

大都市圏工業の構造変化とまちづくり — 日産座間工場閉鎖が意味すること —

都市開発部 副主任研究員 土埴内昭雄、研究員 田中 信也

《要 旨》

1. バブル経済が崩壊し事業の再構築（リストラ）を行う企業が多い中、今年2月、日産座間工場の閉鎖計画が発表され、大きな波紋を呼んだ。このような大都市圏の加工組立型の大規模工場の移転や閉鎖は、その跡地利用のポテンシャルが高いために今後のまちづくりに与える影響は大きいと考えられる。
2. 東京圏の工業は工場数、従業者数、製造品出荷額等その比重を東京都区部から周辺都市へ移してきた。しかし、昭和60年以降、周辺都市でも従業者数、製造品出荷額の対全国シェアは低下している。周辺都市には加工組立型の業種が多いが、近年これらの工場では生産機能の再配置や、研究開発機能への質的転換が進んでいる。また、東京圏の敷地出荷額（単位敷地面積当りの製造品出荷額）は全国平均に比して高いが、大都市圏の地価水準との乖離は大きく、生産機能の存立は一層厳しい状況にある。従来、大都市圏近郊に立地適性が高いとされてきた加工組立型工場もこの大きな構造変化の中にある。
3. 東京圏の3万㎡以上の大規模工場は件数の上では1割程度であるが、敷地面積では全体の7割以上を占め、東京圏の土地利用にも大きな影響を持っている。業種では電気機械、一般機械、輸送用機械等の加工組立型工場が多いが、その敷地出荷額は、東京圏平均より2割程度低く、将来的には移転の可能性は大きい。東京圏の大規模工場の移転先は東京圏外が多く、跡地は集合住宅やオフィスビルに利用される場合が多い。最近では周辺都市の大規模工場跡地でビジネスパーク開発の事例もみられる。
4. このような大規模な工場の移転は、周辺都市の地域経済や市の税収に大きな影響を与える。特に就業の場の喪失は昼夜間人口比の低下を招き、都市の自立性そのものを低下させることになる。
5. 東京問題の要因のひとつとして経済圏の拡大による職住とのミスマッチがあり、生活大国の実現のためにも職住バランスのとれた都市構造が求められる。そのためには、周辺都市の大規模な工場跡地の土地利用は、就業機会の創出を基本方向と考えるべきであろう。オフィスを中心とした業務系開発は、本来かなり立地限定的な要素が強く、バブル経済の崩壊した今、事業採算性の確保も難しくなっている。
6. 大きな産業構造の変化の中で、経済波及効果や雇用創出効果の大きい工業の育成は、わが国の産業の空洞化を来さないためにも極めて重要な課題である。大都市圏周辺都市の大規模な工場跡地は、その立地ポテンシャルを最大限に活かして、次世代を担う新たな産業の苗床として活用することが望まれる。

はじめに

本年2月、日産座間工場の閉鎖計画が発表された。この発表は、わが国を代表する産業である自動車産業が、バブル経済の崩壊や円高基調が続くなかで、本格的な事業の再構築を余儀なくされている現状を広く世間に印象付けることになった。

このようなリストラの動きは、自動車業界だけでなく、電気・機械・エレクトロニクス業界など輸出型産業に波及することが予想される。これまで、大都市圏の工場は生産拡張に伴い外延化してきたが、今回の座間工場のケースはリストラに伴う工場閉鎖であり、大都市圏での大規模な加工組立型工場の立地が困難になっていることを示している。

日本経済新聞社が今年の5月に行った主要450社への経営者アンケートの結果によると、製造業では約半数の企業が、リストラの対象として「生産設備の移転、工場の再配置(51%、複数回答)」を挙げており、「ホワイトカラー削減(55%)」に次いで高い比率を占めた。このことから、今後、大都市圏周辺都市での工場立地がますます困難になることが予想される。

一方、このような工場移転の動きは、都市にも大きなインパクトを与える。工場が移転し、その跡地に集合住宅や大規模商業施設が建設されるといった土地利用の転換はその代表例である。とくに、東京圏などの大都市圏では跡地利用のポテンシャルが高いがゆえに、戦略的に工場移転や工場閉鎖の対象になりやすいという特性を持っている。しかし、産業活動の変化によって都市の姿やその性格が急激に変化することは、長期的な視点が求められるまちづくりとの間にときに大きなずれ(ミスマッチ)を生じさせることになる。その意味で、工場跡地がどのように利用されるのかが、地域住民や都市経営を担当する行政にとって重要な関心事となる。

本稿では、東京圏(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県)の1都3県をいう、以下同様)の周辺都市における工業の構造変化を踏まえたうえで、大規模工場が都市に及ぼす影響を整理し、工場跡地の利用を含めた今後のまちづくりの基本方向について考察する。

1. 東京周辺都市における工業の構造変化

(1) 工場数・従業者数・製造品出荷額等

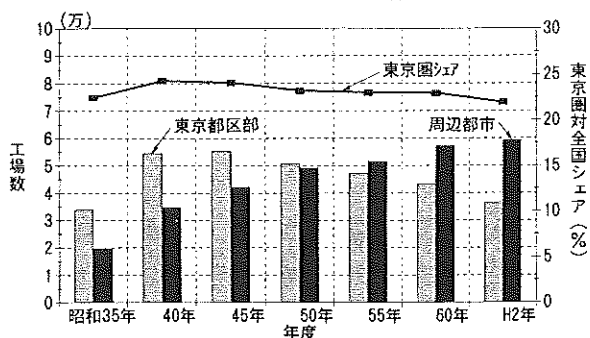
平成2年度の工業統計によると、東京圏の従業員4人以上の工場数は9万6千、従業者数は239万人、製造品出荷額等は約80兆円である。それぞれの対全国シェアは、21.9%、21.3%、24.8%である。東京圏の対全国シェアは、これらすべての指標において低下しつつあるが、その内訳をみると、東京都区部と周辺都市(周辺3県と多摩地域)では異なる傾向を示している。

以下、東京周辺都市における工業の構造変化を、東京都区部や全国ベースの数値と比較しながらみていく。

① 工場数

周辺都市の工場数は、昭和35年以降一貫して増加傾向にあるが、近年その伸びは鈍化している。東京都区部の工場数は45年以降減少傾向にあり、この時期以降、東京圏全体の工場数はほぼ横這いとなっている。

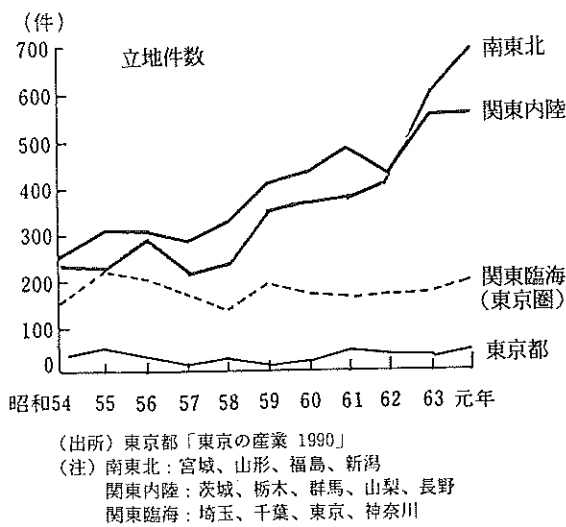
図-1 工場数の推移



(出所) 通産省「工業統計表(4人以上)」より作成

さらに、敷地面積 1,000 m²以上の工場について調査した通産省の工場立地動向調査によると、東京圏（この調査の中では関東臨海という名称になっている）での工場立地件数は、昭和 50 年代半ば以降ほぼ横ばいとなっている。その一方で、関東内陸、南東北における工場立地件数が増加している。

