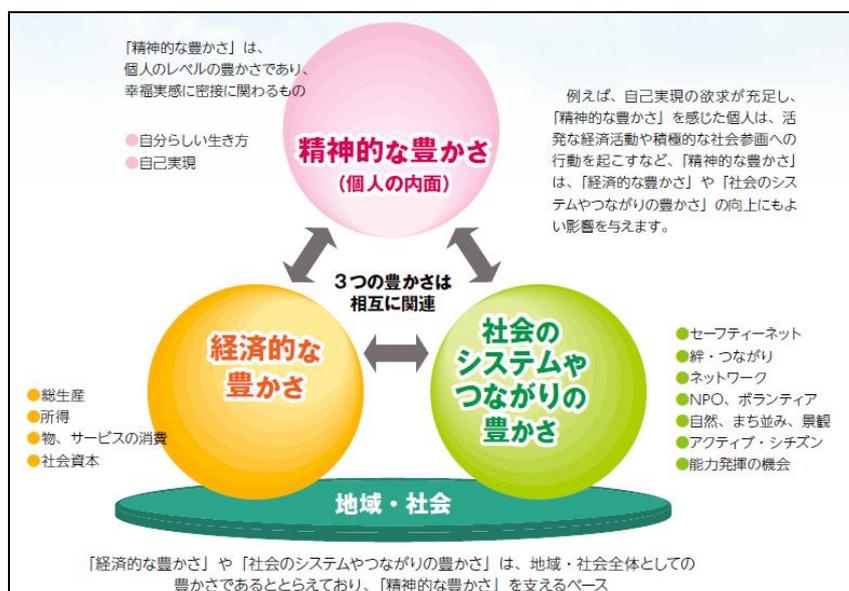
三重県では2012年4月に総合計画である「みえ県民カビジョン」を策定している。これは、長期的な視点から、三重のあるべき姿を展望し、県政運営の基本姿勢や政策展開の方向性を示す、2012年度からおおむね10年先を見据えた県の長期的な戦略計画となる。同時に具体的な政策の指針となる第一次行動計画が策定された。2016年4月には、第一次行動計画の取組の成果と課題を検証するとともに、時代の環境の変化などを見極めつつ、「みえ県民カビジョン」が掲げる「県民力でめざす『幸福実感日本一』の三重」という基本理念を具体化するための取組を示す第二次行動計画を策定している。

図表Ⅱ-2-13 みえ県民カビジョンと行動計画の関係



(資料) 三重県「みえ県民カビジョン 第二次行動計画」

図表Ⅱ-2-14 県民カビジョンの三重づくりのイメージ



(資料) 三重県「みえ県民カビジョン 第二次行動計画」

第二次行動計画では、「守る」、「創る」、「拓く」という 3 つの政策展開の基本方針のもと、15 の政策と 61 の施策が政策体系として位置付けられている。

図表Ⅱ-2-15 みえ県民カビジョン 第二次行動計画の政策体系

政策展開の基本方向	政策	施策
I 守る	1. 防災・減災	災害から地域を守る人づくり
		防災・減災対策を進める体制づくり
		治山・治水・海岸保全の推進
	2. 命を守る	地域医療提供体制の確保
		介護の基盤整備と人材の育成・確保
		がん対策の推進
	3. 共生の福祉社会	こころと身体の健康対策の推進
		障害者の自立と共生
		支え合いの福祉社会づくり
	4. 暮らしの安全を守る	犯罪に強いまちづくり
		交通事故ゼロ、飲酒運転ゼロをめざす安全なまちづくり
		消費生活の安全の確保
	5. 環境を守る	薬物乱用防止と動物愛護の推進等
		食の安全・安心の確保
		感染症の予防と拡大防止対策の推進
II 創る	1. 人権の尊重と多様性を認め合う社会	獣害対策の推進
		地球温暖化対策の推進
		廃棄物総合対策の推進
	2. 学びの充実	豊かな自然観光の保全と活用
		大気・水環境の保全
		人権が尊重される社会づくり
		あらゆる分野における女性活躍の推進
		多文化共生づくり
		夢や希望をかなえる学力と社会参画力の育成
		健やかに生きていくための身体の育成
	自立と社会参画をめざして特別支援教育の推進	
	3. 希望がかなう少子化対策の推進	笑顔あふれる安全で安心な教育環境づくり
		地域に開かれ信頼される学校づくり
		地域と若者の未来を拓く高等教育機関の充実
	4. スポーツの推進	文化と生涯学習の振興
少子化対策を進めるための環境づくり		
結婚・妊娠・出産の支援		
5. 地域の活力の向上	子育て支援と家庭・幼児教育の充実	
	児童虐待の防止と社会的擁護の推進	
	競技スポーツの推進	
	地域スポーツと障がい者スポーツの推進	
	南部地域の活性化	
III 拓く	1. 農林水産業	東紀州地域の活性化
		農林水産業のイノベーションを支える人材育成と新たな価値の創出
		農業の振興
	2. 強靱で多様な産業	林業の振興と森林づくり
		水産業の振興
		中小企業・小規模企業の振興
	3. 世界に開かれた三重	ものづくり・成長産業の振興
		「食」の産業振興
		地域エネルギー力の向上
	4. 雇用の確保と多様な働き方	戦略的な企業誘致の推進と県内再投資の促進
		国際展開の推進
		観光の産業化と海外誘客の促進
	5. 安心と活力を生み出す基盤	三重の戦略的な営業活動
		次代を担う若者の就労支援
		多様な働き方の推進
		道路網・港湾整備の推進
		公共交通の確保と活用
		安全で快適な住まいまちづくり
		水資源の確保と土地の計画的な利用

