

<第13回政策討論会資料>

# 東海環状自動車道西回り整備を 岐阜県の活力につなげるために

平成20年4月11日

岐阜県の将来構想研究会

東海環状自動車西回り区間の整備効果に関する専門調査チーム

伊藤 正憲（総合政策課）

橋本 典和（企業誘致課）

尾澤 勲（道路建設課）

坪井 朝啓（都市政策課）



※本レポートは、「岐阜県の将来構想研究会」の研究の途中経過として、現状認識と考え得る方向性をまとめたものであり、県としての公式な考え方を示したものではありません。

# 岐阜県は中部圏の東西南北をつなぐ交通の要の地

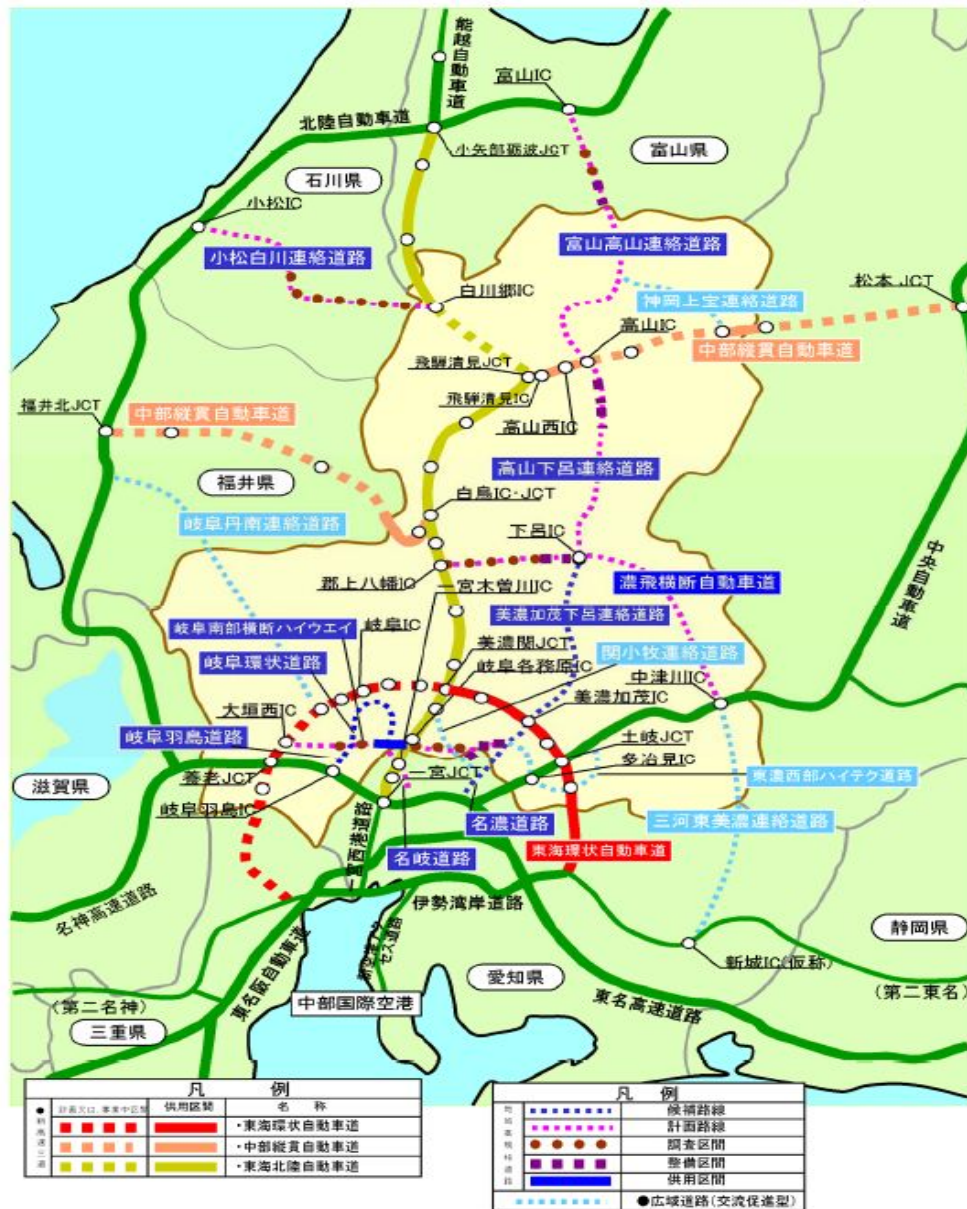
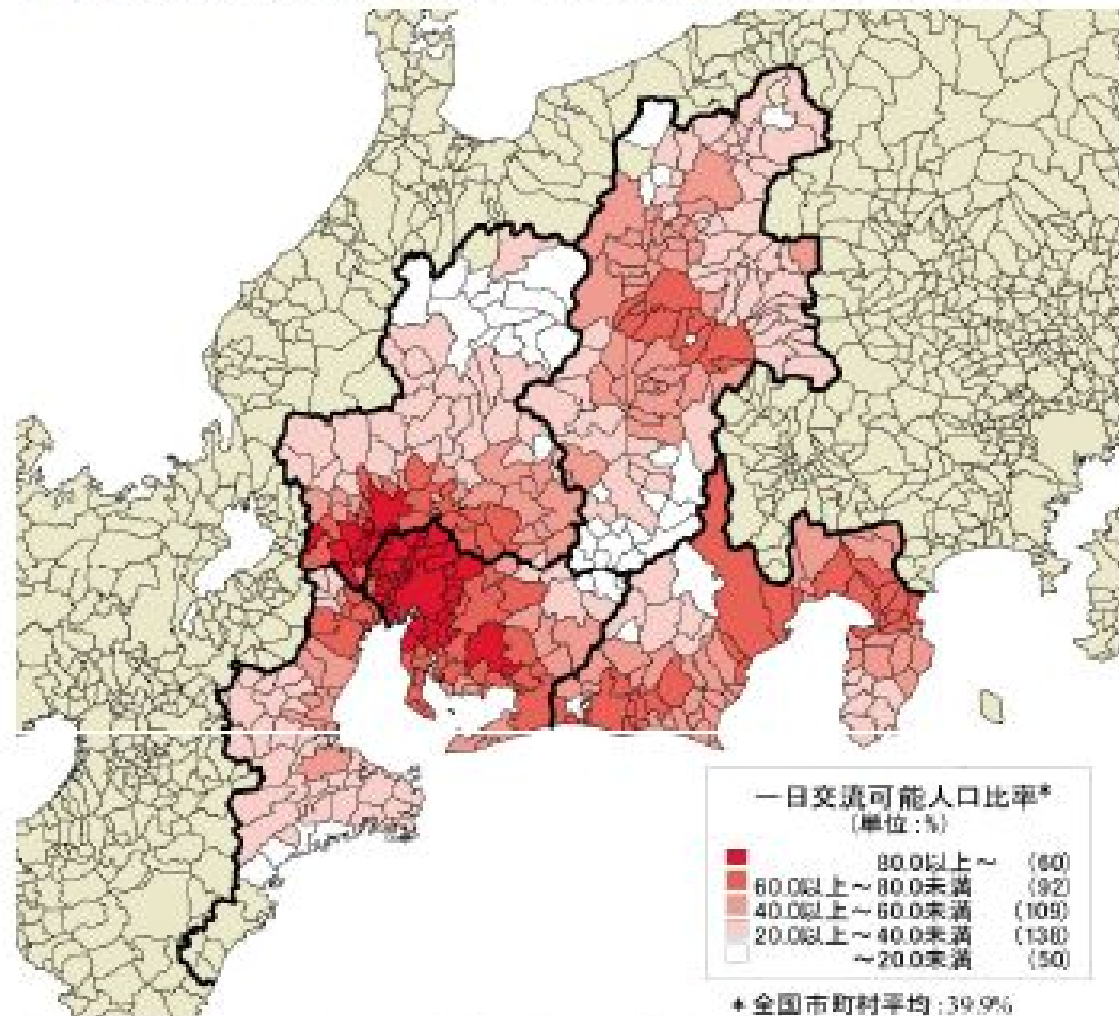


図 2-9 中部圏の幹線道路網図

# 岐阜県は日本のまんなか位置し、多くの地域との交流が可能な地域

●中部地方における市町村別一日交流可能人口比率（2000年）



注) 一日交流可能人口比率 = (一日交流可能圏の人口 / 全国人口) × 100  
一日交流可能圏とは、当該市区町村役場から所定時間以内に到達できる市町村がその範囲となる  
出典) 「国土交通省総合交通体系データベース (NAVINET)」から作成

環状自動車道整備により、所要時間短縮のほか、企業立地の可能性、空港等とのアクセス改善、観光資源の周遊可能性の向上など、産業・生活面など様々な効果がある

名古屋都市圏の環状道路の未共用区間で想定される役割・機能と効果・影響

		名古屋環状2号線南側区間 (中環状)	東海環状自動車道 (大環状)
交通面	アクセス・時間短縮	・名古屋市郊外の拠点間の所要時間短縮 ・名古屋港と周辺拠点群との有機的な連結	・沿線都市間の所要時間短縮
	通過交通の排除・バイパス	・都心に用いない通過交通のバイパス的誘導 ・都心交通機能の純化	・名古屋都市圏の通過交通をバイパスさせることによる名古屋市郊外拠点間の一般道の混雑緩和
	交通の分散誘導	・都心への流出入交通の合理的な分散誘導	・名古屋都市圏内への分散誘導
	緊急時の迂回	・名古屋都市圏における緊急時の迂回	・名古屋都市圏における緊急時の迂回
生活面	生活機会の拡大	・名古屋市郊外部を中心とする住民の買い物等の生活機会の拡大	・地域住民の通勤・通学、買い物等の生活圏域拡大に伴う生活機会の拡大
	余暇行動の充実		・観光資源の周遊可能性の向上による地域住民の余暇活動の充実
	緊急医療施設へのアクセス改善		・沿線都市の緊急医療施設へのアクセス圏域の拡大による地域住民の安心感の向上
	商業立地に伴う利便性向上	・沿線地域の住宅開発による人口増加 ⇒ 沿線の商業立地 ⇒ 沿線住民の利便性向上	・沿線地域への大規模商業立地に伴う地域住民の買い物における選択肢拡大
産業面	営業機会の拡大	・沿道地域の人口増加 ⇒ サービス業等の営業所立地 ⇒ 営業機会の拡大 ⇒ 資産価値の上昇	・拠点都市が高速で連結されることによる地域の産業の営業機会の拡大
	拠点アクセスの改善による生産性の向上	・名古屋港と周辺拠点群との有機的な連結 ⇒ 地域産業の生産性向上	・生産拠点と物流拠点、空港・港湾とのアクセス改善
	新規産業立地に伴う生産の拡大	・周辺拠点開発の推進	・新規産業立地に伴う地域産業の生産の拡大

: 名古屋環状2号線南側区間で計画当初から期待されている役割  
(名古屋大都市整備計画懇談会中間報告、1965より)  
 : 東海環状自動車道で計画当初から期待されている役割  
(東海環状自動車道パンフレット、2003より)  
 : その他の想定される役割・効果  
 斜体 : 長期的に想定される役割

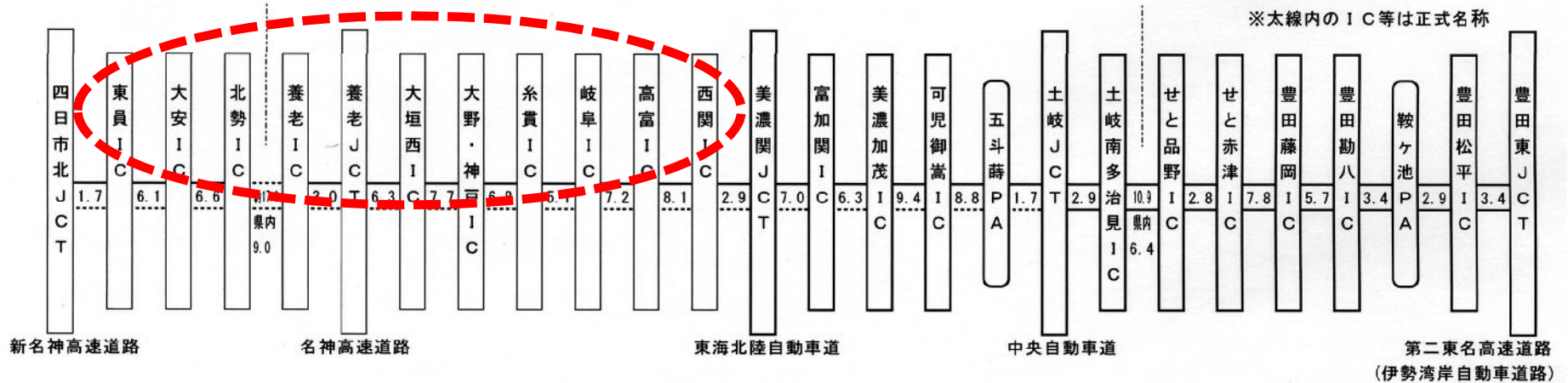
# 今後の可能性は東海環状自動車道西回り区間整備

## 東海環状自動車道

(平成20年 4月現在)

全体延長約160km

	三重県 約20km		岐阜県 約100km						愛知県 約32km		
基本計画	H元. 8. 8		H5. 7. 30		H3. 12. 3			H元. 8. 8		H5. 7. 30	H元. 8. 8
整備計画 (都市計画決定)	H5. 7. 30				H9. 2. 5			H元. 8. 8		H12. 4. 3	H3. 12. 3
	(H4. 1. 21)		(H19. 4. 24)		(H8. 10. 4)			(H元. 12. 1)		(H10. 4. 10)	H3. 3. 4
事業化	H2年度		H19年度		H6年度			H元年度		H7年度	H2年度
	14. 4km		17. 9km		44. 2km			39. 0km		10. 9km	26. 0km



一般有料道路事業化 (L = 7.3 km) (H12. 8. 25)

進捗状況	用地買収、工事実施	調査測量	調査測量、 用地買収	工事実施	調査測量、用地買収	工事実施	暫定供用 (H17. 3. 19)	完成供用 (H17. 3. 19)
------	-----------	------	---------------	------	-----------	------	-------------------	-------------------

起工式 於：東員インター付近 (H9. 11. 30)

起工式 於：大垣市織野 (H19. 12. 8)

起工式 於：富加関インター付近 (H8. 11. 13)

起工式 於：土岐ジャンクション付近 (H8. 11. 28)

起工式 於：関市~美濃市付近 (H13. 8. 8)

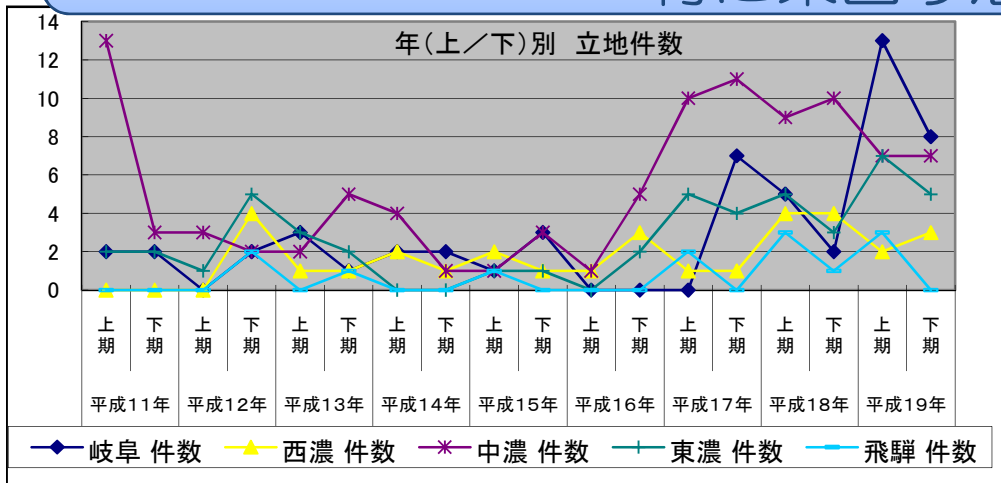
起工式 於：藤岡・猿投付近 (H10. 10. 18)

起工式 (JH) 於：笠原町付近 (H13. 6. 23) 起工式 (JH) 於：瀬戸市付近 (H13. 11. 17)

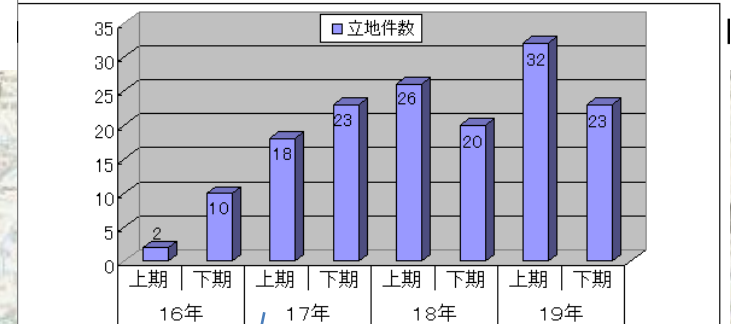
# 東回り整備による効果実績



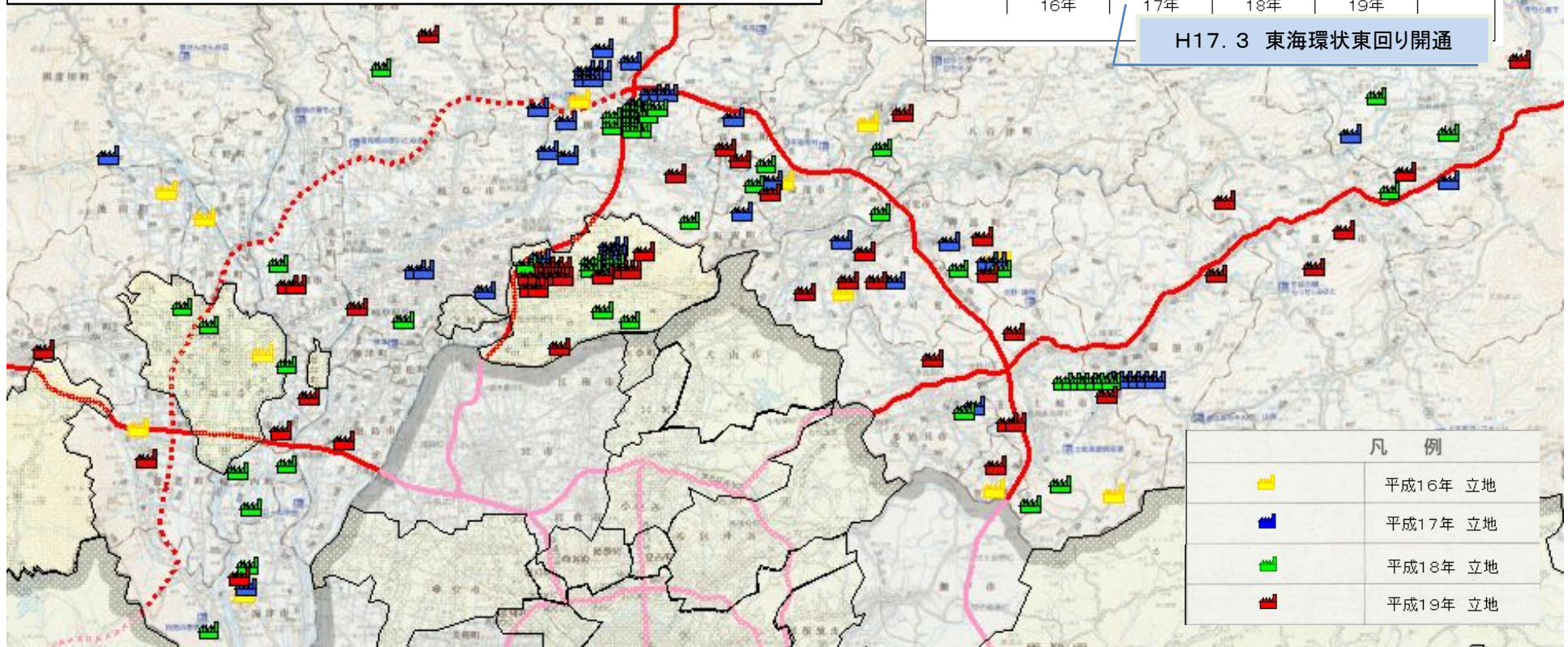
# 平成17年以降、企業立地が一気に進む ～特に東回り沿線地域～



	立地件数								H18/H16	H19上/H18上
	16年		17年		18年		19年			
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期		
岐阜県	2	10	18	23	26	20	32	23	3.83	1.23
全国順位	44	28	15	10	11	23	9	13	-	-
通年順位	33		13		15		11		-	-
全国	603	699	687	857	820	962	915	876	1.37	1.12



