

# 県内総生産から見る 岐阜県産業の現在と未来

## CONTENTS

- 1 | はじめに
- 2 | 県内総生産の推移と都道府県間比較
  - (1) 岐阜県は「回復」にやや遅れ
  - (2) 県内総生産と人口増減
  - (3) 人口減少でも  
県内総生産は「増加」した県
- 3 | 県内総生産の増減の背景を探る
  - (1) 県内総生産の産業別寄与度比較
  - (2) 岐阜県・愛知県
  - (3) 群馬県
  - (4) 栃木県・三重県
  - (5) 長野県
- 4 | 岐阜県産業に求められる方向性
  - (1) ものづくりの強みを生かした  
産業間の連携・融合
  - (2) 産業構造の多様化
  - (3) 特区制度のさらなる活用
  - (4) リニア開業を見据えた  
IT産業などの誘致
- 5 | おわりに

## 1 はじめに

地方の多くの自治体にとって、人口減少に伴う地域経済の縮小・衰退は

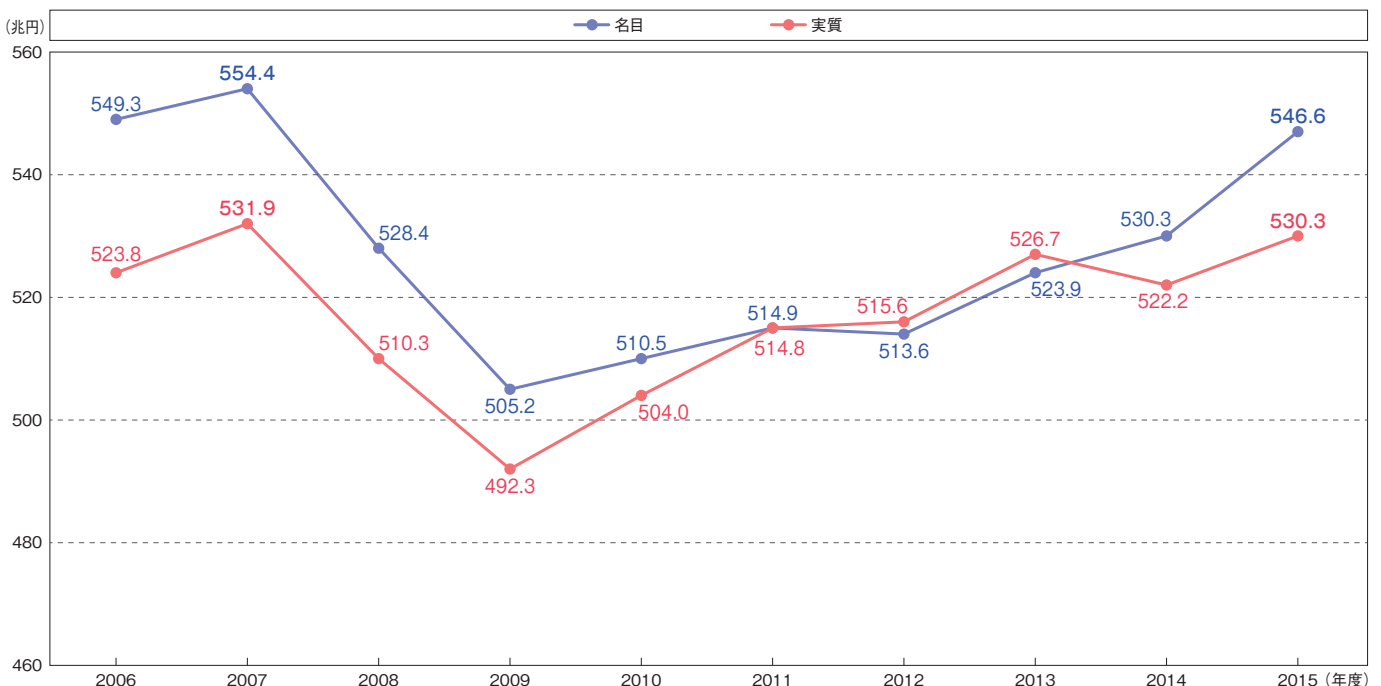
大きな懸念の一つである。

こうした中、国の経済規模を示す代表的な指標である国内総生産(GDP)の都道府県版である「県内総生産(都内、道内、府内総生産)」の

最新データでは、総生産額が2008年のリーマン・ショックより前の水準まで回復、あるいは上回る地域が出てきている。

これは、人口は減っても地域内の

図表1 県内総生産の全都道府県計の推移



出所：各都道府県の「県民経済計算(都民、道民、府民経済計算)」よりOKB総研にて作成

(\*) 名目、実質とも2011年基準による推計値。また、各年度の数値は各都道府県が公表した推計値の合計であるため、内閣府が推計・公表している国内総生産(GDP)とは一致しない。

生産活動が生み出す「付加価値」の合計額である県内総生産は増えている、すなわち「稼げる産業」を育てることに成功しつつある地域があることを示唆している。

本稿では、県内総生産の都道府県間比較を通して、岐阜県の産業の現在位置を改めて確認するとともに、県内産業が活気を維持していくために目指すべき方向性を提案したい。

## 2 県内総生産の推移と都道府県間比較

### (1) 岐阜県は「回復」にやや遅れ

全国47都道府県の県内総生産は、最新では2015年度の推計結果が公表されている。

同一の基準(2011年基準)による推計値として比較できる2006~2015年度分について、全都道府県計の推移を見ると、実際に市場で取引さ

れている価格に基づいて推計した「名目値」、名目値から物価変動の影響を除いた「実質値」とも2008年のリーマン・ショック前の水準までほぼ回復している(図表1)。

一方、岐阜県の推移を見ると、2015年度の県内総生産は名目値、実質値ともリーマン・ショック前の水準に達していない(図表2)。リーマン・ショックを境に大きく落ち込んだ後、小幅な増加や横ばいの状況を経て2014年度以降は上向いているものの、県内経済は全国と比べて回復がやや遅れていると見て取れる。

