

本田技研工業埼玉製作所狭山工場の生産終了に関する考察

ぶぎん地域経済研究所 取締役 調査事業部長兼上席研究員 博士（経営学） 藤坂 浩司

埼玉県は全国有数の製造業集積地域として知られているが、その一角を担っているのが輸送用機械器具産業である。工業製品出荷額等（2022 年）の構成比で見ると、本県の工業製品出荷額全体（14 兆 7,998 億円）の 17.2%（2 兆 5,516 億円）を輸送用機械器具が占め、第 1 位の産業となっている。この 9 割を占めるのが自動車産業である。自動車産業は裾野が広い産業として知られ、Tier1、Tier2 と呼ばれる多層から成る部品産業で構成されている。そのため、完成車の生産拠点がある自治体、地域では、関連産業を含めて地域経済、地域社会に大きな影響を及ぼす。本稿では、2021 年 12 月に四輪車の生産を終了した本田技研工業株式会社（以下、本田技研）の埼玉製作所狭山工場をケースに、地域から自動車工場が無くなることで、どのような影響が出るのか考察する。

図表 1：狭山工場に関連する年表

1963	埼玉製作所でホンダ初の四輪車軽トラック T360 生産開始
1964	狭山工場建設開始
1964	狭山製作所開設 四輪車生産工場、工機工場稼働開始
1970	狭山工場工機部門が分離独立、「ホンダ工機株式会社」設立
1973	埼玉製作所と狭山製作所を統合し、埼玉製作所狭山工場、和光工場とする
1984	狭山工場での二輪車生産終了（浜松製作所に移管）
1994	埼玉製作所狭山工場、四輪車生産累計 1,000 万台を達成
2002	和光工場のパワートレイン生産を狭山工場に移管し閉所
2009	埼玉製作所小川エンジン工場稼働
2013	埼玉製作所寄居完成車工場稼働
2017	四輪車生産体制の進化を発表
2021	狭山工場の完成車の生産終了

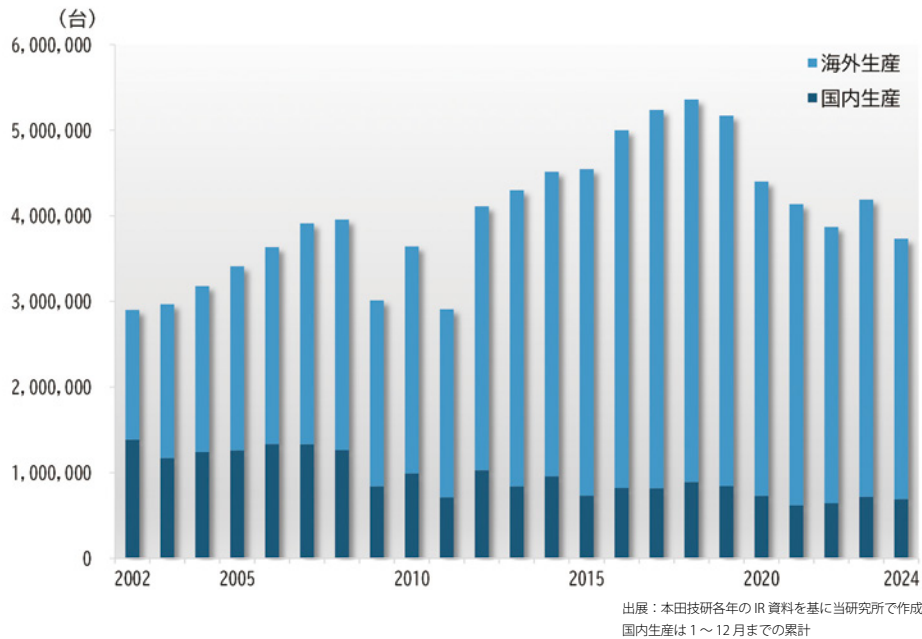
本田技研の狭山市への進出

本田技研が狭山市への進出を決めたのは 1964 年。当時、日本国内に巻き起こったモータリゼーションを背景に、同社は順調に伸びていた四輪車需要に対して、埼玉、浜松、鈴鹿の各製作所で行っていた四輪車生産能力が限界に達し、二輪車の生産にも支障をきたし始めていた。狭山市進出以前、本田技研は埼玉県足立郡大和町（現在の和光市）にあった和光工場で軽トラック T360 の量産を開始したものの、和光工場は元々、二輪車生産用の工場であったことから、すぐに手狭となり、1963 年 9 月、工機製作所特別計画室を発足し、工場用地探しを開始した。