H17.3 東海環状東回り開通



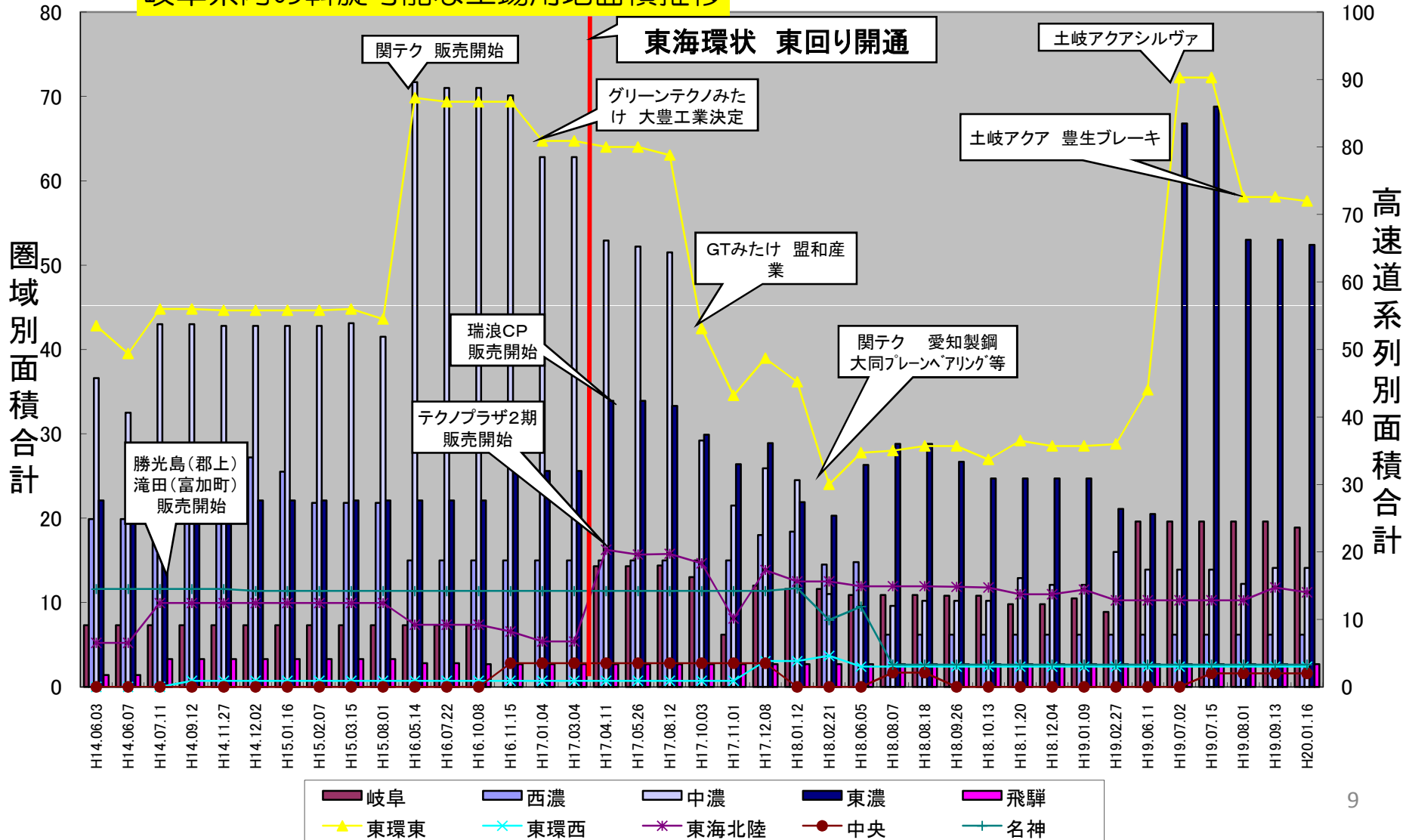
凡例

	平成16年 立地
	平成17年 立地
	平成18年 立地
	平成19年 立地



# 東回り沿線では、開通後順調に工場用地の分譲が進む

岐阜県内の幹線可能な工場用地面積推移



# 成功事例

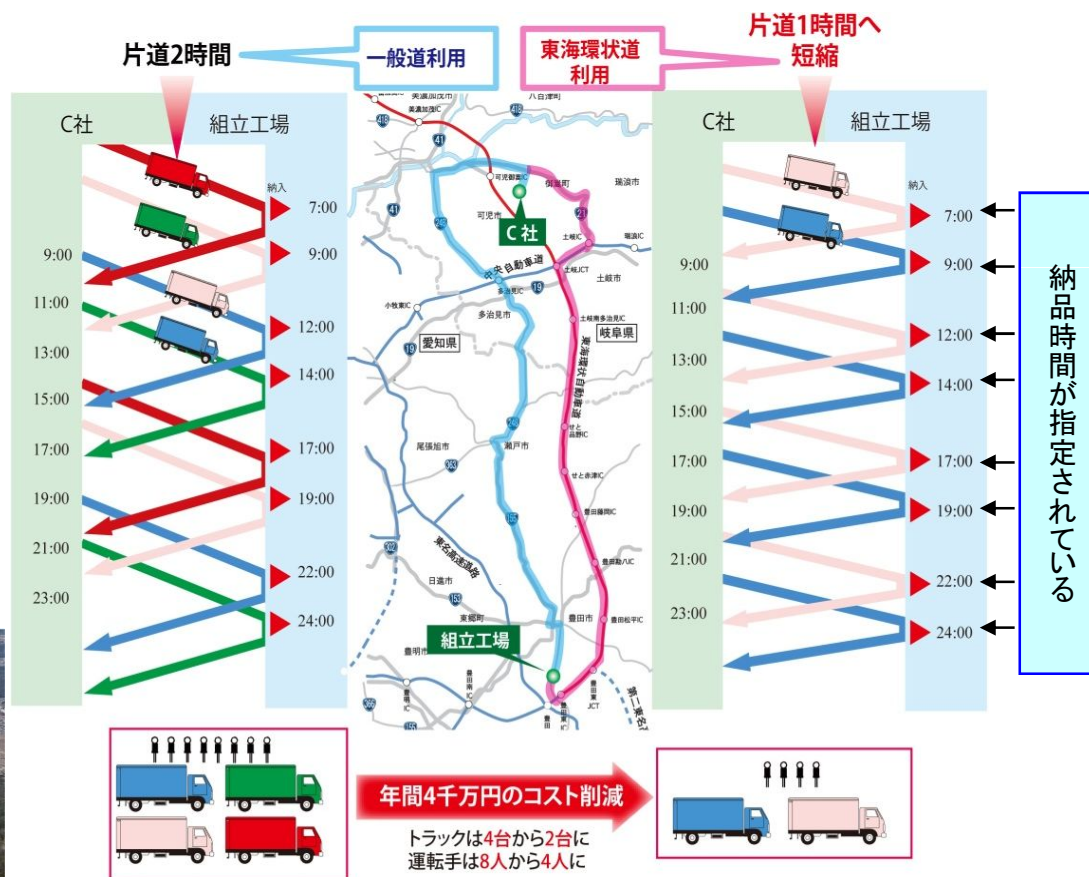
東回り沿いに立地することで、物流時間の大幅短縮により、物流コストを削減

トヨタのジャストインタイムに対応しながら物流コストを年間4千万円削減

## ●グリーンテクノみたけ位置図



## ●グリーンテクノみたけから組立工場までの配送形態の変化



みたけ工場 出典:自動車部品工場C社HP

グリーンテクノみたけ

## 成功事例

東西南北の交通の結節点である岐阜県に立地することで、太平洋、日本海双方の港湾ルートの短時間物流を確保

BRIC's対応とクライシス管理のため、太平洋(伊勢湾)、日本海(大陸)どちらのルートも選べる岐阜県を選択

### ●中国への輸送ルート



東海北陸道の全線開通を見込んで、鋼板メーカーが「関テクノハイランド」へ愛知・静岡の工場を集約移転

### ●伏木富山港からの定期コンテナ航路



## 成功事例

東西南北の交通の結節点である岐阜県に立地することで、関東、関西、北陸3方向へのビジネス展開が容易

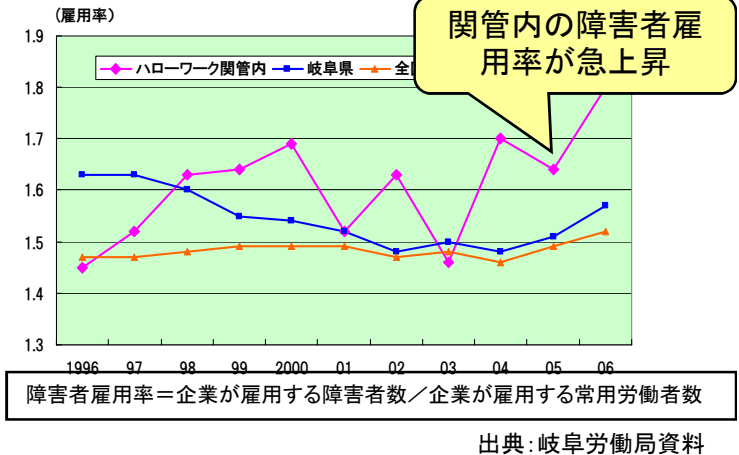
PCの手解体を障害者が担当するというビジネスモデルでハート雇用を伸ばしている同社は結節点を選択

### ● 関テクノハイランド位置図

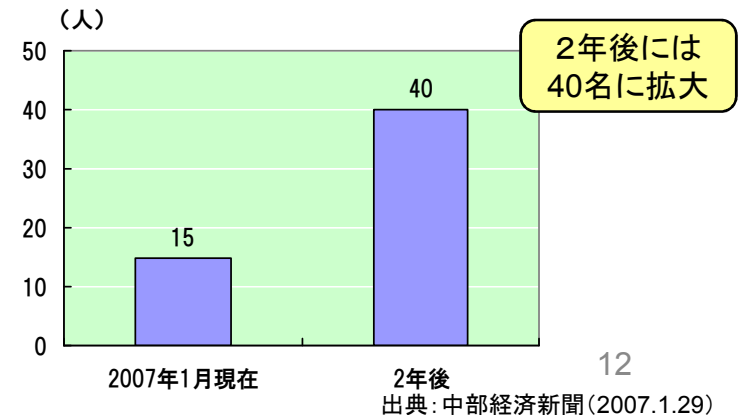
関東、関西、北陸各方向への結節点である関市に工場を新設



### ● 民間企業における障害者雇用率の推移



### ● N社の障害者雇用の計画



## 成功事例

新規立地企業との連携により、地場産業や既存企業にもメリットが

東海環状道沿線(岐阜県美濃加茂市)に進出したM社は、原材料(牛乳・卵)について地元調達を行うことから、**地場産業(畜産業)に新たな出荷先が生まれた。**(ヒアリングによる)

