

国内製造業の発展に向けた 国土交通政策の役割

-工業団地の開発戦略における現状と課題について

Role of national land & transport policies for promoting
domestic manufacturing industry

- Current states and issues for industrial park
development strategies

伊藤 亮
Ryo Itoh

運輸政策研究所研究員
Research Fellow, ITPS

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 工業団地整備の現状
3. 整備と運営の課題
4. 交通インフラと工業団地の連携
5. 地域政策と工業団地の連携
6. まとめ

高度成長期以降の製造業の変遷

～1970年

臨海部における重工業の発展

1970年代～1980年代

石油危機

加工組み立て業へのシフト

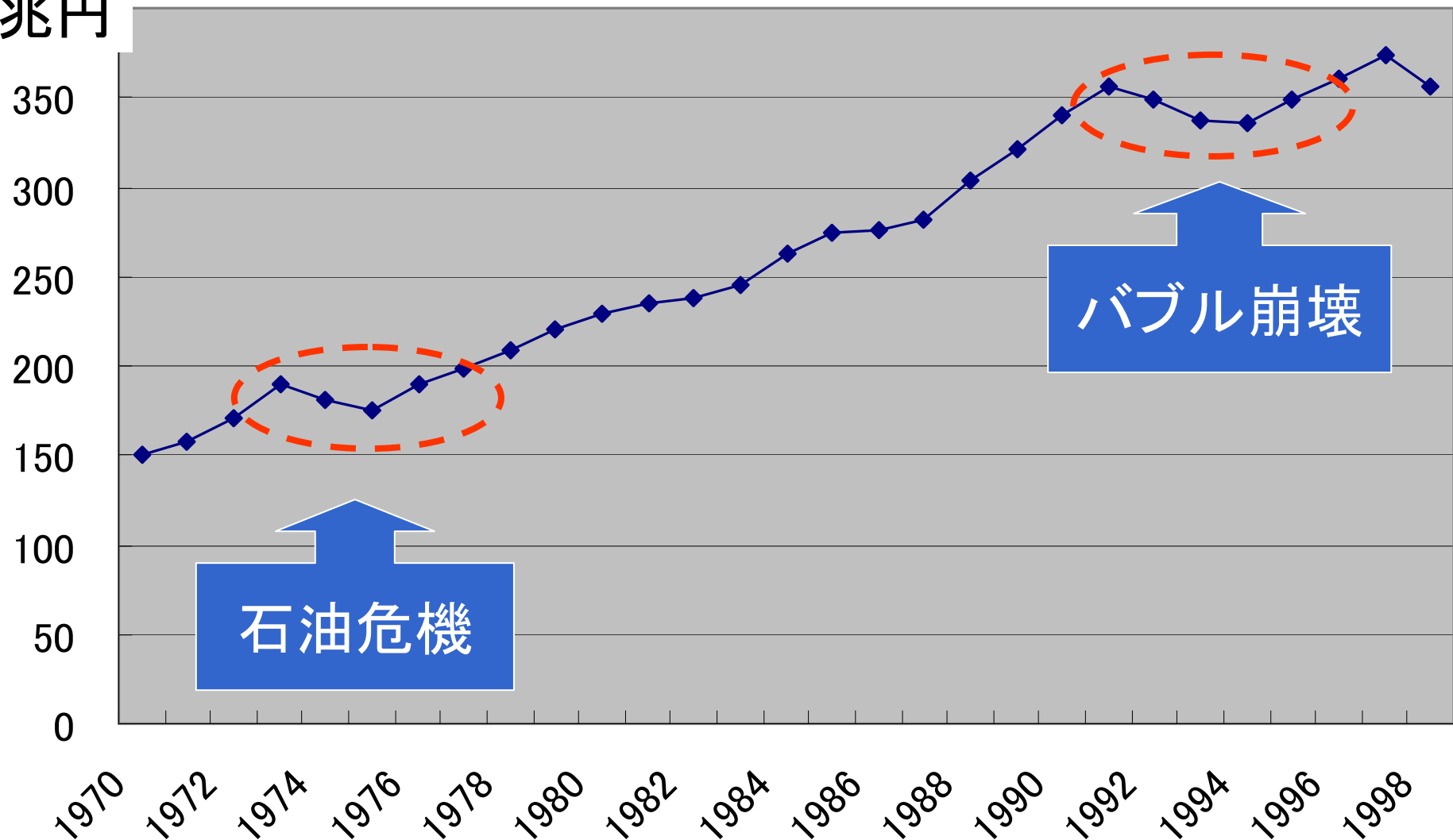
バブル崩壊以降

プラザ合意
→バブル崩壊

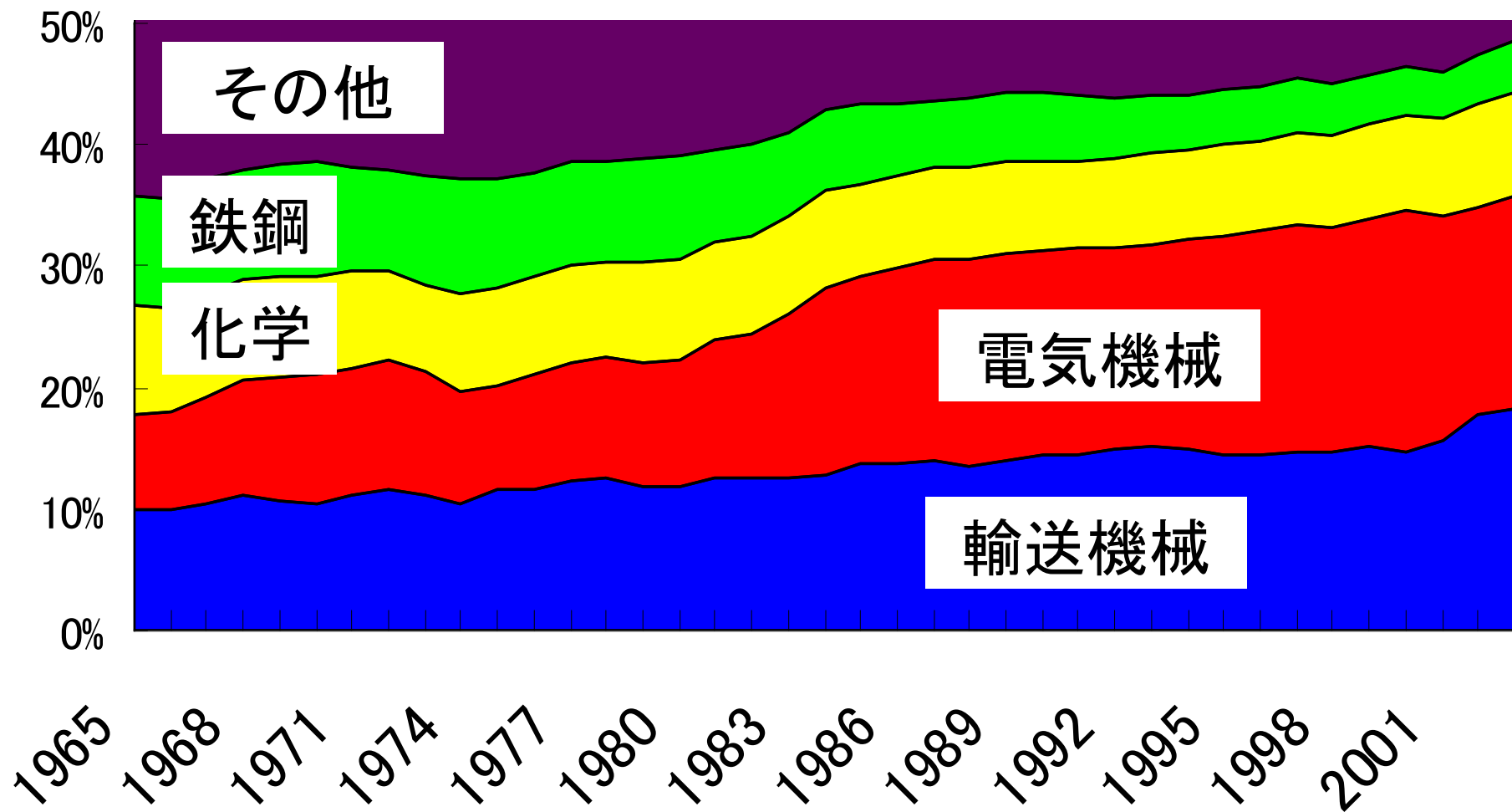
製造業の海外流出
→国際水平分業

製造業出荷額の推移 (1990年基準による実質値)

