

# 盛岡南地区物流拠点整備基本計画

令和 4 年 6 月

# 目 次

1	策定の趣旨	1
2	計画の位置付け	1
3	これまでの経緯	2
4	立地需要が高まっている背景	2
5	物流拠点整備による効果	5
6	整備規模	7
7	整備地区の選定	9
8	整備手法	12
9	経済効果等	13
10	盛岡南地区物流拠点の目指す姿	15
11	整備スケジュール	15

## 1 策定の趣旨

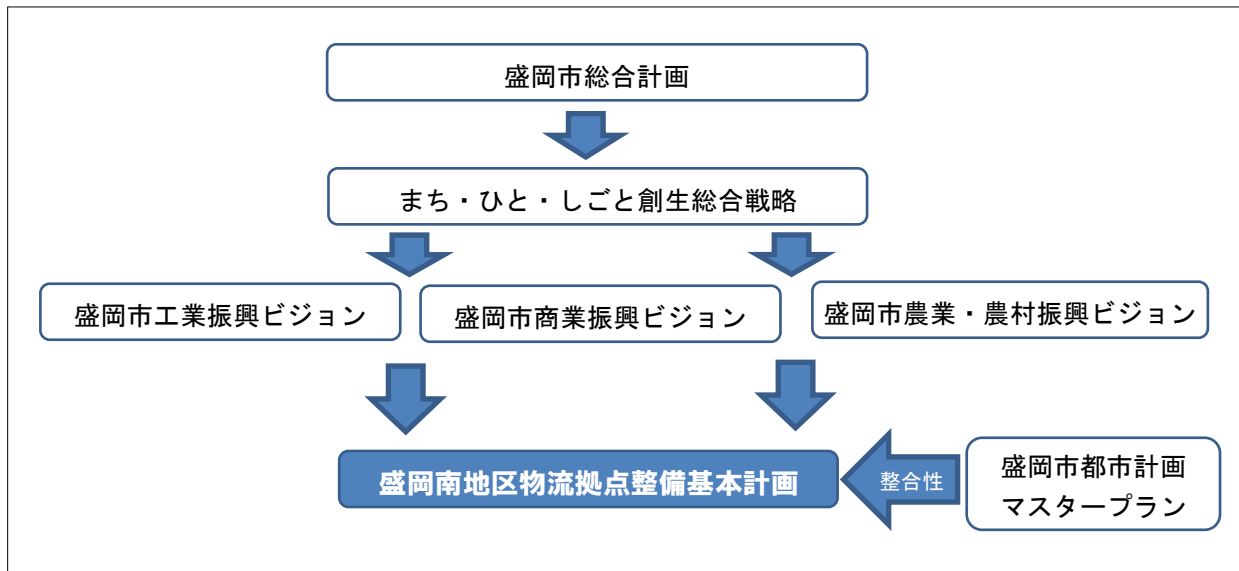
物流機能は、企業の事業活動を下支えするとともに、豊かな市民生活を実現するために不可欠な社会インフラであり、その機能を十分に発揮させていく必要がありますが、物流業界では、労働環境の改善の必要性や効率化・集約化による競争力強化などが急務となっており、東北自動車道に加え高速化した宮古盛岡横断道路、さらには脱炭素を目指したモーダルシフト※1やインランドデポ※2機能による輸出拡大が期待される盛岡貨物ターミナル駅など、交通環境等で優位性が高く、全県への波及効果が見込まれる本市は、新たな拠点整備の有力候補地として注目が高まっています。

また、令和2年度に実施した事業拠点分散化等動向調査や、直接的な問い合わせ等における本市への立地を希望する物流事業者が相当数あるほか、業界団体や商工団体においても本市の優位性を最大限活用することへの期待が高まっています。

こうした状況に対応し、産業を下支えする基盤産業である物流機能の強化・充実に本格的に取り組むことにより、産業全般のさらなる活性化を目指すとともに、本市への企業誘致をさらに推進し、新たな雇用創出を図るため、ものづくり分野の集積拠点として位置付けている道明地区に加え、主に物流事業者の立地を想定した物流拠点の整備に向け、本整備基本計画を策定するものです。

## 2 計画の位置付け

本計画は、盛岡市総合計画や盛岡市まち・ひと・しごと創生総合戦略等の上位計画に、それぞれ掲げられている「雇用の創出」や「企業誘致」に向けた取組を実施・推進するために策定するものであり、本市のまちづくりの基本方針である「盛岡市都市計画マスタープラン」との整合性を保つものです。



### ※1 モーダルシフト

トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。鉄道輸送は、トラック輸送と比較してCO2の排出量が1/13となる。

### ※2 インランドデポ

内陸地における保税蔵置場を核とした輸出入取扱拠点のこと。

梱包や通関など通常は港で行う作業を荷送人や荷受人の身近なところで行うことができ、「内陸貿易港」「内陸通関基地」とも呼ばれる。また、港頭地区との間の輸送が保税運送扱いになれば、輸送費用部分についての消費税が免除されるというメリットもある。

### 3 これまでの経緯

平成30年6月	「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」成立 ⇒ドライバーの時間外労働の上限規制が令和6年度から適用
令和元年8月～	道明地区新産業等用地の立地候補者の公募を開始 ⇒物流事業者からの問い合わせが多数
令和2年6月	「岩手県と盛岡市との産業振興の連携に関する協定」を締結 ⇒物流事業者の本市への立地需要の高まりを踏まえ、「物流拠点の整備と拠点機能の強化に関すること」を連携項目として規定
令和2年10月～	本市への立地需要の把握を目的として事業拠点分散化等動向調査を実施 ⇒物流事業者の本市への立地需要の高さを把握

