

地域戦略研究所紀要

第 1 号

産業構造の変遷と誘致政策の展開
－北九州市を例として－

柳井 雅人 …… 1

北九州市立大学
地域戦略研究所
2016. 3

産業構造の変遷と誘致政策の展開

－北九州市を例として－

柳井 雅人

はじめに

I 産業構造の長期的変遷

II 全総、市総合計画と誘致環境の整備

III 誘致体制の確立と支援策の展開

むすび

<要旨>

当論文は、北九州市の誘致政策の展開を、産業構造の変遷、全総、市総合計画との関連性を踏まえて整理することを主たる目的としている。誘致政策については、ハードの基盤整備の類型化とソフトの誘致体制整備、補助金制度創設を追い、成長戦略産業・機能の育成策に応じて、その姿を変えてきた経緯を明らかにした。その整理を踏まえると、本市における誘致政策の転換点はルネッサンス構想第2次実施計画の時期であると言える。

<キーワード>

産業立地(industrial location)、企業立地(business location)、立地政策(location policy)、企業誘致(business invitation)、産業団地(industrial park)

はじめに

地方創生政策の起爆剤となった増田寛也氏の『地方消滅』は、北九州市の幾つかの地区でも人口消滅の可能性があるとは指摘した。2000年以降の我が国の人口移動の特徴を「地方の『経済』『雇用力』の低下が原因の『プッシュ』型」（増田、2014：19）と断じ、地方の経済雇用基盤そのものが崩壊して、地方が「消滅プロセス」に入りつつあると論じた。この本は人口の側面から都市の消滅可能性を論じたものであるが、産業の動向や企業立地の動向を必ずしも織り込んだ予測とは言えない。地域に人口減少の趨勢を逆転させるような企業集積があれば、所得や従業員の増加を通して予測が覆されることも考えられるのである。

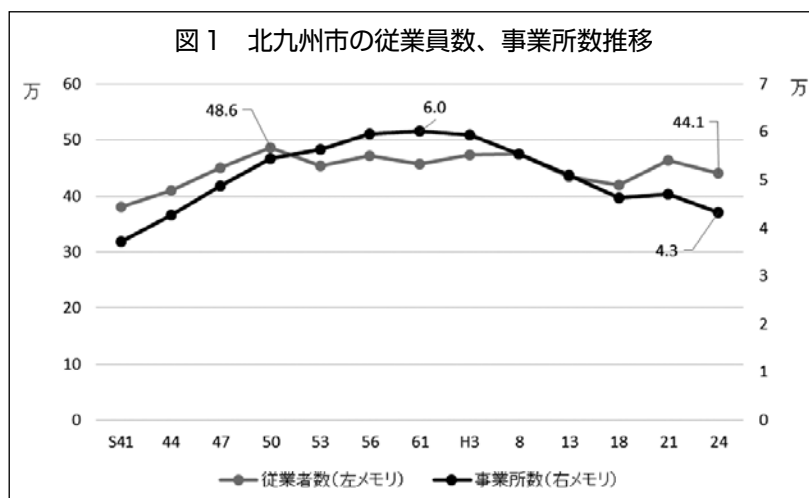
北九州市は五市合併以後、強力なリーディング・インダストリーが見当たらない時期が続き、人口減少の傾向が続いてきた。北九州市が約107万人（昭和54年（1979））でピークを迎えた当時、福岡市も107万人と並んだが、その後にそれぞれ96万人、152万人と差がついた状態である。しかし福岡市の45万人増加に対して、北九州市の約10万人減少と

いうことは、ある意味では産業の集積力によって踏みとどまってきたことが言えなくもない。この集積力を維持する上で重要な役割を担ったのが、産業誘致政策、企業誘致政策である。この誘致政策は産業構造の変化や各種の国土計画、総合計画から切り離して理解すべきものではなく、相互関連性がある¹⁾。そこで北九州市の5市合併以後における産業構造の変遷を踏まえながら、国や市の政策的対応にも言及して、それとの関連で誘致政策の展開について整理してみる。

論述の手順を考える上では、大枠の産業構造、総合計画、そして立地政策の関連性に注意を払う必要がある。産業誘致の主たる対象は当該時代の成長産業や将来的な戦略産業から、重点的に選択される必要がある。産業の選択は国レベルの政策にも大きく影響されるので、産業構造の変遷と将来像に加えて、国の産業政策や国土政策の動向を踏まえる必要がある。なお立地の主体という点から見ると「産業立地」は、具体的かつ個別的なレベルでは「企業立地」として把握される。この企業立地を政策主体側の立場から働きかける時、それは「企業誘致」となり、そのための一連の政策を「誘致政策」と呼ぶことができる。こうした上で、Ⅰ章では北九州市の産業構造がどのように展開してきたのか、その概観を抑えた後に、Ⅱ章で国レベルの全国総合開発計画と市の総合計画の関連性を見ながら、Ⅲ章で誘致策の展開とその動向を捉えていくこととする。ただし誘致政策は基盤整備としてのハード整備と、実施する主体や制度の確立としてのソフト整備がある。前者は、総合計画におけるハード整備のウェイトが高いことからⅡ章で、後者についてはⅢ章で扱うこととする。こうしたことを通じて産業構造、総合計画、個別の誘致政策の相互関連性に関する理解を深め、今後の戦略産業育成のための誘致政策の展望について言及していくこととする。

Ⅰ 産業構造の長期的変遷

産業構造の長期的変遷の大枠を捉えるにあたり、まず事業所数と従業員数の動きを見て



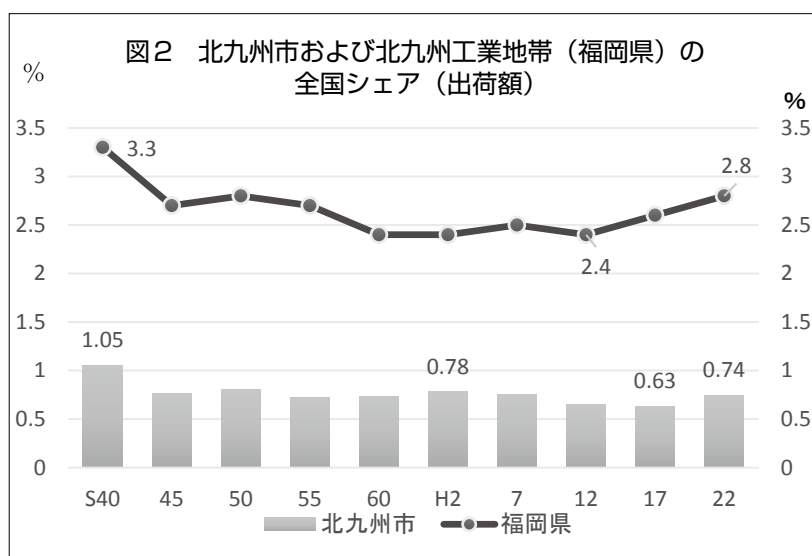
(出所) 事業所・企業統計調査(S41-H18)および経済センサス(H21-H24)より作成

(注) 民営のみ。農林水産業、家事サービス業等は除外。

みる。北九州市の事業所数と従業員数の動向は昭和50年(1975)から60年(1985)にかけてピークを迎え、その後は低下傾向となっている。北九州市の事業所数の推移を見ると、五市合併後の昭和41年(1966)時点において、およそ3万7,000だったものが、バブル経済の始まる時期であった昭和61年(1986)ごろにピークを迎えて、およそ6万まで増加した。しかしその後は下降線をたどり、平成24年(2012)には、およそ4万3,000となっている。五市合併後50年の軌跡は山なりのカーブを描き、減少傾向となっている。

