

関西・中部地域等の企業誘致・連携に関する研究

平成19年1月

財団法人 福岡アジア都市研究所

はじめに

九州の企業誘致が好調である。理由は、国内の長引く景気の低迷により抑えられていた企業の設備投資が、中国や米国の景気拡大に応じて、造船、鋼材、機械関連、自動車、さらにデジタル家電等を中心に行われ、関連する企業の立地が大幅に増加したことによる。また、自動車関連では、最新鋭設備を有する九州の工場生産の拡大により、関連する企業の立地が要因と考えられる。さらに、企業の投資意欲が戻りつつあるなか、地震などリスク分散、人材確保の観点から、企業は立地場所を選択し始めたことも要因としてあげられる。

九州の自治体ではストックしていた工業団地の分譲を進めることができたが、一般的に自治体が期待する立地企業は製造業(工場)であり、関連企業・産業など取引の裾野が広く、大きな経済波及が期待できるとともに、税収効果・雇用効果など成果が見えやすいというのがその理由である。

しかし企業進出の打診があっても、提供できる土地が不足するという状況にもなりつつあり、企業誘致に力を入れている各自治体ともその基盤づくりを急いでいる。

一方、福岡市の場合、市内の土地では、工業用水の問題や土地価格の問題などから、工場の新規立地は進まず、今後どのような観点で企業誘致を進めるか課題となっている。

現在、自動車関連産業の誘致を目的として九州自動車産業振興連絡会議を設けたり、福岡市と福岡県南地域とが協力して企業誘致に取り組むグランドクロス広域連携協議会の設置といった動きや、様々な対日投資促進施策が進められているが、市内への工場立地の可能性や港湾・空港の利用等を念頭に市外への工場誘致を行う広域連携の可能性、広域産業クラスターの形成における福岡市の役割などの調査は十分ではない。

そこで、企業誘致活動ではライバル関係でありつつも相互に協力すべき北部九州各県は、どのように企業誘致を進め何を課題としているのか、また、福岡市に期待するものは何があるのか、ヒアリングを中心に情報収集を行った。

企業誘致活動においては、東京地域の企業は東京事務所が担当し、情報収集とシティセールスが行なわれてきたが、バイオクラスター・次世代クラスターなど新たな産業形成のプロジェクトを進める関西地域、国内随一の自動車産業集積の中部地域の企業に対しては、これまでほとんどアプローチされていなかったため、現地の企業等へのヒヤリングを行い、その先鞭を付ける調査を行った。今回の調査・ヒアリングは、自治体の誘致活動ではなく、当研究所の調査研究として行ったため、初見であっても気軽に応じていただいた関係者も多い。

企業誘致はタイミングと相互の信頼関係によって成功するものであり、成果を目指し粘り強い取り組みが求められる。今後、九州の広域連携の観点や市民説明の観点を踏まえ、限られた人員と予算の効率的な運営により、市民利益の極大化を観点に、産業政策の策定の一助になれば幸いである。

2007年1月

財団法人 福岡アジア都市研究所

－ 目次 －

第 1 章 研究の目的と流れ	1
(1) 研究の背景と目的	1
(2) 研究の流れ	2
第 2 章 北部九州地域の企業誘致活動の課題	3
(1) 企業立地の動向	3
(2) 九州の自動車関連産業、半導体関連産業の動向	10
(3) 自治体における企業誘致の動向	20
(4) 企業誘致による産業集積形成の課題	26
第 3 章 関西・中部地域における産業集積形成の動向	27
(1) 関西地域の取り組みについて	27
(2) 中部地域の自動車産業を中心とする取り組み	32
(3) 北部九州地域における集積形成への示唆	37
第 4 章 九州への企業立地の可能性	38
(1) 関西・中部地域の企業進出意向の把握	38
(2) 九州との連携、立地の可能性	41
(3) 九州への企業立地の課題	43
第 5 章 産業集積形成モデルと福岡市の役割	45
(1) 関西・中部地域等に見る産業集積モデル	45
(2) 産業集積モデルに見る福岡市の役割	53
参考 北部九州地域の産業集積形成と福岡市への効果	60
(1) 福岡市の都市機能への立地効果	60
(2) 都市機能の立地効果項目の整理	65

第1章 研究の目的と流れ

(1) 研究の背景と目的

○ 研究の狙い

- ・ 全国的に自治体財政が厳しくなるなか、各自治体は安定的な地域経営を行うため、地域産業の振興、地場企業の技術高度化による活性化、大学と連携したベンチャー企業の創出、国内外の企業の誘致、アジアのマーケットを視野に入れた企業誘致等、産業集積の拡大を図るための様々な取り組みを行ってきた。
- ・ 企業立地の形態は、資源立地型、市場立地型、労働力立地型など様々であるが、研究開発・技術開発などを担う優秀な人材の確保に主眼をおいた人材立地型や大学との連携による新事業展開型など、新しい企業立地形態が見られる。これらは企業側の思惑によって多様化しているが、その立地要因を視野に入れながら、自治体が求める産業集積モデルとバランスをとり誘致を進めていくことが必要な時代となった。
- ・ 福岡市は、アジアの交流拠点、アジアビジネスの拠点形成を都市戦略の柱に多様な取り組みを進めてきたが、今後とも、福岡都市圏、あるいは北部九州地域の産業集積形成を視野に中枢都市として持つべき機能の整備を行い、その役割を担っていくことが必要と考えられる。
- ・ これらの背景、企業立地の動向を踏まえ、次の3を狙いとして研究を行った。

- ① 今後も拡大が予想されるアジアとのビジネス交流の中で、アジアに近接する九州の産業集積形成のあり方、また、九州以外の地域とどういった連携を進めることができるのか。
- ② 広域的な連携においては、連携するそれぞれの地域が、それぞれの地域特性に応じた産業集積を進めることが必要であるが、そのために、北部九州はどのような手法でどのような産業分野の集積を形成していくことができるのか。
- ③ 産業集積の形成、広域連携を推進していくにあたり、福岡市はどのような産業戦略を持ち、役割を果たしていくべきか。

○ 研究を進めるに当たっての視点

- ・ 今回の研究を進めるに当たり、拡大するアジア経済交流の中で、北部九州地域がどのような産業集積を進めることで、西日本圏域での地位を維持し、広域連携を進められるかについて、中部の自動車産業形成と、関西の広域クラスター形成をモデルとして取り上げている。
その理由は次の2点である。
- ① 北部九州地域が取り組んでいる自動車産業集積、あるいは半導体・システムLSI等の産業集積の形成促進について、関西・中部地域の事例を参考に、国内外からの企業誘致方法や、内発的産業の創出の方策が明らかにできるのではないかとということ。
- ② 関西、中部の産業集積の形成において、それぞれの圏域の母都市である大都市が果たしている役割を分析することにより、北部九州地域の産業集積形成において福岡市の担うべき役割が見えてくるのではないかとということ。

(2) 研究の流れ

研究は、次の5点についてそれぞれ行った。

北部九州地域の企業誘致活動の課題

- ・ 全国、九州、北部九州への企業立地動向の把握
- ・ 九州の産業集積形成プロジェクトである半導体、環境リサイクル、自動車産業の動向整理
- ・ 北部九州5県、3都市における企業誘致活動の現状と問題の整理
- ・ 産業集積形成のための課題の検討



関西・中部地域における産業集積形成の動向

- ・ 関西地域の企業誘致への取り組み、クラスタープロジェクトの動向と問題点の把握
- ・ 中部地域の自動車産業集積の動向、産業創出のための取り組みの整理
- ・ 北部九州地域の産業集積形成の方策の検討



九州への立地可能性の検証

- ・ 関西・中部地域における企業の九州への進出可能性、連携意向の整理
- ・ 北部九州5県への進出企業における立地要因、活動上の問題点、自治体への要望等の把握
- ・ 九州への企業立地の課題の検討



産業集積モデルと福岡市の役割

- ・ 関西・中部地域等に見る産業集積モデル
 - ・ 先端研究開発等コア機能による集積形成－神戸
 - ・ 大学、企業の連携によるプロジェクト創出－中部
 - ・ 多分野の地場企業の環境ビジネスへの展開－ウィーン
- ・ 産業集積の形成と福岡市の役割の検討

参考 北部九州地域の産業集積形成と福岡市への効果

- ・ 九州への企業立地、産業集積形成による物流拡大の動向
- ・ 福岡市の都市機能である物流基盤（港湾、空港）の効果

第2章 北部九州地域の企業誘致活動の課題

北部九州地域のに産業の集積を図り、雇用を創出するために自治体が行っている企業誘致施策について現状と問題点を把握するためのヒヤリング調査を実施した。また、企業誘致活動の成果について、事業所・企業統計や工場立地調査などの基礎的資料に基づいて整理を行った。これらの検討を踏まえて、北部九州地域における企業誘致活動による産業集積の形成の課題について整理する。

(1) 企業立地の動向

① 事業所、従業者数の動向

○ 全国の事業所、従業者数の減少

- ・ 全国の事業所数は、1991年の6,754千件をピークに減少を続けている。業種別では、特に製造業の減少が著しく、1996年以降224千件の減少となった。また卸小売飲食では、446千件の減少となった。
- ・ 全国の従業者数は、製造業では、1991年の14,096千人をピークに、約300万人の減少となった。1996～2001年の期間には、サービス業、公務を除いて全ての業種において減少している。

表1 全国の事業所、従業者数の動向（1986～2001年）

	総数	農林漁業	鉱業・建設業	製造業	電気・ガス熱・水	運輸・通信業	卸・小売・飲食	金融・保険業	不動産業	サービス業	公務他
1986	6,709	21	582	875	10	169	3,048	95	258	1,604	46
1991	6,754	21	608	857	9.9	182	2,923	105	287	1,715	46
1996	6,717	21	652	772	10	190	2,831	108	292	1,795	46
2001	6,350	21	611	651	10	191	2,602	100	290	1,827	46
86-91	▲ 45	0	▲ 26	▲ 18	▲ 0.1	13	▲ 125	10	29	111	0
91-96	▲ 37	0	▲ 43	▲ 85	0.1	8	▲ 92	3	5	80	0
96-01	▲ 367	0	▲ 41	▲ 121	0.0	1	▲ 229	▲ 8	▲ 2	32	0

資料 総務省統計局「事業所・企業統計調査報告」

	総数	農林漁業	鉱業・建設業	製造業	電気・ガス熱・水	運輸・通信業	卸・小売・飲食	金融・保険業	不動産業	サービス業	公務他
1986	54,370	281	4,900	13,351	318	3,383	15,709	1,808	713	12,163	1,746
1991	60,019	259	5,360	14,096	314	3,680	16,913	2,084	923	14,613	1,777
1996	62,781	260	5,839	12,930	341	3,896	18,248	1,976	934	16,508	1,850
2001	60,158	248	4,991	11,134	324	3,756	17,608	1,657	922	17,640	1,877
86-91	▲ 5,649	▲ 22	▲ 460	▲ 745	▲ 4	297	1,204	276	210	2,450	31
91-96	▲ 2,762	1	▲ 479	▲ 1,166	27	216	1,335	▲ 108	11	1,895	73
96-01	▲ 2,623	▲ 12	▲ 848	▲ 1,796	▲ 17	▲ 140	▲ 640	▲ 319	▲ 12	1,132	27

資料 総務省統計局「事業所・企業統計調査報告」

○ 医療・福祉産業の伸びが大きい

- ・ 九州地域の動向をしてみる。平成16年事業所・企業統計調査より、産業分類が変更になったため、2004年に合わせて組み替えられた2001年との比較でみる。
- ・ 2001～2004年の間に九州の事業所は35千件減少し、従業者数は21万人減少している。産業分野で見ると、事業所数では卸小売産業が、18千件の減少で減少数の約5割を占めており、従業者数でも、96千人、4割以上を占めている。次に減少が大きいのが、鉱業・建設業で、事業所数4千件減少、従業者数72千人減少となっている。
- ・ 製造業は、事業所数が3千件減少したのに対して、従業者数は57千人減少となっている。製造業は1事業所当たりの従業者数が20人/件と大きく、製造業の立地によって地域の雇用増加が期待されるのは、この点によっている。

- また、新産業分類で登場した分野の中で、事業所、従業者の両方が増加しているのは、医療・福祉産業であり、2004年の1事業所当たりの従業者数は18人/件、01～04年の増加分でみると、1事業所平均41人/件の雇用数となっている。製造業よりも大きな雇用創出の効果となっている。

表2 九州の事業所・従業者の動向（新産業分類）

事業所数	従業者数		
	2001	2004	01-04
全産業	642,390	607,323	▲ 35,067
農林漁業	3,477	3,324	▲ 153
鉱・建設	66,502	62,254	▲ 4,248
製造業	40,725	37,452	▲ 3,273
電・ガ・熱・水	488	446	▲ 42
運輸業	14,255	13,603	▲ 652
卸売・小売業	210,588	192,682	▲ 17,906
金融・保険業	11,792	10,631	▲ 1,161
不動産業	27,317	26,431	▲ 886
情報通信業	4,853	4,143	▲ 710
飲食店、宿泊業	85,279	81,090	▲ 4,189
医療、福祉	31,816	33,381	▲ 1,565
教育、学習支援	16,962	16,413	▲ 549
複合サービス	5,344	4,729	▲ 615
サービス業※	122,992	120,744	▲ 2,248

※サービス業には他に分類されないものも含まれる

資料：総務省「事業所・企業統計調査」

- 同様に、全国の新産業分類でみると、製造業の減少は、事業所数105千件、従業者数1,333千人の減少で、1事業所平均13人/件であり、九州の20人/件に比べてかなり小さい。また、医療・福祉の増加分、35千件、935千人では、約27人/件となっているが、これも九州の数値に比べて小さい。
- 事業所立地による雇用効果の面からみると、依然として製造業や医療・福祉分野の事業所の立地を進めることが雇用創出の効果が大いといえる。

表3 全国の事業所・従業者数の動向（新産業分類）

事業所数	従業者数		
	1999	2004	99-04
全産業	6,203,249	5,728,492	▲ 474,757
農林漁業	18,716	18,518	▲ 198
鉱業・建設業	616,310	567,639	▲ 48,671
製造業	681,457	576,412	▲ 105,045
電・ガ・熱・水	3,609	3,073	▲ 536
情報通信業	46,746	54,462	▲ 7,716
運輸業	141,721	130,056	▲ 11,665
卸売・小売業	1,861,775	1,626,443	▲ 235,332
金融・保険業	98,998	85,573	▲ 13,425
不動産業	323,209	316,471	▲ 6,738
飲食店、宿泊業	883,715	802,707	▲ 81,008
医療、福祉	240,978	275,499	▲ 34,521
教育、学習支援	161,936	164,333	▲ 2,397
複合サービス	33,264	30,587	▲ 2,677
サービス業	1,090,815	1,076,719	▲ 14,096

資料：総務省「事業所・企業統計調査」

※ サービス業には、他に分類されないものも含まれる

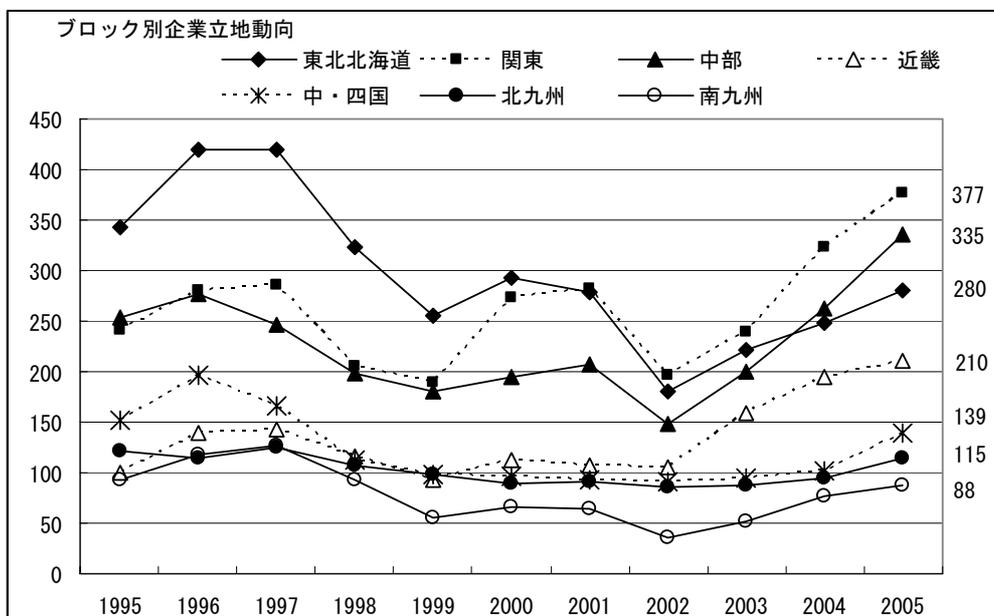
② 企業立地状況の好転

○ バブル崩壊後、2002年に立地件数が増加へ反転

- ・ 全国の企業立地件数は、1990年当時約4千件近い立地件数であったが、以降減少している。この間に海外への工場移転も進んだ。その後2002年（平成14年）を境に増加へ転じ、3年連続の2桁の増加率となっている。
- ・ 1990年から2002年まで間で立地件数の減少数の大きかったブロックは、東北・北海道ブロックで、約900件の減少であった。北九州・南九州は、約400件減少している。
- ・ 2002年以降の伸びを見ると、関東ブロックが大きく、次いで中部、東北・北海道、近畿となっている。三大都市圏への立地件数が伸びているのは、バブル崩壊後に工場等立地制限の法制度が見直されたことに及び、製造業の事業所廃止による跡地の再利用（大都市圏の臨海部等）が進められていることなどが想定される。さらに、大都市圏内自治体による空洞化対策の推進（立地促進のための補助金制度、新規事業展開への支援活動など）による効果も考えられる。

図1 全国ブロック別工場立地の推移（資料：工場立地動向調査より作成）

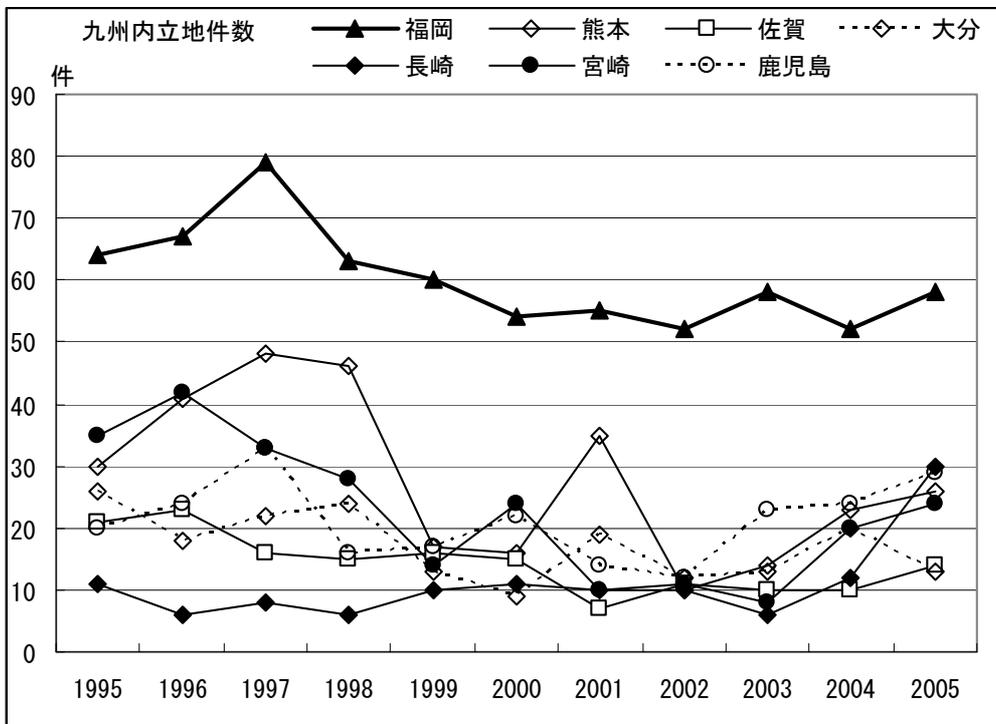
※南九州には沖縄を含む



○ 九州の工場立地の3割が福岡県

- ・ 北部九州（福岡県・佐賀県・長崎県・大分県）への立地は2005年115件、南九州（熊本県・宮崎県・鹿児島県・沖縄県）88件であった。九州全体の2005年203件のうち、福岡県が58件を占めている。
- ・ 全国と同様に福岡県の場合も2002年まで減少してきたものの、2000年から2005年までの間は、50～60件の立地件数で推移し、九州の立地件数の概ね3割以上の立地比率を占めるに至っている。但し、立地比率は横ばい、もしくは減少の傾向が見られる。
- ・ 他の県では、長崎県が2003年を底に、2004～2005年に件数を順調に伸ばしているのが特徴としてあげられる。鹿児島県の場合は他県が2005年に件数を伸ばしているのに対して、唯一減少している。
- ・ 九州への工場立地件数は、北部4県の地域では、バブル崩壊後も100件前後で推移しており、全国と同様に近年は立地件数が増加する傾向にあり、南九州4県の場合も2003年を境に件数は増加傾向となっている。

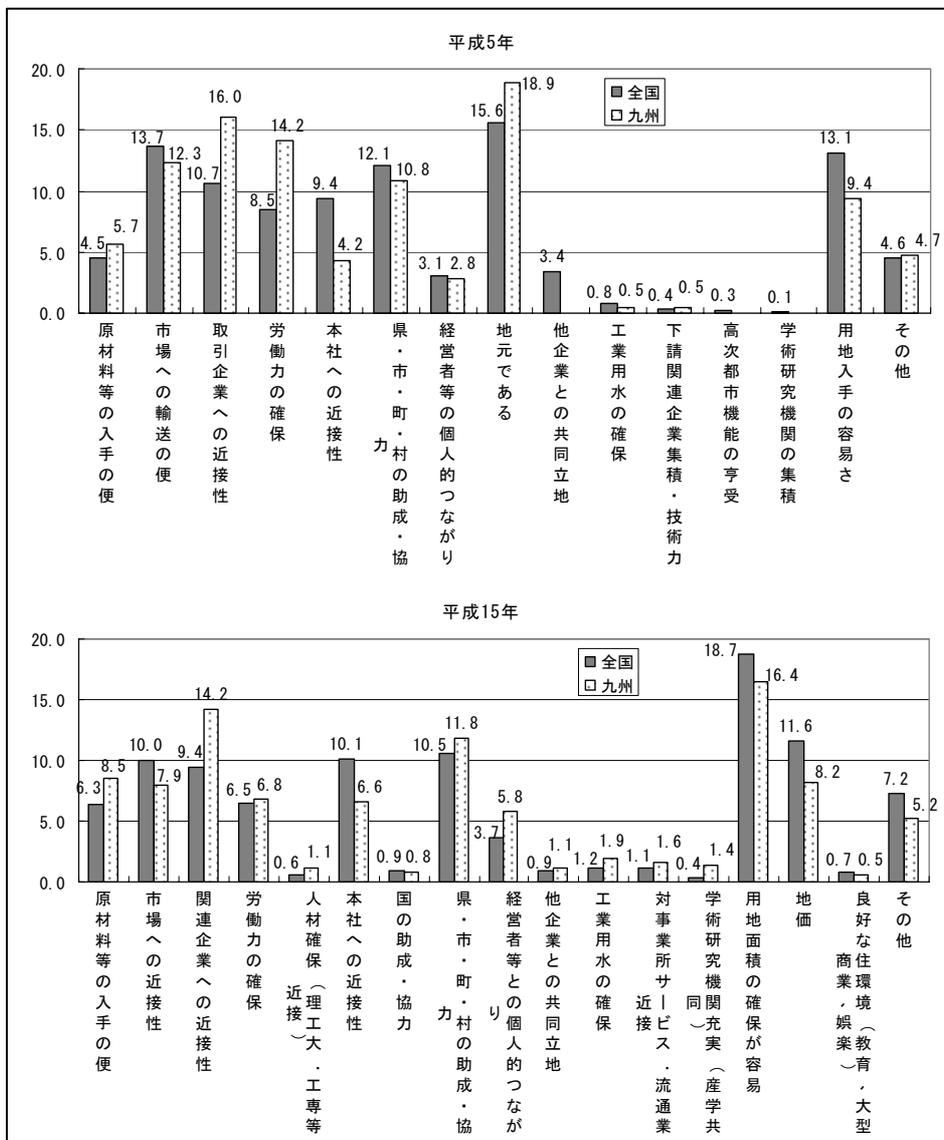
図2 九州市別の立地件数の推移（資料：工場立地動向調査より作成）



○ 立地地域の選定理由の傾向

- 立地地域の選定の理由について、全国と九州について、平成5年と平成15年の10年間でどう変化したのかをみる。
- 平成5年(図3上)では、九州への立地の理由として、「地元である」というのが最も多く、次いで「取引企業との近接性」「労働力の確保」「市場への輸送の便」という順に立地理由があげられている。全国の場合は、トップは「地元である」で同じだが、「市場への輸送の便」「用地入手の容易さ」「県・市町の助成・協力」という順番であり、九州への立地理由と比べた場合、「取引業への近接性」「労働力の確保」の2つの点について、九州を選択する場合の理由が重視されていた。
- 平成15年(図3下)では、九州の第1位は「用地面積の確保」、次いで「関連企業への近接性」、「県・市・町の助成・協力」、そして「原料の入手の便」と「地価」がほぼ同程度という順番になり、全国の場合は、トップは「用地面積」次いで「地価」、そして「県市町の助成・協力」と「本社への近接性」「市場への近接性」の3つがほぼ同程度の指示率となっている。

図3 工場立地における地域選定の理由の変化(資料:工場立地動向調査より作成)



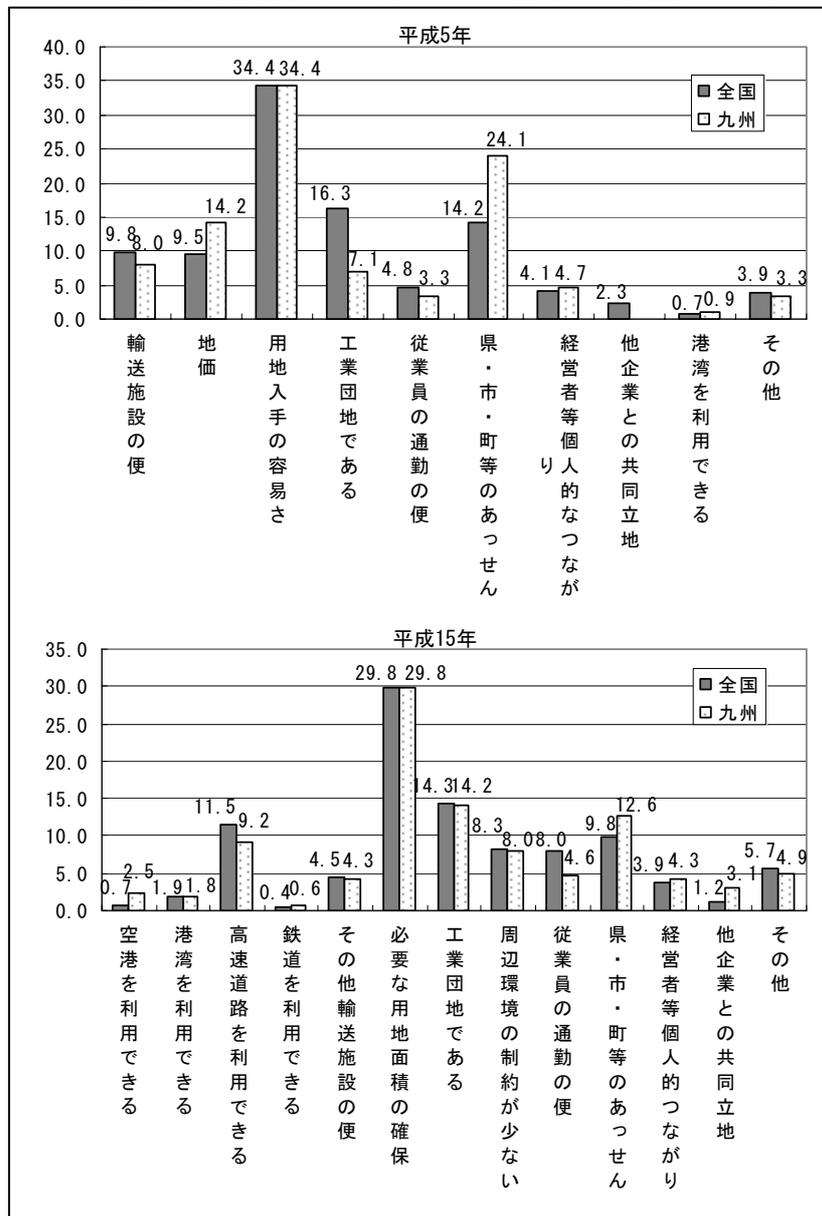
- 平成5年と平成15年の九州への立地理由を比べて、重視されるようになったのが、「用地」に関する理由であり、「労働力の確保」を理由とする比率はやや低下している。また、変わらないものは、「取引企業との近接性」、「県・市町の助成・協力」であり、「用地」と「取引企業との近接」「自治体の支援」という3点が最近の企業が立地地域の選定の大きな評価項目にあげられている。