- (1) 物流業界では、令和6年度からドライバーに対する時間外労働の上限規制が適用されるなど労働環境の改善の必要性があり、ドライバーの移動距離の短縮を図ること、また、各所に点在している物流施設を集約化し、効率的な輸配送を行うことを目的として、新たな事業拠点を整備しようとする動きが活発化してきております。
- (2) 道明地区新産業等用地の公募への問い合わせの多くが物流事業者であり、また、令和2年度に実施した事業拠点分散化等動向調査において、本市に立地を希望する企業の多くが道路貨物運送業や倉庫業、卸売業などの物流事業者であるなど、物流業界における本市への立地需要が高まっている現状にあります。
- (3) 物流事業者の本市への立地需要の高まりを踏まえ、令和2年6月に締結した「岩手県と盛岡市との産業振興の連携に関する協定」において「物流拠点の整備と拠点機能の強化に関すること」を連携項目の一つとし、その実現に向け、相互に情報共有を図りながら連携して取り組むこととしました。

### 4 立地需要が高まっている背景

物流業界における本市への立地需要の高まりの背景・要因について、物流事業者や本市を営業圏としている不動産事業者からのヒアリング等をもとに分析し、次のような背景のもと、物流事業者における立地需要が高まっていると考えられ、東北・八戸自動車道、宮古盛岡横断道路などの高速交通網が整備されているなど交通環境に優位性のある本市が、その有力候補地として注目されています。

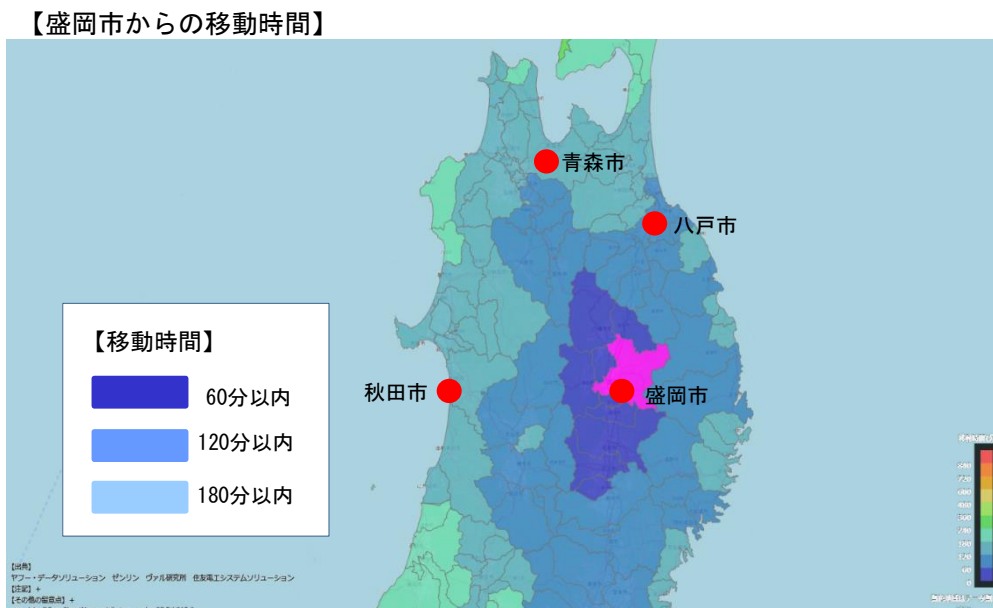
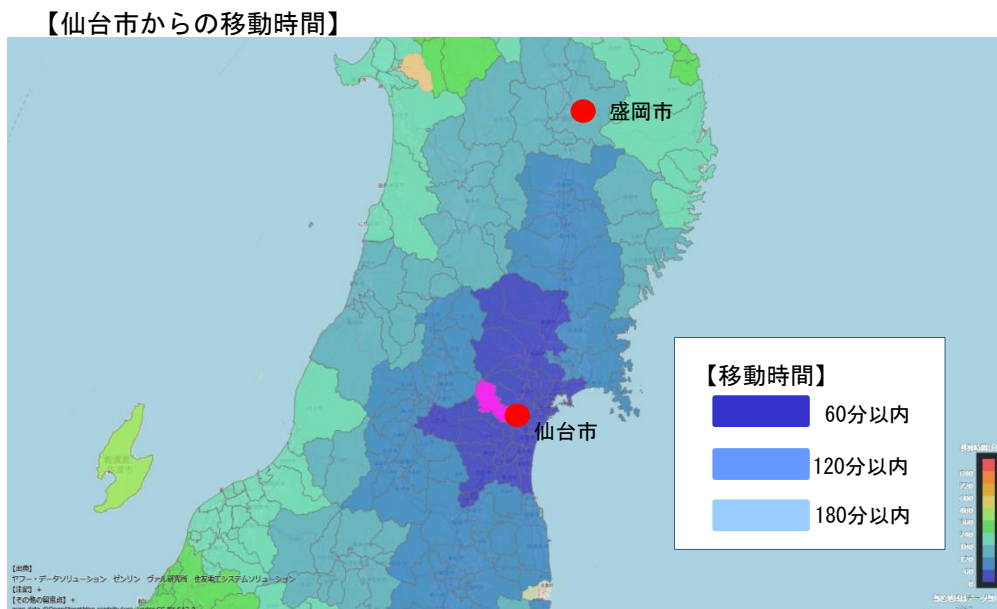
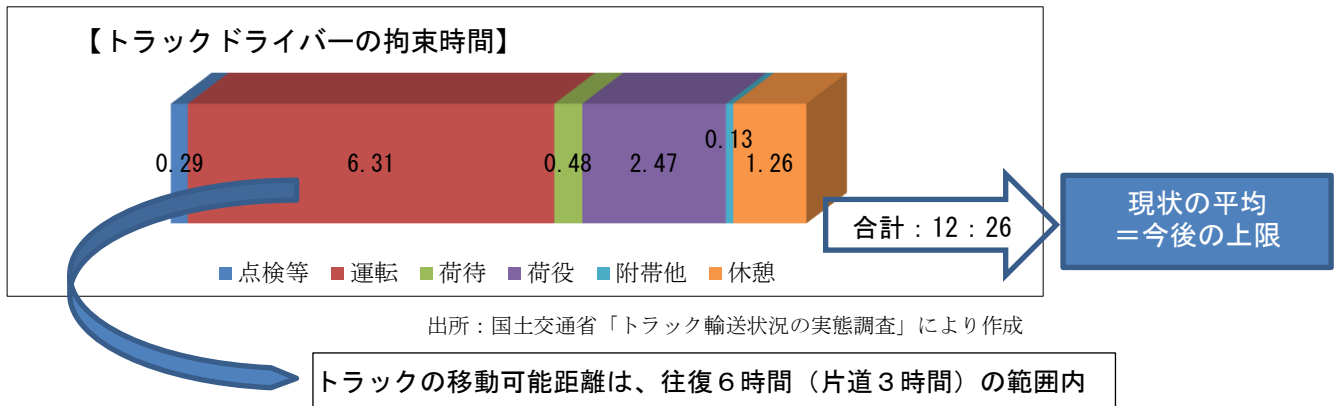
#### (1) 物流事業の労働環境の改善の必要性