### ○地場資源の活用による地域産業の活性化事例 ～道路ネットワークによる産業連携～

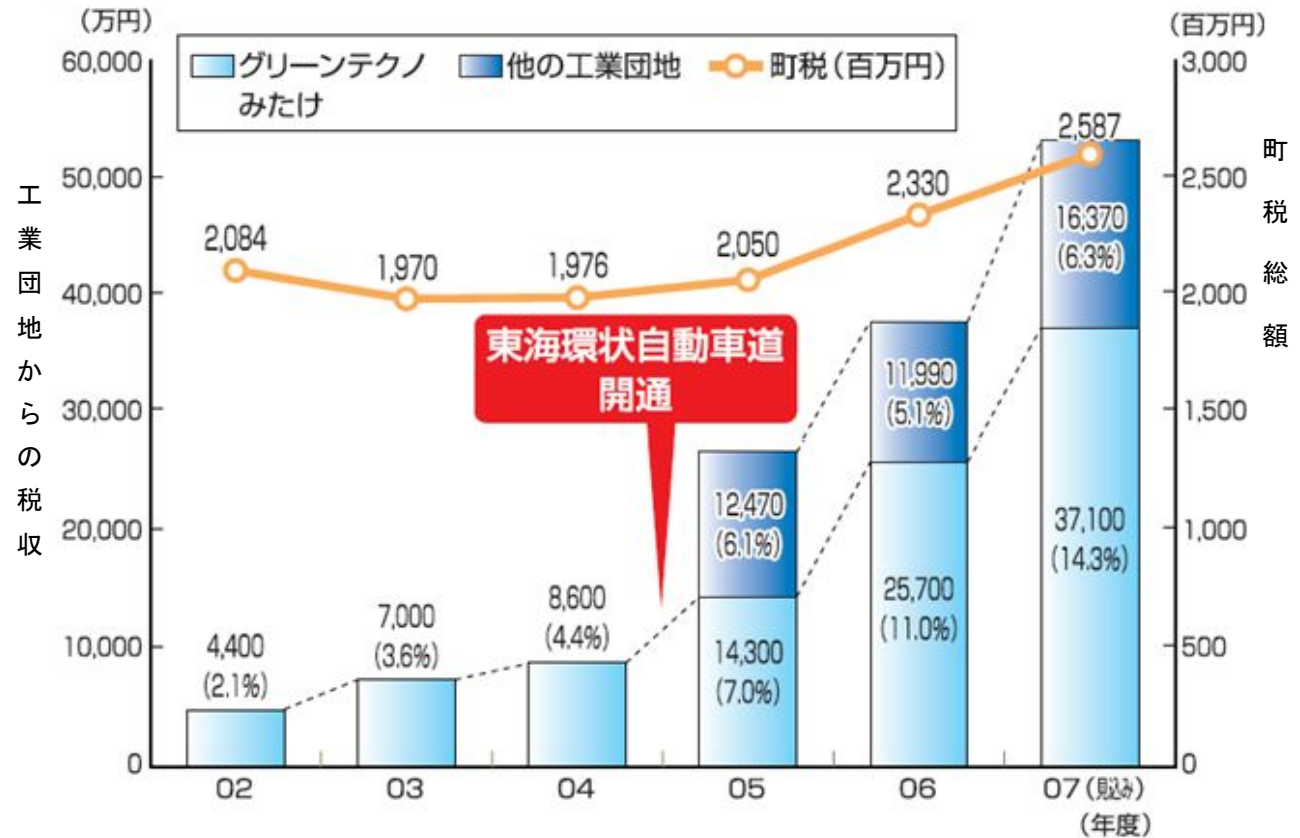


# 御嵩町

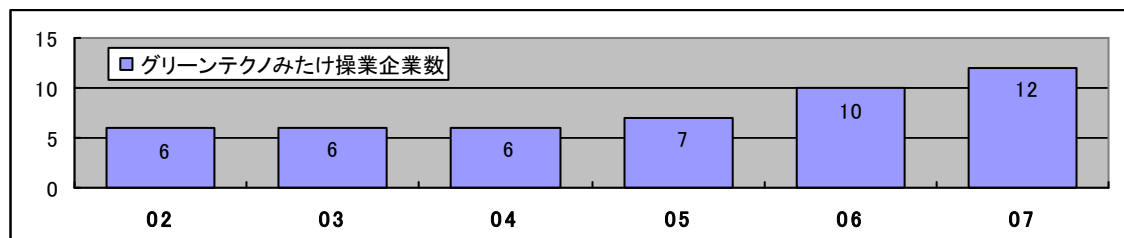
## 「グリーンテクノみたけ」への企業立地に伴う波及効果事例

- グリーンテクノみたけへの企業進出に伴って、税収は大きく増加している。
- 減少傾向にあった町税についても2004年度以降は増加に転じている。

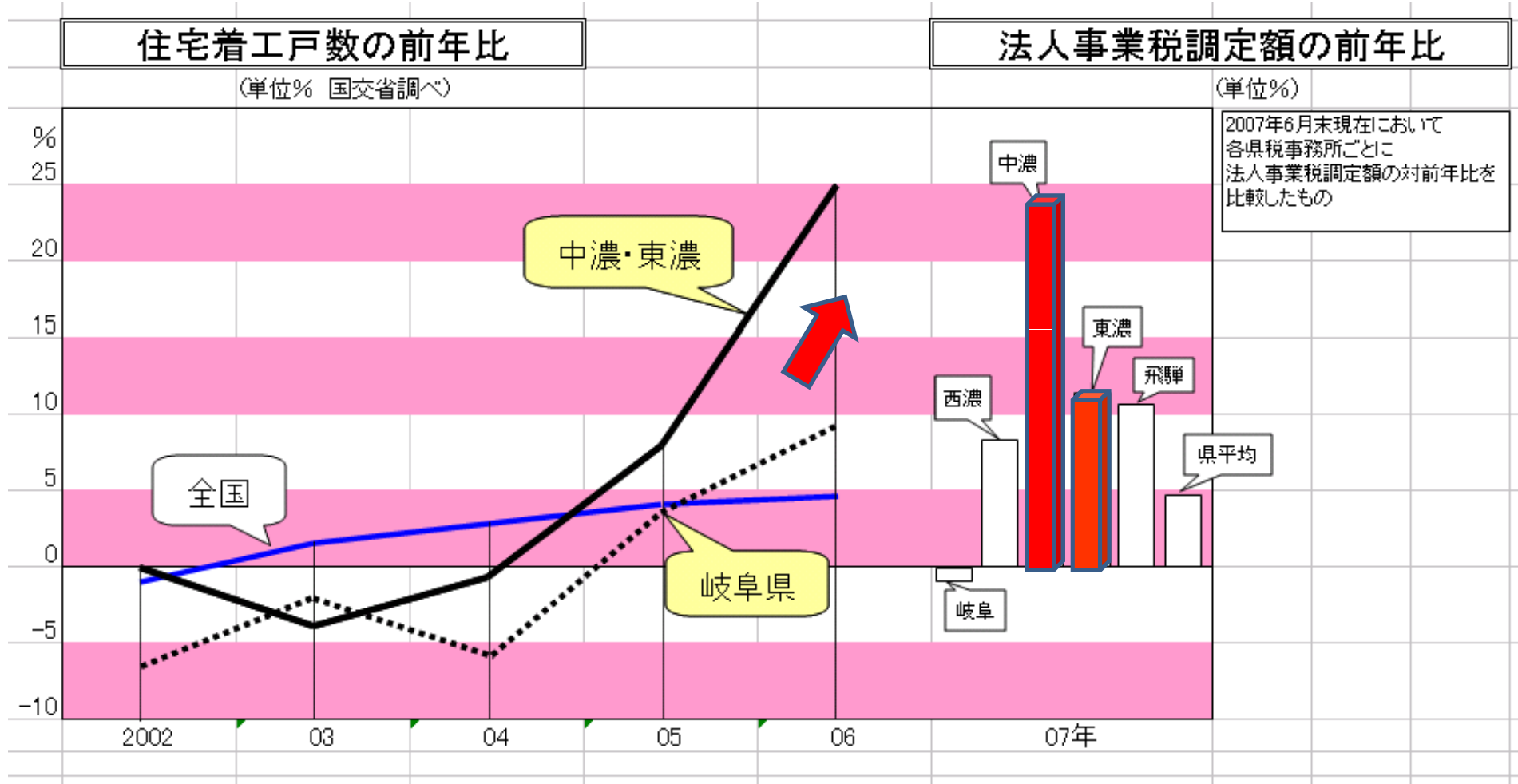
### ●工業団地からの税収推移と見込み



注) 04年度以前の工業団地税収は、グリーンテクノみたけのみ調査

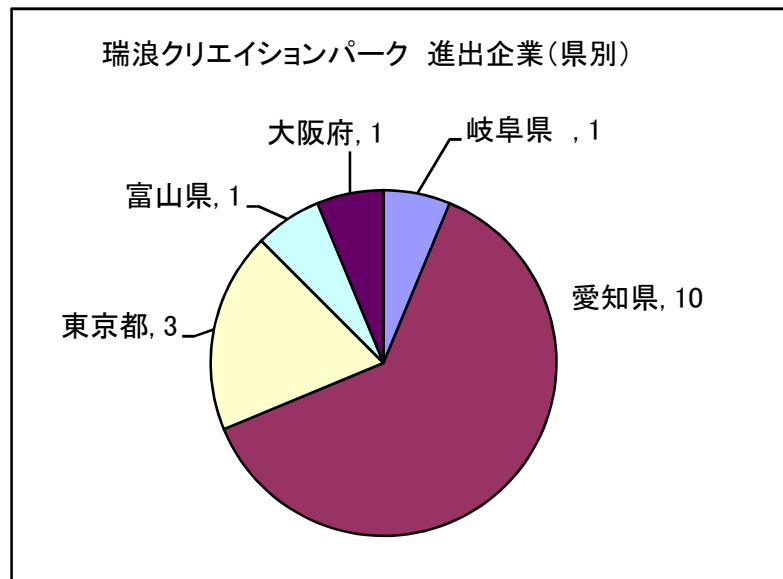


中濃・東濃地域は、東回り開通の企業立地に合わせるように、住宅着工戸数、税収が大幅に増加

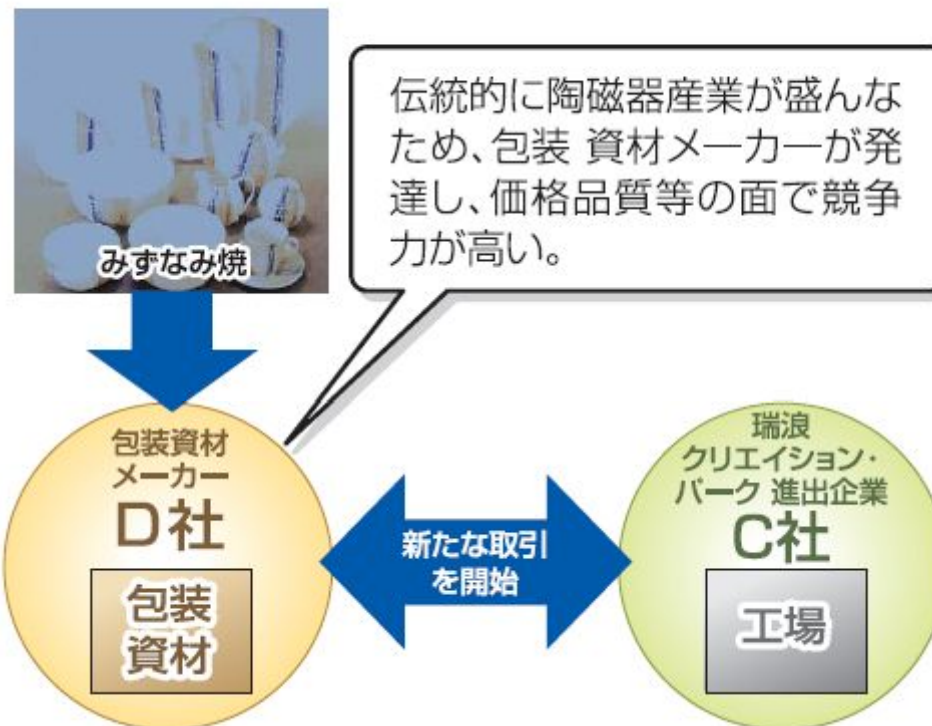


# 瑞浪市

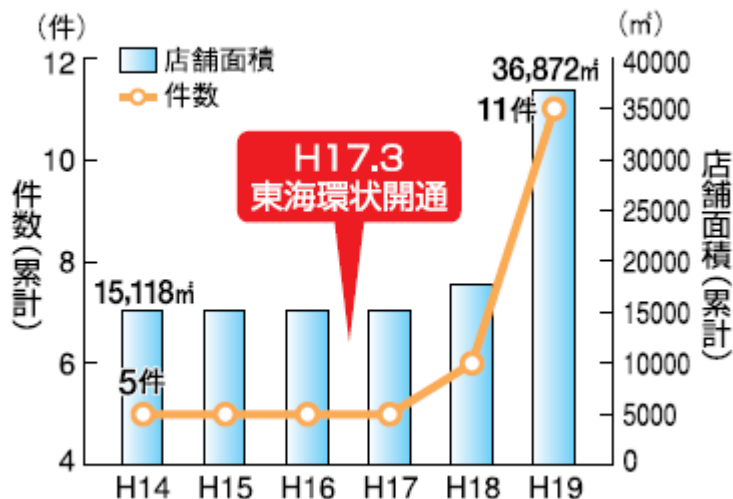
## 瑞浪クリエイションパークへの企業立地に伴う波及効果事例



●立地企業と既存企業の新たな取引が始まっています。



●瑞浪市における大規模小売店舗届出の推移

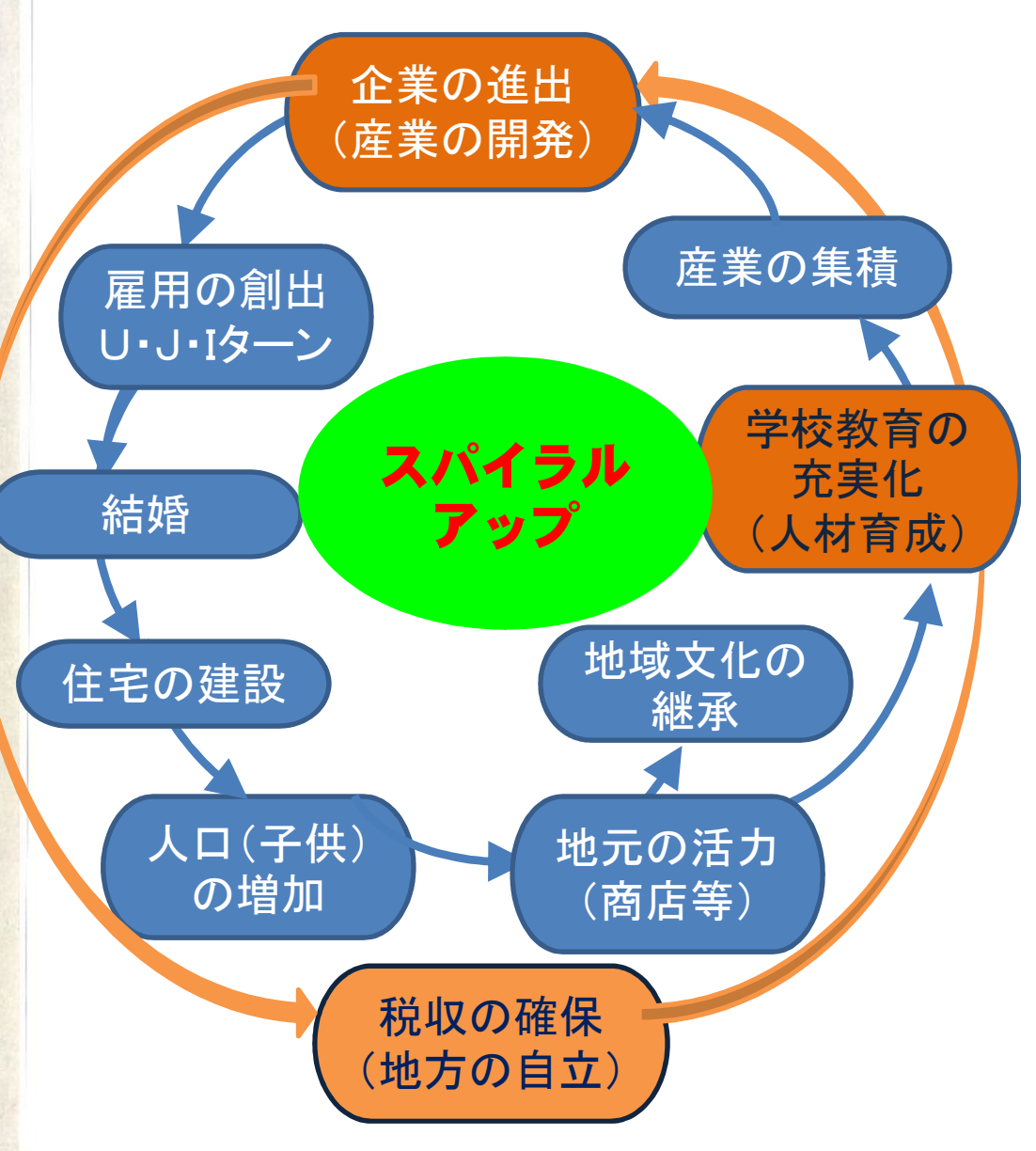


出典:瑞浪市商工課資料

- 東濃・中濃と三河を直結した東海環状自動車道は、愛知県からの企業進出を促進。
- 大規模商業店舗の進出も増加。
- 立地企業と既存企業の新たな取引。



# 企業進出に伴う効果事例紹介 平成20年3月14日（朝日新聞）



# 西回り整備によるチャンス (アクセス時間の短縮)

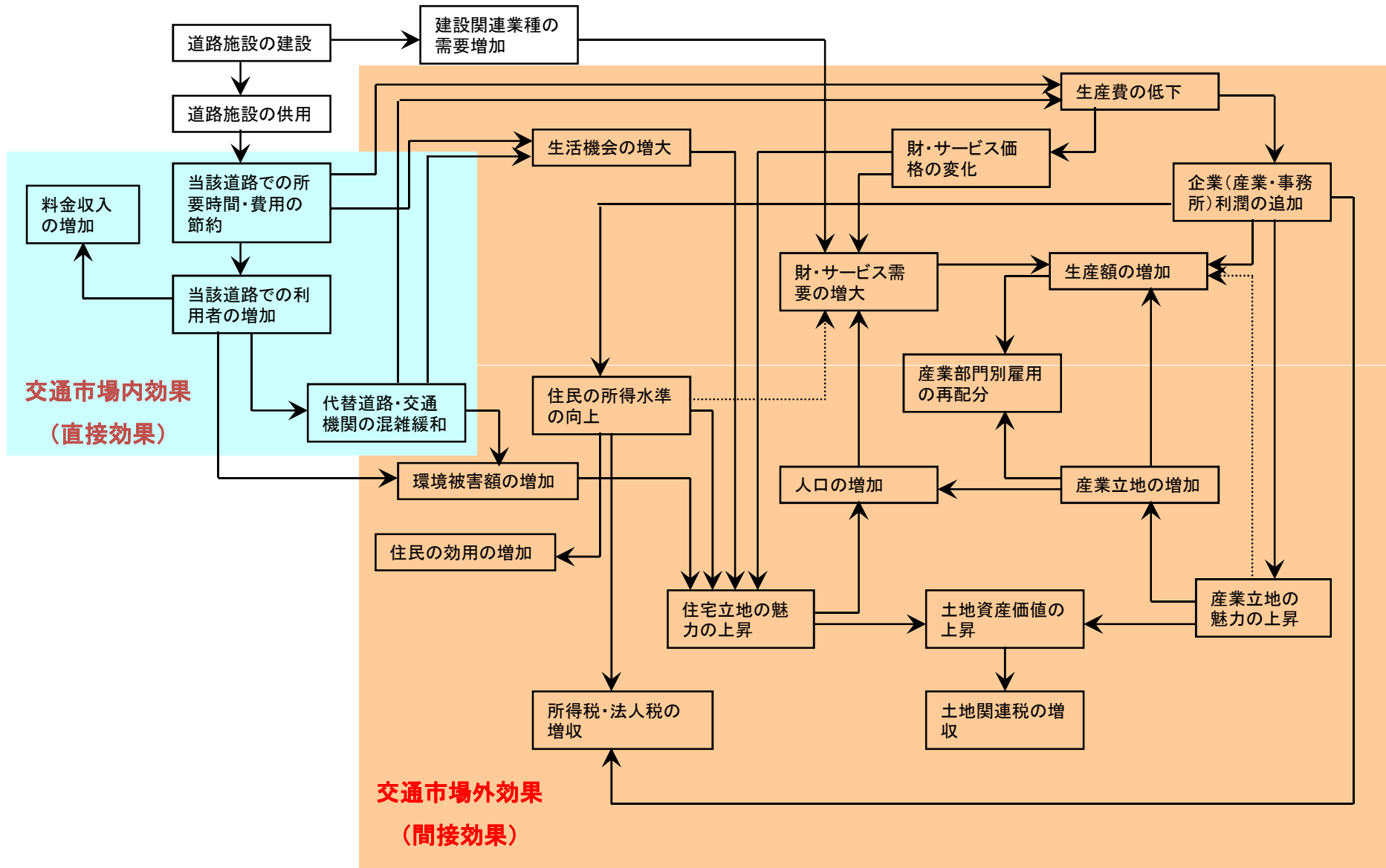
## 道路投資による影響の分類

道路投資は、道路利用者はもちろん、社会各般にわたって多様な影響をもたらします。

効果項目			
直接効果	道路利用者	道路利用	走行時間短縮・走行費用減少 交通事故減少 走行快適性の向上 歩行の安全性・快適性の向上
	沿道および 地域社会	環境	大気汚染 騒音 景観 生態系 エネルギー(地球環境)
		住民生活	道路空間の利用 災害時の代替路確保 生活機会・交流機会の拡大 公共サービスの向上 人口の安定化
間接効果	沿道および 地域社会	地域経済	建設事業による需要創出 企業進出による生産増加 雇用・所得増大 財・サービス価格の低下 資産価値の向上
		公共部門	財政支出
	公共部門	租税収入	地方税、国税の増収

# 道路投資による効果の波及課程

道路投資による各種効果の波及課程を、次のように整理する。



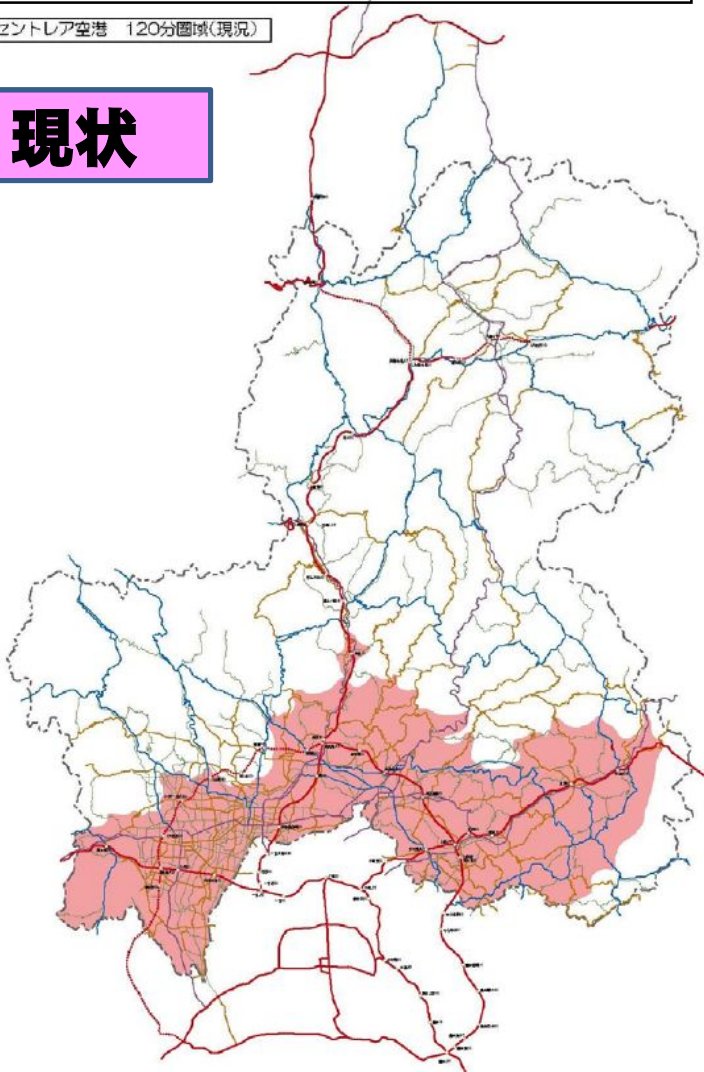
チャンス

中部国際空港がより近くに（物流・誘客のメリット）  
～揖斐地域等までアクセス120分圏が拡大～

中部国際空港アクセス120分交通圏

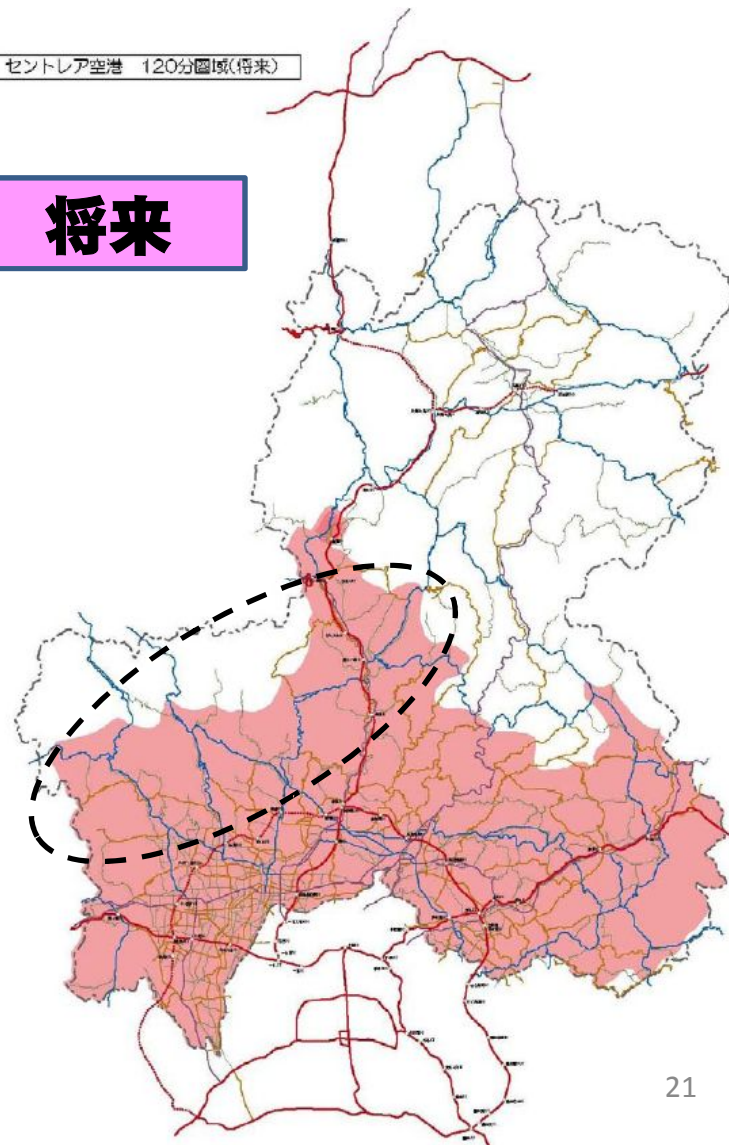
セントレア空港 120分圏域(現況)

現状



セントレア空港 120分圏域(将来)