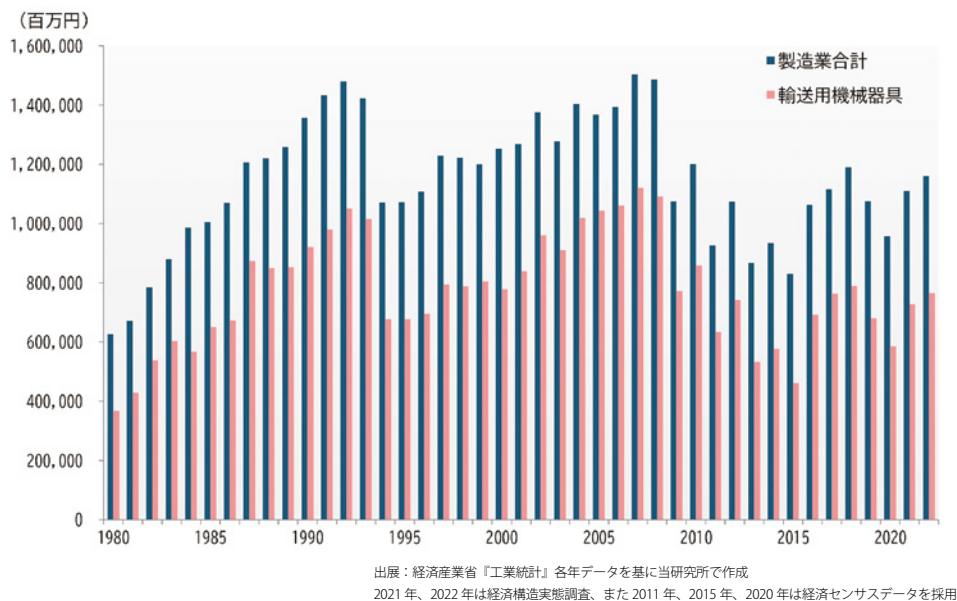
そして翌 1964 年、新たな生産拠点として狭山市内に日本住宅公団が造成した川越狭山工業団地に 37 万 9,500 平方メートルの土地を購入し、1964 年 5 月に狭山製作所の建設に着手、同年 11 月に生産を開始した。（本田技研の埼玉県内の活動については、ぶぎんレポート 2022 年 2 月号、「埼玉産業歴



