

東北自動車道黒石インターチェンジを活用した

ロジスティクス戦略【第二期】

～ 青 森 県 黒 石 市 ～

I. 前言

1. 戦略の趣旨

人口減少や高齢化による労働力不足に伴い、生産力低下による地域経済の停滞が懸念されたことから、当市では平成29年に『東北自動車道黒石インターチェンジを活用したロジスティクス戦略』（以下、「戦略」という。）を策定し、物流の最適化を図り、地域産業の活性化を目指しました。国では、令和3年6月に『物流施策大綱』を策定し、その中で物流を取り巻く現状・課題に、『物流産業における労働力不足の社会問題化』、『災害の激甚化・頻発化により露呈した物流ネットワークの脆弱性』、『国際物流を取り巻く環境の変化』、『物流における新技術の導入の進展』を挙げております。

当市としても物流を取り巻く国や産業等の状況を考慮しながら、物流の課題解決等を図り、更なる地域産業の活性化を進める必要があります。

この第二期戦略（令和5年度～令和14年度）は、第一期戦略（平成29年度～令和3年度）を踏襲しつつ、新たに『東北自動車道黒石インターチェンジ』を活用したロジスティクス（※1）の方向性を示すものです。

2. 戦略策定の背景

- (1) 『東北自動車道黒石インターチェンジ』は、青森県のほぼ中央部に位置する優位性をもち、その周辺には戦略実現を支える広大な用地を確保できる可能性があること。
- (2) 黒石市内のみならず国内において、人口の減少や高齢化による生産年齢人口の減少により減少傾向にある労働力に対応するために、周辺地域の各産業分野において物流・商流の改善・最適化に向けた動きが加速されている状況にあること。
- (3) 第一期戦略のエリア28haのうち約10haで5社が操業を開始し、1社が操業を予定しており、既に操業済みの企業やエリアを活用する企業の取組により、一定の成果を上げているが今後一層効率的な輸送体制の確立が求められていること。
- (4) 国は、総合物流施策大綱を定め、その中で物流が直面する課題に対し、物流デジタルトランスフォーメーション（DX）（※2）や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（「簡素で滑らかな物流」の実現）、労働力不足対策と物流構造改革の推進（「担い手にやさしい物流」の実現）、強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（「強くてしなやかな物流」の実現）を観点とし、関連する施策を推進していくこととしていること。
- (5) 第一期戦略を進めて行った過程で、残存する戦略エリアが第一種農地（※3）であるため、企業進出のハードルが高いことまた、戦略エリアの優位性を高めるための『東北自動車道黒石インターチェンジ』を中心とした周辺インフラの効率的な活用のあり方が課題であること。

II. ロジスティクス戦略の取り組み方針

1. 物流、流通事業者などによる輸送プラットフォームの構築

青森県内のほぼ中央部に位置している『東北自動車道黒石インターチェンジ』の優位性を生かし、黒石市及びその周辺地域の主力産業である農産物のみならず、建築資材や工場製品等幅広い業種、企業の物流の合理化を実現するため、物流、流通事業者と協力して設備やシステム等（輸送プラットフォーム）の構築を目指します。

2. 既存の周辺インフラとの連携

当市の戦略エリアは、既存の周辺インフラとして、東北自動車道黒石インターチェンジのみならず、国道102号及び青森県道135号線（吹上金屋黒石線）とも隣接しており、これらを有効に活用することで更なる優位性と利便性の向上を図ることができることから、周辺インフラとの効率的な連携をするための手法検討及び戦略エリアの拡大を目指します。

3. 物流の拠点化、最適化に伴う荷主事業者を含む関係事業者への対応

中核的な物流拠点等の整備に伴い、物流関連企業の誘致を進めるだけでなく、誘致した物流関連企業を周辺の企業が荷主として利用する等、地域産業全体の効率化が図られる環境を事業者と協力し整備します。

4. 新しい輸送システムの先駆的対応

国の総合物流施策大綱において、トラックドライバーの魅力的な労働環境の整備に向けた取組とドライバー不足対策及び物流の効率化を図るための取組を推進することとしています。黒石市でも労働者不足への対応として、国の動き等や輸送システムの先進事例及びこれらに必要な設備等を物流関連企業と協力しながら、調査、研究し『ダブル連結トラック』を始めとする先駆的対応を推進します。

