

令和5年度 建設水道常任委員会行政視察報告書

1. 視察日程

令和5年10月23日（月）～10月24日（火）

2. 視察先及び視察内容

（1）三重県鈴鹿市

鈴鹿 PA スマート IC 周辺土地区画整理事業について

（2）静岡県富士市

第二東名 IC 周辺地区土地区画整理事業について

3. 参加者

委員長 鳥海 直樹

委員 一山 貴志 神崎 勝 伊藤 竹夫

石渡 孝春 宇都宮高明

4. 視察内容

◆ 三重県鈴鹿市 10月23日（水） ◆

鈴鹿 PA スマート IC 周辺土地区画整理事業について

鈴鹿 PA スマート IC 周辺土地区画整理事業の概要

① 事業概要

- 事業主体：鈴鹿 PA スマート IC 周辺
土地区画整理組合
- 整備面積：約 17.7 ヘクタール
- 事業費：21.35 億円（予定）
- 事業期間：令和3年10月～令和5年3月末



② 事業背景

新名神高速道路鈴鹿パーキングエリアスマートインターチェンジ周辺において、スマートインターチェンジを利活用した新たなまちづくりや地域間の交流・連携などによる地域活性化が期待されていることを受けて、整備手法の検討を行い、整備手法を検討した結果、地権者が主体となる組合施行方式による土地区画整理事業の手法によって、平成28年度より鈴鹿PAスマートIC周辺土地区画整理組合設立準備会を発足の後、令和元年度に組合の認可が下りたことから、造成を行うことになった。



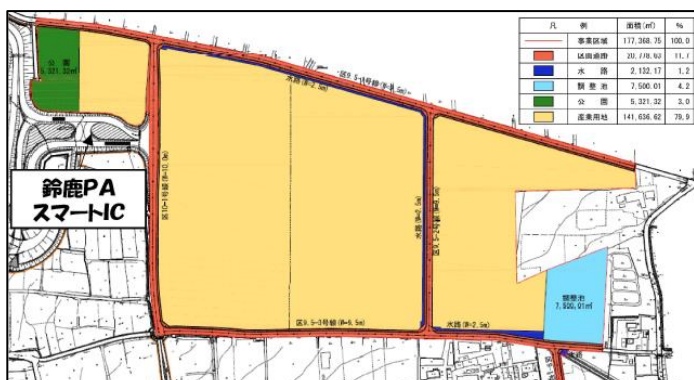
目 的

本事業の施行地区は、鈴鹿市都市マスタープランにおいて土地利用を検討する地域として位置付けられており、同マスタープランや上位計画等との整合を図りながら、本地区の公共施設の整備改善と企業を誘致するための宅地の整備を行い、鈴鹿パーキングエリアスマートインターチェンジ隣接の立地特性を活かした良好な産業団地の形成を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的として事業を推進した。

現 状

施行面積 17.7 ヘクタールに対して、分譲可能な面積が 14.1 ヘクタールとなっている。残りは公共用地となっている。

各区画(全4区画)について、契約には至っていないが、物流業を中心に全ての区画で引き合いがある状況である。



課 題

本事業に限らず、一般的に区画整理事業については、造成工事完成までに至る期間が比較的長く、引き合い企業が希望する立地時期とマッチしないケースがある。そのため、今後の企業誘致に係る施策として、区画整理事業を含めた新たな手法を検討する必要がある。

【 質 疑 】

問 用地はほとんど民地であったのか。

答 地目は、畑と原野であった。また、用地の真ん中を水路が走っていた。

問 現在の場所にスマートインターチェンジを造ろうとしたのは。

答 NEXCO である。もともと市の活性化というところから鈴鹿市も NEXCO と協議させていただくにあたり、現在の場所にパーキングエリアを設置いただきたいというところから整備いただいた。

問 この規模で何ができるかとなって、企業誘致だと決まっていたのか。

答 もともと工業団地をとっていた。商業系の土地利用ができない地域となっているので三重県全体の都市計画の中で市街化調整区域へ商業施設誘致はなかなかできない。

問 事業用地には事業が始まる前は住居があったのか。

答 農業用の倉庫は数件あった。

問 誘致するのに営業をしようと言っていたが、具体的には。

答 民間レベルの営業をしていかなければならない。

問 事業遂行後の課題はあるか。

答 本事業に限らず、一般的に区画整理事業については、造成工事完成までに至る期間が比較的長く、引き合い企業が希望する立地時期とマッチしないケースがある。そのため、今後の企業誘致に係る施策として、区画整理事業を含めた新たな手法を検討する必要がある。

