

社会資本のストック効果を最大化する土地利用について (インターチェンジ所在市町村へのアンケート結果)

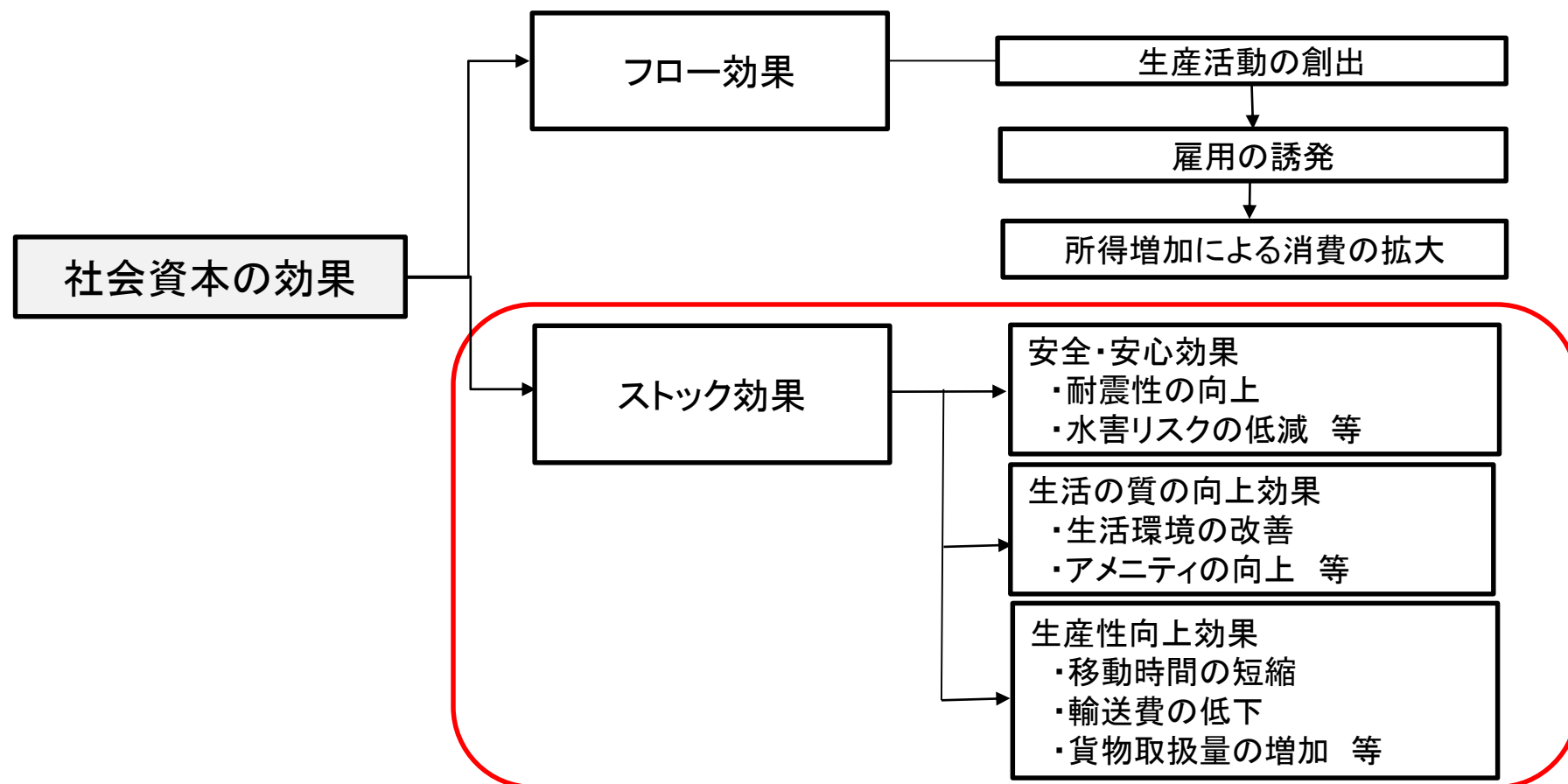
平成28年3月24日
土地・建設産業局

1. 社会資本のストック効果……………P1
2. 高速道路インターチェンジと企業立地の関係……………P2
3. 高速道路のインターチェンジ所在市町村へのアンケート調査
の結果……………P4