一方、従業員数の推移を見てみると、五市合併後の昭和41年(1966)時点において、およそ38万人だったものが、その後増加を続けて昭和50年(1975)におよそ48万6500人になった。その後は増減を繰り返しながら平成18年(2006)のボトムを経て、平成24年におよそ44万人となっている。

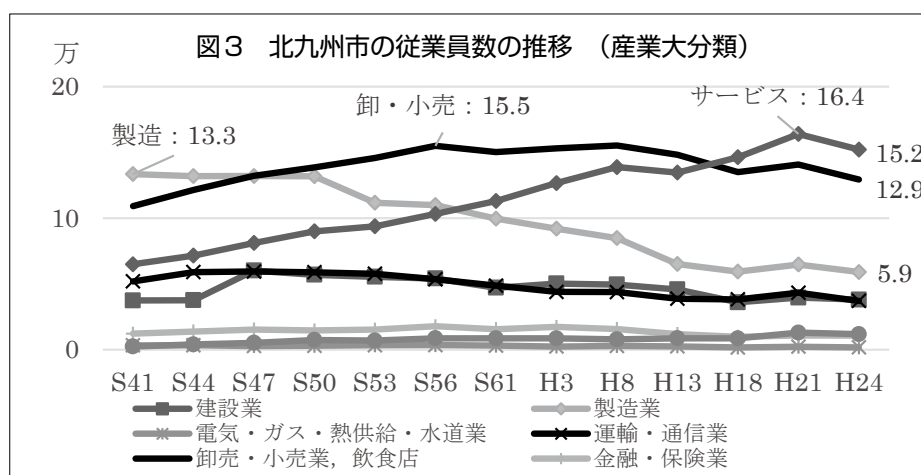
次に、北九州市および北九州工業地帯（福岡県）の全国シェア（出荷額）を見ると、昭和40年(1965)まで減少していたが、その後、平成12年(2000)ごろからシェアを拡大させつつある。これは中国市場向けの素材産業の回復や自動車関連産業の集積が寄与しているものと考えられる。事業所数は減少するも、従業員数と出荷額シェアは増加傾向にある。この事実を見ると市の産業構造が効率性の高いものに変化していることがわかる。



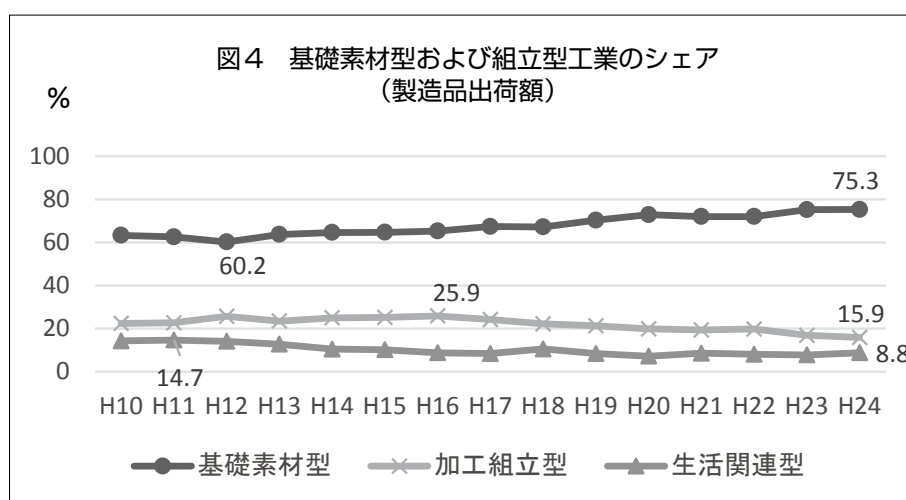
(出所)『工業統計表』各年版より作成。

産業構造はこの50年弱で大きく変化しており、従業員数で見るとサービス分野の伸びと製造分野の縮小と言える。工業都市のイメージの強い北九州市であるが、製造業の従事者は、この期間に半減しているのである。しかしながら製造品出荷額で見ると、依然として素材型工業のシェアは高く、自動車や電気機械などの組立型工業の立地が進んでいるとはいえ、後者のシェアは高くはないのである。中国市場を中心とするアジア市場において、この10数年は鉄鋼製品や化学品などを中心に需要が旺盛であったため、出荷額を伸ばしてきたことも影響していると言える。

サービス分野では、医療・福祉、教育・学習、生活・娯楽関連、学術研究・専門・技術サービス、情報通信などがトータルとして大きく伸びており、日本経済のサービス経済化に歩調をあわせるように産業構造は変化してきたといえるのである。



（出所）事業所・企業統計調査(S41-H18)および経済センサス(H21-H24)より作成。
（注）民営のみ。



（出所）図2と同じ。

Ⅱ 全総、市総合計画と誘致環境の整備

1. 全総と市総合計画の関連性

5回の全総における北九州市の産業上の位置づけは、素材供給基地としての役割の盛衰と密接な関連性を持っていた。

第1次全国総合開発計画（昭和37年(1962)）は地域間の均衡ある発展を基本目標とし、過疎地域での拠点開発構想によって連鎖的に地域開発を行うことを狙っていた。この計画での北九州地域の位置づけは、「準過密地帯」としての位置づけであり、産業基盤の整備で再開発を推し進め、工場の新增設については調整を行うことが謳われていた。

この時期に北九州市では「北九州市長期総合計画・基本計画」(昭和40年(1965))を策定し、目標年次が昭和55年(1980)という15年計画をたてた。「気力あふれる生産都市」がスローガンの中に入っており、石炭産業の斜陽と鉄鋼・化学産業の成長が交錯する中で、産業基盤の整備を推し進めた時期となった。

第2次全国総合開発計画(昭和44年(1969))は、豊かな環境の創造が基本目標となり、大規模プロジェクト構想があげられた。このもとで新幹線、高速道路などのネットワークを整備し、国土利用の偏在を是正しながら過疎過密や地域格差を解消することを狙った。北九州地域は、工業都市としての地位が低下していることが指摘され、素材工業中心から機械金属等の都市型工業を導入することが提言された²⁾。

第3次全国総合開発計画(昭和52年(1977))は人間居住の総合的環境整備が謳われ、定住圏構想が提起されたが、北九州地域への言及は、工業開発の促進や工業用水の確保と合理化などに限られたものとなった。3全総自体は産業振興策に関する決め手を欠き、旧通産省が作成した「80年代の通商産業政策のあり方」で示した、ハイテク産業を中心とする工業の地方分散策で補完されていくこととなった。

第2次～第3次全国総合開発計画の策定期間に、北九州市は「北九州市基本構想」(昭和49年(1974))を策定し、産業振興については、「活力ある産業・貿易都市」を目指すこととなった。しかし、石油危機などが起こり、市内の主要産業である鉄鋼や化学等のエネルギー多消費型産業の成長が厳しくなり、自動車・家電・ハイテク産業等の機械加工型産業への産業シフトも漸進していく時代であった。昭和53年(1978)には、市内素材工業が、特定不況産業安定臨時措置法の対象に、昭和58年(1983)には、特定産業構造改善臨時措置法の対象になるなど、市内工業は低調な状態であった。

第4次全国総合開発計画(昭和62年(1987))は、多極分散型国土構造の構築を取り上げ、交流ネットワーク構想を掲げた。多様な交流の機会を国、地方、民間諸団体の連携により形成することが謳われ、基幹的交通、通信体系を全国的に整備することが記載された。北九州工業地帯については、特色ある産業・技術拠点を形成し、基礎素材型工業の集約化を図るとしていた。またサービス産業を振興し、国際交流機能を強化するとした。同時に新北九州空港の建設、コンテナターミナルの整備、東九州縦貫自動車道構想、研究学園都市の建設など、今日の北九州市にとり重要な施設群の整備が記載されることとなったのである。

