

埼玉県の工業団地(産業団地) 開発の歴史と今後

研究主幹
棚沢 英明



はじめに

当財団が60周年を迎えるに当たり、埼玉県経済の発展を支えてきた製造業を中心とした工業団地(産業団地)(以下、「工業団地等」という。)開発の歴史を振り返り、現状と今後の見通しについて考えてみたい。

なお工業団地とは、一般的に一定の区画の土地を工業用地として整備し、製造業を中心とした工場や倉庫を計画的に立地させた地域であるが、近年は製造業以外の施設も多くなっていることから、産業団地との名称を使用するケースが増えている。

高度成長期と人口増加

1954年から1957年まで続いた神武景気、その後のなべ底不況を乗り越え、日本の景気は1958年から岩戸景気に移行した。日本の経済規模が飛躍的に拡大した高度経済成長の始まりである。

戦後日本の人口は、1947年から1949年の第一次ベビーブーム(年間出生数は約270万人)と1971年から1974年の第二次ベビーブーム(年間出生数は約200万人)等を経て、1945年の約72百万人から、1975年までの30年間で約40百万人増加し、約112百万人となった。

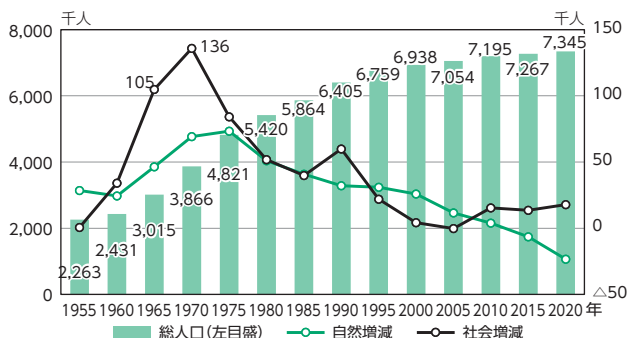
出生数の増加は生産年齢人口の増加につながり、豊富な労働力を背景に個人消費は拡大し、消費と生産の好循環が生まれ経済成長につながる、いわゆる人口ボーナス^(注1)期が訪れたのである。

一方、高度経済成長政策に伴って、人口の都市集中は急速に進み、1955年に226万人であった埼玉

県の人口は、東京から溢れた人たちや、地方からの転入者により、自然増を大幅に上回る社会増が発生し、1975年には482万人と、20年間で2倍以上に急増した。

(注1)生産年齢人口(15～64歳)に対する従属人口(14歳以下の年少人口と65歳以上の老年人口の合計)の比率が低下し、経済成長を促すこと。逆に、従属人口の比率が相対的に上昇することを人口オナーナスという。

●埼玉県の人口推移及び増減推移



資料:埼玉県統計年鑑、埼玉県の人口動態概況、住民基本台帳移動報告を基に作成

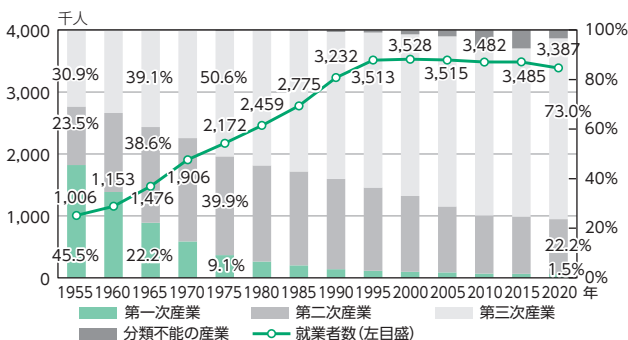
農業県から工業県へ

経済が発展し成長を続ける中、京浜工業地帯に隣接し、平坦で交通利便性の高い埼玉県では、県をはじめ各市町村において積極的な工場誘致政策が展開された。既に飽和状態にあった京浜工業地帯に対し、比較的地価が安く、豊富な労働力を抱える埼玉県は工場開発の適地としての条件に恵まれていたのである。埼玉県は「埼京工業地帯」の形成を目指す構想を発表し、1959年に工業開発係を新設、1960年には知事を本部長とする「埼玉県工業開発推進本部」を設置し、計画的で効率的な工業開発を推進することとなった。

その後、県内各地で工業団地の開発が進められ、都心から40km圏内の県南地域には、東京都と連続した工業地域が形成され、更に県北へと拡大した。工業団地の造成を軸に県内への工場進出が進み、急速な工業化に伴い産業構造は急激な変化を遂げ、製造品出荷額等が急拡大し、埼玉県は「農業県」から「工業県」へと大きく変容を遂げた。