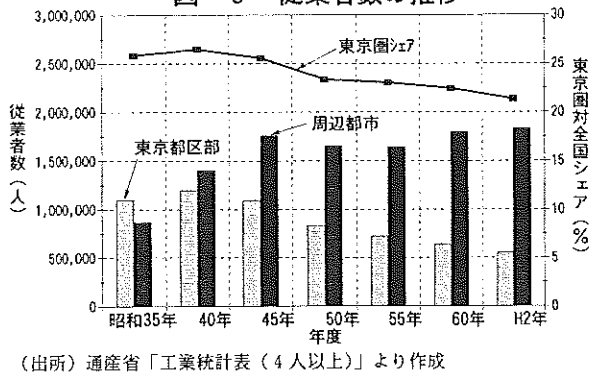
図-2 工場の新規立地動向（昭和54～元年）



② 従業者数

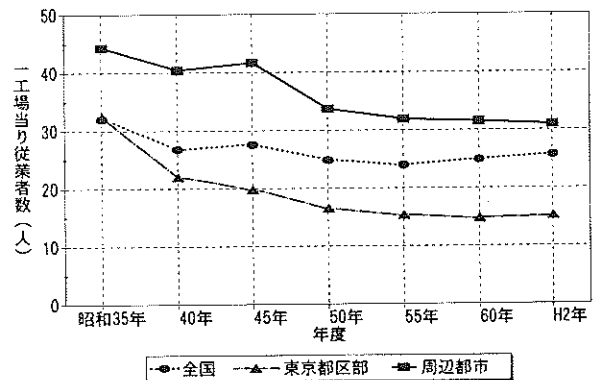
周辺都市の従業者数は、工場数の動向とは異なり昭和 35 年から 45 年までの間は急激な伸びをみせたが、45 年以降はほぼ横這いの状態が続いている。55 年から 60 年にかけて若干の増加傾向を示したが、60 年から平成 2 年にかけてはほとんど伸びはみられない。東京都区部は 40 年以降、一貫して従業者数が減少しており、東京圏全体の対全国シェアは 40 年以降、低下傾向を示している。

図-3 従業者数の推移



つぎに、1工場当たりの従業者規模をみる。周辺都市では、昭和 45 年以降、全体に縮小傾向にあるものの、平成 2 年時点では東京都区部と比べて約 2 倍強、全国平均に比べても高い値を示している。周辺都市の 1 工場当たりの従業者規模が大きいことがわかる。しかし、55 年以降、全国平均の 1 工場当たり従業者数が増加しているのに対して、周辺都市では 45 年以降一貫してこれが低下している。この傾向は、工場立地件数の動向でみた 50 年代後半以降の東京圏外での大規模な工場立地の増加の動きと符合している。

図-4 1工場当たりの従業者数



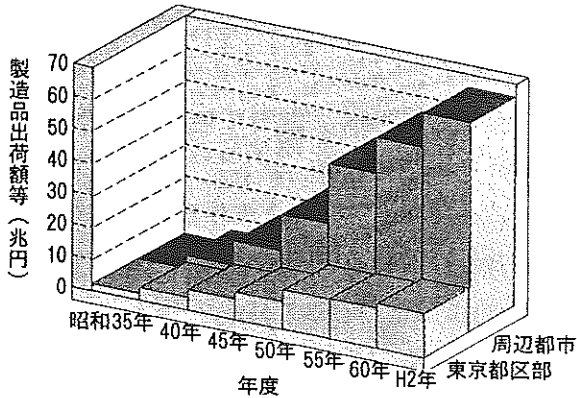
③ 製造品出荷額等

昭和 35 年当時、周辺都市の製造品出荷額等（以下出荷額という）の合計は 2 兆 1,686 億円で東京都区部の出荷額 2 兆 2,009 億円をわずかに下回っていた。その後、周辺都市が東京都区部の出荷額を上回り、45 年には東京都区部の出荷額の 2.1 倍、55 年には 3.6 倍、平成 2 年には 4.7 倍とその差は一層拡大している。

出荷額の対全国シェアをみると、周辺都市では昭和 35 年 14.3%から 45 年 20.2%へと増加した。しかし、その後は横這い状況にあり、平成 2 年には 20.4%と昭和 60 年の 20.8%から若干低下している。東京都区部の対全国シェアは 35 年の 14.5%から一貫して減少し、平成 2 年には 4.4%まで低下した。その結果、東京圏の出荷額の対全国シェアは徐々に減少しつつある。今後、周辺都市での

生産拠点の見直しの動きが広がれば、東京圏全体のシェアもさらに低下することが予想される。

図-5 周辺都市と東京都区部の製造品出荷額の推移



(出所) 通産省「工業統計表(4人以上)」より作成

(2) 工業の質的变化

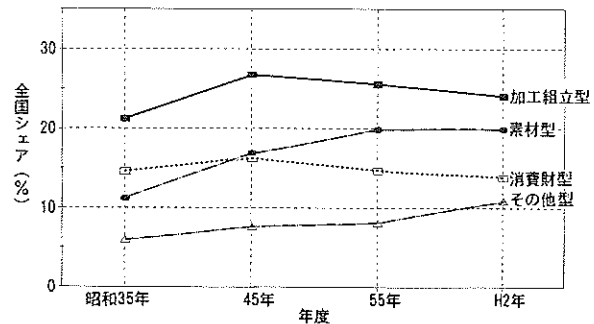
① 製造品出荷額の業種別シェアの変化

周辺都市の平成2年の出荷額の合計は約65兆円で、わが国の出荷額全体の20.4%を占める。そのなかで、対全国シェアの高い業種は、石油・石炭製品(36.2%)、電気機械(29.2%)、化学工業(25.3%)、精密機械(25.2%)、輸送用機械(23.4%)である。

つぎに、製造業の各業種(中分類ベース)を、素材型、加工組立型、消費財型、その他型という4つのタイプに分けてみると、電気製品、自動車など加工組立型の製造業は、昭和45年以降、徐々に対全国シェアを低下させつつあるものの、依然として高いシェア(平成2年、24.1%)を占めている。加工組立型以外のタイプでは対全国シェアが20.0%以下となっている。