1. 社会資本のストック効果

社会資本のストック効果は、以下の三つに分けられる。

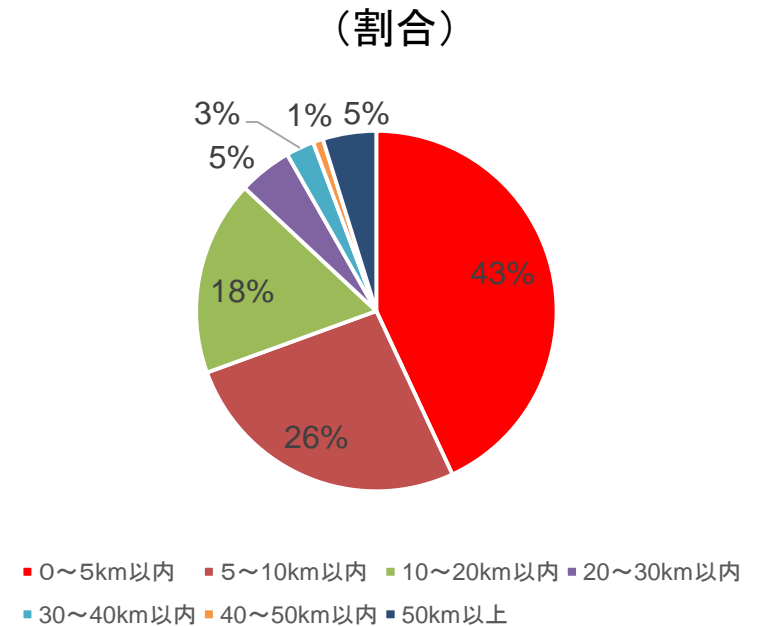
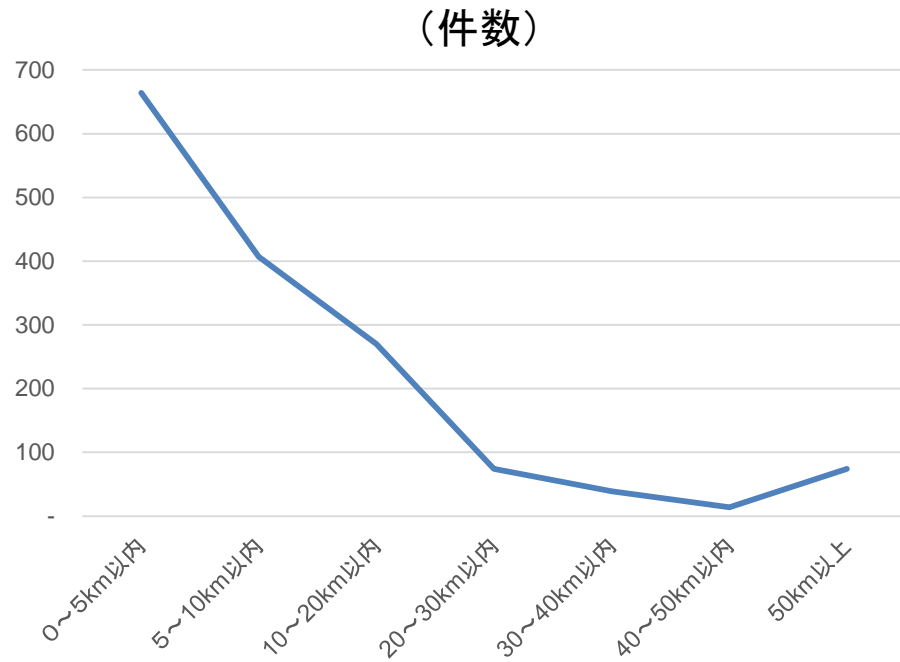
- 安全・安心効果・・・地震、津波、洪水等への災害安全性を向上させ、安全・安心を確保する効果。
- 生活の質の向上効果・・・衛生状態の改善、生活アメニティの向上などの生活水準の向上に寄与し、生活の質を高める効果。
- 生産性向上効果・・・移動時間の短縮、輸送費の低下等によって経済活動の生産性を向上させ、経済成長をもたらす効果。



2. 高速道路インターチェンジと企業立地の関係①

○ 高速道路 I C に近いところに工場が立地する傾向にあり、約 4 割が I C から 5 キロ以内のところに立地している。

高速道路ICからの距離別の立地状況



出典：平成26年工場立地動向調査（経済産業省）

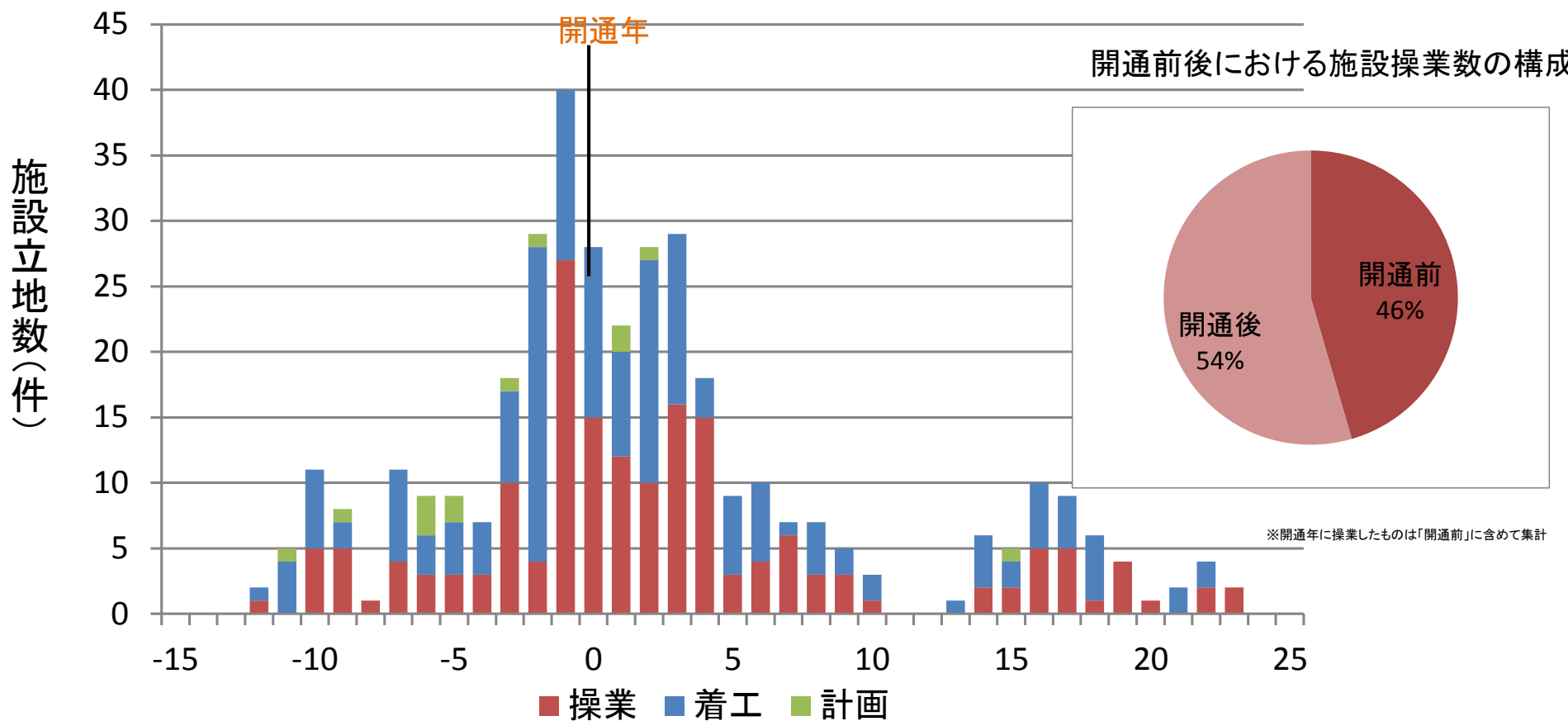
2. 高速道路インターチェンジと企業立地の関係②

○ 圏央道沿線の物流施設についてみると、インターチェンジ開設の前後に立地が集中している。

【平成15年から平成26年までににおける圏央道沿線の物流施設(※)の操業年、着工年、計画年と圏央道開通年の関係】

※圏央道沿線の物流施設: 今後供用される区間を含む圏央道ICから2km圏に含まれる市町村(一部を除く)に立地する物流施設

操業年、着工年、計画年－圏央道の開通年



3. 高速道路のインターチェンジ所在市町村へのアンケート調査の結果

3. 高速道路のインターチェンジ所在市町村へのアンケート調査の結果

【調査期間】

平成28年2月29日～3月14日

【調査対象】

平成25年4月から平成30年3月までの間に供用開始(予定を含む)の高速道路※1 インターチェンジ(217箇所※2)の所在163市町村

※1高規格幹線道路に限る ※2同一のインターチェンジであっても、複数の市町村に跨がる場合、複数のインターチェンジとしてカウントしている

【回答率】 96%(156市町村が回答)