現在、物流業界が抱えている課題として、トラックドライバーの高齢化や厳しい労働環境による担い手不足があり、また、同業界におけるいわゆる「物流の2024年問題」※3を契機として、トラックドライバーの労働環境の改善が喫緊の課題となっています。このため、仙台市に

#### ※3「物流の2024年問題」

働き方改革関連法による労働基準法の改正（令和6年（2024年）4月1日以降、自動車運送業に従事する者の年間の時間外労働時間を960時間以内とする旨の改正）により、ドライバーの人数・配置、配送方法、配送拠点等を見直す必要に迫られている状況。

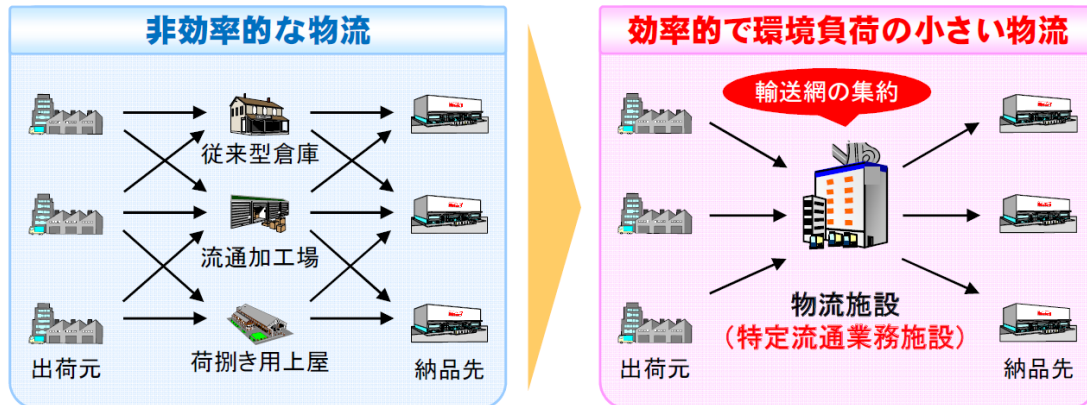
拠点を設け、東北地方を営業圏としている物流事業者の一部には、拠点からの配送距離(=トラックドライバーの運転距離・時間)を短縮するため、北東北に新たな拠点を設けようとする動きが見られます。



出典：RESAS－地域経済分析システム「国内移動時間分析」

## (2) 効率化・集約化による効率性向上の必要性

(1) のとおりトラックドライバーの労働環境改善が喫緊の課題となっていますが、そのためには相応のコストを要することから、同時に効率化も求められており、各所に点在する物流施設を集約し、荷積み・荷下ろし作業の効率化、積載率向上による効率的な輸配送を行うため、集約化による大規模物流施設を設置するための用地が求められています。また、食料品・日用品の配送など配送先が類似する複数の事業者が共同で輸配送を行おうとする取組が増加しており、同様に、集約化による大規模物流施設を設置するための用地が求められています。

