

大網白里市産業用地適地選定調査

令和8年4月

大網白里市

目次

1. 本調査の趣旨	2
2. 大網白里市の概況.....	3
3 全国的にみた産業立地動向.....	18
4 全国の新規事業所立地計画動向.....	37
5. 圏央道大網白里スマートインターチェンジ近接エリアの土地利用に関するサウンディング型市場調査.....	40
6. 上位計画・関連計画の整理.....	42
7. 産業用地整備の検討状況	60
8. 産業用地整備の候補地選定の方針	63
9 一次候補地の選定	66
10 一次候補地の抽出と選定.....	74
11 二次候補地の選定条件の選定方法	76
12. 開発と法規制.....	82
13 整備スケジュール（案）	97

1. 本調査の趣旨

本市を取り巻く社会経済情勢は、人口減少や少子高齢化の進展、産業構造の変化などにより大きな転換点を迎えている。特に、市内における雇用機会の確保や地域経済の持続的な活性化、安定的な自主財源の確保は、将来にわたる市政運営の重要な課題となっている。

一方で、本市には、企業立地の受け皿となる計画的に整備された産業団地が存在しておらず、用地規模や立地条件、インフラ整備状況等の面において、企業ニーズに十分対応できていない状況にある。加えて、市内の多くの区域が市街化調整区域に指定されているなど、土地利用に関する各種規制により、産業用途として活用可能な土地が限定されていることも、企業立地を進める上での制約となっている。

このような中、成田空港の機能強化や圏央道の全線開通により、県内外の広域的な交通・物流環境の向上が進展しつつあり、本市においても、周辺地域を含めた産業立地動向を踏まえた中長期的な視点での対応が求められている。こうした環境変化を背景に、無秩序な土地利用を防止しつつ、将来的な産業立地の可能性を見据えた計画的な産業用地の確保・整備の必要性が高まっている。

本調査は、本市の立地特性や土地利用状況、交通利便性、周辺環境との調和、環境・防災面への配慮等を総合的に勘案し、市内における産業用地の候補地を客観的に整理・検討することを目的とするものである。併せて、今後想定される産業立地需要や課題を明らかにし、将来的な産業用地整備の方向性を検討するための基礎資料とすることを趣旨とする。

2. 大網白里市の概況

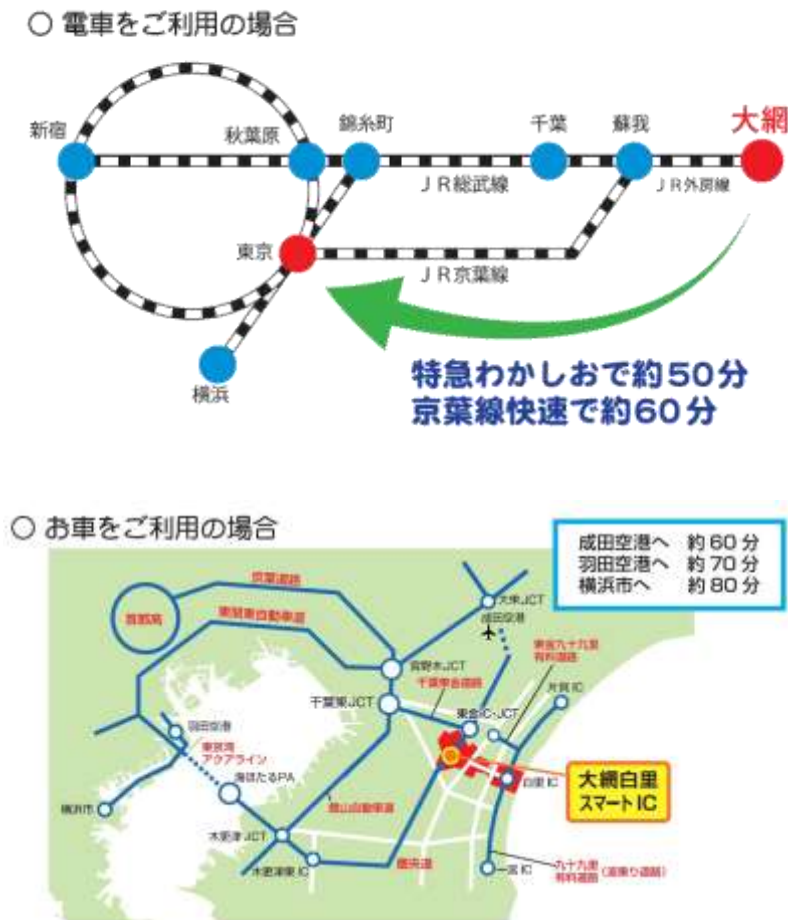
2-1 大網白里市の地理的環境

(1)位置及び交通環境

大網白里市は、東京都心から50～60km圏域に位置し、県都千葉市に隣接し、九十九里平野のほぼ中央に位置している。西は緑豊かな丘陵部、中央は広大な田園部、東は太平洋に面した白砂青松の海岸部という多様な地勢と身近で豊かな自然を持つ風土(土地・環境)を有しており、温暖な気候である。

市域は東西の長さが約14km、南北は最長部で約7km、総面積は58.08km²、海岸線は約3.5kmとなっている。

鉄道環境では、JR外房線とJR東金線の分岐点にあたることから、千葉県東部地域(外房地域)の交通拠点として重要な役割を果たしており、地域内外の移動を効率的に支えるだけでなく、首都圏へのアクセスにも優れた基盤を構築している。また、道路環境では、首都圏から九十九里浜へと至る幹線道路沿いに位置し、近年では、首都圏中央連絡自動車道(以下、圏央道)大網白里スマートインターチェンジ(以下、大網白里 SIC)の開通により、東京都心や成田空港、羽田空港へのアクセスが効率的に行えるようになり、物流・観光の両面で交通の利便性が大幅に向上している。



図表 2-1 大網白里市の位置

2-2 本市の産業の現状と課題

(1)本市の産業構造

① 産業の特徴

本市の事業所数・従業者数については、平成24年から令和3年にかけての推移を見ると、事業所数は10件減(0.8%減)、従業者数は410人増(4.6%増)となっている。

直近となる令和3年の事業所数・従業者数を産業大分類別に見ると、事業所数は「卸売業・小売業」268件(20.8%)で最も多く、次いで「建設業」の170件(13.2%)、「医療・福祉」の156件(12.1%)等が上位を占める。従業者数は、「医療・福祉」の2,643人(28.1%)で最も多く、次いで「卸売業・小売業」2,333人(24.8%)「建設業」の913人(9.7%)の順となっている。

なお、平成24年から令和3年における従業者数の減少が多い産業は、製造業が367人減(42.8%減)、「宿泊業・飲食サービス業」が148人減(16.5%減)となっている。これに対し、「医療・福祉」は1,064人増(67.4%増)、「不動産業・物品賃貸業」が112人(38.2%増)となっており、市内における主要な労働力の受け皿として機能している。

図表2-2 本市の産業別事業所数(上表)・従業者数(下表)の推移

	平成24年(2012年)		平成28年(2016年)		令和3年(2021年)		平成24年~令和3年	
	事業所数	構成比	事業所数	構成比	事業所数	構成比	増減数	増減比
総数	1,299	100.0%	1,291	100.0%	1,289	100.0%	-10	-0.8%
農林漁業	6	0.5%	9	0.7%	11	0.9%	5	83.3%
鉱業、採石業、砂利採取業	1	0.1%	1	0.1%	1	0.1%	0	0.0%
建設業	165	12.7%	152	11.8%	170	13.2%	5	3.0%
製造業	97	7.5%	86	6.7%	67	5.2%	-30	-30.9%
電気・ガス・熱供給・水道業	-	-	-	-	1	0.1%	1	皆増
情報通信業	7	0.5%	12	0.9%	12	0.9%	5	71.4%
運輸業、郵便業	19	1.5%	15	1.2%	15	1.2%	-4	-21.1%
卸売業、小売業	277	21.3%	281	21.8%	268	20.8%	-9	-3.2%
金融・保険業	17	1.3%	18	1.4%	15	1.2%	-2	-11.8%
不動産業、物品賃貸業	128	9.9%	116	9.0%	120	9.3%	-8	-6.3%
学術研究、専門・技術サービス業	37	2.8%	35	2.7%	50	3.9%	13	35.1%
宿泊業、飲食サービス業	139	10.7%	153	11.9%	141	10.9%	2	1.4%
生活関連サービス業、娯楽業	160	12.3%	154	11.9%	142	11.0%	-18	-11.3%
教育、学習支援業	62	4.8%	52	4.0%	44	3.4%	-18	-29.0%
医療、福祉	108	8.3%	135	10.5%	156	12.1%	48	44.4%
複合サービス事業	8	0.6%	8	0.6%	7	0.5%	-1	-12.5%
サービス業(他に分類されないもの)	68	5.2%	64	5.0%	69	5.4%	1	1.5%

	平成24年(2012年)		平成28年(2016年)		令和3年(2021年)		平成24年~令和3年	
	従業者数	構成比	従業者数	構成比	従業者数	構成比	増減数	増減比
総数	9,008	100.0%	8,691	100.0%	9,418	100.0%	410	4.6%
農林漁業	98	1.1%	102	1.2%	112	1.2%	14	14.3%
鉱業、採石業、砂利採取業	26	0.3%	27	0.3%	30	0.3%	4	15.4%
建設業	1,059	11.8%	826	9.5%	913	9.7%	-146	-13.8%
製造業	857	9.5%	618	7.1%	490	5.2%	-367	-42.8%
電気・ガス・熱供給・水道業	-	-	-	-	1	0.0%	1	皆増
情報通信業	25	0.3%	44	0.5%	44	0.5%	19	76.0%
運輸業、郵便業	330	3.7%	214	2.5%	278	3.0%	-52	-15.8%
卸売業、小売業	2,176	24.2%	2,203	25.3%	2,333	24.8%	157	7.2%
金融・保険業	152	1.7%	177	2.0%	140	1.5%	-12	-7.9%
不動産業、物品賃貸業	293	3.3%	308	3.5%	405	4.3%	112	38.2%
学術研究、専門・技術サービス業	224	2.5%	154	1.8%	169	1.8%	-55	-24.6%
宿泊業、飲食サービス業	895	9.9%	765	8.8%	747	7.9%	-148	-16.5%
生活関連サービス業、娯楽業	576	6.4%	458	5.3%	435	4.6%	-141	-24.5%
教育、学習支援業	328	3.6%	265	3.0%	234	2.5%	-94	-28.7%
医療、福祉	1,579	17.5%	2,026	23.3%	2,643	28.1%	1,064	67.4%
複合サービス事業	83	0.9%	192	2.2%	164	1.7%	81	97.6%
サービス業(他に分類されないもの)	307	3.4%	312	3.6%	280	3.0%	-27	-8.8%

※資料：経済センサス - 活動量調査

② 本市における製造業の事業所数・従業者数・製造品出荷額等

本市における従業者数の推移は、平成 25 年から令和 2 年まで大きく減少したが、令和 3 年以降、減少傾向から横ばい傾向となり、令和 5 年には 374 人となった。また、事業所数は、平成 26 年から年々減少を続け、令和 2 年には 22 件となったものの、令和 3 年以降は 30 件で推移している。



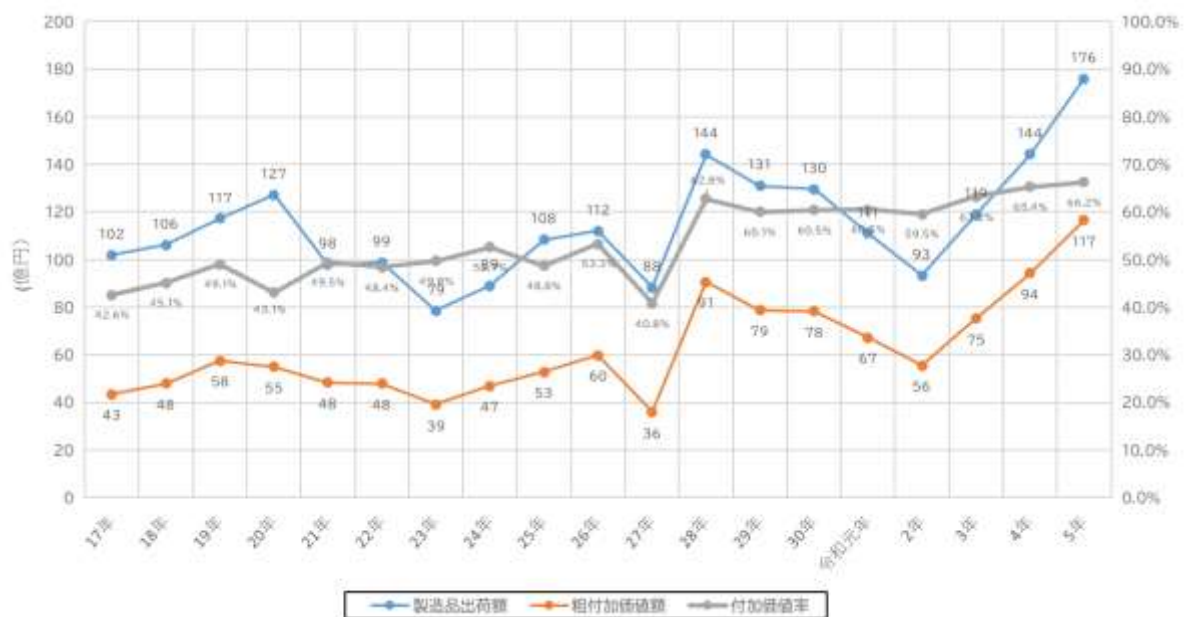
※資料：総務省・経済産業省 工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査

(従業者 4 人以上の事業所)

図 2-3 本市における製造業の事業所数・従業者数の推移

製造品出荷額は、増減を繰り返しており、平成 20 年のリーマンショック、平成 30 年以降の新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少するときはあったものの、近年は増加傾向で推移しており、令和 5 年は約 176 億円となっている。

粗付加価値額についても同様の傾向で推移しており、令和5年には約117億円となっている。



※資料：総務省・経済産業省 工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査

(従業者 4 人以上の事業所)

※付加価値率=粗付加価値額÷製造品出荷額×100

図 2-4 本市における製造業の製造品出荷額・付加価値額の推移

また、1事業所あたりの従業者数は11人から15人程度で推移している。労働生産性は、平成28年大きく増加し、その後、微減傾向にあったものの、令和3年以降は大きく増加に転じている。



※資料：総務省・経済産業省 工業統計調査、経済センサス、経済構造実態調査

(従業者4人以上の事業所)

※労働生産性=粗付加価値額÷従業員数

図 2-5 本市における1事業所あたり従業者数・労働生産性の推移

③ 千葉県内における本市製造業の位置づけ

令和5年における千葉県内市町村における製造業に関する各指標を自治体間で比較すると、いずれの指標も順位は低く、本市の製造業は千葉県において下位に位置している。

図表 2-6 千葉県の製造業に関する各指標の自治体間比較

	事業所数	従業者数(人)	製造品出荷額(億円)	粗付加価値額(億円)				
1	千葉市	574	千葉市	22063	市原市	51190.5	市原市	5346.9
2	松戸市	398	市原市	21104	千葉市	16235.2	千葉市	3248.4
3	船橋市	358	船橋市	15763	袖ヶ浦市	13310.7	船橋市	2987.8
4	野田市	352	野田市	10841	君津市	9140.9	君津市	1455.4
5	市原市	307	柏市	10007	船橋市	8438.6	野田市	1449.2
6	市川市	298	松戸市	9637	野田市	6337.5	松戸市	1396.7
7	柏市	294	八千代市	8949	市川市	4831.7	袖ヶ浦市	1250.5
8	銚子市	180	佐倉市	8866	松戸市	3526.4	市川市	1239.6
9	八千代市	174	成田市	8110	佐倉市	3312.4	成田市	1229.9
10	白井市	174	習志野市	7234	柏市	2995.9	佐倉市	1138.8
11	八街市	173	市川市	7164	八千代市	2852.7	八千代市	1091.0
12	佐倉市	151	君津市	7044	成田市	2652.6	柏市	964.3
13	成田市	142	袖ヶ浦市	6836	茂原市	2322.1	習志野市	882.9
14	香取市	127	茂原市	5196	習志野市	2207.1	茂原市	654.5
15	旭市	124	銚子市	4407	旭市	1669.3	銚子市	632.0
16	浦安市	121	白井市	4308	銚子市	1641.0	山武市	619.5
17	東金市	114	旭市	3820	木更津市	1567.8	富津市	559.3
18	鎌ヶ谷市	114	木更津市	3463	山武市	1564.9	旭市	512.1
19	流山市	108	香取市	3026	白井市	1534.3	白井市	511.2
20	袖ヶ浦市	108	八街市	2988	浦安市	1437.0	木更津市	441.2
21	茂原市	101	東金市	2890	富津市	1264.5	浦安市	346.6
22	山武市	100	山武市	2684	東金市	1087.5	香取市	272.0
23	木更津市	97	富津市	2526	香取市	860.4	東金市	263.5
24	君津市	96	浦安市	2276	匝瑳市	667.5	八街市	261.1
25	習志野市	92	富里市	2220	八街市	665.7	流山市	248.2
26	富津市	88	匝瑳市	2113	多古町	608.4	匝瑳市	242.3
27	匝瑳市	82	流山市	1994	富里市	607.6	多古町	217.1
28	南房総市	59	鎌ヶ谷市	1969	流山市	603.5	富里市	199.9
29	四街道市	58	山武郡芝山町	1619	四街道市	597.7	東庄町	190.5
30	いすみ市	56	印西市	1562	芝山町	589.9	印西市	190.0
31	横芝光町	55	長生郡長南町	1472	印西市	531.8	長生村	181.2
32	印西市	54	香取郡多古町	1471	横芝光町	531.3	横芝光町	168.8
33	館山市	53	山武郡横芝光町	1361	我孫子市	512.5	芝山町	152.5
34	九十九里町	48	長生郡長柄町	1183	長生村	491.5	長南町	144.4
35	鴨川市	43	四街道市	1159	いすみ市	462.5	いすみ市	142.6
36	富里市	43	いすみ市	1131	長南町	384.4	四街道市	135.5
37	多古町	41	香取郡東庄町	1111	柴町	363.3	鎌ヶ谷市	133.8
38	長柄町	36	山武郡九十九里町	991	東庄町	354.6	我孫子市	132.9
39	大多喜町	35	長生郡長生村	953	鎌ヶ谷市	336.1	大網白里市	116.6
40	我孫子市	34	南房総市	905	長柄町	318.8	長柄町	111.6
41	芝山町	33	印旛郡栄町	851	九十九里町	300.4	神崎町	107.0
42	大網白里市	30	印旛郡酒々井町	848	神崎町	289.7	大多喜町	105.2
43	長南町	27	夷隅郡大多喜町	842	勝浦市	267.0	柴町	103.4
44	東庄町	24	香取郡神崎町	788	大多喜町	224.0	白子町	97.6
45	白子町	22	我孫子市	643	白子町	219.6	九十九里町	88.0
46	神崎町	19	鴨川市	610	一宮町	191.7	一宮町	70.5
47	勝浦市	17	館山市	584	酒々井町	187.2	鴨川市	64.3
48	柴町	17	長生郡白子町	453	大網白里市	176.1	南房総市	55.0
49	酒々井町	16	大網白里市	374	鴨川市	168.2	酒々井町	54.0
50	長生村	15	勝浦市	365	南房総市	121.8	勝浦市	49.5
51	睦沢町	12	長生郡睦沢町	225	館山市	90.2	館山市	41.2
52	鋸南町	10	長生郡一宮町	200	睦沢町	58.6	睦沢町	13.2
53	御宿町	9	安房郡鋸南町	120	御宿町	14.7	御宿町	8.3
54	一宮町	8	夷隅郡御宿町	115	鋸南町	14.1	鋸南町	4.9

※資料:経済産業省 2024年経済構造実態調査

④ 製造業の特徴

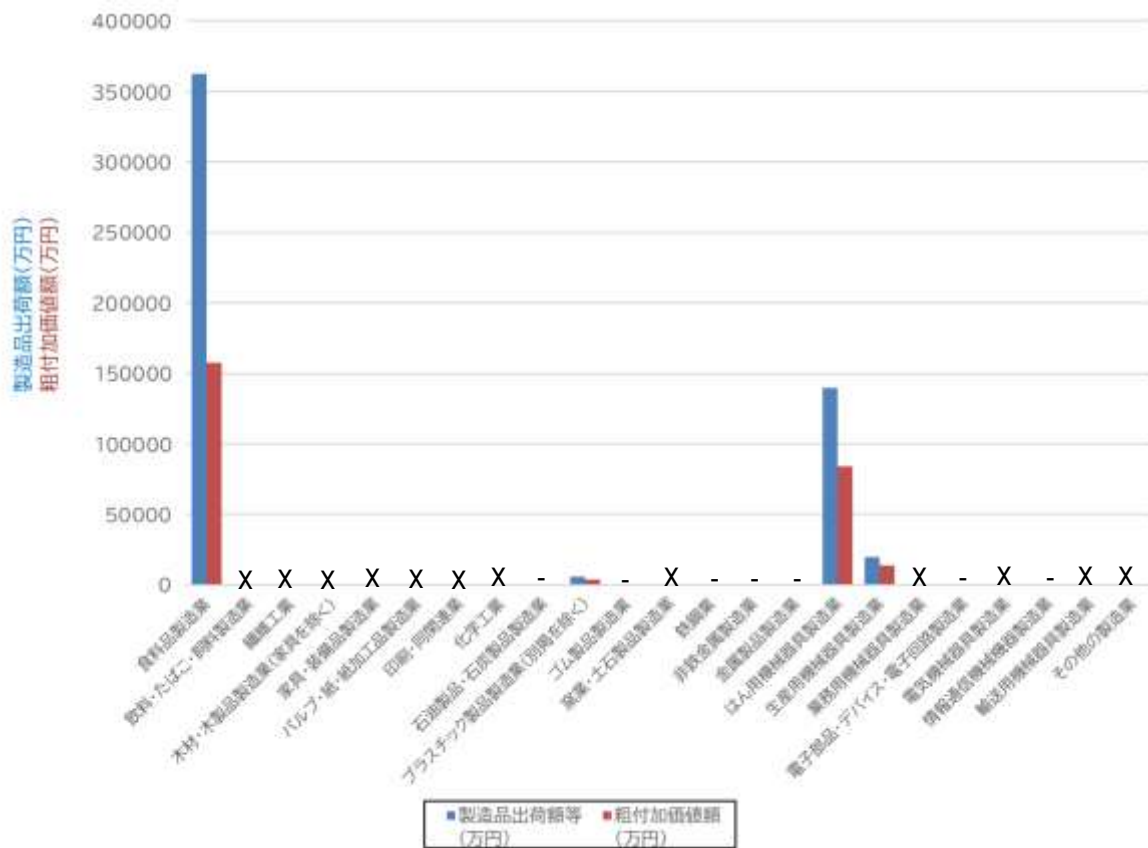
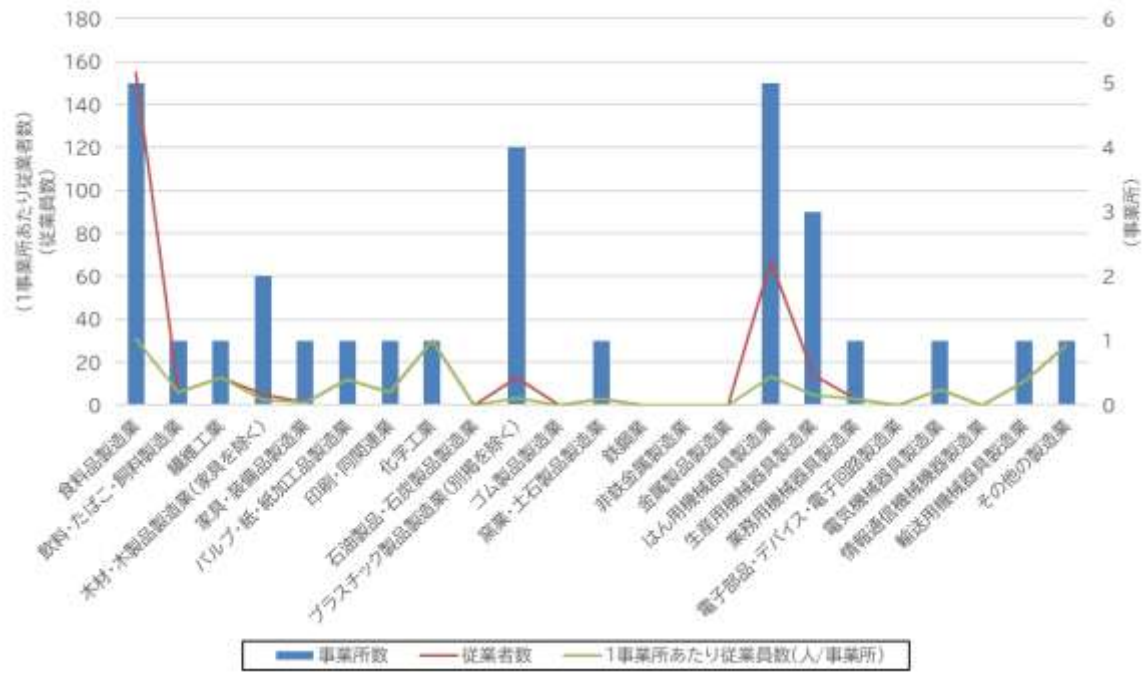
業種別の事業所数は、「食品製造業」及び「はん用機械器具製造業」の5件が最も多く、次いで「プラスチック製造業」が4件、「生産用機械器具製造業」が3件となっている。

業種別の従業者数では、「食料品製造業」の155人が最も多く、次いで「はん用機械器具製造業」が67人、「化学工業」が30人となっている。

業種別の1事業所あたりの従業員数は、「食料品製造業」が31.0人／事業所、「化学工業」が30.0人／事業所、「その他の製造業」が28.0人／事業所と突出している。

業種別の製造品出荷額は、公表されている中での数値となるが、「食料品製造業」が約36億円と最も多く、次に「はん用機械器具製造業」約14億円と続いている。同様に、業種別の粗付加価値額もほぼ同様の傾向が見える。

これらの結果を踏まえると、項目ごとの順位の変動や秘匿情報はあるものの、「食料品製造業」、「はん用機械器具製造業」、「化学工業」などが本市の製造業における中核的な業種と考えられる。



※資料：総務省・経済産業省 工業統計調査、経済センサス
(従業者4人以上の事業所)

図 2-7 本市の製造業の業種別状況(上段：従業者数、事業所数、下段：出荷額等)

図表 2-8 本市の製造業の業種別状況(全体)

産業中分類名	事業所数	従業者数	1事業所あたり 従業者数 (人/事業所)	製造品出荷額等 (万円)	粗付加価値額 (万円)
製造業計	30	374	12.5	1760904	1166463
食品製造業	5	155	31.0	362228	157956
飲料・たばこ・飼料製造業	1	6	6.0	X	X
繊維工業	1	13	13.0	X	X
木材・木製品製造業(家具を除く)	2	5	2.5	X	X
家具・装備品製造業	1	1	1.0	X	X
パルプ・紙・紙加工品製造業	1	12	12.0	X	X
印刷・同関連業	1	6	6.0	X	X
化学工業	1	30	30.0	X	X
石油製品・石炭製品製造業	-	-	-	-	-
プラスチック製品製造業(別掲を除く)	4	13	3.3	5942	3819
ゴム製品製造業	-	-	-	-	-
窯業・土石製品製造業	1	3	3.0	X	X
鉄鋼業	-	-	-	-	-
非鉄金属製造業	-	-	-	-	-
金属製品製造業	-	-	-	-	-
はん用機械器具製造業	5	67	13.4	139778	83992
生産用機械器具製造業	3	14	4.7	19822	14035
業務用機械器具製造業	1	3	3.0	X	X
電子部品・デバイス・電子回路製造業	-	-	-	-	-
電気機械器具製造業	1	7	7.0	X	X
情報通信機械機器製造業	-	-	-	-	-
輸送用機械器具製造業	1	11	11.0	X	X
その他の製造業	1	28	28.0	X	X

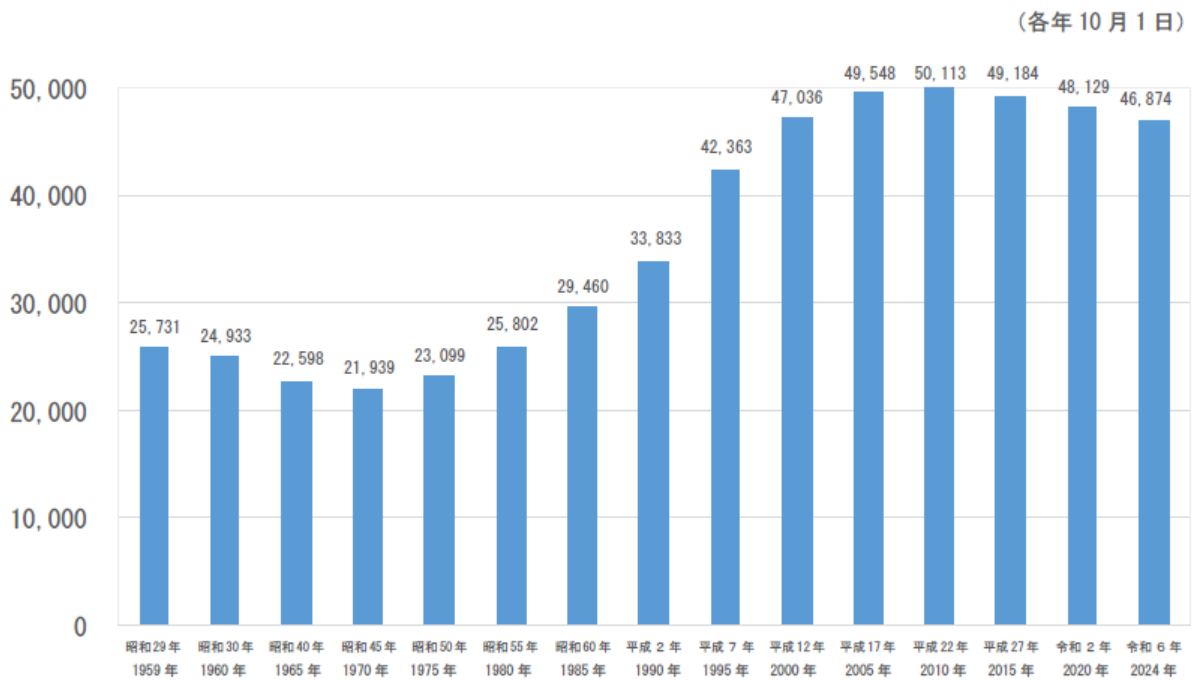
※資料:2023年経済構造実態調査(製造業事業所調査)
(従業者4人以上の事業所)

(x:事業所が1または2で申告者の秘密漏洩防止のため数値を秘匿した箇所)

2-3 労働力

(1)人口推移

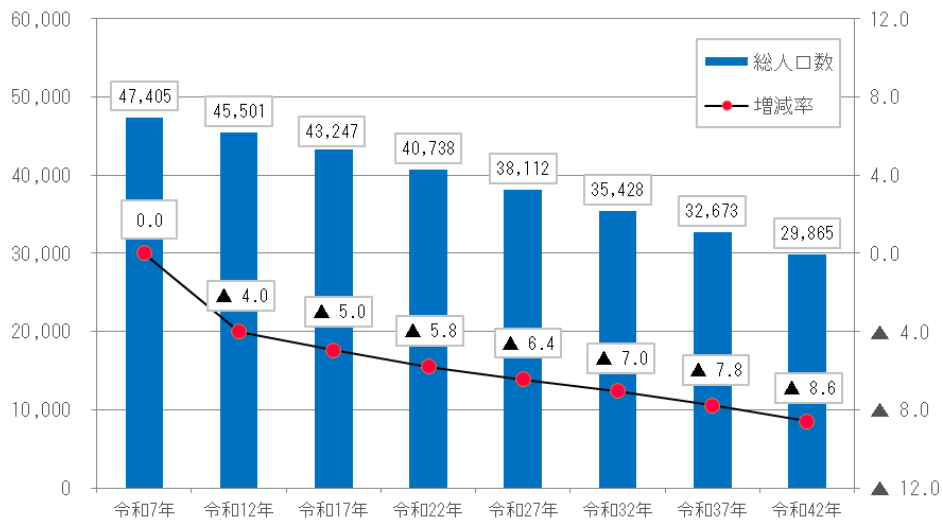
大網白里市の人口は、令和6年10月1日時点で46,874人である。長期的推移をみると、昭和45年以降、平成22年まで一貫して増加してきたが、平成22年の50,113人をピークに減少に転じている。



※資料:大網白里市人口ビジョン(令和7年改定)

図表 2-9 総人口の推移

大網白里市人口ビジョン(令和7年改訂)によると、総人口は今後も減少を続ける一方、高齢化率は上昇を続け、令和42年には48.8%にまで上昇する見込みである。



	令和7年 2025年	令和12年 2030年	令和17年 2035年	令和22年 2040年	令和27年 2045年	令和32年 2050年	令和37年 2055年	令和42年 2060年
年少人口	4,456	3,847	3,370	3,110	2,842	2,558	2,246	1,941
生産年齢人口	26,287	24,669	22,740	20,373	18,240	16,385	14,801	13,335
老年人口	16,662	16,985	17,137	17,255	17,030	16,485	15,626	14,589
総人口	47,405	45,501	43,247	40,738	38,112	35,428	32,673	29,865

年少人口比率	9.4%	8.5%	7.8%	7.6%	7.5%	7.2%	6.9%	6.5%
生産年齢人口比率	55.5%	54.2%	52.6%	50.0%	47.9%	46.2%	45.3%	44.7%
老年人口比率	35.1%	37.3%	39.6%	42.4%	44.7%	46.5%	47.8%	48.8%

※資料:大網白里市人口ビジョン(令和7年改定)

図 2-10 将来人口推計結果



※資料:大網白里市人口ビジョン(令和7年改定)

図 2-11 地区別将来人口推計結果

(2)労働力関連指標 等

■千葉県の労働力関連指標

【有効求人倍率(原数値)】(令和7年12月)

公共職業安定所における千葉県の有効求人倍率は、全国と比較して低い水準にあり、本市が属する千葉南についても、低い値となっている。

千葉南 1.00 倍

千葉県 1.07 倍

全 国 1.28倍 ※資料:千葉県労働局労働市場月報

【労働力人口(労働力人口比率)】(令和6年)

千葉県の労働力人口比率は、全国平均とほぼ同水準となっている。

千葉県 352.7万人 (63.5%)

全 国 6957万人 (63.3%) ※資料:千葉県労働局労働力調査

【完全失業率】(令和6年)

千葉県の完全失業率は、全国平均と同水準となっている。

千葉県 2.5%

全 国 2.5% ※資料:千葉県労働局労働力調査

■昼夜間人口比率 等

【昼夜間人口比率】(令和2年)

本市の昼夜間人口比率は73.1%となっており、千葉県の全54市町村中54位、全国でも全1741市町村中1728位と下位に位置しており、流出超過のベッドタウン構造となっている。

大網白里市 73.1%

千葉県 90.3% ※資料:令和2年国勢調査

(3)市内の工業系用途地域の状況

本市は市域の約9割が市街化調整区域となっている。

また、市内には工業団地がなく、その他の工業系用途地域(準工業地域 約36ha)についても、みどりが丘地区の市有地(約3.6ha)を除き、地場産業に係る工場や住宅等が混在した土地利用となっており、企業が立地可能なまとまった用地が無い状況である。

