SURE 静岡大学学術リポジトリ
Shizuoka University REpository

静岡県東部への企業進出に関するヒアリング調査報告：静岡県の魅力乗数

メタデータ	言語: ja 出版者: 静岡大学人文学部 公開日: 2011-07-01 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 高瀬, 浩二, 山下, 隆之, 上藤, 一郎 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.14945/00005745

研究ノート

静岡県東部への企業進出に関するヒアリング調査報告
―静岡県の魅力乗数―

高瀬浩二・山下隆之・上藤一郎

1　はじめに

人口減少社会での地域経済の成長はいかにして可能か。この疑問に答えるために，静岡地域分析研究会[1)]では，システム・ダイナミックス（SD）の手法による静岡SDモデル（山下・高瀬（2007）など）を開発し，人口動態が静岡県経済に与える影響の分析を進めてきた。これまでの分析では，将来の静岡県経済の発展のためには，人口の流入が不可欠であることが分かった。これはいわば当然の結論であるが，この静岡SDモデルによる分析を将来の政策に生かすためには，成長の原動力である人口の流入はいかにして起きるのか，その原因を明らかにする必要がある。

地域への人口流入を説明しようとする試みのひとつに魅力乗数モデルがある[2)]。魅力乗数モデルの基本的な考えは，当該地域の魅力が高ければ，人口の流入が起こり，魅力が低い地域からは人口の流出が起こるというものである。魅力乗数モデルの概念はきわめて直観的で分かりやすいものである。しかしながら，当該地域の魅力を指標化した魅力乗数の具体的な内容については，理論的な根拠に乏しいことが知られている。個人が当該地域に住みたいと思う要因をその地域の魅力であるとするならば，雇用，賃金水準の高さ，物価水準の低さなどの経済変数が主な魅力乗数の要因であると考えられる。また，待機児童の少なさ，医療費の安さ，買い物の容易さなどの，いわゆる暮らしやすさに関する社会的変数も，魅力乗数の要素となりそうである。

本報告は，個人にとっての地域経済の魅力乗数の要素の中で，雇用が最重要な要因であるという前提に立つ。なぜなら，地域経済の雇用拡大により直接的・間接的にその地域への人口流入が起きると考えられるからである。すなわち，当初の雇用拡大により人口流入が起きた地域では，流入した人々の生活を支えるために，サービス業や飲食業をはじめとするさまざまな生活関連産業が誘発

1)　静岡地域分析研究会（Shizuoka Regional Analysis Research Group）は，2006（平成18年）度の静岡県の総合計画の検討をきっかけに始まった自主的な共同研究グループである。メンバーには，当時の静岡県企画部，㈶静岡総合研究機構（SRI），静岡大学人文学部の有志を含んでいる。

2)　魅力乗数モデルは，システム・ダイナミクスによる地域研究において多く利用されている。その他の人口の社会移動モデルの理論については，山下・浅利・高瀬（2007）を参照されたい。

されるため，２次的な人口流入が起こる。また，間接的な人口流入は，さらなる雇用を生み出すことにつながる。さらに，労働力人口の流入に伴って，その地域の子育て世代の人口も増加すると考えられるため，結果的にその地域での人口の自然増をもたらすことにつながる。

地域経済への企業の進出は，上記のような地域人口の増加を誘発する当初の雇用を直接的にもたらすものである。したがって，企業にとって魅力ある地域には，企業進出による雇用拡大に伴う人口流入が起きるため，個人にとっても魅力ある地域ということになる。それでは，雇用拡大をもたらす企業にとっての静岡県の魅力は何か。企業にとっての静岡県の魅力乗数の源泉を探るため，県外から静岡県東部地域に生産拠点を移した関東自動車工業株式会社，シモンズ株式会社について，ヒアリング調査を行った。

以下，第２節では，上記の２社が工場の移転を行った静岡県東部地域の特徴について概観する。第３節，第４節は，それぞれの企業のヒアリング結果をまとめる。第５節でヒアリング調査から得られた知見をまとめ，静岡SDモデルの今後の課題を述べる。

２　静岡県東部地域の概要

静岡県では，2009年度中に２件の市町の変更が実施された（国土地理協会）。2010年３月23日に東部地域の芝川町が富士宮市へ編入された。また，同日，西部地域の新居町が湖西市へ編入された。2010年11月時点で，静岡県内には35市町（23市，12町）の地方自治体があるが，静岡県総合計画での区分に従い，静岡県企画部統計利用室（2010）では，これらの市町を５つの地域（伊豆半島，東部，中部，志太榛原・中東遠，西部）に分けて分析を行なっている。一方，静岡地域分析研究会では，これまでの研究（山下･上藤･高瀬（2009）など）に従い，経済圏や文化圏の異なる志太榛原・中東遠を２地域に分け，静岡県内を６地域区分とした分析を行っている。図１は，静岡県内６地域を色分けした地図である。

