

調査レポート

ポスト万博・空港

愛知経済の課題

<要 旨>

現在、愛知県で準備が進められている中部国際空港と2005年日本国際博覧会(「愛・地球博」)は、愛知の存在を内外にアピールしていくうえで、大きな役割を担っている。また、二大プロジェクトに伴う直接需要が地元経済を活性化するものと期待される。

00年度から04年度においては、インフラ整備により約2兆円の需要が創出され、愛知のGDPを1兆4千億円押し上げると見込まれる。また、05年度には、航空輸送需要の増加や「愛・地球博」来場客により、約4千億円の需要が生み出され、愛知のGDPは1,700億円押し上げられると試算される。

06年度以降には、空港近接部への企業進出に伴う建設投資と、新たに生み出される企業活動が愛知経済の押し上げ要因となる。建設投資に伴うGDP押し上げ効果は総額2,700億円、空港近接部がフルに活用された場合の生産額は年間1,300億円に達すると見込まれる。

ポスト万博・空港を見据えて、二大プロジェクトを成功させるとともに、積極的に企業誘致を進めていく必要がある。将来に対する危機感を産官学で共有するとともに、補助金等の活用や、進出希望企業にとって魅力ある構造改革特区の実現、二大プロジェクトの成果を生かした内外に対するPR活動等に地域が一体となって取り組んでいくことが求められる。



【お問い合わせ先】調査部(名古屋)宮城 E-Mail:miyagi@ufji.co.jp

はじめに

現在、愛知県では、2005年の中部国際空港の開港と国際博覧会の開催に向けた準備が進められている。これら二大プロジェクトは、愛知県がその存在を内外にアピールしていくうえで、大きな役割を担っている。同時に、二大プロジェクトの実施に伴う建設投資や消費支出等の直接需要が地元経済を活性化するものと期待される。

本稿では、二大プロジェクトの建設・開催が愛知県経済を押し上げる効果を分析するとともに、二大プロジェクトによる有形、無形の資産を活用しつつ、経済の活性化を図るために当地域が取り組むべき課題について考察した。

1. 二大プロジェクトの概要

(1) 中部国際空港

中部国際空港は、「第7次空港整備7箇ヵ年計画」¹において早期に事業推進を図るよう位置付けられ、1998年度には事業化が認められた。その後、埋め立てに対する所管官庁の認可等を経て、2000年8月には、波による土砂の流出を防ぐための護岸工事が開始された。01年3月には護岸工事が一段落し、現在も埋め立て作業が進められている。万博を控えていることから、作業工程の工夫等による早期完成への取り組みが懸命に進められており、開港時期を当初計画の05年3月から前倒しする可能性も検討されている(図表1)。

中部国際空港は、騒音問題への配慮から、名古屋都心から南へ35キロメートル離れた常滑沖海上^{とこなめ}に建設されている。常滑沖は、水深が浅く、強固な岩盤を持つ等、埋め立てに適した性質を持っている点などが評価され、空港建設地として選定された(図表2)。

航空機の騒音が影響を及ぼす範囲が海域にとどまっていることから、中部国際空港は、航空機の離発着が24時間可能となる計画である。05年に完成予定の第一期計画においては、空港敷地として470ヘクタールの埋め立て作業が予定され、ここに3,500メートルの滑走路が1本整備される。24時間離発着可能であることや3,500メートルの長い滑走路

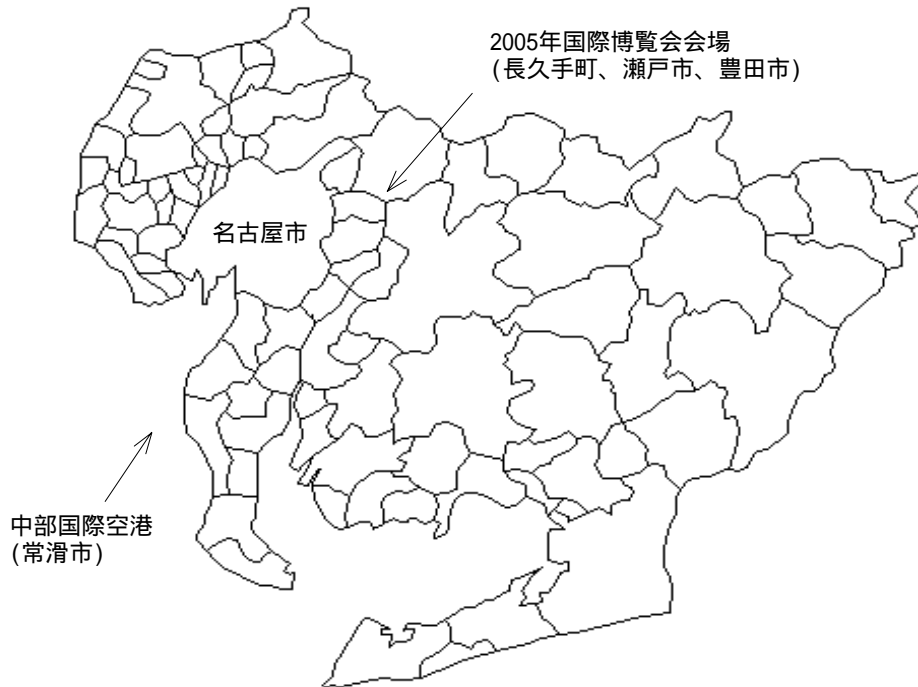
図表1 中部国際空港の概要

開港予定	2005年3月19日
空港の位置	常滑沖海上
空港の規模	
空港敷地	470ha
滑走路長及び本数	3,500m 1本
事業主体	中部国際空港(株)

(資料)中部国際空港HP等をもとにUFJ総研作成

¹ 国は、67年度以降、5年毎に空港整備計画を策定し、これに基づき、国内の空港を整備している。96年12月に策定された。第7次空港整備5箇年計画の計画期間は2年間延長され、96年度～2002年度と改定された。

図表2 空港と万博会場の位置～愛知県地図



図表3 中部国際空港の将来の航空輸送需要

年度	航空旅客(万人/年)			航空貨物(万トン/年)		
	合計	国際	国内	合計	国際	国内
2000	1,089	417	671	18	13	5
2005	1,210	500	710	32	27	5
2025	2,050	830	1220	52	44	8

(注) 2000年度の数値は、名古屋空港の2000年実績値
 (資料)中部国際空港の計画案、名古屋空港協議会「NAGOYA空港ハンドブック」

を備えたことから、長距離の国際便の離発着が可能になると共に、海外渡航者や国際貨物業者のニーズに合わせた発着時間の設定が容易となる。また、連絡道路や連絡鉄道も整備され、名古屋都心から空港までの所要時間は30分程度と、交通面での利便性も確保される予定である。

