

# 青森県ロジスティクス戦略 (2024～2028)

2024(令和6年)年3月  
港 湾 空 港 課

# 目次

## 基本的な考え方

|                 |   |
|-----------------|---|
| 1 戦略を策定する目的     | 1 |
| 2 戦略の位置づけ       | 1 |
| 3 戦略の構成         | 2 |
| 4 戦略の期間         | 2 |
| 5 ロジスティクスの意味と効果 | 2 |

## 第1章 これまでの取組期間における環境変化

|                     |    |
|---------------------|----|
| 1 農林水産業を核とした「アグリ」分野 | 4  |
| 2 国内の物流環境           | 6  |
| 3 本県の物流環境           | 8  |
| 4 グローバル経済、物流        | 11 |

## 第2章 青森県ロジスティクス戦略の成果と課題

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 1 取組実績及び成果と課題（2019～2023）     | 13 |
| 2 青森県総合流通プラットフォーム「A!Premium」 | 13 |

## 第3章 戦略で掲げるめざす姿と取組体系

|                        |    |
|------------------------|----|
| 1 戦略のめざす姿              | 16 |
| 2 産業力強化と物流拠点化の表裏一体での推進 | 17 |
| 3 取組体系                 | 18 |
| 4 めざす姿のイメージ図           | 18 |

## 第4章 戦略の取組視点と取組

|                    |    |
|--------------------|----|
| 1 産業力強化に向けた取組視点と取組 | 19 |
| 2 物流拠点化に向けた取組視点と取組 | 20 |

## 第5章 推進体制

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 1 戦略の効果的な推進               | 21 |
| 2 事業者、国、他自治体等の様々な主体との連携推進 | 21 |
| 3 将来的な航路等の充実にに向けた共同研究の継続  | 22 |

## 基本的な考え方

### 1 戦略を策定する目的

2011（平成23）年の東日本大震災で全方位的な海上アプローチの良さと、グローバル物流拠点としてのポテンシャルの高さが再認識されたことをきっかけとして、県では、2014（平成26）年1月に「青森県ロジスティクス戦略（2014～2018）」を策定しました。

その後、2019（平成31）年3月に「青森県ロジスティクス戦略（2019～2023）」を策定し、更なる進化・発展を目指して取組を進め、本県の優れた農林水産物を国内外に発送する青森県総合流通プラットフォーム「A!Premium」や、下北半島縦貫道路・横浜吹越IC-六ヶ所IC間開通や八戸港国際物流ターミナルの整備等、戦略的な県産品の流通とこれを支える物流インフラの整備等を推進してきました。

一方、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や国際紛争等による物流網の寸断などにより大きな影響を受け、ロジスティクス分野の新たな課題が明らかになりました。

さらに、国内では人口減少・高齢化によるトラックドライバー不足、DX やカーボンニュートラルへの対応等、ロジスティクスをめぐる新たに対応すべき領域は多岐に渡っています。

以上のような近年の社会情勢の変化等を踏まえつつ、これまでの5年間の取組の成果を基に、時間、距離、コスト、情報の壁を乗り越えて、需要（消費市場）と供給（生産市場）とを円滑に結び付けるための環境作りとして、ロジスティクス基盤（円滑な商流環境や最適な物流環境）を育成・整備し、本県産業の強みを生かして地域経済が力強く好循環する社会を実現するため、青森県ロジスティクス戦略（2024～2028）（以下、「本戦略」という。）を策定するものです。

### 2 戦略の位置づけ

県行政運営の基本方針である「青森県基本計画『青森新時代』への架け橋～よりそい、未来へつなぐ～」（以下、「基本計画」という。）では、政策テーマ1政策Ⅰ「豊かさを実感できる力強い農林水産業の実現」や政策テーマ5政策Ⅱ「輸出・海外ビジネスの拡大と物流の確保」などを掲げています。

本戦略は、この基本計画のしごと分野における政策・施策の推進を、ロジスティクス分野での取組の推進により下支えするための取組（2024～2028年度）や施策展開の方向性を取りまとめたものです。

### 3 戦略の構成

本戦略は、以下の5章で構成しています。

| 構 成                                     | 内 容  |
|---|--|
| 第1章<br>これまでの取組期間<br>(2019~2023)における環境変化 | 我が国全体及び本県におけるロジスティクスを取り巻く環境変化や、ロジスティクス分野に関わる本県産業の強みや課題についてまとめています。   |
| 第2章<br>青森県ロジスティクス戦略の成果と課題               | これまでの5年間を戦略期間として取組を推進してきた「青森県ロジスティクス戦略(2019~2023)」の成果と課題についてまとめています。 |
| 第3章<br>戦略で掲げるめざす姿と取組体系                  | 本戦略の2040年のめざす姿と、その実現に向けた取組体系を記載しています。                                |
| 第4章<br>戦略の取組視点と取組                       | 本戦略期間中の5年間における目標を実現するための取組視点と具体的な取組について記載しています。                      |
| 第5章<br>推進体制                             | 本戦略を効果的に推進していくための推進体制や関係機関等との連携について記載しています。                          |

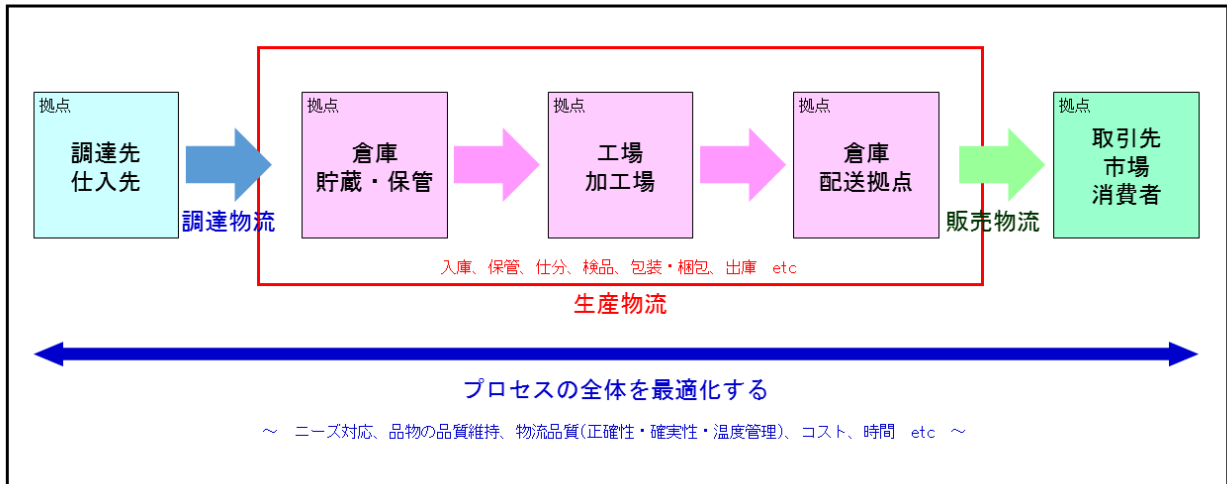
### 4 戦略の期間

基本計画と同じく2040年度の姿を見据え、2024（令和6）年度～2028（令和10）年度までの5年間を計画期間としています。

### 5 ロジスティクスの意味と効果

- ・ロジスティクスとは、もともと武器、弾薬、食料、燃料等を前線に補給する「兵站（へいたん）」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ているのに対し、「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めざす概念となります（図1）。

## ロジスティクス全体の最適化



### 【具体的な効果の例】

- ロジスティクス機能が連携することで、商品や製品を、より広いエリアに短い時間で輸送することが可能となり、市場拡大の可能性が開ける。
- 温度管理を行いながら短時間で輸送するためのシステムが構築されれば、遠隔地でも青森県の商品を付加価値の高い生鮮品として市場に供給することが可能となる。
- 1 回の出荷量が少ない商品や製品であっても、小口混載サービスを活用することによって、効率的かつ低コストでのコンテナ輸送が可能になる。
- 海外との調達物流、製品物流を抱えているグローバル企業にとっては、充実した港湾や物流施設を活用することは、在庫、流通加工、配送などの最適化につながる。
- 高度な物流機能が備わることで、その利便性にひかれて、製造業等の様々な産業の立地展開可能性が生まれる。

