

調査担当 廣田 善文、赤津 一徳、梶山 健一

◆調査の視点

シリーズ調査「いばらきの創生を考える」第10回では、圏央道（首都圏中央連絡自動車道）の県内区間全線開通を軸に、古河地域（古河市・五霞町・境町）（図表1）の地方創生を考える。

地方創生では、地方から東京へという「人（若者）の流れを変える」ことが大きなテーマとなっている。その意味で当地域は、1960年代以降、東北自動車道など交通インフラの整備に伴って、全国に先駆けて製造業を中心に大手企業の工場立地が進み、「しごと」の場が生まれた結果、他の地域から若者たちが流入して発展してきた産業立地の模範地域である。

しかし、人の流れを見れば、95～00年をピークに人口減少が進んでいる。特に20～34歳の若年層が埼玉県や東京都へ転出しており、通勤・通学や買い物・余暇も他都県に大きく依存している。

東京から50km圏内に位置する圏央道の県内沿線を見ると、都内の「しごと」に依存する通勤圏として発達してきた常磐線沿線の地域では、前号調査で示したように「ポスト・ベッドタウン」が課題となっている。研究学園都市として研究所と学校で街を創ったつくばでは、当初から期待され続けた新産業という「しごと」の創出は未だ課題であり、「ポスト学園都市」が大きなテーマといえるだろう。

こうした中で、17年2月に茨城県内区間が全線開通した圏央道という新しいインフラは、この地の地方創生にどのような影響を及ぼすのだろうか。地域から東京へと人の流れを変える契機となるのだろうか。また、この地への産業立地という「しごと」の創生は、どのように「まち」や「ひと」の創生へとつながるのだろうか。

本号では、古河地域の現状を整理し、圏央道の概要や沿線地域及び行政の動きを確認する。その上で、企業ヒアリングなどを踏まえ、「人の流れ」と「物の流れ」という2つの視点から圏央道を活用した地方創生の展望を考えていく。



◆ ヒアリングの視点

今回は、圏央道という交通インフラについて「人の流れ」と「物の流れ」という2つの視点から調査を進めていく。ただし、境古河IC～つくば中央IC間は開通間もないため、現実の活用というよりは、行政や団体、企業が今後の可能性をどう見ているかがヒアリングの主眼となる。

そのため、以下のような地域内外の5つの団体・企業に対して、それぞれの視点から圏央道がどのように見えるか、新しいインフラによって物と人の流れがどのように変化し、それはどんな「しごと」を生み出すことになるのかに着目しながらヒアリングを実施した。

まずは、産業立地の模範例となった当地における企業立地の歴史や立地企業の現状と今後の展望を古河市工業会（20ページ）に聞いた。

次に、県北で製造した納豆を県内や首都圏へ日々配送する金砂郷食品株式会社（21ページ）からは、食品物流という視点からの課題と圏央道への期待を、県内エリアの食品物流に特化している三共貨物自動車株式会社（22ページ）からは、物流業界全体の課題と展望を聞いた。

さらに、圏央道沿線で大型物流施設を中心としたIC周辺開発を進める事業者として、地元を知見のある大和ハウス工業株式会社（23ページ）と、当地には新規参入となるグローバル・ロジスティック・プロパティーズ（GLP）株式会社（24ページ）の2社から、物流施設の開発・運営や企業誘致を進める事業者の目から見た当地への評価と圏央道の可能性について話を伺った。

調査の概要

行政や団体、企業から一様に聞かれた声は、「いかに若者の流失に歯止めをかけるか」、「必要な人材を確保できるか」など「人」の問題である。「物の流れ」の視点から物流業界を担う企業にもヒアリングを行ったが、ここでも「人」の確保が喫緊の課題となっている。「人が貴重な時代」の中で、どのように転換し、対応していくかが求められている。

当地域は1960年代以降、製造業を中心に企業立地が進んだ。この時、地元で人を採用できなかった立地企業のために、地域を挙げて北海道や東北などから若者を呼び込み、発展を遂げた。しかし、全国的な人口減少の中では、他県から人材を確保することが難しい。地域は、働く人の確保に向けて、これまでとは異なるアプローチを迫られている。

地元や県内からの圏央道の物流利用については、巷間言われるほどには、大きな期待や具体的な動きにはつながっていないようである。今後、多くの人が圏央道を実際に利用し、利便性を体感したその後に実現するであろう、具体的な活用策が期待される。

最近も企業進出の動きがみられ、新たな産業用地の開発に伴い、更なる産業立地が期待される。しかし、従来型の産業立地のように、地域に雇用量を増やすという意味での「しごと」の創出だけでは、若年層の流出に歯止めをかけられるとは言い難い。今、しごとの創生で求められている視点は若者が「働きたい」と思えるような職場を創り出す「従来型の産業立地からの転換」である。そのためには、就業機会の多様化と高度化が必要になる。

どのような仕事を創り、それによってどのような街の姿を描くのか。「ポスト産業立地」に向けて、圏央道を有効に活用するという新しい発想と動きが期待される。

第1章 古河地域の現状

本章では、人の流れ・物の流れの観点から、古河地域の統計データを整理する。

1. 人の流れ

40年の推計人口は3市町とも15年比20%以上減少

1975年以降の人口推移をみると、古河市は00年、五霞町と境町は95年をピークに減少している（図表2）。

40年の推計人口は3市町ともに15年と比べ20%以上減少する見通しとなっている。

【図表2 人口の推移及び予測】

(単位：人・%)

年	古河市	五霞町	境町	
1975	108,889	8,636	24,347	
1980	117,691	8,645	25,696	
1985	129,842	8,593	26,297	
1990	139,239	9,468	26,922	
1995	146,010	10,312	27,237	
2000	146,452	10,218	27,171	
2005	145,265	9,873	26,468	
2010	142,995	9,410	25,714	
2015	140,946	8,786	24,517	
2020	135,203	8,514	23,857	
2025	129,907	8,057	22,835	
2030	123,788	7,560	21,748	
2035	117,020	7,030	20,581	
2040	109,862	6,454	19,329	
15-40	増減数	-31,084	-2,332	-5,188
	増減率	-22.1	-26.5	-21.2

※1975～2015年：10月1日現在、2020年以降は将来推計
資料：国勢調査（～2015年）、国立社会保障・人口問題研究所将来推計人口（2020～2040年）、地域経済分析システム「RESAS」（2045～2060年・社人研推計準拠）

20～34歳女性の転出超過、県外流出が顕著

社会動態を年齢別にみると、20～34歳、特に女性の転出超過が顕著にみられる（図表3）。

県外流出先は、近接する埼玉県への流出が最も多く、次いで東京都、栃木県となっている（図表4）。一方、県内市町村間は、①五霞町や境町から古河市への人口流出、②古河市からつくば市への人口流出という2つの特徴がみられる。

県外に通勤・通学する割合が高い

10年における市町内居住者の主な通勤先の割合をみると、県外への通勤者の割合は古河市が2割、

五霞町が4割、境町が1割と埼玉県や東京都など県外への通勤者が多い（図表5）。

通学先の割合をみても、県外への通学者の割合は、古河市が4割、五霞町が8割、境町が3割と、埼玉県や東京都、栃木県など県外への通学者が多く、通勤・通学先については、他県への依存度が大きい。

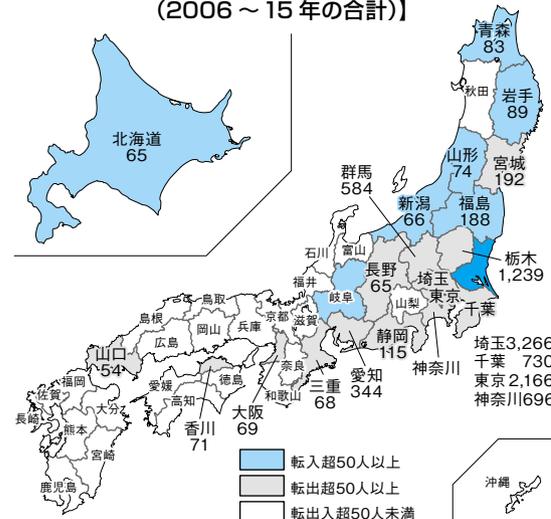
【図表3 古河地域の男女・年齢別社会動態（2006～2015年の合計）】

(単位：人・%)