この時期、北九州市は「北九州市ルネッサンス構想」(昭和63年(1988))を策定し、「水辺と緑とふれあいの“国際テクノロジー都市へ”というスローガンを打ち出し、学術研究を基礎とする産業技術都市をめざすことが謳われた。このルネッサンス構想の成立以降、いわゆる四大プロジェクト(北九州空港、東九州自動車道、北九州学研都市、響灘ハブポート)の事業推進がインフラ整備の基本政策として重要な位置づけを与えられることとなるのである。

ルネッサンス構想第1次実施計画(平成元年(1989年))では、主に①産業支援基盤の整備、

②産業の頭脳部分の立地促進、③内陸型団地等の整備、④中小企業の活性化、⑤情報基盤の整備、情報ネットワークの構築を掲げた。交通体系の整備による旧5市のモノ、ヒトの一体化、産業基盤整備・企業誘致による経済活性化が強調されることとなった。平成2年(1990)には頭脳立地法および構想に基づき産学官のインターフェイス機能を担う(株)北九州テクノセンターが設立され、平成4年(1992)には、九州北部学術研究都市整備構想が策定された。

表1 全国総合開発計画と北九州市基本構想の対比

	全国総合開発計画 (一全総)	全国総合開発計画 (二全総)	全国総合開発計画 (三全総)	全国総合開発計画 (四全総)	21世紀の国土のグランドデザイン (五全総)
閣議決定	1962年10月	1969年5月	1977年11月	1987年6月	1998年3月
経済・社会の動向	・国民所得倍増計画(60) ・OECD加盟(63) ・東京オリンピック(64)	・大阪万国博覧会(70) ・変動相場制移行(71) ・オイルショック(73)	・沖縄海洋博(75) ・特定不況産業安定臨時措置法(78)	・前川レポート(86)と構造調整 ・リゾート法施行(87) ・消費税実施(89)	・阪神・淡路大震災(95) ・アジア通貨危機(96) ・家電リサイクル法(99)
目標年次	1970年	1985年	1977年からおおむね10年間	おおむね2000年	2010年から2015年
基本目標	地域間の均衡ある発展	豊かな環境の創造	人間居住の総合的環境の整備	多極分散型国土の構築	多軸型国土構造形成の基礎づくり
開発方式	※拠点開発構想 東京などの既成大集積と関連させつつ開発拠点を配置し、交通通史施設により連絡させ相互に影響させる。連動的に開発をすすめる。地域の均衡ある発展を図る。	※大規模プロジェクト構想 新幹線、高速道路などのネットワークを整備し、大規模プロジェクトを推進することにより、国土利用の偏在を是正し、過密過疎、地域格差を解消する。	※定住圏構想 大都市への人口と産業の集中を抑制する一方、地方を振興し、過密過疎問題に対処しながら、全国土の利用の均衡を図りつつ人間居住の総合的環境の形成を図る。	※交流ネットワーク構想 ①地域の特性を生かし、地域整備を推進、②基幹的交通、情報・通信体系の整備を全国にわたって推進、③多様な交流の機会を国、地方、民間諸団体の連携により形成	※参加と連携 ①多自然居住地域(小都市、農山漁村、中山間地域など)の創造 ②大都市のリノベーション(大都市空間の修復、更新、有効活用) ③地域連携軸(軸状に連なる地域連携のまとまり) ④広域国際交流圏の形成
全総における北九州工業地帯、関連インフラへの言及	・準過密地帯 ・産業基盤の整備で再開発 ・工場の新増設を調整	・水需要の増大を抑制 ・素材工業に偏った構造 ・地位が次第に後退 ・大陸、東南アジアに近接 ・機械金属等都市型工業の導入 ・東九州新幹線構想 ・東九州縦貫自動車道構想	・東京、大阪の工業開発を抑制し、九州の工業開発促進 ・工業用水の確保と合理化 ・東九州縦貫自動車道構想	・特色ある産業・技術拠点の形成 ・基礎資材型工業の集約化 ・サービス産業の振興 ・コンテナターミナルの整備 ・新北九州空港建設 ・東九州縦貫自動車道構想 ・国際交流機能の強化 ・研究学園都市建設	・国際港湾の整備 ・東九州での産業、文化軸の形成 ・東九州縦貫自動車道の整備 ・新北九州空港の整備
北九州市マスタープラン	北九州市長期総合計画・基本計画	北九州市基本構想	———	北九州市ルネッサンス構想	北九州市基本構想「元氣発信!北九州」プラン
策定年	1985年2月	1974年3月	———	1988年12月	2008年12月
地域社会・経済の動向	・北九州市発足(63) ・新日本製鉄発足(70)	・市7区制移行(74) ・新幹線小倉駅開業(75)	———	・スペースワールド開園('90) ・門司港レトロ開業('95)	・リバーウォーク開業(03) ・「環境モデル都市」認定(08)
目標年	1980年(1973年で打ち切り)	1990年(1988年末で打ち切り)	———	2005年	2020年
都市像	・自治意識を誇る市民都市 ・気力あふれる生産都市 ・緑と太陽の生活都市	・豊かな暮らしをまもる福祉都市へ ・安全で快適な生活環境をもつ都市へ ・活力ある産業・貿易都市へ ・市民の手でつくる都市へ	———	基調テーマ:水辺と緑とふれあいの「国際テクノロジー都市へ」 ・緑とウォーターフロントを生かした快適居住都市 ・健康で生きがいを感じる福祉・文化都市 ・海にひろがるにぎわいの交流都市 ・未来をひらくアジアの学術・研究都市	基調テーマ:人と文化を育み、世界につながる、環境と技術のまち ・人づくり ・暮らしづくり ・産業づくり ・都市づくり(北九州ブランドの創造) ・世界の環境首都 ・アジアの技術首都
主なインフラ整備	・市総合展示場開設(71) ・九州自動車道福岡-北九州間完成(73)	・中央卸売市場開場(75) ・西日本総合展示場開設(77) ・北九州市港湾整備計画(78)	———	・AIM開業(96) ・北九州学研都市(98)	・ひびきコンテナターミナル(05) ・新北九州空港(06)

(出所)本間義人『国土計画を考える』(中公新書、1999年、p.140)および各計画書の一部改編の上、加筆修整した。

第2次実施計画(平成6年(1994))では、目標として①次世代産業の導入・育成、②企業立地の促進、③中小企業の振興を掲げ、必要な調査と受け皿づくりを施策として進めた。アジア太平洋インポートマート(AIM)などの整備、響灘地区、新門司地区等の整備を進めた。四大プロジェクト構想もこの時期に推進され、「将来の発展のための基盤づくり」を

前面に出し、大規模公共事業に着手していくのである。平成9年(1997)には本市にとり重要な施設となるエコタウン構想が現れ、その後の環境産業育成の拠点となっていくのである。

第3次実施計画（平成12年（2000））では、①既存産業の振興、環境、福祉、情報等の次世代産業の創出、北九州学術・研究都市構想等の推進を通じた知的基盤や産業基盤整備、産学官の連携による既存産業の高付加価値化を目標とし、学研都市整備、情報化推進、次世代産業の創出・育成、地域産業の育成・強化、臨空地区の整備などにより企業立地の促進を掲げた³⁾。

平成13年(2001)には北九州テクノセンターが担ってきた産学官インターフェイス機能を引き継ぎ学術研究都市の一体的運営や中小企業の総合的支援事業等を担う（財）北九州産業学術振興推進機構が設立された。

この時期の後、国の方では第5次全国総合開発計画（21世紀の国土のグランドデザイン）（平成10年(1998)）が、多軸型国土構造の形成と基礎づくりを目標として策定され、参加と連携をキーワードにしながら、大都市のリノベーションと地域連携軸の形成を図ろうとした。北九州工業地帯関連では、国際港湾の整備、東九州縦貫自動車道の整備、新北九州空港の整備が言及されている。