### (2) 県内総生産と人口増減

次に、県内総生産の全都道府県計がリーマン・ショック前のピークだった2007年度から、2015年度までの県内総生産増減率と人口増減率を都道府県別に算出し、散布図で示した(図表3、図表4)。

岐阜県は、県内総生産増減率が名目値ベース(図表3)、実質値ベース(図表4)ともマイナスのグループに入る。また、県人口は2005年頃から減少傾向が続いていることから、人口増減率もマイナスとなっている。

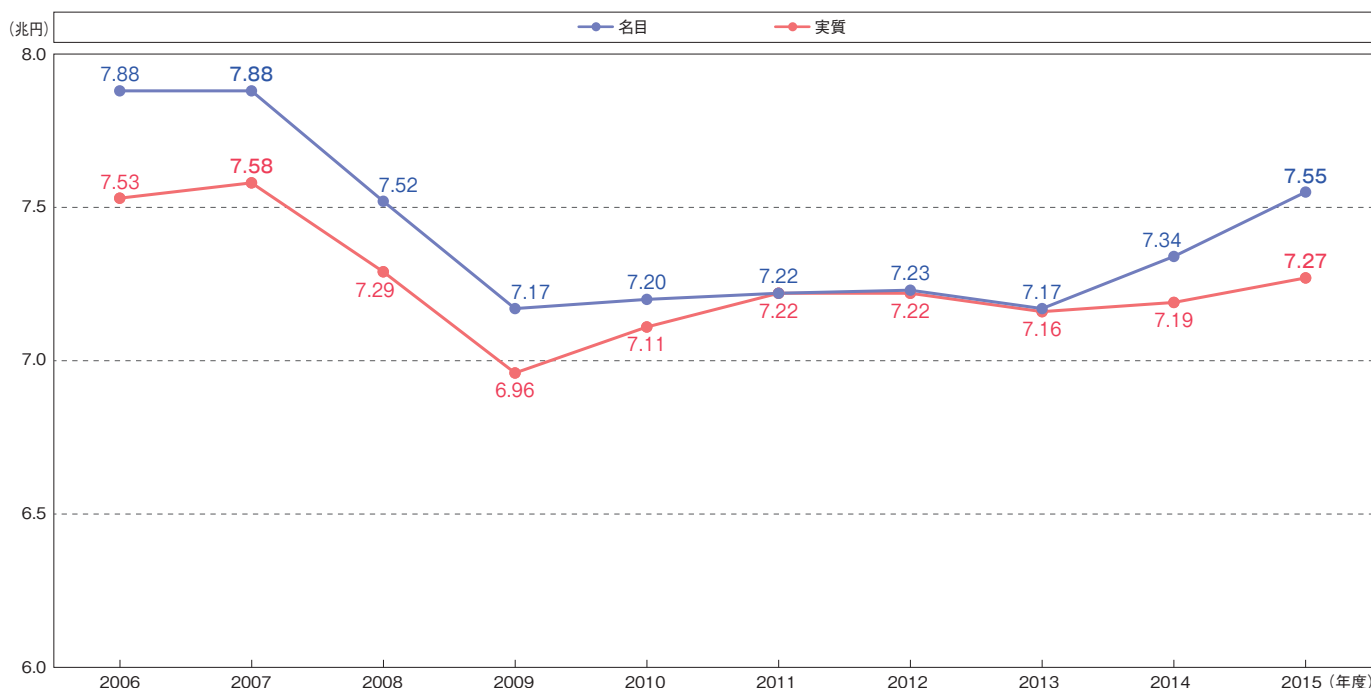
一方、県内総生産増減率がプラス、すなわち2015年度の県内総生産がリーマン・ショック前の水準を上回ったのは、名目値ベースで13県、実質値ベースで18都県に上っている。

