

# 成田新産業特別促進区域基本計画

## 1 基本計画の対象となる区域（促進区域）

### (1) 促進区域

令和5年2月現在における千葉県成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町及び横芝光町の9市町（以下「成田新産業特別促進区域」という。）の行政区域とする。面積は約9万1,230ヘクタールである。



左：促進区域の千葉県内での位置図  
下：促進区域図

成田国際空港（更なる機能強化後）



本区域は、以下の区域を含むため、「8 環境の保全その他地域経済牽引事業の促進に際し配慮すべき事項」において、環境保全のために配慮を行う事項を記載する。

(地図は別紙1、2のとおり)

- ①鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律に規定する鳥獣保護区
- ②千葉県自然環境保全条例に規定する郷土環境保全地域
- ③自然公園法に規定する県立自然公園
- ④自然公園法に規定する国定公園
- ⑤環境省が自然環境保全基礎調査で選定した特定植物群落
- ⑥生物多様性の観点から重要度の高い湿地
- ⑦国内希少野生動植物の生息（繁殖・越冬・渡り環境）・生育域等

なお、以下の区域は本区域内に存在しない。

- ①自然環境保全法に規定する原生自然環境保全地域
- ②自然環境保全法に規定する自然環境保全地域
- ③千葉県自然環境保全条例に規定する自然環境保全地域及び緑地環境保全地域
- ④シギ・チドリ類渡来湿地
- ⑤絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律に規定する生息地等保護区
- ⑥自然公園法に規定する国立公園、自然再生推進法に基づく自然再生事業の実施地域

## (2) 地域の特徴（地理的条件、インフラの整備状況、産業構造、人口分布の状況等）

### ①地理的条件

本区域は、成田国際空港に近接する9市町で構成され、千葉県の北東部に位置し、北部は利根川が東西に流れ、東部は太平洋に接している。

地形は、成田市や香取市を中心とした比較的平坦な下総台地、利根川流域と九十九里沿岸に広がる平野となっている。

気候は、下総台地や利根川流域では、気候較差（寒暖の差）が大きくなるなどの内陸性気候の特性がみられる一方、九十九里沿岸では、沖合を流れる暖流（黒潮）の影響を受け、冬は暖かく夏は涼しい海洋性の温暖な気候である。

### ②インフラの整備状況

巨大市場である首都圏に位置し、我が国最大の国際線基幹空港である「成田国際空港」のほか、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）や北千葉道路等の広域的な幹線道路ネットワークも整備されるなど、充実した交通・物流インフラを有している。

#### ア 成田国際空港

成田国際空港は、東アジア有数の国際線基幹空港として、国内外119都市（令和5年4月時点）と結ばれており、日本の空の表玄関として、本県はもとより、首都圏及び我が国における経済発展の核となる国際的な戦略拠点となっている。

こうした中、今後の国際航空需要の伸びへの対応や我が国の国際競争力の向上等を図るとともに、本県や空港周辺地域の発展を実現するため、C滑走路の新設やB滑走路の北側への延伸、夜間飛行制限時間の変更により、年間発着容量を30万回か

ら 50 万回とすることなどを含めた成田国際空港の更なる機能強化について、平成 30 年 3 月 13 日の四者協議会（国土交通省、千葉県、空港周辺 9 市町（成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町）、成田国際空港株式会社）での合意が図られた。この合意に基づき、新滑走路等の令和 10 年度末の供用開始に向け、着実な取組が進められているところである。

また、成田国際空港の更なる機能強化による空港周辺 9 市町への波及効果を確実なものにするため、空港周辺の地域振興策の方向性を掲げた「成田空港周辺の地域づくりに関する『基本プラン』」（以下「基本プラン」という。）も同日に決定された。さらに、令和 2 年 3 月 27 日には「基本プラン」に基づく「成田空港周辺の地域づくりに関する『実施プラン』」（以下「実施プラン」という。）も策定され、事業の具体化を図った上で、着実に実施するなど、空港周辺の地域振興に取り組むこととしている。

【更なる機能強化の概要図】



※B滑走路の延伸及びC滑走路の整備については、東関東自動車道及び圏央道を含む道路等に多大な影響を与えるため、今後関係者と協議・検討していく必要があります。※1,000haと大規模な敷地拡張となるため、展開候補地については、今後、関係者と協議・検討していく必要があります。

出典：成田国際空港株式会社「成田空港の明日を、いっしょに」

イ 道路ネットワーク

県内外と成田国際空港との人・モノの流れを円滑化し、物流の効率化や企業立地の促進、観光振興を図るために、圏央道や北千葉道路などの広域的な幹線道路の整備が進められている。

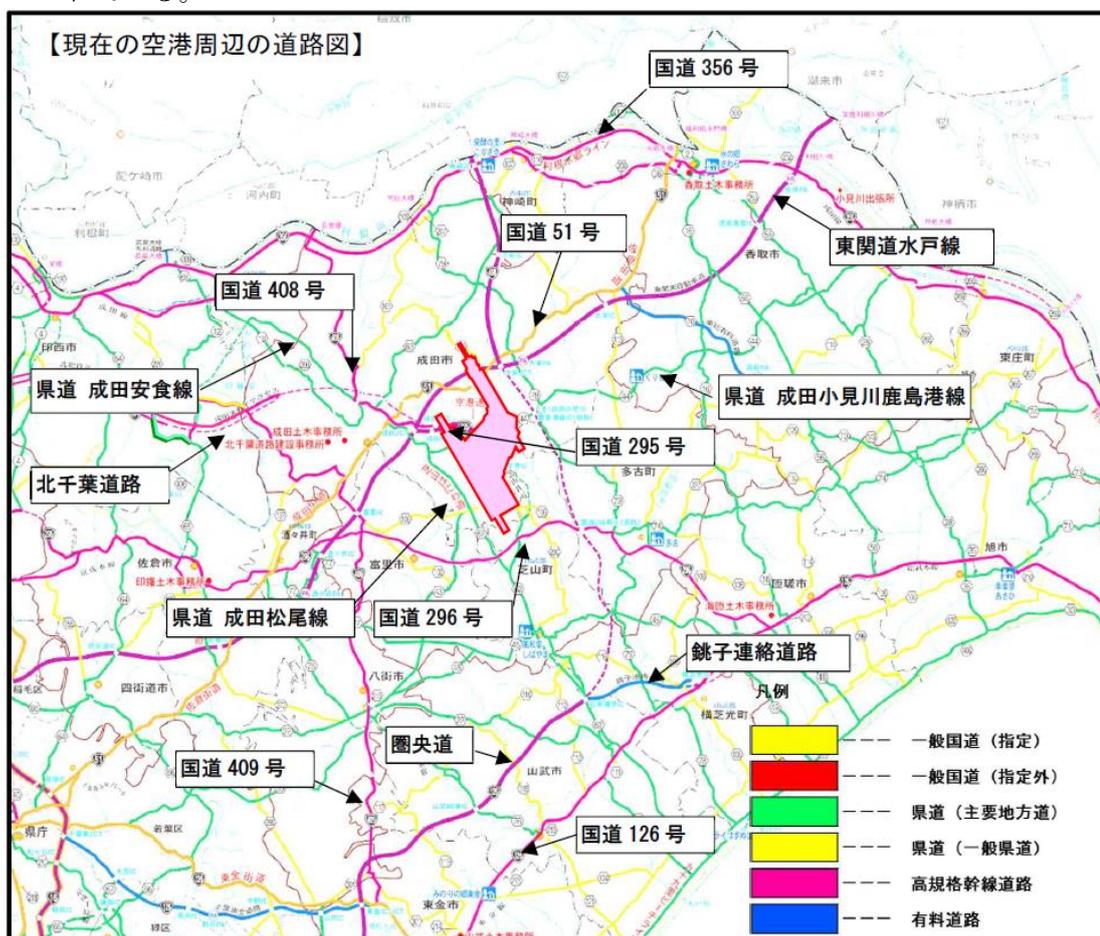
圏央道は、県内区間約 95km のうち本区域内の県境～山武成東区間は約 36km であり、これまでに約 18km が開通している。残る大栄・松尾横芝間の約 18.5km については、開通に向けた工事が進められている（令和 5 年 9 月時点）。