開設年度・地方ブロック別インターチェンジ数

地方\年度	25	26	27	28	29	合計
北海道	0	3	6	2	1	12
東北	3	5	8	9	13	38
関東	10	10	5	6	19	50
北陸	0	4	2	1	1	8
中部	6	0	5	6	4	21
近畿	6	5	9	9	2	31
中国	8	4	0	1	7	20
四国	1	4	0	1	0	6
九州	3	12	4	5	7	31
合計	37	47	39	40	54	217

東北:青森、秋田、山形、秋田、宮城、福島
 関東:東京、茨城、埼玉、千葉、山梨、長野、
 神奈川、群馬、栃木
 北陸:新潟、富山、石川
 中部:静岡、愛知、岐阜、三重
 近畿:滋賀、京都、大阪、奈良、兵庫、福井、
 和歌山
 中国:広島、岡山、鳥取、島根、山口
 四国:愛媛、高知、徳島、香川
 九州:福岡、佐賀、大分、長崎、宮崎、熊本、
 鹿児島、沖縄

(1) インターチェンジの開設に伴い開発が行われたもの①

- 開発が行われたインターチェンジの数は関東、近畿が多く、開発が行われたインターチェンジの割合は北陸、近畿、関東、中部が高い。
- インターチェンジの開設に伴い開発が行われた際にとった行政手続きは、「市街化区域への編入」等の都市計画上の手続きや、「農地転用」、「農振地域からの除外」といった農地関係の手続きなど。

図1 インターチェンジの開設に伴う開発の状況（回答のあったインターチェンジ数：206）

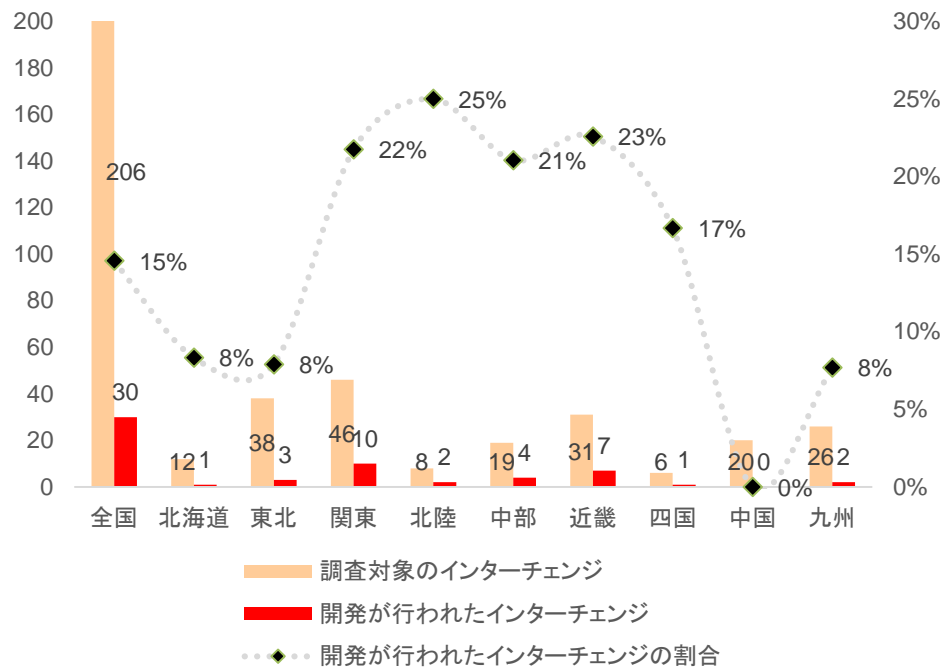


図2 インターチェンジの開設に伴い開発（自治体の開発構想に基づくものを含む。）が行われた際にとった行政手続き（開発が行われたインターチェンジ数：30）

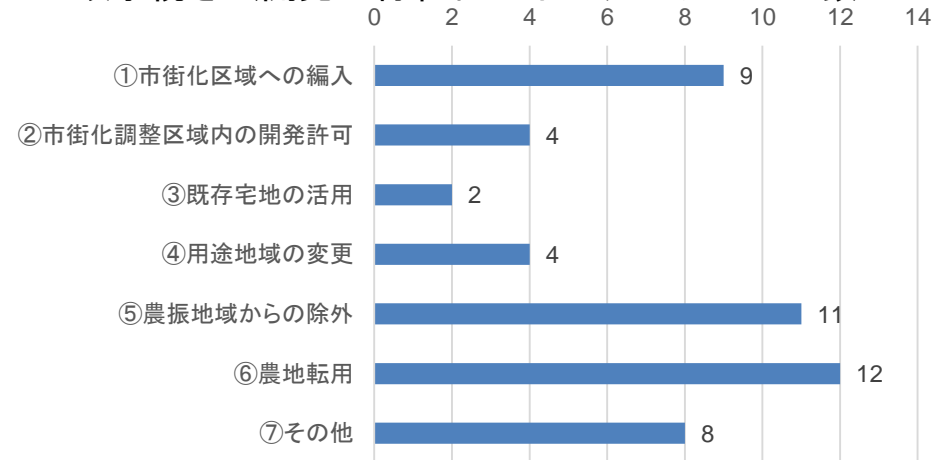
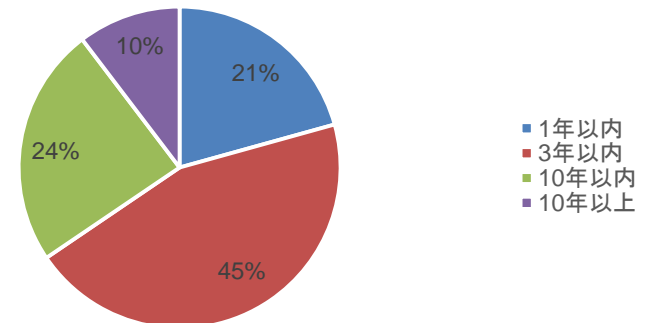