### (3) 人口減少でも県内総生産は「増加」した県

図表3と図表4を見ると、人口は減少したが県内総生産は「増加」した県が、名目値ベースで10県、実質値ベースで13県ある。

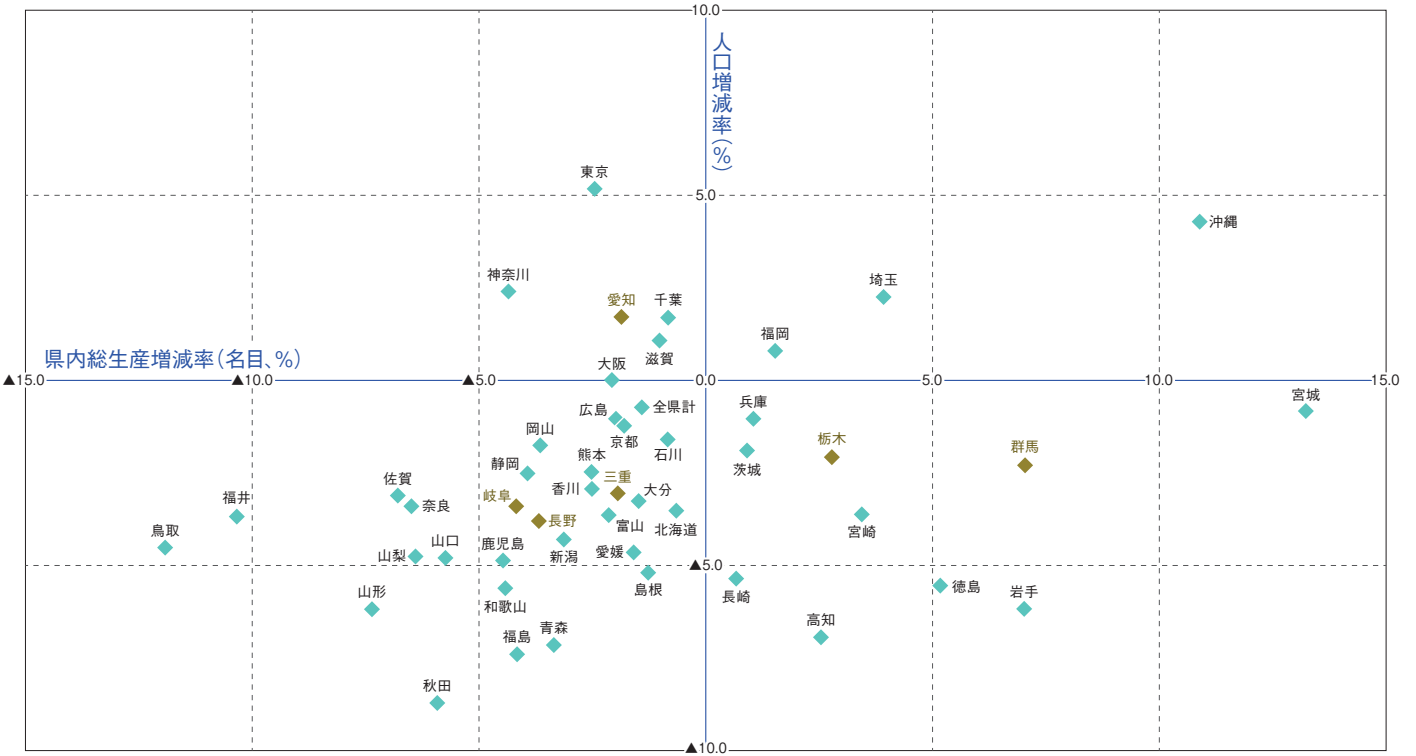
このうち、栃木県や群馬県(名目値、実質値ベースとも増加)、長野県(実質値ベースで増加)は、県内総生産や県人口の規模が岐阜県と比較的

図表2 岐阜県の県内総生産の推移



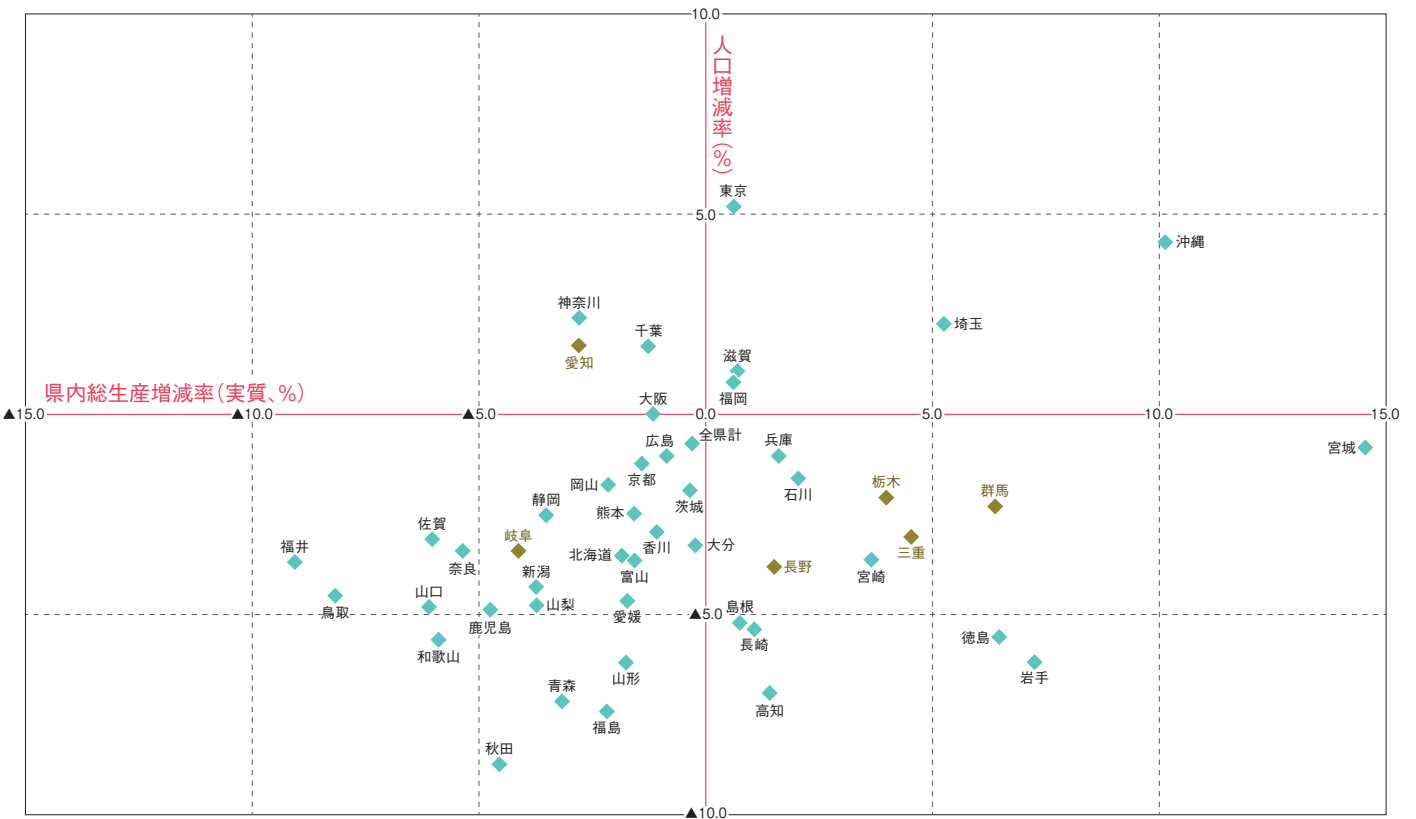
出所：岐阜県「県民経済計算」よりOKB総研にて作成  
(\*) 名目、実質とも2011年基準による推計値。