北千葉道路は、東京外かく環状道路（以下「外環道」という。）と成田国際空港を最短で結ぶ延長約 43km の幹線道路であり、このうち、鎌ヶ谷市から印西市間の約 19.7km が開通している。また、印西市から成田市間の約 13.5km については、国と県で共同して整備を進め、これまでに印西市若萩から成田市押畑間の約 9.8km が

一部暫定2車線で開通しており、現在、成田市押畑から同市大山までの約3.7kmについて、県が整備を進めている。さらに、市川市から船橋市間の約15kmの間については、市川市と松戸市の区間の一般部3.5km、専用部1.9kmについて、令和3年度から国の直轄権限代行により事業が進められているところである。

さらに、県では、国道296号や県道成田小見川鹿島港線などの道路の整備を進めるとともに、圏央道と成田国際空港を直結する新たなインターチェンジなどの具体化に向け検討を進めているところである。

空港周辺地域の道路状況としては、圏央道に加え、東西に走る東関東自動車道水戸線、銚子連絡道路、国が直接管理する国道の51号、県が管理する国道の126号、295号、296号、356号、408号、409号、464号（北千葉道路）の幹線道路があり、これら幹線道路にアクセスする県道、市町道をもって、道路ネットワークが形成されている。



出典：成田空港に関する四者協議会「成田空港周辺の地域づくりに関する『基本プラン』」

### ③産業構造

本区域では、地域の特性を活かし、基幹産業である農業をはじめ、観光業や物流業、製造業などの様々な産業が営まれている。

特に、物流業については、成田国際空港を有する立地環境の優位性や充実した交通・物流インフラを活かした物流関連産業が集積している。

また、平成28年経済センサス活動調査における、本区域の「運輸業、郵便業」の付加価値額は1,044億円であり、本県の「運輸業、郵便業」の付加価値額の約23.2%を占めるとともに、本区域の総付加価値額の約22.6%を占めており、基幹産業として地域経済を牽引している。

農業については、広大な台地を活かして、本県の中心的農業地帯としての役割を果たしており、農林水産省「市町村別農業産出額（推計）」によると、本区域の令和3年の農業産出額は約1,009億円であり、そのうち野菜の産出額は、約364億円と約36.1%を占めている。中でも日本一の収穫量を誇るにんじんや、県内1位の産出額を誇るすいかの生産地である富里市、県内有数のねぎの生産地である山武市や横芝光町をはじめ、県内1位の産出額を誇る香取市の米や成田市のサツマイモなど、地域の特性を活かした作物が生産されている。また、畜産においては県内2位の産出額を誇る香取市など、本区域の農業は本県産業を力強く支えている。

また、多古町の「多古米」、栄町の黒大豆「どらまめ」、富里市の「富里すいか」、「富里にんじん」、横芝光町の「ひかりねぎ」、山武市の「九十九里 海っこねぎ」などブランド力のある農産物も生産されている。

観光業については、栄町の体験博物館「県立房総のむら」をはじめ、日本遺産に認定された成田市の「成田山門前の町並み」や香取市の「佐原の歴史的町並み」、さらには平成28年度に本県で初めてユネスコの無形文化遺産に登録された香取市の「佐原の山車行事」など、多くの文化財に恵まれている。そのほかにも、富里市の「スイカロードレース」、山武市の「蓮沼海浜公園」や、多古町の「日本寺」、芝山町の「芝山仁王尊」、横芝光町の年間を通じてサーフィンが楽しめる「屋形海岸」、そして、神崎町の「発酵の里こうぎき」や、多古町の「多古あじさい館」をはじめとする6か所のバラエティーに富んだ「道の駅」、富里市の「末廣農場」をはじめとする観光・交流拠点など、多くの観光資源を有している。

製造業については、香取市や神崎町の酒蔵をはじめとした酒造業、横芝光町の食肉加工業、香取市の外房の海の幸を活かした水産加工業、山武市の地域材による木製品製造業など、地域の特性を活かした多彩な産業を展開している。

また、令和2年工業統計調査（令和元年実績）によると、本区域の製造品出荷額等は7,379億円であり、産業分類別では食料品製造業が最も多く1,949億円で約26.4%を占めており、本区域の製造業を支えている。

#### ④人口分布の状況

令和2年の国勢調査において、本区域の人口は約37万人であり、平成27年からの5年間で約1万人減少している。平均年齢は49歳と全国平均よりも1歳高く、また、65歳以上の高齢者の割合は31.2%と全国平均よりも3ポイント高く、高齢化率が比較的高い。

加えて、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」によると、本区域の人口は、2030年には33万5千人、2040年には29万5千人、2045年には27万5千人まで減少することが予想されている。

また、65歳以上の高齢者の割合は、2030年には34.6%、2040年には38.5%、2045年には39.8%まで高まることが予想されている。

## 2 地域経済牽引事業の促進による経済的効果に関する目標

### (1) 目指すべき地域の将来像の概略

成田国際空港の更なる機能強化の実現により、航空機発着回数が50万回に達した際、航空旅客数は7,500万人、国際航空貨物量は300万トンとなる見込みであり、併せて、空港内従業員数も現在の4.3万人から約3万人増加となる約7万人が必要となることが見込まれている。これに伴い、空港周辺9市町においても約2兆5,478億円の経済波及効果が見込まれている。「実施プラン」では、こうした成田国際空港の更なる機能強化を空港周辺地域の一層の発展に向けたチャンスと捉え、民間の活力を取り込みながら、「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域づくりを目指すこととしている。

こうした地域づくりに向けて、空港外においても、空港の立地を活かした物流関連産業をはじめとした地域の特性を活用した事業展開を行う事業者が地域経済を牽引することで、成田国際空港の更なる機能強化の効果を高めていく必要がある。

また、今後、成田国際空港の更なる機能強化に加えて、圏央道をはじめとする道路網の整備も相まって、空港周辺地域は、都心からの利便性や立地環境の優位性が飛躍的に高まることとなる。

このため、成田国際空港の更なる機能強化と本区域の地域づくりとを表裏一体ととらえ、「空港づくりは地域づくり」の理念のもと、「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域づくりの実現に国、県、空港周辺9市町、空港会社とが連携して取り組むとともに、本計画の目指すべき地域の将来像として、成田新産業特別促進区域において、空港の機能との一体的利用の観点から必要となる物流施設等の整備などを通じて、国内外に豊富なネットワークを有し、国内最大の貿易港である成田国際空港を核とした、国際的な産業拠点の形成を目指していく。

### (成田国際空港の更なる機能強化による経済波及効果)

航空機発着回数50万回時における航空輸送費、貨物取扱業者の売上や航空関連産業の売上など、年間の経済波及効果は、全国で約10兆4,160億円が見込まれている。そのうち、本区域への波及効果は約2兆5,478億円が見込まれている。

区分	2015年 【A】	50万回時 【B】	押し上げ効果 【B】 / 【A】
全国	5兆284億円	10兆4,160億円	約2.1倍
うち本区域	1兆4,034億円	2兆5,478億円	約1.8倍

(出典) 成田空港に関する四者協議会「成田空港周辺の地域づくりに関する『実施プラン』」

### (2) 経済的効果の目標

#### 【経済的効果の目標】

	現状	計画終了後	増加率
地域経済牽引事業による付加価値創出額	—	698百万円	—

(算定根拠)