年齢	総数	構成比		構成比		
		うち男性	うち女性	うち男性	うち女性	
総数	-4,340	100.0	-1,260	100.0	-3,080	100.0
9歳以下	255	-5.9	156	-12.4	99	-3.2
10～14歳	-78	1.8	-15	1.2	-63	2.0
15～19歳	-87	2.0	-54	4.3	-33	1.1
20～24歳	-1,185	27.3	-257	20.4	-928	30.1
25～29歳	-1,602	36.9	-445	35.3	-1,157	37.6
30～34歳	-696	16.0	-166	13.2	-530	17.2
35～39歳	-324	7.5	-138	11.0	-186	6.0
40～44歳	-157	3.6	-35	2.8	-122	4.0
45～49歳	-223	5.1	-107	8.5	-116	3.8
50～54歳	-101	2.3	-43	3.4	-58	1.9
55～59歳	-121	2.8	-106	8.4	-15	0.5
60～64歳	-167	3.8	-82	6.5	-85	2.8
65歳以上	146	-3.4	32	-2.5	114	-3.7
不詳	0	0.0	0	0.0	0	0.0

茨城県常住人口調査からARC作成

【図表4 古河地域の県外社会動態（2006～15年の合計）】



※数値は、ネットの社会動態を表す。
※その他：転出先の住所地が不明及び国籍離脱
茨城県常住人口調査からARC作成

【図表5 五霞町居住者の主な通勤先(2010年)】

(単位:人、当地に常住する就業者に対する割合)

五霞町	合計:4,900		うち自市町村:2,189(44.7%)				
	市町村・都県名						
	1位	2位	3位	4位	5位		
茨城県	古河市	境町	坂東市	常総市	下妻市	8	
349 7.1%	226 4.6%	54 1.1%	22 0.4%	10 0.2%		0.2%	
県外	東京都	千葉県	埼玉県	神奈川県	栃木県	12	
1,971 40.2%	1,454 29.7%	381 7.8%	69 1.4%	39 0.8%		0.2%	

資料:国勢調査

買い物行動や余暇行動は他県に及ぶ

15年の買い物行動での市町外への流出率をみると、埼玉県や栃木県が多く、買い物行動が隣接する他県に及んでいる(図表6)。

また、余暇行動の市町外への流出率上位をみても、埼玉県や栃木県、東京都など他都県が上位であり、3市町の余暇行動は、買い物行動同様に他都県に及んでいる。

【図表6 買い物行動の状況】

(上記:流出率(%) 下段:流出人口(人))

	古河市	五霞町	境町
1	古河市内 83.7 117,778	埼玉県 95.5 8,415	境町内 58.7 14,451
2	埼玉県 37.7 52,991	古河市 25.1 2,215	古河市 43.6 10,742
3	栃木県 30.5 42,946	境町 16.4 1,443	埼玉県 43.2 10,644
4	つくば市 13.6 19,107	五霞町内 13.7 1,212	つくば市 24.8 6,098
5	下妻市 12.1 18	東京都 7.6 666	坂東市 16.4 4,029
6	東京都 8.3 11,631	栃木県 4.8 426	栃木県 11.8 2,905

※2015年7月1日現在

資料:茨城県生活行動調査(常陽ARC)

2. 物の流れ

製造業・運輸業・郵便業のウエイトが大きい地域

業種別特化係数をみると、3市町とも、「製造業」と「運輸業、郵便業」が上位業種に位置している(図表7)。

製造業において、製造品出荷額等や事業所数・従業員数をみると、古河市は県内上位(出荷額等:県内5位、事業所数:同2位、従業員数:同3位)である他、五霞町や境町もそれぞれ人口規模と比べ上位に位置する。

食品、プラスチック、輸送機械など幅広い業種の製造業が拠点を形成

製造業に分類される業種の特化係数をみると、食

品関連やプラスチック製品、輸送用機械など、幅広い業種で県の特化係数を上回っている(図表8)。

60年代に、旧総和町(現古河市)に工業団地が造成されてから、現在は地域内に13の工業団地(古河市:5、五霞町:5、境町:3)が整備されている。団地に立地する178社のうち、県外に本社を有する企業が94社と、全体の5割超となっている。

立地決定用地(既に立地されている、または決まっている用地)は工業用地全体の97.8%を占め、用地に空きがない状況となっているなど、様々な製造業の拠点形成が図られている地域となっている。

【図表7 業種別特化係数(茨城県・2010年国勢調査)】

業種	茨城県	古河市	五霞町	境町
農業	1.30	0.99	0.63	2.12
林業	0.37	0.11	0.00	0.06
漁業	0.38	0.00	0.00	0.00
鉱業、採石業、砂利採取業	0.46	0.13	0.00	0.00
建設業	1.02	1.02	1.14	1.06
製造業	1.44	1.93	3.56	1.65
電気・ガス・熱供給・水道業	0.96	0.40	0.36	0.59
情報通信業	0.47	0.14	0.04	0.08
運輸業、郵便業	1.08	1.38	2.46	1.39
卸売業、小売業	1.07	1.10	0.37	1.13
金融業、保険業	0.73	0.68	0.10	0.42
不動産業、物品賃貸業	0.59	0.52	0.12	0.47
学術研究、専門・技術サービス業	1.32	0.43	0.15	0.43
宿泊業、飲食サービス業	0.82	0.81	0.35	0.75
生活関連サービス業、娯楽業	1.06	0.94	0.12	0.88
教育、学習支援業	0.98	0.81	0.34	0.69
医療、福祉	0.85	0.77	0.26	0.90
複合サービス事業	0.91	0.56	0.59	1.53
サービス業(他に分類されないもの)	0.82	0.59	0.47	0.71
公務(他に分類されるもの除く)	0.94	1.02	0.43	0.74

※グレー:全国(1.00)以上。

資料:総務省統計局「地域の産業・雇用創造チャート」

【図表8 製造業特化係数(茨城県・2014年経済センサス)】

業種	茨城県	古河市	五霞町	境町
食料品製造業	1.38	2.84	9.51	1.83
飲料・たばこ・飼料製造業	0.88	0.37	2.30	3.70
繊維工業	0.45	1.26	0.00	0.47
木材・木製品製造業(家具を除く)	0.99	1.26	0.00	0.27
家具・装備品製造業	0.88	1.34	4.61	0.32
パルプ・紙・紙加工品製造業	1.28	1.59	15.03	2.01
印刷・同関連業	0.79	0.69	4.67	0.23
化学工業	1.56	0.73	8.52	0.38
石油製品・石炭製品製造業	0.69	0.56	5.64	0.00
プラスチック製品製造業	2.23	4.59	9.20	7.73
ゴム製品製造業	1.48	0.92	2.90	1.12
なめし革・同製品・毛皮製造業	0.21	0.06	0.65	0.47
窯業・土石製品製造業	1.79	2.76	0.93	9.10
鉄鋼業	2.26	1.90	0.00	1.05
非鉄金属製造業	1.82	0.72	0.00	1.66
金属製品製造業	1.55	2.33	1.26	3.20
はん用機械器具製造業	2.01	1.02	0.38	0.74
生産用機械器具製造業	2.01	1.35	7.52	2.28
業務用機械器具製造業	2.79	0.56	0.00	0.29
電子部品・デバイス・電子回路製造業	1.43	0.15	0.77	0.07
電気機械器具製造業	2.46	2.09	0.14	0.29
情報通信機械器具製造業	0.56	0.23	0.00	0.00
輸送用機械器具製造業	0.94	4.39	2.80	0.96
その他の製造業	0.92	1.01	0.20	0.90

※グレー:上位3業種

資料:総務省統計局「地域の産業・雇用創造チャート」

第2章 圏央道の概要及び沿線地域の動向

本章では、圏央道の概要や沿線地域の特徴的な動きを整理するとともに、行政の圏央道活用に向けた取り組みをみていく。

1. 圏央道の概要

都心より半径約40～60kmに位置する幹線道路

圏央道は都心より半径約40～60kmの位置に計画された、延長約300kmの高規格幹線道路である（図表9）。横浜や厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの都市に連絡し、首都圏の広域的な幹線道路網を形成する首都圏3環状道路（※1）のうち一番外側に位置する。