一方、東京都区部は出版印刷業が対全国シェア42.7%を占めるため、その他型の比率が26.9%と大きい。それ以外のタイプではすべて5%以下にまで低下している。

図-6 周辺都市の業種タイプ別の全国シェア



(出所) 通産省「工業統計表(4人以上)」より作成

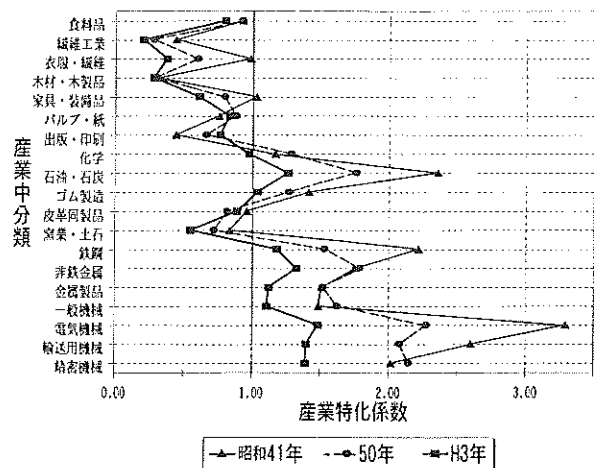
(注) 素材型: 繊維、パルプ、化学、石油、窯業、鉄鋼、非鉄金属
加工組立型: 金属、一般機械、電気機械、輸送用機械、精密機械
消費財型: 食品、飲料、衣料、家具、なめし革
その他型: 木材、出版、プラスチック、ゴム

② 従業者数による特化係数の変化

全産業における製造業の相対的地位の変化を含めて、工業の質的变化をみるため、事業所統計に基づく全産業従業者による産業特化係数(ある特定業種に関して、全国の業種割合に対して相対的にどれだけ特化しているかを示す指標)の変化をみる。ここでは、東京圏の周辺都市の特性をより明確にするため、東京経済圏(東京60キロ圏)の都市に限定して分析を行っている。

周辺都市の産業特化係数は、昭和41年から50年、平成3年にかけてほとんどの業種で特化係数が低下している。ただし、電気機械、輸送用機械などに代表される加工組立型の製造業では平成3

図-7 産業特化係数の変化(東京周辺都市)

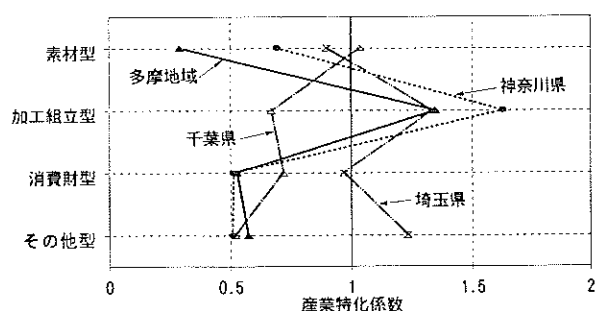


(出所) 総務庁「事業所統計」より作成

においても特化係数が1.0以上を示している。しかし、41年当時、非常に高い特化を示していた業種も、平成3年にはほとんどが特化係数1.50程度まで低下しており、東京圏での製造業のウェイトが低下していることがわかる。わが国の産業構造がソフト化・サービス化するなかで、とくに東京圏の産業構造が大きく変化していることが読み取れる。

つぎに、周辺都市を県別にみると、同じ東京圏(60キロ圏)でも地域によって異なる特性がみられる。多摩地域、神奈川県、埼玉県は、加工組立型の製造業に特化傾向がみられる。その中でも、神奈川県はこの特化係数が高い。千葉県は鉄鋼業の特化が強いため、周辺都市のなかで唯一、素材型の特化係数が1.0を超えている。埼玉県は出版印刷業の立地が目立ち、その他型での特化傾向がみられる。

図-8 県別の産業特化係数(平成3年)



(出所) 総務庁「事業所統計表」より作成

このような地域特性は、30年代以降、主に東京都区部から拡張移転した工場が元々立地していた場所に関係していると考えられる。東京都労働経済局の「大規模工場の都外移転動向および中小工場への影響調査報告書、昭和63年3月」(以下、東京都労経局レポートという)によると、大田区・品川区など城西地区の機械金属系の製造業が多摩地域や神奈川県に拡張用地を求めたのに対し、板橋区などにあった印刷・化学系の工場が埼玉県に、城東地区の鉄鋼業が千葉県へそれぞれ拡張用地を求めたとされており、今日の東京圏の工

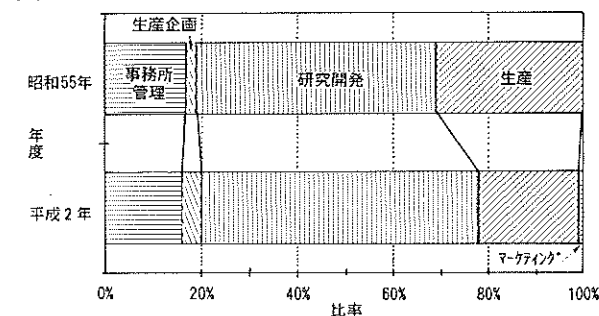
業の地域特性を規定する大きな要因となっていることがわかる。

③ 製造業の機能的変化

周辺都市では、東京圏に立地するメリットを活かして生産拠点から研究開発拠点あるいは、企画・開発・調整検査・出荷拠点へと機能を変化させている。

東京都商工指導所が平成3年に行った広域工業診断調査の結果によると、多摩地域に立地する代表的な21の大規模な工場では、部門別従業者数で最近10年間に研究開発機能(研究開発、製品開発、設計、試作、ソフトウェア生産)が40%から47%へ上昇する一方、生産機能が37%から29%へ低下している。この機能変化の状況は、エレクトロニクス関連、メカトロニクス関連、自動車・機械関連の各分野に共通してみられる。多摩地域においては、とくにエレクトロニクス関連の工場における研究開発機能への転換が進んでいる。

図-9 エレクトロニクス関連事業所の機能変化



(出所) 東京都商工指導所「広域工業診断報告書、平成4年3月」より作成

また、東京都の「東京の土地1992」によると、平成5年2月を基点に過去10年間ににおけるオフィスの機能別の移転・新設先を調査した結果、研究所・R&D部門の約6割は周辺都市に立地していることが示されている。

これらの結果から、周辺都市では既存の生産機能から研究開発機能へと質的に転換するとともに、都心部からのR&D部門の移転先として研究開発機能への特化傾向を強めている。

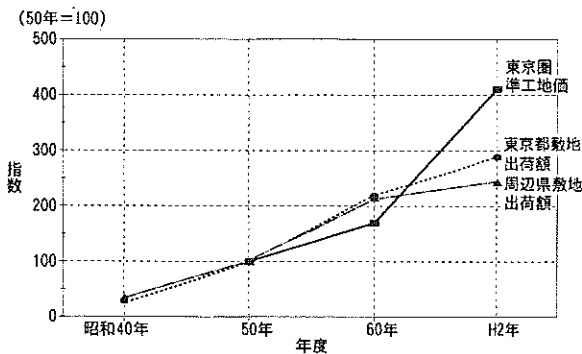
④ 敷地面積当たりの出荷額

周辺都市の製造業の生産性を捉えるひとつの指標として、単位敷地面積当たりの出荷額（以下、敷地出荷額という）の変化をみる。

平成2年の周辺3県における30人以上工場敷地出荷額は28万円/㎡である。この値は全国平均19万円/㎡に対して45%程度高い。一方、東京都の敷地出荷額は73万円/㎡で、周辺3県に比べてかなり高い水準にある。