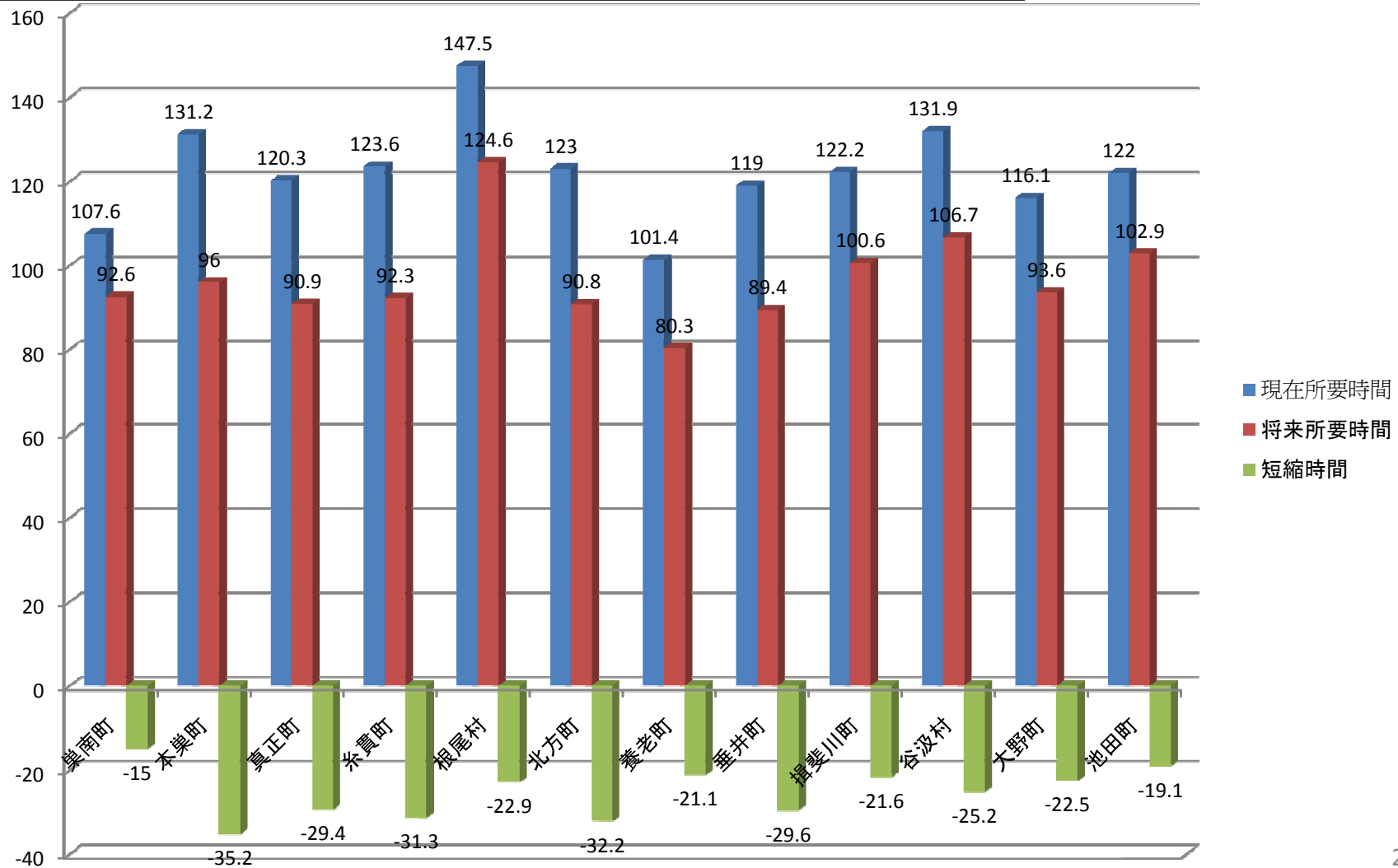
将来



# 揖斐地域、西濃地域、岐阜地域北西部において、東海環状自動車道西回り区間の開通により、中部国際空港までのアクセスが飛躍的に短縮

西回り効果により中部国際空港アクセス時間が短縮する地域

道路建設課資料より



※所要時間短縮は西回り以外の道路整備効果も含む

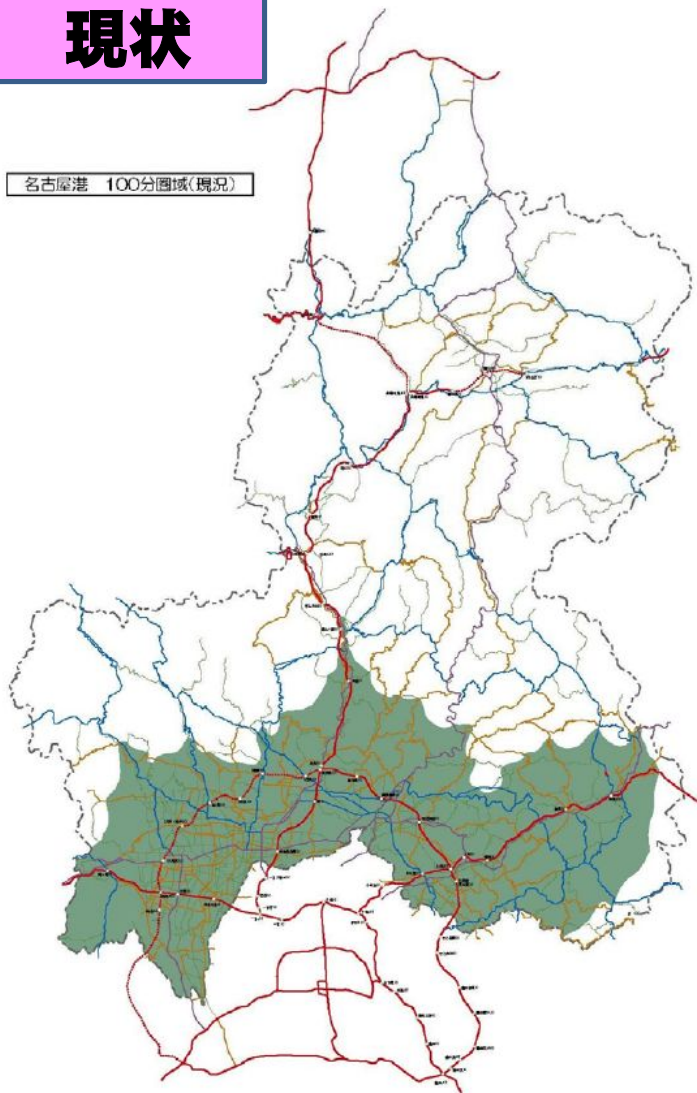
チャンス

# 物流拠点の名古屋港もより近くに ～揖斐地域等までが100分圏内に～

名古屋港からの100分到達圏

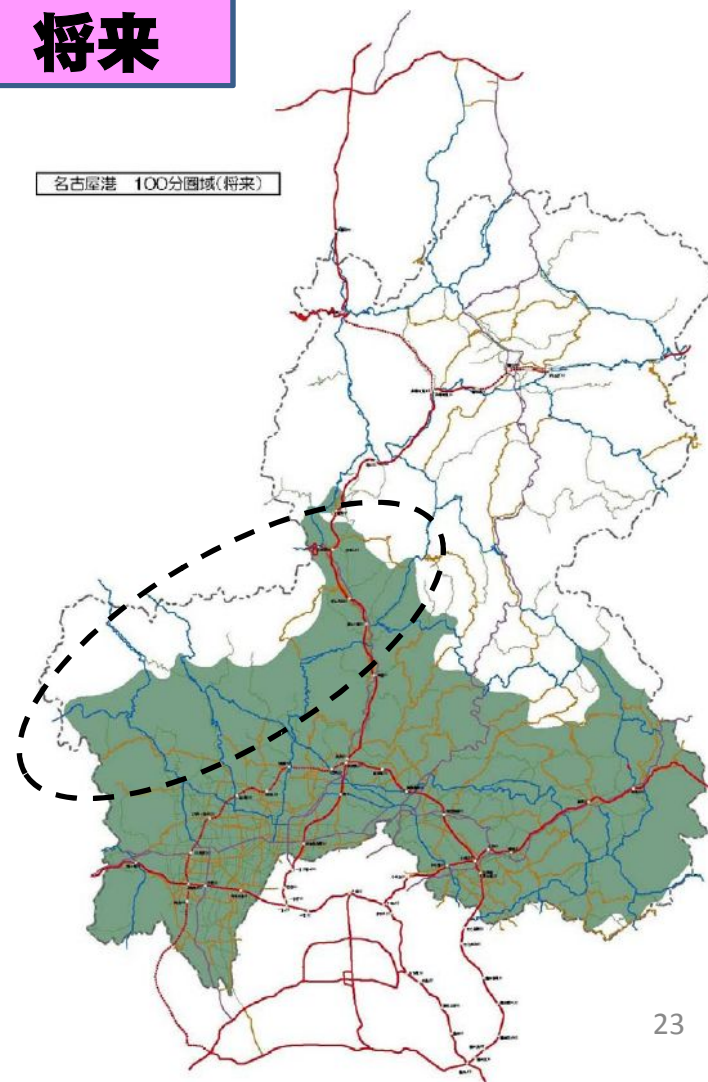
現状

名古屋港 100分圏域(現状)



将来

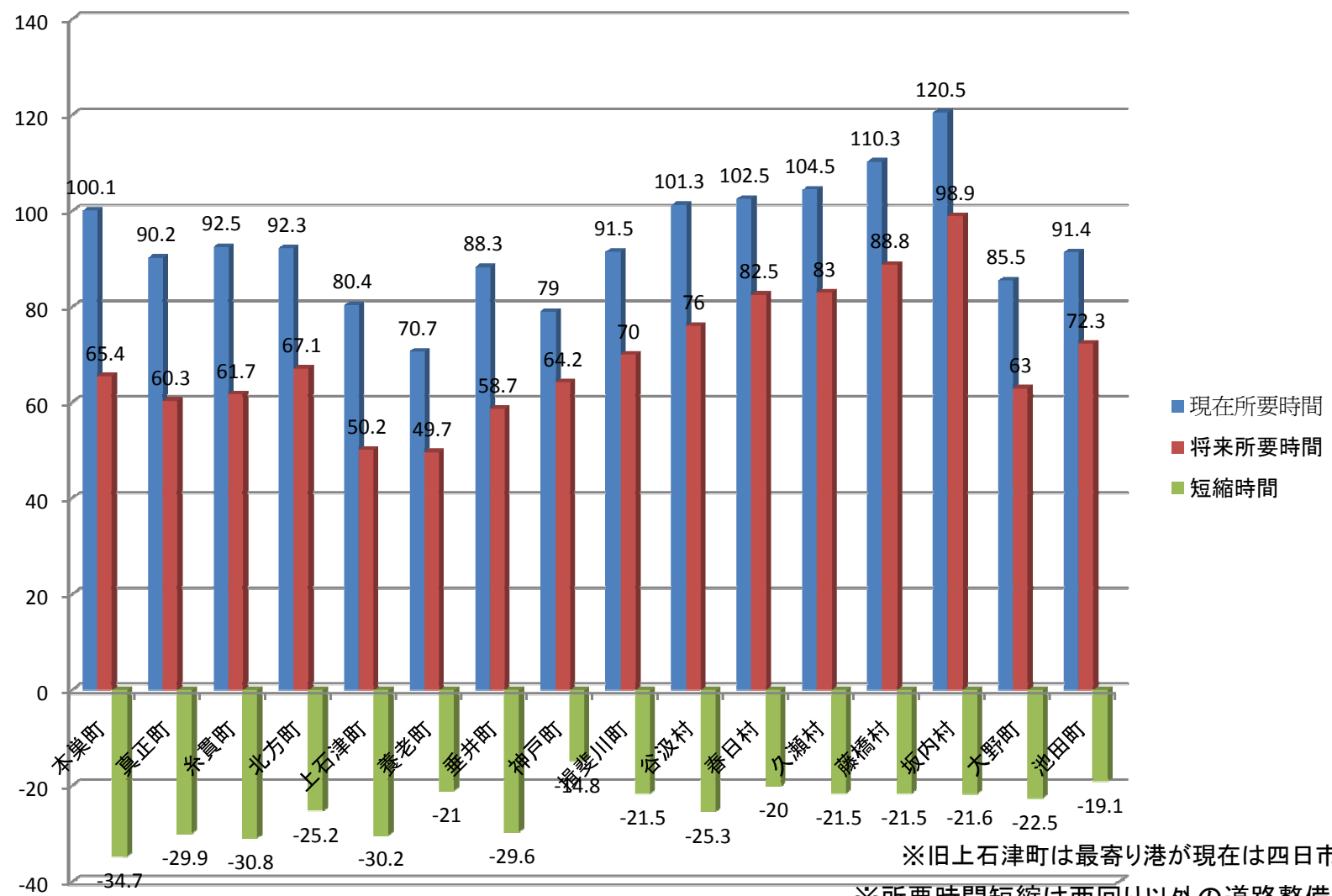
名古屋港 100分圏域(将来)