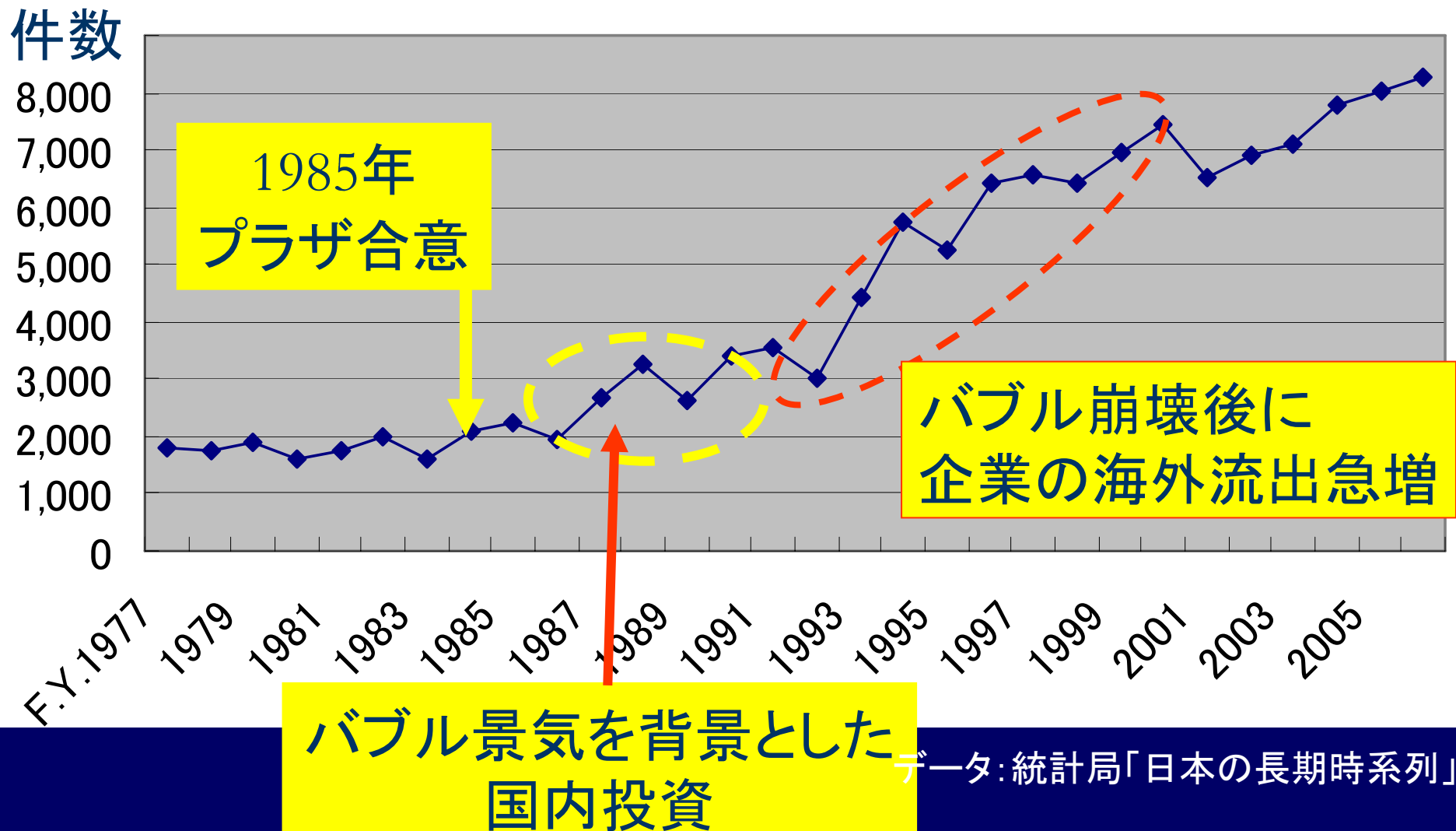
兆円



製造業の業種別出荷額シェア

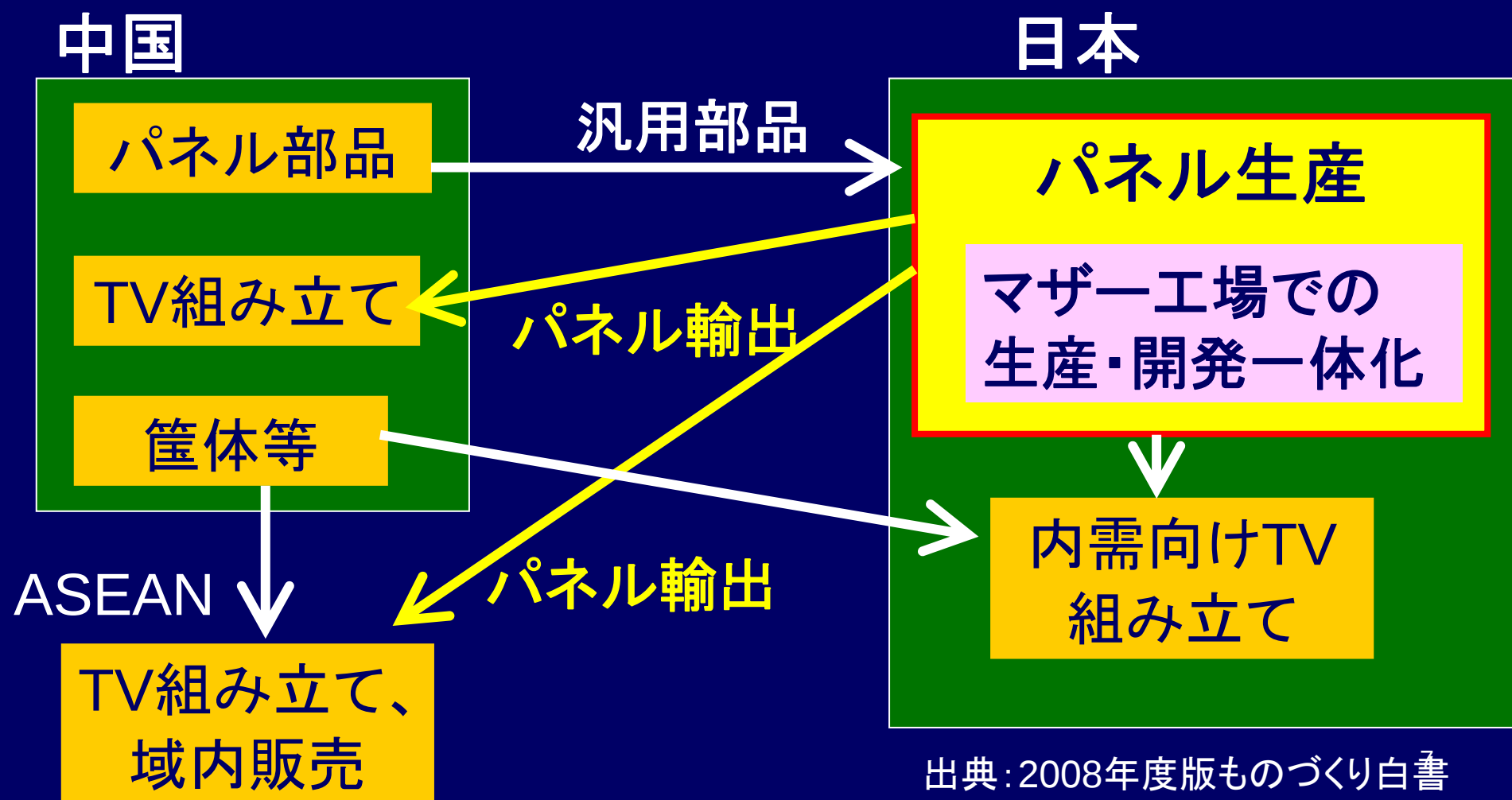


製造業の海外事業所数の推移



製造業の国際水平分業化

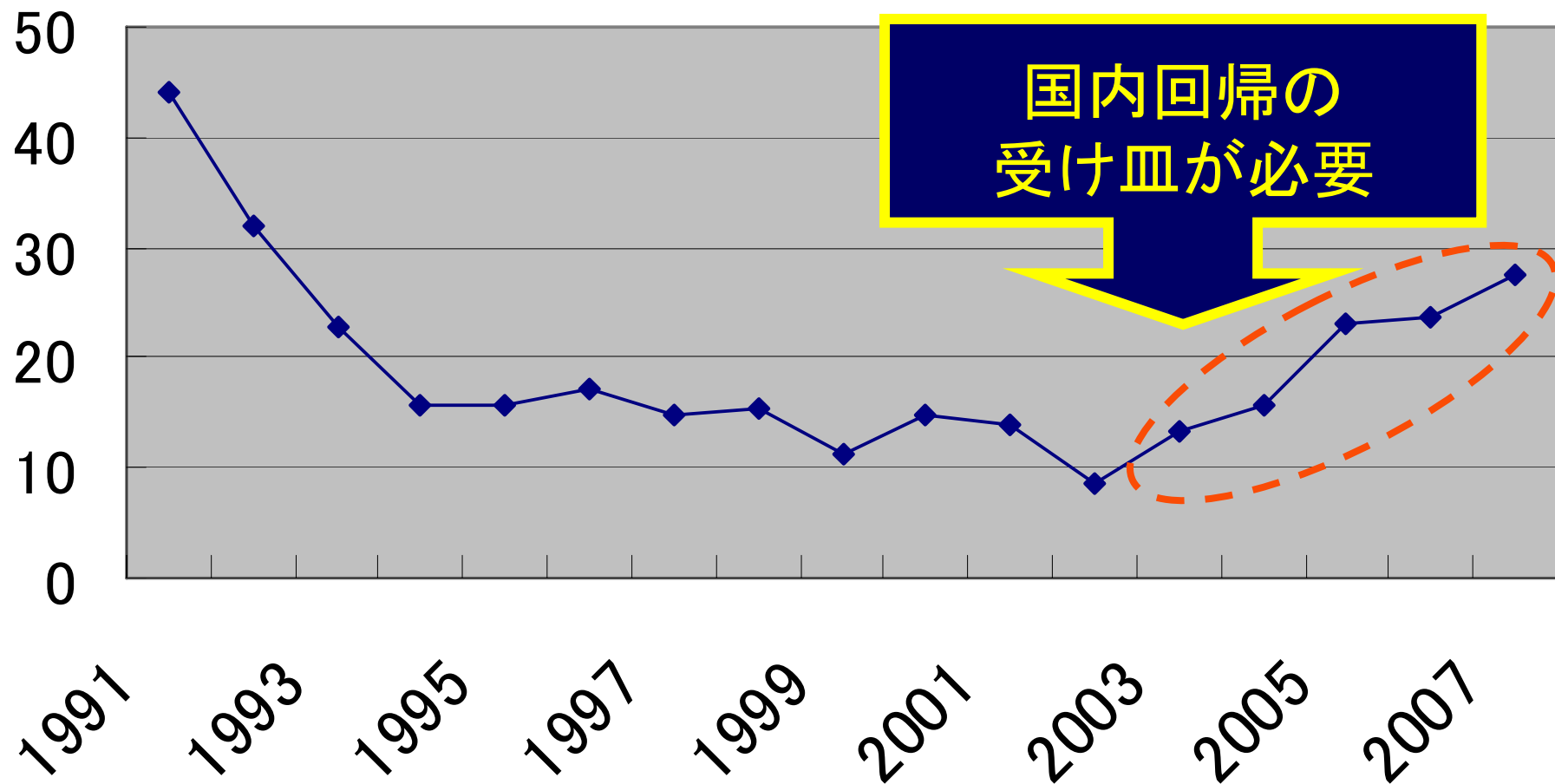
(液晶パネルディスプレイ)