この敷地出荷額の推移を昭和50年を100とする指数で表し、東京圏の工業系の地価（ここでは準工業地域の公示地価）を同様に指数化してその差異をみると、地価上昇の水準に敷地出荷額が追いついていない状況がわかる。

図-10 敷地出荷額と東京圏の地価



(出所) 通産省「工業統計表(30人以上)」および国土庁「公示地価」より作成

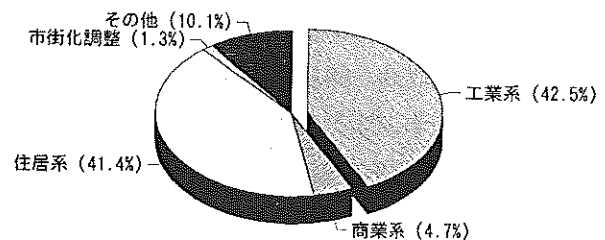
(3) 土地利用からみた特性

平成3年の都市計画年報によると、東京周辺都市の工業系（工業専用地域、工業地域、準工業地域の合計）用途地域の面積は49,016haで、都市計画区域の総面積293,098haの16.8%を占める。東京都区部は、工業系の面積が12,312haで、全体56,812haの21.7%を占めている。全国の工業系土地利用面積の比率は24.0%であり、周辺都市の工業系面積比率は相対的に低い。これを昭和50年の数値（15.8%）と比較すると、50年から平成3年にかけて若干増加はみられるものの、ほとんど変化は見られない。

一方、住居系（1種住専、2種住専、住居地域の合計）面積の比率は、77.6%（全国平均68.8%）と高く、周辺都市が東京のベッドタウンとしての性格が強いことを示している。

また、実際には多くの工場が工業系の用途地域以外にも立地しており、多摩地域の場合をみると、工業系の用途地域に立地する工場と住居系に立地する工場はほぼ同数存在する。工業系のなかでも準工業地域では住宅立地が多く、周辺都市では住工混在の問題が大きいことがうかがえる。

図-11 多摩地区における工場立地の用途地域



(出所) 東京都商工指導所「広域工業診断報告書、平成3年3月」より作成

(注) サンプル数788社

(4) 周辺都市の工業特性

以上みてきたように、東京圏の周辺都市では、従業者数、出荷額ともに電気機械、輸送用機械など加工組立型での特化がみられる。

周辺都市が加工組立型製造業への特化を強めてきた背景には、昭和30年代に始まる高度経済成長期に、周辺都市が東京都区部からの工場の拡張移転を積極的に受け入れてきたことがある。34年に施行された工業等制限法をはじめとする東京都区部からの工業分散政策もこれを後押しするものであった。また、わが国の製造業の中心が素材型から加工組立型へと変化し、それに伴う立地条件が臨海部から大消費地近郊で高速広域交通網の発達した内陸地域になったことも、この大きな要因であった。

このような工場は比較的敷地生産性が高く、大都市圏周辺で立地適性の高い業種とみられていたが、近年の東京圏のソフト化・サービス化の進展

や地価高騰により、生産拠点の移転・閉鎖を進めるなど大きな転換期を迎えている。

近年の東京圏外への工場立地の増加もこの流れの延長線上にあるといえる。

このような工場立地の外延化は、東京都区部への中枢管理機能等の集中が進む中で、生産機能が外延部へ拡大するという東京圏の拡大現象として捉えることができる。換言すると、都心部に中枢管理機能、その周辺部に研究開発機能や試作型の工場、さらにその外側に量産工場という広域的なネットワークが形成されていることを示している。これは、交通網の発達により、関東内陸や南東北と東京とのアクセシビリティが高くなったことが大きな要因であろう。

土地利用の面からみても、周辺都市では住居系

の土地利用に押され、操業環境はあまり良好とは言えず、生産機能の立地は今後一層困難になる可能性は高い。

下表に、周辺都市の工業の構造変化とその主な背景を整理した。これをみると、昭和60年以降、周辺都市においても、製造業従業者数、製造品出荷額などの対全国シェアが低下傾向を示し始めていることがわかる。このような傾向は、東京都区部では30年代からみられていたが、周辺都市にもその兆候が表われたことで、東京圏全体の工業機能が低下し始めている様子がうかがえる。日産座間工場の閉鎖はバブル経済崩壊後のリストラの一環としてクローズアップされたが、実際には、大都市圏工業の大きな構造変化の中で起きている構造的な問題として認識することが必要であろう。

表-1 わが国工業の構造変化と東京周辺都市の変化

年 代	昭和35年		昭和45年		昭和55年		平成2年	
わが国工業の時代区分	工業再生期		工業拡大期 (高度成長期)		工業成熟期 (転換調整期)		脱工業期 (安定成長期)	
自動車産業	朝鮮特需、トラック中心の足固め、乗用車の曙		国内成長、モータリゼーションの時代、資本の自由化		国内成熟輸出の急成長		貿易摩擦、輸出の成熟生産全体の低成長	
社会・経済のトピックス	S46 ニッケル・ショック(約360円) S48 第1次オイルショック				S54 第2次オイルショック		S60 円高合意(円高へ) 地価高騰 バブル崩壊→景気後退	
主な産業立地の関連法制度	S37 全総(新産業都市)		S44 新全総(工場基地法)		S54 三全総		S62 四全総	
	S34 工業等制限法 S37 新産業都市建設促進法		S47 工場再配置促進法 S48 工場立地法 S42 公害対策基本法		S58 特別法		S63 頭脳立地法 S63 多極分散法	
周辺都市での工場誘致	S31 秦野市工場誘致条例 S32 昭島市工場誘致条例		S33 調布市工場誘致条例 S35 厚木市工場誘致条例					
東京周辺都市の大規模工場立地	S34 プラスチック 東京工場(小平市) S35 厚木テクノロジーセンター(厚木市)		S39 日本電気府中事業所(府中市) S39 本田技研工業(狹山市)		S40 日産座間工場(座間市) S43 東芝青梅工場(青梅市)			
周辺都市工業の特性変化	工場数	S40 34,705(9.4%)	S50 49,149(11.4%)	S60 57,196(13.0%)	H2 59,130(13.6%)			
	従業者数	S40 1,401千人(14.3%)	S50 1,653千人(15.5%)	S60 1,800千人(16.5%)	H2 1,830千人(16.4%↓)			
()内は対全国シェア	出荷額	S40 6.2兆円(18.2%)	S50 25.2兆円(20.2%)	S60 55.3兆円(20.8%)	H2 66.0兆円(20.4%↓)			
	[加工組立型出荷額]	S45 5.7兆円(26.7%)	S55 17.3兆円(25.6%↓)			H2 38.0兆円(24.6%↓)		

(出所) 東洋経済新報社「産業母都市東京」、同「競争と革新—自動車産業の企業成長」、東京都商工指導所「広域工業診断報告書、平成3年3月」、通産省「工業統計表」などより作成。