ヒアリング調査の対象企業がある静岡県東部地域は，図１の右上に位置する富士山周辺の地域である。域内の人口は975千人（平成17年国勢調査）で，静岡県全体（3,792千人）の25.7%がこの地域で暮らしている。地域内を東名高速道路と東海道新幹線が横断しており，道路，鉄道とも，特に首都圏へのアクセスが容易であることが特徴的である。従業者数を元にした特化係数[3)]の分析（山下・上藤・高瀬（2009））によると，東部地域の基盤産業は製造業（特化係数1.582）とサービス業（特化係数1.053）である。他の産業の特化係数は１未満であり，東部地域は「ものづくり県」として知られる静岡県の中でも，製造業の比重が高い地域であるといえる。

3)　特化係数は，ある産業の地域経済への影響の大きさを表す指標のひとつである。従業者数による特化係数は，その地域のある部門の雇用シェアと全国レベルにおける当該部門の雇用シェアの比である（山下・上藤・高瀬（2009））。

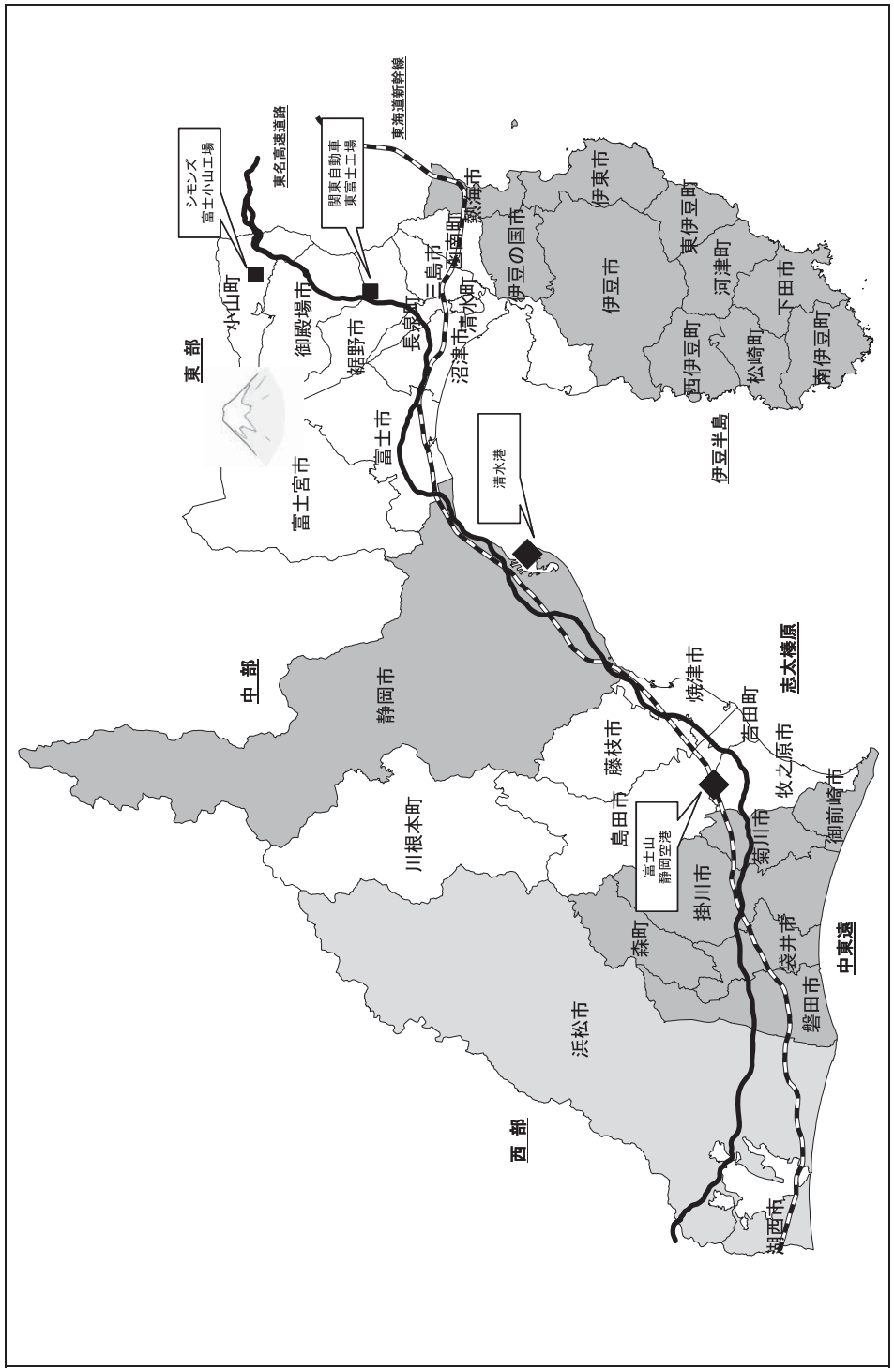

図１：静岡県の６地域区分

図２に，ヒアリング調査の対象である関東自動車工業東富士工場，シモンズ富士小山工場と近隣の東名高速道路インターチェンジの位置を記す。次節以下，これらの企業について行った，生産拠点移転の経緯，物流，雇用についてのヒアリング調査結果を報告する。

