３．現況と課題

３－１．広域圏における伊達市の現況

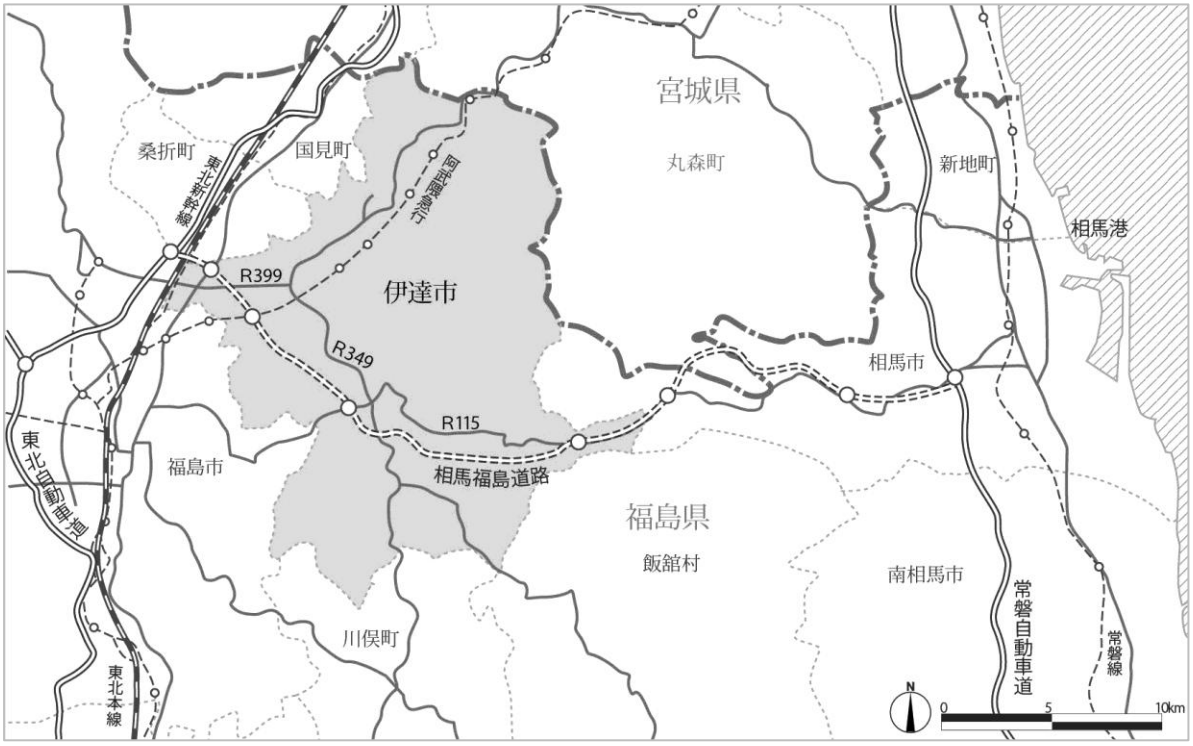
（１）伊達市の位置

伊達市（以下、本市という）は福島県中通り地方の北端、県北地域に位置し、県都福島市の北東に隣接している。

本市の自動車交通体系は市の西部を国道 4 号が南北に走っており、国道 4 号の西側(市外)に並行する形で東北自動車道が走っており、大きくは東北道沿線地域といえるが、市中心部から直近 IC へのアクセスは東北本線・新幹線及び阿武隈川を隔てて時間距離 25 分以上を要する状況である。市の南部には国道 115 号が東西方向に、市の中心部を国道 349 号、国道 399 号が走っている。現在、東日本大震災からの早期復興を目指し、高規格道路「相馬福島道路（一般国道 115 号)」の整備が進められており、完成後は福島県浜通り地方と東北自動車道・国道４号の結節点直近に位置することになり、東北道へのアクセス向上とあわせ、中通りと浜通りの中継地点としての本市の産業立地の優位性が高まることが期待されている。

本市の公共交通体系は福島市と宮城県柴田町を結ぶ阿武隈急行線が市の中心部を南西から北東方向に走っており、県都福島から市中心部の保原までの所要時間は約 20 分と至近であることから、市内のみならず鉄道沿線からの通勤も可能となっている。

広域における伊達市の位置



（２）伊達市の地勢・地形

本市は東に阿武隈山系の霊山、西には吾妻連峰、北方には宮城県境の山々が遠望できる福島盆地の中にある。市役所本庁舎のある保原は海抜約 50 メートルの所に位置し、市の西部を阿武隈川が流れ、市の中心部周辺は平坦地となっている。

本市の地形は市域北西部を貫流する阿武隈川の流域に広がる福島盆地の平坦地と霊山を含む阿武隈山系の山間地に大別される。阿武隈高地一帯は豊かな森林が広がり、霊山を中心とした山地一帯は霊山県立自然公園に指定され、史跡名勝の地、自然レクリエーションの場として知られ、多くの人々に親しまれている他、茶臼山地域等が自然環境保全地域、赤坂緑地周辺や花見山緑地周辺等が緑地環境保全地域に指定されるなど、優れた自然環境を擁している。

また、鉄道・道路交通などの整った市街地と、身近な緑の環境が豊かな住環境のまちとなっている。

（３）土地利用の現況・動向

市域の約 35%が山間地・丘陵の山林・原野、約 27%が河川沿岸から丘陵にかけての田畑・果樹園の農地となっている。宅地は市街地・集落地に約 5%あり、市街地は国道沿道、阿武隈急行駅周辺に限定されている。

地価は国道４号沿道を除き、隣接する福島市に比べて比較的安価であり、住宅地、商業地、工業地の標準地地価は、16,600 円/㎡、36,400 円/㎡、12,500 円/㎡、工業地の平均地価は福島市の 1/2 と低廉であるため、進出企業にとっては初期コストの低い立地と言える。

（４）都市基盤施設の状況

①都市施設

本市では都市計画道路として幹線街路 18 路線 32.8km、自動車専用道路（霊山桑折線）が 1 路線 8.3km 決定されている。霊山桑折線は相馬福島道路の一部であり、平成 29 年度の開通を目指して整備が進められている。相馬福島道路は当初通行料無料で供用されることとなっている。

都市公園は街区公園 4、総合公園が 1 の計 5 公園 11.75ha が決定され、いずれも供用済みとなっている。

公共下水道は伊達市公共下水道（計画排水区域 847ha・供用排水区域 572ha）が決定されており、阿武隈川上流流域下水道（県北処理区）に接続している。

その他供給処理施設としては、ごみ焼却場として伊達地方清掃工場が決定されている。

本市の都市施設は整備が進んでおり、生活をするにあたって利便性等の確保がされている。

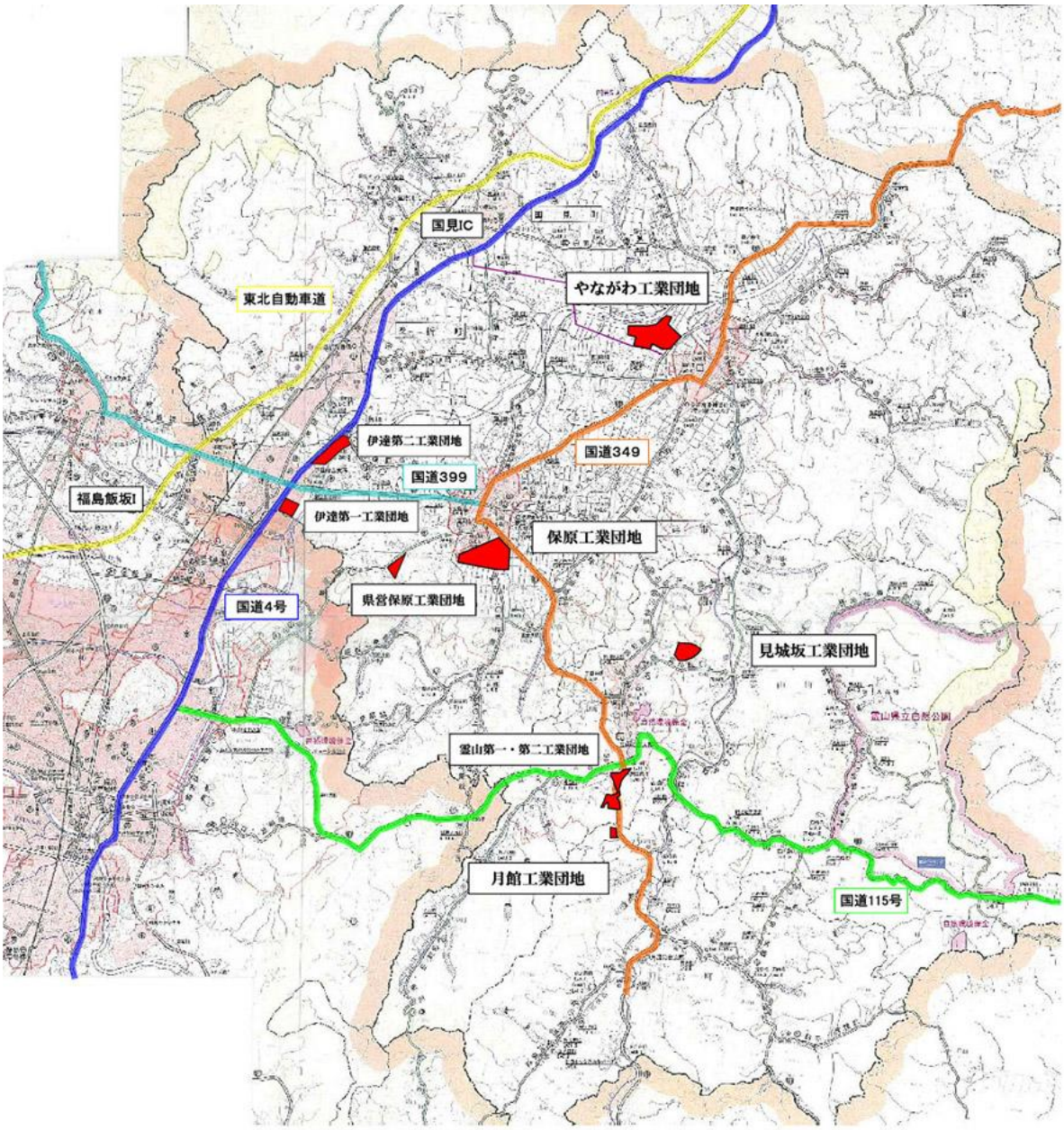
②市街地整備

市内 3 区域（梁川駅前地区と梁川地域の並松地区及び保原地域の宮下地区）57.3ha で区画整理事業が施行済みとなっているほか、諏訪野団地、高子ハイタウン、高子団地、新田駅東団地などの住宅開発が行われてきた。また、良好な市街地の誘導・保全を図ることを目的として、保原駅前地区など 6 地区に地区計画が指定されている。

（５）工業団地整備状況

農村工業導入計画に基づく７地区（「梁川」「保原」「県営保原」「霊山第一」「霊山第二」「霊山見城坂」「月舘」）を含む９団地が整備されている。これら工業団地はいずれも整備済みであり、現在新規分譲が行われているのは見城坂工業団地のみである。新規分譲区画や撤退による空き区画は点在している状況であり、まとまった用地供給の余地は少ない。現在工業団地に立地している企業の業種構成は電気機械器具製造業を中心に多様な業種が立地している。整備時期が古い工業団地が多いため、先端産業などの立地が少ない傾向にある。また、消費地である県都福島市に隣接する利点を生かした食品加工業や物流加工業などの消費地雇用吸収力のある産業が少ない傾向が見受けられる。

伊達市内工業団地



【やながわ工業団地】

団 地 の 位 置：梁川町
事　業　手　法：農村地域工業等導入促進法
有 効 宅 地 面 積：38.1 ha
区　　画　　数：15 区画
空 区 画 の 状 況：なし
立　地　業　種：電気機械器具、紙製品、食品加工、リサイクルほか

【保原工業団地】

団 地 の 位 置：保原町
事　業　手　法：農村地域工業等導入促進法
有 効 宅 地 面 積：36.1 ha
区　　画　　数：60 区画
空 区 画 の 状 況：なし
立　地　業　種：金属加工、電気機械器具、木製品、紙製品、印刷、運輸ほか

【県営保原工業団地】

団 地 の 位 置：保原町
事　業　手　法：農村地域工業等導入促進法
区　域　面　積：7.5 ha（開発面積）
区　　画　　数：なし
空 区 画 の 状 況：なし
立　地　業　種：リサイクル、紙製品、運輸、電子機械器具ほか

【伊達第一・第二工業団地】

団 地 の 位 置：伊達
事　業　手　法：工場適地指定
区　域　面　積：45 ha（指定面積）
区　　画　　数：なし
空 区 画 の 状 況：なし
立　地　業　種：食品加工、電気機械器具、紙製品、土石製品、燃料、リネンサプライ、金属加工、運輸ほか

【月舘工業団地】

団 地 の 位 置：月舘町
事　業　手　法：農村地域工業等導入促進法
有 効 宅 地 面 積：4.3 ha
区　　画　　数：1 区画
空 区 画 の 状 況：なし
立　地　業　種：太陽光発電