問 事業前着手する前に可能性調査を市は行ったのか。

答 可能性調査については、平成 27 年度に「(仮称) 鈴鹿 P A スマート I C 周辺土地利用に係るアドバイザー業務」を実施し、鈴鹿パーキングエリアスマートインターチェンジ周辺地域の新たなまちづくりの形成について、その手法を含めた検討を行った。また、平成 28 年度から平成 30 年度にかけて、「(仮称) 鈴鹿 P A スマート I C 周辺土地利用計画策定業務」を実施し、土地区画整理事業を進めるための基本計画の立案や、土地区画整理組合設立準備会の設立、簡易的環境アセスメント調査などを行った。

問 スマートインターチェンジ周辺での整備ということで、特に気にした点はあるか。

答 スマートインターチェンジ周辺は優良な農地が広がる農村地であり、工業団地の造成に地域住民の理解が得られるか、自然環境との調和が図ることができるかなど気になるところがあった。また、企業ニーズに対して、どれぐらいの工業団地の面積が必要なのか苦慮した。

【 委員所感 】

◆ 一山 貴志 委員 ◆

令和 5 年 10 月 23 日に三重県にある鈴鹿市において鈴鹿 PA スマート IC 周辺土地区画整理事業を視察させていただきました。

鈴鹿市では、鈴鹿パーキングエリアスマートインターチェンジを活かした土地活用（土地区画整理事業）を行うことで、周辺地区の産業集積と就業人口の増加による地域活性化を目指しているとのことでした。

鈴鹿 PA スマート IC 周辺土地区画整理事業を実施していく中での課題としては、用地買収があり、隣接する高速道路において用地買収が行われており、市での買収単価との違いで、地権者との交渉が難航していたことがありました。それに対し、市が組合に対して補助することで、区画整理にかかる減歩率を下げることでできた結果、地権者との合意に至ったとのことでした。

成田市としても、区画整理事業において用地交渉が必要なことから、難航することも想定されるため、鈴鹿市での取組を参考にできると感じました。

◆ 伊藤 竹夫 委員 ◆

三重県鈴鹿市の『鈴鹿 PA スマート IC 周辺土地区画整理事業』について視察しました。

新名神高速道路鈴鹿パーキングエリアスマートインターチェンジの隣接地の新たな産業集積の拠点として、令和 3 年 10 月から造成工事が始まりました。この事業は、地権者が組合の構成員となる組合施行方式による土地区画整理事業であり、令和 5 年 3 月で工事が完了しました。

この事業が始まる背景ですが、平成 30 年度に、新名神高速道路が開通すると、移動時間の短縮や輸送コストの削減による生産性の向上、観光・レジャー関連の消費活動が活発化など新しいまちづくり、地域間の交流・連携などによる地域活性化が期待されていることを受け、整備手法の検討が始まりました。

整備手法を検討した結果、地権者が主体となる組合方式による土地区画整理事業の手法によって、平成 28 年度より鈴鹿 PA スマート IC 周辺土地区画整理組合設立準備会を発足の後、令和元年度に組合の認可が下りたことから、工業団地の造成を行うことになりました。この事業の施行地区は、鈴鹿市都市マスタープランにおいて、土地利用を検討する地域として位置付けられており、同マスタープランや上位計画等との整合を図りながら、本地区の公共施設の整備改善と企業を誘致するための宅地の整備を行い、鈴鹿パーキングエリアスマートイ

ンターチェンジ隣接の立地特性を活かした良好な産業団地の形成を図り、公共の福祉の増進を目的として事業を推進されてきました。

三重県には多くの観光施設があり、県外からの来訪観光客が約 7 割を占め、観光客の約 8 割が自動車で来訪しています。また、新名神高速道路（新四日市 JCT～亀山西 JCT）の開通及び東名阪自動車道の渋滞緩和により、移動時間が短縮することで、観光振興に貢献することが期待されています。さらに、全国的にも高速道路網の隣接地の工業地帯が整備されるなど、大消費地である中京圏・近畿圏から約 100 キロ圏内にある鈴鹿市においても、物流拠点の整備や企業立地の促進、市内産業の振興、雇用機会の創出が大きく期待されています。