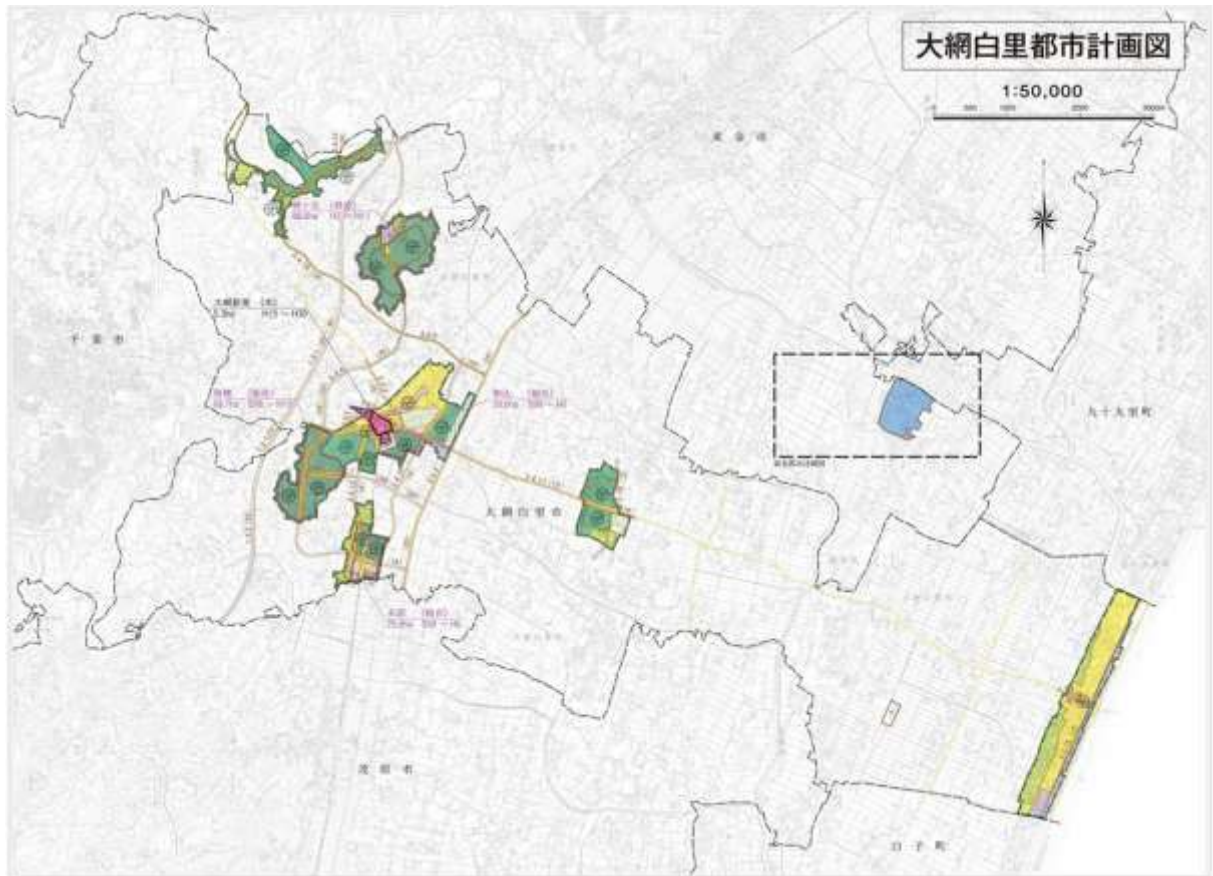


図 2-12 大網白里都市計画図

2-4 本市の企業誘致の現状

本市では、これまで、企業等誘致条例に基づく優遇措置の拡充をはじめ、国道 128 号沿道などの市街化調整区域における地区計画などを活用した土地利用の促進、圏央道大網白里 SIC 周辺の産業系土地利用に関するサウンディング調査など、各種の企業誘致施策を進めてきた。

また、令和 7 年 9 月には、民間が所有する未利用地の情報を収集し、市内に進出を希望する企業等に情報を提供する「企業立地適地バンク」を開設している。

～最近の主な取り組み～

平成 28 年 1 月 市街化調整区域における土地利用方針・地区計画運用基準の策定

平成 28 年 3 月 『圏央道スマート IC 周辺地域の土地利用方針』の策定

平成 31 年 3 月 圏央道大網白里市スマート IC の開通

平成 31 年 4 月 企業等誘致条例の改正(対象施設の拡大・指定基準の緩和)

令和 4 年 4 月 開発許可の権限移譲

令和 6 年 3 月 企業等誘致条例の改正(指定基準の緩和・雇用促進奨励金の創設)

令和 7 年 1～3 月 圏央道大網白里スマート IC 近接エリアの土地利用に関するサンディング型市場調査の実施

令和 7 年 9 月 企業立地適地バンクの開設

令和 8 年 4 月 大網白里市企業誘致基本方針の策定

【市街化調整区域における企業誘致の取組み】

区分	区域イメージ	対応方策	実績
大網駅周辺における生活 利便施設の立地誘導	・JR 大網駅周辺	地区計画	—
幹線道路沿道への産業施 設の立地誘導	・国道 128 号沿道	地区計画	5 件 (約 11, 1ha)
市内幹線道路沿道への生 活利便施設等の立地誘導	・主要地方道山田台大網白里線沿道 ・群会道路沿道	開発許可(市条 例による)	—
白里地区海岸部一帯への 海浜レクリエーションに資 する施設の立地誘導	・主要地方道飯岡一宮線から九十九 里優良道路に囲まれた区域	開発許可(市条 例による)	—

【企業等誘致条例に基づく支援制度と実績】

対象業種	支援内容	実績
物品製造、情報通信、運輸・物流、卸売・小売、学術・開発研究、旅館・ホテル、飲食サービス、公衆浴場(一般公衆浴場を除く。)、教育・学習支援、医療(産科・小児科)、機械等修理、農業(植物工場)、市長が特に必要と認める事業	【指定基準】 ・投下固定資産の総額が1億円以上であること。 ・常用雇用者の数が5人以上であること ■企業等立地奨励金 固定資産税の納税相当額を限度額とし、事業開始後、最初に固定資産税を賦課する年度から3年間交付 ■雇用促進奨励金 事業開始日から1年間に市内に住所を有する新規雇用者1人当たり10万円(1事業所当たり1,000万円を限度)を交付	1件
		0件

【大網白里市企業立地適地バンク制度の概要と登録物件数】



▶ 登録物件数 4件

3. 全国的にみた産業立地動向

経済産業省の工場立地動向調査に基づき、近年の立地動向を概括する。なお、調査の概要は以下のとおりである。

- ・工場立地法第2条に基づき、昭和42年から経済産業省が毎年実施している。
調査対象は、全国の製造業、電気業(水力発電所、地熱発電所、太陽光発電所を除く)、ガス業及び熱供給業のための工場または事業場を建設する目的をもって取得(借地を含む)された1,000㎡以上の用地である。
- ・昭和55年から研究所(民間の試験研究機関で、主として前記4業種に係る分野の研究を行うものに限る)の用地も併せて調査している。
- ・平成27年からは、電気業のうち、太陽光発電所を調査対象外としている。
- ・なお、本項では、固定価格買取制度導入後のメガソーラーの立地ラッシュによる立地件数・敷地面積の変動を排除するため、電気業等(電気業・ガス業・熱供給業)を除いて集計する。ただし、電気業等を含む項目も一部あるため、その場合は注記する。

3-1 全国の立地動向

(1) 国内全体の立地動向

経済産業省の工場立地動向調査によると、令和6年の製造業(電気業・ガス業・熱供給業を除く)の立地件数は854件(前年比6.8%増)、敷地面積は1,982ha(前年比28.3%増)となった。



※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図3-1 工場立地件数・敷地面積の推移

国内の工場立地は、経済状況や産業構造の変化に伴い、大きく変化してきた。高度成長期には、供給不足解消のために生産拡大が相次いだが、近年では工場立地件数は 800 件前後、立地面積は 1300ha 前後で推移している。

現在、地政学リスクの高まりや経済安全保障の重要性を受け、グローバルサプライチェーンの再編が加速しており、国内生産への回帰や拡大が進んでいる。特に、半導体関連投資の急成長や、EV 市場への対応として電池製造拠点の整備が、国内製造業の立地を強力に推進している。加えて、「2024 年問題」への対応として、効率化を図る大規模物流施設の計画・立地も活発化している。また、新型コロナウイルス感染症が 5 類に移行したことによる人流再開やインバウンド需要の急増も、消費財・サービス業関連の立地を後押ししている。さらに、GX(グリーントランスフォーメーション)や DX(デジタルトランスフォーメーション)を推進するための投資の増加も顕著となっている。

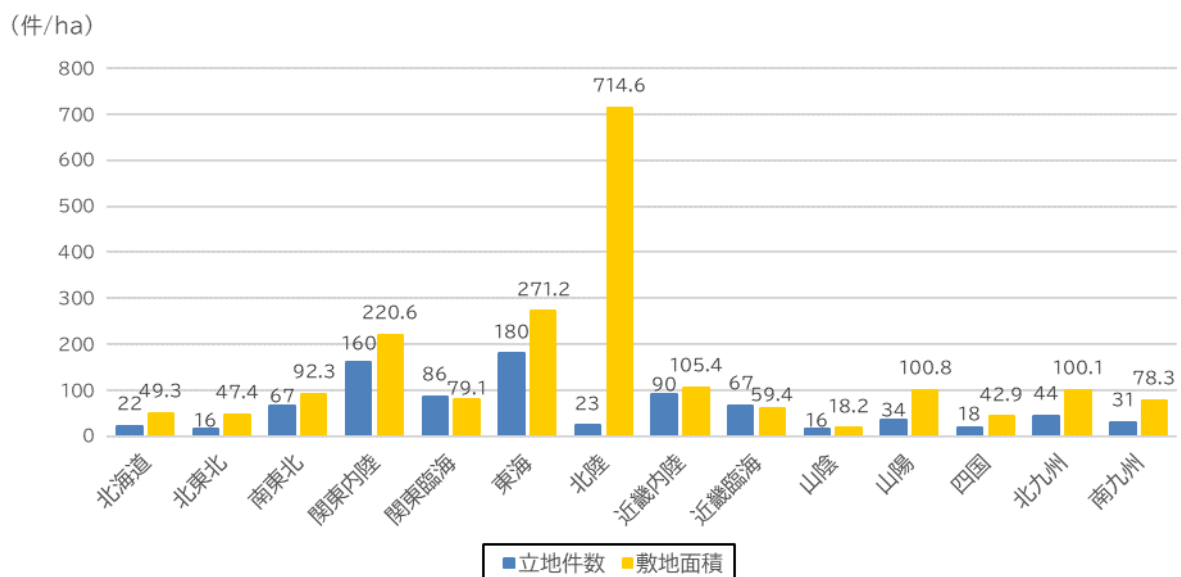
その反面、製造業や物流業における人材不足が深刻化しており、企業の生産能力強化や新規立地の妨げになりえる状況となっている。また、円安の進行やエネルギー・原材料価格の高止まり、加えて建設コストの高騰といった要因が、設備投資を抑制する重圧となっており、今後の立地計画への影響が懸念される状況となっている。

(2)地域別・都道府県別の立地動向

令和 6 年の地域別の工場立地件数は、「東海」の 180 件が最も多く、次いで「関東内陸」の 160 件、「近畿内陸」の 90 件、「関東臨海」の 86 件となっている。

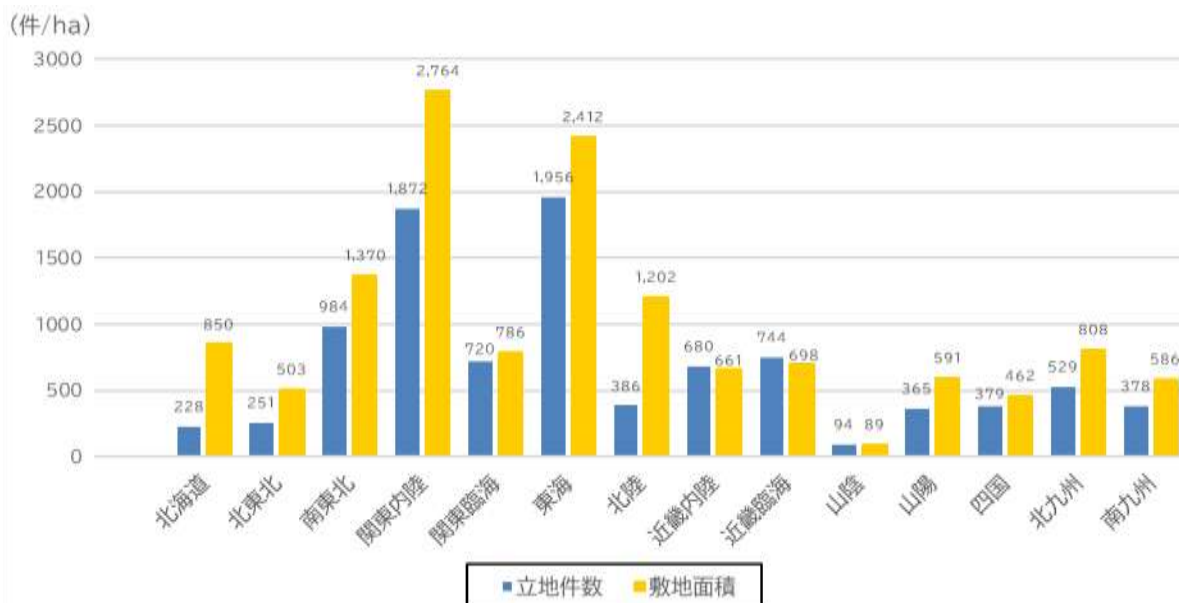
一方、敷地面積では「北陸」の 714.6ha が最大で、次いで「東海」の 271.2ha、「関東内陸」の 220.6ha、「山陽」の 100.8ha の順となっている。

なお、過去 10 年間では立地件数・敷地面積ともに「関東内陸」と「東海」が突出しており、次に「南東北」「近畿臨海」「関東臨海」「近畿内陸」「南九州」となっている。



※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-2 地域別の立地件数・敷地面積(令和 6 年)



※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-3 過去 10 年間の地域別工場立地件数・敷地面積(平成 27 年～令和 6 年)

〈地域別〉

○北海道	北海道	○近畿内陸	滋賀、京都、奈良
○北東北	青森、岩手、秋田	○近畿臨海	大阪、兵庫、和歌山
○南東北	宮城、山形、福島、新潟	○山陰	鳥取、島根
○関東内陸	茨城、栃木、群馬、山梨、長野	○山陽	岡山、広島、山口
○関東臨海	埼玉、千葉、東京、神奈川	○四国	徳島、香川、愛媛、高知
○東海	静岡、愛知、岐阜、三重	○北九州	福岡、佐賀、長崎、大分
○北陸	富山、石川、福井	○南九州	熊本、宮崎、鹿児島、沖縄

令和 6 年の立地件数を都道府県別に見ると、茨城県の 73 件が最も多く、愛知県の 67 件が続き、岐阜県の 49 件、兵庫県の 47 件、静岡県・奈良県の 46 件の順となっている。

敷地面積では、福井県の 691.2ha が最も大きく、次いで愛知県の 137.7ha、茨城県の 116.9ha、山口県の 65.4ha、熊本県の 53.2ha、岐阜県の 51.1ha となっている。

また、過去 10 年間(平成 27 年～令和 6 年)の立地件数では、愛知県が 642 件で最も多く、茨城県の 633 件、静岡県の 619 件、群馬県の 522 件、兵庫県の 503 件となっている。

敷地面積では、茨城県の 1231.2ha、福井県の 851.9ha、北海道の 849.5ha、愛知県の 730.5ha、静岡県の 663.2ha がトップ 5 を占めている。

千葉県の立地件数は、令和 6 年は 30 件(9 位)で、過去 10 年間では 218 件(17 位)となっている。敷地面積では、令和 6 年 27.1ha (21 位)で、過去 10 年間の合計では 278.4ha (17 位)となっている。

図表 3-4 都道府県別の立地件数・敷地面積

(立地件数)

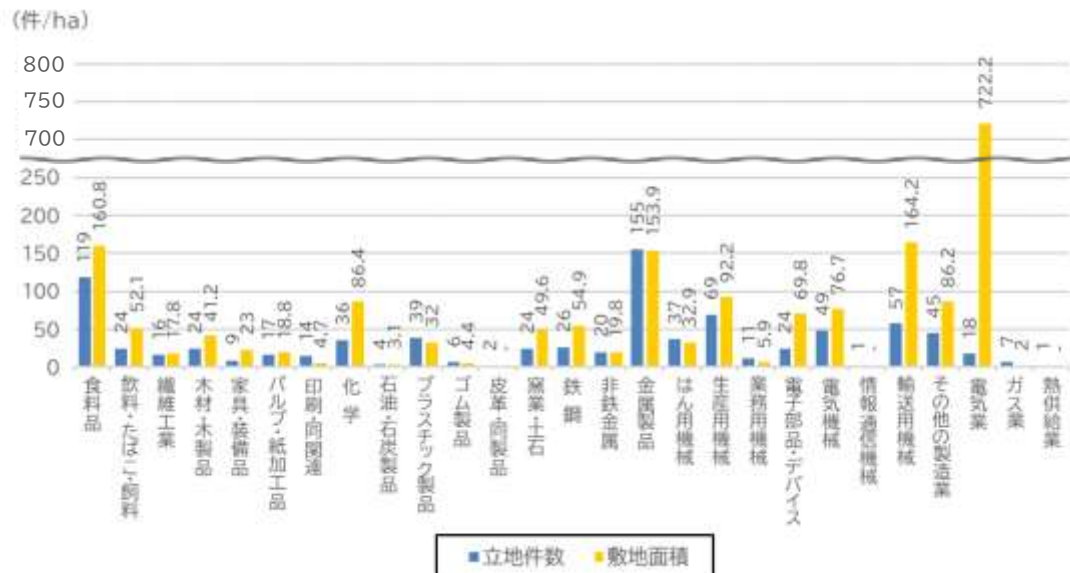
(敷地面積)

順位	2024年(令和6年)		順位	過去10年間 (平成27年～令和6年)		順位	2024年(令和6年)		順位	過去10年間 (平成27年～令和6年)	
	都道府県	件数		都道府県	件数		都道府県	面積(ha)		都道府県	面積(ha)
1	茨城	73	1	愛知	642	1	福井	691.2	1	茨城	1231.2
2	愛知	57	2	茨城	633	2	愛知	137.7	2	福井	851.9
3	岐阜	49	3	静岡県	619	3	茨城	118.9	3	北海道	849.5
4	兵庫	47	4	群馬	522	4	山口	85.4	4	愛知	730.5
5	静岡県	46	5	兵庫	503	5	熊本	53.2	5	静岡県	683.2
5	奈良	46	6	岐阜	441	6	岐阜	51.1	6	岐阜	540.6
7	埼玉	40	7	埼玉	335	7	福岡	50.7	7	群馬	537.8
8	群馬	38	8	新潟	330	8	北海道	49.3	8	栃木	527.3
9	千葉	30	9	栃木	318	9	滋賀	48.3	9	兵庫	505.5
10	福岡	26	10	福岡	308	10	兵庫	47.9	10	福島	498.4
11	京都	24	11	奈良	307	11	福島	47.5	11	三重	477.8
12	北海道	22	12	長野	296	12	静岡県	47	12	福岡	451
12	福島	22	13	三重	254	13	群馬	43.1	13	長野	355.6
14	長野	21	14	宮城	249	14	香川	37.2	14	宮城	348.9
15	栃木	20	15	北海道	229	15	長崎	36.7	15	埼玉	338.9
15	滋賀	20	16	福島	219	16	埼玉	36.3	16	新潟	287.5
17	宮城	19	17	千葉	218	17	三重	35.4	17	千葉	278.4
18	三重	18	18	京都	196	18	栃木	34.7	18	熊本	288.3
19	新潟	17	19	山形	185	19	奈良	31.9	19	滋賀	244
20	神奈川	16	20	滋賀	177	20	宮城	28	20	山形	237.2
21	大阪	15	21	神奈川	162	21	千葉	27.1	21	岡山	225.9
22	広島	14	22	岡山	153	22	広島	26.8	22	京都	218.6
23	熊本	12	23	鹿児島	152	23	京都	25.2	23	秋田	207.2
24	石川	11	24	大阪	151	24	秋田	22.9	24	鹿児島	205.6
24	鳥取	11	25	石川	141	25	長野	22.6	25	石川	204.7
24	山口	11	26	富山	132	26	石川	19.4	26	奈良	200.3
27	宮崎	10	27	香川	130	27	鹿児島	19.1	27	広島	194.2
28	山形	9	27	愛媛	130	28	神奈川	15.7	28	岩手	177.8
28	岡山	9	29	広島	123	29	岩手	13.1	29	山口	170.8
28	大分	9	30	熊本	119	30	大分	12.7	30	神奈川	170.5
31	秋田	8	31	福井	113	31	青森	11.4	31	香川	168.1
31	福井	8	32	山梨	101	32	新潟	10.3	32	愛媛	159.9
31	山梨	8	33	秋田	92	33	鳥取	9.2	33	富山	145.6
31	香川	8	34	和歌山	90	34	鳥取	9	34	長崎	144.3
31	長崎	8	35	山口	89	35	大阪	8.6	35	青森	117.9
36	鹿児島	7	36	岩手	85	35	岡山	8.6	36	佐賀	114.7
37	和歌山	5	37	長崎	78	37	山形	8.5	37	山梨	112.4
37	鳥取	5	37	宮崎	78	38	宮崎	6	38	大分	97.7
38	青森	4	38	大分	75	39	富山	4	39	大阪	97.1
39	岩手	4	40	青森	74	40	山梨	3.3	40	和歌山	95.6
39	富山	4	41	佐賀	68	41	徳島	3.2	41	宮崎	92.4
39	徳島	4	42	徳島	66	42	和歌山	2.9	42	高知	71.9
39	愛媛	4	43	鳥取	60	43	愛媛	2.5	43	徳島	64
44	高知	2	44	高知	53	44	高知	X	44	鳥取	54.8
44	沖縄	2	45	鳥取	34	45	佐賀	X	45	鳥取	34.3
46	佐賀	1	46	沖縄	X	46	沖縄	X	46	沖縄	19.9
47	東京	***	47	東京	X	47	東京	X	47	東京	X
	合計	854	合計	9,566	合計	1982.2	合計	13844.6			

※資料：経済産業省 工場立地動向調査

(3)業種別の立地件数・敷地面積

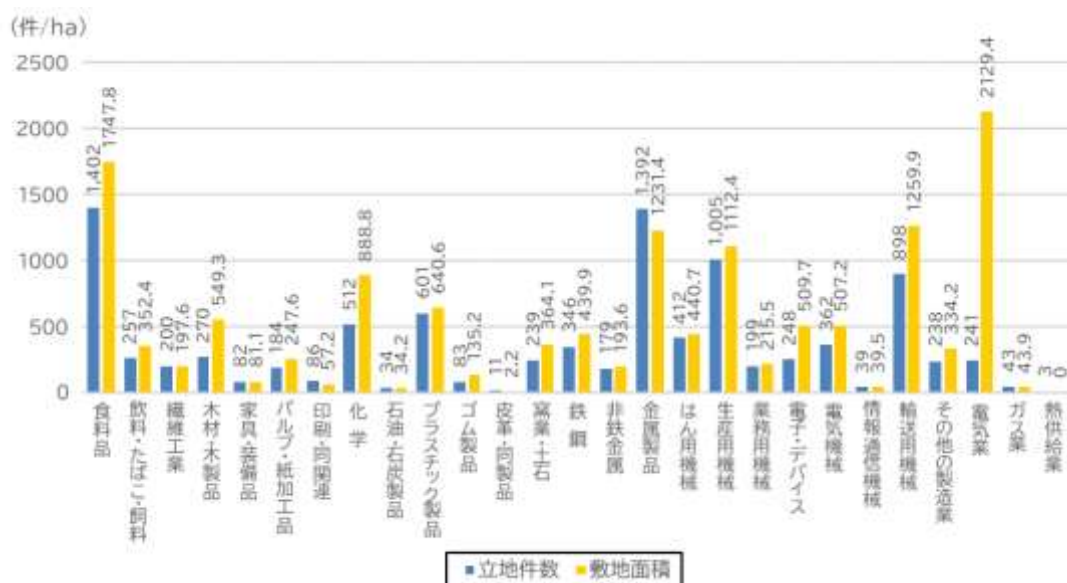
業種別の立地件数・敷地面積を見ると、令和6年の立地件数では、「金属製品」の155件が最も多く、次いで「食料品」の119件、「生産用機械」の69件、「輸送用機械」の57件、「電気機械」の49件となっている。敷地面積では、「電気業」の722.2haが最も大きく、次いで「輸送用機械」の164.2ha、「食料品」の160.8ha、「金属製品」の153.9ha、「生産用機械」の92.2haとなっている。



※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-5 業種別の立地件数・敷地面積(令和6年)

また、過去10年間の合計をみると、立地件数では、「食料品」の1402件が最も多く、次いで「金属製品」の1392件、「生産用機械」1005件、「輸送用機械」の898件、「化学」の512件となっている。敷地面積では、「電気業」の2129.4haが最も大きく、次いで「食料品」の1747.8ha、「輸送用機械」の1259.9ha、「金属製品」の1231.4ha、「生産用機械」の1112.4haとなっている。

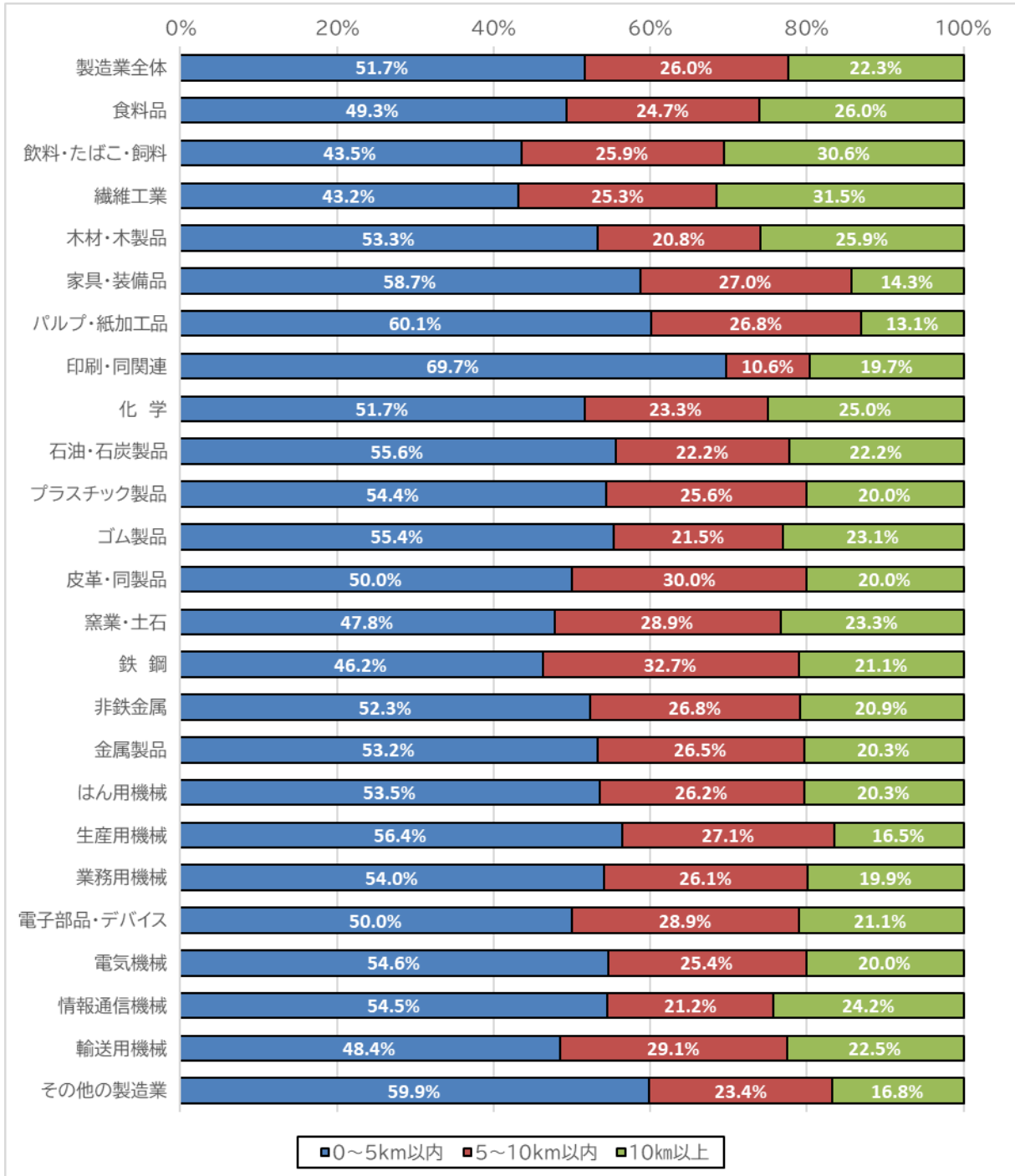


※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-6 業種別の立地件数・敷地面積(平成27年～令和6年)

(4) 高速道路ICからの距離別の立地動向

過去10年間の高速道路 IC からの距離別の立地動向を見ると、製造業全体では IC からの直線距離が「0～5km 以内」の割合が 51.7%と半数以上を占め、これに「5～10 km以内」を合わせると 77.7%となる。高速道路の利便性が、立地条件において重要な位置を占めていることが分かる。



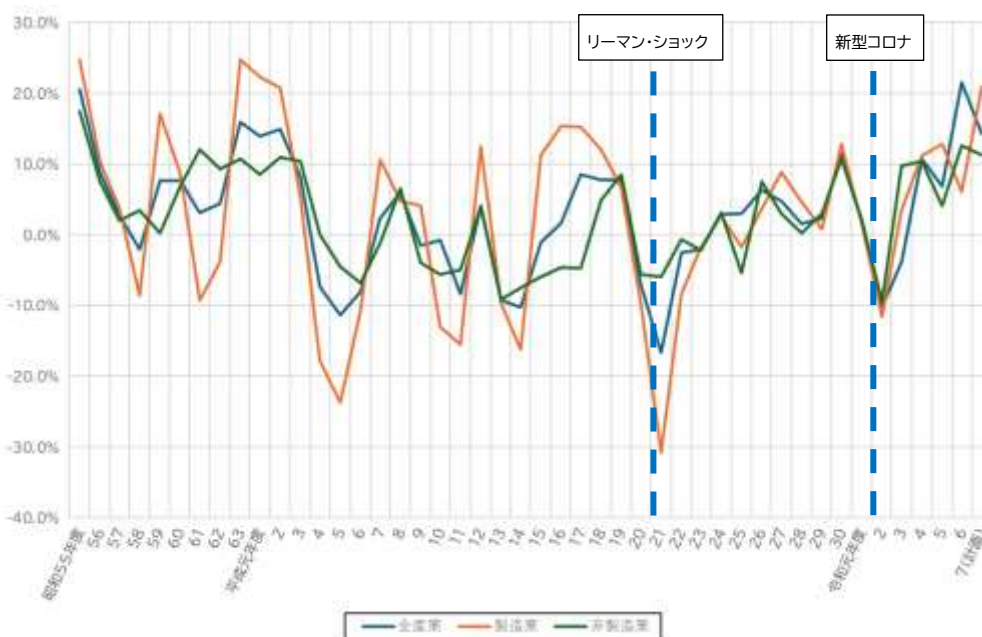
※資料: 経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-7 高速道路 IC からの距離別・業種中分類別の立地動向
(平成 27 年～令和 6 年の累計)

(5)設備投資の動向

日本政策投資銀行の設備投資計画調査に基づき、設備投資の動向を概括する。

長期的な設備投資の動向を見ると、リーマン・ショックを境に、それまで牽引役であった製造業の存在感が低下し、非製造業に取って代わられた。その後、製造業・非製造業とも回復基調が続くも、新型コロナウイルスにより再度大きく減少する。しかしながら、近年はコロナ禍で先送りされた投資の再開などによりV字回復を見せるとともに、通信・情報のAI 計算基盤構築や自動車の自動化投資などにより上昇傾向が続いている。



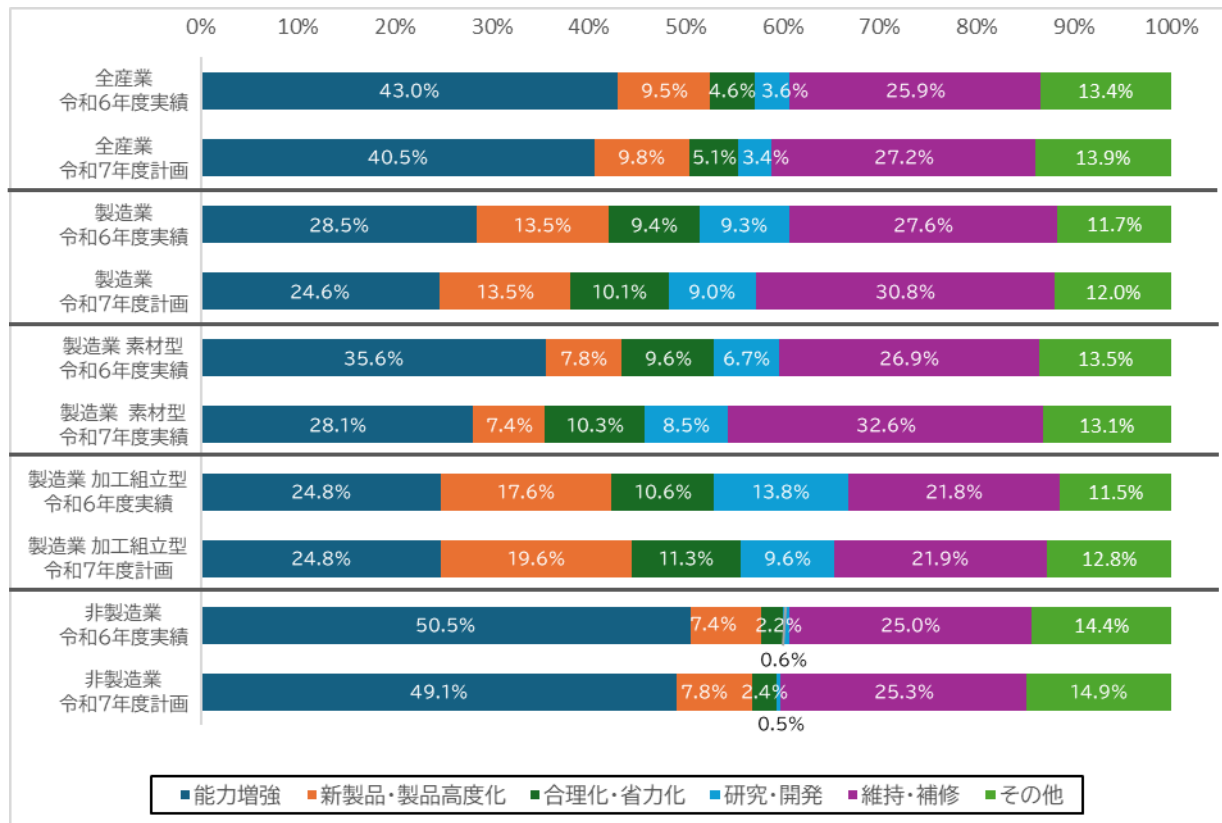
	全産業	製造業	非製造業		全産業	製造業	非製造業
昭和55年度	20.6%	24.8%	17.5%	平成15年度	-1.1%	11.3%	-6.0%
昭和56年度	8.8%	10.4%	7.5%	平成16年度	1.7%	15.4%	-4.6%
昭和57年度	2.8%	3.8%	2.0%	平成17年度	8.5%	15.3%	-4.7%
昭和58年度	-2.1%	-8.6%	3.4%	平成18年度	7.7%	12.0%	4.9%
昭和59年度	7.6%	17.1%	0.2%	平成19年度	7.7%	6.6%	8.5%
昭和60年度	7.6%	8.6%	6.9%	平成20年度	-7.1%	-9.7%	-5.6%
昭和61年度	3.1%	-9.3%	12.1%	平成21年度	-16.7%	-30.8%	-6.0%
昭和62年度	4.4%	-3.9%	9.3%	平成22年度	-2.5%	-8.4%	-0.7%
昭和63年度	15.9%	24.7%	10.7%	平成23年度	-2.1%	-1.7%	-2.2%
平成元年度	13.9%	22.3%	8.5%	平成24年度	2.9%	2.7%	3.1%
平成2年度	14.9%	20.8%	11.0%	平成25年度	3.0%	-1.7%	-5.4%
平成3年度	8.2%	5.3%	10.4%	平成26年度	6.3%	3.7%	7.5%
平成4年度	-7.4%	-17.9%	0.0%	平成27年度	4.8%	8.8%	3.0%
平成5年度	-11.4%	-23.7%	-4.5%	平成28年度	1.6%	4.7%	0.2%
平成6年度	-8.0%	-10.7%	-6.8%	平成29年度	2.3%	0.8%	3.0%
平成7年度	2.3%	10.6%	-1.2%	平成30年度	11.4%	12.8%	10.7%
平成8年度	6.0%	4.8%	6.5%	令和元年度	1.9%	1.6%	2.1%
平成9年度	-1.5%	4.1%	-4.0%	令和2年度	-10.2%	-11.6%	-9.5%
平成10年度	-0.8%	-13.0%	-5.6%	令和3年度	-3.8%	3.5%	9.7%
平成11年度	-8.4%	-15.5%	-5.0%	令和4年度	10.7%	11.2%	10.4%
平成12年度	4.1%	12.5%	4.0%	令和5年度	6.9%	12.8%	4.1%
平成13年度	-9.3%	-9.7%	-9.2%	令和6年度	21.6%	6.1%	12.6%
平成14年度	-10.3%	-16.2%	-7.5%	令和7年度(計画)	14.3%	21.0%	11.3%

※資料：日本政策投資銀行 設備投資計画調査

図表 3-8 設備投資の対前年度増減率

業種別の投資動機を見ると、製造業においては、令和7年度では「合理化・省力化」や「維持・補修」の構成比が増加する一方、コロナ禍からの回復以降、上昇傾向にあった「能力増強」の構成は低下する見込みとなっている。