※平成5年の「地元である」は、平成15年の選択理由にあげられていないため比較していない。

○ 立地地域の基盤等に関する選定理由

- 次に立地地域の基盤や環境に対する選定理由をしてみる。前項と同様に「用地面積の確保」はいずれの年次においてもトップにあげられている。
- 2番目の理由としては、全国の場合、「工業団地である」というのが続くが、九州の場合は、平成5年時(図4上)では「県・市・町のあっせん」があげられていたものが、平成15年(図4下)には全国と同様に「工業団地である」という理由になっている。
- その他の九州の特徴としては、平成5年では理由としてあげられていなかった「他企業との共同立地」という理由が、平成15年には理由としてあげられ、全国よりも若干高い数値となっている。また、「空港を利用できる」という理由も同様な傾向が見られる。

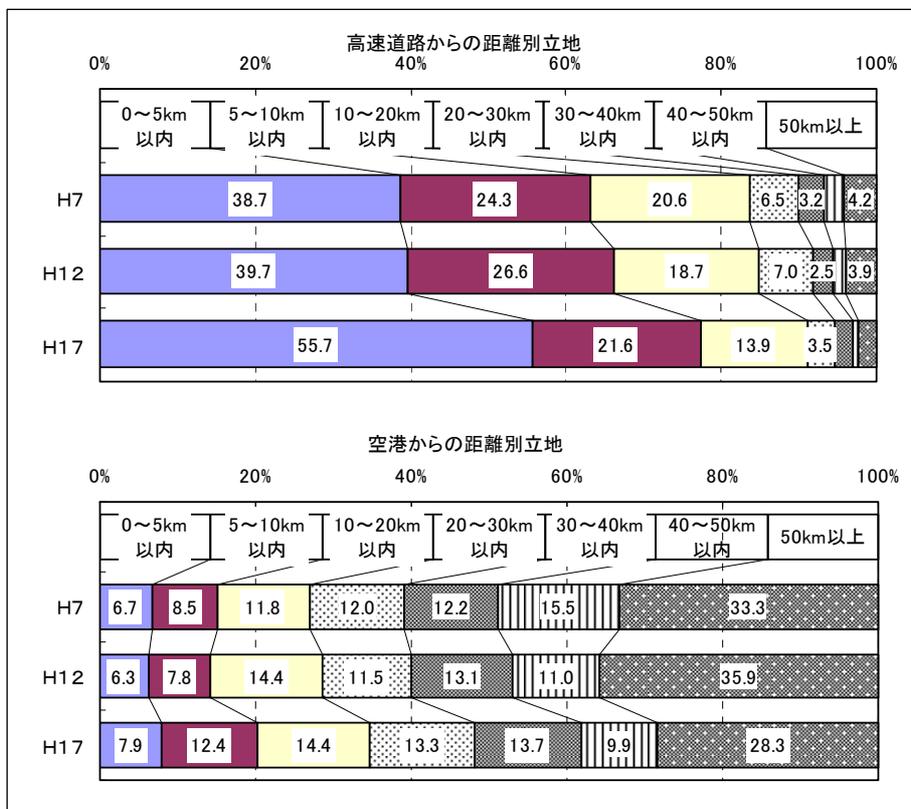
図4 立地地域選定理由② (資料：工場立地動向調査より作成)



○ 交通拠点からの距離別立地状況

- ・ 全国の工場立地において、高速道路、空港からのアクセス距離の選定状況について平成7～17年の10年間の変化をしてみる。
- ・ 高速道路のインターチェンジからの距離では、5 km以内というところが6割近くになっており、高速交通へのアクセスが重視されてきていることが明らかである。空港とのアクセスについても、10 km以内という立地比率が増加している。
- ・ 前項の立地地域選定理由の中で、立地場所に関する選定理由として、「取引企業との近接性」という点があげられていたが、高速道路を利用すれば地理的には離れていても、時間距離を短縮することは可能であり、工場の場合、高速道路 I Cへのアクセスの良さは、企業が立地場所を選定する際の大きな決定要因である。

図5 高速道路、空港とのアクセス距離の選択比率（資料：工場立地動向調査より作成）



(2) 九州の自動車関連産業、半導体関連産業の動向

ここで、近年の九州地域への工場立地の牽引産業となっている自動車関連産業と半導体関連産業について、企業立地状況を整理する。

表4 九州の主要産業出荷額 (単位：億円)

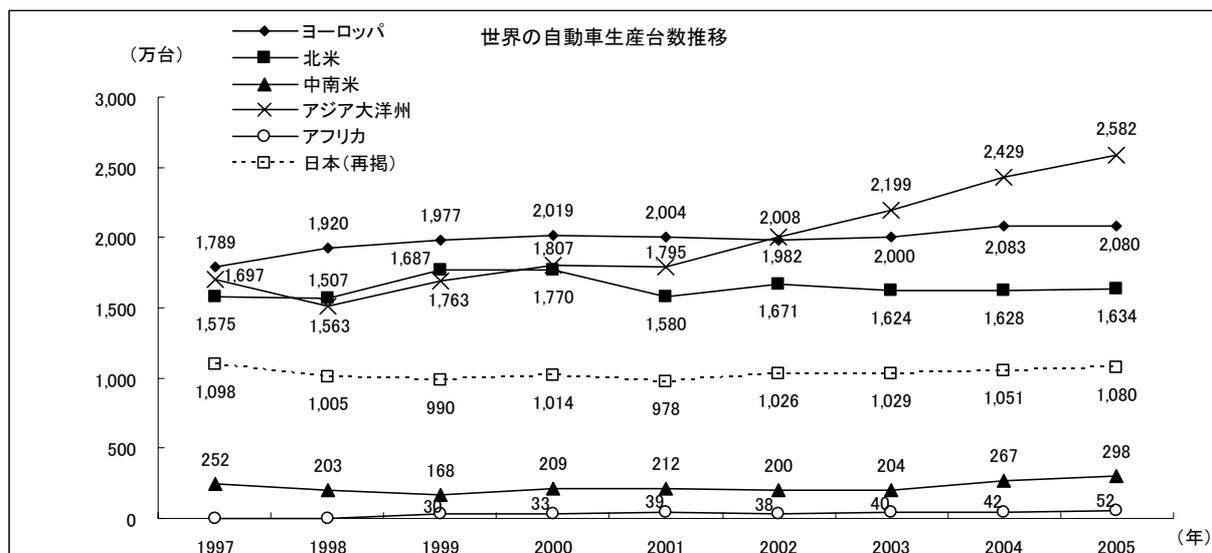
区分	業種	出荷額
1兆円超	自動車(四輪、二輪)※	15,190
	集積回路	13,087
1兆円未満 ～ 5千億円超	自動車部分品・付属品	8,147
	高炉による製鉄	6,059
5千億円未満 ～ 2千億円超	たばこ	4,424
	肉製品	4,357
	船舶製造・修理	4,182
	印刷	3,800
	蒸留酒・混成酒	3,499
	その他の電子部品	3,425
	半導体製造装置	2,998
ビール	2,301	

出所：九州経済産業局資料より(平成16年工業統計、※1998年の数値)

① 自動車産業の立地動向

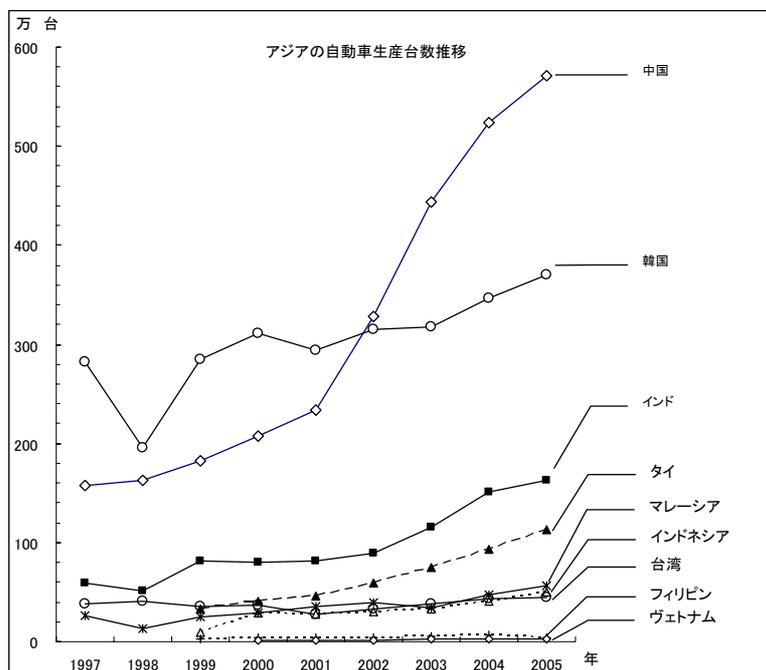
- 現在、世界の自動車生産台数は、66百万台(2005年)、そのうち日本、中国を含むアジア太平洋地域が、26百万台、39%を占めている。日本国内の生産台数は、10百万台前後で推移しているが、アジア各地域での日本や欧米の生産拠点の設置によって、アジア地域の生産台数は大きく伸びている。今後はアジアでの生産台数の拡大だけでなく、日本国内におけるアジア、欧米への輸出向けの自動車生産台数の増加が予測されている

図6 世界の地域別自動車生産台数の推移(資料：国際自動車工業連合会資料より作成)



- ・ 世界の生産台数の3割以上を占めるようになったアジア地域の生産台数は、2000年以降の中国における生産増加が大きく寄与している。

図7 アジア地域の国別の生産台数の推移（資料：国際自動車工業連合会資料より作成）



○ 北部九州地域への企業展開

- ・ アジア地域、とくに中国での生産台数が増加する中、近年は、国内において輸出向けに生産される台数が増加している。
- ・ 北部九州地域に立地が進んでいる自動車関連産業では、日産自動車九州工場（苅田町）、トヨタ自動車九州（宮若市、苅田町）、ダイハツ九州（中津市）、これら組立メーカーの進出を契機として、関連する部品企業の新規立地や地場企業の部品産業への進出が進んできた。またダイハツ車体の増産に対応する形で、ダイハツ工業のエンジン工場が久留米市に展開、さらに、日産車体の苅田町への進出など、一定規模の生産台数が達成されることにより、関連部品の立地波及効果が現れてきている。

参考 2006年に決定した自動車メーカーの進出例

「久留米にエンジン新工場 ダイハツが立地協定 来夏稼働、年産20万基」 2007/01/11 西日本新聞
 ダイハツ工業（大阪府池田市）は10日、福岡県久留米市にエンジン工場を建設することで、福岡県と本市との間で立地協定を結んだ。2008年8月稼働予定。生産子会社のダイハツ九州（大分県中津市）で生産する軽自動車向けエンジン（排気量660CC）を年20万基生産する。
 エンジン工場の建設地は、同市田主丸町の吉本工業団地の約16万平方メートル。豊富な労働力を期待できるほか、大分道・朝倉ICまで約5キロと近く、ダイハツ九州への交通利便性が高いことなどを総合評価した。
 投資額は約100億円。従業員数は約200人で、地元での新規雇用数は未定。第1期は敷地の半分の約8万平方メートルを使う。工場の所有・管理はダイハツ九州に移管する。
 ダイハツ九州は、07年末に第2工場を稼働。第1工場と合わせた年間の生産能力は計4.6万台と倍増する。
 協定締結式には箕浦輝幸ダイハツ工業社長と麻生渡福岡県知事、江藤守国久留米市長が出席。箕浦社長は会見で「車両生産が増えればエンジン生産も増えていくことになる」と述べ、将来的な増産に含みを持たせた。

「日産車体苅田に工場 300億円投資、年産12万台 09年稼働」 2007年2月3日西日本新聞
 日産自動車グループの日産車体（神奈川県平塚市）は2日、福岡県苅田町の日産九州工場に、最新鋭の車両組立

工場を建設すると発表した。2009年からミニバン2車種を生産する。年産能力は約12万台。九州でのグループ増産は、日産九州第2工場を増設した1992年以来、15年ぶり。生産能力は計62万台に達する見通しで、グループの国内生産能力の約4割を占める。自動車部品メーカーの集積が進む九州に拠点を移し、生産効率アップを狙う。

新工場は九州工場の遊休地（約7万平方メートル）を活用する。平塚の湘南工場で生産している「エルブランド」を、九州に全面移管するほか、北米向けの「クエスト」を量産する。新工場の建物は日産が建設し、日産車体が借り受ける。2地区で車両を生産している湘南工場は1地区に集約する。

新工場の投資額は300億円で、08年末に完成する予定。従業員数は約1000人。現工場からの配置転換を中心に進めるが、地元雇用も行う方針。日産車体は5月に100%子会社を設立し、運営に当たる。資本金は千万円。

九州の生産拠点を強化することについて、日産と日産車体は「九州工場の専用ふ頭を活用でき、アジアからの部品調達、グループの共同仕入れによるコストダウン、豊富な労働力も期待できる」（広報担当）としている。

北部九州はトヨタ、ダイハツを含む自動車生産が急増。福岡県などは年間150万台への増産を後押ししており、部品を供給する地場企業の参入余地が、さらに広がりそうだ。

○ 自動車関連産業の今後の振興のための課題

- ・ 3つの自動車メーカーを中心として進む自動車関連産業の立地状況（図8参照）をみると、北部九州地域の福岡、大分、佐賀、そして熊本を中心に、高速道路沿線沿いの市町に展開しているのは明らかである。
- ・ また、進出企業と地場企業の市町別企業数を5割で区切ってみると、北九州、直方、福岡、久留米、大牟田など既存の産業集積があった地域では、地場企業の参入が多く、宮若や行橋、豊前、そして大分方面の市町では、進出企業の割合が高くなっている。
- ・ 北部九州の自動車メーカーへのアクセスを重視し、高速道路沿線への新規立地は、地元自治体による活発な誘致活動の成果であり、3つのメーカーが北部九州地域に立地した結果、関連部品企業が、「取引先企業との近接性」を選定の理由として、アクセス条件を踏まえて、立地したものである。
- ・ 100万台から将来は150万台も射程範囲に入ったと言われる九州の自動車関連産業のこれからさらに飛躍していくための課題として、九州の自動車産業が抱える課題と今後の展開方策は次のように指摘されている。

参考 九州地域の自動車産業の課題と展開方策

出典：「九州の自動車産業を中心とした機械製造業の実態及び東アジアとの連携強化によるグローバル戦略のあり方に関する調査研究」平成18年3月（財）九州産業活性化センターより抜粋

九州の自動車産業の発展方向と課題について

■ 製造分野別の課題

完成車メーカー

① 生産規模の拡大、生産車種の拡大

九州全体での100万台生産規模は、各社の生産車種別台数での規模はまだ小さいため、1次部品の最適生産規模には達していない。地元による様々な取り組み、生産環境の向上によるメーカーのメリット拡大、量的拡大を働きかけていくこと。

② 内製部品の九州域内生産・調達の拡大

域内調達の拡大の流れを加速させ、エンジン生産やトランスミッションの生産等を積極的に働きかけ、生産機能を誘致。

③ 生産ラインのエンジニアリング力の強化

生産ラインや必要な部品の開発・調達機能は本社に帰属するが、現地でのエンジニアリング能力を強化・拡大していくことにより、域内発注の増強を実現。

④製品開発機能の拡充・強化

外装、内装部品の一部分野において研究開発機能と調達機能を保持している完成車メーカーによる一部部品の外注先は地場部品企業が中心であり、メーカーの商品開発の機能強化は地場部品メーカーにとって取引拡大のチャンス。モデル用の部品開発等、企画・開発・設計・調達、総合的な開発力、技術力の強化により、アジアカー等の開発・生産にも期待。またトヨタ車体研究所との地場企業との連携にも期待。

⑤購買・調達機能と外注企業に対する指導機能の拡充・強化

域内の1次部品メーカーや2次・3次の部品メーカーの競争力を把握、積極的活用のために、自社内に購買・調達機能を強化・拡大していくことが今後の課題であり、資材マンや外注先の技術指導人材の育成、体制作りが求められる。

1次部品メーカー

①新たな1次部品メーカーに対する積極的誘致策の展開

域外調達部品の多くは、エンジン、電装、駆動・懸架系等の高機能部品群。T1と呼ばれる1次部品メーカーが開発・設計・生産の主導権を握っている部品。域内調達拡大の鍵を握るこれらメーカーの九州進出のためにも、完成車メーカーへの生産車種拡大、生産台数拡大、系列外取引の拡大を促進などとともに、未進出の1次部品メーカーに焦点を当てた誘致策の展開が必要。

②生産規模の拡大、部品生産品目の拡大

進出済みの1次部品メーカーに対して、完成車メーカーによる生産車種拡大、生産台数拡大、系列外取引拡大に対応した、新たな自動車部品生産への取り組みの働きかけが必要。

③内製部品の九州域内生産・調達の拡大

既進出1次部品メーカー同士の横受け取引の拡大、関東・中京・関西地区の2次・3次部品メーカーに対する九州進出の働きかけを強め、域内調達の活性化への取り組み。

④生産ラインのエンジニアリング力の強化

1次部品メーカーの生産ラインのエンジニアリング力の強化、部品の生産設備、治具・金型等の域内発注を高めていくこと。

⑤購買機能の拡充・強化と外注先企業に対する指導機能の拡充・強化

域内1次部品メーカーも生産機能中心、購買・調達機能は本社に帰属。地場部品メーカーの競争力を把握、活用していく戦略が重要。1次部品メーカーにおいても購買・調達機能を設置・拡大していくことが課題。また、地場部品メーカーに対して、技術指導が行えるような人材育成、体制作りも必要。

2次・3次部品メーカー

①自動車分野への参入意欲と自動車産業文化の習得

多くの地場企業にとって未知の分野であり、生産数量、設備力、要求品質、価格競争力、納期対応力等の数段高い内容が求められる。自社の競争力を引き上げるチャンスと捕らえ、積極的にチャレンジしていく経営マインドを醸成。

②技術力の強化・向上

自動車産業市場に参入するためには、厳しい要求に対応可能な体制を整えていくことが肝要。第1に技術力の向上により、内製部品加工の一部も引き受ける、また単一加工ではなく、金型・樹脂成型・塗装など複数工程を担うことのできる技術力を育成。さらに、生産管理・納期管理・品質管理・原価管理といった各種管理技術の強化や発注元を下回る価格へのコストダウンへの対応力が必要。

③営業力の強化・向上

積極的な営業活動の展開。自社の強みを分析、アピールできるプレゼンテーション能力の向上、社長自ら営業の最前線に立つといった積極的な営業体制を構築。

④資本金の強化・企業規模の克服

自動車産業に参入、仕事の幅拡大のために、先行投資が必要となり、資本金の強化が課題。これを補完するため行政支援策の活用が進める。また、発注内容の複合化・ユニット化により、保有技術、設備での対応が困難な場合もある。企業規模の脆弱性を克服するため、部品メーカーの連合作りや横請け体制の構築が必要。

⑤保有する設備の大型化

中・小物部品の自動車部品の多くは物流コストが低廉であり、関東・中京・関西との競合が非常に厳しい。地域で当面期待できる加工分野は、物流面でハンデのある大物部品加工が中心となる。そのため地場企業の設備の大型化が必要。

⑥ボトルネック業種の強化

地場のボトルネック業種は、メッキ・熱処理・表面処理加工等。これらの加工工程の域内外注が難しい。この理

由として、参入企業数が不足に加え、保有設備が家電向け部品の小規模設備のため大物加工に対応できない。また公害・環境規制を背景に新規立地も難しい。自動車部品生産に不可欠な業種であり、関連産業集積を高めるためには、ボトルネック業種分野への行政支援が必要。

⑦中核人材・若手人材の育成

中部・関東に比べ人材確保が容易という評価はあるが、生産管理や調達など中核的な人材の不足が懸念されている。自動車部品生産において、生産管理技術の習得は部品メーカーの競争力を向上させる上でも必要不可欠。

設備（金型・治工具等）メーカー

①設備の大型化

自動車向けの小口の仕事を手がけることが重要。大型の設備を持つ金型メーカーが限られているため、設備の大型化や、自動車向けの大型金型製造技術の習得が課題。

②受注変動への対応力強化と営業力の強化

モデルチェンジ、新車種投入等に合わせて仕事量は増えるが、繁忙期の差が大きい。繁忙期の差を埋めるため、系列外企業へのアプローチや地場産業への参入努力が必要。

○ 地場企業の参入の動き

- ・ 既に関西や中部、関東で活動している関連企業の誘致だけでなく、この機会をとらえて地場の中小企業が参入することで、完成車メーカーの生産車種拡大、台数拡大が進むことが期待される。
- ・ トヨタ九州自動車の進出と同時に立地したアイシン九州では、地場を含めた企業の連携に取り組んでいる。中小企業が持っている営業活動の弱点を解決すべく、共同受注の開拓、参加企業の技術向上への取り組みが行われている。また、これ以外にも、北九州のパーツメイト北九州（平成17年）、直轄地域の直方自動車産業研究会（平成17年）、さらに飯塚市など、行政のサポートを得ながら、地場企業からの自動車関連産業への参入に向けた取り組みが進められている。

参考 アイシン九州 生産連携組織「リングフロム九州」の概要

資料：熊本県企業誘致連絡協議会ホームページより作成

○ 組織の立ち上げの経緯

- ・ トヨタ自動車九州向けの生産拠点として九州に進出
- ・ 部品調達で中部ほどの技術集積が無かったが、地元で生産連携しないと回らない部分があった。
- ・ 九州の地場企業の製造メーカーは、小振りなメーカーが多く、設計、生産、販売の機能を持っていても体力が無いため、県外営業が出来ないケースが多く、技術が広く生かされていなかった。
- ・ メイドイン九州での生産連携、共同受注を目指して「リングフロム九州」を立ち上げた。

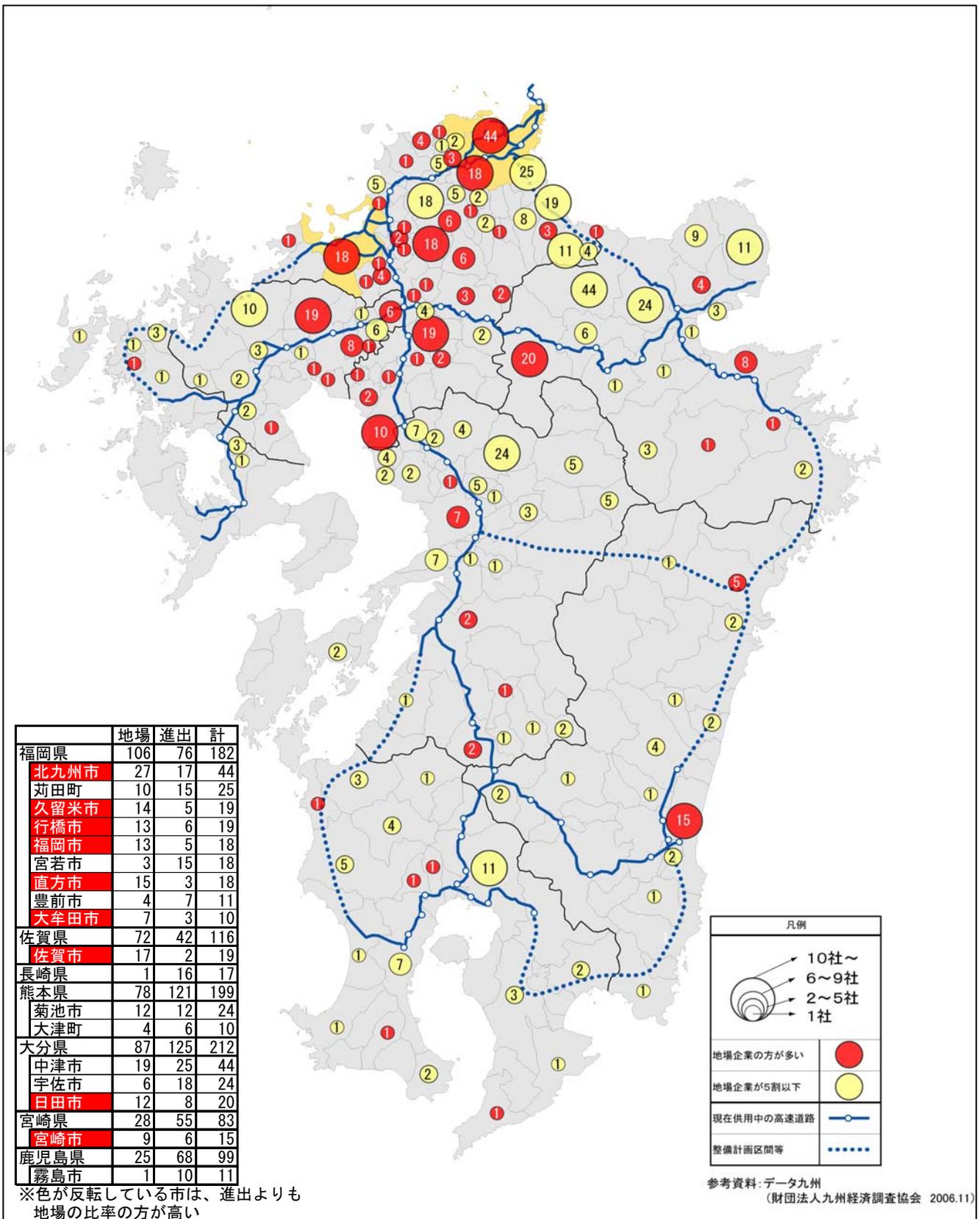
○ 系列を越えてダイハツとの取引実現

- ・ 2000年に活動を開始。自動車メーカーとの取引が少なかったため、当初は互いのPRや交流活動。
- ・ 次にメーカーを知るため、出向いて行ったり交流を図り、メーカーの認知。
- ・ ダイハツ九州の進出の際に、リングフロム九州との商談会を実施。7社が新しい取引を開始。
- ・ 現在、軽乗用車「ハイゼット」用のパネルアッセンブリー・プレス部品など15品目を納入。

○ 生産連携で九州メリット生かす受注の開拓

- ・ 原材料費を含む材料費は70%、地元企業との取引約20%。
- ・ 九州の地場企業との生産連携で立地するメリットを生かしたい。しかし、自動車生産技術の進歩は早く、従来技術で対応できないパーツが増えてきている。
- ・ リングフロム九州の参加企業の技術レベルの強化が必要。

