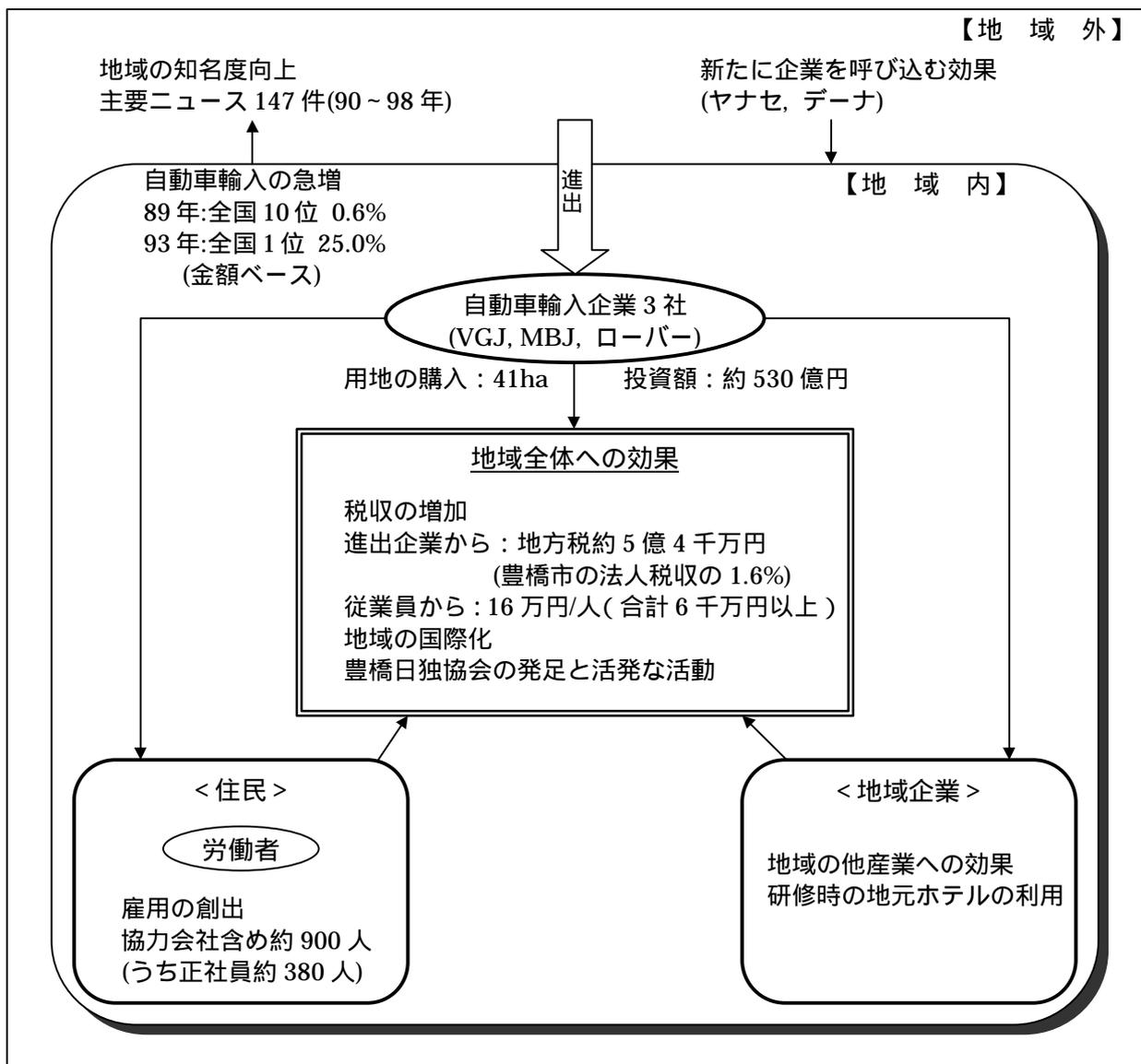


## 第2章 地域における事例

第1章では、地域における外資系企業誘致の取組の重要性について述べたが、第2章では、外資系企業が進出地域にもたらす効果について、実際の事例をもとに検討する。

### 2-1 欧州自動車メーカーの輸入拠点の集積～豊橋市の事例

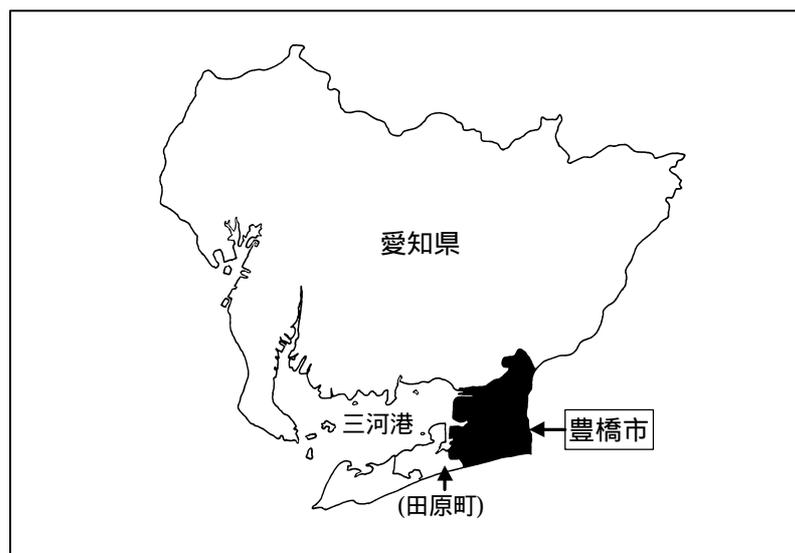
図表 2-1 外資系自動車輸入企業の進出が豊橋市に与える効果



出所：第一勧銀総合研究所作成

## 2-1-1 豊橋市への外資系企業の進出動向

### (1)豊橋市の概要



愛知県の南東部にある豊橋市は、日本のほぼ中央に位置しており、道路では東名高速道路、国道 1 号線、鉄道では東海道新幹線、東海道線など陸上交通網の要衝にあたる。豊橋市の東側には 72 年に国際貿易港として全国で 102 番目に開港した三河港があり、陸上及び海上交通のアクセスの良さから国内外企業の注目を集めている。