図表 2：本田技研の四輪車生産台数の推移



図表 3：狭山市の工業製品出荷額等の推移



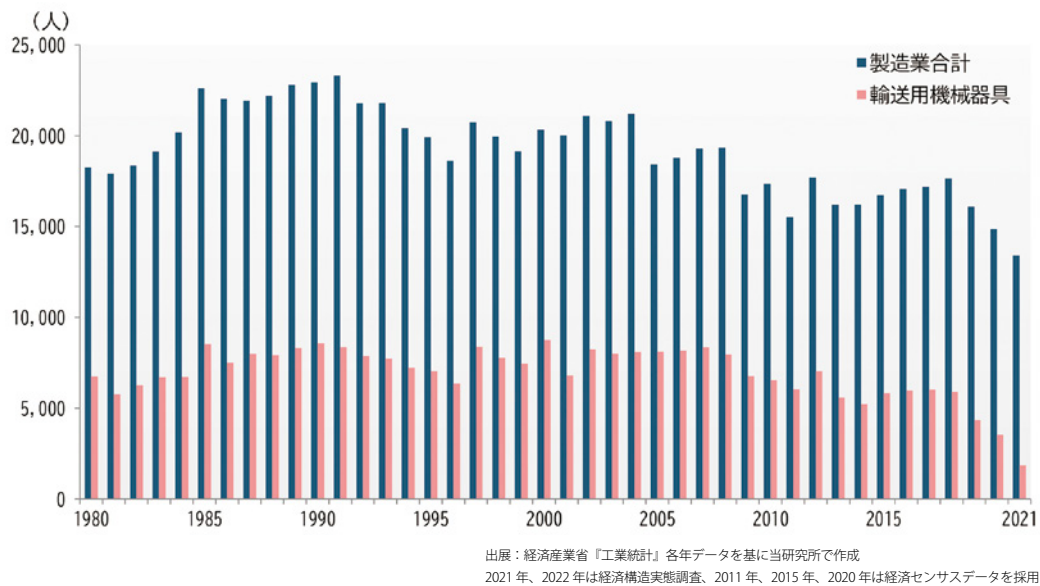
史探訪第 10 回『自動車』下」を参照されたい)。図表 1 は『本田技研工業 75 年史』から、狭山工場の動向に関連する出来事を抜粋してまとめたものだが、2013 年の寄居工場の稼働までの約 50 年にわたり狭山工場は本田技研の主力完成車工場として役割を果たし、そして、狭山工場の地元、狭山市の経済に大きな影響を与えてきた。狭山工場での生産終了の背景には、工場自体の老朽化とともに、国内市

