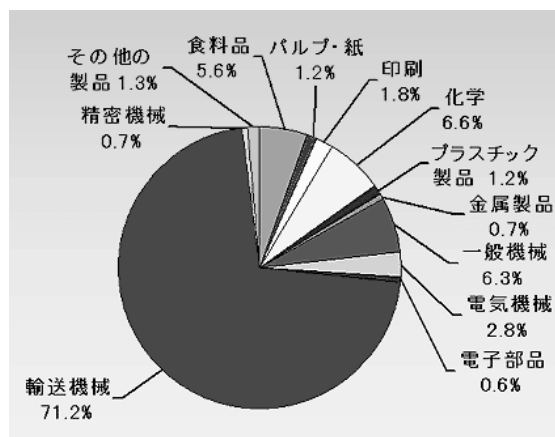


（９）狭山市：豊かで便利な高齢社会を支える広域物流及び商品開発拠点

①現況と課題

狭山市は、工場誘致条例を制定し積極的な企業誘致を行い、市内各地に大型工場が進出した。特に、市東部の川越狭山工業団地で操業するホンダの国内主力工場である狭山工場はマザー工場として位置づけられ、周辺には関連企業の立地も進んでおり、製造品出荷額等が 1982 年に埼玉県内 1 位になって以来、現在までトップを維持している、輸送機械製造業の街である。

図表 狭山市における 2003 年度産業分類別製造品出荷額等の構成比



注：従業員 3 人以下の事業所は除く

注：秘密保護上統計数値の公表を控えている「ゴム製品」、「情報通信機械」は、「その他の製品」に含む

資料：狭山市HP（工業統計調査）

市の製造品出荷額は、増加傾向にあるものの、旧工場の生産能力が限界となったホンダが、同県内寄居町に新規投資を決定するなど、工場周辺の市街化が進み拡張の余地が少ないことは、将来的な企業誘致において懸念材料となるとともに、特定企業の動向にが市経済に重大な影響を及ぼすという産業構造は、持続可能な地域経済という点からリスク要因と評価すべきものである。

②狙い

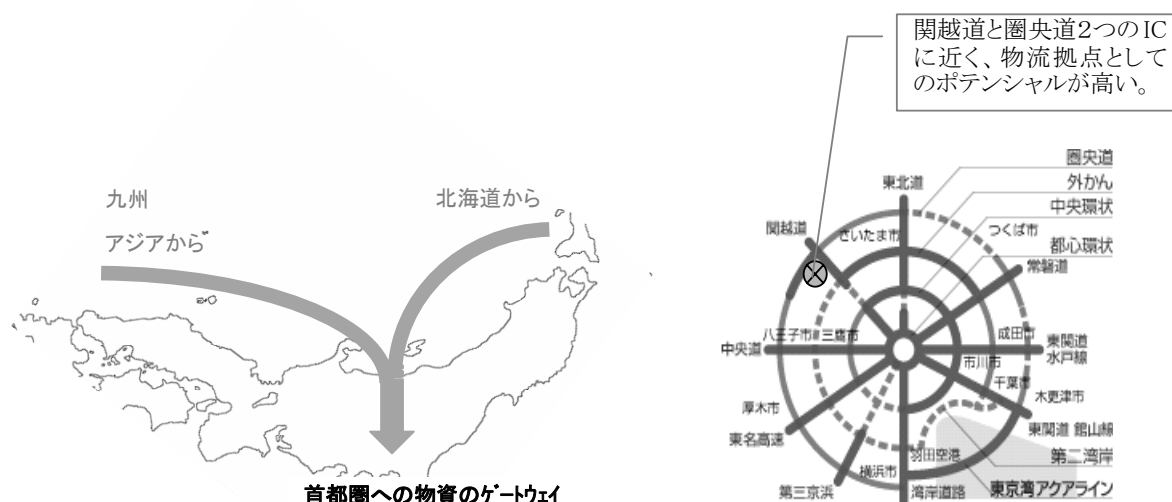
冷凍食品や飲料など様々な加工食料品は、生鮮食料品とともに暮らしに密着した製品となっている。全国各地で生産された加工食料品は、高速道路を利用して、埼玉・神奈川・多摩地域など郊外部の幹線道路周辺に立地する大規模な物流拠点に輸送されることが多い。一方、輸入品は現在、港湾エリアの物流拠点に輸送されることが多い。これらの物流拠点で、広域的な輸送や保管を担っている。（これら物流拠点から、区部やその周辺部に立地している集配送センターへ輸送され、流通加工や細かな仕分け等が行われ、各地区に配送されることが多い。）

