

## 第2章

# 産業の現状とホンダ寄居新工場の立地

## 2-1 産業の現状

### ① 工業の現状

本町の工業は、従業者数・製造品出荷額等が増加傾向にある一方、事業所数が減少傾向にあります。また、平成17年の製造品出荷額等約712億円は、県内78市町村のなかで、52番目にあたります。

表 工業の事業所数・従業者数、製造品出荷額等

年次	事業所数	従業者数	製造品出荷額等(万円)
平成15年	97	3,185	6,333,591
平成16年	89	3,256	7,137,920
平成17年	88	3,383	7,122,832

資料：工業統計調査

### ② 主な製造品

平成17年の製造品出荷額等を産業中分類別に見ると、自動車等をはじめとする「輸送機械」が51.8%で全体の約半分を占めています。

表 産業中分類別 製造品出荷額等

産業中分類	製造品出荷額等(万円)	構成比
食料品	461,162	6.5%
衣服	3,329	0.0%
印刷	432,948	6.1%
プラスチック製品	152,209	2.1%
窯業・土石	107,984	1.5%
非鉄金属	522,703	7.3%
金属製品	157,788	2.2%
一般機械	703,900	9.9%
電気機械	183,962	2.6%
電子部品	66,636	0.9%
<b>輸送機械</b>	<b>3,691,304</b>	<b>51.8%</b>
精密機械	367,369	5.2%
その他の製品	31,452	0.4%
不明	240,086	3.4%
合計	7,122,832	100.0%

資料：工業統計調査

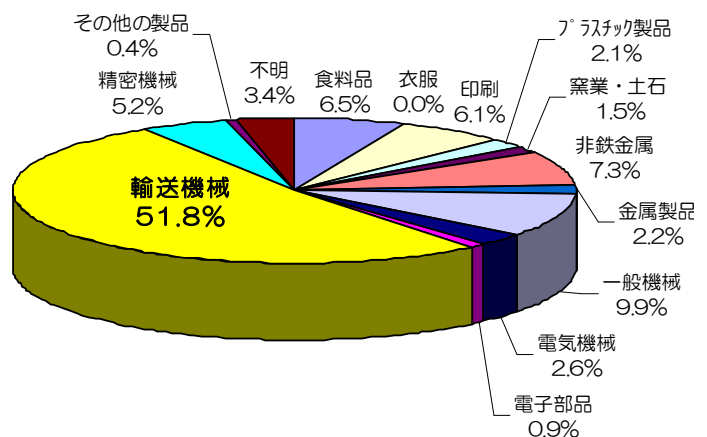
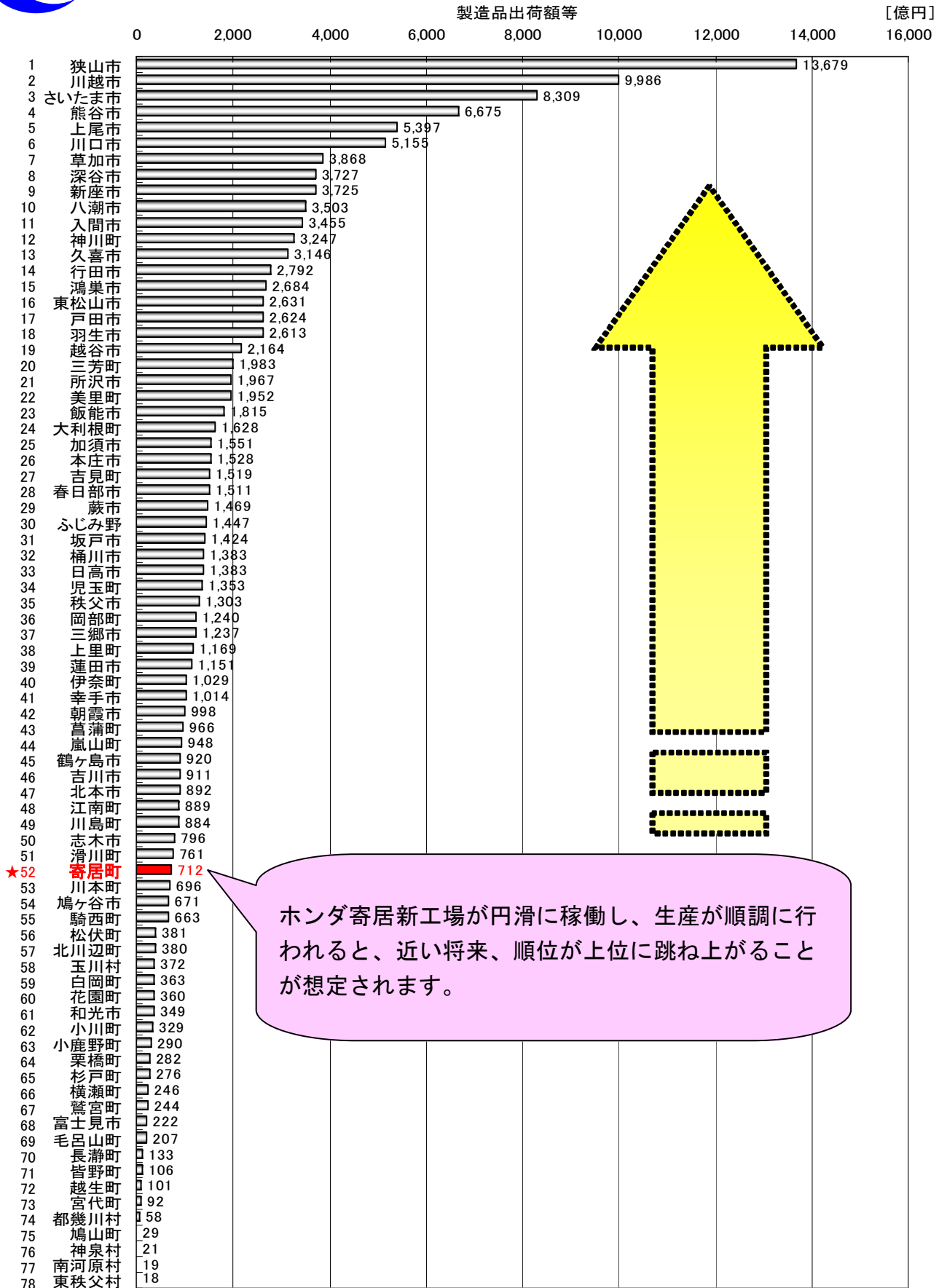


