

国土利用計画ヒアリング資料 ～地域経済産業政策について～

平成18年9月14日

経済産業省
(地域経済産業グループ)



目 次

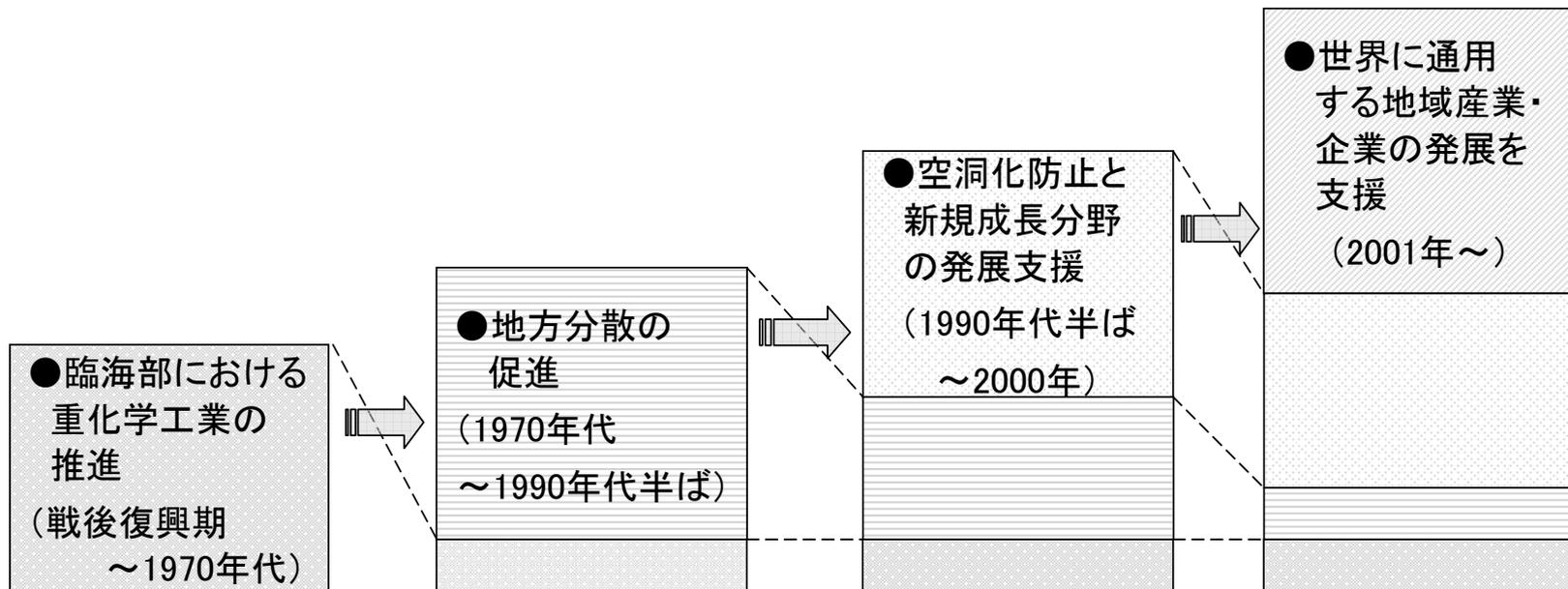
I. 地域経済産業政策の変遷	P3
II. 工業再配置政策	P5
III. 地域経済の現状	
○地域経済産業調査結果の概要	P8
○都道府県別有効求人倍率	P9
IV. 工場立地の動向	
○工場立地件数・面積の推移	P12
○地域別工場立地動向	P13
○国内設備投資の立地選定要因(製造業)	P14
○我が国の海外生産比率の推移(製造業)	P15
○産業集積の状況	P16
V. 今後の地域経済産業政策の方向性	P18

I . 地域経済政策の変遷

地域経済産業政策の変遷

○地域経済産業政策は、各時代の要請に対応する形で重点を移してきた。

- ・戦後復興期～1970年代:臨海部における重化学工業の推進
←経済発展が最優先課題
- ・1970年代～1990年代半ば:地方分散の促進
←農村部から都市部への人口流入増大。地域間の所得格差拡大。工業化地域の過大過密都市問題の発生。
- ・1990年代半ば～:空洞化防止と新規成長分野の発展支援
←グローバル化による国内産業の空洞化。新規成長分野への期待。
- ・2001年～:世界に通用する地域産業・企業の発展を支援
←大都市から地方への工場移転からの脱却。地域の資源を活かして内発的に産業育成。



地域産業の発展基盤の整備(中小企業施策のうち経営支援施策、小規模施策等)

Ⅱ. 工場再配置政策

工業再配置促進法を廃止する法律の概要

経済情勢の変化に伴い、国が対象地域を定め工業の再配置を促進する政策の必要性が低下したことから、工業再配置促進法を廃止する。本法律案は、公布の日から施行する。

工業再配置促進法(昭和47年制定)の概要

○目的

移転促進地域から誘導地域への工業の再配置を促進し、もって国土の均衡ある発展等に資すること。

○国が定める工業再配置計画

経済産業大臣が、移転促進地域から誘導地域への工場移転に関する目標等を定めた工業再配置計画を策定。

○主な支援措置: 産業再配置促進費補助金の交付

○工業再配置については一定の成果。

(例) 工業出荷額シェアの逆転

移転促進地域(都会) (S45:30.5% → H12:11.6%)

