

県と市町の地域づくり支援会議

第2回 桑名・四日市・鈴鹿ブロック会議
桑名・四日市・鈴鹿3センター合同推進会議
(企業立地視察研修)

1. 開催日時：平成19年11月14日(水)
2. 視察先：グリーンテクノみたけ
関市役所
3. 出席者：北勢地域5市5町の市町長等ブロック
会議・推進会議構成員及び桑名・四日市・
鈴鹿各県民センター所長等 計36名
4. 視察目的：東海環状自動車道東側区間の開通に伴う岐阜
県における企業立地状況を見聞することによ
り、高速道路沿線市町の産業施策等地域づく
りの参考とする。



関市役所における研修概要は次のとおりです。関市役所会議室をお借りし、関市長の挨拶の後、関市環境経済部工業振興課長、岐阜県産業労働部企業誘致課長から講演を受けました。

尾藤 義昭 関市長あいさつ

東海環状自動車道、東海北陸自動車道の接点に位置する関市は平成17年2月に合併し、端から端まで約120kmの大きな市となりました。

工業団地に関しましては、関テクの開発時にはセールスに歩きましたが、当時は中々売れませんでした。当時の岐阜県知事は「せっかくこういった団地が出来たのだから少し時間をかけたらどうか」ということでしたが、市としてはせっかく工業団地が出来たのだから一刻でも早く販売して欲しいとお願いしましたが、話は前へ進みませんでした。

ところが、2年程前に知事が交代し、知事は「この土地が欲しい、という企業にはあれこれ言わずに、希望に答えてやるのが一番良いのではないか。業種、会社等あれこれいっている時ではない。この土地へ来たいと言う企業は喜んで迎えるのが大事ではないか。」と方針が変わりました。

このため、知事が変わるのに合わせて、この関テクノハイランドの土地を全部販売します、と発表しました。その時は、東海環状自動車道の完成と一緒にありました。今までは、道路が出来るということで、図面や写真は見ていましたが、現実には道路は出来ていませんでした。ところが、道路が出来たということで、一挙に各企業からの問合せがあり、12社完売となりました。

あと10年先以内には西回りルートも完成して、名神高速道路、桑名・四日市といった三重県方面へどんどん延びていくという計画であります。

私ども岐阜県としては、一刻も早く三重県のほうへつないで欲しいという要望も出している状況であります。10年では長すぎる、せめて8年でやって欲しい、ということをおきましても期成同盟会を立上げて、県庁に道路公団他関係者の方にお集まりいただき、説明をもらったところです。

従来ここの地場産業といえますのは約 700 年の伝統と歴史を誇る刃物の街であります。その刃物とこの工業団地へ来ていただいた企業とが上手に情報交換しながら、うまく共存していける方法として、何か下請けの仕事、あるいはパートナーとしてやっていける方法はないのかということで、これからドンと情報交換の場を設けていきたいというのが当市の方針であります。

企業立地によりどのように地域が変わったか【 関市役所 環境経済部 工業振興課長 】

昭和 59 年に「関工業団地」の建設が始まり、全部で 15 社あります。

この工業団地は建設後、23~24 年経っており、最近になって各企業いずれの企業もそうですが、工場の拡張用地がない、ということで従業員の駐車場を狭くしたり、土地を新たに借りたりして、苦労しています。それらの問題に対して、これから対処していく必要があります。

そして、もうひとつが、「関テクノハイランド」の工業団地です。

この「関テクノハイランド」ですが、平成 12 年には造成工事は概ね完了しました。当時は未だ平成不況の終わり頃でしたので P R してもお客様に来ていただけない、ということでまだ分譲契約はするなという方針で、我々は P R に徹しておりました。平成 15 年まで P R しておりました平成 16 年になって、翌平成 17 年に東海環状の東回りが開通するということがほぼ決まりましたので、16 年の春から分譲受付を開始しました。お客様はたくさんお見えになりましたが、なかなか契約までには至りませんでした。

それが、平成 17 年に入りまして、中部国際空港の開港、東海環状東回りの開通が 2 月、3 月に集中しました。そしてその頃から、引き合いがはっきりなしとなり、約半年の間で 12 社分が全部決まってしまうと、あとは建設が続いている、ということです。

雇用につきましては、これまで新たに地域で雇用された方が 300 数十名というように統計が取れています。それぞれ各企業において、この地元関市と、車で 1 時間以内の通勤できる範囲で 300 数十名の雇用の実績です。