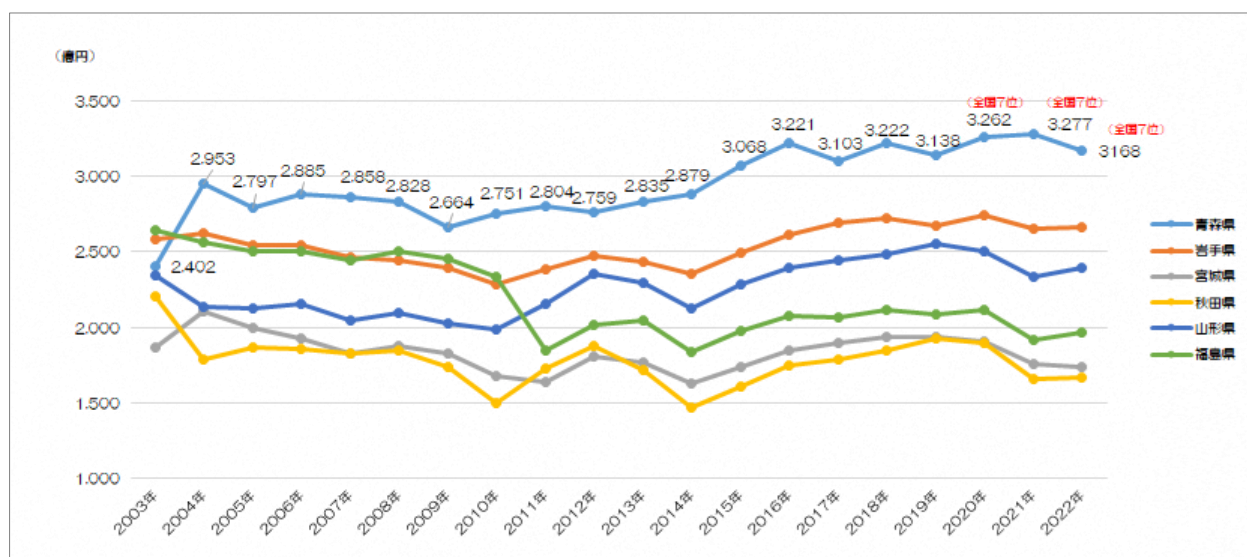
# 第1章 これまでの取組期間（2019～2023）における環境変化

## 1 農林水産業を核とした「アグリ」分野

2021年（令和3年）の本県の農業産出額は3,277億円となり、18年連続で東北1位、全国では7位となっています。

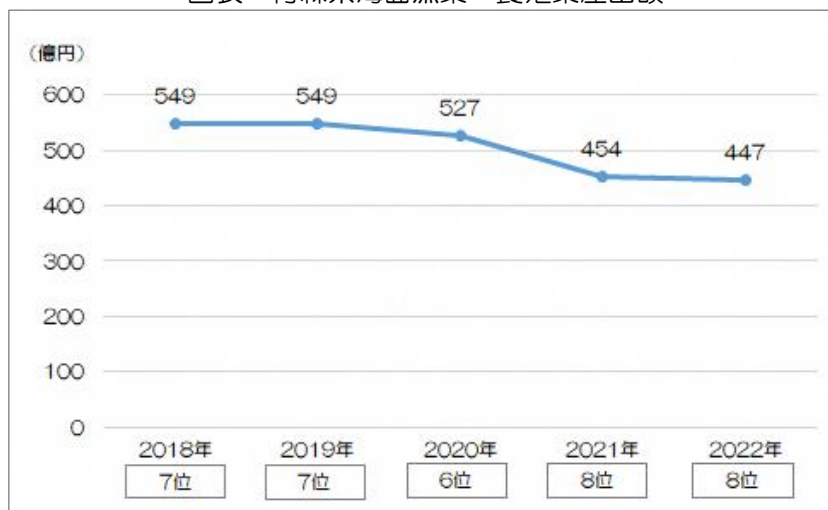
また、2022年（令和4年）の海面漁業・海面養殖業産出額は、447億円で全国第8位となっており、本県は、日本の食を支える国内有数の食料供給県となっている。しかしながら、年次の推移をみると、水産品を中心に産出額の低下がみられ、コロナ前の2018（平成30）年の産出額と比較すると18.4%減に当たる約100億円の減少となっており、販路拡大の取組を継続する必要があります。

図表 東北6県の農業産出額の推移



出典：農林水産省「生産農業所得統計」

図表 青森県海面漁業・養殖業産出額

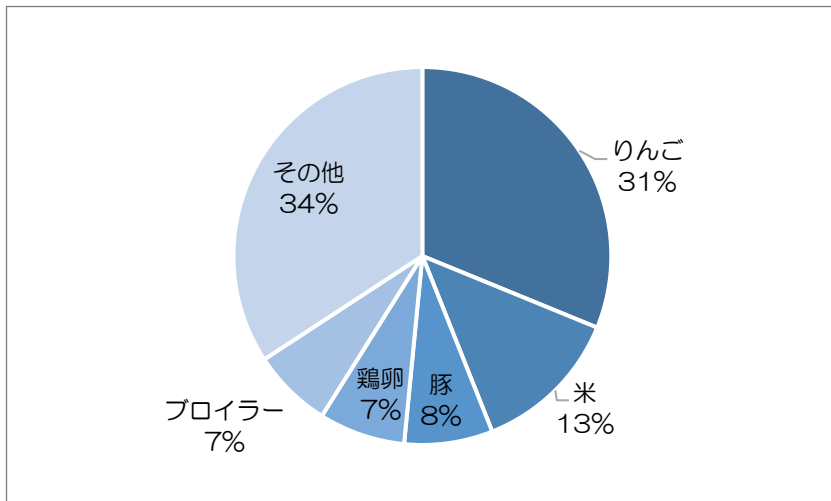


出典：農林水産省「漁業産出額」

本県は、米、野菜、果実、畜産、水産など品目別のバランスがよく、非常にバラエティに富んだ産品が揃う、全国でも有数の食料供給県ですが、これは、食料自給率（カロリーベース、2021（令和3）年度概算値）のデータにも表れており、食料自給率全体では120%で全国4位となっています。

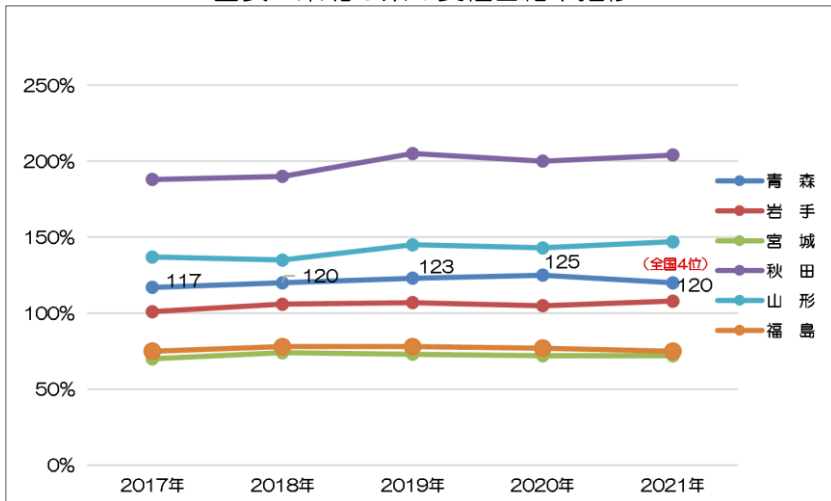
また、これらの農林水産品を原料とした加工品を生産するための食品加工業も発展してきました。

青森県農業産出額の構成（2022年）



出典：農林水産省「生産農業所得統計」

図表 東北6県の食糧自給率推移



出典：農林水産省 HP

## 2 国内の物流環境

2021年調査における全国貨物純流動量は、2015年調査に比べ約8.2%減少。2010年調査から2015年調査の間の約2.4%減少に比べ大幅な減少となっており、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う影響と考えられます。

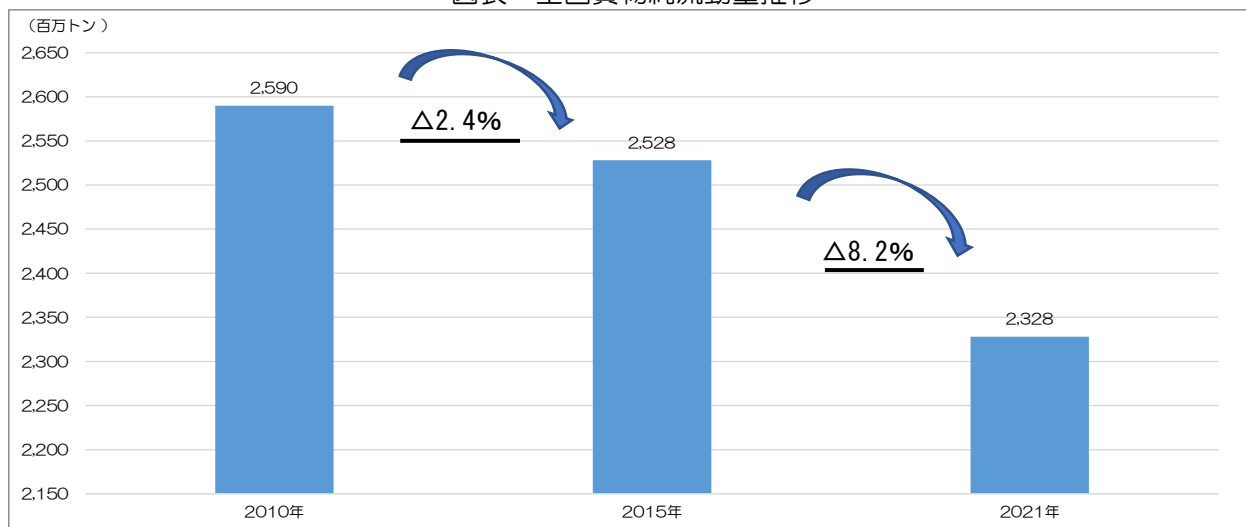
一方で、外出の制限や在宅勤務の普及等の影響により在宅の時間が増加した結果、「巣ごもり需要」が増加し、全国の宅配便取扱個数はコロナ禍でも増加傾向が続きました。

また、主要な物流の手段であるトラック貨物の輸送量は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け2019年から2020年にかけて大きく減少し、2020年から2021年にかけては横ばいになっています。

今後は、新型コロナウイルス感染症の5類感染症への移行に伴う経済の正常化に合わせ、輸送量が増加傾向で推移するものと見込まれます。

このような中、トラック貨物輸送については、人手不足下でトラックドライバー不足の課題が顕在化しており、長期的に人口の回復が見込めない中、輸送力を確保していく対策が必要になります。