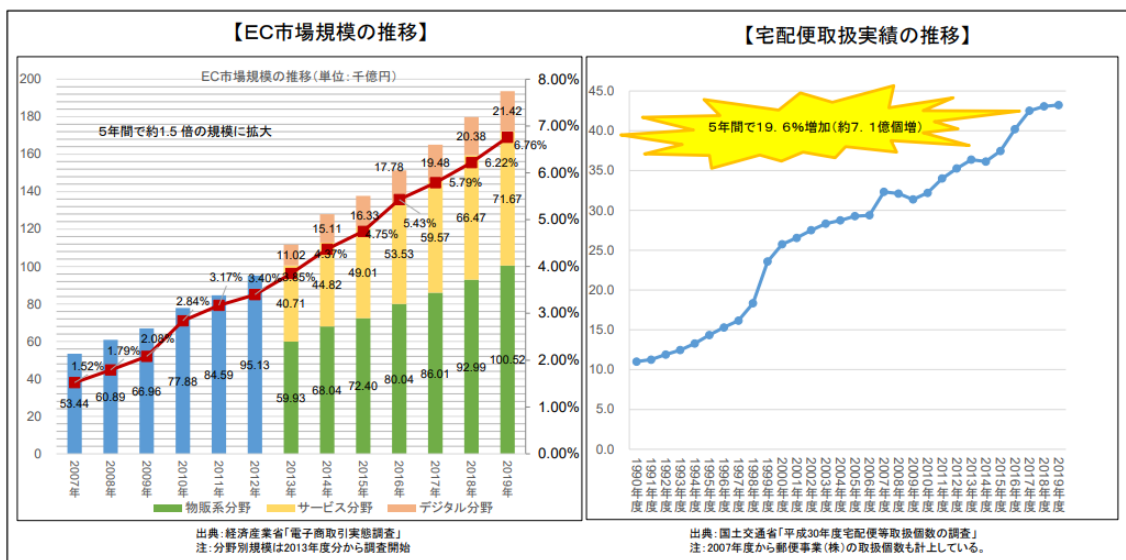


出典：国土交通省「令和元年度版 物流効率化法活用の手引」

## (3) EC市場拡大に伴う取扱量の増加

EC（エレクトリックコマース・電子商取引）市場については、従来から増加傾向となってきましたが、新型コロナウイルス感染症の流行によりその傾向は更に顕著となっており、これに伴う宅配便の取扱量が増加しており、流行終息後においてもこの傾向は継続することが想定されます。

東北地方においては、首都圏に比べてその傾向が緩やかであると考えられますが、増加傾向にあることは間違いなく、その配送拠点が必要となるが、EC市場においては、食料品など様々な商品が取り扱われるため、配送拠点もそれに対応した規模・設備とすることが必要であり、新たな拠点が必要と考える事業者がその用地を求めています。



## 5 物流拠点整備による効果

### (1) 市内企業への好影響と更なる企業誘致の促進

農業、商工業から物流業に至るまであらゆる産業にとって、製品・商品が物流事業者により輸送されることによっではじめて、事業活動を行うことが可能となります。また、サービス業においても、サービスの提供に必要な物資の供給が安定した事業活動に不可欠です。

4 のとおり、物流事業者は、労働環境改善によるトラックドライバーの確保や集約化による効率性向上など事業活動を将来にわたって継続させることを目的として本市に立地の意向を示しており、各種産業の下支えの役割を担っている物流事業者の立地需要に応えることは、市内産業の継続・発展に寄与すると考えられます。

また、物流機能が充実している地域は、企業が事業活動を行う上で魅力的な地域ということであり、さらなる企業誘致の促進が期待できます。

### (2) 雇用の創出

4 (2) のとおり、物流集約化による施設の大規模化が進んでおり、多様な業種の事業者が複数入居可能な施設であるマルチテナント型物流施設が各地に建設されています。このような施設が設置された他自治体においては、千人規模の雇用が創出された例もあり、また、近年の物流施設では、倉庫や荷捌き所等だけではなく、研究開発機能、営業機能など様々な機能を設ける施設も多く、さらに、物流事業のデジタル化の進展などにより、高度人材の雇用が創出されることが期待できます。

### (3) 食料品、衣料品、医薬品など生活物資の安定供給

食料品、衣料品、医薬品などの生活必需品をはじめとする物資は、物流事業者がトラック等により輸送することにより我々の手に届けられます。このように、物流産業は重要な社会インフラの一つとなっていますが、4 (1) のとおりトラックドライバーの人手不足が物流産業における課題となっており、EC市場の拡大により、その課題がより深刻なものとなっていくことが懸念されています。

物流拠点整備による物流機能の充実は、このような「物流危機」を回避し、生活物資の安定供給につながるものであり、市民生活の維持向上に寄与するものと考えられます。

### (4) EC市場拡大による市民の利便性向上・産業の活性化

4 (3) のとおり、EC市場は拡大を続けており、本市においても多くの市民がEC市場を利用していると考えられ、また、多くの市内事業者がECサイトの開設、またはECサイトへの商品の出品を行い、EC市場を通じて事業活動を展開しています。

物流拠点整備による物流機能の充実は、市民がEC市場を通じて購入した商品を「早く、安く」手にすることができ、また、市内事業者にとっても「早く、安く」消費者に商品を届けることが可能となるなど、市民生活の利便性向上や市内事業者の売上向上に寄与するものと考えられます。

#### (5) 既存物流拠点の再編・活性化

盛岡地域における現在の物流拠点である「岩手流通センター」は空き区画がほとんどなく、また、比較的小規模な区画が多いため、一定規模以上の敷地面積を必要とする事業者は、センター区域内の各所に事業所、倉庫等を設置するなど非効率な事業運営を強いられている現状にあります。このような事業者の集約移転が可能となる物流拠点の整備は、「岩手流通センター」の再編を促し、さらなる企業立地用地の確保が可能となると考えられます。