誘導地域(地方) (S45:20.5% → H12:35.2%)

○しかしながら、企業が海外も含め工場の立地場所を選ぶ時代が変わる中で、工業再配置政策の有効性が減少。

○工業再配置政策は役割を終えたため、工業再配置促進法を廃止する。

【工業再配置促進法に基づく指定地域図】

■ 移転促進地域(過度に工業が集積している地域)

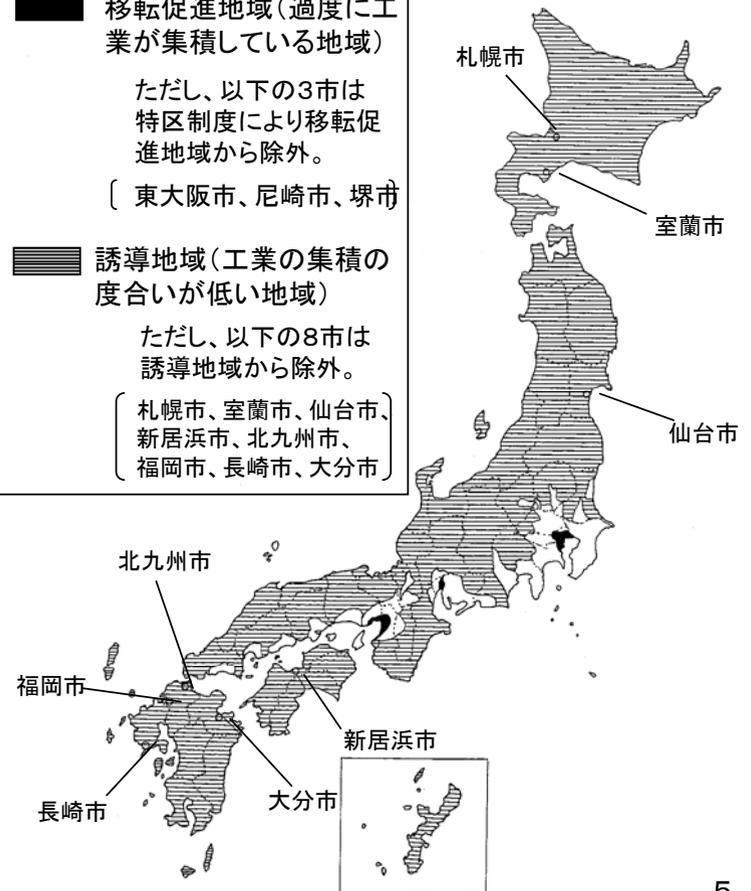
ただし、以下の3市は
特区制度により移転促進
地域から除外。

〔 東大阪市、尼崎市、堺市

▨ 誘導地域(工業の集積の
度合いが低い地域)

ただし、以下の8市は
誘導地域から除外。

〔 札幌市、室蘭市、仙台市、
新居浜市、北九州市、
福岡市、長崎市、大分市



工業再配置政策(成果)

- 移転促進地域と誘導地域における(1)工業出荷額のシェアは逆転するとともに、誘導地域における(2)製造業従業者数シェアや(3)事業所シェアも増大。
- 工業集積度の格差は、約23倍(1970年)が約6倍(2000年)に縮小。

(1) 工業出荷額シェア

	1970年	1985年	2000年
移転促進地域	30.5%	18.2%	11.6%
誘導地域	20.5%	27.0%	35.2%
その他の地域	49.0%	54.8%	53.2%

(2) 製造業従業員シェア

	1975年	1985年	2000年
移転促進地域	21.6%	17.7%	13.1%
誘導地域	34.4%	37.0%	41.3%
その他の地域	44.0%	45.3%	45.6%

(3) 事業所シェア

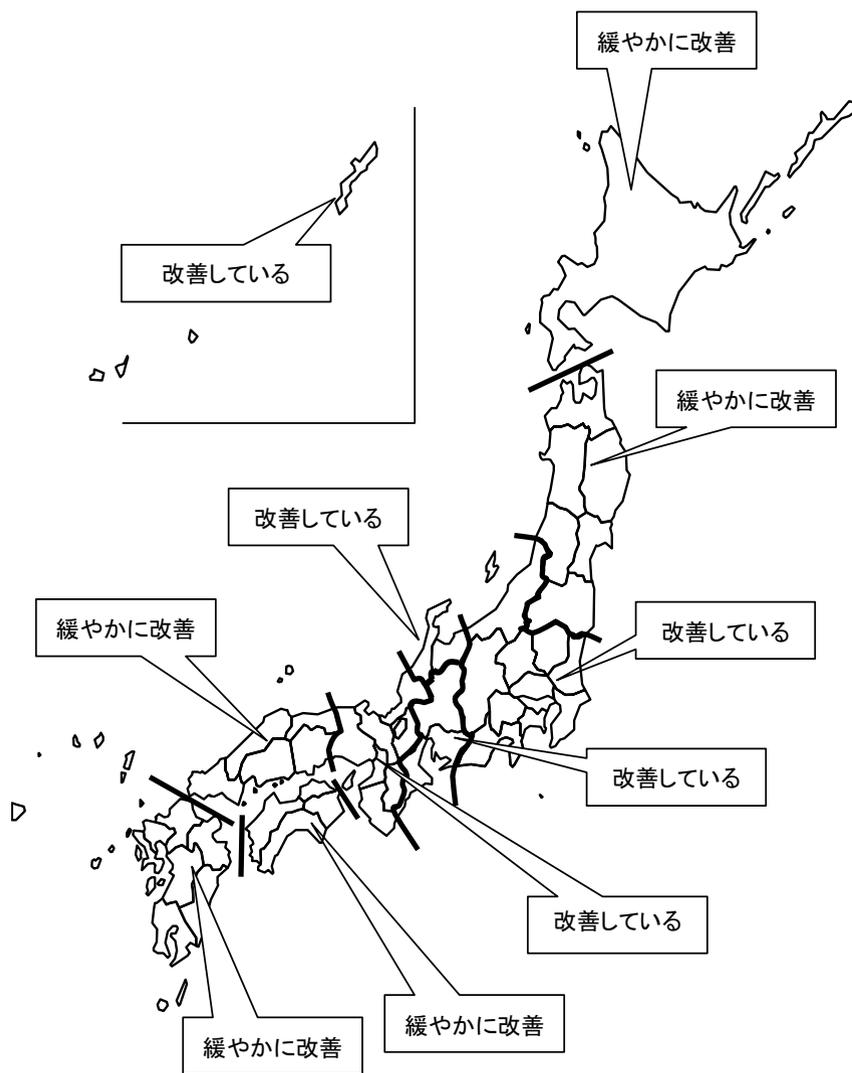
	1975年	1985年	2000年
移転促進地域	25.6%	23.2%	18.9%
誘導地域	37.1%	37.7%	40.7%
その他の地域	37.3%	39.1%	40.4%