こうした企業ニーズが益々高まるなか、成田市においても、道路網をはじめ恵まれている条件を十分に活用して土地利用（土地区画整理事業）を行うことで、周辺地区の産業集積と就業人口の増加による地域活性化を目指していく必要があります。また、自治体間競争が激しくなる現在において持続発展をしていくために、そのニーズに合わせた基盤整備に取り組む必要があります。

今回の視察を受け、成田市においてもスマートインターチェンジを含め道路整備がもたらす経済効果を十分に参考にしていきます。

◆ 石渡 孝春 委員 ◆

鈴鹿 PA スマート IC 周辺都市区画整理事業とそれにかかる企業誘致等を市役所内会議室で概要を伺い、その後、現地視察を行いました。現地は鈴鹿山脈のほぼ麓で、新名神高速道路の鈴鹿パーキングエリアに隣接したスマートインターのすぐ脇でした。到着した場所は鈴鹿パーキングの裏の入り口に当たる高台で、ここからはこの事業用地が一望でき、土地は平坦で山というより雑木林と畑だったのがうかがわれ、平らな地形なので造成は比較的容易だったと感じました。造成前は土地の中央を水路が横断していたが、その水路は区画道路に沿って流れるように移設し、用地の端の調整池に流し込むようにしたと伺いました。

一部、買収が不調だったため、台形の用地の端は一般の方の土地が大きく食い込んだ形状となっており、土地の取得の苦労が垣間見られました。令和 3 年度に造成工事が始まり、令和 4 年度において工事の進捗率 100%が達成したと伺い、工事がしやすく、恵まれた地形だったと改めて感じました。ただ、土地の買収については、新名神高速道路整備の買収単価が近隣の土地取引価格と比べかなり高価であり、それに比してこの事業の買収単価が低かったため難航し、市が区画整理組合に補助をし、減歩率を下げることで地権者の合意を得て、この事業の遂行が可能になったと伺いました。

現時点での用地分譲の状況は、まだ契約には至っていないそうだが、物流業を中心に全区画で引き合いがあるとのことでした。

市の工場立地に関する奨励金制度は手厚く、特に固定資産税の還付が他市では期間が短く、ほとんどの市が 3 年間で設定されているが、鈴鹿市では 5 年間固定資産税が満額還付され、特例の適応が受けられれば、期間は 6 年、限度額は 10 億円に上昇するとのことでした。

国の大動脈となり得る高速道路に隣接し、関西圏、中部圏に近いという恵まれた立地であるこの産業団地において、工場などの産業誘致のための手厚い奨励金制度が加わるので、その区画は進出企業で全て埋まるのにさほど時間はかからないのではないかと感じました。市役所内にも産業政策課の中に企業立地推進グループを設けて、積極的に取り組んでいるようでありました。工場立地に関する奨励措置としても何項目かの奨励金、助成金があり、市を挙げての企業誘致の姿勢を強く感じました。

◆ 静岡県富士市 10月24日（火） ◆

第二東名 IC 周辺地区土地区画整理事業について

第二東名 IC 周辺地区土地区画整理事業の概要

① 事業概要

- 事業主体：富士市
- 整備面積：約 45 ヘクタール
- 事業費：約 102.5 億円
- 事業期間：平成 18 年度
～令和 7 年度(予定)

② 事業背景

第二東名自動車道のインターチェンジが市街化調整区域に開設されるにあたり、東京方面、名古屋方面、山梨方面への広域的な交通利便性を意識した流通業務関連等の企業進出による無秩序な開発が懸念された。



目 的

広域的な物流拠点となる流通業務地の形成、及び安全・安心な住環境の確保のため。

現 状

現状、事業の進捗率が、令和 4 年度末の事業費ベースで 93%がとなっており、今年度で工事は完了する予定となっている。

課 題

今後、換地処分に向けた個々の権利者に最終的な理解を得ることが、課題としてある。

【 質 疑 】

問 事業費 102.5 億円であるが、国、県、市、保留地処分金の割合から、事業費を算出したのか。

答 割合をもとに事業費を算出したのではなく、一部、国費の対象になる整備があり、基本となる幹線道路等は基本、国費の対象にならないが、保留地というのは全体の中で増進率からどれだけとれるかは決まっている。最後に足りない分が、市のお金になるという割合になっている。たまたま今回、国と市が半々となっている。