場における四輪車の販売台数減少に伴う国内生産台数の減少が影響している（図表 2）。

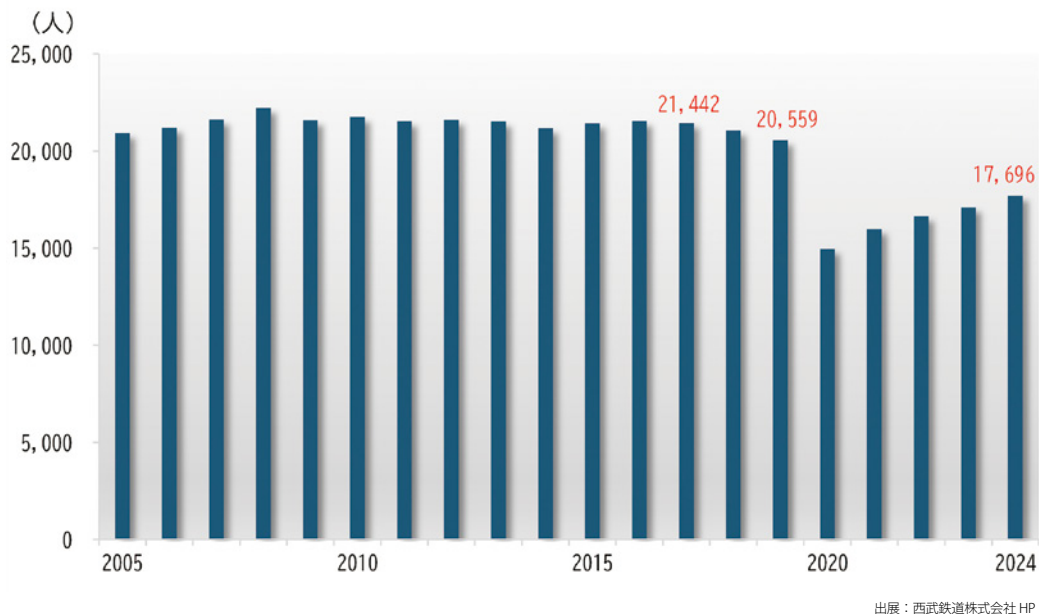
生産終了が地域に及ぼす影響

本田技研の狭山市への進出と工場稼働、そして四輪車の生産終了が地元、狭山市にどのような影響を及ぼしているのか。図表 3 は狭山市内で製造さ

図表 4：狭山市の製造業で働く従業員の推移



図表 5：西武新宿線新狭山駅の乗降人員の推移



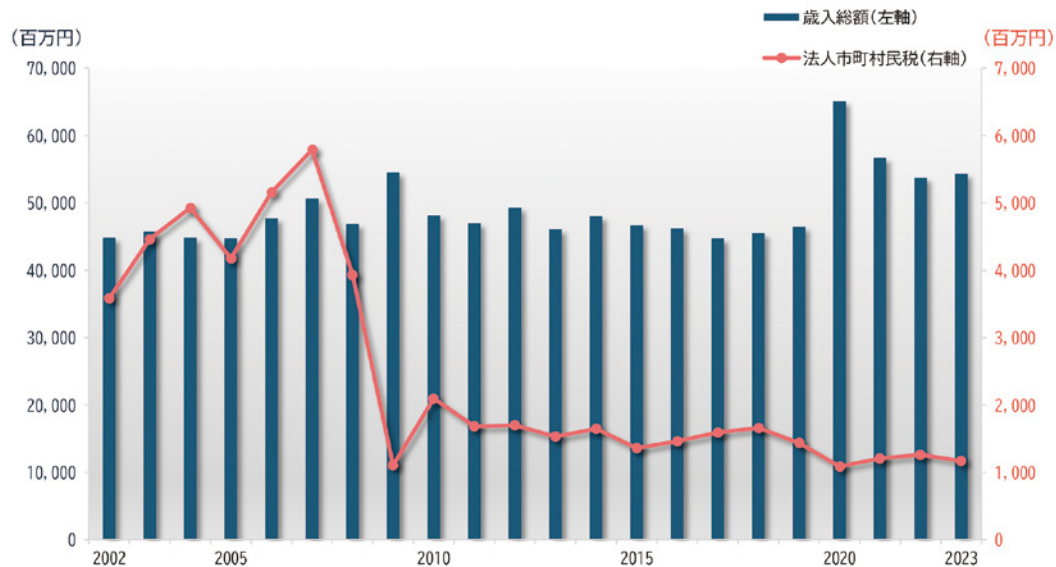
れる工業製品出荷額等の推移を 1980 年から直近の 2022 年まで 42 年間にわたりグラフに示したもののだが、見ていただくと分かるが、狭山市の製造業全体の出荷額推移と、輸送用機械器具産業の出荷額の推移は、はっきりと正比例の関係にあることが分かる。

狭山市の工業製品出荷額全体に占める輸送用機械器具産業の出荷額の割合は常に第 1 位を占め、最も

割合が高い 2005 年では全体の 76.3% を占有し、本田技研が狭山工場で四輪車の生産を終了した 2021 年実績でも 66.0% に到達している。ちなみに本田技研が狭山工場を稼働する 1964 年直前の 1963 年の工業統計では、狭山市の工業製品出荷額の第 1 位は計測器、測定器など現在の「精密機械器具製造業」で、以下、「機械製造業」、「パルプ、紙、紙加工品製造業」となっており、輸送用機械器具製造業は上位 10 位



図表 6：狭山市の財政状況



出展：狭山市財政状況資料集（各年）および総務省『市町村別決算状況調』（各年）を元に当研究所で作成

以内にも入っていない。しかし、狭山工場が稼働開始後の1969年の統計では、一転して工業製品出荷額全体（1,104億9,376万円）の72.5%を占める801億8,833万円を輸送用機械器具産業が占めるに至り、以降、狭山市では一貫して同産業が第1位を占めている。

また、図表4は図表3と同期間を対象に、狭山市内の製造業に従事する従業員全体と輸送用機械器具産業に従事する従業員の推移を示したもののだが、工業製品出荷額と同様に両者は相関性を見せており、狭山市にとって本田技研狭山工場の存在が大きいものであったことが理解される。なお、本田技研が狭山工場での四輪車の生産終了を発表した2017年、輸送用機械器具産業に従事する従業員数は6,020人であったが、直近の2022年調査では、1,853人まで減少している。

2017年10月4日、本田技研の八郷隆弘社長（当時）が狭山工場での生産を終了し、寄居工場に生産を集約することを発表した記者会見では、狭山工場の従業員について約4,600人と発言している。2017年から2022年の従業員数の減少数4,167人と照らせば、狭山工場の生産終了の影響が確実に出