埼玉県の産業別就業者割合を見ると、1955年には、第一次産業が45.5%、第二次産業が23.5%、第三次産業が30.9%であったが、1975年には、第一次産業は9.1%と10%を下回り、第二次産業が39.9%、第三次産業が50.6%となった。この間、第二次産業の就業者数は約3.7倍に増加した。

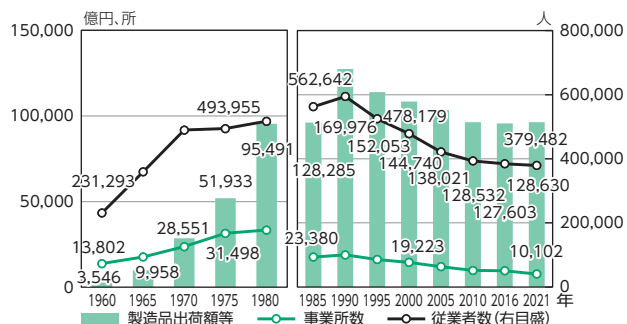
●就業者数及び産業別割合の推移



資料：国勢調査

工業統計調査によれば、1960年から1975年にかけて、従業者数は約2.1倍、事業所数は約2.3倍、製造品出荷額等に至っては、3,546億円から51,933億円と14.6倍に急増している。1960年に全国10位であった製造品出荷額等は、1970年には6位にまで急速に順位を上げた（令和3年 経済センサス活動調査

●事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移



資料：1980年までは工業統計調査全事業所。1985年以降は従業者4人以上事業所。2016年、2021年は経済センサス活動調査

従業者4人以上事業所統計では全国6位)。

工業団地開発の始まり

昭和30年代当初の積極的な工場誘致政策により、県内には多数の工場が進出することとなったが、無秩序な工業化は、地下水の汲み上げに伴う地盤沈下や、河川の汚濁、騒音・ばい煙・振動など、様々な公害の発生をもたらし、大きな社会問題となった。

これらの公害問題の解決を進めるとともに、地域住民の生活環境に悪影響を及ぼさないよう、秩序ある工業開発を進めるべく、工場の受け皿となる工業団地の開発が始まることとなる。

昭和30年代、東京のベッドタウンとなった埼玉県は、人口の急増による住宅不足を解消するため、日本住宅公団（現独立行政法人都市再生機構（UR）の前身）による住宅団地の開発が進められていた。1959年5月、首都圏整備法により、浦和市と大宮市（現さいたま市）が市街地開発地域に指定されたことから、埼玉県の協力の下、同公団が県内初の大規模工業団地である吉野原工業団地の造成に着手し、1962年11月に団地の造成が完了した。当時の記録では、団地には11社が立地し、周辺にも関連工場が立地したとある。吉野原工業団地の造成と並行して進められたのが、県北部の開発である。同じく日本住宅公団を事業主として深谷工業団地の整備が進められ、1963年3月に完成し、当時18社が立地した。

このように、工業団地開発の初期においては、日本住宅公団を事業主とした開発が進められるとともに、上尾市や春日部市、行田市などでは、自治体が事業主となる工業団地の開発が行われていった。

埼玉県が事業主体となり初めて計画した工業団地は、当時策定が進められていた総合振興計画の一環である「草加工業団地」であり、1962年に造成が開始された。

埼玉県では、県営発電事業の推進組織を整備するため電気局を設置していたが、1963年に電気局を発展的に解消し企業局を新設し、公営企業体制の整

備を進めていた。団地造成事業を商工部から企業局に移し、企業局の機構整備により、本格的な工業団地の開発が進められることとなった。

草加工業団地に続いて、隣接地に「草加・八潮工業団地」、西部狭山飛行場跡地に「武蔵工業団地」と、次々と団地の開発が進められた。「武蔵工業団地」は、工場を中心に社宅やショッピングセンターなどを配置した「モデル工業団地」として、住工混在の解消を図るため、混在地区からの工場移転と適正配置を目的としたもので、工業団地造成の転機ともなった。

●工業団地の整備状況(昭和50(1975)年現在)

