

# 地域の産業集積に向けた新たな動き

## 九州の自動車産業と地域産業活性化法

今年4月、地方における産業集積を促進する「地域産業活性化法」が成立した。地域格差の拡大が指摘されるなか、地域経済の活力向上は安倍内閣の重点政策テーマとなっており、本法の制定はその具体策の一つである。また、地方自治体も、産業振興のための企業誘致の積極的な取り組みを進めている。工場の立地は近年回復傾向を示しているものの、地域間の開きはいぜん大きい。以下では、最近の地域における産業立地の動向を確認するとともに、今後の地域産業活性化の方向性と課題を展望する。

### 回復傾向にある企業の工場立地

わが国の工場立地件数は、1980年代後半のバブル期に大きく増加したものの、90年代には経済の低迷が続くなかで立地件数や立地敷地面積が減少してきた（図表1）。しかし、これらは2002年をボトムに増加に転じた。今年4月に発表された2006年の工場立地動向調査（経済産業省調べ）によると、2006年の立地件数は前年比15.4%増の1,782件となり、4年連続の増加となった。バブル期と比べ半分程度の水準にとどまるものの、4年続けての増加は1967年に本調査がスタートして初めてのことである。

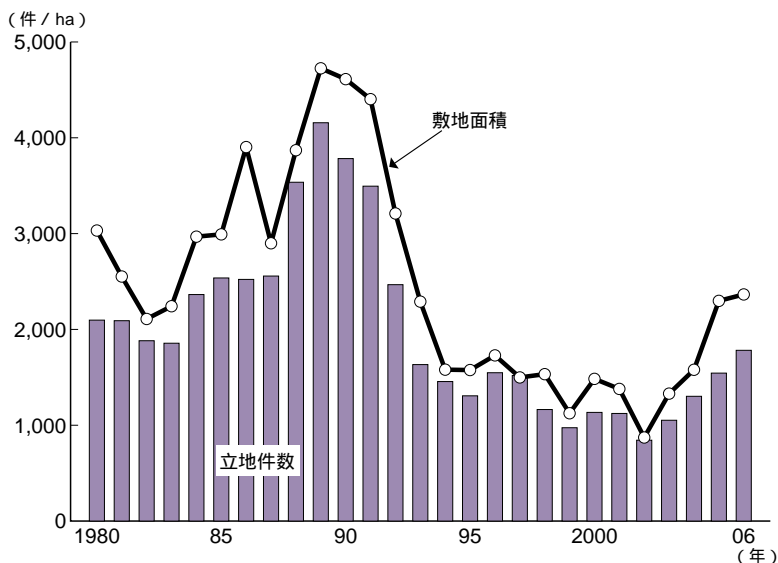
このように工場立地が近年増加傾向に転換した背景には、まず第一に景気の安定化がある。90年代に多くの企業は事業の効率化を優先してきたが、2002年頃からの息の長い景気回復基調を受けて収益状況なども改善し、生産設備の更新や拡張といった積極的な事業展開に力を入れ始めたと考えられる。

第二に、グローバル化が進む中で、国内と海外との立地選択の見直しが挙げられよう。90年代以降、わが国の製造業者が中国などに生産拠点を移す動きが強まった。しかし、こうした動きが一巡するとともに、規格品や大量生産品は人件費の安いアジアで、高付加価値・高機能製品

は熟練した人材や部品メーカーの厚みがある国内でという形での住み分けが固まってきたと考えられる。このことは、上記調査における海外と比較した国内立地選好理由として、国内の「良好な労働力」、「関連企業への近接性」を挙げる回答が多いことからもうかがわれる。

そして第三に、地方自治体の積極的な企業誘致姿勢が加えられよう。近年の公共事業削減により、建設業への依存度が高かった地域などは、産業構造の転換を迫られている。このため、製造業等の事業所を誘致するため、企業立地にかかわる助成制度や税制優遇を強化する自治体も増えてきた。例えば三重県は、積極的な支援策等により大手電機メーカーの液晶パネル工場誘致に成功した。また、和歌山県は昨年、上限を100億円