(4) 工業集積度(全国100)

	1970年	1985年	2000年
移転促進地域 ①	822.9	580.7	393.5
誘導地域 ②	36.4	51.7	67.3
①/②	22.6倍	11.2倍	5.8倍

Ⅲ. 地域経済の現状

○平成18年8月第17回地域経済産業調査結果の概要



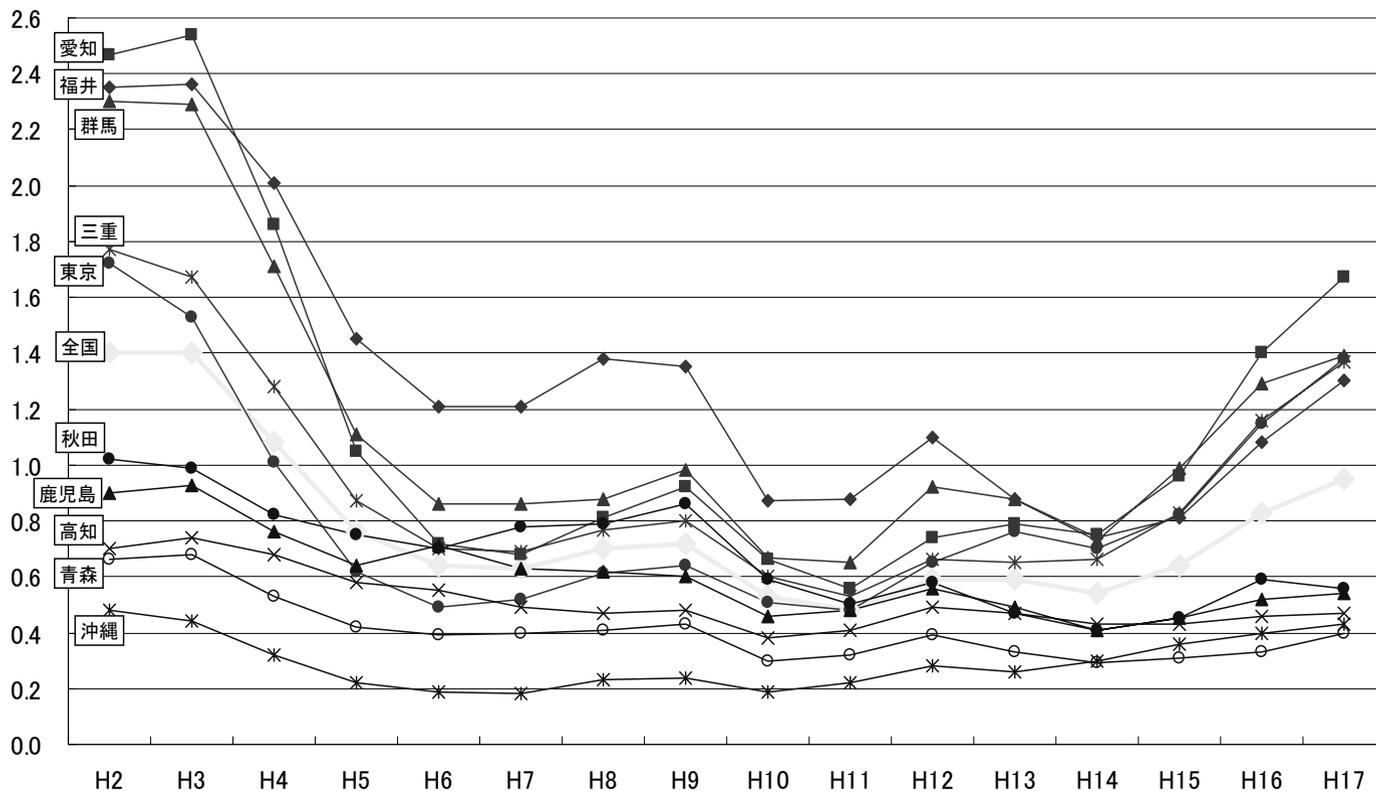
	前回調査 (18年3月)	今回調査 (18年6月)	有効求人 倍率 全国平均 1.08倍 ※
北海道	緩やかに改善	緩やかに改善	0.62
東北	緩やかに改善	緩やかに改善	0.79
関東	改善している	改善している	1.28
東海	改善している	改善している	1.72
北陸	改善している	改善している	1.32
近畿	改善している	改善している	1.09
中国	緩やかに改善	緩やかに改善	1.18
四国	緩やかに改善	緩やかに改善	0.92
九州	緩やかに改善	緩やかに改善	0.77
沖縄	改善している (一部に弱い動き)	改善している	0.47