図表 2-2 豊橋市の概要

面積 (95 年 10 月 1 日)	260.92km <sup>2</sup>
居住人口 (98 年 3 月末)	351,129 人
産業別就業人口構成比 (95 年 10 月 1 日)	第 1 次:7.4%、第 2 次:38.3%、第 3 次:53.6%
事業所数(96 年 10 月 1 日、農林漁業を除く)	18,166 ヲ所
従業者数 (96 年 10 月 1 日)	172,601 人
財政力指数 (94 年～96 年平均)	1.01

出所：東洋経済新報社『地域経済総覧 1999 年版』(98.10)

### (2)豊橋市の外資系企業誘致活動

豊橋市は、80 年代前半から企業誘致に取り組んでいる。これまで国内外の区別なく企業誘致に取り組んでいる。

最近では特に外資系企業誘致に力を入れている。豊橋市において外資系企業は、地域経済の新たな可能性を探るパートナーとして認識されている。地域経済の国際化の過渡期にあっては進出した外資系企業と地域の既存企業との競合などが起こる可能性もあるが、外資系企業の進出は地域の雇用の間口を広げるなど大きなメリットがあり、外資系企業誘致は国内企業誘致とともに地域経済活性化のための重要な手段として捉えられている。

これまでの外資系企業誘致は市長や商工会議所の会頭によるトップセールスが主体であった。後述するように豊橋市には自動車関連企業の集積があり、欧州系企業を中心に外資系自動車関連企業の海外本社に対するトップセールスが行われている(図表 2-3)。

図表 2-3 外資系自動車関連企業の海外本社に対するトップセールスの状況

年次	企業
90年	フォルクスワーゲン、メルセデス・ベンツ、ローバー各本社訪問
94年	GM、フォード、クライスラー各本社訪問
95年	ボルボ、ローバー各本社訪問
96年	現代本社訪問
97年	BMW、メルセデス・ベンツ、フォルクスワーゲン各本社訪問

出所：豊橋市『国際自動車コンプレックス推進計画調査 報告書』(98.3)

最近ではトップセールス以外にも様々な誘致活動が行われている。97年には外資系企業誘致セミナーを開催したほか、後述するように国際自動車コンプレックス促進協議会が設立され、定期的に研究会を開催するなど外資系企業誘致体制は拡充されており、外資系企業誘致を核とした新たな産業振興プランの実現へと活動は近年広がりを見せている。

### (3)外資系企業の進出動向

#### 概要

現在豊橋市には外資系企業 6 社が進出している。最近進出した企業は 5 社であり、そのうち自動車輸入企業が 3 社を占めている。

図表 2-4 豊橋市に立地する外資系企業 5 社の状況

企業名	立地時期	敷地面積 (m <sup>2</sup> )	従業員(人)	投資額(億円) (97.10)
自動車輸入企業				
メルセデス・ベンツ日本(株)	91年1月 豊橋 VPC 稼働	約 107,000	100	約 175
フォルクスワーゲングループジャパン(株)(本社)	91年4月 新車整備センター稼働	約 287,000	606	約 300
ローバージャパン(株)	95年3月 豊橋 VPC 稼働	91,823	160	約 50
その他				
バイエル(株)	84年10月 ディストリビューションセンター開設	約 100,000	70	約 54
日本ジュースターミナル(株)	93年2月 本社移転	15,333	20	約 50

注：1.従業員は協力会社分を含む

2.VPC = Vehicle Preparation Center(新車整備工場)

出所：豊橋市『国際自動車コンプレックス推進計画調査 報告書』(98.3)より作成

欧州系企業として豊橋市にはじめて進出したのは、薬品や化学品の輸入販売を行うバイエルである。バイエルは、地価が安くインフラ整備が行き届いていることや豊橋市の積極的な誘致活動が決め手となり、84年に豊橋市にディストリビューションセンターを建設した<sup>1</sup>。