#### (6) 災害発生時の物資保管場所の確保

東日本大震災や大雨災害などの各種災害が発生した際、国や他自治体からの救援物資の保管場所の確保に苦慮し、必要な救援物資の仕分けや配送に支障が生じる事例が見られます。

物流拠点に立地した物流事業者との連携協定の締結等により災害時の協力関係を構築することにより、適時・適切に救援物資を届けることが可能となると考えられます。

#### (7) 域外市場産業による経済の活性化

地域経済は、①地域外を主な市場とする域外市場産業（製造業、農業、卸売業、倉庫業、運輸業、宿泊業及び鉱業が該当）と、②地域内を主な市場とする域内市場産業（域外市場産業以外の産業：小売業、建設業、金融保険業、不動産業、公務など）に分けられますが、域外市場産業である倉庫業、運輸業などの物流産業が域外からの売上げにより所得をあげ、その所得により地域住民が域内で消費することで域内市場に資金が循環し、地域の活性化が見込まれます。



## 6 整備規模

令和2年度に実施した事業拠点分散化等動向調査の結果から得られた本市への企業立地希望、現在立地候補者を公募している道明地区新産業等用地への問い合わせ状況などにより、用地需要を次のとおり推計した結果、本市における用地需要は約60haと推計され、宅地開発や土地区画整理事業の事例から、区域内の道路等の公共施設用地を宅地面積の25%とし、これを加えた約75haを整備規模とします。

### (1) 事業拠点分散化等動向調査結果

市外企業 10,000社に対し、本市への工場、事業所等の立地意向を調査したところ、以下のとおりの回答を得ました。

調査対象企業数に対する立地希望企業数の比率を見ると、道路貨物運送業・倉庫業が全業種における比率と比較して大きく、本市に対する物流産業の立地需要が大きいことが分かります。

業種	調査対象 企業数	回答数 (A)	立地希望企業数 (B)			(B) / (A)
			うち 事務所・物流施設 建設予定		うち 立地用地 希望	
全業種	10,000	2,407	27	23	12	1.12%
うち道路貨物運送業・倉庫業	527	127	8	8	8	6.30%

また、立地希望企業のうち、事務所・物流施設建設予定であって立地するための用地を希望すると回答した企業は12社であり、希望面積は以下のとおりでした。

取得・賃貸希望面積	企業数
1,000 m <sup>2</sup> 未満	0 社
1,000～3,000 m <sup>2</sup>	6 社
3,000～10,000 m <sup>2</sup>	1 社
10,000～30,000 m <sup>2</sup>	0 社
30,000 m <sup>2</sup> 以上	0 社
未定・分からない	5 社
計	12 社

以上から、事業拠点分散化等動向調査結果に基づく用地需要を次のとおり推計します。

#### 【推計方法】

- ・アンケート調査における選択肢に幅があることから、各選択肢の上限を希望面積とする。
- ・「未定・分からない」を選択した企業は、選択した企業が最も多い「1,000～3,000 m<sup>2</sup>」を選択したものとして推計する。

$$\text{立地需要} = 3,000 \text{ m}^2 \times 6 \text{ 社} + 10,000 \text{ m}^2 \times 1 \text{ 社} + 3,000 \text{ m}^2 \times 5 \text{ 社} = \boxed{43,000 \text{ m}^2}$$

## (2) 道明地区新産業等用地への問い合わせ状況

令和元年6月から整備に着手した道明地区新産業等用地については、令和元年8月から製造業、情報サービス業等を募集対象業種として立地候補者の公募を行っていますが、募集対象業種以外の事業者からの問い合わせ状況は以下のとおりとなっています。

業種	用途	希望面積
製造業	営業所・倉庫・配送センター	10,000 m <sup>2</sup>
道路貨物運送業	倉庫・配送センター	15,000 m <sup>2</sup>
道路貨物運送業	倉庫・配送センター	15,000 m <sup>2</sup>
小売業	倉庫・配送センター	7,000 m <sup>2</sup>
道路貨物運送業	倉庫・配送センター	3,000 m <sup>2</sup>
製造業	営業所・倉庫	5,000 m <sup>2</sup>
建設業	営業所・車庫・資材倉庫	20,000 m <sup>2</sup>
製造業	倉庫・配送センター	20,000 m <sup>2</sup>
製造業	倉庫・配送センター	20,000 m <sup>2</sup>
小売業	営業所・倉庫	3,000 m <sup>2</sup>
製造業	営業所	3,000 m <sup>2</sup>
道路貨物運送業	倉庫・配送センター	20,000 m <sup>2</sup>
卸売業	営業所・倉庫	5,000 m <sup>2</sup>
卸売業	営業所・倉庫	3,000 m <sup>2</sup>
建設業・不動産賃貸業	マルチテナント型物流施設	50,000 m <sup>2</sup>
建設業・不動産賃貸業	マルチテナント型物流施設（2棟）	100,000 m <sup>2</sup>
計		299,000 m <sup>2</sup>

## (3) 不動産事業者からのヒアリング調査結果

本市を営業圏として事業展開している不動産事業者からのヒアリングにより得られた本市への用地需要は、企業数が約20社、希望面積は212,200 m<sup>2</sup>と見込まれます。