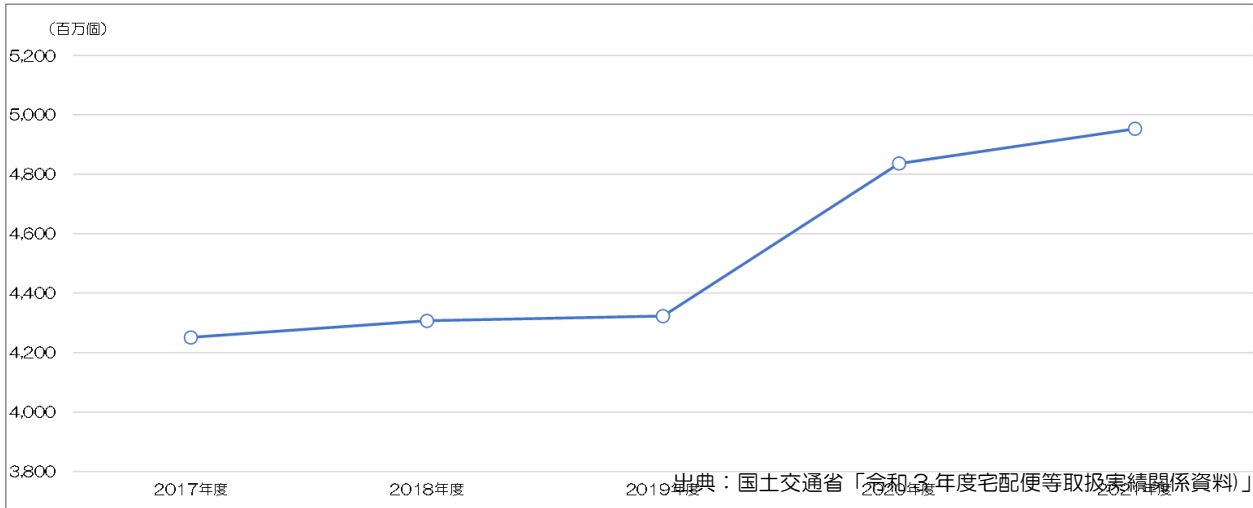
図表 全国貨物純流動量推移



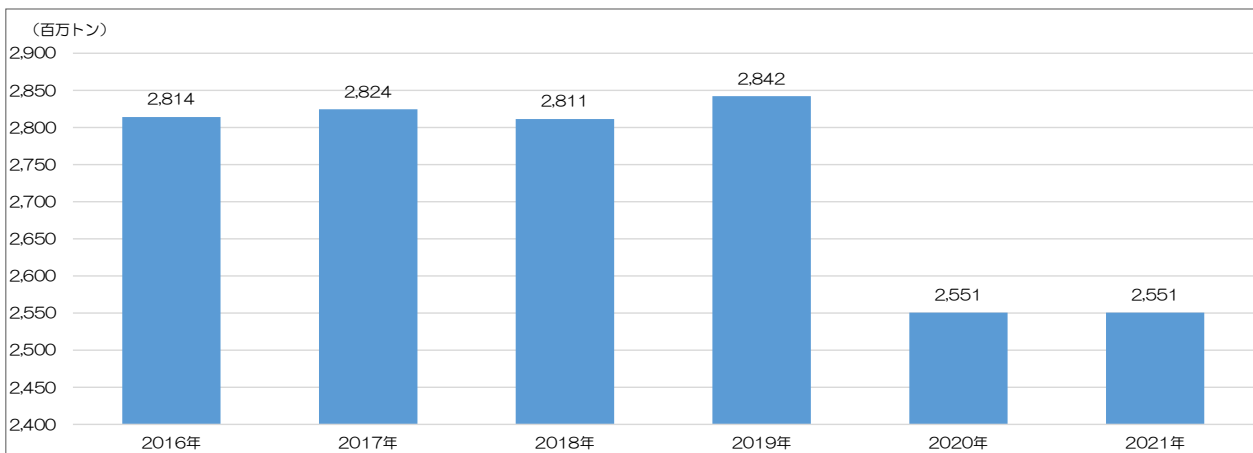
出典：国土交通省「各全国貨物純流動調査」



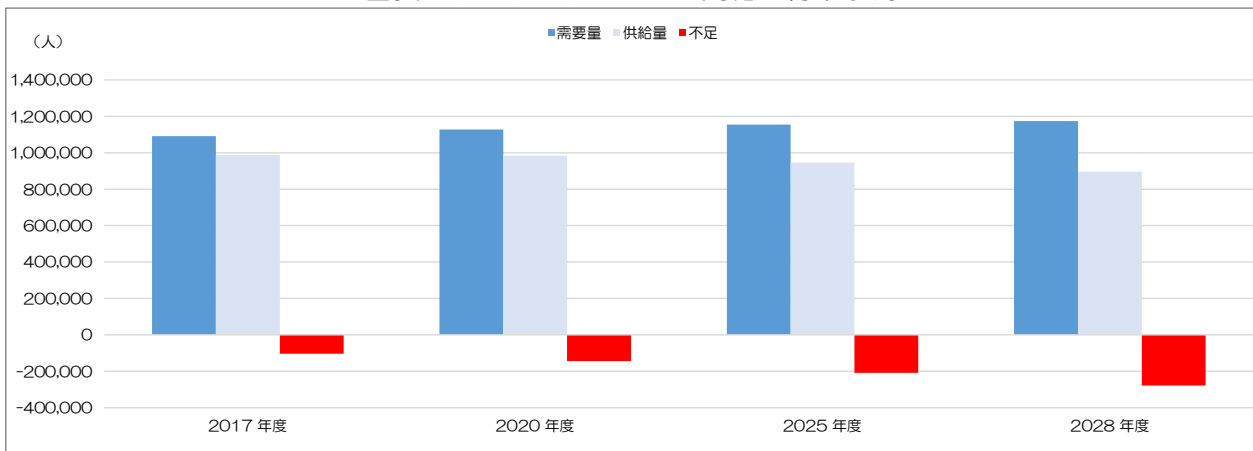
図表 宅配便取扱個数の推移



図表 トラックの貨物輸送量の推移



図表 トラックドライバー需給の将来予測

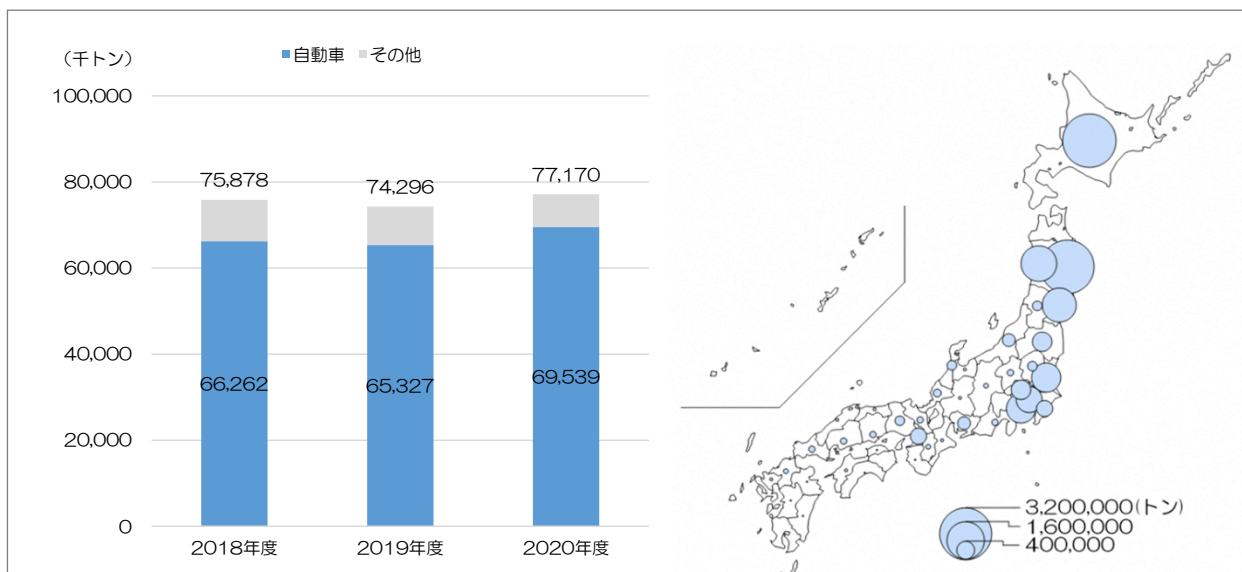


### 3 本県の物流環境

#### (1) トラック輸送の状況

青森県における府県相互間輸送については、青森県発の貨物は年間約 8 千万トンで推移しています。このうちの約9割の輸送方法が自動車となっています。このため、将来的なトラック輸送能力の不足に備え、モーダルミックスなど輸送手段の充実を検討する必要があります。

