

真の分権型社会における 広域経済圏の形成に関する調査研究報告書

平成 21 年 6 月 4 日

北海道・東北未来戦略会議

「真の分権型社会における広域経済圏の形成に関する調査研究会」

はじめに

真の分権型社会を実現するためには、政治・行政・経済に携わる者と、そこに住む住民の一人一人が地域の課題を自分たちの身近な問題として捉え、共に考え、共に活動していくことが重要である。

このような理念のもと、本研究会は、厳しい状況に直面している地域経済を再生・活性化させるため、北海道・東北地域（以下、ほくとう地域）において、「ほくとう広域経済圏」（※1）を形成するために何が必要か、地域の特性を活かしつつ自立的発展を図るために何をすべきか、どのようなことが可能になるのかといった地域戦略について総合的な調査・研究を行うことを目的に、平成19年に設置された。

本研究会では、北海道・東北未来戦略会議の構成団体のみならず、地域の住民・企業など現場のニーズを踏まえながら、官民が連携して戦略的に取り組むための施策について、ほくとう広域経済圏を形成するにあたって優先度が高いと考えられる「産業分野」と「社会資本分野」の2つの分野を設定して調査研究を行ってきた。

さらに、産業分野においては「産業集積」及び「貿易拡大」についてのワーキンググループを立ち上げて検討を行い、連携して取り組む広域的対応方策（※2）を提案した。

※1【ほくとう広域経済圏】

「ほくとう広域経済圏」とは、ほくとう地域において1つの道県の区域にとどまらず、「少なくとも2以上の道県の区域にまたがる様々な経済圏域を包含した括り」として位置付けた。

※2【広域的対応方策】

広域経済圏でのスケールメリットを生かして各構成団体が連携して取り組むため、広域的な連携を図るために考えられる具体的な方策について提案するものである。

この提案については、各構成団体が広域的な連携のため実現に向けて行動していくことが期待されるが、現時点で各構成団体として実施について合意したものではないことから、中には当面実施の難しいものや、実際に更なる検討を進めていく中で問題が生じてくることも考えられる。実施に当たっては、各構成団体の意向を尊重しながら、慎重に取り組んでいく必要がある。

目 次

第 1 部	ほくとう広域経済圏の地域戦略	1
Ⅰ.	ほくとう広域経済圏形成の背景	1
Ⅱ.	ほくとう広域経済圏の地域戦略	2
1.	ほくとう広域経済圏の目指す姿	2
2.	目指す姿を実現するための地域戦略	3
第 2 部	産業集積に向けた広域的対応方策	6
Ⅰ.	産業集積の現状	6
1.	ものづくり産業の集積の現状	6
2.	産業集積の促進に向けた取り組み	11
3.	産業振興をサポートする機能	14
Ⅱ.	産業集積に向けての課題	19
1.	産業構造面、人材面の課題	19
2.	ものづくり産業の課題	20
3.	公設試験研究機関における課題	21
Ⅲ.	産業集積に向けた広域的対応方策	22
1.	企業情報の活用による広域コーディネート機能の発揮	22
2.	ものづくり産業の活性化	25
3.	産業人材・研究機関の充実・確保	26
第 3 部	貿易拡大に向けた広域的対応方策	28
Ⅰ.	貿易の現状	28
1.	グローバル産業の現状	28
2.	貿易に関する経済活動の現状	31
Ⅱ.	貿易拡大に向けての課題	33
1.	地場製品の安定供給や付加価値向上等に向けた課題	33
2.	貿易機能面での課題	35
Ⅲ.	貿易拡大に向けた広域的対応方策	36
1.	広域的な貿易情報の収集・利活用の促進	36
2.	広域事業によるブランド力の強化	39
3.	貿易マッチング事業の展開	41
第 4 部	社会資本の利活用に向けた広域的対応方策	43
Ⅰ.	社会資本の現状	43
1.	港湾の利活用、整備の現状	43
2.	空港の利活用、整備の現状	49
Ⅱ.	社会資本の課題	50
1.	港湾、空港の利活用面での課題	50
Ⅲ.	社会資本の利活用に向けた広域的対応方策	51
1.	地域特性を活かしたグローバル拠点の利活用の促進	51
2.	低炭素社会への対応を促すモーダルシフトの推進	52

第1部 ほくとう広域経済圏の地域戦略

I. ほくとう広域経済圏形成の背景

（行政ニーズの多様化・専門化、政策課題の広域化）

- ・近年、少子高齢化・人口減少社会の到来や経済のグローバル化をはじめとする国内外の著しい環境変化を受けて、日常生活や経済活動が広域化しているとともに、地域住民の価値観は多様化し、地方自治体へのニーズも専門化しており、行政サービスの質の向上が求められている。

（事業の効率化）

- ・一方で、国や地方の財政は、年々逼迫化してきている。こうした厳しい財政下においては、透明性の確保を基本に既存事業の見直しを余儀なくされており、共通かつ重複する施策については、広域的に対応するなど、地域ニーズに即した選択と集中の観点で事業の一層の効率化を図り、質の高い行政サービスの提供を行っていく必要がある。

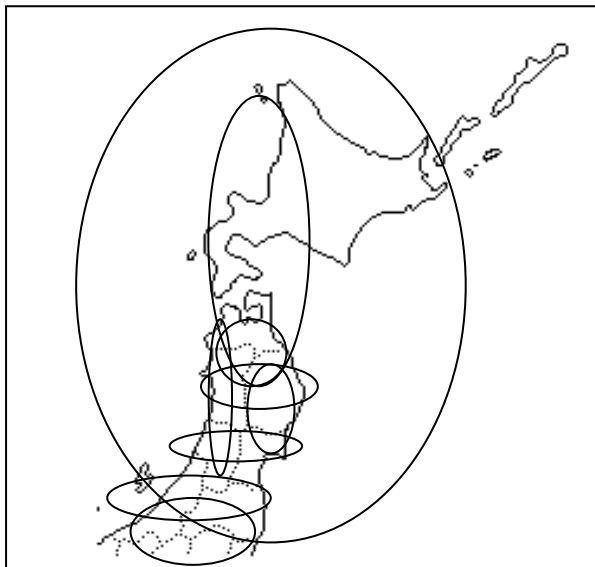
（住民に身近なところで意思決定できる地域づくり）

- ・このような状況を踏まえ、国と地方が事業の見直し等を行うにあたっては、持続的な発展を見据えつつ、国と地方の役割を再整理し、地域の住民や企業に最も身近なところで、自らが決定・制御できる仕組みを構築していく必要がある。
- ・地方分権改革推進委員会においても、国と地方の役割について、「21世紀の人口減少社会において、一層加速する少子高齢化やアジアにおける競争激化などの大きな変化に的確に対応していくためには、地方の多様な価値観や地域の個性に根ざした豊かさを実現する住民本位の分権型社会へ、抜本的な転換をはからなければならない。そのためには、（中略）国は、国が本来やるべき仕事のみに専念して、国民・住民に最も身近なところで、行政のあり方を国民・住民がすべて自らの責任で決定・制御できる仕組みを構築しなければならない。」（平成19年5月30日第7回委員会資料「地方分権改革推進にあたっての基本的考え方」（案））と示している。

（真の分権型社会の実現を促す「ほくとう広域経済圏」）

- ・こうした中、ほくとう地域における官民一体の広域連携組織「北海道・東北未来戦略会議」が設置する本研究会では、真の分権型社会の実現に向けて、地域の住民や企業など現場のニーズを踏まえ、広域的な視点から優先して取り組むべき分野について、連携して取り組む広域的対応方策を提案するものである。

【ほくとう広域経済圏の括りのイメージ】



注) 括りの線範囲についてはあくまでもイメージ
…「2以上の道県をまたがる」を図式化

Ⅱ. ほくとう広域経済圏の地域戦略

1. ほくとう広域経済圏の目指す姿

- ・今後、ほくとう広域経済圏では、真の分権型社会の実現に向けて、当地域が抱える広域的な課題の解決と共同事業の推進について官民が連携し、戦略的に取り組む必要がある。
- ・ほくとう広域経済圏では、共有する地域戦略を推進することにより、以下のような圏域を形成することを目指す。

(1) 住民・企業のニーズに即した主体的な地域経営が可能な圏域

- ・真の分権型社会のもと、住民や企業など地域のニーズの的確な把握と課題解決に向けた取り組みを進めることにより、住民や企業が生活し、事業を展開することを誇りに思えるような魅力ある圏域（本格的な少子高齢化時代への突入や経済のグローバル化をはじめとする環境変化により、ほくとう地域は、これまでの中央依存構造の見直しを迫られ、自らの責任と選択による主体的な地域経営の確立が求められている。）

(2) 域内の多様性を尊重しつつ、一体的かつ持続的に発展する圏域

- ・地域の特性を発揮し、経済的・広域的な観点から一体的かつ持続的に発展するための広域的課題に適切に対処し、ほくとう広域経済圏として総合力を発揮できる圏域（わが国国土の約4割を占めるほくとう地域は、豊かな自然や歴史的に固有の文化等を有し、これまでも相互交流を積み重ねながら、既存の行政区域に捉われない北海道と北東北、東北、南東北など、広域の主体性を共有してきた。）

2. 目指す姿を実現するための地域戦略

(ほくとう広域経済圏形成のために取り組む分野)

- ・ほくとう広域経済圏が魅力ある自立的な圏域として発展するため、広域的な課題の解決と共同事業の推進については、北海道・東北未来戦略会議の構成団体である行政や経済団体のみならず、地域の住民・企業など現場のニーズを踏まえながら、官民が連携し、戦略的に取り組む必要がある。
- ・このため、本研究会においては、ほくとう広域経済圏を形成するにあたって優先度が高いと考えられる以下の2つの分野を設定し、経済的・広域的な観点から検討を行った。

(1) 産業分野 ～産業集積の促進と貿易の拡大～

(2) 社会資本分野 ～グローバル拠点の利活用と域内ネットワークの整備～

(1) 産業分野

(基本的考え方)

- ・グローバル化の流れを受けて、企業は国内のみならず海外も含めて工場の立地場所を選定する時代になった。それを受けて、地域は企業のグローバル戦略と国内立地拠点に求められる機能を把握するとともに、産業振興策についても地域の魅力を活かせるよう自らが考え、企業ニーズに合致した環境整備を行うことが不可欠となっている。
- ・とりわけ、企業がグローバル戦略を進めるほど、企業における人材確保や協力企業との連携、部材調達、商品販売といった事業活動は、既存の行政単位の範囲内で検討・実施されることは少なく、海外を視野に入れた広域的な対応を図ることが多い。
- ・また、企業が立地を行うに当たって決め手となる要素[※]は、研究開発・企画設計部門においては、高度技術人材の確保や市場・本社への近接性が挙げられ、製造部門においては、原材料（部品）入手の容易性、市場への近接性などに加えて、完成品を運ぶ物流拠点の機能性なども重視される。

※ものづくり白書 2007 内資料(社)日本機械工業連合会「我が国製造企業の国内立地選択の要因変化に関するアンケート調査(07年2月)」
(一部)より。

- ・つまり、企業ニーズに合致した環境整備の決め手となるのは、「ものづくり白書2007」※によれば、人材や技術、インフラ等であり、これらを個々ではなく広域的に整えていくことが肝要である。こうした整備は、ひいては地域の立地競争力の強化にもつながる。
- ・このため、ほくとう広域経済圏としては、ほくとう地域の産業分野の強化には、産業集積の促進が必要であるとの認識の下、新規雇用の確保や中堅技術者等の人材育成・能力開発、地域企業の技術力向上等の面で協力体制を広域的に構築することが必要ではないか。また、立地企業のグローバル戦略展開に資する取り組みを支援することが必要ではないか。

- ・同時に、ほくとう広域経済圏の持続的な発展を実現するためにも、国内のみならず世界から見て優位と考えられるポテンシャルを顕在化させることが重要である。

ほくとう地域が持つポテンシャルは、次の３点があると考えられる。

- 1つ目は、四季に富み、清廉な水や空気に恵まれている「清浄」。
- 2つ目は、多様かつ高品質の農林水産物に恵まれている「豊穰」。
- 3つ目は、朴訥ながらも温厚・優秀な人材に恵まれている「厚情」。

- ・この「清浄」「豊穰」「厚情」は、ほくとう地域が他地域と比べても優位性があると考えられる、言わば「切り札」であり、これらを戦略的に活用していく必要がある。
- ・このため、ほくとう広域経済圏としては、本格的な人口減少下における国内市場の縮小に備えるためにも、ほくとう地域が比較優位にある「切り札」を活用し、全国産出額シェアで3割以上を占める※ほくとう地域の農林水産業を活用した食品産業の国際競争力強化など、圏内の貿易拡大を図ることが必要ではないか。

※農林水産省「平成18年農業産出額(都道府県別)」(一部)より。

(考えられる主な取組みの提案)

① 産業の集積促進

- ・競争力の源泉となるイノベーションを生み出す高度の技術人材と生産現場を担う技能人材の安定的な確保が立地選択の大きな要因となってきた。
- ・今後、ほくとう広域経済圏での産業集積を一層進めていくためにも、人材の育成・確保や地域企業の技術力向上に取り組み、自動車をはじめとする次世代技術開発をさらに深化させることが必要ではないか。

② 貿易拡大の推進

- ・少子高齢化の進展に伴う国内市場の縮小の一方で、安全・安心を希求し多様化する消費者ニーズ、そしてFTA（自由貿易協定）やEPA（経済連携協定）などといったグローバル化の流れが加速していることを受けて、ほくとう広域経済圏としては、地域の素材を活かし、他地域と比べて優位性がある高品質な商品を開発・生産するとともに、関東などを經由せず、ほくとう地域からの直接的な輸出を促進する方策を構築することが必要ではないか。

(2) 社会資本分野

(基本的考え方)

- ・経済のグローバル化が進む中で、ほくとう広域経済圏としても東アジア地域をはじめとする世界を意識した施策が必要である。
- ・上述でも触れたように、企業がグローバル戦略を進めるほど、既存の行政単位よりは、海外をも視野に入れた広域的な対応を図ることが多い状況となっている。
- ・今後のほくとう広域経済圏が、国内のみならず海外、とりわけ東アジア諸国とともに発展していくためにも、そのゲートウェイとなる港湾や空港の役割は、ますます重要性を増し、ほくとう地域全体の持続的な発展を図る上でも戦略的な意味を持つ。

- ・このため、ほくとう広域経済圏としては、東アジア地域との交流の窓口となるグローバル拠点の地域特性に応じた整備や利活用を推進することが必要ではないか。

(考えられる主な取組みの提案)

①グローバル拠点の利活用促進

- ・ほくとう地域における産業活動を活発化し持続的な発展を実現するため、グローバル拠点を地域特性に応じて整備することが必要ではないか。また、利便性の一層の向上を図ることが必要ではないか。
- ・加えて、A 県に立地する企業が B 県の港湾を利用するなど、ほくとう広域経済圏内での社会資本の利活用に関して、情報共有、支援体制の強化を行うことが必要ではないか。

②域内ネットワークの整備促進

- ・ほくとう地域における経済循環を高め、一体的発展を実現するため、域内ネットワークの整備を推進し、グローバル拠点の利便性の共有を推進することが必要ではないか。
- ・また、域内の主要地域や隣接するブロック地域との交流・連携の基盤となるインフラ整備や航路等の誘致を推進することが必要ではないか。

第2部 産業集積に向けた広域的対応方策

I. 産業集積の現状

1. ものづくり産業の集積の現状

(1) 既存の産業集積

- 北海道は、事業所数、従業者数とも食料品が最も多い。東北は、事業所数では食料品が最も多いのに対し、従業者数では電気機械が最も多い。
- 製造品出荷額は、北海道では食料品が最も多く、東北では電気機械が最も多い。
- ほくとう地域における上場企業数は少ない。
- ほくとう地域と他地域との比較では、中部圏を例にとると、従業員数対比で6割程度だが製造品出荷額対比で3割程度と小規模となっている。また、電気機械の集積が進んでいる一方、輸送用機械の集積が遅れている。