ていると言える。

図表4に関連して示したのが図表5である。同図は、狭山工場の最寄り駅である西武鉄道新宿線新狭山駅の乗降人員（1日平均）を、年度別の推移データで表したものだ。新狭山駅は1964年11月の開業で、狭山工場の稼働開始に合わせて作られたが、狭山工場での生産終了を発表した2017年の乗降人員2万1,442人は直近の2024年には1万7,696人まで減少している。2020年は新型コロナウイルスの影響で利用者が急減しているが、その後の推移ではコロナ禍発生前の2019年の乗降人員に戻っていない。新狭山駅の利用者の内訳、狭山工場で働いていた従業員の通勤手段が不明なため、正確な数は分からないが、狭山工場の生産終了の影響が地元駅の乗降人員に影響を及ぼしている。

次に財政面への影響について見てみたい。図表6は狭山市の財政状況のデータを、歳入面から2002年度から2023年度まで時系列で示したものである。新型コロナウイルスが発生する直前、2019年まで狭山市の歳入総額はほぼ横ばいで推移している。2020年度以降、歳入総額が伸びているのはコロナ禍の影響で、地方創生臨時交付金の国からの支給や

2021年度は地方交付税の増額が影響している。

一方、法人が支払う法人市町村民税では、直近の2023年度は11億6,958万3,000円となり、2009年、2020年に次いで税収が低い。2009年、税収が大きく落ち込んだ理由は、2008年9月に起きたリーマンショックで企業業績の悪化が影響しており、2020年は新型コロナウイルスの感染拡大が全国的に発生したことで、企業活動が制限された影響が税収に影響していると思われる。直近の法人税収入が伸び悩んだ理由はそれら特殊要因とは関係がないが、現時点では狭山工場の生産終了の影響と相関性があるのか判断はできない。

地元事業者へのアンケート調査

上記、本田技研狭山工場における四輪車の生産終了が及ぼす影響について記載したが、地元、狭山市役所では、地元企業を対象に「本田技研工業株式会社埼玉製作所狭山工場の寄居工場への集約に係る市内事業者等への影響について」のタイトルで計2回にわたり調査（アンケート形式とヒアリング形式）を実施している。本稿ではそのポイントについて触れてみたい。

1回目の調査（対象企業、件数は図表7を参照）は2017年度に実施されているが、「将来的に、生産規模の縮小などは考えられますか」の問いに対して、製造業197社のうち175社（88.8%）が「考えられない」と回答した。また、「将来的に、市内の事業所の移転や廃止等は考えられますか」の問いには、回答した製造業197社全体の90.3%にあた

図表7：第1回調査（上）、第2回調査（下）の概要

区分	対象	回答	回答率
製造業	訪問	24件	24件 100.0%
	郵送	249件	173件 69.5%
	小計	273件	197件 72.2%
製造業以外	郵送	299件	169件 56.5%
計		572件	366件 64.0%

区分	対象	回答	回答率
全体		366件	208件 56.8%
内訳	製造業	197件	105件 53.3%
	製造業以外	169件	103件 60.9%

出典：狭山市役所

る178社が「考えられない」と回答。「考えられる」と回答した企業は12社に留まった。

さらに狭山市は2021年6月に第1回調査と同一タイトルで2回目の調査を実施している。製造業197社（回答企業105社）、非製造業169社を対象に実施（図表7）したが、製造業のうち本田技研狭山工場との取引がある企業は9件で全体の9%に留まった。残る96社は取引（売上）そのものがなく影響は限定的と見られる。また、今後、どの程度の影響があるかとの設問では、105社中102社が「影響なし」と回答している。さらに、今後の生産体制や経営規模の縮小については、「考えられない」（92社）が全体の88%を占め、市内事業所の移転や廃止についても、全体の89%が「考えられない」（93社）と回答している。一方、卸売・小売業など非製造業を対象に「本田技研狭山工場との取引額は全取引額のうちどの程度を占めますか」の設問に対しては、図表8の結果となった。下段の%はアンケート

図表8：本田技研狭山工場との取引割合に関する質問の回答

区分	(1) 卸売・小売業	(2) 不動産・ 物品賃貸業	(3) 宿泊・飲食 サービス業	(4) その他	合計
計	25件 24%	8件 8%	25件 24%	45件 44%	103件 100%