(注) ↓は対前期マイナスのもの。表中の〔加工組立型出荷額〕の数値は、本文中の記述にあわせて45年、55年、H2年を表示。

2. 東京圏の大規模工場移転の特性

ここでは東京圏の敷地面積が3万㎡以上の工場（以下大規模工場という）の諸特性についてみる。

(1) 大規模工場の特性

東京圏の大規模工場の特性を平成2年度の工業統計（従業者30人以上の工場を対象）からみると、工場数は東京圏の全工場の10%に過ぎないが、従業者数は42.7%、製造品出荷額は62.5%と東京圏の工業に果たす役割は非常に大きい。また、東京圏の工場敷地面積は約20,000haであるが、大規模工場はその73.7%を占める。したがって、大規模工場は数が1割と少ないが、東京圏という大都市圏の土地利用やまちづくりに与える影響は極めて大きいといえる。

表-2 大規模工場の特性

大規模工場の特性 (平成2年)	事業所数 所	従業者数 人	製造品出荷額 (百万円)	敷地面積 (ha)	敷地生産性 (千円/㎡)
大規模工場	123	115,294	7,478,915	1,317	568
大規模比率	3.4%	26.6%	43.6%	56.2%	77.5%
東京都合計	3,566	433,628	17,170,822	2,344	733
大規模工場	368	305,885	18,909,958	5,208	363
大規模比率	12.9%	55.8%	74.2%	79.6%	93.3%
神奈川県合計	2,860	548,540	25,488,288	6,546	389
大規模工場	328	142,353	7,464,909	2,371	315
大規模比率	10.2%	37.4%	55.0%	55.9%	98.2%
埼玉県合計	3,205	380,770	13,581,721	4,238	320
大規模工場	309	110,470	7,833,876	5,959	131
大規模比率	18.3%	51.1%	74.8%	84.9%	88.1%
千葉県合計	1,686	216,239	10,471,364	7,017	149
大規模工場	1,128	674,002	41,687,658	14,855	281
大規模比率	10.0%	42.7%	62.5%	73.7%	84.7%
東京圏合計	11,317	1,578,237	66,712,195	20,145	331

(出所) 通産省「工業統計表(30人以上)」より作成

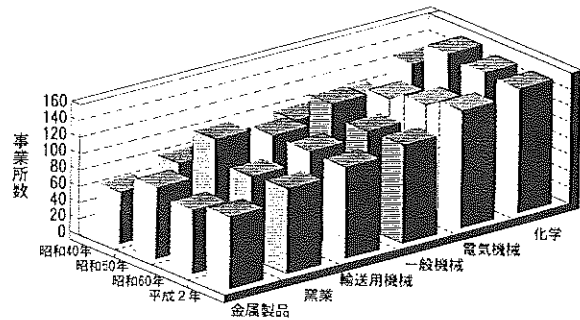
① 大規模工場数の推移

東京圏の大規模工場の推移をみると、昭和40年の926件が50年には1,188件と約3割近く増加し、その後はほぼ横ばい状況である。地域別には周辺3県で322件の増加が見られる一方、東京都では60件が減少しており、その後も一貫して低下傾向にある。

また、平成2年度の工業統計で大規模工場を業種別にみると、化学工業、電気機械、一般機械、

輸送用機械、窯業、金属製品の順に多く、これら6業種で約8割を占め、加工組立型の業種が上位に多いという特徴がある。このように、先にみた周辺都市の工業の特性は大規模工場によって規定されるところが大きいことがわかる。

図-12 大規模工場数の推移(3万㎡以上)
(産業中分類上位6業種→1都3県)

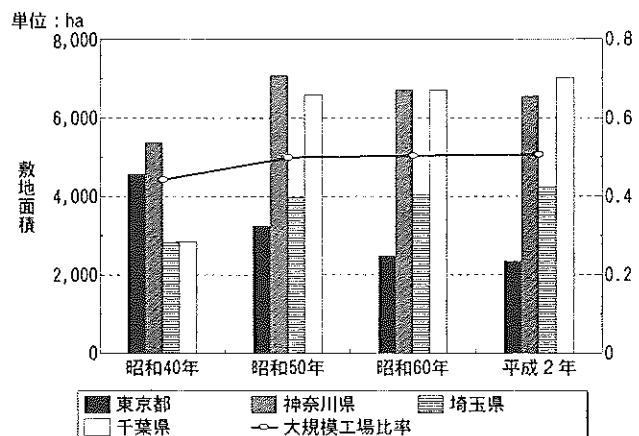


(出所) 通産省「工業統計表(30人以上)」より作成

② 工場敷地面積の推移

東京圏の工場敷地面積は昭和40年から50年にかけて約3割増加した。それを地域別にみると周辺3県で6割増加しているのに対して、東京都では昭和40年から50年にかけて約3割減少し、その後平成2年には半減している。これは東京圏既成市街地における工業の立地制限から、周辺3県等への工場移転や新規立地、既成市街地における廃業が進んでいることを示している。これを規模別にみると周辺3県では5,000㎡以上の中・大規模工場が増加し、東京都では規模にかかわらず全般的に減少している。

図-13 工場敷地面積の推移



(出所) 通産省「工業統計表(30人以上)」より作成

③ 大規模工場の敷地出荷額

大規模工場の敷地出荷額は全工場平均に対し、東京圏全体では84.7%、東京都では77.5%であり、大規模な敷地全体を高度に利用することが難しいことがうかがえる。地域別に敷地出荷額をみると東京都の大規模工場は東京圏全工場平均の1.7倍であり、地価負担力が非常に大きいことを示しているが、東京都の全工場の平均が2.2倍であることから考えると東京都の大規模工場の立地優位性は低い。敷地生産性については業種特性と密接にかかわるが、今後は地価負担力の低い大都市圏の大規模工場は、地価の安い地方圏への移転が進む可能性が高いと考えられる。

(2) 東京圏の工場移転と跡地利用

① 移転先

通産省の工場立地動向調査によると、昭和56年から60年の5年間に東京圏に立地した工場は961件あり、うち535件(55.7%)が移転してきた工場である。この東京圏に移転してきた工場のうち98.9%は同じ東京圏内からの移転であり、他の圏域からの移転は極めて少ない。また、東京圏に立地する工場の移転先は、件数では75.2%が同じ東京圏、16.8%が関東内陸部であり、面積的には51.4%が東京圏、30.7%が関東内陸部である。一件当たりの敷地規模を試算すると関東内陸部の敷地規模は東京圏の約2.7倍となり、規模の大きな工場は東京圏外に移転していることがうかがえる。

② 移転動機

前掲の東京都労経局レポートによると、東京圏からの工場の移転理由は、従業員の高齢化や賃金コストの上昇のために従業員の確保が困難であること、敷地が狭いこと、施設が老朽化していること等が挙げられているが、特に大規模工場では工場の拡張が困難であることを挙げている企業が多

い。

昭和40年代は事業の拡張による移転が多かったが、最近ではバブル期の過度な設備投資が重荷になり、生産拠点の集約・統合など経営合理化に向けたリストラのための移転が多くなっている。