※資料編 1～4、8～11 ページ参照

①ほくとう地域の事業所数、従業者数

i) 事業所数

- ・ほくとう地域の事業所数を見ると、北海道は、食料品の事業所が最も多く、次いで金属製品、窯業・土石と続いている。東北は、北海道同様、食料品の事業所が最も多く、次いで金属製品、一般機械となっている。なお、企業総数に占める電気機械の事業所割合は、東北において高い状況となっている。

ii) 従業者数

- ・ほくとう地域の従業者数を見ると、北海道は、食料品の従業者が最も多く、次いで金属製品、電気機械と続いている。東北は、電気機械の従業者が最も多く、次いで食料品、一般機械となっている。なお、平成18年における輸送用機械の従業者は、北海道が0.7万人、東北が4.3万人となっている。

②ほくとう地域の製造品出荷額

i) 製造品出荷額

- ・ほくとう地域の製造品出荷額を見ると、北海道は、食料品の出荷額が最も多く、次いで石油・石炭、鉄鋼と続いている。東北は、電気機械の出荷額が最も多く、次いで食料品、一般機械となっている。

③ほくとう地域の生産品目

i) 生産品目

- ・ほくとう地域の製造品出荷額のうち、上位3業種における代表品目を見ると、北海道は、食料品が乳製品、石油・石炭が石油精製、鉄鋼が製鋼・製鋼圧延となっている。また、東北は、電気機械が集積回路、抵抗器・コンデンサ等、食料品が肉製品、一般機械が半導体製造装置となっている。

④ほくとう地域の上場企業数

i) 上場企業数

- ・ほくとう地域の上場企業数は139社、全国比4.2%と少ない実態である。内訳別では、最も多い業種は、製造業では食料品13社、非製造業では小売業34社となっている。
- ・産業の中核となる企業が少ない。

⑤他地域との比較（首都圏、中部圏、関西圏、九州圏）

i) 事業所数、従業者数、出荷額

- ・事業所数、従業者数、製造品出荷額で、ほくとう地域と他の主な地域を比べて見た場合、中部圏とは事業所数、従業者数の面で、中部圏のおよそ6割程度の規模であるが、出荷額は3割程度の規模しかない状況となっている。
- ・事業規模が小さいため、労働生産性が低い。

ii) 出荷額構成比上位3業種

- ・ほくとう地域の製造品出荷額構成比の上位3業種で見ると、同地域は、電気機械の集積が進んでいる一方、首都・中部・九州圏と比べて、輸送用機械の集積が遅れていることが伺える。また、首都圏・中部圏・関西圏の3大都市圏と比べて、ほくとう地域が食料品の集積地である点は、九州圏と共通性が認められる。

(2) 最近の産業集積

【平成 20 年第 3 四半期までの状況】

- ほくとう地域の工業立地は、平成 10～18 年の間、一時期の落ち込みは見られたものの、全体的に増加基調。雇用予定従業者数についても同様。
- 製造業設備投資額・増減率も、平成 18～20 年度の実績・計画値で見ると、全国的に増加基調にあったが、ほくとう地域では大型投資一巡に伴い直近減少。
- 生産品目別には、北海道では、食料品分野の設備投資が一巡し、自動車部品での増加基調が見られた。東北では、印刷用紙、半導体材料、石油、医療機器関連において一巡の動きが見られ、自動車・航空機部品の分野で増加基調が見られた。

【平成 20 年第 4 四半期以降の状況】

- 平成 20 年 9 月の米国発世界同時不況の影響により、相次いで製造業の設備投資計画が見直されていることから、当面の間、設備投資は全国的に減少基調で推移し、ほくとう地域もその例外ではないと予想される。

※資料編 5、6 ページ参照

①ほくとう地域の工場立地件数、雇用予定従業者数

i) 工場立地件数

- ・北海道・東北における工場立地件数を見ると、平成 10～18 年の間、一時期の落ち込みは見られたものの、最近の製造業の国内回帰の流れを受けて、全体的には増加基調となっていた。

ii) 雇用予定従業者数

- ・北海道・東北における雇用予定従業者数を見ると、工場立地件数と同様に、一時期の落ち込みは見られたものの、最近の製造業の国内回帰の流れを受けて、全体的には増加基調となっていた。

②ほくとう地域の投資額

i) 製造業設備投資額

- ・ほくとう地域の設備投資動向を平成 18～20 年度の実績・計画値で見ると、需要増対応等の大型投資一巡に伴い直近の投資額は減少しているものの、平成 20 年 6 月時点の企業からの回答によれば、製造業の国内回帰の流れ等を受け引き続き旺盛な投資意欲が確認されており、全国規模では増加基調となっていた。
- ・また、平成 22 年以降は、トヨタ自動車系列の自動車工場が、東北地域で操業を開始する旨を表明するなど、ほくとう地域の設備投資額は今後増加に転ずることが期待されていた。
- ・しかし、平成 20 年 9 月に米国で発生した大型金融機関の連鎖破綻に端を発する世界経済の同時不況の実態経済への影響は深刻さを増しつつあり、20 年 12 月～21 年 2 月にかけて、わが国の産業界を代表する有力企業の業績下方修正、設備投資計画の

見直し（凍結・抑制等）が相次ぐ状態となったことから、今後、急激な情勢変化が起こらないことを前提とすれば、当面の間、設備投資額は減少基調で推移するものと予想される。

ii) 製造業設備投資 増減率

- ・同様に、設備投資動向（平成 18～20 年度の実績・計画値）を増減率で見ると、ほくとう地域では直近は減少に転じているものの、平成 20 年 6 月時点の企業からの回答によれば、全国規模では増加基調となっていた。しかし、世界経済の同時不況に伴う設備投資計画の見直しを受け、投資額同様に増減率も当面の間減少基調で推移するものと予想される。

iii) ほくとう地域の設備投資内容（生産品目別）

- ・設備投資動向（平成 18～20 年度の実績・計画値）から見た北海道・東北の状況のうち、生産品目別に整理すると、北海道では、食料品分野の設備投資が一巡し、自動車部品での増加基調が見られた。東北では、印刷用紙、半導体材料、石油、医療関連機器において一巡の動きが見られ、自動車・航空機部品の分野で増加基調が見られた。

(3) 産業立地と地域との関係

- 東北では自動車関連産業の集積が進展。北海道でも、全国最多の自動車関連産業テストコースが存在するなど、集積が加速。
- 北海道・東北の自動車産業における地元調達率は、国内の他の自動車産業集積地域に比べて低い。
- ほくとう地域では地域内人材が域外に流出している。

※資料編 7、12～14 ページ参照

①加速する自動車関連産業の集積

- ・東北では、関東自動車工業岩手工場の生産拡大やセントラル自動車の移転を受けて、域内への自動車部品産業の集積が進んでいる。また、北海道では、全国最多の自動車関連産業 26 社のテストコースがそれぞれ存在するほか、トヨタ自動車北海道の生産拡大やアイシン北海道等の企業立地により集積が加速している。

②主な産業の地元調達率

i) 自動車産業

- ・ほくとう地域における自動車産業の地元調達率を見ると、既に産業が集積している中部や関東地域と比べて、その比率は低い状況にある。

③域内人材の域外流出状況

i) 就職内定率

- ・ほくとう地域の高校新卒者の就職内定状況を見ると、北海道の内定率は、東北の内定率よりも低い状況となっている。

ii) 域外就職率

- ・ほくとう地域の高校・中学新規学卒者の本地域外への就職率を見ると、北海道の域外就職率は 11.3%、東北の域外就職率は 24.3%となっている。言い換えれば、北海道の新規学卒人材の 10 人に 1 人以上、東北の同人材に至っては、およそ 4 人に 1 人がほくとう地域の域外へ流出している状況となっている。

2. 産業集積の促進に向けた取り組み

(1) 既存の広域連携の現状

- 東北地方では、産学官の連携により、自動車産業に関する集積を促進する取り組みが始まっている。産学官連携による技術の高度化を図り、他地域への売り込み等を行うとともに、地域産業への波及等を目指している。

①とうほく自動車産業集積連携会議

- ・平成 18 年 7 月に岩手、宮城、山形の 3 県の企業、大学、自治体が連携し、東北を自動車産業の一大集積地とすることを目指して設立。翌年には青森、秋田、福島が加わり、東北 6 県体制となった。
- ・自動車関連技術展示商談会を開催しており、愛知県の一次サプライヤー等へ東北各県企業・大学等の技術の売り込みを展開。
- ・特定企業向け展示商談会を開催しており、東北各県へ進出している有力サプライヤー向けに、東北各県の企業が自社技術を売り込むための展示商談会を開催。

②北東北 3 県自動車技術研究会

- ・青森、岩手、秋田の北東北 3 県の大学、公設試験研究機関等が有する自動車関連の技術を高め、研究者や企業の交流を推進するとともに、企業ニーズとのマッチングにより地域内の企業の技術力と競争力の強化を図り、技術や人的資源のレベルアップを目指す。
- ・平成 20 年 10 月 23 日に、秋田市において、設立総会が開催され、会長に秋田大学の西田工学資源部長を選出し、独創的な研究開発テーマの選定等を行う技術開発部会と生産技術等の改善指導等を行う生産技術部会を設置することなどが承認された。

③TOHOKUものづくりコリドー

- ・平成 18 年度より、東北経済産業局が主体となって、イノベーション創出能力の高い技術・産業分野を核に地域同士が連携してイノベティブな地域となることを目指した計画。
- ・5 つの技術・産業分野を重点化し、MEMS 技術や半導体製造装置関連、自動車関連部材など 5 分野を対象に重点化し、ネットワーク化を図る。
- ・4 つの産業集積地域（北上川流域地域、広域仙台地域、山形・米沢地域、広域郡山地域）が密接な連携をとり、他地域をけん引することで東北全体への波及効果を狙う。

(2) 各地での取り組み

- ほくとう地域の各道県において、自動車産業の集積や振興に関する組織的な取り組みが行われている。
- 半導体関連産業についての集積が見られる岩手県、宮城県、福島県、新潟県では、関連情報の受発信強化やセールス、人材育成等についての体制を整えている。
- 組み込みソフト関連産業に関しては、ほくとう地域の全ての自治体が製品開発、市場開拓、人材育成などについての取り組みを行っている。

※資料編 15～21 ページ参照

①自動車産業

道県	組織
北海道	北海道自動車産業集積促進協議会
青森県	青森県自動車関連産業振興協議会
岩手県	いわて自動車関連産業集積促進協議会
宮城県	みやぎ自動車産業振興協議会
秋田県	あきた自動車関連産業振興協議会
山形県	山形県自動車産業振興会議
福島県	福島県輸送用機械関連産業協議会
新潟県	輸送用機械関連産業交流・誘致プロジェクトチーム

②半導体関連、半導体製造装置関連産業

道県	組織
岩手県	いわて半導体関連産業集積促進協議会
宮城県	みやぎ高度電子機械産業振興協議会
福島県	福島県半導体関連産業協議会
新潟県	NICO ナノテク研究センター

③組み込みソフト関連産業

道県	組織
北海道	北海道情報産業クラスター・フォーラム「組込み関連ビジネス研究会」
東北6県 (青森、岩手、宮城、 秋田、山形、福島)	組込みソフト人材育成情報連絡会
東北3県 (山形、宮城、岩手)	とうほく組込み産業クラスター

岩手県	いわて組込みシステムコンソーシアム
宮城県	みやぎ組込み産業振興協議会
秋田県	あきた組込み技術研究会
新潟県	組込みシステム研究会（長岡技術科学大学）

④医療機器産業の集積に向けて

道県	取り組み
岩手県	医療機器関連産業創出推進事業
福島県	うつくしま次世代医療産業集積プロジェクト
新潟県	新潟県医療・健康産業創造協議会

3. 産業振興をサポートする機能

(1) 産業界の取り組み

- 株式会社日本政策投資銀行、財団法人北海道科学技術総合振興センター、社団法人東北経済連合会において、ほくとう地域における企業の有する技術の事業化を支援する取り組みを実施している。

※資料編 22、23 ページ参照

組織	主な事業
株式会社日本政策投資銀行 「技術事業化支援センター」	◇技術調査（技術事業化調査） ◇技術経営診断 ◇地域技術調査
財団法人北海道科学技術総合振興センター	◇研究開発支援事業 ◇産業クラスター形成事業 ◇産学官連携事業 ◇サポート事業
社団法人東北経済連合会 「東北地域新規事業化支援センター」	◇マーケティング・ビジネスプラン支援事業 ◇産学マッチング支援事業 ◇産学マッチングF S支援事業 ◇セールス支援ナビゲート事業

(2) 公設試験研究機関の取り組み

- 地域イノベーション創出共同体形成事業、岩手・宮城・山形及び福島・山形・新潟による三県公設試験研究機関の共同研究のような、地域間での連携を強化し、共同のテーマについての研究開発を行い、成果をあげる取り組みが進められている。

※資料編 15 ページ参照

①地域イノベーション創出共同体形成事業

- ・地域のイノベーションを担う大学や公設試験研究機関等が参加する広域的な連携組織である共同体を形成する事業が平成 20 年度から 3 年間の計画でスタートした。

(北海道)

- ・道内の大学、公設試（農業系・工業系）等が横断的に保有する研究開発資源（人材、設備、技術等）の相互活用と参加機関の有機的な連携をはかると共に、ワンストップで企業の課題解決に対応する仕組みを構築し、研究開発資源を最大限活用して地域のイノベーション創出を目指す。

(東北 6 県)

- ・輸送機械・電気電子・食品分野を中心とした課題解決のため、公設試、大学、産業支援機関等による組織横断的な広域連携の実現、設計・加工・評価分析手法の確立及び専門家を活用したワンストップによる地域企業への技術支援強化を図る。また、公設試や大学等が保有する研究開発資源（人材、設備、技術等）の相互活用、オープン化を促進する。

(新潟（関東）)

- ・公設試・大学等の機器開放に必要なデータベース構築により地域の中堅・中小企業へワンストップで技術支援を行うとともに、近年企業ニーズが益々高まっている、最先端のものづくり産業に不可欠なトレーサビリティ（計量・計測分野における精度保証）技術の高度化を目指すイノベーション拠点（広域関東圏イノベーション創出促進協議会）を形成し、オープンファシリティ化を実現する。

②中東北 3 県公設試験連携推進会議（IMY 連携会議）

- ・岩手、宮城、山形の 3 県の公設試験研究機関により、自動車関連分野、食品関連分野、光学材料の微細加工分野の共同研究が行われている。

③福島・山形・新潟による三県公設試験研究機関の共同研究

- ・三県の公設試験研究機関が相互の連携を密にし、共通の技術課題に関する共同研究を行うことにより、三県における産業の技術高度化を図る。
- ・三県の情報交換体制が構築されたこと、各県が得意とする研究に取り組むことで相乗的補完的效果によりテーマに係る産業全般において総合的な高度化につながったこと、研究課題の中から特許出願及び企業に技術移転され、商品化されるなどの成果が上がっている。

(3) 地域ファンドの取り組み

- 近年、ほくとう地域における中小企業や大学発ベンチャーを対象とした地域ファンドがそれぞれ立ち上がってきている。

①東北イノベーションキャピタル（T I C C）

- ・大学発ベンチャーに加えて、中小企業を対象に広げた地域ファンドを運用。日本政策投資銀行や社団法人東北経済連合会をはじめ、約 34 億円の資金を優れたビジネスプランに対し投資を実施。
- ・平成 19 年 6 月には、東北大学に関連（東北大学の先端的な研究成果を活用）するベンチャー企業を主な投資対象とする「T I C C 大学連携ファンド」を設立。

②地域中小企業応援ファンド

- ・北海道：「北海道中小企業応援ファンド」（平成 20 年 8 月組成）
- ・青森：「あおもりクリエイティブファンド」（平成 19 年 9 月組成）、「あおもり元気企業チャレンジ基金」（平成 20 年 1 月組成）
- ・岩手：「いわて希望ファンド」（平成 20 年 1 月組成）
- ・宮城：「宮城・仙台富県チャレンジ応援基金」（平成 20 年 3 月組成）
- ・秋田：「あきた企業応援ファンド」（平成 20 年 11 月組成）
- ・山形：「やまがた産業夢未来基金」（平成 20 年 3 月組成）
- ・福島：「ふくしま産業応援ファンド」（平成 20 年 9 月組成）
- ・新潟：「にいがた産業夢おこし基金」（平成 19 年 6 月組成）

