

1995年の日産座間工場の閉鎖後、座間市経済はどうなった？

2025年7月23日

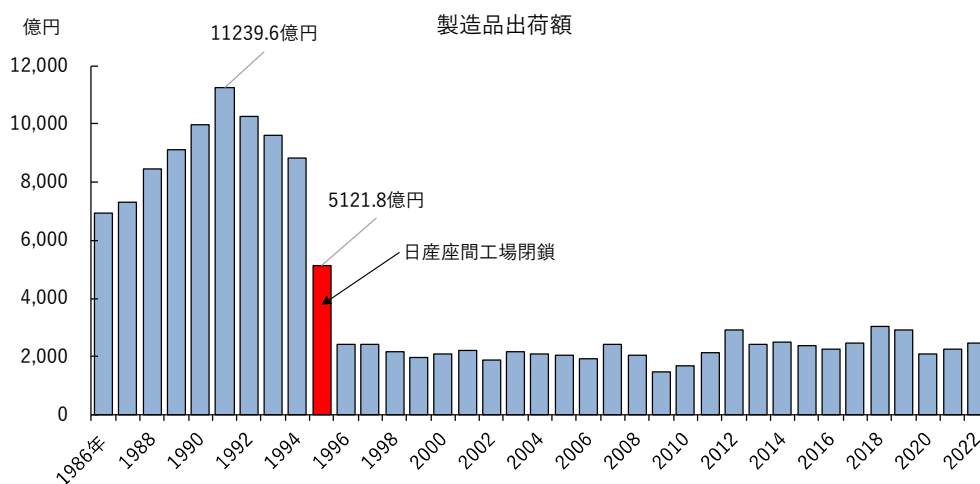
調査部 上席主任研究員 遠藤 裕基

工場閉鎖で製造出荷額は激減も、市税収入は2023年度まで増加傾向

神奈川県内で工場閉鎖の影響が話題になっている。工場の閉鎖は地域経済の衰退につながるのだろうか。今回は、いくつかの統計指標（主に財政面¹から）を振り返ることで、工場閉鎖の地域経済への影響を簡単に考えてみたい。工場閉鎖と言えば、神奈川県内でも多くの事例があるが、今回は30年前の1995年に閉鎖となった日産座間工場²を取り上げる。結論を先取りすると、衰退などしてないということになる。あくまで1事例ではあるが、工場閉鎖の影響を過度に悲観する必要はないと思われる。

さて、工場閉鎖の影響がダイレクトにあらわれると考えられる製造業の製造品出荷額をまず確認してみよう（図表1）。座間市の製造品出荷額は、1991年に1兆1,239.6億円と、同市の統計要覧

図表1 座間市の製造品出荷額の推移



注：調査対象の範囲が年によって異なる点（従業者4人以上事業所or全事業所）に注意を要する。

出所：座間市「統計要覧」

¹ 通常、財政面から長期データを確認する場合、「平成の合併」に注意を払う必要がある。なお、神奈川県内においては、相模原市（津久井町、相模湖町、藤野町、城山町を編入）が唯一、合併を行った自治体である。

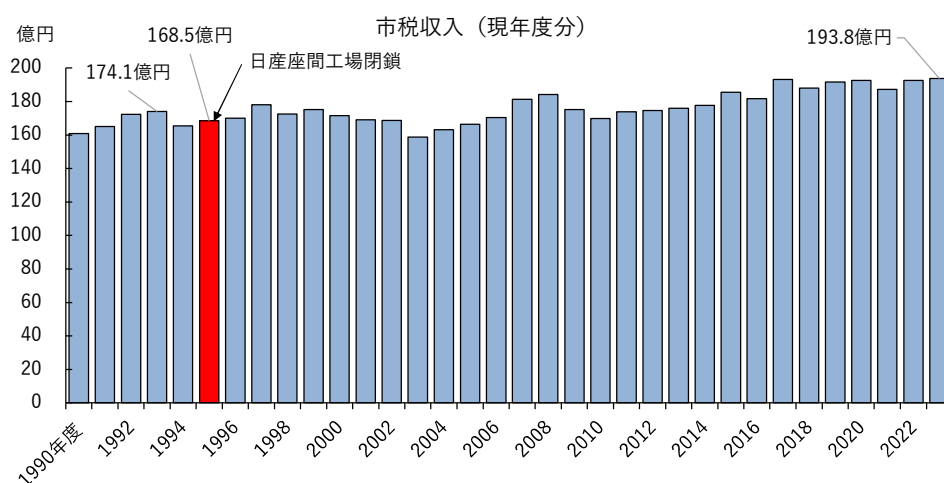
² 1964年12月に一部操業を開始し、国内主力工場の1つとしてダットサンやサニーなどを生産し、1995年3月に車両組立を終了した。