図3 事前調整を含めた行政手続きに要した年数（開発が行われたインターチェンジ数29：未回答1）



※ここでいう開発は、市街化区域への編入、市街化調整区域内の開発許可、農振地域からの除外、農地転用、既存宅地の活用、用途地域の変更等の行政手続きを経て民間又は自治体が行った開発行為を想定

(2) インターチェンジ開設に伴う市町村の開発構想①

- インターチェンジの開設に伴う開発構想のあるインターチェンジの割合は26%
- 関東、中部、九州の順に開発構想が多く、中部や関東では開発構想があるインターチェンジの割合が高い。
- 開発構想で想定されている機能は工場系、物流系が多い。

図4 インターチェンジの開設に伴う開発構想（民間事業者からの打診を踏まえて検討中のものを含む。）の有無（複数回答可）（回答のあったインターチェンジ数：206）

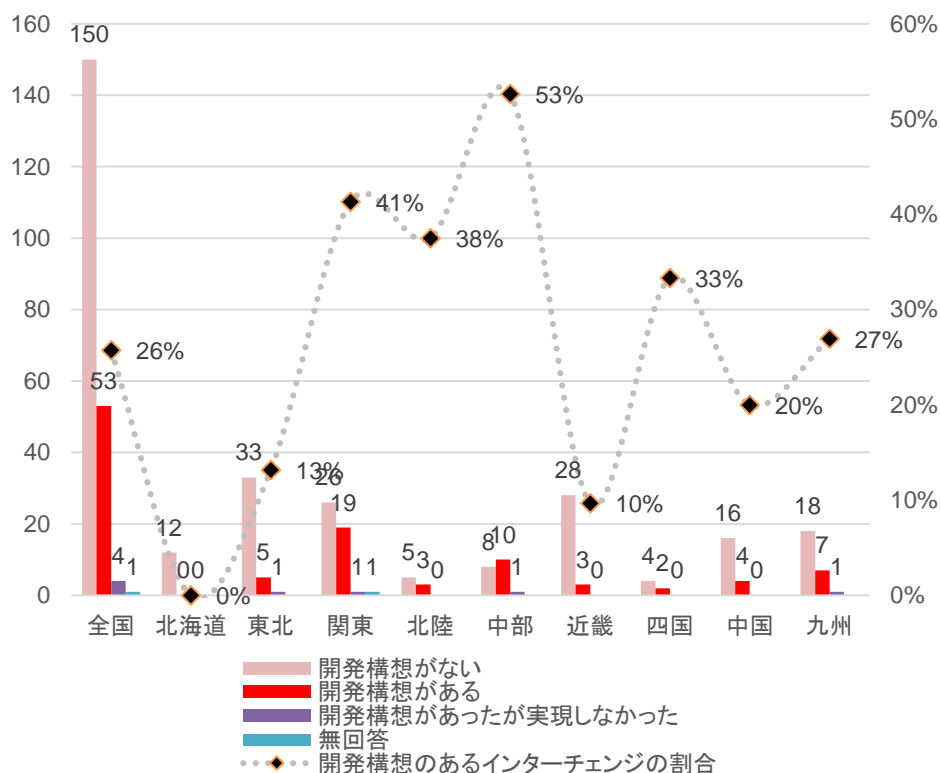
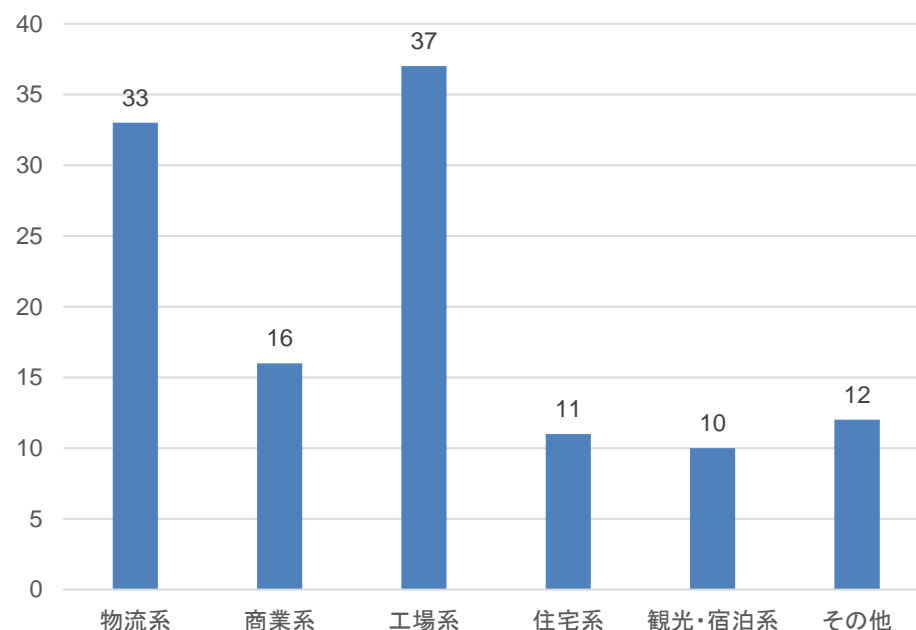


図5 開発構想で想定している機能（回答のあった開発構想数：60）



(2) インターチェンジ開設に伴う市町村の開発構想②

- 開発構想のうち約8割が自治体主導のもので、インターチェンジから近い地域に集中。
- 開発構想のうち約2割が行政計画に位置付けられておらず、それらは民間事業者からの打診を受けてのものが多い。

図6 開発構想の発端
(回答のあった開発構想数：59 ※未回答1)