（４）地域金融機関の取り組み

- 地域金融機関においても、産学官連携を対象とした資金調達やマッチング等のビジネス支援を行う取り組みを実施している。

①北東北３行による「ビジネス商談会」

- ・北東北３県の地方銀行３行（青森銀行、岩手銀行、秋田銀行）による情報交換ネットワーク「NETBIX」は、３行の支店網や情報収集力を活かして、法人の取引先に対するサービスを図るため、平成 15 年 4 月に発足。
- ・平成 15 年からは「ビジネス商談会」を共同開催し、首都圏企業と地域企業とのマッチングの場を提供。

②大学、支援機関との連携

- ・大学や中小企業基盤整備機構等の産業支援機関との業務提携や連携組織の立ち上げにより、地域金融機関による新事業等に取り組む企業への支援が拡大。

③「産業クラスターサポートローン」の創設

- ・岩手銀行、七十七銀行、東邦銀行に産業クラスターサポートローンが創設され、研究開発案件に対する融資が行われている。

④コラボ産学官青森支部

- ・コラボ産学官は、地方大学と首都圏企業等の産学官連携によるマッチングを行う団体で、平成 16 年 4 月に開設。
- ・青森県信用金庫協会（あおもり、東奥、十和田、八戸、下北の 5 信金）が母体となり、「コラボ産学官青森支部」を設立。個人も含む県内企業約 200 社が会員として参加し、加盟大学や他企業との橋渡しを実施。

⑤いわて産学連携推進協議会（リエゾナー I）

- ・リエゾナー I は、岩手大学のシーズと県内企業のニーズとのマッチングや事業化、資金調達支援を通じて新事業創出を図ることを目的に、平成 16 年 5 月に発足。シーズ集の発行やマッチングフェアの開催、育成資金の交付等の事業を実施。
- ・平成 18 年 7 月には、金融機関（北日本銀行、東北銀行、盛岡信金）、大学（岩手県立大学）、一関高専および 6 つの公設試験研究機関が参画し、新たな産学連携組織として始動。

（５）インキュベーション施設の取り組み

- 大学や自治体でそれぞれインキュベーション施設や組織を整備しており、大小あわせると同一地域内に複数のインキュベーション施設が存在している。

※資料編 23～26 ページ参照

代表的なインキュベーション組織
株式会社インテリジェント・コスモス研究機構（ICR）
東北大学連携ビジネスインキュベータ（T-BIZ）
北海道大学連携型起業家育成施設（北大ビジネス・スプリング）
北海道バイオベンチャー育成センター
札幌市デジタル創造プラザ（インタークロス・クリエイティブ・センター（ICC））
岩手大学地域連携推進センター附属インキュベーションラボ
岩手県立大学地域連携研究センター
盛岡市産学官連携研究センター（MIU）
花巻市起業化支援センター
インキュベーション施設の整備・運営（宮城県）
財団法人あきた企業活性化センター
チャレンジオフィスあきた
山形大学大学院ベンチャー・ビジネス・ラボラトリー
山形県産業創造支援センター
山形県高度技術研究開発センター
財団法人山形県産業技術振興機構
福島県福島駅西口インキュベートルーム
郡山地域テクノポリスものづくりインキュベーションセンター
新潟県起業化センター
財団法人にいがた産業創造機構
新潟大学地域共同研究センター
長岡技術科学大学テクノインキュベーションセンター

(6) その他

- 県内事業者が取り組む技術等の研究開発・事業化、事業展開に要する経費についての資金支援も行われている。

①「地域イノベーション創出型研究開発支援事業」(宮城県)

- ・ 県内事業者や団体等が大学等の試験研究機関と連携して高度電子機械産業等に関連する技術等の研究開発およびその事業化に要する経費について、補助金を交付。

②「福島県ベンチャー企業等総合支援事業」((財)福島県産業振興センター)

- ・ 福島県内に事業所を置き、事業を行う創業者等、中小企業者を対象として、事業展開に要する経費の一部を助成。

(7) 他地域の事例

- ・ 北九州地域において、財団法人北九州産業学術推進機構が、産業技術の高度化や活力ある地域企業群の創出・育成を目指し、産学官連携による研究開発や学術研究の推進等の取り組みを行っている。
- ・ 同機構内には「カー・エレクトロニクスセンター」が設置され、自動車、電装品、半導体、ソフトウェアメーカーといった「産」、地元および早稲田大学のサテライトキャンパスなどの「学」とも連携して、人材育成と研究開発の取り組みを多角的にプロモートしている。

Ⅱ．産業集積に向けての課題

1．産業構造面、人材面の課題

- ほくとう地域の産業構造面、人材面での課題は、少ない上場企業数、低い労働生産性、人材の地域外流出及び安定的確保にある。

（１）少ない上場企業

- ・ 上場企業が極端に少ないため、首都圏など大都市圏の下請けになっている例が多い。産業の空洞化が問題になった過去においては、本社判断で引き揚げが容易に行われ、結果的に産業構造の不安定さを招いていたケースもあるなど、本社機能を有する上場企業の立地は今後の大きな課題である。

※資料編 8 ページ参照

（２）低い労働生産性

- ・ これまで、本地域では、産業の中核となる企業が少なく、かつ、事業規模が小規模であったため、労働生産性が低く研究開発部門のみならず、販売やマーケティング部門に対する人的・物的資源のまとまった投入が難しい状況にあった。

※資料編 10 ページ参照

（３）人材の域外流出および安定的確保

- ・ 高度な技術・技能を習得する場が少ない、あるいは、習得しても発揮の場が少ないなど、本地域で優秀な技術者・技能者が就業するための魅力が乏しいことから、技能習得・就業の機会を求めて、人材が域外へ流出する傾向に歯止めがかけられていない状況である。
- ・ 東北では、2010 年をピークに大規模工場の操業がスタートすることから、域内での人材の安定的な確保も喫緊の課題となっている。

※資料編 13～14 ページ参照

2. ものづくり産業の課題

- ほくとう地域で集積が進む自動車関連産業であるが、現地調達率が低いため、地域産業の育成の面では十分な波及効果が得られていない。単なる組立部門だけでなく、開発部門での力をつけることが地域の課題である。
- ほくとう地域では、半導体製造装置や半導体本体の製造拠点が進出するなど、以前よりも半導体関連産業の集積の速度が増しているとともに、自動車のハイテク化が進んでいることを受けて、半導体関連産業と自動車関連産業の垣根が低くなっている。

(1) 自動車関連産業

①低い現地調達率

- ・ ほくとう地域での自動車関連産業の集積が確固たるものになるために、東北6県の広域組織である「とうほく自動車産業集積連携会議」が設立されており、取引の拡大に向けて、商談会や情報収集等の事業が実施されている。また、共同研究や人材育成などの面で諸所連携に向けた取り組みが始まりつつあるものの、現時点においては、まだ個々の取り組みが中心となっている感も否めない。
- ・ 今後は自動車関連産業集積に対する取り組みの枠組みを他分野での活用へと広げていくことが課題である。

(2) 半導体関連産業

①他産業との積極的な連携

- ・ ほくとう地域では、近年、自動車関連産業と同様、半導体関連産業についても、半導体製造装置や半導体本体の製造拠点が進出するなど、以前よりも集積の速度が増している。集積が進むことにより、必然的に人材の確保・育成等の面において、技術力の向上とあわせて地域一丸となって取り組んでいくことが急務となっている。
- ・ また、自動車のハイテク化が進んでいることを受けて、半導体関連産業と自動車関連産業の垣根は低くなっていることから、本地域における両産業間の連携を図ることにより、更なる相乗効果も期待できる。

(3) 航空機産業・医療機器産業

①新たな成長の芽を生む産業の育成

- ・ 航空機の次世代機移行が進む中で、航空機産業は、地域の新たな成長の芽を生む産業として期待されており、本地域内でも、その集積に向けた動きが始まりつつある。この動きは、まだ各地域単位の取り組みの域を出ていないが、現在、地域全体の取り組

みとなっている自動車産業の振興・集積の動きとも相俟って、今後は航空機産業も地域に根差した産業となりうる可能性がある。

- ・また、高齢化社会の到来により市場の拡大が予想される医療機器産業についても関心は高まっているが、現場のニーズを捉えづらいほか、行政手続の煩雑さなどから集積には至っていない状況にある。

3. 公設試験研究機関における課題

- 公設試験研究機関については、各道県で地域ニーズに対応するために設置され成果を上げているが、各道県単独での整備には限界がある。

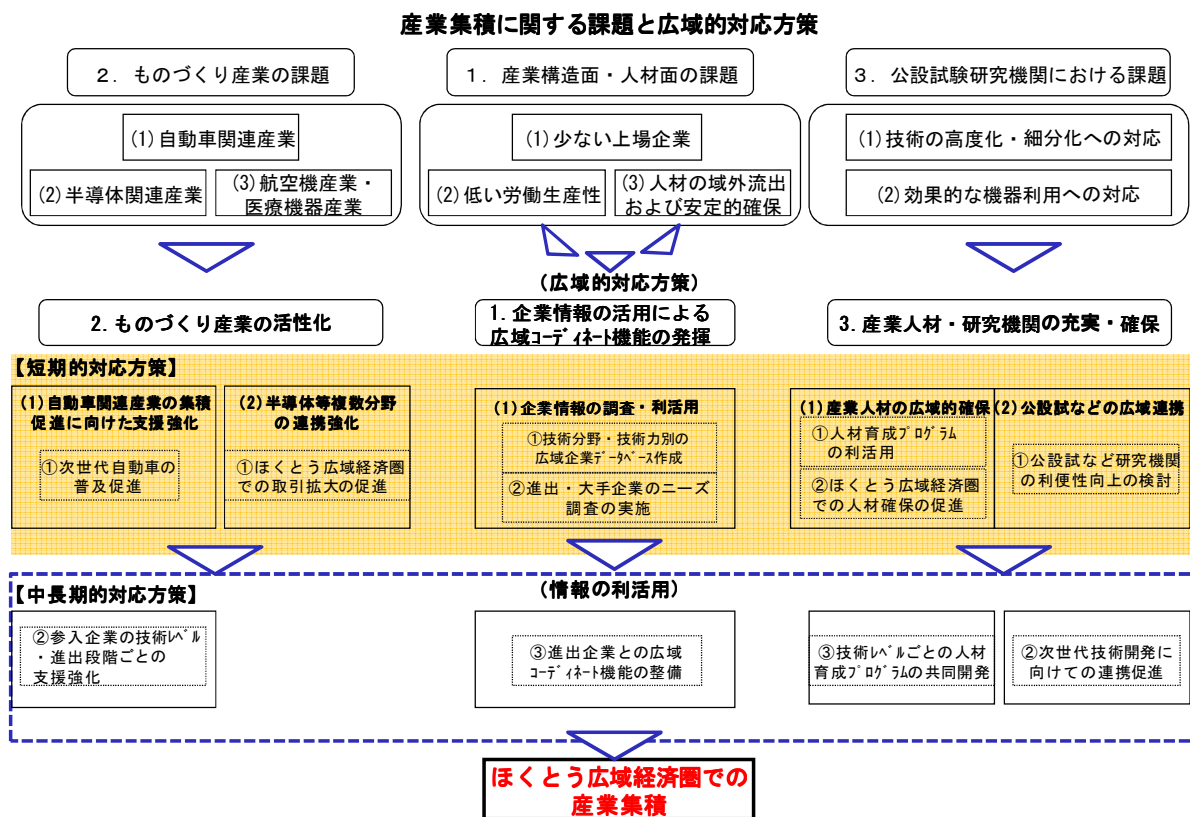
（１）技術の高度化・細分化への対応

- ・技術動向をめぐっては、技術の高度化や細分化が進んでいる。このため、公設試験研究機関に対するニーズは、年々、専門化・高度化してきているが、各機関がそれぞれに対応できる研究開発や設備導入には限界がある。

（２）効果的な機器利用への対応

- ・各自治体とも、限られた財源や設備・人材のもとで、効率的な研究体制を志向した見直しが行われているものの、公設試験研究機関の機器は、高額、かつ、専門性の高いものであるため、地域のニーズへの十分な対応が難しい。

Ⅲ. 産業集積に向けた広域的対応方策



1. 企業情報の活用による広域コーディネート機能の発揮

【背景】

- ・最近、自動車・半導体関連などの産業集積促進に向けた関連団体が設立されているが、その取り組みの多くは、単県単位のものが多く、かつ、その情報提供も各企業のレベルやニーズに応じた対応が図られていないケースもみられる。
- ・産業の高度化や研究開発機能のために不可欠であるレベルの高い技術シーズは、本地域の場合、単県や一部地域では十分な集積状況にはない。また、各道県が管理している企業情報は、他道県との情報共有が行われていない状況にあるとともに、地域として蓄積してきた技術力や設備力といった潜在能力について広域的な情報共有や、現状把握が進んでいない状況にある。
- ・こうした中、進出企業は、立地地域の選定にあたり、交通インフラや自治体の優遇措置や地域の技術力、協力体制など、様々な角度から検討を行っており、進出企業が情報を得る際には、自治体ごとに照会することが必要となっている。
- ・地域企業も、人材育成や技術力向上などに関連するセミナーや講習会などは、立地県の情報に頼るケースが多くなっている。

【具体的な取組の提案】

- ・域内企業情報の共有化を推進し、企業誘致の促進や取引の拡大を考える際のサポート機能を担うことを目的として、当該地域内での情報の利活用について考えられる方策を次の通り整理した。

（１）企業情報の調査・利活用

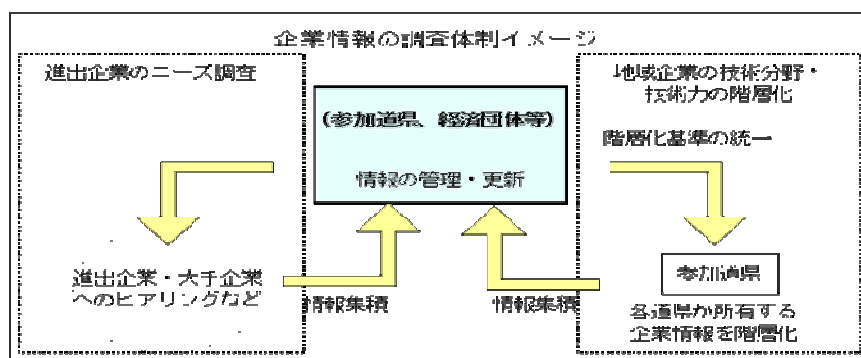
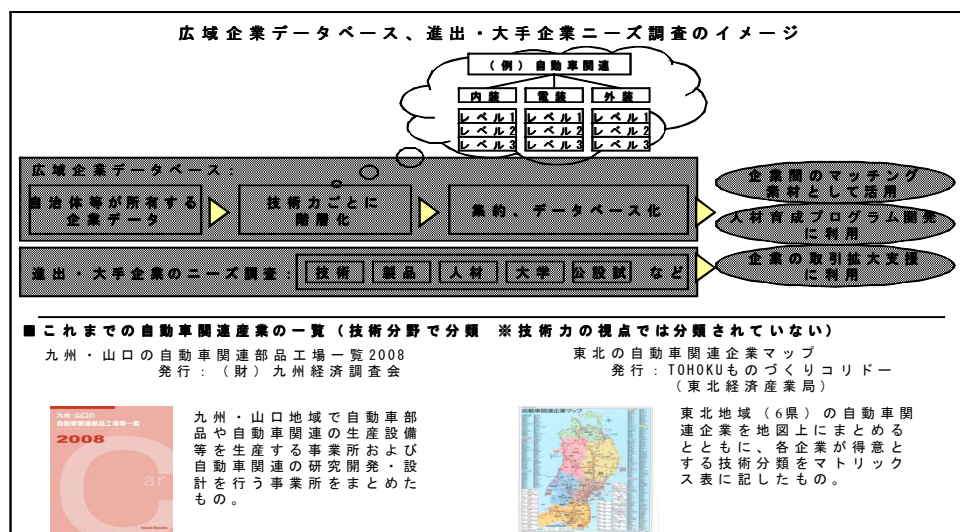
- ・ほくとう広域経済圏での産業集積をさらに進めるため、企業情報の層別・一元管理を行うなど、既存の企業情報を整理してはどうか。
- ・地元企業の取引拡大等に向け、進出企業や大手企業のニーズ把握を行ってはどうか。
- ・企業の進出可能性調査の支援、その後の域内企業とのマッチングの支援など、進出を望む企業のニーズに対応したワンストップサービスを提供してはどうか。
- ・広域的な取組みの進め方について、検討する場を設けてはどうか。