# 揖斐地域、西濃地域、岐阜地域北西部において、東海環状自動車道西回り区間の開通により、名古屋港までのアクセスが飛躍的に短縮

## 西回り効果により名古屋港までのアクセス時間が短縮する地域

道路建設課資料より



※旧上石津町は最寄り港が現在は四日市港 24

※所要時間短縮は西回り以外の道路整備効果も含む



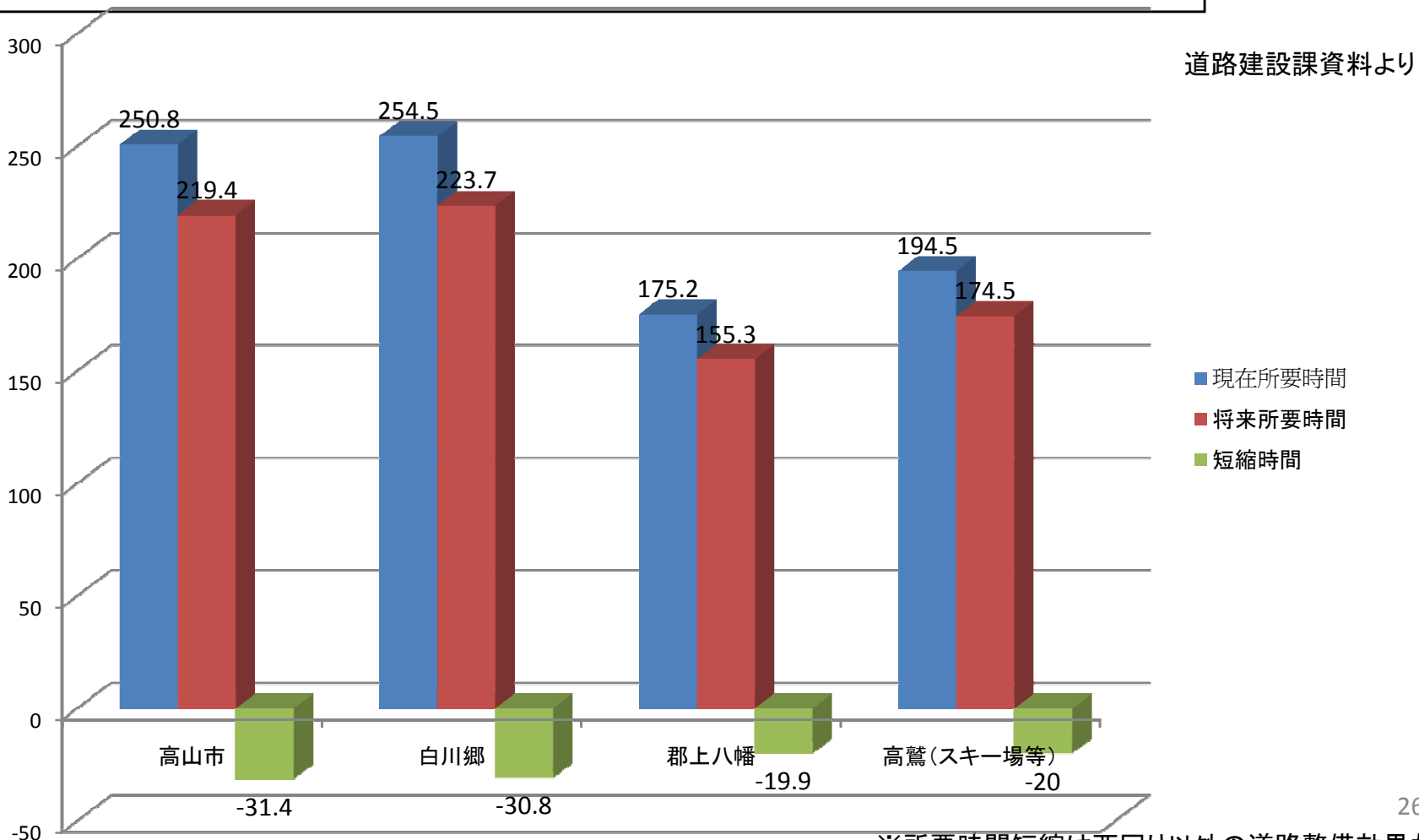


## チャンス

大阪をはじめ関西圏からの所要時間が短縮し、関西圏からの誘客の可能性が高まる

～高山、白川郷は30分短縮、郡上地域は20分短縮～

西回り効果により大阪から飛騨、郡上等観光地までアクセス時間が短縮

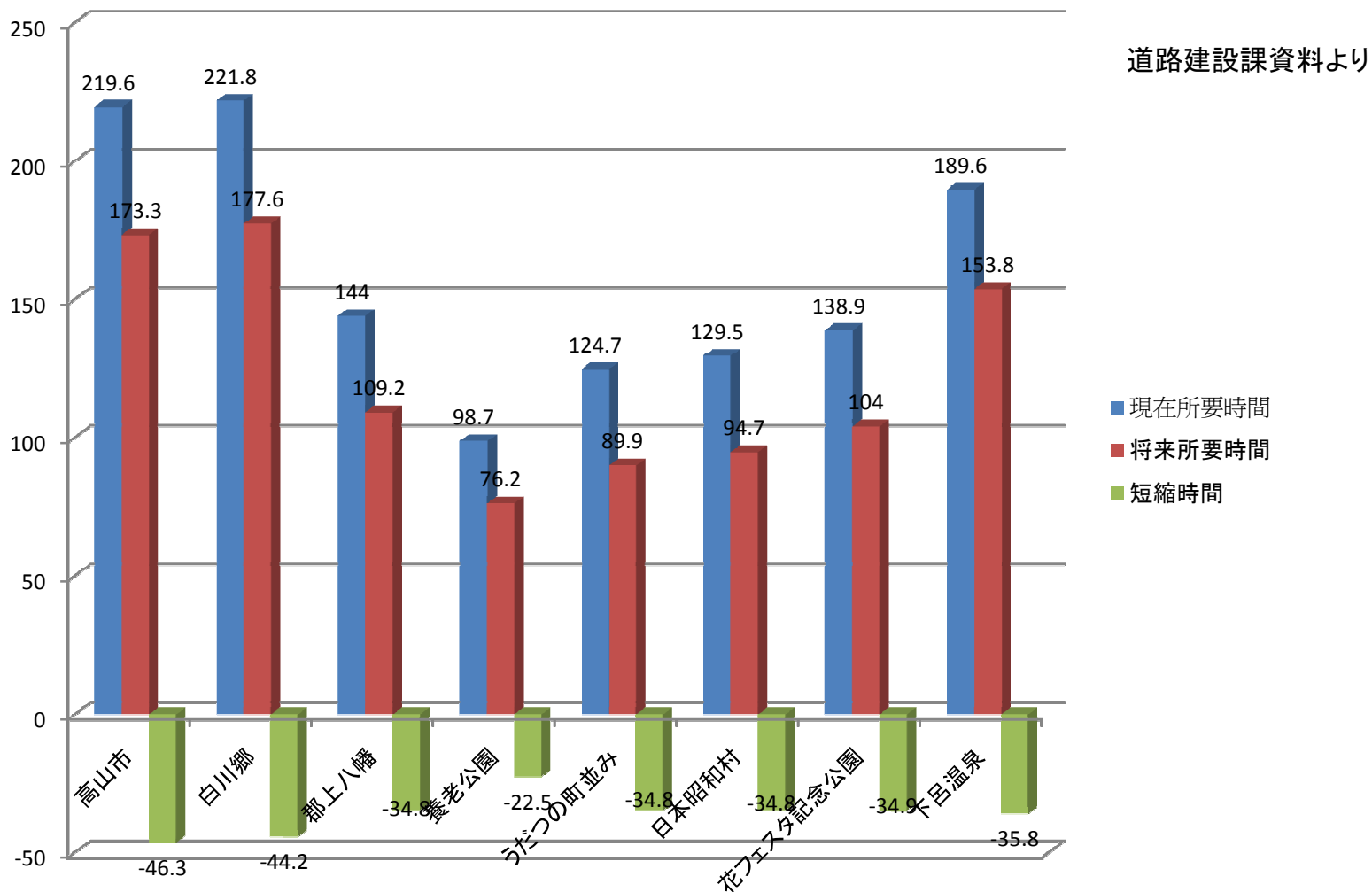


※所要時間短縮は西回り以外の道路整備効果も含む

## チャンス

西濃、揖斐地域の観光資源と他地域の観光資源とのアクセス時間が大幅に短縮し、県内回遊観光の幅が大きく広がる  
 ~20分~50分、時間が短縮される~

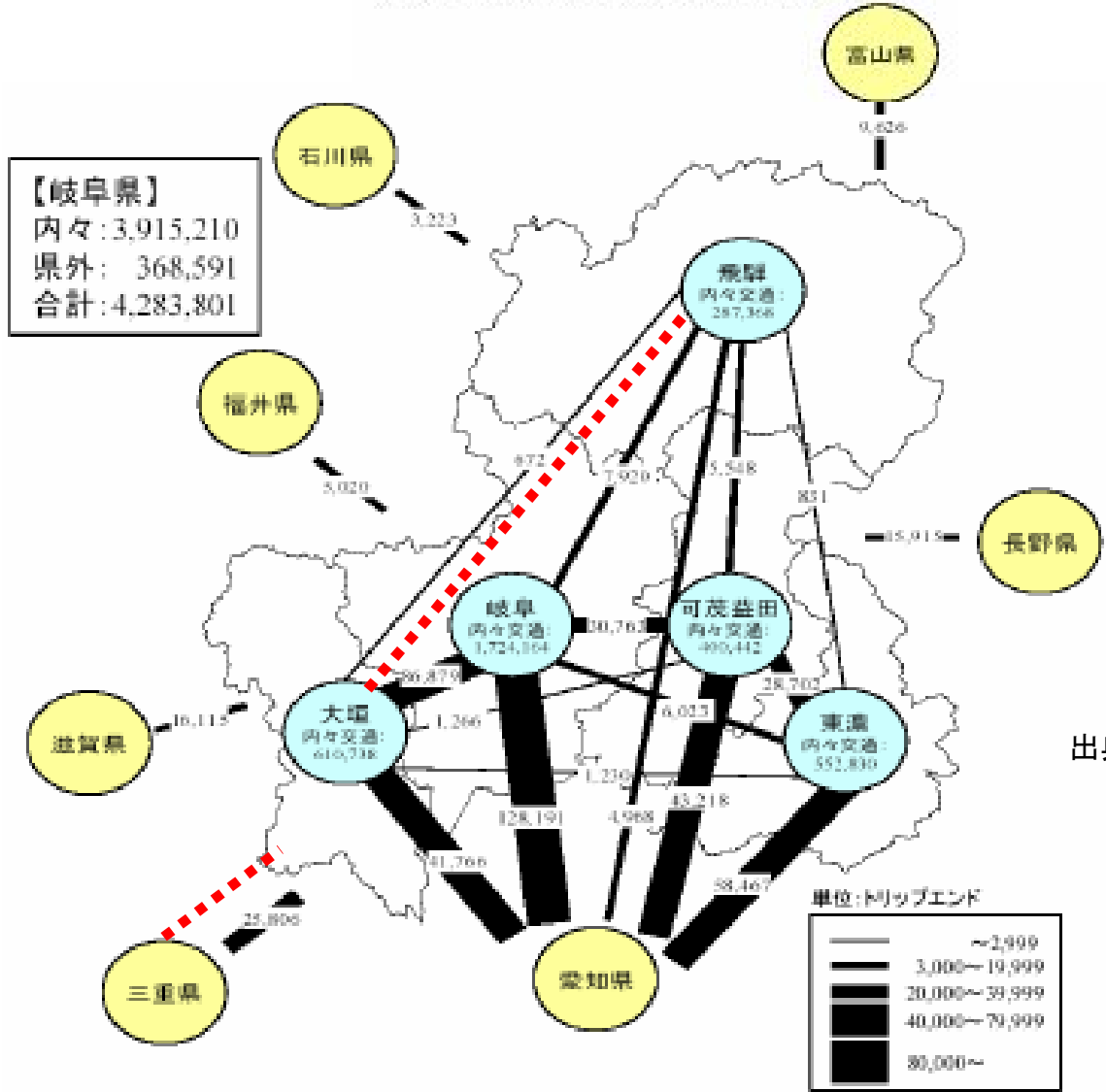
西回り効果により徳山湖から県内主要観光地までアクセス時間が短縮



※所要時間短縮は西回り以外の道路整備効果も含む

所要時間短縮によるメリットを活かした観光ルートの設定  
 や誘客ターゲットの拡大などの観光戦略が必要  
 ~三重県をはじめ県外からの誘客も拡大の可能性~

<岐阜県の生活圏間交通量(休日)>



出典: 平成11年道路交通センサス(国土交通省)

## チャンス

沿線都市間の所要時間の短縮により、沿線都市間の連携が強化される可能性がある

沿線都市間の連携強化



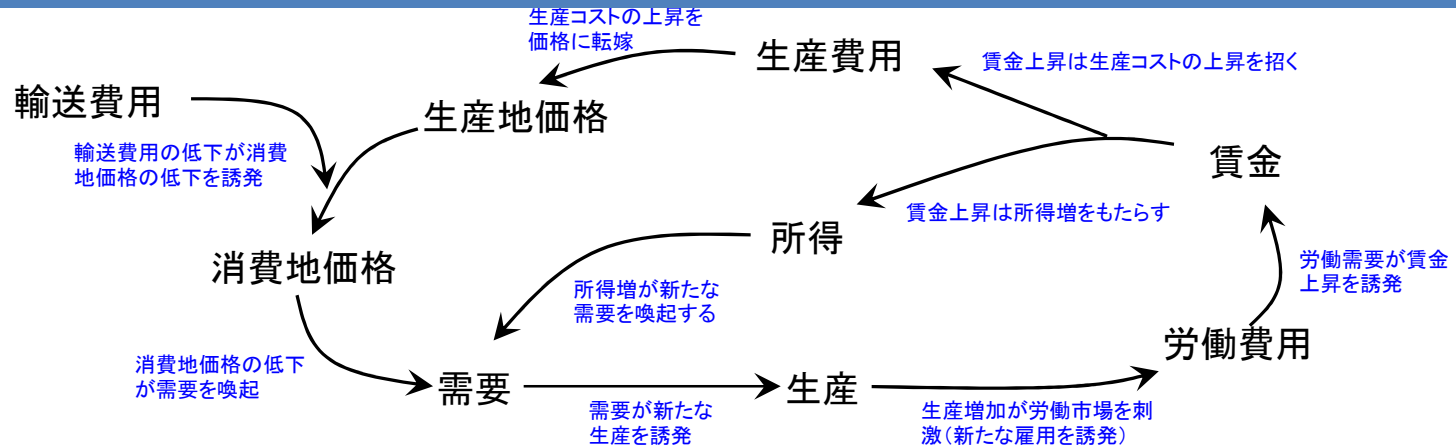
※現況における混雑時旅行時間と、シミュレーション結果における整備あり⇔整備なしの旅行時間差から算出

沿線都市間の所要時間の变化

# 西回り整備による可能性

# SCGEモデルの概要(1)

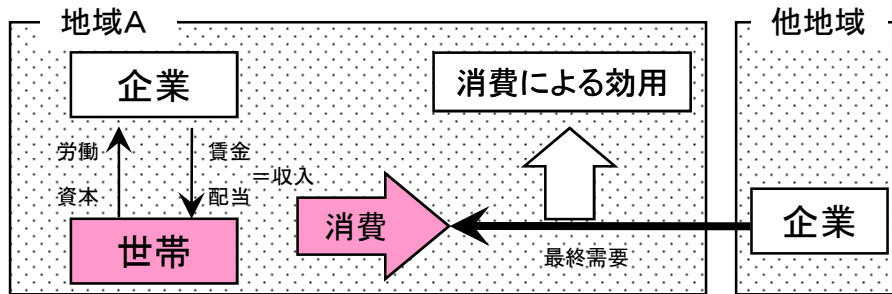
## 1. 道路整備のインパクト(概念図)



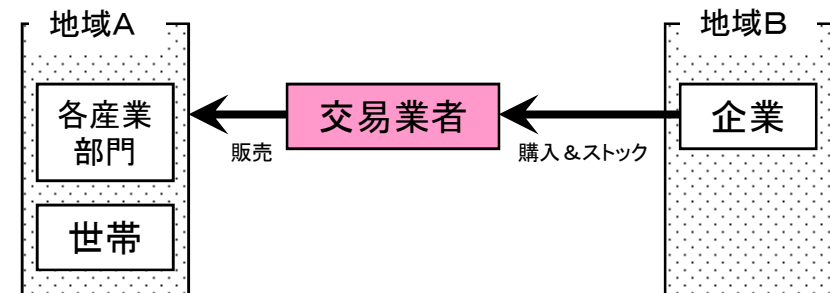
## 2. 各部門の行動モデル

調査で用いる経済主体は、世帯(家計部門)・企業(産業部門)・交易者(運輸部門)の3部門

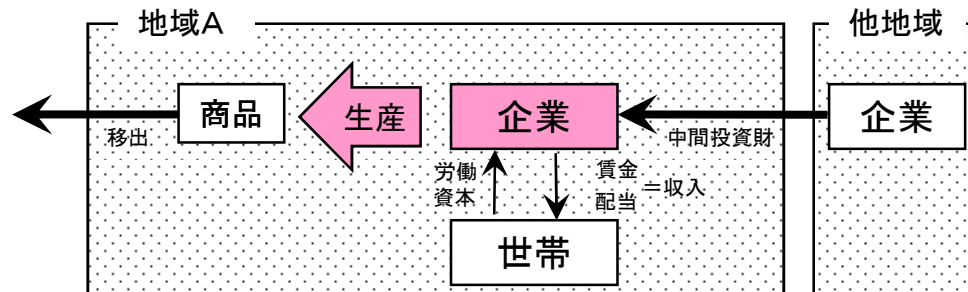
### ○世帯の行動モデル(効用を最大化するよう行動)



### ○交易者の行動モデル(利潤が最大になるよう行動)



### ○企業の行動モデル(利潤が最大になるよう行動)



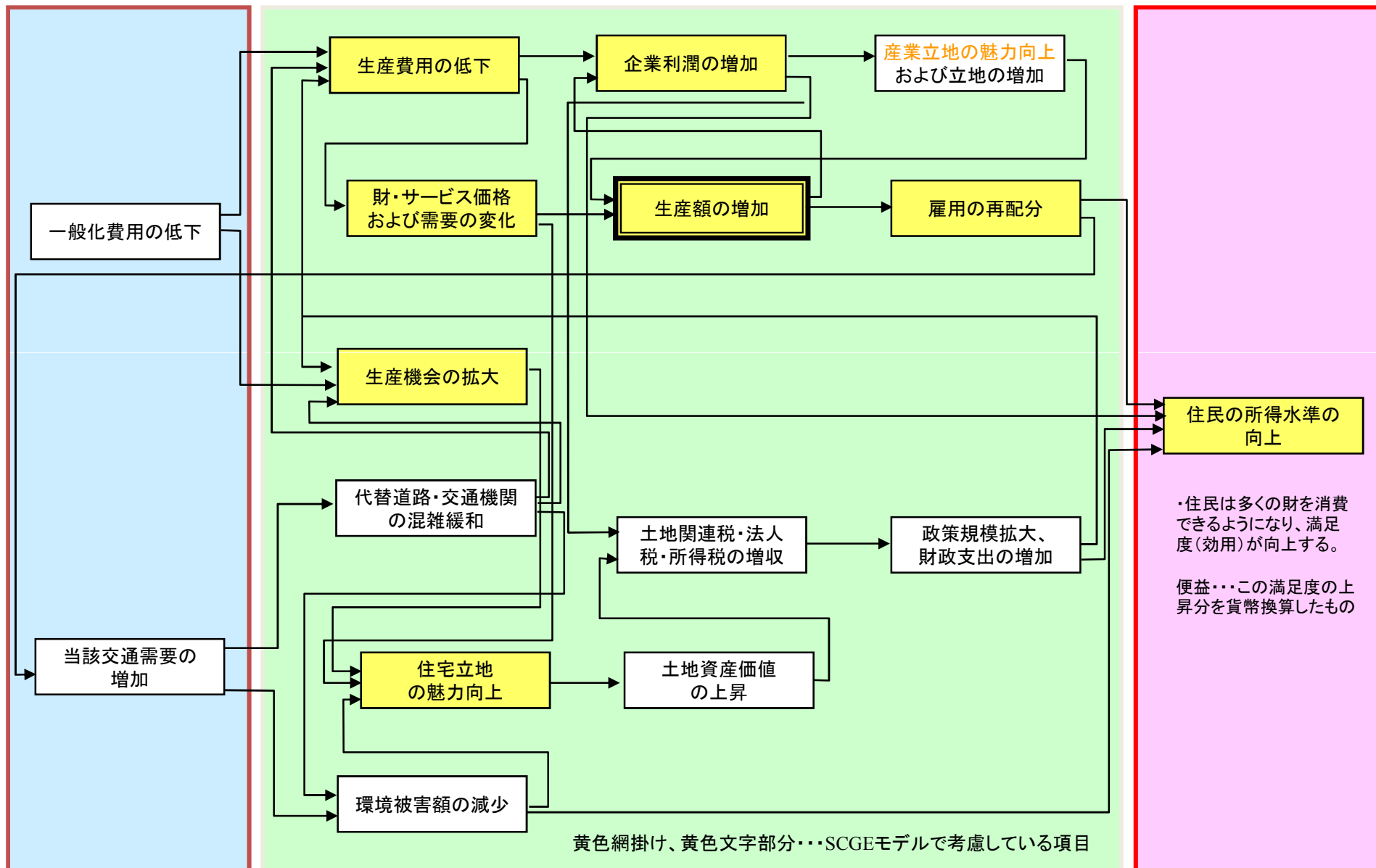
# SCGEモデルの概要(2)

## 3. 交通整備事業の施設効果(ストック効果)の波及過程 概念図

発生ベースの便益  
(利用者便益)

効果の波及過程

帰着ベースの便益  
(SCGEの便益)

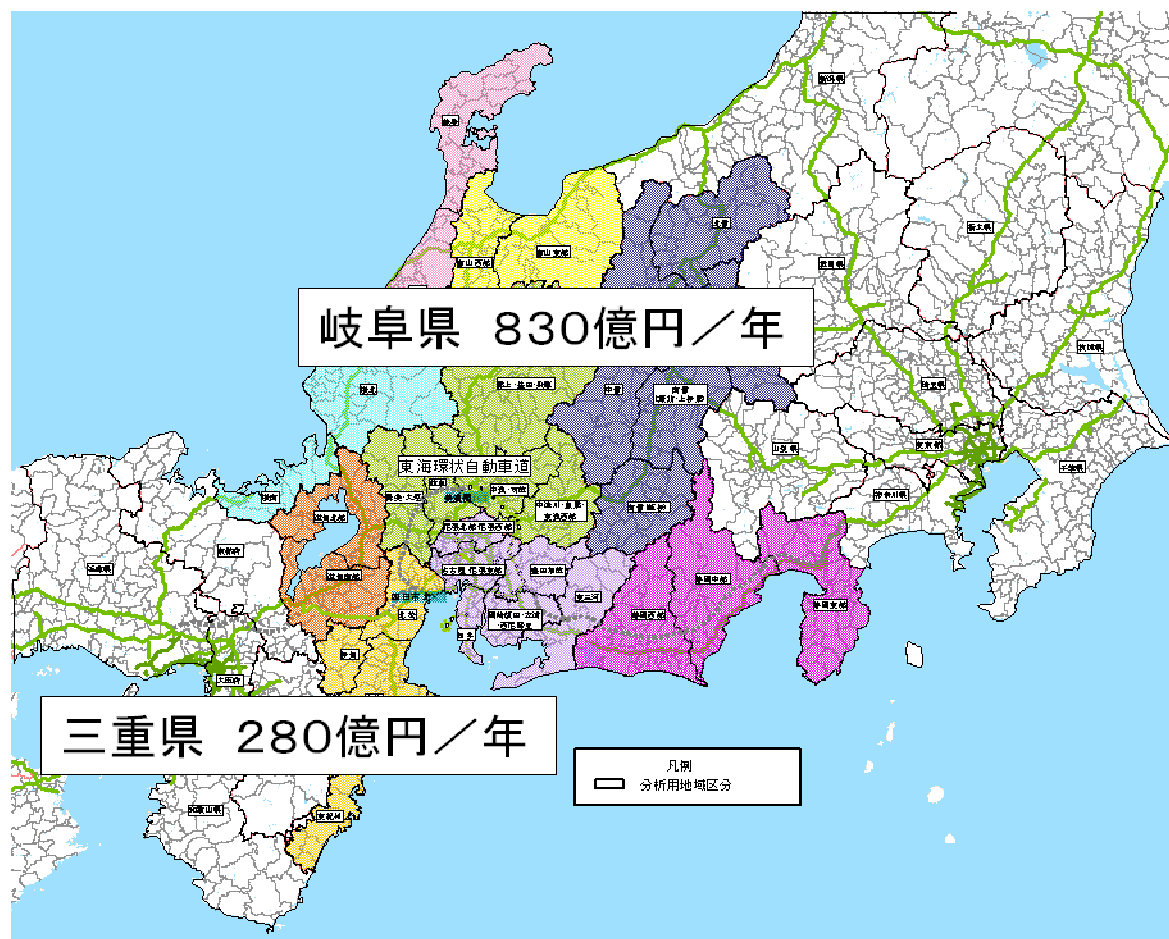




## ポテンシャル

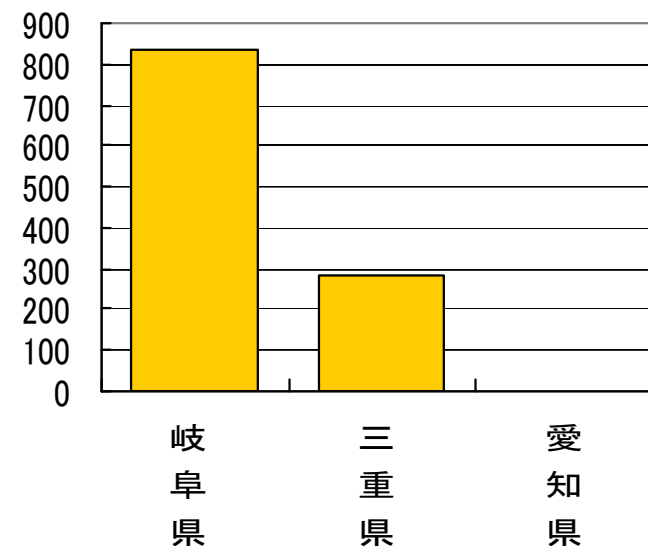
東海環状自動車道西回り整備により、岐阜県の世帯が受ける便益は830億円/年。世帯あたりでは約12万円の効果。  
～世帯あたり便益は岐阜県が突出～

三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)によるSCGEモデルでの試算結果



(億円/年)

便益

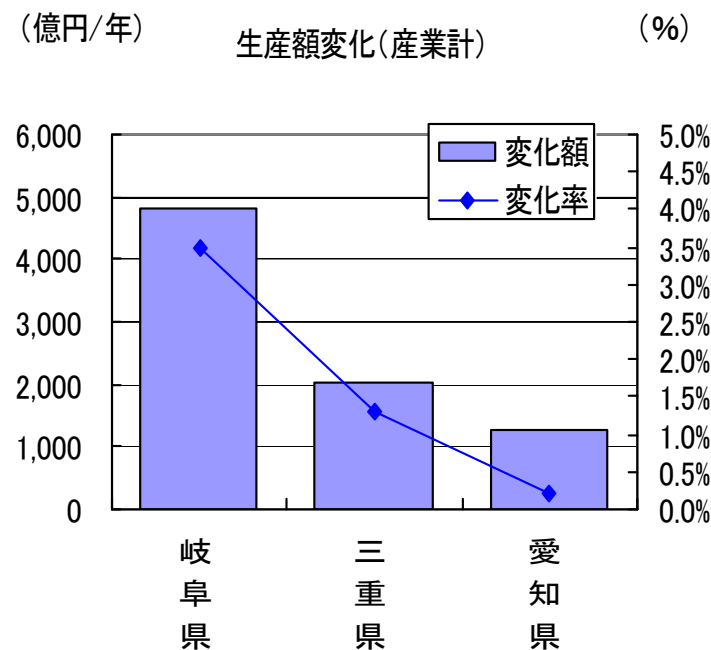
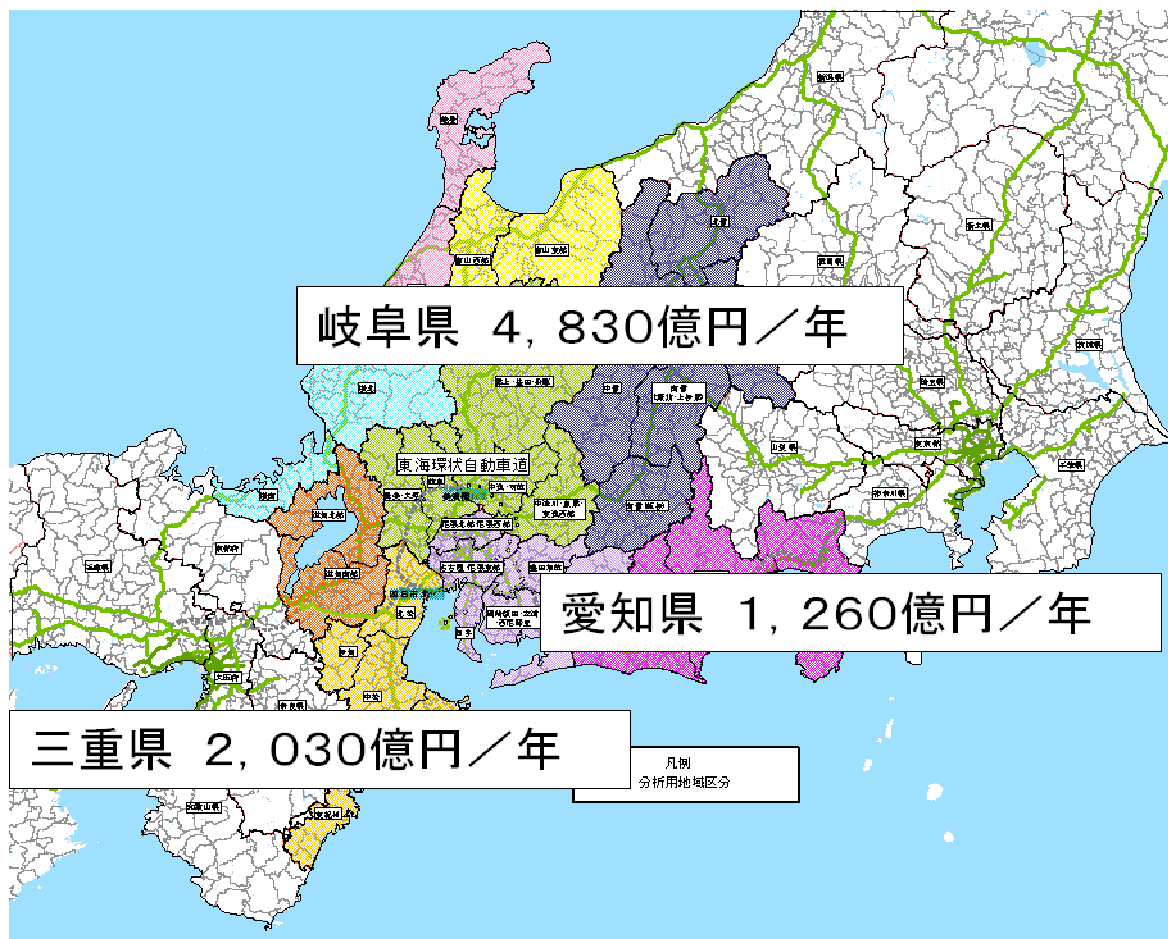