このように、中部国際空港は、空港としての高い機能とアクセスの良さを兼ね備えており、国際ハブ空港としての役割を果たすことが期待されている。計画案によると、25年の航空旅客数は、00年の名古屋空港の実績に比べ約2倍の2,050万人、航空貨物量は、約3倍の52万トンまで増加すると見込まれている(図表3)。

図表 4 愛・地球博の概要

開催時期	2005年3月25日から9月25日
会場	愛知県瀬戸市、長久手町および豊田市
会場面積	173ha
想定入場者数	1,500万人

(資料)2005年日本国際博覧会協会HP等をもとにU F J 総研作成

(2) 愛・地球博

一方、2005年日本国際博覧会(愛・地球博)は、00年12月15日のBIE(博覧会国際事務局)通常総会において、承認された。01年10月に発表された「2005年日本国際博覧会基本計画骨子」は、「自然の叡智」をテーマに据えたうえで、サブテーマとして、宇宙、生命と情報 人生の“わざ”と智慧 循環型社会を掲げている。愛・地球博は、05年3月25日から9月25日までの185日間開催される予定である(図表4)。

万博会場については、01年12月に基本計画が策定され、その後基本設計や実施設計の作業が進められてきた。「2005年日本国際博覧会 会場整備の概要」によると、会場として、「青少年公園地区」(愛知県長久手町及び豊田市)の158ヘクタールと「海上地区」(愛知県瀬戸市)の15ヘクタールからなる、全面積173ヘクタールが計画されている。このうち、メイン会場となる青少年公園地区では、公式参加国及び国際機関の出展施設と広場から構成される「グローバル・コモン」、及び、観客の主な移動経路となる「グローバル・ループ」が設定される予定である。また、万博のテーマである「自然の叡智」を映像などによりわかりやすく展示する「グローバル・ハウス」や最先端のITを駆使した情報受発信により地球大交流イベントを展開する「愛・地球広場」などが設けられる。一方、海上地区は、「自然の叡智」というテーマを具現化するシンボルゾーンとして整備される計画になっている。

日本政府は、世界の187の国々と75の国際機関に対して、01年3月30日より愛・地球博への参加要請を始めている。02年11月19日時点では、55カ国と5国際機関が参加を表明している。現在も招致活動が展開され、参加国や団体は今後さらに増加することが見込まれる。自治体や企業等による出展も予定されており、「自然の叡智」を縦系、「地球大交流」を横系とした博覧会が展開される。万博の開催に関連して、東部丘陵線等の公共交通機関や周辺道路の整備も進められ、開催期間中の入場者数としては1,500万人が目標になっている。

(3) 事業規模

愛知県では、05年3月の完成を目指し、二大プロジェクトに関連する交通基盤整備等が進められている。以下では、空港と万博に関連する事業規模について、愛知県の資料をもとに整理しておくこととしよう。

中部国際空港

中部国際空港についてみると、空港建設費用として7,680億円が見込まれている(図表5)。これは、空港島の埋め立てと滑走路の整備、空港ターミナルビルの建設にかかる費用を合計したものである。また、空港島と接する地域及び空港の対岸部には、愛知県企業庁が主体となって、埋め立て作業が進められている。空港に近いという立地条件を活かし、商業施設やオフィス、ホテル、工場、研究施設等の誘致も計画されている。この空港近接地区の整備に関する概算事業費としては、2,430億円が見込まれている。これ以外にも、アクセス関連として、中部国際空港と名鉄常滑駅を結ぶ路線建設に708億円、道路整備に1,348億円の支出が計画されている。

愛・地球博

次に、愛・地球博に関連する事業をみると、パビリオン等が設置される博覧会の会場建設費は、1,350億円と見積もられている(図表6)。また、博覧会会場が既存の駅から離れた場所にあるため、会場までのアクセスも整備されることになっている。具体的には、地下

図表5 中部国際空港及び関連インフラの事業費

	事業主体	金額 (億円)
中部国際空港 (埋め立て、ターミナル建設等)	中部国際空港(株)	7,680
空港近接部整備 (埋め立て、道路整備等)	愛知県企業庁	2,430
鉄道アクセス	中部国際空港連絡鉄道(株)	708
道路アクセス (連絡橋、知多横断道路など)	愛知県など	1,348
合計		12,166

(資料)愛知県「財政中期試算について」等

図表6 愛・地球博及び関連インフラの事業費

	事業主体	金額 (億円)
会場建設費	(財)2005年日本国際博覧会協会	1,350
新交通システム整備 (東部丘陵線)	愛知高速鉄道(株)	915
鉄道アクセス	愛知環状鉄道(株)	233
道路アクセス (名古屋瀬戸道路など)	愛知県など	934
合計		3,432

(資料)愛知県「財政中期試算について」等

鉄藤が丘から愛知環状鉄道線八草までを営業区間とする第3セクターの東部丘陵線が建設されている。同線の建設費は915億円程度が見込まれている。また、既存の愛知環状鉄道についても、輸送力を増大するために、233億円が投じられる予定である。このほか周辺道路の整備として、934億円の投資が計画されている。

2. 二大プロジェクトの経済効果

ここでは、空港と万博の二大プロジェクトが愛知経済に与える影響について定量的に評価していきたい。

(1) 二大プロジェクトの経済効果

中部国際空港

中部国際空港の開港が決定したことにより、空港島と空港近接部（空港島及び対岸部）の造成、空港ターミナルビルの建設、空港島までの交通アクセス（空港島までの連絡道路、鉄道等）等の建設需要が生み出された。また、建設需要の増加に伴い、建設に用いられる資材及びサービスの生産や雇用者の消費支出も誘発される。この他に、中部国際空港の開港による輸送需要の増加も愛知経済を押し上げると考えられる。産業連関表を用いて、こうした波及効果を織り込みつつ、中部国際空港の経済効果を試算したところ、生産ベースで2兆2,793億円、付加価値ベースで9,238億円という結果となった(図表7)²。

図表7 二大プロジェクトの経済効果(愛知県内)

	直接需要	生産誘発効果 (愛知県内)	粗付加価値 誘発効果 (愛知県内)
二大プロジェクト合計	23,420	35,336	16,202
中部国際空港	13,120	22,793	9,238
愛知万博	10,300	12,543	6,964

(注)1. 中部国際空港の経済効果は、中部地域(愛知、岐阜、三重、富山、石川)を対象に試算されており、愛知県内で生じる押し上げ効果としては、過大推計になっている可能性がある。