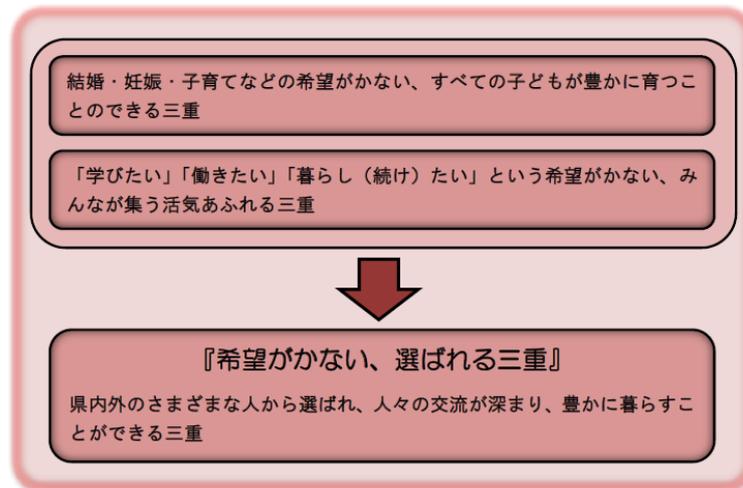
(資料) 三重県「みえ県民カビジョン 第二次行動計画」

②まち・ひと・しごと創生総合戦略

三重県では2015年10月に「三重県まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、2017年3月には改訂版を策定している。

本総合戦略では、『希望がかない、選ばれる三重』をめざす姿とし、その実現に向けて自然減対策および社会減対策それぞれに目標を掲げ、車の両輪として推進している。

図表Ⅱ-2-16 三重県まち・ひと・しごと創生総合戦略のイメージ



(資料) 三重県「三重県まち・ひと・しごと創生総合戦略」

(イ) 自然減対策について

「結婚・妊娠・子育てなどの希望がかない、すべての子どもが豊かに育つことのできる三重」は、自然減対策のめざす姿である。

三重県は2015年3月に「希望がかなうみえ子どもスマイルプラン」を策定しており、このプランをベースに、結婚・妊娠・子育てなどの希望がかなうよう、「子ども・思春期」・「若者/結婚」・「妊娠・出産」・「子育て」の4つのライフステージごとに、「働き方」も含めた切れ目のない取組を推進していく。

本戦略における自然減対策については、スマイルプランに掲げたこれらの取組を中心に推進することとし、本県人口の動向等をふまえ、これまでの取組の充実・強化を図る。

(ロ) 社会減対策について

「『学びたい』『働きたい』『暮らし(続け)たい』という希望がかない、みんなが集う活気あふれる三重」は、社会減対策のめざす姿である。

社会減対策については、「みえ産業振興戦略」を策定し、県内産業の振興と雇用の創出に取り組むとともに、南部地域において市町と連携し移住・定住の促進に注力するなど取組を推進しているが、現状では人口の減少に歯止めがかかっていない状況にある。

近年の人口移動の状況を見ると、15歳から29歳の転出超過が大きく、大学等への進学や就職などが背景にあると考えられることから、県内の若者が、三重県で「学びたい」、「働きたい」という希望がかなうよう取り組んでいく。

また、県内の若者に限らず、幅広い年齢層で転職などによる人口移動も大きいと考えられることから、しごとの創出や産業の育成を進めるとともに、働く場の魅力向上や選択肢拡大に資する取組を進めることで、県内での就労促進につなげていく。その際、三重ならではの観光資源や地域固有の資産を磨き上げ、活用し、交流人口の増加を図っていく視点も重要となる。

さらに、県内外の人びとに三重県で「暮らしたい」という思いを持って貰い、U・Iターンなど暮らし続けることができるようにすることも重要であり、地域における安全・安心の確保、魅力の向上など、暮らしに関わるさまざまな分野で対策を進めていく。

このように、県外への流出抑制と県内への流入促進を図るため、「学ぶ」・「働く」・「暮らす」のライフシーンごとに、社会減対策に取り組んでいく。

図表Ⅱ-2-17 まち・ひと・しごと創生総合戦略の体系

自然減対策
【子ども・思春期】
1 ライフプラン教育の推進
2 子どもの貧困対策
3 児童虐待の防止
4 社会的養護の推進
【若者／結婚】
5 若者の雇用対策
6 出逢いの支援
【妊娠・出産】
7 不妊に悩む家族への支援
8 切れ目のない妊産婦・乳幼児ケアの充実
9 周産期医療体制の充実と在宅での療育・療養支援
【子育て】
10 保育・放課後児童対策などの子育て家庭の支援
11 男性の育児参画の推進
12 発達支援が必要な子どもへの対応
社会減対策
【学ぶ】
13 若者の県内定着の促進
14 子どもの能力の育成と人口減少に対応する教育体制の確保
【働く】
15 しごとの創出
16 産業人材の育成
17 働く場・働き方の質の向上
【暮らす】
18 総合的な移住の促進
19 暮らしの安全・安心の確保
20 いきいきと豊かに暮らせる地域づくり
21 地域資源の活用による交流人口の拡大

(資料) 三重県「三重県まち・ひと・しごと創生総合戦略」

③インフラ整備

(イ)三重県の道路整備

a)道路を取り巻く現状・課題

三重県では、幹線道路をはじめとする社会インフラの整備により、県内の社会経済活動が支えられてきた。

しかし、県内の都市部では依然として慢性的な渋滞が発生しており、移動時間のロスによって物流の円滑性や生活の快適性が損なわれている。

また、災害時に支援物資の輸送、緊急車両の通行、災害復旧及び復興等に必要幹線道路ネットワークにおいては、未開通の区間（ミッシングリンク）が残っている。

三重県内の道路交通を円滑化し、大規模自然災害に備えた安全・安心のための道路ネットワークの早期確保が課題になっている。

b)取組方針

三重県では県民の利便性や企業活動の生産性を向上するとともに、災害時に機能する基幹的な道路ネットワークの構築に向け、国やNEXCO中日本、関係市町と共に、高い投資効果が認められる効率的・効果的な道路整備を進めている。

(ロ)三重県の道路整備の開通状況と開通予定

2016年度から2018年度にかけて開通した、または開通予定の道路は以下の通りであり、これらの道路の開通により、三重県内の道路ネットワークは大幅に改善される。既存の渋滞区間を解消し、交通を円滑化するとともに、拠点間を結ぶ時間の短縮により、物流・観光・医療・防災等の面において、様々な経済効果等を三重県園域にもたらすことが期待される。

2016年度は、三重県内で初めてとなる東海環状自動車道の新四日市JCTから東員IC、新名神高速道路の四日市JCT、国道42号松阪多気バイパスの一部区間が開通した。