圏央道の役割・機能は、首都圏の道路交通の円滑化、災害時などの緊急輸送路の確保、沿線の地域づくりの活性化などである。

（※1）圏央道と外環（東京外かく環状道路）、中央環状（首都高速道路中央環状線）の3つの環状道路の総称。

茨城県内区間の全線開通で全体の9割が開通

茨城県内区間では、03年3月につくばJCT～つく

ば牛久IC間が最初に開通し、以後順次延伸されてきた。17年2月26日には境古河IC～つくば中央IC間（延長28.5km）が開通し、茨城県区間が全線開通した。その結果、圏央道全体の9割が開通し、東名高速と中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道の6つの放射道路が圏央道により接続された。

観光面、物流面で整備効果が期待

NEXCO東日本の公表資料によると、県内区間の全線開通により、観光面と物流面の2つのストック効果（※2）が期待される。

観光面の効果は、成田空港から関東各地の観光地へのアクセスが向上することである。日光や那須（栃木県）、富岡製糸場（群馬県）、川越や秩父・長瀨（埼玉県）など観光地へのアクセスが高まり、観光周遊の促進が期待される。一例としては、成田空

【図表9 首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の概要】



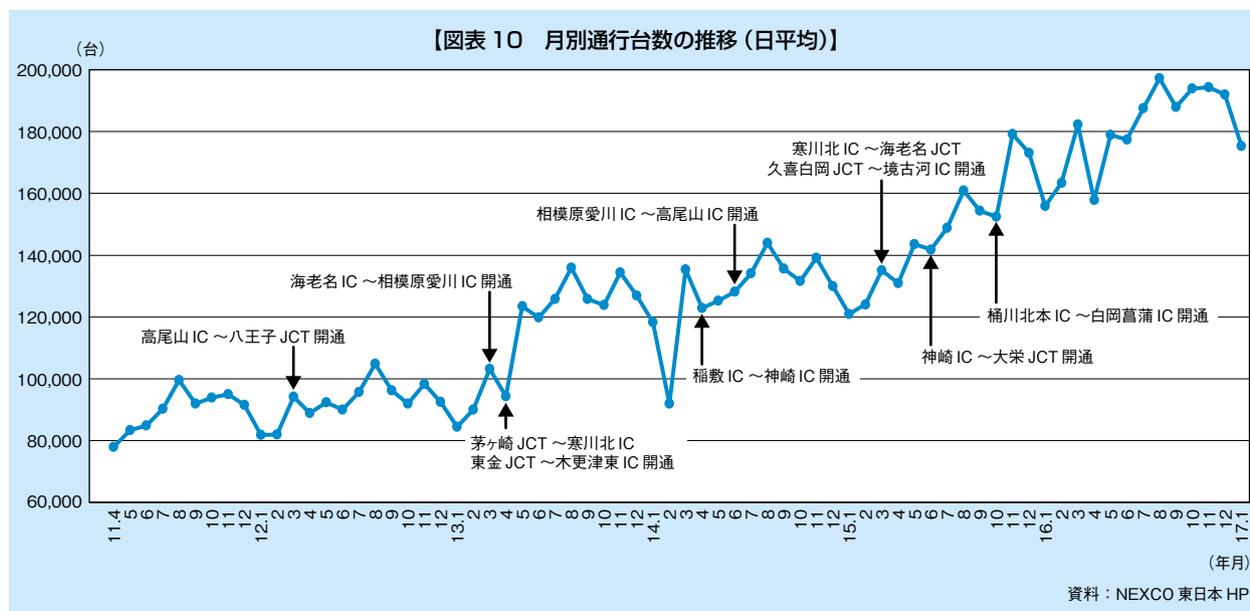
港～秩父・長瀬間の所要時間が圏央道開通により最大20分短縮される（新空港IC～花園IC間の所要時間：135分から115分に短縮）。

物流面での効果は、沿線に大型物流施設が1,600件立地し、生産性向上が加速することである。沿線地域では、プロロジスパークつくば（茨城県つくば市）、ロジスクエア久喜（埼玉県久喜市）、ランドポート八王子Ⅱ（東京都八王子市）、GLP厚木（神奈川県愛川町）など大型物流施設の開発が進んでいる。

（※2）整備された社会資本が機能することによって、継続的中長期的に得られる効果

通行台数は開通区間延伸により増加

圏央道の月別通行台数をみると、11年4月の77,937台に対して、17年1月には175,389台となった（図表10）。海老名IC～相模原愛川IC間（13年3月）や茅ヶ崎JCT～寒川北IC、東金JCT～木更津東IC間が開通した13年5月以降、通行台数は増加し、12～14万台となった。寒川北IC～海老名JCT（15年3月）、久喜白岡JCT～境古河IC（15年3月）、神崎IC～大栄JCT（15年6月）が開通し、15年1月以降増加基調にある。



2. 沿線地域の動向

地域内でも大型物流施設が立地

古河地域でも大型物流施設の開発が相次いでいる。古河市では、新4号国道と筑西幹線道路（予定）の交差点付近に位置する柳橋地区で物流施設の開発が進んでいる。

また、同市北利根工業団地では、プロロジスが約105,000㎡の敷地にBTS型（専門物流型）施設の集積パーク「プロロジスパーク古河」（計3棟）の開発を行っている。

五霞町では、GLP㈱が五霞IC周辺に先進的物流

施設「GLP五霞」の開発を予定している（24ページ）。

日野自動車古河工場が本格稼働

12年5月に日野自動車(株)古河工場が一部稼働を開始し、17年1月6日に本格稼働した。

当工場には現在約700名の正社員が勤務している。17年度中に日野工場から800名が異動する見通しである。

今後、大型・中型トラックの生産を日野工場から古河工場に切り替える予定である。

3. 行政による圏央道活用に向けた取り組み

(1) 古河市

1) 企業誘致

に^{れい}連地区に新たな産業用地を造成

2017年（平成29年）より、日野自動車(株)古河工場から北西に1キロ離れた仁連地区に新たな産業用地（敷地面積約19ha）を開発する。17年（平成29年）度予算では、「仁連地区新産業用地開発事業特別会計」を新たに設置し、約15億円を計上した。当地区では、物流施設や工業施設の立地を想定している。古河市は、「他の圏央道沿線地域と同時期に供用できるように急ピッチで進めていく」方針である。

2) 定住支援

若者・子育て世代定住、3世代居住を促進

定住支援では、住宅を購入する若者・子育て世帯へ最大150万円の奨励金を交付する「企業誘致等に伴う若者・子育て世帯定住促進奨励金」制度を創設している（図表11）。

また、世代間の助け合いを目的とする三世帯同居の促進に伴う定住促進を図るため、「二世帯同居等支援奨励金」制度を設置した。新築・中古住宅を取得した際には40万円を交付する。古河市は「家族の絆を深めることで、子育てや介護などの相互援助が出来る環境づくりをしていく」としている。

【図表 11 企業誘致等に伴う若者・子育て世帯定住促進奨励金（古河市）】

物件	内容	交付額
新築住宅・マンション購入	転入者住宅取得奨励金	40万円
	市内業者施工奨励金	10万円
	保留地取得奨励金	100万円
中古住宅・マンション購入	転入者住宅取得奨励金	40万円
	市内業者リフォーム施工奨励金	10万円

(2) 五霞町

1) 企業誘致

五霞IC周辺地区に産業拠点を開発

五霞町は交通アクセスのメリットを活かし、新4

号国道と県道西宿栗橋線、圏央道五霞ICの結節点周辺において、組合施行による土地区画整理事業で産業用地を開発する（図表12）。最大の特徴は、商業と工業、流通業を集積させる点である。区域内には道の駅ごかも立地している。