1件あたり 58.32 百万円の付加価値額をもたらす地域経済牽引事業を 9 件創出し、これらの地域経済牽引事業が促進区域内で 1.33 倍（平成 27 年千葉県産業連関表における全産業平均の生産波及効果係数）の効果をもたらした場合、促進区域における付加価値額は、698.09 百万円（≒698 百万円）増加することになる。

【任意記載の K P I】

	現状	計画終了後	増加率
地域経済牽引事業の 新規承認事業件数	—	9 件	—

### 3 地域経済牽引事業として求められる事業内容に関する事項

本計画において、地域経済牽引事業とは以下の（１）～（３）の要件を全て満たす事業をいう。

#### （１）地域の特性の活用

本計画「５ 地域経済牽引事業の促進に当たって生かすべき自然的、経済的又は社会的な観点から見た地域の特性に関する事項」において記載する地域の特性及びその活用戦略に沿った事業であること。

#### （２）高い付加価値の創出

地域経済牽引事業計画の計画期間を通じた地域経済牽引事業による付加価値増加額が 5,832 万円（千葉県の 1 事業所あたり平均付加価値額（経済センサスー活動調査（平成 28 年））を上回ること。

#### （３）地域の事業者に対する相当の経済的効果

地域経済牽引事業計画の計画期間を通じた地域経済牽引事業の実施により、促進区域内において、以下のいずれかの効果が見込まれること。

- ① 促進区域に所在する事業者間での取引額が開始年度比で 6.4%以上増加すること
- ② 促進区域に所在する事業者の売上げが開始年度比で 6.4%以上増加すること
- ③ 促進区域に所在する事業者の雇用者数が開始年度比で 6.4%以上増加すること
- ④ 促進区域に所在する事業者の給与総額が開始年度比で 6.4%以上増加すること

なお、（２）、（３）の指標については、地域経済牽引事業計画の計画期間が 5 年の場合を想定しており、計画期間が短い場合は、計画期間で按分した値とする。

### 4 促進区域の区域内において特に重点的に地域経済牽引事業の促進を図るべき区域（重点促進区域）を定める場合にあっては、その区域

#### （１）重点促進区域

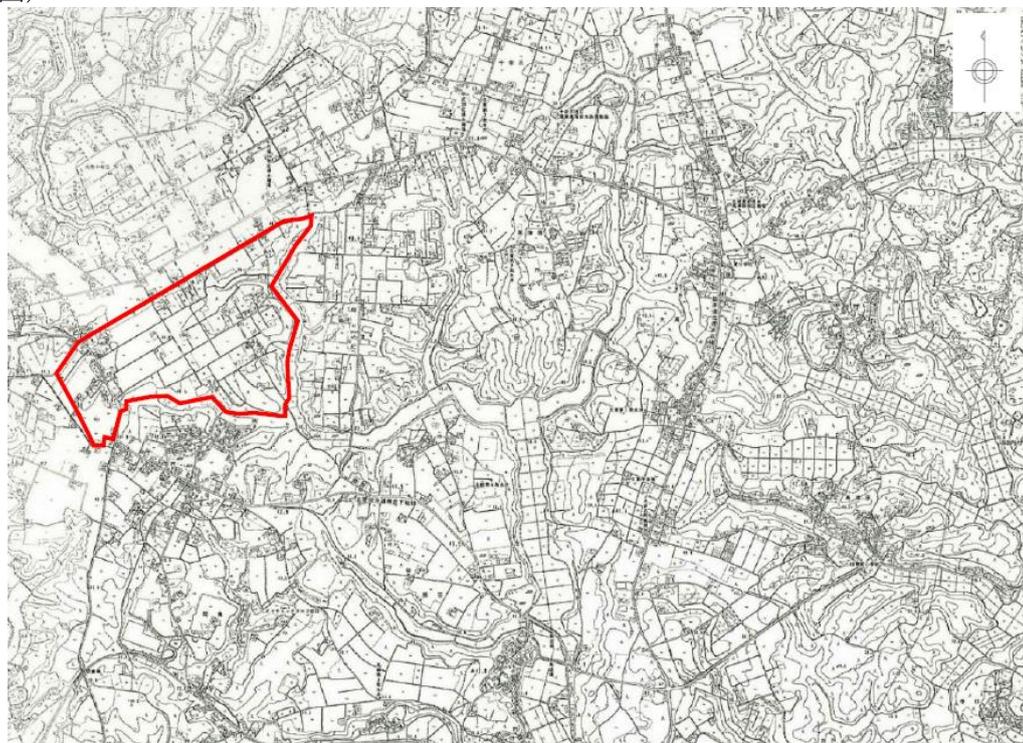
本区域における重点促進区域は、以下の字の区域とする。

なお、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律に規定する鳥獣保護区、千葉県自然環境保全条例に規定する郷土環境保全地域、自然公園法に規定する県立自然公園、自然公園法に規定する国定公園、環境省が自然環境保全基礎調査で選定した特定植物群落、生物多様性の観点から重要度の高い湿地、国内希少野生動植物の生息（繁殖・越冬・渡り環境）・生育域等は本重点促進区域内には存在しない。

**【重点促進区域 1：地図上の位置】**

千葉県香取郡多古町大字飯笹字稻荷山、字鷹の巣、字五辻の一部、字五反田の一部

(地図)



(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域は、成田国際空港に近接した地域（約71ha）であり、市街化調整区域を含んでいない。また、今後は、成田国際空港の更なる機能強化に伴い、北千葉道路の延伸や圏央道（大栄・松尾横芝間）の開通に伴うインターチェンジ整備など、交通インフラの更なる充実が見込まれている。

なお、本区域は西側の平坦地を中心に約40haの農用地区域が存在するため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあつては、その基本的な事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

(関連計画における記載等)

- ・多古都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の記載：

都市づくりの基本方針として、広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針について、「圏央道整備による交通需要の変化に対応するため、圏央道インターチェンジへのアクセス道路等都市基盤の強化を図るとともに、圏央道インターチェンジへの近接性を生かし、(仮称) 国道 296 号インターチェンジ周辺地区、飯笹(鷹ノ巣) 地区に流通・製造業務機能等の集積を図る」ことが示されている。

また、土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針として、工業地・流通業務地に係る配置の方針については、「飯笹(鷹ノ巣) 地区や(仮称) 国道 296 号インターチェンジ周辺など主要な幹線道路沿いの利便性の高い土地において、周辺環境に配慮し、計画的に産業機能の誘致を進める」ことが示されている。

- ・多古町都市計画マスタープランの記載：

本区域は「多古地区」に位置付けられ、成田国際空港の更なる機能強化に伴い、空港の東側の玄関口となる地区に、商業施設や物流施設等の立地誘導、住宅の整備を推進する国際交流複合拠点として「成田空港東側に接する飯笹(鷹ノ巣) 地区は、成田空港の更なる機能強化に伴い、空港周辺地区としてふさわしい活気とにぎわいの創出などを図る商業施設や産業施設の誘致を進める」ことがまちづくりの方針として示されている。

- ・多古町総合計画の記載：

土地利用の方針として、成田国際空港周辺地域において、「圏央道インターチェンジ整備や成田空港の更なる機能強化による広域交通の利便性を活かした産業・交流拠点」の形成を目指すことが示されている。

- ・多古町まち・ひと・しごと創生総合戦略の記載：

目指すべき人口の達成に向けた基本目標として、「多古町で安心して働ける雇用の場を創出し、これを支える人材を育成する」ことを掲げており、具体的には、成田空港と圏央道に隣接した立地を活かせる業種・業態の誘致のために、「成田空港にアクセスする道路の整備や未利用地、空き店舗等の活用を進めつつ、成田空港と圏央道に隣接した立地を活かし、企業誘致の促進を図り、雇用の場の創出につなげる」ことなどが示されている。