【見城坂工業団地】

団 地 の 位 置：霊山町
事　業　手　法：農村地域工業等導入促進法
有効宅地面積：8.9 ha
区　　画　　数：5区画
空区画の状況：1区画・0.6 ha
立　地　業　種：コンクリート加工品製造業

【霊山第一・第二工業団地】

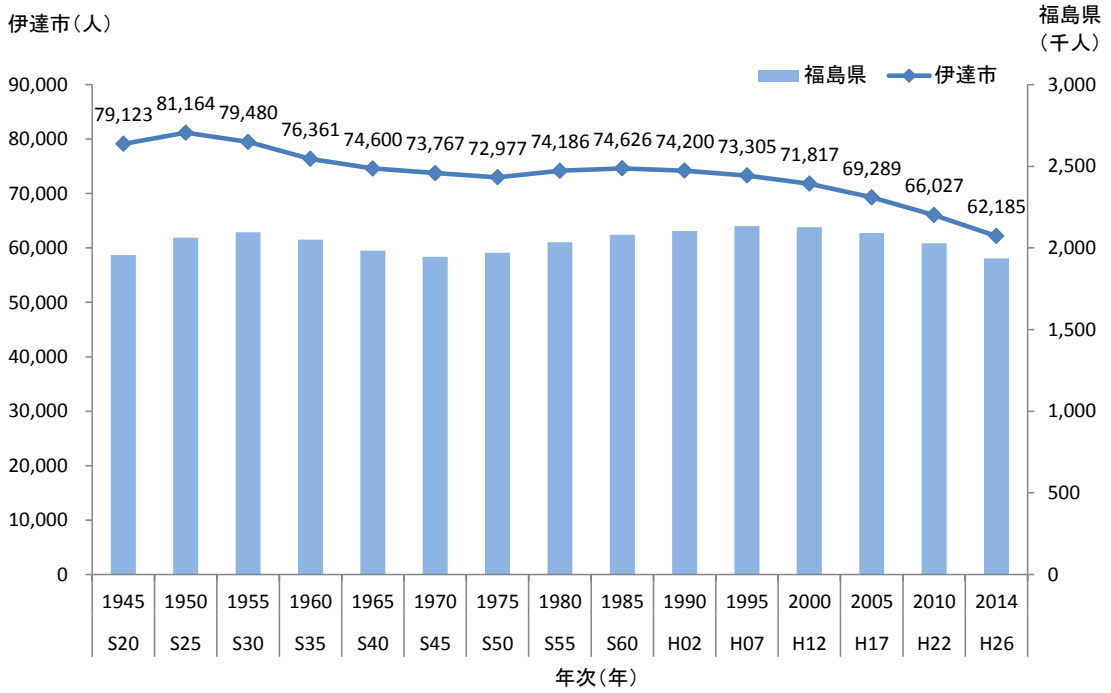
団 地 の 位 置：霊山町
事　業　手　法：農村地域工業等導入促進法
有効宅地面積：11ha
区　画　割　数：なし
空区画の状況：なし
立　地　業　種：倉庫、コンクリート製造業

３－２．工業団地の必要性に係る現況と課題

（１）人口減少

福島県全体の人口のピークは、平成 7 年でその後減少に転じているが、本市の人口は県全体より早い昭和 60 年にピークを迎え、その後漸減を続け、近年は減少傾向を強めている。平成 26 年の本市の推計人口は 62,185 人であり、県全体の約 3.2%を占める。

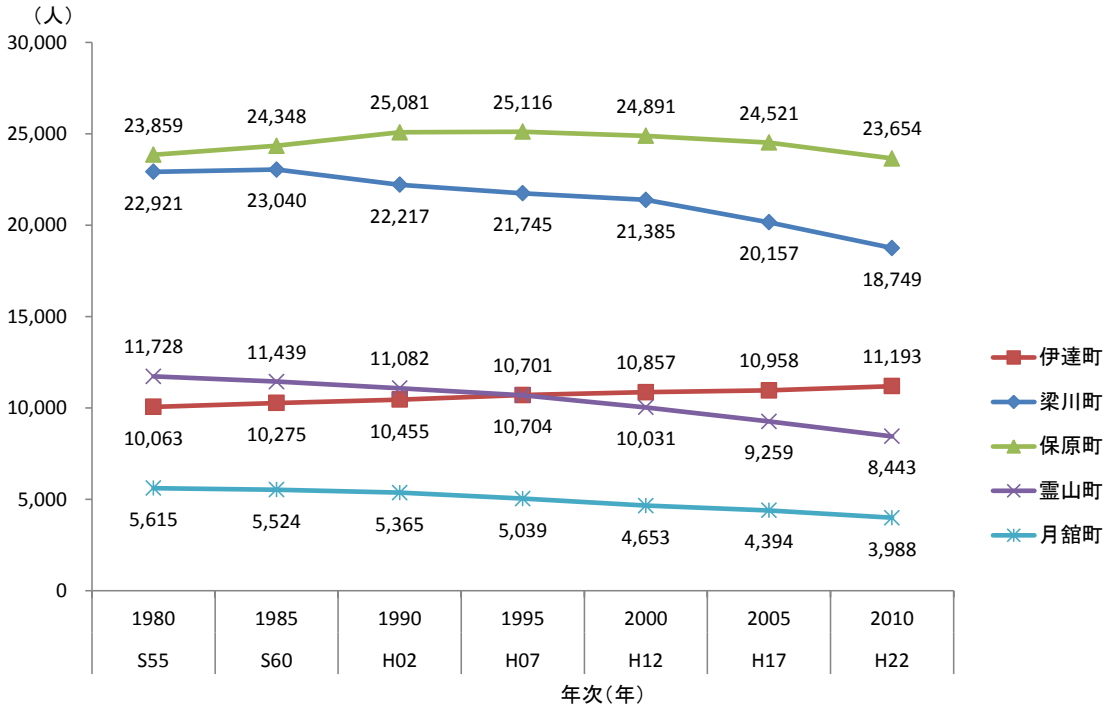
伊達市の総人口の推移



資料：「国勢調査」「福島県の推計人口」

旧町別の人口の推移をみると、国道４号を介して福島市の北側に隣接している旧伊達町に関しては人口増加が続いているものの、その他旧４町に関しては人口減少が続いており、特に市北部の旧梁川町に関しては近年人口減少が加速している。

伊達市の総人口（旧町別）の推移

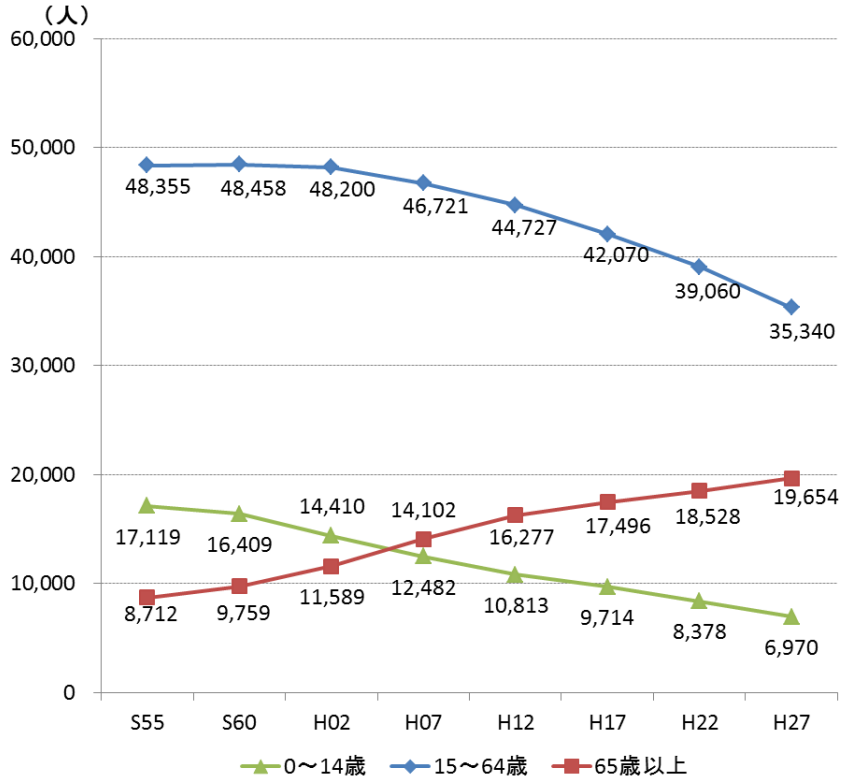


資料：「国勢調査」

（２）高齢化

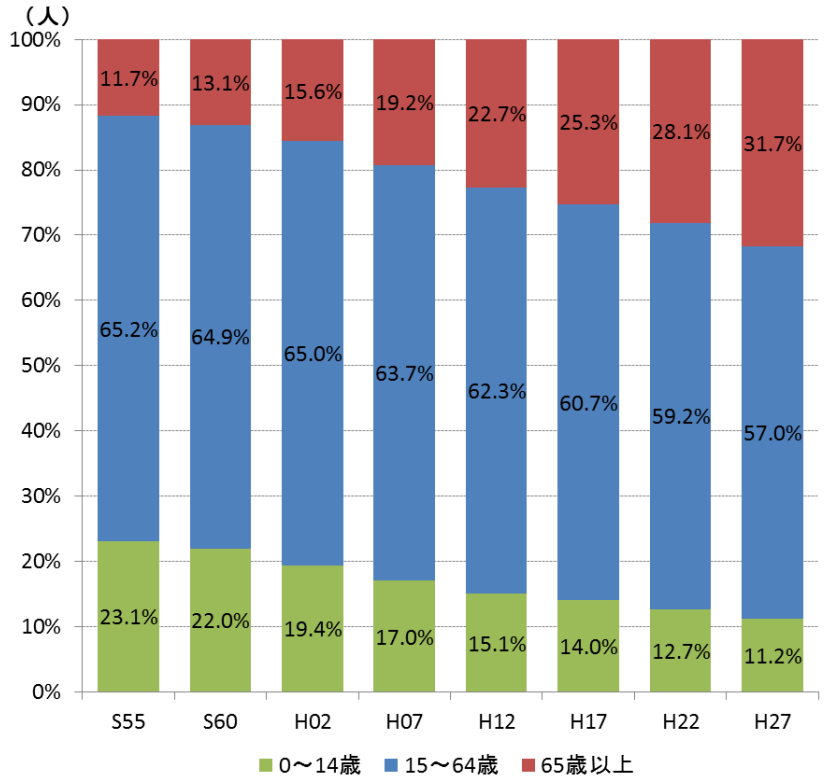
年齢構成の変化をみると、現在も続いている人口減少が始まった昭和 60 年から生産年齢人口（15～64 歳）が指数的に減少しており、30 年間で約 13,000 千人（27%）減少した。これに合わせて年少人口は（0～14 歳）が直線的に減少、老年人口（65 歳以上）は直線的に増加を続けている。

