

米沢市新産業団地整備候補地について

1 整備候補地の抽出

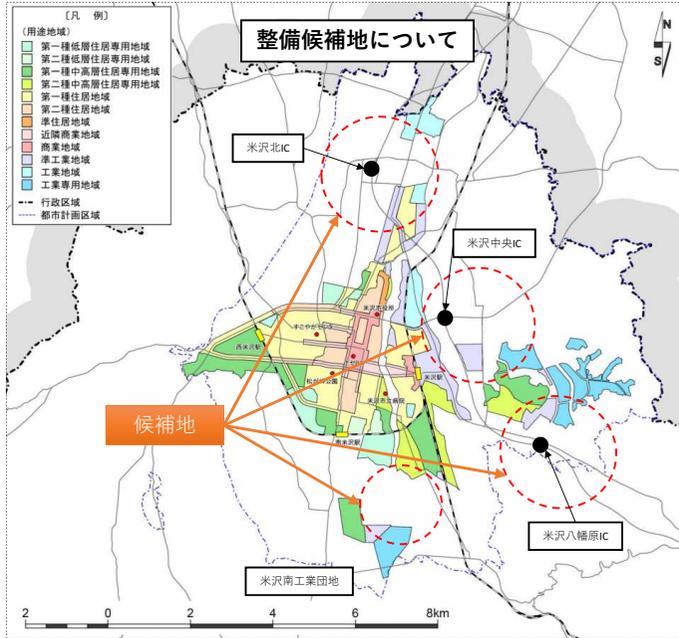
- 【一次候補地の抽出】
- ①選定除外要件
 - ・建築物、民家、施設等、保安林、勾配の大きい地形
 - ②規模条件：概ね10～20ha
 - ③その他条件
 - ・東北中央道ICから概ね2km以内 又は 農振農用地指定されていないエリア

⇒ **一次候補地：4エリアを抽出**

- 【二次候補地の抽出】
- 一次候補地4エリアを評価し、二次候補地を抽出
- ◆評価項目
- ・用地の特徴
 - ・用排水、電力等の設備
 - ・道路、交通
 - ・特性（優位性など）
 - ・その他

⇒ **二次候補地：2エリアを抽出**

- ①米沢八幡原IC周辺
- ②米沢北IC周辺



2 庁内検討会の開催

令和5年度から庁内関係部署の部長級による新産業団地整備に係る庁内検討会と、その下部組織として課長級の新産業団地整備に係るプロジェクトチーム会議を組織し、産業団地開発調査業務の結果を基に、二次候補地2エリアについて様々な課題を整理し、新産業団地整備の候補地及び事業手法等の内容について検討・協議を実施した。

庁内最終評価

| 評価項目 | 形 状 | 開 発 面 積 | ア ク セ ス | 電 気 | 上 水 道 | 下 水 道 | 工 業 用 水 | 排 水 | ハ ザ ー ド | 交 通 状 況 | 周 辺 環 境 | 産 業 集 積 | 土 地 の 筆 数 | 開 発 費 用 | 人 材 の 確 保 |
|-------|-----|---------|---------|-----|-------|-------|---------|-----|---------|---------|---------|---------|-----------|---------|-----------|
| 八幡原IC | △ | ○ | ○ | ○ | △ | △ | △ | △ | ○ | △ | ○ | ○ | △ | △ | △ |
| 米沢北IC | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | × | △ | △ | ○ | △ | ○ | ○ | △ | ○ |

(○=優れている又はコストが少ない。△=やや劣っている又はコストが高い。×=対応不可。)