2017年度は、国道167号鶴方磯部バイパス及び国道422号三田坂バイパスが全線開通しており、国道42号松阪多気バイパスも全線が開通となる。

2018年度は、新名神高速道路の三重県区間が全線開通、東海環状自動車道の東員ICから大安IC（仮称）及び中勢バイパスの一部区間が開通する予定となっている。

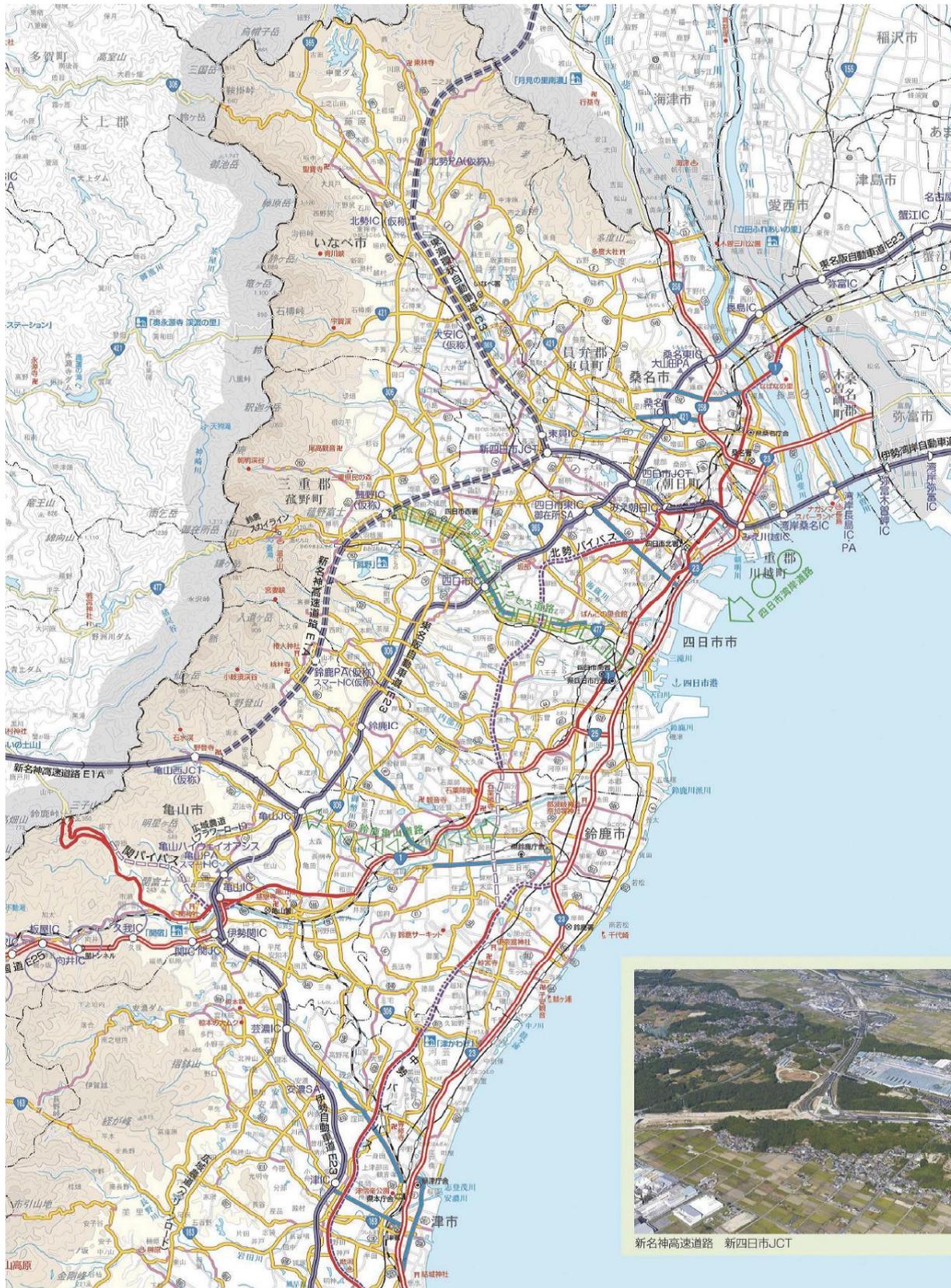
図表Ⅱ-2-18 三重県の主な道路整備の状況

道路名	道路の位置付け	整備内容
新名神高速道路	首都圏、近畿圏、中部圏を結ぶ大動脈。	2018年度には新四日市JCTから亀山西JCT（仮称）間23.4kmの三重県内区間前線が開通予定。 菟野IC（仮称）と東名阪自動車道四日市IC、四日市市内を結ぶアクセス道路である国道477号四日市湯の山道路などもあわせて開通する予定。
東海環状自動車道	三重県と愛知県、岐阜県を環状道路で結び、新東名、新名神と広域的なネットワークを形成。	2018年度には東員ICから大安IC（仮称）間の6.1kmが開通予定。 大安IC（仮称）から北勢IC（仮称）については、2014年度に開通する予定。
国道1号 北勢バイパス	国道1号と国道23号の渋滞解消を目的に川越町南福崎から四日市市采女町に至る幹線道路。	川越町南福崎から四日市市山之一色町までの区間が既に開通し、現在は国道477号バイパス（同市菅井町）までの区間においてトンネル工事が進められている。 未事業化区間である鈴鹿四日市道路（四日市市采女町から鈴鹿市稲生町までの区間）の早期事業化が望まれている。
国道1号 関バイパス	国道1号の増加する交通量への対応や地域発展の産業振興を目的に、亀山市太岡町から関町に至る幹線道路。	2007年度には名阪国道と直結するランプ部の整備により太岡寺交差点で慢性的に発生していた朝夕の渋滞が改善。現在事業が進められている区間の早期開通とともに未事業化区間の早期事業化が求められる。
国道23号 中勢バイパス	国道23号の渋滞解消を目的に、鈴鹿市北玉垣町から松阪市小津町に至る幹線道路。	2018年度には鈴鹿市御園町から津市河芸町を結ぶ区間が開通予定。
国道42号 松阪多気バイパス	松阪市街地の渋滞解消や多発する交通事故防止を目的に、松阪市古井町と多気郡多気町仁田を結ぶ幹線道路。	2018年3月に松阪市下蛸路町から八太町間が開通。これにより全線が暫定2車線となる。
国道306号 伊船バイパス	三重県津市と滋賀県彦根市を結ぶ幹線道路。	鈴鹿スマートICへのアクセス強化を目的にい船バイパスと椿一宮工区で道路整備を進める。