非製造業においては、令和7年度では「新製品・製品高度化」や「維持・補修」の構成比が増加する一方、「能力増強」の構成は低下する見込みとなっている。



素材型:繊維、紙・パルプ、化学、窯業・土石、鉄鋼、非鉄金属

加工組立型:一般機械、電気機械、精密機械、輸送用機械、その他の製造業

※資料:日本政策投資銀行 設備投資計画調査

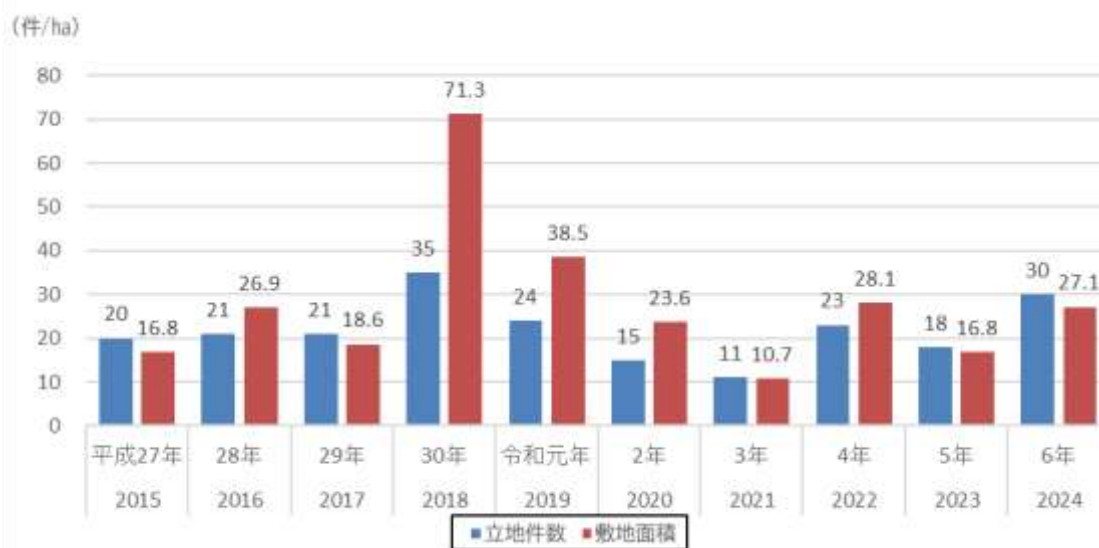
図表 3-9 業種別の設備投資動機の変化

3-2 千葉県立地動向

(1)立地件数・敷地面積の推移

前述したように千葉県の製造業における令和6年の立地件数は30件、敷地面積は27.1haである。前年の18件/16.8haから、立地件数は12件(66.7%)増加、敷地面積が10.3ha(61.3%)増加となっている。

ここ10年間の推移を見ると、立地件数は、最大で平成30年の35件、最小で令和3年の11件、平均して21.8件となっている。敷地面積は、最大で平成30年の71.3ha、最小で令和3年の10.7haとなっており、平均して27.8haで推移している。10年間で見ると、1件当たりの面積は1.28haとなっており、全国平均の2.32haと比較し、1ha以上小さくなっている。



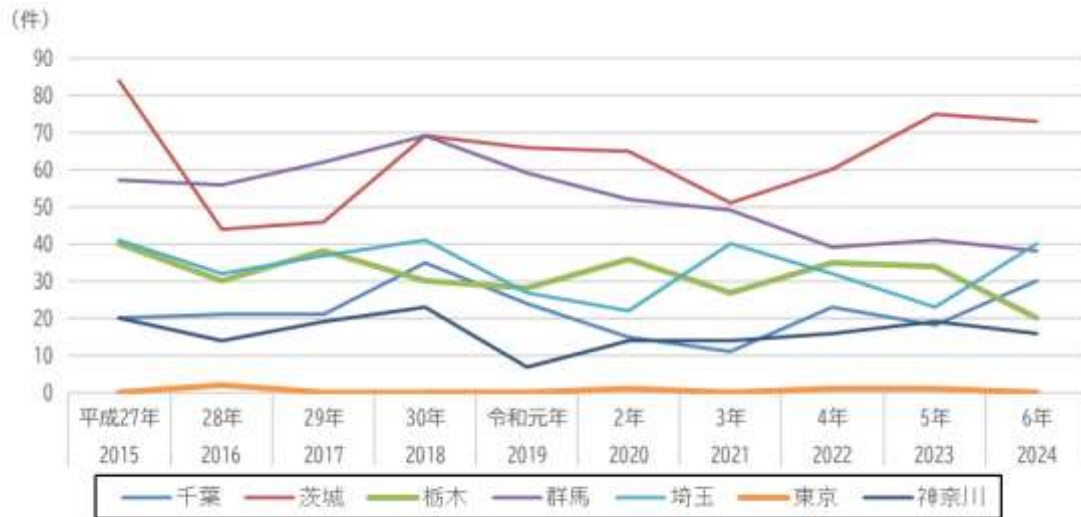
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計
	平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年	3年	4年	5年	6年	10年間
立地件数	20	21	21	35	24	15	11	23	18	30	218
敷地面積 (ha)	16.8	26.9	18.6	71.3	38.5	23.6	10.7	28.1	16.8	27.1	278.4

※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-10 千葉県における立地件数・敷地面積の推移

また、周辺である茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、東京都、神奈川県との比較を行った。令和6年においては、茨城県の73件が最も多く、順に埼玉県の40件、群馬県の38件、千葉県の30件、栃木県の20件、神奈川県16件となっている。また、敷地面積は、茨城県の116.9haで最も大きく、順に群馬県の43.1ha、埼玉県の36.3ha、栃木県の34.7ha、千葉県の27.1ha、神奈川県15.7ha、東京都0haとなっている。千葉県は、立地件数、敷地面積ともに周辺地域と比較して下位の値となっており、茨城県や群馬県など北関東地域との差が大きく、産業用地の提供が難しくなっていることが思慮される。

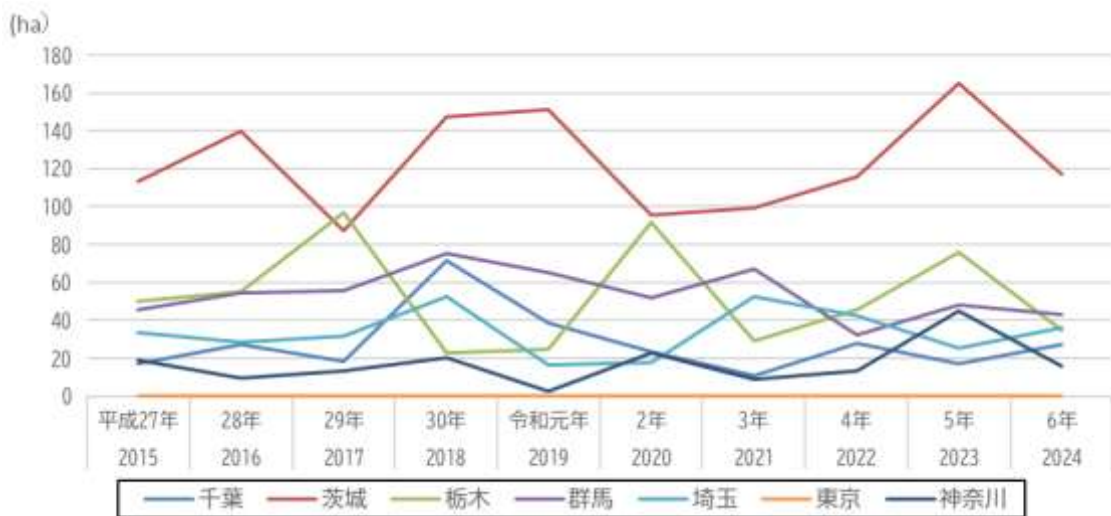
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計
	平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年	3年	4年	5年	6年	10年間
千葉	20	21	21	35	24	15	11	23	18	30	218
茨城	84	44	46	69	66	65	51	60	75	73	633
栃木	40	30	38	30	28	36	27	35	34	20	318
群馬	57	56	62	69	59	52	49	39	41	38	522
埼玉	41	32	37	41	27	22	40	32	23	40	335
東京	***	2	***	***	***	1	***	1	1	***	5
神奈川	20	14	19	23	7	14	14	16	19	16	162



※資料:日本政策投資銀行 設備投資計画調査

図表 3-11 周辺地域との比較(立地件数)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	合計
	平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年	3年	4年	5年	6年	10年間
千葉	16.8	26.9	18.6	71.3	38.5	23.6	10.7	28.1	16.8	27.1	278
茨城	113.5	139.6	87.2	147.4	151.4	95.3	99.4	115.5	165	116.9	1,231
栃木	50.1	55.3	96.7	23	24.8	92	29.3	45.5	75.9	34.7	527
群馬	45.4	54.4	55.4	75.2	65.4	51.6	67.2	32.3	47.8	43.1	538
埼玉	33.6	28.3	31.6	52.4	16.3	18	52.7	42.5	25.2	36.3	337
東京	0	X	0	0	0	X	0	X	X	0.0	***
神奈川	19.1	9.6	13.5	20.2	2.7	22.5	8.9	13.1	45.2	15.7	171

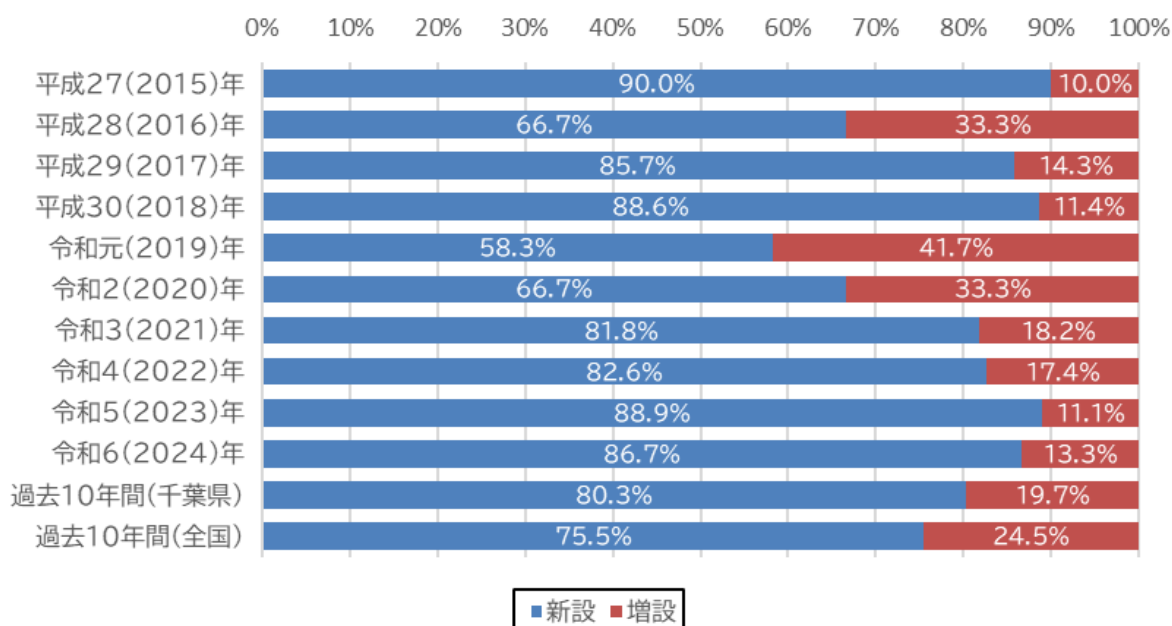


※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-12 周辺地域との比較(敷地面積)

(2)新設・増設別の立地件数

千葉県における新設・増設別の立地件数を見ると、過去10年間の合計では、「新設」が構成比80.3%、「増設」が19.7%となっており、「新設」は全国平均を上回り8割以上を占めている。



(件)

	立地件数	新設		増設	
		実数	構成比	実数	構成比
平成27(2015)年	20	18	90.0%	2	10.0%
平成28(2016)年	21	14	66.7%	7	33.3%
平成29(2017)年	21	18	85.7%	3	14.3%
平成30(2018)年	35	31	88.6%	4	11.4%
令和元(2019)年	24	14	58.3%	10	41.7%
令和2(2020)年	15	10	66.7%	5	33.3%
令和3(2021)年	11	9	81.8%	2	18.2%
令和4(2022)年	23	19	82.6%	4	17.4%
令和5(2023)年	18	16	88.9%	2	11.1%
令和6(2024)年	30	26	86.7%	4	13.3%
過去10年間(千葉県)	218	175	80.3%	43	19.7%
過去10年間(全国)	9,566	7,218	75.5%	2,348	24.5%

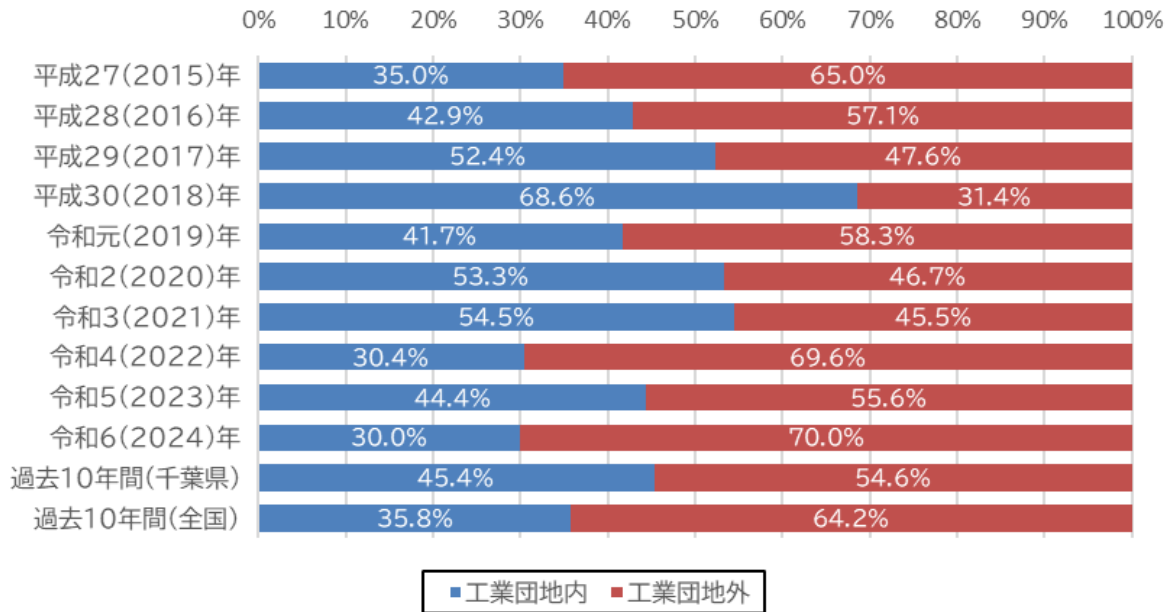
※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-13 新設・増設別の立地件数・構成比の推移

(3)工業団地内外別の立地件数

千葉県における工場団地内外別の立地件数を見ると、過去10年間で「工業団地内」が45.4%となっており、全国(過去10年間)の35.8%と比較して9.6ポイント高い水準である。

立地件数の構成比の推移を見ると、令和3年まで40~50%以上と工業団地内での立地が進んだが、令和4年に30.4%に落ち込み、その後、令和5年に44.4%に回復したものの、令和6年度は再度30.0%に落ち込んでいる。コロナ禍以降、立地件数は回復傾向にあるものの、分譲可能な工業団地が不足してきていることが想定される。



(件)

	立地件数	工業団地内		工業団地外	
		実数	構成比	実数	構成比
平成27(2015)年	20	7	35.0%	13	65.0%
平成28(2016)年	21	9	42.9%	12	57.1%
平成29(2017)年	21	11	52.4%	10	47.6%
平成30(2018)年	35	24	68.6%	11	31.4%
令和元(2019)年	24	10	41.7%	14	58.3%
令和2(2020)年	15	8	53.3%	7	46.7%
令和3(2021)年	11	6	54.5%	5	45.5%
令和4(2022)年	23	7	30.4%	16	69.6%
令和5(2023)年	18	8	44.4%	10	55.6%
令和6(2024)年	30	9	30.0%	21	70.0%
過去10年間(千葉県)	218	99	45.4%	119	54.6%
過去10年間(全国)	9,566	3,427	35.8%	6,139	64.2%

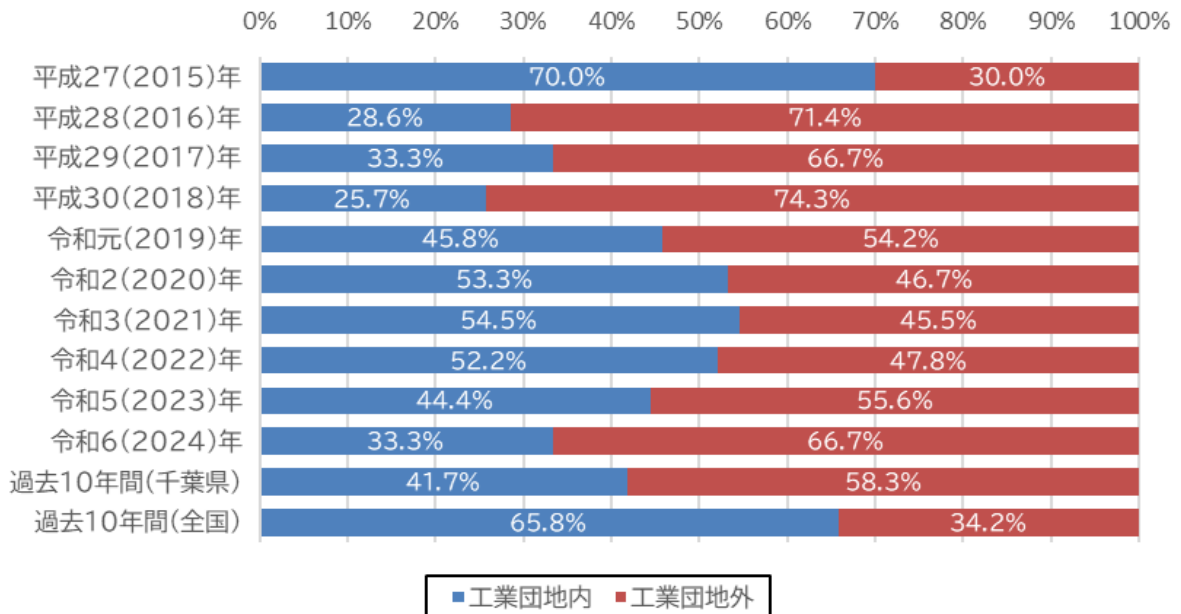
※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-14 工業団地内外別の立地件数・構成比の推移

(4)域内外別の立地件数

千葉県における域内企業(千葉県内に本社が所在する企業)・域外企業別の構成比を見ると、過去10年間では「域内企業」が41.7%、「域外企業」が58.3%となっている。

「域外企業」の割合が全国(過去10年間)の34.2%を大きく上回っており、「域外企業」の誘致が大きく進んでいる。



(件)

	立地件数	域内企業		域外企業	
		実数	構成比	実数	構成比
平成27(2015)年	20	14	70.0%	6	30.0%
平成28(2016)年	21	6	28.6%	15	71.4%
平成29(2017)年	21	7	33.3%	14	66.7%
平成30(2018)年	35	9	25.7%	26	74.3%
令和元(2019)年	24	11	45.8%	13	54.2%
令和2(2020)年	15	8	53.3%	7	46.7%
令和3(2021)年	11	6	54.5%	5	45.5%
令和4(2022)年	23	12	52.2%	11	47.8%
令和5(2023)年	18	8	44.4%	10	55.6%
令和6(2024)年	30	10	33.3%	20	66.7%
過去10年間(千葉県)	218	91	41.7%	127	58.3%
過去10年間(全国)	9,549	6,280	65.8%	3,269	34.2%

※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-15 域内外企業別の立地件数・構成比の推移(平成27年～令和6年)

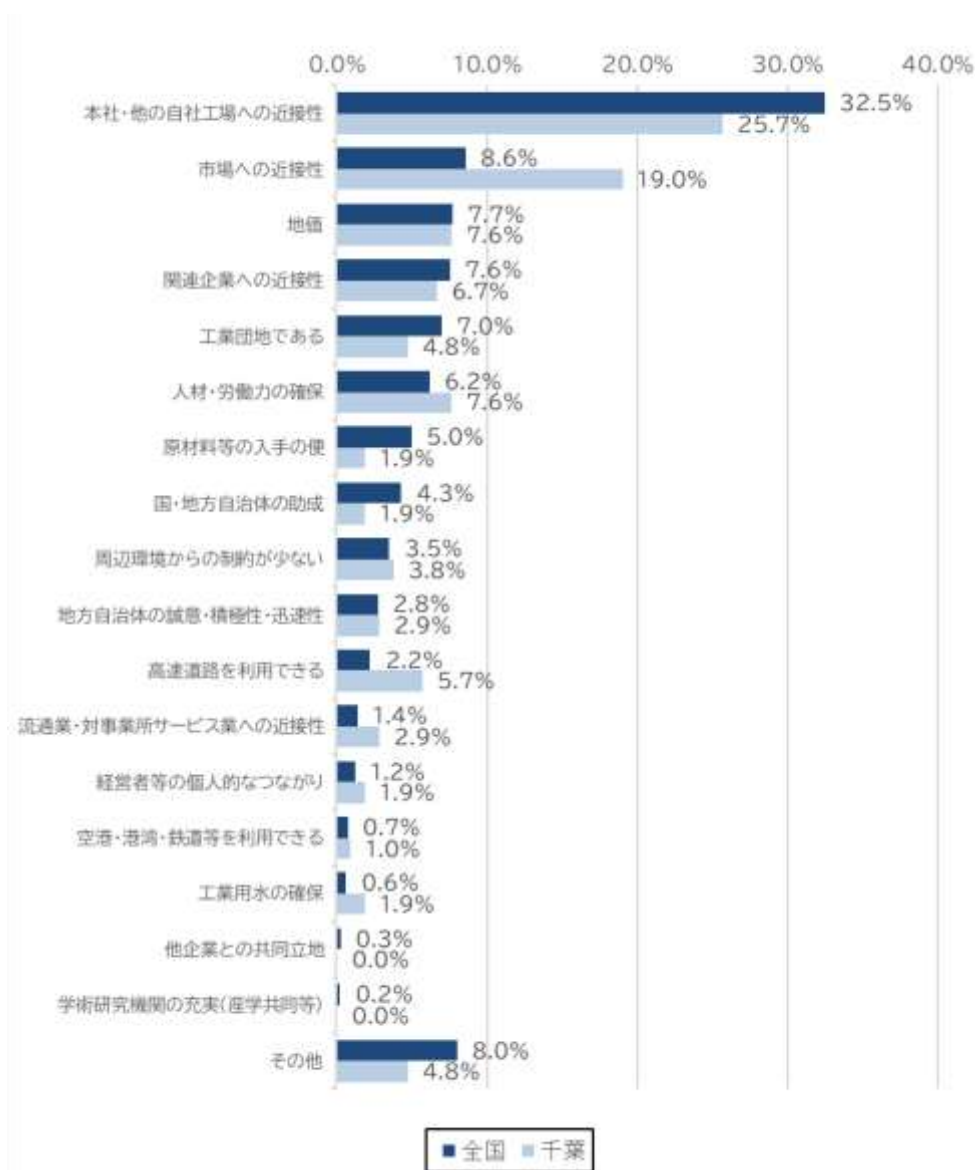
(5)立地地点の選定理由

過去10年間(平成27～令和6年、電気業等を含む)の千葉県の新設企業における立地地点の選定理由について、「最も重要」となる項目の構成比をとりまとめた。

「本社・他の自社工場への近接性」25.7%、「市場への近接性」19.0%、「地価」及び「人材・労働力の確保」が7.6%、「関連企業への近接性」が6.7%、「高速道路を利用できる」が5.7%「工場団地である」が4.8%、「周辺環境からの制約が少ない」が3.8%となっている。

全国平均と比較すると、「市場への近接性」、「高速道路を利用できる」が倍以上上回っているのが特徴的である。また、「人材・労働力の確保」、「流通業・対事務所サービス業への近接性」等も全国平均を上回っている。

一方、全国平均を下回る「本社・他の自社工場への近接性」、「工業団地である」、「原材料の入手の便」「国・地方自治体からの助成」等については、今後の課題として取組が検討される。



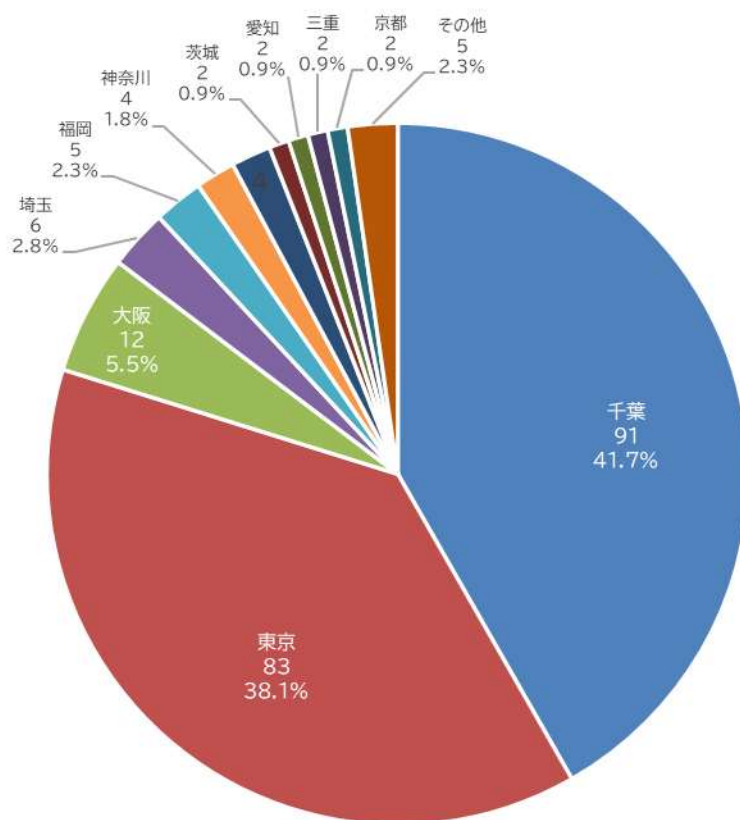
※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図 3-16 立地地点の選定理由(平成27年～令和6年合計)

(6)本社所在地別の立地件数

千葉県内における過去 10 件間の立地総数 218 件(本社所在地が明らかなもの・電気業等を含む)について、本社所在地の内訳を見ると、千葉県内に本社を置く企業(域内企業)が 91 件(構成比 41.7%)となっている。

一方、域外企業は、東京都の 83 件(構成比 38.1%)、大阪府の 12 件(構成比 5.5%)、埼玉県の 6 件(構成比 2.8%)、福岡県の 5 件(構成比 2.3%)、神奈川県 of 4 件(構成比 1.8%)と続き、特に東京都からの企業による立地が中心となっており、その他も大都市圏からの立地が大部分を占めている。

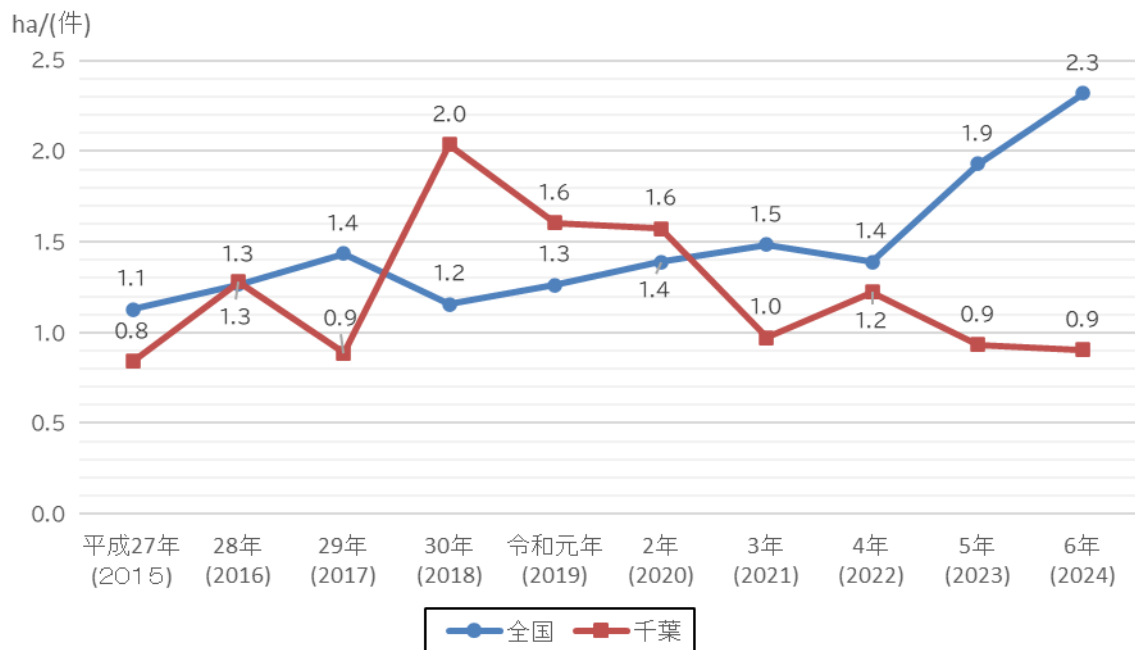


※資料:経済産業省 工場立地動向調査

図 3-17 本社所在地別の立地件数・構成比(平成 27 年～令和 6 年合計)

(7)立地規模の動向

千葉県内における過去10年間の立地1件あたりの敷地面積は、1.3ha/件となっており、全国平均の1.4ha/件を0.1ha下回っている。10年間の推移をみると、平成27年から平成29年までは0～0.5ha下回っていたものの、平成30年から令和2年にかけては、全国平均を0.2ha～0.8ha上回った。令和3年以降は、再び全国平均を下回っており、特に直近2年間は、1.0ha以上下回っている。先にみたように、千葉県は立地件数が多く、東京都等の大都市圏からの企業立地も見込まれるので、今後企業誘致を進めていくためには、工業団地の整備が急務であると考えられる。



	平成27年 (2015)	28年 (2016)	29年 (2017)	30年 (2018)	令和元年 (2019)	2年 (2020)	3年 (2021)	4年 (2022)	5年 (2023)	6年 (2024)	平均
全国	1.1	1.3	1.4	1.2	1.3	1.4	1.5	1.4	1.9	2.3	1.4
千葉	0.8	1.3	0.9	2.0	1.6	1.6	1.0	1.2	0.9	0.9	1.3

※資料：経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-18 全国と千葉県における平均敷地面積の推移(平成27年～令和6年)

(8)業種中分類別の立地件数・敷地面積

千葉県における業種別の立地件数を見ると、令和6年は「鉄鋼」、「金属製品」及び「生産用機械」が各4件で最も多く、次いで「化学」、「電気業」及び「ガス業」の各3件となっている。建設需要の拡大や製造業の設備投資拡大の基調が継続していることに加え、圏央道をはじめとする道路網の整備が進められていることにより、原材料の入手、製品の出荷がしやすいことなどが、寄与していると考えられる。

全体としては13業種30件の立地があり、その他の立地業種は「食料品」、「はん用機械」が各1件、「飲料・たばこ・飼料」、「木材・木製品」、「家具・装飾品」、「窯業・土石」、「その他製造業」が各1件ずつとなっている。敷地面積は各業種の立地件数も少なく、非公表となっている。

図表 3-19 業種別の立地件数・敷地面積(令和6年)

	令和6(2025)年			
	全国		千葉県	
	件数 (件)	敷地面積 (ha)	件数 (件)	敷地面積 (ha)
食料品	119	160.8	2	X
飲料・たばこ・飼料	24	52.1	1	X
繊維工業	16	17.8	—	—
木材・木製品	24	41.2	1	X
家具・装飾品	9	23.0	1	X
パルプ・紙加工品	17	18.8	—	—
印刷・同関連	14	4.7	—	—
化学	36	86.4	3	33
石油・石炭製品	4	3.1	—	—
プラスチック製品	39	32.0	—	—
ゴム製品	6	4.4	—	—
皮革・同製品	2	X	—	—
窯業・土石	24	49.6	1	X
鉄鋼	26	54.9	4	21
非鉄金属	20	19.8	—	—
金属製品	155	153.9	4	28
はん用機械	37	32.9	2	X
生産用機械	69	92.2	4	30
業務用機械	11	5.9	—	—
電子・デバイス	24	69.8	—	—
電気機械	49	76.7	—	—
情報通信機械	1	X	—	—
輸送用機械	57	164.2	—	—
その他の製造業	45	86.2	1	X
電気業	18	722.2	3	65
ガス業	7	2.0	3	13
熱供給業	1	X	—	—
総計	854	1,982.2	30	271

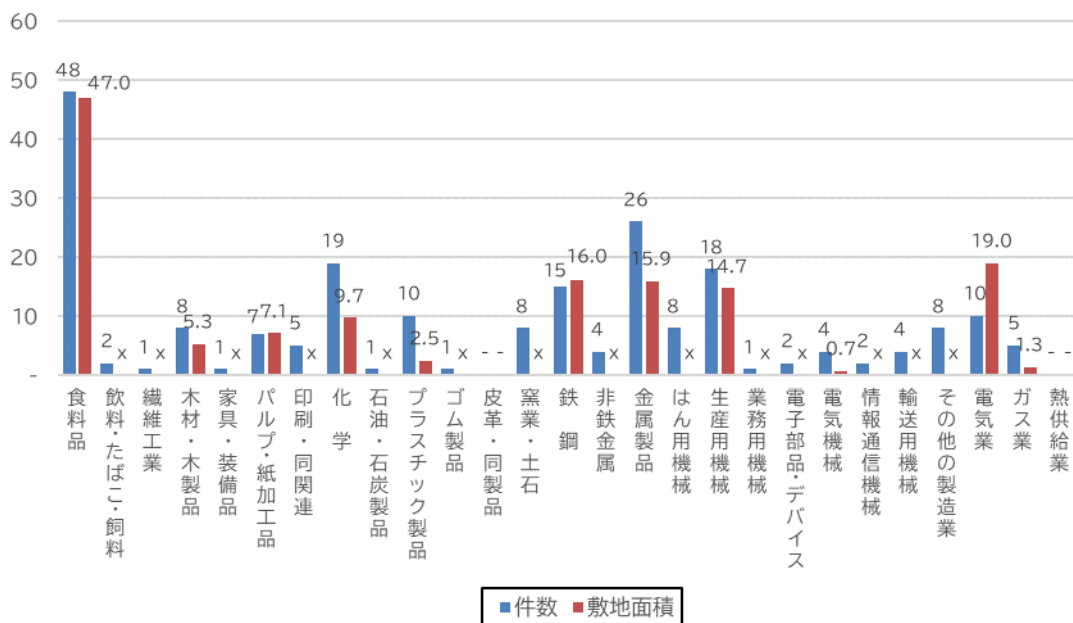
※電気・ガス業・熱供給業を含む

※非公表値を含むため、合計が一致しない場合がある

※資料：経済産業省 工場立地動向調査

過去10年間(平成27年～令和6年)の立地件数は、「食料品」が48件と最も多く、次いで「金属製品」が26件、「化学」が19件、「生産用機械」が18件、「鉄鋼」が15件、「電気業」が10件となっている。これらの業種が千葉県における立地の中心的な部分を占めていることがうかがえる。

また、同期間の敷地面積を見ると、「食料品」が47.0ha、「電気業」が19.0ha、「鉄鋼」が16.0ha、「金属製品」が15.9ha、「生産用機械」が14.7ha、「化学」が9.7haとなっている。一部、業種別敷地面積については、非公表値を含むため一概には言えないが、主要な業種が多くの面積を占めていることがわかる。



※一部、非公表値を含むため、業種別結果の合計と総計は異なる
 ※資料: 経済産業省 工場立地動向調査

図表 3-20 過去10年間の千葉県の業種別の立地件数・敷地面積(平成27年～令和6年合計)

(9)物流施設等を含めた立地件数及び面積

千葉県における物流施設等の立地状況を見ると、令和6年度の物流施設等の立地件数は60件で、前年66件と比べ6件の減、面積は81.8ヘクタールで、前年167.2ヘクタールと比べ85.4ヘクタールの減となっているものの、オンライン消費の需要が継続的に拡大していることなどにより、引き続き立地件数が高い水準で推移しているものと考えられる。

なお、物流施設の立地先としては、例年同様、都心へのアクセスに優れる葛南、東葛エリア、成田空港に近接する印旛、山武エリアへの立地が多くみられる。(詳細な結果は非公表)

区分	平成29年	平成29年	平成30年	平成30年	令和元年	令和元年	令和2年	令和2年	令和3年	令和3年	令和4年	令和4年	令和5年	令和5年	令和6年	令和6年
	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積
製造業等	21	19.4	35	71.3	24	38.5	15	23.6	11	10.7	23	28.1	18	16.8	30	27.1
研究所	0	0	2	X	1	X	1	X	0	0	3	9	0	0	0	0
物流施設等	35	33.8	30	56.7	32	53.1	53	68	59	110.1	72	221.2	66	167.2	60	81.8
合計	56	53.1	67	X	57	X	69	X	70	120.8	98	258.3	84	184	90	108.9