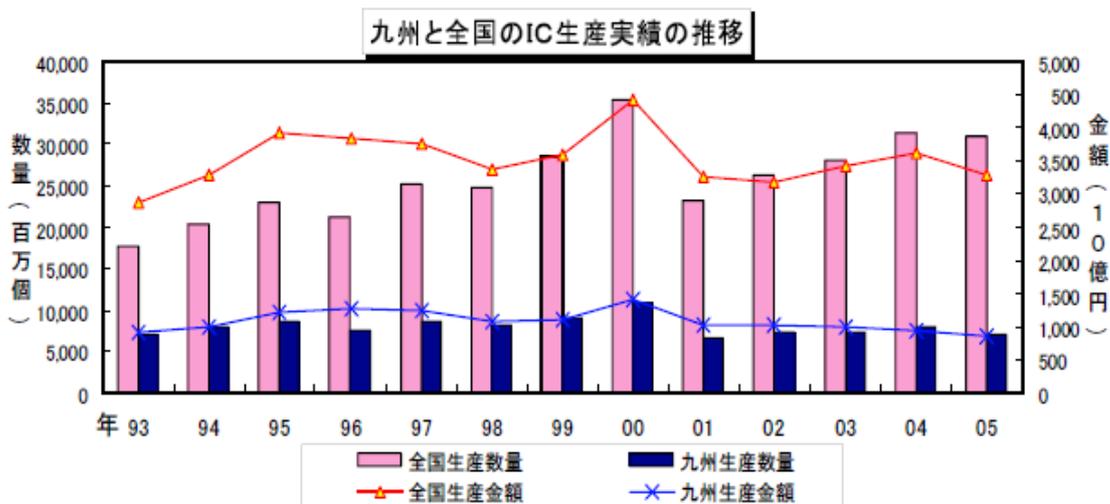
図8 自動車関連企業の立地分布



③ 半導体産業の立地動向

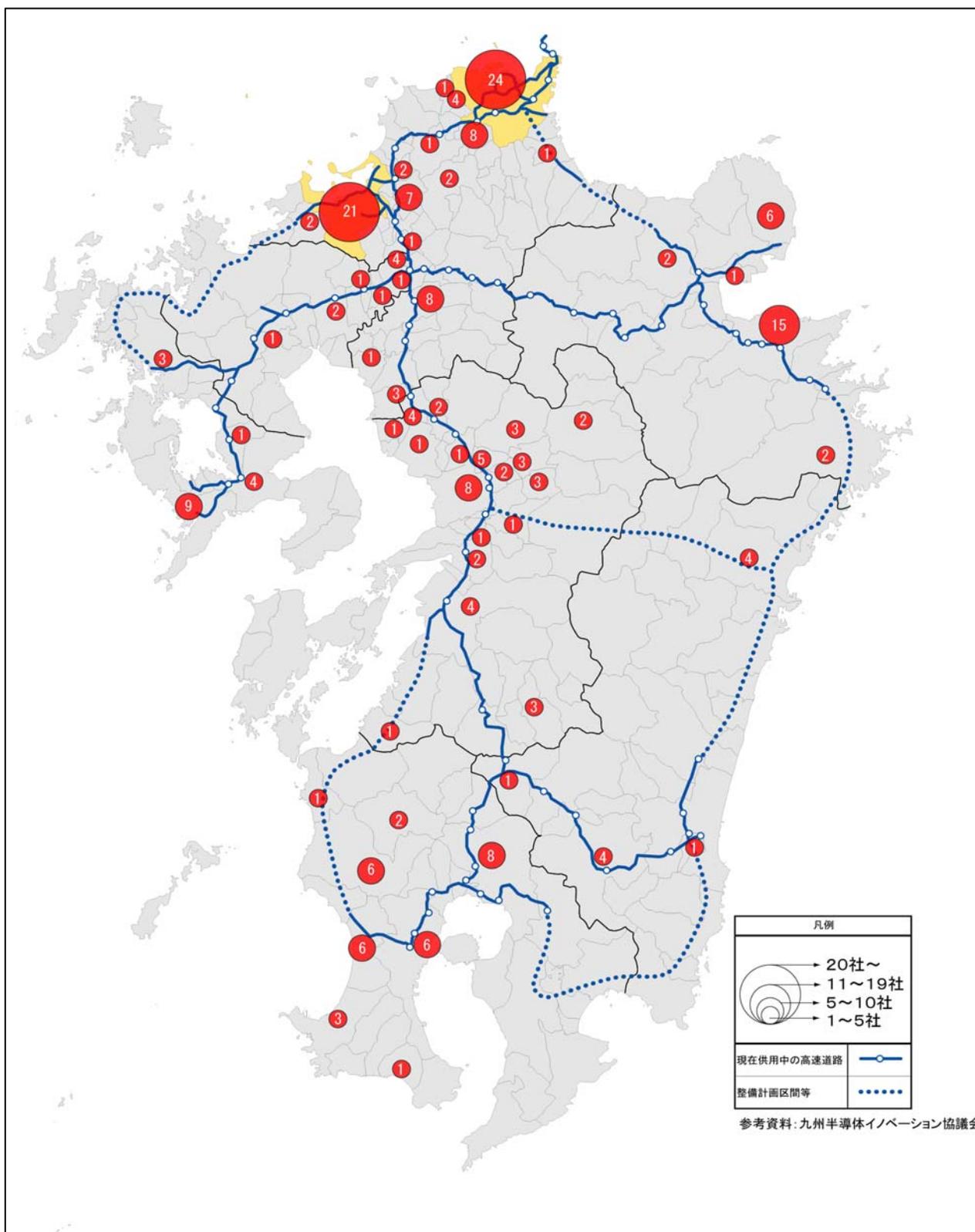
- 日本の半導体生産は、2000年をピークに2001年に生産額、数量共に急激な低下をみた後、数量は徐々に回復してきているものの、国際競争による単価の低下によって生産額の伸びは大きくない。
- 九州におけるIC生産額は、1975年約300億円から、2000年には14千億円にまで伸び、国内シェアを拡大してきたが、2001年の減少を境にして、数量はやや回復しているものの、生産額は減少傾向となっている。

図9 半導体生産の推移（出典：九州経済産業局資料より）



- 1990年代に福岡ソフトリサーチパーク、熊本のテクノリサーチパークなどにNECやソニー、東芝などのIDM (Integrated Device Manufacturer) 系列の大手メーカーの立地が進み、2000年まではITバブルといわれるほど、様々な企業の集積が進んできた。
- そして2001年のITバブルの崩壊によって半導体業界の構造変化が促進され、半導体生産の新興国であるアジア諸地域との水平分業体制のもと、九州半導体クラスターの目指す方向を示す新発展戦略が九州経済産業局のもとで策定された。（「九州シリコン・クラスター新発展戦略」2006年3月 九州経済産業局）
- この第2期産業クラスター計画で指摘されているのは、国際競争力の確保のための商品分野・技術分野の確立、国際的なビジネスアライアンスの構築、世界に通用する高度専門人材・技術者の育成等である。
- さらに国際的な水平分業体制が進むなか、九州地域の半導体産業が生き残っていくための方向として、グローバル化した企業間競争を前提に、世界の企業とのアライアンス、世界的ブランド構築による知名度の獲得、これを支える高度な商品開発、研究開発、戦略を推進するための人材育成が掲げられている。
- 一方、このクラスターを形成し、九州の半導体産業の発展を担ってきた各企業の立地地域分布をみると、福岡、北九州を中心として、高速道路沿線に九州の中央軸だけでなく、長崎方面、大分方面にも展開しているが、北九州から福岡、熊本にかけての企業の立地は、前に見た自動車産業の分布とは異なった様相を呈している。
- 広域での企業間の分業体制による半導体生産と言う点では、自動車産業においても同様な生産体制であるが、自動車産業のようにピラミッドの頂点に向けて製品・部品が集約されない半導体産業の場合は、各企業間の交通アクセスの良さ、人流、物流のネットワークを維持する基盤が、立地環境として重要な要因となっていることが推測される。

図 10 九州地域の半導体関連産業の分布



④ 九州地域の産業形成プロジェクトの現状

○ 国際競争力の確保に向けて

- 九州地域においては、各県の半導体産業の集積を背景に、広域的な産業クラスター計画の推進が図られており、その中核的な機関として、「九州半導体イノベーション協議会（参加企業約 1020 社）」が設置され、平成 18 年には第 2 期計画（新発展戦略）の策定が行われた。その中では、国際的な水平分業体制の進展をとらえ、世界の拠点と言える国際的競争力の獲得に向けた新たな事業展開が進められている。

○ 環黄海圏域のビジネスチャンスの拡大、海外とのネットワーク構築

- また、九州地域の循環型経済モデル社会の実現に向けて、「環境・リサイクル産業クラスター計画」が進められており、九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ（K-RIP）がこの事業推進のプラットフォームとして設立されている。その中では、世界における環境・リサイクル先進拠点の形成を目指して、国際的なビジネスチャンスの開拓に向けた取り組みなど、環黄海圏域のビジネス需要に視点を据えた計画の推進があげられている。

図 11 半導体産業クラスター（資料：九州経済産業局ホームページより）

- 九州地域においては、過去 30 年間にわたる集積の歴史、裾野の拡大を背景として、半導体関連産業が集積してきました。半導体関連産業は、高付加価値を創出できる産業であり、さらに広範な産業競争力強化に大きく寄与することが期待されております。
- これを踏まえ、九州経済産業局では、この半導体関連産業群から、次々と世界に通用する企業・産業が創出されることを目的として、「九州シリコン・クラスター計画」を推進しております。
- 当計画の推進母体として、平成 14 年には活動の推進母体となる「九州半導体イノベーション協議会」が設立され、さまざまな活動を実践し、さらに地域の活動と連携を図りながら、九州発のイノベーション環境の創造を推し進めています。

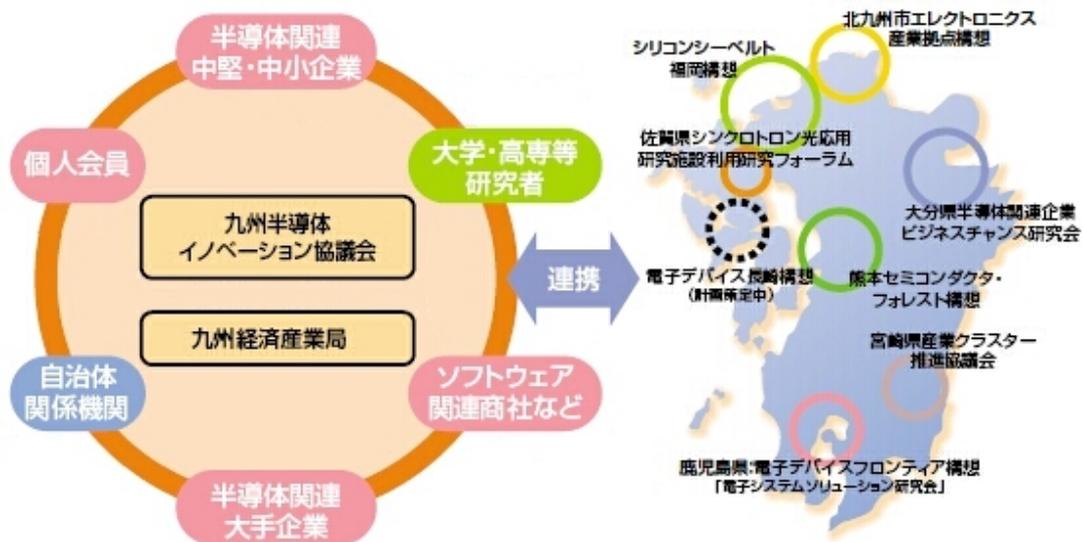
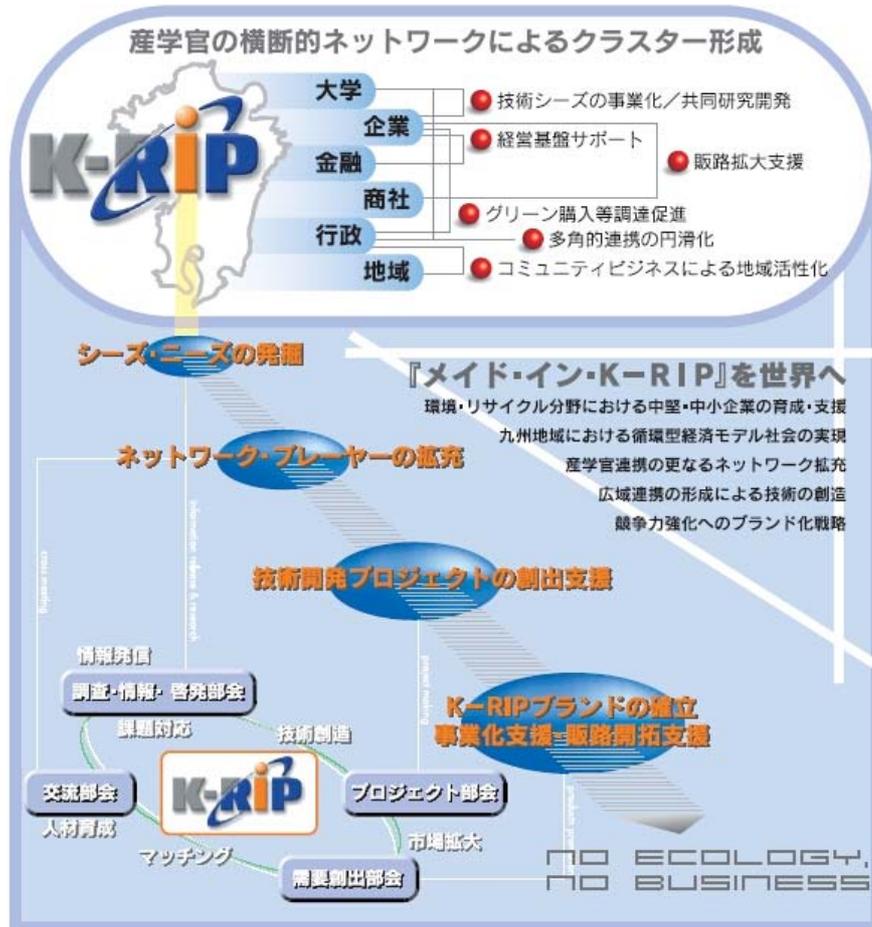


図 12 環境・リサイクル産業クラスター（資料：九州経済産業局ホームページより）

- 九州地域において、環境への取り組みに熱心な自治体の存在や、これまで公害を克服してきた技術等を背景に、九州地域の環境ビジネスを育成・振興し、新規産業を創出することにより九州経済の活性化を図ることを目的として、産学官の横断的組織として平成11年に「九州地域環境・リサイクル産業交流プラザ（K-RIP）」が設立されました。
- このK-RIPを推進母体として、九州地域の環境・リサイクル分野において、産学官の広域的なネットワークを実現・活用することにより、環境ビジネスの育成・振興を通じて、イノベーションの進展や「環境の産業化」の実現を促進し、世界に通じる新規事業の創出と成熟した環境クラスターの確立、及び九州地域の循環型経済社会の実証的モデルの構築を目指しています。



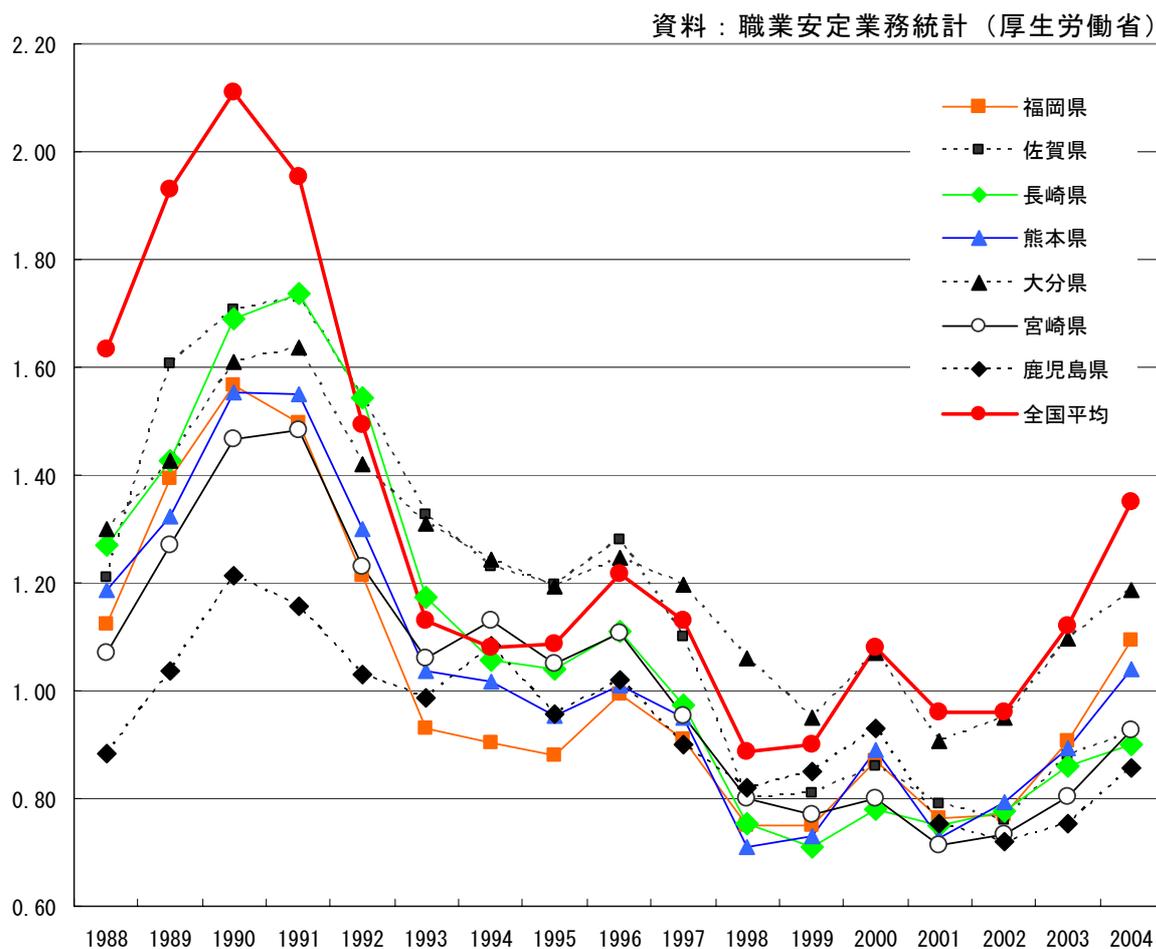
(3) 自治体における企業誘致の動向

2002年以來、増加する企業立地を推進する北部九州地域の5県、さらに大規模工業団地を有する諫早市、鳥栖市、北九州市を加えた7県市を対象に、企業誘致の状況、課題についてヒヤリング調査を実施した。

① 求人状況

- ここで、新規求人倍率について、九州各県の動向について見てみる。下図は1988年から2004年までの新規求人倍率のグラフである。バブル当時の1990年は、全国平均が2.1倍という状況だったが、8年後1998年には、0.89倍にまで低下した。この時、九州平均では、1990年に1.5倍から1998年0.8倍へと低下した。2004年には、全国1.35倍、九州1.01倍へと回復基調となっており、徐々に人材の確保が難しい状況となってきた。
- 九州内の県別新規求人倍率では、大分県は九州の中でも常に高い水準にあり、2004年に1.2倍となっている。一方、宮崎県、鹿児島県、長崎県は2004年時点でもまだ1.0倍を下回っている。
- 工場立地件数が関東、東北北海道において一時増加へ転じた'99-00年には、全国平均の倍率が増加へ転じたが、全国的に立地件数が増加した'02-03年には、倍率は九州各県で反転し、上昇傾向となっている。

図13 新規求人倍率の推移



② 立地の支援、優遇措置等の施策について

○立地促進補助金の上限額の高騰

- ・ 三重県に始まったと言われる企業立地のための補助金額の高騰は、全国の都道府県へ拡大してきた。中部から関西へと拡大し、地域の誘致補助金の高騰に対しては、各県の担当者は警戒してはいるものの、県トップの方針で、人材資源や環境などで勝負するという方針のところもある。
- ・ 全国の補助金額 50 億円以上の県は、2005 年では、三重県（90 億円）、神奈川県（80 億円）、岐阜県（70 億円）、新潟県（50 億円）などがある。九州では、佐賀県が 30 億円で 2005 年から始められた。兵庫県は上限額が定められていない。
- ・ 九州の他の県は、長崎県 10 億円、大分県 10 億円、熊本県 20 億円、また北九州が 30 億円となっている。北九州は、かつて全国一の補助金額だったが、今や全国でも 30 番目ぐらいになったと言われる。
- ・ 三重県では、高額補助金によって立地した薄型テレビ用の液晶パネル工場が稼働している。これに伴って、部品メーカーの立地が進んでいると言われ、液晶に関連する産業集積となった。
- ・ また、補助金上限のない兵庫県では、世界最大級のプラズマディスプレイパネルの製造拠点が建設され、この企業を中心に地域への波及を広げていくことができるかどうか問われている。

○ 県独自の制度による支援

- ・ 長崎県では、産業振興財団と連携して、企業誘致促進ファンドが設置され、普通社債購入・新株予約権付社債の引き受けが、1 億円を上限に平成 14 年から開始されている。
- ・ また、佐賀県では、上限を 30 億円として、立地促進特区を指定し、奨励金、補助金の加算による助成が行なわれている。
- ・ いずれも基本的な補助金算定項目にあげているのは、設備投資額もしくは投下固定資産、これに新規雇用者数に応じた補助金の算定という形がとられている。
- ・ 製造業以外の雇用促進のための制度として、多くの自治体で、コールセンターや情報・ネット関連の業種を産業支援サービス業等として位置づけ、補助金制度を持っており、近年、都心地域への立地が進んでいる自治体も多い。
- ・ 今回ヒヤリングを行った 5 県（福岡、佐賀、長崎、熊本、大分）ともに、半導体関連や自動車関連の業種を誘致の狙いとしているが、取り組み方針は、各県によって異なっており、熊本県では重点 5 分野、佐賀県では重点誘致産業 7 分野、大分県は製造業・ソフトウェア業、長崎県は製造、ソフトウェア、機械修理・設計、機械洗浄、物流などの設定がされている。

③ 誘致活動の状況

○ 人材の確保

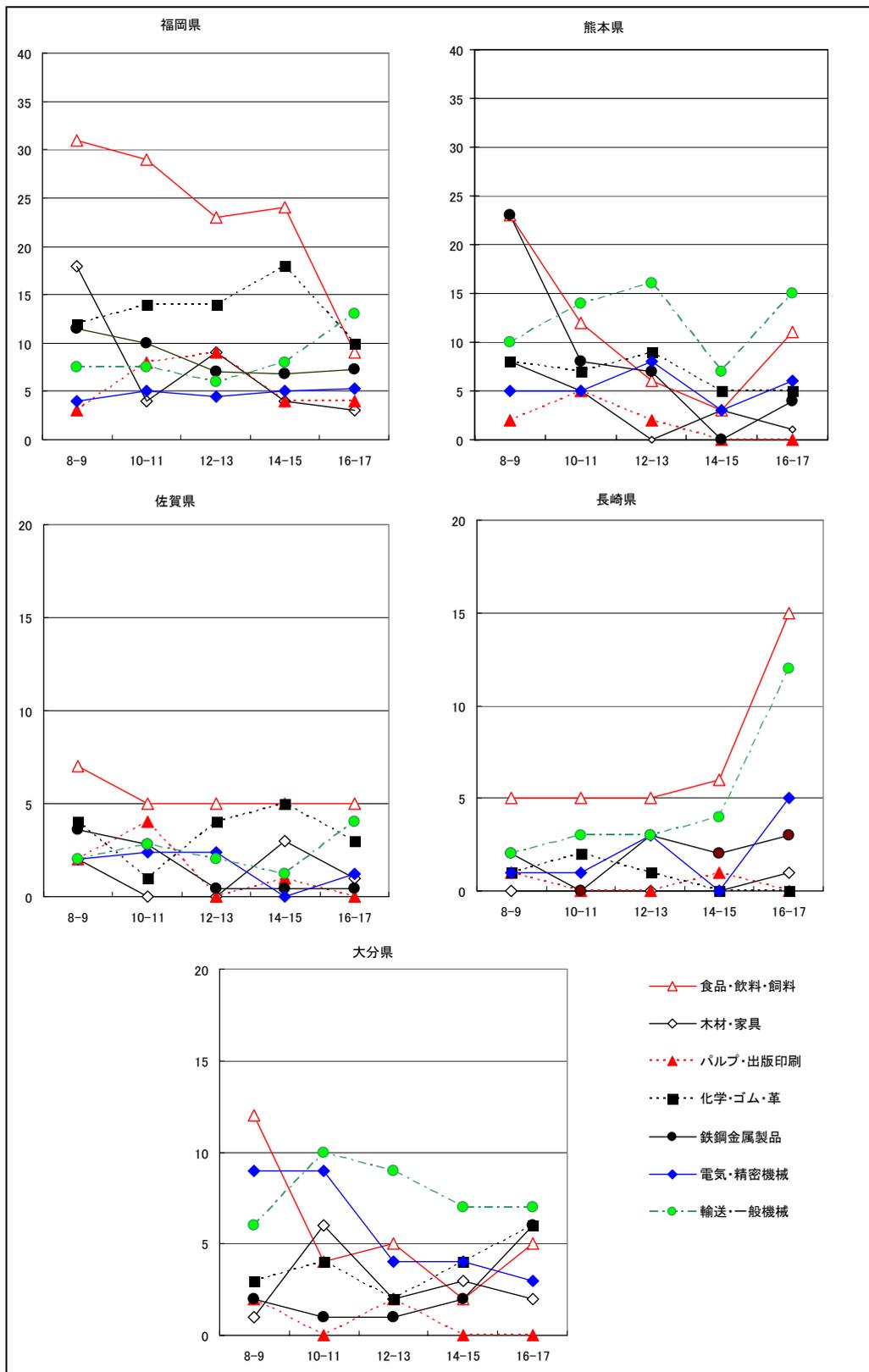
- ・ 各県ともに、現在多くの自動車関連企業からの問い合わせがあるとされている。福岡県では、人材の確保が難しくなってきたという指摘もあるが、技術系など高度人材については、福岡県の大学集積により優位性がある。
- ・ しかし、福岡都市圏、北九州都市圏など大都市圏では、立地適地も少なくなり、選択範囲が狭くなったため、福岡県では県中央、県東部、県南部への適地紹介も行われている。

○ 各県ともに不足していく工場適地

- ・ ヒヤリングを行った県、市ともに、最近の企業誘致実績は好調とされている。しかし、西九州方面の長崎県、諫早市、佐賀県、鳥栖市など、受入可能地のストックが不足しており、高速道路沿線を中心として適地調査、開発準備が行われている。しかし、これから準備を始めた場合、実際に受け入

れられるまでには、早くても3年程度を要するため、現在の企業投資がいつまで続くかという不安を持ちながらも、準備せざるを得ないという状況である。

図 14 九州5県の工場立地主たる業種別件数の推移



○ 産業支援サービスの立地

- ・ 各県・市においては、製造業の立地需要だけでなく、コールセンターなど労働集約型サービス事業の市街地内へのオフィス需要も高い。大都市に比べて低い不動産コストと人材コストで、同じサービスを提供できるというメリットがあり、これに立地優遇策が加われば、進出する情報サービス系企業にとって大きなメリットとなる。
- ・ 各自治体ともこれを対象とした優遇策を設けており、対事業所サービスのソフトウェア開発などと並ぶ雇用創出企業として位置づけている。

④ 海外企業の誘致の取り組み

○ 福岡への期待

- ・ 中国や韓国等海外に駐在員を配置している県、市においては、従来は企業誘致を目的としたものではなく、国際交流全般のための役割として配置されている例が多い。
- ・ 誘致担当の関係者としては、海外企業を直接誘致することは負担が大きいため、福岡市や福岡県による海外企業の誘致活動によった外資が立地し、その波及効果によって関連する企業が自地域内へ立地してくれることを期待しているというニーズがある。
- ・ そういう福岡市へのニーズに対して、福岡市がアジアをはじめとする海外企業の誘致を積極的に進めていくことは高く評価されていると思われる。

○ 中国・韓国との企業誘致の競合

- ・ しかし、今後は海外企業を誘致する際のライバルとして、中国や韓国も視野に入れておくことが必要であり、国内からみた場合のアジアに近いという北部九州の地理的優位性は、韓国南部や中国東北部側から見て、日本に近いという優位性を有しており、これら地域との競合を考慮しておく必要がある。