で確認できる1986年以降で最も高い値となった。その後、徐々に減少し、日産座間工場が閉鎖された1995年には5,121.8億円と1991年の半分以上となり、翌1996年にはさらに2,000億円台まで落ち込んだ。図表1の通り1997年以降は概ね2,000億円～3,000億円で推移しており、ピーク時からみると、低迷と言えるだろう。「なんだ衰退しているではないか！」と思われる方もいるかもしれないが、もう少し統計指標の確認にお付き合いいただきたい。

これだけ製造品出荷額が減れば、さぞ税収も減っているだろうという推測ができる。そこで、次に税収を確認してみよう。自治体へのお金の入りという意味では歳入をみるべきであるが、国からのお金（地方交付税や国庫支出金）など³も入るため、地域経済から集めるお金という意味で、ここでは市税収入（現年度分）に着目する（図表2）。こちらは1990年度以降をみると、1993年度に174.1億円であった市税収入が日産座間工場閉鎖後の1995年度には168.5億円となった。しかし、その後の推移は前述の製造品出荷額とは異なり、景気循環の影響を受けて増減しながらも2023年度には193.8億円まで拡大している（なお、経済規模を類推するために市税収入をみており、財政面での健全度や余裕度をみているわけではない点に注意）。

さてさて、市税収入はなぜ増加したのだろうか。2023年度の市税収入は1993年度比+11.3%の増加となっている⁴。この+11.3%への市税収入の内訳⁵の寄与度をみると、固定資産税の増加が効

図表2 座間市の市税収入の推移



出所：座間市「統計要覧」

³ 座間市の場合、国有提供施設等所在市町村助成交付金等（令和5年度で約2.6億円）もある。国有提供施設等所在市町村助成交付金等とは、米軍や自衛隊の施設（ともに固定資産税が課税されない）が自治体内にあった場合に、用途の制限のない一般財源として当該自治体に対して毎年度総務省から交付されるものである。

⁴ 神奈川県内18市（脚注1の理由から相模原市は除く）の市税収入（2023年度）の1993年度比を計算すると、座間市は6番目となり、相対的に高い伸び率となる（総務省「市町村別決算状況調」より）。