単位:面積はha

※資料:千葉県 企業立地動向調査

図表 3-21 過去8年間の千葉県の物流施設等の立地件数・敷地面積

4. 全国の新規事業所立地計画動向

4-1 全国の新規事業所立地計画動向

本項では、日本立地センターが毎年実施している「新規事業所立地計画に関する動向調査」に基づき、令和7年度における全国の製造業及び物流業における立地計画動向について概括する。

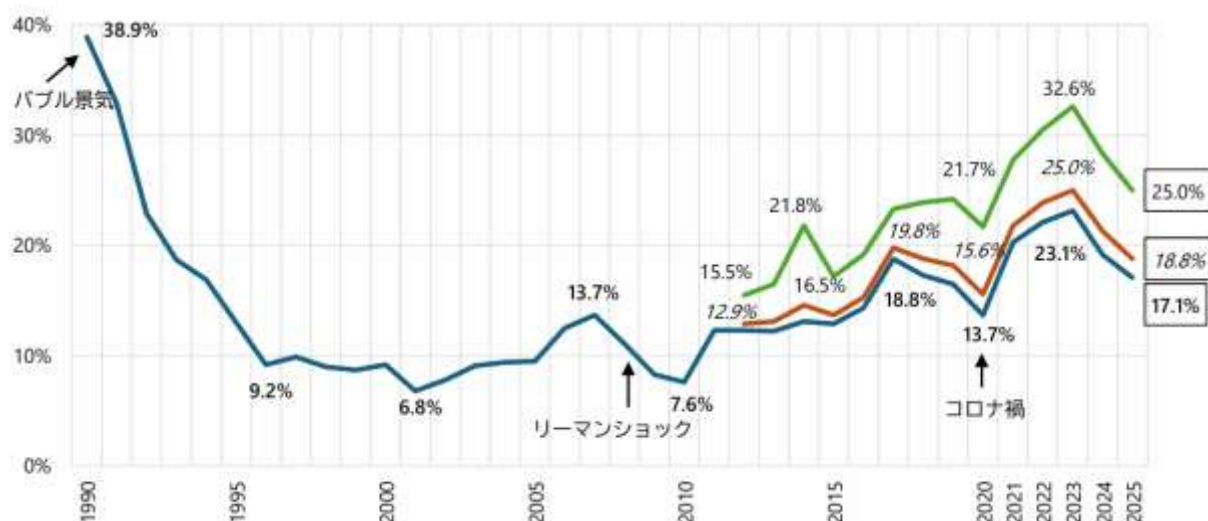
本調査は、製造業及び物流業(道路貨物運送業、倉庫業、こん包業、卸売業)約20,000社を対象にアンケート調査を実施し、今後の立地計画の有無をはじめ、対象施設、候補地域、予定時期、立地選定の際に重視する内容等について回答を得ている。

令和7年度(令和7年7月実施)の結果を見ると、回答企業2,183社(製造業1,699社、物流業484社)のうち、事業拠点の立地計画(新設・増設・移転)の有無については、「計画がある」18.8%、「未定」10.6%、「計画はない」69.5%であった。コロナ禍以降3年連続で増加してきた「計画がある」企業の割合(以下、立地計画割合とする)が、減少した前年度からさらに2.5ポイント減少したが、減少の度合いは前年度より緩く、コロナ禍前の2018年度と同じ割合となっている。

業種別では、製造業が17.1%(前年度比▲2.1ポイント)と減少しているが、この30年でみると比較的高い水準となっている。また、物流業は25.0%(同▲3.3ポイント)と減少したものの、2012年からの調査期間でみると高水準である。

今回の調査で立地計画割合が減少した要因は、コロナ禍で先が見えずに抑えられた投資の反動が現れたと見られた2021年度以降の高水準が収まりつつあるのではないかと考えられる。また、調査時点がトランプ関税の妥結前であり、先行きの不透明感があったことや、産業用地の不足、高騰する建築費によって、立地計画を躊躇したとも考えられる。

このようなことを勘案すると、依然としてコロナ禍前の水準を維持していることから、企業の新規立地意欲は底堅いと言える。



※資料:(一財)日本立地センター 新規事業所立地計画に関する意向調査

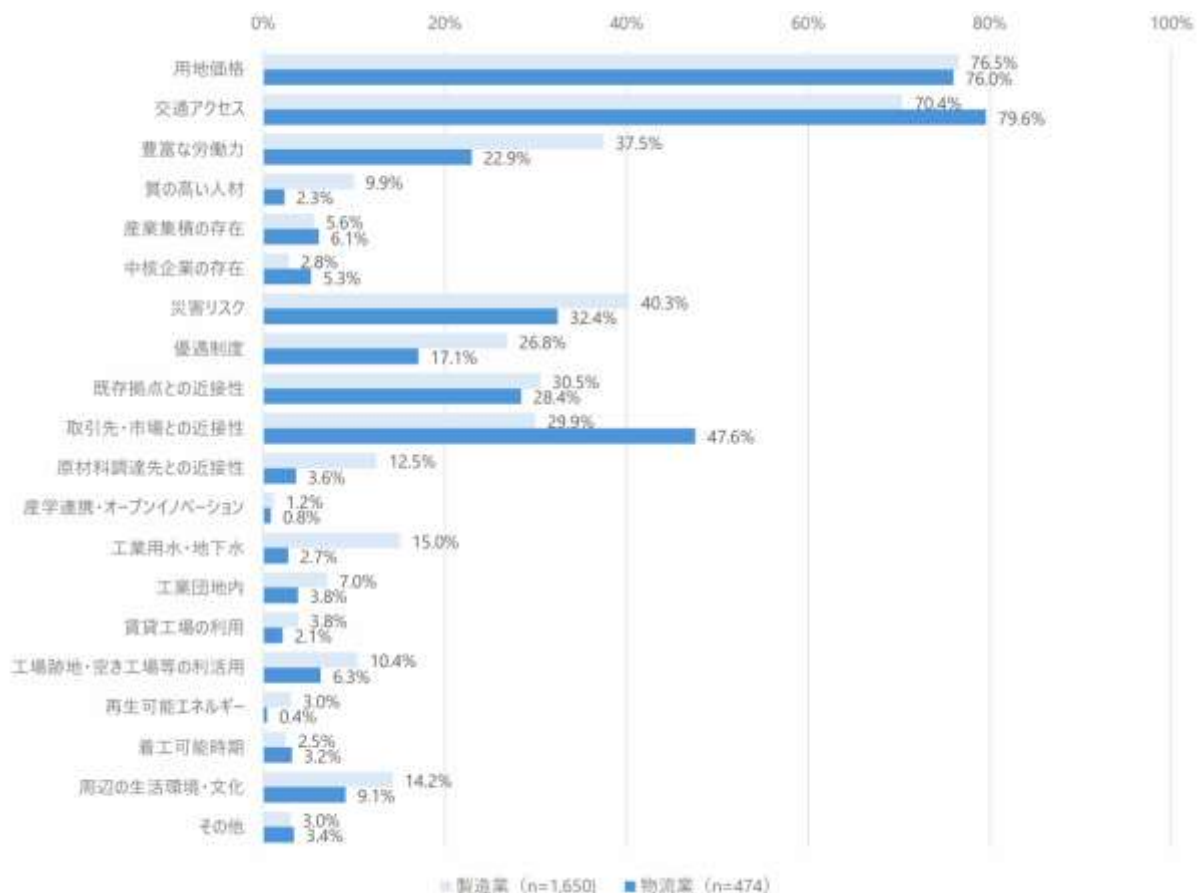
図 4-1 事業拠点の立地計画動向

4-2 立地先の選定時に重視する要素

立地選定時に重視する要素(複数回答)については、製造業では、例年と同様に、「用地価格」76.5%(前年度比+1.0ポイント)、「交通アクセス」70.4%(同+0.4ポイント)が7割を超え、以下、「災害リスク」40.3%(同+1.1ポイント)、「豊富な労働力」37.5%(同▲0.8ポイント)、「既存拠点との近接性」30.5%(同▲0.1ポイント)、「取引先・市場との近接性」29.9%(同▲4.1ポイント)となっている。

物流業と比較すると、「豊富な労働力」、「質の高い人材」、「災害リスク」、「原材料調達先との近接性」12.5%(同▲0.7ポイント)、「工業用水・地下水」15.0%(同▲0.1ポイント)、工場跡地・空き工場等の利活用」10.4%(▲0.1ポイント)、「周辺的生活環境・文化」14.2%(新規追加項目)などの割合が高くなっている。特に、「災害リスク」は、この10年間で倍増しており、頻発する自然災害が背景にあるものと思われる。

物流業でも例年同様、「用地価格」76.0%(同▲1.3ポイント)、「交通アクセス」79.6%(同+2.0ポイント)と製造業同様これら2項目が大きな割合を占め、「取引先・市場との近接性」47.6%(同▲7.0ポイント)が続いている。この3項目のうち、特に「取引先・市場との近接性」は、製造業よりも割合がかなり高く、荷主や荷物の届け先などを考慮した、立地選定をしていることが推察される。



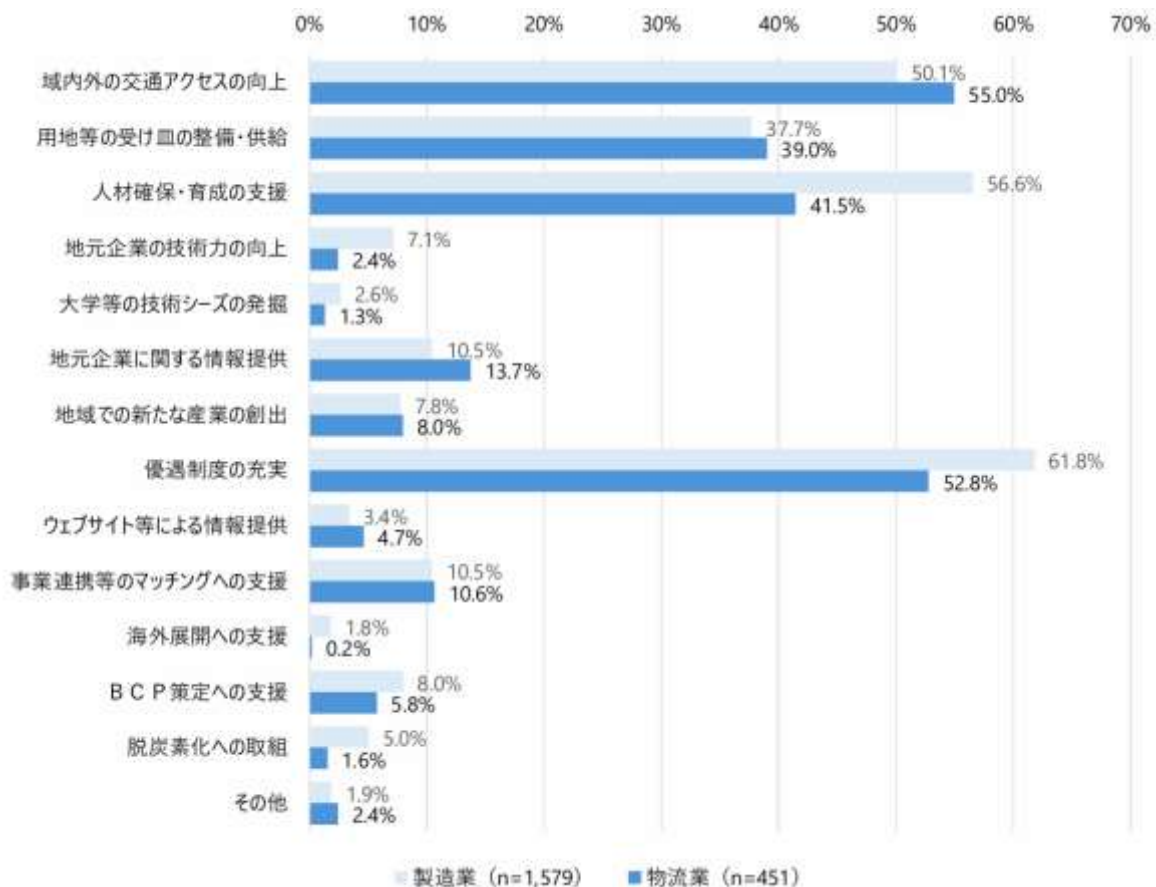
※資料:(一財)日本立地センター 新規事業所立地計画に関する意向調査

図 4-2 立地選定時に重視する要素

4-3 立地環境向上のために自治体等に求める取り組み

自治体等に求める立地環境向上への取組については、製造業では、「優遇制度の充実」が61.8%（前年度比▲1.0ポイント）と、5年連続で6割を超えた。次いで「人材確保・育成の支援」56.6%（同+1.5ポイント）、「域内外の交通アクセスの向上」50.1%（同▲0.1ポイント）、「用地等の受け皿の整備・供給」37.7%（同▲2.6ポイント）となっている。特に「人材確保・育成の支援」は2年連続で増加しており、人手不足を反映していると思われる。

物流業では、「域内外の交通アクセスの向上」が55.0%（同▲4.0ポイント）、次いで「優遇制度の充実」52.8%（同▲1.4ポイント）、「人材確保・育成の支援」41.5%（同+1.0ポイント）「用地等の受け皿の整備・供給」39.0%（同▲1.6ポイント）となっている。物流業は、図4-2で「交通アクセス」、「取引先・市場との近接性」を製造業よりも重視していたことと同様に「域内外の交通アクセスの向上」、「地元企業に関する情報提供」13.7%（同+1.0ポイント）も製造業よりも高い。一方、「人材確保・育成の支援」は製造業より低くなっている。



※資料：(一財)日本立地センター 新規事業所立地計画に関する意向調査

図表 4-3 自治体等に求める立地環境向上の取り組み

5. 圏央道大網白里スマートインターチェンジ近接エリアの土地利用に関するサウンディング型市場調査

5-1 サウンディング型市場調査の概要

(1) サウンディング型市場調査の目的

圏央道大網白里SIC近接エリアは、スマートICが整備された当初は産業系の土地利用などが期待されていたが、現時点ではその実現には至っていない。

このため、官民連携により圏央道大網白里SICを活かしたまちづくりを推進していくことを目的として、まずは、当該エリアにおける産業系の土地利用に関する市場の需要動向等について調査するため、サウンディング市場調査を実施した。

(2) サウンディング型市場調査の実施概要

- ① 実施期間 … 令和7年1月27日(月)～令和7年3月21日(金)
- ② 実施方法 … 直接対話
- ③ 参加者数 … 3社(うち建設3社)
- ④ サウンディング項目及び主な意見

民間企業からは、企業誘致を進めるに当たり、土地利用規制に関する各種手続き・地権者交渉・関係機関との調整等に対する行政のサポートや、助成金・税の優遇措置などを求める意見があった。

また、産業用地整備を行うにあたり必要となる面積については、10～20haという意見があった他は、事業計画が未定の中で回答不可との意見であった。

サウンディング項目	主な意見
①事業内容 官民連携により貴社が事業主体となって当該エリア内で産業系の土地利用を進める場合の実現可能と考える事業内容について	<ul style="list-style-type: none"> ・産業団地の整備 ・土地区画整理事業 ・企業誘致 ・地域未来投資促進法に基づく事業
②事業手法 貴社が①の事業を進める上で、効果的かつ実現可能と考える事業手法について	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業(業務代行) ・民間事業(開発許可) ・PFI(BTO)
③土地の権利形態 貴社が①の事業を行う上で、必要とされる土地の権利形態について	<ul style="list-style-type: none"> ・購入 ・賃貸借 ・土地の権利形態を決めるためには、事業者、事業計画、事業性の検討が必要
④土地の面積 貴社が①の事業を行う上で、必要とされる土地の面積について	<ul style="list-style-type: none"> ・10～20ha ・事業予定面積が不明なため、回答不可 ・進出企業の希望する規模、企業数に大きく左右されるため、現時点では回答不可

サウンディング項目	主な意見
⑤立地業種 貴社が①の事業を成立させるために必要と考える立地業種について	<ul style="list-style-type: none"> ・製造業、物流、工場、データセンター 等
⑥立地事業者の見込み 貴社が①の事業を実施する場合に、自らが立地事業者となる可能性や、立地事業者を確保するための方策等について	<ul style="list-style-type: none"> ・立地可能なパートナー企業との合併等 ・過去の取引や実績を生かして立地事業者を確保 ・グループ会社との連携により立地事業者を確保 ・社内の専門部署が事業者と協議・交渉
⑦事業化に当たって想定される課題 貴社が①の事業を行う上で、事前に解消が必要と考える課題について	<ul style="list-style-type: none"> ・農振除外申請、農地転用の許可申請 ・関係機関との折衝・協議 ・土地所有者との合意形成 ・近隣住民の事業への賛否
⑧事業化に必要なインフラ整備 貴社が①の事業を行う上で、市に求めるインフラ整備の内容について	<ul style="list-style-type: none"> ・上水道、下水道(立地業種によっては浄化槽でも可) ・高圧・特別高圧などの受電、送電網 ・都市ガス ・計画地にアクセスする道路幅の拡幅
⑨実施スケジュール(準備期間、実施期間等) 貴社が①の事業を行う上で、実現可能と考える実施スケジュールについて	<ul style="list-style-type: none"> ・5～10年程度 ・事業計画の検討段階のため、回答不可 ・予定事業面積が不明なため、回答不可
⑩市に期待する支援や配慮等 貴社が①の事業を行う上で、市に期待する支援や配慮等について	<ul style="list-style-type: none"> ・農振除外、林地開発許可、文化財調査などを行政側で先行して進める等の支援 ・農振除外申請、農地転用の許可申請に対する支援 ・土地所有者、関係機関への働きかけ
⑪その他、事業化に必要な条件 その他に、当該エリア内で産業系の土地利用を進めるために必要な条件	<ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対しての助成金や税優遇

6. 上位計画・関連計画の整理

6-1 上位計画における産業系及び工業系土地利用に関する方針

(1) 千葉県総合計画～千葉の未来をともに創る～（計画期間:令和7年度から令和10年度）

■基本理念

～千葉の未来をともに創る～

県民を守り、支え、そして飛躍する千葉の実現

■基本目標・目指す姿

- I 危機管理体制の構築と安全の確保
- II 千葉経済圏の確立と社会資本の整備
- III 超高齢化時代に対応した医療・福祉の充実
- IV こども・若者の可能性を広げる千葉の確立
- V 誰もがその人らしく生きる・分かり合える共生社会の実現
- VI 独自の自然・文化を生かした魅力ある千葉の創造

■県づくりの方向性

・共通する特性や可能性を持つ地域を大きくくりとして、6つのゾーンを設定し、それぞれの特性や強みを踏まえ、地域の活性化に向けた取組の方向性を示しており、大網白里市は九十九里ゾーンに位置付けられている。



○九十九里ゾーン

【ゾーンの方向性】

圏央道整備効果を様々な産業活動に取り込むとともに、各種産業の連携や「九十九里」のブランド化を進め、地域振興を図る≫

本ゾーンは、圏央道など広域的な幹線道路ネットワークの充実・強化や、成田空港の拡張事業によって、都心を含む多方面へのアクセスや、企業立地の優位性、産業競争力などが向上し、地域の持つポテンシャルが格段に高まっていることから、その効果を商工業や農林水産業など各種産業に取り込んでいくことが期待されています。

そこで、圏央道の県内区間全線開通を促進するとともに、銚子連絡道路、長生グリーンラインなどの整備を進め、鉄道や路線バス等の交通網を生かすことで、隣接するゾーンからの「人・モノ・財」の流れを各種産業活動に取り込んでいきます。

空港周辺地域においては、空港の拡張事業や広域的な幹線道路ネットワークの整備により飛躍的に高まるポテンシャルを生かし、空港の特徴や強みを生かせる産業の立地を促進していきます。また、インターチェンジ周辺等において、市町村と連携しながら、地域振興につながる産業の受け皿づくりを促進します。

■実施計画

施策項目Ⅱ-1-① 新たな産業・地域づくりと企業誘致の推進

Ⅱ-1-①-2 企業誘致の受け皿となる産業用地整備の推進

本県経済をけん引することが期待される地域について、民間の投資動向や誘致・創出すべき産業分野を見据えるとともに、多様な主体を巻き込みながら、新たな投資を呼び込める環境づくりを進めます。

また、企業誘致の受け皿となる産業用地の確保に向けて、産業用地整備の検討段階から民間開発事業者との意見交換を行うとともに、市町村が行う事業可能性に関する調査や公共インフラ整備に対して支援することなどにより、県・市町村・民間企業それぞれが有する強みを生かし、高速道路インターチェンジ周辺や国道・県道周辺及び成田空港周辺等における産業用地整備を推進します。

さらに、企業誘致の促進につなげるため圏央道などの広域的な幹線道路ネットワーク等の整備を促進するとともに国道・県道のバイパス・現道拡幅の整備、高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進します。

大網白里市の将来像

未来に向けて みんなでつくろう！
住みたい・住み続けたいまち

■土地利用の基本方針

本市の土地利用については、首都圏中央連絡自動車道(以下、圏央道)など広域幹線道路の整備や市街地整備による波及効果などを踏まえ、都市計画法や農業振興地域の整備に関する法律などとの整合を図りながら、限られた市域を効果的に活かし、自然環境や田園環境との調和、災害対策を重視しながら、便利で快適な暮らしができる都市基盤を增強し、新たな活力を生み出すための土地利用を基本にします。

① 複合的な機能が調和する土地利用

住宅都市としての居住機能だけでなく、産業・業務機能、レクリエーション機能など多様な機能が調和するまちの形成を図ります。

② 市の中核となる都市機能を形成する土地利用

まちの顔となるにぎわいを創造しながら、安全・安心・快適な暮らしを実現していくために、すべての市民が利用しやすい中心市街地における都市機能の充実を進めます。

③ 農地と田園環境を保全する土地利用

農地は、農業生産の基盤であるとともに、田園としての自然環境を有しており、特に水田は、防災面(保水性)での役割も担っていることから、農地の良好な保全を図ります。

④ 豊かな自然を保全する土地利用

丘陵と里山から田園、海岸部に連なる地域に育まれている身近な自然環境は貴重な財産であり、市民にゆとりと安らぎを与えています。このため、地域の特性に応じた緑地の保全と活用を図ります。

⑤ 市内外の交流を促進する土地利用

住む人はもちろん、来訪者・来遊者にとっても利用できる歴史文化資源や自然環境、観光資源を活かした公園などの憩い空間の確保や通年型観光を実現するため、首都圏中央連絡自動車道大網白里スマートインターチェンジ(以下、圏央道大網白里SIC)等の交通利便性の向上を活かした、市内外の人々の交流促進に効果的な土地利用を図ります。

土地利用の基本方針を踏まえ、市街地、商業・業務、住宅などの都市機能の整備及び田園環境や自然環境の保全に留意し、《ゾーンと整備の方向》と《土地利用構想図》を設定して、長期的な整備を方向づけます

ゾーン	地区・地域	長期的な整備方向
①商業・業務ゾーン	JR 大網駅周辺	大網駅周辺地区は、十分な都市基盤施設を整備した上で、鉄道や圏央道など広域交通の利便性を活かした、市の中心核となる商業・業務機能を誘導します。
	国道 128 号沿道	国道、県道、圏央道など広域交通・地域間交通の利便性を活かし、周辺の自然環境に配慮した沿道立地型の商業・業務機能を誘導します。
	旧国道 128 号沿道、JR 永田駅周辺、増穂地区及び白里地区の主要地方道山田台大網白里線沿道	既存市街地やまとまりのある新住宅市街地などで、近隣住民の日常生活を支える商業施設等を誘導します。
②交流レクリエーションゾーン	主要地方道飯岡一言線沿道	レクリエーション系商業・サービス施設を誘導します。また、東金九十九聖有料道路のIC周辺において、広域的な行楽客の流動を市内に誘導するための交差点点を整備します。
③住宅市街地ゾーン	大網地区市街地	大網地区の既成市街地は、交通の利便性と歴史性を活かした住宅地として、道路や公園等の基盤施設整備など、居住環境の維持・増進を図ります。
	増穂地区市街地	増穂地区市街地は、田園環境と調和したゆとりある良好な住環境を維持・増進します。
	白里地区市街地	海岸と田園に調和し一体となった景観を形成している白里地区市街地は、海と田園に囲まれた良好な住環境を維持・増進します。
	みやこ野、ながた野、みずほ台、みどりが丘、李美の森	5つの住宅団地は、今後も良好な居住環境を維持し、住宅等の立地の促進を図ります。
④市街地周辺環境共生ゾーン	大網地区既存市街地周辺	大網地区市街地周辺の市街化調整区域については、鉄道や圏央道により交通の利便性の高い地域であることから、新たな土地利用が行われる場合は、自然環境の保全と調和に留意するよう誘導します。
⑤田園環境共生ゾーン	増穂地区周辺	市街化区域の縁辺で宅地化が特に顕著な農住混在型の市街化調整区域については、田園環境との共生、農業環境に配慮するとともに、田園環境を活かしたゆとりある良質な住宅地として、住環境の維持・保全に努めます。
⑥耕地保全ゾーン	西部丘陵地域	西部に位置する丘陵地の斜面林や谷津田は、緑地を保全し、樹林地、県立九十九聖自然公園区域である小中池、谷津田といった自然環境の保全とともに地域資源の活用にも努めます。なお、圏央道大網白里SICを効果的に活用した土地利用が期待されるエリアは、長期的視点に立ち、土地利用の検討・展開を図ります。
⑦田園環境保全ゾーン	中部地域及び海浜地域一帯の農地	中部地域及び海浜地域の農地一帯は、農業環境と住環境が共存した質の高い田園環境の保全・形成とともに、地域資源の活用にも努めます。
⑧海浜レクリエーションゾーン	白里海岸部一帯	白里地区海岸部一帯は、海浜の自然環境の保全に努めるとともに、過半数の海浜レクリエーションのニーズに対応する機能を強化します。



■第1章 第6節 にぎわいと活力のあるまち【産業・観光の振興】

5.企業誘致・就労環境

◆ 施策の展開

施策(1) 企業・事業所の立地促進

① 立地優位性を活かす立地促進

- 圏央道大網白里SICなど、本市が持つ高い交通利便性を活かし、市街化区域をはじめ、市街化調整区域における地区計画の活用による商業業務施設や、国道や県道等の幹線道路沿道における流通業務施設など、企業立地の促進を図ります。
- 地域資源を活用した企業立地の促進に努めます。
- ヨウ素や海産物などの地域資源を活かした地場産業が集積する白里地区臨海部において、さらなる企業立地を推進し、産業拠点の形成を図ります。
- 「企業誘致条例」をはじめとする立地企業への支援、既存企業への支援策の拡充を検討します。
- 企業立地が可能な未利用公有地や空き公共施設の情報を公開し、市内外からの企業立地の促進に努めます。
- 新たな産業の創出をめざし、企業立地の可能性調査を進めます。

② 多様な連携を通じた施設などの立地促進

- 他市町村や関係団体など、多様な連携による企業立地の促進に努めます。
- 未利用公有地や空き公共施設の活用を図るため、千葉県と連携して情報提供を進めます。
- 未利用地の有効活用を希望する土地所有者と連携し、企業立地を促進します。

(3) 九十九里圏 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

大網白里都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(目標年次:令和 17 年度)

※本方針の内容については、令和7年12月12日から12月26日まで縦覧された案の概要の内容であり、今後、変更となる可能性がある。

3. 主要な都市計画の決定の方針

2)土地利用に関する主要な土地利用の方針

①主要用途の配置の方針

c 工業地

サービス施設の立地する経田地区及び古くからの地場産業の多く立地する白里地区臨海部に、周辺住宅への環境保全に十分留意しつつ工業地を配置する。

④市街化調整区域の土地利用の方針

エ. 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

市街化調整区域においては、人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化への対応、地域コミュニティの維持、生活利便性の向上など、持続可能なまちづくりを進めるため、都市的ポテンシャルの高い区域等について土地利用の方針を定め、計画的に土地利用の規制誘導を図る。

・圏央道大網白里スマートインターチェンジ周辺やアクセスする幹線道路沿道については、広域道路網による優位性を生かし、多様な産業の受け皿として、物流・商業・業務等の地域振興に寄与する施設や、首都圏からの観光やレジャーの玄関口として、観光振興に資する施設等、適切な土地利用の誘導を図る。

・国道 128 号沿道については、広域的な交流と連携を促進する都市軸として、沿道サービス型商業施設や流通業務施設等の立地を誘導する。

(4) 大網白里町都市計画マスタープラン（目標年度:平成 37 年(2025 年)）

都市の将来像
”自然と街が人びとを誘う都市”

○自然と共生するまちづくり
 大網白里町は、人びとの身近な生活空間に密着して、森林、田園、海といった自然環境が人びとによって生まれ、人びとの活動の中で利便性豊かな環境と心静まる環境の両方を一体的な空間として享受し、生き活きた暮らしのできる「自然と共生するまちづくり」を目指します。

○一体性のあるまちづくり
 大網白里町は、各地域の歴史・文化を尊重しながら個性的な地域づくりを図るとともに、地域相互で、連携・サポートしあいながら、情報、活動そして人びとの交流が心地よくできる「一体性のあるまちづくり」を目指します。さらに、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、誰もが何の障害もなく社会活動が行えるまちづくりを目指す意味でも「一体性のあるまちづくり」を実現します。

○世代を越えたふるさとのまちづくり
 大網白里町は、従来のベッドタウンの問題点を解消し、多様な世代の住民がお互い地域活動に積極的に参加するなど、ふるさと意識を醸成し、生活や活動のベースとなるライフタウンとなることで、次世代の人びとも住み続ける「世代を越えたふるさとのまちづくり」を目指します。

○地域文化を創造するまちづくり
 大網白里町は、農業、水産加工業、観光業など、従来からある基幹的産業を活かした新しい産業の創造を展開していくとともに、産業が地域住民の生活に根付いたまちづくりを目指します。
 高齢化、情報化、交通体系の変化など、今後の社会情勢の変化に対して、町のアイデンティティ（個性、独自性）を失わずに柔軟に対応できる「地域文化を創造するまちづくり」を目指します。

■都市の将来像

(1) 市街地の基本構成

市街化区域^{*}に基づく 6 つの市街地の特徴を活かしながら、一体的なまちづくりを進めます。

大網地区	J R 大網駅を中心とした、「中心商業・業務核」を配置し、その周辺には「住居系ゾーン」を配置します。
瑞穂地区	周辺の自然環境に配慮した「住居系ゾーン」を配置するとともに、J R 永田駅周辺では、近隣住民の生活利便性を向上する「地域商業核」を配置します。
増穂地区	田園環境と調和した「住居系ゾーン」を配置するとともに、主要地方道山田台大網白里線の沿道には、近隣住民の生活利便性を向上する「地域商業核」を配置します。
白里地区	主要地方道飯岡一宮線沿道に「交流レクリエーションゾーン」を配置し、その背後に「住居系ゾーン」を配置します。また、東金九十九里有料道路インターに近接する地区に新たな「交流拠点」を配置します。
季美の森地区	丘陵地の自然環境を活かし、レクリエーション機能を重視した「住居系ゾーン」を配置します。
みどりが丘地区	自然環境と融合した「住居系ゾーン」を配置します。

(2) 市街地外における土地利用の基本構成

緑地保全ゾーン、田園環境保全ゾーン、田園環境共生ゾーン、海浜レクリエーションゾーンを設定することにより、それぞれの地域特性を活かした望ましい土地利用のあり方を明らかにします。

丘陵地域	丘陵地の優れた里山景観を保全する「緑地保全ゾーン」を配置します。
西部地域	市街地近郊において樹林地等の自然環境を保全する「緑地保全ゾーン」を配置します。
中部地域	農地や平地林の保全を図る「田園環境保全ゾーン」と、既存市街地周辺地区において、田園環境を活かした居住環境の創出を図る「田園環境共生ゾーン」を配置します。
海浜地域	農地や平地林の保全を図る「田園環境保全ゾーン」と、白里海岸の自然環境を保全・活用する「海浜レクリエーションゾーン」を配置します。

(3) 都市軸の形成

商業業務施設など、一定の都市機能が連続して集積するゾーンを都市軸として位置づけます。

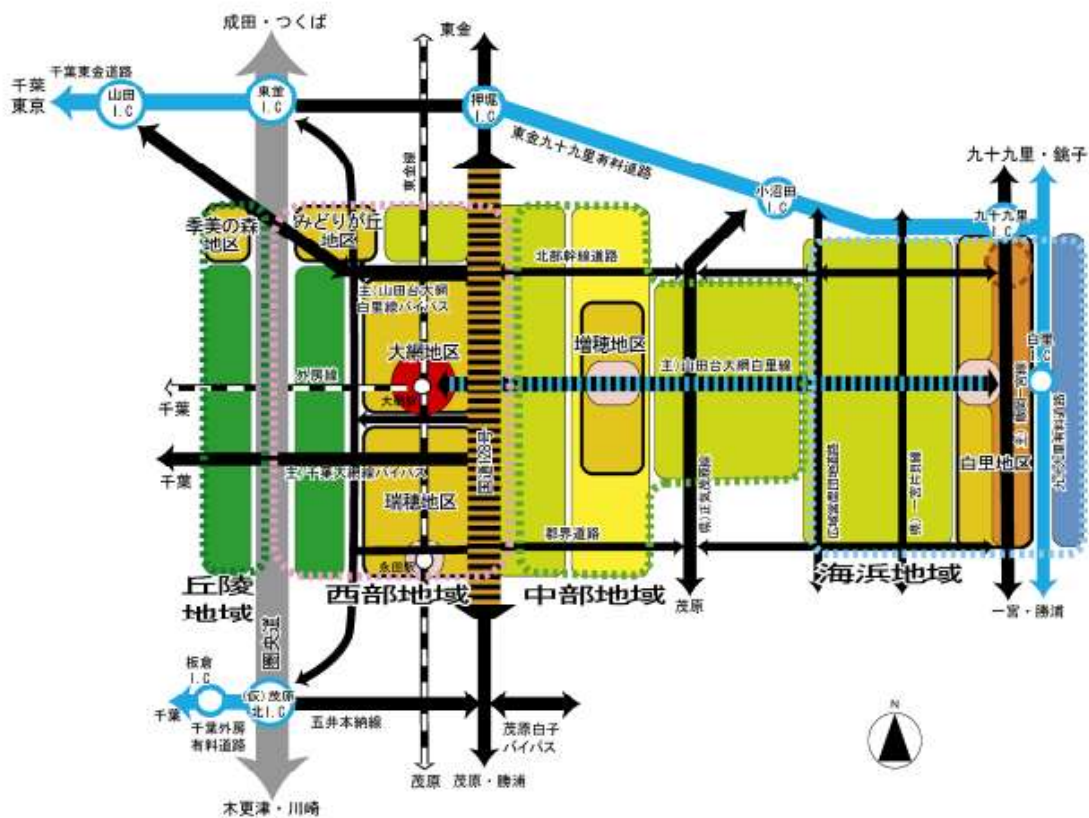
都市軸	国道 128 号は町内および近隣市町を結ぶ骨格となる道路であるため、広域的な交流と連携を促進する「都市軸」として位置づけ、沿道に商業・業務機能を配置します。
-----	--

(4) 交通体系の基本構成

一体性のあるまちづくりを目指し、東西道路と南北の道路によるラダー状*（はしご状）の骨格形成と広域アクセス機能の強化により、町内外の交通利便性を高めます。

自動車専用道路等	首都圏地域の骨格交通軸となる自動車専用道路等、走行性の高い道路として、圏央道、千葉東金道路、東金九十九里有料道路、九十九里有料道路を位置づけます。
広域幹線道路	近隣都市間を結ぶ広域道路及び自動車専用道路の各インターチェンジへのアクセス道路*を位置づけます。
幹線道路	一体的なまちづくりの実現へ向けて、大網、増穂、白里を結ぶ主要地方道山田台大網白里線を「交流・連携軸」と位置づけ、自動車の走行性のみでなく、市街地内における歩行者、自転車の安全性、快適性の確保及び沿道の景観形成等にも配慮した本町の象徴となる道路の整備を図ります。 また、「交流・連携軸」を補完し、各地域の連携を促進する道路として、郡界道路や北部幹線道路等を位置づけ、ラダー状（はしご状）の道路網を形成します。

◆ 将来都市構造図



	中心商業・業務核		交流・レクリエーションゾーン		田園環境保全ゾーン		自動車専用道路等		都市軸
	地域商業核 (近隣商業核)		住居系ゾーン		緑地保全ゾーン		圏央道		交流・連携軸
	交流拠点		田園環境共生ゾーン		海浜レクリエーションゾーン		広域幹線道路		幹線道路