問 新富士インター物流団地合同会社に市として出資、または、市の職員が何かの形で関係しているのか。完全に民間として設立されて地権者が市施行の区画整理で、お金の流れをしっかりとられている中における市の立ち位置、出資、そのあたりはどうか。

答 貸したい人、売りたい人がいる中で、市街化調整区域であるため、山林を宅地に転換したい人たちがそこに集まっている。その中で出てきたい人と権利者との間に合同会社、こちらは不動産屋と金融関係、会計ができる人、そしてお金がないとできないのでこちらはあくまでお金を出資してそのお金が適切に使われているかどうかを監視する人。市は一切関与していない。立ち上げの仕掛けはしたが、市が連続して援助するのではないので、誘致をする企業を探してくるというお手伝いはした。この会社を運営するというのは、立ち上げまで、その後は、市は一切関わっていない。

問 一般社団法人新富士インター物流団地はお金を集めないといけないが、それらは全て民間の方が努力をされたのか。

答 仕掛けは市が行っているので、仕掛けの段階である程度の顔つなぎをして、土地を活用するので、意向も聞きつつ、企業をどこにするかを提案して、決めていただいた。出資はしていないが、ノウハウを提供した。顔つなぎなどというのを市がお手伝いした。今合同会社になっているが、有限会社、株式会社といういろいろな会社方式があるが、これについても地元の中に入って行って、どの会社方式が良いですかということも確認して、今の状況になっている。

問 市としてお金を投資する中で、どういう形で市議会において事業費を認めたのか。議論としてどのような審議になったのか。

答 どのような議論になったのかは調べないとわからないが、場所によっては不整理の状態で土地利用せざるを得ないと、大きい企業が来るだけのスペースをとるだけでかなり時間がかかってしまう。区画整理前の状態ではできたとしても 2 本の道路沿いしか企業が来れそうないところがない。この状態だと固定資産税も上がらず、一部しか土地利用ができない。まして、住宅がすぐそばにあり、インターチェンジを都市計画で位置付けてい

るにもかかわらず民間の開発に任せていいのかと考えがあり、市の責任としても組合施行ではなくてきれいな形に整えて、施策として整理していくべきではないかということで議会の同意を得ているのではないか。

問 誘致に関して減免措置とか、地域の雇用とかの条件や願いは市からあったのか。

答 この地区では企業誘致は特に考えていなかったのものでそういったものはない。ここから北の地区に工業団地があり、その中に誘致するための制度はあり、この地区についてもある程度、適用されることになってくるものがあることから、ここの地区専用で減免措置等ない。富士市全体で誘致するための補助金とか優遇制度が産業政策の中で持っていて、その中で、土地を新たに取得する、もしくは新規雇用を促進する、そういう細かい制度はある。その中で不動産の減免措置だとか何パターンかあるのでそれを使ってもら。雇用の話だが、新たに雇用が数百人規模で、流通とか倉庫とか普通、人はいないが、数百人規模の新規雇用が生まれてくる。富士市の場合は雇用が落ち込んできている状態で誘致しよう、市全体で盛り上げていこうとあつた中で区画整理の話になったのかなと思う。

問 保留地が 18.2%あり、市の施行だから市有地となったのか。あるいは、権利者として 64 戸移転されたと資料にあるが、この方たちは住宅地の部分へ行かれたのか。権利を持たれている地主が全体でどれくらいいたかわからないが、その方たちが、今度の区画整理を行い、それを貸したりしてお金が入ってくるといった面では、富士市が市有地として持たれた、あるいは市施行なのでそのあたりはどのような仕組みで行われたのか。

答 区画整理という行為自体に強制力があるが、市が区画整理前から持っている土地以外を新たに市の土地にすることはない。その代わり公共施設をその減歩で使わせてもらう、それをもって市の整理とする。保留地を売るのに市の名前になるといったことはなく、皆さんに事業費を抑えて還元していくかたちになる。