## 7 整備地区の選定

物流事業者が事業用地に求める要件をもとに整備地区を絞り込み、整備費用・土地利用の観点から実現可能性を検討した結果は、次のとおりです。

### (1) 企業ニーズによる検討（事業拠点分散化等動向調査結果より）

要 件	回答件数	構成比率※
①用地の価格	936 件	38.8%
②既存自社施設との近接性	407 件	16.9%
③用地の取得方法（購入、賃貸、既存施設活用等）	263 件	10.9%
④従業員の住環境	512 件	21.2%
⑤消費地までの距離	207 件	8.6%
⑥立地地域周辺の治安状況	170 件	7.1%
⑦交通利便性	900 件	37.3%
⑧労働コスト	270 件	11.2%
⑨競合他社の立地状況	62 件	2.6%
⑩労働力の確保	686 件	28.5%
⑪得意先の立地状況	492 件	20.4%
⑫自治体の優遇制度	332 件	13.8%
⑬仕入先の立地状況	194 件	8.0%
⑭既存の工業団地と隣接	41 件	1.7%
⑮その他	120 件	5.0%
無回答	975 件	40.4%
計	6,567 件	—

※構成比率：事業拠点分散化等動向調査における回答総数（2,407 件）に占める割合

最も多かったのは「①用地の価格」の 936 件（38.8%）であり、次いで多かったのは「⑦交通利便性」の 900 件（37.3%）、「⑩労働力の確保」の 686 件（28.5%）、「④従業員の住環境」の 512 件（21.2%）でした。

高速交通網が整備されているなど交通環境に優位性のある本市への立地需要が高まっていることからわかるように、物流事業者が最も重視する立地条件は、交通環境の優位性であると考えられますが、特に盛岡南公園周辺地区は、盛岡南インターチェンジや宮古盛岡横断道路へのアクセス性にも優れ、国道 4 号盛岡南道路が計画されているなど交通環境に優位性があること、盛岡貨物ターミナル駅に隣接し、輸送効率及び環境負荷低減の観点から優位性があること、また、市街地に隣接しており、「労働力の確保」「従業員の住環境」という観点からも優位性があることから、適地と考えられます。

## (2) 整備費用・土地利用の観点からの検討

### ア 整備費用の観点からの検討

(1)において候補地として適しているとした盛岡南公園周辺地区は、雨水排水が可能な河川が未整備であるため、調整池などの排水対策を要するとともに、土地造成に併せて幹線道路へのアクセス道路の整備が必要であるなど、公共インフラの整備に相当程度の経費を要することが見込まれます。

また、当該地区内に国道4号盛岡南道路が計画されており、調整が必要です。

### イ 土地利用の観点からの検討

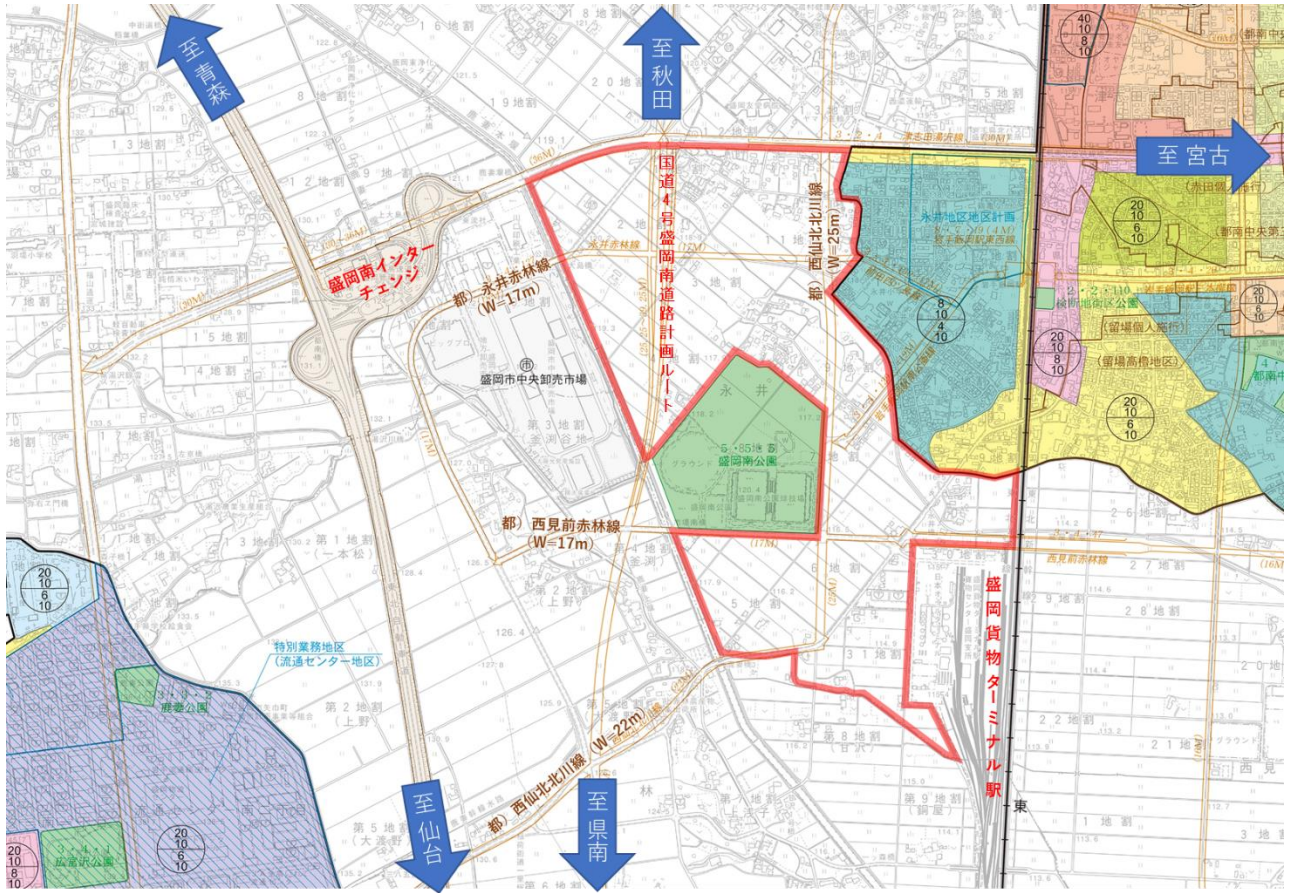
当該地区は農業振興地域であることから、農業振興地域整備計画に定める土地利用の方向との調整を図りながら整備を行う必要があります。