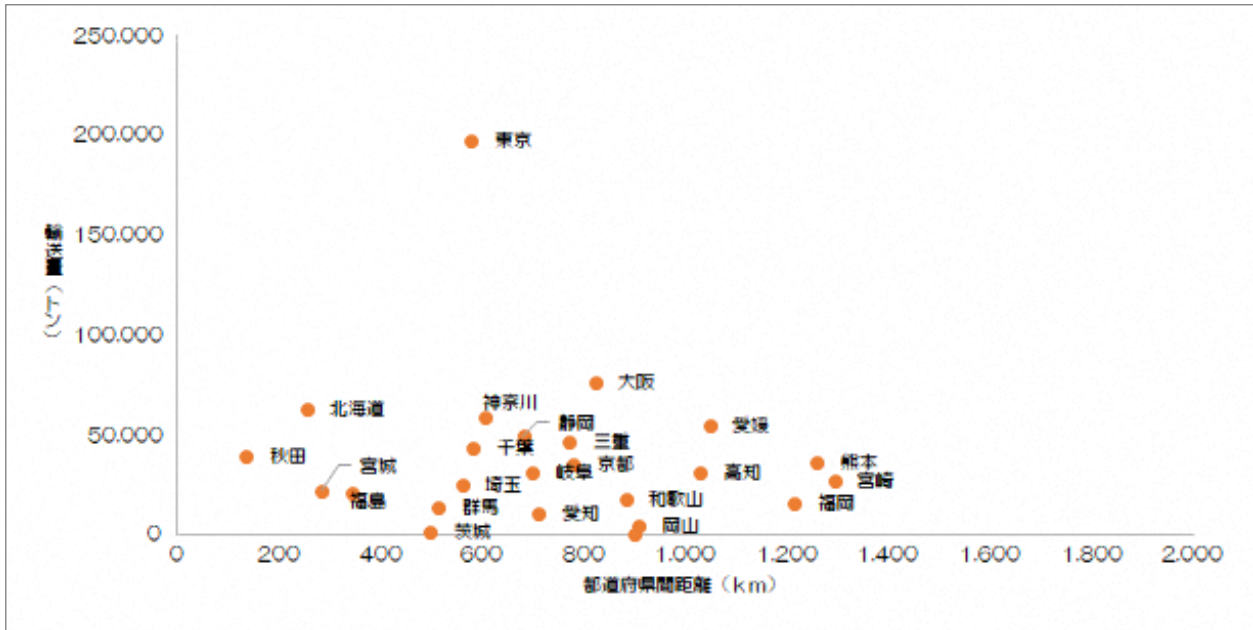
図表 府県相互間輸送量（青森県発）と輸送先（2020年度）



#### (2) 県産食材の輸送状況

県産食材の輸送状況について、輸送量が多い都道府県は東京都、愛知県、大阪府、となっています。県産食材を高鮮度で大消費地へ運ぶための輸送手段の充実を図ることが必要です。

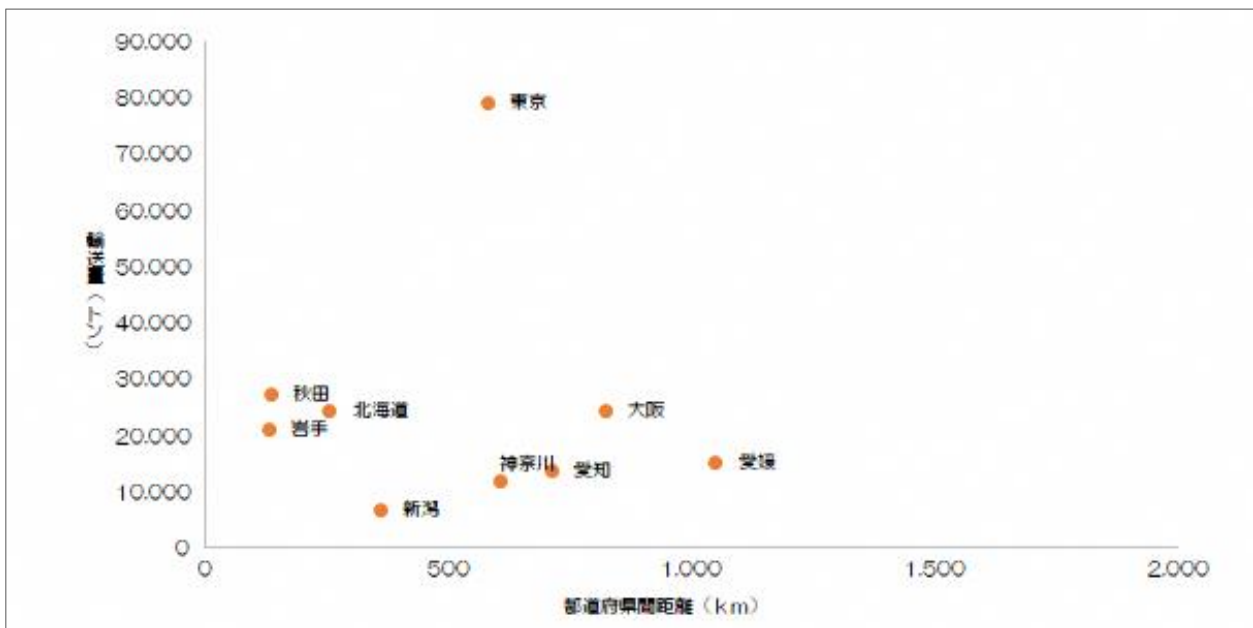
図表 距離別の輸送量（果物・野菜）（2021 年度）



出典：国土交通省「貨物地域流動調査」

(注)「都道府県間距離」は青森県庁から各都道府県庁所在地間の直線距離で、輸送量は自動車による輸送量である

図表 距離別の輸送量（水産品）（2021 年度）



出典：国土交通省「貨物地域流動調査」

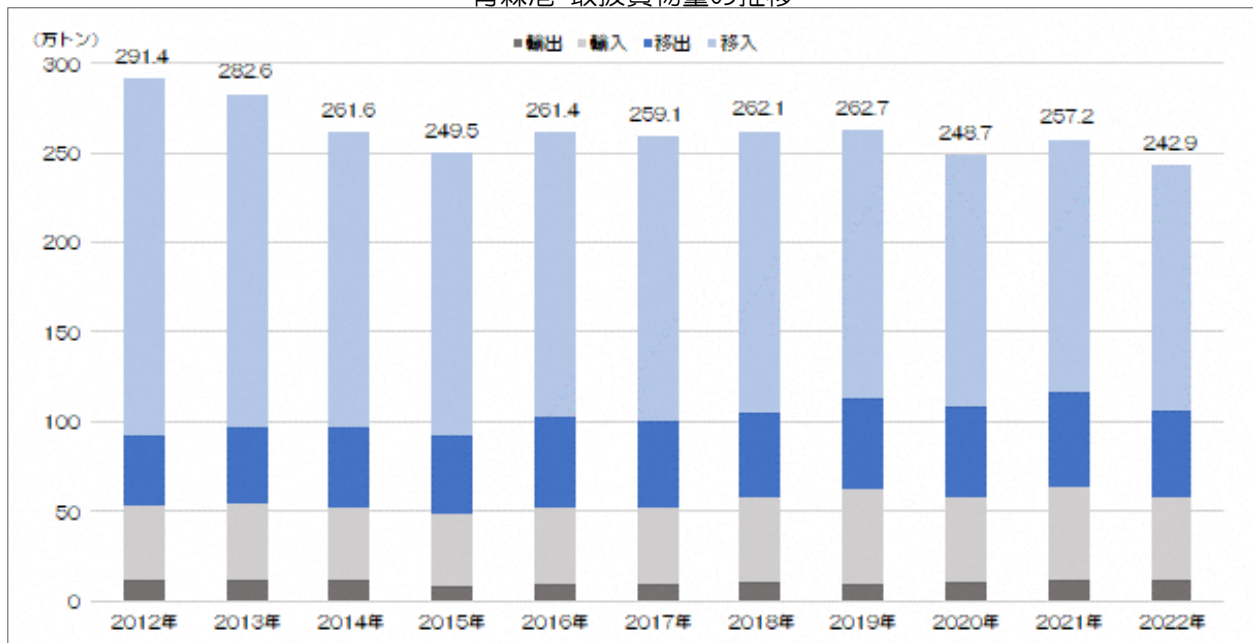
(注)「都道府県間距離」は青森県庁から各都道府県庁所在地間の直線距離で、輸送量は自動車による輸送量である

(3) 港湾物流の状況

本県の物流において重要な役割を果たしている青森港、八戸港について見ると、青森港の取扱貨物量は2,500万トン程度、八戸港は3,000万トン程度で推移しています。そのうち、コンテナ（八戸

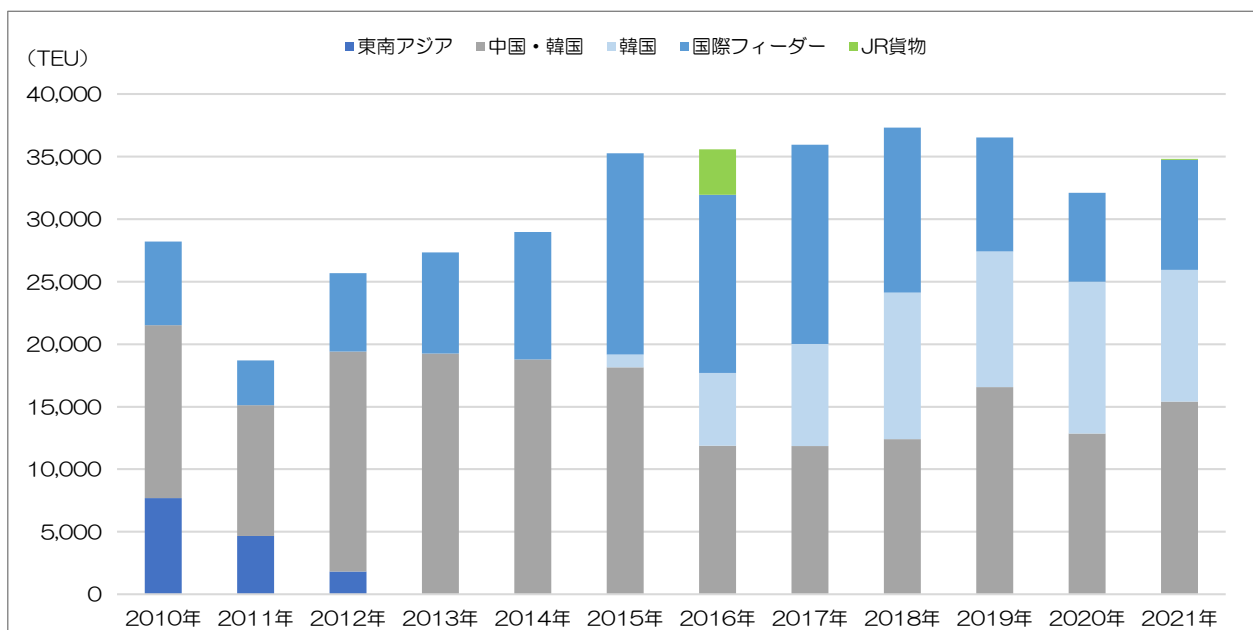
港)は3.5万TEU前後で推移しています。地方港湾は全国的に取扱貨物が伸び悩む傾向にあることから、本県においても港湾取扱貨物の伸長に取り組みます。