※月間有効求人倍率 6月 (季節調整値)
資料 厚生労働省 「職業安定業務統計」 により作成

○都道府県別有効求人倍率(上位5都県、下位5道県)

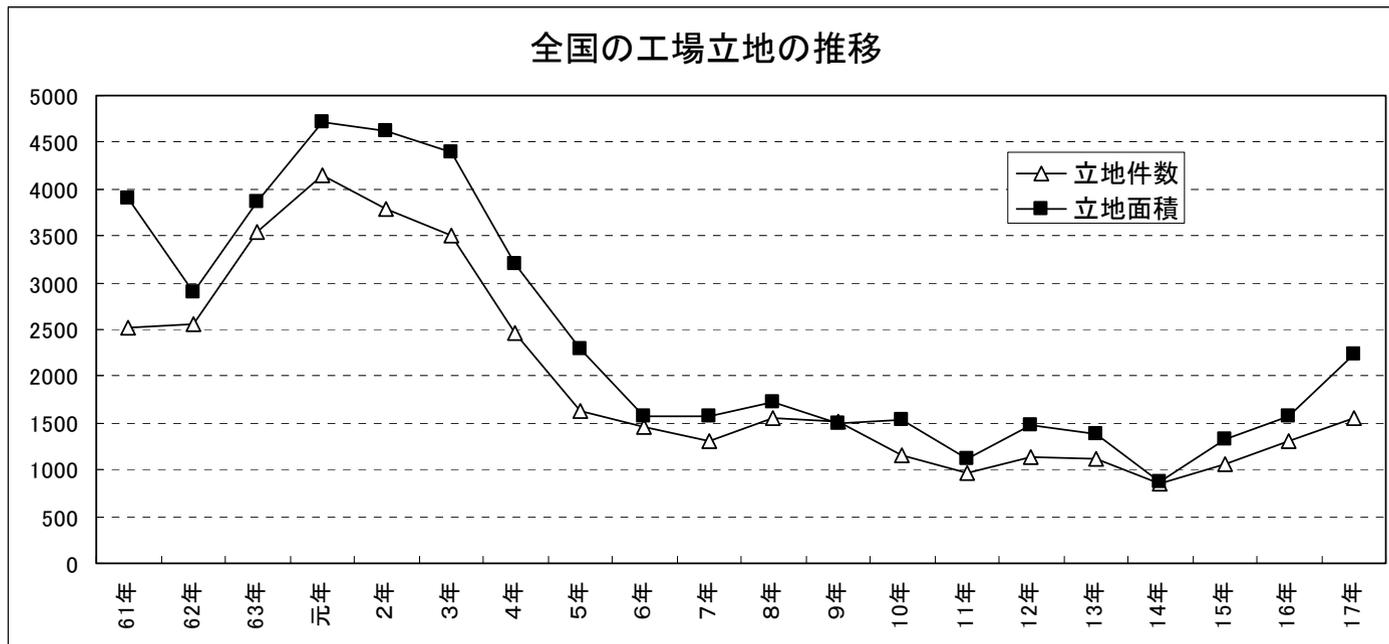
有効求人倍率の上位の都道府県は景況によって倍率に大きく変動があるものの、下位の都道府県は景況にかかわらず低い倍率で推移している。

有効求人倍率推移(上位5都県、下位5道県)