表-3 東京周辺都市からのリストラによる工場移転の事例

企業名	概要	移転年度	跡地の土地利用
沖電気工業	・東京工場を沼津工場に移転 [300人] ・八王子工場を宮崎、宮城の工場に [160人]	平成6年 ～8年	
日産自動車	・衣笠事業所(宇宙航空部門)を群馬県高岡市へ ・座間工場の閉鎖、九州工場へ集約	平成7年	資産活用検討中
富士重工	・大宮工場を埼玉県橘川市近郊の工場用地に移転	平成6年	13.7haのうち半分を市に売却、残は自社活用
パナ精工	・小平工場を柏崎市に移転	平成4年	
フジクラ (藤倉電線)	・深川工場(江東区)の機能を千葉県富津市の新工場に移転	平成4年	オフィスビルを中心とした複合開発
日本発条	・横浜市磯子区の旧本社・工場を川崎市幸区、横浜市金沢区の工場に集約	平成3年	高遠湾岸道路用地として提供
NKK	・市川工場を茨城県下妻市に全面移転	平成5年	
住友重工	・田無製造所(田無市)の減速機部門を順次、群馬県館林市の新工場に移転	平成7年	

(出所)平成2年4月～5年4月の日刊工業新聞記事より、東京圏の主な工場移転の事例を整理。

③ 跡地利用方法

「東京都における工場の機能変化及び工業諸制限の影響に関する調査報告書」(平成元年：東京都都市計画局、労働経済局)のアンケート調査によると、昭和50年から63年の間に東京都に発生した工場跡地は651.8haあり、東京都の工場敷地面積の約4割を占めている。その工場跡地発生事由の64.7%は移転によるもので、30.1%が廃業によるものである。

跡地の土地利用は集合住宅用地が最も多く33.8%を占めていて、ついで事務所(9.0%)、倉庫(7.3%)となっており、未利用地となっている土地も12.3%と多い。

また、工場跡地の活用方法としては「事業の多角化を図る」が27.2%、「売却する」が26.3%で特に高くなっている(同アンケート調査)。昭和60年代は地価が高騰した時期でもあり、土地の膨大な資産価値を活用して経営の多角化を図ったり、工場の移転資金とする企業が多かったものと思われる。また、東京立地のメリットを活かし、

生産機能から研究開発機能へ機能転換した企業も多い。

④ 大規模工場跡地の土地利用の事例

日本経済のソフト化・サービス化は大都市圏の工業に大きな構造変化を与えるとともに、膨大なオフィス需要を生み出し、その結果都心やその周辺部に大規模な業務機能集積を形成した。この昭和60年代の大量のオフィス需要に対し、オフィスビル供給源のひとつとなったのが都心部に発生した工場跡地であった。前項で述べたとおり昭和53年から60年の間に東京都に発生した工場跡地は651.8haであり、そのうち9%がオフィス用途に使われている。事務用途の平均容積率から試算すると、工場跡地から供給されたオフィス床面積は霞ヶ関ビル15棟分に相当する約229haあり、同期間の東京都区部のオフィス床面積（ストック）増加分の11.3%になる。

昭和60年以降都心のオフィス不足やオフィス賃料の急騰は、都心周辺部における大規模なビジネスパーク開発を促進してきた。その背景としては、大都市周辺部における製造業の操業環境の悪化や事業拡張の困難さから、生産拠点の再配置による大規模工場の遊休化がある。また、地価の高騰により資産価値が上昇し、跡地の有効活用の選択肢の拡大・事業採算性の向上などが考えられる。

下表にこのような事例をまとめているが、これらは元々素材型工場が多く、急成長してきたソフトウェア産業を中心に多くのオフィス需要を吸収してきた。特に、主要テナントをみると製造業のソフト開発部門や研究開発部門が多く、周辺都市での立地ポテンシャルが高いことが注目される。

3. 工場移転による周辺都市への影響

周辺都市における大規模な工場の移転は、各企業の経済合理性を追求した帰結であり、必然的な流れであると言えるが、周辺都市の産業におけるウェイトが大きいだけに、その影響は少なくない。以下、周辺都市のまちづくりを考えるうえで、大規模な工場移転の影響について考える。

(1) 地域経済に及ぼす影響

先にみたように、周辺都市に立地する大規模工場は電気製品、自動車などの加工組立型のものが多い。このような産業は一般的に裾野が広く、その周辺地域には部品製造や加工関連などの中小工場も多く立地している。

日産座間工場の場合はどうであろうか。座間市商工会が行った市内の会員企業へのアンケート調査結果（平成5年3月）によると、回答企業のなかで、工業関係の会員176社中、直接取引のある

表-4 東京圏周辺都市におけるビジネスパーク開発

プロジェクト名称	所在地	竣工時期	従前工場名	敷地面積用途地域	跡地用途	主要施設	主要テナント
横浜ビジネスパーク	横浜市保土ヶ谷区	平成7年予定	日本硝子	4.9 ha 工業地域	業務系 商業系	オフィス 電算センター	SONY 日本DEC
かながわサイエンスパーク	川崎市高津区	昭和60年5月	池貝鉄工溝の口工場	5.5 ha 工業地域	工業系 商業・業務系	R&D棟 オフィス棟	富士通 NEC
かわさきテクノピア	川崎市幸区	平成6年予定	明治製菓川崎工場	2.3 ha 工業地域	業務系	オフィスビル	(建築中)
府中インテリジェントパーク	府中市日鋼町	平成6年予定	日本製鋼所東京工場	18.1 ha 準工業地域	業務系	電算センター オフィス棟	日本銀行 日本製鋼
パークシティ新川崎	川崎市幸区	平成元年5月	日立精工	16.3 ha 工業・準工業	業務系 住宅系	オフィス棟 住宅棟	日立製作所 キャノン

企業が10社、間接取引のある企業が41社と全体で51社(29.0%)を占めた。また、商業・サービス関係でも回答338社中、163社(48.2%)が影響が出ると回答しており、地域経済への影響は大きいと考えられる。また、日産座間工場のような大事業所の場合、そのネットワークは座間市内のみならず、神奈川県下や東京都区部など広域に及んでおり、東京圏全体としてはさらに大きな影響があると考えられる。

前掲の東京都労経局レポートから、工場移転後に取引関係がどのように変化したかをみると、東京から工場が移転した後、材料購入について東京からの「購入がなくなった」「購入ウエイトが減少した」と答えた企業は有効回答企業(共通回答67社ベース)の24%を占め、外注先についても東京への「外注がなくなった」「外注ウエイトが減少した」と回答した企業が36%を占めた。このことから、一部の取引は工場移転後も継続されるが周辺地域との取引関係は確実に減少することがわかる。また、この調査結果では、中核工場の移転にともなう小零細企業の移転が意外に少ないことが指摘されている。小零細企業では、新たな取引先の開拓がうまく進まない場合には廃業の危機に直面することになる。さらに小零細企業では後継者問題等に悩んでいる場合が多く、経営者の事業意欲の減退や、地域経済全体の活力の低下を引き起こす可能性もある。

(2) 市の税収への影響

大規模な工場の移転は、地方自治体に対して、主に財政収入の減少という形で影響を及ぼす。具体的には、税収が減少することにより既存のまちづくり計画の変更を余儀なくされたり、長期的には自主財源の減少による地域の自立性の低下をもたらすといった問題を引き起こす。