インターネットの普及によるＥコマース利用の拡大は、デジタルデバイドの少ない団

塊世代以降の世代が高齢者の大部分を占めるようになるこれから、急速に利用の機会も増加することが予想される。アメリカのメンフィス（テネシー州）にあるフェデックス社の大規模なサプライセンターや、同ルイビル（ケンタッキー州）にあるUPS社の同センターは、大規模な雇用と地域税収をもたらすものである。交通インフラの整った首都圏郊外で、大規模なサプライセンターのために必要な用地が確保できる環状の地域が、東日本全体をカバーする物流基地の立地に適している。

広域的な輸送や保管等の機能を担う大型の物流拠点を圏央道周辺など郊外部に立地させたくても、市街化調整区域では立地が難しいことなどから、拠点立地による物流効率化を進められないという課題も存在している。物流団地としてのポテンシャルが高い地域において、このような今後さらに重要となる分野の産業立地をリノベーションの目標に据え、これを支援する地域づくりを進めていく。

図表 地理的にみた狭山市のポテンシャル



新物流施策大綱でも示されたように、長距離輸送についてはCO₂削減のため、内航海運へのモダリティシフト、モダリティミックスが推進される。日本海航路は、弓なりの国土であるわが国において、効率的な内航海運のルートである。アジアとの連携を重視した国土計画の観点からも、日本海航路による物流が、「北前船」の時代のように重要視される。

③対応方針

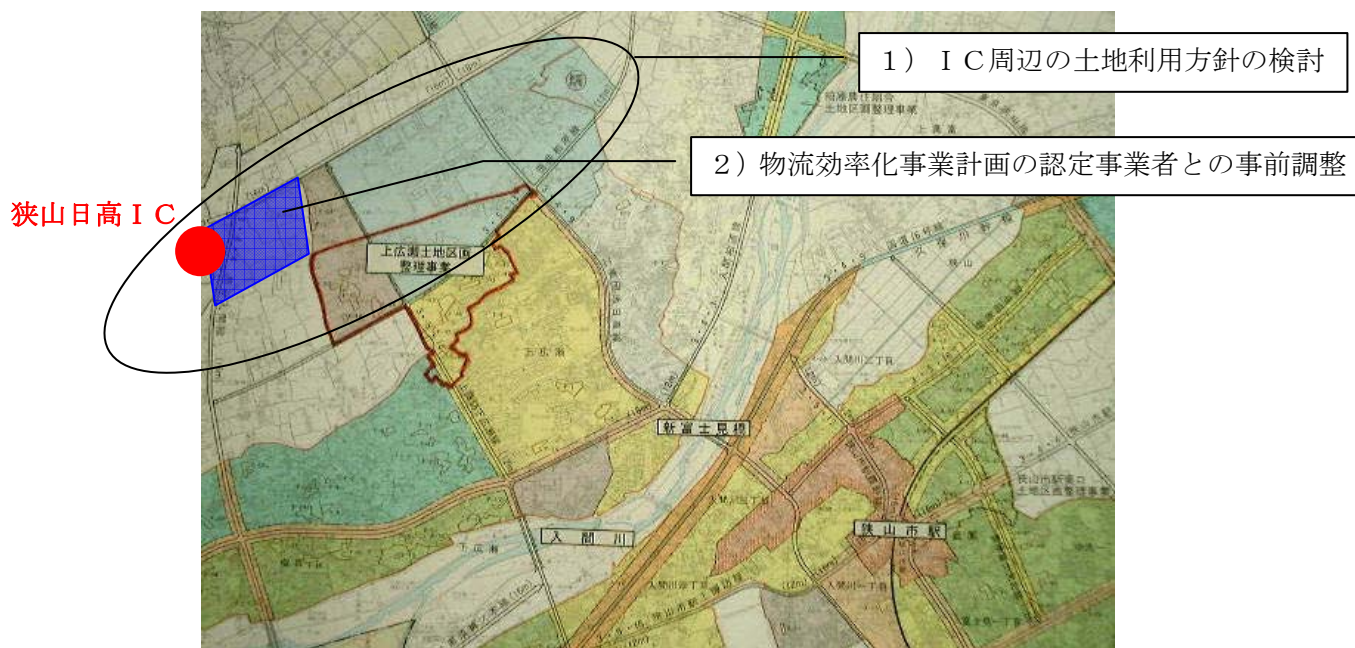
1) 狭山日高IC周辺の土地利用方針の検討

2005年10月に施行された物流効率化新法（流通業務の総合化・効率化促進法）では、物流効率化事業計画を提出し、国土交通大臣の認定を受けた事業者は、手続きの簡素化や税制特例と同時に、市街化調整区域における物流関連施設の立地も、「都市計画法等の配慮規定」により、通常は物流拠点施設の建設が困難な市街化調整区域においても開発が可能である。