事業主体	工業団地	所在地	工業団地規模(ha)		事業期間	立地企業数
			団地面積	用地面積		
埼玉県	草加	草加市	105.7	55.8	S37~40	30
	草加・八潮	草加市・八潮市	87.5	40.3	S40~44	25
	武蔵	入間市	48.5	37.0	S41~44	37
	加須	加須市	57.8	27.2	S41~46	18
	久喜・喜瀬	久喜市・喜瀬町	165.5	107.1	S43~53	77
	東松山	東松山市・滑川町	73.6	53.0	S44~53	94
	鷺宮	鷺宮町	112.3	14.1	S45~57	32
	狭山	狭山市	41.4	31.4	S46~47	63
	児玉	上里町・神川村 児玉町・本庄市	106.5	86.5	S47~59	65
	川越	川越市	71.6	56.8	S48~55	123
市	小計	11	925.6	535.4		576
	上尾平塚	上尾市	7.3	6.4	S37~39	8
	春日部内牧	春日部市	43.5	36.7	S37~40	50
	上尾坊山	上尾市	4.5	3.8	S38~39	10
	行田	行田市	75.3	60.5	S38~42	34
	川口南平柳	川口市	3.1	3.1	S42~44	36
	川口新郷	川口市	20.2	13.7	S42~46	91
	上尾領家	上尾市	7.9	7.2	S43~45	12
	豊野	春日部市	35.5	18.6	S47~56	78
	小計	8	197.3	150.0		319
日本住宅公団	吉野原	大宮市	57.0	41.3	S35~38	12
	深谷	深谷市	97.7	86.5	S35~37	19
	川越・狭山	川越市・狭山市	189.6	158.7	S37~40	94
	富士見	川越市・坂戸市 鶴ヶ島市	96.0	70.0	S41~51	40
	清久	久喜市	68.8	44.1	S47~54	32
小計	5		509.1	400.6		197
	合計	24	1,632.0	1,086.0		1,092

資料:埼玉県行政史 第4巻(立地企業数は昭和61(1986)年)

道路交通網の整備

京浜工業地帯は東京湾の西側に位置し、大規模な港湾施設が整備され海上輸送の利便性が高く、港湾近くの工業団地が臨海型工業団地である一方、埼玉県は高速道路を始めとした幹線道路などの内陸交通を想定した内陸型工業団地である。工業地域として発展するためには、電力や工業用水の確保に加え、物流の観点から道路網の整備が極めて重要であり、主要な幹線道路近くを最適地として整備が進んできた。

埼玉県では、高度成長期を迎え県経済と県民生活を支える道路整備の重要性が高まり、混雑緩和と産業用交通の利便性向上を図るため、産業道路や国道を迂回するバイパス道路の整備が進められた。更に、高速道路の整備計画がスタートし、1971年12月の関越自動車道の練馬・川越間の暫定開通を皮切りに、現在までに東北自動車道・常磐自動車道に加え、首都高速の延伸、東京外環自動車道、そして圏央道(首都圏中央連絡自動車道)の6本の高速道路が放射状とそれを繋ぐ環状に整備されてきた。

特に、圏央道の開通は、都内に乗り入れることなく、東名高速道路や中央自動車道等にも接続されたことから、埼玉県の道路交通網の利便性・優位性は飛躍的に高まった。大消費地東京を後背地に持つ埼玉県にとって、これらの高速道路網とともに整備されたジャンクションやインターチェンジ周辺は、工業や物流拠点等の立地場所として最適であることから、積極的な開発が進められることとなった。

埼玉県内の工業団地等の現状

埼玉県のHPには、埼玉県内113か所の主な工業団地・産業団地を一覧にした「埼玉県主要産業団地図」(2023年2月現在 ここでは工業専用地域も含む)が掲載されている。

また、埼玉県企業局が造成した50か所の工業団地等(2022年9月現在 募集予定団地、事業中団地を含む)についても、埼玉県企業局団地位置図として掲載されている。(工業団地等46、住宅団地3、流通業務団地1)

埼玉県が事業主体として開発した46の工業団地等について、事業を開始した時期別に5つのグループに分けてみた。1975年から1980年及び1998年から2006年に事業開始されたものはなく、前期間はオイルショック、後期間はバブル崩壊後の平成不況や金融危機の時代である。