既に一部の分譲地では、GLP(株)によるマルチテナント型物流施設「GLP五霞」が進出を決定している（24ページ）。

同町によると、現状では物流施設を中心に引き合いが多いが、今後の方針について、「商業施設の誘致を積極的に進めたい」としている。

【図表 12 ネクストコア五霞の概要】

事業名	五霞インターチェンジ周辺地区土地区画整理事業	
事業期間	2014年～2019年（5年間）	
代執行者	エム・ケー(株)（東京都）、清水建設(株)（東京都）	
総面積	37.1ha	
分譲面積	24.9ha	（分譲地用途）
Aブロック	51,700㎡+11,900㎡	物流施設、工業施設等を想定
Bブロック	83,600㎡+7,300㎡	商業施設を想定
Cブロック	85,100㎡+8,800㎡	GLP五霞（73,600㎡）（物流施設）

資料：ネクストコア五霞パンフレットをもとにARC作成

2) 観光

周辺市町村とも連携し、中之島公園を拠点化

観光分野では、隣接する境町や千葉県野田市と河川の魅力を活用した観光地域づくりにおいて連携し、利根川と江戸川の分岐点にある中之島公園を中心とした観光拠点化を進めていく。

公園に近接した堤防では、サイクリングロードが整備され、防災ステーション（高規格堤防）に休憩施設を設置し、サイクリストの誘客を進めていく。五霞町は「サイクリングロードで繋がっている渡良瀬遊水地や道の駅ごかなどを巡るサイクルコースをPRしたい」という。

さらに、地方創生に向けて、「買い物の場の確保や観光、教育などの魅力向上を図ることで住みやすい街を作り、定住を促したい」としている。

(3) 境町

1) 企業誘致

境古河IC周辺で産業用地を開発

境古河IC周辺で、産業用地の開発を進めている。開発地域は、境古河IC周辺地区（約24.6ha）、及び同ICから500m離れた猿山・蛇池地区（約10.6ha）である。

境古河IC周辺地区は、組合施行の土地区画整理事業として開発を進めており、16年2月には、業務代行予定者が大和ハウス工業(株)（23ページ）に決定した。用地の引き渡し時期は、19年を予定している。

また、大型商業施設の誘致を試み、16年9月にはドン・キホーテ境大橋店がオープンした。

2) 定住促進

定住に向けて奨励金制度を設置

移住・定住促進では、15年4月より「移住促進奨励金」制度と「子育て世帯等定住促進奨励金」制度を開始した（図表13）。境町は、「圏央道の県内区間全線開通は、企業誘致だけではなく、移住・定住促進でも活用できる。子育て世帯に対して手厚い対応を行い、定住をサポートしていきたい」としている。

【図表 13 境町の定住支援策】

制度	対象者	奨励金額
移住促進奨励金制度	初めて町内に転入した方 (15年4月～19年12月)	2～3年目：町民税の30%相当額
		4年目：町民税の40%相当額
		5年目：町民税の50%相当額
子育て世帯等定住促進奨励金制度	一定の条件を満たした 子育て・新婚世代	50万円

日野自動車従業員向けの寮が町内に新設

また、日野自動車(株)の従業員をターゲットに定住支援を実施している。町内には、日野自動車(株)の独身寮240戸が新設されている。境町は「圏央道により、日野自動車本社とのアクセスも向上した。日野市との近さも定住促進する上でアピールのポイントになる」としている。

今後の方針について、同町は「単身者、独身者だけではなく、子育て世帯の支援体制をPRし、家族を持つ従業員の移住促進を強化していきたい」という意向である。

3) 観光

利根川河川敷を整備

五霞町・千葉県野田市との連携事業として、利根川と江戸川の魅力を活用した観光地域づくりを進めている。当事業では、16年度の新規事業として地方創生加速化交付金を活用している(4,200万円)。

また境町観光協会は、15年7月には利根川河川敷に観光スポット「リバーサイドパーク」を開設した。パークでは、「セグウェイオフロードツアー」や「リバークルーズ」、「アメリカンスタイルBBQ」を実施している。「アメリカンスタイルBBQ」では、境町の特産品とアメリカンスタイルを融合したバーベキューを手ぶらで楽しむことができる。

圏央道開通により成田空港への所要時間が約1時間に短縮されることから、「圏央道を利用する訪日外国人や、千葉県、関西方面からの観光誘客を促し、次のステージとして定住を考えてもらえるようにPRしていきたい」としている。

4. 圏央道に関するアンケート調査

(1) 圏央道活用状況について

めぶきフィナンシャルグループ傘下の(株)あしぎん総合研究所（足利銀行系）は、16年10～11月において、「圏央道に関する調査」と題し、足利銀行の営業地域内の企業に対してアンケートを実施した。今回は、茨城県内企業の圏央道活用状況を主にみていく。

1) 「圏央道に関する調査」の概要

①調査時期：

2016年10月中旬～11月上旬

②調査方法

(株)あしぎん総合研究所が実施した「あしぎん景況

調査」の特別質問

③調査対象企業

足利銀行の営業地域（栃木県、群馬県、茨城県、埼玉県他）の企業1,756社

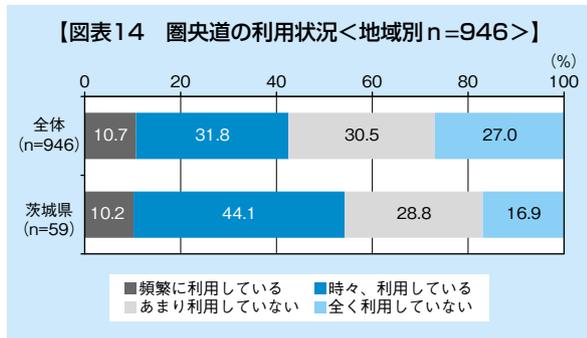
④有効回答企業数 946社（回答率 53.9%）

（地域内訳（栃木県：515社、群馬県：188社、埼玉県：155社、茨城県59社、その他：29社））

2) 調査結果

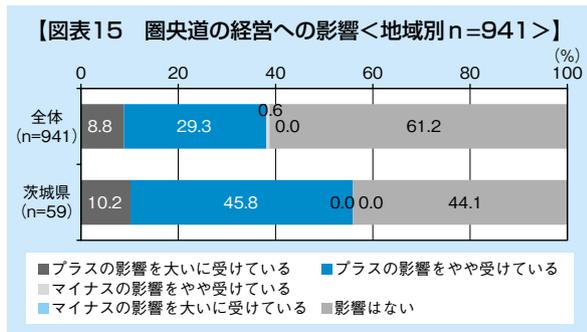
茨城県内では「時々、利用している」が4割

茨城県内企業の圏央道の利用状況をみると、「時々、利用している」が44.1%と最も多く、全体（31.8%）と比べると10ポイント以上高い結果となった（図表14）。「全く利用していない」が16.9%と、全体（27.0%）より10ポイント以上低い。



経営への影響は「ややプラス」、「影響がない」が4割超

経営への影響は、県内企業は「プラスの影響をやや受けている」が45.8%と最も多く、全体（29.3%）と比べて15ポイント以上高い（図表15）。次いで、「影響はない」が44.1%、「プラスの影響を大いに受け



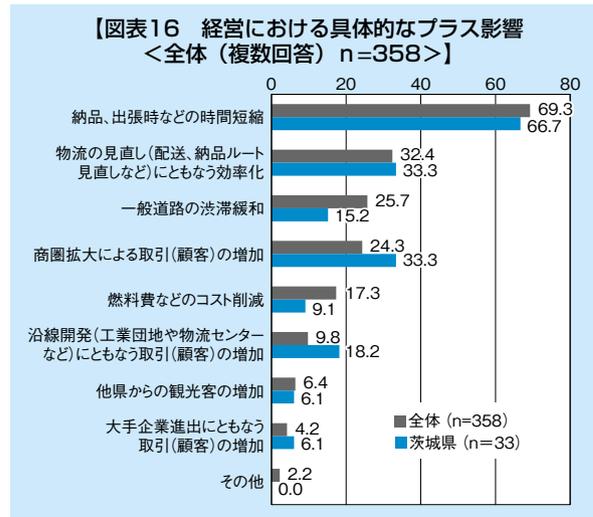
ている」が10.2%と続く。

「影響はない」は44.1%と、全体と比べて約15ポイント低くなっている。

プラスの影響は「納品、出張時の時間短縮」が6割超

茨城県企業の具体的なプラスの影響をみると、「納品、出張などの時間短縮」が66.7%と最も多く、全体（69.3%）と同水準となった（図表16）。次いで、「物流の見直し（配送、納品ルート見直しなど）に伴う効率化」と「商圏拡大による取引（顧客）の増加」がともに33.3%、「沿線開発（工業団地や物流センターなど）に伴う取引（顧客）の増加」が18.2%と続く。