2. いずれも2000年価格表示

3. 中部国際空港の経済効果は、当部試算による

4. 愛知万博の経済効果は、2000年12月6日東海銀行調査部が発表

² 中部国際空港及び関連プロジェクトの経済効果は、中部地域(愛知、岐阜、三重、富山、石川)を対象としているが、本稿では、大半が愛知県内で生じるものと想定した。

愛・地球博

愛・地球博の経済効果については、00年12月に東海銀行調査部が試算している。この試算では、愛・地球博の開催による直接需要額が合計1兆300億円³と見積もられている。これは、図表6に示した愛・地球博及び関連インフラの事業費を約7,000億円上回る。この理由としては、インフラ整備以外の需要、すなわち、個人や事業者による消費支出が含まれたことがあげられる。愛・地球博には、多数の来場客が見込まれており、食事や土産物購入に伴う消費支出の拡大が見込まれる。00年の試算では、計画案の1,500万人が来場した場合、2,700億円の消費支出が生ずると見込まれている。また、会場運営に関する費用もサービスに対する需要の増加として織り込まれている。このほか、民間事業者によるパビリオンの建設・運営費も直接需要に加えられている。

以上のように積算された直接需要額を基に、中部国際空港の試算と同様、産業連関表を用いて経済波及効果が産出されている。これによれば、愛・地球博は、愛知県内の生産を1兆2,543億円、付加価値額を6,964億円（いずれも2000年価格）押し上げる、という結果となっている。

3. 実現時期別にみた経済効果

(1) 直接需要の種類別分類

二大プロジェクトは、インフラ整備等に伴う経済波及効果によって、愛知県の経済を押し上げることが期待される。GDPに対応する付加価値についてみると、中部国際空港の押し上げ効果は9,238億円、愛・地球博が6,964億円となっており、これを合計した1兆6,202億円が二大プロジェクトの愛知のGDPに対する押し上げ効果と考えられる。

図表8は、二大プロジェクトの押し上げ効果を当初の直接需要額の種類別に分類し直したものである。内訳をみると、インフラ整備に伴うものが1兆4,279億円と最も大きい。インフラ整備以外の部分については、愛・地球博の運営によるものが325億円、万博来場客の消費支出により生じるものが1,158億円、開港による輸送需要増加に伴うものが440

図表8 二大プロジェクトの経済効果の内訳と実現時期

(単位：億円)

	インフラ整備		運営費		来場客の消費		開港による輸送需要		合計	
	直接需要	付加価値	直接需要	付加価値	直接需要	付加価値	直接需要	付加価値	直接需要	付加価値
準備段階	19,216	14,279	270	160					19,486	14,439
実行段階			280	165	2,700	1,158	954	440	3,934	1,762
合計	19,216	14,279	550	325	2,700	1,158	954	440	23,420	16,202

(注)1. 空港島近接部の工事については、一部2005年度以降に実施が予定されているが、本稿では、空港に関連するインフラ整備は2004年度内に完成すると想定した。

2. 準備段階は2004年度まで、実行段階は2005年度とした。

³ 直接需要額の内訳は、会場整備・調査費1,350億円、運営費550億円、来場客による消費支出2,700億円、鉄道や道路の建設費等5,700億円。

億円となっている。

経済効果が実現する時期を直接需要の種類別に考えると、まず、インフラ整備に伴う経済効果は、二大プロジェクトの準備段階、すなわち、04年度末までに生じると考えられる。

次に、万博運営に伴う費用については、準備段階に生じるものと、二大プロジェクトの実行段階である05年度に生じるものに大別される。すなわち、広報や販売促進活動は万博開催以前から実施されるが、会場の維持・管理費用の大部分は開催後に必要となる。

また、万博来場客の消費支出と中部国際空港開港による輸送需要の増加に伴う経済効果も実行段階において実現すると考えられる。

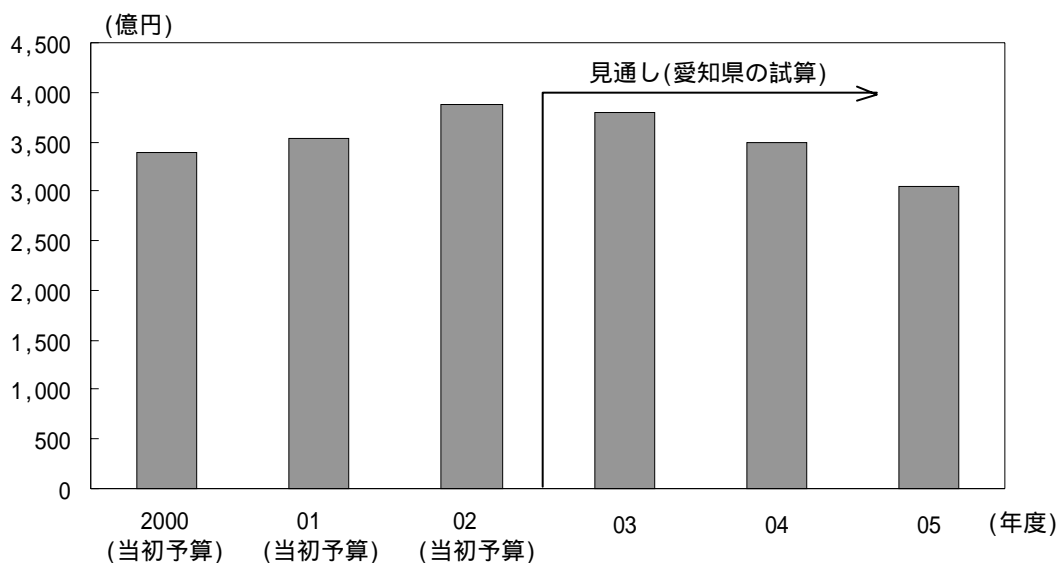
(2) 準備段階における経済効果

二大プロジェクトの準備段階においては、インフラ整備に伴う経済効果と万博の広報活動等のような運営に伴う経済効果が顕在化すると見込まれる。本稿では、二大プロジェクトの準備段階における経済効果が、空港の着工が本格化した00年度から04年度までの期間において発生すると想定し、各年度における押し上げ効果を定量的に算出してみることとしよう。

インフラ整備に伴う経済効果

インフラ整備に伴う経済効果については、二大プロジェクトに関連する事業、すなわち、空港島の埋め立て、空港連絡橋や東部丘陵線の設置作業等の進捗状況にあわせて実現されていくものと考えられる。しかし、個々の進捗状況を把握し、インフラ整備事業の進捗状況を積み上げることは困難なため、本稿では、愛知県の「財政中期試算」を基に、インフ