問 経済効果として、区画整理の固定資産税の収入がどれくらいあるか。

答 過去同じように一般質問で聞かれたが、計算することはできるものの、評価が上がったり下がったりするので答えようがない。平成 18 年度当時の評価と売った実績の評価で検討して、地価が上がっているの、で、税収がどれだけか推測してもらおうと回答している。区画整理が 20 年もかかっているとバブルで値段が上がった時や当然、下がる時もあるので単純に今の固定資産税と当時の固定資産税を比べても非常に難しい部分がある。

【 委員所感 】

◆ 神崎 勝 委員 ◆

新東名高速道路及び新富士インターチェンジに隣接する本事業区域は、施行面積約 45 ヘクタール、総事業費約 102.5 億円をかけ富士市によって行われました。本来、この地域は市街化調整区域であったが、新東名高速道路の供用開始及びインターチェンジ開設により、大きな環境の変化（流通関連施設の濫立や大型車両の流入等）が予想され、開発が進められました。

そこで流通業務機能の集約的・計画的配置と良好なまちづくりの形成を見据えた基盤整備を目的とした土地区画整理事業を平成 18 年度より行い、これまで 4 度の事業計画の見直しが行われていました。

第二東名インターチェンジ周辺地区には地区計画が導入されており、地区内で建築物を建てるには地区計画による規制があり、市街化区域への編入には、青地（農業振興地域内・農用地区域内農地）の解消について、国との協議が難航し、調整には 4 年も費やしたとのことでした。

本事業については、自治体が積極的に企業誘致を働きかけ、さらに、大規模区画形成のため、短冊換地方式と地権者及び企業進出の窓口となる合同会社を設立し、進出企業との窓口となり共同売却及び共同賃貸の手続きを行っていました。

また、生活に身近な地区を単位として、道路、公園などの施設の配置や建築物の建て方などについて、地区の特性・特徴に応じてきめ細やかなまちづくりのルールを定め、平均減歩率 31.27%を確保することができました。

事業の費用負担割合は、国 40.2%、県 0.3%、市 41.3%保留地処分金 18.2%とのことでありました。

経済効果としては、もちろん資産価値や就労の場の確保は上がるが、市税の上昇までは説明ができないとのことでした。

本市においても、3 か所の土地区画整理事業が進められることから、本事業を基に研究し、着実に推進して参りたいと思います。

◆ 宇都宮 高明 委員 ◆

静岡県富士市の「第二東名 IC 周辺地区土地区画整理事業」の視察においては、土地区画整理事業の取り組み方において今後の参考になる視察を行うことが出来ました。

当事業は、富士市が施行者となり、施行面積約 45 ヘクタール、移転戸数 64 戸で「広域的な物流拠点となる流通業務地の形成及び安心安全な住環境の確保」を目的で施行されています。総事業費は 102.5 億円（費用負担割合：国 40.2%、県 0.3%、市 41.3%、保留地処分金 18.2%）で、進捗率は令和 4 年度末の事業費ベースで約 93%とのことでした。

当初は組合施行も検討されたとのことであったが、平成 18 年に市施行で行うことになりました。私としては、市施行になったことで地権者の方々の安心は大きくなり、国等との交渉や工事等々がよりスムーズに行われたのではないかと推測しました。そこで、平均減少率

31.27%(公共:19.82%、保留地:11.45%)に収められた要因について尋ねたところ、「大規模換地の設定と、効率的な街区配置により、道路などの公共用地を減らすことで達成した。」とのことでした。

そして、この大規模換地を行えたのは、大規模区画形成のための「短冊換地」方式と地権者及び進出企業との窓口となる合同会社設立があげられていました。そこで、設立された「新富士インター物流団地合同会社」の構成団体や運営について尋ねたところ、「一般社団法人新富士インター物流団地が、合同会社に出資・監査を行っており、合同会社には不動産会社や金融会社が業務委託として参加しているが、市としては関わってはいない」とのことです。

大規模街区を造るため、「短冊換地」と言われる長細く区切った換地を行い、これらの地権者の共同売却及び共同賃貸の窓口として、進出希望企業と売却、賃貸を一括して行っている合同会社の存在は当該区画整理事業においては、重要な組織であると思います。