## ポテンシャル

東海環状自動車道西回り整備により、生産額では4,830億円増額効果。

～東海3県の中で突出して岐阜県に効果～

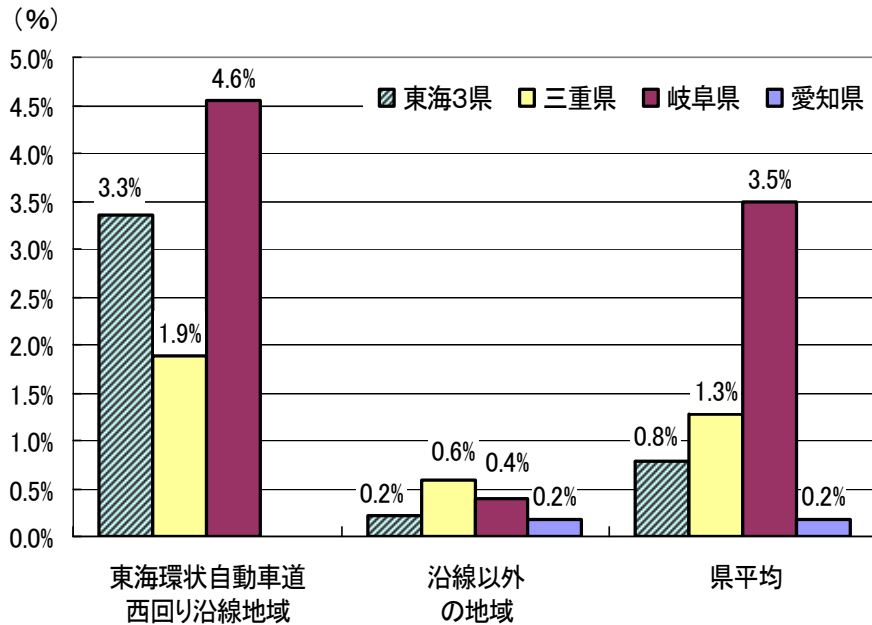
三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)によるSCGEモデルでの試算結果



生産額では、岐阜地域、西濃地域、三重県の北勢地域で大きな効果。増加率では、岐阜地域、西濃地域が高い。  
 ~特に岐阜地域において高い効果~

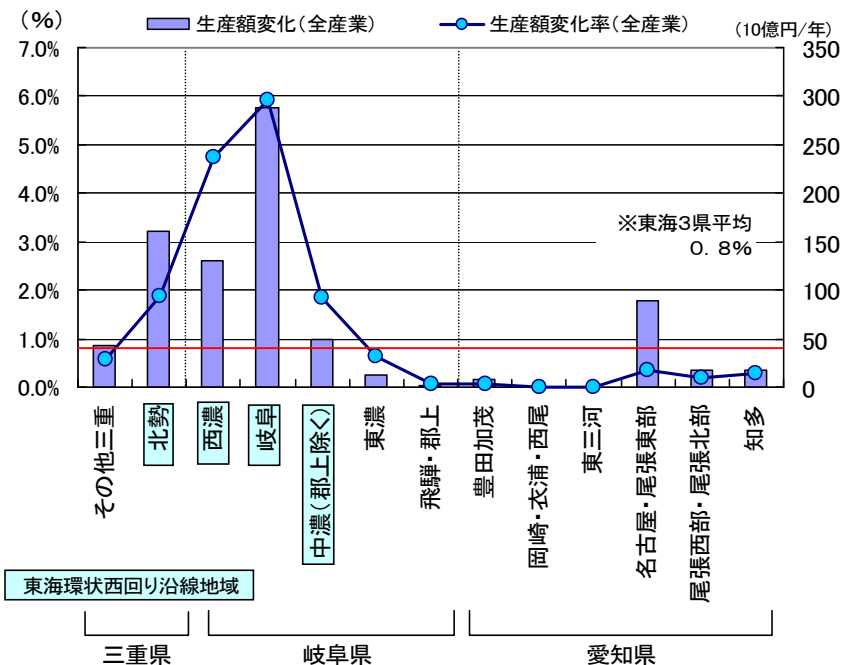
三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株)によるSCGEモデルでの試算結果