図表9 愛知県投資的経費の見通し



(注) 愛知県の財政中期試算では、02年度以降の投資的経費が見積もられている。
00年度と01年度については、連続性を考慮し、当初予算を用いた。

(資料)愛知県「財政中期試算について」等

ラ整備に伴う経済効果 1兆 4,279 億円を年度ごとに按分することとした。

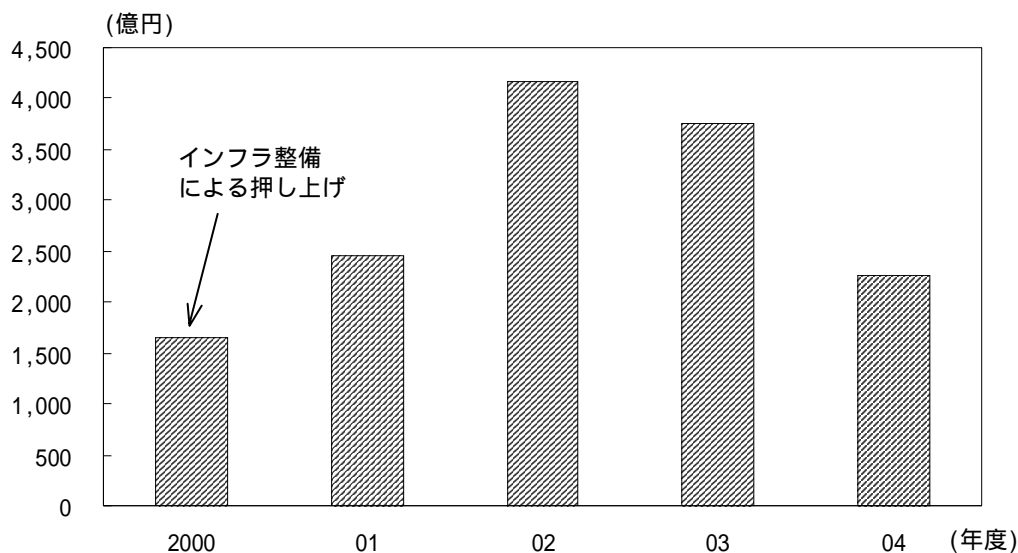
愛知県の「財政中期試算」では、二大プロジェクトに関連するインフラ整備完了後の投資的経費予算額を 3,050 億円と見積もっている(図表 9)。本稿では、データの制約から、二大プロジェクト関連事業以外の投資的経費は安定的に推移していると仮定した上で、00年度から 04 年度までの愛知県の投資的経費予算額から 3,050 億円を除いた部分を、二大プロジェクト関連の事業費と捉えることとする。

図表 10 は、こうした愛知県の投資的経費が二大プロジェクト関連事業全体と連動すると考え、インフラ整備に伴う経済効果 1兆 4,279 億円を各年度に按分したものである。インフラ整備に伴う経済効果は作業工程にあわせて変動し、ピークとなる 02 年度には、4,167 億円に達すると見込まれる。

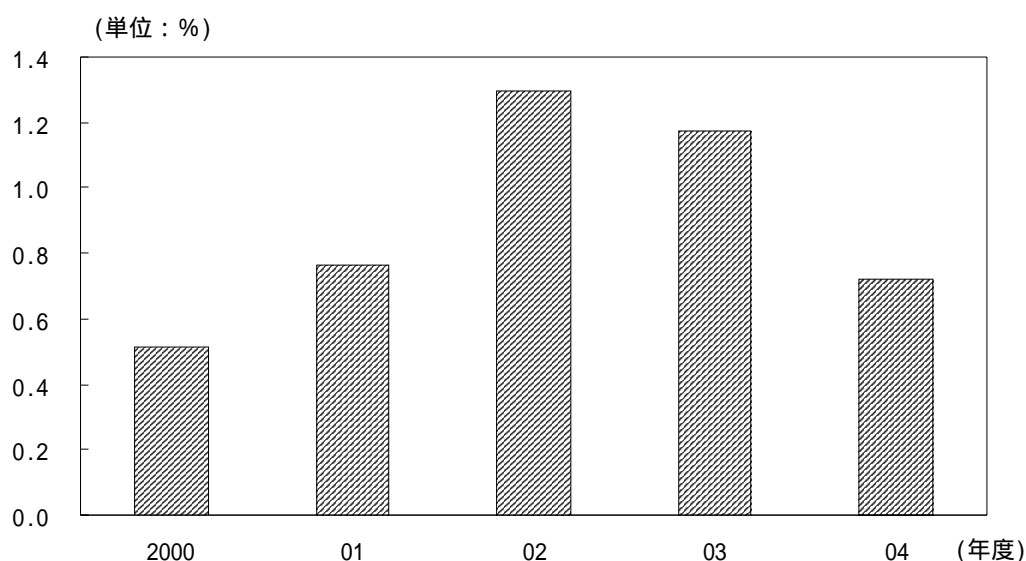
万博運営に伴う経済効果

万博の運営に伴う経済効果も、インフラ整備と同様に、各年度の運営費に比例するように按分した。万博の運営費に関しては、2005 年国際博覧会協会の資金計画を用いた。これによれば、97 年度から 05 年度の期間で、総額 550 億円の運営費支出が見込まれている。このうちの約半分は、万博が開催される 05 年度において支出される見通しとなっている。一方、04 年度までの期間においては、会場の管理に関する支出が万博の開催される 05 年に比べ少なく済むため、運営費は相対的に小さくなっている。

図表 10 インフラ整備に伴う経済効果



図表 11 準備段階における押し上げ効果(対名目GDP比)



二大プロジェクトによる経済効果(準備段階)

二大プロジェクトの準備段階での経済効果は、数年にわたって発生する。00年度では、愛知県の名目GDPを0.5%、01年度で0.8%押し上げたと考えられる。この時期において、中部国際空港と万博に関連する事業は、ITバブル崩壊等に伴う世界経済の減速により下降局面にあった愛知の景気を押し上げる方向に働いたといえよう。また、先行きについても、02年度は1.3%、03年度は1.2%、04年度は0.7%程度GDPを押し上げ、今後景気を下支えすることが期待される(図表11)。

(3) 実行段階における経済効果

二大プロジェクトの準備段階においては、主にインフラ整備に伴う経済効果が愛知経済を押し上げる姿がうかがわれた。二大プロジェクトが実際に実行される段階となる05年度においては、万博会場の運営に伴う経済効果と万博来場客による消費支出に伴う経済効果のほか、空港開港に伴う旅客や物流需要の増加による経済効果も顕在化することが期待される。

まず、万博来場客による消費支出に伴う経済効果については、前出の東海銀行調査部の試算結果に含まれている。愛・地球博では、開催期間の185日間に、1,500万人の来場客が計画されている。これらの来場客の宿泊費や交通費、会場での飲食費、買い物費は、合計2,700億円に達すると見積もられている。このように、万博開催により喚起された消費支出は、他産業への波及効果等も勘案した結果、愛知県の名目GDPを1,158億円(2000年価格)押し上げると試算されている。