- ・千葉県農業振興地域整備基本方針(令和5年6月策定)の記載：

非農業的土地需要へ対応するための農地転用を伴う農用地区域からの農地の除外については、「農用地区域以外に代替する土地がなく、農業上の効率的かつ総合的な利用や地域の担い手への農地の集積・集約に支障を及ぼさないことを基本とする。また、地域未来投資促進法に基づく基本計画等市町村の振興に関する計画や都市計画等他の土地利用計画との調整を図り、計画的な土地利用の確保に努めるものとする」と示されている。

・多古町農業振興地域整備計画（令和4年3月策定）の記載：

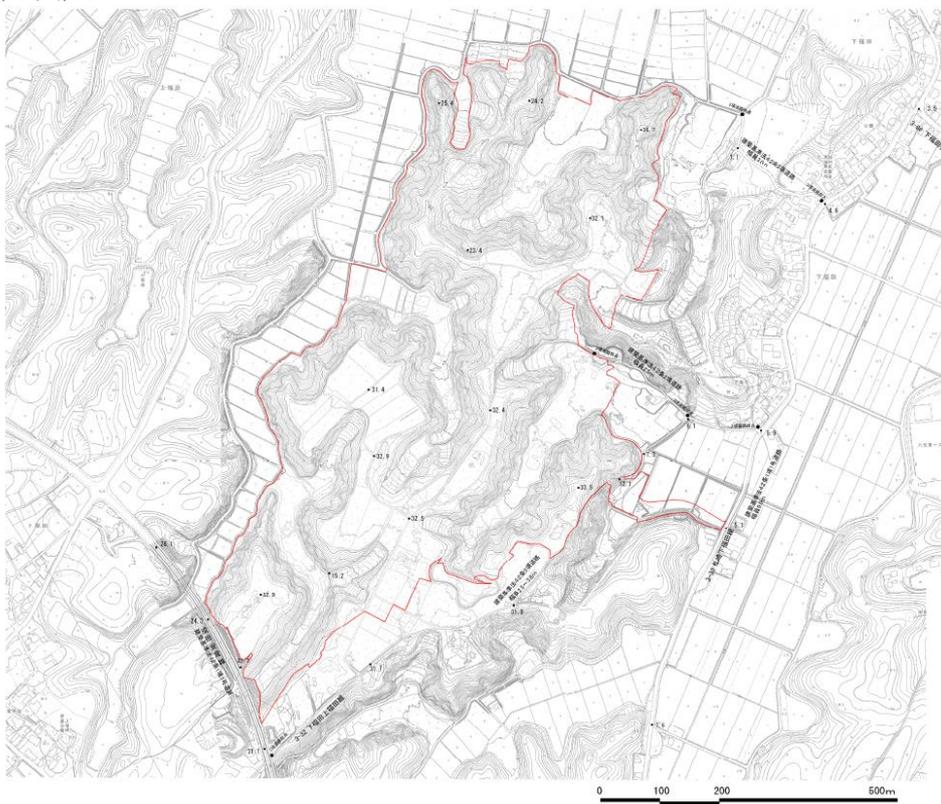
「成田国際空港の拡張と圏央道の整備に伴って、一定の住宅地や業務・物流施設、道路等の開発による農用地から宅地、道路等への転換は避けられない情勢」があることを踏まえ、「農用地は、農業の持続的な発展のための最も基礎的な資源であること、加えて国土の保全、水源の涵養、良好な景観形成等の多面的機能を有した町民共通の財産でもあることを十分認識し、関連する法律との整合を図り、秩序ある計画的な土地利用を推進すること」が示されている。

また、農業従事者の安定的な就業の促進を図るための方策として、「工場や空港関連産業の誘致、シルバー人材センターの育成などにより就労機会の拡充を促進」することが示されている。

### 【重点促進区域2：地図上の位置】

千葉県成田市大字下福田字油免、字谷野沢、字山中、字栗山の一部、字関ノ内の一部、字根古屋の一部、字小橋の一部、字稻荷原の一部、字後谷津の一部、大字上福田字仲兵の一部、字矢ノ沢の一部

(地図)



(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域は、成田市が地域間交流軸として位置付けている県道成田安食線バイパスに接した地域（約46ha）である。

また、広域的な幹線道路の整備として、北千葉道路の延伸が計画されており、現在、成田市押畑から同市大山までの約 3.7km について、県が整備を進めているなど、交通インフラの更なる充実が見込まれている。

なお、本区域は全域が市街化調整区域であり、西側の一部と東側の一部に計約 2ha の農用地区域が存在するため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあつては、その基本的な事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

(関連計画における記載等)

- ・成田市都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の記載：

都市づくりの基本方針として、広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針について、「整備が進展している圏央道及び北千葉道路等の広域幹線道路や成田国際空港に近接する東関東道富里インターチェンジ等の周辺地域（中略）では、地区計画等の活用により、物流・産業機能の計画的な誘導に努める」ことが示されている。

- ・成田市都市計画マスタープランの記載：

本区域は「八生・豊住地域」に位置付けられ、北千葉道路等の広域連携軸を活用し適切な土地利用の誘導を図るエリアとして「県道成田安食線沿道では、周辺環境への影響を考慮しつつ、地区計画制度の活用などにより、工場や物流施設、店舗等の生活利便施設などの立地誘導による産業機能の形成を促進」することがまちづくりの方針として示されている。

- ・成田市総合計画の記載：

まちづくりの基本姿勢として、「首都圏中央連絡自動車道、北千葉道路などの広域道路ネットワークを活用し、成田国際空港周辺に、物流・医療関連などの企業誘致を促進して、安定的な雇用創出を図るなど、空港と空港周辺地域が持つポテンシャルを十分に活用したまちづくり」を行うことが示されている。

- ・成田市まち・ひと・しごと創生総合戦略の記載：

目指すべき人口の達成に向けた基本目標として、「成田国際空港を擁する本市の特性を活かし、空港関連産業を中心とした地域経済の活性化を図りつつ、新たな企業の誘致を促進することなどにより、多くの働く場・機会を創出する」ことを掲げており、

具体的には、「空港周辺における物流・空港関連産業などの企業誘致の促進や国際医療福祉大学成田病院を核とした医療関連産業等の集積に向けた基盤整備を推進」することが示されている。

- ・千葉県農業振興地域整備基本方針（令和 5 年 6 月策定）の記載：

非農業的土地需要へ対応するための農地転用を伴う農用地区域からの農地の除外については、「農用地区域以外に代替する土地がなく、農業上の効率的かつ総合的な利用や地域の担い手への農地の集積・集約に支障を及ぼさないことを基本とする。また、地域未来投資促進法に基づく基本計画等市町村の振興に関する計画や都市計画等他の土地利用計画との調整を図り、計画的な土地利用の確保に努めるものとする」と示されている。

・成田市農業振興地域整備計画（平成 30 年 2 月策定）の記載：

農業従事者の安定的な就業の促進を図るための方策として、「成田国際空港や市内外への交通アクセスの利便性などを生かした企業誘致を促進し、農外就労の安定化の推進のための相談指導・助言等の活動を通じて安定的な就労を支援する」ことが示されている。

## （2）重点促進区域を設定した理由

### 【重点促進区域 1】

本区域は、成田国際空港に近接しており、その周辺には航空貨物を取り扱う物流施設が数多く立地している。成田国際空港株式会社は、年間発着容量 50 万回時の成田空港の将来構想をとりまとめ、中長期経営構想（平成 31 年 3 月）として公表しており、航空旅客数は平成 30 年度実績の 4,318 万人から 7,500 万人に増加し、国際航空貨物量は平成 30 年度実績の 213 万トンから 300 万トンに増加すると見込んでいる。