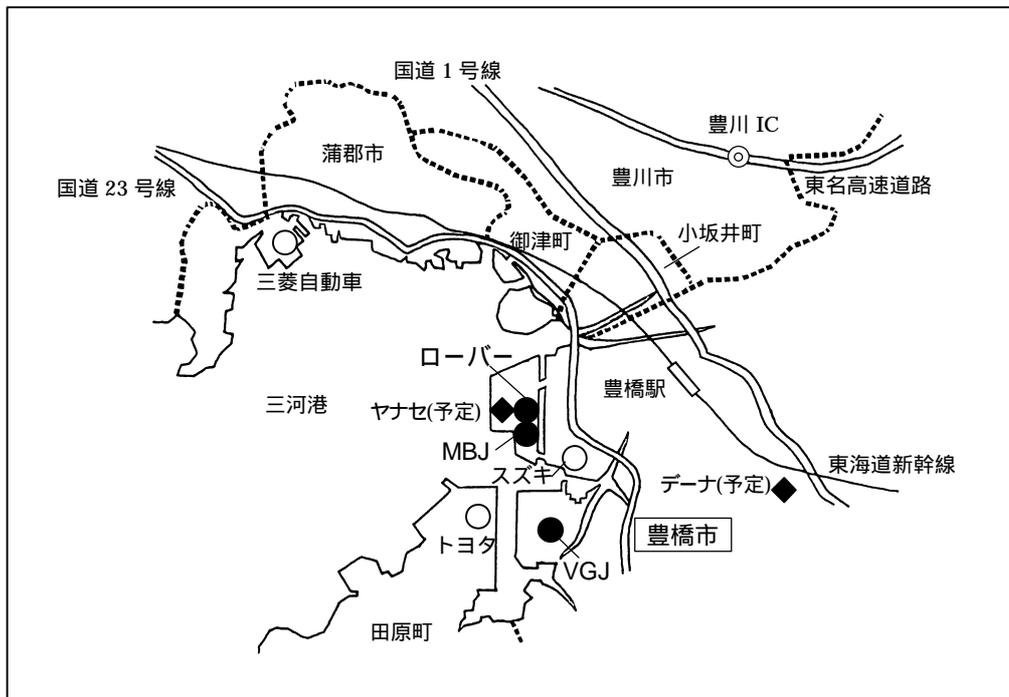
#### 自動車輸入企業 3 社の進出

豊橋市の東側に位置する三河港には、外資系企業進出以前から自動車関連産業が集積していた。例えば豊橋市の南西に位置する愛知県田原町にはトヨタ自動車(以下「トヨタ」)の工場があるため、トヨタ関連企業が三河港に多数進出していた。またスズキ、三菱自動車なども三河港で自動車積み出しを行っているなど、三河港は自動車輸出基地として広く利用されてきた。

外資系企業については、先のバイエルの進出以降ドイツ系企業の進出が相次いでいる。91年にはメルセデス・ベンツ日本(以下「MBJ」)、フォルクスワーゲングループジャパン(以下「VGJ」)が豊橋市において新車整備センターを稼働させている。

<sup>1</sup> 東洋経済新報社『外資が日本市場を変える』(98.6)

図表 2-5 三河港の自動車関連企業の集積状況



注：現在埋立工事中、計画中の土地も含む。  
出所：豊橋市資料等より第一勧銀総合研究所作成

また後述するように、豊橋市の外資系自動車輸入企業の集積は新たな企業立地の呼び水となっており、日本の自動車輸入企業であるヤナセと米国の自動車部品メーカーであるデーナが98年に相次いで進出を決めている。

一般的に外資系企業が進出地域を選定するときは、不動産業者、ゼネコン、コンサルティング会社等から各種資料を入手して比較検討し、候補地をいくつか絞り込んだうえでそれぞれの地域と交渉を行い、最終的に1つの地域に絞り込むというステップを踏む。MBJおよびVGJもこのような進出候補地の絞り込みを行い、豊橋市への進出を決めている。MBJは91年1月、VGJは91年4月に新車整備センターを稼働させ、その後ローバー・ジャパン(以下「ローバー」)が進出して95年3月に新車整備センターを稼働させている。このうちVGJは、豊橋市での操業後それまで東京にあった本社機能も豊橋市に移転している。

図表 2-6 VGJ 豊橋進出の経緯等

1. 豊橋市での操業および本社移転の経緯

- 89 年 4 月 インポートセンター建設用地選定作業開始
- 90 年 4 月 豊橋市にインポートセンター建設用地取得(後に隣接地を購入)
- 91 年 4 月 インポートセンター操業開始
- 92 年 5 月 日本本社を東京から豊橋市に移転

2. 豊橋市への進出決定まで

全国 10 数カ所の候補地から苫小牧、日立、鹿島、豊橋に絞り込み、最終的に豊橋市に決定した。豊橋市に決定した要因は次の通りである。

- ・ 長期賃借できる専用埠頭を確保できる
- ・ 日本の中央に位置し、国内輸送網が整備されている
- ・ U ターン志向の優秀な人材の確保が可能
- ・ 従業員にとって居住環境が良好

3. 豊橋への本社移転の要因(メリット)

- ・ 地価が安い
- ・ 通勤時間や居住環境が改善される
- ・ 優秀な人材の確保が可能である

4. 豊橋移転のデメリット

- ・ 首都圏との情報ギャップ
- ・ 国内最大のマーケットである東京との距離が遠い
- ・ 官公庁との距離が遠い

出所：VGJ 資料より作成

豊橋市に外資系新車整備センターが集積した理由として共通しているのは、日本の中心に位置するという地理的優位性、道路網などの物流面での優位性、愛知県自体の自動車産業集積があり優秀な技術者の確保が可能である点、豊橋港が 24 時間稼働、休日稼働が可能である点などである。

## 2-1-2 自動車輸入企業の集積が地域経済に与える効果

外資系自動車輸入企業が豊橋市に集積していることは、豊橋市の地域経済に様々な効果をもたらしている。以下、豊橋市の調査報告書『国際自動車コンプレックス推進計画調査報告書』(98.3)掲載データを中心に、豊橋市の地域経済にもたらした効果について検討する(なお、国際自動車コンプレックスの内容については2-1-3参照)。

### (1)定量的な効果

三河港の豊橋地区に立地する外資系企業5社のうち、3社が自動車関連企業であり、これらの自動車関連企業もたらす経済効果の概要は、豊橋市『国際自動車コンプレックス推進計画調査報告書』(98.3)によれば次の通りとなっている。

- ・用地の購入：41ha
- ・投資額：約530億円
- ・雇用：協力会社を含め約900人(うち正社員約380人)
- ・企業からの税収入：地方税約5億4千万円
- ・従業員の市税額：16万円/人

三河港(豊橋地区)に立地する自動車関連企業3社の雇用・納税の状況は図表2-7の通りである。税収面では、3社合計の法人市民税は豊橋市全体の2.2%にあたる1億3千万円にのぼっている。その他の地方税では、事業所税が豊橋市全体の2.4%、固定資産税が同1.3%となっており、3種類の税額合計で豊橋市の税収全体の1.6%となっている。