周辺都市の場合、企業が市に納める主な税金は、固定資産税と法人市民税である。固定資産税額は工場が移転した場合も公共用地へ変更されない限

りあまり変化はないが、法人市民税額(法人税額を課税標準とする法人税割と従業者数と資本金の金額に基づく均等割によって決定される)は企業活動の規模に応じて決められるため、工場移転は市の税収の減少という大きな問題となる。工場跡地に住宅が建設される場合には、その分住民税額が増加することになるが、住民増加に伴う行政需要の発生は住民税収入の増加以上に財政支出を増加させる可能性が高い。

座間市の平成3年度決算をみると、日産座間工場からの税収が3億5,000万円と全法人市民税額の21%を占めている(これは、交付税や公債を除いた市の税収の約2.1%にあたる)。平成3年の座間市の全従業者数は42,233人で、同期の日産座間工場の従業者が4,683人(日産自動車有価証券報告書、平成3年3月)と市の全従業者の約11%であることから、従業者規模の割合以上に市の税収に及ぼす影響が大きいことがわかる。市町村の税収は、都道府県予算に比べ景気の動向に左右されにくいと言われるが、周辺都市にとって大規模な工場からの税収減は大きな問題と言わざるを得ない。

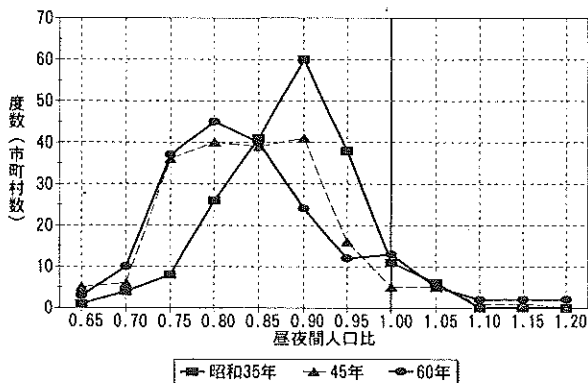
日経産業消費研究所等が行った全国663市と東京23区の平成5年度の一般会計予算の調査結果によると、歳入では市税が3.1%増と近年にない低い伸びを示している。これは、法人市民税が16.1%減少しているのが影響している。法人市民税を前年当初比マイナスとしたのは529市と、予算編成を終えた市の84%を占める。なかでも、減少率が大きいのは東京周辺の自動車やエレクトロニクス関係の企業が立地する神奈川県座間市(日産自動車)のマイナス52.5%、東京都武蔵村山市(同)のマイナス43.1%、千葉県我孫子市(日本電気、日立精機)のマイナス33.7%であり、各市町村の税収にとって大規模な工場の動向が大きな影響を及ぼすことがわかる。

(3) 都市の自立性の低下

東京圏の周辺都市では、東京都区部への通勤者が増加しベッドタウンとしての性格を強めている。東京60キロ圏は一体的な経済圏域をなしており、どの都市も東京都区部との相互依存関係を持っているが、この役割分担が過度に進行することは、都市の自立性の低下を引き起こすという問題を持っている。

都市の自立性を測る代表的な指標に昼夜間人口比(昼間人口/常住人口)がある。東京60キロ圏の市町村を対象に、昼夜間人口比の昭和35年以降の推移をみた。図-14に示すとおり昼夜間人口比が0.9~1.0に位置する市町村の数は35年の98から60年36都市へと減少する一方、0.9以下の市町村数が80から135へ増加している。東京圏では都市間の相互依存関係が進むことにより、昼夜間人口比が1.0以上の市町村が一部で増えているが、多くの市町村ではさらに昼夜間人口比が減少する傾向にある。

図-14 昼夜間人口比の度数分布



(出所) 総務庁「国勢調査」より作成

このような状況のなかで、周辺都市での大規模な工場の移転や閉鎖が行われ、その後に雇用の場が設けられなければ、さらに昼夜間人口比は低下することになる。

多摩地域の26都市の中で、55年から平成2年にかけて昼夜間人口比が減少している都市は、約3分の2の17都市である。また、多摩地域の26都市中、従業員1,000名以上の工場が立地する都

市は田無市、日野市をはじめ12市と約半数を占めており、もし仮に従業員1,000人以上の工場が閉鎖あるいは移転し、その跡地が利用されなかった場合、多摩地域全体の昼夜間人口比は0.85(*)となる。この数値は多摩地域の平成2年の昼夜間人口比0.87を0.02ポイント減少させるものであり、昭和35年以降10年毎にみた中での最低水準0.86(45年)を下回るものである。

表-5 昼夜間人口比の推移

	昭和35年	昭和45年	昭和55年	平成2年
多摩26市	0.89	0.86	0.88	0.87
東京都区部	1.08	1.18	1.27	1.39

(出所) 総務庁「国勢調査」

(*)東京都「東京の工業1990」と事業所統計から計算。(ただし、従業員1,000人以上の工場については、一部推定)

4. 東京圏の周辺都市のまちづくりと工業

前章でみたとおり東京周辺都市における大規模工場の移転は、地域経済や地元自治体に大きな影響を与える。そこでこのような大規模工場の移転に伴う、跡地利用を含めた東京周辺都市のまちづくりの基本方向について考える。

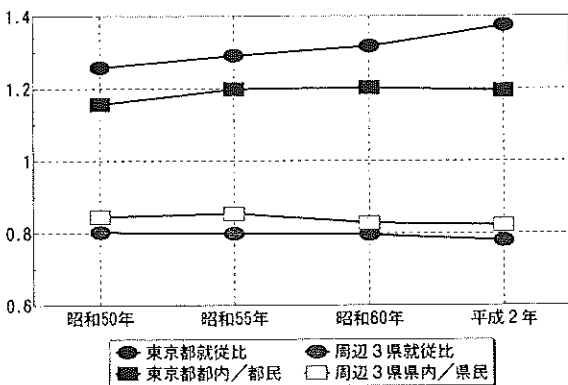
(1) 東京経済圏の拡大と職住バランス

東京圏は3,200万人の人口を擁し、圏内総生産は145兆円(平成2年)で全国の33.6%を占めている。東京都の都内総生産(属地的な経済活動規模)は都民総生産(属人的な経済活動規模)を19%上回り、逆に周辺3県では18%下回っている。つまり、東京圏全体をマクロにみた場合、東京都区部に経済活動が集中し、周辺都市は労働力の供給地として性格が強いということである。そして広域経済圏の形成とともに東京都区部における業務機能と周辺都市における住機能の特化が進み、それが過度になることにより職住のミスマッチが生じている。

職住バランスのひとつの指標である就従比（その地域に住む就業者に対する同地域で働く従業者の比率）の推移をみると、周辺3県では昭和50年の0.8からやや減少傾向であるが、東京都は1.26から1.37へと上昇している。多摩地域は0.75、神奈川県0.82、埼玉県0.75、千葉県0.75で、東京都区部が1.63(平成2年国勢調査)となっており、職住のアンバランスは拡大する傾向にある。

東京一極集中問題である通勤の遠隔化や地価問題などの大都市問題のいくつかは経済圏と生活圏の範囲が余りにも乖離しすぎたところに起因する。そこで生活圏域に相応した、職住バランスのとれた都市構造を構築することが重要である。