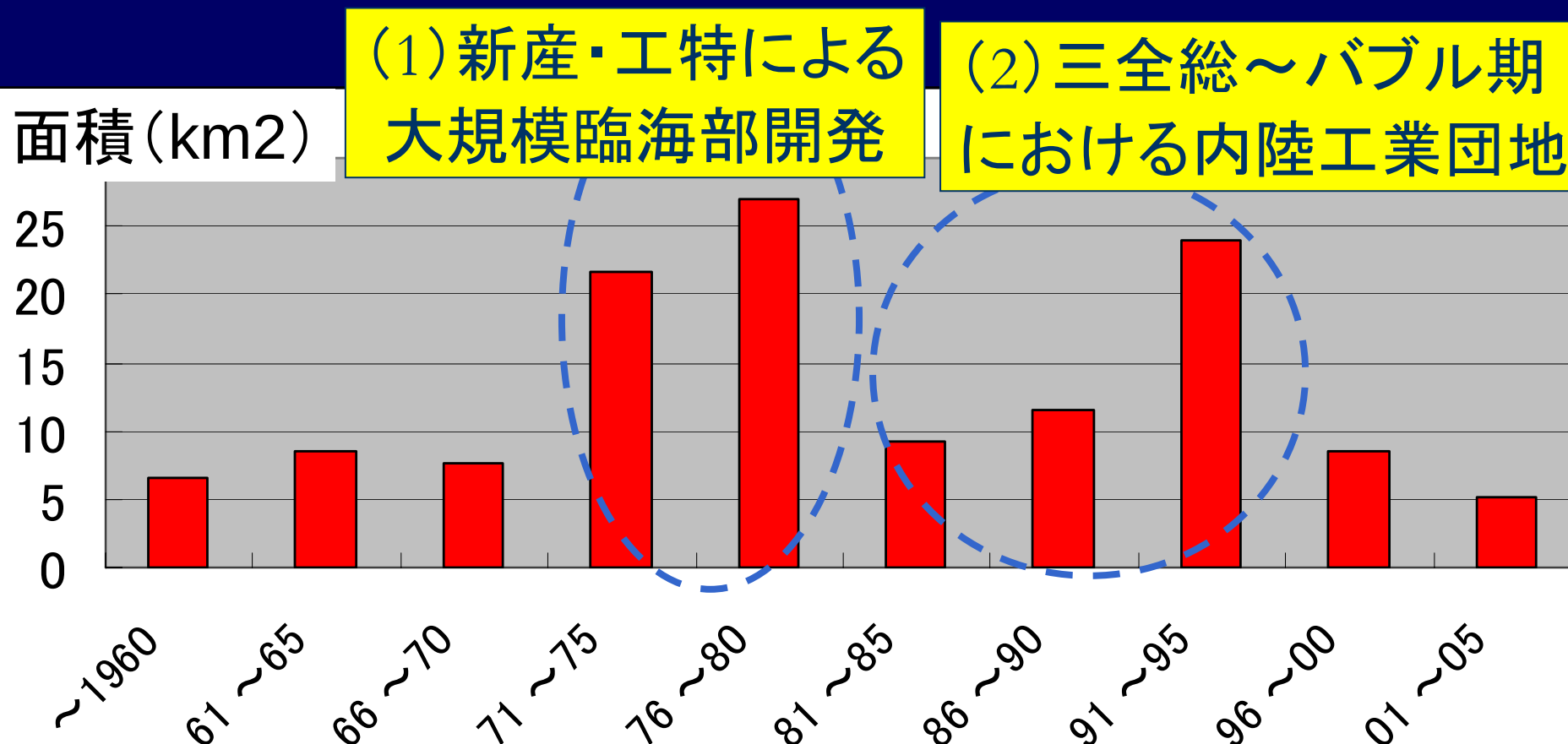
出典: 2008年度版ものづくり白書

国際水平分業化による 製造業の国内回帰

新規工場立地面積(km²)



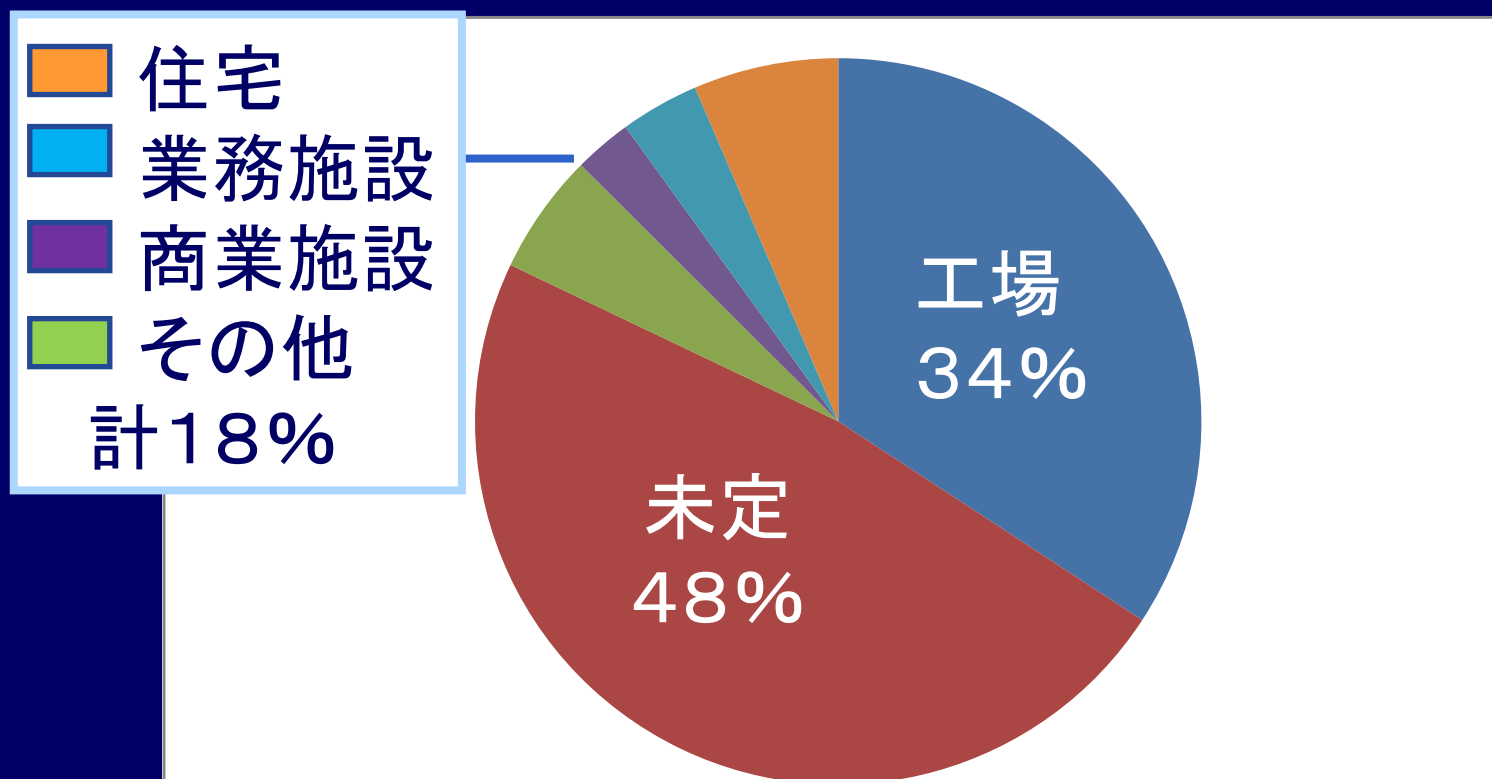
既存の未利用工業団地の状況 (開発年代別)



→近年自治体が企業誘致の際に活用

製造業の質的变化への対応

07年移転工場の跡地用途(面積比)



- ・立地の大規模化や海外アクセス性の重視
→既存の用地では企業のニーズを満たせない場合も

本研究の背景と目的

(1) 既存工業団地における未利用地の活用

(2) 工業用地の再開発

(3) 新たな工業用地の確保



上記課題解決に向けた
手法と制度の検討

: 本報告
の範囲



本日の報告の概要

2. 工業団地の現状

- ・工業団地整備の経緯
- ・企業の立地ニーズ



3. 整備と運営における課題

- ・主な課題の紹介

4. 交通インフラとの連携

5. 地域政策との連携

- ・活用や整備における連携事例の紹介

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 工業団地整備の現状
 - (1) 工業団地整備の経緯
 - (2) 工業団地に対する企業の立地ニーズ
3. 整備と運営の課題
4. 交通インフラと工業団地の連携
5. 地域政策と工業団地の連携
6. まとめ