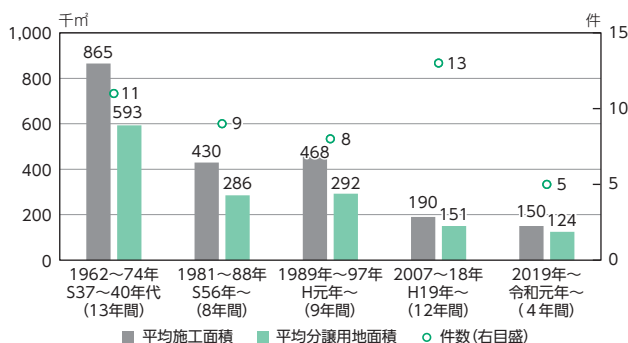
1962年からの期間は高度経済成長期にあり、工業団地開発が始まった初期段階である。13年間で

11の工業団地等の事業が開始され、平均施工面積865千㎡、平均分譲用地面積593千㎡と、当時は開発用地に余力があり、大規模な開発が可能であったことが伺える。

バブル崩壊後は、地価の下落と経済状況の悪化により、バブル期に開発した事業は長期化と見直しを迫られるとともに、未分譲用地の処分を最優先に、新規の工業団地造成は原則凍結された。

経済がようやく回復したことから、2007年以降開発した工業団地等は200千㎡程度とし、事業期間の短縮によるリスクヘッジを図るとともに、圏央道の整備が進んだことにより順調に開発が進められてきた。2007年以降開発した18団地の団地当たり面積は、初期の頃に比べ5分の1程度の規模となっている。

●事業開始時期別件数及び平均施行面積・平均分譲用地面積



資料：令和4年度 公営企業の概要（埼玉県企業局）より作成

埼玉県の企業誘致戦略

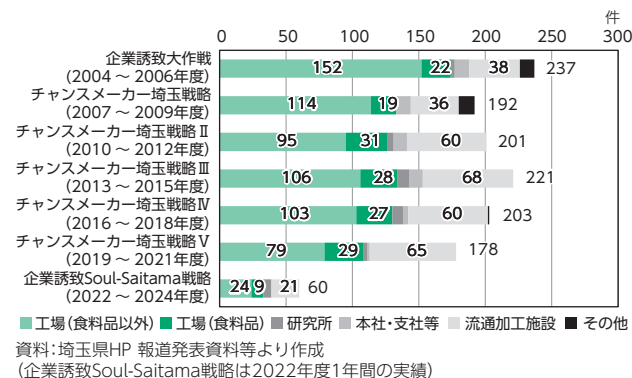
埼玉県では、2005年1月に「企業誘致大作戦」を開始して以来、チャンスメーカー埼玉戦略1期から5期の17年3か月間、「徹底したPR・誘致活動」、「オーダーメイドサービス」、「クイックサービス」、「ワンストップサービス」を基本理念として企業誘致を推進してきた。2022年4月からは、新たに企業誘致Soul-Saitama戦略^(注2)（2022年4月～2025年3月）を開始し積極的な企業誘致を推進している。

(注2) Success in optimal urban landscapeの略：都会的な恵まれた環境の埼玉で成功しよう。

その結果、工業団地等への立地も含め、2023年3月までに1,292件の誘致に成功した。

各戦略期間別の施設別立地件数を見ると、やや減少傾向にある中、流通加工施設の割合が高まっており、経済・社会情勢を反映した状況が伺える。

●立地企業業種内訳



おわりに

工業団地等の産業基盤を整備し企業誘致を進めることは、産業振興政策として効果的であり、企業誘致による税収の確保や地元雇用の創出等の直接的な効果に加え、移住・定住による人口増加や地元消費の喚起、地元企業の取引拡大につながる可能性もある。

新型コロナウイルス感染症もようやく収束の気配を見せ始め、比較的堅調な企業決算が発表されるなどの明るい材料もある。しかしながら、ロシアによるウクライナ侵攻がもたらす、世界経済や社会情勢に対する今後の影響は不透明であり、経済情勢を一変させるようなリスク要因は複数考えられる。

一方国内では、少子化の影響は埼玉県も例外ではなく、既に生産年齢人口は2000年をピークに減少に転じている。企業の人手不足感が高まっており、今後その傾向は強まる可能性が高い。

埼玉県は首都圏の中心に位置し、比較的災害も少なく極めて利便性の高い交通網が整備されるなど、優れた立地環境にあると言えるが、用地不足等の課題もある。また、団地の開発には多額の先行投資と時間がかかることから、世界情勢や経済状況、企業の投資動向、既存の立地企業のニーズなどを十分に見極めながら実施していくことが大切である。今後も埼玉県の特徴を活かし、更なる発展に期待したい。