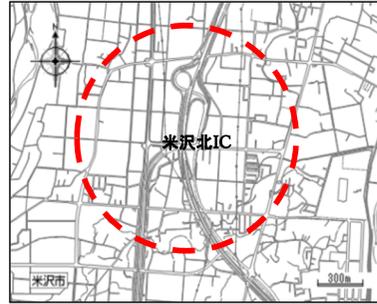
企業誘致方針・誘導業種

- ◆研究開発型企業等を中心に誘導業種を設定する。
地元大学の学生や若者・女性活躍、UIターン者の雇用が見込まれる付加価値の高い業種を中心に設定していく。また、大学生等を対象としたアンケート結果から、就職希望の高い業界・業種、職種に関連した企業についても検討を進めていく。
【参考資料】「地域の大学生の就活に関するアンケート」（令和6年3月実施）
対象：山工学部・米沢栄養大・米沢女子短期大合同企業説明会参加者
就職希望の高い業界・業種…大手製造業、情報関連（広告・通信・マスコミ）等
就職希望の高い職種…技術職系・研究職系、ITエンジニア等
- ◆積極的に誘導する産業（補助事業等の創設を検討するなど積極的な誘導）
半導体関連産業、DX・GX関連産業、自動車関連産業、航空機関連産業、ロボット関連産業、環境・エネルギー関連産業、医療・福祉・健康関連産業、食品関連産業、農業関連産業、その他研究開発系オフィス等
- ◆その他分譲対象産業（積極的に誘致しないが、分譲可能産業として設定）
上記以外の製造業、運輸業（道路貨物運送業、倉庫業等）

3 整備候補地の最終選定

二次候補地の2エリアについて、最終評価に基づくメリット・デメリットに加え、整備の実現性等を総合的に評価した結果、「米沢北インターチェンジ周辺」を整備候補地として選定する。具体的な整備範囲・区画等については、米沢市新産業団地整備基本計画(以下「基本計画」という。)において調整し決定していくこととする。

エリア図



選定理由

- ①近年の慢性的な人手不足により、市内のみならず広域的に人材を求めていく必要がある。米沢北IC周辺は、東北中央自動車道、国道13号、121号、287号等が交わる交通の要衝であり、周辺自治体からのアクセスも良好なことから人材を誘引しやすい。また、置賜地域の中心として本市の均衡ある発展にも寄与できる。
- ②八幡原IC周辺は、通勤及び帰宅時間に混雑・渋滞が発生しており、特に冬期間においては顕著である。米沢北IC周辺は、混雑・渋滞がそれほど発生していないため交通状況で優位性が高い。
- ③米沢北IC周辺の土地は、全体的に平地であるとともに、地権者・筆数が八幡原IC周辺に比べると少なく、開発が比較的容易である。
- ④米沢北IC周辺は、上水道について既存管からの分岐が可能なのに対し、八幡原IC周辺は、既存管からの分岐による供給が不可能なため、新たに本管工事及び給水用貯水タンクを設置する必要があるなど大規模な工事が必要ことから多額な費用が見込まれる。

整備規模・事業費

新産業団地の整備規模は、概ね20haとする。
整備に係る概算事業費は、県内の他自治体の産業団地整備費等を参考に試算し、約45～50億円程度を想定。
具体的な候補地の範囲を絞った上で、道路や調整池、緩衝緑地帯の配置、効果的な分譲地の区画割に加え、盛土の必要性など、計画や設計に関する専門的知識や技術が必要となるため、今後、策定予定である基本計画において検討を行い、より詳細な事業費を積算することとする。

スケジュール

新産業団地の整備スケジュールは次のとおりとする。
なお、令和7年度に基本計画を策定する場合の最短のスケジュールであり、基本計画で示される事業費及び整備スケジュール等を精査した上で、それ以降の事業を実施していくこととする。（※最短で造成まで6年を想定）

- 令和7年度 基本計画策定業務、地元調整（説明会等）
- 令和8年度以降 地元調整（用地交渉等）、基本設計・実施設計
各種行政手続き（農振除外、農地転用、都市計画変更等）、造成工事着工

新規雇用者

新産業団地では、500名程度の新規雇用を想定する。そのうち20%（100名程度）を高等教育機関（短期大学・大学・大学院）卒業生・修了者を見込む。
さらに、そのうちの20%（20名程度）を地元高等教育機関（山形大学工学部、米沢女子短期大学、米沢栄養大学等）の出身者の雇用を見込む。