(1) 工業団地整備の経緯

工業団地とは何か

- 特定の厳密な定義はない
- 本研究の定義：自治体・公益法人・民間が造成し、立地企業に販売する工業用地
- 一般には独立採算事業として整備

工業団地整備の推移

高度成長期～オイルショック
臨海部の大規模工業団地

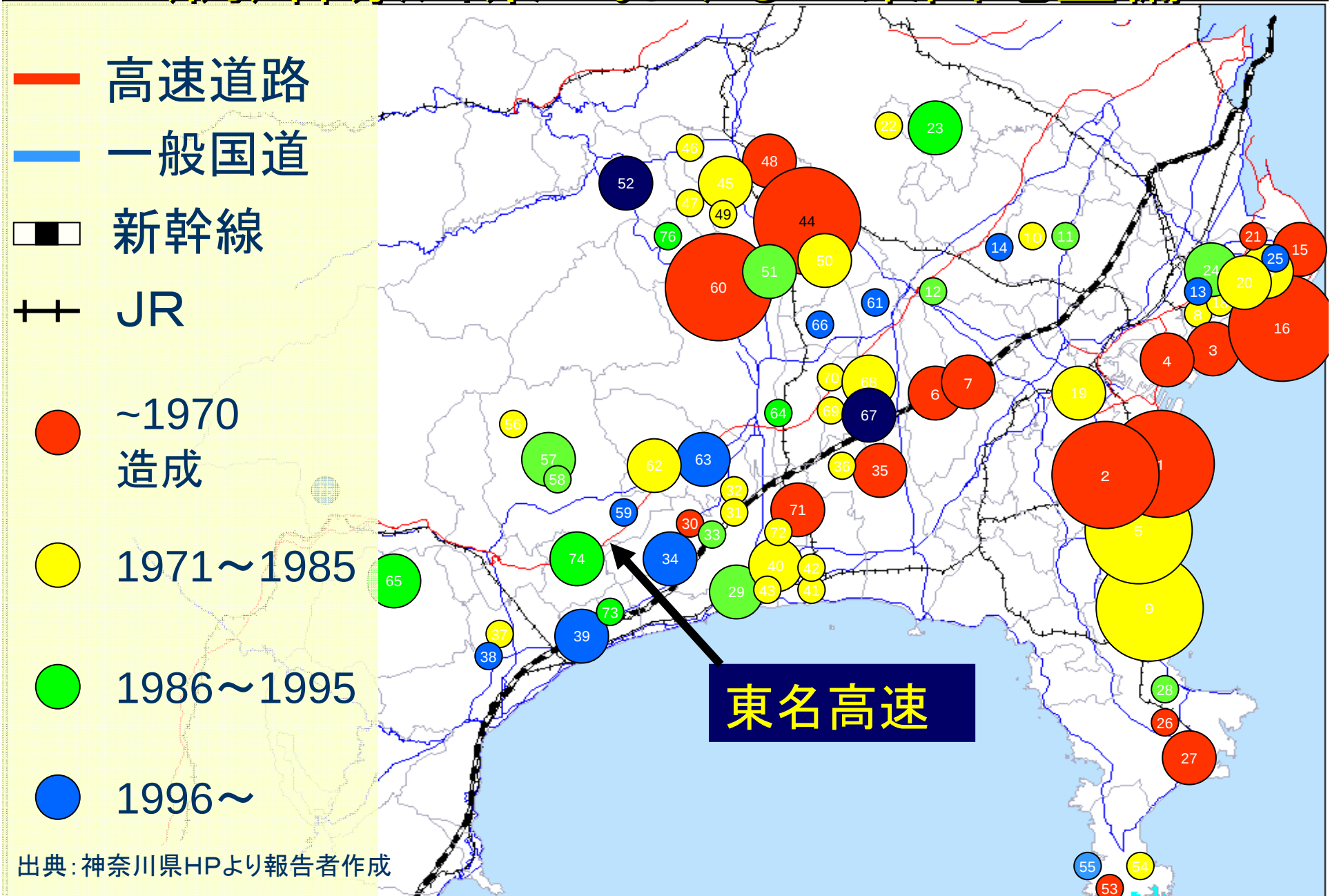


～バブル期
地方における内陸中核工業団地開発



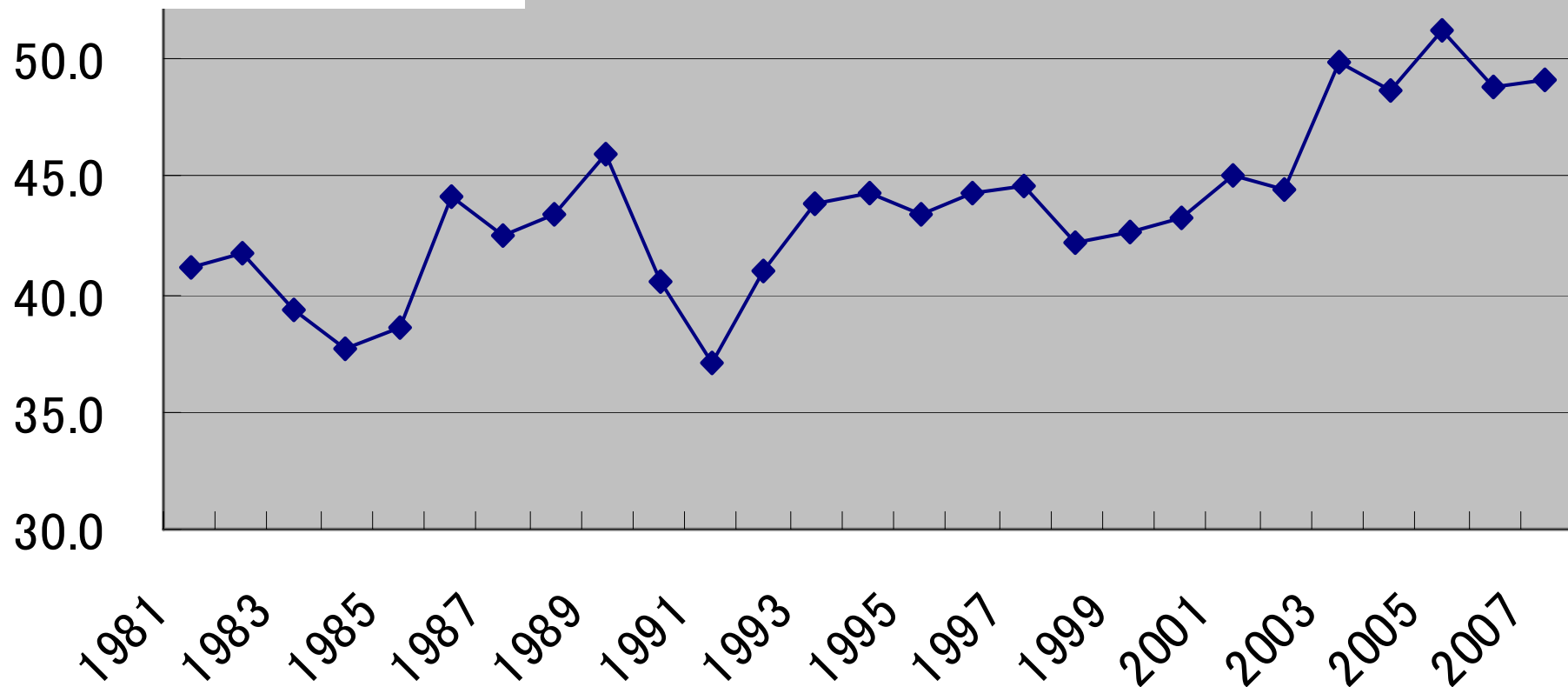
バブル崩壊以降
開発抑制、道路アクセス重視

(例) 神奈川県における工業団地整備



工業団地内立地の増加

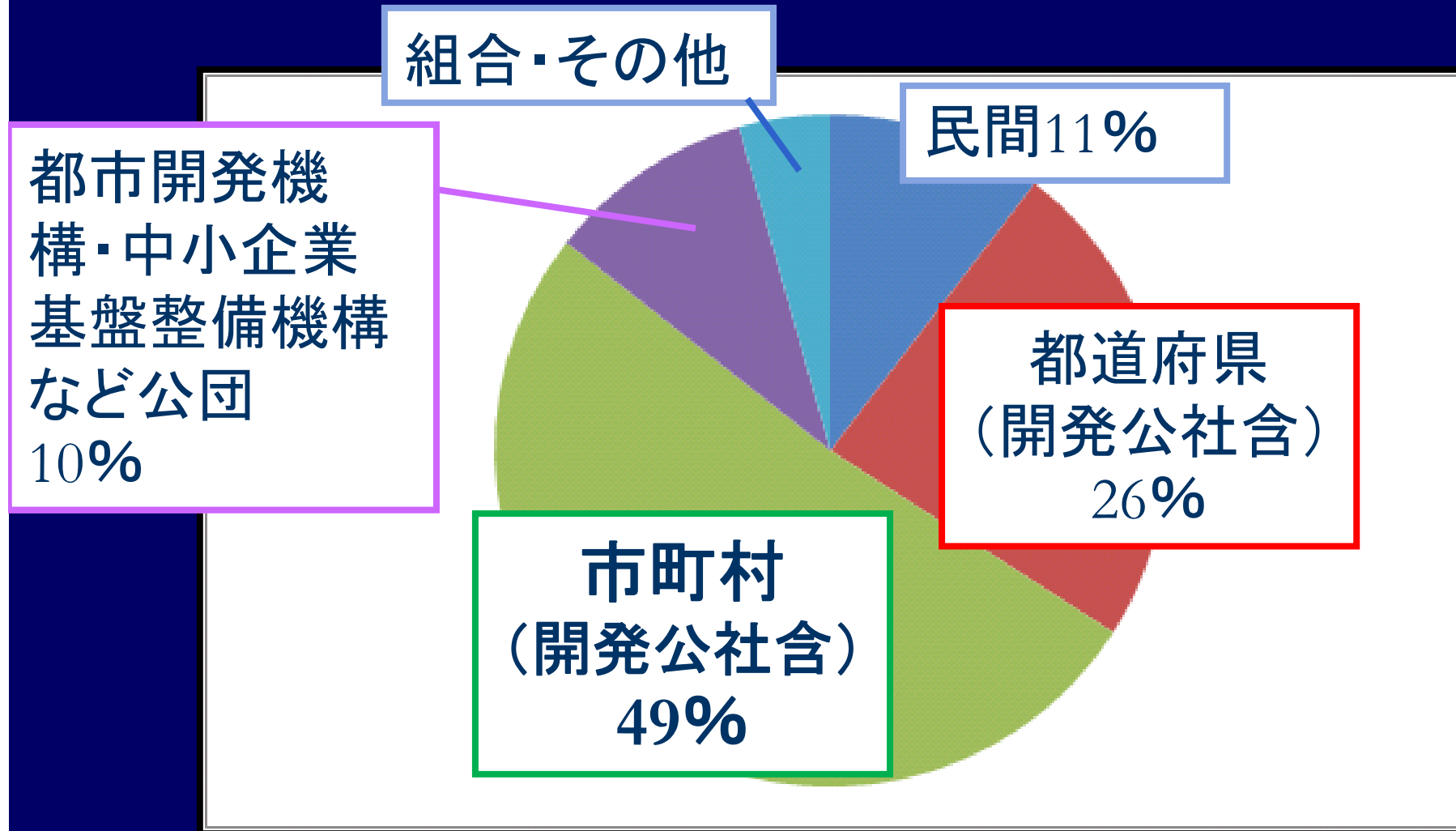
工業団地内立地率
(件数シェア：%)



工業団地と造成主体の分類

- 都道府県・市町村などの自治体
- 自治体の開発公社
- (財)都市再生機構、(財)中小企業基盤整備機構及びこれらの前身
- 民間の建設会社・商社等が整備
- 自治体と民間団体による整備組合

工業団地の造成主体（件数シェア）



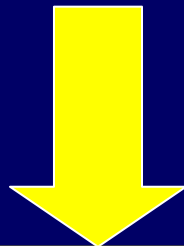
大部分は地方自治体による開発

データ：経済産業省「工場適地総覧」

(2) 工業団地に対する企業の立地ニーズ 企業の立地決定プロセス

地域選択(広域地域～県)

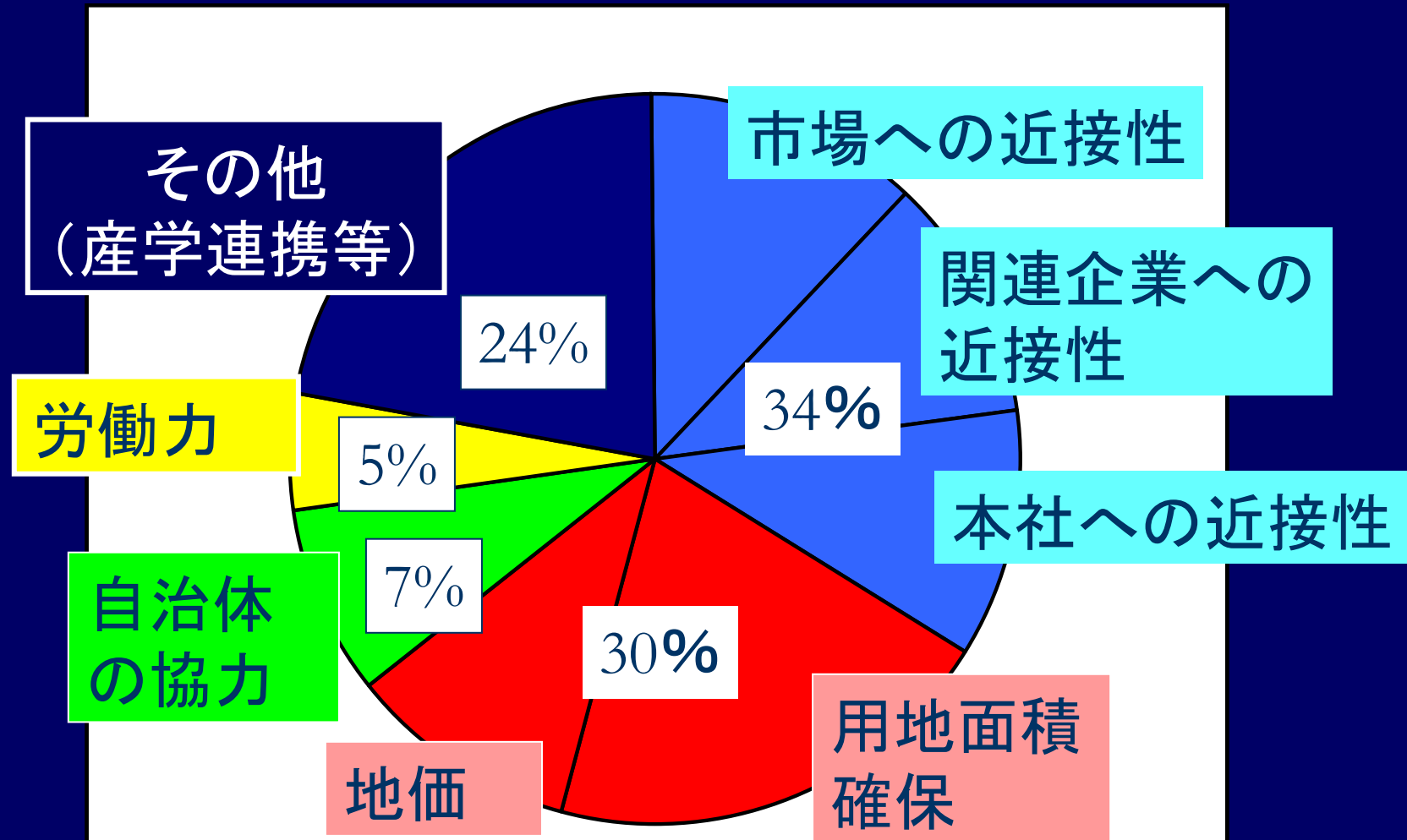
- 賃金・地価など生産要素の価格や産業集積など、マクロ的情報の比較



地点選択(市町村～工業団地)