IV. 工場立地の動向

○工場立地件数・面積の推移



工場立地動向調査（単位／件数：件、面積：ヘクタール）

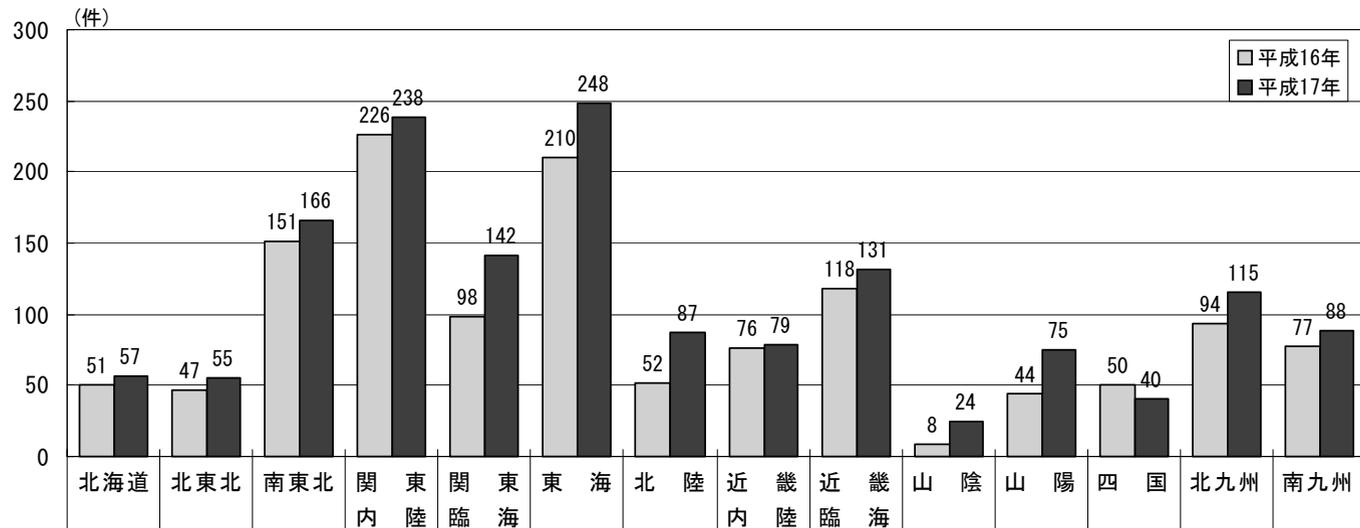
全国の工場立地件数は、昭和60年までは堅調な増加を見せていたが、昭和62年を境に、バブル景気の影響で急増。