地域への波及効果

- ①市政財への波及効果
企業からの税収入等（固定資産税、法人市民税、上下水道使用料等）、従業員からの税収入（住民税等）が見込まれる。
- ②経済波及効果
 - <1>直接効果 建物、機械設備など地元企業への発注による効果、製品等の生産による効果
 - <2>一次波及効果 生産活動による企業間取引に伴う効果、操業後の更なる設備投資に伴う効果
 - <3>二次波及効果 従業員による市内消費に伴う効果
 - <4>その他 新規雇用創出による人口流入及び人口流出の抑制、企業集積による交流人口拡大等

分譲方法

分譲方法については、(仮称)米沢市立地企業選定委員会を組織し、分譲申込書の受理後、分譲申込者から提出された申込書類の内容やヒアリング等を基に選定委員会において総合的に評価し、審査の上、分譲の可否について決定するものとする。

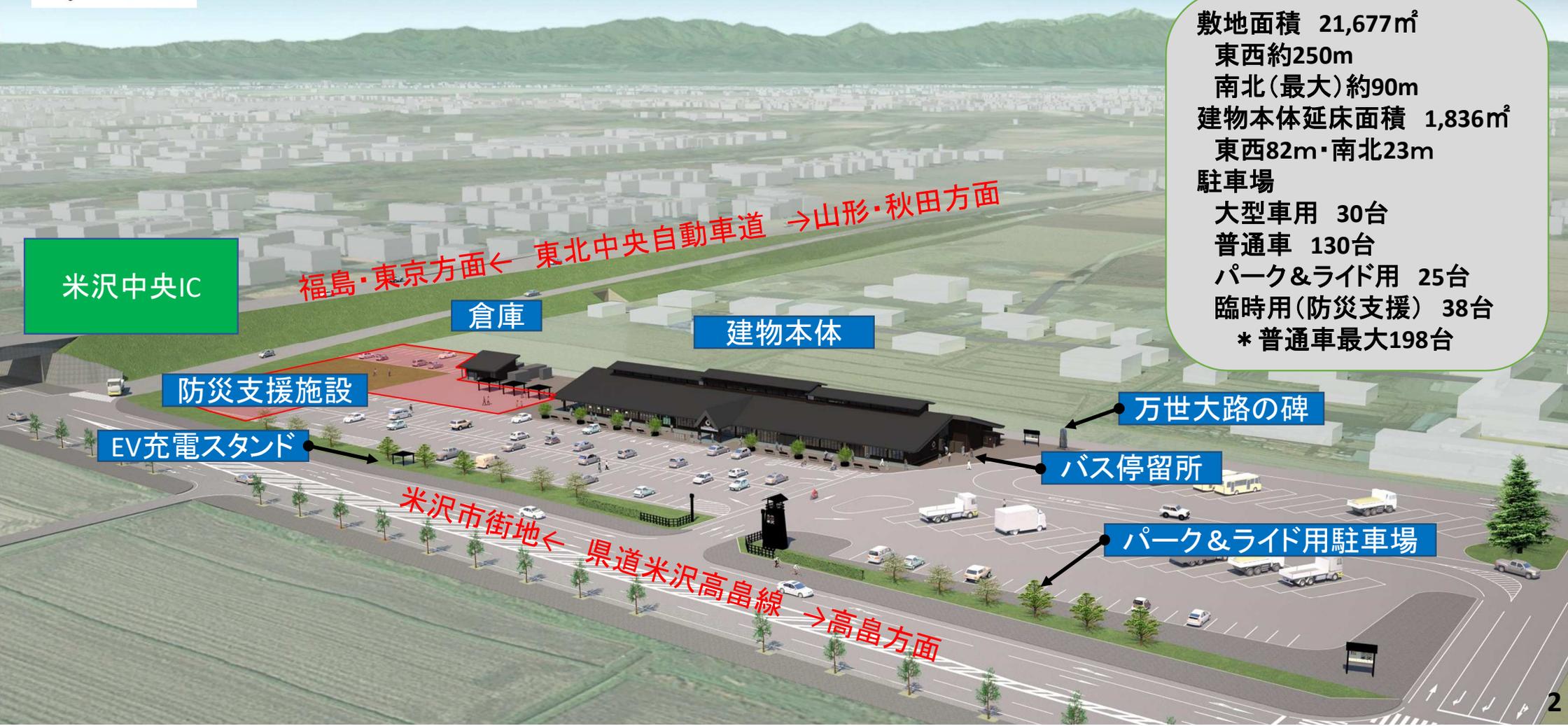


道の駅 米沢

- ・東北中央自動車道開通の効果
- ・取組事例 について

米沢市 産業部 観光課

道の駅米沢 鳥瞰図



米沢中央IC

福島・東京方面 ← 東北中央自動車道 → 山形・秋田方面

倉庫

建物本体

防災支援施設

EV充電スタンド

米沢市街地 ← 県道米沢高畠線 → 高畠方面

万世大路の碑

バス停留所

パーク&ライド用駐車場

敷地面積 21,677㎡
東西約250m
南北(最大)約90m
建物本体延床面積 1,836㎡
東西82m・南北23m
駐車場
大型車用 30台
普通車 130台
パーク&ライド用 25台
臨時用(防災支援) 38台
* 普通車最大198台

道の駅 米沢 が目指すもの

地方創生の拠点施設

- 地域振興の拠点としての機能強化
(観光・産業振興の拠点、防災支援、多機能化への対応)
- 市内商工業者との連携による持続的地域経済循環の確立
- 雇用の創出

マイカー観光のゲートウェイ