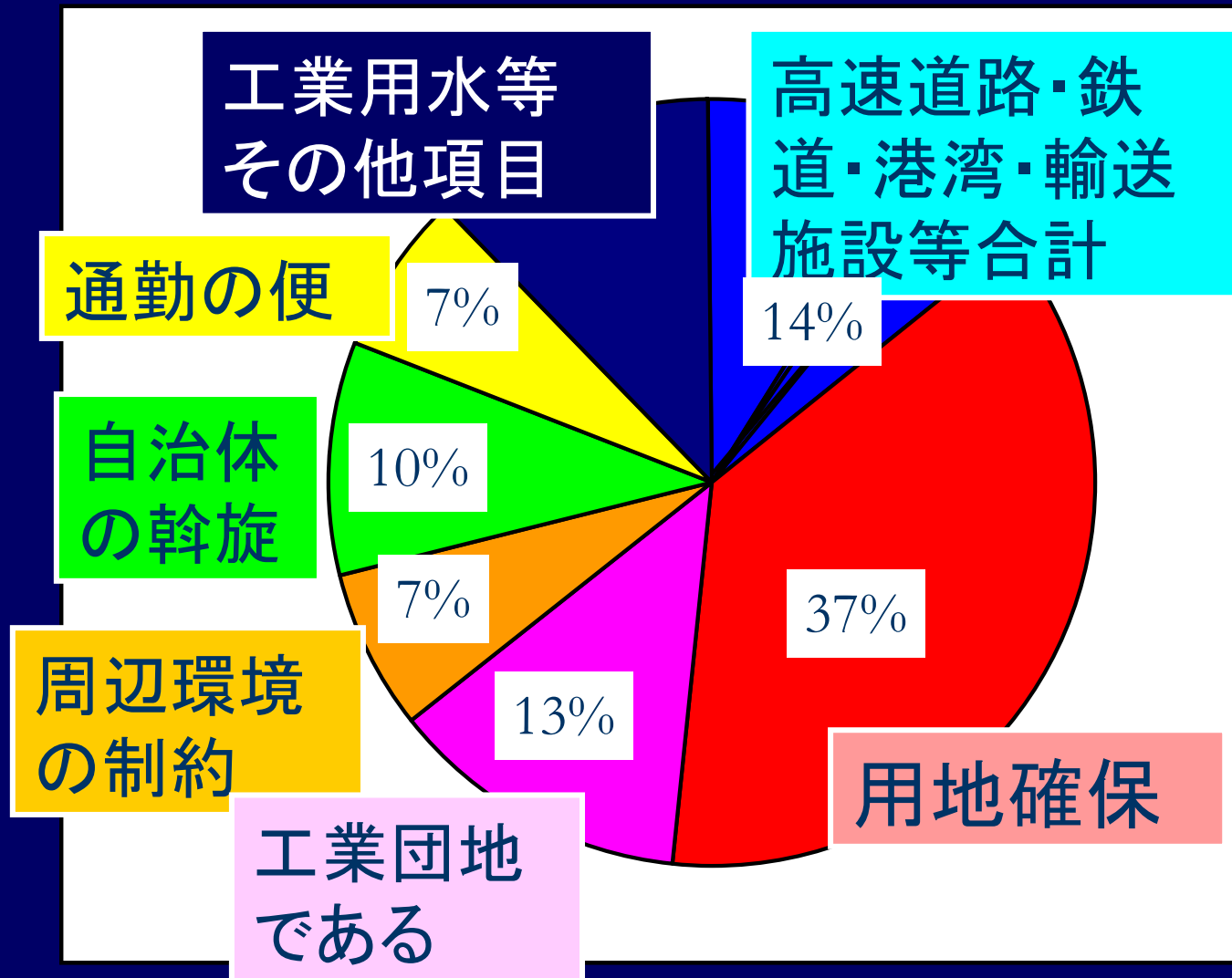
- 具体的な用地候補の絞り込みと条件の比較

立地地域選定理由(1997~2003)



データ: 経済産業省「工場立地動向調査」

立地地点選定理由(1997～2003)



企業の立地決定要因のまとめ

- 地域選択（広域地域～県）
 - － 関連企業等へのアクセス性
 - － 土地・労働などの生産要素確保
 - など多様な項目を評価
- 地点選択（市町村～工業団地）
 - － 条件に合う用地の確保（広さ・価格）を最優先

立地企業から見た工業団地のメリット

1. 工業インフラが整っている
 - 上下水道、電力
2. 煩雑な土地開発手続きが省略可能
 - 工業団地開発時に自治体等が行う
 - 迅速な操業開始が可能
3. 交通インフラの条件がよい

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 工業団地整備の現状
3. 整備運営の課題
4. 交通インフラと工業団地の連携
5. 地域政策と工業団地の連携
6. まとめ

3. 整備運営の課題

- ①開発コストの調達と採算性
- ②計画の長期化
- ③長期保有による収支の悪化
- ④価格の引き下げ
- ⑤進出企業へのアフターケア
- ⑥交通インフラとの連携
- ⑦地域政策との連携

①開発コストの調達と採算性

例) 滋賀県竜王町の造成計画

事業主体: 滋賀県土地開発公社

資金: 金融機関から借り入れ(県債務保証)