①技術分野・技術力（設備など）別の広域企業データベースの作成 短期

- ・各道県が持つ企業情報を技術分野・技術力（設備など）別に、ほくとう広域経済圏内で情報共有、データベース化を図るとともに、首都圏などの企業への情報提供を実施してはどうか。

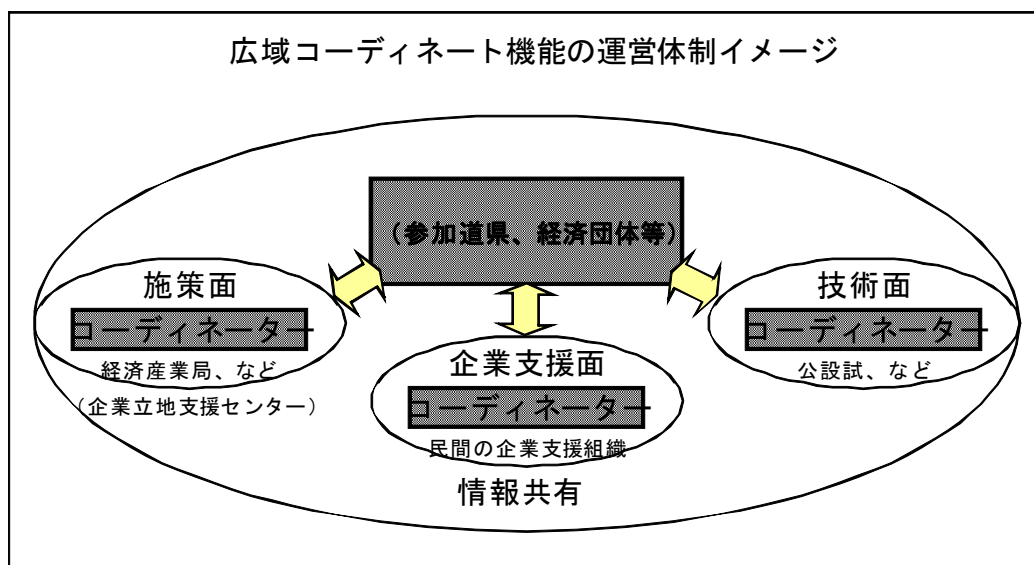
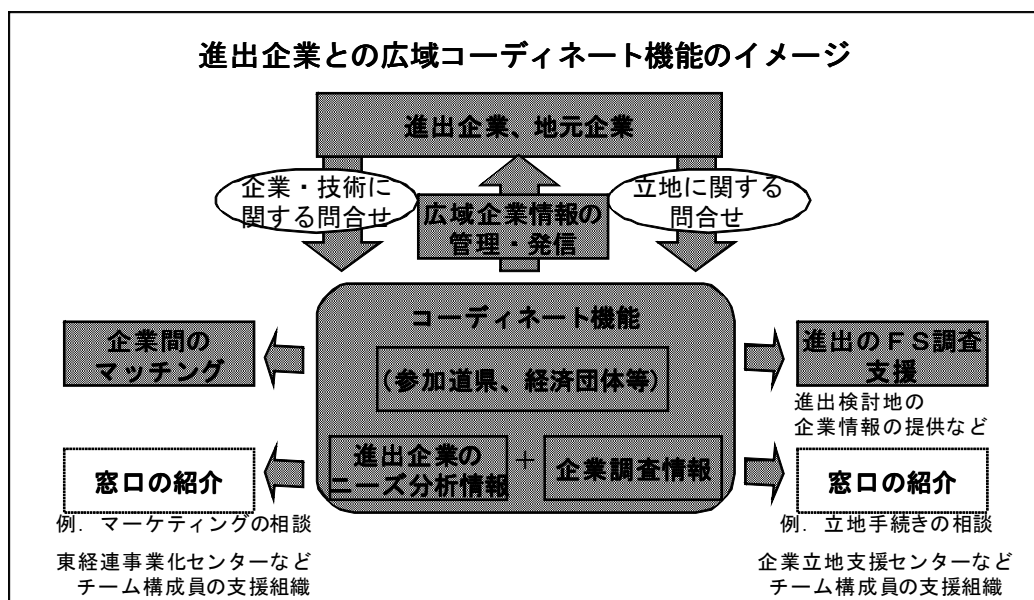
②進出・大手企業のニーズ調査の実施 短期

- ・進出企業や大手企業が求める技術・製品・人材などの調査を行ってはどうか。



③進出企業との広域コーディネート機能の整備 中長期

- ・ 広域企業データベースや大手企業のニーズなどの分析結果を活用し、域内企業が持つ技術や設備力、受発注に関するビジネス情報の提供や、企業マッチング、企業進出の可能性調査等の支援を行ってはどうか。
- ・ 各道県のワンストップ窓口や、広域ブロックごとの「企業立地支援センター」等と連携を図ってはどうか。



2. ものづくり産業の活性化

【背景】

- ・世界的な経済低迷や円高による大幅減産の影響を受け、本地域の自動車関連産業や半導体関連産業などの「ものづくり産業」を中心に、厳しい状況が続いている。しかし、2008年12月にセントラル自動車本社・工場が2年後の完成に向け着工するなど、厳しい環境下でありながらも、着実に新しい動きがほくとう広域経済圏で始まっている。
- ・環境負荷の少ない低炭素社会を目指した電気自動車やプラグインハイブリッド車など、次世代自動車の開発・普及促進に向けた取組が各地で進められている。
- ・地域の新たな成長の芽を生む産業としての航空機産業や、高齢化社会の到来により市場の拡大が予想される医療機器産業についても関心が高まっている。

【具体的な取組の提案】

- ・低炭素社会の実現に向け、自動車関連産業の振興において、環境負荷の少ないプラグインハイブリッドカーや電気自動車といった次世代型自動車の開発や、新たな需要喚起と研究開発の支援など、考えられる方策について次の通り整理した。
- ・自動車産業のハイテク化が進んでいることを受けて、半導体関連産業と自動車関連産業の垣根は低くなってきており、重層的な産業構造を目指し更なる集積を促進するために考えられる方策を次の通り整理した。

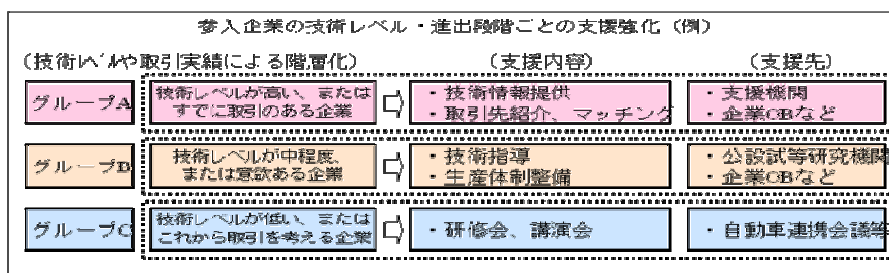
(1) 自動車関連産業の集積促進に向けた支援強化

①次世代自動車の普及促進 短期

- ・次世代自動車での広域移動がスムーズに行えるよう、急速充電設備の設置や充電協力者ネットワークの構築など、ほくとう広域経済圏での充電インフラ整備に向けた検討を行ってはどうか。
- ・次世代自動車への買い替えの際に、スクラップ・インセンティブを導入してはどうか。

②参入企業の技術レベル・進出段階ごとの支援強化 中長期

- ・企業の技術レベルや自動車関連産業への進出段階に合った情報提供や支援人材の活用、セミナーや技術相談などの支援を行ってはどうか。
- ・技術レベルの高い企業には、自動車の「基幹部品」や内装部品などの長期取引が見込める部品等、参入すべきターゲットを明確化した支援を行ってはどうか。



(2) 半導体など複数分野の連携強化

①ほくとう広域経済圏での取引拡大の促進 短期

- ・同業種間の取引拡大に向け、各自治体が進める半導体や医療機器、宇宙航空分野などの施策の枠組みを広域経済圏に拡大してはどうか。

3. 産業人材・研究機関の充実・確保

【背 景】

- ・高度な技術・技能を習得する場が少ない、あるいは、習得しても発揮の場が少ないなど、本地域で優秀な技術者・技能者が就業するための魅力が乏しいことから、技能習得・就業の機会を求めて、人材が域外へ流出する傾向にある。
- ・企業ニーズに合った高度な技術・技能の習得に対する要望が高まってきており、徐々に各自治体でも対応を図りつつある。こうした面で、広域的に連携できる部分についての情報交換の場が必要になっている。
- ・企業立地促進法の施行に伴い、各道県では産業分野別の人材育成事業計画を作成のうえ、人材育成を進めている。
- ・公設試験研究機関は、地域イノベーション創出共同体形成事業による支援ネットワーク強化や、北東北3県連携や新潟県・山形県・福島県の3県共同研究など、広域的な取り組みが行われている。

【具体的な取組の提案】

- ・ほくとう広域経済圏で地域企業の就職情報の発信及び人材育成を行い、産業人材の定着化を図るために考えられる方策について次の通り整理した。
- ・公設試験研究機関や地域の研究開発機関などの連携を促進し、人材面・研究開発面から産業集積を支援する体制整備を図るために考えられる方策について次の通り整理した。

(1) 産業人材の広域的確保

①人材育成プログラムの利活用 短期

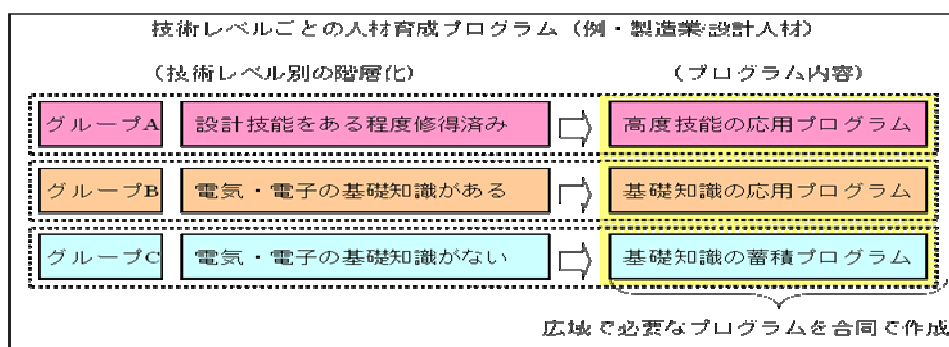
- ・域内で開発した育成カリキュラムを相互利用し、迅速・効率的に人材育成を行えるように検討してはどうか。

②ほくとう広域経済圏での人材確保の促進 短期

- ・ほくとう広域経済圏のスケールメリットを活かして企業を募るなど応募者の選択の機会を増やし、U J I ターンの促進を行ってはどうか。
- ・域内からの人材流出をつなぎ止めるため、域内の大学・専門学校などで合同説明会の開催を検討してはどうか。

③技術レベルごとの人材育成プログラムの共同開発 中長期

- ・ほくとう広域経済圏で育成が必要と思われる分野について、技術レベルに応じた人材育成プランを検討してはどうか。



（２）公設試験研究機関などの広域連携

①公設試験研究機関など研究機関の利便性向上の検討 短期

- ・ほくとう広域経済圏内に存在する公設試験研究機関など研究機関の得意分野や研究シーズなどを調査するとともに、広域経済圏内での県外利用者の機器使用料金割増率の引き下げや、公設試験研究機関間での機器の相互利用など、利便性の向上を検討してはどうか。

②次世代技術開発に向けての連携促進 中長期

- ・自動車や医療機器、航空宇宙分野など集積が期待される産業に関連して、次世代技術の研究開発の促進を図ってはどうか。

第3部 貿易拡大に向けた広域的対応方策

I. 貿易の現状

1. グローバル産業の現状

(1) 貿易の現状

- 平成19年の北海道・東北地域の輸出額は1兆3,773億円、輸入額は3兆3,960億円。
- ほくとう地域ともに輸出入の主な相手先国は、アジア・中東地域。
- 輸出入品目上位3品目は、北海道は輸出では、「機械類および輸送用器具」、「原料別製品」、「化学製品」の順、輸入では、「鉱物性燃料」、「食料品および動物」、「原料別製品」の順。東北地域は、輸出では、「機械類および輸送用器具」、「原料別製品」、「化学製品」の順、輸入では、「鉱物性燃料」、「食料に適さない原材料」、「機械類および輸送用器具」の順となっている。

※詳細は資料編 27～29 ページ参照

①輸出入規模

- ・ほくとう地域の平成19年の輸出額は、北海道では3,635億円（全国比0.4%）、東北では1兆138億円（全国比1.2%）となっている。また、輸入額は、北海道では1兆2,882億円（全国比1.8%）、東北では2兆1,078億円（全国比2.9%）となっている。
- ・ほくとう地域の平成19年の輸出入を地域別に見ると、北海道では、輸出入ともにアジア・中東地域が主な相手先となっている（輸出比率67.3%、輸入比率67.0%）。輸出の上位3ヶ国は、韓国（21.7%）、中国（16.8%）、アメリカ（10.5%）で、輸入の上位3ヶ国は、アラブ首長国連邦（27.4%）、サウジアラビア（13.7%）、アメリカ（9.7%）となっている。
- ・また、東北でも、輸出入ともにアジア・中東地域が主な相手先となっている（輸出比率63.3%、輸入比率57.5%）。輸出の上位3ヶ国は、韓国（17.5%）、中国（16.6%）、アメリカ（15.6%）で、輸入の上位3ヶ国は、中国（16.1%）、オーストラリア（8.7%）、アメリカ（7.9%）、となっている。

②輸出入品目

- ・ほくとう地域の輸出入品における上位3品目をみると、北海道では、輸出は全国同様に「機械類および輸送用器具」、「原料別製品」、「化学製品」の順に多く、輸入では全国が「鉱物性燃料」、「機械類および輸送用器具」、「原料別製品」の順であるのに対し、「鉱物性燃料」、「食料品および動物」、「原料別製品」の順となっている。
- ・東北では、輸出は「機械類および輸送用器具」、「原料別製品」、「化学製品」の順で北海道と同様であるが、輸入は、「鉱物性燃料」、「食料に適さない原材料」、「機械類および輸送用器具」となっており、2番目、3番目の品目において北海道と異なっている。

(2) 海外に向けた地域ブランド戦略

- 国内シェアが第1位～3位の地場産品は、北海道では穀物、野菜類、乳用牛などで全国第1位の品目が多く、全国シェアの高い品目が豊富。
- 東北は、青森県のりんご、山形県のおうとうや西洋なし等の果実類及び岩手県のりんどうや新潟県のチューリップ切り花が全国第1位のほか、秋田県の穀物や宮城県のかつお等の水産物が高い順位にある。
- ほくとう地域には、県単位での認証制度やブランドなどが多数存在している。

※詳細は資料編 30～38 ページ参照

①地場産品輸出に向けての動向

i) 地場産品の輸出

- ・農林水産物については、国は、平成21年までの5年間に輸出額を倍増（平成17年の3,310億円から6,000億円に倍増）させる目標を設定しており、平成18年9月には、平成25年までに輸出額1兆円規模を目指すとしている。
- ・ほくとう地域においても輸出促進協議会を設立し、地域の課題・ニーズを吸い上げながら地域で支援する体制を整備している。
- ・ほくとう地域で、国内シェアが第1位～3位の地場産品を見ると、北海道は穀物、野菜類、乳用牛など全国第1位の品目が圧倒的に多く、全国シェアの高い品目が大変豊富である。

一方、東北は、青森県のりんご、山形県のおうとうや西洋なし等の果実類及び岩手県のりんどうや新潟県のチューリップ切り花が全国第1位の品目を占めるほか、秋田県の穀物や宮城県のかつお等の水産物が高い順位を占める。