伊達市の年齢3区分別人口推移



資料：国勢調査（S55～H22）推計人口（H27.1.1）

伊達市の年齢3区分構成比の推移



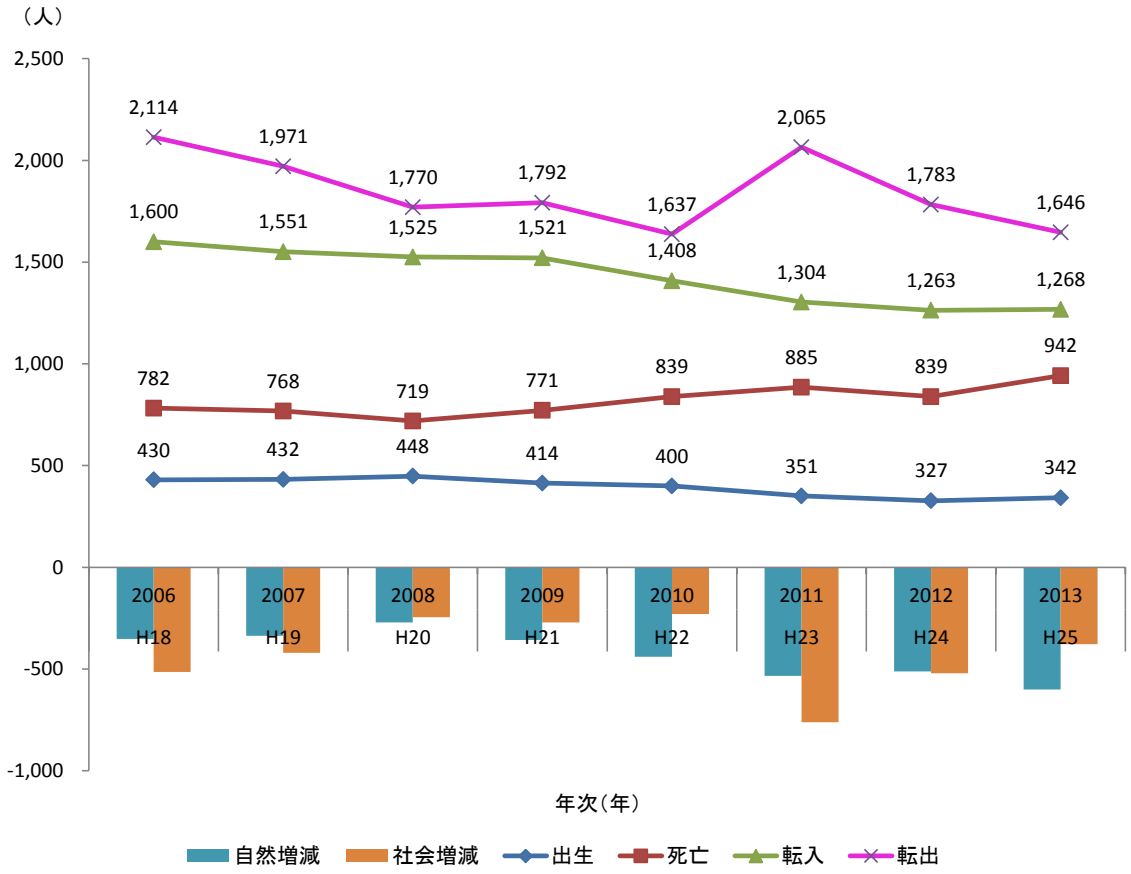
資料：国勢調査（S55～H22）推計人口（H27.1.1）

（３）人口動態

本市は、年々人口が減少する傾向が続いていた。

平成 23 年（2011 年）の震災後は特に転出が増加したが、その後、転出数は震災以前の水準に戻りつつある。

伊達市の人口動態

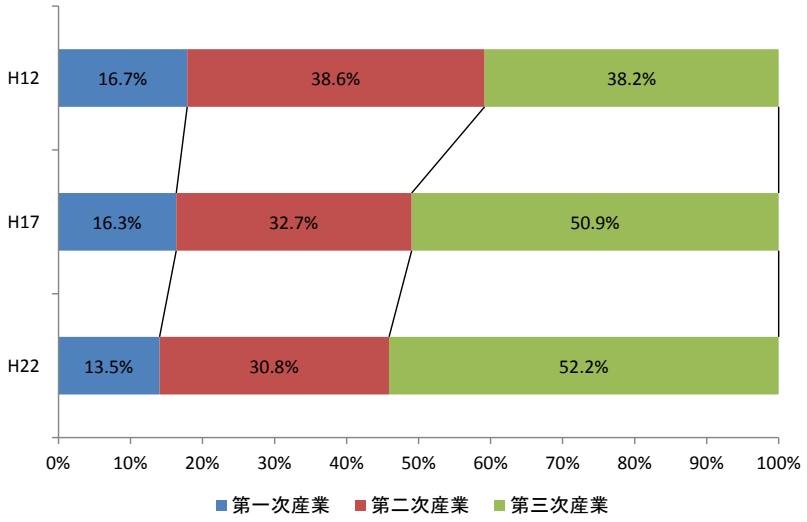


資料：「福島県の推計人口」

（４）産業就業構造と事業所数の現況と経年変化

福島県及び本市の国勢調査産業就業構造は、低下はしているものの、1 次産業就業比率が県：7.7%、市：13.5%と他県、他都市に比べて依然高く、農業が基幹産業の一角を占める。

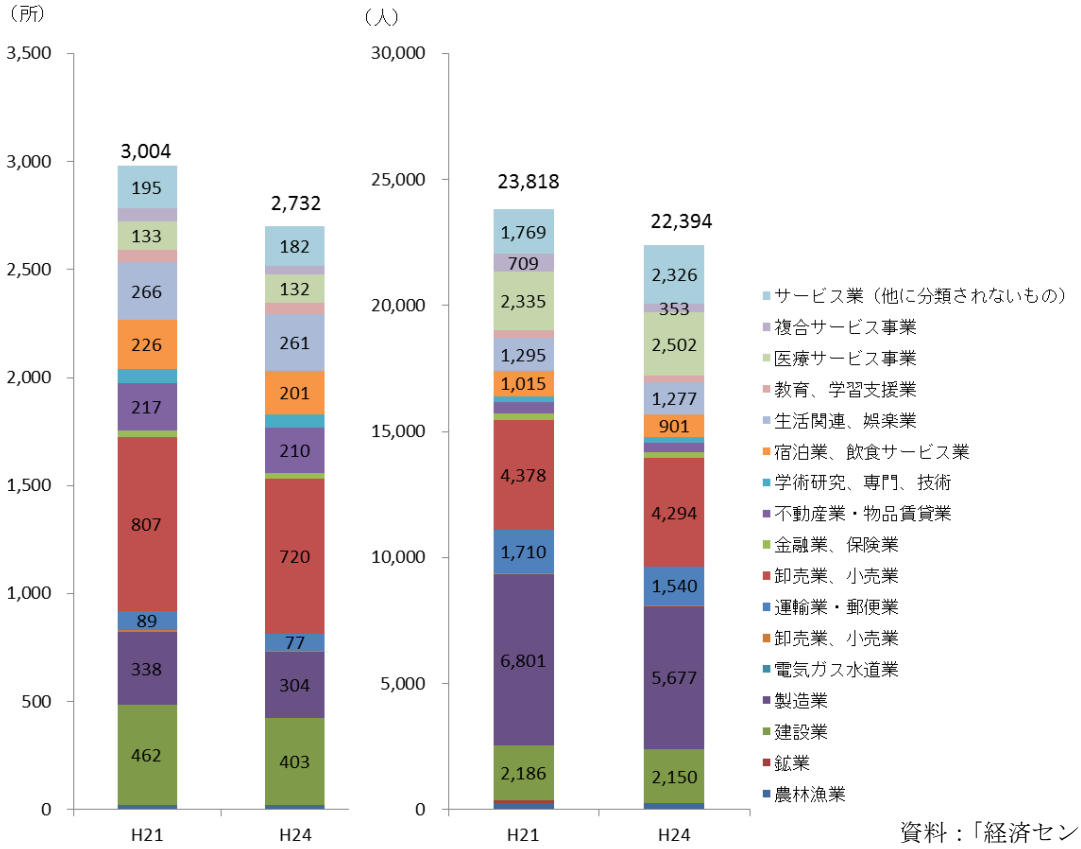
伊達市の産業就業人口



資料：「国勢調査」

市内事業所数及び従業者数は、長期的に減少を続けており、平成 24 年 2 月には 2,700 件と県下事業所総数 86,170 件の約 3.13%のシェア（7 位）となっている。

事業所数　　**常住就業者数**



資料：「経済センサス」

（５）農業の現況・動向

本市の農家数は、ここ 10 年減少を続けており、販売農家数は平成 12 年から平成 22 年の 10 年間で 23%減少している。一方で自給的農家が増加する傾向がみられる。また中山間地を中心に耕作放棄地が増加している。専兼業別農家数の推移をみると専業農家数が増加する一方で兼業農家数が減少しており、担い手の増加が進んでいるとみられるが、高齢化により兼業農家が専業化している側面もあると考えられる。

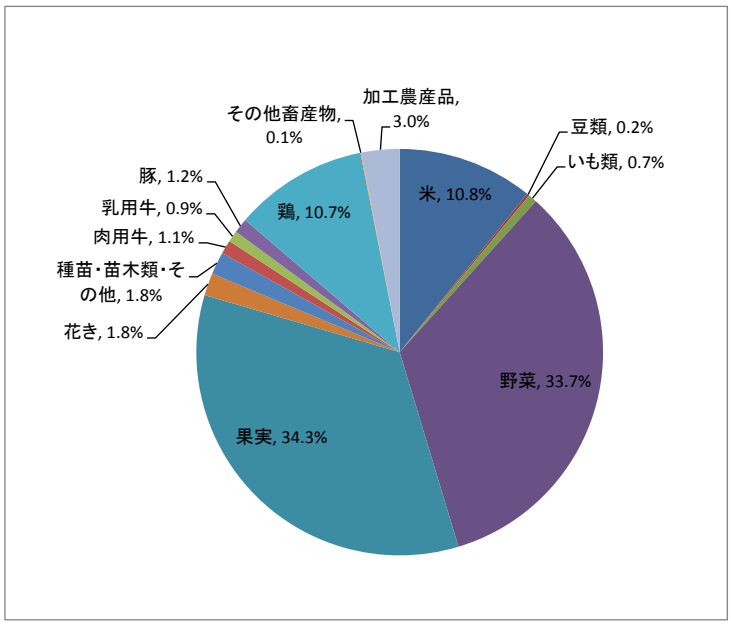
伊達市の農家数の推移

		総農家数計	販売農家					自給的農家
				専業農家	兼業農家			
						第1種兼業	第2種兼業	
農家数	平成12年	6,052	4,392	850	3,542	865	2,677	1,660
	平成17年	5,727	3,908	886	3,022	930	2,092	1,819
	平成22年	5,423	3,378	916	2,462	610	1,852	2,045
構成比	平成12年	100.0%	72.6%	14.0%	58.5%	14.3%	44.2%	27.4%
	平成17年	100.0%	68.2%	15.5%	52.8%	16.2%	36.5%	31.8%
	平成22年	100.0%	62.3%	16.9%	45.4%	11.2%	34.2%	37.7%

資料：農林業センサス

農業産出額の内訳は、果実が最も多く 34.3%、次いで野菜が 33.7%、伊達地鶏として産地化されている鶏が 10.7%となっており、米は 10.8%に過ぎない。六次化の取り組みは進められているものの、加工農産品の産出額は 3.0%にとどまっている。

農業産出額の内訳



資料：農林水産省「わがマチ、わがムラ」

耕地面積 3,421 ha のうち田が 1,149ha、樹園地が 1,122ha と果樹栽培が盛んである。果樹面積は、ももが最も大きい 425ha、かきが 410ha、りんごが 136ha となっている。ももは主に市西部の平坦地、かきは市東部の山間地で生産されており、ももに関しては「伊達の白桃」、かきに関しては「伊達のあんぽ柿」としてそれぞれ産地化されており、あんぽ柿の出荷量は日本一となっている。

農畜産物の生産状況

農畜産物の生産状況

■ 普通作物･飼料作物･工芸農作物

	作付面積	収穫量
水稲	1,140 ha(1.7%)	5,950 t(1.6%)
陸稲	−	−
麦類		
小麦	X	X
二条大麦	−	−
六条大麦	−	−
はだか麦	−	−
豆類		
大豆	51 ha(2.8%)	55 t(2.4%)
小豆	26 ha	22 t
いんげん	−	−
らっかせい	−	−
かんしょ	4 ha	…
そば	X	X
なたね	−	−
飼料作物		
牧草	76 ha	3,060 t
青刈りとうもろこし	26 ha	1,050 t
ソルゴー	2 ha	86 t
	摘採面積	生葉収穫量
茶	…	…
	収穫面積	収穫量
こんにゃくいも	0 ha	2 t

■ 野菜

	作付面積	収穫量
だいこん	30 ha	1,157 t
にんじん	5 ha	62 t
ばれいしょ	57 ha	1,260 t
さといも	7 ha	46 t
はくさい	38 ha	1,141 t
キャベツ	13 ha	336 t
ほうれんそう	20 ha	219 t
レタス	2 ha	23 t
ねぎ	22 ha	303 t
たまねぎ	6 ha	96 t
きゅうり	115 ha	8,000 t
なす	20 ha	356 t
トマト	13 ha	451 t
ピーマン	4 ha	111 t

■ 果樹

	結果樹面積	収穫量
みかん	…	…
りんご	136 ha	3,230 t
ぶどう	73 ha	720 t
日本なし	1 ha	19 t
西洋なし	6 ha	105 t
もも	425 ha	8,510 t
すもも	77 ha	470 t
おうとう	…	…
うめ	…	…
びわ	…	…
かき	410 ha	5,990 t
くり	…	…
キウイフルーツ	…	…

■ 花き

	作付面積	出荷量
切り花類		
きく	2,152 a	3,275 千本
カーネーション	…	…
ばら	…	…
トルコギキョウ	38 a	70 千本
ゆり	−	−
鉢もの類	収穫面積	出荷量
シクラメン	19 a	17 千鉢
花木類	…	…
花壇用苗もの類	作付面積	出荷量
パンジー	25 a	62 千本

■ 畜産

畜　産	飼養戸数	飼養頭(羽)数
乳用牛	11 戸	250 頭
肉用牛	42 戸	770 頭
豚	3 戸	3,620 頭
採卵鶏	6 戸	382 千羽

注1：水稲についてはH26年値、麦類、大豆、そば、なたね、てんさいについてはH25年値、畜産についてはH19年値、その他はH18年値。
注2：( )内は都道府県内でのシェア
注3：「採卵鶏」の飼養戸数は種鶏のみの飼養者を除いている。また、飼養羽数は種鶏を除く成鶏めす(6か月以上)羽数。
注4：畜産の値は一部市町村で下一桁を四捨五入しているため、5戸未満は「0」の場合がある。