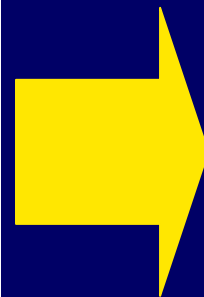
→ 団地分譲収入により返済

<造成費用>

分譲面積 38.9ha

造成費 → 34.7億円

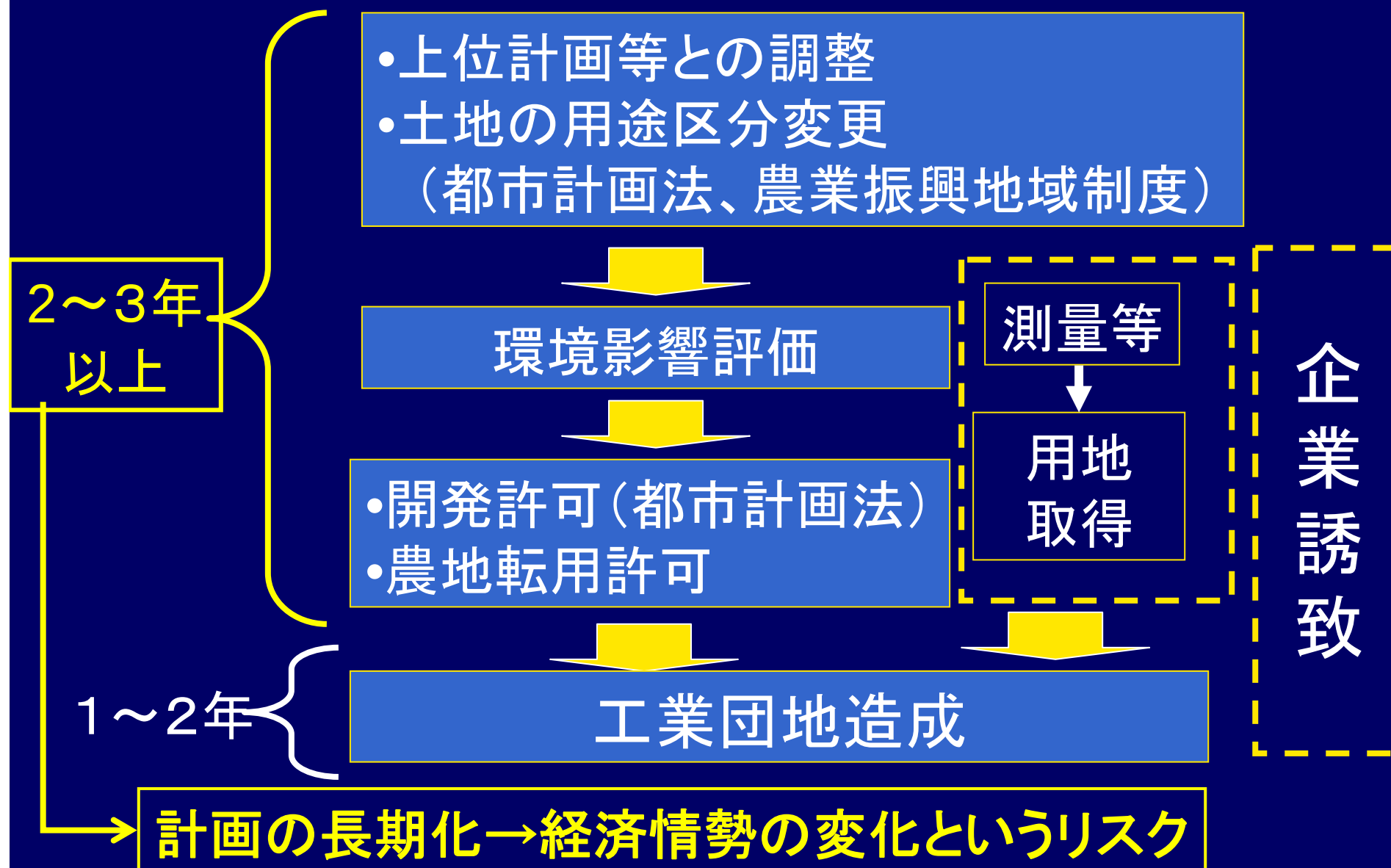
用地費 → 42.5億円



19,800円/m²

↑
価格に反映

②計画の長期化



③長期保有による収支の悪化

- 経済情勢の変化による団地の売れ残り
- 長期にわたり未開発の土地



- 金融機関への多額の利子支払い
- 設備等の老朽化

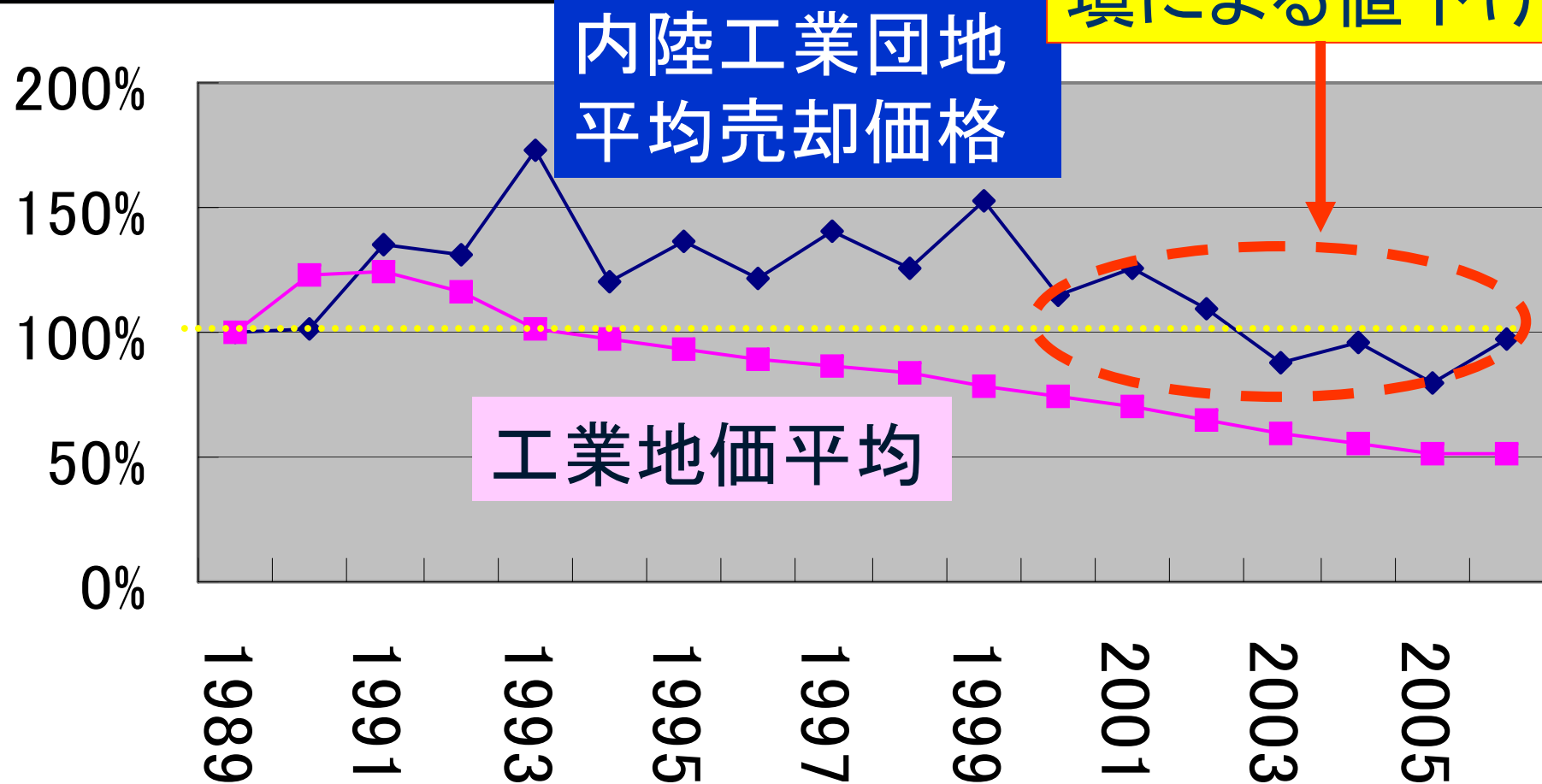


- 分譲価格の引き下げ
- リース制度の導入

④価格の引き下げ

(1989年水準=100)

自治体の損失補填による値下げ



⑤立地企業へのアフターケア

- 工場増設に伴う用地取得
→自治体による近接した用地の迅速な確保
- インフラや施設の老朽化
→自治体による再整備（鳥取県など）
- 従業員の通勤
→企業との連携による通勤バス運行

⑥交通インフラとの連携

⑦地域政策との連携

- 次節以降で事例の紹介も交えながら検討

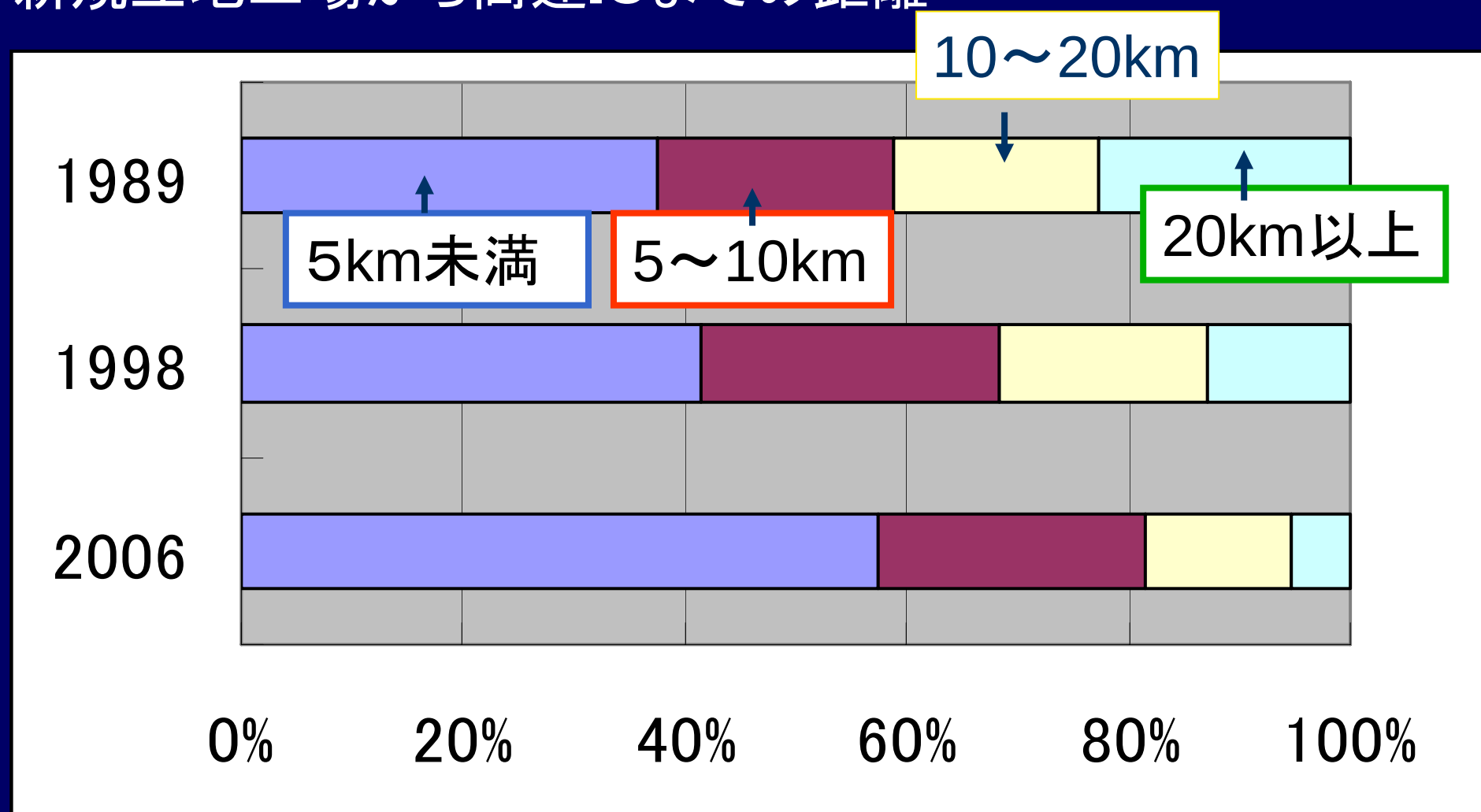
本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 工業団地整備の現状
3. 整備と運営の課題
4. 交通インフラと工業団地の連携
 - － 第二名神高速道路
 - － 東海環状道路
 - － 鳥取姫路道路
5. 地域政策と工業団地の連携
6. まとめ