さらに新たに 400 名位は雇用していきたい、ということも聞いておりました、合計で 700 数十名くらいは、これだけの規模の工業団地ですと新規雇用が見込まれるということです。

その外、既存の工場からの出向、あるいは配置転換ということでこちらへ来られるベテランの従業員の方も約同数お見えになるということで、あと 2 年位したら従業員の総数が 1,500 名位になると見込んでいます。

更に地元での雇用については、会社の説明会、企業見学会、高校の進路指導担当の先生への説明会等を通じて安定して優良な従業員を配備いただきたい、というのが一つと、ぜひ関市から約 6 割位がこれまで関市の外へ就職しているという状況が続いている、これを地元へ戻すと共に既に就職された方も、Uターンでぜひ戻っていただきたい、という活動をこれからも続けていきたいと思えます。

ただ、これから雇用の見通しといえますと中々厳しいものがあり、これまでも厳しかったのですが、更に各企業が求める従業員のレベルは、高いレベルの従業員を求められます。人が欲しいからといって、応募した人全てが採用されるかというところそういう訳ではありません。今までの実績でいえば、2 人に 1 人あるいは 3 人に 1 人位しか採用試験に受かっていなかったのではないかと、という感触を持っています。

また、これからの周辺の課題であります、ご覧のとおり工業団地は出来ましたが、周辺を取り巻く道路の改良、隣接する県道の改良と延長等道路網の整備というのが、大きな課題となっています。

私共は元々は多くの工業用水を必要とする企業を誘致しない、という方針でございましたが、最終的には結構工業用水を使われる企業も誘致した関係で、上水道の水源の確保も大きな課題の一つとなっています。関市は工業用水がありませんので、飲料水として使う上水道を工業用水ということで供給しています。

この「テクノハイランド」周辺は農振・農用地ですので、何か展開しようと思っても農用地からの除外申請がまず必要ですし、補助金の関係で一部はあと数年間は農地転用が出来ない、農用地除外が出来ないという地域に囲まれていますので、すぐに状況変化が見られないというのは、そういった状況があると見えています。

そして、「テクノハイランド」企業は誘致しましたが、そこに中小の企業がついてきますし、関連する事業所に対しての工場用地の希望がありましたので、この近くに別の区画整理事業でここに小企業を10社程、市内もあれば名古屋方面からもあります。誘致しまして概ねここも埋まりつつある。そういったことで、周辺の工業用地も少なくなってきましたので、我々としてはこの写真にも写っていますような、山の低い所の開発を考えたり、それ以外の工場跡地を利用したりして企業誘致をこれから進めていきたい、と考えています。同じようなことが、「関工業団地」の方も、土地も逼迫していますので、こちらの方も周辺の山林とか農地とかを開発しながら、産業用地を引続き確保していきたいというふうに考えています。

企業の皆様にお話を伺いますと、進出先を決められるにあたっては、まず立地条件が1番、2つ目が将来の雇用の見通し、3、4が無くて5つ目位に優遇措置がどうなっているか、と聞いています。ですので、周辺の環境、インフラ整備とか道路交通条件、将来の安定した優秀な従業員の供給等を念頭に置いたほうがよろしいのではないかと考えております。

東海環状自動車道の整備と沿線の企業立地状況について

～人口減少、財源逼迫、変わる自治体の企業誘致戦略～

【 岐阜県 産業労働部 企業誘致課長 】

本日は「東海環状自動車道の整備と沿線の企業立地状況について」というテーマでお話をということでありますけれども、本日皆様もお目にされたかと思いますが東海環状の西回りが12月8日からいよいよ大垣・養老間で着工され、5.7kmを5年間で何とか完成にこぎつけたいということで、まず、環状道路が一番効果的な道路であるということでもあります。

現在整備が進められており東海環状自動車道について私共は、現在整備が進められております第二東名のバイパスといった位置付けで見えています。これまで、東名・名神のインターチェンジを持つ自治体の殆んどが地方交付税の不交付団体となっている訳ですから、第二東名が通るとい将来の交通アクセスを考えますと、東海環状自動車道のインターチェンジが出来て不交付団体とならないようでは当該自治体の行政能力や経営能力が問われるのではないかと、とも思う次第でございます。

A社を抱える豊田市周辺の地域は、もう農地を潰して農地転用し新たに工業団地を整備するという事に全く興味はありません。この地域では、最終的な利益がA社に集まれば当該地域に税金が落ちる。困るのは、北九州とか北海道あるいは東北に別会社で進出されることです。というのは、完全に別会社となるのでそちらに税金が落ちてしまうからです。したがって、岐阜も三重もない、ジャストインタイム圏を広げて、オール中部で拡大していこうと、そのための道路が東海環状自動車道である、という考えです。