また、今後は、北千葉道路の延伸や圏央道（大栄・松尾横芝間）の開通に伴うインターチェンジ整備などにより、交通の要衝として航空物流拠点化の促進が期待される。

こうした空港周辺地域の進展により、本区域においては、空港の機能との一体的利用の観点から必要となる物流施設等の整備が想定されることから、成田国際空港の航空物流拠点化を図るため、重点促進区域を設定する。

なお、多古町内には、売却されていない既存の工業団地や遊休地等は存在しない。本区域においては、空港の機能との一体的利用の観点から必要となる物流施設等の整備を促進することから、農用地区域も含めて設定することとするが、地域経済牽引事業の実施に当たっては、本計画の「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあつては、その基本的な事項」に従い、適切な土地利用調整を行う。

### 【重点促進区域 2】

本区域は、成田国際空港の近傍に位置しており、空港周辺には航空貨物を取り扱う物流施設が数多く立地している。成田国際空港株式会社は、年間発着容量 50 万回時の成田空港の将来構想をとりまとめ、中長期経営構想（平成 31 年 3 月）として公表しており、航空旅客数は平成 30 年度実績の 4,318 万人から 7,500 万人に増加し、国際航空貨物量は平成 30 年度実績の 213 万トンから 300 万トンに増加すると見込んでいる。

また、今後は、北千葉道路の延伸などにより、交通の要衝として航空物流拠点化の促進が期待される。

こうした空港周辺地域の進展により、本区域においては、空港の機能との一体的利用の観点から必要となる物流施設等の整備が想定されることから、成田国際空港の航空物流拠点化を図るため、重点促進区域を設定する。

なお、成田市内に存在する 4 つの工業団地はすべて分譲済みであり、市街化区域内に工業用地として活用できる遊休地等は存在しない。本区域においては、空港の機能との一体的利用の観点から必要となる物流施設等の整備を促進することから、農用地区域も含めて設定することとするが、地域経済牽引事業の実施に当たっては、本計画の「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあつては、その基本的な事項」に従い、適切な土地利用調整を行う。

(3) (重点促進市町村による) 工場立地特例対象区域の設定  
該当無し。

## 5 地域経済牽引事業の促進に当たって生かすべき自然的、経済的又は社会的な観点からみた地域の特性に関する事項

### (1) 地域の特性及びその活用戦略

①成田国際空港を結節点とした圏央道・北千葉道路等の交通・物流インフラを活用した物流関係分野

### (2) 選定の理由

①成田国際空港を結節点とした圏央道・北千葉道路等の交通・物流インフラを活用した物流関係分野

成田国際空港株式会社は、年間発着容量 50 万回時の成田空港の将来構想をとりまとめ、中長期経営構想(平成 31 年 3 月)として公表しており、航空旅客数は平成 30 年度実績の 4,318 万人から 7,500 万人に増加し、国際航空貨物量は平成 30 年度実績の 213 万トンから 300 万トンに増加すると見込んでいる。

また、本区域では、成田市や芝山町を中心に 39 社のフォワーダー(※<sub>1</sub>)が立地しており、保税蔵置場としての役割を担うなど、国際空港地域ならではの、全国でも類を見ない規模の物流関連産業の集積が見られている。

さらに、「1 (2) ②インフラの整備状況」で記載したとおり、近年、交通・物流インフラの整備が進展しており、その整備効果も表れている。

圏央道においては、平成 25 年に東金ジャンクションから木更津ジャンクション間が開通し、例えば、高速バスの所要時間について、茂原駅～横浜駅が 117 分から 96 分に短縮された。

北千葉道路においては、外環道と成田国際空港を最短で結び、首都圏の国際競争力強化や、災害時における緊急輸送ネットワークの強化に資するとともに、周辺道路の渋滞緩和による物流等の効率化など、地域の活性化に寄与することが期待されている。

このほか、東西に走る東関東自動車道水戸線や銚子連絡道路などの幹線道路と合わせて広域的な幹線道路ネットワークが形成されている。

また、令和 4 年 1 月には、農水産物の加工や海外への輸出に必要な手続きを市場内で完結することができる「ワンストップ輸出機能」を備えた日本初の物流拠点として、新生成田市場が開場し、よりスムーズに、より新鮮な農水産物の輸出が可能となった。

こうした交通・物流インフラの整備に伴い、本区域の空港近接地域やインターチェンジ周辺地域に物流施設の立地が増加しており、成田国際空港の更なる機能強化も相まって、今後も、空港の機能との一体的利用の観点から必要となる物流施設の立地が期待される。

以上のことから、成田国際空港を結節点として、整備が進展している交通・物流インフラを活用した物流関係分野における地域経済牽引事業を促進する。

※<sub>1</sub> 自らは輸送手段を持たず、船舶・航空機・トラック・鉄道等を利用し、荷主と直接契約して貨物輸送を行う事業者のこと。

## 【空港周辺のフォワーダー施設】



## 6 地域経済牽引事業の促進に資する制度の整備、公共データの民間公開の推進その他の地域経済牽引事業の促進に必要な事業環境の整備に関する事項

### (1) 総論

地域の特性を活かして、地域経済牽引事業を促進していくためには、地域の事業者ニーズをしっかりと把握し、適切な事業環境の整備を行っていく必要がある。事業者ニーズを踏まえた各種事業環境整備に当たっては、国の支援策も活用し、積極的に対応していく。

### (2) 制度の整備に関する事項

#### ① 地方創生関係施策

地域経済の活性化、地域における雇用機会の創出その他の地域の活力の再生を総合的かつ効果的に推進するため、これまでも、戦略的な企業誘致など、県・市町村・地元関係者等が連携した地域振興等の地方創生関連施策を実施してきたところである。

今後も、各地域における課題解決に向け、様々な分野で中小企業や大学など多様な主体が連携して取り組む実証実験を支援するなど、様々な地方創生関係施策を検討し、本計画に係る地域経済牽引事業を促進する。

## ②既存支援施策の充実等

設備投資が活発に行われ、地域経済が活性化するよう、昨今の社会環境の変化を受けた中小企業等の事業再構築や事業承継を支援するなど、支援施策の充実等を検討する。

## (3) 情報処理の促進のための環境の整備（公共データの民間公開に関する事項等）

### ①オープンデータサイト

行政機関や民間企業に蓄積されている膨大なデータを利活用することは、新たなビジネスの創出や、より効果的な行政サービスの提供にもつながるものであり、本県にとっても、地域が抱える課題の解決や観光、産業振興など、幅広い分野での活用が期待される。

このため、本県では、現在ホームページ上にオープンデータサイトを開設し、県が保有する年齢階級ごとの県民の健康状況や製造品目ごとの出荷先のデータなどを、県民や企業関係者が二次利用しやすい形で提供しているところである。今後は、オープンデータサイトの更なる充実を図るとともに、「千葉県デジタル・トランスフォーメーション推進戦略」（令和5年3月策定）に基づき、官民データの利活用について、より総合的、体系的な推進を図る。

（オープンデータサイトURL）

<https://www.pref.chiba.lg.jp/gyoukaku/opendata/index.html>

## (4) 事業者からの事業環境整備の提案への対応

### ①相談窓口の設置

千葉県及び各市町の担当課内に、事業者の抱える課題解決のための相談窓口を設置する。また、事業環境整備の提案を受けた場合の対応については、県と市町で連携をとり、対応することとする。