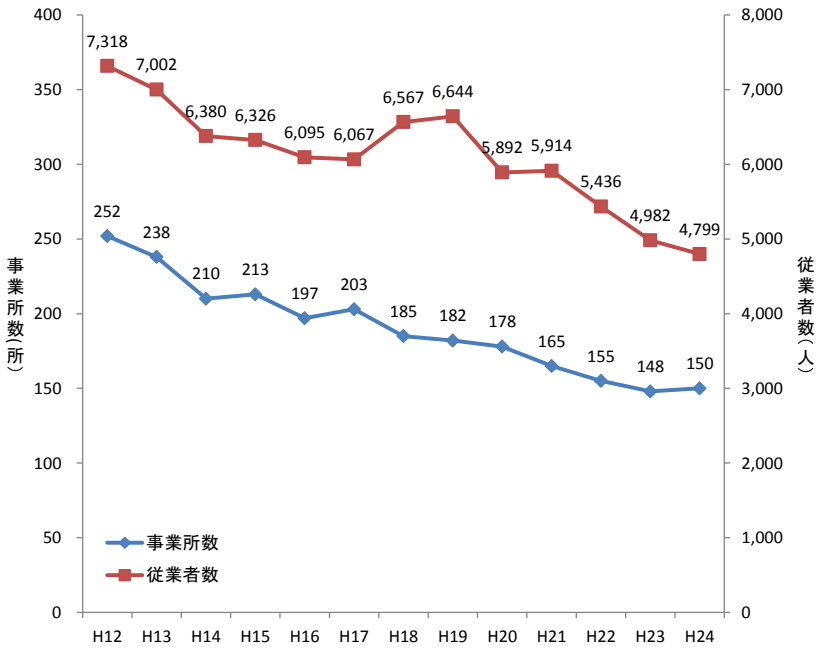
資料：農林水産省「わがマチ、わがムラ」

（６）工業の現況・動向

市内の製造業事業所数及び従業者数は、150 所、4,799 人と長期的に減少を続け、平成 24 年２月には県下事業所総数 3,893 所の約 3.85%のシェア（8 位）となっている。

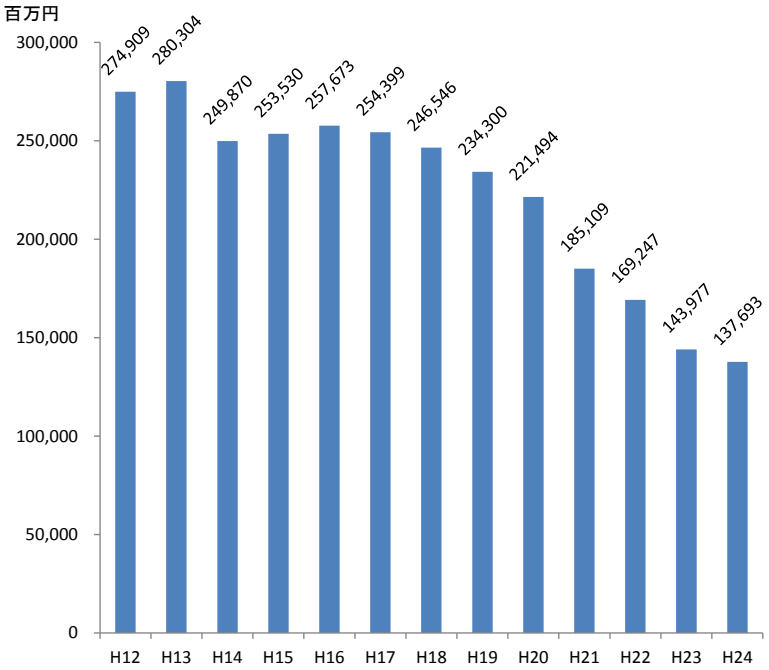
事業所数、従業員数の多い製造業業種は、「情報通信機械器具製造業」「電子部品・デバイス・電子回路製造業」「食料品製造業」「繊維工業」である。

製造業の推移〔事業所数･従業者数〕



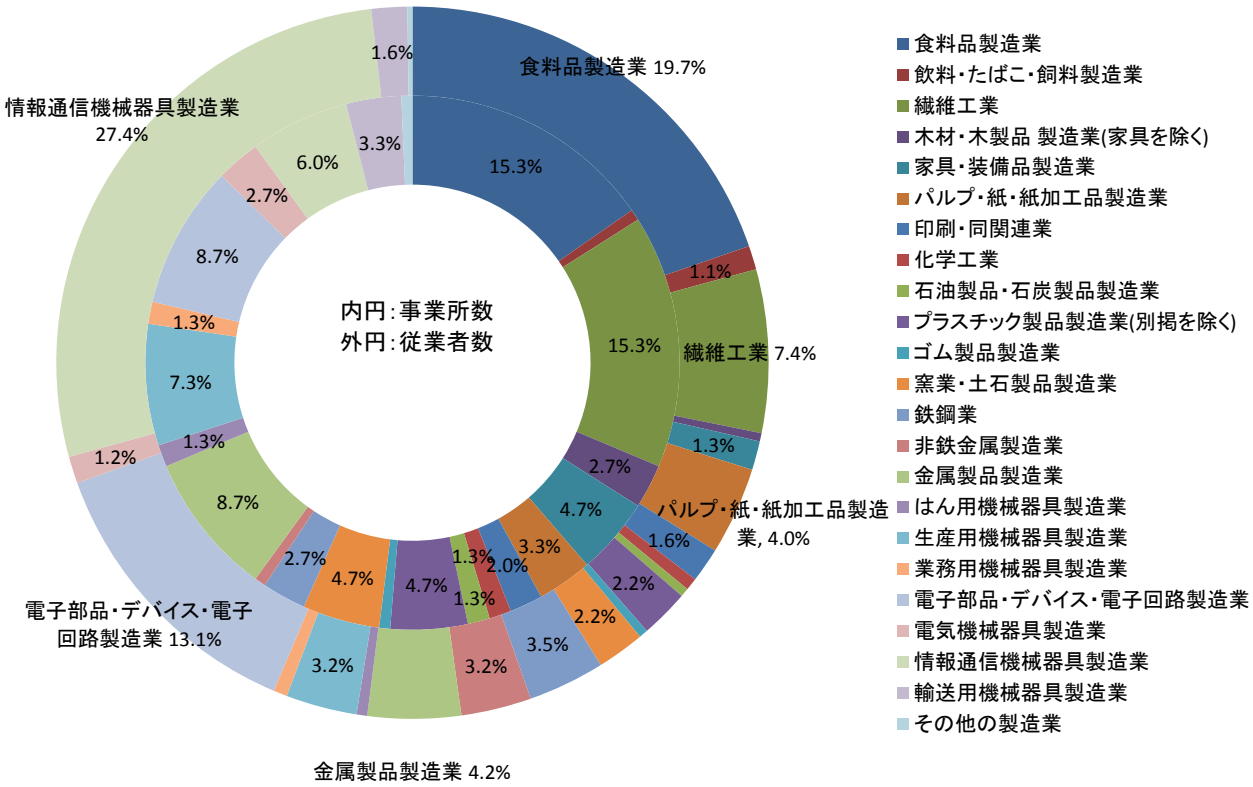
資料：「経済センサス」

製造業の推移〔製造品出荷額の推移〕



資料：「経済センサス」

製造業の状況

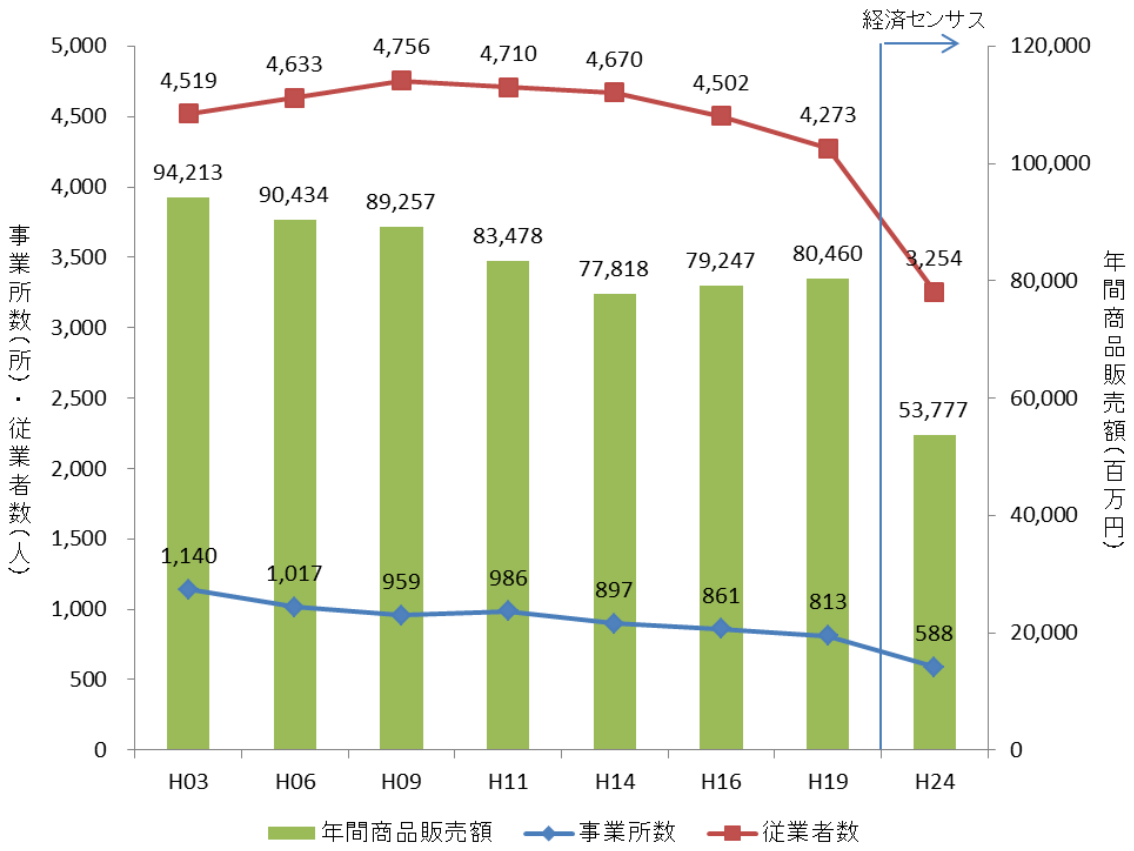


資料：「経済センサス」

（７）商業の現況・動向

本市の商業は、平成 11 年以降事業所数・従業者数ともに減少傾向にあるが、年間商品販売額は平成 14 年には下げ止まり、回復傾向にある。平成 24 年については調査対象が異なる経済センサスによるものであり、平成 19 年以前のデータと連続していないが、事業所数・従業者数の減少傾向は続いているものと推察される。

伊達市の商業の推移



資料：「商業統計」「経済センサス」

（８）相馬福島道路の整備現況と見通し

一般国道 115 号は、福島市と相馬市を結ぶ主要な幹線道路であり、防災上重要な位置付けにあるものの、線形不良個所や事前通行規制区間などがあり、信頼性や速達性に問題があった。このため、東日本大震災からの早期復興をリードする復興支援道路として「相馬福島道路」が事業化され、以下の開通見通しで整備が進められている。

相馬福島道路の概要

相馬福島道路の開通見通し

名称	区間	延長	開通目標
相馬西道路	常磐道相馬 IC～（仮）相馬西 IC	6.0 km	H30 年度
阿武隈東道路	（仮）相馬西 IC～（仮）阿武隈東 IC	10.7 km	H28 年度
阿武隈東～阿武隈	（仮）阿武隈東 IC～（仮）阿武隈 IC	5.0 km	H29 年度
霊山道路	（仮）阿武隈 IC～（仮）霊山 IC	12.0 km	H29 年度
霊山～福島	（仮）霊山 IC～東北道（仮）福島北 JCT	12.2 km	(H26 工事着手)

（９）現況と課題の総括

① 定住促進につながる職場の確保

本市では、社会減や出生率の低下、年齢構成の高齢化などにより人口の減少傾向が続いており、生産年齢人口や年少人口の減少抑制や増加が課題となっている。加えて、震災の影響により若年層の転出が発生したものの、職場が確保できないため戻ってこられないという現状となっている。

地域活力の低下を防ぐためには、働く意思を持った住民がそれぞれの能力を発揮できる身近な職場を地域において確保していくことにより、若年層が住み続けられる地域づくりを進めていくことが課題となっている。

② 農村地域の活性化を実現する身近な職場の確保

本市の基幹産業である農業の高収益化、経営安定化を進めていくためには農業従事者の高齢化による耕作放棄地の増大に歯止めをかけることが課題となっており、若い農業従事者とその家族が安定した雇用の場を得ることができる地域社会づくりが必要である。加えて農業経営の安定化のためには、単なる農業生産に止まらず、特徴的な地域の農産品のブランド化や加工食品の製造、観光資源としての活用などの六次産業化の展開が課題となっている。

本市では、これまで農村地域への工業等の導入を積極的かつ計画的に推進し、農業従事者がその希望及び能力に従ってその導入される工業等に就業することにより、農業構造の改善を促進し、農業と工業等との均衡ある発展を図るとともに、雇用構造の高度化に資することを目的として策定される農村地域工業導入計画に基づく工業団地整備等により産業用地を整備供給してきたが、立地条件が良好で雇用吸収力のある業種・業態の企業が立地できる規模の産業用地の余地が残されておらず、新たな企業立地が難しい状況にある。

地域の農産物を活かした六次産業に関連した企業の誘致や既存の地場産業であるファッションニット製造業を含む繊維工業、有力企業が立地する情報通信機械器具製造業など既に集積のある製造業に関連産業の誘致等により、農業経営の安定化に繋がる雇用の確保を行うことが課題となる。