また、当該地区は市街化調整区域ですが、盛岡市都市計画マスタープランにおいては、高速交通網の利便性の高いインターチェンジ周辺については、農林業との調和を図りつつ立地ニーズに合わせながら、流通工業系の土地利用を図るとされております。

以上のとおり、整備費用や土地利用規制の観点からの課題はありますが、6で定めた整備規模を確保でき、また、交通環境等において優位性があり企業ニーズに合致する盛岡南公園周辺地区を整備地区とします。

【整備地区 位置図】

整備地区



## 8 整備手法

県内の他自治体における工業団地等の産業用地の整備は、その多くが公共施行により実施されておりますが、近年、民間活力を活用した産業用地整備を行う例があり、本基本計画に基づく物流拠点の整備を公共施行により実施する場合と民間施行による場合のメリット・デメリットを次表のとおり整理しました。

	メリット	デメリット
公共施行	<p><b>①整備の確実性</b> 事業費の多寡、用地需要に左右されにくいいため、民間施行に比べて事業の確実性は高い。</p> <p><b>②売却先の選定</b> 市の産業振興施策に沿った売却先の選定が可能。</p>	<p><b>①開発スピード</b> 民間事業者に比べて、整備実施の意思決定、用地取得、工事施工業者の選定などに時間を要するため、開発スピードは民間施行に劣る。</p> <p><b>②企業立地までのスピード</b> 企業の用地ニーズに関する情報量が少なく、誘致活動の機動性も民間事業者に劣ることから、企業立地までのスピードは民間施行に比べて遅い。</p>
民間施行	<p><b>①開発スピード</b> 整備の意思決定、工事施工業者の選定等について、公共施行より迅速。</p> <p><b>②企業立地までのスピード</b> 企業の用地ニーズに関する情報量を活かし、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・立地企業を想定した区画設定や売却・賃貸価格を見据えた整備コストの設定</li> <li>・適時適格かつ的を絞った営業活動により、早期の企業立地が可能。</li> </ul>	<p><b>①整備の確実性</b> 整備コスト、売却予定企業の意向により事業実施が左右される可能性があり、事業の確実性は公共施行に劣る。</p> <p><b>②売却先の選定</b> 早期の収入確保の必要性から、本基本計画の目的とは異なる事業者の立地がなされる可能性がある。</p>

公共施行の場合は、整備実施の意思決定、用地取得、工事施工業者の選定などに時間を要するため、開発スピードは民間施行に劣るほか、取得希望事業者に関する情報が少なく、また、取得希望事業者のニーズに合わせた区画の整備が難しいなど、企業立地までのスピードは民間施行に比べて遅いと考えられますが、公共施行であるため整備の確実性が高く、農業振興地域農用地の除外手続等の土地利用に係る手続を進めるうえで有利であるほか、市の産業振興への貢献度の高い事業者など、市の意向に沿った売却先の選定が可能となります。

一方、民間施行の場合は、整備コスト、売却予定企業の意向により事業実施が左右される可能性があるほか、早期の収入確保の必要性から、本基本計画の目的とは異なる事業者の立地がなされる可能性があります。開発スピードは公共施行より迅速であり、また、取得希望事業者のニーズに合わせた整備規模・区画配置による整備を行うため、企業立地までのスピードは公共施行に比べて早いと考えられます。

4 (1) のとおり物流事業者は早期の立地を望んでおり、可能な限り早期に整備を行う必要があ

ることから、開発スピードにおいて優位性のある民間施行による整備（道路、上下水道等の公共インフラ整備を含む。）を行うこととします。

ただし、整備を行う民間事業者（以下「開発事業者」といいます。）の選定にあたり、高い公共性を有する本事業の整備目的を十分に理解し、本市の産業振興施策の一翼を担うという意識をもち、また、周辺環境との調和に配慮しながら整備を進めることについて、理解・協力が得られる事業者を選定するとともに、開発事業者との間で協定を締結するなどにより担保することとします。

また、整備地区は、公共インフラ（道路、上下水道等）の整備に相当程度の経費を要することが想定されることから、開発事業者の意向を把握したうえで、補助制度の創設などの支援策を検討することとします。

## 9 経済効果等

### (1) 経済波及効果

本計画に基づき整備する物流拠点（以下「盛岡南地区物流拠点」といいます。）に、事業拠点分散化等動向調査等により把握した立地希望企業が本市に立地・操業した場合の地域経済への波及効果について、次のとおり試算した結果、県央広域振興圏※4における経済波及効果は57,737百万円、雇用誘発量は5,445人と試算されました。