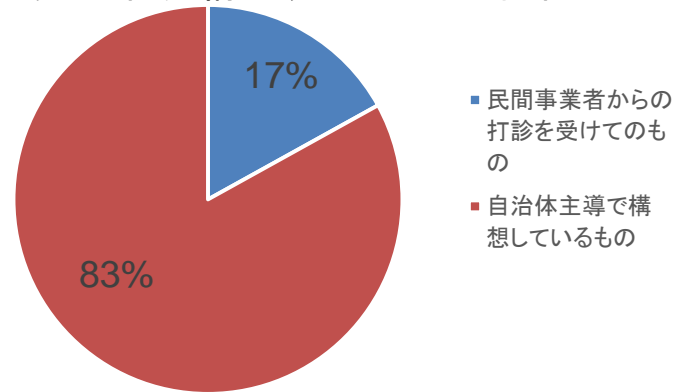


図8 開発構想の対象地域のインターチェンジからの距離
(回答数61、※候補地が複数あるものがあるため)

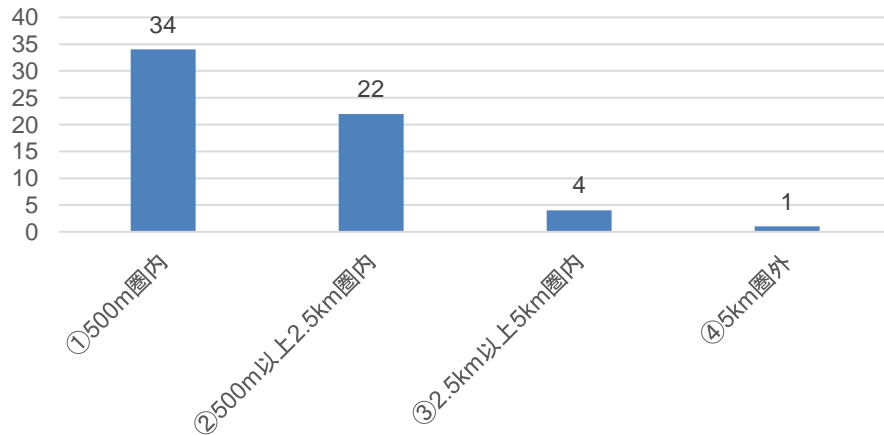


図7 開発構想の規模 (単位 ha)
(回答のあった開発構想数：60) (複数回答可)

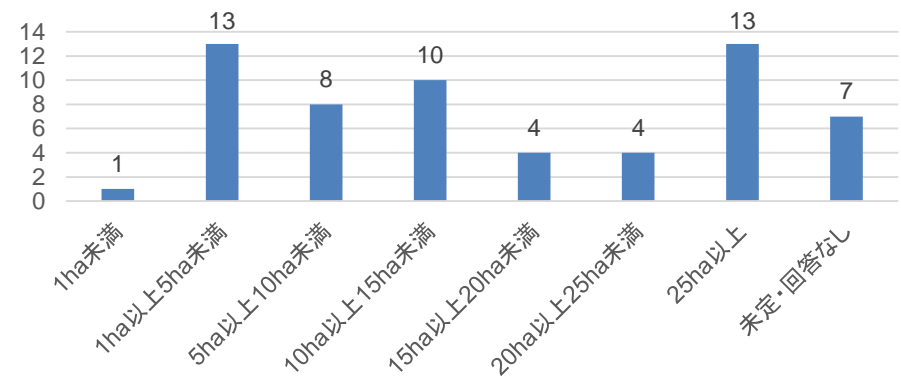
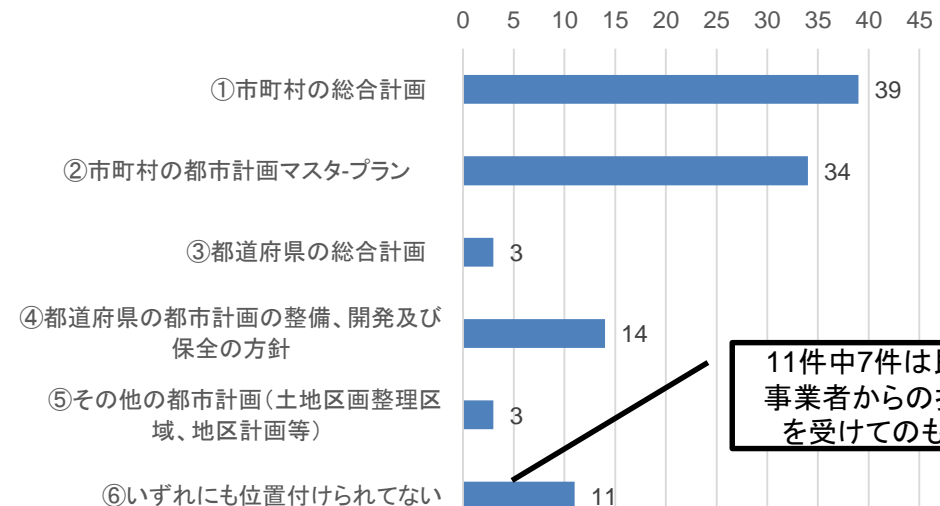


図9 開発構想の地方自治体の行政計画での位置付け
(回答のあった開発構想数：60) (複数回答可)



(2) インターチェンジ開設に伴う市町村の開発構想③

- 開発構想は、市街化調整区域や農業振興農用地区域を中心に検討されている。
- 開発構想において課題が生じている場合の主な理由は行政手続きであり、回答のあった開発構想のうち半数程度。

図10 開発構想の対象となる土地の都市計画上の主な区域
(回答のあった開発構想数：60)

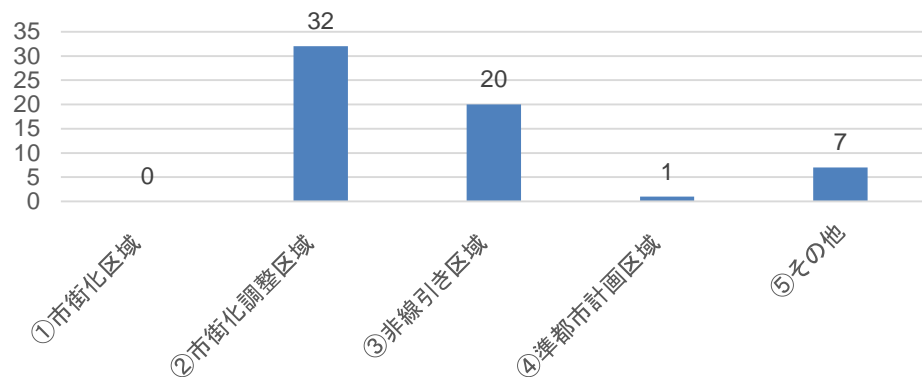


図11 開発構想の対象となる土地の農業振興制度上の主な区域
(回答のあった開発構想数：60)