最近の企業立地の動向

高速道路ICへの近接立地

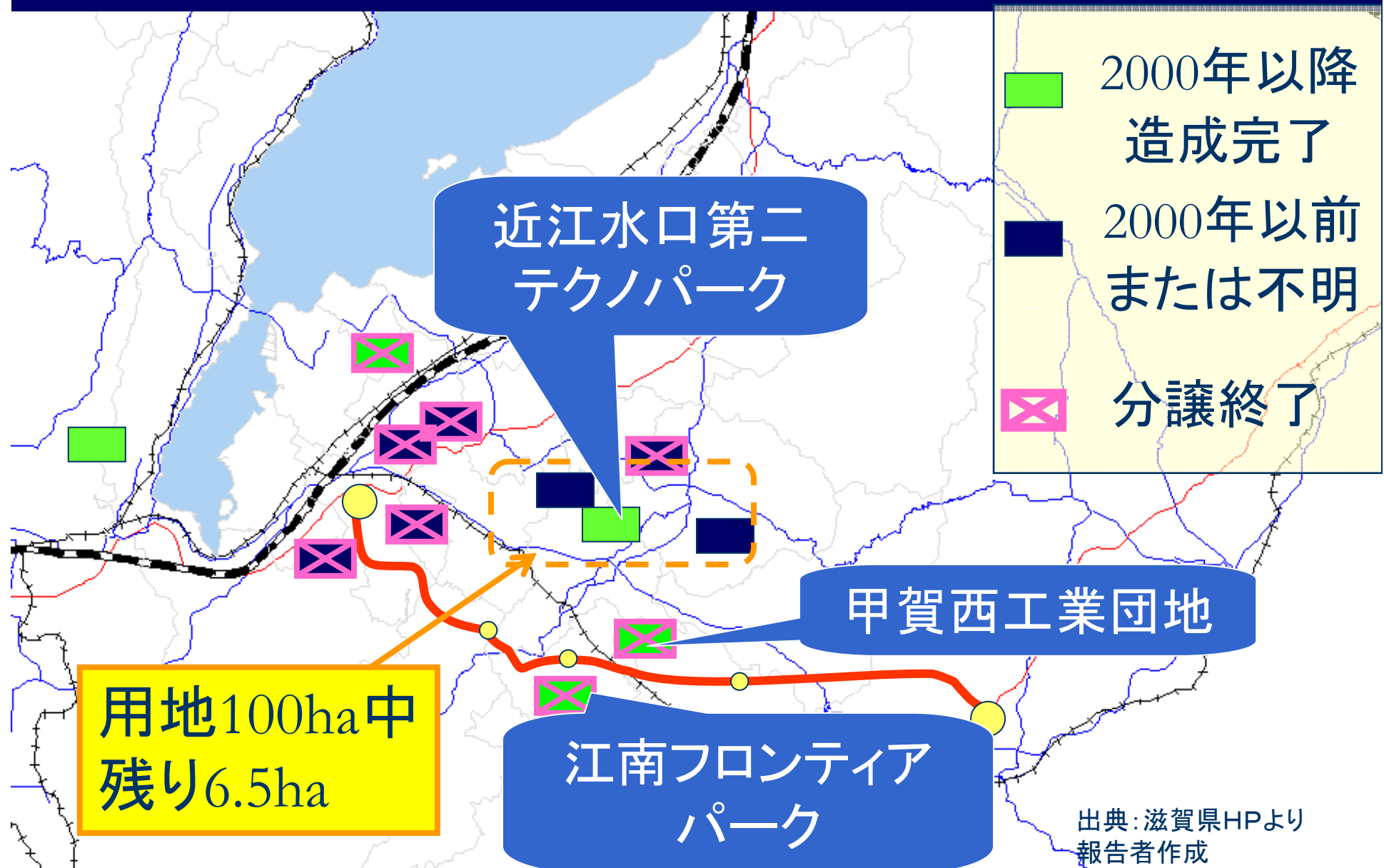
新規立地工場から高速ICまでの距離



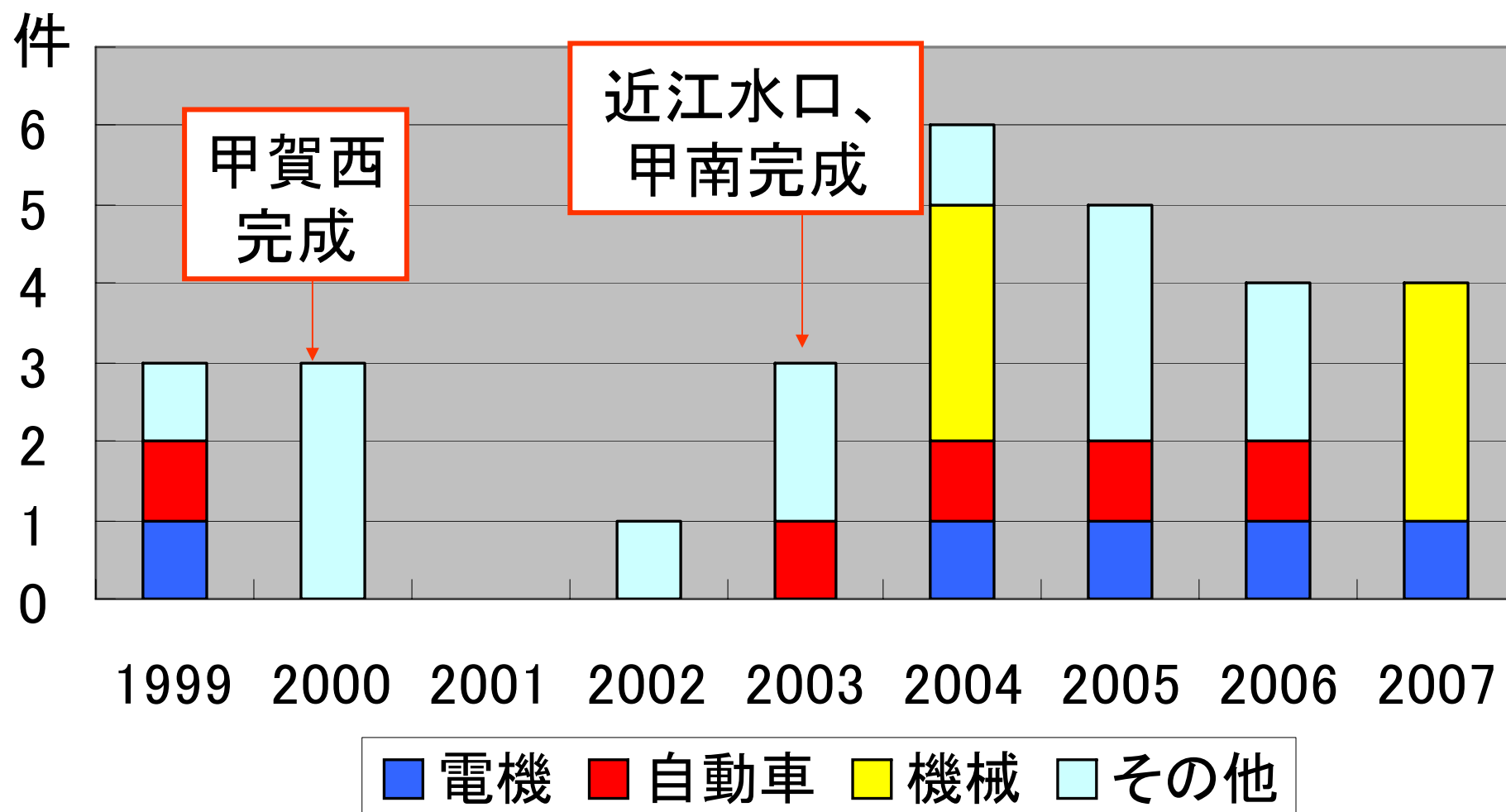
第二名神と東海環状の開通



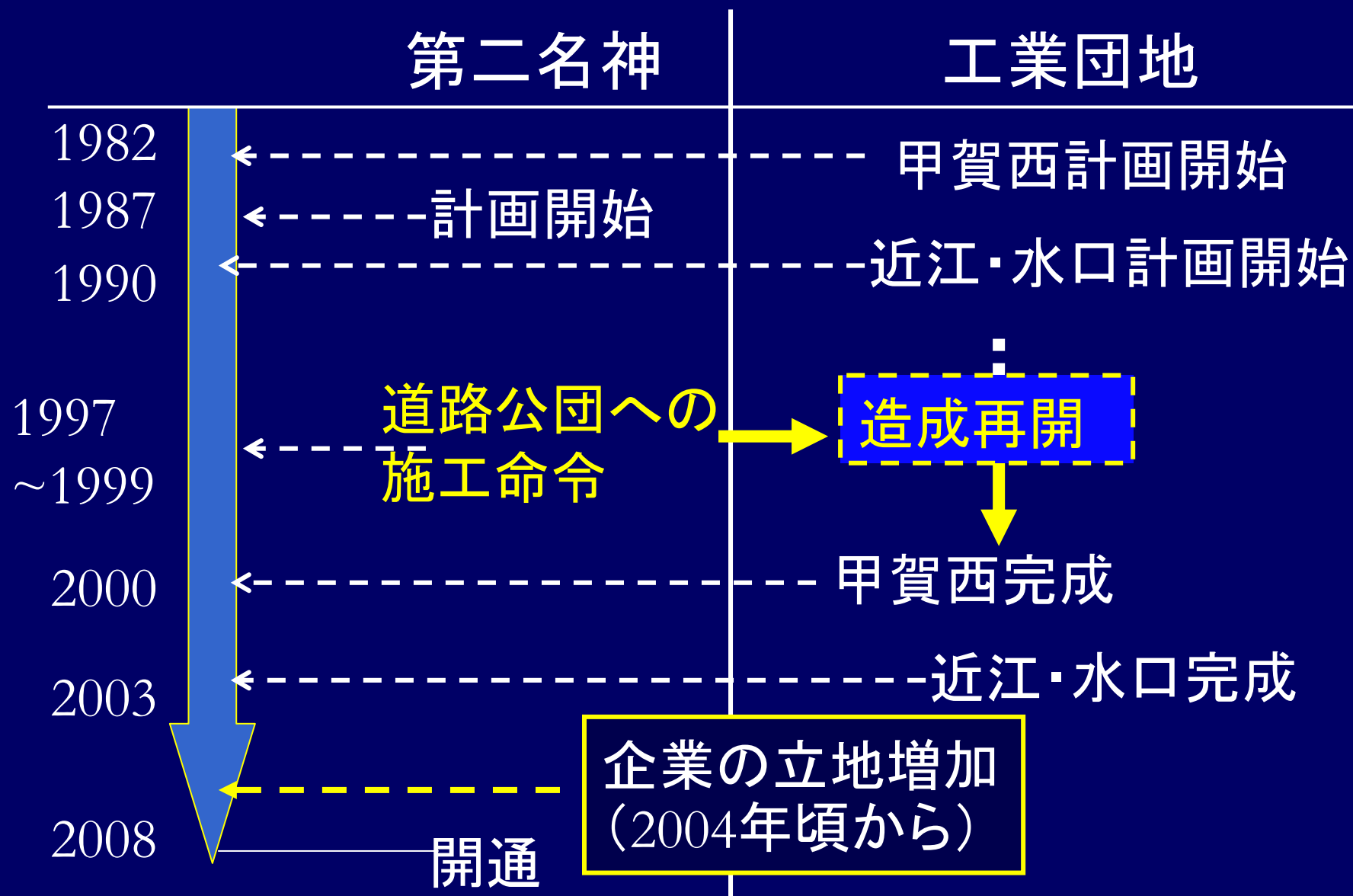
第二名神開通による工業団地への影響



第二名神沿線の3工業団地における 業種別分譲件数の推移



第二名神整備と周辺開発の経緯



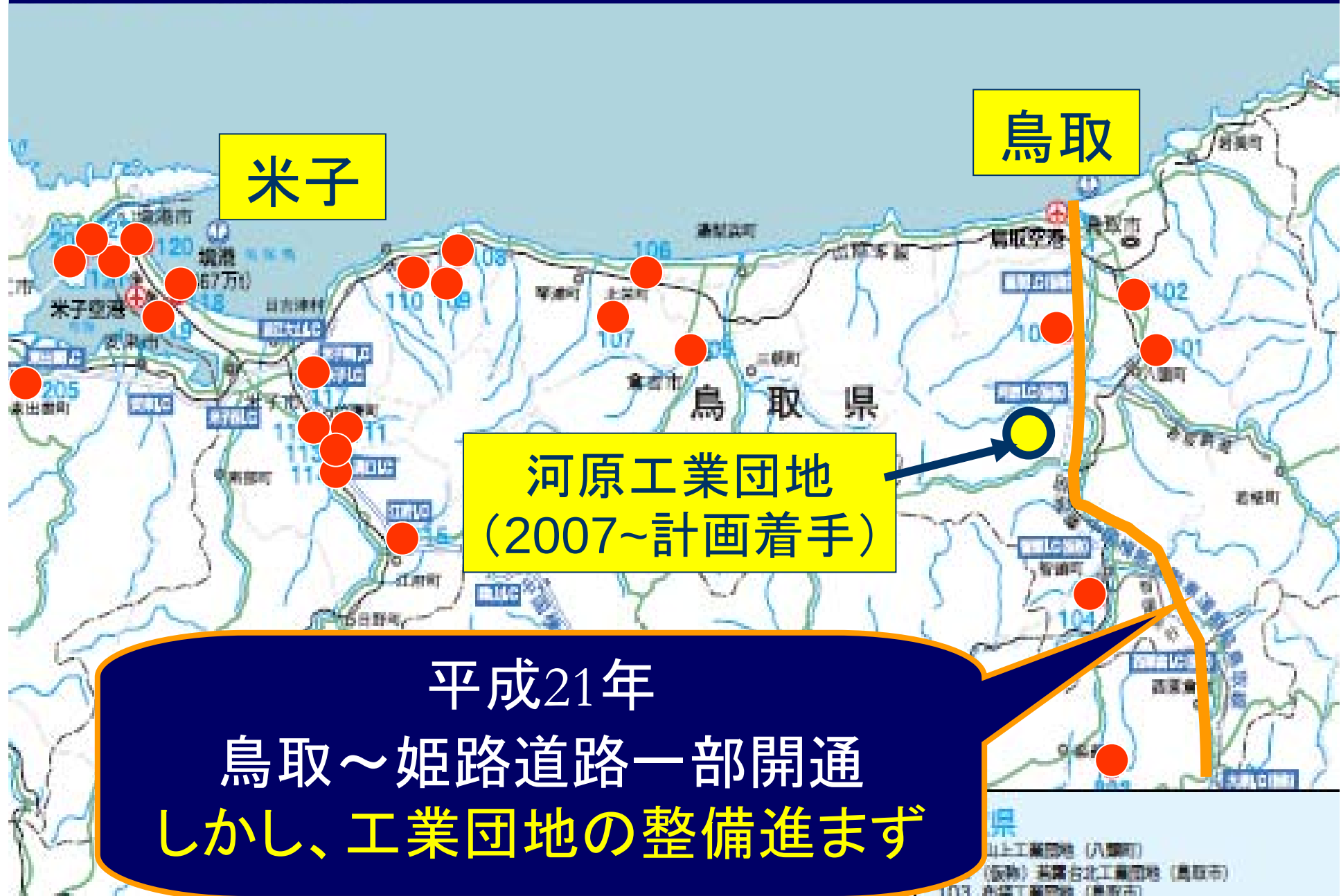
東海環状開通による工業団地への影響



各工業団地の開発と分譲の状況

団地名	事業 決定年	完成年	分譲 完了年
美濃 テクノパーク	不明	1995 (第2期)	2005
グリーンテクノ みたけ	1995 (開発許可)	1998	2005
関テクノ ハイランド	1994 (事業決定)	2000	2006
豊田花本 工業団地	1993 (事業決定)	2001	2006

鳥取県の高速道路と工業団地整備状況



事業ごとのタイムスパンの違い

- 交通インフラ建設
– 10年以上
- 工業団地開発
– 数年（造成自体は1～2年）
- 企業立地
– 約1年（用地取得～操業開始）

高速道路との連携に関する現状と課題

- 高速道路開通による企業の立地ニーズ増加



- 既存の未分譲工業団地の分譲
+ 凍結された計画の再開

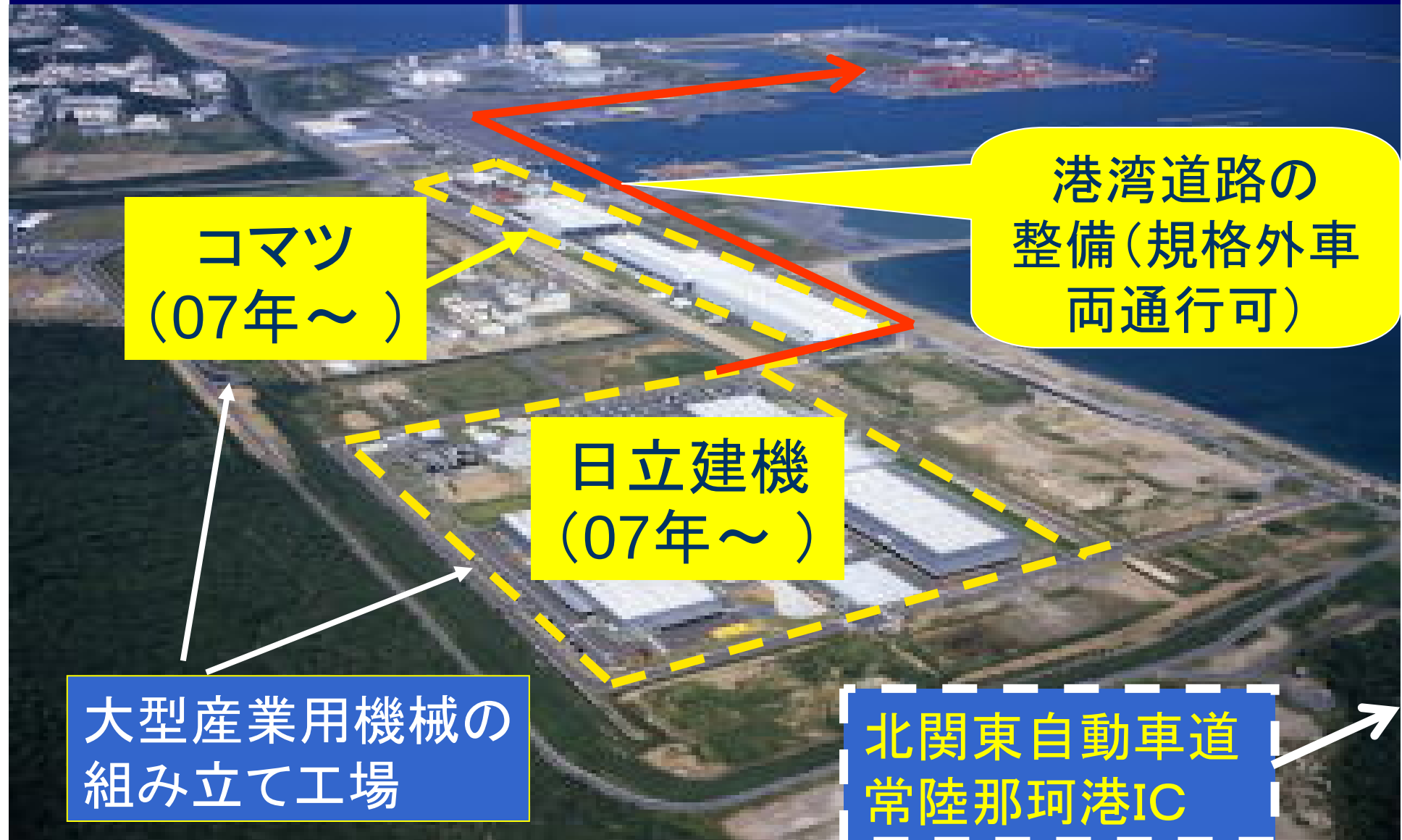


- 鳥取など整備に遅れの見られる地域も



- 長期的視点からの先行投資として事業を評価し、
適切なリスク負担を行う必要

より発展的な交通インフラとの連携事例 (常陸那珂港)



本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 工業団地整備の現状
3. 整備と運営の課題
4. 交通インフラと工業団地の連携
5. 地域政策と工業団地の連携
6. まとめ

これまでの地域産業政策における 工業団地整備の課題

- 三全総までの地域産業政策
＝国主導の工場移転
 - －新産・工特による拠点開発
 - －工業再配置計画
- 国主導の地域政策及び大規模工業団地開発と、
自治体の工業団地整備の連携不足



- 地域主導の工場誘致政策における課題の克服

地域産業政策の最近の動向

- 国主導→地域主導の工場誘致
 - 工場再配置促進法の廃止(2007)
 - 独自の税制優遇など誘致活動の活発化
 - 地域ごとのマスタープラン
 - 雇用活性化や税収の増加を目指す
 - 産業クラスター政策(広域地方圏レベル)
 - 企業立地促進法(複数市町村レベル)

→未分譲工業団地の活用事例

工場誘致における 大規模未分譲工業団地の活用

総面積に占める
未分譲面積比率

● 50%未満

● 50%以上