平成元年以降は、景気の後退とともに急激に減少。

その後低調に推移してきたが、近年の景気回復に伴い増加傾向。

○地域別の工場立地動向

- 地域別に工場立地の動向を見ると、四国を除くすべての地域で、前年を上回った。
- とくに、関東臨海(前年比+44件増)、東海(同+38件)の伸びが目立った。

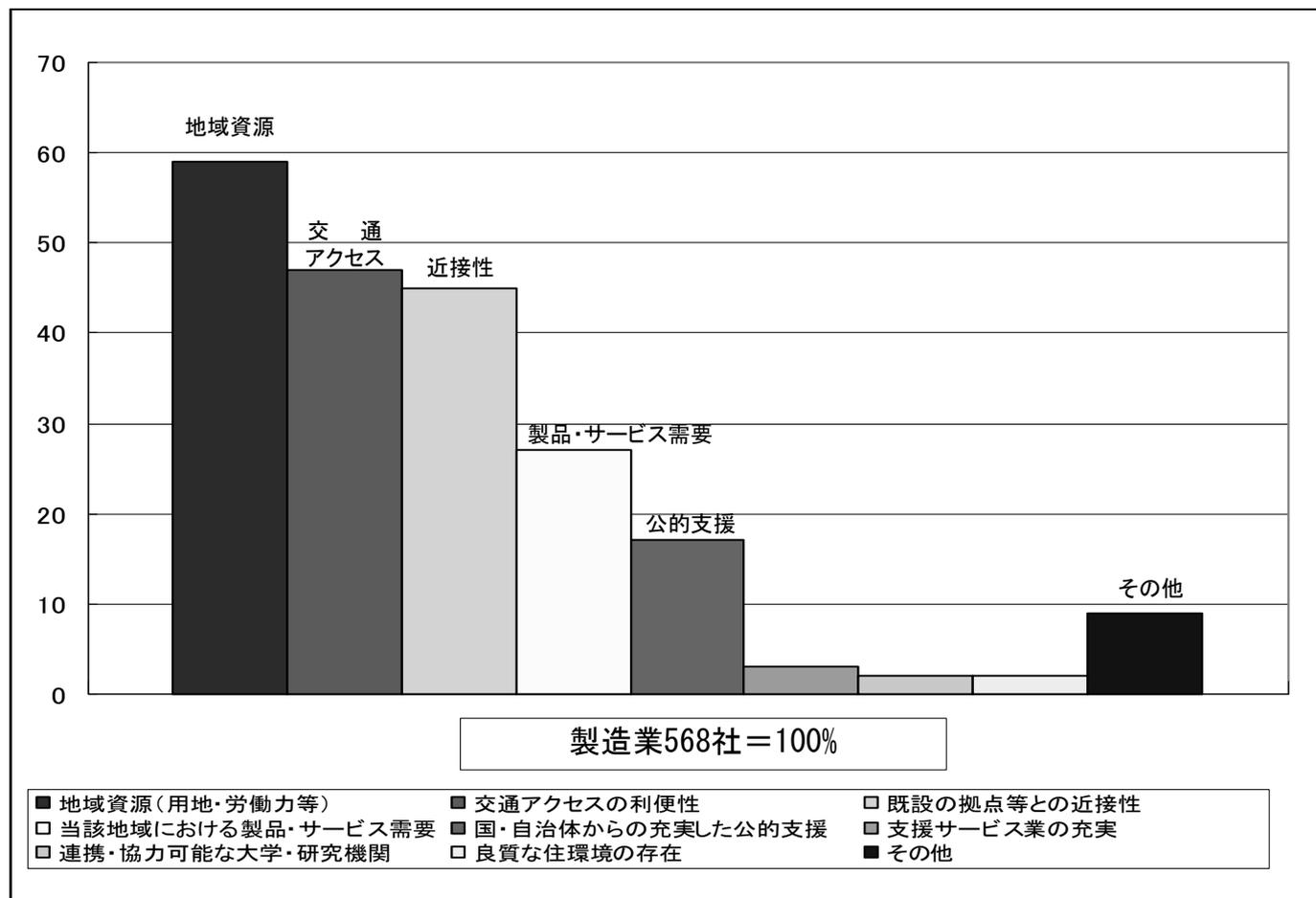


*各地域に含まれる都道府県

北海道	北海道	近畿内陸	滋賀県、京都府、奈良県
北東北	青森県、岩手県、秋田県	近畿臨海	大阪府、兵庫県、和歌山県
南東北	宮城県、山形県、福島県、新潟県	山陰	鳥取県、島根県
関東内陸	茨城県、栃木県、群馬県、山梨県、長野県	山陽	岡山県、広島県、山口県
関東臨海	埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県	四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
東海	岐阜県、静岡県、愛知県、三重県	北九州	福岡県、佐賀県、長崎県、大分県
北陸	富山県、石川県、福井県	南九州	熊本県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

○製造業における国内設備投資の立地選定要因

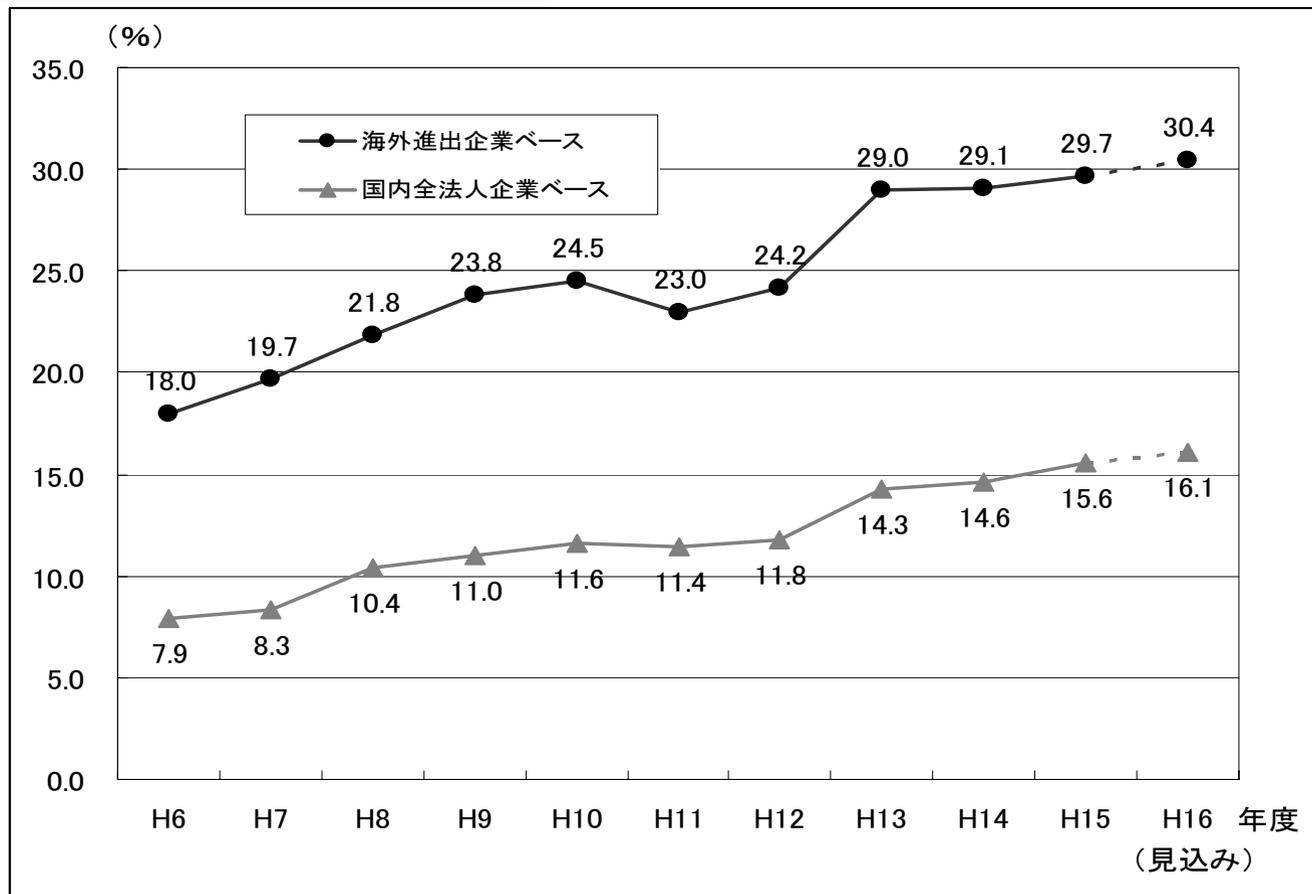
国内で立地場所を選定する際に重視する点は、地域資源（用地・労働力等）、既設拠点等との近接性等。



※複数回答のため、各項目の合計は全体と一致しない。

【出典：平成16年度ものづくり基盤技術の振興施策】 14

○我が国の海外生産比率の推移(製造業)