※本資料は県別データのため、市町村単位で全国シェアを調査した場合には、別に有力品目が存在する可能性有り。

②地域ブランドの構築

i) ほくとう地域の認証制度・地域ブランド

- ・ほくとう地域には、県単位での認証制度やブランドなどが多数見受けられる。また農林水産省では、近年、食品輸出促進用の認証制度・ロゴマークなどを設定した。
- ・地域ブランド化の取り組みでは、地域特産品にその産地の地域名を付すなど、地域名と商品名からなる商標が数多く用いられるが、従来の商標法では、図形と組み合わせられた場合や全国的な知名度を獲得した場合を除き、商標登録を受けることはできなかった。地域名と商品名からなる商標がより早い段階で商標登録を受けられるようにすることにより、地域ブランドの育成に資するため、平成17年の通常国会で「商標法の一部を改正する法律」が成立。平成18年4月1日に同法が施行され、地域団体商標制度がスタートし、高い関心を集めている。

ii) 海外・国内での地場産品のブランド化事例

- ・海外では、アジア諸国を主体に、日本産農林水産物の人気が高く（高品質・良食味・安全・安心）、ブランド産品として認識されている傾向である。
- ・しかし、中国や台湾の漢字文化圏において、日本地名や地域ブランド名が第三者によって、商標出願・登録される事例が相次いで発生しており、農林水産物の輸出に影響を与える可能性が懸念される。

フランスの「ラベル・ルージュ」と AOC (原産地統制呼称)	フランス認証制度の代表的なものは2種類。「AOC」が、「その風土の特徴を生産物が表していること」と言う条件に対し、「ラベル・ルージュ」は「普及品に比べて高品質であること」の違いがある。
山形カロツェリア研究会	山形県内の職人技術を結集し、高付加価値の商品開発と海外展開を目指す総合プロダクト集団。
(株)モディー（岩手県一関市）のスポーツ カー「k. o 7」	山形カロツェリア研究会代表の奥山氏は、東北の試作車メーカーと開発したスポーツカー「k.o7（ケーオーセブン）」を2008年ジュネーブモータショーでお披露目。
日本の水を対豪輸出、実現可能性研究へ [2008年8月15日 NNA 豪州農業ニュース]	野村総研は、「石炭輸送船による農業用水の対豪輸出に関するフィージビリティ研究」として、石炭船に積載する農業用水の水質、採算性、制度上の問題について多面的な検討を開始。
◇地場産業の再活性化に関する提言（抜粋） [日本商工会議所 2004年3月]	日本商工会議所は、地場産業支援策として、集積と個人への支援策を融合した総合的な支援策の検討の必要性等を提言。

2. 貿易に関する経済活動の現状

- 東北に本社がある企業が保有する平成 17 年度の海外子会社及び関連会社は増加傾向にある。
- 農林水産物や食料加工品、伝統工芸品等の小口貨物は増加する傾向にある。東北ではこれら小口貨物の取り扱いについては、取り扱い商社が域内に不足していることから、京浜港などの域外に流出する傾向にある。
- 生産者の輸出意欲は低い実態にある。
- 国際物流に関する決定権は、本社が有するケースが多く、ほくとう地域に立地する企業や工場でのほくとう地域港湾利用の検討が行われていないのが実態。

(1) 企業活動の国際化

- ・東北 6 県に本社がある企業が保有する平成 17 年度の海外子会社（議決権所有割合 50% 超）および関連会社（同 20～50%）は 173 社で、前年度に比べ 12 社増加した。

なお、全国合計ベースでは、平成 17 年度の海外子会社および関連会社は 27,738 社で、前年度に比べ 1,390 社増加した。

- ・進出先は、東北 6 県では、アジア 137（構成比 79.2%）が最も多く、次いで北米 19 社（同 11.0%）、ヨーロッパ 14 社（同 8.7%）などとなっている。

なお、全国合計ベースでは、アジア 15,773 社（構成比 56.9%）が最も多く、次いで北米 5,222 社（同 18.8%）、ヨーロッパ 4,478 社（同 16.1%）などとなっている。

- ・東北 7 県（新潟県を含む）の企業の海外取引状況（平成 16 年度）を見ると、直接輸出額は 4,186 億円（回答企業数 175 社）となっており、輸出比率（直接輸出企業の売上高で除した割合）は 16.8%であった。また、直接輸入額は 2,646 億円（回答企業数 228 社）となっており、輸入比率（直接輸入企業の仕入高で除した割合）は 10.6%であった。

なお、全国合計ベースでは、平成 16 年度の直接輸出額は 61 兆 715 億円となっており、輸出比率は 20.0%であった。また、直接輸入額は 33 兆 259 億円となっており、輸入比率は 17.3%であった。

※資料編 39 ページ参照

(2) 増大する小口貨物（L C L）

- ・最近では、農林水産物や食料加工品、伝統工芸品など、規模が小さくても確実に輸出が伸びている分野が出始めている。

※資料編 40 ページ参照

(3) 域外に流出する小口貨物

- ・農林水産物や伝統工芸品等の地場産品の輸出は、5 トン以下の小口貨物である場合が多いが、東北の場合を見ると、小口貨物（L C L／Less Container Load）ほど京浜港など域外の港湾を利用するケースが多い。この大きな理由は、「ロットが小さく取り扱う商社が存在しない」「梱包など専門業者が身近にいなかった」など、生産者と港湾（航

路)の間でコーディネートを行う機関が不足していることによると指摘されている。

- ・東北の場合、小口貨物を扱う運輸業者は幾つかの港湾に存在するが、ロットの小ささから集荷に苦勞していると指摘されている。
- ・地場産品は、小口貨物が多く貨物の集約が必要なこと、また取り扱いには専門性を要すること等から、京浜港など規模が大きな港湾に集中していることが指摘されている。

※資料編 41 ページ参照

(4) 中小商社の集積不足

- ・農林水産物や食料加工品、伝統工芸品等の地場産品の輸出にあたっては、現状では、多くの場合、域外の商社に依存せざるを得ない状況にある。こうした状況は、ロット確保や価格交渉の面で生産者に不利に働くほか、付加価値の域外流出を招いている。さらに、輸出に関するノウハウの蓄積も妨げている。

(5) 輸出に取り組む生産者は一部に限定

- ・現在、生産者に対しては、行政や民間等が普及啓蒙活動の一環から、貿易セミナー等を開催しているが、輸出に取り組む生産者は少数にとどまっており、生産者全体の輸出意欲の醸成にはなかなかつながらない状況にある。

(6) 貿易部門が弱い域内企業

- ・ほくとう地域に立地する大手企業や大規模工場においても、国際物流など貿易に関する決定権は、本社が担うケースが多くなっている。このため、現状では、ほくとう地域の港湾の利用について比較検討すらなされていない場合が少なくない。

Ⅱ．貿易拡大に向けての課題

1．地場産品の安定供給や付加価値向上等に向けた課題

(1) 供給体制面での課題

- ほくとう地域が今後東アジアの「食」の拠点として機能するためには、農水産物の供給方法等の構築が課題。
- 付加価値を高める手法としての食品等の認証制度に関しては、各県や農協単位で取組んでいるものの、件数や数量が少なく国内外での認知度が低い。個別の取り組みは見られるものの、トータルでの付加価値化は図られていない。

①安定供給

- ・ ほくとう地域は、今後、東アジアの「食」の拠点として、果物など農水産物の供給が大きな課題となっている。果物など農水産物の場合、現地（海外）への提供方法は、大きく分類すると、農協系商社など国内商社を通す場合と、現地百貨店・スーパーと取引のある商社を通す場合がある。
- ・ また、農林水産物の安定供給に係わる各種施策については、国の制度を活用しながら各道県それぞれで産地づくりが行われている。このため、産地規模についても、各道県内に限定され、国の制度では、品目や基準が全国一律であり、独自の支援策の実施が難しい。
- ・ 各道県単位で産地化が進められる現状下では、出荷量が少なく、大手商社の取り扱いが困難なほか、その品目を得意とする商社を探し出すことも難しい状況にある。
- ・ 各道県の産地間競争により、競争力強化が図られている面があるものの、出荷時期のバッティングによる市場価格低下など、効率的でない面が生じている。

②付加価値

- ・ 食品（農林水産物）等の認証については、各県や農協単位で、それぞれ認証制度を制定する等により推進しているが、件数、数量とも少なく、東アジア各国、国内のバイヤーや消費者の認知度が低いと指摘されている。
- ・ 即ち、オンリーワンになっていないため、ロットの制約や流通コストの面での不利があり、大手商社が取り扱うことをためらう状況にあるとされる。また、チャンネル（取引や販売経路）の構築やプロモーション費用がブランドごとにかかる。
- ・ 同一の食品（農林水産物）で産地が競合することもあり、域内の食品同士で価格競争が生じる。
- ・ また、ヨーロッパの家電市場で日本製品が韓国製品にシェアを奪われた例に見られるように、日本ではデザイン面の重要性を見逃しがちであることが指摘されている。

- ・ほくとう地域においても、山形カロツェリア研究会が地場産品の付加価値向上に取り組んでいるほか、岩谷堂箆笥や津軽塗など伝統の意匠を確立している工芸品など多いが、「北欧家具」のようにトータルで訴える付加価値の創造には至っていない。

(2) 情報発信面での課題

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● 海外向けのプロモーションにおいては、ほくとう地域としての連携がなく、費用対効果やインパクトが欠ける状況にある。 ● 地場産品、地域文化についてのPRも不十分。 |
|--|

※資料編 39、42 ページ参照

①スケールメリットに欠ける海外プロモーション

- ・アンテナショップや官民の海外事務所の利活用および経済ミッションの派遣やPR活動の実施が自治体毎であり、海外へのプロモーション活動はスケールメリットに欠けるケースがあり、費用対効果や現地でのインパクトの欠如が懸念される。

②地場産品のプロモーションにおける地域文化の発信

- ・東アジアなど海外における日本の知名度は、大都市圏以外は総じて低く、地域産品は勿論のこと、地域文化に対する理解も同様に低い状況にあることが指摘されている。
- ・日本酒の消費量が米国を中心とした海外で増加している背景には、日本文化や日本食に対する理解浸透があると指摘されており、今後、地域産品の輸出を促進するためには、地域文化や地域独自の「食」等に関する情報の発信が重要である。

2. 貿易機能面での課題

(1) 効率面での課題

- 農林水産物や食料加工品、伝統工芸品など、小規模でも伸長している分野が存在しているが、こうした地場産品は小口貨物が多いことや、取り扱いに専門性を有することが制約となり、3大都市圏港湾に取り扱いが集中しているのが現状。
- 日本の農林水産物や伝統工芸品等に対する海外での評価は高いが、今後は他地域との競争激化も予想されるため、より効率的な供給方法が求められる。

※資料編 42、43 ページ参照

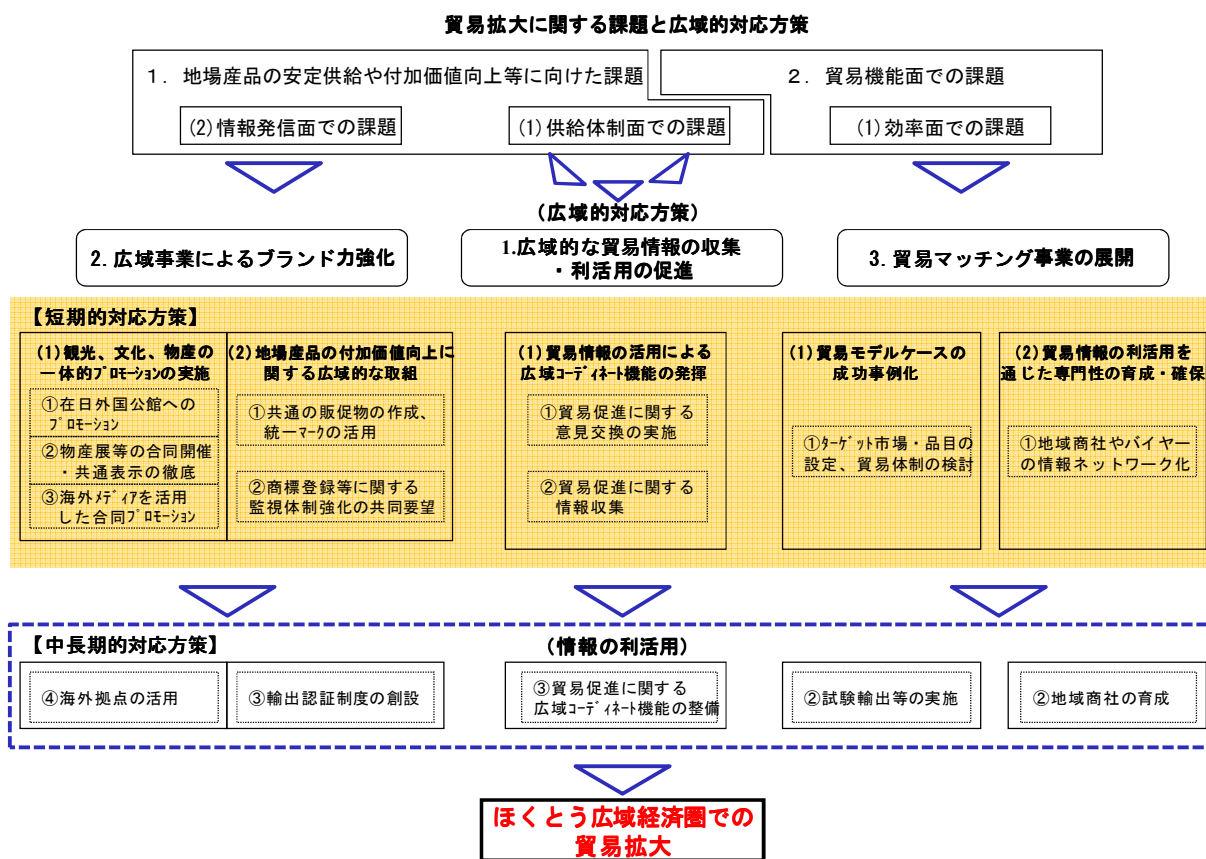
①小口貨物の集荷力の向上

- ・最近では、農林水産物や食料加工品、伝統工芸品など、規模が小さくても確実に伸びている分野が出始めている。しかし、こうした地場産品は、小口貨物が多く、貨物の集約が必要なこと、加えて、取り扱いには専門性を要すること等から、首都圏や中部圏、関西圏の3大都市圏港湾に集中している。
- ・日本酒や農林水産物、伝統工芸品等は、今日、欧米に輸出されているほか、安全・安心に対する関心の高まりを受けて、東アジア等にも輸出されており、各地域で高い評価を得ている。しかし、今後は、他地域との競争の激化が予測されており、コストや品質等の面で、物流の更なる効率化の追求が重要な課題となっている。

②貿易コンサルティング機能の整備

- ・農林水産物や食料加工品、伝統工芸品等の地場産品の輸出にあたっては、多くの場合、現状では、域外の商社に依存せざるを得ない状況にある。こうした状況は、ロット確保や価格交渉の面で生産者に不利に働くほか、貿易ノウハウ等の付加価値の域外流出を招いている。
- ・現在、生産者に対しては、行政や民間等が普及啓蒙活動の一環から、貿易セミナー等を開催しているが、生産者の輸出意欲の醸成には、なかなかつながらない状況にある。事業支援においても、行政としての対応には限界があるといわれている。行政の一担当部署で事業支援を実施している状況では、県外の生産者を取り込むことは難しく、ビジネスの更なる拡大にはつながらない、といった課題を抱えている。

Ⅲ. 貿易拡大に向けた広域的対応方策



1. 広域的な貿易情報の収集・利活用の促進

【背景】

- ・近年、わが国で生産される雑貨類が減少傾向にあるといわれる中で、海外では、わが国の伝統工芸品を見直す動きが広がり始めており、徐々にマーケットを拡大している。
- ・ほくとう地域は、国内他地域に比べ食料自給率が高く、優れた農林水産物の生産地となっているほか、全国シェア上位の産品を多数有している。また、国内の消費量が減少傾向にある日本酒も、その輸出は年々増加しており、海外展開への関心は高まっている。
- ・域内企業の貿易や海外展開など、海外との経済交流に対する関心は近年高まりつつある。こうした企業意欲に応え、企業活動を総合的に支援するための対応が求められている。