⑤ 企業募集団地、構想計画等

- ・ 交通条件、敷地条件に加えて、水資源に関して西端にある長崎県の立地環境は厳しい状況にある。また隣接する佐賀県においては、県内の東部地域と西部地域で水資源環境が異なり、水環境が全て良いという状況ではない。
- ・ 熊本県は、良い水と広い土地をウリにしており、北部九州地域の中では、この条件に関しては優位な位置にあるといえる。しかし、地下水を無尽蔵に取水した場合、地域への弊害が発生する可能性もあるため、企業にとってはコストは押さえられるが万全の環境とは言い難いが、工業団地の場合には団地用として給水設備が設置されている。

○ 新たな適地検討

- ・ 九州新幹線の開通後には、熊本と福岡、北九州とのアクセス時間が短縮され、福岡と北九州、福岡と熊本の両区間は同一の立地条件を有することとなり、交通条件の向上は新たな適地の範囲を拡大することが可能となる。
- ・ 好調な企業立地により、各県ともに全体的に工場用地が不足する傾向にある。長崎県、佐賀県では、既に新たな受け皿づくりが進められており、高速道路沿線など交通条件の良い適地の開発が実施・計画されている。
- ・ 自動車関連産業の立地が、今後も進むことが予想される中、質の良い労働力を確保を確保するためには、立地の広域化は避けられない。
- ・ 高速道路の整備により、立地の広域化は現実に起こっており、よりコストの低い場所を求めるだけ

でなく、同業種が近辺に立地するのを敬遠する場合もあり、県間で機能分担するというような時代になっている。

⑥ 企業誘致への取り組みにおける問題点、今後の展望について

○ これからの企業立地を吸引する要素は何か

- ・ 誘致方策の整備以前の課題として、その地域に立地する企業にとって何がメリットとなるのか、それをいかに出すかという点が重要である。
- ・ 長崎県では、長崎大学の医学研究のポテンシャルを活用した企業の誘致、あるいは地域の水産資源を生かした食品加工分野企業の誘致など、地元の強みをもっと生かしていくことが必要になるという指摘がされた。
- ・ このことは、集積が集積を呼ぶということと同じことであり、「取引先企業との近接」、「市場へのアクセス」などを立地理由とするのと同じく、その企業にとって何がメリットになるのか、何をメリットとして提供できるのかを地域が準備し、地域から提案することになる。

○ 地場企業の意識改革

- ・ トヨタ、ダイハツ、日産、ホンダなど、自動車・二輪車の本体生産の部品調達率の向上は、生産コストの低減に直接的に効果があり、各社ともに域内調達には熱心である。
- ・ そのため、大分県の地場企業では、企業の技術向上のための組織を設置、また県が主導して地場企業とメーカーとのビジネスマッチング、技術高度化の支援を行っている。地場の元々の技術力が高くないと、メーカーでは採用してもらえ無いという意識は広まっており、自動車に限らず、半導体・LSI等の業種においても同様な活動が行われている。

○ 誘致体制とフォロー

- ・ 熊本県で特に強調されたのは、「クイックレスポンス」、「相談には1日で回答、対応する」という点と、企業への日常的なフォローサービス（ご用聞き、流出防止も含めて）であった。この点については、アイシン九州、富士フィルムなどの立地企業側からの評価も高いものがある。
- ・ 佐賀県では、立地窓口となった職員を部署が移動した後も、パーマレントスタッフとして、その企業をフォローするという制度を導入した。
- ・ 「取引先企業への近接性」は立地地域選定の理由としても高く、既進出企業からの情報によって、進出決定するというケースも多いと思われる、そのためにも立地企業へのアフターケアが重視されている。

⑦ 企業誘致の波及効果、投資効果への関心

- ・ 各県市、いずれの地域においても、立地の波及効果に関する説明等は、投資額、新規雇用数で説明が行われている。
- ・ 自治体間の補助金が高騰する中、自治体の企業への補助金支出に対して、住民への説明責任は必要であり、公共投資の事業効果と同様に分かりやすい説明が今後求められることが予想される。
- ・ また、議会説明等、スムーズな企業立地を進めるためにも、立地による波及効果の説明への自治体の関心は高い。

⑧ 福岡市に関して

○ 交通アクセスの向上による立地可能地域の広域化

- ・ 福岡市との交通アクセスが向上した影響については、福岡への買物客の流出は増加したが、逆に福岡からの観光客が拡大しているなど、双方向の交流は拡大している。
- ・ このことは、企業が立地地域を選択する際に、人材確保の可能な大都市福岡市に近接している地域の選択の幅が拡大することになり、立地可能な地域の広域化が進むこととなる。
- ・ また、2011年の九州新幹線全線開業により、北部九州地域の一体化が進むことが予想され、工場などの企業立地の広域化は今後さらに進んでいくものと思われる。

○ 鳥栖地域との機能分担

- ・ 鳥栖地域は保税蔵置場が全国一集積している地域で、福岡空港、博多港などで入港した貨物を直接保税倉庫まで輸送し、ここで荷分けや加工され、九州一円に配送されていると言われる。
- ・ これは、都心の博多港近辺での倉庫保管料に比べて、鳥栖地域のコストが低いこと、また一度倉庫に入れても、再度鳥栖地域まで輸送する手間が省けることなどが、保税蔵置場が増加している理由である。そういう点で機能分担が既に行われている。

○ 海外アジアとの連携

- ・ アジアのゲートとして海外企業等の立地を進める福岡市や福岡県に対して、九州の取引先企業の拡大、市場の拡大のための海外企業の立地による波及効果が期待されている。
- ・ 大学の集積する福岡地域においては、中国・韓国を始めとするアジアの留学生が多く、これらの人材を生かして、海外企業とのネットワークづくりが期待されており、北部九州地域の産業集積形成の頭脳拠点としての役割を果たすことが期待されている。

(4) 企業誘致による産業集積形成の課題

○ 立地企業の選定理由からみて

- ・ 企業が九州に立地する際、地域を選択する理由の第1位は「用地面積の確保」で、全国と同様であるが、第2位は九州の場合「関連企業への近接性」があげられているように、進出企業の立地場所は関連企業との取引・連携がポイントとなっている。
- ・ クラスター形成のために重要な基盤は、ネットワーク活動を支える交通基盤であり、新たな適地を選定する際には、高速ICとの距離や空港との距離などの条件も重要ではあるが、既進出企業集積との距離、あるいは将来の産業集積計画地とのアクセスなど、立地後のマーケット拡大、取引拡大を視野に入れた誘致策が必要である。

○ アジアとの連携における福岡市の役割

- ・ 福岡県、福岡市、北九州市など、アジアとの連携を視野に入れた誘致活動は、他の自治体では取り組まれていない。
- ・ 国内他地域からの誘致の段階から、もう一つ上の、海外企業の誘致による取引拡大、マーケット拡大を福岡市が実行し実績をあげていくことが期待されている。
- ・ その際には、海外企業誘致のための海外人脈づくりを、国、県、経済界、大学等との連携のもとに構築し、実効性のある活動に取り組んでいくことが求められる。
- ・ さらに、九州新幹線全線開業により、北部九州の一体化が加速することにより、九州各県の事務所やアジア各国と中国各省の駐在員事務所、国内外の大学のサテライトキャンパスや大学センターなどを、九州新幹線・福岡空港・博多港国際旅客ターミナル等、交流交通結節機能の高い地区に集中的に立地させ、交流の場づくりをおこなう支援・誘導策が必要である。

○ 半導体、自動車産業の集積形成における課題

- ・ 北部九州地域を中心に進展する半導体産業、自動車産業を核として、北部九州から九州に広がる産業集積の形成、クラスターの形成によって九州の産業活性化が進められている。
- ・ クラスターの一つである半導体クラスター戦略の目標に掲げられている「国際競争力の獲得」においては、大学、企業の連携による新たな商品分野の開発と拠点地域の知名度の向上が必要とされており、大学集積や関連産業の集積、さらにアジア交流拠点を掲げる福岡市の役割は重要と思われる。
- ・ 福岡市において、さらにこれらの集積、知名度を高めることによって、新たなビジネスを産み出す機会が増加し、域外からの企業立地を誘引することも期待される。このような交流の場、人材が出会う場づくりを、福岡市では高次の都市サービス機能として提供することが必要である。
- ・ また、半導体クラスターの戦略に掲げられている「世界シェアを目指す製品群づくり」にあげられている車載用LSI、マイコンなどの開発においては、地域の自動車メーカーとの連携が不可欠であり、双方の求める利益拡大への効果も大きいと思われる。半導体産業の立地誘致を推進してきた福岡市においては、今後の取り組みとして、半導体と異業種間の交流、異分野間の人的交流の場、機会を提供する役割を担うことが求められる。
- ・ さらに、九州の自動車産業振興の課題として指摘されている点では、完成車メーカーの研究開発、技術開発を促進することによる地域のオリジナルな車種開発、生産台数の拡大において、これを支援するための研究開発、デザイン開発の支援を行うことにより、製造業をサポートする事業所サービス系企業など、広範な分野の関連企業の立地が進むことが期待される。

第3章 関西・中部地域における産業集積形成の動向

北部九州地域に国内外の企業を誘致するためには、先ず誘致の対象となる企業が、現在の地域でどのような企業・団体と産業クラスターを形成しているのか、または、どのような企業と取引関係を維持していたかを分析する必要がある。そして、その企業が九州に立地した場合に、これまでの企業等との取引の継続が物流交流インフラにより可能であるか、むしろ、九州の地場企業との新たな取引がその企業にとって効率的であるかなどについて誘致する側で提案することが求められている。近年、北部九州地域でも自動車関連産業の集積が進んでいるが、地域の既存産業ストックを活かしながら新たな産業分野へ展開を図り、部品の地元調達比率を高めることが課題とされている。

そこで、本調査では、バイオクラスター、次世代クラスターなど既存産業集積の発展のプロジェクトを進める日本第2の経済圏である近畿地域、及び、国内随一の自動車産業の集積を持つ中部地域の2つの集積地域を対象として、現地の経済界、自治体、企業等へのヒヤリングを行った。

(1) 関西地域の取り組みについて

① 関西経済界のクラスター計画での役割

○ オール関西の視点

- ・ 京阪奈、京都、大阪、神戸、滋賀等の複数地域では、関西広域バイオクラスターとして知的クラスター事業が進められている。いずれも競争関係にはあるが、分野はある程度の棲み分けがなされている。大阪彩都は創薬関係、神戸は再生医療、京都はナノバイオなど、各地の集積を活かした展開が進められている。これらの活動を広域的なネットワークによって連携し、より効果的な成果を期待して、協議会も設置されている。
- ・ プロジェクトを進める中で、各大都市がどういう役割を果たしているかという点では、その都市のプロジェクトとはとらえず、近畿全体でバイオクラスターという姿勢で一致していると言われている。

○ 広域連合への取り組み

- ・ 国の道州制の検討と並行して関西においても関経連が中心となって広域連合のあり方の検討が進められている。この中においても、知的クラスターや産業クラスターにおける自治体の連携の必要性がうたわれている。しかし、現実には相互牽制や同じ様なテーマが提案されることによって、関西への投資が失われているという問題点も指摘されている。

○ バイオプロジェクトの広域連携

- ・ 神戸、大阪彩都、京都で、個別に進められていた各バイオクラスターに対して、オール関西での取り組みが必要であるという提案が経済界側から行なわれたことにより、広域連携を目的とした協議会が設立された。この提案は、関西地域で最初にバイオテクノロジーやライフサイエンスが重要であると言った機関が、大阪商工会議所であったということに関係している。
- ・ 近年、このような都市の広域連携で取り組むプロジェクトが増加している。それは、府・県と市（都市）を比較した場合、市の方がいろいろな面でテリトリーが狭く、連携によらなければプロジェクトを遂行できないとの危機感が共通認識となっているためである。
- ・ ただし、大型の研究開発プロジェクトや多分野のネットワーク型のプロジェクトになると、参画する都市のメリットが見えにくくなるために、都市側がプロジェクトの足を引っ張ってしまうという場面も見られている。

○ 大阪市のロボットプロジェクトにみる経済界の役目

- ・ 大阪市がロボットプロジェクトを関経連に提案してきた理由には、大阪市以外との連携が必要という意識があったためであり、このプロジェクトを軌道に乗せて、空洞化している駅前ビルの活用をしたいという思惑があったようである。これまでは、大阪市が域外へ広域プロジェクトとして広げるといったことはなかった。
- ・ 一般的に、港湾管理の一元化などの課題をはじめとして、自治体間での産業政策の連携は不可能と思われるが、経済界がリードして、行政区域を越えた具体的産業政策を自治体に提言していくことが重要と考えられている。

② 企業誘致の取り組み

○ 自治体の企業誘致への取り組みを刺激

- ・ 企業誘致活動については、関西地域では、自治体は以前はそれほど熱心ではなかった。このままではさらに落ち込むという経済界の懸念から、NPO法人関西パートナーシップ協議会（以下KSP）が2002年に設置されている。このKSPは、関経連、関電が中心となって設置したもので、自治体等からの資金支援は一切行われておらず、関経連内に事務局は設置されている。本来は、海外からの企業誘致を主たる目的としていたが、国内企業の立地、ベンチャー企業の進出支援など、事務局のネットワークと民間企業のネットワークを生かした活動が実施されている。
- ・ 組織設立の頃は、まだ自治体の企業誘致への取り組みは、一部自治体を除いて低調であった。しかし、親企業の海外流出に危機感を持った地場の企業が、自らのビジネス機会を創出し、逆に海外企業の誘致を推進することによって、関西を活性化しようということを趣旨に設立されたものである。

○ 企業の流出を防ぐためには積極的訪問（ご用聞き）を

- ・ 現在大阪府に設置されている企業担当理事が、設置後最初に取り組んだことは、府内に立地している企業が他地域へ流出しないための対策を講じることであった。そのために、最初の仕事は、府内の企業へのご用聞き回りであった。流出を防止する方策を結論から言えば、普段からの付き合いで、インフォーマルな情報を入手することが一番の手段ということである。
- ・ 先に述べたKSPの活動、持っている情報もそういう地道な活動が続けられてきた成果である。KSPでは、企業誘致に取り組んでいる自治体、やる気のある自治体に情報を持って行くということを基本として、企業情報を提供し、地域の反応を探り、やる気があれば実際に企業を紹介、また誘致実現までのフォローも行っている。
- ・ 結局は、地元の企業を大事にして、地道にご用聞きをして、そこから得られる情報をベースに動くというのが最も立地誘致への近道となっている。

③ 企業立地、産業集積形成に果たす大都市の持つべき役割

○ 必要な都市サービス機能、母都市の役割

- ・ 企業誘致の最大の効果、あるいは狙いとすべきことは、その分野のコアとなる企業を引っ張ることである。これがうまくいけば、関連する中小企業は、必要に駆られ、交通アクセスさえあれば、どこにでも立地すると言われている。
- ・ 神戸の再生医療プロジェクトも、立地を検討したコア機能である先端医療センター等が、実現できるかどうかポイントであったと言われている。その実現を推進したのは、大学と企業、自治体との密な連携であり、立地後も先端センターと大学の研究者とは密接な関係が保たれている。
- ・ このような先端研究開発をテーマとするプロジェクトにおいては、大都市に蓄積されているいろいろな意味におけるエンジェル機能、サポート機能が重要であるという指摘がされている。このストッ

クが、どの程度あるかによって、ベンチャー企業などの成長に大きな違いが出てくると言われている。しかし、官や自治体には、このシーズの段階での目利き人材は少ないため、民間企業や民間人材に任せることが必要であり、そういう人材の集積が大都市の持つ役割である。

○ コア機能をいかに呼ぶか

- ・ 横須賀リサーチパークに立地しているNTTの研究拠点には、様々な人材が集まっており、移動体通信の世界で重要な拠点となっている。こういう機能がプロジェクトの磁石となり、多くの企業が進出してくる。要は、中核となる施設、マザー機能がどれだけの吸引力を持つかということである。

④ 関西の産業クラスター、知的クラスターの今後の展開

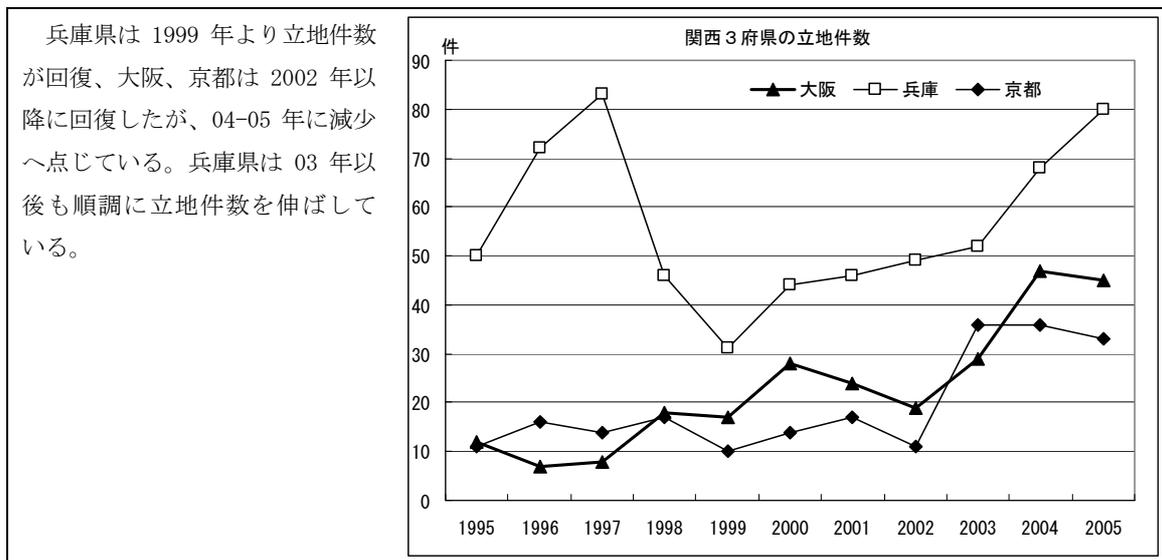
○ 広域連携の基盤を形成

- ・ 3都市の連携による広域バイオクラスター形成は、今後の5年間の重点的なプロジェクトとして進められている。そのスタートとして、バイオインダストリー推進のためのNPO組織が設置された。人モノの行き来がしやすい状況、環境は第1段階で作られ、これから本格的な活動が始められる。
- ・ 広域クラスター形成のために不可欠なネットワーク活動のために、大都市が持つ機能である人流、物流を容易にする交通インフラの存在は大きい。

○ 次世代クラスターの推進

- ・ 関西各地域のクラスタープロジェクトは、第1期(～05)から進展して、第2期(06～)を迎えている。これからはネットワーク形成を踏まえて本格的な事業化を推進していく段階となっている。
- ・ 既に広域バイオクラスターでは、「次世代医療システムフォーラム」を開催し、医療機器、研究支援機器などをテーマとした定例研究会など、地場企業のビジネス拡大の機会提供を行ってきている。
- ・ その次の段階は、国内にとどまらず世界のクラスターとのネットワークづくりを構築していくことである。アライアンスを組む相手を世界に求めていくことによって、地域のクラスターネットワークだけでなく、広域から世界のクラスターと連携することで、重層的なクラスターネットワークを構築し、厚みを増していくことが必要とされている。
- ・ 既に、オランダのフードバレー、食のクラスターとのネットワークづくりが始められている。地域の足元を固めながら、消費者の関心の高い「食」をテーマとした世界的なクラスターの形成を視野におき、地場企業等も比較的参画しやすいテーマへと展開していくことが考えられている。

図 15 関西地域の企業立地動向 資料：工場等立地動向調査



兵庫県は1999年より立地件数が回復、大阪、京都は2002年以降に回復したが、04-05年に減少へ点じている。兵庫県は03年以後も順調に立地件数を伸ばしている。

図 16 関西バイオクラスタープロジェクト 資料：近畿経済産業局HPより抜粋

■目標

近畿地域に高い集積を有するバイオテクノロジー分野で、中小・中堅企業を対象に、施策支援や情報提供を行い、ベンチャー企業の創出や世界市場を目指す企業の成長を支援する。

■重点分野

医療(創薬、再生医療) 先端解析機器(医療等関連装置・機器) モノ作りバイオ(バイオプロセス・環境・食)

■対象地域

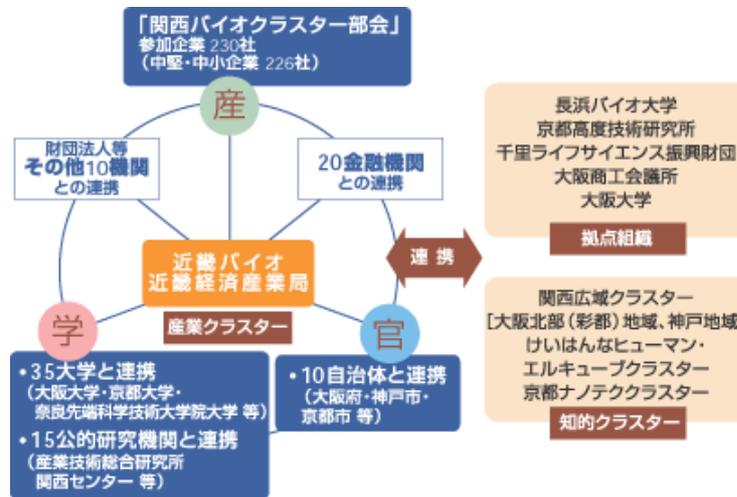
近畿地域全域(福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)

■推進組織

「NPO法人近畿バイオインダストリー振興会議、関西バイオクラスター部会」(近畿経済産業局)

■連携組織

長浜バイオ大学、(財)京都高度技術研究所、(財)千里ライフサイエンス振興財団、大阪商工会議所、大阪大学企業 230 社、大学・公的研究機関 50 機関、自治体 10 団体、金融機関 20 機関等のネットワークを形成



■推進組織の事業

○ 産業化促進コーディネート活動

技術シーズ、産業界ニーズ・課題の収集を行い、シーズ・ニーズのマッチング及び中小企業・ベンチャー企業育成のために、外部資源とのマッチング、各種公的助成制度、補助金提案の斡旋、申請支援を行う。

近畿経済産業局が2001年から推し進めている産業クラスター計画「近畿バイオ関連産業プロジェクト」を中核推進機関として実施。2002年にはプロジェクト参加企業からなる「近畿バイオ産業クラスター部会」を設置し事業を展開。

○ プロジェクトメイクコーディネート活動

下記の重点領域の設定された研究テーマについて、技術内容と産業化可能性評価を行い、研究開発・共同研究プロジェクト推進に向けて研究会を設置する。

研究会では、技術シーズ側とニーズ側を中心に産学官によるフォーメーションを編成し、産業化可能性大のものは、最適な公的諸施策・制度提案を行う。

重点領域 ・人に関する分野 ・環境に関する分野 ・食に関する分野 ・計測に関する分野

○ バイオに関する情報提供・交換、普及啓発事業

員相互の情報交換・交流活動として、最新のバイオテクノロジー情報を提供する講演会、ワークショップ、シンポジウム開催。

国内のバイオ施設・企業等を視察する見学会を開催し交流

図 17 関西フロントランナープロジェクト(Neo Cluster) 資料：近畿経済産業局HPより抜粋

■目標

近畿地域の産業集積をベースに、世界をリードする高度産業基盤の構築に向けて各種クラスター形成活動を展開し、近畿経済への波及効果の高い次世代産業を創出する。

■重点分野

未来型情報家電・ロボット 高機能部材 高効率エネルギー機器・装置

■対象地域

近畿地域全域(福井県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)

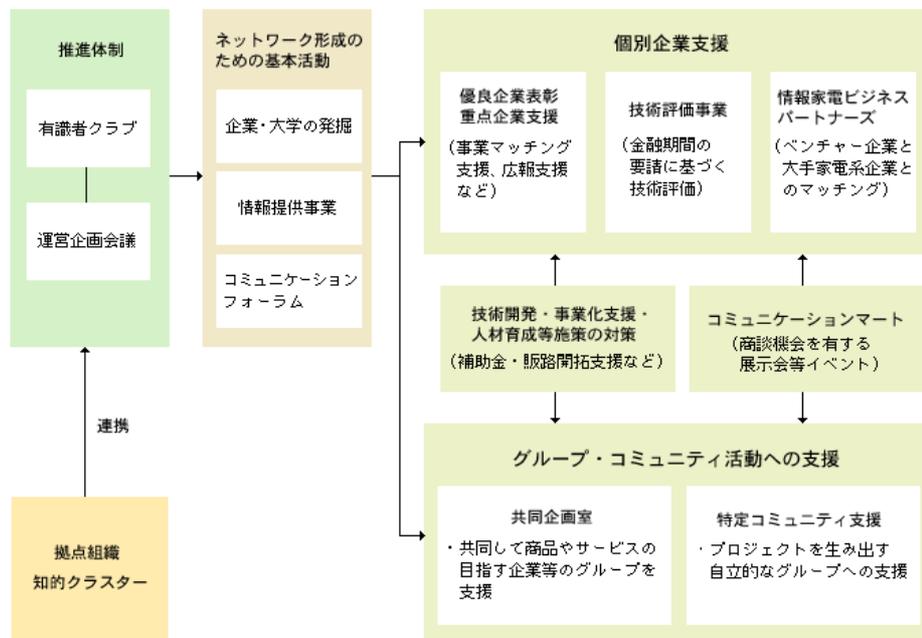
■推進組織

「(財)関西情報・産業活性化センター ネオクラスター推進共同体」(平成18年4月発足)(近畿経済産業局)

■連携組織

NPO法人ワット神戸、(財)東大阪市中小企業振興会、(株)けいはんな、(財)大阪市都市型産業振興センター、(財)わかやま産業振興財団、(財)国際デザイン交流協会、(学)立命館
企業約1,000社、大学・公的研究機関約46機関、自治体約18団体、金融機関24機関等のネットワークを形成(予定)。

■目指すもの



- ・ 第1期(～2005年)「近畿バイオ関連産業プロジェクト」「ものづくり元気企業支援プロジェクト」「情報系クラスター振興プロジェクト」「近畿エネルギー・環境高度化推進プロジェクト」の4つのプロジェクトを展開1500社、90大学参加。多くの共同研究グループや新事業を目指した企業グループ等を創出。
- ・ 第2期(2006～2010年)は、プロジェクトを3分野に再編。実践的な産業化へと新たな展開を目指す。
- ・ 次世代産業振興を目指した「関西フロントランナープロジェクト(ネオクラスター)」は、近畿地域にポテンシャルのある次世代の基幹産業の実践的な育成を目指す。
- ・ 集中的支援により、世界に通用する次世代の技術・製品・サービスを持った企業群を創出。
- ・ 企業間及び大学や公的支援機関の連携環境を整備、多彩な交流やプロジェクトが次々に生まれる状況を創出、近畿地域が次世代産業の集積地(ネオクラスター)として内外に認知され、域外の技術・人材等の流入を促進、成長する好循環モデルを生み出すことを目指す。

(2) 中部地域の自動車産業を中心とする取り組み

① 地域技術資源の活用による活動

○ 歴史的に蓄積された技術を生かす

- ・ 自動車のトヨタが「織機」を起源に持つように、過去の技術を活用して次代の産業を形成してきた事例は、中部地域には多く見られる。この要因には尾張商人の気質がある。
- ・ 彼らは、江戸時代の頃から地域の産品を地域外で販売し、地域に所得をもたらすという企業活動を行っていたため、顧客のニーズに対し、新しい技術をもって新製品を開発するというのは当たり前という感覚が備わっていた。特に尾張の繊維工業が、海外へ進出した時には、地域の技術者も海外に出かけて指導したという人も多く、その当時から海外企業に対する技術指導は行われていた。

