

姫路鳥取線開通による 県内企業の新たな事業所建設の可能性

ディレクター 千葉雄二

1. 事業経緯

本事業は、中国電力エネルギー総合研究所と社団法人中国地方総合研究センターから姫路鳥取線開通に伴い、沿線での工業等の新規立地可能性についての調査を共同で実施したいとの申し入れによって始まった。姫路鳥取線の調査はこれまでも取り組んできたテーマであり、市の企業誘致戦略との関係も深く積極的に取り組むことにした。本研究は受託研究の形式をとっている。

2. 調査方法

本調査は、中国地方5県の事業所を対象に姫路鳥取線沿線での立地意向をアンケート方式で探り、さらに鳥取県内で事業所新設の可能性を回答した企業を中心に姫路鳥取線沿線での立地意向や立地のための条件を把握するためにヒヤリング調査を行った。アンケート調査は中国総研が行い、鳥取県内ヒヤリングはとっとり総研が行った。調査はとっとり総研全研究員が行った。

3. 県内で新規立地を検討している企業動向

姫路鳥取線開通に伴い物流コスト低下、時間短縮や耐候性向上が期待される。こうした効果を活用し、姫路鳥取線沿線の既存の工業団地や造成が予定されている河原工業団地への新規あるいは既存工場の移転、集約等が期待される。

以下では、鳥取市を中心とした県内企業の姫路鳥取線沿線への立地意向、および鳥取市に立地した理由やその優位性、劣位性をアンケート・ヒヤリングによって調査し、その可能性や整備すべき条件をまとめた。

3. 1 事業所等の新設・増設可能性ありと回答した企業の意向

食品メーカーは、「生産拠点は集約・効率化する一方で販売拠点・倉庫は購買者に近接した地域に設けてきた。関西圏での拠点設置構想があるが、その場合高速道路に近く同時に消費地に近接した流通拠点を考えており、姫路鳥取線と直接結びつくものでない」という。

木材加工・販売事業者は、「販売先と資源賦存地域が立地を決める。また設備消耗が激しいため更新投資ニーズがあるが、姫路鳥取線は製品運搬の効率性に寄与する程度の付随的条件である」という。金属製品製造事業者は、既存工場内での倉庫新設可能性を回答したものである。自動車部品会社は、すでに新設済みの工場に旧工場を集約する可能性を回答した。上記とは別の食品加工メーカーは、親会社の意向次第だが、事業所として将来興味があるものとして回答した。

新規立地や増強の可能性を回答した企業でも、必ずしも姫路鳥取線開通によって沿線等での新規立地と具体的に結びつく内容ではない。

3. 2 地域内で工場等の新設、増設を実施した理由

食品メーカーの工場集約・増設は、複数の生産・加工拠点を集約し、同時に原料使用先の拡充・商品多様化のために実施した。このほか地域の公共事業（ダム建設）によって移転が必要となり工場を新設したケース、地域内の大規模事業所への部品・加工品納入のために事業所を設置したケース、市内で分散していた工場を新工業団地整備を機に集約、県外（大阪市）の既存工場が手狭となった、空工場の存在、労働力が豊富で安い、騒音を発生するため住宅地から離れた立地の必要、地域出身の経営者の意向、熱心な誘致活動結果など複数の要因が重なって新規立地、増設、集約したケースがある。

3. 3 地域内企業が新設、増設に慎重な背景

今回ヒヤリング調査を行った企業のほとんどは、新規立地、増設に慎重であった。電気機械・自動車・金属機械などの製造・加工企業は、現在活況でも事業拡大を指向する意見はほとんどなかった。その理由は、海外立地、技術革新（自動車のEV化による分品の消滅）による当該事業全体の需要低下を予想しているためで、不可欠な更新投資のほか新規・増設を吸収できる収益見通しが立たないことがある。また、製造業の多くは100%子会社などであり独自の意思決定による投資は難しい。

農林水産系では、人材不足で生産拡大・持続が難しく生産制約から増設は困難とする。

3. 4 鳥取市近郊での立地評価

鳥取市近郊での立地に関しては「地域内での原料調達先や加工先が少なく価格が高い。原材料は大阪の2割増しであり、韓国からの輸送費を含めてもさらに高い。また、県外からの原材料輸送では、鳥取までの距離が長く需要に限られるために、一回の購入ロットが大きくなり在庫費用が高くなる（JITは困難）。工業団地の販売価格が高く交渉に応じない」などの指摘がある。一方、評価されているのは、労働のコストが安く比較的潤沢であることや、住宅地から離れているため騒音対策などの必要性が低い、などである。

3. 5 姫路鳥取線の評価

姫路鳥取線に対しては「物流コストは、自社負担、他社負担いずれの場合でも確実に低下する。姫路や山陽側から安いコストで原材料等の購入が可能となる。距離の長い関東への出荷ではメリットが少ない。部品が少量で製品が高付加価値であれば、姫路鳥取線のメリットは小さい。人的利便性（飛行機活用）がより重要である」などの指摘がある。

3. 6 姫路鳥取線沿線立地の総合評価

姫路鳥取線に関しては、全体的な物流費用の低下をもたらすことへの評価は多い。県内県外いずれの事業者が物流費を負担するにしても、費用低下は地域内事業存続に必要な条件である。しかし、今回調査からは、事業の将来性への懸念や地域のコスト不利を、物流費低下や時間短縮メリットが補償可能と判断されていないことがわかる。

沿線の工業団地は、物流機能を生かすとともに、既存の地域事業者が地域内で事業を継続していくことができる機能や、地域に新たな需要をもたらす工業団地としていくことが求められている。

3. 7 物流費低減などのメリットを活用した工業団地整備のための方策

調査結果を踏まえ、姫路鳥取線の開通効果を生かすためには、以下のような方策を検討する必要がある。この場合、事業者が工業団地に進出するに際し、利益を平均並みもしくは以上とするために、地域がどこまで支援の仕組みを形成できるかがポイントとなる。

整備の方向としては、農林水産業などの地域資源と集荷・加工・保管機能を併せもった流通加工拠点として整備していく選択肢がある。ヒヤリング調査では複数の事業者が県内の原材料購入価格や加工費の高さを指摘しているが、これを解消できる物流・加工基地とする方法がある。そのためには県内外の事業者を進出させ、物流費低下を県内事業者に広く還元する戦略的活用も選択肢としてある。

産業の長期的展開の方向としてエネルギー・環境事業がある。企業からも意見があったが、同取り組みは今後重要となる。新工業団地ではこれらをインフラとして整備し、木材加工事業者の端材活用も含め、県内外の事業者の新規事業拠点として整備していくことも選択肢としてある。

価格批判のあった工業団地価格に対しては、分譲価格は「コスト＋運営費」にこだわらず、地域全体の経済効果を分譲価格から割り引き、企業が立地しやすい条件を整えることも検討すべきであろう。さらに、新規立地企業に対しては、地域への経済効果に見合った公共工事等への優先発注など、補助金以外の優遇条件を提示することも有効である。

姫路鳥取線を生かすためには、地域内事業者の現況認識と物流に起因する諸課題を解決し、同時に企業立地を積極的に誘引できる沿線工業団地を形成していくことが必要である。