⁵ 市民税、固定資産税、軽自動車税、市たばこ税、都市計画税、特別土地保有税。

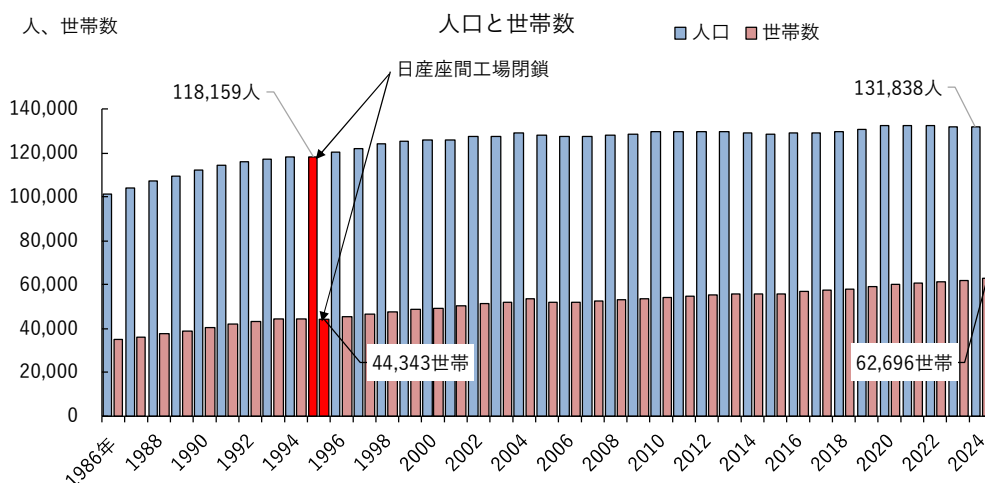
いていることが分かる（一方で、市民税はマイナス寄与）。固定資産税の納税義務者数をみると、2023年度に土地で30,250人、家屋⁶で42,249人、償却資産⁷で1,088人が納税者となっている。1993年度時点での納税者は、土地が20,506人、家屋が27,169人、償却資産が1,090人であるため、2023年度には、1993年度比で土地が+47.5%、家屋が+55.5%、償却資産が-0.2%となる。言うまでもなく、土地と家屋の納税者がこれだけ増えているということは、経済規模が拡大しているということを示しており、「衰退」とは言えない状況であろう。

日産座間工場閉鎖後も人口が増加基調で推移

固定資産税の納税者の増加も確認したので、土地、家屋の増加に関連して座間市の人口・世帯数もみておこう。1995年10月1日時点の人口は118,159人となり、その後2004年まで人口が増加した。2005年以降は前年比減となる年もみられるが、2024年には131,838人となっている（図表3）。2021年以降は、4年連続の人口減となっており、これは徐々に自然減（出生－死亡）が大きくなっているためである。それでも社会増に支えられて、人口減が小幅で済んでいるというのが現状である。なお、世帯数をみると、1995年（44,343世帯）に前年比減となった後、概ね増加基調で推移し、2024年に62,696世帯となった。

さらに、総務省「国勢調査」を用いて座間市の昼夜間人口比率（各年10月1日）をみると、1990年が80.6%、1995年が77.2%となり、その後上昇基調で推移し、2020年⁸には83.4%となった。昼

図表3 座間市の人口と世帯数の推移（各年10月1日時点）



出所：座間市「統計要覧」

⁶ 住宅、店舗、工場（発電所や変電所を含む）、倉庫などの建物（総務省「やさしい地方税」より）。

⁷ 会社など（事業者）が所有する構築物（広告塔やフェンスなど）、飛行機、船、車両や運搬具（鉄道やトラックなど）、備品（パソコンや工具など）など（総務省「やさしい地方税」より）。

⁸ 2020年の結果は不詳補完値を用いた。

夜間人口比率が100%を下回るとベッドタウン的な性格を持つ自治体と大まかに判断できるが、座間市は1990年代でもベッドタウン的な色彩が強く、現在でもその傾向に変わりはないようである（むしろ昼夜間人口比率がやや上昇しているので、その傾向が少しだけ弱まっているとも言えるかもしれない）。こうした座間市のベッドタウン的な色彩の強さは、東京都心や横浜への交通アクセスの良さが背景にあると考えられる。実際、（相武台前駅か座間駅かにもよるが）新宿駅や横浜駅へ40～60分程度で移動が可能である。また、国道246号や県道などの幹線道路が通っているほか、横浜町田ICにも比較的近く、車での移動もしやすい地域である。こうした「地の利」にも支えられて、順調に人口が増加してきたことがうかがえる。

産業構造の変化という意味では運輸業、郵便業や卸売業、小売業の存在感が高まる

固定資産税に関連して、最後に事業所数と従業者数もみておこう。ここで従業者数をみるのは、ある程度事業所の規模感も類推したいためである。正確なところは分からないが、従業者数が増えていれば、大きめの（つまり固定資産税を相対的に多く納める）事業所が増えているだろうという考え方である。