#### 【試算方法】

岩手県が作成・公表している「経済波及効果簡易分析ツール（統合大分類）」を使用し、基礎数値である生産価格評価表及び雇用表を県央広域振興圏の数値（岩手県が作成・公表）に置き換えて試算しました。  
また、このツールによる試算に必要となる立地企業の生産額については、埼玉県が作成・公表している「企業立地に係る経済波及効果シミュレーションツール」を使用して試算しました。（建築着工統計調査データなど、地域によって数値が異なるものについては、調整のうえ使用）

上記の試算方法により試算された経済波及効果は、次表のとおりです。

（単位：百万円）

波及効果	第一次波及効果			第二次波及効果	総効果
	直接効果	間接効果	計		
生産誘発額	37,479	12,753	50,232	7,505	57,737
(波及効果倍率) ※	—	0.3402	1.3402	0.2003	1.5405
うち粗付加価値誘発額	19,534	7,773	27,307	5,027	32,334
(波及効果倍率)	0.5212	0.2074	0.7286	0.1341	0.8627
うち雇用者所得誘発額	11,909	3,648	15,557	1,902	17,459
(波及効果倍率)	0.3177	0.0973	0.4151	0.0507	0.4658
雇用誘発量：人	—	—	4,973	472	5,445

※波及効果倍率：各項目の金額が直接効果額(37,479百万円)に対してどれだけの倍率かを表しています。

#### ※4 県央広域振興圏

岩手県の4広域振興圏のうち、盛岡市、八幡平市、滝沢市、雫石町、葛巻町、岩手町、紫波町及び矢巾町で構成される振興圏。

## (2) 税収効果

盛岡南地区物流拠点に立地希望企業が立地・操業した場合の税収見込みについて、次のとおり試算した結果、企業が立地・操業開始した後の5年間の累計で約7,455百万円増加すると試算されました。

### 【試算方法】

- ・法人市民税については(1)により試算された生産誘発額により、個人市民税についても同様に雇用者所得誘発額により試算しました。
- ・固定資産税及び都市計画税については、埼玉県が作成・公表している「企業立地に係る経済波及効果シミュレーションツール」により事業所建築費、設備投資費を試算し、これに税率を乗じて算定しました。
- ・立地希望企業の全てが同一年度に事業所建築及び操業開始したと仮定し、当該年度を第1年度として試算しました。
- ・立地企業の生産額及び雇用人数・所得額に変化はないものとして試算しました。

(単位：千円)

年度	市民税		固定資産税	都市計画税	年度計	累計
	法人	個人				
第1年度	165,034	428,729	928,510	90,371	1,612,644	1,612,644
第2年度	165,034	428,729	857,213	89,012	1,539,988	3,152,632
第3年度	165,034	428,729	799,069	87,684	1,480,516	4,633,148
第4年度	165,034	428,729	751,355	86,387	1,431,505	6,064,653
第5年度	165,034	428,729	711,924	85,119	1,390,806	7,455,459



## 10 盛岡南地区物流拠点の目指す姿

物流産業を取り巻く状況、整備候補地区の周辺交通環境等を踏まえ、盛岡南地区物流拠点の目指す姿を次のとおりとします。

### (1) 働き方改革時代の北東北の物流を支える物流拠点形成

働き方改革により国内物流体系の変革が求められている中で、当該地区は、盛岡貨物ターミナル駅、盛岡南インターチェンジ、国道4号、国道46号、宮古盛岡横断道路に隣接する交通の要衝となっており、物流事業者からの開発要望が高まっております。

東北レベルでの検討結果においても、時間距離的に岩手県沿岸地域、北東北3県をカバーできる位置にあり、「物流の2024年問題」の回避に貢献し、働き方改革時代の北東北の物流機能を支える物流拠点の形成を目指します。

### (2) 海外への物資輸送拠点の形成

北東北の交通の要衝であり、また、インランドデポが構内に設置されており、国際規格である40フィートコンテナを取り扱うことができる盛岡貨物ターミナル駅に隣接している立地条件を活かし、少量でコンテナ輸送による輸出が困難な農水産物、工業製品等を集約し、共同輸送による輸出を推進し、海外への販路拡大を図るなど、人口減少時代における北東北全体の産業活性化を支える物流拠点の形成を目指します。

### (3) 災害時の物流確保拠点の形成による国土強靱化への対応

当該地区の交通網の特性を踏まえ、立地企業との協定により当該地区を災害時の物流拠点とすることにより、災害により東北自動車道が活用できない場合は、宮古盛岡横断道路を活用し、宮古港からの緊急輸送物資の拠点とするほか、沿岸部で災害があった場合は、当該地区から宮古盛岡横断道路を活用し、沿岸地域への緊急輸送物資の拠点とすることにより、災害時の物流確保の拠点の形成を目指します。

## 11 整備スケジュール

整備スケジュールを概ね次表のとおりとし、令和6年度中の整備着手を目指すこととします。

年月	内容
令和4年7月～11月	開発事業者の事業実施意向調査（サウンディング調査） 開発事業者の募集条件、募集区画、支援策等の検討
12月～令和5年3月	開発事業者の募集
令和5年4月～8月	事業計画の内容審査・開発事業者の選定
9月～令和6年8月	都市計画法、農振法等による土地利用の変更等の手続
令和6年9月～	開発事業者による整備事業着手