③ ふくしまの復興を支える身近な職場の確保

市内には、（仮）阿武隈 IC、（仮）霊山 IC、（仮）福島保原線 IC、（仮）国道４号 IC の４つの IC が開設されることになっているが、現状の土地利用のままでは「通過されるだけ」となることが懸念されており、IC 周辺において復興支援道路整備の効果を地域の活性化つなげる都市的土地利用を検討、誘導していくことが課題となっている。

相馬福島道路の開通による整備効果は 3-3 で整理するが、本市の産業振興において最も大きな整備効果は「東北道への近接性が高まり、企業立地の面で競争力が高まること」「浜通りと中通りの近接性が高まり、本市が東北道沿線地域と浜通りの結節点としての位置付けを担うこと」の２点と考えられる。

今後、本市における企業立地を誘導していく際はこうした広域的な本市の位置付けの変化に対応し、原子力災害からの復興に向けて先端産業の誘致を図る浜通り地域との産業機能の分担なども意識し、東日本大震災からのふくしまの復興に繋がる産業立地を進めていくことが課題となる。

３−３．東日本大震災からの復興に向けた関連計画と整備効果予測

（１）福島県復興推進計画（ふくしま産業復興投資促進特区）

「平成 24 年経済センサス」によれば、平成 21 年から 24 年にかけて震災を経て、福島県の事業所数は相双地域を主として約 12,000 事業所減少（約 12%減少）し、本市においても 272 事業所が減少（約 9%減少）している。

従業者数も 1,424 人減少（約 6%減少）し、長期的な地域経済低迷に合わせて大きな震災被害を受けたことが判る。

このような震災被害からの地域経済の復興を促進すべく、福島県では、「福島県復興推進計画（ふくしま産業復興投資促進特区）」を定め「ふくしま産業復興企業立地補助金」「工業団地造成利子補給金」等を運用して、企業立地、産業振興を図っている。

復興特区の対象業種

＜製造業等＞

① 輸送用機械関連産業
② 電子機械関連産業
③ 情報通信関連産業
④ 医療関連産業
⑤ 再生可能エネルギー関連産業
⑥ 食品・飲料関連産業
⑦ 地域資源活用型産業（林業関係除く）

＜農林水産業等＞

⑦ 地域資源活用型産業（林業関係）
⑧ 農業関連産業
⑨ 水産関連産業

課税の特例

Ⅰ 新規立地促進税制（法第４０条）	新規立地新設企業の法人税を実質５年間無税
Ⅱ 事業用設備等に係る特別償却等（法第３７条）	機械・装置、建物等の投資に係る特別償却又は税額控除
Ⅲ 法人税等の特別控除（法第３８条）	被災被用者に対する給与等支給額の１０％を税額控除
Ⅳ 研究開発税制の特例（法第３９条）	開発研究用減価償却資産の即時償却及び１２％税額控除
Ⅴ 地方税の課税免除又は不均一課税（法第４３条）	施設・設備の新増設による事業税、不動産取得税、固定資産税の課税免除等（※Ⅰ、Ⅱ、Ⅳの指定を受けた場合のみ）

（２）相馬福島道路の整備

本市において今後企業立地を推進するにあたり、最も重視されるのは相馬福島道路の開通による広域交通条件の改善であると考えられる。

震災被害の大きい浜通り地方と県北地域・広域圏を円滑に連絡する復興支援道路として「相馬福島道路」の整備が事業化され、本市内に４つの IC が整備開設される計画である。

相馬福島道路の開通が本市及び周辺地域の企業立地にどのようなメリットを与えるか、既存資料等から分析した結果は以下の通りである。

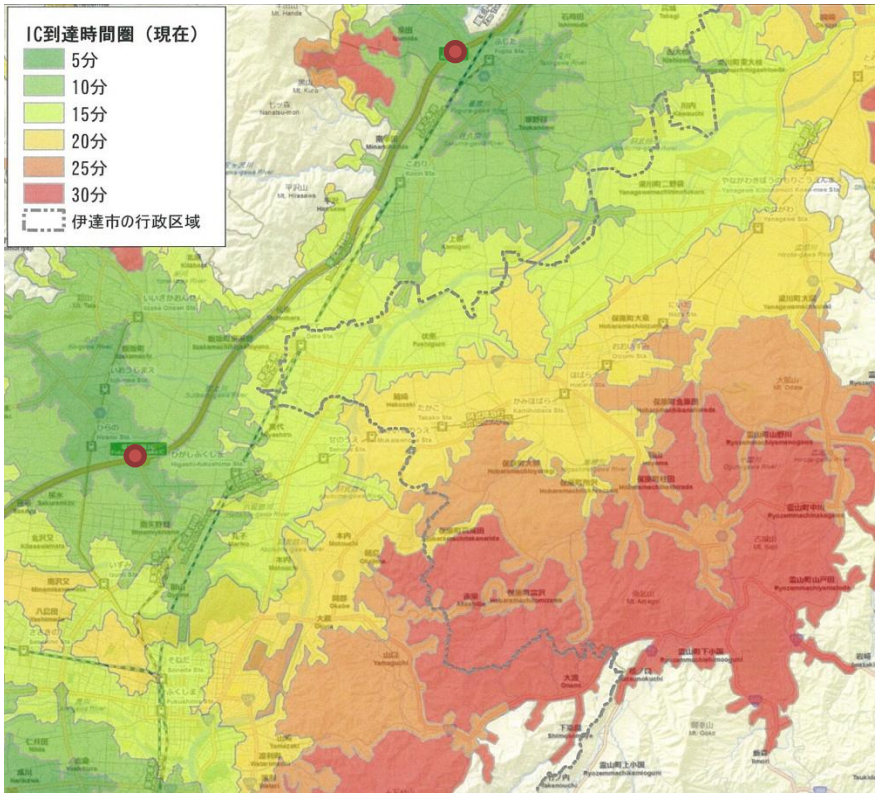
整備効果予測①：東北道へのアクセス向上【対象：保原・霊山地区】

企業立地の観点に立てば、相馬福島道路の開通により本市が受けることができる最も大きなメリットは「東北道へのアクセスの向上」と考えられる。

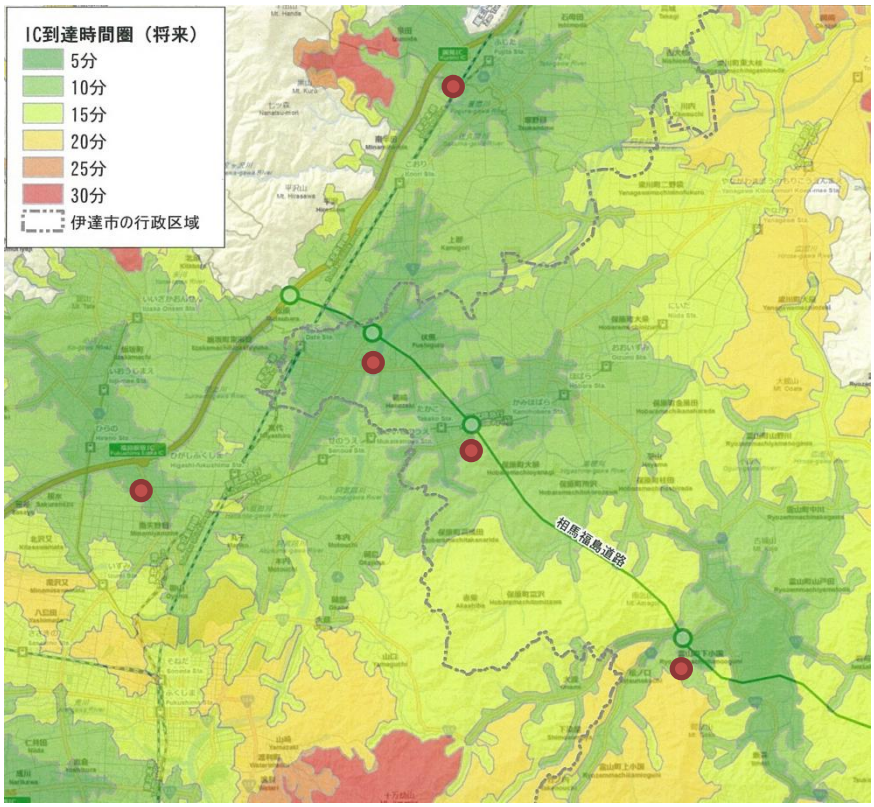
現在、本市の保原地区から東北道にアクセスするルートは、下り方面に向かう場合は県道 123 号経由で国見 IC へ、上り方面に向かう場合のルートは国道 399 号経由で福島飯坂 IC に向かうケースが多いと考えられるが、これらのルートはいずれも渋滞区間を含んでいる。保原地区の伊達市役所を基準とした場合の所要時間は国見 IC で 25 分、福島飯坂 IC で 26 分である。相馬福島道路が開通し、(仮)福島保原線 IC が開通した場合の東北道(仮)福島北 JCT までの所要時間は 5 分程度と想定され、約 20 分短縮される。

相馬福島道路整備前と整備後の直近の IC までの到達時間圏を比較すると、霊山地区で時間短縮効果が大きいが、東北道に近接しているにもかかわらずアクセスに難のあった保原地区への効果が大きいと考えられる。なお、国見 IC 直近の梁川地区に関してはこの効果が見込めない。

開通前


IC到達時間圏（現在）
5分
10分
15分
20分
25分
30分
伊達市の行政区域

開通後


IC到達時間圏（将来）
5分
10分
15分
20分
25分
30分
伊達市の行政区域
相馬福島道路

整備効果予測②：浜通り地方との連携強化【対象：伊達市全域】

相馬福島道路の整備目的として最も重視されているのが、現国道 115 号の隘路解消による速達性の向上と防災性の向上である。

現在、国道 115 号は中通り地方と浜通り地方を結ぶ重要なルートとなっているが、阿武隈高地を越えるルートであることから急勾配区間や半径の小さいカーブが多い。国道 115 号土砂災害の多発区間であり、10 年間で 9 回全面通行止めとなったことがあり、信頼性が低いことが課題となっていた。

相馬福島道路の整備により、隘路が解消され大型貨物車両の通行も容易となることから、東北道から常磐道相馬 IC の間の所要時間は現在の 77 分から 38 分に短縮することが見込まれている。

東北道から相馬IC

整備前	整備後	
54ｋｍ	51ｋｍ	● 隘路（急勾配・線形不良）の解消 ● 防災性の向上（現国道 115 号は 10 年間で９回の全面通行止め）
77 分	38 分	

相馬福島道路の開通により、原子力災害からの復興を目指して産業集積が進められている浜通り地方と中通り地方の連携が強化され、本市は浜通り地方と関東～東北の南北軸である東北道との結節点となることが期待されている。

また、相馬福島道路の開通により、中通り地方から重要港湾相馬港への近接性が高まることから、現在東北道経由で京葉地区の港湾に運ばれている東北発のコンテナ貨物を相馬港に寄港する国際コンテナフィーダー船※ に直接船積みすることにより流通コストや環境負荷を大幅に削減することが可能となる。

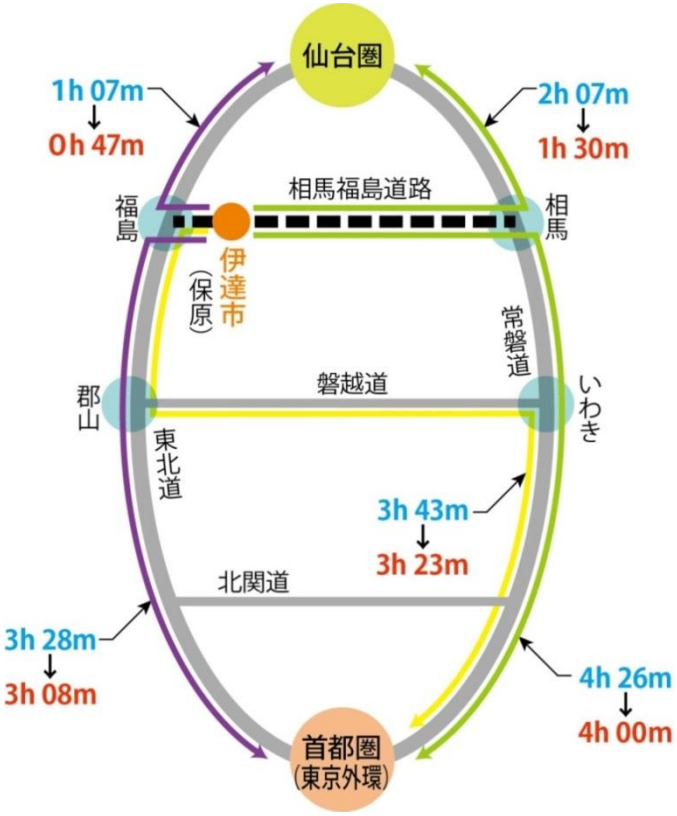
相馬福島道路の開通により、本市は東北道と相馬港との中継地点となることから、組立や検査等の生産施設や物流加工施設、倉庫施設の立地適性が高まることが見込まれる。