総務省（公表当時は総務庁）「事業所統計調査」によると、1994年4月20日時点の座間市の民営事業所数は4,106事業所、従業者数は37,580人となっている（1事業所当たり9.2人）。これが1996年10月1日には、民営事業所数が4,056事業所、従業者数が37,150人と、1994年比でともに減少となった⁹（1事業所当たり従業者数は9.2人）。この減少は主に製造業で生じており、日産座間工場閉鎖の影響と考えられる。さらに10年後の2006年10月1日には、民営事業所数が3,320事業所、従業者数が32,169人と、1996年比ではともに大きめの減少となっている（ただ、1事業所当たり従業者数は9.7人）¹⁰。

これが2016年6月1日時点では、民営事業所数が3,222事業所、従業者数が36,833人となっている¹¹。事業所数は2006年比で減少となっているが、従業者数は同増加となった。1事業所当たり従業者数は11.4人となっており、事業所の規模は1990年代比で大きくなっていると推察される。そして、最新の2021年の結果をみると、民営事業所数が3,280事業所、従業者数が40,735人となっており、2016年比でともに増加となった（1事業所当たり従業者数は12.4人）¹²。脚注12に記載したような統計の連続性の問題で、はっきりとは言えないものの、1990年代に比べて、規模の大きめ

⁹ 総務省（公表当時は総務庁）「事業所・企業統計調査報告」（1996年）より。

¹⁰ 総務省「事業所・企業統計調査報告」（2006年）より。

¹¹ 総務省・経済産業省「経済センサス・活動調査結果」（2016年）より。

¹² 総務省・経済産業省「経済センサス・活動調査結果」（2021年）より。なお、経済センサスは2019年調査より、「国税庁法人番号公表サイト」情報を用いて、過去の調査では捉えられていなかった事業所（外観からの確認では把握が困難などの理由）も調査対象となっており、2019年より前の調査と単純比較ができない点には注意を要する。

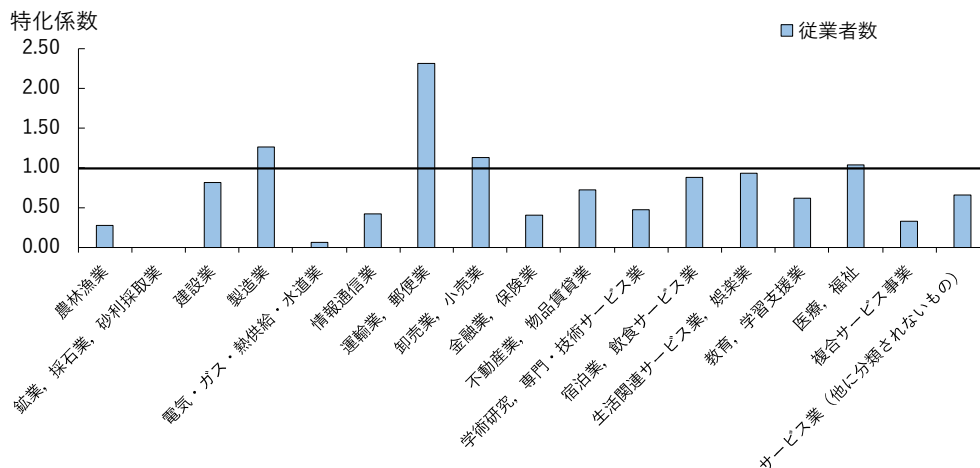
の事業所が増えたとみられることも固定資産税の増加に寄与している可能性がある。

事業所、従業者数の統計をみているので、最後に座間市の産業構造の変化に振れて本コラムを締めたいと思う。ただ、日産座間工場閉鎖の頃と、今では統計の産業分類も変わっているので、厳密な意味での比較は困難であるという点にはご留意いただきたい。まず、従業者数について業種ごとの構成比をみよう。ここで事業所ではなく、従業者数の構成比をみるのは、その方が当該業種の存在感がはっきりと分かるからである。例えば製造業の工場について、事業所数ではA社1事業所、B社1事業所で、ともに1事業所という意味で同じ扱いとなるが、A社が従業者数5名、B社が1,000名であった場合、ある地域にA社があるか、B社があるかで、その地域における製造業の存在感には差が出る。こうした点を考慮して、従業者で業種別構成比をみることにする。