第5章 全体構想

5-1 土地利用方針

本町の土地利用については、将来都市構造を踏まえながら、商業・業務、住宅などの都市機能及び自然環境の保全に応じて、次のような8つのゾーンを設定しました。

(1) 商業・業務ゾーン

a. JR 大網駅周辺

JR 大網駅周辺は、大網駅東土地区画整理事業※区域をはじめとする、十分な都市基盤施設を整備した上で、交通条件(鉄道、道路)を活用した、まちの中心核となる商業・業務機能を誘導します。

b. 国道 128 号沿道

国道 128 号沿道は、周辺の自然環境に配慮しつつ、広域的な交通の利便性を活用した沿道立地型の商業・業務機能を誘導します。

c. 旧国道 128 号沿道、JR 永田駅周辺、増穂地区及び白里地区の主要地方道山田台大網白里線沿道

既存市街地やまとまりのある新住宅市街地などで、近隣住民の日常生活を支える商業施設等を誘導します。

(2) 交流レクリエーションゾーン

a. 主要地方道飯岡一宮線沿道

レクリエーション系商業・サービス施設を誘導します。

また、東金九十九里有料道路の I.C 周辺において、広域的な行楽客の流動を町内に誘導するための交流拠点を整備します。

(3) 住宅市街地ゾーン

a. 大網地区市街地

大網、駒込、永田の古くからの市街地は、交通の利便性と歴史性を活かした住宅地として、道路や公園等の基盤施設整備など、居住環境の維持・増進を図ります。

b. 増穂地区市街地

増穂地区のほぼ中央に位置する増穂地区市街地は、田園環境と調和したゆとりある良好な住環境を維持・増進します。

c. 白里地区市街地

海岸と田園に隣接し一体となった景観を形成している白里地区市街地は、海と田園に囲まれた良好な住環境を維持・増進します。

d. みやこ野、ながた野、みずほ台、みどりが丘、季美の森

面整備による5つの住宅団地は、今後も良好な居住環境を維持し、住宅等の立地の促進を図ります。

(4) 市街地周辺環境共生ゾーン

a. 大網地区既存市街地周辺

JR大網駅周辺の市街地縁辺部や、国道 128 号以西のJR大網駅から永田駅までの市街化調整区域については、JR 大網駅周辺整備により生活や交通の利便性の高い地域となることから、住宅地整備が行われる場合は、自然環境の保全と調和に留意するよう誘導します。

(5) 田園環境共生ゾーン

a. 増穂地区周辺

市街化区域の縁辺で宅地化が特に顕著な農住混在型の市街化調整区域については、「田園環境共生ゾーン」と位置付け、農業環境に配慮するとともに、田園環境を活かしたゆとりある低層住宅地として、住環境の維持・保全に努めます。

(6) 緑地保全ゾーン

a. 西部丘陵地域

西部に位置する丘陵地の斜面林や谷津田※は、「緑地保全ゾーン」と位置付け、樹林地、県立九十九里自然公園区域である小中池、谷津田といった自然環境の保全とともにその活用に努めます。

(7) 田園環境保全ゾーン

a. 中部及び海浜地域一帯の農地

中部地域及び海浜地域の農地一帯を「田園環境保全ゾーン」として位置付け、農業環境と住環境が共存した質の高い田園環境の保全・形成に努めます。

(8) 海浜レクリエーションゾーン

a. 白里海岸海岸部一帯

白里地区海岸部一帯を「海浜レクリエーションゾーン」として位置付け、自然環境の保全に努めるとともに、通年型の海浜レクリエーションのニーズに対応する機能を強化します。



(4-2) 大網白里市都市計画マスタープラン(見直し作業中) (計画期間:令和 8 年度から令和 27 年度)

令和 8 年 4 月現在、「大網白里町都市マスタープラン」を「大網白里市都市計画マスタープラン」として見直し作業中のため、本項目については未公表としております。

(5) 圏央道スマートインターチェンジ周辺地域の土地利用方針(平成 28 年 3 月策定)

■目指すべき姿（目標像）

人、自然、街がつながる賑わいある新交流拠点

■地域づくりの目標

○活気と豊かさを育む地域づくり

- ・新たな広域交通の玄関口を活用し、観光や農林水産資源、レクリエーション機能の活用や創出により、地域内外の人々の交流を促進します。
- ・広域交通の利便性を活かし、既存産業の振興や新たな産業の立地により、地域全体の産業の活性化を図ります。

○誰もが安心して暮らし続けられる地域づくり

- ・道路・交通環境の整備や地域の医療・福祉機能の充実により、様々な世代が安心して暮らし続けることのできる住環境を形成します。
- ・災害に強く、安全・安心に暮らせる環境づくりにより、居住環境の向上を図ります。

○自然と調和した美しい地域づくり

- ・豊かな自然環境や田園景観等を活かし、人々の憩いの場となる新たな拠点を形成します。
- ・自然環境と都市の景観が調和する美しい景観形成を図ります。

■スマートインターチェンジを生かした土地利用の考え方

(1)土地利用の基本的な考え方

- ・目指すべき姿(目標像)や地域づくりの目標の実現に向け、都市計画法や関連法制度、現況土地利用等を踏まえ、地域を5つのゾーンに分け、適切な土地利用の誘導適切な土地利用の誘導を図ります。
- ・また、社会情勢や土地利用等に係る制度等、大網白里市やスマートIC周辺地域を取り巻く環境の変化により、土地利用形態に変化が生じる場合は、地域の实情にあった土地利用への見直しを行います。
- ・市民や事業者、行政等、地域に係る多様な主体との連携・協働により、土地利用の推進を図ります。

(2)ゾーン別土地利用方針

①観光・レクリエーションゾーン

■配置

- ・スマートIC周辺、小中池周辺、昭和の森(千葉市)隣接エリア

■土地利用方針

- ・豊かな自然環境に囲まれ、また、県立九十九里自然公園区域の小中池や昭和の森に隣接していることから、圏央道を利用して訪れる人々と周辺地域の住民等の交流、憩いの場として、観光・レクリエーション機能の導入を図ります。
- ・周辺には農地が広がっていることから、営農環境に配慮する等、周辺環境と調和した土地利用を誘導します。
- ・交通結節点である大網駅からも利用者が訪れやすいよう、大網駅周辺(複合機能ゾーン)との連携に努めます。

■導入施設のイメージ

□観光・レクリエーション機能

- ・小中池公園
- ・立寄り休憩施設(休憩所、農産物直売所等の物販施設、観光案内施設 等)

②複合機能ゾーン

■配置

- ・大網駅周辺

■土地利用方針

- ・鉄道駅に近接し、地域の幹線道路である県道千葉大網線沿いに位置するため、近隣住民、通勤・通学者、観光客等、多くの人々が利用する交通結節点として、交通結節機能の強化を図ります。
- ・生活利便施設や文化・交流施設、住宅等、様々な機能を導入し、地域の中心として、多くの人で賑わう駅前空間の形成を図ります。

■導入施設のイメージ

□交通結節機能

- ・交通施設(バスターミナル 等)
- ・バス・鉄道利用者のための駐車場

□複合型サービス機能

- ・生活利便施設(商業施設、医療施設、子育て支援施設、行政サービス施設 等)
- ・文化・交流施設(図書館、観光案内施設 等)
- ・住宅 等

③産業利用促進ゾーン

■配置

- ・国道128号及び県道千葉大網線沿道エリア

■土地利用方針

- ・広域的な道路ネットワークを活用し、近隣住民だけでなく、来街者も訪れる商業施設等、沿道型の商業・業務機能の導入を図ります。
- ・新たな玄関口(スマートIC)の活用・連携により、新たな産業立地を誘導します。

■導入施設のイメージ

□沿道型商業・業務機能

- ・沿道型の物販・飲食店
- ・卸売業や小売業等の配送センター 等

④住宅市街地ゾーン

■配置

- ・市街地(みずほ台、ながた野、みやこ野、みどりが丘 等)

■土地利用方針

- ・自然的土地利用と都市的土地利用が調和した良好な居住環境の形成を図ります。
- ・道路、公園等の基盤施設の整備や生活利便施設の立地等により、安全・安心で暮らしやすい住環境の維持・向上を図ります。

■導入施設のイメージ

- ・生活利便施設(医療施設、子育て支援施設 等)
- ・住宅 等

⑤自然環境ゾーン

■配置

- ・市街化調整区域

■土地利用方針

- ・丘陵地の斜面林や谷津田等、豊かな自然環境を保全し、無秩序・無計画な開発を防止します。
- ・周辺の居住環境や営農環境を保全するとともに、新たな土地利用については、周辺環境への影響に十分配慮します。

■導入施設のイメージ

- ・観光農園やグリーンツーリズム 等

⑥長期展開エリア

■配置

- ・スマートIC近接エリア

■土地利用方針

- ・スマートICと一体となった土地利用が期待される本エリアは、道路等の社会資本の整備や産業の動向及び自然環境との調和等を踏まえ、長期的視点に立ち、土地利用の検討・展開を図ることとします。

(6) 大網白里市企業誘致基本方針(令和8年4月策定)

第5章 企業誘致基本方針

(2) 戦略エリアの設定

土地利用規制などの制約条件の下、本市が持つ優位性（交通利便性・天然ガス）を企業誘致に活かすため、企業立地が想定されるエリアの中から、特に工業系の土地利用の可能性のある市内の2つの地域を「戦略エリア」に設定し、限られた資源を重点的に配分することで、各種施策の効果的な展開を図ります。

戦略エリア（交通利便性の活用）	戦略エリア（天然ガス・ヨウ素の活用）
<p>◎ <u>圏央道スマートIC周辺エリア</u></p> <p>【立地を目指す分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 製造（食品加工・6次産業化等） ■ 物流・運輸 ■ 観光関連 ■ アグリテック ■ 研究・研修 	<p>◎ <u>九十九里ビーチライン沿道エリア</u></p> <p>【立地を目指す分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 製造（ヨウ素・ヨウ素関連） ※ 既存施設の拡張を含む。

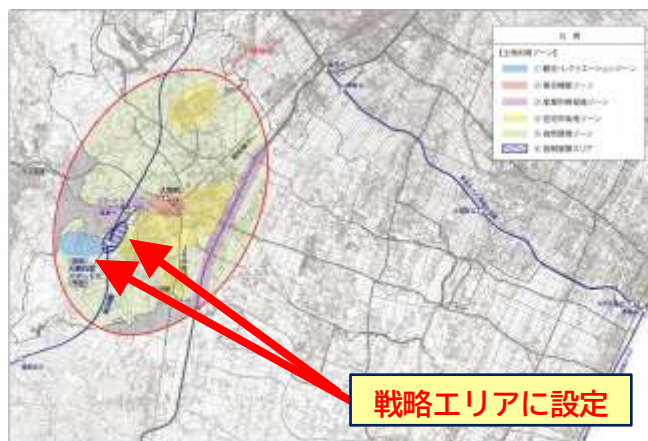
(3) 戦略エリア別 基本計画

① 圏央道スマートIC周辺エリア

項目	内容
i) 基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都内や成田空港からの交通アクセスの良さと豊かな自然環境を活かし、製造・物流・観光等の多彩な機能が集積するエリアとする。
ii) 基本施策	<ul style="list-style-type: none"> ■ 当該エリアにおける適地調査及び事業可能性調査を実施し、産業用地整備の実現性について調査する。 ■ 地域未来投資法や民間提案制度などを活用し、官民連携や民間主導による産業用地の整備の可能性について検討する。
iii) ターゲット企業	<p>以下の条件を満たす企業を中心に誘致を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 食品加工・6次産業化などの製造企業 ■ 交通利便性を活かした物流・運輸企業 ■ 小中池公園などの周辺の自然環境を活かした観光関連企業 ■ 農業との親和性の高いアグリテック企業や研究・研修施設
iv) 環境・地域共生	<ul style="list-style-type: none"> ■ 工場排水・排気の管理を徹底し、地域との共生を図る。 ■ 緑地帯の設置や景観配慮型の建築設計を推奨する。 ■ 周辺の自然環境との調和を図る。 <p>※ 当該エリアでの企業誘致は、あくまで検討段階であり、具体的な事業化が決まっているわけではないことから、事業可能性調査の中で地域住民の意向把握などを行う予定。</p>

エリア範囲

『圏央道大網白里スマートIC周辺地域の土地利用方針』で定めた「観光・レクリエーションゾーン」と「長期展開エリア」を企業誘致のための戦略エリアに位置づけます。



7. 産業用地整備の検討状況

7-1 近隣市町村における産業用地整備の検討状況

(1) 東金市(滝沢地区産業用地整備事業基本計画書(令和6年7月作成)より引用)

- ▶ 候補地: 東金市滝沢地区
- ▶ 全体面積: 約28ha
- ▶ 概算事業費: 約54.5億円
- ▶ 事業手法: 開発行為又は土地区画整理事業
- ▶ 供用開始: 2029年度(令和11年)※土地区画整理事業の場合



図 7-1: 滝沢地区土地利用計画図

(2)横芝光町(横芝光 IC 周辺産業用地整備基本計画(令和 5 年 3 月作成)より引用)

- ▶ 候補地 :横芝光 IC 周辺
- ▶ 全体面積:37.14ha (うち第 1 期事業区域 18.8ha)
- ▶ 概算事業費:約 68 億円(うち第 1 期事業区域 約 34 億円)
- ▶ 事業手法:開発行為又は土地区画整理事業
- ▶ 供用開始:2029 年度(令和 11 年)※土地区画整理事業の場合



図 7-2:横芝光 IC 周辺土地利用計画図

(3)匝瑳市(匝瑳 IC 周辺産業用地整備基本計画(案)(令和 7 年 6 月作成)より引用)

- ▶ 候補地:銚子連絡道路の匝瑳 IC 周辺地区
- ▶ 全体面積:約 15.2ha
- ▶ 概算事業費:未算定
- ▶ 事業手法:開発行為(農村産業法の活用)
- ▶ 供用開始:2029 年度(令和 11 年)



図 7-3:匝瑳 IC 周辺土地利用計画図

7-2 関東地域における造成中又は造成予定の産業用地

関東地域で2024年9月時点において、造成計画がある産業用地(状況が未造成、造成中、一部造成済み)は、合計で26件となっている。全体計画面積では、10~20haの規模が8件と最も多く、次いで30~50haが6件、20~30ha及び100ha超の4件となっている。

また、対象施設を見ると、工場(製造業)が24団地で最も多く、次いで流通施設12団地、研究所9団地、オフィス4団地となっている。

図表 7-4 造成中の産業用地の状況(関東地域)

立地	団地名	全体計画(ha)	分譲対象(ha)	事業主体	対象施設	状況	
茨城県	ひたちなか市	常陸那珂工業団地	147.4	57.9	茨城県	工場	分譲時期未定/造成中
茨城県	小美玉市	茨城空港テクノパーク	51.7	37.2	茨城県	工場	分譲中/一部造成済
茨城県	行方市	北浦複合団地	174.4	119.7	茨城県	工場	分譲中/未造成
茨城県	坂東市	フロンティアパーク坂東	71.9	59.3	茨城県	工場	一部分譲中/未造成
栃木県	壬生町	みぶ中泉産業団地	19.5	15.4	栃木県企業局	工場	R7分譲開始予定/造成中
栃木県	真岡市	真岡てらうち団地	21.4	14	真岡市	工場・研究所・流通施設等	第2期予約分譲中/造成中
栃木県	栃木市	平川産業団地	23.0	13	栃木市	工場	令和7年度分譲開始予定/造成中
栃木県	下野市	しもつけ産業団地	33.0	24.1	栃木県土地開発公社	工場・研究所・流通施設	分譲中/造成中
栃木県	足利市	あかた駅北産業団地	19.1	14.3	足利市	工場・研究所・流通施設等	分譲中/造成中
群馬県	沼田市	沼田横塚産業団地	18.9	15.9	沼田市	工場等	分譲時期未定/造成中
群馬県	前橋市	駒寄スマートIC産業団地	20.9	16.5	前橋市	製造業・製造業に付随する施設	分譲時期未定/造成中
群馬県	館林市	館林北部第四地区工業団地	19.3	13	群馬県企業局	製造業・製造業に付随する施設	令和6年度分譲募集受付予定/造成中
群馬県	館林市	館林大島地区工業団地	56.2	45.8	群馬県企業局	製造業・製造業に付随する施設	分譲時期未定/造成中
群馬県	藤岡市	藤岡(イオンタウン)西産業団地(第2期)	9.4	7.7	藤岡市	製造業	令和8年度分譲募集受付予定/造成中
群馬県	藤岡市	西部工業団地(第3期)	14.9	11.9	藤岡市	製造業	令和8年度分譲募集受付予定/造成中
埼玉県	久喜市	久喜高柳地区産業団地	18.9	15.8	埼玉県企業局	工場・流通加工施設	令和7年度以降分譲募集受付予定/造成中
埼玉県	吉見町	吉見大和田地区産業団地	16.6	13.7	埼玉県企業局	工場・流通加工施設	令和7年度以降分譲募集受付予定/未造成
埼玉県	美里町	美里甘粕地区産業団地	7.6	6	埼玉県企業局	工場・流通加工施設	令和7年度以降分譲募集受付予定/未造成
千葉県	柏市	柏市柏インター西地区	30.4	19.5	柏市柏インター西土地地区画整理組合	物流加工、工場、研究所、オフィス等	分譲中/一部造成済
千葉県	柏市	柏の葉(IA)・フロンティアバス	273.0	20	民間	研究所・オフィス	分譲中/一部造成済
東京都	八王子市	川口土地地区画整理事業	172.3	46.1	川口土地地区画整理組合	工場・研究所・事務所・倉庫等	分譲時期未定/造成中
東京都	青梅市	今井土地地区画整理事業	49.4	37.52	今井土地地区画整理組合	流通施設・工場等	分譲時期未定/造成中
神奈川県	藤沢市	藤沢市健康と文化の森地区	36.0	11.1	藤沢市健康と文化の森地区土地地区画整理組合	研究所・オフィス	分譲時期未定/未造成
神奈川県	伊勢原市	伊勢原大山インターチェンジ周辺地区	23.2	13	伊勢原大山インター土地地区画整理組合	生産施設、研究開発施設、物流施設等	令和7年度分譲開始予定/造成中
神奈川県	秦野市	秦野丹沢テクノパーク	19.5	12.8	秦野市戸川土地地区画整理組合	工場・流通施設等	分譲時期未定/未造成
神奈川県	南足柄市・開成町	足柄産業集積ビルレジ	32.3	19.2	土地地区画整理組合	工場・流通施設・研究所等	令和7年度分譲開始予定/未造成

全体計画面積別件数

面積(ha)	~10	10~20	20~30	30~50	50~100	100~
件数	2	8	4	6	2	4

対象施設別件数

対象施設	工場 製造業	研究所	流通施設 (流通加工施設・ 倉庫含む)	オフィス (事務所)
件数	24	9	12	4

※資料:(一財)日本立地センター 2024年版産業用地ガイド(2024年9月調査)

8. 産業用地整備の候補地選定の方針

8-1 候補地選定の考え方

整備用地の候補地選定にあたり、環境面や経済面など様々な観点を踏まえ、客観性・合理性・妥当性がある選定条件を採用する必要があることから、整備用地の候補地を絞り込むための要件と選定フローについて検討した。

前述の上位計画による位置づけや企業立地の動向等を踏まえ、選定の基本的な考え方について次のように示す。

(1) 上位計画による位置づけ

産業用地整備はまちづくりの一環であることから、市の上位計画や関連計画で示された土地利用の方針に基づく必要がある。

令和3年3月に策定した「大網白里市第6次総合計画」において、「にぎわいと活力があるまち【産業・観光の振興】」という基本目標のもと、「移住・定住の促進と関係人口の創出・拡大【新たなひとの流れを生み出すまちづくり】」を掲げており、令和8年3月に策定した「大網白里市第6次総合計画後期基本計画」において、圏央道大網白里SICなど交通利便性が高い区域や、白里地区臨海部、未利用公有地において企業立地の促進を図ることとしている。

また、令和8年4月策定の「大網白里市企業誘致基本方針」においても、圏央道大網白里市スマートインターチェンジ周辺エリア及び九十九里ビーチライン沿道エリアを戦略エリアと位置づけ、産業用地の整備を図ることとしている。

加えて、令和8年4月現在見直し作業中の「大網白里都市計画区域の整備・開発・保全の方針」では、白里地区臨海部を工業地として位置付けるとともに、圏央道大網白里スマートインターチェンジ周辺及びアクセス道路沿道を、多様な産業の受け皿としての適切な土地利用を誘導する地区とすることが見込まれており、同じく見直し作業中の「大網白里市都市計画マスタープラン」においても、これらの区域は産業集積や企業活動の促進を図る地区として位置付ける方向で見直しが進められている。

以上から圏央道大網白里SIC周辺、白里地区臨海部を検討対象エリアとすることとする。

(2) 交通アクセスの優位性

工場立地動向調査の結果から、製造業全体で50%以上が高速道路から5km以内に立地している。また、新規事業所立地計画に関する意向調査の結果から、立地場所の選定にあたり、70%以上の企業が交通アクセスを重視している。

また、産業用地整備により大型車の通行が生じることから、大型車の通行に支障ない道路に面していることや、候補地から大型車の通行に支障のない道路を経由して高速道路のICにアクセスできることが重要である。

以上から、交通利便性の高いインターチェンジ周辺の5km以内及び主要幹線道路周辺におけるエリアを基本として選定する。

(3) 面積規模

近隣市町村及び関東地域における造成中の産業用地の全体計画面積を見ると、10～20haが最も多くなっており、サウンディング型市場調査においても、産業用地整備に必要な面積として、10～20haとの意見が挙げられている。

以上から、面積規模が10ha以上の一団の土地を選定する。

(4) 開発実現性(地形・地物、法規制)

事業の実現性を高めるためには、事業の採算性やスピード感が必要となることから、できるだけ①造成計画の立案が容易な比較的平坦な土地、②支障となる物件が少ない、③市街化調整区域や農振農用地区域等による土地利用規制がない土地を選定する必要がある。

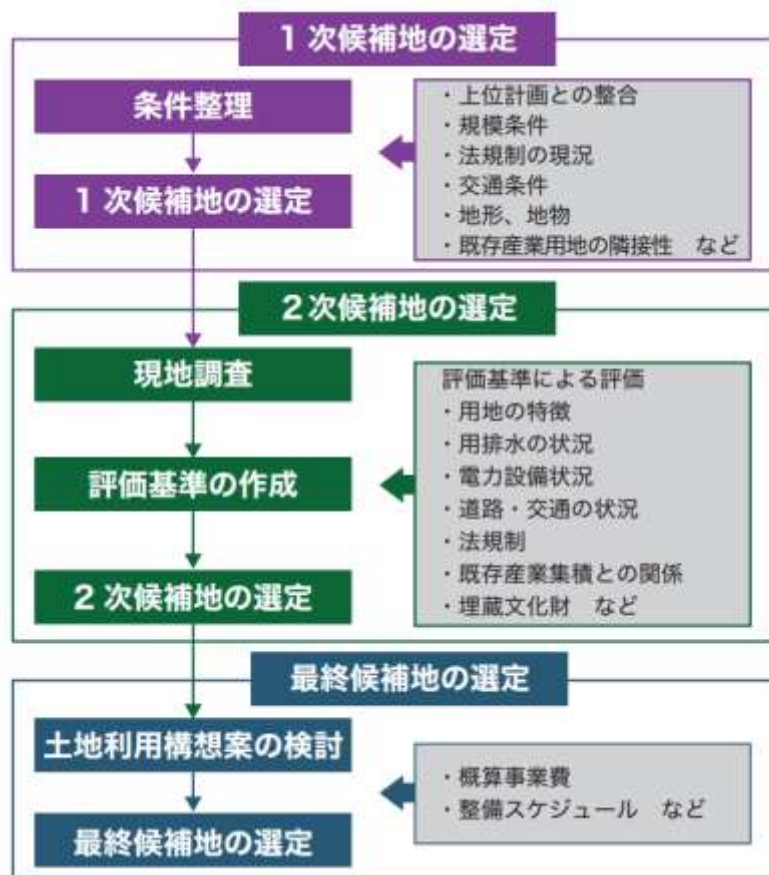
しかし、市域の約9割が市街化調整区域であり、市街化区域内においても一団の面的整備が可能な未利用地は確認できないことから、企業立地の機会を逃さないためにも、市街化調整区域も含めて、交通利便性や開発実現性等の企業ニーズを満たし、面的整備の候補地となりうる一定の条件にかなう土地を抽出する必要がある。

(5) その他

産業集積の観点から既存産業用地との隣接性が求められるところであるが、本市には既存の工業団地等が無いことから本調査では考慮不要とする。

8-2 候補地選定のフロー

適地選定にあたってフローは、「自治体担当者のための産業用地整備ガイドブック(経済産業省)」を参考とし、調査検討区域から候補地を複数個所あげて、各種条件(面積規模、開発エリア、インフラ条件、法的規制など)に適合するように絞り込むこととする。



※資料:経済産業省 自治体職員のための産業用地整備ガイドブック

図 8-1 適地選定の流れ

本調査では、2次候補地の選定まで行うこととし、最終候補地の選定については、土地利用計画等を基にした概算事業費の算定等を考慮して実施することから、令和8年度に実施予定の産業用地整備検討調査業務にて行うこととする。

9. 一次候補地の選定

縮尺1:10000の地図及び航空写真から、前述の候補地選定の基本的な考え方を基に、以下の条件を考慮し1次候補地を選定する。

9-1 一次候補地の選定条件

(1) 計画条件

市が目指す土地利用を実現するため、都市計画区域マスタープラン等の上位計画に産業立地を促進する区域として位置づけられた「圏央道大網白里 SIC 周辺」及び「白里地区臨海部」を検討対象区域とする。

(2) 規模条件

「8. 産業用地整備の候補地選定の方針」で設定した条件に基づき、開発区域として10ha以上の土地が確保できる地区とする。

(3) 法規制条件

都市計画法や農地法、森林法等における土地利用規制の状況及び開発行為等に対する許認可手続きの必要性等を確認する。

〈法規制により避けるべき箇所〉

- ・農業基盤整備を施行中の区域又は8年以内に農業基盤整備がされた区域
- ・住居系用途地域(工業系用途地域への都市計画変更が想定される区域は検討に含める)
- ・土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩落危険区域(大規模で災害発生時に著しい被害が想定される区域)
- ・保安林
- ・自然公園区域

(4) 交通条件

圏央道大網白里 SIC からの利便性や大型車両の通行等を考慮し、インターチェンジから5km以内で、国道、県道などの主要幹線道路へのアクセスが容易な地区を選定する。

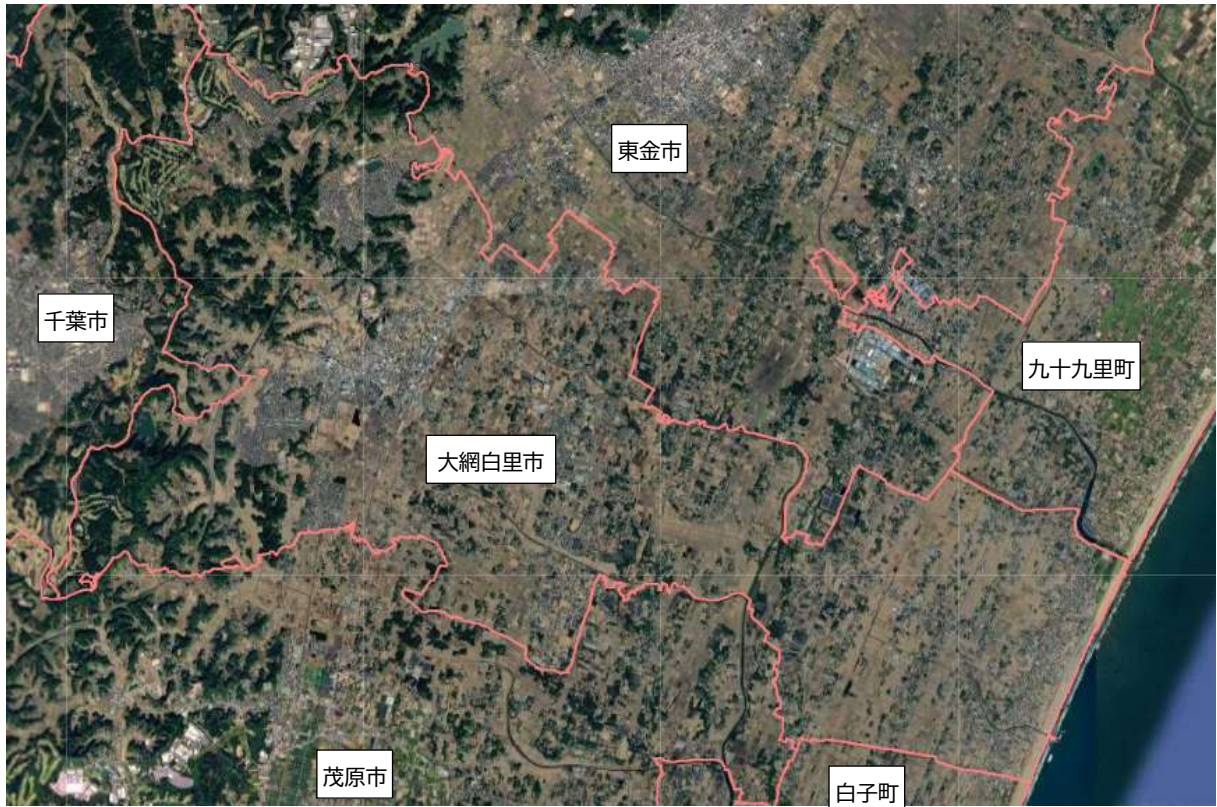
(5) 土地利用条件

- ・土地利用が進んでいない地区を選定することとし、開発や造成の支障となる住宅や商業施設、工場等の土地利用が進んでいる区域は除くこととする。
- ・他の公共事業等との調整が困難な区域は除くこととする。
- ・既に企業誘致等に向けた取組が進められている区域は除くこととする。

9-2 調査対象地区の現状

前述において、本調査の対象区域として設定した圏央道大網白里 SIC 周辺及び白里地区臨海部の土地利用現況や土地利用規制等の現状を確認する。

(1) 大網白里市航空写真



資料:地理院地図(写真)