区分	76%~ 100%	51%~ 75%	26%~ 50%	1%~ 25%	取引 (売上)無し	無回答	合計
計	2件 2%	2件 2%	10件 10%	37件 36%	50件 48%	2件 2%	103件 100%

回答個社の全取引額に占める割合を示している。回答結果では全体の 48%にあたる 50 件（社）が「取引無し」と回答しているが、一方、無回答を除いた 50%が程度の差があるものの、狭山工場と「取引がある」と回答しており、地域経済への影響が心配されていることが理解できる。

地域にとって自動車工場の生産終了は製造業だけでなく、サービス産業を含めて大きな市場が無くなることにつながるが、こうした動きにいち早く対応したのが地元、新狭山駅周辺に広がる新狭山北口商店会（1972 年設立）だ。狭山市役所の支援を得て、2019 年 12 月から商店街を歩行者天国にして、商店街の店舗や出店者が、道端に店を並べるローカルマーケット「シンサヤママーケット」の定期開催に取り組んでいるほか、商店街のシャッターなどにアーティストに絵を描いてもらう「シンサヤマミューラル」の活動にも精力的に取り組んでいる。

取り組み開始以降には新型コロナウイルスの発生、感染拡大があり、こうした状況にあっても地道に活動を続けてきた。こうした活動が評価され、同商店街は 2022 年 3 月、中小企業庁主催で、創意工夫を凝らした取り組みで地域の活性化に貢献している全国の商店街を選定する 2021 年「はばたく商店街 30 選」に選ばれた。埼玉県内では初の授賞となった。先のアンケート調査と照合すれば、本田技研狭山工場の生産終了が地元商店街に与える影響は大きいことが推察されるが、地元商店街と行政が連携することで、その影響を最小限に留めようとする取り組みは、今後の地域商店街の在り方にも参考になると思われる。

なお、狭山市役所が行ったアンケート調査では自由回答で、生産終了後の跡地活用について、「ショッピングモール等の誘致を行うのではなく、ものづくり企業による活用をお願いしたい。ショッピングモールでは、地元産業の衰退につながると心配している」「跡地には、大きな企業や商業施設を早く誘致してほしい」「ホンダ跡地を利用して電気自動車メーカーを誘致してほしいか」といった意見も見られた。



シンサヤママーケットの様子（2022.9/10 撮影 狭山市提供）

アンケート調査の考察

狭山市役所が 2 回にわたり実施したアンケート調査からは、狭山工場での生産終了の影響が予想外に小さいことが分かる。理由としては、アンケート調査にも見られるように調査先（調査時点）に本田技研との取引が少なかったことが挙げられる。

やや古いが、『中小企業白書 2006 年版』の引用を紹介したい。白書では、国内の産業集積の形態について 4 つの分類を示し、その 1 つに「特定大企業の量産工場を中心に、下請企業群が多数立地する企業城下町型集積」と紹介し、自動車産業ではトヨタ自動車を中心とする愛知県豊田市周辺地域を例に挙げている。白書は、トヨタ自動車が強固な系列（グループ企業）関係の構築を通して、自動車生産を行っていることをケースにしているが、これに対して、本田技研は創業地の浜松をはじめ、埼玉、三重、熊

本など全国に分散拠点を設けて自動車の生産活動を行ってきた。特定地域に依存が少ない全国展開の自動車メーカーであり、埼玉県内では隣接する川越市をはじめ県内各地に本田技研の協力工場が点在している。そうした同社の事業戦略が結果的に地域企業への影響を最小限に留めている。

自動車産業における「系列」の変容に詳しい山口大学経済学部元名誉教授、藤原貞雄氏は、論文「日本自動車産業の地域集積構造」の中で、地域経済レベルにおける空洞化について、「地域経済の中で進行する空洞化とは、地域に集積した特定産業あるいは支配的な企業（工場）の空洞化によって、地域経済の弱体化が生じ、地域住民の失業の増大、地域人口の減少、地域購買力の減退等によって、地域社会の衰退ひいては荒廃がもたらされる現象」と定義付けている。幸いにも本田技研狭山工場の生産終了は同定義には当てはまらないと言えよう。