1994年の座間市の業種¹³別構成比をみると、最も構成比が高いのが、製造業（37.9%）で、次いで卸売・小売業、飲食店（26.2%）となっている。ただ、こうした業種の構成比が高くなることはほぼどの地域でも観察される事象である。そこで特化係数をみることにする。特化係数とは、ある地域のある業種の構成比を、全国の当該業種の構成比で割ったものである。これが1を超えている場合、その業種はその地域での集積度が高いとみなすことができる。これをみると、1994年で1を超えている業種は、製造業と不動産業の2業種となる。やはり、日産座間工場が稼働していた時期の製造業の存在感は強かったようである。

これが2021年には、どのように変化しているのだろうか。製造業の構成比は19.2%と1994年比で大きな低下となっている。ただ、全国でも1994年比で製造業の構成比が低下したため、特化係

図表4 座間市の特化係数（2021年）



注：事業内容等が不詳な事業所を除くベース。

出所：総務省・経済産業省「経済センサス」

¹³ 農林漁業、鉱業、建設業、製造業、電気・ガス・熱供給・水道業、運輸・通信業、卸売・小売業、飲食店、金融・保険業、不動産業、サービス業の10業種をみている。

数は1.27となり、座間市における製造業は一定の存在感を示していることになる（図表4）。それ以外で特化係数が1を超えているのが、運輸業、郵便業、卸売業、小売業、医療、福祉である。前述の通り、座間市は車での交通アクセスに優れる地域であるため、物流施設の集積度が高いとみられ、この点が運輸業、郵便業の特化係数にあらわれていると考えられる。また、ベッドタウン的性格が強く、人口が増えていることから、卸売業、小売業も存在感を示している。なお、日産座間工場の跡地にはイオンモール座間があり、その近隣にはコストコ座間倉庫店がある。加えて、人口規模の拡大により、医療、福祉のニーズが高まった（結果、当該業種の従業者数が増加した）と推察される。ちなみに座間総合病院は、在日米陸軍キャンプ座間から一部返還された地域で2016年に開院した。

このように座間市は日産座間工場閉鎖後、交通利便性が高いという「地の利」を活かして、人口増を図りながら、産業構造を転換し、経済規模と市税収入を拡大させてきたことがうかがえる。工場閉鎖は「地域の衰退」と結び付けられやすいが、当該地域の強みを活かし、産業構造の転換を進めれば、中長期的には成長が可能であることが分かる。この点、まさしく自治体の腕の見せどころではないだろうか。

執筆者紹介



遠藤 裕基（えんどう ゆうき）

浜銀総合研究所 調査部 上席主任研究員

神奈川県経済及び労働・雇用関連の調査業務を担当。

浜銀総合研究所では、景気動向に関するレポートなどの発行情報をメールにてお知らせしています。ご関心のある方は、下記のサイトより、「レポート更新情報お知らせメール」（無料）にご登録ください。

【URL】 https://www.yokohama-ri.co.jp/html/inquiry/inquiry_repo.html?nno=5

本レポートの目的は情報提供であり、売買の勧誘ではありません。本レポートに記載した内容は、レポート執筆時の情報に基づく浜銀総合研究所・調査部の見解であり、レポート発行後に予告なく変更することがあります。また、本レポートに記載されている情報は、浜銀総合研究所・調査部が信頼できると考える情報源に基づいたものですが、その正確性、完全性を保証するものではありません。ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いいただきますようお願いいたします。