図 9-1 大網白里市土地利用現況図

(2) 大網白里市土地利用現況図

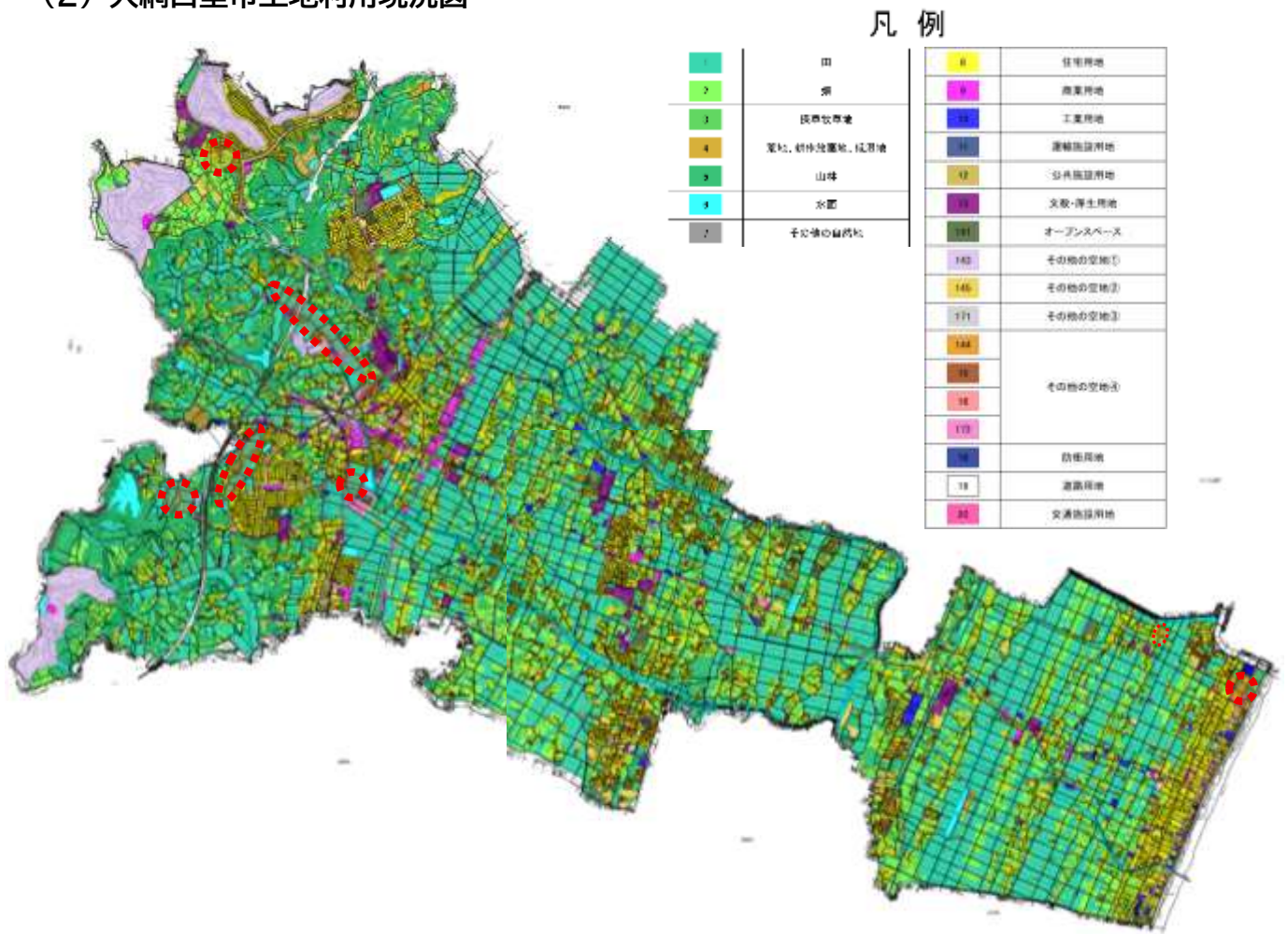



図 9-2 大網白里市土地利用現況図

※ 地図上  で示した箇所は、後述で一次候補地として抽出した地区の位置を示している。

(2)大網白里都市計画図

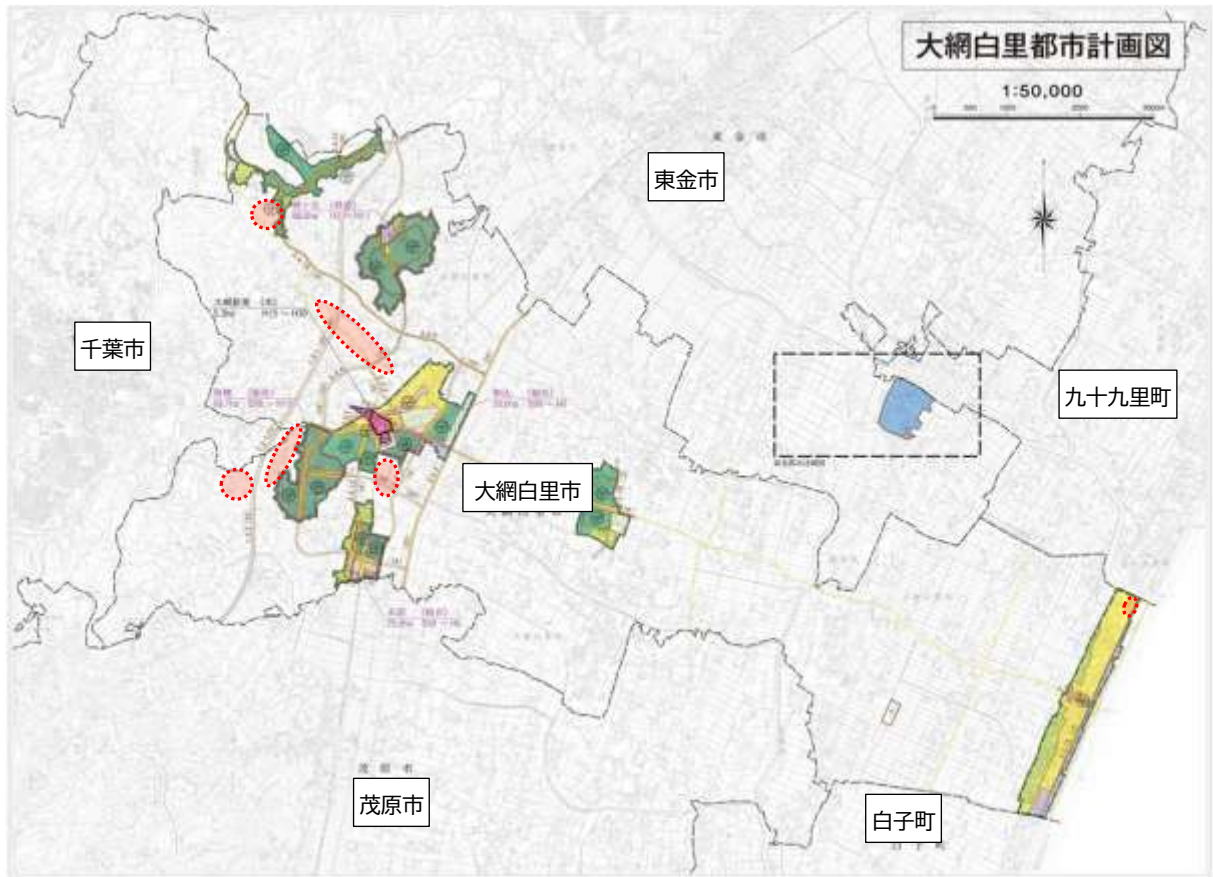

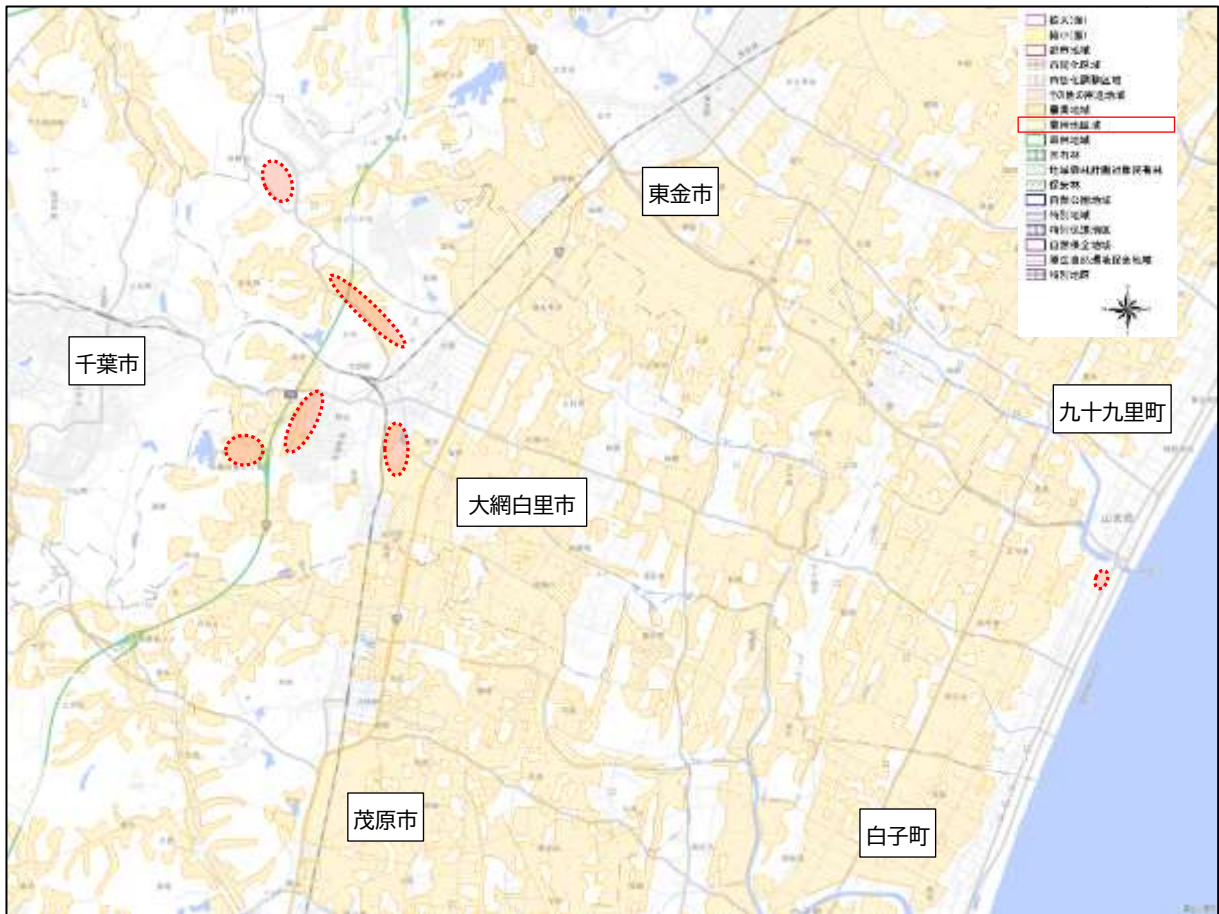


図 9-3 大網白里都市計画図


※ 地図上  で示した箇所は、後述で一次候補地として抽出した地区の位置を示している。

(3) 農用地区域

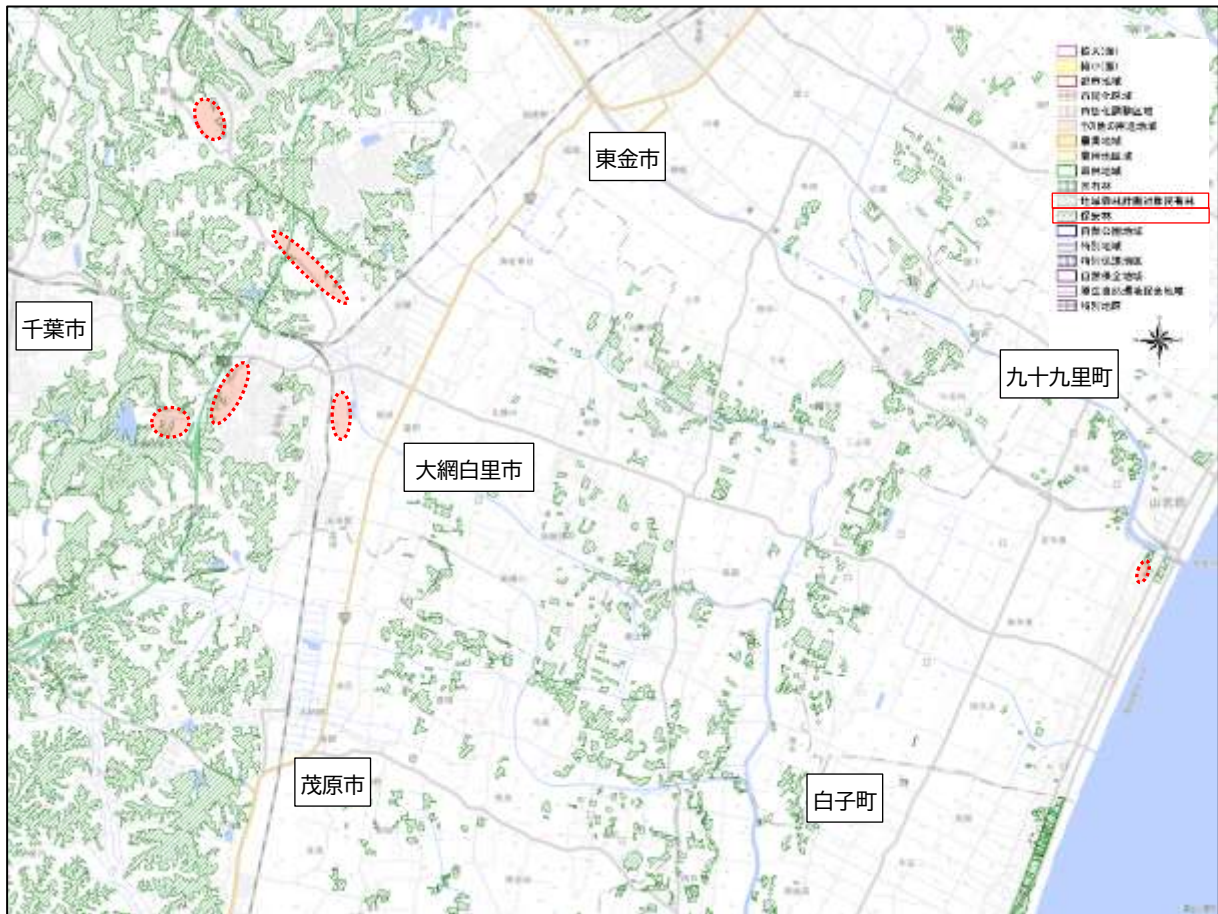


資料:土地利用調整総合支援ネットワークシステム(国土交通省)

図 9-4 大網白里市農用地区域図


※ 地図上  で示した箇所は、後述で一次候補地として抽出した地区の位置を示している。

(4)地域森林計画対象民有林及び保安林

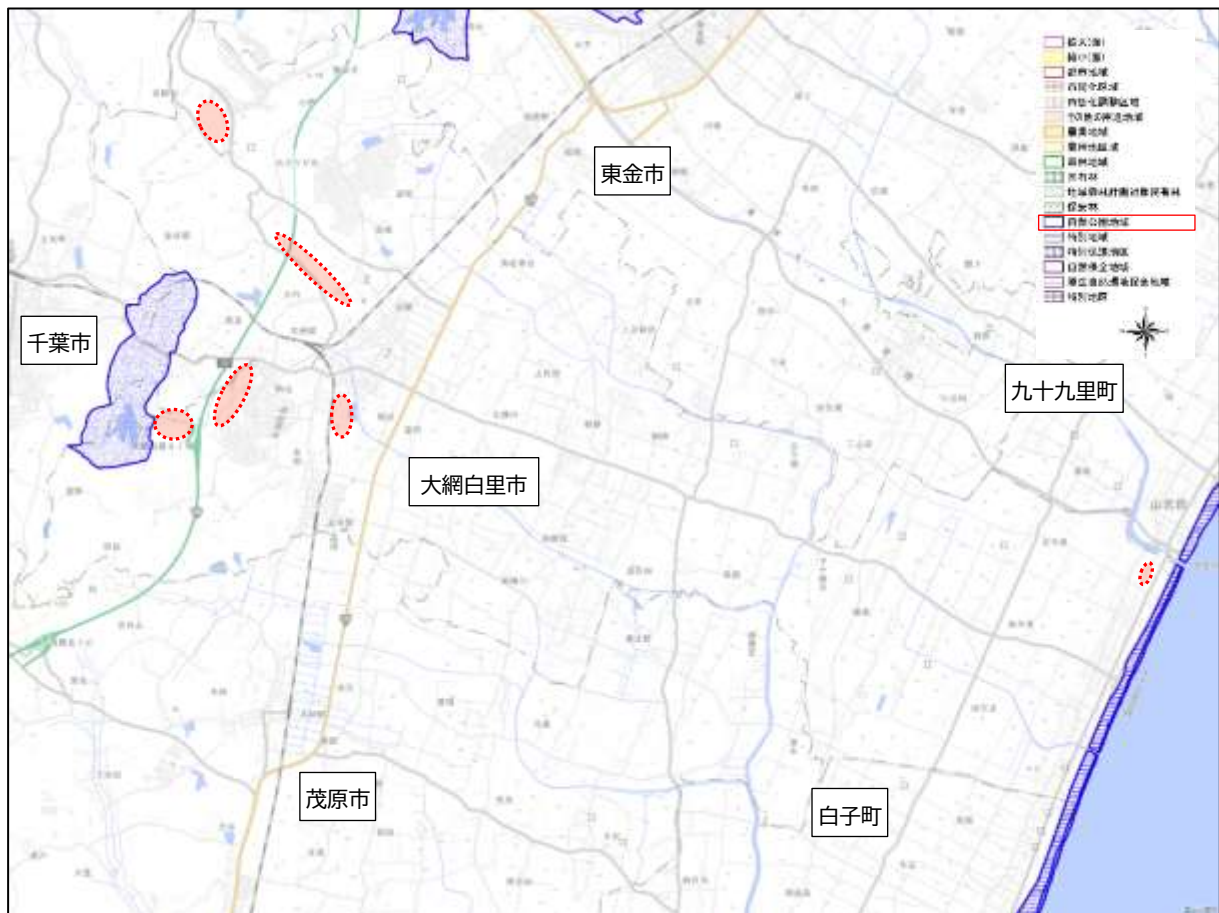


資料:土地利用調整総合支援ネットワークシステム(国土交通省)

図表 9-5 大網白里市地域対象民有林及び保安林位置図


※ 地図上  で示した箇所は、後述で一次候補地として抽出した地区の位置を示している。

(5) 自然公園地域

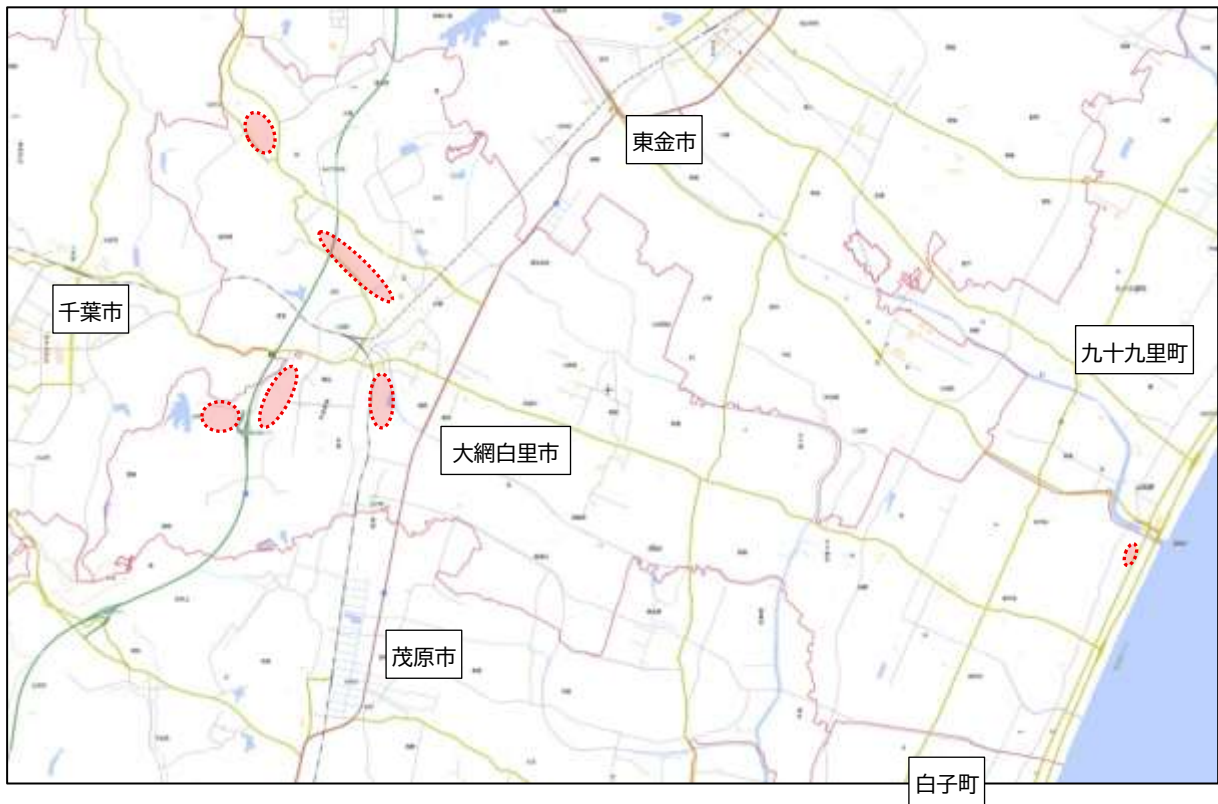


資料:土地利用調整総合支援ネットワークシステム(国土交通省)

図表 9-6 大網白里市自然公園区域位置図

※ 地図上  で示した箇所は、後述で一次候補地として抽出した地区の位置を示している。


(6)主要幹線道路図(国県道及び幅員 5.5m 以上の市道)



資料:地理院地図(国土地理院)

図表 9-7 主要幹線道路図(国県道及び 5.5m 以上の市道)

※市道については、地図の設定上 5.5m 以上の道路を表示しています

※ 地図上  で示した箇所は、後述で一次候補地として抽出した地区の位置を示している。

10. 一次候補地の抽出と選定

(1) 一次候補地の抽出

縮尺1:10000 の地図及び航空写真を基に、以下のとおり大網白里 SIC 周辺及び白里地区臨海部から1次候補地となり得る6か所を抽出した。

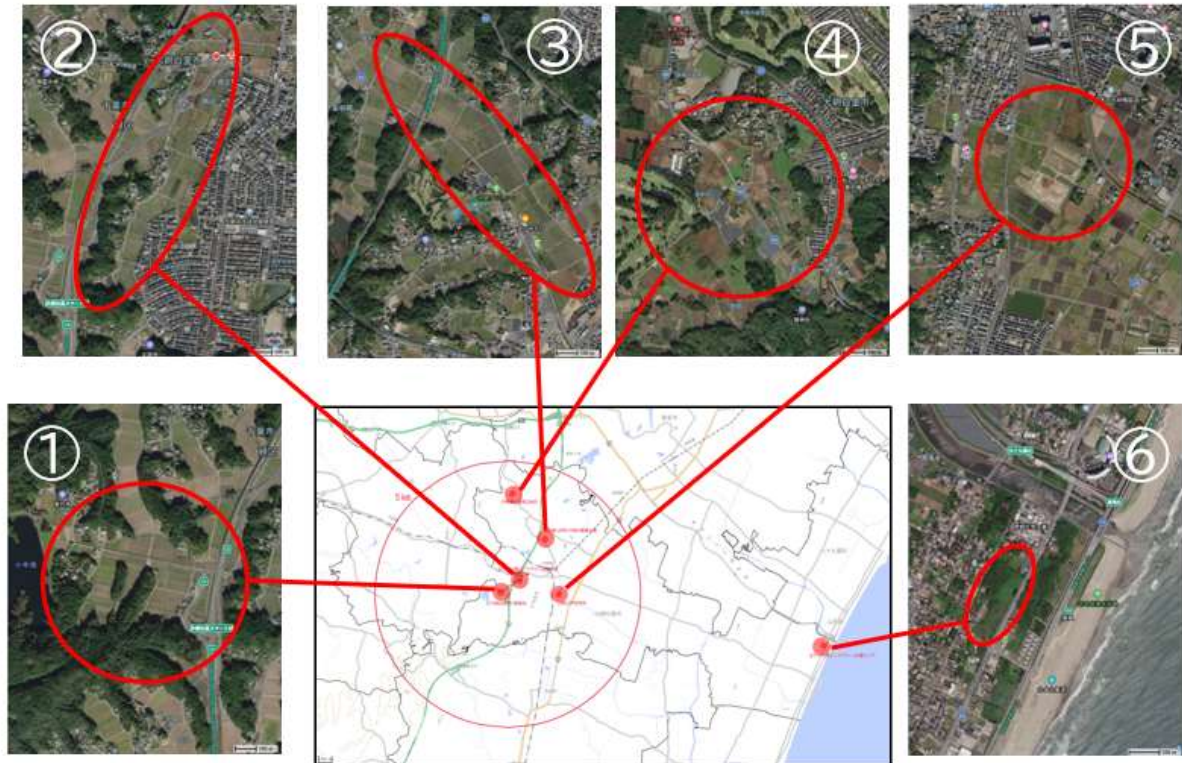


図 10-1 一次候補地の抽出箇所

〈抽出した一次候補地〉

①大網白里市 SIC 近接地区
②大網白里 SIC アクセス道路沿道地区
③金谷郷地区 I
④金谷郷地区 II
⑤駒込市有地周辺地区
⑥北今泉地区

(2)一次候補地の選定

前述において抽出した6地区について一次候補地の選定条件の確認を行い、4地区を一次候補地として選定した。

図表 10-2 一次候補地抽出箇所の比較表

		計画条件 (上位計画)	規模条件	法規制	交通条件	土地利用条件	一次候補地対象
①	大網白里 SIC 近接地区	圏央道大網白里 SIC 周辺	10ha以上の用地確保が考えられる 【現況】 ・田、山林	・市街化調整区域 ・宅地造成等工事規制区域 ・農振農用地 ・地域森林計画対象民有林	・大網白里 SIC に近接	・構造物あり (住宅が数戸程度)	対象
②	大網白里 SIC アクセス 道路沿道地区	圏央道大網白里 SIC 周辺	・10ha 以上の用地確保が考えられる 【現況】 ・現況: 田、山林、宅地	・市街化調整区域 ・宅地造成等工事規制区域 ・農振農用地 ・地域森林計画対象民有林	・大網白里 SIC まで直線で 0.4 km	・鉄塔・高圧線あり ・区域内に住宅等の建築物あり	対象
③	金谷郷地区 I	圏央道大網白里 SIC 周辺	・10ha 以上の用地確保が考えられる 【現況】 ・田、山林、宅地	・市街化調整区域 ・宅地造成等工事規制区域 ・農振農用地 ・土地改良事業に伴う用水施設整備の計画があり、 農地調整が困難	・大網白里 SIC まで直線で 2.2 km ・県道 83 号に隣接	・構造物(住宅、店舗)あり	除外
④	金谷郷地区 II	圏央道大網白里 SIC 周辺	・10ha 以上の用地確保が考えられる 【現況】 ・畑、山林、宅地	・市街化調整区域 ・宅地造成等工事規制区域 ・地域森林計画対象民有林	・大網白里 SIC まで直線で 3.7 km ・山田 IC まで直線で 2.6 km ・県道 83 号に隣接	・構造物(住宅、太陽光発電設備)あり ・一部埋蔵文化財包蔵地	対象
⑤	駒込市有地周辺地区	圏央道大網白里 SIC 周辺	・10ha 以上の用地確保が考えられる (約 5ha の市有地あり) 【現況】 ・空地、田、都市計画道路用地	・市街化調整区域 ・宅地造成等工事規制区域 ・農振農用地	・大網白里 SIC まで直線で 1.8 km	・鉄塔・高圧線あり ・都市計画道路計画地あり	対象
⑥	北今泉地区	白里地区臨海部	2.25ha ※適地バンク登録地 ※拡張性なし 【現況】 ・空地	・市街化区域 (第 1 種住居地域) ・宅地造成等工事規制区域 ・地域森林計画対象民有林	・大網白里 SIC まで直線で 12km ・東金九十九里有料道路真 亀 IC より直線で 0.4 km ・県道 30 号に隣接	・既に適地バンク制度により 企業誘致等に向けた取 組みが進められている。	除外

11. 二次候補地の選定条件の選定方法

11-1 評価基準の設定

一次候補地として選定した4地区について、工業用地としてより優れた立地条件を備えた地区と判断するには、各地区内と周辺環境を検証することが必要である。そこで、本検討では、主に周辺環境、道路状況の観点から現地調査を行ったうえで、A:用地の特徴(造成工事の難易度等)、B:用排水・電力、C:道路・交通、D:その他(周辺環境、障害物、法規制等)の視点から評価基準を設定し、候補地の総合評価を行い、二次候補地を選定する。

評価項目及び評価の考え方については「自治体担当者のための産業用地整備ガイドブック(経済産業省)」を参考とし、次のとおりとする。

図表 11-1 適地選定調査の評価基準

	項目	細目	評価の考え方
A:用地の特徴	i 平面形状、標高		・形状・標高による土地の使いやすさ
	ii 開発可能面積		・将来拡張の可能性
	iii 造成工事	地質	・工事の難易度
		地形	・土量バランス、搬出入土の有無
B:用排水・電力設備の状況	iv 価格		・工業用地としての市場性
	i 上水道		・利用の容易性(引込み距離等)
	ii 工業用水道		・同上
	iii 排水		・放流先の許容量、距離等
	iv 電力		・変電所、高圧線までの距離
C:道路・交通の状況	i インターチェンジ		・距離
	ii 幹線道路へのアクセス		・接続道路の車道幅員、規格
	iii 千葉市中心部までの走行時間		・通常時の走行時間
	iv 東京都心部までの走行時間		・同上
	v 空港までのアクセス	成田空港	・鉄道・バス利用の移動時間
		羽田空港	・同上
	vi 港湾までのアクセス	千葉港	・距離
	vii 進入道路		・必要距離
	viii 鉄道		・最寄り駅からの距離
D:その他	i 周辺の環境		・工場地としての適性
	ii 既存産業集積との関係		・再編、連携、ネットワーク形成等
	iii 障害物	埋蔵文化財	・開発制約
		その他	・鉄塔 等
	iv 災害		・浸水想定区域、土砂災害(特別)警戒区域 等
	iv 法規制		・解除等の可能性
	v 補償		・農地・民家等の存在
	vi 既存計画		・県、市計画等との整合性

資料:自治体担当者のための産業用地整備ガイドブック

11-2 産業団地候補地の評価検討一覧

図表11-2 二次候補地評価検討一覧

	細目	①大網白里 SIC 近接地区	②大網白里 SIC アクセス道路沿道地区	④金谷郷地区Ⅱ	⑤駒込市有地周辺地区	
A:用地の特徴	i 平面形状、標高	平面形状が若干不整形	平面形状が不整形 住宅等を避けるとさらにレイアウトの自由度が低い	平面形状が若干不整形	平面形状がほぼ整形。ただし、都市計画道路による分断あり。	
	ii 開発可能面積	10ha 以上の用地確保が考えられる	10ha 以上の用地確保が考えられる。	10ha 以上の用地確保が考えられる。	10ha 以上の用地確保が考えられる。 (市有地 5haあり)	
	iii 造成工事	地質	農地:砂、礫及び粘土/丘陵地(山林):凝灰質砂 ※近隣の地盤調査結果等から軟弱地盤と推測	農地:砂、礫及び粘土/丘陵地:凝灰質砂 ※近隣の地盤調査結果等から軟弱地盤と推測	ローム ※近隣の地盤調査結果等から軟弱地盤と推測	砂、礫及び粘土 ※近隣の地盤調査結果等から軟弱地盤と推測
		地形	農地:やや傾斜地(谷底平野・氾濫平野) 山林:丘陵地(山地斜面等)	農地:やや傾斜地(谷底平野・氾濫平野) 山林:丘陵地(山地斜面等)	やや傾斜地(更新世段丘)	市有地:平坦な空地(海岸平野・三角州)大規模な土砂の堆積有り 農地:平坦地(海岸平野・三角州)
iv 対象用地状況	保有状況	用地保有なし(田(営農あり)、山林を取得)	用地保有なし(田(営農あり)、山林を取得)	用地保有なし(畑(営農あり)、山林を取得)	一部用地を保有、田(営農あり)を取得	
B:用排水・電力設備の状況	i 上水道	上水道あり(配水管口径φ150) ※市道02-005号に埋設	上水道あり(配水管口径φ150) ※市道01-032号に埋設	上水道あり(配水管口径φ150) ※県道山田台大網白里線に埋設(φ125又はφ150) ※市道83号に埋設(φ100)	近隣にφ150以上の既設管が無く、大幅な改良が必要	
	ii 工業用水道	引込不可	引込不可	引込不可	引込不可	
	iii 排水	公共下水道区域外(宅地内処理後、放流)	公共下水道区域外(宅地内処理後、放流)	公共下水道区域外(宅地内処理後、放流)	公共下水道区域外(宅地内処理後、放流)	
	iv 電力	外房変電所(最寄り)から約0.8km 高圧線から約0.6km ※供給時方法は立地企業決定後に協議	外房変電所(最寄り)から約0.5km 区域内に鉄塔あり ※供給時方法は立地企業決定後に協議	土気変電所(最寄り)及び高圧線から約1.6km ※供給時方法は立地企業決定後に協議	外房変電所(最寄り)から約2.0km ※区域内に鉄塔あり ※供給時方法は立地企業決定後に協議	
C:道路・交通の状況	i インターチェンジ	圏央道大網白里 SIC に隣接	・圏央道大網白里 SIC に隣接	・圏央道大網白里 SIC まで直線で約3.7km ・千葉東金道路山田 IC まで直線で約2.6km	・圏央道大網白里 SIC まで直線で約1.8km	
	ii 幹線道路へのアクセス	・接続道路幅員:10.0m(市道01-032号) ※センターラインがある2車線道路 ・幹線道路=圏央道、県道20号、国道128号に幅員7m以上の道路を経由して接続可	・接続道路幅員:10.0m(市道01-032号) ※センターラインがある2車線道路 ・幹線道路=圏央道、県道20号、国道128号に幅員7m以上の道路を経由して接続可	・接続道路幅員:8.0m(県道83号線) ※センターラインがある2車線道路 ・幹線道路=千葉東金道路、圏央道、県道83号、国道128号に幅員7m以上の道路を経由して接続可	・接続道路幅員:2.5m~3.0m(都1号) ・都1号を経由して国道128号まで約0.3km ・幹線道路まで7m以上の道路を経由して接続不可	
	iii 千葉市中心部までの走行時間	約35分	約35分	約30分	約40分	
	iv 東京都心部までの走行時間	約1時間10分	約1時間10分	約1時間10分	約1時間20分	
	v 空港までのアクセス	成田空港	大網駅から成田空港までの移動時間 約1時間10分	大網駅から成田空港までの移動時間 約1時間10分	大網駅から成田空港までの移動時間 約1時間10分	大網駅から成田空港までの移動時間 約1時間10分
		羽田空港	大網駅から羽田空港までの移動時間 約2時間	大網駅から羽田空港までの移動時間 約2時間	大網駅から羽田空港までの移動時間 約2時間	大網駅から羽田空港までの移動時間 約2時間
	vi 港湾までのアクセス	千葉港	千葉港(千葉中央地区)まで直線で約20km	千葉港(千葉中央地区)まで直線で約20km	千葉港(千葉中央地区)まで直線で約19km	千葉港(千葉中央地区)から直線で約21km
	vii 進入道路	未調査	未調査	未調査	未調査	
viii 鉄道	JR 外房線大網駅から直線で約1.8km	JR 外房線大網駅から直線で約0.8km	JR 外房線大網駅から直線で約3.0km	JR 外房線大網駅から直線で約1.0km		
D:その他	i 周辺の環境	候補地周辺に民家等が若干あり	周辺に市街地(みずほ台地区)があり	周辺に市街地(季美の森南地区)があり	周辺に市街地(みやこ野地区)があり	
	ii 既存産業集積との関係	隣接工場無し	隣接工場無し	隣接工場無し	隣接工場無し	
	iii 障害物	埋蔵文化財	埋蔵文化財包蔵地が一部含まれる	埋蔵文化財包蔵地が一部含まれる	埋蔵文化財包蔵地が一部含まれる	埋蔵文化財包蔵地を含まない
		その他	なし	鉄塔及び高圧線あり	なし	鉄塔及び高圧線あり
	iv 災害	浸水	浸水エリア外 ※小中池氾濫予想区域:~3.0m未満	浸水エリア 0.5~3.0m 未満 ※小中池氾濫予想区域:~3.0m未満	浸水エリア外	浸水エリア 0.5~3.0m 未満 ※小中池氾濫予想区域:~1.0m未満
		土砂災害	小規模な土砂災害警戒区域、特別警戒区域あり	小規模な土砂災害警戒区域、特別警戒区域あり	土砂災害警戒区域等なし	土砂災害警戒区域等なし
	iv 法規制	・市街化調整区域(全体) ・宅地造成等工事規制区域(全体) ・農振農用地含む(農地部分) ・地域対象民有林(山林)	・市街化調整区域(全体) ・宅地造成等工事規制区域(全体) ・農振農用地含む(農地部分) ・地域対象民有林(山林)	・市街化調整区域(全体) ・宅地造成等工事規制区域(全体) ・農振農用地含む(農地部分) ・地域対象民有林(山林)	・市街化調整区域(全体) ・宅地造成等工事規制区域(全体) ・農振農用地含む(農地部分) ・都市計画道路区域あり	
	v 補償	地区内に住宅等が5戸未満	候補地内に住宅等が多数	候補地内に住宅等が5戸未満	支障物件なし	
vi 既存計画	新たな都市計画マスタープランの産業導入拠点内(見込み)	新たな都市計画マスタープランの産業導入拠点に隣接(見込み)	新たな都市計画マスタープランの産業導入拠点外(見込み)	新たな都市計画マスタープランの産業導入拠点外(見込み)		

11-3 評価

4か所の候補地について、特に優れている項目を◎(2点)、優れている項目を○(1点)、支障なしの項目を△(0点)、課題があると推定される項目を×(-1点)とした。そして、その場所のポテンシャルを加味し、法規制対応等を含めて総合的に評価し、適地として選定した。

各項目を評価した結果、次ページに示すとおり、大網白里 SIC 近接地区を二次候補地の最有力候補、金谷郷地区Ⅱを次順位の優先候補地として選定した。結果の概要を以下に示す。

① 大網白里 SIC 近接地区

- ・若干不整形であるが、一定程度の開発規模が確保できる。
- ・地区内のほとんどが農地や山林など開発に支障が少ない土地
- ・IC に隣接しており交通アクセスに優れる。
- ・住宅などの支障物件が少ない。
- ・接続道路にφ150 mmの上水道が敷設されている。
- ・上位計画との整合が図られる。

② 大網白里 SIC アクセス道路沿道地区

- ・平面形状が横長で不整形となる。
- ・区域内に既存集落等の構造物や鉄塔が位置しており、区域設定や土地利用の制約を受ける。
- ・市街化区域に隣接しており、開発事業、土地区画整理事業に加え、事業手法が市街化区域編入まで検討対象となる。
- ・住宅地が隣接しており配慮を要する。
- ・接続道路にφ150 mmの上水道が敷設されている。

③ 金谷郷地区Ⅱ

- ・若干不整形であるが、一定程度の開発規模が確保できる。
- ・住宅地が隣接するとともに、近隣に幼稚園があり配慮を要する。
- ・市街化区域に隣接しており、開発事業、土地区画整理事業に加え、事業手法が市街化区域編入まで検討対象となる。
- ・接続道路にφ150 mmの上水道が敷設されている。
- ・上位計画や関連計画による位置づけがない。

④ 駒込市有地周辺地区

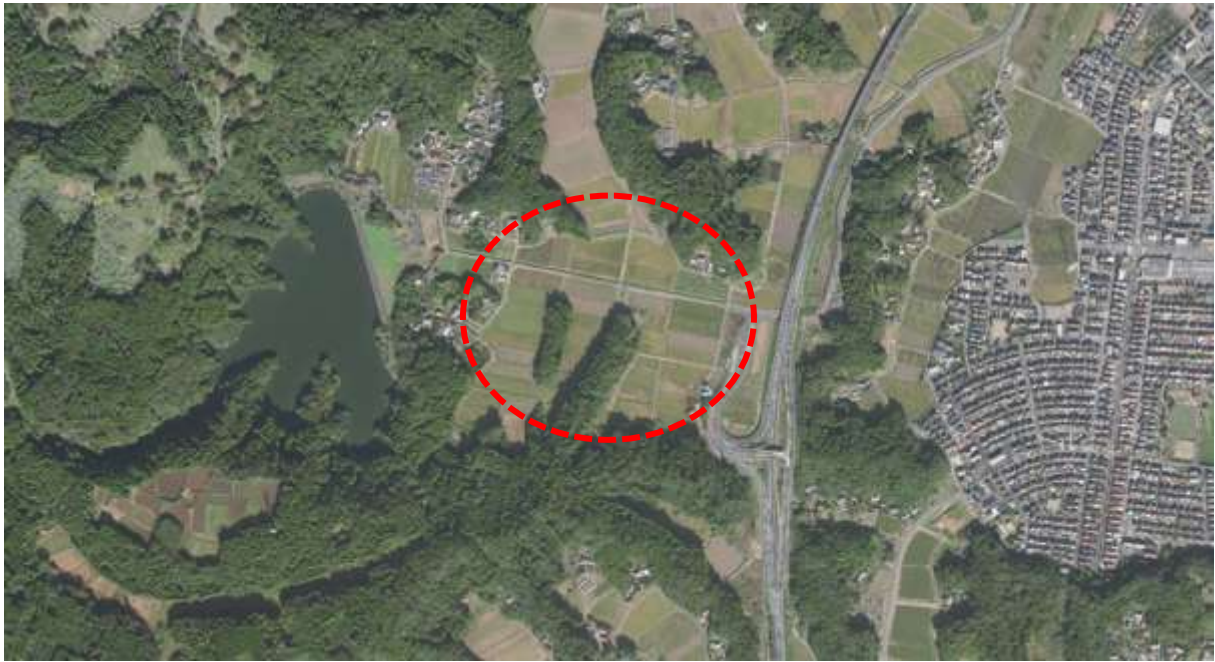
- ・ほぼ整形であり、開発規模も一定程度確保できるため、需要・ニーズに応じて対応が可能。
- ・市有地を含み用地取得に係る費用を抑えることができる。
- ・市有地が学校用地であることに加え、区域内に都市計画道路用地があり、既存計画との調整が必要となる。
- ・接続道路に既設管が敷設されておらず周囲にも口径が小さい管しか敷設されていない。
- ・幹線道路までのアクセス道路を整備する必要がある。
- ・上位計画や関連計画による位置づけがない。

図表 11-4 評価結果

		① 大網白里 SIC 近接地区	② 大網白里 SIC アクセ ス道路沿道地区	③ 金谷郷地区Ⅱ	④ 駒込市有地	
用地の特徴	平面形状、標高	△	×	△	○	
	開発可能面積	○	○	○	○	
	造成工事	地質	×	×	×	×
		地形	×	×	△	○
	対象用地状況	△	△	△	△	
用排水・電力設備の状況	上水道	○	○	○	×	
	工業用水道	×	×	×	×	
	排水	△	△	△	△	
	電力	○	○	△	○	
道路・交通の状況	インターチェンジ	◎	◎	○	○	
	幹線道路へのアクセス	◎	◎	◎	×	
	千葉市中心部までの走行時間	○	○	○	○	
	東京都心部までの走行時間	○	○	○	○	
	成田空港までのアクセス	○	○	○	○	
	羽田空港までのアクセス	○	○	○	○	
	港湾(千葉港)までのアクセス	×	×	△	×	
	進入道路	未調査	未調査	未調査	未調査	
	鉄道	○	◎	△	○	
その他	周辺の環境	○	×	×	×	
	既存産業集積との関係	△	△	△	△	
	障害物	埋蔵文化財	△	△	△	○
		その他	○	×	○	×
	災害	浸水	◎	△	◎	△
		土砂災害	△	△	○	○
	法規制	△	△	△	△	
	補償	△	×	△	○	
	既存計画	◎	○	×	×	
評価点	14点	6点	9点	5点		
総合評価	候補地1		候補地2			