図表3 県内総生産増減率(名目)、人口増減率 (2007→2015年度、散布図)



出所:各都道府県の「県民経済計算(都民、道民、府民経済計算)」、総務省「国勢調査」よりOKB総研にて作成  
 (\*1) 県内総生産増減率は2011年基準による推計値を用いて算出した。図表4も同じ。  
 (\*2) 人口増減率は2007年度は国勢調査に基づく「補間補正人口」(総務省)、2015年度は国勢調査結果を用いて算出した。図表4も同じ。 (\*3)「全国計」は全都道府県計の略。図表4も同じ。

図表4 県内総生産増減率(実質)、人口増減率 (2007→2015年度、散布図)



出所:各都道府県の「県民経済計算(都民、道民、府民経済計算)」、総務省「国勢調査」よりOKB総研にて作成

近い(図表5)。

また、東海3県では三重県が、実質値ベースで「人口減少でも県内総生産は増加」のグループに入っている。愛知県は人口が増加しているが、県内総生産増減率は名目値、実質値ベースともマイナスとなっている。

### 3 県内総生産の増減の背景を探る

#### (1) 県内総生産の産業別寄与度比較

続いて、図表5で取り上げた岐阜県を含む6県について、2007～2015年度の県内総生産全体の変化に対し、総生産を構成する個々の産業がどのくらい影響したかを示す指標である「寄与度」を算出して比較した(図表6、図表7)。

図表6と図表7は、県内総生産全体を押し上げる方向に働いた産業は寄与度がプラス、押し下げる方向に働いた産業は寄与度がマイナスとなり、プラス幅・マイナス幅が大きいほど影響の度合いが大きいことを表している。各産業の寄与度の合計値は、県内総生産全体の増減率と一致する。

図表5 県内総生産と県人口

	県内総生産 (2015年度、名目)	県内総生産 (2015年度、実質)	県人口 (2015年10月1日現在)
	兆円	兆円	人
岐阜県	7.55	7.27	2,031,903
栃木県	9.02	8.65	1,974,255
群馬県	8.67	8.24	1,973,115
長野県	8.56	8.33	2,098,804
愛知県	39.56	37.38	7,483,128
三重県	8.29	7.96	1,815,865

出所：各県の「県民経済計算」、総務省「国勢調査」よりOKB総研にて作成



写真1 各務原市の産業団地テクノプラザ内にあり、航空宇宙、医療福祉機器などの分野を中心に技術者育成をサポートしている「岐阜県成長産業人材育成センター」(筆者撮影)

産業別寄与度からは、県内産業を取り巻く環境の変化を読み取ることができる。そこで、今回比較対象とした6県について、産業別寄与度の特徴からリーマン・ショック後の県内総生産の増減の背景を探るとともに、各県の産学官が県内産業の環境変化に対してどのような取り組みをしているかを考察する。

#### (2) 岐阜県・愛知県

まず、岐阜県の産業別寄与度を見ると、「輸送用機械」が大幅なプラスとなった一方、「はん用・生産用・業務用機械」「建設業」「卸売・小売

業」「宿泊・飲食サービス業」「その他のサービス」など多くの産業・業種がマイナスとなっている。

県経済の中核である自動車産業や航空機産業は、県内の関連企業の業績改善が進むなどして総生産額が伸びたと考えられる。両産業とも隣接する愛知県とのつながりが強く、航空機産業は「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」に指定されていることも大きい。

一方、2007～2015年度の就業者一人当たり県内総生産の増減率を見ると、岐阜県はマイナスとなっており、県内産業全体では生産性が向上していない可能性がある(図表8)。例えば、卸売・小売業や宿泊・飲食サービス業では、県民消費が県外へ流出していることや、インバウンド(訪日外国人)が増加している観光関連で人材確保や効率化が追い付いていないことが考えられる。県は2014年に策定した「岐阜県成長・雇用戦略」を2017年に改訂し、各産業のニーズに応じた人材確保・育成を急いでいる(写真1)。

愛知県の場合は、県内総生産の全体額が大きく岐阜県と単純比較できないが、産業別寄与度を見ると、動きの目立つ産業・業種が少ない中で「輸送用機械」がマイナスとなっている。自動車産業などの総生産額が、2015年度時点でリーマン・ショック前の好況時に届かなかったと見られる。