○ 新しいことへの取り組み

- ・ 今のトヨタにおいても、自動車製造は行いながら、そこに関わるいろいろな取り組みが行なわれている。とくに最近では「環境」に対する新技術開発、「資源循環」、「燃料電池開発」など、全国でもトップを走っている技術開発が行われている。これらの技術開発は、トヨタグループ内における競争によってもたらされている。
- ・ トヨタグループの研究開発機能に豊田中央研究所がある。ここは自動車産業技術の研究開発だけでなく、トヨタグループ企業から、様々な受託研究、自主研究、共同研究を行っている。一方、トヨタ本体の中でも、同じようなことをしており、技術開発は常にグループ内での競争にさらされている。

○ これからの産業のテーマは環境と人材の育成

- ・ 金型に関して言えば、受注から素早く的確に納品するというだけではなく、環境に優しい工程か製品かどうかも社会的使命にもなっている。その意味では、製造業は、知識産業に転換していくことが求められており、小さな提案であっても大きな収益を上げることができる時代になった。
- ・ 電機製品は途上国で模倣されやすいが、自動車は多様な部品から構成され、総合産業技術の蓄積の成果であり、模倣だけでは自動車はできないと言われている。

○ 産業に必要な人材

- ・ 製造業でモジュール化が進められた場合、最終工程は組み立てだけであり、技能工レベルの人材がいれば良い。しかし、モジュール化のコンポーネントの部分には、それを提案ができる人材が必要であり、大卒レベルの人材、理工系人材が今後は重要となる。
- ・ また、研究所的な活動ではなく、企業が持っている技術ストックを活用して、そこに思いがけない発想、イノベーティブな視点が必要とされる。自動車と言えば、基礎科学、医学的な部分とロボットなどの生体工学、運動生理学的な分野との連携も必要となる。

② 産学官連携への取り組み

○ 次の産業戦略のためにー自治体との関係

- ・ こういうトヨタグループ内の活動において、自治体側へ求める支援施策などは見られない。これまでも地元の自治体は、トヨタが活動しやすいように、道路整備や地下鉄整備などのインフラ整備の支援を行ってきただけである。
- ・ しかし、次代の戦略産業の展開を目指すことを決めた名古屋市では、行政だけでは限界のある様々な研究分野や研究テーマに基づいて、産学官の研究会活動を実施するようになった。しかし、トヨタ本体からこれに参加することは無く、グループのデンソーやアイシンなどのメーカーが参加している。

○ 研究プロジェクトの成果はいずれ自動車産業に生かされる

- ・ 研究会活動は、地域産業の振興を目的とするものであり、研究開発を実施するためには研究資金が必要となる。地域新生コンソーシアム等への申請も一つの選択肢であり、トヨタグループ企業とベンチャー企業、大学との共同体で実施されている。
- ・ きっかけは研究会活動の中ではあるが、研究者たちは、メーカーと下請けの付き合い、既に持っていた人的ネットワークによって、このプロジェクトは形成されたと言える。
- ・ これらの成果は、最終的にはトヨタ自動車の製品に組み込まれるものであり、トヨタ本体は参加していないが、成果には期待されている。

○ ビジョンからクラスター形成へ

- ・ 産業集積の形成、クラスター形成には、自治体がどういう産業戦略を持っているか、どういう産業集積を目指しているかがポイントである。
- ・ それは、まちの「活気」であるにぎわいも地域において大事だが、産業による「活力」づくりは、長い目でみた場合に、地域への波及効果は大きい。
- ・ 「ものづくり」企業が、地域に立地し、成功すれば域外からの所得は大きく拡大し、地域が豊かになる。今、愛知、中部地域が産業振興に対してあまり危機感が無いのは、域外からの所得が維持できているためでもある。

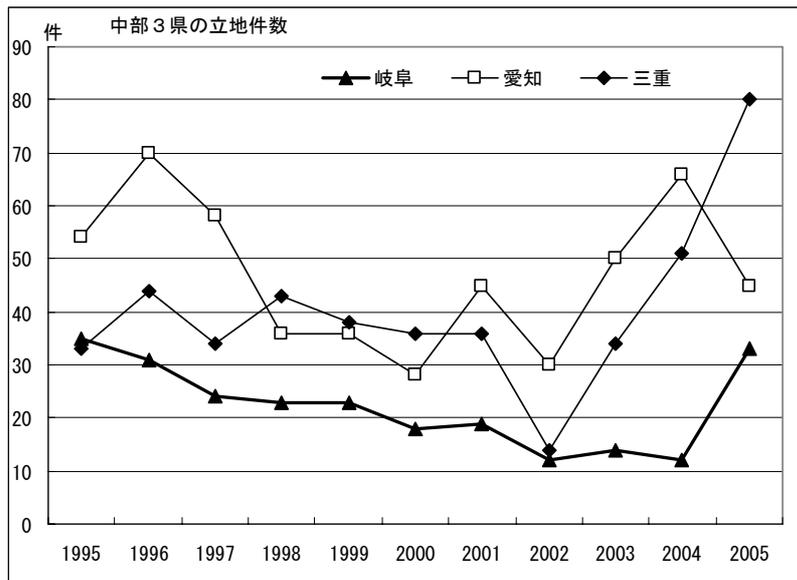
③ 地域の技術の継承のために

- ・ 自動車技術に限らず、モノづくりの技術・技能の継承に、地域は危機感を持っている。そこで、国の資金を活用して、大学と産業界の連携プロジェクト「工場長養成塾」が実施されている。講師はデンソー技術センター、トヨタ織機のOBであり、工場長の経験者である。中小企業の社長と社員がコンビとなって受講するシステムである。いまは国の補助が必要だが、いずれは採算がとれるような仕組みが予定されている。地場企業の反応も良く、現時点では参加者の確保もされている。
- ・ トヨタ系列の中でも、T1（一次部品サプライヤー）の場合は、これらの技術の蓄積・継承が可能であるが、さらに下の2、3次サプライヤーには自動車技術自体が伝わっていない。トヨタの生産システムに対しては、企業によって、好き嫌いは当然あるが、世界一の企業でもあり、勉強はしてみたいという中小企業経営者は多い。

④ 地域の物流基盤の効果

- ・ 中部から輸出されているエレクトロニクス製品、半導体の販売額は、東京を追い抜いている。これは、中部のロジスティクスの違いである。
- ・ 中部国際空港（セントレア）が24時間の物流の輸移出入ができるようになったことで、小牧空港の時よりも20倍の物流量へ伸びた。日本全体としては海外への輸出は下がる傾向にあるが、名古屋だけが伸びてきている。
- ・ 中部国際空港（セントレア）は24時間、国際空港、貨物のキーワード全てを備えている。これまで売れ残っていた工業団地も完売するなど、この空港の効果は非常に大きいものがある。高速道路沿線の工業団地も少なくなるなど、県外からの企業立地も進んでいる。
- ・ そういう中で、中部地域においては、名古屋市は、一見商業などの都市サービス機能を提供しているだけという感じだが、空港と港湾の2つがあるだけでなく、人材育成・輩出機能を備えている。

図 18 中部3県の工場立地件数 資料：工場立地動向調査

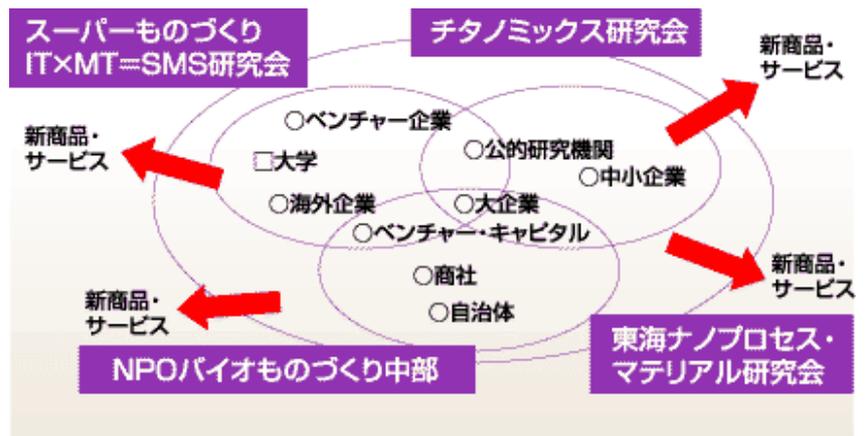


2002年までは3県ともに立地件数が減少傾向であったが、愛知、三重は増加に転じた。岐阜は2004年まで停滞していたが、2005年に増加へ回復している。愛知は増加に転じたものの、2005年には再び減少へ転じている。中部の有識者ヒヤリングでは、中部空港開港によって、企業立地の範囲が広域化し、3県の企業立地用地のかなりの部分が処分され、不足気味になっていると言われている。

図 19 東海ものづくり産業クラスター 資料：中部経済産業局HPより抜粋

■クラスターの概念

企業、大学、公的研究機関、ベンチャー・キャピタル、専門商社等による産学官の広域的な人的ネットワークを形成することにより、産学官の間で流通する情報の質・量を格段に高め、技術・経営情報・販路等の経営資源を補完していくことが可能となる。



■目標

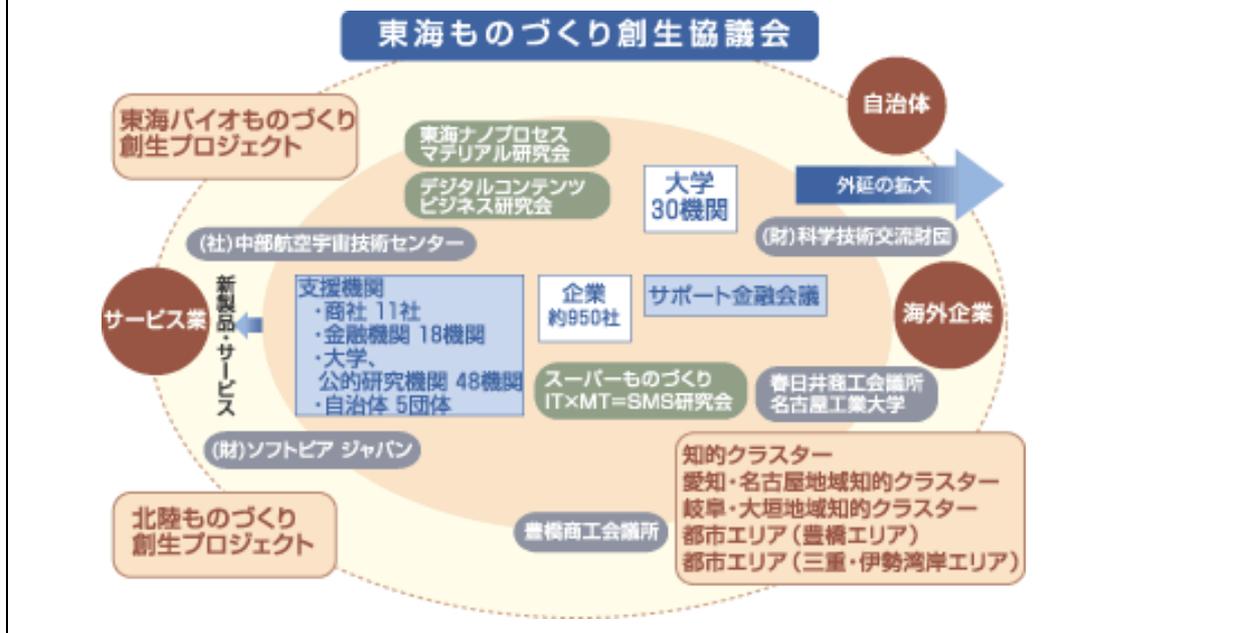
「すりあわせ型」産業の集積(企業のネットワーク)における現在の強い競争力を維持強化するとともに、異分野の企業間や大学・研究機関等との間の新たなマッチング・ネットワーク形成、また創業・ベンチャーの促進等により、新技術・新事業の創出を図る。

■重点分野

燃料電池 情報家電 ロボット 健康・福祉 環境エネルギー分野

■産学官ネットワーク

企業約 950 社、大学・公的研究機関 48 機関、自治体 5 団体、金融機関 18 機関等のネットワークを形成



■中核組織 東海ものづくり創生協議会

東海地域(愛知県、岐阜県、三重県)において、有望な産業・企業群が、地域経済を支え、世界に通じる産業・企業を連続的に生み出していくことを目指した「東海ものづくり創生プロジェクト(産業クラスター計画)」の効果的、効率的な運営に資するため、多様で厚みのある既存産業集積を最大限に活用し、高度精密加工・材料分野等において高度なものづくり産業クラスターの創生を図ることを目的。

■事業

- (1) ネットワーク形成事業 全体会議、正副会長会
- (2) 新商品・技術評価事業 技術評価
- (3) 連携促進事業 テクノフェア(大企業や大学が保有する特許や技術の展示・発表)、フォーラム、セミナー
- (4) 販路開拓支援事業 商談会
- (5) 情報提供事業 ポータルサイトの運営、専門家派遣

■研究会

- チタノミックス研究会
 - 生体用を主としたチタン合金の精密鋳造等に関する技術の研究開発及び純チタンあるいはチタン合金関連の金属加工技術の研究
 - 精密鋳造技術の移転、新開発製品の技術移転を促進する事業を展開
- 東海ナノプロセス・マテリアル研究会
 - 材料分野全般の領域横断的な新素材研究開発の効率化や事業化の推進
 - 競争力のある新材料開発の産業クラスター形成を目指す
 - 事業化を目指し、新たな市場獲得や幅広い市場情報の収集を目的とした連携・ネットワーク形成に重点
- SMS(スーパーものづくり)研究会
 - IT×MT: 当地域の強みである IT と MT 技術の融合
 - 新たな技術シーズ: MEMS(マイクロエレクトロメカニカルシステム)等の活用

当地のものづくり基盤の再構築：多品種少量生産、高付加価値化、ダウンサイジング

- 東海バイオファクトリー研究会（NPO バイオものづくり中部として平成 15 年 10 月に NPO 法人化）
 - 大学-自然科学の成果をゆたかな社会実現につなぐ
 - 企業-新しい技術と社会の調和を図るバイオものづくり
 - 行政-いのちを育む社会・環境の実現を目指す
 - 地域社会-ゆたかさ・やさしさ・科学の目を育てる
 - バイオベンチャー-新たな産業の創出と新規雇用を作り出す
- デジタルコンテンツビジネス研究会
 - デジタルコンテンツ産業とモノ作り産業とのネットワークの形成
 - デジタルコンテンツを活用したビジネスの拡大、新商品の開発創生
- プラズマ技術応用勉強会
 - 複数企業のネットワーク形成による技術の適用先探索
 - 大学のシーズや他分野の成熟した技術の活用による新事業・新産業の創出
 - 情報交換による企業の問題解決

(3) 北部九州地域における集積形成への示唆

関西、中部でのヒヤリング調査において指摘された点を整理する。

○ 関西地域

- ・ 産業振興のためのプロジェクトは、企業や大学など多くのプレーヤーの連携により成り立つものであり、一つの自治体の枠に納めることはもはや不可能、自治体は広域連携せざるを得ない時代になっている。
- ・ 自治体は、区域内における利益を念頭に置くことが求められ、また、首長の交代による大きな政策変更の可能性を内包するものであるのに対し、地域の経済界は、自治体の区域に囚われることなく合理的にプロジェクトを提案・推進することが可能である。地域の経済界が主導して、自治体や企業・大学等が連携するための組織体を創設することが望まれる。
- ・ 企業誘致に早道はなく、出張による宣伝中心の企業誘致活動では、なかなか成果を得られない。自治体が独自に現地での信頼関係を築くためには、現地事務所くらいは必要であろうが、2～3年で職員が交代するのであれば、複数人数が必要。むしろ、誘致しようとしている業種と取引関係のある福岡・九州の地場企業にご用聞きをして、共同して誘致活動を行うことが近道である。
- ・ 業種毎に他の企業を引き寄せる核となる企業や機関があり、そこに対して自治体側がいかに魅力的な構想や支援策を提案できるかが集積の形成の端緒となる。
- ・ 大都市が有する多様な人材と様々な対事業所サービス機能が、プロジェクトのサポート、エンジェルの機能を担っていることをもっとアピールする必要がある。集積形成のコア機能は都心部にあればより吸引力を高めることとなり、人流・物流ネットワークを支える交通結節機能が重要である。

○ 中部地域（自動車産業集積を中心として）

- ・ 中部地域は、「活気」があるのではなく、製造業を背景にした「活力」がある。モノづくりは、関連企業の裾野が広く、地域への波及効果が長期的かつ大きいと考えている。
- ・ 中部地域は、歴史的にモノづくりに対する高い評価の蓄積があり、技術の改良や新しいことに挑戦する姿勢が地域性としてあり、その取り組み姿勢が集積の形成につながってきた。
- ・ 安定成長期の成熟社会を迎え、これからの産業は「環境」「安全」がテーマとなってくる。
- ・ 産業戦略は産学官の連携を前提に構想することが必要である。
- ・ 自動車産業ではニーズの多様性に対応しながら開発期間の短縮を図るモジュール化の進展により、異分野、異業種の連携、生体工学、医学など様々な分野との連携が必要となっており、イノベーティブな視点が必要とされている。自動車、機械、電気・電子等産業に限らず製造業全般において、デザインや設計の思想を有する理工系人材が求められており、大学を有する大都市においては、都市サービスの機能の充実とこれらの人材の育成供給が急務である。

第4章 九州への企業立地の可能性

関西・中部地域からの企業誘致のための情報を収集するため、関西、中部地域の自動車関連企業、医療バイオ企業、外資系企業を対象として立地意向調査を試みた。さらに、回答のあった企業と、関西、中部でヒヤリングを行った有識者によって紹介された企業を対象として、ヒヤリング調査を行った。

(1) 関西・中部地域の企業進出意向の把握

○ 事前のアンケート調査、ヒヤリング対象企業の抽出

- この調査の目的は、九州地域との取引、連携の可能性について把握し、地域への立地、事業展開の可能性を検討するための調査であり、ヒヤリング調査を行う対象企業の選定のための事前アンケート調査として行った。

- 対象抽出の条件は次のとおりである。

対象地域：関西・中部地域の国内企業、外資企業

業種分野：製造業（自動車関連、医薬化学、半導体）、物流関連企業、さらに同業種の外資系企業を対象とした。

抽出条件：九州にまだ立地していない医薬化学、半導体、物流関連の企業を福岡・九州の地場企業との連携可能企業とし、トヨタ系列の未進出の企業を進出可能企業として抽出した。

連携・進出の可能性の前提として、ある程度の企業規模を想定し、従業員100人以上の企業を対象としたが、トヨタ系列の未進出企業について従業員数を限定せずに抽出した。

抽出結果：232社抽出

連携可能：関西99社 中部43社

進出可能：関西10社 中部76社

外資系：4社

○ 自治体からの立地意向調査の急増により回答率が低下

- 前章でも述べたように、全国の地方自治体は三大都市圏の企業に対して、積極的な誘致活動を行い、成果を上げてきた。一方、中部・関西地域では、海外や地方への企業流出が進んだが、工場立地制限に関する法律制度の見直しもあり、大都市圏の自治体による積極的な取り組みが行われている。補助金額の高騰はその顕著な表れである。
- そのため、意向調査をされる側の企業では、同様の内容による調査・勧誘行為の急増によって、回答自体を拒否するところが非常に多くなったと言われている。（関西と中部のシンクタンクにも確認。）
- 回答数は、11社（回答率4.7%）。このうち関西地域は4社、中部地域は7社であった。回答拒否の通知が3社であった。

○ 回答の概要

- 回答数が少数のため、各設問に対する概ねの傾向を整理した。
- 北部九州地域の企業との取引・連携の有無については、1社だけが無いと答え、3社は支社・出張所があり、取引先があるというのは6社だった。
- 北部九州への関心については、取引先拡大の候補地としてというのが3社、他は現時点では無しであった。この3社はいずれも物流企業であり、2社は関西の製造業の子会社で物流部門が独立した会社である。また、中部の1社は、トヨタ系列の部品物流を行っている企業であった。

- ・ 北部九州の評価に関しては、取引先企業との近接性を3社があげているが、上記物流の2社と自動車部品製造の1社である。
- ・ 具体的な事業展開の予定については、物流企業3社によるもので、物流拠点としての利用というものとなった。
- ・ したがって、検討施設の利用という設問には回答が無かった。
- ・ 北部九州での事業で重視する点は、工場・営業所との距離というのが6社、「需要先の集積」、「用地価格・面積」がいずれも4社となっている。物流2社は「高速道路へのアクセスが良い」という点をあげている。
- ・ 自治体の支援については、「税制面での優遇」が7社、「用地取得に対する助成金」6社など、投資に対する助成への要望が多かった。
- ・ 「共同利用施設の整備」に対して2社が回答しているのは、いずれも物流企業であり、共同ターミナルなどへの要望と考えられる。

○ 総括

- ・ 工場立地の地域選定理由（第1章参照）で示されたように、企業が立地する動機としては、「取引先企業への近接性」というのが第1の理由に挙げられており、次いで「用地」「市場」という点が指摘されている。また、「自治体の助成・協力」については、投資・運営に対する資金的な支援という点が重視されている。
- ・ 今回のアンケート調査は、取引・立地可能性のある企業の抽出によってヒヤリングを行い、北部九州への立地の可能性を探るために行ったものであるが、前述したように、近年この種の調査が全国各地の自治体で行われており、非常に低い回答率となった。
- ・ しかし、第1章で整理した立地選定の理由については、実際の企業からの回答によって、裏付けがとれたことがせめてもの救いであった。

表5 北部九州への取引・連携の拡大、企業立地の可能性

1. 北部九州の企業との取引・連携（単一）	件数	構成比
①支社・出張所がある	3	27.3
②技術提供・提携をしている	0	0.0
③取引先がある	6	54.5
④取引・連携はない	1	9.1
⑤その他	1	9.1

N = 11

2. 北部九州地域についての関心（複数）	件数	構成比
①取引拡大の候補地として関心がある	3	27.3
②進出・移転の候補地として関心がある	0	0.0
③現時点では、関心はない	8	72.7

N = 11

3. 北部九州地域の評価の高い項目（3つ）	件数	構成比
①アジアとの近接性	1	25.0
②西日本との交通の利便性	0	0.0
③取引企業の近接性	3	75.0
④多様な産業の集積	2	50.0
⑤周辺大学との産学連携	0	0.0
⑥各種コストが抑えられること	0	0.0
⑦人材の確保が容易	0	0.0
⑧その他	0	0.0

N = 4

4. 具体的な事業展開の予定（単一）	件数	構成比
①取引先・販路の拡大	0	0.0
②技術提供	0	0.0
③従業員の研修・派遣	0	0.0
④機材の借用・貸与	0	0.0
⑤物流拠点の利用	3	100.0
⑥未定	0	0.0
⑦その他	0	0.0

N = 3

5. 検討施設の利用用途（複数）	件数	構成比
①工場	0	0.0
②研究開発施設	0	0.0
③物流施設	0	0.0
④営業所	0	0.0
⑤その他	0	0.0

N = 0

6. 北部九州の企業との取引拡大、企業連携、事業所移転・増設等で重視する点（複数）	件数	構成比
①工場・営業所との距離	6	66.7
②大学・研究所の集積	0	0.0
③関連産業や需要先企業の集積	4	44.4
④質の高い労働力の確保	3	33.3
⑤従業員の通勤	0	0.0
⑥従業員の住宅の確保	0	0.0
⑦周辺の自然環境	0	0.0
⑧周辺の都市環境	0	0.0
⑨水・電力等資源の確保	0	0.0
⑩福岡空港に近い	1	11.1
⑪博多港に近い	1	11.1
⑫九州自動車道へのアクセスが良い	2	22.2
⑬産学官との連携	0	0.0
⑭用地価格・面積	4	44.4
⑮自治体の産業支援体制	0	0.0
⑯通信インフラの整備	0	0.0
⑰海外とのアクセス	0	0.0
⑱その他	1	11.1

N = 9

7. 事業所の新設や拡張で重視する自治体支援策（複数）	件数	構成比
①用地取得に対する助成金	6	66.7
②用地以外の設備投資に対する助成金	1	11.1
③雇用に対する助成金	2	22.2
④低金利の融資制度	2	22.2
⑤規制緩和	1	11.1
⑥税制面での優遇策	7	77.8
⑦共同利用施設（研究施設・物流施設など）の整備	2	22.2
⑧賃貸施設（レンタルオフィス・貸工場等）の整備	0	0.0
⑨公的機関による技術支援	0	0.0
⑩その他	0	0.0

N = 9

(2) 九州との連携、立地の可能性

前項で回答のあった企業に対して、ヒヤリング調査を依頼した。しかし、実際にヒヤリングに応じてもらえた企業は、回答企業のうち物流企業1社のみであった。そこで、関西・中部地域の産業動向の調査においてヒヤリングを行った有識者を介して、関西・中部企業の紹介を依頼し、半導体研磨剤のトップ企業、金型製造のトップ企業、金型製造の九州への営業所設置企業、医療バイオのベンチャー企業を含めて5社に対するヒヤリングを行った。以下に企業連携、九州・福岡の評価等を中心に概要を整理した。

研磨剤製造企業

- ・半導体研磨剤では、世界のトップである同企業は、米軍の光学系レンズの研磨をきっかけとして、ソニーのラジオのトランジスタの研磨を引き受けてから成長した企業である。
- ・現在、半導体研磨から次の戦略事業展開のための専門部署を設置し、大学との連携による新技術の開発を進めている。
- ・創業者が佐賀県出身でもあるため、九州出身の従業員が比較的多く、九州に半導体工場が集積始めた頃、進出のための検討を行った経験がある。
- ・研磨剤の製造のために大量の純水を使うため、水質の良い地域が立地の絶対条件となる。しかし、北部九州地域を調査した結果、適した場所が無かったため、現在は中部地域内で新工場を整備中である。
- ・現在新規事業を検討する中で、九州への立地も視野に入れており、半導体関連企業が集積するセミコンアイランドは、人材獲得、企業連携の面で魅力がある。
- ・自動車産業の中部と九州の連携は積極的に展開すべきであり、当社の研磨剤もエンジン内部の研磨など見えないところに大量に使用されている。

金型製造企業①

- ・韓国からの技術研修生を毎年受入れており、韓国の金型技術の進展に貢献している。当社で研修した韓国技術者は、現地でのステータスもあり、韓国産業界からの進出要請もある。
- ・金型は、設計力だけではなく、図面を見ただけで製造のイメージができるくらいの熟練技能が必要であり、地元の工業高校出身者などを採用して育成している。
- ・工作機械はアジアではまだ作れず、日本の優位性は劣っていない。日本でなければできないという部品はまだまだ多い。
- ・モノづくりが定着するためには、立地環境として交通条件は大きい。特に金型のような製品は、発注者との近接性が必要であり、中部地域は、地元だけでなく、関東、関西にもアクセスが良いという利点がある。
- ・技術はトップでも中小企業であるため、営業活動においても、交通アクセスが重要となる。九州の可能性のある企業の情報がほとんど入手できないため、そういう情報を提供してもらえると連携することも可能となる。
- ・情報入手の前段階として、こちらの製品情報を発信することも重要であるが、そういう場づくりを行政が支援することに期待する。

金型製造企業②

- ・自動車部品のプレス金型用品を製造している。米国にも現地法人を出しており、九州にも営業所を今年設置した。
- ・九州地区の顧客には、注文に応じて愛知から出荷している。九州が第2の自動車産業地域になること

は確実に見ている。

- ・当面、製造拠点を設置するほどの需要は開拓できていないが、1つの工場を設置するためには、4億円ぐらい投資が必要となるので、現地の協力工場と連携しながら対応することになる。
- ・群馬県のある企業が、最近愛知県に進出してきた。関東から九州へ陸路輸送すると到着まで2日かかるため、九州まで行かずに、関東にもアクセスが良い愛知に進出したと聞いている。
- ・金型企業は中小企業が多く、20名程度の規模だと簡単には新しい工場を作れない。部品メーカーでかつ商社のような機械工具販売企業の進出の可能性はあると思う。
- ・リフレッシュできる環境（飲み屋とか）が無いような所には進出したくない。九州の観光地的なイメージを活かした誘致を進めてはどうか。