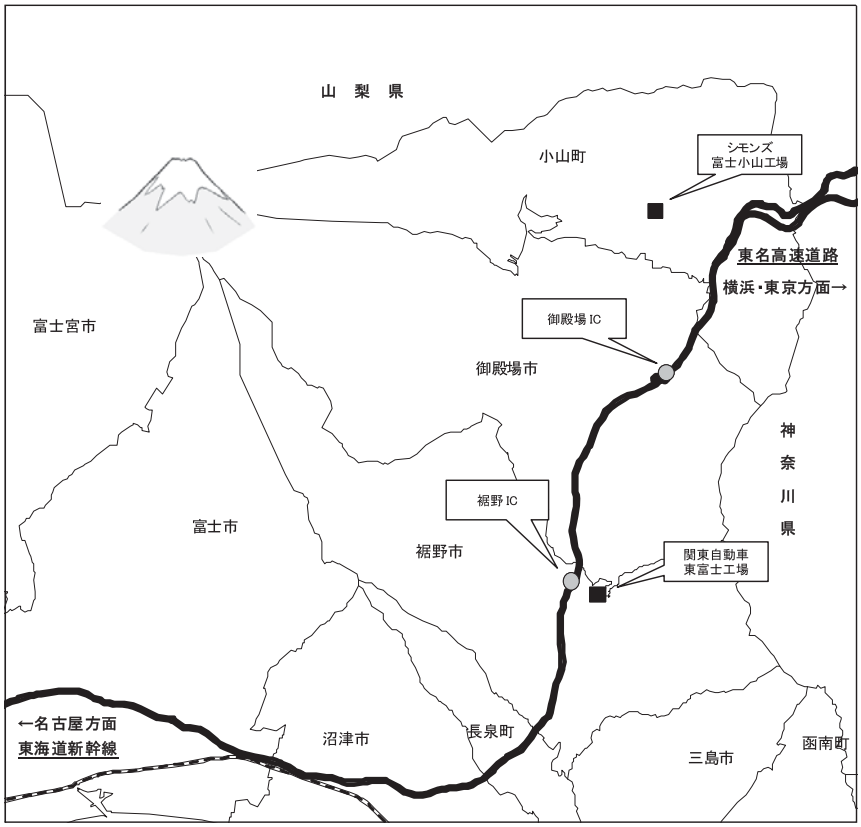

図２：静岡県東部地域

３　関東自動車工業株式会社のケース

調査日：　2010年１月13日

場所：　関東自動車工業株式会社　東富士総合センター（静岡県裾野市）

会社概要：　トヨタブランドの自動車開発と生産を行っている。自動車以外の事業としては，電動車いす，車両整備用オートリフト，住宅事業等がある。静岡県裾野市にある東富士工場が主工場で，管理等の本社機能は，2006年に隣接する東富士総合センターに移転している。

関東自動車工業株式会社は，1946年４月に神奈川県横須賀市で設立された。資本金は6,850百万円，

従業員数は5,986人（2010年３月31日現在）であり，2009年度の売上高は，4,422億円である。当社の静岡県内での生産は，1967年５月の東富士工場（静岡県裾野市）の竣工にさかのぼる。2000年には，老朽化し手狭になった横須賀工場を閉鎖し，生産の拠点を東富士工場に移している。2006年８月には，マネージメントを始めとした本社機能を東富士総合センターへ移転した。なお，登記上の本社は神奈川県横須賀市のままである。東富士総合センター及び東富士工場で，管理部門で約2,000人，車両開発部門で約1,000人，工場で約2,000人が働いている。