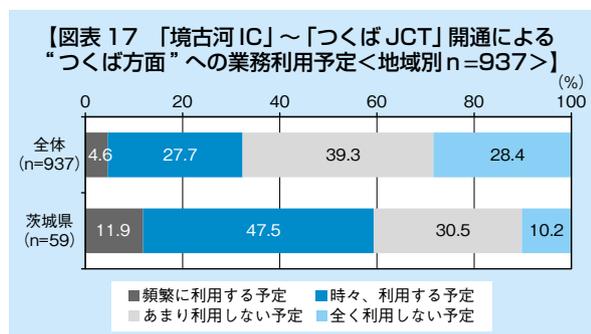
「商圏拡大による取引（顧客）の増加」と「沿線開発（工業団地や物流センターなど）に伴う取引（顧客）の増加」は、全体と比べ10ポイント弱高い。



「境古河IC」～「つくばJCT」開通によるつくば方面への利用は「時々利用」が5割

茨城県企業のつくば方面が開通した場合の利用予定状況をみると、「時々、利用する予定」が47.5%と最も多く、全体（27.7%）と比べ20ポイント以上高い（図表17）。次いで、「あまり利用しない予定」が30.5%、「頻繁に利用する予定」が11.9%となっている。

「全く利用しない」は全体と比べ20ポイント弱、「あまり利用しない」が10ポイント弱低い。



(2) 圏央道の茨城県内区間全線開通の影響に関する調査

常陽アークでは16年12月中旬、「茨城県内主要企業の経営動向調査」にあわせて、圏央道の境古河IC～つくば中央IC間開通に対する期待について調査（自由回答）を行った。そのうち、今回の調査地域である古河地域の企業から図表18のような回答があった。

移動時間の短縮などの人流面や、資材の調達や配

送時間の短縮など物流面でのメリットが期待される一方、「あまりメリットはない」など効果を限定視する声も聞かれた。

(3) まとめ

圏央道の県内全区間開通に対する期待感は大きいものの、実際に利用するかは未知数

県内企業の境古河IC～つくば中央IC間の開通によるつくば方面への県内企業の業務利用意向については、他県と比べて利用する予定とする企業が多い。圏央道利用により、資材の調達や営業の拡大など物流面、出張や移動の時間短縮など人流面での効果を期待する声が多い。

その一方で、圏央道は「経営への影響はない」とする企業が4割強もあることや、「境古河IC～つくば中央IC」区間開通後も利用しない（「あまり利用しない」+「全く利用しない」）企業が4割強に及ぶことを考えると、圏央道への期待感は大きいものの、実際に県内企業が活用するかは未知数と言える。

【図表 18 圏央道境古河 IC～つくば中央 IC 間開通に対する期待】

社名	市町村	業種	圏央道県内区間全線開通のメリット
A社	古河市	小売業	・移動時間が短縮になる。
B社	古河市	電気機械	・都内からの顧客が来訪する際にアクセスが楽になる。 ・出張等で都内を通らないことで目的地への時間短縮が可能。
C社	古河市	建設業	・業務活動のエリアが広がる。
D社	古河市	サービス業	・流通面で大きなメリットがある。 ・人手不足の際に他地域より補填しやすい。
E社	古河市	輸送用機械	・西日本への物流が多いため、首都圏の渋滞を考慮した配送が必要だった。 ・今後は物流時間の安定化、選択ルートの増加によるリスク回避が可能となる。
F社	古河市	卸売業	・物流面で大きなメリットがある。
G社	古河市	食料品	・資材の調達がスムーズになる。
H社	五霞町	金属製品	・あまりメリットはない。
I社	境町	金属製品	・千葉方面へのアクセス向上に期待している。
J社	境町	運輸・倉庫	・全線開通すると非常に便利になる。地域的には活性化するのではないか。

第3章 地域内外での団体・企業からみた人の流れ・物の流れ

本章では、地域内外の団体・企業にヒアリングを行い、圏央道の茨城県内区間が全線開通した、当地域の人の流れ・物の流れの現状をみていく。



圏央道開通による会員企業、地域経済への波及に期待

～茨城県古河市

古河市工業会
事務局長 鈴木 源一 氏

市内に立地する製造業など109社が加盟

当工業会は、古河市内に事業所を有する食品や自動車、化学、金属、プラスチック、住宅など製造業を中心とした多種多様な企業団体です。

16年度現在、会員企業数は109社、従業員数14,649名です。近年、加盟企業数に大きな変化はありません。市内の工業団地内の用地はほぼ埋まっており、用地が空いた場合にはすぐ買い手が見つかる状況です。

人手不足は全国同様に大きな課題

会員企業の中では、全国的にも言われているように、人手不足が大きな課題となっています。

60～70年代にかけて旧総和町（現古河市）に工業団地が造成され、製造業の拠点が数多く立地した際にも、進出企業は人手不足のため地元の人材を確保できない状況にありました。この時は、工業会と旧総和町、職業安定所が共同で北海道や東北の学校を訪問し、採用を行い、女性を含め定住する若者が増加していきました。

しかし現在は、全国的に人手不足が深刻化しており、他地域から採用することも難しい状況にあります。今後、いかに働き手を確保していくかが重要になっています。

圏央道は、物流面などで会員企業にメリット

2月26日に圏央道の茨城県内区間が全線開通し

たことにより、6つの高速放射道路が接続されました。今回の開通は、工業会会員企業にとっても様々なメリットがあると考えています。

物流面では、都心の渋滞リスクを避けることができるため、製品出荷や原材料調達が円滑化するとみえています。

また、圏央道沿線地域では、物流施設や関連企業の立地も相次いでおり、生産活動も盛んになると思います。当工業会には、日野自動車(株)古河工場が移転したことをきっかけに、日野自動車(株)と岡本物流(株)が加盟いたしました。現在、同社の関連企業からも当市に進出した場合には入会したいというお声掛けも頂いています。今後、市内に新たな産業用地が造成されれば、更なる企業進出も見込まれます。

その他、成田空港との所要時間が短縮化され、国外との人やモノの往来が容易になります。

地域経済への波及にも期待

今回の開通は、会員企業だけでなく、地元経済にも大きなメリットがあると考えています。1つは交通利便性が高まることにより、企業進出、商業施設の開業が進み、雇用創出や税収増が図られることです。また、成田空港とのアクセスが向上し、観光客など交流人口の拡大が期待できると考えられます。

今後、圏央道開通の具体的な効果が会員企業、そして地域に表れることを期待しています。



圏央道開通を機に物流の効率化に期待

～茨城県常陸太田市

金砂郷食品株式会社
代表取締役社長 永田 由紀夫 氏

自社製品「^{しどぎ}桑納豆」を製造

当社は、2009年9月1日に創業した納豆及びその他食品・菓子製造業です。納豆は自社製品を含めて20種類を生産しています。自社製品「^{しどぎ}桑納豆」は、より良い大豆と独自の発酵方法「長時間発酵熟成」を活用した最高級納豆シリーズです。長時間発酵熟成は、通常よりも長い時間を費やし、納豆菌自体も敢えて低く抑え、大豆の風味、甘さを残しつつ十分に発酵させる製法です。

最近では、物流事業と太陽光の売電事業など食品製造以外の領域にも力を入れています。

非常に短いリードタイムで動く食品物流

当社が扱う食品など日配品の物流は、「LT1」と称される非常に短いリードタイムで日々動いています。食品メーカーの多くは、取引先から深夜時間帯に注文が入った商品を早朝には取引先の配送センターへ運び、商品は開店までには各店舗へ運搬されています。そのため、多くの日配食品メーカーは数時間で大量の商品を製造し、配送を行っているのが現状です。

トラックが稼働する時間帯も、生産拠点から配送センターに運ぶ深夜の2～3時間、配送センターから各店舗へ向かう早朝の5～6時間に集中しており、ドライバーやセンター勤務者など人手不足やトラック不足という問題が顕在化しています。