今回の視察で、成田空港周辺での物流拠点整備のための区画整理事業を行う場合には、ひとつの方式として富士市が施行者として行った当該事業は参考にしたいと考えています。

【 委員長所感 】

私たち建設水道常任委員会は、令和5年10月23日(月)から24日(火)の1泊2日で、三重県鈴鹿市の鈴鹿PAスマートIC周辺土地区画整理事業、静岡県富士市の第二東名IC周辺土地区画整理事業について、行政視察を実施しました。

◇鈴鹿PAスマートIC周辺土地区画整理事業について

本事業は新名神高速道路鈴鹿パーキングエリアスマートインターチェンジ周辺において、スマートインターチェンジを利活用した新たなまちづくりや地域間の交流・連携などによる地域活性化が期待されていることを受けて、地権者が主体となる組合施工方式による土地区画整理事業の手法により、令和元年度の組合認可が下り工業団地の造成を行ったものでした。

平成28年度に土地区画整理組合準備会が発足し令和4年度に造成工事完了のスケジュールにて各種調整や合意形成等を考慮すると10年の期間を要している事業であります。事業を進めていく中で難しかったことについては、市街化調整区域での土地区画整理事業ということで、都市計画法第34条の許可基準に該当する必要性があり、本許可基準で進めていきつつも、地区計画を進める上で、地権者同意が100%必要となり、減歩率、買収単価が説明できない状態で同意を取得するに苦労したことでした。新名神高速道路の買収単価が近隣の土地取引単価と比べてかなり高価であったため、地権者の用地交渉が難航したようでした。また、区域以外の農地を代替え地として求める地権者がいたので、耕作放棄地となっている土地を探し、マッチングを行ったとのことでありました。

工業団地の造成ということで、鈴鹿市の広域アクセスの立地特性を活かした、企業誘致のターゲットの見極めとロスなく的確にアプローチをする3つの戦略があり、それはPR動画の

作成と活用、企業動向調査を分析すること、企業誘致推進戦略の策定と実行にて企業誘致のアプローチも行っているとのことでした。産業支援制度の奨励金については、成長産業特例や、友好都市特例等も設けていることは特徴的でありました。

上記記述の通り、長い期間をかけての事業であり、今後本市における土地区画整理事業は組合施工方式の手法にて行っていくことが予定しているため、市から組合へのフォローは様々な角度からしていく必要があることをあらためて感じる事となりました。

◇第二東名 IC 周辺地区土地区画整理事業について

事業主体「市施工」ということで、どのように市が運営施工しているのか、興味深い土地区画整理事業でありました。流通業務専用地に関する土地管理組織については地権者を集約した合同会社を設立し、その会社が一括して進出企業に管理委託を依頼合同会社の出資監査を一般社団法人格の法人が行うというスキームでした。

総事業費は 102 億で、40%国庫負担、県負担は少なく、市は 40%の負担割合での事業執行を行っておりました。主な特色としては大規模街区形成のための「短冊換地方式」の採用や平均減歩率が 31%程度におさめられているなど、減歩率が低く抑えられていることが特徴的でありました。現在事業進捗率 90%開発が終わっている部分については、ほぼ土地運用が図られているなど進出企業や住居の入居の需要が高い土地区画整理事業でありました。

<2つの視察を終えて>

鈴鹿 PA スマート IC 周辺土地区画整理事業という先行事例を学ぶことができました。事業形態としては組合施工であり本市の準備している土地区画整理事業も組合施工方式が多いことから事業遂行による課題なども学び本市における事業執行がより良い方向へ向うため議会として知識をもつことは重要と考えております。

そして、富士市の整備手法については、当初、組合施工であったものが、市施工に切り替わった経緯がある事例でした。地区の特性や地権者や進出予定企業などの意向など、市が関わることの重要性を考えると「市施工」整理事業スキーム変更の選択肢も柔軟に対応するケースも良いのかなと感じることとなりました。

本市においても、今後、吉倉・久米野地区・東和田南部地区・不動ヶ岡地区の土地区画整理事業が進んでいくことから、他自治体の先進事例などを参考にするとともに、区画整理事業完成後の人口や企業の流入をしっかりとイメージを行い、予測、計画、実行の PDCA サイクルのフォローを行うことが重要と考えております。

当委員会としても、他自治体の先行事例を参考にしながら、引き続き調査研究を行い、議案審査、意見、政策提言などにつなげていきたいと思っております。

建設水道常任委員会

委員長 鳥海 直樹