図表2-7 豊橋市の外資系企業の雇用、納税の状況(97年)

	外資系企業				豊橋市		
		対市比率	うち自動車関連企業	対市比率		対市比率	
進出企業数	5	-	3	-	-	-	
従業員数(人)	438	-	382	-	-	-	
敷地面積(ha)	51.2	-	41	-	-	-	
税額 (千円)	法人市民税	137,295	2.3	129,731	2.2	5,947,900	100.0
	事業所税	71,196	2.7	62,060	2.4	2,592,600	100.0
	固定資産税	408,712	1.6	345,619	1.3	25,644,180	100.0
	合計	617,203	1.8	537,410	1.6	34,184,680	100.0

出所：豊橋市『国際自動車コンプレックス推進計画調査報告書』(98.3)

また、図表2-8から、自動車関連3社に勤務する従業員の納税額をみると、1人当たり年

間 16 万円の市税を納めていることが分かる。3 社合計の従業員数は 382 人であるので、自動車関連 3 社の従業員が納める税金の合計は 6 千万円以上にのぼることが分かる。

図表 2-8 豊橋市の外資系企業の納税原単位(97 年)

		自動車関連企業・納税原単位 (単位当たりの納税額)
進出企業数		3 (社)
従業員当たりの納税額(市税分)		160.1 (千円 / 人)
従業者密度(敷地面積当たり)		9.3 (人 / ha)
敷地面積当たり納税額 (千円)	法人市民税	3,162.6 (千円 / ha)
	事業所税	1,512.9 (千円 / ha)
	固定資産税	8,425.6 (千円 / ha)
	合計	13,101.1 (千円 / ha)

注：従業員当たりの納税額はヒアリングによる。

出所：豊橋市『国際自動車コンプレックス推進計画調査報告書』(98.3)

## (2)定性的な効果

既出の豊橋市の報告書では、国際自動車コンプレックス計画の推進による定性的な開発効果として次の 8 点が挙げられている。

図表 2-9 国際自動車コンプレックス計画の推進による定性的な開発効果

a)外資系企業を中心とする自動車関連企業の立地(埋め立て地の売却)
b)上記立地にともなう工場・設備などの建設投資効果
c)上記企業操業にともなう就業者の雇用効果
d)立地企業からの税収の増加効果(法人市民税、事業税、固定資産税など)
e)就業者の所得にかかる地方税収の増加効果
f)外資系自動車企業の集積による新規立地企業の誘致効果
g)日本一の輸入自動車港としての地域イメージ効果
h)臨海部開発の進展にともなう背後地の諸開発整備促進

出所：豊橋市『国際自動車コンプレックス推進計画調査報告書』(98.3)

このうちの a) ~ e)は、(1)においてデータにより検証されている。ここでは、f)新規立地企業の誘致効果と g)地域イメージ効果について検証する。

新規立地企業の誘致効果と地域イメージ効果は表裏一体である。豊橋市では、外資系自動車関連企業の集積が進んだ結果、日本一の自動車輸入港となり、このことが国内だけでなく海外でも注目された結果、先に挙げた外資系自動車関連企業 3 社以外の企業の誘致にも結びついており、「自動車の町」としての地位を確立しつつある。

## 地域イメージの向上

外資系企業進出が地域イメージの向上につながることを定量的に表すことは困難であるが、ここでは自動車輸入台数の推移とマスコミへの露出度で地域イメージを把握することとする。

## 自動車輸入金額及び台数

自動車輸入金額及び台数の推移は図表 2-10 の通りである。

図表 2-10 自動車輸入港別順位(金額：百万円、台数：台)

年	順位	港名	金額	(%)	台数	(%)	年	順位	港名	金額	(%)	台数	(%)
89	1位	横浜	226,410	39.4	92,585	46.2	90	1位	横浜	349,979	37.9	109,872	42.7
	2位	千葉	97,198	16.9	31,309	15.6		2位	名古屋	178,867	19.4	57,089	22.2
	3位	名古屋	85,934	15.0	34,360	17.1		3位	千葉	168,727	18.3	45,843	17.8
	4位	神戸	54,182	9.4	11,736	5.9		4位	神戸	59,973	6.5	10,203	4.0
	5位	東京	48,058	8.4	10,525	5.3		5位	東京	52,341	5.7	8,271	3.2
	10位	豊橋	3,652	0.6	2,202	1.1		9位	豊橋	15,770	1.7	5,981	2.3
		全国計	574,542	100.0	200,364	100.0			全国計	923,332	100.0	257,191	100.0
91	1位	横浜	241,061	33.1	70,074	34.5	92	1位	横浜	160,867	24.6	45,060	23.6
	2位	千葉	165,269	22.7	45,288	22.3		2位	千葉	155,250	23.7	51,449	26.9
	3位	名古屋	126,185	17.3	39,669	19.5		3位	豊橋	117,105	17.9	35,654	18.7
	4位	豊橋	55,612	7.6	16,154	7.9		4位	名古屋	88,995	13.6	28,284	14.8
	5位	神戸	40,022	5.5	7,585	3.7		5位	日立	66,479	10.1	9,371	4.9
		全国計	727,826	100.0	203,259	100.0			全国計	654,984	100.0	191,012	100.0
93	1位	豊橋	145,487	25.0	58,605	27.1	94	1位	豊橋	196,649	26.7	95,599	30.4
	2位	千葉	129,303	22.2	51,078	23.6		2位	千葉	179,882	24.4	81,419	25.9
	3位	横浜	109,671	18.8	42,233	19.5		3位	横浜	125,036	16.9	48,933	15.6
	4位	名古屋	73,500	12.6	28,297	13.1		4位	名古屋	72,353	9.8	26,587	8.5
	5位	日立	61,428	10.5	11,957	5.5		5位	日立	67,780	9.2	16,168	5.1
		全国計	582,997	100.0	216,247	100.0			全国計	737,839	100.0	314,203	100.0
95	1位	豊橋	289,752	30.2	137,505	33.6	96	1位	豊橋	326,496	28.3	146,376	31.8
	2位	千葉	242,424	25.3	105,489	25.8		2位	千葉	288,320	25.0	108,312	23.6
	3位	横浜	167,813	17.5	72,385	17.7		3位	横浜	231,914	20.1	100,114	21.8
	4位	名古屋	94,395	9.8	39,542	9.7		4位	名古屋	118,119	10.3	48,611	10.6
	5位	日立	70,170	7.3	15,950	3.9		5位	日立	113,012	9.8	20,707	4.5
		全国計	958,549	100.0	409,540	100.0			全国計	1,152,136	100.0	459,867	100.0
97	1位	豊橋	304,133	31.2	137,206	36.1							
	2位	千葉	243,701	25.0	88,635	23.4							
	3位	横浜	153,408	15.8	65,264	17.2							
	4位	名古屋	105,774	10.9	42,949	11.3							
	5位	日立	104,405	10.7	22,193	5.8							
		全国計	974,013	100.0	379,563	100.0							