※地質については、地質資料の収集が困難なため、一般的類推評価とした

上記のとおり上位 2 地区となった大網白里 SIC 近接地区を候補地1、金谷郷地区Ⅱを候補地2として選定した。なお、法規制への対応や造成工事を要することから、令和 8 年度に実施する可能性調査の結果などを踏まえて最終候補地を選定する。



資料:地図・空中写真閲覧サービス(国土地理院)

図表 11-5 候補地1(大網白里 SIC 近接地区)航空写真



資料:地図・空中写真閲覧サービス(国土地理院)

図表 11-6 候補地2(金谷郷地区Ⅱ)航空写真

図表 11-5 評価基準

		評価				備考	
		◎ (2点)	○ (1点)	△ (0点)	× (-1点)		
用地の特徴	平面形状、標高	平面形状が整形	平面形状がほぼ整形	平面形状が若干不整形	平面形状が不整形 障害物により分断		
	開発可能面積		一定開発規模 (10ha 以上)		10ha 未満		
	造成工事	地質			・特に問題なし N 値:軟弱地盤以上	・軟弱地盤 N 値:地表面下10m までの 地盤において、粘性土で2以 下、砂質土で10以下の土層 あり	ボーリング調査等 を未実施のため、 近隣の地盤調査結 果等から推測
		地形	ほぼそのまま利用可能	平坦地であるが盛土必要	やや傾斜地で造成必要	丘陵地を含み大規模な 造成が必要	
	対象用地状況	用地の保有あり (用地取得不要又は山 林・農地の取得面積少)	山林を取得	田・畑を取得	市街地内等 取得困難用地		
用排水・電力設備の状況	上水道		区域内又は隣接道路に φ150以上の既設管が 整備済み	近隣のφ150以上の既 設管から短区間の整備 で接続可能	φ150未満又は大幅な 改良が必要		
	工業用水道	直接引込可(本管、地下 水)	既設本管を整備して引 込可		引込不可	市域全域が工業用 水事業区域外のため 評価できない	
	排水	既設公共下水道へ排水 可		宅地内浄化後、河川等 に放流にて排水	排水先なし		
	電力		変電所又は高圧線まで 1km未満	変電所又は高圧線まで 1km～3km以内	変電所又は高圧線まで 3km以上		
道路・交通の状況	インターチェンジ	1km未満	1～3km未満	3～5km未満	5km以上	直線距離	
	千葉市中心部までの走行 時間	30分未満	30分～1時間未満	1時間～1時間30分未 満	1時間30分～2時間未 満	車による走行時間	
	東京都心部までの走行時 間	1時間未満	1時間～1時間30分未 満	1時間30分～2時間未 満	2時間以上		
	成田空港までのアクセス	1時間未満	1時間～1時間30分未 満	1時間30分～2時間未 満	2時間以上	最寄り駅から空港 まで鉄道・連絡バ スを利用した時間	
	羽田空港までのアクセス	2時間未満	2時間～2時間30分未 満	2時間30分～3時間未 満	3時間以上		
	港湾(千葉港)までのアク セス	5km未満	5km～10km未満	10km～20km未満	20km以上	直線距離	
	幹線道路へのアクセス	①センターラインのある 2車線道路(車道幅員 W=7m以上)に接道 ②①規格以上の道路を 經由してICにアクセス 可	①センターラインのない 車道(車道幅員 7m 未満)に接道 ②センターラインのある 2車線道路(車道幅員 W=7m以上)を經由し てICにアクセス可	①センターラインのある 2車線道路(車道幅員 W=7m以上)に隣接 ②①規格以上の道路を 經由してICにアクセス 不可	①センターラインのない 車道(車道幅員 7m 未満)に接道 ②①規格以上の道路を 經由してICにアクセス 不可		
	進入道路	ほぼフラットで設置可	縦断勾配 5%未満で 設置可	縦断勾配 5%以上で設 置可	進入道路設置不可		
鉄道	駅までの距離 1.0km未 満	駅までの距離 1.0km～ 3.0km未満	駅までの距離 3.0km～ 5.0km未満	駅までの距離 5.0km以 上	直線距離		
その他	周辺の環境	候補地周辺に民家等が ほぼなし	候補地周辺に民家等が 若干あり	候補地周辺に民家等有 り	候補地周辺に市街地が 有り		
	既存産業集積との関係	既存工業団地と隣接	工業団地以外の工場と 隣接	隣接工場なし	—		
	障害物	埋蔵 文化財		埋蔵文化財包蔵地なし	地区の一部が埋蔵文化 財包蔵地	地区の過半が埋蔵文化 財包蔵地	
		その他		特になし		鉄塔及び高圧線など大 型の構造物あり	
	災害	浸水	浸水想定エリア外	浸水深 H0.5m未満	浸水深 H0.5m～3.0m未 満	浸水深 3.0m以上	
		土砂災害		土砂災害警戒区域な い	地区内又は隣接地に土砂 災害警戒区域又は小規模 な土砂災害特別計画区域 あり	地区内又は隣接地に大 規模な土砂災害特別警 戒区域あり	
	法規制	農地を含まず農業との 調整不要	農用区域を含まず、 農業との調整が比較的 容易	農用区域であるもの の、地域未来投資促進 法等の活用により産業 用地の整備が可能	農業投資事業の受益地 であり調整困難		
	補償		支障物件(民家等)無	支障物件(民家等)が若 干有	支障物件(民家等)が多 数有		
既存計画	新たな都市計画マスタ ープランの産業導入拠 点内(見込み)	新たな都市計画マスタ ープランの産業導入拠 点に隣接(見込み)	—	新たな都市計画マスタ ープランの産業導入拠 点外(見込み)			

(参考:候補地カルテ)

No	地区名	大網白里 SIC 近接地区	地区面積	10ha 以上	【現況土地利用】(航空写真)	
1	所在地	大網白里市小中	都市計画	市街化調整区域		
【位置図・土地利用構想図】		【現況】				
		東:数戸住宅があり。圏央道大網白里 SIC 及び圏央道に隣接 西:数戸住宅があり。山林及び九十九里自然公園区域に接する。また、小中池公園が近接している 南:丘陵地で山林が広がる。 北:数戸住宅が存在している。千葉市との行政区界となり田及び山林が広がる 【特性の整理】(優位性、問題点等) ・若干不整形であるが、一定程度の開発規模が確保できる。 ・地区内のほとんどが農地や山林など開発に支障が少ない土地 ・IC に隣接しており交通アクセスに優れる。 ・住宅などの支障物件が少ない。 ・接続道路にφ150 mmの上水道が敷設されている。 ・上位計画との整合が図られる。				
評価項目		評価		評価基準		
用地の特徴	平面形状、標高	△	平面形状が若干不整形	◎:平面形状が整形 ○:平面形状がほぼ整形 △:平面形状が若干不整形 ×:平面形状が不整形等		
	開発可能面積	○	10ha 以上の用地確保が考えられる	○:一定開発規模(10ha 以上) ×:10ha 未満		
	造成工事	地質	×	農地:砂、礫及び粘土/丘陵地(山林):凝灰質砂 ※近隣の地盤調査結果等から軟弱地盤と推測	△:特に問題なし(N 値:軟弱地盤以上) ×軟弱地盤(N 値:地表下10m までの地盤において、粘性土で2以下、砂質土で10以下の土層あり)	
		地形	×	農地:やや傾斜地(谷底平野・氾濫平野) 山林:丘陵地(山地斜面等)	◎:ほぼそのまま利用可能 ○:平坦地であるが盛土必要 △:やや傾斜地で造成必要 ×:丘陵地を含み大規模な造成が必要	
対象用地状況	△	用地保有なし(田(営農あり)、山林を取得)	◎:用地を保有 ○:山林を取得 △:田・畑を取得 ×:市街地内等取得困難用地			
用排水・電力設備の状況	上水道	○	上水道あり(配水管口径φ150) ※市道02-005号線に埋設	○:区域内又は隣接道路にφ150以上の既設管が整備済み △:近隣のφ150以上の既設管から短区間の整備で接続可能 ×:φ150未満又は大幅な改良が必要		
	工業用水道	×	引込不可	◎:直接引込可(本管、地下水)○:既設本管を整備して引込可 ×:引込不可		
	排水	△	公共下水道区域外(宅地内処理後、放流)	◎:既設公共下水道へ排水可 △:宅地内浄化後、河川等に放流にて排水 ×:排水先なし		
	電力	○	外房変電所(最寄り)から約0.8km 高圧線から約0.6km ※供給時方法は立地企業決定後に協議	○:変電所又は高圧線まで1km未満 △:変電所又は高圧線まで1km~3km以内 ×:変電所又は高圧線まで3km以上		
道路・交通の状況	インターチェンジ	◎	圏央道大網白里 SIC に隣接	◎:1km未満 ○:1~3km未満 △:3~5km未満 ×:5km以上		
	幹線道路へのアクセス	◎	・接続道路幅員:10.0m(市道01-032号) ※センターラインがある2車線道路 ・幹線道路=圏央道、県道20号、国道128号に幅員7m以上の道路を経由して接続可	※1		
	千葉市中心部までの走行時間	○	約35分	◎:30分未満 ○:30分~1時間未満 △:1時間~1時間30分未満 ×:1時間30分以上		
	東京都心部までの走行時間	○	約1時間10分	◎:1時間未満 ○:1時間~1時間30分未満 △:1時間30分~2時間未満 ×:2時間以上		
	成田空港までのアクセス	○	大網駅から成田空港までの移動時間 約1時間10分	◎:1時間未満 ○:1時間~1時間30分未満 △:1時間30分~2時間未満 ×:2時間以上		
	羽田空港までのアクセス	○	大網駅から羽田空港までの移動時間 約2時間	◎:2時間未満 ○:2時間~2時間30分未満 △:2時間30分~3時間未満 ×:3時間以上		
	港湾(千葉港)までのアクセス	×	千葉港(千葉中央地区)まで直線で約20km	◎:5km未満 ○:5~10km未満 △:10~20km未満 ×:20km以上		
	進入道路		未調査			
その他	鉄道	○	JR 外房線大網駅から直線で約1.8km	◎:1km未満 ○:1~3km未満 △:3~5km未満 ×:5km以上		
	周辺の環境	○	候補地周辺に民家等が若干あり	◎:候補地周辺に民家等がほぼなし ○:候補地周辺に民家等が若干あり △:候補地周辺に民家等あり ×:候補地周辺に市街地あり		
	既存産業集積との関係	△	既存の市街地外	◎:既存工業団地と隣接 ○:工業団地以外の向上と隣接 △:既存の市街地外 ×:既存の市街地内		
	障害物	埋蔵文化財	△	埋蔵文化財包蔵地が一部含まれる	○:包蔵地なし △:一部が包蔵地 ×:過半が包蔵地	
		その他	○	なし	○:特になし ×:鉄塔及び高圧線など大型の障害物あり	
	災害	浸水	◎	浸水エリア外 ※小中池氾濫予想区域:~3.0m 未満	◎:浸水想定エリア外 ○:0.5m 未満 △:0.5~3.0m 未満 ×:3m 以上	
		土砂災害	△	小規模な土砂災害警戒区域、特別警戒区域あり	○:土砂災害警戒区域なし △:小規模な警戒区域又は特別計画区域あり ×:大規模な警戒区域又は特別計画区域あり	
	法規制	△	・市街化調整区域(全体) ・宅地造成等工事規制区域(全体) ・農振農用地含む(農地部分) ・地域対象民有林(山林)	◎:農地を含まず農業との調整不要 ○:農用地区域を含み、農業との調整が比較的用意 △:農用地区域であるものの地域未来投資促進法等の活用により産業用地の整備が可能 ×:農業投資事業の受益地で調整困難		
	補償	△	地区内に住宅等が5戸未満	○:民家等なし △:民家等が若干あり ×:民家等が多数あり		
	既存計画	◎	新たな都市計画マスタープランの産業導入拠点内(見込み)	◎:都市マスの産業導入拠点内 ○:都市マスの産業導入拠点に隣接 ×:都市マスの産業導入拠点から遠距離		

出典:国土地理院(写真)に加筆

【現況写真】

写真1



写真2



写真3



写真4



※1 ◎:①センターラインのある2車線道路(車道幅員W=7m以上)に接道②①規格以上の道路を経由してICにアクセス可
 ○:①センターラインのない車道(車道幅員7m未満)に接道。②センターラインのある2車線道路(車道幅員W=7m以上)を経由してICにアクセス可
 △:①センターラインのある2車線道路(車道幅員W=7m以上)に隣接②①規格以上の道路を経由してICにアクセス不可
 ×:①センターラインのない車道(車道幅員7m未満)に接道②①規格以上の道路を経由してICにアクセス不可

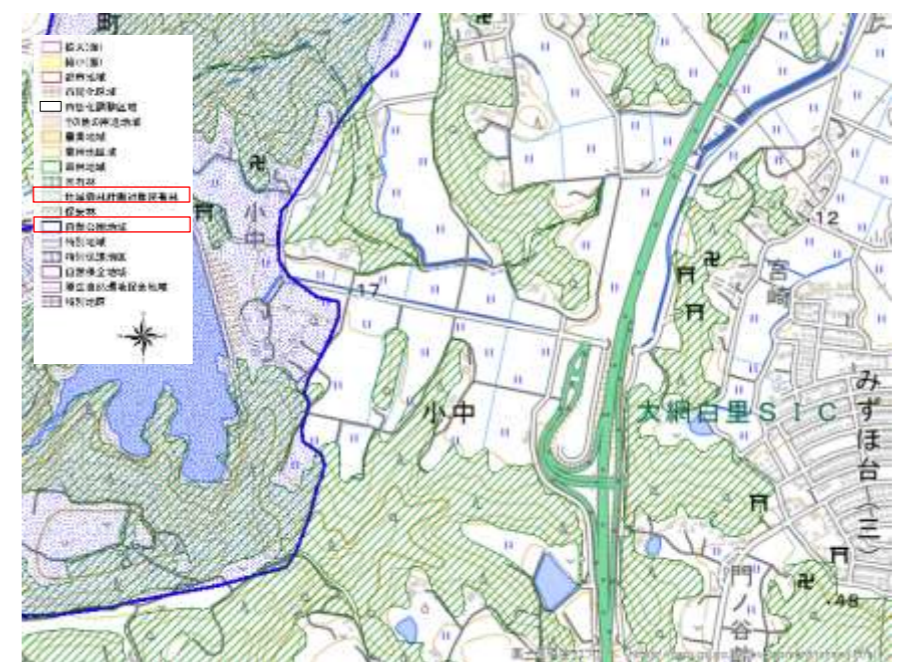
【都市計画】



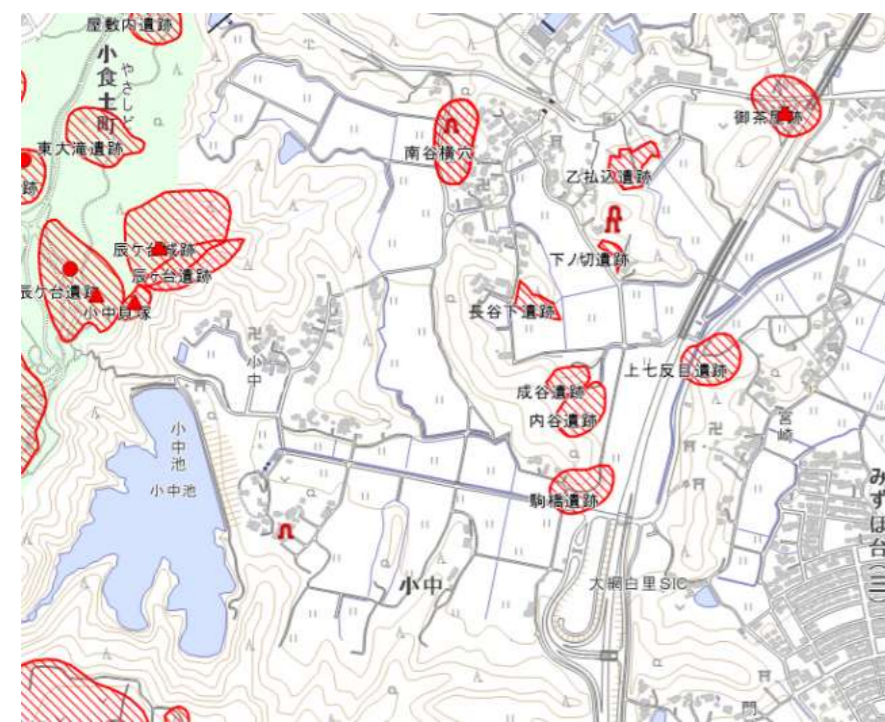
【農用地】



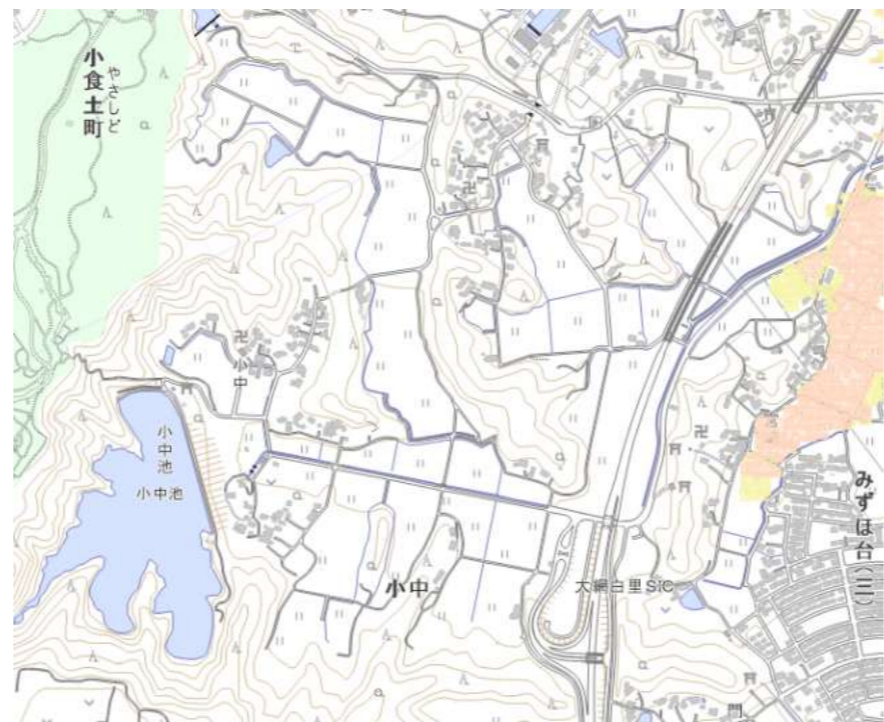
【地域森林計画対象民有林／自然公園】



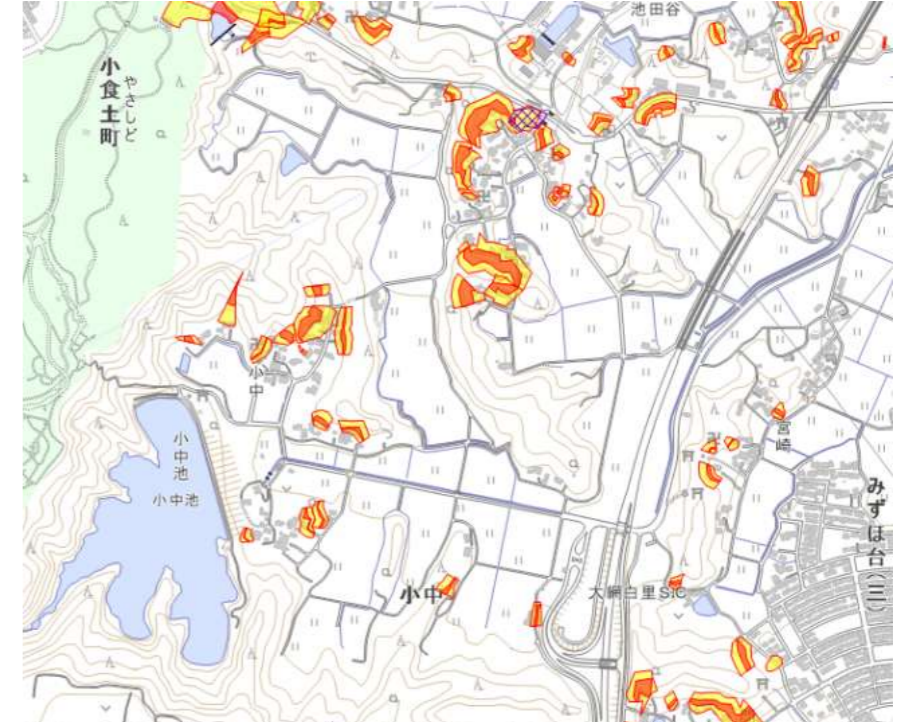
【埋蔵文化財包蔵地】



【災害想定】(洪水浸水)



【災害想定】(土砂災害)



No	地区名	大網白里 SIC アクセス道路隣接地区	地区面積	10ha 以上	
2	所在地	大網白里市中/池田	都市計画	市街化調整区域	
【位置図・土地利用構想図】		【現況】			
		<p>東:低層住宅地であるみずほ台地区に隣接する 西:圏央道に接する。近隣には住宅が数戸連坦している。 南:低層住宅地であるみずほ台地区に隣接するとともに、区域内から連続する丘陵地があり山林が広がる。 北:県道 20 号に近接している。周囲には店舗や老人福祉施設等が近接している。</p> <p>【特性の整理】(優位性、問題点等)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平面形状が横長で不整形となる。 ・区域内に既存集落等の構造物や鉄塔が位置しており、区域設定や土地利用の制約を受ける。 ・市街化区域に隣接しており、開発事業、土地区画整理事業に加え、事業手法が市街化区域編入まで検討対象となる。 ・住宅地が隣接しており配慮を要する。 ・接続道路にφ150 mmの上水道が敷設されている。 			
評価項目		評価		評価基準	
用地の特徴	平面形状、標高	×	平面形状が不整形。住宅等を避けるとさらにレイアウトの自由度が低い	◎:平面形状が整形 ○:平面形状がほぼ整形 △:平面形状が若干不整形 ×:平面形状が不整形等	
	開発可能面積	○	10ha 以上の用地確保が考えられる。	○:一定開発規模(10ha 以上) ×:10ha 未満	
	造成工事	地質	×	農地:砂、礫及び粘土/丘陵地(山林):凝灰質砂 ※近隣の地盤調査結果等から軟弱地盤と推測	△:特に問題なし(N値:軟弱地盤以上) ×:軟弱地盤(N値:地表下10mまでの地盤において、粘性土で2以下、砂質土で10以下の土層あり)
		地形	×	農地:やや傾斜地(谷底平野・氾濫平野) 山林:丘陵地(山地斜面等)	◎:ほぼそのまま利用可能 ○:平坦地であるが盛土必要 △:やや傾斜地で造成必要 ×:丘陵地を含み大規模な造成が必要
対象用地状況	△	用地保有なし(田(営農あり)、山林を取得)	◎:用地を保有 ○:山林を取得 △:田・畑を取得 ×:市街地内等取得困難用地		
用排水・電力設備の状況	上水道	○	上水道あり(配水管口径φ150) ※市道 01-032 号線に埋設	○:区域内又は隣接道路にφ150以上の既設管が整備済み △:近隣のφ150以上の既設管から短区間の整備で接続可能 ×:φ150未満又は大幅な改良が必要	
	工業用水道	×	引込不可	◎:直接引込可(本管、地下水)○:既設本管を整備して引込可 ×:引込不可	
	排水	△	公共下水道区域外(宅地内処理後、放流)	◎:既設公共下水道へ排水可 △:宅地内浄化後、河川等に放流にて排水 ×:排水先なし	
	電力	○	外房変電所(最寄り)から約 0.5 km 区域内に鉄塔あり ※供給時方法は立地企業決定後に協議	○:変電所又は高圧線まで 1 km未満 △:変電所又は高圧線まで 1 km~3 km以内 ×:変電所又は高圧線まで 3km以上	
道路交通の状況	インターチェンジ	◎	・圏央道大網白里 SIC に隣接	◎:1 km未満 ○:1~3 km未満 △:3~5 km未満 ×:5 km以上	
	幹線道路へのアクセス	◎	・接続道路幅員:10.0m(市道01-032号) ※センターラインがある2車線道路 ・幹線道路=圏央道、県道20号、国道128号	※1	
	千葉市中心部までの走行時間	○	約35分	◎:30分未満 ○:30分~1時間未満 △:1時間~1時間30分未満 ×:1時間30分以上	
	東京都心部までの走行時間	○	約1時間10分	◎:1時間未満 ○:1時間~1時間30分未満 △:1時間30分~2時間未満 ×:2時間以上	
	成田空港までのアクセス	○	大網駅から成田空港までの移動時間 約1時間10分	◎:1時間未満 ○:1時間~1時間30分未満 △:1時間30分~2時間未満 ×:2時間以上	
	羽田空港までのアクセス	○	大網駅から羽田空港までの移動時間 約2時間00分	◎:2時間未満 ○:2時間~2時間30分未満 △:2時間30分~3時間未満 ×:3時間以上	
	港湾(千葉港)までのアクセス	×	千葉港(千葉中央地区)まで直線で約20km	◎:5 km未満 ○:5~10 km未満 △:10~20 km未満 ×:20 km以上	
	進入道路				
その他	鉄道	◎	JR 外房線大網駅から直線で約 0.8 km	◎:1km未満 ○:1~3 km未満 △:3~5 km未満 ×:5 km以上	
	周辺の環境	×	周辺に市街地(みずほ台地区)があり	◎:候補地周辺に民家等がほぼなし ○:候補地周辺に民家等が若干あり △:候補地周辺に民家等あり ×:候補地周辺に市街地あり	
	既存産業集積との関係	△	既存の市街地外	◎:既存工業団地と隣接 ○:工業団地以外の向上と隣接 △:既存の市街地外 ×:既存の市街地内	
	障害物	埋蔵文化財	△	埋蔵文化財包蔵地が一部含まれる	○:包蔵地なし △:一部が包蔵地 ×:過半が包蔵地
		その他	×	鉄塔及び高圧線あり	○:特になし ×:鉄塔及び高圧線など大型の障害物あり
	災害	浸水	△	浸水エリア 0.5~3.0m 未満 ※小中池氾濫予想区域:~3.0m 未満	◎:浸水想定エリア外 ○:0.5m 未満 △:0.5~3.0m 未満 ×:3m 以上
		土砂災害	△	小規模な土砂災害警戒区域、特別警戒区域あり	○:土砂災害警戒区域なし △:小規模な警戒区域又は特別計画区域あり ×:大規模な警戒区域又は特別計画区域あり
	法規制	△	・市街化調整区域(全体) ・宅地造成等工事規制区域(全体) ・農振農用地含む(農地部分) ・地域対象民有林(山林)	◎:農地を含まず農業との調整不要 ○:農用地区域を含みます、農業との調整が比較的用意 △:農用地区域であるものの地域未来投資促進法等の活用により産業用地の整備が可能 ×:農業投資事業の受益地で調整困難	
補償	×	候補地内に住宅等が多数	○:民家等なし △:民家等が若干あり ×:民家等が多数あり		
既存計画	○	新たな都市計画マスタープランの産業導入拠点に隣接(見込み)	◎:都市マスの産業導入拠点内 ○:都市マスの産業導入拠点に隣接 ×:都市マスの産業導入拠点から遠距離		

【現況土地利用】(航空写真)



出典:国土地理院(写真)に加筆

【現況写真】

写真1



写真2



写真3

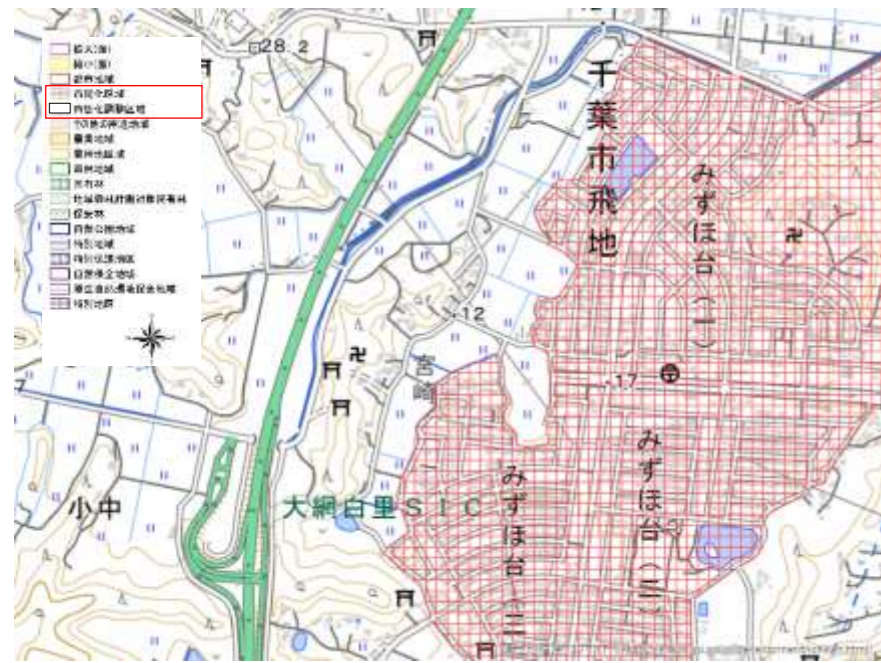


写真4



※1 ◎:①センターラインのある2車線道路(車道幅員W=7m以上)に接道②①規格以上の道路を経由してICにアクセス
○:①センターラインのない車道(車道幅員7m未満)に接道。②センターラインのある2車線道路(車道幅員W=7m以上)を経由してICにアクセス
△:①センターラインのある2車線道路(車道幅員W=7m以上)に隣接②①規格以上の道路を経由してICにアクセス不可
×:①センターラインのない車道(車道幅員7m未満)に接②①規格以上の道路を経由してICにアクセス不可

【都市計画】



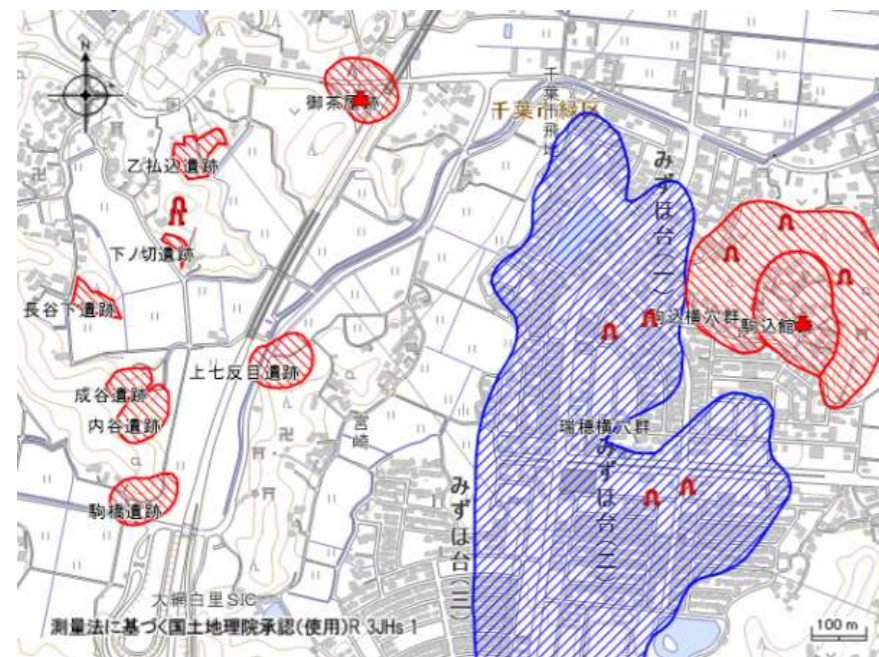
【農用地】



【地域森林計画対象民有林／自然公園】



【埋蔵文化財包蔵地】



【災害想定】(洪水浸水)



【災害想定】(土砂災害)



No	地区名	金谷郷地区Ⅱ	地区面積	10ha 以上	
3	所在地	大網白里市金谷郷	都市計画	市街化調整区域	
【位置図・土地利用構想図】		【現況】			
		<p>東:低層住宅地である季美の森南地区に隣接する。 西:畑地(営農あり)が広がる。また、比較的規模が大きい太陽光発電施設やゴルフ場が近接している。 南:畑地、グランドゴルフ施設、太陽光発電施設に隣接し、その先には丘陵地(山林)が広がっている。 北:既存集落に隣接するとともに、近隣には幼稚園や小学校(R11年度廃校予定あり)が存在する。</p>			
		【特性の整理】(優位性、問題点等)			
		<ul style="list-style-type: none"> ・若干不整形であるが、一定程度の開発規模が確保できる。 ・住宅地が隣接するとともに、近隣に幼稚園があり配慮を要する。 ・市街化区域に隣接しており、開発事業、土地区画整理事業に加え、事業手法が市街化区域編入まで検討対象となる。 ・接続道路にφ150mmの上水道が敷設されている。 ・上位計画や関連計画による位置づけがない。 			
評価項目		評価		評価基準	
用地的特徴	平面形状、標高	△	平面形状が若干不整形	◎:平面形状が整形 ○:平面形状がほぼ整形 △:平面形状が若干不整形 ×:平面形状が不整形等	
	開発可能面積	○	10ha以上の用地確保が考えられる。	○:一定開発規模(10ha以上) ×:10ha未満	
	造成工事	地質	×	□-ム ※近隣の地盤調査結果等から軟弱地盤と推測	△:特に問題なし(N値:軟弱地盤以上) ×:軟弱地盤(N値:地表面下10mまでの地盤において、粘性土で2以下、砂質土で10以下の土層あり)
		地形	△	やや傾斜地(更新世段丘)	◎:ほぼそのまま利用可能 ○:平坦地であるが盛土必要 △:やや傾斜地で造成必要 ×:丘陵地を含み大規模な造成が必要
対象用地状況	△	用地保有なし(畑(営農あり)、山林を取得)	◎:用地を保有 ○:山林を取得 △:畑を取得 ×:市街地内等取得困難用地		
用排水・電力設備の状況	上水道	○	上水道あり(配水管口径φ150) ※県道83号線に埋設(φ120又はφ150)	○:区域内又は隣接道路にφ150以上の既設管が整備済み △:近隣のφ150以上の既設管から短区間の整備で接続可能 ×:φ150未満又は大幅な改良が必要	
	工業用水道	×	引込不可	◎:直接引込可(本管、地下水)○:既設本管を整備して引込可 ×:引込不可	
	排水	△	公共下水道区域外(宅地内処理後、放流)	◎:既設公共下水道へ排水可 △:宅地内浄化後、河川等に放流にて排水 ×:排水先なし	
	電力	△	土気変電所(最寄り)及び高圧線から約1.6km ※供給方法は立地企業決定後に協議	◎:特別高圧引込可 ○:高圧引込可自己負担無 △:高圧引込可(自己負担有) ×:高圧引込不可	
道路交通の状況	インターチェンジ	○	・圏央道大網白里 SIC まで直線で約3.7km ・千葉東金道路山田 IC まで直線で約2.6km	◎:1km未満 ○:1~3km未満 △:3~5km未満 ×:5km以上	
	幹線道路へのアクセス	◎	・接続道路幅員:8.0m(県道83号線) ※センターラインがある2車線道路 ・幹線道路=千葉東金道路、圏央道、県道83号 国道128号に幅員7m以上の道路を経由して接続可	※1	
	千葉市中心部までの走行時間	○	約30分	◎:30分未満 ○:30分~1時間未満 △:1時間~1時間30分未満 ×:1時間30分以上	
	東京都心部までの走行時間	○	約1時間10分	◎:1時間未満 ○:1時間~1時間30分未満 △:1時間30分~2時間未満 ×:2時間以上	
	成田空港までのアクセス	○	大網駅から成田空港までの移動時間 約1時間10分	◎:1時間未満 ○:1時間~1時間30分未満 △:1時間30分~2時間未満 ×:2時間以上	
	羽田空港までのアクセス	○	大網駅から羽田空港までの移動時間 約2時間	◎:2時間未満 ○:2時間~2時間30分未満 △:2時間30分~3時間未満 ×:3時間以上	
	港湾(千葉港)までのアクセス	△	千葉港(千葉中央地区)まで直線で約19km	◎:5km未満 ○:5~10km未満 △:10~20km未満 ×:20km以上	
	進入道路	△	JR 外房線大網駅から直線で約3.0km	◎:1km未満 ○:1~3km未満 △:3~5km未満 ×:5km以上	
その他	周辺の環境	×	周辺に市街地(季美の森南地区)があり	◎:候補地周辺に民家等がほぼなし ○:候補地周辺に民家等が若干あり △:候補地周辺に民家等あり ×:候補地周辺に市街地あり	
	既存産業集積との関係	△	既存の市街地外	◎:既存工業団地と隣接 ○:工業団地以外の向上と隣接 △:既存の市街地外 ×:既存の市街地内	
	障害物	埋蔵文化財	△	埋蔵文化財包蔵地が一部含まれる	○:包蔵地なし △:一部が包蔵地 ×:過半が包蔵地
		その他	○	なし	○:特になし ×:鉄塔及び高圧線など大型の障害物あり
	災害	浸水	◎	浸水エリア外	◎:浸水想定エリア外 ○:0.5m未満 △:0.5~3.0m未満 ×:3m以上
		土砂災害	○	土砂災害警戒区域等なし	○:土砂災害警戒区域なし △:小規模な警戒区域又は特別計画区域あり ×:大規模な警戒区域又は特別計画区域あり
	法規制	△	・市街化調整区域(全体) ・宅地造成等工事規制区域(全体) ・農振農用地含む(農地部分) ・地域対象民有林(山林)	◎:農地を含まず農業との調整不要 ○:農用地区域を含みます、農業との調整が比較的留意 △:農用地区域であるものの地域未来投資促進法等の活用により産業用地の整備が可能 ×:農業投資事業の受益地で調整困難	
補償	△	候補地内に住宅等が5戸未満	○:民家等なし △:民家等が若干あり ×:民家等が多数あり		
既存計画	×	新たな都市計画マスタープランの産業導入拠点外(見込み)	◎:都市マスの産業導入拠点内 ○:都市マスの産業導入拠点に隣接 ×:都市マスの産業導入拠点から遠距離		