## (5) その他の事業環境整備に関する事項

### ①インフラの整備

道路ネットワークについては、県内外と成田国際空港との人・モノの流れを円滑化し、物流の効率化、企業立地の促進、観光振興を図るために、圏央道や北千葉道路などの広域的な幹線道路の整備を進めていく。

(6) 実施スケジュール			
取組事項	令和4年度 (初年度)	令和5年度 ～8年度	令和9年度 (最終年度)
<b>【制度の整備】</b>			
①地方創生関係施策	運用	運用	運用
②既存支援施策の充実等	検討	検討	検討
<b>【情報処理の促進のための環境整備（公共データの民間公開等）】</b>			
①オープンデータサイト	運用	運用	運用
<b>【事業者からの事業環境整備の提案への対応】</b>			
①相談窓口の設置	設置、運用	運用	運用
<b>【その他】</b>			
①インフラの整備	運用	運用	運用

## 7 地域経済牽引支援機関が行う支援の事業の内容及び実施方法に関する事項

<p>(1) 支援の事業の方向性</p> <p>地域一体となった地域経済牽引事業の促進に当たっては、関係市町のほか、地域の商工会議所や商工会、金融機関、成田国際空港株式会社等が連携し、地域経済牽引事業に取り組む事業者の支援を重点的に行うとともに、千葉県産業振興センター等の県内支援機関との連携により、必要な経営支援等を行う。</p>
<p>(2) 地域経済牽引支援機関が行う支援の事業の内容及び実施方法</p> <p>①公益財団法人千葉県産業振興センター</p> <p>公益財団法人千葉県産業振興センターは、中核的支援機関、千葉県中小企業支援センター、経営革新等支援機関としての役割を有しており、企業、大学、金融機関及び行政機関との連携の下に、新事業・新産業創出の支援、中小企業の経営基盤の強化、産業人材の育成等、幅広い分野において県内産業の振興を図るべく、チャレンジ企業支援センター等において各種支援を行うなど総合的な中小企業支援を展開する。</p> <p>②各商工会議所（成田商工会議所、佐原商工会議所）</p> <p>本区域内には2商工会議所があり、県内商工業の総合的な改善発達を図り、もって本県経済の発展に寄与することを目的として、中小企業の経営指導、経済動向調査、人材確保のための支援などを行う。</p> <p>③各商工会（成田市東商工会、富里市商工会、香取市商工会、山武市商工会、栄町商工会、神崎町商工会、多古町商工会、芝山町商工会、横芝光町商工会）</p> <p>本区域内には9商工会があり、県内商工業の振興に寄与することを目的として、事業資金のあっせんや経営相談内容に応じた専門家派遣など各種事業を行う。</p> <p>④株式会社千葉銀行</p> <p>本県を主要な営業基盤とする地方銀行であり、県内に155店舗（うち本区域内11店舗）を有している。業種別の専門担当者による成長分野のビジネスサポートに取り組</p>

んでいるほか、海外拠点や提携銀行などの海外ネットワークの活用により、海外最新情報の提供や、海外ファイナンスをはじめとした、事業活動のグローバル化の支援に取り組んでいる。

⑤株式会社京葉銀行

本県を主要な営業基盤とする地方銀行であり、県内に117店舗（うち本区域内23店舗）を有している。外部専門機関と連携し、海外情勢、各種支援策などの情報提供、個別の相談業務を通じ、地元企業の海外ビジネス支援を行う。

⑥株式会社千葉興業銀行

本県を主要な営業基盤とする地方銀行であり県内に72店舗（うち本区域内3店舗）を有している。海外ビジネス展開を行う事業者に対し、専門担当者が貿易実務相談をはじめ、各種貿易金融サービスの提供、為替管理手法の導入支援などのコンサルティング業務を行う。

⑦成田国際空港株式会社

成田国際空港株式会社は、国内外に豊富なネットワークを有し、国内最大の貿易港である成田国際空港の運営等を行っていることから、事業者に対して、航空物流分野等における地域経済牽引事業を促進するために必要な情報提供等を行う。

⑧成田空港活用協議会

成田空港活用協議会は、経済団体、企業、地方自治体等を会員として構成される協議会である。成田国際空港を活用した県経済の活性化や、空港を利用する人流・物流の拡大に資する事業として、セミナーの開催などの諸事業を、会員相互の連携及び協働のもとに行う。

## 8 環境の保全その他地域経済牽引事業の促進に際し配慮すべき事項

### (1) 環境の保全

本県では、環境への負荷の少ない持続的な発展が可能な社会を構築し、快適な環境の実現を図っていくため、平成7年3月に「千葉県環境基本条例」を制定した。本条例は環境基本法との整合を図り、環境の保全に係る基本理念を定め、県、市町村、事業者及び県民の責務を明らかにするとともに、環境の保全に関する施策の基本的な事項を示したものである。

また、本条例の基本理念を実現するための計画として、平成8年に「千葉県環境基本計画」を策定し、この計画に基づいて各種施策を推進してきた。しかしながら、地球温暖化防止など地球環境全体の持続性に関わる問題への取組が緊急性を増し、環境を取り巻く状況が大きく変化したことから、平成20年に第二次計画を策定した。さらに、平成27年には、東日本大震災に起因する新たな環境問題に対応するため、第二次計画を一部改訂した。また、本県における環境問題に適切に対応し、本県の豊かで美しい自然環境を将来に引き継いでいくとともに、環境・経済・社会的課題の同時解決を目指していくために、平成31年に第三次計画を策定した。

地域経済牽引事業を行おうとする者が、新規開発を行う場合は、千葉県自然環境保全条例に基づき自然環境保全協定や緑化協定を締結するなど、周辺土地利用に鑑みて可能な限り環境に影響を与えないよう配慮し、国・県・市町村の関係法令の遵

守や環境保全・環境負荷の低減に向けた十分な配慮を行い、事業活動においては環境保全に配慮し、地域社会との調和を図っていくものとする。特に、大規模な地域経済牽引事業を行うに当たっては、環境影響評価制度などの適切な運用を図るとともに、周辺住民への理解を求め、情報提供等広報活動を推進するものとする。

また、本計画1(1)に記載したとおり、本区域は「鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律に規定する鳥獣保護区」、「千葉県自然環境保全条例に規定する郷土環境保全地域」、「自然公園法に規定する県立自然公園」、「自然公園法に規定する国定公園」、「環境省が自然環境保全基礎調査で選定した特定植物群落」、「生物多様性の観点から重要度の高い湿地」、「国内希少野生動植物の生息（繁殖・越冬・渡り環境）・生育域等」を含むものであるため、これらの環境保全上重要な地域内及びこれらの区域に近接している区域での整備の実施に当たって、直接あるいは間接的に影響を与えるおそれがある場合は、千葉県環境生活部をはじめとする関係機関と十分な調整を図りつつ、専門家の指導・助言を踏まえて、それらの保全が図られるよう十分配慮して行うものとする。

### (2) 安全な住民生活の保全

本県においては、安全で安心なまちづくりを促進するため、平成16年10月から「千葉県安全で安心なまちづくりの促進に関する条例」を施行し、県、市町村、県民及び事業者等が協働・連携して、犯罪の機会を減少させるための環境整備及び県民等の自主防犯活動に関する施策を総合的に推進するとともに、平成16年11月に策定した「道路等」、「住宅」、「学校等」に関する3つの指針に基づき、各種取組を推進している。

犯罪の防止並びに地域の安全と平穏の確保に配慮することが重要であることから、地域経済牽引事業を行おうとする者は、本条例の趣旨を勘案し、引き続き安全な住民生活の保全に取り組むものとする。

### (3) その他

#### PDCA体制の整備等

毎年1回、年度末から年度当初の時期を目安に千葉県、市町及び地域経済牽引支援機関で基本計画及び承認地域経済牽引事業計画の効果の検証と事業の見直し等に関する協議を行う。