図 製造品出荷額等（平成17年）構成比

資料：工業統計調査



参考 県内市町村の製造品出荷額等（平成 17 年）



資料：工業統計調査

## 2-2 ホンダ寄居新工場の概要

### ① 新工場の位置

新工場の建設予定地である富田谷津地区は、小川町との行政界に接する町南部の丘陵地で、ホンダの既存工場である埼玉製作所（狭山市）から北西へ約35kmの位置にあります。

地区の西側に隣接して、「彩の国資源循環工場」（民間リサイクル施設、PFIサーマルリサイクル施設、県営最終処分場、県と民間の研究施設などの環境産業群が集まった施設）が立地しており、新工場とともに、先端技術を有する企業群の集積するエリアです。

交通面では、東武東上線・秩父鉄道・JR八高線の3路線が結節する寄居駅から約6km、国道254号及び同バイパスの合流点に隣接し、関越自動車道・花園インターチェンジより約6km、嵐山小川インターチェンジより約9kmと、鉄道及び広域的な道路網に恵まれた好立地となっています。



図 新工場の位置

出典：第2次寄居町国土利用計画（一部加筆）

## ② 新工場建設事業の概要（環境影響評価書より）

新工場は、先進技術を駆使した高品質で高効率な生産システムを、世界中のホンダの生産拠点に水平展開する役割を担う最新鋭の四輪完成車工場として計画されており、敷地面積 97.84ヘクタール、生産能力は年産 20 万台規模となっています。