この時期、北九州市では大きな基本計画はなく、ルネッサンス構想第三次実施計画の最中であった。それからほぼ10年後に「北九州市基本構想『元気発信！北九州』プラン」（平成20年（2008））を策定することとなる。基調テーマは「人と文化を育み、世界につながる、環境と技術のまち」であり、ここでは環境と技術（テクノロジー）がキーワードとなっている。「産業づくり」の項目では、高付加価値化の促進、知識サービス・生活関連サービス産業の振興、中小企業の総合力の向上、環境産業の振興が謳われている。この時期にひびきコンテナターミナル（平成17年(2005)）、新北九州空港（平成20年(2008)）などがオープンしている。

2. 産業団地の整備と類型

北九州市における誘致活動の展開とともに、いくつかの典型的な産業団地が現れている。それは、①内陸産業団地型（北九州テクノパーク八幡西、サイエンスパークなど）、②臨海埋立型（小倉南地区、響灘など）、③空港周辺型（旧北九州空港跡地、北九州臨空産業団地など）、④大企業遊休地および大企業構内型（新日鐵住金等の遊休地や構内立地）、⑤学術研究都市型である。

「内陸産業団地型」として挙げられるのは、「北九州テクノパーク八幡西」、「サイエンスパーク」などである。北九州テクノパーク八幡西は平成5年(1993)に分譲を開始しており、ルネッサンス構想時に頭脳集積と起業化促進を狙って整備されたもので、研究所・ソフトウェア業・情報サービス業など頭脳型産業の立地を促進するために造成された。サイエンスパークも平成5年(1993)に造成されており、研究・研修施設やソフトウェア業などの立

表2 各産業団地の状況

立地類型	産業団地・拠点名	所在地	面積(ha)	主な立地企業
内陸産業団地型	北九州テクノパーク	八幡西区	5.2	サニクリーン九州、横河システムエンジニアリング、日本乾酒工業等
	サイエンスパーク	若松区	8.8	TAKADA研修センター、(株)HMD等
臨海埋立型	響灘臨海工業団地	若松区	20.1	ブリヂストン、日本コークス工業、東邦チタニウム、日立金属、西部ガス、西日本ペットボトル等
	響灘西部地区臨海造成地	若松区	5.8	上組、日本通運、ブリヂストン等
	響灘開発株式会社用地	若松区	8.5	大和ハウス工業、鶴丸海運等
	マリナクロス新門司	門司区	31.7	トヨタ輸送、西日本ダイハツ運輸、日鐵運輸、山九、阪急フェリー安川ロジステック等
空港周辺型	北九州空港跡地産業団地	小倉南区	36.6	大和ハウス工業、コスモス食品、サカイ工業等
	北九州臨空産業団地	小倉南区	36.0	トヨタ自動車九州、西部電気工業、小倉通運、日本梱包運輸等
大企業遊休地型	新日鐵住金株式会社用地	若松区	144.0	安川電機、豊田合成、東邦チタニウム、吉川工業、ナミユニット、三井スタンピング等
	三菱化学株式会社用地	八幡西区	—	ステラケミファ、太陽インキ製造、DNPファインオプトロニクス等
	旭硝子株式会社用地	戸畑区	35.6	DNP高機能マテリアル等
学術研究都市型	北九州学術研究都市	若松区	335	大日本印刷、富士電機、吉川工業、カルソニックカンセイ、環境フォトニクス等

(資料)北九州市港湾空港局立地促進課「北九州市 企業立地のご案内」(平成26年度版)等より作成

地を想定していた。重厚長大型ではない、都市型工業や研究・研修施設の集積が見られる。この時期に経済局企業立地部企業立地課は、同産業振興部企業立地課に再編された。

「臨海埋立型」の産業団地としては、「響灘臨海工業団地」および「響灘西部地区臨海造成地」がある。そもそも響灘地区は、北九州市が昭和40年代後半に若松区の北海岸を埋立て整備し、工業地帯の再整備と近代化、廃棄物の処理をめざして、大規模な土地造成を行った場所である。昭和48年(1973)に旧新日鐵、旧三菱化成等が出資した第三セクターの「ひびき灘開発(株)」(当初資本3億円)を設立し、事業計画を推進した。同地には旧新日鐵(株)、三井コークス(株)、三井アルミナ、電源開発の火力発電所などが立地し、沖合の白島には石油海上備蓄基地がある。

「響灘臨海工業団地」(若松区響町)および「響灘西部地区臨海造成地」(若松区響町)には今日多くの企業が立地しており、とくに環境リサイクル産業の集積が著しい。響灘臨海工業団地は、九州の北端に位置し、①充実した港湾インフラ、②広大な産業用地、③アジアへの近接性といった優位性をもっている。響灘西部地区には-15mの大水深バースを有する「ひびきコンテナターミナル」を擁し、平成15年(2003)には「北九州市国際物流特区」として国から第1号の認定を受け、各種規制緩和や支援制度を実現している。更に将来の交通量増大に対応するため平成24年(2012)には新若戸道路が完成した。

臨海立地の場所としては、他にマリナクロス新門司(門司区新門司北)がある。24時間運用の北九州空港や近接する太刀浦コンテナターミナルとあわせて、海陸空の複合輸送モードを駆使できる国内有数の物流拠点となるポテンシャルを有している。重厚長大型の素材産業や、リサイクル、自動車関連の運輸業などの集積が見られる。

「空港周辺型」としては、「北九州空港跡地産業団地」や「北九州臨空産業団地」がある。ルネッサンス構想第3次実施計画において、臨空地区の整備などにより企業立地を促進することがあげられている。これに呼応するように「空港周辺型」の臨空産業団地が整備されたのである。北九州空港跡地産業団地は、小倉南区曾根北町で、「企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律」に指定する業種(自動車、情報家電、情報通信、半導体、物流等)を重点的に誘致した。開発面積は42ha(分譲面積37ha、公共用地5ha)で総事業費は80億円であった。

次に「北九州臨空産業団地」であるが、これは小倉南区朽網地区にて整備されている。この地区は、新北九州空港の開港や東九州自動車道の整備により、物流拠点としての位置づけが高まっており、他地域とのアクセス性が向上することから、製造、物流企業等の立地にとり、非常に高いインセンティブを供することができる。そこで既存のニューズポート北九州を含む63haの地区を、産業団地として位置づけ、その内52haを整備し、32haを分譲面積、16haを公共用地とした。総事業費86億円で、平成11年度(1999)から24年度(2014)に実施した。トヨタ自動車九州(株)など組立型工場や運輸業が立地している。

近年注目を集めているのが「大企業遊休地型」の工場団地である。旧新日本製鐵(株)は、八幡地区にあるシームレス鋼管工場を平成13年(2001)に休止したが、その跡地(敷地面積 51 ha)には豊田合成(株)など自動車部品メーカーなどが多数進出している。自動車系企業が多いのは、①トヨタ、日産などの完成車組み立て工場が近隣に立地していること、②インフラ整備が充実し、交通の利便性が高いこと、③工場の賃借により初期投資コストの低減が図られること、④企業立地に対する優遇制度の支援が受けられること、⑤市や県の振興策、⑥八幡製鐵所全体で各種の規制、緑化率などが確保できていること、⑦電力、ガスなどのエネルギーが低コストで供給が受けられること、⑧廃棄物処理施設や物流なども八幡製鐵所のインフラを活用できること、⑨工場敷地は、八幡製鐵所の守衛で守られ、セキュリティが24時間完備されていること、などが主な立地要因となった。