医療バイオベンチャー

- ・大学発の成果を活用したベンチャー企業で、医療材料製造業、物づくりととらえている。
- ・研究開発の成果を生かして最終的にはモノを作らないと地域の波及効果は少ない。
- ・医療バイオの場合、治験が必要であり、それを実施してくれる病院のそばに立地することが必要である。
- ・まだ、医薬系のメーカーは、ここに立地していないのは、特区による規制緩和が実現していないためである。これから、個人向けの医療制度が変わってくれば、その地域の特色ある医療サービスが提供できるかどうかが、吸引力の違いとなる。
- ・アジアの成長により、当社製品の市場としても3年後には進出の可能性はある。関西空港までのアクセスが良くなったため、国際的なネットワークも今後は期待できる。
- ・医療サービスは、いずれは選ばれる立場になる。地域が持つ特徴的なサービスを提供していくことが必要となる。
- ・福岡の子ども病院の子どもを対象とした医療サービスなどは興味があり、医療のクラスターを作るときの特色となるのではないかと。それが医療バイオの集積を作っていく吸引力となる。

物流企業

- ・九州全域を対象として、北九州のガス生産基地から配送している。福岡ICに近いセンターに中継基地を設置している。
- ・福岡市の博多駅地区に支店を設置しているが、福岡市との関係では無く、九州全体をカバーしている。
- ・特殊製品の物流システムには、人材が重要である。タンクローリーのドライバーは、技能職ではなく、エンジニアである。
- ・もともとは、食品加工業、溶接、半導体製造に使われるガスの供給が中心であったが、近年、液体水素の需要が増加している。関西、関東では、水素生成工場を電力会社と共同で設置している。
- ・需要家への配送には、最終的に物流サービスが必要になる。企業が共同で利用できる施設などが整備されれば、効率的なサービスの提供が可能にもなるのではないかと。
- ・物流は、効率とコストの組み合わせで動いている。

○ 企業ヒヤリングによる立地・連携の課題

- ・ヒヤリング企業の各分野に共通している点は、企業立地における吸引力を何を持ってアピールするかという点である。
- ・自動車部品の金型、半導体の研磨剤、製造業の物流においても、需要家の存在が魅力であるが、そのボリュームがある程度の量でなければ、投資する判断ができないということ。また、医療バイオの

場合は、地域の特徴、すなわちどういう医療バイオのテーマに取り組もうとしているか、ということである。

- ・ もう一つは、国際的な交通ネットワーク基盤、あるいは国内各地の需要家への交通アクセス基盤である。これは、業種、製品、サービスによっていくつかの基盤が考えられるが、投資を回収する側からみれば、わざわざ進出しなくても、現地の協力企業、工場があれば、そこを活用して当面は対応できないかというのは当然のことである。その点を超えられる何か、それが地域の吸引力が何かということになる。

(3) 九州への企業立地の課題

以上のような外部からの評価、立地のための問題点の指摘に対して、既に立地している企業に対して、北部九州地域への立地の理由、評価、さらに利用している物流基盤等のアンケート調査を行った。さらに、回答のあった企業の中から数社にヒヤリング調査を行った。

○ 調査の概要

- ・ 熊本を含む北部九州地域の5県に近年立地した企業を対象に実施。
- ・ 対象業種は、自動車、半導体、倉庫・運輸、食品関係を中心とした。
- ・ 全体で146社に配布（福岡67、佐賀30、大分15、熊本32、長崎2）、回収数17社

○ 結果の概要（表6参照）

- ・ 事業内容では、自動車関連8、半導体2、船舶1、塗装1、建設1、ソフト1、ゴム1、輸送1である。
- ・ 進出理由では、取引業との近接性が12社で最も多く、次いで圏域の市場、地元の支援、という順番になっている。その次が用地の確保である。
- ・ 現地で企業活動の問題点では、必要な人材の確保が9社で最も多く、地域内の輸送コストとマーケット規模が6社となっている。その次が海外との輸送コスト・関連企業の集積、という順番にあげられている。
- ・ 仕入れ・仕向けはほとんどが九州内であり、次いで大阪以西、全国となっている。利用する物流拠点では、福岡空港、博多港、下関港、伊万里港、九州自動車道など、各社の立地場所、製品によって多岐にわたっている。
- ・ 仕入れの課題では、利用コストというのが8社、仕向けの課題では、利用コストは5社に減るが、空港・港湾までのアクセスというのが2社ずつあった。
- ・ 福岡市への要望に関しては、海外企業の情報データベースというのが5社、海外からの投資促進、海外との取引支援、海外進出情報がそれぞれ3社ずつであった。
- ・ 自由回答の項目で、外資系のソフト開発企業からの指摘では、居住コストの高さ、学校教育の水準に対する不満があげられており、技術系企業の進出のためには多様なインターナショナルスクールの設置や学校教育のレベルをもっと高くするなどの必要があると指摘がされている。

○ 調査からの示唆

- ・ 立地企業が指摘している問題点として、人材の確保に対する不満が出ている。これは、先に見た工場立地動向調査の地域選定理由の中で、九州の場合「人材の確保」への選択比率が低下したにも関わらず、やはり実際に立地してみると人材の確保が難しいという状況が生まれていることを示しており、選択理由の中で重要度は下がったものの、この点についてのフォローが重要な点と考えられる。
- ・ また、取引企業との近接性によって進出したものの、事業の安定、拡大のためには、さらなる市場、営業先を拡大していくことが求められており、福岡市への要望にも出ているように、海外企業の立地

や取引先の開拓への支援によって、九州圏域だけでなく、海外への展開を期待する企業が多いと思われる。一方、各県ではアジアに近い、アジアのゲートウェイというアピールをしながらも、実際には、海外企業との連携への取り組みは、福岡に期待していると思われ、立地企業へのフォローの点からも各県が対応すべき問題点と思われる。

表6 北部九州への立地企業アンケート結果

1. 事業内容	件数	構成比
①製造業（自動車関連）	8	47.1
②製造業（半導体関連）	2	11.8
③製造業（食品関連）	0	0.0
④製造業（上記以外）	2	11.8
⑤卸売関連業	1	5.9
⑥倉庫業	0	0.0
⑦輸送業	1	5.9
⑧その他	3	17.6

N= 17

2. 北部九州への進出理由（複数）	件数	構成比
①アジアとの物流コストが安いこと	1	5.9
②西日本・九州圏域の市場を目的として	6	35.3
③取引企業と近接していること	12	70.6
④原材料等の調達コストが安いこと	0	0.0
⑤十分な用地、拡張面積が確保できた	4	23.5
⑥設備投資を抑えるため	1	5.9
⑦必要な人材を確保するのが容易	1	5.9
⑧行政の助成金・補助金	2	11.8
⑨課税の免除、低減の制度	2	11.8
⑩地元の熱心な誘致、サポート関係する	5	29.4
⑪多様な関連産業が集積していること	1	5.9
⑫大学との密接な連携が可能なこと	0	0.0
⑬都市基盤が整備されていること	0	0.0
⑭その他	3	17.6

N= 17

3. 現在地での企業活動の問題点（3つまで）	件数	構成比
①九州内の輸送のコスト・利便性	6	35.3
②関東・関西等の国内輸送のコスト・利便性	3	17.6
③海外との輸送のコスト・利便性	5	29.4
④取引企業、関連企業の集積	5	29.4
⑤必要な人材の確保、人材の定着	9	52.9
⑥九州地域のマーケット規模	6	35.3
⑦用地の規模、拡張の余地	1	5.9
⑧自治体のフォロー・サポート	1	5.9
⑨その他	2	11.8

N= 17

7. 福岡市への対東アジアとのビジネス拡大に関する要望	件数	構成比
①海外製品の福岡での見本市開催	1	8.3
②海外企業情報のデータベースサービス	5	41.7
③海外企業の投資・進出の促進	3	25.0
④海外の立地企業との取引支援	3	25.0
⑤海外進出のための情報提供	3	25.0
⑥中国等との橋渡しとなる人材情報	0	0.0
⑦地元大学の留学生等の人材紹介	1	8.3
⑧文化、人材交流の支援	1	8.3
⑨アジアとの物流基盤の拡充	2	16.7
⑩その他	4	33.3

N= 12

4. 主な仕入先・仕向先（3つまで）					
【主な仕入先】		件数	構成比	【主な仕向先】	
①九州	11	64.7	①九州	13	76.5
②大阪以西	5	29.4	②大阪以西	5	29.4
③全国	5	29.4	③全国	3	17.6
④欧米	0	0.0	④欧米	0	0.0
⑤中国	2	11.8	⑤中国	0	0.0
⑥韓国	3	17.6	⑥韓国	1	5.9
⑦台湾	0	0.0	⑦台湾	1	5.9
⑧香港	0	0.0	⑧香港	0	0.0
⑨他のアジア地域	1	5.9	⑨他のアジア地域	2	11.8
⑩その他	2	11.8	⑩その他	1	5.9

N= 17

N= 17

5. 仕入、仕向に主に利用する物流拠点（複数）					
【仕入利用】		件数	構成比	【仕向利用】	
①福岡空港	3	21.4	①福岡空港	3	25.0
②北九州空港	0	0.0	②北九州空港	0	0.0
③佐賀空港	0	0.0	③佐賀空港	0	0.0
④長崎空港	0	0.0	④長崎空港	0	0.0
⑤熊本空港	1	7.1	⑤熊本空港	1	8.3
⑥大分空港	0	0.0	⑥大分空港	0	0.0
⑦博多港	3	21.4	⑦博多港	2	16.7
⑧北九州港	0	0.0	⑧北九州港	0	0.0
⑨下関港	2	14.3	⑨下関	1	8.3
⑩伊万里港	0	0.0	⑩伊万里港	1	8.3
⑪長崎港	0	0.0	⑪長崎港	0	0.0
⑫熊本港	0	0.0	⑫熊本港	0	0.0
⑬大分港	0	0.0	⑬大分港	0	0.0
⑭九州自動車道	3	21.4	⑭九州自動車道	4	33.3
⑮福岡ターミナル	1	7.1	⑮福岡ターミナル	0	0.0
⑯北九州ターミナル	0	0.0	⑯北九州ターミナル	0	0.0
⑰鳥栖ターミナル	1	7.1	⑰鳥栖ターミナル	0	0.0
⑱その他	6	42.9	⑱その他	5	41.7

N= 14

N= 12

6. 空港、港湾の利用の問題（複数）					
【仕入利用】		件数	構成比	【仕向利用】	
①利用コストの低減	8	72.7	①利用コストの低減	5	62.5
②手続き時間の短縮	2	18.2	②手続き時間の短縮	1	12.5
③航路便数の増加	2	18.2	③航路便数の増加	1	12.5
④国内との航路の追加	0	0.0	④国内との航路の追加	0	0.0
⑤海外との航路の追加	1	9.1	⑤海外との航路の追加	1	12.5
⑥空港・港湾アクセス	1	9.1	⑥空港・港湾アクセス	2	25.0
⑦その他	1	9.1	⑦その他	2	25.0

N= 11

N= 8

第5章 産業集積形成モデルと福岡市の役割

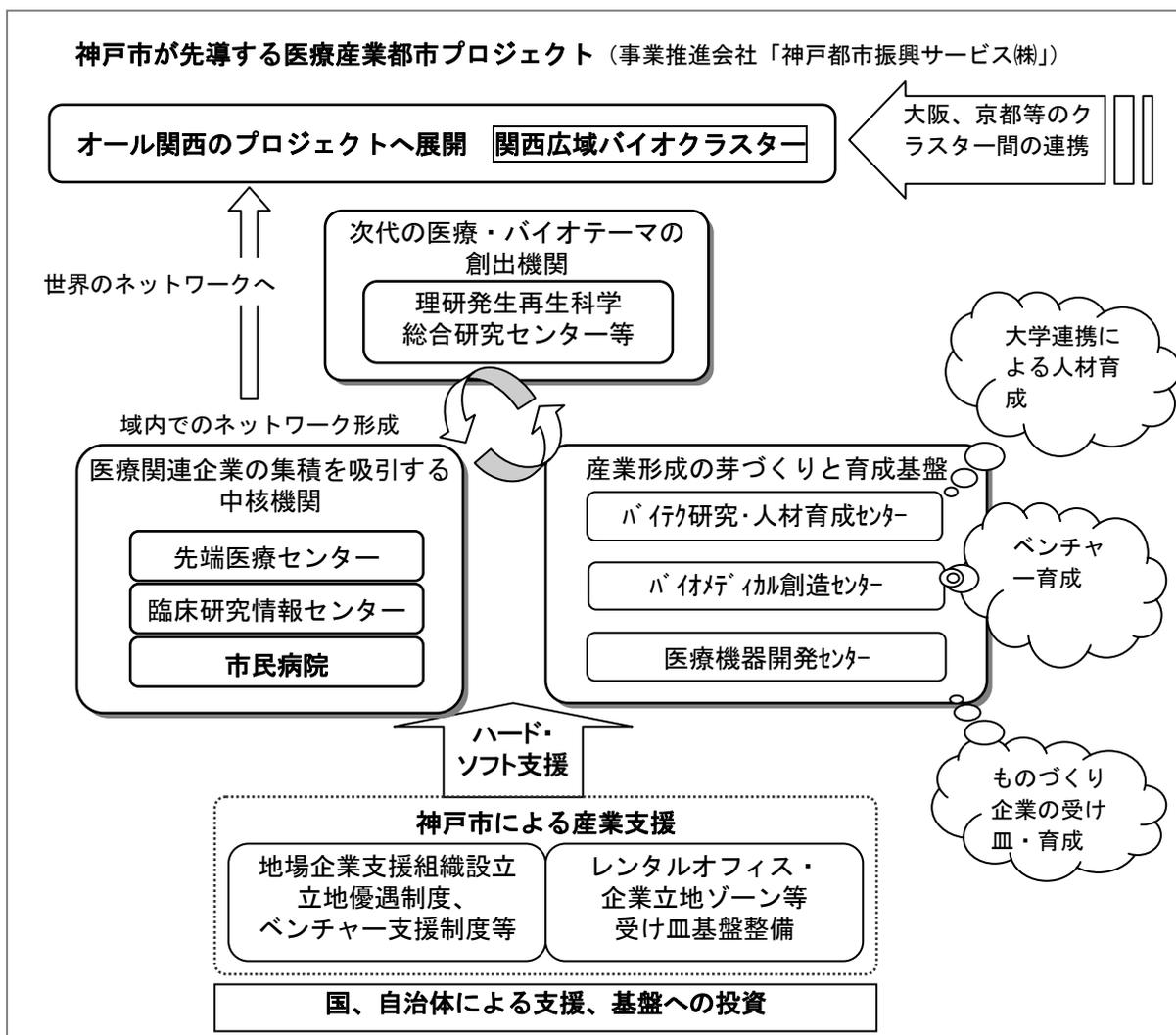
この章では、第2章で示した関西、中部の産業集積形成の特徴について、神戸市、名古屋市などの大都市が担ってきた役割、活動を中心として整理を行い、この役割を福岡市が担うとした場合にどういう役割を果たせるかという点を検討する。また、中部地域のヒヤリングにおいて紹介された「環境」をテーマに欧州の環境モデル都市となっているウィーン市の「エコ・ビジネスプラン・ウィーン (The EcoBusinessPlan Vienna)」のケースについても整理した。

(1) 関西・中部地域等に見る産業集積モデル

① 関西のバイオクラスターを先導している「神戸医療産業都市」の集積形成モデル

- ・神戸市は、震災後の神戸復興のプロジェクトとして、平成10年に提唱された「医療産業都市」づくりに平成11年から着手した。
- ・理化学研究所の発生・再生化学研究センターの誘致、先端医療センター（神戸市）、臨床研究情報センター（国・神戸市）、バイオメディカルセンター創造センター（神戸市）など、再生医療科学分野をテーマとして、基礎研究から病院・臨床までの各機能をこの地区へ集積させている。

図20 神戸市が先導する医療産業都市プロジェクト



- ・ 特に、大学との連携による人材育成機能、共同研究機能の受け皿として、大学のサテライト施設の誘致によるベンチャー創出促進、また、先端医療に求められる医薬材料のサプライヤーの受け皿となるオフィス施設などの整備を国等の事業を活用して進めてきた。その結果、2006年には93社の企業集積、うち外資系14社がこの地区に立地している。

○ 新規事業の創出を担う事業推進会社

- ・ 先端医療センター等の中核機能の整備推進を担ったのは神戸都市振興サービス(株)であり、神戸新交通(株)（ポートライナー・六甲ライナーの運営）の子会社「新交通サービス(株)」が前身である。
- ・ この法人が、神戸医療産業都市構想で提案された医療・健康・福祉関連分野などにおける新規事業の創出を推進するための研究開発施設等の建設賃貸、医療機器、実験機器等のリース業務を行っており、研究開発推進のサポート業務の中心となっている。

○ 地場企業との連携、ベンチャーの創出

- ・ 第2章でも記述したように、この地区の集積吸引力となったのは、先端医療センターにおける医療機器、医薬品等の臨床研究の場に近接していること、大学研究者との密な交流ができる場の魅力と指摘されている。
- ・ また、神戸市には、大阪市や名古屋市と同様にモノづくり産業の伝統と集積が存在しており、地場の中小企業の多くは、鉄鋼・造船・家電等の大企業との連携によってその技術を蓄積してきた。
- ・ そこで、医療産業都市では、地場企業の医療機器等の開発への参画を進めるためのシステムとして、医療用機器開発研究会を機械金属企業を中心として32社でスタートしている（平成11年当時）。
- ・ また、医療関連産業に特化したベンチャーファンドの組成など、総合的な地域サポートの体制づくりも行われている。

○ 国際的なネットワークへのアクセス

- ・ 九州の産業クラスターだけでなく、各地の産業クラスターの次期の戦略として、国際競争力の獲得が掲げられ、国際的なネットワークづくりへの取り組みが進められようとしている。
- ・ とくに、医療バイオに関しては、日本は欧米よりも遅れていると言われ、世界の情報・マーケットへの容易なアクセスが求められている。
- ・ この医療産業都市と隣接する南地区に神戸空港が開港され、関西空港とのアクセスが良くなったことで、国際ネットワークへのアクセス性も向上した。

○ 次代のテーマへの提案によるプロジェクト展開

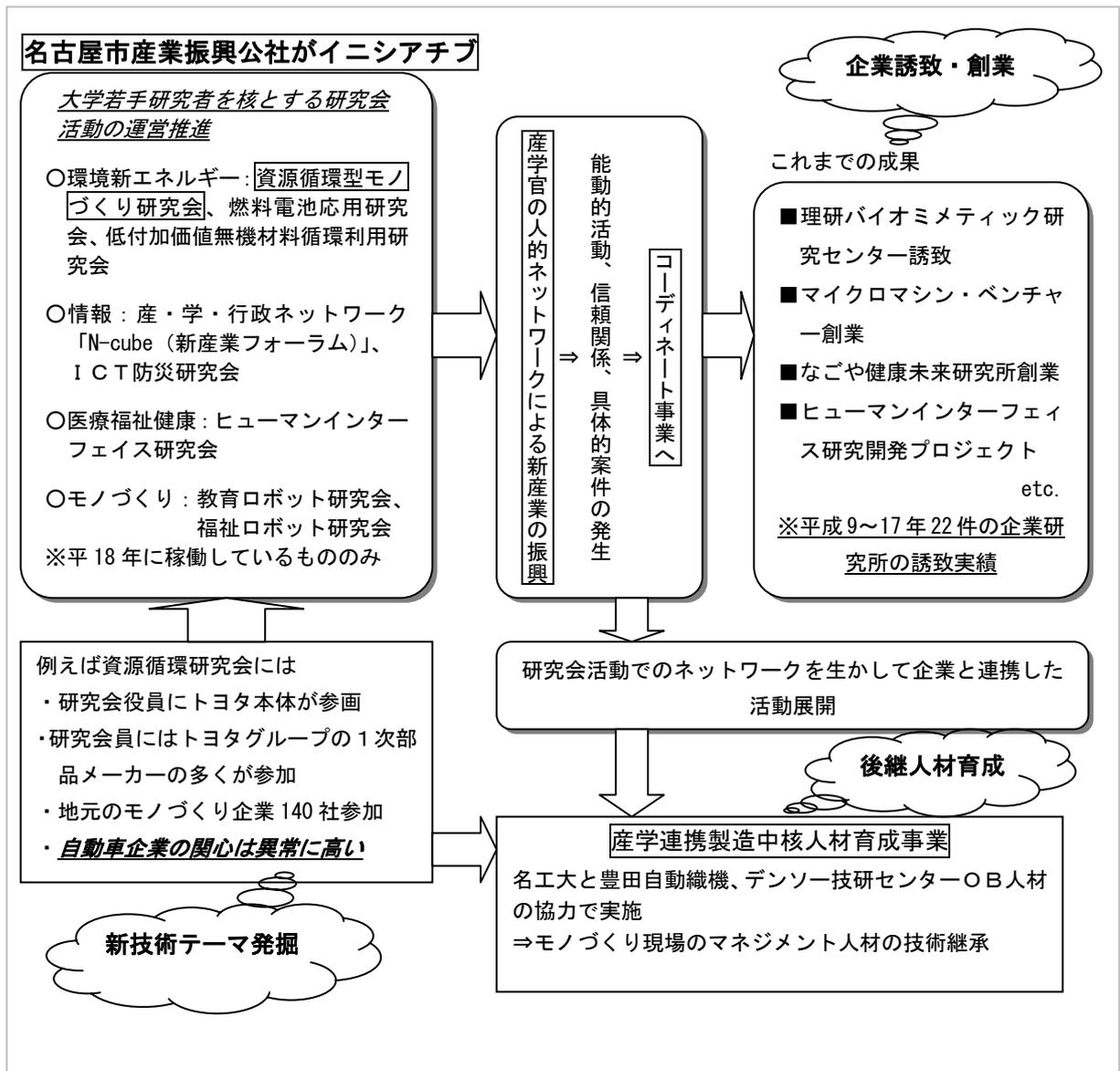
- ・ この神戸クラスターの場合は、大阪や京都などの歴史的な資源、集積を生かしたクラスター成立の背景とは異なり、人工的に形成されているクラスターではあるが、次代の新しいテーマを軸に、産業の集積を図ろうとするものである。
- ・ 東京湾岸のゲノムベイ構想の中での、横浜市プロジェクト（ここも理研の研究センターが中核機関となっている）と同様に、新たなテーマの提案、その中核となる機関の設置、大学との連携、周辺への関連研究機能、関連産業の集積形成の受け皿づくり等、ほとんど同じ手法でプロジェクトの展開が行われている。

② 中部の名古屋市等（産業振興公社）が主導して取り組む産業活性化モデル

○ 地域の資源を生かす

- ・名古屋市の産業振興を担当する公社は、地元の大学若手研究者と地元企業の出会いの場づくりを行い、地域産業の活性化を目的に、様々なテーマでの研究会の運営を平成2年から行っている。
- ・名古屋市では、モノづくり産業が都市の活力に欠かせないインフラとし、地場企業の育成とテーマの発掘・形成を目的として、産学官の密な連携のもとで、新たなプロジェクトの立ち上げなどに取り組んできた。
- ・この研究会活動による成果として、平成9～17年までの間に22件の研究所・企業誘致の実績をあげるなど、産学官のネットワークを生かした企業の創出・誘致システムが構築された。
- ・東海モノづくり創出クラスターの推進においても、このネットワーク活動がきっかけ、活動の基盤となって進められている。
- ・中部地域の基幹産業の一つである自動車産業との連携においては、「環境」「資源循環」をテーマとした研究会を立ち上げ、自動車産業にかかわらず多くのモノづくり企業の参画を得ている。

図 21 名古屋市産業振興公社がイニシアチブ



○ 地域技術の継承、中小企業人材の育成

- ・ 中部地域では、2007年問題の解決方策の一つとして、地場中小企業の人材育成、あるいは技術の継承を目的として、経産省の「産学連携中核人材育成事業」によるプロジェクトを開始している。
- ・ 自動車関連企業を含めて、地場の中小企業に、自動車メーカー（一次部品企業含めた）に蓄積されてきた生産管理技術のマネジメント（生産現場の管理、人材育成など）のノウハウを伝授し、次代の人材育成を進めることを目的として実施されている。
- ・ このプロジェクトによる産学連携への取り組みもこの研究会活動の成果の一つであり、信頼できる人的ネットワークの資源が活用されている。

○ 大都市の持つ大学・人材育成機能との連携

- ・ 大都市が持つ産業資源（企業人材、技術人材）と大学の知的資源、若手研究者などとの出会い、交流を意図的に作り上げ、次代のテーマの議論や、企業の課題をあからさまにするためには、長い年月による信頼関係が必要であり、交流の機会提供だけでなく、能動的に仕掛けていく姿勢が必要とされている。
- ・ とくに、都市に立地する大学の若手研究者などとの交流を早い段階から進めることで、研究者のテーマへの影響、企業との密接な連携づくりにも効果があり、将来の産学連携プロジェクトの種まきが行われている。

③ 環境をテーマにしたエコビジネスプラン (The EcoBusinessPlan Vienna)

「ウィーンモデル」

福岡都市圏では、高速道路ネットワーク整備、博多港、福岡空港などの国際物流機能の拡充により、物流関連の産業集積が高まりつつある。また、福岡都市圏から県南部地域へとこれらの企業立地は拡大してきており、福岡から佐賀、熊本に至る高速道路を軸として、広域物流機能の立地が進んでいる。

一方、製造業を中心に環境負荷の低減、資源循環などへの取り組みが進められてきたが、CO₂の削減、環境の保全、資源の再利用等は全産業界、かつ地域社会において取り組むべき重要なテーマとなっている。

周知のようにEUでは、石油、原子力への依存を抑えるために新エネルギー開発への取り組みや、自動車の燃費規制の水準を高く設定するなど、持続的な社会の発展、地球環境保全のための様々な規制、指導に取り組んでいる。このような環境政策においては世界をリードしているEUにおいて注目されているのが、「ウィーンモデル」と言われる環境保護と企業の持続的発展を両立させる地域政策である。

ここでは、そのモデルの取り組みの概要を紹介し、「環境」を切り口として地域産業の集積、発展の可能性について整理する。

○ 地域の環境を守ることが企業の利益になる

- ・ このプランは、企業が取り組むことで、環境と企業の両方のためになる環境マネジメント実践であり、「green and clean」の利益を生み出すだけでなく、企業各社が高品質で、実質の利益を獲得することを目的として取り組まれている。
- ・ 国際機関の本部が集積するウィーンでは、オゾン層保護のための国際的な対策の枠組みを定めたウィーン条約が、1985年に採択され、1988年発効されるなど、地球環境保全への取り組みの先進的な都市でもあり、地域の企業を巻き込んだ環境マネジメントシステムの確立をプランの目標として、1998年から取り組みを始められた。

○ 世界の評価の高いプログラム

- ・ 国内70市のうち24市がプログラムに参加、実践されており、9千件以上の環境整備計画と実践、約500企業が参加している。これまでの事業により、企業は約3千万ユーロの利益を獲得したと言われる。
- ・ 2004年には、オーストリアの5つの連邦の州と協力を開始し、さらにEU全体でのプログラム実施のためEU委員会による基金も造成されている。
- ・ アテネ（ギリシア）やチェンナイ（インド）においても、このプログラムをモデルとして、都市自身のプランの開発に着手している。国連Habitatでは、世界的な持続性の高いプロジェクトの一つとしてこのプランが支持されている。

○ コンサルタントによる提供サービス

- ・ 地域内外の企業の環境マネジメントへの取り組みを促進するため、このネットワーク組織に参加する技術コンサルタントは、次のようなステップによって企業への取り組みを支援している。
- ・ また活動資金は、基本的には行政の直営によるシステムであるが、市行政、EU委員会などの公的機関、参加企業の参加費により財源が確保され、コンサルタントへの報酬が支払われる。