### (3) 群馬県

群馬県の産業別寄与度を見ると、「輸送用機械」と「専門・科学技術、業務支援サービス業」が大幅なプラスとなっている。群馬県は製造品出荷額等に占める輸送用機械器具製造業の割合が41.1%（2016年）と愛知県（56.1%）に次いで高く、県内の

自動車関連企業の業績改善が県内総生産に反映されたと見られる。

2013年には「群馬県次世代産業振興戦略」を策定（2017年に改訂）しており、特に次世代自動車分野の取り組みが目立つ。群馬大学が自動運転研究に力を入れ、県内各地で企業・行政と連携した走行実験を進めているほか、EV（電気自動車）製造・販売のシンクトゥギャザー（桐生市）など県内に本社を置くベンチャー企業もある。

こうした状況が、県内総生産で輸送用機械に加えて専門・科学技術、業務支援サービス業が伸びた背景の一つだと考えられる。次世代自動車をキーワードに、県内で産業間の連携・融合が進みつつあると思われる。

### (4) 栃木県・三重県

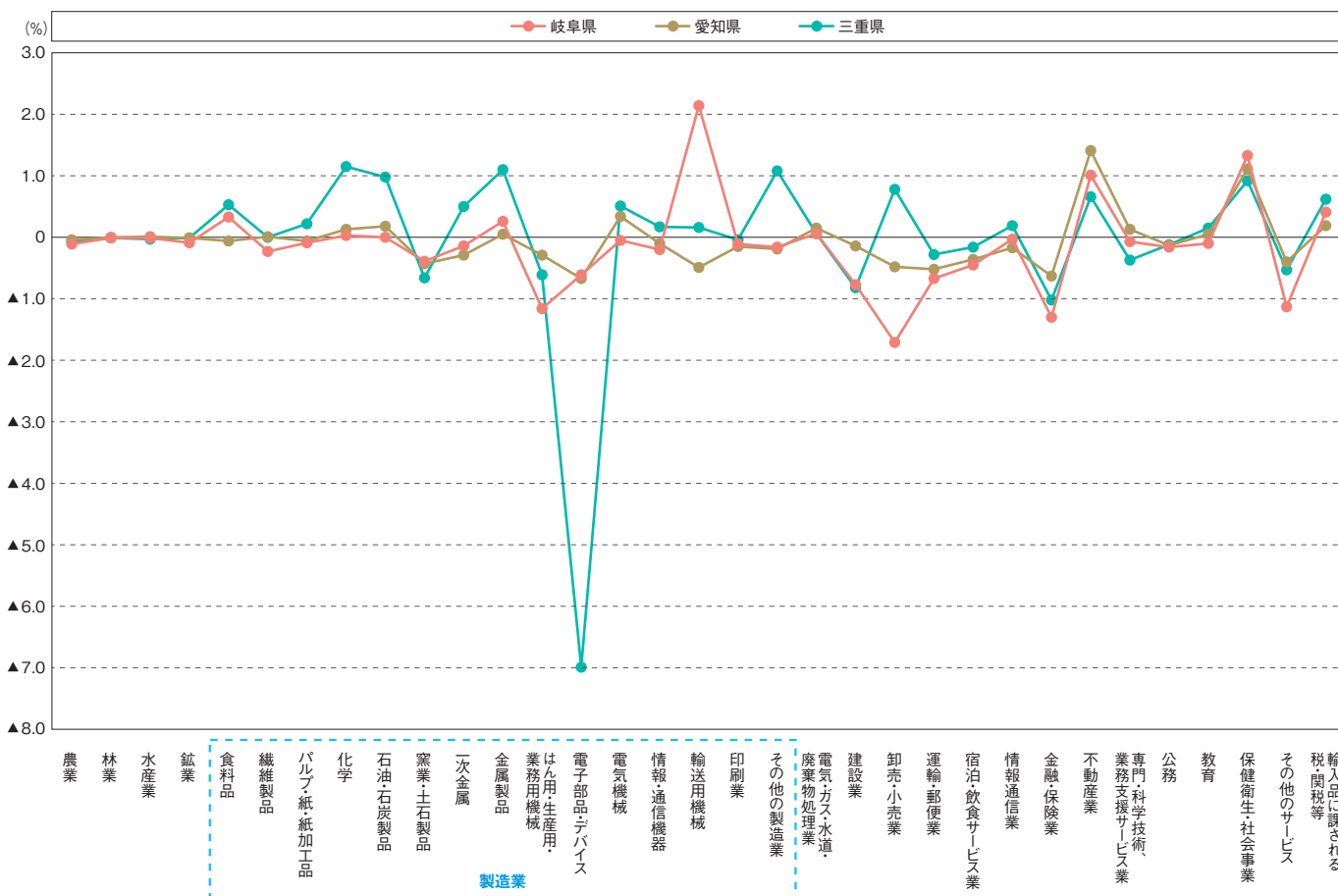
栃木県や三重県の産業別寄与度を見ると、特定の産業頼みから脱却しつつある状況がうかがえる。

まず、栃木県の場合は、「輸送用機械」がマイナスとなったが、「食料品」などがプラスとなり、県内総生産全体をカバーしている。

栃木県はリーマン・ショック後の円高進行を受けて、自動車組み立てなど輸出型産業中心の企業誘致を見直し、2010年度から「フードバレーとちぎ」構想を掲げて食品産業の育成・誘致を強めている。