次に、中部国際空港開港による物流需要の拡大と旅行客の増加に伴う経済効果についても検討していきたい。05年の中部国際空港の航空輸送需要計画額と00年の名古屋空港の

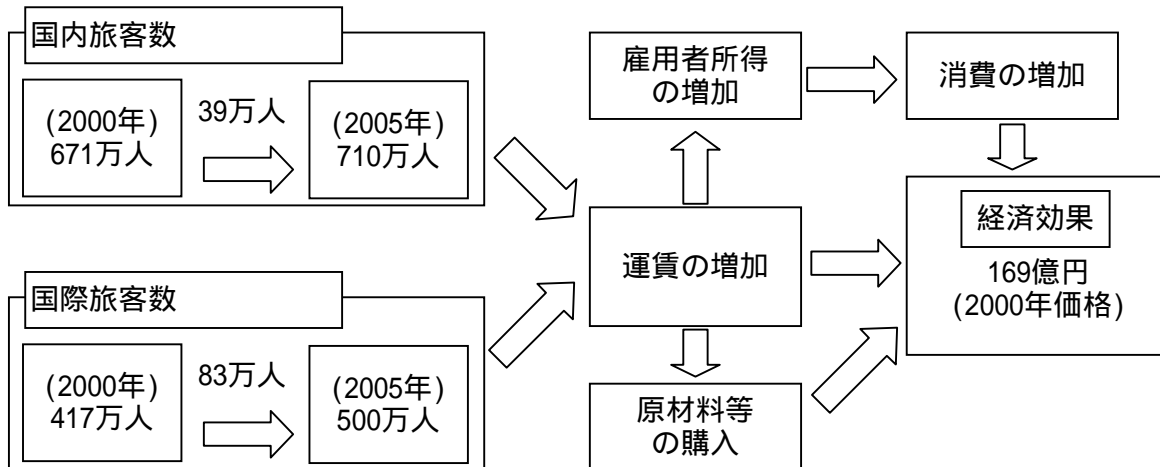
輸送実績を比較すると、航空旅客については、国際便で 83 万人、国内線で 39 万人の増加が見込まれている(図表 12)。こうした旅客数の増加に伴う運賃の増加と、原材料等への需要の増加、従業員の所得増加を通じた消費の拡大を合計すると、愛知県の名目 GDP に対する押し上げ効果は 169 億円(2000 年価格)となった(図表 13)。

図表 12 航空輸送需要の増加

	航空旅客(万人)		航空貨物(万トン)	
	国際	国内	国際	国内
2000年 (名古屋空港)	417	671	13	5
05年 (中部国際空港)	500	710	27	5
増加幅	83	39	14	0

(注) 中部国際空港の輸送需要は、年度ベース
 (資料)名古屋空港協議会「NAGOYA空港ハンドブック」、中部国際空港の計画案(最終まとめ)

図表 13 旅客増加による経済効果



図表 14 地域別国際空港利用状況(重量ベース)

輸出 (単位：%)

生産地 \ 空港	名古屋空港	成田空港	関西空港
中部国際空港圏	17.6	47.6	32.5
成田空港圏	0.3	87.5	7.7
関西空港圏	2.3	13.7	82.7

輸入

消費地 \ 空港	名古屋空港	成田空港	関西空港
中部国際空港圏	34.0	45.1	17.6
成田空港圏	0.5	88.2	7.9
関西空港圏	0.1	7.1	90.4

輸出 + 輸入

利用地 \ 空港	名古屋空港	成田空港	関西空港
中部国際空港圏	25.6	46.4	25.2
成田空港圏	0.4	88.0	7.9
関西空港圏	0.8	9.3	87.8

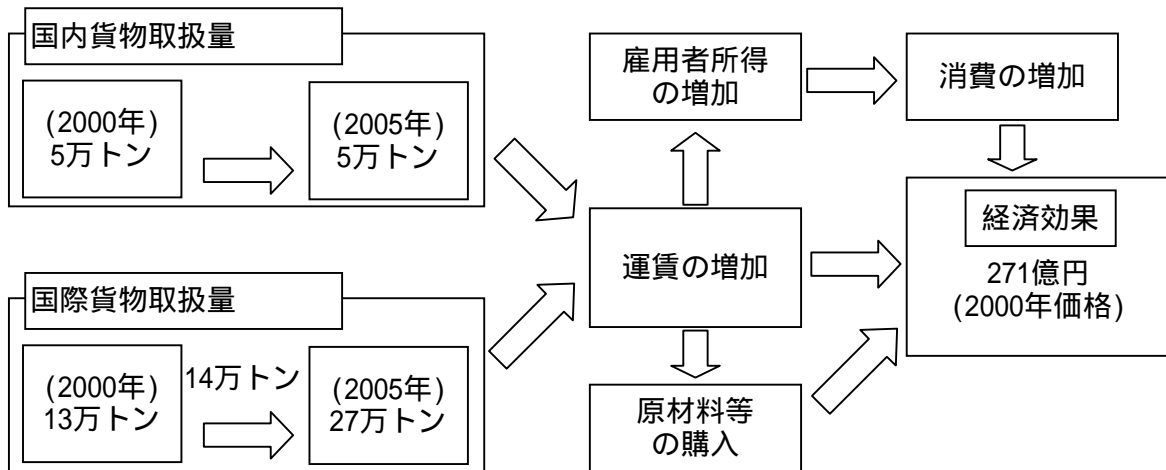
(注) 1. 中部国際空港圏は、愛知県、岐阜県、三重県、静岡県
 2. 成田空港圏は、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県
 3. 関西空港圏は、大阪府、兵庫県、京都府、滋賀県
 (資料)輸出入貨物物流動向研究会「輸出入貨物に係る物流動向調査」

また、航空貨物についてみると、国内貨物取扱量は、横ばいとなっているのに対し、国際貨物については、倍増すると見込まれている。中部国際空港に近接する東海4県(愛知、岐阜、三重、静岡)における製造業の生産拠点集積を背景に、航空貨物輸送に対する潜在的な需要は大きい。一方、現存する名古屋空港は、国際便数が少ないことや貨物取扱能力の制約等もあり、製造業の国際貨物輸送ニーズに応えきれていないと指摘されている。実際に、01年において東海4県で生産された製品のうち、名古屋空港経由で輸出された割合は、重量ベースで17.6%にとどまる(図表14)。同様に、成田空港に近接する地域(東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県)で生産された製品の輸出時に用いられた空港をみると、87.5%が成田空港経由となっている。また、関西空港に近接する地域(大阪府、兵庫県、京都府、滋賀県)においても、関西空港を経由した割合が82.7%に達している。この傾向は国際貨物全体(輸出と輸入の合計)についても同様であり、成田空港圏と関西空港圏で近接空港の利用割合が8割を超えているのに対し、中部国際空港圏では25.6%にとどまっている。