新工場は、1 期工事完了後の平成 22（2010）年 4 月に操業を開始し、2 期工事が完了する平成 24（2012）年に全面稼動となる予定です。

図 新工場の施設完成イメージ図



提供：本田技研工業株式会社

表 新工場建設事業の概要

項目	内容
計画地	埼玉県大里郡寄居町大字富田字鷺丸2354番地 他
用途地域	工業専用地域、用途地域指定外
敷地面積	97.84ha（工業専用地域：83.34ha、用途地域指定外：14.50ha）
建築面積	約370,000m <sup>2</sup> （一期事業 約260,000m <sup>2</sup> 、二期事業 約110,000m <sup>2</sup> ）
延床面積	約599,000m <sup>2</sup> （一期事業 約404,000m <sup>2</sup> 、二期事業 約195,000m <sup>2</sup> ）
建築物の概要	S造（建物高さ：最大約42m）
主要業種	輸送用機械器具製造業
駐車台数	約5,890台 （物流トラック用：約100台、完成車出荷トラック用：約40台、 完成車用：約1,500台、従業員用：約4,000台、来場者用：約250台）
工事予定期間	造成工事：平成19年9月～平成21年12月（工期 約2年4ヶ月） 建築工事：一期 平成20年7月～平成22年3月（工期 約1年9ヶ月） 二期 平成22年4月～平成24年3月（工期 約2年）
供用開始予定	一期事業 平成22年4月 二期事業 平成24年4月

出典：ホンダ寄居新工場建設事業環境影響評価書（H19.8）

参考 ホンダの国内生産拠点（四輪車）の概要

名 称	所 在 地	設 立	敷地面積	従業員数	生産能力
寄居新工場	大里郡寄居町	平成 22 年予定	約 9.8 万㎡	約 1,700 人	約 20 万台
小川新工場 (エンジン工場)	比企郡小川町	平成 21 年予定	約 19.5 万㎡	約 500 人	約 20 万台
埼玉製作所	狭山市	昭和 39 年 5 月	46.1 万㎡	5,376 人	約 52 万台
鈴鹿製作所	三重県鈴鹿市	昭和 35 年 4 月	112.8 万㎡	7,032 人	約 54 万台
八千代工業 四日市製作所	三重県四日市市	昭和 60 年 8 月 (委託開始)	14.9 万㎡	1,232 人	約 24 万台

資料：本田技研工業株式会社，八千代工業株式会社ホームページ



## 2-3 新工場立地により期待される効果

新工場の立地により、さまざまな効果が期待されます。

### 関連企業等の立地による産業の活性化

- 自動車産業の特性を考慮すると、車両組立工場の立地に伴い、部品メーカー等の関連企業等の工場や二次倉庫等が進出してくることが予想されます。
- 新工場の立地にあわせて、新工場への交通アクセスの良い場所への関連企業等の工場、事務所、倉庫等の集積が進むものと想定され、本町への立地も見込まれます。
- 多数の企業が町内に立地することにより、本町の産業の活性化が期待されます。

### 雇用の促進

- 新工場の立地並びに周辺への関連企業等の集積により、相当数の新規雇用が生まれると想定されます。
- 新規雇用については、地元からの採用も期待できることから、大きな雇用促進効果が見込まれます。また、ホンダは、障害者雇用の実績が高い企業であり、障害者やシルバー人材の雇用促進も期待されます。

## 人口の増加

### ■居住人口の増加

- 従業者やその家族の居住が進むことにより、働き盛りの若い世代や子どもを産み、育てる世代の増加が期待されます。

### ■昼間人口（従業人口、交流人口等）の増加

- 計画では、新工場の操業開始時の従業員数は約 1,700 人となっており、就業人口の大幅な増加が見込まれます。（全面稼働時は推計で約 3,300 人）
- 新工場は、外に開かれた「オープンファクトリー」を標ぼうしていることから、相当数の工場見学者が来訪することが予想されます。また、社内会議や協力企業との打合せ・研修等のための来訪者も見込まれます。
- これらにより町内の昼間人口が増加し、町内農産物の消費や祭りへの参加などを通して、経済的な活性化が望めるのみならず、町全体に活気が生まれるといった効果も期待できます。