2014年度には文部科学省などから「とちぎフードイノベーション戦略推進地域」として採択され、生産量日本

図表6 県内総生産の増減の産業別寄与度①（2007→2015年度）



出所：各県の「県民経済計算」よりOKB総研にて作成  
 (\*)2011年基準による名目値ベースの寄与度。

一のイチゴに関する研究開発などを進めている。こうした取り組みの結果、新たな食品工場の誘致などに成功しており、県内総生産にもプラスに働いたと思われる。

一方、三重県の場合は、「電子部品・デバイス」が大幅なマイナスとなった反面、「化学」「石油・石炭製品」「金属製品」「その他の製造業」「卸売・小売業」など複数の産業・業種がプラスとなっている。

三重県の経済成長率(県内総生産の対前年度伸び率)の推移を見ると、岐阜県と比べて浮沈が大きい(図表9)。スマートフォンの市場動向に左右されやすい電子部品・デバイスなど、一部の産業動向が大きく影

響してきたことがうかがえる。

県は2012年に策定した「みえ産業振興戦略」(2016年に改訂)で、特定の業種に過度に偏らない多様な産業構造の構築を目指し、航空宇宙産業の振興や四日市コンビナートの活性化、ICT(情報通信技術)人材の育成などを進めている。高速道路網の整備も追い風になっており、県内総生産に産業の多様化が徐々に反映されていると見られる。

### (5) 長野県

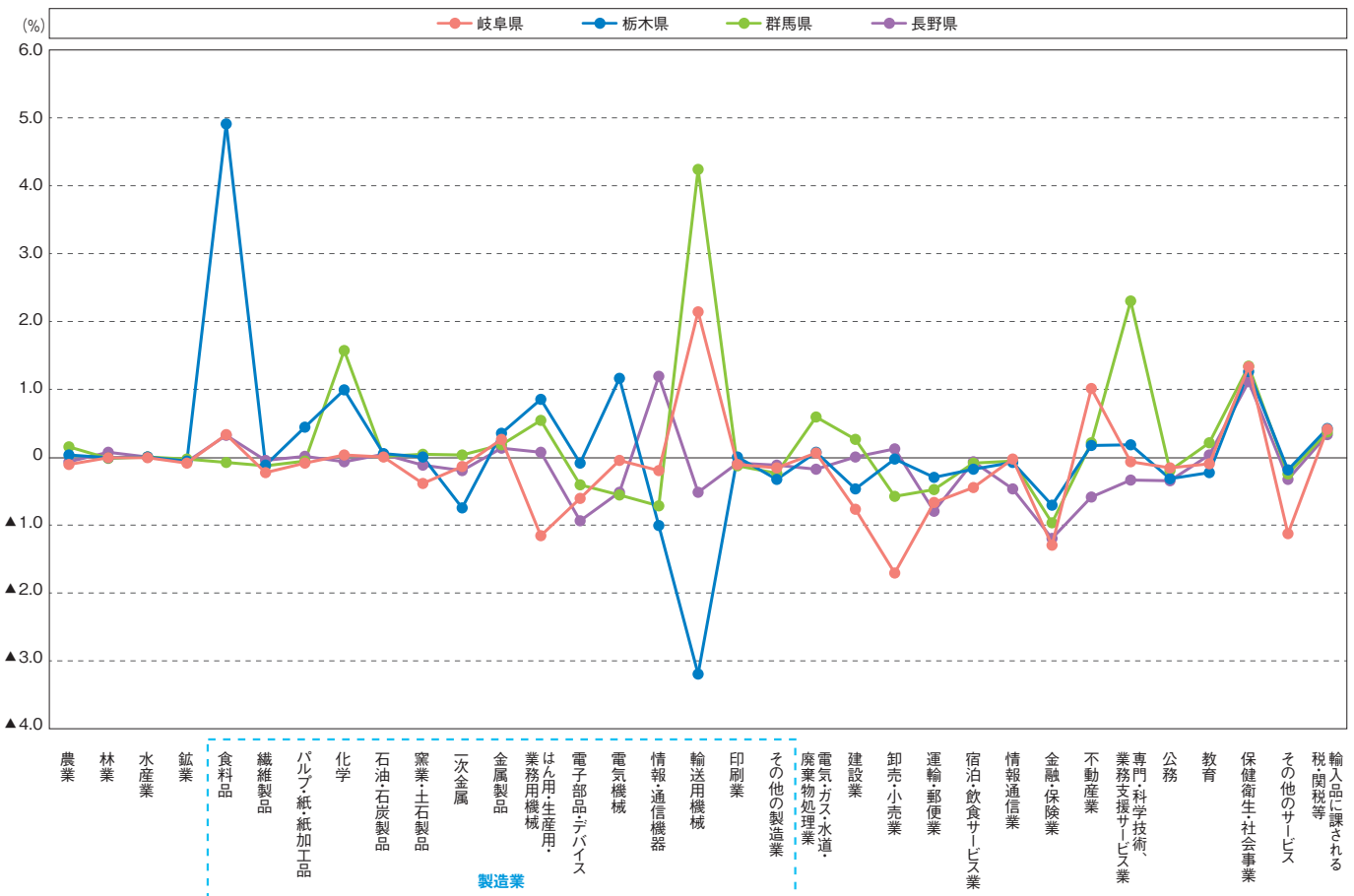
長野県の産業別寄与度を見ると、製造業は「電子部品・デバイス」などがマイナスとなったが、「情報・通信機器」がプラスとなりカバーしている。