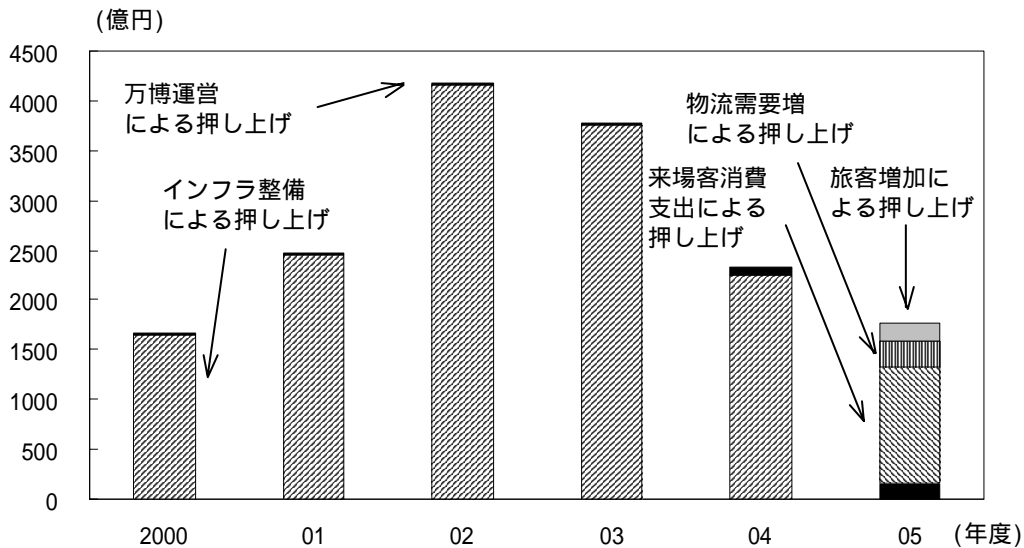
こうした状況において、24時間の稼働が可能な中部国際空港が開港し、地元製造業のニーズに見合った便数が確保されれば、国際貨物取扱量が大幅に拡大することが可能とみられる。中部国際空港の計画案においては、05年度において27万トンの国際貨物を取り扱う見通しとなっている。

中部国際空港開港により物流需要が拡大することに伴う経済効果を試算すると、05年度に中部国際空港の国際貨物取扱高が27万トンまで拡大する場合には、名古屋空港の00年

図表 15 貨物取扱量増加による経済効果



図表 16 二大プロジェクトに伴う経済効果～2005 年度まで



の取扱実績に比べ、約 14 万トン増加することになる。また、これに伴い増加する国際貨物運賃額を試算し、産業連関表を用い、他産業への波及効果も加味すると、愛知県で生み出される付加価値は 271 億円(2000 年価格)押し上げられるとの結果となった(図表 15)。

05 年度においては、万博来場客による消費支出に伴う経済効果や、中部国際空港開港による物流需要の拡大に伴う経済効果、さらには万博運営に伴う経済効果が顕在化する。これに万博の運営に伴う押し上げ効果(05 年度 165 億円)を加えた、合計 1,762 億円の付加価値が増加する。これは 00 年度における愛知の名目 GDP に対し、0.5%の規模に相当する(図表 16)。

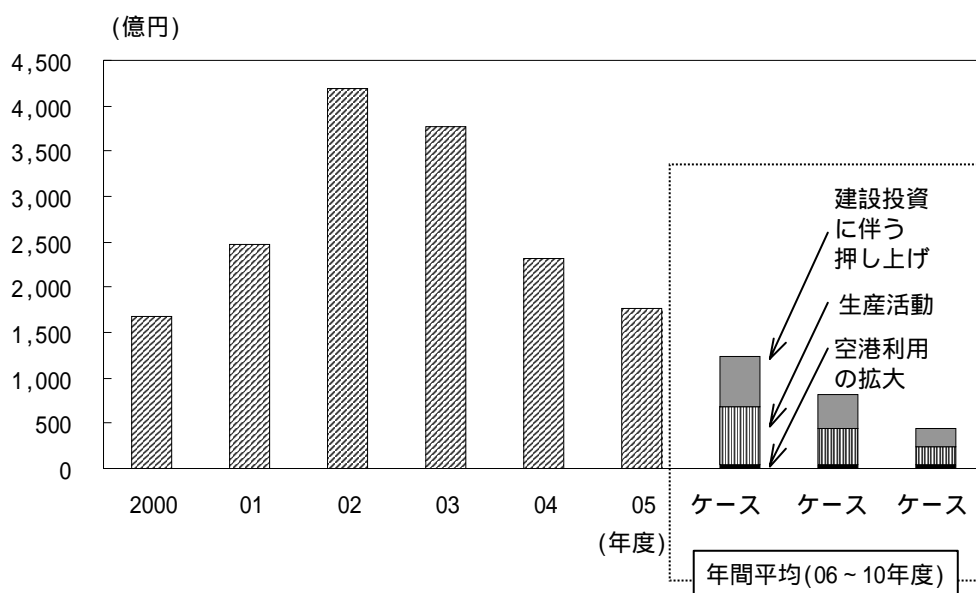
(4) 2006年度以降の経済効果

二大プロジェクトは、06年度以降も、愛知経済を押し上げると考えられる。中部国際空港の旅客数や貨物取扱量は、25年度にかけて、それぞれ3%程度増加していく見通しであり、これに伴って、空港利用に伴う経済効果も拡大を続けるとみられる。

また、空港近接部への民間事業者進出に伴う経済効果も期待される。埋め立て工事に伴う経済効果は、04年度までに顕在化するが、埋め立て地の利用に伴う経済効果は、民間事業者の進出にあわせて実現していくことになる。民間事業者の進出が決定すると、まず、建設投資需要が発生する。愛知県企業庁の計画によれば、埋め立てが完了する04年度から土地の売却や賃貸が進められ、民間企業による建設投資も開始される。空港近接部において、商業や流通、製造業の用地として、分譲または賃貸が予定されているのは約170ヘクタール、これに02年8月に公表された「常滑都市計画」により設定された空港近接部の容積率と、単位あたりの建設費用を乗じたところ、潜在的な建設投資額は総額2,800億円と算出された。そのうえで、産業連関表を用いて他産業に対する波及効果まで勘案すると、近接部における建設投資の愛知経済に対する押し上げ効果は、付加価値ベースで総額2,700億円(2000年価格)に達すると見込まれる。

また、空港近接部の利用により、新規に雇用が生まれることも期待される。9月に公表された愛知県企業庁の「まちづくりガイドライン」では、25年に、空港近接部において、約1万7,000人が就業していると想定されている。この就業者数をもとに、企業活動が本格的に稼動した段階における空港近接部の生産活動規模を計算すると、年間約1,300億円(2000年価格)の付加価値が生み出されるとの結果になった。

図表 17 2006年度以降の経済効果



(注) ケース : 空港近接部利用率が2010年度末に100%に達すると想定
 ケース : 空港近接部利用率が2013年度末に100%に達すると想定
 ケース : 空港近接部利用率が2021年度末に100%に達すると想定