※　国際基幹航路の支線を運航するコンテナ船で外航フィーダーと内航フィーダーがある。現在、外航フィーダーで東アジアの主要港に集約され基幹航路に積み替えられているコンテナを国内の主要港湾に誘導するため、国は「国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化事業」を推進しており、内航フィーダー船の定期運航の充実などを進めている。

整備効果予測③：首都圏・仙台圏への広域高速道路網の多重化【対象：県北地域】

本年３月に全線開通した常磐道とあわせて相馬福島道路が整備されることにより、東北地方と首都圏がラダー型の高速交通ネットワークで結ばれ、災害や事故により通行支障が生じた場合でも迂回可能な広域高速道路網の多重化が図られることにより、国土の強靭化が図られることが期待される。

現在でも東北道郡山以南での通行支障時には磐越道・常磐道経由で迂回が行われているが、福島～郡山間で通行支障が生じた場合は並行する一般道による通行を余儀なくされていた。相馬福島道路が開通した後は、相馬経由での迂回が東北道経由のプラス１時間で可能となる。また、福島～仙台間で通行支障が生じた場合は並行する一般道による通行を余儀なくされていたが、相馬福島道路開通後は東北道経由のプラス 30 分での迂回が可能となる。(いずれも伊達市を基準とした場合の所要時間)



３－４．産業立地動向

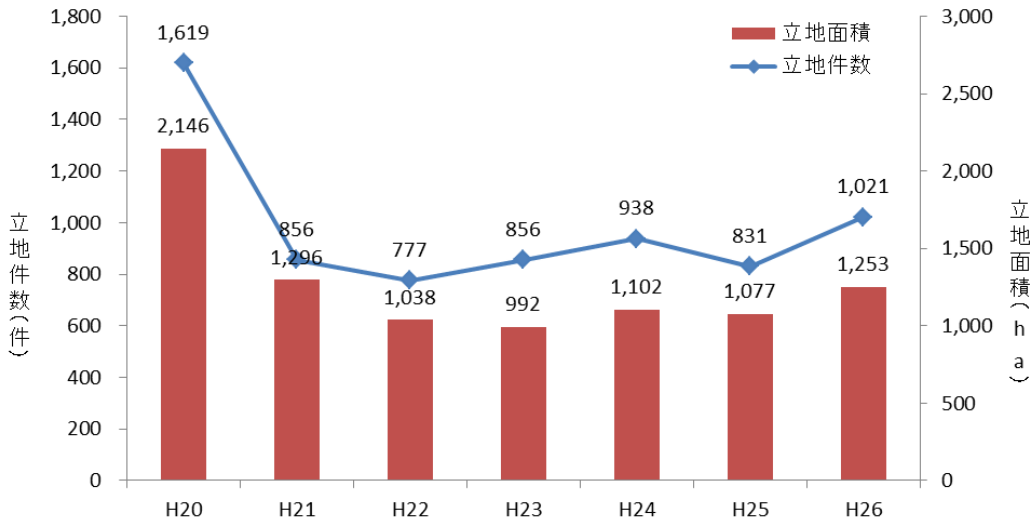
（１）広域的工場立地動向

「工場立地動向調査」等の既往調査により、福島県・県北地域の工場立地の動向と全国・東北６県と比較した立地の傾向は、次のように整理される。

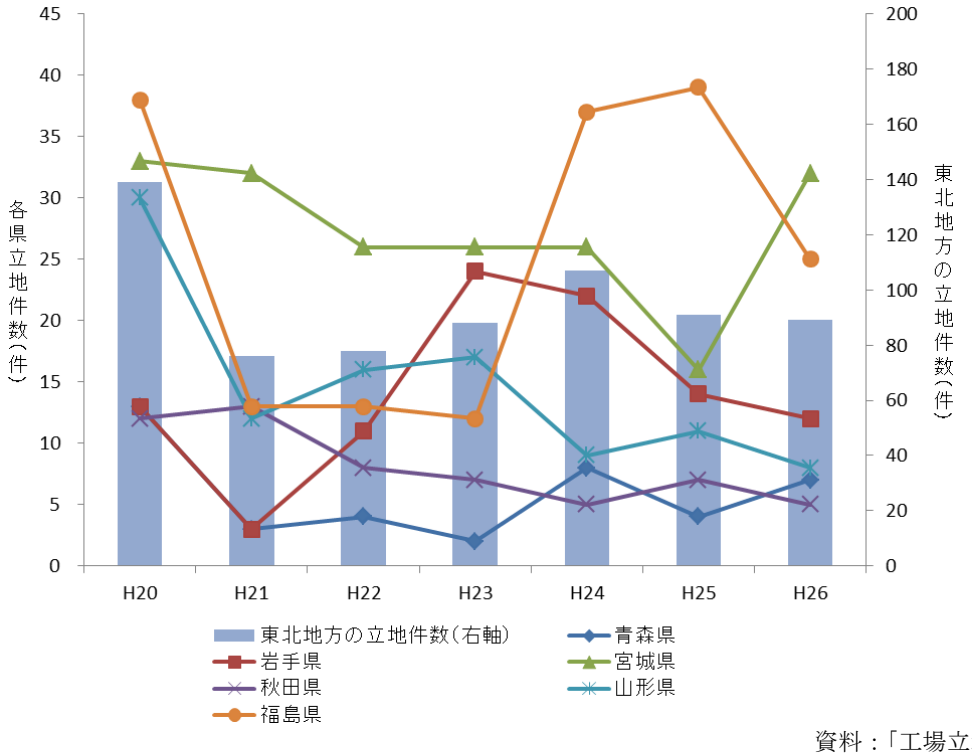
①工場立地件数・分布

震災以降の福島県の工場立地件数は、電気業（メガソーラー等）を除き、平成 24 年は 37 件、平成 25 年は 39 件、平成 26 年は 25 件と３か年で 101 件（34 件／年）に及び、東北６県で最も立地の多い県であった。

全国の工場立地動向



東北6県における工場立地件数の推移



資料：「工場立地動向調査」

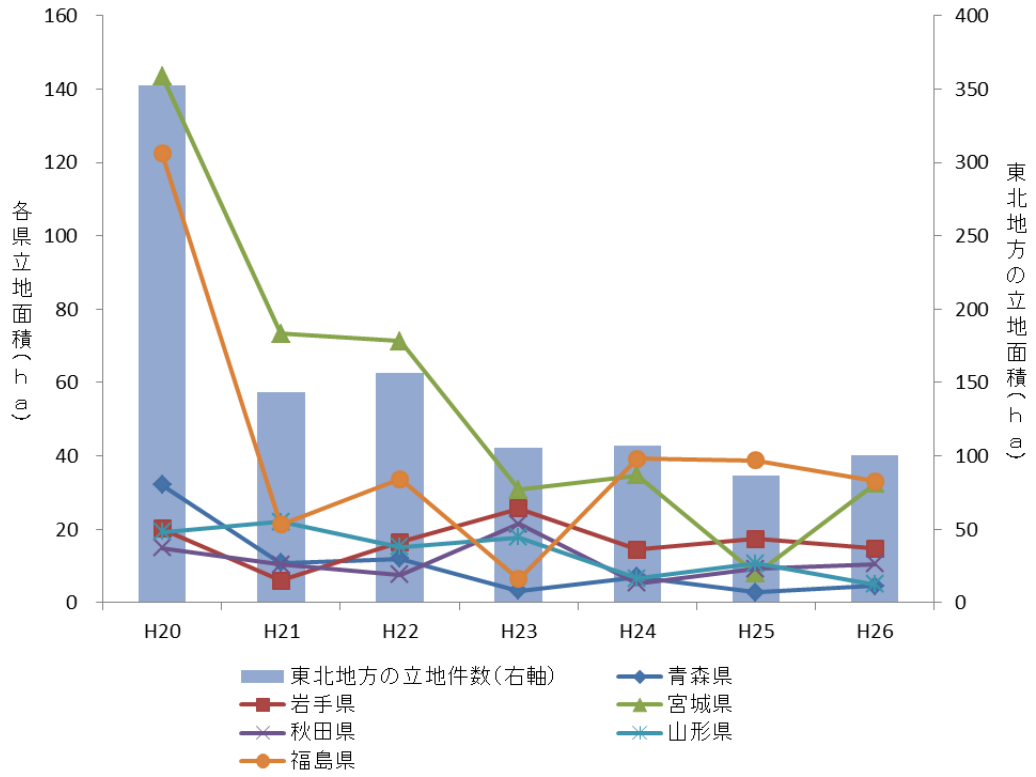
ただし、県北地域における立地はその２割弱に過ぎず、本市における新規立地は皆無であった。

全国的にも平成 24 年から平成 26 年の間は立地が増加傾向にあり、首都圏では、整備が進展した高速道路網の IC 周辺における工業団地への立地が進み、面積比では小さい IC 周辺 1 km 圏域に工業団地の約 15%、2km 圏域には約 30%が集中する状況となっている。

②立地用地規模

震災以降の福島県における工場立地面積は、電気業（メガソーラー等）を除き平成 24 年は 39.2ha、平成 25 年は 38.8ha、平成 26 年は 33.1ha と計 111.1ha に達し、立地件数当りの立地面積は、平均 1.10ha/件であった。

東北6県における工場立地面積の推移



資料：「工場立地動向調査」

全国的にも立地面積は、立地件数を上回って増加し、近３か年平均立地面積は、電気業を除き、1.23ha/件であった。

また、高速道路 IC 周辺の立地は、大規模な倉庫、駐車場からなる物流・配送の機能を持つものが多く、1 件当たりの用地面積が 3～6ha の大規模な事業所の立地も見受けられる。

③立地業種・業態

全国では、平成 26 年の立地工場の業種の第１位は食料品製造、２位は金属製品、３位は輸送機械で計 40%を占める。

東北６県でも、電気業を除けば、立地業種の上位２位を食糧品、金属製品が占めるが、福島県では、原子力災害の風評被害のためか、「産業復興投資促進特区」等の制度による誘導によるものか、食料品製造業が平成 25 年は 10 件、平成 26 年は 3 件と下位にとどまっている。

また、平成 26 年の東北６県の立地企業の雇用予定者数は 2,680 人で１工場当り約 41 人と増加傾向にあったが、福島県では約 29 人（約 19.3 人/ha）と若干、雇用予定規模が小さくなっている。

なお、全国的に立地動向の強い食品加工業は、他業種・業態に比して相対的に雇用規模が大きく、特に、24 時間操業を行う食品加工・配送センターでは、1ha 当り 100 人を超える雇用が発生する例も見られる。

④立地地点選定理由等

全国の立地企業の工場立地の用地（地点）選定の理由としては、「自社他事業所への近接性」「地価もしくは地代」「市場への近接性」「工業団地であること」等が上位を占めている。

また、「高速道路が利用しやすい」を挙げる企業が有効回答の 16%あり、「自社他事業所への近接性」「関連企業への近接性」「市場への近接性」も大きくは広域交通利便性であるとすると、全ての立地企業がそれを立地選定の重要な要件としている。

立地地点選定理由（平成 26 年）

順位	項目	回答数	選択率(%)
1	本社・他の自社工場への近接性	394	58.2
2	地価	204	30.1
3	工業団地である	197	29.1
4	市場への近接性	146	21.6
5	国・地方自治体の助成	141	20.8
6	関連企業への近接性	136	20.1
7	周辺環境からの制約が少ない	130	19.2
8	人材・労働力の確保	125	18.5
9	高速道路を利用できる	106	15.7
10	地方自治体の誠意・積極性・迅速性	99	14.6
11	原材料等の入手の便	91	13.4
12	流通業・対事業所サービス業への近接性	39	5.8
13	経営者等の個人的つながり	34	5.0
14	工業用水の確保	25	3.7
15	空港・港湾・鉄道等を利用できる	20	3.0
16	他企業との共同立地	10	1.5
17	学術研究機関の充実	7	1.0
18	その他	143	21.1
	有効回答数	677	100.0

資料：「工場立地動向調査」

全国では、電気業を除くと、借地による立地が占める割合は震災以降も 17～19%程度で安定的に推移し、福島県では、平成 25 年には約 24%と高かったが、26 年には約 21%と全国平均に近づいている。