図表1 工場の立地件数と敷地面積の推移



（資料）経済産業省「工場立地動向調査」

とする全国で最大の助成制度を導入して話題となり、これをさらに上回るような補助金を提示する自治体の動きを誘発している。

## 関東・東海で立地拡大

以上のような要因などから回復に転じた工場立地について、次に地域別の動きを確認する。

図表2は、バブル崩壊後の総立地件数のボトムとなった2002年と、最新のデータが得られる2006年の地域別立地件数を比較したものである。やはり、関東、東海、近畿という三大都市圏を含む地域の立地件数が大きい。関東や近畿への立地選好は、大都市周辺で産業基盤が整っていることに加え、臨海部への立地規制の緩和が寄与している。関東や近畿の臨海部では、工業地帯から地方への工場のシフトを促進するために、1960年代頃から工場等制限法や工業再配置促進法により立地が規制されてきた。しかし、近年これらの規制が廃止されたことにより、工場の設置が再び伸び始めている。東海については、自動車産業の好調に伴う面が大きいと考えられる。

一方地方圏では、東北と九州における工場立地の拡大が目につく。東北では、宮城県や福島県など首都圏からの交通アクセスのよいエリアで生産拠点の新設が増えている。九州は、北部で自動車関連産業の進出が

進み、その好影響が表れている。東北や九州以外の地方でも、2002年から2006年にかけて立地件数は伸びているが、四国や、中国地方のうち山陰エリアなどは小幅増にとどまった。

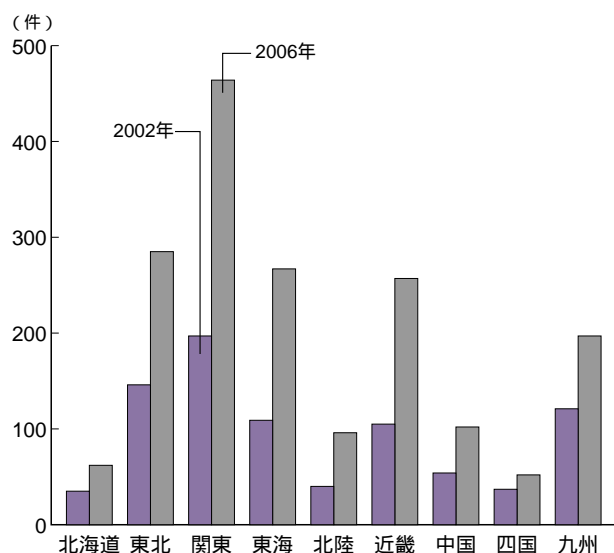
## 九州北部における自動車産業の集積

さて、地方圏で工場立地が好調な地域のうち、ここで九州北部について近年の動きをみておきたい。

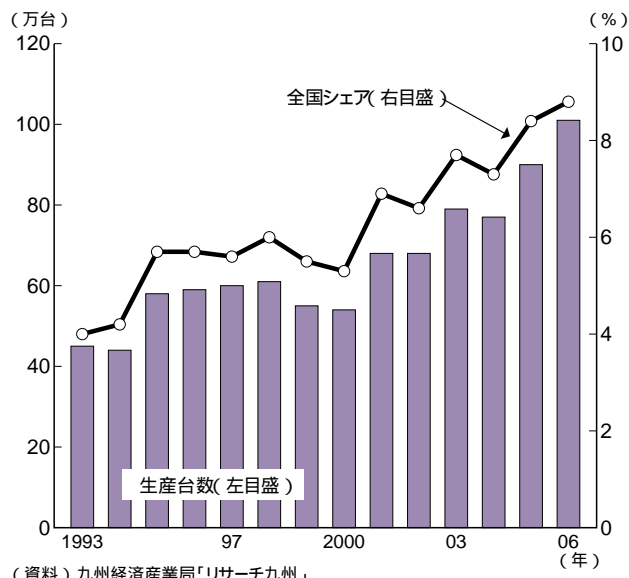
九州は半導体関連の事業所が多く、日本の「シリコンアイランド」と呼ばれてきた。しかし、最近では自動車関連産業の集積により、「カーアイランド」として注目されている。九州の自動車生産台数は2000年代に入って増加ペースを加速させ、昨年には100万台を突破した(図表3)。九州は、東海、関東に次ぐ国内の三大自動車生産拠点の一角となり、全国シェアも9%程度にまで上昇した。この100万台という水準は、イタリアの生産台数に匹敵する。