物流については，自動車部品を愛知県より，鋼板を千葉県から輸送している。東富士工場では主に組み立てを行っているが，製造された自動車は，東富士工場の近隣のトヨタ輸送株式会社に売り渡し，そこから各地域に輸送されている。また，名古屋港にはトヨタ専用の埠頭があり，海外へは主に名古屋港から輸出される。材料，製品の輸送はすべてトラックで行っており，東名高速道路・裾野インターチェンジからの近さ（図２参照）が東富士工場の重要なメリットの一つである。なお，東富士工場から東名高速道路・裾野インターチェンジまでは約１km（自動車で２分），東京インターチェンジまで94km（１時間16分）であり，名古屋港までは244km（３時間29分）である[4)]。

東部地域の経済成長の要因となることが期待される雇用について，新規採用は，工場，事務系職員を含め年間150人程であり，近年は，静岡県内の採用が増えつつあるとのことである。現在では，御殿場市，三島市，長泉町等，静岡県東部地域からの通勤者が多いものの，工場移転前からの従業員のために，現在でも横須賀から通勤バス２台を毎日走らせるとのことである。横須賀駅から東富士工場までの所要時間は，約２時間（114km）である。

関東自動車工業の場合，比較的古くから東富士地区に工場を持っていたこと，周辺にテストコースや実験施設を持っていたこと，自動車生産に広い敷地が必要であったことが，生産拠点移転の主要因であったようである。横須賀工場（８ha）から東富士工場（26.5ha）への生産拠点の移転により，生産効率が大幅に向上したとのことである。

4　シモンズ株式会社のケース

調査日：　2010年１月29日

場所：　シモンズ株式会社　本社（東京都港区）

会社概要：　多くの高級ホテルで採用されている米国発のシモンズ（SIMMONS）ブランドのベッドの製造および販売，ベッド寝装品および輸入リビング家具販売を行っている。2009年５月，工場と物流センター機能を併せ持つシモンズ富士小山工場が竣工し，そこで生産と物流を一括管理している。

4)　距離や所要時間は，Web Site「NAVITIME」（http://www.navitime.co.jp/）で算出したものである。

シモンズ株式会社は，1964年５月に米国シモンズの子会社として東京都中央区で設立された。資本金は259百万円，従業員数 323名（2010年６月現在）であり，2009年度の売上高は，9,410百万円である。1964年12月に座間工場（神奈川県座間市）が竣工し，以来，座間工場で生産を行い，厚木物流センター（神奈川県厚木市）で発送業務を行っていた。1987年７月に米国シモンズから独立し，現在は，自動車部品を主に扱うニフコグループの傘下となっている。現在，米国シモンズとライセンス契約を結び，シンガポール，香港など，アジア23カ国での販売ライセンスを持ち，日本製のシモンズベッドをアジア各国に輸出している。2009年５月には，老朽化し生産能力不足だった座間工場と厚木物流センターを閉鎖し，富士小山工場（静岡県小山町）が竣工した。

シモンズ株式会社の担当者も，高速インターチェンジからの近さ（図２参照）を富士小山工場のメリットとしてあげていたことが印象的であった。富士小山工場の竣工前は，座間工場（神奈川県座間市）で生産していた製品を，一旦，13km（所要時間：32分）離れた厚木物流センター（神奈川県厚木市）に移し，そこから梱包，配送業務を行っていた。一方，富士小山工場では，２階部分が工場，１階部分が物流センターとなっており，生産から出荷，配送までのトータルな時間の短縮につながっている。富士小山工場の竣工により，生産能力は以前の２倍になり，物流センターを工場敷地内に置くことによって，物流の効率化の効果があったそうである。また，原材料について，マットレスに使われるワイヤー，不織素材に関してはすべて国内生産，生地は輸入物が多いそうである。原材料輸送のトラック走行時間はほぼ同じだったそうで，工場移転に際して，原材料ストック場所が移ったことによるデメリットはほとんどないそうである。なお，現在の富士小山工場から東名高速道路・御殿場インターチェンジまで９km（20分），東京インターチェンジまで91km（１時間25分）である。

シモンズ株式会社の場合，座間工場の老朽化が激しかったこと，生産キャパシティが限界であったこと，物流センターが工場から離れていたことなどの問題があり，生産と物流を一括管理できる広い土地の取得が，工場移転先として重要な条件だったようである。静岡県への進出の理由を率直にうかがったところ，生産と物流の効率化のための土地を探していたところ，主な販売地である首都圏から「ぎりぎりのところ」で，小山町での大規模な（１万坪）土地取得が出来たとのことである。その際は，企業間の土地売買であり，静岡県や小山町からの誘致は，特になかったそうである。