青森港 取扱貨物量の推移



出典：青森県「青森港港湾統計年報」

図表 八戸港 取扱貨物量の推移



出典：八戸港国際物流拠点化推進協議会 HP

## 4 グローバル経済、物流

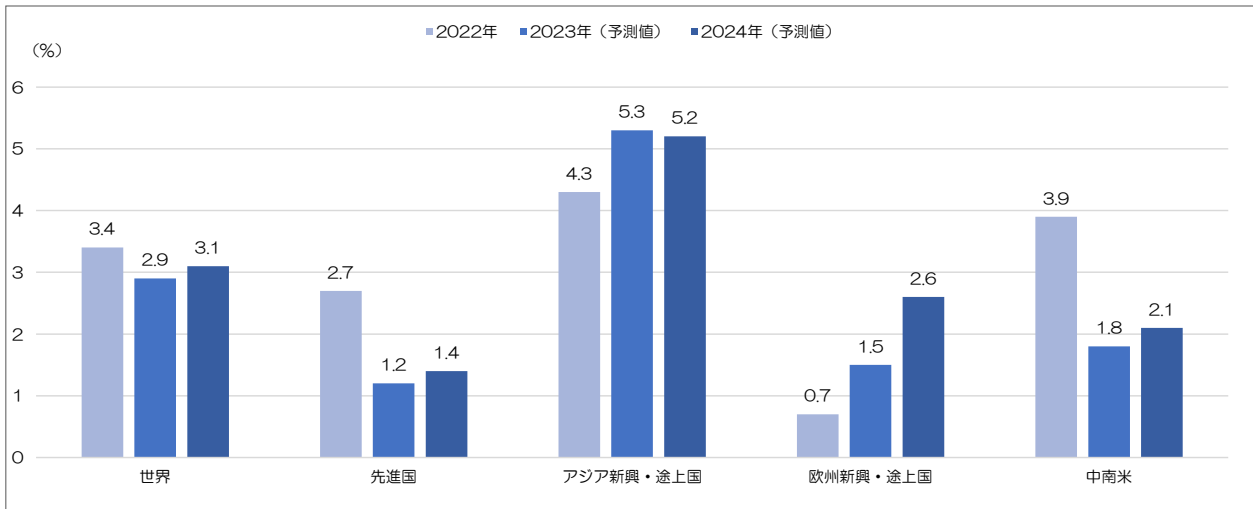
### (1) グローバル経済

世界経済全体の成長率は、2023 年を底に 2024 年以降回復傾向にあります。先進国は低い成長率にとどまる一方、アジアの新興・途上国を中心に高い成長が見込まれ、アジア圏は今後とも有望なマーケットと考えられます。

一方で、ALPS処理水の海洋放出をきっかけとした中国の輸入規制強化などの地政学的なリスクが顕在化しており、安定した輸出拡大のため輸出先の多様化が求められています。

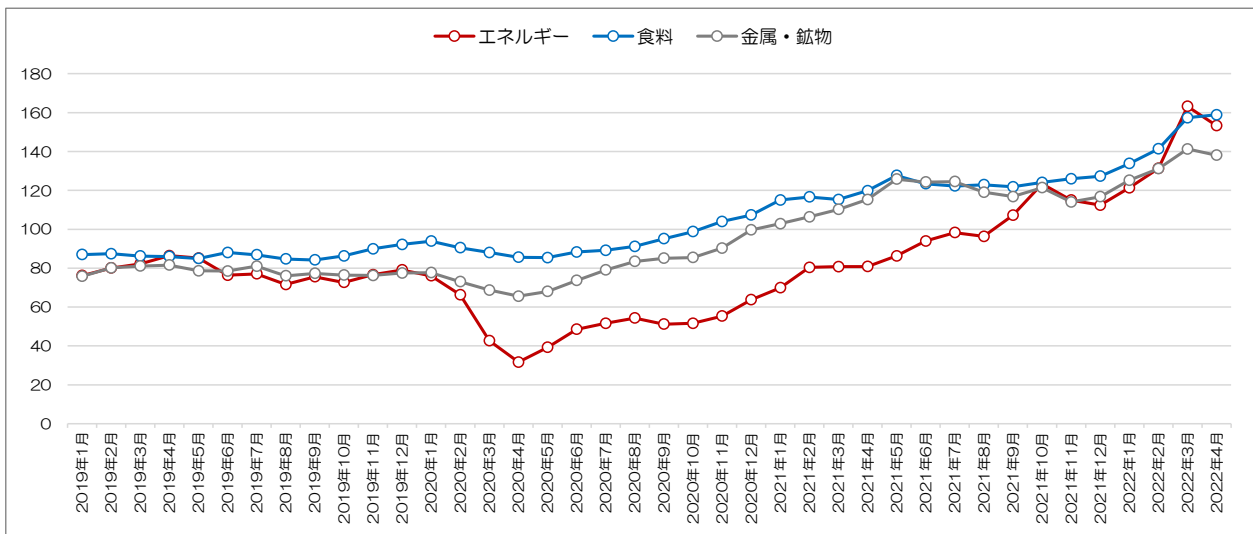
世界情勢の混迷と原材料価格及び物価の高騰、経済のブロック化など、世界経済は不透明さを増していることに留意しつつ、経済成長が著しい地域を中心に多様なエリアへの輸出に取り組み、本県の経済交流の拡大を推進します。

図表 世界および主要国・地域の経済成長率（実質 GDP 伸び率）



出典：IMF HP

図表 世界の資源・エネルギー価格指数の推移（2010年=100）



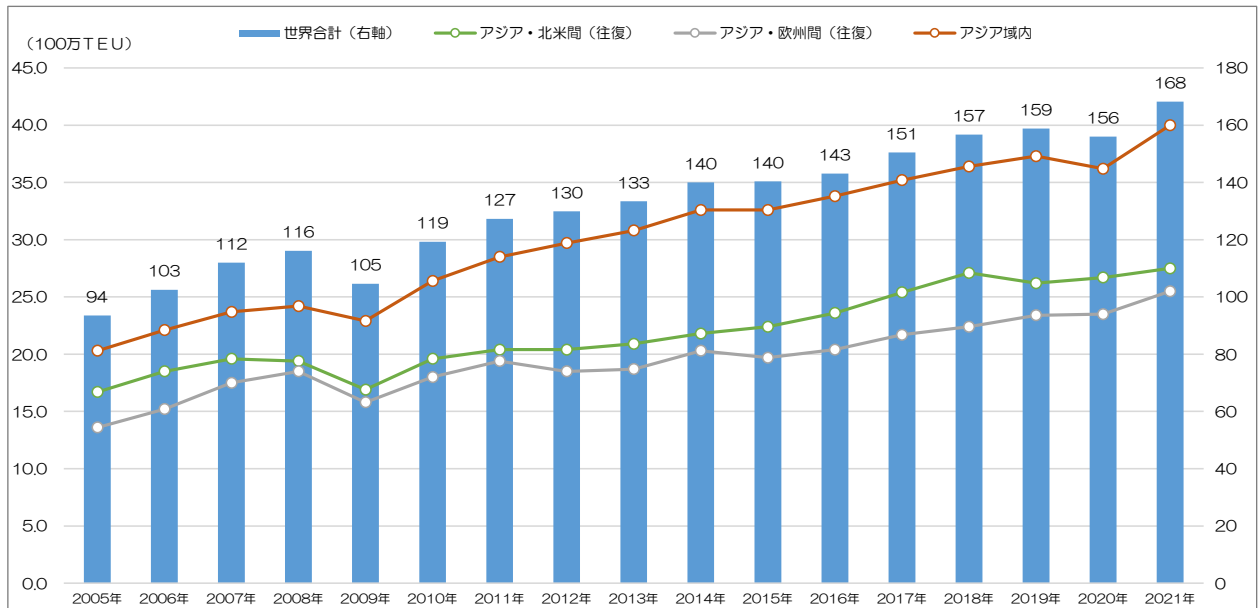
出典：経済産業省「通商白書 2022」

## (2) 世界の港湾を巡る状況

国際輸送手段として 2021 年における世界のコンテナに係る荷動きは、前年比+7.8%の1億6820万TEUであった。コンテナ荷動きは近年増加傾向で、新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大により 2020 年に減少したものの、巣ごもり需要等の影響もあり、2021 年はコロナ前の 2019 年を上回る荷動きが見られました。