しかし、首都圏に残された優良農地については貴重な自然として保全していくことも重要であり、無秩序な開発によって街のゲートウェイ（玄関口）とも言える、郊外部のIC周辺の景観や土地利用のコントロールを適切に行いつつ、持続可能な地域経済のため

に、新規・成長産業 15 分野のなかに位置づけられている「流通・物流関連分野」の新しい産業立地について、周辺の工業団地や区画整理地内の既存宅地や文教施設との関係も含めて総合的な土地利用方針を検討する必要がある。

図表 狭山日高 IC 周辺の土地利用方針の検討



2) 物流効率化事業計画に関する認定事業者との調整

物流効率化事業計画策定予定の事業者に対して、土地利用方針を踏まえた事前調整を行うとともに、円滑な認定と早期操業に向けた周辺住民や事業者に対する合意形成への行政支援を行う。

3) 物流拠点の周辺に集積することが望まれる産業の誘致・育成

団塊リタイア層を中心とした、マーケティングあるいは商品開発経験者の再雇用を推進すると同時に、誘致が期待される産業を中心とした誘致やベンチャー育成に対して、行政支援を行う。特に、加工食品の開発・製造やマーケティングセンターにおいて、高齢者の雇用を促進することで、高齢社会の需要に対応した製品の開発を進めることが可能である。

図表 狭山市ケーススタディ



④整備の手順

第1期は土地利用方針の検討とともに、物流効率化事業計画について認定事業者との事前調整を行い、早期に開発者負担による企業立地が進み、事業活動が開始すべくスピーディーに動くことが肝要である。また、2007年以降本格化する団塊リタイア層の技術やビジネスノウハウ（マーケティング等）を活用すべく、彼等の再雇用を認定事業者や周辺の関連事業者に進捗していくことも重要である。第2期には、物資の集散拠点となったポテンシャルを活用し、誘発が期待される産業（加工食品の開発・製造やマーケティングセンター）の育成によって、さらに産業構造を多様化させ持続可能な経済基盤を形成する。

図表 工程表

事業名	1期	2期	3期	備考
1 IC周辺土地利用方針の検討	←→			
2 物流効率化事業計画に関する調整	←→			
3 団塊リタイア層の活用促進	←→			
4 誘発が期待される産業の育成		←→		

⑤事業主体及び事業費

官民の役割分担及び公共事業に関する事業費は以下のとおりである。

図表 事業主体と事業費

事業名	公共	民間	事業量	事業費	備考
1 IC周辺土地利用指針の策定	○				
2 物流効率化事業計画の策定・調整	○ (誘致・調整)	○ 計画策定			
3 基盤(下水道等)整備		○	約20ha	50億円	4~5社
4 団塊リタイア層の活用促進	○ (広報)	○ 雇用			
5 誘発が期待される産業の育成	○ (誘致)	○			

(10) 藤沢市：高齢者を産業インキュベーションに活かすための交流の活性化

①現況と課題

藤沢市は、整備された工業団地に日本でも有数の優良企業が立地するとともに、良好な住宅都市として、東京・横浜方面への通勤者も多く居住する都市。首都圏における製造業の拠点として産業立地が進み、都心通勤者とともに当地に居住する雇用者も多い都市は、都心から 30～50km 圏の通勤鉄道沿線に点在している。これらの都市は産業立地による税収を背景に、高い所得水準から、さらなる生産性や居住利便性の向上を目指して、活発な公共公益施設への投資が行われてきた。

藤沢市においても、狭山市と同様、既存の工場周辺では市街化が進み拡張の余地は少なくなっており、持続可能な地域経営のために、将来の市経済を牽引する産業分野の育成が課題となっている。