III. ロジスティクス戦略実現に向けた取組み

取組については、第一期戦略の輸送プラットフォーム構築や物品供給プロセス最適化などをめざす関連事業者の誘致・促進の取組に加え次の事項を実施します。

1. 戦略エリアの用地に係る対応

当市の戦略エリアを周辺インフラや国道102号と黒石インターチェンジを結ぶ連結道路（以下、「黒石インターチェンジ連結道路」という。）の活用方法を踏まえ、第一期戦略で示したエリアの範囲のみならず、青森県道135号線側に視野を向け物流企業を中心に誘致を進めます。また、県、関係団体及び地権者等と協議し企業が『地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律』（地域未来投資促進法）等の優遇制度を活用し進出しやすいよう必要な計画を整備します。

2. 黒石インターチェンジ連結道路の活用への対応

当市の戦略エリアの効率性の向上及び新しい輸送システムの受け皿となるよう、黒石インターチェンジ連結道路と戦略エリアへの効率的な乗り降りの実現へ向けて検討、協議を進めます。

3. 物流企業及び地域産業への対応

地域産業全体の効率化が図られるよう当市の戦略エリア進出済み企業や近隣の物流関連企業、地域の産業を支える企業等と検討、協議し、物流関連企業と荷主企業ともに効果的な仕組みの構築を目指します。

4. 新しい輸送システム等への対応

地域の物流企業と協力し、当市の戦略エリア及び周辺インフラを有効活用する手法として、『ダブル連結トラック』の実現に向けて国や大手物流企業等の動向を注視しながら調査、研究します。また、『ダブル連結トラック』のみならず『自動運転』や技術的な進歩によるさらに先駆的な対応についても調査、研究します。あわせて、新しい輸送システム等へ対応するために必要な荷捌き場等の施設の考え方についても調査、研究します。

IV. ロジスティクス戦略実現により期待される効果

物流の拠点化・最適化による地域産業の競争力強化とそれに伴う地域経済への寄与が期待されます。特に以下の効果が期待できます。

- (1) 商品原材料調達から生産加工、在庫管理、流通、販売等の効率化により輸送コストの合理化が図られ、地域産業の競争力向上が可能となります。
- (2) 新しい輸送システムに対応することで、トラックドライバー等の効率的な働き方や労働力不足への対応が可能となります。
- (3) 効率的な運送方法によりCO₂削減や燃料削減等の環境効果への波及が期待されます。
- (4) 農産物・工業製品等を含めた地域製品の供給の円滑化による需要拡大と地域産業への物資の安定した供給が期待されます。
- (5) 戦略エリアへの企業進出及び関連企業（運送業や製造業等）の事業拡大により、新たな雇用機会の創出が期待されます。
- (6) 国が取り組む物流標準化への動きに迅速な対応が可能となります。
- (7) 戦略エリア全体が産業集積として高度化されることで優れた技能を持つ新たな人材（人財）が企業及び地域に確保できる可能性が広がります。

※都市計画道路3・4・7（黒石環状線）の終点である国道102号（戦略エリア入口）までが繋がることで、更に効果が大きくなることが見込まれる。

V. ロジスティクス戦略の期間

第2期 令和5年度から10年間（2023年度～2032年度）

- ・前期として令和5年度から5年間（2023年度～2027年度）
- ・後期として令和10年度から5年間（2028年度～2032年度）

※ 前期5年間終了時にその取組内容を総括し、後期の5年間のスケジュールの見直し等を行います。

◎戦略推進計画スケジュール（想定）

項目		第2期									
		前期					後期				
		2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度	2030年度	2031年度	2032年度
戦略エリアの 用地上に係る 対応	拡大方針の 内検討	●●●●●▶				方針見直し ●●●●●▶					
	優遇制度の整理 (地域未来投資促進法)	基本計画調整 ●●●●●▶	●●●●●▶	地域未来投資促進法優遇制度適用 ●●●●●▶		計画見直し ●●●●●▶	新規制度検討 ●●●●●▶	新規優遇制度適用 ●●●●●▶			
	関係機関 協議	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶			●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶		
	法令に基づき 手続き	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	
	企業への 誘致活動	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	
	進出企業との 協議		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	
	企業進出に係る 関係機関協議		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	
黒石IC 連絡道路の 活用への対応	戦略エリアインフラ 整備	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	
	連絡道路の 活用検討	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶						
	連絡道路 関係機関協議		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶					
	整備計画作成、 工事着手					●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	
物流企業及び 地域産業 への対応	効率的な運送方法 等の調査・研究	●●●●●▶	●●●●●▶			制度見直し ●●●●●▶					
	物流企業と運送方法 等に係る検討・協議		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶			
	荷主企業と運送方法 等に係る検討・協議		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶			
	効率的な運送方法等 の具体化案作成		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶			
	効率的な運送方法等 の実施			●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	
新しい輸送 システム等 への対応	新しい輸送システム 等の調査		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	
	物流企業等 情報交換		●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	
	法令に基づき 手続き				●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	●●●●●▶	