中部地方整備局が作成されました「中部圏の企業誘致の現状」を見ますと、高速道路が出来れば企業誘致が増えるというグラフが示されています。道路が開通すると、それが引き金となって沿線に立地が増加します。従来は、大規模な化学、製造工場という港に近い沿岸部中心であったのですが、港湾へのアクセス道が整備されるにつれ、労働力の豊富な内陸部に移ってきました。これも東海環状自動車道のおかげだろうと思います。ただ、最近の内陸部においても工場用地の確保が難しくなっているということで、こ

れがネックとなってきております。三重県でもそうですが、街づくり三法が平成 19 年 11 月 30 日から施行されたことから、調整区域内の工場団地開発が難しくなってきました。地域計画を立てないと開発が出来ない、また一旦立てた計画の変更が難しいといった課題も出てきております。

話は変わりますが、岐阜県の製造出荷額が何故三重県の半分かと申しますと、最終製品を多く作っていないからです。その理由は港を持っていないからです。最終製品を輸出する際、港の近くで作る方がコスト的に有利です。原材料を外国から輸入し、付加価値を付けて最終製品を輸出する。そのため従来の工業地帯は全て港を中心に形成されてきています。三重県は四日市港を持っており、その周りに化学・石油コンビナート、自動車や半導体といったコスト競争性の高い産業が集積したのです。一方、岐阜県は港までの距離が遠い、輸送コストがかかるといったことで、部品加工や治具、金型などのサポーターインダストリーが中心になって発達しました。

岐阜県が企業誘致に成功した要因、これは色々あるのですが、一番大切なのは「環境」に対応したからです。環境を心配しなくて良いというのは企業にとって非常に重要で、売れる工業団地はこれをクリアしているところが多くなっています。今回ご訪問いただいた「関テクノハイランド」を見ても、緑が多く環境に配慮した工業団地であることがお分かりになると思います。現在、愛知県のものづくり企業は結構困っています。工場周辺に後からアパートやマンションが建って、騒音や振動などの住民問題になる。そこではもう 24 時間操業なんかは出来ない、だから岐阜に移転したという企業にとって環境、アクセス、労働力、これらは非常に重要です。

岐阜県のインセンティブ(優遇措置)の特徴は、先程補助金の質問もあったようですが、平成 17 年に知事が代わってから、県内全域を対象にやろうということになりました。従来は県営団地に限定していたのですが、「白い猫も黒い猫もネズミを捕る猫はいい猫だ」ということで、製造業誘致に関して、その土地が民間の土地であろうと、県や市町村、あるいは開発公社の開発であろうと一定額以上の投資と雇用をいただく企業に対しては、土地を含めた設備投資額の 1 割のキャッシュバックを行う、そういう方式でやりました。そして、市町村のやる気と県との連携を深めるために助成のための条件をもう一つ設けました。それは地元の市町村長が、その投資に対し誘致企業に対しての優遇措置を適用した場合に限って県の優遇措置が使えるというものです。これは、誘致は県が行うものではなく市町村と一体となってやるということ、また、既存企業の新工場建設や誘致企業の二次進出についても内なる企業誘致として県外からの誘致と同等に扱うということを確認に打ち出し、再投資をも促したのです。

東海北陸自動車道は今、飛騨トンネルをやっていますけれど、これが 11km 位あります。中央道恵那山トンネルも 9km 近くあります。トンネルが 5km 以上超えると長大トンネルということになり危険物を積載した車両が通れなくなります。そこで、東海環状西回りが完成すれば、この心配がなくなり、物流のリスクを回避することができます。行政が企業を誘致する際に大事なことは、何年までにどうなるということを確認に、コミットメントする、公約するということです。東海環状自動車道の西回りやインターチェンジからのアクセス道というのは未だどうなるか分からない。完成までに 5 年かかるのか、10 年かかるのか、これは企業にとっては不確定要素です。いつになるか分からないインフラを求めて企業は投資行動に出ません。今言えるのは、東海北陸自動車道がつながりますと、岐阜県は国際的な物流インフラである国際空港、中部国際空港(セントレア)や富山空港、富士山空港、国際港湾では名古屋、四日市港の太平洋側だけではなく、大陸・日本海側の富山伏木港へもアクセスが格段に向上し、物流の結節点として重要な位置を占めることになるということです。