注：順位は金額ベース

出所：92年までは社団法人東三河地域研究センター『外資系自動車企業共同流通センター計画報告書』(96.3)掲載データ。93年以降は社団法人東三河地域研究センター資料より作成。

豊橋市の自動車輸入金額は、89年には全国で10位であった。当時は、金額ベースでは横浜市が日本全国の4割弱にあたる39.4%を占めており、10位の豊橋市の金額は全国のわずか0.6%に過ぎなかった。

91年にはメルセデスベンツとVGJの新車整備センターが稼働し、豊橋港の自動車輸入は金額で前年の3.5倍、台数で2.7倍にまで増加し、全国4位の自動車輸入港となっている。その後一貫して豊橋港の自動車輸入は増加しており、93年から全国1位となっている。

#### マスコミへの露出度

豊橋港での自動車輸入が全国1位となったことで、豊橋市は自動車輸入の町としてマスコミに頻りに登場するようになった。図表2-11は、主要な日刊紙とNHKニュースに登場した国際自動車コンプレックス計画(後述)など豊橋市の自動車関連新聞記事やニュースの件数を合計したものである。

図表 2-11 豊橋市の自動車関連の新聞記事・NHKニュースの件数

	90	91	92	93	94	95	96	97	98	合計
日経四紙	0	11	1	12	7	19	15	15	18	98
うち地方版	0	7	0	5	4	12	10	8	11	57
朝日新聞	1	7	3	3	6	4	3	2	4	33
うち地方版	1	6	3	3	4	4	3	2	4	30
読売新聞	0	0	1	0	0	0	1	0	0	2
うち地方版	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
毎日新聞	0	0	0	0	0	4	0	1	1	6
うち地方版	0	0	0	0	0	4	0	1	1	6
産経新聞	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NHKニュース	0	0	0	3	2	3	0	0	0	8
うち地方版	0	0	0	1	2	2	0	0	0	5
合計	1	18	5	18	15	30	19	18	23	147
うち地方版	1	13	3	9	10	22	14	11	16	99
英字新聞	1	2	2	2	0	1	0	0	0	8
主な 出来 事	VGJ、MBJ 進出									
	自動車輸入台数1位									
	ローバー進出									
	ヤナセ進出決定 デナ進出決定									

注：産経新聞は92年以降の全国版のみ。

日経四紙は、日本経済新聞、日経産業新聞、日経流通新聞、日経金融新聞。

英字新聞はThe Nikkei Weekly。

出所：日経テレコン掲載データより第一勧銀総合研究所作成

VGJ、MBJ、ローバーの稼働など、大きなトピックスがあるときは、マスコミへの登場回数も多くなっている。また、大きなトピックスが継続的に発生していることから、新聞記事やテレビニュースでも継続的に取り上げられていると考えられている。

このように、外資系自動車関連企業が集積したことで、雇用や税収の増加といった定量的な効果だけではなく、マスコミへの露出度も増加するという効果が生じ、このため年を追うごとに自動車輸入基地としての豊橋の知名度が増していると考えられる。

#### 新規立地企業の誘致効果

でみたように、実際の自動車輸入の増加やマスコミへの露出度の増加から自動車輸入基地としての豊橋の評価が確立されていくことは、一方で新規立地企業誘致の効果をもたらしている。VGJ、MBJ に続いて、95年には英国のローバーの新車整備工場が稼働したが、ローバーの進出は自動車輸入企業の集積があったことも一因であると言われている。

さらに上記3社のほか、98年には自動車関連企業として国内外の2社が新たに進出を決めている。

図表 2-12 98年に進出を決めた自動車関連2社

企業名	国籍	進出場所	面積	投資額	用途	進出要因
ヤナセ	日本	豊橋港	8.1	約28億円 (土地代)	輸入車陸揚げ基地	地理的条件や地価の安さのほか、地元の対応の良さも進出要因となった。
デーナ	米国	豊橋リサーチパーク	0.4	約20億円	エンジニアリングセンター	地価の安さのほか、豊橋の自動車関連産業の集積も進出要因となった。

出所：新聞報道より第一勧銀総合研究所作成

ヤナセは、既に横浜、名古屋に完成車輸入拠点を設置しており、豊橋は同社にとって3番目の拠点となる。豊橋での事業開始は数年後になるとみられているが、輸入の規模は横浜と同様年間3万5千~4万台になる見込みである。