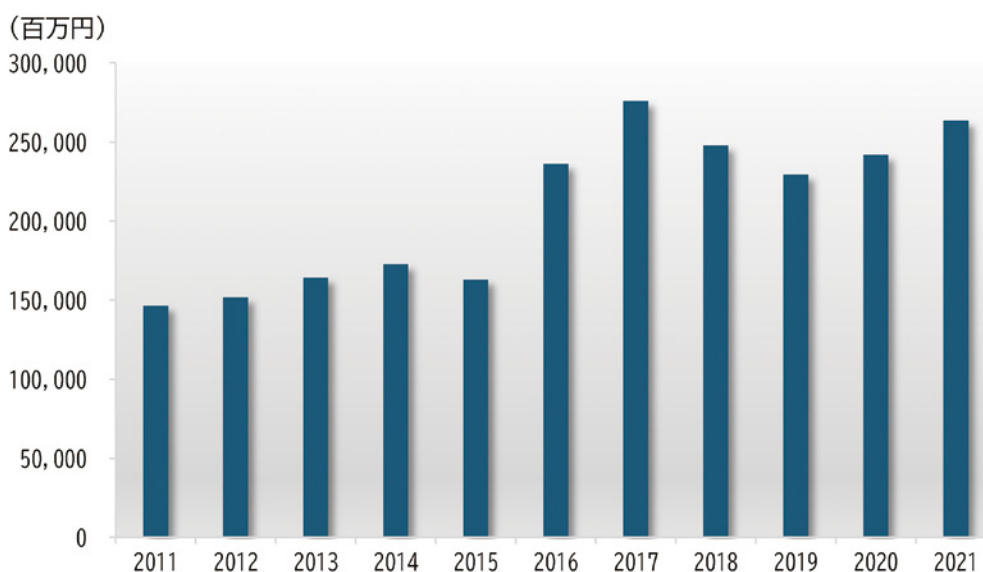
もう1つのポイントは、本田技研は狭山工場から寄居工場へ生産を集約することで、埼玉県内では引き続き、四輪車の生産を続けていることが挙げられる。狭山工場がある狭山市と新工場のある寄居町は直線距離で約50キロメートルと近く、関越道を使

用すれば1時間程度の距離にある。本田技研の協力企業としては、生産移転の影響は最小限で、生産体制をそのまま維持できる。但し、本田技研自体が生産を終了した影響は今後、**図表3**の工業統計データに反映されると考えられる。また、**図表9**は狭山市の経済活動別市内総生産のうち製造業の推移を2011年から2021年まで示したもののだが、本統計では2022年以降の統計が現時点では未公表なため注視する必要がある。2011年から2021年までの期間内で見ると、2017年が最も総生産が多く、その後、一端下がり、再び増えている。2017年は本田技研が生産終了を発表した時期と重なり、同社の生産活動との相関性の有無を判断するにはもう少し時間が必要である。

まとめ

本田技研狭山工場は長年、同社の四輪車事業を支える生産拠点として、「シビック」や「アコード」「オデッセイ」など主力車種を世に送り出してきた。自動車工場は多くの労働力を必要とし、地域住民の雇用機会創出に貢献する一方、3万点を超える部品の