物流施設立地による配送エリアの拡大に期待

圏央道沿線に物流施設が立地されることで、製造した商品を一旦沿線の施設に保管した上で、大消費地に近い圏央道沿線などの配送センターへ短時間で商品を配送できます。それにより、首都圏全域まで配送エリアが拡大されることから、圏央道の県内区間全線開通には大いに期待しています。

また、東北道、関越道、常磐道を利用し、配送センターへLT1のリードタイムで商品を配送する企業には、圏央道の県内区間全線開通は輸送時間の短縮など大きなメリットがあるとみられます。

ただし、当社は現時点では生産能力に限りがあるため、日中スーパーから注文を受けた商品を翌日の朝に配送センターに届けるという長いリードタイムで商品を製造・配送しています。また、圏央道沿線の神奈川方面への配送も直接は行っておらず、開通効果は現状では限定的です。

圏央道活用には物流の効率化が必要

圏央道をより活用していくためには、沿線の物流施設から配送センターへのトラック便を構築するとともに、物流システムをいかに効率化させるかが重要です。物流の効率化が実現すれば、トラックやドライバーの人手不足が軽減され、食品メーカーは商品のロス率を含めた物流費を削減し、利益率も高めることができます。

効率化のためには、荷主企業が少量でも利用できる共同配送のトラック便が必要です。このような便を運航させるためには、運送会社と荷主企業が協調していくことが必要となるでしょう。

また、国などが主体となって、伝票の規格や受発注の仕組みの統一化を進め、東京～名古屋～大阪間の大動脈輸送では、トラックから鉄道へのモーダルシフトを促すことも求められるでしょう。物流の活性化には圏央道だけではなく、日本全体でボトルネックを解消していくことが重要です。

当社としても、物流効率化のために、チルドでも1～2カ月ほど鮮度を維持できる商品を開発していく必要もあると考えています。



地域密着サービスによる物流効率化 ~茨城県筑西市

三共貨物自動車株式会社

代表取締役社長

小倉 重則 氏

専務取締役

小倉 正裕 氏

県内を営業地盤とし、低温食品物流事業を営む

当社は1931年に創業し、44年に設立された貨物運送事業者です。

創業期は路線便事業を手掛け、高度経済成長期は、路線便事業と精密機器輸送事業を展開してきました。バブル期以降は、時代の流れに合わせて事業を変化させ、現在は、低温食品物流事業が売上全体の9割近くを占めています。取引先は大手食品加工メーカーや大手スーパーが主となっています。

現在、茨城県内を主要地盤とし、筑西市を中心に半径150km圏内のエリアをカバーしています。

運輸事業所4か所、荷役事業所7か所の計11拠点を有し、保有車両数178台、従業員数402人（16年4月現在）にて事業を展開しています。

時間指定の配送が求められる食品物流

主要事業である低温食品物流は、365日24時間フルで車両を稼働させなければなりません。毎日配送を行うことから配車効率が高い一方、時間指定配送が当たり前になっており、商品カテゴリー別、温度帯別、特売や定番と言った販売形態別に時間指定が取り入れられています。

顧客への納品は定刻よりも遅れて納品することはもとより、早く納品することもできません。当社では、昼間と夜間の1日2便の配送体制により時間指定配送に対応しています。

共同配送により物流効率化を実現

当社の強みは、茨城県内を中心とした地域内の密な配送ネットワークにあります。この配送網をさらに活かすため、共同配送による物流効率化に取り組んでいます。

トラックが帰り便などで各荷主企業の異なる商品を一括で引き取り、当社の配送センターに集約します。その上で、センターで荷役を行い、納品先別に出荷しています。

これにより、荷主企業が少量でも配送コストを抑えてスーパーへ配送できる他、冷蔵倉庫での在庫保管や出荷作業時期の調整も行えるため、配送回数も削減できます。さらに、倉庫などの保管・運営コストも減らすことができます。

こちらにも、帰り便の活用や荷物の混載などによってトラックの積載効率を高められるという利点があります。現在は、取引する企業が400社近くまで増加しました。

自社の食品物流の面では圏央道の効果は限定的

当社は、茨城県内周辺地域での配送が主となり、近距離輸送が中心です。そのため、高速道路を利用する機会は、ドライバーの時間外労働が増加した場合や、一定の配送時間内に届けなければならない時など、一部のケースに限られます。そのため、圏央道の県内区間が全線開通したものの、事業への直接的なメリットは限定的になるのではないかとみています。

運送業のイメージを向上し、人手確保が重要

食品物流の時間指定配送に対応するためには、配達件数を減らし、待機時間を増やし、合わせて道路状況も考慮する必要があります。その結果、最も貴重な経営資源であるトラックや、ドライバーなど人材の不足感が、人口減少や少子化も相まってさらに強まっています。

当社は人手不足対策として、高齢者や女性、障害

者を積極的に採用する「雇用のダイバーシティ(多様化)」を進めています。

高齢者は長年勤務してきた経験から仕事の正確性が優れており、ドライバー職の従業員の模範としても貴重な戦力です。

また、ドライバー業務は女性でも十分対応できる業務になっています。スーパーマーケットの店舗配送は、カゴ台車を使用しており、一時的な荷繰りはあったとしても、力仕事を必要とする環境ではありません。

その他、荷主企業の調達・保管・流通加工・荷役・配送など物流機能全体をお預かりし、物流全体の効率化を図る3PL事業も行っています。この事業では、商品の在庫管理や仕分けを行う際に、オペレーター職などIT分野の業務が必要となり、従業員の活躍できるフィールドも広がっています。

今後は、トラック業界の3K(汚い、きつい、危険)のイメージを変えていく必要があります。女性ドライバーを主人公とするドラマも放映される予定もあり、トラック業界全体としてイメージ向上に努めていきたいと考えています。

配送ネットワーク密度を高め、価値を向上

最近では、ネットスーパーの配送業務にも取り組んでいます。今後、高齢化が進むに従い、需要が見込めるフィールドだとみています。

今後は、同業他社とも共同配送などの取り組みをさらに広げていくことで、配送ネットワークの密度をさらに高めていきます。それにより、地域に密着したサービスの価値向上に一層力を入れていきたいと考えています。

圏央道茨城県内区間沿線で大型物流施設を開発

～本社：大阪府大阪市

大和ハウス工業株式会社 つくば支社
支社長 建築事業部 事業部長
志保 達郎氏 小松 隆司氏

関東地方で41の物流施設を開発

当社はこれまで関東地方（東京都、埼玉県、神奈川県、群馬県、茨城県、千葉県）で41の物流施設を開発してきました（16年12月1日現在）。

開発している物流施設のうち、様々な企業が入居するマルチテナント型が2～3割、特定顧客用のBTS^(※3)型が7～8割となっています。開発を予定している施設も、マルチテナント型14か所、BTS型25か所の計39か所あります。

賃貸料の安さからニーズが高い圏央道沿線

ネット通販の拡大も相まって、外環道や国道16号沿線、湾岸地域では物流施設に対するニーズは強く、開発も活況が続きました。

こうした中で圏央道沿線は、賃貸料の安さを求めて、企業から引き合いがあります。当社としてもこうした顧客のニーズに応えるため、沿線での物流施設の開発を進めています。

一方、既に開通している圏央道沿線の物流施設の動向をみると、圏央道開通後に実際利用してみないと、企業がその利便性を実感しにくい面があります。圏央道を使って初めて国道16号や首都高の渋滞を避けられるというメリットを認識する企業が多く、開通してから沿線の物流施設への入居が進みました。今後、圏央道の茨城県内区間が開通した結果、常磐道の三郷ICや流山IC付近、首都高の渋滞を回避できるメリットを感じ、圏央道沿線の物流施設に入居したいという企業がさらに増えてくると

(※3) Build To Suitの略。物流施設の種別の一つであり、入居予定テナントの要望に応じて建築された施設

みえています。

阿見東IC付近に物流施設を開発

現在、茨城県内の圏央道沿線では、阿見町でマルチテナント型の物流施設「DPLつくば阿見」を開発しています。開発地は圏央道阿見東ICから500mに位置しており、17年7月に竣工する予定です。