アジアにおけるコンテナの荷動きは、地理的な近さのためアジア域内が最も多く、次いで北米、欧州の順であり、この傾向は長期間継続しています。

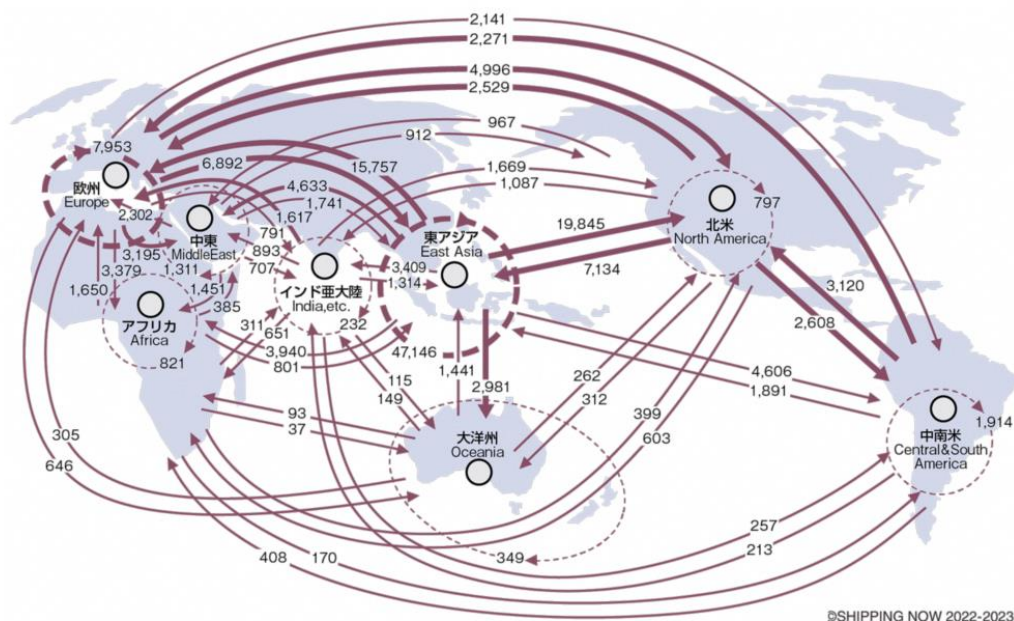
図表 世界のコンテナ荷動き量の推移



出典：日本海事センター

世界の主要なコンテナ荷動きは、従来同様にアジア北米間、アジア欧州間が主となっている。

世界のコンテナ荷動き量 (2021年)



©SHIPPING NOW 2022-2023

出所：日本の海運 SHIPPING NOW (公益財団法人 日本海事広報協会)

## 第2章 青森県ロジスティクス戦略の成果と課題

### 1 取組実績及び成果と課題（2019～2023）

本戦略（2024～2028）を策定するに当たっては、これまでの取組の成果と課題を整理した上で、具体的な方策をまとめていく必要があります。

2019（平成31）年度～2023（令和5）年度の5年間のロジスティクス戦略の取組を推進した結果、A!Premium 流通サービスの開始をはじめとした様々な成果が得られた一方で、新たに対応すべき課題が明らかになり、その内容について以下のとおりまとめました。

#### 【産業力強化に係る取組】

| 成果   | 課題   |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・ コロナを乗り越え、A!Premium の取扱個数は増加</li><li>・ 国内販売数では、過去最多を更新中</li><li>・ 航空便停止時も陸送により国内販売を維持</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 航空便の影響を受ける輸送スキームであり、輸送手段の多様化が必要</li><li>・ 地域におけるトラック輸送不足が顕在化</li><li>・ コロナ禍で国外の販路が途切れ、再構築が必要</li></ul> |

#### 【物流拠点化に係る取組】

| 成果  | 課題  |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・ 物流インフラの整備を着実に推進</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 全国的に港湾貨物の取扱量が減少傾向</li></ul> |

### 2 青森県総合流通プラットフォーム「A!Premium」

青森県総合流通プラットフォーム「A!Premium」とは、本州最北端に位置するという地理的不利条件を克服し、国内外に誇れる素晴らしい県産農水産品を、鮮度を保ったまま中部以西や海外に届けることを目的として、ヤマト運輸株式会社との連携により始めた流通サービスです。

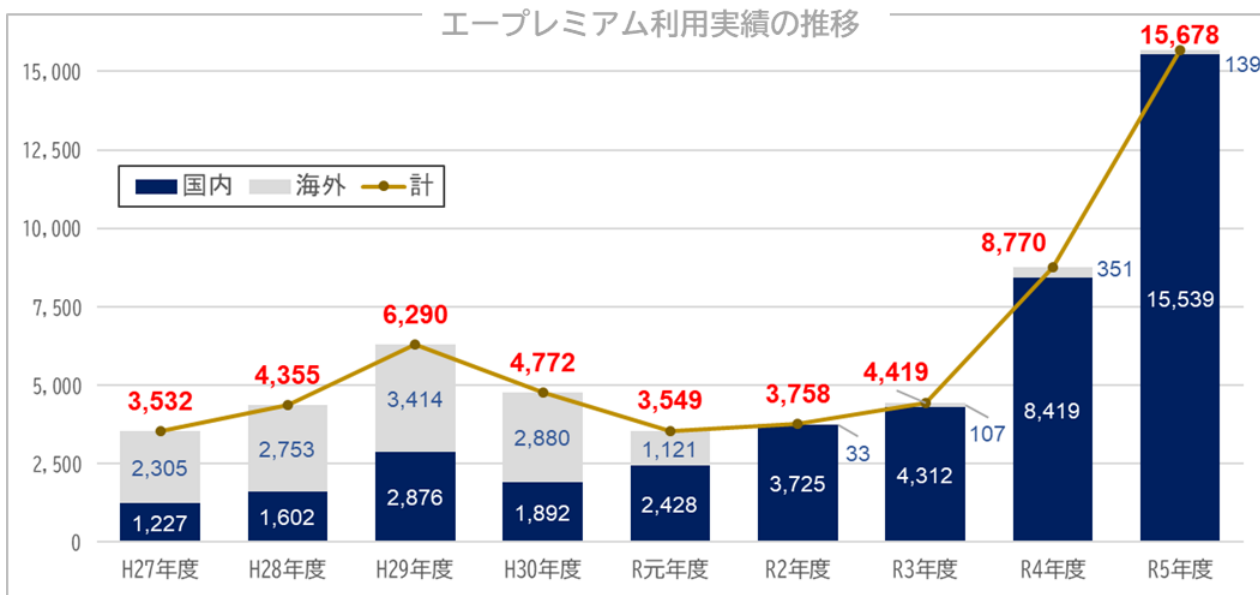
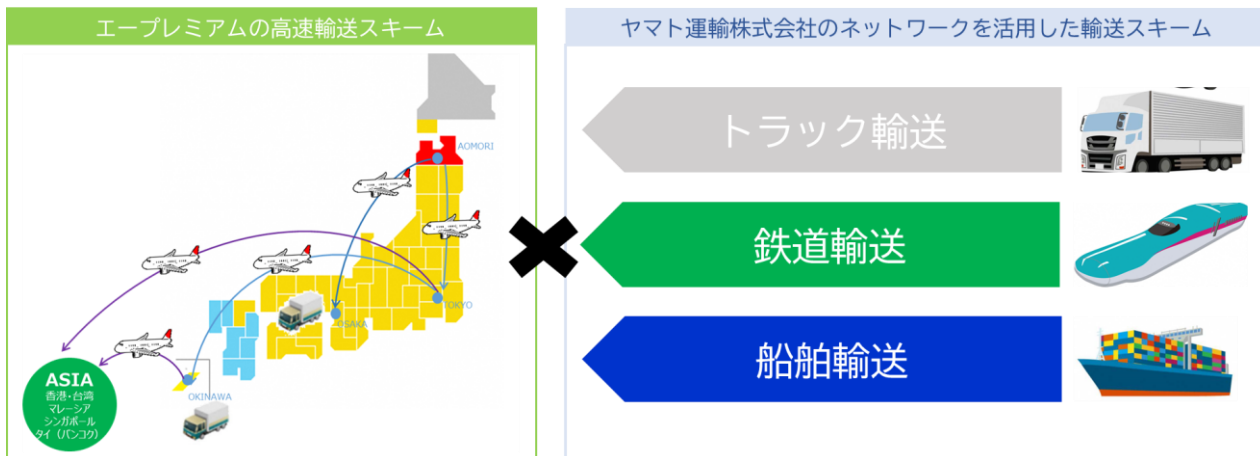
航空機等を活用したスピード輸送と、保冷一貫輸送（クール）を両立させ、国内外へのスピード輸送が可能となりました。

サービス開始以降、水産関係（市場、漁協等）を中心とした県内事業者から、県外、海外の飲食店向けに、主に活ホタテや鮮魚が出荷されており、利用実績は着実に増加しています。

さらに、A!Premium の営業をきっかけとして、野菜、果実、冷凍品、加工品等、A!Premium 以外の輸送方法でも輸送できる食材についても取引が広がっており更なる取引の拡大も期待されているところです。