【具体的な取組の提案】

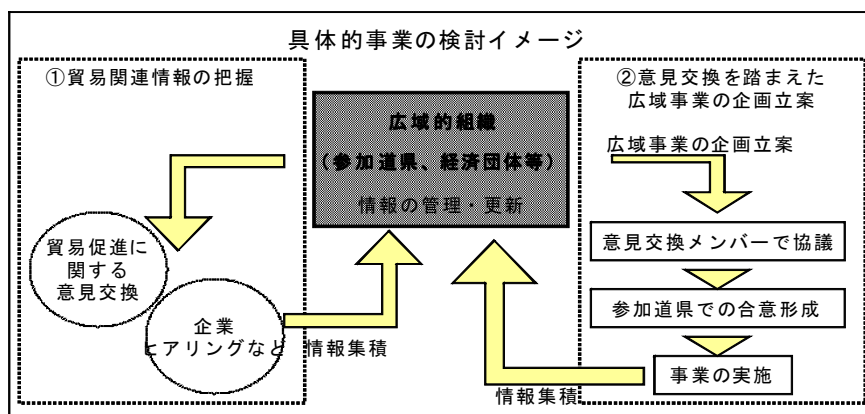
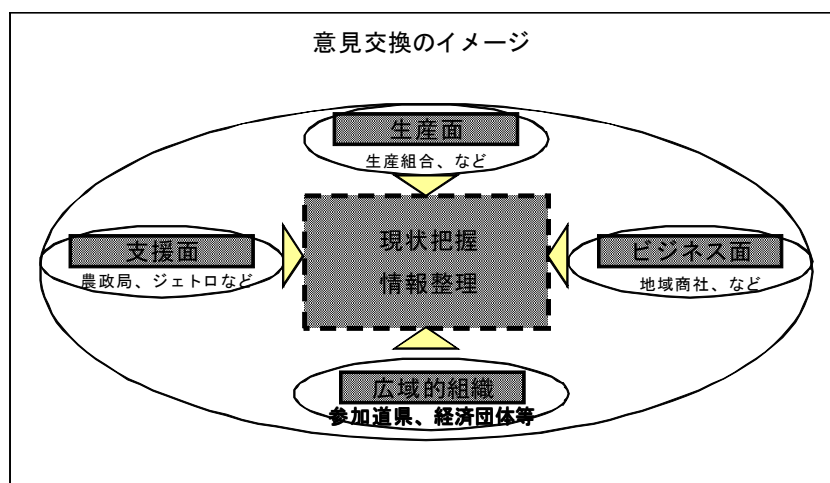
- ・貿易拡大のための市場開拓やビジネス展開サポート、対象諸国に関する様々な情報を分析し、域内企業の経済交流の活性化に結びつけるためのサポート基盤構築に向けて考えられる方策を次の通り整理した

（１）貿易情報の活用による広域コーディネート機能の発揮

- ・ほくとう広域経済圏での貿易拡大に向けて、マーケットやバイヤー、生産者等の情報収集を行い、貿易に関する現状認識の共有を図り、広域的な取組みの検討を行ってはどうか。
- ・ほくとう広域経済圏での貿易情報の発信やマッチングなど、貿易全般に関するコーディネートを行ってはどうか。
- ・上記の検討・実施にあたり、参加道県、経済団体等による広域的組織を作ってはどうか。

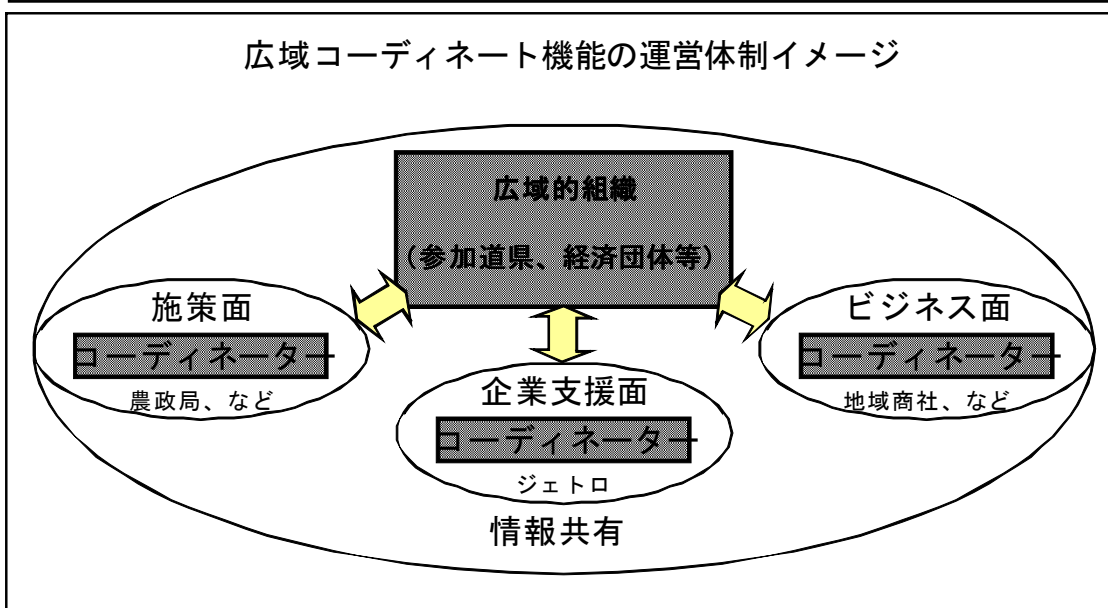
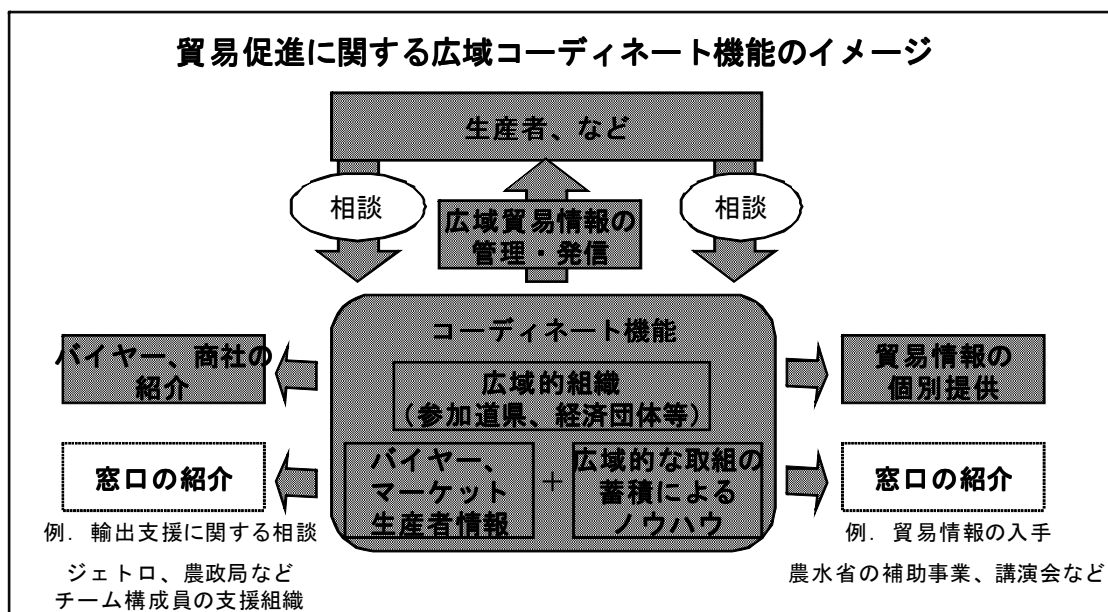
①貿易促進に関する意見交換の実施 短期

- ・生産者（団体）や貿易支援機関、商社、観光関係者等を交えて、貿易に関する意見交換を行ってはどうか。
- ・海外マーケットやバイヤー、生産者等の情報収集を行ってはどうか。
- ・意見交換を踏まえ、海外での物産販売や観光PR、地域文化の理解浸透など、地域ブランドの情報発信に向けた一体的かつ広域的な取組み等、具体的事業について検討してはどうか。



②貿易促進に関する広域コーディネート機能の整備 中長期

- ・既存の貿易関係組織と連携しながら、貿易関連情報の蓄積や広域事業の実施を通じて得たノウハウを活用し、企業等への貿易情報の提供など広域的にコーディネートする取組を行ってはどうか。



2. 広域事業によるブランド力の強化

【背景】

- ・農林水産物をはじめ、輸出品は他地域からの廉価品との価格競争にさらされているが、最近の円高傾向がさらに追い討ちをかけている。一方で、日本製品の品質には根強い人気があることから、安易な価格競争に陥らず、よりブランド価値を高めていく戦略が有効だと考えられる。
- ・海外でのプロモーションは経費負担が大きく、現下の経済情勢では単独道県での大型プロモーションは難しい。スケールメリットを活かした広域でのプロモーションや個別の取り組みでの相互連携が求められている。
- ・従来は、海外での物産販売や観光PR、さらには地域文化の理解など、地域ブランドの情報発信に向けた取り組みが、個々の取り組みで行われているケースが多く、対外的な認知度や専門性の蓄積等の面で多くの課題を抱えていた。
- ・海外での物産フェアや商談会、農林水産物輸出促進事業のアンテナショップには、マーケティング調査やバイヤーの確保等の面で十分でないケースも見られるなど、継続実施の面での課題が指摘されている。

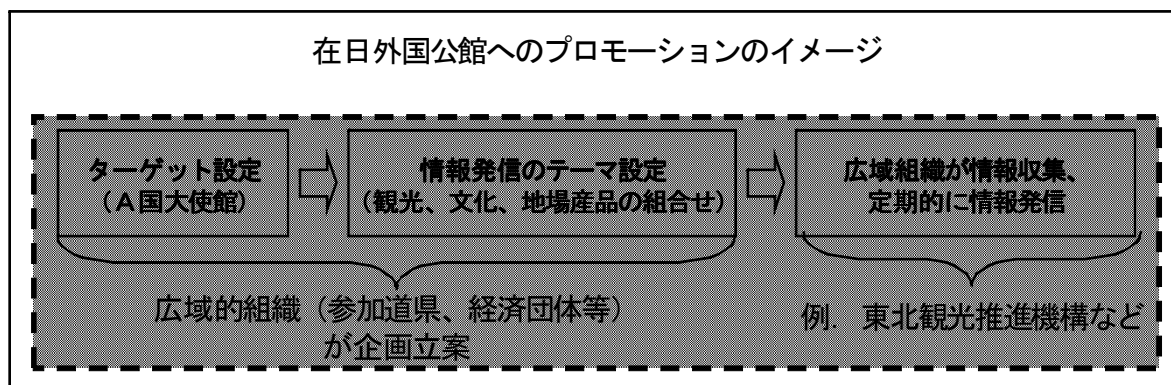
【具体的な取組の提案】

- ・スケールメリットを活かし統一イメージの醸成を図ることを目的に、観光、物産、地域文化を一体的にPR・宣伝するなど考えられる方策を次の通り整理した。

(1) 観光、文化、物産の一体的プロモーションの実施

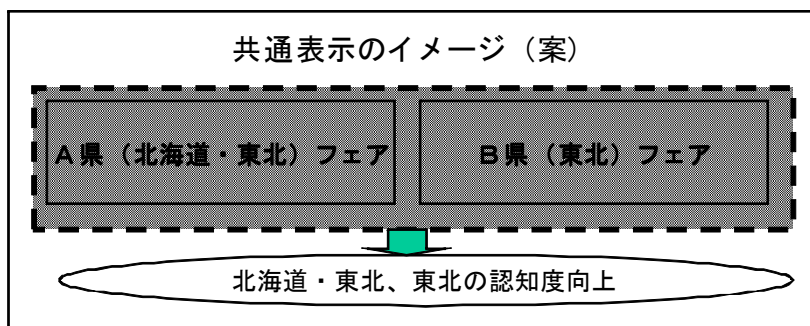
①在日外国公館へのプロモーション 短期

- ・日本国内に存在する80カ国の在日公館に対し、地場産品や観光地、地域文化のプロモーションなど、具体的に本地域をイメージ出来るような情報発信を実施し、認知度向上や理解浸透を図ってはどうか。



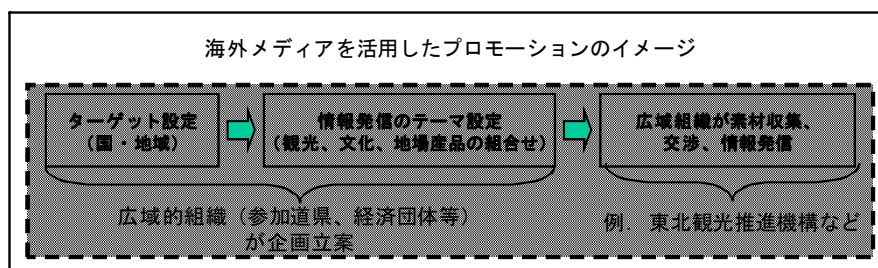
②物産展等の合同開催・共通表示の徹底 短期

- ・各道県が海外の姉妹州等を対象に実施する物産展等のプロモーション活動での相互参加を推進してはどうか。
- ・単独で物産展等を開催する際にも共通の表示を徹底してはどうか。



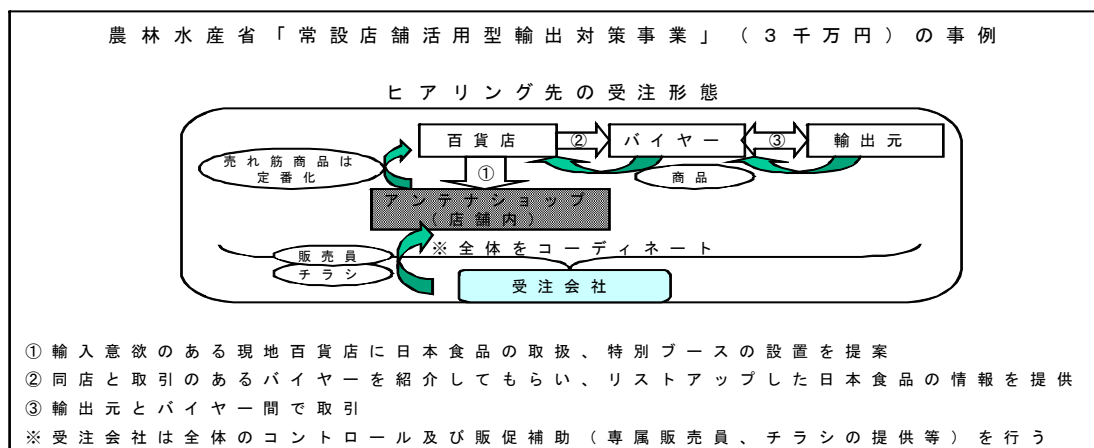
③海外メディアを活用したプロモーションの実施 短期

- ・本地域の観光、物産、地域文化の認知度向上のため海外でのTV番組や雑誌等への情報発信を図るなど、既存の広域組織と連携ながら広域的取り組みを実施してはどうか。
- ・Webページの活用やブログなど、インターネットを活用した宣伝を広域で行ってはどうか。



④海外拠点の活用 中長期

- ・広域的に広く産品や観光情報を取り揃え、スケールメリットを活かしたアンテナショップを設置してはどうか。
- ・海外への観光・物産・地域文化の情報発信や新規の販路開拓等の情報収集等に目的を絞り、自治体や民間等による合同事務所設置を検討してはどうか。



（２）地場産品の付加価値向上に関する広域的な取り組み

①共通の販促物の作成・統一マークの活用 短期

- ・圏域共通の販売促進用物品（映像媒体、ノベルティ等）を作成し、共同利用してはどうか。
- ・既存の広域の統一マークを利用し、地場産品の輸出や観光客への配付等においてロゴマークやステッカーとして活用し、ほくとう広域経済圏の認知度向上に役立ててはどうか。

②商標登録等に関する監視体制強化の共同要望 短期

- ・商標登録の監視体制など、海外でのブランド保護に関しては、対象国・地域が漢字圏などに限られることから、ほくとう広域経済圏のスケールメリットを活かした取り組みを行うことはできないか。

③輸出向け認証制度の創設 中長期

- ・統一的な輸出基準として広域の輸出向け認証制度を創設し、連携して輸出を促進することができないか。

３．貿易マッチング事業の展開

【背景】

- ・地場産品の貿易は着実に増加しており、国内マーケットの縮小が懸念される中、大きな期待が寄せられているが、中長期的に見ると、各道県ごとに輸出が進められる現状では、量の確保や市場浸透の面でインパクトが弱く、安定的な取引が難しい面がある。
- ・貿易については、各道県など地方自治体、農林水産省など国の各機関が取り組んでいるが、海外のバイヤー手配や商談会の開催手法など、十分な情報提供や支援が行えない事態も発生している。
- ・貿易の促進にあたっては、日本貿易振興機構等の貿易支援機関との連携や、海外のバイヤー情報・市場動向、地域商社等の専門的なノウハウが必要であるが、これらの情報を広域的に整理、活用する体制が整っていない。