「まちづくりガイドライン」の事業スケジュールによると、空港近接部への企業誘致は02年度に開始され、12年度には土地処分が完了する計画となっている。現時点で、空港近接部の利用率を展望することは困難なため、空港近接部の利用率が一定の期間で100%に達するという前提条件を設定し、その場合に生み出される経済効果を計算してみた(図表17)。ケースAでは、10年度末に空港近接部の利用率が100%に達すると想定した。この場合、空港と空港近接部において生み出される経済効果は、06年度から10年度の期間では、年平均1,234億円に達した。内訳をみると、空港近接部における生産活動が年平均650億円、設備投資は同540億円、空港利用の増加分が同44億円となった。ケースBでは、「まちづくりガイドライン」のスケジュールに沿って12年度に土地処分が完了し、13年度末に空港近接部の利用率が100%に達すると想定した。ケースBにおいて、経済効果は年平均821億円と、ケースAより413億円減少した。ケースCでは、ケースAの倍の時間がかかり、21年度末に利用率が100%に達すると想定した。ケースCの経済効果は年平均432億円とケースAに比べて半減した。

今回の試算では、空港近接部が早期に利用されれば、それに対応して、地域経済に対する押し上げ効果も拡大するとの結果となった。地域経済の活性化を図るうえで、空港近接部の利用促進は、重要な課題であるといえよう。

4. 2006年以降の課題

現段階において、空港近接部における建設投資や生産活動による経済効果は、潜在的な可能性にとどまっている。この経済効果を早期に実現するために、空港近接部への企業誘致に積極的に取り組んでいく必要がある。また、経済のグローバル化を背景に愛知の主力産業である製造業の海外移転が進むなか、地域経済の活力を維持・強化するうえでも、二大プロジェクトを着実に遂行すると同時に、二大プロジェクト以降を見据えた企業誘致戦略の構築が望まれる。以下では、今後、企業誘致を進めるうえで取り組むべき課題について考察した。

(1) 企業誘致に対するコンセンサスの形成

愛知県の雇用環境は、失業率や有効求人倍率といった指標からみると、他地域に比べ良好に推移してきた。出荷額が25年連続で全国1位となっていることにも現れているように、愛知県には、競争力の高いものづくり企業が集積している。また、国内需要が低迷するなかであって、当地域は、空港と万博という大型プロジェクトが進められていることにより、他地域に比べ恵まれてきた面がある。

しかし、経済のグローバル化を背景に、愛知県の主力産業である輸送機械製造業においても、海外生産が拡大している。今後、生産拠点の海外展開が加速すれば、当地域の雇用面における優位性が急激に失われる可能性もある。雇用情勢の悪化は、所得を抑制するだけでなく、年金や医療といった社会保障制度をも揺るがす可能性があり、雇用問題は喫緊に取り組むべきテーマである。

海外の事例をみると、州政府が雇用確保を目的とする企業誘致に積極的に取り組んでいることも多い。当地域も「ものづくり拠点」としての活力を保持していることに安心することなく、今のうちから雇用に関する危機感を産官学で共有し、様々なレベルからの企業誘致活動を戦略的に進めていくことが何よりも必要である。

(2) 具体的な施策

以下では、企業誘致を進めるための具体的方策として4点提言したい。

中長期的視点に立った補助金の活用

第1は、補助金の活用である。企業誘致を進めるためには、企業のコスト削減をもたらす、競争力向上につながる方策が求められる。そのためには、補助金の交付や税制の優遇措置が考えられる。

このうち、税制については、法人課税の実行税率 40.87% (法人所得 800 万円超の部分)のうち、国税である法人税が 27.37% (全体の 66.97%、02 年度)を占めている。このため、地方自治体の裁量で引き下げる余地は必ずしも大きくない。むしろ、地方自治体が独自に実施できるという意味や、支援対象を絞るという意味合いから、補助金の活用が有効な面があろう。

補助金の交付によって初期投資額を抑制し、企業進出を促進する手法は目新しいものではない。愛知県および県下の自治体においても、自治体独自の補助金制度や国の補助を利用した制度が既に整えられている。しかし、実際に企業を誘致するためには、制度を整えるだけでなく、より弾力的な運用も重要であろう。

最近では、三重県と亀山市がシャープの液晶工場の誘致するため、合計 135 億円の補助金支出を決めた。三重県と亀山市は、事前の試算において、中核企業の誘致が成功すれば、それに伴う雇用の増加や税収の拡大により、中長期的には補助金の回収も可能との結論になったため、補助金交付に踏み切ったとしている。企業誘致に要する費用とその効果を見極めたうえ決定した大胆な施策が、企業誘致を成功に導いたケースとして注目されている。

海外の自治体においては、外資系企業を誘致する際の補助金を地方債で賄い、進出企業が将来的に支払う税金によって償還するスキームもみられる。様々な制約があるため、海外の事例をそのまま導入することは難しい面もあるが、様々な工夫を凝らすことで、企業誘致を進めることが必要である。

特区を活用した規制緩和

第2は規制の緩和である。我が国ではこれまでも規制緩和が進められてきている。しかし、その足取りは緩やかであり、規制緩和への期待は依然大きい。規制緩和は企業誘致策として引き続き意味を持つものと考えられる。

こうした規制の所管は本来、中央省庁であるため、地方自治体の裁量が働く余地は小さい。しかし、小泉内閣が進めている構造改革のなかで打ち出された「構造改革特区」を活用することにより、地方自治体が規制緩和を進めることが可能となった。特区は、特例的

に規制改革や税制優遇等を行う地区のことであり、海外では、以前から導入されている。なかでも、中国が経済特区を活用し、成長の原動力としてきたことはよく知られている。

特区の内容については、地方自治体が自発的に立案することになっている。例えば、研究開発型企業の誘致を図るうえでは、産学連携を促進するために国立大学教員の兼業規定の緩和等が有効とみられる。企業の負担を軽減する方向での規制緩和、すなわち、進出希望企業に対する工事計画の基準緩和等も企業誘致に寄与しよう。また、後述する外資系企業の誘致を進めるうえでは、外国人の在留期間の延長や手続きの簡素化が求められる。

いずれにせよ、我が国では、特区構想はまだ緒についたばかりであり、未だ例をみない。こうしたなか、特区を実現するためには、地域の知恵を広く結集し、より具体的で魅力的な計画を策定していくことが重要である。

外資系企業の誘致

第3は外資系企業の誘致促進である。企業誘致を進めるにあたっては、対象を国内企業にとどまらず、外資系企業にも広げていく必要がある。80年代以降産業の空洞化が深刻化したアメリカやイギリスでは、外資系企業の誘致活動が展開された。

現時点で外資系企業を誘致するためには、中国を始めとするアジア諸国の都市と比較した場合であっても、魅力的な投資環境を整備していかななくてはならない。経済産業省のアンケート調査によると、外資系企業は、営業所や支店の立地を決定する際には、進出先の市場動向を最も重視している。こうしたことから、市場動向を調査し、製品開発やマーケティングにアドバイスを行うことのできるコンサルティング機能を整備・拡充する必要がある。我が国の雇用慣行や商慣行についても、情報の提供や相談窓口の設置が期待される。