図1 東海環状自動車道西回りの整備による岐阜県沿線地域等の生産額(全産業)増加率

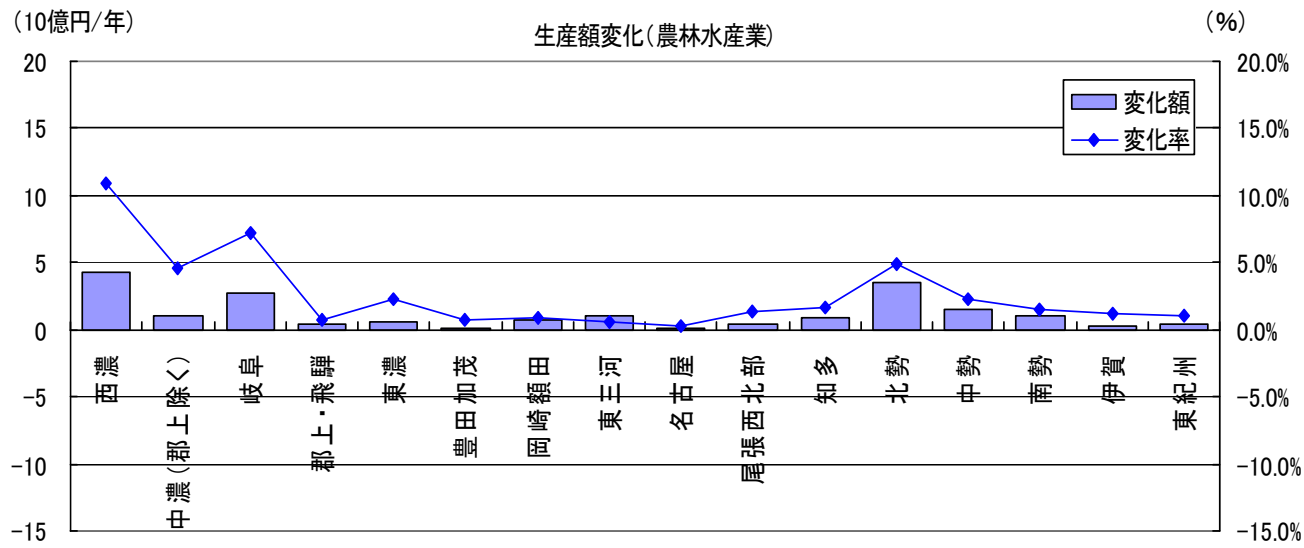


注: 愛知県は沿線地域が無い

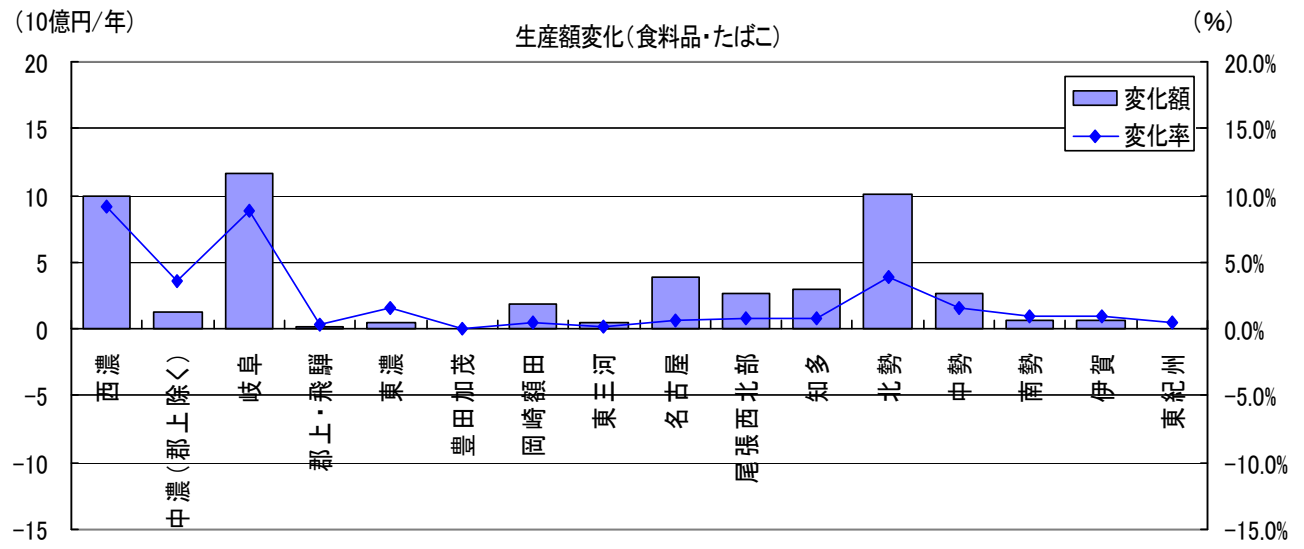
図2 東海環状自動車道西回りの整備による細分化地域の生産額(全産業)増加率



農林水産業は、西濃地域で大きな効果。食料品・たばこは岐阜地域・西濃地域で大きな効果。

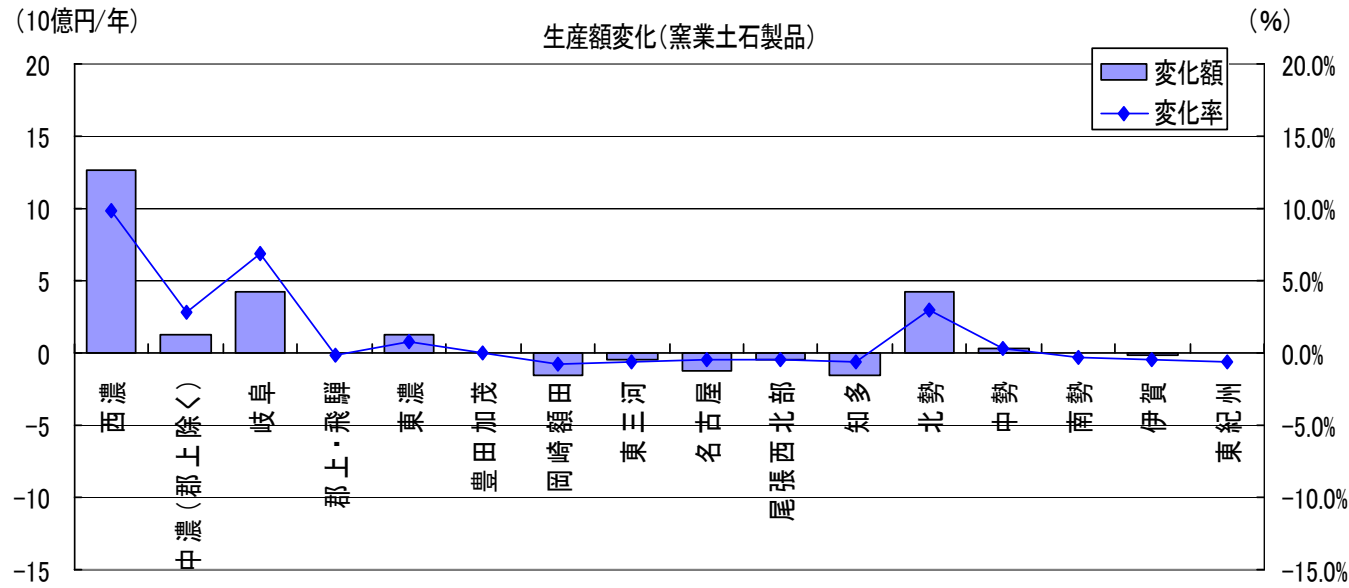


農林水産業  
「農業」、「林業」、  
「漁業」

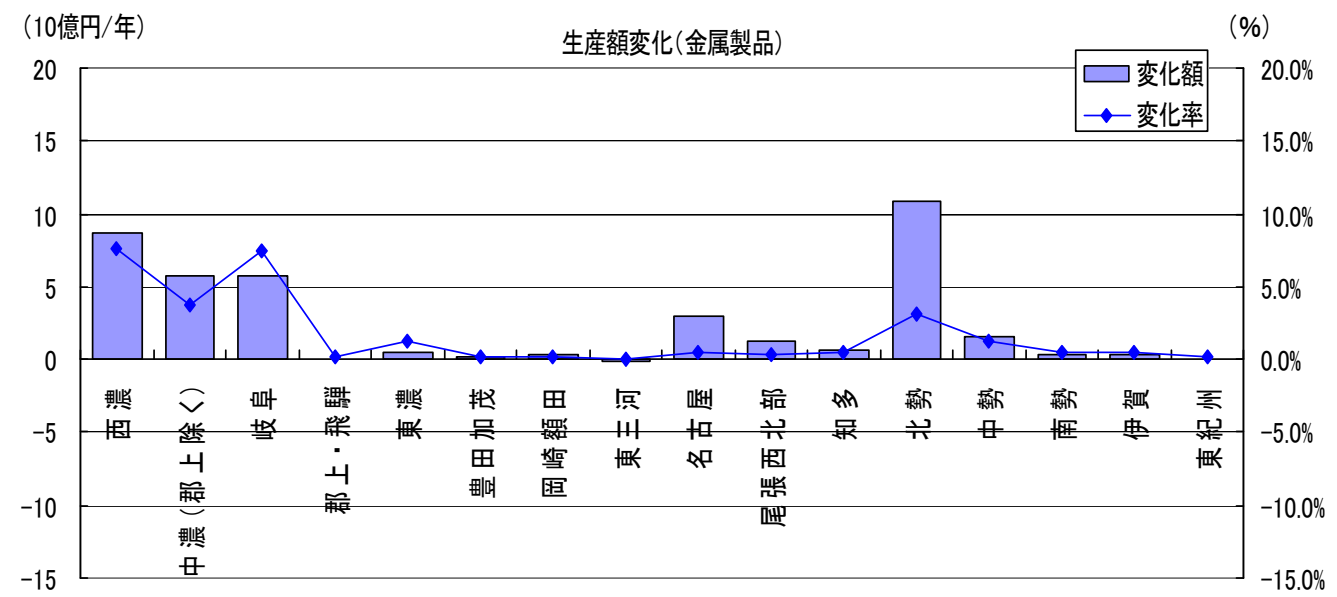


食料品・たばこ  
「食料品」、  
「飲料・たばこ・飼料」

窯業・土石製品は西濃地域で大きな効果。金属製品は北勢地域、西濃地域で大きな効果。

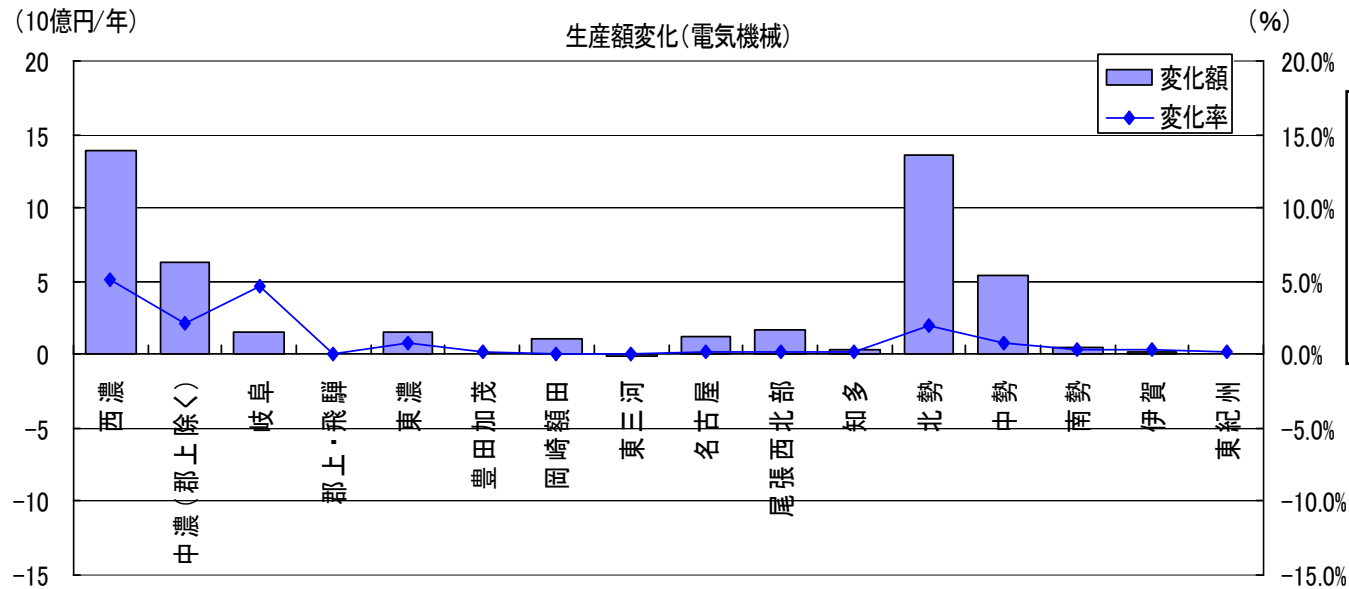


窯業・土石製品  
「窯業・土石製品」

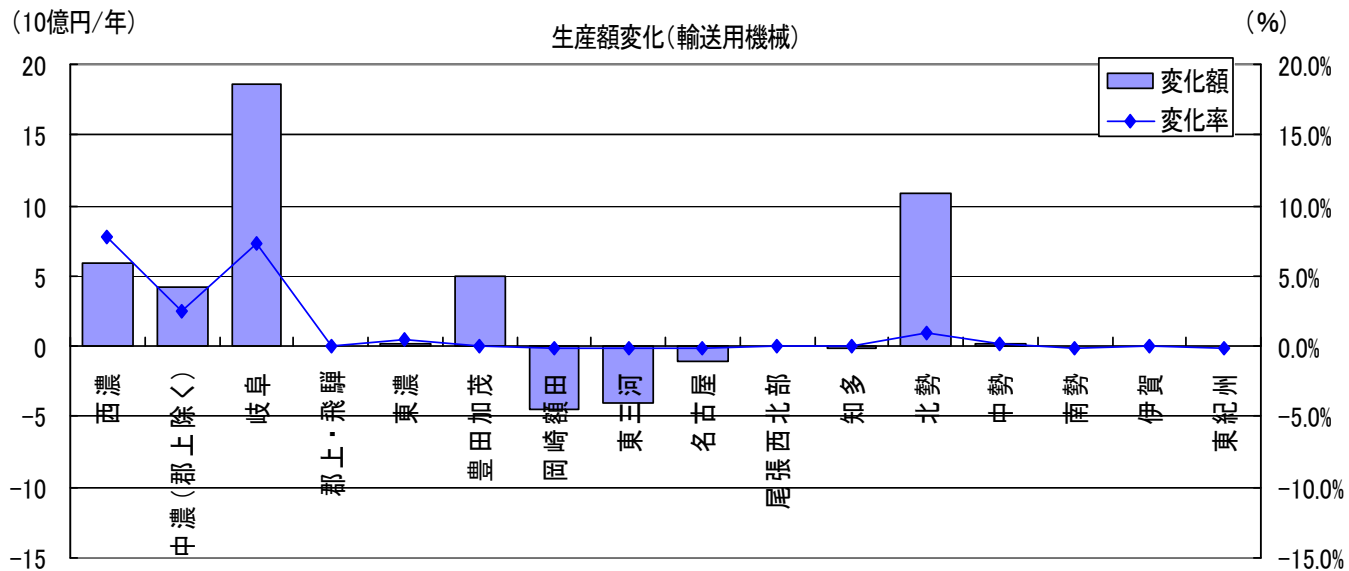


金属製品  
「金属製品」、  
「非鉄金属製品」

電気機械は西濃地域、北勢地域で大きな効果。輸送用機械は岐阜地域で大きな効果。

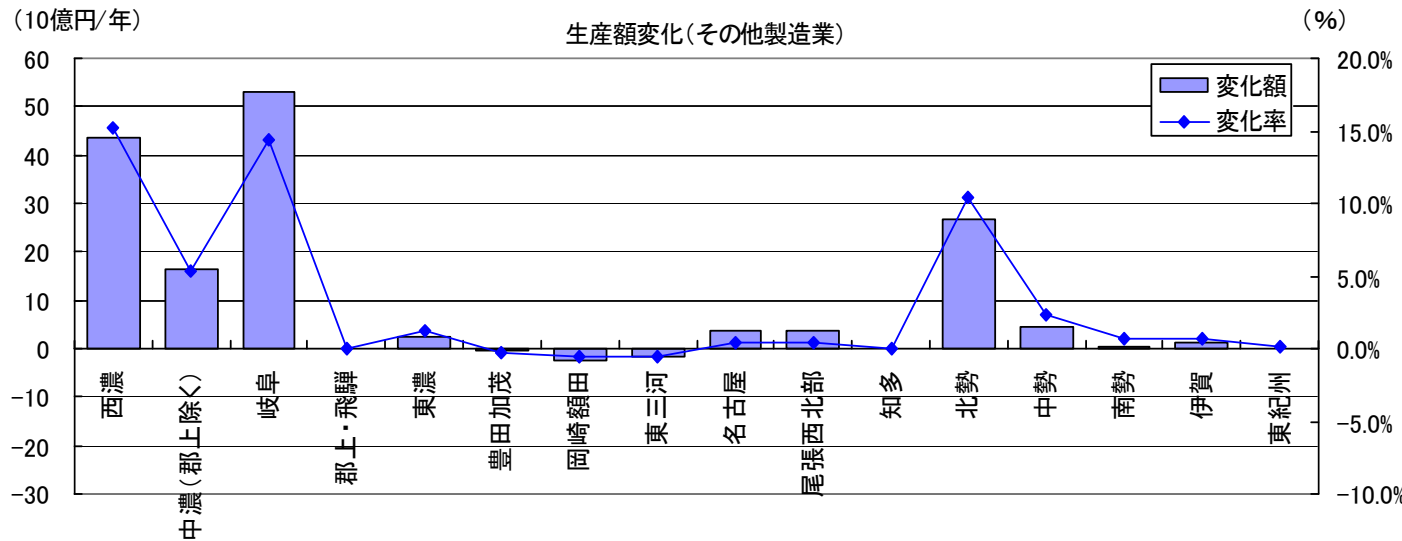


電気機械  
「電気機械器具」

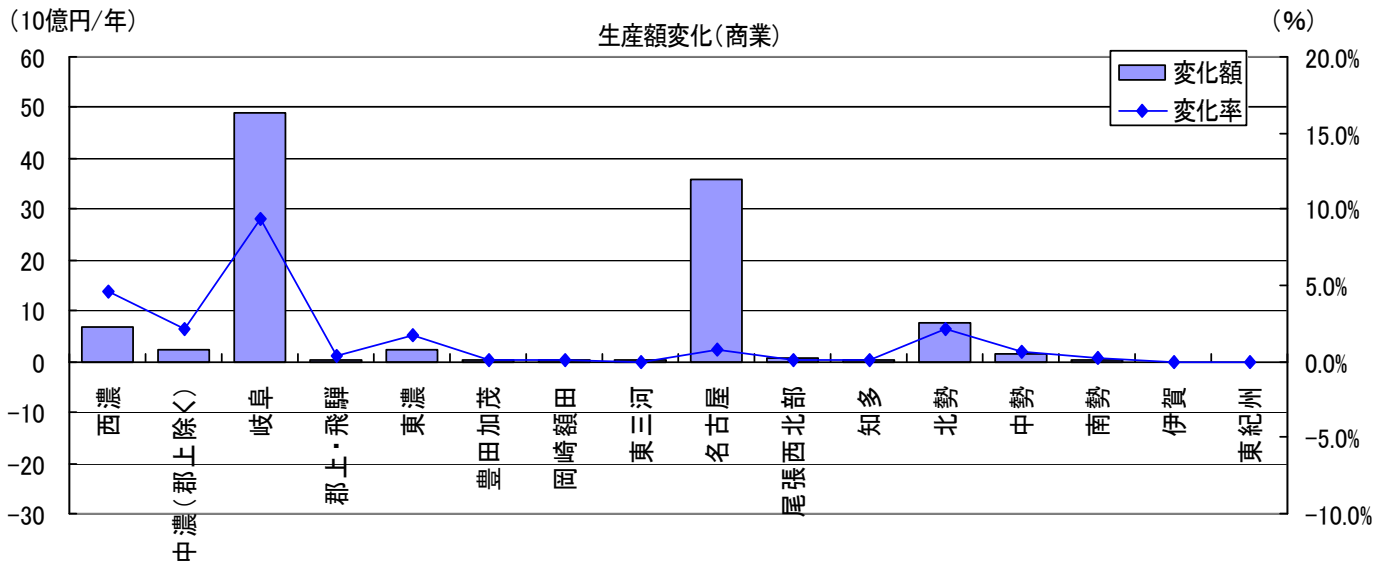


輸送用機械  
「輸送用機械器具」

その他製造業は岐阜地域、西濃地域で大きな効果。商業は岐阜地域、名古屋地域で大きな効果。

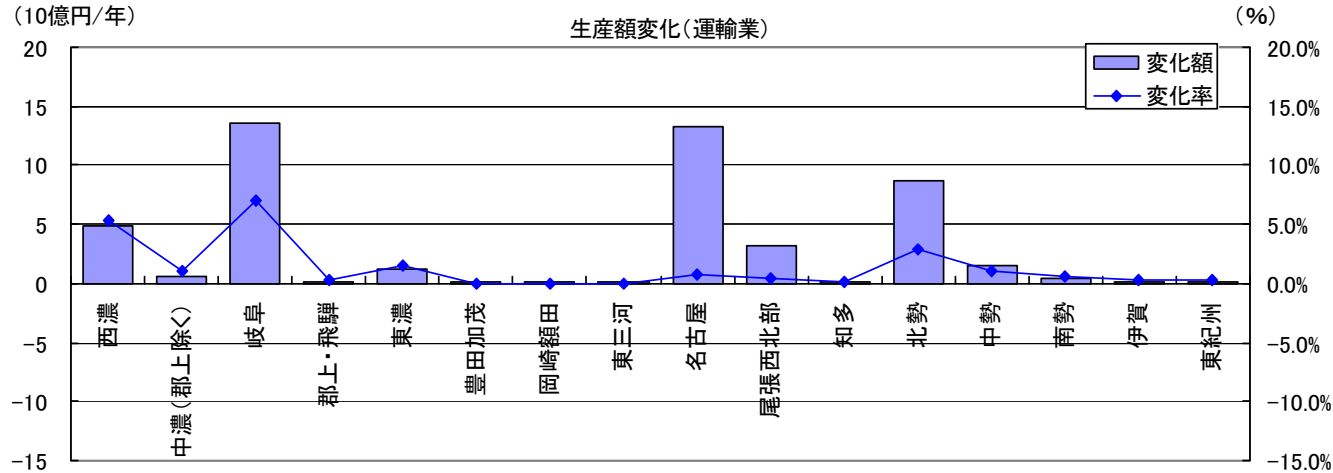


**その他製造業**  
「鉱業」、「繊維工業」、  
「衣服・その他繊維」、  
「木材・木製品・家具」、  
「パルプ・紙・紙加工」、  
「印刷・同関連」、  
「ゴム製品」、「皮製品」、  
「その他製造業」

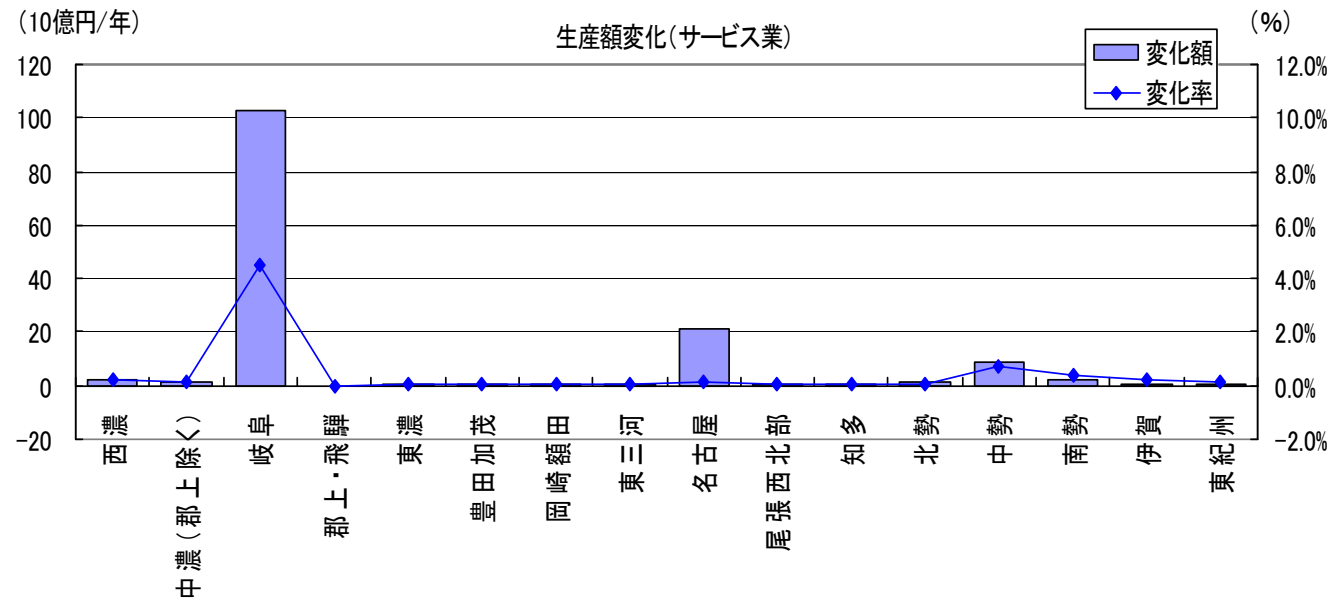


**商業**  
「卸売」、「小売」

運輸業は岐阜地域、名古屋地域で大きな効果。  
サービス業は岐阜地域で大きな効果。



運輸業  
「運輸」



サービス業  
「金融」、「保険」、  
「不動産」、  
「通信・放送」、  
「サービス」



## 東回りとの違い

製造業の大規模な集積のある西三河地域と隣接する東回りと比較して、製造業の生産額増加効果は大きくないが、大きな人口を抱える岐阜地域のサービス業の効果が非常に大きい。

## 東回りの場合

- 製造業の大きな集積地である西三河地域とのアクセスが向上し、西三河からの企業立地のチャンスが大幅に高まる。
- 沿線に既存の企業集積が少なく、既存企業の伸びシロは小さい。
- 沿線に大規模な人口の集中地域は少なく、既存のサービス業の伸びシロは小さい。

➡ 東回りの経済波及効果は、そのほとんどが愛知県（特に西三河地域）の生産額の向上によるもの。その結果として、岐阜県の中濃・東濃地域に、愛知県（西三河地域）の「元気」が流れ込んだという結果（偶発的要素強い）

## 西回りの場合

- 東回りにおける西三河地域のような製造業の大集積地はなく、沿線地域からの拡大という意味での企業立地は、東回りほど期待できない。
- 西濃地域にはある程度の製造業の集積があり、既存企業拡大のチャンスは大きい。
- 沿線に岐阜地域という大規模な人口の集中地域があり、サービス業の拡大のチャンスが大きい。

➡ 西回りの経済波及効果は、そのほとんどが岐阜県が生産額の向上によるもの。よって、東回りのような愛知県からの波及効果が期待できず、他地域に頼らず岐阜県自身ががんばらないと、逆に期待した効果は得られない。

# 西回り整備の課題

課題

西回り沿線における開発可能な工場用地は、東回りの半分以下。

西回り沿線（西関IC以西）で検討されている工場用地は、希望的に見ても200ha程度にとどまる

※沿線市町村への独自調査結果(具体化されていない土地も含めた集計)

十分に確保できているとは言い難い。今後、計画的、戦略的に進める必要あり

東回り沿線に準備できた工場団地は約400ha

東回り沿線に準備できた工業団地面積(累計)

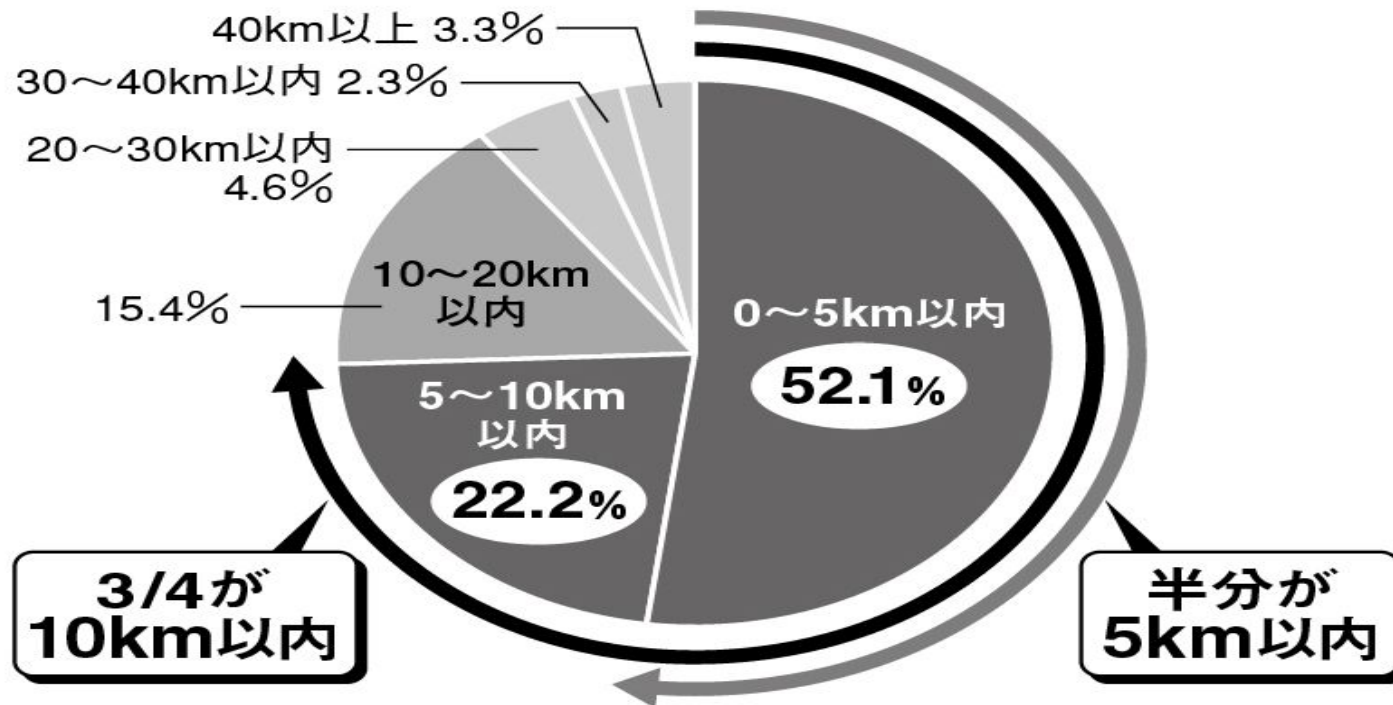
用地名		H17.4(開通)	H19.7
関テクノハイランド	関市	764,000	764,000
瑞浪クリエイションパーク	瑞浪市	262,822	262,822
グリーンテクノみたけ	御嵩町	909,644	909,644
美濃加茂蜂屋台	美濃加茂市	150,000	150,000
滝田工業団地	富加町	88,575	88,575
神淵段之峰団地	七宗町		28,638
土岐プラズマリサーチパーク	土岐市	1,059,000	1,059,000
恵那ニューエストパーク	恵那市		24,268
平芝工業団地(クマクラ所有)	御嵩町		27,627
土岐アクアシルヴァ	土岐市		462,699
富加町工場用地野田産業	富加町		20,867
可児市工場用地	可児市		8,442
可児市久々利工場用地	可児市		6,658
関市工場用地	関市		38,939
各務原工場用地 鶯沼つづくぼう跡	各務原市		106,527
フロンティアリサーチパーク	多治見市	33,958	33,958
累計(m <sup>2</sup> )		3,267,999	3,992,664

必ずしも戦略的、計画的に準備されたとは言い難いが、結果的に安くて便利な一段の土地を確保

工場立地の半分はICから5km圏内。10km圏内までで約3/4を占める。

～高速道路IC付近に企業立地の可能性大きい～

### ■高速道路ICからの距離別立地件数(割合)



注:平成15～17年の3ヶ年の合計より算出  
資料:「工場立地動向調査」(経済産業省)より(財)日本立地センター作成

西回り沿線で現在検討されている工場団地はICから10km以内の地域。  
(半数がICから5km以内)

## これまでのまとめ

### 東回りの効果

東海環状自動車道東回り整備により、多くの企業が沿線に立地し、大きな経済効果をもたらした。

← 結果的に沿線に安い一団のまとまった土地が確保されていたことによる

### 西回り整備によるポテンシャル

- ・ 中部国際空港や名古屋港など物流拠点までのアクセスが短縮
- ・ 関西圏等とのアクセス時間が短縮
- ・ 近隣都市とのアクセス時間が短縮

- ・ 企業等立地の可能性
- ・ 定住者増加の可能性
- ・ 観光客増大の可能性

大きな効果  
を生み出す  
可能性

西回り整備により、東回りと同様の効果をもたらすためには、企業立地に向けた土地、人材の確保をはじめ、計画的、戦略的に準備を進めることが不可欠

十分な準備ができていない

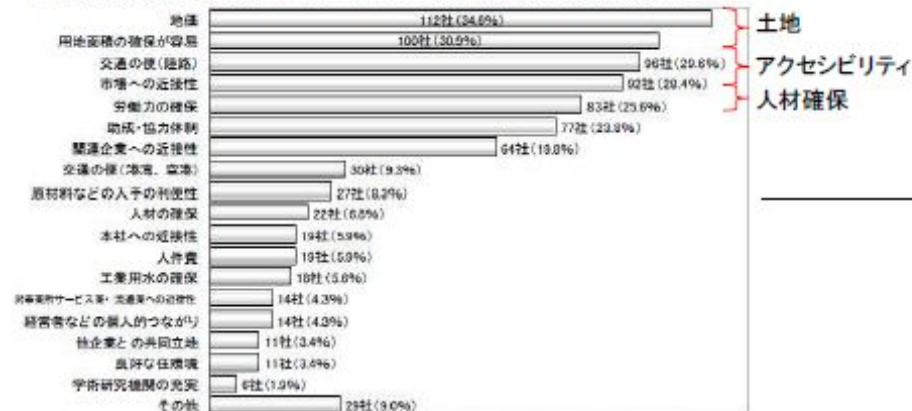
# 企業誘致を進める

企業立地先決定の要因は「土地」「アクセシビリティ」「人材確保」～高速道路整備によるアクセシビリティの向上を活かして、「安くて便利な土地」を確保し、「優秀な人材」を容易に確保できるよう、知恵を絞る必要あり～