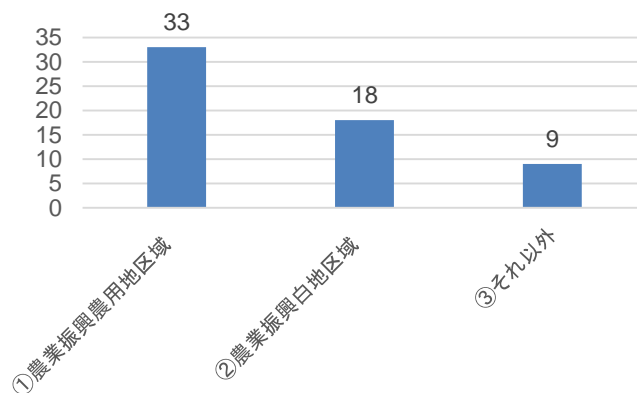
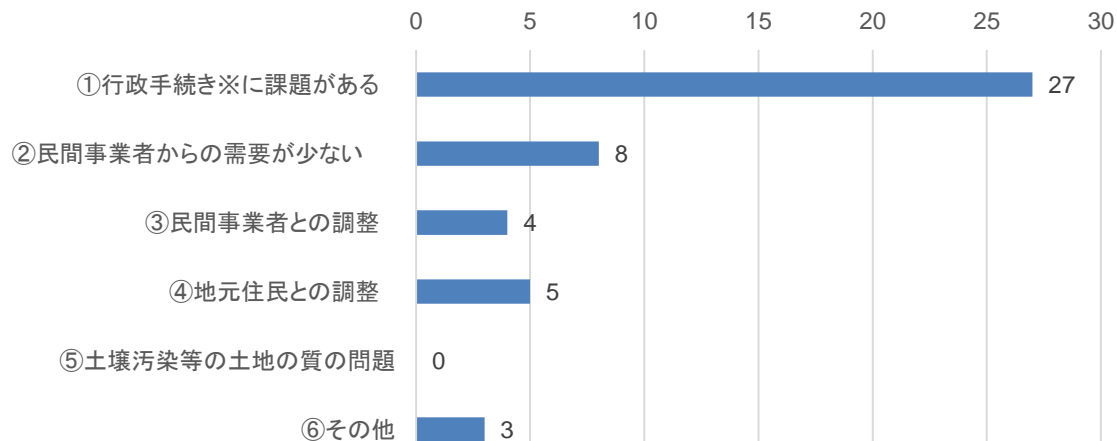


図12 開発構想の対象において課題が生じている場合の主な理由
(回答のあった開発構想数：47)

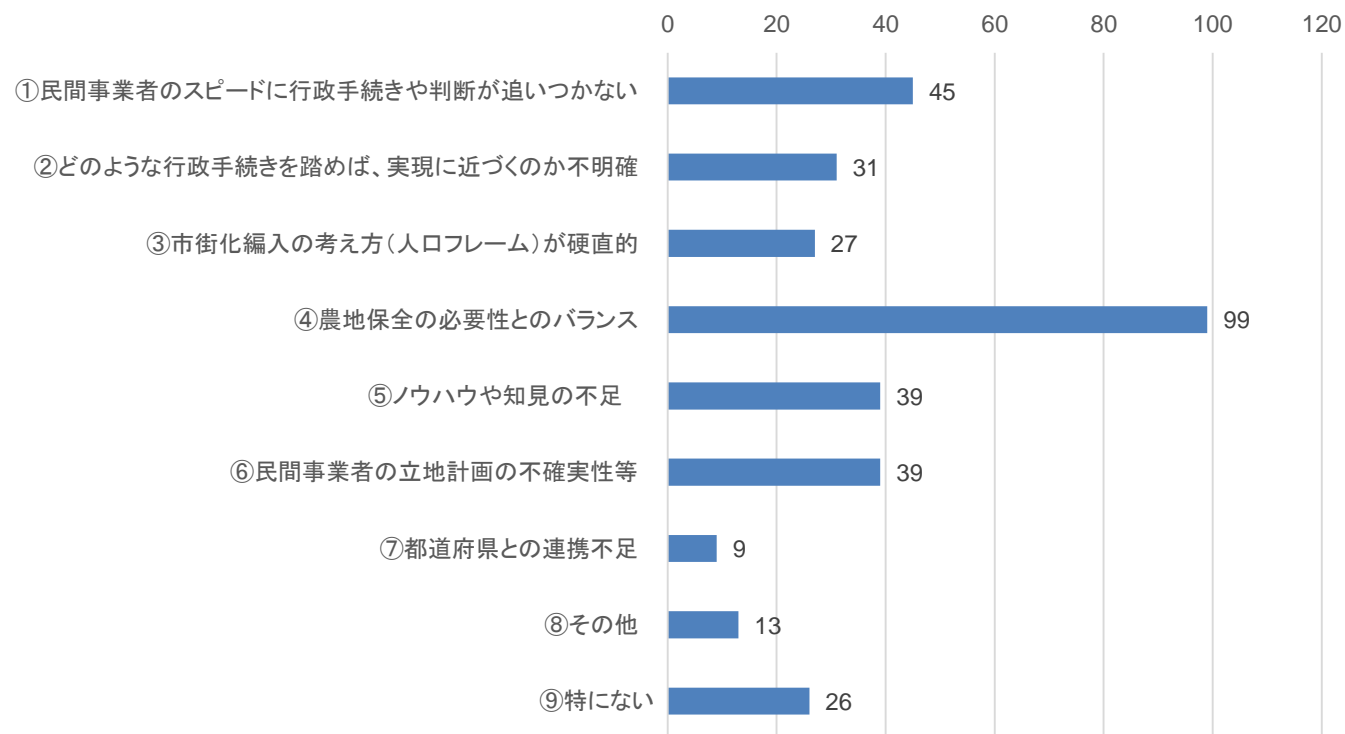


※行政手続きとは、「市街化区域への編入」等の都市計画上の手続きや、「農地転用」、「農振地域からの除外」といった農地関係の手続きなど

(3) インターチェンジ周辺の産業立地を促進する観点からの課題

○インターチェンジ周辺の産業立地を促進する上で、市町村が考える課題は、「農地保全の必要性とのバランス」のほか、「民間事業者のスピードに行政手続きや判断が追いつかない」、「民間事業者の立地計画の不確実性等」、「ノウハウや知見の不足」、「どのような行政手続きを踏めば、実現に近づくのか不明確」など。