## 9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的な事項

### (1) 総論

#### (農地および市街化調整区域の範囲)

重点促進区域1、2の区域内においては、次のとおり農地や市街化調整区域が存在するため、これらの地域において地域経済牽引事業を実施する場合は、土地利用調整計画を策定する必要がある。

(農地)

別表 1 参照

(市街化調整区域)

別表 2 参照

(地区内における公共施設整備の状況)

**【重点促進区域 1】**

本区域の西側においては、圏央道（大栄・松尾横芝間）の整備が進んでおり、それに伴い必要な道路整備が計画されている。

下水道については、公共下水道が整備されていないため、地域経済牽引事業の実施に必要な施設等の整備は本区域に立地する企業が行う。

上水道については、西側の県道横芝下総線に管渠（100mm）が敷設されており、前提となる供給能力を把握した上で、本区域へ必要量を供給することが可能である。

また、本区域周辺には、地区公民館等の公共施設が整備されていることなどを踏まえ、今後新たに大規模な公共施設の整備を行う予定はない。

**【重点促進区域 2】**

本区域においては、県道成田安食線が整備されており、周辺には、広域的な幹線道路の整備として、北千葉道路の延伸が計画されている。

下水道については、公共下水道が整備されていないため、地域経済牽引事業の実施に必要な施設等の整備は本区域に立地する企業が行う。

上水道については、本区域の東側に給水区域が設定されており、前提となる供給能力を把握した上で、本区域へ必要量を供給することが可能である。

また、本区域周辺には、学校、地区公民館等の公共施設が整備されており、新たな大規模な公共施設の整備については、必要に応じて検討することとする。

(地区内の遊休地等の状況等)

**【重点促進区域 1】**

本区域内においては、本計画「4 促進区域の区域内において特に重点的に地域経済牽引事業の促進を図るべき区域（重点促進区域）を定める場合にあっては、その区域」（2）にて記載したとおり、現在のところ、産業用地に活用できる遊休地等は存在しない。

なお、今後、新たに遊休地等が確認された場合は、これら遊休地等を優先的に活用することとする。

**【重点促進区域 2】**

本区域内においては、本計画「4 促進区域の区域内において特に重点的に地域経済牽引事業の促進を図るべき区域（重点促進区域）を定める場合にあっては、その区域」（2）にて記載したとおり、現在のところ、産業用地に活用できる遊休地等は存在しない。

なお、今後、新たに遊休地等が確認された場合は、これら遊休地等を優先的に活用することとする。

(他計画との調和等)

**【重点促進区域1】**

農地として重点促進区域に設定された土地については、以下のとおり他計画において方針が示されている。

- ・多古都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の記載：

都市づくりの基本方針として、広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針について、「圏央道整備による交通需要の変化に対応するため、圏央道インターチェンジへのアクセス道路等都市基盤の強化を図るとともに、圏央道インターチェンジへの近接性を生かし、(仮称) 国道296号インターチェンジ周辺地区、飯笹(鷹ノ巣)地区に流通・製造業務機能等の集積を図る」ことが示されている。

また、土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針として、工業地・流通業務地に係る配置の方針については、「飯笹(鷹ノ巣)地区や(仮称) 国道296号インターチェンジ周辺など主要な幹線道路沿いの利便性の高い土地において、周辺環境に配慮し、計画的に産業機能の誘致を進める」ことが示されている。

- ・多古町都市計画マスタープランの記載：

本区域は「多古地区」に位置付けられ、成田国際空港の更なる機能強化に伴い、空港の東側の玄関口となる地区に、商業施設や物流施設等の立地誘導、住宅の整備を推進する国際交流複合拠点として「成田空港東側に接する飯笹(鷹ノ巣)地区は、成田空港の更なる機能強化に伴い、空港周辺地区としてふさわしい活気とにぎわいの創出などを図る商業施設や産業施設の誘致を進める」ことがまちづくりの方針として示されている。

- ・多古町総合計画の記載：

土地利用の方針として、成田国際空港周辺地域において、「圏央道インターチェンジ整備や成田空港の更なる機能強化による広域交通の利便性を活かした産業・交流拠点」の形成を目指すことが示されている。

- ・多古町まち・ひと・しごと創生総合戦略の記載：

目指すべき人口の達成に向けた基本目標として、「多古町で安心して働ける雇用の場を創出し、これを支える人材を育成する」ことを掲げており、具体的には、成田空港と圏央道に隣接した立地を活かせる業種・業態の誘致のために、「成田空港にアクセスする道路の整備や未利用地、空き店舗等の活用を進めつつ、成田空港と圏央道に隣接した立地を活かし、企業誘致の促進を図り、雇用の場の創出につなげる」ことが示されている。

- ・千葉県農業振興地域整備基本方針（令和5年6月策定）の記載：

非農業的土地需要へ対応するための農地転用を伴う農用地区域からの農地の除外については、「農用地区域以外に代替する土地がなく、農業上の効率的かつ総合的な利用や地域の担い手への農地の集積・集約に支障を及ぼさないことを基本とする。また、地域未来投資促進法に基づく基本計画等市町村の振興に関する計画や都市計画等他の土地利用計画との調整を図り、計画的な土地利用の確保に努めるものとする」と示されている。

- ・多古町農業振興地域整備計画（令和4年3月策定）の記載：

「成田国際空港の拡張と圏央道の整備に伴って、一定の住宅地や業務・物流施設、道路等の開発による農用地から宅地、道路等への転換は避けられない情勢」があることを踏まえ、「農用地は、農業の持続的な発展のための最も基礎的な資源であること、加えて国土の保全、水源の涵養、良好な景観形成等の多面的機能を有した町民共通の財産でもあることを十分認識し、関連する法律との整合を図り、秩序ある計画的な土地利用を推進すること」が示されている。

また、農業従事者の安定的な就業の促進を図るための方策として、「工場や空港関連産業の誘致、シルバー人材センターの育成などにより就労機会の拡充を促進」することが示されている。

本区域では、「成田国際空港を結節点とした圏央道・北千葉道路等の交通・物流インフラを活用した物流関係分野」を推進する。具体的には、成田国際空港の機能との一体的利用の観点から必要となる物流施設等の立地を想定している。

上記の想定している事業については、多古町農業振興地域整備計画に示された農業従事者の安定的な就業機会確保と調和が図られたものであるほか、その他の諸計画とも調和が図られたものである。

一方、地域経済牽引事業計画の促進に当たっては、基本方針及び基本計画に則り、丁寧な土地利用調整を行うことで、都市計画区域の整備・開発及び保全の方針、都市計画マスタープラン及び農業振興地域整備計画との調和を図っていく。

#### 【重点促進区域2】

農地及び市街化調整区域として重点促進区域に設定された土地については、以下のとおり他計画において方針が示されている。

- ・成田都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の記載：

都市づくりの基本方針として、広域幹線道路の整備に対応した業務機能等の誘導に関する方針について、「整備が進展している圏央道及び北千葉道路等の広域幹線道路や成田国際空港に近接する東関東道富里インターチェンジ等の周辺地域（中略）では、地区計画等の活用により、物流・産業機能の計画的な誘導に努める」ことが示されている。

- ・成田市都市計画マスタープランの記載：

本区域は「八生・豊住地域」に位置付けられ、北千葉道路等の広域連携軸を活用し適切な土地利用の誘導を図るエリアとして「県道成田安食線沿道では、周辺環境への影響を考慮しつつ、地区計画制度の活用などにより、工場や物流施設、店舗等の生活利便施設などの立地誘導による産業機能の形成を促進」することがまちづくりの方針として示されている。