## 寄居駅周辺・男衾駅周辺などの賑わいアップ

- 新工場及び関連企業等の従業者や来訪者が増加すれば、交通結節点である寄居駅の周辺や男衾駅の周辺などに人が集まり、居住・買物・娯楽・交流・宿泊等の需要が高まることが見込まれます。
- 寄居駅周辺・男衾駅周辺などの既存店舗や事業所等の賑わいアップとともに、新規に住宅、小売店・飲食店、宿泊施設、銀行等の公益的施設などの都市機能の集積が進むことも期待できます。

## 税収の増加

- 新工場、関連企業等の工場、事務所、倉庫等や従業者の住宅などの立地に伴い、固定資産税や法人町民税等の税収増が見込まれます。

## その他教育分野などへの波及効果

- 新工場の立地は、日本を代表する企業の工場見学等が容易になること等による教育学習活動への好影響、町の知名度の高まり等、多様な分野への波及効果が期待できます。

## 2-4 新工場立地を活かしたまちづくりに向けての課題

新工場立地の立地を活かした産業振興を図るには、進出企業への支援策を充実させ、自動車産業等の集積を進めていく必要があります。

### 道路交通基盤の整備

- 平成 24 年度から新工場の全面稼働が予定されており、資材や完成品の運搬、従業員の通勤や関係者の視察等により、自動車交通の増大が予想されます。特に、新工場へのアクセス道路であり、本町における南北方向の幹線道路でもある国道 254 号では、大型車を含めた自動車交通量の増大が見込まれることから、歩行者の安全の確保と、将来交通量に対応した道路ネットワークの充実が課題になります。
- また、企業誘致の推進に資する交通面の条件として、既存国道・県道の改良や、場合によっては新路線の建設により、新工場及び企業誘致の受け皿となる工場用地等と関越自動車道花園インターチェンジとの間の連絡性の向上を図ることも課題となります。
- 今後、新工場立地のための事業と並行して、道路を中心とした基盤整備を計画的かつ機動的に行うことで、これらの課題に対応していく必要があります。

### 鉄道による新工場へのアクセス性の向上

- 現況では、新工場の従業員の多くは、自動車通勤となることが想定されますが、道路交通への負荷を軽減するため、公共交通によるアクセスを充実することが課題となります。また、新工場を核とする産業観光の振興を図る上でも、公共交通によるアクセスは重要です。
- 新工場の近くに東武東上線の新駅を設置し、鉄道による新工場へのアクセス性向上を図ることが想定されます。



### 企業誘致のための環境整備

- 新工場をとりまく関連企業等の工場・倉庫等の誘致を図るには、新工場への近接性だけでなく、工場用地等に係る土地利用の規制・誘導や、道路・鉄道等の交通条件、上下水道等の都市基盤施設等の環境整備が大切です。
- これらは、関連企業等に限らず幅広い企業のニーズにも対応するものであり、民間活力を活かしつつ、企業ニーズに対応できる環境整備支援を進めていくことが課題となります。

### 立地企業従業員の町内居住の促進

- 新工場、関連企業等の従業員には、若者やファミリー層（親と子の世帯）が多いと予想されるため、町内への居住が進めば、町の活力向上に多大な効果があります。
- 新工場や関連企業等の従業員の居住を町内に誘導するためには、住宅ニーズの受け皿となる用地や基盤施設の整備を図るとともに、環境、教育、福祉など様々な分野の取り組みによる町の魅力の向上、町のPR等を行っていくことが課題です。

### 地域社会における立地企業の活用

- 企業誘致とあわせて、新工場をはじめとする立地企業及びこれらの従業員等に町民の一員としての意識を高めてもらい、地域社会におけるさまざまな活動等への参加を促すことで、地域と共生する立地企業の力を地域振興へつなげていくことが課題です。

### 秩序ある土地利用の促進

- 新工場の立地に伴い、関連企業等の工場・倉庫や従業員向けの住宅等のニーズが高まると想定されることから、乱開発を抑止する計画的な土地利用のための誘導や規制が課題となります。