非製造業はマイナスの業種が多い中、「卸売・小売業」がわずかながらプラスとなり、「宿泊・飲食サービス業」はわずかなマイナスにとどまった。

長野県の観光地利用者統計調査結果によると、近年では2015年の延べ利用者数・観光消費額が突出している。北陸新幹線の金沢延伸や、善光寺御開帳の開催効果によって首都圏などからの観光客が増えたため、卸売・小売業などの総生産額を押し上げたと考えられる。

一方で、2016年以降は反動減が見られたことも踏まえて、県は2018年に策定した「長野県総合5か年計画」で、観光を含む県内産業の生産性の向上を重点政策に盛り込んでいる。

図表7 県内総生産の増減の産業別寄与度② (2007→2015年度)



出所：各県の「県民経済計算」よりOKB総研にて作成  
 (\*) 2011年基準による名目値ベースの寄与度。

## 4 岐阜県産業に求められる方向性

### (1) ものづくりの強みを生かした産業間の連携・融合

これまでの考察を踏まえて、これからの岐阜県産業に求められる方向性について提案したい。

まずは、岐阜県の強みである自動車産業などを念頭に、「ものづくり」としてのハード産業の枠を超えて、ソフト産業を含めた「産業間の連携・融合」を推進すべきである。

例えば、県がリーダーシップを取って「過疎化が進む中山間地域で稼げる次世代自動車・ドローンビジネス」の実現などを掲げ、県内のものづ

くり企業、県外の多様な分野の企業、大学・研究機関などが連携できるようなプロジェクトの場を設けるといった手法が考えられる。

群馬県の事例で見られるように、自動車関連企業と大学、ベンチャー企業、地元の交通事業者などの連携が欠かせない。その連携がお互いの産業の商品・サービスの付加価値を高める可能性は高い。人口減少に伴う地域の課題解決にもつながるだろう。

### (2) 産業構造の多様化

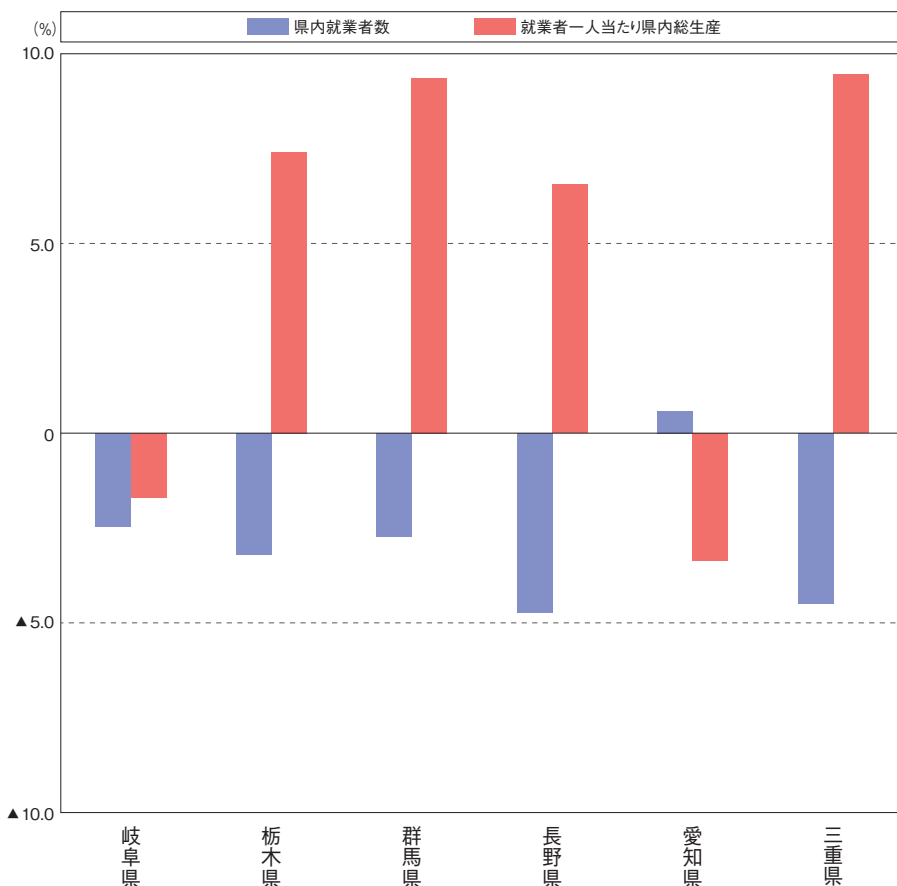
次に、自動車産業や航空機産業といった従来の強みを生かしつつ、“クルマ・飛行機依存”を超えて「産業構

造の多様化」を図るべきである。

特に岐阜県の場合は、自然環境を生かした農畜産業、林業、水産業の基盤があることから、6次産業化に取り組む事業者などを一層支援すべきである。名古屋をはじめとする大都市圏に近い立地をアピールして食品加工など内需型産業を強化・誘致し、県内農業との連携を進めることなども考えられる。

基幹産業化を目指している観光関連産業については、生産性の向上が望まれる。観光客の誘致策に限らず、観光に携わる人材の育成による人手不足の緩和、地域にお金もたらされる観光ビジネスの構築などを一段と推進すべきだろう。

図表8 県内就業者数、就業者一人当たり県内総生産の増減率比較（2007→2015年度）



出所：各県の「県民経済計算」よりOKB総研にて作成  
 (\*1) 県内就業者数は各県が県民経済計算の推計で用いた就業地ベースの人数。  
 (\*2) 就業者一人当たり県内総生産は2011年基準による実質値ベース。