- ・成田市総合計画の記載：

まちづくりの基本姿勢として、「首都圏中央連絡自動車道、北千葉道路などの広域道路ネットワークを活用し、成田国際空港周辺に、物流・医療関連などの企業誘致を促進して、安定的な雇用創出を図るなど、空港と空港周辺地域が持つポテンシャルを十分に活用したまちづくり」を行うことが示されている。

- ・成田市まち・ひと・しごと創生総合戦略の記載：

目指すべき人口の達成に向けた基本目標として、「成田国際空港を擁する本市の特性を活かし、空港関連産業を中心とした地域経済の活性化を図りつつ、新たな企業の誘致を促進することなどにより、多くの働く場・機会を創出する」ことを掲げており、

具体的には、「空港周辺における物流・空港関連産業などの企業誘致の促進や国際医療福祉大学成田病院を核とした医療関連産業等の集積に向けた基盤整備を推進」することなどが示されている。

- ・千葉県農業振興地域整備基本方針（令和5年6月策定）の記載：

非農業的土地需要へ対応するための農地転用を伴う農用地区域からの農地の除外については、「農用地区域以外に代替する土地がなく、農業上の効率的かつ総合的な利用や地域の担い手への農地の集積・集約に支障を及ぼさないことを基本とする。また、地域未来投資促進法に基づく基本計画等市町村の振興に関する計画や都市計画等其他の土地利用計画との調整を図り、計画的な土地利用の確保に努めるものとする」と示されている。

- ・成田市農業振興地域整備計画（平成30年2月策定）の記載：

農業従事者の安定的な就業の促進を図るための方策として、「成田国際空港や市内外への交通アクセスの利便性などを生かした企業誘致を促進し、農外就労の安定化の推進のための相談指導・助言等の活動を通じて安定的な就労を支援する」ことが示されている。

本区域では、「成田国際空港を結節点とした圏央道・北千葉道路等の交通・物流インフラを活用した物流関係分野」を推進する。具体的には、成田国際空港の機能との一体的利用の観点から必要となる物流施設等の立地を想定している。

上記の想定している事業については、成田市農業振興地域整備計画に示された農業従事者の安定的な就業機会確保と調和が図られたものであるほか、その他の諸計画と

も調和が図られたものである。

一方、地域経済牽引事業計画の促進に当たっては、基本方針及び基本計画に則り、丁寧な土地利用調整を行うことで、都市計画区域の整備・開発及び保全の方針、都市計画マスタープラン及び農業振興地域整備計画との調和を図っていく。

## (2) 土地の農業上の利用との調整に関し必要な事項

### 【重点促進区域1】

土地利用調整区域については、工場適地や業務用地を優先して設定することとする。

また、土地利用調整区域への立地を想定していた事業者が立地を取りやめる、立地した事業者がその後すぐに撤退する等の事態が生じないよう、具体的な立地ニーズや事業の見通しを踏まえて区域を設定する。やむを得ず土地利用調整区域に農地を含める場合においては、土地利用調整区域を設定する際に、以下の方針により土地利用調整を行うこととする。

#### ①農用地区域外での開発を優先すること

本区域は農用地区域を含んでおり、やむを得ず農用地区域を含む土地で開発を行う場合は、まず農用地区域外の土地の活用について検討する。

#### ②周辺の土地の農業上の効率的かつ総合的な利用に支障が生じないようにすること

土地利用調整区域を設定するに当たっては、農業振興地域整備計画の農用地区域の設定状況を踏まえて、集团的農地の中央部に他の用途の土地が介在することにより高性能機械による営農に支障が生じる場合や、小規模の開発行為がまとまりなく行われることにより、農業生産基盤整備事業や農地流動化施策への支障が生じる場合、地域計画の区域内に他の用途の土地が介在することとなり、当該地域計画に定められた農作物の生産振興や産地形成、当該地域計画に定められた効率的かつ安定的な農業経営を営む者に対する農用地の利用の集積及び農用地の集団化に関する目標等の地域計画の達成に支障が生ずる場合は、そうした土地を避けて設定する。

#### ③面積規模が最小限であること

土地利用調整区域を設定するに当たっては、見込まれる事業用地の面積を踏まえて、必要最小限の区域を設定する。

#### ④面的整備を実施した地域を含めないこと

本区域には、土地改良事業等の完了した年度の翌年度から8年を経過していないものはない。

なお、本区域には新たな面的整備は計画されていない。

#### ⑤農地中間管理機構関連の取組に支障が生じないようにすること

本区域においては、現在、農地中間管理機構関連事業は実施されておらず、今後、実施される予定もない。なお、農地中間管理機構関連事業の対象農地については、以下の方針にて取り扱う。

- ・農地中間管理権の存続期間中は土地利用調整区域に含めない。
- ・農地中間管理機構関連事業を行う予定のあることが公にされている農地についても土地利用調整区域に含めない。

- ・農地中間管理権の存続期間が満了した農地についても、上記①から③までの考え方にに基づき、やむを得ない場合でなければ土地利用調整区域に含めない。

### 【重点促進区域 2】

土地利用調整区域については、工場適地や業務用地を優先して設定することとする。

また、土地利用調整区域への立地を想定していた事業者が立地を取りやめる、立地した事業者がその後すぐに撤退する等の事態が生じないよう、具体的な立地ニーズや事業の見通しを踏まえて区域を設定する。やむを得ず土地利用調整区域に農地を含める場合においては、土地利用調整区域を設定する際に、以下の方針により土地利用調整を行うこととする。

#### ①農用地区域外での開発を優先すること

本区域は農用地区域を含んでおり、やむを得ず農用地区域を含む土地で開発を行う場合は、まず農用地区域外の土地の活用について検討する。

#### ②周辺の土地の農業上の効率的かつ総合的な利用に支障が生じないようにすること

土地利用調整区域を設定するに当たっては、農業振興地域整備計画の農用地区域の設定状況を踏まえて、集团的農地の中央部に他の用途の土地が介在することにより高性能機械による営農に支障が生じる場合や、小規模の開発行為がまとまりなく行われることにより、農業生産基盤整備事業や農地流動化施策への支障が生じる場合、地域計画の区域内に他の用途の土地が介在することとなり、当該地域計画に定められた農作物の生産振興や産地形成、当該地域計画に定められた効率的かつ安定的な農業経営を営む者に対する農用地の利用の集積及び農用地の集団化に関する目標等の地域計画の達成に支障が生ずる場合は、そうした土地を避けて設定する。

#### ③面積規模が最小限であること

土地利用調整区域を設定するに当たっては、見込まれる事業用地の面積を踏まえて、必要最小限の区域を設定する。

#### ④面的整備を実施した地域を含めないこと

本区域には、土地改良事業等の完了した年度の翌年度から 8 年を経過していないものはない。

なお、本区域には新たな面的整備は計画されていない。

#### ⑤農地中間管理機構関連の取組に支障が生じないようにすること

本区域においては、現在、農地中間管理機構関連事業は実施されておらず、今後、実施される予定もない。なお、農地中間管理機構関連事業の対象農地については、以下の方針にて取り扱う。

- ・農地中間管理権の存続期間中は土地利用調整区域に含めない。
- ・農地中間管理機構関連事業を行う予定のあることが公にされている農地についても土地利用調整区域に含めない。
- ・農地中間管理権の存続期間が満了した農地についても、上記①から③までの考え方にに基づき、やむを得ない場合でなければ土地利用調整区域に含めない。

(3) 市街化調整区域における土地利用の調整に関し必要な事項

**【重点促進区域1】**

本区域において、市街化調整区域は存在しない。

**【重点促進区域2】**

本制度を活用した市街化調整区域における土地利用調整は行わない。

**10 計画期間**

本計画の計画期間は、計画同意の日から令和9年度末日までとする。