未分譲面積50ha以上の工業団地

仙台北部
第2中核

亀山
テクノヒルズ

多くは未造成のまま
→オーダーメイド用地として
誘致の切り札に

大規模工業団地の活用事例①

シャープ亀山工場

- 亀山・関テクノヒルズ産業団地
 - 89年住友商事が計画、開発許可を得る
 - バブル崩壊により**造成を中断**
- 02年2月シャープ工場進出決定(04年稼働開始)
 - 投資額1000億円、敷地面積33ha(第1期計画)
 - 総額135億円の補助金と**全面的な立地サポート**
 - 工場立地計画に合わせた**オーダーメイド造成**
 - **三重県クリスタルバレー計画**として位置づける
 - **亀山スマートIC**の供用

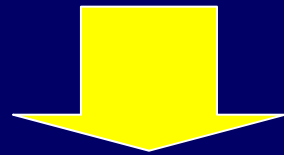
大規模工業団地の活用事例②

宮城県へのセントラル自動車移転

- 仙台北部第2中核工業団地(総面積112ha)
 - 「仙台北部中核テクノポリス計画('88)」
 - バブル崩壊後に**造成中断**
- 07年セントラル自動車本社工場移転決定(75ha)
 - 2010年生産開始に向けた土地造成計画
 - **県職員・知事総動員による誘致活動**
 - **産業クラスター計画**「東北ものづくりコリドー」における,自動車産業の中心集積地として位置づける
 - 地域計画と国土交通省との連携による道路整備

現状の工業団地政策における課題

- 既存の団地の有効活用が行われてきた
- 継続的な企業誘致に対する、
新規整備も検討する必要



- 市町村に対するリスクや費用の担保
- スムーズな計画の進行
- 適切な事業評価プロセス

工業団地に対する地域政策からの視点

①地域産業政策や地域計画との連携

- －（広域的な）地域計画における明示的な位置づけ
- －複数自治体の連携による活用・整備

②「収益事業」でなく「政策」として整備を評価

- －企業立地による雇用創出効果を評価
- －国・都道府県による費用とリスクの適正な分担

→長崎県では市町村の工業団地整備に対する補助制度を創設

本日の報告内容

1. 研究の背景と目的
2. 工業団地整備の現状
3. 整備と運営の課題
4. 交通インフラと工業団地の連携
5. 地域政策と工業団地の連携
6. まとめ

本報告のまとめ

- 未分譲工業団地の活用
- 工業用地不足への対応



- 既存用地の活用が進む
- 整備運営における課題



(1) 長期的な先行投資としてリスク負担を考慮

(2) 地域政策との連携・整合性

→ 企業誘致政策としての工業団地整備を検討

今後の課題

- 工業用地の再活用
 - － 用途変更が社会的に必要なケースへの対応
 - － 未利用地・施設の有効活用と再開発
- 港湾用地・流通業務団地等からの転用について
 - － 交通インフラとの一体的整備

→ 課題と解決方法の検討

ご静聴ありがとうございました
Thank you for your attention