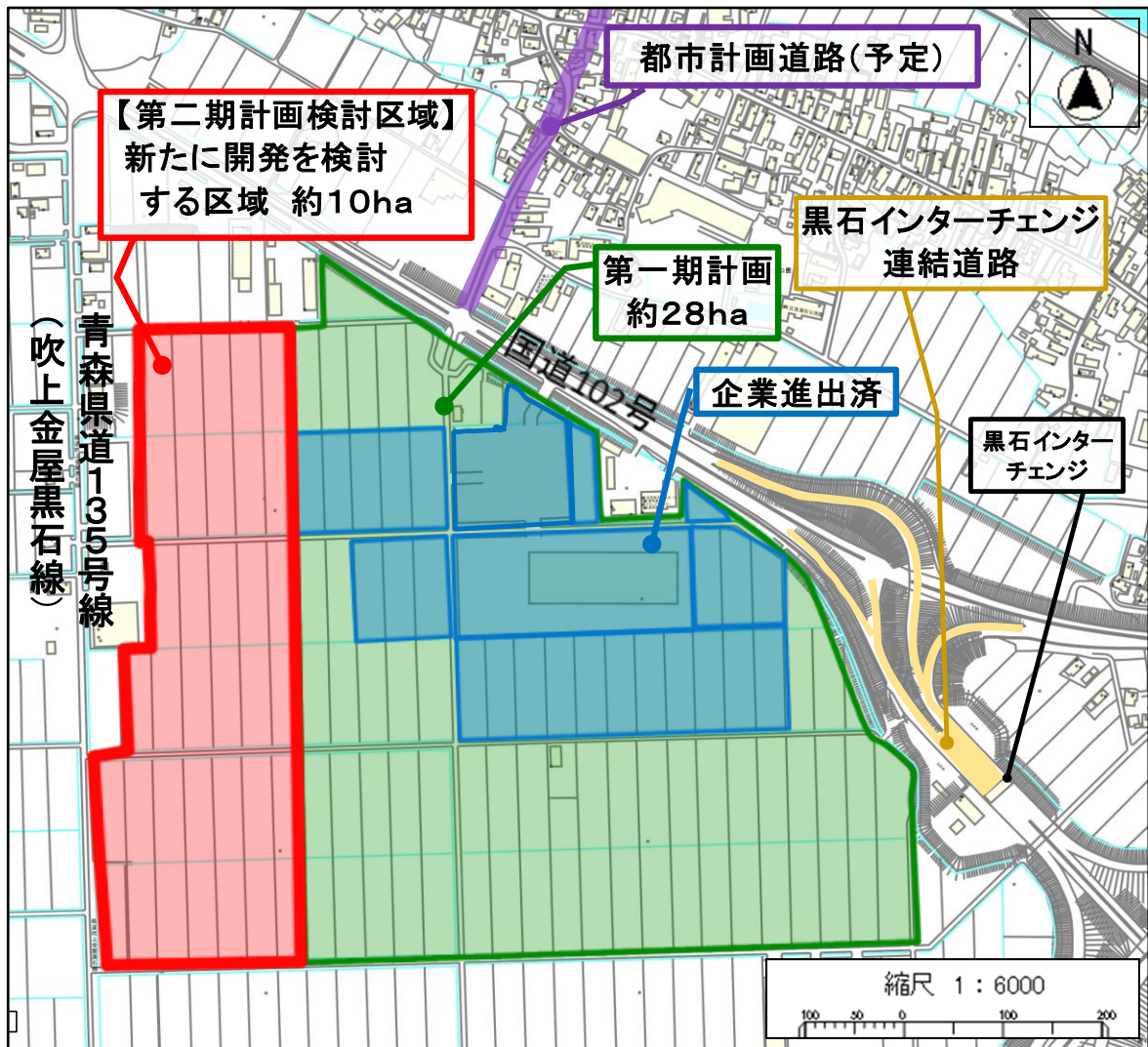
VI. 推進体制

○ロジスティクス戦略を推進するために必要な組織体制を整備します。

○市役所の関係する課等で構成する検討会を設置します。

【参考】

◎戦略推進イメージ



- 第一期計画エリア・・・約28ha
 - 企業進出エリア・・・約10ha（6社）
 - 新たに開発を検討する区域・・・約10ha
- ※面積は現況地積からの実測値