### (3) 特区制度のさらなる活用

産業間連携や、新産業育成に際しては、国の「特区制度」のさらなる活用が有効だろう。「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」とは別の分野で、県独自の特区指定を目指すことなどが考えられる。

特区指定により、規制緩和や税制面での特典、資金調達などの支援が得られることで、地域の課題解決を主眼としたビジネスが推進しやすくなる。また、栃木県のフードバレー構想の事例で見られるように、メディアなどを通じて多方面へ情報発信がなされ、新たな企業の関心を引き寄せる効果が期待できる。

### (4) リニア開業を見据えたIT産業などの誘致

2027年に品川～名古屋間で開業予定の「リニア中央新幹線」も、産業

基盤を強化する大きなチャンスの一つとしてとらえるべきである。

現在は、リニア駅と車両基地が設置される中津川市など主に県東部の東濃エリアにおいて、リニア関連企業の進出や首都圏からの観光客増加が期待されている。

これにとどまらず、あらゆるモノがネットにつながるIoT技術や、AI(人工知能)開発に携わるベンチャー・スタートアップ企業など、多様な産業の流入を図ることが望ましい。県南西部の岐阜・西濃エリアなどに集積する既存のIT企業との連携なども期待できるだろう(写真2)。

先に述べた特区制度などを活用して、リニア駅と中津川市中心部などを



写真2 大垣市に立地するIT企業などの情報産業集積地「ソフトピアジャパンエリア」(写真はセンタービル、筆者撮影)

結ぶバス・タクシー・配送車両の完全自動運転化を目指すなど、産業誘致を先進的なまちづくりにつなげるような構想が生まれれば、国内外のさま

ざまな企業の挑戦や投資を呼び込めるのではないかとと思われる。

## 5 おわりに

本稿では県内総生産の都道府県間比較を通して、岐阜県産業の現在と未来のあり方について考察と提案を試みた。

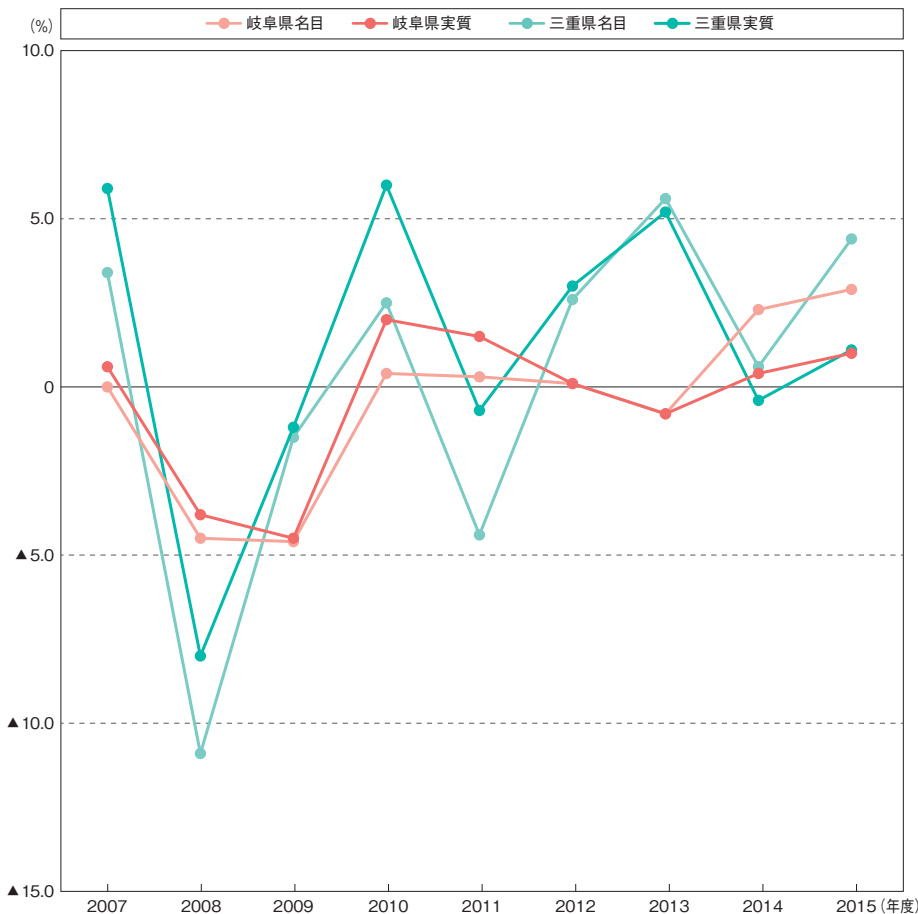
県内総生産は地域経済に関する指標の一つであり、順位付けや短期間の増減のみに一喜一憂する必要はないが、「産業の付加価値や生産性の向上」といった視点で地域経済を俯瞰する際の助けになる。

日本は将来の人口減少が避けられず、特に地方では働き手一人ひとりが能力を最大限に生かせる環境を整え、「売り手よし、買い手よし、世間(=地域)よし」と言えるような商品・サービスを生み出していくことが急がれている。岐阜県のさらなる戦略的な施策を期待したい。

(2018.11.18)

OKB総研 調査部 中村 絢子

図表9 岐阜県、三重県の経済成長率の推移



出所：岐阜県、三重県の各「県民経済計算」よりOKB総研にて作成  
 (\* ) 名目成長率、実質成長率とも2011年基準による推計値を用いて算出した。