A!Premium は、単なる物流手段の提供ではなく、通関、決済、信用保証など、特に輸出に際して

の事業者支援のサービスも充実しており、小規模事業者が輸出に取り組む際の第一歩としての活用にも適していると考えられます。





青森県総合流通プラットフォーム「AIPremium」の取組

○令和6年3月21日 新たな連携協定締結



○小型航空機を活用した輸送トライアル



○小型航空機への搭載に適した専用保冷資材



○専用保冷資材を牽引車へ積込



○香港 FoodExpo 共同プロモーション



○西日本でのフェア開催支援



## 第3章 戦略で掲げるめざす姿と取組体系

### 1 戦略のめざす姿

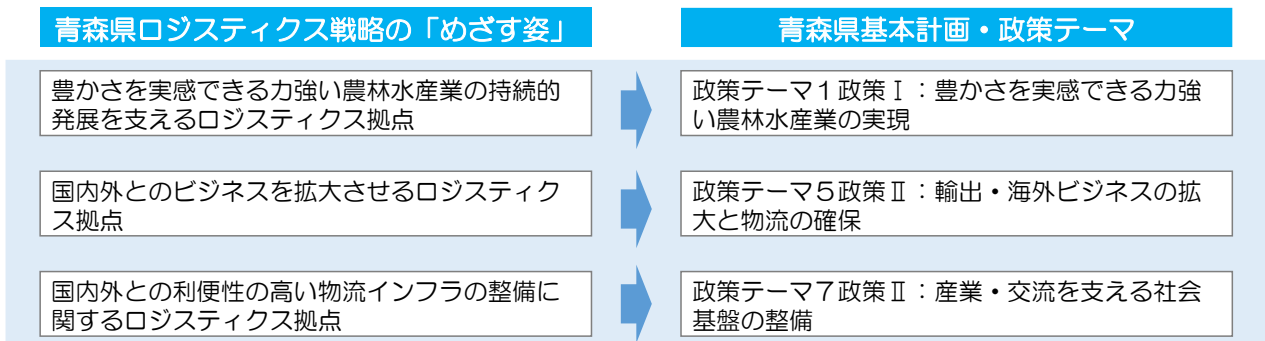
青森県では、県行政運営の基本方針を定めた「青森県基本計画『青森新時代』への架け橋」を策定し、2024（令和6）年度からはこれに基づき各種施策の推進に取り組むこととしています。

青森県ロジスティクス戦略は、ロジスティクスの観点から県基本計画を支え、本県の産業が持つポテンシャルが最大限に発揮されるよう、県基本計画の政策テーマに沿って本戦略の「めざす姿」をまとめ、取組を推進します。

#### 《ロジスティクス戦略の「めざす姿」》

- 1 豊かさを実感できる力強い農林水産業の持続的発展を支えるロジスティクス拠点
- 2 国内外とのビジネスを拡大させるロジスティクス拠点
- 3 国内外との利便性の高い物流インフラの整備に関するロジスティクス拠点

#### 基本計画と本戦略の「めざす姿」の位置付け



これらの「めざす姿」を実現していくための具体的な内容は、以下のとおりです。

#### 1 豊かさを実感できる力強い農林水産業の持続的発展を支えるロジスティクス拠点

本県の強みである農林水産業をベースに、調達、生産、販売という一貫した経営ノウハウと、グローバルな視点を持った‘アグリビジネス’を育成しながら、物流ネットワークの確保や、ロジスティクスを支える人財や企業の育成、物流品質（スピード、コスト、温度帯管理等）の高度化や輸送手段の充実を図るなど、ロジスティクス基盤の整備により、豊かさを実感できる力強い青森県農林水産業の持続的発展を支えるロジスティクス拠点をめざします。

#### 2 国内外とのビジネスを拡大させるロジスティクス拠点

貨物の輸出入、積み替え、在庫、流通加工、配送などに必要な機能の整備、ドライバー不足や各種の法制度に対応した国内物流を支えるために必要な輸送手段の検討やモーダルミックスの推進により、青森県に立地する農林水産業、製造・加工業、物流・流通業など国内外とのビジネスの拡大を支えるロジスティクス拠点をめざします。

### 3 国内外との利便性の高い物流インフラの整備に関するロジスティクス拠点

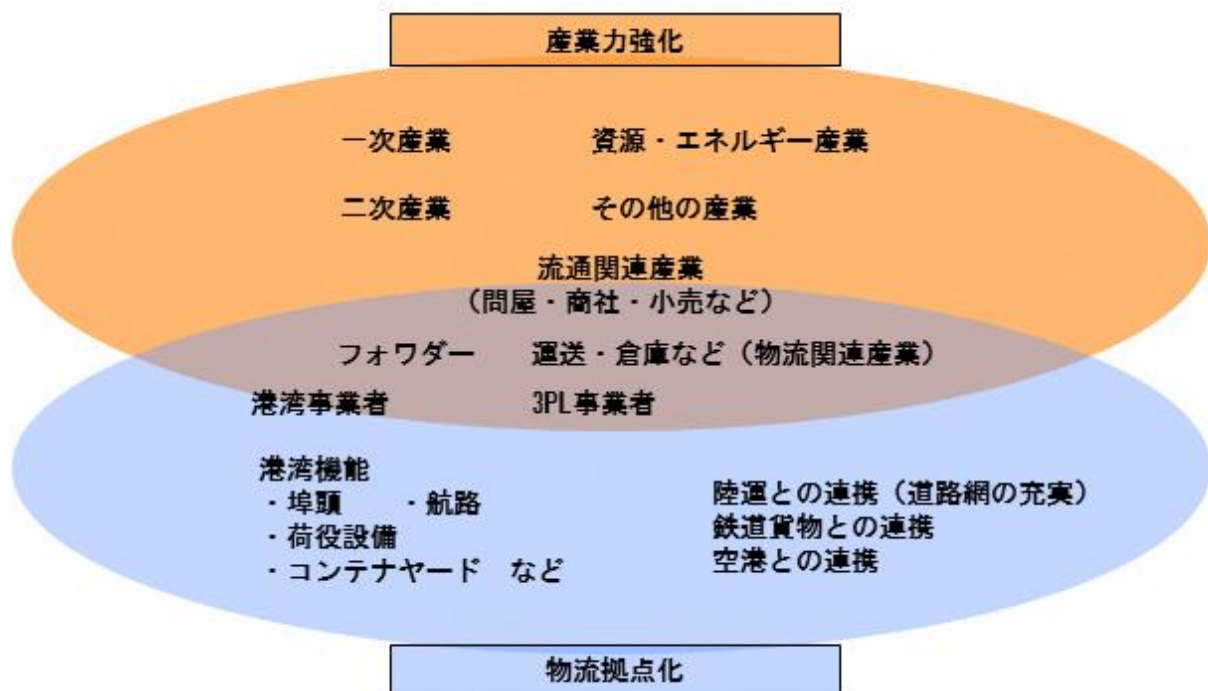
国内外に広がる物流ネットワークを効率的に支え、寄港地や中継拠点として選ばれるために、港湾や空港、道路ネットワークの整備に取り組むほか、定期航路や航空路線の充実により、利便性の高いロジスティクス拠点をめざします。

## 2 産業力強化と物流拠点化の表裏一体での推進

本戦略で掲げる「めざす姿」の実現に向け、必要となるロジスティクス基盤を構築するため、ロジスティクスに関連する多様な産業の充実・強化とネットワーク化を推進していく必要があります。これは、物流拠点となる港湾等とその周辺に展開する様々な産業分野が、物流・流通の担い手産業を介し、複合的に機能することで、物流・流通の活性化を図るという考え方です。

具体的には、生産者や企業の調達物流、製品物流を支える基盤として、港湾を中心とする物流機能を強化していくとともに、県内の産業振興によって貨物量を増やすこと、全国や世界から貨物が集まりやすい仕組み等を創り出すことが必要です。

この産業基盤を構築することを念頭に、それぞれの産業分野におけるロジスティクス課題の解決を促し、高付加価値化や流通拡大を図る「産業力強化」と、これをバックアップする「物流拠点化（機能強化）」を表裏一体で推進していくこととします。



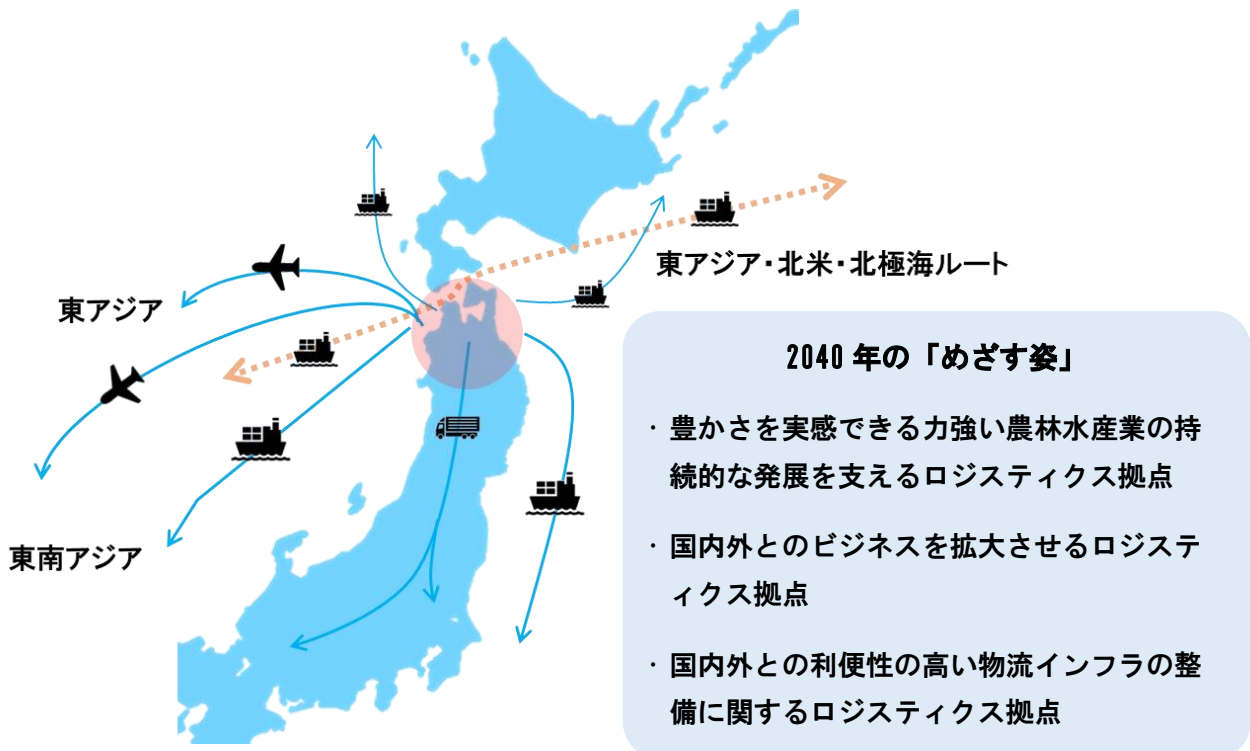
### 3 取組体系

- 「めざす姿」の実現に向けては、「産業力強化」と「物流拠点化」の2つの分野で取組を推進していきます。
- それぞれの分野でめざす2040年の姿を示すとともに、本戦略の期間である2024年度から2028年度までの5年間については、2つの目標を掲げ、これらの目標を実現するための3つの取組視点の下、具体的な8の取組を提示します。