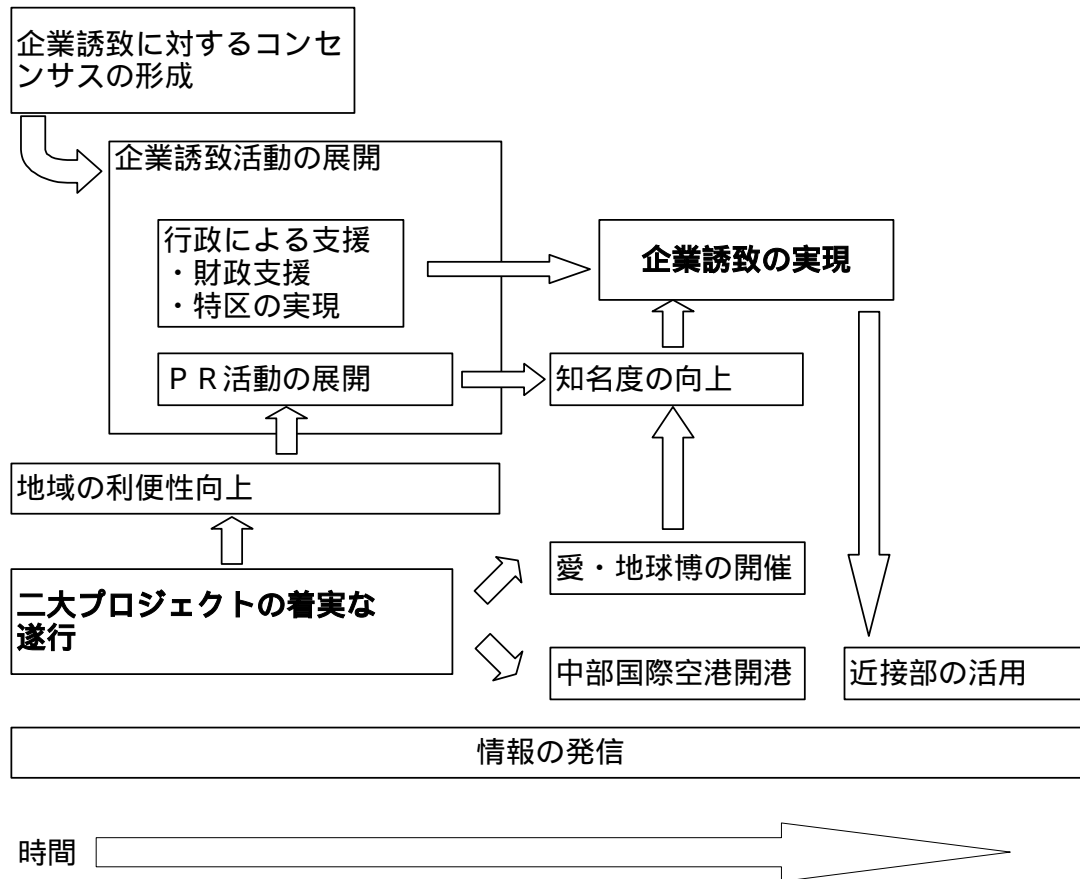
工場立地を決定する場合においては、希望する敷地面積や建物面積の確保が重視されている。県下には、現在造成中の空港近接部を始めとして、多数の工業用地がある。面積および価格、交通の便等の条件を勘案し、最適な物件を紹介することが望まれる。また、工場の立地においては、事業コストを重視する割合が営業所や支店に比べて高くなっており、補助金や税制優遇等のコスト削減策を講じることも重要であると考えられる。

二大プロジェクトの活用による知名度向上

第4は、愛知県の知名度向上である。国内外において、愛知県の知名度はさほど高くないのが実情であり、企業誘致を図るためには、積極的なPR活動が求められる。

定期的な説明会の開催やインターネットを活用した広報活動といった地道な活動が第1歩である。そのうえで、企業誘致を一層効果的に展開するため、当地域への進出に適した産業を絞り込み、当該産業に関連する企業が多数立地する地域に、駐在事務所を設置し、情報提供やニーズの発掘を行うことが必要と思われる。その際には、現地で幅広い人脈を持つ人材をアドバイザーとして招聘することも検討すべきであろう。状況に応じて、自治体の首長や財界首脳によるトップセールスも効果的であろう。

図表 18 地域活性化に向け取り組むべき課題



PR活動においては、ものづくり産業の集積や、交通の利便性等を強く訴えていくことも重要である。これに関しては、豊橋地区にドイツ系の自動車会社が進出したことが参考になる。フォルクスワーゲンが豊橋に進出したが、その際には、自動車産業が集積していることや、東名阪の市場をカバーするうえでの地理的メリットが考慮されたと言われている。日本のものづくり拠点として産業が集積し、部品等の調達が容易なことや、地理的利便性が高いことは、企業誘致を進める際の強みである。

PR活動を進めるためには、05年に開催される愛・地球博を積極的に活用すべきである。愛・地球博には、内外から多数の来場客が見込まれる。万博会場で愛知県の長所をアピールすることも検討すべきものと考えられる。万博期間中のアピールをより効果的なものとするためには、万博に多数の来場客が訪れることと、利便性の高い空港を実現すること、そして、愛知県の魅力を理解してもらうことが重要であろう。

おわりに

現在、愛知県では、二大プロジェクトの実現に向けた準備が進められており、空港と万博という20世紀に描かれた夢が実現しつつある。同時に、二大プロジェクトの完了後、

何をすべきかとの議論も始められている。地域経済活性化を進めるうえで、取り組むべき課題は多数あるが、二大プロジェクトにより得られた有形、無形の資産を活用することを優先的に検討すべきであろう。2006年以降も当地域経済が発展を続けていくためには、「地球大交流」を理念に掲げる愛・地球博の開催と世界への窓口となる中部国際空港の開港を機に、国際化の機運を高めていくことが求められよう。グローバル化が進むなか、国内のみならず海外も含めた地域間競争を勝ち抜くという意識改革が強く迫られている。

【参考文献】

- 石川良文(1998)『中部国際空港および関連プロジェクトの経済波及効果』『産業連関』Vol.8、No.2 大蔵省印刷局
- 愛知県企画部統計課(2000)「あいちの産業連関表」
- 中部経済産業局編(2002)「東海・北陸経済のポイント 平成14年版」
- 名古屋空港協議会(2002)「NAGOYA 空港ハンドブック 2002」

(調査部(名古屋) 宮城 充良)

(問い合わせ先：UFJ総合研究所 E-Mail：miyagi@ufji.co.jp)

本レポートに掲載された意見・予測等は資料作成時点での判断であり、今後予告なしに変更されることがあります。