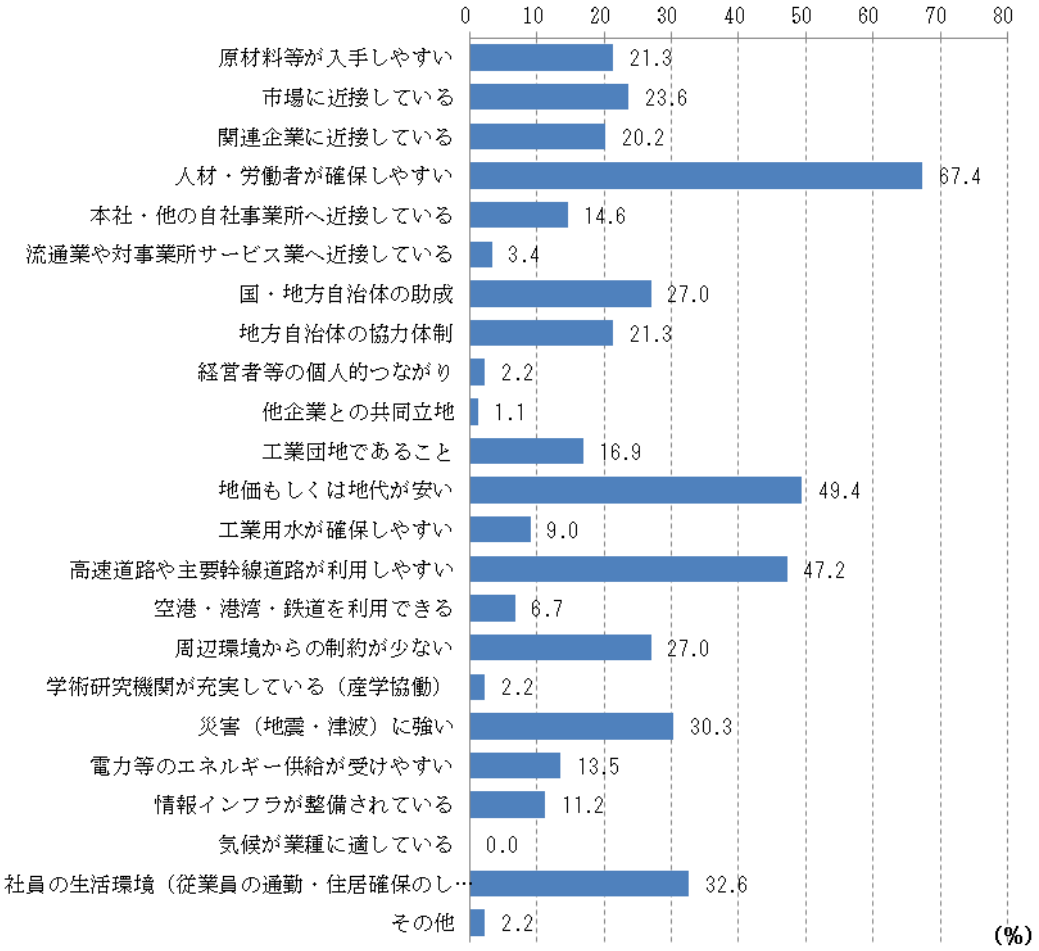
（２）伊達市に係る企業立地意向（アンケート調査結果による）

①企業立地の用地選択要件（一般論）

全国で工場を立地した企業の用地選定理由としては、「本社・他の自社工場への近接性」「地価」「工業団地である」等が上位を占めていたが、市内企業や県の立地セミナー参加企業などを対象として今回実施した意向調査から推定される一般論としての事業所立地の用地選択にあたって重視する事項は「人材・労働者が確保しやすい」「地価もしくは地代が安い」「高速道路や主要幹線道路が利用しやすい」が上位を占め、景気回復に伴う人手不足感の高まりが反映されるとともに、有効求人倍率が全国で最も高い本県の状況も反映した結果となった。

また、本業務の一環として今回実施した「伊達市　企業立地に関する意向調査」では「高速道路や主要幹線道路が利用しやすい」を挙げる企業が有効回答の 47%にのぼり、広域交通利便性が立地選定の重要な要件となっていることが確認できたことから『相馬福島道路・IC』の整備される伊達市では、立地場所としての適合性が大きく向上すると考えられる。

伊達市　企業立地に関する意向調査結果



資料：今回調査結果より

新たな産業用地を求める際に重視すること

【伊達市 企業立地に関する意向調査(平成 27 年)】

順位	項目	今回調査	選択率(%)
1	人材・労働者が確保しやすい	60	67.4
2	地価もしくは地代が安い	44	49.4
3	高速道路や主要幹線道路が利用しやすい	42	47.2
4	社員の生活環境(従業員の通勤・住居確保のしやすさ)が整っている	29	32.6
5	災害(地震・津波)に強い	27	30.3
6	国・地方自治体の助成	24	27.0
7	周辺環境からの制約が少ない	24	27.0
8	市場に近接している	21	23.6
9	原材料等が入手しやすい	19	21.3
10	地方自治体の協力体制	19	21.3
11	関連企業に近接している	18	20.2
12	工業団地であること	15	16.9
13	本社・他の自社事業所へ近接している	13	14.6
14	電力等のエネルギー供給が受けやすい	12	13.5
15	情報インフラが整備されている	10	11.2
16	工業用水が確保しやすい	8	9.0
17	空港・港湾・鉄道を利用できる	6	6.7
18	流通業や対事業所サービス業へ近接している	3	3.4
19	経営者等の個人的つながり	2	2.2
20	学術研究機関が充実している(産学協働)	2	2.2
21	他企業との共同立地	1	1.1
22	気候が業種に適している	0	0.0
23	その他	2	2.2
	有効回答数	89	100.0

資料：今回調査結果より

【参考 全国立地企業への調査
(立地地点選定理由(平成 26 年))】

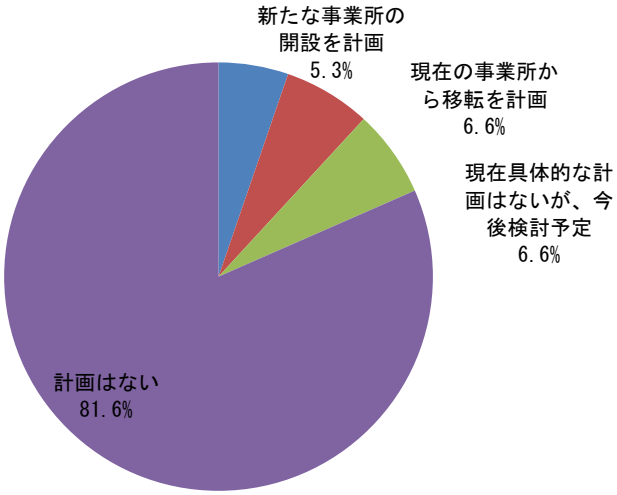
順位	項目	回答数	選択率(%)
1	本社・他の自社工場への近接性	394	58.2
2	地価	204	30.1
3	工業団地である	197	29.1
4	市場への近接性	146	21.6
5	国・地方自治体の助成	141	20.8
6	関連企業への近接性	136	20.1
7	周辺環境からの制約が少ない	130	19.2
8	人材・労働力の確保	125	18.5
9	高速道路を利用できる	106	15.7
10	地方自治体の誠意・積極性・迅速性	99	14.6
11	原材料等の入手の便	91	13.4
12	流通業・対事業所サービス業への近接性	39	5.8
13	経営者等の個人的つながり	34	5.0
14	工業用水の確保	25	3.7
15	空港・港湾・鉄道等を利用できる	20	3.0
16	他企業との共同立地	10	1.5
17	学術研究機関の充実	7	1.0
18	その他	143	21.1
	有効回答数	677	100.0

資料：「工場立地動向調査/経済産業省」

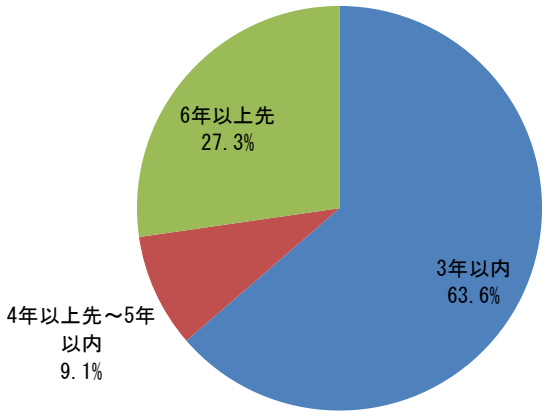
②事業所の立地計画がある企業の用地選択要件と必要用地規模

立地計画があるとした企業の整備施設の用途・形態では、「工場」「物流施設（倉庫・配送センター等)」「支社・支店・地域拠点施設」が多く、立地の時期は「３年以内」が多かった。

新たな事業所の立地計画はあるか

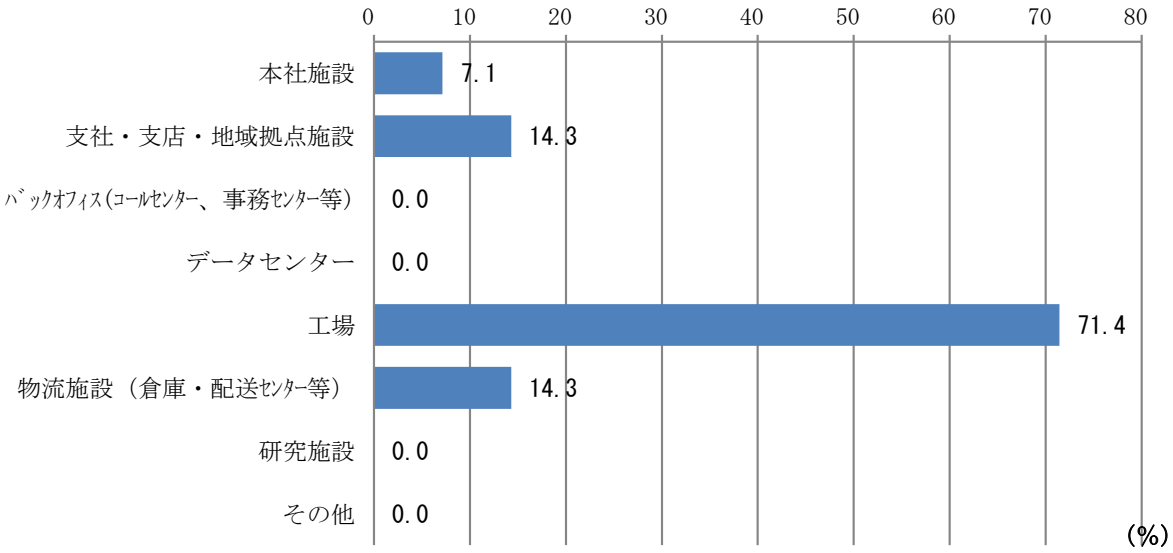


計画している施設の立地時期



資料：今回調査結果より

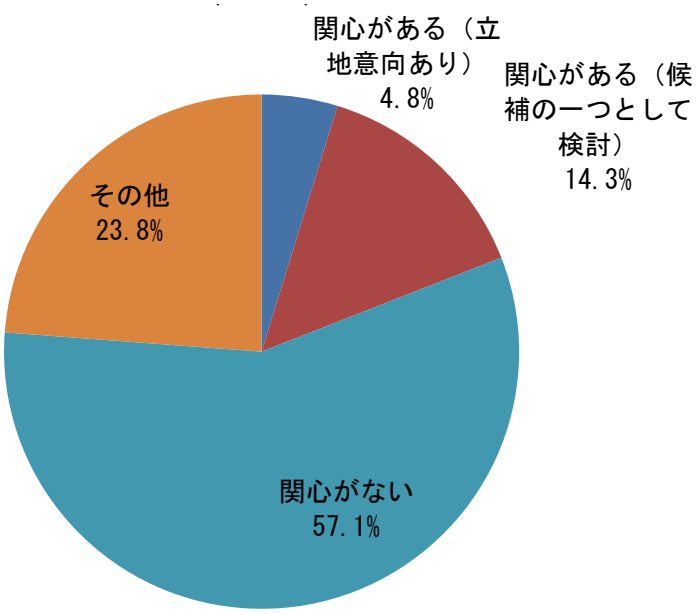
どのような施設の立地計画があるか



資料：今回調査結果より

この内、伊達市で整備の計画を進めている産業用地に“関心がある”とした企業は 4 社であり、その必要用地規模は、平均約 1 万㎡、地価・地代はおおよそ 1 ㎡当り 3 千円～10 万円が望まれている。

相馬福島道路 IC に近接する産業用地に関心はあるか



資料：今回調査結果より

３−５．伊達市における産業用地需要

「工場立地動向調査」等の既往調査と実施したアンケート調査の結果から、本市における産業用地の需要は以下のように推定される。

（１）用地需要の大きい業種・業態

相馬福島道路・IC の整備で広域交通利便性が向上し、広域圏他都市と用地需要が均衡することにより、全国的な、高速自動車交通利便を利して立地・活動する広域的企業、業種・業態の需要が増すと考えられる。

例：「食品加工配送センター」「組立加工機能をもった企業内物流センター（倉庫）」

福島県下において立地のアドバンテージの大きい「福島県復興推進計画（ふくしま産業復興投資促進特区）」に基づき「ふくしま産業復興企業立地補助金」を受けうる製造業等

ア．輸送機械関連産業
イ．電子機械関連産業
ウ．情報通信関連産業
エ．医療関連産業
オ．再生可能エネルギー関連産業
カ．食品・飲料関連産業
キ．地域資源型産業（伝統工芸品関連産業、木材関連産業）
ク．農業関連産業

地域の既存産業と関連・連携する業種・業態

例：既存の産業として大きい「情報通信機械器具製造業」「電子部品・デバイス・電子回路製造業」等農業の６次産業化に資する「食品加工業」「農業工場」等比較的広い敷地（低廉な地価）を要する“土地利用型”の業種・業態

例：「流通業配送センター」「製品・部品・原材料等集積場、企業内物流倉庫」等

（２）産業用地需要規模

本市における産業用地需要規模を「近年の立地実績からみた産業用地需要」、「立地環境の変化によって生じる産業用地需要」の二つの側面から検討した結果、本市では現時点で**約40ha** の産業用地需要があるものと考えられる。