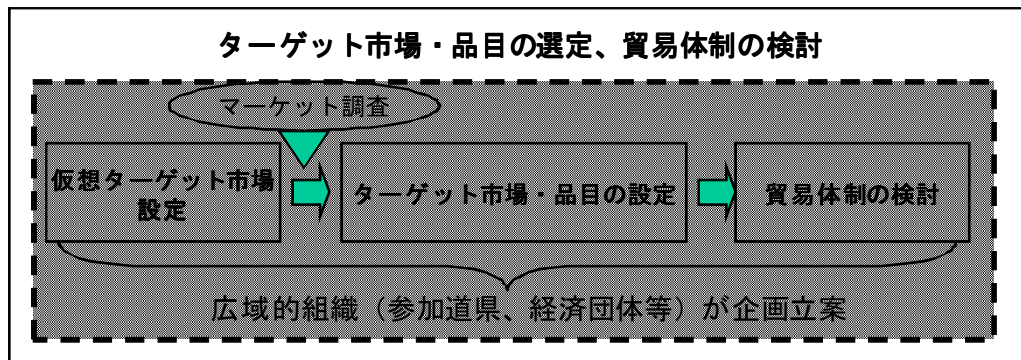
【具体的な取組の提案】

- ・「量の確保」や「海外のニーズに見合った価格帯の設定」等のきめ細かな対応を図るとともに、広域的な連携による安定供給の体制を構築するために、貿易支援機関とのスムーズな連携体制の構築や海外のバイヤー情報、市場動向、地域商社等の情報集積、整理・利活用するなど、考えられる方策を次の通り整理した。

（１）貿易モデルケースの成功事例化

①ターゲット市場・品目の選定、貿易体制の検討 短期

- ・試験輸出等を睨み、海外のマーケット調査によるターゲット市場・品目の設定を行ってはどうか。
- ・貿易支援機関との連携を図りながら、貿易体制の構築を図ってはどうか。



②試験輸出等の実施 中長期

- ・試験輸出の実施や小口貨物の集約化事業を行うなどし、貿易の成功事例化を目指してはどうか。

（２）貿易情報の利活用を通じた専門性の育成・確保

①地域商社やバイヤー等の情報ネットワーク化 短期

- ・構成団体や支援機関が持つ地域商社やバイヤー情報をネットワーク化に向けて、ハンドブックの作成や各種会合案内の共有化を図ってはどうか。

②地域商社の育成 中長期

- ・地域商社の支援・育成の観点から、優先的に地域商社を活用してはどうか。

第4部 社会資本の利活用に向けた広域的対応方策

I. 社会資本の現状

1. 港湾の利活用、整備の現状

(1) 港湾利活用の現状

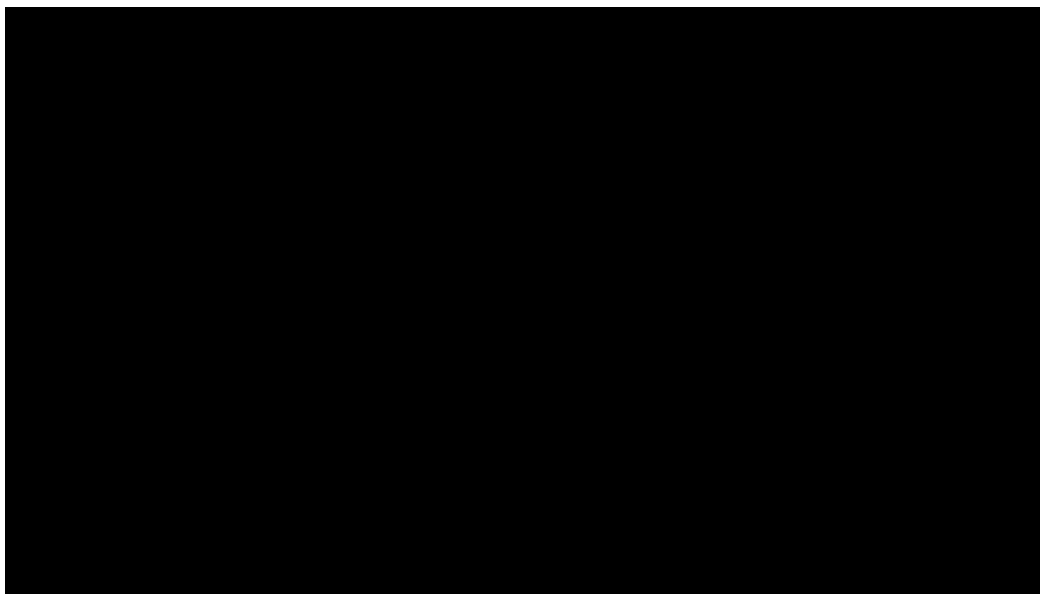
- ほくとう地域全体の外貿コンテナ取扱量は年々増加し苫小牧、仙台塩釜、新潟の3港の取扱量が突出している。
- 域内港湾の利用率は、北海道は全国水準だが、東北はかなり低い。
- 地方港湾における航路の維持、便数の確保が重要になってきている。

※資料編 44 ページ参照

①外貿コンテナ取扱量

- ・北海道・東北港湾の外貿コンテナ取扱量（TEU ベース、実入り＋空）は、05～07 年までの過去3年間、緩やかに増加傾向を示している。北海道と東北の日本海側港湾は僅かに減少したものの、東北の太平洋側港湾は堅調に増加したことから、全体取扱量を牽引した。輸出と輸入別にみても、同様の傾向がみられる。
- ・苫小牧港、新潟港、仙台塩釜港の取扱量が突出して多く、北海道・東北地域における国際貿易の要衝としての役目を担っている。

※仙台塩釜港は、京浜内航フィーダー航路取扱い分を加えると取扱量が 181,459 TEU(07 年)あるため、苫小牧港、新潟港とほぼ同規模の港湾とみることができる。

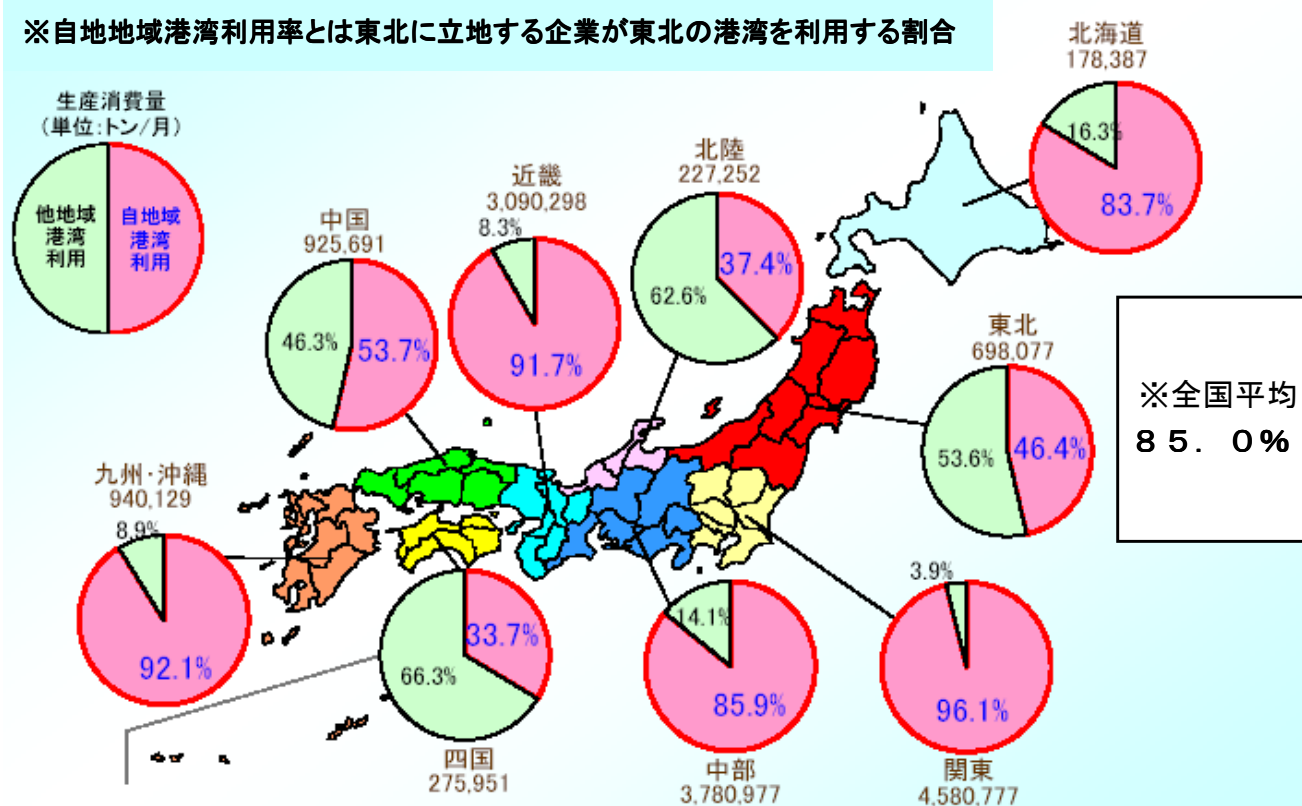


②域内港湾の利用状況

- ・「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（国土交通省港湾局）による輸出入コンテナ貨物の生産消費地別利用港湾内訳をみると、北海道の利用率は、約 84%と全国平均（約 85%）と同規模だが、東北は、約 46%と全国水準に比べかなり低くなっている。
- ・しかし、東北も、平成 15 年調査と平成 10 年調査を比較すると、輸出が約 21%から約 32%、輸入は約 38%から約 58%と伸びており、輸出入計では約 29%から約 46%に伸びている。

外貿コンテナ貨物の自地域港湾利用率

※自地域港湾利用率とは東北に立地する企業が東北の港湾を利用する割合



注: 自地域港湾利用率に内航フィーダーの利用は含まない。
資料: 平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

(2) 港湾及び高速道路の域内ネットワークの整備の現状

- 進出企業が最も重視するのは「交通の便」であり、高速道路に隣接する地域への工業立地が進んでいる。
- 近年は、環境配慮や物流コスト面からモダルシフトに対する関心が高まっている。
- ほくとう地域の道路ネットワークの一部区間において、国際コンテナの通行支障区間が存在する。

①産業集積地域からのアクセス

- ・ 立地企業のニーズとして、交通の便を挙げる企業が最も多く、次いで地価や、用地面積の確保が容易であること、市場に近いこと、そして労働力の確保が容易であること、といった順になっている。
- ・ こうした傾向は、経済産業省の「工場立地動向調査」で顕著に表れており、同調査から「高速道路インターチェンジからの距離別立地件数（全国）」について、2003～2007年の5カ年の推移をみると、インターチェンジからの距離が0～5Km以内の立地件数は全体の5割前後で、5～10km以内を合わせると7～8割を占める。

※資料編 45～46 ページ参照

高速道路インターチェンジからの距離別立地件数（全国）

【2003年～2007年の5年間の動向】

単位：件、%

	合 計	0～5km以内		5～10km以内		10～20km以内		20～30km以内		30～40km以内		40～50km以内		50km以上	
		件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
2003年 (平成15)	971	471	48.5	220	22.7	172	17.7	50	5.1	19	2.0	14	1.4	25	2.6
2004年 (平成16)	852	443	52.0	192	22.5	125	14.7	44	5.2	22	2.6	9	1.1	17	2.0
2005年 (平成17)	974	543	55.7	210	21.6	135	13.9	34	3.5	23	2.4	6	0.6	23	2.4
2006年 (平成18)	1,094	629	57.5	263	24.0	145	13.3	29	2.7	11	1.0	10	0.9	7	0.6
2007年 (平成19)	1,247	558	44.7	319	25.6	234	18.8	55	4.4	29	2.3	14	1.1	38	3.0

(再掲)

単位：件、%

	合 計	0～10km以内		10km以上	
		件数	割合	件数	割合
2003年 (平成15)	971	691	71.2	280	28.8
2004年 (平成16)	852	635	74.5	217	25.5
2005年 (平成17)	974	753	77.3	221	22.7
2006年 (平成18)	1,094	892	81.5	202	18.5
2007年 (平成19)	1,247	877	70.3	370	29.7

経済産業省「工場立地動向調査」

②モーダルシフトへの対応

- ・最近では、環境配慮や物流コスト削減等の観点から、長距離の港湾輸送や鉄道輸送へのモーダルシフトに対して関心が高まっている。

■事例：住友ゴムグループの環境物流

住友ゴムグループは国内外物流で環境対応を推進している。東京港積み集約だったタイヤ輸出では、2007年度から大阪積みと二分化し、工場からの陸送距離を削減。

また、関東自動車工業の岩手工場向けのタイヤ輸送では、これまでの全量トラック輸送から一部を名古屋港から仙台港のフェリー便に切り替えたが、さらに海上輸送比率を上げる。

同グループの国内タイヤ工場は名古屋（豊田市）、白河（福島県）、泉大津（大阪府）、宮崎（都城市）の4カ所。従来、輸出タイヤは東京港積みに集約していた。同社によると工場からの輸送積載効率のほか、タイヤの輸出業務を担当する子会社のS R I タイヤトレーディングの本社が東京にあることなどが理由だったという。

07年度の国内4工場の物流をめぐるCO2削減量は、06年度比4.0%減の4万4460トン。また、CO2排出量原単位も重量トンベース0.0464トンから0.0426トンに削減。今年度目標は4万3570トン（原単位0.0422トン）。07年度の削減実績は納期調整が可能な物流において、遠距離を中心に船舶や鉄道輸送に切り替えたことなどが大きい。中でも、名古屋工場から東北地区向けのトラック輸送のうち、27%をフェリー輸送に切り替えたのが寄与。これにより全量トラック輸送に比べ、CO2を16%削減した。

（2008年10月7日 海事プレス）

③国際コンテナ対応が遅れている道路網・鉄道網

- ・ほくとう地域においては、道路ネットワークの一部区間において、国際コンテナの通行支障区間が存在しており、これら区間の解消が急務となっている。
- ・各グローバル拠点を結ぶ高速道路網の一部区間の未整備は、広域経済圏における物流や人流面での利用効率を著しく低下させるものである。
- ・鉄道網においても、40フィートコンテナまでを取り扱える貨物駅は札幌貨物ターミナル（北海道）、北旭川（北海道）、新富士（北海道）、苫小牧（北海道）、仙台港（宮城）、小名浜（福島）、黒井（新潟）の7駅に限られている。

※資料編 47～52 ページ参照

④地方港湾における航路の維持

- ・「貨物の確保」が地方港湾の大きな課題となっているが、荷主企業の港湾に求める要望を見ると、最も多いのが航路や便数で、次いで、時間の短縮、安いコスト等となっている。
- ・こうした中、最近では、景気の悪化等から船会社の航路見直しや船舶の小型化の動きがあり、地方港湾における航路の維持が大きな課題となっている。