| 分野    | 目標                   | 取組視点と取組(2024年度～2028年度)   | 本戦略のめざす2040年の姿   |
|-------|----------------------|--|--|
| 産業力強化 | 農林水産品をはじめとした県産品の流通拡大 | 取組視点1 ロジスティクス課題の改善による農林水産品の国内外展開支援<br>取組1 青森県総合流通プラットフォーム「AI!Premium」の進化・発展<br>取組2 品目や輸送量に応じた最適な輸送手段の検討と商流の具体化支援<br>取組3 ロジスティクスを支える人財育成・企業支援 | 1 豊かさを実感できる力強い農林水産業の持続的な発展を支えるロジスティクス拠点<br>【基本計画】<br>(政策テーマ1政策Ⅰ)<br>豊かさを実感できる力強い農林水産業の実現 |
|       |                      | 取組視点2 産業と暮らしを支える物流の最適化<br>取組4 ドライバー不足等に対応したモーダルミックスの推進<br>取組5 物流の維持に必要な輸送手段等の検討  |  |
| 物流拠点化 | 物流インフラの充実と貨物の集積      | 取組視点3 物流インフラの充実と利便性向上による貨物の集積<br>取組6 県内港湾及び空港の整備促進と機能強化<br>取組7 県内主要幹線道路ネットワークの整備促進<br>取組8 定期航路・航空路線の充実による県内港湾・空港の利便性向上                       | 3 物流インフラの充実と利便性向上による貨物の集積<br>【基本計画】<br>(政策テーマ7政策Ⅱ)<br>産業・交流を支える社会基盤の整備                   |

### 4 「めざす姿」のイメージ図

産業力強化と物流拠点化を通じ、国内外にビジネスを拡大させ青森県経済の発展を目指します。



## 第4章 戦略の取組視点と取組

本戦略では、「産業力強化」と「物流拠点化」の2つの分野における目標を実現するため、3つの取組視点の下、実施すべき8つの具体的な取組を提示しています。

これらの取組を着実に推進するとともに、環境変化に応じたブラッシュアップを図りつつ、取組間で相互に連携し、より一層の相乗効果が生まれるよう取組を推進していきます。

### 1 産業力強化に向けた取組視点と取組

#### 取組視点1 ロジスティクス課題の改善による農林水産業の国内外展開支援

##### 【取組1】青森県総合流通プラットフォーム「AIPremium」の進化・発展

青森県総合流通プラットフォーム「AIPremium」の運用開始により、本県の優れた農林水産品を、鮮度を保ったまま、より早く、より遠くまで配送することが可能になりました。

さらに、AIPremiumの取引拡大に係る営業活動を通じて、幅広い青森県産品の取引が拡大しています。

これからの取組では、更なる輸送手段の充実を中心として青森県総合流通プラットフォームの進化・発展を図るとともに、利用者にとってより使い易いシステムとなるよう、利便性の向上を推進します。

##### 【取組2】品目や輸送量ごとの最適な輸送手段の検討と商流の具体化支援

農水産物の移輸出にあたっては、品目や輸送量、求められるリードタイムなどにより最適な輸送手段は異なります。

県内産地から海外に輸出する場合、大手商社等が仲介し、県内の産地からトラックで京浜や阪神の港湾まで輸送し、そこからコンテナで現地まで輸送するのが主流となっています。

一方で、アジア諸国における経済規模の拡大・所得水準の向上に伴い、個別の飲食店や一般消費者向けの、鮮度を重視した小口取引についても、今後拡大していくことが予想されます。

このように、国内外への展開には、「多様な輸送手段の確保」と「輸送手段に応じた商流開拓」が必要になります。

国では、EPAやFTAの締結など、輸出促進の流れを加速させているほか、検疫をはじめとした輸出に係る障壁の低減に向けた関係各国との調整が進められています。

以上を踏まえ、品目や輸送量ごとに最適な輸送手段を構築するとともに、輸出に当たっては、それぞれの相手国別にスムーズな販路拡大が可能となるような商流の具体化を支援します。

### 【取組3】ロジスティクスに係る人財育成・企業支援

AI Premium の主力商材である生鮮品については、飲食店等からのニーズが高く、今後ますます需要の高まりが期待されるとともに、飲食業における人手不足等を背景として、一次加工等へのニーズが高まっています。

また、輸出に関しては、インボイスの作成や産地証明書・サイン証明書の取得等、相手国に適合した輸出手続きが必要であるほか、今後の輸出拡大のためには、HACCP 対応の工場等の整備促進やハラルへの対応等、輸出先のニーズに合わせた商材の提供を推進していく必要があります。

これらの状況に対応し、今後さらなる県産品の販路拡大を図るため、企業や国などと連携しながら、人財や企業の育成・支援を推進していきます。

## 取組視点2 産業とくらしを支える物流の最適化(モーダルミックス等による地域の物流維持の支援)

### 【取組4】ドライバー不足等に対応したモーダルミックスの推進

トラックドライバーの高齢化や働き方改革への対応、今後のさらなる貨物量の増大を踏まえると、トラックドライバーが不足する傾向は長期的に続くと考えられます。

一方、トラック輸送は、その利便性や汎用性から、これからも物流の主要な担い手として、本県のみならず国の経済を支えていくことが求められています。

このような状況に対応しながら物流を維持・充実していくため、トラックに加えて、船舶、鉄道、航空機など各種輸送機関との連携を推進し、最適な物流の構築を支援します。

### 【取組5】物流の維持に必要な輸送手段等の検討

物流を確保していくためには、物流全体を一つのプロセスと考え最適化することが必要です。そのため、国内の物流を一つのプロセスとして考えた場合、積載率の向上やドライバーの過重労働解消などのポイントとなる中継輸送について、本県の課題を整理し国等へ対応の働きかけが必要です。

また、将来的なドライバー不足へ対応していくため、積載率の向上やユニットロードのスムーズな接続等、輸送に係る規格や技術等に対する本県の課題を整理し、対応するための取組が必要です。

## 2 物流拠点化に向けた取組視点と取組

### 取組視点3 物流インフラの活用と利便性向上による貨物の集積

#### 【取組6】県内港湾及び空港の整備促進と機能強化

本県の物流拠点である県内港湾・空港について、物流面での機能強化を推進していくとともに、今後の物流の構造変化に対応しながら貨物の集積を進めることにより、将来的な物流ハブ拠点化を意識

した物流インフラの利便性向上を図っていきます。

#### 【取組7】 県内主要幹線道路ネットワークの整備促進

物流拠点化に向けては、県内各地から物流の拠点となる港湾、空港、トラックターミナル等への主要幹線道路ネットワークの整備促進が不可欠です。

特に、上北自動車道、津軽自動車道、下北半島縦貫自動車道、三陸沿岸道路の整備促進により、各物流拠点へのアクセスが向上することから、早期整備について、国への働きかけを強化します。

#### 【取組8】 定期航路・航空路線の充実による県内港湾・空港の利便性向上

県内港湾の戦略的なポートセールスの展開や利便性の向上により、貨物取扱量の伸長を図るとともに、将来的には定期航路の充実をめざします。

県内空港では、物流面において冷蔵コンテナが積載できない等の課題が生じていることから、航空機材や空港設備の充実に向けて国等への働きかけを続けます。

これら国内外との物流アクセスの向上を図りながら、中継地点としての利便性向上による物流ハブ化を意識した取組を推進します。

## 第5章 推進体制

### 1 戦略の効果的な推進

県基本計画を反映した機動的で実行力のある取組の展開により、本戦略を着実に推進します。

特に、基本計画で示された地域別の取組方針をロジスティクスから支える観点から、本県の地域の産業構造に適した取組を展開します。

なお、県輸出戦略を下支えする本戦略の数値目標については、輸出戦略と同様とします。

### 2 事業者、国、他自治体等の様々な主体との連携推進

国土交通省を始めとした国の各機関、独立行政法人日本貿易振興機構（JETRO）を始めとした関係機関と連携しながら、各取組・施策を推進します。

また、農林水産品の流通拡大に向けた荷物量の増大によるコスト低減、共同ポートセールスによる新規航路の開設、インランドデポの活用、物流施設の整備による輸出入貨物の効率輸送等に向け、近隣道県や関係する県内自治体等と連携して取組を推進します。

さらに、ヤマト運輸株式会社と連携して運営する青森県総合流通プラットフォーム「AI!Premium」の経験を活かし、ロジスティクス関連企業等との連携を推進します。

### 3 将来的な航路等の充実に向けた共同研究の継続

---

安全保障やグローバル・ロジスティクスにおける戦略的な重要性が増すと見込まれる北極海航路、津軽海峡エリアについて、今後の在り方や利活用の方法等について国等との共同研究に継続的に参画します。