三菱化学(株)の構内にも、半導体、液晶関連素材製造系企業が立地している。遊休地を提供する側にも、①入居企業からの賃貸収入が得られて固定費の負担が低減することや、②各種インフラ、サービス提供による収入増、③固定費圧縮による事業所収益向上により自社の新規事業誘致の可能性が向上するメリットがある。このような動きを受け、北九州市も「企業内公共産業団地モデル事業」を立ち上げ、新規事業の誘致支援、企業誘致の競争力強化、国際総合戦略特区の活用を狙っている。進出企業も用地購入と比べ低コスト(安い賃料)での立地が可能であること、団地提供企業による各種インフラ、サービス活用により製品のコストパフォーマンスが向上し、競争力が上がること、立地申し込みから入居までの時間が短縮されることなどがメリットとなった。

「学術研究都市型」としては、アジアにおける学術研究機能の拠点を目指して整備された北九州学術研究都市がある。「国際テクノロジー都市」を標榜するルネッサンス構想の目玉として、その第3次実施計画は学研都市構想の推進を通じて、21世紀における創造的な産業都市としての再生を支援する知的基盤づくりを打ち出した。そこでは先端科学技術開発の頭脳となる大学や研究機関等を集積して、学術研究機能と産業界を連携させることにより、産業の高度化と新産業の創出を図ることを目的とした。

最後に、北九州市のルネッサンス計画終了の時期においては、根岸裕孝氏が指摘したように「内陸型で研究所系の用地の分譲率が低い」[根岸、2003: 46]状況が見られた⁴⁾。これは大学、研究機関や都心との近接性という点でメリットが少ないことが理由としてあったと指摘している。産業団地での頭脳集積型産業の集積については、今日においても引き

続き重要な課題となっている。

Ⅲ 誘致体制の確立と支援策の展開

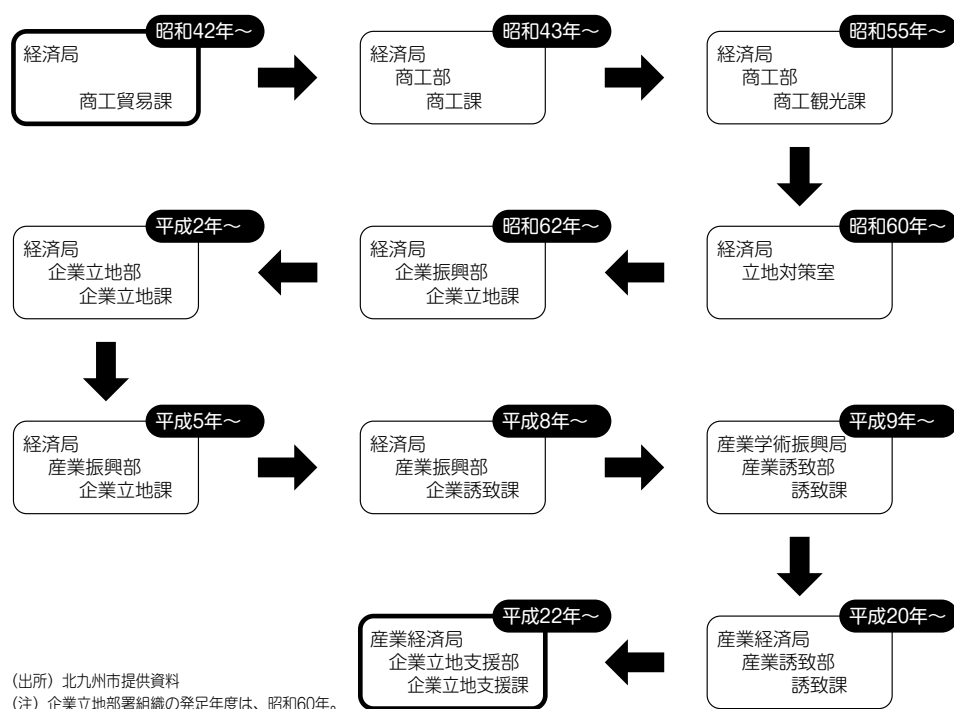
1. 誘致体制の整備

企業誘致については、高度成長期から一貫して現在のような独立した機能として政策側に用意されていたわけではない。北九州市においては、当初は経済局内の1つの課として、商工貿易課が設置されていた。昭和40年代(1965～)は、商工貿易、商工、商工観光と、他機能と結び付きながら存続していたのである。ようやく北九州市経済局内に「立地対策室」が設置されたのは昭和60年(1985)であった。人口および従業員数がピークを迎え、事業所数も頭打ちになってきた時期である。2年後の昭和62年(1987年)には「経済局企業振興部企業立地課」に改組されている。事業所数の停滞を受けて、企業誘致が当時の市の施策の優先課題であったことが、組織の変遷からも読みとれるのである。

またもう一つの背景として、「多極分散型国土構造」を掲げた第4次全国総合開発計画が策定され(昭和62年(1987))、その前後にテクノポリス法(高度技術工業集積地域開発促進法、昭和58年)、頭脳立地法(昭和63年(1988))などが制定され、地方への工場分散が大きな流れになっていたこともある。市においてもルネッサンス構想が明らかになったことを受け、平成2年には「企業振興部」から、明確な形で「企業立地部」に改称されている。

このような動きが功を奏したのか、平成3年(1991)から平成8年(1996)にかけては、事業所数が減少したにもかかわらず、従業員数は増加に転じているのである。もちろんその背

図5 企業立地担当部署の組織変遷



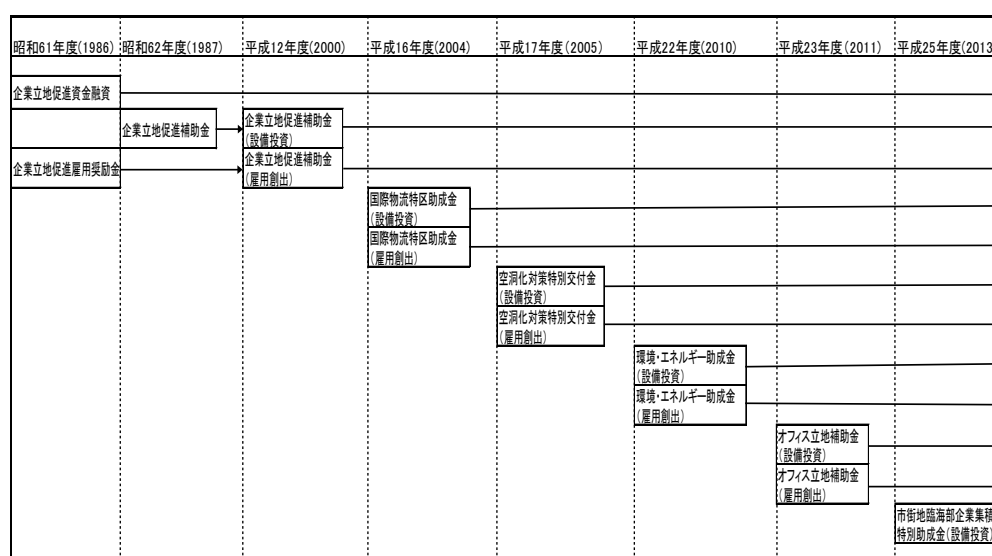
景には市内で素材型産業から自動車、半導体等の組立型産業へと産業構造が転換していったことや情報関連サービス業の集積があるであろう。

このような体制の整備とともに、戦略的な産業に向けて補助金等の助成策も充実してきた。

北九州市の補助金政策が、決算審議のために資料として『調査』（北九州市議会事務局）に掲載されるようになったのは、昭和61年度(1986)からである。当初は「企業立地促進資金融資」および「企業立地促進雇用奨励金」からスタートし、その後徐々に拡充されてきた。平成12年度に企業立地促進資金融資と企業立地促進補助金にまとめられ、その後この名称で平成25年まで継続している。