近畿自動車道 紀勢線	道路のルートが船の錨の形に似ていることから、紀伊半島アンカールートと呼ばれ、近い将来の発生が危惧される南海トラフ地震などの大規模災害時の救援・救助やその後の復旧・復興活動に重要な役割を担う幹線道路。	熊野尾鷲道路では工事が最盛期を迎えているとともに、新宮紀宝道では2017年12月に工事着手。
国道168号		五條新宮道路は2018年3月に一部区間が開通。
国道169号		奥瀬道路が2017年度に新規事業化。
国道167号 鵜方磯部バイパス	志摩市の阿児町鵜方と磯部町迫間を結ぶ、近鉄志摩磯部駅や鵜方駅周辺の混雑緩和を目的に計画された道路。	2017年12月19日に鵜方磯部バイパスが全面開通。緊急搬送時間の短縮や防災機能の強化、観光産業への効果などが期待される。
国道422号 三田坂バイパス	滋賀県大津市を起点に伊賀市を経由し、県内の内陸部を南北に縦断する重要な幹線道路。	2018年の三田坂バイパスお全線開通により大型車が通行可能に。新名神高速道路へのアクセスが向上。
国道260号 船越バイパス	伊勢志摩地域と東紀州地域を結ぶ海岸線を走る唯一の道路。	船越バイパスは2014年度に事業着手。

(資料)2018年2月25日付 毎日新聞をもとに三重銀総研作成

図表Ⅱ-2-20 三重県北勢地域を中心とした道路関係整備計画



(資料) 三重県県土整備部「三重県 ROAD MAP」

④三重県における経済・産業の現況

三重県の経済は大きく北勢、中南勢、伊勢志摩、伊賀、東紀州の5地域に分類でき、それぞれに特徴を持った経済・産業構造となっている。

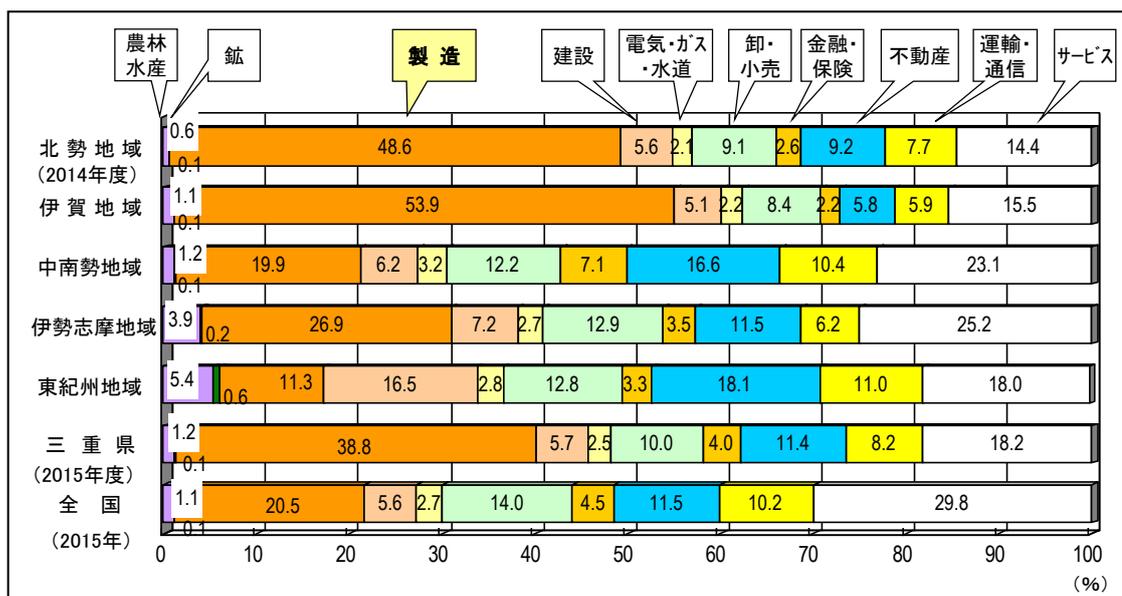
特に亀山市の位置する北勢地域については、県内でも四日市市や鈴鹿市等と並んで製造業の集積が進む地域である。

三重県の産業構造をみると、全国に比べて製造業のウェートが高く、その中でも北勢地域はさらに製造業のウェートが高くなっている。

さらに製造業の内訳をみると、輸送機械工業、電子部品・デバイス工業、石油化学関連の3業態で約7割のウェート占めている。

もっとも、こうした製造業の集積は地域経済の動向において振幅の激しい状態を生じさせている。すなわち、大規模な製造業はグローバルな展開をしており、国内の要因だけでなく、海外経済や為替等の外部要因によって影響を受け易く、また在庫変動等の動きもあることから、外政的なショックによって景気変動の振幅が大きいという特徴がある。