当施設は敷地面積62,567㎡の5階建てとなり、敷地内には従業員やトラックを受け入れるため、従業員向けに500台分の駐車場も整備しています。

運輸・倉庫業を中心に、常磐線沿線の倉庫を利用している企業や倉庫の再編を検討している企業からの引き合いがあり、現在テナントの誘致を進めています。

成田空港から圏央道を利用すると40分でアクセスできるため、成田空港を発着する貨物便を利用する企業にもPRをしています。成田周辺には開発用地がないことから、潜在的な需要があるとみえています。

女性にも働きやすい環境を整備

物流施設に入居される企業は、人手不足感が高まる中で、勤務する従業員を確保できるかどうかを懸念しています。

こうした中で、女性は物流施設において重要な戦力だと考えており、これまでの倉庫で働くイメージ

を変え、女性にも働きやすい環境の整備に力を入れています。開発中のDPLつくば阿見では、共有の休憩スペースやカフェテリア、売店を整備し、女性にも働いて頂きやすいような工夫をしています。

境古河IC付近の産業用地の業務代行を担う

古河地域では、16年2月、境町が開発を予定している境古河IC周辺の産業用地の業務代行を当社が担うこととなりました。物流施設、工業施設、商業施設といった多様な施設の開発を検討しています。現在は、区画整理前の段階であり、住民に対して説明会を実施している状況です。今後、開発計画の具体化を進めていきます。

また、DPLつくば阿見の敷地にはまだ開発用地があることから、生鮮品用の物流施設など新たな開発を手掛けていきます。



DPLつくば阿見（完成予想図）



五霞IC周辺で先進的物流施設を開発

～東京都港区

グローバル・ロジスティック・プロパティーズ（GLP）株式会社
経営企画部長兼広報部長 三木 久武氏

国内で110棟の先進的物流施設開発を手掛ける

当社は、2009年3月に設立された、先進的物流施設^(※4)のリーディングプロバイダーであるグローバル・ロジスティック・プロパティーズ（GLP）の日本法人です。GLPも同時期にシンガポールで

設立され、16年12月現在、日本や中国、ブラジル、米国で5,400万㎡規模の物流施設を運営しています。

日本では、物流施設を95棟（約460万㎡）開発・竣工し、開発中のものを含めると、110棟超・620

～630万㎡にも及びます。また、開発した施設の65%が関東圏に立地しており、関西圏が20%超、その他地域が15%弱となっています。

ネット通販の急速な成長により、開発が活発化

日本国内の大型賃貸物流施設マーケットは00年頃から普及し始めた比較的新しい市場です。開発が活発化した転機は、インターネット通販ビジネスの急速な成長です。宅配スピードや頻度などの物流サービスの品質が、小売業の収益にも大きく影響を及ぼすようになり、「物流を制するものが小売を制す」と言われるほど、その重要性が高まりました。

物流効率化を図るため、自動化設備など新しい物流システムを導入する企業も増えており、こうしたシステムを設置するためには、様々なシステムレイアウトに対応できる広大なスペースが必要とされています。そのため、大規模な先進的な物流施設に対するニーズが高まっています。

こうした状況の下、10年頃から国内の総合デベロッパー各社もマーケットへ本格的に参入し、大型物流施設の開発が進みました。

潜在的な需要は今後も見込める先進的物流施設

一部では「大型物流施設は供給過剰ではないか」という声も出ていますが、調査会社「CBRE」によると、日本全体の倉庫面積に占める先進的物流施設の割合は4%弱と圧倒的に少ない状況にあります。

また、関東圏における先進的物流施設の新規供給面積が年間150万㎡程度である中で、現在のところ、

竣工後1年程度で満床となるなど、空室率も低位に推移しています。こうした点を踏まえると、先進的物流施設に対する潜在的な需要は十分にあり、今後も成長が見込まれるとみています。

圏央道開通は物流不動産に大きなインパクト

物流の輸送手段のうちトラック輸送が92%を占め、ネット通販など当日配達が標準的になった今、配送スピードは最重要であり、高速道路の利用は不可欠です。

こうした中で、2月26日に圏央道の茨城県内区間含め全線開通したことは、物流不動産マーケットに対して、非常に大きなインパクトになると考えています。

今回の境古河IC～つくば中央IC間の開通により、圏央道の大部分が接続されたことで、広域配送を行う企業が、これまで対象外であった賃料の安い圏央道沿線地域まで物流拠点の立地を検討できるようになりました。一方で、これまで競合関係になかったエリアの物流施設との競争も出てきています。

五霞IC周辺でGLP五霞を開発

当社は、五霞町の五霞IC周辺の用地に延床面積約14万㎡にも及ぶ3階建ての先進的物流施設「GLP五霞」の開発を進めています。総開発コストは約230億円で、17年5月に着工、18年10月に竣工を予定しています。茨城県下では初めての開発プロジェクトです。

物流の大動脈である圏央道の五霞ICと首都圏と

(※4) 同社では、以下の5つの要素を実現した施設を先進的物流施設としている。

- ①立地～空港及び貿易港に近接、また物流集積地と消費地間を結ぶ主要幹線からのアクセスが容易であるなど、物流施設に適した立地を戦略的に確保。
- ②規模・構造～拡大する3PL事業やEコマース、物流体制の効率化を目的とした物流アウトソーシングが顕在化する中、あらゆるニーズに柔軟に対応できる規模・構造を備えた物流施設の展開。
- ③事業継続性（BCP）～常にお客様の安全と安心を確保するため、大地震発生時に建物の揺れを最大約75%低減させるGLPバイルキャップ免震工法（特許取得済）の採用や、停電時に防災センターや事務所エリアの照明を確保できるバックアップ電源設備を採用するなど、事業継続性を重視した物流施設を展開。
- ④環境配慮～LED照明の採用、太陽光発電システムの設置、また外壁には断熱性の高いサンドイッチパネルを使用するなど、環境に配慮した物流施設を展開。
- ⑤快適性～施設内で働く方々にとって、快適な環境を提供すべく、OAフロア敷設の洗練されたオフィススペース、男女別トイレ、シャワールーム、カフェテリアなどを完備。

北関東を結ぶ新4号国道に隣接、関東及び東日本の広域配送向け物流拠点として位置づけています。周辺地域である埼玉県北東部、茨城県西部、栃木県南部には、食品や飲料、日用雑貨、化学工業品、建材、自動車関連などの拠点多く立地し、様々な企業ニーズが見込まれる地域だと考えています。

物流施設として最大級のワンフロア面積を持つ

GLP五霞は、認知度や競争力を高めるとともに他の圏央道のエリアと比べ価格競争力もあると見込みます。

ハード面では、ダブルランプウェイ（ループ型の入出庫道路）を設置することにより、各階に直接トラックで搬入できます。また、1階は約43,000㎡、2・3階は約39,000㎡にも及ぶ、賃貸物流施設としては最大級のワンフロア面積を有しています。これにより、大規模な効率的なワンフロアでの物流オペレーションが可能となります。

先進的なサービスにより、潜在的需要を創出

GLP五霞には、今までにない先進的なサービスを付加する予定です。

先進的サービスの1つは、BCP対策の一環として施設の燃料備蓄基地としての活用です。当社は、石油関連事業を展開するシューワ(株)（大阪府堺市）と業務委託契約を締結し、災害時に入居企業及び近隣のGLPの施設に対して燃料を提供できる体制を構築する予定です。また、通常利用として、敷地内にトラック用ガソリンスタンドを設置し、入居企業向けに軽油を販売する計画です。

その他のBCP対策としては、近隣地域向けに非常用に2～3階の車路を解放し、約1,500人の住民を収容できる避難場所として活用することも検討しています。

働く人々に配慮した環境を整備

物流業界全体で人手不足が深刻化しており、物流施設で働く従業員を確保できるかという点を入居

の際に重視する企業も多くなっています。

当社では、施設で働く従業員の半数以上が女性であるため、女性を含めて働く人々に配慮した環境を整備し、入居企業が働き手を確保しやすいようにサポートしています。

カフェテリアや売店、自動販売機、喫茶室、貸会議室、シャワー室、コインランドリーなど館内の共有部のアメニティを充実させ、スタイリッシュなデザインを取り入れています。