その後は時代の要請に応えるかたちで平成16年度(2004)には「国際物流特区助成金」が設けられている。この翌年にはひびきコンテナターミナルが供用開始している。平成17年度(2005)には円高を背景として空洞化が進行する中、「空洞化対策特別交付金」が制度化された。北九州市の環境行政の推進や平成20年(2008)の環境モデル都市指定を背景として、平成22年度(2010)には「環境・エネルギー助成金」が制度化された。また工場誘致に限界が見えてきた時期に、市街地の活性化や頭脳部門やオフィスの誘致促進を狙った「オフィス立地補助金」、臨海コンビナートの再編機運に応じた「市街地臨海部企業集積特別助成金」が設けられることとなったのである。

図6 北九州市の補助金・助成金の変遷



(資料) 北九州市議会事務局『調査』各年版より作成

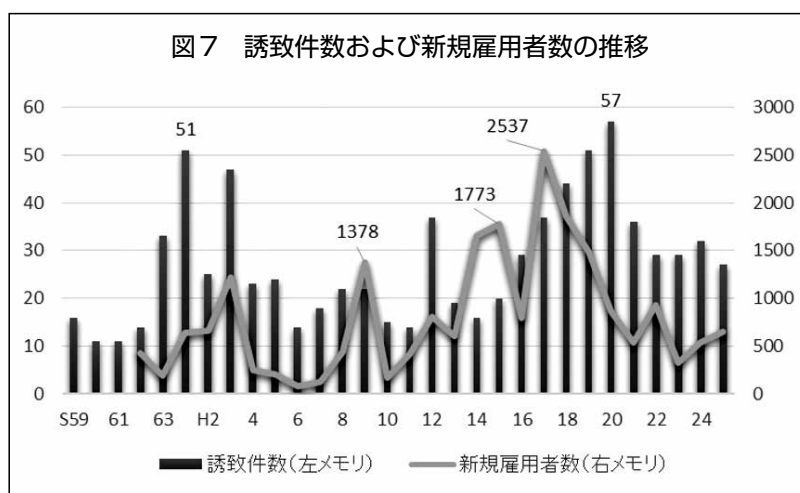
2. 企業誘致と就業構造の変化

企業誘致体制の整備に基づき、実際に企業誘致がどのような動きをしたのかについて見てみる。誘致件数は昭和60年前後に10件を超える水準で推移していたが、ルネッサンス構想策定以降、昭和63年度(1988)から平成3年度(1991)にかけてピークを迎えていた。新

規雇用の人員数も、平成3年度(1991)に1200人を超えている。この時期はバブル経済の時期にあたり、企業の立地活動が活発化した時期であった。

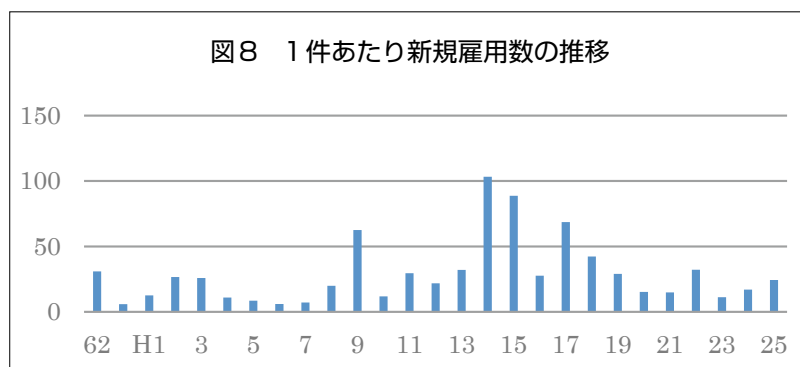
バブル崩壊後は誘致件数、新規雇用人員数とも停滞傾向であったが、新規立地も散見された。新規立地の動向は、ルネッサンス構想第3次実施計画が策定された平成12年度(2000)ごろから増加に転じていた。このころの新規立地は、平成13年度(2001)から平成17年度(2005)までの5年間で、誘致件数が121件、新規雇用人員数が7338名と、市の産業振興にとり多大な貢献をしている。平成13年は、臨空産業団地や響灘開発株式会社用地が分譲を開始し、受け皿作りも活発化していた。この時期の特徴は図8で見るように、1件あたりの人員数が多いことがある。とくに平成14年度(2002)、15年度、17年度は突出して1件あたりの人員数が多い年となっている。

平成17－19年度の誘致業種や新規雇用を図9、10で見ると、情報通信（コールセンター、データセンター等）や自動車などの新規雇用が多くなっている。この時期では大規模なコールセンター、カスタマーセンターが市内に立地展開し始めた。



(資料) 北九州市議会事務局「調査」各年版より作成

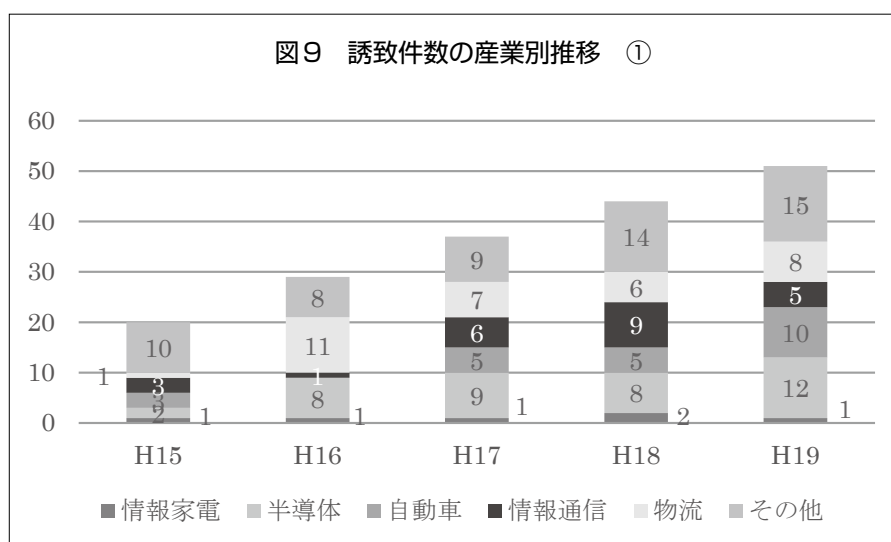
(注) 決算審議の数字を使用した。前年度と後年度で数字が異なる場合は、後年度のものを利用した。



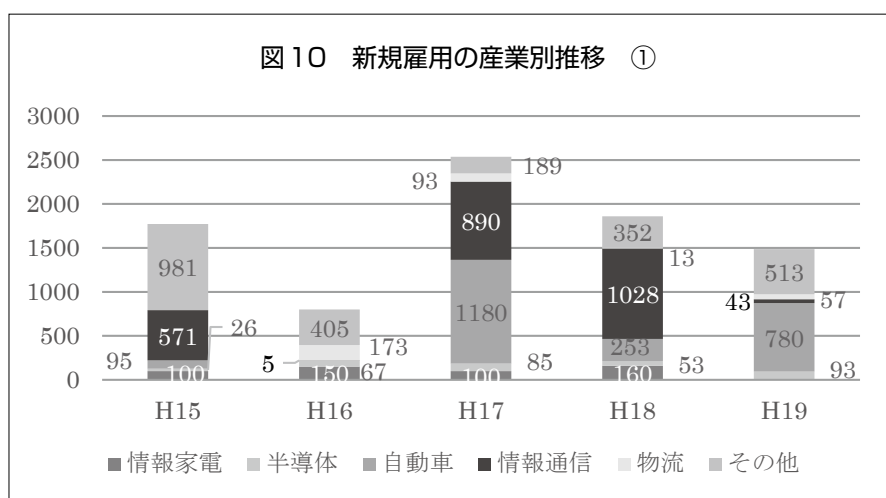
(資料) 図7と同じ。

情報産業が北九州に立地するメリットとして、①地方都市で周辺に200万人近い人口があり人材確保が容易であること、②3交代制が地域に根付き勤務時間への柔軟な対応が可能なこと、③市が情報産業振興に熱心なこと、④アジアに近く（対韓国）、情報通信のノードとして便利である事等を指摘できる。自動車関連では、平成4年(1992)にトヨタ自動車九州（株）が宮田工場を稼働させてから10年経過し、自動車産業の集積が本格化し始めたのである。