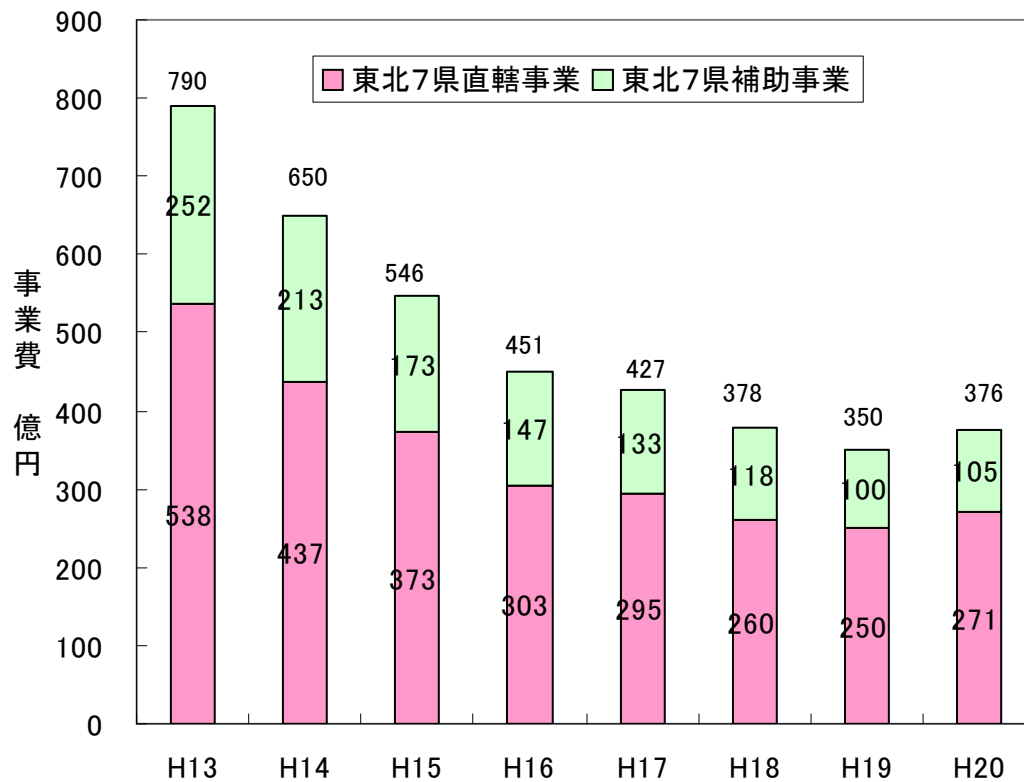
※資料編 53～55 ページ参照

対ロシアとの地理的優位性を活かすための取り組み（日本海側地域の事例）	
秋田港： 環日本海シーアンドレール構想	秋田港がＪＲ貨物を利用し、ロシア・東欧向けの外貿コンテナを集荷・輸出する拠点となり得るとして、平成 19 年 12 月から検討を開始。東北の自動車関連産業の部品輸出、ロシアからの製材輸入等の集荷を目指す。
酒田港： 山形県自動車産業物流活性化戦略	平成 20 年 12 月、山形県自動車産業物流活性化戦略を策定。酒田港からの完成車、自動車部品の物流拠点能力の向上を目指す。
新潟港： ロシア沿海州コンテナ航路寄港 新潟港を中継点とした国内・国際鉄道網活用 による物流回廊形成事業	平成 20 年 9 月、ロシア沿海州航路が月一便の寄港を開始した。平成 21 年度、新潟東港を基点に国内鉄道とシベリア鉄道を活用した欧州までの物流ルート需要調査・輸送実験を行う。

⑤厳しい港湾予算

- ・ほくとう地域内における港湾の整備予算は、年々減少傾向にある。

東北（7県）の港湾関係予算の推移（当初）



※事業費の内訳は

東北直轄事業：直轄港湾改修費、作業船整備費、港湾事業調査費、エネルギー港湾施設工事、東北補助事業：港湾改修費補助、港湾環境整備事業費補助、廃棄物処理施設整備事業費補助、港湾事業調査費補助、みなと振興交付金
対全国シェアは、全国予算（出典：国土交通省港湾局関係予算概要）に対する東北直轄事業、補助事業の合計値の割合

（資料）国土交通省東北地方整備局

2. 空港の利活用、整備の現状

- ほくとう地域の各空港の搭乗率は総じて低く、厳しい状況にあり、世界的な景気後退により、廃止・減便が相次いでいる。

(1) ほくとう地域の国内・国際航空路と便数、利用客数、利用率

- ・ほくとう地域の各空港からの搭乗率を見ると、最も良い路線でも 69.0%（千歳～大阪便）であり、全体では、60%台が 18 路線、50%台が 17 路線、50%未満が 6 路線となっている。公共交通としてなくてはならない航空路線ではあるが、各空港とも厳しい現状にある。
- ・国際路線は東アジアを中心に就航しており、特に、韓国・ソウル便は域内 8 空港で就航している。近年、観光客が増加傾向にある中国や台北へは、札幌、仙台、福島、新潟の 4 空港から週 52 便が就航しているほか、ロシアへは、極東ロシアに札幌、函館、新潟の 3 空港から 7 便が就航している。

(2) 地方空港における路線減便の動き

- ・世界的な景気後退による航空需要の減少による収益の急激な悪化等により、日本航空と全日本空輸は、国内・国際線計 28 路線を廃止・減便することとなった。

主な運休、減便路線（北海道・東北）

<運休>

路線	便数変更	運休時期	備考
大阪(関西)=女満別	1日1便⇒運休	2009年4月1日～	
大阪(関西)=帯広	2008年度6～9月は1日1便の季節運航⇒09年度は運航期間を短縮し、以後運休	2009年9月1日～	2009年度は7月17日～8月31日のみ運航
大阪(関西)=釧路	2008年度6～9月は1日1便の季節運航⇒09年度は運航期間を短縮し、以後運休	2009年9月1日～	2009年度は7月17日～8月31日のみ運航
大阪(関西)=青森	2008年度は10月のみ1日1便の季節運航⇒運休	2009年10月1日～	
大阪(関西)=旭川	1日1便⇒運休	2009年10月1日～	2009年度は4～9月のみ運航
大阪(関西)=福島(JAL)	運休	2009年2月1日～	
大阪(伊丹)=福島(JAL)	運休	2009年2月1日～	
神戸=仙台	1日1便⇒運休	2009年4月1日～	
那覇=福島(JTA)	運休	2009年2月1日～	

<減便>

路線	便数変更	減便・廃止時期	備考
中部=秋田	1日2往復⇒1日1往復	2009年4月1日～	

新聞報道をもとに事務局調べ

Ⅱ．社会資本の課題

1．港湾、空港の利活用面での課題

- 地方港湾の航路の維持、空港の便数確保に向けて、各港湾・空港の機能分担や拠点化による利便性の向上が課題である。
- 二酸化炭素の排出やコスト削減の観点から、企業にとってモーダルシフトは有効であるが、港湾や鉄道貨物の利便性に課題がある。
- 経済交流・貿易促進に向けて、高速道路から港湾へのアクセス強化等、高速道路ネットワークの整備が重要である。

（1）拠点（港湾・空港）利用の効率性

- ・ ほかとう地域において大型投資を伴う工場立地が進み、東アジアを中心とした海外との取引も視野に入れた国際物流網の構築が、地域の重要な課題となっている。
- ・ こうした中、最近では、景気の悪化等から船会社・航空会社の航路・路線見直しの動きがあり、地方港湾における航路の維持、地方空港における便数確保が大きな問題となっている。

※資料編 56 ページ参照

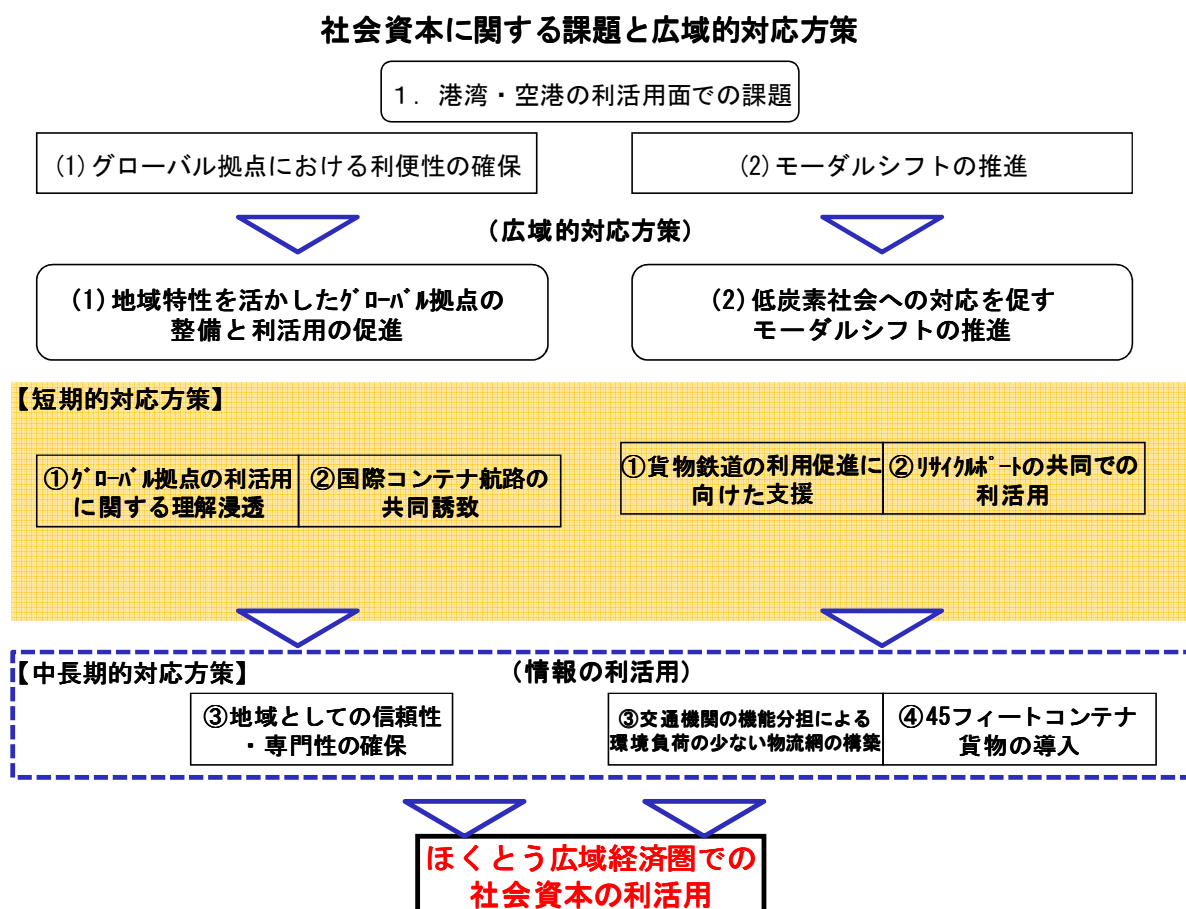
（2）モーダルシフトの推進

- ・ 環境負荷・物流コスト削減を考慮したモーダルシフトに関心が高まっているものの、自地域内港湾の活用が進んでいない。
- ・ 鉄道貨物輸送については、施設の老朽化や国際規格への対応など、鉄道事業者による設備投資が国際規格へ対応していないことや、荷主と事業者との価格面での折り合いがつかないことなど、鉄道貨物の利活用面で大きな課題を抱えている。

（3）高速道路ネットワークの整備

- ・ 交通のシームレス化やモーダルシフトの観点から、高速道路をはじめとする複数の交通機関・施設を有機的に繋いで相互の結節を図るなど効率的な交通体系を構築していく必要があり、そのための基盤整備（北東アジアや極東ロシアとの経済交流・貿易を視野に入れた横軸や港湾と最寄りの高速道路インターチェンジなどを結ぶアプローチ道路の整備）が重要である。
- ・ 特に、内陸部に集積している工場立地において物流機能の整備が重要視される中にあるのは、高速道路から港湾へのアクセスの問題も重要な課題である。

Ⅲ. 社会資本の利活用に向けた広域的対応方策



1. 地域特性を活かしたグローバル拠点の利活用の促進

【背景】

- ・ほくとう広域経済圏に限らず地方圏の多くは、海外とのゲートウェイとなる港湾や空港といったグローバル拠点が有する航路や便数等の機能が脆弱な状況にある。今後は、需要や企業立地等の面で、首都圏や中部圏、関西圏の大都市圏に対してハンディキャップを有する地方圏では、地域特性に応じた社会資本の利活用を図ることが重要となっている。
- ・現状では、域内の主な空港は、設置や管理は国が行っており、また、地方自治体が整備する空港も、国の許認可や補助金なしに整備することはできない。また、港湾は、北海道では市町村または道と地元市で設立する一部事務組合、東北各県では県が管理しているものの、その整備は、実質的には国の直轄事業や補助金に依存している。
- ・地方自治体においても、人事ローテーション等の関係から、港湾・空港の整備や利活用についての専門性を有する人材の確保が十分でないケースが存在する。

【具体的な取組の提案】

- ・ほくとう地域の特性を活かしたグローバル拠点の利活用の促進のために、考えられる方策を次のとおり整理した。

(1) グローバル拠点の利活用に関する理解浸透 短期

- ・グローバル拠点を有する地方自治体による他自治体、荷主企業へのプレゼンテーションや、同関係幹部を招いての現地視察会等を実施してはどうか。

(2) 国際コンテナ航路の共同誘致 短期

- ・鉄道がコンテナ埠頭に隣接している港湾での、企業の貨物の集約化、荷主企業の利便性の向上の実現に向けた共同の航路誘致を実施してはどうか。

(3) 地域としての信頼性・専門性の確保 中長期

- ・港湾や空港などのグローバル拠点の整備や利活用に関する分野のエキスパート人材の広域的確保・利活用を行ってはどうか。

2. 低炭素社会への対応を促すモーダルシフトの推進

【背景】

- ・低炭素社会の実現に向けて、CO₂ 排出量の少ない交通輸送網の実現を目指し、環境負荷の小さい輸送機関へのシフト（モーダルシフト）の必要性が指摘されている。しかし、大きな役割を期待されている鉄道による貨物輸送は、他の輸送手段との激しい競争のもと、老朽化設備の更新や高速化設備の導入等を始めとする物流の効率化に資する施設整備に大規模な投資を要することなどから、事業収支面において大変厳しい状況にある。
- ・ほくとう地域では、シベリア鉄道の玄関口である極東ロシアに近接している、という地域特性を活かしたシー・アンド・レール構想が注目されている。これは、将来の経済発展が見込まれるロシア向け貨物の国内輸送も鉄道を利用しようというものであるが、その集荷と航路誘致が大きな課題となっている。
- ・国際海上コンテナ対応の荷役設備のある駅が少ないほか、貨車の規格などから輸送効率が低いことなどが問題点となっている。
- ・今日、わが国の最大積載コンテナは 40 フィートであるが、2005 年、I S O（国際規格）に認定された 45 フィートコンテナは未だわが国では導入されていないものの、近年、東アジア・北米航路間等で増加しており、3 割ほど多くの荷物を積めることによる CO₂ 排出量の削減効果もあって、輸出企業を中心に導入を望む声が上がっている。

【具体的な取組の提案】

- ・低炭素社会の実現に向けた取り組みを推進するために、考えられる方策を次のとおり整理した。

（１）貨物鉄道の利用促進に向けた支援 短期

- ・鉄道貨物に対する国の補助率アップや、荷主と物流事業者の共同による物流改善事業への支援措置の拡充に関する共同要望を行ってはどうか。

（２）リサイクルポートの共同での利活用 短期

- ・リサイクルポート（静脈物流拠点港）の機能を活かした国際的な貿易拡大（環境・リサイクル関連貨物の取引拡大、リサイクルネットワークの形成等）に向けた連携を図ってはどうか。

（３）交通機関の機能分担による環境負荷の少ない物流網の構築 中長期

- ・域内の港湾、空港、都市、産業拠点を有機的に結ぶ、鉄道や道路など交通機関の総合的な機能分担による物流網の構築を図ってはどうか。

（４）45 フィートコンテナ貨物の導入 中長期

- ・荷主のコストダウンおよびCO2削減に向けた、荷主企業と主要港湾を結ぶルートへの45 フィートコンテナの導入検討を行ってはどうか。

※45 フィートコンテナは未だわが国では導入されておらず、従来の40 フィートコンテナより車長が1.5m長いことから交通規制の厳しい大都市圏では不可能といわれているが、モーダルシフトの観点から必要性が指摘されている。

おわりに

本報告書は、広域経済圏のスケールメリットを最大限に発揮するため、これまで未整備であった推進体制や推進方針について検討を行うとともに、産業集積、貿易拡大、社会資本の利活用等の各観点からほくとう広域経済圏として取り組むことができる広域的対応方策について提案するものである。

今後は、短期的に実行できる事項と、中長期的視点から取り組むべき事項の整理を行い、広域的な取り組みに向けて、地方自治体、国の地方行政機関及び経済団体等が一体となって検討段階から取り組み、迅速かつ効果的・効率的な対応を図ることが重要である。

当調査研究会では、今後、真の分権型社会における広域経済圏の形成に向けて、本報告書において提案した取組のうち、構成団体の認識が一致するものについては速やかに共同事業を実施するなど、ほくとう広域経済圏のポテンシャルを活かした取り組みが着実に推進されることを期待する。