デーナは米国の独立系自動車部品メーカーとしては最大手であり、日本法人を東京に設置して部品輸入等を行っている。豊橋には技術拠点を設置し、試作品の製作、部品の品質・性能テストなどを行う予定である。既に豊橋市に自動車輸入企業が3社進出していることから、豊橋市への進出がビジネスチャンスにつながると考える外資系企業も多く、デーナの進出も豊橋における自動車関連産業の集積が決定要因の1つであると言われている。

## その他の効果

その他の効果としては、次のものが挙げられる。

### 地域の国際化

豊橋市に立地する外資系企業のうち、VGJ、MBJ 及びバイエルはドイツ系企業であり、これをきっかけとして 91 年 4 月にはドイツとの交流を深めるために豊橋日独協会が発足した。会は青少年交流委員会、会員交流委員会、産業交流委員会、日独比較勉強会、文化を楽しむ会の 5 つの委員会に分かれ、ドイツ語講座の開催、ワイン試飲会、ドイツからのオーケストラの受け入れといった文化交流だけでなく、地元立地するドイツ企業の訪問、ドイツへの視察団の派遣などの産業交流も手掛けるなど幅広い活動を行っている。我が国においては多くの地方自治体やその外郭団体において海外の都市との国際交流が行われているが、地域になかなか根付かないのが現状である。豊橋市における豊橋日独協会の国際交流への取組は、ドイツ企業の豊橋市への立地という経済的なつながりに支えられて活発に展開されており、外資系企業の立地が地域の国際化に大きな効果をもたらしていると言える。

### 地域その他産業への影響

自動車の輸入や自動車整備センターだけでは、地域その他産業への波及効果は比較的小さいと言える。しかし、VGJ、MBJ は豊橋市に研修センターを設置しており、全国のディーラーが集合研修を行うことがある。研修開催中は、ホテルの宿泊などの地元産業への波及効果が期待できる。VGJ では、年間で延べ 1,400 人程度の全国のディーラーが 1 週間ほどの集合研修を行っている。研修期間中は地元のホテルが宿泊や会議に利用されている。

### 2-1-3 国際自動車コンプレックス計画について

2-1-2 で見たように、豊橋市に進出した外資系自動車企業にもたらされた効果により、豊橋市は自動車の町として知名度が高まっており、国内外の自動車関連企業に注目されている。豊橋市では、自動車関連産業の集積をさらに発展させるべく「国際自動車コンプレックス計画」が進行中である。

以下、同計画について概要を解説する。

#### (1)計画の内容

豊橋市では、自動車企業の集積を活かしたさらなる地域経済の発展を目指し、「国際自動車コンプレックス計画」を推進している。国際自動車コンプレックス計画は、三河港(豊橋地区)臨海部に集積する外資系自動車企業、国内自動車企業の連携によって国際的な自動車産業協調プロジェクトを形成しようとする計画であり、95年3月の豊橋臨海部整備基本計画によって提案された。

国際自動車コンプレックス計画は、自動車関連産業の共同プロジェクトの推進、港湾流通機能や高速アクセス機能などのインフラ整備促進の2つの基本方針に基づき推進されている。