図表Ⅱ-2-21 三重県の地域別産業構造



(資料) 内閣府「国民経済計算」、三重県「三重県民経済計算」、「三重県の市町民経済計算」

(イ) みえ産業振興戦略

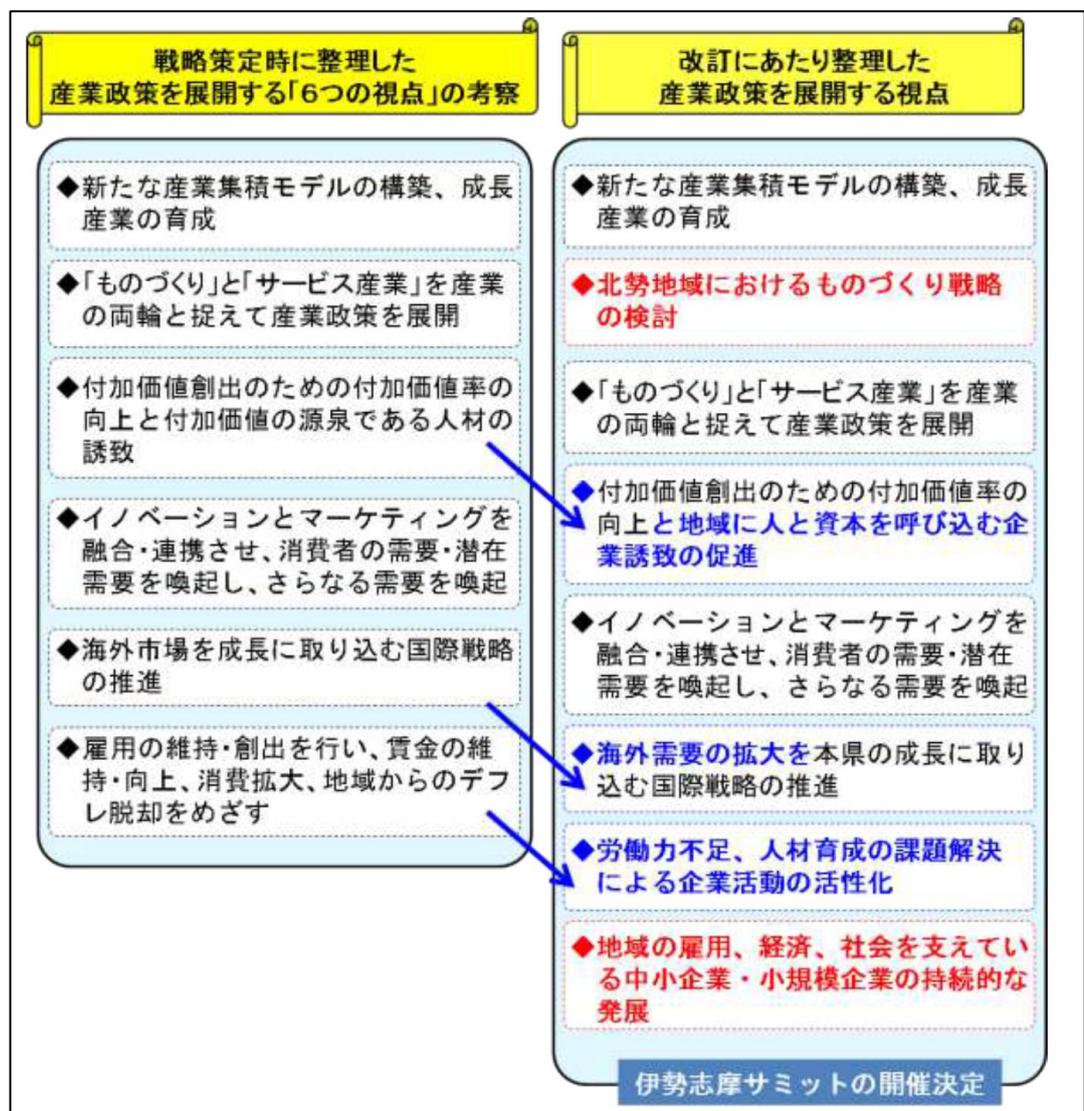
三重県においては、2012年7月に「みえ産業振興戦略」を策定した。その目的としては、三重県経済において、①何を成長産業と位置づけ、何で雇用を生み出していくのか、②多様で強じんな産業構造をどのような方向で構築していくのか、③地域の成長戦略（地域がけん引する日本経済の進むべき方向性）を提示、することとしている。

戦略の手法・特徴としては、①企業の方々の「肌感覚」に近い、「使える」戦略、②策定とともに具体的なプロジェクトなどの取組が動き出す（策定前の先行営業を実施）、③世界の流れを捉えた戦略、④日本一現場に飛び込み、公私融合で働く産業政策を展開、としている。

また、検討のプロセスで構築されたネットワークを継続的に維持し、今後もその時々々の雇用情勢を踏まえて、戦略を更新・改訂（ローリング）し、フォローアップしている。戦略としては、今後取り組むべき11の課題を挙げている。

その後、2016年3月には戦略策定後の経済社会の環境変化を踏まえ、新たに取り組むべき課題を整理し「みえ産業振興戦略」の改訂版を策定している。

図表Ⅱ-2-22 みえ産業振興戦略の概要



(資料) 三重県「みえ産業振興戦略（改訂版）」

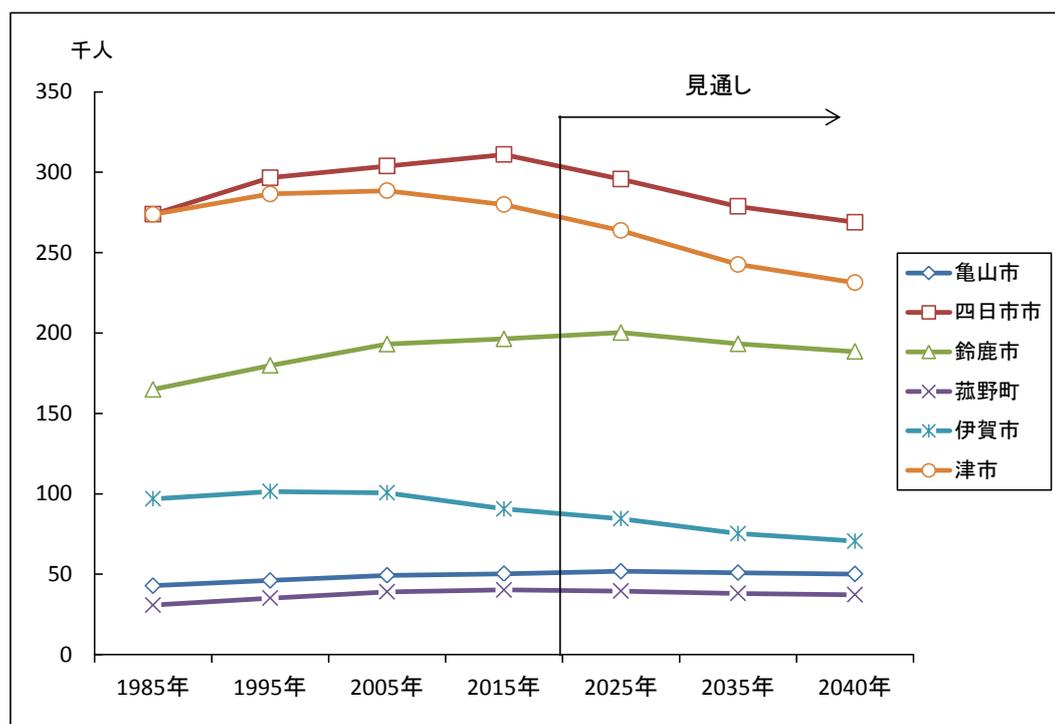
(4) 周辺市の状況

①人口の状況

亀山市周辺市町の人口の動向をみると、北勢地域にある四日市市、鈴鹿市の人口は概ね亀山市と同様の増加ペースとなり、三重県全体の伸びを上回っている。一方、津市の人口はやや増加、伊賀市では1985年対比でマイナスとなっている。将来推計人口をみると、四日市市、伊賀市、津市で亀山市より減少幅が大きくなっている。