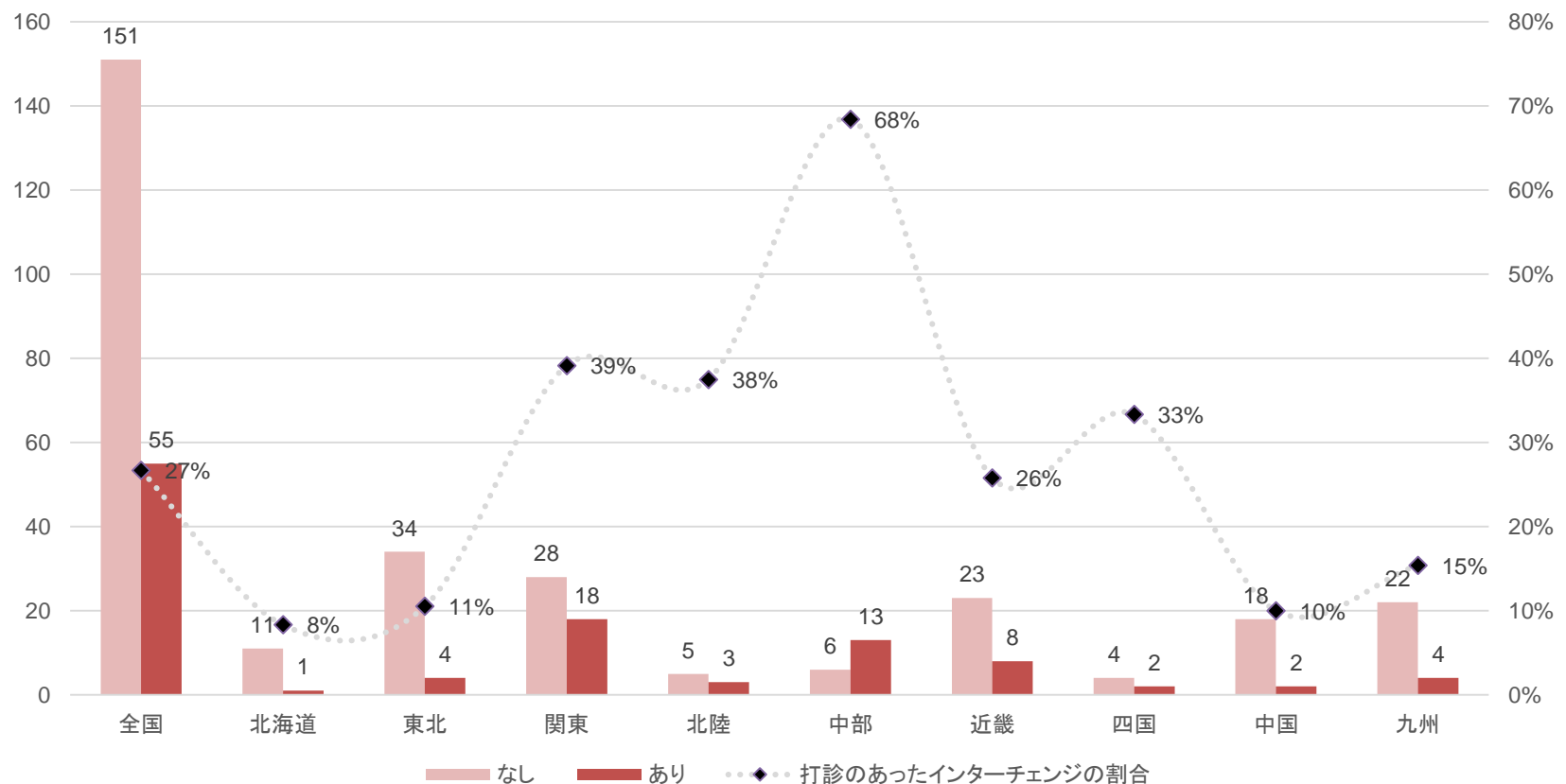
図13 インターチェンジ周辺の産業立地を促進する観点から、開発、土地利用転換等に関する現状の課題
(複数回答可) (回答のあった市町村数：156)



(4) その他(民間企業からの開発の打診の有無)

○ 関東、中部、近畿の順に民間からの打診の数が多く、中部は打診のあったインターチェンジの割合が高い。

図14 インターチェンジ計画の公表後における民間事業者からの開発の打診の有無
(回答のあったインターチェンジ数:206)



(4)その他(民間企業からの開発の打診のあったインターチェンジ)

図15 インターチェンジ計画の公表後における民間事業者からの開発の打診があったインターチェンジが複数ある
高速道路の路線一覧

高速道路路線名	今回調査の対象となった インターチェンジ数	そのうち民間からの開発の打診のあった インターチェンジ数
東名高速道路	8	7
首都圏中央連絡自 動車道	15	6
関越自動車道	4	3
中央自動車道	5	3
新東名高速道路	6	3
東海環状道路	2	2
名神高速道路	2	2
京都縦貫自動車道	3	2
九州自動車道路	4	2
北陸自動車道	3	2
新名神高速道路	6	2
京奈和自動車道	6	2
三陸自動車道	11	2

(4) その他(市町村の産業立地の受入れ体制)

- 産業立地専門の相談窓口は過半の市町村で設置されている。インターチェンジ周辺の開発可能性のある土地のリストアップは限られた市町村でしか行われていないが、開発構想がある市町村では半数近くで実施。

図16 産業立地専門の相談窓口の設置の有無
(回答のあった市町村数：156)