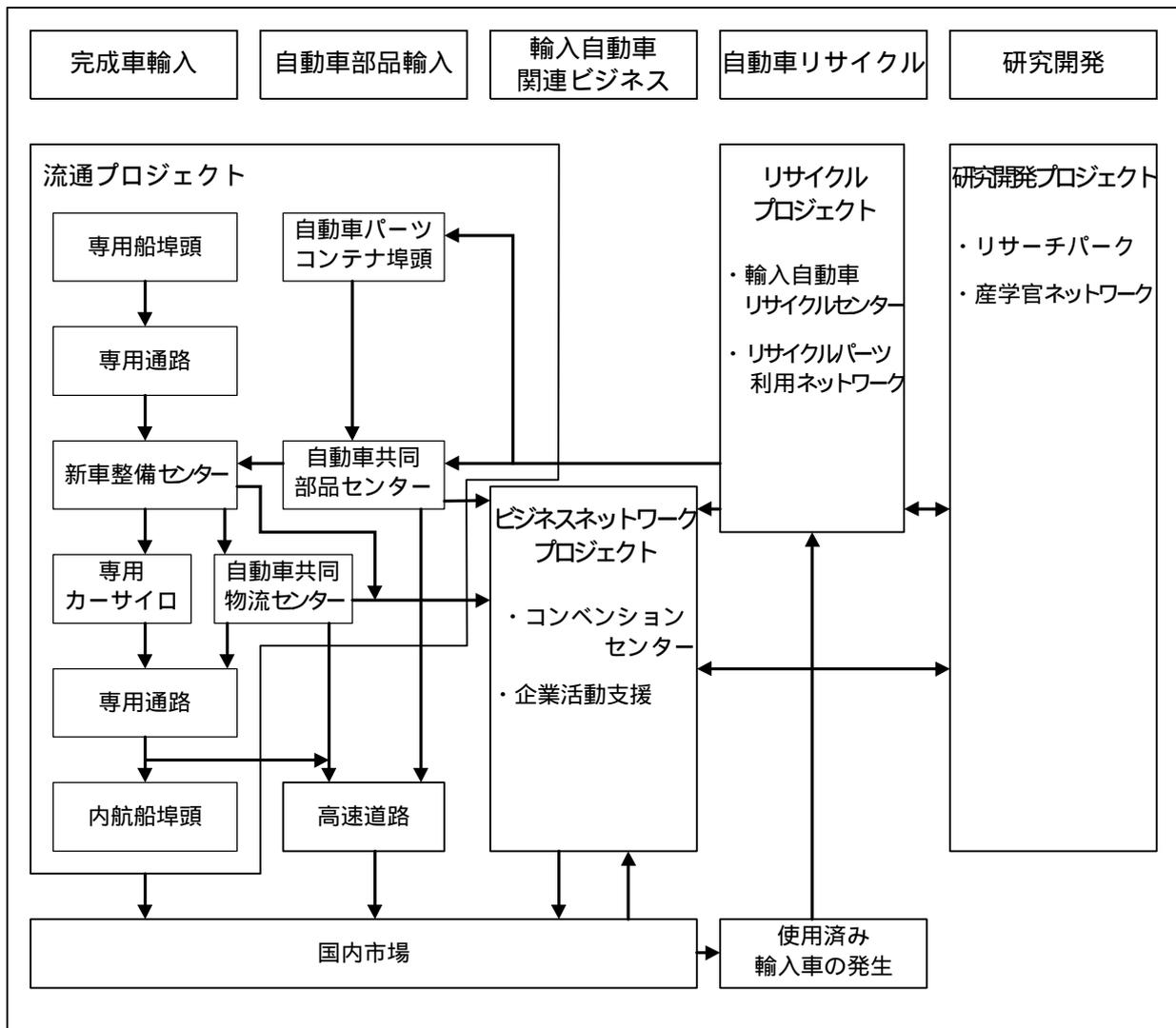
#### 共同プロジェクト

共同プロジェクトは、自動車のライフサイクルにしたがって、企画、設計、製造、輸送・保管、展示・販売、メンテナンス、リサイクルに一環して対応するためのもので、次の4つから成っている。

- ・流通プロジェクト
- ・リサイクルプロジェクト
- ・研究開発プロジェクト
- ・ビジネスネットワークプロジェクト

それぞれのプロジェクトの関連は図表 2-13 の通りである。

図表 2-13 国際自動車コンプレックス計画のプロジェクトの相互関連



出所：豊橋市資料

### インフラ整備

国際自動車コンプレックス構想のもう 1 つの方針はインフラの整備である。同構想は、自動車産業のゲートウェイにふさわしいインフラ整備を進めることを目標としており、今後の誘致活動により立地する企業が効率的な産業活動を行うことを可能とするため、次の 4 点の整備を掲げている。

- ・ コンテナ埠頭の整備
- ・ 新規埋め立て地の整備
- ・ 中山水道航路の整備
- ・ 東名高速道路、中部国際空港へのアクセス道路の整備

国際自動車コンプレックス計画は、このように港湾機能全体への波及効果を誘導するという規模の大きな構想である。このような構想策定が可能になったのは、豊橋市における既存の自動車関連産業の集積及び立地した外資系企業が最も大きな進出要因として挙げる地理的条件などの立地環境の良さである。豊橋市は、国際自動車コンプレックス計画のパンフレット等においても、既存の関連産業の集積と立地環境の良さを最大限利用してアピールしている。

## (2)国際自動車コンプレックス計画の推進

前述のように国際自動車コンプレックス計画は、もともと豊橋臨海部整備基本計画の中核プロジェクトとして提案されたものである。当初は豊橋市が開催した「豊橋臨海部懇談会」により計画の内容が議論されていたが、具体的なプロジェクト実現のため同懇談会は発展的に解散され、現在計画の推進は「国際自動車コンプレックス促進協議会」と「国際自動車コンプレックス研究会」の2つの組織が連携して行っている。

### 国際自動車コンプレックス促進協議会

#### 活動内容

国際自動車コンプレックス促進協議会は、計画推進のための総合調整やインフラ整備の促進を行うための機関であり、97年11月に設立された。事業目的は、三河港(豊橋地区)周辺を国際的な自動車産業エリアにし、さらにそれを核として地域産業の活性化を図ることである。実際の活動としては、インフラ整備の検討、自動車関連企業誘致の促進、共同プロジェクトの意見交換、説明会やシンポジウムの開催等を行っている。

## 組織構成

協議会の事務局は豊橋市が務めている。協議会のメンバーは次の通りである。

図表 2-14 国際自動車コンプレックス促進協議会のメンバー

国内自動車企業
トヨタ自動車(株)、スズキ(株)、(株)ヤナセ
外資系自動車企業
フォルクスワーゲングループジャパン(株)(VGJ)、メルセデス・ベンツ日本(株)(MBJ)、ローバージャパン(株)、インチケープ・プジョー・ジャパン(株)、日本ゼネラルモーターズ(株)、クライスラー・ジャパンセールス(株)
国内外自動車関連団体
(特)日本自動車輸入組合、(社)米国自動車部品工業会、ヨーロッパビジネスセンター自動車部品部会
企業誘致関連機関
日本貿易振興会、日本開発銀行
自治体・経済団体等
(社)中部経済連合会、三河港振興会、豊橋市、豊橋商工会議所、田原町、田原町商工会

出所：豊橋市資料より作成

このほか、国会議員と地元大学の名誉教授が協議会の顧問に就任しており、また、通産省、運輸省、建設省、愛知県が参与として参画している。

## 運営費用

実際にかかった費用についての詳細は不明であるが、協議会の収支予算表から運営費用の実態を推察することができる。

協議会の運営費用は、自治体や商工会議所が負担しており、実質的には豊橋市および豊橋商工会議所が主導であることが分かる。運営費用は、協議会のパンフレットやインターネットホームページの作成、企業誘致のPR活動、シンポジウム開催、総会の開催等に使用されている。

図表 2-15 収支予算表

年度	97	98	摘要
収入			
負担金	3,000,000	3,100,000	豊橋市、豊橋商工会議所、田原町
繰越金	0	1,373,722	
諸収入	1,000	1,000	預金利子等
合計	3,001,000	4,474,722	
支出			
事業費	2,950,000	4,423,722	PR 資料作成、総会・シンポジウム等の開催
事務費	51,000	51,000	事務経費
合計	3,001,000	4,474,722	