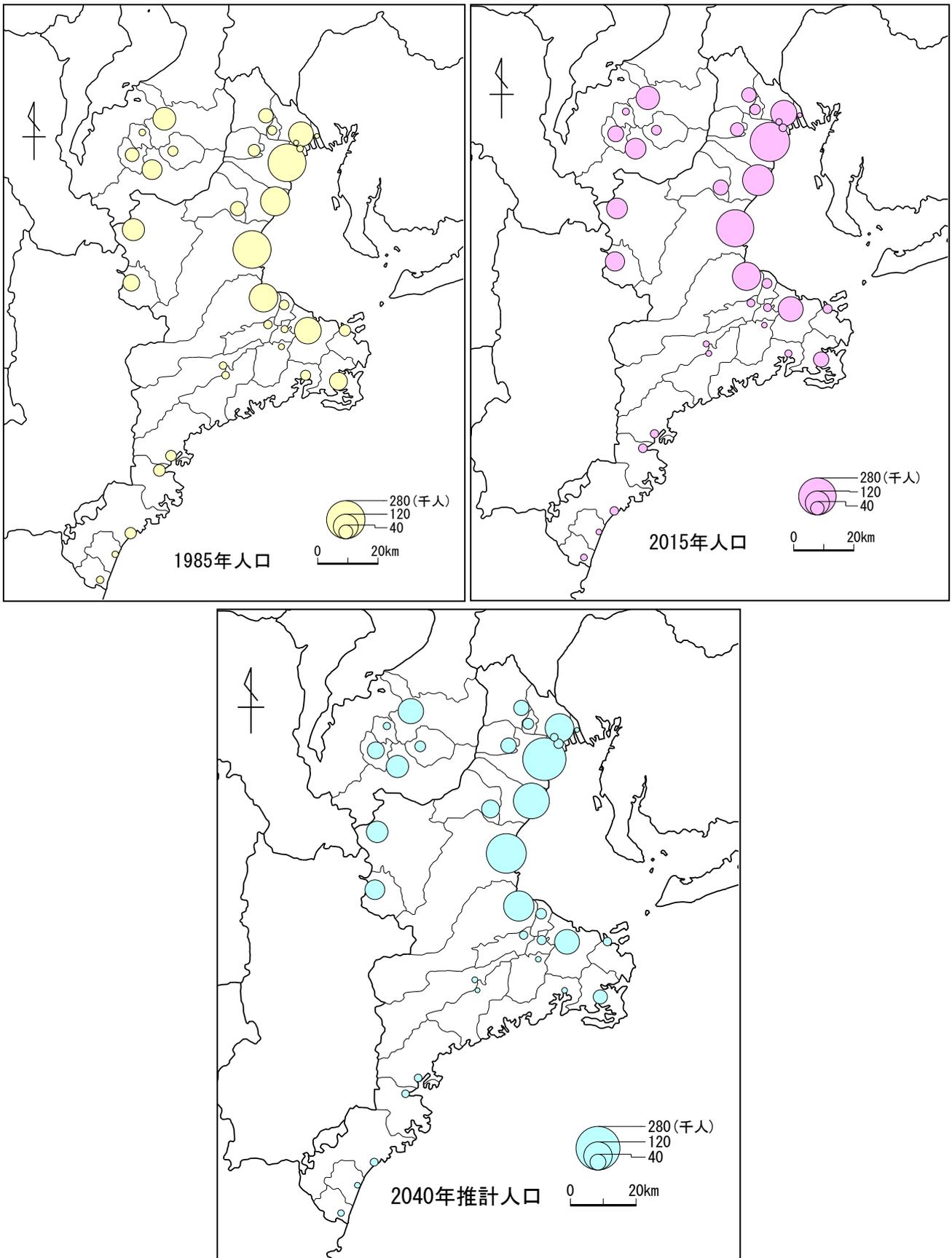
図表Ⅱ-2-23 亀山市および周辺市の人口推移（将来推計人口を含む）

	←実績 推計→					(単位:千人)			2015年比
	1985年	1995年	2005年	2015年	1985年比	2025年	2035年	2040年	
三重県	1,747	1,841	1,867	1,816	3.9	1,715	1,580	1,508	▲ 17.0
北勢地域	718	784	824	841	17.1	820	780	755	▲ 10.2
亀山市	43	46	49	50	17.4	52	51	50	▲ 0.3
四日市市	274	297	304	311	13.6	296	279	269	▲ 13.5
鈴鹿市	165	180	193	196	19.1	200	193	188	▲ 4.1
菰野町	31	35	39	40	30.7	40	38	37	▲ 7.5
伊賀市	97	101	101	91	▲ 6.5	85	75	71	▲ 22.1
津市	274	287	289	280	2.2	264	243	231	▲ 17.4