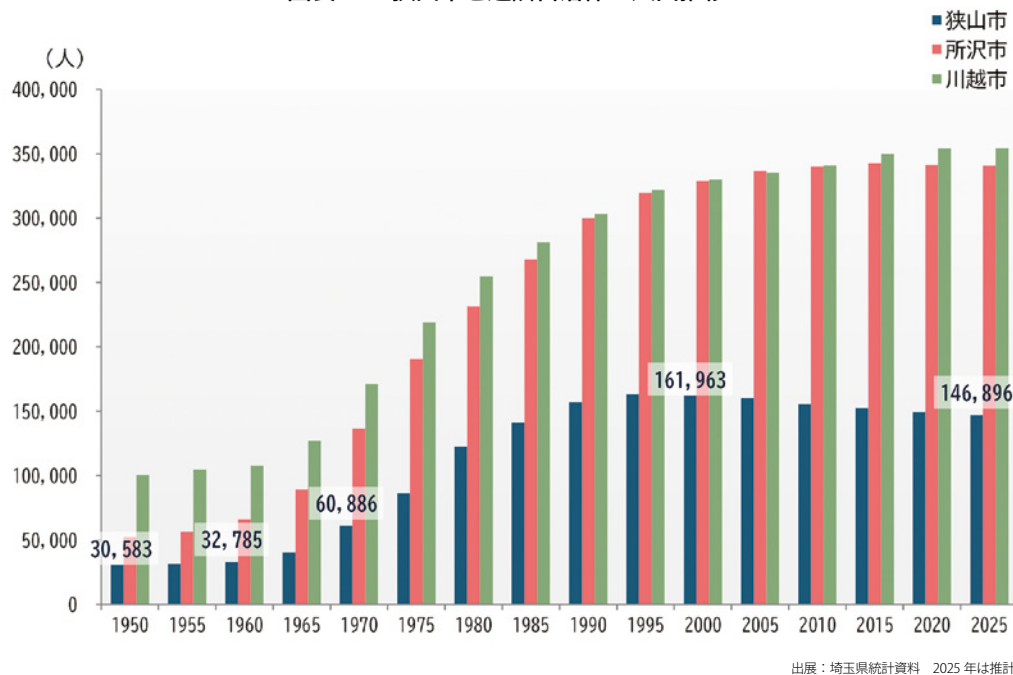
図表9：狭山市の経済活動別市内総生産のうち製造業の推移



資料：埼玉県市町村民経済計算



図表 10：狭山市と近隣自治体の人口推移



組合せから成立することから、機械、金属、電気、樹脂といった各分野の部品を加工する協力企業の存在が不可欠である。さらには、工場が地域にあることで、従業員が地域で生活・消費するため、スーパーや飲食店、不動産など周辺のサービス産業の需要増加も期待される。

一般社団法人日本自動車工業会がまとめた「日本の自動車工業 2024」によれば、自動車産業は資材調達・製造をはじめ販売・整備・運送など各分野にわたる広範な関連産業を持つ総合産業で、自動車関連産業に直接・間接に従事する就業人口は約 558 万人にのぼると試算している。

本稿は、本田技研工業狭山工場の生産終了に伴い、地域への影響を考察したが、自動車産業の大きさをあらためて確認できた。本田技研が狭山市に進出、自動車生産を続けてきたことで、各種統計からも分かる通り、地元を中心に地域経済の活性化、産業振興、雇用創出に大きく貢献してきた。図表 10 は狭山市と近隣の所沢市、川越市の人口推移を時系列で示したものの、狭山市は、近隣市と同様、1960 年代以降、人口増加を続けてきた。都心部のベッドタウンとして成長を続けてきたが、同時に自動車産

業を含めた市内への企業誘致、産業振興が地域の人口増に貢献してきたことも要因の 1 つに挙げられる。

周知の通り、自動車産業はわが国の基幹産業であると同時に、重要な輸出産業でもある。2022 年の工業統計では、全製造業に占める日本全体の自動車産業の工業製品出荷額の割合は 17.4% (62 兆 7,942 億円) で第 1 位を占める。現在、自動車産業は歴史的な転換点に立たされている。世界的に急伸する EV (電気自動車) 化の潮流や日進月歩で進む自動運転技術の普及など、自動車産業の構造自体が大きく変革しようとしている。本田技研が決めた寄居工場への生産集約は、そうした時代の要請、技術革新の変化と無関係ではない。現在、狭山工場はほぼ更地となっているが、工場は閉鎖された訳ではなく、新たな時代ニーズに対応した拠点として待機状態にあると推察される。今後、本田技研の事業戦略の基、新たな産業創出が実現すれば、従来とは異なる産業集積も期待されるだろう。地元、狭山市はもとより、広く埼玉県全体を念頭にした地域産業、地域社会への貢献も考えられるだけに、本田技研の戦略、活動を注視したい。