## 企業立地の3大要因

- 立地先決定の重要要因上位3つは、「土地」、「アクセシビリティ」、「人材確保」となっている。
- 国内の拠点機能別にみた立地重要要素は、「研究開発拠点」や「企画設計拠点」においては、「高度技術人材の確保」のほか、「市場への近接性」、「本社への近接性」といったアクセシビリティに関連する項目が挙げられている。

### ■立地先決定の重要要因の上位3つは、地価、用地、交通の便



注・複数回答。カッコ内数値は30社が選択した割合(選択率)。「答えられない」(7社)、無回答(14社)を除いている

図 立地先決定の重要要因(n=324社)

出典:「企業立地に関する動向アンケート」調査、帝国データバンク

### ■国内立地では、高度技術人材の確保、市場への近接性が重要

	研究開発拠点	企画設計拠点	部品製造拠点
1位	高度技術人材の確保	高度技術人材の確保	原材料入手の便
2位	市場への近接性	本社への近接性	市場への近接性
3位	本社への近接性	市場への近接性	関連企業への近接性

	完成品製造拠点(マザー工場)	完成品製造拠点(量産品、加工組立)
1位	原材料入手の便	原材料入手の便
2位	市場への近接性	市場への近接性
3位	低廉な労働力の確保	低廉な労働力の確保

備考:1. 拠点毎に上位3要素を抽出。  
2. 回答企業数は、研究開発拠点は257社、企画設計拠点は239社、部品製造拠点は262社、マザー工場=264社、量産拠点は290社  
資料:(社)日本機械工業連合会「我が国製造企業の国内立地選択の要因変化に関するアンケート調査(07年2月)」

図 国内立地における重要要素(拠点機能別)

出典:ものづくり白書2007

岐阜県の産業立地  
ポテンシャルは？

## 課題

IC予定地付近は、線引き都市計画区域では市街化調整区域で土地利用が制限。非線引き都市計画区域においても農振農用地による規制があり。

### 都市計画区域の現状

線引き都市計画区域(2): 岐阜、大垣

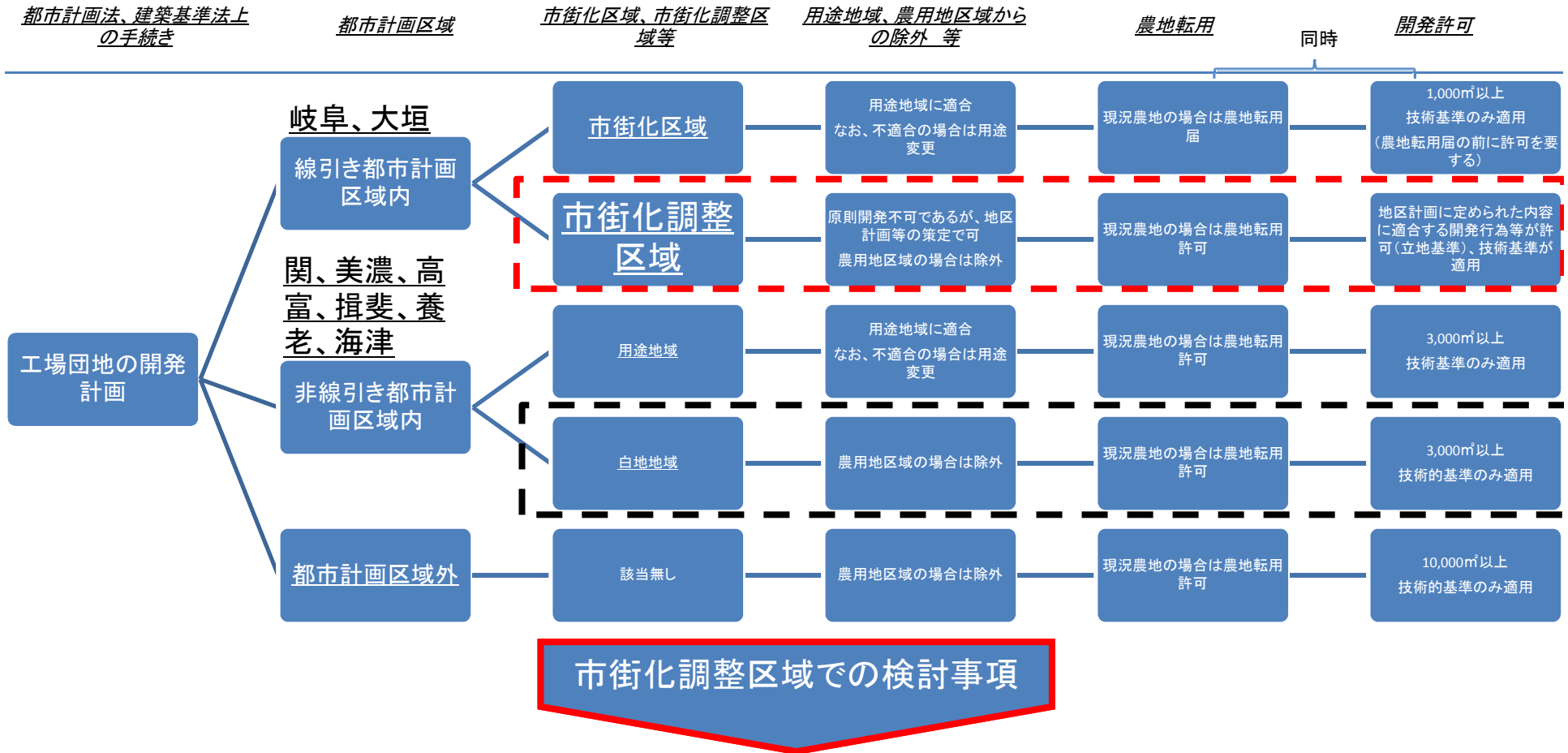
非線引き都市計画区域(6): 関、美濃、高富、揖斐、養老、海津

### 西回りIC予定地付近の状況

IC	都市計画区域	市町村名	区域区分等	農振農用地	備考
西関	関	関市	非線引き白地地域	農振農用地区域	
高富	高富	山県市	非線引き白地地域	農振白地区域	
岐阜	岐阜	岐阜市	市街化調整区域	農振農用地区域	
糸貫	岐阜	本巣市	市街化調整区域、一部市街化区域 (準工業地域)	農振農用地区域	
大野神戸	揖斐	大野町	非線引き白地地域	農振農用地区域	
大垣西	大垣	大垣市	市街化調整区域	農振農用地区域	
養老	養老	養老町	非線引き白地地域	農振農用地区域	

	市街化区域 (用途地域)	市街化調整区域	非線引き白地地域
用途地域	原則設定	原則設定不可	原則設定不可
地区計画	設定可	設定可	設定可
開発許可	1,000㎡以上対象 給排水施設の確認等、技術基準のみ適用	0㎡から対象 原則開発を抑制する区域のため、 厳しい立地基準を適用	3,000㎡以上対象 給排水施設の確認等、技術基準のみ適用

# 工場団地の開発計画に係る都市計画法等の手続きフロー



- 1 都市計画区域マスタープランへの位置付け
- 2 市街化編入の検討
- 3 地区計画の弾力的運用
- 4 開発許可基準の弾力的運用



## 企業誘致を進めるー土地の確保ー

工場団地確保については、都市計画上の迅速な対応も必要。但し、市街地が無秩序に拡大することのないような配慮が必要。

### 工場団地の開発計画に係る市街化調整区域での検討事項

#### 1 都市計画区域マスタープランへの位置付け

- 平成22年までに、都市計画区域マスタープランを改定予定。
- 都市計画区域マスタープランの「土地利用の方針」の中で、主要用途の配置の方針を記載。
- 都市計画案の作成、都市計画決定手続きの中で、工業系用途の配置について、地元の意向を踏まえ検討。

#### 2 市街化編入の検討

- 市街化調整区域においては、原則開発が抑制されており、工場団地の開発には市街化編入が必要。
- 都市計画区域マスタープランの改定に合わせて、市街化編入を検討。

#### 3 地区計画の弾力的運用

- 原則、市街化調整区域内における大規模開発は地区計画の手法による。
- 計画的な市街化を図る上で、支障がないと認められるものに関しては、地区計画の弾力的運用により、開発を許可。

#### 4 開発許可基準の弾力的運用

- 市街化調整区域では都市計画法第34条第1～14号のいずれかに該当する場合に限り許可が可能。
- 法第34条第14号の弾力的運用を検討。

(参考): 都市計画法第34条第14号について

都道府県知事が開発審査会の議を経て、開発区域の周辺における市街化を促進するおそれがなく、かつ、市街化区域内において行うことが困難又は著しく不相当と認める開発行為

高速道路整備によるデメリット（人口の流出の可能性が高まる）も十分に考慮した上で、総合的な戦略を考える必要あり

## 高速交通整備で人口減は加速する

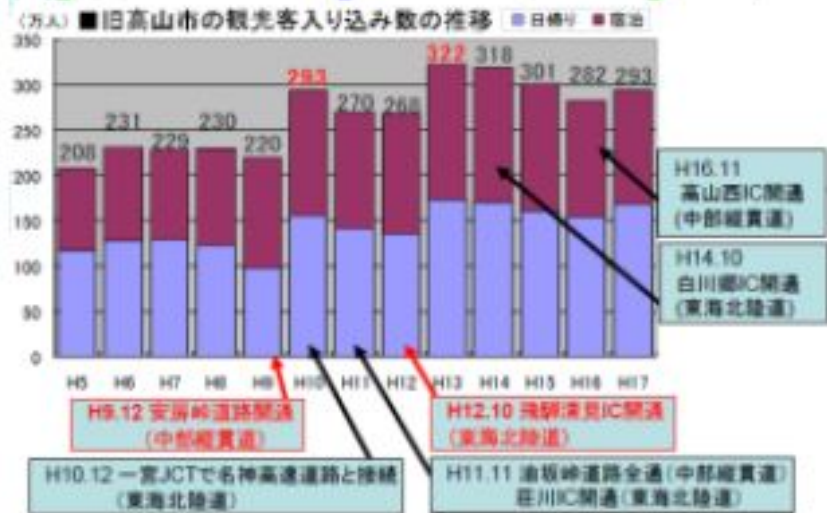
- **観光客増は1年だけで、数年後には逆に前より少なくなる → 宿の淘汰が進む**
- **支店営業所が大きな町に統廃合（あるいは減員）される** – 八戸の場合1年間で人口が1,300人も減少
- **女性や若者が気軽に大きい町に買い物に行けるようになる → 商店の淘汰が進む**
- **都市に住む子供が週末に簡単に親の様子を見に行ける → 逆にUターンが減る**

**住民の生活は明らかに便利になるが  
経済面・人口面ではマイナスの方が大きい**

# 観光交流を進めるーアクセス短縮を活かしてー

道路整備は観光客増加の大きなチャンス  
 ～増加した観光客にいかにお金を落としてもらうかがポイント（リピーターの獲得、宿泊者の増加）～

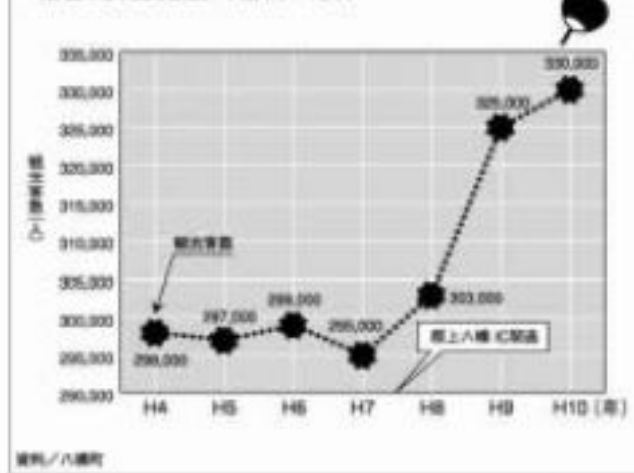
## ■旧高山市の観光入り込み数が増加



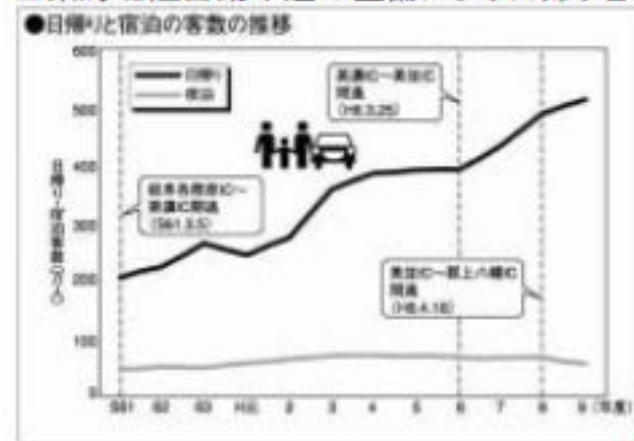
出典：国土交通省中部地方整備局資料

## ■東海北陸自動車道の整備により「郡上おどり」観光客が増加

●郡上おどりの観光客数も大きくジャンプアップ30万人を突破！  
 (郡上おどり観光客数/平成4年～10年)



## ■東海北陸自動車道の整備により日帰り客が増加

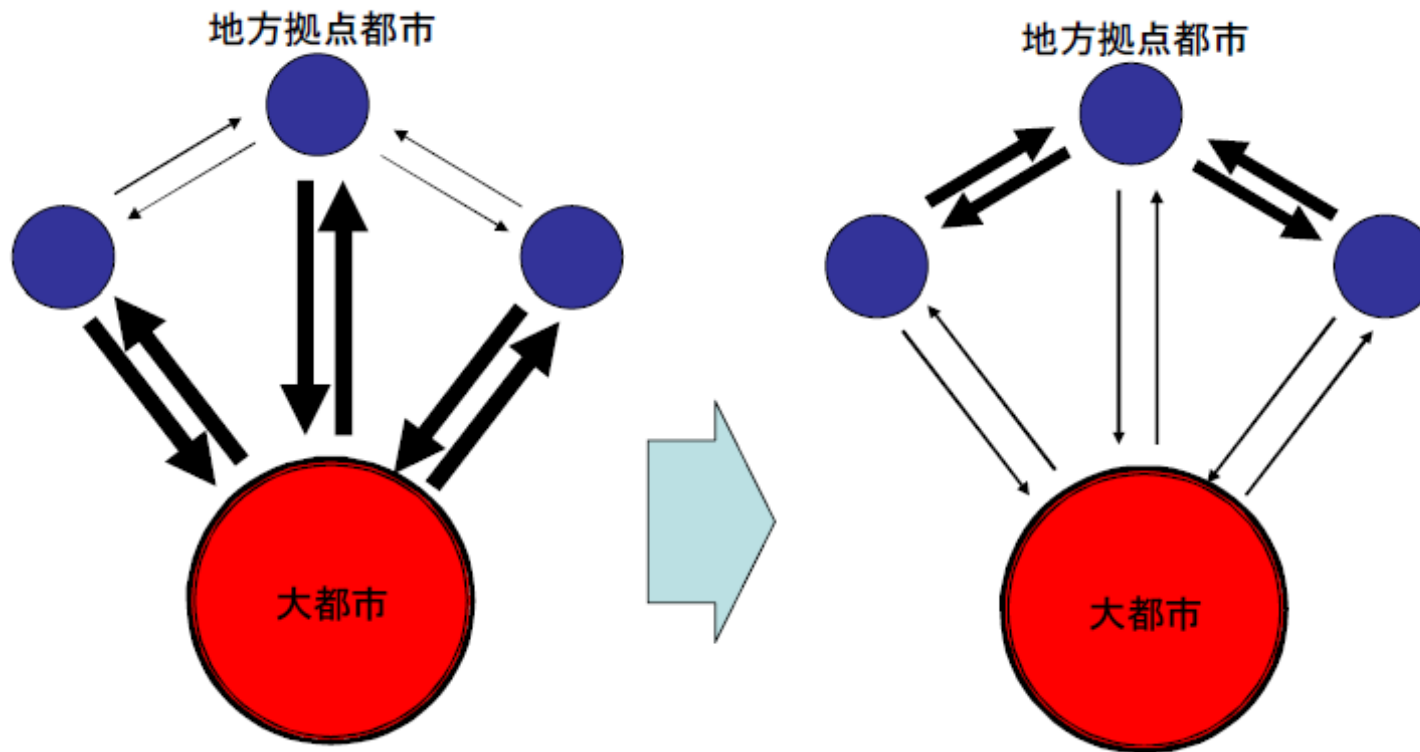


出典：国土交通省HP

## 新たなライフスタイルの提案

環状道路整備に伴う新たなライフスタイルを提案  
～大都市集中型ではなく、分散型の「住まう、働く、憩う」を両立できるライフスタイル～

環状ネットワークがもたらす交通負荷とライフスタイルへのインパクト



通勤・通学、買い物、通院等の生活上の多くの行動が、大都市に依存した放射状の行動パターンとなっている。

大都市に集積する都市機能を享受しつつ環状都市帯地域は、拠点都市間の目的別行動の選択肢を有する。大都市に向かう交通負荷が移転し、負荷の平準化と平均トリップの短縮が生じる。

# 東海環状自動車道西回り整備のポテンシャルを最大限引き出すために

## I 企業誘致を進めるために

### ①安くてまとまった土地の確保

- 都市計画区域マスタープラン策定時において、市町村の意向を踏まえながら、工場用地等の配置方針を明確化
- 農地利用との調整を図りつつ、工場用地を確保
- 市町村をまたいだ広域での受け皿体制の検討
- 企業のニーズを踏まえた適地の検討(市町村への助言)
- やる気のある市町村を支援
- オーダーメイド型誘致に向けた徹底的な企業のニーズ把握(いち早く企業ニーズをつかんでいち早く対応)

### ②優秀な人材の確保

- 市町村と連携し、産業人材育成を重点的に実施
- 産業教育の実施(製造業の魅力PR)
- 定住促進、住宅確保への支援

## II 既存企業の拡大を進め、流出防止を図るために

- 既存企業のニーズを徹底的に把握し、その上で必要な支援を素早く実施
- 既存企業施設拡大、設備増強等に対する支援

## Ⅲ 観光交流を進めるために

### ① 観光資源の発掘・PR

- 西回り沿線地域での新たな観光資源の発掘とPR(徳山湖など)
- 関西圏へのPR(高山、郡上等からのアクセス時間が大幅短縮)

### ② 県内観光資源の連携による回遊ルートの設定

- 東海環状自動車道沿線「車で回れる観光ルート」の設定
- 飛騨・郡上など知名度の高い観光地と新たな観光資源とがセットのルートを設定(新たな観光ルートの創出)

### ③ 県外観光資源の連携による回遊ルートの設定

- 伊勢神宮など他県の観光資源とセットになった広域観光ルートの設定(セントレアから入り、東海環状自動車道等高速を使った周遊ルート)
- 岐阜の山と三重の海、名古屋の街など、地域の特徴を活かした周遊ルートの設定

## Ⅳ サービス産業の振興を図るために

- 沿線への商業施設や事業所立地の支援
- アクセスの向上を活かした販路の拡大等を支援

## V 新たなライフスタイルを実現するために

- 県内外に東海環状自動車道を利用した魅力あるライフスタイルを提示(若者の県内定着、県外からの定住へつなげる)

# おわりに

- ・東海環状自動車道の整備により、アクセス時間が短縮し、既存企業の拡大、企業誘致の可能性の増大、観光客の増大、新たなライフスタイルの実現など、多くの可能性がある。
- ・しかしながら、これはあくまで可能性であり、可能性を引き出すために十分な準備を進めなければ、可能性は可能性のままで終わってしまう。
- ・東海環状自動車道東回りについては、アクセスの向上により、三河地域(トヨタ)の企業が安い一団の土地を求めて、愛知県から本県へ進出したことが原因。本県沿線地域に安いまとまった土地がたまたまあったからという面が強く、必ずしも計画的、戦略的に工場団地の確保を進めてきたとまではいえない状況。
- ・西回りについては、東回りにおける三河地域のような強い製造業集積があるわけではなく、土地さえあれば容易に企業が進出するという状況にはない。よほど戦略的に準備を進めないと、東回りのような効果は得られない。



全県あげて、西回り整備効果を最大限引き出すために戦略的に準備を進める必要がある。

西回りだけでなく、東海北陸自動車道やその他道路ネットワークによるアクセス短縮効果を活かし、また日本・中部圏のまんなかにあるという本県の立地を活かした戦略が必要