(資料) 総務省「国勢調査報告」国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

図表Ⅱ-2-24 三重県各市町の人口変化



(資料) 総務省「国勢調査報告」国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

②製造業の状況

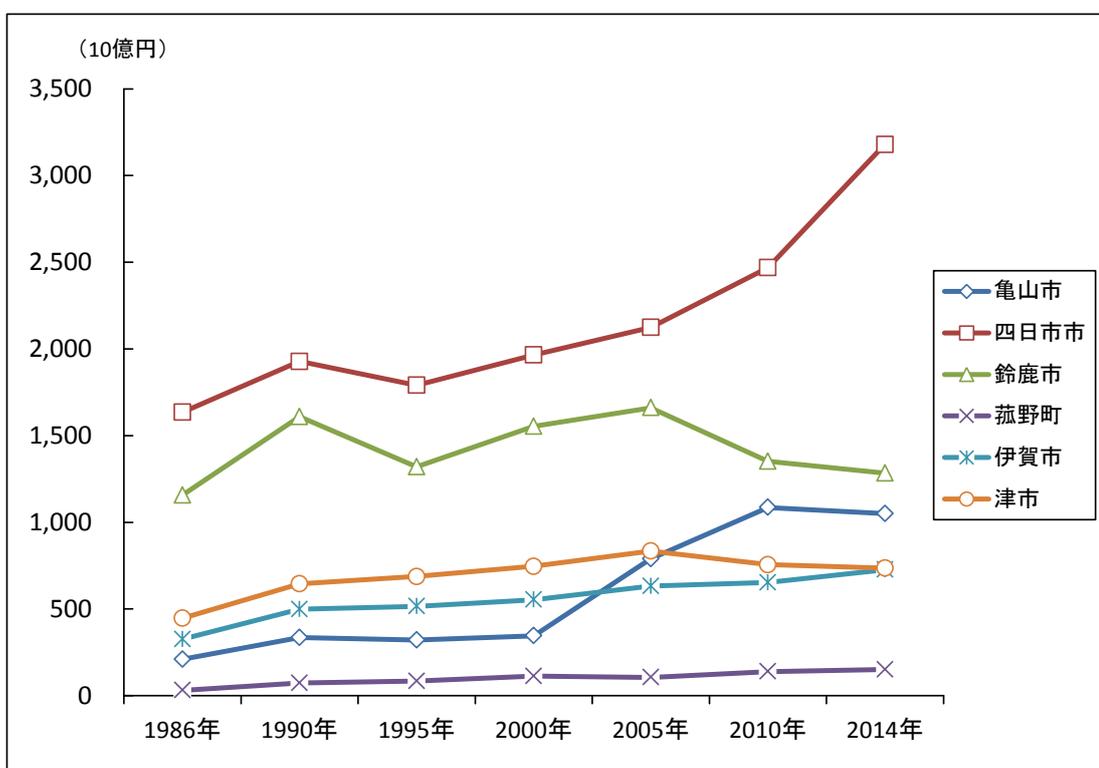
亀山市周辺市町の製造品出荷額の動向について、2005年時点で1986年との比較をみると、菰野町で亀山市と同水準の伸びとなっているが、四日市市、鈴鹿市、伊賀市、津市ではいずれも亀山市の伸びを下回る水準となっている。

2014年時点で2005年との比較をみると、四日市市、菰野町で亀山市の伸びを上回っているが、伊賀市では亀山市の伸びを下回り、鈴鹿市と津市ではマイナスとなっている。

図表Ⅱ-2-25 亀山市および周辺市の製造品出荷額の推移

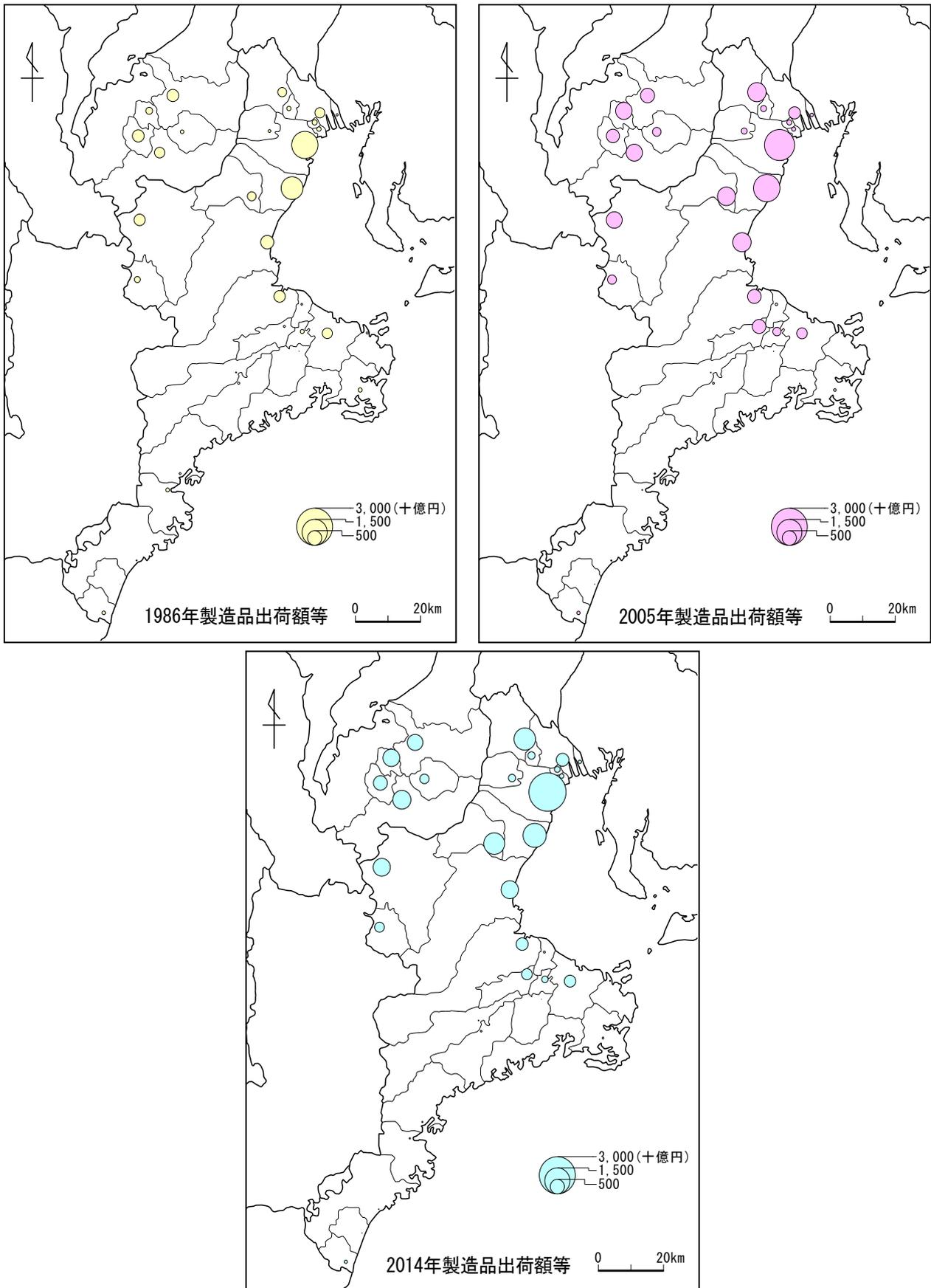
(単位:十億円)