主な配送先である首都圏から遠くなったことによるデメリットは，生産から出荷までの効率化により，相殺されているとのことである。現時点では，アジア各国への輸出は横浜港から行っているが，将来的には，ほぼ同距離の清水港（静岡市清水区，図１参照）からの輸出も選択肢の一つとされている。なお，富士小山工場から横浜港まで93km（１時間44分），清水港まで80km（１時間26分）であるため，輸送時間のみでは，現状の横浜港からの輸出を清水港に変更するメリットは大きくはないが，金額や通関時間短縮等の条件面で静岡県等の行政の協力が得られるならば，清水港利用の

可能性はあるとのことであった。また，アジア戦略の上で，“Made in JAPAN”の高級ベッドであることがブランド力となっているため，生産拠点を日本国内に置くことが重要だそうで，将来的な清水港の利用により，富士小山工場の立地上のメリットがさらに生かされる可能性がある。

雇用については，関東自動車株式会社の移転と同じ問題があったようである。工場移転に際して，正社員の多くは座間市及び厚木市から引越しする必要があった。また，現在でも小田急電鉄小田原線の新松田駅（神奈川県松田町）から22km（所要時間52分）の通勤バスを走らせている。バス通勤については，今後10年間は続けていく必要があるそうである。一方で，座間市及び厚木市で採用した派遣社員，契約社員の多くは辞職したため，御殿場市等の周辺市町からの現地採用に切り替えつつある。関東自動車と同じ製造業ではあるものの，ベッドなどの耐久消費財には，それほど高い技術は必要ないそうで，技術者を遠くから呼び寄せるなどの措置をせず，一般の労働者に関しては現地採用を行っているそうである。

担当者は，企業進出のポイントとして，物流に関する行政の支援を挙げていた。たとえば，清水港を利用することで通関時間が短縮されることや第二東名のインターチェンジが近くに出来ることによる物流の効率化が期待されているようである。

5　おわりに

本調査では，企業にとっての静岡県の魅力乗数の要素を見つけるために，神奈川県から静岡県東部地域に生産拠点を移転した２社のヒアリング調査を行った。静岡県東部地域のメリットとして，両社の担当者が共通して挙げていることは，東名高速道路を用いた首都圏，中京圏へのアクセスの良さと，生産と配送の効率化を可能にする広い土地である。企業立地のポイントは物流の効率化であることから，静岡県の空港，港湾，鉄道，道路（図１参照）を利用した他都道府県，海外とのつながりが，企業にとっての静岡県の魅力乗数の主要素であると言えそうである。また，工場移転に際し，両社とも通勤バスを用意していることからも分かるとおり，現地での雇用拡大の効果が現れるまでには，10年ほどのタイムラグがあるとされている。この点も，人口動態の静岡県地域経済への影響を分析する上で考慮すべき点である。本報告のヒアリング調査で得られた知見を生かして静岡SDモデルの精緻化を行うことを今後の課題としたい。

謝辞

本報告の元となったヒアリング調査に協力していただいた，関東自動車工業株式会社，シモンズ株式会社のご担当の皆様に深く感謝申し上げます。また，これらのヒアリング調査は，財団法人静岡総合研究機構（SRI）学術教育研究推進事業費補助金（静岡県SOE助成）の支援を受けた研究プロジェクト「地域別経済指標に基づく静岡ＳＤモデルの開発」の一部として行われました。さらに，

静岡地域分析研究会では，メンバーの皆様から多くの示唆的なコメントをいただきました。静岡県庁やSRIの御協力に感謝申し上げます。

参考文献

静岡県企画部統計利用室（2010）「平成19年度 しずおかけんの地域経済計算」

山下隆之・浅利一郎・高瀬浩二（2007）「静岡SDモデルによる静岡県の人口動態と地域社会の変容の分析」『静岡大学経済研究センター研究叢書』第５号，pp.1-15.

山下隆之･高瀬浩二（2007）「経済と環境のシステムダイナミックス･モデル：静岡県経済の将来予測」『静岡大学 経済研究』第11巻４号，pp.221-242.

山下隆之・上藤一郎・高瀬浩二（2009）「地域別経済指標に基づく静岡SDモデルの開発－地域統計データの整備に向けて－」『静岡大学経済研究センター研究叢書』第７号，pp.1-25.

関連資料

国土地理協会「市町村変更情報」http://www.kokudo.or.jp/marge/shizuoka.html（2010年11月情報取得）

関東自動車工業株式会社　http://www.kanto-aw.co.jp/（2010年11月情報取得）

シモンズ株式会社　http://www.simmons.co.jp/index.shtml（2010年11月情報取得）