【ステージ1】：コンサルタントは、省資源の可能性と、環境上の弱点を検出するために企業と共に環境健康診断を実施。

【ステージ2】：企業経営者がプログラムに参加、適当なコンサルタントによるプログラムを選択。

【ステージ3】：コンサルタントのアドバイスにより、企業は、環境整備計画を発展させ実施。委員会による評価、データベースへの登録。

○ 持続可能な業務管理のためのプログラム

- ・ 企業の多様性を考慮に入れ、大企業から中小零細企業向けにさまざまな異なったプログラムモジュールが提供されている。
- ・ 共通しているのは効率的で経済的なマネジメント手法を適用することにより、持続性を促進することであり、以下の5つの異なったモジュールによりコンサルタントからサービスが提供される。

参考 エコビジネスプラン「ウィーンモデル」(The EcoBusinessPlan Vienna) の概要

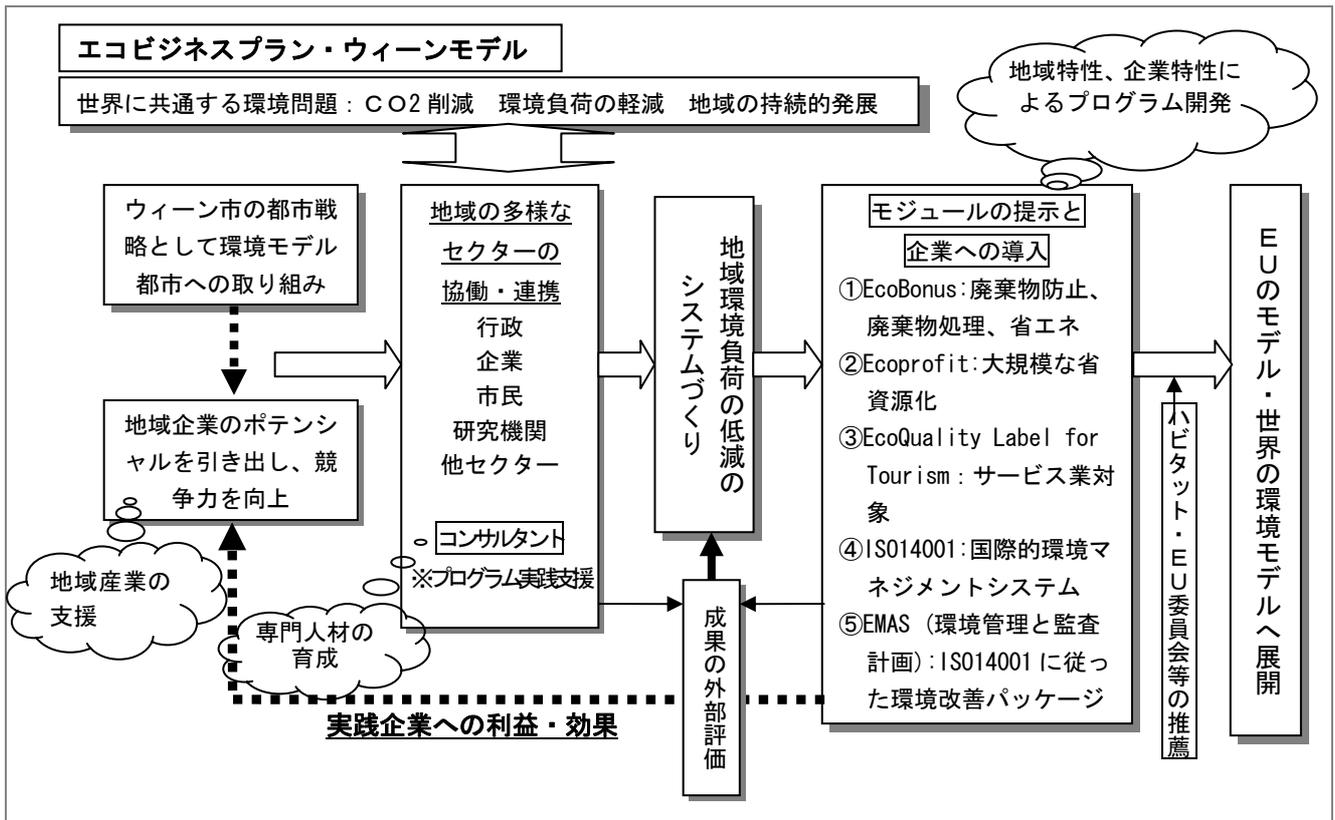
プランの目的

- ・ 統合的な環境保護戦略により経済活動の不利な環境影響の減少
- ・ 資源のより効率的な利用により、ウィーンでのビジネス競争力の向上と中期的な雇用の安定維持
- ・ 市行政と企業との協働によるアドバイス組織の強化と市の持続的な発展に貢献
- ・ 国内だけでなく、海外の都市行政、企業との情報交換プログラムを支援、環境保護の努力を国内外へ拡大する活動の支援
- ・ 資源の枯渇と環境破壊による経済成長への影響を低下させること

プログラムの5つの提供モジュールとサービス

- ①EcoBonus:最大50人の従業員とのビジネスを対象;廃棄物防止、廃棄物処理、省エネ、および気候保護によって、活動コストを低減、環境を保全する。
- ②Ecoprofit:大規模な省資源化を目的とする製造会社を対象;資源投入の材料の効率的な使用、生産過程と廃棄物防止の最適化。
- ③EcoQuality Label for Tourism : サービス業を対象;洗浄剤、廃棄物防止、廃棄物分離の経済的、効率的な使用をターゲットに、同時に暖房コストの減少。
- ④ISO14001: 環境保護政策の国際的な環境マネジメントシステム;企業はシステム導入の際にサポートを受け、環境負荷の大きい排出物、汚染物質の自動測定と低減のための機器を導入。
- ⑤EMAS (Environmental Management and Audit Scheme 環境管理と監査計画):企業のISO14001規格に従った環境マネジメントシステムの導入等の環境改善事業パッケージ。
- ⑥Sustainable Development Project (持続可能な開発プロジェクト):経済効率が高く、環境面でも社会的にバランスの取れている持続可能な手法による中小企業の支援。プロセスをレポートにも記録。
- ⑦Pilot Project on Sustainable Products and Service (持続可能な製品とサービスに関する試験計画): 企業の製品とサービスの潜在的改良のために分析。新しいアプローチが企業、顧客、環境に貢献。
- ⑧中小零細企業向け: ④ISO14001規格か、⑤EMASに沿った国際的基準の環境マネジメントシステムの開発を支援。

図 22 エコビジネスプラン・ウィーンモデル



○ エコビジネスクラブによる技術の普及

- ・ プログラムを実践した企業やこれから参入しようという企業などに対して、環境ビジネス創出、実践のためのフォローアップ、サポートのための情報プラットフォームであるエコビジネスクラブを通じて、参加メンバーは、環境への新しい取り組み、開発手法の最新情報を得ることができる。

○ エコビジネスプランによる効果、利益

- ・ 1998年の開始以来、2005年までの効果は次のように測定されている。
 - 固形廃棄物発生量の10万9300トンの減少
 - 有害廃棄物の1,214トンの減少
 - 1億3870万kWhの省エネ効果（46千世帯のウィーンの家的一年分のエネルギー消費に等しい）
 - 4万2766トンのCO2発生量削減
 - 総輸送距離数の6730万キロメートルの減少
 - 132万m3の飲料水消費の減少
 - 参加企業の利益として、3千万ユーロのコスト削減

○ 多様な立場からの参加機関

- ・ このプランを実行する組織の主要な参加者は、市行政部門以下の通りであり、市行政、州機関、教育機関、商工会議所、ベンチャー支援機関等、多様な活動組織が参加している。

Vienna Economic Chamber、WIFI Vienna (Institute for the Promotion of the Economy)
 Ministry for Agriculture, Forestry, Environment and Water Management

AK Wien (Vienna Labour Chamber), ÖGB (Austrian Trade Unions Federation)
WWFF (Vienna Business Promotion Fund),
Municipal Department 36 – Senior experts for the industrial code
Municipal District Offices (local authority for business procedures)

○ **ウィーン市の環境賞表彰制度の実施**

- ・ このビジネスプランに参加した企業に対しては、新しいモジュール開発へ貢献したプログラム実施の企業を対象として、ウィーン市による Environmental Award への申請と受賞の機会が与えられ、データベースへの登録のみならず、広く活動成果が周知される仕組みを有している。

○ **多様な地域の企業が参画可能、かつ環境負荷の低減と企業の利益を創出**

- ・ このプログラムの大きな特徴は、環境負荷低減が同時に企業の利益に貢献すること、この両方の課題を解決する実践的な活動を導入し、継続するところにある。
- ・ これが国連ハビタットによるベストプラクティスとして評価され、欧州だけでなくアジアへにおいても導入する都市が現れている。先端的技術というだけでなく、先端的な取り組みを地域企業が取り組むことによって既存企業の活性化だけでなく、対事業所の専門サービスコンサルタントの集積により新たなビジネス機会の創出にも貢献しているものと考えられる。

(2) 産業集積モデルにみる福岡市の役割

前項の関西・中部地域等にみる3つの集積形成モデルの特徴は次のように整理することができる。

○ 再生医療に取り組む神戸クラスター

次代の科学技術テーマを目標として、関西地域の大学の研究ポテンシャルを生かして、大学の先端研究を産業集積のテーマとして取り組む。さらに、テーマの先端を行く中核機関とその成果を地域産業、公共の福祉へ還元する機能の配置により、これを吸引力として関連する産業集積形成を図る。

⇒ 先端科学技術テーマの設定とコア機能の展開によって集積形成

○ 環境マネジメント実践プログラムを提供するウィーンモデル

世界が要請する地球環境の維持のため問題解決を理念として、企業、行政、市民など地域ぐるみでこのテーマへの取り組みを進める。そのため地域の産学公民のネットワークを活用しながら、参加する大小の地域企業の利益にも貢献する仕組みづくりを行い、環境ビジネスの創出を図る。

⇒ 地域及び地域企業に共通する環境問題をテーマとしてビジネス集積形成

○ 人的ネットワークを生かした産業創出を進める中部方式

大学、企業、自治体の人的つながりの中から、企業や社会が求めるテーマの探索、テーマによるコンソーシアムを形成し、事業化を図る地域連携システムを展開。多様な連携を仕掛け、支援する中核となるコーディネート機能を核とし、新たな研究開発、起業化による産業集積形成を図る。

⇒ 地域ネットワークづくりとテーマ形成によって集積形成

以上の3つの集積形成モデルについて、北部九州地域についても、①半導体クラスター、②環境・リサイクルクラスター、③自動車関連産業の3分野を対象として、福岡市の知的資源（大学、産業、支援機能、市民等）や都市基盤を活用しながら、福岡市が担う役割と、課題を整理する。

① 半導体クラスター

- ・ シリコンアイランドと呼ばれるように関連産業の集積が存在している。次期の新発展戦略で示されているのは、「世界との競争・アライアンスの構築」、「世界的な知名度の獲得」、「自動車産業、医療、バイオなど新たな分野での商品開発」等があげられている。
- ・ このため、大学等の研究能力の向上、世界的な人材育成拠点の形成が課題とされている。

○ 福岡市の役割

- ・ 福岡市ももち地区は、大学、企業、行政、支援機関が集積する半導体クラスターの中核地区である。この集積・ポテンシャルを生かし、福岡市が目指すアジアビジネス交流拠点の実現に向けた機能の強化が期待される。
- ・ 具体的には、国際交通・物流基盤の拡充により、世界・アジアとのビジネス交流機能を強化すること、大学集積を生かした留学生を始めとするアジアの人材育成機能の拡充、世界市場における新分野の商品開発を促進・支援体制等の機能充実という3点が考えられる。
- ・ ももち地区ではシステムLSI研究開発関連、半導体関連企業等の集積が進んでいるが、関連集積の拡大と新たな機能の展開に向けて、新拠点のあり方を早期に検討していく必要がある。九州大学学術研究都市地区、博多駅等都心地区、アイランドシティ地区など都市機能の展開や高度化の動きを視野に入れた検討が必要である。

○ ビジネス交流機能の強化

- ・ 北部九州の半導体関連産業は、高速道路沿道を中心に立地しているが、近年、その受け皿となる立地適地が広域化している。しかし、立地の広域化によって九州全体への波及が期待され、西九州地域や東九州地域など、域内の高速交通網整備の促進が求められている。
- ・ また、地域内の物流、人流を支える基盤整備と同時に、国内外の交流を支える港湾・空港機能の拡充により、国内外とのビジネス交流が促進されると期待され、北部九州に立地する企業の要望も大きい。これら、国内外のビジネス交流のゲートとして、福岡市の港湾、空港が果たしている役割は大きく、港湾、空港の利便性の向上が求められている。

○ 人材育成機能の拡充

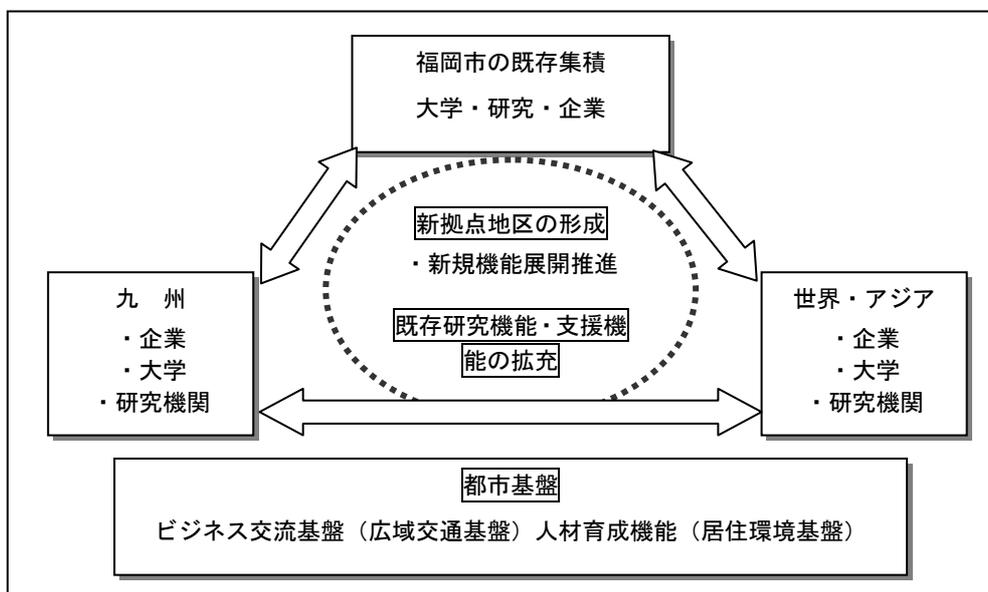
- ・ アジアの人材育成機能に関しては、海外高度人材育成機能の拡充と定着のための居住環境整備が求められる。
- ・ 外資企業のアンケート回答の要望においても、従業員の居住コストの低減、子弟の教育環境の充実などが必要と指摘されており、海外企業の立地促進においても、交流基盤と同様に受入環境の拡充への期待が大きい。
- ・ また、中国・韓国等アジア企業とのビジネス交流を拡大していくためには、アジア地域からの留学生を活用することによって、円滑なビジネスの展開だけでなく、異文化との交流による新たな発想や新商品の開発なども期待される。

○ 新分野の商品開発への支援

- ・ 新分野の開拓、新商品開発においては、中部モデルに見られるように、新テーマの探索、形成、そして事業化コーディネート等の機能拡充が求められる。

- ・ 北部九州地域においては、半導体産業と他の分野、例えば自動車産業、ナノテク、バイオなどが、広域の地域に立地しており、これらの多様な産業分野、研究分野間の連携を広域的に支援する機能の役割が重要である。
- ・ そのため、福岡市においては、半導体クラスターのネットワーク推進組織や関係機関との機能分担を図りながら、福岡市の持つ関連研究機関、連携活動団体（I S I T、エレコン交流会等）の機能拡充を図り、新たなテーマの形成や事業化支援に特化した支援活動を行うなど、半導体クラスターの新規展開を促進するネットワークづくりを進めていくことが求められる。
- ・ 特に、近年立地が進んでいる自動車産業分野において、モノづくり企業間の連携だけでなく、物流関係（ロジスティックの新システムの開発、等）、ソフトウェア開発（車載システムLSI開発、等）、対事業所サービス企業（設計・デザイン、環境ビジネス、等）など、福岡地域に立地する特色のある産業とのネットワークづくりによる新規機能の展開を推進していくことが求められる。

図 23 半導体クラスターにおける福岡市の役割



② 環境・リサイクルクラスター

- ・ 九州地域の環境・リサイクル産業クラスターにおいては、次代の戦略として、世界における環境・リサイクル先進拠点を目標として掲げ、ビジネスサポートの強化、需要創出・商品・システムの高度化、戦略分野の抽出とビジネス化、国際ビジネス創出・拡大が課題とされている。
- ・ ビジネスの可能性として、産業別の国内総生産をみると、1970年、製造業36%、卸小売14.4%、サービス業9.6%であったが、2004年には、製造業21%、卸小売13.5%、サービス業21%となり、商業・サービス分野がかつての製造業に匹敵するシェアを占めるに至っている。
- ・ 福岡市の産業構造は、食品加工産業、印刷業などを除き、製造業の集積は少なく、商業・サービス産業の集積が著しく高い都市であり、成長する商業・サービス業分野における環境ビジネスの市場形成が期待される。

○ 中小企業版環境マネジメントシステム「エコアクション21」

- ・ 全国の中小企業を対象として、環境マネジメントへの取り組みは、すでに(財)地球環境戦略研究機関(1998年神奈川県葉山町設置)が推進する「エコアクション21(EA21)」が、提案し実践されており、北九州市に同機関の事務所が設置されている。
- ・ この「EA21」は、国際規格ISO14001をベースとして、中小企業向けの認証システムとして導入されたもので、全国に1千社以上の認証登録があり、九州には約1割の事業者が登録している。
- ・ 同システムのメリットとしては、簡易なマネジメントシステム、光熱水費などの削減効果、審査・認証登録料の安さ、レポート公表によるPRなどが言われているが、デメリットとして、国際取引には通用しない、認知度がまだ低い、などの指摘がされている。
- ・ 福岡市においては、この認証事業者に対して、社会貢献企業の優遇制度の対象とし、入札への優先指名を行うなど、認証事業者の拡大に努めているが、メリットを期待できる対象事業分野は広くない。

○ 福岡市と北九州市の連携

- ・ 上記の既存システムの実践を踏まえ、商業・サービス業集積の高い福岡市において、環境ビジネスの創出による新たな産業集積の形成に向けた福岡市の役割を検討する。
- ・ 前項にあげた環境ビジネス創出のモデル「ウィーンモデル」は、地域企業における環境負荷低減と企業利益の獲得を同時に実現しようというものであり、将来は、欧州から世界へ拡大していくことが予想され、既にインドにおいても導入が進められている。
- ・ このモデルのもう一つの特徴は、環境ビジネスが主に対象としてきた製造業だけでなく、サービス産業も含めて対象としている点である。
- ・ また、「EA21」と異なるのは、導入のモデルとなるプログラムが示されることにより、中小零細事業所におけるシステム導入のコストや実際に生まれる利益などが理解しやすいという点が考えられる。
- ・ この「ウィーンモデル」は、既に国連ハビタットの推奨するベストプラクティスとして位置づけられており、福岡市にはハビタットのアジア拠点とエコアクション21地域事務局が立地し、北九州市には、地球環境戦略研究機関の北九州事務所が立地しており、これらの連携によって、新たな環境ビジネス交流地域の形成と関連産業の集積形成が期待される。

○ 福岡市の役割

- ・ エコアクション21地域事務局が持つ人材、ノウハウを生かして、環境マネジメントシステムの導入の効果を発信すると同時に、実践モデルのデータベース化、モデルプログラムの提示等により、地域の中小企業が導入しやすい方策を検討する必要があり、福岡市の有する都市機能、産業ストックの活用によって推進する。

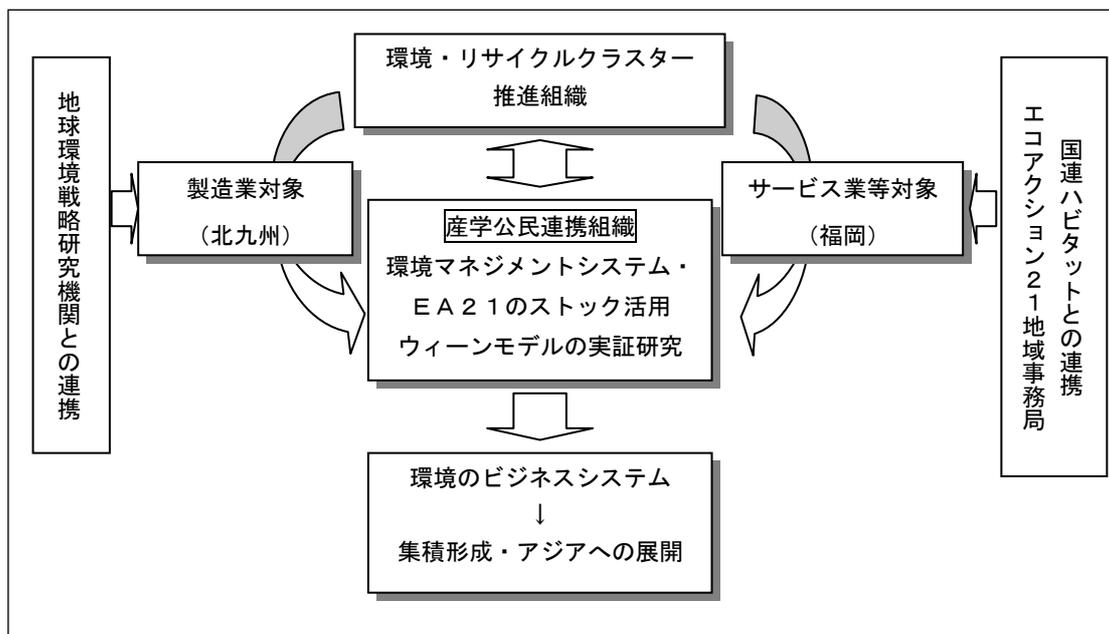
○ 産学公民の検討の場

- ・ 「ウィーンモデル」の実証研究や環境マネジメントシステムを導入した企業の研究により、環境ビジネスの可能性を検証する場を設置する。
- ・ 福岡市だけでなく、国内外を対象として、産学公民による研究の場を既存の支援機関等と協力連携しながら設置することが必要である。
- ・ さらに、製造業、運輸倉庫業、商業、サービス業など、産業分野によって異なるシステム導入の方法、効果など、マネジメントシステムの実証モデルの研究を行い、導入から維持運営までの情報を蓄積するとともに、それらの指導人材の育成とノウハウの蓄積を進めていくことが必要と考えられる。

○ 環境ビジネス推進会議の設置

- ・ 上記の活動を推進する広域ネットワークとして、既存の関係機関を事務局として、「(仮称) 環境ビジネス推進会議」を産学公民で設置し、環境マネジメントシステムの実績を生かしながら、ビジネス創出へのネットワークづくりを進めていく。
- ・ 将来は、環境ビジネス関連の情報提供、起業化支援、コンサルティング事業などを担う対事業所サービス企業の集積形成が期待される。

図 24 環境・リサイクル産業クラスターにおける福岡市の役割



③ 自動車関連産業

- ・ 北部九州地域を中心として自動車セットメーカー、一次部品企業の集積が進んでおり、九州での150万台生産も目前に控えていると言われる。
- ・ 生産台数100万台を越えた時期から徐々に部品サプライ企業の進出が進んでおり、部品の域内調達率7割が、現在の自動車業界の目標として掲げられている。
- ・ 中部地域では、すでに自動車を製造するコスト削減への取り組みだけでなく、燃費や新エネルギー導入等、様々な環境に関する部品、自動車の制御システムの統一など技術課題への取り組みも進められている。
- ・ また、ポスト自動車産業へのテーマとして、次世代航空輸送機の研究開発など、中国、アジアの経済成長を視野に、アジアの大移動時代における輸送システムへの取り組みも進められていると言われる。
- ・ 九州地域においては、自動車メーカー4社の立地により、部品関係だけでなく、すでに福岡市には自動車関連の設計・デザイン企業の立地も見られる。
- ・ しかし、大半の部品関係の設計・デザインは、中部・関東・関西の本社部門において行われており、九州独自の車種生産の拡充によって地場への企画設計デザインの機能立地が期待されている。
- ・ また、今後の自動車生産においては、生体工学や医学分野との連携による研究技術開発、商品開発などが求められてきており、今後は多様な分野との連携が求められている。

○ 福岡市の役割

- ・ 自動車生産技術の高度化に向けて、分野を超えた連携が今後は拡大することが予想され、これを推進していくため、福岡市が持つ大学や関連研究の集積を活用し、それぞれの分野の人的情報、技術情報に接する機会・場を提供していくことが求められる。

○ テーマ探索・形成を仕掛ける組織づくり

- ・ すでに行われている地場企業の自動車産業への参入に向けた研究会や交流活動だけでなく、大学、研究機関等との交流機会を提供していくことによって、自動車生産・部品生産の川上の分野の強化を図っていくことが求められる。
- ・ そのため、中部方式に倣い、大学若手研究者を軸として、未来の産業技術のテーマの探索、テーマ形成の場を提供し、新たな分野の開拓を仕掛けていくための組織を既存の組織等の活用を含めて、検討する必要がある。

○ 企業立地への動機付けのためのビジョンの提示

- ・ 地域がどういう産業の形成を目指しているのかという、地域ビジョンを提示することは、域外企業が立地を選定する際に、最初の動機付けとして重要であるという指摘がされた。
- ・ したがって、テーマ形成活動の情報発信は、既に立地している企業だけでなく、新たに立地を検討している企業などに対する情報提供により、地域の産業ビジョンの提示と立地検討の動機付けへの効果が期待される。
- ・ また、大学等での教育研究のビジョンは、企業が今求める優秀な人材が確保できるかどうかだけでなく、次代の産業をリードしていく人材の確保、研究開発との連携を期待を生むものであり、これらのビジョンの情報発信も必要である。

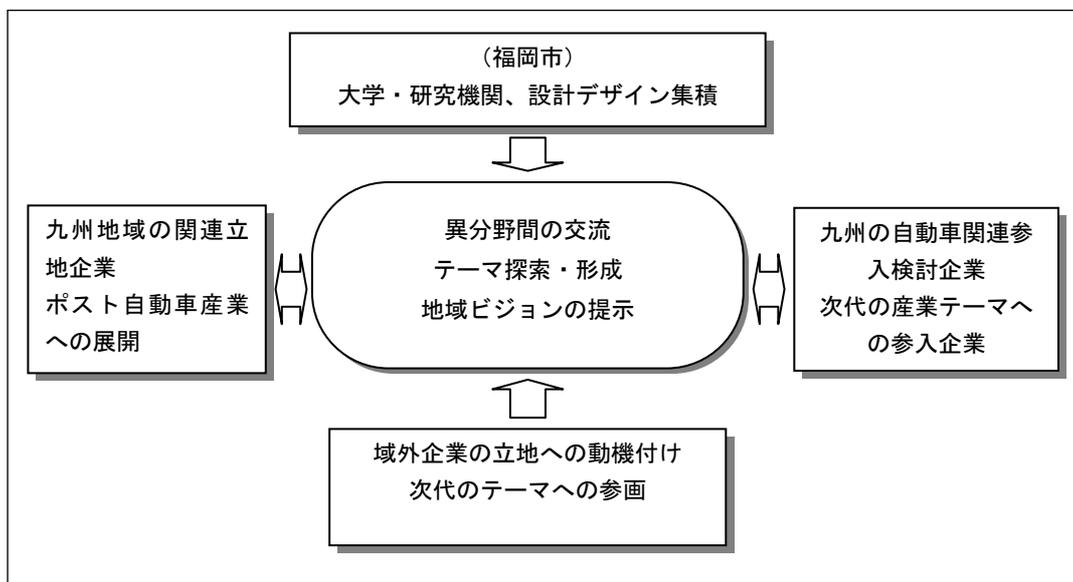
○ **ポスト自動車産業に向けて**

- ・ 中国の自動車生産は今後とも拡大していくことが予測されており、生産技術の向上とともに、中国自動車の世界に溢れるという予測もされている。
- ・ 現在、好調な自動車関連産業の立地が、どのくらい続くかは容易に予測できないが、いずれはポスト自動車産業についての議論も始まるであろう。
- ・ その一つの準備として、先に述べた「テーマ探索・形成」の場の設置であり、自動車生産分野だけでなく、多分野の知を結集する場として継続していくことが求められる。
- ・ また、関西、中部地域では、自動車に限らず次代の産業づくりに向けた活動が進められており、これらの先端情報を意識的に取得するネットワークづくりが求められる。
- ・ そのためには、東京情報だけでなく、関西、中部における現地での情報収集体制によって、人的ネットワークを作っていくことが必要と考えられる。また、現地とのネットワークを持つ人材が、福岡市や地域に集積することにより、関西・中部地域との人脈が形成され、企業誘致、企業連携などの拡大においても大きな効果が期待される。