出典：「第34回海外事業活動基本調査」

注1：国内全法人ベースの海外生産比率

= 現地法人（製造業）売上高 / (現地法人（製造業）売上高 + 国内法人（製造業）売上高) × 100

海外進出企業ベースの海外生産比率

= 現地法人（製造業）売上高 / (現地法人（製造業）売上高 + 本社企業（製造業）売上高) × 100

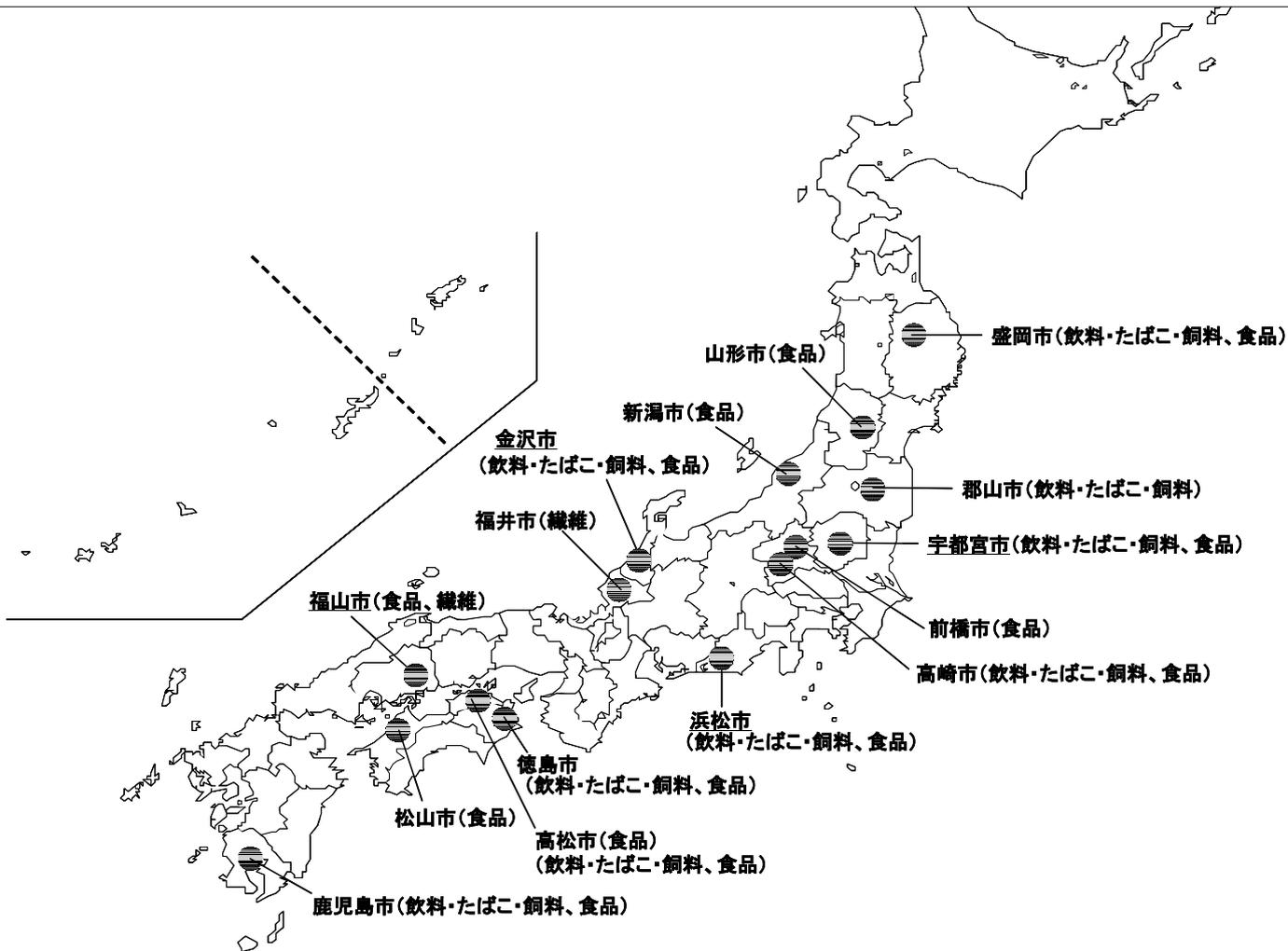
2：平成16年度は見込額として調査したもの。但し、国内法人（製造業）売上高は実績値を用いている。

3：平成13年度に業種分類の見直しを行ったため、平成12年度以前の数値とは断層が生じている。

○繊維、木製品、食品等の出荷額が高い都市圏(政令指定大都市圏に含まれる都市圏を除く)

(出典:2000年度工業統計)

繊維、木製品、食品等(窯業・土石、パルプ・紙加工は除く)の出荷額が25百億円以上の都市圏(出荷額上位30位程度)を表示している。宇都宮市、金沢市、浜松市及び福山市は、繊維、木製品、食品等の集積に加え、電気・電子、自動車等の集積も厚い都市圏である。また、地図中の()内は、繊維、木製品、食品等の産業で特に大きい割合を占める業種を表示。