出所：国際自動車コンプレックス促進協議会資料より作成

### 国際自動車コンプレックス研究会

国際自動車コンプレックス研究会は民間プロジェクトの創出のための組織であり、重要な目的としては次の3点が掲げられている。

図表 2-16 国際自動車コンプレックス研究会の目的

<p>国際自動車コンプレックス計画に関する企業への情報提供</p> <p>自動車企業以外に、地域内の他企業や関連業種企業に十分な情報提供を行い、地域計画として総合的な展開を目指す。</p> <p>個別プロジェクト実施意向企業グループの創出</p> <p>個別プロジェクトがいくつか提案されており、それらのプロジェクトの実現可能性を判断するためのプロジェクト実施意向企業グループを創出する。</p> <p>国際自動車コンプレックス計画に関する新規ビジネスの創出</p> <p>大規模プロジェクトだけではなく、ベンチャービジネス的観点から新たなビジネスに結びつく小規模プロジェクトを多数創造する。</p>
--

出所：豊橋市『国際自動車コンプレックス推進計画調査 報告書』(98.3)より作成

98年9月現在、国際自動車コンプレックス研究会の会員は146社にのぼっている。設立総会の行われた98年7月以来ほぼ毎月研究交流会が開催され、講演と会員企業のプレゼンテーションが行われており、講師は大学教授、経済団体、海外の業界団体や政府関係者など幅広い分野から招聘している。

## 2-1-4 今後の展開

### (1)国際自動車コンプレックス計画関連の効果予測

#### 臨海部開発の効果

前述のように、国際自動車コンプレックス計画に関するインフラ整備等の開発が進んでいる。その一環として、MBJ、ローバーが進出している神野地区では臨海部開発が進んでおり、ヤナセが進出を決めている場所は現在埋立が行われている最中である。

豊橋市では、この地区の開発により 2005 年までに既存の外資系自動車関連 3 社の業容拡大、及び新規自動車関連企業の立地を見込んでおり、雇用者の増加(現状の 382 人から 1,365 人へ)、企業からの納税額の増加(現状の約 5 億 4 千万円から約 19 億 2 千万円へ)、従業員からの住民税納税額の増加(現状の約 6 千万円から約 2 億 2 千万円へ)を見込んでいる。臨海部開発の法人、個人の税収効果としては、現在の約 6 億円から 2005 年には約 21 億円になることを見込んでいる。

図表 2-17 神野地区臨海部開発による納税額等の推計

	現存分 (97 年)	増加分 (132ha × 0.8)	合計 (2005 年)	
敷地面積(ha)	41	106	147	
企業からの 税収(千円)	法人市民税	129,731	333,972	463,703
	事業所税	62,060	159,764	221,824
	固定資産税	345,619	889,741	1,235,360
	合計	537,410	1,383,477	1,920,887
従業員数(人)	382	983	1,365	
地方税(従業員の住民税)(千円)	61,159	157,444	218,603	
企業の税収と従業員の住民税の合計(千円)	598,569	1,540,921	2,139,490	

注：現存分は外資系自動車関連企業 3 社分

出所：豊橋市『国際自動車コンプレックス推進計画調査報告書』(98.3)より作成

#### 内陸部開発の効果

MBJ、ローバーが立地する東の区域である神野新田地区は、以前は養鰻池として利用されていたが、現在開発が検討されている。これにより豊橋市では固定資産税等の収入として 1 億 5 千万～2 億 9 千万円程度(約 2 億円)の税収を見込んでいる。したがって、2005 年頃までに臨海部約 21 億円、内陸部約 2 億円、合計で年間約 23 億円の税収を見込んでいる。

図表 2-18 国際自動車コンプレックス計画にともなう税収の推計(2005 年)

		税額	備考
臨海部	立地企業	約 19 億円	法人市民税、事業所税、固定資産税を計上
	従業員	約 2 億円	市民税分のみを計上
内陸部	開発区域	約 2 億円	固定資産税(土地分のみ)と都市計画税を計上
合計		約 23 億円	

出所：豊橋市『国際自動車コンプレックス推進計画調査報告書』(98.3)

## (2) ドイツ企業との経済交流事業

国際自動車コンプレックス計画のリサイクルプロジェクトに関連して、豊橋市ではドイツの自動車リサイクル産業等の環境関連企業との経済交流を行う予定である。事業内容としては、手始めにドイツの環境関連団体や企業ミッションの受入、豊橋市からのミッションの派遣、情報交換等を計画しており、99 年 2 月から事業を開始する予定となっている。2 月に行われる事業としては、ドイツ側の経済交流ミッションの来日及び市内企業視察やシンポジウムを計画している。豊橋市ではこの交流事業実施にあたり国際産業交流事業推進委員会を設置しており、JETRO のミニ Local to Local 事業として実施する予定である。

豊橋市では、事業効果として以下の点を見込んでいる。

- ・自動車リサイクル産業に代表されるドイツ環境関連企業との地域ぐるみの経済交流による新たな環境関連産業の創出
- ・ドイツ系企業(特に環境関連企業)の豊橋市への進出による地元産業活性化
- ・2005 年開催の愛知万博及び 2000 年開催のハノーバー万博への相互協力
- ・豊橋技術科学大学とドイツ側技術大学との交流

国際自動車コンプレックス計画を進展させたドイツ環境関連企業との経済交流事業は、まだ開始されたばかりである。実際に効果があらわれるまでは少なくとも数年はかかるとみられるが、自動車輸入企業の集積を発展させ、「国際自動車コンプレックス計画」「ドイツ企業との経済交流事業」として次々と事業計画を立案していくことは、豊橋市と外国企業との接点を広げることにつながり、外資系企業のさらなる誘致に結びつく可能性も一層高まったと言える。