○ **シームレス物流システム、域内交通ネットワークの拡充**

- ・ 自動車産業集積地域への立地要因として、関係企業との近接性という評価に対して、材料・製品の輸出入に関わる企業では、国内外との物流コスト・時間の効率化という問題点があげられている。
- ・ 北部九州物流戦略チームの提言においても、北部九州地域をアジアのゲートウェイとするためには、物流システムの効率化、シームレスなシステム構築があげられており、物流拠点である博多港、福岡空港などへのアクセス性の向上に加えて、通関の時間短縮、24時間サービスなど、課題解決に向けた取り組みが期待される。

図 25 自動車産業集積形成における福岡市の役割



参考 北部九州地域の産業集積形成と福岡市への効果

(1) 福岡市の都市機能への立地効果

前章では、北部九州地域での産業集積形成において、福岡市が果たす役割を、地域が主体的に取り組むテーマや分野について、神戸、中部をモデルとして、さらに環境をテーマとしたウィーンモデル等による福岡市の担う役割への提案を行った。

このように福岡市が役割を果たした場合に、企業立地が進み、企業の集積あるいは産業立地が、福岡市だけでなく広域圏へと波及していくことが予想される。また、これらの波及効果による企業立地による効果には、設備投資による産業への効果、雇用効果、さらに商業サービス業への消費効果など様々な効果が期待される。しかしながら、第1章で述べたように、企業立地の効果については、設備投資など投下資本による経済効果や雇用の新規増加数を用いて多くの自治体で説明されており、直接的効果としては一般的にも分かりやすい指標として用いられている。これ以外に間接的効果を測定する方法として、産業連関表を用いた間接効果の推計が行われているが、既存の産業への経済効果、雇用創出、消費拡大などが推計されている。

本研究では、福岡市にとっての波及効果、かつ広域的な企業立地による福岡市への効果という視点から、福岡市が持っている重要な都市機能である福岡空港、博多港を取り上げ、この機能が海外との物流、輸出入においてどういう役割を果たしているかを検証してみた。

① 空港、港湾を利用する輸出入動向

○ 九州における福岡県の輸出入額のシェアは高い

- 九州全体の輸出入状況を1995年から2005年までの10年間の九州各県別の輸出入額推移（次図）でみる。輸出入額ともに福岡県が他県と比べて多く、とくに輸出額については、72%を占めている。
- この輸出額に貢献している業種品目をみると、2005年の1位自動車（約57百億円）、2位半導体等部品（約53百億円）、そして鉄鋼（21百億円）、ゴム製品（20百億円）となっている。
- 一方、輸入額では、半導体等部品（23百億円）、魚介類・調整品（12百億円）、石炭（8百億円）、衣類（6百億円）となっており、いずれも半導体製品が上位に位置している。
- 県別の輸入額の多いのは、鹿児島県、次いで大分県であるが、これは原油・粗油の輸入額が占める割合が大きいためであり、これを除くと、九州の輸入額の半分を福岡県が占めているとみることができる。

○ 半導体等電子部品の韓国・中国への輸出増加

- 自動車に関しては、福岡県がかなりの部分を占めていることは明らかのため、福岡県の輸出入の中で、半導体等電子部品の金額推移（次々図）をみってみる。福岡空港からの中国への輸出額が2002年以降順調に伸びており、対韓国輸出額に迫る勢いである。
- 一方の韓国に対しては、2004年に福岡空港での輸入額が一度輸出額を上回ったものの、2005年には回復しているが、2006年には輸出入額共に減少へと転じている。
- 中国に対しては、博多港での輸出額が輸入比べて大きく伸びており、福岡空港と同様に中国への輸出額の増加が大きくなっている。

図 26 九州県別輸出入額の推移

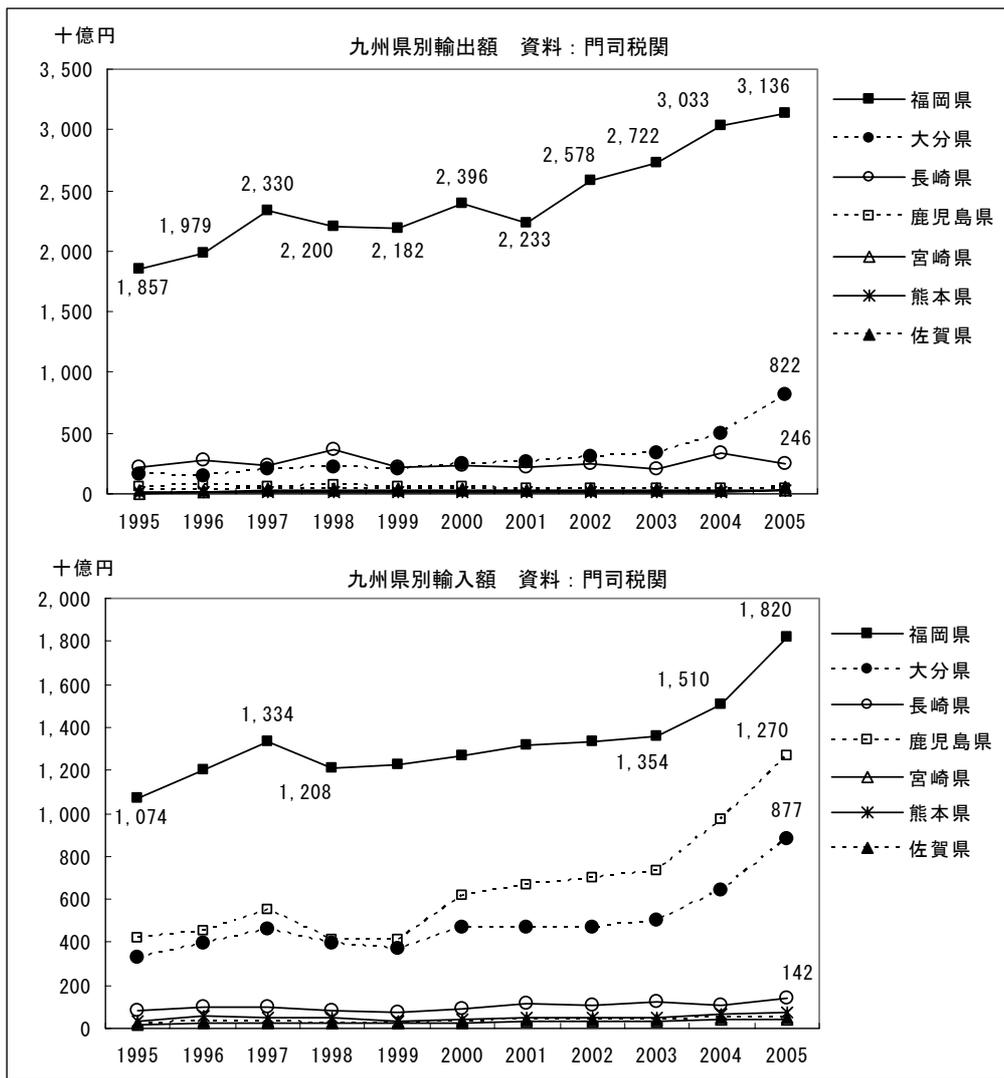
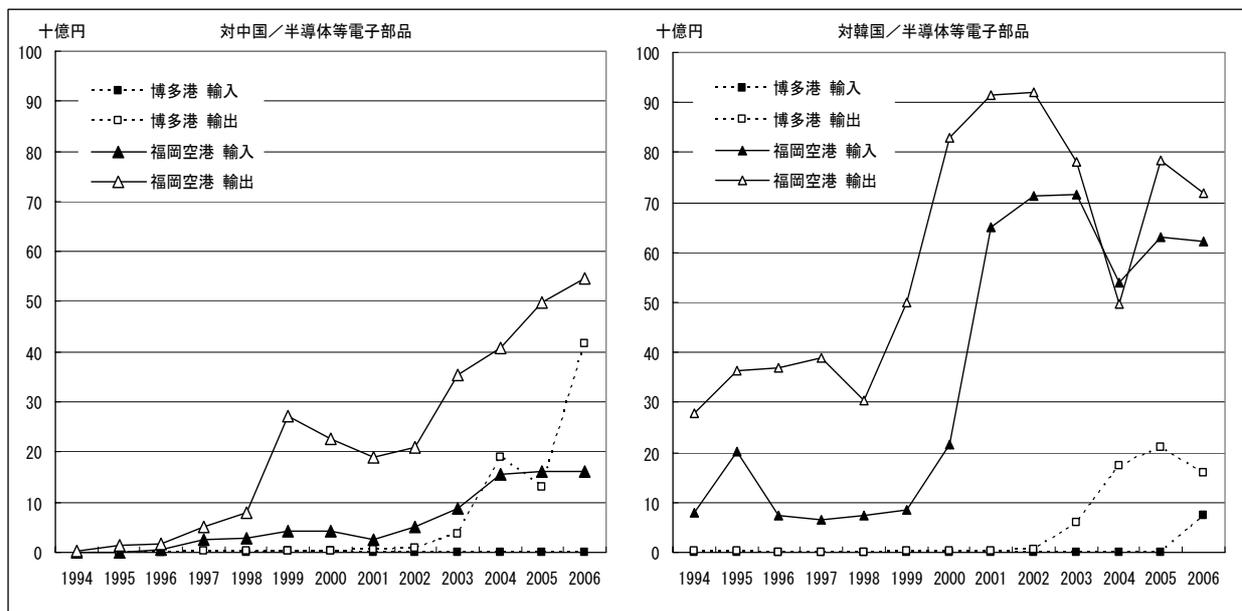


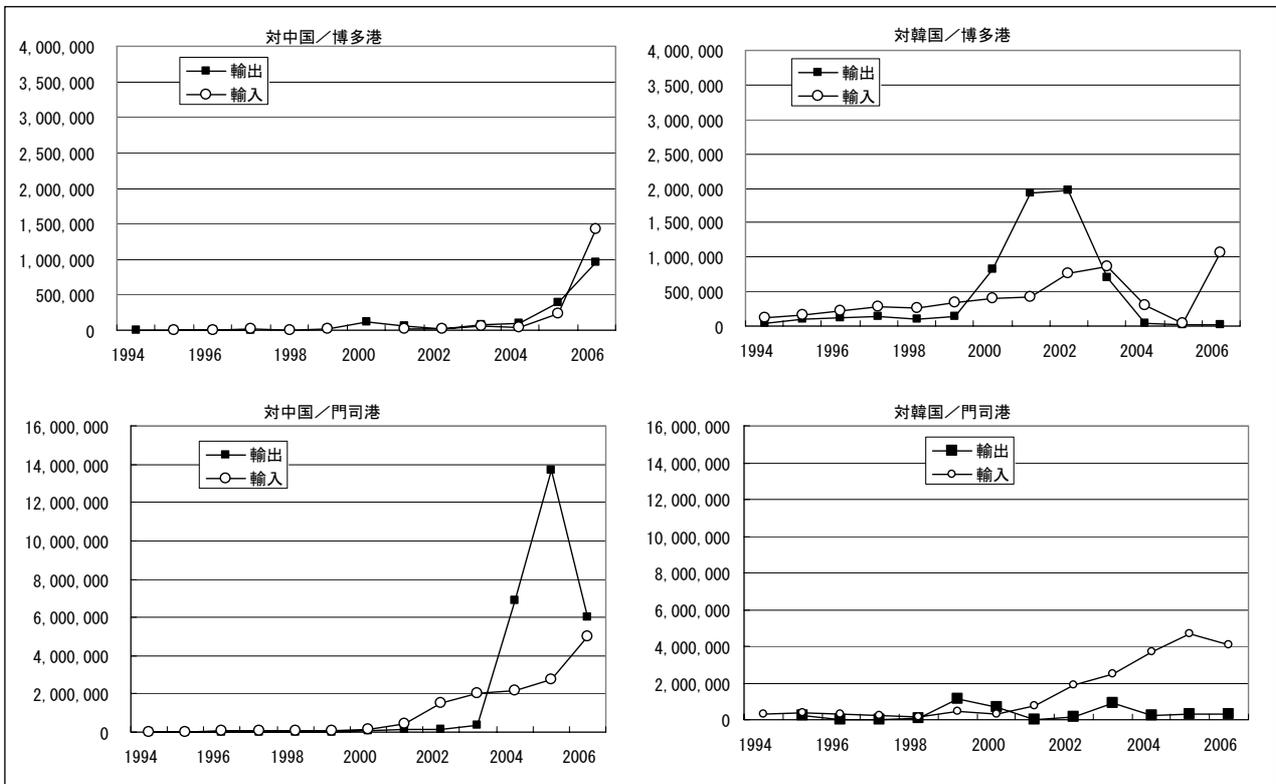
図 27 半導体等電子部品の輸出入金額の推移 (資料：財務省貿易統計より作成)



○ 自動車部品の輸出入

- ・ 前項と同様に自動車部品の輸出入額について、ここでは、博多港と門司港の推移を比較した。2005年以降、博多港では、輸出入ともに対中国との額が伸び、韓国とは2003～2004年に急激に減少したものの、輸入に関しては回復している。
- ・ 門司港は、北九州地域の自動車産業の集積が高まっているため、対中国の輸出が2005年まで急激に伸びたが2006年は大きく減少している。また、対韓国では輸入額が2001年以後、対中国と同様に伸びてきている。
- ・ 福岡空港はここに掲載していないが、これら2港湾と比較してかなり少ない取扱額であった。
- ・ このように、自動車産業の集積は、国内だけでなく、すでに東アジア地域との部品のやりとりが進んでおり、企業立地によって、輸出入機能の利用が期待される。

図 28 自動車部品の輸出入額 (資料：財務省貿易統計より作成)



② 博多港・福岡空港の物流動向

ここで、博多港、福岡空港における輸出入機能の九州地域におけるポテンシャルを「輸出入貨物の物流動向調査」(資料：門司税関、長崎税関※)によってみる。

※全国の税関において、9月1日～9月7日の期間を対象に貨物の生産地別、消費地別に調査されたものである。

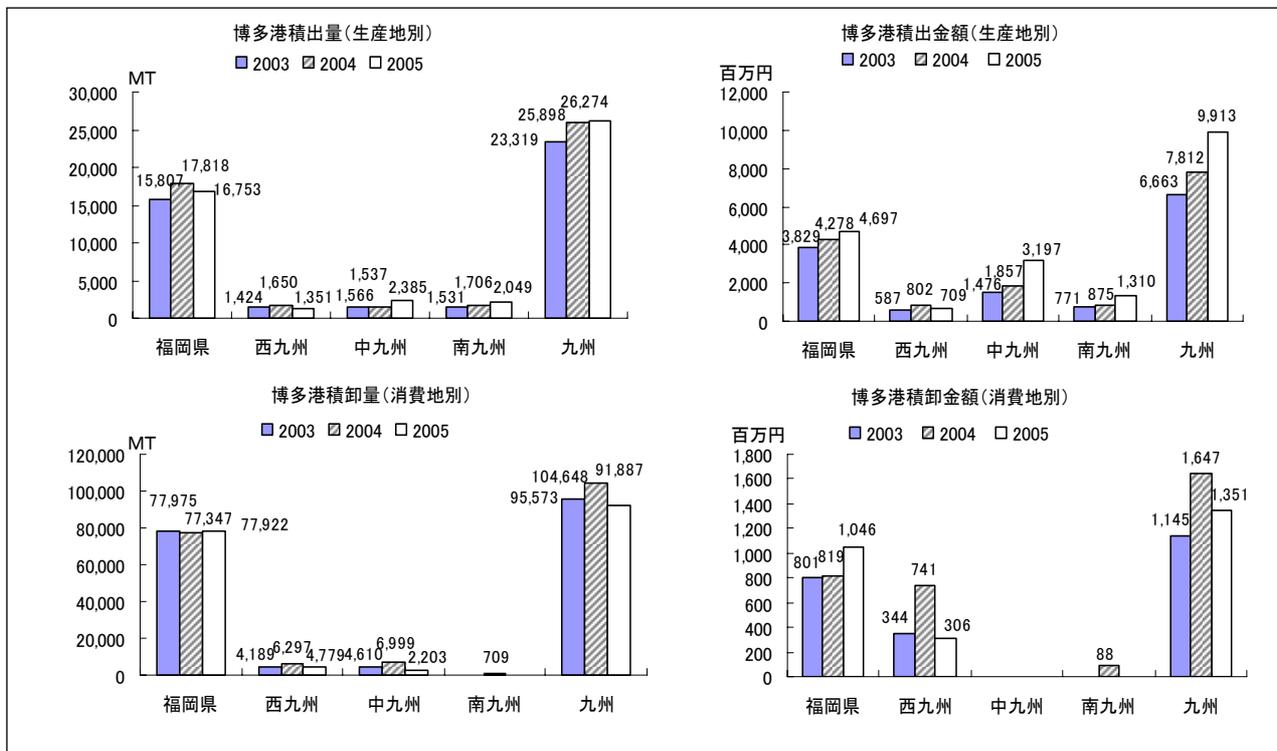
○ 博多港の九州内の輸出入貨物

- ・ 生産地から輸出される貨物重量では、福岡県内の占める比率が高いが、金額では中九州(熊本・大分)の伸びが大きい。
- ・ 海外から輸入される貨物では、貨物重量に占める福岡県内消費は多いが、金額では西九州(佐賀・

長崎)の占める比率が貨物重量に比べて高く、商品価値の高いものが博多港から西九州へと運搬されていることを示している。

図 29 博多港の輸出入量・額の生産地、消費地

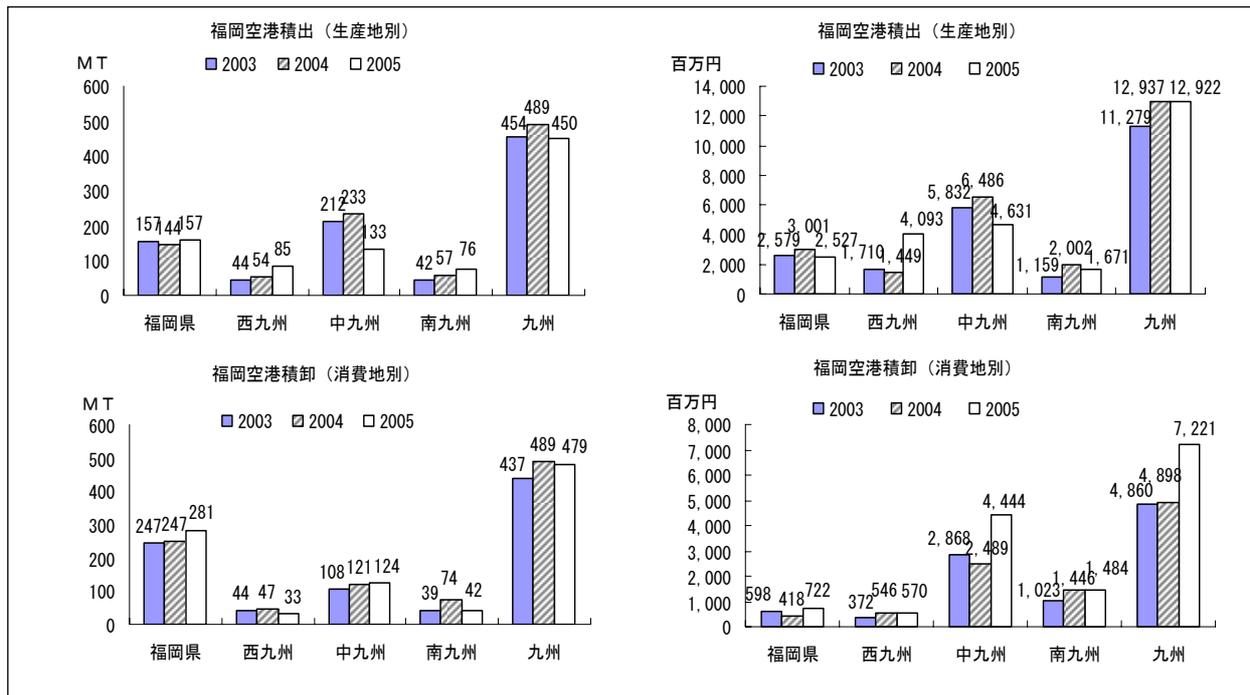
資料：「輸出入貨物の物流動向調査結果」(門司税関資料)



○ 福岡空港の九州内の輸出入貨物

- 福岡空港の場合をみると、生産地別の輸出される貨物重量・金額では、福岡県内よりも中九州(大分・熊本)が多く、西九州(佐賀・長崎)、南九州(宮崎・鹿児島)から輸出されるものも福岡県内と並ぶ重量・金額のものが輸出されている。輸出に関しては、福岡空港は全九州を対象に活用されていることが推測される。
- 輸入の場合には、重量としては福岡県内で消費されるものが最も多いが、次いで中九州(大分・熊本)へ運ばれる貨物重量が多くなっている。金額では、中九州の取り扱いが福岡県内を越えており、さらに南九州への貨物金額も上回っている。福岡空港の輸入の場合には、輸出を凌ぐ重量と金額で全九州から利用されているものと推測される。

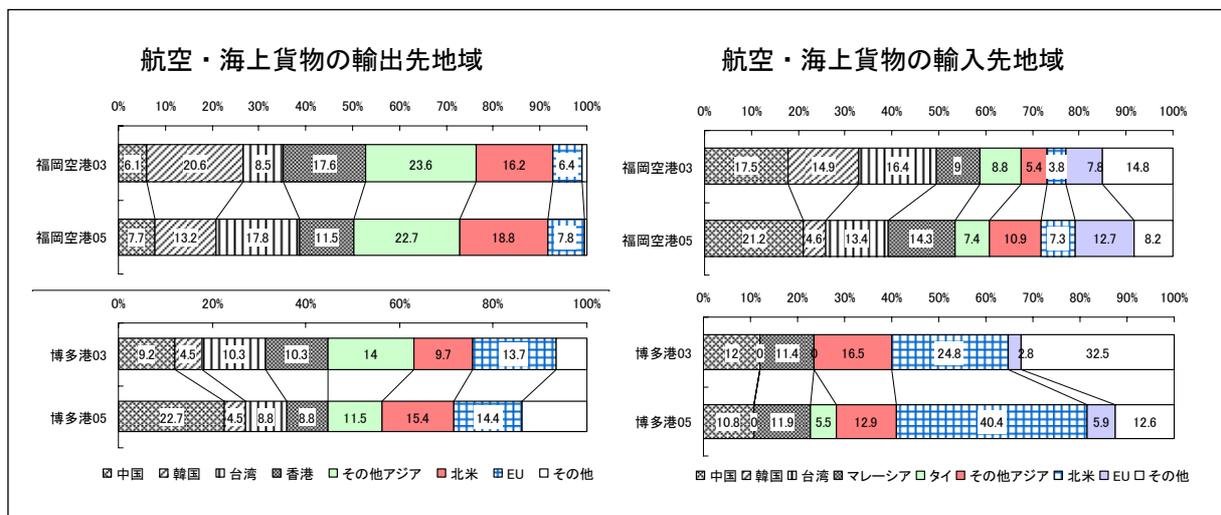
図 30 福岡空港の輸出入量・額の生産地、消費地 資料：「輸出入貨物の物流動向調査結果」（門司税関資料）



○ 福岡空港、博多港の輸出入先

- ・ 下図は、福岡空港、博多港の輸出入先の重量比率を示したものである。輸出先地域では、空港が7割以上をアジア地域となっているのに対して、博多港は若干比率が低くなっている。また、中国への輸出については、博多港の比率の伸びが大きく、福岡空港の場合には、韓国が減少し、台湾の比率が高くなっている。
- ・ 輸入の場合には、アジア地域からは4割程度に対して、福岡空港は、7割がアジア地域からの輸入が占めている。博多港を利用する北米からの輸入量の比率が大きく伸びているのが特徴的である。

図 31 航空・海上貨物の輸出入先 資料：「輸出入貨物の物流動向調査結果」（門司税関資料）



(2) 都市機能の立地効果項目の整理

前項の博多港、福岡空港の物流機能の動向から、九州に企業が立地し、産業集積が形成されることによる立地効果について整理する次のようなことが言える。

○ 九州の輸出入は福岡県が大半を占めている

- ・ 福岡県は2つの政令都市による都市圏を持ち、九州全体の人口の4割を占めており、これら人口・産業の集積があることによって、生活や産業活動に関わる九州の輸出入量、額の大半を福岡県が占めている。
- ・ さらに近年の自動車産業の集積によって中国、北米への自動車輸出量が拡大するとともに、関連部品の中国、韓国との輸出入量も拡大しており、東アジア地域での物流において大きな役割を占めている。
- ・ したがって、今後とも自動車産業の集積は、県内の空港、港などの物流機能の利用を促進する大きな基礎となる。

○ 広域的な物流機能の活用

- ・ 福岡空港、博多港の輸出入重量、金額は、九州全体で高いシェアを有しているが、空港に関しては、福岡県内だけでなく、中九州、南九州とのつながりが強く、この地域での産業活動が拡大すれば、空港利用量が、これまで以上に拡大することが期待される。とくに輸入においては、中九州への消費地向けの製品は、付加価値の高い製品が輸送されており、これらの地域との交通利便性を高めることによって、空港利用がより拡大することが期待される。
- ・ 博多港の場合には、輸出に関しては西九州、中九州を生産地とする製品の伸びが期待され、福岡空港と同様に利用拡大が期待される。しかし、輸入に関しては、福岡県以外への消費地に輸送されるのは西九州地域ぐらいで、中・南九州とのつながりは福岡空港ほどはみられない。これは、鳥栖・久留米地域に保税蔵置場の設置件数が急激に増えていることから、博多港を利用して、これらの地域へ搬入され、荷捌き・加工の後、全九州へ配送されていることが予想される。

○ 福岡の広域物流機能の活用促進に向けて

- ・ 上記のことから、福岡市が持つ博多港、福岡空港の利用促進と産業の立地効果に関しては、次のような点があげられる。
- ① 中九州、南九州などの付加価値の高い製品を製造する企業に対して、輸出利用の促進に向けて、博多港、福岡空港の物流サービスの情報提供を積極的に行う
 - ② 輸入に関しては、中・南九州からの福岡空港利用による時間短縮効果を高めるための荷捌き配送システムによる迅速化を図り、同時にコストパフォーマンスを高め、利用圏域の広域化を図る
 - ③ 博多港は、門司港のように自動車製造関係の集積を近接する地域に有していないが、関連企業が近接地域に立地した場合には、物流機能の利用が飛躍的に高まることが予想される。たとえ近接地域に立地しなくても、西九州、とくに博多港とのアクセスが良い佐賀地域や福岡県南部地域に企業が立地することによって、博多港の利用量が拡大することが期待されるなど、広域交通アクセス、とくに高速道路沿線に立地する企業に向けた利用促進のための活動が求められる。

研究実施体制

財団法人 福岡アジア都市研究所

研究主査 篠崎 慎一

研究主査 中村 正則

研究主査 寺本 義宏

株式会社 よかネット

代表取締役専務 山辺 眞一

主任研究員 原 啓介

主任研究員 本田 正明

関西・中部地域等の企業誘致・連携に関する研究

平成19年1月

財団法人 福岡アジア都市研究所

〒810-0001 福岡市中央区天神1丁目10番1号

福岡市役所別館6F

TEL 092-733-5686

FAX 092-733-5680

URL:<http://www.urc.or.jp>