【現況土地利用】(航空写真)



出典:国土地理院(写真)に加筆

【現況写真】

写真1



写真2



写真3

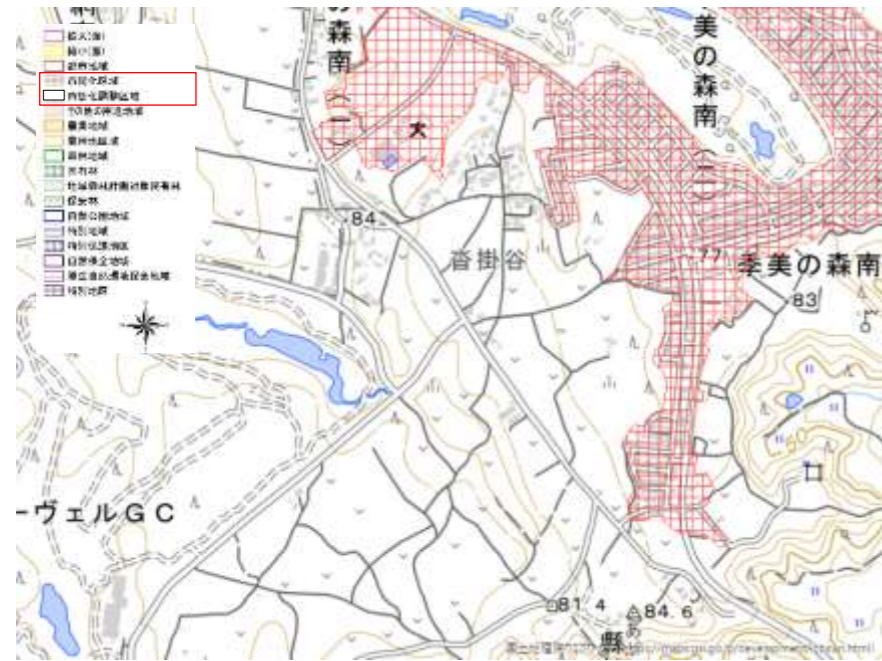


写真4

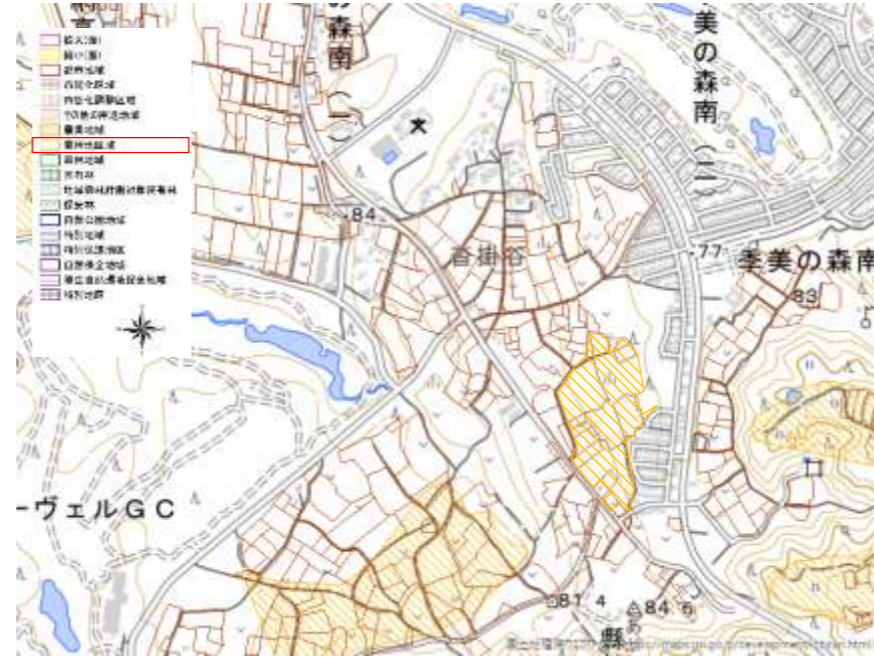


※1 ◎:①センターラインのある2車線道路(車道幅員W=7m以上)に接道②①規格以上の道路を経由してICにアクセス
○:①センターラインのない車道(車道幅員7m未満)に接道。②センターラインのある2車線道路(車道幅員W=7m以上)を経由してICにアクセス
△:①センターラインのある2車線道路(車道幅員W=7m以上)に隣接②①規格以上の道路を経由してICにアクセス不可
×:①センターラインのない車道(車道幅員7m未満)に接②①規格以上の道路を経由してICにアクセス不可

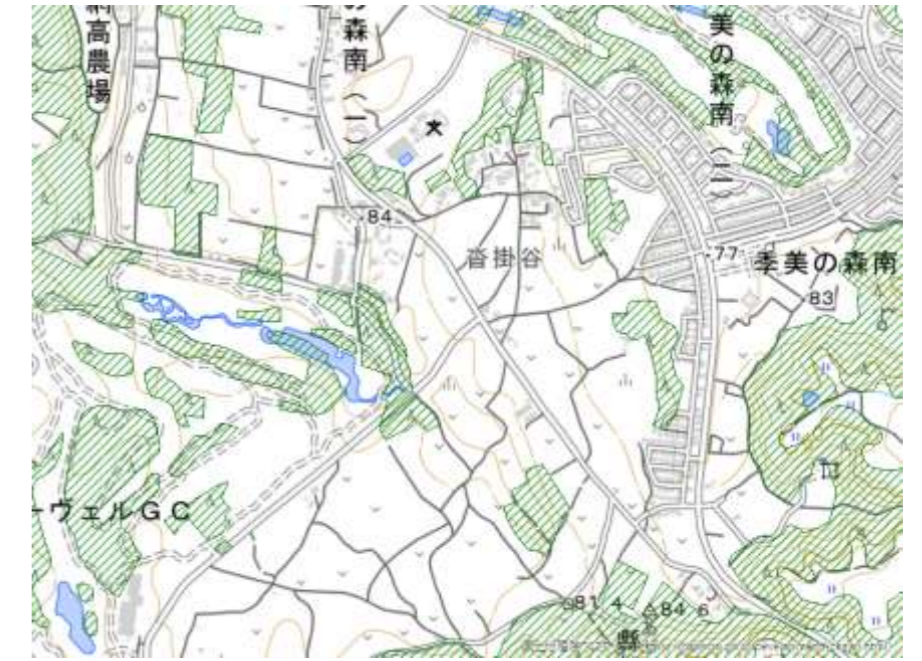
【都市計画】



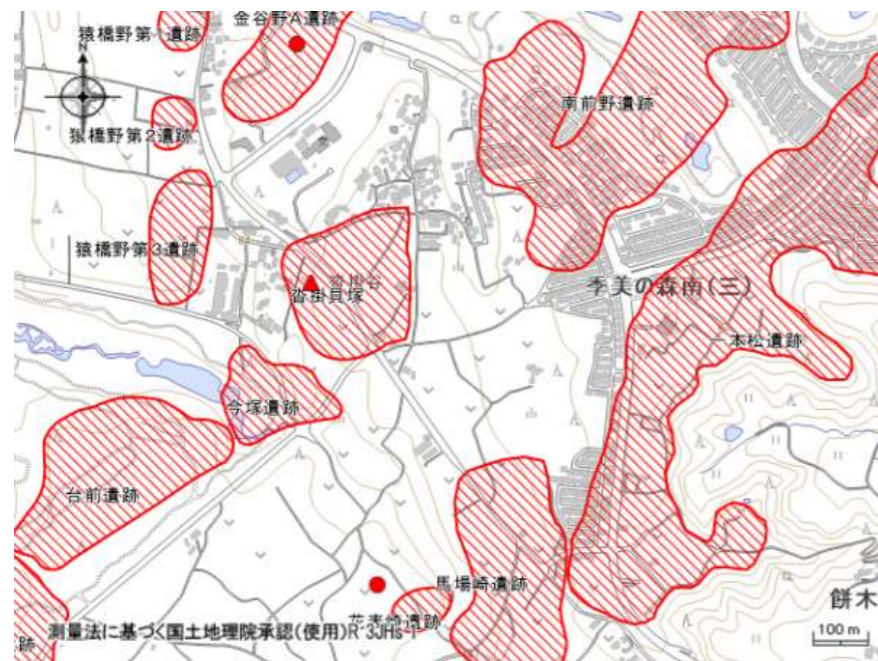
【農用地】



【地域森林計画対象民有林／自然公園】



【埋蔵文化財包蔵地】



【災害想定】(洪水浸水)



【災害想定】(土砂災害)



No	地区名	駒込市有地	地区面積	10ha 以上	
4	所在地	大網白里市駒込	都市計画	市街化調整区域	
【位置図・土地利用構想図】		【現況】			
		<p>東：一部住宅地に隣接するとともに、田が広がる(住宅の点在あり)。 西：田が広がっているが、その先は JR 外房線により分断されている。 南：田が広がる 北：調整池に隣接しており、その先に低層住宅地(みやこ野地区)が広がる。</p>			
		【特性の整理】(優位性、問題点等)			
		<ul style="list-style-type: none"> ・ほぼ整形であり、開発規模も一定程度確保できるため、需要・ニーズに応じて対応が可能。 ・市有地を含み用地取得に係る費用を抑えることができる。 ・市有地が学校用地であることに加え、区域内に都市計画道路用地があり、既存計画との調整が必要となる。 ・接続道路に配水管が敷設されておらず周囲にも口径が小さい配水管しか敷設されていない。 ・幹線道路までのアクセス道路を整備する必要がある。 ・上位計画や関連計画による位置づけがない。 			
評価項目		評価	評価基準		
用地の特徴	平面形状、標高	○	平面形状が整形だが都市計画道路用地により分断 ◎：平面形状が整形 ○：平面形状がほぼ整形 △：平面形状が若干不整形 ×：平面形状が不整形等		
	開発可能面積	○	10ha 以上の用地確保が考えられる。 (市有地 5haあり) ○：一定開発規模(10ha 以上) ×：10ha 未満		
	造成工事	地質	×	農地：砂、礫及び粘土/市有地：盛土 ※近隣の地盤調査結果等から軟弱地盤と推測 △：特に問題なし(N 値：軟弱地盤以上) ×：軟弱地盤(N 値：地表面下10m までの地盤において、粘性土で2以下、砂質土で10以下の土層あり)	
		地形	○	市有地：平坦な空地(海岸平野・三角州)大規模な土砂の堆積有り 農地：平坦地(海岸平野・三角州) ◎：ほぼそのまま利用可能 ○：平坦地であるが盛土必要 △：やや傾斜地で造成必要 ×：丘陵地を含み大規模な造成が必要	
対象用地状況	△	一部用地を保有、田(営農あり)を取得 ◎：用地を保有 ○：山林を取得 △：田・畑を取得 ×：市街地内等取得困難用地			
用排水・電力設備の状況	上水道	×	近隣にφ150 以上の既設管が無く、大幅な改良が必要 ○：区域内又は隣接道路にφ150 以上の既設管が整備済み △：近隣のφ150 以上の既設管から短区間の整備で接続可能 ×：φ150 未満又は大幅な改良が必要		
	工業用水道	×	引込不可 ◎：直接引込可(本管、地下水)○：既設本管を整備して引込可 ×：引込不可		
	排水	△	公共下水道区域外(宅地内処理後、放流) ◎：既設公共下水道へ排水可 △：宅地内浄化後、河川等に放流にて排水 ×：排水先なし		
	電力	○	外房変電所(最寄り)から約 2.0 km 区域内に鉄塔あり ※供給時方法は立地企業決定後に協議 ◎：特別高圧引込可 ○：高圧引込可自己負担無 △：高圧引込可(自己負担有) ×：高圧引込不可		
道路・交通の状況	インターチェンジ	○	圏央道大網白里 SIC まで直線で約 1.8 km ◎：1 km 未満 ○：1~3 km 未満 △：3~5 km 未満 ×：5 km 以上		
	幹線道路へのアクセス	×	接続道路幅員：2.5m~3.0m(都 1 号) ・都 1 号を経由して国道 128 号まで約 0.3km ・幹線道路まで7m以上の道路を経由して接続不可 ※1		
	千葉市中心部までの走行時間	○	約 40 分 ◎：30 分未満 ○：30 分~1 時間未満 △：1 時間~1 時間 30 分未満 ×：1 時間 30 分以上		
	東京都心部までの走行時間	○	約1時間 20 分 ◎：1 時間未満 ○：1 時間~1 時間 30 分未満 △：1 時間 30 分~2 時間未満 ×：2 時間以上		
	成田空港までのアクセス	○	大網駅から成田空港までの移動時間 約1時間 10 分 ◎：1 時間未満 ○：1 時間~1 時間 30 分未満 △：1 時間 30 分~2 時間未満 ×：2 時間以上		
	羽田空港までのアクセス	○	大網駅から羽田空港までの移動時間 約2時間 ◎：2 時間未満 ○：2 時間~2 時間 30 分未満 △：2 時間 30 分~3 時間未満 ×：3 時間以上		
	港湾(千葉港)までのアクセス	×	千葉港(千葉中央地区)から直線で約 21 km ◎：5 km 未満 ○：5~10 km 未満 △：10~20 km 未満 ×：20 km 以上		
	進入道路		未調査		
	鉄道	○	JR 外房線大網駅から直線で約 1.0 km ◎：1km 未満 ○：1~3 km 未満 △：3~5 km 未満 ×：5 km 以上		
その他	周辺の環境	×	周辺に市街地(みやこ野地区)があり ◎：候補地周辺に民家等がほぼなし ○：候補地周辺に民家等が若干あり △：候補地周辺に民家等あり ×：候補地周辺に市街地あり		
	既存産業集積との関係	△	既存の市街地外 ◎：既存工業団地と隣接 ○：工業団地以外の向上と隣接 △：既存の市街地外 ×：既存の市街地内		
	障害物	埋蔵文化財	○	埋蔵文化財包蔵地を含まない ○：包蔵地なし △：一部が包蔵地 ×：過半が包蔵地	
		その他	×	鉄塔及び高圧線あり ○：特になし ×：鉄塔及び高圧線など大型の障害物あり	
	災害	浸水	△	浸水エリア 0.5~3.0m 未満 ※小中池氾濫予想区域：~1.0m 未満 ◎：浸水想定エリア外 ○：0.5m 未満 △：0.5~3.0m 未満 ×：3m 以上	
		土砂災害	○	土砂災害警戒区域等なし ○：土砂災害警戒区域なし △：小規模な警戒区域又は特別計画区域あり ×：大規模な警戒区域又は特別計画区域あり	
	法規制	△	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域(全体) ・宅地造成等工事規制区域(全体) ・農振農用地含む(農地部分) ・都市計画道路区域あり ◎：農地を含まず農業との調整不要 ○：農用地区域を含み、農業との調整が比較的用意 △：農用地区域であるものの地域未来投資促進法等の活用により産業用地の整備が可能 ×：農業投資事業の受益地で調整困難		
	補償	○	支障物件なし ○：支障物件なし △：民家等が若干あり ×：民家等が多数あり		
既存計画	×	新たな都市計画マスタープランの産業導入拠点外(見込み) ◎：都市マスの産業導入拠点内 ○：都市マスの産業導入拠点に隣接 ×：都市マスの産業導入拠点から遠距離			

【現況土地利用】(航空写真)



出典：国土地理院(写真)に加筆

【現況写真】

写真1



写真2



写真3

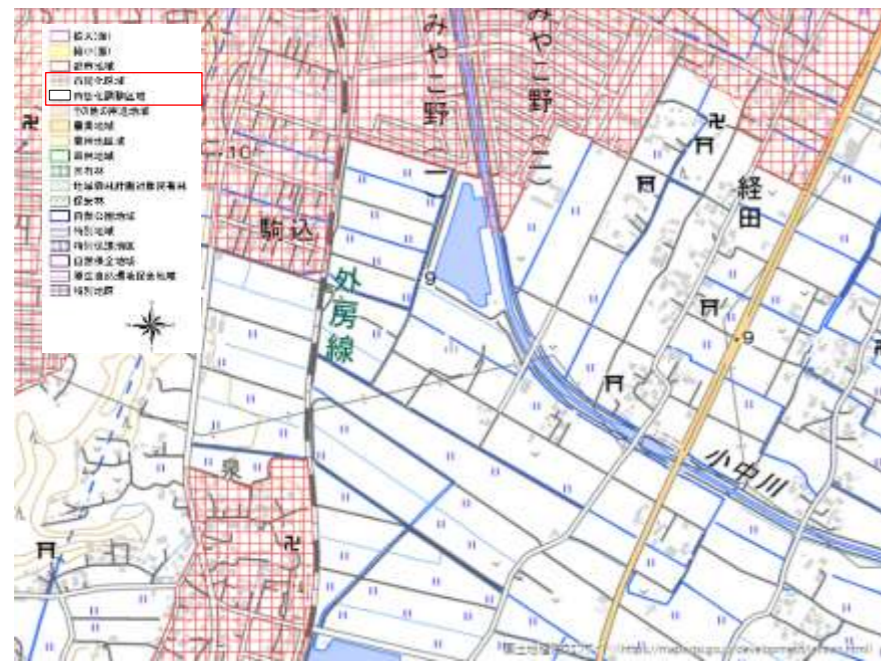


写真4



※1 ◎：①センターラインのある 2 車線道路(車道幅員 W=7m 以上)に接道②①規格以上の道路を経由して IC にアクセス可
○：①センターラインのない車道(車道幅員 7m 未満)に接道。②センターラインのある 2 車線道路(車道幅員 W=7m 以上)を経由して IC にアクセス可
△：①センターラインのある 2 車線道路(車道幅員 W=7m 以上)に隣接②①規格以上の道路を経由して IC にアクセス不可
×：①センターラインのない車道(車道幅員 7m 未満)に接②①規格以上の道路を経由して IC にアクセス不可

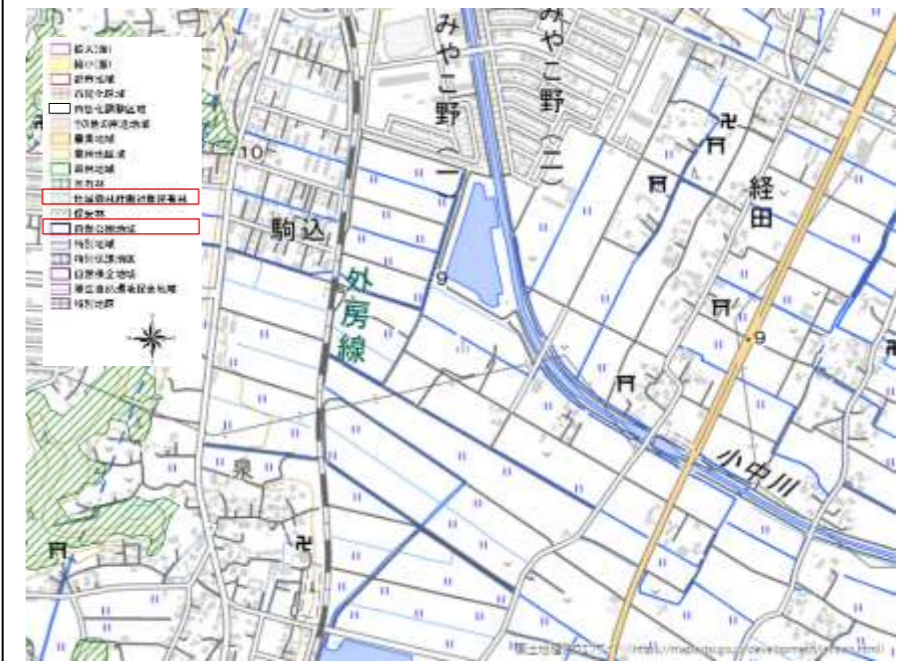
【都市計画】



【農用地】



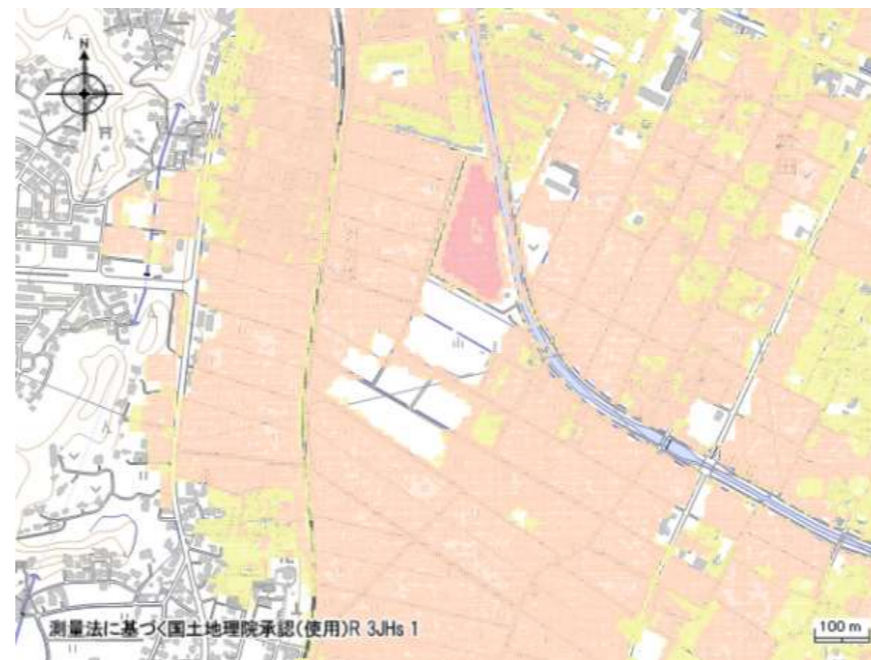
【地域森林計画対象民有林／自然公園】



【埋蔵文化財包蔵地】



【災害想定】(洪水浸水)



【災害想定】(土砂災害)



12. 開発と法規制

12-1 開発に係る法規制

(1) 開発に係る法規制

今回検討した候補地は、農地を含んでおり、農振農用地が指定されている。また、全ての候補地は市街化調整区域に位置しており、これらの候補地における開発においては、以下の法規制が関係する。

都市計画法	農地法(農地転用許可)
市街化調整区域で産業系の開発行為をしようとする場合、市街化区域に編入するか都市計画法第 29 条等の規定により、あらかじめ許可等を受けることが必要となる。 ⇒市街化調整区域における開発行為は、開発行為の面積にかかわらず、許可が必要。都市計画法第 33 条の技術基準及び同法第 34 条の立地基準を満たすことにより許可を受けることができる。当該開発の場合、都市計画法第 34 条第 10 号【地区計画】または第 12 号【市条例】の許可要件が考えられる。	農地を転用するため所有権を移転する場合は、農地法第 5 条第 1 項の規定により、許可を受けなければならない。 ⇒農用地区域内の農地においては、農地法第 5 条第 2 項の規定により転用許可を受けることができない。

(2) 農地転用手続き

前述の法規制をクリアするための手続き手法は次のとおり。

① 都市計画法

候補地は、市街化調整区域となっていることから、開発を行う場合には新たに市街化区域に編入するか、地区計画の決定又は開発行為等の基準に関する市条例施行規則(以下、「市条例施行規則」という。)に用途や区域を設定し、開発許可を得る必要がある。市街化区域への編入にあたっては、産業用地整備のスケジュールと市街化区域編入のスケジュールを調整する必要があるが、早期の整備が求められる民間開発の場合、スケジュールの一致が困難となることが想定される。このような場合は、都市計画法第 34 条第 10 号(地区計画)又は同条第 12 号(市条例)による開発許可を得て、開発行為による整備を行うことが現実的である。なお、これらの都市計画に係るプロセスの中で、農地転用の協議が実施されることとなる。

② 地域未来投資促進法

企業立地促進法が改正され、平成 29 年 7 月 31 日に地域未来投資促進法が施行された。

市及び県が基本計画を作成し、国の同意を得る。基本計画の中で重点促進区域を設定する。市は、その重点促進区域の中の区域を対象とした土地利用調整計画を作成し、県知事の同意を得ることで、地域経済牽引事業計画を提出可能な企業立地に限り、農地転用が可能となる。

重点促進区域は、土地利用の諸計画との関係、地域の特性の賦存状況等を整理したうえで、字単位で設定し、土地利用調整計画は、土地利用の調整が必要となる土地(農地及び市街化調整区域)の所在を地番単位で設定する。なお、土地利用調整計画で設定された区域には、地域経済牽引企業の施設を立地しなくてはならない。

なお、地域未来投資促進法を活用することで、課税免除や地方交付税の補填、当法と連携した地域未来交付金が活用できる。

③農村産業法

農村地域工業等導入促進法が改正され、平成 29(2017)年8月に「農村地域への産業の導入の促進等に関する法律」(農村産業法)が施行された。県が基本計画を策定し、国の同意を得た上で、市町村が実施計画を策定し、県知事が同意することで、農地転用が可能となる。地区が農振地域である場合には、別途農振計画の変更が必要となる。

さらに、令和 4(2022)年の改正により、都道府県が定める基本計画において、導入すべき産業の業種を位置づけることを廃止した。県の基本計画で業種指定の考え方を示した場合において、市町村の実施計画の導入業種を指定することができる。また、実施計画は、安定した就業機会の確保に資すること、農業構造の改善が図られると認められること、農地保有の合理化が図られると見込まれることが求められる。

農村産業法の実施計画の策定にあたっては、既存の農工法の実施計画をフォローする必要がある。既存の実施計画がある場合には、旧実施計画の進捗状況を整理・記載する必要がある。

図表 12-1 都市計画法、地域未来投資促進法、農村産業法の比較

項目	都市計画法	地域未来投資促進法	農村産業法
内容	①県が市街化区域に編入 ⇒市が用途地域を指定 ②市が地区計画を定める ③市条例施行規則に用途、 区域を定める	市が土地利用計画調整計画 を策定	市が農村地域産業法に基づ く実施計画を策定
条件		具体的な立地する企業(地 域経済牽引事業計画の同意 を得られる企業)が決まって おり、当該地域が基本計画 の重点促進地域に指定され ている。	具体的な立地する企業が決 まっており、農業の構造改善 に寄与する。
業種	①用途地域に適合する業種 ②地区計画に適合する業種 ③規則に定める業種	県及び市の基本計画に定め られている業種	県の基本計画で業種指定の 考え方を示し、市の実施計画 に定められている業種

12-2 事業手法

(1)想定される事業主体

想定される事業主体別に整理した場合の事業手法は次のとおりである。

① 大網白里市が全て実施

大網白里市が用地買収と造成工事を行い分譲販売する。事業手法は開発行為。

② 大網白里市と民間企業が役割を分担

大網白里市が先行して幹線道路や上下水道の整備等を行った上で、民間企業が用地買収と盛土等を行い分譲販売する。なお、公共施設等は分譲販売の進捗状況に合わせて整備する。

③ 民間企業が全て実施

民間企業が用地買収と造成工事を行い分譲販売する。

④ 土地区画整理事業

大網白里市または組合等が土地区画整理事業を行う。減歩により、公共用地と事業費を生み出す。工業開発の場合には一部先行買収を要するケースもあり、買収方式と同様の問題が発生する。大規模かつ、長期にわたる場合は、多数の地権者の公正な権利調整はかなり難しい。また事業の完了までの期間が長い。

⑤ 進出企業が実施

進出企業が自ら用地買収と造成工事を行う。

(2)想定される事業方式

① 用地確保

- a 全面買収
- b 適宜買収
- c 賃借

② 造成

a レディメイド(先行造成)

事業主体が用地を全面買収し、あらかじめ造成工事を行い分譲販売するもの。事業主体の費用負担が大きく分譲できない場合は土地保有のリスクも負わなくてはならないが、既に開発された用地を用意できるため企業誘致は進めやすい。

b オーダーメイド

事業主体が用地を全面買収し又は地権者と買収を約束し、進出企業のニーズに応じて造成工事と分譲販売を行う。造成等の費用は企業が決定してから支出することになる。ただし、立地企業の決定後に造成等を行うため、工場等の建設までに時間を要することから、企業が求めるスピード感に対応できない可能性もある。また、開発整備のコストが割高となる。

c セミオーダーメイド

事業主体が用地を全面買収し幹線道路や上下水道の整備、土ならし等を行う。その後、進出企業が決定してから盛土や公共施設の整備等を行う。オーダーメイド方式に比べて、企業へ用地を引き渡すまでの時間は短いものの、企業が求めるスピード感に対応できない可能性もある。また、開発コストが割高になる。

③ その他

信託方式

公有地を信託会社に信託し、信託会社が企画、資金調達、造成工事等を行い、土地の付加価値を高めた上で処分する。信託利益の前提となる販売価格・賃貸価格の設定が問題となり、きめ細かい長期的な保証体系の確立が必要となる。また、市街地における再開発での実績がほとんどである。

図表 12-2 事業手法のメリット・デメリット

ケース		メリット	デメリット
大網白里市が全面買収	先行造成	<ul style="list-style-type: none"> ・用地を一挙に取得することにより問題を後に残さない。 ・スムーズに事業を進捗できる。 ・選考造成するため企業を誘致しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の費用が大きい。 ・地権者との買収交渉が難航し、事業進捗に影響が出ることがある。 ・誘致が進まない時は市の負担が大きい。
	オーダーメイド	<ul style="list-style-type: none"> ・用地を一挙に取得することにより問題を後に残さない。 ・スムーズに事業を進捗できる。 ・企業が決定してからの造成になるため開発リスクが少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の費用が大きい。 ・地権者との買収交渉が難航し、事業進捗に影響が出ることがある。 ・企業が求めるスピードに対応できない可能性がある。
大網白里市が適宜買収	先行造成	<ul style="list-style-type: none"> ・販売用地を先行造成するために企業誘致がしやすい。 ・本市の費用負担が比較的小さい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・区画の面積規模と企業ニーズが合わないケースが出てくる。 ・関連工事が二度手間になり販売価格が割高になる可能性がある。 ・本市が買収する土地以外が望ましくない土地利用になる可能性がある。
	オーダーメイド	<ul style="list-style-type: none"> ・企業が決定してからの買収、造成になるためリスクが小さい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・関連工事が二度手間になり販売価格が割高になる可能性がある。 ・本市が買収する土地以外が望ましくない土地利用になる可能性がある。 ・企業が求めるスピードに対応できない可能性がある。
土地区画整理事業		<ul style="list-style-type: none"> ・減歩によって事業費を生み出すため、本市のコストが比較的小さい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・減歩率によっては地権者の意向の取りまとめが難航する。 ・手続きが煩雑で事業期間が長期に渡る。
大網白里市が主要な公共施設整備	地権者	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者の負担により造成するため本市のコスト負担が小さい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地権者負担が生じるため同意を得るのに時間がかかる。また、意向の調整が難航する。 ・事業主体が明確でないため事業進捗が滞る可能性がある。
	デベロッパー	<ul style="list-style-type: none"> ・デベロッパーが開発するため本市のコスト負担が小さい。 ・完全民間主体よりも関連インフラ整備がスムーズになる。 ・デベロッパーの負担軽減となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・開発を実施する事業者が少ない。
	立地企業	<ul style="list-style-type: none"> ・立地企業のコスト負担により整備するため本市のコスト負担が小さい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業が求めるスピードに対応できない可能性がある。
完全民間整備	デベロッパー	<ul style="list-style-type: none"> ・本市のコスト、リスクが小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ・開発を実施する事業者が少ない。 ・地区外のインフラ整備がスムーズに進展しない可能性がある。
	立地企業	<ul style="list-style-type: none"> ・本市のコスト、リスクが小さい 	<ul style="list-style-type: none"> ・企業が求めるスピードに対応できない可能性がある ・一体的な開発に支障が出る可能性がある。 ・地区外のインフラ整備がスムーズに進展しない可能性がある

図表 12-3 開発行為、土地区画整理事業、市街化区域編入の比較

項目	開発行為	土地区画整理事業
事業主体	民間企業 個人 公社 地方公共団体	土地区画整理組合 個人 地方公共団体
事業の性格	都市計画法第 29 条に基づく開発許可に基づく開発行為	土地区画整理法に基づく開発組合は、公共団体への技術支援申請が可能
地権者の同意	100%同意	所有者・借地権者の 2/3 以上の同意が必要(実際には 100%に近い同意が必要)
土地買収の必要性	買収又は借地	原則買収は不要
補助金・助成金	対象となる場合がある	対象となる場合がある
土地の移動、交換・分合への課税	課税	租税特別措置法で非課税
事業期間	土地区画整理事業よりは短い	一般的に長い
土地売却への課税	課税	保留地の取得、売却については原則課税
都市計画	・市街化調整区域の開発行為 (都市計画法第 34 条第 10 号又は 12 号)	市街化区域の編入必要

12-3 事業手法まとめ

(1)開発と法規制

- ▶今回検討し、適地として選定した候補地は、全て市街化調整区域である。また、農地を含んでおり、農振農用地も指定されている。
- ▶これらの候補地における開発は、都市計画法の開発許可及び農地法の農地転用許可が必要となる。
- ▶さらに、農用地に指定されていることから、農用地の除外が必要となる。

(2)事業手法

- ▶想定される事業主体は、①大網白里市が全て実施、②大網白里市と民間企業が役割を分担、③民間企業が全て実施、④土地区画整理事業(大網白里市または組合)、⑤進出企業があげられる。
- ▶想定される事業方式
 - ・用地取得方法は、①全面買収、②適宜買収、③賃借があげられる。
 - ・造成方式は、①レディメイド(先行造成)、②オーダーメイド、③セミオーダーメイドがあげられる。

本市における産業用地整備事業の手法等は、令和8年度に実施予定の産業用地整備可能性調査の結果、本市の財政状況、企業ニーズ等を把握のうえ、総合的に判断することとする。

13 事業スケジュール(案)

今後、事業を進める場合に想定される事業スケジュール(案)を以下に示す。なお、あくまで現段階での想定スケジュールであり、事業化に向けた検討状況や関係機関との調整の状況、事業手法等により、このスケジュールは随時見直すこととする。

図表13-1 事業スケジュール(案)

年度	実施項目	土地利用調整
令和7年度	・産業用地適地選定調査 …立地に適した候補地の調査・選定	
令和8年度	・産業用地検討調査業務 …産業用地整備計画(案)等の検討 …候補地の事業成立性の調査・検討	地域未来投資促進法に基づく「地域経済牽引事業計画」策定 又は
令和9年度	・産業用地整備基本計画策定 …土地利用構想案、各種図面、事業手法、概算事業費、事業スケジュール等の事業計画の策定	農村産業法に基づく実施計画策定
令和10年度	・測量・地質調査 ・事業化検討パートナーの公募・選定 …事業の初期段階から事業計画(事業手法、土地活用、企業誘致等)の検討を市とともに行う事業者の選定 ・用地取得開始	・農振除外申請 ・農地転用許可申請 ・開発許可申請 ・林地開発許可申請 ・埋蔵文化財予備調査
令和11~13年度	・実施設計・積算・事業施行者の選定 詳細部分の設計、工事費用の積算、工事発注の準備	
令和13年度~	・造成工事 ・立地企業の公募	
令和14年度	・先行区域企業立地開始 …造成工事が完了した区画から用地引き渡し開始	

産業用地整備は、計画から整備、分譲まで長期にわたり、造成等で多大な整備コストがかかる事業である一方、市の財政負担を抑制しつつ、民間企業の求めるスピード感に対応した整備が必要とされる。そこで、まずは、具体的な産業用地整備計画(案)等の検討を進め、企業の立地需要及び検討区域内の整備計画に対する意向等を踏まえながら、新たな産業用地整備に向けた事業化の検討を行うため、令和8年度に可能性調査を実施することとする。