V. 今後の地域経済産業政策の方向性 —地域活性化戦略—

地域活性化戦略

日本経済の成長に資すると共に、地域間格差が過度のものとならないよう、地域資源の十分な活用による地域産業の活性化及び地域経済の自立に向けた意欲ある取組の支援

○基本的考え方

- ①複数市町村圏単位での地域活性化への取組を推進
- ②その際の新たな政策目標指標として「就業達成度」を設定

○具体的施策

- ①地方総合活性化プランの実行～5年間で1000の新たな取り組みの創出と、そのための総合的支援～
 - ・新技術・新商品開発等により地域資源を活用した中核事業の育成し、そのためのワンストップの総合的支援を実施。
 - ・地域が持つ産業、文化等のコンテンツを備えた観光産業化への取組や商店街の町並み整備などを推進。
- ②公的サービスのコスト低減・質的向上と高齢者や女性の活用
 - ・公的サービスの効率化を推進。また、公的サービスの担い手として、市民の参加によるコミュニティビジネスを積極的に支援
- ③自動車、電気・電子、バイオ等国際競争力のある産業の競争力強化
 - ・産業クラスター計画第二期を推進。今後5年間で40,000件の新事業創出が目的。

○地方の経済発展と自立性拡大のための基盤整備

- ①地方交付税制度の抜本的な改革
- ②法人所得課税の抜本的に見直し、自立的、安定的な地方税収構造を構築
- ③地域レベルでの規制緩和を推進

地域活性化のための取組－地域活性化戦略－

地方経済の活性化及び自立的な発展を支援するにあたっては、基盤的なインフラ整備が重要である。

○地域活性化戦略(少子高齢化時代の地域活性化検討委員会報告書(経済産業省研究会))(抄)

地方がその経済発展を図り自立性拡大の基盤を早急に形成するため、関係各省が連携し、次に掲げるような事業を推進すべきである。

① 基盤的なインフラの整備

公共事業によるインフラの整備に関しては、今後、中長期的には、国・地方の財政制約の中で、現状の施行コスト等のままでは新規投資の余地が非常に小さくなるとの指摘がある。しかし、地方産業の海外市場も含めた域外市場産業として発展や複数市町村の連携を促すためには、高速交通体系、幹線道路網、ブロードバンド等の必要な社会資本が地方においても整備され、港湾・空港の稼働時間の抜本的拡大や外航便の便数の抜本的増大などへの取組がなされることが必要である。また、各地域での自立化を目指す以上、イコールフットイングを一定程度確保する観点からも、一定程度のインフラ基盤が、各地域において形成されることが必要である。このため、財政制約の中においても、重点的、効果的かつ効率的に社会資本整備を推進していくことが求められる。

地域活性化のための取組－新経済成長戦略－

地方経済の活性化及び自立的な発展を支援するにあたっては、基盤的なインフラ整備が重要である。

○新経済成長戦略 第2節「モノ」：生産手段とインフラのイノベーション（抄）

（2）産業・物流インフラの戦略的整備の必要性

- ・また、物流インフラは地域における産業立地の観点からも重要である。例えば、我が国の臨界部における産業集積は、港湾拠点とともに発展してきた。最近では、地方の整備された港湾とその周辺地域に最新鋭工場等が立地する例が多くなり、また、北部九州において自動車産業等の集積が進んでいる。物流インフラが、地域の産業集積と有機的に連携することができれば、当該産業集積に関連する企業の物流チェーンが効率化され、競争力の向上につながるとともに、当該地域の物流インフラの利用コストが下がることが更なる企業立地を呼び込むといった、「産業集積を通じた地域活性化と企業の物流コストの低減の好循環」を産み出すことが可能となる。実際に近年新規工場立地の大半が高速道路インターチェンジ周辺で行われており、また、高速道路整備と合わせた企業立地も行われている。このような産業集積と物流インフラの連携は、我が国の国土の狭さを逆に強みに転換する効果もあると考えられる。
- ・日本の製造業の強みは、高い技術に裏打ちされた部品・材料等を供給できることにあり、その高速輸送手段である航空輸送の効率を向上させることにより、更に競争力を高めることが期待される。加えて、このような付加価値の高い製品の研究開発と生産活動を国内において一体的に行っていることも日本の強みの一つである。したがって、日本国内での協業・分業体制も考慮し、都市－地方間において、モノだけでなくヒトの流れの効率化を図るためのインフラ整備が、国際競争力の向上、地域経済活性化につながるものと考えられる。
- ・こうした産業インフラの整備は、主に公共投資により行われるものであるが、近年は財政再建の要請から減少傾向にある。今後は、従来型の「量」を重視した公共事業とは性格を異にする、限られた財源の中で既存資産の機能を最大限引き出す形での「質」を重視した戦略的なインフラ整備が求められる。加えて、企業のグローバルな競争が激化している中、こうした物流インフラ整備への取組は時間軸を意識したスピード感のあるものでなければならない。

まとめ

- 日本経済全体は改善している。しかし、地域毎にみると改善の程度に差がある。
特に地方で、相対的に改善の動きが弱い地域が存在する。
- 工場立地は、3年連続して件数が増加している。しかし、地域間で立地件数に偏りがみられる。
例えば、関東、東海は、自動車等の生産好調を背景に工場立地の伸びが目立つ。その一方、山陰、四国、北東北は、相対的に件数が少ない。
- 日本全国を見渡した場合、先端産業が大都市圏に集中する一方、繊維、木製品等の生活関連製造業は地方に展開している。
- 今後の地域活性化に当たっては、地域間格差が過度のものとならないように、地域資源を十分活用した地域産業の活性化及び地域経済の自立に向けた意欲ある取組を支援していくことが必要である。
- その際、高速交通体系等の物流インフラを戦略的に整備することが必要。こうした整備が地域の産業集積と有機的に連携することにより、「産業集積を通じた地域活性化と企業の物流コストの低減の好循環」を生み出すことが可能となる。