	1986年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年		2014年	
						1986年比			2005年比
三重県	5,577	7,493	7,219	8,089	9,458	69.6	9,769	10,543	11.5
北勢地域	3,744	4,924	4,568	5,154	6,164	64.6	6,810	7,536	22.3
亀山市	209	335	321	346	790	276.9	1,086	1,049	32.9
四日市市	1,635	1,928	1,791	1,966	2,124	29.9	2,469	3,180	49.7
鈴鹿市	1,156	1,609	1,320	1,554	1,660	43.6	1,352	1,283	▲ 22.7
菰野町	31	74	84	113	106	242.4	139	151	42.4
伊賀市	326	499	516	554	632	94.1	652	726	14.9
津市	447	646	687	746	835	86.8	756	736	▲ 11.8



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

図表Ⅱ-2-26 三重県各市町の製造業出荷額の変化



(資料) 内閣府「地域経済分析システム」

3. この章のまとめ

(1) 内部環境調査

①地理・人口特性

- ・地理的特性として中部圏と近畿圏のほぼ中間に位置しており、交通の結節点となっている。
- ・人口5万人ながらも「暮らしやすさ」「心地よさ」を備えた活力ある都市であり、市民・団地・地域・事業者などが連携・協働してまちづくりを進めている。
- ・総合戦略の重点プロジェクトとして、若い人の定住促進をかかげる。
- ・まちづくりについては、亀山駅周辺を「にぎわいエリア」としており、総合計画の重点プロジェクトとしても「JR亀山駅周辺拠点力向上」がある。
- ・人口は1970年にかけて減少したのち、2010年にかけて増加したものの、2015年には減少に転じている。将来推計人口は他市比較で人口の減少幅は小さく、人口ビジョンにおける将来展望では減少幅を小さくとどめている。
- ・人口動態は近年では死亡数が出生数を上回っており、また2000年代は概ね転入が転出を上回っていたが、直近では転出が転入をやや上回っている。

②経済・産業特性

- ・地域経済循環率は94.4%と所得・支出・生産のバランスがとれた構造である。
- ・産業構造は二次産業が中心であるが、近年では二次産業のウェイトが低下し、運輸業、サービス業のウェイトが拡大している。中心である製造業の中では、特に電子部品・デバイスのウェイトが高く、次いでプラスチック製造業、輸送用機械器具製造業が高くなっている。
- ・経済活動全体の規模を表す市内総生産は2000年代半ばのピークから落ち込んでおり、2014年には3分の1程度の規模となっている。
- ・農業は農家数、経営耕地面積とも構造的に減少している。
- ・製造業は大手電機メーカーの進出により製造品出荷額等と従業者数は2000年代半ばにかけて大きく上昇したが、足元では減少から横ばい圏となっている。
- ・商業（卸売・小売）は事業所数、従業者数、年間販売額のいずれも2000年代に比べて減少している。
- ・今後の産業活性化方策は、地域の地理的優位性を活かして、既存産業の更なる集積・高度化や今後の成長が見込まれる地域資源を活かした産業創出を図ることとしている。具体的には、液晶パネル等電子部品関連産業、自動車等輸送機械関連産業、環境・エネルギー・健康関連産業、物流関連産業などである。

③インフラ特性

- ・交通ネットワークについては、東名阪自動車道、伊勢自動車道、新名神高速道路、名阪国道、国道1号などの幹線道路を有する優位性を持ち、さらに鈴鹿亀山道路などの計画も期待されている。

(2) 外部環境調査

①国の状況

- ・わが国経済は激しい国際競争にさらされるグローバル化が進む一方で、より地域に密着したローカル経済社会への対応が求められている。
- ・不安定な国際情勢が国内の経済社会に大きな影響を与えるとともに、人口減少・少子高齢化、持続可能社会の構築、財政の健全化、インバウンド、経済連携協定など様々な諸問題に直面している。
- ・今後の生活環境は、人口・労働の変化、消費の変化、まちの変化、デジタル化の進展、製品の変化、AIなどの技術革新・普及などの大きな変化・進化によって影響を受けることになる。
- ・国の政策としては、アベノミクスのもとで、成長戦略、働き方改革、地方創生などが進められている。
- ・交通インフラの整備方向としては、空港、港湾等の国際競争力強化の動きとともに、国内では整備新幹線、リニア中央新幹線の整備が進められており、国内のネットワーク強化に寄与するものとみられる。

②中部圏の状況

- ・中部圏はものづくり産業の全国的な集積地であり、今後も自動車、航空宇宙、ヘルスケアなどの産業分野で連携した取り組みが期待される。
- ・インフラについては、首都圏と関西圏の中間に位置する地理的特性を活かして、空港、港湾、鉄道、道路の整備が進められている。特に都市間を連携する交通ネットワークが期待されている。

③三重県の状況

- ・三重県では「守る」「創る」「拓く」という3つの政策展開の基本方針のもとで政策が進められている。
- ・総合戦略においては、「希望がかない、選ばれる三重」をめざす姿として、人口の自然減対策、社会減対策を両輪として行っている。
- ・インフラ整備については、特に道路インフラで整備が進んでおり、特に新名神高速道路の三重県区間での全線開通によりヒト・モノの流れが活性化することが期待される。また、2024年度には東海環状自動車道の三重県区間での全線

開通が予定され、他の高速道路とのシナジー効果を背景とした物流機能の強化により経済活性化への期待がある。また、国道1号、国道23号のバイパス整備や幹線道路へのアクセス道路の整備も期待される。

- 三重県の産業構造は製造業が主力となっており、特に亀山市を含む北勢地域は国際競争力のある大手メーカーの事業所が集積している。
- 主力の製造業の内訳をみると、自動車などの輸送機械工業、電子・部品デバイス、石油化学工業の3業態で全体の7割を占めている。
- 変化する産業界の実体にあわせて産業振興の戦略も柔軟に対応しており、加速化するデジタル産業への対応やI o Tなどを活用した生産性の向上、食を活用した産業の取り組みに加え、インバウンド観光への対応なども進められている。
- 亀山市の周辺市である津市、鈴鹿市、四日市市などの状況をみると、概ね人口増加は三重県全体のペースを上回っており、今後の人口減少幅も三重県全体より緩やかになるとみられるなど、活力を維持する地域となっている。また、各市とも製造業の集積が進んでいる傾向にある。