- 広域観光案内・情報発信
- 二次交通網の整備

広域連携の実践

- 置賜2市5町、隣県自治体との連携・実践
- 県内外の道の駅とのネットワークの形成と連携・実践

道の駅米沢 来館者数



東北中央自動車道開通による効果

1. 福島市～米沢市間の時間短縮効果(40分→20分)
2. 安全・安心・快適な移動が可能となった
3. 地域経済の活性化(立地企業数が増加)
4. 観光への効果(交通高速ネットワークを生かしアクセス向上)
5. 広域交通ネットワークの確立(物流の変化)

電動レンタサイクル事業について

事業目的

市内の交通・観光拠点3か所に電動レンタサイクルを配置し、観光客や訪日外国人に街中だけでなく、郊外の温泉や地域内の様々な施設や店舗などを広域的に観光で利用していただき、宿泊や長期間滞在につなげ、米沢の魅力に触れてもらうとともに、観光消費額の増加による地域経済の活性化を図る。



電動レンタサイクル事業の概要

事業開始日

令和3年8月1日

貸出施設・台数

- 道の駅米沢
- 米沢駅
- 上杉伯爵邸

各施設15台配置

利用料金

- 4時間以内 1,000円
- 4時間を超えて8時間以内 2,000円

E-BIKE(電動自転車)について

様々な観光形態に合うよう、クロスバイクタイプ・子ども乗せタイプ・シティサイクルタイプの3種類をご用意しています。いずれも、街中や平坦な道はもちろん、野山や林道などにおいてもアシストを得ながら爽快に走ることができます。



クロスバイクタイプ
「TB1e(ティービーワン)」



子ども乗せタイプ
「Bikke GRI dd(ビッケグリ)」



シティサイクルタイプ
「STEPCRUZ e(ステップクルーズe)」

電動レンタサイクル事業の実績について

実績台数(全施設合計)

- 令和3年度 5 5 3 台
- 令和4年度 1 5 1 9 台
- 令和5年度 1 3 4 0 台
- 令和6年度 1 5 3 7 台