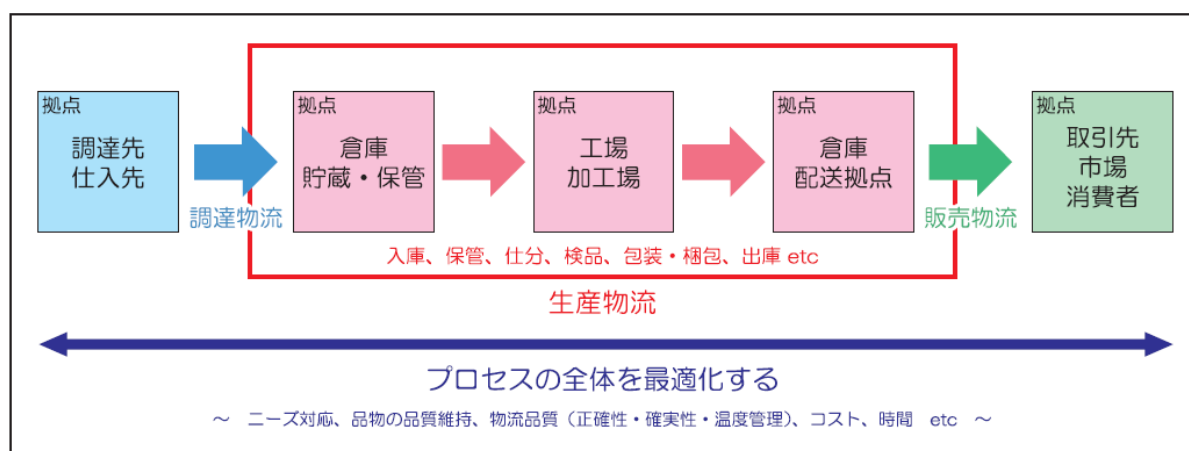
【用語説明】

※1 ロジスティクス [青森県ロジスティクス戦略2nd ステージ参照]

ロジスティクスとは、もともと武器、弾薬、燃料等を前線に補給する「兵站」という軍事用語ですが、この概念を流通分野に当てはめ、原材料の調達、生産、保管、販売、情報などの流通分野全体の流れを表す言葉として使われています。

「物流」は、工場、倉庫、店舗、一般家庭等各拠点間の輸送、保管、荷役、流通加工、情報処理を表す概念として使われるのに対し、「ロジスティクス」は、個々の拠点間を結ぶ物流に加え、それらのお金や書類の流れである「商流」をも含んだ全体の最適化を目指す概念となります。

図1 ロジスティクス全体の最適化



※2 デジタルトランスフォーメーション（DX：Digital Transformation）

[令和3年版 情報通信白書及びデジタルトランスフォーメーションを推進するためのガイドライン（DX推進ガイドライン）参照]

『デジタルトランスフォーメーション』という概念は、2004年にスウェーデンのウメオ大学のエリック・ストルターマン教授によって提唱されました。教授の定義によると、「ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること」とされています。

その後、経済産業省が公表した『デジタルトランスフォーメーションを推進するためのガイドライン（DX推進ガイドライン）』においては、「企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品サービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや組織、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること」としています。

※3 第一種農地〔農林水産省資料参照〕

農業振興地域のうち農用地区域以外の農地または農業振興地域以外の農地で集団農地（10ha以上）、農業公共投資対象農地、生産力の高い農地をいう。『第一期から引き続き検討する区域』及び『新たに開発を検討する区域』のいずれも第一種農地に該当しており、農業振興地域からの除外及びその後の農地転用は、原則不許可です。（法令に基づいた例外許可はあり。）

なお、第一期戦略で企業進出済みの場所については、元々が第三種農地に該当します。

図2 農地転用許可制度概要から抜粋