九州には、75年に大手自動車メーカーの日産自動車が最初に進出した(福岡県東部の苅田町にある九州工場)。続いて91年に最大手のトヨタ自動車(福岡県北部の宮若市に、2004年にはダイハツ工業が大分県中津市に生産拠点を設けている。苅田町には、2005年にトヨタ自動車のエンジン工場も開設された。九州北部には、これら完成車工場に部品などを供給するメーカーも相次いで進出し、関連産業の集積が進んでいる。その縮図

図表2 地域別の工場立地件数



図表3 九州における自動車生産台数



ともいえる苅田町は、住民一人当たり工業製品出荷額が全国自治体で常にトップクラスに顔を出す。今後もこれらのメーカーの工場新增設などが進む見込みで、数年内に九州の生産台数は150万台に達すると予想されている。

### 九州北部の立地上の強みと課題

このように近年九州で自動車関連産業の集積が進んだのはなぜであろうか。まず第一に、北九州市など古くからの工業基盤があり、素材産業などの部材供給源に厚みがあったことが指摘されている。第二に、相対的な人件費の安さが挙げられる。大都市圏では賃金水準が高止まりしている一方で、九州では求人倍率も低めで、人件費コストを抑えつつ優秀な労働者を得られるというメリットがあった。第三に、交通・物流面の強みである。輸出向けの生産も多いわが国自動車メーカーは、内陸よりも積み出し港のある臨海部に立地することが有利である。瀬戸内海に面した苅田町はこの条件に十分に合致し、二大メーカーの立地につながった。

さらに、発展するアジアとの近接性を重視する見方も多い。九州は東シナ海を挟んで中国と向かい合う。九州から上海など中国東岸部への距離は、東京までの距離とほとんど変わらず、韓国へはさらに近い。自動車に限らず、勃興するアジアへの近さが九州の産業立地上の大きな魅力となってきている。

ただし、地域の産業振興に関しては、地場の中小企業などへの広がりが課題となる。これまで自動車部品などは、完成車メーカーの関連会社が九州に事業所を設けて供給するのが主流であった。このため九州の自治体は、完成車メーカーのニーズに応えられる技術力を地場の企業が身に付けてもらえるよう対応を図っている。各県は自動車関連産業の振興組織を相次いで発足させ、県間の広域連携にも力を入れ始めている。これにより地元の事業者を含む裾野の広い産業集積を実現することが目指される。

### 産業集積の新たな促進策

九州に限らず地方自治体は、製造業等の誘致をてこ

にした産業振興に積極的である。人口減少、公共事業の縮減といった変化の中で、経済的自立には産業集積が有力な手立てとなるからである。進出企業への助成、工業団地の造成、技術支援機関の設置などは以前から行われてきており、政府もそのために「テクノポリス」「頭脳立地」といった関連法整備を行ってきた。しかし、各地で似たような呼び込み策が取られ、競い合いの中で取り組みが当初期待した効果を得られないケースも少なくなかった。

イノベーションによる経済成長と地域活性化を重視する安倍内閣は、新たな産業振興策として、地域産業活性化法(企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律)を制定した。新しい制度では、自治体が地域で組成する協議会での検討を経て産業集積にかかわる基本計画を立案し、それに基づいて事業者が企業立地や事業高度化について計画を立て、自治体の承認を得る。承認を得た事業者は工場立地規制の特例措置や、税制、資金調達にかかわる優遇措置が受けられる。従来のような全国一律的な支援ではなく、とくに地域の個性を生かせる業種などが重点支援される方向である。

先にみたように、企業誘致には自治体の助成が一定の効果을上げている。しかし、補助金の引き上げ競争は自治体の財政負担となることが懸念される。また、補助金の有無は企業の立地選択要因の一つにすぎず、九州の事例にみられるように用地・人材等の地域資源や交通アクセスの方が重視されるといわれる。このため、各地固有の地の利を生かした産業の集積が図られることが望ましい。地域産業活性化法も、そのような方向性で生かされることで、産業の適正配置が進み、わが国全体の経済活性化にも効果的であると考えられる。今次の制度的手当てと、自治体の地域の個性を生かしたプランニング、そして事業者の創意とチャレンジにより、地域経済の自立的発展が進むことが期待される。□

みずほ総合研究所 政策調査部  
上席主任研究員 内藤啓介  
keisuke.naitou@mizuho-ri.co.jp