平成20年度(2008)のリーマンショックは、企業誘致にも影を落としたといえる。図11、図12の誘致件数、新規雇用人員数とも、翌年の平成21年度(2009)は低迷しているのである。資料となった「調査」では、平成20年度以降、誘致の分類が変更となり、情報家電が姿を消し、素材・部材という類型が現れている。この素材・部材については年によって上下



(資料) 図7と同じ。

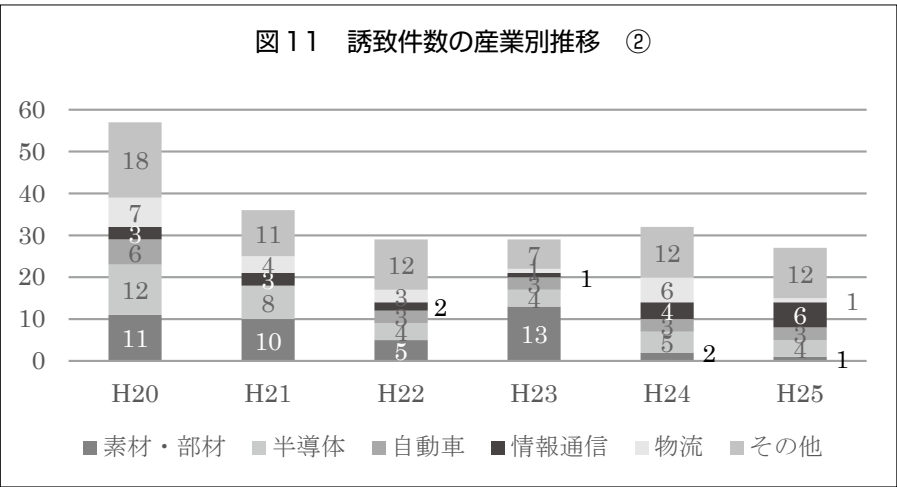


(資料) 図7と同じ。

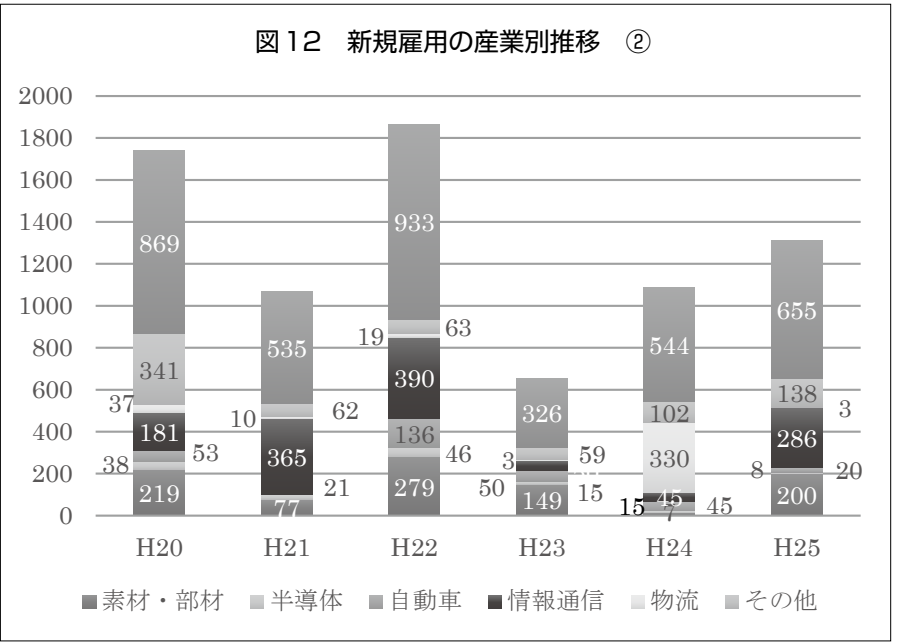
に差があるが、多いときで200名以上の雇用を生み出している。北九州市においては依然として素材・部材産業の役割が大きいと言える。

しかしこの時期を牽引したのは、コールセンターやデータセンターを主とする情報通信であった。この時期に年あたりで300名を超える雇用を生み出していたのである。それに引き換えて自動車関連の雇用はかなり落ち着いたものとなっていた。この時期に産業誘致部誘致課は、企業立地支援部企業立地支援課へ組織変更され、単に誘致するだけではなく誘致後のアフターサービスを充実させるものへと変化してきた。平成23～25年は、誘致件数で30件ほどの水準で推移し、新規雇用人員数は増加傾向をたどった。

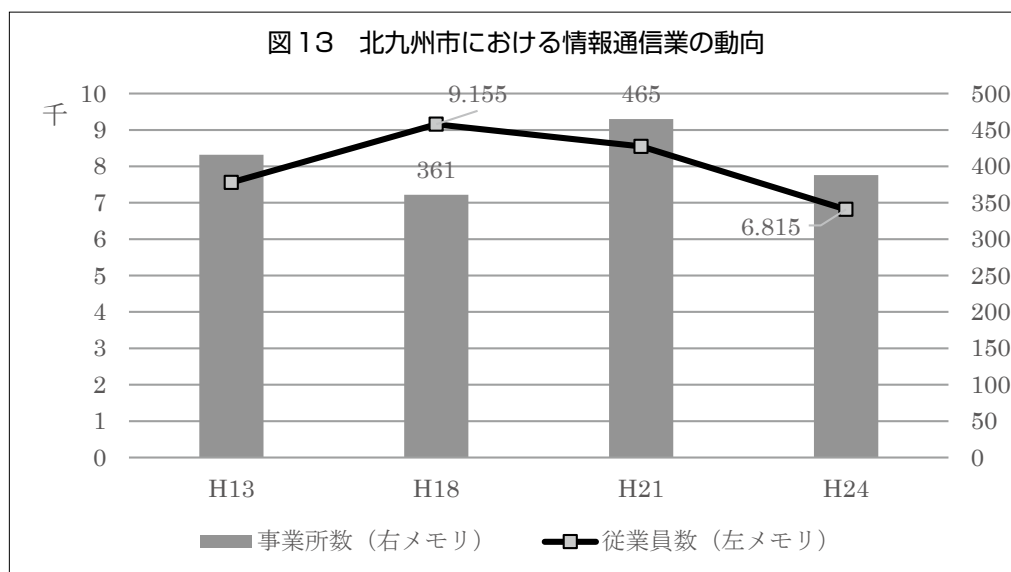
期待の大きい情報通信産業については、平成18年(2006)に従業員数1万人に迫る規模ま



(資料) 図7と同じ。



(資料) 図7と同じ。



(資料) 図3と同じ。

で成長したが、その後伸び悩んでいる。事業所も平成21年(2009)の465をピークとして減少した。今後、情報化社会の深化が進むことを考慮すると、自動車や家電等の情報化が進むであろう。主力産業としての情報産業を育成していくために、さらなる誘致策を展開していく必要がある。