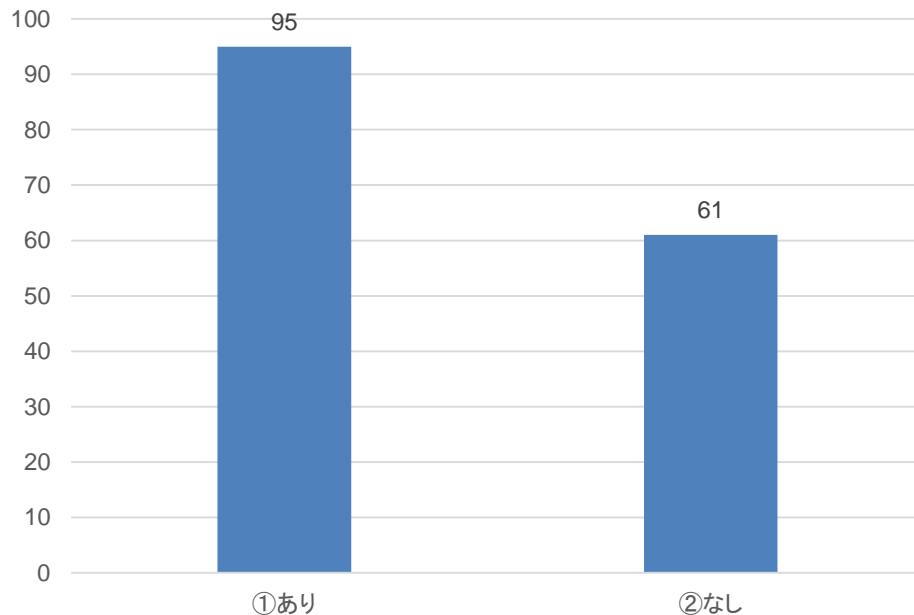
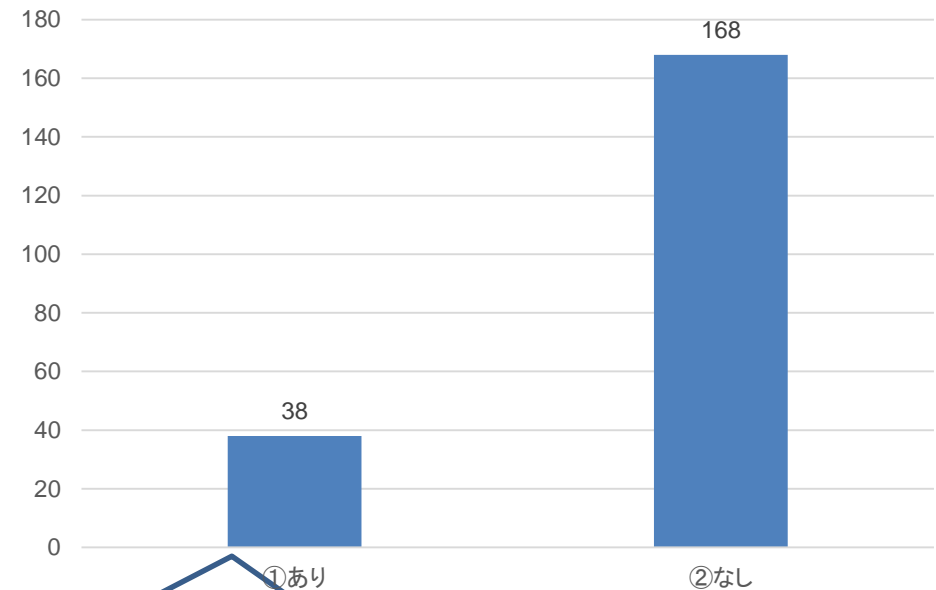


図17 インターチェンジ周辺の開発可能性のある土地のリストアップの有無
(回答のあったインターチェンジ数：206)

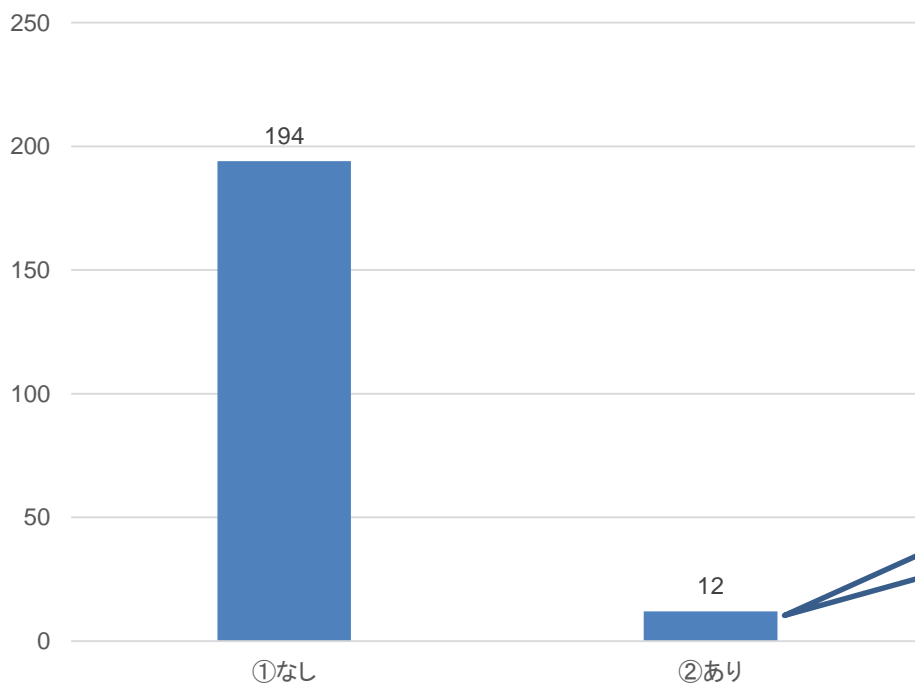


開発構想がある53箇所のインターチェンジのうち、周辺の開発可能性のある土地のリストアップを行っているのは25箇所

(4) その他(遊休不動産の活用について)

○インターチェンジの開設にあわせて、インターチェンジ周辺の遊休不動産を活用して、新たに民間施設が立地した事例もみられる。

図18 インターチェンジの開設に併せて、周辺の遊休不動産（概ね敷地面積1ha以上）を活用して新たに民間施設が立地したもの（回答のあったインターチェンジ数：206）



新たに立地した種別(重複回答可)

①物流系	②商業系	③工場系	④住宅系	⑤観光系	⑥その他
7	2	3	1	0	2

遊休地の活用状況(重複回答可)

①既存建物の除却	②更地	③既存建屋の活用
10	3	0