① 近年の立地実績からみた産業用地需要

本市はこれまで高速道路 IC が市内になかったが、今後は高速道路利用にあたっての条件が東北道 IC を有する他都市と匹敵することになるため、近年は極少なかった本市への工場立地も、潜在的には、県内における事業活動のシェア（事業所数シェア）に相当するシェアの需要があるものと考えられる。

平成 24～26 年の間に福島県にあった工場立地件数に、県における本市の事業数のシェアを乗じれば、年間 1.3 件程度の一定規模を有する工場立地需要が期待し得る。

34 件/年×3.85%＝1.3 件/年

34 件/年：工場立地動向調査における福島県の H24～26 年の年間平均立地件数 (H24：37 件、H25：39 件、H26：25 件の平均＝34 件/年) 3.85%：工業統計調査における伊達市の製造業事業所数の対福島県シェア (伊達市：150 事業所÷福島県：3,893 事業所＝3.85%)

IC に近接した土地への立地誘導を図るとすれば、全国平均規模相当の立地面積が期待され、最低限、年間 1.6ha 程度の用地需要があるものと考えられる。

1.23ha/件×1.3 件/年＝1.60ha/年

1.23ha/件：工場立地動向調査における全国の近３か年の平均立地面積（電気業除く） (H24：1.17ha/件、H25：1.30ha/件、H26：1.23ha/件の平均＝1.23ha/件)

上記のとおり、近年の用地需要動向を踏まえると、本市における最低限の産業用地需要に対応するためには、団地整備期間及び用地供給が行われなかった震災後数年間の需要に対応して用地の整備供給を進めることが必要となり、11ha を超える用地供給が必要になるものと考えられる。

1.60ha/年×7 年＝11ha

国土数値情報の工業用地データから、2005 年以降に事業が完了した全国の工業団地の立地企業１社あたり工業面積を IC への近接度別に比較したところ、IC 直近の工業団地はその他の工業団地と比べて工業用地面積規模が約 1.8 倍となっていることから、IC 周辺での開発を検討している本地域においては、最低限需要 11ha の 1.8 倍程度の約 20ha の用地供給を目指すことが適当である。

IC 直近（500m）の工業団地の１社当たり面積：約 7.4ha（その他の 1.8 倍） その他の工業団地の１社当たり面積：約 4.2ha

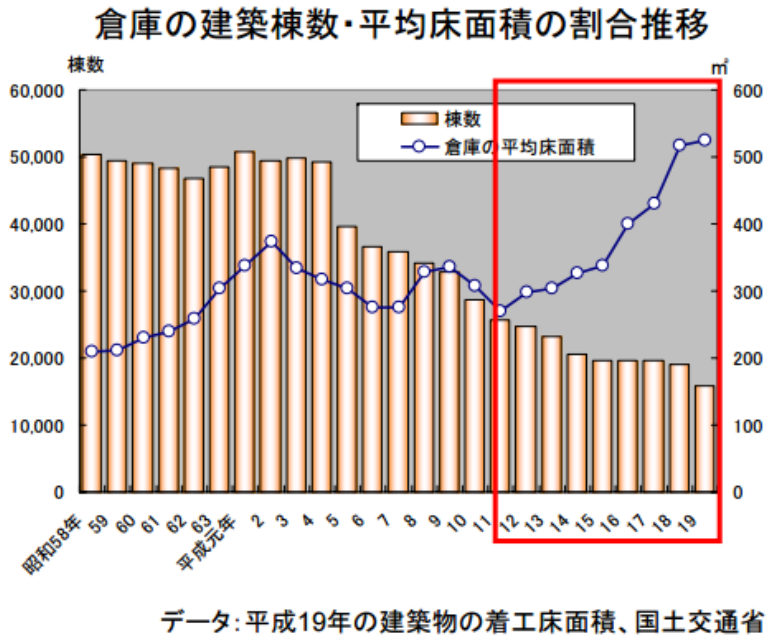
11ha×1.8＝20ha

② 立地環境の変化によって生じる産業用地需要

①の近年の立地実績からみた産業用地に加え、相馬港の機能向上などの外部環境要因の変化に伴う企業立地環境の変化が起こることや、本市の優良な農業環境との共生に配慮した環境にやさしい産業団地の整備に向けた再生可能エネルギーの活用などにともない、新たな産業用地需要が生じるものと考えられる。

【高規格幹線道路の整備に伴う港湾への近接性向上を活かすことによる産業用地需要】

関東地方では、これまで臨港部や空港周辺に集中していた物流施設（倉庫・配送・流通加工等）が圏央道や北関東自動車道などの高速自動車道の整備に連動して、北関東などの内陸工業が集積する地域にシフトする動きがあり、こうした動きの中で新たに整備される物流・倉庫施設は大規模化（新設倉庫の平均床面積の上昇等）が著しい。



資料：国土交通省「国際競争力強化のための物流施設整備に関するビジョン策定検討委員会資料」

また、臨海部の工場立地に関しては基本的に内陸部よりも１企業あたりの単位面積が大きくなる傾向があり、平成 25 年工場立地動向によれば、臨港部の１件あたりの立地面積臨海部は内陸部の約 1.6 倍となっている。

内陸・臨海による立地面積の違い

	内陸	準臨海	臨海
新設件数	1,553	76	86
新設面積(ha)	6,326	471	551
１件あたり面積(ha/件)	4.1	6.2	6.4

資料：経済産業省「平成 25 年工場立地動向調査」

本市は相馬福島道路・IC の整備により、東日本の縦軸である東北自動車道と重要港湾相馬港との結節点に位置することになるが、現在相馬港ではコンテナ貨物取扱機能の強化やＬＮＧ受入基地の整備が進められており、相馬港背後地に整備中の相馬中核工業団地（東地区・区域面積約 500ha・用地面積約 300ha）などにＬＮＧの気化冷熱を活用する関連産業の立地などが構想されている。相馬港と中通りを最短で結ぶ相馬福島道路沿道に位置する本市は、浜通りにおける新産業誘致の効果を中通りの内陸工業と連携させる新たな産業の立地には最適の場所となることから、相馬港周辺における産業立地の波及効果が期待できる。

相馬港周辺における企業立地の内陸への波及効果は、これまでの製造業中心の内陸型の立地業種構成から、これまで臨海部に立地していたような倉庫や物流加工を含めた物流業や臨海部のＬＮＧ関連産業に関連した下流・上流の製造業を含む立地業種構成への変化という形で表れ、企業立地１件当たりの面積が増大するものと考えられる。増加分については、相馬中核工業団地東地区の用地面積の５％（15ha）を見込む。

相馬港における新規産業立地の波及による用地需要＝
相馬中核工業団地東地区の用地面積の 5%＝15ha

【再生可能エネルギーを積極的に活用することによる産業用地需要】

震災以前より、工場から排出される副産物や不要物を極力減らし、工場や工業団地内での循環を図るゼロエミッション化への取り組みが進められてきた。また、東日本大震災以降、電力需要の逼迫や事業継続性確保の観点から、新たに立地する工場等の付帯設備として太陽光発電設備や農業廃棄物（間伐材等）を活用したバイオマス発電などによる自給的なエネルギー供給を行う工場が増えている。

今後本市で整備する産業団地においても環境負荷の低減やエネルギー自給率向上に繋がる取り組みを促進していくため、このような設備を導入する企業に対してインセンティブを与えるなどの措置を検討していくことが考えられる。

良好な周辺環境と調和した環境にやさしい産業団地を整備するにあたり、再生可能エネルギーを積極的に活用していくことによる用地面積の増大に対応するため、①の２割程度の増加を見込む。

①の近年の立地実績からみた産業用地需要 20ha×0.2＝4ha

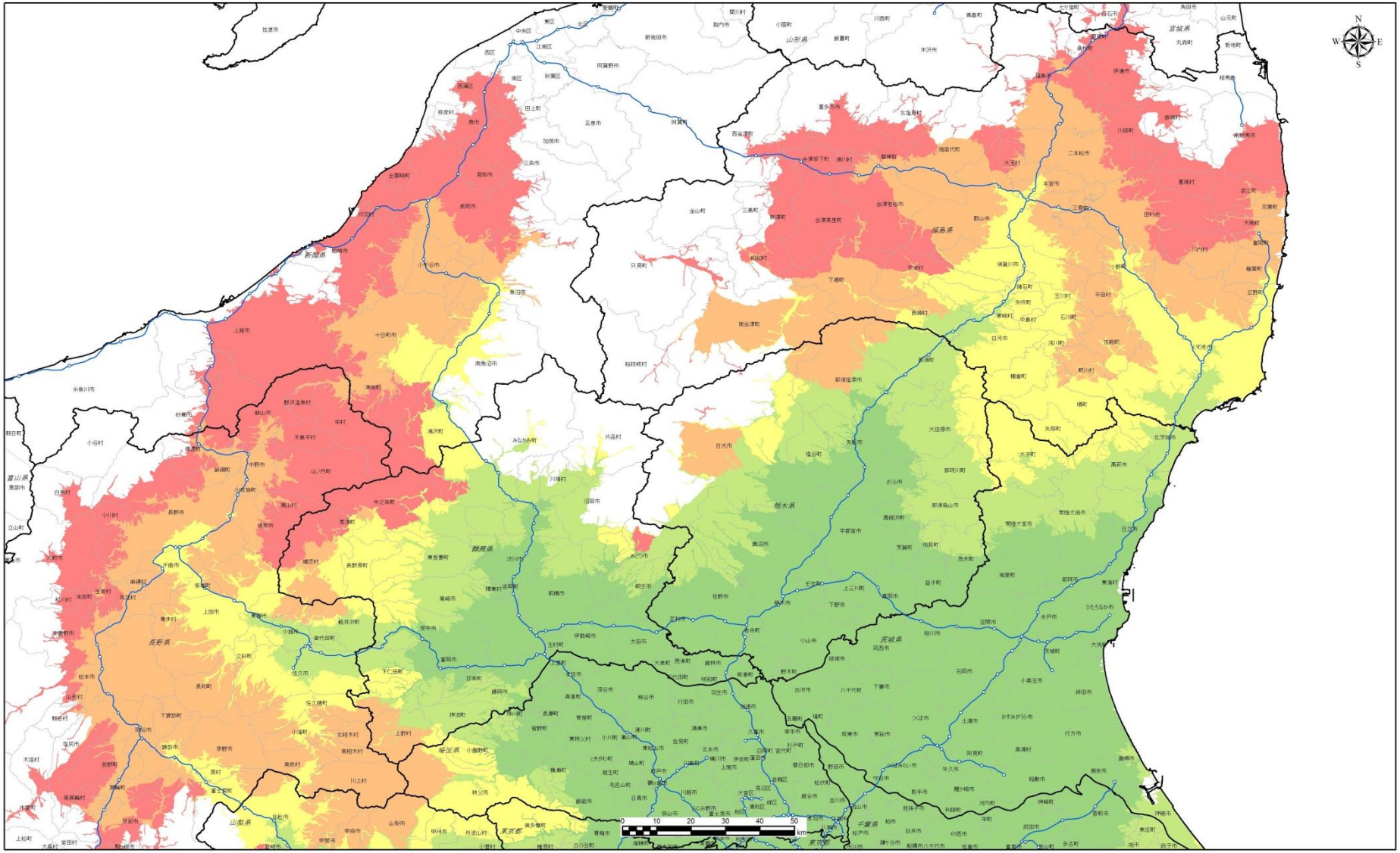
（３）分譲中の既存 IC 周辺工業団地との価格競争力による産業用地需要

広域自動車交通の利便性を立地選定要件とする企業が多く、全国的にも立地動向の強い IC 周辺１km 圏域の幹線道路沿道で高い用地需要があると考えられる。今回実施したアンケートでも高速道路・幹線道路の利便性と地価もしくは地代の安さを立地の要件に挙げる企業が多いことが確認された。一般論としても広域的に活動する企業の新規立地誘導に際しては、広域交通利便性と地価・地代を相対評価して立地選定されるものと考えられる。

今回供給を予定している産業用地は既存 IC 周辺ではなく、今後新たに整備される IC 周辺に整備される工業団地であり、広域交通利便性（首都圏への時間距離）が同等の既存工業団地の用地価格より安価な価格競争力のある分譲価格を設定することが可能であり、進出企業のコスト･メリットのバランスの取れた産業用地需要に十分応えるものであると考えられる。また、福島県では浜通り地方を中心に、今後原子力災害からの復興を目指した各種産業振興策の導入が検討されており、本地域は中通り地方においては有利な位置となることから、比較的高い需要があるものと考えられる。

[参考]首都圏（東京外郭環状道路）からの時間距離が、相馬福島道路IC開設後のIC周辺における時間距離（約 3.5 時間）と同等の既設工業団地の用地分譲価格

所在	工業団地名	分譲価格（千円/㎡）
福島県二本松市	小沢工業団地	14.4
福島県郡山市	郡山西部第一工業団地	15.0
〃	郡山西部第二工業団地	18.0～21.0
田村市	田村西部工業団地	18.0.
いわき市	いわき四倉工業団地	16.0
栃木県日光市	大日光（轟）工業団地	12.4
〃	日光産業団地	12.7

※調査時点では 3.5 時間圏となる新潟県、群馬県には現在分譲中の工業団地がなかった

◆東京外環草加ICまでの所要時間図