図-15 東京圏の就従比と県内/県民総生産比



(出所) 総務庁「国勢調査報告」、経済企画庁「県民経済計算年報」より作成

(2) まちづくりの基本方向

周辺都市の大規模工場は、職住のバランスを確保する上で重要な役割を果たしてきた。産業構造のソフト化やサービス化に伴い東京一極集中が進行し、生産機能の外縁化による大都市圏周辺都市における工場跡地は東京圏が巨大な人口を擁するための重要な住宅供給地であった。しかし、東京周辺都市における自立性を高め、東京問題を長期的に解決していくためには、まさに今起こりつつある大都市圏工業の構造変化を把握した上で、今後の土地利用を考えていく必要がある。

大規模な工場は都市計画では工業地域に立地するケースが多く、そこに住宅が立地することは住工混在を引き起こし、工業にとっての生産環境の悪化を招いてきた。特に東京周辺都市では急速な都市化のために準工業地域に集合住宅が多く建設され、生産環境、居住環境共に問題を発生させている。現在、用途地域の見直し作業が行われているが、工業地域に大規模な住宅が立地し、その既成事実から都市計画が現状を追認すると、ますます工業の存立は脅かされることになる。したがってそこには自治体の産業政策と住宅政策を反映した都市計画、長期ビジョンに基づくマスタープランが必要になる。

(3) 工場跡地利用の方向性

大規模な工場跡地の土地利用については、企業の私有地とはいえ従前の地元との関係や今後の影響から公共的な位置付けが求められることもある。市のマスタープランに跡地利用を織り込んで考える場合、就業機会の確保を、跡地利用のひとつの基本方向と考えることができる。

そのためには、商業・業務系や工業系、物流系など幾つかの土地利用の選択肢がある。業務系開発では大型のビジネスパークがあるが、都心とのアクセスの関係や業務支援施設の集積などかなり立地は限定される。特にバブル経済崩壊の今日では、東京圏のオフィス市場は供給過剰状況にあり、2,000年ごろまではかなりの空室が見込まれ、オフィス賃料の下落など事業採算性の面でも厳しい状況にある。

大規模な工場跡地は、もともと工業系用途地域での立地が多く、本来的に工業機能の立地適性や製造業の立地利便性が高い。また、工業は業務の外部化率が比較的高く、経済波及効果が大きい産業でもある。高度な製造業の立地がなければ、高次なサービス業の成長も望めない。

このような工業の立地特性を活かし、現在進行している大都市圏工業の構造変化を踏まえた上で、

研究開発部門やそれにリンクしたソフト開発等の業務支援機能の集積を図る。つまり、2.5次的な工業集積による都市型工業モデル地区の形成を進め、長期的にはこの工場跡地を新たな大都市工業育成の種地として活用することが重要であろう。

図-16 東京圏の工業の構造変化

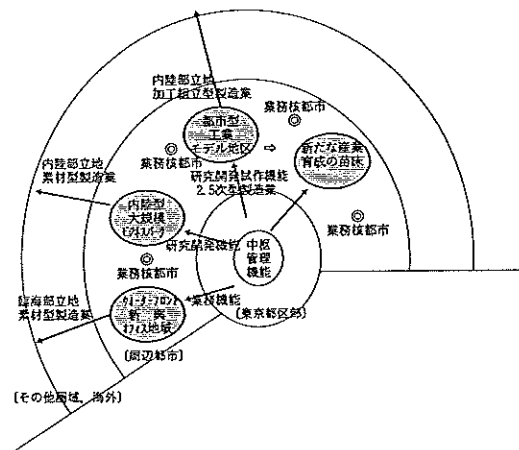
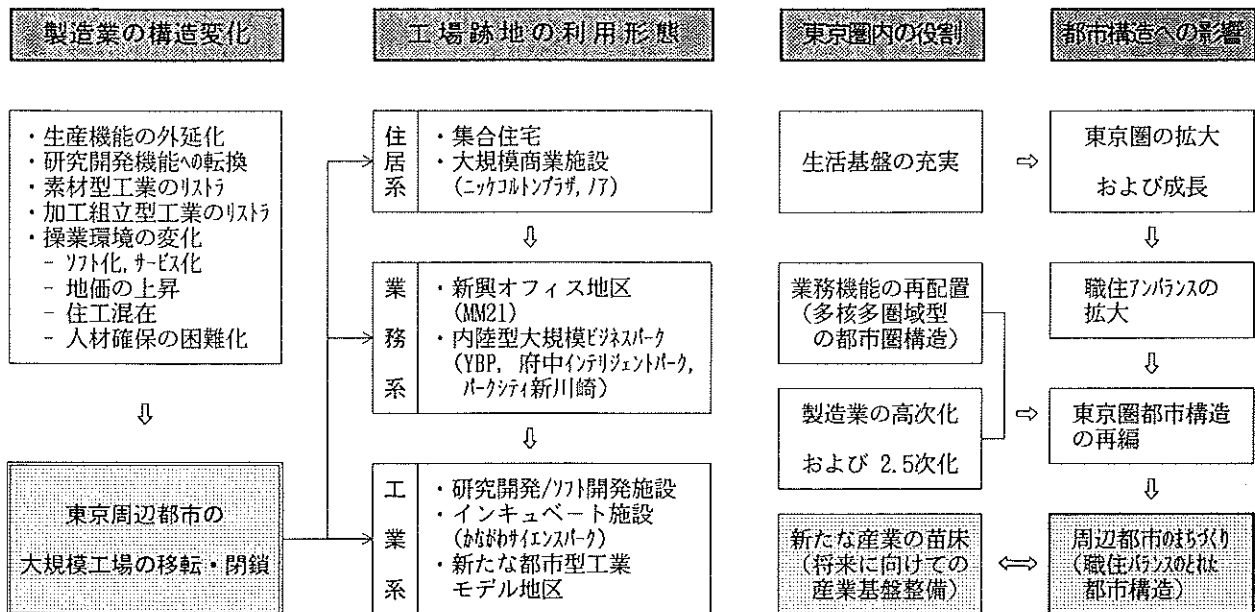


図-17 工場跡地の利用と都市構造の変化



おわりに

日産座間工場の閉鎖というニュースが社会的に大きな反響を呼んだのは、自動車産業というこれまでわが国の経済を牽引してきたリーディング産業のひとつの生産拠点が閉鎖されるというところにある。自動車工業は産業としての裾野が広く、日本経済への影響力も大きい。また、東京圏の周辺に大規模な生産拠点をもち、ロボット化が最も進んだ付加価値の高い加工組立型産業である。しかし、その自動車産業は、国内・海外輸出市場共

に成熟化の段階を迎え、バブル経済の崩壊とともに大きな転換期にさしかかっている。今、重要なことは構造的な円高の続くなかで、わが国が安易に輸入依存に傾斜するのではなく、わが国の持つ技術力や研究開発力を活かした新たな産業の育成と独創的な市場の開拓を進めることである。今後、東京圏周辺都市に発生するかもしれない大規模工場跡地は、これら将来の成長産業を育成するための苗床として活かす必要があるだろう。