むすび

以上述べてきた事柄を表3で総括した。この表から言えることは、産業の動向にあわせ

表3 総括表

	全国・市の総合基本計画	北九州市 産業・人口・インフラ整備	主な産業団地(分譲等)	立地担当部署の資源	補助金の推移
S40-44	1、2全総策定(S37、44) 市長期総合計画(S40)			経済局商工貿易課(S42) 経済局商工部商工課(S43)	
S45-49	市基本構想(活力ある産業・貿易都市)(S49)	田野浦コンテナターミナル供用開始(S46) 従業員数で都・小売が製造を上回る(S47) 関門橋開通(S48)	響灘臨海工業団地(S45)		
S50-54	3全総策定(S52)	従業員数ピーク(49万人)(S50) 人口のピーク(107万人)(S54) 九州-中国自動車道連絡(S54)			
S55-59	80年代通商産業ビジョン(S55)	北九州都市高速道路開通(S55) 太刀浦コンテナターミナル供用開始(S56)		経済局商工部商工課光課(S55)	
S60-64	4全総策定(S62) 市ルネッサンス構想第1次実施計画(H1)	北九州都市モノレール開業(S60) 事業所数ピーク(6万)(S61) 九州自動車道(小倉東-八幡)開通(S63)		経済局立地対策室(S60) 経済局企業振興部企業立地課(S62)	企業立地促進資金融資 企業立地促進雇用奨励金(S61) 企業立地促進補助金(S62)
H1-4		日明埋立竣工(H2)		経済局企業立地部企業立地課(H2)	
H5-9	市ルネッサンス構想第2次実施計画(H6)	東田総合開発区画事業開始(H5) 九州縦貫自動車道全線開通(H7) 響灘大水深港湾着工(H9)	北九州テクノパーク八幡西(H5) サイエンスパーク(H5)	経済局産業振興部企業立地課(H5) 経済局産業振興部企業誘致課(H9) 産業学術振興局産業誘致部誘致課(H9)	
H10-14	5全総策定(H10) 市ルネッサンス構想第3次実施計画(H12)		北九州学術研究都市開設(H12) 北九州臨空産業団地(H13) 響灘開発株式会社用地(H13) 旧新日鐵八幡に自動車部品企業進出(H14)		企業立地促進補助金(設備投資) 企業立地促進補助金(雇用創出) H12
H15-19		加工組立型工業の出荷額シェアのピーク(H16) 出荷額全国比率0.63%(H17) ひびきコンテナターミナル供用開始(H17) 従業員数でサービスが都・小売を上回る(H18) 新北九州空港開港(H18)	北九州空港跡地産業団地(H19)		国際物流特区助成金(設備投資) 国際物流特区助成金(雇用促進) H16 至道化対策特別交付金(設備投資) 空間化対策特別交付金(雇用創出) H17
H20-24	市基本構想(「元気発信! 北九州」)(H20)	新若戸トンネル開通(H24)		産業経済局産業誘致部誘致課(H20) 産業経済局企業立地支援部企業立地支援課(H24)	環境・エネルギー助成金(設備投資) 環境・エネルギー助成金(雇用創出) H22 オフィス立地補助金(設備投資) オフィス立地補助金(雇用創出) H23
H25-					市街地臨海部企業集積特別助成金(設備投資)(H25)

(資料) 筆者作成

て基本計画が策定され、誘致の受け皿として産業の特性に応じたハード整備、ソフトの体制整備がなされてきたということである。

市の誘致環境の整備にとり、転換期となったのが平成6年のルネッサンス構想第2次実施計画の時期である。この時期にエコタウンやいわゆる四大プロジェクト（響灘大水深港湾、北九州空港、学術研究都市、東九州自動車道）が推進され、今日の立地環境の骨格が形成されることとなった。産業団地においても、学術研究、港湾、空港に関連したものが整備されるようになり、それに応じて誘致部署も経済局から産業学術振興局に衣替えされていったのである。補助金についても物流や環境関連のものが出てきた。ルネッサンス構想第1次実施計画前までに、人口、従業員数、事業所数がピークを迎えて減少し、それを受ける形で計画が策定されてきた。そのようなことからすれば、本市の誘致政策の転換点はルネッサンス構想第2次計画にあたる平成5～9年の時期であるといえるのである。

現在、環境、情報、次世代自動車、ロボット、健康・生活支援ビジネス、集客交流、水ビジネス等の都市インフラ産業が、市の新成長戦略産業として取り上げられている。このような産業群を誘致、立地させるためにも、企業側の要求する立地要因と、市が保有する立地条件をできるだけ擦り合わせてマッチさせ、誘致後もサポートを持続させる誘致政策が、今後とも重要であろう。

（本学 地域戦略研究所 所長）

〔注〕

- 1) 『地方消滅』で出されている「防衛・反転線」や「ダム機能」の考え方は、4全総で出された多極分散型国土構造の発想に類するところがある。従来の国土政策を十分検討した上で提出された概念であるのか、検証する必要があるだろう。小磯修二氏も「これまでの地域政策を丁寧に検証しながら、その経験を踏まえて地方創生に向き合っていく必要がある」[小磯、2015：56]と述べている。
- 2) 輸送基盤整備では、東九州縦貫自動車道構想とともに、「東九州新幹線」構想も記載されていた。
- 3) 池田潔氏は中小企業の発展経路を、対等性／価格決定権、自社製品の度合い、価格交渉力の程度に応じて、「自立」型下請企業からより高度な「自律」型下請企業にグループ分けをしている[池田、2012b：50]。地域の産業構造を強固にするためには、D.マッセイの言う「域外支配」[external control, D.Massey, 1995：88]を排除するために、「自律」型企業を育成、誘致していくことが肝要である。
- 4) この記述は平成15年(2003)段階の評価であり、前年のITバブル崩壊の影響によって、立地件数が減少した時期のものである。
- 5) 地方公務員の海外派遣にはいくつかの制度上の課題があるが、地方にサービスする公務員の海外長期派遣については、長期的に地元にとってもプラスの経済効果をもたらし、実際に地元企業の受注増がもたらされている成果を明示していく活動が必要であ

る。

〔参考文献（引用文献）〕

- 池田潔（2003a）「企業城下町型産業集積における機能強化の方向」（北九州市立大学北九州産業社会研究所編）『21世紀型都市における産業と社会』海鳥社、pp.27～49
- 池田潔(2012b)『現代中小企業の自律化と競争戦略』ミネルヴァ書房
- （財）北九州都市協会（1998）『'98北九州市の産業 現状と展望』
- （財）北九州都市協会（2001）『北九州市産業レポート』
- 北九州市（1998）『北九州市産業史』
- 北九州市（2002）「主要プロジェクトリポート 北九州学術研究都市」
- 北九州市産業学術振興局（2002）『商工業施策のご案内』
- 小磯修二(2015)「地域政策の歴史的文脈と地方創生」『都市問題 7月号』後藤・安田記念東京都市研究所
- 根岸裕孝(2003)「企業誘致政策」（北九州市ルネッサンス構想評価研究会）『北九州市ルネッサンス構想評価研究報告書』
- 増田寛也(2014)『地方消滅－東京一極集中が招く人口急減』中央公論新社
- 柳井雅人（2003）「マザー・インダストリーとしての北九州産業」（北九州市立大学北九州産業社会研究所編）『21世紀型都市における産業と社会』海鳥社、pp.11～25
- 柳井雅人（2012）「日本における水ビジネスの現状と課題－北九州市の事例をふまえて－」『マネジメント論集』北九州市立大学マネジメント研究科、pp.31～44
- Massey,D.(1995): *Spatial Divisions of Labour: Social Structures and the Geography of Production*, Second Edition, London: Macmillan（富樫幸一・松橋公司監訳(2000)『空間的分業－イギリス経済社会のリストラクチャリング－』古今書院

STUDIES
OF
INSTITUTE FOR
REGIONAL STRATEGY
CONTENTS

Shift in Industrial Structure and Development of Business Invitation Policy

Masato YANAI 1

No. 1
March 2016
INSTITUTE FOR REGIONAL STRATEGY
THE UNIVERSITY OF KITAKYUSHU
KITAKYUSHU CITY, JAPAN