藤沢駅周辺の、財団法人藤沢市産業振興財団（藤沢産業センター）や、同財団による「湘南インキュベートルーム」といったハード（施設）面での受け皿整備のみならず、ベンチャーファンドや、産学連携マッチングコーディネートやビジネスコンテストによるベンチャーの発掘など、ソフト事業についても産学官連携事業の先進地域である。大学の周辺でも、連携型起業家育成施設「慶応藤沢イノベーションヴィレッジ」において、国・市・大学が連携し、インキュベーションマネージャーの派遣によるベンチャーの育成に取り組んでおり、市内の様々な地区でベンチャー育成のための施設とサービスが整備・提供されている。

②狙い

地域産業の転換特に地域内住民の技術やノウハウから内発的に創発されることが期待される、新たな地域経済を牽引する産業の育成において、これらの人材及び技術集積は持続可能な地域経済の鍵となる要件である。

市内の団地には、今後大量に退職する団塊世代や、既に退職した高齢者が居住する地区も多い。しかし、彼等が有する知的資産や比較的余裕のある経済基盤を活かすためには、市内における新産業インキュベーションへの参画を誘発するための地域づくりが必要である。

③対応方針

1) 市内インキュベーション施設における交流拠点の整備

市内に点在する、インキュベーション施設や学生、居住者の交流をベンチャーの創出と、産業の持続的な活力に結びつけるために、交流の拠点となる各駅周辺に、インキュベーションのための交流サロンをサテライト拠点として整備。合わせて、湘南ライフタウンのような大規模団地内にも、退職した技術者やインキュベーションマネージャーとしての活躍も期待される専門職経験者（会計士や弁護士など）の交流の場を整備する。

2) 市内インキュベーション拠点を結ぶ幹線公共交通ネットワークの形成

このような拠点へのバスや自転車でのアクセスを容易とするような、モビリティの確保を行い、市内の交通量を増加させずに交流を活性化させるための、交通計画が必要である。

自転車は、高齢者の健康増進・介護予防にも効果的であるが、湘南ライフタウンのようにセンター施設まで高低差のある団地の場合、垂直抵抗が高齢者にとっては移動の制約となり得る。よって、電動補助付き自転車によってこれを支援するために、センター施設の駐輪場に充電施設を整備し、これを施設の屋根に設置した太陽電池によって賄うといった、環境制約に配慮した仕組みについて検討する。

図表 現在の住区センター概観



図表 電動自転車充電機付き駐輪場・バス停待合所のイメージ



既に慶応大学・湘南台駅間で運行されているツインライナーは、車両を連携津市他バス事業者の運行効率化に効果のあるものであるが、これとセットで運行する「ふじみ号」は需要密度の少ない路線を運行するフィーダー線◆であるが、ツインライナーによる事業者の効率化とセットによってサービスが持続可能となっている。

慶応大学・辻堂間のバス交通についても、ツインライナーのように大容量化することで事業者の効率化を果たし、湘南ライフタウン内のフィーダー路線の運行を維持するといった官民の連携・調整を検討すべきである。

図表 参考となる事例

事例テーマ	事例
バス路線の再編	○岩手県盛岡市(ゾーンバスシステム) (P.378)
路線バスの利便性向上	○バス・ロケーションシステムの導入 (P.380)
自転車走行環境の整備	○静岡県磐田市(電動アシスト自転車の太陽光充電スタンドの整備) (P.381)

注 : 各事例の具体的な内容については、「参考2」を参照

③整備の手順

第1期は交流の場への民間サービスの誘致及び無線 LAN の基盤整備を行う一方。同時並行して、インキュベーション拠点間の大量輸送サービスと、団地内のフィーダー路線の運行維持に関する運行事業者との調整を行う。第2期には、充電機付き駐輪場兼バス停オアシスの整備を、主に高齢者の利用増加が見込まれる住宅団地周辺のバス停に重点的に実施する。

図表 工程表

事業名	1期	2期	3期	備考
1 インキュベーションサテライトの整備	←→			
2 交流サロンへの無線LAN施設整備	←→			
3 バス事業者との調整	←→			
4 バス停オアシスの整備		←→		

④事業主体及び事業費

官民の役割分担及び公共事業に関する事業費は以下のとおりである。

図表 事業主体と事業費

事業名	公共	民間	事業量	事業費	備考
1 インキュベーションサテライトの整備	○			—	既存施設への入居
2 交流サロンへの無線LAN施設整備	○		5カ所	500万円	ホットポイント
3 バス事業者との調整	○	○		—	
4 バス停オアシスの整備	○ (支援)	○	3カ所	1200万円	磐田市事例(3バス停)