GLP五霞でも、働く人々の環境にも配慮し、カフェテリアを備えるほか、広域なエリアからの自動車通勤者向けに約600台の駐車スペースを確保する予定です。

今後も、働き手の過ごしやすい環境づくりに投資を行うとともに、物流施設の後背地の都市人口や交通手段など、働く人々を募集しやすい場所での開発を強化していきます。



GLP厚木IIのカフェテリア

第4章 圏央道の活用による地方創生に向けた現状と展望

「人が貴重な時代」への対応

今回の調査では、行政や団体、企業に対して、圏央道の県内区間全線開通の期待や活用という観点からヒアリングを行った。しかし、一様に聞かれた声は「人」の問題である。行政はいかに若者の流失に歯止めをかけるか、団体や企業はいかに必要な人材を確保するか、様々な主体がその対策について知恵を絞っている。

当地域は、「人が貴重な時代」の中で、どのように転換し、対応していくかが求められている。

人の確保に向けた過去と異なるアプローチ

当地域は1960年代以降、工業団地の造成により、製造業を中心に企業立地が進んだ。この時、地元で人を採用できなかった立地企業のために、地域を挙げて北海道や東北などから若者を呼び込み人を確保した。それに伴い地域の人口増加が加速し、発展を遂げたのである。

しかし、現在の「人」を取り巻く環境は当時とは大きく異なる。全国的な人口減少の中では、立地企業が人手を確保しようとしても、他県から人材を確保することができない状況にある。

地域は、働く人の確保に向けて、これまでとは異なるアプローチを迫られているのである。

「物の流れ」でも「人」が喫緊の課題

今回の調査では、「物の流れ」の視点から、物流業界を担う企業にヒアリングを行ったが、ここでも「人」の確保が喫緊の課題となっている。

ネット通販の拡大や時間指定配送などへの対応の中で、物流システムを担う人材不足が深刻化している。最近では、ヤマト運輸(株)がサービスを縮小するなどの動きも出てきている。今後は、大型物流施設の竣工や企業立地が進むことで、さらに人手不足感が

強まり、物流の大きな障壁になる可能性がある。

働く場としての物流業界の在り方の変化

こうした状況の中で、物流業界には「しごと」の質を高めることで人材を確保しようとする動きがみられる。

三共貨物自動車(株)は、シニアや女性、障害者など雇用の多様化を進めている。長時間勤務につながる長距離輸送を縮小し、原則日帰りの範囲での輸送密度を上げる方針だ。ドライバー業務も、カゴ台車を用いることで力仕事を必要としないため、女性も活躍できる仕様となっている。また、荷主企業の調達・保管・流通加工・荷役・配送など物流機能全体を担う3PL事業では、オペレーター職などのIT分野の業務が必要とされ、若者の活躍のフィールドがこれまで以上に広がっている。

大和ハウス工業(株)やGLP(株)など大型物流施設を開発する事業者では、共有の休憩スペースやカフェテリア、売店やランドリーを施設内に整備するなど、女性を含めて多様な働く人々に配慮した環境づくりを進めることが必須となっている。

物流業界に対しては、働く場としての3K（汚い、きつい、危険）イメージが依然として根強く残っている。しかし、最近の業務内容は以前のそれとは大きく異なりつつあり、業界としても職場の改善による「しごと」の質と業界全体のイメージ向上に力を入れることが、生き残りのための必須条件となりつつある。

企業による圏央道の具体的な活用は未知数

また、「物の流れ」という点で、圏央道茨城県内区間の全線開通前に実施したアンケート調査をみると、県内企業からの期待感が高いものの、実際に活用するかは未知数である様子が窺えた。

企業へのヒアリングでも、業種や輸送距離によっ

て物流面での圏央道開通の効果は現時点では限定的という声が多かった。

低温食品物流事業を手掛ける三共貨物自動車(株)も茨城県周辺地域での近距離輸送へのシフトが戦略の中心である。地元や県内からの圏央道の物流利用については、巷間言われるほど、大きな期待や具体的な動きにはつながっていないようである。

しかし、北関東自動車道の開通事例を見ても、道路の地図は書き換えられても、人の頭や心の中にある地図の書き換えには一定の時間がかかる。今後、多くの人が圏央道を実際に利用し、利便性を体感したその後に実現するであろう、具体的な活用策に期待したい。

従来型の産業立地からの転換

県内の産業立地の先進地として発展を遂げてきた当地域では、日野自動車(株)古河工場が本格稼働するなど、最近も企業進出の動きがみられる。また、圏央道IC周辺地域などに新たな産業用地が開発されていることから、更なる産業立地が期待されている。

しかし、ここでも誘致担当者や開発事業者からの声は、立地を考える企業の一番のポイントが「人の確保」だということである。従来型の産業立地のように、地域に雇用を増やすという意味での「しごと」の創出だけでは、若年層の流出に歯止めをかけられるとは言い難い。

現に、人の流れをみても、埼玉県や栃木県、東京都など隣接する他都県への人口流出が続いている。しごとの創生で求められている視点は若者が「働きたい」と思えるような職場を創り出すことにある。

職の多様化と高度化で「しごと」の創出を

論説において西武文理大学の柏木教授が指摘するように、当地域の住民の勤務先をみると、近郊の他都県の割合が高く、県外への依存度が強い。背景には、卸売・小売業、情報通信業、サービス業など、当地域に就業したい人たちが県外に転出していることがあるとみられる。同時に、小売業が地域に少ないことは、住民の買い物行動や余暇行動が県外に

依存していることから、生活環境の質全体を押し下げている可能性もある。

こうした状況を踏まえると、しごとの質を高めるには、就業機会の多様化と高度化という視点が必要なる。

「食」と人の交流拠点で「職」の多様化を

就業機会の多様化の一例として柏木氏が提案する『“安心、安全な食材を集めて売る”ための「食」のロジスティックセンターとフードマーケット』のような拠点作りは、地元にとっても魅力的である。茨城周辺地域の貴重な食材が一堂に集い、それらを販売する拠点が構築されれば、卸売・小売業、サービス産業など就業機会の多様化に繋がるのではないだろうか。

地域住民も買い物場として利用できる拠点として住環境も向上し、「まち」の創生にもつながる可能性がある。圏央道を活用して、周辺地域の食材や人も呼び込むという、新しい「食」と「人」の流れを生み出すことも期待できる。

終わりに

本調査から見てきたのは、地方創生の実現に向けて、「人が貴重な時代」への対応を迫られていることである。

仕事観は明らかに以前とは変わりつつある。どのような仕事を創り、それによってどのような街の姿を描くのか。「ポスト産業立地」という地方創生の宿題の中で、企業誘致の先進地である古河地域においてこそ、人が貴重な時代における産業立地の新しい姿を示し、そのために圏央道を有効に活用するという新しい発想と動きに期待したい。

2016 茨城県生活行動圏調査報告書

茨城県内市町村の生活行動が明らかに!

「なに（買い物・余暇）をするために、どこ（特定場所）へ行ったか」という人の流れを市町村単位の吸収率・流出率で把握し、各市町村の住民の生活行動を明らかにしています。

発売中

◆ 特徴

- ・ 県内市町村の商圈、余暇圏を色別表示
- ・ 「まちづくり」等の地域振興施策やマーケティングの基礎資料として利用価値大

◆ 掲載内容

- ・ 買い物、余暇行動の全県的な特徴
- ・ 市町村別の商圈、余暇圏の動向
- ・ 小売業態別の買い物動向
- ・ 県外都市部への買い物動向



<A4版 本体20,000円(税別)>
(報告書イメージ)

調査要領

○調査時点	2015年7月1日(前回は2012年7月1日実施)
○調査対象	県内公立中学校第1学年生徒を子女に持つ世帯
○サンプル数	25,155世帯
○有効回答数	19,028票(有効回答率75.6%)

お問い合わせ、ご購入の申し込みは、下記までお願いします。

一般財団法人 **常陽地域研究センター**

〒310-0801 茨城県水戸市桜川2-2-35 茨城県産業会館2階
TEL 029-227-6181 FAX 029-231-0971
<http://www.arc.or.jp/ARC/> webmaster@arc.or.jp

ARC '17.4